

Verkehrsuntersuchung für den Neubau eines REWE-Marktes an der Rosa-Luxemburg-Straße in Velten

Schlussdokumentation



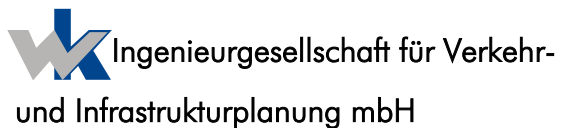
W&K
Ingenieurgesellschaft
für Verkehr und
Infrastruktur mbH

Auftraggeber:



REWE Markt GmbH
Zweigniederlassung Ost
Rheinstraße 8
14513 Teltow

Auftragnehmer:



Ingenieurgesellschaft für Verkehrs-
und Infrastrukturplanung mbH
Kirschallee 89
14469 Potsdam
Tel: 0331 / 201 29 19
Fax: 0331 / 201 29 50
e-mail: info@w-k-potsdam.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. (FH) Robert Helbig

Stand: 27.02.2026

Projektnummer: 25133



Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkungen	4
2	Äußere Verkehrserschließung	4
2.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	4
2.2	Lieferverkehr	6
2.3	Nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV)	8
2.4	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	9
2.5	Grundstückszufahrt an der Rosa-Luxemburg-Straße	9
3	Bestehendes Verkehrsaufkommen	10
3.1	Ziel- und Quellverkehrsaufkommen	12
3.3	Bestehende Stellplatzauslastung	13
5	Abschätzung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens	14
5.1	Geplanter REWE-Markt	14
5.2	Geplanter REWE-Markt zuzüglich ALDI und Kik	15
5.3	Erwartete Stellplatzauslastung	17
6	Kapazitätsnachweis	18
7	Fazit	20
8	Verzeichnis der verwendeten Quellen	23
9	Verzeichnis der Anlagen	24



1 Vorbemerkungen

Die REWE Markt GmbH (nachfolgend als „Bauherr“ bezeichnet) beabsichtigt in der der Stadt Velten im Landkreis Oberhavel einen bestehenden REWE-Markt auf dem Grundstück Rosa-Luxemburg-Straße 20 durch einen Neubau mit einer Geschossfläche von rund 3.200 m² und einer Verkaufsfläche von rund 1.950 m² zu ersetzen (nachfolgend als Bauvorhaben bezeichnet).

Das Grundstück Rosa-Luxemburg-Straße 20 umfasst die Flurstücke 167/4 und 167/5. In dem bestehenden Gebäude ist neben einem REWE-Markt und einem REWE-Getränke-Markt auch ein Bowling-Center mit Gastronomie und eine Spielothek untergebracht. Der REWE-Markt und der REWE-Getränke-Markt befinden sich im Erdgeschoss des bestehenden Gebäudes. Das Bowling-Center mit Gastronomie und die Spielothek befinden sich im ersten Obergeschoss. Die Gastronomie nutzt zusätzlich die Dachterrasse des bestehenden Gebäudes. Mit dem Erdgeschoss und dem Obergeschoss steht im bestehenden Gebäude eine Geschossfläche von insgesamt rund 2.850 m² zur Verfügung. Neben dem Eingang zum Getränkemarkt befindet sich außerdem eine Packstation von DHL.

Auf den östlich angrenzenden Grundstücken Rosa-Luxemburg-Straße 22 und 22 A befinden sich ein Lebensmitteldiscounter (ALDI) und ein Textildiscounter (Kik). Gemeinsam mit dem REWE-Markt besteht ein zusammenhängender Einzelhandelsstandort, der über einen Anschluss an die Rosa-Luxemburg-Straße (L 20) und einen Anschluss an die Bötzower Straße verfügt. Siehe hierzu auch die Anlage 2.

Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung sollen die verkehrlichen Auswirkungen des Bauvorhabens dargestellt und die Funktionsfähigkeit der äußeren Verkehrserschließung nachgewiesen werden. Zudem soll geprüft werden, ob die Anzahl der Stellplätze, die gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Velten herzustellen sind, reduziert werden kann. Hierfür ist die aktuelle Stellplatzauslastung zu ermitteln und die zukünftige Stellplatzauslastung abzuschätzen.

Mit der Erarbeitung der Verkehrsuntersuchung wurde die W&K Ingenieuresellschaft mbH (nachfolgend als „Auftragnehmer“ bezeichnet) beauftragt. Nachfolgend werden die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen dokumentiert.

Als Grundlage für die Verkehrsuntersuchung wurden, die im Abschnitt 7 aufgeführten Quellen verwendet.

2 Äußere Verkehrserschließung

2.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Haupteerschließung im motorisierten Individualverkehr (MIV) erfolgt sowohl im Bestand als auch in der Planung über die Zufahrt an der Rosa-Luxemburg-Straße (L 20). Die Rosa-Luxemburg-Straße (L 20) begrenzt den bestehenden Einzelhandelsstandort im Süden und erfüllt als klassifizierte Straße die Funktion einer Hauptverkehrsstraße mit überörtlicher Verbindungsfunk-

tion. Die L 20 verläuft in Ost-West-Richtung und schließt im Westen an die L 17 und im Osten an die L 172 an. Siehe hierzu auch die Übersichtskarte in der Abbildung 1.

Die L 17 verläuft in Nord-Süd-Richtung und verfügt mit der Anschlussstelle 30 „AS Oberkrämer“ über einen direkten Anschluss an die A 10 (nördlicher Berliner Ring), der ausgehend vom Einzelhandelsstandort in rund 10 Minuten mit dem Kfz erreicht werden kann.

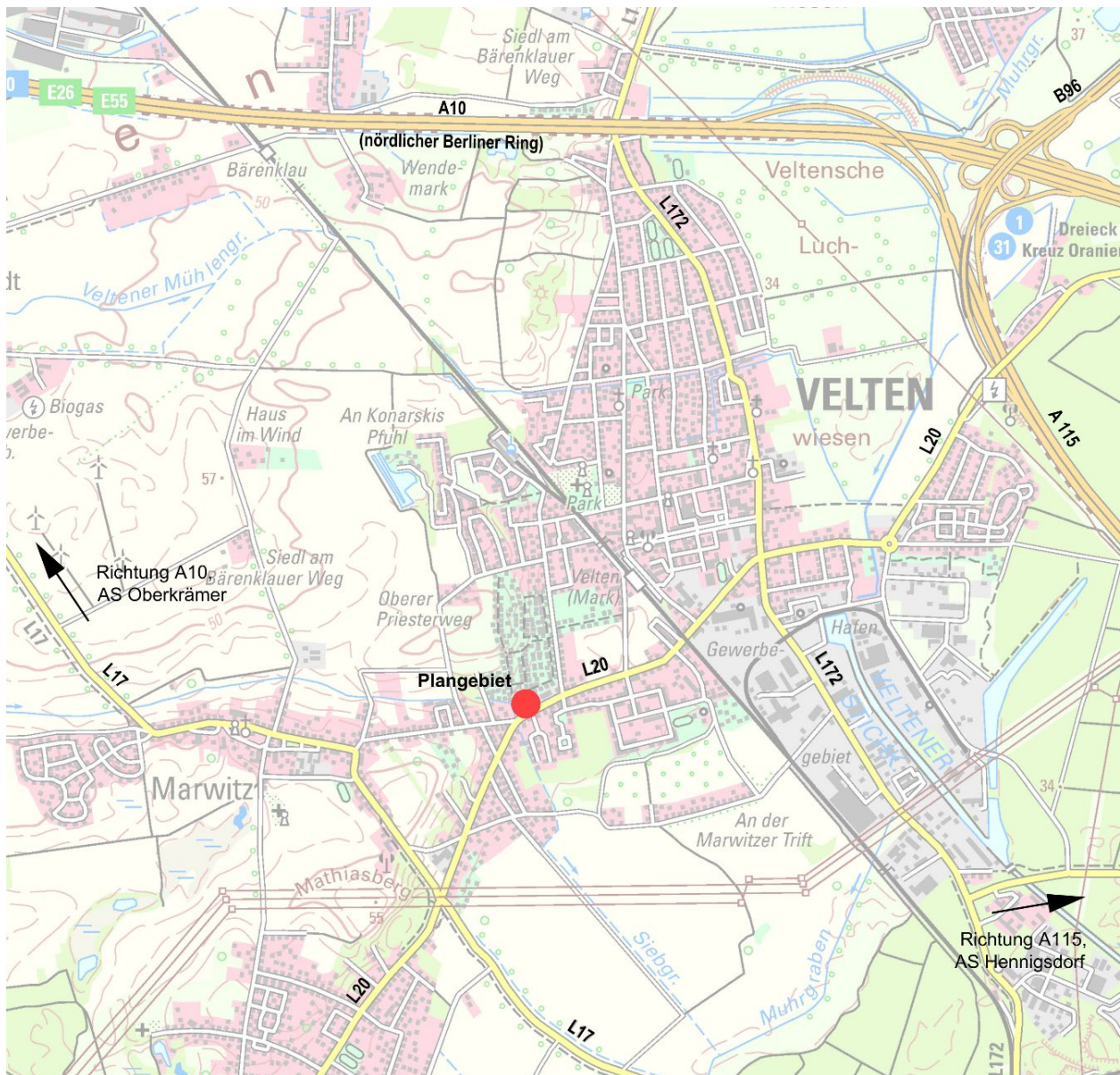


Abbildung 1: Übersichtskarte im Lage des Plangebietes im Straßennetz

Um die L 172 zu erreichen, muss im Zuge der L 20 eine Bahntrassen gequert werden. Die Querung erfolgt mit Hilfe eines beschränkten Bahnüberganges. Die L 172 verläuft ebenfalls in Nord-Süd-Richtung, verfügt jedoch, im Gegensatz zur L 17, über keinen Anschluss an die A 10. Allerdings kann über die L 172 und die L 177 die Stadtautobahn A 111 erreicht werden, die in

Richtung Süden in das Stadtzentrum von Berlin führt. In Richtung Norden geht die A 111 in die B 96 über und führt über Oranienburg und Neustrelitz nach Neubrandenburg.

Östlich des Textildiscounters (Kik) besteht mit der Zufahrt an der Bötzow Straße ein zweiter Anschluss an das öffentliche Straßennetz. Die Bötzow Straße übernimmt innerhalb des Stadtgebietes die Funktion einer Sammelstraße. Für die Erschließung des Einzelhandelsstandortes und insbesondere für die Erschließung des REWE-Marktes spielt diese Zufahrt eine untergeordnete Rolle und wird daher nicht näher betrachtet.

2.2 Lieferverkehr

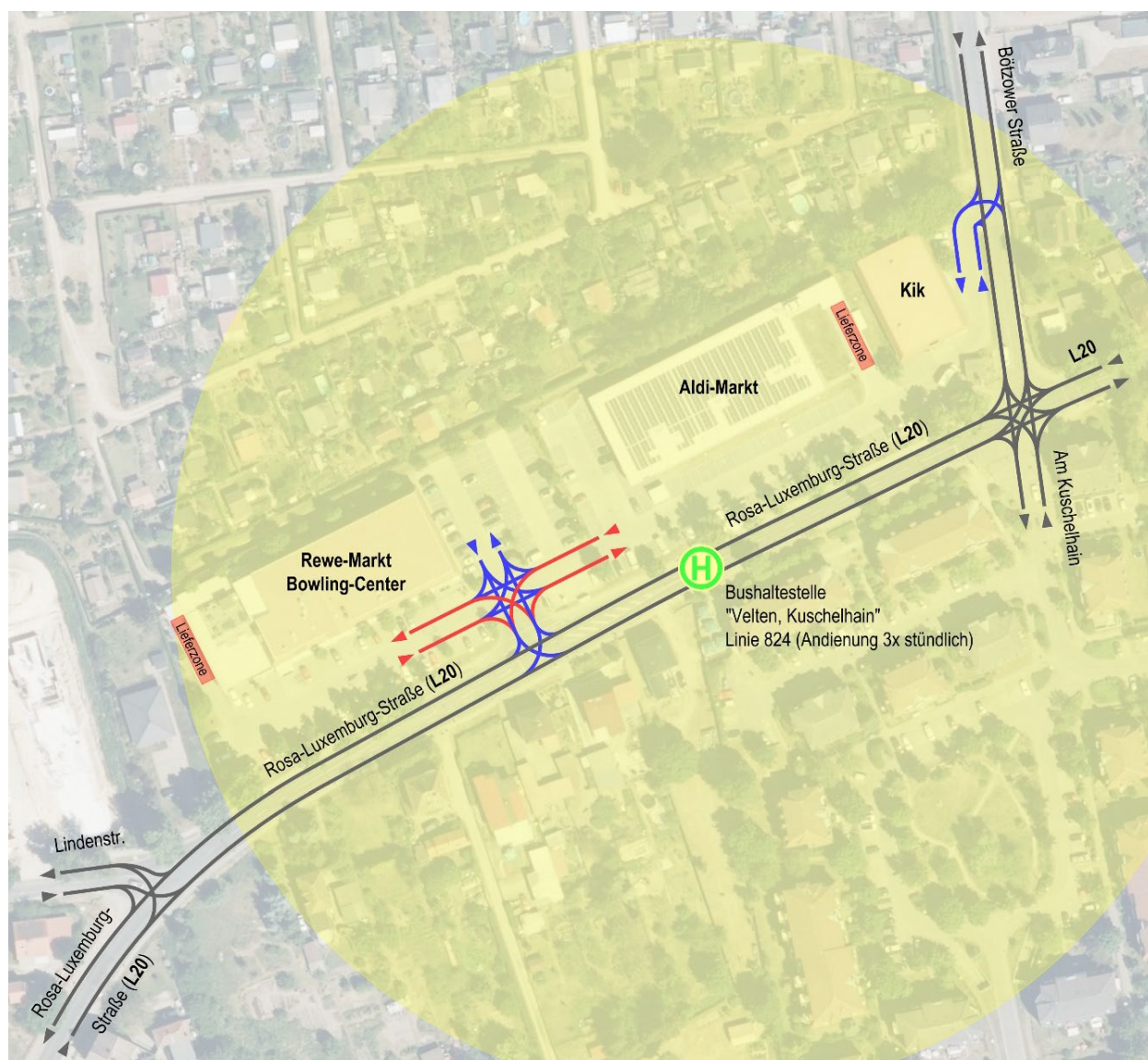


Abbildung 2: Bestehender REWE-Markt mit äußerer Verkehrserschließung

Die Zufahrt an der Rosa-Luxemburg-Straße dient sowohl im Bestand als auch in der Planung auch der Erschließung im Lieferverkehr. Die Lieferzone des bestehenden REWE-Marktes befindet

sich auf der Westseite des Bestandsgebäudes und kann über eine Fahrgasse, die parallel zur Rosa-Luxemburg-Straße verläuft, erreicht werden (siehe Abbildung 2).

Um die bestehende Lieferzone erreichen zu können, fahren Lkw mit Anhänger derzeit an der Zufahrt Rosa-Luxemburg-Straße zunächst nach rechts in Richtung Discountmarkt (ALDI), um anschließend rückwärts bis zur Lieferzone zu gelangen, da ein Wenden von Lkw mit Anhänger im Bereich der bestehenden Lieferzone nicht möglich ist. Die Ausfahrt kann hingegen vorwärts erfolgen.

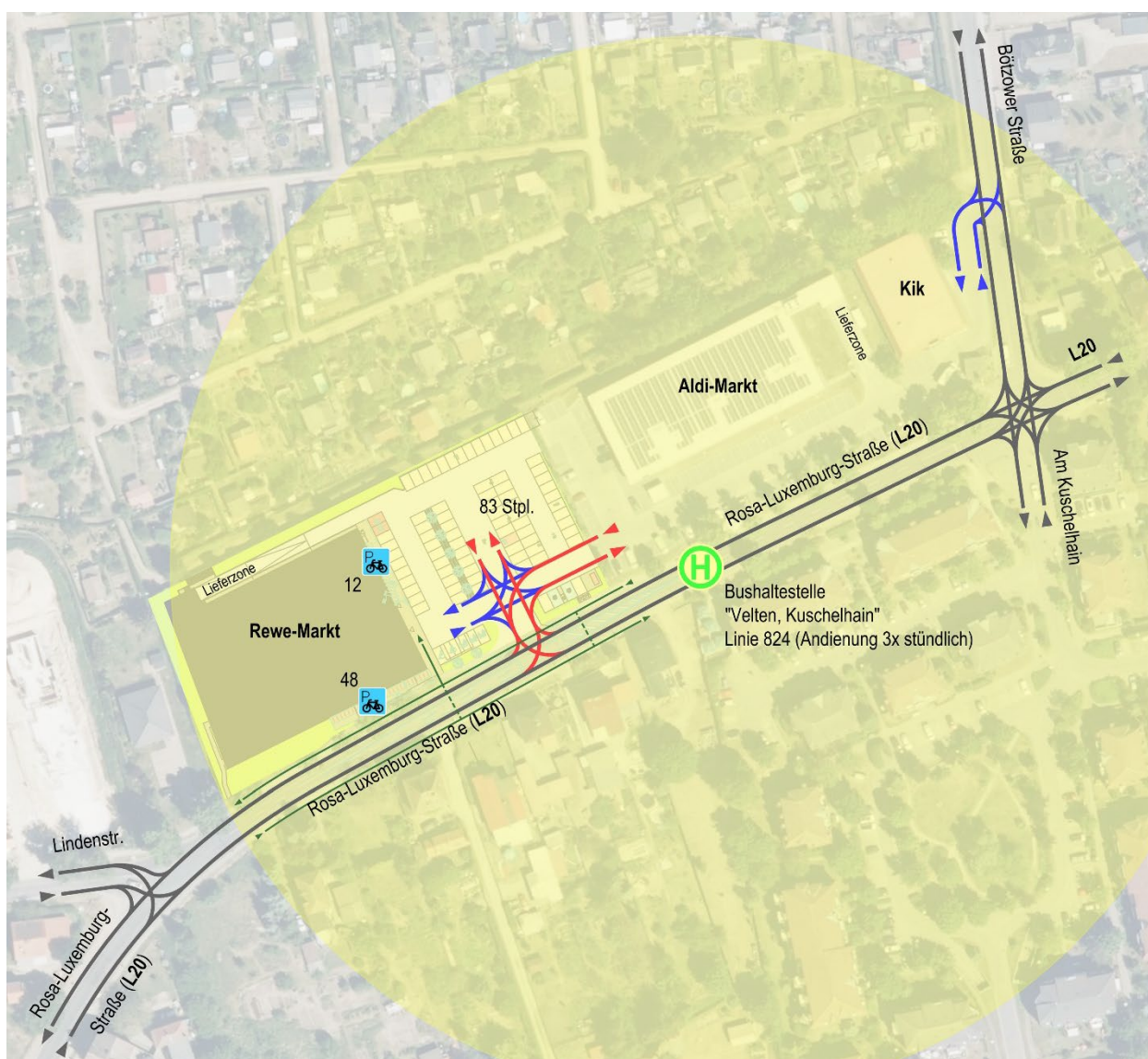


Abbildung 3: Geplanter REWE-Markt mit äußerer Verkehrserschließung

Die Planungen für den neuen REWE-Markt sehen eine Lieferzone auf der Nordseite des Gebäudes vor (siehe Abbildung 3). Lkw können zukünftig geradlinig in den Einzelhandelsstandort einfahren, im Bereich der Lieferzone wenden und vorwärts wieder ausfahren. Zudem können sich Lkw für die Ausfahrt zukünftig senkrecht vor der Rosa-Luxemburg-Straße aufstellen, was die



Sicht auf den bevorrechtigten Kfz-Verkehr sowie auf Fußgänger und Radfahrer im Zuge der Rosa-Luxemburg-Straße verbessert.

Die Belieferung erfolgt in der Regel mit einem „Sattelzug“, daher wurde für den Nachweis der Befahrbarkeit der Grundstückszufahrt an der Rosa-Luxemburg-Straße der „Sattelzug“ als Bemessungsfahrzeug gewählt (siehe Anlage 4).

Der Anlage 4 kann zudem der Nachweis einer ausreichenden Anfahrtsicht entnommen werden. Als Anfahrtsicht wird die Sicht bezeichnet, die ein Kraftfahrer auf den bevorrechtigten Verkehr haben muss, der vor dem Fahrbahnrand der übergeordneten Straße wartet. Die in der Anlage 4 dargestellten Sichtfelder sind von ständigen Sichthindernissen, parkenden Fahrzeugen und sichtbehinderndem Bewuchs freizuhalten. Bäume, Lichtmasten und ähnliches sind innerhalb der Sichtfelder möglich.

Über die geplanten Grundstückszufahrten an der Rosa-Luxemburg-Straße und an der Bötzow Straße ist das Bauvorhaben im motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie im Liefer- und Entsorgungsverkehr sehr gut erschlossen.

2.3 Nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV)

Im nördlichen Seitenraum der Rosa-Luxemburg-Straße verläuft ein rund 2,0 m breiter Gehweg, der westlich der Zufahrt direkt an die Fahrbahn anschließt und von Radfahrern mitgenutzt werden kann. Zur Erschließung des Bauvorhabens im Fuß- und Radverkehr ist ca. 20 m westlich der Grundstückszufahrt an der Rosa-Luxemburg-Straße ein direkter Zugang zum REWE-Markt geplant. Für Radfahrer sollen westlich und nördlich dieses Zugangs leicht zugängliche Abstellanlagen für insgesamt 60 Fahrräder entstehen (siehe Anlage 3). Mit der neuen Zuwegung westlich der Grundstückszufahrt könnten zukünftig Konflikte zwischen dem MIV und dem NMIV reduziert werden.

Im südlichen Seitenraum der Rosa-Luxemburg-Straße verläuft ein rund 1,5 m breiter Gehweg, der von Radfahrern mitgenutzt werden kann. Eine gesicherte Querung der Rosa-Luxemburg-Straße (L 20) ist nur östlich der Grundstückszufahrt am Knotenpunkt Rosa-Luxemburg-Straße / Bötzower Straße / Am Kuschelheim möglich. Weitere Querungsmöglichkeiten über die Rosa-Luxemburg-Straße bestehen derzeit nicht.

Die bestehende Grundstückszufahrt in der Rosa-Luxemburg-Straße soll in ihrer Breite reduziert werden, um die Querungslängen für Fußgänger zu verkürzen und um zu verhindern, dass sich ausfahrenden Kfz bei der Ausfahrt nebeneinander aufstellen können und sich gegenseitig die Sicht auf bevorrechtigte Fußgänger nehmen.

Mit einer Querungshilfe über die Rosa-Luxemburg-Straße könnte die Erreichbarkeit des geplanten REWE-Marktes für Fußgänger und Radfahrer weiter verbessert werden. Diese Querungshilfe könnte am Ende des bestehenden Fahrstreifens für Linksabbieger im Zuge der Rosa-Luxemburg-Straße und somit im Bereich der geplanten Zuwegung zum neuen REWE-Markt westlich der



Grundstückszufahrt vorgesehen werden. Alternativ oder ergänzend wäre eine Querungshilfe östlich der Grundstückszufahrt, also in Gegenlage zum zuvor beschriebenen Fahrstreifen für Linksabbieger denkbar. Für die Erschließung des geplanten REWE-Marktes sollte eine Querungshilfe westlich der Grundstückszufahrt, und somit im Bereich der neuen Zuwegung, bevorzugt werden, da mit dieser eine zusätzliche Querung über die Grundstückszufahrt im Zuge des bestehenden Gehweges im nördlichen Seitenraum vermieden werden könnte.

Im NMIV ist der geplante REWE-Markt gut erschlossen. Eine Verbesserung der Erschließung im NMIV könnte durch den Einbau einer Mittelinsel in der Rosa-Luxemburg-Straße (L 20) erreicht werden. Dies ist jedoch nur möglich, wenn der Straßenbaulastträger der L 20 (Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg) einem solchen Einbau zustimmt.

2.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Östlich der Grundstückszufahrt besteht die Bushaltestelle „Velten, Kuschelhain“, die von der Linie 824 dreimal stündlich bedient wird. Die Linie 824 verkehrt zwischen dem S-Bahnhof Oranienburg und dem S-Bahnhof Henningsdorf.

Das REWE-Markt befindet sich im Einzugsbereich dieser Haltestelle und kann in 2-3 Geh-Minuten erreicht werden (siehe Abbildung 2).

Mit der bestehenden Bushaltestelle „Velten, Kuschelhain“ ist bereits eine ausreichend gute Erschließung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gewährleistet.

