

Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg
Postfach 11 02 55
17042 Neubrandenburg

Änderung des Bebauungsplans Nr. 38 „Ortsteil Fritscheshof“

Verkehrsuntersuchung

Juni 2026



KLAESER & PARTNER
BERATENDE INGENIEURE PARTG MBH

BAUINGENIEURWESEN | SOFTWAREENTWICKLUNG

Warendorfer Straße 20 - 17192 Waren (Müritze)



INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG UND AUFGABENSTELLUNG	2
2	METHODIK	3
2.1	Verkehrliche Grundlagen	3
2.2	Verkehrserzeugung von Siedlungsstrukturen.....	4
3	BESTEHENDE VERKEHRSVERHÄLTNISSE	5
4	ZU ERWARTENDE VERKEHRSVERHÄLTNISSE	8
4.1	Allgemeine Verkehrsprognose	8
4.2	Spezifische Verkehrsprognose	9
5	ZUSAMMENFASSUNG.....	14
	LITERATURVERZEICHNIS.....	15

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Bild 1: Plangebiet im übergeordneten Straßennetz [5]	2
Bild 2: Luftbild Plangebiet mit gültigen B-Plänen (Auswahl) [12] [13] [14]	5
Bild 3: DTV Steinstraße Höhe Gneisstraße (Erhebung 04.–10.04.25)	6
Bild 4: DTV _{W5} Steinstraße Höhe Gneisstraße (Erhebung 04.–10.04.25)	6
Bild 5: Wochengang Steinstraße Höhe Gneisstraße (Erhebung 04.–10.04.25)	7
Bild 6: Zeitreihe ausgewählter Mobilitätskennwerte [15]	8
Bild 7: Untersuchungsraum	9
Bild 8: noch nicht entwickelte Flächen im beplanten Innenbereich.....	9
Bild 9: Verkehrserzeugung aus zu erwartender Wohnnutzung (mittlerer Werktag).....	10
Bild 10: Verkehrserzeugung aus zu erwartender Gewerbenutzung (mittlerer Werktag)	10
Bild 11: Σ Verkehrserzeugung (mittlerer Werktag) [Kfz/24h]	11
Bild 12: Progn. 2040 Var. A.....	11
Bild 13: Progn. 2040 Var. B.....	12
Bild 14: Knotenerhebung Steinstr./Carlshöher Str. 23.08.2018, 6–18 Uhr, 12-h-Block [23]	12
Bild 15: Überblick Entwicklungsflächen und vsl. resultierende Verkehrsnachfrage.....	14

ANLAGEN

1 Ergebnisse Verkehrserhebung April 2025



1 EINLEITUNG UND AUFGABENSTELLUNG

Das Oberzentrum Neubrandenburg [1] ist mit etwa 60.500 EW [2] die Kreisstadt des deutschlandweit flächengrößten Landkreises Mecklenburgische Seenplatte [3]. Die Mittelstadt stellt sowohl für das Straßen- als auch Eisenbahnnetz einen zentralen Knotenpunkt dar. [1] [4]

Die Stadtvertretung der Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg hat am 16.03.2023 die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 38 „Ortsteil Fritscheshof“ beschlossen. Der derzeit rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 38 ist aus einer Teilauflösung vom 15.09.2004 entstanden. Zum aktuellen Zeitpunkt wurde noch kein Vorhaben im Geltungsbereich realisiert. Mit der Änderung soll die Erschließung der Bauflächen im Geltungsbereich angepasst und gesichert werden. In diesem Zusammenhang wird ein Schallimmissionsgutachten benötigt, für welches u. a. eine aktuelle Verkehrsprognose als Grundlage notwendig ist, die insbesondere die Nachfrage auf der angrenzenden Steinstraße in den Blick nimmt. Die vorliegende Verkehrsuntersuchung nimmt sich dieser Aufgabe an. Zuvor wurde bereits eine Variante der 1. Bebauungsplanänderung betrachtet, die sich in Maß und Ausdehnung von den im Rahmen der vorliegenden Untersuchung betrachteten Szenarien unterscheidet. Für Details hierzu sei auf die entsprechende Unterlage verwiesen. Das genaue Vorgehen sowie die angewendeten Methoden der vorliegenden Untersuchung werden in Kapitel 2, S. 3 näher erläutert.

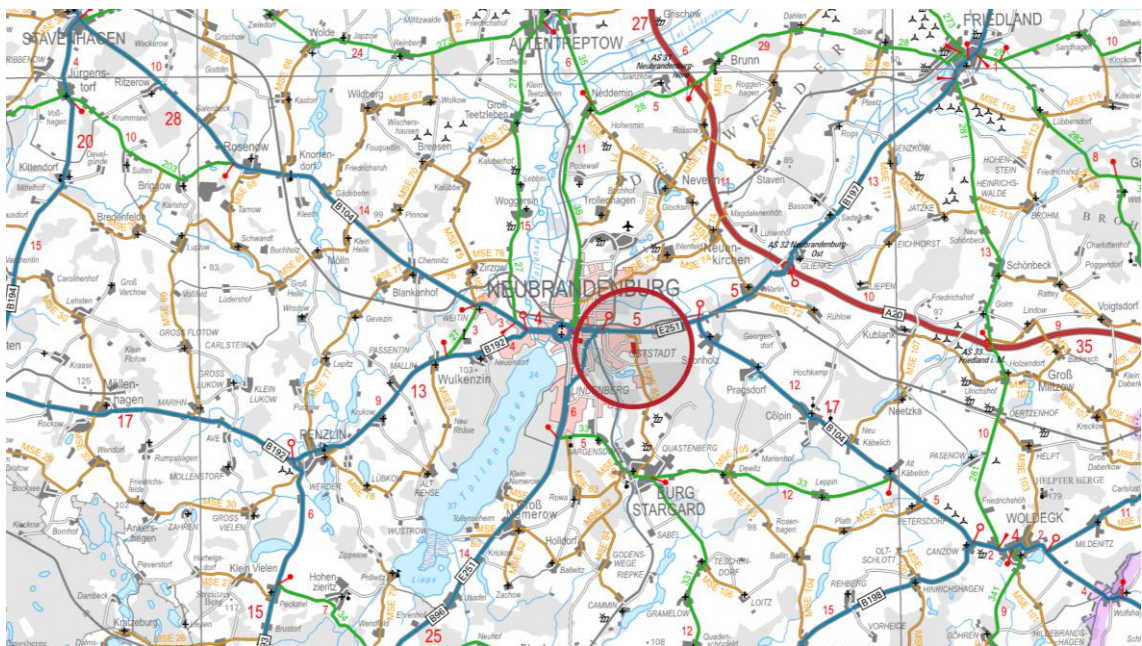


Bild 1: Plangebiet im übergeordneten Straßennetz [5]



2 METHODIK

2.1 VERKEHRLICHE GRUNDLAGEN

Die zugrunde liegenden Verkehrsbelastungen werden für unterschiedliche Bezugszeiträume ermittelt. Folgende wesentliche Größen kommen dabei u. a. im Zuge der Berechnung zur Anwendung:

DTV: Durchschnittlicher täglicher Verkehr aller Jahrestage

DTV_{W5}: Durchschnittlicher täglicher Verkehr aller Jahrestage, Montag–Freitag

Neben dem unterschiedlichen zeitlichen Bezug sind auch unterschiedliche Fahrzeuggruppen von Interesse. So sind neben der Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge auch einzelne Fahrzeuggruppen wie der Schwerverkehr (SV) relevant.

Da der Anlass dieser Verkehrsuntersuchung die Erarbeitung einer Verkehrslärbetrachtung ist, sind den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) [6] folgend weitere Werte von Relevanz. Zur Bestimmung des Beurteilungspegels ist die mittlere stündliche Verkehrsbelastung der Straße notwendig sowie die mittleren Anteile der Fahrzeuggruppen Lkw¹ und Lkw². Darüber hinaus wird zudem der Anteil der Krafträder ermittelt. Alle genannten Werte werden für zwei Zeitbereiche bestimmt:

- Tageszeitraum: von 6 bis 22 Uhr
- Nachtzeitraum: von 22 bis 6 Uhr

Für die Berechnung der Lärm-Kennwerte bilden die DTV-Werte zum Analyse- sowie Prognosehorizont die Datengrundlage, die mit einem Ansatz mit Prognosefaktoren bestimmt werden. Die in der spezifischen Situation angewandte Vorgehensweise wird im Folgenden methodisch zusammengefasst:

Im Zuge der Steinstraße wird auf Höhe der kreuzenden Gneisstraße eine automatische Radarzählung über einen Zeitraum von einer Woche (04.04.2025–10.04.2025) durchgeführt. Die so gewonnenen Daten werden aufbereitet und das Wochenmittel bestimmt. Da ortsspezifische Daten zum Jahresgang der Nachfrage beispielsweise aus naheliegenden LSA für den Untersuchungsraum nicht vorliegen, wird der DTV/DTV_{SV} mithilfe der Hochrechnungsfaktoren aus dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) von 2001 [7] ermittelt. Diese Werte beschreiben die Analysesituation zum Zeitpunkt der Erhebung 2025. Neben diesem Analysezustand ist zudem die zu erwartende Verkehrsnachfrage zum Prognosehorizont 2040 von Bedeutung.

¹Lastkraftwagen ohne Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t und Busse [6]

²Lastkraftwagen mit Anhänger bzw. Sattelkraftmaschinen (Zugmaschinen mit Auflieger) mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t [6]



Um auf Basis der Analyse die zu erwartenden Verkehrsverhältnisse zu ermitteln, gliedert sich die Prognose in einen allgemeinen Teil, der die absehbare Entwicklung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung zum Thema hat, sowie einen spezifischen Teil, der konkrete Entwicklungen bzw. Änderungen verkehrswirksamer Nutzungen im räumlichen Umfeld untersucht. Bezüglich der spezifischen Prognose sind im konkreten Fall vorrangig die Festlegungen der Bauleitplanung beispielsweise vom B-Plan Nr. 38 selbst von Relevanz, weshalb der Untersuchungsraum hinsichtlich entsprechender Festlegungen analysiert wird. Die resultierende Nachfrage wird daraufhin mithilfe der Software „Ver_Bau“ [8] bestimmt (siehe Kap. 2.2). Für die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 38 werden dabei zwei Varianten betrachtet, die sich vorrangig im Maß der Wohnnutzung unterscheiden. Alle relevanten Untersuchungsergebnisse werden hierbei für beide Varianten ausgewiesen.

2.2 VERKEHRSERZEUGUNG VON SIEDLUNGSSTRUKTUREN

Durch die geplanten Besiedelungen von Flächen in den Wohn-, Misch- und Gewerbegebieten werden neue Verkehre generiert. Im Rahmen der Untersuchung werden diese neuen Verkehre quantitativ prognostiziert. Als Hilfsinstrument wird dabei auf die Software „Ver_Bau“ [2] zurückgegriffen. Innerhalb des Programms stehen umfangreiche Datenbanken aus bundesweiten Vergleichsprojekten zur Verfügung, die aus verschiedensten Rahmenparametern die Abschätzung des Verkehrsaufkommens ermöglichen. Die Berechnungen erfolgen unter Zugrundelegung der Hinweise zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [3]. Vor diesem Hintergrund stellt diese Datenbasis den Stand der Technik dar.



3 BESTEHENDE VERKEHRSVERHÄLTNISSE

Die Steinstraße liegt im Neubrandenburger Stadtgebiet Ost und verbindet die Ortslagen Oststadt, Fritscheshof und Carlshöhe auf einer Länge von etwa 1,7 km. Sie ist als Kreisstraße MSE 85 gewidmet. [5] Gemäß der Klassifizierung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) [9] handelt es sich um eine angebaute Hauptverkehrsstraße der Verbindungsfunktionsstufe IV (HS IV) und vereint damit sowohl die Erschließungsfunktion für die anliegenden Grundstücke mit der Verbindungsfunktion der einzelnen Ortslagen an die angrenzenden Zentren (Oststadt/Burg Stargard) sowie an das übergeordnete Straßennetz (B 104/L 33). [5] Aufgrund dessen kommen hier die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) [10] zur Anwendung. Der dortigen Systematik folgend stellt die Steinstraße eine Gewerbestraße dar. Auf ihr verlaufen keine ÖPNV-Linien. [11]

Der Geltungsbereich der aufzustellenden 1. Änderung des B-Plans Nr. 38 befindet sich westlich der Steinstraße etwa auf Höhe des Abschnitts zwischen Mamorweg und Gneisstraße. Die Erschließung der bereits festgesetzten Wohn- und Mischgebiete des B-Plans Nr. 38 sowie der geplanten Wohn- und Mischgebiete der 1. Änderung erfolgt über eine Mischverkehrsfläche, die in die Steinstraße mündet. (siehe Bild 2)



Bild 2: Luftbild Plangebiet mit gültigen B-Plänen (Auswahl) [12] [13] [14]



Verkehrszählung

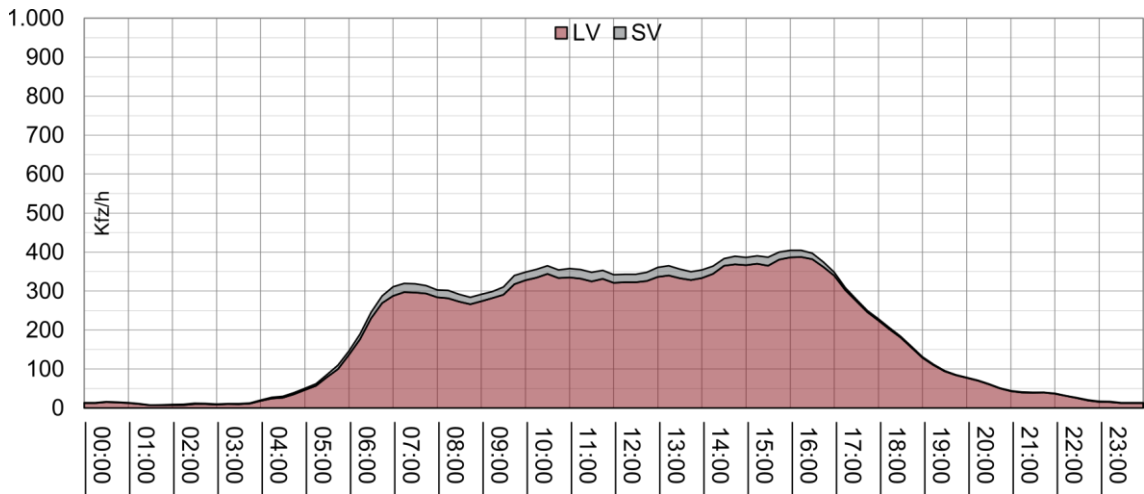


Bild 3: DTV Steinstraße Höhe Gneisstraße (Erhebung 04.–10.04.25)

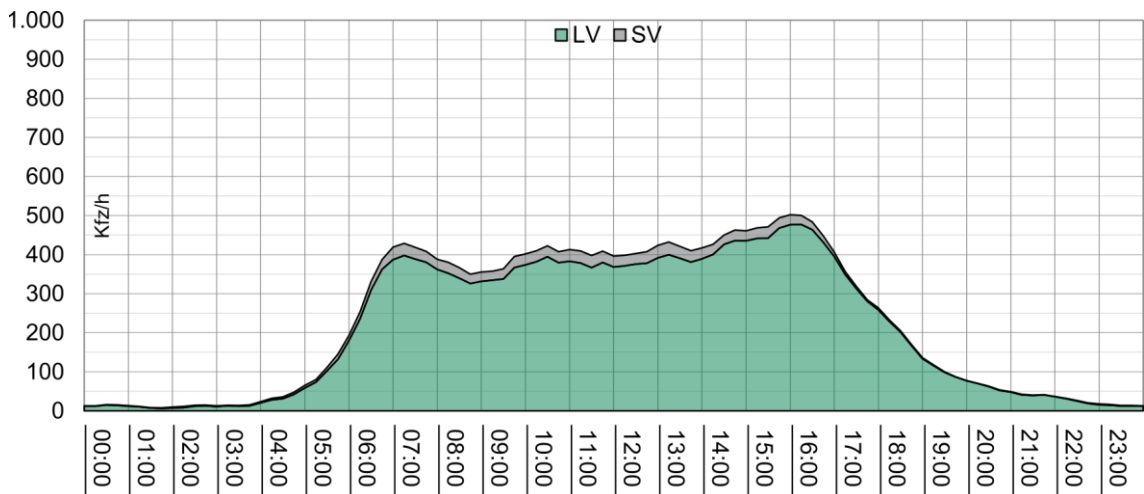


Bild 4: DTV_{w5} Steinstraße Höhe Gneisstraße (Erhebung 04.–10.04.25)

Die automatische Radarzählung ergab einen DTV von 4.600 Kfz/24 h bei einem SV-Anteil von 5,4 %. Damit ist die Steinstraße moderat belastet. Bild 4 zeigt den mäßig ausgebildeten werktäglichen Tagesgang mit lediglich schwach ausgeprägten Spitzen. Der Hochlauf der Nachfrage beginnt ab etwa 4 Uhr. Um etwa 7 Uhr wird die morgendliche Spitzenbelastung erreicht. Den gesamten Tag über verbleibt die Nachfrage auf konstant hohem Niveau. Die Nachmittagsspitze wird mit etwa 500 Kfz/h um 16 Uhr erreicht. Sie weist im Querschnitt eine höhere Belastung als die Morgenspitze auf.

1. Änderung B-Plan Nr. 38 „Ortsteil Fritscheshof“

- Verkehrsuntersuchung -

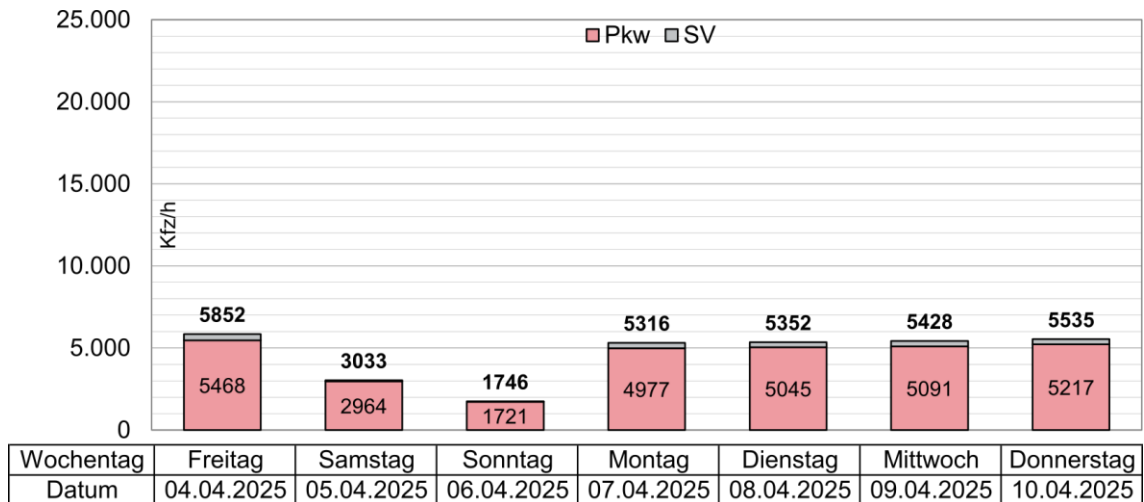


Bild 5: Wochengang Steinstraße Höhe Gneisstraße (Erhebung 04.–10.04.25)

Die Verkehrsnachfrage des motorisierten Individualverkehrs (MIV) nimmt am Wochenende deutlich ab (siehe Bild 5). Am Samstag lag die Nachfrage des Tags bei etwa zwei Dritteln des Wochenmittels, am Sonntag bei gut einem Drittel. Die Belastung ist bezüglich der Fahrtrichtungen sehr symmetrisch. Es ist keine relevante tageszeitabhängige Richtungsbezogenheit festzustellen.

Eine feinere Aufteilung bezüglich der Fahrzeugklassen sowie die für die Lärmimmissionsberechnung notwendigen Größen können dem Anhang entnommen werden.

