

Ferienpark Gutsanlage Tüzen

Verkehrstechnische Untersuchung

Oktober 2024



KLAESER & PARTNER
BERATENDE INGENIEURE PARTG MBH

BAUINGENIEURWESEN | SOFTWAREENTWICKLUNG

Warendorfer Straße 20 - 17192 Waren (Müritz)

Inhaltsverzeichnis

1	AUFGABENSTELLUNG.....	2
2	METHODIK.....	4
3	BESTEHENDE VERKEHRSNACHFRAGE.....	5
4	PROGNOSE DER VERKEHRSNACHFRAGE.....	8
4.1	Kurzbeschreibung des Vorhabens.....	8
4.2	Szenarien der Verkehrserzeugung.....	10
4.3	Verkehrsaufkommen der Szenarien	10
5	GESAMTABWÄGUNG	12
6	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	13
7	LITERATURVERZEICHNIS	14

Anlagen

- Anlage 1: Ergebnisse der Verkehrserhebung in der OD Tüzen, September 2024
Anlage 2: Ermittlung des Verkehrsaufkommens mit dem Programm Verbau

1 AUFGABENSTELLUNG

Die Vauwerk GmbH beabsichtigt in der Gemeinde Passee einen naturnahen Erlebnis- und Ferienpark zu errichten. Das Konzept ist auf nachhaltigen Tourismus und einen weitgehenden Erhalt der bestehenden Naturlandschaft ausgerichtet. Besonderer Wert soll dabei auf Nachhaltigkeit und Energieeffizienz gelegt werden. Die vorhandenen Gebäudestrukturen werden möglichst genutzt und in das Gesamtvorhaben integriert. Das Angebot ist ganzjährig ausgelegt und richtet sich an vielfältige Zielgruppen aller Altersklassen. Neben länger verweilenden Gästen, wie beispielsweise Campingplatzbesucher sind auch Angebote für Tagesgäste geplant.

Passee ist eine Gemeinde im nordwestlichen Teil des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern und verwaltungsrechtlich dem Landkreis Nordwestmecklenburg zugeordnet. Das Gemeindegebiet grenzt im Osten unmittelbar an den Landkreis Rostock. Die Verwaltung der Gemeinde erfolgt über das Amt Neukloster Warin.

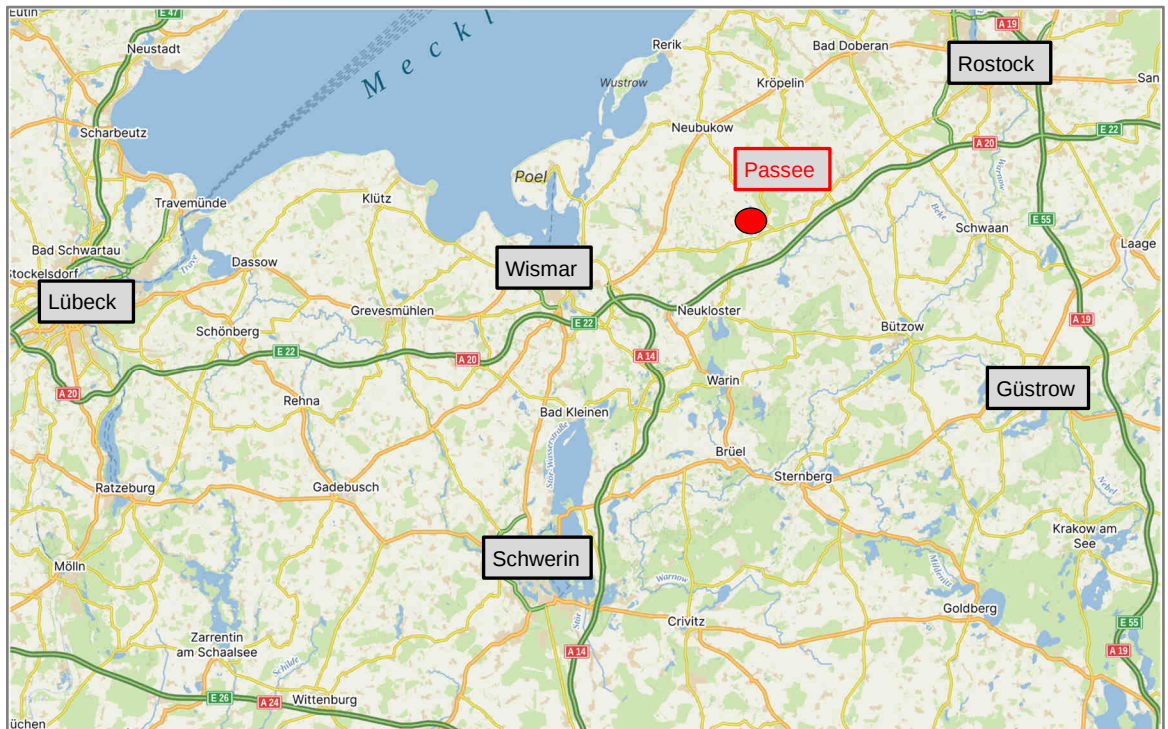


Bild 1: Lage im Planungsraum (Kartengrundlage mapy.cz)

Die Auswahl des Standortes erfolgte im Wesentlichen aufgrund der naturräumlichen Eignung der Areale. Darüber hinaus sind auch verkehrliche Aspekte von Relevanz:

- Die A 20 als wichtigste Nord-Ost-Achse in Mecklenburg-Vorpommern verläuft in unmittelbarer Nähe. Die Entfernung zur AS Neukloster beträgt ca. 6 km und die Entfernung zur AS Kröpelin ca. 12 km.

- Der Standort befindet sich in der Nähe zur Ostseeküste mit vielen touristischen Orten im näheren und weiteren Umfeld. Wismar kann in ca. 30 Minuten mit dem Pkw erreicht werden. Die Fahrdauer zu wichtigen Tourismusstandorten an der Ostsee wie Kühlungsborn, Rerik oder die Insel Poel liegen ebenfalls im Bereich von 30 Minuten.
- Über das Fernstraßennetz kann die Metropolregion Hamburg mit einer Fahrzeit von etwas mehr als einer Stunde erreicht werden. Die Fahrzeit vom Oberzentrum Rostock beträgt ca. 30 Minuten und die Fahrzeit von der Landeshauptstadt Schwerin ca. 40 Minuten.

Zum Erlangen des Baurechts für die Maßnahme ist die Erstellung eines Bebauungsplanes vorgesehen. Im Rahmen des Verfahrens sind auch die schalltechnischen Auswirkungen des Vorhabens zu prüfen. Grundlage zur Bewertung der schalltechnischen Auswirkungen ist unter anderem die Verkehrserzeugung des neuen Gebietes. Die Aufgabe der vorliegenden Untersuchung besteht darin, die zu erwartenden Verkehrsmengen aufgrund der vorgesehenen Nutzung zu prognostizieren.

2 METHODIK

Das Ziel der Untersuchung besteht darin, die durch das neue Gebiet entstehende Verkehrsnachfrage zu prognostizieren. Die zu erwartenden Verkehrsmengen bilden die Grundlagen für die schalltechnische Bewertung des Projektes. Nach Verkehrslärmschutzverordnung [1] und RLS 19 [2] ist für die Berechnung der durchschnittliche Verkehr aller Jahrestage [DTV in Kfz/24h] unterteilt in die Fahrzeugarten Kfz-Verkehr und Lkw-Verkehr die maßgebliche Grundlage.

Verkehrsprognosen sind von vielfältigen Faktoren abhängig. Die Qualität und Stimmigkeit dieser Basisdaten ist maßgeblich für die Aussagekraft der Verkehrsprognose. Da die Randbedingungen in der Regel nicht eindeutig definierbar sind, werden in der Verkehrsplanung häufig Bandbreiten möglicher Entwicklungen betrachtet. Für die vorliegende Untersuchung werden verschiedene Szenarien erarbeitet, die sich im Wesentlichen durch die zu erwartenden Besucherzahlen des Freizeitparks unterscheiden. Auf folgende Grundlagen wird dabei zurückgegriffen:

- Verkehrszählungen im Projektgebiet und Erhebungen im Hauptstraßennetz des Umlandes.
- Auswerten von Angaben des Vorhabenträgers und der Gemeinde zu geschätzten Besucherzahlen
- Eigene Recherchen aus Datenbanken vergleichbarer oder ähnlicher Projekte. Als Hilfsmittel wird dabei auf die Software „Ver_bau“ [3] zurückgegriffen. Innerhalb des Programms stehen umfangreiche Datenbanken aus bundesweiten Vergleichsprojekten zur Verfügung, die aus verschiedensten Rahmenparametern die Abschätzung des Verkehrsaufkommens ermöglichen. Die Berechnungen erfolgen unter Zugrundelegung der Hinweise zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehr [4]. Vor diesem Hintergrund kann die Datenbasis als Stand der Technik gewertet werden.

Die Ergebnisse der Szenarien werden miteinander verglichen und hinsichtlich Plausibilität bewertet. Weitergehende Aussagen sind dem Kapitel 4.2 zu entnehmen.

Alle verkehrlichen Bewertungen von Verkehrsanlagen erfolgen nach Stand der Technik auf der Grundlage des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2015, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [5].

3 BESTEHENDE VERKEHRSNACHFRAGE

Zur Bewertung der bestehenden Verkehrsbelastungen im Untersuchungsraum wird auf die aktuelle Verkehrsmengenkarte des Landes Mecklenburg-Vorpommern zurückgegriffen. Die Karte ist in folgender Abbildung auszugsweise dargestellt:

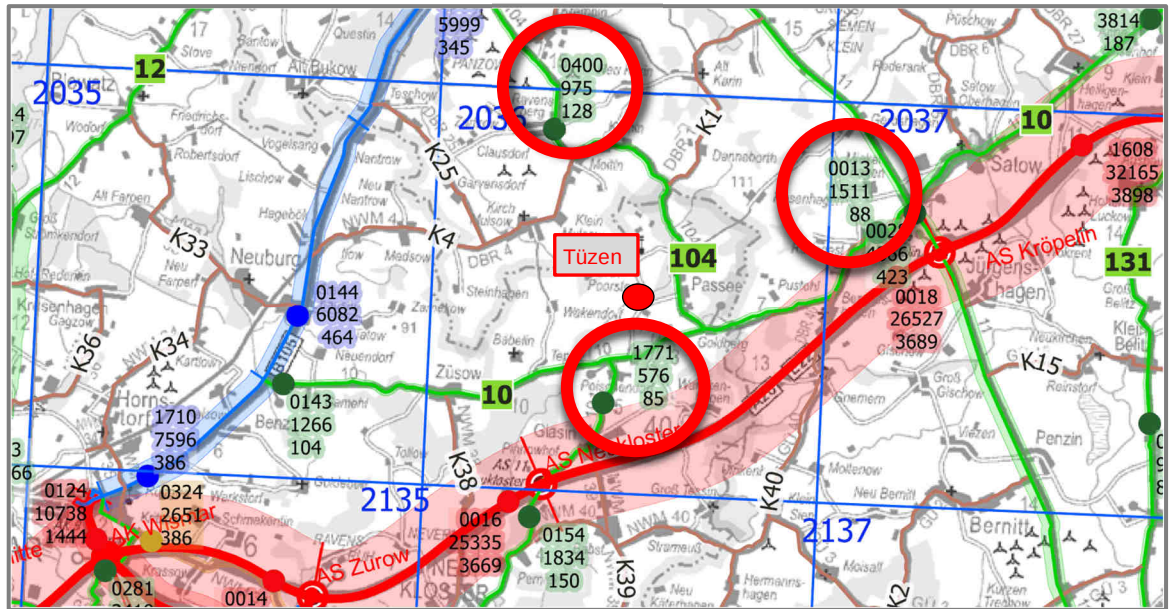


Bild 2: Auszug Verkehrsmengenkarten M-V 2021 [6]

Das geplante Vorhaben befindet sich abseits des Hauptstraßennetzes im Bereich des Ortsteiles Tüzen. Regional bedeutende Straßen befinden sich im Umfeld mit den Landesstraßen L 10, L 101 und L 104. Die Verkehrsmengen dieser Straßen sind in Bezug auf die Netzfunktion eher gering. Sie besitzen in vielen Bereichen nur eine flächener-schließende Funktion des ländlichen Raumes. Regionale und überregionale Verbindungen werden zum großen Teil auf die A 20 und die Bundesstraße B 105 verlagert.

Folgende Tabelle vergleicht die Verkehrsentwicklung in den Jahren 2010 bis 2021 bezo-gen auf den DTV aller Fahrzeuge an den erfassten Querschnitten der Verkehrsmengen-karte.

Straße	DTV 2010	DTV 2015	DTV 2021
	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]
L 10, Richtung AS Kröpelin	1.512	1.237	1.511
L 101, Richtung AS Neukloster	697	700	576
L 104, Richtung Neubukow	650	606	975

Bild 3: Vergleich Querschnittsbelastung 2015 bis 2021, DTV [6] [7] [8]

Die Verkehrsmengen sind über den betrachteten Zeitraum relativ stabil und nur geringen Schwankungen unterlegen. Diese können besonders bei gering belasteten Straßen auch aus der Erhebungs- und Hochrechnungsmethodik resultieren. Zudem ist zu be-

merken, dass die Ergebnisse der Zählungen von 2021 noch Einflüssen durch die Covid-Pandemie unterlegen sind.

Die Belastungen des Schwerverkehrs an den betrachteten Querschnitten sind in den betrachteten Zählstellen tendenziell eher leicht abnehmend. Der Querschnitt der L 104 stellt mit einer deutlichen Zunahme eine Ausnahme dar. Der Anteil des Schwerverkehrs ist hier mit 13 % relativ hoch.

Straße	DTV SV 2010	DTV SV 2015	DTV SV 2021
	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]
L 10, Richtung AS Kröpelin	191	105	88
L 101, Richtung AS Neukloster	130	95	85
L 104, Richtung Neubukow	64	40	128

Bild 4: Vergleich Querschnittsbelastung Schwerverkehr 2010 bis 2021, DTV SV [6] [7] [8]

Für die Verkehrsmenge im Bereich der OD Tüzen können aus der Verkehrsmengenkarte keine Informationen erlangt werden. Die Verkehrsmengen wurden aufgrund einer Einschätzung der örtlichen Situation als sehr gering eingestuft. Um belastbare Aussagen zu erhalten hat der Vorhabenträger sich dazu entschieden, eine Verkehrszählung durchzuführen. Diese erfolgte über den Zeitraum einer Kalenderwoche im September 2024 über alle Tagesstunden an einem Querschnitt in der Ortsdurchfahrt Tüzen.

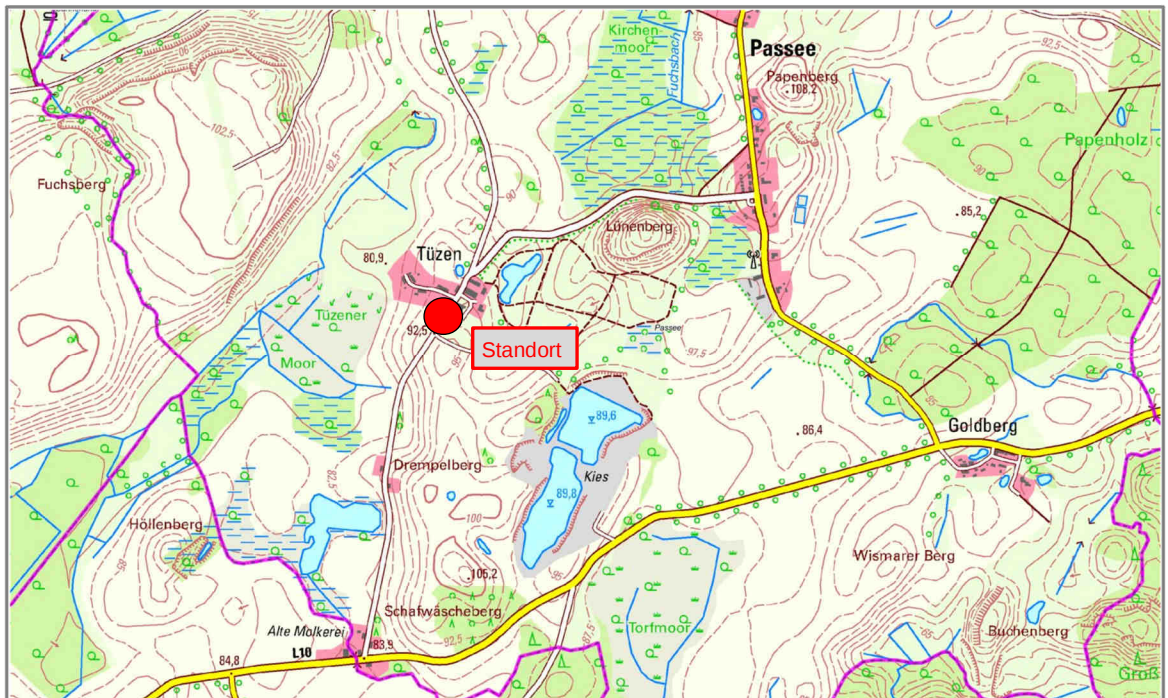


Bild 5: Standort Verkehrszählung (Kartengrundlage Gaia MV)

Wie erwartet sind die Verkehrsbelastungen im Zuge der Gemeindestraße sehr gering. Die detaillierten Ergebnisse sind dem Anhang 2 zu entnehmen. Die Hochrechnung auf den durchschnittlichen Verkehr des Jahres wurden auf der Basis des HBS durchgeführt. Die mittlere Jahresganglinie stellt sich wie folgt dar:

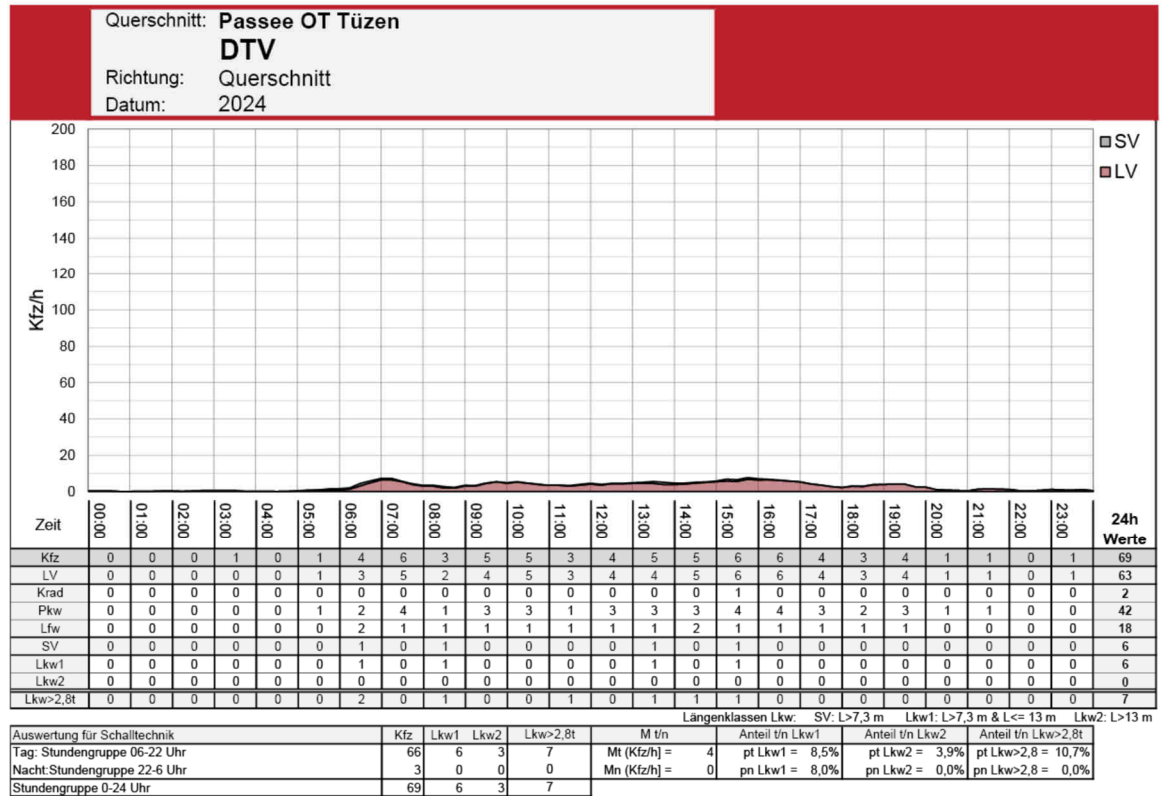


Bild 6: Hochrechnung der Jahresganglinie in der OD Tüzen

Der tägliche Verkehr auf der Gemeindestraße beträgt damit im Querschnitt rechnerisch im Mittel aller Jahrestage 69 Kraftfahrzeuge und 6 Schwerverkehrsfahrzeuge.

Die Parkflächen für den Tagesbesucher sind nördlich des Haupteingangs an der Gemeindestraße vorgesehen. Nach derzeitigem Planungsstand liegt die Anzahl bei ca. 130 Stellplätze. Diese sollen vornehmlich als PV-Carports errichtet werden, so dass die Aufladung von Elektrofahrzeugen während des Verweildauer erfolgen kann.



Bild 8: Vorhabenskizze (Quelle Vauwerk GmbH)

Zwischen dem Campingplatz und dem zentralen Eingangsbereich befindet sich der Gutsgarten, welcher durch eine parkähnliche Struktur gekennzeichnet ist. Der Gutsgarten ist durch verschiedenste Grünstrukturen und Spazierwege sowie kleinere Attraktionen und Verweilmöglichkeiten geprägt.

4.2 SZENARIEN DER VERKEHRSERZEUGUNG

Die Bewertung der verkehrlichen Wirkung von Maßnahmen ist aufgrund von Ungenauigkeiten und Schwankungen der Prognosedaten verfahrensbedingt mit Unsicherheiten behaftet. Um diese Bandbreite möglichst einzugrenzen und eine realistische Prognose abzuleiten werden unterschiedliche Ansätze geprüft:

1. Die verkehrlichen Auswirkungen werden aufgrund der geplanten Angaben des Vorhabenträgers prognostiziert.
2. Die Verkehrsnachfrage wird durch den Ansatz von Verkehrserhebungen aus Datenbanken vergleichbarer Projekte bestimmt.

