

**SATZUNG DER GEMEINDE HEINRICHSRUH  
ÜBER DEN BEBAUUNGSPLAN  
WOHN- UND WOCHENENDHAUSGEBIET  
"AM WALDRAND" IN HEINRICHSRUH  
- Begründung zur Satzung (§ 9 Abs. 8 BauGB) -**

**INHALTSVERZEICHNIS:**

- 1.0 Planungsanlass
- 2.0 Geltungsbereich
- 3.0 Rechtsgrundlagen
- 4.0 Ausgangsbedingungen / Bestandserfassung
- 5.0 Umweltbericht
- 6.0 Städtebauliches Konzept / Planfestsetzungen
- 7.0 Immissionsschutz
- 8.0 Verkehrliche Erschließung / Ver- und Entsorgung
- 9.0 Grünordnerische Festsetzungen / Ausgleich und Ersatz
- 10.0 Flächenbilanz
- 11.0 Anlagen
  - Stellungnahme StBA Neustrelitz vom 19.05.03
  - Statistische Daten der Verkehrserhebung vom 17.06. – 20.06.03
  - Rasterberechnung Verkehrslärm
- 12.0 Bebauungsplan

Erarbeitet im Auftrag und im Einvernehmen mit der Gemeinde Heinrichsrh durch:

**A & S GmbH Neubrandenburg**  
architekten . stadtplaner . beratende ingenieure  
August-Milarch-Straße 1  
17033 Neubrandenburg  
Tel.: 0395/581020; Fax.: 0395/5810215  
e-mail: [architekt@as-neubrandenburg.de](mailto:architekt@as-neubrandenburg.de)

**Bearbeitung:**  
Dipl.-Ing. R.Nietiedt  
Architektin für Stadtplanung

Dipl.-Ing. J. Renner  
Landschaftsarchitektin

Neubrandenburg, 26. Juli 2004



## 1.0 PLANUNGSANLASS

Die Gemeindevertretung Heinrichsruh hat auf ihrer Sitzung am 24.09.2002 den Aufstellungsbeschluss zur Erarbeitung eines Bebauungsplanes für ein Wochenendhausgebiet "Am Waldrand" gefasst. Am 27. Oktober 2003 hat die Gemeinde die Satzung beschlossen.

Die Planunterlagen sind zur Genehmigung eingereicht worden. Fehler im Verfahren veranlassten die Gemeinde den Antrag auf Genehmigung zurück zu nehmen. Die Aussagen zum Verkehrslärm waren zu präzisieren und zu ergänzen.

Am 14.04.04 hat die Gemeindevertretung die Überarbeitung der Satzung beschlossen. Die Erschließungsgemeinschaft beabsichtigt nach wie vor, die am Ortsrand liegenden Flächen für Erholungszwecke zu nutzen. Für die unmittelbar an der L 321 liegenden Flurstücke besteht die Absicht zur Wohnnutzung allgemein; Gewerbliche Ansiedlungen werden mit in Erwägung gezogen. Von der Größe und dem Flächenzuschnitt her sind die Bereiche auch für diese Nutzungen geeignet; von maximal 2 Wohnbebauungen ist auszugehen.

Heinrichsruh ist von Straßendorfstrukturen geprägt. In Ergänzung der vorhandenen Bebauung Dorfstraße 56/57 würde sich das Dorf bis zum Waldrand entwickeln. Der Wald stellt die natürliche Grenze dar.

Auf den rückwärtigen Flächen sind Sondergebietsnutzungen in der Zweckbestimmung Wochenendhausgebiet vorgesehen. Die Lage am Ortsrand und in Waldnähe bietet sich für derartige Nutzungen an.

Die Gemeinde Heinrichsruh ist mit ca. 310 Einwohnern eine relativ kleine Gemeinde im Amtsbereich Ferdinandshof. Sie liegt im ländlichen Raum und im Nahbereich des ländlichen Zentralortes Ferdinandshof. Nach dem Raumordnungsprogramm hat sich die Entwicklung der Gemeinde also am örtlichen Bedarf zu orientieren.

Zur Gemeinde gehören die Ortsteile Heinrichsruh und Müggenburg. Müggenburg ist eine Splittersiedlung im Außenbereich. Für den Ortsteil Heinrichsruh liegt seit 1995 eine rechtskräftige Klarstellungssatzung mit Abrundung und Erweiterung gem. § 34 Abs. 4 Nr. 1 und 3 BauGB in Verbindung mit § 4 Abs. 2 a Maßnahmegesetz zum BauGB vor.

Der Gemeinde Hinrichsruh sind lt. Landesplanerischer Stellungnahme vom 7.6.94 Eigenbedarfsentwicklungen von maximal 20 % zum vorhandenen Wohnungsbestand gestattet worden, was einem Erweiterungsbedarf um maximal 25 Wohnungen entspricht.

Seit 1995 sind in Heinrichsruh 6 neue Eigenheime gebaut worden. Laut Satzung sind in Heinrichsruh noch Entwicklungen an der L 321 und am nördlichen Ortsausgang (Richtung Ueckermünde) möglich. Der Bebauungsplan ermöglicht am Ortsausgang Richtung Torgelow nunmehr zwei weitere Bebauungen. Mit den Bebauungen wird der Entwicklungsrahmen insgesamt jedoch nicht überschritten.

Heinrichsruh liegt südöstlich von Ferdinandshof in verkehrsgünstiger Lage (Lage an der B 109 und L 321 und Entfernung zur A 20 ca. 20 km).

Die Entfernungen zu den benachbarten zentralen Orten betragen:

ca. 3 km nach Ferdinandshof (ländlicher Zentralort)

ca. 6 km nach Torgelow (Unterzentrum)

ca. 18 km nach Pasewalk (Mittelzentrum)

ca. 20 km nach Ueckermünde (Mittelzentrum und Teilfunktionen).

Heinrichsruh liegt zwar außerhalb der Tourismusräume; aber in unmittelbarer Nachbarschaft dazu. Die Entfernungen zum Haff betragen nur ca. 20 km.

Am Standort ist die Lage am Ortsrand und in unmittelbarer Waldnähe vorteilhaft. Die Waldkante bietet eine natürliche Ortsbegrenzung; weitere Ortsausdehnungen sind somit nicht mehr zu erwarten und die Entwicklung als Straßendorf damit abgeschlossen.

Die Gemeinde hält den Standort für die beabsichtigten Nutzungen geeignet. Die Erschließung und Umsetzung der Planungsabsichten erfolgt in Verantwortung der Erschließungsgemeinschaft.

Die Gemeinde macht von der Möglichkeit des § 8 Abs. 2 Satz 2 BauGB Gebrauch. Bauliche Entwicklungen über das mit der Klarstellungs- und Abrundungssatzung aufgezeigte Potenzial und des Bebauungsplanes hinaus sind nicht mehr vorgesehen.

Mit dem Bebauungsplan kann die städtebauliche Entwicklung ausreichend geordnet werden.

Die Aufstellung eines Flächennutzungsplanes wird nicht für erforderlich gehalten.

## 2.0 GELTUNGSBEREICH

Der räumliche Geltungsbereich umfasst die Flurstücke 194/2 bis 194/14 der Flur 1, Gemarkung Heinrichsruh.

Die Flächen liegen am Ortsausgang nach Torgelow südlich der L 321 unmittelbar am Waldrand. Die benachbarte Wohnbebauung und die Försterei liegen im Außenbereich.

Das Plangebiet grenzt

- im Norden an die L 321
- im Westen an die Bebauung Dorfstraße Nr. 56 / 57 (Flurstück 195/2)
- im Osten an Waldflächen (FS 199 Waldweg / Flur 4 Wald) und
- im Süden an Wiesenflächen und ein daran anschließendes kleines Waldstück. (FS 198).

An der Grenze zum FS 198 verläuft auf den Flurstücken 194/14 und 194/2 ein Graben.

Im Bereich der Anbindung an die L 321 werden die betroffenen Flächen des Straßenraumes mit in den Geltungsbereich einbezogen (Teilflächen des Flurstückes 193).

## 3.0 RECHTSGRUNDLAGEN

Rechtsgrundlage für die Aufstellung des Bebauungsplanes ist das Baugesetzbuch (BauGB) der Neubekanntmachung vom 27. August 1997 (BGBl. S 2141) in der derzeit gültigen Fassung.

Weitere gesetzliche Grundlagen sind:

- die Baunutzungsverordnung (BauNVO) i.d.F. vom 23. Januar 1990 (BGBl. S. 132)
- die Planzeichenverordnung 1990 (PlanzV 90) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I 1991 S. 58)
- die Landesbauordnung M-V (LBauO M-V) i.d.F. der Neubekanntmachung vom 6. Mai 1998 (GVOBl. M-V S. 468)
- das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 21. September 1998 (BGBl. I S. 2994)
- das Landesnaturschutzgesetz (LNatG M-V) vom 21. Juli 1998 (GVOBl. M-V S. 657).

Mit Inkrafttreten des „Gesetzes zur Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie, der IVU-Richtlinie und weiterer EG-Richtlinien zum Umweltschutz“ am 3. August 2001 ist auch das BauGB geändert worden. Die Gemeinden haben bei der Aufstellung von Bebauungsplänen zu prüfen, ob erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten sind und über die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu entscheiden. Gemäß Anlage 1 zum Gesetz besteht für das geplante Vorhaben keine UVP-Pflicht, eine Vorprüfung ist nicht notwendig.

Das Plangebiet liegt am Ortsrand eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils. Erhebliche Umweltauswirkungen sind nicht zu erwarten.

Die umweltschützenden Belange, der Ausgleich und Ersatz werden im B-Planverfahren berücksichtigt.

#### **4.0 AUSGANGSBEDINGUNGEN / BESTANDSERFASSUNG**

Heinrichsruh wird von zwei Hauptverkehrsachsen geschnitten. In Nord-Südrichtung tangiert die B 109 die Ortslage. Von der B 109 zweigt in West-Ostrichtung die L 321 nach Torgelow ab.

Westlich der B 109 befinden sich Gewerbeflächen. Das Dorf liegt östlich der B 109 und erstreckt sich beidseitig der L 321. Zurzeit hat der Ortsteil Heinrichsruh ca. 230 Einwohner.

Heinrichsruh ist von der Struktur her ein Straßendorf. Mit der Klarstellungs- und Abrundungssatzung wurde der im Zusammenhang bebaute Ortsbereich (§ 34 BauGB) abgegrenzt. Die südlich der L 321 am Ortsausgang nach Torgelow liegenden Bebauungen Dorfstraße 51, 53 und 56/57 sind in diese Satzung nicht mit einbezogen worden.

Das Plangebiet ist an die L 321 über eine private Zuwegung angebunden. Die Zuwegung ist nicht ausgebaut. Die Grundstückszufahrt liegt zurzeit außerhalb der Ortsdurchfahrt. Die Ortstafel befindet sich gegenwärtig nördlich der L 321 etwa in Höhe der Grenze zwischen der Bebauung Dorfstraße 56/57 (FS 195/2) und dem Flurstück 194/5. Bis in diese Höhe führt auch der aus Richtung Dorf kommende kombinierte Geh- und Radweg (1,0 m breit in Betonpflaster ausgeführt). In Höhe des Flurstücks 194/5 wechselt der Weg Belag und Breite.

Der hier beginnende 1,60 m breite Radweg (Bitumensplitt) verläuft nach Torgelow parallel zur L 321. Zwischen Fahrbahn und Radweg bzw. zwischen Radweg und Flurstücksgrenze Plangebiet befinden sich Grünstreifen. Die Fahrbahn der L 321 ist in einer Breite von 5,50 m vorhanden (Asphalt).

Das Plangebiet ist zum Zwecke der Bebauung im Bereich westlich des Weges bereits weiter unterteilt worden. Die Flurstücke werden über das 4,00 m breite Wegeflurstück 194/4 erschlossen. Das an der Straße liegende Flurstück 194/5 wird bereits als Grünfläche genutzt und das Flurstück 194/14 für private Freizeitwecke. Die übrigen Flächen sind Wiesenflächen, die gemäht werden.

Heinrichsruh ist technisch wie folgt erschlossen:

- zentrale Wasserversorgung
- dezentrale Abwasserentsorgung
- Stromversorgung
- dezentrale Regenwasserableitung (Versickerungen, eigene Verwertungen des anfallenden Wassers auf den Grundstücken)
- Löschwasserversorgung
- Telekommunikation.

Die Ver- und Entsorgungsleitungen liegen im öffentlichen Verkehrsraum (im Straßenraum der L 321). Die Anschlusspunkte für das Plangebiet befinden sich somit im Bereich der Straße nach Torgelow. Ein Flachspiegelbrunnen (Saugstelle) liegt am Abzweig Dorfstraße 68 – 59 ca. 120 m von der Zufahrt zum Plangebiet (Flurstück 194/4) entfernt. Die Löschwasserversorgung des Plangebietes kann über diesen Brunnen mit erfolgen.

Nach der Geologischen Oberflächenkarte stehen im Plangebiet überwiegend nicht bindige Böden des Pleistozäns (Talsande in Mächtigkeiten von mehr als 2 m) an, die grundsätzlich einen tragfähigen Baugrund darstellen.

Das regional verbreitete obere Grundwasser ist nach der Hydrologischen Karte im betrachteten Gebiet gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen nicht geschützt. Der Flurabstand des ungespannten Grundwassers beträgt nach der genannten Karte < 2 m.

Nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand sind im Plangebiet keine Bodendenkmale bekannt. Bei Erdarbeiten können jedoch jederzeit archäologische Funde und Fundstellen entdeckt werden. Daher sind folgende Hinweise des Landesamtes für Bodendenkmalpflege zu beachten:

- 1. Der Beginn der Erdarbeiten ist der Unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt für Bodendenkmalpflege **spätestens** zwei Wochen vor Termin **schriftlich** und **verbindlich** mitzuteilen, um zu gewährleisten, dass Mitarbeiter oder Beauftragte des Landesamtes für Bodendenkmalpflege bei den Erdarbeiten zugegen sein und eventuell auftretende Funde gemäß § 11 DSchG M-V unverzüglich bergen und dokumentieren können. Dadurch werden Verzögerungen der Baumaßnahme vermieden (vgl. § 11 Abs. 3).*
- 2. Wenn während der Erdarbeiten Funde oder auffällige Bodenverfärbungen entdeckt werden, ist gemäß § 11 DSchG M-V (GVBl. Mecklenburg-Vorpommern Nr. 1 vom 14.01.1998, S. 12 ff.) die zuständige Untere Denkmalschutzbehörde zu benachrichtigen und der Fund und die Fundstelle bis zum Eintreffen von Mitarbeitern oder beauftragten des Landesamtes für Bodendenkmalpflege in unverändertem Zustand zu erhalten. Verantwortlich sind hierfür der Entdecker, der Leiter der Arbeiten, der Grundeigentümer sowie zufällige Zeugen, die den Wert des Fundes erkennen. Die Verpflichtung erlischt 5 Werktage nach Zugang der Anzeige.*

## **5.0 UMWELTBERICHT**

Eine besondere ökologische Empfindlichkeit des B-Plangebietes unter Berücksichtigung spezieller Schutzkriterien ist nicht zu besorgen.

Insbesondere treffen folgende Schutzkriterien (Nr. 2.3.1 bis 2.3.9 der Kriterien nach Anlage 2 UVPG) hier nicht zu (das sind u.a.: Europäische Vogelschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Nationalparke, Biosphärenreservate, Landschaftsschutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 20 c BNatSchG, Wasserschutzgebiete, Heilquellenschutzgebiete, Überschwemmungsgebiete, Denkmale, Bodendenkmale, archäologisch bedeutsame Landschaften).

Heinrichsruh liegt naturräumlich in der Nordöstlichen Heide- und Moorlandschaft, die durch ein flaches Relief, durchzogen von feuchten Niederungen, gekennzeichnet ist.

Das Gebiet um Heinrichsruh gehört nach dem „Gutachterlichen Landschaftsrahmenplan der Region Vorpommern“ zu den Bereichen mit hoher bis sehr hoher Schutzwürdigkeit des Landschaftsbildes.

Die Wirkung des B-Plangebietes mit dem Planungsvorhaben auf die umgebende Landschaft ist jedoch durch die konkrete Lage der Fläche zwischen Ortsrand und angrenzenden Waldflächen eingeschränkt und natürlich begrenzt. Durch diese Lagespezifität und die diesbezüglich ebenso vorteilhafte Flächenausrichtung gibt es keine Auswirkungen auf das weiträumige Landschaftsbild um Heinrichsruh.

Der Ort liegt weiterhin nicht innerhalb eines unzerschnittenen störungsarmen Raumes und nicht in einem Bereich mit herausgehobener Bedeutung für die landschaftsgebundene Erholung.

Die Schutzwürdigkeit des Bodens ist im B-Plangebiet mit mittel bis hoch, die Schutzwürdigkeit des Grund- und Oberflächenwassers gegenüber Schadstoffeintrag mit hoch bis sehr hoch einzustufen.

Dieses begründet sich durch die vorherrschende Bodenart des mineralischen Standortes, den geringen Anteil bindiger Bildungen an der Versickerungszone und den relativ geringen Flurabstand des Grundwassers.

Klimatisch sind für das Gebiet um Heinrichsruh bereits deutlich die großräumig in west-östlicher Richtung zunehmenden kontinentalen Einflüsse prägend. Dadurch ist u.a. eine Niederschlagsmenge von weniger als 575 mm jährlich bedingt. Das Jahresmittel der Lufttemperatur liegt hier bei 7,9°C – 8,1°C.

Heinrichsruh befindet sich in keinem Bereich mit herausgehobener Bedeutung für den Naturhaushalt. Die Schutzwürdigkeit der Arten- und Lebensräume ist mit gering bis mittel einzustufen.

Die heutige potenzielle natürliche Vegetation sind grundwasserbedingte Kiefern-Birken-Stieleichenwälder und Erlenwälder.

Die reale Vegetation ist anthropogen beeinflusst (Grünfläche / Wiesenfläche). Die Flächen im nordwestlichen Bereich sind wesentlich trockener, was sich in der Vegetation widerspiegelt (kleinflächige Vorkommen, linsenartig, ca. 7-8 Stück bis 4 m<sup>2</sup> mit Silbergras, Schafgarbe, Habichtskraut u. Ä.). Nach Süden hin wird das Gelände feuchter (charakteristische Art: Hahnenfuß).

An der südlichen Plangebietsgrenze verläuft ein Graben.

Im zentralen Bereich dominiert Sauerampfer die Wiesenfläche.

