

Stadt Zossen

Verkehrsplanerische Kurzstellungnahme
Waldparkplatz Horstfelde

Abschlussbericht

SVUDresden

Titel: Verkehrsplanerische Kurzstellungnahme
Waldparkplatz Horstfelde

Auftraggeber: Stadt Zossen

Auftragnehmer: SVU Dresden
Planungsbüro Dr. Ditmar Hunger
Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Wachsbleichstraße 25, 01067 Dresden
Fon: 0351-422 11 96,
Fax: 0351-422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

Verfasser: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

Stand: 11. März 2022

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	4
Abkürzungsverzeichnis	4
1 Veranlassung und Zielstellung	5
2 Bestandssituation	5
3 Geplante Entwicklungen	7
4 Rahmenbedingungen für die Betrachtungen	8
5 Verkehrsplanerische Betrachtungen / Empfehlungen	9
6 Weitere Verkehrsplanerische Hinweise	11
Literaturverzeichnis	12

Abbildungsverzeichnis

ABB. 1:	ÜBERSICHTSLAGEPLAN ZUR LAGE DES GEPLANTEN BAUGEBIETES.....	5
ABB. 2:	BESTANDSSITUATION SCHÜNOWER STRAÙE (B 246).....	6
ABB. 3:	STÄDTEBAULICHES GRUNDKONZEPT PARKPLATZ HORSTFELDE.....	7
ABB. 4:	SKIZZE QUERUNGSHILFE WALDPARKPLATZ – STRANDBAD HORSTFELDE	10
ABB. 5:	SKIZZE FREIZUHALTENDE SICHTFELDER BEI TEMPO 50	11

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
ERA	Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen
ES	ErschließungsstraÙen
FGSV	Forschungsgesellschaft für StraÙen- und Verkehrswesen
HS	angebaute HauptverkehrsstraÙen
Kfz	Kraftfahrzeug
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RAL	Richtlinien für die Anlage von LandstraÙen
RASt	Richtlinien für die Anlage von StadtstraÙen
RIN	Richtlinien für die Integrierte Netzgestaltung
StVO	StraÙenverkehrsordnung
SVZ	StraÙenverkehrszählung
VS	anbaufreie HauptverkehrsstraÙen
VwV	Verwaltungsvorschrift

1 Veranlassung und Zielstellung

Am westlichen Rand der Siedlung Horstfelde ist durch die Stadt Zossen südlich der B 246 der Neubau eines Parkplatzes geplant (siehe Abb. 1). Im Rahmen der verkehrsplanerischen Kurzstellungnahme soll geprüft werden, welche Maßnahmen erforderlich sind, um einen sicheren Zugang zur nördlich der Bundesstraße gelegenen Kiesgrube gewährleisten zu können.

