



Gemeinde
Schöneiche
bei Berlin

VERKEHRSPLANERISCHE UNTERSUCHUNG
im Rahmen des B-Plan-Verfahrens
„Weiterführende Schule
Wittstockstraße / Woltersdorfer Straße“



VOIGT INGENIEURE

Niederlassung Cottbus
Parzellenstraße 10
03046 Cottbus

Aufsteller B-Plan:



Gemeinde Schöneiche bei Berlin

Dorfaue 1
15566 Schöneiche bei Berlin

Planung B-Plan:



mayerwittig

Architekten und Stadtplaner GbR
Huberstraße 7
03044 Cottbus

Verfasser Verkehrsplanerische Untersuchung:

(NAN Planer B-Plan)

Voigt-Ingenieure GmbH



Parzellenstraße 10
03046 Cottbus

Ansprechpartner:

Dipl.-Ing. (FH) Heiner Stephan
Tel.: +49 355 529 727 12
hstephan@voigt-ingenieure.de

Zuarbeit Verkehrliche Untersuchung:

(KP Schöneicher Straße / Rüdersdorfer Straße / Berliner Straße)

Converplan ingenieure



für Straßenverkehr GmbH & Co.KG
James-Franck-Straße 15
12489 Berlin

Ansprechpartner:

M.Sc. Stefan Keick
Tel.: +49 30 762 39 74 76
s.keick@converplan.de

Stand der Planung:

18.10.2021 mit Ergänzungen vom 28.08.2023

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	3
1.1. Aufgabenstellung	3
1.2. Grundlagen	4
1.3. Untersuchungsgebiet	4
2. Bestandsanalyse	5
3. Prognose Verkehrsaufkommen	6
4. Empfehlungen zur künftigen Netzgestaltung	7
4.1. MIV	7
4.2. Radverkehr	8
4.3. ÖPNV - Bus	8
4.4. ÖPNV - Straßenbahn	9
4.5. Straßenraumgestaltung Woltersdorfer Straße	11
4.6. Knotenpunkte Schöneicher Straße / Rüdersdorfer Straße / Berliner Straße	13
5. Zusammenfassung und Fazit	14
6. Anlagen	15

(1) Lageplan Bestand	M 1/2.500	1 Blatt
(2) Lageplan Verkehrliche Empfehlungen MIV	M 1/2.500	1 Blatt
(3) Lageplan Verkehrliche Empfehlungen Bus	M 1/2.500	1 Blatt
(4) Lageplan Verkehrliche Empfehlungen Straßenbahn	M 1/2.500	1 Blatt
(5) Lageplan Verkehrliche Empfehlungen komplett	M 1/2.500	1 Blatt
(6) Querschnitte Woltersdorfer Straße	M 1/100	1 Blatt
(7) Lageplan Woltersdorfer Straße	M 1/500	1 Blatt
(8) Verkehrliche Untersuchungen der KP – Neufassung 2023		45 Blatt
(9) Aktennotiz mit SRS GmbH vom 03.12.2020		
(10) Stellungnahme BOS GmbH vom 18.03.2021		
(11) Gesprächsprotokoll mit der Gemeinde am 29.10.2020		

1. Allgemeines

1.1. Aufgabenstellung

Die Gemeinde Schöneiche bei Berlin beabsichtigt, den Bebauungsplan 25/19 "Weiterführende Schule Wittstock-/Woltersdorfer Straße" aufzustellen.

Planungsziel ist das Schaffen der planungs- und erschließungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Gemeinbedarfsfläche für eine 3- bzw. 4-zügige Schule in den Jahrgangsstufen 7-12. Im nachfolgenden Bericht wird von einer 4-Zügigkeit ausgegangen.

Im Rahmen der städtebaulichen Planungsleistungen zur Aufstellung des B-Planes sind verkehrsplanerische Untersuchungen für das gesamte unmittelbar betroffene räumliche Umfeld des Plangebietes durchzuführen.