2.5 Grundstückszufahrt an der Rosa-Luxemburg-Straße

Die bestehende Grundstückszufahrt weist eine Breite von über 13 m auf. Eine bauliche oder optische Trennung zwischen der Zu- und der Ausfahrt besteht nicht. Im Bereich der Rad- und Fußgängerquerung beträgt die Breite im Mittel rund 25 m. Grund sind die dreiteiligen Eckausrundungen, die der Fahrkurve von Sattel- und Lastzügen angepasst wurden. Aufgrund der großen Breite besteht die Gefahr, dass sich Fahrzeuge bei der Ausfahrt nebeneinander aufstellen und sich gegenseitig die Sicht auf bevorrechtigte Verkehrsteilnehmer im Zuge der Rosa-Luxemburg-Straße nehmen. Gleichzeitig entstehen sehr große Querungslängen für Radfahrer und Fußgänger. Dadurch kann es insbesondere für Fußgänger und Radfahrer zu kritischen Situationen mit dem Kfz-Verkehr kommen.

Es wird daher vorgeschlagen, die bestehenden Grundstückszufahrt entsprechend der Abbildung 4 anzupassen und kompakter auszubilden. Zusätzlich könnte geprüft werden, ob zwischen der Zufahrt und Ausfahrt ein baulich ausgebildete und für Lkw überfahrbare Mitteltrennung ausgebildet werden könnte. Die Gefahr, dass sich Fahrzeuge bei der Ausfahrt nebeneinander aufstellen, könnte mit diesen beiden Maßnahmen reduziert werden. Gleichzeitig verkürzen sich die Querungslängen für Fußgänger und Radfahrer.

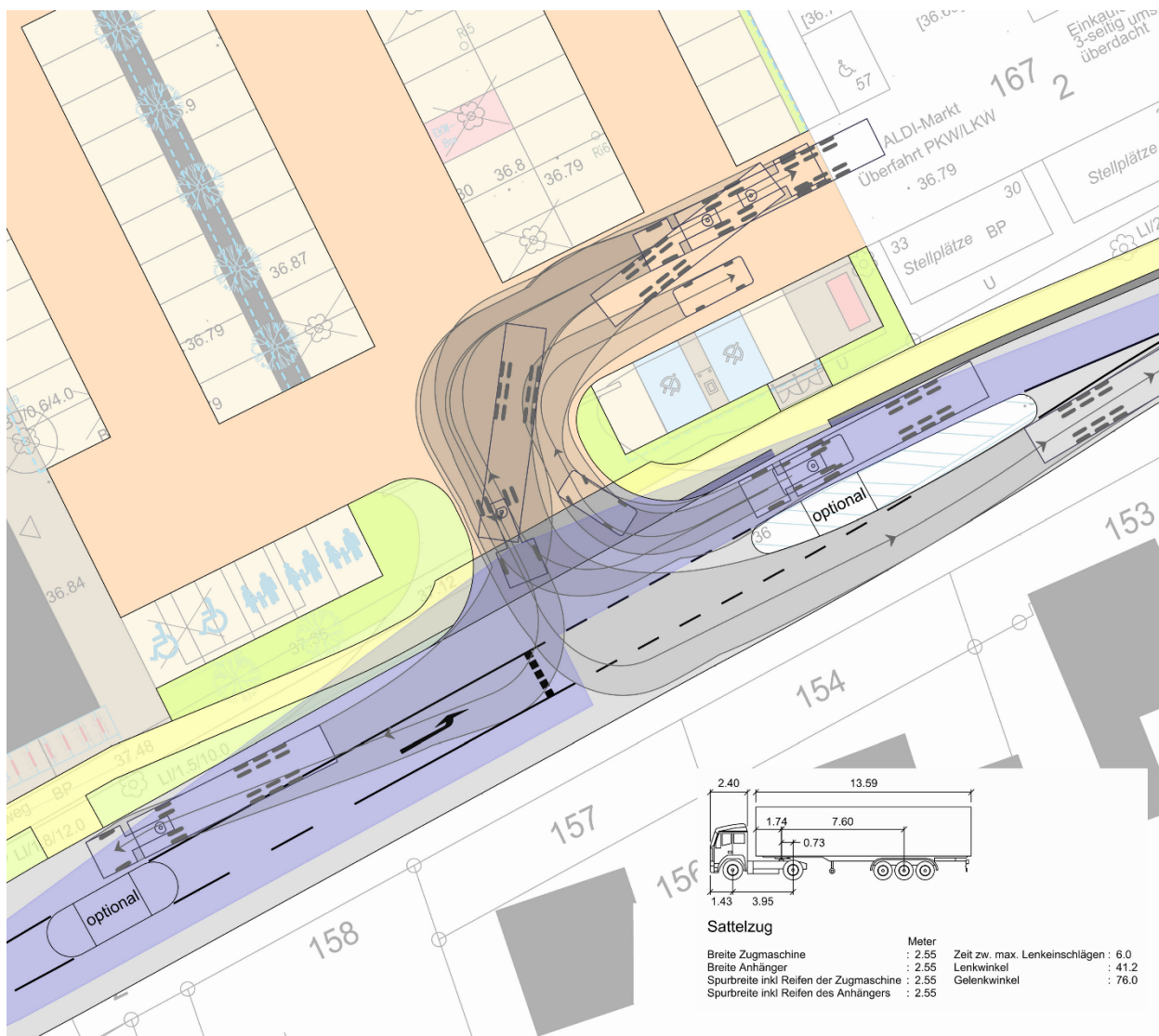


Abbildung 4: Vorschlag zur Optimierung der Grundstückszufahrt in der Rosa-Luxemburg-Straße

3 Bestehendes Verkehrsaufkommen

Am Dienstag, den 18. November 2025 wurde das bestehende Verkehrsaufkommen an der Kreuzung Rosa-Luxemburg-Straße (L 20) / Bötzw Straße / Am Kuschelhain in Velten erfasst. Die Erfassung erfolgte über 24 Stunden in der Zeit von 00:00 bis 24:00 Uhr und diente der Ermittlung der Tagesbelastungen im Zuge der an das Einzelhandelsstandort angrenzenden Straßen und zur Ermittlung der Spitzenstundenbelastungen des zuvor genannten Knotenpunktes. Die Auswertung erfolgte getrennt nach Fahrzeugart und Fahrtrichtung. Im Bereich des Einzelhandelsstandortes beträgt die Querschnittbelastung im Zuge der Rosa-Luxemburg-Straße (West) rund 12.100 Kfz/24h und im Zuge der Bötzower Straße rund 4.500 Kfz/24h (siehe den Knotenstrombelastungsplan in der Abbildung 5). Die vollständigen Ergebnisse können der Anlage 5 entnommen werden.

Tagesverkehr, 13836 Kfz/24h

von\nach	1	2	3	4
1		610	236	1584
2	435		87	4067
3	233	157		461
4	1390	4197	379	

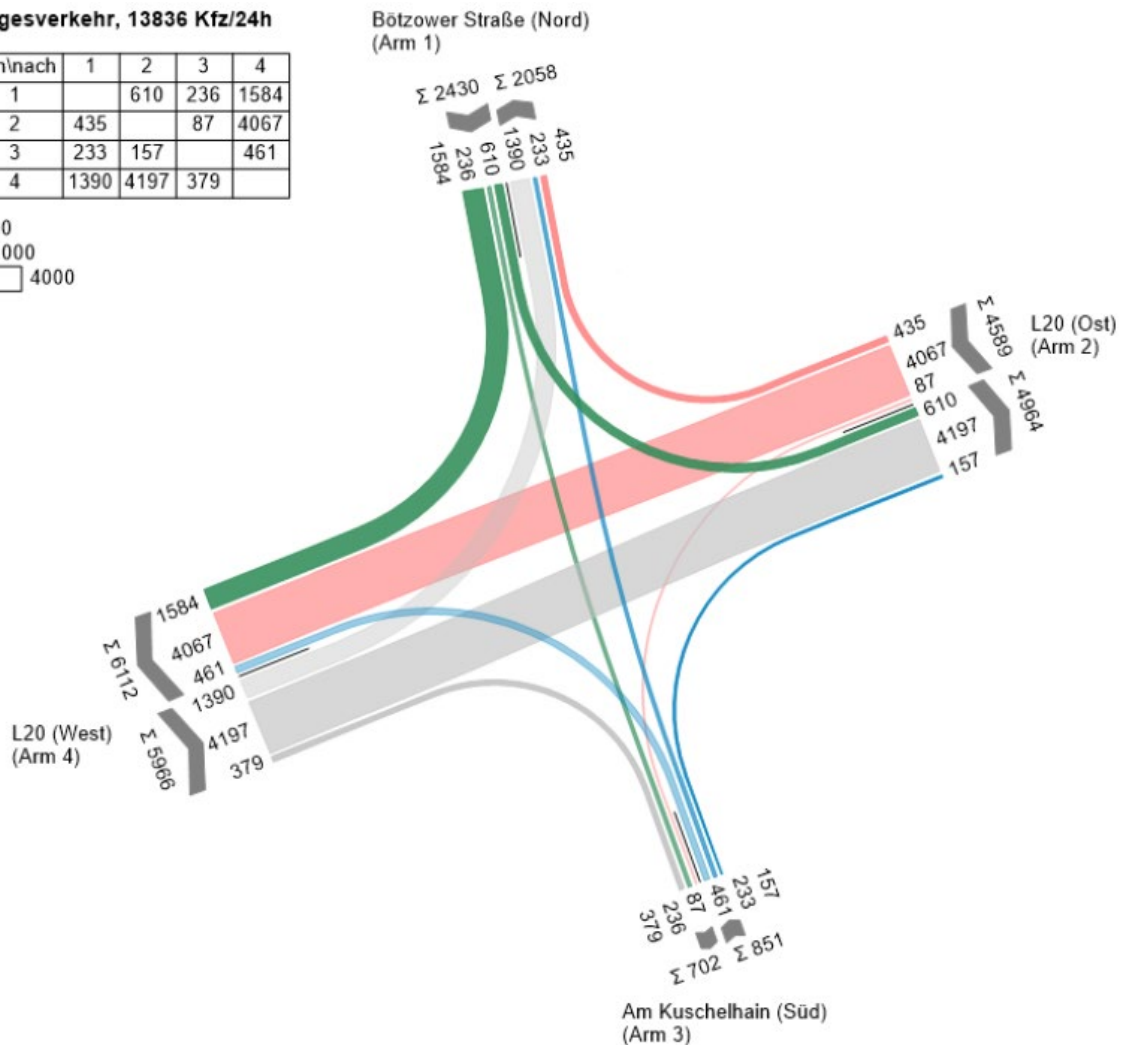
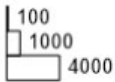


Abbildung 5: Am Dienstag, 18.11.2025 erfasste Tagesverkehrsstärke in [Kfz/24h]

Am Donnerstag, den 20. November 2025 wurde außerdem das Verkehrsaufkommen an der Zufahrt in der Rosa-Luxemburg-Straße und an der Zufahrt in der Bötzower Straße erfasst. Die Erfassung erfolgte an beiden Zufahrten parallel über einen Zeitraum von 17 Stunden in der Zeit von 06:00 bis 23:00 Uhr und somit eine Stunde vor Öffnung und eine Stunde nach Schließung der bestehenden Nutzungen am Einzelhandelsstandort. Die Erfassung diente der Ermittlung des bestehenden Ziel- und Quellverkehrsaufkommens und der Stellplatzauslastung.

Die Auswertung erfolgte getrennt nach Fahrzeugart und Fahrtrichtung. Die vollständigen Ergebnisse für beide Zufahrten können der Anlage 6 und der Anlage 7 entnommen werden.

3.1 Ziel- und Quellverkehrsaufkommen

An der Zufahrt in der Rosa-Luxemburg-Straße wurde ein Ziel- und Quellverkehrsaufkommen von insgesamt 3.078 Kfz/17h ermittelt. Der Anteil des Zielverkehrs am Tagesverkehrsaufkommen liegt dabei mit rund 51 % über dem Anteil des Quellverkehrsaufkommens am Tagesverkehrsaufkommen mit rund 49 %. Diese Diskrepanz erklärt sich damit, dass ein Teil der Kunden für das Verlassen des Einzelhandelsstandortes die Zufahrt an der Bötzow Straße nutzen.

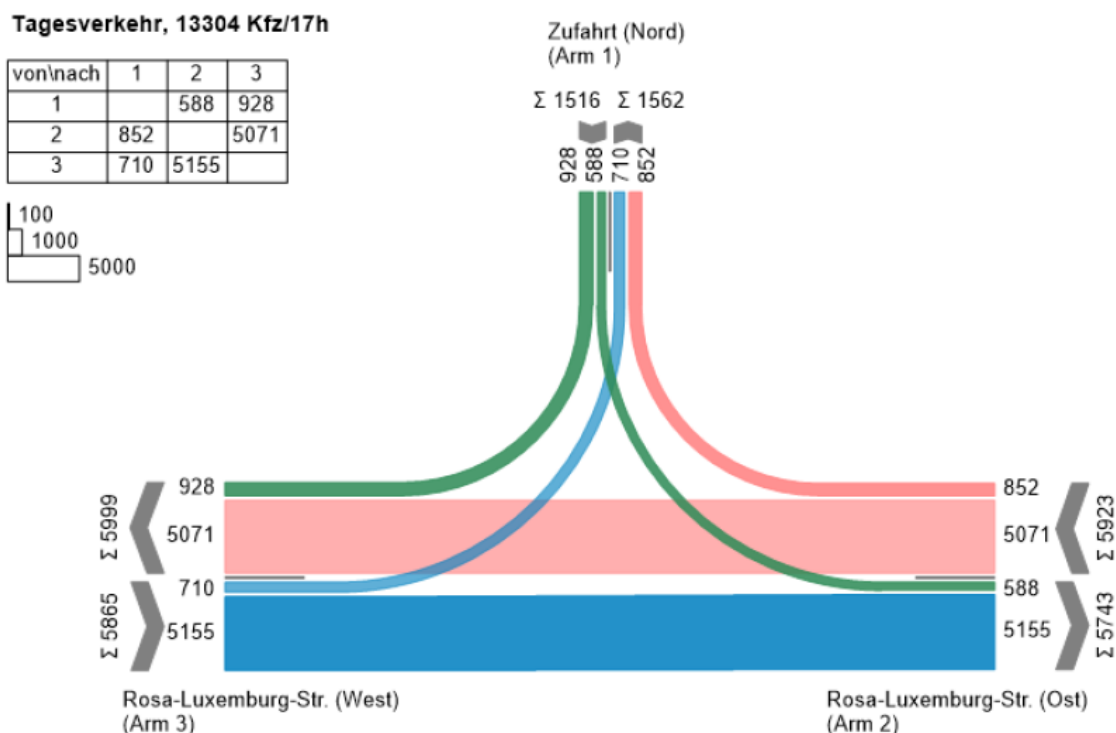


Abbildung 6: Tagesverkehr an der Zufahrt in der Rosa-Luxemburg-Straße in [Kfz/17h]

An der Zufahrt in der Bötzow Straße wurde ein Ziel- und Quellverkehrsaufkommen von insgesamt 1.168 Kfz/17h ermittelt. Der Anteil des Zielverkehrs am Tagesverkehrsaufkommen liegt dabei mit rund 47 % unter dem Anteil des Quellverkehrsaufkommens am Tagesverkehrsaufkommen mit rund 53 %. Diese Diskrepanz erklärt sich damit, dass ein Teil der Kunden für das Erreichen des Einzelhandelsstandortes die Zufahrt an der Rosa-Luxemburg-Straße nutzen.

Insgesamt erzeugt der bestehende Einzelhandelsstandort eine Ziel- und Quellverkehrsaufkommen von rund 4.246 Kfz/17h. Dabei treten rund 50 % der Fahrten als Ziel- und rund 50 % der Fahrten als Quellverkehr auf, was für die Plausibilität der Zählergebnisse spricht.

Tagesverkehr, 5236 Kfz/17h

von/nach	1	2	3
1		2218	428
2	1850		118
3	486	136	

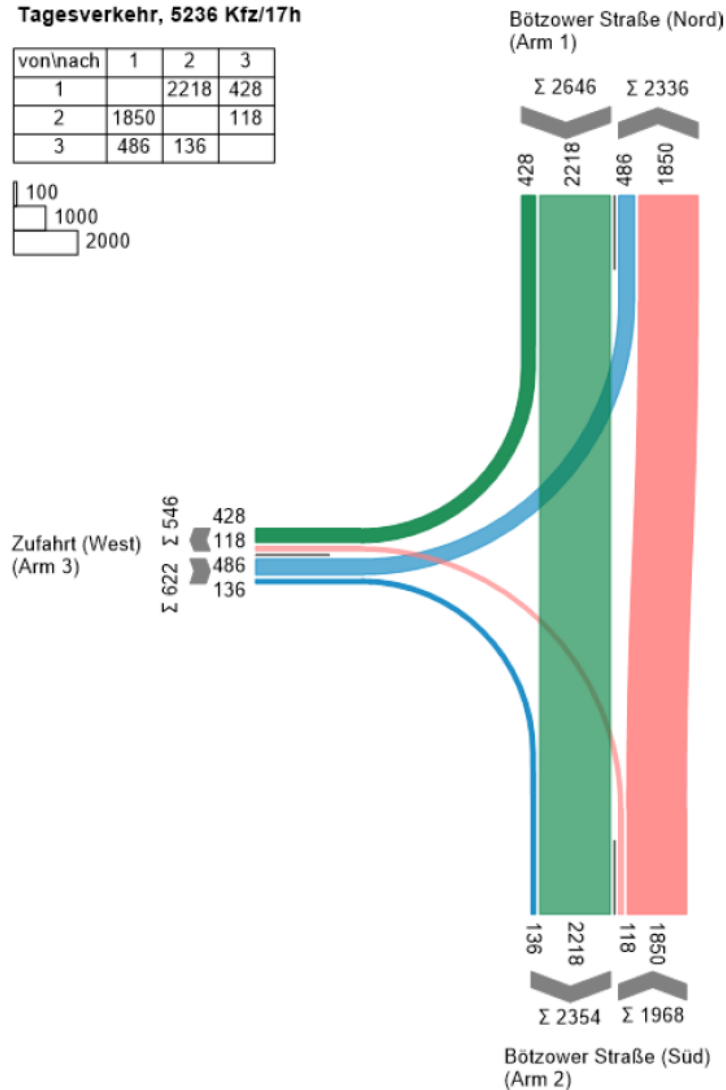
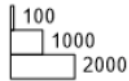


Abbildung 7: Tagesverkehr an der Zufahrt in der Bötzower Straße in [Kfz/17h]

Die vollständigen Zählergebnisse können der Anlage 6 und der Anlage 7 entnommen werden.

3.3 Bestehende Stellplatzauslastung

Die Nutzung am Einzelhandelsstandort verfügen jeweils über eigene Stellplätze. Diese sind über Fahrgassen so miteinander verbunden, dass Kunden wählen können, wo sie ihr Fahrzeug abstellen.

Anhand der Daten aus der Verkehrszählung an der Zufahrt in Rosa-Luxemburg-Straße und der Verkehrszählung an der Zufahrt in der Bötzow Straße konnte die zeitliche Verteilung des Zielverkehrs und die zeitliche Verteilung des Quellverkehrs ermittelt werden. Mit den resultierenden Ganglinien für den Ziel- und Quellverkehr und der bestehenden Stellplatzkapazität konnte die Stellplatzauslastung für den bestehenden Einzelhandelsstandort ermittelt werden.



Der Einzelhandelsstandort verfügt im Bestand über 194 nutzbare Stellplätze. Von denen waren am Vormittag des Zähltages maximal 122 Stellplätze belegt, was einer Auslastung von rund 63 % entspricht. Am Nachmittag des Zähltages waren maximal 113 Stellplätze belegt, was eine Auslastung von rund 58 % entspricht. Am Zähltag verfügte die Stellplatzanlage über eine ausreichend große Reserve, sodass Kunden jederzeit und ohne Suchfahrten einen freien Stellplatz ansteuern konnten.

5 Abschätzung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens

Das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen im MIV, das durch das Bauvorhaben entstehen wird, wurde mit der Software „Ver_Bau nach Bosserhoff“ ermittelt. Die Software berücksichtigt die Methodik gemäß der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung und die „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ [5]. Diese Methodik hat sich in vielen gleichartigen Projekten bewährt und ist allgemein anerkannt.

Bei der Abschätzung des Verkehrsaufkommens war der „Verbundeffekt“ zu berücksichtigen. Der „Verbundeffekt“ tritt ein, wenn die geplante Einzelhandelseinrichtung in der Nähe bereits bestehender Einzelhandelseinrichtungen errichtet wird. In diesem Fall ist davon auszugehen, dass ein Teil der Kunden bei ihrem Besuch der geplanten Einzelhandelseinrichtung auch die bestehenden Einzelhandelseinrichtungen aufsucht, ohne dass dadurch zusätzliche Kfz-Fahrten erzeugt werden. Deshalb ist das durch Kunden erzeugte Verkehrsaufkommen bei mehreren räumlich zusammenliegenden Einzelhandelseinrichtungen geringer als die Summe des durch Kunden erzeugten Verkehrsaufkommens der einzelnen Märkte, wenn diese nicht räumlich zusammenliegen würden. In [5] werden Abschläge von 10 % bis 30 % benannt. Im vorliegenden Fall wurde ein Abschlag von 20 % gewählt.

5.1 Geplanter REWE-Markt

Das zu erwartende Verkehrsaufkommen des geplanten REWE-Marktes mit einer Verkaufsfläche von rund 1.950 m² wird mit rund 2.400 Kfz-Fahrten/24h abgeschätzt. Von diesen Fahrten treten rund 1.200 Kfz-Fahrten/24h als Zielverkehr und rund 1.200 Kfz-Fahrten/24h als Quellverkehr auf.

Die Spitzenstunde tritt im großflächigen Einzelhandel zwischen 18 und 19 Uhr auf. In diesem Stundenintervall werden für den geplanten REWE-Markt 121 Kfz-Fahrten/h im Zielverkehr und 128 Kfz-Fahrten/h im Quellverkehr erwartet.

Der Abbildung 8 kann die zeitliche Verteilung des erwarteten Verkehrsaufkommens für den geplanten REWE-Markt entnommen werden.

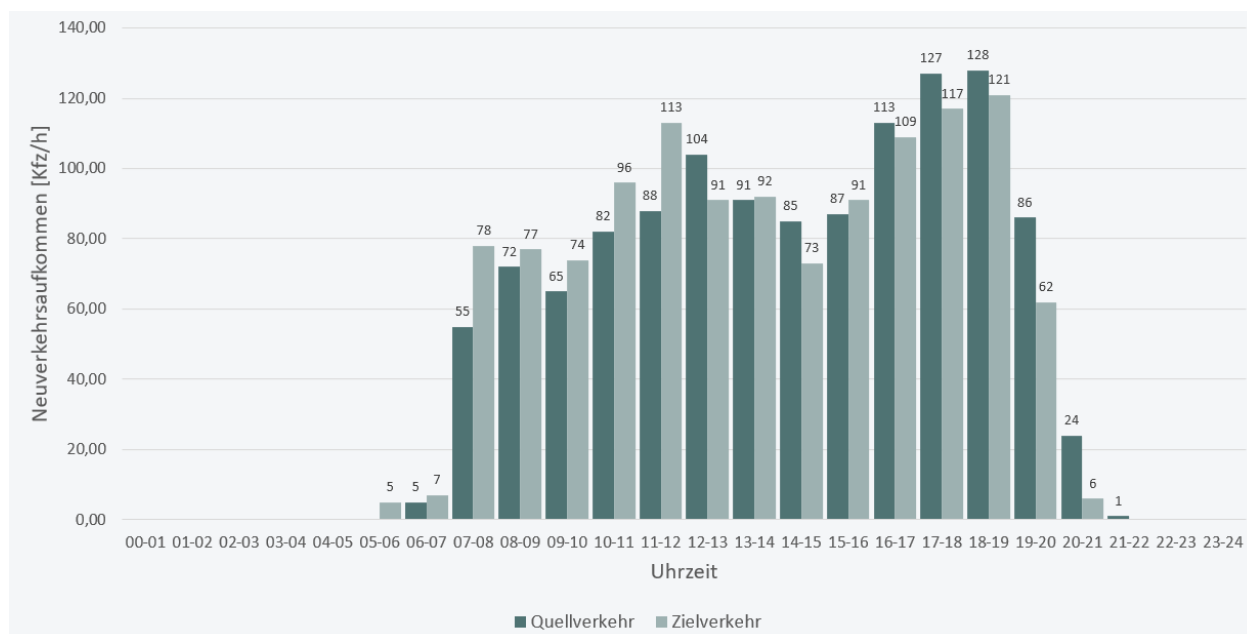


Abbildung 8 Ziel- und Quellverkehrsaufkommen des geplanten REWE-Marktes

5.2 Geplanter REWE-Markt zuzüglich ALDI und Kik

Für die Betrachtung der Grundstückzufahrten ist neben dem geplanten REWE-Markt auch das Verkehrsaufkommen der bestehenden Nutzungen zu berücksichtigen. Da eine Differenzierung des bestehenden Verkehrsaufkommens im vorliegenden Fall nicht möglich war, um das Verkehrsaufkommen der entfallenden Nutzungen herauszurechnen, erfolgte in einem zusätzlichen Arbeitsschritt die Abschätzung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens für den gesamten Einzelhandelsstandort, also dem geplanten Vollsortimenter (REWE), dem Lebensmitteldiscounter (ALDI) und dem Textildiscounter (Kik).