Folgende Pflanzenarten konnten festgestellt werden (Liste unvollständig):

Achillea millefolium (Gemeine Schafgarbe), Hieracium pilosella (Kleines Habichtkraut), Rumex acetosella (Kleiner Sauer-Ampfer), Rumex acetosa (Großer Sauer-Ampfer), Trifolium repens (Weißklee), Ranunculus spec. (Hahnenfuß), Stellaria media (Vogelmiere), Veronica officinalis (Wald-Ehrenpreis), Festuca rubra (Rot-Schwingel),

Festuca pratensis (Wiesen-Schwingel), Dactylis glomeata (Wiesen-Knäuelgras), Deschampsia flexuosa (Drahtschmiele), Phleum pratense (Wiesen-Lieschgras), Corynephorus canescens (Silbergras), Holcus mollis (Weiches Honiggras).

Auf den Grünflächen befinden sich verschiedene Gehölze und Stauden.

Neben der Analyse des Standortes und Bestimmung der Standortcharakteristika ist die Kartierung der Biotoptypen notwendige Bestandsgrundlage für die Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung (Punkt 9.0).

Das Ergebnis der Biotoptypenkartierung des B-Plangebietes (nach Biotoptypenkatalog M-V) ist kartenmäßig erfasst.

Folgende Biotoptypen sind vom Vorhaben betroffen:

- Intensivgrünland auf Mineralstandorten
- Wirtschaftsweg, nicht versiegelt
- Ziergarten
- Ruderalisierter Sandmagerrasen (linsenartige Einzelflächen Summe < 30 m<sup>2</sup>)
- Neophyten-Staudenflur als Bestandteil im Grünland.



## 6.0 STÄDTEBAULICHES KONZEPT / PLANFESTSETZUNGEN

Planungsziel ist die Entwicklung eines Wohn- und Wochenendhausgebietes. In Ergänzung der vorhandenen Ortsstruktur werden die parallel an der L 321 liegenden Flächen für Wohnnutzungen vorgesehen. Auf den dahinter liegenden Flächen soll Baurecht für die Errichtung von 10 – 20 Wochenendhäusern geschaffen werden.

Die vorhandenen Ortsstrukturen werden vorwiegend von der Wohnnutzung geprägt. In Ergänzung der Straßendorfstruktur ist parallel zur L 321 bis zum Wald (natürliche Ortsbegrenzung!) die Bebauung mit 2 Wohngebäuden möglich. Auf dem Flurstück 194/5 wird eine nicht störende gewerbliche Nutzung (Handwerksbetrieb) in Erwägung gezogen. Als Art der baulichen Nutzung wird gemäß § 4 BauNVO ein **Allgemeines Wohngebiet** festgesetzt. Neben den nach § 4 Abs. 2 BauNVO zulässigen Nutzungen können nach Abs. 3 auch ausnahmsweise Nutzungen zugelassen werden.

Die Gemeinde gestattet in Ergänzung der vorhandenen Strukturen jedoch nur weitere sich einfügende Bebauungen. Die nach § 4 Abs. 2 BauNVO zulässigen Nutzungen fügen sich in die vorhandenen Strukturen ein.

Am Standort nicht einfügen würden sich alle nach § 4 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen. Mit zu berücksichtigen ist auch das im Anschluss an die Wohngrundstücke geplante Wochenendhausgebiet. Die Verträglichkeit der Nutzungen in Nachbarschaft zueinander ist zu gewährleisten. Festgesetzt wird somit, dass alle ausnahmsweise zulässigen Nutzungen (Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen) nicht Bestandteil des Bebauungsplanes werden.

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die in der BauNVO festgelegten Höchstgrenzen bestimmt und die Zahl der Vollgeschosse mit I angegeben.

Die Wohnbebauung soll im Abstand zur L 321 errichtet werden. An der L 321 sind Beurteilungspegel um 60 dB zu erwarten. Erst im Abstand von ca. 20 m zur Fahrbahnkante (etwa hintere Gebäudeflucht der Bebauung Nr. 56/57) beginnt der Pegelbereich > 55 – 60 dB (A). Die Wohngebäude sind in Flucht der hinteren Gebäudekante Bebauung 56/57 bzw. dahinter zu errichten.

Für die sich an das Wohngebiet anschließenden Flächen erfolgen im Bebauungsplan Festsetzungen als **Wochenendhausgebiet** nach § 10 Abs. 3 BauNVO. Wochenendhausgebiete dienen dem zeitweiligen Aufenthalt von Personen zum Zwecke der Erholung in der Freizeit, vornehmlich an den Wochenenden.

Sie sind nicht für den ständigen Aufenthalt bestimmt. Im Bebauungsplan ist die Zweckbestimmung festzusetzen.

Das Gebiet dient ausschließlich dem Freizeitwohnen in Wochenendhäusern; es werden nur Einzelhäuser mit einer Grundfläche von maximal 80 m<sup>2</sup> zugelassen. Diese Größenordnung wird am Standort als vertretbar angesehen. Beabsichtigt ist die Anordnung beidseitig zum Erschließungsweg.

Planungsabsicht ist, dass zwischen den beiden Reihen im Bereich der Zuwegung ein angemessener Freiraum entsteht. Die Baufeldausgrenzungen erfolgen entsprechend. Zum Weg werden beidseitig Bauabstände von 13 m vorgegeben und dann die Bebauung in einer Tiefe von 10 m gestattet. Dadurch entstehen zwei annähernd in Reihe angeordnete Wochenendhäuserzeilen. Zugelassen werden nur eingeschossige Bauungen (Dachausbauten sind möglich).

Das Wochenendhausgebiet wird sich in zwei Bauabschnitten realisieren. Im Bereich westlich der Zuwegung sind bereits konkrete Eigentümer mit Bauabsichten vorhanden; Umsetzungen sind in den nächsten Jahren beabsichtigt. Die Bereiche zwischen Flurstück 194/4 (Weg) und Wald stellen Angebote für zukünftige Entwicklungen dar. Der gesetzlich geforderte **Abstand zum Wald** von 50 m kann hier nicht eingehalten werden; entsprechende Anträge auf Ausnahmegenehmigung sind gestellt worden.

Das Forstamt Rothemühl hat mit Schreiben vom 07.08.2003 die Unterschreitung des Abstandes von baulichen Anlagen zum Wald auf minimal 30 m genehmigt. Im Bereich der Abstandsflächen sind Nebenanlagen nicht zulässig.

Die Abstände von 30 m werden eingehalten. Das Wegeflurstück 199 außerhalb des Geltungsbereiches ist 4,5 m breit. Auf Grund naturschutzrechtlicher Belange (Ausgleich- und Ersatz) sind im Wochenendhausgebiet auf den parallel zum Wald liegenden Flächen Festsetzungen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft erfolgt. Zum Weg sind Abstände von 26 m vorgegeben. Die mit dem Planzeichen 13.1 (T-Linie) umgrenzten Flächen sind der Entwicklung einer naturnahen Wiese vorbehalten; die Errichtung von Nebenanlagen (auch nicht genehmigungspflichtige bauliche Anlagen) ist somit ausgeschlossen. Gesonderte Festsetzungen zum Ausschluss der Errichtung von Nebenanlagen sind nicht notwendig.

Im allgemeinen Wohngebiet sind private Grünflächen in der Zweckbestimmung Hausgärten festgesetzt; es erfolgen Festsetzungen zur Freihaltung der Flächen von Bauungen.

Planungsabsicht der Gemeinde ist, dass sich das Wohn- und Wochenendhausgebiet am Ortsrand harmonisch in die vorhandenen Strukturen einfügt. Es soll mit Hilfe von einzelnen **örtlichen Bauvorschriften** verhindert werden, dass im Wochenendhausgebiet eine vielfältige „Hüttenlandschaft“ entsteht. Die Bebauungen sollen in der Dachausbildung ähnlich sein; bei der Fassadengestaltung und Einfriedung sollen die Möglichkeiten begrenzt werden (siehe im Einzelnen Festsetzungen in der Satzung).

Für das Allgemeine Wohngebiet werden die Bauordnungsrechtlichen Festsetzungen nach § 86 LBauO M-V der Satzung übernommen. Für ergänzende Wohnbebauungen gelten somit einheitliche Bestimmungen.

## 7.0 IMMISSIONSSCHUTZ

Gemäß § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden.

Die Städte und Gemeinden sind nach BauGB verpflichtet, bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen. Bei Planungen für Erholungszwecke sind die Belange der Erholung zu berücksichtigen.

Für städtebauliche Planungen sind die Normen der DIN 18005 (schallschutztechnische Orientierungswerte maßgebend; für die vorgesehenen Nutzungen sind folgende Orientierungswerte angegeben:

	tags	nachts
Allgemeines Wohngebiet	55 dB(A)	45 bzw. 40 dB(A)
Wochenendhausgebiet	50 dB(A)	40 bzw. 35 dB(A)

Der Bebauungsplan setzt Allgemeine Wohngebiete für die Bereiche an der L 321 fest; das Wochenendhausgebiet entwickelt sich im Anschluss an das WA-Gebiet. Zwischen den Gebieten sind zur Abgrenzung Gehölzpflanzungen vorgesehen. Die Verträglichkeit beider Nutzungen zueinander ist gegeben.

Auf Grund der Lage des Plangebietes an der L 321 sind die durch den Verkehr verursachten Lärmbelastungen zu berücksichtigen.

Da für den Abschnitt L 321 Heinrichsruh – Torgelow keine Verkehrsmengenangaben vorliegen, wurde durch die Erschließungsgemeinschaft über das Büro Schüßler-Plan Berlin GmbH / Büro Neustrelitz, eine Verkehrserhebung veranlasst (statistische Daten siehe in der Anlage). Durch das Büro sind für die Schallberechnung folgende Angaben zusammen gefasst worden:

DTV 2003	3.350 Kfz/24 h	=	Gesamtverkehr
DTV-SV (1) 2003	281 Kfz/24 h	=	Schwerverkehr
DTV-SV (2) 2003	412 Kfz/24 h	=	Güterverkehr > 2,8 t
Projektbezogener Prognosefaktor		=	1.0754

Von einer Sachverständigen Stelle (NORDUM Institut für Umwelt und Analytik GmbH & Co.KG Rostock) wurden die Rasterberechnungen erstellt (für Tag und Nacht bei freier Schallausbreitung und mit Wohnbebauung parallel zur L 321).

Das Ergebnis lässt sich wie folgt zusammen fassen:

- Im Abstand von ca. 20 m zur Straße werden Beurteilungspegel von tags 60 dB (A) und nachts 50 dB (A) ermittelt. Die Pegel nehmen mit größer werdenden Abständen ab. An der Grenze zum SO<sub>WOCH</sub> betragen die Pegel tags 55 dB (A) und nachts 45 dB (A). Die WA-Flächen liegen überwiegend im Bereich > 55 – 60 dB (A) am Tag und > 45 – 50 dB (A) in der Nacht.
- Im SO Wochenendhausgebiet betragen die Pegel an der zur L-Straße orientierten Grenze tags 55 dB (A) und nachts 45 dB (A). Zur südlichen Plangebietsgrenze nehmen die Pegel ab. Das Gebiet ist annähernd in zwei gleichgroße Bereiche gliederbar.

Im zur L-Straße orientierten Teilbereich sind Pegel von > 50 – 55 dB (A) tags und > 40 – 45 dB (A) nachts ermittelt worden. Auf den rückwärtigen Teilflächen werden Pegelwerte von > 45 – 50 dB (A) tags und > 35 – 40 dB (A) nachts berechnet.

Die schalltechnischen Orientierungswerte werden im Wohngebiet und auf einer Teilfläche des Wochenendhausgebietes um bis zu 5 dB überschritten. Auf den hinteren Flächen des Wochenendhausgebietes können die schallschutztechnischen Orientierungswerte eingehalten werden.

Auf Grund des einwirkenden Straßenverkehrslärms werden Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Grundsätzlich kommen folgende Maßnahmen zur Sicherung eines ausreichenden Schallschutzes in Betracht:

- aktive Schallschutzmaßnahmen, wie asphaltierte Fahrbahnoberfläche, Schallschutzwand / Lärmschutzwall bzw. Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h
- Festsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster und eine mechanische Belüftung) für die Fenster von Aufenthaltsräumen.

Der Gesetzgeber orientiert vorrangig auf die Anwendung aktiver Schallschutzmaßnahmen.

Auf Grund der Lage des Gebietes und der Lage des Dorfes insgesamt werden bauliche Anlagen wie Schallschutzwand oder Lärmschutzwall am Standort nicht vorgesehen. Unmittelbar an der L 321 befinden sich nur 2 Grundstücke, das Plangebiet entwickelt sich in die Tiefe (mit zunehmenden Abständen zur L 321). Die geplante Bebauung an der L 321 stellt eine Abrundung der Ortslage dar. Der angrenzende Wald ist die natürliche Grenze, eine weitere Ausuferung des Straßendorfes Heinrichsruh ist nicht gegeben.

Eine Schallschutzwand oder ein Lärmschutzwall benötigen, um auch in der Tiefe wirksam zu werden, entsprechende Überstandslängen. Die erforderlichen Überstandslängen können im Plangebiet nicht realisiert werden. Sie müssten über die Grenzen des Plangebietes hinausgehen und würden einerseits durch die erforderliche Einfahrt ins Plangebiet und ins benachbarte Grundstück unterbrochen und damit in der Wirksamkeit stark eingeschränkt werden (punktuelle Wirkung) und andererseits damit das Ortsbild wesentlich beeinträchtigen. Die verkehrliche Erschließung des Plangebietes ist nur über die vorhandene Zufahrt möglich. Vor Aufstellung des Bebauungsplanes sind dazu die notwendigen Abstimmungen mit dem Straßenbauamt und der Verkehrsbehörde des Landkreises geführt worden (siehe dazu auch Punkt 8.0). Eine durchgängige Wand- bzw. Wallausbildung wäre somit auch nicht möglich.

Im Zusammenhang mit der Erstellung des Entwurfs sind weitere Möglichkeiten diskutiert worden.

Die Straße ist bereits asphaltiert und damit im Sinne der Vorsorge geräuscharm ausgeführt, so dass als aktive Schallschutzmaßnahme nur noch eine Geschwindigkeitsreduzierungen, zum Beispiel auf 30 km/h möglich wäre, die aber aus verkehrlicher Sicht nicht durchsetzbar ist. Die Durchlassfähigkeit auf der L 321 muss gegeben bleiben.

Abschirmungseffekte wären zum Beispiel auch durch vorgelagerte geschlossene Bebauungen erreichbar. Derartige Lösungen sind jedoch wie schon erwähnt, einmal durch die verkehrliche Anbindung an die L 321 nicht umsetzbar. Die Gemeinde hat zur Umsetzung der Planungsabsichten einen Vertrag mit dem Vorhabenträger abgeschlossen. Zum Zwecke der Bebauung sind Flächen an der Zuwegung (FS

194/4) bereits geteilt worden. Im Wochenendhausgebiet ist jeweils das Abstellen der PKW auf dem Grundstück mit zu ermöglichen. Gemeinschaftsanlagen, zum Beispiel eine Reihencarportanlage parallel zur L 321, sind nicht vorgesehen.

Der zur Konfliktbewältigung erforderliche Schallschutz ist nur durch die Festsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen möglich, zu denen sich die Gemeinde auch entschieden hat. Der erforderliche Schallschutz ist durch baulichen Schallschutz auf der Grundlage der DIN 4109 "Schallschutz im Hochbau" zu realisieren. In den Bereichen, wo der nächtliche Orientierungswert überschritten wird, ist die Anordnung der Schlafräume zur lärmabgewandten Seite zu orientieren.

Für die betreffenden Bereiche (Wohngebiet und eine daran angrenzende Teilfläche des Wochenendhausgebietes) sind die entsprechenden Festsetzungen formuliert worden. Die Umgrenzung erfolgte gemäß Planzeichen 15.6 der PlanzV (Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen / hier Verkehrslärm).

Bei den zur L 321 orientierten Fassaden sind die nach der DIN 4109 einzuhaltenden Schalldämmungen für Wohnräume maßgebend (Lärmpegelbereiche und Schalldämmmaß siehe Textliche Festsetzung). Werden Wohnräume im Dachgeschoss eingerichtet, muss auch die Dachkonstruktion das jeweilige Schalldämmmaß aufweisen. Der Einbau von Schallschutzfenstern in Verbindung mit geeigneten Lüftungselementen wird erforderlich. Die Lüftungselemente sind ohne Verschlechterung der Schalldämmung zu planen und einzubauen.

Vorteilhaft ist, dass die südlichen Fassaden der Wohn- und Wochenendhäuser auf der der L 321 abgewandten Seite liegen. Die Terrassen können auf der schallabgewandten Seite angeordnet werden; der notwendige Schutz ist dann gegeben.

## **8.0 ERSCHLIESSUNGSKONZEPT**

### **Verkehr:**

Die verkehrliche Erschließung erfolgt von der L 321 aus auch zukünftig über die vorhandene Grundstückszufahrt.

Vor Beginn der Ausarbeitung des Entwurfs sind dazu bereits Abstimmungen durchgeführt worden. Vorbehaltlich der Erfüllung von Auflagen hat das Straßenbauamt Neustrelitz der Anbindung an die L 321 bei km 5.000 im Abschnitt 050 zugestimmt (siehe Stellungnahme in der Anlage).

Grundlegende Voraussetzung ist zum einen die Versetzung der Ortstafel in Richtung Torgelow, so dass die Anbindung zukünftig innerhalb des 50 km/h Bereichs liegt. Dies wurde vor Ort mit den zuständigen Behörden geprüft; eine Versetzung der Ortstafel ist möglich und soll vorgenommen werden, so dass im Bebauungsplan davon ausgegangen werden kann, dass die Anbindung zukünftig innerhalb des Bereiches mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h liegen wird.

Weitere Auflagen beziehen sich auf die notwendigen Abstimmungen und das Herstellen des Einvernehmens mit der zuständigen Straßenmeisterei Eggesin; alle Maßnahmen und Arbeiten sind rechtzeitig zu beantragen und abzustimmen. Im Bereich der Anbindung an die L 321 hat der Anschluss höhengleich und bündig zu erfolgen. Die Durchgängigkeit der Radverkehrs ist jederzeit zu sichern. Im Bereich der Anbindung ist der Verlauf des Radweges entsprechend zu markieren bzw. zu kennzeichnen. Es müssen zügiges und sicheres Ab- bzw. Aufbiegen von Landesstraße und Wochenendhausgebiet möglich sein; die Sichtfelder sind gem. RAS-K-1 zu gewährleisten.

Bei einem vorhandenen straßenbegleitenden Radweg ist die Anfahrtsicht aus 5 m Entfernung sicherzustellen. Bäume, Lichtmaste u. Ä. sind innerhalb des Sichtfeldes möglich, sie dürfen wartepflichtigen Fahrern, die aus dem Stand einbiegen wollen, die Sicht auf bevorrechtigte Fahrzeuge oder nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer jedoch nicht verdecken. In Richtung Dorf sind Beeinträchtigungen durch Straßenbäume gegeben. Im vorliegenden Fall muss mindestens ein Baum gefällt werden; der Baum wird in der Planzeichnung entsprechend mit „Abbruch“ gekennzeichnet.

