



VERKEHRSTECHNISCHE STELLUNGNAHME  
ZUM  
VORHABEN- UND ERSCHLIEßUNGSPLAN  
ZUM BEBAUUNGSPLAN NR. 67 " 1. ÄNDE-  
RUNG DES BEBAUUNGSPLAN NR. 26 WOHN-  
GEBIET AM SETHEWEG“ DER GEMEINDE  
OSTSEEBAD HERINGSDORF

## Inhaltsverzeichnis

1.	Veranlassung .....	2
2.	Grundlagen .....	2
2.1	Untersuchungsgebiet .....	2
2.2	Unterlagen .....	3
2.3	Regelwerke und Vorschriften .....	4
3	Ermittlung der Verkehrsbelegung .....	4
3.1	Verkehrsbelegung Status Quo .....	4
3.1.1	Bestands- Eigenheime .....	4
3.1.2	Verkehrsaufkommen aus dem Betriebsverkehr zum Zentralen Pumpwerk .....	5
3.1.3	Verkehrsaufkommen aus dem Betrieb der Inselklinik .....	5
3.2	Verkehrsbelegung Prognose .....	7
3.2.1	Bestands- Eigenheime .....	7
3.2.2	Betriebsverkehr zum Zentralen Pumpwerk .....	7
3.2.3	Verkehrsaufkommen aus dem Betrieb der Inselklinik .....	7
3.2.4	Prognostisches Verkehrsaufkommen aus den B- Plangebieten .....	7
3.2.5	Prognostisches Verkehrsaufkommen Ges.-zentrum und Seniorenresidenz .....	8
3.3	Ermittlung der maßgebenden Verkehrsbelegung in Kfz / h .....	9
4	Berechnungsergebnisse .....	10
5	Notwendiger Straßenquerschnitt .....	12
6	Zusammenfassung .....	12
7	Planungssicherheit .....	12

## 1. Veranlassung

Der Bebauungsplan Nr. 26 „Wohngebiet am Setheweg“ der Gemeinde Ostseebad Heringsdorf soll durch den B- Plan Nr. 67 geändert werden. Im Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) zum B- Plan Nr. 67 sind konkrete Vorgaben zu Nutzung und baulicher Gestaltung festgelegt. Der VEP beinhaltet eine verdichtete Wohnbebauung und eine Seniorenresidenz mit Gesundheitszentrum.

Durch die Änderung der Art und des Maßes der baulichen Nutzung muss die Verkehrstechnische Untersuchung vom 25.10.2012/20.05.2020 zum B- Plan Nr. 26 fortgeschrieben werden.

Der Auftrag für die Fortschreibung wurde von der BAUKONZEPT Neubrandenburg GmbH, Gerstenstr. 9, 17034 Neubrandenburg (AG) an das Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Michael Kühn, Frauenstraße 20, 17389 Anklam (AN) erteilt.

## 2. Grundlagen

### 2.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet für die Verkehrstechnische Stellungnahme (VTS) umfasst den Geltungsbereich des VEP zum B- Plan Nr. 67 mit dem an der Grenze des Geltungsbereiches verlaufenden Abschnitt des Setheweges (siehe Übersichtsplan).