DTV4.600 Kfz/24 h	M _{tags}275 Kfz/h	M _{nachts} 25 Kfz/h
DTV _{Lkw1}210 Kfz/24 h	p _{1,tags}4,5 %	p _{1,nachts} 6,6 %
DTV _{Lkw2} ¹57 Kfz/24 h	p _{2,tags} 1,2 %	p _{2,nachts} 2,4 %
DTV _{Krad} 18 Kfz/24 h	p _{Krad,tags} 0,4 %	p _{Krad,nachts} ~0 %

¹ Enthält gemäß RLS 19 DTV_{Krad}



4 ZU ERWARTENDE VERKEHRSVERHÄLTNISSE

4.1 ALLGEMEINE VERKEHRSPROGNOSE

Zur Prognose des Mobilitätsverhaltens wird eine Trendanalyse auf Basis der Daten des Deutschen Mobilitätspanels [15] seit 2013 durchgeführt. Dabei wird das verkehrsmittel-unabhängige Verkehrsaufkommen zentraler Städte einer ländlichen Region betrachtet, was dem Raumtyp Neubrandenburgs gemäß der regionalstatistischen Raumtypologie des Bundesministeriums für Verkehr (RegioStaR7 [16]) entspricht. In dieser Aufschlüsselung liegen die Daten jedoch erst ab 2016 vor. Ferner wird der MIV-Anteil an allen Wegen der einzelnen Jahre gegenübergestellt, der jedoch nur für die Grundgesamtheit in Gänze (keine Differenzierung nach RegioStaR7 [16]) verfügbar ist.

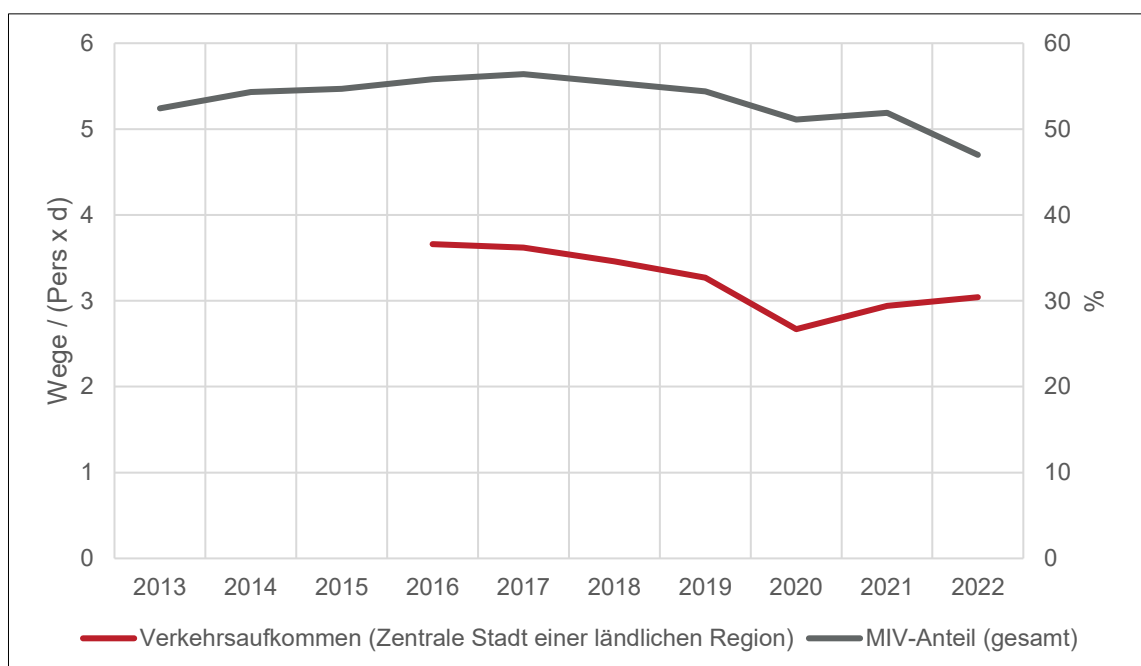


Bild 6: Zeitreihe ausgewählter Mobilitätskennwerte [15]

Bild 6 lässt erkennen, dass sowohl das Verkehrsaufkommen als auch der MIV-Anteil seit etwa 2016/2017 tendenziell eher rückläufig sind. Dabei ist jedoch zu bedenken, dass die Jahre 2020 und 2021 in besonderer Weise sowie 2022 z. T. durch die COVID19-Pandemie beeinflusst wurden [15] und die Werte nicht zur Ableitung eines langfristigen Trends herangezogen werden dürfen.

Unter Berücksichtigung des oben gezeigten Trends des Verkehrsaufkommens und des MIV-Anteils ist zu erwarten, dass sich die Verkehrsnachfrage im MIV allgemein stabil bis leicht rückläufig entwickeln wird. Der allgemeine Teil der Verkehrsprognose geht im Rahmen dieser Untersuchung von einer konstanten Nachfrage aus.



4.2 SPEZIFISCHE VERKEHRSPROGNOSE



Bild 7: Untersuchungsraum

Für die spezifische Verkehrsprognose sind die Entwicklungen der Nutzungen im Umfeld des Planungsraums von Relevanz. Aufgrund der nähräumigen Verbindungsfunktion der Steinstraße beschränkt sich der Untersuchungsraum der spezifischen Verkehrsprognose auf das direkte Umfeld sowie auf die Verbindung bis ins benachbarte Grundzentrum Burg Stargard. [1] Das nebenstehende Bild 7 zeigt in grau den Untersuchungsraum der spezifischen Verkehrsprognose. Die Darstellung ist in Richtung Burg Stargard gekürzt, da dort keine relevanten Festsetzungen der Bauleitplanung bestehen. In Rot sind Flächen dargestellt, für welche ein Bebauungsplan gilt oder sich ein solcher in Aufstellung befindet, jedoch noch nicht entwickelt wurden. Für die weitere Bestimmung der Verkehrserzeugung wurden die Werte in Bild 8 für das noch nicht baulich genutzte Netto-Bauland ermittelt bzw. angenommen. Die Flächennutzung des B-Plans Nr. 38 [13] werden einerseits als Wohnen als auch als Gewerbe (Mischgebiet) festgesetzt. Die resultierende Verkehrsnachfrage wird vollständig über die Anbindung an die Steinstraße abgewickelt. Die für die Untersuchung ebenfalls relevanten beplanten Restflächen dienen ausschließlich der gewerblichen Nutzung. Sie werden für die weitere Bearbeitung in zwei Gruppen zusammengefasst. Die noch verfügbaren Flächen des B-Plan Nr. 18 [14] werden bei Besiedlung nördlich des Plangebiets wirksam, die verfügbaren Flächen der B-Pläne Nr. 13 [17] und 73 [18] südlich des Plangebiets. Ferner ist der Aufstellungsbeschluss für den B-Plan Nr. 126 [19] zu beachten. Der B-Plan befindet sich in der Erarbeitung. Für das Vorhaben liegt eine VTU [20] vor, deren Ergebnisse in die vorliegende Untersuchung miteinfließen. Einzelhandel als besonders verkehrswirksame gewerbliche Nutzung ist gemäß des kommunalen Einzelhandelskonzepts für die Stadt Neubrandenburg, welches auch Umsetzung im strategischen B-Plan Nr. 118 [21] findet, im Untersuchungsraum nicht zu erwarten, da die Ansiedlung lediglich in dedizierten Zentren zulässig ist. [22] Für die Änderung des B-Plans Nr. 38 werden im Folgenden zwei Varianten betrachtet, die sich im Maß der Wohnnutzung unterscheiden: Variante A geht von der Herstellung von EFH aus, was mit einer relativ geringen Nutzungsdichte einhergeht. Variante B sieht die Errichtung von MFH vor mit einer entsprechend höheren Nutzungsdichte.

B-Plan	Wohngebiet		Mischgebiet	Gewerbegebiet
	Var. A	Var. B		
Nr. 38	32 WE	100 WE	5.000 m ²	-
Nr. 18	-	-	-	33.000 m ²
Nr. 73	-	-	-	8.500 m ²
Nr. 13	-	-	-	33.000 m ²
Nr. 126	6,76 ha (VTU liegt vor)			

Bild 8: Noch nicht entwickelte Flächen im beplanten Innenbereich

1. Änderung B-Plan Nr. 38 „Ortsteil Fritscheshof“

- Verkehrsuntersuchung -



Eine Übersicht über die voraussichtliche Nachfrage infolge der durch die bauleitplanerischen Festsetzungen zu erwartenden Wohnnutzung gibt Bild 9, eine Übersicht über die voraussichtliche Nachfrage infolge der zu erwartenden Gewerbenutzung Bild 10.

	allg. Wohnen B-Plan Nr. 38		Mischgebiet B-Plan Nr. 38
	Var. A	Var. B	
WE/Fläche (netto)	32 WE	100 WE	0,25 ha
EW/WE bzw. EW/ha	3,0 bis 4,0	2,8 bis 3,2	40 bis 70
EW	112	300	~14
Wege/EW	3,5 bis 4,0	3,5 bis 4,0	3,5 bis 4,0
MIV-Anteil	40 % bis 50 %	40 % bis 50 %	40 % bis 50 %
Besetzungsgrad	1,3 Pers/Kfz	1,3 Pers/Kfz	1,3 Pers/Kfz
EW-Verkehr	~150	~397	~19
Anteil am EW-Verkehr	3 %	3 %	3%
Besucherverkehr	~5	~12	~1
Fahrten/EW	0,1	0,1	0,1
Wirtschaftsverkehr	~12	~30	~2
- davon SV	<1	~1	<1
Gesamtverkehr	~167	~439	~22
- davon SV	<1	~1	<1

Bild 9: Verkehrserzeugung aus zu erwartender Wohnnutzung (mittlerer Werktag)

	Mischgebiet B-Plan Nr. 38	Restflächen B-Plan Nr. 18	Restflächen B-Plan Nr. 13/73
Fläche (netto)	0,25 ha	3,3 ha	4,1 ha
BES/ha	50 bis 100	50 bis 100	50 bis 100
BES	~19	~248	~308
Anwesenheit	85 %	85 %	85 %
Wege/BES	2,5 bis 3,0	2,5 bis 3,0	2,5 bis 3,0
MIV-Anteil	75 %	75 %	75 %
Besetzungsgrad	1,1 Pers/Kfz	1,1 Pers/Kfz	1,1 Pers/Kfz
BES-Verkehr	~31	~407	~505
Wege/BES	1,0 bis 2,0	1,0 bis 2,0	1,0 bis 2,0
MIV-Anteil	75 %	75 %	75 %
Besetzungsgrad	1,3 Pers/Kfz	1,3 Pers/Kfz	1,3 Pers/Kfz
Kundenverkehr	~18	~238	~296
Fahrten/BES	0,5 bis 1,0	0,5 bis 1,0	0,5 bis 1,0
ext. Wirtschaftsverk.	-	15 %	15 %
Wirtschaftsverkehr	~16	~267	~332
- davon SV	<1	~54	~66
Gesamtverkehr	~65	~912	~1.133
- davon SV	<1	~54	~66

Bild 10: Verkehrserzeugung aus zu erwartender Gewerbenutzung (mittlerer Werktag)



B-Plan	result. Nachfrage			
	gesamt		SV	
	Var. A	Var. B	Var. A	Var. B
Nr. 38	~254	~526	~3	~3
Nr. 18	~912		~54	
Nr. 13/73	~1.133		~66	
Nr. 126	875 ¹		4 ¹	

Bild 11: Σ Verkehrserzeugung (mittlerer Werktag) [Kfz/24h]

Richtungsaufteilung

Um die Belastung der Steinstraße auf Höhe des Plangebiets zu bestimmen, ist es erforderlich neben der Verkehrserzeugung auch Ansätze für die Richtungsaufteilung zu finden. Nördlich bzw. nordöstlich des Plangebiets befindet sich einerseits das übrige Stadtgebiet von Neubrandenburg, welches als Oberzentrum eine entsprechende Attraktivität für die Verkehrsnachfrage aufweist, andererseits verläuft hier ebenfalls die B 104, die als Straße mit überregionaler Verbindungsfunktion den Zugang zum übergeordneten Straßennetz herstellt. Dem liegt südlich des Plangebiets die Kleinstadt Burg Stargard [2] gegenüber, die zwar als Grundzentrum [1] ebenfalls ein Ziel darstellt, in ihrer Bedeutung der nördlichen Fahrtrichtung jedoch deutlich unterliegt. Auf dieser Grundlage wird davon ausgegangen, dass die zusätzliche Verkehrsnachfrage infolge der Siedlungsentwicklung sich

- zu 75 % in Richtung Norden sowie
- zu 25 % in Richtung Süden

orientiert. Für das Gebiet des in Aufstellung befindlichen B-Plans Nr. 126 kann die Richtungsaufteilung gemäß der zuvor erarbeiteten VTU [20] angesetzt werden. Allerdings befindet sich zwischen dem Planbereich des B-Plans Nr. 126 und dem zu untersuchenden Querschnitt an der Steinstraße der Knoten Steinstr./Carlshöher Str., an dem sich die Nachfrage der Lindenhofer Straße insbesondere auf Carlshöher Straße und Steinstraße aufteilt. Um diesen Aspekt entsprechend zu berücksichtigen, wird auf Basis einer Knotenerhebung von August 2018 [23] der Anteil der zusätzlichen Nachfrage infolge der Entwicklung des B-Plans Nr. 126, die am zu untersuchenden Querschnitt wirksam wird, bestimmt. Etwa ein Drittel der Nachfrage, die sich gemäß VTU [20] nach Norden orientiert, wird voraussichtlich den Weg über die Steinstraße nehmen.

Die zuvor berechneten Werte für die Verkehrserzeugung infolge der Siedlungsentwicklung beziehen sich verfahrensgemäß auf einen mittleren Werktag (DTV_{WS}). Da für die Schalluntersuchung jedoch die Verkehrsbelastung eines durchschnittlichen Tags (DTV) die Grundlage darstellt, werden die Werte mithilfe eines Faktors aus der Wochenzählung umgerechnet. Unter Berücksichtigung von Wochenenden und Feiertagen ergibt sich zum Prognosehorizont 2040 eine DTV-Belastung im Umfeld des Plangebiets gemäß Bild 13, S. 12.

¹ Aus VTU [20], abweichend bezogen auf einen durchschnittlichen Tag

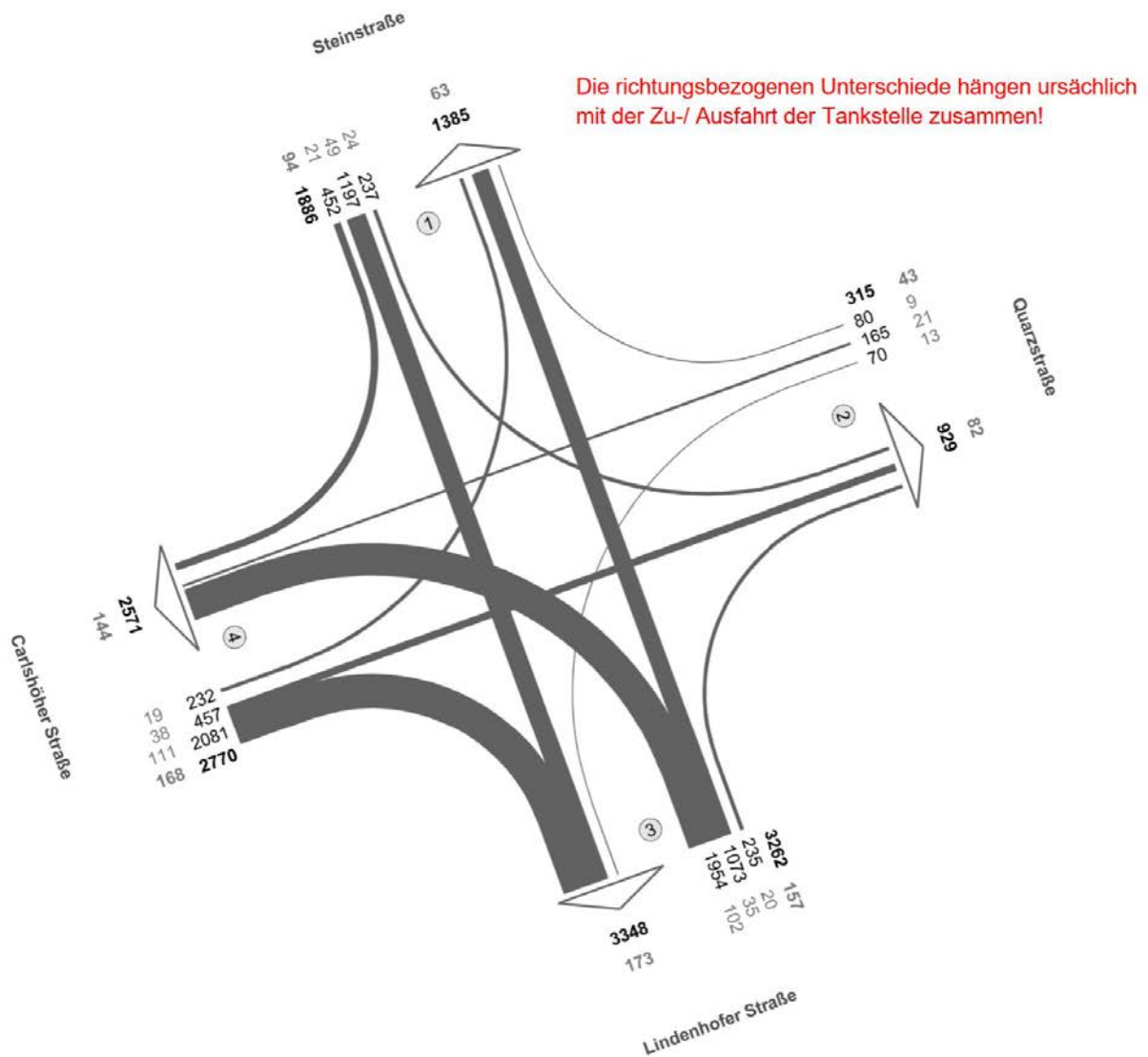


Bild 12: Knotenerhebung Steinstr./Carlshöher Str. 23.08.2018, 6–18 Uhr, 12-h-Block [23]



Bild 13: Progn. 2040 Var. A (■ DTV, ■ DTV_{sv})

Bild 14: Progn. 2040 Var. B (■ DTV, ■ DTV_{sv})



Da eine genaue Vorhersage der Verteilung der Nachfrage auf eine feine Fahrzeugklassenaufteilung unter den groben Grundlagen und Prognoseannahmen nicht möglich ist, wird vereinfachend angenommen, dass die in Kap. 3, S. 5ff ermittelte Aufteilung des Leicht- sowie der Schwerverkehrsaufkommens auf die einzelnen Fahrzeugklassen auch für den Prognosefall gilt. Die genauen Anteile, die bei der Erhebung erfasst wurden, können dem Anhang entnommen werden. Auf dieser Grundlage ergeben sich folgende Eingangsgrößen für die Lärmimmissionsuntersuchung zum Prognosehorizont 2040 für die Steinstraße auf Höhe des Plangebiets:

Variante A (EFH):

DTV6.000 Kfz/24 h	M _{tags} 359 Kfz/h	M _{nachts} 33 Kfz/h
DTV _{Lkw1}249 Kfz/24 h	p _{1,tags} 4,1 %	p _{1,nachts} 6,1 %
DTV _{Lkw2} ¹70 Kfz/24 h	p _{2,tags} 1,1 %	p _{2,nachts} 2,2 %
DTV _{Krad}24 Kfz/24 h	p _{Krad,tags} 0,4 %	p _{Krad,nachts} 0,3 %

Variante B (MFH):

DTV6.150 Kfz/24 h	M _{tags} 368 Kfz/h	M _{nachts} 34 Kfz/h
DTV _{Lkw1}249 Kfz/24 h	p _{1,tags} 4,0 %	p _{1,nachts} 5,9 %
DTV _{Lkw2} ¹71 Kfz/24 h	p _{2,tags} 1,1 %	p _{2,nachts} 2,2 %
DTV _{Krad}25 Kfz/24 h	p _{Krad,tags} 0,4 %	p _{Krad,nachts} 0,3 %

¹ Enthält gemäß RLS 19 DTV_{Krad}



5 ZUSAMMENFASSUNG

Die Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg hat die Aufstellung der 1. Änderung des B-Plans Nr. 38 beschlossen. Der momentan rechtskräftige B-Plan Nr. 38 ist aus einer Teilauflösung entstanden. Um die Erschließung der festgesetzten Baugebiete zu sichern, ist eine entsprechende Änderung notwendig. Da zudem die Erschließung nun vollständig über die Steinstraße (HS IV) erfolgt, ist weiterhin eine Lärmimmissionsuntersuchung notwendig, die zudem den Prognosefall zum Horizont 2040 betrachtet. Die vorliegende Verkehrsuntersuchung erarbeitet hierfür die notwendigen Eingangsgrößen.

Um die bestehenden Verkehrsverhältnisse zu erfassen, wurde eine automatische Radarzählung (04.04.2025–10.04.2025) auf der Steinstraße durchgeführt. Der DTV auf Höhe des Plangebiets beträgt 4.600 Kfz/24 h bei einem SV-Anteil von 5,4 %, womit die Steinstraße moderat belastet ist und dabei einen mäßig ausgeprägten Tagesgang aufweist.