Gemäß § 27 LNatG M-V vom 22. Oktober 2002 stehen Alleen und einseitige Baumreihen unter Schutz. Im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht ist vom zuständigen Baulastträger (Gemeinde) mit der unteren Naturschutzbehörde die Zuwegung zu klären; die entsprechenden Anträge sind rechtzeitig zu stellen.

Die Erschließung des Wohn- und Wochenendhausgebietes erfolgt über das 4 m breite Wegeflurstück 194/4. Die Zufahrt ist nur den Anliegern gestattet. Am Ende ist eine Wendemöglichkeit geplant.

Am Abzweig von der L 321 ist eine Mindestbreite von 4,75 m notwendig. Diese Aufweitung wird im Bebauungsplan im Abstand von 20 m zur Flurstücksgrenze festgesetzt.

Mit dieser Aufweitung im Anbindebereich und der Wendemöglichkeit am Ende des Stichweges sind ausreichend Ausweichflächen für Begegnungsfälle gegeben, so dass die Erschließung im Gebiet einschließlich der Zu- und Abfahrt von der L 321 ordnungsgemäß gesichert werden kann.

Der ruhende Verkehr ist auf den Grundstücken abzusichern.

### **Ver- und Entsorgung:**

Zur Ver- und Entsorgung des Gebietes werden im Gebiet Strom- und Wasserversorgungsleitungen verlegt. Die Abwasserentsorgung erfolgt dezentral. Im Wochenendhausgebiet sind abflusslose Gruben vorgesehen.

Wie schon im Punkt 4.0 erwähnt, kann die Löschwasserversorgung über die vorhandenen Anlagen im Dorf mit abgesichert werden. Zentrale Regenwasserableitungsanlagen sind in Heinrichsruh nicht vorhanden; das Regenwasser ist auf den Grundstücken zu verwerten bzw. zu versickern. In den Wochenendhäusern wird der Bau von Öfen und Kaminen gestattet.

## **9.0 GRÜNORDNERISCHE FESTSETZUNGEN / AUSGLEICH UND ERSATZ**

Für das Vorhaben wird eine Eingriffsbewertung und Ermittlung des Kompensationsbedarfes nach den „Hinweisen zur Eingriffsregelung“ (LUNG M-V, 1999) vorgenommen.

Zur Bestimmung des multifunktionalen Kompensationsumfanges wird die vereinfachte Biotopwertansprache und das daraus resultierende Bewertungsverfahren genutzt, da es sich um ein Planungsvorhaben geringer Komplexität handelt.

Die betroffenen Biotope werden entsprechend des festgelegten Bewertungsschlüssels einer Bewertung zugeführt. Jeder Biotopwertestufung wird ein Kompensationsfaktor zugeordnet, der geeignet ist, die betroffenen Werte und Funktionen des Naturhaushaltes wieder herzustellen.

Der Bebauungsplan strebt eine vollständige Kompensation innerhalb des Planungsgebietes an. Den geplanten Kompensationsflächen wird ein Wert entsprechend vorgegebener Wertigkeiten von geplanten Kompensationsmaßnahmen zugeordnet.

Ausgehend von dieser Wertestufung, der Kompensationswertzahl und zu berücksichtigender Wirkungsfaktoren werden die Flächenäquivalente für die geplanten Kompensationsmaßnahmen ermittelt.

## Eingriffsbewertung und Ermittlung des Kompensationsbedarfs

### Werteinstufung der Biotoptypen

Biotoptyp M-V Nr.	Bezeichnung	Regenerationsfähigkeit	Rote Liste Status BRD	Wertstufe
8.2.2	Ruderalisierter Sandmagerrasen (Linsenförmige Vorkommen innerhalb Grünlandfläche trockneren Standortes)	2	2/3	2
9.3.2	Intensivgrünland auf Mineralstandorten		1	1
10.1.5	Neophyten-Staudenflur		1	1
13.8.4	Ziergarten	-		0
14.7.3	Wirtschaftsweg, nicht versiegelt	-		0

### Flächenbilanz der betroffenen Biotoptypen

(die nicht betroffenen Verkehrs-, Verkehrsgrünflächen, der Radweg und der Graben bleiben unbetrachtet, das sind 554 m<sup>2</sup> des Planungsgebietes)

Biotoptyp M-V Nr.	Bezeichnung	Fläche (ges.) in m <sup>2</sup>	mgl. max. Flächenversiegelg. (total) in m <sup>2</sup>	mgl. max. Flächenversiegelg. (teil) in m <sup>2</sup>
8.2.2	Linsen von ruderalisiertem Sandmagerrasen innerhalb	30	30	
9.3.2	Grünlandfläche trockneren Standortes	1.362	240	
9.3.2	Intensivgrünland auf Mineralstandorten	10.768	800	
10.1.5	Neophyten-Staudenflur	4090	847	
13.8.4	Ziergarten	1731	656	
14.7.3	Wirtschaftsweg, nicht versiegelt	830		830

\* die Werte wurden auf volle m<sup>2</sup> gerundet

### **Ermittlung des Freiraumbeeinträchtigungsgrades**

Auf Grund des vorhandenen Abstandes des Vorhabens zu vorbelasteten Bereichen (in diesem Fall Wohnbebauung) ähnlicher Nutzung oder Störquellen von < 200 Metern wurde gemäß Punkt 2.4.1 Stufe 2 (nach LUNG „Hinweise zur Eingriffsregelung“) im Freiraumbeeinträchtigungsgrad der Stufe 2 ermittelt.

Daraus ergibt sich ein Korrekturfaktor von 1,0 für die Berechnung des Kompensationserfordernisses.

## Bestimmung des Kompensationserfordernisses auf Grund betroffener Biotoptypen

Biotopbeseitigung mit Flächenversiegelung (Totalverlust)

Biotoptyp	Flächenverbrauch (m <sup>2</sup> )	Wertstufe	Kompensationserfordernis = (Kompensationsfaktor + Zuschlag Versiegelung) x Freiraumbeeinträchtigungsgrad	Flächenäquivalent (m <sup>2</sup> ) Spalte(2 x 4)
8.2.2 Ruderalisierter Sandmagerrasen	30	2	$(3 + 0,5) \times 1 = 3,5$	105
9.3.2 Intensivgrünland auf Mineralstandorten	800	1	$(1 + 0,5) \times 1 = 1,5$	1.200
	240	1	$(1+0,5) \times 1 = 1,5$	360
10.1.5 Neophyten-Staudenflur	847	1	$(1,5 + 0,5) \times 1 = 2,0$	1.694
13.8.4 Ziergarten	656	0	$(0,3+ 0,5) \times 1 = 0,8$	525
14.7.3 Wirtschaftsweg, nicht versiegelt	830	0	$(0,3 + 0,2) \times 1 = 0,5$	415
<b>Summe Kompensationsmaßnahmen</b>				<b>4.299</b>

## Geplante Maßnahmen für die multifunktionale Kompensation

Kompensationsmaßnahme (Nr. nach LUNG)	Fläche (m <sup>2</sup> )	Wertstufe	Kompensationswertzahl	Wirkungsfaktor	Flächenäquivalent (m <sup>2</sup> ) Spalte 2x4x5
1.2 Anlage privater park-artiger Grünfläche mit heimischen Arten und extensiver Nutzung (Entwicklungspflege 3 – 5 Jahre)	1.040	1	1	1	1.040
1.4 Anpflanzung von freiwachsenden Hecken mit heimischen und standortgerechten Arten	645	1	1	0,75 (wegen Lage in Straßennähe)	484
1.5 Anpflanzung von Einzelbäumen (Obstbäume 10/12) Flächenäquivalent 25 m <sup>2</sup> je Baum / insgesamt 18 Bäume)	450	2	2	1	900
1.6 Anlage von naturnahen Wiesen auf ehemaligem Wirtschaftsgrünland mit Aushagerung des Standortes	4.186	1	1	0,75 (wegen Lage an der Rückseite der Grundstücke)	3.140
<b>Multifunktionale Kompensation / Summe:</b>					<b>5.564</b>

Im Plan ist die Einordnung der Kompensationsmaßnahmen dargestellt.

Dem Kompensationsbedarf mit einem Flächenäquivalent von 4.299 stehen geplante Kompensationsmaßnahmen mit einem Flächenäquivalent von 5.564 gegenüber.

Da das Flächenäquivalent der Planung größer ist als das Flächenäquivalent des Bedarfs, ist die multifunktionale Kompensation gewährleistet.

Um die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen wirksam zu machen, werden mit der Planung Pflanzbindungen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgelegt.

Dazu gehört das Anlegen von freiwachsenden Hecken mit einheimischen, standortgerechten Bäumen und Sträuchern, das Anpflanzen von mindestens einem Obstbaum, Stammumfang 10 – 12 cm je Grundstück und das Entwickeln einer naturnahen Wiesen mit Aushagerung des Standortes und langfristig gesichertem Nutzungs- bzw. Pflegemanagement.

Die als private Grünfläche festgesetzte Fläche soll parkartig entwickelt werden.

Im Bebauungsplan ist festgesetzt, dass die Ausgleichsmaßnahmen (Pflanzgebote) durch den Grundstückseigentümer abzusichern sind. Zwischen der Gemeinde und der Erschließungsgemeinschaft sind im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan dazu Regelungen aufgenommen worden. Der Vorhabenträger verpflichtet sich zur Durchführung des Vorhabens. Durch den Vorhabenträger wird die Erschließung und die Umsetzung der Planung abgesichert. Im Rahmen der Erschließung und Durchführung werden auch die Ausgleichsmaßnahmen abgesichert.

## 10.0 FLÄCHENBILANZ

<b>Plangebiet gesamt</b>	<b>ca. 1,8 ha</b>	<b>100 %</b>
Allgemeines Wohngebiet	ca. 0,4 ha	22,25 %
Wochenendhausgebiet	ca. 1,3 ha	72,25 %
Verkehrsfläche	ca. 0,1 ha	5,50 %

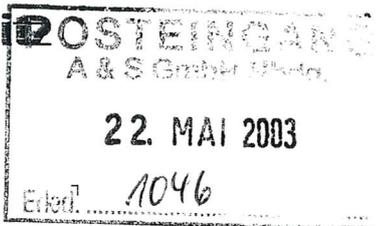
Heinrichsrud, 28.01.2005

  
Unterschrift Bürgermeister

Siegel

## 11.0 ANLAGEN

- Stellungnahme StBA Neustrelitz vom 19.05.03
- Statistische Daten der Verkehrserhebung vom 17.06.03 – 20.06.03
- Rasterberechnung Verkehrslärm



Straßenbauamt Neustrelitz • PF 1246 • 17222 Neustrelitz

A&S GmbH Neubrandenburg

PF 400 129

17022 Neubrandenburg

Bearbeiter: Herr Bartz

Telefon: 03981/460-253

Az: 1220-553-14

1283  
Neustrelitz, 19.05.2003

*Herr Jannas*  
*F. Nickel*

Bei Rückantwort  
bitte AZ angeben.

nachrichtlich: Amt für Raumordnung und Landesplanung Greifswald  
SM Eggesin

Anlage: - Auflagen zur Zustimmung

**Ausbau der Anbindung Wochenendhausgebiet „Am Waldrand“  
der Gemeinde Heirichsruh**

Dem Ausbau der am 04.11.2002 beantragten Anbindung

an die **L321**  
bei km **5.000 im Abschnitt 050**

stimme ich hiermit vorbehaltlich der Erfüllung der als Anlage beigefügten Auflagen zu.

Beginn und Abschluss der Bauarbeiten sind der zuständigen Straßenmeisterei rechtzeitig anzuzeigen.

Anschrift: Straßenbauamt Neustrelitz, Straßenmeisterei Eggesin  
Ueckermünder Straße 26, 17367 Eggesin  
Tel.: 039779 / 20649  
Straßenmeister: Herr Glimm

Bei Ende der Bauarbeiten erfolgt eine Abnahme durch den Straßenmeister.

Mit freundlichem Gruß  
Im Auftrag

Klaus-Jürgen Fonferek

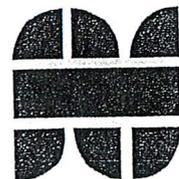
## Anlage zur Zustimmung

### Auflagen:

1. Alle Arbeiten im Bereich der Landesstraße sind im Einvernehmen mit dem zuständigen Straßenmeister durchzuführen. Den Anweisungen des Straßenmeisters ist Folge zu leisten. Nach Beendigung der Arbeiten hat eine gemeinsame Besichtigung und Abnahme zu erfolgen. Über die Abnahme ist ein Protokoll zu fertigen, das von den Beteiligten zu unterschreiben ist. Eine Protokollausfertigung ist dem Straßenbauamt Neustrelitz, Dez.2, SG20 zu übergeben.
2. Die Anbindung hat entsprechend der zuletzt am 12.05.2003 vom Planungsbüro eingereichten Unterlagen zu erfolgen. Dabei ist höhengleich und bündig an die Fahrbahn der L321 anzuschließen.

### Nachfolgend aufgeführte Hinweise sind zu berücksichtigen:

- Die Geometrie der Anbindung ist so zu gestalten, dass ein Bemessungsfahrzeug zügig und sicher von der Landesstraße in das Wochenendhausgebiet rechtsabbiegen kann, ohne den Gegenfahrstreifen auf der Landesstraße mitzubeneutzen.
  - Die Entwässerung der Landesstraße darf nicht beeinträchtigt werden. Eine Ableitung von Oberflächenwasser auf das Straßengelände ist nicht statthaft, andernfalls hat der Rechtsträger der anbindenden Straße für den hierdurch entstehenden Schaden zu haften und auf eigene Kosten Abhilfe zu schaffen.
  - Gegebenenfalls notwendige wasserrechtliche Genehmigungen sind vom Antragsteller einzuholen.
  - Die auszubauende Anbindung ist von jeder sichtbehindernden Bebauung, Bepflanzung oder Nutzung von mehr als 0.70m Höhe über der Fahrbahnoberkante freizuhalten. Sichtfelder gemäß RAS-K-1 sind zu gewährleisten. **Im vorliegenden Fall ist mind. ein Baum zu fällen.**
  - Ansonsten kann so verfahren werden, wie im Aktenvermerk zur Beratung am 21.02.2003 festgehalten (Versetzung der Ortstafel in Richtung Torgelow, Sicherung des durchgehenden Radweges).
3. Mit der unteren Verkehrsbehörde ist gegebenenfalls eine Abstimmung über Sicherung und Kennzeichnung der Baustelle sowie über evtl. notwendige Markierung und Beschilderung erforderlich. Das Abstimmungsergebnis ist dem Straßenmeister mitzuteilen. Geänderte Markierung und Beschilderung an Bundes- oder Landesstraßen sind dem SBA Neustrelitz zur Kenntnis zu geben.
  4. Der Veranlasser hat mit Beginn der Bauarbeiten die Aufgaben der Verkehrssicherung für den durch die Bauarbeiten in Anspruch genommenen Teilabschnitt der Bundes- oder Landesstraße zu übernehmen. Sie endet nach der Abnahme durch den Straßenmeister.
  5. Der Veranlasser als Baulastträger der auszubauenden Straße hat alle durch den Kreuzungsum- oder neubau entstehenden Mehraufwendungen einschl. der Kosten aus übersehbarer Verkehrsentwicklung zu tragen. Sollten künftig Kosten aus nichtübersehbarer Verkehrsentwicklung entstehen, so hat ebenfalls der Veranlasser die Kosten zu tragen.



Straßenbauamt Neustrelitz  
PF 1246

17222 Neustrelitz

Unser Zeichen

Ihr Zeichen

Neubrandenburg,

24.02.03

niet/raß

**Planungsvorhaben**  
**Wochenendhausgebiet „Am Waldrand“ Heinrichsruh**

Sehr geehrter Herr Fonferek,  
Sehr geehrter Herr Bartz,

vor Beginn des Verfahrens der Aufstellung o.g. B-Planes hatten wir der Erschließungsgemeinschaft Rüdiger / Jachner und der Gemeinde Heinrichsruh empfohlen, bezüglich der verkehrlichen Erschließung frühzeitig Abstimmungen mit dem Straßenbauamt Neustrelitz zu führen. Wir wurden beauftragt, dies zu tun und baten Sie zum o.g. Vorhaben mit Schreiben vom 04.11.2002 bereits um Stellungnahme. In Ihrer Stellungnahme vom 26.11.2002 teilten Sie uns mit, dass eine verkehrliche Erschließung über eine direkte Anbindung an die Landesstraße L 231 nicht zugestimmt werden kann, da die Anbindung an der freien Strecke erfolgen sollte und dies eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nach sich ziehen würde. Empfohlen wurde die Erschließung rückwärtig über den neu ausgebauten Weg Heinrichsruh-Ausbau zu realisieren.

Eine rückwärtige Erschließung ist jedoch nicht möglich (private Flächen). Die Gemeinde Heinrichsruh hat deshalb bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde angefragt, ob eine Verlegung des Ortseingangsschildes erfolgen kann, so dass die Grundstückszufahrt im Tempo-50-Bereich liegt. Die vorhandene Grundstückszufahrt zum Flurstück 194 (jetzt geteiltes Flurstück 194/4) soll auch zukünftig das Plangebiet erschließen. Es wird eine private Zuwegung bleiben.

Die Gemeinde hat am 21.02.2003 zu einer örtlichen Begehung eingeladen. Die Untere Verkehrsbehörde hat einer Versetzung des Ortsschildes um ca. 50 – 60 m zugestimmt (siehe beiliegenden Aktenvermerk).

Die Grundstückszufahrt würde dann innerhalb des Tempo-50-Bereiches liegen. Der Ausbau der Anbindung des privaten Weges an die L 231 wird in den notwendigen Breiten erfolgen, der vorhandene Radweg wird berücksichtigt.

Wir bitten Sie hiermit erneut um Stellungnahme und um Zustimmung der Anbindung an die L 231 unter den genannten Voraussetzungen.