Folgende Gesichtspunkte sind zu betrachten

- Analyse: Darstellung eines Verkehrsbelastungsbildes auf Grundlage der vorhandenen Bestände für alle Strecken im Untersuchungsraum mit verkehrlichen Wirkungen im Planungsraum
- Prognose: Darstellung eines Verkehrsbelastungsbildes auf Grundlage des Prognosezustandes für alle Strecken im Untersuchungsraum mit verkehrlichen Wirkungen im Planungsraum
- Untersuchen der verkehrlichen Auswirkungen des Prognosezustandes im erweiterten Umfeld des Plangebietes, Maßnahmen zur künftigen Netzgestaltung vorschlagen
- Festlegen der Erschließungsanforderungen des B-Plan-Gebietes mittels Querprofile, in denen die Nutzungsansprüche / Entwurfssituationen definiert werden
- Ableiten von Anforderungen an die Straßenraumgestaltung der Woltersdorfer Straße

Bei der Erfassung der Bestandssituation ist insbesondere die Bürgel-GS, der Aldi-Markt und der LSA-Knoten Kalkberger Str. (L302)/Rüdersdorfer Str./Berliner Str./Woltersdorfer Str. zu untersuchen.

Bei der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes sind folgende Maßgaben zu beachten:

- weitgehende Vermeidung von Schleichverkehr in den Wohngebietsstraßen;
- Haupteinfahrt für den MIV erfolgt über den LSA-Knoten und die Woltersdorfer Straße aus Richtung Norden zum zukünftigen Schulstandort und zur Grundschule

Es ist ein Leistungsfähigkeitsnachweis für den nördlichen „Doppel-Knotenpunkt“ Rüdersdorfer Straße / B 302 und Rüdersdorfer Straße / Woltersdorfer Straße / Berliner Straße erforderlich. Für die südlichen KP im Bereich Kieferndamm / Forststraße sind keine Leistungsfähigkeitsnachweise erforderlich.

1.2. Grundlagen

- Bebauungsplan 25/19 „Weiterführende Schule Wittstockstraße / Woltersdorfer Straße“ (Stand 11.08.2020)
- Bebauungsplan 24/18 „Wohngebiet Ulmer / Wittstock- / Dresdner / Prager Straße“
- Entwurfsvermessung Woltersdorfer Straße vom 04/2021 vom Büro Robert
- Regelquerschnitt Konzeption Gehweg Berliner Straße 05/2020 von ibp
- Verkehrskonzept Schöneiche von 1997 von MASTERPLAN
- INOEK Schöneiche bei Berlin 2030
- Maßnahmenkonzeption für die Herstellung unbefestigter Erschließungs-/Anliegerstraßen von 2017
- Verkehrstechnische Unterlagen (VTU) der LSA Schöneicher Straße/ Hohes Feld Rüdersdorfer Straße vom 02.08.1999 und der dazugehörige Signalplan vom LS Brandenburg
- „Verkehrstechnische Untersuchung zum Knotenpunkt „Grätzwalde“ in Schöneiche bei Berlin“ vom 28.10.2015 von CS Plan
- Beratung mit der Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn am 03.12.2020 [siehe Anlage 09]
- Stellungnahme der BOS GmbH vom 12.03.2021 [siehe Anlage 10]
- Telefonat mit der BOS GmbH am 16.04.2021
- Anlaufberatung mit der Gemeinde am 19.08.2020
- Ortsbesichtigung am 09.10.2020
- Beratung mit der Gemeinde am 29.10.2020 [siehe Anlage 11]
- Ergebnisdokumentation Verkehrserhebung vom 01.06.2023 von der Ingenieurgesellschaft Hoffmann-Leichter

1.3. Untersuchungsgebiet

Das Plangebiet für den aufzustellenden B-Plan befindet sich zwischen der Prager Straße bzw. Wittstockstraße im Westen, der Woltersdorfer Straße im Nordosten, der gedachten Verlängerung der Leipziger Straße im Osten und reicht im Süden bis an die Baukante im Bereich der Wittstockstraße und deren gedachter Verlängerung in Richtung verlängerte Leipziger Straße sowie bis zur Ulmer Straße heran. Es handelt sich um Landwirtschaftsflächen. Das Plangebiet umfasst die Flurstücke 472 teilweise, 668-680, 681 teilweise, 808 teilweise, 2238 teilweise, 2248 teilweise, 2429, 682-691, 694, 695, 724-726, 730-737, 740, 741 und 2102 der Flur 7, der Gemarkung Schöneiche und hat eine Größe von 4,45 ha. Angrenzende Verkehrsflächen sind teilweise Bestandteil des Geltungsbereiches.

Die verkehrlichen Auswirkungen strahlen in das umgebende Wohngebiet aus. Deshalb ist der Untersuchungsraum für die verkehrlichen Untersuchung weiter gefasst.

Das Untersuchungsgebiet umfasst das Verkehrsnetz innerhalb des Dreiecks Rüdersdorfer Str./Woltersdorfer Str./Kieferndamm/Forststr. einschl. des Doppelknotens Schöneicher Straße/Rüdersdorfer Straße/Berliner Straße.