Das zu erwartende Verkehrsaufkommen des geplanten REWE-Marktes zuzüglich ALDI und Kik wird mit rund 4.100 Kfz-Fahrten/24h abgeschätzt. Von diesen Fahrten treten rund 2.050 Kfz-Fahrten/24h als Zielverkehr und rund 2.050 Kfz-Fahrten/24h als Quellverkehr auf.

In der nachmittäglichen Spitzenstunde zwischen 18 und 19 Uhr werden für den zukünftigen Einzelhandelsstandort 204 Kfz-Fahrten/h im Zielverkehr und 216 Kfz-Fahrten/h im Quellverkehr erwartet.

Der Abbildung 9 kann die zeitliche Verteilung des erwarteten Verkehrsaufkommens des gesamten Einzelhandelsstandortes entnommen werden.

Die räumliche Verteilung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens orientiert sich an der bestehenden räumlichen Verteilung, die im Rahmen der Verkehrszählungen ermittelt wurde. Das ermittelte Verkehrsaufkommen wurde daher unter Berücksichtigung der bestehenden räumlichen Verteilung auf die beiden Zufahrten verteilt.

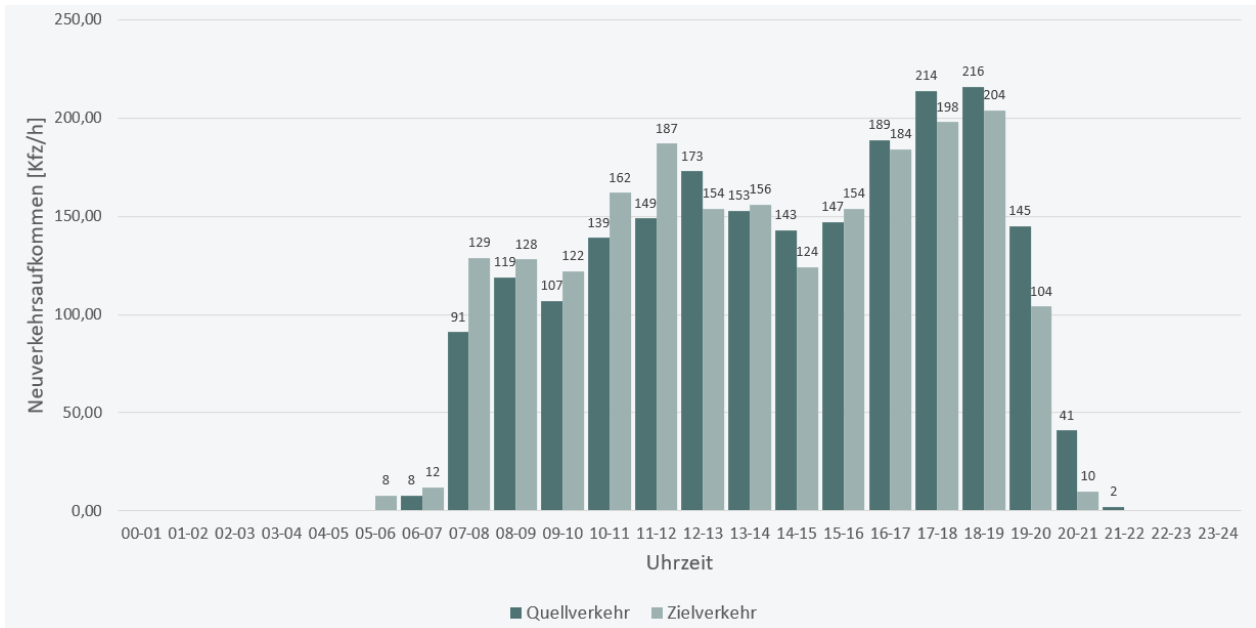


Abbildung 9: Ziel- und Quellverkehrsaufkommen des zukünftigen Einzelhandelsstandortes

Der Abbildung 10 können die erwarteten Knotenstrombelastungen für den zukünftigen Einzelhandelsstandort an der Hauptzufahrt in der Rosa-Luxemburg-Straße entnommen werden.

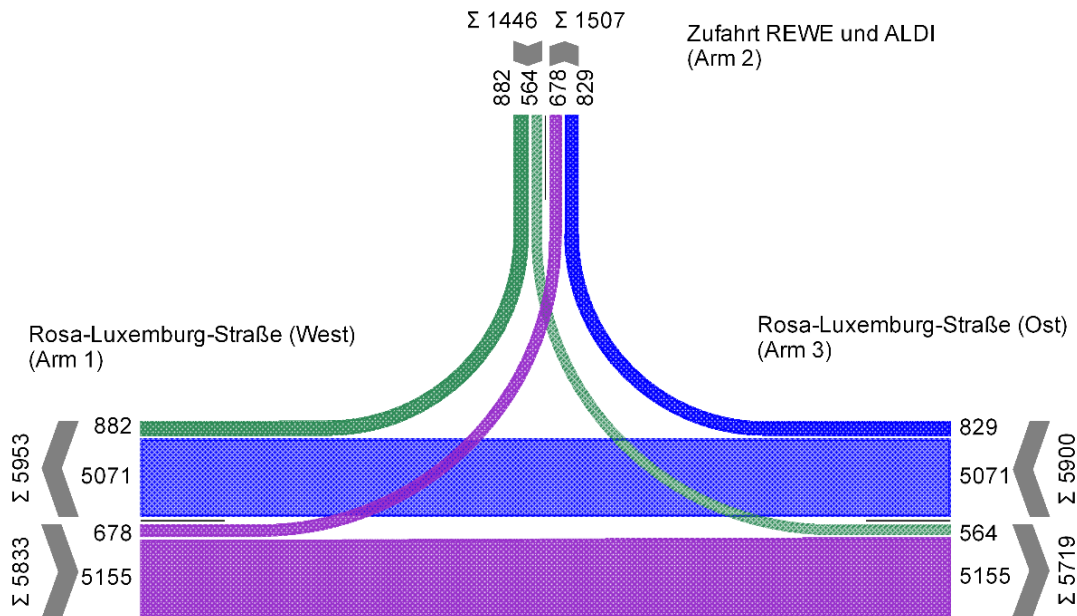


Abbildung 10: Erwartetes Tagesverkehrsaufkommen an der Zufahrt in der Rosa-Luxemburg-Straße in [Kfz/24h]



5.3 Erwartete Stellplatzauslastung

Für den geplanten REWE-Markt wurde die erwartete Stellplatzauslastung ermittelt. Das Stellplatzangebot für das Bauvorhaben orientiert sich hierbei an der Stellplatzsatzung der Stadt Velten.

Nach derzeitigem Planungsstand sind für den geplanten REWE-Markt 98 Stellplätzen herzustellen. Diese Anzahl kann durch ein zusätzliches Angebot an Fahrradabstellanlagen auf 79 Stellplätze reduziert werden.

Die Abbildung 11 zeigt, dass für den geplanten REWE-Markt eine maximale Belegung von 77 Stellplätzen erwartet wird, was einer Auslastung von rund 79 % entspricht.

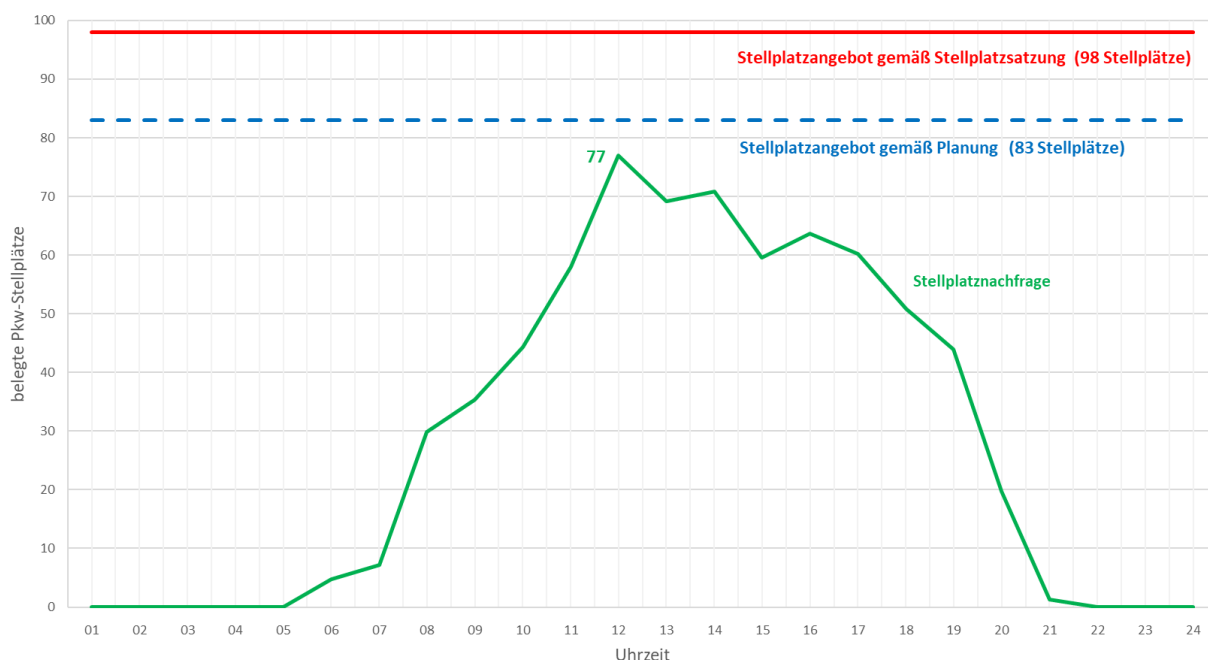


Abbildung 11: Erwartete Stellplatzauslastung für den geplanten REWE-Markt

Für den zukünftigen Einzelhandelsstandort bestehend aus dem geplanten REWE-Markt, dem Lebensmitteldiscounter (ALDI) und dem Textildiscounter (Kik) wird eine maximale Belegung von 129 Stellplätzen erwartet. Berücksichtigt man das zukünftige Angebot von 181 Stellplätzen, davon 98 Stellplätze für den geplanten REWE-Markt, 70 Stellplätze für den Lebensmitteldiscounter (ALDI) sowie 13 Stellplätze für den Textildiscounter (Kik), ergibt sich eine Stellplatzauslastung von rund 71 %. Ab einer Auslastung von 80 % nimmt der Suchverkehr zum Auffinden freier Stellplätze zu.

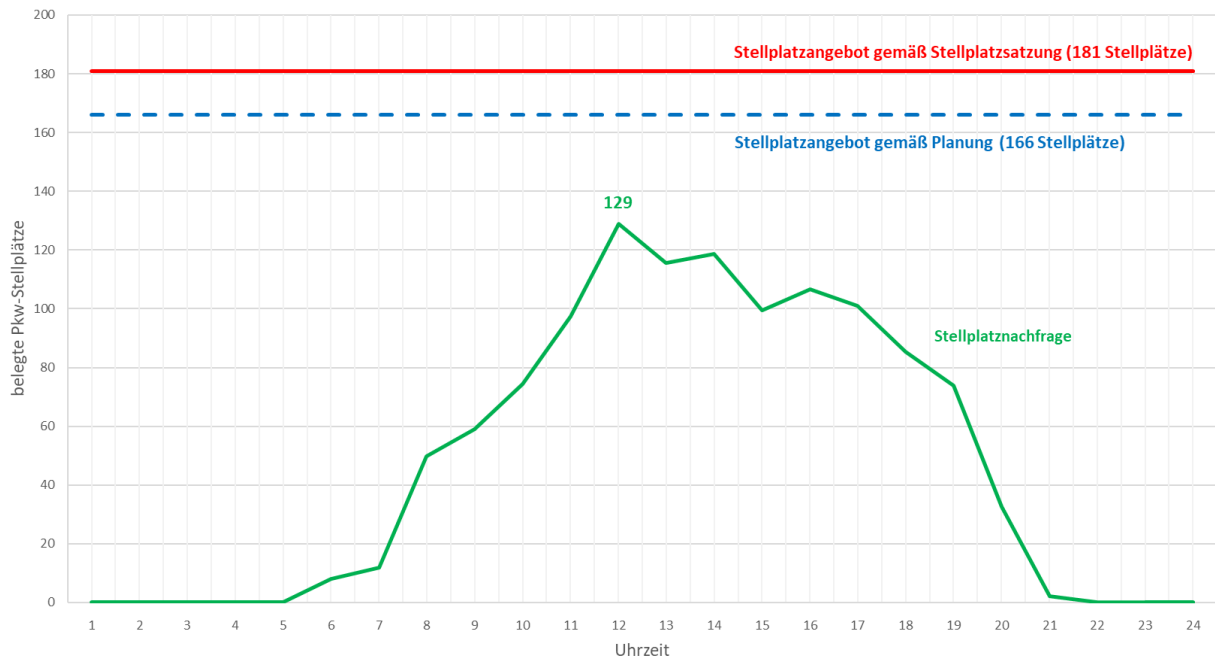


Abbildung 12: Erwartete Stellplatzauslastung für den zukünftigen Einzelhandelsstandort

6 Kapazitätsnachweis

Für die Grundstückszufahrt des geplanten Einzelhandelsstandortes in der Rosa-Luxemburg-Straße war der Nachweis einer ausreichenden Kapazität nach HBS 2015 [7] für die maßgebende Spitzenstunde zu führen.

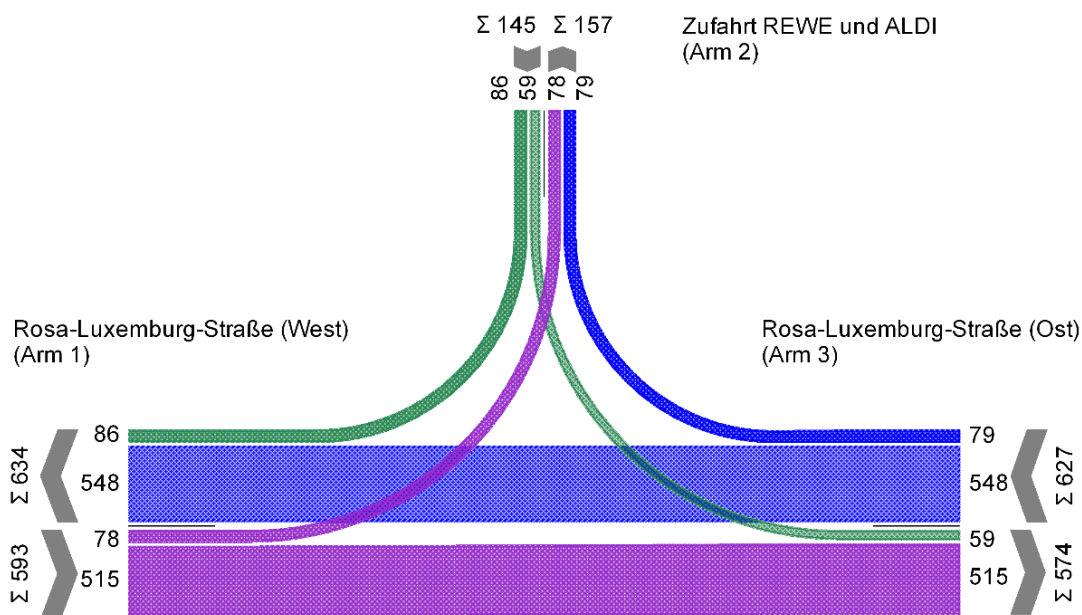
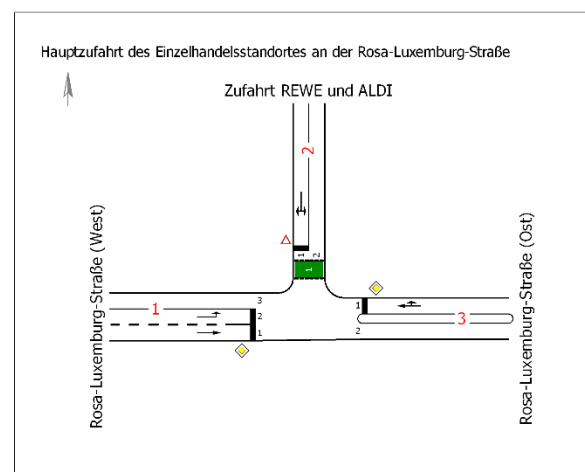


Abbildung 13: Erwartete Knotenstrombelastungen in der nachmittäglichen Spitzenstunde

Als Grundlage für die Kapazitätsberechnungen dienten die Ergebnisse der Verkehrserhebung vom 20. November 2025 und die Ergebnisse der Abschätzung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Zur Ermittlung der für den Kapazitätsnachweis erforderlichen Knotenstrombelastungen wurden die bestehenden Verkehrsbelastungen im Zuge der Rosa-Luxemburg-Straße mit den Verkehrsbelastungen, die aus dem zukünftigen Einzelhandelsstandort resultieren werden, überlagert. Das Ergebnis dieser Überlagerung kann dem Knotenstrombelastungsplan für die nachmittägliche Spitzenstunde in der Abbildung 13 entnommen werden. Diese Knotenstrombelastungen dienen als Grundlage für die Kapazitätsberechnungen an der Zufahrt in der Rosa-Luxemburg-Straße.

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einemündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Planfall 3 NSP

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung	Verkehrsstrom	
1	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
2	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6
3	A		Vorfahrtsstraße	2
				3



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	N_{95} [m]	t_w [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	548,0	603,0	1.800,0	1.636,5	0,335	1.088,5	-	3,3	A
		3 → 2	3	79,0	87,0	1.600,0	1.454,5	0,054	1.375,5	6,0	2,6	A
2	B	2 → 3	4	59,0	65,0	180,5	164,0	0,360	105,0	12,0	34,2	D
		2 → 1	6	86,0	94,5	585,0	532,0	0,162	446,0	6,0	8,1	A
1	C	1 → 2	7	78,0	86,0	629,5	572,5	0,137	494,5	6,0	7,3	A
		1 → 3	8	515,0	566,5	1.800,0	1.636,5	0,315	1.121,5	-	3,2	A
Mischströme												
2	B	-	4+6	145,0	159,5	305,5	277,5	0,522	132,5	24,0	26,9	C
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	6,0	-	A
Gesamt QSV												D

q_{Fz} : Fahrzeuge
 q_{PE} : Belastung
 C_{PE}, C_{Fz} : Kapazität
 x_i : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
 N_{95}, N_{99} : Staulänge
 t_w : Mittlere Wartezeit

Tabelle 1: Ergebnisse der Kapazitätsberechnungen für die nachmittägliche Spitzenstunde



Die nachmittägliche Spitzenstunde wird als maßgebend betrachtet, da sowohl die Verkehrserhebung am 20. November 2025 in der nachmittäglichen Spitzenstunde höhere Verkehrsstärken zeigen als in der vormittäglichen Spitzenstunde und auch die Tagesganglinien für die Nutzung „Einzelhandel“ den Nachmittag als maßgebende Tageszeit ausweisen. Siehe hierzu auch die zeitliche Verteilung des erwarteten Ziel- und Quellverkehrsaufkommens des geplanten REWE-Marktes (Abbildung 8) bzw. des zukünftigen Einzelhandelsstandortes (Abbildung 9).

Der Kapazitätsnachweis wurde für eine Einmündung mit Vorfahrtbeschilderung gemäß StVO geführt. Zudem wurde davon ausgegangen, dass sich rechts einbiegende und links einbiegende Kfz hintereinander auf einem gemischt genutzten Fahrstreifen aufstellen. Die Ergebnisse der Kapazitätsberechnungen können der Tabelle 1 entnommen werden.

Für die beiden Knotenpunktzufahrten im Zuge der Rosa-Luxemburg-Straße konnte jeweils die beste Qualitätsstufe „A“ und für die Knotenpunktzufahrt „Zufahrt REWE und ALDI“ die Qualitätsstufe „D“ nachgewiesen werden.

Für den geplante Grundstückzufahrt an der Rosa-Luxemburg-Straße konnte der Nachweis einer ausreichenden Kapazität erbracht werden.

7 Fazit

Die Breite der bestehenden Grundstückszufahrt in der Rosa-Luxemburg-Straße wurde in Abstimmung mit der Planung für den Tief- und Straßenbau reduziert, um die Querungslänge für Fußgänger und Radfahrer über die Grundstückszufahrt in der Rosa-Luxemburg-Straße zu verringern. Aus fahrgeometrischen Gründen werden die Ecken der Zufahrt ausgerundet (siehe Abbildung 14). Die Zufahrt sollte durch Hochborde eingefasst werden, um das Überfahren und Beschädigen der Randbereiche zu vermeiden. Im Bereich des Gehweges sind die Borde abzusenken.

Um Sichtbehinderungen auf bevorrechtigte Fahrzeuge im Zuge der Rosa-Luxemburg-Straße zu vermeiden, sollte vermieden werden, dass sich Fahrzeuge, die in die Rosa-Luxemburg-Straße einbiegen wollen, nebeneinander aufstellen können. Neben der kompakten Ausbildung der Zufahrt, könnte ein überfahrbarer Fahrbahnteiler in der Zufahrt dazu beitragen, dass sich Fahrzeuge bei der Ausfahrt hintereinander und nicht nebeneinander aufstellen. Dieser Fahrbahnteiler sollte sich hinsichtlich seiner Materialität spürbar von der Fahrbahn absetzen und über einen Auftritt von 3 cm verfügen.

Durch die Anordnung der Lieferzone nördliche des geplanten REWE-Marktes können sich Lkw zukünftig bei der Ausfahrt senkrecht vor der Rosa-Luxemburg-Straße aufstellen, was die Sicht auf den bevorrechtigten Kfz-Verkehr sowie auf Fußgänger und Radfahrer im Zuge der Rosa-Luxemburg-Straße verbessert.



Abbildung 14: aktueller Straßenbaulageplan des ITN Ing.-büro für Tiefbau Noack

In der westlichen und östlichen Knotenpunktzufahrt wäre der Einbau von Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer in Form von Mittelinseln möglich, sofern der Straßenbaulastträger der L 20 (Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg) dem Einbau zustimmt.

Durch den Einbau einer Querungshilfe in der westlichen Zufahrt würden sich der Fahrstreifen für Linksabbieger verkürzen. Die Kapazitätsberechnungen für die bestehenden und erwarteten Belastungen des links abbiegenden Verkehrstromes gehen von einer Rückstaulänge von rund 6,0 m aus, was einem Pkw entspricht. Um auch das Aufstellen von Lastzügen oder Sattelzügen zu gewährleisten, sollte die Abstellfläche ca. 20 m betragen. Die westliche Querungshilfe würden den Zugang zum geplanten REWE-Mark für Fußgänger und Radfahrer aus Richtung Südwesten vereinfachen, da bisher keine Querungsmöglichkeiten über die L 20 westlich der Grundstückzufahrt besteht. Kunden aus dem angrenzenden Wohngebiet „Am Kuschelhain“ die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Rosa-Luxemburg-Straße (L 20) / Bötzower Straße / Am Kuschelhain zur Querung der L 20 nutzen können.

In der östlichen Knotenpunktzufahrt könnte eine Querungshilfe im Bereich der bestehenden Sperrfläche angeordnet werden.



Über die in der Abbildung 14 dargestellte Grundstückszufahrt in der Rosa-Luxemburg-Straße und zusätzlich über die Grundstückszufahrt in der Bötzower Straße ist der geplante REWE-Markt aus verkehrsplanerischer Sicht gut erschlossen.

Eine Optimierung der bereits bestehenden Erschließung könnte durch die zuvor beschriebene Anpassung der Zufahrt in der Rosa-Luxemburg-Straße und der optionalen Querungshilfen über die L 20 erreicht werden.

Um Störungen des Verkehrsablaufs im Zuge der Rosa-Luxemburg-Straße aufzuschließen, könnte auf das Linksabbiegen unmittelbar hinter der Grundstückszufahrt durch Fahrgassenmarkierungen unterbunden werden. Siehe hierzu auch den Fahrlinienplan in der Anlage 3.

