AUSLEGUNGSEXEMPLAR 23.04.2025 - 30.05.2025

Verkehrsuntersuchung

Erschließung B-Plan-Nr. 66
„Wohnbebauung Am Kanal“
Verkehrsanbindung L266
in Heringsdorf

Im Auftrag
Ostseeheilbad
Heringsdorf

GEMEINDE OSTSEEBAD HERINGSDORF
1

INROS LACKNER.

24.04.2020

Inhaltsverzeichnis

1 Aufgabenstellung ... 3
2 Untersuchungsgebiet und allgemeine Verkehrssituation ... 4
3 Verkehrsanalyse 2018 ... 6
4 Verkehrserzeugung ... 6
4.1 Struktur und Nutzung ... 6
4.2 Berechnung nach Bosserhoff ... 8
4.3 Verkehrsverteilung ... 8
5 Trendprognose 2030 ... 9
6 Knotenpunkt L266 / Am Kanal - Verkehrsdaten 2018 ... 10
7 Knotenpunkt L266 / Am Kanal - Verkehrsdaten 2030 ... 11
7.1 Planfall 0 ohne Plangebiet ... 11
7.2 Planfall 1 mit Plangebiet ... 12
8 Knotenpunkt L266 / Am Kanal - Leistungsfähigkeitsberechnung ... 13
8.1 Planfall Analyse 2018 ... 14
8.2 Planfall 0 ohne Plangebiet ... 15
8.3 Planfall 1 mit Plangebiet ... 16
9 Nachweis Linksabbiegestreifen nach RASt 06 ... 17
10 Zusammenfassung und Empfehlungen ... 18

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersichtslage des B-Plans-Nr. 66 „Wohnbebauung Am Kanal“ 3
Abbildung 2: Untersuchungs- und Planungsgebiet 4
Abbildung 3: Verkehrsbelastungen L266, B110, B111 2015, DTV [Kfz/d]; Quelle: GAIA MV .. 5
Abbildung 4: B-Plan Nr. 66, Unterlage Satzung Gemeinde Ostseebad Heringsdorf, 2020 7
*Abbildung 5: Verkehrsbelastungen Planfall Analyse 2015 DTV und DTV_{SV} [Kfz/d] nach **[4]*** ... 9
*Abbildung 6: Verkehrsbelastungen Planfall Prognose 2030 DTV und DTV_{SV} [Kfz/d] nach **[4]*** 9
Abbildung 7: Verkehrsbelastung KP Planfall Analyse 2018 (Zähldaten Spitzen-h) [Kfz/h] 10
Abbildung 8: Verkehrsbelastung KP Planfall 0 (Prognose-Nullfall) ohne Plangebiet [Kfz/h] . 11
Abbildung 9: Verkehrsbelastung KP Planfall 1 Prognose mit Plangebiet [Kfz/h] 12
Abbildung 10: Verkehrsqualität KP Planfall Analyse 2018 (Zähldaten Spitzen-h) [Kfz/h] 14
Abbildung 11: Verkehrsqualität KP Planfall 0 (Prognose-Nullfall) ohne Plangebiet [Kfz/h] ... 15
Abbildung 12: Verkehrsqualität KP Planfall 1 Prognose mit Plangebiet [Kfz/h] 16
Abbildung 13: Einsatzbereiche für Linksabbiegestreifen und Aufstellbereiche, RASt 06 17

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Verkehrsaufkommen (Verkehrserzeugung) B-Plan 66 8
Tabelle 2 Qualitätsstufen und mittlere Wartezeit gemäß HBS 2015 13

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Verkehrsaufkommen des Wohngebietes im B-Plangebiet nach „Dr. Bosserhoff“
Anlage 2: Dauerzählstelle L266 Schmollensee

Abkürzungsverzeichnis

DTV	= durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres
HBS	= Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
Kfz	= Kraftfahrzeuge
Lkw	= Lastkraftwagen
BGF	= Bruttogeschossfläche
L	= Linksabbiegespur
LSA	= Lichtsignalanlage
MSV	= maßgebende stündliche Verkehrsstärke
Pkw	= Personenkraftwagen
q	= Verkehrsstärke
QSV	= Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
SV	= Schwerverkehr

Datenquellen

[1] Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen [FGSV, 2015]
[2] Abschätzung Verkehrsaufkommen i. d. Bauleitplanung, Ver_Bau [BOSSERHOFF]
[3] Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße RASt 06 [FGSV, 2006]
[4] Verkehrsgutachten zu den Auswirkungen einer festen Swinequerung, Abschlussbericht [BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH, 2017]
[5] Verkehrskonzept L266 OD Ostseebad Heringsdorf [IPO Hamburg GmbH, 2019]

1 Aufgabenstellung

Im Rahmen der Aufstellung des B-Plans Nr. 66 „Wohnbebauung Am Kanal“ ist eine Untersuchung der Verkehrsentwicklung des Plangebietes verbunden mit einer verkehrsgerechten Erschließung der Landstraße L266 erforderlich (siehe

Abbildung 1).

Ziel dieser VTU ist es sowohl die Leistungsfähigkeit als auch die Verkehrsqualität der betroffenen öffentlichen Verkehrsanlagen nachzuweisen. Die aus den B-Plänen entstehenden Verkehre werden auf das umliegende Straßennetz projiziert. Ggf. werden erforderliche Maßnahmen (Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität, verkehrstechnische Dimensionierung) konzipiert, um einen qualitätsgerechten Verkehrsablauf abzubilden.

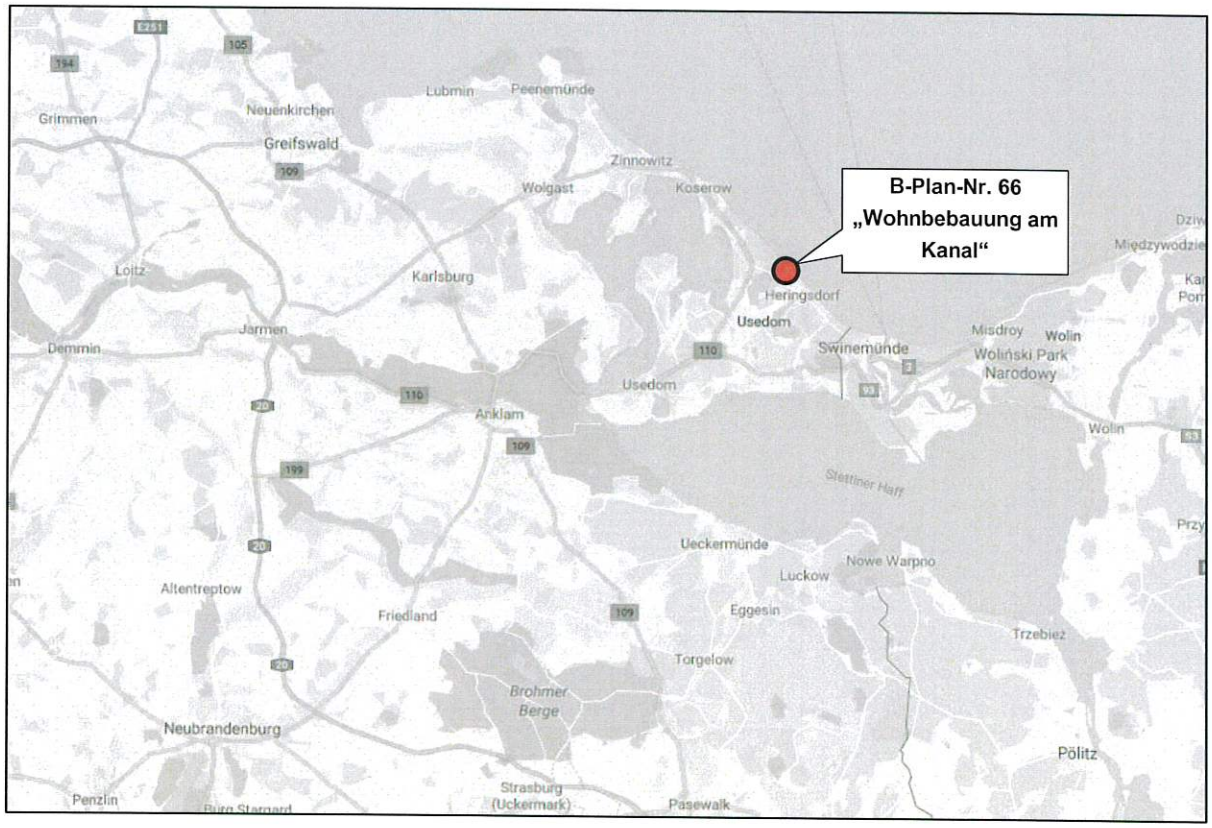


Abbildung 1: Übersichtslage des B-Plans-Nr. 66 „Wohnbebauung Am Kanal“

Die Untersuchung beinhaltet folgende Arbeitsschritte:

- Auf Basis der Strukturdaten des Plangebietes werden die planinduzierten Verkehrsmengen gemäß dem Verfahren zur Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung nach „Dr. Bosserhoff“ prognostiziert.
- Es wird eine Verkehrsprognose bezogen auf das Jahr 2030 erstellt. Dabei werden die allgemeine Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs auf der L266, die zusätzlichen Verkehre aufgrund der Entwicklung des Plangebietes, sowie die veränderten Verkehrsverhältnisse infolge der Fertigstellung des geplanten „Swinetunnels“ nach Polen berücksichtigt.