2. Bestandsanalyse

MIV:

Bis auf die Rüdersdorfer Straße handelt es sich bei den Straßen im Untersuchungsgebiet laut Verkehrskonzeption 1997 um Anliegerstraßen. Die Rüdersdorfer Straße ist als Sammelstraße eingestuft.

Die Schöneicher Straße / Kalkberger Straße (L 302) im Norden ist als überörtliche Hauptverkehrsstraße, der Kieferndamm im Süden als örtliche Hauptverkehrsstraße eingestuft.

Die bebauten Flächen im Untersuchungsbereich sind lt. Flächennutzungsplan als Wohngebiet eingeordnet. Die Bürgel-Grundschule befindet sich auf einer Fläche des Gemeinbedarfs.

Hol- und Bringeverkehr der Bürgel-GS erfolgt derzeit hauptsächlich von Nord/Nordwest über die Woltersdorfer und Prager Straße, von Westen über die Watenstädter Straße und von Süd/Südost über die Wittstockstraße/Watenstädter Straße. Im Umfeld der Grundschule bestehen Halte- und Parkverbote.

Die Straßen im Untersuchungsbereich sind teilweise befestigt, teilweise unbefestigt. [siehe Unterlage 1; Bestand]

Die Anliegerstraßen einschl. der Woltersdorfer Straße befinden sich in einer 30 km/h-Zone. Für die Rüdersdorfer Straße sind ebenfalls 30 km/h angeordnet.

Bus:

Im Kieferndamm/Forststraße verkehrt die Buslinie 420 (Erkner – Woltersdorf – Schöneiche), zu Schulzeiten verläuft die Linie durch das Betrachtungsgebiet (Stockholmer Str./Watenstädter Str./Prager Str.) mit Haltestelle „Prager Straße“. Diese Haltestelle dient der Erschließung der Bruno-Hans-Bürgel-Grundschule. Betreiber dieser Linie ist das Verkehrsunternehmen Busverkehr Oder-Spree GmbH. Die vorhandene Haltestelle ist ca. 625 m vom künftigen Haupteingang des Gymnasiums entfernt.

Straßenbahn:

Die Tramlinie 88 der SRS (Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn) verkehrt parallel zur L302. Eine Haltestelle (Haltestelle Grätzwalde) befindet sich östlich des Knotenpunktes Rüdersdorfer Straße / Schöneicher Straße. Diese Haltestelle ist ca. 650 m vom künftigen Haupteingang des Gymnasiums entfernt.

Knotenpunkte:

Die vorhandenen Verkehrsqualitäten des nördlichen Doppelknotens betragen:

Schöneicher Straße/ Hohes Feld - Rüdersdorfer Straße:

QSV_{vorrh}: C; mittlere Wartezeit: $t_w \leq 50$ sec:

Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.

Rüdersdorfer Straße/ Berliner Straße:

QSV_{vorh}: A; mittlere Wartezeit: $t_w \leq 20$ sec:

Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.

3. Prognose Verkehrsaufkommen

Da es sich bei dem Vorhaben um den Neubau einer weiterführenden Schule handelt, entsteht der überwiegende Anteil an Kfz-Fahrten durch Bring- und Holverkehr und Beschäftigtenverkehr.

Beschäftigtenverkehr:

Neben der Anfahrt mit einem Kfz kann der Schulstandort auch zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Tram und Bus erreicht werden. Für die werktäglichen Pkw-Fahrten im Beschäftigtenverkehr wurden für ein 4-zügiges Gymnasium dabei bei ca. 97 Beschäftigten von 62 Kfz-Teilnehmern ausgegangen. Berechnet wurden für diese 155 Pkw-Fahrten/Tag.

Bring- und Holverkehr:

Hier wurde bei ca. 720 Schülern von 10 % im Bring- und Holverkehr ausgegangen. Dies entspricht bei 4 Wegen/Schüler und einem Pkw-Besetzungsgrad von 1,3 ca. 222 Pkw-Fahrten/Tag.

zusätzliches Aufkommen an Kfz-Fahrten durch Schüler der 12. Klasse:

In den Regelwerken und der einschlägigen Literatur werden hierfür keine Zahlen bzw. Richtwerte genannt. Es wird deshalb davon ausgegangen, dass dieser Anteil vernachlässigbar gering ist.

maßgeblichen Spitzenstunde:

Für die maßgeblichen Spitzenstunden ergibt sich ein prognostiziertes zusätzliches Verkehrsaufkommen von 67 Kfz/h in der Frühspitze und 43 Kfz/h während der Nachmittagspitze.