Bei Bedarf stehen wir Ihnen für Anfragen zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß,

Dipl.-Ing. R. Nietiedt  
Architektin f. Stadtplanung

Zühlke  
Geschäftsführer

Anlagen: - Aktenvermerk zur Beratung am 21.02.2003  
- Übersichtsskizze (Flurkarte)

Objektplanung für  
- Gebäude  
- Freianlagen  
- Ingenieurbauwerke  
- Verkehrsanlagen  
Bauleitplanung  
Planung für  
- Stadtanlieger  
- Dorferneuerung  
Landschaftsplanung  
Verkehrsplanung  
Gutachten und  
Wertermittlung

Zertifiziert nach  
DIN EN ISO 9002  
Zertifikat 01 100 000382

Eingetragen als GmbH  
in das Verzeichnis der  
Architektenkammer M-V  
Eintrag Nr. K - 1 - 00

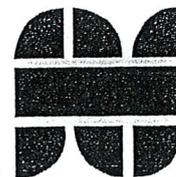
Geschäftsführer  
Dipl.- Ing. E. Zühlke

Hausanschrift:  
August- Milarch- Straße 1  
17033 Neubrandenburg

Internet: [www.as-neubrandenburg.de](http://www.as-neubrandenburg.de)  
e-Mail: [architekt@as-neubrandenburg.de](mailto:architekt@as-neubrandenburg.de)  
Tel: 0395 581020  
Fax: 0395 5810215

Bankverbindung:  
Deutsche Bank  
Neubrandenburg  
BLZ 130 700 00  
Kto. 4071163  
Ver eins- und Westbank AG  
Neubrandenburg  
BLZ 200 300 00  
Kto. 28505065

Gerichtsstand  
Neubrandenburg  
Registernummer:  
HRB 750



A&S GmbH Neubrandenburg · PF 400129 · 17022 Neubrandenburg

Unser Zeichen

Ihr Zeichen

Neubrandenburg,

niet/raß

24.02.03

## Wochenend- / Ferienhausgebiet Heinrichsruh „Am Waldrand“ Aktenvermerk zur Beratung am 21.02.2003

Ort: Heinrichsruh / Standort geplantes Erholungsgebiet

**Anwesend:** Herr Tank, Bürgermeister Gem. Heinrichsruh  
Herr Bork, Ordnungsamt Amt Ferdinandshof  
Herr Guderjan, Verkehrsbehörde Landkreis Uecker-Randow  
Frau Rüdiger ) Erschließungsgemeinschaft  
Herr Jachner ) Heinrichsruh „Am Waldrand“  
Frau Nietiedt ) Planungsbüro  
Herr Tannert ) A & S GmbH

### Gegenstand / Sachverhalt:

Durch die Eigentümer der Flurstücke 194/2 bis 194/14 in der Flur 1 der Gemarkung Heinrichsruh (Erschließungsgemeinschaft Heinrichsruh „Am Waldrand“) wurde an die Gemeinde ein Antrag zur Einleitung eines Bauleitverfahrens gestellt.

Am 24.09.2002 hat die Gemeindevertretung den Einleitungsbeschluss zur Aufstellung des B-Planes Wochenend- / Ferienhausgebiet Heinrichsruh „Am Waldrand“ gefasst.

Die Flächen werden gegenwärtig über die vorhandene Grundstückszufahrt FS 194/4 erschlossen.

Diese Zufahrt soll auch zukünftig das Gebiet erschließen (private Erschließungsstraße).

Da gegenwärtig der Anschluss an die L 321 außerhalb der Ortsdurchfahrt liegt, stimmt das Straßenbauamt Neustrelitz einer direkten Anbindung an die Landesstraße nicht zu (Anbindung an der freien Strecke der L 231 / Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs).

Bezüglich der verkehrlichen Erschließung bedurfte es weiterer Abstimmungen und Klärungen.

Objektplanung für  
- Gebäude  
- Freianlagen  
- Ingenieurbauwerke  
- Verkehrsanlagen  
Bauleitplanung  
Planung für  
- Stadtanlieger  
- Dorferneuerung  
Landschaftsplanung  
Verkehrsplanung  
Gutachten und  
Wertermittlung

Zertifiziert nach  
DIN EN ISO 9002  
Zertifikat 01 100 000382

Eingetragen als GmbH  
in das Verzeichnis der  
Architektenkammer M-V  
Eintrag Nr. K - 1 - 00

Geschäftsführer  
Dipl.- Ing. E. Zühlke

Hausanschrift:  
August- Milarch- Straße 1  
17033 Neubrandenburg

Internet: [www.as-neubrandenburg.de](http://www.as-neubrandenburg.de)  
e-Mail: [architekt@as-neubrandenburg.de](mailto:architekt@as-neubrandenburg.de)  
Tel: 0395 581020  
Fax: 0395 5810215

Bankverbindung:  
Deutsche Bank  
Neubrandenburg  
BLZ 130 700 00  
Kto. 4071163  
Vereins- und Westbank AG  
Neubrandenburg  
BLZ 200 300 00  
Kto. 28505065

Gerichtsstand  
Neubrandenburg  
Registernummer:  
HRB 750

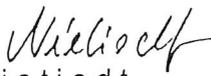
Durch die Gemeinde Heinrichsruh wurde bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde angefragt, ob eine Verlegung des Ortseingangsschildes erfolgen kann, so dass die Grundstückszufahrt des Plangebietes im Bereich Tempo 50 liegt.

#### Ergebnis:

1. Nach Prüfung der örtlichen Standortgegebenheiten wird durch die untere Verkehrsbehörde einer Versetzung des Ortsschildes um ca. 50 – 60 m in Richtung Torgelow zugestimmt.  
Zurzeit befindet sich der OD-Stein ca. 6 m hinter dem Ortseingangsschild und der Abstand zur vorhandenen Grundstücksauffahrt beträgt ca. 25 m.  
Bei einer Versetzung des Ortseingangsschildes um ca. 50 – 60 m liegt die Grundstückszufahrt innerhalb des Tempo-50-Bereiches.
2. Der Ausbau des Anschlusses der privaten Zuwegung an die L 231 hat in den notwendigen Ausbaubreiten zu erfolgen. Der vorhandene Radweg ist im Bereich der Zufahrt mit zu berücksichtigen; er muss durchgängig erhalten bleiben.
3. Empfohlen wird außerdem die Anbringung eines Spiegels zur besseren Einsicht im Bereich der Anbindung der Grundstückszufahrt an die Landesstraße.

Einspruch gegen den Aktenvermerk ist innerhalb von 10 Tagen nach Eingang beim Verfasser geltend zu machen.

Aktenvermerk abgefasst:

  
Nietiedt  
Architektin für Stadtplanung

  
Zuhke  
Geschäftsführer

**A&S GmbH**

---

**Von:** "Kosin, Margret" <MKosin@schuessler-plan.de>  
**An:** "A&S (E-Mail)" <architekt@as-neubrandenburg.de>  
**Gesendet:** Dienstag, 24. Juni 2003 11:30  
**Betreff:** L 321 - Heinrichsruh  
Sehr geehrte Frau Nietiedt,

die Auswertung der Verkehrszählung vom 17.06.2003 - 20.06.2003 auf der L 321 in Heinrichsruh führt zu folgendem Ergebnis.

Richtung Torgelow Richtung B 109  
Kfz SV(1) SV(2) Kfz SV(1) SV(2)  
17.6. 1796 201 274 1864 211 323  
18.6. 1808 188 272 1876 219 323  
19.6. 1873 174 253 1924 217 329

Die Umrechnung auf den DTV 2003 entsprechend dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001) ergibt folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen:

DTV 2003 3.350 Kfz/24 h = Gesamtverkehr  
DTV-SV(1) 2003 281 Kfz/24 h = Schwerverkehr  
DTV-SV(2) 2003 412 Kfz/24 h = Güterverkehr > 2,8 t  
(Schallberechnung)

Die Listen der Verkehrszählung schicke ich sobald sie per Post bei uns sind weiter. Aus Ihnen ist die Tagesganglinie und das Geschwindigkeitsverhalten ablesbar.

Dann wünsche ich fleißiges Rechnen und stehe Ihnen bei Rückfragen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
i.A. gez. Margret Kosin

Schüßler-Plan Berlin GmbH  
Büro Neustrelitz  
Strelitzer Straße 2-4  
17235 Neustrelitz

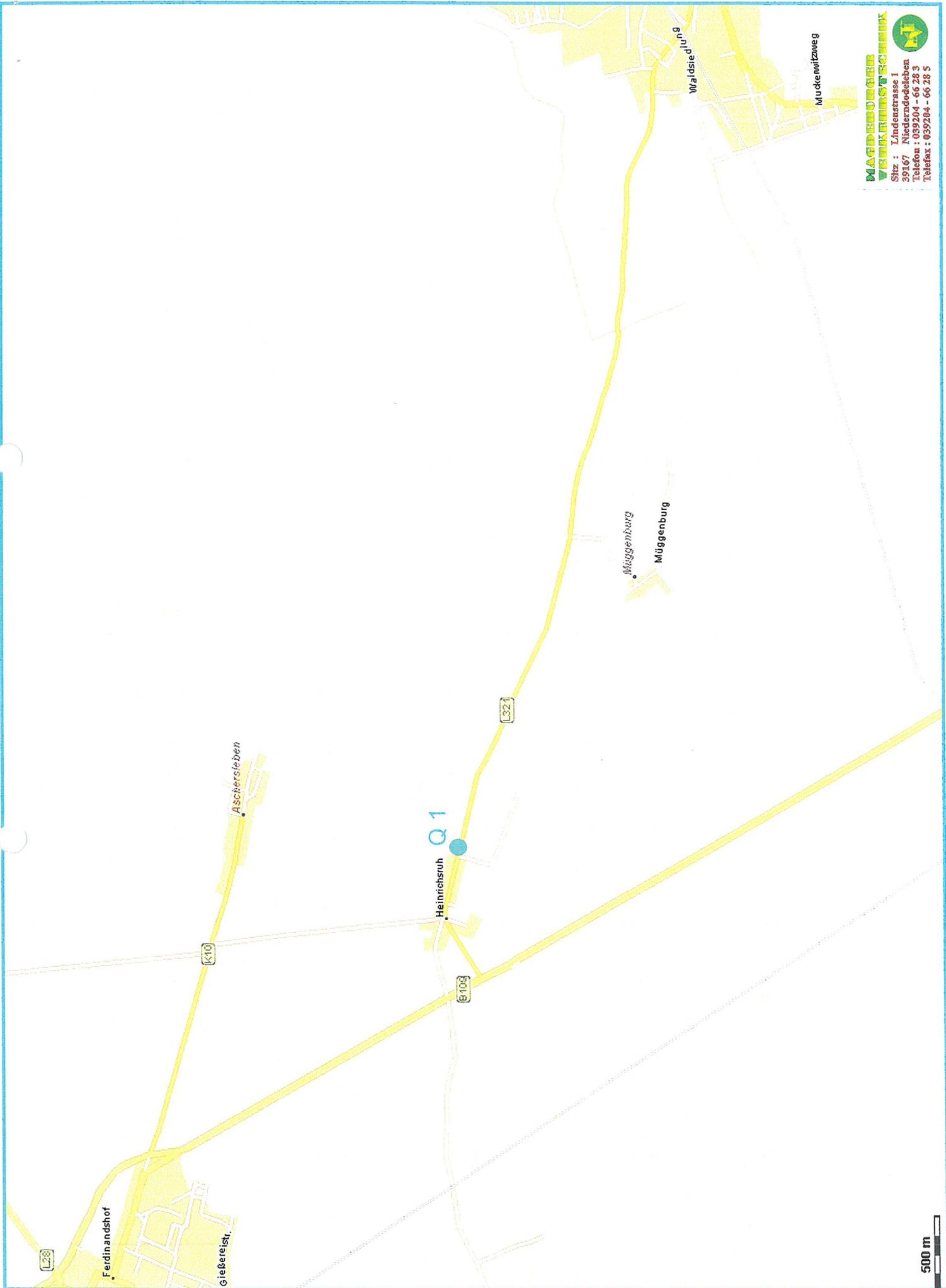
Telefon 03981 / 24 92 12  
Telefax 03981 / 24 92 15  
e-mail [mkosin@schuessler-plan.de](mailto:mkosin@schuessler-plan.de)

Statistische Daten  
der  
Verkehrserhebung  
für die Gemeinde Heinrichsruh

Mess-Stelle :  
L 321 – OA Heinrichsruh

Erhebungszeitraum :  
17.06.2003 – 00:00 bis 20.06.2003 – 00:00

Messintervall : 60 Minuten



**MAGDEBURGER  
WERKZEUGTECHNIK**  
Stz: Lindenstrasse 1  
39167 Niederrandeleben  
Telefon: 039204 - 66 28 3  
Telefax: 039204 - 66 28 5



500 m

# Inhaltsverzeichnis

## Statistische Auswertung

### **L 321 – OA Heinrichsruh**

#### Querschnitts-Berechnung

Längenbericht  
Statistik Zeitraum/Längenklassen

#### Fahrtrichtung 1/ → Torgelow

Grafische Auswertung  
Längenbericht  
Geschwindigkeitsbericht  
Statistik Länge/Geschwindigkeit

#### Fahrtrichtung 2/ → Heinrichsruh

Grafische Auswertung  
Längenbericht  
Geschwindigkeitsbericht  
Statistik Länge/Geschwindigkeit



## MVT-Traffic - Archiv ( Zählplatten )

Magdeburger Verkehrstechnik - Tel. 039204-66283

Projekt : Kurzbezeichnung : Q1 - GQ (1000)  
 ZST-Name : L 321 ( OA ) Geräte-Nr. : 1000  
 Richtung : Gesamtquerschnitt Zeitraum : 17.06.2003 00:00 - 20.06.2003 00:00  
 Stadt : Heinrichsruh Geschw.lt.STVO : 80 Intervall : 60  
 Land : MV Staat : D Bearbeiter : MVT

## Statistik (Zeitraum-Längenklassen)

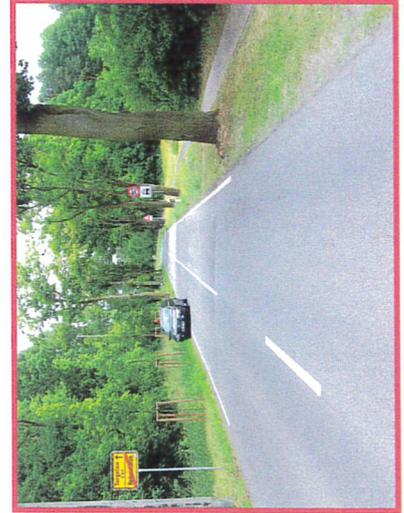
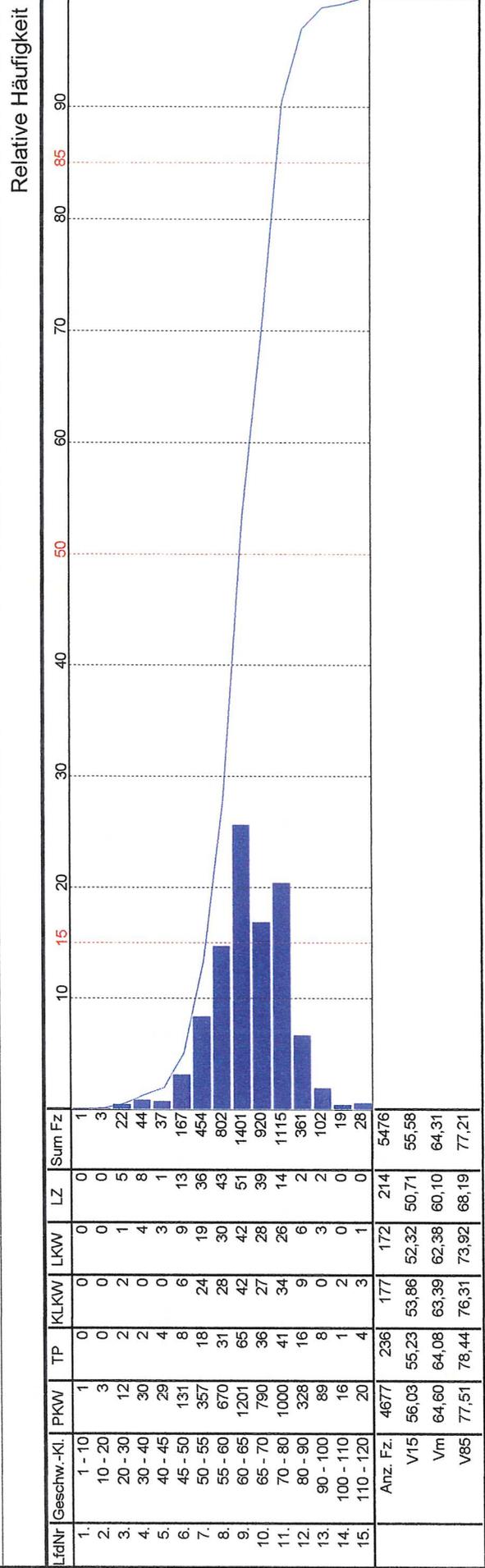
Zeit	ge- zählt	L1	L2	L3	L4	L5	KFZ	D
		PKW 5,2	TP 6,1	KLKW 7,6	LKW 10,1	LZ 25,0	L1- L5	I F
17.06.2003	Dienstag							
6 - 10 ( VM )	1001	833	48	41	34	44	1000	1
		83,3%	4,8%	4,1%	3,4%	4,4%	100,0%	
15 - 19 ( NM )	1036	903	40	33	33	27	1036	0
		87,2%	3,9%	3,2%	3,2%	2,6%	100,0%	
Tag (6 - 22)	3412	2858	175	129	110	138	3410	2
		83,8%	5,1%	3,8%	3,2%	4,0%	100,0%	
Nacht (22-6)	248	202	10	13	9	13	247	1
		81,8%	4,0%	5,3%	3,6%	5,3%	100,0%	
Total	3660	3060	185	142	119	151	3657	3
		83,7%	5,1%	3,9%	3,3%	4,1%	100,0%	
18.06.2003	Mittwoch							
6 - 10 ( VM )	972	817	52	32	33	38	972	0
		84,1%	5,3%	3,3%	3,4%	3,9%	100,0%	
15 - 19 ( NM )	1087	945	44	32	34	31	1086	1
		87,0%	4,1%	2,9%	3,1%	2,9%	100,0%	
Tag (6 - 22)	3426	2881	170	114	125	135	3425	1
		84,1%	5,0%	3,3%	3,6%	3,9%	100,0%	
Nacht (22-6)	258	207	18	8	9	16	258	0
		80,2%	7,0%	3,1%	3,5%	6,2%	100,0%	
Total	3684	3088	188	122	134	151	3683	1
		83,8%	5,1%	3,3%	3,6%	4,1%	100,0%	
19.06.2003	Donnerstag							
6 - 10 ( VM )	993	839	57	26	25	46	993	0
		84,5%	5,7%	2,6%	2,5%	4,6%	100,0%	
15 - 19 ( NM )	1151	1002	53	37	35	24	1151	0
		87,1%	4,6%	3,2%	3,0%	2,1%	100,0%	
Tag (6 - 22)	3564	3030	173	110	113	138	3564	0
		85,0%	4,9%	3,1%	3,2%	3,9%	100,0%	
Nacht (22-6)	233	185	18	9	9	12	233	0
		79,4%	7,7%	3,9%	3,9%	5,2%	100,0%	
Total	3797	3215	191	119	122	150	3797	0
		84,7%	5,0%	3,1%	3,2%	4,0%	100,0%	
Total	Summe							
6 - 10 ( VM )	2966	2489	157	99	92	128	2965	1
		83,9%	5,3%	3,3%	3,1%	4,3%	100,0%	
15 - 19 ( NM )	3274	2850	137	102	102	82	3273	1
		87,1%	4,2%	3,1%	3,1%	2,5%	100,0%	
Tag (6 - 22)	10402	8769	518	353	348	411	10399	3
		84,3%	5,0%	3,4%	3,3%	4,0%	100,0%	
Nacht (22-6)	739	594	46	30	27	41	738	1
		80,5%	6,2%	4,1%	3,7%	5,6%	100,0%	
Total	11141	9363	564	383	375	452	11137	4
		84,1%	5,1%	3,4%	3,4%	4,1%	100,0%	