- Unter Berücksichtigung der Prognosebelastungen 2030 wird der Knotenpunkt (i.W. KP) L266 / Am Kanal auf seine Leistungsfähigkeit / Verkehrsqualität geprüft bzw. verkehrstechnisch dimensioniert.
- Im Ergebnis der Variantengegenüberstellung wird eine Empfehlung zum Ausbau der Verkehrserschließung gegeben.

2 Untersuchungsgebiet und allgemeine Verkehrssituation

Das B-Plangebiet Nr. 66 „Wohnbebauung Am Kanal" befindet sich auf der Insel Usedom in Heringsdorf an der Straße Am Kanal und schließt an die L266 („Neuhofer Straße") an, die durch die OD Heringsdorf verläuft und eine Ost-West-Verbindung zwischen Swinemünde und der B 111 darstellt.

Das Untersuchungsgebiet (siehe *Abbildung 2*) umfasst den B-Plan Nr. 66, die Anschlussstraße Am Kanal und den Knotenpunkt L266 / Am Kanal.

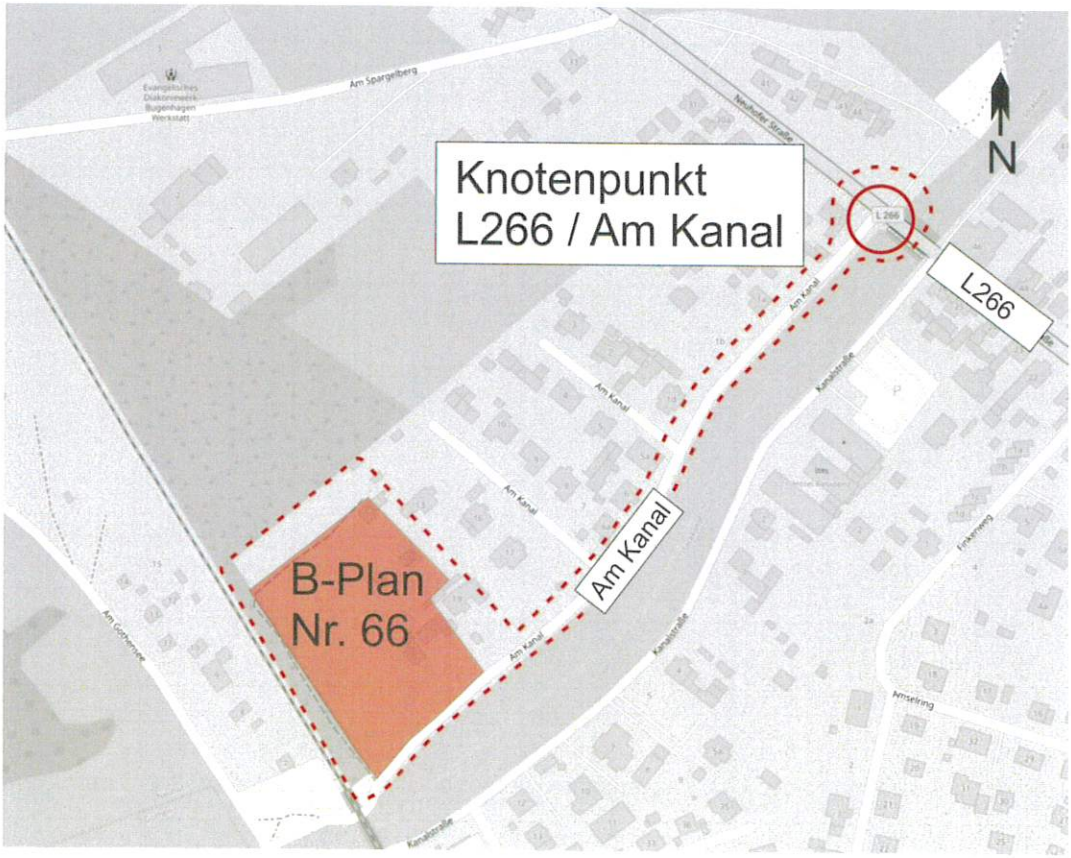


Abbildung 2: Untersuchungs- und Planungsgebiet

In den Sommermonaten stellt die L266 eine wichtige touristische Route dar. Einerseits ist Heringsdorf als Ostseeheilbad ein hochfrequentiertes Urlaubsziel, andererseits weist die L266 (Höhe Heringsdorf) einen weitaus höheren DTV-Wert auf als die umliegenden Bundesstraßen B111 und B110 (*Abbildung 3*).

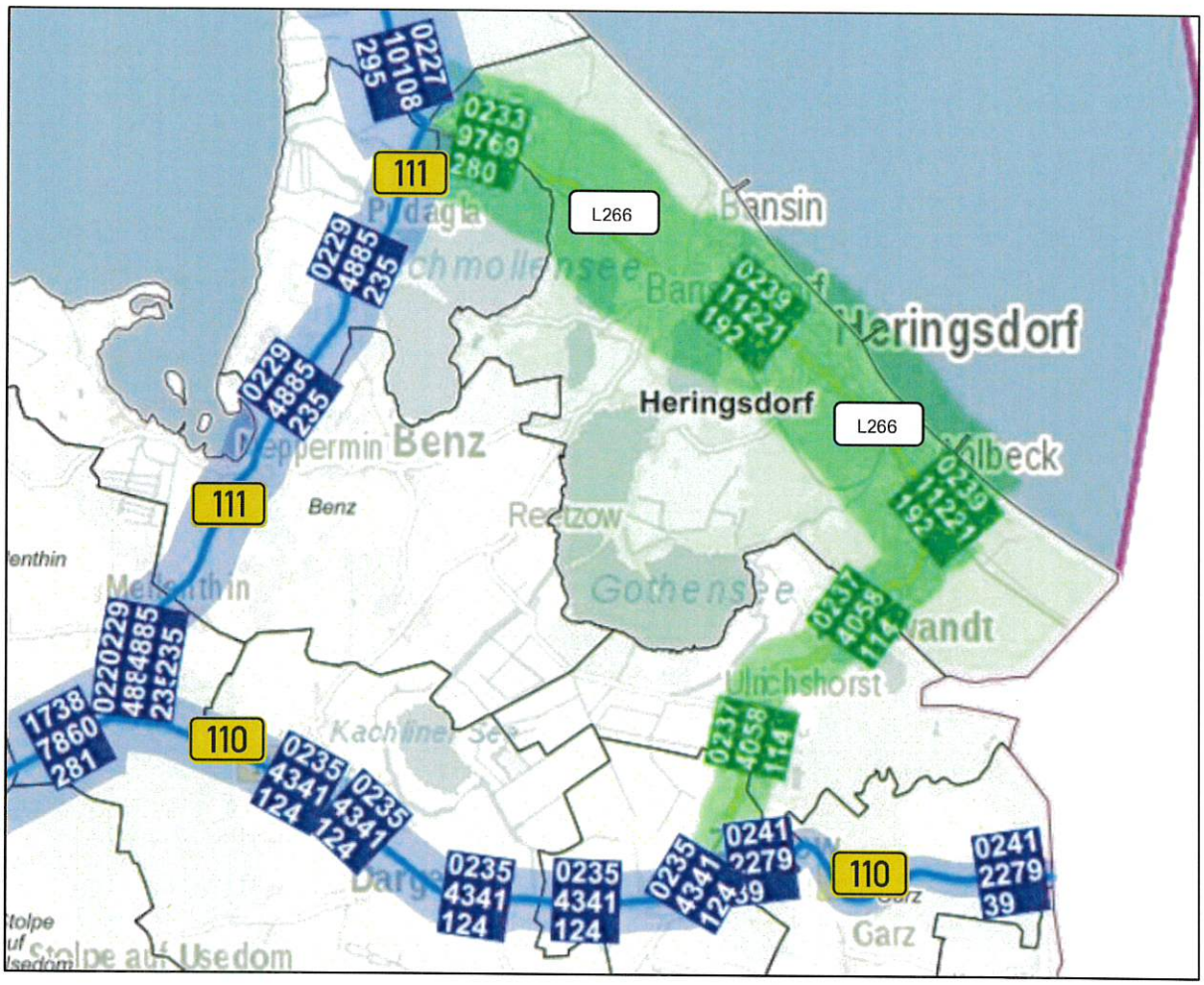


Abbildung 3: Verkehrsbelastungen L266, B110, B111 2015, DTV [Kfz/d]; Quelle: GAIA MV

Entsprechend der B-Plan- und Bestandsstruktur des umliegenden Gemeindebereichs soll ein geeigneter Straßenanschluss an die L266 ermittelt werden.

