

VERFASSER:  BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH Helmut-Just-Straße 4 17036 Neubrandenburg Tel: (0395) 7612 10 - 00 Fax: (0395) 7612 10 - 29	Auftrag Nr.: 3916	
	Bearbeiter: Kristian Bock Kerstin Krasemann	Datum: 06/2018

Verkehrsuntersuchung

zum B-Plan Nr. 72 der Stadt Neubrandenburg

Auftraggeber: Stadt Neubrandenburg
 Abteilung Stadtplanung
 Friedrich-Engels-Ring 53
 17033 Neubrandenburg

Aufgestellt: Dorsch Gruppe -
 BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH
 Regionalbüro Neubrandenburg
 Helmut-Just-Straße 4
 17036 Neubrandenburg
 Tel: +49 (0) 395 76 12 10-03
 Fax: +49 (0) 395 76 12 10-29

Projektleiter: Kristian Bock

INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangssituation und Aufgabenstellung	1
2	Verkehrsanalyse 2018	3
3	Verkehrsprognose 2030	5
3.1	Verkehrsentwicklung	5
3.2	Verkehrsprognose Nullfall 2030	5
3.3	Verkehrsprognose OHNEFALL 2030	7
3.4	Verkehrsprognose 2030 – PLANFALL 3	9
3.5	Vergleich der Streckenbelastungen	11
4	Grundlagendaten für schalltechnische Berechnungen gem. RLS 90	13

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1-1: Übersichtskarte Untersuchungsgebiet.....	2
Abbildung 2-1: Übersichtskarte Datenquellen für Verkehrsanalyse	3
Abbildung 2-2: Ergebnisse der Verkehrserhebungen März 2018: Gesamt-/ Schwerverkehr [Kfz/24h]4	
Abbildung 3-1: Verkehrsentwicklung Neubrandenburg 2008 - 2017	5
Abbildung 3-2: Prognose-NULLFALL 2030: Gesamtverkehr [Kfz/24h]	6
Abbildung 3-3: Prognose-NULLFALL 2030: Schwerverkehr > 3,5t [Fz/24h].....	6
Abbildung 3-4: Prognose-OHNEFALL 2030: Gesamtverkehr [Kfz/24h]	8
Abbildung 3-5: Prognose-OHNEFALL 2030: Schwerverkehr > 3,5t [Fz/24h]	8
Abbildung 3-6: Anschluss Demminer Straße/ Johannesstraße – Variante 3	9
Abbildung 3-7: Prognose 2030, PLANFALL 3: Gesamtverkehr [Kfz/24h]	9
Abbildung 3-8: Prognose 2030, PLANFALL 3: Schwerverkehr > 3,5t [Fz/24h].....	10
Abbildung 3-9: Prognose 2030, PLANFALL 3: Differenzbelastungen zum OHNEFALL [Kfz/24h]	10
Abbildung 3-10: Prognose 2030, PLANFALL 3: Netzmodell mit Streckennummerierung	11

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 2-1: Projektbezogene Umrechnungsfaktoren Zähltag → DTV/ DTV _{SV} 2018.....	4
Tabelle 3-1: Vergleich der Verkehrsbelastungen Prognose 2030: Nullfall/ Ohnefall/ Planfall3	12
Tabelle 4-1: Kennwerte für schalltechnische Berechnungen: Bsp. Johannesstraße – Prognose- OHNEFALL.....	13
Tabelle 4-2: Kennwerte für schalltechnische Berechnungen: Bsp. Johannesstraße – PLANFALL 3	14

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1: Grundlagendaten Verkehr (Analyse)	
Anlage 2: Verkehrsprognose 2030 – NULLFALL	
Anlage 3: Verkehrsprognose 2025 – OHNEFALL	
Anlage 4: Verkehrsprognose 2025 – PLANFALL 3	
Anlage 5: Grundlagen für schalltechnische Berechnungen gem. RLS 90	

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Stadt Neubrandenburg plant die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 72 „B 96-Anbindung Heidenstraße“. Im Rahmen der B-Plan-Aufstellung sind die Fragen des Schallschutzes durch eine Schalltechnische Untersuchung zu klären.

Mit der zu erarbeitenden Verkehrsuntersuchung sind die verkehrlichen Grundlagen für die Schalltechnische Untersuchung zu ermitteln. Zu diesem Zweck sind eine Verkehrsanalyse, der Prognose-Ohnefall und der Prognose-Planfall zu berechnen und darzustellen.

Basis der zu erbringenden Leistungen sind die folgenden Unterlagen:

- Machbarkeitsuntersuchung einer Anbindung Demminer Straße/ Johannesstraße unter Nutzung des Stadtteilverbindungstunnels Johannesstraße-Heidenstraße (BDC Dorsch Consult, Neubrandenburg, 08/2017)
- Vorplanung zur Anbindung Demminer Straße/ Johannesstraße unter Nutzung des Stadtteilverbindungstunnels Johannesstraße-Heidenstraße (BDC Dorsch Consult, Neubrandenburg, 08/ 2017)
- Verkehrszählung Querschnitt Heidenstraße vom 07.- 14.09.2015 (Stadtverwaltung Neubrandenburg)
- Verkehrszählung Knotenpunkt Sponholzer Straße/ Ravensburgstraße vom 25.07.2017 (Stadtverwaltung Neubrandenburg)
- Software-gestütztes Verkehrsmodell der Stadt Neubrandenburg (Stadtverwaltung Neubrandenburg)
- Analyse-Verkehrsdaten als Induktionsschleifen-Zähldaten aus dem Verkehrsrechner Neubrandenburg (Stadtverwaltung Neubrandenburg)

Ergänzend sind an folgenden Knotenpunkten die aktuellen Verkehrsbelastungen mittels Videoverkehrserhebung zu erfassen und auszuwerten:

- Demminer Straße/ Ravensburgstraße (beide Richtungsfahrbahnen der Demminer Straße)
- Ravensburgstraße/ Ihlenfelder Straße
- Sponholzer Straße/ Johannesstraße

Der Untersuchungsraum ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



Abbildung 1-1: Übersichtskarte Untersuchungsgebiet

2 Verkehrsanalyse 2018

Als Grundlage für die Ermittlung der aktuellen Verkehrsbelastungen im Untersuchungsraum dienten die in folgender Abbildung dargestellten Datenquellen. Dazu gehören Langzeitzählstellen, deren Daten aus dem Verkehrsrechner der Stadt Neubrandenburg zur Verfügung gestellt wurden als auch punktuell, projektbezogen durchgeführte Verkehrserhebungen.



Abbildung 2-1: Übersichtskarte Datenquellen für Verkehrsanalyse

Die aktuellen Verkehrsbelastungen im Untersuchungsraum wurden im Wesentlichen nach folgender Methodik ermittelt:

1. Durchführung und Auswertung von 24-Stunden Erhebungen an folgenden Knotenpunkten/Querschnitten:
 - 1) KP Sponholzer Straße/Johannesstraße
 - 2) KP Ihlenfelder Straße/ Ravensburgstraße
 - 3) Querschnitt Demminer Straße
2. Auswertung der Daten des Verkehrsrechners der Stadt Neubrandenburg an allen relevanten Lichtsignalanlagen im Untersuchungsgebiet (sowie im Umkreis)
 - 1) Wochenpegel 12.-21.03.2018 (Woche der automatischen Knotenpunkterhebungen)
 - 2) Jahresdaten 2017
 - 3) Vergleichsdaten der Jahre ab 2003
3. Berechnung von projektbezogenen Umrechnungsfaktoren zur Ermittlung des DTV/ DTV_{sv} auf einheitlicher Basis; Nutzung der Wochen- und Jahresganglinien aus (2)
4. Abgleich der Verkehrsdaten (Gesamt- und Schwerverkehr > 3,5t) aus den Langzeitzählstellen mit den punktuell durchgeführten Knotenstromerhebungen und Umlegung der Belastungen auf das Teilnetzmodell des Untersuchungsgebietes

Im Ergebnis der Berechnungen liegen Querschnitts- und Knotenstrombelastungen für das Untersuchungsgebiet für den Gesamt- und Schwerverkehr > 3,5t vor.

Die Ergebnisse der automatischen Tagesverkehrserhebungen vom März 2018 sind nachfolgend netzbezogen dargestellt.

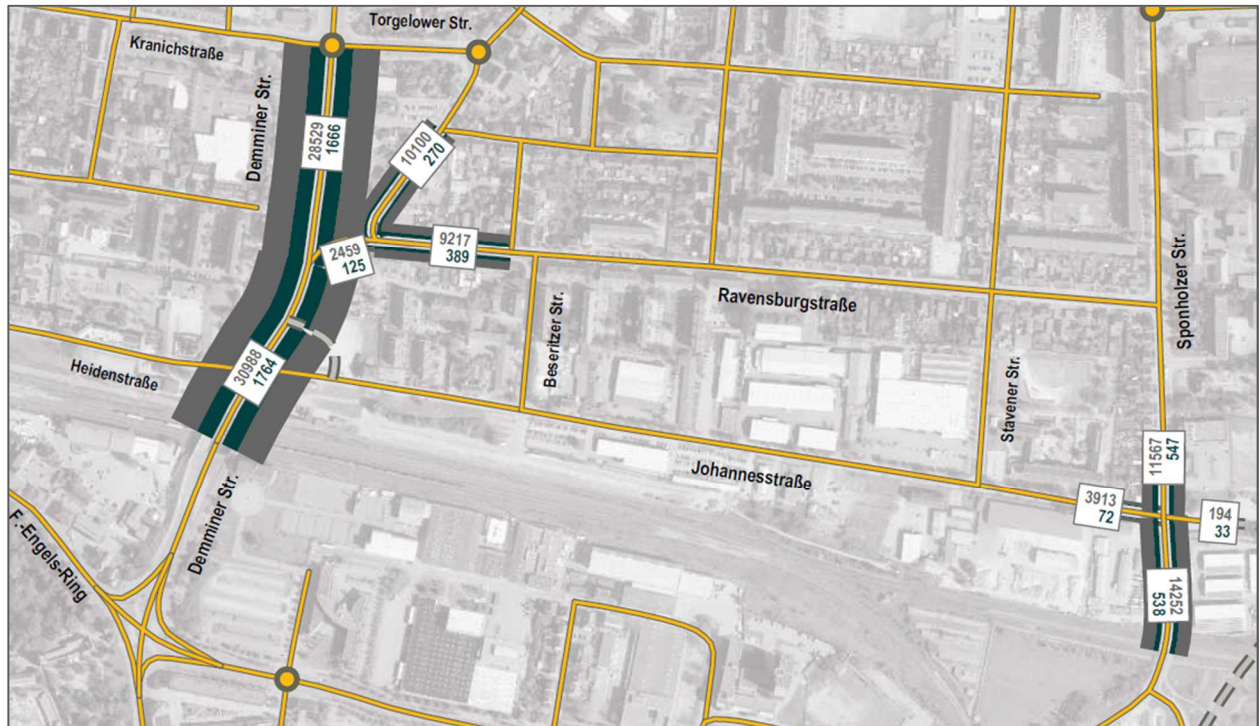


Abbildung 2-2: Ergebnisse der Verkehrserhebungen März 2018: Gesamt-/ Schwerverkehr [Kfz/24h]

Die aus den Langzeiterhebungen der LSA-Detektoren abgeleiteten Umrechnungsfaktoren zur Ermittlung des DTV/ DTV_{SV} 2018 sind in folgender Tabelle zusammengefasst.

Verkehrsmenge als Berechnungsgrundlage	51.273	27.857	32.459	12.959		26.969	1.669	1.391	151.517
WP 12.-18.03.2018	K 1012	K50111	K50120	K5142	K4042	FER			HRF Kfz gewichtet
HRF Tag - Woche	Kfz _{gesamt}	Kfz _{gesamt}	Kfz _{gesamt}	Kfz _{gesamt}	Kfz _{gesamt}	Kfz _{gesamt}	SV>2,8t	SV>3,5t	
Montag	0,891	0,871	0,870	0,813		0,905	0,831	0,831	0,878
Dienstag	0,888	0,881	0,887	0,834		0,894	0,761	0,761	0,883
Mittwoch	0,905	0,897	0,902	0,866		0,907	0,752	0,752	0,900
Donnerstag	0,869	0,869	0,868	0,829		0,873	0,729	0,729	0,866
Freitag	0,825	0,829	0,827	0,818		0,819	0,757	0,757	0,824
Samstag	1,304	1,349	1,314	1,652		1,279	3,004	3,004	1,340
Sonntag	1,933	1,987	2,032	2,614		1,903	7,859	7,859	2,017
Wochenmittel	1,000	1,000	1,000	1,000		1,000	1,000	1,000	1,000

Verkehrsmenge als Berechnungsgrundlage	48.968	26.366	32.335	13.238	22.710	25.978	1.640	1.367	169.595
Jahresdaten 2017	K 1012	K50111	K50120	K5142	K4042	FER			HRF Kfz gewichtet
HRF Monat - Jahr	Kfz _{gesamt}	Kfz _{gesamt}	Kfz _{gesamt}	Kfz _{gesamt}	Kfz _{gesamt}	Kfz _{gesamt}	SV>2,8t	SV>3,5t	
Januar	1,017	0,968	1,057	1,121	1,109	1,043	1,131	1,131	1,042
Februar	0,995	0,941	1,044	1,085	1,060	1,022	1,081	1,081	1,016
März	0,929	0,880	0,964	0,945	0,958	0,947	0,916	0,916	0,936
April	1,014	0,969	1,048	1,015	1,013	1,017	1,056	1,056	1,014
Mai	1,004	0,992	0,963	0,947	0,975	0,993	0,970	0,970	0,985
Juni	0,974	1,155	0,938	0,933	0,955	0,969	0,957	0,957	0,989
Juli	0,991	1,001	0,965	0,966	0,981	0,989	1,013	1,013	0,984
August	1,022	1,038	1,008	1,004	1,001	1,017	0,950	0,950	1,017
September	0,970	0,972	0,937	0,944	0,933	0,966	0,940	0,940	0,957
Oktober	1,056	1,067	1,029	1,022	1,026	1,042	0,999	0,999	1,044
November	0,968	0,995	0,956	0,949	0,956	0,958	0,921	0,921	0,965
Dezember	1,073	1,071	1,127	1,122	1,064	1,048	1,135	1,135	1,082
Jahresmittel	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000

Tabelle 2-1: Projektbezogene Umrechnungsfaktoren Zähltag → DTV/ DTV_{SV} 2018

3 Verkehrsprognose 2030

3.1 Verkehrsentwicklung

Aus den Langzeiterhebungen der Stadt Neubrandenburg (Daten Verkehrsrechner) geht hervor, dass im gesamten Stadtgebiet eine leicht rückläufige Tendenz der Verkehrsbelastungen zu verzeichnen ist.

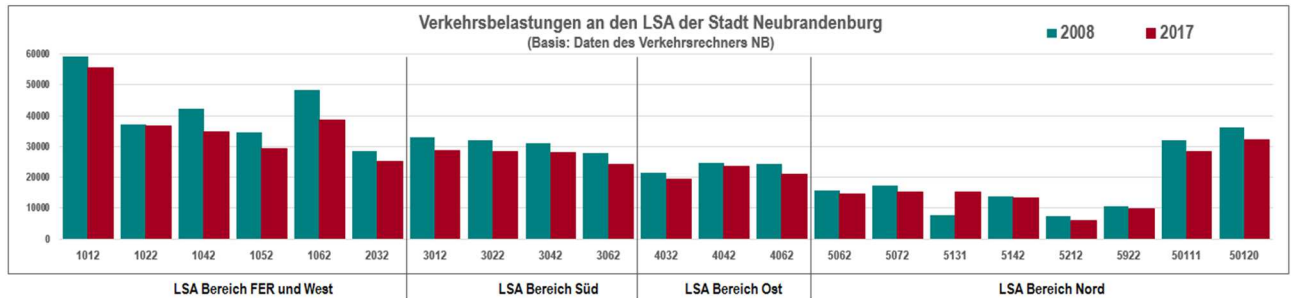


Abbildung 3-1: Verkehrsentwicklung Neubrandenburg 2008 - 2017

Aufgrund dessen wurde für die Prognose 2030 der Status quo 2018 als Basis für die weiterführenden Untersuchungen zu den Planfällen festgelegt.