4. Empfehlungen zur künftigen Netzgestaltung

4.1. MIV

Hol- und Bringeverkehr:

Die Haupteinschließung zum Gymnasium soll aus Richtung Norden über die Woltersdorfer Straße erfolgen. Auch zu diesem Zweck wird derzeit der Ausbau der Woltersdorfer Straße geplant.

Im „Integrierten Ortsentwicklungskonzept Schöneiche bei Berlin 2030“ (INOEK 2030) wird ebenfalls empfohlen, den Teil der Woltersdorfer Straße von der Rüdersdorfer Straße bis zur Beeskower Straße von einer Anliegerstraße zu einer Sammelstraße hochzustufen.

Nebenstrecken sind aus dem Westen die Anliegerstraßen Watenstädter Straße – Prager Straße und aus Süden die Anliegerstraße Wittstockstraße.

Bereich Zentraler Vorplatz in der Ulmer Straße:

Der Bereich der Ulmer Straße zwischen der Wittstockstraße und der Woltersdorfer Straße soll als zentraler Vorplatz vor dem Gymnasium städtebaulich großzügig und platzartig ausgebaut werden. Er dient als Zugang zum Gelände des Gymnasiums sowie für den Hol- und Bringeverkehr als Kiss & Ride Bereich.

Dieser platzartige Bereich wird im weiteren Text als „Ulmer Platz“ bezeichnet.

Zur Errichtung eines eindeutigen Fahrregimes wird vorgeschlagen, ein Einbahnstraßensystem entgegen dem Uhrzeigersinn um das westlich an das Gymnasium angrenzende Quartier einzurichten. Dies betrifft die Straßen Dresdner Straße – Wittstockstraße – Ulmer Straße. Der Richtungssinn wurde mit der BOS GmbH abgestimmt.

Parken

Für das Parken für die Lehrerschaft und die Angestellten sind in der weiteren Planung 3 Varianten zu untersuchen:

Variante 1 [siehe Unterlage 2; V1]:

Parkmöglichkeiten werden auf dem westlichen Schulgelände vorgesehen. Mit der Variante 1 erfolgt die Erschließung über die Wittstockstraße.

Variante 2 [siehe Unterlage 2; V2]:

Parkmöglichkeiten werden auf dem östlichen Schulgelände vorgesehen. Mit der Variante 2 erfolgt die Erschließung über die Woltersdorfer Straße. Hierfür ist die Woltersdorfer Straße über den Knotenpunkt mit der Beeskower Straße/Ulmer Platz hinaus bis zur künftigen Zufahrt Schulgelände als Fahrweg auszubauen. Die Akzeptanz der Woltersdorfer Straße als Hauptzufahrt wird erhöht.

Variante 3 [siehe Unterlage 2; V3]:

Nördlich der Ulmer Straße / Ulmer Platz werden Parkmöglichkeiten vorgesehen. Dabei können an der Ulmer Straße straßenbegleitend Parkplätze angeordnet werden und/oder nördlich des Ulmer Platzes ein Parkplatz errichtet werden.

4.2. Radverkehr

Derzeit gibt es im gesamten Quartier keine gesicherten Radverkehrsanlagen. Mit dem Ausbau der Woltersdorfer Straße werden erstmals sichere Radverkehrsanlagen geschaffen. Die Planung des Ausbaus der Woltersdorfer Straße hat im Jahr 2021 begonnen.

Die Woltersdorfer Straße ist Teil der geplanten durchgängigen Radwegeverbindung durch Schöneiche. Für den nördlichen Bereich der Woltersdorfer Straße bis zur Beeskower Straße wird dabei versucht, das geplante System beidseitiger Radfahrstreifen an der Fahrbahn aus der Berliner Straße aufzugreifen. Damit soll neben den Aspekten der Verkehrssicherheit auch eine gewisse Stetigkeit für den Radfahrer erreicht werden. Er wird an dieses System gewöhnt, es werden keine Insellösungen unterschiedlicher Radwegesysteme geschaffen.

Aus nordwestlicher Sicht wird dieses System bis zur Ulmer bzw. alternativ bis zur verlängerten Leipziger Straße geplant. Im südöstlichen Abschnitt ab Bremer Straße könnte das System grundsätzlich fortgeführt werden. Weitere Betrachtungen und Überlegungen hierzu sollten im Rahmen der Objektplanung für die Woltersdorfer Straße erfolgen.

