

INGENIEURBÜRO 
CHRISTOFORI UND PARTNER
Vermessung • Planung • Bauleitung

Gewerbestraße 9 - 91560 Heilsbronn
Tel. 09872 / 95 7 11 0 - Fax 09872 / 95 7 11 65
info@christofori.de

Stadt Merkendorf

Bebauungsplan Nr. 12 „Einkaufsmärkte“ 4. Änderung

Verkehrsgutachten vom 22.08.2024

Aufgestellt:

Ingenieurbüro Christofori und Partner
Gewerbestraße 9, 91560 Heilsbronn

Heilsbronn, den 22. August 2024

(Unterschrift)

INHALTSVERZEICHNIS

=====

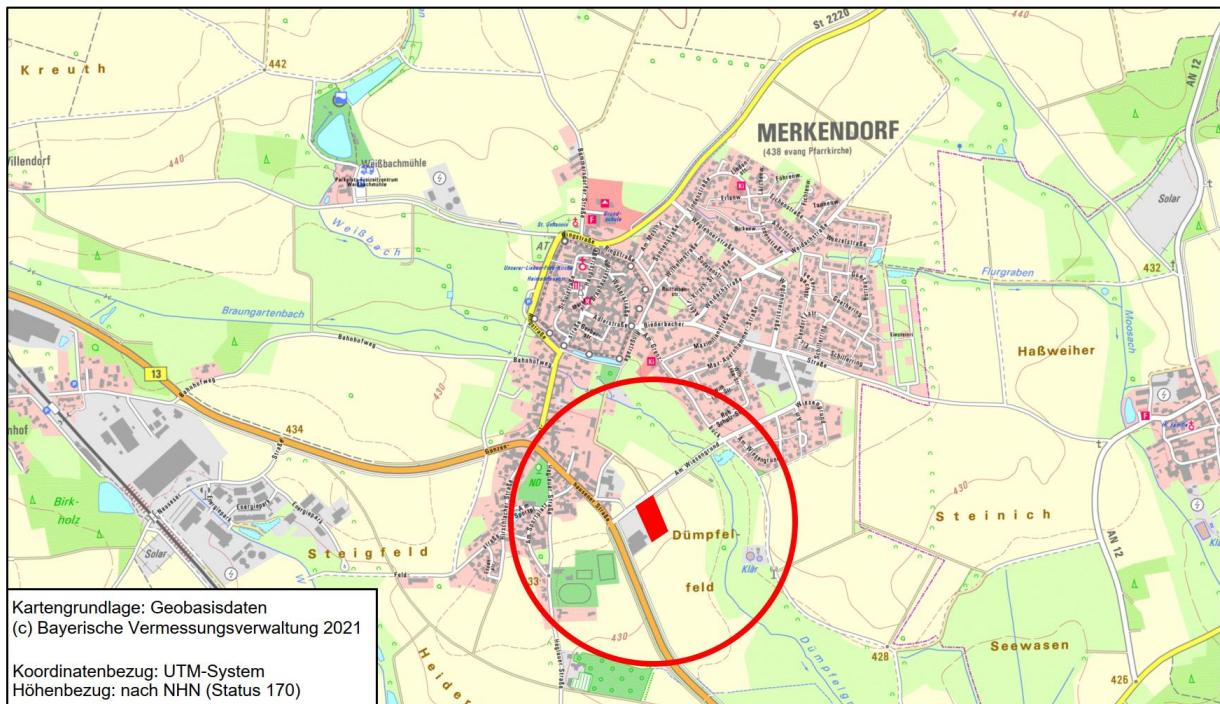
1.	Allgemeines.....	4
2.	Bearbeitungsunterlagen	5
3.	Verkehrsentwicklung bis 2035	6
4.	Verkehrsbelastung im Bestand.....	8
4.1	Knotenpunkt Bundesstraße B13 / Straße „Am Wiesengrund“	8
4.2	Querschnitt „Am Wiesengrund“.....	11
5.	Verkehrsaufkommensermittlung	14
5.1	Allgemeines	14
5.2	Verkehr aus dem Drogeriemarkt.....	15
5.2.1	Abschätzung der Anzahl der Beschäftigten und Abschätzung des Beschäftigtenverkehrs.....	15
5.2.2	Abschätzung der Kundenanzahl und des Kundenverkehrs.....	16
5.2.3	Abschätzung des Wirtschaftsverkehrs	17
5.2.4	Gesamtverkehr der neuen Nutzung	17
5.2.4	Abschätzung des Kfz-Verkehrs aus der Drogerie Nutzung – Tagesbelastung	19
5.3	Tages- und Spitzenstundenbelastungen.....	20
6.	Verkehrsprognose 2035	25
6.1	Allgemeines	25
6.2	Gesamtverkehrsentwicklung am Knotenpunkt B13 / Am Wiesengrund.....	25
6.2.1	DTV 2024.....	26
6.2.2	DTV Prognosenufall 2035	26
6.2.3	DTV Prognoseplanfall 2035.....	27
6.2.4	Spitzenstunde	27
7.	Verkehrliche Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes der Bundesstraße B13 / Am Wiesengrund	31
7.1	Grundlagen	31
7.2	Prognosenufall.....	32
7.3	Planungssituation	32
7.4	Zusammenfassung.....	33

Verkehrszählung Knotenpunkt B13	Anlage 1
Verkehrsmengen DTV Knotenpunkt B13	Anlage 2
Verkehrsmengen Spitzenstunden Knotenpunkt B13	Anlage 3
Datenblätter Verkehrszählung Knotenpunkt B13	Anlage 4
Verkehrsmengenprognose Planung Drogeriemarkt	Anlage 5
Verkehrszählung Geovista – Zusammenfassung Zählergebnisse	Anlage 6
HBS-Berechnungen Prognosenullfall 2035	Anlage 7
HBS-Berechnung Prognoseplanfall 2035	Anlage 8

1. Allgemeines

Die Stadt Merkendorf beabsichtigt, im Bereich der bestehenden Einzelhandelsnutzungen am Südrand von Merkendorf eine Nachverdichtung der bestehenden Einzelhandelsnutzungen vorzunehmen. Die dort bestehenden Nahversorgungsmöglichkeiten sollen um ein Drogeriemarktangebot erweitert werden. Es ist ein Drogeriemarkt mit einer Verkaufsfläche von ca. 750 m² vorgesehen.

