

HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH | Freiheit 6 | 13597 Berlin

Gemeinde Wandlitz
Hochbauamt / SG Bauleitplanung, HB24
Prenzlauer Chaussee 157
16348 Wandlitz

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom 20.10.2022
Unser Zeichen je-daba | 3407
Unsere Nachricht vom

Ihr Ansprechpartner Daniel Bartl
Telefon +49 (0)30 887 27 67-69
Telefax +49 (0)30 887 27 67-99
E-Mail daniel.bartl
@hoffmann-leichter.de

Datum 26.05.2023

Verkehrstechnische Stellungnahme | zum Bebauungsplan »Grundschulstandort« in der Gemeinde Wandlitz

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Gemeinde Wandlitz beabsichtigt die Grundschule an der Prenzlauer Chaussee und die damit verbundenen Einrichtungen (Mensa und Hort) zu erweitern. Mit der Erweiterung soll eine Vierzügigkeit der Grundschule realisiert werden. Um die baurechtlichen Voraussetzungen für dieses Vorhaben zu schaffen, ist die Aufstellung eines Bebauungsplans (B-Plan) erforderlich. Mit dem B-Plan »Grundschulstandort« werden die zwei bereits rechtskräftigen Bebauungspläne (B-Plan »Sporthalle an der Kegelbahn« und B-Plan »Sportstätte der Gemeinde Wandlitz«) in einem übergeordneten Bebauungsplan zusammengefasst.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde von HOFFMANN-LEICHTER eine verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt, um die Auswirkungen des Vorhabens zu ermitteln und bzgl. der Machbarkeit und Verträglichkeit im umliegenden Straßennetz zu bewerten. Ziel der hier vorliegenden Stellungnahme ist es, die grundsätzliche Machbarkeit des Vorhabens zu überprüfen. Dazu wird der Einfluss des zusätzlich erzeugten Verkehrs auf den bestehenden Verkehrsablauf bzw. die unmittelbar anliegenden Verkehrsanlagen untersucht. Darüber hinaus wird die bestehende Erschließungssituation (Anschluss an das übergeordnete Straßennetz) geprüft und ggf. Hinweise zur Optimierung erarbeitet.

Nachfolgend sind die wesentlichen Ergebnisse der Untersuchung zusammenfassend aufgeführt. In dem beiliegenden Anlagenband sind die Ergebnisse detailliert in grafischer und / oder tabellarischer Form aufbereitet. Es wird an entsprechender Stelle auf den jeweiligen Abschnitt des Anlagenbands verwiesen, um die Erläuterungen nachvollziehen zu können.

Seite 1 von 13

Hoffmann-Leichter
Ingenieurgesellschaft mbH
Freiheit 6 | 13597 Berlin

Geschäftsführer
Dipl.-Ing. Siegmur Gumz
Prokurist
Dipl.-Ing. Karsten Muraro

Kommunikation
Tel. / Fax: +49 (0)30 887 27 67-0 / -99
E-Mail: info@hoffmann-leichter.de
Website: www.hoffmann-leichter.de

Handelsregister
HRB 103624 B beim Amtsgericht Charlottenburg

Bankverbindung
Commerzbank AG
IBAN: DE70 1008 0000 0514 7529 00
BIC: DRESDEFF100

USt.-IdNr.
DE 237706834



zertifiziert durch
TÜV Rheinland
Certipedia-ID 0000021410
www.certipedia.de

Folgende Plangrundlagen zum Bauvorhaben liegen der Untersuchung zugrunde:

- Bebauungsplan »Grundschulstandort« in der Gemeinde Wandlitz (Entwurf mit dem Stand vom 24.05.2023)
- Lageplan zum Freiraumkonzept (Vorentwurf von Mettler Landschaftsarchitektur mit dem Stand vom 29.03.2023)
- Stellplatzsatzung der Gemeinde Wandlitz (Gemeinde Wandlitz, 2. Änderung der Satzung der Gemeinde Wandlitz über die Herstellung und Ablösung notwendiger Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder, 01.01.2020)

1 | Vorhandene Erschließungssituation

Das Plangebiet befindet sich in der Gemeinde Wandlitz im Landkreis Barnim in Brandenburg rund 15 km nördlich der Berliner Stadtgrenze.