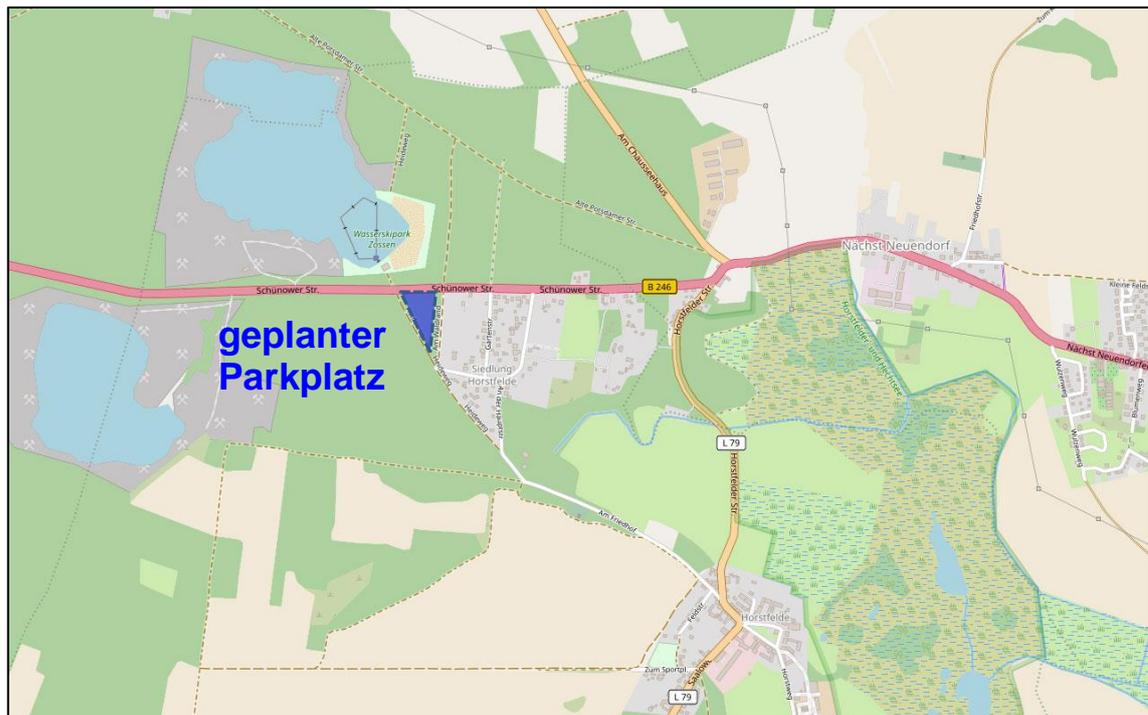


Abb. 1: Übersichtslageplan zur Lage des geplanten Baugebietes

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/> bzw.
<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Hierzu sind die Bestandssituation, die konkreten örtlichen Rahmenbedingungen sowie die zu berücksichtigenden planerischen Aspekte zusammenzufassen. Anschließend ist eine verkehrsplanerische Bewertung bzw. Gesamteinschätzung der Rahmenbedingungen für die Verknüpfung zwischen Parkplatz und Kiesgrube vorzunehmen. Hierbei ist die Notwendigkeit zusätzlicher Maßnahmen zu diskutieren.

2 Bestandssituation

Der Parkplatz bzw. die Kiesgrube befinden sich im Verlauf der Schünower Straße (B 246) unmittelbar westlich der Siedlung Horstfelde. Die Bundesstraße fungiert als Querverbindung zwischen BAB 13 und B 101. Gleichzeitig verbindet sie die Stadt Zossen mit Trebbin. Der betrachtete Teilabschnitt befindet sich zwischen den Ortsteilen Nächst Neuendorf und Schünow. In dessen Verlauf wird die Siedlung Horst-

felde nördlich durch die B 246 tangiert. Verschiedene Grundstücke grenzen an die Hauptverkehrsstraße an bzw. sind über diese erschlossen. Im Bestand ist die Bundesstraße nicht Bestandteil der Ortslage. Die Ortseingangstafeln befinden sich jeweils in den Nebennetzzufahrten (Gartenstraße, An der Hauptstraße).

Im Verlauf der Bundesstraße sind keine gesonderten Anlagen für den Fuß- und Radverkehr vorhanden (siehe Abb. 2). In Fahrtrichtung Osten ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h begrenzt. In Fahrtrichtung Westen sind aktuell 70 km/h zulässig. Gesonderte Aufstellflächen für abbiegende Fahrzeuge existieren nicht.



Abb. 2: Bestandssituation Schünower Straße (B 246)

Bezüglich der Verkehrsaufkommen liegen für den Teilabschnitt in Höhe der Kiesgrube keine Ortskonkreten Informationen vor. Die nächstgelegene Zählstelle der

Straßenverkehrszählung, SVZ (LGB, 2015) findet sich in der Ortslage Nächst Neuen-dorf. Hier wurde im Jahr 2015 im Zuge der B 246 ein Verkehrsaufkommen von 5.529 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 9 % erfasst. Angesichts der zwischen der Zählstelle und der Siedlung Horstfelde kreuzenden bzw. abzweigenden L 79, welche u. a. als Hauptverbindung von und nach Ludwigsfelde fungiert, ist im Bereich des geplanten Parkplatzes von deutlich geringeren Verkehrsaufkommen auszugehen.

Im Verlauf des Teilabschnittes der Bundesstraße existiert keine Bushaltestelle. Die hier verkehrenden Busse bedienen jedoch eine Haltestelle innerhalb der Siedlung Horstfelde im Straßenzug An der Hauptstraße. Der Zugang zur Kiesgrube ist über die Bundesstraße ca. 550 m entfernt. Allerdings existiert hier, wie bereits beschrieben kein Gehweg. Durch das Nebennetz beträgt die Entfernung ca. 750 m.

Der östliche Teil der Kiesgrube beherbergt das Strandbad Horstfelde sowie eine Wasserskianlage. Im Einfahrtbereich befindet sich aktuell ein kleiner Parkplatz nördlich der Bundesstraße (siehe Abb. 2 unten). Dieser wird allerdings den aktuellen und zukünftigen Anforderungen nicht gerecht.