Das erwartete Verkehrsaufkommen, das durch die geplante Einzelhandelseinrichtung erzeugt wird, kann verkehrstechnisch abgewickelt werden. Ein entsprechender Kapazitätsnachweis kann dem Abschnitt 6 entnommen werden.

Auf einen Kapazitätsnachweis für den Knotenpunkt Rosa-Luxemburg-Straße (L 20) / Bötzower Straße / Am Kuschelhain wurde verzichtet, da sich das Verkehrsaufkommen im Ziel- und Quellverkehr des zukünftigen Einzelhandelsstandortes nicht wesentlich ändern wird.

Gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Velten sind für das Bauvorhaben 98 Pkw-Stellplätze und 13 Fahrradabstellplätze herzustellen. Gemäß § 87 Abs. 4 der Brandenburgischen Bauordnung (BbgBO) können bis zu einem 1/5 der notwendigen Pkw-Stellplätze durch Fahrradabstellplätze ersetzt werden. Dabei ist ein Pkw-Stellplatz durch vier Fahrradabstellplätze zu ersetzen

Die aktuellen Planungen sehen für den neuen REWE-Markt 83 Pkw-Stellplätze und 60 Fahrradabstellplätze vor. Zusammen mit den 70 Pkw-Stellplätzen für den Lebensmitteldiscounter (ALDI) sowie den 13 Pkw-Stellplätzen für den Textildiscounter (Kik) stehen zukünftig für den gesamten Einzelhandelsstandort 166 Pkw-Stellplätze zur Verfügung. Das Stellplatzangebot des zukünftigen Einzelhandelsstandortes ist rund 22 % höher als die erwartete Stellplatznachfrage (129 Stellplätze). Somit stehen ausreichende Stellplatzreserven zur Verfügung.

Als Ergebnis der Verkehrsuntersuchung bestehen hinsichtlich der Realisierung des geplanten Bauvorhabens keine Bedenken, wenn die beschriebenen Maßnahmen umgesetzt werden.

Potsdam, Februar 2026

W&K Ingenieuresellschaft mbH

Dipl.-Ing. (FH) Robert Helbig



8 Verzeichnis der verwendeten Quellen

- [1] ITN Ing.-büro für Tiefbau Noack
Umbau Regenentwässerung und Anpassung Straßenbau Rosa-Luxemburg-Straße 20
16727 Velten, Revisionsplan Straßenbau, Stand: 01.10. 2021.
Hrsg.: REWE Markt GmbH, Teltow, 2021
- [2] PLANER IN DER PANKEMÜHLE GAUL-PAGELS-STRZELKA
ARCHITEKTEN UND INGENIEURE PARTMBB
ERSATZNEUBAU ALDI MARKT, ROSA-LUXEMBURG-STRASSE 22, 16727 VELTEN,
FREIANLAGEN, Stand: 01.06. 2023.
Hrsg.: REWE Markt GmbH, Teltow, 2024
- [3] ITN Ing.-büro für Tiefbau Noack
Neubau REWE Markt, Rosa-Luxemburg-Strasse 20, 16727 Velten,
Lageplan Straßenbau, Stand: 04.12. 2025.
Hrsg.: REWE Markt GmbH, Teltow, 2025
- [4] Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen,
Ausgabe 2006.
Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2006
- [5] Bosserhoff, Dietmar
Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung,
Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung.
in: Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung,
Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Wiesbaden, 2005
- [6] Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06).
Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2006
- [7] Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS),
Teil S – Stadtstraßen, Ausgabe 2015.
Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2015

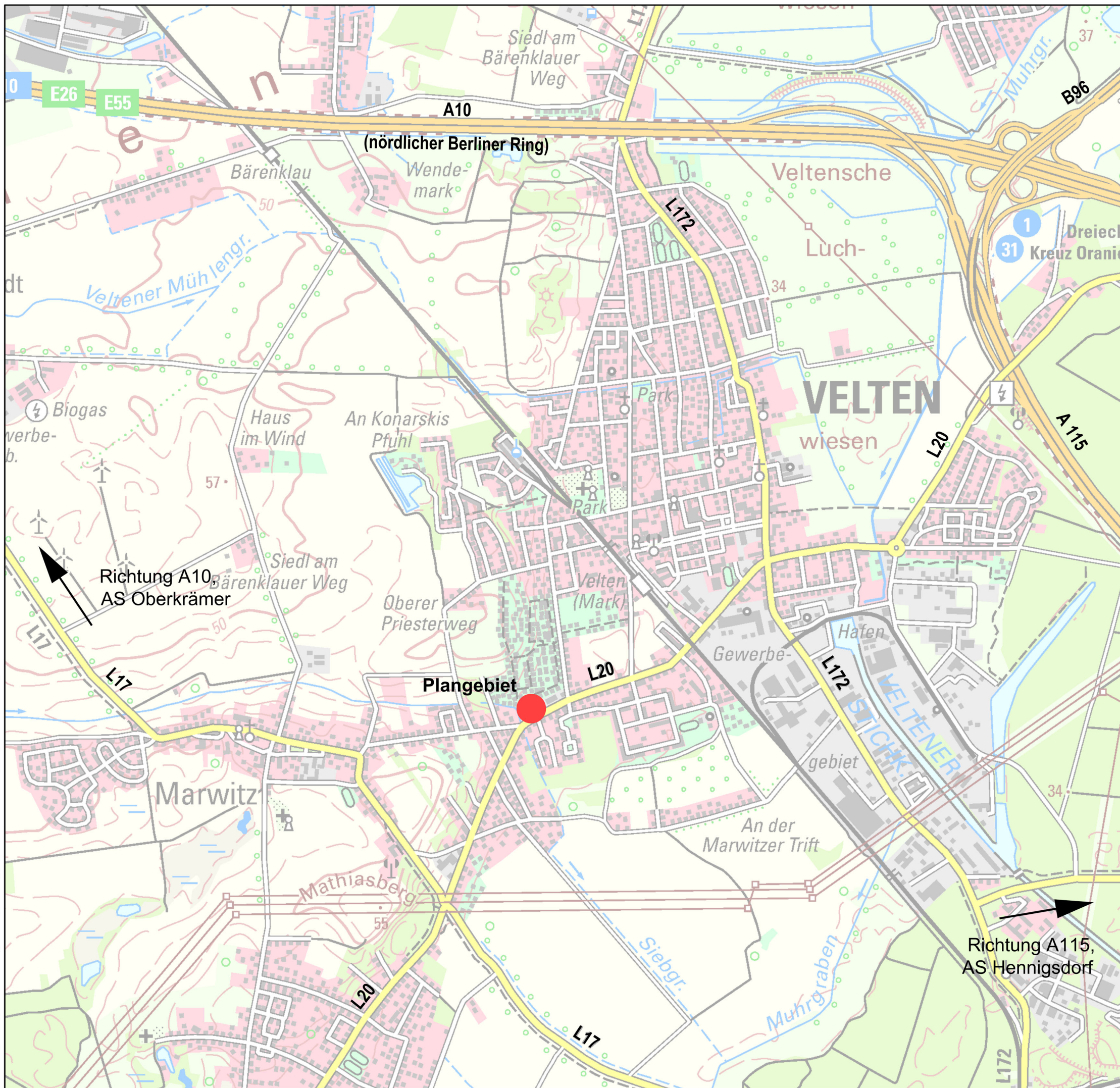


9 Verzeichnis der Anlagen

Anlagen Nr.	Titel
1	Übersichtskarte
2	Bestehender Einzelhandelsstandort mit äußerer Verkehrserschließung
3	Geplanter Einzelhandelsstandort mit äußerer Verkehrserschließung
4	Vorschlag zur Optimierung der bestehenden Grundstückszufahrt mit Nachweis der Befahrbarkeit und einer ausreichenden Anfahrtsicht
5	Ergebnisse der Verkehrszählung am Knotenpunkt Rosa-Luxemburg-Straße (L 20) / Bötzower Straße / Am Kuschelhain in der Stadt Velten
6	Ergebnisse der Verkehrszählung an der Zufahrt zum Einzelhandelsstandort (REWE+ALDI+Kik) in der Rosa-Luxemburg-Straße in der Stadt Velten
7	Ergebnisse der Verkehrszählung an der Zufahrt zum Einzelhandelsstandort (REWE+ALDI+Kik) in der Bötzower-Straße in der Stadt Velten

Verkehrsuntersuchung
für den Neubau eines REWE-Marktes
an der Rosa-Luxemburg-Straße 20
in der Stadt Velten

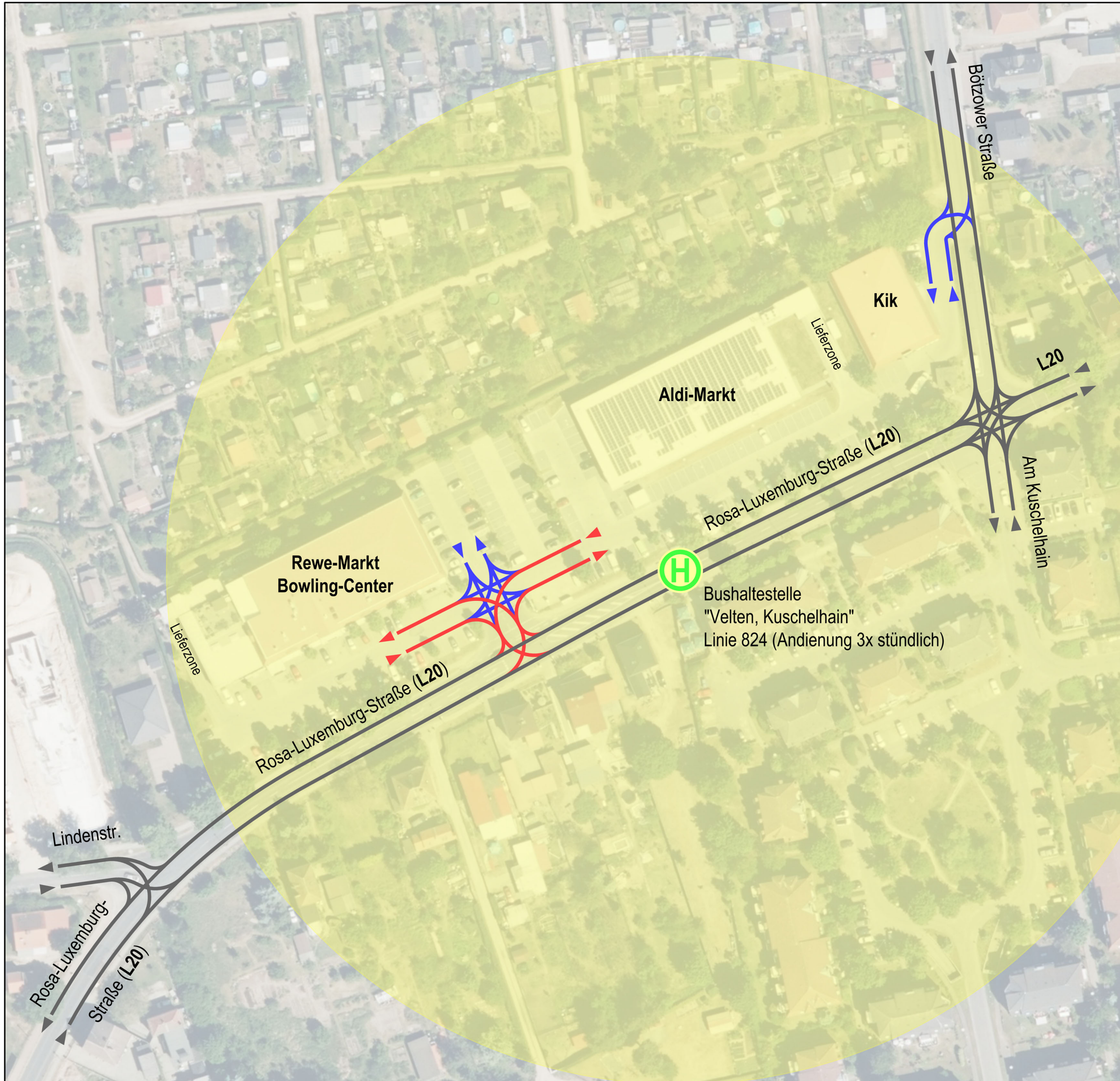
Übersichtskarte



Stand: Februar 2026,
ohne Maßstab.

A3

2026/02/16
centralProjekte_n_private AG\Velten_B-Plan 39_Aenderung_01_REWE\Zeichnung\Anlage_01_Ubersichtskarte.dwg

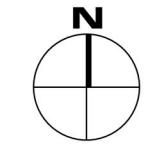


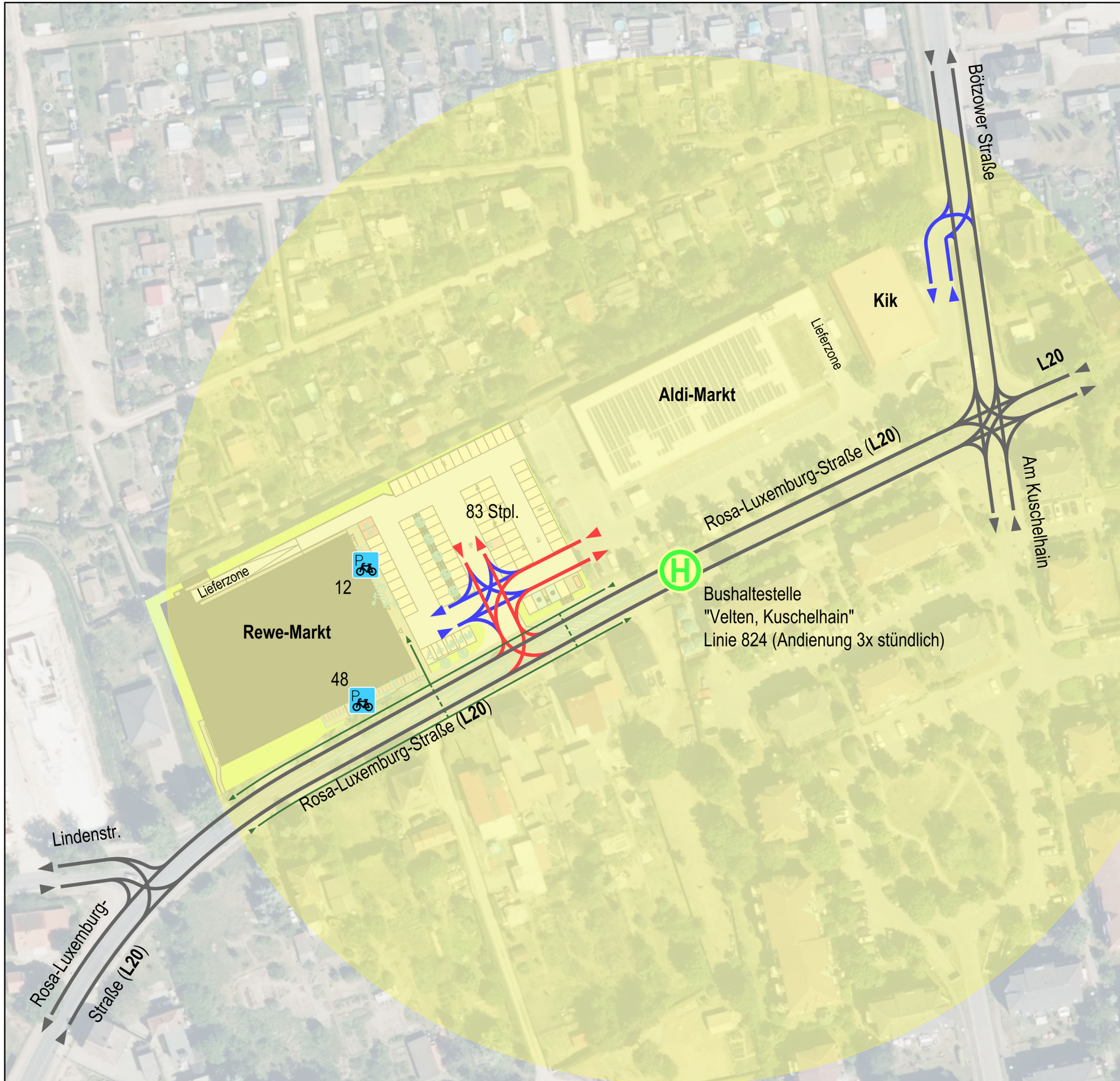
Verkehrsuntersuchung
für den Neubau eines REWE-Marktes
an der Rosa-Luxemburg-Straße 20
in der Stadt Velten

**Bestehender Einzelhandelsstandort
mit äußerer Verkehrserschließung**

- übergeordnetes Straßennetz
- Lieferzufahrt
- Kundenzufahrt
- Bushaltestelle im mit Einzugsbereich
R=150m (2-3 Minuten Gehzeit)

Stand: Februar 2026,
ohne Maßstab.



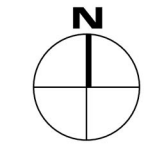


Verkehrsuntersuchung
für den Neubau eines REWE-Marktes
an der Rosa-Luxemburg-Straße 20
in der Stadt Velten

**Geplanter Einzelhandelsstandort
mit äußerer Verkehrserschließung**

- übergeordnetes Straßennetz
- Lieferzufahrt
- Kundenzufahrt
- Fuß- und Radverkehr
- Querungshilfe prüfen (optional)
- Bushaltestelle im mit Einzugsbereich
R=150m (2-3 Minuten Gehzeit)
- Fahrradabstellanlagen mit Angabe
zur Anzahl der verfügbaren
Fahrradabstellplätze

Stand: Februar 2026,
ohne Maßstab.



Verkehrsuntersuchung
für den Neubau eines REWE-Marktes
an der Rosa-Luxemburg-Straße 20
in der Stadt Velten

**Vorschlag zur Optimierung
der bestehenden Grundstückszufahrt
mit Nachweis der Befahrbarkeit und einer
ausreichenden Anfahrtsicht**

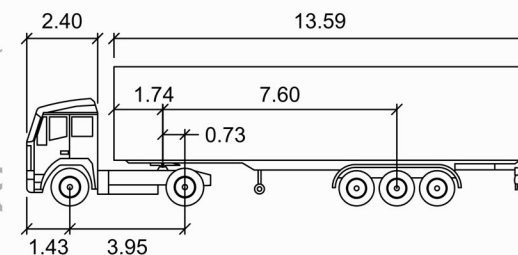
-  Gehweg
-  Gehwegüberfahrt
-  Sicherheitsstreifen
-  Mischverkehrsfläche (Fahrgasse)
-  Gehweg
-  Grünfläche
-  freizuhaltendes Sichtfeld zur Gewährleistung der Anfahrtsicht

Stand: Februar 2026,
ohne Maßstab.



Anlage 4

W&K Ingenieurgesellschaft mbH



Sattelzug

	Meter	
Breite Zugmaschine	: 2.55	Zeit zw. max. Lenkeinschlägen : 6.0
Breite Anhänger	: 2.55	Lenkwinkel : 41.2
Spurbreite inkl Reifen der Zugmaschine	: 2.55	Gelenkwinkel : 76.0
Spurbreite inkl Reifen des Anhängers	: 2.55	

2026/03/02
 centralProjekte_n_private AG\Velten_B-Plan 39_Aenderung_01_REWE\Zeichnung\Anlage_04_Optimierung_Zufahrt_260302.dwg
 A3



Anlage 5

Ergebnisse der Verkehrszählung am Knotenpunkt
Rosa-Luxemburg-Straße (L 20) / Bötzower Straße / Am Kuschelhain
in der Stadt Velten

Es folgen 15 Seiten.

Untersuchungsbericht

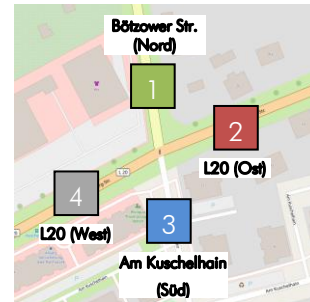
Zählort:

L20/Bötzower Straße/Am Kuschelhain

Velten

Verkehrserhebung vom Dienstag, 18.11.2025

Wetter: morgens: 1°C, bewölkt
 mittags: 6°C, bewölkt
 abends: 4°C, heiter



Erfassungsmethodik

Die Erfassung des Verkehrsaufkommens wurde per Zählung von 0:00 bis 24:00 Uhr durchgeführt.

Analyse

Die Auswertung wurde in 15-Minuten-Intervallen während des Erfassungszeitraumes von 00:00 Uhr bis 24:00 Uhr getrennt nach Fahrzeugarten und Richtungen vorgenommen.

Daraus wurden die Zeitbereiche der Früh- und Nachmittagsspitzenstunde ermittelt.

Zuordnung der Zufahrten für die Analyse:

Zufahrt

- 1 Bötzower Straße (Nord)
- 2 L20 (Ost)
- 3 Am Kuschelhain (Süd)
- 4 L20 (West)

Im Rahmen der Auswertung der Zähldaten wurden die folgenden Darstellungen und Tabellen erarbeitet:

1. **tabellarische Form**
als kategorisierte Verkehrsbelastungen
2. **grafische Form**
als Strombelastungspläne der Spitzenstunden und Tageswerte

Die vollständige Darstellung der Ergebnisse enthalten die nachfolgenden Anlagen.

Bearbeiter	Felicitas Minkwitz, stud.-ing.	Datum	12.12.2025	Blatt	1
------------	--------------------------------	-------	------------	-------	---



Untersuchungsbericht

Zählergebnisse im Überblick vom 18.11.2025

Zufahrt	Belastungsanteil am Tagesverkehr (Kfz/24h) in %
1 Bötzower Straße (Nord)	17,56 %
2 L20 (Ost)	33,17 %
3 Am Kuschelhain (Süd)	6,15 %
4 L20 (West)	43,12 %

Tagesverkehr TV	von/nach	1	2	3	4	von Arm
Kfz/24 h	1		610	236	1584	2430
	2	435		87	4067	4589
	3	233	157		461	851
	4	1390	4197	379		5966
	nach Arm	2058	4964	702	6112	13836
<u>Querschnittsbelastung</u>		<u>4488</u>	<u>9553</u>	<u>1553</u>	<u>12078</u>	

Schwerverkehr SV	von/nach	1	2	3	4	von Arm
SV/24 h	1		11	1	21	33
	2	9		0	312	321
	3	1	3		4	8
	4	22	312	3		337
	nach Arm	32	326	4	337	699
<u>Querschnittsbelastung</u>		<u>65</u>	<u>647</u>	<u>12</u>	<u>674</u>	

Der Schwerverkehr innerhalb von 24 Stunden enthält einen Linien- oder Reisebus.

Busverkehr	von/nach	1	2	3	4	von Arm
Busse/24 h	1		1	0	0	1
	2	4		0	55	59
	3	0	1		0	1
	4	1	58	2		61
	nach Arm	5	60	2	55	122
<u>Querschnittsbelastung</u>		<u>6</u>	<u>91</u>	<u>1</u>	<u>88</u>	



Untersuchungsbericht

Der Anteil des Schwerverkehrs am Tagesverkehr (Kfz/24h) für den gesamten Knotenpunkt beträgt 5,1%.

Schwerverkehr SV	von/nach	1	2	3	4	von Arm
%-Anteile der Ströme	1		1,8%	0,4%	1,3%	1,4%
SV am TV	2	2,1%		0,0%	7,7%	7,0%
	3	0,4%	1,9%		0,9%	0,9%
	4	1,6%	7,4%	0,8%		5,6%
	nach Arm	1,6%	6,6%	0,6%	5,5%	5,1%

Die Gesamtbelastung des Knotenpunktes beträgt während der Frühspitze 1.007 Kfz/h und während der Nachmittagsspitze 1.310 Kfz/h.

Die Spitzenverkehrszeiten am Knotenpunkt sind:

Frühspitzenstunde

7:15 – 8:15 Uhr

Kfz/h	von/nach	1	2	3	4	von Arm
	1		45	41	148	234
	2	18		3	235	256
	3	31	13		47	91
	4	83	326	17		426
	nach Arm	132	384	61	430	1007
<u>Querschnittsbelastung</u>		<u>366</u>	<u>640</u>	<u>152</u>	<u>856</u>	

Nachmittagsspitzenstunde

15:00 – 16:00 Uhr

Kfz/h	von/nach	1	2	3	4	von Arm
	1		42	32	132	206
	2	41		11	381	433
	3	29	14		52	95
	4	162	375	39		576
	nach Arm	232	431	82	565	1310
<u>Querschnittsbelastung</u>		<u>438</u>	<u>864</u>	<u>177</u>	<u>1141</u>	

Während der Spitzenstunde (15:00-16:00 Uhr) querten 50 Fahrzeuge des Schwerverkehrs den Knotenpunkt.