3.2 Verkehrsprognose Nullfall 2030

Der Prognose-NULLFALL 2030 beschreibt die Verkehrssituation ohne infrastrukturelle Veränderungen des Verkehrsnetzes. Die Prognoseverkehrsbelastungen werden somit auf dem Bestandsnetz abgewickelt. Da im vorliegenden Fall (wie unter 3.1 beschrieben) die Prognoseverkehrsmenge 2030 der Analyseverkehrsmenge 2018 entspricht, ist der NULLFALL 2030 der Analysebelastung 2018 gleichzusetzen.

In Anlage 2 sind die grafischen Darstellungen für den Gesamtverkehr sowie die Verkehrsmengen des SV > 2,8t und SV > 3,5 t abgelegt. Ausschnitte davon zeigen die folgenden Abbildungen.

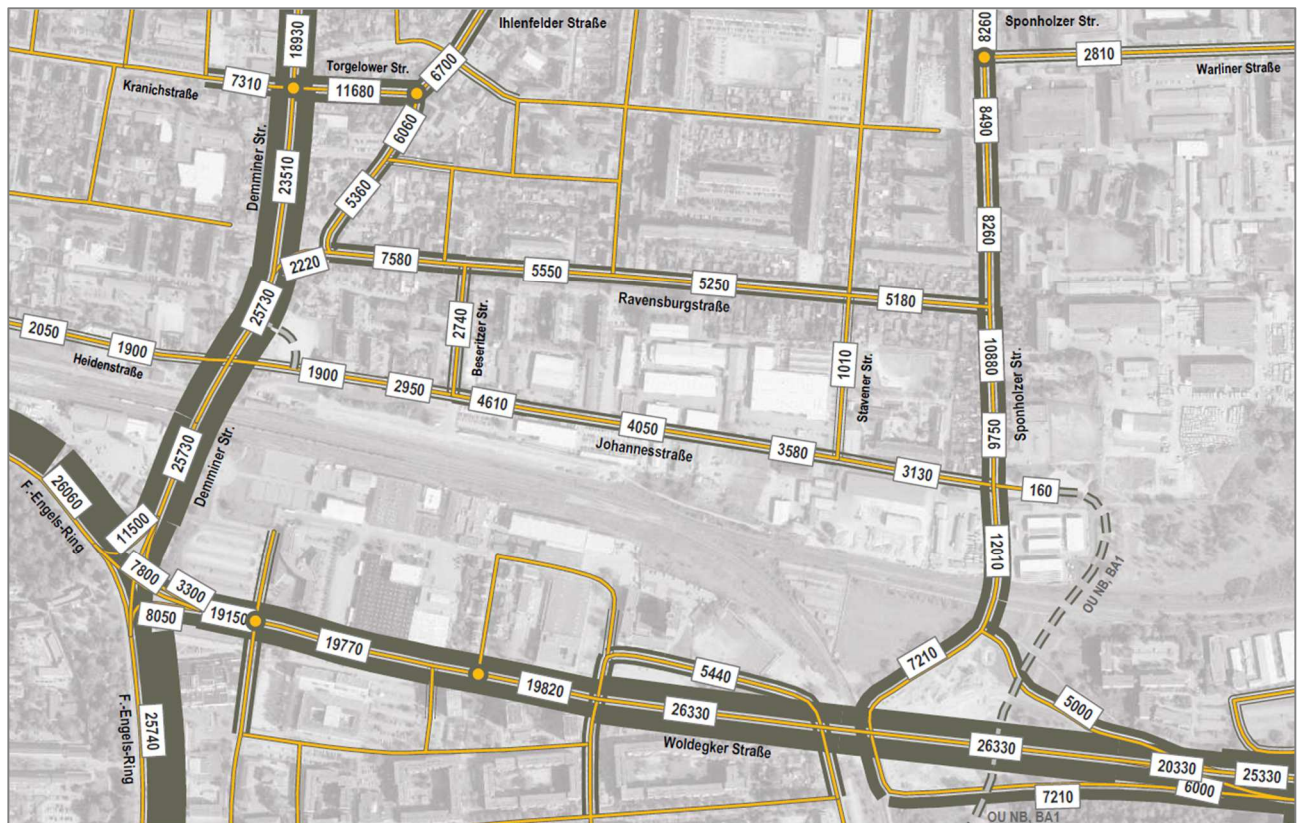


Abbildung 3-2: Prognose-NULLFALL 2030: Gesamtverkehr [Kfz/24h]



Abbildung 3-3: Prognose-NULLFALL 2030: Schwerverkehr > 3,5t [Fz/24h]

Für die bautechnische Bemessung beispielsweise des Straßenoberbaus ist die Menge an Schwerverkehrsfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht $> 3,5 \text{ t}$ ($\text{SV} > 3,5\text{t}$) relevant. Für die im vorliegenden Fall durchzuführende schalltechnische Bewertung des Vorhabens wird ergänzend die Menge an Schwerverkehrsfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht $> 2,8 \text{ t}$ ($\text{SV} > 2,8\text{t}$) benötigt.

In der Vergangenheit hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus den Dauerzählstellen und den Straßenverkehrszählungen (SVZ) des Bundes Daten zur Umrechnung von Lkw über $3,5 \text{ t}$ zul. GG auf Lkw über $2,8 \text{ t}$ zul. GG ermittelt, die durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) per Erlass eingeführt wurden. Letztmalig erfolgte dies für das Jahr 1995 für den Faktor 1,17. Zuletzt wurde der Umrechnungsfaktor von der BASt für das Bezugsjahr 2000 abgeschätzt. Diese Abschätzung ergab einen Umrechnungsfaktor von **1,2** (vgl. „Straßenverkehrszählung 2000 – Methodenbericht“, BASt 2005, S. 35).

Dieser Umrechnungsfaktor wird im vorliegenden Fall für die Berechnungen übernommen.

Begründung: Eine zweifelsfreie Unterscheidung der Fahrzeugklassen zwischen $2,8 \text{ t}$ und $3,5 \text{ t}$ zul. GG per Augenschein ist nicht möglich. Auf eine ersatzweise Ermittlung dieser Faktoren bspw. anhand der Zulassungszahlen des Zentralen Fahrzeugregisters (ZFZR) wird verzichtet. Hintergrund ist, dass die Erkenntnisse aus der Erhebung „Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland – KiD“ (2002 und 2010) gezeigt haben, dass die Zulassungsorte der Fahrzeuge nicht identisch sind mit den tatsächlichen Einsatzorten der Fahrzeuge. Der Anteil der Fahrzeuge, die an einem anderen Ort eingesetzt werden, als sie gemeldet sind, schwankt in Abhängigkeit von dem Ort, der Branche und dem Fahrzeugtyp.

Die Anwendung des Umrechnungsfaktors $\text{SV} > 3,5\text{t} \rightarrow \text{SV} > 2,8\text{t}$ gilt sowohl für den Nullfall als auch für den Prognose-Ohnefall und den Planfall 3.

3.3 Verkehrsprognose OHNEFALL 2030

Der Prognose-OHNEFALL 2030 beschreibt die Verkehrssituation mit Bauabschnitt 1 der Ortsumgehung Neubrandenburg bis einschließlich Anschluss an die verlängerte Johannesstraße. Dieser dient im Weiteren als Vergleichsfall zum Planfall mit Anschluss Demminer Straße/ Johannesstraße.

Der Vergleich des hier verwendeten Prognoseverkehrsmodells mit den planfestgestellten Prognosebelastungen zur Ortsumgehung (Inros Lackner AG, Rostock, 05/2011; s. Anlage 1.3) anhand der Prognose-Belastungen im Gesamtverkehr zeigt eine sehr gute Übereinstimmung zwischen beiden Untersuchungen. Das aktuelle Modell ist daher für die weiteren Berechnungen zur Verkehrswirksamkeit der geplanten Anschlussrampe Demminer Straße/ Johannesstraße in Verbindung mit dem 1. Bauabschnitt der Ortsumgehung geeignet.

Ergänzend ist an dieser Stelle festzustellen, dass die erwähnte sehr gute Übereinstimmung zwischen dem Prognoseverkehrsmodell und den planfestgestellten Prognosebelastungen zur Ortsumgehung nicht für den Schwerverkehr gilt. Im Zuge der Untersuchung zur Planfeststellung wurde offenbar ein erheblicher Zuwachs im Schwerverkehr unterstellt, der sich mit den aktuellen Zählraten im Untersuchungsraum und auch mit der wirtschaftsstrukturellen Entwicklung in der Region nicht abbilden lässt. Es werden daher beim Schwerverkehr die Entwicklungstendenzen analog zum Gesamtverkehr aufgenommen.

In Anlage 3 sind die grafischen Darstellungen für den Gesamtverkehr sowie die Verkehrsmengen des $\text{SV} > 2,8\text{t}$ und $\text{SV} > 3,5 \text{ t}$ abgelegt. Ausschnitte davon zeigen die folgenden Abbildungen.



Abbildung 3-4: Prognose-OHNEFALL 2030: Gesamtverkehr [Kfz/24h]

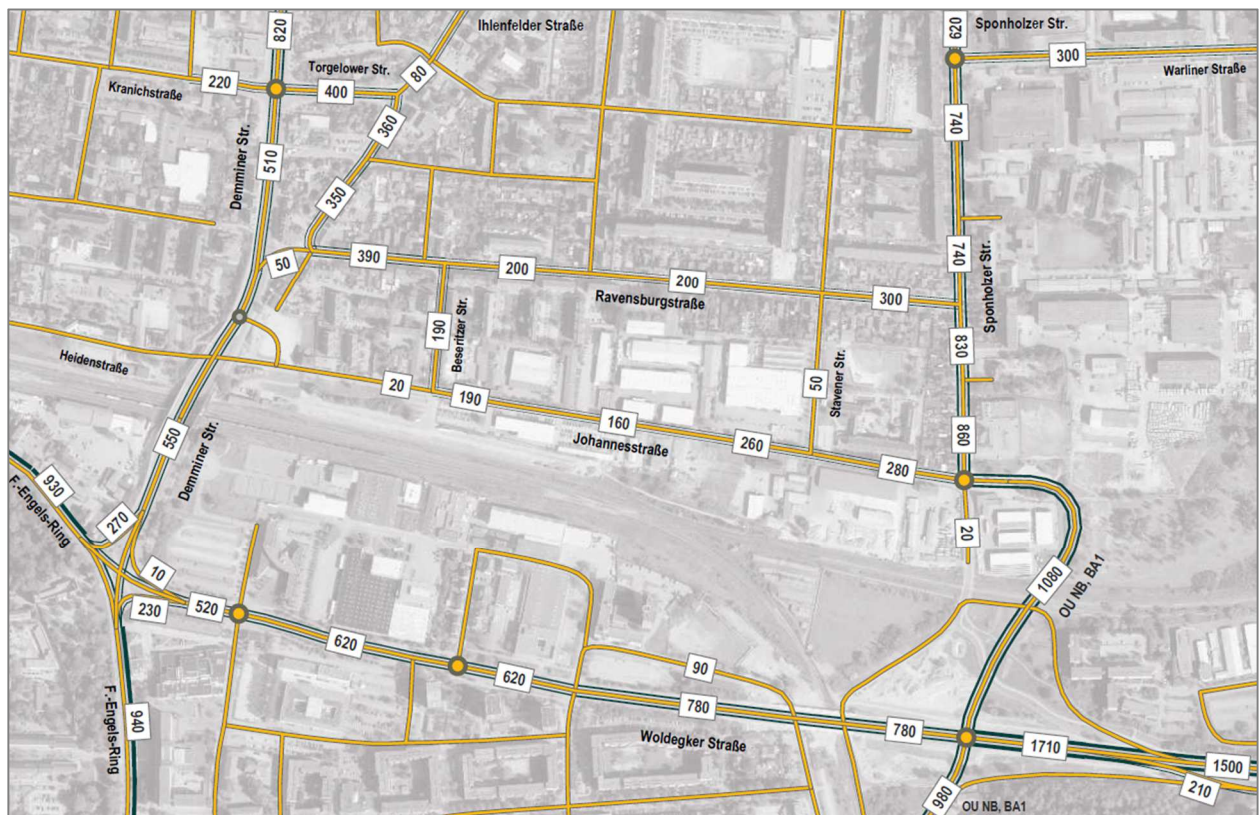


Abbildung 3-5: Prognose-OHNEFALL 2030: Schwerverkehr > 3,5t [Fz/24h]

3.4 Verkehrsprognose 2030 – PLANFALL 3

Ergänzend zu der im OHNEFALL verkehrswirksamen Straßenverbindung OU Neubrandenburg, BA 1 wird das Netzmodell im **PLANFALL 3** zusätzlich durch die Straßenanbindung der Johannesstraße an die Demminer Straße ergänzt. Aus der Anschluss-Variante 3 Demminer Straße/ Johannesstraße (Vorplanung BDC Dorsch Consult, 2017) wurde der Planfall 3 im Netzmodell abgeleitet.

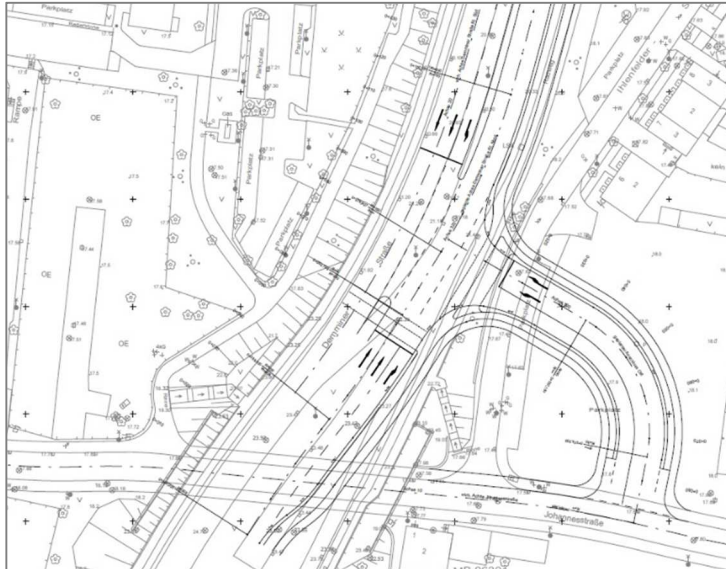


Abbildung 3-6: Anschluss Demminer Straße/ Johannesstraße – Variante 3

Die entsprechenden netzbezogenen Prognoseverkehrsbelastungen sind in Anlage 4 für den Gesamt- und Schwerverkehr (SV > 2,8t und SV > 3,5t) dokumentiert. Ausschnitte aus den Grafiken sind nachfolgend abgebildet.



Abbildung 3-7: Prognose 2030, PLANFALL 3: Gesamtverkehr [Kfz/24h]



Abbildung 3-8: Prognose 2030, PLANFALL 3: Schwerverkehr > 3,5t [Fz/24h]

Die Differenzbelastungen im Vergleich zum OHNEFALL verdeutlichen die Verkehrsverlagerungen im Untersuchungsgebiet. Dargestellt sind im Folgenden die Verkehrsverlagerungen für den Gesamtverkehr.



Abbildung 3-9: Prognose 2030, PLANFALL 3: Differenzbelastungen zum OHNEFALL [Kfz/24h]

3.5 Vergleich der Streckenbelastungen

In den folgenden Tabellen wurden die Verkehrsbelastungen der relevanten Streckenabschnitte im Untersuchungsgebiet vergleichend für den Gesamt- und Schwerverkehr je Netzvariante (Nullfall/ Ohnefall/ Panfall 3) gegenüber gestellt.

Die Nummerierung der Streckenabschnitte ist zunächst grafisch abgebildet.