Das Gebiet liegt am Südrand von Merkendorf und wird bereits für Nahversorgungsnutzungen genutzt. Die Erschließung erfolgt über die Ortsstraße „Am Wiesengrund“. Diese mündet am Westrand der Einkaufsnutzungen in die Bundesstraße B13. In östlicher Richtung führt die Ortsstraße in die Siedlungsstrukturen von Merkendorf. Parallel der Straße „Am Wiesengrund“ ist ein kombinierter Geh- und Radweg vorhanden. Das Plangebiet ist wie folgt im Stadtgebiet verortet:



Übersichtskarte mit Kennzeichnung des Planungsgebietes (ohne Maßstab)

© Kartengrundlage Bay. Vermessungsverwaltung 2024



Auszug aus Planblatt des Bebauungsplans (ohne Maßstab, Stand: 13.06.2024)

Das vorliegende Verkehrsgutachten soll klären, welcher und wieviel Verkehr durch den geplanten zusätzlichen Drogeriemarkt entsteht und ob eine Anbindung über den bestehenden Knotenpunkt an die Bundesstraße B13 mit ausreichender Leistungsfähigkeit möglich ist.

2. Bearbeitungsunterlagen

Folgende Unterlagen standen zur Bearbeitung zur Verfügung:

- Entwurf des Bebauungsplans
- Festsetzungen zur zusätzlichen Verkaufsfläche des geplanten Drogeriemarktes
- DTV-Werte für die Bundesstraße B13 aus BAYSIS
- Verkehrszählung Fa. GEOVISTA vom 09.07.2024 für den Knotenpunkt B13 (Gunzenhausener Straße / Am Wiesengrund)

Die Ermittlung der zu erwartenden Verkehrsbelastung durch die vorgesehene Nutzung erfolgte mit dem Verfahren Ver_Bau nach Bosserhoff (2024)“ auf Grundlage seiner Untersuchungen zur Entstehung von Quell- und Zielverkehr.

3. Verkehrsentwicklung bis 2035

Die Verkehrsentwicklung der Jahre 1995 – 2023 lässt sich aus den amtlichen Verkehrszählungen ermitteln. Die Verkehrsbelastung für die Bundesstraße B13 liegt im BAYGIS, Bayerisches Straßeninformationssystem des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vor.

Im Bereich der Bundesstraße B13 befindet sich der Zählabschnitt mit der Zählstelle 68309217 im Bereich des hier relevanten Knotenpunktes. Die Zählstelle ist allerdings ca. ca. 6,7 km südlich zwischen Muhr am See und Schlungenhof. Ca. 1,3 km westlich befindet sich die Zählstelle 67309216. Um die Gesamtentwicklung des Verkehrs angemessen abschätzen zu können wurde daher auf die Zählraten beider Zählstellen zurückgegriffen. Die im BAYGIS vorliegenden Zahlen als DTV-Werte für die beiden Zählstellen bilden sich wie folgt ab:

Zählstelle 68309217

	Kfz
1995	9.725
2000	11.361
2005	10.988
2010	9.333
2015	10.826
2020	9.715
2023	10.647

Zählstelle 67309216

	Kfz
1995	7.259
2000	8.227
2005	8.551
2010	8.809
2015	9.186
2020	7.793
2023	8.826

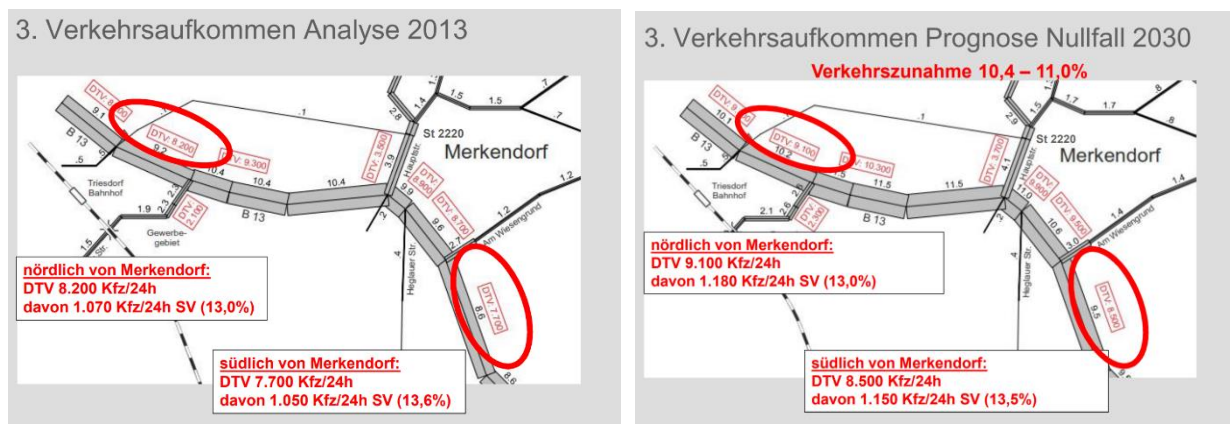
Angaben jeweils in Fahrzeugen pro 24 h.

Auf der südliche Zählstelle ist seit 1995 zunächst eine erkennbare Zunahme des Verkehrs bis 2005 festzustellen. Der Verkehrsmengen nahmen in diesem Zeitraum um ca. 13 % zu. In den folgenden Jahren ist jedoch zu einem gewissen Grad eine Stagnation der Verkehrsentwicklung zwischen ca. 9.300 – 9.700 (2010 / 2020) und 10.600 bis 10.800 Fahrzeugen (2023 / 2015) festzustellen. Aus den Daten lässt sich hier eher eine Stagnation der Verkehrszunahme ableiten.