**MVT-Traffic - Archiv ( Zählplatten )**

**Magdeburger Verkehrstechnik - Tel. 039204-66283**

Projekt :  
 ZST-Name : L 321 ( OA )  
 Richtung : Torgelow  
 Stadt : Heinrichsruh  
 Land : MV

Kurzbezeichnung : Q1A.DAT (6187)  
 Geräte-Nr. : 6187  
 Zeitraum : 17.06.2003 00:00 - 20.06.2003 00:00  
 Geschw.lt.STVO : 80  
 Staat : D  
 Intervall : 60  
 Bearbeiter : MVT



Projekt : Kurzbezeichnung : Q1A.DAT (6187)  
 ZST-Name : L 321 ( OA ) Geräte-Nr. : 6187  
 Richtung : Torgelow Zeitraum : 17.06.2003 00:00 - 20.06.2003 00:00  
 Stadt : Heinrichsruh Geschw.lt.STVO : 80 Intervall : 60  
 Land : MV Staat : D Bearbeiter : MVT

Verteilung Kfz (Längenklassen)

(Tag) Zeit	ge-zählt	Anzahl der Kfz					KFZ	D	T	W	E	T	Anzahl der Kfz in [%] 100% = 180 Kfz
		L1 PKW	L2 TP	L3 KLKW	L4 LKW	L5 LZ							
(17) 01:00	6	3	1	0	0	2	6	0	18,7	Tr			
(17) 02:00	5	4	0	0	1	0	5	0	17,5	Tr			
(17) 03:00	3	3	0	0	0	0	3	0	16,3	Tr			
(17) 04:00	6	4	0	1	0	1	6	0	16,3	Tr			
(17) 05:00	10	9	0	1	0	0	10	0	15,2	Tr			
(17) 06:00	54	46	0	3	3	2	54	0	15,2	Tr			
(17) 07:00	161	146	6	1	2	6	161	0	16,3	Tr			
(17) 08:00	148	126	7	4	5	6	148	0	17,5	Tr			
(17) 09:00	123	97	4	8	6	8	123	0	24,5	Tr			
(17) 10:00	115	92	3	8	7	5	115	0	33,8	Tr			
(17) 11:00	113	96	7	4	2	4	113	0	38,5	Tr			
(17) 12:00	100	78	6	4	2	10	100	0	43,2	Tr			
(17) 13:00	89	73	5	3	2	6	89	0	47,8	Tr			
(17) 14:00	101	82	4	5	2	8	101	0	47,8	Tr			
(17) 15:00	105	81	10	4	5	5	105	0	43,2	Tr			
(17) 16:00	151	132	6	3	8	2	151	0	45,5	Tr			
(17) 17:00	118	104	5	3	2	4	118	0	37,3	Tr			
(17) 18:00	111	99	3	3	4	2	111	0	32,7	Tr			
(17) 19:00	73	66	2	1	2	2	73	0	32,7	Tr			
(17) 20:00	92	82	2	3	2	3	92	0	29,2	Tr			
(17) 21:00	53	47	2	3	0	1	53	0	25,7	Tr			
(17) 22:00	28	25	0	1	2	0	28	0	24,5	Tr			
(17) 23:00	20	19	0	1	0	0	20	0	23,3	Tr			
(18) 00:00	11	8	0	2	0	1	11	0	22,2	Tr			
(18) 01:00	7	5	0	1	0	1	7	0	21,0	Tr			
(18) 02:00	8	6	1	0	0	1	8	0	21,0	Tr			
(18) 03:00	7	5	1	0	0	1	7	0	19,8	Tr			
(18) 04:00	4	2	0	1	1	0	4	0	18,7	Tr			
(18) 05:00	13	11	0	1	1	0	13	0	18,7	Tr			
(18) 06:00	49	42	1	0	4	2	49	0	18,7	Tr			
(18) 07:00	162	146	8	0	3	5	162	0	19,8	Tr			
(18) 08:00	162	134	11	8	4	5	162	0	22,2	Tr			
(18) 09:00	113	96	5	1	4	7	113	0	25,7	Tr			
(18) 10:00	99	86	2	4	4	3	99	0	29,2	Tr			
(18) 11:00	101	85	5	4	3	4	101	0	33,8	Tr			
(18) 12:00	103	80	5	4	4	10	103	0	36,2	Tr			
(18) 13:00	90	69	8	4	4	5	90	0	36,2	Tr			
(18) 14:00	113	93	6	5	7	2	113	0	37,3	Tr			
(18) 15:00	108	81	5	11	5	6	108	0	43,2	Tr			
(18) 16:00	129	113	6	3	2	5	129	0	37,3	Tr			
(18) 17:00	162	143	5	2	5	6	161	1	33,8	Tr			
(18) 18:00	125	107	7	5	3	3	125	0	32,7	Tr			
(18) 19:00	82	72	3	2	3	2	82	0	32,7	Tr			
(18) 20:00	56	55	0	1	0	0	56	0	29,2	Tr			
(18) 21:00	46	41	2	0	1	2	46	0	26,8	Tr			
(18) 22:00	34	32	1	0	0	1	34	0	24,5	Tr			
(18) 23:00	22	20	1	1	0	0	22	0	23,3	Tr			
(19) 00:00	13	11	1	0	0	1	13	0	23,3	Tr			
(19) 01:00	4	2	0	1	0	1	4	0	22,2	Tr			
(19) 02:00	5	5	0	0	0	0	5	0	21,0	Tr			
(19) 03:00	6	4	1	0	1	0	6	0	21,0	Tr			
(19) 04:00	7	5	0	2	0	0	7	0	21,0	Tr			
(19) 05:00	14	11	0	1	2	0	14	0	21,0	Tr			
(19) 06:00	37	33	0	0	1	3	37	0	22,2	Tr			
(19) 07:00	172	152	10	4	2	4	172	0	22,2	Tr			
(19) 08:00	158	137	7	5	5	4	158	0	23,3	Tr			
(19) 09:00	140	120	6	4	5	5	140	0	24,5	Tr			
(19) 10:00	101	87	3	2	4	5	101	0	22,2	Tr			
(19) 11:00	107	88	4	7	2	6	107	0	21,0	Tr			
(19) 12:00	98	84	3	2	4	5	98	0	22,2	Tr			
(19) 13:00	93	73	3	5	6	6	93	0	22,2	Tr			
(19) 14:00	123	103	9	4	2	5	123	0	32,7	Tr			
(19) 15:00	112	88	6	4	8	6	112	0	32,7	Tr			
(19) 16:00	155	133	6	2	7	7	155	0	28,0	Tr			
(19) 17:00	140	132	4	1	2	1	140	0	26,8	Tr			
(19) 18:00	126	114	5	5	0	2	126	0	25,7	Tr			
(19) 19:00	89	80	3	2	3	1	89	0	26,8	Tr			
(19) 20:00	73	67	2	1	2	1	73	0	24,5	Tr			
(19) 21:00	51	46	4	1	0	0	51	0	23,3	Tr			
(19) 22:00	34	33	1	0	0	0	34	0	22,2	Tr			
(19) 23:00	17	15	1	0	1	0	17	0	22,2	Tr			
(20) 00:00	11	8	1	0	0	2	11	0	19,8	Tr			
Summe	5477	4677	236	177	172	214	5476	1					

Projekt : Kurzbezeichnung : Q1A.DAT (6187)  
 ZST-Name : L 321 ( OA ) Geräte-Nr. : 6187  
 Richtung : Torgelow Zeitraum : 17.06.2003 00:00 - 20.06.2003 00:00  
 Stadt : Heinrichsruh Geschw.lt.STVO : 80 Intervall : 60  
 Land : MV Staat : D Bearbeiter : MVT

Geschwindigkeitsverteilung Kfz ( Geschwindigkeitsklassen )

(Tag) Zeit	ge-zählt	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S10	S11	S12	S13	S14	S15	KFZ	D	T	W	V15	Vm	V85	>80	
		10	20	30	40	45	50	55	60	65	70	80	90	100	110	120									L1-
(17) 01:00	6	0	0	0	0	0	1	0	2	2	0	0	0	1	0	0	6	0	18,7	Tr	49,5	60,0	91,0	16,7	
(17) 02:00	5	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	1	0	0	0	0	5	0	17,5	Tr	58,8	66,3	72,5	0,0	
(17) 03:00	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	3	0	16,3	Tr	61,1	63,8	75,5	0,0	
(17) 04:00	6	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	2	1	0	0	0	6	0	16,3	Tr	29,0	70,0	81,0	16,7	
(17) 05:00	10	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	2	3	0	0	0	10	0	15,2	Tr	53,8	70,0	85,0	30,0	
(17) 06:00	54	0	0	0	1	1	1	4	7	12	7	10	8	3	0	0	54	0	15,2	Tr	55,8	65,7	83,6	20,4	
(17) 07:00	161	0	0	0	1	1	3	6	20	42	31	35	17	3	0	2	161	0	16,3	Tr	58,3	66,2	79,4	13,7	
(17) 08:00	148	0	0	1	3	2	5	13	24	47	23	23	6	1	0	0	148	0	17,5	Tr	54,3	62,8	73,4	4,7	
(17) 09:00	123	0	0	2	5	1	5	15	16	38	21	16	4	0	0	0	123	0	24,5	Tr	51,8	62,3	71,0	3,3	
(17) 10:00	115	0	0	3	1	1	5	15	32	33	15	8	0	1	0	1	115	0	33,8	Tr	52,4	60,1	67,6	1,7	
(17) 11:00	113	0	0	0	2	2	11	13	20	29	23	8	2	3	0	0	113	0	38,5	Tr	50,8	61,5	69,1	4,4	
(17) 12:00	100	0	0	0	0	3	13	19	22	15	23	4	1	0	0	0	100	0	43,2	Tr	54,6	63,4	75,7	5,0	
(17) 13:00	89	1	0	0	1	0	0	8	9	24	16	26	3	1	0	0	89	0	47,8	Tr	56,9	65,5	76,4	4,5	
(17) 14:00	101	0	0	0	1	1	2	4	7	32	23	22	6	2	0	1	101	0	47,8	Tr	60,0	65,8	77,2	8,9	
(17) 15:00	105	0	0	0	0	3	3	11	15	21	21	22	5	4	0	0	105	0	43,2	Tr	54,4	64,9	76,9	8,6	
(17) 16:00	151	0	0	0	1	1	4	18	12	37	30	33	11	2	1	1	151	0	45,5	Tr	54,6	65,4	77,7	9,9	
(17) 17:00	118	0	0	1	0	0	3	4	9	27	30	34	7	1	1	1	118	0	37,3	Tr	60,1	67,5	77,7	8,5	
(17) 18:00	111	0	0	0	0	0	0	3	9	35	22	25	11	6	0	0	111	0	32,7	Tr	60,7	66,9	80,3	15,3	
(17) 19:00	73	0	0	0	0	0	1	2	5	24	11	19	8	1	0	2	73	0	32,7	Tr	60,6	67,0	80,1	15,1	
(17) 20:00	92	0	0	0	0	1	0	3	10	24	16	31	5	1	1	0	92	0	29,2	Tr	59,9	67,5	77,8	7,6	
(17) 21:00	53	0	0	0	0	0	1	4	6	8	9	15	9	1	0	0	53	0	25,7	Tr	57,5	69,2	82,3	18,9	
(17) 22:00	28	0	0	0	0	0	0	1	3	6	6	7	3	2	0	0	28	0	24,5	Tr	60,2	68,3	82,7	17,9	
(17) 23:00	20	0	0	0	0	0	0	3	1	2	5	6	2	0	0	1	20	0	23,3	Tr	55,0	69,0	80,0	15,0	
(18) 00:00	11	0	0	0	0	0	0	3	1	3	0	2	0	0	1	1	11	0	22,2	Tr	52,8	62,5	103,5	18,2	
(18) 01:00	7	0	0	0	0	0	1	0	1	1	2	2	0	0	0	0	7	0	21,0	Tr	55,3	66,3	74,8	0,0	
(18) 02:00	8	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	2	1	0	0	0	8	0	21,0	Tr	62,0	67,5	79,0	12,5	
(18) 03:00	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	0	1	7	0	19,8	Tr	90,1	95,0	99,9	100,0	
(18) 04:00	4	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	4	0	18,7	Tr	53,0	70,0	114,0	25,0	
(18) 05:00	13	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1	4	3	2	1	0	13	0	18,7	Tr	54,8	69,4	85,2	23,1
(18) 06:00	49	0	0	0	0	0	1	2	2	8	3	19	12	1	0	1	49	0	18,7	Tr	61,5	74,5	85,5	28,6	
(18) 07:00	162	0	0	0	0	0	5	6	27	45	35	27	13	2	2	0	162	0	19,8	Tr	57,5	64,8	77,3	10,5	
(18) 08:00	162	0	0	1	1	3	3	9	24	46	33	31	7	3	0	1	162	0	22,2	Tr	56,5	64,3	75,7	6,8	
(18) 09:00	113	0	0	0	0	2	1	13	23	32	22	17	3	0	0	0	113	0	25,7	Tr	55,2	62,7	71,8	2,7	
(18) 10:00	99	0	0	0	0	0	3	10	13	28	20	14	8	2	1	0	99	0	29,2	Tr	55,7	64,2	77,3	11,1	
(18) 11:00	101	0	0	1	1	4	5	10	24	26	10	15	5	0	0	0	101	0	33,8	Tr	52,1	61,1	73,2	5,0	
(18) 12:00	103	0	0	0	0	0	2	12	19	27	16	17	7	2	0	1	103	0	36,2	Tr	55,4	63,4	76,8	9,7	
(18) 13:00	90	0	0	0	0	2	3	11	13	24	13	18	4	1	0	1	90	0	36,2	Tr	53,9	63,3	75,8	6,7	
(18) 14:00	113	0	0	1	1	1	7	14	13	20	22	24	9	0	1	0	113	0	37,3	Tr	52,5	64,9	77,1	8,8	
(18) 15:00	108	0	0	0	4	0	11	13	22	35	8	14	1	0	0	0	108	0	43,2	Tr	50,5	60,6	69,3	0,9	
(18) 16:00	129	0	0	0	1	0	6	9	19	29	26	26	7	4	1	1	129	0	37,3	Tr	55,9	65,1	77,6	10,1	
(18) 17:00	162	0	0	0	0	0	1	16	24	37	28	41	10	4	0	0	161	1	33,8	Tr	56,5	65,4	77,5	8,7	
(18) 18:00	125	0	0	0	0	1	2	6	14	24	31	29	14	2	1	1	125	0	32,7	Tr	58,5	67,5	79,7	14,4	
(18) 19:00	82	0	0	0	4	0	4	5	12	18	12	19	6	1	0	1	82	0	32,7	Tr	54,3	64,4	77,7	9,8	
(18) 20:00	56	0	0	0	0	0	0	5	2	11	14	18	4	2	0	0	56	0	29,2	Tr	60,6	68,6	78,7	10,7	
(18) 21:00	46	0	0	0	0	0	0	0	1	9	2	24	7	2	0	1	46	0	26,8	Tr	63,3	74,6	84,4	21,7	
(18) 22:00	34	0	0	0	0	0	0	1	2	3	2	14	8	3	0	1	34	0	24,5	Tr	63,5	76,4	88,6	35,3	
(18) 23:00	22	0	0	0	0	0	3	0	3	5	1	8	0	1	1	0	22	0	23,3	Tr	55,5	65,0	78,4	9,1	
(19) 00:00	13	0	0	0	0	0	2	2	1	4	2	2	0	0	0	0	13	0	23,3	Tr	49,9	61,9	70,3	0,0	
(19) 01:00	4	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	4	0	22,2	Tr	48,0	60,0	63,5	0,0	
(19) 02:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	1	0	0	0	5	0	21,0	Tr	61,3	64,2	82,5	20,0	
(19) 03:00	6	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	3	1	0	0	0	6	0	21,0	Tr	57,3	73,3	81,0	16,7	
(19) 04:00	7	0	0	0	0	0	1	0	2	0	1	2	0	0	0	1	7	0	21,0	Tr	55,1	67,5	79,8	14,3	
(19) 05:00	14	0	0	1	1	0	0	1	2	0	1	3	4	0	0	1	14	0	21,0	Tr	50,5	73,3	87,3	35,7	
(19) 06:00	37	0	0	0	0	0	1	1	2	8	4	10	9	1	1	0	37	0	22,2	Tr	61,0	72,5	86,1	29,7	
(19) 07:00	172	0	0	0	1	1	4	5	20	38	39	34	17	8	3	2	172	0	22,2	Tr	58,7	67,2	82,5	17,4	
(19) 08:00	158	0	1	2	2	1	0	13	30	51	19	35	4	0	0	0	158	0	23,3	Tr	55,8	62,9	74,4	2,5	
(19) 09:00	140	0	0	0	0	5	21	30	32	25	23	4	0	0	0	0	140	0	24,5	Tr	53,8	62,2	72,6	2,9	
(19) 10:00	101	0	1	0	4	0	7	13	24	23	15	11	3	0	0	0	101	0	22,2	Tr	51,2	60,3	69,6	3,0	
(19) 11:00	107	0	0	0	4	4	9	16	21	32	10	9	1	1	0	0	107	0	21,0	Tr	49,5	59,9	67,5	1,9	
(19) 12:00	98	0	0	4	1	1	1	12	15	31	17	11	3	2	0	0	98	0	22,2	Tr	53,2	62,4	71,2	5,1	
(19) 13:00	93	0	0	0	0	1	2	10	18	22	12	17	10	0	1	0	93	0	22,2	Tr	55,3	63,5	78,3	11,8	
(19) 14:00	123	0	0	0	0	2	3	12	23	28	15	26	11	3	0	0	123	0	32,7	Tr	55,3	63,8	78,3	11,4	
(19) 15:00	112	0	0	3	1	0	8	6	20	36	12	16	7	3	0	0	112	0	32,7	Tr	54,0	62,5	75,8	8,9	
(19) 16:00	155	0	0	0	0	0	0	18	38	43	22</														

MVT-Traffic - Archiv ( Zählplatten )

Magdeburger Verkehrstechnik - Tel. 039204-66283

Projekt :  
 ZST-Name : L 321 ( OA )  
 Richtung : Torgelow  
 Stadt : Heinrichsruh  
 Land : MV