Erschließung durch den motorisierten Verkehr

Die Gemeinde Wandlitz wird durch die von Südwesten nach Nordosten verlaufende Landesstraße L 100 (Prenzlauer Chaussee, Berlin - Prenzlau) und die von Osten nach Westen führende Bundesstraße 273 (Bernau - Oranienburg) an das übergeordnete Straßennetz angebunden.

Die unmittelbare Erschließung des Plangebiets an das öffentliche Straßennetz erfolgt von der westlich vom Plangebiet verlaufenden Prenzlauer Chaussee (L 100) aus über die südlich gelegene Straße »An der Sporthalle«. Sie erfüllt in erster Linie eine Erschließungsfunktion (hier: Wohnweg) der Grundschule sowie der umliegenden Wohnbebauung. Des Weiteren kann das Plangebiet im nördlichen Bereich über die Prenzlauer Chaussee über die Zufahrt auf einen Parkplatz mit einer Wendeschleife erschlossen werden.

Verkehrsflächen für den Fuß- und Radverkehr

Entlang der Prenzlauer Chaussee befindet sich ein baulich beidseitig angelegter Gehweg, der für den Radverkehr freigegeben ist. Die Breite beträgt rund 2,50 m.

Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr

Der Regionalbahn-Haltepunkt »Bahnhof Wandlitz« liegt unmittelbar südöstlich des Plangebiets in rund 800 m Entfernung. Hier verkehrt die Regionalbahn RB 27 stündlich in Richtung Berlin-Karow sowie in Richtung Klosterfelde bzw. Groß Schönbeck im 60-Minuten-Takt. Zwischen Montag und Freitag verkehrt außerdem dreimal täglich eine direkte Regionalbahn nach Berlin-Gesundbrunnen. Der Bahnhof kann entweder fußläufig innerhalb von 10 Minuten oder mit unterschiedlichen Buslinien erreicht werden, welche an den Haltestellen »Wandlitz Grundschule« oder »Wandlitz Gymnasium« abfahren.

Zudem befindet sich im nördlichen Teil des Plangebiets eine Haltestelle mit Buswendeschleife. Während der Berufs- und Schulverkehrszeiten fahren die Buslinien 891 (Bernau - Wandlitz), 894 (Bernau - Klosterfelde), 897 (Bernau - Klosterfelde), 902 (Groß Schönebeck - Wandlitzsee) und 909 (Bernau - Wandlitz) im 30 bis 60-Minuten-Takt (VBB 2022).

Im Kapitel 2 des Anlagenbands sind die Ergebnisse der Bestandsanalyse, ergänzende Informationen zur bestehenden Infrastruktur bzw. zum ÖPNV-Angebot und die vorhandene Gestaltung der Straßenräume im Umfeld tabellarisch sowie grafisch dokumentiert.

2 | Bestehendes und prognostiziertes werktägliches Verkehrsaufkommen

Zur Beurteilung der bestehenden Verkehrsbelastung im öffentlichen Straßenraum wurde am 29.11.2022 eine Verkehrserhebung durchgeführt. Bei dieser Erhebung wurde das Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt Prenzlauer Chaussee (L 100) / An der Sporthalle sowie im Querschnitt auf der Prenzlauer Chaussee erfasst. Die erhobenen Daten wurden anschließend auf das durchschnittliche werktägliche Verkehrsaufkommen (DTV_w) hochgerechnet. Demnach besteht entlang der Prenzlauer Chaussee ein DTV_w von rund 12.400 Kfz/24 h bei einem SV-Anteil von rund 4 %.