Für die westlich von Merkendorf gelegene Zählstelle ist hingegen von 1995 bis 2015 eine Zunahme der Verkehrsbelastungen festzustellen. Der Verkehr hat dort in einem Zeitraum vom 20 Jahren um ca. 26,5 % auf ca. 9.200 Fahrzeuge zugenommen. Nach 2015 ist allerdings auch dort zunächst ein Rückgang der Verkehrsmengen auf ca. 7.800 Fahrzeuge (2020) und dann eine Stagnation leicht unter dem Niveau von 2015 mit ca. 8.825 Fahrzeugen festzustellen.

Relevante Steigerungen der Verkehrsmengen sind in beiden Zählabschnitten auf der Bundesstraße B13 lediglich bis 2105 festzustellen. Danach ist in beiden Bereichen eine Plateaubildung auf diesem Niveau mit nur noch sehr geringen Steigerungen festzustellen. Wesentliche Verkehrsmengenzunahmen sind hier nicht mehr festzustellen.

Im Weiteren wurde daher zusätzlich auf die Verkehrsprognose des Staatlichen Bauamtes Ansbach zurückgegriffen, welche durch die Behörde im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für die geplante Ortsumgehung von Merkendorf erstellt wurden. Diese stellt sich im Vergleich zwischen 2013 und 2030 wie folgt dar:



Auszüge aus der Präsentation des staatlichen Bauamtes Ansbach in Merkendorf vom 08.08.2017 veröffentlicht unter: https://www.stbaan.bayern.de/mam/strassenbau/projekte/B51S.ABBA0026.00/2017-08-08_p0000_b0013_ou-merkendorf_buergerversammlung.pdf (C) Staatliches Bauamt Ansbach

Die Fachbehörde geht dort von einer Verkehrsmengenzunahme von 10,4 – 11% zwischen 2013 und 2030 aus. Dies entspricht einer Zunahme vom ca. 0,6 – 0,65 % pro Jahr.

Zu beachten ist weiterhin die demografische Entwicklung von Merkendorf. Gem. den Prognose des Demographie-Spiegels des Landesamtes für Statistik, Fürth wird für Merkendorf bis 2033 mit einer Zunahme der Bevölkerung um ca. 6,2% auf ca. 3.190 Bewohner gerechnet. Hieraus ist somit mit einem gewissen Mehrverkehr zu rechnen.

In der Gesamtbetrachtung ist daher trotz der Stagnation in jüngerer Zeit zu einem gewissen Grad von einer weiteren Verkehrsmengenzunahme auszugehen.

Ziel des Verkehrsgutachtens ist es, die potenzielle Verkehrsentwicklung auf einen längeren Zeitraum auf der sicheren Seite abzubilden. Prognosehorizonte von 10 Jahre sollen hierbei nicht unterschritten werden. Für die vorliegende Verkehrsprognose wurde daher ein Prognosehorizont 2035 angesetzt.

Um hier im Sinne der allgemeinen Verkehrsmengenermittlung auf der sicheren Seite zu liegen, wurde im Weiteren von einer Steigerung zwischen 2024 und 2035 um insgesamt 5,5 % ausgegangen. Dies entspricht bei linearer Betrachtung einer Steigerung von ca. 0,5 % pro Jahr und liegt somit unter dem Ansatz des Staatlichen Bauamtes Ansbach im Zuge der Planungen für die Ortsumgehung von Merkendorf. Es berücksichtigt aber die aktuellen Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung mit einem gewissen Trend zur Nutzung alternativer Verkehrsmittel abseits des Kfz.

Diese Annahme ist unter Berücksichtigung der Gesamtentwicklung und der Erfahrungswerten als auf der sicheren Seite liegend zu erachten.

4. Verkehrsbelastung im Bestand

4.1 Knotenpunkt Bundesstraße B13 / Straße „Am Wiesengrund“

Durch die Firma GEOVISTA wurde am 09.07.2024 im Zeitraum von 0.00 Uhr bis 24.00 Uhr eine Verkehrszählung am Knotenpunkt der Bundesstraße B13 mit der Ortsstraße „Am Wiesengrund“ durchgeführt.

Der Knotenpunkt ist als Einmündung einer Ortsstraße in die Bundesstraße B13 ausgeführt. Die Bundesstraße verfügt über je einen Fahrstreifen in beide Fahrtrichtungen und ist in südlicher Fahrtrichtung am Knotenpunkt mit einem Linksabbieger in Richtung der Ortsstraße „Am Wiesengrund“ ausgeführt. In nördlicher Richtung ist zwischen den Fahrstreifen eine Fahrbahnaufweitung als Grünfläche ausgeführt. Nördlich des Linksabbiegestreifens befindet sich eine Querungshilfe für Fußgänger.

Die Ortsstraße „Am Wiesengrund“ ist ebenfalls mit je einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung ausgeführt. In der Anbindung an die Bundesstraße ist eine Aufweitung der Straße mit einem als Querungshilfe ausgebauten Tropfen realisiert. Von Westen mündet am Knotenpunkt noch ein untergeordneter Feldweg in die Bundesstraße ein. Östlich der Bundesstraße verläuft ein als Radweg genutzter asphaltierter Wirtschaftsweg. Südlich der Ortstraße „Am Wiesengrund“ verläuft ein abgesetzter kombinierter Geh- und Radweg. Im Luftbild stellt sich der Knotenpunkt wie folgt dar:



Luftbild Knotenpunkt B13/Am Wiesengrund o. M. © Bay. Vermessungsverwaltung 2024

Die Zählung erfolgte mittel Videozählmast am Knotenpunkt. Die Verkehrsstromzählung erfolgte unter Erfassung der Belastung mit Krafträdern, Pkws, Lkws, Lastzügen und Bussen. Weiterhin wurden zusätzlich die Radfahrenden am Knotenpunkt erfasst.

Die Auswertung wurde insoweit durchgeführt, dass die vorliegenden Zahlen als Strombelastung ausgearbeitet wurden und als Grundlage der verkehrstechnischen Berechnungen verwendet werden konnten.

Ermittelt wurde folgende Gesamtverkehrsbelastung am Knotenpunkt:

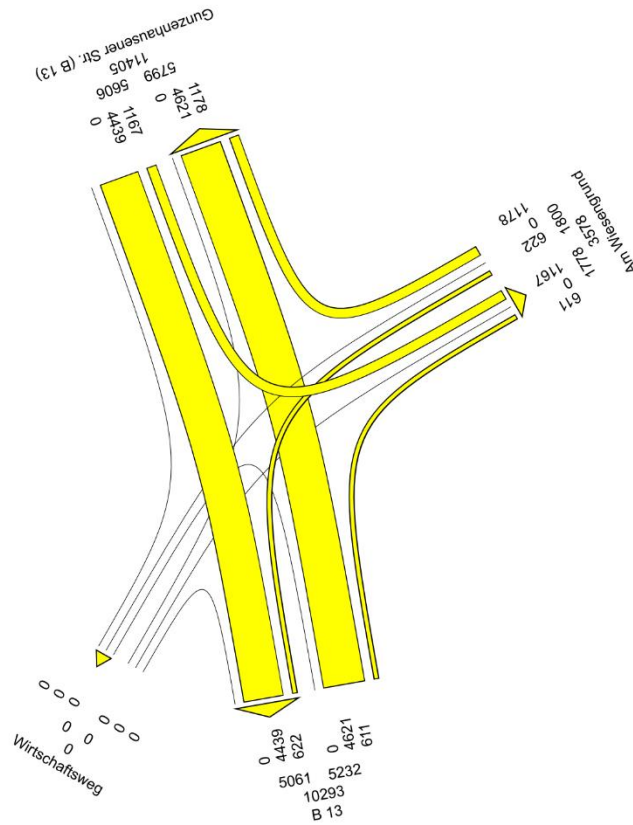
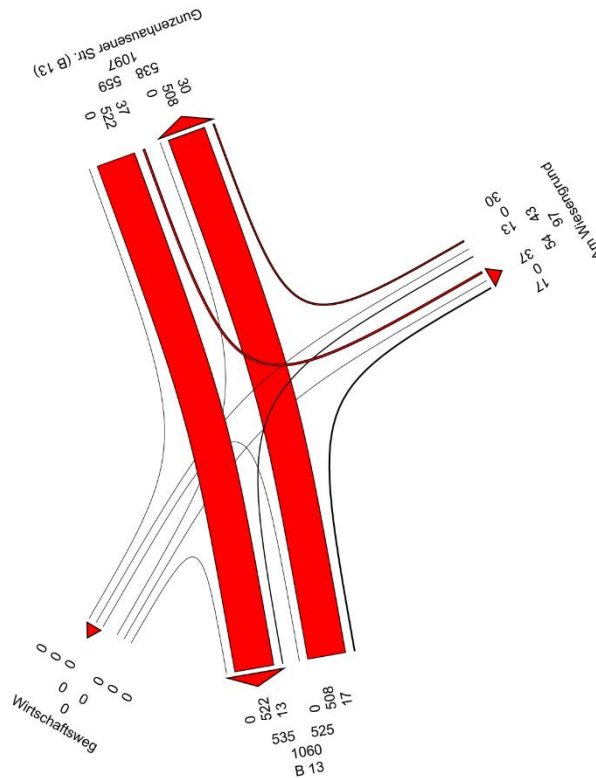
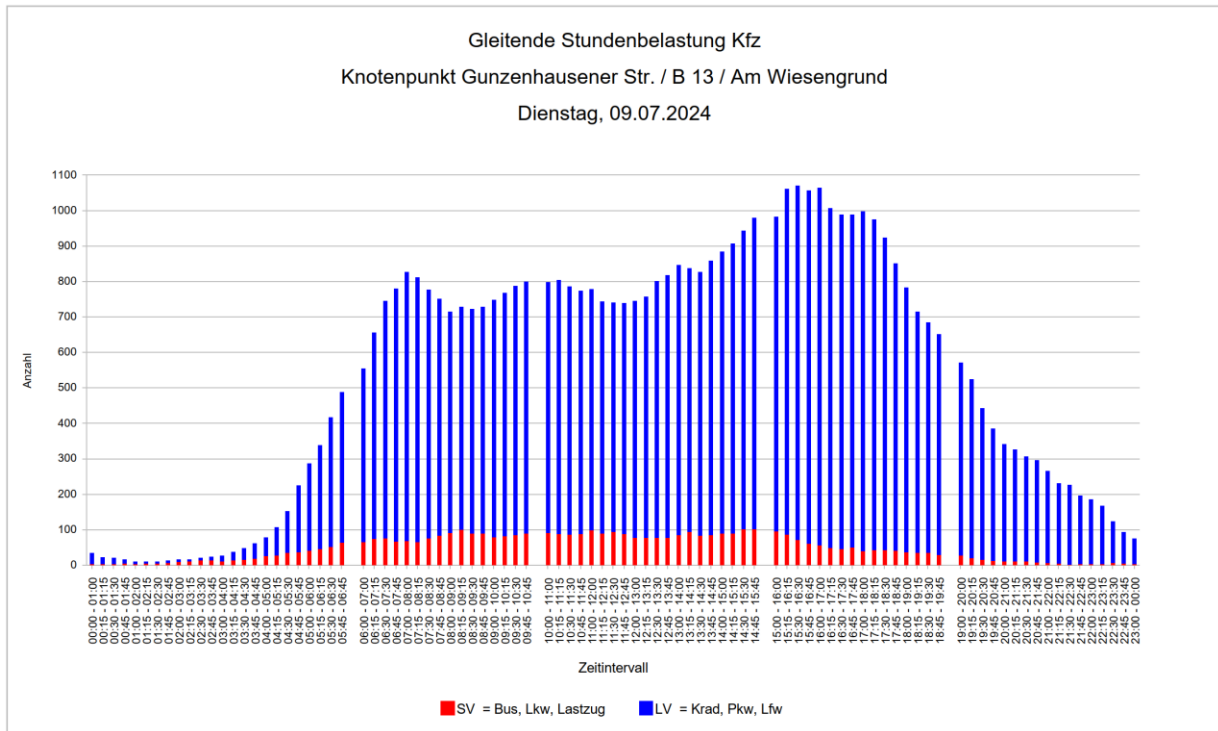