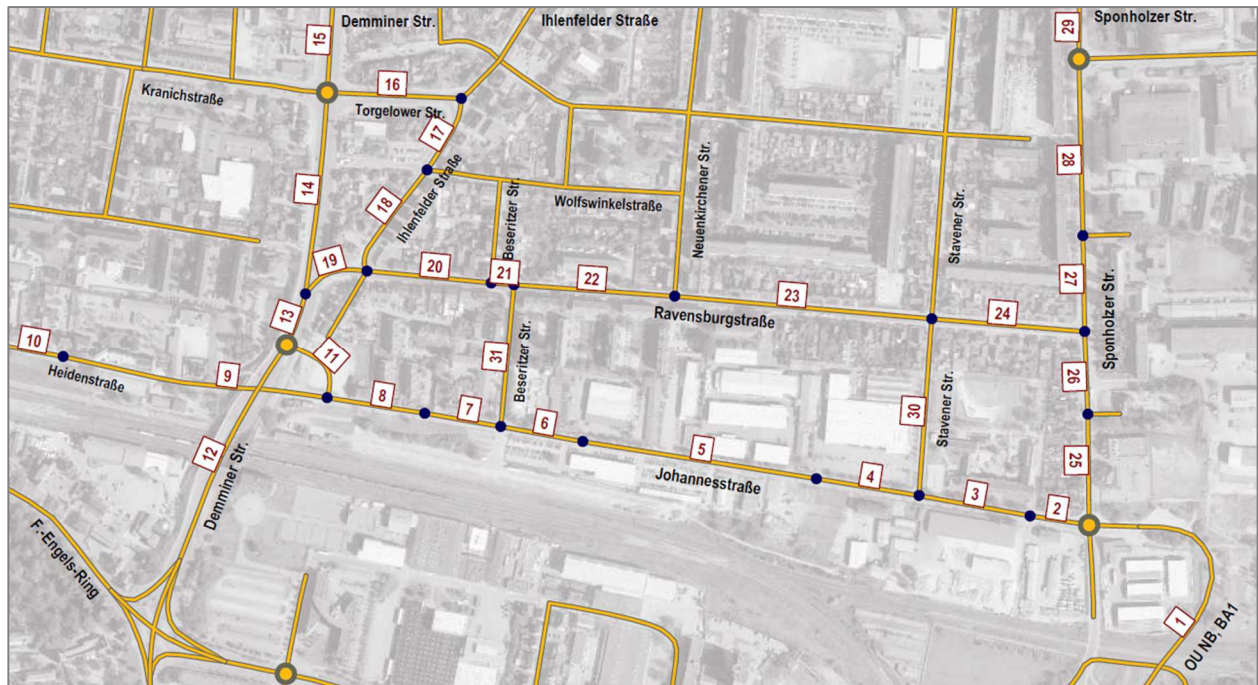


Abbildung 3-10: Prognose 2030, PLANFALL 3: Netzmodell mit Streckennummerierung

	Netzfall	Prognose-NULLFALL		Prognose-OHNEFALL		Prognose-PLANFALL 3	
	Verkehrskennwert	DTV	DTV _{SV>3,5t}	DTV	DTV _{SV>3,5t}	DTV	DTV _{SV>3,5t}
	Netzstruktur	Verkehrsnetz gemäß Bestand ohne OU NB; BA 1 ohne Anbindung Demminer Str./ Johannesstraße		Verkehrsnetz modifiziert mit OU NB; BA 1 ohne Anbindung Demminer Str./ Johannesstraße		Verkehrsnetz modifiziert mit OU NB; BA 1 mit Anbindung Demminer Str./ Johannesstraße, Variante 3	
Lfd. Nr.	Streckenabschnitt	Verkehrsbelastungen Prognose [Kfz/24h]					
1	OU NB, BA1			16.900	1.080	17.050	970
	Sponholzer Straße/ BÜ	12.010	370				
Abschnitte Johannesstraße							
2	Sponholzer Str. - Stavener Str.	3.300	50	5.780	280	7.110	510
3		3.110	50	5.590	280	6.940	510
4	Stavener Straße - Baseritzer Straße	3.580	70	6.040	260	8.960	490
5		4.050	90	6.360	160	9.280	450
6		4.610	120	6.740	190	9.960	480
7	Baseritzer Straße - Anbindung Rampe Demminer Straße/ Johannesstraße	2.950	20	3.130	20	10.410	460
8		1.900	20	2.080	20	10.160	440
9	Heidenstraße	1.900	0	2.080	0	2.270	0
10		2.050	0	2.230	0	2.420	0
11	Rampe Demminer Str./ Johannesstr.	0	0	0	0	8.620	440
Abschnitte Demminer Straße							
12	KP Pferdemarkt - Anbindung Rampe Demminer Straße/ Johannesstraße	25.730	1.210	23.770	550	23.970	660
13	Anbindung Rampe Demminer Str./ Johannesstraße - Abfahrt Ravensburgstraße	25.730	1.210	23.770	550	25.260	880
14	Abfahrt Ravensburgstraße - KP Torgelower Straße/ Kranichstraße	23.510	1.120	22.250	510	24.610	840
15	Abschnitt Nord, Richtung Usedomer Straße	18.930	920	21.150	820	22.300	880
16	Torgelower Straße	11.680	410	11.900	400	6.300	130
Abschnitte Ihlenfelder Straße							
17	Kreisverkehr - Abzw. Wolfswinkelstraße	6.060	220	7.180	360	2.130	90
18	Abzw. Burgholzstraße - Ravensburgstraße	5.360	210	6.700	350	1.650	80
Abschnitte Ravensburgstraße							
19	Demminer Straße - Ihlenfelder Straße	2.220	100	1.520	50	640	50
20	Ihlenfelder Straße - Baseritzer Straße	7.580	300	8.220	390	2.300	120
21		7.580	300	8.310	390	2.390	120
22	Baseritzer Straße - Neuenkirchener Straße	5.550	180	4.250	200	3.530	80
23	Neuenkirchener Straße - Stavener Straße	5.250	180	3.930	200	2.910	80
24	Stavener Straße - Sponholzer Straße	5.180	180	4.160	300	3.760	180
Abschnitte Sponholzer Straße							
25	Johannesstraße - Ravensburgstraße	9.750	380	12.240	860	11.240	680
26		10.880	510	12.790	830	11.790	650
27	Ravensburgstraße - Warliner Straße	8.260	540	9.500	740	8.700	680
28		8.490	540	9.650	740	8.850	680
29	Abschnitt Nord, Richtung Ihlenfelder Straße	8.260	420	9.370	620	8.570	560
Verbindungsstraßen							
30	Stavener Straße Süd	1.010	50	1.090	50	720	50
31	Baseritzer Straße Süd	2.740	120	4.550	190	1.340	40

Tabelle 3-1: Vergleich der Verkehrsbelastungen Prognose 2030: Nullfall/ Ohnefall/ Planfall3

4 Grundlagendaten für schalltechnische Berechnungen gem. RLS 90

Ausgehend von den für die Netzvarianten ermittelten DTV- und DTV_{SV}-Belastungen 2030 (erfolgte die Berechnung der Grundlagendaten für die schalltechnischen Untersuchungen.

Gemäß RLS 90 sind dazu folgende Parameter erforderlich:

- Mt; Mn - Maßgebende stündliche Verkehrsstärken am Tag (06-22 Uhr) und in der Nacht (22-06 Uhr)
- pt; pn - Prozentualer Anteil des Schwerverkehrs > 2,8 am Gesamtverkehr (Tag und Nacht)

Die Anteile der genannten Stundengruppen für den Gesamt- und Schwerverkehr wurden aus den vorliegenden Tagesganglinien (s. Abschnitt 2) abgeleitet.

Folgende Tabellen fassen die Berechnungsergebnisse für die o.g. Kennwerte zusammen. Diese wurden dem Fachplaner zusammen mit den Verkehrsbelastungen 2030 für zu vergleichenden Netzvarianten übergeben.

Die detaillierten Berechnungen sind der Anlage 5 zu entnehmen.

Beispielhaft sind nachfolgend die Werte für die Abschnitte der Johannesstraße im Ohnefall sowie im Planfall 3 tabellarisch dargestellt.

Lfd. Nr.	Verkehrskennwert Tag/ Nacht Kennwert gemäß RLS90	Berechnungs- grundlage (VZ)	Prognose - OHNEFALL									
			DTV	DTV _{SV>2,8t}	DTV		DTV _{SV>2,8t}	DTV		DTV _{SV>2,8t}		
			Verkehrsnetz modifiziert		Tag (06-22 Uhr)				Nacht (22 - 06 Uhr)			
			mit OU NB; BA 1		% Tag	Mt		pt	% Tag	Mn		pn
			ohne Anbindung Demminer Str./ Johannesstraße		[%]	[%]	abs. [Kfz/h]	[%]	[%]	[%]	abs. [Kfz/h]	[%]
Streckenabschnitt	Qu-Nr.	Verkehrsbelastungen Prognose [Kfz/24h]	Streckenabschnitts-bezogenen Kennwerte gemäß Untersuchungsvariante									
1	OU NB, BA1 Sponholzer Straße/ BÜ	Q7/ Q1	16.900	1.300	94,2%	5,9%	1.003	5,8%	5,8%	0,6%	109	5,4%
Abschnitte Johannesstraße												
2	Sponholzer Str. - Stavener Str.	Q7	5.780	340	94,2%	5,9%	343	5,8%	5,8%	0,6%	37	5,4%
3			5.590	340			332				36	
4	6.040		310	359			39					
5	Stavener Straße - Beseritzer Straße		6.360	190			377				41	
6			6.740	230			400				43	
7	Beseritzer Straße - Anbindung Rampe Demminer Straße/ Johannesstraße		3.130	20			186				20	
8			2.080	20			123				13	
9	Heidenstraße	VZ	2.080	0	96,2%	6,0%	125	1,7%	3,8%	0,5%	10	1,4%
10	(Abschnitt Brücke - Beseritzer Str.)		2.230	0			134				11	
11	Rampe Demminer Straße/ Johannesstraße		0	0								

Tabelle 4-1: Kennwerte für schalltechnische Berechnungen: Bsp. Johannesstraße – Prognose-OHNEFALL

Lfd. Nr.	Verkehrskennwert Tag/ Nacht Kennwert gemäß RLS90	Berechnungs- grundlage (VZ)	Prognose - PLANFALL 3									
			DTV	DTV _{SV>2,8t}	DTV		DTV _{SV>2,8t}	DTV		DTV _{SV>2,8t}		
			Verkehrsnetz modifiziert		Tag (06-22 Uhr)				Nacht (22 - 06 Uhr)			
			mit OU NB; BA 1		% Tag	Mt		pt	% Tag	Mn		pn
			mit Anbindung Demminer Str./ Johannesstraße, V3		[%]	[%]	abs. [Kfz/h]	[%]	[%]	[%]	abs. [Kfz/h]	[%]
Streckenabschnitt	Qu-Nr.	Verkehrsbelastungen Prognose [Kfz/24h]	Streckenabschnitts-bezogenen Kennwerte gemäß Untersuchungsvariante									
1	OU NB, BA1 Sponholzer Straße/ BÜ	Q7/ Q1	17.050	1.170	94,2%	5,9%	1.012	8,5%	5,8%	0,6%	108	11,1%
Abschnitte Johannesstraße												
2	Sponholzer Str. - Stavener Str.	Q7	7.110	610	94,2%	5,9%	422	8,5%	5,8%	0,6%	45	11,1%
3			6.940	610			412				44	
4	Stavener Straße - Beseritzer Straße		8.960	590			532				57	
5			9.280	540			551				59	
6			9.960	580			591				63	
7	Beseritzer Straße - Anbindung Rampe Demminer Straße/ Johannesstraße		10.410	550			618				66	
8			10.160	530			603				64	
9	Heidenstraße	VZ	2.270	0	96,2%	6,0%	136	1,7%	3,8%	0,5%	11	1,4%
10	(Abschnitt Brücke - Beseritzer Str.)		2.420	0			145				12	
11	Rampe Demminer Straße/ Johannesstraße	Q7	8.620	530	94,2%	5,9%	511	8,5%	5,8%	0,6%	55	11,1%

Tabelle 4-2: Kennwerte für schalltechnische Berechnungen: Bsp. Johannesstraße – PLANFALL 3

Anlagen

Anlage 1

Grundlagendaten Verkehr (Analyse)

- Anlage 1.1 Übersichtsplan der Datenquellen (Verkehrsdaten)
Aktuelle Daten aus dem Verkehrsrechner Neubrandenburg
- Anlage 1.2 Auswertung der automatischen Verkehrserhebung
vom März 2018 [24h-Daten]
- Anlage 1.3 Verkehrsprognose 2025 aus den Planfeststellungsunterlagen
B 104/B 96 OU Neubrandenburg; 1. BA/ Los 2
(Inros Lackner AG; Stand 05/2011)
- Anlage 1.4 Übersichtsplan zum Anschluss Demminer Str./ Johannesstraße
Variante 3 aus der Vorplanung (BDC Dorsch Consult/ 2017)

Anlagen

Anlage 1.1

Grundlagendaten Verkehr

Aktuelle Daten aus dem Verkehrsrechner Neubrandenburg

- | | |
|-------------|--|
| Blatt 1.1.1 | Übersichtsplan der Datenquellen (Verkehrsdaten) |
| Blatt 1.1.2 | Zusammenfassung der projektbezogenen Umrechnungsfaktoren zur Berechnung des DTV/ DTV _{SV} 2018 |
| | Auswertungsbeispiel der Daten aus dem Verkehrsrechner der Stadt Neubrandenburg:
Querschnitt Friedrich-Engels-Ring (Rathaus) |
| Blatt 1.1.3 | Jahresdaten 2017 nach Monatswerten |
| Blatt 1.1.4 | Jahresdaten 2017 nach Wochentagen |
| Blatt 1.1.5 | Wochenpegel 12.-21.03.2018 nach Wochentagen |
| Blatt 1.1.6 | Wochenpegel 12.-21.03.2018 nach Tagesganglinien Mo-Fr |
| Blatt 1.1.7 | Wochenpegel 12.-21.03.2018 nach Tagesganglinien Mo-So |

Verkehrsuntersuchung B-Plan 72/ Anbindung Demminer Straße/ Johannesstraße



BDC Dorsch Consult	Übersichtsplan der genutzten Datenquellen	Anlage 1.1, Blatt 1
Ingenieurgesellschaft mbH	Darstellung der Knotenpunkte und Querschnitte, an denen 24h-Erhebungsdaten vorliegen (Tag/ Woche/ Jahr)	Version_grafische Darstellungen.ver

Berechnung der Umrechnungsfaktoren Verkehrserhebung --> Jahresmittel 2018

Verkehrsmenge als Berechnungsgrundlage	51.273	27.857	32.459	12.959		26.969	1.669	1.391	151.517
WP 12.-18.03.2018	K 1012	K50111	K50120	K5142	K4042	FER			HRF Kfz
HRF Tag - Woche	Kfz_{gesamt}	Kfz_{gesamt}	Kfz_{gesamt}	Kfz_{gesamt}	Kfz_{gesamt}	Kfz_{gesamt}	SV>2,8t	SV>3,5t	gewichtet
Montag	0,891	0,871	0,870	0,813		0,905	0,831	0,831	0,878
Dienstag	0,888	0,881	0,887	0,834		0,894	0,761	0,761	0,883
Mittwoch	0,905	0,897	0,902	0,866		0,907	0,752	0,752	0,900
Donnerstag	0,869	0,869	0,868	0,829		0,873	0,729	0,729	0,866
Freitag	0,825	0,829	0,827	0,818		0,819	0,757	0,757	0,824
Samstag	1,304	1,349	1,314	1,652		1,279	3,004	3,004	1,340
Sonntag	1,933	1,987	2,032	2,614		1,903	7,859	7,859	2,017
Wochenmittel	1,000	1,000	1,000	1,000		1,000	1,000	1,000	1,000

