

# Verkehrliche Betrachtung

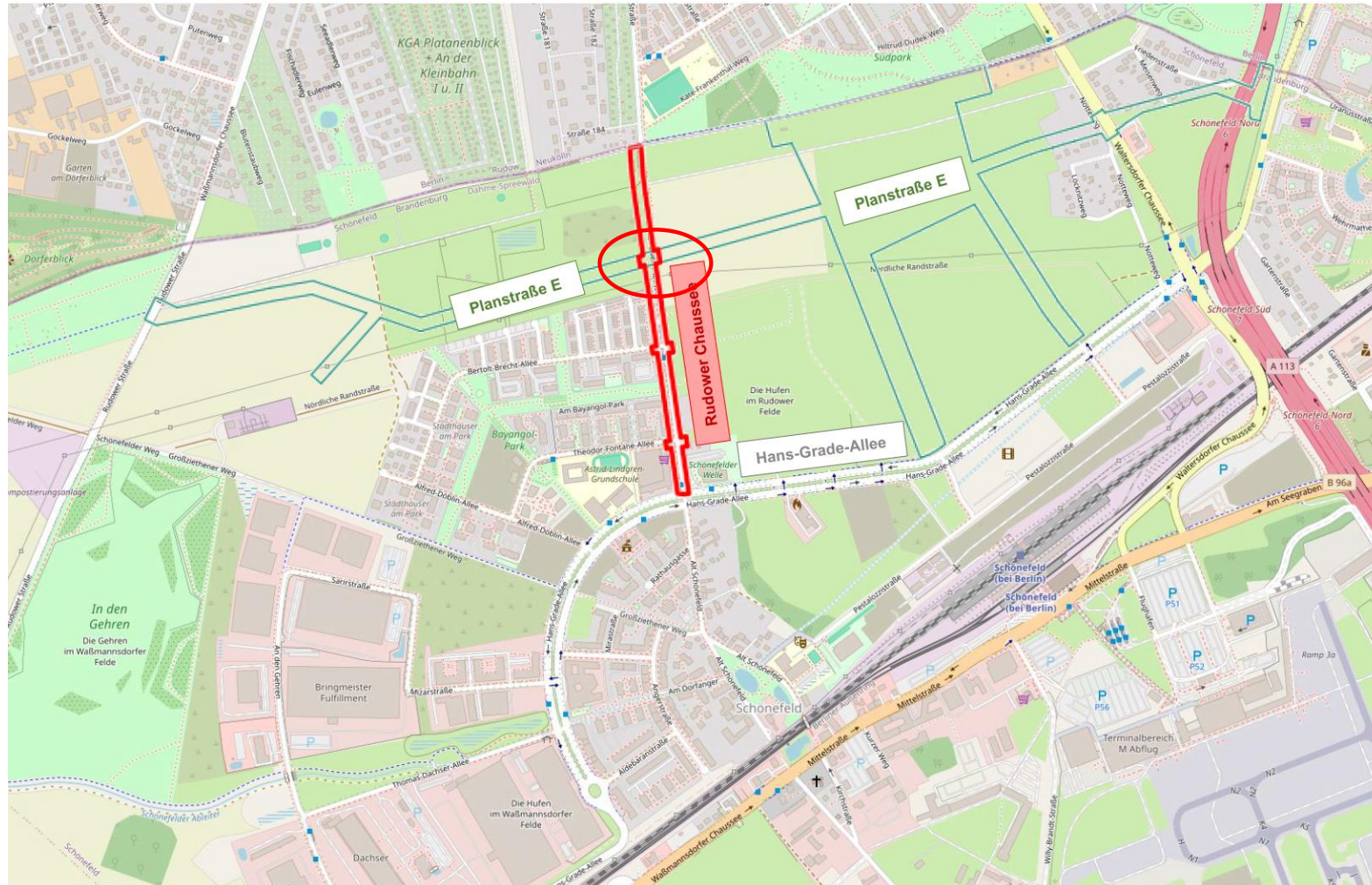
## Kreisverkehr an Planstraße E und Rudower Chaussee