Diagramm aus Ermittlungen der Fa. Geovista – tatsächlich gezählte Fahrzeuge

Die Schwerverkehrsbelastung stellte sich am Zähltag wie folgt dar:



In der Gesamtbetrachtung zeigt sich dabei folgende Ganglinie für die Belastung auf der des Knotenpunkts:



Als Spitzenstunde am Vormittag hat sich der Zeitraum zwischen 07.00 Uhr und 08.00 Uhr mit 1.656 Kfz herausgestellt. Die Spitzenstunde tagsüber ist im Zeitraum von 14:45 – 15:45 mit 1.959 Kfz zu verzeichnen.

Die maßgebliche Spitzenstunde für die Bewertung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes wurde am Nachmittag für den Zeitraum 15.30 Uhr – 16.30 Uhr mit 2.144 Kfz ermittelt. Dies entspricht ca. 8,5 % des Gesamtverkehrs.

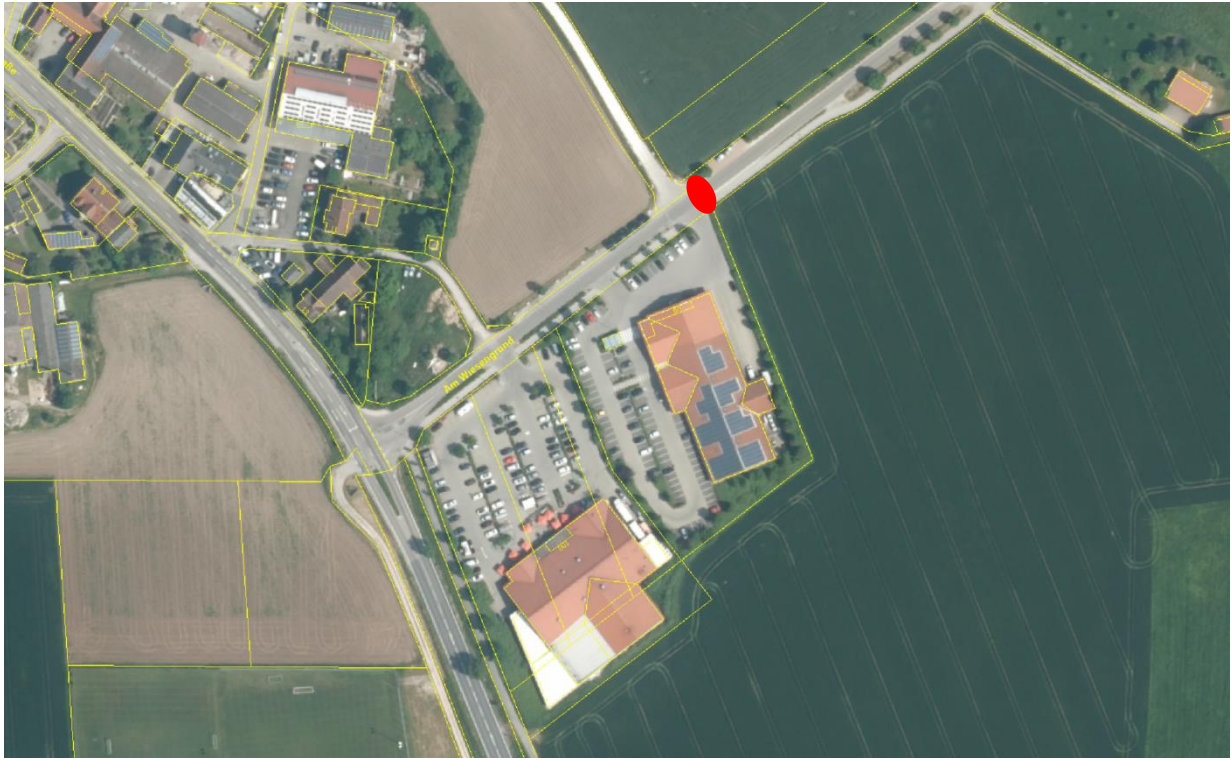
Aus den Ergebnissen wurde der DTV 2024 errechnet, die Hochrechnung erfolgte nach dem Prognoseverfahren der HBS „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“.

4.2 Querschnitt „Am Wiesengrund“

Am 09.07.2024 wurden außerdem im Zeitraum von 0.00 Uhr bis 24.00 Uhr eine Querschnittszählung an der Ortsstraße „Am Wiesengrund“ durch die Firma GEOVISTA durchgeführt.

Die Zählung erfolgte mittel Videozählmast am östlichen Ende der Einkaufsnutzungen. Die Verkehrsstromzählung erfolgte unter Erfassung der Belastung mit Krafträdern, Pkws, Lkws, Lastzügen und Bussen. Weiterhin wurden die Radfahrenden im Straßenquerschnitt erfasst.

Die Auswertung wurde insoweit durchgeführt, dass die vorliegenden Zahlen als Strombelastung ausgearbeitet wurden und als Grundlage der verkehrstechnischen Berechnungen verwendet werden konnten. Diese Zählung wird zur Bestimmung der Verteilung der Verkehrsmengen auf der Straße „Am Wiesengrund“ in östlicher und westlicher Richtung herangezogen. Die nachstehende Abbildung zeigt den Standort der Querschnittszählung.



Luftbild o. M. mit roter Markierung des Zählortes © Luftbild Bay. Vermessungsverwaltung 2024

Ermittelt wurde folgende Gesamtverkehrsbelastung für den Querschnitt der Straße:

Gesamtbelastung Kfz am Querschnitt
 Am Wiesengrund
 09.07.2024 00:00 - 24:00 (Krad, Pkw, Bus, Lfw, Lkw, Lastzug) [Anzahl]

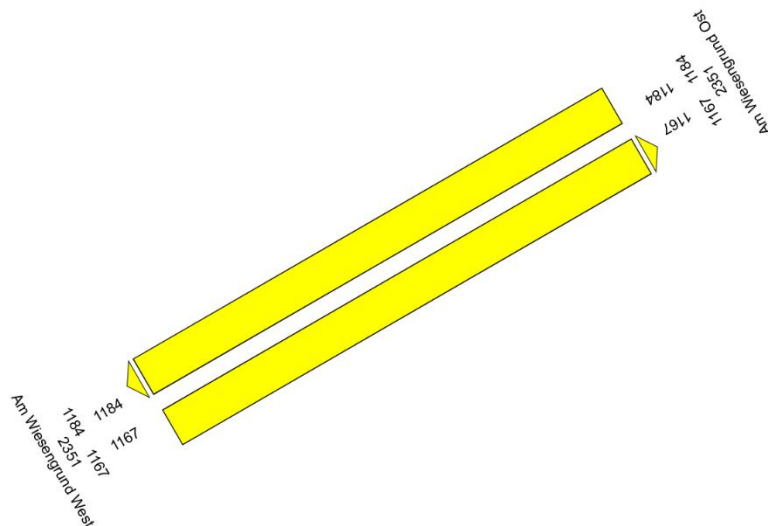
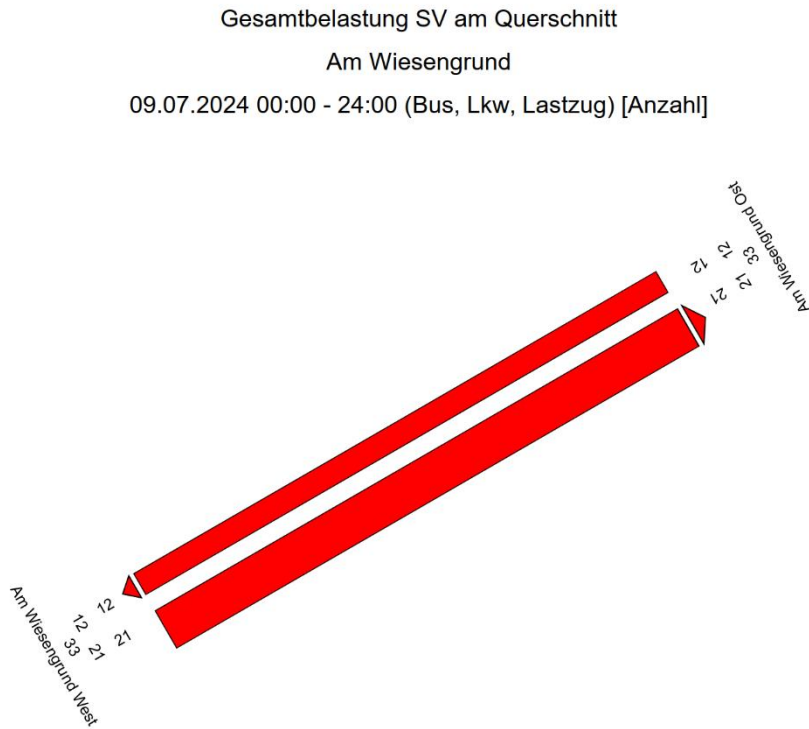
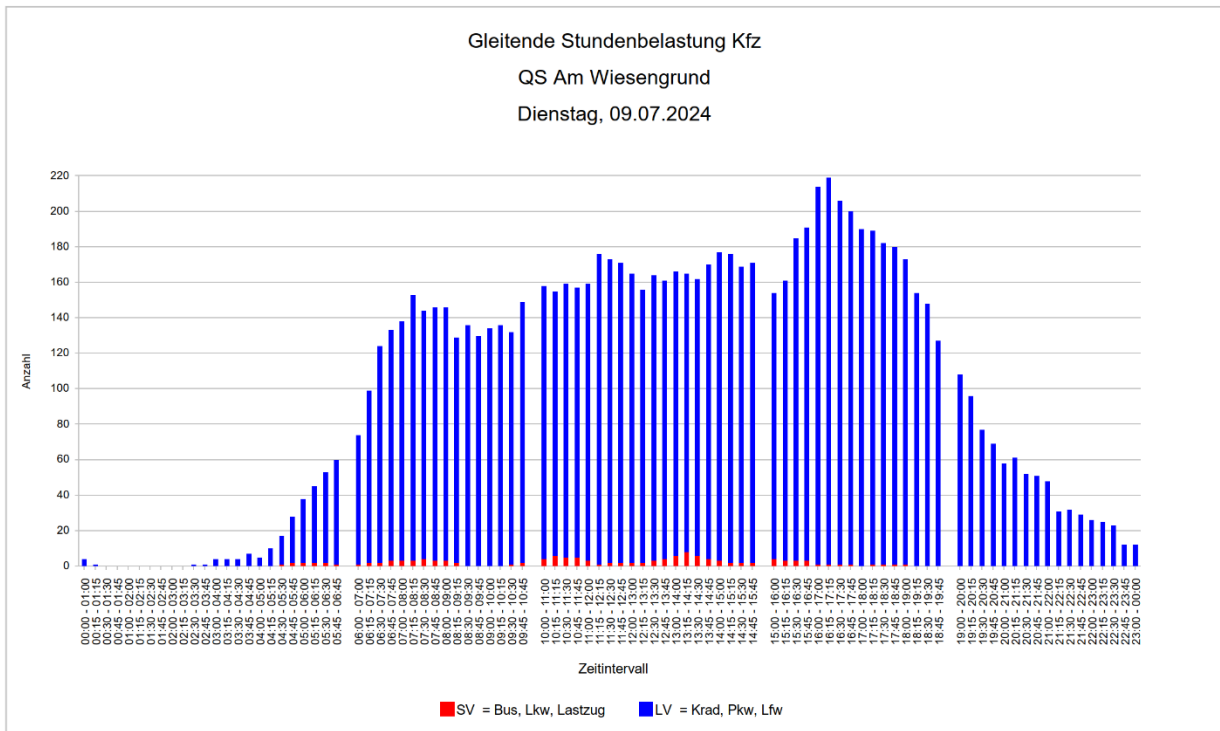