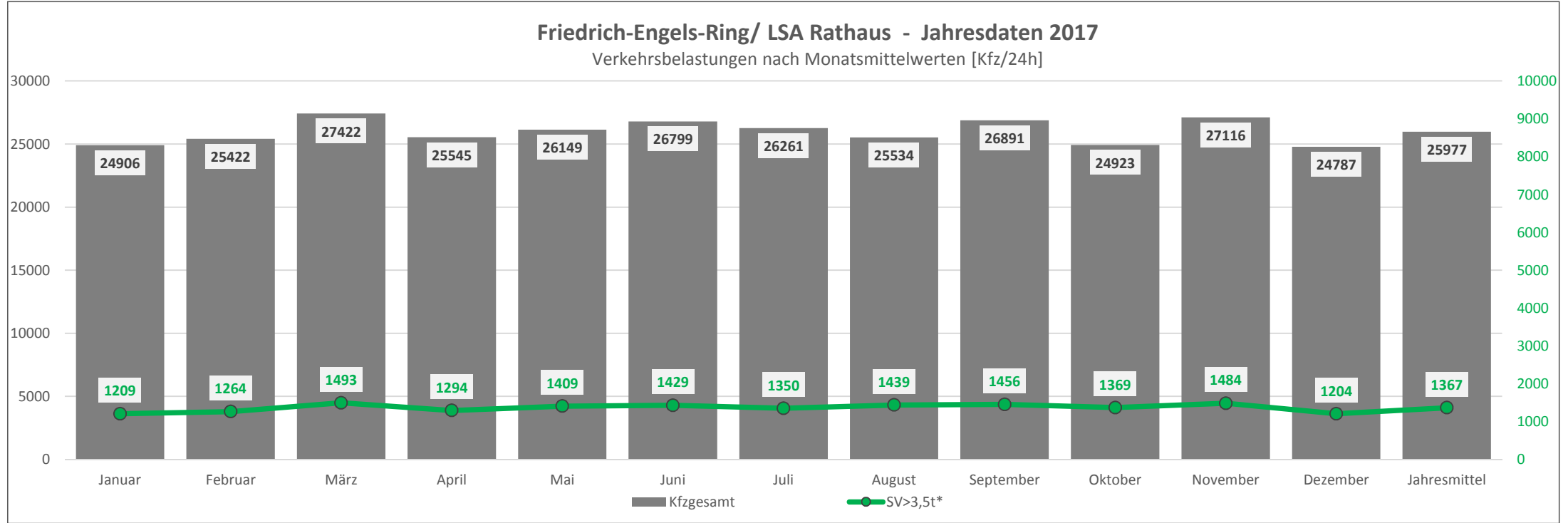
Verkehrsmenge als Berechnungsgrundlage	48.968	26.366	32.335	13.238	22.710	25.978	1.640	1.367	169.595
Jahresdaten 2017	K 1012	K50111	K50120	K5142	K4042	FER			HRF Kfz
HRF Monat - Jahr	Kfz_{gesamt}	Kfz_{gesamt}	Kfz_{gesamt}	Kfz_{gesamt}	Kfz_{gesamt}	Kfz_{gesamt}	SV>2,8t	SV>3,5t	gewichtet
Januar	1,017	0,968	1,057	1,121	1,109	1,043	1,131	1,131	1,042
Februar	0,995	0,941	1,044	1,085	1,060	1,022	1,081	1,081	1,016
März	0,929	0,880	0,964	0,945	0,958	0,947	0,916	0,916	0,936
April	1,014	0,969	1,048	1,015	1,013	1,017	1,056	1,056	1,014
Mai	1,004	0,992	0,963	0,947	0,975	0,993	0,970	0,970	0,985
Juni	0,974	1,155	0,938	0,933	0,955	0,969	0,957	0,957	0,989
Juli	0,991	1,001	0,965	0,966	0,981	0,989	1,013	1,013	0,984
August	1,022	1,038	1,008	1,004	1,001	1,017	0,950	0,950	1,017
September	0,970	0,972	0,937	0,944	0,933	0,966	0,940	0,940	0,957
Oktober	1,056	1,067	1,029	1,022	1,026	1,042	0,999	0,999	1,044
November	0,968	0,995	0,956	0,949	0,956	0,958	0,921	0,921	0,965
Dezember	1,073	1,071	1,127	1,122	1,064	1,048	1,135	1,135	1,082
Jahresmittel	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000

LV Summe Krad + Pkw + PkwA + Lfw
 SV>3,5t* Summe Lkw + LkwA + SZ + Bus + nk Kfz
 SV>2,8t** nach BAST: SV>2,8t = 1,2 * SV>3,5t

Jahresdaten 2017	Krad	Pkw	PkwA	Lfw	Bus	Lkw	LkwA	SZ	nk Kfz	LV	SV>3,5t*	SV>2,8t**	Kfz _{gesamt}	Kontrolle	%SV>3,5t	%SV>2,8t
Januar	20	21558	113	2006	264	439	154	352	0	23697	1209	1450	24906	24906	4,9%	5,8%
Februar	27	21961	151	2020	242	453	176	393	0	24159	1264	1516	25422	25423	5,0%	6,0%
März	106	23338	232	2253	254	547	211	481	0	25929	1493	1792	27422	27422	5,4%	6,5%
April	135	21853	248	2014	217	481	190	407	0	24250	1294	1553	25545	25545	5,1%	6,1%
Mai	277	22066	252	2145	241	512	213	443	0	24740	1409	1691	26149	26149	5,4%	6,5%
Juni	262	22595	266	2247	250	523	224	432	0	25370	1429	1714	26799	26799	5,3%	6,4%
Juli	239	22216	265	2190	239	501	212	398	0	24910	1350	1621	26261	26260	5,1%	6,2%
August	280	21387	274	2153	238	516	227	458	0	24094	1439	1727	25534	25533	5,6%	6,8%
September	222	22706	270	2239	256	536	223	440	0	25436	1456	1747	26891	26892	5,4%	6,5%
Oktober	139	21166	231	2018	234	478	203	453	0	23555	1369	1642	24923	24922	5,5%	6,6%
November	65	23070	214	2283	267	545	215	457	0	25632	1484	1780	27116	27116	5,5%	6,6%
Dezember	39	21454	156	1935	241	428	167	368	0	23583	1204	1445	24787	24788	4,9%	5,8%
Jahresmittel	152	22111	223	2125	245	497	201	424	0	24610	1367	1640	25977	25978	5,3%	6,3%

LV
SV>3,5t*
SV>2,8t**

Summe Krad + Pkw + PkwA + Lfw
Summe Lkw + LkwA + SZ + Bus + nk Kfz
nach BAST: SV>2,8t = 1,2 * SV>3,5t



Jahresdaten 2017	Krad	Pkw	PkwA	Lfw	Bus	Lkw	LkwA	SZ	nk Kfz	LV	SV>3,5t*	SV>2,8t**	Kfz _{gesamt}
Montag	155	23569	242	2481	291	619	235	478	0	26447	1623	1948	28070
Dienstag	142	23906	229	2500	299	643	258	538	0	26777	1738	2085	28515
Mittwoch	141	24591	234	2619	313	677	277	587	0	27585	1855	2226	29439
Donnerstag	145	24441	234	2571	309	656	268	586	0	27392	1819	2183	29211
Freitag	165	25580	273	2618	314	640	253	597	0	28636	1804	2165	30440
Samstag	153	19444	226	1304	110	171	89	139	0	21127	509	611	21636
Sonntag	161	13199	121	776	80	67	28	37	0	14257	212	254	14469
Jahresmittel	152	22111	223	2125	245	497	201	424	0	24610	1367	1640	25977

Kontrolle	%SV>3,5t	%SV>2,8t
28070	5,8%	6,9%
28515	6,1%	7,3%
29439	6,3%	7,6%
29210	6,2%	7,5%
30440	5,9%	7,1%
21636	2,4%	2,8%
14469	1,5%	1,8%
25978	5,3%	6,3%

LV

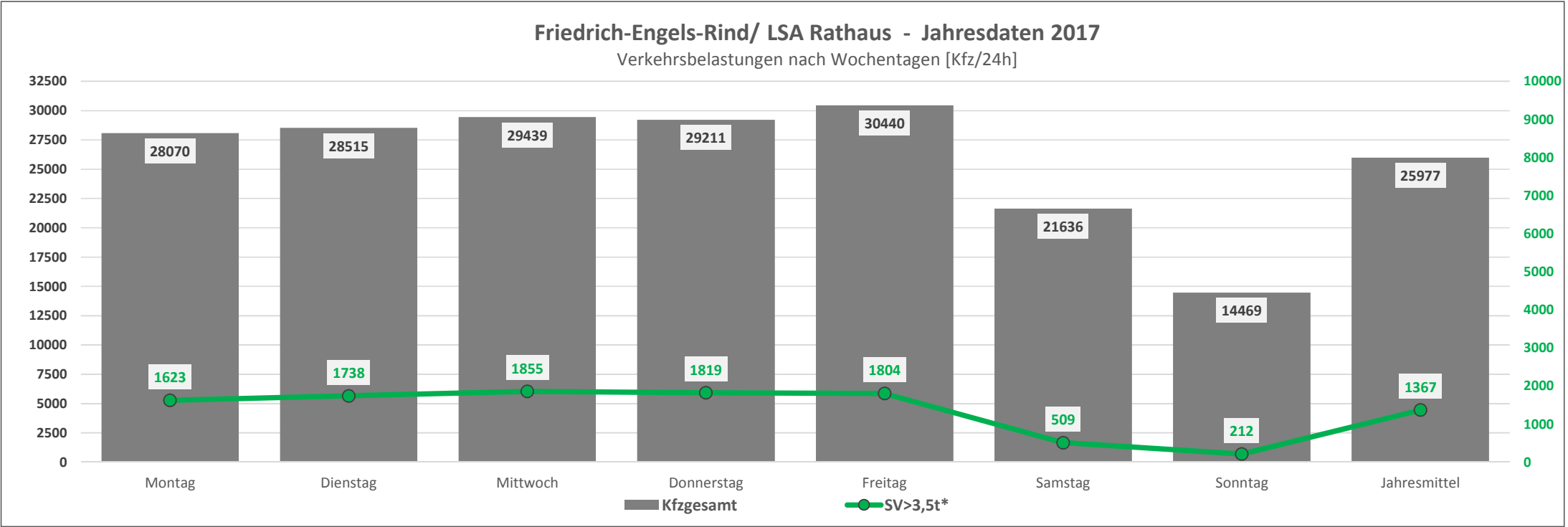
SV>3,5t*

SV>2,8t**

Summe Krad + Pkw + PkwA + Lfw

Summe Lkw + LkwA + SZ + Bus + nk Kfz

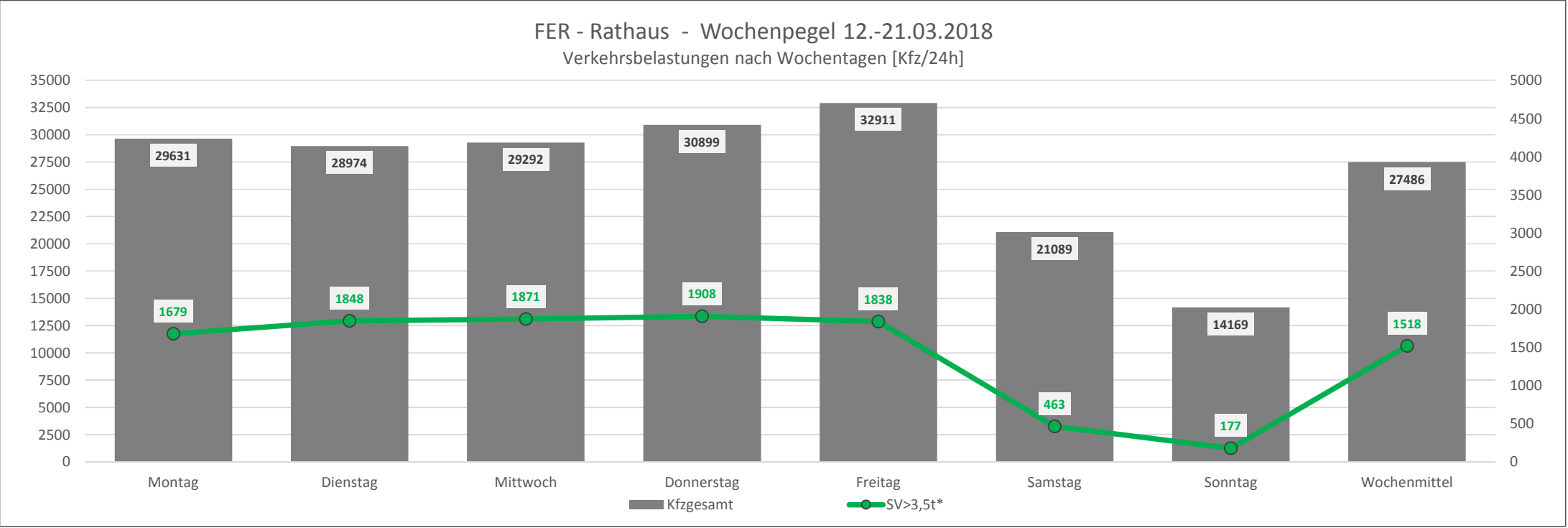
nach BAST: SV>2,8t = 1,2 * SV>3,5t



12.-21.03.2018	Krad	Pkw	PkwA	Lfw	Bus	Lkw	LkwA	SZ	nk Kfz	LV	SV>3,5t*	SV>2,8t**	Kfz _{gesamt}	Kontrolle	%SV>3,5t	%SV>3,5t
Montag	64	24897	220	2771	322	612	257	488	0	27952	1679	2015	29631	29631	5,67%	6,80%
Dienstag	42	24267	168	2649	344	663	255	586	0	27126	1848	2218	28974	28974	6,38%	7,66%
Mittwoch	51	24520	188	2662	346	637	272	616	0	27421	1871	2245	29292	29292	6,39%	7,66%
Donnerstag	71	25921	212	2787	340	659	249	660	0	28991	1908	2290	30899	30899	6,17%	7,41%
Freitag	53	27982	228	2810	327	619	274	618	0	31073	1838	2206	32911	32911	5,58%	6,70%
Samstag	30	19106	180	1310	99	150	85	129	0	20626	463	556	21089	21089	2,20%	2,64%
Sonntag	30	13053	97	812	81	40	25	31	0	13992	177	212	14169	14169	1,25%	1,50%
Wochenmittel	50	23343	187	2388	287	529	220	482	0	25968	1518	1822	27486	27486	5,52%	6,63%

