

**Hermsdorfer Holzwerke  
FuT GmbH & Co. KG**

**Verkehrsgutachten zur geplanten  
Erschließung des Wohngebietes  
„Bergstraße“ in Hermsdorf**

Abschlussbericht

**SVU**Dresden

**Titel:** Verkehrsgutachten zur geplanten Erschließung des Wohngebietes „Bergstraße“ in Hermsdorf

**Auftraggeber:** Hermsdorfer Holzwerke FuT GmbH & Co. KG

**Auftragnehmer:** SVU Dresden  
Stadt – Verkehr – Umwelt  
Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld  
Wachsbleichstraße 25, 01067 Dresden  
Fon: 0351-422 11 96,  
Fax: 0351-422 11 98  
Mail: [info@svu-dresden.de](mailto:info@svu-dresden.de)  
Web: [www.svu-dresden.de](http://www.svu-dresden.de)

**Verfasser:** Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld  
cand. Wirtsch.-Ing. Florian Marx

**Stand:** 05. Juli 2022

## Inhalt

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Abbildungsverzeichnis</b>                            | <b>4</b>  |
| <b>Tabellenverzeichnis</b>                              | <b>4</b>  |
| <b>Abkürzungsverzeichnis</b>                            | <b>5</b>  |
| <b>1 Veranlassung und Zielstellung</b>                  | <b>6</b>  |
| <b>2 Verkehrsnetz- und Siedlungsstruktur</b>            | <b>7</b>  |
| <b>3 Geplante Entwicklungen</b>                         | <b>8</b>  |
| <b>4 Abschätzung der zusätzlichen Verkehrsaufkommen</b> | <b>9</b>  |
| <b>5 Verkehrsplanerische Bewertung</b>                  | <b>11</b> |
| <b>6 Wechselwirkungen im gesamtstädtischen Kontext</b>  | <b>16</b> |
| <b>7 Zusammenfassung / Handlungsempfehlung</b>          | <b>17</b> |
| <b>Literaturverzeichnis</b>                             | <b>18</b> |

## Abbildungsverzeichnis

|          |  |    |
|----------|--|----|
| ABB. 1:  | ÜBERSICHTSLAGEPLAN ZUR LAGE DES GEPLANTEN WOHNgebietES .....             | 6  |
| ABB. 2:  | BESTANDSSITUATION BERGSTRASSE (BLICKRICHTUNG OSTEN) .....                | 7  |
| ABB. 3:  | BESTANDSSITUATION BERGSTRASSE / WALDSTRASSE (BLICKRICHTUNG WESTEN).....  | 7  |
| ABB. 4:  | GEPLANTE BEBAUUNG GEMÄß VORENTWURF B-PLAN „WOHNgebiet BERGSTRASSE“ ..... | 8  |
| ABB. 5:  | TAGESGANGLINIE DES NEU ENTSTEHENDEN QUELL- UND ZIELVERKEHRS .....        | 11 |
| ABB. 6:  | ÜBERSICHTSPLAN ZU DEN VERFÜGBAREN STRAßENRAUMBREITEN .....               | 11 |
| ABB. 7:  | TATSÄCHLICHE STRAßENRAUMSITUATION.....                                   | 12 |
| ABB. 8:  | SICHTBEDINGUNGEN FÜR DIE ZUFAHRT AUS RICHTUNG OSTEN .....                | 13 |
| ABB. 9:  | SICHTBEDINGUNGEN FÜR DIE ZUFAHRT AUS RICHTUNG WESTEN.....                | 13 |
| ABB. 10: | KLEINTEILIGE MAßNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER RAHMENBEDINGUNGEN.....       | 14 |
| ABB. 11: | PKW-SCHLEPPKURVEN KURVENBEREICH WESTSEITE.....                           | 15 |
| ABB. 12: | FAHRROUTENVERGLEICH BEI DAUERHAFTER NUTZUNG DER BAUSTRASSE.....          | 16 |

## Tabellenverzeichnis

|        |   |    |
|--------|---|----|
| TAB. 1 | ZUSAMMENFASSUNG DER KENN- BZW. ERFAHRUNGSWERTE – WOHNnutzung.....     | 9  |
| TAB. 2 | ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE DER VERKEHRSaufkommensabschätzung..... | 10 |

## Abkürzungsverzeichnis

|      |   |
|------|---|
| Abb. | Abbildung   |
| FGSV | Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen |
| Kfz  | Kraftfahrzeug   |
| Lkw  | Lastkraftwagen  |
| MiD  | Mobilität in Deutschland                              |
| MIV  | Motorisierter Individualverkehr                       |
| Pkw  | Personenkraftwagen                                    |
| SrV  | System repräsentativer Verkehrserhebungen             |
| Tab. | Tabelle   |
| VZ   | Verkehrszeichen                                       |