Diagramm aus Ermittlungen der Fa. Geovista – tatsächlich gezählte Fahrzeuge

Die Schwerverkehrsbelastung stellte sich am Zähltag wie folgt dar:



In der Gesamtbetrachtung zeigt sich dabei folgende Ganglinie für die Belastung auf der Straße:



Als Spitzenstunde am Vormittag hat sich der Zeitraum zwischen 07.15 Uhr und 08.15 Uhr mit 153 Kfz herausgestellt. Die Spitzenstunde tagsüber ist im Zeitraum von 14:00 – 15:00 mit 177 Kfz zu verzeichnen

Die maßgebliche Spitzenstunde für die Bewertung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes wurde am Nachmittag für den Zeitraum 16.15 Uhr – 17:15 Uhr mit 219 Kfz ermittelt. Dies entspricht ca. 9,3 % des Gesamtverkehrs.

Die Ermittlung des Straßenquerschnittes diene vorrangig der Prognose für die Verkehrsmengenverteilung des Ziel- und Quellverkehrs zu den Einkaufsmärkte in Richtung Knotenpunkt B13 sowie Wohnsiedlungsbereiche von Merkendorf.

Es zeigt sich das der Ziel- und Quellverkehr der bestehenden Einkaufsmärkte zu ca. 40 % von und in östlicher Richtung und zu 60 Prozent von und in westlicher Richtung verläuft. Am Knotenpunkt B13 / Am Wiesengrund zeigt sich das ca. 65 % der Verkehrsbewegungen auf der Straße „Am Wiesengrund“ von und in nördlicher Richtung der B13 und ca. 35 % von und in südlicher Richtung verlaufen. Diese Verteilung wurde im Weiteren für die Verteilung des neu zu erwartenden Verkehrsaufkommens zu Grunde gelegt.

5. Verkehrsaufkommensermittlung

5.1 Allgemeines

Zur Ermittlung der Verkehrsmenge aus dem geplanten zusätzlichen Drogeriemarkt wurden die Bemessungsgrundlagen und das Verfahren nach Dr. Bosserhoff „Ver-Bau“, Version 2024 der BBW Software GmbH verwendet.

Das Verkehrsaufkommen wird auf Basis der neuen zusätzliche Nutzung (Drogeriemarkt) abgeschätzt (d.h. Quell- und Zielverkehr). Das Verfahren nach Dr. Bosserhoff erfolgt hierbei auf Basis der geplanten zusätzlichen Verkaufsflächen der neuen Nutzung. Der Verkaufsfläche sind statistische Verkehrsmengen pro m² Verkaufsfläche zugeordnet. Dieses Verkehrsmengen wurden statisch auf Basis der Analyse entsprechender Nutzungen und deren Entwicklung über mehrere Jahrzehnte entwickelt und empirisch belegt. Das Prognoseverfahren nach Dr. Bosserhoff ist allgemein anerkannt.

Hinsichtlich der Zielwahl der Nutzer wird im Regelfall auf die bereits vorhandene Zielwahlverteilung zurückgegriffen. Die allgemeinen Mobilitätsentwicklung ist bei der Entwicklung des Grundverkehrs bereits betrachtet. Weitere Veränderungen werden hier bei der Prognose des zu erwartenden neuen Verkehrs in der Regel nicht berücksichtigt.

5.2 Verkehr aus dem Drogeriemarkt

Bei Einzelhandelsnutzungen sind im Regelfall drei Verkehrsarten zu betrachten:

- Beschäftigtenverkehr
- Kundenverkehr
- Wirtschaftsverkehr

5.2.1 Abschätzung der Anzahl der Beschäftigten und Abschätzung des Beschäftigtenverkehrs

Bei der Ermittlung des Verkehrsaufkommens für das Verkehrsaufkommen ist die Zahl der Beschäftigten, die ein Gebiet durchfahren und dadurch Verkehr erzeugen. Die Ermittlung erfolgt unter Berücksichtigung der zu erwartenden Bruttogeschossfläche für den Drogeriemarkt auf Basis statistischer Vergleichsdaten von Beschäftigten/m² Bruttogeschossfläche. Die Daten wurden mit Erfahrungswerten aus vergleichbaren Projekten abgeglichen. Hieraus ergibt sich für die weitere Prognose folgende Beschäftigtenabschätzung:

Gebiet	Nutzung	BGF in qm	BGF/ Beschäftigtem	
			BGF/B	
			Max	Min
SO	Drogeriemarkt	900	90,00	75,00
Summe		900		

Beschäftigte	
Min	Max
10	12
10	12

Die Beschäftigtenzahlen wurden mit dem potenziellen Betreiber des Drogeriemarktes rückgekoppelt und vom diesem als realistische Annahme für einen Markt in geplanter Größe bestätigt.