Zwischen diesen beiden Bereichen ist nach derzeitigem Stand ein gemeinsamer Rad-Gehweg geplant.

Den Hauptzubringer für die Radfahrer stellt künftig demzufolge die Woltersdorfer Straße dar.

Für die südliche Radverkehrserschließung des Quartiers wird angeregt, perspektivisch einen Radweg vom Knotenpunkt Bremer Straße / Woltersdorfer Straße in Richtung Watenstädter Straße vorzusehen.

4.3. ÖPNV - Bus

Das Quartier wird über den Kieferndamm vom Verkehrsunternehmen Busverkehr Oder-Spree GmbH mit der Buslinie 420 erschlossen. Die Buslinie 420 dient der Erschließung der Flächengemeinde Schöneiche mit 9 Bushaltestellen, wobei die Verbindung zwischen den Tram Haltestellen Schöneiche Dorfaue und Jägerstraße hergestellt wird.

Innere Erschließung Grätzwalde [siehe Unterlage 3; Lageplan Bus]:

Derzeit wird zu Schulzeiten die Bruno-Hans-Bürgel-Grundschule mit der Haltestelle „Prager Straße“ über die Stockholmer Str./Watenstädter Str./Prager Str. vom Kieferndamm aus erschlossen.

Diese Haltestelle ist ca. 625 m vom künftigen Haupteingang zum Gymnasium entfernt und liegt damit außerhalb des lt. INOEK angestrebten 500 m Abstandes. Die Anordnung einer zusätzlichen Haltestelle am Gymnasium sollte deshalb vorgesehen werden.

Die Erschließung des Gymnasiums kann durch die Erweiterung der Streckenführung vom Kieferndamm über die Prager Straße/Dresdener Str./Wittstocker Str. mit zusätzlicher Haltestelle weiter über die Ulmer Str./Stockholmer Str. mit zusätzlicher Haltestelle dann zum bestehenden Streckenverlauf zur Hamburger Straße und analog zurück gesichert werden.

Die für das Gymnasium notwendige Haltestelle kann in der Wittstockstraße und/oder in der Prager Straße angeordnet werden.

Eine zusätzliche Möglichkeit wäre die Erweiterung dieser Linie über die Ulmer Straße, Prager Straße, nördliche Woltersdorfer Straße, Rüdersdorfer Straße und Stockholmer Straße. Mit dieser Streckenführung kann auch der an der Woltersdorfer Straße vorhandene Discounter mit einer zusätzlichen Haltestelle angebunden werden.

Die Erweiterung des Streckennetzes ist mit geringen finanziellen Aufwendungen zu realisieren. Notwendig sind barrierefrei ausgebildete Haltestellen, vorzugsweise mit Wartehäusern.

4.4. ÖPNV - Straßenbahn

Die vorhandene Straßenbahnhaltestelle Grätzwalde ist ca. 650 m vom künftigen Haupteingang zum Gymnasium entfernt und liegt damit außerhalb des angestrebten 500 m Abstandes.

Im Rahmen der Erstellung der verkehrsplanerischen Untersuchung wurden deshalb hinsichtlich des Arbeitsauftrages „Untersuchung der Erschließung Straßenbahnnetz“ Abstimmungen mit der SRS (Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn) mit folgendem Ergebnis geführt. Die perspektivische, langfristige Errichtung einer Straßenbahntrasse an der Woltersdorfer Straße ist aus Sicht der SRS bei der derzeitigen Bevölkerungsentwicklung durchaus sinnvoll. Zum einen um das Schulgelände direkt zu bedienen, aber auch perspektivisch als Verbindung bis zum Kieferndamm. Die Untersuchung einer straßenbahntechnischen Erschließung des Kieferndammes ist nicht Gegenstand der vorliegenden Studie.

Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle am Bestandsgleis Kalkberger Straße:

In Verlängerung des Storkower Weges ist die Errichtung einer Straßenbahnhaltestelle an der vorhandenen Trasse vorgesehen. Diese Maßnahme wird unabhängig von der Errichtung des Gymnasiums geplant. Diese Haltestelle kann aber auch den lichten Abstand Straßenbahn – Schule auf ca. 350 m verkürzen.

Hierfür muss aber die Art der Zuwegung zur Schule geklärt werden. Eine theoretische Möglichkeit wäre die Errichtung eines Weges im Grünbereich westlich der Bebauung des Storkower Weges mit Anbindung an die Beeskower Straße.