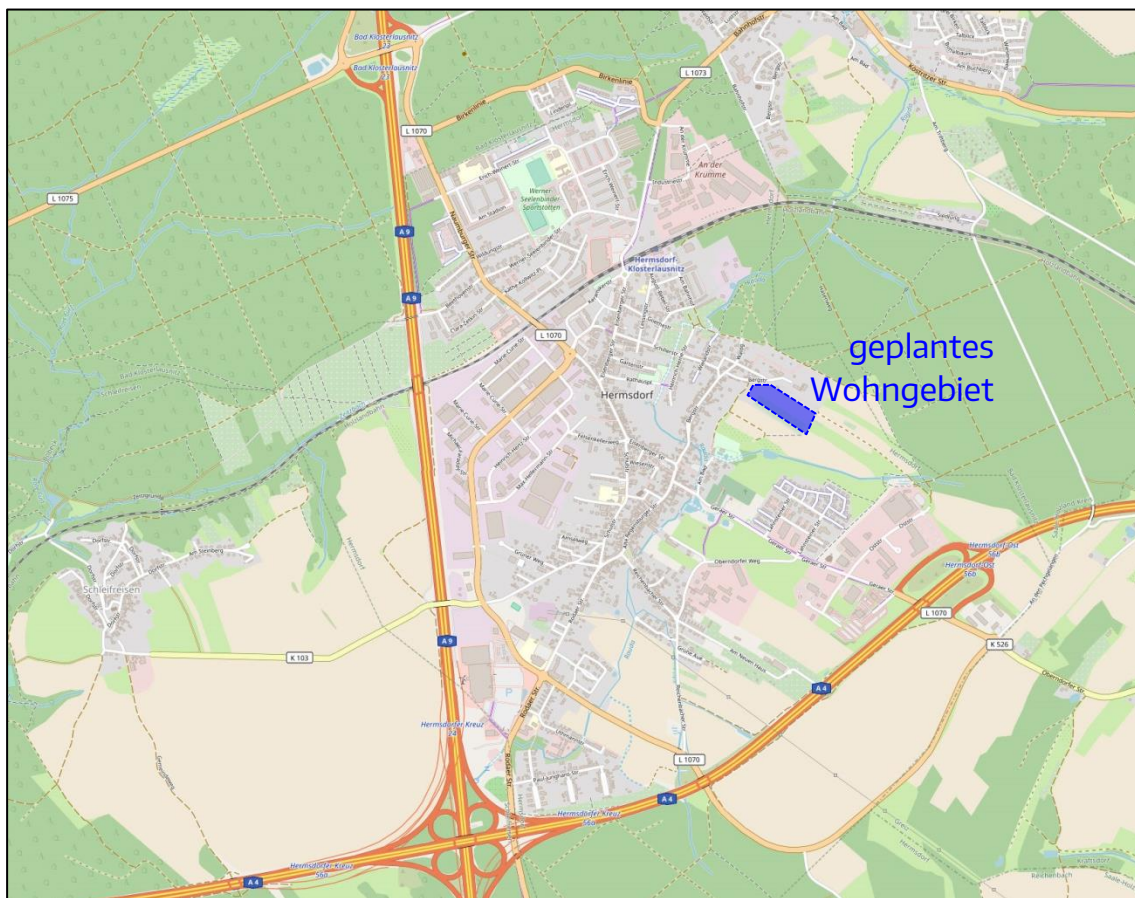
### Hinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Bericht das generische Maskulinum verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat ausschließlich redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

# 1 Veranlassung und Zielstellung

In der Stadt Hermsdorf ist am östlichen Stadtrand im Bereich der Bergstraße der Bau eines Wohngebietes geplant (siehe Abb. 1).

Im Rahmen eines Verkehrsgutachtens soll die geplante Erschließung des Entwicklungsstandortes verkehrsplanerisch bewertet werden. Speziell gilt es zu betrachten, ob die Bergstraße im ca. 150 m langen Abschnitt unmittelbar westlich des geplanten Wohnstandortes die neu entstehenden Verkehrsmengen aufnehmen kann oder ob eine alternative Anbindung notwendig ist.



**Abb. 1:** Übersichtslageplan zur Lage des geplanten Wohngebietes

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

Als Grundlage hierfür sind die durch den Neubaustandort neu entstehenden Verkehrsaufkommen zu ermitteln. Maßgebend sind dabei die geplanten Nutzungen.

Anschließend ist eine verkehrsplanerische Bewertung bzw. Gesamteinschätzung der Rahmenbedingungen für die Erschließung vorzunehmen. Weiterhin sollen die Wechselwirkungen in Bezug auf das gesamtstädtische Straßennetz betrachtet und diskutiert werden.



## 2 Verkehrsnetz- und Siedlungsstruktur

Der geplante Wohnbaustandort befindet sich am östlichen Rand des Kernstadtgebietes der Stadt Hermsdorf. Das direkte Umfeld ist bereits im Bestand durch kleinteilige Wohnbebauung geprägt. Nördlich sind punktuell gewerbliche Nutzungen vorhanden.

Die Erschließung des Stadtgebietes erfolgt im Wesentlichen über die Bergstraße, welche im Bereich des geplanten Wohnstandortes in einer Sackgasse endet. In Richtung Osten sind lediglich Feldwege vorhanden. Eine Straßenverbindung zum Gewerbegebiet Oststraße existiert nicht.

Die Bergstraße ist Bestandteil einer Tempo-30-Zone. Im Abschnitt nordöstlich des Abzweigs Schillerstraße dient sie ausschließlich der Erschließung der angrenzenden Grundstücke.