3 Geplante Entwicklungen

Im Rahmen des Bebauungsplanes „Waldparkplatz Horstfelde“ ist auf dem Flurstück 14 sowie auf Teilflächen des Flurstückes 221 der Flur 1 der Gemarkung Horstfelde die Errichtung eines Parkplatzes geplant (siehe Abb. 3). Dieser soll über eine Zufahrt direkt von der B 246 aus erschlossen werden.



Abb. 3: städtebauliches Grundkonzept Parkplatz Horstfelde

Quelle: (IDAS, 2021)

4 Rahmenbedingungen für die Betrachtungen

Für die Planung von Straßen existieren in Abhängigkeit von den Rahmenbedingungen folgende unterschiedliche Planungsrichtlinien:

RASt 06 Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2006)

RAL Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (FGSV, 2012)

Als Grundlage für die nachfolgenden verkehrsplanerischen Betrachtungen ist zu klären, im Anwendungsbereich welcher Richtlinie die Untersuchungen sowie die anschließenden Planungen zu erfolgen haben.

In den RAL wird einleitend festgehalten:

„Landstraßen im Sinne dieser Richtlinien sind anbaufreie einbahnige Straßen [...] außerhalb bebauter Gebiete“ (FGSV, 2012)

In den RASt 06 heißt es ebenfalls einleitend:

„Diese Richtlinien behandeln den Entwurf und die Gestaltung von Erschließungsstraßen sowie angebauter Hauptverkehrsstraßen und anbaufreier Hauptverkehrsstraßen mit plangleichen Knotenpunkten und gelten damit für die Kategoriegruppen VS, HS, ES der „Richtlinien für die Integrierte Netzgestaltung“ (RIN).“ (FGSV, 2006)

Weiterhin wird in den RASt 06 festgehalten:

„Die Kategoriegruppe VS umfasst anbaufreie Straßen im Vorfeld und innerhalb bebauter Gebiete. [...] Nur ein geringer Teil der Bebauung wird unmittelbar von der Straße erschlossen. [...] Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im Vorfeld bebauter Gebiete vorzugsweise 70 km/h und innerhalb bebauter Gebiete überwiegen 50 km/h.“ (FGSV, 2006)

Eine Definition bezüglich der Lage innerhalb bzw. im Vorfeld bebauter Gebiete erfolgt in den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, RIN:

„Ein Netzabschnitt gilt als innerhalb bebauter Gebiete liegend, wenn für den Straßenbenutzer die Bebauung als zusammenhängend erscheint. Das ist in der Regel dann gegeben, wenn die angrenzenden Gebäude auf mindestens der Hälfte des Abschnittes (Summe beider Richtungen) weniger als 50 m von der Straße entfernt sind.

Ein Netzabschnitt gilt als im Vorfeld bebauter Gebiete liegend, wenn für den Straßennutzer die Bebauung als locker zusammenhängend interpretiert wird. Dies ist in der Regel dann gegeben, wenn die Straße aufgrund der Bebauung in dichter Folge mit dem übrigen Straßennetz verknüpft ist.“ (FGSV, 2008)

Dies ist bereits im Bestand gegeben und wird mit Einrichtung des Waldparkplatzes noch zusätzlich verstärkt. Entsprechend ist aus gutachterlicher Sicht eine Anwendung der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2006) vorzunehmen.

5 Verkehrsplanerische Betrachtungen / Empfehlungen

Aufgrund der von der Bundesstraße ausgehenden räumlichen Trennung zwischen dem geplanten Waldparkplatz und den Freizeiteinrichtungen bildet die Schaffung eines sicheren Zugangs zur Kiesgrube eine zentrale Fragestellung. Konkret ist zu klären, ob und in welcher Form eine zusätzliche Querungshilfe erforderlich ist.

Hinsichtlich der Notwendigkeit von Querungseinrichtungen wird in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen festgehalten:

„Überquerungsanlagen sind notwendig, wenn

- ausgeprägter Überquerungsbedarf vorliegt,
- die Verkehrsstärke mehr als 1000 Kfz/h im Querschnitt beträgt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt oder
- die Verkehrsstärke mehr als 500 Kfz/h im Querschnitt beträgt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h liegt.