[siehe Unterlage 4; Variante 1]

Vorhaltung des Verkehrsraumes für eine Straßenbahntrasse an der Woltersdorfer Straße

Auch aus Sicht von SRS sollte im Rahmen des B-Planverfahrens eine Trasse für die Straßenbahn im Geltungsbereich bis zur Leipziger Straße gesichert werden. Ein eingleisiger Verkehrsraum mit einer lichten Breite von 3,0 m ist hierfür ausreichend. Sinnvollerweise sollte sich die Trasse am westlichen öffentlichen Rand befinden. So wirkt sich der vorgehaltene Raum nicht störend aus, wird aber von Bebauung freigehalten und kann vorerst begrünt werden.

Im nördlichen Bereich der Woltersdorfer Straße außerhalb des Geltungsbereiches könnte die Straßenbahn bei beengten Verhältnissen auch partiell auf der Fahrbahn geführt werden. Die Ausschleifung der Straßenbahntrasse würde in etwa von der vorhandenen Straßenbahnhaltestelle Grätzwalde in Richtung Aldi erfolgen.

Grobkosten:

Zusätzliche Haltestelle Storkower Weg:

Netto-Baukosten (ohne Grunderwerb und Ausgleichsmaßnahmen) geschätzt, einschl. Gehweg bis Gymnasium:

Ca. 0,35 Mio €

Straßenbahntrasse Woltersdorfer Straße

Bei einem Neubau ist je nach Bauart von Kosten von etwa 5.000 bis 15.000 € netto /m Gleis auszugehen.

Dies bedeutet bei einem ingleisigen Ausbau für die beiden Varianten folgende Netto-Grobkosten:

Variante 2.1:

3,25 Mio € bis 9,75 Mio € Neubaukosten

Variante 2.2:

4,25 Mio € bis 12,75 Mio € Neubaukosten

Resümee:

Mit der vorgesehenen Anordnung der Straßenbahnhaltestelle Storkower Weg, einschl. der Errichtung einer fußläufigen Verbindung zum Gymnasium kann eine straßenbahntechnische Erschließung innerhalb der angestrebten 500 m mit relativ geringem finanziellem Aufwand erreicht werden. Zudem wird die ÖPNV-Erschließung mit Bus gewährleistet. Aus diesen Gründen erscheint der Neubau einer Straßenbahntrasse in der Woltersdorfer Straße im Zusammenhang mit dem Gymnasium unwirtschaftlich.

Trotzdem wird empfohlen, auch hinsichtlich der perspektivischen Einwohnerentwicklung von Schöneiche und der Weiterführung bis zum Kieferndamm, die Trasse für eine eingleisige Straßenbahnführung im Verkehrsraum vorzuhalten.

4.5. Straßenraumgestaltung Woltersdorfer Straße

Im Rahmen der Studie wurden mögliche Querschnitte für den Ausbau der nördlichen Woltersdorfer Straße bis zum Gymnasium in den Kategorien ohne ÖPNV, mit Bus und mit Straßenbahn untersucht. Im Ergebnis der Beratungen mit der Gemeinde wurden folgende verkehrliche Randbedingungen, Anforderungen und Nutzungsansprüche festgelegt:

- Fußgänger: beidseitige Gehwege (im Südwesten ggf. im öffentlichen Park geführt)
- Radfahrer: beidseitige Radverkehrsanlagen, nach Möglichkeit als Radfahrstreifen mit einer Breite von je 1,85 m
- Kfz-Verkehr: Berücksichtigung von Bussen; Fahrbahnbreite 6,0 m (in Abstimmung mit BOS in diesem Bereich möglich)
- Straßenbahn: optional mit separater einstreifiger Gleistrasse (Abstimmung mit SRS)
- Grünstreifen: beidseitig unter Berücksichtigung der Entwässerung über Sickermulden
- Längsstellflächen: keine

Neben der optionalen Darstellung der Straßenbahntrasse sind 2 Querschnittsvarianten für den Abschnitt Prager Straße bis Ulmer Straße / Leipziger Straße zu erarbeiten:

Variante A:

Keine Berücksichtigung des vorhandenen Baumbestandes, Neupflanzung von beidseitigen Baumreihen. Alle Funktionalitäten können im Straßenraum untergebracht werden. An der Fahrbahn können niveaugleich beidseitig die Radfahrstreifen angeordnet werden.