Gemäß der aktuellen Verkehrsstärkenkarte 2015 für die übergeordneten Straßen des Brandenburger Straßennetzes liegt im maßgebenden Abschnitt der Prenzlauer Chaussee ein DTV_w von rund 7.200 Kfz/24 h bei einem SV-Anteil von rund 2 % vor (LGB 2022). Die Straßenverkehrsprognose 2030 des Landes Brandenburg prognostiziert einen DTV_w von rund 8.000 Kfz/24 h bei einem SV-Anteil von rund 8 % (LGB 2020). Damit liegen sowohl die Werte der Verkehrsstärkenkarte 2015 sowie der Straßenverkehrsprognose 2030 unter der ermittelten Verkehrsmenge der durchgeführten Erhebung. Für die weitere Untersuchung wird - im Sinne eines Maximalansatzes und unter Berücksichtigung der zeitnah beabsichtigten Realisierung - die eigene Verkehrserhebung zugrunde gelegt.

Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde

Die tageszeitliche Verteilung auf der Prenzlauer Chaussee entspricht dem allgemein üblichen, vom Berufsverkehr geprägten Tagesgang auf innerstädtischen Straßen mit hoher Verbindungsfunktion. In der Spitzenstunde am Vormittag (07:30 - 08:30 Uhr) wurden rund 850 Kfz/h im Querschnitt und in der Spitzenstunde am Nachmittag (15:15 - 16:15 Uhr) rund 1.150 Kfz/h erhoben. Der stündliche Anteil am gesamten Tagesverkehr liegt in der Hauptverkehrszeit zwischen 7 % bis 9 %. Der relative Anteil in den Nebenverkehrszeiten beträgt rund 2 % bis 7 %. In den Schwachverkehrszeiten bzw. Nachtzeiten (22:00 - 05:00 Uhr) liegt der Anteil unter 1 %.

Erwartungsgemäß - wegen der untergeordneten Lage und Funktion - ist das Aufkommen in der Straße An der Sporthalle im Vergleich zum o. g. Straßenabschnitt gering. Das Aufkommen in den Spitzenstunden (07:15 - 08:15 Uhr bzw. 15:00 - 16:00 Uhr) lag bei rund 60 Kfz/h bzw. rund 40 Kfz/h. Vereinfacht dargestellt tritt zur Spitzenzeit (lediglich) ein Fahrzeug pro Minute auf.

Die Ergebnisse der Verkehrserhebung (Tagesganglinien, Spitzenstunden, DTV_w -Hochrechnung) sind in Kapitel 3 des Anlagenbands grafisch und tabellarisch aufbereitet.

3 | Zusätzliches werktägliches Verkehrsaufkommen

Die Vorgehensweise zur Ermittlung des zusätzlichen Verkehrs basiert auf den methodischen Ansätzen der Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (FGSV 2006). Zudem werden (allgemeine) Mobilitätskennwerte aus der aktuellen Sonderauswertung zum Forschungsprojekt »Mobilität in Städten – SrV 2018« (TU Dresden 2019) sowie eigene Erfahrungswerte aus vergleichbaren Untersuchungen und die Angaben des Vorhabentragenden zum geplanten Betriebs- und Nutzungskonzept herangezogen.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sich das zusätzliche Aufkommen rein rechnerisch ergibt und großen Schwankungen bzw. Spannweiten unterliegt. »Grundsätzlich ist die (gesuchte) Verkehrsmenge eine Zufallsgröße, die eine natürliche Schwankungsbreite [aufgrund des allgemein üblichen Tages- und Wochengeschehens] aufweist.« (FGSV 2006)

Schwerpunkt der Abschätzung liegt vor allem in dem Kfz-Verkehr. Hierbei werden vor allem die Fahrten im Hol- und Bringverkehr und der Beschäftigten der Grundschule (einschließlich der Hauswirtschaftskräfte) relevant sein. Hinsichtlich des unmittelbaren Einflusses wird jedoch der Besucher- bzw. Elternverkehr maßgebend sein. Der übrige Wirtschaftsverkehr (Ver- und Entsorgung, Post- und Paketzustelldienste) ist zum einen bereits im Bestand vorhanden bzw. Teil der gesamten Nutzung auf dem Grundstück. Zum anderen ist der Anteil äußerst gering und wird keinen relevanten Einfluss auf die Kapazität bzw. Leistungsfähigkeit der anliegenden Straßenräume haben.