---

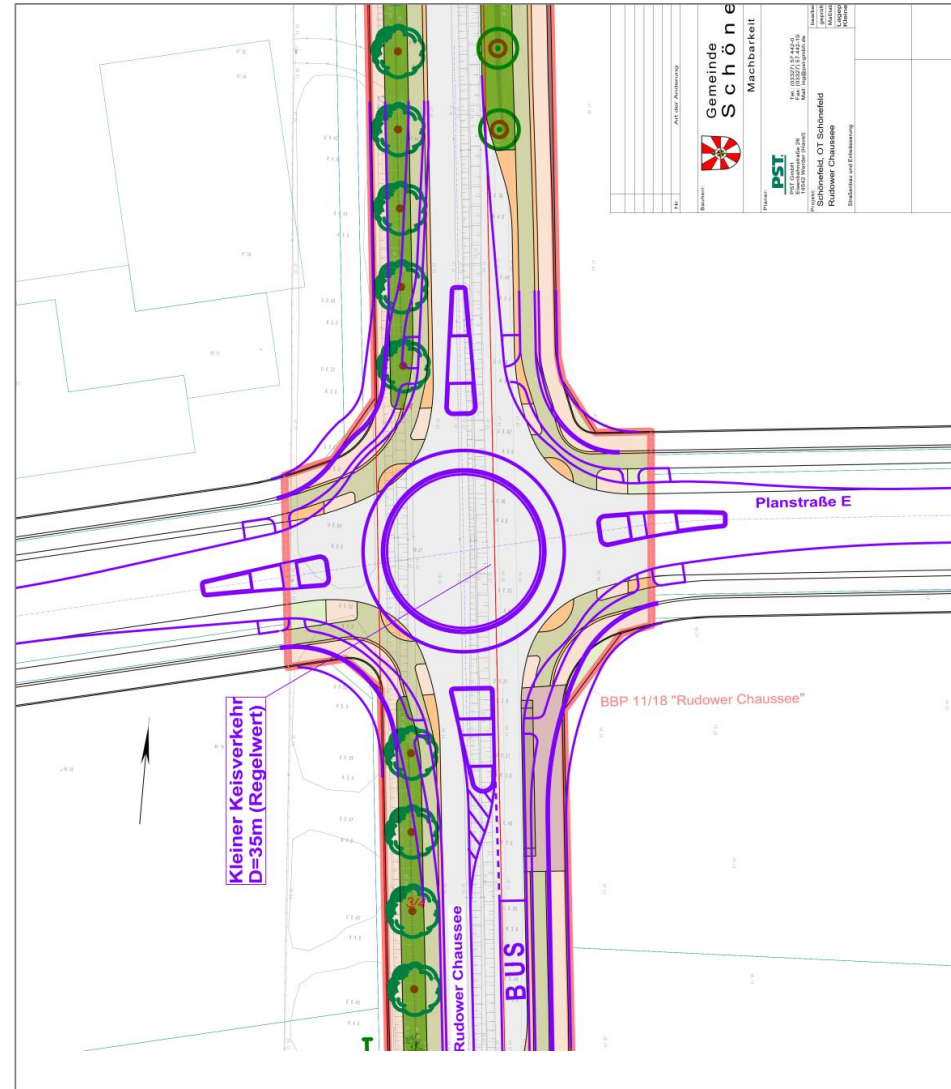


19.02.2026

Untersuchungsraum



## Kleiner Kreisverkehr



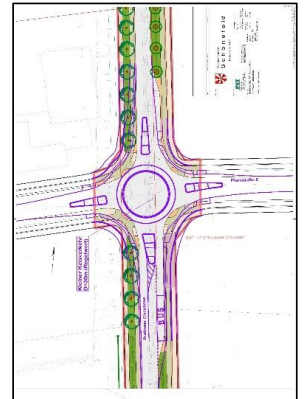