Abb. 2: Bestandssituation Bergstraße (Blickrichtung Osten)



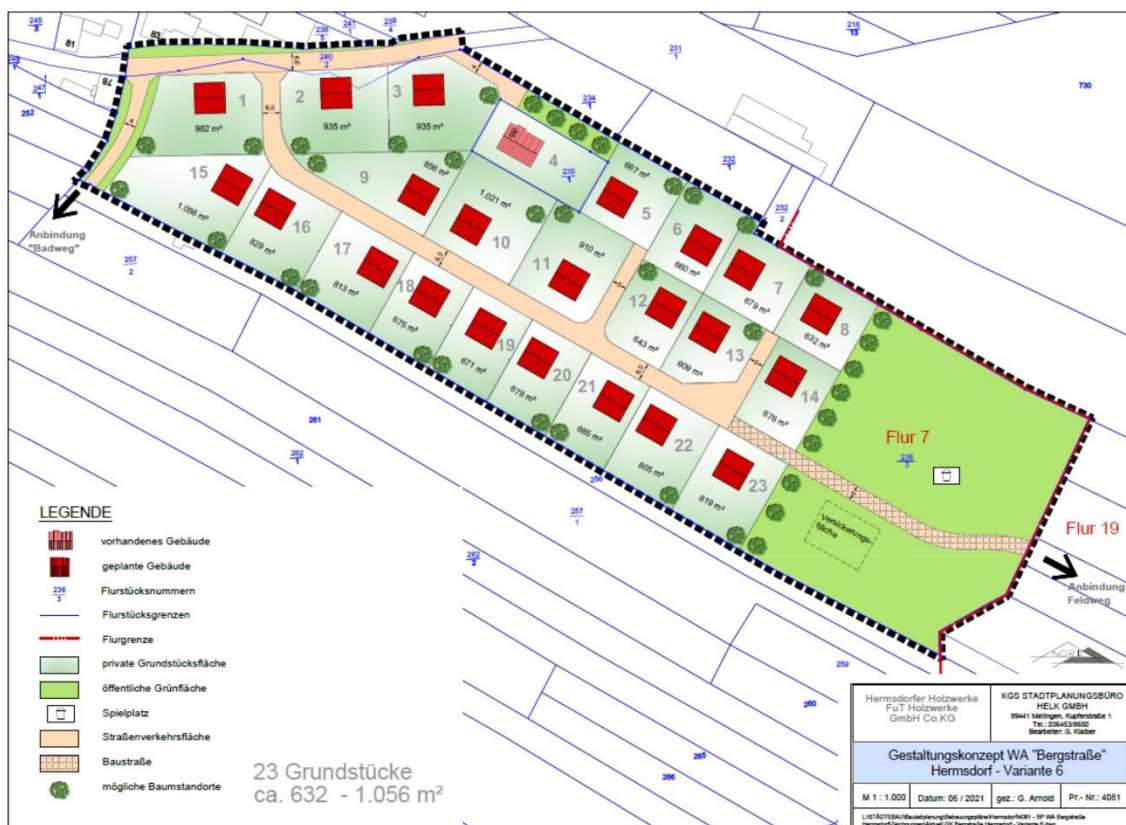
Abb. 3: Bestandssituation Bergstraße / Waldstraße (Blickrichtung Westen)

Die verfügbare Straßenraumbreite zwischen den privaten Grundstücken in der Bergstraße beträgt lediglich zwischen 4,30 m und 5,00 m (siehe Abb. 2). Allerdings ist der betreffende Abschnitt lediglich ca. 100 m lang. An beiden Enden des Engstellenbereiches stehen breitere Fahrbahnoberflächen zur Verfügung. Allerdings wird im Bereich des Abzweiges der Waldstraße die Zufahrt durch eine Kurve im Übergangsbereich erschwert (siehe Abb. 3).

Im Engstellenbereich besteht die Fahrbahnoberflächenbefestigung aus Kleinpflaster und erstreckt sich teilweise über die gesamte Straßenraumbreite. Östlich des Abzweiges der Gehwegverbindung zum Freibad sind hingegen unbefestigte Oberflächen zu verzeichnen.

### 3 Geplante Entwicklungen

Im Rahmen des Bebauungsplanes „Wohngebiet Bergstraße“ ist auf den ehemals durch die Hermsdorfer Holzwerke genutzten Flächen am östlichen Ende der Bergstraße der Neubau von 23 Einfamilienhäusern geplant (siehe Abb. 4).



**Abb. 4:** Geplante Bebauung gemäß Vorentwurf B-Plan „Wohngebiet Bergstraße“

Quelle: (KGS, 2022)



## 4 Abschätzung der zusätzlichen Verkehrsaufkommen

Die Zahl der insgesamt durch die neu entstehende Wohnbebauung zu erwartenden Ortsveränderungen sowie der Umfang des zusätzlich entstehenden Kfz-Verkehrs ergibt sich auf Grundlage der geplanten Nutzungen in Verknüpfung mit verschiedenen verkehrsplanerischen Kenn- sowie Erfahrungswerten.

| Kenn- bzw. Erfahrungswert                            | Wert | Quelle                           |
|--|------|----------------------------------|
| Einwohner pro Wohneinheit                            | 3,5  | Ver_Bau<br>(Bosserhoff D., 2019) |
| durchschnittliche Zahl der Wege pro Einwohner        | 3,3  | SrV<br>(TU Dresden, 2018)        |
| Anteil bewohnerbezogener Wege außerhalb des Gebietes | 10 % | FGSV-Hinweise<br>(FGSV, 2006a)   |
| Anteil des bewohnerbezogenen Besucherverkehrs        | 15 % | Ver_Bau<br>(Bosserhoff D., 2019) |
| Anteil des MIV-Binnenverkehrs im Neubaugebiet        | 0 %  | FGSV-Hinweise<br>(FGSV, 2006a)   |
| MIV-Anteil   | 58 % | SrV<br>(TU Dresden, 2018)        |
| mittlerer Besetzungsgrad pro Pkw                     | 1,3  | SrV<br>(TU Dresden, 2018)        |
| bewohnerbezogener Wirtschaftsverkehr pro Einwohner   | 0,1  | FGSV-Hinweise<br>(FGSV, 2006a)   |