3 Verkehrsanalyse 2018

Für die Verkehrsdatengrundlage der L266 (Neuhofer Straße) wurden Zähldaten aus dem Jahr 2018 verwendet. Diese wurden im Zuge eines Verkehrskonzepts der Firma IPO Hamburg GmbH erhoben (Verkehrskonzept der L266 in der Ortsdurchfahrt Ostseebad Heringsdorf) **[5].**

Am Knotenpunkt L266/Am Kanal ergab sich daraus für die 50. Spitzenstunde eine Querschnittsbelastung von 1.408 Fahrzeugen. Bei der Zählung wurde nicht zwischen den Fahrzeugarten unterschieden, deshalb wurde für den Schwerverkehr ein Anteil von 2,7% aus der Dauerzählstelle L22-Schmollensee abgeleitet (siehe Anlage 2).

4 Verkehrserzeugung

Um die verkehrlichen Auswirkungen der Planung zu beurteilen, ist eine Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens des B-Plangebietes Nr. 66 notwendig. Hierfür bietet das Verfahren nach „Dr. Bosserhoff" gemäß Heft 42 „Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung -Teil 2 Abschätzung der Verkehrserzeugung" **[2]** die Möglichkeit, sowohl die gesamten Tagesverkehrsmengen als auch die Verkehrsstärke jeder Stunde zu ermitteln.

4.1 Struktur und Nutzung

Das zu betrachtende B-Plangebiet Nr. 66 liegt südwestlich des Knotenpunktes Neuhofer Str. (L266) / Am Kanal. Die Struktur wird als Wohngebiet mit individuellem Wohnungsbau ohne Ferienwohnungen ausgewiesen. Auf Basis des Bebauungsplanes Nr. 66 „Wohnbebauung Am Kanal in Seebad Heringsdorf" der Gemeinde Ostseebad Heringsdorf ergibt sich eine Anzahl von 8 bis 15 Wohneinheiten (i.W. WE abgekürzt), s. Abbildung 4.

Abbildung 4: B-Plan Nr. 66, Unterlage Satzung Gemeinde Ostseebad Heringsdorf, 2020

Da sich, wie zuvor erwähnt, die entstehenden Verkehrsmengen durch die Bebauung nach B-Plan auf das umliegende Straßennetz auswirken, wird der Knotenpunkt L266 / Am Kanal auf seine Leistungsfähigkeit hin untersucht. Die Menge der entstehenden Quell- und Zielverkehre aus dem B-Plan wird im weiteren Verlauf ermittelt und die Auswirkungen auf den Knotenpunkt untersucht.

Aufgrund der Netzstruktur und der ungünstigen Ausbau- und Zustandsparameter der südlichen Anbindung der Straße Am Gothensee wird im Rahmen dieser Untersuchung davon ausgegangen, dass 100% der Ziel- und Quellverkehre über die Straße Am Kanal abgewickelt werden.

4.2 Berechnung nach Bosserhoff

Für die Berechnung der Verkehrserzeugung nach Bosserhoff wird die Anzahl der Wohneinheiten zugrunde gelegt. Der teilgebietsbezogene Verkehr wird nach dem Einwohnerverkehr ermittelt (siehe Anlage 1).
Durch die Bebauung des B-Plans Nr. 66 wird ein zusätzlicher Verkehr von ca. 20 bis 114 Kfz-Fahrten im Gebiet pro Tag induziert (siehe Tabelle 1). Die Varianz ist auf die grobe Vorgabe der Wohneinheitenanzahl und den Abweichungen zwischen minimalen/maximalen Berechnungsfaktoren, wie etwa Haushaltsgröße oder Wege je Einwohner, zurückzuführen. Für die weiteren Berechnungen werden die Mittelwerte der Quell- und Zielverkehre verwendet.

Tabelle 1 Verkehrsaufkommen (Verkehrserzeugung) B-Plan 66

	Kfz	SV
	Kfz-Fahrten/24h	SV-Fahrten/24h
Prognose	**20-114**	**1-3**
Quellverkehr	**35**	**-**
Zielverkehr	**36**	**-**

Für die Spitzenstunden ergibt sich daraus, aufgeteilt auf Quell- und Zielverkehr, ein zusätzlicher Verkehr von:

Quellverkehr - 5 Kfz + Zielverkehr - 0 Kfz zwischen 06:00 und 07:00 Uhr
Quellverkehr - 2 Kfz + Zielverkehr - 4 Kfz zwischen 16:00 und 17:00 Uhr

4.3 Verkehrsverteilung

Die abgeschätzten Verkehre werden nach richtungsbezogenen Verhältnissen verteilt. Die Richtungsanteile wurden aus den Zähldaten abgeleitet **[5]**.

- In Richtung Ahlbeck (SO) rd. 70%
- In Richtung Wolgast (NW) rd. 30%

5 Trendprognose 2030

Nach der Fertigstellung des geplanten „Swinetunnels“ in Polen werden die zukünftigen Verkehre der B111 deutlich zunehmen. Im Auftrag der Straßenbauverwaltung des Landes M-V wurde ein Verkehrsgutachten Usedom zu den Auswirkungen des Swinetunnels auf das Straßennetz durch die BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH **[4]** erarbeitet. Hierbei wurde das Netzmodell 2015 analysiert und die Prognoseberechnung 2030 durchgeführt. Die detaillierten Verkehrszähldaten 2015 und die Prognosebelastungen 2030 werden daraus für die weiteren Untersuchungen entnommen (siehe Abbildungen 5 und 6).

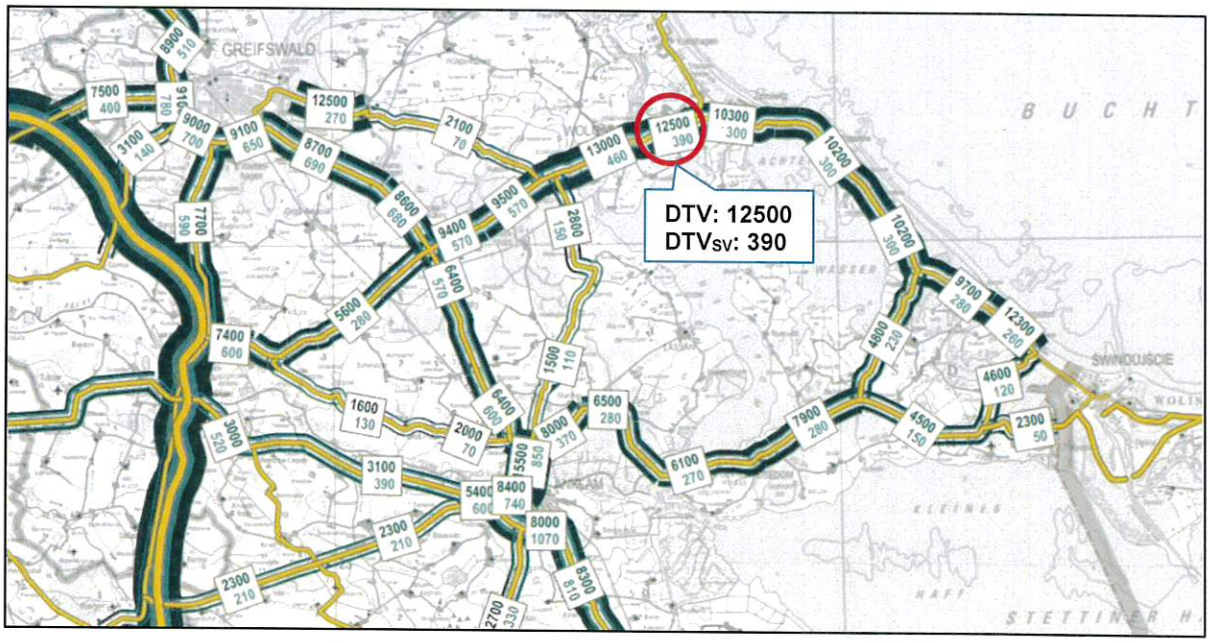


*Abbildung 5: Verkehrsbelastungen Planfall Analyse 2015 DTV und DTV_{SV} [Kfz/d] nach **[4]***