Für die Ermittlung der Prognosebelastung sind in diesem Fall vorrangig die Festlegungen der Bauleitplanung von Relevanz. Folgende Flächen wurden bei der Bestimmung der zukünftigen Verkehrsnachfrage berücksichtigt:

B-Plan	Wohngebiet		Mischgebiet	Gewerbegebiet	Verkehrsnachfrage		
					gesamt	davon SV	
Nr. 38	Var. A	32 WE	5.000 m²	-	254	3	
	Var. B	100 WE			526	3	
Nr. 18	-		-	33.000 m²	912	54	
Nr. 73	-		-	8.500 m²	1.133	66	
Nr. 13	-		-	33.000 m²			
Nr. 126	6,76 ha (VTU liegt vor)				875 ¹	4 ¹	
				Σ	Var. A	3.174	127
					Var. B	3.446	127

Bild 15: Überblick Entwicklungsflächen und vsl. resultierende Verkehrsnachfrage

Aus den Tabellenwerten ergibt sich unter Berücksichtigung der angenommenen Richtungs aufteilung ein DTV zum Prognosehorizont 2040 von etwa 6.000 Kfz/24 h bzw. 6.150 Kfz/24 h bei einem SV-Anteil von ~5 % je nach betrachteter Variante. Für weitere Verkehrsdaten für die Schalluntersuchung wird auf die vorige Seite verwiesen.

¹ Aus VTU [20], abweichend bezogen auf einen durchschnittlichen Tag



LITERATURVERZEICHNIS

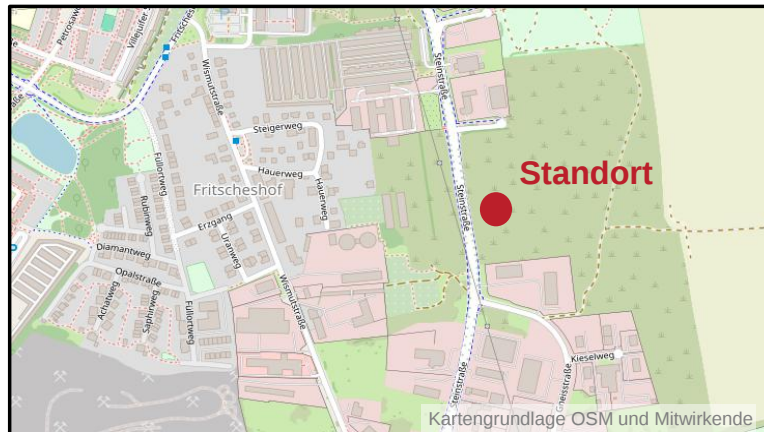
- [1] Land Mecklenburg-Vorpommern, Verbindungsfunktionsstufen für das Straßennetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Stand 06.07.2017.
- [2] Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern; Statistisches Amt, „Bevölkerung in Mecklenburg-Vorpommern nach Gemeinden und Geschlecht (Basis Zensus 2022),“ 31.12.2022. [Online]. Available: <https://www.laiv-mv.de/static/LAIV/Statistik/Dateien/Publikationen/A%20I%20Bev%C3%B6lkerungsstand/A123Z%20%28kein%20Bericht%29/A123Z%202022%2022.xlsx>. [Zugriff am 02.12.2024].
- [3] Regionaler Planungsverband Mecklenburgische Seenplatte, „Regionaler Planungsverband Mecklenburgische Seenplatte – Region; Lage,“ [Online]. Available: <https://www.region-seenplatte.de/Region/Lage/>. [Zugriff am 05.05.2025].
- [4] DB InfraGO AG, „Infrastrukturregister,“ 2025. [Online]. Available: <https://geoviewer.deutschebahn.com/maps/#/context/ISR/275618>. [Zugriff am 05.05.2025].
- [5] Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern; Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen, Mecklenburg-Vorpommern 1:250 000 Straßenkarte, 2024.
- [6] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-19, Ausgabe 2019.
- [7] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Handbuch für die Bemessung von Verkehrsanlagen, HBS, 2001.
- [8] Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, Ver_bau, Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, 2020.
- [9] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, RIN, 2008.
- [10] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAST, 2006.
- [11] Mecklenburg-Vorpommersche Verkehrsgesellschaft mbH (MVVG), „MVVG-Netzplan,“ [Online]. Available: <https://www.mvvg-netzplan.de/>. [Zugriff am 06.05.2025].
- [12] Landesamt für innere Verwaltung M-V, Amt für Geoinformation, Vermessung und Katasterwesen, „DOP (Orthophotos / „Luftbilder“),“ [Online]. Available: https://www.geodaten-mv.de/dienste/adv_dop. [Zugriff am 05.05.2025].
- [13] Stadt Neubrandenburg, „Bebauungsplan Nr. 38, Ortsteil Fritscheshof,“ 14.08.2004. [Online]. Available: https://bauleitplaene-mv.de/download/B-Plan_38_Teilauflhebung-366268.pdf. [Zugriff am 07.05.2025].
- [14] Stadt Neubrandenburg, „1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 18 "Fritscheshof - Ost",“ 27.03.2007. [Online]. Available: https://geoserver.neubrandenburg.de/Bilder/B-Plaene/Plaene/B-Plan_18_1-Aend.pdf. [Zugriff am 07.05.2025].
- [15] Karlsruher Institut für Technologie (KIT), Institut für Verkehrswesen (IfV), „Deutsches Mobilitätspanel - Zeitreihe der Mobilitätswerte,“ 17.04.2023. [Online]. Available: https://mobilitaetspanel.ifv.kit.edu/downloads/Statistik_MOP_22_23.xlsx. [Zugriff am 07.05.2025].
- [16] Bundesministerium für Verkehr, „Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR),“ 12.2021. [Online]. Available: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html>. [Zugriff am 07.05.2025].
- [17] Stadt Neubrandenburg, „1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 13 "Fritscheshof - Südost",“ 16.07.2008. [Online]. Available: https://geoserver.neubrandenburg.de/Bilder/B-Plaene/Plaene/B-Plan_13_1-Aend.pdf. [Zugriff am 08.05.2025].
- [18] Stadt Neubrandenburg, „Bebauungsplan Nr. 73,“ 19.01.2000. [Online]. Available: https://geoserver.neubrandenburg.de/Bilder/B-Plaene/Plaene/B-Plan_73.pdf. [Zugriff am 02.07.2025].



- [19] Stadt Neubrandenburg, „21. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Neubrandenburg, Teilfläche "Carlshöhe Ost" hier: Aufstellungsbeschluss,“ 16 05 2019. [Online]. Available: <https://sitzung.ikt-ost.de/svnb/bi/getfile.asp?id=19196&type=do>. [Zugriff am 08 05 2025].
- [20] Traffic System Consulting – Beratende Ingenieure für Verkehrswesen, „Bericht Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 126 "Carlshöhe Ost" in Neubrandenburg,“ 2020.
- [21] Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg, „Bebauungsplan Nr. 118 "Einzelhandel Oststadt",“ 30 09 2020. [Online]. Available: https://geoserver.neubrandenburg.de/Bilder/B-Plaene/Plaene/BPL_118_P.pdf. [Zugriff am 08 05 2025].
- [22] Markt und Standort Beratungsgesellschaft mbH, „Kommunales Einzelhandelskonzept für die Stadt Neubrandenburg,“ 05 12 2018. [Online]. Available: <https://www.neubrandenburg.de/output/download.php?fId=3330.535.1..> [Zugriff am 08 05 2025].
- [23] VE-KASS Ingenieurgesellschaft mbH, „Verkehrserhebung Neubrandenburg, Anlage 3.4, Blatt 15, Lindenhofer Str./Carlshöher Str./Quarzstr./Steinstr.,“ 2018.

Steinstraße

Verkehrserhebung Zusammenfassung der Ergebnisse



Erhebungszeitraum:

von: 04.04.2025 bis: 10.04.2025

Ergebnisse der Hochrechnungen

DTV: 4.608 Kfz/24h

DTV_{SV}: 249 Kfz/24h Anteil: 5,4%

Lärmkennwerte nach RLS 19/RLS 90

M_T: 275 Kfz/h

M_N: 25 Kfz/h

p_t Lkw1: 4,5%

p_n Lkw1: 6,6%

p_t Lkw2: 1,2%

p_n Lkw2: 2,4%

p_t Lkw>2,8t: 6,4%

p_n Lkw: 10,4%

Geschwindigkeiten

V₈₅: 60 km/h

V_{Max}: 135 km/h

V_{mittel}: 53 km/h

V₅₀: 53 km/h

Anmerkungen

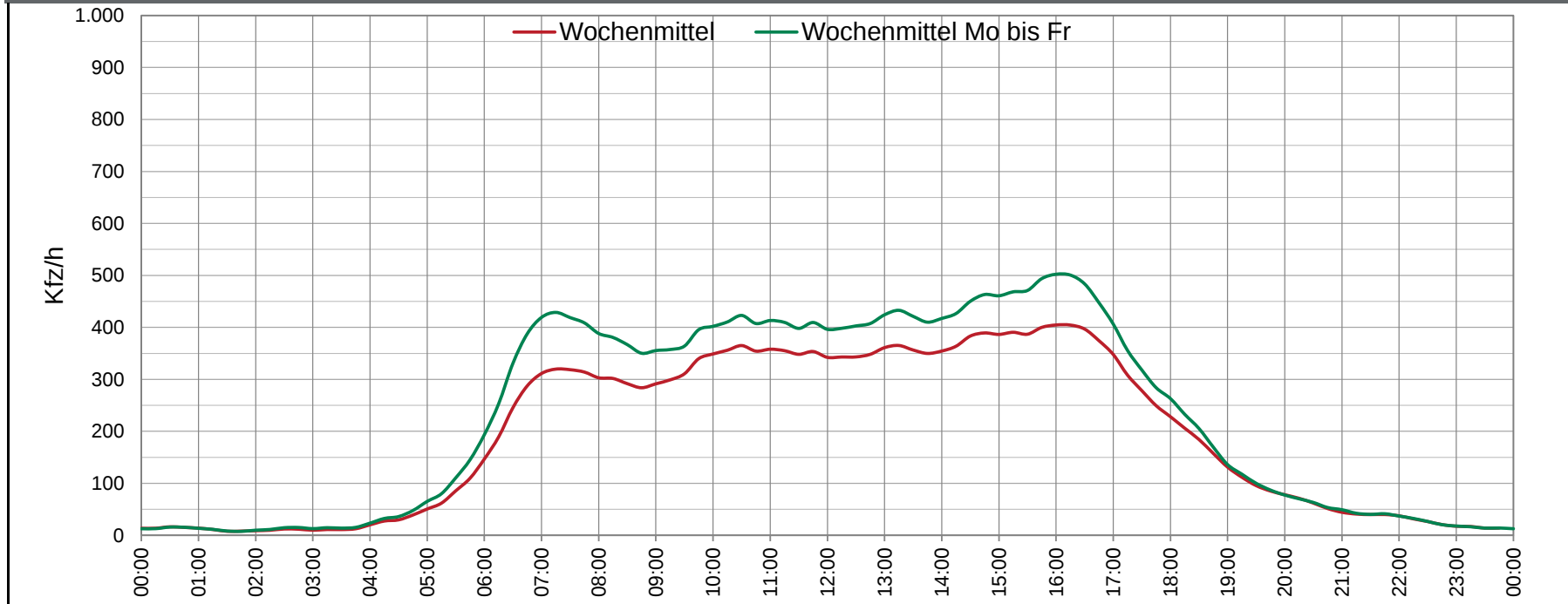
- Hochrechnung mit HM-Faktoren aus HBS 2001
- W5 Werktag Montag bis Freitag
- SV = Schwerverkehr > 3,5 t
- Lärmkennwerte gem. RLS 19 und RLS 90
- p_i Lkw2 inkl. Krad berechnet



Querschnitt: **Steinstraße**
Wochenmittel

Richtung: Querschnitt

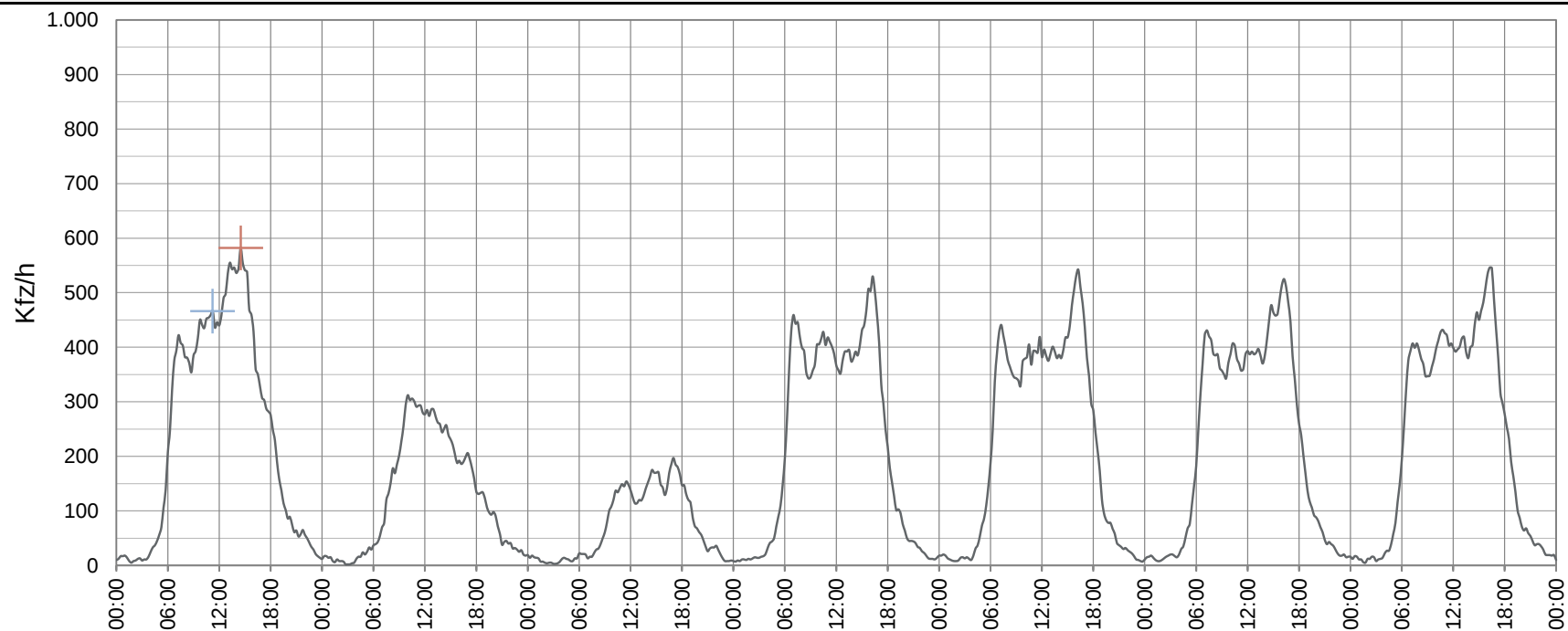
Datum: 04.04.2025 bis 10.04.2025



Querschnitt: **Steinstraße**
Tagesverkehr

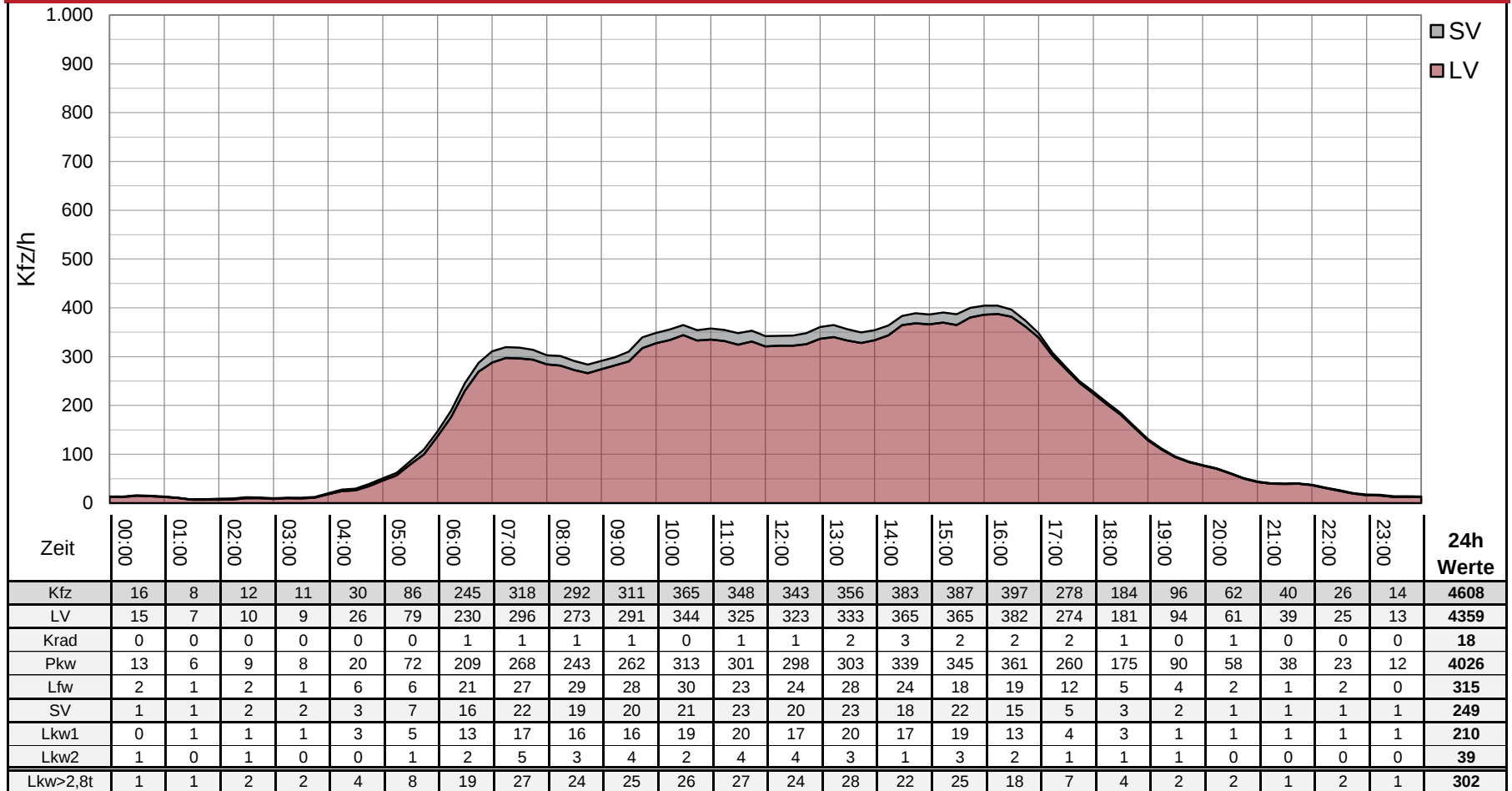
Richtung: Querschnitt

Datum: 04.04.2025 bis 10.04.2025



Datum/Uhrzeit (±30 min)	Richtung 1: Mamorweg								Richtung 2: Gneisstraße								Querschnitt							
	Pkw	Lfw	Lkw1	Lkw2	Krad	Kfz	SV		Pkw	Lfw	Lkw1	Lkw2	Krad	Kfz	SV		Pkw	Lfw	Lkw1	Lkw2	Krad	Kfz	SV	
Wochensp. früh 04.04.25 11:15	182	12	23	3	0	220	26		209	15	18	4	0	246	22		391	27	41	7	0	466	48	
Wochensp. spät 04.04.25 14:30	240	15	22	1	4	282	23		266	13	18	0	3	300	18		506	28	40	1	7	582	41	

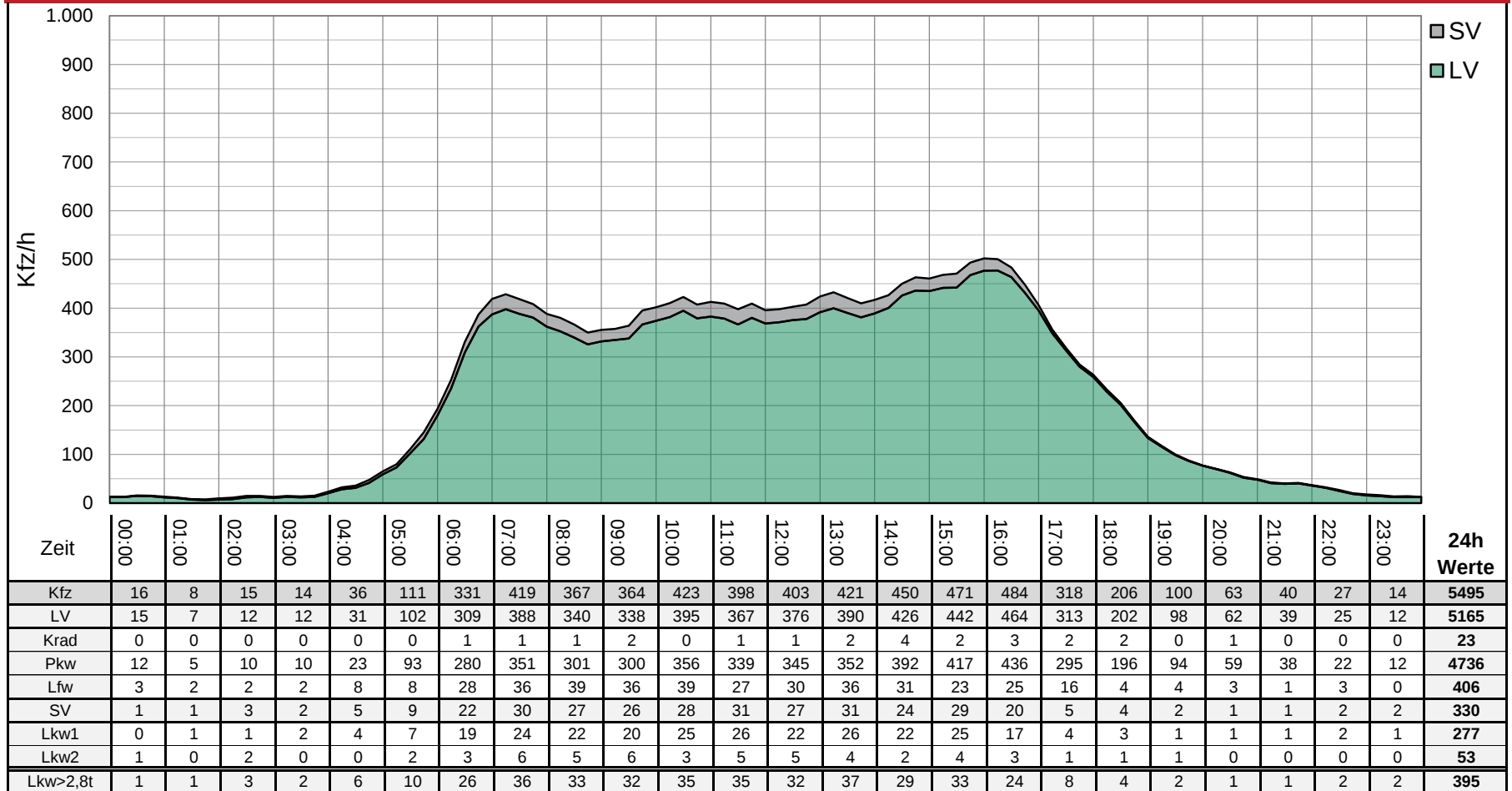
Querschnitt: **Steinstraße**
DTV
 Richtung: Querschnitt
 Datum: 2025



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

Auswertung für Schalltechnik	Kfz	Lkw1	Lkw2	Lkw>2,8t	M t/n	Anteil t/n Lkw1	Anteil t/n Lkw2	Anteil t/n Lkw>2,8t
Tag: Stundengruppe 06-22 Uhr	4405	196	52	281	Mt (Kfz/h) = 275	pt Lkw1 = 4,5%	pt Lkw2 = 1,2%	pt Lkw>2,8 = 6,4%
Nacht: Stundengruppe 22-6 Uhr	203	13	5	21	Mn (Kfz/h) = 25	pn Lkw1 = 6,6%	pn Lkw2 = 2,4%	pn Lkw>2,8 = 10,4%
Stundengruppe 0-24 Uhr	4608	210	57	302				

Querschnitt: **Steinstraße**
DTV_{w5}
 Richtung: Querschnitt
 Datum: 2025



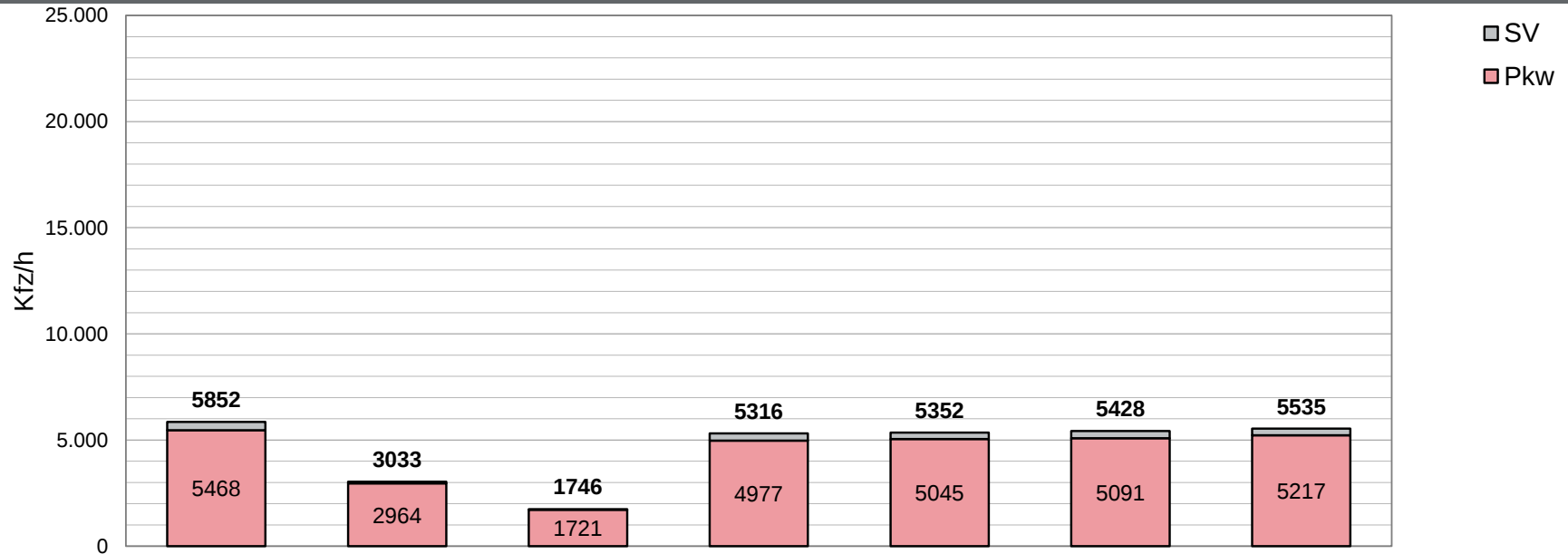
Längnenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	26,6%	31,6%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	27,5%	17,5%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	54,1%	49,1%

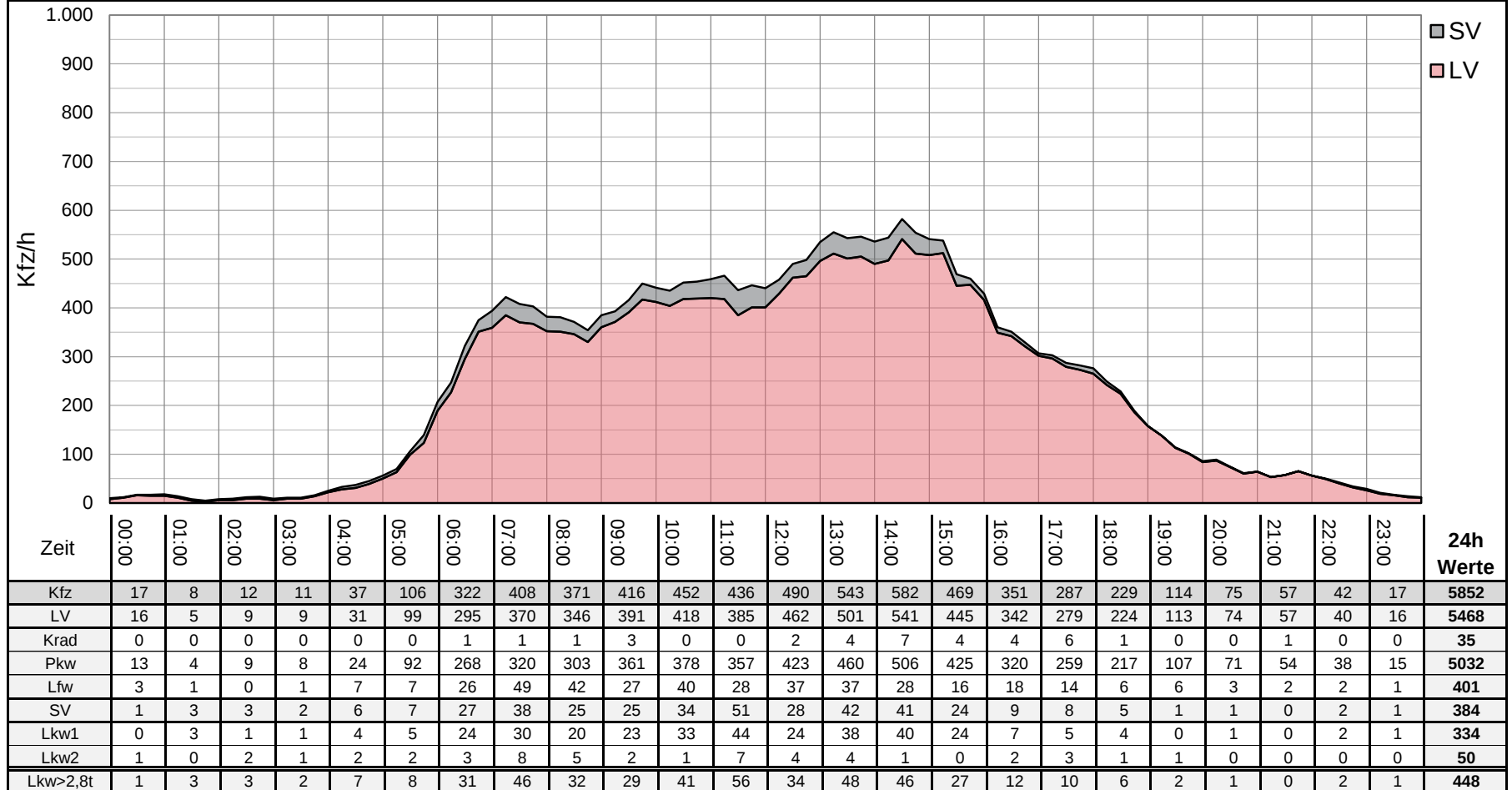
Querschnitt: **Steinstraße**
Tagesverkehr Wochentage

Richtung: Querschnitt

Datum: 04.04.2025 - 10.04.2025



Querschnitt: **Steinstraße**
Tagesverkehr
 Richtung: Querschnitt
 Datum: Fr, 04. April 2025

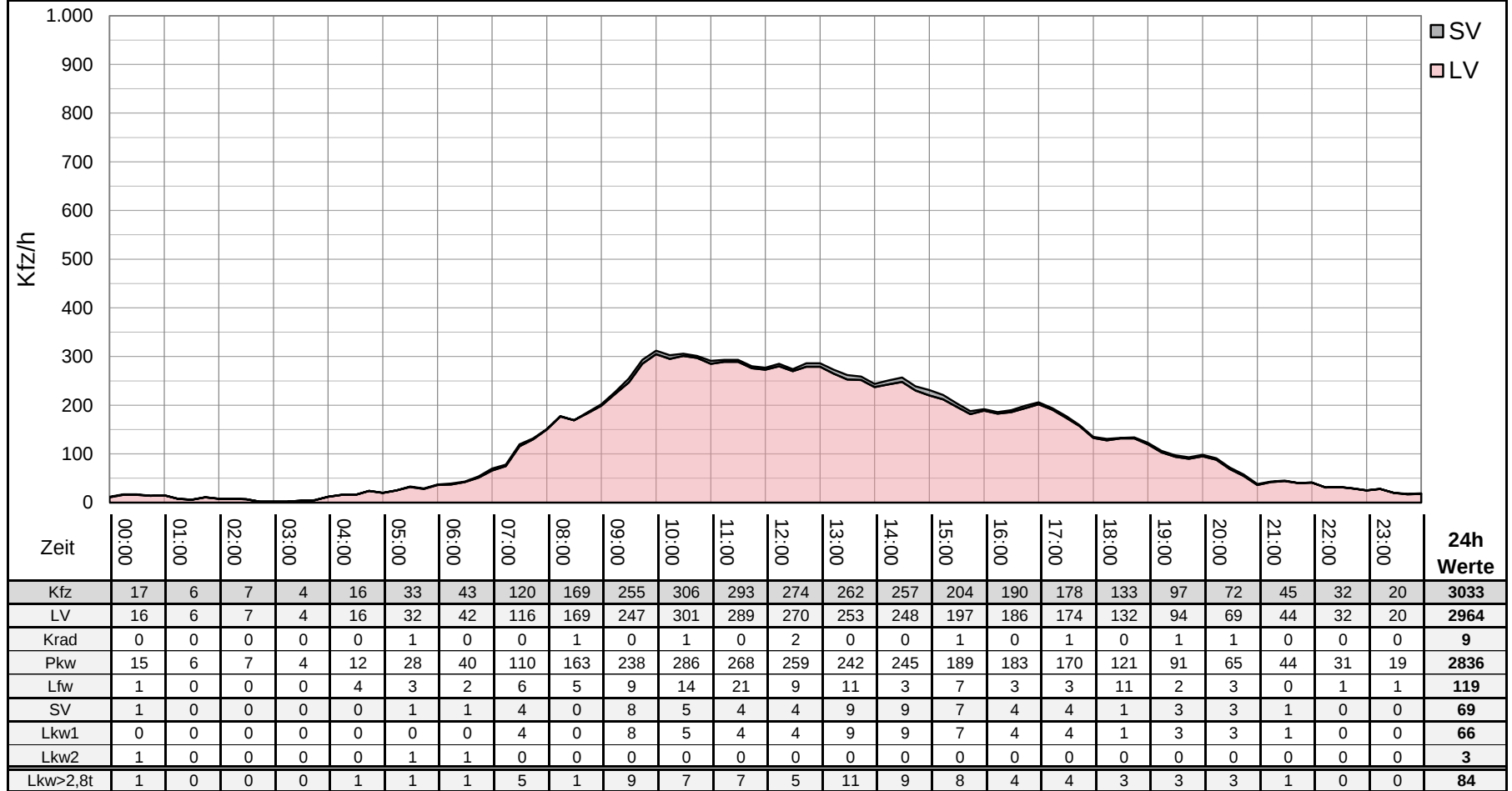


Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	25,6%	29,9%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	23,6%	12,0%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	49,2%	41,9%

Querschnitt: **Steinstraße**
Tagesverkehr

Richtung: Querschnitt
 Datum: Sa, 05. April 2025

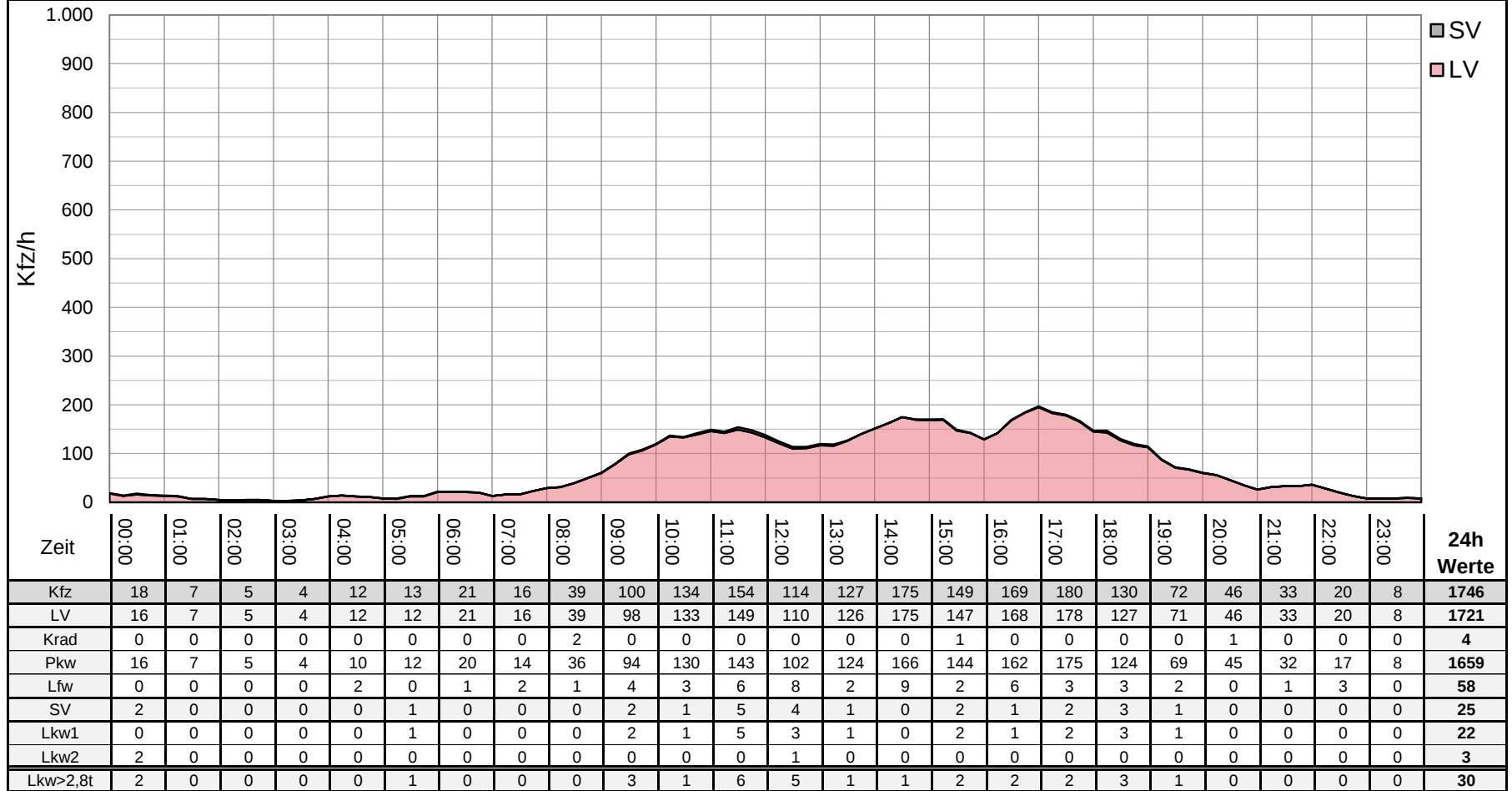


Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	19,4%	18,8%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	23,2%	23,2%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	42,6%	42,0%

Querschnitt: **Steinstraße**
Tagesverkehr

Richtung: Querschnitt
 Datum: So, 06. April 2025

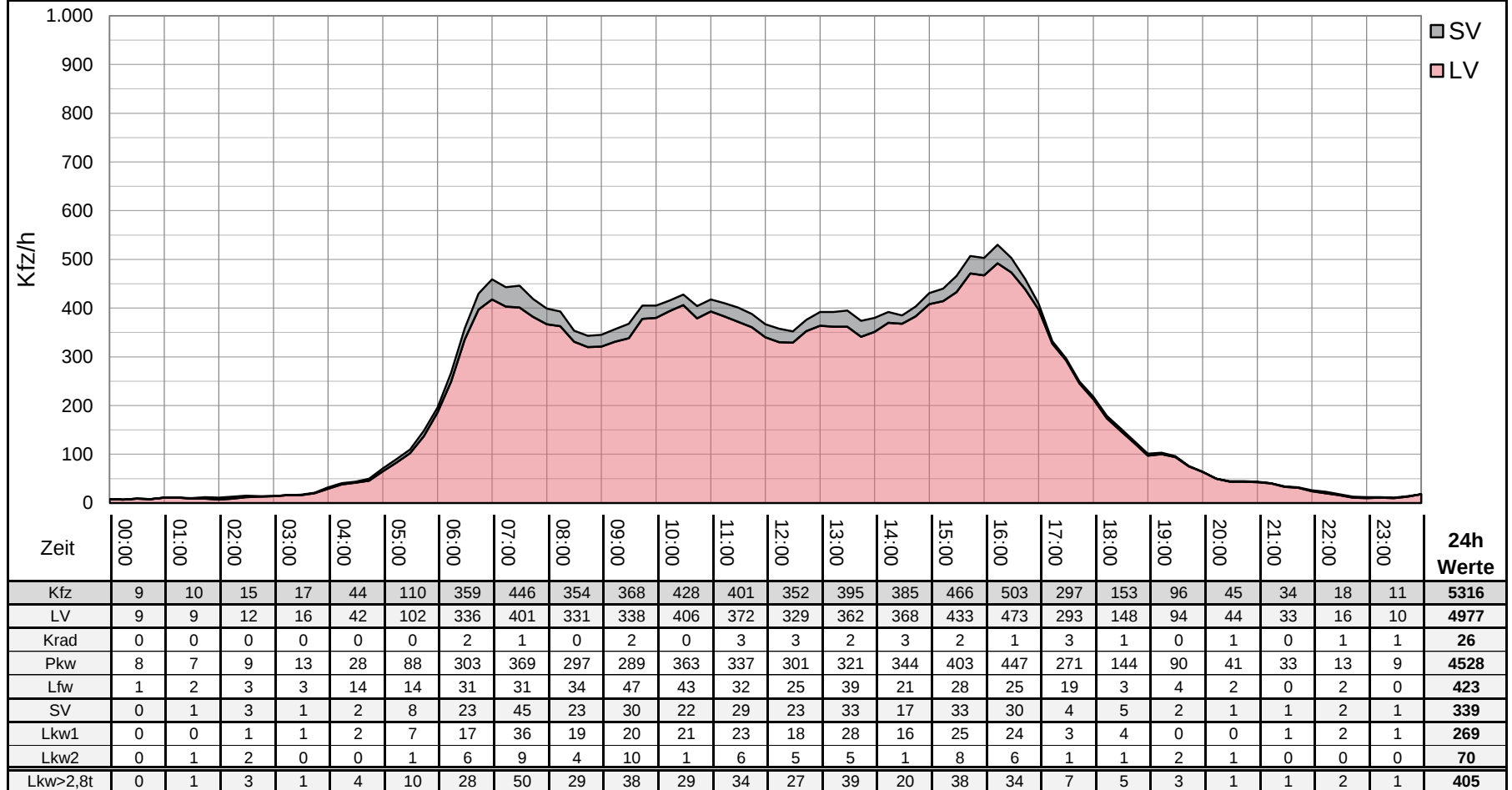


Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	10,1%	8,0%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	36,0%	32,0%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	46,1%	40,0%

Querschnitt: **Steinstraße**
Tagesverkehr

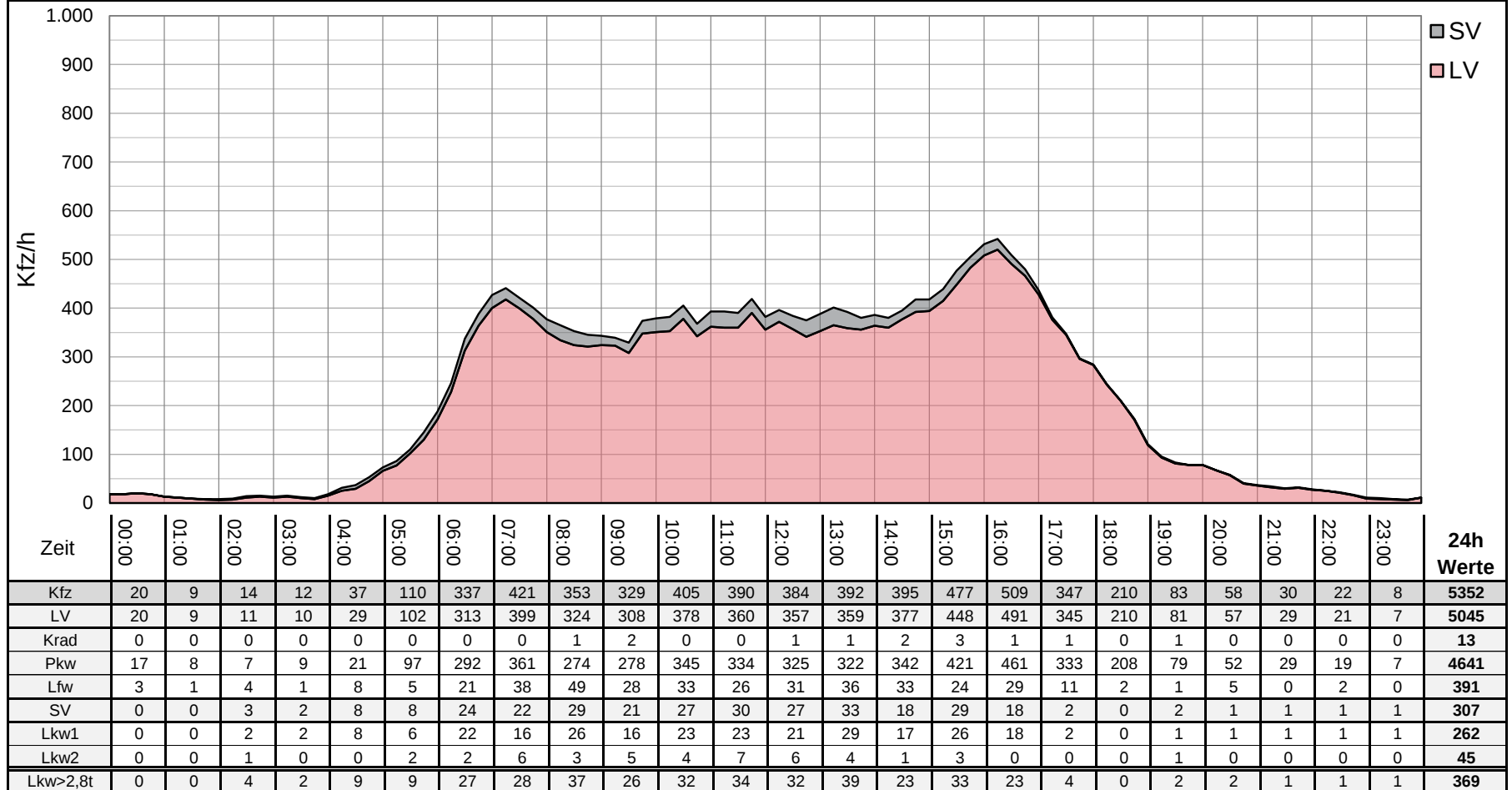
Richtung: Querschnitt
 Datum: Mo, 07. April 2025



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

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	28,2%	35,7%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	27,1%	21,2%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	55,3%	56,9%

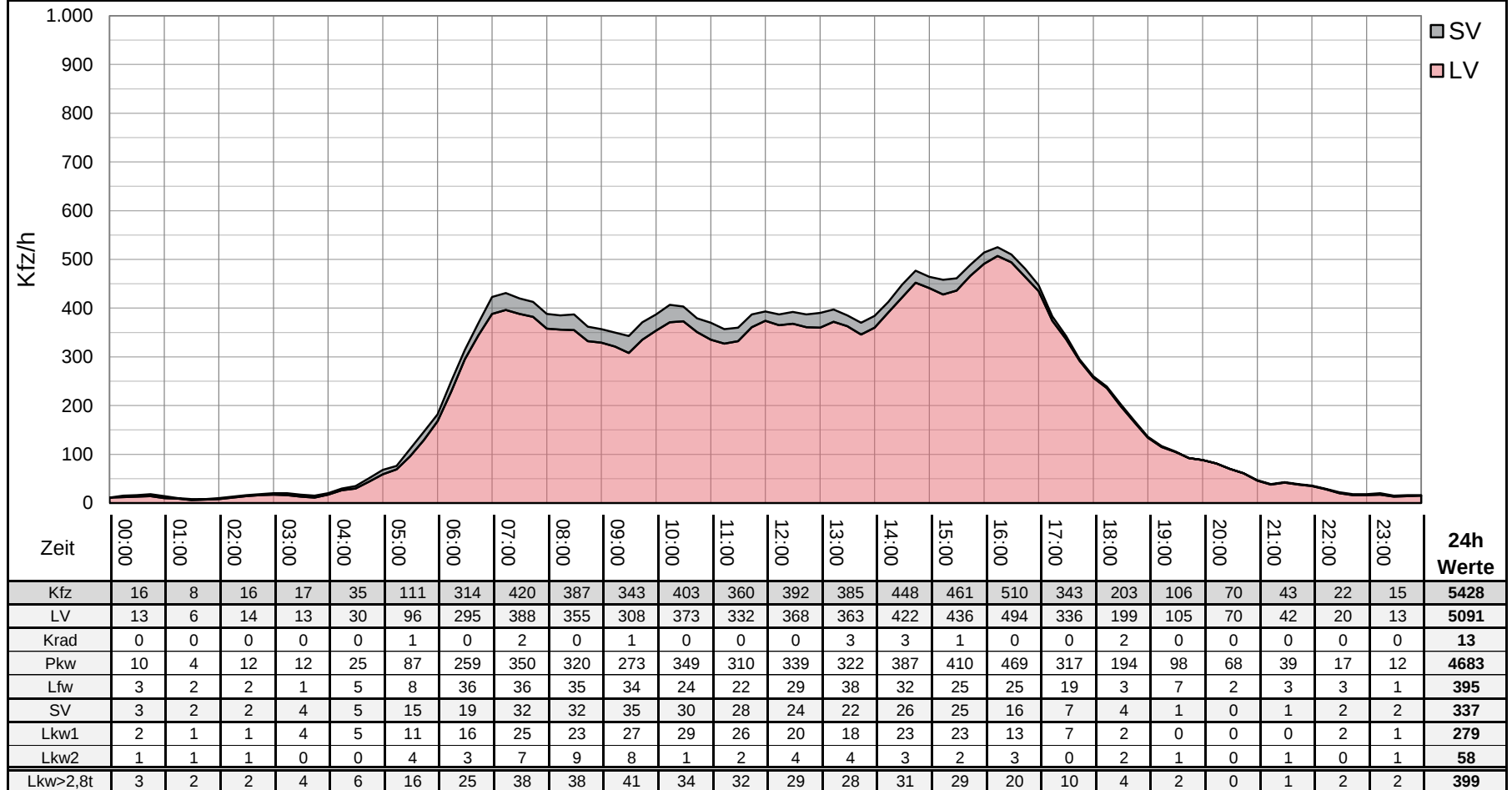
Querschnitt: **Steinstraße**
Tagesverkehr
 Richtung: Querschnitt
 Datum: Di, 08. April 2025



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

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	26,6%	31,3%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	29,6%	16,0%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	56,3%	47,2%

Querschnitt: **Steinstraße**
Tagesverkehr
 Richtung: Querschnitt
 Datum: Mi, 09. April 2025

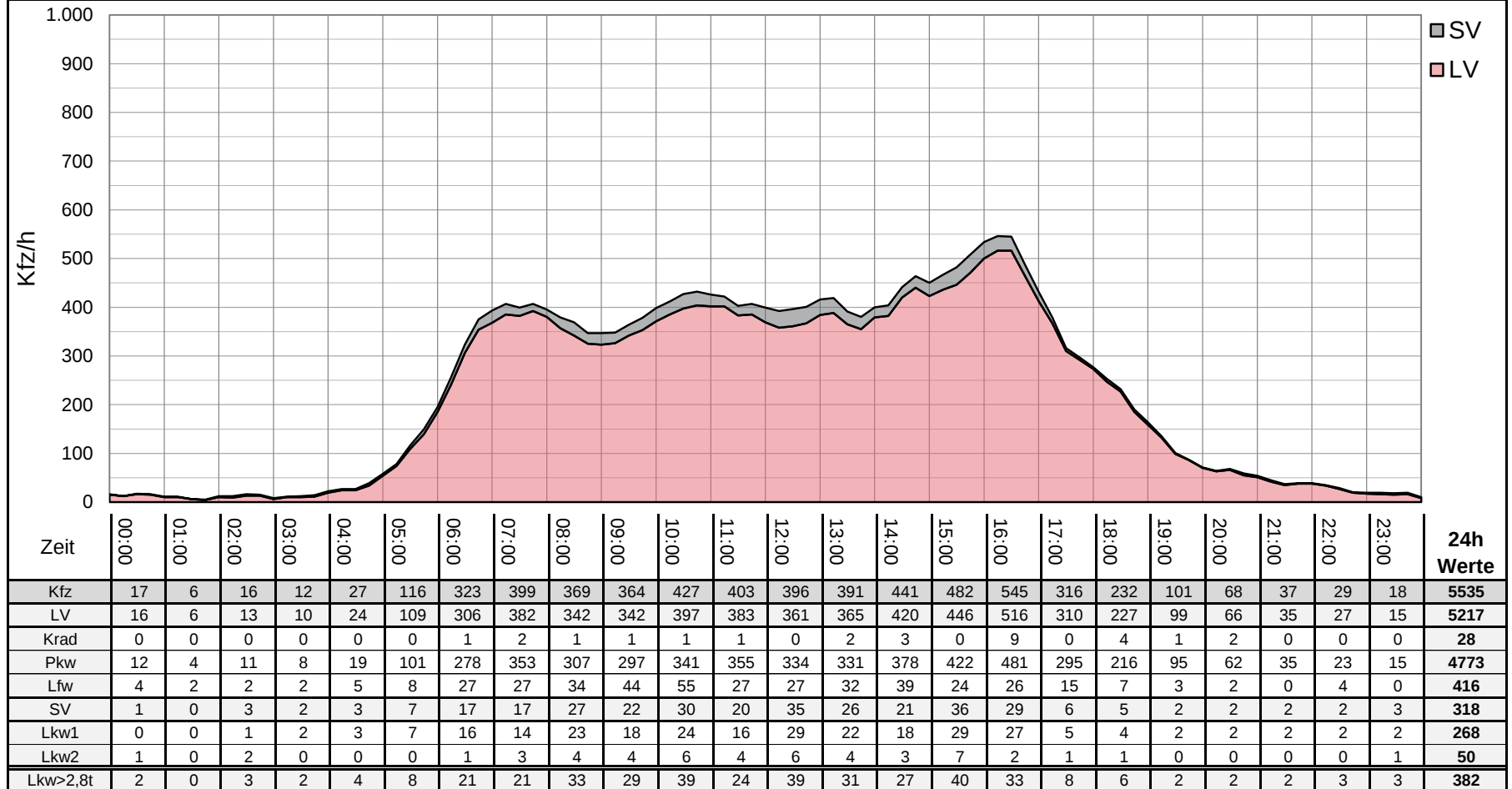


Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	26,4%	35,0%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	28,8%	15,4%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	55,2%	50,4%

Querschnitt: **Steinstraße**
Tagesverkehr

Richtung: Querschnitt
 Datum: Do, 10. April 2025



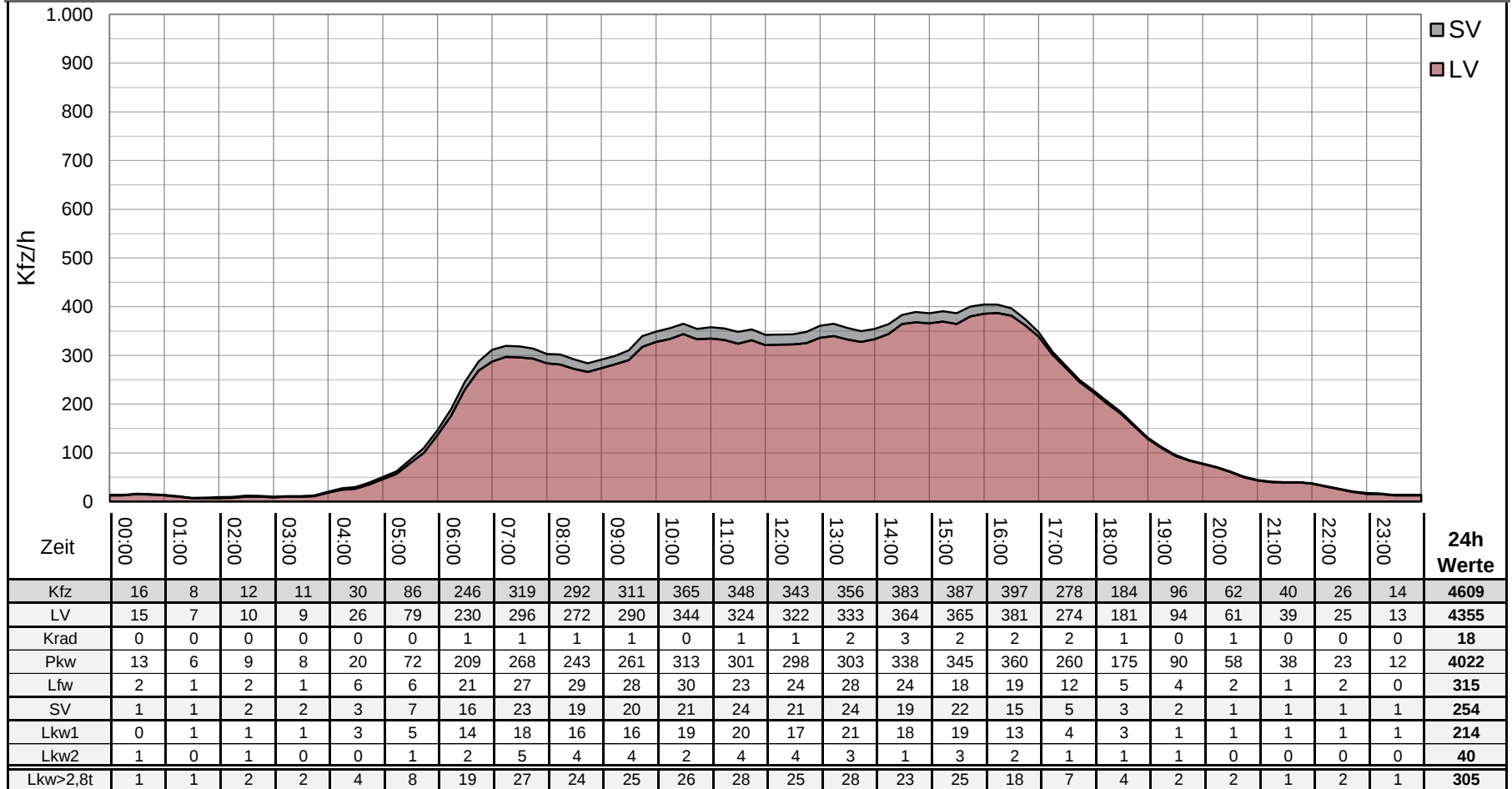
Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	26,3%	26,1%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	28,7%	23,9%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	55,0%	50,0%

Querschnitt: **Steinstraße**
Wochenmittel

Richtung: Querschnitt

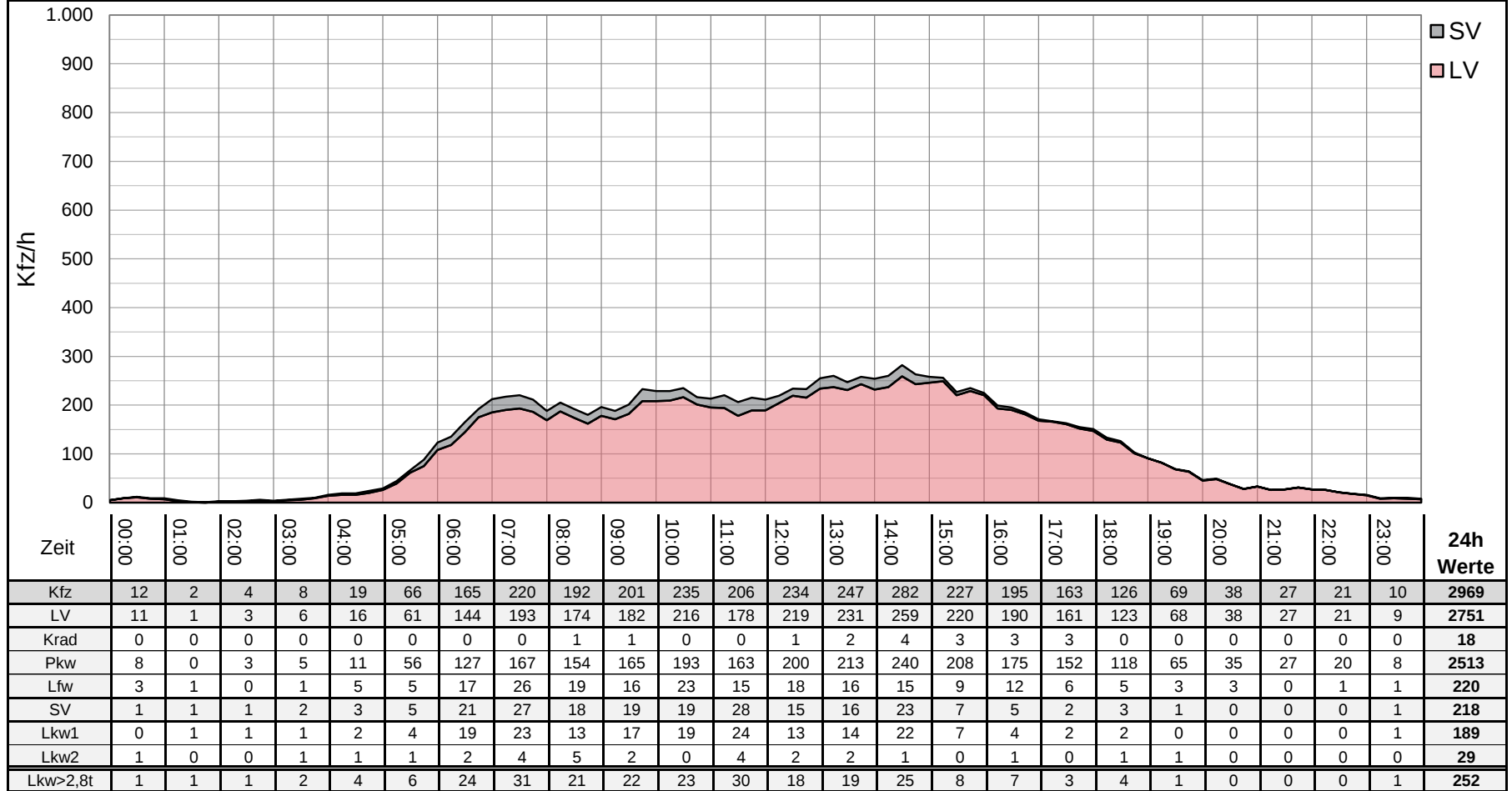
Datum: 04.04.25 bis 10.04.2025



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

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	25,0%	30,8%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	27,6%	17,9%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	52,6%	48,7%

