

# Amt Schönberger Land

<b>Antrag Gemeindevertreter</b> für Stadt Dassow	<b>Vorlage-Nr:</b>	<b>VO/8/0007/2019</b>
	<b>Status:</b>	<b>öffentlich</b>
	<b>Datum:</b>	<b>06.12.2019</b>
	<b>Wiedervorlage:</b>	
<b>Antrag des Ausschussvorsitzenden - Parkplatz Rosenhagen</b>		
<b>AusschussM/GemeindeV</b>		
<b>Beratungsfolge</b>	<b>Ausschuss für Mobilität, Ordnung, Klimaschutz und Wirtschaft</b>	

**Sachverhalt:**

- siehe Anlage -

**Anlage:**

Antrag

#### Sachlage:

In Rosenhagen befinden sich drei Parkflächen für den Kfz-Verkehr. Die Parkflächen 1 und 2 sind mit einem Parkautomaten versehen. Die Parkfläche 3 ist mit einer Schrankenanlage ausgestattet. (Siehe Logos Verkehrstechnische Untersuchung, S. 8)

Laut Einnahmen-Übersicht der Parkgebühren vom Amt Schönberger Land erwirtschaftet die beschränkte Parkfläche 3 nur einen Bruchteil der Gesamteinnahmen, Tendenz sinkend.

#### Beschlussempfehlung

Die Stadt Dassow möge beschließen, die Schranken der Schrankenanlage an der Parkfläche 3 der südöstlichen Ortslage Rosenhagen zu demontieren und die gesamte Anlage inklusive Schranken-Parkautomat außer Betrieb zu setzen. Statt dessen ein Schild mit dem Wortlaut „Anlage außer Betrieb, bitte Parkschein-Automat auf dem anderen Parkplatz benutzen“ zu stellen.

Zusätzlich sollten an allen Parkflächen-Beschilderungen Zusatzschilder mit der Angabe der Stellplatzkapazität angebracht werden (z.B. „180 Stellplätze“).

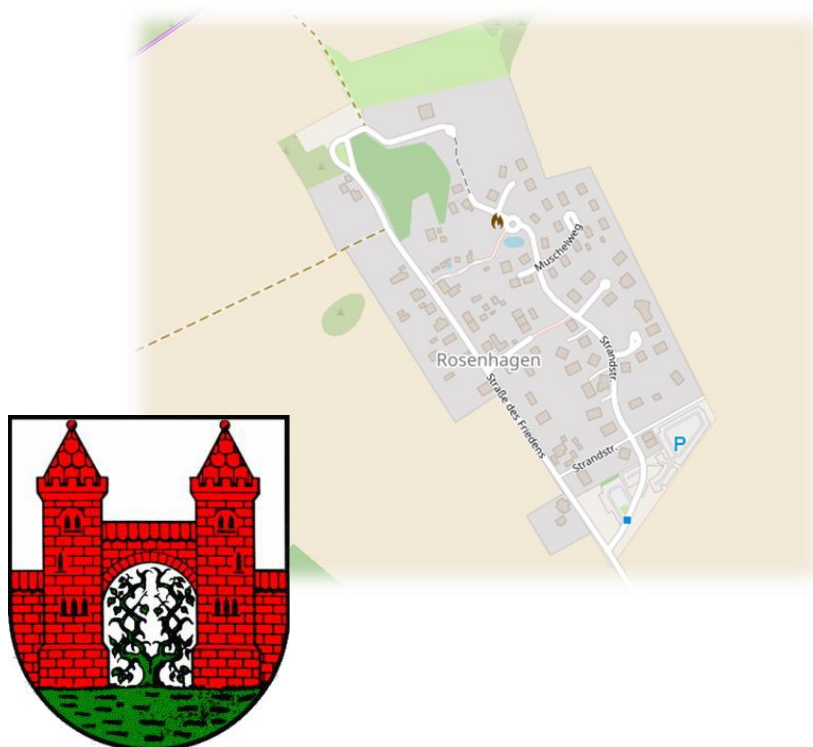
Nach zwei Jahren soll eine Evaluation der Parkgebühren und der Parkplatz-Nutzung ergeben, ob die Schrankenanlage endgültig abgebaut wird, oder ob sie erhalten bleibt. Wenn die Schrankenanlage abgebaut wird, muss ein zusätzlicher Parkschein-Automat auf der Parkfläche 3 installiert werden.

#### Begründung

Der hintere Parkplatz wird offensichtlich sehr wenig genutzt. Die geschlossene Schranke scheint für viele Verkehrsteilnehmer\*innen eine Eingangshürde zu sein. Durch die Öffnung der Beschränkung und die Angabe der Stellplatzkapazität wird die Hemmschwelle, den hinteren Parkplatz zu verwenden, gesenkt.

Bericht  
Abstimmungsfassung  
Datum: 26.09.2019  
Projektnummer: IV183819

## Verkehrstechnische Untersuchung im Ortsteil Rosenhagen



## Änderungshistorie

<b>Version</b>	<b>Datum</b>	<b>Beschreibung</b>
V 0.1	19.09.2019	Abstimmungsfassung
V 0.2	26.09.2019	Abstimmungsfassung

## Bearbeitung

<b>Firma</b>	<b>Name</b>	<b>Kontakt</b>
Logos	Peggy Dollas	peggy.dollas@logos-ib.de
Logos	Klemens Schiffner	klemens.schiffner@logos-ib.de

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>AUFGABENSTELLUNG UND VORGEHENSWEISE .....</b>	<b>4</b>
1.1	Aufgabenstellung .....	4
1.2	Untersuchungsgebiet.....	5
1.3	Methodik.....	6
<b>2</b>	<b>GRUNDLAGENANALYSE .....</b>	<b>7</b>
2.1	Verkehrliche und infrastrukturelle Gegebenheiten .....	7
2.2	Verkehrsaufkommen .....	9
2.3	Grundlagen und Richtlinien .....	9
<b>3</b>	<b>VERKEHRSENTWICKLUNG IN ROSENHAGEN .....</b>	<b>10</b>
3.1	Allgemeine Verkehrsentwicklung .....	10
3.2	Verkehrserzeugung und Verkehrsverteilung.....	10
<b>4</b>	<b>ANALYSE UND AUSWERTUNG .....</b>	<b>12</b>
4.1	Leistungsfähigkeitsberechnung .....	12
4.1.1	Berechnungsgrundlage .....	12
4.1.2	Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotenpunktes.....	12
4.2	Beurteilung Verkehrsinfrastruktur .....	14
4.3	Zusammenfassung .....	15
<b>5</b>	<b>MAßNAHMENKONZEPT .....</b>	<b>17</b>
5.1	Lösungsansätze .....	17
5.2	Maßnahmenentwicklung.....	18
5.2.1	Wendebereich Straße des Friedens.....	18
5.2.2	Streckenverlauf Straße des Friedens .....	19
5.2.3	Parkflächen Ortseingang.....	21
<b>6</b>	<b>FAZIT / EMPFEHLUNGEN .....</b>	<b>23</b>
	<b>ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....</b>	<b>25</b>
	<b>TABELLENVERZEICHNIS.....</b>	<b>25</b>
	<b>ANLAGENVERZEICHNIS .....</b>	<b>25</b>
	<b>QUELLENVERZEICHNIS.....</b>	<b>26</b>

# 1 Aufgabenstellung und Vorgehensweise

## 1.1 Aufgabenstellung

Die Stadt Dassow beabsichtigt die im Ortsteil Rosenhagen derzeit bestehenden Wohn- und Ferienhausbebauung zu erweitern. Dazu befinden sich die Bebauungspläne Nr. 17, Nr. 24 und Nr. 26 mit den entsprechenden Details sowie die Ergänzungssatzung für einen südwestlichen Teilbereich des Ortsteils Rosenhagen in der Aufstellung. In den Gebieten ist die Entwicklung von Ein- bis Zweifamilienhäusern, Ferienwohnungen und eines Hotels vorgesehen.