Ermittlung des Hol- und Bringverkehrs

Gemäß der Betriebsbeschreibung sind für den Erweiterungsbau der Grundschule zusätzlich rund 160 Kinder geplant. Dabei wird unterstellt, dass rund 25 % (bzw. 0,25) durch die Eltern mit dem Fahrzeug gebracht werden (eigener Ansatz). Durch Hol- und Bringfahrten (bzw. -wege) der Eltern werden insgesamt 4 Wege pro Schüler:in zurückgelegt (je zwei im Hol- und Bringverkehr). Mit einem Pkw-Besetzungsgrad von 1,0 (also ohne Berücksichtigung von Geschwisterkindern oder Fahrgemeinschaften) ergeben sich rechnerisch:

- $160 \text{ Kinder} \times 0,25 \text{ Kfz-Fahrten/Weg} \times 4 \text{ Wege/Kind} \div 1,0 \approx 160 \text{ Kfz-Fahrten pro Tag.}$

Selbstständig Fahrende

Für die selbstständig zurückgelegten Schulwege wird unterstellt, dass rund 50 % (bzw. 0,50) der Kinder mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV (hier vorwiegend Bus) und rund 25 % mit dem Fahrrad zur Schule kommen.

Somit ergeben sich rechnerisch :

- $160 \text{ Kinder} \times 0,50 \text{ ÖPNV-Fahrten/Weg} \times 2 \text{ Wege/Kind} \approx 160 \text{ ÖPNV-Fahrten pro Tag.}$
- $160 \text{ Kinder} \times 0,25 \text{ Radfahrten/Weg} \times 2 \text{ Wege/Kind} \approx 80 \text{ Rad-Fahrten pro Tag.}$

Ermittlung des Beschäftigtenverkehrs

Für die Aufkommensermittlung wird von pauschal 20 Beschäftigten (Lehrkräfte, Betreuungspersonal, sonst. Personal) ausgegangen. Bei einer Wegeanzahl von 2,5 Wegen pro Beschäftigtem am Tag resultiert daraus ein Verkehrsaufkommen von rechnerisch:

- $20 \text{ Beschäftigte} \times 2,5 \text{ Wege} = 50 \text{ Wege pro Tag.}$

Unter Berücksichtigung des (durchschnittlichen) Mobilitätsverhaltens von Beschäftigten wird ein Pkw-Besetzungsgrad von 1,1 Person je Fahrzeug und ein Pkw-Nutzungsgrad von rund 69 % Kfz-Fahrten/Weg (bzw. 0,69) angesetzt (TU Dresden 2019). Damit ergeben sich rechnerisch:

- $50 \text{ Wege pro Tag} \times 0,69 \text{ Kfz-Fahrten/Weg} \div 1,1 \approx 30 \text{ Kfz-Fahrten pro Tag.}$

Bei einem Rad-Anteil von 8 % (TU Dresden 2019) ergeben sich:

- $50 \text{ Wege pro Tag} \times 0,08 \text{ Rad-Fahrten/Weg} = 4 \text{ Rad-Fahrten pro Tag.}$

Wirtschaftsverkehr

Für Entsorgungsfahrten werden keine weiteren Kfz-Fahrten täglich angenommen, da diese durch die bereits bestehende Grundschule im bestehenden Verkehr eingeschlossen sind. Dienstleistungen, die direkt auf die Schule bezogen sind (bspw. Handwerker o. ä.) sind bereits im Beschäftigtenverkehr enthalten.

Insgesamt werden somit für den Erweiterungsbau der Grundschule durchschnittlich rund 190 Kfz-Fahrten pro Tag sowie rund 85 Rad-Fahrten pro Tag zusätzlich zum bereits bestehenden Verkehr unterstellt.