Bearbeiter	Felicitas Minkwitz, stud.-ing.	Datum	12.12.2025	Blatt	3
------------	--------------------------------	-------	------------	-------	---



Anlagen

Strombelastungsplan Frühspitzenstunde in Kfz/h	6
Strombelastungsplan Nachmittagsspitzenstunde in Kfz/h	7
Strombelastungsplan Tagesverkehr in Kfz/24h	8
Strombelastungsplan DTV Jahresmittel in Kfz/24h	9
Ganglinien Zufahrt/Abfahrt/gesamter Querschnitt Benzstraße (Nord)	10
Ganglinien Zufahrt/Abfahrt/gesamter Querschnitt Benzstraße (Ost)	11
Ganglinien Zufahrt/Abfahrt/gesamter Querschnitt Wattstraße (Süd)	12
Ganglinien Zufahrt/Abfahrt/gesamter Querschnitt Schulstraße (West)	13
Diagramm Fußgängerquerverkehr über alle Knotenpunktsarme	14
Diagramm Radquerverkehr über alle Knotenpunktsarme	15

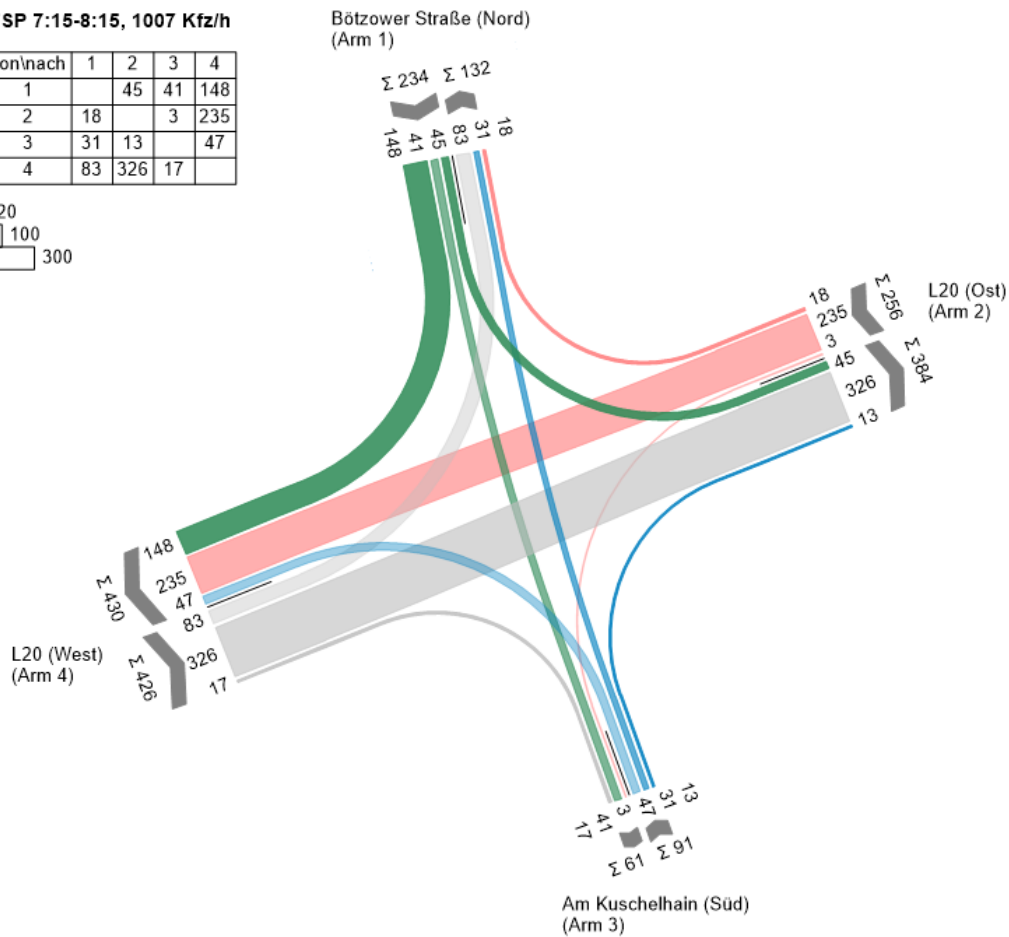
VZ L20/Bötzower Straße/Am Kuschelhain in Velten

Strombelastungspläne in Kfz/h

Zählung am 18.11.2025: Frühspitzenstunde 7:15 – 8:15, 1007 Kfz/h.

FSP 7:15-8:15, 1007 Kfz/h

von/nach	1	2	3	4
1		45	41	148
2	18		3	235
3	31	13		47
4	83	326	17	



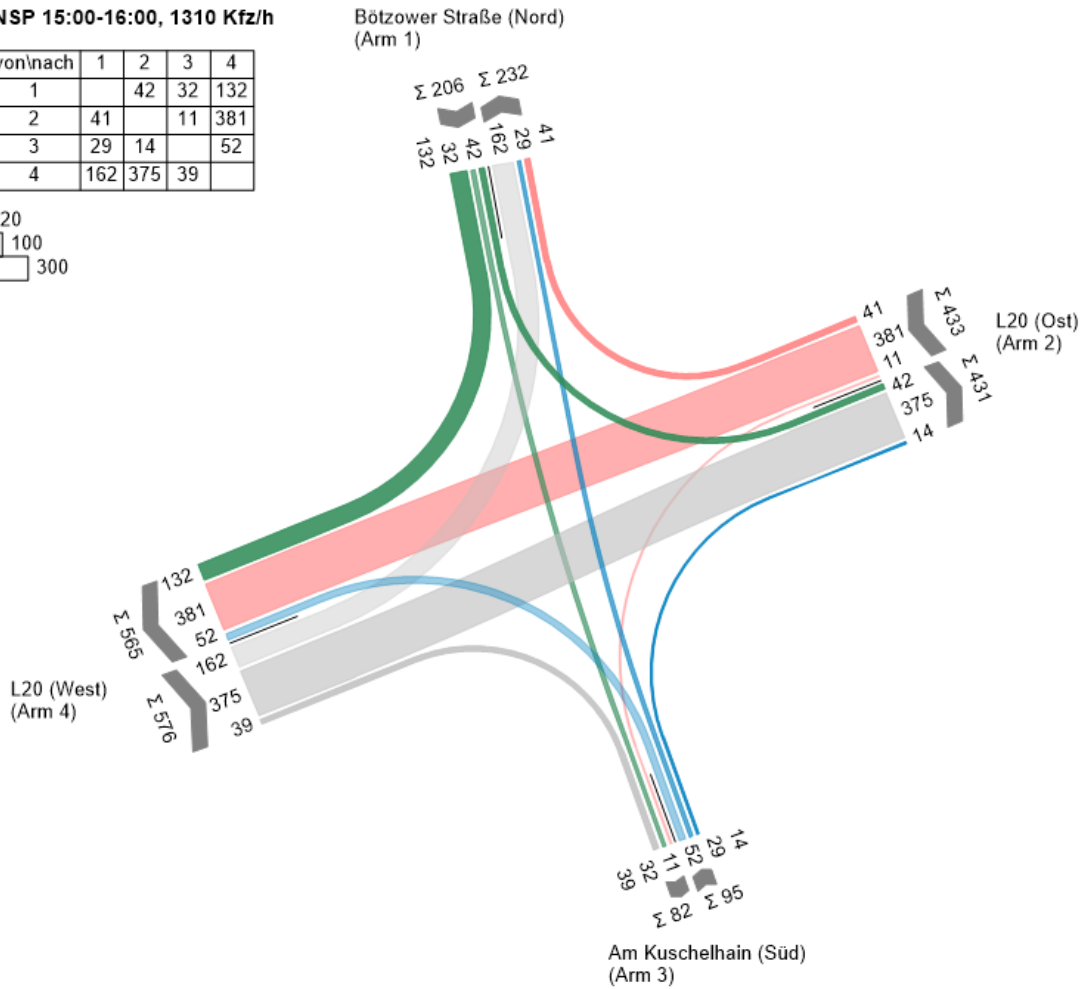
VZ L20/Bötzower Straße/Am Kuschelhain in Velten

Strombelastungspläne in Kfz/h

Zählung am 18.11.2025: Nachmittagsspitzenstunde 15:00– 16:00, 1310 Kfz/h.

NSP 15:00-16:00, 1310 Kfz/h

von/nach	1	2	3	4
1		42	32	132
2	41		11	381
3	29	14		52
4	162	375	39	



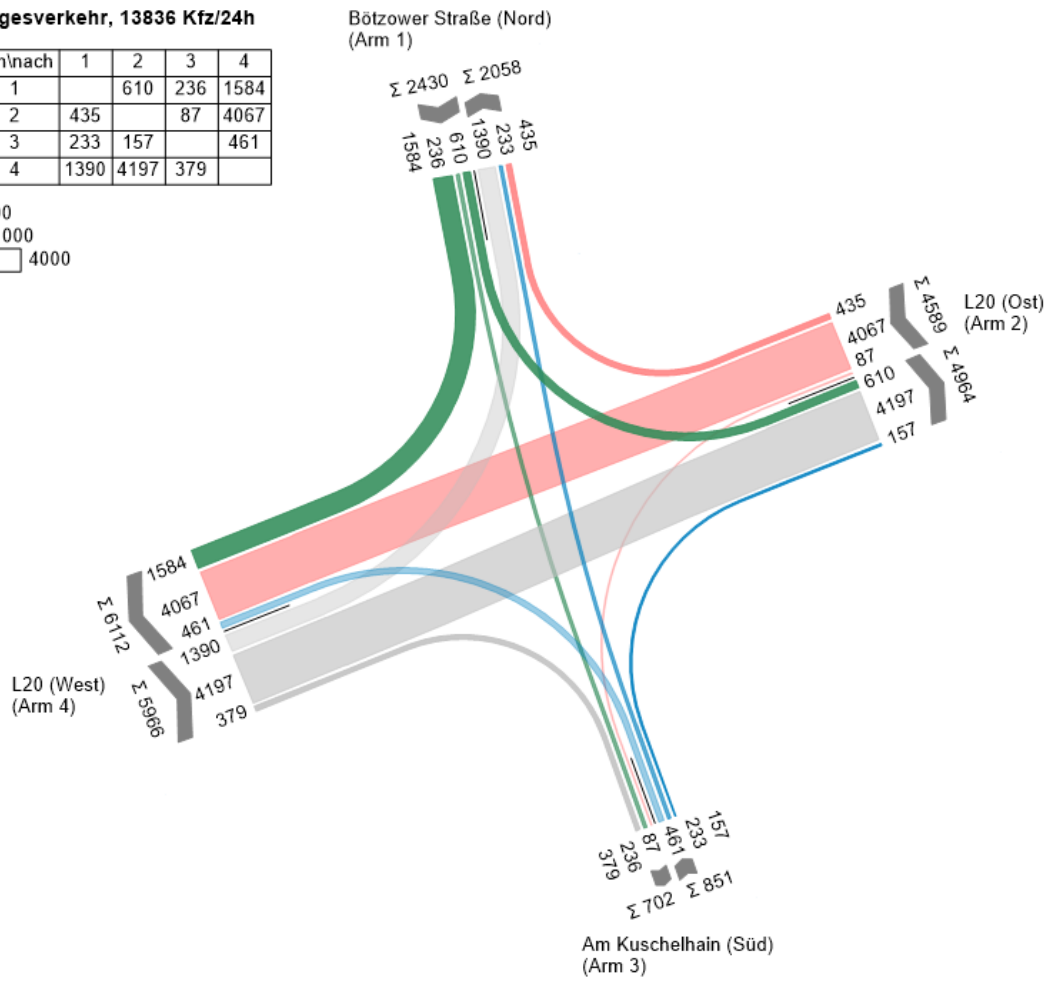
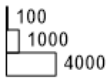
VZ L20/Bötzower Straße/Am Kuschelhain in Velten

Strombelastungspläne in Kfz/24h

Zählung am 18.11.2025: Tagesverkehr, 13.836 Kfz/24h.

Tagesverkehr, 13836 Kfz/24h

von/nach	1	2	3	4
1		610	236	1584
2	435		87	4067
3	233	157		461
4	1390	4197	379	



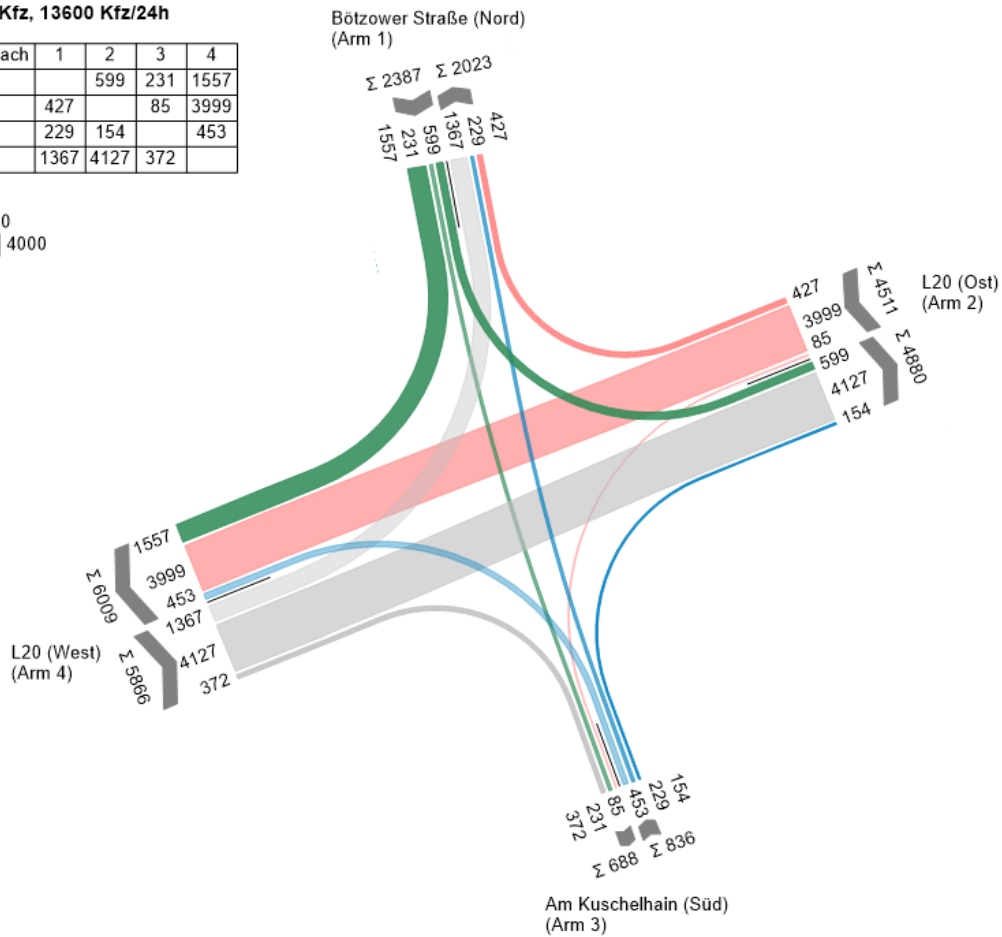
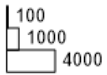
VZ L20/Bötzower Straße/Am Kuschelhain in Velten

Strombelastungspläne in Kfz/24h

Zählung am 18.11.2025: DTV Jahresmittel, 13.600 Kfz/24h.

DTV Kfz, 13600 Kfz/24h

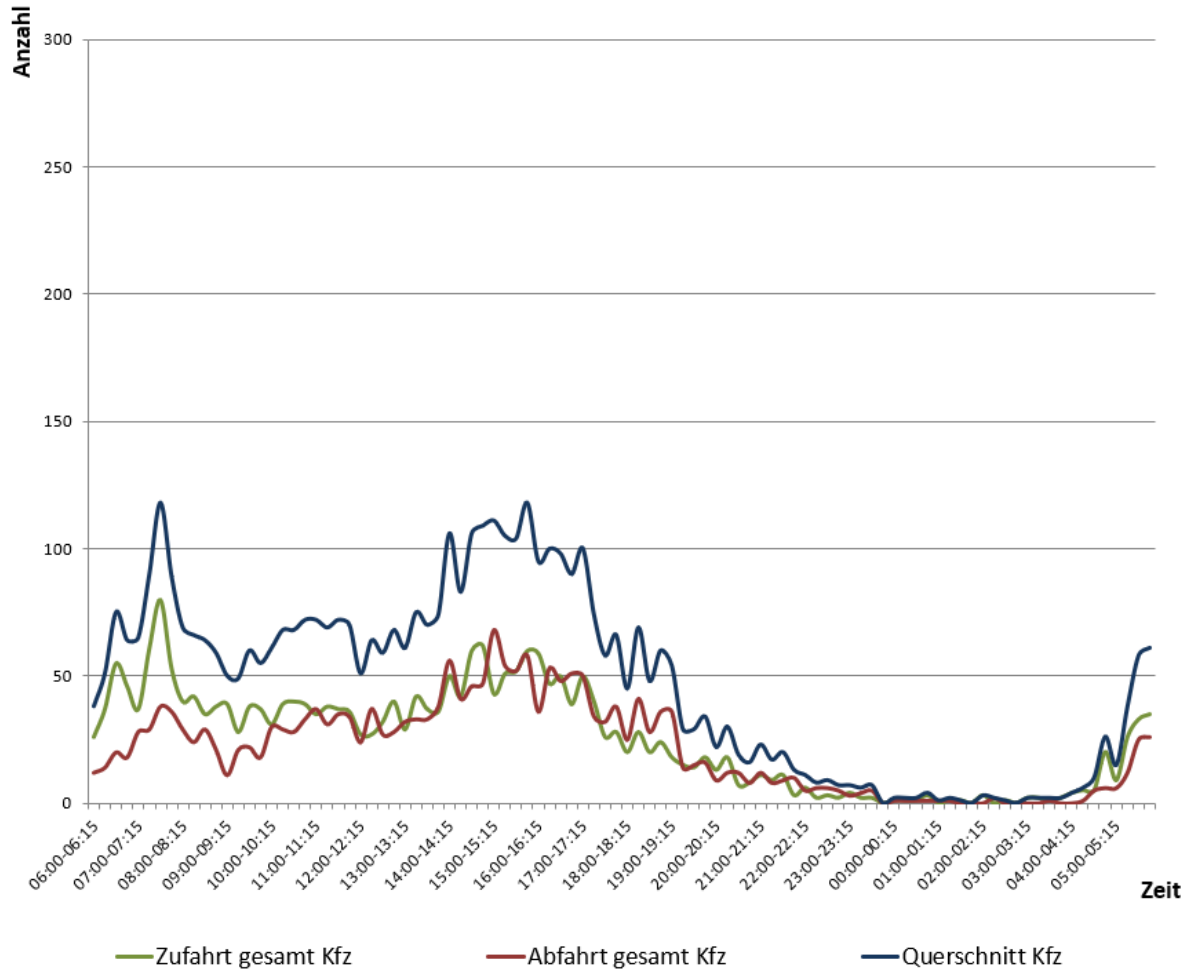
von\nach	1	2	3	4
1		599	231	1557
2	427		85	3999
3	229	154		453
4	1367	4127	372	



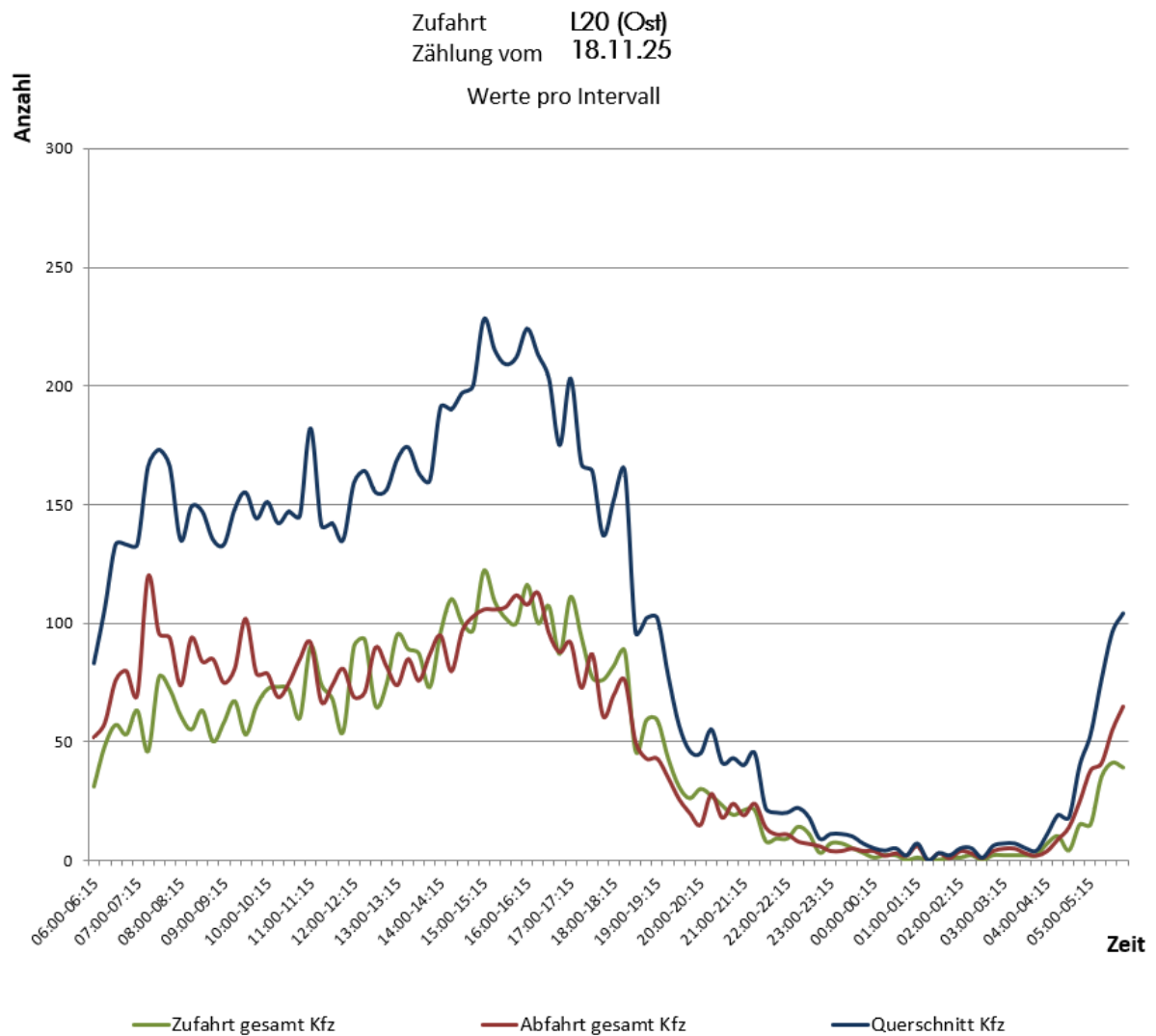


Zufahrt **Bötzower Straße (Nord)**
 Zählung vom **18.11.25**

Werte pro Intervall

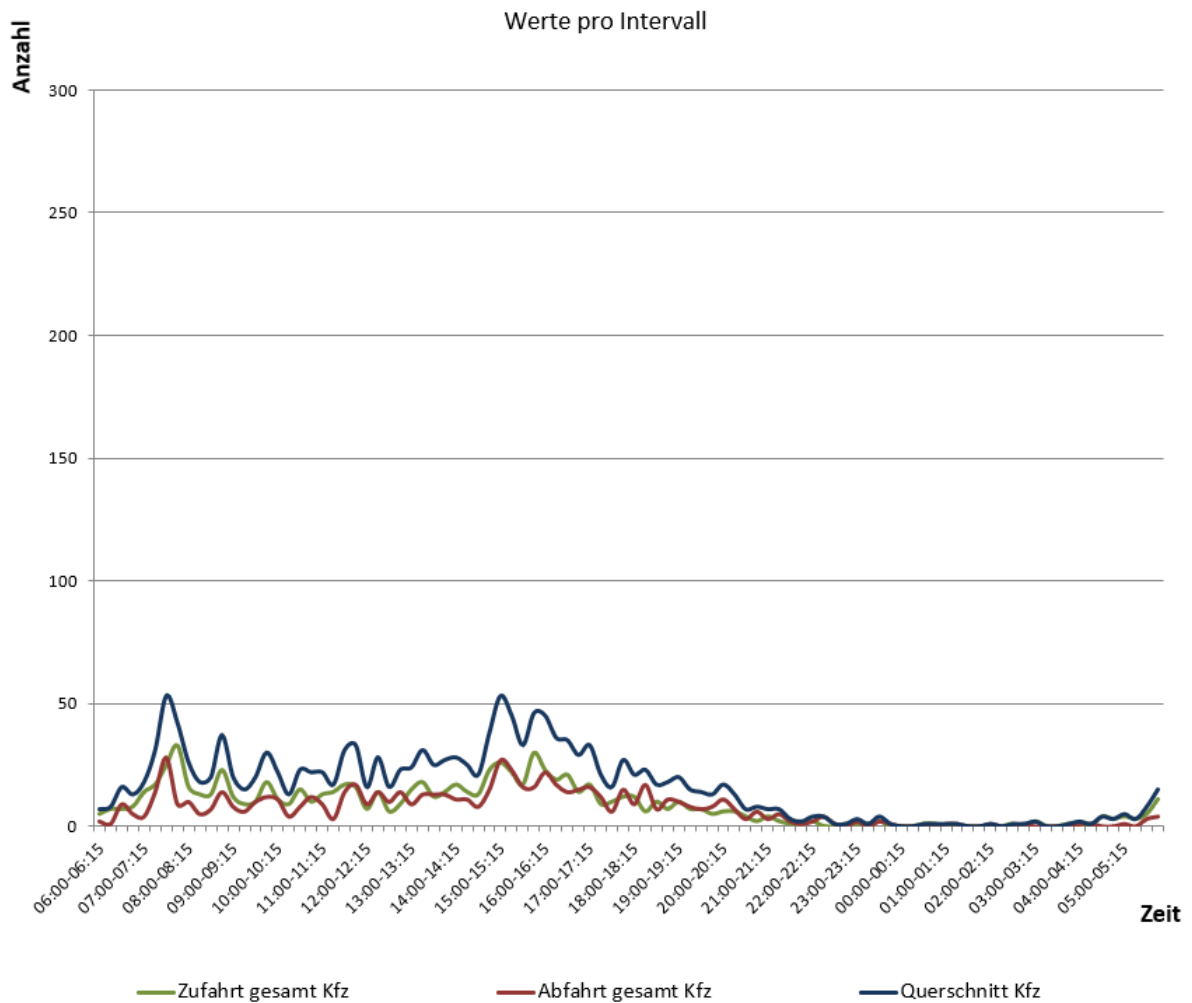


VZ L20/Bötzower Straße/Am Kuschelhain in Velten
 Ganglinien Zufahrt/Abfahrt/gesamter Querschnitt L20 (Ost)