4.3 VERKEHRSAUFKOMMEN DER SZENARIEN

Für die schalltechnische Bewertung ist nach den benannten Regelwerken [8] [1] der durchschnittliche Verkehr eines Tages innerhalb des Jahres zu bestimmen, d. h. die Auswirkungen werden nicht in Bezug auf die Spitzenzeiten in den Sommermonaten, sondern über den Mittelwert aller Jahrestage bestimmt.

Der Vorhabenträger plant eine stufenweise Realisierung und Entwicklung des Ferienparks. So ist vorgesehen den Campingplatz im Jahr 2026 für Feriengäste zu eröffnen und ab dem Jahr 2027 zusätzlich die Angebote für Tagesgäste zur Verfügung zu stellen.

Für Übernachtungsgäste werden nach derzeitigem Planungsstand 372 Betten zur Verfügung stehen. Der Vorhabenträger unterstellt eine Auslastung von 27 % so dass von rd. 30.000 Übernachtungen pro Jahr ausgegangen wird.

Für die Berechnung des Pkw-Verkehrs der Übernachtungsgäste werden folgende Ansätze getroffen:

- Der durchschnittliche Besetzungsgrad liegt bei 2,5 Personen pro Pkw
- Alle Pkw verursachen jeweils eine Fahrt bei der Anreise (Zielverkehr) und eine Fahrt bei der Abreise (Quellverkehr).
- Die mittlere Verweildauer wird mit 4 Tagen in Ansatz gebracht
- Die Hälfte der Feriengäste unternimmt während des Aufenthalts täglich eine Fahrt beispielsweise zur Erledigung von Einkäufen oder zum Besuch anderer touristischer Ziele jeweils mit Hin- und Rückfahrt

Das Potential an Tagesgäste resultiert zum einen aus den Einwohnern des Landes und zum anderen von touristischen Besuchern der umliegenden Urlaubsorte. Der Vorhabenträger geht insgesamt von rd. 150.000 Tagesbesuchern im Jahr aus. Mit ca. 60 % resultiert der überwiegende Teil der Tagesgäste aus den Urlaubsgästen in Mecklenburg-Vorpommern.

Für die Berechnung des Verkehrs der Tagesgäste werden folgende Ansätze gewählt:

- Der durchschnittliche Besetzungsgrad liegt bei 3,0 Personen pro Pkw
- Alle Pkw verursachen jeweils eine Fahrt bei der Anreise (Zielverkehr) und eine Fahrt bei der Abreise (Quellverkehr).

Ein Modal-Split wird bei der Berechnung vernachlässigt. Es wird davon ausgegangen, dass der Großteil der Besucher mit Personenkraftwagen anreist. Der potenzielle Anteil des Umweltverbunds wird vernachlässigt. Die Berechnungsergebnisse liegen damit hinsichtlich der Lärmauswirkungen auf der „sicheren Seite“ bezüglich des erforderlichen Schallschutzes.

Neben dem Verkehrsaufkommen der Kunden ist auch das Verkehrsaufkommen der Beschäftigten sowie Lkw-Fahrten (Lieferverkehr, Ver- und Entsorgung) zu berücksichtigen. Die Berechnungen erfolgen mit folgenden Eingangsdaten:

- Die Beschäftigtenzahl im Park beträgt 70 Personen.
- Die Beschäftigten führen täglich 2,5 Fahrten mit Pkw im Ziel- und Quellverkehr aus. Der Besetzungsgrad beträgt 1 Person pro Pkw.
- Für die Ver- und Entsorgung sowie Fahrten des Lieferverkehrs wird im Szenario von 20 Fahrten am Tag ausgegangen.
- Der Lkw-Anteil an den gewerblichen Fahrten beträgt 60 %

Die Ansätze und Berechnungen für das Szenario „Verbau“ sind in der Anlage zum Erläuterungsbericht enthalten. Ausgehend von ähnlich strukturierten Freizeitparks wird von einem Kundenaufkommen von 0,25-0,50 Kunden pro 100 qm Fläche und Tag ausgegangen.

Die Berechnung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens führen unter den getroffenen Annahmen zusammenfassend zu folgenden Ergebnissen:

Szenario	DTV	DTV-SV
	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]
Szenario 1: Prognose Vorhabenträger	518	12
Szenario 2: Ansatz aus Vergleichsprojekten	704	22

Bild 9: Verkehrsaufkommen der Szenarien, Summe Ziel- und Quellverkehr

5 GESAMTABWÄGUNG

Im Rahmen der Prognoseansätze werden die Bandbreiten möglicher Entwicklungen aufgezeigt. Dabei wurden verschiedene Berechnungsansätze zugrunde gelegt. Die Ergebnisse stellen sich insgesamt plausibel dar und bilden eine weitgehend gesicherte Grundlage zur Bewertung.

In der Gesamtabwägung wird empfohlen die schalltechnischen Auswirkungen auf der Grundlage der maximal zu erwartenden Verkehrsmenge zu prüfen. Zu den erwarteten Prognoseverkehren wird die Verkehrsmenge im Bestand addiert:

DTV: 773 Kfz/24h

DTV-SV: 28 Kfz/24h

Für die Berechnung der Schallimmissionen ist im Weiteren die Verteilung von Tag- und Nachtverkehren von Bedeutung. Bedingt durch die vorgesehene Nutzung kann erwartet werden, dass die Verkehre der Kunden deutlich überwiegend im Tagzeitraum zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr auftreten. Verkehre außerhalb dieses Zeitfensters werden in der Regel durch Beschäftigte sowie Ver- und Entsorgungsfahrzeuge durchgeführt. Darüber hinaus wird berücksichtigt, dass Pkw-Fahrten von Kunden in der Nachtzeit im Rahmen unregelmäßiger Events (z. B. Konzerte, Weihnachtsmärkte etc.) stattfinden können.

Da eine belastbare Festlegung der Tag- und Nachtanteile nicht möglich ist wird empfohlen die Standardverteilung nach RLS 19 zu verwenden. Für die Berechnung der Lkw-Anteile wird der prognostizierte Lkw-Anteil verwendet.

	DTV [Kfz/24h]	M t/n [Kfz/h]	p1 in %	p2 in %
06-22 Uhr	711	Mt = 44	p1 tags = 1,6%	p2 tags 2,1%
22-6 Uhr	62	Mn = 8	p1 nachts= 1,6%	p2 nachts= 2,1%
0-24 Uhr	773			

Bild 10: Verkehrliche Grundlagen für schalltechnische Berechnungen nach RLS 19 [2]

Die angegebenen Werte stellen den durchschnittlichen Verkehr im Mittel aller Jahrestage dar. An Spitzentagen in der Saison ist mit einem deutlich höheren täglichen Verkehrsaufkommen zu rechnen. Die vorliegenden Werte sind nicht geeignet, Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes oder den Bedarf an Stellplätzen zu treffen. Dies ist nicht Gegenstand des vorliegenden Gutachtens.

Waren (Müritz), 30.10.2024

gez. Dipl.-Ing. Christoph Klaeser

6 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Bild 1: Lage im Planungsraum (Kartengrundlage mapy.cz)	2
Bild 2: Auszug Verkehrsmengenkarten M-V 2021	5
Bild 3: Vergleich Querschnittsbelastung 2015 bis 2021, DTV [6] [7].....	5
Bild 4: Vergleich Querschnittsbelastung Schwerverkehr 2010 bis 2021, DTV SV [6] [7].....	6
Bild 5: Standort Verkehrszählung (Kartengrundlage Gaia MV)	6
Bild 6: Hochrechnung der Jahresganglinie in der OD Tüzen.....	7
Bild 7: Lage des Plangebietes (Quelle Geoportal M-V).....	8
Bild 8: Vorhabenskizze (Quelle Vauwerk GmbH)	9
Bild 9: Verkehrsaufkommen der Szenarien, Summe Ziel- und Quellverkehr	11
Bild 10: Verkehrliche Grundlagen für schalltechnische Berechnungen nach RLS 19 [2]	12

7 LITERATURVERZEICHNIS

- [1] Bundesrepublik Deutschland, Verkehrslärmschutzverordnung - 16 BImSchV, 1990.
- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-19, Ausgabe 2019.
- [3] Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, Ver_bau, Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, 2012.
- [4] Forschungsgesellschaft für das Straßen und Verkehrswesen, Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, 2006.
- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, HBS 2015 Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, 2015.
- [6] Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern, Verkehrsmengenkarte 2015, 2017.
- [7] Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern, Verkehrsmengenkarte Mecklenburg-Vorpommern 2021.
- [8] Bundesministerium für Verkehr, Abteilung Straßenbau, Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS 90, 1990.

VAUWERK GmbH
Strandstraße 95
18055 Rostock



Ferienpark Gutsanlage Tüzen

Anlage 1
Auswertung
Verkehrserhebung September 2024



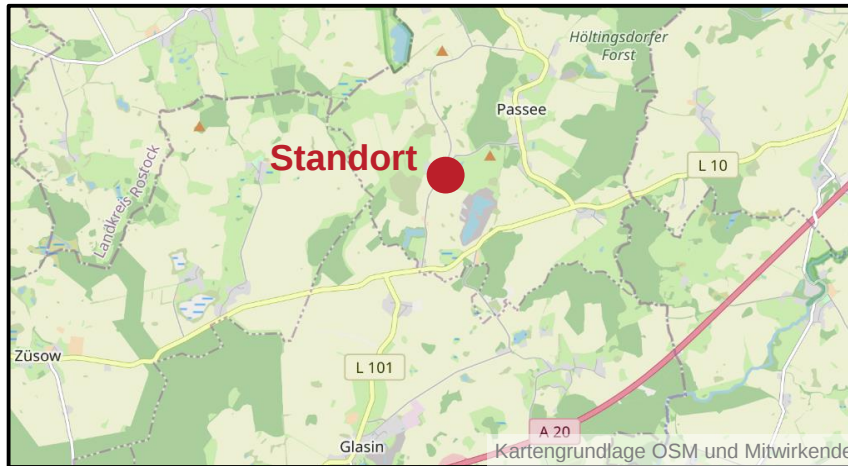
KLAESER & PARTNER
BERATENDE INGENIEURE PARTG MBB

BAUINGENIEURWESEN | SOFTWAREENTWICKLUNG

Warendorfer Straße 20 - 17192 Waren (Müritze)

Passee OT Tüzen

Verkehrserhebung Zusammenfassung der Ergebnisse



Erhebungszeitraum:

von: 21.09.2024 bis: 27.09.2024

Ergebnisse der Hochrechnungen

DTV:	69 Kfz/24h		
DTV _{SV} :	6 Kfz/24h	Anteil:	8,8%
DTV _{W5} :	70 Kfz/24h		
DTV _{W5,SV} :	8 Kfz/24h	Anteil:	10,9%

Lärmkennwerte nach RLS 19/RLS 90

M _T :	4 Kfz/h	M _N :	0 Kfz/h
p _t Lkw1:	8,5%	p _n Lkw1:	8,0%
p _t Lkw2:	3,9%	p _n Lkw2:	0,0%
p _t Lkw>2,8t:	10,7%	p _n Lkw:	0,0%

Geschwindigkeiten

V ₈₅ :	48 km/h	V _{Max} :	71 km/h
V _{mittel} :	33 km/h	V ₅₀ :	33 km/h

Anmerkungen

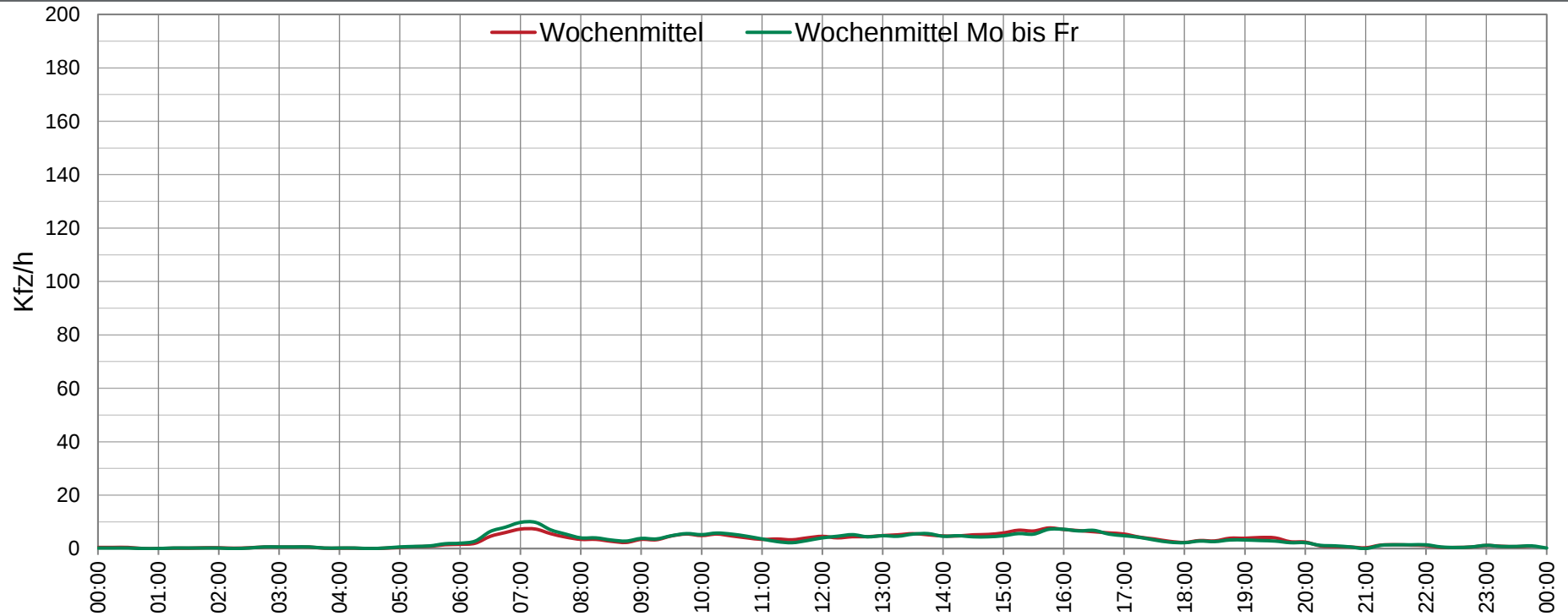
- Hochrechnung mit HM-Faktoren aus HBS 2001
- W5 Werkzeuge Montag bis Freitag
- SV = Schwerverkehr > 3,5 t
- Lärmkennwerte gem. RLS 19 und RLS 90
- p_i Lkw2 inkl. Krad berechnet



Querschnitt: **Passee OT Tüzen**
Wochenmittel

Richtung: Querschnitt

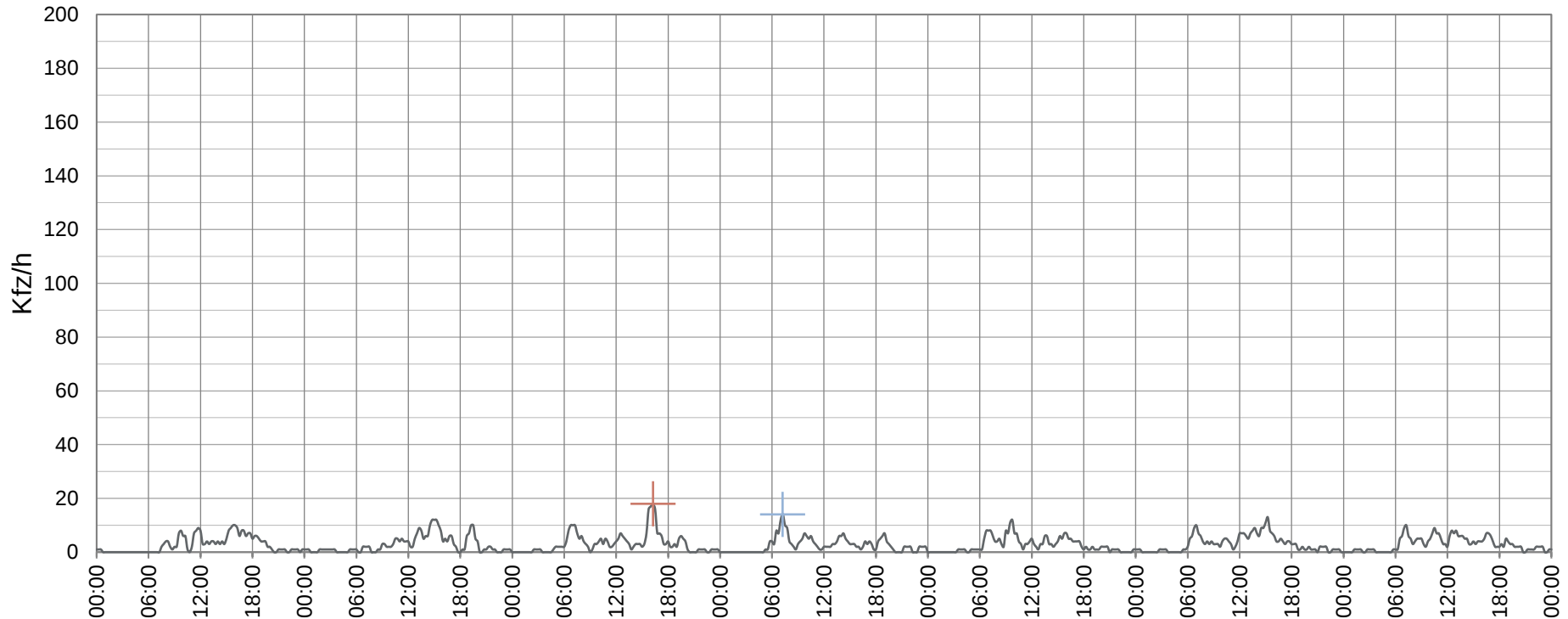
Datum: 21.09.2024 bis 27.09.2024



Querschnitt: **Passee OT Tüzen**
Tagesverkehr

Richtung: Querschnitt

Datum: 21.09.2024 bis 27.09.2024



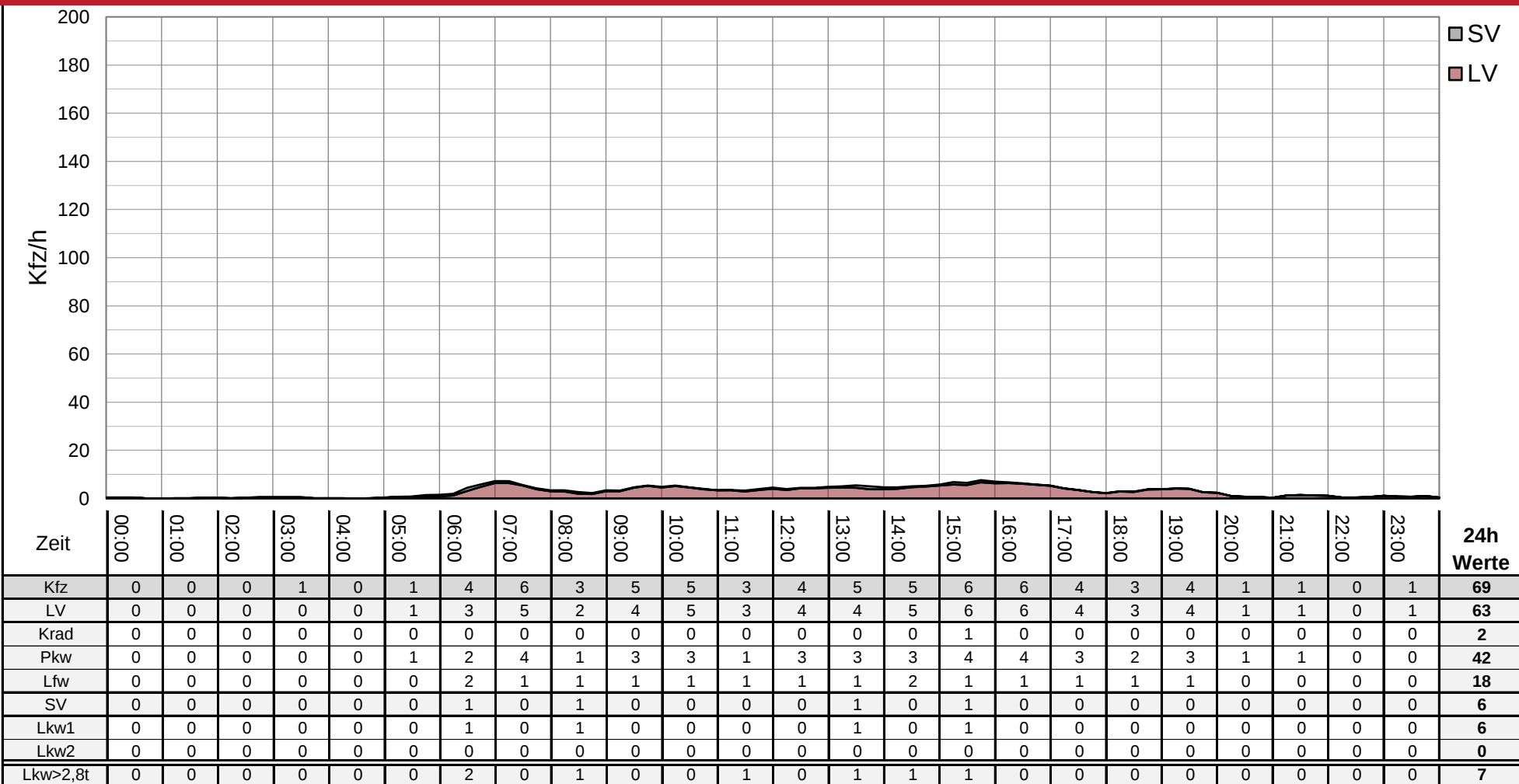
Datum/Uhrzeit (±30 min)	Richtung 1: Alt Poorstorf							Richtung 2: Poischendorf							Querschnitt						
	Pkw	Lfw	Lkw1	Lkw2	Krad	Kfz	SV	Pkw	Lfw	Lkw1	Lkw2	Krad	Kfz	SV	Pkw	Lfw	Lkw1	Lkw2	Krad	Kfz	SV
Wochensp. früh 24.09.24 07:15	7	1	0	0	0	8	0	4	1	1	0	0	6	1	11	2	1	0	0	14	1
Wochensp. spät 23.09.24 16:15	2	1	0	0	0	3	0	12	2	1	0	0	15	1	14	3	1	0	0	18	1

