

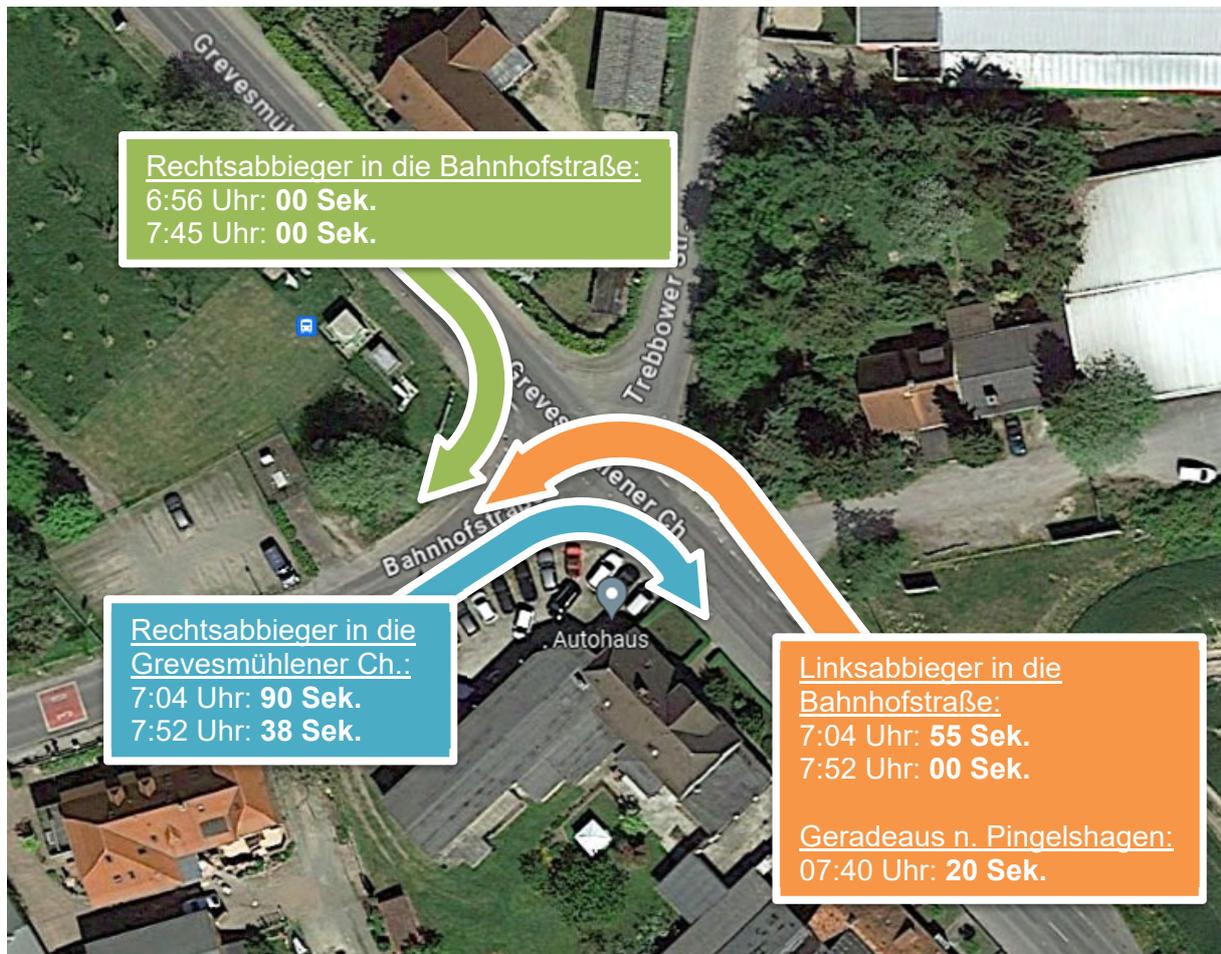
Bearbeitung: Daniel Hagemeister  
 Tel.: 545-2061  
 E-Mail: dhagemeister@schwerin.de  
 Datum: 07.03.2024

**Anlage zu Stellungnahme, Antrag 01038-2023 des OBR Warnitz**

**hier: Auswertung Verkehrsbeobachtung, Verkehrszählung  
 Knotenpunkt Grevesmühlener Chaussee / Bahnhofstraße / Trebbower Straße**

**1. Auswertung Verkehrsbeobachtung zum Busverkehr:**

Am 27.02.2024 fand eine morgendliche Verkehrsbeobachtung durch den Fachdienst Verkehrsmanagement statt, um die Warte- und Verlustzeiten der Busse aufzunehmen. Die Beobachtung fand an einem Dienstag zwischen 6:50 und 8:00 Uhr statt, also genau in der Zeit des Schülerverkehrs und der morgendlichen Spitzenstunde.