Zufahrt
Zählung vom Am Kuschelhain (Süd)
18.11.25



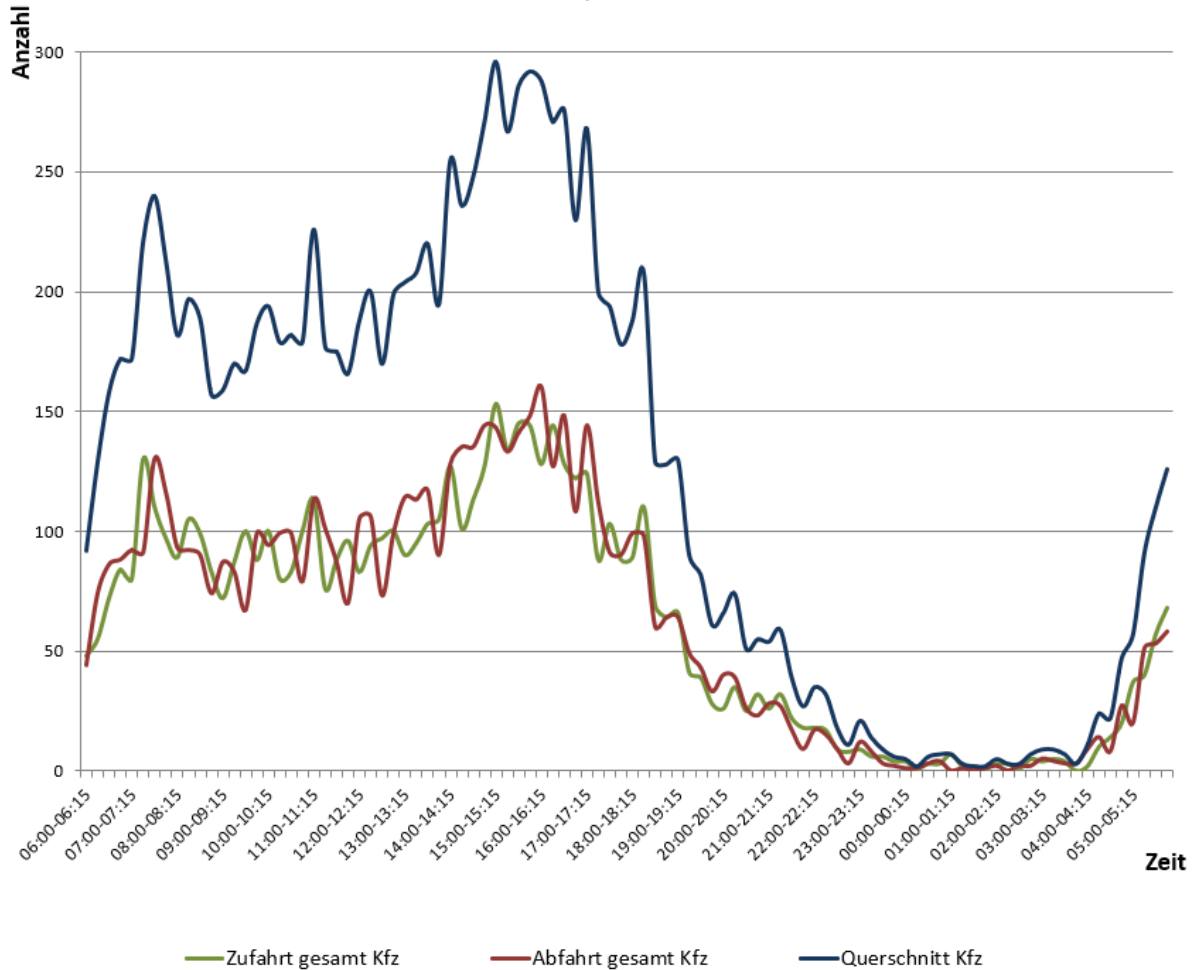
Bearbeiter	Felicitas Minkwitz, stud.-ing.	Datum	12.12.2025	Blatt	12
------------	--------------------------------	-------	------------	-------	----

VZ L20/Bötzower Straße/Am Kuschelhain in Velten
 Ganglinien Zufahrt/Abfahrt/gesamter Querschnitt L20 (West)



Zufahrt L20 (West)
 Zählung vom 18.11.25

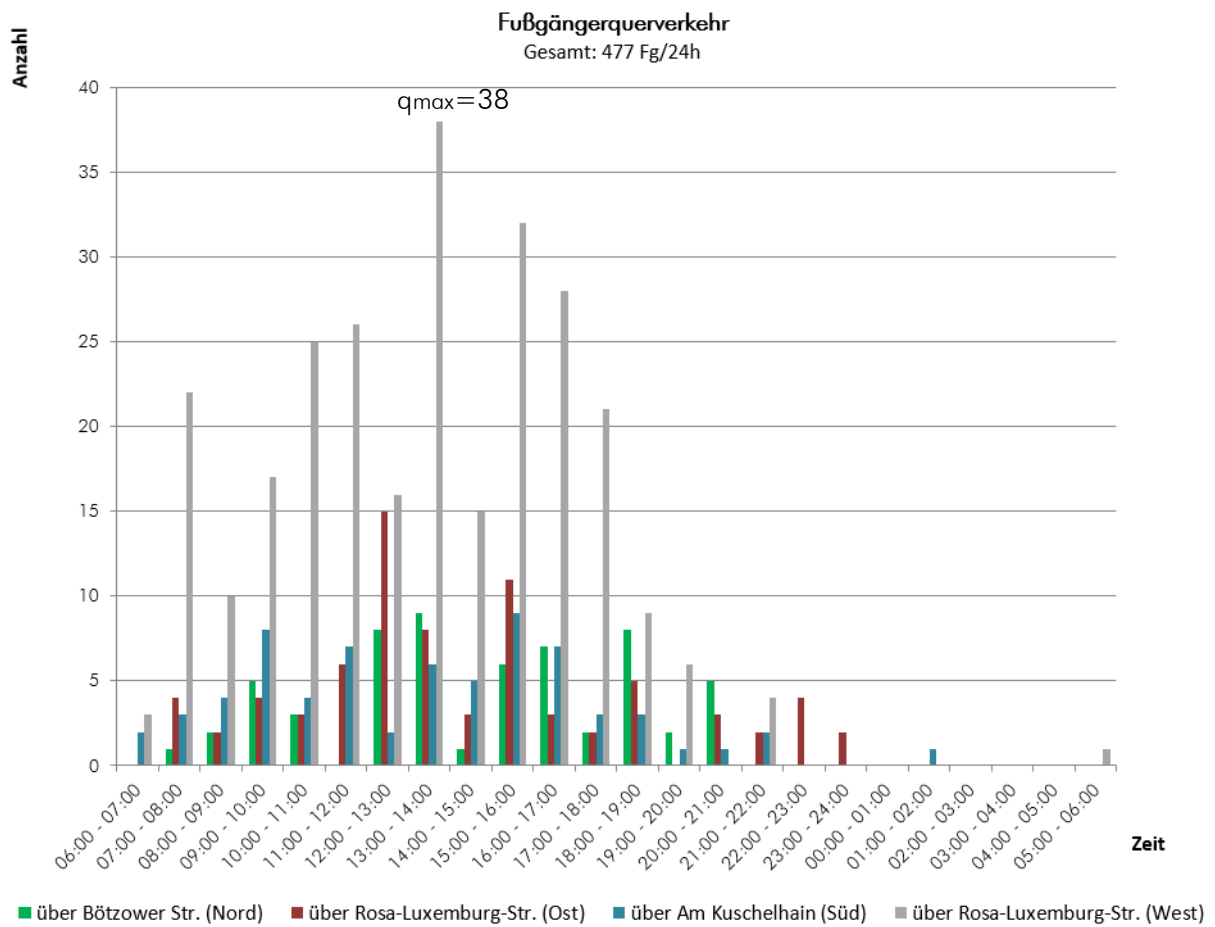
Werte pro Intervall

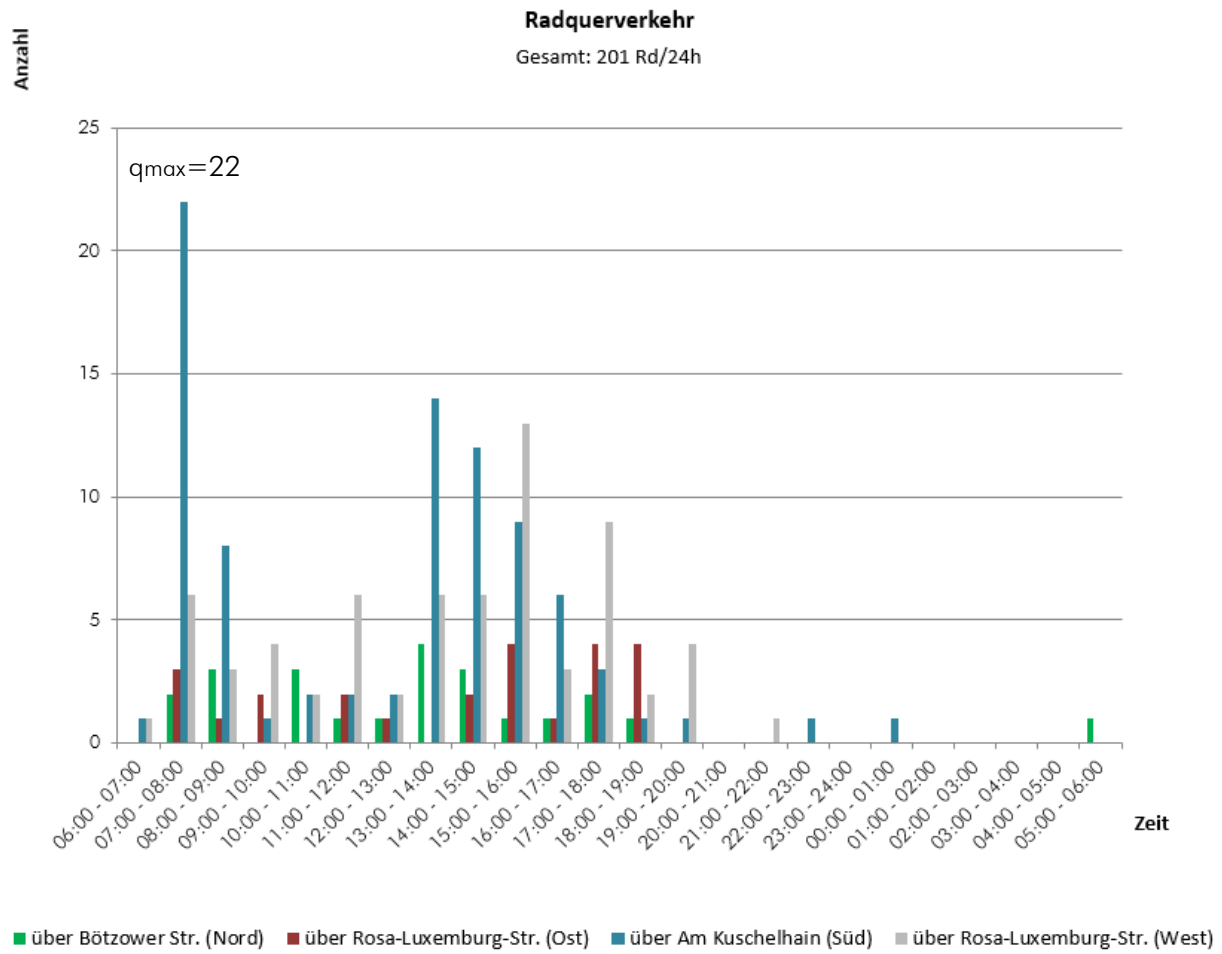


Bearbeiter	Felicitas Minkwitz, stud.-ing.	Datum	12.12.2025	Blatt	13
------------	--------------------------------	-------	------------	-------	----



Diagramm Fußgängerquerverkehr über alle Knotenpunktsarme







Anlage 6

Ergebnisse der Verkehrszählung an der Zufahrt
zum Einzelhandelsstandort (REWE+ALDI+Kik)
in der Rosa-Luxemburg-Straße
in der Stadt Velten

Es folgen 14 Seiten.

Untersuchungsbericht

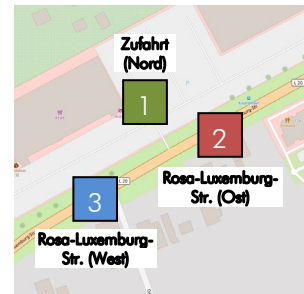
Zählort:

Zufahrt/Rosa-Luxemburg-Straße

Velten

Verkehrserhebung vom Donnerstag, 20.11.2025

Wetter: morgens: 1°C, bewölkt
 mittags: 3°C, Nieselregen
 abends: 2°C, heiter



Erfassungsmethodik

Die Erfassung des Verkehrsaufkommens wurde per Zählung von 6:00 bis 23:00 Uhr durchgeführt.

Analyse

Die Auswertung wurde in 15-Minuten-Intervallen während des Erfassungszeitraumes von 6:00 Uhr bis 23:00 Uhr getrennt nach Fahrzeugarten und Richtungen vorgenommen.

Daraus wurden die Zeitbereiche der Früh- und Nachmittagsspitzenstunde ermittelt.

Zuordnung der Zufahrten für die Analyse:

Zufahrt

- 1 Zufahrt (Nord)
- 2 Rosa-Luxemburg-Straße (Ost)
- 3 Rosa-Luxemburg-Straße (West)

Im Rahmen der Auswertung der Zähldaten wurden die folgenden Darstellungen und Tabellen erarbeitet:

1. **tabellarische Form**
als kategorisierte Verkehrsbelastungen
2. **grafische Form**
als Strombelastungspläne der Spitzenstunden und Tageswerte

Die vollständige Darstellung der Ergebnisse enthalten die nachfolgenden Anlagen.

Bearbeiter	Felicitas Minkwitz, stud.-ing.	Datum	17.12.2025	Blatt	1
------------	--------------------------------	-------	------------	-------	---

Zählergebnisse im Überblick vom 20.11.2025

Zufahrt		Belastungsanteil am Tagesverkehr (Kfz/24h) in %
1	Zufahrt (Nord)	11,40 %
2	Rosa-Luxemburg-Straße (Ost)	44,52 %
3	Rosa-Luxemburg-Straße (West)	44,08 %

Tagesverkehr TV	von/nach	1	2	3	von Arm
Kfz/17 h	1		588	928	1516
	2	852		5071	5923
	3	710	5155		5865
	nach Arm	1562	5743	5999	13304
<i>Querschnittsbelastung</i>		<i>3078</i>	<i>11666</i>	<i>11864</i>	

Schwerverkehr SV	von/nach	1	2	4	von Arm
SV/17 h	1		11	8	19
	2	10		265	275
	4	6	330		336
	nach Arm	16	341	273	630
<i>Querschnittsbelastung</i>		<i>35</i>	<i>616</i>	<i>609</i>	

Der Schwerverkehr innerhalb von 24 Stunden enthält die nachfolgenden Verteilungen an Bussen. Hierbei werden Linien- und Reisebusverkehr zusammengefasst.

Busverkehr	von/nach	1	2	3	von Arm
Busse/17 h	1		0	1	1
	2	1		47	48
	3	0	48		48
	nach Arm	1	48	48	97
<i>Querschnittsbelastung</i>		<i>2</i>	<i>96</i>	<i>96</i>	



VZ Zufahrt/Rosa-Luxemburg-Straße in Velten

Untersuchungsbericht

Der Anteil des Schwerverkehrs am Tagesverkehr (Kfz/24h) für den gesamten Knotenpunkt beträgt 4,7 %.

Schwerverkehr SV	von/nach	1	2	3	von Arm
%-Anteile der Ströme	1		1,9%	0,9%	1,3%
SV am TV	2	1,2%		5,2%	4,6%
	3	0,8%	6,4%		5,7%
	nach Arm	1,0%	5,9%	4,6%	4,7%

Die Gesamtbelastung des Knotenpunktes beträgt während der Frühspitze 956 Kfz/h und während der Nachmittagsspitze 1.340 Kfz/h.

Die Spitzenverkehrszeiten am Knotenpunkt sind:

Frühspitzenstunde

10:30 – 11:30 Uhr

Kfz/h	von/nach	1	2	3	von Arm
	1		54	74	128
	2	65		330	395
	3	60	373		433
	nach Arm	125	427	404	956
<i>Querschnittsbelastung</i>		<i>253</i>	<i>822</i>	<i>837</i>	

Nachmittagsspitzenstunde

15:00 – 16:00 Uhr

Kfz/h	von/nach	1	2	3	von Arm
	1		52	74	126
	2	75		548	623
	3	76	515		591
	nach Arm	151	567	622	1340
<i>Querschnittsbelastung</i>		<i>277</i>	<i>1190</i>	<i>1213</i>	

Während der Spitzenstunde (15:00 – 16:00 Uhr) querten 51 Fahrzeuge des Schwerverkehrs den Knotenpunkt.

Bearbeiter	Felicitas Minkwitz, stud.-ing.	Datum	17.12.2025	Blatt	3
------------	--------------------------------	-------	------------	-------	---



Untersuchungsbericht

Hochrechnung einer Verkehrszählung gemäß HBS 2001.

Ort: Velten		Datum: 20.11.2025		
Straße: Zufahrt/Rosa-Luxemburg-Straße		Wochentag: Donnerstag		
		Stundengruppe: 06:00-10:00 Uhr		
		Stundengruppe: 15:00-19:00 Uhr		
1	TG-Kennwert q_{16-18}/q_{12-14} (Tabelle 2-2)	$\leq 1,30$		
2	TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)	TGW1 (Ost)		
3	Zählergebnisse nach Fahrzeugarten			
	PKW	Krad	Bus	LKW
	7153	19	54	158
				LZ
				117
			PKW	LKW
4	gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe			
	$q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]		7226	275
5	Anteil der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)			
	$a_{h-Gruppe}$ [%]		50,9	49,2
6	Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)			
	q_z [Fz-Gruppe/24h]		14196	559
7	Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)			
	b_{so} [-]		0,7	0,7
8	Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)			
	t [-]		0,924	0,740
9	Wochenmittel des Gesamtquerschnittes in der Zählwoche (Gleichung 2-10)			
	W_z [Fz-Gruppe/24h]		13118	414
10	Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)			
	HM [-]		1,025	1,035
11	DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)			
	DTV [Fz-Gruppe/24h]		12798	400
12	Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)			
	k_w [-]		1,069	1,230
13	werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)			
	DTV _w [Fz-Gruppe/24h]		13681	492
14	werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt			
	DTV _w [Kfz/24h]		14173	
15	Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtknoten			
	$d_{30,W}$ [%]		8,5	
16	werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt			
	MSV _w [Kfz/h]		1205	
17	Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14)			
	$p_{30,W}$ [%]		2,8	

Zu beachten ist, dass laut HBS die Busse nicht im Lkw Anteil berücksichtigt sind.

Bearbeiter	Felicitas Minkwitz, stud.-ing.	Datum	17.12.2025	Blatt	4
------------	--------------------------------	-------	------------	-------	---



Anlagen

Strombelastungsplan Frühspitzenstunde in Kfz/h	6
Strombelastungsplan Nachmittagsspitzenstunde in Kfz/h	7
Strombelastungsplan Tagesverkehr in Kfz/24h	8
Strombelastungsplan DTV Jahresmittel in Kfz/24h	9
Ganglinien Zufahrt/Abfahrt/gesamter Querschnitt Zufahrt (Nord)	10
Ganglinien Zufahrt/Abfahrt/gesamter Querschnitt Rosa-Luxemburg-Str. (Ost)	11
Ganglinien Zufahrt/Abfahrt/gesamter Querschnitt Rosa-Luxemburg-Str. (West)	12
Diagramm Fußgängerquerverkehr über alle Knotenpunktsarme	13
Diagramm Radquerverkehr über alle Knotenpunktsarme	14

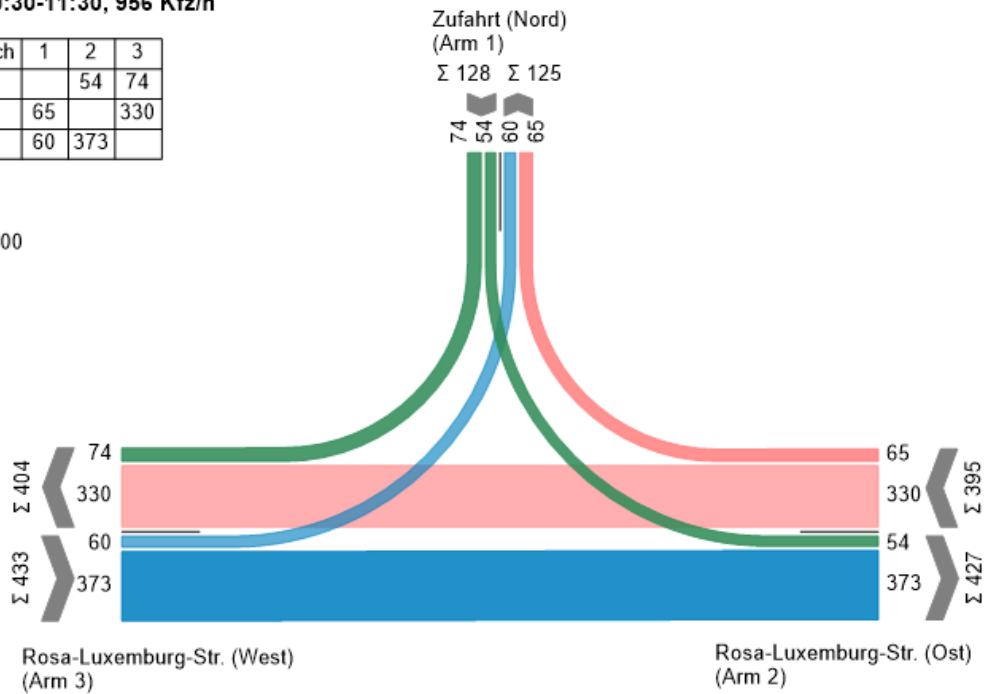
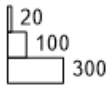
VZ Zufahrt/Rosa-Luxemburg-Straße in Velten

Strombelastungspläne in Kfz/h

Zählung am 20.11.2025: Frühspitzenstunde 10:30 – 11:30, 956 Kfz/h.