4 | Einfluss auf den Verkehrsablauf des übergeordneten Straßennetzes

Als wesentliche Bewertungsgröße nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) (FGSV 2015) werden die Kapazitätsreserve und die daraus abgeleitete mittlere Wartezeit verwendet und nach den Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) eingeteilt. Eine Übersicht zu den Definitionen der Qualitätsstufen für einen nichtsignalisierten Knotenpunkt ist in Kapitel 4.1 des Anlagenbands aufgeführt.

Zur Untersuchung des Einflusses auf das übergeordnete Straßennetz wurde ein Planfall erstellt. Da die Ermittlung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens von mehreren Faktoren abhängig ist, wurde im Sinne eines Maximalansatzes nicht das zusätzlich unterstellte Verkehrsaufkommen mit dem bestehenden überlagert, sondern bewusst ein höheres Verkehrsaufkommen untersucht. Für den Planfall wurden – zur Berücksichtigung von allgemeinen tages- und wochenzeitlichen Schwankungen – die Ergebnisse der Verkehrserhebung der Prenzlauer Chaussee vom 29.11.2022 um einen Zuschlagsfaktor von 1,1 (bzw. + 10 %) erhöht. Zusätzlich wurde die Anzahl der bestehenden Fahrten in bzw. aus der Straße An der Sporthalle verdoppelt. Der erstellte Planfall berücksichtigt somit ein höheres Verkehrsaufkommen, als durch die Erweiterung des Schulstandorts zu erwarten sein wird.

In der nachfolgenden Tabelle 1 sind die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) und mittleren Wartezeiten als Parameter der HBS-Bewertung für den untersuchten Knotenpunkt Prenzlauer Chaussee / An der Sporthalle für den bestehenden Verkehrsablauf (Bestand – ohne Erweiterung der Schule) sowie für einen Planfall (Maximalfall) getrennt für die Spitzenstunde am Vor- und Nachmittag dargestellt.

Tabelle 1 Vergleich Bestand | Verkehrsqualität zur Spitzenstunde am Vor- und Nachmittag

	Spitzenstunde am Vormittag		Spitzenstunde am Nachmittag	
	QSV	mittlere Wartezeit [s]	QSV	mittlere Wartezeit [s]
Bestand	A - B	2 - 13	A - B	2 - 17
Planfall	A - C	2 - 23	A - C	2 - 27

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung zeigt, dass am Knotenpunkt ein stabiler Verkehrszustand besteht und noch ausreichende Kapazitätsreserven vorhanden sind. Ebenso ergibt sich, dass die Qualitätsstufe im Planfall für den übergeordneten Verkehr entlang der Prenzlauer Chaussee unverändert bleiben und weiterhin Kapazitätsreserven bestehen.

Die Verkehrsbeobachtungen vor Ort haben zudem gezeigt, dass durch die Signalisierung der unmittelbar benachbarten Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Prenzlauer Chaussee / Breitscheidstraße – Bernauer Chaussee zusätzliche Zeitlücken entstehen, die von ein- und ausbiegenden Fahrzeugen genutzt werden.

Im Ergebnis wird festgestellt, dass selbst der erstellte Planfall (Maximalfall) nur einen äußerst geringen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen haben wird. Die Leistungsfähigkeit der übergeordneten Prenzlauer Chaussee bleibt weiterhin gegeben und besitzt noch zusätzliche Kapazitätsreserven. Die bestehende Verkehrssituation im anliegenden übergeordneten Straßennetz wird sich bei Realisierung des Vorhabens nicht ändern.

Die detaillierten Ergebnisse der HBS-Bewertung für den Bestand und den Planfall sind den Kapiteln 4.2 bis 4.5 des Anlagenbands zu entnehmen.

5 | Allgemeine Anforderungen an die Erschließung

Nachfolgend werden die wesentlichen Anforderungen für die Erschließung aufgezeigt und Hinweise zum vorliegenden aktualisierten Erschließungskonzept gegeben. Sie dienen zur Orientierung und Unterstützung der nachgelagerten (Genehmigungs-)Planung.