## Kreisverkehre

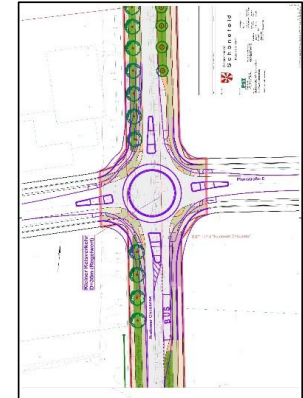
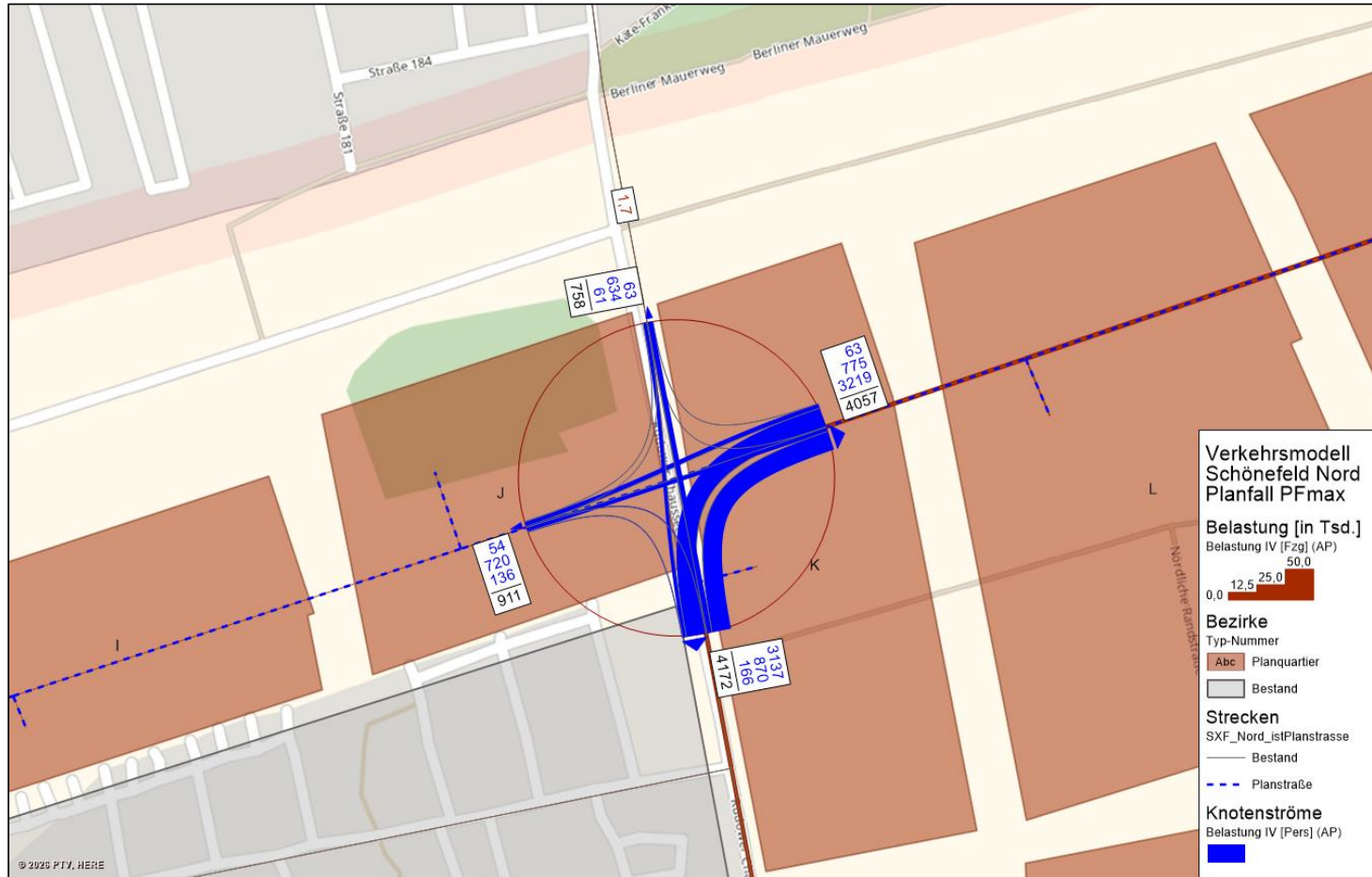
### Vorteile

