

Stadt Seebad Ueckermünde

Drucksache DS-21/0202	Status: öffentlich
Verfasser: Bau- und Ordnungsamt Federführend: Bau- und Ordnungsamt	Datum: 29.09.2021
Vorhaben im Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplanes Nr. B-43 "Resorthotel am Strand"	
Beratungsfolge:	Beratungsergebnis:
Datum Gremium	Ja Nein Enth.
11.10.2021 FA Bau, Ordnung und Sicherheit	
14.10.2021 FA Schule, Kultur, Tourismus, Sport und Soziales	
19.10.2021 Hauptausschuss	
28.10.2021 Stadtvertretung	

Begründung:

Die Stadtvertretung hat in ihrer Sitzung am 30.08.2021 mehrheitlich den Abschluss des städtebaulichen Vertrages zum Bebauungsplan Nr. B-43 „Resorthotel am Strand“ zwischen der Stadt Seebad Ueckermünde und der SRU Ueckermünde GmbH & Co. KG herbeigeführt (DS-21/0168). Auf der Grundlage der in der Sitzung gefassten Beschlüsse wurden nachfolgende Punkte in der am 31.08.2021 beim Notar unterzeichneten Fassung (UR 722/2021 Kaufvertrag über Grundstücke mit Investitionsverpflichtung und Städtebaulicher Vertrag, Teil B Städtebaulicher Vertrag gemäß § 11 BauGB zum Bebauungsplan Nr. B-43 „Resorthotel am Strand“ der Stadt Seebad Ueckermünde) zusätzlich aufgenommen:

§ 4 Absatz 5

Der Vorhabenträger und die Stadt Seebad Ueckermünde erarbeiten ein tragfähiges großräumiges Verkehrskonzept für den Bereich Strand von Ueckermünde für die Zufahrten zum Strand, der Marina Lagunenstadt und dem geplanten Resorthotel am Strand um eine reibungslose Zufahrt zu den genannten Gebieten zu gewährleisten. Es ist darauf Rücksicht zu nehmen, dass die Zufahrt groß genug und weiträumig und von verschiedenen Seiten erfolgt, der öffentliche Nahverkehr und auch unser Wasserweg - die Uecker - mit einbezogen werden kann.

Das Verkehrskonzept ist der Stadtvertretung zur Entscheidung vorzulegen. Das Verkehrskonzept ist öffentlich zu diskutieren und Vorschläge aus der Öffentlichkeit sind einzuholen.

§ 4 Absatz 6

Der Vorhabenträger und die Stadt Seebad Ueckermünde erarbeiten ein tragfähiges Konzept - Medienversorgungskonzept - mit den einzelnen Versorgern für

- a) die Wasserversorgung;
- b) die Abwasserversorgung;
- c) die Stromversorgung, insbesondere unter Berücksichtigung alternativer Energien, wie z.B. Solarenergie usw.;
- d) die Telefon- und Internetanbindung;

welches den erheblichen Mehrbedarf von fast 500 Übernachtungsbetten berücksichtigt. Das Medienversorgungskonzept ist öffentlich zu diskutieren und Vorschläge aus der Öffentlichkeit sind einzuholen. Das Medienversorgungskonzept ist der Stadtvertretung zur Entscheidung vorzulegen.

§ 10 Absatz 1 Satz 3 bis 7

Zu dem Hotel werden u.a. eine Saunalandschaft mit verschiedenen Saunen, Kosmetikräume, Behandlungsräume und ein Nassbereich mit Schwimmbecken in der Größe von mindestens 6 Schwimmbahnen mit einer Länge von 25 Metern und entsprechender Tiefe gehören. Der Vorhabenträger wird den künftigen Betreiber der Hotelanlage gemäß § 12 Teil A verpflichten, dass dieser Wellnessbereich für die Allgemeinheit zugänglich sein wird.

Die Stadt Seebad Ueckermünde verpflichtet sich, die geschätzten Mehrkosten für ein 6-Bahnen-25m-Schwimmbecken - gegenüber einem Wellness- und Nassbereich mit Saunen und kleinem Schwimmbecken usw. - mindestens zu einem Drittel zu tragen, wenn dafür Fördergelder eingeworben und Eigenmittel bereitgestellt werden können. Die Stadt Seebad Ueckermünde verpflichtet sich, entsprechende Fördergelder und einen Eigenanteil aktiv zu akquirieren. Sollte die Bereitstellung von Fördergeldern und Eigenmitteln nicht möglich sein, so verbleibt die Verpflichtung des Vorhabenträgers, einen Wellness- und Saunabereich, Kosmetikräume, Behandlungsräume und einen Nassbereich mit Schwimmbecken zu schaffen.

Durch die Sybag Immobilien GmbH wurde in Abstimmung mit der Stadt die bereits als Anlage zur Begründung des Bebauungsplanes Nr. B-43 „Resorthotel am Strand“ vorliegende Verkehrsuntersuchung entsprechend ergänzt (Anlage 1) und ein Medienversorgungskonzept (Anlage 2) erarbeitet.

Durch den Bürgermeister der Stadt wurden die Möglichkeiten der Bereitstellung von Fördermitteln geprüft. Das Ergebnis ist den Stadtvertretern bereits mitgeteilt worden (Anlage 3).

Nunmehr sollen das Medienversorgungskonzept und die Verkehrsuntersuchung der Stadtvertretung zur Entscheidung vorgelegt werden.

Beschluss:

1. Die Stadtvertretung beschließt die Verkehrsuntersuchung (Stand 29.09.2021) zum Vorhaben im Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplanes Nr. B-43 „Resorthotel am Strand“ gemäß Anlage 1.
2. Die Stadtvertretung beschließt das Medienversorgungskonzept zum Vorhaben im Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplanes Nr. B-43 „Resorthotel am Strand“ gemäß Anlage 2.
3. Die Stadtvertretung bestätigt die Erfüllung der Festlegungen in § 4 Nr. 5 und 6 sowie § 10 Nr. 1 Satz 3 bis 7 des zwischen der Stadt Seebad Ueckermünde und der SRU Ueckermünde GmbH & Co. KG geschlossenen Städtebaulichen Vertrages in der am 31.08.2021 beim Notar unterzeichneten Fassung (UR 722/2021 Kaufvertrag über Grundstücke mit Investitionsverpflichtung und Städtebaulicher Vertrag, Teil B Städtebaulicher Vertrag gemäß § 11 BauGB zum Bebauungsplan Nr. B-43 „Resorthotel am Strand“) der Stadt Seebad Ueckermünde und damit auch der Beschlüsse der Stadtvertretung vom 30.08.2021.

Kliewe
Bürgermeister

Anlage/n:

1. Verkehrsuntersuchung (Stand 29.09.2021) zum Vorhaben im Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplanes Nr. B-43 „Resorthotel am Strand“
2. Medienversorgungskonzept zum Vorhaben im Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplanes Nr. B-43 „Resorthotel am Strand“
3. Information zu Fördermöglichkeiten für eine Schwimmhalle mit 6 Bahnen a 25 m im geplanten Hotelkomplex, Schreiben des Bürgermeisters vom 13.09.2021 an die Stadtvertreter



IGS

INGENIEURGESELLSCHAFT
STOLZ mbH

29. September 2021
Ueckermünde

VERKEHRS- UNTERSUCHUNG

Bericht

Projekt 19N023

BAUVORHABEN „BEACHRESORT“ IN UECKERMÜNDE

Erstellt im Auftrag der SRU Ueckermünde GmbH & Co. KG

Robert-Koch-Straße 1-9, 56751 Polch

Bearbeitung

Manuel Beyen
Louise Schweizer
Dr.-Ing. Thorsten Becher

Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text die gewohnte männliche Sprachform verwendet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung anderer Geschlechter, sondern soll im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen sein.

Projektdaten

Laufzeit: MAI 2019 – SEP 2021
Stand: 29.09.2021

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	1
2	Derzeitige verkehrliche Situation.....	2
3	Prognoseberechnung.....	5
	3.1 Allgemeines.....	5
	3.2 Verkehrsaufkommen.....	5
	3.3 Tageszeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens.....	7
	3.4 Verteilung im Straßennetz.....	7
4	Zukünftiges Verkehrsaufkommen	8
5	Bewertung des Verkehrsablaufs.....	9
	5.1 Grundlagen der Leistungsfähigkeitsnachweise an Knotenpunkten..	9
	5.2 Leistungsfähigkeitsnachweise im Ist-Zustand.....	12
	5.2.1 Knotenpunkt Haffstraße / Winkelstraße (KP01).....	12
	5.2.2 Knotenpunkt Belliner Straße / Neuendorfer Straße (KP02).....	12
	5.2.3 Knotenpunkt Eggesiner Straße / Belliner Straße / Ueckerstraße (KP03).....	13
	5.3 Leistungsfähigkeitsnachweise im Prognose-1-Fall	15
	5.3.1 Knotenpunkt Haffstraße / Winkelstraße (KP01).....	15
	5.3.2 Knotenpunkt Belliner Straße / Neuendorfer Straße (KP02).....	16
	5.3.3 Knotenpunkt Eggesiner Straße / Belliner Straße / Ueckerstraße (KP03).....	17
	5.3.4 Knotenpunkt Anbindung Plangebiet (KP04).....	18
6	Bewertung der verkehrlichen Erschließung und Fazit.....	21
	Literaturverzeichnis.....	23
	Abbildungsverzeichnis.....	24
	Tabellenverzeichnis.....	25

Anlage

1 Aufgabenstellung

Die SRU Ueckermünde GmbH & Co. KG beabsichtigt in Ueckermünde ein Beachresort mit einem 3-4-geschossigen Hauptgebäude mit ca. 280 Betten und ca. 50 Ferienhäuser zu bauen. Darüber hinaus soll das Hauptgebäude einen Wellnessbereich mit Schwimmbad und Sauna erhalten, der sowohl für die Öffentlichkeit als auch die Gäste nutzbar sein wird. Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte Haffstraße / Winkelstraße, Belliner Straße / Neuendorfer Straße, Eggesiner Straße / Belliner Straße / Ueckerstraße und die Anbindung des Plangebietes ist hierfür nachzuweisen.

Die Lage des Plangebietes im öffentlichen Straßennetz kann dem **Bild 1** entnommen werden.

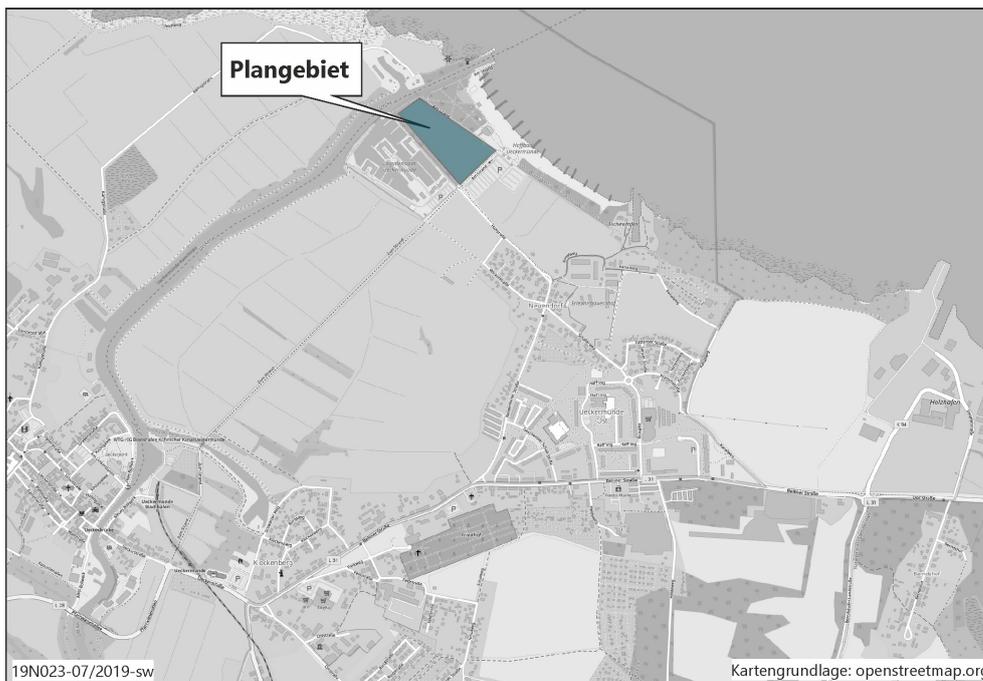


Bild 1: Lage des Plangebietes im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

2 Derzeitige verkehrliche Situation

In Abstimmung mit dem Auftraggeber und der Stadt Seebad Ueckermünde werden die Verkehre an den folgenden vier Knotenpunkten betrachtet (vgl. **Bild 2**).

KP01: Haffstraße / Winkelstraße,

KP02: Belliner Straße / Neuendorfer Straße,

KP03: Eggesiner Straße / Belliner Straße / Ueckerstraße und

KP04: Anbindung Plangebiet.

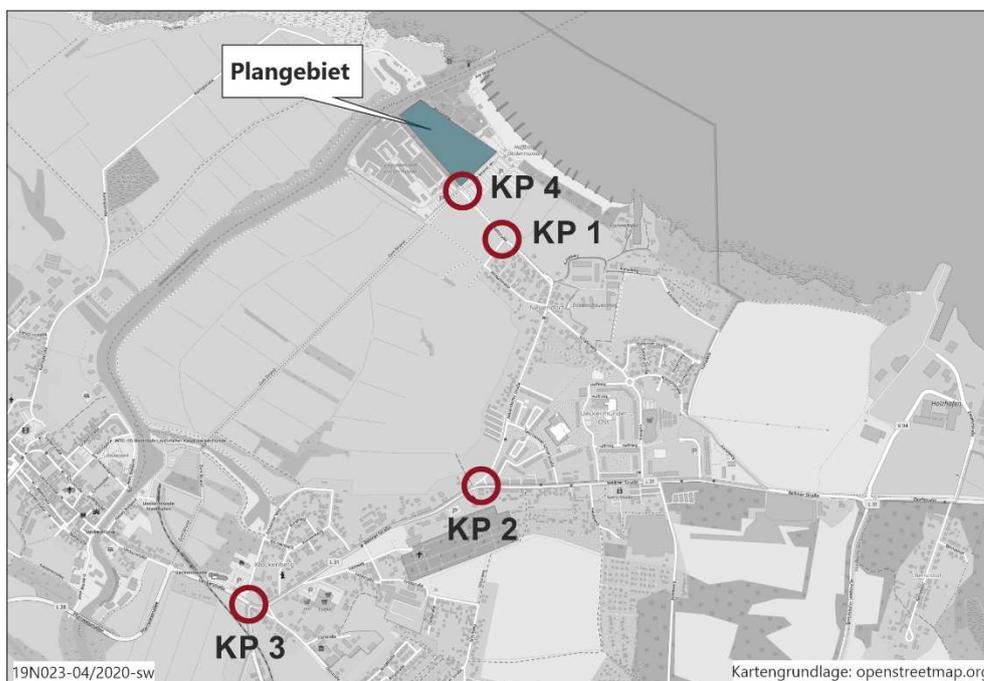


Bild 2: Lage der zu betrachtenden Knotenpunkte im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Die Erhebung des Knotenpunktes Haffstraße / Winkelstraße (KP01) erfolgte am Donnerstag, 06. Juni 2019 und am Samstag, 08. Juni 2019 als 24-Stunden-Erhebung. Die Verkehrsdaten der Knotenpunkte Belliner Straße / Neuendorfer Straße (KP02) und Eggesiner Straße / Belliner Straße / Ueckerstraße (KP03) wurden vom Straßenbauamt Neustrelitz zur Verfügung gestellt. Die Spitzenstunde der Zählung bildet die Grundlage für die Betrachtung der Leistungsfähigkeiten.

In den folgenden Darstellungen zu den Knotenstrombelastungen sind die Verkehre aus den Zählungen in der vormittäglichen bzw. mittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstunde enthalten (vgl. **Bild 3** bis **Bild 6**). Die Winkelstraße am Knotenpunkt Haffstraße / Winkelstraße (KP01) (vgl. **Bild 3** und **Bild 4**), die im Südwesten liegt, besitzt eine Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Haffstraße.