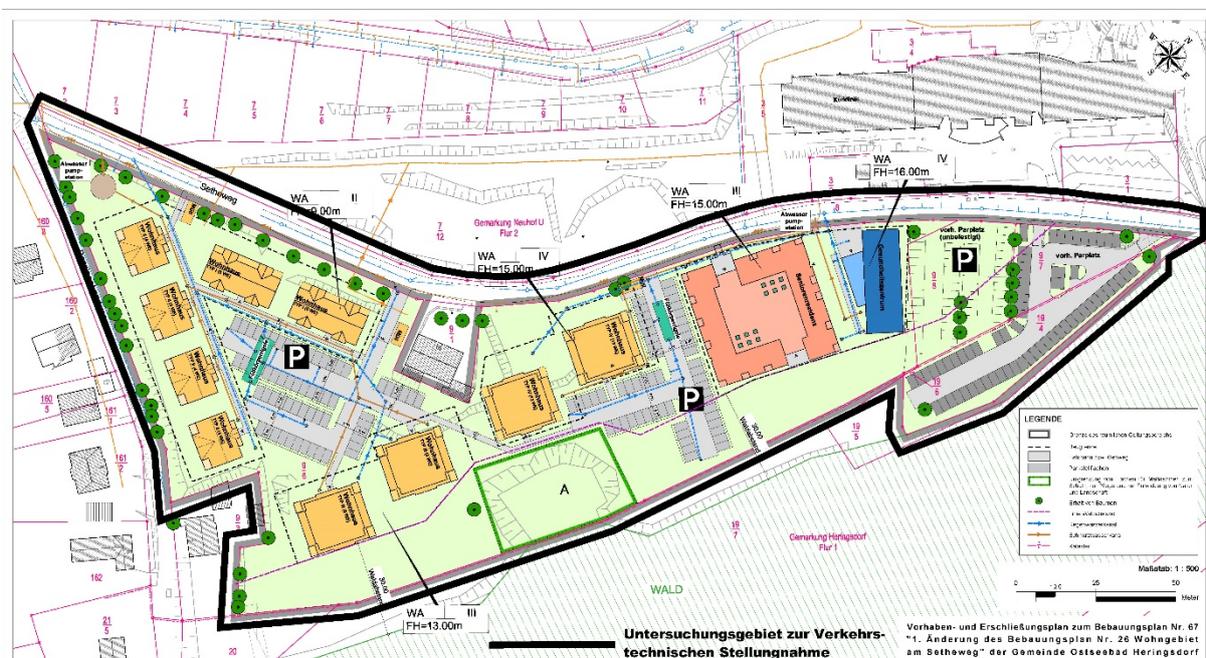


Abbildung 1 – Untersuchungsgebiet zur Verkehrstechnischen Stellungnahme

## 2.2 Unterlagen

- [1] Bebauungsplan Nr. 67 "1. Änderung des Bebauungsplan Nr. 26 Wohngebiet am Setheweg" der Gemeinde Ostseebad Heringsdorf, Entwurf, Mai 2020  
Verfasser: BAUKONZEPT Neubrandenburg GmbH, Gerstenstr. 9, 17034 Neubrandenburg  
Übergeben vom AG an den AN am 11.02.2020
- [2] Vorhaben- und Erschließungsplan zum Bebauungsplan Nr. 67 "1. Änderung des Bebauungsplan Nr. 26 Wohngebiet am Setheweg" der Gemeinde Ostseebad Heringsdorf, Datum: ohne  
Verfasser: BAUKONZEPT Neubrandenburg GmbH, Gerstenstr. 9, 17034 Neubrandenburg  
Übergeben vom AG an den AN am 11.02.2020
- [3] Stellplatznachweis zum VEP [2] für die geplanten Nutzungen  
Verfasser: BAUKONZEPT Neubrandenburg GmbH, Gerstenstr. 9, 17034 Neubrandenburg  
Übergeben vom AG an den AN am 12.02.2020
- [4] Verkehrsuntersuchung zu den B- Plänen Nr. 26 „Wohngebiet am Setheweg“ und Nr. 50 „Wohn- und Parkanlage am Wiesenweg“ der Gemeinde Ostseebad Heringsdorf vom 25.10.2012  
Verfasser: Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Michael Kühn, Frauenstraße 20, 17389 Anklam
- [5] Objektfragebogen an Baukonzept Neubrandenburg für Medigreif Inselklinik, Setheweg 11, erarbeitet durch IB Kühn, bearbeitet am 14.07.2020 durch den Geschäftsführer der Baukonzept GmbH in Rücksprache mit Medigreif Klinik, Frau Enderlein und weitere Abstimmung am 20.07.2020
- [6] Abfrage betrieblicher Fahrzeugverkehr der Firma ALBA Nord zum Hauptpumpwerk des Zweckverband Insel Usedom, bei Hr. Zoogbaum, durch IB Kühn, am 14.07.2020
- [7] Abfrage betrieblicher Fahrzeugverkehr des Zweckverband Insel Usedom, Herr Schulz, durch IB Kühn am 14.07.2020
- [8] Betreiberangaben zu den Verkehrszahlen Gesundheitszentrum und Seniorenresidenz und Angaben zum zusätzlichen LKW- und Busverkehr  
von: Baukonzept Neubrandenburg GmbH, 26.06.2020, 12.07.2020 und 15.07.2020