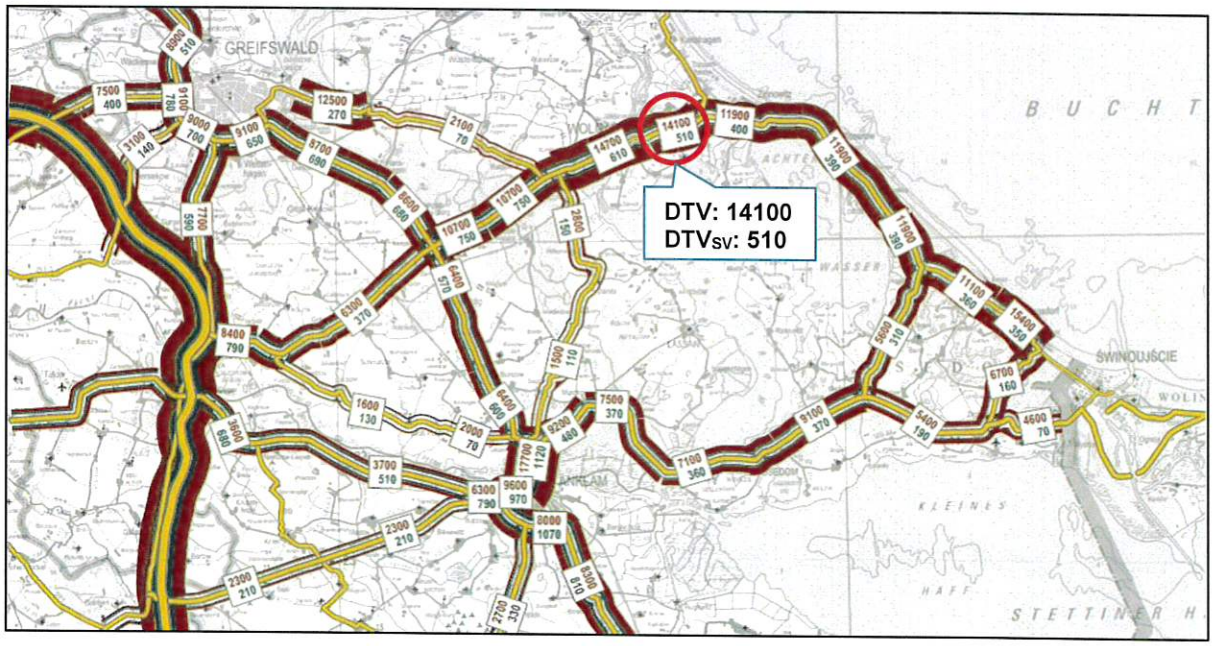


*Abbildung 6: Verkehrsbelastungen Planfall Prognose 2030 DTV und DTV_{SV} [Kfz/d] nach **[4]***

Da der Tunnel bereits im Bau ist, wird diese Verkehrsentwicklung auf der L266 im Rahmen der weiteren Berechnungen berücksichtigt werden. Daraus werden die Jahresfaktoren ermittelt.

- Zunahme des Kfz-Verkehrs von 2015 bis 2030 um 12,80%
- Zunahme des SV-Verkehrs von 2015 bis 2030 um 30,77%

- Jährliche Steigerung des Kfz-Verkehrs um 0,853%
- Jährliche Steigerung des SV-Verkehrs um 2,051%

Mit den oben genannten Prognosefaktoren werden die folgenden Faktoren hergeleitet:

- Zunahme des Kfz-Verkehrs von 2016 bis 2018 um 1,71%
- Zunahme des SV-Verkehrs von 2016 bis 2018 um 4,10%

- Zunahme des Kfz-Verkehrs von 2018 bis 2030 um 10,24%
- Zunahme des SV-Verkehrs von 2018 bis 2030 um 24,62%

6 Knotenpunkt L266 / Am Kanal - Verkehrsdaten 2018

Für den Analysefall liegen die vorhandenen Zähldaten 2018 zugrunde und sind in Abbildung 7 dargestellt **[5]**.

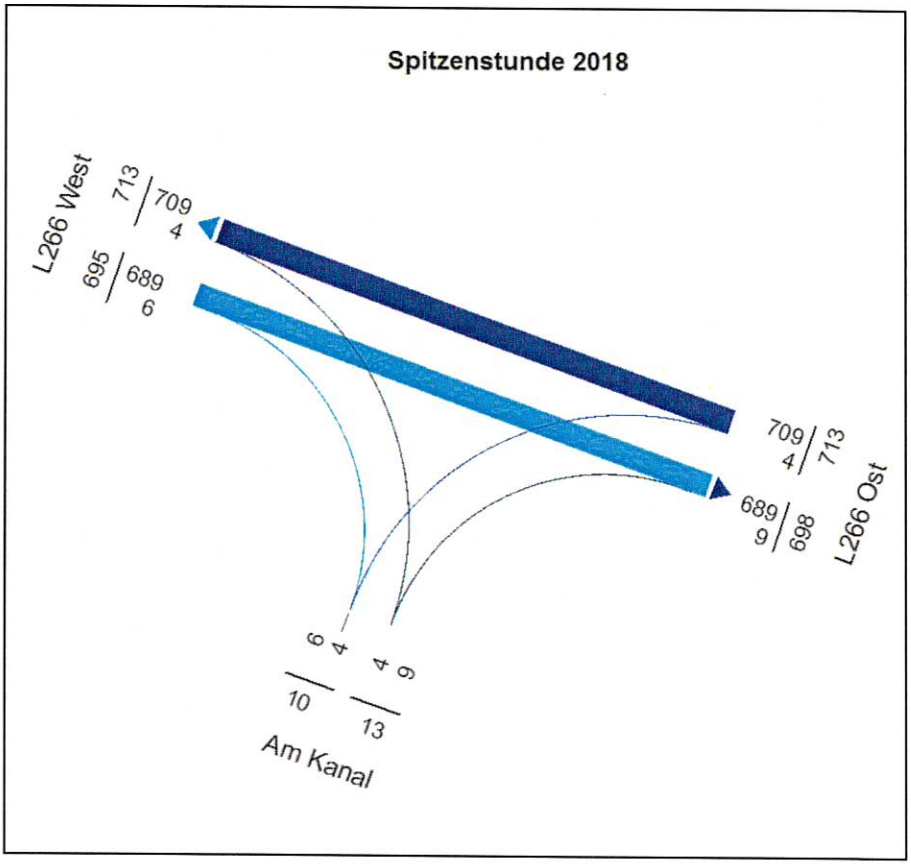


Abbildung 7: Verkehrsbelastung KP Planfall Analyse 2018 (Zähldaten Spitzen-h) [Kfz/h]

7 Knotenpunkt L266 / Am Kanal - Verkehrsdaten 2030

Die Zähldaten von 2018 werden mit den in Abschnitt 5 genannten Prognosefaktoren auf das Jahr 2030 hochgerechnet. Dabei wird unterschieden zwischen Planfall 0 – Prognose 2030 ohne den Verkehr aus dem B-Plangebiet und Planfall 1 – Prognose 2030 mit dem zusätzlichen Verkehr aus dem B-Plangebiet.

7.1 Planfall 0 ohne Plangebiet

Der Planfall 0 bezieht sich auf die Prognose 2030 ohne B-Plangebiet. Den Bemessungsverkehrsstärken liegen hier die Verkehrsdaten 2018 und die ermittelten Prognosefaktoren zugrunde (Abbildung 8).

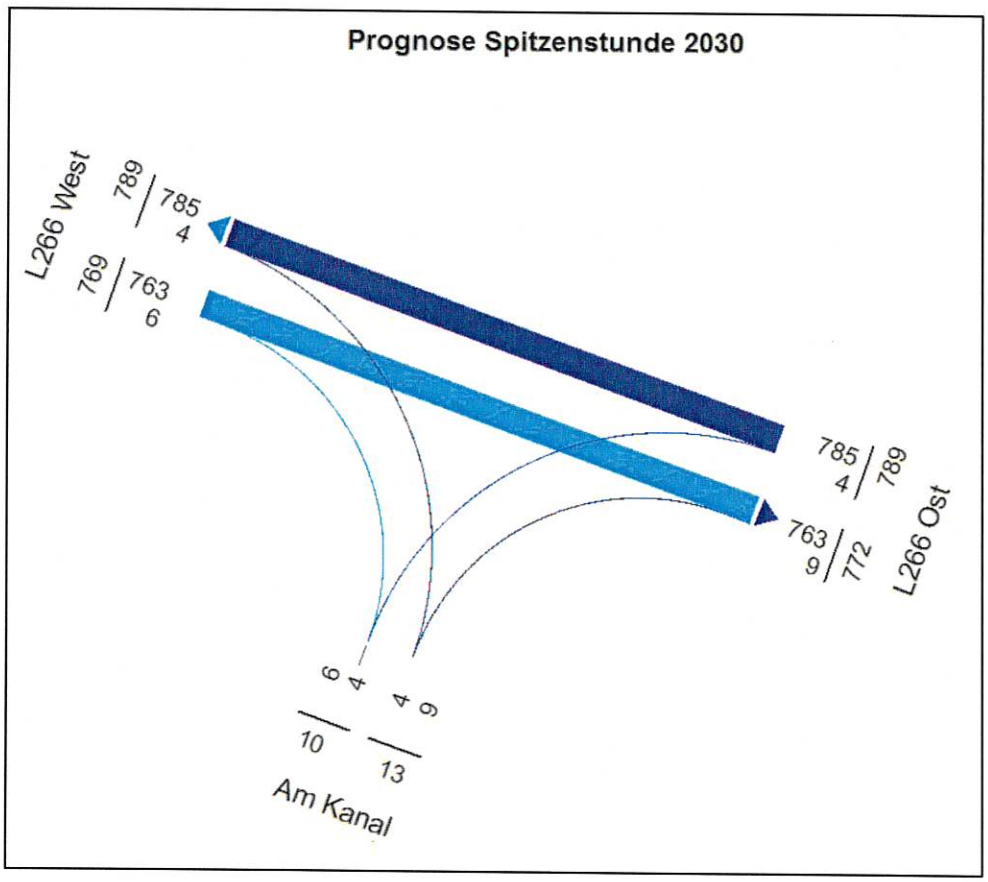


Abbildung 8: Verkehrsbelastung KP Planfall 0 (Prognose-Nullfall) ohne Plangebiet [Kfz/h]

7.2 Planfall 1 mit Plangebiet

Das Verkehrsaufkommen setzt sich aus den Verkehren des Planfalls 0 und des B-Plangebietes zusammen. Die zusätzlich aus der Bebauung entstehende Verkehrsbelastung bedeutet für die Spitzenstunde eine Zunahme von 6 Fahrzeugen (*Abbildung 9*). Für die Leistungsfähigkeitsbetrachtung wird der Knotenpunkt zunächst wie im Bestand als vorfahrtgeregelt betrachtet.