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**

DTV

Richtung: Querschnitt

Datum: 2024



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

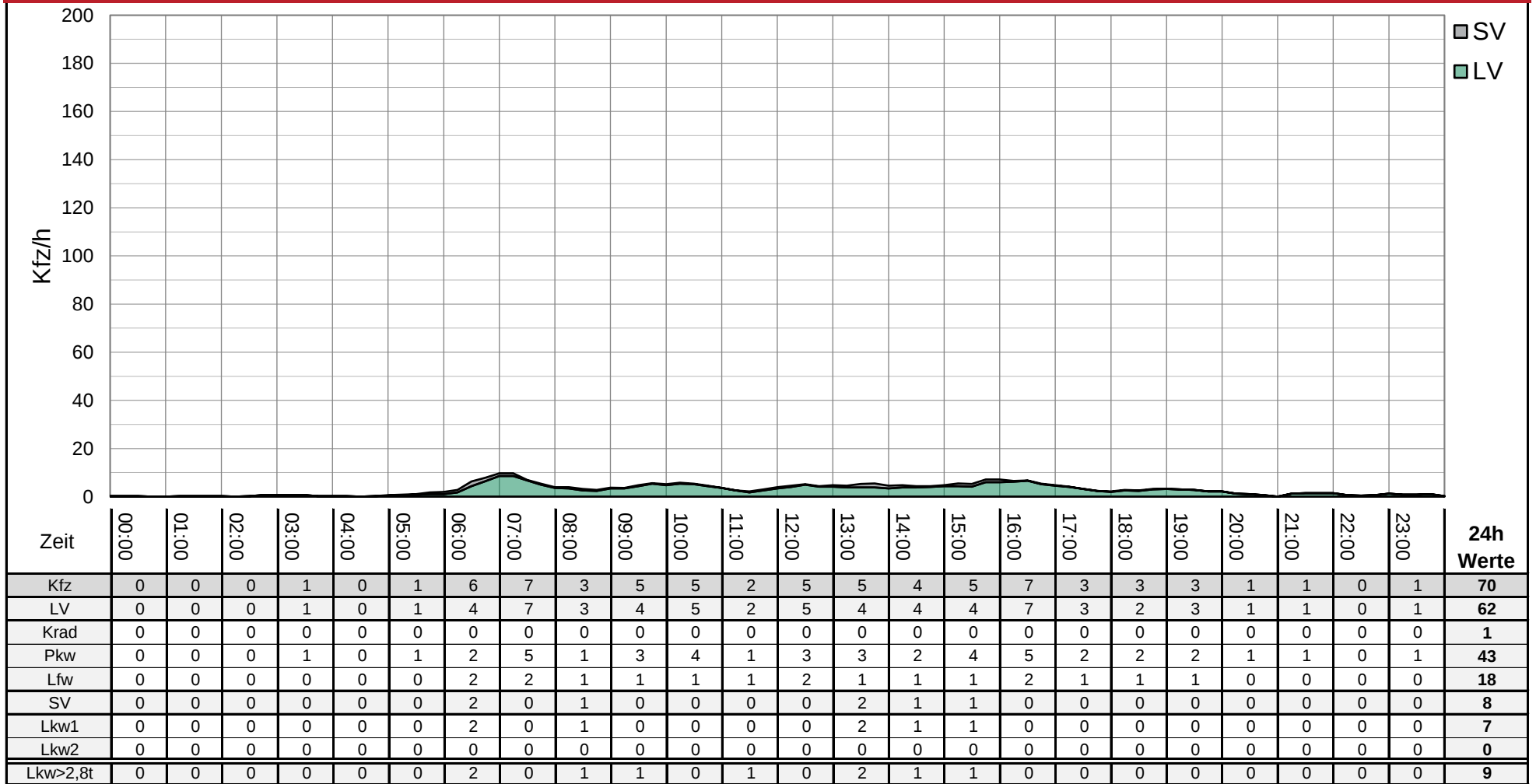
Auswertung für Schalltechnik	Kfz	Lkw1	Lkw2	Lkw>2,8t	M t/n	Anteil t/n Lkw1	Anteil t/n Lkw2	Anteil t/n Lkw>2,8t
Tag: Stundengruppe 06-22 Uhr	66	6	3	7	Mt (Kfz/h) = 4	pt Lkw1 = 8,5%	pt Lkw2 = 3,9%	pt Lkw>2,8 = 10,7%
Nacht: Stundengruppe 22-6 Uhr	3	0	0	0	Mn (Kfz/h) = 0	pn Lkw1 = 8,0%	pn Lkw2 = 0,0%	pn Lkw>2,8 = 0,0%
Stundengruppe 0-24 Uhr	69	6	3	7				

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**

DTV_{w5}

Richtung: **Querschnitt**

Datum: **2024**



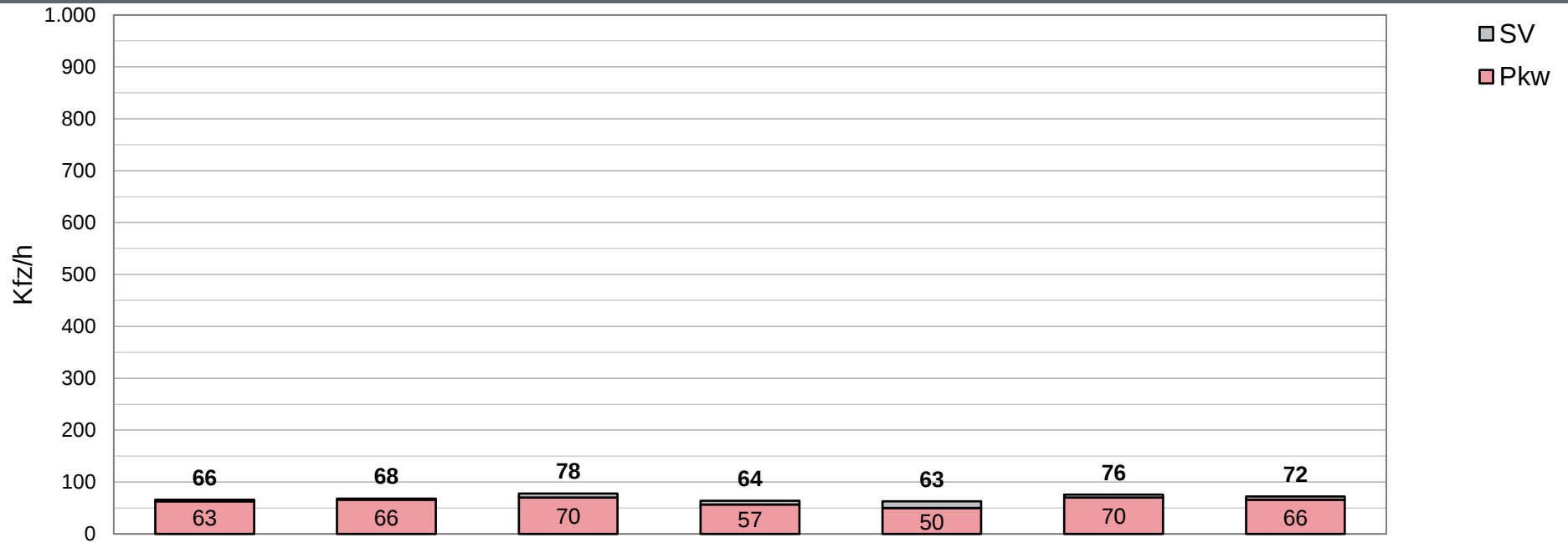
Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	29,1%	40,0%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	26,2%	20,0%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	55,3%	60,0%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**
Tagesverkehr Wochentage

Richtung: Querschnitt

Datum: 21.09.2024 - 27.09.2024

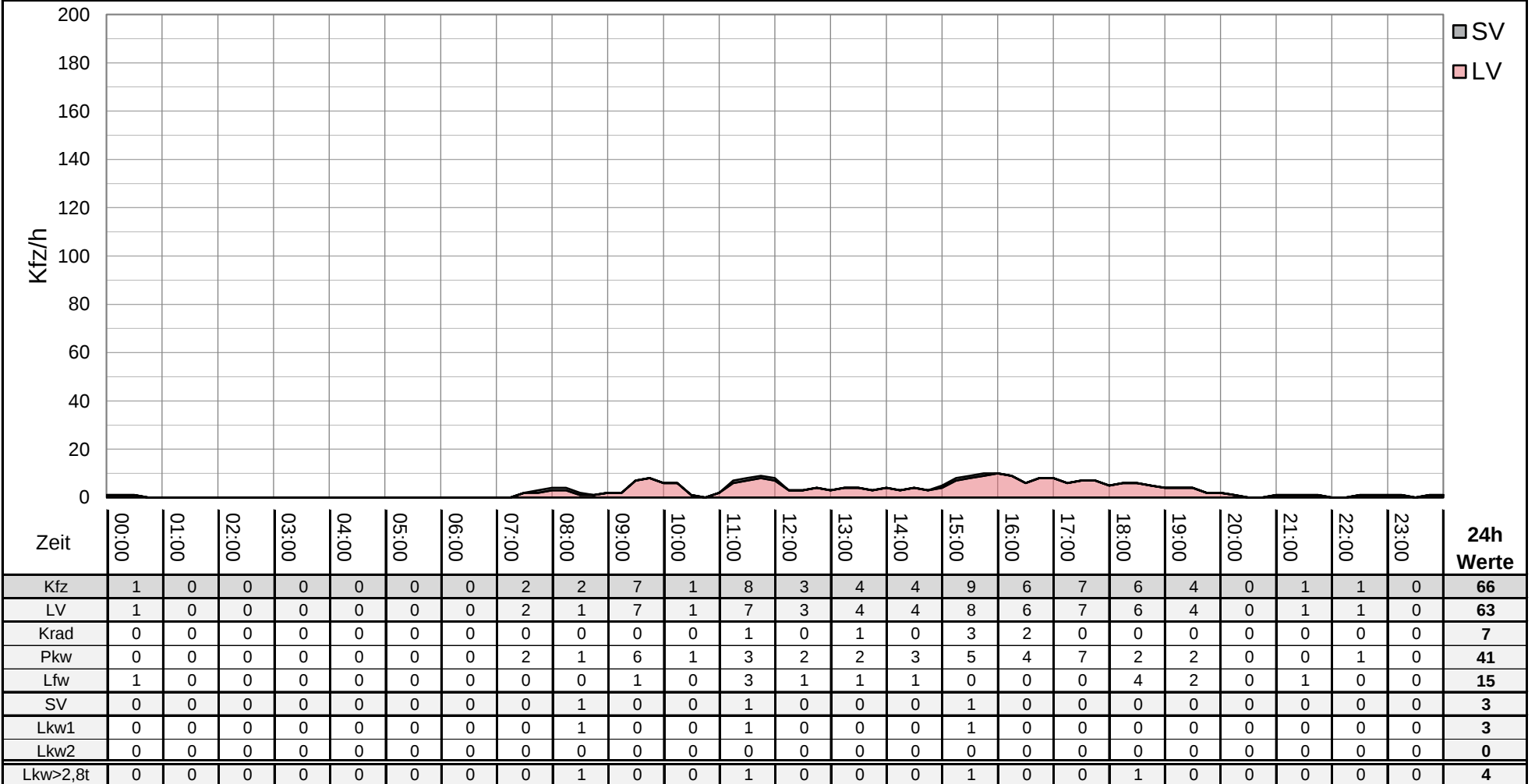


Querschnitt: **Passee OT Tüzen**

Tagesverkehr

Richtung: Querschnitt

Datum: Sa, 21. September 2024



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

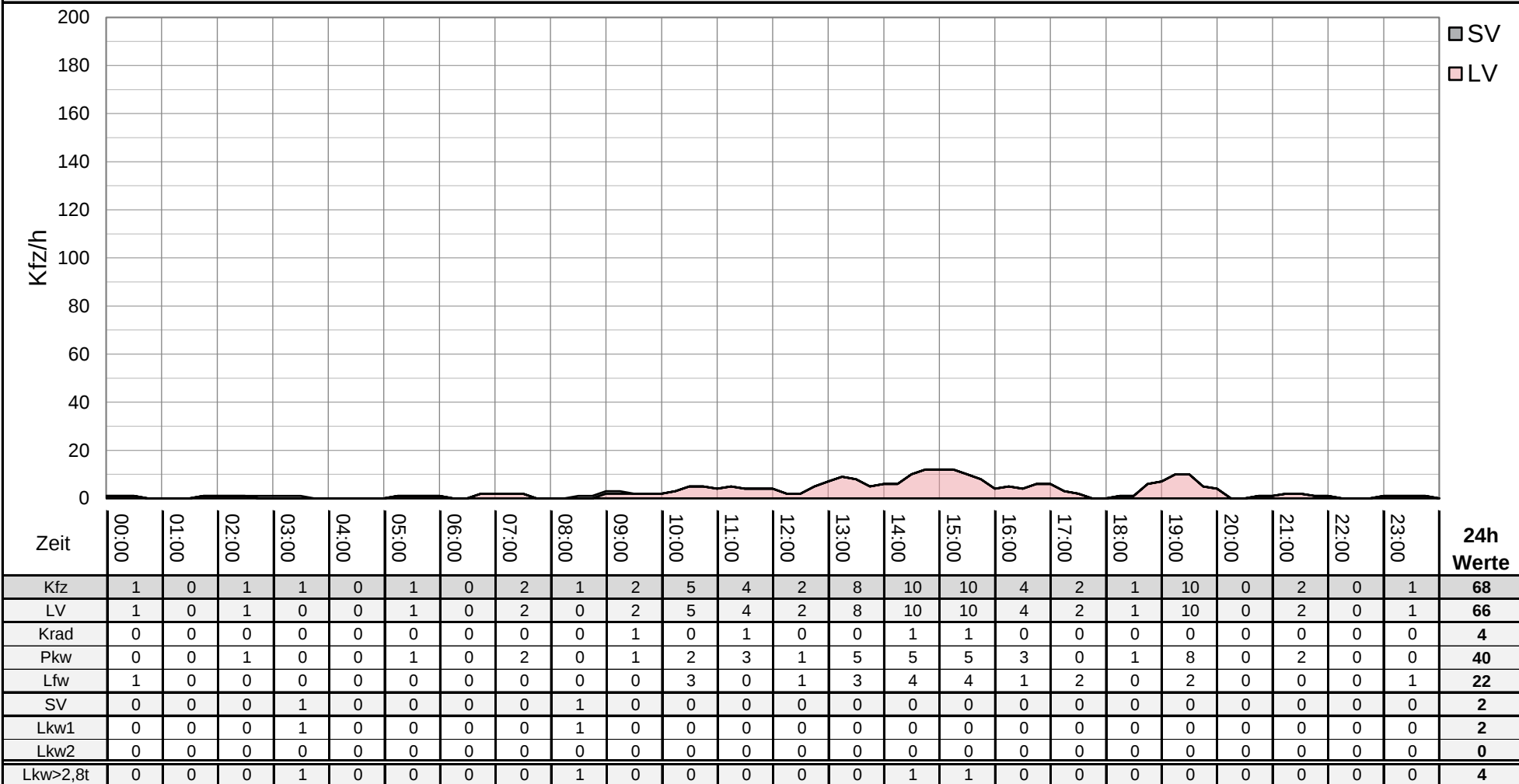
Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	15,9%	33,3%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	42,9%	33,3%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	58,7%	66,7%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**

Tagesverkehr

Richtung: Querschnitt

Datum: So, 22. September 2024



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

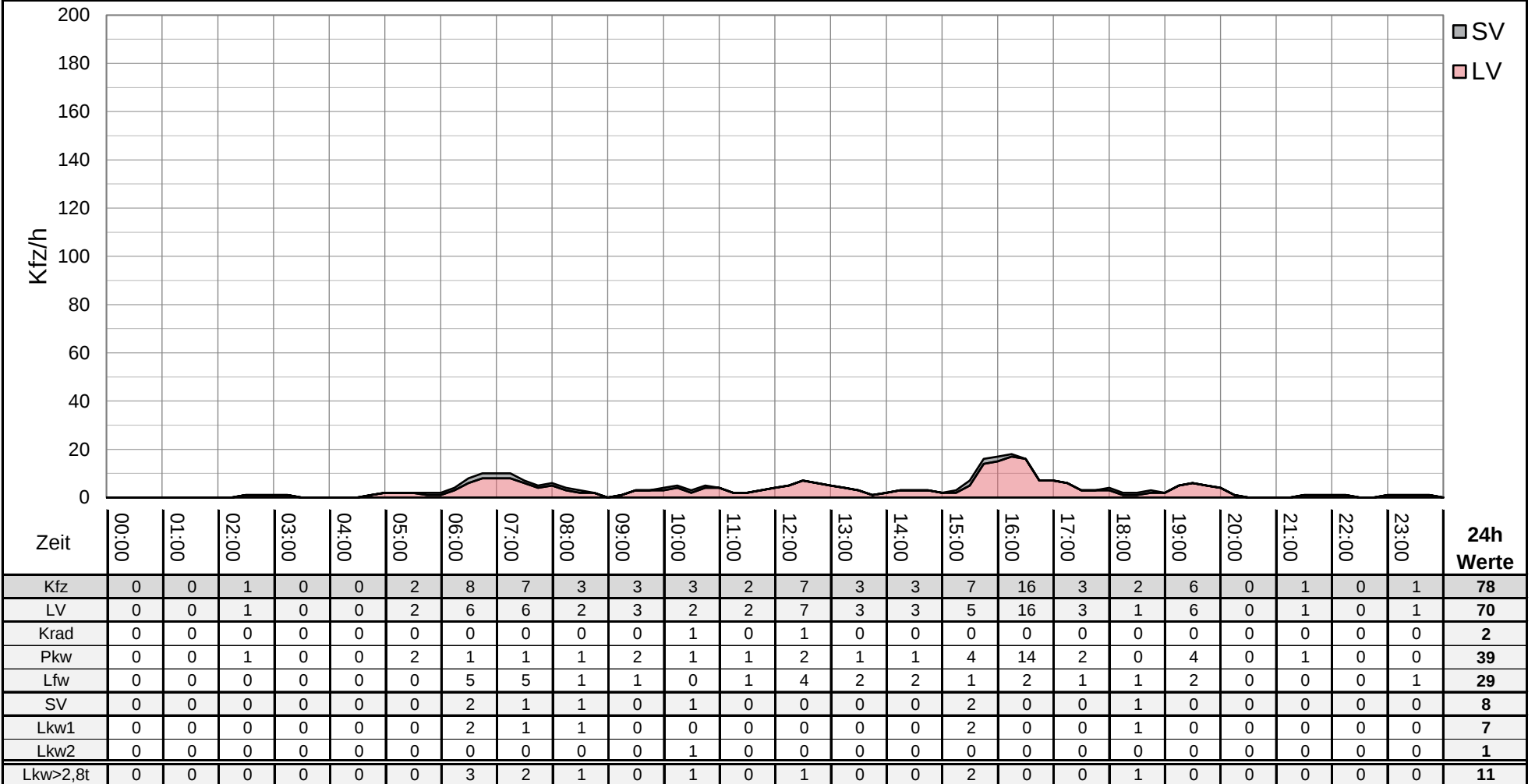
Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	6,1%	50,0%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	25,8%	0,0%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	31,8%	50,0%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**

Tagesverkehr

Richtung: Querschnitt

Datum: Mo, 23. September 2024



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

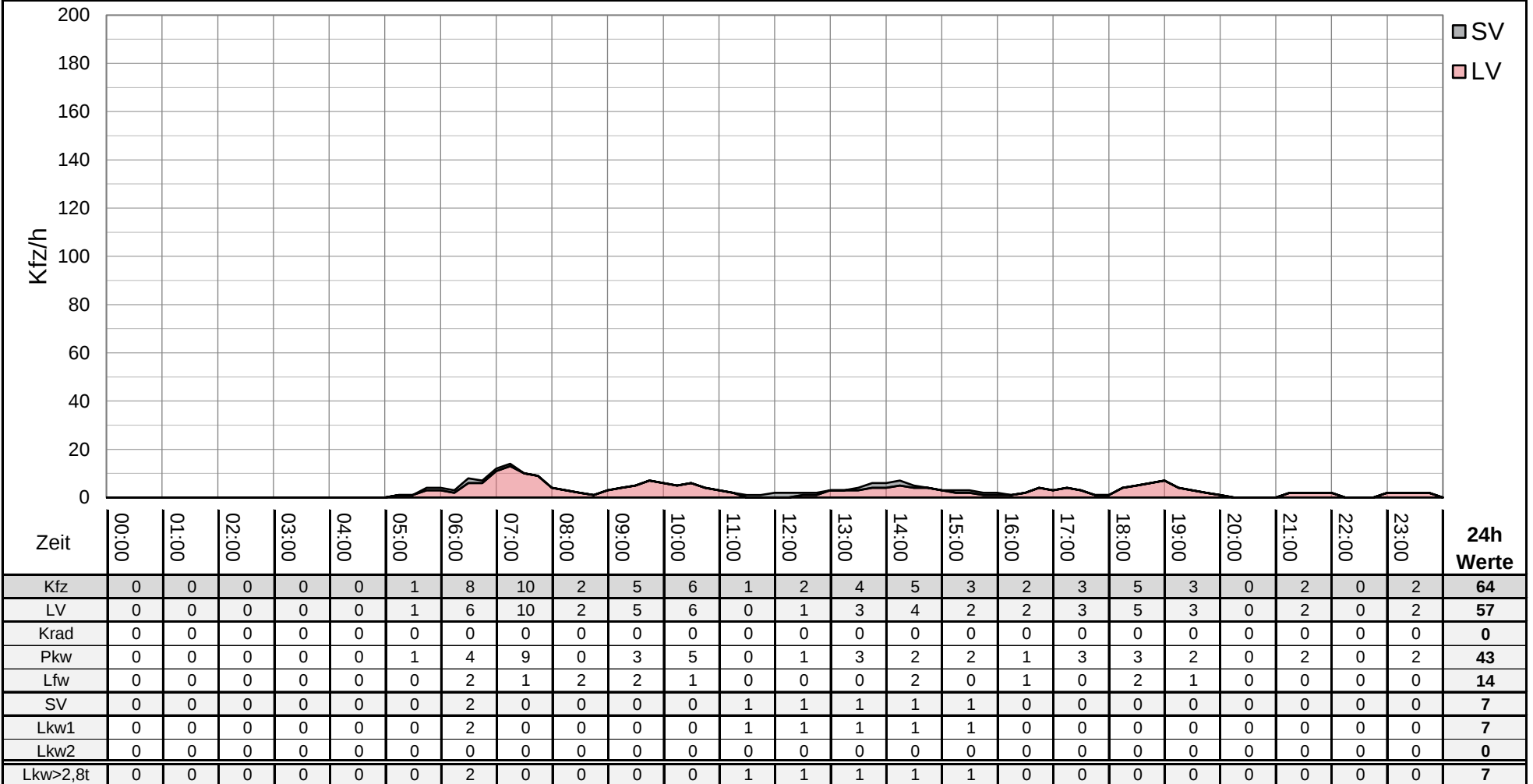
Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	24,3%	50,0%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	35,7%	37,5%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	60,0%	87,5%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**