- Sehr gute Verkehrssicherheit: weniger schwere Unfälle, da Konflikte in Geschwindigkeit und Winkel reduziert werden.
- Geringere Betriebskosten: kein Signalbetrieb, geringerer Wartungsaufwand.
- Kontinuierlicher Verkehrsfluss: keine Rotphasen, besonders vorteilhaft in Nebenzeiten.
- Gute Abwicklung bei ausgewogenen Verkehrsströmen: insbesondere bei gleichmäßig verteilten Zufahrtsströmen.

### Nachteile

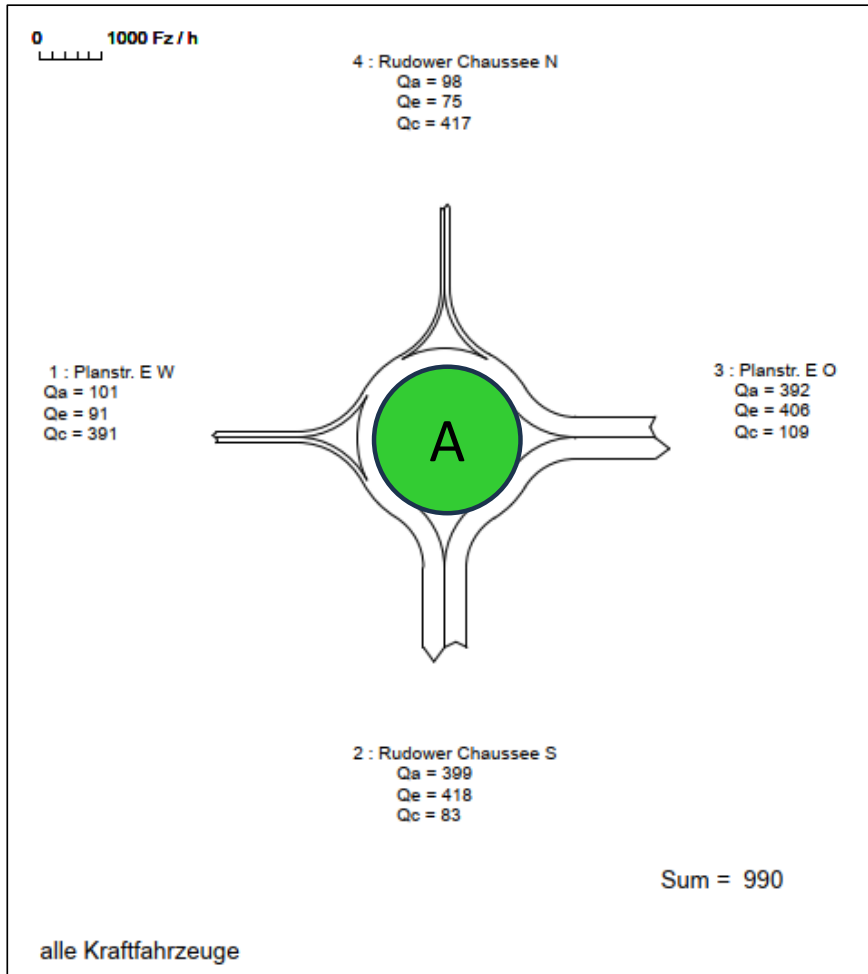
- Kapazitätsbegrenzung bei hohen Zufahrtsströmen: insbesondere bei hohem Verkehr auf einer dominanten Zufahrt entsteht Blockierung des Rings.
- Zunehmende Leistungsabnahme bei hohen Schwerverkehrsanteilen
- Eingeschränkte ÖPNV-Bevorrechtigung
- Schwierigkeiten für Fußgänger/Radfahrer bei hoher Belastung: Querungsbedarfe sollten gesondert gelöst werden.