FSP 10:30-11:30, 956 Kfz/h

von\nach	1	2	3
1		54	74
2	65		330
3	60	373	



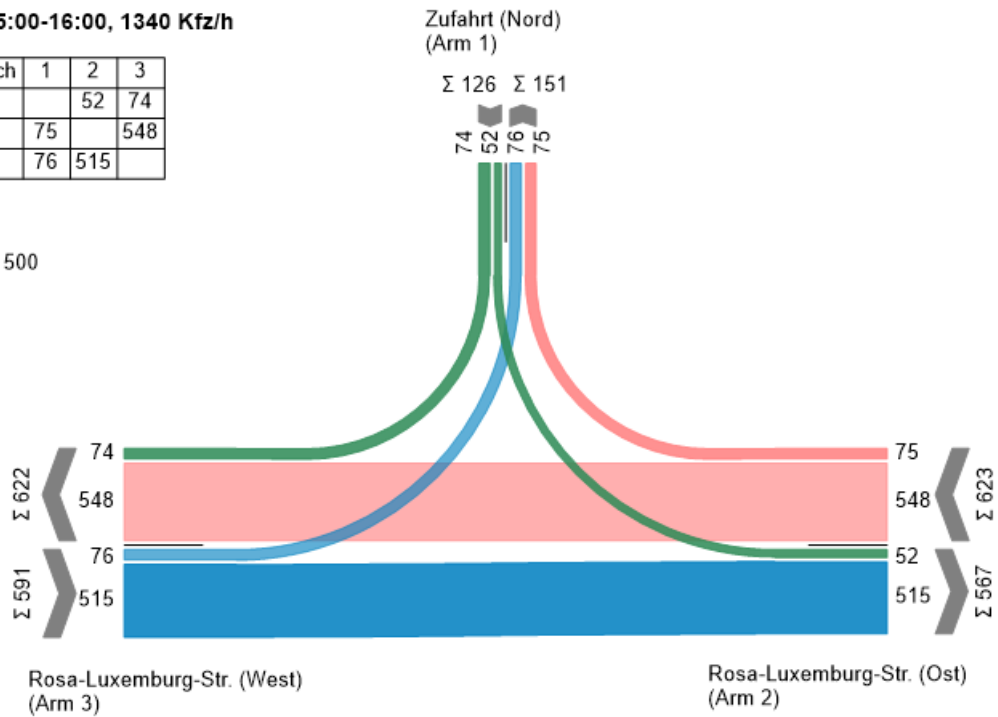
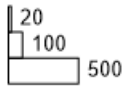
VZ Zufahrt/Rosa-Luxemburg-Straße in Velten

Strombelastungspläne in Kfz/h

Zählung am 20.11.2025: Nachmittagsspitzenstunde 15:00 – 16:00, 1.340 Kfz/h.

NSP 15:00-16:00, 1340 Kfz/h

von/nach	1	2	3
1		52	74
2	75		548
3	76	515	



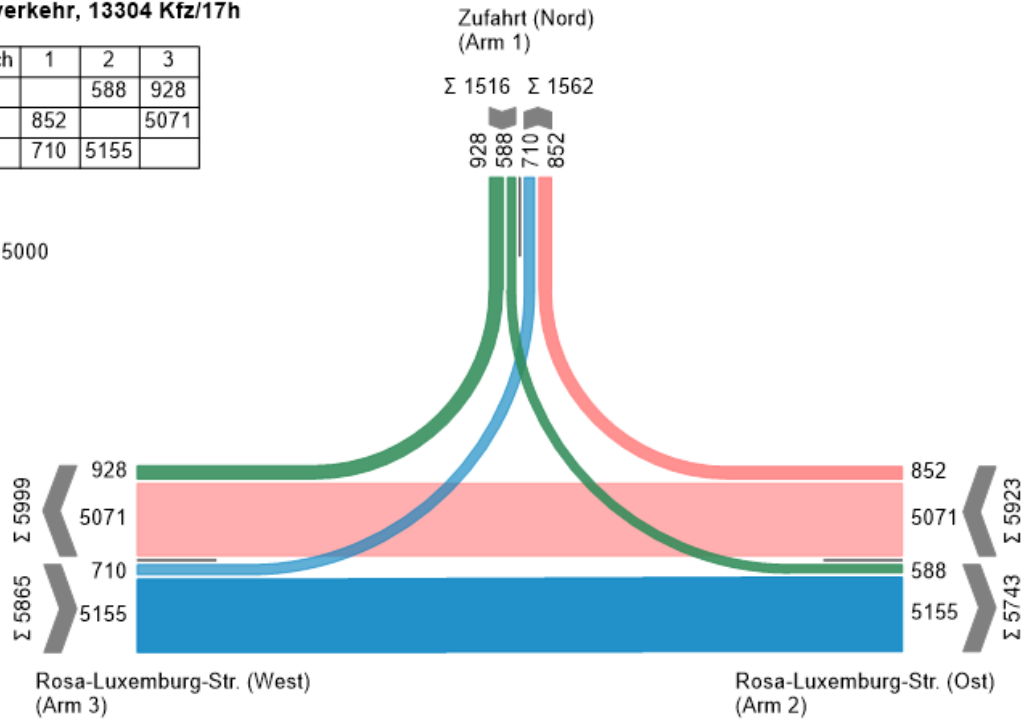
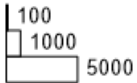
VZ Zufahrt/Rosa-Luxemburg-Straße in Velten

Strombelastungspläne in Kfz/17h

Zählung am 20.11.2025: Tagesverkehr, 13.304 Kfz/17h.

Tagesverkehr, 13304 Kfz/17h

von/nach	1	2	3
1		588	928
2	852		5071
3	710	5155	



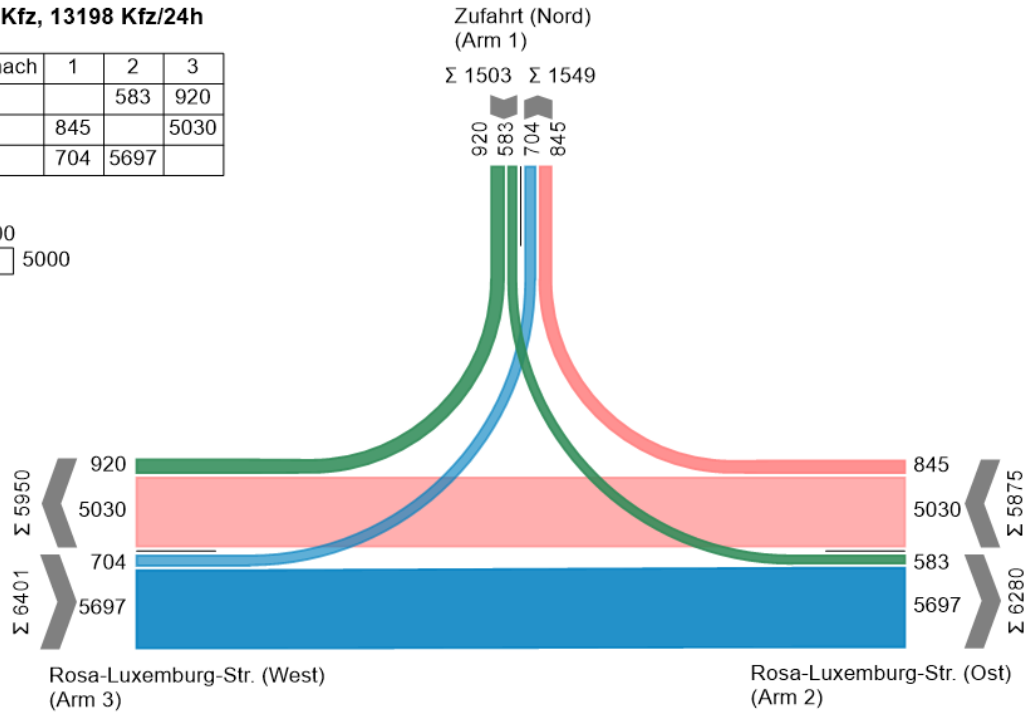
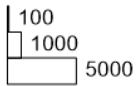
VZ Zufahrt/Rosa-Luxemburg-Straße in Velten

Strombelastungspläne in Kfz/24h

Zählung am 20.11.2025: DTV Jahresmittel, 13.198 Kfz/24h.

DTV Kfz, 13198 Kfz/24h

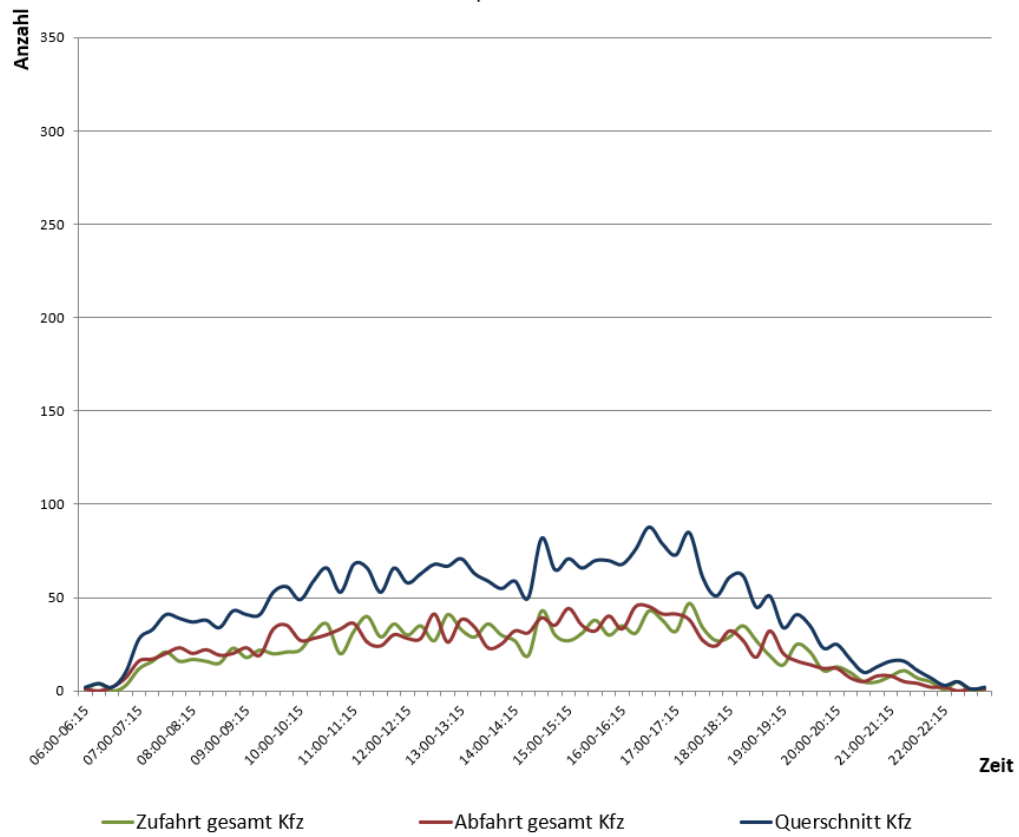
von\nach	1	2	3
1		583	920
2	845		5030
3	704	5697	





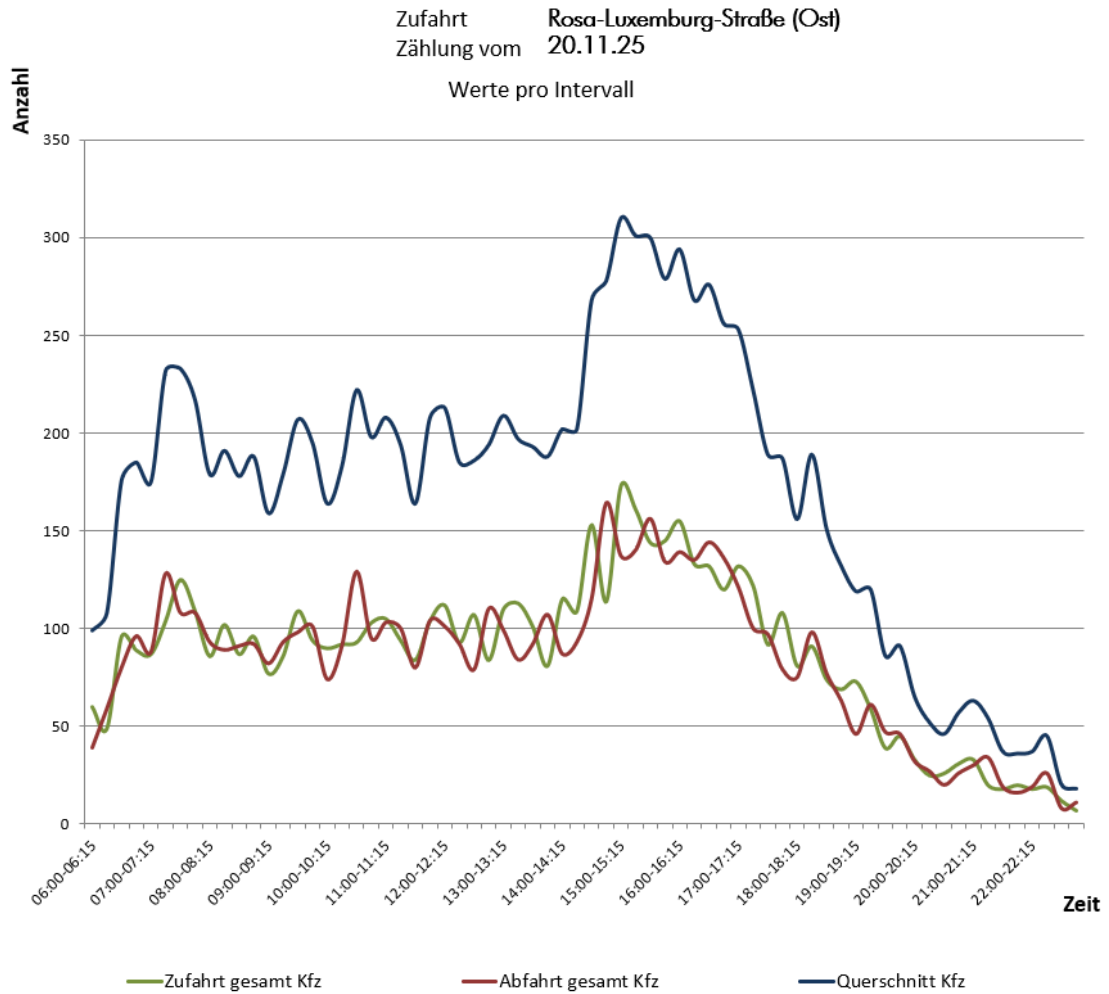
Zufahrt Zufahrt (Nord)
 Zählung vom 20.11.25

Werte pro Intervall



VZ Zufahrt/Rosa-Luxemburg-Straße in Velten

Ganglinien Zufahrt/Abfahrt/gesamter Querschnitt Rosa-Luxemburg-Straße (Ost)





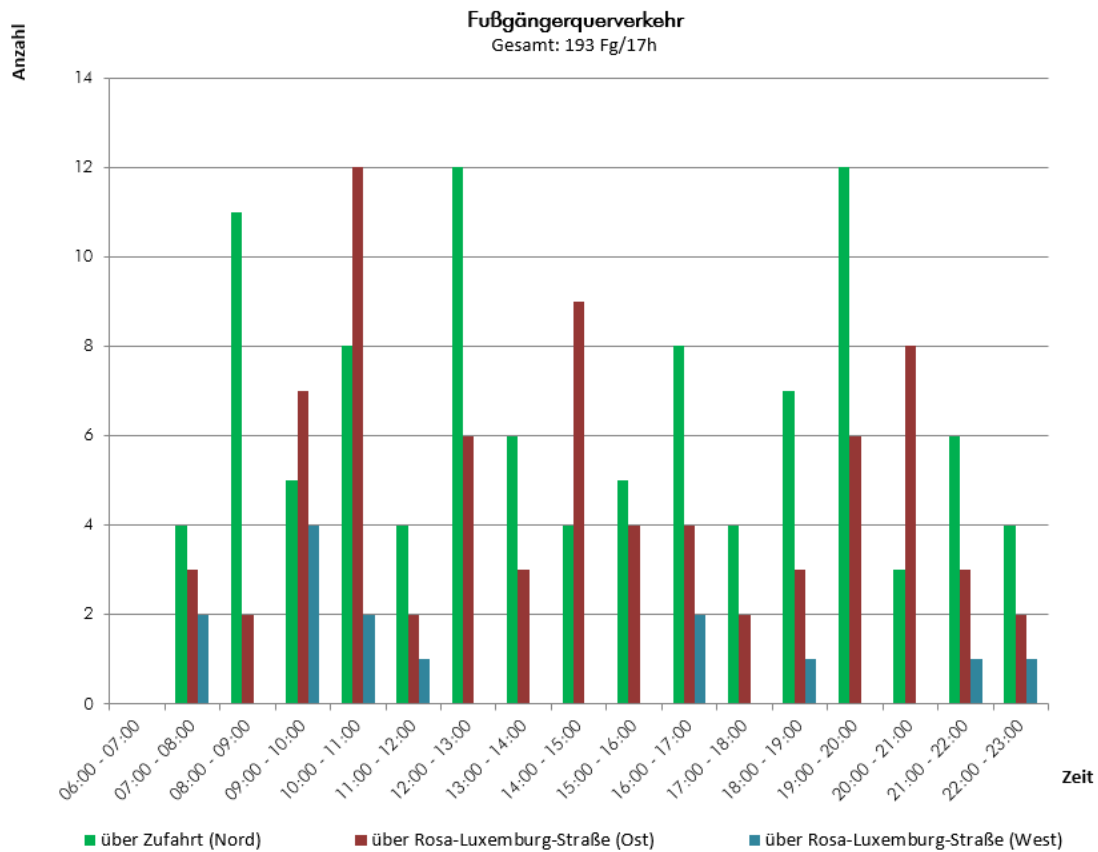
Zufahrt Rosa-Luxemburg-Straße (West)
 Zählung vom 20.11.25

Werte pro Intervall



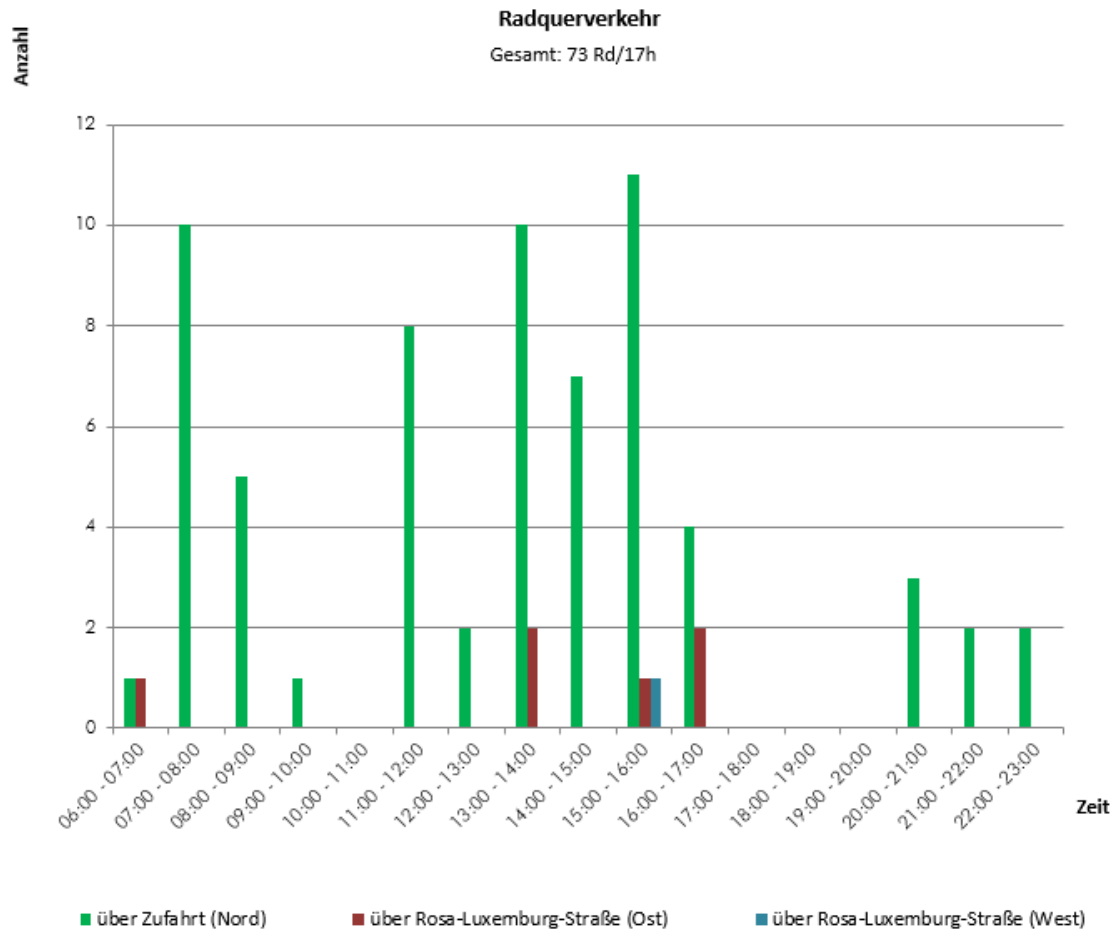


Diagramm Fußgängerquerverkehr über alle Knotenpunktsarme



VZ Zufahrt/Rosa-Luxemburg-Straße in Velten

Diagramm Radquerverkehr über alle Knotenpunktearme





Anlage 7

Ergebnisse der Verkehrszählung an der Zufahrt
zum Einzelhandelsstandort (REWE+ALDI+Kik)
in der Bötzower-Straße
in der Stadt Velten

Es folgen 12 Seiten.

Untersuchungsbericht

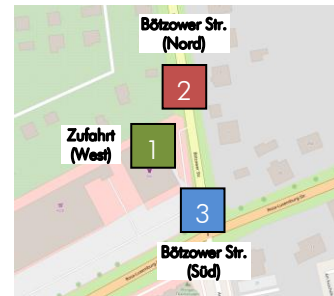
Zählort:

Zufahrt/Bötzower Straße

Velten

Verkehrserhebung vom Donnerstag, 20.11.2025

Wetter: morgens: 1°C, bewölkt
 mittags: 3°C, Nieselregen
 abends: 2°C, heiter



Erfassungsmethodik

Die Erfassung des Verkehrsaufkommens wurde per Zählung von 6:00 bis 23:00 Uhr durchgeführt.

Analyse

Die Auswertung wurde in 15-Minuten-Intervallen während des Erfassungszeitraumes von 6:00 Uhr bis 23:00 Uhr getrennt nach Fahrzeugarten und Richtungen vorgenommen.

Daraus wurden die Zeitbereiche der Früh- und Nachmittagsspitzenstunde ermittelt.

Zuordnung der Zufahrten für die Analyse:

Zufahrt

- 1 Bötzower Straße (Nord)
- 2 Bötzower Straße (Süd)
- 3 Zufahrt (West)

Im Rahmen der Auswertung der Zähldaten wurden die folgenden Darstellungen und Tabellen erarbeitet:

1. **tabellarische Form**
als kategorisierte Verkehrsbelastungen
2. **grafische Form**
als Strombelastungspläne der Spitzenstunden und Tageswerte

Die vollständige Darstellung der Ergebnisse enthalten die nachfolgenden Anlagen.

Bearbeiter	Felicitas Minkwitz, stud.-ing.	Datum	17.12.2025	Blatt	1
------------	--------------------------------	-------	------------	-------	---



VZ Zufahrt/Bötzower Straße in Velten

Untersuchungsbericht

Zählergebnisse im Überblick vom 20.11.2025

Zufahrt		Belastungsanteil am Tagesverkehr (Kfz/24h) in %
1	Bötzower Straße (Nord)	50,53 %
2	Bötzower Straße (Süd)	37,59 %
3	Zufahrt (West)	11,88 %

Tagesverkehr TV	von/nach	1	2	3	von Arm
Kfz/17 h	1		2218	428	2646
	2	1850		118	1968
	3	486	136		622
	nach Arm	2336	2354	546	5236
<u>Querschnittsbelastung</u>		<u>4982</u>	<u>4322</u>	<u>1168</u>	

Schwerverkehr SV	von/nach	1	2	3	von Arm
SV/15 h	1		22	1	23
	2	24		1	25
	3	1	0		1
	nach Arm	25	22	2	49
<u>Querschnittsbelastung</u>		<u>48</u>	<u>47</u>	<u>3</u>	

Der Schwerverkehr innerhalb von 24 Stunden enthält die nachfolgenden Verteilungen an Bussen. Hierbei werden Linien- und Reisebusverkehr zusammengefasst.