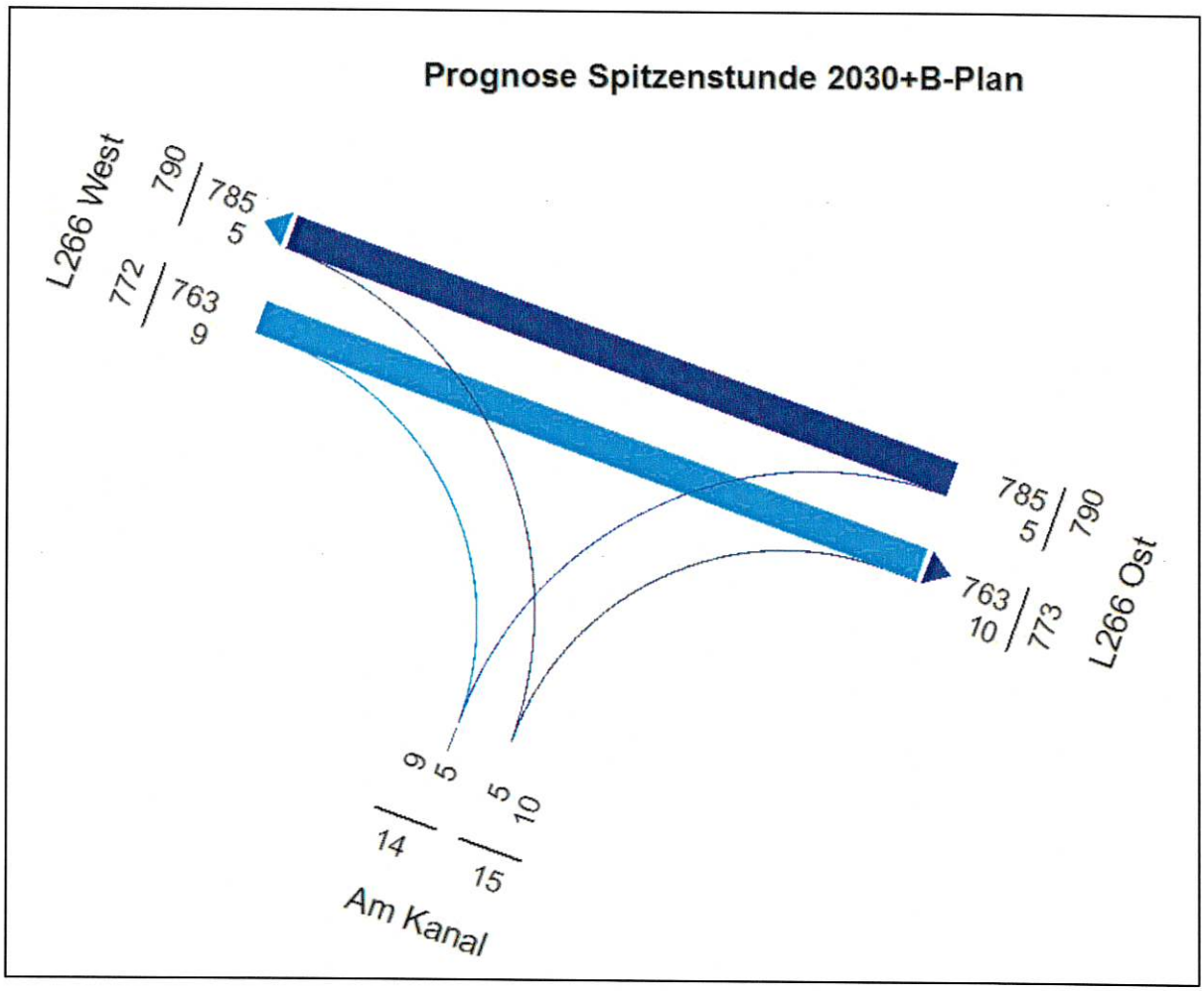


Abbildung 9: Verkehrsbelastung KP Planfall 1 Prognose mit Plangebiet [Kfz/h]

8 Knotenpunkt L266 / Am Kanal - Leistungsfähigkeitsberechnung

Die Berechnung der Qualität des Verkehrsablaufs wird mit dem EDV-Programm LISA+6-2 durchgeführt.

Die Qualität des Verkehrsablaufs wird für jeden einzelnen Nebenstrom getrennt berechnet. Bei der zusammenfassenden Bewertung ist dann die schlechteste Qualität aller beteiligten Verkehrsströme für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes maßgebend. Wesentliches Kriterium zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ist die Qualitätsstufe gemäß HBS 2015 **[1]**, die in *Tabelle 2* dargestellt wird.

Tabelle 2 Qualitätsstufen und mittlere Wartezeit gemäß HBS 2015

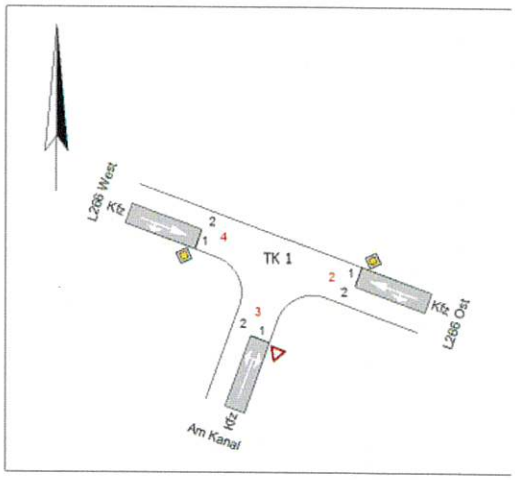
Qualitätsstufe(QSV)		Vorfahrtgeregelter Knotenpunkt	Knotenpunkt mit Signalanlage
		Mittlere Wartezeit w [Sekunden/Kfz]	
A	sehr gut	≤10	≤20
B	gut	≤20	≤35
C	befriedigend	≤30	≤50
D	ausreichend	≤45	≤70
E	mangelhaft	>45	>70
F	ungenügend	Auslastung>1	Auslastung>1

8.1 Planfall Analyse 2018

Der bestehende Knoten ist mit den 2018 erhobenen Verkehrsmengen leistungsfähig und erreicht die Qualitätsstufe C. Die nachfolgende *Abbildung 10* stellt die zusammengefassten Ergebnisse dar.

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Spitzenstunde 2018

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung	Verkehrsstrom
2	C	Vorfahrtsstraße	7
			8
3	B	Vorfahrt gewähren!	4
			6
4	A	Vorfahrtsstraße	2
			3



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	N_{95} [Fz]	N_{95} [m]	tw [s]	QSV
4	A	4 → 2	2	689,0	698,5	1.800,0	1.775,0	0,388	1.086,0	-	-	3,3	A
		4 → 3	3	6,0	6,0	1.600,0	1.600,0	0,004	1.594,0	1,0	6,0	2,3	A
3	B	3 → 4	4	4,0	4,0	164,0	164,0	0,024	160,0	1,0	6,0	22,5	C
		3 → 2	6	9,0	9,0	515,0	515,0	0,017	506,0	1,0	6,0	7,1	A
2	C	2 → 3	7	4,0	4,0	582,5	582,5	0,007	578,5	1,0	6,0	6,2	A
		2 → 4	8	709,0	718,0	1.800,0	1.777,0	0,399	1.068,0	-	-	3,4	A
Mischströme													
3	B	-	4+6	13,0	13,0	317,0	317,0	0,041	304,0	1,0	6,0	11,8	B
2	C	-	7+8	713,0	722,0	1.800,0	1.777,0	0,401	1.064,0	3,0	18,0	3,4	A
												Gesamt QSV	C

q_{Fz} : Fahrzeuge
q_{PE} : Belastung
C_{PE}, C_{Fz} : Kapazität
x_i : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
N_{95}, N_{99} : Staulänge
t_W : Mittlere Wartezeit

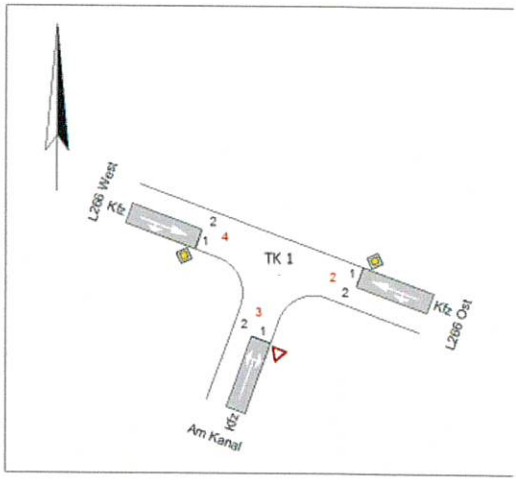
Abbildung 10: Verkehrsqualität KP Planfall Analyse 2018 (Zähldaten Spitzen-h) [Kfz/h]

8.2 Planfall 0 ohne Plangebiet

Der bestehende Knoten ist mit den für 2030 prognostizierten Verkehrsmengen leistungsfähig und erreicht die Qualitätsstufe C. Die nachfolgende *Abbildung 11* stellt die zusammengefassten Ergebnisse dar.