Variante B:

Hier wird versucht, die vorhandenen, beidseitigen Baumreihen in 2 beidseitig der Fahrbahn angeordneten Grünstreifen zu berücksichtigen. Grundlage für die Einordnung dieser Grünstreifen ist die vorliegende aktuelle Entwurfsvermessung von April 2021. Diese Variante wird im Lageplan der Unterlage 7 dargestellt.

Bäume, bei denen trotz dieser Variante unvermeidliche Fällungen jetzt schon eindeutig erkennbar sind, sind rot dargestellt. Aber auch bei den schwarz gekennzeichneten Bestandsbäumen kann mit aktuellem Kenntnisstand keine Gewähr für den Erhalt gegeben werden. Hierfür sind weitergehende Untersuchungen notwendig.

Aufgrund der geringeren, vorhandenen Breite zwischen den Bestandsbäumen auf beiden Seiten kann bei der Variante B nur auf der Nordostseite ein Radfahrstreifen angeordnet werden. Die südwestliche Radverkehrsanlage ist westlich des Grünstreifens als separater Radweg vorzusehen.

Die Ausbaustrecke der Fahrbahn der Woltersdorfer Straße ist in 2 Varianten zu betrachten.

Variante 1:

Der Ausbau erfolgt bis zum Ulmer Platz auf eine Länge von ca. 530 m. Danach wird bis zur Bremer Straße ein Radweg vorgesehen.

Variante 2:

Der Ausbau erfolgt bei der Parkplatzvariante 2 [siehe Unterlage 2; V2] bis zur geplanten Parkplatzzufahrt auf dem Schulgelände auf einer Länge von ca. 660 m. Um möglichst viele vorhandene Bäume zu erhalten, ist maximal eine Breite von 4,0 m möglich. Danach wird bis zur Bremer Straße ein Radweg vorgesehen.

4.6. Knotenpunkte Schöneicher Straße / Rüdersdorfer Straße / Berliner Straße

Die verkehrliche Untersuchung zur Anbindung des geplanten Schulstandortes lässt darauf schließen, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen in der Summe rund 300 - 400 Kfz-Fahrten am Tag beträgt. Bezogen auf die maßgebenden Stunden während den Hauptverkehrszeiten, fällt die prognostizierte Belastung an den Knotenpunkten gegenüber der Bestandsbelastung nur geringfügig höher aus.

An dem Knotenpunkt Rüdersdorfer Straße/ Berliner Straße sind keine Einschränkungen hinsichtlich des Verkehrsablaufes zu erwarten.

An der LSA Schöneicher Straße/ Hohes Feld - Rüdersdorfer Straße ist die Situation aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Knoteninnenraum schwieriger zu beurteilen. Gemäß den HBS-Bewertungen reichen die Kapazitätsreserven an der LSA aus, damit der Verkehrsablauf auch mit dem zusätzlichen Verkehr leistungsfähig bleibt.

Allerdings kommt es schon im Bestand gelegentlichen zu einem Rückstau entlang der Schöneicher Straße, welcher durch sich im Knoteninnenraum aufstellende Linksabbieger hervorgerufen wird.

Dieser Sachverhalt kann sich durch den zusätzlichen Verkehr geringfügig verstärken. Eine genaue Aussage darüber, wie stark die mittlere Wartezeit an dem Knotenpunkt ansteigen könnte, ist nur bedingt möglich. Dies hängt maßgeblich davon ab, wann potenzielle Linksabbieger auf der Schöneicher Straße auftreffen. Perspektivisch könnte über eine nachträgliche Justierung der VA-Steuerung der LSA das beschriebene Problem verringert werden. Eine bauliche Anpassung erscheint im Hinblick auf die nur geringe Zunahme des Verkehrs hingegen vorerst nicht notwendig. Da es sich bei der angesetzten Verkehrsverteilung an der LSA lediglich um eine Prognose handelt, kann die tatsächliche Verteilung am Knotenpunkt nach Eröffnung des Schulstandortes gegenüber der angesetzten Verteilung abweichen. Daher sollten mögliche steuerungstechnische Anpassungen der LSA erst nach Inbetriebnahme des Schulstandortes, auf Grundlage von neu erhobenen Verkehrsmengen, geplant werden.

5. Zusammenfassung und Fazit

Die verkehrlichen Auswirkungen bei Errichtung einer weiterführenden Schule Wittstockstraße / Woltersdorfer Straße wurden im Rahmen dieser Studie im erweiterten Umfeld untersucht.