**Tab. 1** Zusammenfassung der Kenn- bzw. Erfahrungswerte – Wohnnutzung

Hierbei kann einerseits auf Informationen der Mobilitätspanels „Mobilität in Deutschland“ MiD sowie „System repräsentativer Verkehrserhebungen“ SrV zurückgegriffen werden. Das MiD liefert regionalspezifische Daten für den Saale-Holzland-Kreis. Aus dem SrV können statistische Zahlen für die Städtegruppe „Unter- / Grund- / Kleinzentren / ländliche Gemeinden, Topographie flach“ genutzt werden.

Darüber hinaus werden für die Abschätzung des Verkehrsaufkommens das Programm Ver\_Bau (Bosserhoff D., 2019) und die Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV, 2006a) verwendet.

In Tab. 1 sind die Eingangsdaten sowie die jeweilige Quelle der Kenn- bzw. Erfahrungswerte zusammengefasst.

Im MiD ist als regionalspezifischer Anteil für den motorisierten Individualverkehr (MIV) für den Saale-Holzland-Kreis ein Wert von 54,4 % angegeben (BMVI, 2019). Das SrV weist für die Städtegruppe „Unter- / Grund- / Kleinzentren / ländliche Gemeinden, Topographie flach“ einen MIV-Anteil von 58,0 % aus (TU Dresden, 2018). Im Sinne einer konservativen Betrachtung werden im Rahmen der Berechnungen die höheren Anteilswerte aus dem SrV verwendet.

In Kombination der Kenn- bzw. Erfahrungswerte aus Tab. 1 mit den geplanten Nutzungen (siehe Kapitel 3) leiten sich die zukünftig zu erwartenden Kfz-Verkehrsaufkommen ab. Diese sind differenziert für die unterschiedlichen Nutzergruppen in Tab. 2 zusammengefasst.

| Nutzung                             | Nutzergruppe                    | Kfz-Verkehr<br>[Kfz/24h] |
|-------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|
| Wohnnutzung<br>23 Einfamilienhäuser | Bewohner                        | 107                      |
|                                     | Besucher                        | 18                       |
|                                     | Wirtschaftsverkehr <sup>1</sup> | 8                        |
| Gesamtverkehr                       |                                 | 133                      |

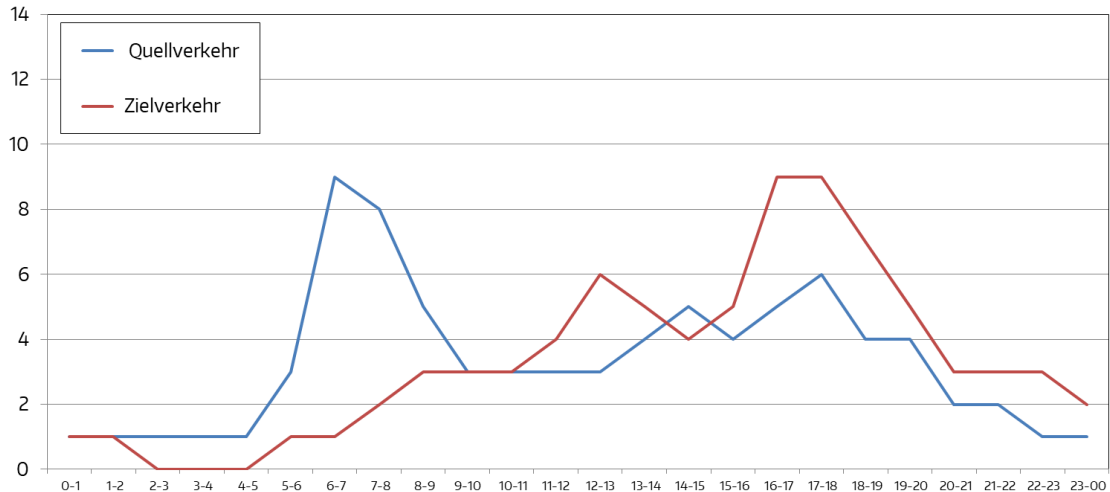
**Tab. 2** Zusammenfassung der Ergebnisse der Verkehrsaufkommensabschätzung

Auf Grundlage der geplanten Nutzungen ergeben sich für das Baugebiet insgesamt ca. 81 potenzielle Bewohner. Durch diese werden in Summe 133 Kfz-Fahrten pro Tag generiert. Hierbei handelt es sich um die Summe der zusätzlich entstehenden Aus- und Einfahrten vom bzw. auf das zu erschließende Grundstück.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Höhe der Quell- und Zielverkehrsaufkommen tageszeitlichen Schwankungen unterliegt. Aufgrund der Wohnnutzungen erreicht der Quellverkehr morgens seinen Spitzenwert, während der Zielverkehr nachmittags dominierend ist.