## 2.3 Regelwerke und Vorschriften

[9] HBS, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Teil S, Stadtstraßen, Ausgabe 2015, FGSV-Verlag Köln

[10] RAST 06, Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, FGSV-Verlag Köln

[11] RStO 12, Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus, FGSV-Verlag Köln

[12] Programm Ver\_Bau: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung mit Excel-Tabellen am PC

Verfasser: <https://www.dietmar-bosserhoff.de/Programm.html>

[13] aktuelle Shell- Prognose:

[http://www.shell.de/promos/media/summary-of-the-study/\\_jcr\\_content.stream/1455704761903/15a65396b1d0ae855e9e6848cbbe2417c004b08ac52f7e3f8f8975574b6fdf73/shell-pkw-szenarien-bis-2040-kurzfassung.pdf](http://www.shell.de/promos/media/summary-of-the-study/_jcr_content.stream/1455704761903/15a65396b1d0ae855e9e6848cbbe2417c004b08ac52f7e3f8f8975574b6fdf73/shell-pkw-szenarien-bis-2040-kurzfassung.pdf)

## 3 Ermittlung der Verkehrsbelegung

### 3.1 Verkehrsbelegung Status Quo

#### 3.1.1 Bestands- Eigenheime

Die vorhandene EFH- Bebauung wird dem Erschließungsbereich des Setheweges entsprechend zahlenmäßig analysiert. Die Hochrechnung der Kfz- Bewegungen erfolgt nach dem mit der Gemeinde für festgelegten Schlüssel (je Stellplatz 1,5 Umschläge = 3 Fahrten). Weiterhin ist im Erschließungsbereich ein Friedhof vorhanden, für den mit 1 Umschlag gerechnet wird.

Über den Setheweg werden 35 Bestands- EFH erschlossen. Daraus ergeben sich 70 Stellplätze mit 1,5 Umschlägen. Daraus resultiert eine Verkehrsmenge von 210 PKW/24h. Für den Friedhof werden 10 Besuche pro Tag geschätzt, dies sind 20 PKW/24h.

DTV = 210+20 = 230 PKW/24 h.

### 3.1.2 Verkehrsaufkommen aus dem Betriebsverkehr zum Zentralen Pumpwerk

Der LKW- Verkehr wurde vom Verfasser [6, 7] erneut abgefragt.

Als gewerbliche Nutzung ist der Standort des Abwasser- Pumpwerkes des Zweckverbandes Insel Usedom zu untersuchen. Nach Auskunft des Zweckverbandes fährt dieser konstant 1 x pro Tag von Mo - Fr mit einem 3,5 ... 5 t- Fahrzeug zum APW und zurück. Dies ist als LKW zu werten.

Die Entleerung der geschlossenen Abwassergruben wird durch die Fa. ALBA Nord ausgeführt. Durch die Inbetriebnahme der KA Zinnowitz hat sich eine Verteilung der Transporte ergeben. Im Status Quo fahren nach Auskunft durch die Fa. ALBA 4 LKW pro Tag an den Werktagen durchschnittlich 2 Zyklen. Jeder Zyklus ist mit einer Hin- und einer Rückfahrt verbunden. Damit ergibt sich im Status Quo eine Verkehrsbelegung von 16 LKW im Tagzeitraum.

### 3.1.3 Verkehrsaufkommen aus dem Betrieb der Inselklinik

Das Verkehrsaufkommen der Kurklinik wurde am 14.07.2020 und am 20.07.2020 zwischen dem Planer des VEP und der Betreiberin erörtert. Hierbei wurde der Fragebogen der SIP 2012 zu den Betreiberangaben als Grundlage verwendet.

Dem IB wurde am 14. 07. 2020 mitgeteilt, dass sich die Kapazitäten in den letzten 8 Jahren nicht geändert haben. Die An- und Abreisezyklen betragen 3 Wochen. Dieser Wechseltag ist für den Umschlag auf dem Parkplatz maßgebend. Der nord-östliche Parkplatz gegenüber der Kurklinik ist für Patienten und Personal vorgesehen. Für die Patienten und das Personal der Kurklinik sind im Status Quo 90 Stellplätze, in der Prognose lt. VEP 57 Stellplätze vorhanden. Diese 57 Stellplätze werden für die Berechnung der Emissionen im Prognosefall aus Parkplatzlärm angesetzt.