Kurzbezeichnung : Q1A.DAT (6187)  
 Geräte-Nr. : 6187  
 Zeitraum : 17.06.2003 00:00 - 20.06.2003 00:00  
 Geschw.lt.STVO : 80  
 Staat : D

Intervall : 60  
 Bearbeiter : MVT

Statistik (Zeitraum-Längenklassen)

Zeit	ge-zählt	L1	L2	L3	L4	L5	KFZ	D	I	F
		PKW	TP	KLKW	LKW	LZ				
17.06.2003	Dienstag	5,2	6,1	7,6	10,1	25,0				
6 - 10 ( VM )	547	461	20	21	20	25	547	0		
		84,3%	3,7%	3,8%	3,7%	4,6%	100,0%			
15 - 19 ( NM )	453	401	16	10	16	10	453	0		
		88,5%	3,5%	2,2%	3,5%	2,2%	100,0%			
Tag (6 - 22)	1681	1426	72	58	53	72	1681	0		
		84,8%	4,3%	3,5%	3,2%	4,3%	100,0%			
Nacht (22-6)	115	96	1	8	4	6	115	0		
		83,5%	0,9%	7,0%	3,5%	5,2%	100,0%			
Total	1796	1522	73	66	57	78	1796	0		
		84,7%	4,1%	3,7%	3,2%	4,3%	100,0%			
18.06.2003	Mittwoch									
6 - 10 ( VM )	536	462	26	13	15	20	536	0		
		86,2%	4,9%	2,4%	2,8%	3,7%	100,0%			
15 - 19 ( NM )	498	435	21	12	13	16	497	1		
		87,5%	4,2%	2,4%	2,6%	3,2%	100,0%			
Tag (6 - 22)	1685	1433	79	54	52	66	1684	1		
		85,1%	4,7%	3,2%	3,1%	3,9%	100,0%			
Nacht (22-6)	123	102	5	4	6	6	123	0		
		82,9%	4,1%	3,3%	4,9%	4,9%	100,0%			
Total	1808	1535	84	58	58	72	1807	1		
		84,9%	4,6%	3,2%	3,2%	4,0%	100,0%			
19.06.2003	Donnerstag									
6 - 10 ( VM )	571	496	26	15	16	18	571	0		
		86,9%	4,6%	2,6%	2,8%	3,2%	100,0%			
15 - 19 ( NM )	510	459	18	10	12	11	510	0		
		90,0%	3,5%	2,0%	2,4%	2,2%	100,0%			
Tag (6 - 22)	1772	1537	76	49	52	58	1772	0		
		86,7%	4,3%	2,8%	2,9%	3,3%	100,0%			
Nacht (22-6)	101	83	3	4	5	6	101	0		
		82,2%	3,0%	4,0%	5,0%	5,9%	100,0%			
Total	1873	1620	79	53	57	64	1873	0		
		86,5%	4,2%	2,8%	3,0%	3,4%	100,0%			
Total	Summe									
6 - 10 ( VM )	1654	1419	72	49	51	63	1654	0		
		85,8%	4,4%	3,0%	3,1%	3,8%	100,0%			
15 - 19 ( NM )	1461	1295	55	32	41	37	1460	1		
		88,7%	3,8%	2,2%	2,8%	2,5%	100,0%			
Tag (6 - 22)	5138	4396	227	161	157	196	5137	1		
		85,6%	4,4%	3,1%	3,1%	3,8%	100,0%			
Nacht (22-6)	339	281	9	16	15	18	339	0		
		82,9%	2,7%	4,7%	4,4%	5,3%	100,0%			
Total	5477	4677	236	177	172	214	5476	1		
		85,4%	4,3%	3,2%	3,1%	3,9%	100,0%			

Projekt : Kurzbezeichnung : Q1A.DAT (6187)  
 ZST-Name : L 321 ( OA ) Geräte-Nr. : 6187  
 Richtung : Torgelow Zeitraum : 17.06.2003 00:00 - 20.06.2003 00:00  
 Stadt : Heinrichsruh Geschw.lt.STVO : 80 Intervall : 60  
 Land : MV Staat : D Bearbeiter : MVT

Statistik (Zeitraum - Geschwindigkeitsklassen)

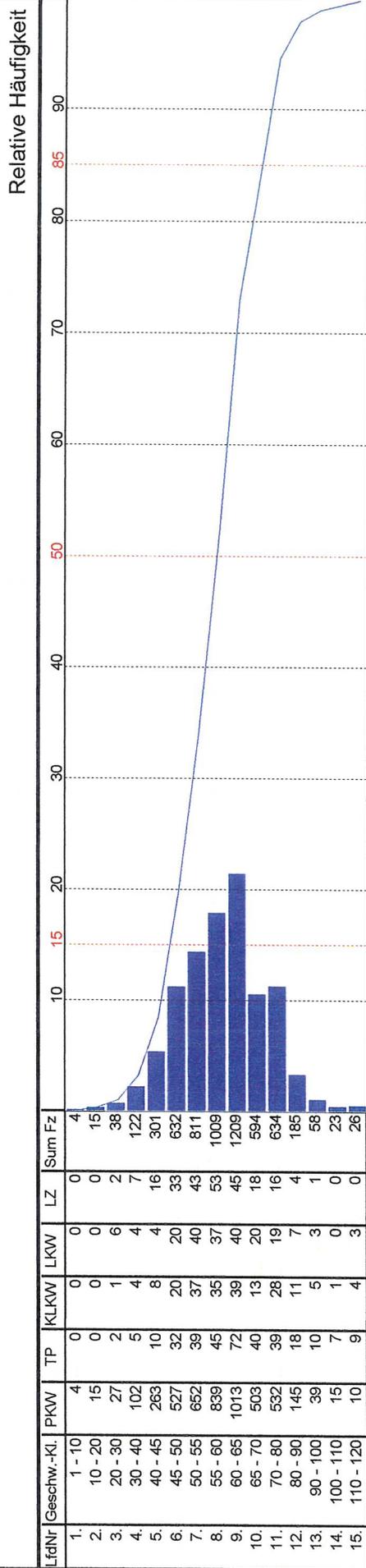
Zeit	ge-zählt	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S10	S11	S12	S13	S14	S15	KFZ	D	V15	Vm	V85	>80
		10 10	20 20	30 30	40 40	45 45	50 50	55 55	60 60	65 65	70 70	80 80	90 90	100 100	110 110	120 120	L1- L15	I F	km/h	km/h	km/h	%
17.06.2003	Dienstag																					
6 - 10 ( VM )	547	0	0	6	10	5	18	49	92	160	90	82	27	5	0	3	547	0	54,4	62,9	74,3	35
		0,0%	0,0%	1,1%	1,8%	0,9%	3,3%	9,0%	16,8%	29,3%	16,5%	15,0%	4,9%	0,9%	0,0%	0,5%	100,0%					6,4%
15 - 19 ( NM )	453	0	0	1	1	1	8	27	35	123	93	111	37	10	2	4	453	0	59,3	66,6	78,7	53
		0,0%	0,0%	0,2%	0,2%	0,2%	1,8%	6,0%	7,7%	27,2%	20,5%	24,5%	8,2%	2,2%	0,4%	0,9%	100,0%					11,7%
Tag (6 - 22)	1681	1	0	7	15	13	46	133	216	449	312	347	101	30	3	8	1681	0	55,9	64,6	76,8	142
		0,1%	0,0%	0,4%	0,9%	0,8%	2,7%	7,9%	12,8%	26,7%	18,6%	20,6%	6,0%	1,8%	0,2%	0,5%	100,0%					8,4%
Nacht (22-6)	115	0	0	1	1	1	2	12	15	24	14	24	14	4	1	2	115	0	55,1	65,5	82,7	21
		0,0%	0,0%	0,9%	0,9%	0,9%	1,7%	10,4%	13,0%	20,9%	12,2%	20,9%	12,2%	3,5%	0,9%	1,7%	100,0%					18,3%
Total	1796	1	0	8	16	14	48	145	231	473	326	371	115	34	4	10	1796	0	55,8	64,6	77,1	163
		0,1%	0,0%	0,4%	0,9%	0,8%	2,7%	8,1%	12,9%	26,3%	18,2%	20,7%	6,4%	1,9%	0,2%	0,6%	100,0%					9,1%
18.06.2003	Mittwoch																					
6 - 10 ( VM )	536	0	0	1	1	5	12	38	87	151	110	89	31	7	3	1	536	0	56,3	64,1	75,7	42
		0,0%	0,0%	0,2%	0,2%	0,9%	2,2%	7,1%	16,2%	28,2%	20,5%	16,6%	5,8%	1,3%	0,6%	0,2%	100,0%					7,8%
15 - 19 ( NM )	498	0	0	0	5	1	13	36	69	108	97	115	37	11	2	3	497	1	56,4	65,9	78,1	53
		0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	0,2%	2,6%	7,2%	13,9%	21,7%	19,5%	23,1%	7,4%	2,2%	0,4%	0,6%	100,0%					10,7%
Tag (6 - 22)	1685	0	0	3	12	13	53	140	252	414	294	348	113	28	6	8	1684	1	55,6	64,5	77,2	155
		0,0%	0,0%	0,2%	0,7%	0,8%	3,1%	8,3%	15,0%	24,6%	17,5%	20,7%	6,7%	1,7%	0,4%	0,5%	100,0%					9,2%
Nacht (22-6)	123	0	0	0	1	0	7	6	7	23	14	37	16	8	1	3	123	0	58,2	70,9	86,0	28
		0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	5,7%	4,9%	5,7%	18,7%	11,4%	30,1%	13,0%	6,5%	0,8%	2,4%	100,0%					22,8%
Total	1808	0	0	3	13	13	60	146	259	437	308	385	129	36	7	11	1807	1	55,7	64,7	77,7	183
		0,0%	0,0%	0,2%	0,7%	0,7%	3,3%	8,1%	14,3%	24,2%	17,0%	21,3%	7,1%	2,0%	0,4%	0,6%	100,0%					10,1%
19.06.2003	Donnerstag																					
6 - 10 ( VM )	571	0	2	2	7	2	16	52	104	144	98	103	28	8	3	2	571	0	55,2	63,5	75,7	41
		0,0%	0,4%	0,4%	1,2%	0,4%	2,8%	9,1%	18,2%	25,2%	17,2%	18,0%	4,9%	1,4%	0,5%	0,4%	100,0%					7,2%
15 - 19 ( NM )	510	0	1	1	1	0	11	42	88	142	85	105	22	9	1	2	510	0	56,2	63,9	76,0	34
		0,0%	0,2%	0,2%	0,2%	0,0%	2,2%	8,2%	17,3%	27,8%	16,7%	20,6%	4,3%	1,8%	0,2%	0,4%	100,0%					6,7%
Tag (6 - 22)	1772	0	3	10	14	10	56	159	301	476	274	331	96	30	7	5	1772	0	55,2	63,5	76,1	138
		0,0%	0,2%	0,6%	0,8%	0,6%	3,2%	9,0%	17,0%	26,9%	15,5%	18,7%	5,4%	1,7%	0,4%	0,3%	100,0%					7,8%
Nacht (22-6)	101	0	0	1	1	0	3	4	11	15	12	28	21	2	1	2	101	0	57,8	71,3	85,2	26
		0,0%	0,0%	1,0%	1,0%	0,0%	3,0%	4,0%	10,9%	14,9%	11,9%	27,7%	20,8%	2,0%	1,0%	2,0%	100,0%					25,7%
Total	1873	0	3	11	15	10	59	163	312	491	286	359	117	32	8	7	1873	0	55,3	63,7	76,7	164
		0,0%	0,2%	0,6%	0,8%	0,5%	3,2%	8,7%	16,7%	26,2%	15,3%	19,2%	6,2%	1,7%	0,4%	0,4%	100,0%					8,8%
Total	Summe																					
6 - 10 ( VM )	1654	0	2	9	18	12	46	139	283	455	298	274	86	20	6	6	1654	0	55,4	63,5	75,3	118
		0,0%	0,1%	0,5%	1,1%	0,7%	2,8%	8,4%	17,1%	27,5%	18,0%	16,6%	5,2%	1,2%	0,4%	0,4%	100,0%					7,1%
15 - 19 ( NM )	1461	0	1	2	7	2	32	105	192	373	275	331	96	30	5	9	1460	1	56,8	65,3	77,6	140
		0,0%	0,1%	0,1%	0,5%	0,1%	2,2%	7,2%	13,2%	25,5%	18,8%	22,7%	6,6%	2,1%	0,3%	0,6%	100,0%					9,6%
Tag (6 - 22)	5138	1	3	20	41	36	155	432	769	1339	880	1026	310	88	16	21	5137	1	55,5	64,2	76,7	435
		0,0%	0,1%	0,4%	0,8%	0,7%	3,0%	8,4%	15,0%	26,1%	17,1%	20,0%	6,0%	1,7%	0,3%	0,4%	100,0%					8,5%
Nacht (22-6)	339	0	0	2	3	1	12	22	33	62	40	89	51	14	3	7	339	0	56,6	69,3	84,7	75
		0,0%	0,0%	0,6%	0,9%	0,3%	3,5%	6,5%	9,7%	18,3%	11,8%	26,3%	15,0%	4,1%	0,9%	2,1%	100,0%					22,1%
Total	5477	1	3	22	44	37	167	454	802	1401	920	1115	361	102	19	28	5476	1	55,6	64,3	77,2	510
		0,0%	0,1%	0,4%	0,8%	0,7%	3,0%	8,3%	14,6%	25,6%	16,8%	20,4%	6,6%	1,9%	0,3%	0,5%	100,0%					9,3%

**MVT-Traffic - Archiv ( Zählplatten )**

**Magdeburger Verkehrstechnik - Tel. 039204-66283**

Projekt :  
 ZST-Name : L 321 ( OA )  
 Richtung : Heinrichsruh  
 Stadt : Heinrichsruh  
 Land : MV

Kurzbezeichnung : Q1B.DAT (6673)  
 Geräte-Nr. : 6673  
 Zeitraum : 17.06.2003 00:00 - 20.06.2003 00:00  
 Geschw.lt.STVO : 80  
 Staat : D  
 Intervall : 60  
 Bearbeiter : MVT



LfdNr	Geschw.-Kl.	PKW	TP	KLKW	LKW	LZ	Sum Fz
1.	1-10	4	0	0	0	0	4
2.	10-20	15	0	0	0	0	15
3.	20-30	27	2	1	6	2	38
4.	30-40	102	5	4	4	7	122
5.	40-45	263	10	8	4	16	301
6.	45-50	527	32	20	33	63	632
7.	50-55	652	39	37	40	116	811
8.	55-60	839	45	35	53	133	1009
9.	60-65	1013	72	39	40	151	1209
10.	65-70	503	40	13	20	73	594
11.	70-80	532	39	28	19	66	634
12.	80-90	145	18	11	7	36	185
13.	90-100	39	10	5	3	18	58
14.	100-110	15	7	1	0	8	23
15.	110-120	10	9	4	3	16	26
Anz. Fz.		4686	328	206	203	238	5661
V15		47,77	50,03	49,47	49,11	46,62	47,92
Vm		59,49	62,15	59,71	58,72	56,70	59,50
V85		70,72	78,67	76,46	70,82	65,92	71,21



Projekt : Kurzbezeichnung : Q1B.DAT (6673)  
 ZST-Name : L 321 ( OA ) Geräte-Nr. : 6673  
 Richtung : Heinrichsruh Zeitraum : 17.06.2003 00:00 - 20.06.2003 00:00  
 Stadt : Heinrichsruh Geschw.lt.STVO : 80 Intervall : 60  
 Land : MV Staat : D Bearbeiter : MVT

Verteilung Kfz (Längenklassen)

(Tag) Zeit	ge-zählt	L1	L2	L3	L4	L5	KFZ	D	T	W	Anzahl der Kfz in [%] 100% = 240 Kfz	
		PKW	TP	KLKW	LKW	LZ	L1- L5	I F	°C	E T		
(17) 01:00	9	9	0	0	0	0	9	0	18,7	Tr		
(17) 02:00	1	0	0	0	0	1	1	0	17,5	Tr		
(17) 03:00	2	1	0	1	0	0	2	0	16,3	Tr		
(17) 04:00	8	7	0	1	0	0	8	0	15,2	Tr		
(17) 05:00	8	5	2	1	0	0	8	0	15,2	Tr		
(17) 06:00	58	41	5	2	5	5	58	0	14,0	Tr		
(17) 07:00	118	100	7	2	2	6	117	1	15,2	Tr		
(17) 08:00	99	85	6	6	1	1	99	0	16,3	Tr		
(17) 09:00	119	96	7	5	7	4	119	0	18,7	Tr		
(17) 10:00	118	91	8	7	4	8	118	0	31,5	Tr		
(17) 11:00	106	90	5	3	6	2	106	0	37,3	Tr		
(17) 12:00	117	93	6	4	6	8	117	0	38,5	Tr		
(17) 13:00	92	73	7	5	3	4	92	0	44,3	Tr		
(17) 14:00	109	81	12	6	3	7	109	0	38,5	Tr		
(17) 15:00	130	104	9	5	5	6	129	1	32,7	Tr		
(17) 16:00	141	121	7	6	5	2	141	0	39,7	Tr		
(17) 17:00	229	196	11	6	4	12	229	0	40,8	Tr		
(17) 18:00	111	97	4	4	4	2	111	0	35,0	Tr		
(17) 19:00	102	88	2	7	4	1	102	0	30,3	Tr		
(17) 20:00	65	50	8	4	1	2	65	0	28,0	Tr		
(17) 21:00	42	39	3	0	0	0	42	0	24,5	Tr		
(17) 22:00	33	28	1	1	2	1	33	0	24,5	Tr		
(17) 23:00	34	31	2	0	0	0	33	1	22,2	Tr		
(18) 00:00	13	12	0	0	0	1	13	0	21,0	Tr		
(18) 01:00	4	2	1	0	0	1	4	0	21,0	Tr		
(18) 02:00	3	2	0	0	0	1	3	0	19,8	Tr		
(18) 03:00	4	0	1	0	1	2	4	0	18,7	Tr		
(18) 04:00	7	6	1	0	0	0	7	0	18,7	Tr		
(18) 05:00	13	8	1	3	0	1	13	0	18,7	Tr		
(18) 06:00	60	47	6	0	2	5	60	0	17,5	Tr		
(18) 07:00	120	100	6	3	5	6	120	0	18,7	Tr		
(18) 08:00	97	77	8	5	3	4	97	0	21,0	Tr		
(18) 09:00	114	92	4	6	7	5	114	0	24,5	Tr		
(18) 10:00	105	86	8	5	3	3	105	0	28,0	Tr		
(18) 11:00	118	91	6	5	5	11	118	0	32,7	Tr		
(18) 12:00	111	95	3	5	5	3	111	0	33,8	Tr		
(18) 13:00	112	87	7	3	8	7	112	0	33,8	Tr		
(18) 14:00	111	89	5	3	8	6	111	0	33,8	Tr		
(18) 15:00	148	117	16	3	5	7	148	0	33,8	Tr		
(18) 16:00	163	137	7	9	6	4	163	0	33,8	Tr		
(18) 17:00	224	195	9	9	6	5	224	0	31,5	Tr		
(18) 18:00	109	97	2	0	6	4	109	0	30,3	Tr		
(18) 19:00	93	81	5	2	3	2	93	0	30,3	Tr		
(18) 20:00	51	49	2	0	0	0	51	0	28,0	Tr		
(18) 21:00	38	31	2	1	2	2	38	0	25,7	Tr		
(18) 22:00	27	24	1	1	1	0	27	0	24,5	Tr		
(18) 23:00	29	25	3	1	0	0	29	0	22,2	Tr		
(19) 00:00	15	15	0	0	0	0	15	0	22,2	Tr		
(19) 01:00	7	5	0	0	1	1	7	0	21,0	Tr		
(19) 02:00	4	3	0	0	0	1	4	0	21,0	Tr		
(19) 03:00	7	7	0	0	0	0	7	0	19,8	Tr		
(19) 04:00	7	5	1	0	1	0	7	0	19,8	Tr		
(19) 05:00	16	9	3	2	0	2	16	0	19,8	Tr		
(19) 06:00	56	41	8	3	2	2	56	0	21,0	Tr		
(19) 07:00	109	99	6	0	1	3	109	0	21,0	Tr		
(19) 08:00	97	80	9	2	0	6	97	0	22,2	Tr		
(19) 09:00	107	78	7	4	6	12	107	0	23,3	Tr		
(19) 10:00	109	86	9	5	2	7	109	0	22,2	Tr		
(19) 11:00	112	98	3	2	6	3	112	0	21,0	Tr		
(19) 12:00	126	100	6	8	6	6	126	0	21,0	Tr		
(19) 13:00	102	84	2	3	5	8	102	0	22,2	Tr		
(19) 14:00	107	91	5	1	6	4	107	0	29,2	Tr		
(19) 15:00	143	111	12	3	5	12	143	0	28,0	Tr		
(19) 16:00	176	144	9	8	7	8	176	0	25,7	Tr		
(19) 17:00	233	201	14	8	7	3	233	0	26,8	Tr		
(19) 18:00	135	115	7	5	6	2	135	0	25,7	Tr		
(19) 19:00	97	83	5	6	3	0	97	0	24,5	Tr		
(19) 20:00	72	64	2	3	1	2	72	0	24,5	Tr		
(19) 21:00	41	37	1	1	0	2	41	0	22,2	Tr		
(19) 22:00	26	22	0	2	0	2	26	0	22,2	Tr		
(19) 23:00	22	20	2	0	0	0	22	0	21,0	Tr		
(20) 00:00	13	12	1	0	0	0	13	0	19,8	Tr		
Summe	5664	4686	328	206	203	238	5661	3				