Tagesverkehr

Richtung: Querschnitt

Datum: Di, 24. September 2024



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

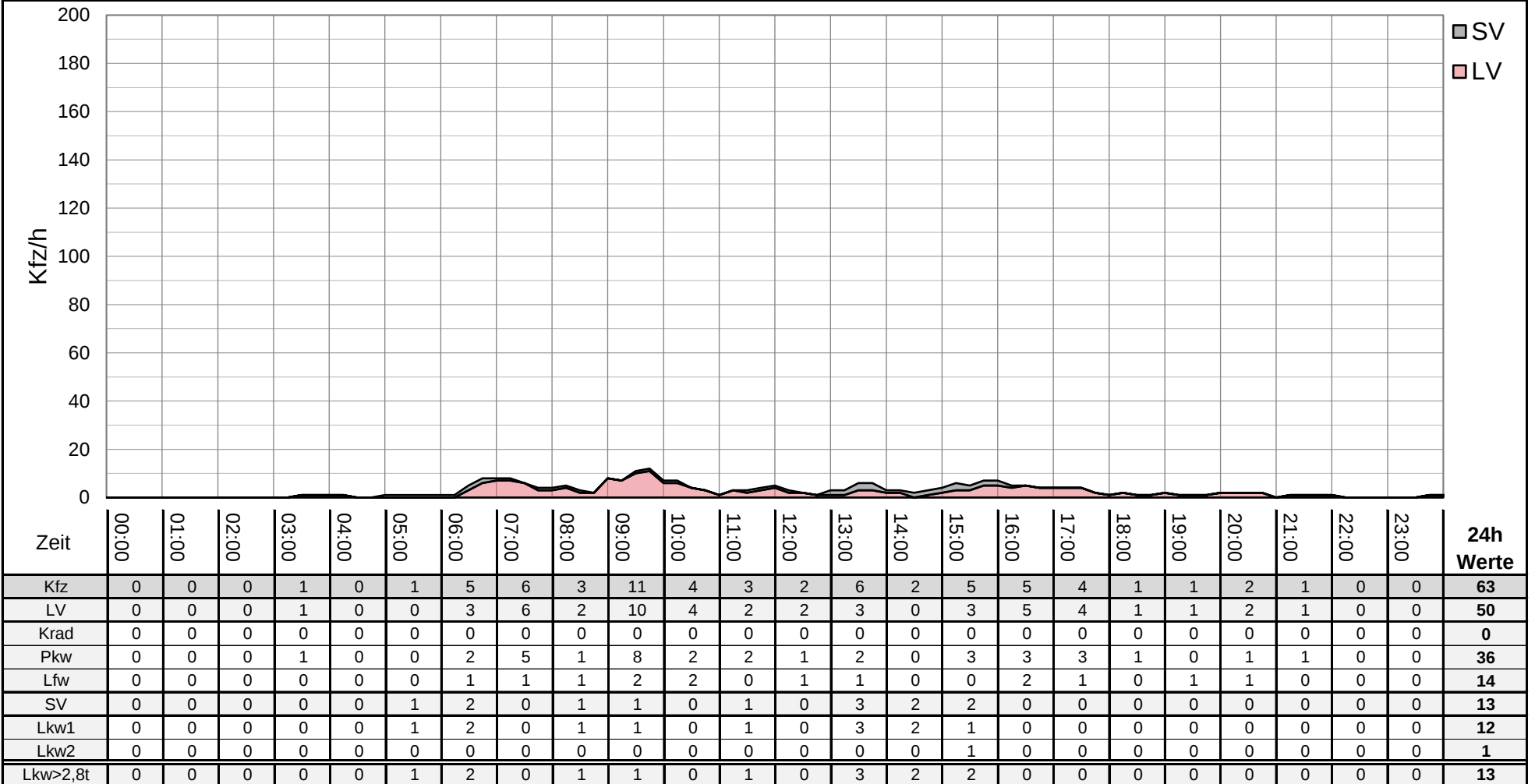
Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	40,4%	28,6%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	21,1%	14,3%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	61,4%	42,9%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**

Tagesverkehr

Richtung: Querschnitt

Datum: Mi, 25. September 2024



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

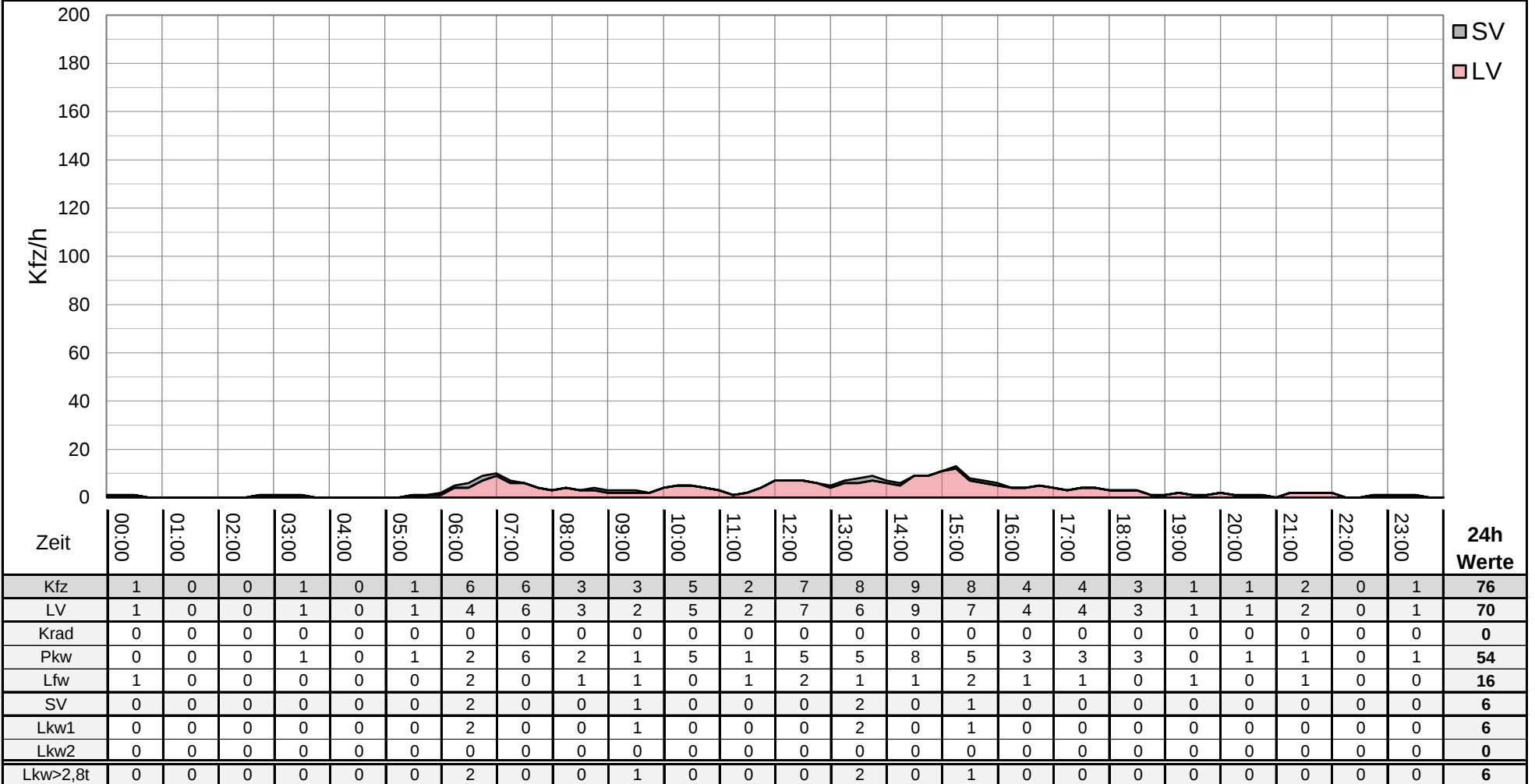
Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	42,0%	30,8%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	26,0%	15,4%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	68,0%	46,2%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**

Tagesverkehr

Richtung: Querschnitt

Datum: Do, 26. September 2024



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

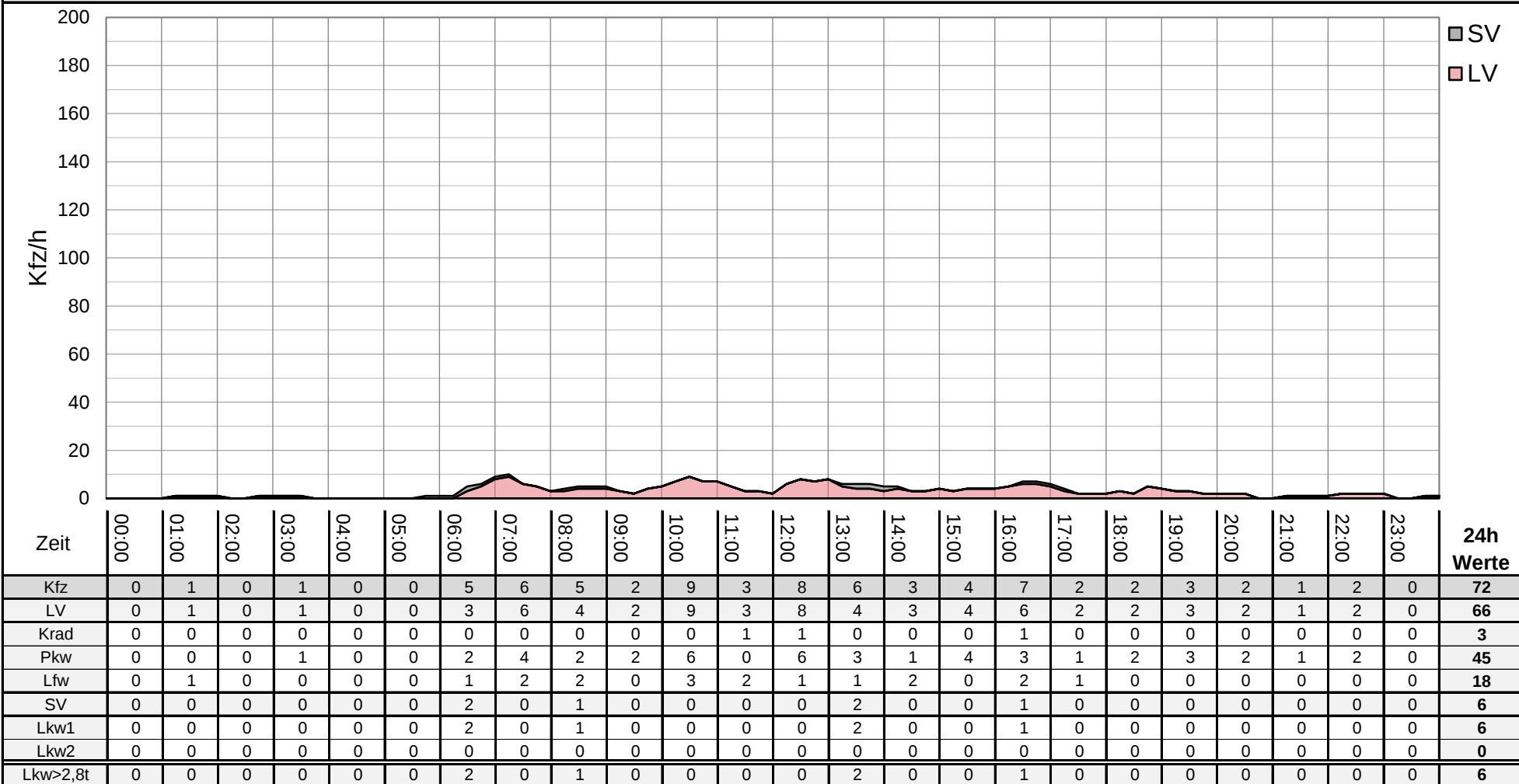
Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	21,4%	50,0%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	25,7%	16,7%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	47,1%	66,7%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**

Tagesverkehr

Richtung: Querschnitt

Datum: Fr, 27. September 2024



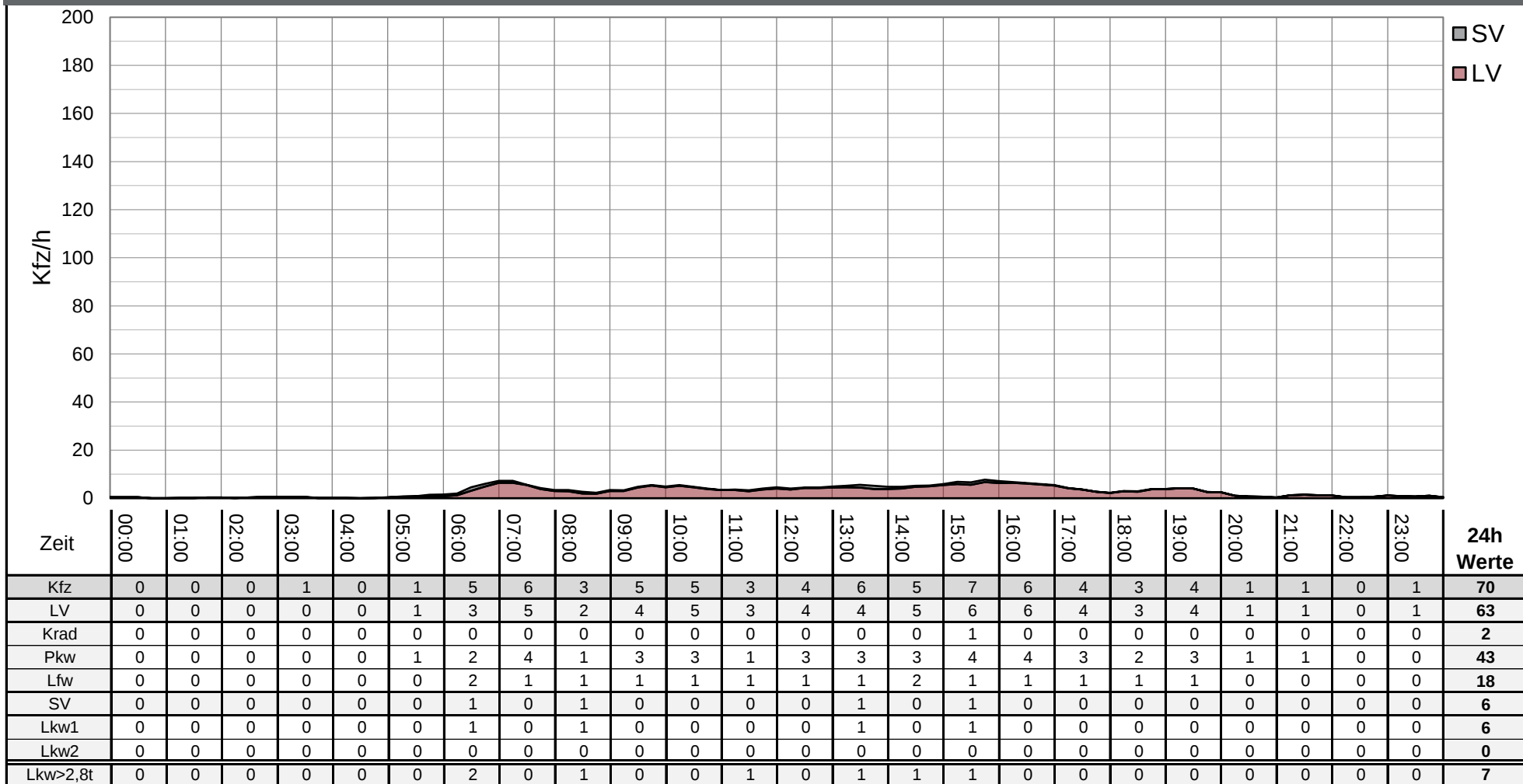
Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	22,7%	50,0%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	21,2%	16,7%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	43,9%	66,7%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**
Wochenmittel

Richtung: Querschnitt

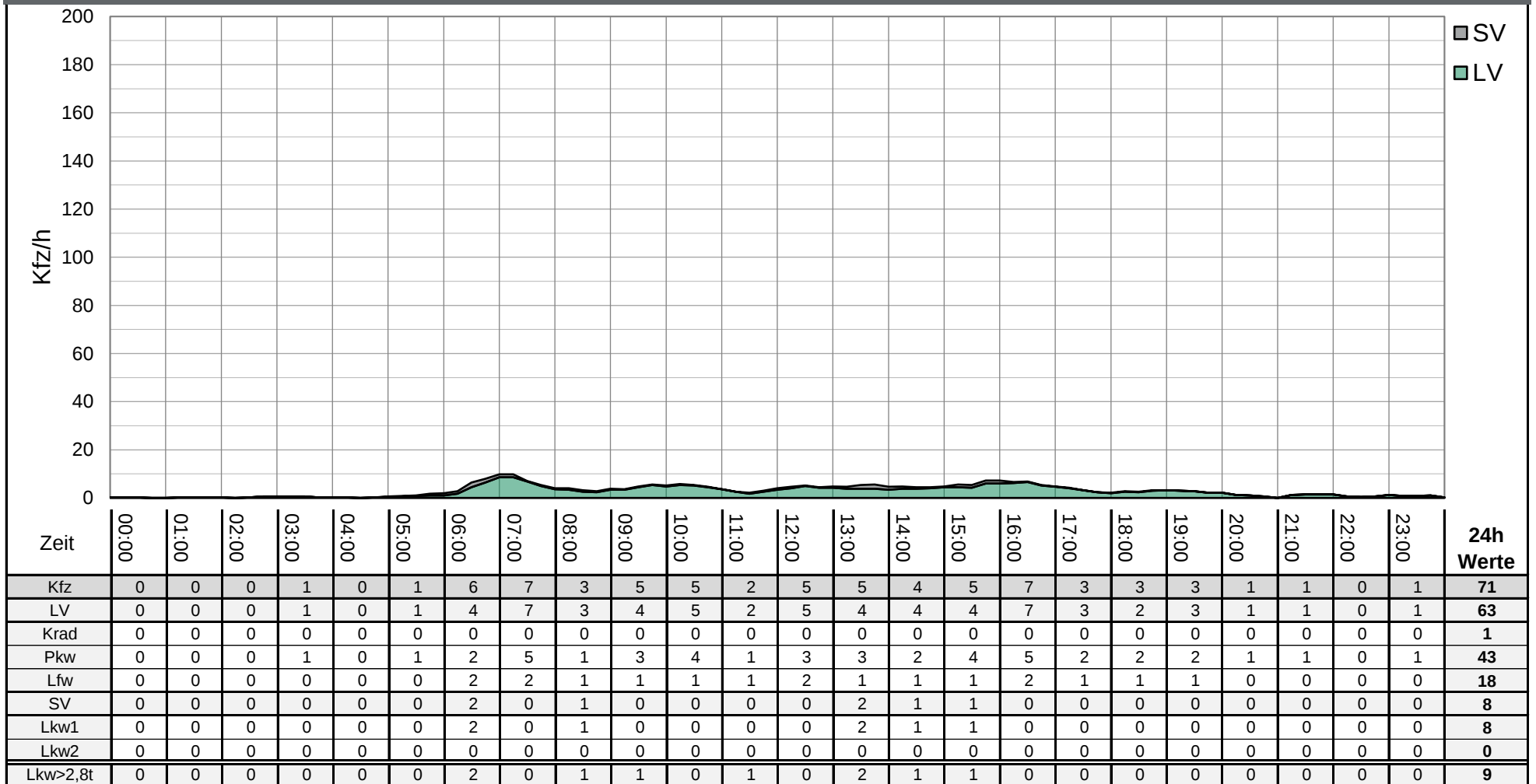
Datum: 21.09.24 bis 27.09.2024



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	23,8%	40,0%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	28,5%	20,0%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	52,3%	60,0%