Grundsätzlich ist die verkehrliche Erschließung der Schule für alle Verkehrsteilnehmer, einschl. über den ÖPNV, möglich und technisch umsetzbar. Aufgrund des zusätzlichen Verkehrsaufkommens wurden Maßnahmen zur Verminderung von möglichen Beeinträchtigungen vorgeschlagen. Die moderate Erhöhung der Verkehrsbelastung erfolgt vorrangig in den Spitzenstunden und beschränkt sich überwiegend auf Pkws.

Insgesamt wird durch den Schulneubau eine zusätzliche Verkehrsbelastung in den Spitzenstunden am Vormittag von 67 Kfz/h und am Nachmittag von 43 Kfz/h erwartet. Die Woltersdorfer Straße wird nach ihrem (vor der Errichtung des Gymnasiums) geplanten Ausbau die Haupteinschließung aus Richtung Norden übernehmen. Mit der Umgestaltung sollen separate verkehrliche Anlagen für den Fußgänger und den Radfahrer vorgesehen werden.

Die Nebeneinschließung erfolgt aus dem Westen über die Watenstädter Straße – Prager Straße und aus dem Süden über die Wittstockstraße.

Zur Verringerung des Schleichverkehrs sollte ein Einbahnstraßenregime um das westlich an die Schule angrenzende Quartier eingerichtet werden.

Der LSA geregelte Knotenpunkt Schöneicher Straße / Hohes Feld – Rüdersdorfer Straße bleibt auch mit dem zusätzlichen Verkehr leistungsfähig. Aufgrund der Bestandsgeometrie kann sich aber der jetzt schon gelegentliche Rückstau auf dem östlichen Linksabbieger der Schöneicher Straße verstärken. Dieses Problem kann über eine nachträgliche Justierung der LSA verringert werden. Eine bauliche Anpassung erscheint aufgrund der nur geringen Zunahme der Verkehrsbelastung vorerst nicht notwendig.

Für den Knotenpunkt Rüdersdorfer Straße / Woltersdorfer Straße werden zwar keine Einschränkungen hinsichtlich des Verkehrsablaufes erwartet, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit, Gewährleistung der Barrierefreiheit und zur Verbesserung der Radverkehrsführung sollte aber eine bauliche Aufwertung des Knotenpunktes erfolgen.

In der weiteren Planung ist die Anordnung von Stellflächen für die Lehrerschaft und die Angestellten zu untersuchen. Mit der vorliegenden Studie werden 3 Standorte vorgeschlagen.

Die ÖPNV-Erschließung kann kurzfristig mit einer nördlichen Erweiterung der Streckenführung der Buslinie 420 gesichert werden. Im Umfeld der Schule sind 2 Standorte für Haltestellen möglich. Als Variante wurde eine zusätzliche Erweiterung der Strecke über den nördlich vorhandenen Discounter vorgeschlagen.

Die perspektivische, langfristige Erschließung mittels Straßenbahn ist aus technischer Sicht grundsätzlich möglich. Hierfür sollte im B-Plan eine Trassenkorridor bis zur Schule gesichert werden. Kurzfristig kann eine Verbesserung der Anbindung über die geplante Haltestelle Storkower Weg im Zusammenhang mit einer gehwegseitigen Anbindung zum Gymnasium erreicht werden.

6. Anlagen

(01)	Lageplan Bestand	M 1/2.500	1 Blatt
(02)	Lageplan Verkehrliche Empfehlungen MIV	M 1/2.500	1 Blatt
(03)	Lageplan Verkehrliche Empfehlungen Bus	M 1/2.500	1 Blatt
(04)	Lageplan Verkehrliche Empfehlungen Straßenbahn	M 1/2.500	1 Blatt
(05)	Lageplan Verkehrliche Empfehlungen komplett	M 1/2.500	1 Blatt
(06)	Querschnitte Woltersdorfer Straße	M 1/100	1 Blatt
(07)	Lageplan Woltersdorfer Straße	M 1/500	1 Blatt
(08)	Verkehrliche Untersuchungen der KP		38 Blatt
(09)	Aktennotiz SRS		2 Blatt
(10)	Stellungnahme BOS		4 Blatt
(11)	Gesprächsnotiz mit Gemeinde am 29.10.2020		3 Blatt

Aufgestellt: Cottbus, im August 2023

VOIGT INGENIEURE GmbH Cottbus

gez. Dipl.-Ing. (FH) Heiner Stephan