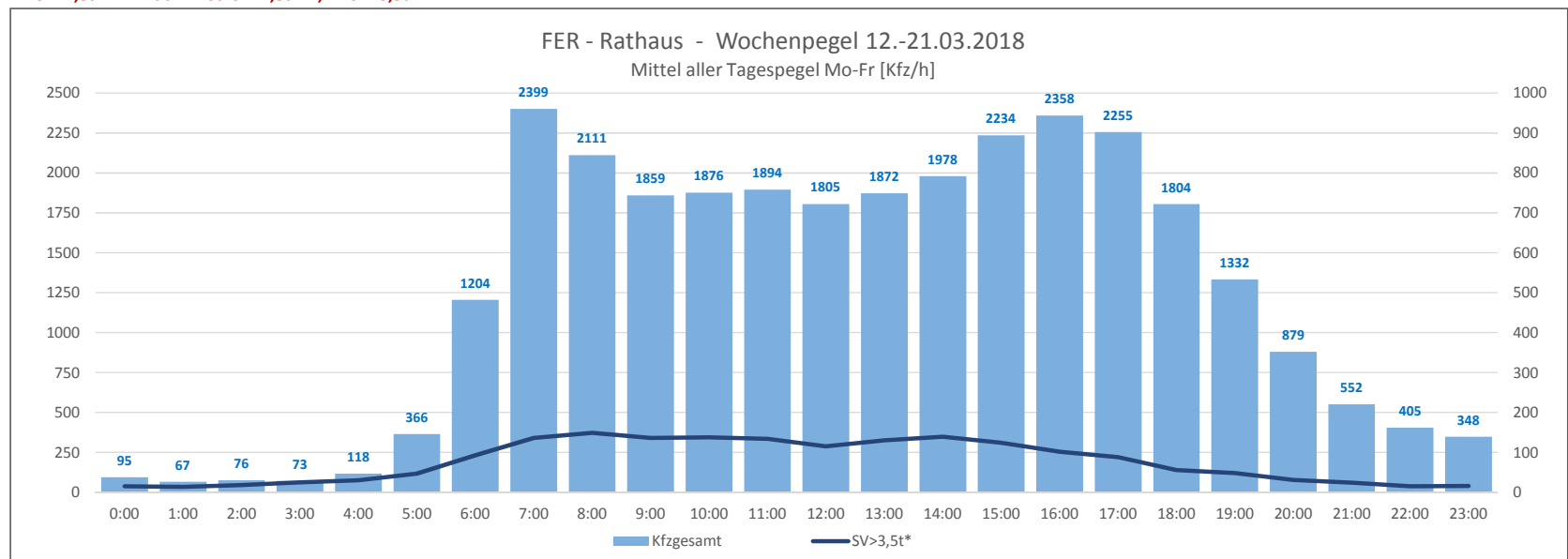
LV
SV>3,5t*
SV>2,8t**

Summe Krad + Pkw + PkwA + Lfw
Summe Lkw + LkwA + SZ + Bus + nk Kfz
nach BASt: SV>2,8t = 1,2 * SV>3,5t



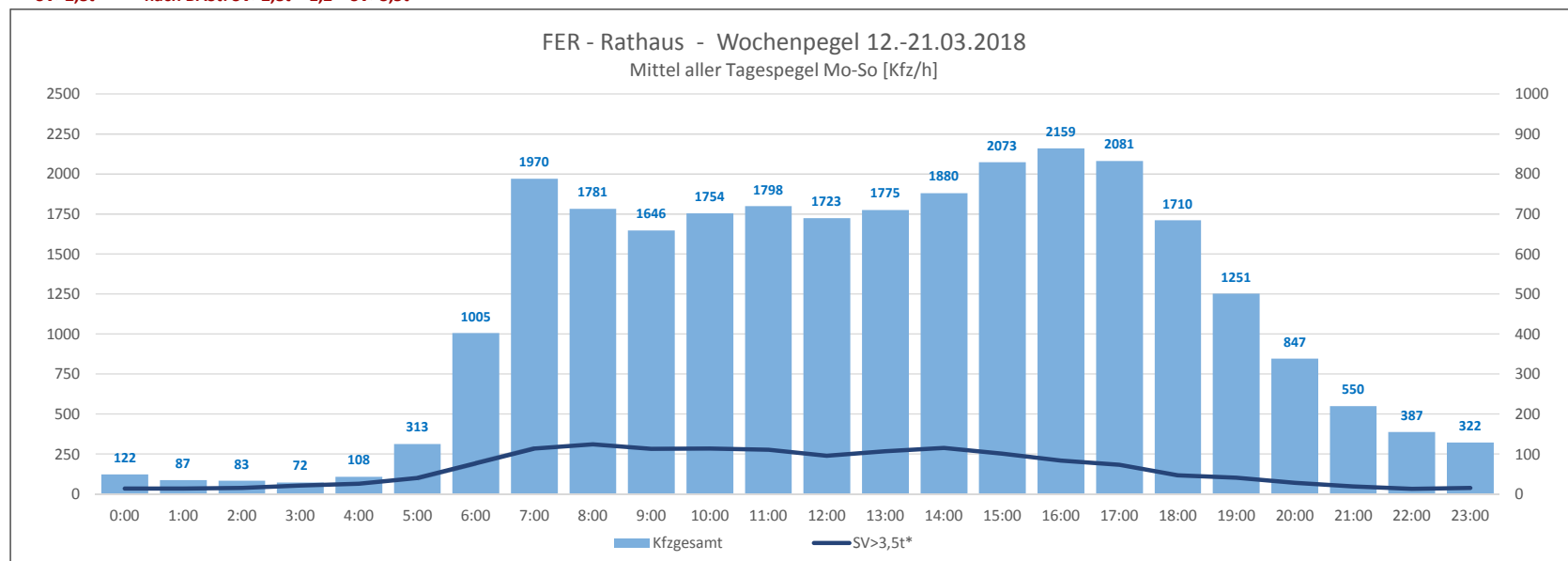
Mittel Mo-Fr	Krad	Pkw	PkwA	Lfw	Bus	Lkw	LkwA	SZ	nk Kfz	LV	SV>3,5t*	SV>2,8t**	Kfz _{gesamt}	Kontrolle	%SV>3,5t	%SV>3,5t
0:00	0	68	0	12	0	5	2	8	0	80	15	18	95	95	15,79%	18,95%
1:00	0	38	0	15	0	4	4	6	0	53	14	17	67	67	20,90%	25,37%
2:00	0	40	0	18	0	5	6	7	0	58	18	22	76	76	23,68%	28,95%
3:00	0	35	1	12	0	12	6	7	0	48	25	30	73	73	34,25%	41,10%
4:00	0	75	0	13	0	15	6	9	0	88	30	36	118	118	25,42%	30,51%
5:00	0	288	1	30	6	20	9	12	0	319	47	56	366	366	12,84%	15,30%
6:00	2	992	3	114	27	26	20	20	0	1111	93	112	1204	1204	7,72%	9,30%
7:00	3	1997	13	250	40	40	26	30	0	2263	136	163	2399	2399	5,67%	6,79%
8:00	2	1726	13	221	26	63	19	41	0	1962	149	179	2111	2111	7,06%	8,48%
9:00	3	1489	15	216	23	57	16	40	0	1723	136	163	1859	1859	7,32%	8,77%
10:00	2	1538	15	183	18	55	17	48	0	1738	138	166	1876	1876	7,36%	8,85%
11:00	4	1545	17	194	15	56	19	44	0	1760	134	161	1894	1894	7,07%	8,50%
12:00	3	1493	15	179	17	42	14	42	0	1690	115	138	1805	1805	6,37%	7,65%
13:00	5	1552	15	170	26	44	17	43	0	1742	130	156	1872	1872	6,94%	8,33%
14:00	4	1632	19	184	25	55	19	40	0	1839	139	167	1978	1978	7,03%	8,44%
15:00	6	1878	19	207	23	46	19	36	0	2110	124	149	2234	2234	5,55%	6,67%
16:00	6	2012	17	221	23	33	13	33	0	2256	102	122	2358	2358	4,33%	5,17%
17:00	4	1990	15	158	25	17	12	34	0	2167	88	106	2255	2255	3,90%	4,70%
18:00	4	1624	9	111	13	12	8	23	0	1748	56	67	1804	1804	3,10%	3,71%
19:00	2	1193	6	83	12	10	5	21	0	1284	48	58	1332	1332	3,60%	4,35%
20:00	3	794	3	48	7	7	3	14	0	848	31	37	879	879	3,53%	4,21%
21:00	2	490	2	34	5	6	1	12	0	528	24	29	552	552	4,35%	5,25%
22:00	1	361	1	27	2	4	1	8	0	390	15	18	405	405	3,70%	4,44%
23:00	0	310	0	22	4	4	1	7	0	332	16	19	348	348	4,60%	5,46%
Gesamttag	55	25159	199	2720	336	638	261	582	0	28133	1817	2180	29950	29950	6,07%	7,28%

LV Summe Krad + Pkw + PkwA + Lfw
 SV>3,5t* Summe Lkw + LkwA + SZ + Bus + nk Kfz
 SV>2,8t** nach BASt: SV>2,8t = 1,2 * SV>3,5t



Mittel Mo-So	Krad	Pkw	PkwA	Lfw	Bus	Lkw	LkwA	SZ	nk Kfz	LV	SV>3,5t*	SV>2,8t**	Kfz _{gesamt}	Kontrolle	%SV>3,5t	%SV>3,5t
0:00	0	95	0	13	0	5	2	7	0	108	14	17	122	122	11,48%	13,93%
1:00	0	58	0	15	0	4	4	6	0	73	14	17	87	87	16,09%	19,54%
2:00	0	50	0	18	0	4	5	6	0	68	15	18	83	83	18,07%	21,69%
3:00	0	39	1	11	0	10	5	6	0	51	21	25	72	72	29,17%	34,72%
4:00	0	69	0	13	0	13	5	8	0	82	26	31	108	108	24,07%	28,70%
5:00	0	247	1	25	5	17	7	11	0	273	40	48	313	313	12,78%	15,34%
6:00	1	829	3	95	22	21	17	17	0	928	77	92	1005	1005	7,66%	9,15%
7:00	3	1637	11	205	33	34	22	25	0	1856	114	137	1970	1970	5,79%	6,95%
8:00	2	1459	11	185	22	52	16	34	0	1657	124	149	1781	1781	6,96%	8,37%
9:00	2	1335	13	183	19	48	13	33	0	1533	113	136	1646	1646	6,87%	8,26%
10:00	2	1461	15	162	16	45	14	39	0	1640	114	137	1754	1754	6,50%	7,81%
11:00	3	1495	17	172	13	46	16	36	0	1687	111	133	1798	1798	6,17%	7,40%
12:00	3	1449	15	160	14	35	12	35	0	1627	96	115	1723	1723	5,57%	6,67%
13:00	5	1495	14	154	22	36	14	35	0	1668	107	128	1775	1775	6,03%	7,21%
14:00	4	1578	18	165	21	45	16	33	0	1765	115	138	1880	1880	6,12%	7,34%
15:00	5	1768	18	181	20	37	15	29	0	1972	101	121	2073	2073	4,87%	5,84%
16:00	5	1862	16	192	20	27	11	26	0	2075	84	101	2159	2159	3,89%	4,68%
17:00	4	1849	15	140	21	15	10	27	0	2008	73	88	2081	2081	3,51%	4,23%
18:00	4	1546	9	104	12	10	6	19	0	1663	47	56	1710	1710	2,75%	3,27%
19:00	2	1128	6	74	10	9	4	18	0	1210	41	49	1251	1251	3,28%	3,92%
20:00	3	768	3	45	7	6	3	12	0	819	28	34	847	847	3,31%	4,01%
21:00	2	495	1	33	4	5	1	9	0	531	19	23	550	550	3,45%	4,18%
22:00	1	347	1	25	2	4	1	6	0	374	13	16	387	387	3,36%	4,13%
23:00	0	286	1	20	4	4	1	6	0	307	15	18	322	322	4,66%	5,59%
Gesamttag	50	23343	187	2388	287	529	220	482	0	25968	1518	1822	27486	27486	5,52%	6,63%

LV Summe Krad + Pkw + PkwA + Lfw
 SV>3,5t* Summe Lkw + LkwA + SZ + Bus + nk Kfz
 SV>2,8t** nach BAST: SV>2,8t = 1,2 * SV>3,5t



Anlagen

Anlage 1.2

Grundlagendaten

**Ergebnisse der automatischen Verkehrszählungen vom März 2018
(24h-Kameraerhebungen)**

Blatt 1.2.1 Ergebniszusammenfassung grafisch
 (Gesamt- und Schwerverkehr)

Tabellarische Ergebniszusammenfassung

Blatt 1.2.2 KP Ihlenfelder Str./Ravensburgstraße

Blatt 1.2.3 KP Sponholzer Straße/ Johannesstraße

Blatt 1.2.4 Querschnitt Demminer Straße

Verkehrsuntersuchung B-Plan 72/ Johannesstraße



KP Ihlenfelder Straße/ Ravensburgstraße
Ergebniszusammenfassung

Zählstellenplan:	Q5						Q4						Q3											
Querschnitt	Querschnitt Nord						Querschnitt Ost						Querschnitt Süd						Querschnitt West					
Bezeichnung	Ihlenfelder Straße						Ravensburgstraße						-						Ausfahrt Demminer Straße					
VA	GV		SV > 3,5t		SV > 2,8t		GV		SV > 3,5t		SV > 2,8t		GV		SV > 3,5t		SV > 2,8t		GV		SV > 3,5t		SV > 2,8t	
	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %
Sum _{VM} 06-10	1.687	24,78%	87	32,22%	104	32,22%	2.314	25,11%	121	31,11%	145	31,11%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	641	25,56%	34	27,20%	41	27,20%
Sum _{NM} 15-19	2.072	30,44%	44	16,30%	53	16,30%	2.720	29,51%	59	15,17%	71	15,17%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	660	26,32%	15	12,00%	18	12,00%
Sum _{Tag} 06-22	6.523	95,8%	236	87,4%	283	87,4%	8.824	95,7%	344	88,4%	413	88,4%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	2.377	94,8%	108	86,4%	130	86,4%
Sum _{Nacht} 22-06	284	4,2%	34	12,6%	41	12,6%	393	4,3%	45	11,6%	54	11,6%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	131	5,2%	17	13,6%	20	13,6%
Gesamt	6.807		270		324		9.217		389		467		0		0		0		2.508		125		150	

Start DatumMontag, März 19, 2018 10:51

BeendigungsdatumDienstag, März 20, 2018 10:56

Ausschnitt der Ergebnislisten

Erhebungsergebnisse - Querschnittsbelastungen (15-min-Intervalle/ gleitende Spitzenstunden)

Intervall	Querschnitt Nord						Querschnitt Ost						Querschnitt Süd						Querschnitt West					
	GV		SV > 3,5t		SV > 2,8t		GV		SV > 3,5t		SV > 2,8t		GV		SV > 3,5t		SV > 2,8t		GV		SV > 3,5t		SV > 2,8t	
	15min	Glt dSph	15min	Glt dSph	15min	Glt dSph	15min	Glt dSph	15min	Glt dSph	15min	Glt dSph	15min	Glt dSph	15min	Glt dSph	15min	Glt dSph	15min	Glt dSph	15min	Glt dSph	15min	Glt dSph
19.03.2018 10:51	122	449	4	16	5	19	170	610	8	34	10	41	0	0	0	0	0	0	50	169	4	18	5	22
19.03.2018 11:06	134	466	5	19	6	23	185	649	6	36	7	43	0	0	0	0	0	0	51	189	1	17	1	20
19.03.2018 11:21	109	482	7	21	8	25	161	671	10	36	12	43	0	0	0	0	0	0	56	199	3	15	4	18
19.03.2018 11:36	120	485	8	24	10	29	173	689	10	34	12	41	0	0	0	0	0	0	55	2670	2	131	2	157
19.03.2018 11:51	121	484	6	26	7	31	175	694	8	34	10	41	0	0	0	0	0	0	54	165	2	7	2	8
19.03.2018 12:06	107	457	7	28	8	34	138	647	8	36	10	43	0	0	0	0	0	0	31	140	1	5	1	6
19.03.2018 12:21	124	472	5	26	6	31	177	663	7	33	8	40	0	0	0	0	0	0	53	138	2	5	2	6
19.03.2018 12:36	118	470	9	27	11	32	163	653	10	33	12	40	0	0	0	0	0	0	47	131	1	4	1	5
19.03.2018 12:51	101	450	1	22	1	26	139	617	6	31	7	37	0	0	0	0	0	0	38	138	5	8	6	10
19.03.2018 13:06	115	458	5	20	6	24	155	634	6	29	7	35	0	0	0	0	0	0	40	125	1	7	1	8
19.03.2018 13:21	106	440	1	16	1	19	155	612	6	28	7	34	0	0	0	0	0	0	51	129	5	11	6	13
19.03.2018 13:36	119	441	5	12	6	14	172	621	7	25	8	30	0	0	0	0	0	0	55	146	2	8	2	10
19.03.2018 13:51	110	450	4	15	5	18	155	637	6	25	7	30	0	0	0	0	0	0	49	155	2	9	2	11
19.03.2018 14:06	127	462	5	15	6	18	173	655	8	27	10	32	0	0	0	0	0	0	46	150	3	7	4	8