Anforderungen für den Fuß- und Radverkehr

- Es wird darauf hingewiesen, dass bei Abstellanlagen die Anschließmöglichkeit (zumindest des Fahrradrahmens) sowie die Zugänglichkeit (für das Ein- und Ausparken, An- und Abschließen sowie für das Beladen) zu gewährleisten sind.
- Grundsätzlich sind auf die barrierefreie Erreichbarkeit der Stellplätze, den Witterungsschutz sowie ausreichende Beleuchtung, Einsehbarkeit und soziale Kontrolle zu achten.
- Bei der Anordnung / Verortung der Anlagen ist der erforderliche zusätzliche Flächenbedarf für das Abstellen von Sonderfahrzeugen (z. B. Lastenräder, Fahrräder mit Anhängern) zu berücksichtigen. Es wird vorgeschlagen, dass rund 5 % der Abstellkapazitäten für Sonderfahrzeuge vorzusehen sind.
- Die Möglichkeit der Ausrüstung bzw. Nachrüstung von Aufladestationen für E-Bike bzw. Pedelecs sollte in die Planung aufgenommen werden.
- Für den Fußverkehr wird im Allgemeinen eine lichte Breite von mindestens 2,00 m und von mindestens 2,50 m auf Gehwegen neben dem fließenden Kfz-Verkehr benötigt. Diese Breite ist vor allem für das Nebeneinandergehen zweier Personen bzw. für Kinder mit Begleitperson erforderlich. Zusätzlich ist zu beachten, dass das Radfahren auf dem Gehweg gemäß § 2 Abs. 5 StVO für Kinder bis 8 Jahren Pflicht und bis zu einem Alter von 10 Jahren erlaubt ist. Daher ist besonders im Umfeld der Grundschule mit einem erhöhten Radverkehrsaufkommen auf den Gehwegen durch Grundschulkinder zu rechnen. Aufgrund des erhöhten Kfz-Verkehrsaufkommens auf der Prenzlauer Chaussee sowie dem voraussichtlich erhöhten Radverkehrsaufkommens, wird empfohlen die Anlage eines separaten Radweges zu prüfen.
- Für die Beschäftigten können separate, ebenerdige Fahrradabstellräume sinnvoll sein. In diesen Räumen bietet sich auch die Unterbringung von Ladeinfrastruktur zum Beispiel für E-Bikes an. Außerdem könnten separate Duschräume für die Beschäftigten vorgesehen werden.

Anforderungen an die Erschließung für die Ver- und Entsorgung sowie für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr

- Im vorliegenden Fall ist mindestens die Erschließung für Rettungs- und Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr zu gewährleisten. Als Bemessungsfahrzeug für die Feuerwehr wird im Allgemeinen ein Hilfe-Leistungslöschfahrzeug (HLF, Länge: 8,03 m; Breite: 2,50 m ohne Außenspiegel) relevant sein.
- Neben der Länge und Breite der Feuerwehrebewegungsflächen (üblicherweise 12,00 m x 7,00 m) sind die lichten Räume von mind. 3,00 m bzw. 3,50 m (bei beidseitiger Begrenzung) sowie die lichte Höhe von mind. 3,50 m zu berücksichtigen. Weitere Anforderungen sind ggf. einem Büro für Brandschutz abzustimmen.
- Neben den reinen Fahrzeugabmessungen sind die lichte Bewegungs- und Sicherheitsträume (mind. 0,5 m, besser: 0,75 m) zu beiden Seiten sowie der zusätzliche Flächenbedarf bei Rangiermanövern zu beachten.