Ein Teilstück von zusätzlichen 9 Stellplätzen ist für die neu zu errichtenden Wohnhäuser vorgesehen.

Die Medigreif- Inselklinik Heringsdorf als Kurklinik induziert weiterhin betrieblichen Personal- und Lieferverkehr mit Anlieferzone und Parkplatz für die Geschäftsführung. Eine Abstimmung zu den aktuellen verkehrlichen Abläufen wurde zwischen VEP- Planer und Betreiberin durchgeführt [3].

Nach Rücksprache mit der Betreiberin sind nachfolgende Prämissen maßgebend:

- In der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr findet kein LKW- Verkehr auf dem Gelände der Klinik Haus Gothensee statt.
- In der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr findet kein PKW- Verkehr auf dem Gelände der Klinik Haus Gothensee statt.
- Die vorh. Parkplätze auf dem Klinikgelände werden durch die Klinikleitung der Klinik Haus Gothensee benutzt.
- Das Personal der Klinik Haus Gothensee parkt auf dem Klinikparkplatz auf der anderen Seite des Setheweges [3].

Nachfolgend sind die Parkplätze der Kurklinik in Status Quo und Prognose dargestellt. Der Personalparkplatz direkt vor der Kurklinik hat eine Kapazität 18 Stellplätzen für die Geschäftsleitung.

*Tabelle 1 - Kfz- Bewegungen Kurklinik*

Parkplatzbezeichnung	Stellplatzanzahl	Umschlagszahl für Emis- sionsberechnung	PKW- Fahrten
Personalparkplatz vor der Kurklinik Status Quo und Prog- nose	18 Stellplätze für Ge- schäftsleitung 6 bis 22 Uhr	Umschlagszahl = $2 \cdot 18 / 18 / 16 = 0,125$	$1 \cdot 2 \cdot 18 = 36$ PKW / 16 h
nord- östlicher Parkplatz	9 Stellplätze für Wohn- häuser		$1,5 \cdot 2 \cdot 9 = 27$ PKW / 07 bis 22 Uhr
nord- östlicher Parkplatz Status Quo	90 Stellplätze für die Kurklinik	An- und Abreise von 06 bis 22 Uhr (geschätzt) $2 \cdot 90 / 90 / 16 = 0,125$	
nord- östlicher Parkplatz Prognose	57 Stellplätze für die Kurklinik	alle 3 Wochen An- und Abreise von 06 bis 22 Uhr (geschätzt) $2 \cdot 57 / 57 / 16 = 0,125$	$1 \cdot 2 \cdot 57 = 114$ PKW / 16 h

#### Lieferverkehr:

Folgende Angaben wurden in der SIP 2012 zum Lieferverkehr von der Kurklinik benannt:

*Tabelle 2 - Lieferverkehr Kurklinik*

Zeitraum	Anzahl	Tagbereich	Nachtbereich
Montag bis Freitag	1 LKW Lebensmittel	06 bis 12 Uhr	Nein
Mo, Mi, Fr	1 LKW Wäsche	09 bis 11 Uhr	Nein
wöchentlich	1 LKW Papier, Pappe	ja	Nein
monatlich	1 LKW Wartung Fettabscheider	ja	Nein
alle 2 Monate	1 LKW Spez. Restmüll	ja	nein

Zur Bestimmung der LKW- Anzahl pro Tag muss die Wahrscheinlichkeit des Zusammentreffens der Ereignisse berücksichtigt werden. Das Zusammentreffen der Lebensmittel- und Wäsche- LKW im Tagbereich ist an 3/5 der Arbeitstage gegeben. Das Zusammentreffen mit dem Papier- LKW ist möglich, die anderen Kombinationen sind unwahrscheinlich. Es werden 2 LKW mit je 1 Hin- und Rückfahrt = 4 LKW/16 h im Tagbereich angesetzt.