KP Sponholzer Straße/ Johannesstraße
Ergebniszusammenfassung

Zählstellenplan:	Q7						Q8						Q9						Q6					
Querschnitt	Querschnitt Nord						Querschnitt Ost						Querschnitt Süd						Querschnitt West					
Bezeichnung	Sponholzer Straße/ Nord						Anbindung Holzhandel						Sponholzer Straße/ Süd						Johannesstraße					
VA	GV		SV > 3,5t		SV > 2,8t		GV		SV > 3,5t		SV > 2,8t		GV		SV > 3,5t		SV > 2,8t		GV		SV > 3,5t		SV > 2,8t	
	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %
Sum _{VM} 06-10	3.079	26,62%	108	19,74%	130	19,74%	54	27,84%	9	27,27%	11	27,27%	3.847	26,99%	108	20,07%	130	20,07%	1.080	27,60%	15	20,83%	18	20,83%
Sum _{NM} 15-19	3.342	28,89%	6	1,10%	7	1,10%	47	24,23%	0	0,00%	0	0,00%	4.205	29,50%	6	1,12%	7	1,12%	1.152	29,44%	0	0,00%	0	0,00%
Sum _{Tag} 06-22	10.895	94,2%	509	93,1%	611	93,1%	190	97,9%	33	100,0%	40	100,0%	13.515	94,8%	500	92,9%	600	92,9%	3.800	97,1%	70	97,2%	84	97,2%
Sum _{Nacht} 22-06	672	5,8%	38	6,9%	46	6,9%	4	2,1%	0	0,0%	0	0,0%	737	5,2%	38	7,1%	46	7,1%	113	2,9%	2	2,8%	2	2,8%
Gesamt	11.567		547		656		194		33		40		14.252		538		646		3.913		72		86	

Start Datum
Dienstag, März 13, 2018 18:01

Beendigungsdatum
Mittwoch, März 14, 2018 18:01

Ausschnitt der Ergebnislisten

Verkehrsbelastungen der KP-Zufahrten - Gleitende Spitzenstunden

Intervall	Querschnitt Nord						Querschnitt Ost						Querschnitt Süd						Querschnitt West					
	GV		SV > 3,5t		SV > 2,8t		GV		SV > 3,5t		SV > 2,8t		GV		SV > 3,5t		SV > 2,8t		GV		SV > 3,5t		SV > 2,8t	
	15min	GltDSpH	15min	GltDSpH	15min	GltDSpH	15min	GltDSpH	15min	GltDSpH	15min	GltDSpH	15min	GltDSpH	15min	GltDSpH	15min	GltDSpH	15min	GltDSpH	15min	GltDSpH	15min	GltDSpH
13.03.2018 18:01	164	684	5	16	6	19	4	11	0	1	0	1	198	825	5	15	6	18	40	198	0	0	0	0
13.03.2018 18:16	123	619	2	14	2	17	0	11	0	1	0	1	155	758	2	13	2	16	42	186	0	0	0	0
13.03.2018 18:31	123	563	1	11	1	13	0	8	0	1	0	1	150	690	1	10	1	12	37	171	0	0	0	0
13.03.2018 18:46	86	496	1	9	1	11	0	4	0	0	0	0	104	607	1	9	1	11	28	147	0	0	0	0
13.03.2018 19:01	85	417	5	9	6	11	0	0	0	0	0	0	112	521	5	9	6	11	31	138	0	0	0	0
13.03.2018 19:16	85	379	0	7	0	8	0	0	0	0	0	0	95	461	0	7	0	8	20	116	0	0	0	0
13.03.2018 19:31	60	316	0	6	0	7	0	0	0	0	0	0	73	384	0	6	0	7	15	94	0	0	0	0
13.03.2018 19:46	67	297	0	5	0	6	0	0	0	0	0	0	83	363	0	5	0	6	16	82	0	0	0	0
13.03.2018 20:01	55	267	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	66	317	2	2	2	2	13	64	0	0	0	0
13.03.2018 20:16	42	224	1	3	1	4	0	0	0	0	0	0	53	275	1	3	1	4	13	57	0	0	0	0
13.03.2018 20:31	47	211	1	4	1	5	0	0	0	0	0	0	52	254	1	4	1	5	9	51	0	0	0	0
13.03.2018 20:46	40	184	0	4	0	5	0	0	0	0	0	0	49	220	0	4	0	5	9	44	0	0	0	0
13.03.2018 21:01	30	159	1	3	1	4	0	0	0	0	0	0	38	192	1	3	1	4	8	39	0	0	0	0
13.03.2018 21:16	45	162	1	3	1	4	0	0	0	0	0	0	52	191	1	3	1	4	9	35	0	0	0	0

Querschnitt Demminer Straße (Höhe Abzweig Ravensburgstraße)
Ergebniszusammenfassung

Zählstellenplan:	Q2												Q1						Q3					
Querschnitt	Querschnitt Nord												Querschnitt Süd (GF+RA)						Querschnitt Ost (Ausfahrt Ravensburgstr.)					
Bezeichnung	Demminer Straße/ Nord												Demminer Straße/ FER						Ravensburgstraße					
VA	GV		SV > 3,5t		SV > 2,8t		GV		SV > 3,5t		SV > 2,8t		GV		SV > 3,5t		SV > 2,8t		GV		SV > 3,5t		SV > 2,8t	
Sum _{VM} 06-10	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %	absolut	Anteil %
Sum _{NM} 15-19	7.503	26,30%	527	31,63%	632	31,63%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	8.144	26,24%	561	31,32%	673	31,32%	641	25,56%	34	27,20%	41	27,20%
Sum _{Tag} 06-22	8.211	28,78%	274	16,45%	329	16,45%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	8.871	28,58%	289	16,14%	347	16,14%	660	26,32%	15	12,00%	18	12,00%
Sum _{Tag} 06-22	26.873	94,2%	1.467	88,1%	1.760	88,1%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	29.250	94,2%	1.575	87,9%	1.890	87,9%	2.377	94,8%	108	86,4%	130	86,4%
Sum _{Nacht} 22-06	1.656	5,8%	199	11,9%	239	11,9%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1.787	5,8%	216	12,1%	259	12,1%	131	5,2%	17	13,6%	20	13,6%
Gesamt	28.529		1.666		1.999		0		0		0		31.037		1.791		2.149		2.508		125		150	

Start Datum Donnerstag, März 15, 2018 8:16
Beendigungsdatum Freitag, März 16, 2018 8:16

Ausschnitt der Ergebnislisten

Erhebungsergebnisse - Querschnittsbelastungen (15-min-Intervalle/ gleitende Spitzenstunden)

	Querschnitt Nord						Querschnitt Ost						Querschnitt Süd (GF+RA)						Querschnitt Ost (Ausfahrt Ravensburgstr.)					
Intervall	GV		SV > 3,5t		SV > 2,8t		GV		SV > 3,5t		SV > 2,8t		GV		SV > 3,5t		SV > 2,8t		GV		SV > 3,5t		SV > 2,8t	
	15min	GltDSpH	15min	GltDSpH	15min	GltDSpH	15min	GltDSpH	15min	GltDSpH	15min	GltDSpH	15min	GltDSpH	15min	GltDSpH	15min	GltDSpH	15min	GltDSpH	15min	GltDSpH	15min	GltDSpH
15.03.2018 08:16	390	1810	31	134	37	161		0		0		0	433	1964	32	141	38	169	43	154	1	7	1	8
15.03.2018 08:31	452	1723	28	133	34	160		0		0		0	492	1870	33	145	40	174	40	147	5	12	6	14
15.03.2018 08:46	440	1694	33	127	40	152		0		0		0	470	1830	36	139	43	167	30	136	3	12	4	14
15.03.2018 09:01	454	1736	39	131	47	157		0		0		0	485	1880	42	143	50	172	31	144	3	12	4	14
15.03.2018 09:16	461	1807	27	127	32	152		0		0		0	489	1936	30	141	36	169	28	129	3	14	4	17
15.03.2018 09:31	488	1843	38	137	46	164		0		0		0	520	1964	38	146	46	175	32	121	0	9	0	11
15.03.2018 09:46	464	1867	40	144	48	173		0		0		0	505	1999	45	155	54	186	41	132	5	11	6	13
15.03.2018 10:01	433	1846	38	143	46	172		0		0		0	464	1978	40	153	48	184	31	132	2	10	2	12
15.03.2018 10:16	441	1826	36	152	43	182		0		0		0	487	1976	41	164	49	197	46	150	5	12	6	14
15.03.2018 10:31	480	1818	24	138	29	166		0		0		0	522	1978	31	157	37	188	42	160	7	19	8	23
15.03.2018 10:46	483	1837	24	122	29	146		0		0		0	533	2006	28	140	34	168	50	169	4	18	5	22
15.03.2018 11:01	455	1859	25	109	30	131		0		0		0	506	2048	26	126	31	151	51	189	1	17	1	20
15.03.2018 11:16	480	1898	31	104	37	125		0		0		0	536	2097	34	119	41	143	56	199	3	15	4	18
15.03.2018 11:31	406	1824	30	110	36	132		0		0		0	461	2036	32	120	38	144	55	212	2	10	2	12

Anlagen

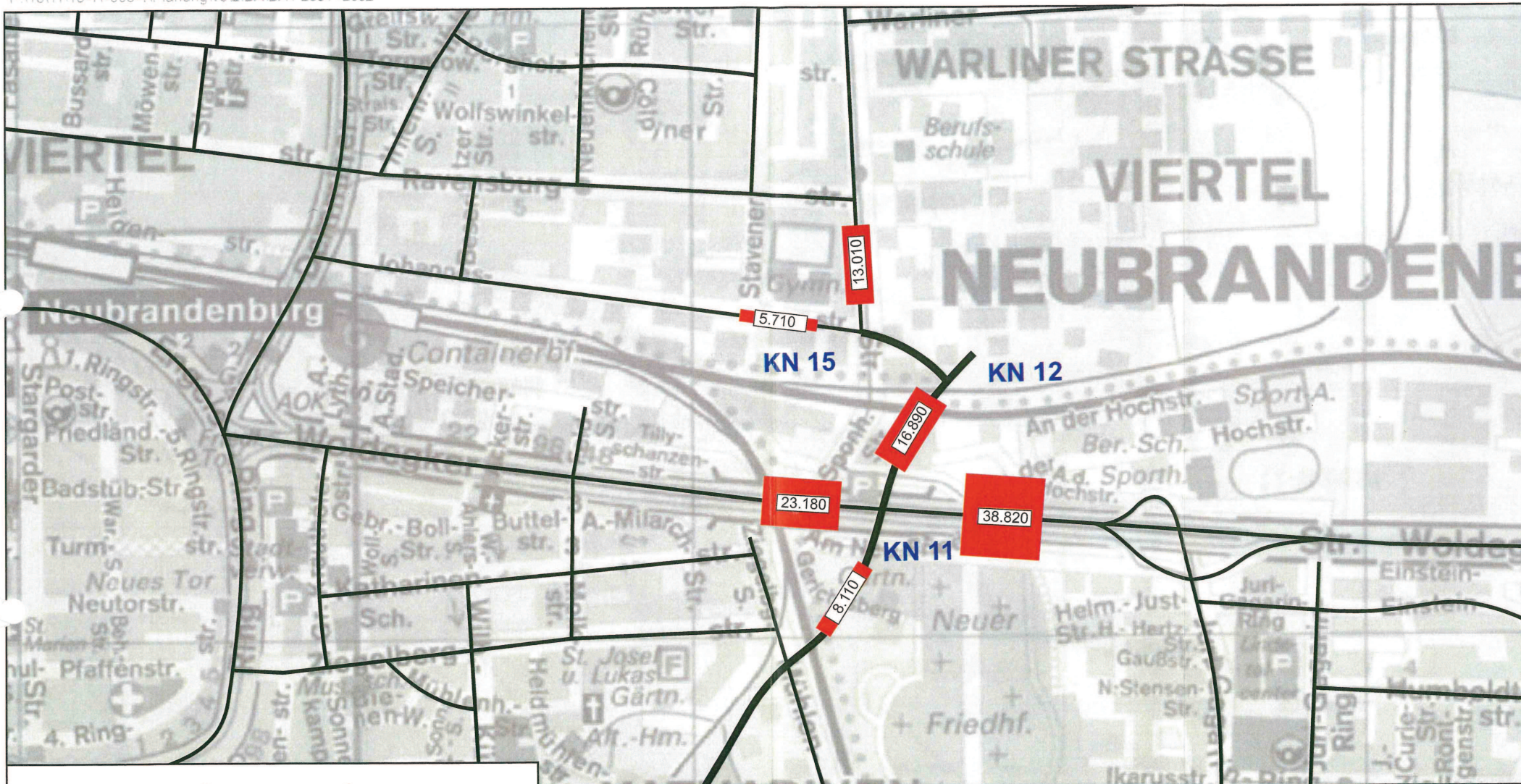
Anlage 1.3

Grundlagendaten

Verkehrsprognose 2025 aus den Planfeststellungsunterlagen
B 104/B 96 OU Neubrandenburg; 1. BA/ Los 2
(Inros Lackner AG; Stand 05/2011)

Blatt 1.3.1 Untersuchungsgebiet – Gesamtverkehr

Blatt 1.3.2 Untersuchungsgebiet – Schwerverkehr



Legende



KN 1

Knoten 1

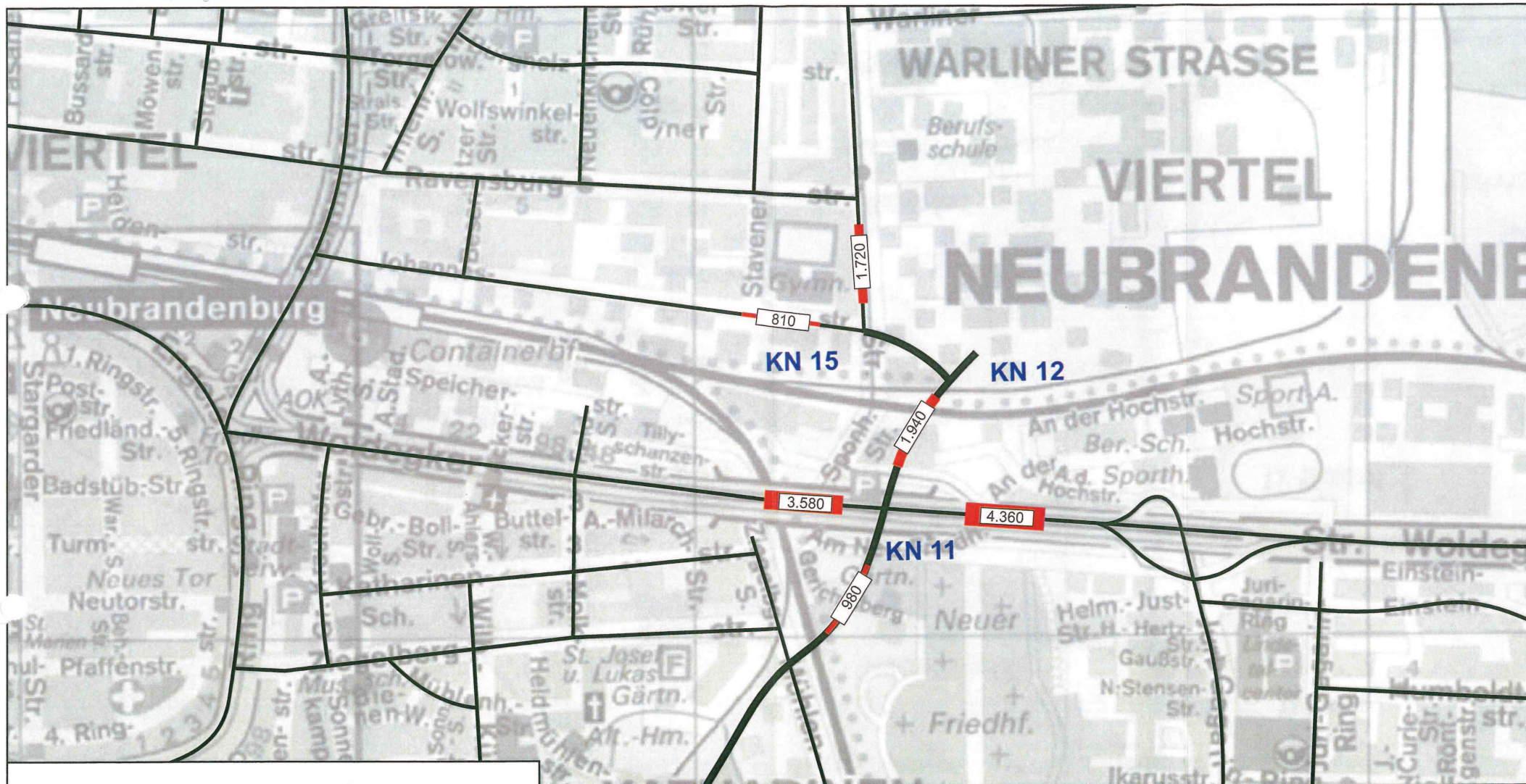
**Kfz/24h Gesamtquerschnitt
Knotenarm**



Inros Lackner AG
Rosa-Luxemburg-Str. 16, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567-80 Fax: (0381) 4567844