Anforderungen an den ruhenden Verkehr (hier: Stellplatzbedarf nach Stellplatzsatzung)

Gemäß der Brandenburgischen Bauordnung (BbgBO) sind unter anderem bei der Errichtung von baulichen Anlagen, bei denen Zu- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen und Fahrrädern zu erwarten ist, Stellplätze und Abstellplätze herzustellen (Brandenburg 2021). Die Festsetzung der erforderlichen Anzahl ist im vorliegenden Fall durch die Stellplatzsatzung der Gemeinde Wandlitz (Wandlitz 2020) geregelt.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Richtzahlen für den Stellplatzbedarf der geplanten Nutzungen des Bauvorhabens gemäß der Stellplatzsatzung getrennt nach Kfz-Stellplätzen und Radabstellanlagen zusammengefasst. Sie dienen zur Orientierung und Unterstützung der weiteren Planung.

Tabelle 2 Stellplatzbedarf nach Stellplatzsatzung | Kfz und Fahrräder

Nutzungsart	Richtwert für Stellplätze	Richtwert für Abstellanlagen für Fahrräder
Spiel- und Trainingsplätze	1 SP / 300 m ² Spiel- und Sportfläche	
	zusätzlich mindestens 1 Stellplatz für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (gem. § 50 Abs. 4 BbgBO*)	1 SP / 150 m ² Spiel- und Sportfläche
	zusätzlich 1 Stellplatz je 300 m ² Sportfläche bei Zuschauerplätzen	
Spiel- und Sporthallen	1 SP / 50 m ² Hallenfläche	
	zusätzlich mindestens 1 Stellplatz für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (gem. § 50 Abs. 4 BbgBO*)	1 SP / 25 m ² Hallenfläche
	zusätzlich 1 Stellplatz je 25 m ² Hallenfläche bei Zuschauerplätzen	
Grund- und Oberschulen	1 SP / Klassenraum	
	zusätzlich mindestens 1 Stellplatz für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (gem. § 50 Abs. 4 BbgBO*)	8 SP / Klassenraum
	Zusätzlich 2 Besucherplätze je Schule	

**Laut Stellplatzsatzung §4 Abs 3 ist bei baulichen Anlagen mit unterschiedlichen Nutzungen eine Obergrenze für die Anzahl von Kfz-Stellplätzen für Menschen mit körperlicher Beeinträchtigung bei drei Stellplätzen festgesetzt*

6 | Fazit

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die verkehrstechnischen und infrastrukturellen Voraussetzungen für die Erschließung der Schule grundsätzlich gegeben sind. Der Knotenpunkt Prenzlauer Chaussee / An der Schule bietet selbst unter Berücksichtigung des gewählten Maximalansatzes noch weitere Kapazitätsreserven. Im weiteren Planungs- und Abstimmungsprozess mit der Gemeindeverwaltung sind zusätzliche Maßnahmen im öffentlichen Bereich zu prüfen, ob die Erschließungsqualität für die Schüler:innen bzw. für den Fuß- und Radverkehr im bestehenden Straßenraum optimiert werden kann.

Wir hoffen, dass die Ausführungen Sie bei der weiteren Planung und Abstimmung unterstützen.

Für Fragen stehen wir Ihnen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

HOFFMANN-LEICHTER
Ingenieurgesellschaft mbH

i. V. Julia Espig

Daniel Bartl

Anlage
Anlagenband

Quellen

FGSV 2006	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2006), Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Köln
VBB 2022	VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, Fahrpläne https://www.vbb.de/
LGB 2020	Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Straßenverkehrsprognose 2030 des Landes Brandenburg, LS Region Ost, Stand April 2020.
LGB 2022	Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Strassenvierer Verkehrsstärkenkarte 2015, online verfügbar unter https://viewer.brandenburg.de/strassennetz/
TU Dresden 2019	Sonderauswertung zum Forschungsprojekt "Mobilität in Städten - SrV 2018" in Unter-, Grund-, Kleinzentren/ländliche Gemeinden, Topografie: flach, Technische Universität Dresden, Stand: November 2019 (aktualisierte Version vom 03.03.2020)
FGSV 2015	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2015), Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Köln
Wandlitz 2020	Gemeinde Wandlitz (Hrsg.) (2020), 2. Änderung der Satzung der Gemeinde Wandlitz über die Herstellung und Ablösung notwendiger Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder -Stellplatzsatzung-, Wandlitz