Zur Abbildung dieser Effekte kann ebenfalls auf die Kenn- bzw. Erfahrungswerte des Programmes Ver\_Bau (Bosserhoff D., 2019) und der Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV, 2006a) zurückgegriffen werden. Diese beinhaltet typische Tagesganglinien für die unterschiedlichen Nutzergruppen.

<sup>1</sup> In Bezug auf den Wirtschaftsverkehr ist davon auszugehen, dass es sich zu großen Teilen um Fahrzeuge handelt, welche bereits im Bestand zur Ver- und Entsorgung im Wohngebiet im Einsatz sind (z. B. Müllabfuhr, Paketdienste, Post).

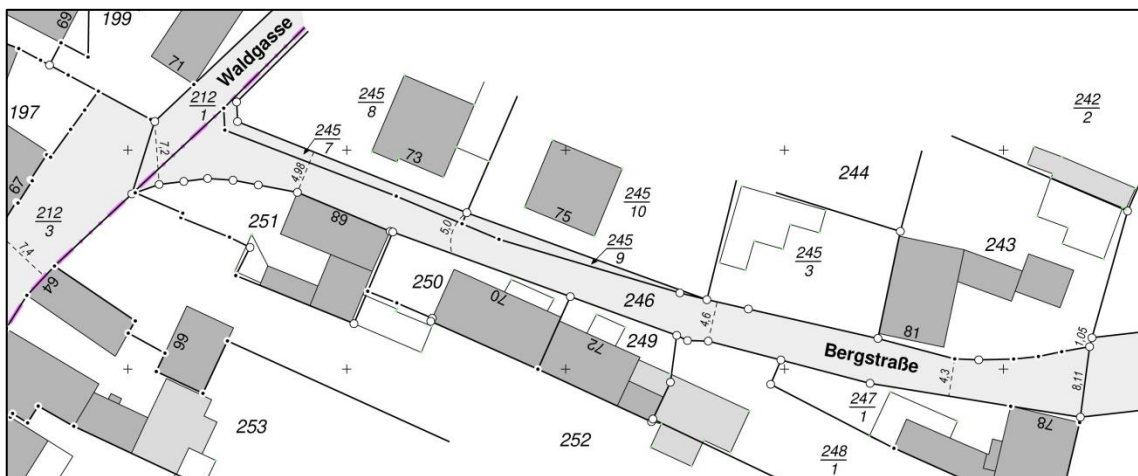


**Abb. 5:** Tagesganglinie des neu entstehenden Quell- und Zielverkehrs

In Abb. 5 ist die Tagesganglinie für die neu entstehenden Verkehrsaufkommen dargestellt. Die insgesamt höchsten Verkehrsmengen sind nachmittags zwischen 16 und 18 Uhr zu erwarten. Während der Spitzenstunde ergibt sich ein Zusatzverkehrsaufkommen von 15 Kfz-Fahrten.

## 5 Verkehrsplanerische Bewertung

Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2006b) ist einschließlich der notwendigen Bewegungsspielräume für den Begegnungsfall zwischen zwei Pkw im Niedriggeschwindigkeitsbereich eine Breite von mindestens 4,10 m erforderlich. Zusätzlich bedarf es beidseitig eines von Einbauten freizuhaltenen lichten Raumes von jeweils nochmals mindestens 0,25 m. Entsprechend ist für den Begegnungsfall Pkw / Pkw zwischen den privaten Grundstücken eine Straßenraumbreite von mindestens 4,60 m notwendig.



**Abb. 6:** Übersichtsplan zu den verfügbaren Straßenraumbreiten

Quelle: (Hentschel, 2022)

In Abb. 6 sind die verfügbaren Straßenraumbreiten in der Bergstraße dargestellt.

Bezogen auf die Grundstücksgrenzen steht demnach die erforderliche Breite für den Begegnungsfall Pkw / Pkw bis auf punktuelle Engstellen theoretisch zur Verfügung. In der Praxis (siehe Abb. 7) sind jedoch die tatsächlich befahrbaren Breiten deutlich schmaler. Teilweise existiert ein unbefestigter Randstreifen bzw. sind Einbauten (z. B. Masten) im Randbereich vorhanden.



**Abb. 7:** tatsächliche Straßenraumsituation

Entsprechend wird der Straßenabschnitt im Bestand im Wesentlichen im Sinne einer Engstelle wechselseitig befahren. Entgegenkommende Fahrzeuge müssen im Bedarfsfall warten oder ggf. zurücksetzen.

Im Zuge von Wohnstraßen bildet dies eine weit verbreitete Praxis. Bei geringen Verkehrsaufkommen (< 150 Kfz/h) ergeben sich hinsichtlich der Leistungsfähigkeit keine Probleme. Obschon keine konkreten Bestandsverkehrsaufkommen vorliegen, kann anhand der Verkehrsbeobachtungen vor Ort davon ausgegangen werden, dass dieser Belegungsschwellwert in der Bergstraße selbst während der nachmittäglichen Spitzenstunde deutlich unterschritten wird. Auch durch die prognostizierten Zusatzverkehrsaufkommen (siehe Kapitel 4) ergeben sich hierbei keine signifikanten Veränderungen.

Maßgebender Begegnungsfall im Verlauf von Wohnstraßen bildet das Aufeinandertreffen von Pkw- und Radverkehr. Die hierfür erforderlichen Breiten sind in der Bergstraße durchgehend gewährleistet.