## 3.2 Verkehrsbelegung Prognose

### 3.2.1 Bestands- Eigenheime

Durch die vorgegebenen Stellplätze ist der DTV gleichbleibend 230 PKW/24h.

### 3.2.2 Betriebsverkehr zum Zentralen Pumpwerk

Bei der täglichen Servicefahrt des ZVB ergeben sich keine Änderungen.

Durch die Abfuhr prognostisch entstehender Baugebiete im Entsorgungsbereich ist im Prognosezeitraum mit einer LKW- Fahrt zusätzlich zu rechnen. Damit ergibt sich eine prognostische Verkehrsbelegung von 18 LKW im Tagzeitraum. [6; 7]

### 3.2.3 Verkehrsaufkommen aus dem Betrieb der Inselklinik

Da die Inselklinik bereits voll belegt in Betrieb ist, ergeben sich keine Steigerungen des Verkehrsaufkommens.

### 3.2.4 Prognostisches Verkehrsaufkommen aus den B- Plangebieten

Die PKW- Fahrten werden auf Grundlage der Betreiberangaben [10] ermittelt.

*Tabelle 3 - Kfz- Fahrten infolge Wohnbebauung*

Gebäudetyp	Anzahl Stellplätze	Anzahl der Umschläge je Stellplatz aus [4]	Anzahl der Fahrten [Kfz / 24 h]
Wohnhaus Typ I 6 WEx2= 12 WE	24	1,5	72
Wohnhaus Typ II 4 WEx4=16WE	32	1,5	96
Wohnhaus Typ III 9 WEx2=18WE	36	1,5	108
Wohnhaus Typ IV 13 WEx2=26WE	52	1,5	156
Seniorenresidenz 38 WE:5= 8SP	8	1,5	24
<b>Summe Wohnen</b>	<b>152</b>		<b>456</b>

Die in [3] übergebenen Betreiberangaben für die Neubauvorhaben im Untersuchungsgebiet werden mit den Fahrzeugwechsel- Angaben des Betreibers als Status Quo der Planung berechnet. Der Prognosefall wird für den Planungshorizont unter Verwendung von [9] berechnet.

Für die Ermittlung des Prognosefaktors für den PKW- Verkehr wird auf die Zusammenfassung gem. [13] zurückgegriffen:

„Die Motorisierung über alle Einwohner (ohne juristische Personen) betrug 2012 = 493 Pkw je 1.000 Einwohner. Sie erreicht 2025/26 mit 512 Pkw je 1.000 Einwohner ihr Maximum und geht dann bis 2040 auf 510 Pkw je 1.000 Einwohner zurück“. [Zitat siehe Internet-Link].

Da hiernach die Entwicklung des MIV auf 1,03 des Status Quo steigt, liegen die Schwankungsbreiten des innerörtlichen Verkehrs u.E. höher als der Entwicklungswert. Da aktuell im nationalen Diskurs weitere Umstiegsszenarien vom PKW auf alternative Verkehrsmittel diskutiert werden, wird kein höherer Prognosewert angesetzt.

### 3.2.5 Prognostisches Verkehrsaufkommen Ges.-zentrum und Seniorenresidenz

Die Betreiberangaben wurden vom Planer des B- Plans in Zusammenarbeit mit dem Vorhabenträger „MEDIGREIF und Enderlein Treuhand II & Consulting OHG, Pappelallee 1; 17489 Greifswald“ auf der Grundlage von Erfahrungen der vom Vorhabenträger in Greifswald betriebenen Seniorenresidenz erarbeitet.

#### Gesundheitszentrum

Tabelle 4 - Kfz- Verkehr infolge Gesundheitszentrum

Personenkreis	Verkehrsbewegung	Verkehrsverteilung	PKW- Fahrten
Vollzeitarbeitskräfte / Personal	37 Personen Mo – Fr. 07 bis 18 Uhr	50 % mit Bus, Fahrrad und zu Fuß 50 % mit PKW → 19 PKW je 1 Hinfahrt und 1 Rückfahrt	38 PKW / 7 – 18 Uhr
Patienten in den Arztpraxen	128 Personen Mo – Fr. 07 bis 18 Uhr	100 % mit PKW	256 PKW / 7 – 18 Uhr
Apothekenbesucher	100 Personen Mo – Fr. 07 bis 18 Uhr	80 % sind Patienten der Arztpraxis 20 % sind Direktkunden mit je 1 PKW	40 PKW / 7 – 18 Uhr
Besucher im Coworking Space	30 Besucher Mo – Fr. 07 bis 18 Uhr	50 % mit PKW, 1 Person je PKW 25 % Fahrradfahrer, 25 % Fußgänger	15 PKW / 7 – 18 Uhr
Personal im Coworking Space	3 Arbeitskräfte, in den Vollzeitarbeitskräften erfasst	./.	./.
Patienten im Diagnostikzentrum	16 Personen Mo – Fr. 07 bis 18 Uhr	50 % sind an dem Tag Patienten in der Arztpraxis 50 % sind Patienten ohne Arztbesuch und nutzen je 1 PKW	16 PKW / 7 – 18 Uhr
Patienten im ambulanten Therapiebereich	48 Personen Mo – Fr. 07 bis 18 Uhr	25 % sind gleichzeitig Arztbesucher oder Apothekenkunden 25 % sind Fußgänger 50 % nutzen je 1 PKW	48 PKW / 7 – 18 Uhr
<b>Summe Kfz 7 – 18 Uhr</b>			<b>413</b>

## Seniorenresidenz

Tabelle 5 - Kfz- Verkehr infolge Seniorenresidenz

Personenkreis	Verkehrsbewegung	Verkehrsverteilung	PKW- Fahrten
Vollzeitarbeitskräfte / Personal	10 Personen Mo – Fr. 06 bis 22 Uhr Mo. – So. von 07 bis 18 Uhr	50 % mit Bus, Fahrrad und zu Fuß 50 % mit PKW → 5 PKW je 1 Hinfahrt und 1 Rückfahrt	10 PKW / 7 – 18 Uhr
Bewohner der Senio- renresidenz	68 Personen in 43 WE Mo. – So. von 07 bis 22 Uhr	Gesamtbestand 9 PKW, davon 2 PKW mit je 1 Hin- und Rück- fahrt / Tag	4 PKW / 7 – 22 Uhr
<b>Summe Kfz 7 – 22 Uhr</b>			<b>14</b>

### 3.3 Ermittlung der maßgebenden Verkehrsbelegung in Kfz / h

Die ermittelten Kfz- Bewegungen infolge „Wohnen“ und „Sonstige“ werden mit charakteristischen Tagesganglinien gem. [12] in Kfz / h umgerechnet. Hierbei werden die unterschiedlichen Ganglinienwerte für den Quell- und Zielverkehr berücksichtigt.

Die Berechnungswerte infolge „Wohnen“ und „Sonstige“ werden dann zur Ermittlung der maximalen Spitzenstunde überlagert.

Der maximale Spitzenstundenwert wird mit [10] auf die Vereinbarkeit mit dem vorgesehenen Typ der Erschließungsstraße geprüft.

Die Eingabewerte ergeben sich aus den Prognosewerten des Vorhabens zuzüglich der Prognosewerte des Bestandes. Hierbei werden die LKW- Anteile in PKW- Einheiten mit 2 PKW / LKW umgerechnet.

Für Andienung und Service des Neubauvorhabens wird ein LKW- Anteil von 10 % (sh. Tabelle 1) hinzugerechnet.

Damit ergeben sich die Eingabewerte für die Berechnung lt. Tabelle 3.

Tabelle 6 - Berechnung der Eingabewerte zur Ermittlung der maßgeblichen Spitzenstunde - Prognose

Nutzungstyp	Kfz / 24 h
Bestands- EFH	230
Wohnen infolge VEP zzgl. PKW- Einheiten aus LKW- Verkehr	$456 + (456 \cdot 0,1 \cdot 2) = 548$
<b>Summe Wohnen</b>	<b>778</b>
Kurklinik Bestand zzgl. PKW- Einheiten aus LKW- Verkehr	$63 + (4 \cdot 2) = 33$
LKW- Tagbereich Pumpwerk in PKW- Einheiten	$20 \cdot 2 = 40$
Sonstige zzgl. PKW- Einheiten aus LKW- Verkehr	$427 + (427 \cdot 0,1 \cdot 2) = 512$
Sonderfall Kurwechsel (seltenes Ereignis)	(114)
<b>Summe Sonstige ohne Kurwechsel</b>	<b>585</b>

## 4 Berechnungsergebnisse

Die Berechnung wird mit einer Berechnungsmaske nach [12] für die Tagesganglinie „Sonstige / Dienstleistung“ und für die Tagesganglinie „Wohnen“ durchgeführt. Die berechneten Stundenwerte werden zur Ermittlung der maßgeblichen Spitzenstunde überlagert. Hierbei wird nach Quell- und Zielverkehr für die Gebiets- / Nutzungstypen unterschieden. Auf der Fol-  
geseite ist die Ergebnistabelle dargestellt.

Tabelle 7 - Ergebnistabelle zur Berechnung der maximalen Spitzenstunde

Projekt:	Verkehrstechnische Stellungnahme zum Vorhaben- und Erschließungsplan											
	zum Bebauungsplan Nr. 67 " 1. Änderung des Bebauungsplan Nr. 26 Wohngebiet am Setheweg" der Gemeinde Ostseebad Heringsdorf											
	AG: BAUKONZEPT Neubrandenburg GmbH, Gerstenstr. 9, 17034 Neubrandenburg											
Applikation der Tagesganglinien auf den durch das Vorhaben induzierten Wohn- und Dienstleistungsverkehr												
Stunde	Dienstleistung/Sonstige			Wohnen			Wohnen			Gesamt		
	Quell-V. %	Ziel-V. %	PKW/h	Quell-V. %	Ziel-V. %	PKW/h	Quell-V. %	Ziel-V. %	PKW/h	Quell-V. %	Ziel-V. %	PKW/h
00-01	0,00%	0,00%	0	0,40%	0,60%	2	0,40%	0,60%	2	0,40%	0,60%	2
01-02	0,00%	0,00%	0	0,20%	0,00%	1	0,20%	0,00%	1	0,20%	0,00%	1
02-03	0,00%	0,00%	0	0,10%	0,00%	0	0,10%	0,00%	0	0,10%	0,00%	0
03-04	0,00%	0,10%	0	0,00%	0,80%	0	0,00%	0,80%	0	0,00%	0,80%	0
04-05	0,00%	1,90%	0	1,10%	3,00%	4	1,10%	3,00%	4	1,10%	3,00%	4
05-06	0,30%	7,70%	1	3,40%	4,50%	13	3,40%	4,50%	13	3,40%	4,50%	13
06-07	1,60%	11,30%	5	10,50%	5,00%	41	10,50%	5,00%	41	10,50%	5,00%	41
07-08	3,40%	11,00%	10	11,00%	3,90%	43	11,00%	3,90%	43	11,00%	3,90%	43
08-09	5,30%	9,70%	16	7,20%	3,10%	28	7,20%	3,10%	28	7,20%	3,10%	28
09-10	7,10%	7,70%	21	6,40%	2,70%	25	6,40%	2,70%	25	6,40%	2,70%	25
10-11	8,50%	7,00%	25	4,80%	2,90%	19	4,80%	2,90%	19	4,80%	2,90%	19
11-12	6,90%	6,50%	20	3,90%	3,90%	15	3,90%	3,90%	15	3,90%	3,90%	15
12-13	7,70%	4,80%	23	3,60%	2,20%	14	3,60%	2,20%	14	3,60%	2,20%	14
13-14	7,10%	5,50%	21	2,30%	2,70%	9	2,30%	2,70%	9	2,30%	2,70%	9
14-15	8,10%	5,30%	24	2,70%	4,80%	11	2,70%	4,80%	11	2,70%	4,80%	11
15-16	9,80%	4,20%	29	3,20%	4,70%	12	3,20%	4,70%	12	3,20%	4,70%	12
16-17	8,40%	4,70%	25	4,00%	10,30%	16	4,00%	10,30%	16	4,00%	10,30%	16
17-18	5,40%	4,60%	16	5,30%	13,00%	21	5,30%	13,00%	21	5,30%	13,00%	21
18-19	5,90%	3,60%	17	7,60%	10,00%	30	7,60%	10,00%	30	7,60%	10,00%	30
19-20	3,80%	2,20%	11	5,20%	9,50%	20	5,20%	9,50%	20	5,20%	9,50%	20
20-21	2,30%	1,90%	7	3,60%	7,70%	14	3,60%	7,70%	14	3,60%	7,70%	14
21-22	4,30%	0,20%	13	5,40%	3,70%	21	5,40%	3,70%	21	5,40%	3,70%	21
22-23	3,40%	0,10%	10	4,60%	0,80%	18	4,60%	0,80%	18	4,60%	0,80%	18
23-24	0,80%	0,00%	2	3,80%	0,50%	15	3,80%	0,50%	15	3,80%	0,50%	15
Summe	100,10%	100,00%	293	100,30%	100,30%	390	100,30%	100,30%	390	100,30%	100,30%	683
			585 PKW / 24 h			778 PKW / 24 h			778 PKW / 24 h			1363 PKW / 24 h
			Quellverkehr: 292 PKW / 24 h			Quellverkehr: 389 PKW / 24 h			Quellverkehr: 681 PKW / 24 h			Quellverkehr: 681 PKW / 24 h
			Zielverkehr: 293 PKW / 24 h			Zielverkehr: 389 PKW / 24 h			Zielverkehr: 682 PKW / 24 h			Zielverkehr: 682 PKW / 24 h

## 5 Notwendiger Straßenquerschnitt

In der vormittäglichen Spitzenstunde von 07 Uhr bis 08 Uhr ist der Querschnitt mit maximal 100 Kfz / h belegt, in der maßgeblichen nachmittäglichen Spitzenstunde von 17 Uhr bis 18 Uhr ebenfalls mit maximal 100 Kfz / h.

Damit ist der Setheweg und angrenzende Straßen nach [10] in die niedrigste Bemessungskategorie einzustufen.

Damit bleiben die Planungsempfehlungen aus [4] vollinhaltlich erhalten. Die Kostenschätzung sollte auf Grund der zwischenzeitlichen Einführung von [11] überarbeitet werden.

## 6 Zusammenfassung

In der Verkehrstechnischen Stellungnahme wird die Berechnung des prognostischen Verkehrsaufkommens auf Grund der verdichteten baulichen Nutzung des Vorhaben- und Erschließungsplanes neu durchgeführt.

Die Ermittlung der maßgeblichen Verkehrsbelegung wird auf der Grundlage der Betreiberangaben des AG durchgeführt. Die Prognosebetrachtung zur Entwicklung des Motorisierten Individualverkehrs wurde gemäß [13] durchgeführt.

Die Tagesganglinien zur Ermittlung der maßgeblichen Spitzenstunde der Verkehrsbelegung erfolgt mit differenzierten Ganglinien für die Nutzungen „Wohnen“ und „Sonstiges / Dienstleistung“ gemäß [12].

Im Ergebnis ist festzustellen, dass mit der maximalen Spitzenstunde des Verkehrsaufkommens am Querschnitt die Planungsempfehlungen aus [4] weiterhin gelten. Der Parkplatzwechsel alle 3 Wochen ist kein für den Leistungsfähigkeitsnachweis relevantes Merkmal (seltenes Ereignis).

## 7 Planungssicherheit

Es ist davon auszugehen, dass die Berechnungen entsprechend den geltenden Regelwerken des Straßenentwurfs durchgeführt wurden. Alle Berechnungen beruhen auf der Grundlage der Betreiberangaben.

Da die maximale Spitzenstunde am Straßenquerschnitt mit 100 Kfz / h weit unter dem Grenzwert von 400 Kfz / h gemäß [10] zur Zuordnung eines Straßenquerschnittes infolge der Verkehrsbelegung liegt, ist bei der Auslegung der Verkehrsanlage des Setheweges gemäß den Planungsempfehlungen [4] von verkehrssicheren Verhältnissen auszugehen.

Diese Stellungnahme gilt nur für die hier in die Berechnung verwendeten Angaben. Bei Änderung der allgemeinen Randbedingungen oder beabsichtigten Nutzungen sind weitergehende Untersuchungen durchzuführen.

Aufgestellt: Anklam, 21.07.2020

Michael Kühn