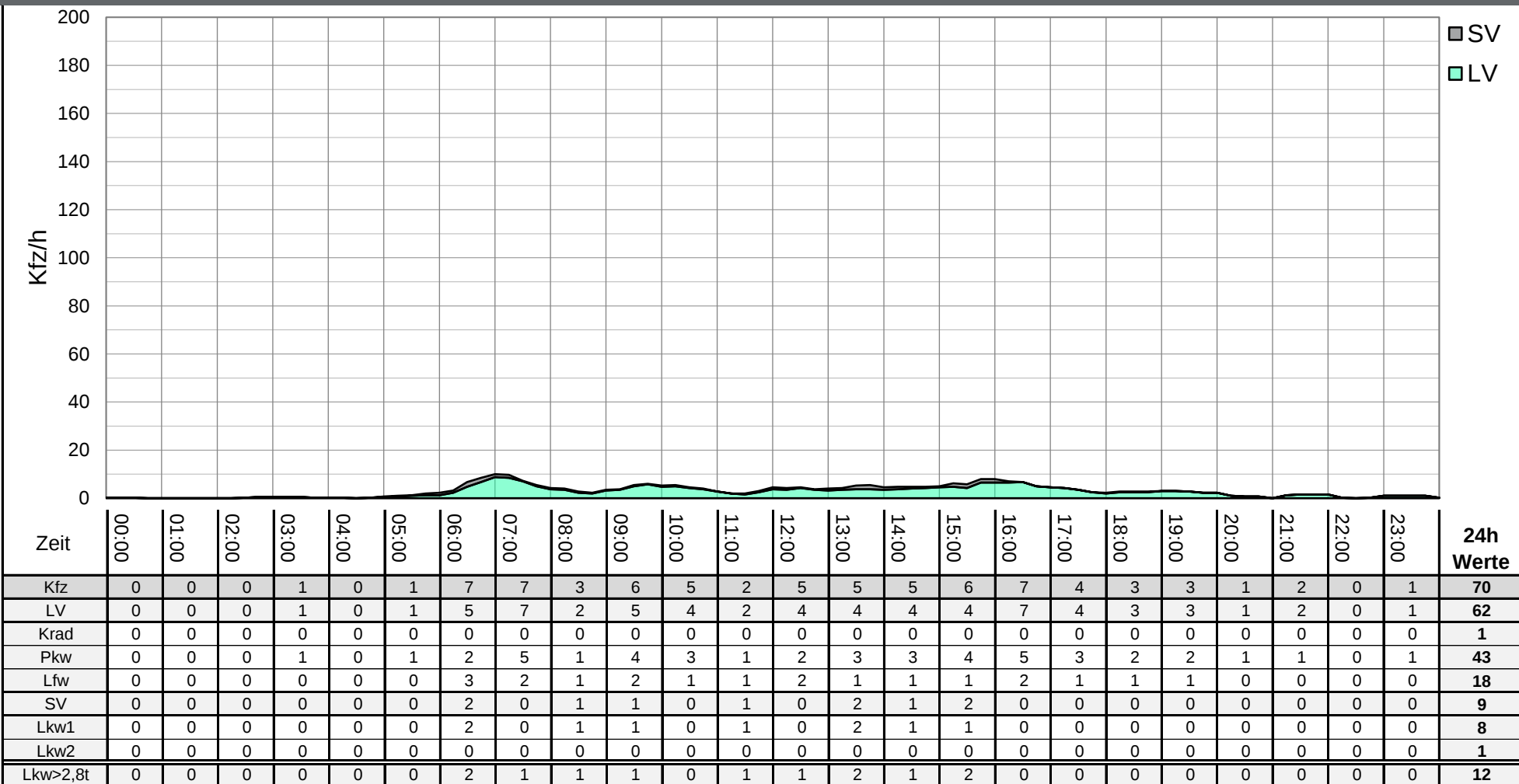
Querschnitt: **Passee OT Tüzen**
Wochenmittel (Mo-Fr)
 Richtung: Querschnitt
 Datum: 21.09.24 bis 27.09.2024



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	29,1%	40,0%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	26,2%	20,0%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	55,3%	60,0%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**
Wochenmittel (Mo-Do)
 Richtung: Querschnitt
 Datum: 21.09.24 bis 27.09.2024



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

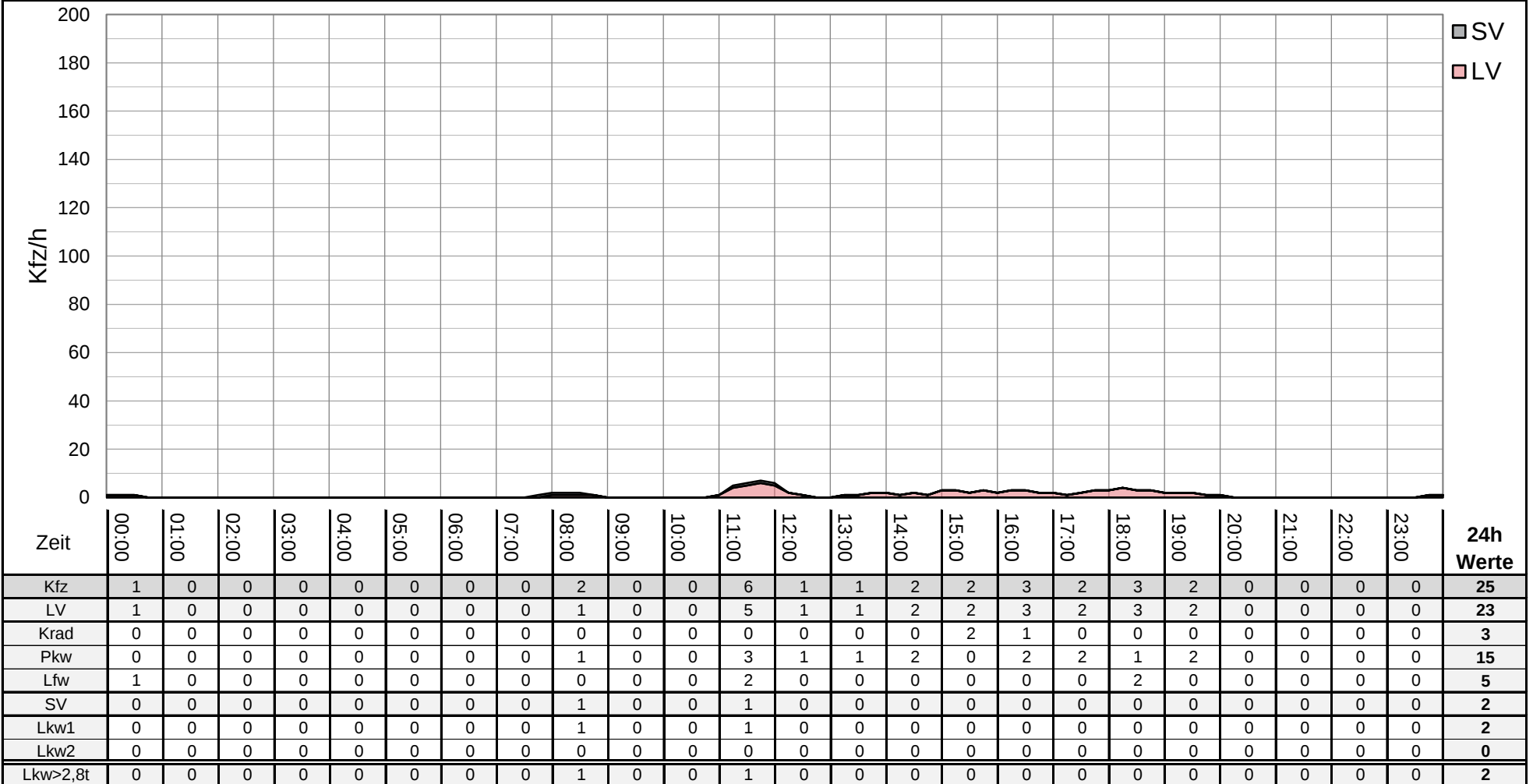
Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	30,8%	38,2%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	27,5%	20,6%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	58,3%	58,8%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**

Tagesverkehr

Richtung: Alt Poorstorf

Datum: Sa, 21. September 2024



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

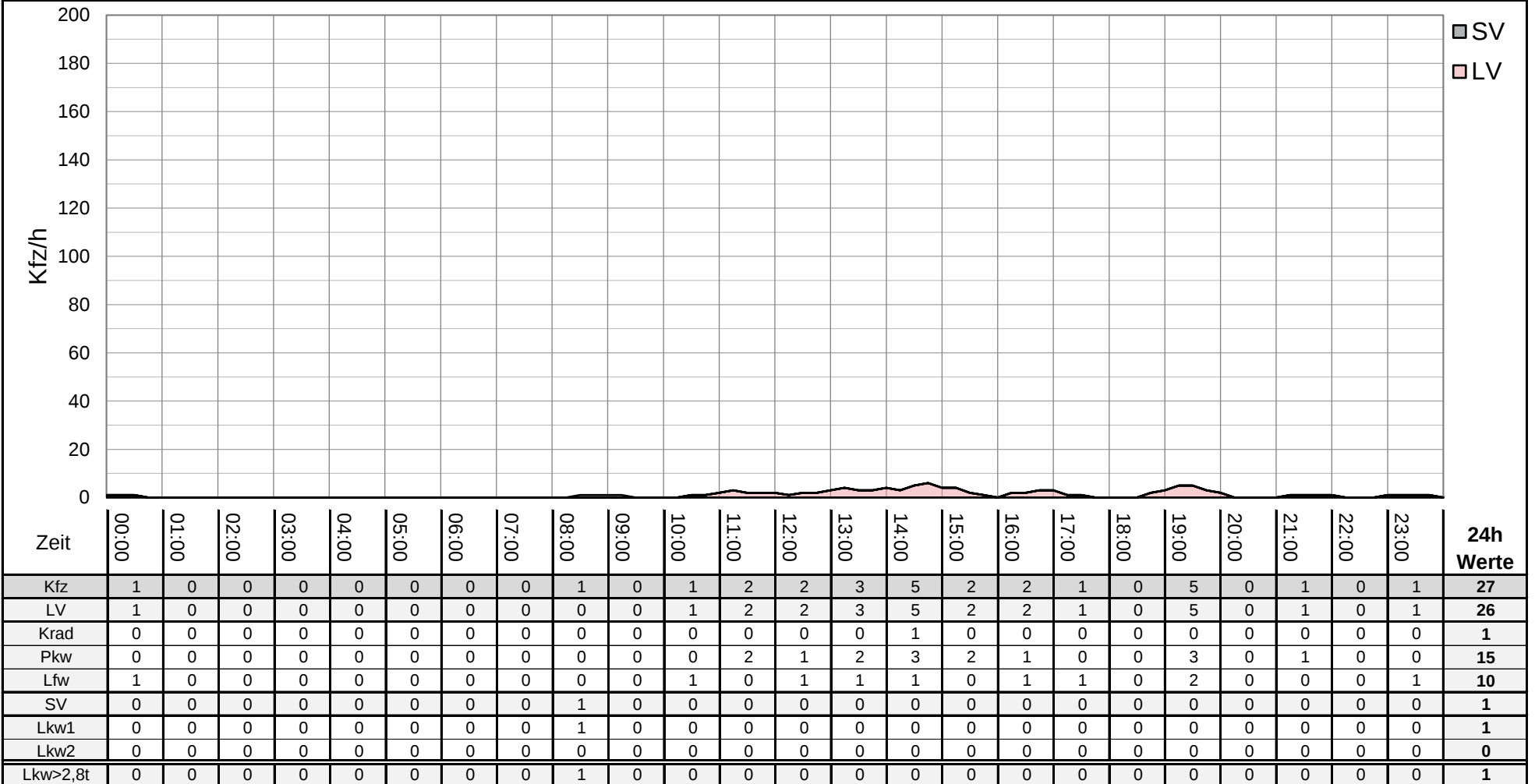
Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	4,3%	50,0%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	43,5%	0,0%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	47,8%	50,0%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**

Tagesverkehr

Richtung: **Alt Poorstorf**

Datum: **So, 22. September 2024**



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

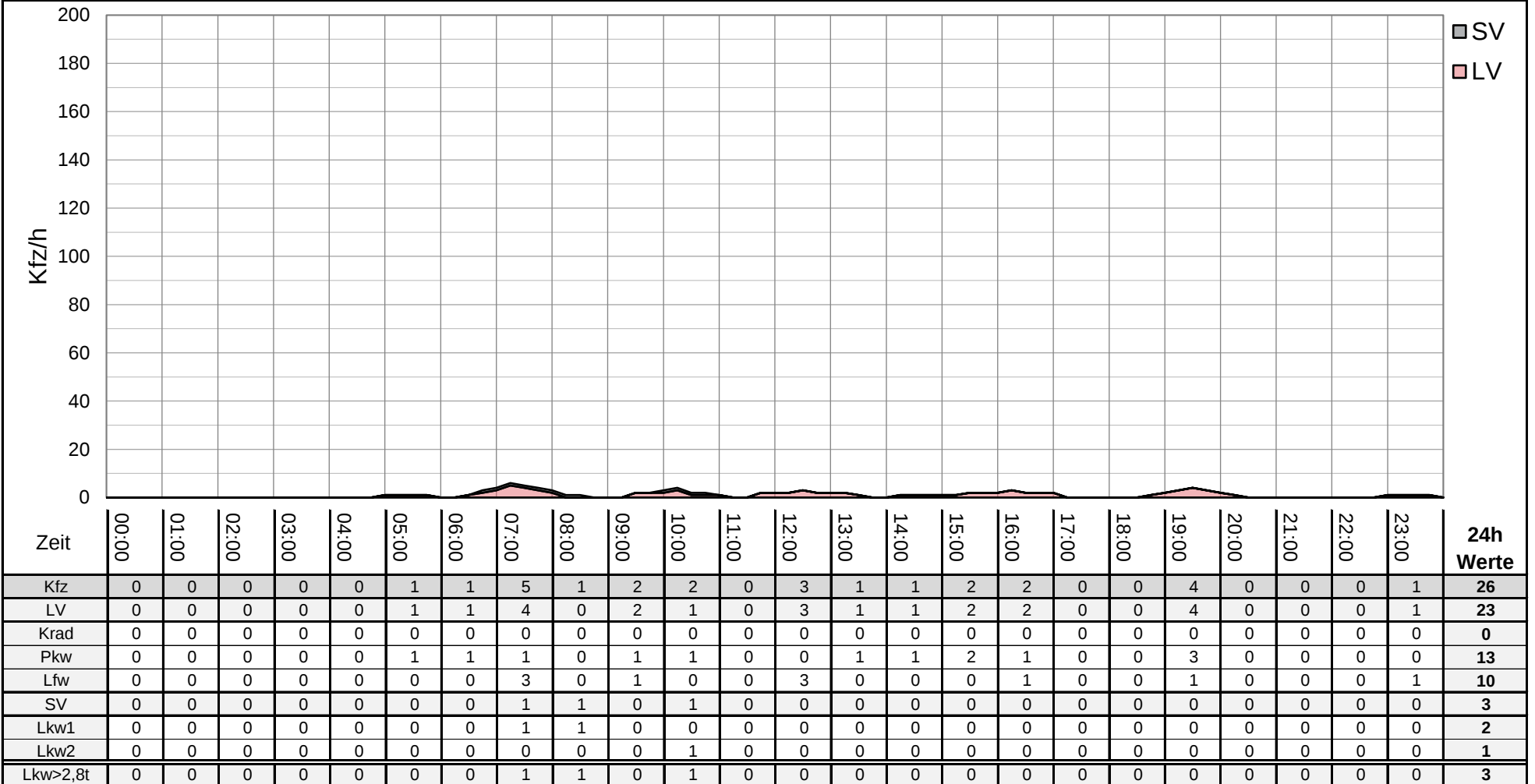
Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	0,0%	100%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	19,2%	0,0%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	19,2%	100%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**

Tagesverkehr

Richtung: Alt Poorstorf

Datum: Mo, 23. September 2024



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

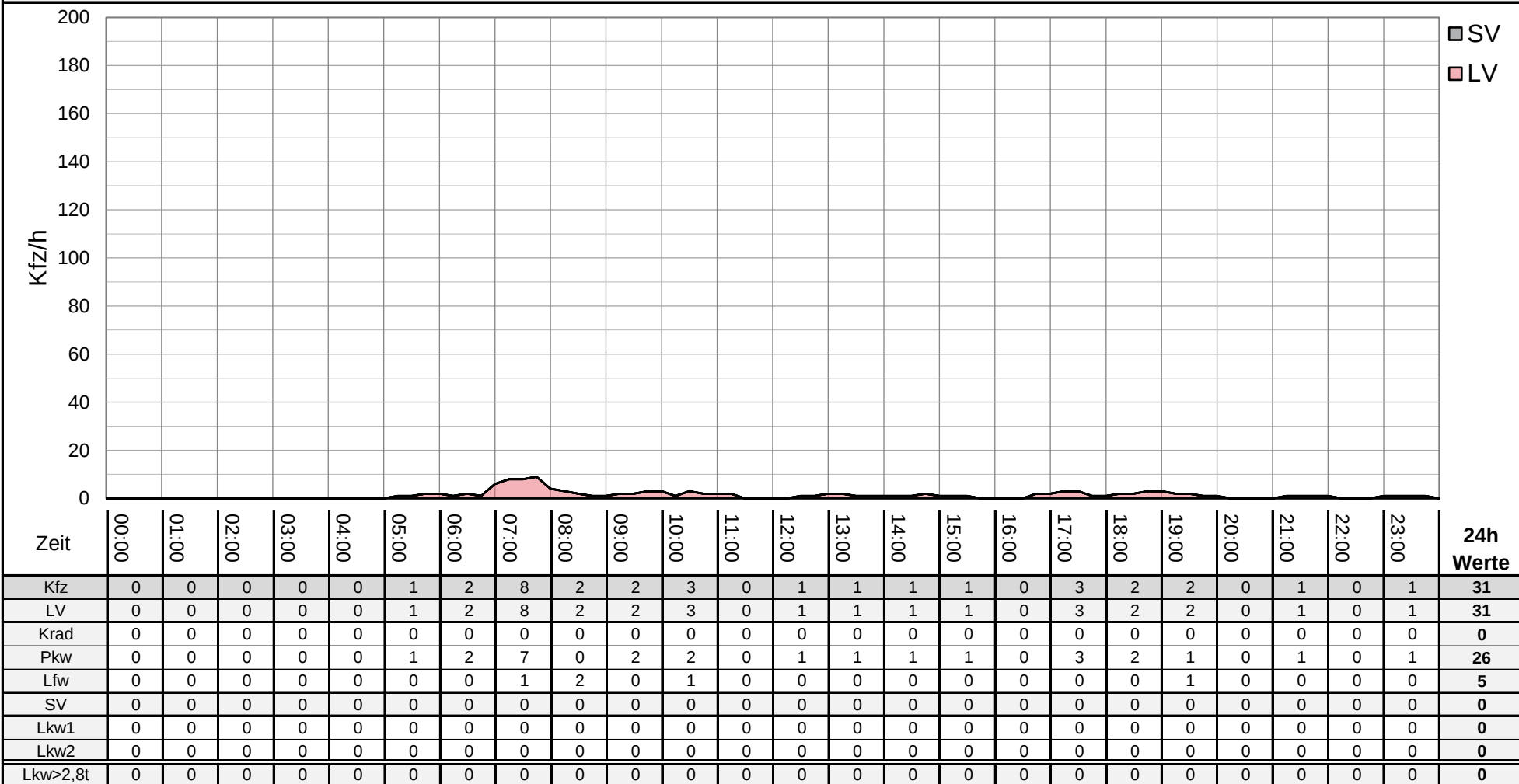
Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	30,4%	66,7%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	17,4%	0,0%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	47,8%	66,7%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**

Tagesverkehr

Richtung: Alt Poorstorf

Datum: Di, 24. September 2024



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

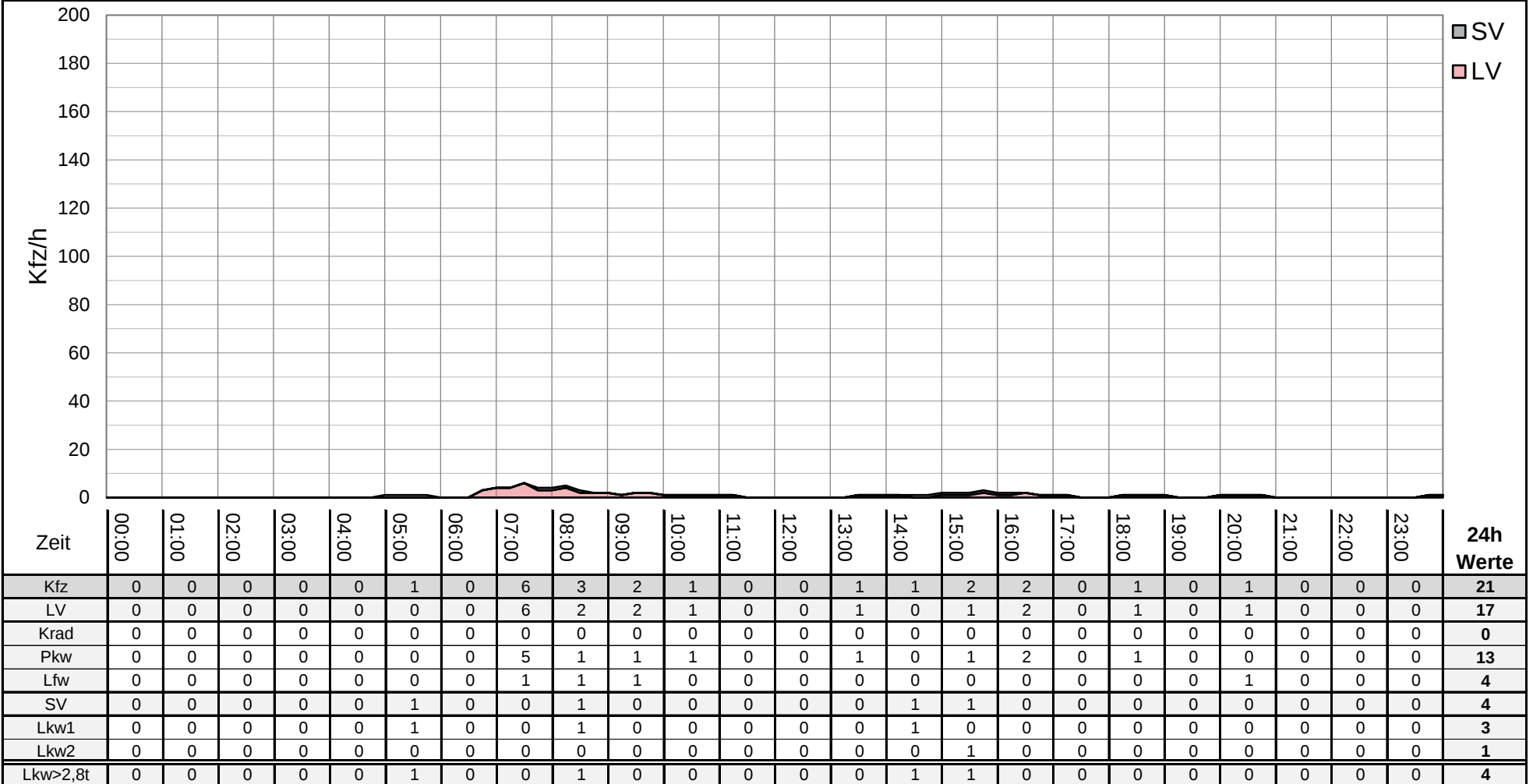
Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	45,2%	#####
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	19,4%	#####
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	64,5%	#####