Projekt : Kurzbezeichnung : Q1B.DAT (6673)  
 ZST-Name : L 321 ( OA ) Geräte-Nr. : 6673  
 Richtung : Heinrichsruh Zeitraum : 17.06.2003 00:00 - 20.06.2003 00:00  
 Stadt : Heinrichsruh Geschw.lt.STVO : 80 Intervall : 60  
 Land : MV Staat : D Bearbeiter : MVT

Geschwindigkeitsverteilung Kfz (Geschwindigkeitsklassen)

(Tag) Zeit	ge-zählt	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S10	S11	S12	S13	S14	S15	KFZ	D	T	W	V15	Vm	V85	>80
		10	20	30	40	45	50	55	60	65	70	80	90	100	110	120	L1- L15	I F	°C	E T	km/h	km/h	km/h	%
(17) 01:00	9	0	0	0	0	0	3	0	1	2	1	2	0	0	0	0	9	0	18,7	Tr	47,3	61,3	73,3	0,0
(17) 02:00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	17,5	Tr	45,8	47,5	49,3	0,0
(17) 03:00	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	16,3	Tr	41,5	55,0	58,5	0,0
(17) 04:00	8	0	0	1	1	2	0	0	1	0	1	1	1	0	0	0	8	0	15,2	Tr	32,0	55,0	78,0	12,5
(17) 05:00	8	0	0	0	0	0	0	1	0	3	2	2	0	0	0	0	8	0	15,2	Tr	60,3	65,0	74,0	0,0
(17) 06:00	58	0	0	0	0	2	4	3	12	6	23	5	0	3	0	58	0	14,0	Tr	59,5	70,9	79,7	13,8	
(17) 07:00	118	0	0	0	1	2	6	12	22	30	16	19	5	1	1	2	117	1	15,2	Tr	53,6	62,6	75,5	7,7
(17) 08:00	99	0	0	0	1	2	7	7	20	34	16	6	3	2	0	1	99	0	16,3	Tr	53,5	61,8	69,1	6,1
(17) 09:00	119	0	1	1	4	12	19	21	23	21	7	6	4	0	0	0	119	0	18,7	Tr	44,9	55,3	64,8	3,4
(17) 10:00	118	1	0	0	6	17	19	25	21	10	8	7	4	0	0	0	118	0	31,5	Tr	43,1	53,2	65,8	3,4
(17) 11:00	106	0	0	2	1	16	14	18	28	14	7	6	0	0	0	0	106	0	37,3	Tr	44,0	55,4	64,0	0,0
(17) 12:00	117	1	0	1	1	7	25	26	19	21	5	7	3	0	1	0	117	0	38,5	Tr	46,5	54,5	64,6	3,4
(17) 13:00	92	0	0	0	3	5	15	16	14	21	5	8	1	1	1	2	92	0	44,3	Tr	46,9	57,5	69,2	5,4
(17) 14:00	109	0	0	0	3	3	16	16	21	29	8	11	1	1	0	0	109	0	38,5	Tr	48,2	58,9	67,9	1,8
(17) 15:00	130	0	0	2	0	5	7	19	30	27	19	12	5	2	0	1	129	1	32,7	Tr	51,4	60,3	70,5	6,2
(17) 16:00	141	0	0	2	3	5	18	22	20	36	13	16	5	1	0	2	141	0	39,7	Tr	48,5	60,3	71,8	5,7
(17) 17:00	229	0	0	0	1	5	17	30	41	55	28	42	8	2	0	0	229	0	40,8	Tr	51,9	61,9	74,2	4,4
(17) 18:00	111	0	0	0	2	0	4	12	17	34	14	21	4	2	0	1	111	0	35,0	Tr	54,4	63,0	75,4	6,3
(17) 19:00	102	0	1	0	0	2	6	12	24	22	11	13	7	3	1	0	102	0	30,3	Tr	52,6	61,4	76,7	10,8
(17) 20:00	65	0	0	0	3	0	4	8	9	14	10	13	3	1	0	0	65	0	28,0	Tr	51,7	63,0	75,6	6,2
(17) 21:00	42	0	0	0	0	0	9	5	5	8	6	6	2	1	0	0	42	0	24,5	Tr	48,5	61,3	74,5	7,1
(17) 22:00	33	0	0	0	0	1	3	2	3	6	8	5	3	1	0	1	33	0	24,5	Tr	52,4	65,9	80,2	15,2
(17) 23:00	34	0	0	0	2	3	5	5	5	6	3	4	0	0	0	0	33	1	22,2	Tr	44,9	56,5	68,4	0,0
(18) 00:00	13	0	0	0	0	0	1	4	2	3	1	1	0	1	0	0	13	0	21,0	Tr	51,2	58,8	70,5	7,7
(18) 01:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	1	0	4	0	21,0	Tr	73,0	90,0	104,0	50,0
(18) 02:00	3	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	3	0	19,8	Tr	61,1	63,8	75,5	0,0
(18) 03:00	4	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0	4	0	18,7	Tr	56,5	60,0	74,0	0,0
(18) 04:00	7	0	0	0	0	0	0	0	3	3	1	0	0	0	0	0	7	0	18,7	Tr	56,8	60,8	64,9	0,0
(18) 05:00	13	0	0	0	1	0	1	2	3	4	1	0	1	0	0	0	13	0	18,7	Tr	49,8	59,2	65,2	7,7
(18) 06:00	60	0	0	0	0	0	1	1	10	15	8	9	11	3	1	1	60	0	17,5	Tr	58,5	66,9	86,4	26,7
(18) 07:00	120	0	0	0	2	3	11	15	23	34	11	15	4	0	1	1	120	0	18,7	Tr	50,7	60,9	72,0	5,0
(18) 08:00	97	0	0	0	3	2	2	10	17	27	15	15	3	2	0	1	97	0	21,0	Tr	53,8	62,7	74,3	6,2
(18) 09:00	114	0	0	0	1	5	14	13	22	29	11	16	0	3	0	0	114	0	24,5	Tr	49,0	60,3	71,2	2,6
(18) 10:00	105	1	0	3	3	5	20	19	22	20	5	5	1	1	0	0	105	0	28,0	Tr	45,9	55,3	64,1	1,9
(18) 11:00	118	0	2	3	9	12	24	19	13	20	6	5	2	2	1	0	118	0	32,7	Tr	41,5	52,4	64,6	4,2
(18) 12:00	111	0	1	0	0	8	14	12	21	22	10	15	5	1	1	1	111	0	33,8	Tr	47,7	59,9	74,2	7,2
(18) 13:00	112	1	0	2	2	8	14	12	18	22	17	9	4	1	1	1	112	0	33,8	Tr	46,4	59,7	69,8	6,3
(18) 14:00	111	0	0	3	3	4	21	31	17	21	8	1	2	0	0	0	111	0	33,8	Tr	46,6	54,0	63,7	1,8
(18) 15:00	148	0	1	1	7	7	17	27	30	31	10	11	6	0	0	0	148	0	33,8	Tr	46,8	57,3	67,4	4,1
(18) 16:00	163	0	0	0	1	9	13	20	36	37	15	22	8	1	0	1	163	0	33,8	Tr	50,4	60,3	73,4	6,1
(18) 17:00	224	0	1	0	1	9	29	41	54	40	21	23	5	0	0	0	224	0	31,5	Tr	48,9	57,9	68,7	2,2
(18) 18:00	109	0	0	0	6	5	17	18	17	18	11	10	4	1	2	0	109	0	30,3	Tr	46,6	57,5	70,6	6,4
(18) 19:00	93	0	1	0	0	3	4	7	18	24	18	11	4	2	1	0	93	0	30,3	Tr	54,3	62,8	73,7	7,5
(18) 20:00	51	0	0	0	0	2	4	7	9	7	7	12	3	0	0	0	51	0	28,0	Tr	51,2	62,5	76,1	5,9
(18) 21:00	38	0	0	1	1	2	0	2	7	4	8	4	7	2	0	0	38	0	25,7	Tr	54,3	66,3	84,7	23,7
(18) 22:00	27	0	0	0	1	0	4	2	4	8	1	4	2	0	0	1	27	0	24,5	Tr	48,8	61,6	77,4	11,1
(18) 23:00	29	0	1	1	0	4	3	5	4	3	3	3	0	2	0	0	29	0	22,2	Tr	42,9	55,6	72,2	6,9
(19) 00:00	15	0	0	0	1	5	1	1	1	1	1	4	0	0	0	0	15	0	22,2	Tr	41,3	52,5	74,4	0,0
(19) 01:00	7	0	0	0	0	1	0	0	1	2	2	1	0	0	0	0	7	0	21,0	Tr	60,3	68,8	79,8	14,3
(19) 02:00	4	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	4	0	21,0	Tr	48,0	55,0	67,0	0,0
(19) 03:00	7	0	0	0	0	0	0	1	0	3	1	1	1	0	0	0	7	0	19,8	Tr	60,1	64,2	79,5	14,3
(19) 04:00	7	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	1	1	0	0	0	7	0	19,8	Tr	57,6	62,5	79,5	14,3
(19) 05:00	16	0	0	0	0	2	1	2	1	4	1	4	0	0	1	0	16	0	19,8	Tr	47,0	62,5	76,5	6,3
(19) 06:00	56	0	0	0	0	0	2	5	3	16	5	18	3	2	1	1	56	0	21,0	Tr	57,3	67,0	79,2	12,5
(19) 07:00	109	0	0	0	3	2	8	7	14	34	16	18	6	0	0	1	109	0	21,0	Tr	52,4	63,0	74,8	6,4
(19) 08:00	97	0	0	0	0	1	7	9	27	21	14	15	2	1	0	0	97	0	22,2	Tr	53,6	61,1	72,3	3,1
(19) 09:00	107	0	0	4	4	14	9	15	18	26	12	4	1	0	0	0	107	0	23,3	Tr	42,9	57,1	65,4	0,9
(19) 10:00	109	0	1	5	3	10	15	27	15	19	8	5	1	0	0	0	109	0	22,2	Tr	43,7	53,8	64,4	0,9
(19) 11:00	112	0	1	1	7	19	24	17	20	13	6	4	0	0	0	0	112	0	21,0	Tr	42,1	51,2	62,4	0,0
(19) 12:00	126	0	1	0	2	9	17	30	19	24	11	12	0	0	1	0	126	0	21,0	Tr	47,0	56,1	67,3	0,8
(19) 13:00	102	0	0	0	0	8	17	13	19	20	12	9	3	1	0	0	102	0	22,2	Tr	47,1	58,4	69,0	3,9
(19) 14:00	107	0	0	0	6	2	10	20	22	26	11	6	3	1	0	0	107	0	29,2	Tr	49,0	58,5	67,3	3,7
(19) 15:00	143	0	2	1	5	6	18	18	34	34	15	7	2	1	0	0	143	0	28,0	Tr	47,1	58,2	66,2	2,1
(19) 16:00	176	0	0	0	1	9	28	29	41	36	15	13	1</											

Projekt : Kurzbezeichnung : Q1B.DAT (6673)  
 ZST-Name : L 321 ( OA ) Geräte-Nr. : 6673  
 Richtung : Heinrichsruh Zeitraum : 17.06.2003 00:00 - 20.06.2003 00:00  
 Stadt : Heinrichsruh Geschw.lt.STVO : 80 Intervall : 60  
 Land : MV Staat : D Bearbeiter : MVT

## Statistik (Zeitraum-Längenklassen)

Zeit	ge- zählt	L1	L2	L3	L4	L5	KFZ	D
		PKW 5,2	TP 6,1	KLKW 7,6	LKW 10,1	LZ 25,0	L1- L5	
17.06.2003	Dienstag							
6 - 10 ( VM )	454	372	28	20	14	19	453	1
		82,1%	6,2%	4,4%	3,1%	4,2%	100,0%	
15 - 19 ( NM )	583	502	24	23	17	17	583	0
		86,1%	4,1%	3,9%	2,9%	2,9%	100,0%	
Tag (6 - 22)	1731	1432	103	71	57	66	1729	2
		82,8%	6,0%	4,1%	3,3%	3,8%	100,0%	
Nacht (22-6)	133	106	9	5	5	7	132	1
		80,3%	6,8%	3,8%	3,8%	5,3%	100,0%	
Total	1864	1538	112	76	62	73	1861	3
		82,6%	6,0%	4,1%	3,3%	3,9%	100,0%	
18.06.2003	Mittwoch							
6 - 10 ( VM )	436	355	26	19	18	18	436	0
		81,4%	6,0%	4,4%	4,1%	4,1%	100,0%	
15 - 19 ( NM )	589	510	23	20	21	15	589	0
		86,6%	3,9%	3,4%	3,6%	2,5%	100,0%	
Tag (6 - 22)	1741	1448	91	60	73	69	1741	0
		83,2%	5,2%	3,4%	4,2%	4,0%	100,0%	
Nacht (22-6)	135	105	13	4	3	10	135	0
		77,8%	9,6%	3,0%	2,2%	7,4%	100,0%	
Total	1876	1553	104	64	76	79	1876	0
		82,8%	5,5%	3,4%	4,1%	4,2%	100,0%	
19.06.2003	Donnerstag							
6 - 10 ( VM )	422	343	31	11	9	28	422	0
		81,3%	7,3%	2,6%	2,1%	6,6%	100,0%	
15 - 19 ( NM )	641	543	35	27	23	13	641	0
		84,7%	5,5%	4,2%	3,6%	2,0%	100,0%	
Tag (6 - 22)	1792	1493	97	61	61	80	1792	0
		83,3%	5,4%	3,4%	3,4%	4,5%	100,0%	
Nacht (22-6)	132	102	15	5	4	6	132	0
		77,3%	11,4%	3,8%	3,0%	4,5%	100,0%	
Total	1924	1595	112	66	65	86	1924	0
		82,9%	5,8%	3,4%	3,4%	4,5%	100,0%	
Total	Summe							
6 - 10 ( VM )	1312	1070	85	50	41	65	1311	1
		81,6%	6,5%	3,8%	3,1%	5,0%	100,0%	
15 - 19 ( NM )	1813	1555	82	70	61	45	1813	0
		85,8%	4,5%	3,9%	3,4%	2,5%	100,0%	
Tag (6 - 22)	5264	4373	291	192	191	215	5262	2
		83,1%	5,5%	3,6%	3,6%	4,1%	100,0%	
Nacht (22-6)	400	313	37	14	12	23	399	1
		78,4%	9,3%	3,5%	3,0%	5,8%	100,0%	
Total	5664	4686	328	206	203	238	5661	3
		82,8%	5,8%	3,6%	3,6%	4,2%	100,0%	

Projekt : Kurzbezeichnung : Q1B.DAT (6673)  
 ZST-Name : L 321 ( OA ) Geräte-Nr. : 6673  
 Richtung : Heinrichsruh Zeitraum : 17.06.2003 00:00 - 20.06.2003 00:00  
 Stadt : Heinrichsruh Geschw.lt.STVO : 80 Intervall : 60  
 Land : MV Staat : D Bearbeiter : MVT