Busverkehr	von/nach	1	2	3	von Arm
Busse/17 h	1		0	0	0
	2	0		0	0
	3	0	0		0
	nach Arm	0	0	0	0
<u>Querschnittsbelastung</u>		<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	

Bearbeiter	Felicitas Minkwitz, stud.-ing.	Datum	17.12.2025	Blatt	2
------------	--------------------------------	-------	------------	-------	---

VZ Zufahrt/Bötzower Straße in Velten

Untersuchungsbericht

Der Anteil des Schwerverkehrs am Tagesverkehr (Kfz/24h) für den gesamten Knotenpunkt beträgt 0,9 %.

Schwerverkehr SV	von/nach	1	3	4	von Arm
%-Anteile der Ströme	1		1,0%	0,2%	0,9%
SV am TV	3	1,3%		0,8%	1,3%
	4	0,2%	0,0%		0,2%
	nach Arm	1,1%	0,9%	0,4%	0,9%

Die Gesamtbelastung des Knotenpunktes beträgt während der Frühspitze 425 Kfz/h und während der Nachmittagsspitze 544 Kfz/h.

Die Spitzenverkehrszeiten am Knotenpunkt sind:

Frühspitzenstunde

7:00 – 8:00 Uhr

Kfz/h	von/nach	1	2	3	von Arm
	1		245	36	281
	2	121		1	122
	3	18	4		22
	nach Arm	139	249	37	425
<i>Querschnittsbelastung</i>		<i>420</i>	<i>371</i>	<i>59</i>	

Nachmittagsspitzenstunde

14:30 – 15:30 Uhr

Kfz/h	von/nach	1	2	3	von Arm
	1		218	43	261
	2	213		8	221
	3	45	17		62
	nach Arm	258	235	51	544
<i>Querschnittsbelastung</i>		<i>519</i>	<i>456</i>	<i>113</i>	

Während der Spitzenstunde (14:30 – 15:30 Uhr) querten 3 Fahrzeuge des Schwerverkehrs den Knotenpunkt.

Bearbeiter	Felicitas Minkwitz, stud.-ing.	Datum	17.12.2025	Blatt	3
------------	--------------------------------	-------	------------	-------	---



Untersuchungsbericht

Hochrechnung einer Verkehrszählung gemäß HBS 2001.

Ort: Velten		Datum: 20.11.2025		
Straße: Zufahrt/Bötzower Straße		Wochentag: Donnerstag		
		Stundengruppe: 06:00-10:00 Uhr		
		Stundengruppe: 15:00-19:00 Uhr		
1	TG-Kennwert q_{16-18}/q_{12-14} (Tabelle 2-2)	$\leq 1,30$		
2	TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)	TGW1 (Ost)		
3	Zählergebnisse nach Fahrzeugarten			
	PKW	Krad	Bus	LKW
	2934	6	0	22
				LZ
				3
			PKW	LKW
4	gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe	$q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]	2940	25
5	Anteil der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)	$a_{h-Gruppe}$ [%]	50,9	49,2
6	Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)	q_z [Fz-Gruppe/24h]	5776	51
7	Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)	b_{so} [-]	0,7	0,7
8	Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)	t [-]	0,924	0,740
9	Wochenmittel des Gesamtquerschnittes in der Zählwoche (Gleichung 2-10)	W_z [Fz-Gruppe/24h]	5337	38
10	Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)	HM [-]	1,025	1,035
11	DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)	DTV [Fz-Gruppe/24h]	5207	36
12	Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)	k_w [-]	1,069	1,230
13	werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)	DTV _w [Fz-Gruppe/24h]	5566	45
14	werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt	DTV _w [Kfz/24h]	5611	
15	Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtknoten	$d_{30,w}$ [%]	8,5	
16	werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt	MSV _w [Kfz/h]	477	
17	Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14)	$p_{30,w}$ [%]	0,6	

Zu beachten ist, dass laut HBS die Busse nicht im Lkw Anteil berücksichtigt sind.

Bearbeiter	Felicitas Minkwitz, stud.-ing.	Datum	17.12.2025	Blatt	4
------------	--------------------------------	-------	------------	-------	---



Anlagen

Strombelastungsplan Frühspitzenstunde in Kfz/h	6
Strombelastungsplan Nachmittagsspitzenstunde in Kfz/h	7
Strombelastungsplan Tagesverkehr in Kfz/24h	8
Strombelastungsplan DTV Jahresmittel in Kfz/24h	9
Ganglinien Zufahrt/Abfahrt/gesamter Querschnitt Bötzower Straße (Nord)	10
Ganglinien Zufahrt/Abfahrt/gesamter Querschnitt Bötzower Straße (Süd)	11
Ganglinien Zufahrt/Abfahrt/gesamter Querschnitt Zufahrt (West)	12

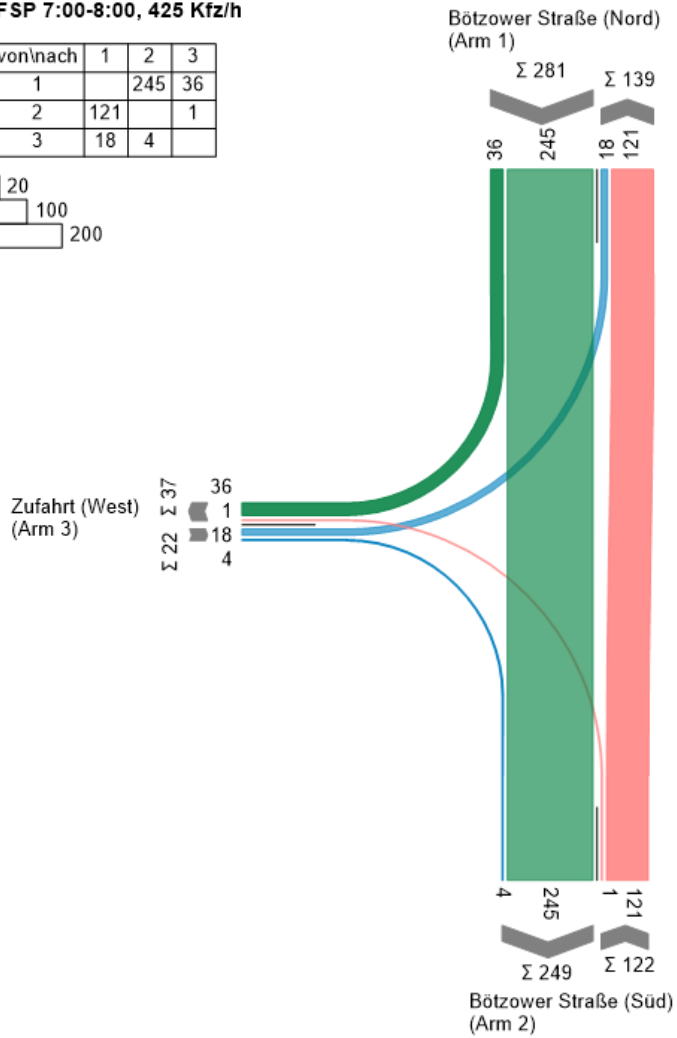
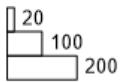
VZ Zufahrt/Bötzower Straße in Velten

Strombelastungspläne in Kfz/h

Zählung am 20.11.2025: Frühspitzenstunde 7:00 – 8:00, 425 Kfz/h.

FSP 7:00-8:00, 425 Kfz/h

von\nach	1	2	3
1		245	36
2	121		1
3	18	4	



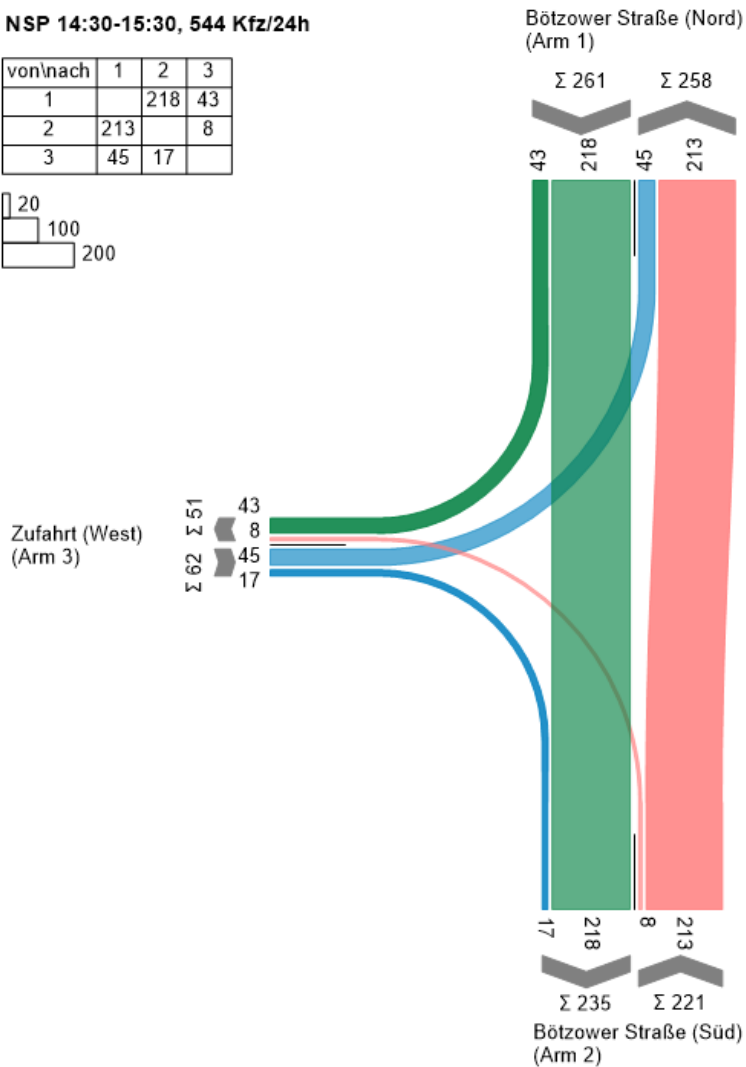
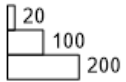
VZ Zufahrt/Bötzower Straße in Velten

Strombelastungspläne in Kfz/h

Zählung am 20.11.2025: Nachmittagsspitzenstunde 14:30 – 15:30, 544 Kfz/h.

NSP 14:30-15:30, 544 Kfz/24h

von\nach	1	2	3
1		218	43
2	213		8
3	45	17	



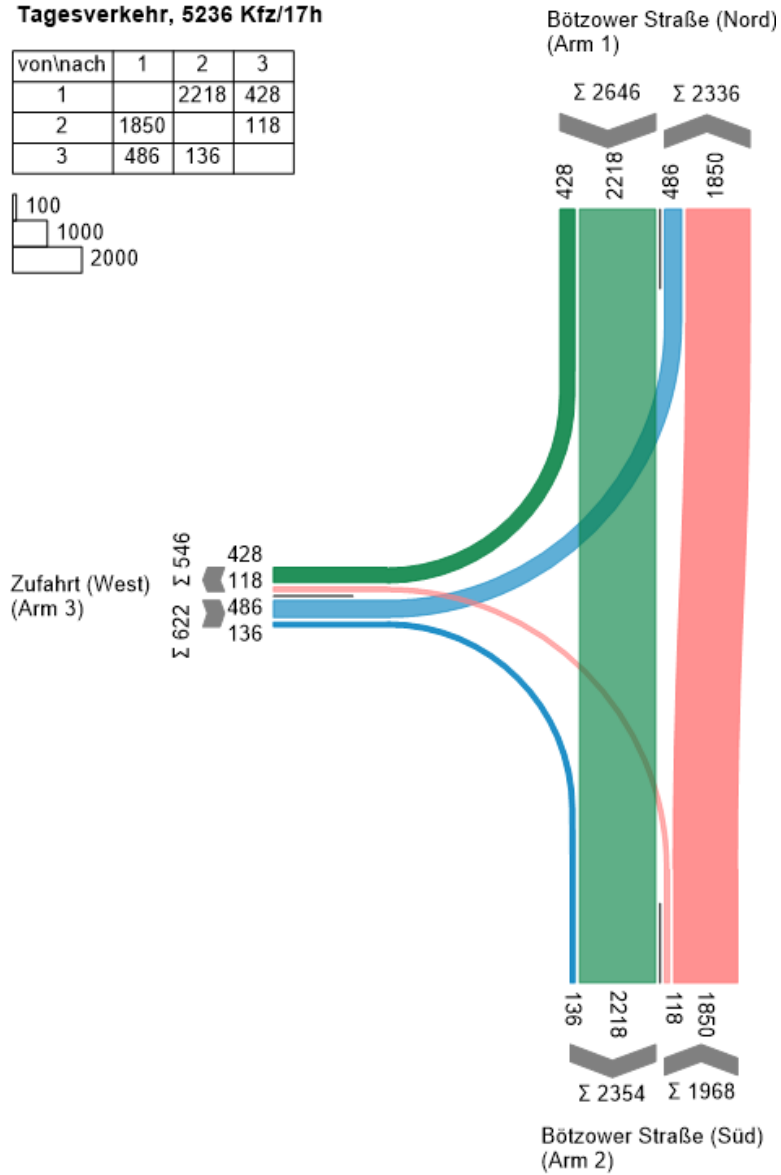
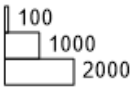
VZ Zufahrt/Bötzower Straße in Velten

Strombelastungspläne in Kfz/17h

Zählung am 20.11.2025: Tagesverkehr, 5.236 Kfz/17h.

Tagesverkehr, 5236 Kfz/17h

von/nach	1	2	3
1		2218	428
2	1850		118
3	486	136	



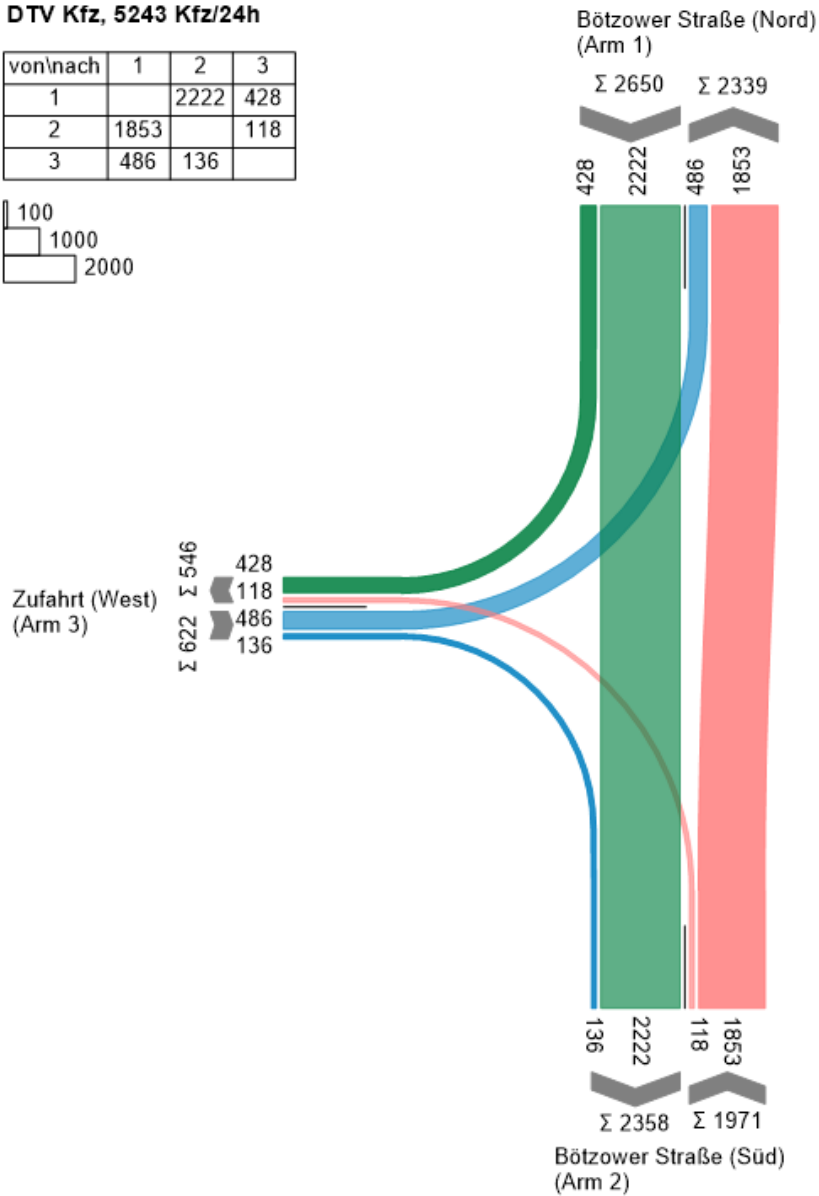
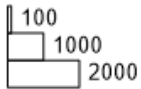
VZ Zufahrt/Bötzower Straße in Velten

Strombelastungspläne in Kfz/24h

Zählung am 20.11.2025: DTV Jahresmittel, 5.243 Kfz/24h.

DTV Kfz, 5243 Kfz/24h

von\nach	1	2	3
1		2222	428
2	1853		118
3	486	136	

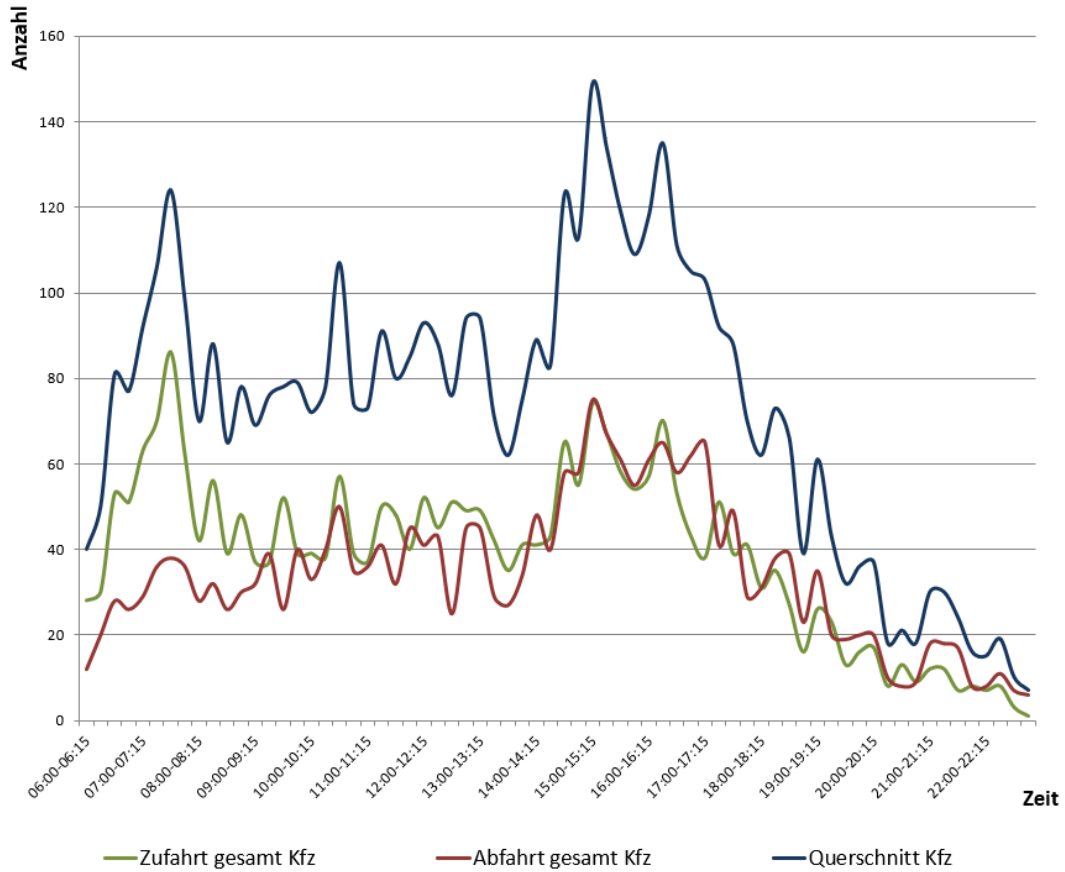


VZ Zufahrt/Bötzower Straße in Velten

Ganglinien Zufahrt/Abfahrt/gesamter Querschnitt Bötzower Straße (Nord)

Zufahrt Bötzower Straße (Nord)
 Zählung vom 20.11.25

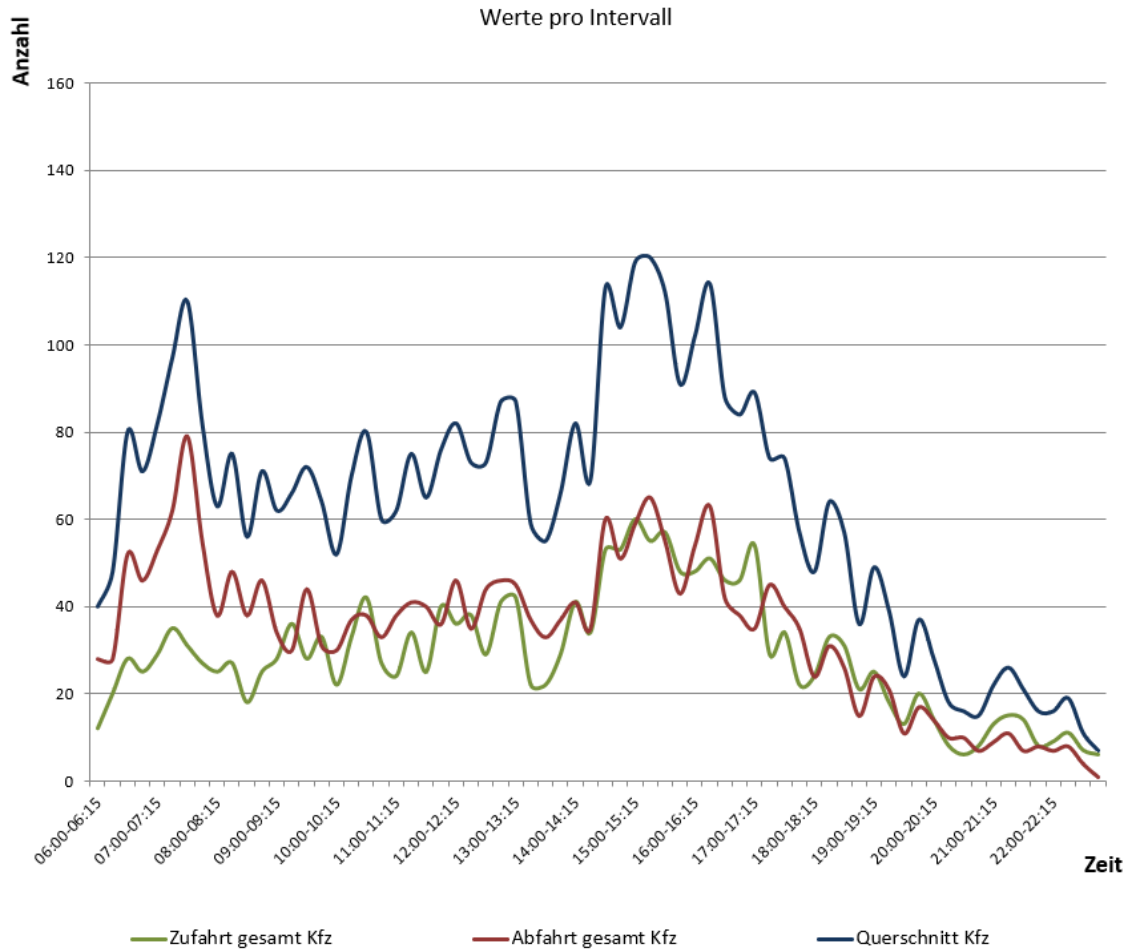
Werte pro Intervall



VZ Zufahrt/Bötzower Straße in Velten

Ganglinien Zufahrt/Abfahrt/gesamter Querschnitt Bötzower Straße (Süd)

Zufahrt
Zählung vom
Bötzower Straße (Süd)
20.11.25



Bearbeiter	Felicitas Minkwitz, stud.-ing.	Datum	17.12.2025	Blatt	11
------------	--------------------------------	-------	------------	-------	----



VZ Zufahrt/Bötzower Straße in Velten

Ganglinien Zufahrt/Abfahrt/gesamter Querschnitt Zufahrt (West)

Zufahrt Zufahrt (West)
Zählung vom 20.11.25

Werte pro Intervall