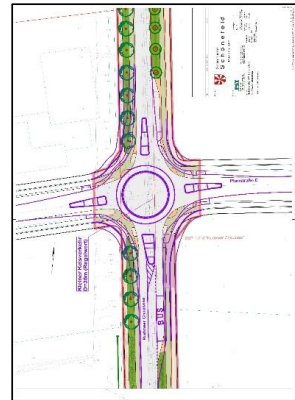


Für die Bewertung der Machbarkeit des Kreisverkehrs werden die Verkehrsmengen der Prognose 2035 aus dem Planfall der SPV Spreeplan herangezogen.

Als Worst-Case-Szenario werden die Verkehrszahlen des PFmax angesetzt, da in diesem Planfall mit den höchsten Verkehrsbelastungen sowohl auf der Planstraße E als auch auf der Rudower Chaussee im Vergleich zu den anderen Planfällen; Planfall 2035-0 (ohne Maßnahmen) zu rechnen ist.



Für die Spitzenstunde am Knotenpunkt können gemäß den vorliegenden Verkehrsmengen 10 % des DTVw angesetzt werden, wobei ein Lkw-Anteil von 10 % berücksichtigt wird.



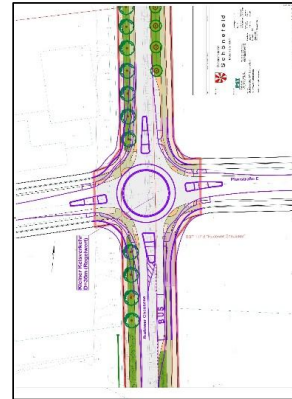
Wartezeit nLSA	
Akzeptabel	<b>A</b> $\leq 10$ s
	<b>B</b> $\leq 20$ s
	<b>C</b> $\leq 30$ s
	<b>D</b> $\leq 45$ s
	<b>E</b> $> 45$ s
	<b>F</b> Verkehrsstärke $q >$ Kapazität C

## Fazit

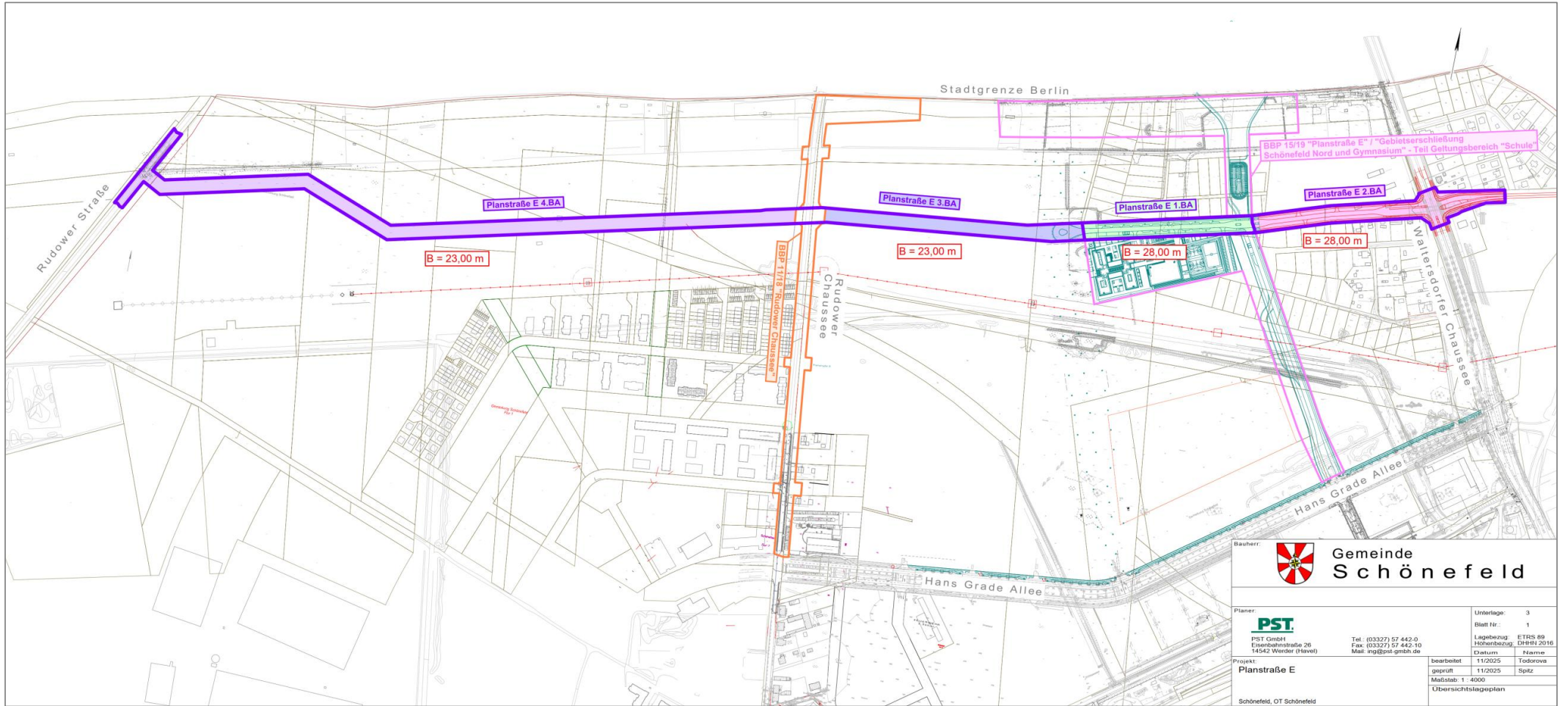
mit den aktuellen Prognosezahlen aus dem Verkehrsmodell SXF-Nord liegen die Knotenpunktbelastungen deutlich unter den Grenzwerten für einen Kreisverkehr ca. 9.000 Kfz/24h gegenüber 20.000 Kfz/24

Im Worst-Case-Szenario kann für den Knotenpunkt Rudower Chaussee / Planstraße E davon ausgegangen werden, dass ein Kreisverkehr eine gute bis sehr gute Leistungsfähigkeit aufweisen wird.