B104/B96 OU Neubrandenburg

	Datum:	Zeichen:
bearbeitet:	05/2011	Kupfer
gezeichnet:	05/2011	Kupfer
geprüft:	05/2011	Völkel
Maßstab: unmaßstäblich		
Verkehrsbelastung DTV Prognose 2025		
1.BA Los1+Los2		
Planfall DTV 1.BA-Los1+Los2 Unterlage1, Anhang1_3		



Legende



KN 1

Knoten 1

Kfz/24h Gesamtquerschnitt
Knotenarm



Inros Lackner AG
Rosa-Luxemburg-Str. 16, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567-80 Fax: (0381) 4567844

B104/B96 OU Neubrandenburg

	Datum:	Zeichen:
bearbeitet:	05/2011	Kupfer
gezeichnet:	05/2011	Kupfer
geprüft:	05/2011	Völkel

Maßstab: unmaßstäblich

**Verkehrsbelastung DTVSV Prognose 2025
1.BA Los1+Los2**

Planfall DTVSV 1.BA-Los1+Los2 Unterlage1, Anhang1_4

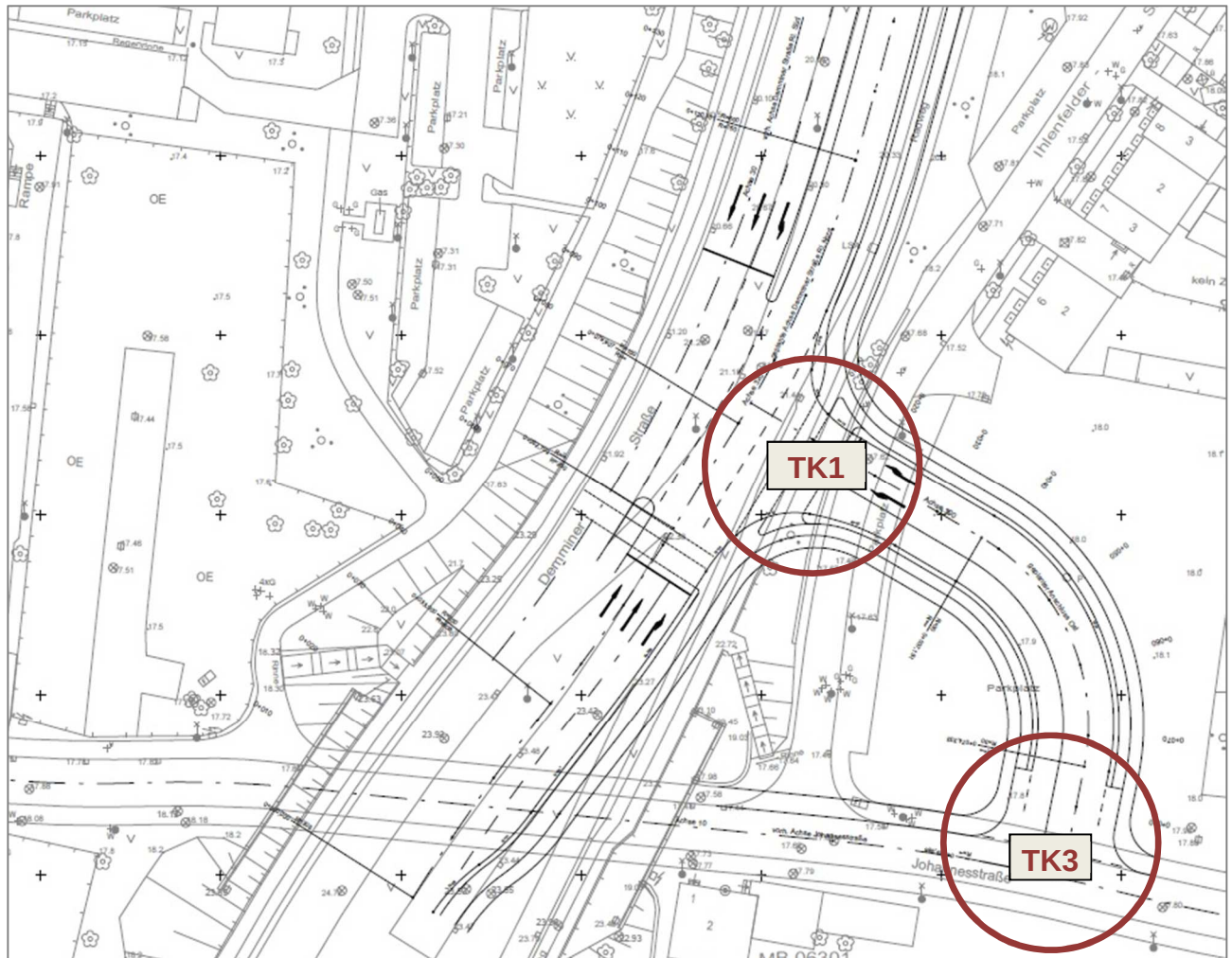
Anlagen

Anlage 1.4

Grundlagendaten

**Anschluss Demminer Straße/ Johannesstraße
Variante 3 aus der Vorplanung (BDC Dorsch Consult/ 2017)**

Anlagen



Anschluss Demminer Straße/ Johannesstraße - VARIANTE 3

Teilknoten für die Leistungsfähigkeitsberechnungen:

- TK1: Demminer Straße/ Rampe Ost
- TK3: Johannesstraße/ Rampe Ost

Anlagen

Anlage 2

Verkehrsprognose 2030 - NULLFALL

Verkehrsnetzmodell Stadt Neubrandenburg/ Ausschnitt B-Plan 72

- Verkehrsprognose ohne OU Neubrandenburg; BA1
- Verkehrsprognose ohne Anschluss Demminer Str./ Johannesstraße

Blatt 2.1 Querschnittsbelastungen - Gesamtverkehr [Kfz/24h]

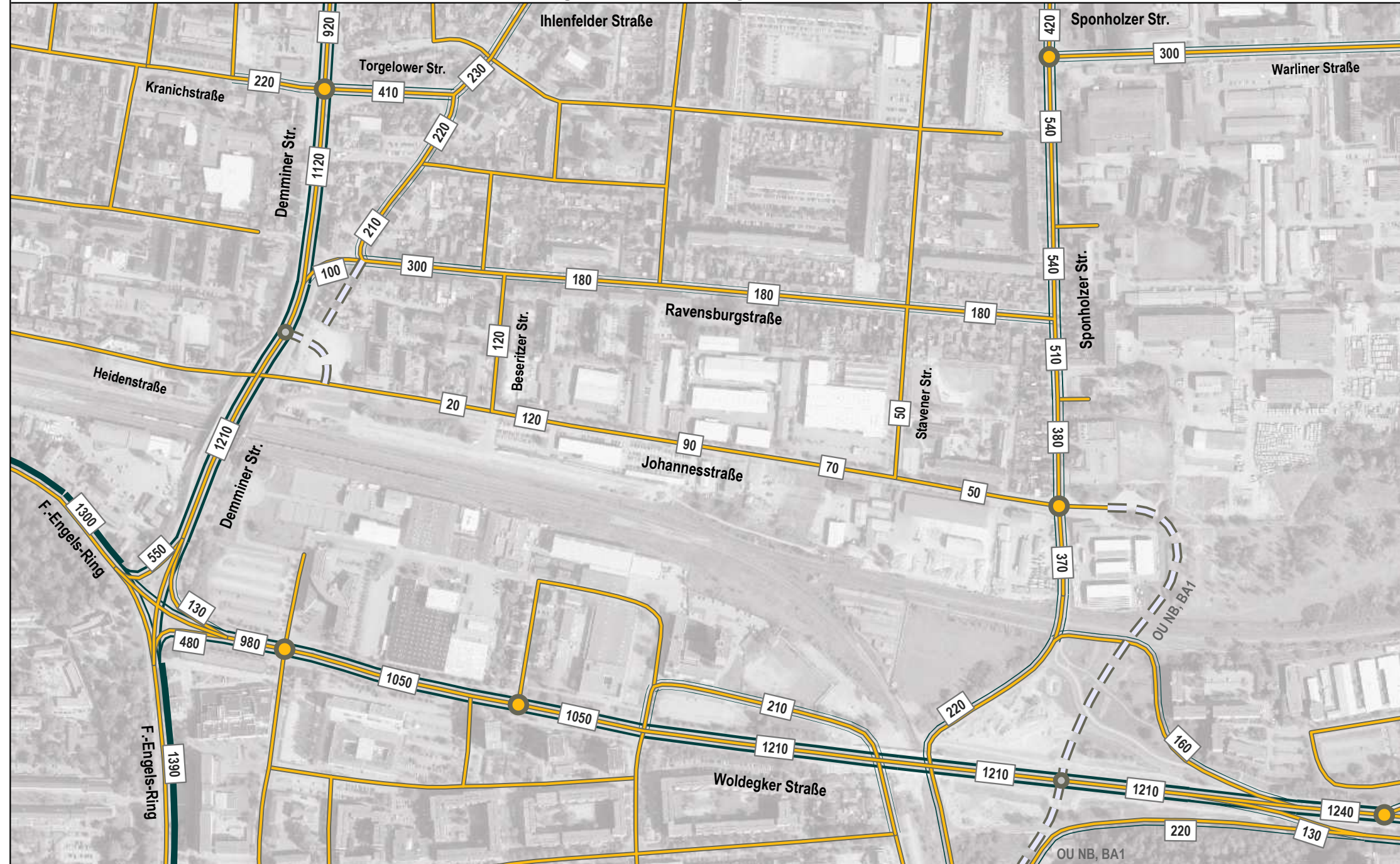
Blatt 2.2 Querschnittsbelastungen - Schwerverkehr > 3,5t [Fz/24h]

Blatt 2.3 Querschnittsbelastungen - Schwerverkehr > 2,8t [Fz/24h]

Verkehrsuntersuchung B-Plan 72/ Anbindung Demminer Straße/ Johannesstraße



Verkehrsuntersuchung B-Plan 72/ Anbindung Demminer Straße/ Johannesstraße



Anlagen

Anlage 3

Verkehrsprognose 2030 - OHNEFALL

Verkehrsnetzmodell Stadt Neubrandenburg/ Ausschnitt B-Plan 72

- Verkehrsprognose mit OU Neubrandenburg; BA1
- Verkehrsprognose ohne Anschluss Demminer Str./ Johannesstraße

Blatt 3.1 Querschnittsbelastungen - Gesamtverkehr [Kfz/24h]

Blatt 3.2 Querschnittsbelastungen - Schwerverkehr > 3,5t [Fz/24h]

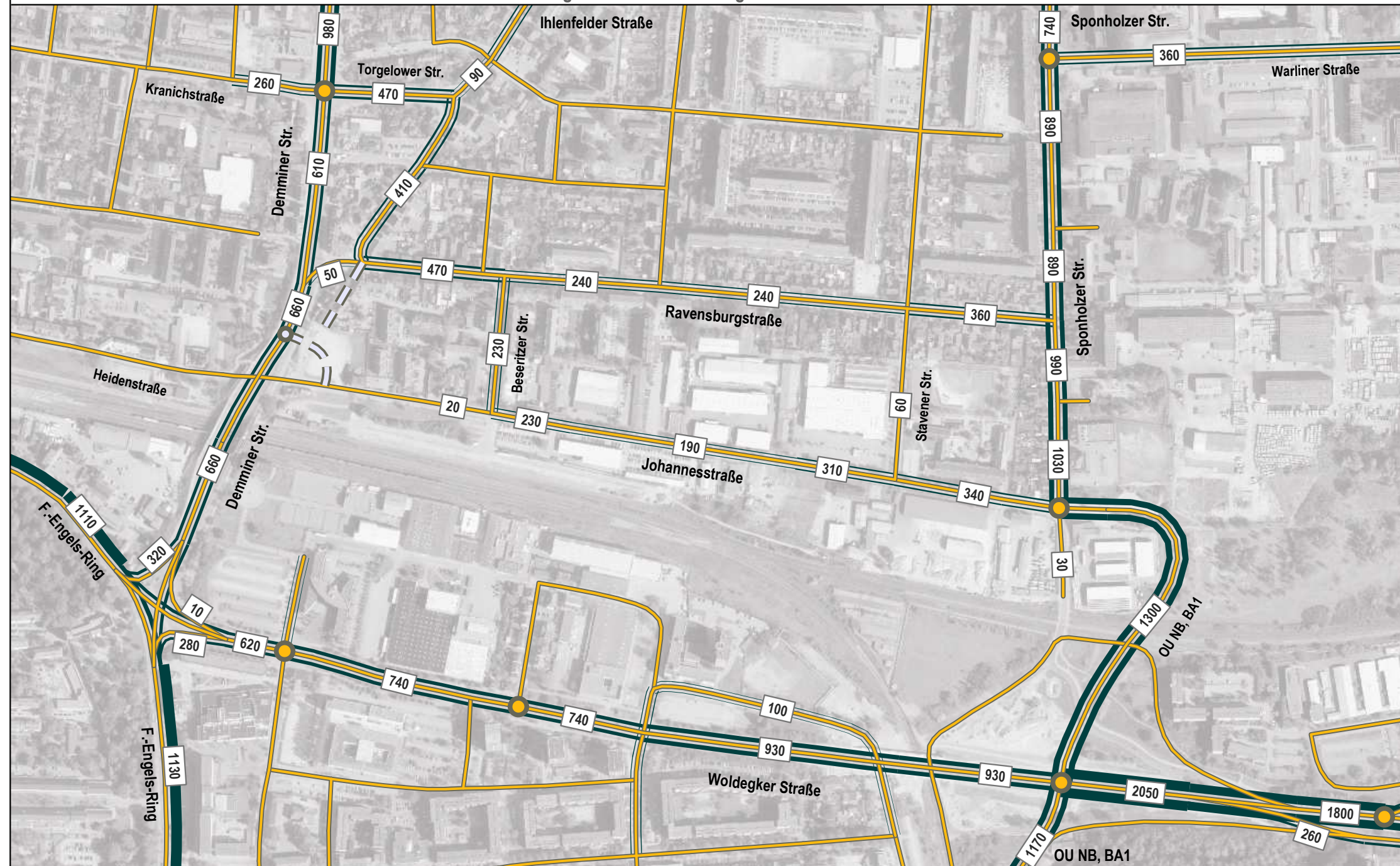
Blatt 3.3 Querschnittsbelastungen - Schwerverkehr > 2,8t [Fz/24h]

Verkehrsuntersuchung B-Plan 72/ Anbindung Demminer Straße/ Johannesstraße



BDC Dorsch Consult	Berechnungsergebnisse OHNEFALL (mit Anbindung OU/ BA 1; ohne Anbindung Demminer Straße)	Anlage 3, Blatt 1
Ingenieurgesellschaft mbH	Prognose-Ohnefall - Gesamtverkehr [Kfz/24h]	NEU__NB_VTU B-Plan72__OFund PF3_mitAnbRavStr_korrSV