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Spitzenstunde 2018

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung	Verkehrsstrom
2	C	Vorfahrtsstraße	7
			8
3	B	Vorfahrt gewähren!	4
			6
4	A	Vorfahrtsstraße	2
			3



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	N_{95} [Fz]	N_{95} [m]	tw [s]	QSV
4	A	4 → 2	2	689,0	698,5	1.800,0	1.775,0	0,388	1.086,0	-	-	3,3	A
		4 → 3	3	6,0	6,0	1.600,0	1.600,0	0,004	1.594,0	1,0	6,0	2,3	A
3	B	3 → 4	4	4,0	4,0	164,0	164,0	0,024	160,0	1,0	6,0	22,5	C
		3 → 2	6	9,0	9,0	515,0	515,0	0,017	506,0	1,0	6,0	7,1	A
2	C	2 → 3	7	4,0	4,0	582,5	582,5	0,007	578,5	1,0	6,0	6,2	A
		2 → 4	8	709,0	718,0	1.800,0	1.777,0	0,399	1.068,0	-	-	3,4	A
Mischströme													
3	B	-	4+6	13,0	13,0	317,0	317,0	0,041	304,0	1,0	6,0	11,8	B
2	C	-	7+8	713,0	722,0	1.800,0	1.777,0	0,401	1.064,0	3,0	18,0	3,4	A
												Gesamt QSV	C

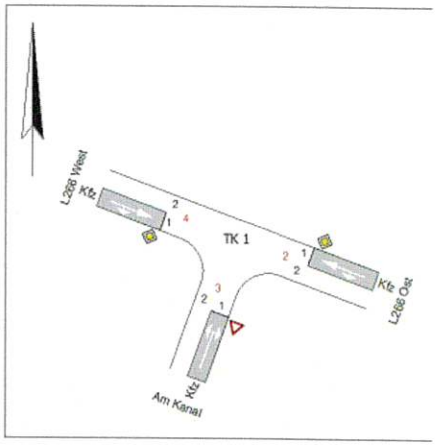
q_{Fz} : Fahrzeuge
q_{PE} : Belastung
C_{PE}, C_{Fz} : Kapazität
x_i : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
N_{95}, N_{99} : Staulänge
t_W : Mittlere Wartezeit

Abbildung 11: Verkehrsqualität KP Planfall 0 (Prognose-Nullfall) ohne Plangebiet [Kfz/h]

8.3 Planfall 1 mit Plangebiet

Der bestehende Knoten ist mit den für 2030 prognostizierten und durch das Plangebiet induzierten Verkehrsmengen leistungsfähig und erreicht ebenfalls die Qualitätsstufe C. Gegenüber dem Planfall 0 erhöhen sich die Wartezeiten leicht. Die nachfolgende *Abbildung 12* stellt die zusammengefassten Ergebnisse dar.

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Prognose Spitzenstunde 2030+B-Plan



Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung	Verkehrsstrom
2	C	Vorfahrtsstraße	7
			8
3	B	Vorfahrt gewähren!	4
			6
4	A	Vorfahrtsstraße	2
			3

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	N_{95} [Fz]	N_{95} [m]	t_W [s]	QSV
4	A	4 → 2	2	763,0	775,0	1.800,0	1.771,5	0,431	1.008,5	-	-	3,6	A
		4 → 3	3	9,0	9,0	1.600,0	1.600,0	0,006	1.591,0	1,0	6,0	2,3	A
3	B	3 → 4	4	5,0	5,0	133,0	133,0	0,038	128,0	1,0	6,0	28,1	C
		3 → 2	6	10,0	10,0	469,5	469,5	0,021	459,5	1,0	6,0	7,8	A
2	C	2 → 3	7	5,0	5,0	533,5	533,5	0,009	528,5	1,0	6,0	6,8	A
		2 → 4	8	785,0	797,0	1.800,0	1.773,5	0,443	988,5	-	-	3,6	A
Mischströme													
3	B	-	4+6	15,0	15,0	254,0	254,0	0,059	239,0	1,0	6,0	15,1	B
2	C	-	7+8	790,0	802,0	1.800,0	1.773,5	0,446	983,5	3,0	18,0	3,7	A
												Gesamt QSV	C

q_{Fz} : Fahrzeuge
q_{PE} : Belastung
C_{PE}, C_{Fz} : Kapazität
x_i : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
N_{95}, N_{99} : Staulänge
t_W : Mittlere Wartezeit

Abbildung 12: Verkehrsqualität KP Planfall 1 Prognose mit Plangebiet [Kfz/h]

9 Nachweis Linksabbiegestreifen nach RASt 06

Unter der Erschließungsfunktion wird der betroffene Straßenabschnitt der L266 als angebaute Hauptverkehrsstraße definiert. Sowohl im Planfall 0 als auch im Planfall 1 betragen die abgeschätzten Verkehrsstärken der Linksabbieger ca. 4 bzw. 5 Kfz/h (<20 Kfz/h). Nach RASt 06 **[3]** (siehe *Abbildung 13*) sind Aufstellbereiche oder Linksabbiegestreifen nicht erforderlich.

	Stärke der Linksabbieger q_L [Kfz/h]	Verkehrsstärke des Hauptstroms MSV [Kfz/h] (MSV, q_L)						
		100	200	300	400	500	600	> 600
Angebaute Hauptverkehrs-straße	> 50							
	20 . . . 50							
	< 20							✖
Anbaufreie Hauptverkehrs-straße	> 50							
	20 . . . 50							
	< 20							

Abbildung 13: Einsatzbereiche für Linksabbiegestreifen und Aufstellbereiche, RASt 06

10 Zusammenfassung und Empfehlungen

Durch die Realisierung des B-Plans-Nr. 66 wird es unter Beachtung der allgemeinen Prognose-Entwicklung zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Untersuchungsgebiet kommen. Die vorliegende verkehrstechnische Untersuchung liefert insbesondere folgende Ergebnisse:

1. Mit dem B-Plan-Nr. 66 wird in Abhängigkeit der tatsächlich entstehenden Anzahl von Wohneinheiten ein täglicher Verkehr von **ca. 20 bis 114 Kfz** induziert, der die L266 zusätzlich belastet.

2. Der Knotenpunkt L266 / Am Kanal ist in der Analyse 2018 und in beiden Planfällen für 2030 als bestehender Vorfahrtsknoten leistungsfähig. Die Verkehrsqualität erreicht die Stufe C. Ein Ausbau ist nicht erforderlich.

3. Aufstellbereiche oder Linksabbiegerstreifen sind gem. RASt 06 entsprechend unserer Annahme der mittleren Ausbaustufe des Wohngebietes nicht erforderlich. Sollte der maximale Ausbau von 15 Wohneinheiten erfolgen, ist ebenfalls kein Knotenausbau erforderlich.

Empfehlung:

- Da der Knotenpunkt im Bestand leistungsfähig ist, besteht kein Ausbaubedarf. Die Zufahrt „Am Kanal" besteht jedoch momentan nur aus einem Betonplattenweg; zur Attraktivierung der Anbindung an die L266 sollte eine Sanierung durchgeführt werden.

Aufgestellt: 24.04.2020

Anlage 1: Verkehrsaufkommen des Wohngebietes im B-Plangebiet nach „Dr. Bosserhoff“

3.1 Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Abschätzung der Schlüsselgröße (Einwohner)

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

3.1.1.1 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Brutto-Baulandfläche und Einwohnerdichte

Gebiet	Nutzung	Fläche in ha	Einwohner-dichte	
			EW/ha	
			Min	Max
Summe				

Einwohner	
Min	Max

3.1.1.1 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Netto-Baulandfläche und Einwohnerdichte

Gebiet	Nutzung	Fläche in ha	Einwohner-dichte	
			EW/ha	
			Min	Max
Summe				

Einwohner	
Min	Max

3.1.1.2 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Brutto-Baulandfläche, Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltsgröße
Hinweis: Falls die Anzahl der Wohneinheiten gegeben ist, übernächste Tabelle benutzen!