## Statistik (Zeitraum - Geschwindigkeitsklassen)

Zeit	ge-zählt	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S10	S11	S12	S13	S14	S15	KFZ L1- L15	D I F	V15 km/h	Vm km/h	V85 km/h	>80 %	
		10 10	20 20	30 30	40 40	45 45	50 50	55 55	60 60	65 65	70 70	80 80	90 90	100 100	110 110	120 120							
17.06.2003	Dienstag																						
6 - 10 ( VM )	454	1	1	1	12	33	51	65	86	95	47	38	16	3	1	3	453	1	47,0	58,6	69,3	23	
		0,2%	0,2%	0,2%	2,6%	7,3%	11,3%	14,3%	19,0%	21,0%	10,4%	8,4%	3,5%	0,7%	0,2%	0,7%	100,0%					5,1%	
15 - 19 ( NM )	583	0	1	2	6	12	43	76	102	147	66	92	24	8	1	3	583	0	51,5	61,7	74,4	36	
		0,0%	0,2%	0,3%	1,0%	2,1%	7,4%	13,0%	17,5%	25,2%	11,3%	15,8%	4,1%	1,4%	0,2%	0,5%	100,0%					6,2%	
Tag (6 - 22)	1731	2	2	8	29	82	187	251	317	382	181	198	58	18	4	10	1729	2	48,6	59,8	71,4	90	
		0,1%	0,1%	0,5%	1,7%	4,7%	10,8%	14,5%	18,3%	22,1%	10,5%	11,5%	3,4%	1,0%	0,2%	0,6%	100,0%					5,2%	
Nacht (22-6)	133	0	0	1	3	6	12	14	13	26	14	33	6	1	3	0	132	1	49,1	63,3	77,0	10	
		0,0%	0,0%	0,8%	2,3%	4,5%	9,1%	10,6%	9,8%	19,7%	10,6%	25,0%	4,5%	0,8%	2,3%	0,0%	100,0%					7,6%	
Total	1864	2	2	9	32	88	199	265	330	408	195	231	64	19	7	10	1861	3	48,7	60,0	72,2	100	
		0,1%	0,1%	0,5%	1,7%	4,7%	10,7%	14,2%	17,7%	21,9%	10,5%	12,4%	3,4%	1,0%	0,4%	0,5%	100,0%					5,4%	
18.06.2003	Mittwoch																						
6 - 10 ( VM )	436	1	0	3	9	15	47	57	84	110	42	51	8	6	1	2	436	0	49,0	60,1	70,5	17	
		0,2%	0,0%	0,7%	2,1%	3,4%	10,8%	13,1%	19,3%	25,2%	9,6%	11,7%	1,8%	1,4%	0,2%	0,5%	100,0%					3,9%	
15 - 19 ( NM )	589	0	2	0	8	26	63	86	125	119	65	66	21	4	3	1	589	0	49,2	59,4	71,0	29	
		0,0%	0,3%	0,0%	1,4%	4,4%	10,7%	14,6%	21,2%	20,2%	11,0%	11,2%	3,6%	0,7%	0,5%	0,2%	100,0%					4,9%	
Tag (6 - 22)	1741	2	6	13	40	84	208	255	328	364	174	178	60	16	7	6	1741	0	47,8	59,0	70,3	89	
		0,1%	0,3%	0,7%	2,3%	4,8%	11,9%	14,6%	18,8%	20,9%	10,0%	10,2%	3,4%	0,9%	0,4%	0,3%	100,0%					5,1%	
Nacht (22-6)	135	0	1	1	2	9	6	9	23	29	14	20	12	6	2	1	135	0	50,7	62,8	80,6	21	
		0,0%	0,7%	0,7%	1,5%	6,7%	4,4%	6,7%	17,0%	21,5%	10,4%	14,8%	8,9%	4,4%	1,5%	0,7%	100,0%					15,6%	
Total	1876	2	7	14	42	93	214	264	351	393	188	198	72	22	9	7	1876	0	47,9	59,3	71,3	110	
		0,1%	0,4%	0,7%	2,2%	5,0%	11,4%	14,1%	18,7%	20,9%	10,0%	10,6%	3,8%	1,2%	0,5%	0,4%	100,0%					5,9%	
19.06.2003	Donnerstag																						
6 - 10 ( VM )	422	0	1	9	10	27	39	58	74	100	50	42	10	1	0	1	422	0	47,1	59,5	69,1	12	
		0,0%	0,2%	2,1%	2,4%	6,4%	9,2%	13,7%	17,5%	23,7%	11,8%	10,0%	2,4%	0,2%	0,0%	0,2%	100,0%					2,8%	
15 - 19 ( NM )	641	0	0	3	11	37	79	97	108	132	73	71	16	7	2	5	641	0	47,9	59,3	70,7	30	
		0,0%	0,0%	0,5%	1,7%	5,8%	12,3%	15,1%	16,8%	20,6%	11,4%	11,1%	2,5%	1,1%	0,3%	0,8%	100,0%					4,7%	
Tag (6 - 22)	1792	0	6	15	48	117	211	265	318	373	195	176	41	14	5	8	1792	0	47,0	58,7	69,4	68	
		0,0%	0,3%	0,8%	2,7%	6,5%	11,8%	14,8%	17,7%	20,8%	10,9%	9,8%	2,3%	0,8%	0,3%	0,4%	100,0%					3,8%	
Nacht (22-6)	132	0	0	0	0	3	8	17	10	35	16	29	8	3	2	1	132	0	52,6	64,0	78,0	14	
		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%	6,1%	12,9%	7,6%	26,5%	12,1%	22,0%	6,1%	2,3%	1,5%	0,8%	100,0%					10,6%	
Total	1924	0	6	15	48	120	219	282	328	408	211	205	49	17	7	9	1924	0	47,3	59,1	70,0	82	
		0,0%	0,3%	0,8%	2,5%	6,2%	11,4%	14,7%	17,0%	21,2%	11,0%	10,7%	2,5%	0,9%	0,4%	0,5%	100,0%					4,3%	
Total	Summe																						
6 - 10 ( VM )	1312	2	2	13	31	75	137	180	244	305	139	131	34	10	2	6	1311	1	47,7	59,4	69,5	52	
		0,2%	0,2%	1,0%	2,4%	5,7%	10,5%	13,7%	18,6%	23,3%	10,6%	10,0%	2,6%	0,8%	0,2%	0,5%	100,0%					4,0%	
15 - 19 ( NM )	1813	0	3	5	25	75	185	259	335	398	204	229	61	19	6	9	1813	0	49,4	60,2	72,3	95	
		0,0%	0,2%	0,3%	1,4%	4,1%	10,2%	14,3%	18,5%	22,0%	11,3%	12,6%	3,4%	1,0%	0,3%	0,5%	100,0%					5,2%	
Tag (6 - 22)	5264	4	14	36	117	283	606	771	963	1119	550	552	159	48	16	24	5262	2	47,8	59,2	70,2	247	
		0,1%	0,3%	0,7%	2,2%	5,4%	11,5%	14,7%	18,3%	21,3%	10,5%	10,5%	3,0%	0,9%	0,3%	0,5%	100,0%					4,7%	
Nacht (22-6)	400	0	1	2	5	18	26	40	46	90	44	82	26	10	7	2	399	1	51,0	63,4	78,2	45	
		0,0%	0,3%	0,5%	1,3%	4,5%	6,5%	10,0%	11,5%	22,6%	11,0%	20,6%	6,5%	2,5%	1,8%	0,5%	100,0%					11,3%	
Total	5664	4	15	38	122	301	632	811	1009	1209	594	634	185	58	23	26	5661	3	47,9	59,5	71,2	292	
		0,1%	0,3%	0,7%	2,2%	5,3%	11,2%	14,3%	17,8%	21,4%	10,5%	11,2%	3,3%	1,0%	0,4%	0,5%	100,0%					5,2%	

## Prognosefaktor M-V

$$\text{PPF} = (\text{LPF}-1) * \text{RMF} + 1$$

PPF projektbezogener Prognosefaktor

LPF landesweiter Prognosefaktor (2003 - 2012) 1,071

RMF regionaler Modifikationsfaktor (Ostvorpommern) 1,05

$$\text{PPF} = 1,07455$$

Abb.1 Beurteilungspegel Tag  
ohne vorgeschalteter Bebauung

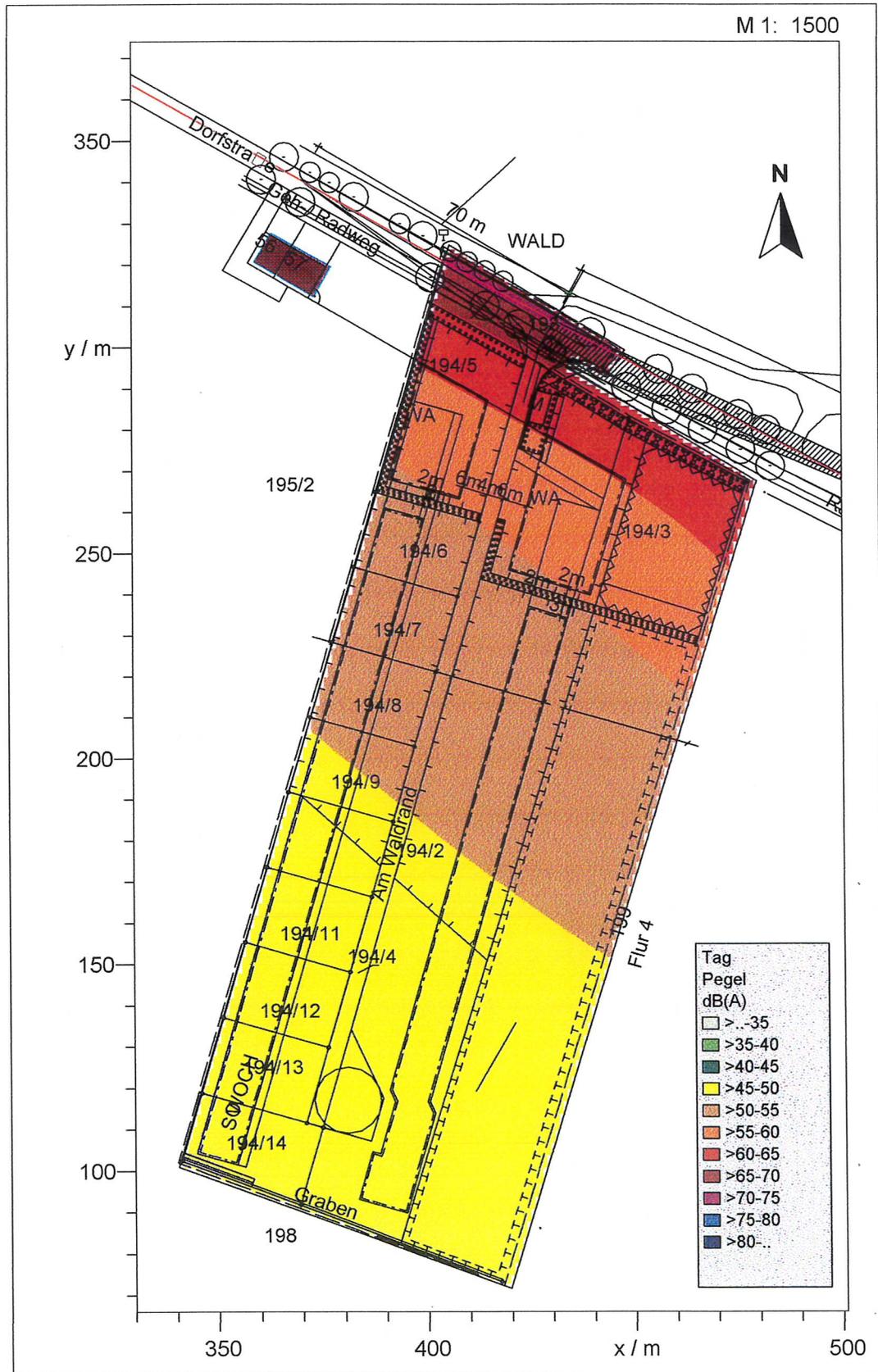


Abb.2 Beurteilungspegel Nacht  
ohne vorgeschalteter Bebauung

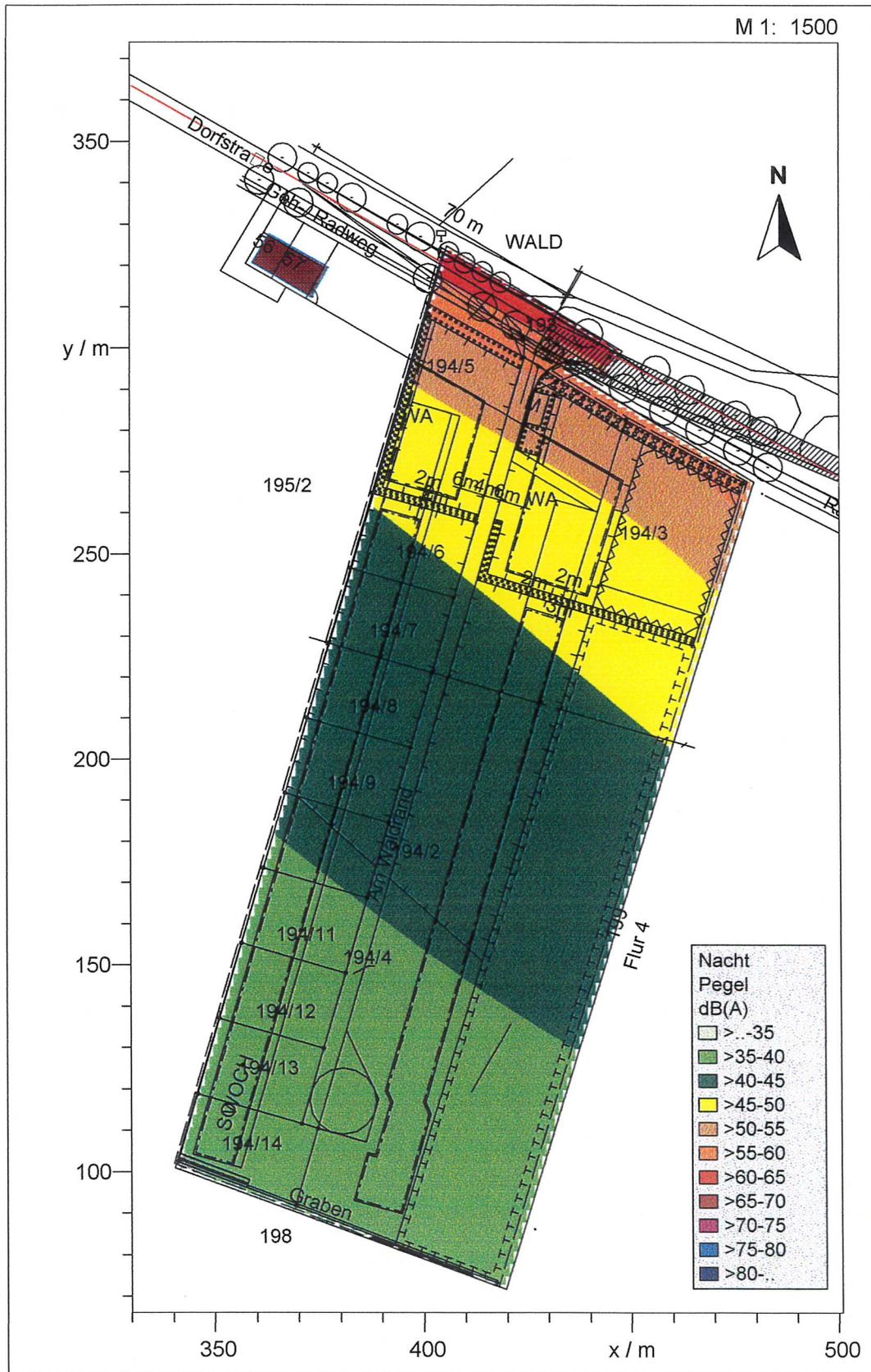


Abb.3 Beurteilungspegel Tag  
mit vorgeschalteter Bebauung

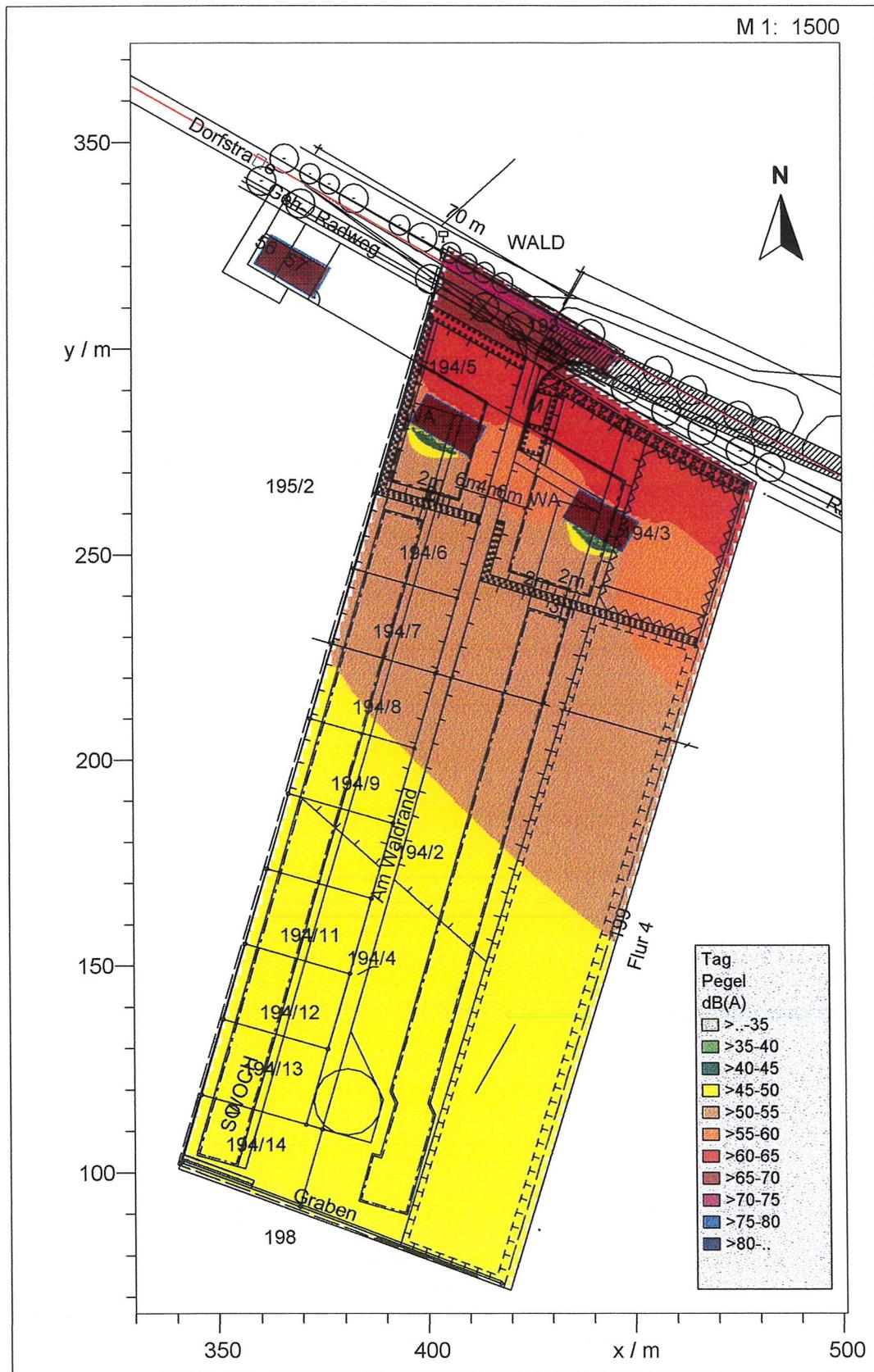


Abb.4 Beurteilungspegel Nacht  
mit vorgeschalteter Bebauung