Überquerungsanlagen sind unabhängig von den Belastungen sinnvoll und zu empfehlen, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern, wie z. B. Kindern und älteren Menschen zu rechnen ist.“ (FGSV, 2006)

Zwar werden im Bereich des Waldparkplatzes die Schwellwerte bezüglich der Verkehrsmengen nicht erreicht. Jedoch ist zwischen Parkplatz und Kiesgrube mit einem ausgeprägten punktuellen Querungsbedarf sowie regelmäßig mit besonders schutzbedürftigen Fußgängern zu rechnen. Zudem ist auch der Querungsbedarf des Radverkehrs im Verlauf der Bundesstraße sowie in Verlängerung des Heideweges zu berücksichtigen.

Entsprechend ist aus verkehrsplanerischer Sicht die Anlage einer gesonderten Überquerungsanlage in Form einer Mittelinsel zu empfehlen (siehe Abb. 4).

Die Einrichtung eines Fußgängerüberweges ist nicht möglich und eine zusätzliche Signalisierung der Querungsstelle angesichts der Verkehrsaufkommen sowie der guten Sichtbedingungen nicht notwendig.

Für die Mittelinsel ist eine Breite von mindestens 3,00 m besser 3,50 m zu empfehlen. Damit wird den Anforderungen der Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen Rechnung getragen. Bei entsprechenden Breiten werden auch die Anforderungen von Fahrrädern mit Anhänger berücksichtigt. Die Breite der Wartefläche bzw. Querungsstelle sollte gemäß RAS 06 mindestens 4,00 m betragen.

Die erforderliche Verzeihungslänge errechnet sich unter Berücksichtigung der Breite der Mittelinsel sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wie folgt:

$$l_z = V_{zul} * \sqrt{\frac{i}{3}}$$

mit: l_z Verzeihungsstrecke

V_{zul} zulässige Höchstgeschwindigkeit

i Verbreiterungsmaß

Bei einer symmetrischen Verziehung und einer Breite der Insel von 3,50 m würden sich entsprechend folgende Verziehungslängen ergeben:

50 km/h 38 m

60 km/h 46 m

70 km/h 53 m

Unter Berücksichtigung der Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs sollte die Mittelinsel möglichst nah am Zugang zur Kiesgrube bzw. der Einmündung des Heideweges liegen.

Allerdings sind bei der Anordnung der Mittelinsel zusätzlich die Wechselwirkungen mit den Sichtverhältnissen und Schleppkurven für den Verkehr aus den Nebennetzzufahrten zu berücksichtigen. In Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2006) folgende Sichtweiten zu gewährleisten:

50 km/h 70 m

60 km/h 85 m

70 km/h 110 m

Aufgrund der Überschneidung mit der Verziehung im Vorfeld der Mittelinsel ist entsprechend sicherzustellen, dass die notwendigen Sichtfelder freigehalten werden (siehe Abb. 5).

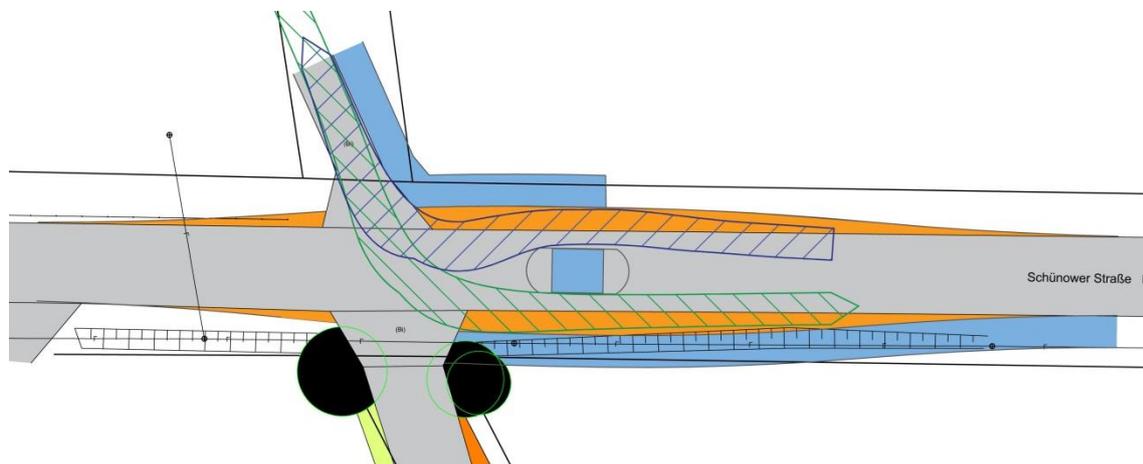


Abb. 4: Skizze Querungshilfe Waldparkplatz – Strandbad Horstfelde
Schleppkurve: 3-achsiges Müllfahrzeug