Bezogen auf die Strecke bildet der ca. 90 m lange, wechselseitig zu befahrende Straßenabschnitt aus verkehrsplanerischer Sicht entsprechend eine übliche und angesichts der Rahmenbedingungen (Länge, Verkehrsaufkommen, etc.) weitgehend unkritische Verkehrsführung.



Von zentraler Bedeutung für die verkehrsplanerische Gesamtbewertung sind jedoch die Zufahrtbereiche bzw. Ausweichstellen.

Am westlichen Ende des Engstellenbereiches ist eine Aufweitung vorhanden, welche neben dem Begegnungsfall Pkw / Pkw auch eine Vorbeifahrsmöglichkeit zwischen Pkw und Lkw gewährleistet. Trotz einer leichten Innenkrümme ist aus Richtung Osten kommend der Straßenraum bis etwa zum Standort des Beleuchtungsmasten in Höhe des Gebäudes Bergstraße 70 einsehbar (siehe Abb. 8).



**Abb. 8:** Sichtbedingungen für die Zufahrt aus Richtung Osten

Deutlich schwieriger sind die Sichtbedingungen für die Zufahrt aus Richtung Westen. Bedingt durch die Innenkrümme liegt die Sichtweite auf den entgegen kommenden Verkehr hier bei lediglich ca. 20 m (siehe Abb. 9.)



**Abb. 9:** Sichtbedingungen für die Zufahrt aus Richtung Westen



Allerdings ist die Fahrbahn bis etwa in die Mitte des Kurvenbereiches hinein für den Begegnungsfall Pkw / Pkw noch ausreichend breit. Im anschließenden Abschnitt stehen bis zum Beleuchtungsmasten in Höhe von Hausnummer 70 weitere Flächenpotenziale im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung, um die Kurvensituation und den Engstellenbereich entzerren zu können.

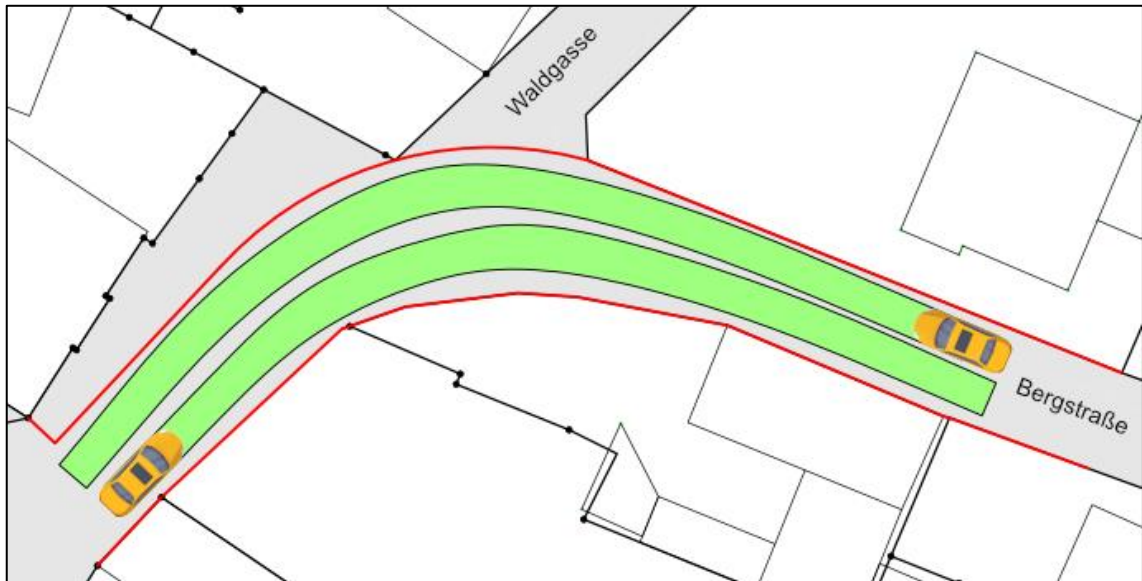
Neben den Verkehren im Zuge der Bergstraße selbst, sind insbesondere auch die Linksabbieger in Richtung Waldgasse von den schlechten Sichtbeziehungen betroffen. Insgesamt ist entsprechend festzustellen, dass bereits im Bestand im Kurvenbereich Optimierungsbedarf zu verzeichnen ist.

Zur Verbesserung der Rahmenbedingungen sind folgende kleinteilige Maßnahmen zu empfehlen (siehe auch Abb. 10):

- ① Zwischen Waldgasse und dem Beleuchtungsmasten in Höhe Hausnummer 70 sollte die Fahrbahnfläche unter Nutzung des insgesamt zur Verfügung stehenden Straßenraumes verbreitert werden. Hierfür sind die bestehenden unbefestigten Randbereiche (Flurstück 245/7) mit zu nutzen. Damit ergibt sich eine durchgehende Straßenraumbreite von 5,00 m. Diese gewährleistet den Begegnungsfall Pkw / Pkw im gesamten Kurvenbereich (siehe Abb. 11) und verkürzt die Engstelle auf eine Länge von nur noch ca. 60 m.
- ② Eine weitere Verbesserung der Sichtmöglichkeiten kann, durch die Installation eines Verkehrsspiegels im Bereich des Gittermastes unmittelbar westlich der Einmündung Waldgasse erreicht werden. Dieser verbessert vor allem auch die Zufahrtbedingungen zur Waldstraße.



