

Abschlussbericht im Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung

Hotel Strandweg 32

Verkehrliche Untersuchung

12. September 2019

LK Argus GmbH

Abschlussbericht im Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung

Hotel Strandweg 32

Verkehrliche Untersuchung

Auftraggeber

Dritte Hotel Seeburg GmbH

Am Kaiser 7

58256 Ennepetal

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Schicklerstraße 5-7

D-10179 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeitung

M.Sc. Tina Kurz

M.Sc. Simon Stolz

Dipl.-Ing. Alexander Reimann

Berlin, 12. September 2019

1	Einleitung	1	Dritte Hotel Seeburg
2	Analyse der verkehrlichen Ausgangslage	1	Hotel Strandweg 32
	2.1 Bestandsnutzung und zukünftige Nutzung	1	Verkehrliche
	2.2 Verkehrlicher Zustand	2	Untersuchung
3	Zukünftige verkehrliche Situation	8	Abschlussbericht im
	3.1 Erzeugungsrechnung für die neuen Nutzungen	8	Ergebnis der frühzeiti-
	3.2 Stellplatzbedarf für die neuen Nutzungen	13	gen Beteiligung
	3.3 Erzeugungsrechnung für die alte Nutzung – Mutter-Kind- Heim (zu Vergleichszwecken)	14	12. September 2019
	3.4 Erzeugungsrechnung für die ehemalige Nutzung – Kindertagesstätte (zu Vergleichszwecken)	15	
4	Zusammenfassende Verkehrsfolgenabschätzung	16	
	4.1 Beurteilung der Ausbausituation im Strandweg	17	
	4.2 Beurteilung der Anbindungen an das übergeordnete Straßennetz	19	
	Tabellenverzeichnis	21	
	Abbildungsverzeichnis	21	
	Anlagenverzeichnis	22	

1 Einleitung

Der ehemalige Standort des Kind-Mutter-Kurheims in Sankt Peter-Ording soll zu einem Hotelstandort entwickelt werden. Die verkehrlichen Auswirkungen und Möglichkeiten einer solchen Entwicklung werden untersucht. Zunächst wird aus vorhandenen und im Rahmen der Untersuchung erhobenen Daten die derzeit bestehende verkehrliche Situation analysiert. Dies beinhaltet neben einer Beschreibung und Beurteilung des umliegenden Straßennetzes auch die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr. Es wird die Verkehrsstärke der an das Planungsgebiet angrenzenden Straßen ermittelt. Im Anschluss wird der durch die neue Nutzung künftig zu erwartende Kfz-Verkehr berechnet und auf das vorhandene Straßennetz umgelegt. Aus den Daten des Bestandes und den künftig zu erwartenden Verkehrsstärken wird die maßgebende Spitzenstunde bestimmt. Diese bildet die Grundlage für Leistungsfähigkeitsbetrachtungen der Anbindungen an das übergeordnete Straßennetz, Empfehlungen zur Erschließung des zukünftigen Hotelstandortes und Aussagen darüber, ob die geplante Hotelentwicklung mit der vorhandenen Erschließungssituation vereinbar ist und gegebenenfalls kompensierende Maßnahmen erforderlich sind.

Dritte Hotel Seeburg
Hotel Strandweg 32
Verkehrliche
Untersuchung

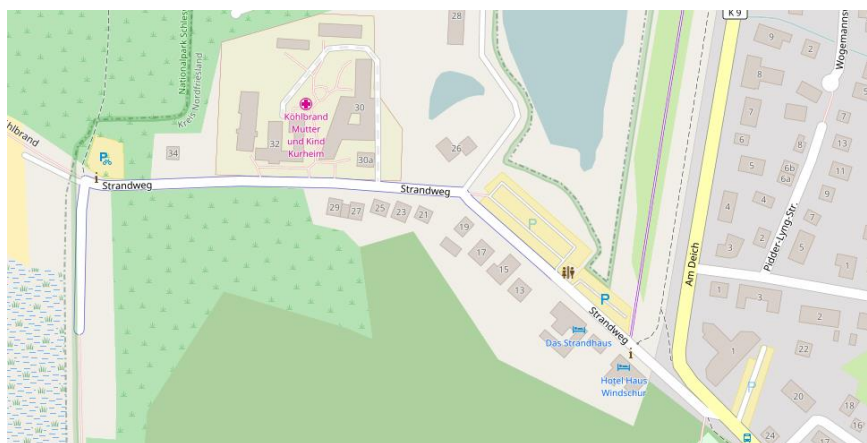
Abschlussbericht im
Ergebnis der frühzeiti-
gen Beteiligung
12. September 2019

2 Analyse der verkehrlichen Ausgangslage

2.1 Bestandsnutzung und zukünftige Nutzung

Die Liegenschaft liegt am Strandweg in Sankt Peter-Ording am nordwestlichen Ende des Siedlungsbereiches. Bis Oktober 2011 befand sich an diesem Standort das Köhlbrand Mutter-Kind-Kurheim der Norddeutschen Gesellschaft für Diakonie mbH. Zwischen Sommer 2017 und Frühjahr 2019 war in den Bestandsgebäuden zeitweilig eine Kindertagesstätte untergebracht. Der Rettungsdienst des Kreises Nordfriesland nutzt die Liegenschaft seit dem ersten Quartal 2018 temporär.

Abbildung 1: Standort der Liegenschaft am Strandweg in Sankt Peter-Ording



Bildquelle: OpenStreepMap.

Dritte Hotel Seeburg
Hotel Strandweg 32

Verkehrliche
Untersuchung

Abschlussbericht im
Ergebnis der frühzeiti-
gen Beteiligung
12. September 2019

Durch das Architekturbüro MPP GmbH wurden basierend auf den Erkenntnissen des Masterplanes für den Hotelstandort eine städtebauliche Variante erarbeitet. Der Entwurf mit Stand November 2018 beinhaltet 120 Gästezimmer. Vorgesehen ist zudem eine im Hotelstandort integrierte und 145 Stellplätze umfassende Parkgarage für Gäste und Beschäftigte. In dieser Stellplatzanlage ist eine Hotelvorfahrt für Taxen und Shuttle-Verkehre integriert. Anlieferung, Ver- und Entsorgung des Hotels erfolgen über einen Lieferhof innerhalb der Stellplatzanlage. Die Erschließung der Hotelanlage erfolgt wie im Bestand direkt über den Strandweg.

Für das Hotel wird eine Bewirtschaftungsform als Wellness-Hotel angestrebt. Die angedachten Wellnessbereiche sollen ausschließlich den Hotelgästen vorbehalten sein. Rund 50 % der Gastronomieplätze sollen teilöffentlich sein (Rooftop-Bar und Daybar / Lobby Café). Die Plätze der teilöffentlichen Daybar / im Lobby-Café werden von den Hotelgästen und von Strand- / Badegästen (zu Fuß gehende und Rad fahrende) genutzt. Sie werden demnach nicht als gesonderter Kfz-Verkehrserzeuger betrachtet. Die Plätze der Rooftop-Bar haben eine stärkere Anziehungskraft und werden daher auch als zusätzlicher Kfz-Verkehrserzeuger betrachtet.

Der Vorhabenträger beabsichtigt ca. 40 Beschäftigte im direkten Umfeld der Gemeinde Sankt Peter-Ording oder in der Gemeinde selbst unter zu bringen (Personalwohnen) – allerdings nicht auf dem Grundstück des hier zu bewertenden Grundstücks.

2.2 Verkehrlicher Zustand

Die Liegenschaft wird im Bestand über den südlich an das Grundstück angrenzenden Strandweg erschlossen. Auch die Erschließung der zukünftigen Hotelanlage soll über diese Straßenverbindung erfolgen. Die Straße verläuft von der Kreisstraße K9 (Straße Am Deich) kommend vorerst in nordwestlicher Richtung. Sie erschließt in ihrem Verlauf den öffentlichen Besucherparkplatz der Badegäste des westlich angrenzenden Strandabschnittes. Ab dem Abzweig zum Parkplatz ist der Strandweg im weiteren nordwestlichen Verlauf als verkehrsberuhigter Bereich mit Zeichen 325 VwV-StVO¹ ausgewiesen und derzeit ausschließlich für den Anliegerverkehr freigegeben.

Der Strandweg erschließt neben dem ehemaligen Köhlbrand-Areal auch die südlich und östlich der Liegenschaft gelegenen Wohn- und Ferienwohnhäuser. Er ist die einzige Zuwegung zum nordwestlichen Strand der Gemeinde Sankt Peter-Ording und wird von Fahrzeugen der Ver- und Entsorgung sowie rege von Badegästen zu Fuß und mit dem Fahrrad genutzt. Er dient außerdem als

¹ VwV-StVO: Verwaltungsvorschrift Straßenverkehrsordnung.

Rettungsweg des Strandabschnittes. Am westlichen Ende des Strandweges befindet sich eine Segel- und Surfschule mit Anliegerparkplatz.

Der als im Bestand verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesene Abschnitt des Strandweges ist als Mischverkehrsfläche mit Asphaltfahrbahn in einer Breite von in der Regel 5,0 m ausgebaut. An die Fahrbahn grenzen mehrfach beidseitig unbefestigte, befahrbare Flächen von ca. 0,5 m an. In Teilabschnitten liegt fahrbahnbegleitend ein einseitiger Pflasterstreifen vor. Der vorhandene Ausbauzustand erlaubt den Begegnungsfall zwischen Lkw und Pkw auf der in der Regel 5,0 m breiten befestigten Verkehrsfläche. Im Begegnungsfall Lkw-Lkw ist ein Ausweichen auf die unbefestigten Seitenstreifen oder den in Teilen vorhandenen angrenzenden Pflasterstreifen erforderlich (erforderlicher „Lichter Raum“ nach RAS_t 06 von mindestens 5,9 m)².

Zwischen der Kreisstraße und der Zufahrt zum öffentlichen Parkplatz gilt für den Strandweg eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Der Abschnitt ist mit einer in der Regel 5,0 m breiten Asphaltfahrbahn und einseitig angrenzendem Gehweg ausgebaut. Für die Begegnungsfälle gelten die im vorherigen Absatz genannten Aussagen analog.

Der am Strandweg gelegene öffentliche Parkplatz wird von der Gemeinde Sankt Peter-Ording bewirtschaftet. Er dient den Bade- / Strandgästen als einzige im Strandweg vorhandene Möglichkeit zum Abstellen von Fahrzeugen. Weitere Parkstände sind im Strandweg mit Ausnahme einzelner privater Parkstände und Stellplatzflächen nicht vorhanden.

Verkehrsstärken

Für den Strandweg lagen im Bestand von Seiten der Gemeinde Sankt Peter-Ording keine Verkehrsdaten vor. Daraus ergab sich das Erfordernis, Verkehrserhebungen durchzuführen. Diese wurden in Abstimmung mit der Gemeinde am Samstag, dem 8. Juli 2017 über 24 Stunden am Abzweig öffentlicher Parkplatz – Strandweg und für den Strandweg auf Höhe des ehemaligen Köhlbrandareals vorgenommen (Abbildung 2). Am Erhebungstag herrschten sommerliche Bedingungen (kein Niederschlag, heiter bis wolkig, 10 Sonnenstunden, 20° C Höchsttemperatur). Der 8. Juli 2017 fiel in die Sommerferien von 8 Bundesländern (Bremen, Hessen, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen). Somit kann von Tages- und Feriengästen in Sankt Peter-Ording ausgegangen werden. Die Erhebung erfolgte mit einem Kamerasystem. Dieses ermöglicht neben der quantitativen Auswertung (Angabe der Verkehrszahlen) im Nachgang auch eine qualitative Auswertung (Beurteilung

² RAS_t 06: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen mit aktuell gültigem Stand 2006.

Dritte Hotel Seeburg
Hotel Strandweg 32
Verkehrliche
Untersuchung

Abschlussbericht im
Ergebnis der frühzeitigen
Beteiligung
12. September 2019

Dritte Hotel Seeburg
Hotel Strandweg 32

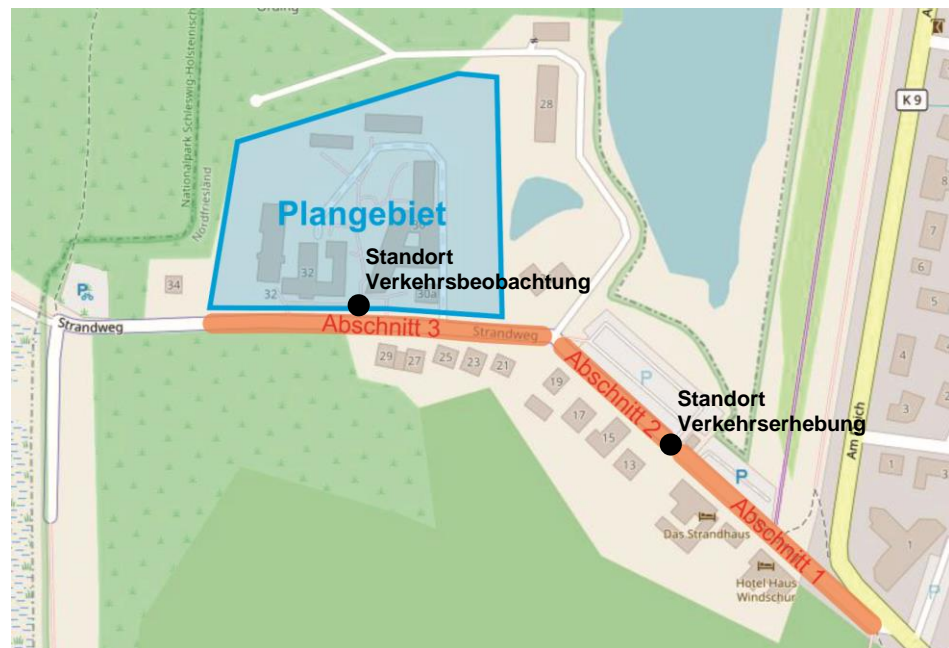
Verkehrliche
Untersuchung

Abschlussbericht im
Ergebnis der frühzeiti-
gen Beteiligung
12. September 2019

des Verkehrsablaufes bzgl. Behinderungen und ggf. eintretender Gefährdungslagen zwischen den Verkehrsteilnehmern).³

Anhand der Erhebung am Abzweig öffentlicher Parkplatz – Strandweg wurde die Kfz-, Fuß- und Radverkehrsstärke für den Abschnitt des Strandweges in Richtung Strand ermittelt. Die Erhebung auf Höhe des Köhlbrandareals diente der nachträglichen qualitativen Beurteilung des Verkehrsablaufes.

Abbildung 2: Abschnittseinteilung der Analyse der verkehrlichen Bedingungen im Strandweg und Standorte der Verkehrserhebung und -Beobachtung



Bildquelle: OpenStreepMap.

Die tageszeitlichen Verläufe der am 8. Juli 2017 erhobenen Verkehrsstärken für die drei gem. Abbildung 2 definierten Abschnitte des Strandweges zeigen die Abbildung 3, Abbildung 5 und Abbildung 7. Die höchsten stündlichen Kfz-Verkehrsstärken auf dem Strandweg zwischen Kreisstraße und öffentlichem Parkplatz (Abschnitt 1) traten zwischen 13 und 14 Uhr mit 85 Kraftfahrzeugen im Querschnitt auf. Im Abschnitt 2 und 3 des Strandweges - also zwischen öffentlichem Parkplatz und Strand - lagen die höchsten stündlichen Kfz-Verkehrsstärken bei 31 Kraftfahrzeugen im Querschnitt. Sie traten zwischen 12 und 13 Uhr auf.

Die höchsten stündlichen Verkehrsstärken im Fuß- und Radverkehr wurden im Abschnitt 3 für die Tagesstunde 17 bis 18 Uhr mit 534 zu Fuß gehenden und Radfahrenden im Querschnitt aufgenommen. In den Abschnitten 1 und 2 ist die

³ Die Bildqualität wurde so eingestellt, dass Gesichter und Kennzeichen nicht identifiziert werden können.

Anzahl der zu Fuß gehenden und Radfahrenden etwas geringer. Hier liegt das stündliche Maximum zwischen 17 und 18 Uhr bei 442 Personen.

In Summe über alle Verkehrsarten zeigt sich in der Tagesstunde 17 bis 18 Uhr im Abschnitt 3 die höchste Belegung des Strandweges mit 563 Verkehrsteilnehmenden (534 Fuß- und Rad + 29 Kfz; vgl. Abbildung 5).

Abbildung 3: Tageszeitlicher Verlauf der erhobenen Verkehrsstärken im Kfz-, Fuß- und Radverkehr im Abschnitt 1 des Strandweges (Erhebung Samstag 8. Juli 2017, 0 Uhr bis 24 Uhr)

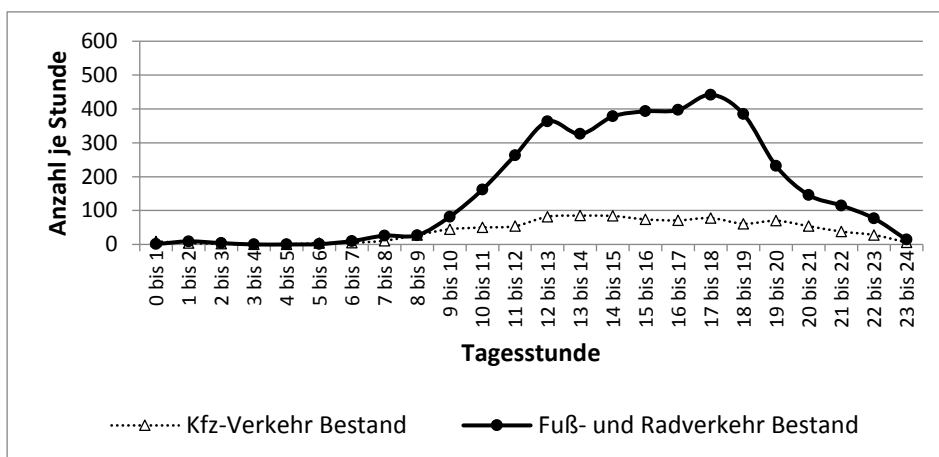
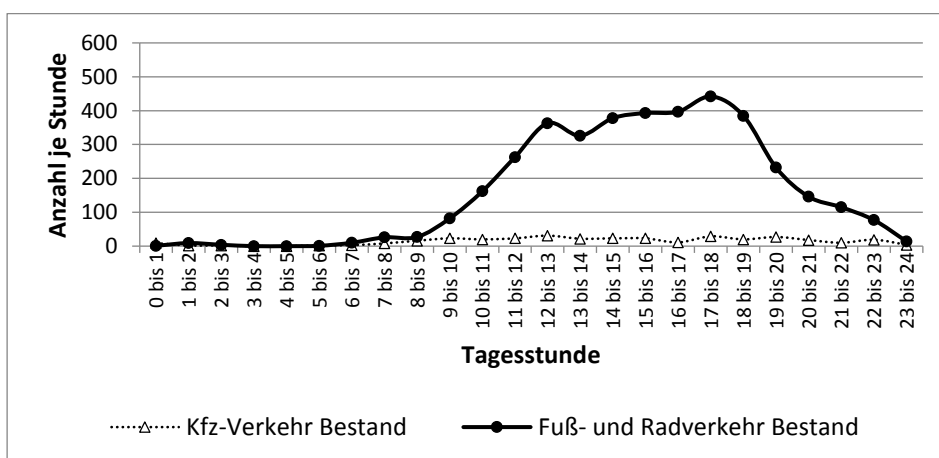


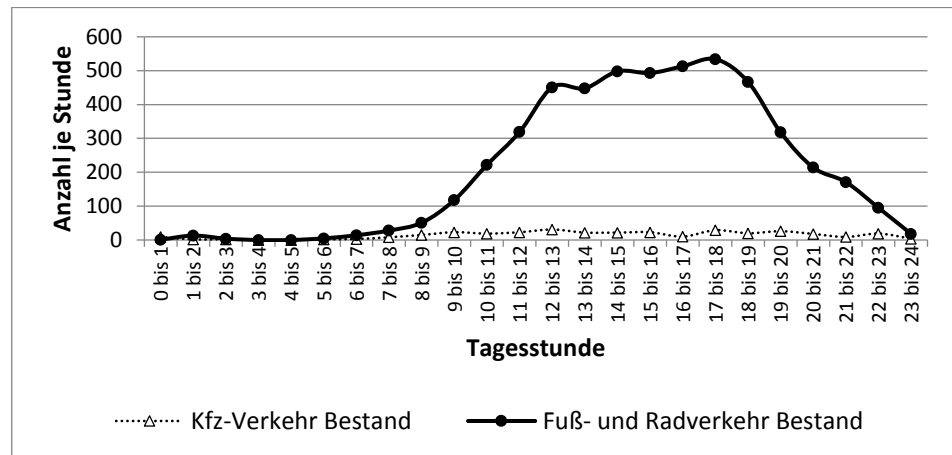
Abbildung 4: Tageszeitlicher Verlauf der erhobenen Verkehrsstärken im Kfz-, Fuß- und Radverkehr im Abschnitt 2 des Strandweges (Erhebung Samstag 8. Juli 2017, 0 Uhr bis 24 Uhr)



Dritte Hotel Seeburg
Hotel Strandweg 32
Verkehrliche
Untersuchung

Abschlussbericht im
Ergebnis der frühzeiti-
gen Beteiligung
12. September 2019

Abbildung 5: Tageszeitlicher Verlauf der erhobenen Verkehrsstärken im Kfz-, Fuß- und Radverkehr im Abschnitt 3 des Strandweges (Erhebung Samstag 8. Juli 2017, 0 Uhr bis 24 Uhr)



Die ermittelten Kfz-Verkehrsmengen liegen im Bestand deutlich unter dem für Mischverkehrsflächen in der RASSt 06 als kritische Größe angegebenen Wert von 150 Kfz je Stunde im Querschnitt.⁴ Die nachträgliche Sichtung des Videomaterials auf Höhe des Köhlbrand-Areals zeigt trotz der hohen Fuß- und Radverkehrsmengen einen insgesamt sehr harmonischen Verkehrsablauf im Strandweg. Die Fahrzeugführer fahren sehr langsam und berücksichtigen das Schutzbedürfnis der schwächeren Verkehrsteilnehmer. Gefährdungslagen des Fuß- und Radverkehrs sowie Behinderungen des und / oder durch Gegenverkehr wurden nicht festgestellt.

Die Ausbauf orm als Mischverkehrsfläche ist in Kombination mit der Ausweisung des Strandweges als Verkehrsberuhigter Bereich mit den erhobenen Verkehrsstärken des Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrs im Strandweg vereinbar. Zu Fuß gehende und Rad fahrende sind deutlich in der Überzahl.

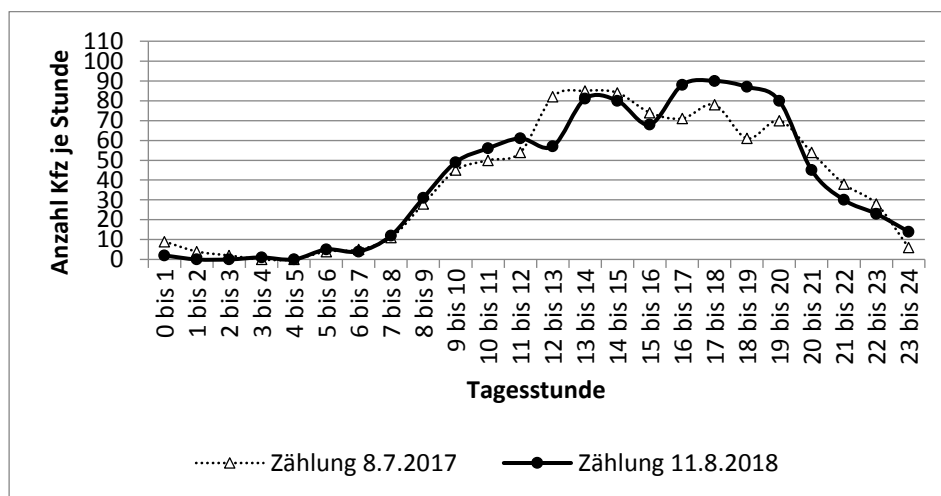
Für den Abschnitt 1 des Strandweges liegen mittlerweile ergänzend zur eigens in Abstimmung mit der Gemeinde am 8. Juli 2017 vorgenommenen Verkehrserhebung Daten einer weiteren Verkehrserhebung vor. Diese wurde am Samstag, den 11. August 2018 von einem Erhebungsdienstleister im Auftrag der Gemeinde Sankt Peter-Ording durchgeführt. Am 11. August 2018 herrschten durchwachsene sommerliche Bedingungen (Niederschlag, wechselhaft, 6 Sonnenstunden, 19° C Höchsttemperatur). Der 11. August 2018 fiel in die Sommerferien von 9 Bundesländern (Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Brandenburg, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein und Thüringen). Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen vom 8. Juli 2017 und 11. August 2018 sind vergleichbar (Abbildung 6). Über den Erhebungstag verteilt wurden am 8. Juli 2017 943 Kfz erhoben, am 11. August 2018 waren es

⁴ RASSt 06: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen mit aktuell gültigem Stand 2006.

964 Kfz (rund 2 % mehr als in 2017). Die höchsten stündlichen Verkehrsstärken sind ebenfalls vergleichbar mit 85 Kfz/Spitzenstunde am 8. Juli 2017 und 90 Kfz/Spitzenstunde am 11. August 2018 (rund 6 % mehr als in 2017). Die Verkehrsstärken verteilen sich ähnlich über die Stunden des Gesamttag, die Erhebung am 11. August 2018 zeigt jedoch eine schwächer ausgeprägte Spitze gegen Mittag, dafür aber eine stärker ausgeprägte Spitze am späten Nachmittag / Abend. Die Gründe hierfür können im unbeständigeren Wetter am 11. August 2018 liegen.

Dritte Hotel Seeburg
Hotel Strandweg 32
Verkehrliche
Untersuchung
Abschlussbericht im
Ergebnis der frühzeiti-
gen Beteiligung
12. September 2019

Abbildung 6: Tageszeitlicher Verlauf der erhobenen Kfz-Verkehrsstärken für den Abschnitt 1 des Strandweges, Vergleich Erhebung Samstag 8. Juli 2017 und Samstag 11. August 2018, jeweils 0 Uhr bis 24 Uhr



Für die weiteren Betrachtungen im Rahmen der Verkehrsuntersuchung werden einzig die Ergebnisse der eigens durchgeführten Verkehrserhebung am 8. Juli 2017 zugrunde gelegt. Begründet wird dies mit dem gleichzeitigen Vorliegen der Verkehrsmengen für die weiteren erforderlichen Abschnitte 2 und 3 des Strandweges. Zudem sind die Ergebnisse der beiden Erhebungstage für den Abschnitt 1 des Strandweges nahezu identisch.

3 Zukünftige verkehrliche Situation

3.1 Erzeugungsrechnung für die neuen Nutzungen

Die Abschätzung der durch die neuen Nutzungen zu erwartenden Ziel- und Quellverkehrsaufkommen wird getrennt für die Gäste, das Personal und den zu erwartenden Wirtschaftsverkehr des zukünftigen Hotelstandortes vorgenommen. Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens erfolgt in Anlehnung an die Methodik und die Kennwerte des Programms Ver_Bau⁵ sowie zugehöriger Richt- und Erfahrungswerte gemäß:

- Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (FGSV, 2006[a]),
- Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV, 2000) und Heft 53-1 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV, 2006) und
- System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV 2013) der TU Dresden.

Darüber hinaus orientieren sich die für die Aufkommensermittlung verwendeten Kennwerte an einer bestehenden Hotelanlage in Sankt Peter-Ording.

Die aus den städtebaulichen und betrieblichen Überlegungen der städtebaulichen Variante für das Hotel resultierenden Vorgaben zur verkehrlich zu betrachtenden Hotelanlage sind in der Tabelle 1 zusammengefasst.

⁵ Dr. Ing. Bosserhoff: Programm Ver_Bau zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung; aktueller Stand.

Tabelle 1: Eingangsgrößen für die Aufkommensermittlung der Hotelanlage

Nutzung	Vorgabe
Hotel	120 Zimmer bei einer Bewirtschaftungsform als Wellnesshotel ... dies entspricht 240 Gästebetten
Gastronomiebereich	teilöffentliche Hotelgastronomie mit 65 Sitzplätze Rooftop-Bar 32 Terrassenplätze Rooftop-Bar 76 Sitzplätze Daybar / im Lobby Café ⁶ 90 Terrassenplätze Daybar / im Lobby Café ⁶ nicht öffentliche Hotelgastronomie mit ⁶ 173 Sitzplätze Hotelrestaurant 130 Terrassenplätze Hotelrestaurant
Wellnessbereich	nicht öffentlicher Wellnessbereich ⁶
Personalwohnen im Umfeld	40 Personalwohnungen im unmittelbaren Umfeld

Dritte Hotel Seeburg
Hotel Strandweg 32
Verkehrliche
Untersuchung

Abschlussbericht im
Ergebnis der frühzeiti-
gen Beteiligung
12. September 2019

Einen Überblick über die für die Aufkommensermittlung gewählten Parameter gibt die Tabelle 2 mit Angabe der Quelle bzw. ergänzenden Hinweisen zur Parameterwahl.

Tabelle 2: Kennwerte zur Verkehrsaufkommensermittlung

Nutzer	Parameter	Quelle / Hinweise
Beschäftigte		
Anzahl	90 Beschäftigte	Feste Vorgabe auf Basis des Betreibermodells.
	... davon	
	40 im Ort wohnende Beschäftigte („Personalwohner“)	Feste Vorgabe auf Basis des Betreibermodells.
	50 pendelnde Beschäftigte	Feste Vorgabe auf Basis des Betreibermodells.
Anwesenheit	85 %	Eigene Annahme auf Basis von Standardwerten. Abbildung freier Tage, Krankheit etc.

⁶ Die nicht öffentliche Hotelgastronomie und der nicht öffentliche Wellnessbereich stehen lediglich den Hotelgästen zur Verfügung. Die Sitz- und Terrassenplätze der teilöffentlichen Daybar / im Lobby-Café werden von den Hotelgästen und ggf. von Strand- / Badegästen (zu Fuß gehende und Rad fahrende) genutzt. Sie werden demnach nicht als gesonderter Kfz-Verkehrserzeuger betrachtet.

Dritte Hotel Seeburg
Hotel Strandweg 32
Verkehrliche
Untersuchung

Abschlussbericht im
Ergebnis der frühzeiti-
gen Beteiligung
12. September 2019

Nutzer	Parameter	Quelle / Hinweise
Wege pro Tag Berufspendler und Personalwohner	2,2 Wege	Eigene Annahme auf Basis von Standardwerten. Abweichung gegenüber Standardwert für Beschäftigte von 3,0 Wegen nach unten, da am Standort (Hotel) die Möglichkeit der Versorgung (Mittagspause etc.) besteht.
Kfz-Nutzung Berufspendler	50 %	Eigene Annahme auf Basis von Standardwerten. Es wurde kein zu hoher Wert der Kfz-Nutzung von 80-90 % gewählt, da davon ausgegangen wird, dass ein Großteil der Berufspendler aus dem Umland mit öffentlichen Verkehrsmitteln bspw. bis zum Bahnhof Sankt Peter-Ording und von da aus mit dem Rad zur Arbeit fährt.
Kfz-Nutzung Personalwohner	25 %	Eigene Annahme auf Basis von Standardwerten. Es wurde kein zu hoher Wert der Kfz-Nutzung von 80-90 % gewählt, davon ausgegangen wird, dass ein Großteil der Personalwohner aufgrund der Personalwohnung im Ort bzw. im direkten Umfeld von Sankt Peter-Ording zu Fuß oder mit dem Rad zur Arbeit kommt.
Pkw-Besetzungsgrad Berufspendler und Personalwohner	1,1	Eigene Annahme auf Basis von Standardwerten.
Hotelgäste		
Anzahl	95 % Bettenauslastung	Eigene Annahme auf Basis von Standardwerten. Die Auslastung gut funktionierender Hotels kann 90 % übersteigen (92-95 % sind möglich). Für die Aufkommensermittlung wird eine Quasi-Vollauslastung des Hotelstandortes mit 95 % unterstellt.
Aufenthaltstage inkl. An- und Abreise	4,0	Eigene Annahme auf Basis von Standardwerten unter Orientierung an Vergleichsobjekt in Sankt Peter-Ording.
Wege pro Tag An- und Abreisetage	2,0 Wege	Eigene Annahme auf Basis von Standardwerten.
Kfz-Nutzung An- und Abreisetage	95 %	Eigene Annahme auf Basis von Standardwerten unter Orientierung an Vergleichsobjekt in Sankt Peter-Ording.
Pkw-Besetzungsgrad An- und Abreisetage	1,8 Personen	Eigene Annahme auf Basis von Standardwerten.
Wege pro Tag Aufenthaltstage	4,0 Wege	Eigene Annahme auf Basis von Standardwerten. Entspricht tägl. 1,5 bis 2,5 Aktivitäten.

Nutzer	Parameter	Quelle / Hinweise
Kfz-Nutzung Aufenthaltstage	35 %	Eigene Annahme auf Basis von Standardwerten unter Orientierung an Vergleichsobjekt in Sankt Peter-Ording. Bei gutem Wetter Kfz-Nutzung 20-30 %, bei schlechtem Wetter auch mehr als 50-60 % möglich.
Pkw-Besetzungsgrad Aufenthaltstage	1,8 Personen	Eigene Annahme auf Basis von Standardwerten.
Externe Gastronomiegäste		
Plätze	97 Sitzplätze ⁷	Die teilöffentliche Rooftop-Bar soll über 65 Sitzplätze im Inneren des Hotels und 32 Sitzplätze im Außenbereich verfügen.
Auslastungsgrad	100 % Terrasse	Eigene Annahme.
Hotelgästen vorbehaltenene Sitzplätze	50 %	Eigene Annahme. Es wird unterstellt, dass rund 50 % der nachgefragten Sitzplätze von Hotelgästen belegt werden. Die verbleibenden 50 % werden von externen Gästen genutzt.
Wege pro Tag	2,0 Wege	Eigene Annahme auf Basis von Standardwerten.
Kfz-Nutzung	80 %	Eigene Annahme auf Basis von Standardwerten.
Pkw-Besetzungsgrad Aufenthaltstage	2,0 Personen	Eigene Annahme auf Basis von Standardwerten.

Für die Verkehrsaufkommensermittlung werden die in Tabelle 2 dargestellten Kennwerte zu den jeweiligen Nutzern verwendet. Das Kfz-Verkehrsaufkommen ergibt sich aus der Wegezanzahl je Nutzergruppe unter Berücksichtigung der Aufenthaltsdauer der Gäste, dem MIV-Anteil und der Anzahl Personen je Pkw. Die Verkehrsaufkommensermittlung mit den Eingangsgrößen und Kennwerten ergibt, dass in der Summe für das Hotelvorhaben mit 120 Zimmern zukünftig ein Verkehrsaufkommen von 301 Kfz-Fahrten / Tag durch Beschäftigte und Gäste erwartet wird (Tabelle 3). Für den Wirtschaftsverkehr erfolgt eine eigene Abschätzung mit insgesamt 28 täglichen Fahrten für Müllabfuhr, Getränke, Essen, Wäsche, Post und Pakete sowie Sonstiges. Zusätzlich wurden insgesamt 38 tägliche Taxifahrten für Hotel- und externe Gastronomiegäste für die Herleitung des prognostizierten Verkehrs berücksichtigt.

⁷ Die nicht öffentliche Hotelgastronomie und der nicht öffentliche Wellnessbereich stehen lediglich den Hotelgästen zur Verfügung. Die Sitz- und Terrassenplätze der teilöffentlichen Daybar / im Lobby-Café werden von den Hotelgästen und ggf. von Strand- / Badegästen (zu Fuß gehende und Rad fahrende) genutzt. Sie werden demnach nicht als gesonderter Kfz-Verkehrserzeuger betrachtet.

Dritte Hotel Seeburg
Hotel Strandweg 32
Verkehrliche
Untersuchung

Abschlussbericht im
Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung
12. September 2019

Dritte Hotel Seeburg
Hotel Strandweg 32
Verkehrliche
Untersuchung
Abschlussbericht im
Ergebnis der frühzeiti-
gen Beteiligung
12. September 2019

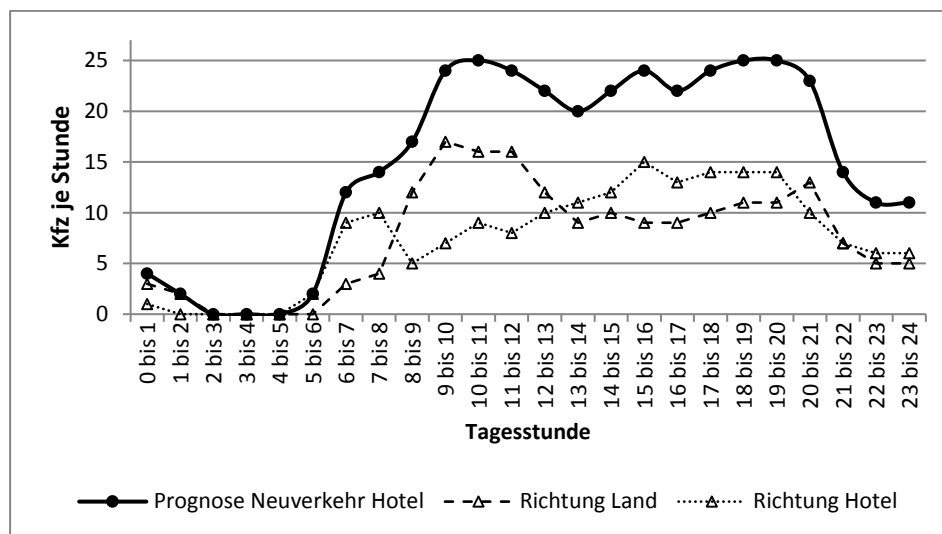
Tabelle 3: prognostiziertes Durchschnittliches tägliches Kfz-Fahrtenaufkommen der neuen Nutzung (Hotel)

Nutzer	Gruppe	Kfz-Fahrten /Tag
Beschäftigte	Berufspendler	ca. 40
	Personalwohner	ca. 27
Hotelgäste	An- und Abreise	ca. 63
	Aufenthalt	ca. 131
Externe Gastronomiegäste		ca. 40
Taxi- / Shuttleverkehr		ca. 38
Wirtschaftsverkehr		ca. 28
Summe des neu induzierten Verkehrs		ca. 367

Die höchste aus der neuen Nutzung resultierende Verkehrsstärke ergibt sich in Summe über den Quell- und Zielverkehr für die Tagesstunden von 9 bis 12 Uhr sowie von 15 bis 20 Uhr mit 24 bis 25 Kfz pro Stunde (Abbildung 7). Diese würden als maximale Stundenbelastung auf dem Strandweg verkehren. Der tageszeitlichen Verteilung liegen Tagesganglinien für den Beschäftigtenverkehr, den An- und Abreiseverkehr, tägliche Aktivitäten und die externen Gastronomiebesucher zugrunde.

Die gewählten Tagesganglinien basieren auf leicht modifizierten Standardganglinien. Ihnen liegt die Annahme zugrunde, dass die Anreise der Hotelgäste überwiegend zwischen 14 und 19 Uhr erfolgt. Die Kernzeit der Abreise liegt zwischen 9 und 12 Uhr. Aktivitäten der Hotelgäste an Aufenthaltstagen (Fahrten von / zur Hotelanlage) verteilen sich gleichmäßig über den Tagzeitraum. Externe Gastronomiebesucher besuchen die Rooftop-Bar vornehmlich in den Nachmittags- und Abendstunden. Der Taxi- und Shuttleverkehr findet gleichverteilt über den gesamten Tag und die frühen Nachtstunden statt (bis 1 Uhr). Die Anlieferung erfolgt im Wesentlichen in den Morgenstunden zwischen 7 und 10 Uhr. Der Beschäftigtenwechsel erfolgt über den Tag verteilt mit Hochzeiten am Morgen und am Nachmittag.

Abbildung 7: Tageszeitliche Verteilung des Quell- und Zielverkehrs (Kfz) der neuen Nutzung (Hotel)



Dritte Hotel Seeburg
Hotel Strandweg 32
Verkehrliche
Untersuchung
Abschlussbericht im
Ergebnis der frühzeiti-
gen Beteiligung
12. September 2019

3.2 Stellplatzbedarf für die neuen Nutzungen

Die für die verkehrliche Betrachtung zugrunde gelegte städtebauliche Variante verortet 145 Stellplätze auf dem Plangebiet. Die Ermittlung des rechnerischen Stellplatzbedarfes für die Gäste und die Beschäftigten des Hotelstandortes erfolgt auf Basis der Erzeugungsrechnung. Als Grundauslastung der Stellplätze gilt die Anzahl der in den Nachtstunden zwischen 2 und 3 Uhr von den Hotelgästen und Beschäftigten abgestellten Fahrzeuge. Sie beläuft sich auf eine Anzahl von 123.^{8,9} Darüber hinaus ist der Stellplatzbedarf zu berücksichtigen, der sich im Laufe eines mittleren Tages aus Fahrzeugbewegungen ergibt. Über die Erzeugungsrechnung sind die Anzahl der zu erwartenden täglichen Kfz-Fahrten des Beschäftigtenverkehrs, des An- und Abreiseverkehrs, der täglichen Aktivitäten der Gäste sowie der externen Gastronomiebesucher (vgl. Tabelle 3) sowie deren tageszeitliche Verteilung (vgl. Abbildung 7) bekannt.

Aus der Überlagerung der Aspekte Grundauslastung und tägliche Fahrbewegungen resultiert der sich im Mittel ergebende stündliche Stellplatzbedarf für die Hotelanlage (vgl. Abbildung 8, blaue Linie). Das tägliche Maximum des

⁸ In der Zeit von 2 bis 3 Uhr sind alle Hotelgäste anwesend und somit alle Gästefahrzeuge auf dem Grundstück abgestellt. Aus einer 95 % Bettenauslastung, einer Kfz-Nutzung der Hotelgäste von 95 % und einem Besetzungsgrad der Fahrzeuge von 1,8 Personen am An- und Abreisetag (vgl. Tabelle 2, Seite 8) resultiert ein nächtlicher Stellplatzbedarf durch die Hotelgäste von 120 Stellplätzen.

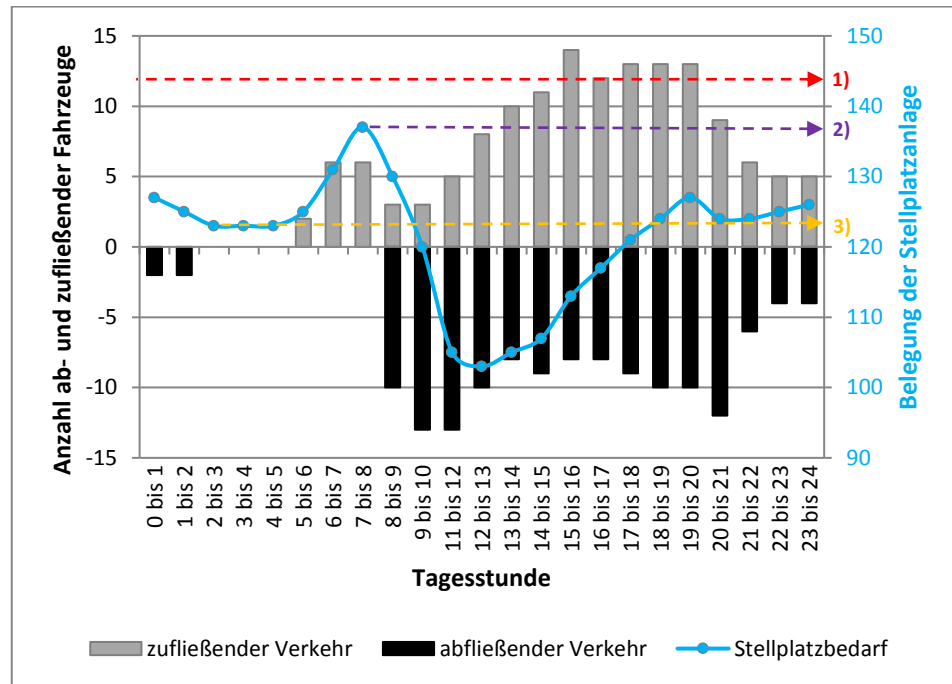
⁹ Die Anzahl der nachts von Beschäftigten des Hotel abgestellten Fahrzeuge wird mit folgenden Kennwerten ermittelt: Anwesenheitsfaktor bei den Beschäftigten = 85 %; Pendelndes Personal = 50 Beschäftigte mit einer Kfz-Nutzung von 50 %; Personalwohner (im Ort bzw. im direkten Umfeld wohnende Beschäftigte) = 40 Beschäftigte mit einer Kfz-Nutzung von 25 % (alle Werte gemäß Tabelle 2, Seite 8) sowie der Annahme, dass 5 % der anwesenden Beschäftigten in den Nachtstunden im Hotel arbeiten. Daraus ergibt sich ein Bedarf von 2 bis 3 Stellplätzen für die Beschäftigten in den Nachtstunden von 2 bis 3 Uhr.

Dritte Hotel Seeburg
Hotel Strandweg 32
Verkehrliche
Untersuchung

Abschlussbericht im
Ergebnis der frühzeiti-
gen Beteiligung
12. September 2019

Stellplatzbedarfes liegt in der Zeit zwischen 7 und 8 Uhr bei 137 Stellplätzen. Die in der städtebaulichen Variante auf dem Plangebiet vororteten 145 Stellplätze werden demnach im Mittel nicht vollständig benötigt. Es besteht ein Puffer von 8 Stellplätzen.

Abbildung 8: Zufluss- und Abflussbetrachtung der Stellplätze für den Beschäftigtenverkehr, den An- und Abreiseverkehr sowie die täglichen Aktivitäten der Gäste



- 1) verfügbares Stellplatzangebot = 145 Stellplätze (städtebaulicher Entwurf zum Hotel)
- 2) ermittelte maximale Nachfrage = 137 Stellplätze
- 3) Grundauslastung = 123 Stellplätze

3.3 Erzeugungsrechnung für die alte Nutzung – Mutter-Kind-Heim (zu Vergleichszwecken)

Die nachfolgenden Angaben beruhen auf Aussagen der Norddeutschen Gesellschaft für Diakonie mbH. Das Mutter-Kind-Kurheim Köhlbrand wurde im Oktober 2011 geschlossen. Die Einrichtung hatte eine Kapazität von 201 Patienten. Die Patienten reisten in der Regel individuell an, überwiegend mit eigenem PKW unter Berücksichtigung der vorhandenen Pkw-Stellplätze (ca. 50 Plätze) und öffentlichen Verkehrsmitteln. Es gab einen Shuttle-Service zu den entsprechenden Bahnhöfen. Es gab keine Hauptanreise- bzw. Abreisetage, jedoch stellte sich der Donnerstag als der bevorzugte An- und Abreisetag heraus. Die Verweildauer der Patienten betrug in der Regel drei bis vier Wochen.

Durch die Küche erfolgte die Versorgung von 201 Patienten. Es gab eine tägliche Anlieferung von Lebensmitteln und Verbrauchsgütern per LKW. In der Regel zwei- bis drei Anfahrten, die besonders in den Morgenstunden in der Zeit von 7 bis 9 Uhr stattfanden. Zusätzlicher Lkw-Verkehr bestand im Rahmen der

Essensversorgung, der Müllabfuhr, des Wäscheservice. Über die Größe der Fahrzeuge und die Frequenz kann die Diakonie leider keine konkreten Angaben mehr machen, jedoch bestätigen, dass die Anfahrt wöchentlich mehrmals erfolgte.

Aus den von der Diakonie gemachten Angaben wurde eigens eine Abschätzung der in der Vergangenheit von der Altnutzung verursachten durchschnittlichen täglichen Anzahl an Kfz-fahrten erzeugt. In Summe entstanden rund 75 Kfz-Fahrten pro Tag. In der Spitzenstunde (9 bis 10 Uhr) entspricht dies geschätzt rund 12 Kfz-Fahrten. Diese Maximalbelastung lag somit in der Vergangenheit (vor der Schließung des Mutter-Kind-Kurheimes) zusätzlich zu den bestehenden Verkehrsstärken auf dem Strandweg an.

Im Vergleich der aus den Nutzungen resultierenden Kfz-Verkehrsaufkommen liegt die neue Nutzung (Hotel) mit rund 367 täglichen Fahrten in etwa 5 fach über der Anzahl der Fahrten für das ehemalige Mutter-Kind-Kurheim. Betrachtet man die Spitzenstundenbelastung, so liegt die durch die Hotelnutzung entstehende Kfz-Spitzenstundenverkehrsstärke jedoch nur noch rund 2 fach über der Kfz-Spitzenstundenverkehrsstärke des ehemaligen Mutter-Kind-Kurheimes. Der geringere Anstieg bei den Spitzenstundenwerten liegt in einer gleichmäßigeren Verteilung der Kfz-Fahrten der Hotelgäste über den Tag gegenüber den Fahrten der Mutter-Kind-Kurheim-Gäste begründet. Die Kfz-Fahrten des Mutter-Kind-Kurheimes waren stark von einem gebündelt stattfindenden An- und Abreiseverkehr sowie dem morgendlichen und nachmittäglichen Aktivitätenprogramm des Mutter-Kind-Kurheimes geprägt.

3.4 Erzeugungsrechnung für die ehemalige Nutzung – Kindertagesstätte (zu Vergleichszwecken)

Ein Teil der Anlage des ehemaligen Mutter-Kind-Kurheimes wurde zwischen Sommer 2017 und Frühjahr 2019 als Kindertagesstätte für rund 140 Kinder genutzt. Aus der Nutzung als Kita ging ein nicht unerheblicher Hol- und Bring-Verkehr der Eltern hervor. Kfz-Verkehrsstärken von 120 Kfz in der morgendlichen Spitzenstunde erscheinen nicht unrealistisch.¹⁰ Diese maximalen, mit der Kita verursachten stündlichen Verkehrsmengen liegen deutlich über den für die zukünftige Hotelanlage prognostizierten Verkehrsmengen (120 Kfz / Spitzenstunde Kita gegenüber 25 Kfz / Spitzenstunde Hotel). Die zukünftige Entwicklung als Hotelstandort lässt somit eine im Vergleich zur Situation mit Kita

¹⁰ Die Abschätzung des Kfz-Verkehrsaufkommens erfolgt über folgende Annahmen: 140 Kita-Kinder am Standort, 90 % Anwesenheitsquote der Kinder (10 nicht anwesende Kinder wg. Krankheit o.Ä.), 75 % Kfz-Nutzung für Hol- und Bringverkehre, Besetzungsgrad 1,1 Kinder/Fahrzeug, Wegezählung 2,0 je Kind und Hol- bzw. Bringvorgang. Daraus resultiert ein werktägliches Kfz-Verkehrsaufkommen von rund 340 Kfz-Fahrten. Erfahrungsgemäß erfolgen rund 35 % des täglichen Hol- und Bringverkehrs in der morgendlichen Spitzenstunde = 120 Kfz-Fahrten.

Dritte Hotel Seeburg
Hotel Strandweg 32
Verkehrliche
Untersuchung

Abschlussbericht im
Ergebnis der frühzeiti-
gen Beteiligung
12. September 2019

Dritte Hotel Seeburg
Hotel Strandweg 32

Verkehrliche
Untersuchung

Abschlussbericht im
Ergebnis der frühzeiti-
gen Beteiligung
12. September 2019

deutlich entspanntere verkehrliche Situation im Strandweg und an den Anbindungen zum übergeordneten Straßennetz erwarten.

4 Zusammenfassende Verkehrsfolgenabschätzung

Mit der Hotelentwicklung mit insgesamt 120 Zimmern gemäß zugrunde gelegter städtebaulicher Variante am Standort des ehemaligen Mutter-Kind-Heimes Köhlbrand kommt es zu einer Zunahme an Kfz-Verkehr im Strandweg. Die mit der Aufkommensermittlung abgeschätzten Kfz-Verkehrsmengen im Quell- und Zielverkehr sind auf die Bestandsverkehrsstärken¹¹ hinzuzuaddieren. Das Ergebnis im tageszeitlichen Verlauf zeigen für die einzelnen Abschnitte des Strandweges die Abbildung 9 und Abbildung 10. Die höchsten Kfz-Verkehrsstärken aus Bestand und Neuverkehr für den Strandweg sind im Abschnitt 1 demnach zwischen 12 und 15 Uhr sowie 17 und 18 Uhr mit 102 bis 106 Fahrzeugen je Stunde im Querschnitt und in den Abschnitten 2 und 3 des Strandweges zwischen 12 und 13 Uhr sowie zwischen 17 und 18 Uhr mit 53 Fahrzeugen je Stunde im Querschnitt zu erwarten. Die ermittelten Kfz-Verkehrsmengen liegen auch bei Realisierung des Hotelvorhabens deutlich unter dem für Mischverkehrsflächen in der RASSt 06 als kritische Größe angegebenen Wert von 150 Kfz je Stunde im Querschnitt.¹²

Begegnungsfälle zwischen Pkw und Pkw bzw. Pkw und Lkw sind im Strandweg unter zugrunde legen des bestehenden Ausbaustandes mit in der Regel 5,0 m breiter befestigter Fahrbahn ohne Benutzen angrenzender Gehwegflächen oder des unbefestigten Randstreifens möglich. Sie treten in den Spitzenstunden durchschnittlich (theoretisch) im Abschnitt 1 des Strandweges minütlich (max. 60 Kfz/Stunde und Richtung) und in den Abschnitten 2 und 3 des Strandweges aller 2 Minuten auf (max. 30 Kfz/Stunde und Richtung).

Für den Begegnungsfall zwischen zwei größeren Lkw ist – wie im Bestand auch – ein Ausweichen auf an die Fahrbahn angrenzende Flächen erforderlich. Aufgrund des verhältnismäßig geringen Anstiegs der Verkehrsstärken größerer Lkw von im täglichen Durchschnitt plus 8 zu erwartenden Fahrten wird dies jedoch auch weiterhin der Ausnahmefall bleiben. Unverträgliche Einschränkungen des über den Strandweg erfolgenden Rettungsverkehrs sind demnach ebenfalls nicht zu erwarten.

Es ist nicht zu erwarten, dass sich infolge der Hotelentwicklung und der Verkehrszunahme eine Verhaltensänderung der den Strandweg nutzenden Kfz-Führer einstellt. Im Bestand wurde ein sehr nachsichtiges Verkehrsverhalten

¹¹ Grundlage bildet die Verkehrserhebung am 8. Juli 2017. Weitere Ausführungen hierzu im Kapitel 2.2 auf Seite 3 ff.

¹² RASSt 06: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen mit aktuell gültigem Stand 2006.

der Kfz-Führer gegenüber dem Fuß- und Radverkehr festgestellt. Es kann somit festgestellt werden, dass die Ausbauf orm des Strandweges als Mischverkehrsfläche in Kombination mit der Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich mit den ermittelten Verkehrsstärken des Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrs im Strandweg weiterhin vereinbar ist.

Dritte Hotel Seeburg
Hotel Strandweg 32
Verkehrliche
Untersuchung

Abschlussbericht im
Ergebnis der frühzeitigen
Beteiligung
12. September 2019

Abbildung 9: Tageszeitliche Verteilung des Kfz-Gesamtverkehrs im Abschnitt 1 des Strandweges, resultierend aus Kfz-Verkehr Bestand und Neuverkehr (Hotel)

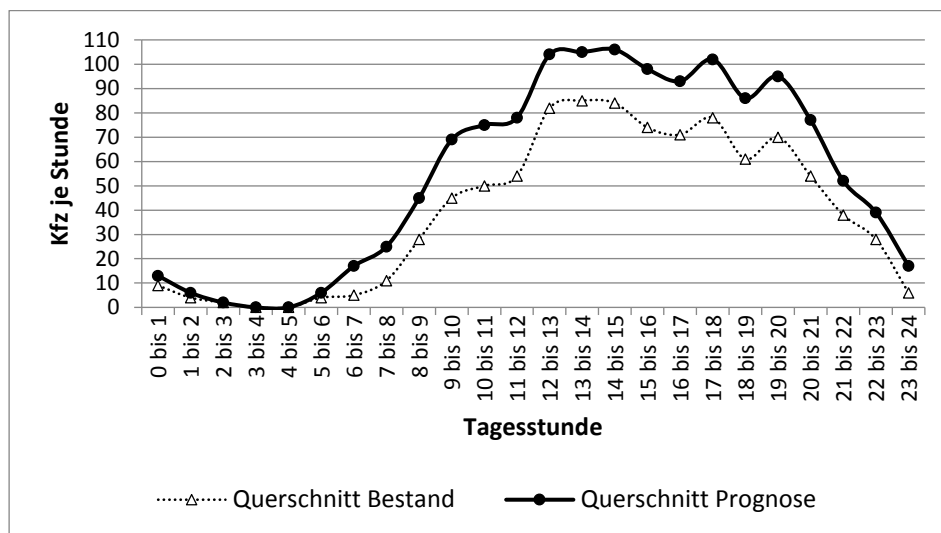
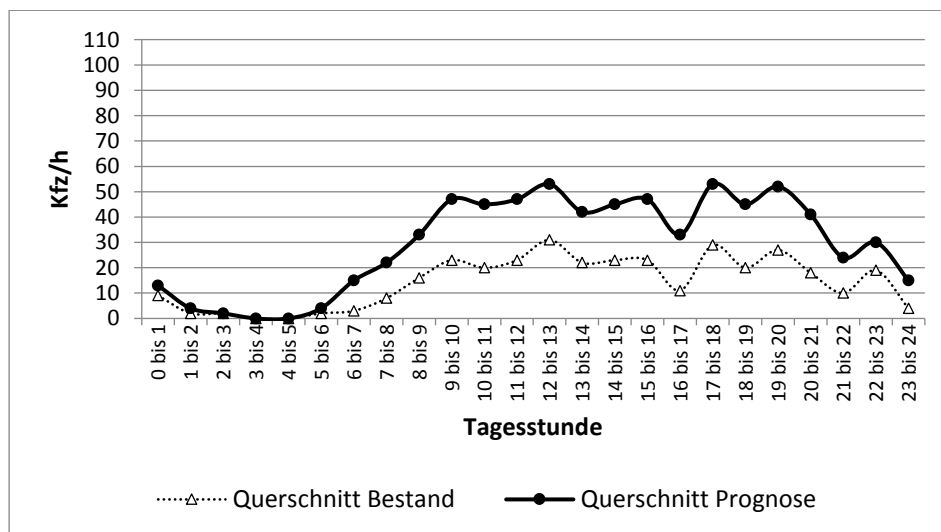


Abbildung 10: Tageszeitliche Verteilung des Kfz-Gesamtverkehrs im Abschnitt 2 und 3 des Strandweges, resultierend aus Kfz-Verkehr Bestand und Neuverkehr (Hotel)



4.1 Beurteilung der Ausbausituation im Strandweg

Die Hotelentwicklung am Standort des ehemaligen Mutter-Kind-Heimes Köhlbrand mit 120 Zimmern gemäß untersuchter städtebaulicher Variante ist verträglich mit der vorliegenden Verkehrsinfrastruktur. Ein Ausbau des

Dritte Hotel Seeburg
Hotel Strandweg 32

Verkehrliche
Untersuchung

Abschlussbericht im
Ergebnis der frühzeiti-
gen Beteiligung
12. September 2019

Strandweges ist aus verkehrlicher Sicht nicht erforderlich. Die Zuwegung zum Strand wird durch die verkehrlichen Auswirkungen des Bauvorhabens nicht eingeschränkt. Es bestehen für den Strandweg bezüglich der Verkehrssicherheit und der Abwicklung des Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmenden – auch unter Berücksichtigung des für das Hotel prognostizierten Neuverkehrs – keine Bedenken. Diese Auffassung wurde bei einem Vor-Ort-Termin am 26. Juni 2019 auch von den anwesenden Vertretern der Verkehrsabteilung des Kreises Nordfriesland und der Polizei geteilt.

Im Ergebnis der Beteiligung der politischen Gremien, der Öffentlichkeit, der Vertreter der Verkehrsabteilung des Kreises Nordfriesland und der Polizei werden jedoch folgende bauliche und verkehrsorganisatorische Anpassungen empfohlen (vgl. auch Abbildung 11 und Anlage 1 zum Bericht).

Abbildung 11: Bauliche Anpassungsempfehlungen für den Strandweg¹³



Mit dem Herstellen eines Fahrbahnbegleitenden Pflasterstreifens (Wartebereich) vor dem Hotel wird eine Fläche für den Aufenthalt geschaffen. Hotelgäste und auch zu Fuß gehende können hier warten und verweilen, ohne die Fahrbahn zu blockieren. Mit diesem Bereich besteht auch die Möglichkeit, dem Fahrverkehr bei Bedarf auszuweichen. Ähnliche Bereiche sind im Vorfeld der Bestandsbebauungen bereits im Strandweg vorhanden. Die vorhandene Aufenthaltsfunktion der Strandweges im westlich der Zufahrt zum öffentlichen Parkplatz gelegenen Abschnitt des Strandweges (Verkehrsberuhigter Bereich) kann durch weitere, zum Beispiel mit Bänken versehene und gepflasterte Verweilflächen verdeutlicht werden.

¹³ Die Plandarstellung der Anpassungsempfehlungen für den Strandweg ist ergänzend in der Anlage 1 zum Bericht im Maßstab 1:500 enthalten.

Die Hotelgäste sind angehalten ihre Fahrzeuge in der hoteleigenen Parkgarage abzustellen. Um den Gästeverkehr eindeutig in die Parkgarage zu leiten, wird für den Strandweg in der Zufahrt zur Parkgarage der Einbau einer Aufpflasterung analog der bestehenden baulichen Anlage in der Zufahrt zum öffentlichen Parkplatz empfohlen.

Für den Strandweg östlich des Abzweiges zur öffentlichen Stellplatzanlage bis zur Anbindung an die Kreisstraße K 9 gilt im Bestand eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Wegen der hohen Verkehrsstärken im Fuß- und Radverkehr sowie des nur einseitig und lediglich rund 2,0 m breiten Gehweges wird ein Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für diesen Abschnitt auf mindestens 30 km/h empfohlen.

Westlich des Deiches verläuft eine Radwegeverbindung in Richtung Leuchtturm, Westerhever, Husum und Ording. Diese Verbindung schließt auf Höhe Strandweg Hausnummer 7 an den Strandweg an. Dieser Anschlusspunkt wird auch von zu Fuß gehenden als Verknüpfung zwischen Strandweg und Deich (Spazierweg) genutzt. Es wird empfohlen, diesen Kreuzungspunkt von Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr aufmerksamkeitssteigernd zu gestalten, zum Beispiel durch eine Aufpflasterung und einen Versatz bzw. eine Einengung der Fahrbahn.

Darüber hinaus wird eine Anpassung der im Zuge des Strandweges vorhandenen Beschilderung empfohlen. Ziel dieser Maßnahme ist eine bessere Sichtbarkeit der geltenden Regelungen (Verkehrsberuhigter Bereich und Anlieger frei Regelung im Abschnitt westlich des öffentlichen Stellplatzes, Sackgassenbeschilderung im Bereich der Einfahrt in den Strandweg aus Richtung K9 Am Deich) und damit eine höhere Befolgung durch die Kfz-Führenden. Um ein Einfahren von stellplatzsuchenden Fahrzeugen in den Strandweg bei einer bereits ausgelasteten öffentlichen Stellplatzanlage zu vermeiden, sollte die Einrichtung eines Parkleitsystems mit Anzeige des Stellplatzfüllstandes im Zuge der Bundesstraße B 202 und / oder im Bereich der Einfahrt Strandweg / Kreisstraße K 9 in Erwägung gezogen werden.

4.2 Beurteilung der Anbindungen an das übergeordnete Straßennetz

Für den Knoten Kreisstraße K 9 (Strandweg) / Bundesstraße B 202 ist nach Auskunft des Amtes Eiderstedt im Zuge der o.g. Standortentwicklung Edeka- / Aldi-Markt ein Umbau der Kreuzung zu einem leistungsfähigen Kreisverkehr geplant. Bei dieser Planung sind die zukünftig durch die Hotelentwicklung des Vorhabens Köhlbrand zu erwartenden Verkehrsstärken mit zu berücksichtigen.

Eine überschlägige Betrachtung der Leistungsfähigkeit des Knotens Kreisstraße K 9 (Am Deich) / Strandweg (mit VZ 205 „Vorfahrt gewähren“) mit den in dieser Untersuchung für den Strandweg prognostizierten Verkehrsstärken sowie unter

Dritte Hotel Seeburg
Hotel Strandweg 32
Verkehrliche
Untersuchung

Abschlussbericht im
Ergebnis der frühzeiti-
gen Beteiligung
12. September 2019

Dritte Hotel Seeburg
Hotel Strandweg 32

Verkehrliche
Untersuchung

Abschlussbericht im
Ergebnis der frühzeiti-
gen Beteiligung
12. September 2019

zu Hilfenahme der aus dem gemeindlichen Verkehrsgutachten zum Edeka- / Aldi-Markt im Zuge der B 202 für die Kreisstraße K 9 entnommenen Verkehrsstärken ergibt keine Leistungsfähigkeitsprobleme für diese Einmündung. Die Verkehrszunahmen führen im Vergleich zum Bestand zu keiner wesentlichen Verschlechterung des Verkehrsablaufes an diesem Knoten. Die Verkehrsmengen auf der bevorrechtigten Achse der Kreisstraße K 9 bieten erhebliche Zeitlücken für einbiegende Fahrzeuge aus dem Strandweg. Die Verkehrsmengen orientieren sich zudem vorwiegend in Richtung B 202, sodass das aus Leistungsgründen kritische Linkseinbiegen nach Norden unter Vorranggewährung zweier bevorrechtigter Ströme seltener vorkommt.

Aufgrund der Geometrie des Knotens Kreisstraße K 9 (Am Deich) / Strandweg sind jedoch die Fahr- und Sichtbeziehungen aus / in Richtung Am Deich problematisch. Optionen für eine Verbesserung der örtlichen Situation bestehen in folgenden Maßnahmen:

- Aufbringen einer Markierung zur Führung der Fahrzeuge im Strandweg (vgl. Abbildung 12),
- Einrichten von Tempo 30 im Bereich des Knotenpunktes – sowohl im Zuge der Kreisstraße K 9, als auch im Strandweg,
- Teilrückbau der Begrenzungsmauer (Freihalten von Sichtbeziehungen) auf einer Länge von rund 6 m und Erweiterung der zum einbiegen nutzbaren Fahrbahn in diesem Bereich,
- Rechtsabbiegeverbot aus Richtung Norden (langfristig mit Kreis B 202).

Abbildung 12: Örtliche Situation am Knoten Kreisstraße K 9 (Am Deich) / Strandweg (links) und Empfehlung zum Aufbringen einer Markierung zur Führung der Fahrzeuge im Strandweg sowie den Teilrückbau der Begrenzungsmauer (rechts)



Die für den Knoten Kreisstraße K 9 (Am Deich) / Strandweg getroffenen Empfehlungen zur Verbesserung der Situation stehen nicht im Zusammenhang mit dem prognostizierten Anstieg der Verkehrsstärke im Strandweg in Folge der Hotelentwicklung. Ferner bestehen die Probleme bezüglich Fahr- und Sichtbeziehungen bereits im Bestand und bedürfen einer Lösung.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Eingangsgrößen für die Aufkommensermittlung der Hotelanlage	9
Tabelle 2:	Kennwerte zur Verkehrsaufkommensermittlung	9
Tabelle 3:	prognostiziertes Durchschnittliches tägliches Kfz-Fahrtenaufkommen der neuen Nutzung (Hotel)	12

Dritte Hotel Seeburg
Hotel Strandweg 32
Verkehrliche
Untersuchung
Abschlussbericht im
Ergebnis der frühzeiti-
gen Beteiligung
12. September 2019

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Standort der Liegenschaft am Strandweg in Sankt Peter-Ording	1
Abbildung 2:	Abschnittseinteilung der Analyse der verkehrlichen Bedingungen im Strandweg und Standorte der Verkehrserhebung und -Beobachtung	4
Abbildung 3:	Tageszeitlicher Verlauf der erhobenen Verkehrsstärken im Kfz-, Fuß- und Radverkehr im Abschnitt 1 des Strandweges (Erhebung Samstag 8. Juli 2017, 0 Uhr bis 24 Uhr)	5
Abbildung 4:	Tageszeitlicher Verlauf der erhobenen Verkehrsstärken im Kfz-, Fuß- und Radverkehr im Abschnitt 2 des Strandweges (Erhebung Samstag 8. Juli 2017, 0 Uhr bis 24 Uhr)	5
Abbildung 5:	Tageszeitlicher Verlauf der erhobenen Verkehrsstärken im Kfz-, Fuß- und Radverkehr im Abschnitt 3 des Strandweges (Erhebung Samstag 8. Juli 2017, 0 Uhr bis 24 Uhr)	6
Abbildung 6:	Tageszeitlicher Verlauf der erhobenen Kfz-Verkehrsstärken für den Abschnitt 1 des Strandweges, Vergleich Erhebung Samstag 8. Juli 2017 und Samstag 11. August 2018, jeweils 0 Uhr bis 24 Uhr	7
Abbildung 7:	Tageszeitliche Verteilung des Quell- und Zielverkehrs (Kfz) der neuen Nutzung (Hotel)	13
Abbildung 8:	Zufluss- und Abflussbetrachtung der Stellplätze für den Beschäftigtenverkehr, den An- und Abreiseverkehr sowie die täglichen Aktivitäten der Gäste	14
Abbildung 9:	Tageszeitliche Verteilung des Kfz-Gesamtverkehrs im Abschnitt 1 des Strandweges, resultierend aus Kfz-Verkehr Bestand und Neuverkehr (Hotel)	17
Abbildung 10:	Tageszeitliche Verteilung des Kfz-Gesamtverkehrs im Abschnitt 2 und 3 des Strandweges, resultierend aus Kfz-Verkehr Bestand und Neuverkehr (Hotel)	17
Abbildung 11:	Bauliche Anpassungsempfehlungen für den Strandweg	18
Abbildung 12:	Örtliche Situation am Knoten Kreisstraße K 9 (Am Deich) / Strandweg (links) und Empfehlung zum Aufbringen einer	

Dritte Hotel Seeburg
Hotel Strandweg 32

Verkehrliche
Untersuchung

Abschlussbericht im
Ergebnis der frühzeiti-
gen Beteiligung
12. September 2019

Markierung zur Führung der Fahrzeuge im Strandweg
sowie den Teilrückbau der Begrenzungsmauer (rechts) 20

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Lageplan zu den Anpassungsempfehlungen für den
Strandweg; Bestand (Blatt 1) und Empfehlungen (Blatt 2, 3
und 4).

Berlin

Schicklerstraße 5-7
D-10179 Berlin-Mitte
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de

Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de