Hinsichtlich des Geschwindigkeitsniveaus ist die aktuell bestehende Außerortssituation zu hinterfragen. In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) wird zur Anordnung der Ortstafeln folgendes ausgeführt:

„Die Zeichen sind ohne Rücksicht auf Gemeindegrenze und Straßenbaulast in der Regel dort anzuordnen, wo ungeachtet einzelner unbebauter Grundstücke die ge-

geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße für den ortseinwärts Fahrenden erkennbar beginnt. Eine geschlossene Bebauung liegt vor, wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden.“ (Bundesrepublik Deutschland, 2001 in der Fassung vom 8.11.2021)

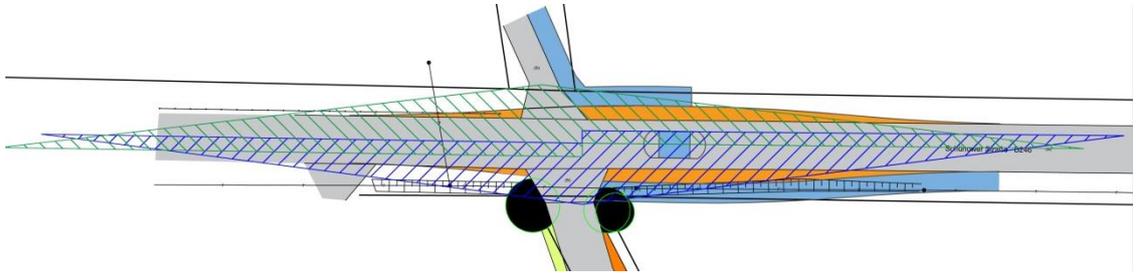


Abb. 5: Skizze freizuhaltenen Sichtfelder bei Tempo 50

Bereits heute werden verschiedene Grundstücke der Siedlung Horstfelde über die Bundesstraße erschlossen. Auch die Erschließung des Parkplatzes wird zukünftig von der Bundesstraße aus erfolgen. Entsprechend wäre beginnend am Heideweg eine Einbindung der Bundesstraße in die Ortslage aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll und zu empfehlen.

Damit reduzieren sich sowohl die erforderlichen Verziehungslängen als auch die notwendigen Sichtweiten deutlich .

6 Weitere Verkehrsplanerische Hinweise

Unabhängig vom geplanten Waldparkplatz Bedarf es für die Ortsverbindungsabschnitte der B 246 zwischen Siedlung Horstfelde und Schünow sowie Schünow und Nunsdorf eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Für den Radverkehr besteht eine besondere Netzbedeutung. Diese ergibt sich aus dem Freizeitverkehr zum Strandbad Horstfelde sowie der Bedeutung für den Schülerverkehr. Unter Nutzung der Bundesstraße befindet sich die Geschwister-Scholl-Schule ca. 5,7 km von Schünow entfernt. Bis nach Nunsdorf sind es ca. 8,6 km.

Die daraus resultierenden Anforderungen sind bei der Gestaltung der Mittelinsel zu berücksichtigen. Gegebenenfalls kann diese perspektivisch zur Anbindung des außerorts anschließenden Zweirichtungsradweges dienen.

Bei den weiteren Planungen sollte die Möglichkeit zur Schaffung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich des Strandbades geprüft werden. Damit können die Rahmenbedingungen für die bestehende sowie die Flexibilität für die zukünftige ÖPNV-Anbindung deutlich verbessert werden.

Literaturverzeichnis

- Bundesrepublik Deutschland. (2001 in der Fassung vom 8.11.2021). *Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) BAnz AT 15.11.2021 B1*. https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm (zuletzt abgerufen 13.12.2021): Bundesrepublik Deutschland.
- FGSV. (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- FGSV. (2008). *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen.
- FGSV. (2012). *Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen.
- IDAS. (2021). *Bebauungsplan Waldparkplatz Horstfelde - Vorentwurf*. im Auftrag der Stadt Zossen: IDAS Planungsgesellschaft mbH.
- LGB. (2015). *STRASSENNETZVIEWER Zählstellenbereiche & Verkehrsstärke*. <https://bb-viewer.geobasis-bb.de/strassennetz/?projection=EPSG:25833¢er=366692.7255797925,5806594.837640174&zoom=0&bglayer=1&layers=520> (zuletzt abgerufen 09.03.2022): Land Brandenburg Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg.