

PST GmbH - Eisenbahnstraße 26 - 14542 Werder (Havel)

Gemeinde Schönefeld  
Sachgebiet Baurecht, Planung  
Hans-Grade-Allee 11  
12529 SchönefeldTelefon: 03327 /57 44 20  
E-Mail: goldmann@pst-gmbh.de

Projekt-Nr.: 24xxx\_SXF\_Beratung

per E-Mail: [d.bock@gemeinde-schoenefeld.de](mailto:d.bock@gemeinde-schoenefeld.de)

Ort, Datum: Werder (Havel), 19.11.2024

**Projekt: BBP 02/20 DGH Rotberg****Hier: verkehrstechnische Abwägung /Beratung**Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrte Frau Bock,

gemäß Ihrer Aufforderung möchten wir Ihnen unterstützende verkehrstechnische Argumente für eine Abwägung der Stellungnahme des Landesbetrieb Straßen in Brandenburg zukommen lassen.

Die Anmerkungen sind pauschalisierte qualitative Bewertungen der Erschließungssituation. Um diese noch zu untersetzen haben wir übergeordnete Zahlen für mögliche zu erwartende Verkehre angefügt, auf die sich die Aussagen beziehen.

Es wird festgestellt, dass in der Stellungnahme selbst erklärt wird, dass Grundstückszufahrten innerhalb einer Ortsdurchfahrt an einer Landesstraße (wie vorliegend gegeben) grundsätzlich zulässig sind.

Ebenfalls wird auch in der Stellungnahme festgestellt, dass es eine Bestandszufahrt zum Flurstück 32 über die L402 gibt (auf der Höhe des barrierefreien Parkplatzes). Aus verkehrstechnischer Sicht wäre hier sogar eine Verbesserung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs zu erzielen, wenn die barrierefreien Parkplätze und Anlieferzone mit der Parkplatzanlage (neue Zufahrt L402) integriert werden. Dann könnte die bestehende Zufahrt in unmittelbarer Nähe zum Knotenpunkt L402/Karlshofer Weg entfallen und die neue Zufahrt, weiter weg vom Knotenpunkt, mehr Sicherheiten dem übergeordneten fließenden Verkehr bieten und die Sicherheit bei der Nutzung des Knotenpunktes erhöhen.

Das Grundstück ist für alle Verkehrsteilnehmer (Pkw + Rad + Fußgänger) über beide Seiten (L402 und Karlshofer Weg) erreichbar. Gemäß der Planung handelt es sich um ein Gemeinde-Gemeinschaftshaus, welches überwiegend von den Gemeindemitgliedern auch genutzt werden

wird. Daraus resultieren höhere Anteile des Rad-/Fußverkehrs und des ÖPNV. Diese lassen sich gemäß Ver\_Bau zwischen 40 bis 60% für die Besucher einstufen. Die Zufahrt zum Dorfgemeinschaftshaus von der Rotberger Landstraße (L402) aus ist insofern sinnvoll, als dass motorisierte Fahrverkehre vor allem bei Veranstaltungen (einschließlich Anlieferungen) vorrangig von außerhalb generiert werden, während der Standort für die Bewohner des Neubaugebietes Rotberg Süd aufgrund der geringen Entfernung gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar ist.

Die Grundstücksnutzung sieht eine Nord-Südausrichtung vor, um die Freizeitflächen weiter weg von der L402 zu verankern und somit eine größere Sicherheit für die Nutzung durch Kleinkinder zu generieren. Das heißt motorisierter Verkehr punktuell im Norden und nichtmotorisierte Verkehre und Freizeitnutzung in den weitgehend abgerückten Teilflächen zu der L402.

Eine Stellplatzanlage nahe der Rotberger Dorfstraße erleichtert zudem auch die Durchführung von Veranstaltungen auf der Festwiese und kann auch dafür als geregelte Zufahrt dienen.

Mit einer überschläglichen Verkehrsaufkommensberechnung nach der Ver\_Bau für die geplante Sport- und Freizeitanlage und dem geplanten Dorfladen/Kiosk (60 qm Kiosk und 425 qm Gemeinschaftshaus ) lassen sich DTV-Werte von ca. 152 Kfz/24h\* Richtung in Ansatz bringen. Dabei wurde die teilintegrierte Lage der Fläche in der Ortschaft und der oben erwähnte Anteil des nichtmotorisierten Verkehrs mitberücksichtigt.

Die Nutzungszeiten (Spitzenstunden) des Gemeinschaftshauses verhalten sich azyklisch mit den Tagesverteilungen des überwiegenden Berufsverkehrs bedingten Nutzung der L402. Für die Freizeitnutzung werden die Spitzenstunden für den Quell- und Zielverkehr zwischen 19:00 und 20:00 Uhr erwartet. Des Weiteren hat der Dorfladen eine andere Tagesverteilung. Bei dem überschläglich ermittelten Verkehrsaufkommen ergibt sich in dieser kombinierten Spitzenstunde von 17:00 bis 18:00 Uhr eine Mehrbelastung von 16 Kfz/h des Zielverkehrs auf der L402 bei einer Verteilungsannahme von 50% der Besucher aus Ost und West werden 8 Fahrzeuge ungehindert rechts in die Teilfläche einbiegen können und 8 Fahrzeuge pro Stunde kommend aus Osten links einfahren. Qualitativ sind hier durch die geringen Zielverkehre keine erheblichen Beeinträchtigungen der Verkehrsqualität auf der L402 zu erwarten.

Es wird erwartet, dass die hier geringen zu erwartenden zusätzlichen Verkehre mit der Grundstückszufahrt an der L402 weniger Einfluss auf die Qualität der Landstraße haben werden, als wenn diese in Überlagerung mit den bestehenden Verkehren des Neubaugebietes (Karlshofer Weg) gesammelt den bestehenden Knotenpunkt an der L402 beeinflussen.

Die Verkehrsentwicklung auf der L402 lässt sich mit den veröffentlichten Prognosewerten nicht direkt beurteilen. Im IST-Nullfall verkehren ca. 2.780 Kfz/24h (225 Lkw) auf der L402. Mit Betrachtung der Entwicklung im benachbarten Straßennetz und dessen Verkehrszahlen kann ein Prognose-Nullfall mit einer Erhöhung von ca. 35% (3.750 Kfz/24h, davon 305 Lkw) abgeleitet werden. Grundlage dafür bildet die L40 westlich B96 mit 7.240 Kfz/24h im IST-Nullfall und mit 10.000 Kfz/24h im Prognose-Nullfall, und L40 östlich B96 mit 6.200 Kfz/24h im IST-Nullfall und mit 8.000 Kfz/24h (siehe Abbildungen).



Auf Grund der zu erwartenden Spitzenstundenverkehre (8% mit 150 Kfz/h/Richtung) und einer beschriebenen Hauptverkehrsbeeinflussung von zusätzlich 8 Linksabbiegenden Fahrzeugen auf das Grundstück, wird die Qualitätsbeeinflussung des übergeordneten Verkehrs als gering eingeschätzt und guten Qualitäten der Einmündung abgeschätzt.

Unabhängig der verkehrstechnischen Situation, besteht darüber hinaus entlang des Karlshofer Weges eine Entwässerungsmulde, die als Gewässer II. Ordnung klassifiziert ist. Dementsprechend bedürfen Anlagen wie Zufahrten über den Graben einer Genehmigung durch die Untere Wasserbehörde sowie Abstimmungen mit dem Gewässerunterhaltungsverband (GUV) „Dahme-Notte“. Der GUV weist in seiner Stellungnahme (im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung) explizit auf mögliche Probleme im Zusammenhang mit jedweden Gewässerveränderungen hin, weshalb die Anlage einer autogerechten Zufahrt hier möglichst vermieden werden sollte.

Mit freundlichen Grüßen

  
ppa. Stefan Goldmann

Dipl.-Ing.