Querschnitt: **Steinstraße**
Tagesverkehr
 Richtung: Mamorweg
 Datum: Fr, 04. April 2025

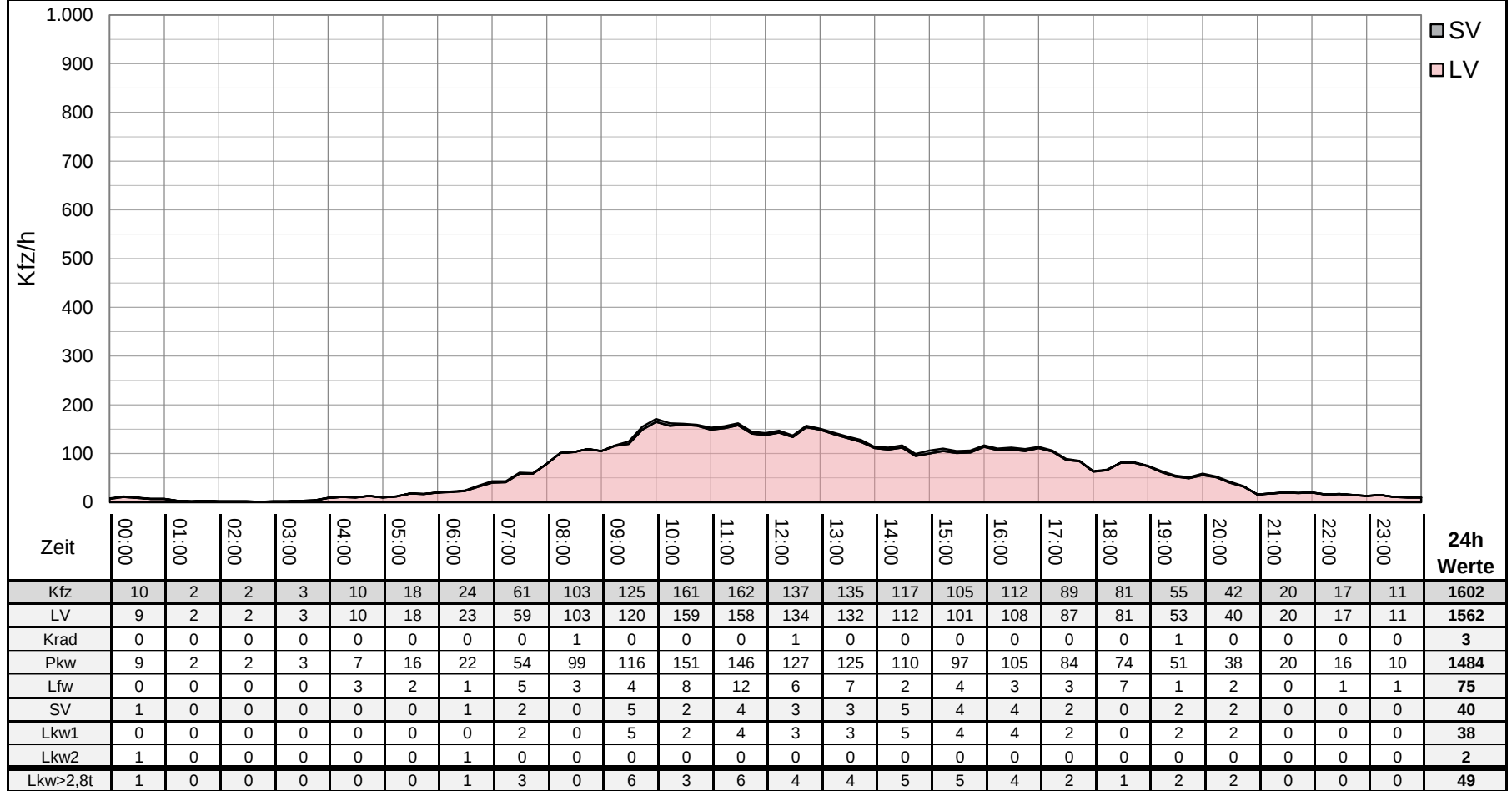


Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	25,2%	39,0%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	25,2%	7,8%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	50,4%	46,8%

Querschnitt: **Steinstraße**
Tagesverkehr

Richtung: Mamorweg
 Datum: Sa, 05. April 2025

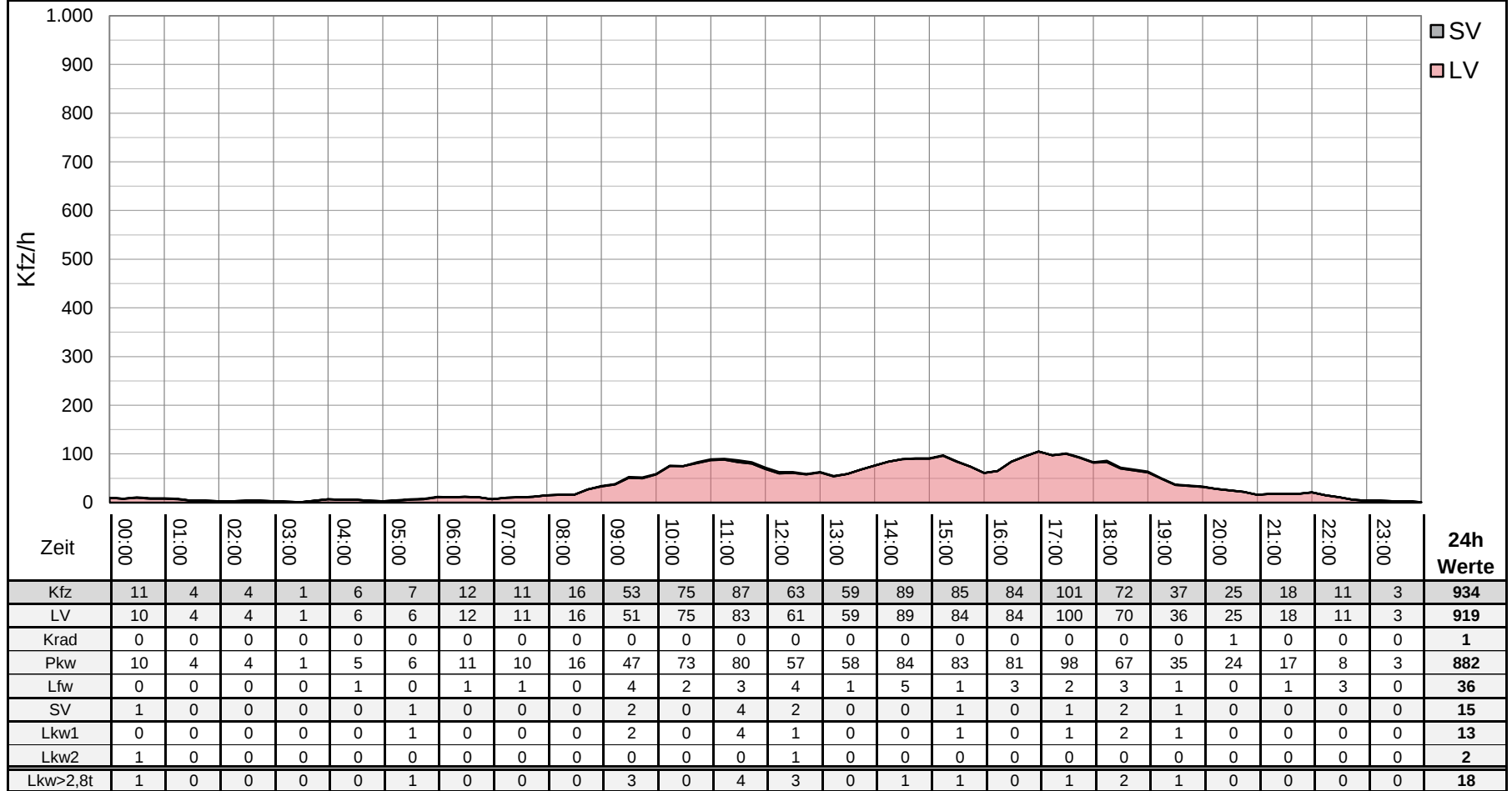


Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	19,5%	20,0%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	24,1%	25,0%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	43,7%	45,0%

Querschnitt: **Steinstraße**
Tagesverkehr

Richtung: Mamorweg
Datum: So, 06. April 2025

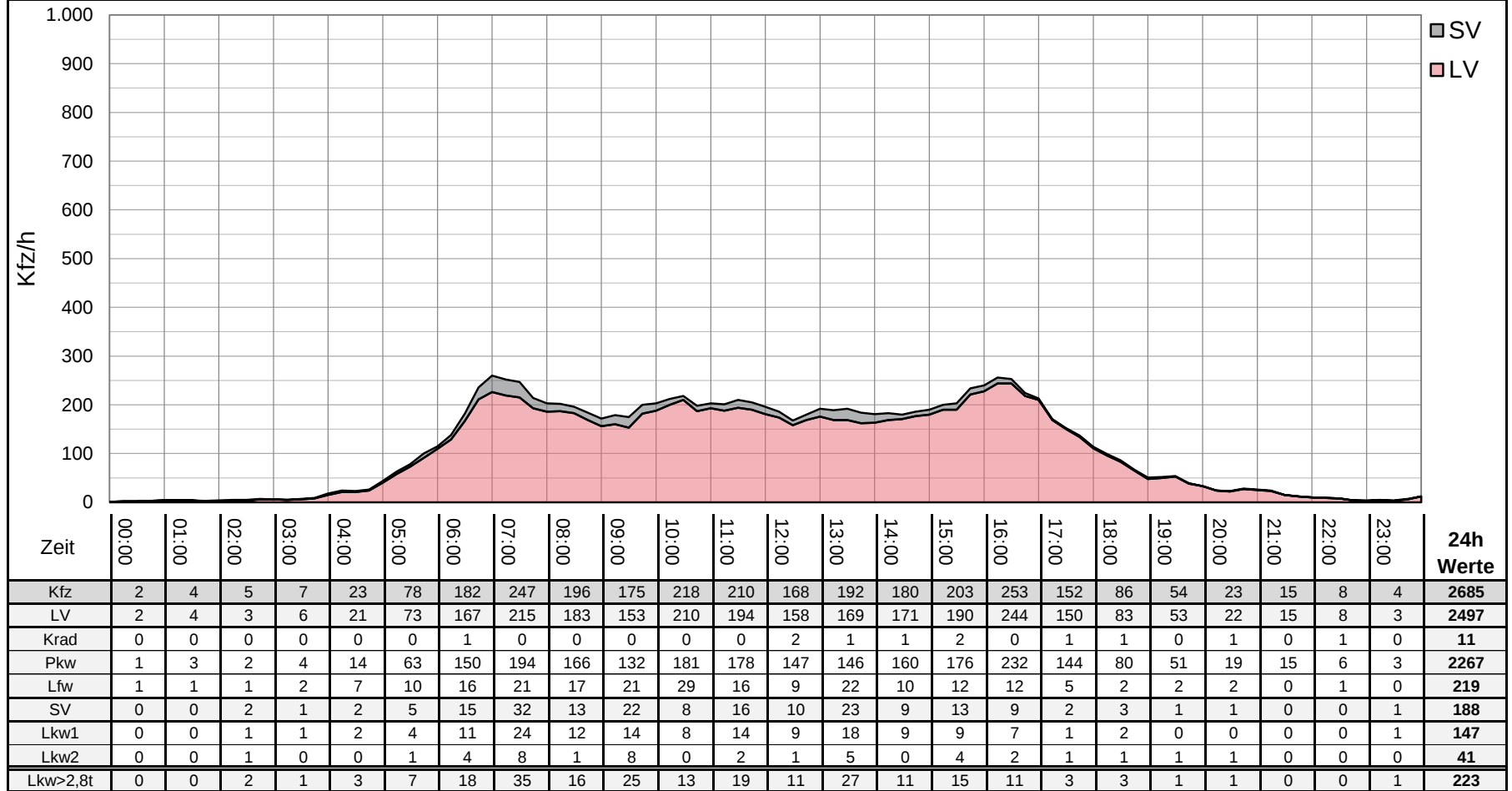


Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	9,8%	13,3%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	36,8%	26,7%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	46,6%	40,0%

Querschnitt: **Steinstraße**
Tagesverkehr

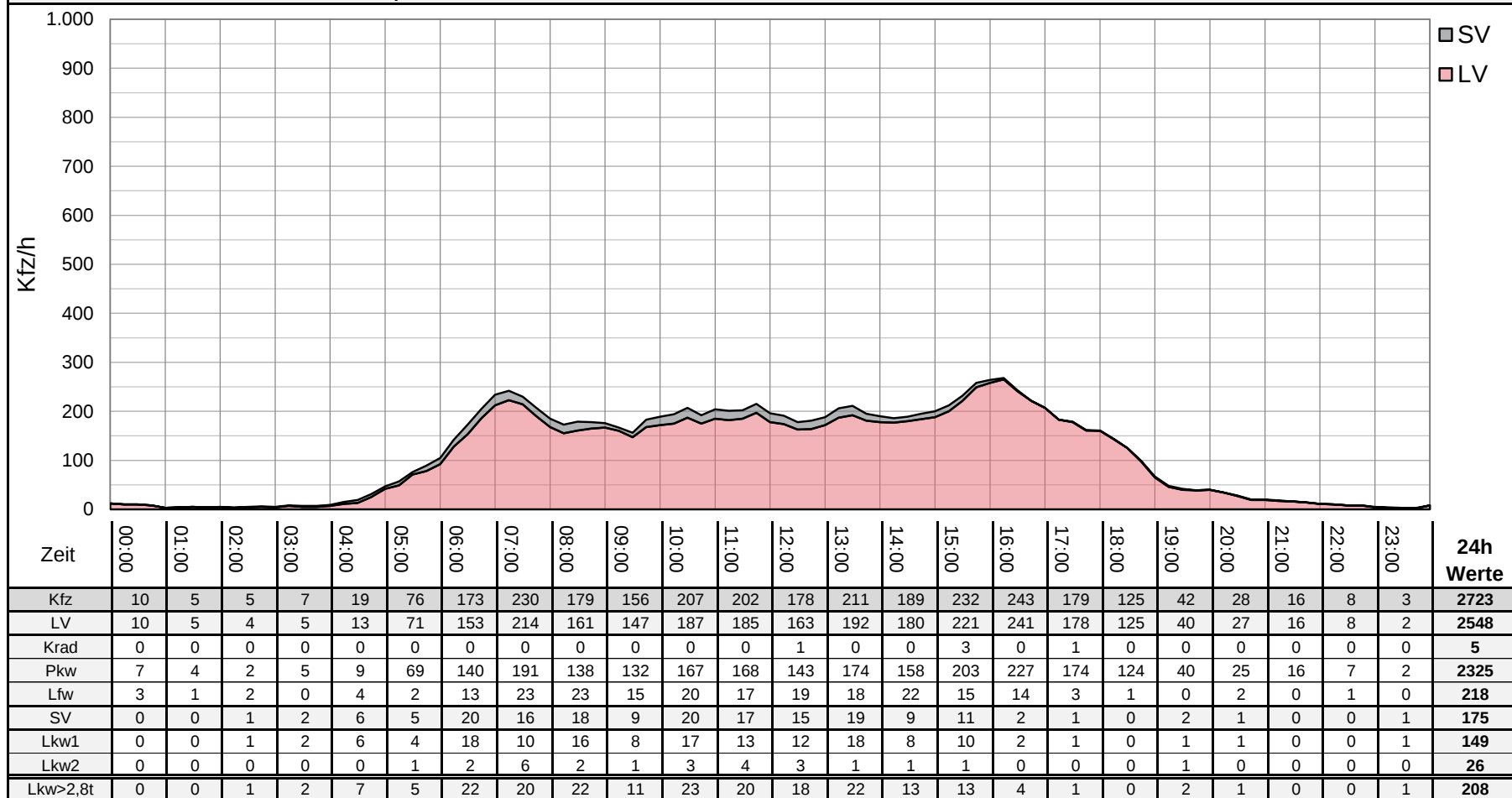
Richtung: Mamorweg
 Datum: Mo, 07. April 2025



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

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	28,8%	43,6%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	26,7%	14,4%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	55,5%	58,0%

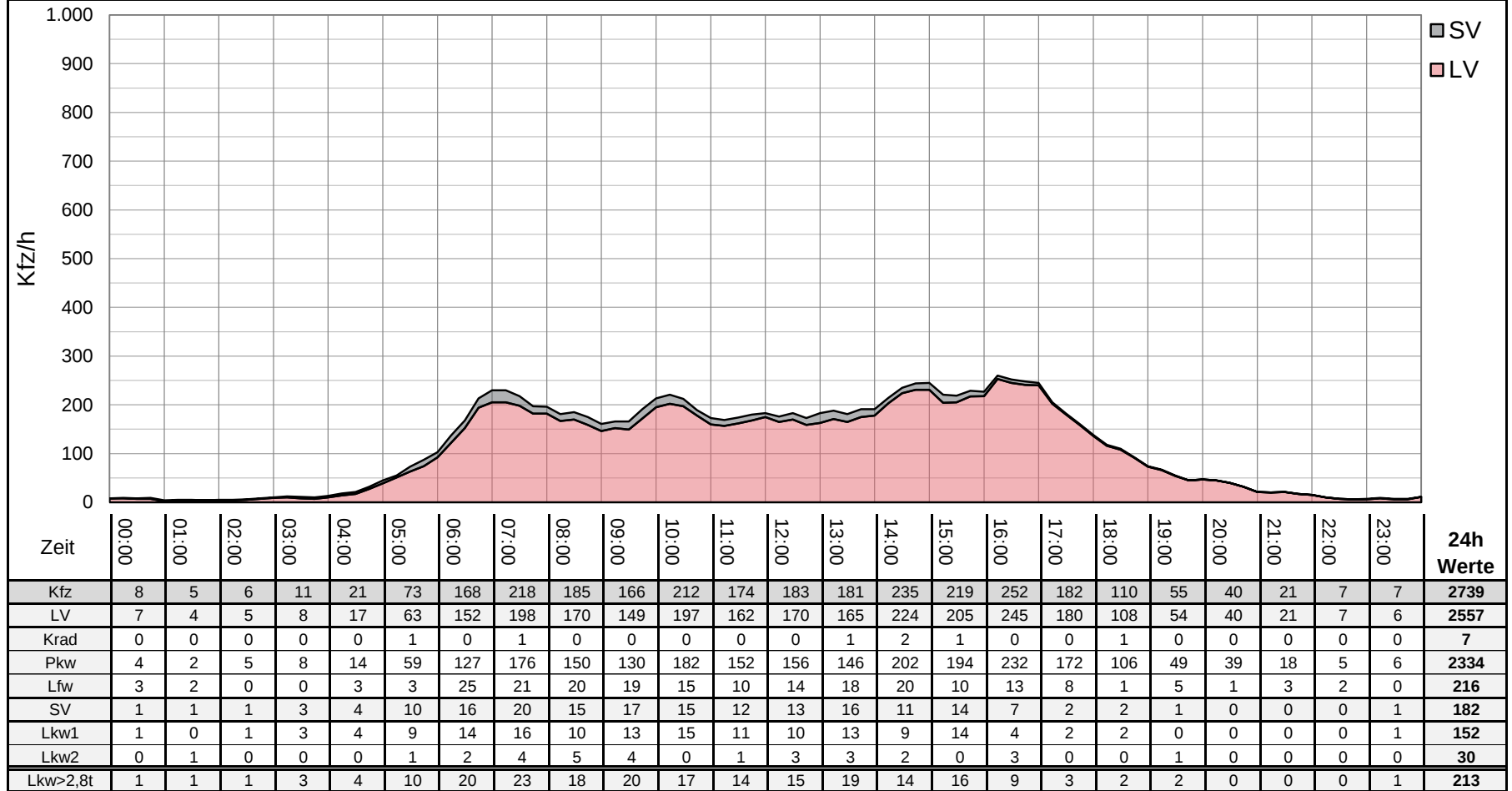
Querschnitt: **Steinstraße**
Tagesverkehr
 Richtung: Mamorweg
 Datum: Di, 08. April 2025