Abb. 10: kleinteilige Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen



**Abb. 11:** Pkw-Schleppkurven Kurvenbereich Westseite  
Kartengrundlage: (Hentschel, 2022)

Darüber hinaus sollte eine weitere Anpassung des Geschwindigkeitsniveaus diskutiert werden. Angesichts der Mischflächengestaltung wäre es grundsätzlich denkbar, wie bereits in der Waldgasse, auch im Zuge der Bergstraße einen Verkehrsberuhigten Bereich (eine „Spielstraße“) auszuweisen. Damit würden sich die potenziellen Konfliktgeschwindigkeiten sowie die Belastungen für die Anwohner nochmals reduzieren. Gleichzeitig wird das Parken im Straßenverlauf unterbunden.

Allerdings ergeben sich je nach Beginn der Regelung teilweise Wechselwirkungen mit den Knotenpunkten. Sofern der Verkehrsberuhigte Bereich bereits südlich des Kurvenbereiches beginnt, ist eine Neuorganisation der Vorfahrtregelung im Einmündungsbereich der Waldgasse notwendig. Der abgesenkte Bord im Bereich der Zufahrt müsste entfernt werden. Der aus Richtung Osten im Verlauf der Bergstraße zufließende Verkehr wäre gegenüber der Waldgasse wartepflichtig. Parallel müsste auch im Zufahrtbereich zur Schillerstraße / Bahnhofstraße die neu entstehende Wartepflicht bei der Ausfahrt aus dem vergrößerten verkehrsberuhigten Bereich verdeutlicht werden (z. B. mittels VZ 342 „Haifischzähne“).

Eine Beibehaltung der bestehenden Vorfahrtregelungen ist nur dann möglich, wenn der verkehrsberuhigte Bereich erst östlich des Kurvenbereiches bzw. der Waldgasse beginnt.

Die verfügbaren Flächen im Bereich der Ausweichstellen sind mit einer Breite von  $\geq 5,00$  m geeignet, um ein aneinander Vorbeifahren von Pkw und Lkw mit reduzierter Geschwindigkeit zu ermöglichen. Die erforderlichen Verkehrs- und Bewegungsspielräume sind vorhanden. Lediglich für den angrenzenden lichten Raum bestehen teilweise Einschränkungen. Angesichts der geringen Schwerverkehrsaufkommen

ist dies in Bezug auf den Ver- und Entsorgungsverkehr als unkritisch einzuschätzen. Zumal entsprechende Nutzungen bereits im Bestand zu verzeichnen sind.

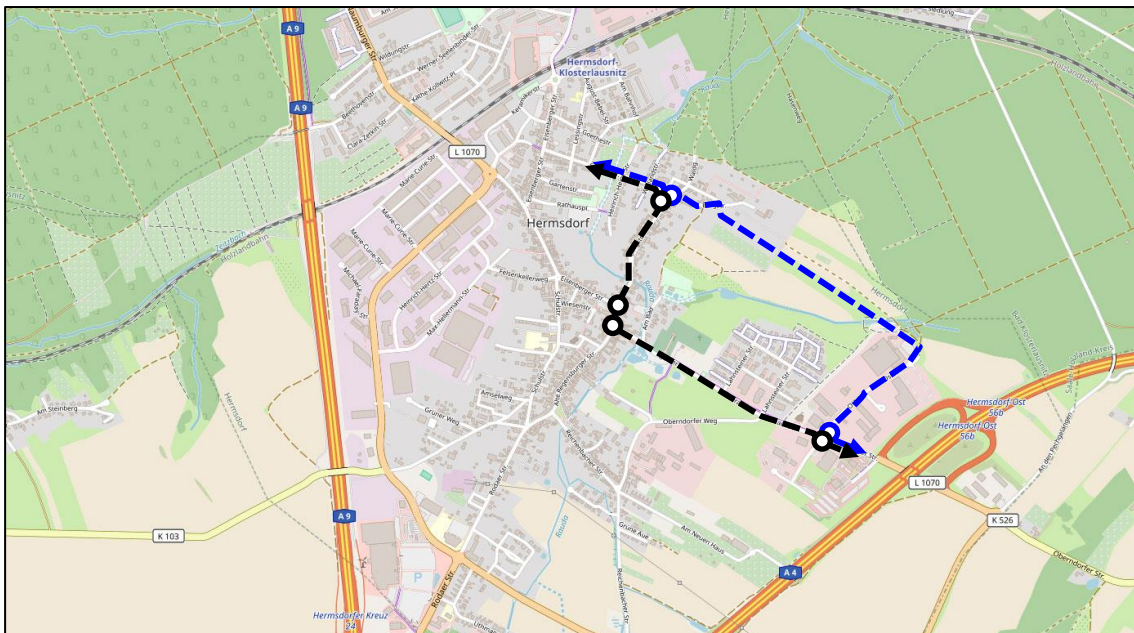
Für eine Abwicklung des Baustellenverkehrs des geplanten Wohngebietes ist die Bergstraße hingegen nicht geeignet. Die größere Anzahl von Fahrtbewegungen sowie insbesondere die Größe der Fahrzeuge sorgen hierbei für deutlich höhere Konfliktpotenziale. Für den Bauzeitraum ist entsprechend eine gesonderte Anbindung der Baustelle zwingend erforderlich.