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**

Tagesverkehr

Richtung: Alt Poorstorf

Datum: Mi, 25. September 2024



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

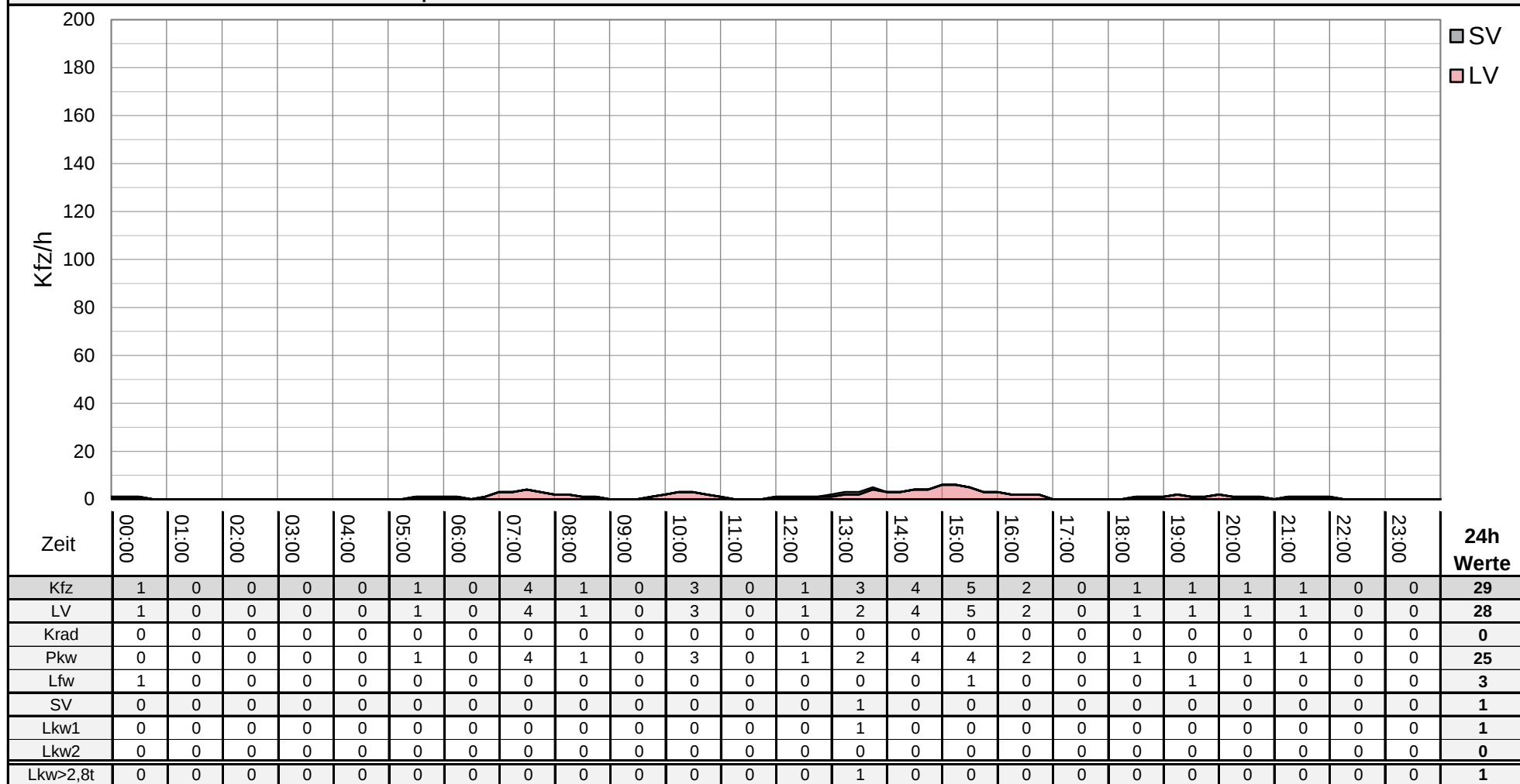
Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	58,8%	25,0%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	23,5%	25,0%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	82,4%	50,0%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**

Tagesverkehr

Richtung: Alt Poorstorf

Datum: Do, 26. September 2024



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

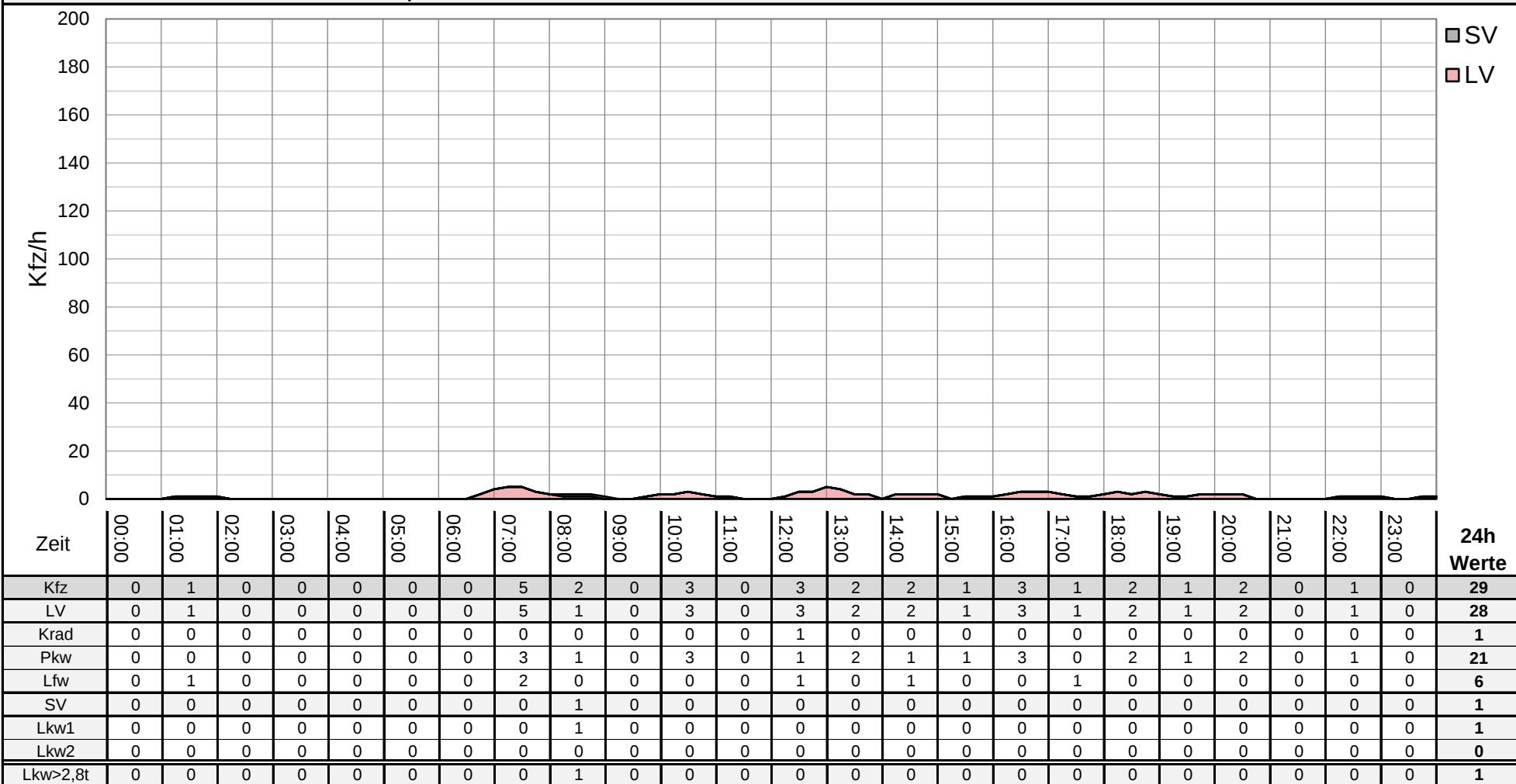
Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	17,9%	0,0%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	28,6%	0,0%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	46,4%	0,0%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**

Tagesverkehr

Richtung: Alt Poorstorf

Datum: Fr, 27. September 2024



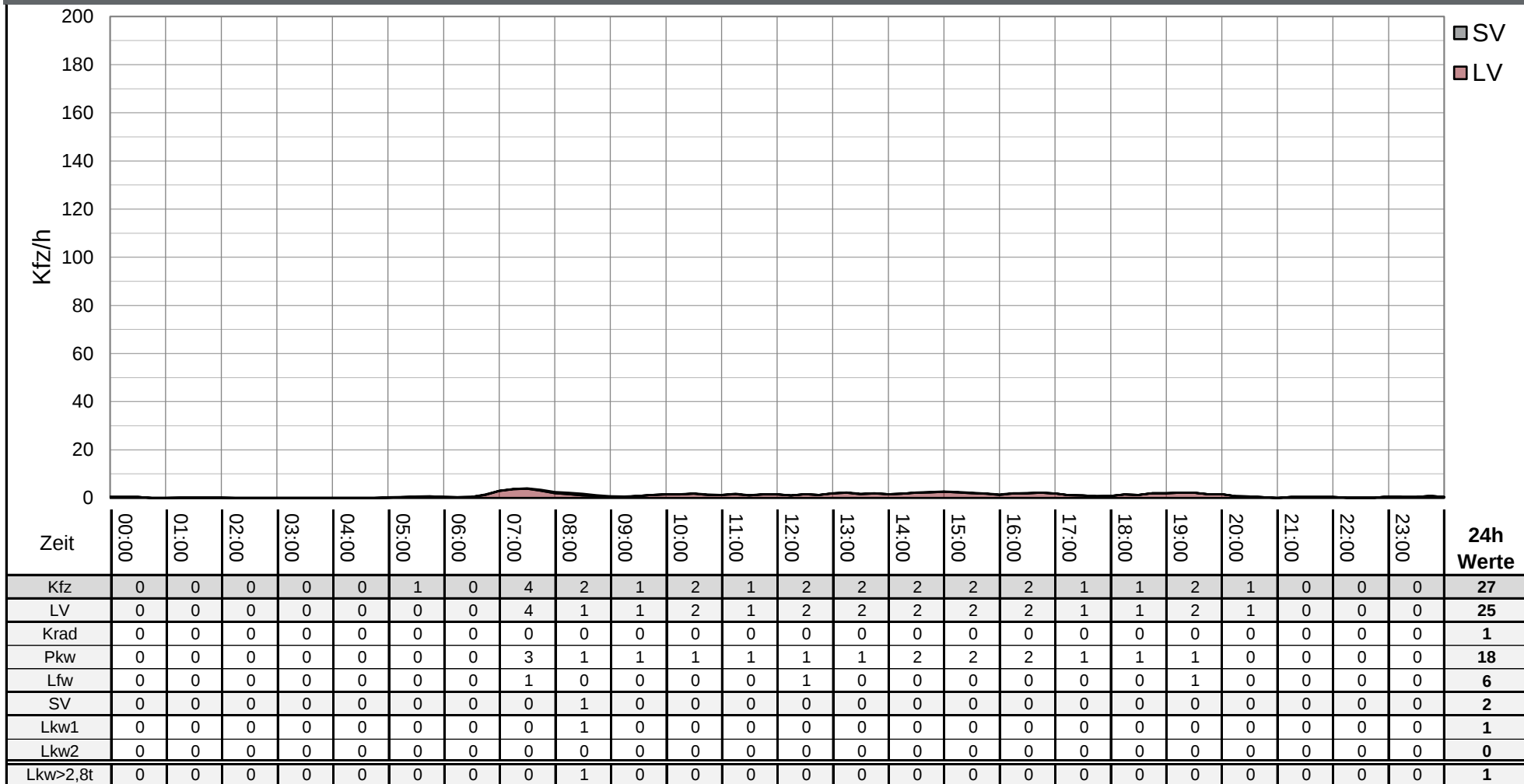
Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	21,4%	100%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	25,0%	0,0%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	46,4%	100%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**
Wochenmittel

Richtung: Alt Poorstorf

Datum: 21.09.24 bis 27.09.2024



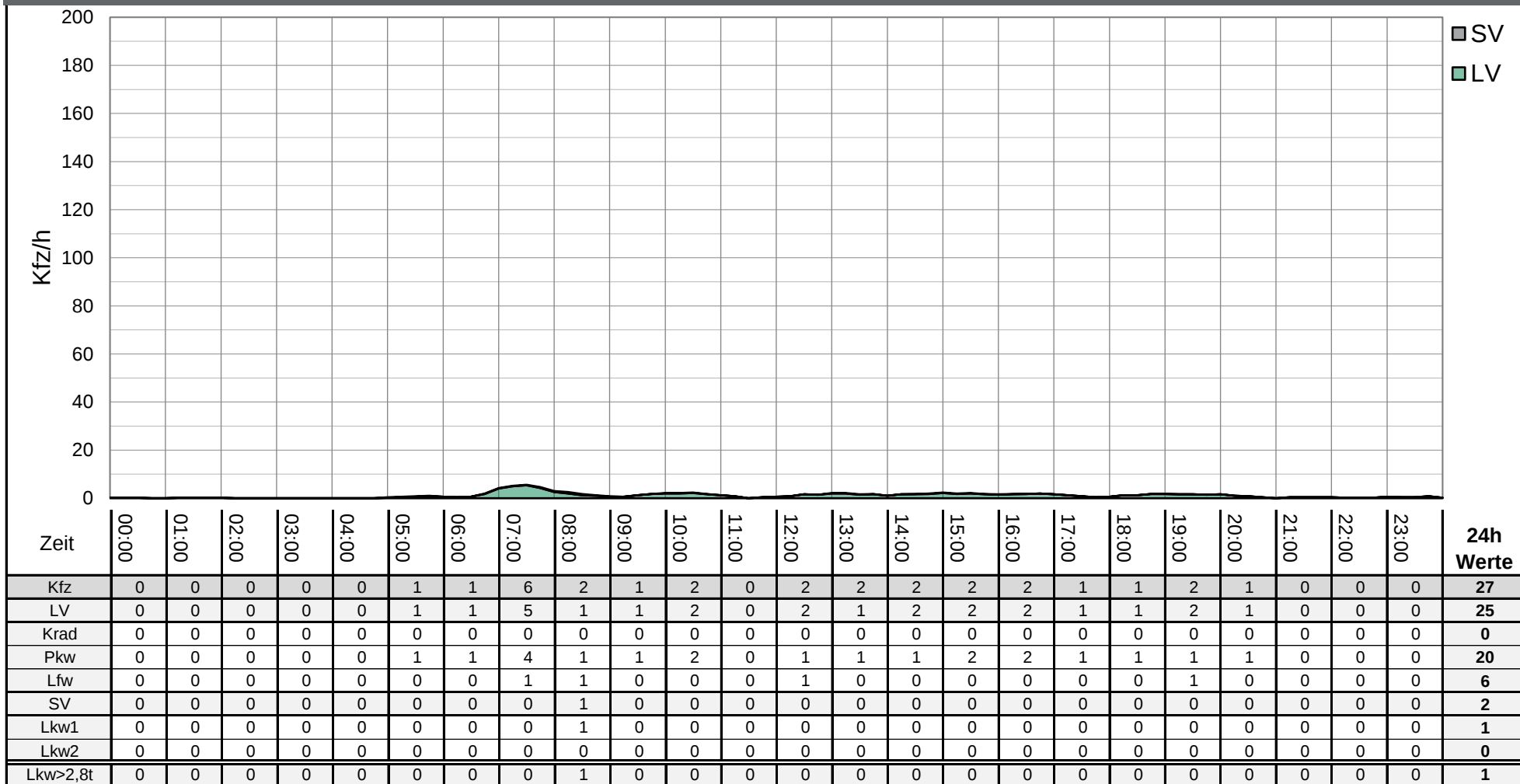
Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	24,4%	50,0%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	25,0%	8,3%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	49,4%	58,3%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**
Wochenmittel (Mo-Fr)

Richtung: Alt Poorstorf

Datum: 21.09.24 bis 27.09.2024



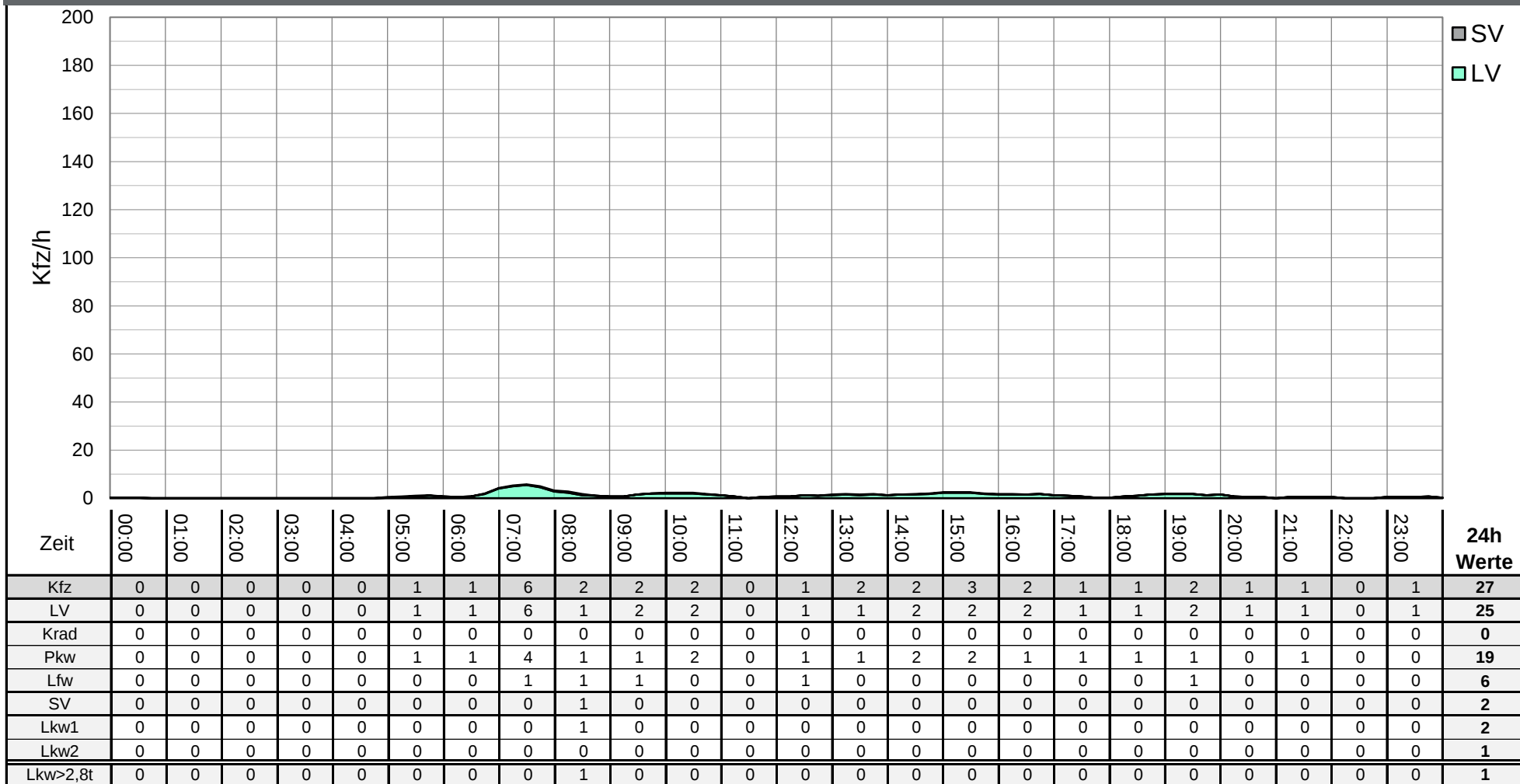
Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	33,1%	44,4%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	22,8%	11,1%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	55,9%	55,6%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**
Wochenmittel (Mo-Do)

Richtung: Alt Poorstorf

Datum: 21.09.24 bis 27.09.2024



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

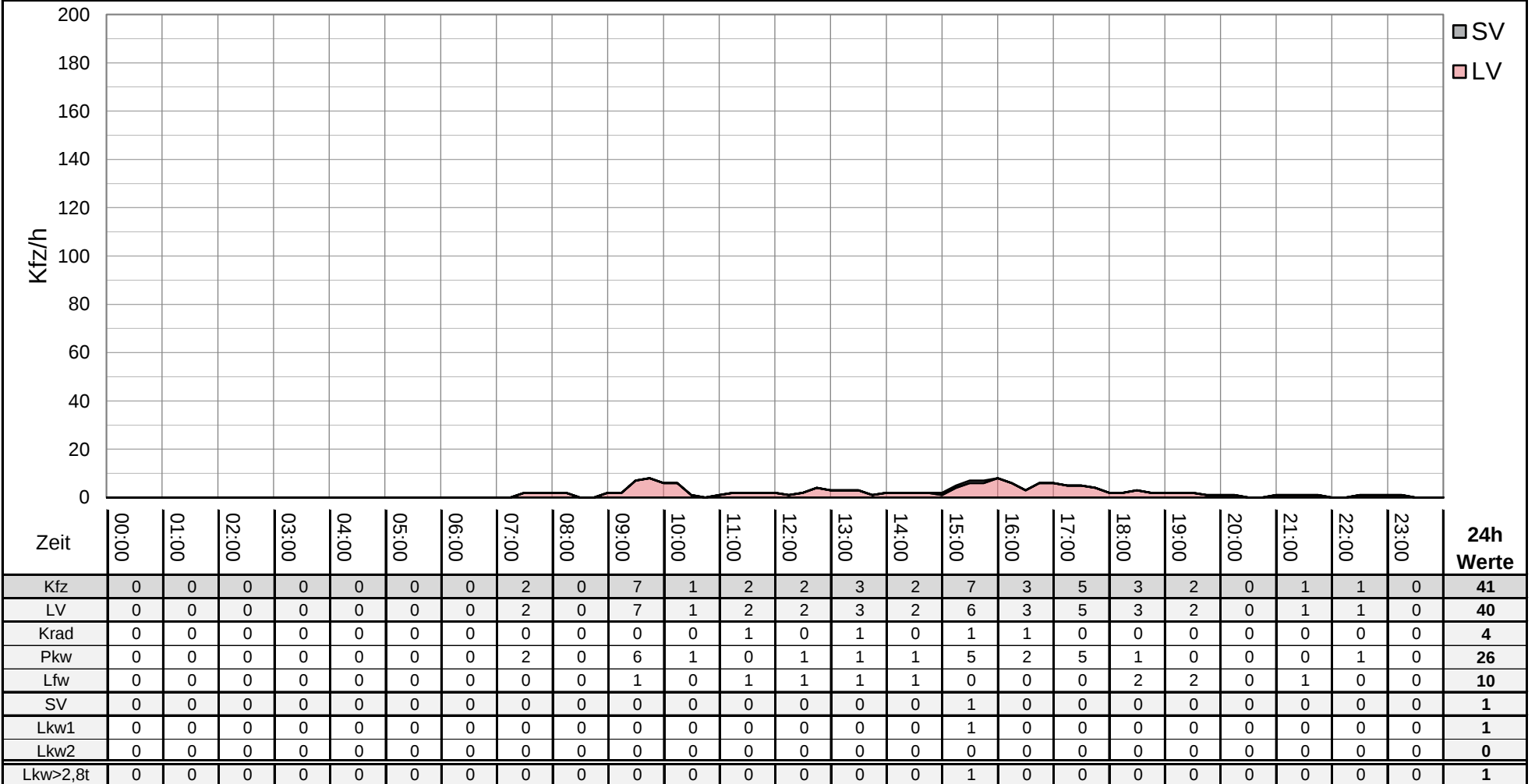
Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	36,4%	37,5%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	22,2%	12,5%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	58,6%	50,0%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**

Tagesverkehr

Richtung: Poischendorf

Datum: Sa, 21. September 2024



Längensklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

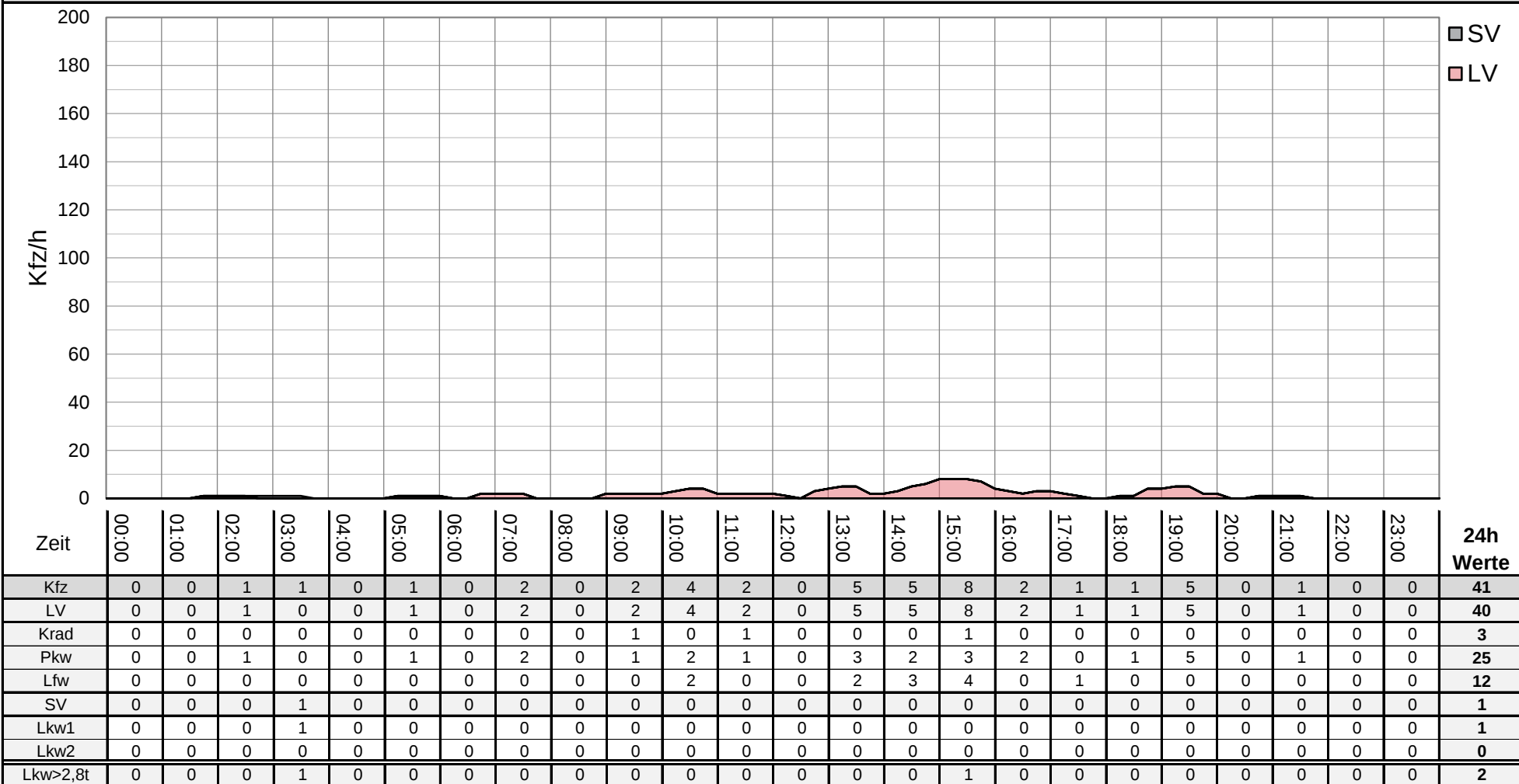
Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	22,5%	0,0%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	42,5%	100%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	65,0%	100%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**

Tagesverkehr

Richtung: Poischendorf

Datum: So, 22. September 2024



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

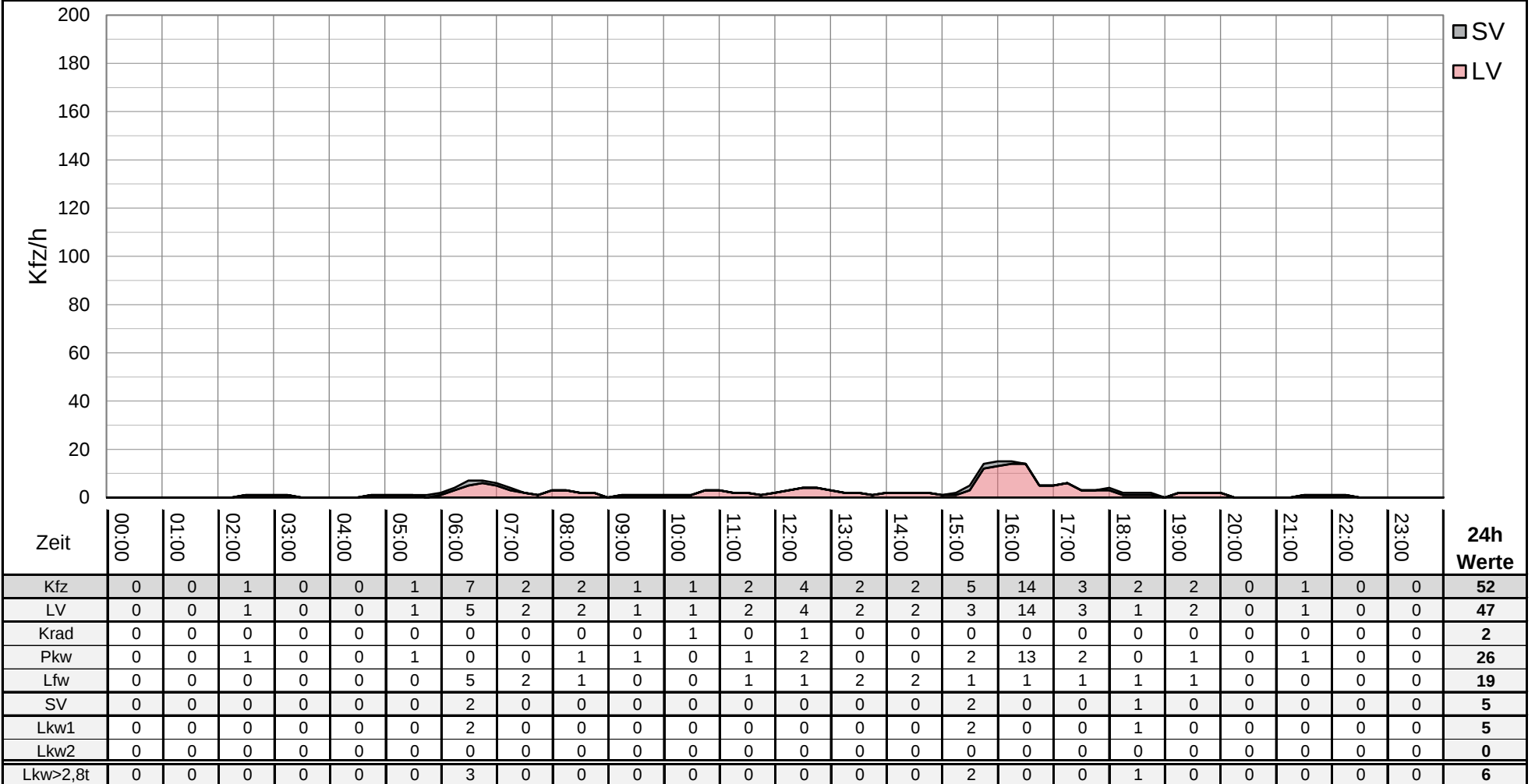
Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	10,0%	0,0%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	30,0%	0,0%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	40,0%	0,0%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**

Tagesverkehr

Richtung: Poischendorf

Datum: Mo, 23. September 2024



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

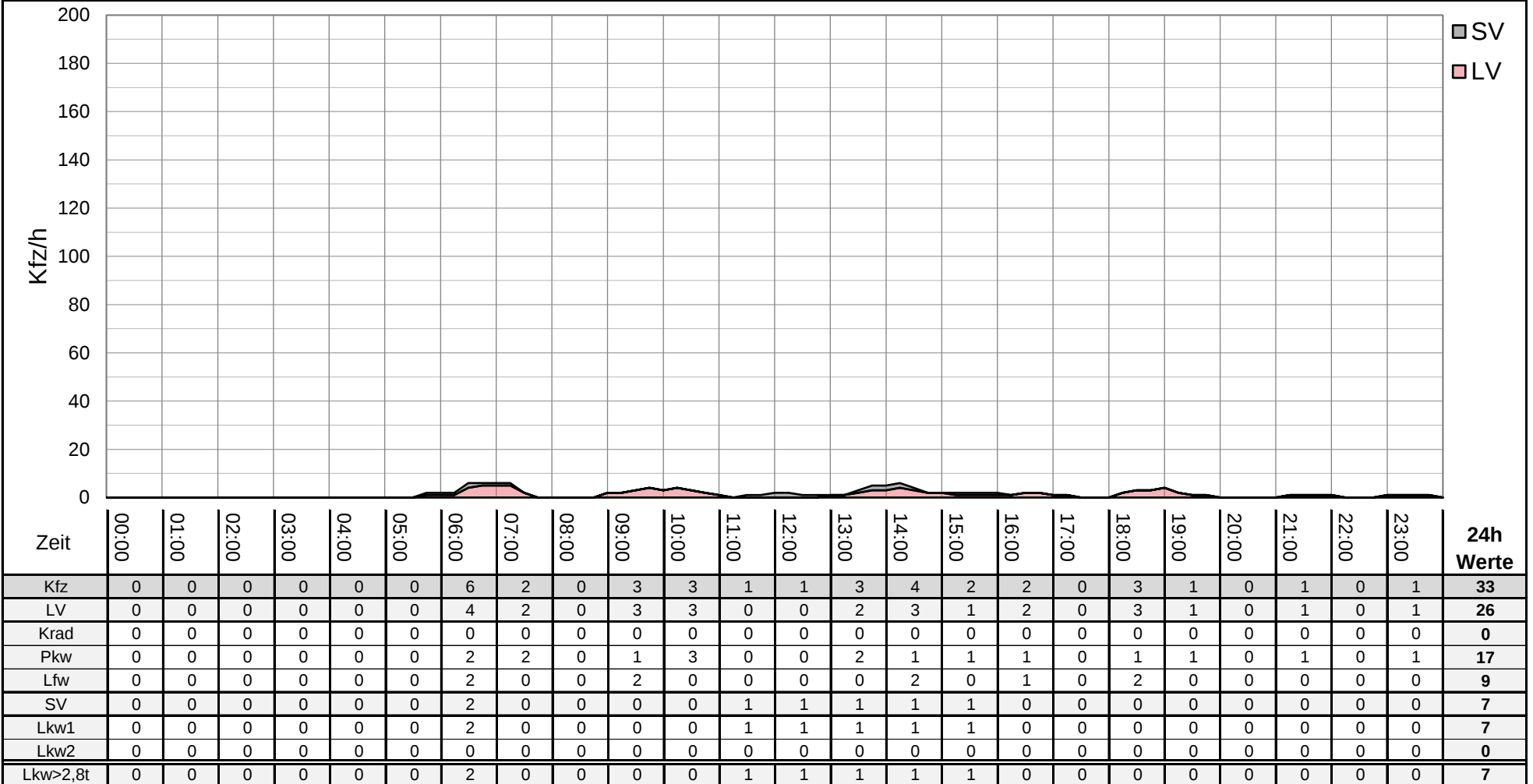
Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	21,3%	40,0%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	44,7%	60,0%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	66,0%	####

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**

Tagesverkehr

Richtung: Poischendorf

Datum: Di, 24. September 2024



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

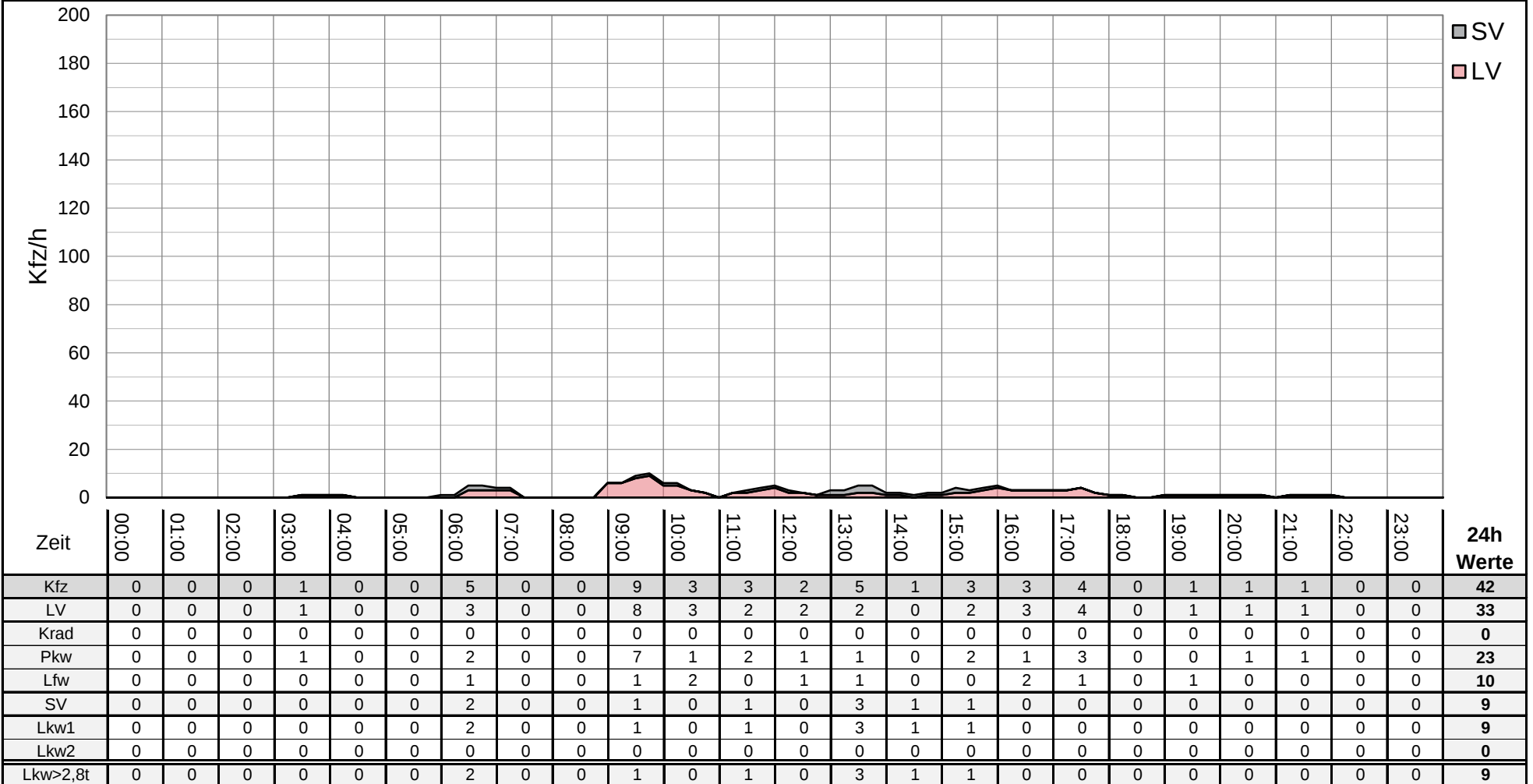
Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	34,6%	28,6%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	23,1%	14,3%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	57,7%	42,9%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**

Tagesverkehr

Richtung: Poischendorf

Datum: Mi, 25. September 2024



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

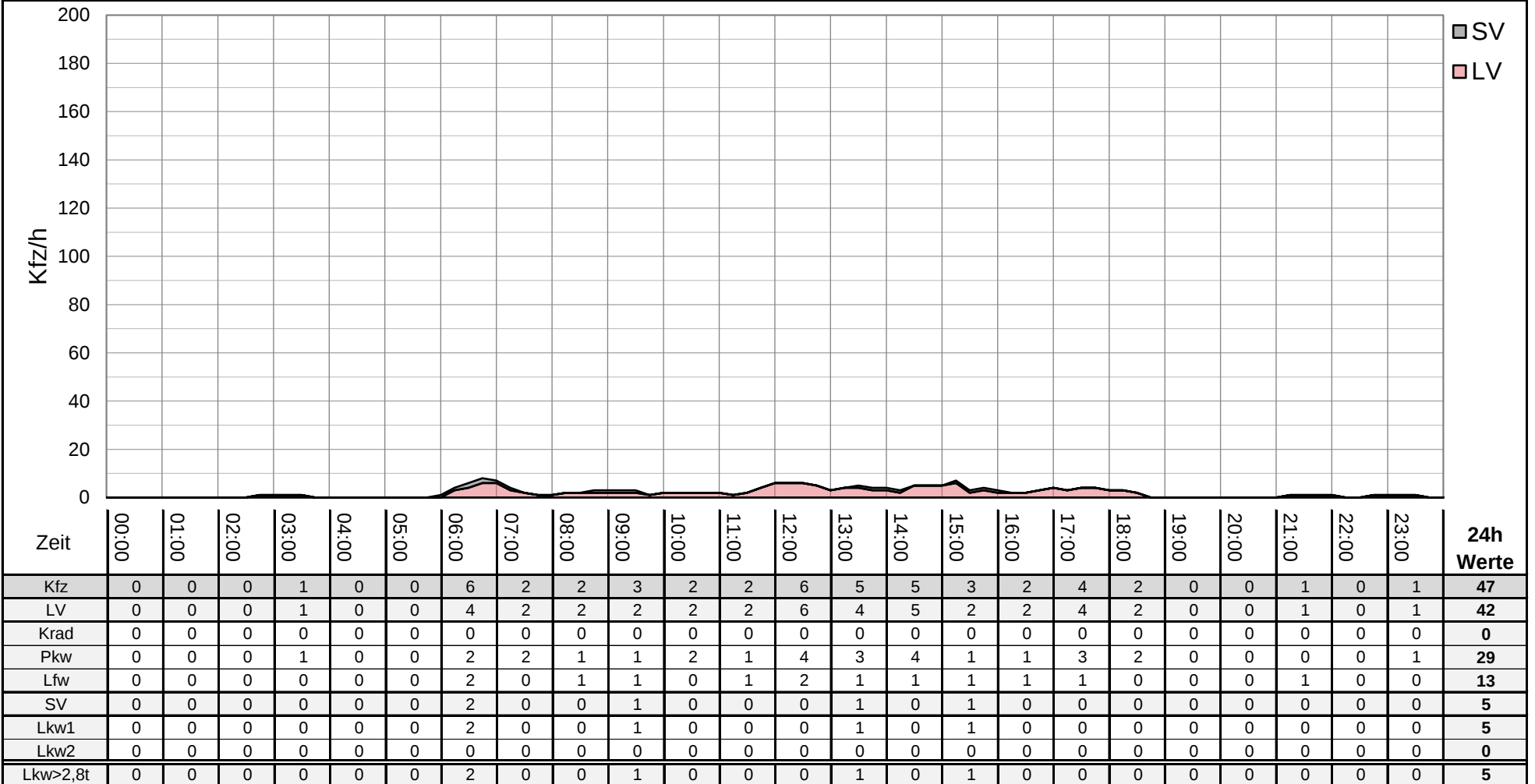
Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	33,3%	33,3%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	27,3%	11,1%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	60,6%	44,4%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**

Tagesverkehr

Richtung: Poischendorf

Datum: Do, 26. September 2024



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

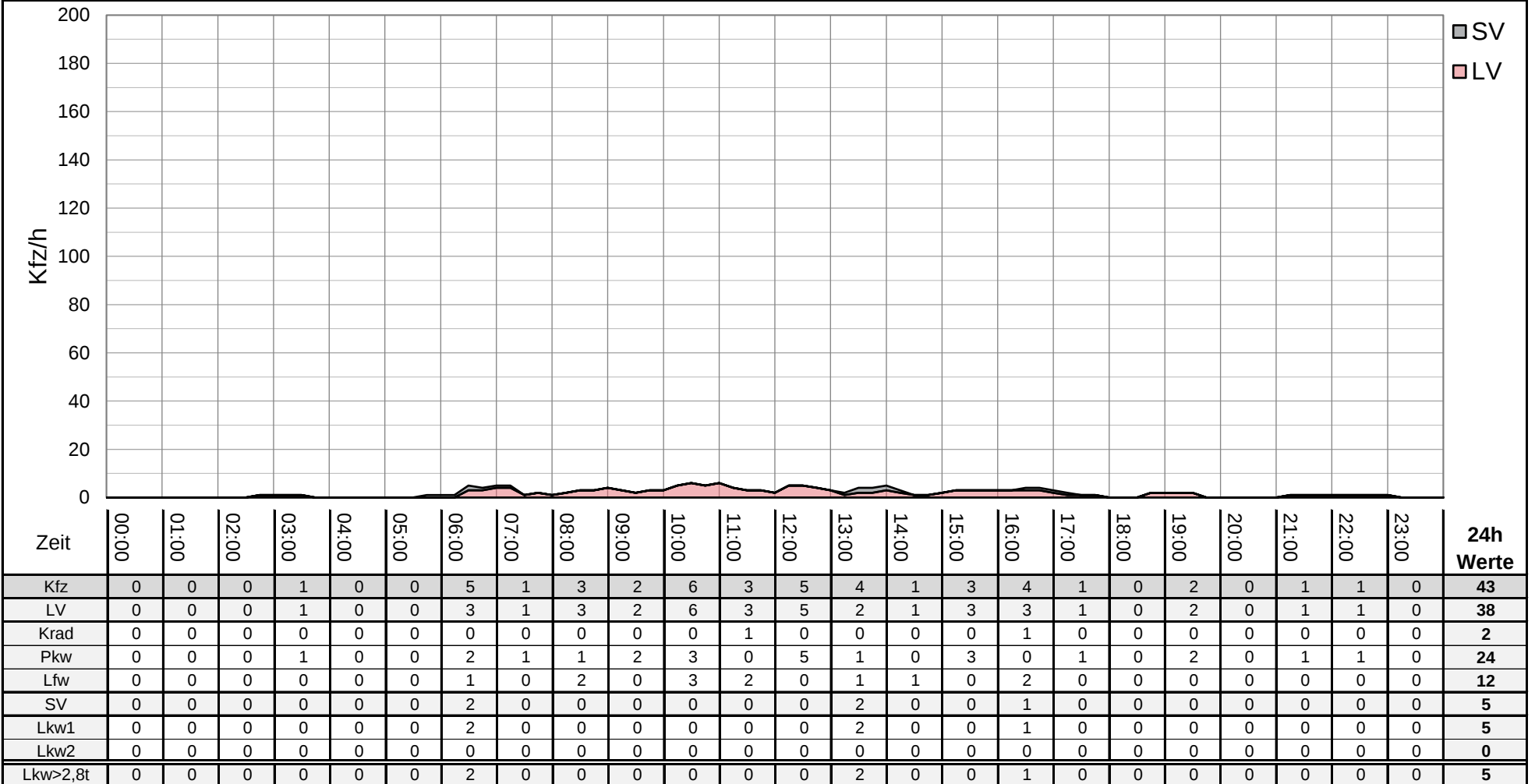
Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	23,8%	60,0%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	23,8%	20,0%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	47,6%	80,0%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**

Tagesverkehr

Richtung: Poischendorf

Datum: Fr, 27. September 2024



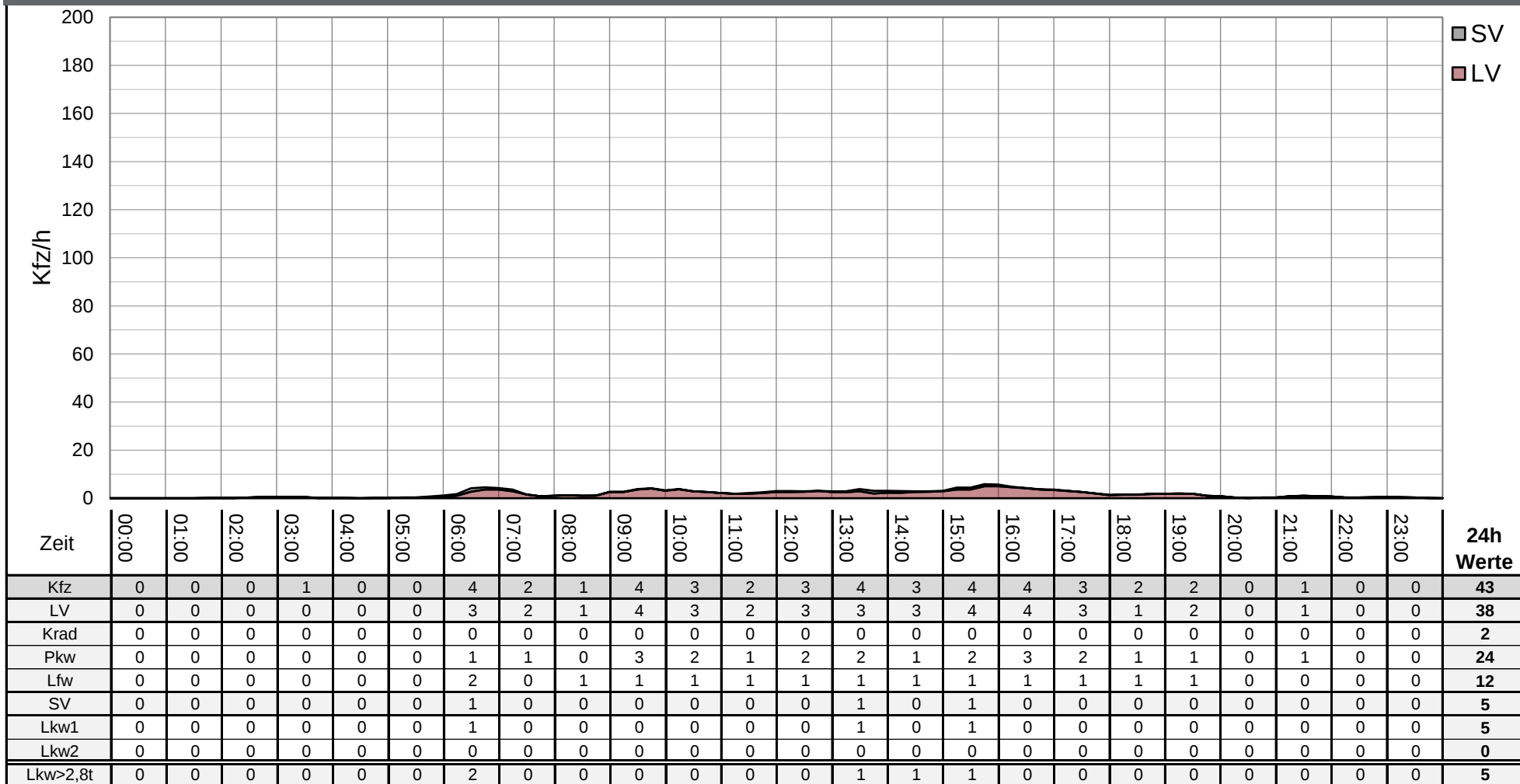
Längensklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	23,7%	40,0%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	18,4%	20,0%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	42,1%	60,0%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**
Wochenmittel

Richtung: Poischendorf

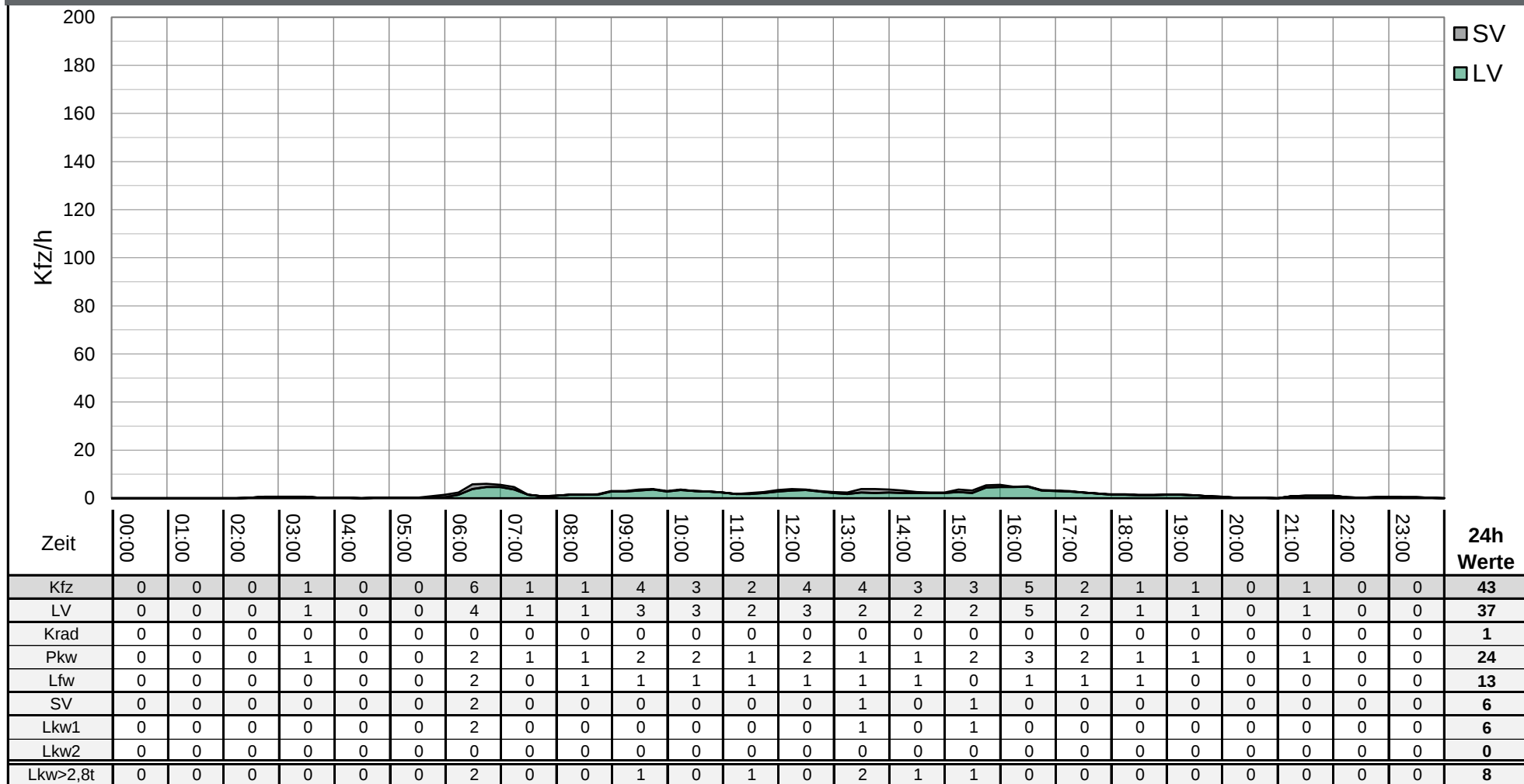
Datum: 21.09.24 bis 27.09.2024



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	23,3%	36,4%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	30,8%	24,2%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	54,1%	60,6%

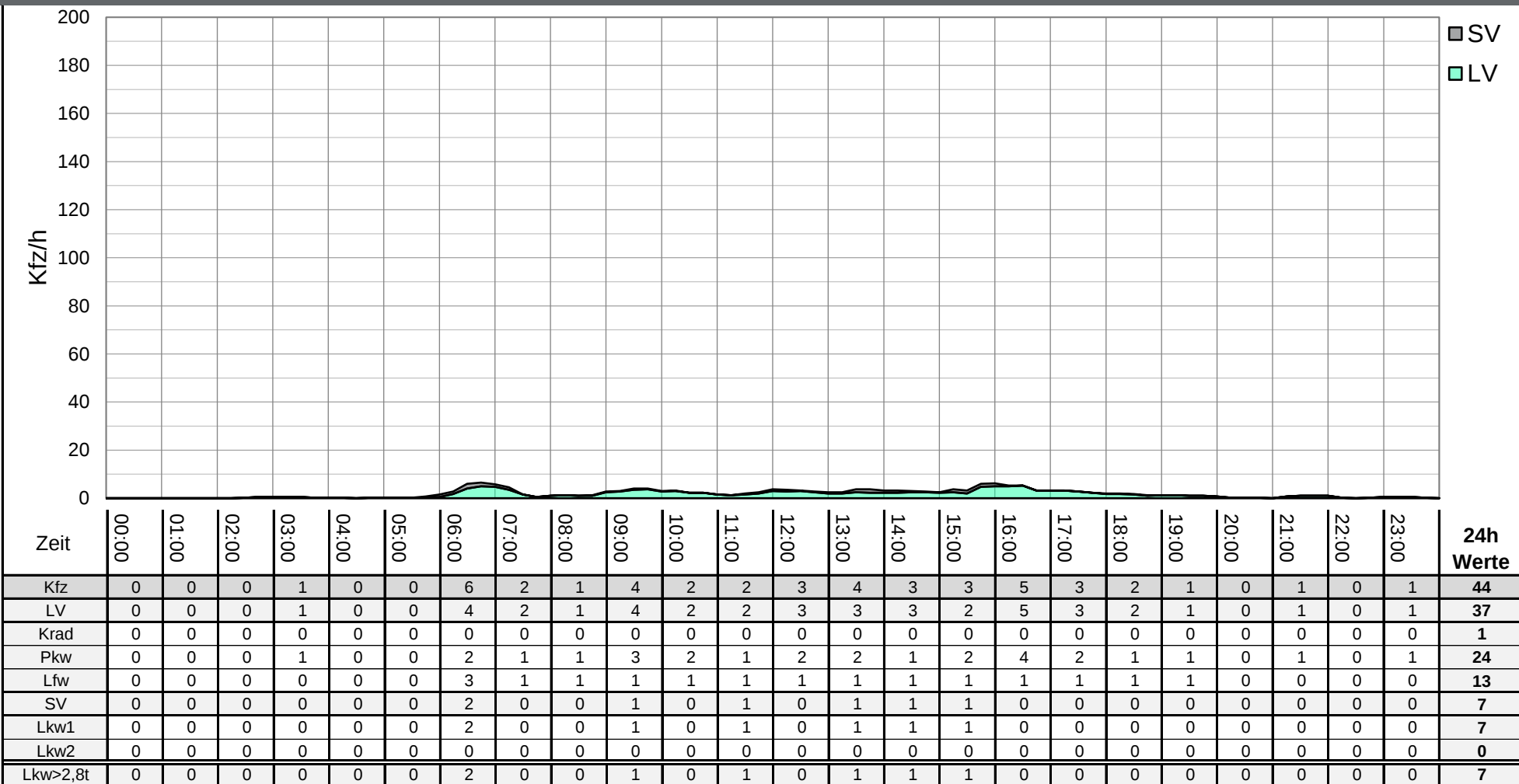
Querschnitt: **Passee OT Tüzen**
Wochenmittel (Mo-Fr)
 Richtung: Poischendorf
 Datum: 21.09.24 bis 27.09.2024



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	26,3%	38,7%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	28,5%	22,6%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	54,8%	61,3%

Querschnitt: **Passee OT Tüzen**
Wochenmittel (Mo-Do)
 Richtung: Poischendorf
 Datum: 21.09.24 bis 27.09.2024



Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	27,0%	38,5%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	31,1%	23,1%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	58,1%	61,5%

Ferienpark Gutsanlage Tüzen

Anlage 2 Ermittlung des Verkehrsaufkommens



KLAESER & PARTNER
BERATENDE INGENIEURE PARTG MBH

BAUINGENIEURWESEN | SOFTWAREENTWICKLUNG

Warendorfer Straße 20 - 17192 Waren (Müritz)

3.5 Freizeiteinrichtungen (Freizeit, Kultur, Sport)

(3.5.24ff): Abschätzung der Strukturgrößen (Besucher und Beschäftigte)

Hinweis: Wenn die Anzahl der Besucher oder Beschäftigten bekannt ist, ist diese in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil einzutragen.

Hinweis: Wenn bei einer Nutzung relevanter Bring- und Holverkehr auftritt, ist für diese Nutzung in den Tabellen eine zusätzliche Zeile freizuhalten.

(3.5.27) Abschätzung der Besucheranzahl über die (Brutto-)Geschossfläche

Gebiet	Nutzung	BGF in qm	Besucher+Kunden/ 100qm BGF	
			Nutzer/BGF	
			Min	Max
S	Freizeitpark			
S	Beherbergung			
Summe				

Besucher+Kunden	
Min	Max

(3.5.27) Abschätzung der Besucheranzahl über andere Flächenangaben

Gebiet	Nutzung	Fläche in qm	Kunden+Besucher/ 100 qm Fläche	
			Nutzer/Fläche	
			Min	Max
S	Freizeitpark	114.000	0,20	1,00
S	Beherbergung			
Summe		114.000		

Kunden+Besucher	
Min	Max
228	1.140
228	1.140

(3.5.27) Abschätzung der Besucheranzahl über die Platzzahl

<u>Gebiet</u>	Nutzung	Plätze	Besucher+Kunden/ Platz	
			<u>K/Platz</u>	
			Min	Max
S	Freizeitpark			
S	Beherbergung			
Summe				

Besucher+Kunden	
Min	Max

(3.1.8) Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die (Brutto-)Geschossfläche

<u>Gebiet</u>	Nutzung	Fläche in qm	Fläche/ Beschäftigtem	
		<u>BGE</u>	<u>Fläche/B</u>	
			Max	Min
S	Freizeitpark			
S	Beherbergung			
Summe				

Beschäftigte	
Min	Max

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Besucheranzahl

<u>Gebiet</u>	Nutzung	Kunden/Besucher		Kunden/Besucher		Kunden/Besucher	
		Abschätzung über Bruttogeschossfläche		Abschätzung über die Fläche		Abschätzung über die Plätze	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
S	Freizeitpark			228	1.140		
S	Beherbergung						
Summe				228	1.140		

Kunden/Besucher	
<u>Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung</u>	
Min	Max
228	1.140
50	60
278	1.200

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Beschäftigtenanzahl

<u>Gebiet</u>	Nutzung	Beschäftigte	
		Abschätzung über Bruttogeschossfläche	
		Min	Max
S	Freizeitpark		
S	Beherbergung		
Summe			

Beschäftigte	
<u>Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung</u>	
Min	Max
50	60
10	20
60	80

Freizeiteinrichtungen: Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Kunden- und Besucherverkehr:

Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Strukturgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Besucheranzahl verwendet.

Gebiet	Nutzung	Besucher/ Kunden		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw- Besetzung
				2,0				
				<u>Wege/Nutzer/d</u>		<u>in %</u>		<u>Pers./Pkw</u>
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	
S	Freizeitpark	228	1.140	456	2.280	100	100	3,0
S	Beherbergung	50	60	100	120	100	100	2,5
Summe		278	1.200	556	2.400			

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
152	760
40	48
192	808

Beschäftigtenverkehr:

Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Strukturgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Beschäftigtenanzahl verwendet.

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil	
				<u>Wege/B/d</u>				<u>in %</u>	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
S	Freizeitpark	50	60	2,5	2,5	125	150	95	95
S	Beherbergung	10	20	2,5	2,5	25	50	95	95
Summe		60	80			150	200		

Pkw-Fahrten/ Werktag	
1,0	
<u>Pers./Pkw</u>	
Min	Max
119	143
24	48
143	191

Wirtschafts- und Gesamtverkehr ohne Berücksichtigung von Verbund- und Mitnahmeeffekten

Hinweise: Das FGSV-Vorgehen enthält zum Wirtschaftsverkehr keine Kennwerte.

In der Regel kann der Wirtschaftsverkehr vernachlässigt werden.

Gebiet	Nutzung		Kfz-Fahrten/ Beschäftigtem			Kfz-Fahrten/ Werktag	
			<u>Wiv-Fahrten</u>			Wirtschaftsverkehr	
			Min	Max		Min	Max
S	Freizeitpark		0,40	0,60		20	36
S	Beherbergung		0,40	0,60		4	12
Summe						24	48

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
291	939
68	108
359	1.047

Wirtschafts- und Gesamtverkehr bei Berücksichtigung von Verbund- und Mitnahmeeffekten

Gebiet	Nutzung	Fläche in qm	Anteil Verbund- effekt <u>in %</u>	Pkw-Fahrten/ Werktag		Kfz-Fahrten/ Werktag	
		BGF				Wirtschaftsverkehr	
				Min	Max	Min	Max
S	Freizeitpark		0	271	903	20	36
S	Beherbergung		0	64	96	4	12
			0				
			0				
			0				
Summe				335	999	24	48

Kfz-Fahrten/ Werktag		Anteil Mitnahme- effekt <u>in %</u>	Neu induzierte Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max		Min	Max
291	939	0	291	939
68	108	0	68	108
		0		
		0		
		0		
359	1.047		359	1.047

Freizeiteinrichtungen: Kfz-Verkehr (ohne Berücksichtigung von Mitnahmeeffekten)

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Gesamtquerschnitt
 Quell-/Zielverkehr der Einrichtung

Gebiet	Nutzung	Freizeiteinrichtung							
		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Beschäftigten-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
S	Freizeitpark	152	760	119	143	20	36	291	939
S	Beherbergung	40	48	24	48	4	12	68	108
Summe		192	808	143	191	24	48	359	1.047

Binnenverkehrs-Anteile im Pkw-Verkehr (Anteile der Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet):

Hinweis: Binnenverkehr tritt auf, wenn die Einrichtung in einem Gebiet mit zusätzlichen Nutzungen liegt, für die ebenfalls der Verkehr abzuschätzen ist.

Gebiet	Nutzung	Freizeiteinrichtung		
		Besucher-Verkehr	Beschäftigten-Verkehr	Wirtschafts-Verkehr
		<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %
S	Freizeitpark	0	0	0
S	Beherbergung	0	0	0
		0	0	0
		0	0	0
		0	0	0

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Quell-/Zielverkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h***Gesamtquerschnitt**
ohne Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Freizeiteinrichtung							
		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Beschäftigten-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
S	Freizeitpark	152	760	119	143	20	36	291	939
S	Beherbergung	40	48	24	48	4	12	68	108
Summe		192	808	143	191	24	48	359	1.047

Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Richtung

Gebiet	Nutzung	Freizeiteinrichtung							
		Besucher-Verkehr Pkw		Beschäftigten-Verkehr Pkw		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Quell-/Zielverkehr Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
S	Freizeitpark	76	380	60	72	10	18	146	470
S	Beherbergung	20	24	12	24	2	6	34	54
Summe		96	404	72	96	12	24	180	524

	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe	250	84	18	352