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

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	26,5%	36,0%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	30,0%	8,0%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	56,5%	44,0%

Querschnitt: **Steinstraße**
Tagesverkehr
 Richtung: Mamorweg
 Datum: Mi, 09. April 2025

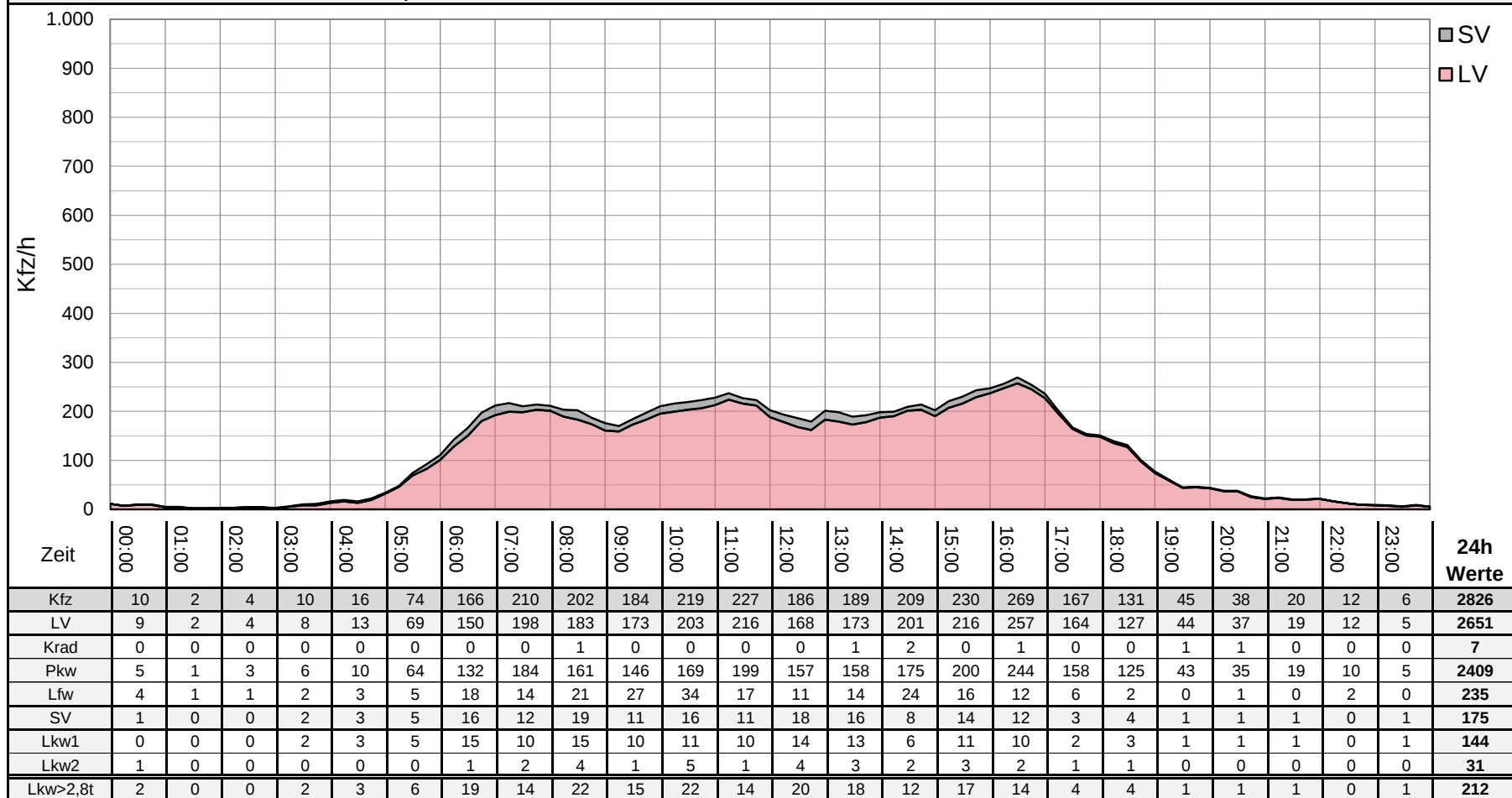


Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	26,2%	37,4%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	28,9%	13,7%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	55,0%	51,1%

Querschnitt: **Steinstraße**
Tagesverkehr

Richtung: Mamorweg
 Datum: Do, 10. April 2025



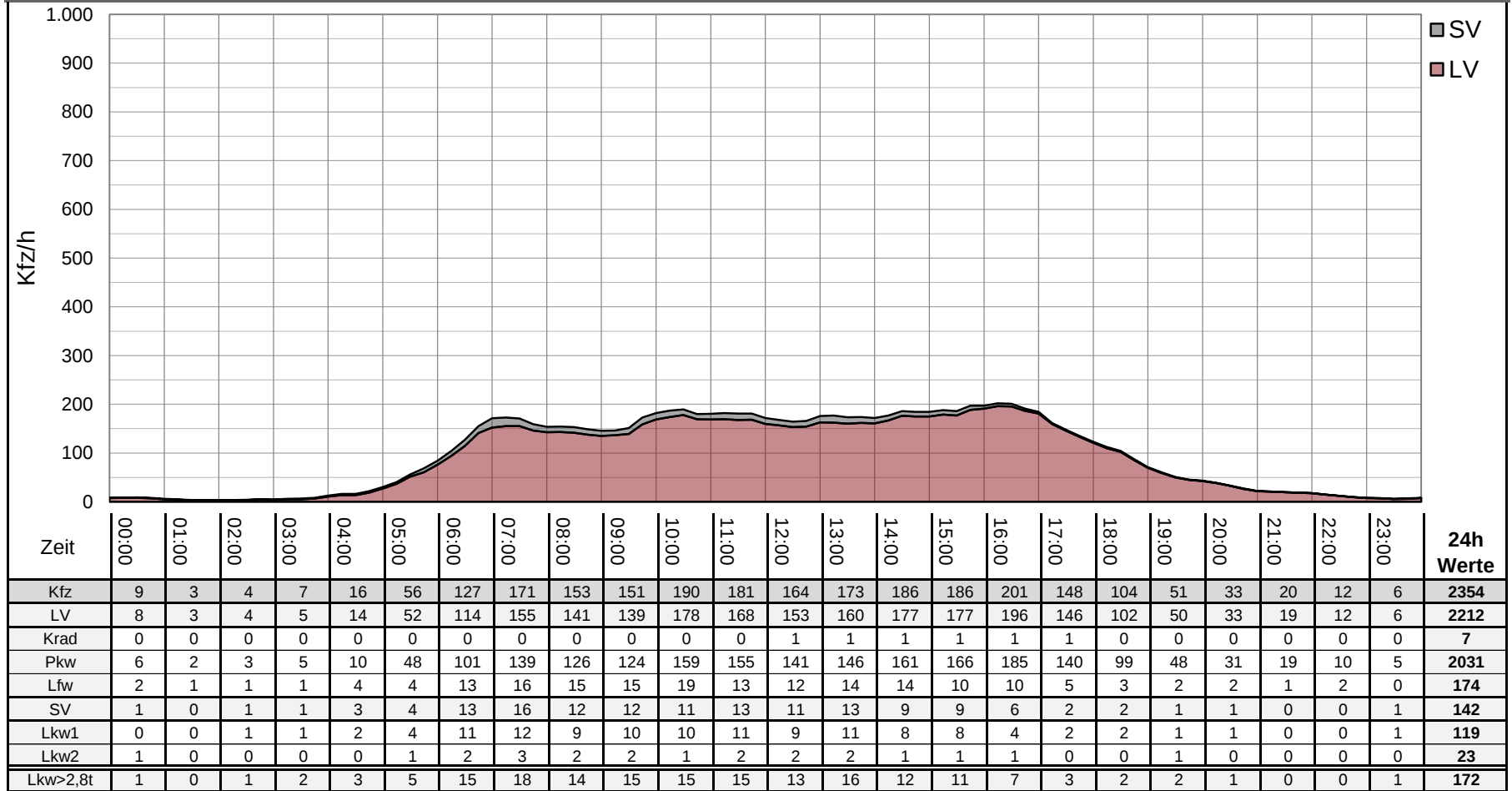
Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	26,6%	33,1%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	28,8%	18,9%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	55,4%	52,0%

Querschnitt: **Steinstraße**
Wochenmittel

Richtung: Mamorweg

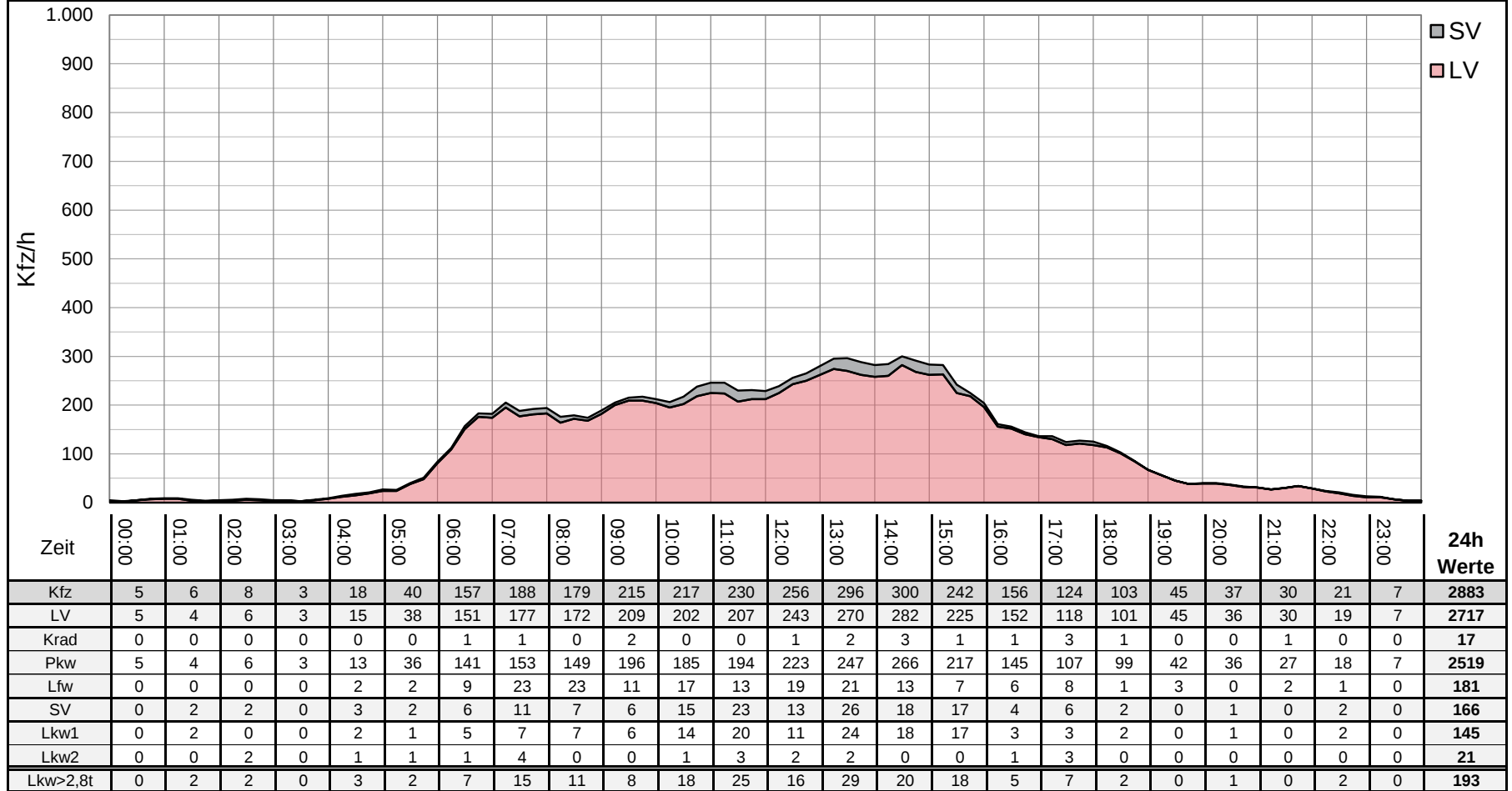
Datum: 04.04.25 bis 10.04.2025



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

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	24,9%	36,9%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	28,0%	13,1%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	52,9%	49,9%

Querschnitt: **Steinstraße**
Tagesverkehr
 Richtung: Gneisstraße
 Datum: Fr, 04. April 2025

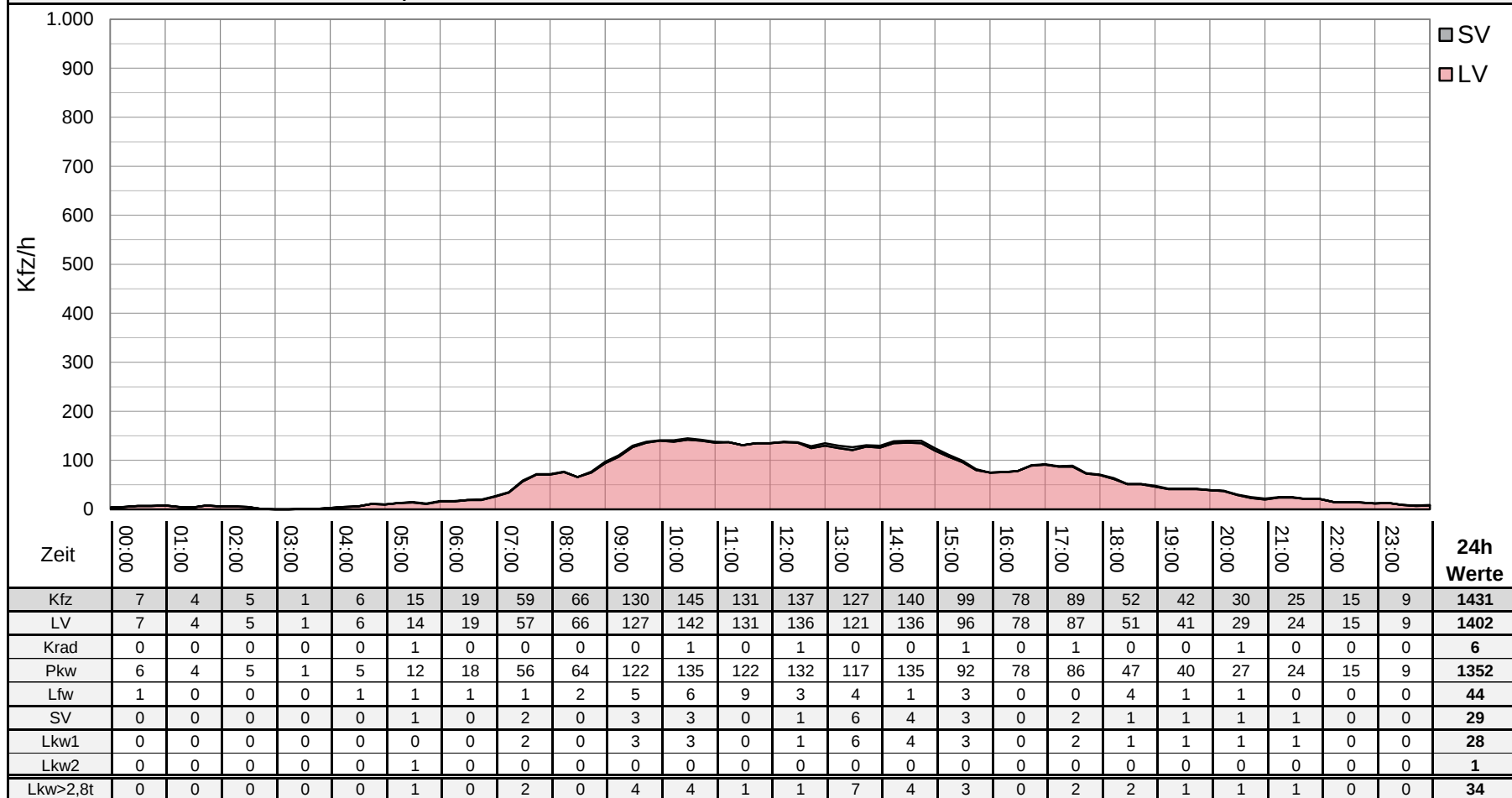


Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	26,1%	18,1%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	21,9%	17,5%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	48,0%	35,5%

Querschnitt: **Steinstraße**
Tagesverkehr

Richtung: Gneisstraße
 Datum: Sa, 05. April 2025

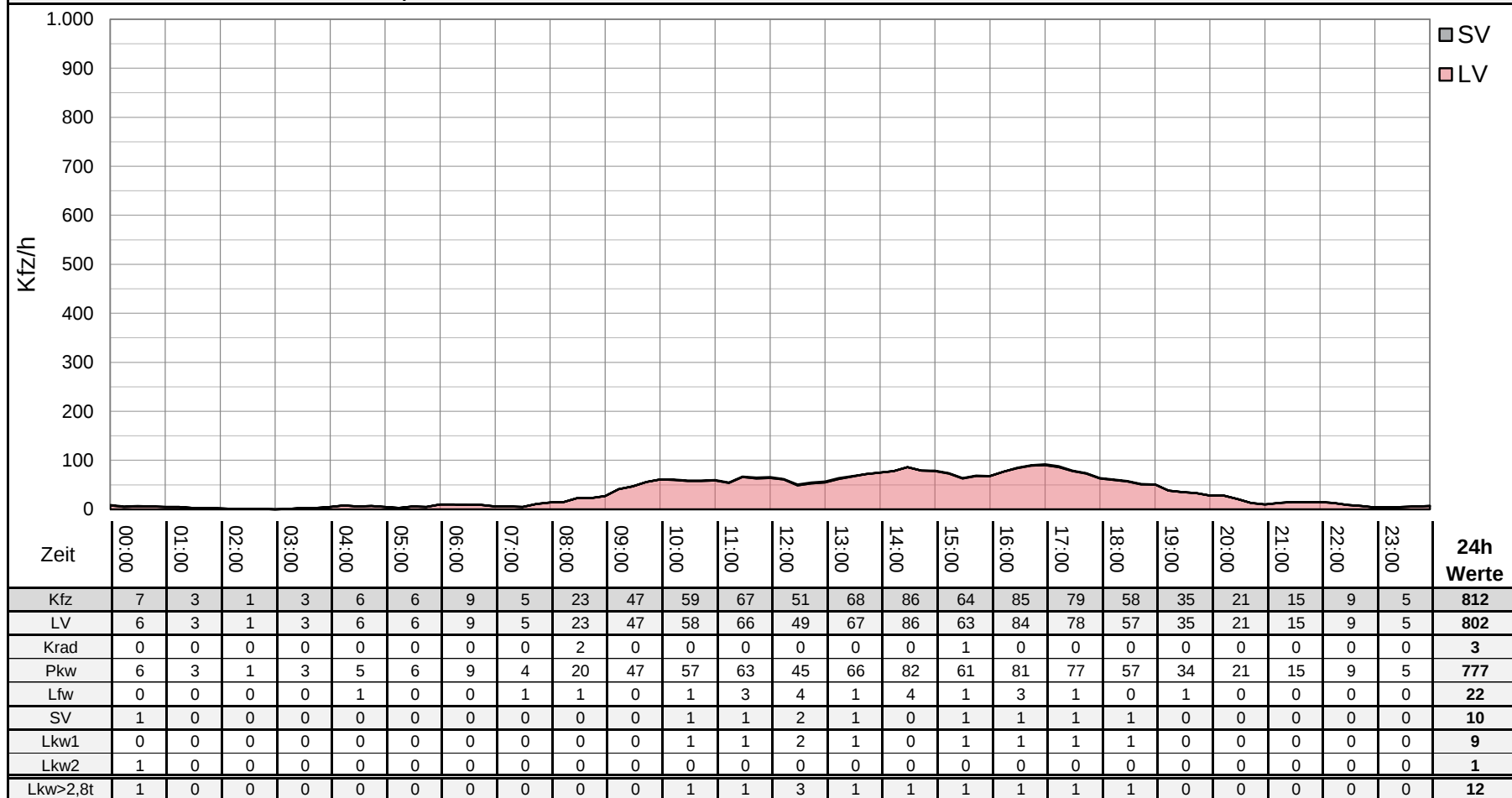


Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	19,2%	17,2%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	22,3%	20,7%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	41,4%	37,9%