## 6 Wechselwirkungen im gesamtstädtischen Kontext

Durch die Anbindung des geplanten Wohnstandortes über die Bergstraße ergeben sich netzstrukturell keine Veränderungen. Im bestehenden Verkehrssystem werden lediglich in geringfügigem Umfang (ca. 133 Fahrten pro Tag) neue Verkehre induziert.

Im Rahmen des Diskussionsprozesses zum Baugebiet wurde angeregt, parallel eine dauerhafte Erschließung des Neubaustandortes über die östlich für den Bauzeitraum geplante Baustraße zum Gewerbegebiet Oststraße als Alternative in Erwägung zu ziehen.

Eine entsprechende Netzerweiterung hätte zur Folge, dass eine neue zusätzliche innerstädtische Querverbindung entstehen würde. Diese wäre auch für andere Nutzer als kurze und widerstandsarme Verbindung zur Autobahn von Bedeutung (siehe Abb. 12). Dies betrifft insbesondere den Bereich südlich des Bahnhofes.



**Abb. 12:** Fahrtroutenvergleich bei dauerhafter Nutzung der Baustraße

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



Der damit ggf. entstehende Nutzungsdruck im Bereich der Bergstraße ist möglicherweise höher, auf jeden Fall jedoch deutlich weniger kalkulierbar, als die durch den Neubaustandort prognostizierten Verkehrszunahmen.

## 7 Zusammenfassung / Handlungsempfehlung

Im Rahmen des vorliegenden Verkehrsgutachtens wurde für das geplante Wohngebiet in der Bergstraße in Hermsdorf die geplante Erschließung verkehrsplanerisch bewertet.

Hierbei wurden die durch die geplante Wohnnutzung zusätzlich entstehenden Verkehrsaufkommen auf Grundlage von verkehrsplanerischen Kenn- und Erfahrungswerten abgeschätzt. Im Ergebnis ist festzustellen, dass in Summe der Ein- und Ausfahrten mit einem zusätzlichen täglichen Verkehrsaufkommen von ca. 133 Fahrzeugen zu rechnen ist.

Trotz des schmalen Straßenraumes mit Breiten von lediglich 4,30 m bis 5,00 m können die Zusatzverkehrsaufkommen aus verkehrsplanerischer Sicht im Zuge der Bergstraße leistungsfähig und verkehrssicher abgewickelt werden. Allerdings ist zur Verbesserung der Rahmenbedingungen im Kurvenbereich in Höhe des Abzweigs Waldgasse eine Umsetzung folgender kleinteiliger Maßnahmen zu empfehlen:

- ① Verbreiterung der Fahrbahnfläche zwischen Waldgasse und dem Beleuchtungsmasten in Höhe Hausnummer 70
- ② Installation eines Verkehrsspiegels im Bereich des Gittermastes unmittelbar westlich der Einmündung Waldgasse

Im Bereich der verbleibenden ca. 60 m langen Engstelle ist auch zukünftig lediglich ein wechselseitiges Befahren möglich. Entgegenkommende Fahrzeuge müssen im Bedarfsfall warten oder ggf. zurücksetzen. Angesichts der geringen Gesamt- bzw. Zusatzverkehrsaufkommen, der geringen Abschnittslänge sowie der vorhandenen Sichtbeziehungen ist dies aus verkehrsplanerischer Sicht akzeptabel bzw. unproblematisch. Innerhalb von Wohngebieten sind lediglich wechselseitig befahrbare Straßenabschnitte üblich.

Eine dauerhafte zusätzliche östliche Anbindung des geplanten Wohnstandortes ist aus verkehrsplanerischer Sicht nicht zu empfehlen. Durch die neue Erschließungsstraße besteht die Gefahr von Ausweichverkehren. Der potenzielle Nutzungsdruck für die Bergstraße ist deutlich weniger kalkulierbar. Zur Abwicklung des Lkw-Verkehrs während der Bauphase ist eine entsprechende Verbindung jedoch sinnvoll.

Im Ergebnis des Verkehrsgutachtens ist entsprechend festzustellen, dass eine Erschließung des geplanten Wohngebietes über die Bergstraße möglich und sinnvoll ist.

## Literaturverzeichnis

- BMVI. (2019). *Mobilität in Deutschland (MiD) Erhebungswelle 2017*. <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/publikationen2017.html> (zuletzt abgerufen 09.09.2021): Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.
- Bosserhoff D. (2019). *Programm Ver\_Bau: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung (Version 01/2019)*. Gustavsburg: Dr. Ditmar Bosserhoff.
- FGSV. (2006a). *Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- FGSV. (2006b). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- Hentschel. (2022). *Vermessung / Übersichtsplan Bergstraße*. Vermessungsstelle ÖbVI Hentschel.
- KGS. (2022). *Vorentwurf Begründung Bebauungsplan "Wohngebiet Bergstraße" in Hermsdorf*. Stadt Hermsdorf: KGS Stadtplanungsbüro Helk GmbH.
- TU Dresden. (2018). *Forschungsprojekt Mobilität in Städten - System repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV), SrV-Stadtgruppe: Mittelzentren, Topografie: hügelig*. [https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018\\_Tabellenbericht\\_Mittelzentren\\_huegelig.pdf?lang=de](https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Tabellenbericht_Mittelzentren_huegelig.pdf?lang=de) (zuletzt abgerufen 09.09.2021): Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften "Friedrich List" Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr.