

Gemeinde Pruchten
über das Amt Barth
z. Hd. Herrn Wienecke
Teergang 2
18356 Barth

Bearbeiter
Herr Trommet

Ihr Zeichen / vom

Unser Zeichen / vom
HTR #40200

☎ Durchwahl
(03 82 21) 42 47 15

Datum
07.07.2021

**Neubau der Kindertagesstätte „Wurzelzwerge“ in Pruchten
B-Plan Nr. 14 „Neubau KiTa Pruchten“
Stellungnahme zu Einwendungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung**

Sehr geehrte Damen und Herren,
als Zuarbeit zur Abwägung der Eingaben im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung bezüglich des o.g. B-Plans nehmen wir wie folgt Stellung:

**1 Verkehrsbelastung Lindenstraße
1.1 Vorhandener straßenbaulicher Zustand**

Die Lindenstraße ist eine Gemeindestraße in der Ortslage Pruchten. Baulastträger ist die Gemeinde. Der Straßenquerschnitt weist in Höhe des geplanten Standortes zum Neubau der Kindertageseinrichtung eine Fahrbahnbreite von rd. 3,50 m bis 3,75 m auf. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Parallel zur Fahrbahn verläuft ein Gehweg mit einer Breite von 1,25 m. Der Gehweg ist mittels Rundbord (Anschlag von 3 cm) von der Fahrbahn abgesetzt. Der Gehweg ist somit überfahrbar (Begegnungsverkehr). Die befestigte Gesamtbreite beträgt 4,75 m bis 5,00 m. Die Fahrbahn ist bituminös, der Gehweg gepflastert befestigt.

Die Lindenstraße verläuft überwiegend von West nach Ost. An ihrem östlichen Ende mündet sie in die Landesstraße 21 innerhalb der Ortslage Pruchten. An ihrem westlichen Ende endet die Lindenstraße letztlich als Sackgasse. Vorher mündet der Wiesenweg in die Lindenstraße ein, über den eine Verbindung zum weiteren Straßennetz besteht. Zudem münden u.a. der Seeräuberweg, der Mittelweg und der Grasnelkenweg in die Lindenstraße ein. Dabei handelt es sich um Wohnstraßen, die durch die Lindenstraße an das übergeordnete Wegenetz angebunden werden. Der Lindenstraße kommt daher die Funktion einer Sammelstraße zu. Sie verbindet damit Wohngebiete innerhalb der Ortslage Pruchten mit dem klassifizierten Straßennetz (L 21).

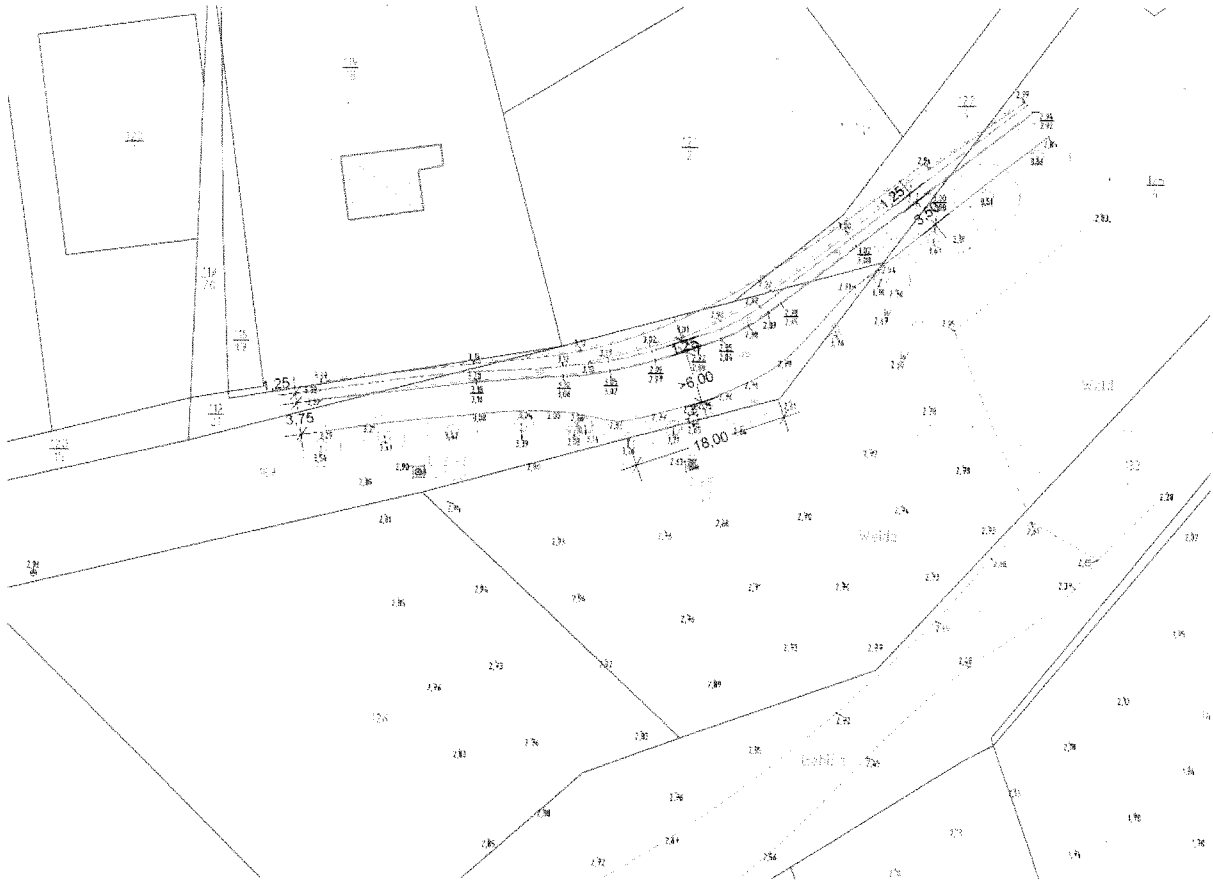


Bild 1 – Auszug aus Vermessungsplan, Ingenieurbüro Voss & Muderack GmbH, September 2018

1.2 Geplante Maßnahmen Dritter

Östlich des geplanten Standortes zum Neubau der Kindertagesstätte befindet sich in einer Entfernung von rd. 200 m ein Bahnübergang. Infolge der beabsichtigten Wiederaufnahme des Bahnbetriebes der sog. Darßbahn durch die Usedomer Bäderbahn, soll dieser Bahnübergang hinsichtlich seiner Lage verschoben werden. Der geplante Bahnübergang liegt etwas weiter südlich. Der Abstand zur geplanten Kindertagesstätte reduziert sich dadurch auf rd. 135 m. Der geplante Ausbau des Bahnüberganges ist planfestgestellt, sodass hierfür Baurecht vorliegt. Seitens der Usedomer Bäderbahn wurde im Rahmen ihrer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass die Verlagerung der Kindertagesstätte in die Lindenstraße eine Steigerung der Verkehrsstärke in der Lindenstraße mit sich bringt. Neben den Hol- und Bringeverkehren für die Kinder, werden teils auch Mitarbeiter der Kindertagesstätte und Lieferverkehre die Kindertagesstätte mittels Kraftfahrzeugen andienen. Seitens der Usedomer Bäderbahn werden Behinderung durch Begegnungsverkehre befürchtet, die sich bis in den Bereich des Bahnüberganges auswirken können und damit den sicheren Betrieb gefährden. Um dieses Risiko zu verringern, wird vorgeschlagen, die Lindenstraße nicht nur im Bereich des Bahnüberganges breiter auszubauen. Stattdessen soll die Gemeinde den Fahrbahnausbau vom Bahnsteig bis zur Kindertagesstätte mit einer Fahrbahnbreite von mind. 6 Metern fortsetzen, sodass sich die Begegnungsverkehre nicht nur im Bereich des Bahnüberganges auflösen lassen.

1.3 Verkehrserzeugung durch den Neubau der geplanten Kindertagesstätte

Die geplante Kindertagesstätte ist für eine Betreuungskapazität von 45 Kindern ausgelegt. Davon werden 18 Kinderkrippenplätze und 27 Kindergartenplätze bereitgestellt. Für die Betreuung sind vier pädagogische Mitarbeiter und die Leiterin der Kindertagesstätte vorgesehen. Mit Ausnahme der Verpflegung werden alle Dienstleistungen in der Kindertagesstätte selbst erbracht (v.a. Wäsche, Reinigung). Für die Verpflegung kommt einmal werktäglich ein Lieferdienst.

Wegezzweck	Kfz-Fahrten/Tag	Quellverkehr	Zielverkehr
Beschäftigte	10	5	5
Holen/Bringen (2/3)	60	30	30
Verpflegung, u.a.	4	2	2
Gesamt	74	37	37

Tab. 1 – Verkehrserzeugung der neuen Kindertagesstätte (Tageswerte, Kfz/24h)

1.4 Vorhandene Verkehrsstärke

Seitens der Gemeinde wurde vom 17.03.2021 bis zum 25.03.2021 eine Verkehrszählung am geplanten Standort der Kindertagesstätte durchgeführt. Dabei wurde der motorisierte Verkehr entlang der Lindenstraße in Fahrtrichtung der L 21 erfasst. Für die Verkehrsbelastung im Gesamtquerschnitt sind daher die Belastungen aus der Verkehrszählung zu erhöhen.

Im Betrachtungszeitraum galten die Vorsorgemaßnahmen hinsichtlich COVID-21. Welche Auswirkungen dies auf die Verkehrsbelastung hat, kann an dieser Stelle nicht abgeschätzt werden und bleibt daher ohne Betrachtung.

Die Verteilung des Verkehrs in Richtung L 21 während des Betrachtungszeitraums kann in der Tagesganglinie in folgende Zeitstufen unterschieden werden:

Zeit	Kfz
00:00 bis 06:00	2
06:00 bis 09:00	42
09:00 bis 15:00	78
15:00 bis 19:00	83
19:00 bis 22:00	59
22:00 bis 00:00	4
Gesamt	268

Tab.2 - Verkehrsbelastungen in Kfz – Fahrtrichtung L 21

An den Kfz-Stärken der Zeitstufen ist auffällig, dass die typischerweise zu erwartenden sog. Spitzenstunden in den Morgen und Nachmittagsstunden nicht erkennbar werden. Stattdessen verteilen sich die Verkehre relative gleichmäßig über die Zeit von 06:00 bis 22:00 Uhr. Lediglich von 22:00 bis 06:00 Uhr ist eine deutliche Abnahme der Verkehrsstärken erkennbar. Es wird dennoch angenommen, dass sich in der Zeit von 07:00 bis 08:00 Uhr, von 12:00 bis 13:00 Uhr und von 17:00 bis 18:00 Uhr Spitzen in der Verkehrsbelastung ergeben. Als Spitzenstunde wird dabei 07:00 bis 08:00 Uhr angenommen. Grund hierfür liegt in der Überlagerung mit dem zukünftigen Verkehr im Zuge des Kita-Neubaus, der sich vorrangig in den Morgenstunden konzentrieren wird.

In der Ganglinie der Verkehrszählung ist auffällig, dass relevanter Verkehr nur vom Beginn der Zählung am 17.03.2021 um 9:00 Uhr bis zum 19.03.2021 15:00 Uhr erkennbar ist. Die Messung wurde bis zum 25.03.2021 16:59 Uhr fortgesetzt, jedoch wurden in diesem Zeitraum nur vereinzelt Fahrzeuge gemessen, sodass deren Ergebnisse nicht für die weitere Abschätzung herangezogen werden.