Querschnitt: **Steinstraße**
Tagesverkehr

Richtung: Gneisstraße
 Datum: So, 06. April 2025

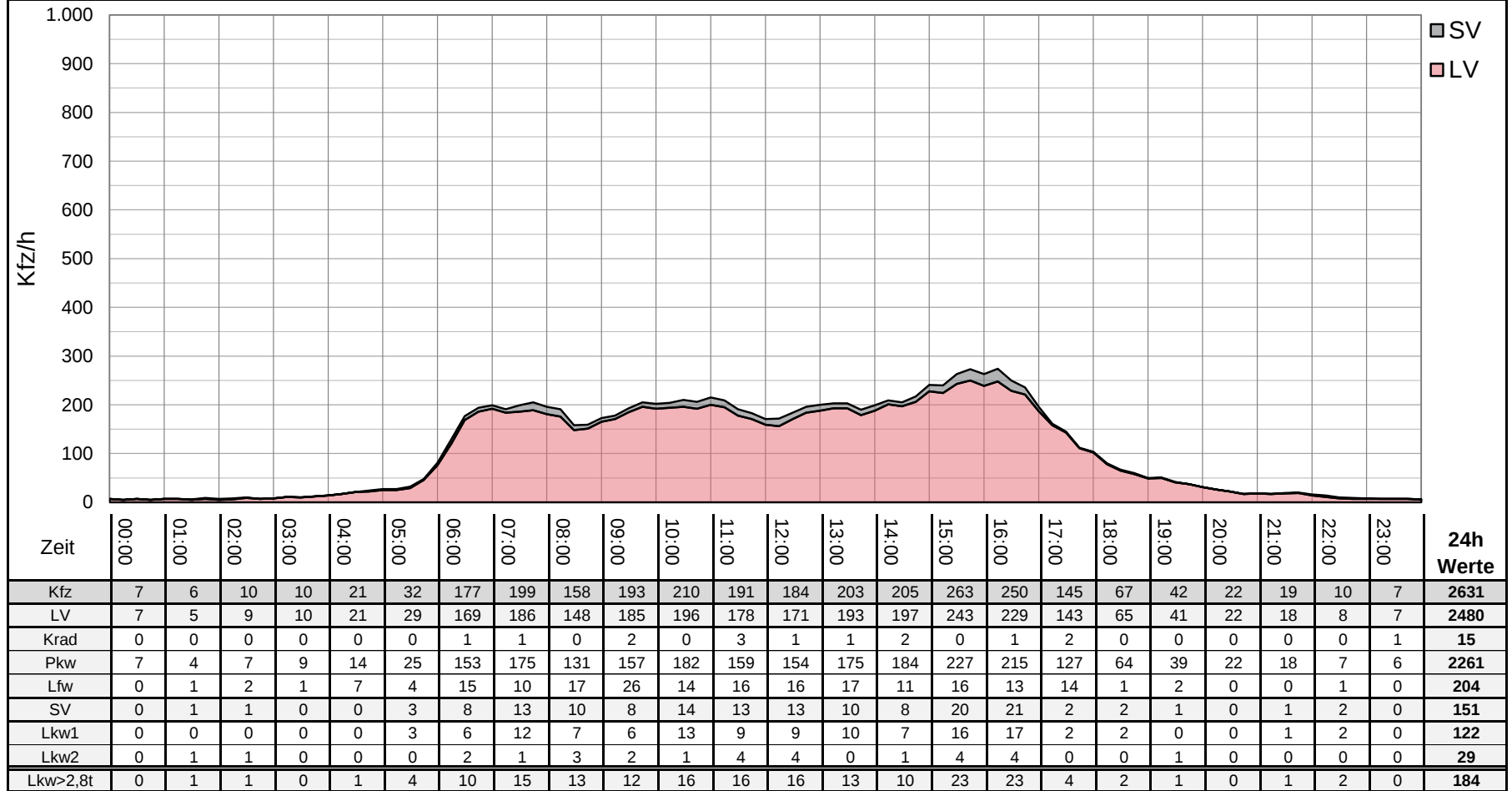


Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	10,5%	0,0%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	35,2%	40,0%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	45,6%	40,0%

Querschnitt: **Steinstraße**
Tagesverkehr

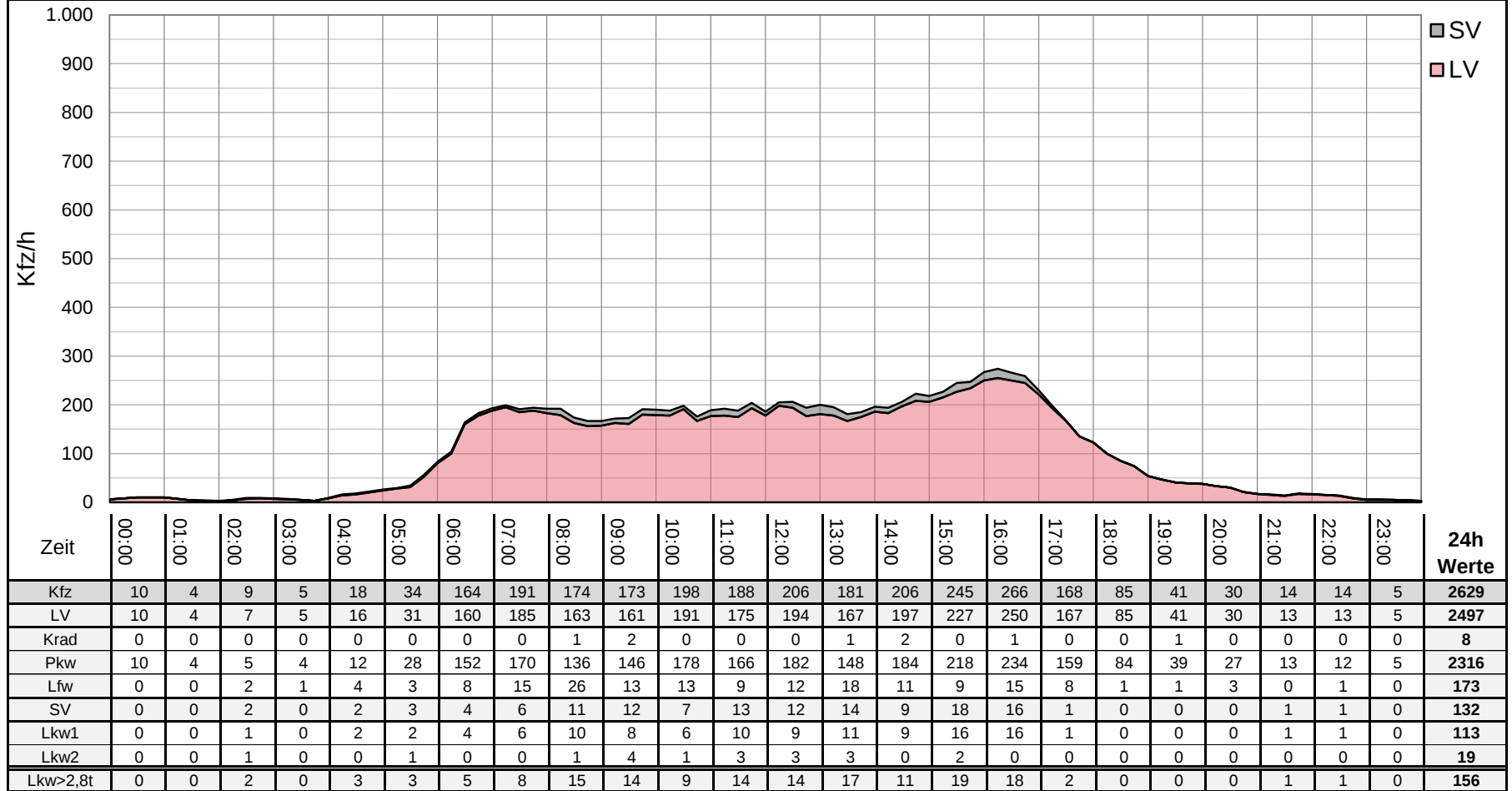
Richtung: Gneisstraße
 Datum: Mo, 07. April 2025



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

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	27,7%	25,8%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	27,4%	29,8%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	55,2%	55,6%

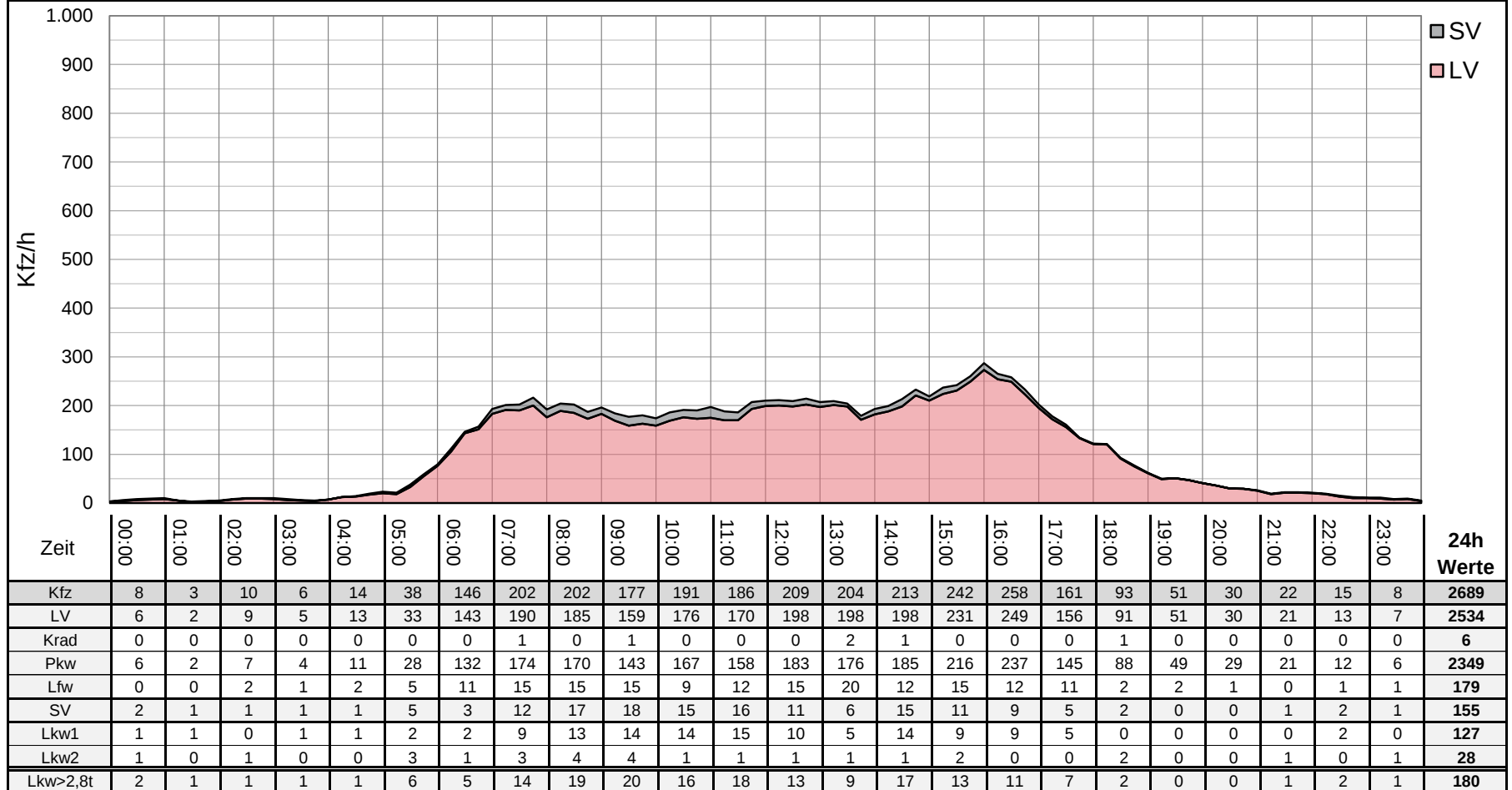
Querschnitt: **Steinstraße**
Tagesverkehr
 Richtung: Gneisstraße
 Datum: Di, 08. April 2025



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

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	26,8%	25,0%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	29,2%	26,5%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	56,0%	51,5%

Querschnitt: **Steinstraße**
Tagesverkehr
 Richtung: Gneisstraße
 Datum: Mi, 09. April 2025

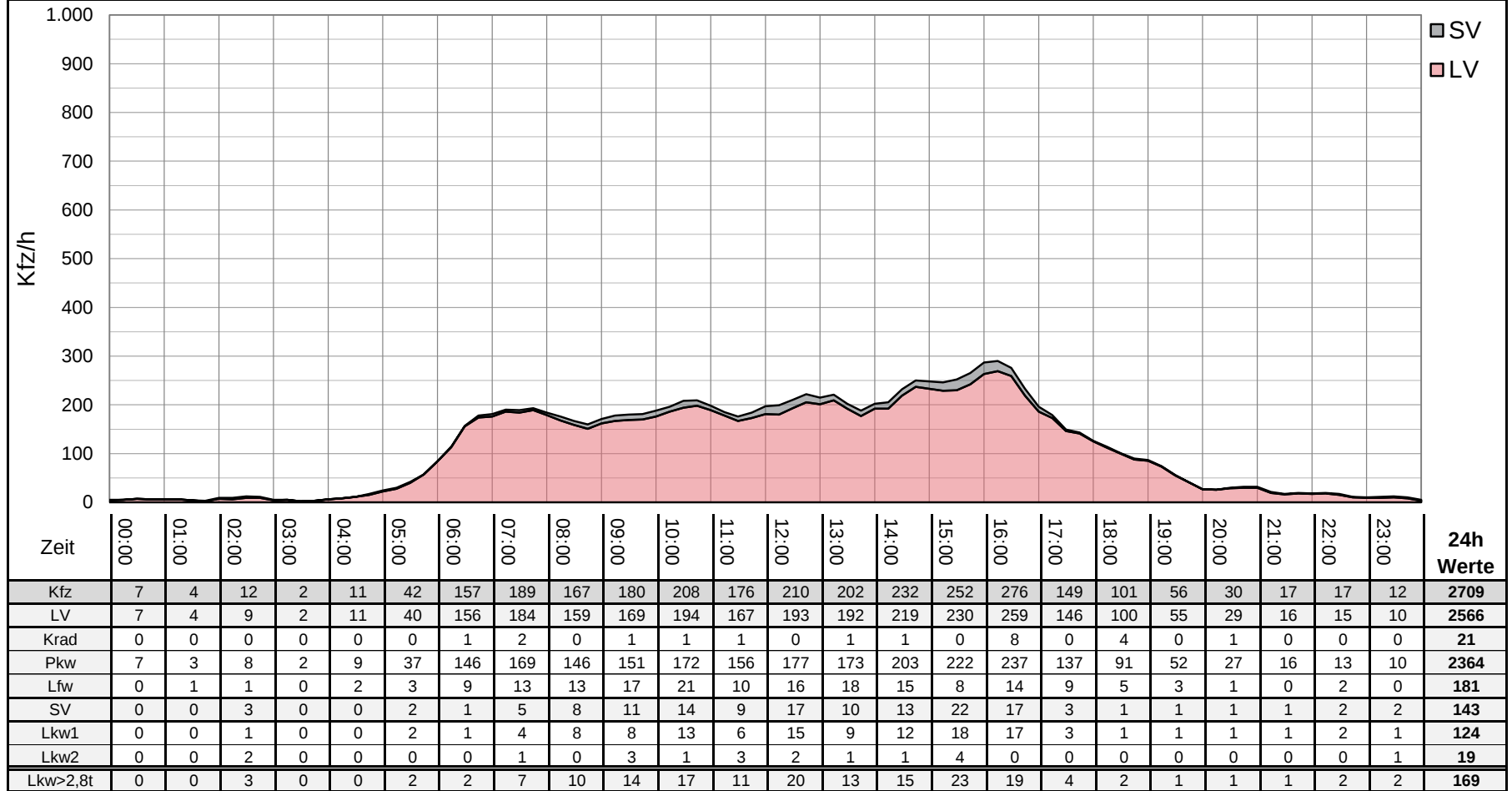


Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	26,7%	32,3%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	28,7%	17,4%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	55,4%	49,7%

Querschnitt: **Steinstraße**
Tagesverkehr

Richtung: Gneisstraße
 Datum: Do, 10. April 2025



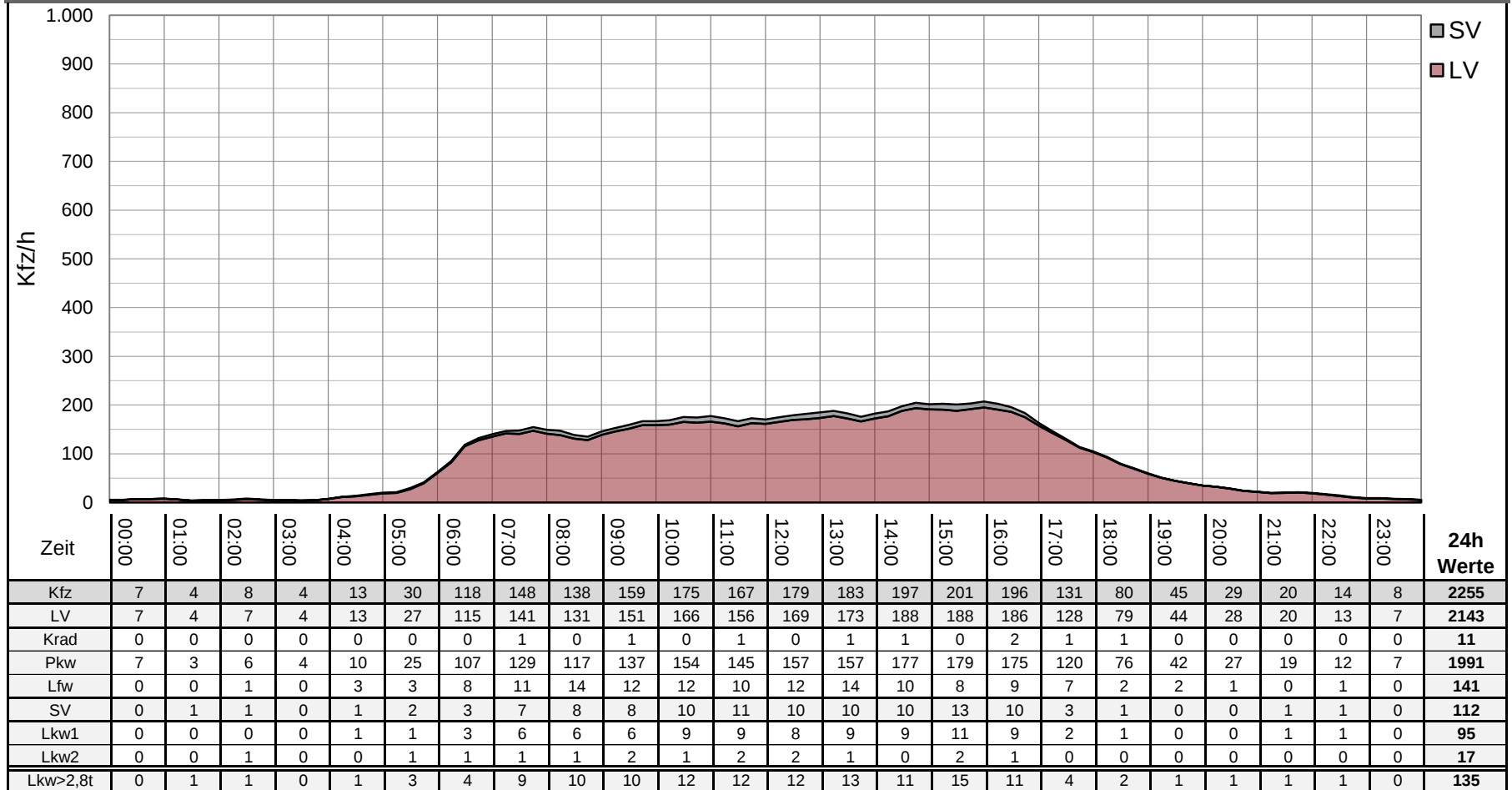
Längenklassen Lkw: SV: L>7,3 m Lkw1: L>7,3 m & L<= 13 m Lkw2: L>13 m

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	26,0%	17,5%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	28,6%	30,1%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	54,7%	47,6%

Querschnitt: **Steinstraße**
Wochenmittel

Richtung: **Gneisstraße**

Datum: 04.04.25 bis 10.04.2025



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

Auswertung für HBS-Hochrechnung	LV	SV
Anteil Stundengruppe 06-10 Uhr	25,1%	23,2%
Anteil Stundengruppe 15-19 Uhr	27,1%	24,0%
Anteil Stundengruppe 06-09 Uhr+ 15-19 Uhr	52,2%	47,2%