Der Ortsteil Rosenhagen besteht aus einem Wohngebiet entlang der Straße des Friedens, sowie eine Vielzahl an Ferienwohnungen und -häusern entlang der Strandstraße. Diese Gebiete sollen durch die B-Pläne im nördlichen Bereich sowie durch die Ergänzungssatzung im südwestlichen Bereich der Ortschaft erweitert werden.

Im Zuge einer verkehrlichen Untersuchung sind die Auswirkungen dieser Entwicklungen auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur zu bestimmen. Im Folgenden wird dafür innerhalb einer Grundlagenermittlung die bestehende Verkehrssituation analysiert. In einem weiteren Schritt werden die aufgrund der geplanten Entwicklungen im Ortsteil Rosenhagen erwartete Verkehrsentwicklung abgeschätzt und analysiert.

## 1.2 Untersuchungsgebiet

Rosenhagen ist ein Ortsteil der Stadt Dassow und befindet sich im Landkreis Nordwestmecklenburg. Im Norden grenzt der Ortsteil an die Lübecker Bucht und ist somit neben Anwohnerverkehr auch durch Tourismusverkehre geprägt

Die Hauptverkehrswege innerhalb der Ortschaft sind die Straße des Friedens sowie die Strandstraße. Diese verlaufen als Wohnwege in Form einer Sackgasse jeweils vom Ortseingang nach Norden durch den Ortsteil. Die Straße des Friedens dient zudem als Anschlussstraße an das umliegende Verkehrsnetz.

Das gesamte Untersuchungsgebiet wird wie folgt begrenzt:

- im Norden: Wendeschleife „Straße des Friedens“
- im Osten: Landwirtschaftlich genutzte Fläche
- im Süden: Ortseingang/Kreuzung Straße des Friedens/Strandstraße
- im Westen: Landwirtschaftlich genutzte Fläche

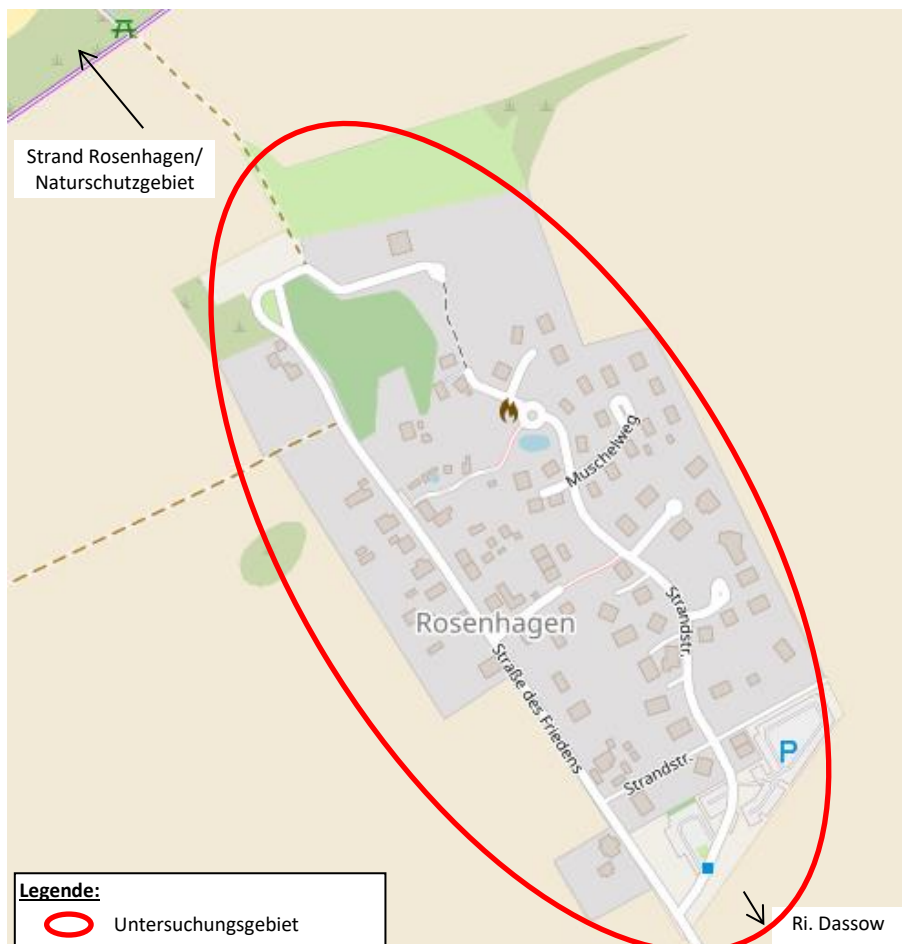


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet der verkehrlichen Betrachtung  
(Karte auf Grundlage von OpenStreetMap [3])

### 1.3 Methodik

Die Methodik zur Erarbeitung des Verkehrskonzepts wird in untenstehender Abbildung 2 veranschaulicht. Die Arbeitsschritte werden in den nachfolgenden Abschnitten detailliert beschrieben.

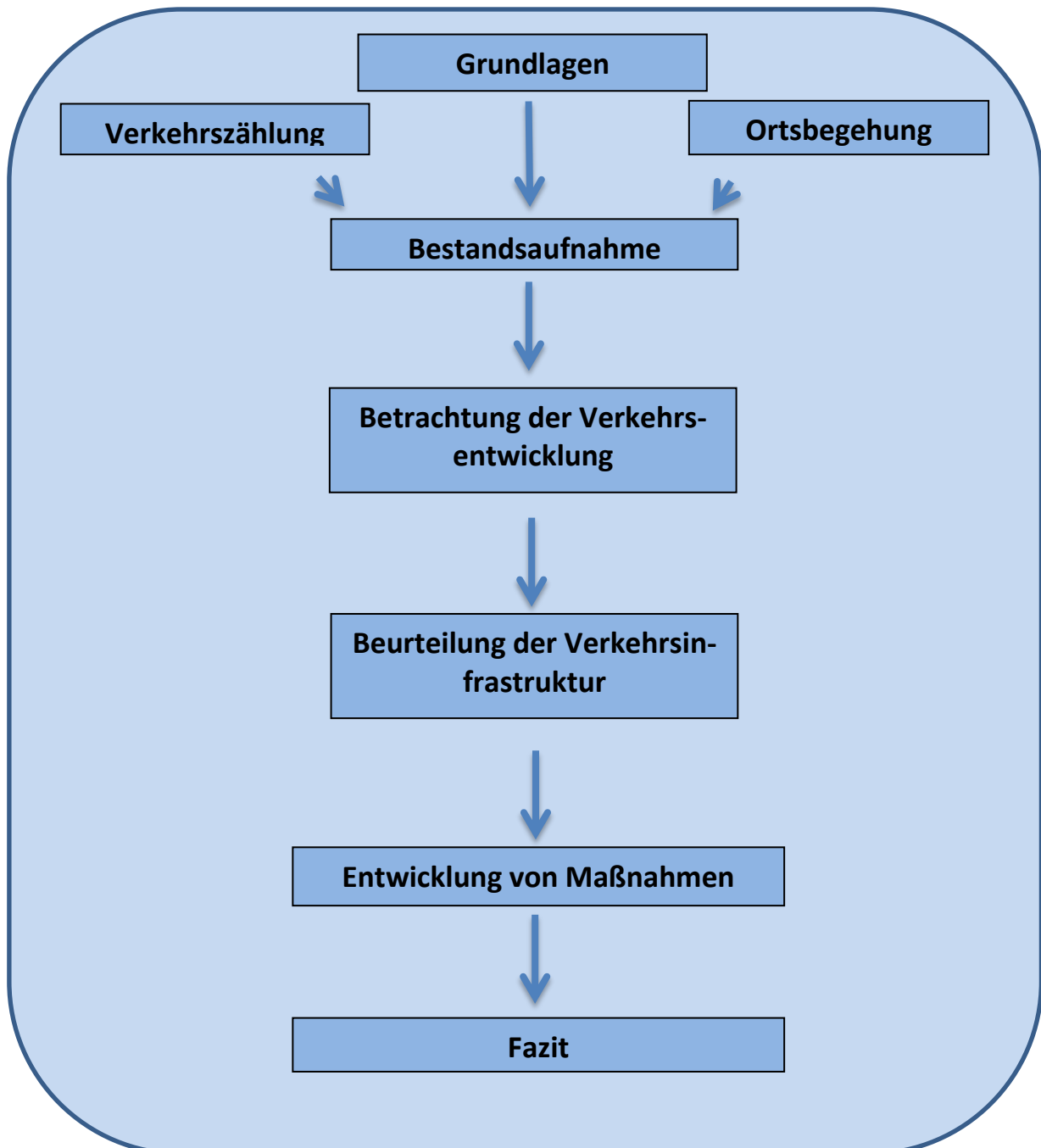


Abbildung 2: Methodik zur Erarbeitung der Verkehrsuntersuchung



## 2 Grundlagenanalyse

Im ersten Schritt wurde für die Erarbeitung einer verkehrlichen Untersuchung eine Grundlagenanalyse durchgeführt, um die aktuelle Situation im Untersuchungsgebiet allumfassend festzustellen.

Die bestehenden verkehrstechnischen Begebenheiten des Ortsteils Rosenhagen, sowie die perspektivischen Entwicklungen und Erweiterungen wurden betrachtet und in die Untersuchung einbezogen. Ein Hauptaugenmerk wurde hierbei auf die Situation auf den Parkflächen und Hauptverkehrsstraßen sowie deren Auslastung während der Hauptsaison gelegt.

Dabei galt es zu betrachten, ob die bestehenden Verkehrswege über ausreichend Kapazitäten verfügen, um die durch den Bau der neuen Ferien- und Wohnanlagen zusätzlichen Verkehre aufnehmen zu können.

### 2.1 Verkehrliche und infrastrukturelle Gegebenheiten

Für die Bearbeitung wurde eine praxisorientierte Vorgehensweise gewählt, um die aktuelle verkehrliche Situation innerhalb der Ortschaft zu analysieren.

Dafür wurden an den folgenden Tagen umfangreiche Ortsbesichtigungen und Zählungen der Verkehre vor Ort durchgeführt:

- 25.06.2019 Ortsbesichtigung
- 04.07.2019 Ortsbesichtigung mit Zählung (Normalwerktag)
- 27.07.2019 Ortsbesichtigung mit Zählung (Samstag innerhalb der Ferienzeit)

Im Allgemeinen ist aufgefallen, dass die Hauptverkehrszeiten an Wochenenden und während der Ferien auftreten. Es handelt sich hierbei überwiegend um Pkw-Verkehr, der stark vom Urlaubs- und Freizeitverkehr dominiert wird.

Innerhalb der Ortschaft kommt es, vor allem während der Spitzenstunden, zu vermehrtem Hol- und Bringverkehr sowie Parksuchverkehr mit dem Ziel: Strand. Hierdurch steigt die Verkehrsbelastung und gleichzeitig der Begegnungsverkehr vor allem auf der Straße des Friedens und dem Beginn der Strandstraße. Die Straße des Friedens ist aufgrund der direkteren Anbindung zum Strand von diesen Verkehren mehr betroffen.

Die Straßenbreite der Straße des Friedens und der Strandstraße liegt an den meisten Stellen zwischen 3,00 m und 3,50 m (befestigte Fahrbahnoberfläche ohne Bankett). Im Bereich der Straße des Friedens gibt es punktuell Aufweitungen der Fahrbahn die als Ausweichstellen für Begegnungsverkehre genutzt werden können. In der Strandstraße sind in regelmäßigen Abständen wechselseitig bepflanzte Verziehungen der Fahrbahn in den Straßenraum integriert, welche zu einer punktuellen Verengung der Fahrbahn führt, um das Geschwindigkeitsniveau auf der Strandstraße gering zu halten.

Am Ortseingang befinden sich drei Parkfläche für den Kfz-Verkehr (Abbildung 3), die über den südlichen Teil der Strandstraße befahren werden können. Die Parkflächen 1 und 2 sind vom Ortseingang einsehbar, so dass bereits bei der Einfahrt in den Ort die Auslastung der Stellplätze gut erkennbar ist. Die Größe und die Auslastung des beschränkten Parkplatzes 3 kann vom Bereich der Ortseinfahrt sowie der Strandstraße vom Parksuchverkehr optisch nicht vollkommen erfasst werden.

Die Straße des Friedens stellt eine Verbindung zwischen den Parkplätzen und dem Strand dar. Aus diesem Grund tritt vor allem in den Sommermonaten ein erhöhter Fußverkehr auf der Straße auf, welcher aufgrund fehlender Gehwegbereiche auf der Fahrbahn laufen muss.

Hinzu kommt, dass die Straße des Friedens ebenfalls vermehrt vom Radverkehr genutzt wird. Dadurch entsteht auf der Straße des Friedens eine Mischung aus verschiedenen Fortbewegungsarten/ Verkehrsmitteln, wodurch sich unterschiedliche Bedürfnisse an Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit mischen.

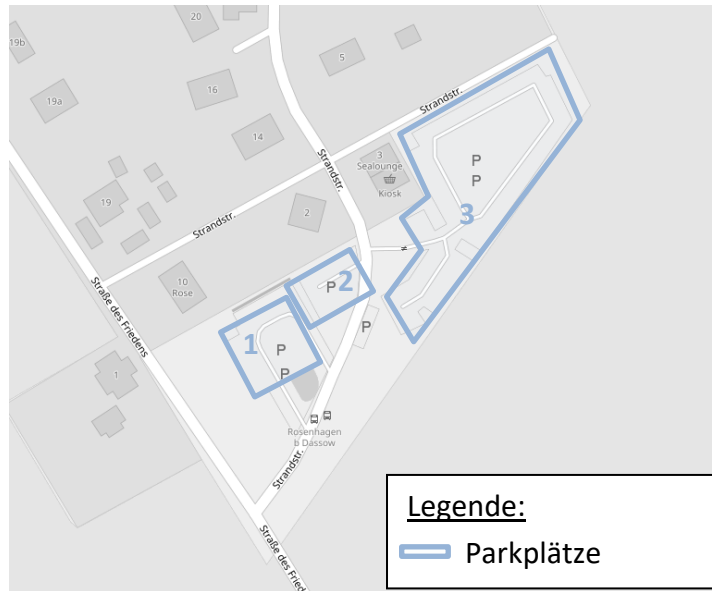


Abbildung 3: Bestehende Parkflächen am Ortseingang  
(Karte auf Grundlage gaia-mv.de [1])

## 2.2 Verkehrsaufkommen

Als Grundlage für die Analyse der verkehrlichen Situation wurden Bestandsunterlagen vom Amt Schönberger Land mit besonderem Augenmerk auf die höher belasteten Tage sowie Tageszeiten ausgewertet. So konnten im vornherein Zeiträume für manuelle Verkehrszählungen genauer benannt werden, um die verkehrlich höchstbelastete Zeiträume aufzunehmen. Hier wurden parallel zu den Ortsbesichtigungen zwei manuelle Verkehrszählungen am Knotenpunkt Straße des Friedens/ Strandstraße zu den folgenden Zeiten durchgeführt:

- 04.07.2019, 12:00 – 15:00 Uhr (Normalwerktag außerhalb der Ferien)
- 27.07.2019, 14:45 – 16:15 Uhr (Samstag innerhalb der Sommerferien)

Neben Kraftfahrzeugen (Pkw, Krad, Lkw) wurde bei den Zählungen auch der Radverkehr gesondert aufgenommen, da innerhalb der Ortsbesichtigungen ein erhöhtes Fahrradaufkommen aufgefallen ist.

Bei der Auswertung der Zähldaten wurde deutlich, dass die höchstbelastete Stunde an einem Samstag in den Ferien auftritt. Die Verkehrsbelastung zur Spitzenstunde an den beiden Zähltagen befindet sich in den folgenden Anlagen (Tabelle 1). Dabei wurde nach dem Verkehrsaufkommen mit und ohne Fahrrad unterschieden, um den Anteil des Radverkehrs (bis zu 25 % auf der Straße des Friedens im Bestand) am Gesamtverkehrsaufkommen zu verdeutlichen.

	Normalwerktag	Samstag in den Ferien
Ohne Fahrrad	1.1a	1.2a
Mit Fahrrad	1.1b	1.2b

Tabelle 1: Anlagen für die Darstellung der Verkehrsbelastungen

## 2.3 Grundlagen und Richtlinien

Bei einer Verkehrsuntersuchung und der Betrachtung der Infrastruktur ist darauf zu achten, dass die aktuell geltenden Richtlinien eingehalten werden. Dies ist zum einen das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (kurz HBS 2015 [6]), welches die Bewertung der Qualität des Verkehrsablaufs für unterschiedliche Straßenverkehrsanlagen beschreibt. Da Rosenhagen ein Ortsteil der Stadt Dassow ist, gilt zum anderen die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (kurz RASt 06 [4]) von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Dabei sind sowohl die Straße des Friedens, als auch die Strandstraße aufgrund der Charakteristik als Wohnwege einzustufen. Die Charakteristik für Wohnwege ist in dem Regelwerk wie folgt definiert:

- Einstufung als Erschließungsstraße (ES V)
- Ausschließlich Wohnbebauung (Reihen- und Einzelhäuser)
- Geringe Länge von ca. 100 m
- Verkehrsstärke unter 150 Kfz/h
- Besonderer Nutzungsanspruch ist die Aufenthaltsfunktion
- Fahrgassenbreiten sollten die Begegnung von Rad und Pkw ermöglichen
  - Dies entspricht einer Fahrgassenbreite von mindestens 4,00 m.

### 3 Verkehrsentwicklung in Rosenhagen

#### 3.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung

Für die Ermittlung einer Verkehrsprognose ist es wichtig zunächst die allgemeine Verkehrsentwicklung in den nächsten Jahren zu betrachten. Aufgrund der Lage des Ortsteils (kein Durchgangsverkehr möglich) wird davon ausgegangen, dass es im Nahbereich des Ortsteils Rosenhagen abgesehen von den geplanten Baugebieten zu keinen weiteren Gebietsentwicklungen kommt, die zu einer Steigerung der bestehenden Verkehrsbelastung in der Straße des Friedens und Strandstraße führen. Aus diesem Grund wird von einer Stagnation der bestehenden Verkehre für die nächsten Jahre ausgegangen.

Durch die bereits beschriebenen Baugebiete ist jedoch eine Steigerung der Verkehre innerhalb der Ortslage Rosenhagen zu erwarten. Die Berechnung der Verkehrserzeugung und Verkehrsverteilung ist in den folgenden Punkten im Detail beschrieben.

#### 3.2 Verkehrserzeugung und Verkehrsverteilung

Der Ortsteil Rosenhagen beabsichtigt die Erweiterung des bestehenden Gebietes durch die Umsetzung der bereits genannten Baugebiete (Abbildung 4). Zur Ermittlung der zukünftigen Verkehre im Ortsteil Rosenhagen sind daher zunächst die zu erwartenden Neuverkehre der Plangebiete zu berechnen. Diese Abschätzung erfolgt in Anlehnung an das Heft 42 der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung [2].

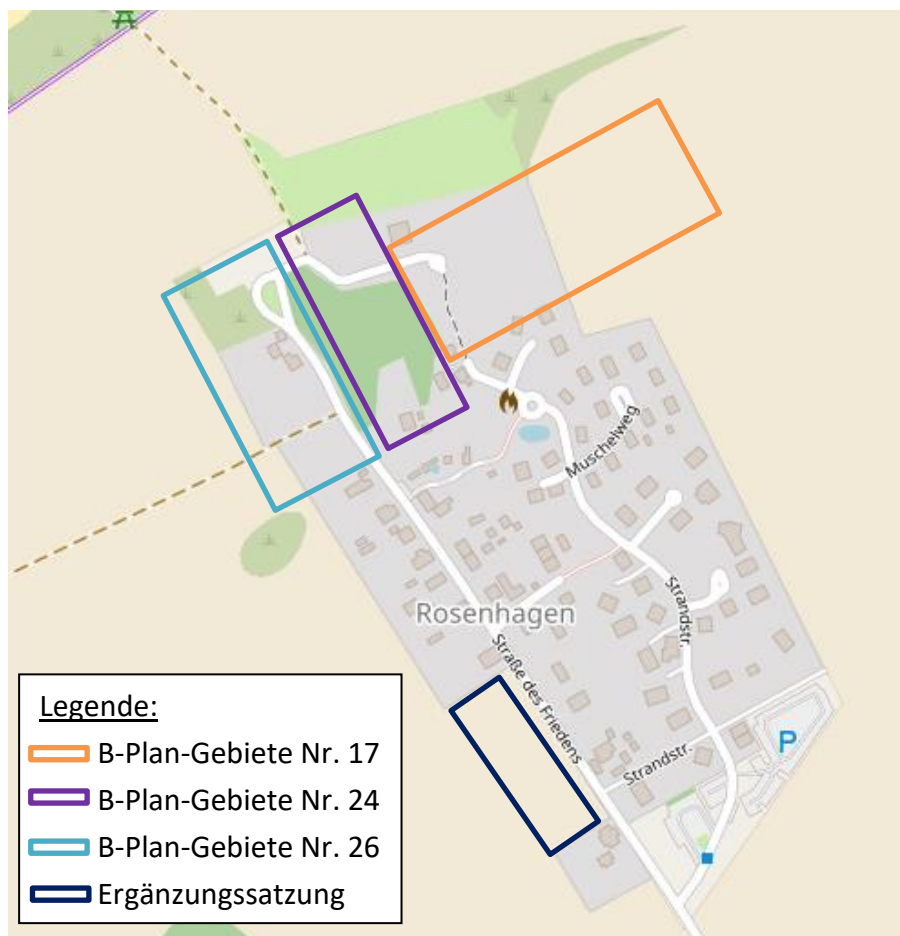


Abbildung 4: Entwicklungsgebiete Rosenhagen  
(Karte auf Grundlage von OpenStreetMap [3])

Jedes Bebauungsgebiet wurde hierbei separat betrachtet, um die verkehrlichen Auswirkungen für jedes Plangebiet zu ermöglichen. Alle Berechnungen wurden unter der Annahme einer maximalen Auslastung der entstehenden Ferien- und Wohnflächen durchgeführt.

Das Ergebnis der Berechnungen ist das Tagesverkehrsaufkommen, welches sich zu gleichen Teilen in Quell- und Zielverkehr aufgliedert. Daraus ergibt sich dann der prozentuale Anteil der Spitzenstunde. Die Verkehrserzeugung der einzelnen Gebietserweiterungen (Werte wurden auf 5 Kfz/24h gerundet) stellen sich wie folgt dar:

B – Plan Gebiete	Tagesverkehrsaufkommen	Spitzenstunden – Quellverkehr	Spitzenstunden - Zielverkehr
	[Kfz/24]	[Pkw/h]	[Pkw/h]
B – Plan 17	290	20	15
B – Plan 24	225	7	12
B – Plan 26	90	3	5
Ergänzungssatzung	40	2	2

*Tabelle 2: Verkehrserzeugung der B-Plangebiete*

Die ausführlichen Berechnungen der Verkehrserzeugung für die einzelnen Entwicklungsgebiete befinden sich in der Anlage 2.

Auf Grundlage der bestehenden Verkehrsinfrastruktur und -führung wird zunächst davon ausgegangen, dass die drei B-Plan-Gebiete im nördlichen Bereich des Ortsteils Rosenhagen über die Straße des Friedens verkehrlich erschlossen werden. Innerhalb der folgenden Leistungsfähigkeitsberechnung wird überprüft, welche Auswirkungen die zusätzlichen Verkehre der Bebauungsgebiete auf die Verkehrsqualität der Wohnstraße haben.

## 4 Analyse und Auswertung

Für die Analyse der Verkehrsinfrastruktur werden die Beobachtungen vor Ort mit den Vorgaben der geltenden Regelwerke in Beziehung gesetzt. Zunächst wird der Knotenpunkt Straße des Friedens/ Strandstraße auf seine Leistungsfähigkeit im Bestand und in Bezug auf die Gebietsentwicklungen überprüft. Im zweiten Schritt wird die bestehende Verkehrsinfrastruktur genauer beurteilt.

### 4.1 Leistungsfähigkeitsberechnung

#### 4.1.1 Berechnungsgrundlage

Für die Bewertung der Leistungsfähigkeit eines Knotenpunktes ist die Dauer eines Wartevorgangs (mittlere Wartezeit) ein wichtiges Bewertungskriterium. Als Beurteilungskategorien sind gemäß Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015 [2]) Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) von A bis F definiert. Die Zuordnung von mittleren Wartezeiten zur QSV unterscheidet sich für unsignalisierte und signalgeregelte Knotenpunkte.

Die Qualität des Verkehrsablaufs wird für jeden einzelnen Nebenstrom getrennt berechnet. Bei der zusammenfassenden Beurteilung ist dann die schlechteste Qualitätsstufe aller beteiligten Verkehrsströme für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes maßgebend. Somit ergibt die niedrigste Qualitätsstufe eines Einzelstroms die Gesamtqualität des Knotenpunktes.

Gemäß HBS 2015 [2] gelten für unsignalisierte Knotenpunkte folgende Einstufungen:

Mittlere Wartezeit [s]	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) [-]	Bemerkung
≤ 10	A	leistungsfähig
≤ 20	B	leistungsfähig
≤ 30	C	leistungsfähig
≤ 45	D	leistungsfähig
> 45	E	Kapazitätsgrenze erreicht
> 45	F	Kapazität überschritten (Überlastung)

Tabelle 3: Bewertung für unsignalisierte Knotenpunkte

#### 4.1.2 Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotenpunktes

Für die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotenpunktes Straße des Friedens/Strandstraße wurde der Knoten in den Ingenieursarbeitsplatz LISA+ [Hersteller: Schlottbauer und Wauer] eingepflegt und gemäß HBS 2015 [2] bewertet.

Der Knoten wurde zunächst mit den Bestandszahlen der Zählungen auf seine Leistungsfähigkeit überprüft, um die aktuelle Verkehrsqualität zu ermittelt. Dies wurde jeweils für die Belastung an einem Normalwerktag als auch mit der Spitzenstundenbelastung an einem Samstag überprüft. Außerdem wurden die jeweiligen Belastungen einmal mit und einmal ohne Fahrräder betrachtet.

Der Knoten ist für alle Betrachtungsvarianten der Bestandsbelastung leistungsfähig und erreicht die Qualitätsstufe A (Tabelle 4). Somit weist der Knoten auch noch ausreichend Reserven auf, um zusätzliche Verkehre aufzunehmen.

Leistungsfähigkeit	Normalwerktag	Samstag in den Ferien
Ohne Fahrrad	A	A
Mit Fahrrad	A	A

Tabelle 4: Leistungsfähigkeit Bestand

In einem weiteren Schritt wurden die zusätzlichen Verkehre, die durch die Gebietsentwicklungen entstehen, mit den bestehenden Verkehren am Knotenpunkt kombiniert. Hierfür wurden drei Planfälle erstellt, die eine zeitliche Abfolge der Realisierungshorizonte der einzelnen Bebauungsgebiete darstellt. Als Grundlage wurde die Samstagsspitze gewählt, da diese im Bestand die höchstbelastete Spitzenstunde aufzeigt. Die drei einzelnen Planfälle setzen sich wie folgt zusammen:

- Planfall 1: B-Plan Nr. 17
- Planfall 2: B-Plan Nr. 17 + B-Plan Nr. 24
- Planfall 3: B-Plan Nr. 17 + B-Plan Nr. 24 + B-Plan Nr. 26 + Ergänzungssatzung

Die Verkehrsbelastung zu den Planfällen ist in Anlage 4 dargestellt.

Für die einzelnen Planfälle wurden der Knotenpunkt Straße des Friedens/ Strandstraße auf seine Leistungsfähigkeit überprüft (Tabelle 5).

Leistungsfähigkeit		Samstag in den Ferien
Planfall 1	Ohne Fahrrad	A
	Mit Fahrrad	A
Planfall 2	Ohne Fahrrad	A
	Mit Fahrrad	A
Planfall 3	Ohne Fahrrad	A
	Mit Fahrrad	A

Tabelle 5: Leistungsfähigkeit der Planfälle

Der Knoten Straße des Friedens/ Strandstraße ist für alle Planfälle leistungsfähig und zeigt auch mit den zusätzlichen Verkehren der Bebauungsgebiete die Qualitätsstufe A.

Die Leistungsfähigkeitsnachweise der einzelnen Belastungsfälle wird in den folgenden Anlagen dargestellt:

Belastungsfälle		Normalwerktag	Samstag in den Ferien
Bestand	Ohne Fahrrad	3.1a	3.2a
	Mit Fahrrad	3.1b	3.2b
Planfall 1	Ohne Fahrrad	-	5.1a
	Mit Fahrrad	-	5.1b
Planfall 2	Ohne Fahrrad	-	5.2a
	Mit Fahrrad	-	5.2b
Planfall 3	Ohne Fahrrad	-	5.3a
	Mit Fahrrad	-	5.3b

Tabelle 6: Anlagen für die Darstellung der Leistungsfähigkeit

## 4.2 Beurteilung Verkehrsinfrastruktur

### Straße des Friedens

Die Straße des Friedens hat eine Länge von ca. 530 m und überschreitet damit die charakteristische Vorgabe von rund 100 m der RAS 06 [4] für einen Wohnweg. Jedoch sind die Charakteristika eines Wohnweges (ES V), wie in Kapitel 2.3 aufgeführt, in Bezug auf die Bebauung und Aufenthaltsfunktion erfüllt.

Die Bestandsbreite der Straße des Friedens von 3,00 m - 3,50 m unterschreitet den empfohlenen Querschnitt aus der Richtlinie von mindestens 4,00 m [4]. Der Begegnungsverkehr Pkw/Fahrrad (mindestens 3,80 m Fahrbahnbreite) und PKW/PKW (mindestens 4,10 m Fahrbahnbreite) ist somit nur mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen bzw. in Bereichen der separaten Aufweitungsstellen möglich.

Für den Begegnungsverkehr Lkw/Pkw, wie er während der Bauphase der Bebauungsgebiete vermehrt zu erwarten ist, wird laut Richtlinie eine Mindestbreite der Straße von 5,00 m gefordert und überschreitet die bestehende Straßenbreite deutlich. Im Rahmen der Planung der Baudurchführung der Entwicklungsgebiete sollte eine Prüfung nach einer alternativen Routenführung für den Schwerverkehr durchgeführt werden. Es ist denkbar, den Schwerverkehr über den bestehenden Wirtschaftsweg vom Ortsteil Pötenitz nach Rosenhagen zu führen. Diese Möglichkeit ist im Rahmen einer Detailplanung genauer zu prüfen.

Innerhalb der Richtlinie RAS 06 wird ein Wohnweg mit einer maximalen Verkehrsstärke von 150 Kraftfahrzeugen pro Stunde definiert [4]. Bei der Betrachtung der maximalen Verkehrsbelastung kommt es im Querschnitt zu einer Verkehrsbelastung von 131 Kfz/h (Anlage: 4.3a: Planfall 3 – ohne Rad). Damit liegt die Verkehrsbelastung auf der Straße des Friedens, auch unter Berücksichtigung aller durch die Entwicklungsgebiete neu erzeugten Verkehre, unter dem Maximalwert der Richtlinie RAS 06 und erfüllt somit die Charakterisierungen eines Wohnweges.

Zur Vervollständigung ist zu sagen, dass durch die Einbeziehung des Radverkehrs in die Verkehrsbelastung des Planfalls 3 eine Verkehrsbelastung von 150 Fahrzeugen pro Stunde im Querschnitt erreicht wird, was einem Radverkehrsanteil von fast 15 % Gesamtverkehrsaufkommen entspricht. Dazu kommt, dass auf der Straße des Friedens zwischen den Parkplät-



zen am Ortseingang und dem Strand vermehrt Fußverkehr auftritt, welcher aufgrund fehlender Gehwege ebenfalls die Straße nutzen muss. Daher tritt auf der Straße des Friedens eine vermehrte Nutzungsmischung der verschiedenen Fortbewegungsarten/ Verkehrsmittel auf, wodurch sich unterschiedliche Ansprüche in Bezug auf die Straßengestaltung, Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit vermischen.

### Strandstraße

Die Strandstraße hat eine Länge von ca. 500 m und überschreitet damit ebenfalls die charakteristische Vorgabe der Richtlinie [4]. Jedoch sind auch hier die Charakteristika eines Wohnweges (ES V), wie in Kapitel 2.3 aufgeführt, gemäß der Bebauung und Aufenthaltsfunktion erfüllt.

Die Bestandsbreite der Strandstraße von 3,00 m - 3,50 m unterschreitet den empfohlenen Querschnitt aus der Richtlinie von mindestens 4,00 m [RASt 06; 4]. Der Begegnungsverkehr Pkw/Fahrrad (mindestens 3,80 m Fahrbahnbreite) und PKW/PKW (mindestens 4,10 m Fahrbahnbreite) ist somit nur mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen bzw. in Bereichen der separaten Aufweitungsstellen möglich.

Beim Begegnungsverkehr Lkw/Pkw kommt es bei der geringen Straßenbreite ebenfalls zu Konflikten. Jedoch kann der Begegnungsfall auf der Strandstraße nahezu ausgeschlossen werden.

Bei der Betrachtung der maximalen Verkehrsbelastung kommt es im Querschnitt auf der Strandstraße zu einer Verkehrsbelastung von maximal 112 Kfz/h (Anlage: 4.3a: Planfall 3 – ohne Rad). Damit liegt die Verkehrsbelastung auf der Strandstraße unter dem Maximalwert der Richtlinie RAS 06 und erfüllt somit die vorgegebene Charakterisierungen einer Wohnstraße.

## **4.3 Zusammenfassung**

Durch die vorgenommenen Ortsbegehungen, Verkehrszählungen und den Bürgerdialog konnten zusammenfassend einige Problemstellungen im bestehenden Verkehrsnetz herausgearbeitet werden, diese sind in folgender Tabelle zusammenfassend dargestellt:

Bereich	Problem	Ursache und Rahmenbedingungen
<b>Straße des Friedens</b>	• Begegnungsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hohe Verkehrsbelastung an Wochenenden und während der Ferienzeiten (Parksuchverkehre, Hol- und Bringverkehre mit Ziel: Strand)</li> <li>• Hoher Anteil an <b>Urlaubs- und Freizeitverkehr</b></li> <li>• Mischung der verschiedenen Verkehrsmittel in diesem Bereich (MIV, Fuß, Rad)</li> <li>• geringe Fahrbahnbreite 3,00 m - 3,50 m</li> </ul>
	• Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• eingeschränkte Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer aufgrund der Mischnutzung der Verkehrswege</li> <li>• erhöhtes Geschwindigkeitsniveau der Kfz erhöhen Gefahrenpotential für Fußgänger <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Maximalgeschwindigkeiten bis zu 72 km /h in 30er Zone</li> <li>▶ ca. 1/3 Fahrzeuge über dem Limit von 30 km/h</li> <li>▶ Geschwindigkeitsniveau aufgrund der gradlinigen und gut einsehbaren Streckengestaltung</li> </ul> </li> </ul>
	• Suchverkehr innerhalb des Wohngebietes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• scheinbarer Mangel an geeigneten Parkflächen am Ortseingang (innerhalb der Hauptsaison) <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ die Verfügbarkeit der Parkmöglichkeiten des beschränkten Parkplatzes im Vorfeld schwer abschätzbar</li> </ul> </li> <li>• Erfahrungswerte über freie Flächen zum Parken im näheren Strandbereich</li> </ul>
	• Parken innerhalb der Wendemöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• abgefahrene Grünflächen im Bereich der Wendemöglichkeit (suggeriert Parkflächen in Strandnähe)</li> <li>• fehlende Absperrungen bzw. Abgrenzungen</li> </ul>
<b>B-Plan-gebiete</b>	• Erhöhter Schwerverkehr während der Bauphasen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Straßenbreite lässt keinen Begegnungsverkehr von Schwerverkehr und PKW zu</li> <li>• Mindestfahrbahnbreite für Begegnungsverkehr Lkw / Pkw ist 5,00 m (RASt 06)</li> </ul>

Tabelle 7: Zusammenfassung Problemstellungen im Ortsteil Rosenhagen

## 5 Maßnahmenkonzept

### 5.1 Lösungsansätze

Um langfristig die verkehrliche Situation zu optimieren gilt es unnötige Verkehre im Ort (Parksuchverkehre) zu vermeiden. Außerdem gilt es die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu sichern und die verkehrliche Infrastruktur bezüglich der Ansprüche der einzelnen Verkehrsteilnehmer zu optimieren. In der Verkehrsplanung gibt es im Allgemeinen zwei Lösungsansätze die angewendet werden können, um die angestrebten Verbesserung der verkehrlichen Situationen zu erreichen:

- **Verkehrstechnische bzw. betriebliche Maßnahmen:** Hierzu gehören Maßnahmen in der Markierung bzw. Beschilderung (kleinräumige Verkehrsführung). Insbesondere ist aufgrund meist geringerer Kostenstrukturen in der Regel eine kurzfristige Umsetzung und somit eine zügige Entfaltung der erwarteten Wirkungen erzielbar.
- **Bauliche Maßnahmen:** Diese werden im Rahmen eines Maßnahmenkonzeptes meist erst in einer zweiten Stufe betrachtet. Dies kann insbesondere dann erforderlich werden, wenn die erzielbaren Wirkungen verkehrstechnischer Maßnahmen noch nicht das gewünschte Maß erfüllen. Bauliche Maßnahmen sind jedoch meist mit deutlich höheren Investitionskosten verbunden, wodurch die zeitliche Realisierbarkeit – auch unter Berücksichtigung der Genehmigungsvorgänge – meist in einem mittel- oder langfristigen Rahmen zu sehen sind. Auch das Maß der durch bauliche Maßnahmen erzielbaren Wirkungen ist stets sorgfältig abzuwägen, da die Wirksamkeit nicht pauschal höher als bei einfacheren Maßnahmen anzusehen ist.

Das Maßnahmenkonzept wird ebenfalls zweistufig aufgebaut, je nachdem in welchem Zeitraum die Maßnahmenpakete realisiert werden können:

- **Kurzfristige Maßnahmen:** Das sind vor allem verkehrstechnische/ -betriebliche Maßnahmen mit ggf. begleitenden baulichen Folgehandlungen, welche innerhalb kurzer Planung- und Realisierungszeit sowie mit relativ geringem Kosteneinsatz realisiert werden können.
- **Mittel- und langfristige Maßnahmen:** Hierzu gehören grundlegende Veränderungen der Verkehrsanlagen bzw. der großräumigen Verkehrsführung mit baulichen Maßnahmen an der Strecke bzw. an den Knotenpunkten. Diesen Maßnahmen geht meist mit einem erhöhten Planungs- und Kostenaufwand einher.

## 5.2 Maßnahmenentwicklung

Aufbauend auf den analysierten Problemstellungen (Kapitel 4.3) wurden Maßnahmen in die Verkehrstechnischen Untersuchung aufgenommen, mit denen die jeweiligen Probleme beseitigt bzw. vermindert werden können.

### 5.2.1 Wendebereich Straße des Friedens

#### Probleme



- Parksuchverkehre im Ortsteil
- Parken innerhalb der Wendemöglichkeit (Standnähe)

Maßnahme	Erläuterung
<p>Anpassung der Beschilderung und Straßengestaltung im Wendebereich</p>	<p><b>Kurzfristige Maßnahme:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufstellung von VZ 283 (Haltverbot) im Bereich der Wendemöglichkeit (Abbildung 5)</li> </ul> <div data-bbox="571 913 1385 1653" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: right;"><i>Abbildung 5: Haltverbot in der Wendemöglichkeit (Karte auf Grundlage von Openstreetmap [3])</i></p> <p><b>Mittel- und langfristige Maßnahme:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Umgestaltung der Wendemöglichkeit und des Straßenseitenraums <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Mittelfristig:</b> Abgrenzung des Straßenseitenraums beispielsweise durch Hindernisse (Poller, Bepflanzung), zur Vermeidung des Abstellens von Fahrzeugen im Straßenseitenraum</li> <li>▪ <b>Langfristig:</b> Umgestaltung der Wendemöglichkeit im Rahmen der Umsetzung des B-Plan-Gebietes 26</li> </ul> </li> </ul>

### 5.2.2 Streckenverlauf Straße des Friedens

Probleme

- Erhöhtes Geschwindigkeitsniveau
- Konflikte im Begegnungsverkehr zwischen den Verkehrsteilnehmern
- Eingeschränkte Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer aufgrund der Mischnutzung der Verkehrswege


Maßnahme	Erläuterung
<p>Anpassung der Beschilderung und Straßengestaltung im Straßenverlauf</p>	<p><b>Kurzfristige Maßnahme:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs (VZ 325) im mittleren Bereich der Straße des Friedens (Abbildung 6)</li> <li>▪ Minimierung des Geschwindigkeitsniveaus aufgrund geringer Fahrgeschwindigkeit (Schrittgeschwindigkeit), wodurch der Verkehrsfluss für den Durchgangsverkehr erschwert wird</li> <li>▪ Fuß- und Radverkehr erhält höhere Priorität</li> <li>▪ Mittlerer Bereich der Straße des Friedens zeichnet sich durch geringe Straßenbreiten aus. Ausweitung des verkehrsberuhigten Bereichs bis zum Straßenende möglich. Jedoch muss darauf geachtet werden, dass mit steigender Länge des verkehrsberuhigten Bereichs Erfahrungsgemäß die Akzeptanz des geringen Geschwindigkeitsniveaus sinkt.</li> </ul>  <p><b>Legende:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Verziehung der Straße</li> <li> Verkehrsberuhigter Bereich</li> </ul> <p style="text-align: right;"><i>Abbildung 6: Optimierung Straße des Friedens (Karte auf Grundlage gaia-mv.de[1])</i></p>

Maßnahme	Erläuterung
	<p><b><u>Mittel- und langfristige Maßnahme:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Mittelfristig:</b> Punktuelle Verschwenkung der Fahrwege durch Hindernisse im Fahrbahnbereich <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wechselseitige Aufstellung von mobilen Hindernissen (beispielsweise Poller oder Blumenkübeln). Langfristig können die Hindernisse wie in der Strandstraße durch Bepflanzungen baulich ausgebildet werden. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es ist darauf zu achten, dass im Bereich des Hindernisses eine Fahrbahnbreite von mindestens 3,00 m gewährleistet bleibt</li> </ul> </li> <li>▪ Unterberechnung des geradlinigen Durchflusses des Kfz-Verkehrs sowie der weiten Einsehbarkeit der gesamten Straße <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>- <b>Langfristig:</b> Verschwenkung der Straßenführung durch bauliche Verziehung der Fahrbahn im vorderen Ortsbereich (Abbildung 6) <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verziehung der gesamten Fahrbahn im unteren Bereich der Straße des Friedens nach Westen.</li> <li>▪ Unterberechnung des geradlinigen Durchflusses des Kfz-Verkehrs sowie der weiten Einsehbarkeit der gesamten Straße <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>

### 5.2.3 Parkflächen Ortseingang

Probleme

- Parksuchverkehre im Ortsteil
- scheinbarer Mangel an geeigneten Parkflächen am Ortseingang

Maßnahme	Erläuterung
<p>Optimierung bestehender Parkflächen</p>	<p><b>Kurzfristige Maßnahme:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beschilderung der Parkflächen mit statischer Anzahl der Stellplatzkapazität                             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufstellung der Beschilderung am Ortseingang</li> <li>▪ Verdeutlicht dem Parksuchverkehr, dass abgesehen von den sichtbaren Stellplatzkapazitäten noch weitere Stellplätze vorhanden sind</li> <li>▪ Anzeige der Stellplatzkapazität ist zunächst als statisches Zusatzschild vorgesehen. Für den beschränkten Parkplatz 3 ist auch eine dynamische Stellplatzanzeige denkbar (höhere Investitions- und Wartungskosten)</li> </ul> </li> </ul> <div style="text-align: center;">  </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausstattung des beschränkten Parkplatzes 3 mit einem Lichtsignal (rot/grün) an der Parkplatzeinfahrt                             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verdeutlicht ob noch freie Stellplätze auf dem Parkplatz 3 zur Verfügung stehen</li> </ul> </li> </ul> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;"><i>Abbildung 7: Optimierung bestehender Parkflächen (Karte auf Grundlage von Openstreetmap [3])</i></p>

Maßnahme	Erläuterung
	<p><b>Mittel- und langfristige Maßnahme:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Umbau der Parkflächen 2 und 3 zu befestigten Parkplätzen (Abbildung 7)<ul style="list-style-type: none"><li>➔ Möglichkeit der deutlichen Strukturierung der Parkflächen</li><li>➔ Ermöglicht die Markierung von Stellplätzen und die optimale Ausnutzung der verfügbaren Parkfläche</li></ul></li></ul>



## 6 Fazit / Empfehlungen

Die verkehrliche Infrastruktur kann die zusätzlichen Verkehre der neu entstehenden B-Plangebiete Nr. 17, Nr. 24 und Nr. 26 sowie der Ergänzungssatzung für südwestlichen Teilbereich im Ortsteil Rosenhagen aufnehmen. Der Verkehrsknotenpunkt Straße des Friedens/ Strandstraße ist leistungsfähig.

Innerhalb der Ortsbesichtigungen und des Bürgerdialogs wurde festgestellt, dass es innerhalb der Ortschaft Rosenhagen mehrere Konfliktpunkte in Bezug auf den fließenden und ruhenden Verkehr gibt. Innerhalb der Hauptsaison besteht der Großteil der Verkehre aus touristischem Verkehr. Dabei ist aufgefallen, dass einige Fahrzeughalter nicht direkt einen Parkplatz am Ortseingang ansteuern, sondern die Wendeschleife am Ende der Straße des Friedens nutzen, um hier zu halten, Gepäck ausladen und zurück zum Parkplatz am Ortseingang fahren, wodurch erneut vermehrt Begegnungsverkehr mit anderen Fahrzeugen, Fahrrädern oder Fußgängern provoziert wird. Darüber hinaus kommt es aufgrund der geradlinigen Streckenführung der Straße des Friedens zu einem erhöhten Geschwindigkeitsniveau.

Zur Entschärfung dieser Konfliktpunkte leiten sich aus der Bearbeitung folgende Ergebnisse zusammenfassend ab:

### **Maßnahmen:**

- Haltverbote sowie Abgrenzung des Straßenseitenraums im Wendebereich der Straße des Friedens zur Minimierung des ruhenden Verkehrs in diesem Bereich
- Verschwenkung des Fahrweges auf der Straße des Friedens durch mobile oder bauliche Hindernisse oder Verschwenkung des gesamten Straßenzuges
- Beschilderung eines verkehrsberuhigten Bereichs auf der Straße des Friedens
- Verbesserte Informationsweitergabe über die Stellplatzkapazitäten auf den Parkplätzen am Ortseingang
- Optimierung der Stellplatzkapazität der Parkplätze durch Befestigung und Markierung der Parkfläche

Im Anhang (Anlage 6) sind die in der verkehrstechnischen Untersuchung benannten Maßnahmen innerhalb einer Prioritätenliste zusammengefasst und geordnet.

Die genannten Maßnahmen sollen eine Optimierung der Verkehrssicherheit erwirken und die Verkehrsbelastung entlang der Straße des Friedens und Strandstraße verringern. Hierdurch werden die Anforderungen der einzelnen Verkehrsteilnehmer an die Verkehrsinfrastruktur besser bedient und die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität verbessert.

Innerhalb der Untersuchung wurde nachgewiesen, dass eine verkehrliche Erschließung aller Bebauungsgebiete über die Straße des Friedens, bei gleichbleibender Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte sowie Verkehrsqualität der Straße des Friedens, verkehrstechnisch möglich ist. Im Zuge der schrittweisen Realisierung aller Bebauungsgebiete wäre zukünftig zu prüfen, ob die verkehrliche Erschließung des B-Plan-Gebiets 17 über die Strandstraße erfolgen kann. Das B-Plan-Gebiet 17 zeigt in Bezug auf die Nutzungsart mit Hotel und Ferienwohnungen parallelen zu dem bestehenden Gebiet entlang der Strandstraße, welches ebenfalls vermehrt aus Ferienwohnungen und -häusern besteht. Damit wäre eine Bündelung der Quell- und Zielverkehr von Übernachtungsgästen auf der Strandstraße denkbar. So können sich die Verkehre über beide Wohnwege besser verteilen und die Verkehrsinfrastrukturen werden optimaler genutzt.

Generell wird aufgrund der besonderen Komplexität der verkehrlichen Zusammenhänge und Wechselwirkungen eine sorgfältige Detailplanung empfohlen. Dazu zählt auch die planerische Verfeinerung vorgeschlagener Maßnahmen für die Genehmigung und anschließende Umsetzung.

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet der verkehrlichen Betrachtung.....	5
Abbildung 2: Methodik zur Erarbeitung der Verkehrsuntersuchung.....	6
Abbildung 3: Bestehende Parkflächen am Ortseingang.....	8
Abbildung 4: Entwicklungsgebiete Rosenhagen .....	10
Abbildung 5: Haltverbot in der Wendemöglichkeit .....	18
Abbildung 6: Optimierung Straße des Friedens .....	19
Abbildung 7: Optimierung bestehender Parkflächen.....	21

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Anlagen für die Darstellung der Verkehrsbelastungen .....	9
Tabelle 2: Verkehrserzeugung der B-Plangebiete .....	11
Tabelle 3: Bewertung für unsignalisierte Knotenpunkte .....	12
Tabelle 4: Leistungsfähigkeit Bestand .....	13
Tabelle 5: Leistungsfähigkeit der Planfälle .....	13
Tabelle 6: Anlagen für die Darstellung der Leistungsfähigkeit.....	14
Tabelle 7: Zusammenfassung Problemstellungen im Ortsteil Rosenhagen.....	16

## Anlagenverzeichnis

1	Strombelastungspläne Verkehrsbelastung (Bestand)
2.1	Berechnung Verkehrserzeugung B-Plangebiete
2.2	Ermittlung Spitzenstundenbelastung B-Plangebiete
3	Bewertung Leistungsfähigkeit Verkehrsbelastung (Bestand)
4	Strombelastungspläne Verkehrsbelastung (Planfälle 1-3)
5	Bewertung Leistungsfähigkeit Verkehrsbelastung (Planfälle 1-3)
6	Prioritätenliste der Maßnahmen

## Quellenverzeichnis

- [1] GeoPortal.MV, Onlinezugriff auf Karten und Luftbildern, Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen, Schwerin, 2017
- [2] **Heft 42**, Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung, Hrsg: Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Wiesbaden 2005
- [3] OpenStreetMap.de
- [4] **RASt 06**, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2006
- [5] **StVO**, Straßenverkehrs – Ordnung, Ausgabe: 2013, Bundesgesetzblatt, Bonn, 2013
- [6] **HBS 2015**, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Hrsg. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V., Köln 2015