Gebiet	Nutzung	Fläche in ha	Wohndichte		Wohneinheiten		Haushaltsgröße		Einwohner	
			WE/ha				EW/WE			
			Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Summe										

3.1.1.2 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Netto-Baulandfläche, Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltsgröße

Gebiet	Nutzung	Fläche in ha	Wohndichte		Wohneinheiten		Haushaltsgröße		Einwohner	
			WE/ha				EW/WE			
			Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Summe										

3.1.1.2 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltsgröße

Gebiet	Nutzung	Wohneinheiten		Haushaltsgröße	
				EW/WE	
		Min	Max	Min	Max
		8	15	3,0	3,5
Summe		8	15		

Einwohner	
Min	Max
24	53
24	53

3.1.1.3 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Bruttogeschossfläche oder die Nutzfläche/Wohnfläche

Gebiet	Nutzung	BGF NFL	BGF/Einwohner NFL/Einwohner	
		in qm	Fläche/EW	
			Max	Min
Summe				

Einwohner	
Min	Max

3.1.1.4 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Grundstücksfläche (Wohnbaufläche) und die Grund-/Geschossflächenzahl

Gebiet	Nutzung	Grundst.-fläche	GFZ	BGF	BGF/Einwohner	
		in qm	GFZ	in qm	BGF/EW	
					Max	Min
Summe						

Einwohner	
Min	Max

Zusammenstellung der Ergebnisse der Einwohneranzahl
Hinweis: Falls die Wohneinheiten gegeben sind, wird unter "Abschätzung über Wohneinheiten" nur das Ergebnis dafür (Tabelle Seite 3 oben) ausgewiesen.

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Wohneinheiten (Brutto)		Abschätzung über Wohneinheiten (Netto)		Abschätzung über BGF/NFL		Abschätzung über GFZ		Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
						24	53	24	53					24	53
Summe						24	53	24	53					24	53

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Einwohneranzahl verwendet.

Einwohnerverkehr:

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Wege/ Einwohner/d		Wege/Werktag insgesamt		Anteil der Einw.wege außerhalb des Gebiets	Wege/Werktag gebietsbezogen		MIV-Anteil Einwohner	
				Wege/EW/d							in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	in %	Min	Max	Min	Max
		24	53	3,5	4,0	84	212	15	71	180	30	70
								0				
								0				
								0				
								0				
Summe		24	53			84	212		71	180		

Pkw-Fahrten/d Einwohner	
1,2 Pers./Pkw	
Min	Max
18	105
18	105

Besucherverkehr:

Gebiet	Nutzung	Anteil des Besucher-verkehrs	Wege/Werktag Besucher		MIV-Anteil Besucher	
					in %	
		in %	Min	Max	Min	Max
		5	4	11	30	70
		0				
		0				
		0				
		0				
Summe			4	11		

Pkw-Fahrten/d Besucher	
1,2 Pers./Pkw	
Min	Max
1	6
1	6

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Gewerbliche Nutzung: Beschäftigtenverkehr:

Gebiet	Nutzung	Anteil Beschäftigte an Einwohnern	Beschäftigte		Anwesenheit	Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/ Werktag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung
					in %	Wege/B/d				in %		Pers./Pkw
		in %	Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max	
		0			100							
		0			100							
		0			100							
		0			100							
		0			100							
Summe												

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max

Gewerbliche Nutzung: Kundenverkehr

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung
				Wege/B/d				in %		Pers./Pkw
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
Summe										

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Gebietsbezogener Güterverkehr und Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Lkw-Fahrten/ Einwohner/d		Beschäftigte		Lkw-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Lkw-Fahrten/ Werktag	
				0,05 Lkw-F/EW/d				Lkw-F/B/d			
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
		24	53	1	3						
Summe		24	53	1	3						

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
20	114
20	114

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Gesamtverkehr

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Wege/Fahrten mit allen Verkehrsmitteln]
Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Wege/Fahrten		Besucher-Verkehr Wege/Fahrten		Güter-Verkehr Wege/Fahrten		Beschäftigten-V. Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Güter-Verkehr Wege/Fahrten		Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
		71	180	4	11	1	3							77	194
Summe		71	180	4	11	1	3							77	194

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): OPNV

OPNV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung					
		Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr	
		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
		5	10	5	10	0	0					0	0
						0	0					0	0
						0	0					0	0
						0	0					0	0
						0	0					0	0

Tagesbelastungen im OPNV: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit OPNV]
Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Besucher-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Güter-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Beschäftigten-V. ÖPNV-Fahrten		Kunden-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Güter-Verkehr ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
		4	18		1									4	19
Summe		4	18		1									4	19

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
		18	105	1	6	1	3							20	114
Summe		18	105	1	6	1	3							20	114

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung			Gewerbliche Nutzung		
		Einwohner-Verkehr	Besucher-Verkehr	Güter-Verkehr	Beschäftigten-V.	Kunden-Verkehr	Güter-Verkehr
		Anteil Binnen-V. in %	Anteil Binnen-V. in %	Anteil Binnen-V. in %	Anteil Binnen-V. in %	Anteil Binnen-V. in %	Anteil Binnen-V. in %
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		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	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
		18	105	1	6	1	3							20	114
Summe		18	105	1	6	1	3							20	114

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw		Besucher-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw		Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
		9	53	1	3	1	2							11	58
Summe		9	53	1	3	1	2							11	58

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		31	2	2	0	0	0	35

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-E		Besucher-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Beschäftigten-V. Pkw-E		Kunden-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Pkw-E	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
		9	53	1	3	2	4							12	60
Summe		9	53	1	3	2	4							12	60

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		31	2	4	0	0	0	36

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert	Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamt-Verkehr	Stunde	
	Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr				
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert				
	31		2		2		0		0		0		35		
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz		
00-01	0,00	0		0		0	0,00	0		0		0	0	00-01	
01-02	0,00	0		0		0	0,00	0		0		0	0	01-02	
02-03	0,00	0		0		0	0,00	0		0		0	0	02-03	
03-04	0,25	0		0		0	0,00	0		0		0	0	03-04	
04-05	1,00	0		0		0	0,00	0		0		0	0	04-05	
05-06	4,50	1		0		0	1,00	0		0		0	1	05-06	
06-07	15,00	5		0		0	2,00	0		0		0	5	06-07	Maximum
07-08	14,00	4		0		0	4,50	0		0		0	4	07-08	
08-09	8,00	2		0		0	5,25	0		0		0	2	08-09	
09-10	5,25	2		0		0	3,50	0		0		0	2	09-10	
10-11	4,25	1		0		0	3,25	0		0		0	1	10-11	
11-12	3,00	1		0		0	2,50	0		0		0	1	11-12	
12-13	3,50	1		0		0	13,00	0		0		0	1	12-13	
13-14	5,50	2		0		0	11,75	0		0		0	2	13-14	
14-15	6,00	2		0		0	6,00	0		0		0	2	14-15	
15-16	4,75	1		0		0	7,00	0		0		0	1	15-16	
16-17	6,00	2		0		0	11,75	0		0		0	2	16-17	
17-18	7,50	2		0		0	13,75	0		0		0	2	17-18	
18-19	4,50	1		0		0	7,00	0		0		0	1	18-19	
19-20	4,25	1		0		0	2,50	0		0		0	1	19-20	
20-21	2,00	1		0		0	2,00	0		0		0	1	20-21	
21-22	0,50	0		0		0	1,25	0		0		0	0	21-22	
22-23	0,25	0		0		0	1,50	0		0		0	0	22-23	
23-24	0,00	0		0		0	0,50	0		0		0	0	23-24	
Summe	100,00	31	0,00	0	0,00	0	100,00	0	0,00	0	0,00	0	31	Summe	
Komment.	EAR 1991						EAR 1991						5	Maximum	