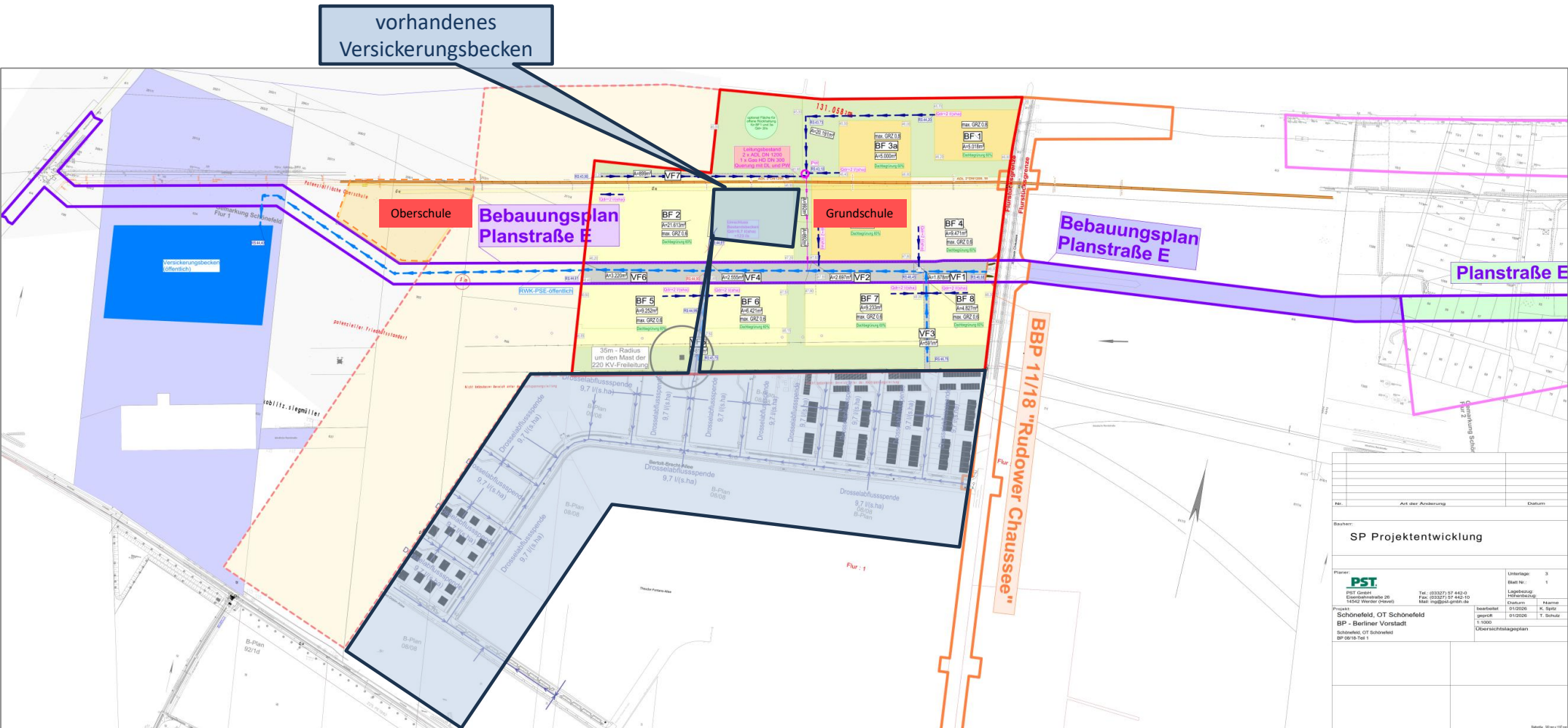
Für eine belastbare und detaillierte Bewertung sollte eine vollständige verkehrstechnische Untersuchung des Knotenpunkts nach HBS auf Basis aktueller Verkehrserhebungen und übergeordneter Verkehrsprognose durchgeführt werden.



# Übersichtsplan Planstraße E



# Planstraße E 4. BA / BP 08/18 „Schönefelder Tor“



Nr. _____		Art der Änderung _____		Datum _____	
Bauteil: <b>SP Projektentwicklung</b>					
Planer: <b>PST</b> PST GmbH Spandauerstraße 28 12555 Berlin (Germany)		Tel.: (03027) 87 442-0 Fax: (03027) 87 442-10 Mail: info@pst-grund.de		Unterlage: 3 Blatt Nr.: 1 Lageplanung Maßstab: 1:1000	
Projekt: Schönefeld, OT Schönefeld BP - Berliner Vorstadt Schönefeld, OT Schönefeld BP 08/18-Teil 1		bearbeitet geprüft 01/2026 01/2026 1:1000		erstellt K. Spitz T. Schulz Überwachungsplanung	

## Weitere Schritte

- Nachvermessung
- Sickerversuche
- Langzeitsimulation
- Überflutungsprüfung
- Flächenvorsorge