Die Verkehrsbeobachtung hat gezeigt, dass die Verzögerungen des Busverkehrs am Knotenpunkt spürbar sind, aber im Sekundenbereich liegen. Eine grundsätzliche und anhaltend starke Verzögerung ist nicht erkennbar, da die Zeiten sehr schwanken und auch Abbiegevorgänge ohne Wartezeiten auftreten. Damit liegen die beobachteten Zeiten in dem Bereich, der durch zwei unabhängige Gutachten zur Leistungsfähigkeit ermittelt wurde.

## **2. Auswertung Verkehrstechnische Untersuchungen (VTU):**

Die beiden Gutachten sind im Zuge der Bebauungsplanverfahren Nr. 113 „Kirschenhöfer Weg II“ und Nr. 118 „Warnitzer Feld“ erstellt worden.

### **2.1 Ergebnis VTU B-Plan Nr. 113 „Kirschenhöfer Weg II“:**

Die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs<sup>1</sup> (QSV) ist stabil, die Wartezeiten sind teilweise spürbar. Weder die Wartezeiten, noch die Rückstaulängen stellen eine Beeinträchtigung dar. Die mittlere Wartezeit der Fahrzeuge in der Bahnhofstraße beträgt 19 Sekunden.

Auszug aus dem Gutachten zum B-Plan Nr. 113:

*„Der unsignalisierte Knotenpunkt Grevesmühlener Chaussee/ Bahnhofstraße/ Trebbower Straße mit Vorfahrtregelung kann das zusätzliche Verkehrsaufkommen mit einer **Verkehrsqualität „D“ im Früh- und mit einer Verkehrsqualität „C“ im Nachmittagsspitzenverkehr bewältigen.** [...] Punktuell können pulkartige Fahrzeugströme in der Zufahrt Bahnhofstraße auftreten. Besonders im Frühverkehr kann sich Rückstau bilden.“*

Interessant zu erwähnen ist, dass in diesem Gutachten auch die Verkehrsqualität für einen vollsignalisierten Knotenpunkt geprüft wurde. Im Ergebnis kann aber jeweils nur eine QSV „D“ für die Früh- und Nachmittagsspitze ermittelt werden. Die durchschnittliche Wartezeit und die Rückstaulänge am Knotenarm Bahnhofstraße würden mit einer LZA ansteigen (siehe Tabelle).

<b>Leistungsfähigkeit Bahnhofstraße</b>	Zeit	<b>Wartezeit</b>	<b>Rückstaulänge</b>	<b>QSV</b>
Vollsignalisierung	Vormittag	55 Sek.	95 m	„D“
	Nachmittag	28 Sek.	36 m	„D“
Keine Signalisierung	Vormittag	12 Sek.	12 m	„D“
	Nachmittag	19 Sek.	20 m	„C“

Gleichzeitig würde auch der Verkehr in der Hauptrichtung Grevesmühlener Chaussee mit einer Wartezeit von 68 Sekunden (Rückstaulänge bis zu 215 m in beide Richtungen) belastet. Das liegt an den großen Unterschieden in der Lastrichtung, denn die Grevesmühlener Chaussee hat bis zu 1.000 Kfz/h in der Spitzenstunde, während die Bahnhofstraße nur etwa 1/3 dessen als Verkehr aufweist. **Insgesamt ist der Knotenpunkt mit einer Vollsignalisierung weniger leistungsfähig als ohne diese Anlage.**

<sup>1</sup> Die Leistungsfähigkeit eines Knotenpunktes wird in sechs Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) von A bis F bewertet. QSV „A“ bedeutet sehr kurze Wartezeiten; QSV „F“ bedeutet Überlastung und Stau.

## 2.2 Ergebnis VTU B-Plan Nr. 118 „Warnitzer Feld“:

Die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs ist gut (QSV „B“) und die wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die Wartezeiten sind insgesamt gering und liegen bei durchschnittlich 14 Sekunden.

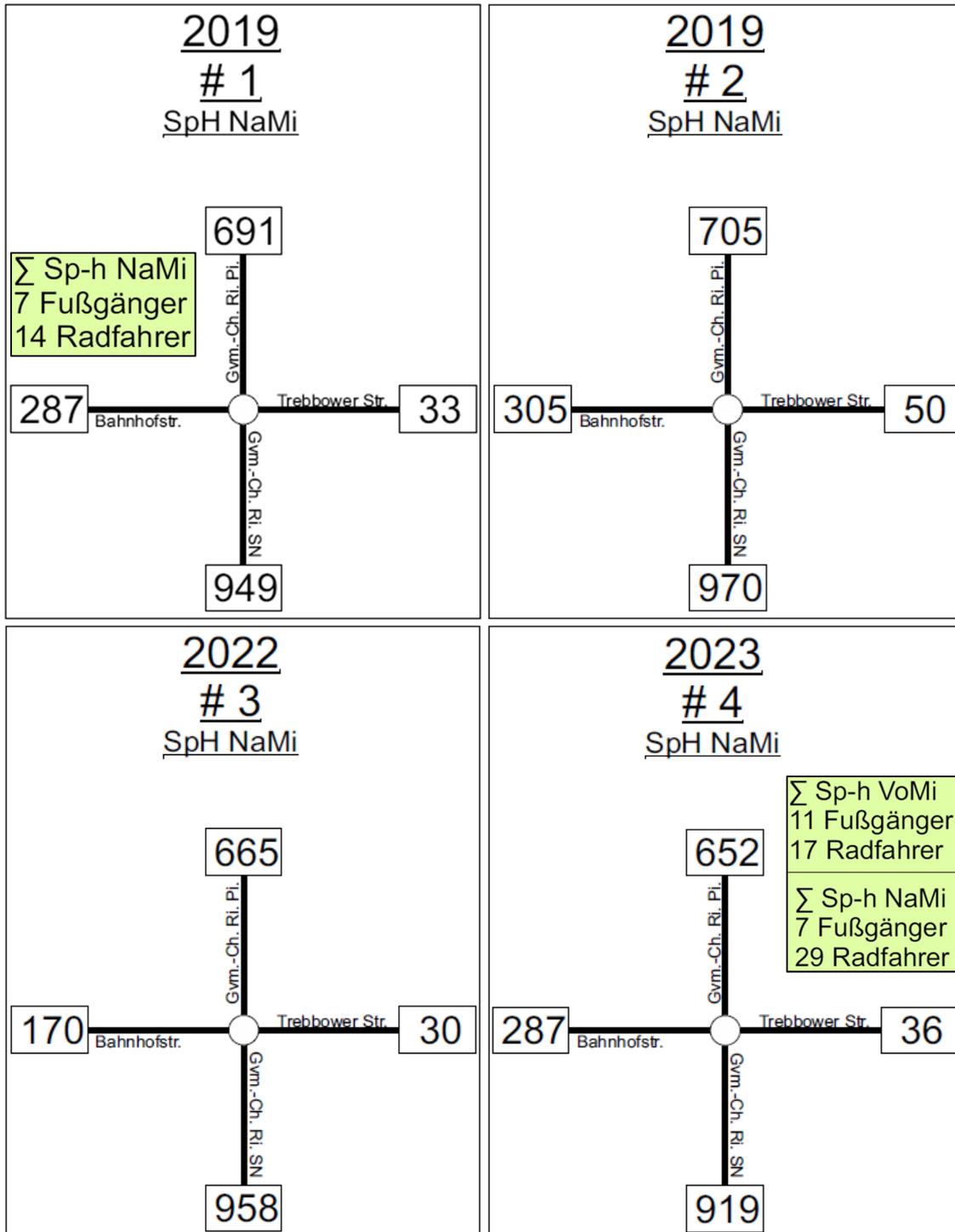
Auszug aus dem Gutachten zum B-Plan Nr. 118:

**„Der Knoten verfügt demnach im heutigen Ausbauzustand mit den Prognoseverkehrsmengen über eine gute Leistungsfähigkeit. [...] Eine Signalisierung des Knotens ist nicht erforderlich. [...] Gemäß Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße (RASt06) ist bei den vorhandenen Verkehrsmengen in beiden Planfällen die Anlage eines Linksabbiegestreifens erforderlich. Ein Linksabbiegestreifen ist nach RAS 06 jedoch bereits heute erforderlich.“**

Auch dieses Gutachten kommt zum selben Ergebnis für den Knotenpunkt: Die Leistungsfähigkeit ist gegeben und eine Signalisierung nicht erforderlich. Der aufgeführte Linksabbiegestreifen von der Grevesmühlener Chaussee in die Bahnhofstraße wird mit der grundhaften Erneuerung der Trebbower Straße umgesetzt. In diesem Zuge soll auch die Notwendigkeit der Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer in Form einer Fußgänger-Lichtsignalanlage realisiert werden. Diese ist notwendig, weil der von/nach Pingelshagen führende, straßenbegleitende Fuß- und Radweg am Knotenpunkt die Fahrbahnseite wechselt.

## **3. Auswertung Verkehrserhebungen 2019 – 2023:**

In den Jahren 2019 bis 2023 fanden am Knotenpunkt Grevesmühlener Chaussee / Bahnhofstraße / Trebbower Straße vier Verkehrszählungen statt. Im Folgenden werden die Spitzenstundenwerte am Nachmittag (SpH NaMi) dargestellt, da dieser Zeitbereich in allen Erhebungen Bestandteil war und einen Vergleich der Verkehrsmengen möglich macht.



Im Jahr 2019 wurden die Querungen von Fußgängern miterhoben (7 Fußgänger und 14 Radfahrer querten in der Spitzenstunde). Im Jahr 2023 wurde zusätzlich morgens erhoben: Am Vormittag sind 11 Fußgänger und 17 Radfahrer, am Nachmittag 7 Fußgänger und 29 Radfahrer gequert.

**Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Kfz-Verkehrsmengen über vier Jahre insgesamt sehr stabil sind und keinen Anhaltspunkt für eine Veränderung der Verkehrsanlage begründen.**