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert	Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamt-Verkehr	Stunde	
	Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr				
	Bezugswert 31		Bezugswert 2		Bezugswert 2		Bezugswert 0		Bezugswert 0		Bezugswert 0		35		
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz		
00-01	0,25	0		0		0	0,00	0		0		0	0	00-01	
01-02	0,20	0		0		0	0,00	0		0		0	0	01-02	
02-03	0,00	0		0		0	0,00	0		0		0	0	02-03	
03-04	0,00	0		0		0	0,00	0		0		0	0	03-04	
04-05	0,00	0		0		0	1,00	0		0		0	0	04-05	
05-06	0,25	0		0		0	6,75	0		0		0	0	05-06	
06-07	0,90	0		0		0	22,20	0		0		0	0	06-07	
07-08	2,00	1		0		0	28,70	0		0		0	1	07-08	
08-09	2,50	1		0		0	8,75	0		0		0	1	08-09	
09-10	2,75	1		0		0	1,75	0		0		0	1	09-10	
10-11	3,50	1		0		0	1,00	0		0		0	1	10-11	
11-12	5,25	2		0		0	0,50	0		0		0	2	11-12	
12-13	7,50	2		0		0	5,20	0		0		0	2	12-13	
13-14	7,00	2		0		0	13,40	0		0		0	2	13-14	
14-15	4,25	1		0		0	5,40	0		0		0	1	14-15	
15-16	6,50	2		0		0	1,75	0		0		0	2	15-16	
16-17	14,00	4		0		0	1,25	0		0		0	4	16-17	Maximum
17-18	13,75	4		0		0	1,00	0		0		0	4	17-18	
18-19	10,40	3		0		0	0,25	0		0		0	3	18-19	
19-20	6,00	2		0		0	0,40	0		0		0	2	19-20	
20-21	3,75	1		0		0	0,00	0		0		0	1	20-21	
21-22	3,50	1		0		0	0,70	0		0		0	1	21-22	
22-23	3,75	1		0		0	0,00	0		0		0	1	22-23	
23-24	2,00	1		0		0	0,00	0		0		0	1	23-24	
Summe	100,00	31	0,00	0	0,00	0	100,00	0	0,00	0	0,00	0	31	Summe	
Komment.	EAR 1991						EAR 1991						4	Maximum	

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Parkplatzbelegung je Stunde im Personenverkehr [Pkw]

Bezugswert:	Mittelwerte des täglichen Quell-/Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Pkw

Stunde	Wohnnutzung												Kommentar	Stunde
	Einwohner-Verkehr				Besucher-Verkehr				Pkw-Verkehr insgesamt					
	Bezugswert 31				Bezugswert 2				Bezugswert 33					
	ZV	QV	Belegung	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h		
00-01	0	0	12		0	0	0		0	0	12			00-01
01-02	0	0	13	Maximum	0	0	0		0	0	13	Maximum		01-02
02-03	0	0	13	Maximum	0	0	0		0	0	13	Maximum		02-03
03-04	0	0	12		0	0	0		0	0	12			03-04
04-05	0	0	12		0	0	0		0	0	12			04-05
05-06	0	1	11		0	0	0		0	1	11			05-06
06-07	0	5	6		0	0	0		0	5	6			06-07
07-08	1	4	3		0	0	0		1	4	3			07-08
08-09	1	2	1		0	0	0		1	2	1			08-09
09-10	1	2	0		0	0	0		1	2	0			09-10
10-11	1	1	0		0	0	0		1	1	0			10-11
11-12	2	1	1		0	0	0		2	1	1			11-12
12-13	2	1	2		0	0	0		2	1	2			12-13
13-14	2	2	2		0	0	0		2	2	2			13-14
14-15	1	2	2		0	0	0		1	2	2			14-15
15-16	2	1	2		0	0	0		2	1	2			15-16
16-17	4	2	5		0	0	0		4	2	5			16-17
17-18	4	2	7		0	0	0		4	2	7			17-18
18-19	3	1	9		0	0	0		3	1	9			18-19
19-20	2	1	9		0	0	0		2	1	9			19-20
20-21	1	1	10		0	0	0		1	1	10			20-21
21-22	1	0	11		0	0	0		1	0	11			21-22
22-23	1	0	12		0	0	0		1	0	12			22-23
23-24	1	0	12		0	0	0		1	0	12			23-24
Maximum			13				0				13			Maximum

Belegung nachts<>0 — Belegung nachts<>0

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Parkplatzbelegung je Stunde im Personenverkehr [Pkw]

Bezugswert:	Mittelwerte des täglichen Quell-/Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Pkw

Stunde	Gewerbliche Nutzung												Kommentar	Stunde
	Beschäftigten-V. Bezugswert 0				Kunden-V. Bezugswert 0				Pkw-Verkehr insgesamt 0					
	ZV	QV	Belegung	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h		
00-01	0	0	0		0	0	0		0	0	0			00-01
01-02	0	0	0		0	0	0		0	0	0			01-02
02-03	0	0	0		0	0	0		0	0	0			02-03
03-04	0	0	0		0	0	0		0	0	0			03-04
04-05	0	0	0		0	0	0		0	0	0			04-05
05-06	0	0	0		0	0	0		0	0	0			05-06
06-07	0	0	0		0	0	0		0	0	0			06-07
07-08	0	0	0		0	0	0		0	0	0			07-08
08-09	0	0	0		0	0	0		0	0	0			08-09
09-10	0	0	0		0	0	0		0	0	0			09-10
10-11	0	0	0		0	0	0		0	0	0			10-11
11-12	0	0	0		0	0	0		0	0	0			11-12
12-13	0	0	0		0	0	0		0	0	0			12-13
13-14	0	0	0		0	0	0		0	0	0			13-14
14-15	0	0	0		0	0	0		0	0	0			14-15
15-16	0	0	0		0	0	0		0	0	0			15-16
16-17	0	0	0		0	0	0		0	0	0			16-17
17-18	0	0	0		0	0	0		0	0	0			17-18
18-19	0	0	0		0	0	0		0	0	0			18-19
19-20	0	0	0		0	0	0		0	0	0			19-20
20-21	0	0	0		0	0	0		0	0	0			20-21
21-22	0	0	0		0	0	0		0	0	0			21-22
22-23	0	0	0		0	0	0		0	0	0			22-23
23-24	0	0	0		0	0	0		0	0	0			23-24
Maximum			0				0				0			Maximum

Anlage 2: Dauerzählstelle L266 Schmollensee

Verkehrsdatenauswertung der Dauerzählstellen in Mecklenburg-Vorpommern

Durchschnittlicher Kfz-Tagesverkehr und Anteile von 8+1 Fahrzeugarten Mo-So

Straße	Zählstelle	Nummer	Alle Wochentage (Montag-Sonntag)													
			GT	Kfz	PkwG	Pkw	Lfw	Krad	PkwA	Bus	Lkw	LkwK	Sattel-Kf	nk Kfz	SGV	SV
Landesstraßen																
L 37	Hoppenrade	1715	364	2924	2599	2262	289	48	43	30	100	139	113	13	239	269
					88,9%	77,4%	9,9%	1,6%	1,5%	1,0%	3,4%	4,8%	3,9%	0,4%	8,2%	9,2%
L 39	Kessin	1728	320	6727	6069	5554	502	13	126	40	136	165	122	190	301	341
					90,2%	82,6%	7,5%	0,2%	1,9%	0,6%	2,0%	2,5%	1,8%	2,8%	4,5%	5,1%
L 72	Grabow	1708	211	7016	6259	5430	757	71	119	36	249	335	254	18	584	620
					89,2%	77,4%	10,8%	1,0%	1,7%	0,5%	3,5%	4,8%	3,6%	0,3%	8,3%	8,8%
L 101	Glasin	1771	359	664	572	471	74	27	16	2	39	30	17	4	69	71
					86,1%	70,9%	11,1%	4,1%	2,4%	0,3%	5,9%	4,5%	2,6%	0,6%	10,4%	10,7%
L 182	Groß Kussewitz	1770	363	4183	3910	3503	361	45	44	6	49	175	167	0	224	230
					93,5%	83,7%	8,6%	1,1%	1,1%	0,1%	1,2%	4,2%	4,0%	0,0%	5,4%	5,5%
L 192	Müggenhall	1759	341	2775	2412	2177	219	16	46	7	99	154	66	57	253	260
					86,9%	78,5%	7,9%	0,6%	1,7%	0,3%	3,6%	5,5%	2,4%	2,1%	9,1%	9,4%
L 266	Schmollensee	1774	363	9822	9478	8534	863	81	82	32	184	46	23	0	230	262
					96,5%	86,9%	8,8%	0,8%	0,8%	0,3%	1,9%	0,5%	0,2%	0,0%	2,3%	2,7%
L 281	Schönbeck	1769	311	1457	1302	1130	144	27	35	10	28	82	65	0	110	120
					89,4%	77,6%	9,9%	1,9%	2,4%	0,7%	1,9%	5,6%	4,5%	0,0%	7,5%	8,2%
L 296	Scharpitz-Dorf	1773	301	2840	2592	2389	173	30	46	17	114	65	51	7	178	195
					91,3%	84,1%	6,1%	1,1%	1,6%	0,6%	4,0%	2,3%	1,8%	0,2%	6,3%	6,9%

GT = Anzahl gültiger Tage des Auswertezeitbereichs mit vollständiger und plausibler Erfassung, ½ = DTV einer Richtung (halber GQ)
SGV = Schwerer Güterverkehr: Lkw+LkwA+Sattel-Kfz, PkwG = Pkw+Lfw+Krad, LkwK = lkwA + Sattel-Kfz. SV = Schwerverkehr: SGV + Bus

Herausgeber
Straßenbauverwaltung
Mecklenburg-Vorpommern
Bearbeitungsstand: 2019-07-01

Verkehrsdatenbearbeitung
LOGOS Ingenieurplanungs GmbH
Gerhart-Hauptmann-Str. 23
18055 Rostock