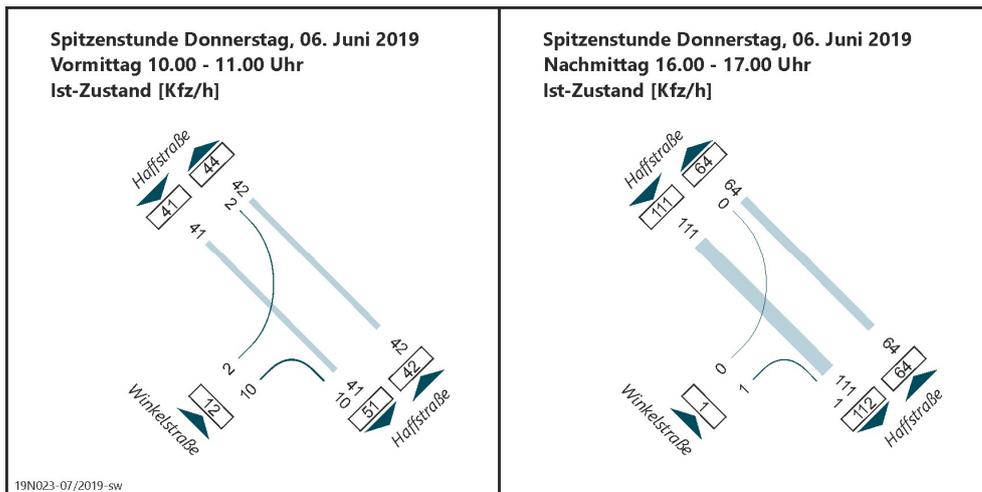


Bild 3: Knotenstromdiagramme vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde an einem Donnerstag am Knotenpunkt Haffstraße / Winkelstraße (KP01) im Ist-Zustand

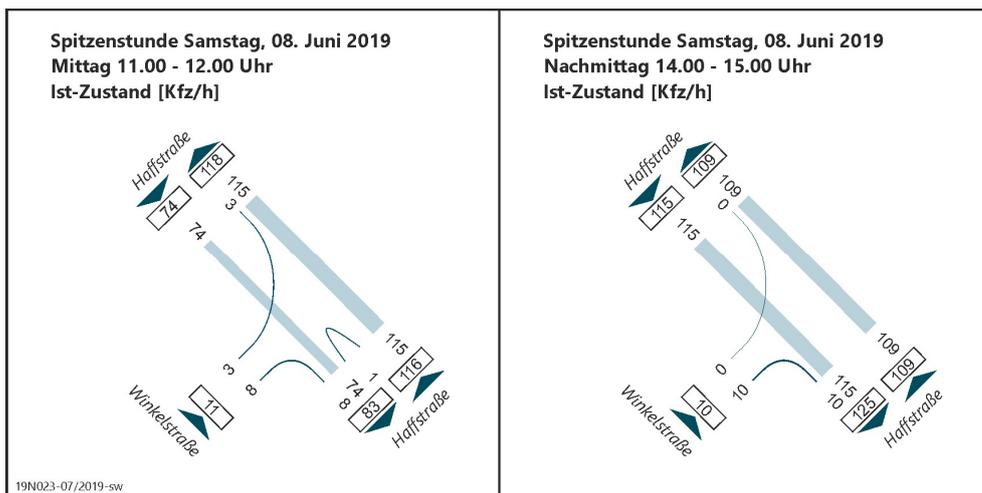


Bild 4: Knotenstromdiagramme mittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde an einem Samstag am Knotenpunkt Haffstraße / Winkelstraße (KP01) im Ist-Zustand

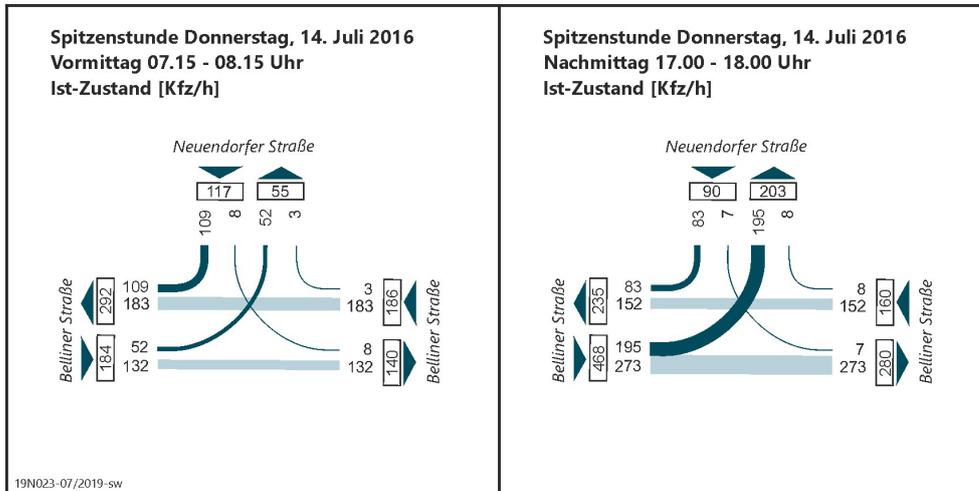


Bild 5: Knotenstromdiagramme vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde an einem Donnerstag am Knotenpunkt Belliner Straße / Neuendorfer Straße (KP02) im Ist-Zustand

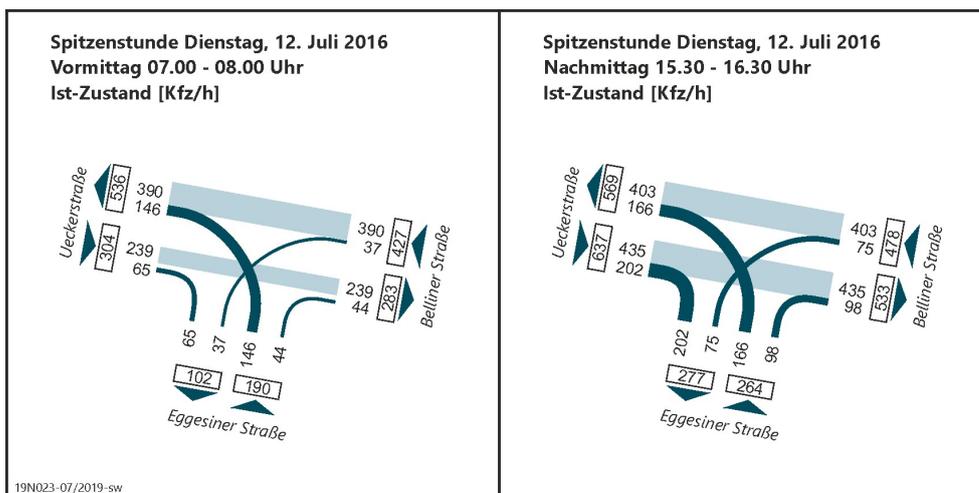


Bild 6: Knotenstromdiagramme vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde an einem Dienstag am Knotenpunkt Eggesiner Straße/ Belliner Straße / Ueckerstraße (KP03) im Ist-Zustand

Die **Anlage 1** beinhaltet die in den Zeitbereichen erhobenen Verkehrsbelastungen. Dargestellt sind auch die jeweiligen Belastungen in den Spitzenstunden am Vormittag bzw. am Mittag und am Nachmittag.

3 Prognoseberechnung

3.1 Allgemeines

Um die Auswirkungen des Verkehrsaufkommens der geplanten Nutzungen auf die Abwicklung des allgemeinen Verkehrs im Nahbereich der neuen Nutzungen beurteilen zu können, wird eine Aufkommenseinschätzung für einen typischen Werktag vorgenommen. Ausschlaggebend für die Höhe des zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens sind die Nutzungsart und der Nutzungsumfang der neuen Einrichtungen.

3.2 Verkehrsaufkommen

Für die Erzeugung der Neuverkehre werden für die unterschiedlichen Nutzungen anhand der vorgegebenen Flächen und Informationen zum Bauvorhaben die entsprechenden Daten aus der Literatur [1,2] und Erfahrungen mit ähnlichen Vorhaben ermittelt und folgende Annahmen zu den zu erwartenden Verkehren getroffen.

Für die Mitarbeiter aller Nutzungen wurde die Anzahl der Wege je Tag mit 2,75 angenommen. Der Anteil der Kfz-Nutzung der Mitarbeiter wird mit 40 % abgeschätzt. Der Besetzungsgrad kann mit 1,50 angenommen werden.

Für die Gäste des Hotels und der Ferienhäuser wurde der Anteil der Kfz-Nutzung im Tagesmittel mit 50 % angenommen, der Besetzungsgrad mit 1,90. Für die Tagesgäste der Gastronomie und des Wellnessbades wird der Anteil der Kfz-Nutzung mit 10 % angenommen und der Besetzungsgrad mit 1,40 (Gastronomie) und 1,10 (Wellnessbad) abgeschätzt. Das Wellnessbad ist ein zusätzliches Angebot des Beachresorts, um vor allem nach der Strandsaison bzw. bei schlechtem Wetter Einheimischen und Gästen eine Sauna mit Wellnessbereich und Behandlungen bieten zu können. Die Besucher des Wellnessbereichs haben andere Hauptstoßzeiten als die Besucher, die den Strand nutzen. Somit entstehen hier keine Nutzungsüberlagerungen.

Es entsteht ein Neuverkehrsaufkommen von **371 Kfz-Fahrten** in 24 Stunden je Richtung.

In **Tabelle 1** sind die detaillierten Berechnungen dargestellt.

		Hotel	Ferien- häuser	Tages- gäste Gastro- nomie	Tages- gäste Wellness- bad	Summe
BGF	m ²	8.960	6.720	800	1.200	17.680
Wohneinheiten	WE		50			
Betten	Anzahl Betten	280				
<i>Verkehr Mitarbeiter</i>						Mitarbeiter
spezifisches Mitarbeiteraufkommen	Mitarb./m ² BGF	0,013	0,0087	0,017	0,008	
durchschnittliches, tägliches Mitarbeiteraufkommen	Mitarb./24h	119	58	14	10	
Fahrten am Tag	W/24h	2,75	2,75	2,75	2,75	
Anwesenheitsgrad	%	85	85	85	85	
Anteil Kfz-Nutzung bei den Mitarbeitern	%	40	40	40	40	
Besetzungsgrad bei den Mitarbeitern	-	1,50	1,50	1,50	1,50	
werttägliches Aufkommen der Mitarbeiter pro Richtung	Kfz/24h u R.	37	18	4	3	62
werttägliches Aufkommen der Mitarbeiter	Kfz/24h	74	36	8	6	124
<i>Lieferverkehr</i>						Lieferverkehr
spezifisches Aufkommen Anlieferung	Lkw-Fahrten/MA	0,50	0,50	0,65		
werttägliches Aufkommen Anlieferung pro Richtung	GV/24h u. R.	30	15	4	Im Hotel- betrieb enthalten	49
werttägliches Aufkommen Anlieferung	GV/24h	60	30	8		98
<i>Kundenverkehr</i>						Kunden
spezifisches Kundenaufkommen	Wege/MA	9	12	45	0,10	
Anteil Kfz-Nutzung bei den Kunden	%	50	50	10	10	
Besetzungsgrad bei den Kunden	-	1,90	1,90	1,40	1,10	
werttägliches Aufkommen der Kunden pro Richtung	Kfz/24h u R.	141	92	22	5	260
werttägliches Aufkommen der Kunden	Kfz/24h	282	184	44	10	520
werttägliches Verkehrsaufkommen Gesamt je Richtung	Kfz/24h	208	125	30	8	371
werttägliches Verkehrsaufkommen Gesamt	Kfz/24h	416	250	60	16	742

Tabelle 1: Verkehrserzeugungsberechnung

Die Gäste des Hotels und der Ferienhäuser können über die ganze Woche verteilt täglich (montags bis sonntags) anreisen. Pkw-Bewegungen finden überwiegend für die An- und Abreise statt. Während des Aufenthalts können die Gäste des Hotels und der Ferienhäuser für die Fortbewegung auf die Angebote vor Ort zurückgreifen. Hier ist ein Elektro-Fahrrad-Verleih geplant, sodass die Gäste über den vorhandenen Radweg auf der Straße „Zum Strand“ in die Innenstadt fahren können (etwa 2 km). Zudem soll ein Shuttle-Service über Wasser per Elektroboot angeboten werden, auf dem Fahrräder mitgenommen werden können. Dieser Shuttle-Service soll mehrmals täglich vom Beachresort in die Innenstadt und zurück erfolgen. Unter Berücksichtigung der Lage und der Mobilitätsangebote des Beachresorts kann davon ausgegangen werden, dass die Gäste des Beachresorts während ihres Urlaubs das Auto selten nutzen.

3.3 Tageszeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens

Für die Bewertung des zukünftigen Verkehrsablaufs ist die Verkehrsbelastung an einem normalen Werktag für die vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde und an einem Samstag für die mittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde abzuleiten.

An den drei Knotenpunkten befinden sich verschiedene Spitzenstunden im Vormittag und Nachmittag (vgl. **Kapitel 2**). Um den Worstcase abzubilden werden die Leistungsfähigkeitsnachweise mit den jeweiligen Spitzenstunden der Knotenpunkte mit Überlagerung der Spitzenstunde der Verkehrserzeugung geführt.

An einem normalen Werktag ergeben sich somit aus der Verkehrserzeugung in der vormittäglichen Spitzenstunde **30 Pkw-Fahrten und 5 Lkw-Fahrten im Quellverkehr und 24 Pkw-Fahrten und 5 Lkw-Fahrten im Zielverkehr**. In der nachmittäglichen Spitzenstunde ergeben sich **39 Pkw-Fahrten und 3 Lkw-Fahrten im Quellverkehr und 36 Pkw-Fahrten und 3 Lkw-Fahrten im Zielverkehr**.

An einem Samstag ergeben sich aus der Verkehrserzeugung in der mittäglichen Spitzenstunde **55 Pkw-Fahrten und 5 Lkw-Fahrten im Quellverkehr und 51 Pkw-Fahrten und 5 Lkw-Fahrten im Zielverkehr**. In der nachmittäglichen Spitzenstunde ergeben sich **45 Pkw-Fahrten und 3 Lkw-Fahrten im Quellverkehr und 46 Pkw-Fahrten und 3 Lkw-Fahrten im Zielverkehr**.

3.4 Verteilung im Straßennetz

Weiterhin ist von Bedeutung, über welche Zu- und Abfahrtsrouten die entstehenden Neuverkehre das Plangebiet erreichen. Dabei orientiert sich die Verteilung des Neuverkehrsaufkommens an der Verteilung der Verkehre im Bestand.

Das Plangebiet wird über die Haffstraße erschlossen und die Verkehre verteilen sich über die zu untersuchenden Knotenpunkte im umliegenden Straßennetz (vgl. **Bild 7**). Dabei passieren 100 % der Verkehre den Knotenpunkt Haffstraße / Winkelstraße (KP01). Am Knotenpunkt Belliner Straße / Neuendorfer Straße (KP02) teilen sich die Verkehre zu 95 % in Richtung Westen und zu 5 % in Richtung Osten. Die Verkehre, die den Knotenpunkt Eggesiner Straße /

Belliner Straße / Ueckerstraße (KP03) erreichen, fahren zu 80 % weiter in Richtung Westen und zu 15 % in Richtung Süden. Die Erschließung des Plangebietes erfolgt ebenso.

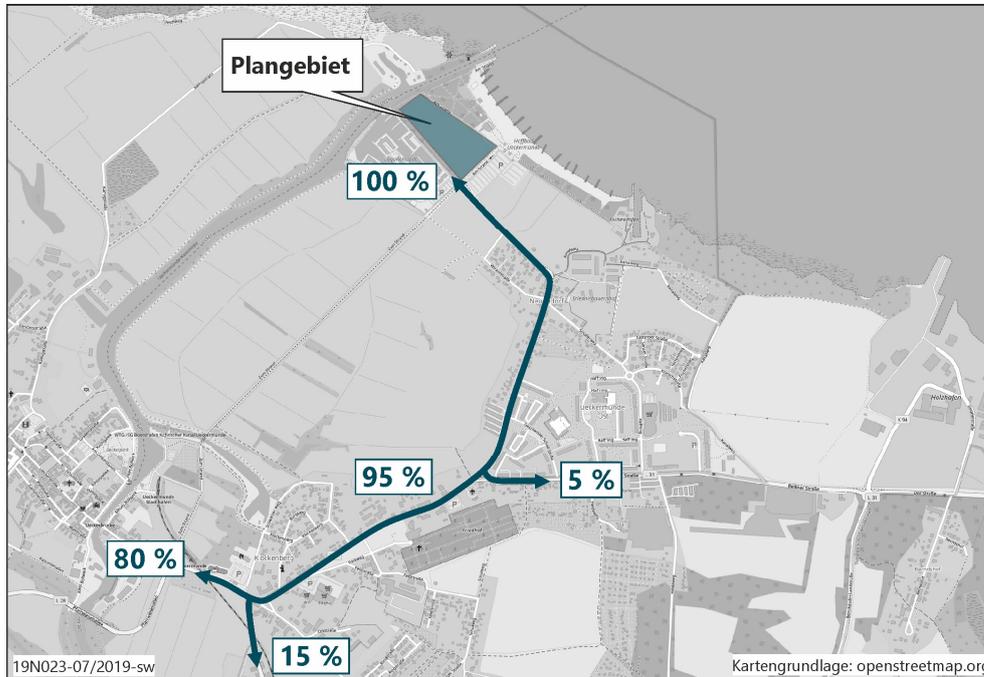


Bild 7: Aufteilung der Zufahrtsrichtungen der Kfz-Verkehre im Quell- und Zielverkehr (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Die Neuverkehre werden über die L 31 sowie die L 28 abgewickelt, die westlich zur A 20 führt. Beide Landesstraßen sind ausreichend dimensioniert, um die Neuverkehre leistungsfähig aufnehmen zu können. Zum Plangebiet hin bietet die Neuendorfer Straße eine direkte Anbindung an die Haffstraße und somit an den Parkplatz des Beachresorts. Die anliegenden Seitenstraßen sind für eine Durchfahrt ungeeignet gestaltet, sodass der Neuverkehr diese voraussichtlich nicht nutzen wird.

4 Zukünftiges Verkehrsaufkommen

Entsprechend der Verflechtungsprognose und dem demografischen Wandel in Ueckermünde ist mit einer Abnahme der Bevölkerung zu rechnen. Deshalb wird keine allgemeine Verkehrssteigerung berücksichtigt. Aufbauend auf der Abschätzung des Verkehrsaufkommens und der Orientierung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens, lassen sich die prognostizierten Verkehrsbelastungen infolge der geplanten Nutzungen ermitteln. Demnach werden für die

vormittägliche bzw. mittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde der Verkehrserhebung der Ist-Zustand mit dem Neuverkehrsaufkommen des Plangebietes überlagert. Dabei wird die unter **Kapitel 3.4** eingeschätzte Verteilung berücksichtigt.

Die Leistungsfähigkeitsnachweise und Verkehrsbelastungen für die vormittägliche bzw. mittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde im Bestand und im Prognose-1-Fall sind in **Kapitel 5 „Bewertung des Verkehrsablaufs“** dargestellt.

5 Bewertung des Verkehrsablaufs

5.1 Grundlagen der Leistungsfähigkeitsnachweise an Knotenpunkten

Die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen basieren auf den Berechnungsverfahren aus dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) [3]. Diese Berechnungsverfahren ermöglichen neben der Bestimmung der Leistungsfähigkeit auch eine Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufes auf Grundlage der mittleren Wartezeiten der Verkehrsteilnehmer am Knotenpunkt.

Als übergreifendes Kriterium zur Beurteilung der Verkehrsqualität an Straßenverkehrsanlagen und damit auch an Knotenpunkten dient die Verkehrsqualität QSV. Die entsprechenden Definitionen gemäß HBS 2015 [3] für signalisierte und unsignalisierte Knotenpunkte sind in **Tabelle 2** zusammengestellt. Die entsprechenden Definitionen gemäß HBS 2015 [3] für unsignalisierte Knotenpunkte mit der Regelungsart „rechts vor links“ sind in **Tabelle 3** zusammengestellt.

Bei der Gesamtbeurteilung eines Knotens ist die Zufahrt mit der schlechtesten Einstufung maßgebend, wobei bei hochbelasteten Knotenpunktbereichen darauf zu achten ist, dass die wichtigsten Verkehrsströme eine möglichst gute Verkehrsqualität aufweisen.

Die Berechnungen beruhen auf dem Verfahren nach HBS 2015 [3] und wurden mit den Programmen LISA+ (Version 6.2.1) und Kreisel (Version 8.1.7) durchgeführt.

Die detaillierten Berechnungsunterlagen der Leistungsfähigkeitsnachweise befinden sich in **Anhang 1 bis 3**.

QSV	Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage	Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage
A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering. mittlere Wartezeit $t_w \leq 10$ s	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz. mittlere Wartezeit $t_w \leq 20$ s
B	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering. mittlere Wartezeit $t_w \leq 20$ s	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. mittlere Wartezeit $t_w \leq 35$ s
C	Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt. mittlere Wartezeit $t_w \leq 30$ s	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich Rückstau auf. mittlere Wartezeit $t_w \leq 50$ s
D	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil. mittlere Wartezeit $t_w \leq 45$ s	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig Rückstau auf. mittlere Wartezeit $t_w \leq 70$ s
E	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d. h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht. mittlere Wartezeit $t_w > 45$ s	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf. mittlere Wartezeit $t_w > 70$ s
F	Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließt, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet. Verkehrsstärke $q > \text{Kapazität } C$	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken. Verkehrsstärke $q > \text{Kapazität } C$
Gemäß Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/2015 ist beim Neu-, Um- und Ausbau einer Verkehrsanlage mindestens die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) D zu gewährleisten.		

Tabelle 2: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an plangleichen Knotenpunkten mit und ohne Lichtsignalanlage gemäß HBS 2015 [3]

Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage mit der Regelungsart „rechts vor links“		
QSV	Kreuzung	Einmündung
A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering. mittlere Wartezeit $t_w \leq 10$ s	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering. mittlere Wartezeit $t_w \leq 10$ s
B	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering. mittlere Wartezeit $t_w \leq 10$ s	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering. mittlere Wartezeit $t_w \leq 10$ s
C	Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt. mittlere Wartezeit $t_w \leq 15$ s	Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt. mittlere Wartezeit $t_w \leq 15$ s
D	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil. mittlere Wartezeit $t_w \leq 20$ s	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil. mittlere Wartezeit $t_w \leq 15$ s
E	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d. h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht. mittlere Wartezeit $t_w \leq 25$ s	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d. h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht. mittlere Wartezeit $t_w \leq 20$ s
F	Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließt, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet. mittlere Wartezeit $t_w > 25$ s¹⁾	Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließt, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet. mittlere Wartezeit $t_w > 20$ s¹⁾
1) In diesem Bereich funktioniert die Regelungsart „rechts vor links“ nicht mehr.		
Gemäß Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/2015 ist beim Neu-, Um- und Ausbau einer Verkehrsanlage mindestens die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) D zu gewährleisten.		

Tabelle 3: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an plangleichen Knotenpunkten mit der Regelungsart „rechts vor links“ gemäß HBS 2015 [3]

5.2 Leistungsfähigkeitsnachweise im Ist-Zustand

Die Leistungsfähigkeitsnachweise im Ist-Zustand werden mit denen in **Kapitel 2** angegebenen Spitzenstunden im Vormittag bzw. Mittag und Nachmittag geführt. Hierbei werden die Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte Belliner Straße / Neuendorfer Straße (KP02) und Eggesiner Straße / Belliner Straße / Ueckerstraße (KP03), die zukünftig zu Kreisverkehren umgebaut werden sollen, bereits mit den Bestandsverkehren für den umgebauten Zustand berechnet.

5.2.1 Knotenpunkt Haffstraße / Winkelstraße (KP01)

Das Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt Haffstraße / Winkelstraße wird über eine unsignalisierte Einmündung mit der Regelungsart „rechts vor links“ abgewickelt. Die Haffstraße führt von Nordwesten nach Südosten mit je einem Geradeausfahrstreifen. Die Winkelstraße liegt im Südwesten mit einem Mischfahrstreifen (links / rechts).

Da an diesem Knotenpunkt im Bestand die maximale Verkehrsbelastung aus allen Knotenpunktzufahrten unter 600 Kfz/h liegt, ist gewährleistet, dass sich hier ein leistungsfähiger Verkehrsablauf einstellt.

5.2.2 Knotenpunkt Belliner Straße / Neuendorfer Straße (KP02)

Das Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt Belliner Straße / Neuendorfer Straße wird in Zukunft über einen dreiarmligen einstreifigen Kreisverkehr abgewickelt. Die Belliner Straße führt von Westen nach Osten. Die Neuendorfer Straße liegt im Nordosten.

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 1**) an einem Donnerstag mit den Bestandsverkehren zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 8**) besteht. Am Vormittag befindet sich die längste mittlere Wartezeit an der Belliner Straße im Westen und beträgt 3,9 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 17,0 % und einem längsten mittleren Rückstau von ca. 6 m. Am Nachmittag befindet sich die längste mittlere Wartezeit an der Belliner Straße im Westen und beträgt 4,9 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 39,0 % und einem längsten mittleren Rückstau von ca. 12 m.

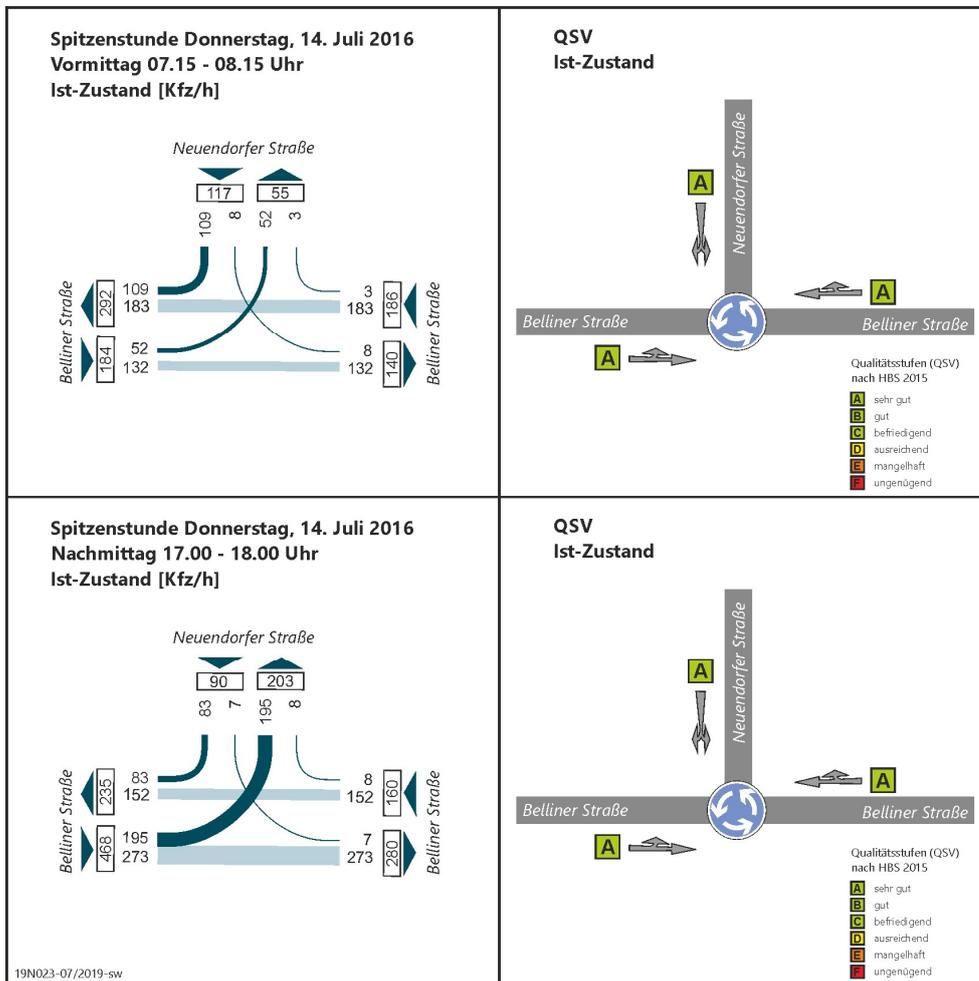


Bild 8: Knotenstromdarstellung und Verkehrsqualität vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde an einem Donnerstag am Knotenpunkt Belliner Straße / Neuendorfer Straße (KP02) im Ist-Zustand

5.2.3 Knotenpunkt Eggesiner Straße / Belliner Straße / Ueckerstraße (KP03)

Das Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt Eggesiner Straße / Belliner Straße / Ueckerstraße wird in Zukunft über einen dreiarmigen einstreifigen Kreisverkehr abgewickelt. Die Belliner Straße liegt im Osten, die Eggesiner Straße im Süden und die Ueckerstraße im Westen.

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 2**) an einem Dienstag mit den Bestandsverkehren zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 9**) besteht. Am Vormittag befindet sich die längste mittlere Wartezeit

an der Belliner Straße im Osten und beträgt 5,8 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 41,0 % und einem längsten mittleren Rückstau von ca. 12 m. Am Nachmittag befindet sich die längste mittlere Wartezeit an der Ueckerstraße im Westen und beträgt 7,3 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 57,0 % und einem längsten mittleren Rückstau von ca. 24 m.

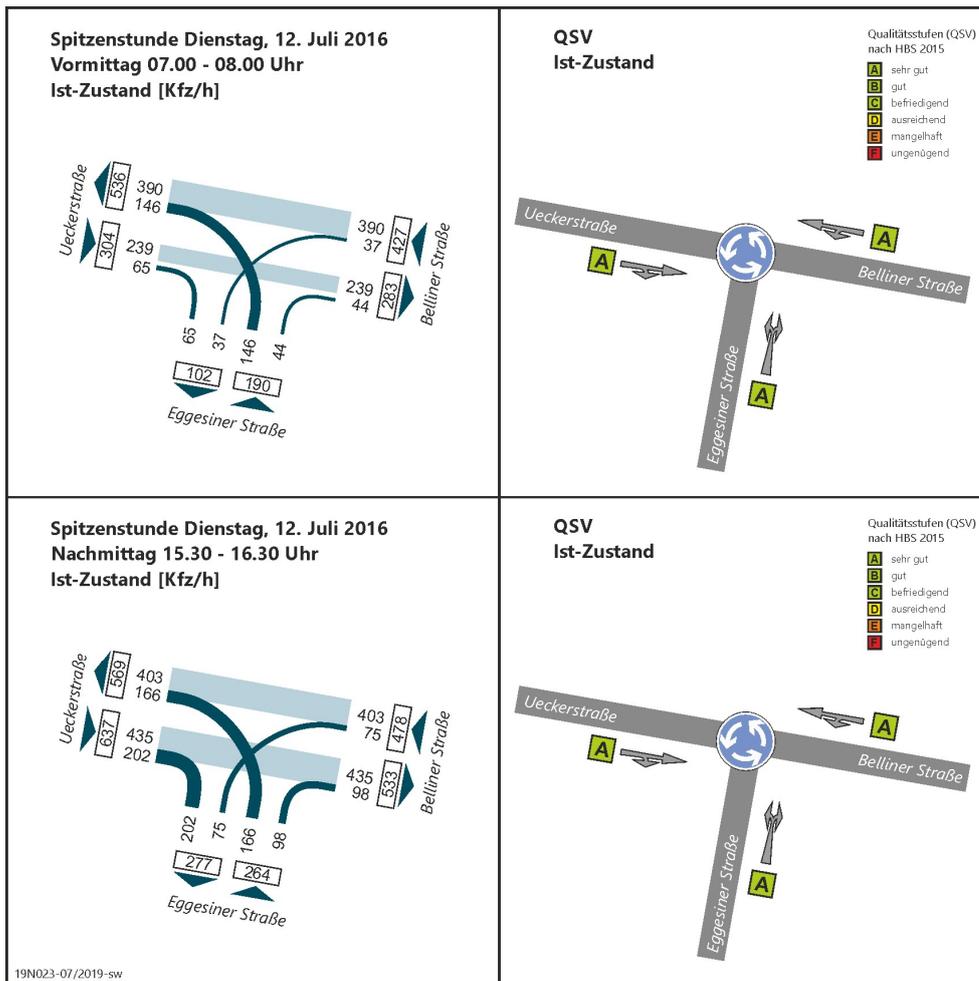


Bild 9: Knotenstromdarstellung und Verkehrsqualität vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde an einem Dienstag am Knotenpunkt Eggesiner Straße / Belliner Straße / Ueckerstraße (KP03) im Ist-Zustand

5.3 Leistungsfähigkeitsnachweise im Prognose-1-Fall

Die Leistungsfähigkeitsnachweise im Prognose-1-Fall werden, wie in **Kapitel 4** beschrieben, durch die Überlagerung der derzeitigen Verkehrsbelastungen (**Anlage 1**) mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen der neuen Nutzung untersucht. Zusätzlich wird die neue Anbindung des Plangebietes im Form eines Kreisverkehrs untersucht.

5.3.1 Knotenpunkt Haffstraße / Winkelstraße (KP01)

Da an diesem Knotenpunkt auch im Prognose-1-Fall die maximale Verkehrsbelastung aus allen Knotenpunktzufahrten unter 600 Kfz/h liegt, ist gewährleistet, dass sich hier ein leistungsfähiger Verkehrsablauf einstellt.

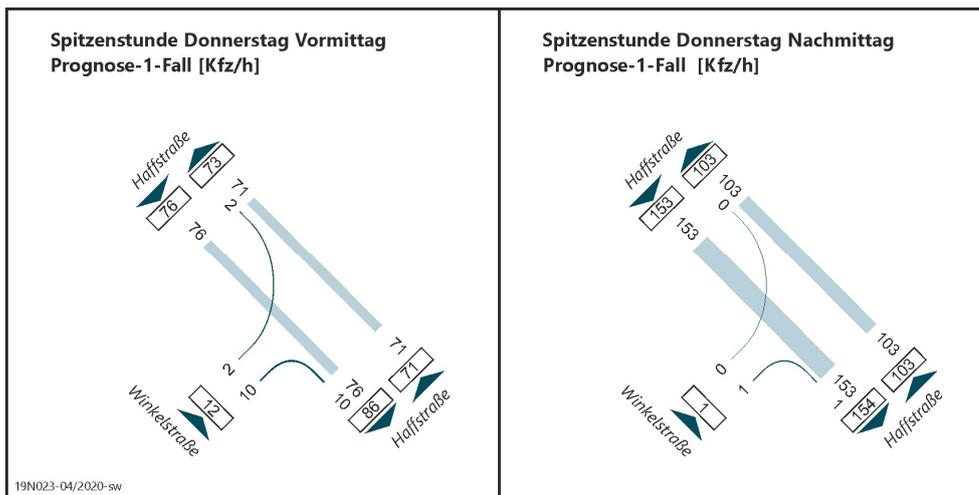


Bild 10: Knotenstromdiagramme vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde an einem Donnerstag am Knotenpunkt Haffstraße / Winkelstraße (KP01) im Prognose-1-Fall

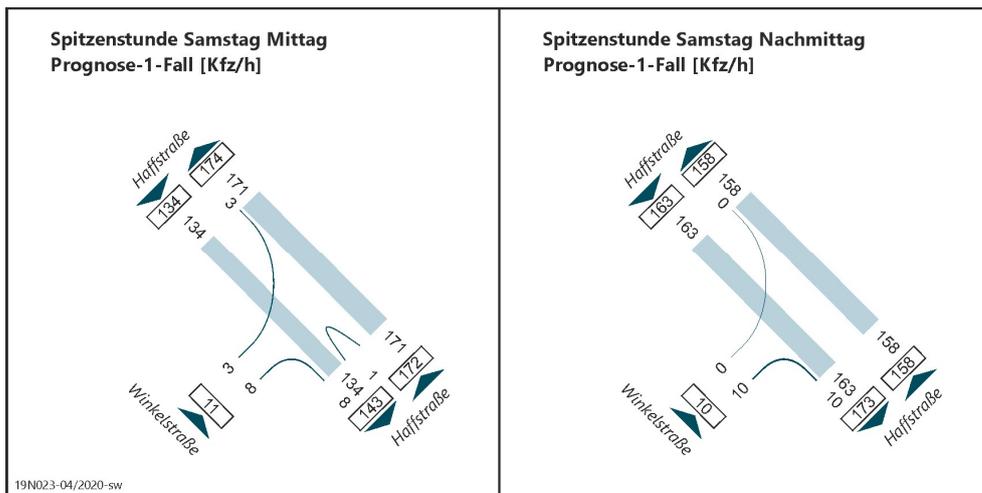


Bild 11: Knotenstromdiagramme mittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde an einem Samstag am Knotenpunkt Haffstraße / Winkelstraße (KP01) im Prognose-1-Fall

5.3.2 Knotenpunkt Belliner Straße / Neuendorfer Straße (KP02)

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 1**) an einem Donnerstag im Prognose-1-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 12**) besteht. Am Vormittag befindet sich die längste mittlere Wartezeit an der Neuendorfer Straße im Norden und beträgt 4,1 Sekunden. Der höchste Auslastungsgrad befindet sich an der Belliner Straße im Westen von 19,0 % mit einem längsten mittleren Rückstau von ca. 6 m. Am Nachmittag befindet sich die längste mittlere Wartezeit an der Belliner Straße im Westen und beträgt 5,2 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 42,0 % und einem längsten mittleren Rückstau von ca. 12 m.

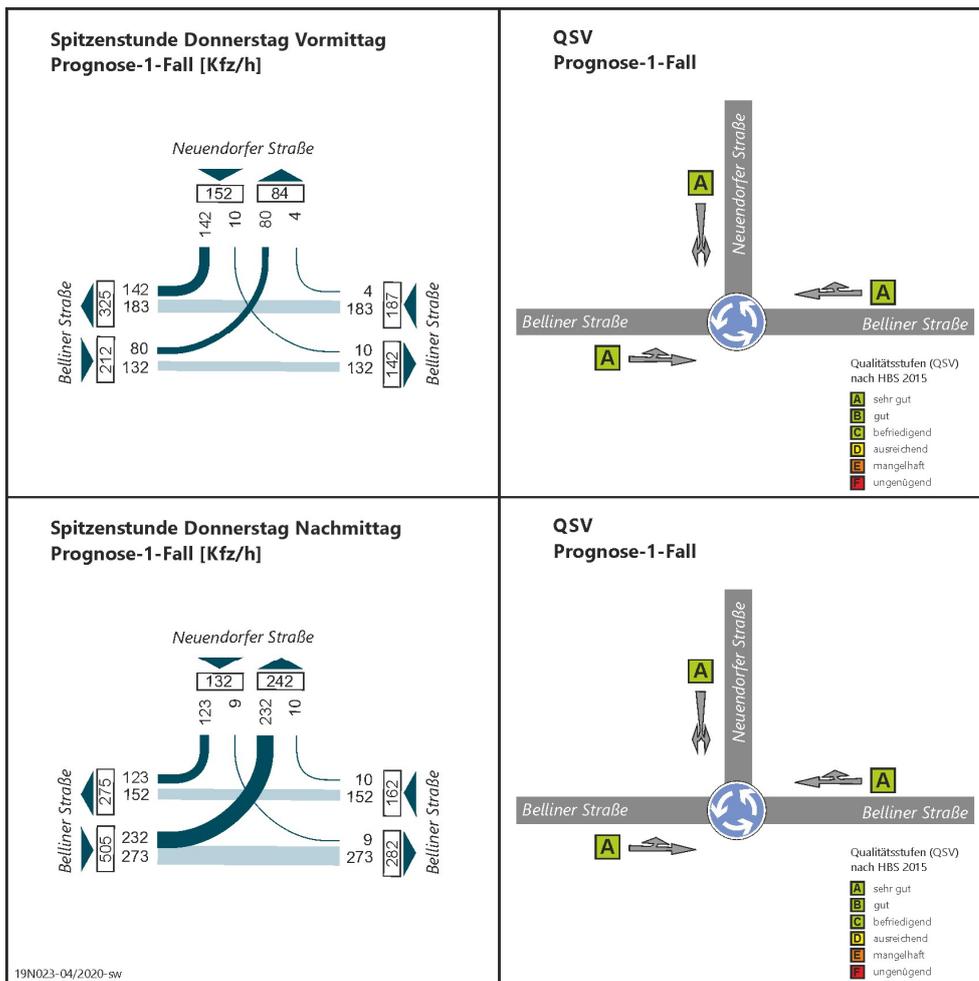


Bild 12: Knotenstromdarstellung und Verkehrsqualität vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde an einem Donnerstag am Knotenpunkt Belliner Straße / Neuendorfer Straße (KP02) im Prognose-1-Fall

5.3.3 Knotenpunkt Eggesiner Straße / Belliner Straße / Ueckerstraße (KP03)

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 2**) an einem Dienstag im Prognose-1-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 13**) besteht. Am Vormittag befindet sich die längste mittlere Wartezeit an der Belliner Straße im Osten und beträgt 6,2 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 44,0 % und einem längsten mittleren Rückstau von ca. 12 m. Am Nachmittag befindet sich die längste mittlere Wartezeit an der Ueckerstraße im Westen und beträgt 7,9 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 60,0 % und einem längsten mittleren Rückstau von ca. 24 m.

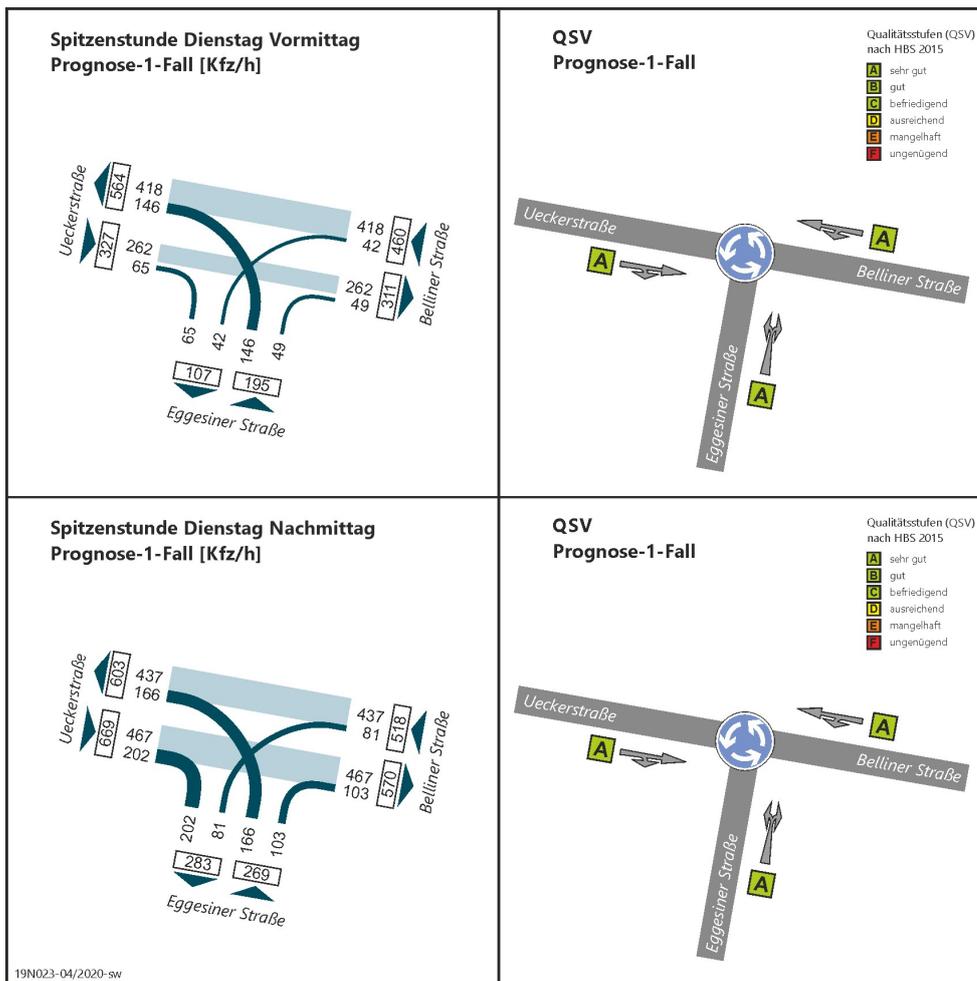


Bild 13: Knotenstromdarstellung und Verkehrsqualität vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde an einem Dienstag am Knotenpunkt Eggesiner Straße / Belliner Straße / Ueckerstraße (KP03) im Prognose-1-Fall

5.3.4 Knotenpunkt Anbindung Plangebiet (KP04)

Das Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt Anbindung Plangebiet wird in Zukunft über einen vierarmigen einstreifigen Kreisverkehr abgewickelt. Die Haffstraße liegt im Südosten, der Strand im Nordosten, das Plangebiet im Nordwesten und die Lagunenstadt im Südwesten. Die Verkehrsmengen sind aus dem Knotenpunkt Haffstraße / Winkelstraße (KP01) und aus Vor-Ort-Begehungen ermittelt worden.

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 3**) an einem Donnerstag im Prognose-1-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A)

(Bild 14) besteht. Am Vormittag befindet sich die längste mittlere Wartezeit an der Zufahrt des Plangebietes und an der Haffstraße und beträgt 3,6 Sekunden. Der höchste Auslastungsgrad befindet sich an der Haffstraße im Südosten und beträgt 4,0 %. Am Nachmittag befindet sich die längste mittlere Wartezeit an der Zufahrt der Lagunenstadt im Nordwesten und beträgt 3,7 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 5,0 %.

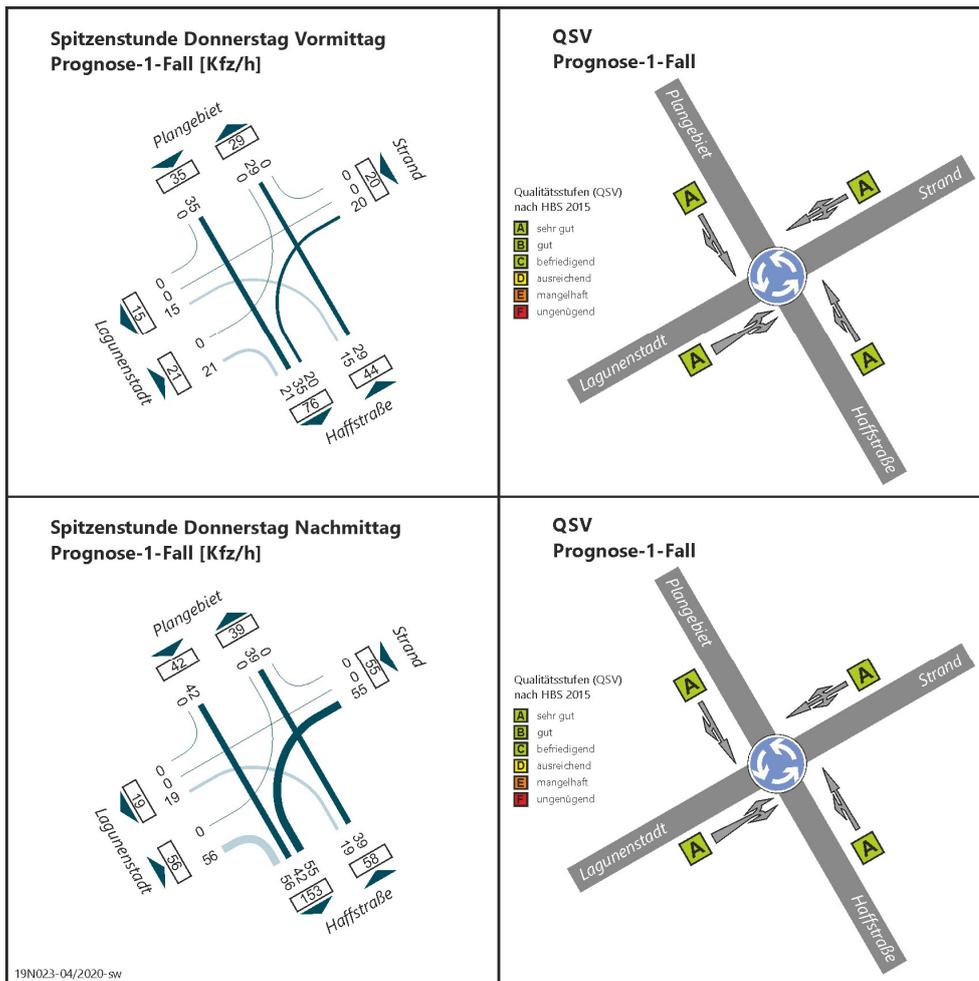


Bild 14: Knotenstromdarstellung und Verkehrsqualität vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde an einem Donnerstag am Knotenpunkt Anbindung Plangebiet (KP04) im Prognose-1-Fall

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 3**) an einem Samstag im Prognose-1-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der mittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 15**) besteht. Am Mittag befindet sich die längste mittlere Wartezeit an der Zufahrt der Lagunenstadt und des Plangebietes und beträgt 3,7 Sekunden. Der höchste Auslastungsgrad befindet sich an der Haffstraße im Südosten und beträgt 8,0 %. Am Nachmittag befindet sich die längste mittlere Wartezeit an der Zufahrt der Lagunenstadt und des Plangebietes im Nordwesten und beträgt 3,7 Sekunden. Der höchste Auslastungsgrad befindet sich an der Haffstraße im Südosten und beträgt 7,0 %.

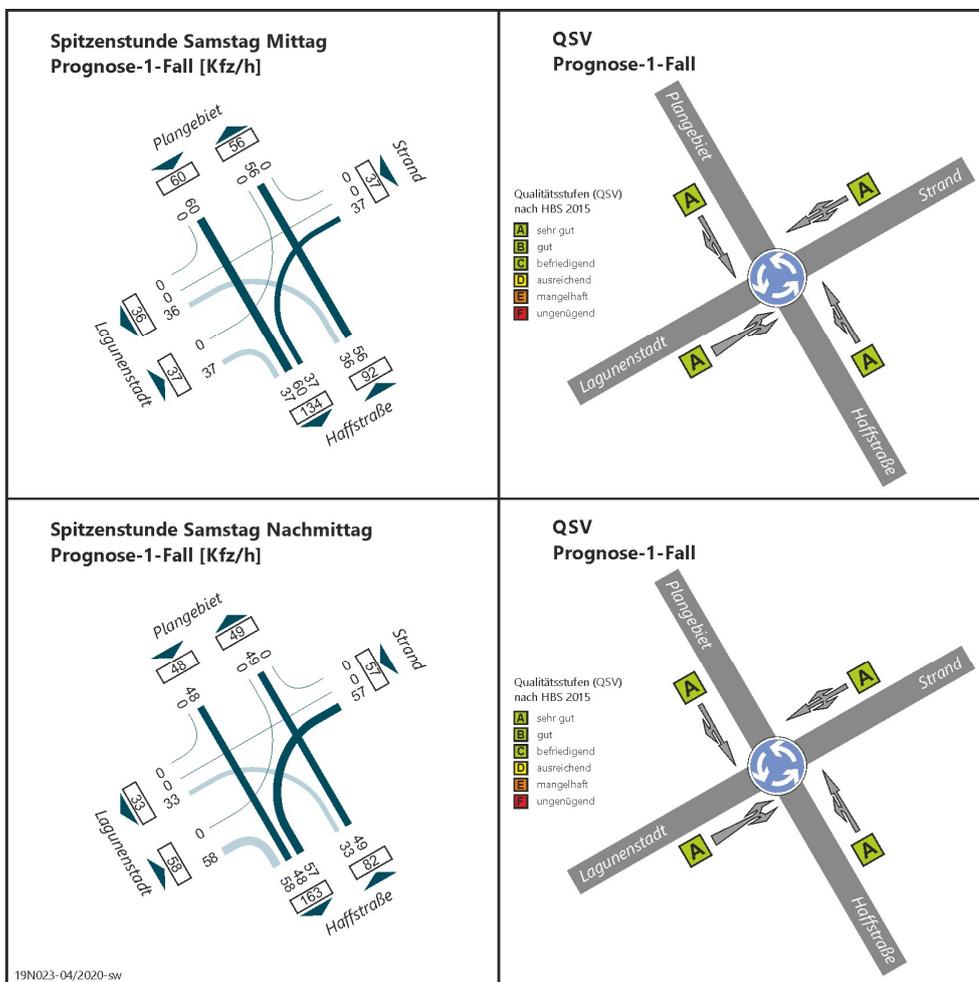


Bild 15: Knotenstromdarstellung und Verkehrsqualität mittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde an einem Samstag am Knotenpunkt Anbindung Plangebiet (KP04) im Prognose-1-Fall

Durch die Bereitstellung von gebuchten Ein- und Ausfahrten an den Schranken des Strandparkplatzes aus dem Jahr 2021, kann ein fiktives Worst-Case-Szenario gebildet werden, bei dem die Verkehrserhebung mit der höchsten Belastung der Ausfahrten aus drei Samstagen überlagert wird. In diesem Worst-Case-Szenario, dem Prognose-2-Fall, wird immer noch eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (Bild 16) erreicht (Anhang 3). Die längste mittlere Wartezeit beträgt etwa 4,2 Sekunden.

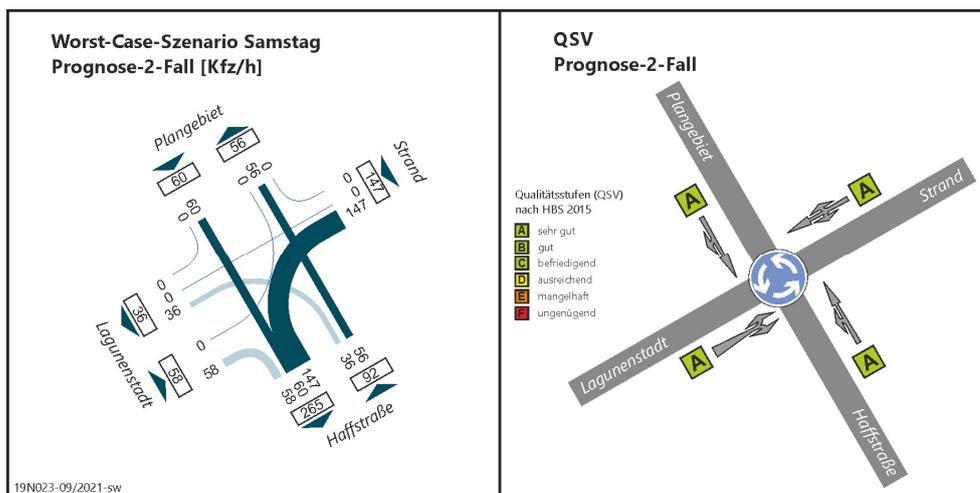


Bild 16: Knotenstromdarstellung und Verkehrsqualität Worst-Case-Szenario an einem Samstag am Knotenpunkt Anbindung Plangebiet (KP04) im Prognose-2-Fall

6 Bewertung der verkehrlichen Erschließung und Fazit

Die SRU Ueckermünde GmbH & Co. KG beabsichtigt in Ueckermünde ein Beachresort mit einem 3-4-geschossigen Hauptgebäude mit ca. 280 Betten und 50 Ferienhäusern zu bauen. Darüber hinaus soll das Hauptgebäude einen Wellnessbereich mit Schwimmbad und Sauna erhalten, der sowohl für die Öffentlichkeit als auch die Gäste nutzbar sein wird. Die Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte Haffstraße / Winkelstraße, Belliner Straße / Neuendorfer Straße, Eggesiner Straße / Belliner Straße / Ueckerstraße und der neuen Anbindung des Plangebiets als Kreisverkehr waren daher verkehrlich zu überprüfen.

Neben den Verkehren, die durch das Beachresort induziert werden, wurde das vorhandene Verkehrsaufkommen zugrunde gelegt.

Im Rahmen der Untersuchung wurden die Leistungsfähigkeiten an den Knotenpunkten in der vormittäglichen bzw. mittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstunde für den Bestand sowie den Prognose-1-Fall und Prognose-2-Fall als Worst-Case-Szenario geprüft.

Die Leistungsfähigkeitsnachweise für die Knotenpunkte zeigen, dass in den Prognosefällen eine sehr gute Verkehrsqualität erreicht wird. Selbst im fiktiven Worst-Case-Szenario (Prognose-2-Fall) für den Kreisverkehr als Anbindung am Plangebiet wird eine sehr gute Verkehrsqualität erreicht. Die anliegenden Landesstraßen L 28 und L 31 können die neue Verkehrsbelastung leistungsfähig aufnehmen. Auch die Gemeindestraßen als örtliche Einfahrtsstraßen sowie anbaufreie Straßen, die Belastungen von bis zu 1.300 Kfz/h aufweisen sind gemäß aktuellem Stand der Technik (FGSV-Regelwerk RAS't'06) ausreichend dimensioniert. Gemäß RAS't'06 sind hier Verkehrsstärken bis zu 1.800 Kfz/h bzw. bis zu 2.600 Kfz/h möglich.

Beobachtungen vor Ort haben für die Monate Juli und August zu den Lagunenstadthauptanreisezeiten an Samstagsvormittagen zwischen 10.00 und 13.00 Uhr gezeigt, dass es vor der Schranke zur Lagunenstadt zu Stauereignissen kommen kann. Diese werden offensichtlich durch das Anmeldungs-system an deren Schranke ausgelöst. Hier wird empfohlen, das System zu verbessern, z. B. durch eine verbesserte Schaltung, Versetzen der Schranke oder durch eine Kennerzeichenerfassung als Anmeldung. Zusätzlich könnte eine Aufstellfläche für Gäste der Lagunenstadt an der Haffstraße geschaffen werden, damit die Gäste des Strandes und des Beachresorts ungestört abfließen können. Stauereignisse durch das Beachresort sind nicht zu erwarten, da der Verkehr auf deren Grundstück ungestört abfließen kann. Die betroffenen Anwohner an der Haffstraße und Neuendorfer Straße sind von den Stauereignissen der Lagunenstadt nicht betroffen und können jederzeit ihre Häuser anfahren. Das Beachresort führt zu keiner Verschlechterung der Situation vor Ort. Es wird erwartet, dass durch das Beachresort weniger Verkehr erzeugt wird als durch die Lagunenstadt.

Somit bestehen aus verkehrlicher Sicht keine Bedenken hinsichtlich des geplanten Beachresorts, wenn die getroffenen Annahmen der Verkehrsuntersuchung eingehalten werden.

Neuss, 29.09.2021

gez. Dr.-Ing. Thorsten Becher

Literaturverzeichnis

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen,
Ausgabe 2006, Korrektur Stand: Juni 2010
Köln, 2010

- [2] Dietmar Bosserhoff
Bosserhoff, D.: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung – Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung, Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Dr.-Ing. Bosserhoff, Stand: Februar 2008, Update – Programm Ver_Bau 2019

- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Handbuch für die Bemessung von Stadtstraßen - HBS, Ausgabe 2015,
Köln, 2015

Abbildungsverzeichnis

Bild 1:	Lage des Plangebietes im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA).....	1
Bild 2:	Lage der zu betrachtenden Knotenpunkte im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA).....	2
Bild 3:	Knotenstromdiagramme vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde an einem Donnerstag am Knotenpunkt Haffstraße / Winkelstraße (KP01) im Ist-Zustand.....	3
Bild 4:	Knotenstromdiagramme mittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde an einem Samstag am Knotenpunkt Haffstraße / Winkelstraße (KP01) im Ist-Zustand.....	3
Bild 5:	Knotenstromdiagramme vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde an einem Donnerstag am Knotenpunkt Belliner Straße / Neuendorfer Straße (KP02) im Ist-Zustand.....	4
Bild 6:	Knotenstromdiagramme vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde an einem Dienstag am Knotenpunkt Eggesiner Straße/ Belliner Straße / Ueckerstraße (KP03) im Ist-Zustand.....	4
Bild 7:	Aufteilung der Zufahrtsrichtungen der Kfz-Verkehre im Quell- und Zielverkehr (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA).....	8
Bild 8:	Knotenstromdarstellung und Verkehrsqualität vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde an einem Donnerstag am Knotenpunkt Belliner Straße / Neuendorfer Straße (KP02) im Ist-Zustand.....	13
Bild 9:	Knotenstromdarstellung und Verkehrsqualität vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde an einem Dienstag am Knotenpunkt Eggesiner Straße / Belliner Straße / Ueckerstraße (KP03) im Ist-Zustand.....	14
Bild 10:	Knotenstromdiagramme vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde an einem Donnerstag am Knotenpunkt Haffstraße / Winkelstraße (KP01) im Prognose-1-Fall	15
Bild 11:	Knotenstromdiagramme mittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde an einem Samstag am Knotenpunkt Haffstraße / Winkelstraße (KP01) im Prognose-1-Fall	16

Bild 12: Knotenstromdarstellung und Verkehrsqualität vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde an einem Donnerstag am Knotenpunkt Belliner Straße / Neuendorfer Straße (KP02) im Prognose-1-Fall 17

Bild 13: Knotenstromdarstellung und Verkehrsqualität vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde an einem Dienstag am Knotenpunkt Eggesiner Straße / Belliner Straße / Ueckerstraße (KP03) im Prognose-1-Fall..... 18

Bild 14: Knotenstromdarstellung und Verkehrsqualität vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde an einem Donnerstag am Knotenpunkt Anbindung Plangebiet (KP04) im Prognose-1-Fall... 19

Bild 15: Knotenstromdarstellung und Verkehrsqualität mittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde an einem Samstag am Knotenpunkt Anbindung Plangebiet (KP04) im Prognose-1-Fall... 20

Bild 16: Knotenstromdarstellung und Verkehrsqualität Worst-Case-Szenario an einem Samstag am Knotenpunkt Anbindung Plangebiet (KP04) im Prognose-2-Fall 21

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verkehrserzeugungsberechnung6

Tabelle 2: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an plangleichen Knotenpunkten mit und ohne Lichtsignalanlage gemäß HBS 2015 [3]..... 10

Tabelle 3: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an plangleichen Knotenpunkten mit der Regelungsart „rechts vor links“ gemäß HBS 2015 [3]..... 11

Anhang 1

Leistungsfähigkeitsnachweise

Knotenpunkt 2: Belliner Straße / Neuendorfer Straße



Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 19N023 KP02 DO VM IST.krs
 Projekt: VU Ueckermünde
 Projekt-Nummer: 19N023
 Knoten: KP02 Belliner Straße Neuendorfer Straße
 Stunde: Donnerstag Vormittag Ist

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Belliner Straße	1	60	10	203	1226	0,17	1023	3,9	A
2	Belliner Straße	1	60	56	194	1185	0,16	991	3,8	A
3	Neuendorfer Straße	1	60	190	120	1069	0,11	949	3,9	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	Belliner Straße	1	60	10	203	1226	0,1	1	1	A
2	Belliner Straße	1	60	56	194	1185	0,1	1	1	A
3	Neuendorfer Straße	1	60	190	120	1069	0,1	0	1	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 517 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 487 Fz/h
 Summe aller Wartezeiten : 0,5 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 3,8 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015 Kapitel S5
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 19N023 KP02 DO NM IST.krs
 Projekt: VU Ueckermünde
 Projekt-Nummer: 19N023
 Knoten: KP02 Belliner Straße Neuendorfer Straße
 Stunde: Donnerstag Nachmittag Ist

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Belliner Straße	1	60	8	479	1228	0,39	749	4,9	A
2	Belliner Straße	1	60	200	163	1060	0,15	897	4,1	A
3	Neuendorfer Straße	1	60	154	95	1099	0,09	1004	3,8	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	Belliner Straße	1	60	8	479	1228	0,4	2	3	A
2	Belliner Straße	1	60	200	163	1060	0,1	1	1	A
3	Neuendorfer Straße	1	60	154	95	1099	0,1	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 737 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 718 Fz/h
 Summe aller Wartezeiten : 0,9 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 4,6 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015 Kapitel S5
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 19N023 KP02 DO VM P1F.krs
 Projekt: VU Ueckermünde
 Projekt-Nummer: 19N023
 Knoten: KP02 Belliner Straße Neuendorfer Straße
 Stunde: Donnerstag Vormittag P-1-Fall

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Belliner Straße	1	60	12	233	1224	0,19	991	4,0	A
2	Belliner Straße	1	60	86	195	1158	0,17	963	3,9	A
3	Neuendorfer Straße	1	60	190	158	1069	0,15	911	4,1	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	Belliner Straße	1	60	12	233	1224	0,2	1	1	A
2	Belliner Straße	1	60	86	195	1158	0,1	1	1	A
3	Neuendorfer Straße	1	60	190	158	1069	0,1	1	1	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 586 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 551 Fz/h
 Summe aller Wartezeiten : 0,6 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 4,0 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015 Kapitel S5
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 19N023 KP02 DO NM P1F.krs
 Projekt: VU Ueckermünde
 Projekt-Nummer: 19N023
 Knoten: KP02 Belliner Straße Neuendorfer Straße
 Stunde: Donnerstag Nachmittag P-1-Fall

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Belliner Straße	1	60	10	517	1226	0,42	709	5,2	A
2	Belliner Straße	1	60	238	165	1028	0,16	863	4,2	A
3	Neuendorfer Straße	1	60	154	139	1099	0,13	960	3,9	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	Belliner Straße	1	60	10	517	1226	0,5	2	3	A
2	Belliner Straße	1	60	238	165	1028	0,1	1	1	A
3	Neuendorfer Straße	1	60	154	139	1099	0,1	0	1	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 821 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 799 Fz/h
 Summe aller Wartezeiten : 1,1 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 4,8 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015 Kapitel S5
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Anhang 2

Leistungsfähigkeitsnachweise

Knotenpunkt 3: Eggesiner Straße / Belliner Straße / Ueckerstraße



Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 19N023 KP03 DO VM IST.krs
 Projekt: VU Ueckermünde
 Projekt-Nummer: 19N023
 Knoten: KP03 Eggesiner Straße / Belliner Straße
 Stunde: Donnerstag Vormittag Ist

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Ueckerstraße	1	60	41	324	1198	0,27	874	4,4	A
2	Eggesiner Straße	1	60	251	206	1017	0,20	811	4,8	A
3	Belliner Straße	1	60	159	447	1095	0,41	648	5,8	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	Ueckerstraße	1	60	41	324	1198	0,3	1	2	A
2	Eggesiner Straße	1	60	251	206	1017	0,2	1	1	A
3	Belliner Straße	1	60	159	447	1095	0,5	2	3	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 977 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 921 Fz/h
 Summe aller Wartezeiten : 1,3 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 5,1 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015 Kapitel S5
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 19N023 KP03 DO NM IST.krs
 Projekt: VU Ueckermünde
 Projekt-Nummer: 19N023
 Knoten: KP03 Eggesiner Straße / Belliner Straße
 Stunde: Donnerstag Nachmittag Ist

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Ueckerstraße	1	60	79	658	1164	0,57	506	7,3	A
2	Eggesiner Straße	1	60	445	279	860	0,32	581	6,5	A
3	Belliner Straße	1	60	175	502	1081	0,46	579	6,5	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	Ueckerstraße	1	60	79	658	1164	0,9	4	6	A
2	Eggesiner Straße	1	60	445	279	860	0,3	1	2	A
3	Belliner Straße	1	60	175	502	1081	0,6	3	4	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1439 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1379 Fz/h
 Summe aller Wartezeiten : 2,6 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 6,9 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015 Kapitel S5
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 19N023 KP03 DO VM P1F.krs
 Projekt: VU Ueckermünde
 Projekt-Nummer: 19N023
 Knoten: KP03 Eggesiner Straße / Belliner Straße
 Stunde: Donnerstag Vormittag P-1-Fall

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Ueckerstraße	1	60	47	349	1193	0,29	844	4,6	A
2	Eggesiner Straße	1	60	276	211	996	0,21	785	5,0	A
3	Belliner Straße	1	60	159	483	1095	0,44	612	6,2	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	Ueckerstraße	1	60	47	349	1193	0,3	1	2	A
2	Eggesiner Straße	1	60	276	211	996	0,2	1	1	A
3	Belliner Straße	1	60	159	483	1095	0,5	2	4	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1043 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 982 Fz/h
 Summe aller Wartezeiten : 1,5 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 5,4 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015 Kapitel S5
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 19N023 KP03 DO NM P1F.krs
 Projekt: VU Ueckermünde
 Projekt-Nummer: 19N023
 Knoten: KP03 Eggesiner Straße / Belliner Straße
 Stunde: Donnerstag Nachmittag P-1-Fall

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Ueckerstraße	1	60	85	691	1159	0,60	468	7,9	A
2	Eggesiner Straße	1	60	478	284	834	0,34	550	6,9	A
3	Belliner Straße	1	60	175	544	1081	0,50	537	7,0	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	Ueckerstraße	1	60	85	691	1159	1,0	4	7	A
2	Eggesiner Straße	1	60	478	284	834	0,4	2	2	A
3	Belliner Straße	1	60	175	544	1081	0,7	3	5	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1519 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1456 Fz/h
 Summe aller Wartezeiten : 3,0 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 7,4 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015 Kapitel S5
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Anhang 3

Leistungsfähigkeitsnachweise

Knotenpunkt 4: Anbindung Plangebiet



Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 19N023 KP04 DO VM P1F.krs
 Projekt: VU Ueckermünde
 Projekt-Nummer: 19N023
 Knoten: KP04 Anbindung Plangebiet
 Stunde: Donnerstag Vormittag P-1-Fall

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Lagunenstadt	1	60	58	22	1091	0,02	1069	3,5	A
2	Haffstraße	1	60	0	49	1149	0,04	1100	3,6	A
3	Strand	1	60	49	20	1103	0,02	1083	3,3	A
4	Plangebiet	1	0	37	38	1119	0,03	1081	3,6	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	Lagunenstadt	1	60	58	22	1091	0,0	0	0	A
2	Haffstraße	1	60	0	49	1149	0,0	0	0	A
3	Strand	1	60	49	20	1103	0,0	0	0	A
4	Plangebiet	1	0	37	38	1119	0,0	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten	: 129	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 120	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	: 0,1	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	: 3,6	s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität	: Deutschland: HBS 2015 Kapitel S5
Wartezeit	: HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
Staulängen	: Wu, 1997
Fußgänger-Einfluss	: Stuwe, 1992
LOS - Einstufung	: HBS (Deutschland)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 19N023 KP04 DO NM P1F.krs
 Projekt: VU Ueckermünde
 Projekt-Nummer: 19N023
 Knoten: KP04 Anbindung Plangebiet
 Stunde: Donnerstag Nachmittag P-1-Fall

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Lagunenstadt	1	60	99	57	1051	0,05	994	3,7	A
2	Haffstraße	1	60	0	60	1138	0,05	1078	3,5	A
3	Strand	1	60	60	55	1092	0,05	1037	3,5	A
4	Plangebiet	1	0	74	44	1081	0,04	1037	3,6	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	Lagunenstadt	1	60	99	57	1051	0,0	0	0	A
2	Haffstraße	1	60	0	60	1138	0,0	0	0	A
3	Strand	1	60	60	55	1092	0,0	0	0	A
4	Plangebiet	1	0	74	44	1081	0,0	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten	: 216	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 211	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	: 0,2	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	: 3,6	s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität	: Deutschland: HBS 2015 Kapitel S5
Wartezeit	: HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
Staulängen	: Wu, 1997
Fußgänger-Einfluss	: Stuwe, 1992
LOS - Einstufung	: HBS (Deutschland)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 19N023 KP04 SA M P1F.krs
 Projekt: VU Ueckermünde
 Projekt-Nummer: 19N023
 Knoten: KP04 Anbindung Plangebiet
 Stunde: Samstag Mittag P-1-Fall

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Lagunenstadt	1	60	100	38	1047	0,04	1009	3,7	A
2	Haffstraße	1	60	0	96	1140	0,08	1044	3,6	A
3	Strand	1	60	96	37	1056	0,04	1019	3,5	A
4	Plangebiet	1	0	74	63	1078	0,06	1015	3,7	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	Lagunenstadt	1	60	100	38	1047	0,0	0	0	A
2	Haffstraße	1	60	0	96	1140	0,1	0	0	A
3	Strand	1	60	96	37	1056	0,0	0	0	A
4	Plangebiet	1	0	74	63	1078	0,0	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten	: 234	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 226	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	: 0,2	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	: 3,6	s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität	: Deutschland: HBS 2015 Kapitel S5
Wartezeit	: HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
Staulängen	: Wu, 1997
Fußgänger-Einfluss	: Stuwe, 1992
LOS - Einstufung	: HBS (Deutschland)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 19N023 KP04 SA NM P1F.krs
 Projekt: VU Ueckermünde
 Projekt-Nummer: 19N023
 Knoten: KP04 Anbindung Plangebiet
 Stunde: Samstag Nachmittag P-1-Fall

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Lagunenstadt	1	60	107	59	1041	0,06	982	3,7	A
2	Haffstraße	1	60	0	84	1136	0,07	1052	3,5	A
3	Strand	1	60	84	57	1068	0,05	1011	3,6	A
4	Plangebiet	1	0	90	50	1064	0,05	1014	3,7	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	Lagunenstadt	1	60	107	59	1041	0,0	0	0	A
2	Haffstraße	1	60	0	84	1136	0,1	0	0	A
3	Strand	1	60	84	57	1068	0,0	0	0	A
4	Plangebiet	1	0	90	50	1064	0,0	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten	: 250	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 245	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	: 0,2	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	: 3,6	s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität	: Deutschland: HBS 2015 Kapitel S5
Wartezeit	: HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
Staulängen	: Wu, 1997
Fußgänger-Einfluss	: Stuwe, 1992
LOS - Einstufung	: HBS (Deutschland)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 19N023 KP04 SA M P2F Worst Case.krs
 Projekt: VU Ueckermünde
 Projekt-Nummer: 19N023
 Knoten: KP04 Anbindung Plangebiet
 Stunde: Samstag Mittag P-2-Fall

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Lagunenstadt	1	60	210	59	942	0,06	883	4,1	A
2	Haffstraße	1	60	0	96	1121	0,09	1025	3,7	A
3	Strand	1	60	96	147	1056	0,14	909	4,0	A
4	Plangebiet	1	0	184	63	971	0,06	908	4,2	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	Lagunenstadt	1	60	210	59	942	0,0	0	0	A
2	Haffstraße	1	60	0	96	1121	0,1	0	0	A
3	Strand	1	60	96	147	1056	0,1	0	1	A
4	Plangebiet	1	0	184	63	971	0,0	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten	: 365	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 357	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	: 0,4	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	: 3,9	s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität	: Deutschland: HBS 2015 Kapitel S5
Wartezeit	: HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
Staulängen	: Wu, 1997
Fußgänger-Einfluss	: Stuwe, 1992
LOS - Einstufung	: HBS (Deutschland)

IGS | Ingenieurgesellschaft STOLZ mbH

Hammfelddamm 6
41460 Neuss

T (0 21 31) 79 18 92 - 0
F (0 21 31) 79 18 92 - 30
E info@igs-ing.de

Heinrich-Grüber-Straße 19
12621 Berlin

(030) 70 71 77 - 18
(030) 70 71 77 - 16
www.igs-ing.de

MEDIENVERSORGUNGSKONZEPT

für die Errichtung des Hotelresorts am Haff
im Seebad Ueckermünde



Sybac Immobilien GmbH

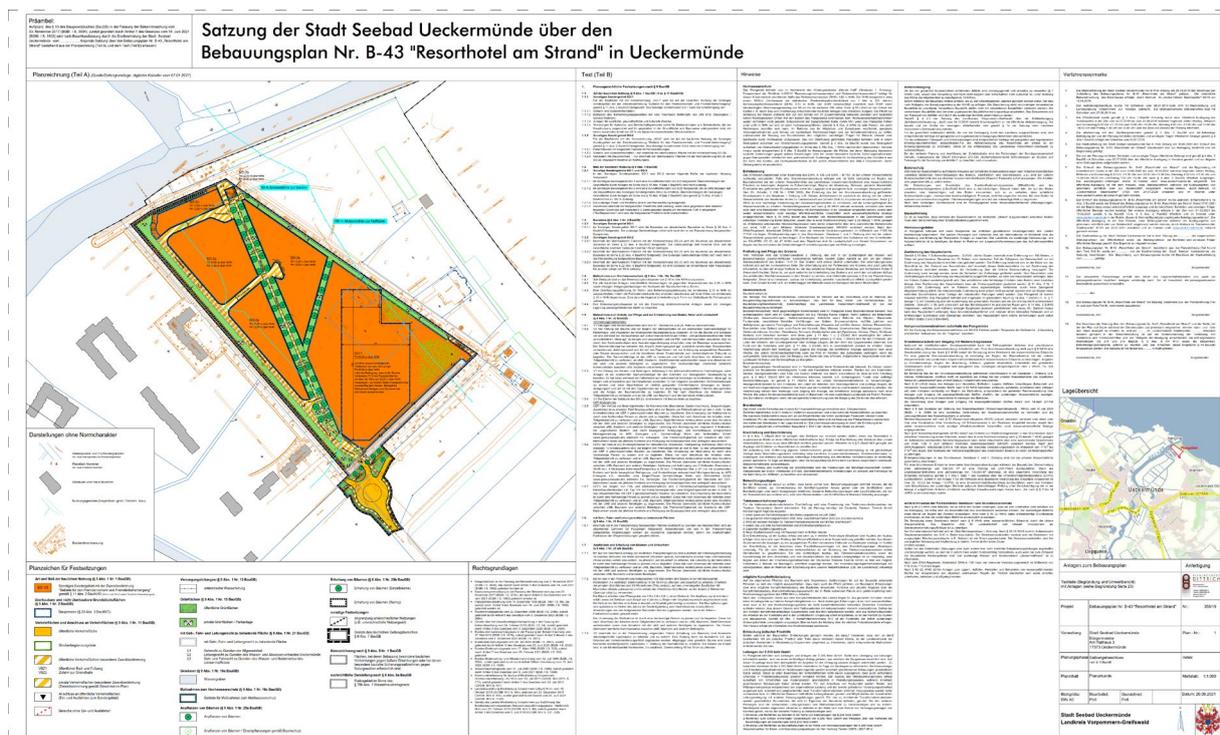
Rote Hohl 10

56729 Kehrig

Tel.: +49-(0)2654-88192-243

Fax: +49-(0)2654-88192-249

Die Stadtvertretung des Seebades Ueckermünde hat beschlossen, dass sich der Investor des geplanten Hotelresorts am Haff verpflichtet, ein Medienentwicklungskonzept zur Ver- und Entsorgung des Hotelkomplexes mit öffentlichen Medien zu erarbeiten. Dies ist zwar in der Regel nicht Bestandteil eines Bebauungsplanverfahrens, weil der konkrete Bedarf an Strom, Wasser usw. erst mit der Erarbeitung des Bauantrages feststehen wird und auch im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens nachgewiesen werden muss, aber eine Mehrheit der Stadtvertretung hat jedoch den Wunsch, frühzeitig sicher zu stellen, dass das Hotelresorts nicht mit den notwendigen Medien versorgt werden kann.



Bebauungsplan Nr. B-43 „Resorthotel am Strand“ in der Fassung zum Satzungsbeschluss vom 26.08.2021

Geplant ist ein Hotelresort mit 280 Hotelbetten, Restaurants, Konferenzräumen sowie 50 Ferieneinheiten sowie einige Wohnungen zum dauerhaften Aufenthalt, für die es die entsprechende Versorgung sicherzustellen gilt.

Es ist selbstverständlich ein besonderes Anliegen sowohl des Investors als auch des künftigen Betreibers, das Hotel nach den neuesten Standards zu errichten und den allgemeinen Nachfrage entsprechend ökologischen Belangen und Anforderungen gerecht zu werden.

Für den Betrieb des Vorhabens / der Anlage werden folgende Medien benötigt und im Folgenden auch untersucht:

- Löschwasser
- Regenwasser
- Wasser-/Abwasser
- Elektroenergie
- Breitband/Telefon

1. Löschwasser

Im Rahmen der Beteiligung der Behörden hat der Landkreis Vorpommern-Greifswald, Ordnungsamt, Sachgebiet Brand- und Katastrophenschutz in seinem Schreiben vom 22.09.2020 zur Löschwasserversorgung folgendes ausgeführt.

„Es wird vorerst in der Begründung zum Entwurf kein Mindestvolumen für die Löschwasserbereitstellung angegeben. Es ergeht die Forderung, dass die Löschwasserversorgung durch die Errichtung einer jederzeit zugänglichen und frostfreien Saugstelle lt. DIN in der Uecker für das Objekt zu sichern ist. Diese würde im zulässigen Löschwasserbereich liegen. Das örtliche Trinkwassernetz, hier Hydranten, kann nicht in der Planungsphase für die Ermittlung des Löschwasserbedarfes hinzugezogen werden. Der Versorgungsträger hat u. a. die Aufgabe zur Trinkwasserversorgung. Dies umfasst nicht automatisch die Löschwasserbereitstellung. Die Trinkwasserversorgungssysteme sind so geplant und errichtet, dass Stagnation minimiert wird. Bei der Planung wird die Löschwasserversorgung nicht berücksichtigt. Das in Zusammenarbeit mit dem Fachnormenausschuss " Feuerwehrwesen " erstellte DVGW — Arbeitsblatt W 405 " Bereitstellung von Löschwasser durch die öffentliche Trinkwasserversorgung" macht deutlich, dass die Entnahme von Löschwasser aus dem Trinkwassernetz nur eine und nicht einmal die vorrangige der in Betracht zu ziehenden Möglichkeiten der Vorhaltung von Löschwasser ist. Die Brandschutzdienststelle ist somit der Auffassung, dass Trinkwasser nur für den Ernstfall zur Verfügung steht, siehe Befugnisse der Feuerwehr lt. Brandschutzgesetz M-V § 7 (3) 2. Dies wird in der Praxis zusätzlich durch Zweckvereinbarungen zwischen der Kommune und dem Versorgungsträger geregelt. Ein erhöhter Bedarf an Löschwasser für dieses Objekt wird auf Grund der Art und Weise der Bebauung (notwendige Riegelstellung bei einem Vollbrand) zu fordern sein. ... Die örtlich zuständige Feuerwehr ist unter den bereits genannten Voraussetzungen in der Lage, eine Brandbekämpfung durchzuführen. Voraussetzung ist eine ausreichende und intakte Löschwasserversorgung. Es müssen eine ausreichende Anzahl von Handfeuerlöcher für die Brandklasse A und B sichtbar und kenntlich vorgehalten werden.“

Der Hinweis zur Löschwasserversorgung durch Errichtung einer jederzeit zugänglichen und frostfreien Saugstelle lt. DIN in der Uecker im Zuge der Erschließung des Plangebietes wurde in die Hinweise auf der Planurkunde aufgenommen.

Den Anforderungen entsprechend wird im Rahmen der Realisierung des Vorhabens eine jederzeit zugängliche frostfreie Saugstelle am östlichen Ueckerufer errichtet und dauerhaft unterhalten. Die Entnahme stellt eine Löschwassermenge von mindestens 96 m³/h sicher. Zudem wird im Regelfall Löschwasser aus den angrenzenden offenen Gewässern zur Brandbekämpfung entnommen. Das Haff ist je nach Lage eines Brandes auf dem Gelände 140 – 280 m entfernt, die Uecker etwa 20 – 300 m. Bei Bedarf kann aus beiden Gewässern Löschwasser entnommen werden.

Die frostfreie Saugstelle wird im Frostfalle benötigt, wenn Haff und Uecker aufgrund längerer Temperaturen unter dem Gefrierpunkt eine Eisdecke aufweisen.

2. Regenwasser

Das anfallende Regenwasser wird auf dem Gelände ordnungsgemäß versickert. Dazu werden ausreichende Rückhalte- und Ablaufflächen vorgesehen. Im Bebauungsplan sind zahlreiche Hinweise zum Umgang mit Niederschlagswasser aufgeführt, die selbstverständlich bei der weiteren Planung und Realisierung des Vorhabens beachtet werden. Folgende Hinweise sind für den Umgang mit Niederschlagswasser relevant.

„Nach § 5 WHG ist eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften zu vermeiden und die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten. Niederschlagswasser soll nach § 55 WHG ortsnah versickert, verrieselt oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen. Nach § 46 WHG bedarf das Einleiten von Niederschlagswasser in das Grundwasser durch schadlose Versickerung keiner Erlaubnis, soweit dies in einer Rechtsverordnung nach § 23 Absatz 1 WHG geregelt ist. Anfallendes unbelastetes Niederschlagswasser kann daher erlaubnisfrei über eine ausreichende Sickerstrecke von mind. 1,00 m zum Mittleren Höchsten Grundwasserstand (MHGW) versickert werden. Nach dem DWA-Regelwerk, Arbeitsblatt DWA-A 138 muss der relevante Versickerungsbereich im kf-Bereich von $1 \cdot 10^{-3}$ bis $1 \cdot 10^{-6}$ m/s liegen. Einleitgenehmigungen in das Grundwasser, Gewässer I. und II. Ordnung sind bei der unteren Wasserbehörde gesondert zu beantragen. Zum Nachweis der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Umweltzielen der EG-WRRL (55 27, 44, 47 WHG) sind dem Staatlichen Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern vor Beginn des Bauvorhabens die Detailunterlagen/Erschließungsplanungen zur Prüfung vorzulegen.“

Die geforderte Abstimmung mit dem Staatlichen Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern erfolgt im Rahmen der weiteren Projektplanung.

3. Wasserversorgung

Der Wasserverbrauch des geplanten Hotelresorts kann aufgrund noch nicht vorhandener Ausführungsplanungen nur anhand von Vergleichsbauten geschätzt werden. Zum jetzigen Zeitpunkt wird von einem Tagesverbrauch unter Volllast von 135 – 150 m³ Wasser ausgegangen. Das entspricht etwa einem Verbrauch von 300 m³ pro Gast inkl. Anteil an Wellness.

Mit diesen Zahlen wurde an den Wasser- und Abwasserverband Ueckermünde als Versorgungsträger für Trinkwasser eine konkrete Anfrage gestellt, die mit Mail vom 25. August 2021 wie folgt beantwortet wurde:

„Die Versorgung mit Trinkwasser der Städte Ueckermünde und Eggesin ist über das Wasserwerk Eggesin sichergestellt. Vom Sommer 2020, mit diversen Versorgungsunterbrechungen, bis zum Frühjahr 2021 wurden mehrere Einzelmaßnahmen zur Erhöhung der Förderleistung und zu Herstellung neuer Netzverbindungen durchgeführt. Diese sichern im Regelbetrieb die Wasserversorgung und haben dazu geführt, dass im Jahr 2021 die Wasserversorgung nicht eingestellt werden mussten. Die wichtigste Maßnahme war hier die Verbindung des Netzes des Wasserwerkes (WW) Eggesin mit dem Netz des WW Altwarp über eine neue Verbindungsleitung zwischen Bellin und Berndshof. Über diese konnte eine erhebliche Netzentlastung realisiert werden. Für die langfristige Sicherstellung der Versorgung laufen zurzeit die Planungen einer neuen, zusätzlichen Trinkwasserleitung von den Brunnen in Altwarp zum Wasserwerk Eggesin. Mit dieser können hohe, längerfristige Spitzen, wie im Sommer 2020 aufgetreten, sicher abgedeckt werden. Die örtliche Wasserversorgung des Standortes Hotel ist über den derzeit vorhandenen Leitungsbestand nicht sicher realisierbar. Hier wird eine Planung durchgeführt, um das

Dargebot zu erhöhen. Wir gehen davon aus, dass bis zum Hausanschluss des Hotels eine neue Trinkwasserleitung verlegt werden muss. Die genaue Lage wird im Planungsprozess festgelegt. Zusammenfassend kann der Wasser und Abwasser Verband Ueckermünde, über die GKU, nach Ausführung der beiden durchgeführten Netzergänzungen bzw. Netzerweiterungen und die in Planung befindlichen Maßnahmen eine sichere und zuverlässige Ver- und Entsorgung des geplanten Hotels, gewährleisten.“

Somit ist davon auszugehen, dass spätestens zur Inbetriebnahme der Anlagen eine dem Bedarf und den allgemeinen Anforderungen entsprechende Trinkwasserversorgung sichergestellt sein wird.

4. Abwasserentsorgung

Entsprechend dem unter Punkt 3 angegebenen Verbrauch an Trinkwasser muss am Standort es selbstverständlich auch eine ordnungsgemäße Abwasserentsorgung erfolgen. Auch hierfür zeichnet der Wasser- und Abwasserverband Ueckermünde mit seinem Dienstleister GKU Eggesin verantwortlich. Die entsprechenden Entsorgungsleitungen liegen in der Haffstraße. Es handelt sich um ein Druckleitungsnetz.

Der Wasser- und Abwasserverband Ueckermünde teilte dazu folgendes mit.

„Die Abwasserentsorgung kann über das bestehende Druckleitungsnetz sichergestellt werden. Der tatsächliche Umfang des bzw. der Abwasserpumpwerke sind im Planungsprozess zu prüfen. Wir gehen davon aus, dass mit dem Neubau des Kreisverkehrs auch das Pumpwerk versetzt werden muss, hier wird dieses dann an neuen Anforderungen angepasst.“

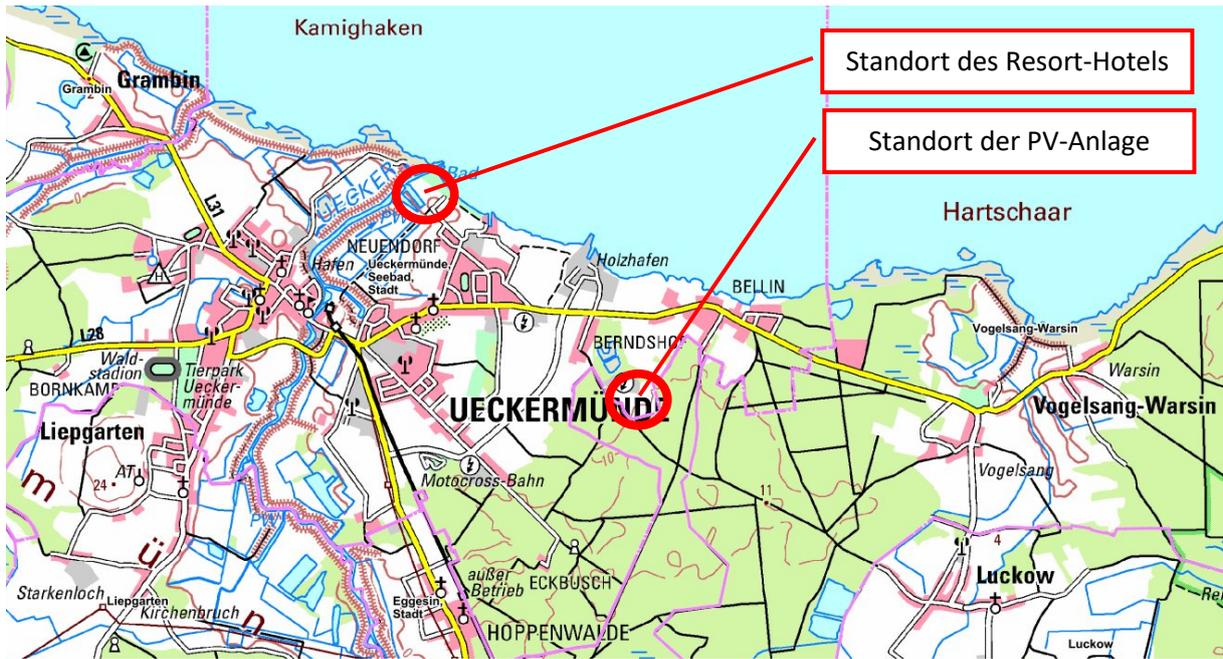
5. Energieversorgung

Ein wichtiges Medium der Versorgung des Hotels ist die Energieversorgung. Geplant ist, dass Beheizung und Kühlung des Hotels über effiziente Anlagen mit Strom dargestellt werden. Es ist nicht geplant, einen Gasanschluss zu beantragen.

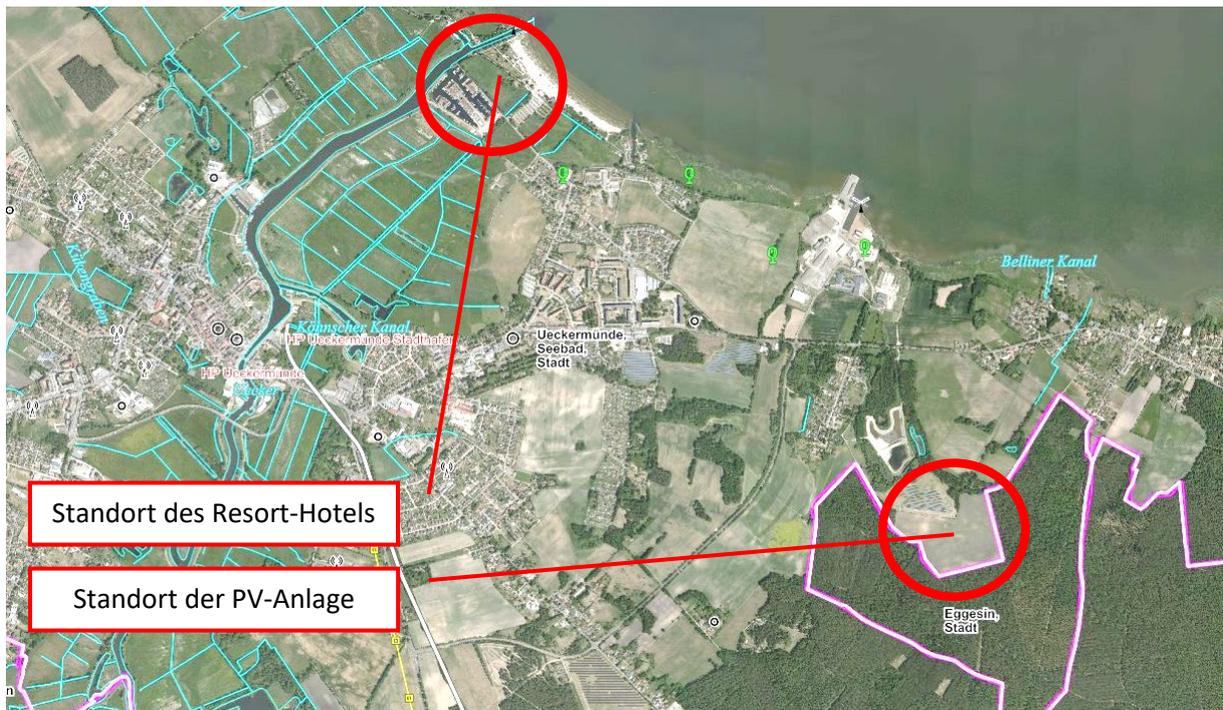
Grundversorger in der Stadt Ueckermünde ist die E.DIS-Netz GmbH. Der zuständige Netzmeister des Bereiches Torgelow der E.DIS hat im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange auf vorhandene Leitungen hingewiesen und Anforderungen zum Umgang mit diesen hingewiesen.

Auf Anfrage, ob es ausreichende Netzkapazitäten gibt, um ein neues Hotelresort mit den benötigten Mengen an Strom zu versorgen, verwies die E.DIS-Netz GmbH auf die gesetzlichen Bestimmungen, nachdem in Deutschland eine Anschlusspflicht besteht und das vorhandene Netz entsprechend angepasst wird. Näheres kann dazu noch nicht bestimmt werden, da detaillierte Bauunterlagen Voraussetzung dafür sind, das örtliche Netz entsprechend auf den Bedarf anzupassen und zu erweitern. Das Vorhaben kann so selbstverständlich mit Elektroenergie in der benötigten Menge versorgt werden.

Ungeachtet dessen soll zumindest auf indirektem Wege ein Teil der eigenen Stromversorgung über eine Freiflächen-Photovoltaikanlage erzeugt werden. Dazu ist in Verbindung mit der Realisierung des Resort-Hotels und der Ferienhausanlage auch die Erweiterung des bestehenden Solarparks in der Gemarkung Bellin, Flur 1, auf einer Fläche von etwa 15 ha geplant.

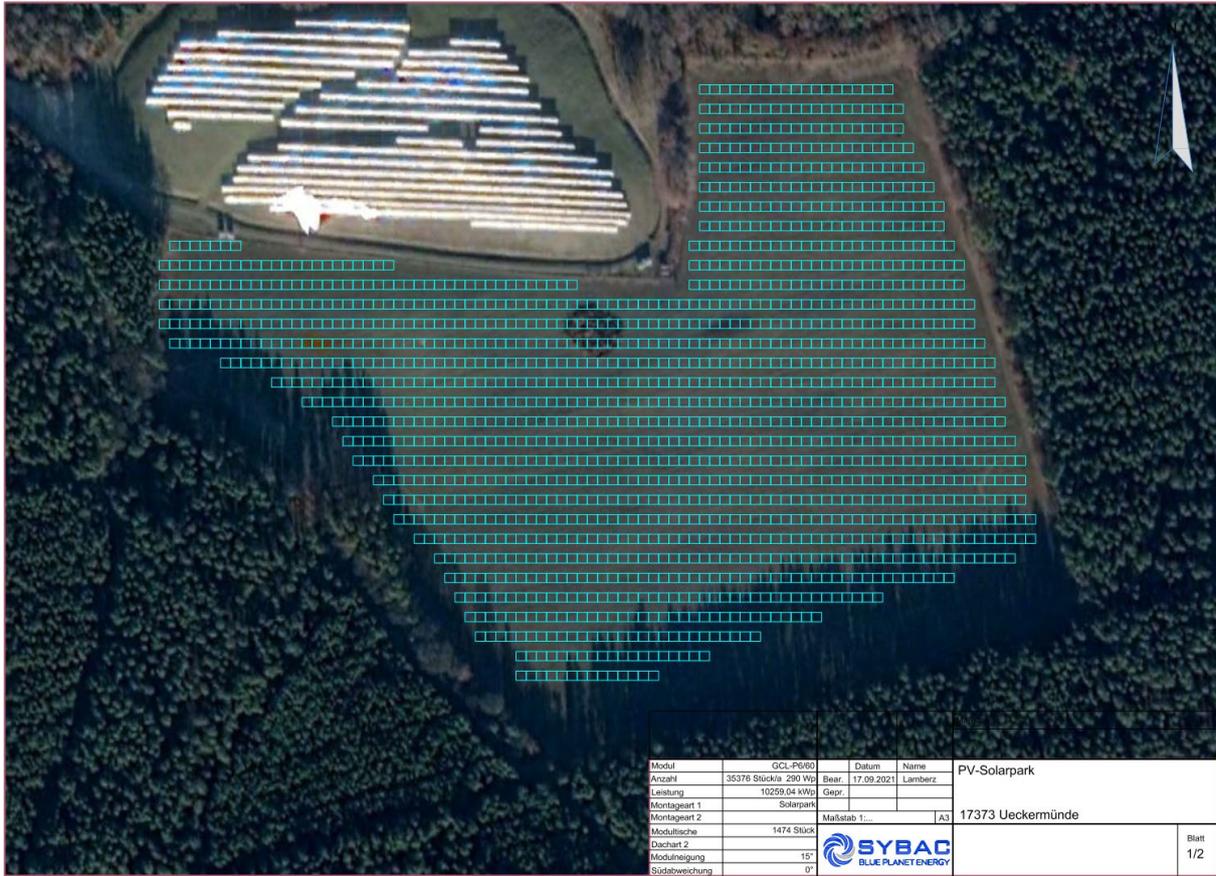


Lageübersicht (Quelle Geoportal MV)

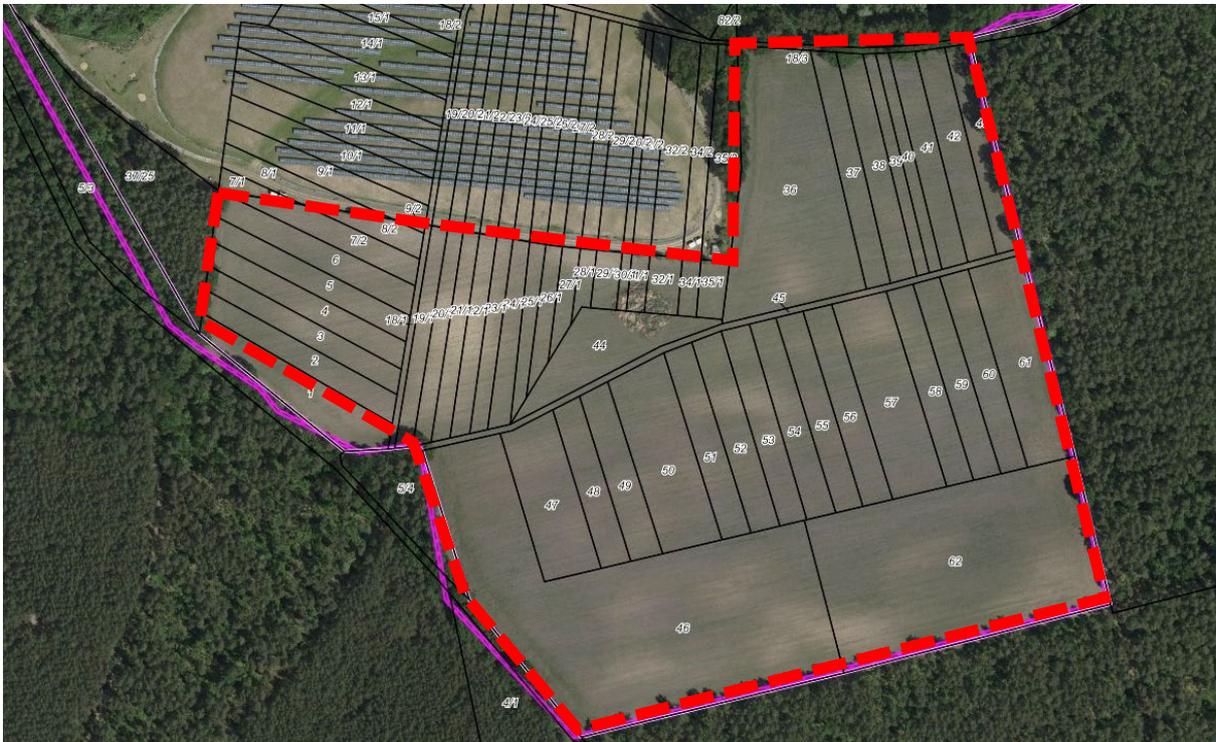


Lageübersicht (Luftbild, Quelle Geoportal MV)

Die neue Anlage soll voraussichtlich mit 35.376 Solarmodulen eine Leistung von 10.259,04 kWp erreichen.



Belegungsplan mit Solarmodulen



Lageplan mit betroffenen Flurstücken (Quelle Geoportal MV)

6. Breitband/Telefon

In einem modernen Hotel möchte der Gast auf seinem Zimmer und in möglichst allen öffentlichen Bereichen selbstverständlich ein stabiles WLAN-Netz zur Verfügung haben. Das ist auch Grundvoraussetzung für das neue Resort.

Im Zuge des geförderten Breitbandausbaus in Ueckermünde ist auch der Bereich Lagunenstadt/Strand für die Verlegung eines Glasfasernetzes vorgesehen. Diese Arbeiten sollen 2024 abgeschlossen sein. Damit wird es auch möglich sein, den Hotelkomplex mit einer Bandbreite von bis zu 1 GB/s anzuschließen und damit sowohl Datennutzung als auch digitale Telefonie im gewünschten Umfang sicherzustellen.



STADT SEEBAD UECKERMÜNDE

Der Bürgermeister

Stadt Seebad Ueckermünde • Postfach 1145 • 17368 Ueckermünde

Information
An die Stadtvertreter

Per Mail

Amt: Bürgermeister	Zimmer
Eingang: Am Rathaus 3	206
Rückfragen an:	Telefon (039771) 284 14 Telefax (039771) 284 18
E-Mail:	buergermeister@ueckermuende.de
Ansprechpartner:	Herr Kliewe

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen

Datum

13. September 2021

Schwimmhalle mit 6 Bahnen à 25 m im geplanten Hotelkomplex

Sehr geehrte Stadtvertreterinnen und Stadtvertreter,

mit Ihrer mehrheitlichen Zustimmung zur Drucksache DS-21/0186 wurde in den städtebaulichen Vertrag mit dem Investor des Hotels der beschlossene Passus eingearbeitet. In den Gesprächen unmittelbar vor der Unterzeichnung des städtebaulichen Vertrages war es nicht einfach, den Investor davon zu überzeugen, diesen Passus im Vertrag zu unterschreiben, denn er merkte berechtigter Weise an, dass eine derartige Schwimmanlage nicht zu einem 4-Sterne-Wellnesshotel passe. Die Gäste wollen dort den Wellnessbereich nutzen und relative Ruhe haben, während eine zusätzliche sechsbahnige Schwimmanlage bei intensiver Nutzung viel Lärm verursacht. Also müsste die geforderte Anlage ohnehin getrennt vom geplanten Wellnessbereich errichtet werden, praktisch wie ein separates Schwimmbad.

Der Investor wies auch auf die jährlichen Folgekosten von mindestens 500.000 EUR hin, die vergleichbare Bäder an reine Betriebskosten (bereits abzüglich der Einnahmen) benötigen.

Doch das vorweg.

Ich habe aus dem Beschluss den Auftrag für die Verwaltung abgeleitet, nach Fördermöglichkeiten zu suchen, um die geforderte Mindestquote mit Beihilfen zu finanzieren. Deshalb habe ich mich unmittelbar nach der Stadtvertreterversammlung an die möglichen Fördermittelgeber des Landes gewandt und habe um eine baldige Antwort zur Förderwürdigkeit des Vorhabens gebeten. Anfragen wurden gestellt an:

1. Das Wirtschaftsministerium als Fördermittelgeber für die gewerbliche Wirtschaft und die Tourismusförderung im Land
2. Das Landwirtschaftsministerium als Fördermittelgeber für den ländlichen Raum (ELER und ILERL)
3. Das Landesförderinstitut für den Schul- und Sportbereich
4. Die lokale Arbeitsgruppe „Stettiner Haff“ für die LEADER-Förderung

Zwischenzeitlich liegen die Antworten vor und ich kann Ihnen dazu Folgendes mitteilen:

Nis-Peter Beck, Referatsleiter Förderung der gewerblichen Wirtschaft im Wirtschaftsministerium MV, schrieb zur Förderanfrage:

Standorte/Bereiche:

- Bürgermeister/Kämmerei und Hauptamt/
Bürgerservice (Standesamt/Einwohnermeldeamt/
Wohngeld/Kita)/Personalservice -
Am Rathaus 3 (Schloss)
- Bau- und Ordnungsamt - Am Rathaus 4/5
- Stadtkasse - Am Rathaus 5
- Gebäudewirtschaft/Ruhender Verkehr -
Am Rathaus 2

Hausanschrift und zentrale Nummern:

Am Rathaus 3
17373 Ueckermünde
Vermittlung: (03 97 71) 284-0
Telefax: (03 97 71) 284-99
E-Mail: rathaus@ueckermuende.de
Internet: www.ueckermuende.de

Bankverbindungen:

Deutsche Kreditbank AG, BIC: BYLADEM1001
IBAN: DE91 1203 0000 0018 0202 22

Sparkasse Uecker-Randow, BIC: NOLADE21PSW
IBAN: DE90 1505 0400 3210 0001 06

Gläubiger-Identnr.: DE20ZZZ00000095251
Steuernummer: 084/144/01717

Gerne bestätige ich Ihnen - wie vorhin bereits telefonisch besprochen -, dass eine anteilige Übernahme der Mehrkosten des Schwimmbades durch die Stadt Ueckermünde nicht aus dem Investitionszuschussprogramm der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW) gefördert werden kann. Sollte die Stadt eine anteilige Übernahme der Mehrkosten ohne Förderung vornehmen wollen, müsste diese stadtseitig erfolgende Förderung auf eine mögliche Förderung des Investors aus dem Programm der GRW angerechnet werden.

Von dort ist also eine Förderung nicht möglich. Sollte sich die Stadt selbst mit einem Eigenanteil an der Finanzierung des Schwimmbades beteiligen, erhält der Investor genau diese Summe als verminderte Förderung für den Bau des Hotels.

Thomas Reimann, Leiter des Referates Ländliche Entwicklung im Landwirtschaftsministerium schrieb am 10.09.2021:

Sie berichten mir von der vorgesehenen Errichtung eines Hotels. Im Rahmen des hierfür erforderlichen Bauleitverfahrens soll gemäß einem Beschluss der Stadtvertretung Ueckermünde der städtebauliche Vertrag mit dem Investor insoweit ergänzt werden, dass der Investor sich zum Bau eines Schwimmbades in der Größe von mindestens 6 Schwimmbahnen mit einer Länge von 25 Metern und entsprechender Tiefe im Hotel verpflichtet. Die Stadt Ueckermünde würde sich zugleich verpflichten, die für den Investor gegenüber den bisherigen Planungen entstehenden Mehrkosten mindestens zu einem Drittel zu tragen, wenn dafür Fördergelder eingeworben und Eigenmittel bereitgestellt werden können. In der Folge obliegt es Ihnen, bei allen in Frage kommenden Fördermittelgebern nachzufragen, ob es Möglichkeiten gibt, die vorgenannten Mehraufwendungen bzw. den Anteil der Mehraufwendungen, für dessen Finanzierung sich die Stadt verpflichten würde, zu fördern. Mein Haus zeichnet für kein Förderinstrument verantwortlich, dass es erlaubt den Investor für die beschriebene Investition zu fördern. Auch zeichnet mein Haus für kein Förderinstrument verantwortlich, nach dem der Stadt Ueckermünde eine Zuwendung zur teilweisen oder vollständigen Deckung der Ausgaben, die ihr im Falle eines Zuschusses an den Investor entstehen würden, gewährt werden kann.

Aus dem Landesförderinstitut MV schrieb mir Thomas Volker Sasse, Leiter der Sport-, Denkmal- und Kommunalförderung:

*Nach Durchsicht der Unterlagen kann ich Ihnen auf Ihre Anfrage hin das Nachfolgende mitteilen: Die Förderung oder Teilförderung eines Schwimmbeckens bei dessen Eigentümer es sich **nicht** um einen gemeinnützigen Sportverein des Landessportbundes Mecklenburg-Vorpommern, eine Kommune des Landes M-V, den Landessportbund M-V selbst oder einen sonstigen gemeinnützigen Träger der Sportstätte im Lande M-V handelt, ist im Rahmen der hier zu betrachtenden Sportstättenbaurichtlinie leider nicht möglich.*

In dem von Ihnen beschriebenen Fall müsste der Antrag von dem in der Förderanfrage genannten Investor als Träger der Maßnahme gestellt werden, bei dem es sich aber offensichtlich nicht um die Kommune selbst oder einen der sonstigen genannten Antragsberechtigten handelt.

Damit ist eine Förderung nach der o.g. RL ausgeschlossen; andere Richtlinien die behelfsweise herangezogen werden könnten, sind mir leider nicht bekannt.

Letztlich erhielt ich von Frau Teßmann, Projektmanagerin der Lokalen Aktionsgruppe „Stettiner Haff“ folgende Antwort:

Aufgrund der vorliegenden Angaben kann ich die Fördermöglichkeit eines Schwimmbades nicht prüfen. Die Förderung der Stadt Seebad Ueckermünde ist jedoch ausgeschlossen, sollte das eigentliche Vorhaben durch einen Investor umgesetzt werden.

Laut ihren Angaben ist die Stadt Seebad Ueckermünde weder Eigentümerin noch Betreiberin des Schwimmbades und trägt somit auch kein Risiko. Ein Investor könnte gefördert werden, wenn dieser mit seinem Projekt die Ziele unserer LEADER-Strategie umsetzt, durch die Bewertung der LAG-Mitglieder einen Platz auf der Prioritätenliste erhält und Fördermittel in entsprechender Höhe zur Verfügung stehen.

Es ist jedoch zu beachten, dass ein Antragsteller des privaten Rechts nur im Rahmen der geltenden De-minimis-Verordnung gefördert werden kann.

Festzustellen bleibt hierbei, dass die Stadt selbst keine Förderung erhalten kann und nach der geltenden De-minimis-Verordnung kann einem privaten Investor aus LEADER eine Maximalförderung von 200.000 EUR zukommen.

Damit sind die möglichen Fördermittelgeber im Lande erschöpft. Programme, aus denen auf Bundesebene eine Förderung in Höhe von mindestens einem Drittel der zusätzlichen Investition eines Dritten in Frage kommen, sind nicht bekannt und konnten trotz intensiver Recherche nicht gefunden werden.

Es ist auch nicht möglich, dem Investor Eigenmittel als Beihilfe in der geforderten Größenordnung bereitzustellen, weil dies gegen geltendes Recht verstößt und hierfür keine gesetzliche Ermächtigung vorhanden ist. Allein schon durch die Betriebs- und Personalkosten wäre ein Haushaltsausgleich somit über Jahre nicht möglich, sodass keine kommunalrechtliche Genehmigung zu erwarten ist.

Anders würde es aussehen, wenn die Stadt Ueckermünde selbst Investor eines Schwimmbades an einem anderen Standort wäre und dieses Schwimmbad künftig im Eigentum der Kommune steht. So hat die Stadt Anklam eine Förderung für das über 20 Millionen EUR teure Schwimmbad in Höhe von 14 Millionen EUR erhalten. Hier sind allerdings neben der reinen Investition die Kosten für Personal und Bewirtschaftung jährlich dazuzurechnen, die sich in einem hohen sechsstelligen Bereich bewegen würden.

Hier würde ich die jährlich erforderlichen Zuschüsse für den Transport und die Anmietung einer anderen Schwimmhalle (z.B. Karpin) als die für die Stadt bessere Alternative sehen, denn das kostet jährlich keine 10.000 EUR! Eine eigene Schwimmhalle wäre auch sicher in der Saison aufgrund der Haffnähe mit den dort vorhandenen Schwimm- und Bademöglichkeiten noch weniger ausgelastet als andere Schwimmbäder. Auch der Einzugsbereich wäre durch das Angrenzen an das Haff im Norden viel geringer.

Sehr geehrte Stadtvertreterinnen und Stadtvertreter,
ich möchte Ihnen diese Informationen zukommen lassen, damit sie daraus die nicht vorhandenen Fördermöglichkeiten für Ihren Beschluss DS-21/0188 ableiten können.

Freundliche Grüße


Jürgen Kliewe
Bürgermeister