Verkehrsuntersuchung B-Plan 72/ Anbindung Demminer Straße/ Johannesstraße



Anlagen

Anlage 4

Verkehrsprognose 2030 - PLANFALL 3

Verkehrsnetzmodell Stadt Neubrandenburg/ Ausschnitt B-Plan 72

- Verkehrsprognose mit OU Neubrandenburg; BA1
- Verkehrsprognose mit Anschluss Demminer Str./ Johannesstraße

Blatt 4.1 Querschnittsbelastungen - Gesamtverkehr [Kfz/24h]

Blatt 4.2 Querschnittsbelastungen - Schwerverkehr > 3,5t [Fz/24h]

Blatt 4.3 Querschnittsbelastungen - Schwerverkehr > 2,8t [Fz/24h]

Verkehrsuntersuchung B-Plan 72/ Anbindung Demminer Straße/ Johannesstraße



Verkehrsuntersuchung B-Plan 72/ Anbindung Demminer Straße/ Johannesstraße



Verkehrsuntersuchung B-Plan 72/ Anbindung Demminer Straße/ Johannesstraße



Anlagen

Anlage 5

Grundlagendaten für schalltechnische Berechnungen gemäß RLS 90

Grundlage: Berechnung Verkehrsprognose 2030

- | | |
|-----------|---|
| Blatt 5.1 | Übersichtsplan: Streckenabschnitte |
| Blatt 5.2 | Übersichtsplan: Querschnitte mit Basisdaten für Berechnung
(Zählquerschnitte der automatischen Erhebungen) |
| Blatt 5.3 | Tabellarische Zusammenfassung Kennwerte NULLFALL |
| Blatt 5.4 | Tabellarische Zusammenfassung Kennwerte OHNEFALL |
| Blatt 5.5 | Tabellarische Zusammenfassung Kennwerte PLANFALL 3 |

Verkehrsuntersuchung B-Plan 72/ Anbindung Demminer Straße/ Johannesstraße



Verkehrsuntersuchung B-Plan 72/ Anbindung Demminer Straße/ Johannesstraße



Verkehrsuntersuchung B-Plan 72/ Anbindung Demminer Straße/ Johannesstraße

Berechnung der Kennwerte gemäß RLS 90 für schalltechnische Berechnungen

NULLFALL

		Berechnungs- grundlage (VZ)	Prognose - NULLFALL											
	Verkehrskennwert		DTV	DTV _{SV>2,8t}	DTV		DTV _{SV>2,8t}		DTV		DTV _{SV>2,8t}			
	Tag/ Nacht		Verkehrsnetz gemäß Bestand				Tag (06-22 Uhr)				Nacht (22 - 06 Uhr)			
	Kennwert gemäß RLS90		ohne OU NB; BA 1	% Tag	Mt	pt	% Tag	Mn	pn					
			ohne Anbindung Demminer Str./ Johannesstraße	[%]	[%]	abs. [Kfz/h]	[%]	[%]	abs. [Kfz/h]	[%]				
Lfd. Nr.	Streckenabschnitt	Qu-Nr.	Verkehrsbelastungen Prognose [Kfz/24h]		Streckenabschnitts-bezogenen Kennwerte gemäß Untersuchungsvariante									
1	OU NB, BA1	Q7/ Q1												
	Sponholzer Straße/ BÜ		12.010	450	97,1%	6,1%	732	2,0%	2,9%	0,3%	36	0,0%		
Abschnitte Johannesstraße														
2	Sponholzer Str. - Stavener Str.	Q6	3.300	60	97,1%	6,1%	201	2,0%	2,9%	0,3%	10	0,0%		
3			3.110	60			190				9			
4	Stavener Straße - Beseritzer Straße		3.580	80			218				11			
5			4.050	110			247				12			
6			4.610	140			281				14			
7	Beseritzer Straße - Anbindung Rampe Demminer Straße/ Johannesstraße		2.950	20			180				9			
8			1.900	20			116				6			
9	Heidenstraße	VZ	1.900	0	96,2%	6,0%	114	1,7%	3,8%	0,5%	9	1,4%		
10	(Abschnitt Brücke - Beseritzer Str.)		2.050	0			123				10			
11	Rampe Demminer Straße/ Johannesstraße		0	0										
Abschnitte Demminer Straße														
12	KP Pferdemarkt - Anbindung Rampe Demminer Straße/ Johannesstraße	Q1	25.730	1.450	94,2%	5,9%	1.525	5,3%	5,8%	0,6%	166	11,4%		
13	Anbindung Rampe Demminer Str./ Johannesstraße - Abfahrt Ravensburgstraße		25.730	1.450			1.525				166			
14	Abfahrt Ravensburgstraße - KP Torgelower Straße/ Kranichstraße	Q2	23.510	1.340	94,2%	5,9%	1.393	5,4%	5,8%	0,7%	154	11,7%		
15	Abschnitt Nord		18.930	1.100			1.122				124			
16	Torgelower Straße		11.680	490										
Abschnitte Ihlenfelder Straße														
17	Kreisverkehr - Abzw. Wolfswinkelstraße	Q5	6.060	260	95,8%	6,0%	364	4,2%	4,2%	0,4%	24	12,0%		
18	Abzw. Burgholzstraße - Ravensburgstraße		5.360	250			322				21			
Abschnitte Ravensburgstraße														
19	Demminer Straße - Ihlenfelder Straße	Q3	2.220	110	94,8%	5,9%	132	4,5%	5,2%	0,6%	13	15,4%		
20	Ihlenfelder Straße - Beseritzer Straße	Q4	7.580	360	95,7%	6,0%	457	4,6%	4,3%	0,4%	34	11,8%		
21			7.580	360			457				34			
22	Beseritzer Straße - Neuenkirchener Straße		5.550	220			335				25			
23	Neuenkirchener Straße - Stavener Straße		5.250	220			317				24			
24	Stavener Straße - Sponholzer Straße		5.180	220			312				23			
Abschnitte Sponholzer Straße														
25	Johannesstraße - Ravensburgstraße	Q7	9.750	450	94,2%	5,9%	575	4,7%	5,8%	0,6%	59	4,8%		
26			10.880	610			642				65			
27	Ravensburgstraße - Warliner Straße		8.260	650			487				50			
28			8.490	650			501				51			
29	Abschnitt Nord, Richtung Ihlenfelder Straße			8.260			500							
Verbindungsstraßen - Übernahme des jeweils ungünstigeren Wertes im Vergleich Johannesstraße/ Ravensburgstraße														
30	Stavener Straße Süd	analog Q4	1.010	60	95,7%	6,0%	60	4,6%	4,3%	0,4%	6	11,8%		
31	Beseritzer Straße Süd		2.740	140	95,7%	6,0%	163	4,6%	4,3%	0,4%	16	11,8%		

Verkehrsuntersuchung B-Plan 72/ Anbindung Demminer Straße/ Johannesstraße

Berechnung der Kennwerte gemäß RLS 90 für schalltechnische Berechnungen

OHNEFALL

		Berechnungs- grundlage (VZ)	Prognose - OHNEFALL											
	Verkehrskennwert		DTV	DTV _{SV>2,8t}	DTV		DTV _{SV>2,8t}		DTV		DTV _{SV>2,8t}			
	Tag/ Nacht		Tag (06-22 Uhr)						Nacht (22 - 06 Uhr)					
	Kennwert gemäß RLS90		mit OU NB; BA 1		% Tag	Mt	pt		% Tag	Mn	pn			
			ohne Anbindung Demminer Str./ Johannesstraße		[%]	[%]	abs. [Kfz/h]		[%]	[%]	abs. [Kfz/h]			
Lfd. Nr.	Streckenabschnitt	Qu-Nr.	Verkehrsbelastungen Prognose [Kfz/24h]		Streckenabschnitts-bezogenen Kennwerte gemäß Untersuchungsvariante									
1	OU NB, BA1	Q7/ Q1	16.900	1.300	94,2%	5,9%	1.003	5,8%	5,8%	0,6%	109	5,4%		
	Sponholzer Straße/ BÜ													
Abschnitte Johannesstraße														
2	Sponholzer Str. - Stavener Str.	Q7	5.780	340	94,2%	5,9%	343	5,8%	5,8%	0,6%	37	5,4%		
3			5.590	340			332				36			
4	Stavener Straße - Beseritzer Straße		6.040	310			359				39			
5			6.360	190			377				41			
6			6.740	230			400				43			
7	Beseritzer Straße - Anbindung Rampe		3.130	20			186				20			
8	Demminer Straße/ Johannesstraße		2.080	20			123				13			
9	Heidenstraße	VZ	2.080	0	96,2%	6,0%	125	1,7%	3,8%	0,5%	10	1,4%		
10	(Abschnitt Brücke - Beseritzer Str.)		2.230	0			134				11			
11	Rampe Demminer Straße/ Johannesstraße		0	0										
Abschnitte Demminer Straße														
12	KP Pferdemarkt - Anbindung Rampe Demminer Straße/ Johannesstraße	Q1	23.770	660	94,2%	5,9%	1.409	2,6%	5,8%	0,6%	154	5,8%		
13	Anbindung Rampe Demminer Str./ Johannesstraße - Abfahrt Ravensburgstraße		23.770	660			1.409				154			
14	Abfahrt Ravensburgstraße - KP Torgelower Straße/ Kranichstraße	Q2	22.250	610	94,2%	5,9%	1.318	2,6%	5,8%	0,7%	145	5,5%		
15	Abschnitt Nord		21.150	980			1.253				138			
16	Torgelower Straße		11.900	470										
Abschnitte Ihlenfelder Straße														
17	Kreisverkehr - Abzw. Wolfswinkelstraße	Q5	7.180	430			0				0			
18	Abzw. Burgholzstraße - Ravensburgstraße		6.700	410			0				0			
Abschnitte Ravensburgstraße														
19	Demminer Straße - Ihlenfelder Straße	Q3	1.520	50	94,8%	6,0%	91	3,3%	5,2%	0,6%	9	11,1%		
20	Ihlenfelder Straße - Beseritzer Straße	Q4	8.220	470	95,7%	6,0%	495	5,5%	4,3%	0,5%	37	13,5%		
21			8.310	470			500				37			
22	Beseritzer Straße - Neuenkirchener Straße		4.250	240			256				19			
23	Neuenkirchener Straße - Stavener Straße		3.930	240			237				18			
24	Stavener Straße - Sponholzer Straße		4.160	360			250				19			
Abschnitte Sponholzer Straße														
25	Johannesstraße - Ravensburgstraße	Q7	12.240	1.030			0				0			
26			12.790	990			0				0			
27	Ravensburgstraße - Warliner Straße		9.500	890			0				0			
28			9.650	890			0				0			
29	Abschnitt Nord, Richtung Ihlenfelder Straße		9.370	740										
Verbindungsstraßen - Übernahme des jeweils ungünstigeren Wertes im Vergleich Johannesstraße/ Ravensburgstraße														
30	Stavener Straße Süd	analog Q4	1.090	60	95,7%	6,0%	66	5,5%	4,3%	0,5%	5	13,5%		
31	Beseritzer Straße Süd		4.550	230	95,7%	6,0%	274	5,5%	4,3%	0,5%	20	13,5%		

Verkehrsuntersuchung B-Plan 72/ Anbindung Demminer Straße/ Johannesstraße

Berechnung der Kennwerte gemäß RLS 90 für schalltechnische Berechnungen

PLANFALL 3

		Berechnungs- grundlage (VZ)	Prognose - PLANFALL 3										
	Verkehrskennwert		DTV	DTV _{SV>2,8t}	DTV		DTV _{SV>2,8t}		DTV		DTV _{SV>2,8t}		
	Tag/ Nacht		Verkehrsnetz modifiziert				Tag (06-22 Uhr)			Nacht (22 - 06 Uhr)			
	Kennwert gemäß RLS90		mit OU NB; BA 1		% Tag	Mt		pt	% Tag	Mn		pn	
			mit Anbindung Demminer Str./ Johannesstraße, V3		[%]	[%]	abs. [Kfz/h]	[%]	[%]	[%]	abs. [Kfz/h]	[%]	
Lfd. Nr.	Streckenabschnitt	Qu-Nr.	Verkehrsbelastungen Prognose [Kfz/24h]		Streckenabschnitts-bezogenen Kennwerte gemäß Untersuchungsvariante								
1	OU NB, BA1	Q7/ Q1	17.050	1.170	94,2%	5,9%	1.012	8,5%	5,8%	0,6%	108	11,1%	
	Sponholzer Straße/ BÜ												
Abschnitte Johannesstraße													
2	Sponholzer Str. - Stavener Str.	Q7	7.110	610	94,2%	5,9%	422	8,5%	5,8%	0,6%	45	11,1%	
3			6.940	610			412				44		
4	Stavener Straße - Beseritzer Straße		8.960	590			532				57		
5			9.280	540			551				59		
6			9.960	580			591				63		
7	Beseritzer Straße - Anbindung Rampe		10.410	550			618				66		
8	Demminer Straße/ Johannesstraße		10.160	530			603				64		
9	Heidenstraße	VZ	2.270	0	96,2%	6,0%	136	1,7%	3,8%	0,5%	11	1,4%	
10	(Abschnitt Brücke - Beseritzer Str.)		2.420	0			145				12		
11	Rampe Demminer Straße/ Johannesstraße	Q7	8.620	530	94,2%	5,9%	511	8,5%	5,8%	0,6%	55	11,1%	
Abschnitte Demminer Straße													
12	KP Pferdemarkt - Anbindung Rampe Demminer Straße/ Johannesstraße	Q1 _s	23.970	790	94,2%	5,9%	1.421	3,1%	5,8%	0,6%	155	7,1%	
13	Anbindung Rampe Demminer Str./ Johannesstraße - Abfahrt Ravensburgstraße	Q1 _N	25.260	1.060	94,2%	5,9%	1.497	3,9%	5,8%	0,6%	163	8,6%	
14	Abfahrt Ravensburgstraße - KP Torgelower Straße/ Kranichstraße	Q2	24.610	1.000	94,2%	5,9%	1.458	3,8%	5,8%	0,7%	161	8,1%	
15	Abschnitt Nord		22.300	1.060			1.321				146		
16	Torgelower Straße		6.300	150									
Abschnitte Ihlenfelder Straße													
17	Kreisverkehr - Abzw. Wolfswinkelstraße	Q5	2.130	110			0				0		
18	Abzw. Burgholzstraße - Ravensburgstraße		1.650	90			0				0		
Abschnitte Ravensburgstraße													
19	Demminer Straße - Ihlenfelder Straße	Q3	640	50	94,8%	5,9%	38	7,9%	5,2%	0,6%	4	25,0%	
20	Ihlenfelder Straße - Beseritzer Straße	Q4	2.300	140	95,7%	6,0%	138	5,8%	4,3%	0,4%	10	20,0%	
21			2.390	140			144				10		
22	Beseritzer Straße - Neuenkirchener Straße		3.530	100			212				15		
23	Neuenkirchener Straße - Stavener Straße		2.910	100			175				13		
24	Stavener Straße - Sponholzer Straße		3.760	220			226				16		
Abschnitte Sponholzer Straße													
25	Johannesstraße - Ravensburgstraße	Q7	11.240	810			0				0		
26			11.790	780			0				0		
27	Ravensburgstraße - Warliner Straße		8.700	820			0				0		
28			8.850	820			0				0		
29	Abschnitt Nord, Richtung Ihlenfelder Straße		8.570	670									
Verbindungsstraßen - Übernahme des jeweils ungünstigeren Wertes im Vergleich Johannesstraße/ Ravensburgstraße													
30	Stavener Straße Süd	analog Q4	720	60	95,7%	6,0%	43	5,8%	4,3%	0,4%	3	20,0%	
31	Beseritzer Straße Süd		1.340	50	95,7%	6,0%	81	5,8%	4,3%	0,4%	6	20,0%	