Von Gesamtverkehr über die gesamte Meßzeit in Höhe von 268 Kfz können daher 9 Kfz abgezogen werden. Im relevanten Zeitraum wurden 259 Kfz in Richtung L 21 erfasst.

Als Referenz wird der tageszeitliche Verlauf der Verkehrsstärken am 18.03.2021 über 24 h gewählt. Der Verkehr in Richtung L 21 am 18.03.2021 beträgt 129 Kfz in 24h. Das entspricht einem Drittel der Gesamtverkehrsstärke im relevanten Betrachtungszeitraum ($259 \cdot \frac{1}{3} = 86$ Kfz) zzgl. einem Sicherheitsaufschlag von 50 %. Auch die Verteilung in der Ganglinie gibt diesen Ansatz wieder. Für den tageszeitlichen Verlauf wird dieser Wert mit der Verteilung aus Tab. 2 überlagert:

Zeit	Kfz
00:00 bis 06:00	1
06:00 bis 09:00	20
09:00 bis 15:00	37

15:00 bis 19:00	40
19:00 bis 22:00	29
22:00 bis 00:00	2
Gesamt	129

Tab.3 - Verkehrsbelastungen in Kfz am 18.03.2021 – Fahrtrichtung L 21

Für die Verkehrsbelastung in Fahrtrichtung L 21 ergibt sich ein Verteilungswert von 7 Kfz für die Spitzenstunde von 07:00 bis 08:00 Uhr. Die Fahrtrichtung L 21 stellt in den Morgenstunden die primäre Fahrtrichtung im Sinne des Quellverkehrs dar. Zielverkehre sind in dieser Zeit nachrangig, da es sich im Einflussbereich vorwiegend um Wohnbebauung handelt. Die Verkehrsstärke der Spitzenstunde wird daher bezogen auf den Gesamtquerschnitt um 50 % gesteigert.

Für die Spitzenstunde von 07:00 bis 08:00 Uhr ergibt sich für die Lindenstraße eine Verkehrsbelastung von 10 Kfz/Stunde.

1.5 Zu erwartende Verkehrsstärke nach Realisierung des Neubaus der Kindertagesstätte

Die Untersuchung bezieht sich weiter auf die Spitzenstunde (siehe 1.4). Die bisherige Belastung von 10 Kfz/h wird dabei um den Quell- und Zielverkehr gesteigert. Dabei fahren die 5 Mitarbeiter die Kindertagesstätte bereits gegen 07:00 Uhr an und verbleiben vor Ort. Die Kinder werden zwischen 07:00 Uhr und 09:00 Uhr zur Kindertagesstätte gebracht. Für die Spitzenstunde wird angenommen, dass 75% der Kinder in dieser Zeit gebracht werden. Daraus folgt der Bringeverkehr von 23 Kindern. Davon werden wiederum 75 % zurück in Richtung der L 21 fahren und 25 % in Richtung des Wiesenweges.

Der stärker belastete Abschnitt der Lindenstraße östlich der Kindertagesstätte weist zukünftig somit eine Verkehrsstärke in der Spitzenstunde von $10 + 0,75 \times 30 + 0,75 \times 0,75 \times 30 = 10 + 23 + 17 = 50$ auf. Die zukünftige Spitzenstunde von 07:00 bis 08:00 Uhr ergibt eine Verkehrsstärke von 50 Kfz/Stunde für die Lindenstraße zwischen Kindertagesstätte und L 21.

Der Schwerverkehrsanteil in einem Wohngebiet ist dabei erfahrungsgemäß kleiner als 3 % der Gesamtbelastung und kann daher numerisch vernachlässigt werden.

1.6 Begegnungsverkehr

Durch die Gesamtbreite des befestigten Straßenraums von 4,75 m bis 5,00 m ist der Begegnungsverkehr PKW/LKW grundsätzlich nur unter Mitbenutzung des Gehweges möglich. In Höhe der geplanten Kindertagesstätte befindet sich zudem eine kurze Ausweichstelle von 6,00 m Breite und rd. 18 m Länge, die ebenfalls für den Begegnungsverkehr genutzt werden kann. Für den Begegnungsverkehr PKW/PKW gelten die gleichen Bedingungen. Die Fahrbahnbreite von 3,50 m bis 3,75 m genügt nicht zum Passieren. Auch hier ist die Mitbenutzung des Gehweges bzw. der Ausweichstelle Voraussetzung. Durch den geringen Höhenunterschied von Fahrbahn und Gehweg besteht jedoch grundsätzlich auch die Möglichkeit dazu. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Mitbenutzung des Gehweges nur mit entsprechender rücksichtsvoller Fahrweise und unter Berücksichtigung der auf dem Gehweg bevorrechtigten Fußgänger, etc. erfolgen kann. Die Situation stellt daher auch nicht den Regelfall, dennoch eine zumutbare Lösung dar.

Wird in der Spitzenstunden nach Quell- und Zielverkehr unterschieden, treffen statistisch 24 Fahrzeuge mit Fahrtrichtung L 21 (Ost) auf 26 Fahrzeuge mit Fahrtrichtung Wiesenweg (West). Eine Überlastung des Straßenquerschnittes lässt sich daraus nicht ableiten. Da neben dem Begegnungsverkehr im Bereich des Bahnüberganges dieser auch in den anschließenden Abschnitten der Lindenstraße mit Gehweg möglich ist, besteht keine Abhängigkeit, dass sich der Begegnungsverkehr im Bereich des Bahnüberganges konzentriert und somit zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko führt. Bei Bestehen derartiger Befürchtungen wäre auch die Trassenführung der Fahrbahn im Bahnübergang zu überdenken. Der enge Bogen östlich der Bahntrasse führt zur Unübersichtlichkeit für Fahrzeugführer im Bereich des Bahnüberganges und darüber hinaus zu großem Flächenbedarf durch die trassierungsbedingten Schlepplängen. Insbesondere im Begegnungsfall PKW/LKW kommt es hier zu kritischen Reduzierungen der Sicherheits- und Bewegungsräume zwischen den passierenden Fahrzeugen. Eine

geradlinigere Trassierung östlich der Bahntrasse in Richtung der L 21 würde diesen Zustand vermeiden und auch den Kreuzungswinkel mit der L 21 optimieren.

2 Aussagen zur Schmutzwasserbeseitigung

Der geplante Kindergartenstandort befindet sich in der Lindenstraße in Pruchten.

Die Schmutzwasserkanalisation wurde im Jahr 2005 neu verlegt. Die am Kindergarten vorbeilaufende Rohrleitung hat eine Dimension DN 200 und ein Gefälle von 0,5% sie mündet im Lindenweg in eine Schmutzwasserpumpstation. Von dort gelangt das Schmutzwasser zur Kläranlage Barth, wo es gereinigt wird.

An die Rohrleitung sind nur die Grundstücke aus der Lindenstraße angeschlossen, sie hat noch genügend freie Kapazitäten

Die maximale Füllhöhe in der Rohrleitung in der Lindenstraße unterhalb des Kindergartens beträgt 7cm. In Spitzenzeiten beträgt die Differenz zur Vollfüllung 13cm.

Ein Bevölkerungswachstum wurde bei der Planung der Pumpstation berücksichtigt. Die Laufzeit der Pumpstation erhöht sich durch die Kita nur unwesentlich. Die Druckrohrleitung ist ausreichend dimensioniert, um das zusätzliche Schmutzwasser der Kita abzuführen.

Bei eventuellen Fragen erreichen Sie uns unter oben angegebener Telefonnummer und unter trommet.henning@ib-vm.de.

Mit freundlichen Grüßen

Klaus-Peter Muderack
Geschäftsführer

Henning Trommet
Geschäftsführer