Auf Basis der Abschätzung der Beschäftigtenanzahl für den geplanten neuen Drogeriemarkt erfolgte die Ermittlung der zu erwartenden Beschäftigtenverkehre im Plangebiet. Diese stellen sich wie folgt dar:

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
SO	Drogeriemarkt	10	12	2,0	2,5	20	30	70	80
Summe		10	12			20	30		

Pkw-Fahrten/ Werktag	
1,0	
Pers./Pkw	
Min	Max
14	24
14	24

5.2.2 Abschätzung der Kundenanzahl und des Kundenverkehrs

Gem. den Berechnungsmethodiken nach Dr. Bosserhoff wurde anschließend der zu erwartende Kundenverkehr statistisch auf Basis der festgesetzten Verkaufsfläche. Hierzu erfolgte zunächst auf Basis der max. festgesetzten Verkaufsfläche eine Ermittlung die potenziell zu erwartenden Kundenanzahl. Diese stellt sich wie folgt dar:

Gebiet	Nutzung	VKF in qm	Kunden/ qm VKF	
			K/VKF	
			Min	Max
SO	Drogeriemarkt	750	0,50	1,00
Summe		750		

Kunden	
Min	Max
375	750
375	750

Zum Vergleich wurde die potenzielle Kundenanzahl auf Basis aktueller Angaben zur Raumleistung von Drogeriemärkten und einem durchschnittlichen Korbwert (Umsatzwert pro Kunde) eine Ermittlung der potenziellen Kundenanzahl vorgenommen. Hier zeigt sich im Ergebnis folgende Kundenanzahl:

Gebiet	Nutzung	VKF in qm	Raumleistung (Jahresumsatz/qm)		Korbwert (Umsatz/Kunde)		Gesamt-/ Kassen- kunden in %
			Euro/qm VKF		Euro/Kunde		
			Min	Max	Max	Min	
SO	Drogeriemarkt	750	4.250	6.750	25	20	100
							100
							100
							100
							100
Summe		750					

Kunden	
Min	Max
425	844
425	844

Für die Ermittlung der Verkehrsmenge aus dem Kundenverkehr wurde aus den beiden Ermittlungen eine realistische Abschätzung der potenziellen Kundenanzahl vorgenommen. Durch die Lage des Standortes im Nahbereich einer Bundesstraße, gleichzeitig aber regionalen Lage im ländlichen Raum wird in der Prognose nicht von einem Erreichen des Maximums der Kunden am oberen Ende des Spektrums ausgegangen. Für die weiteren Betrachtungen wurde daher das Minimum der Ermittlung nach Verkaufsflächengröße sowie im Maximum ein Mittelwert der beiden ermittelten Kundenhöchstzahlen angesetzt.

Gebiet	Nutzung	Kunden		Kunden		Kunden	
		Abschätzung über Verkaufsfläche		Abschätzung über Jahresumsatz		Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
SO	Drogeriemarkt	375	750	425	844	375	800
Summe		375	750	425	844	375	800

Für die Verkehrsmengenermittlung wurde im Weiteren von 2 Wegen pro Kunden ausgegangen, d. h. je 1 Ziel- und Quellverkehr zum neuen Markt. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr des neuen Drogeriemarktes wurde mit 75% – 80 % angesetzt. Dies ist mit der Randlage der Einkaufsmärkte am Südrand von Merkendorf sowie der Nahlage der Märkte zur Bundesstraße B13 zu begründen. In der Gesamtschau ergibt sich hieraus zunächst folgende Abschätzung der zu erwartenden Kundenverkehr durch den neuen Markt:

Gebiet	Nutzung	Kunden		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	
				2,0 Wege/Kunde		in %		
SO	Drogeriemarkt	375	800	750	1.600	75	80	1,1
Summe		375	800	750	1.600			

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
511	1.164
511	1.164

5.2.3 Abschätzung des Wirtschaftsverkehrs

Anschließend wurde der zu erwartende Wirtschaftsverkehr des neuen Drogeriemarktes ermittelt. Die Ermittlung erfolgt ebenfalls auf Basis der max. festgesetzten Verkaufsfläche und empirisch ermittelten Annahmen für Wirtschaftsverkehre / m² Verkaufsfläche. Für einen Drogeriemarkt sind die Wirtschaftsfahrten abzumindern, da hier keine besonders intensive Bewirtschaftung wie bei anderen Nutzungen erforderlich ist. Die zu erwartenden Wirtschaftsverkehre stellen sich daher wie folgt dar:

Gebiet	Nutzung	Fläche in qm	Kfz-Fahrten/ 100 qm Fläche		Kfz-Fahrten/ Werktag	
			Min	Max	Min	Max
		VKF BGF	Wiv-Fahrten		Wirtschaftsverkehr	
SO	Drogeriemarkt	750	0,50	0,75	4	6
Summe		750			4	6

Die Rückkopplung mit dem potenziellen Betreiber des Marktes ergab hier voraussichtlich sogar geringere Wirtschaftsverkehre pro Tag, als in den statischen Annahmen nach Bosserhoff zu erwarten. Im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung wurden aber die Angaben nach Bosserhoff für die Verkehrsmengeninduzierung durch die Planung angesetzt.

5.2.4 Gesamtverkehr der neuen Nutzung

Bei der Ermittlung der Gesamtverkehrsbelastung sind bei Einkaufsnutzungen auch Verbundeffekte mit anderen Nutzungen zu betrachten. Im vorliegenden Fall ist die Verbundlage mit einem bestehenden Discounter als relevant einzustufen.

Durch die gemeinsame Parkplatznutzung ist davon auszugehen, dass Einkaufsvorgänge bei einem der beiden Nutzungen mit Einkaufsvorgängen bei der weiteren Nutzung verknüpft werden.

Dieser sog. „Verbundeffekt“ wird bzgl. der geplanten neuen Nutzung mit einer Annahme von 20 % (basierend auf empirischen Ermittlungen nach Dr. Bosserhoff) in Ansatz gebracht. Abschläge auf eine sich einstellende Verbundnutzung für den bestehenden Discountermarkt werden nicht vorgenommen.

Hieraus ergibt sich folgende Gesamtverkehrsbelastung aus der neuen Nutzung:

Gebiet	Nutzung	Fläche in qm	Anteil Verbund- effekt in %	Pkw-Fahrten/ Werktag		Kfz-Fahrten/ Werktag	
				Min	Max	Min	Max
		VKF BGF		Wirtschaftsverkehr			
SO	Drogeriemarkt	750	20	423	955	4	6
			0				
			0				
			0				
Summe		750		423	955	4	6

Zu beachten ist im Weiteren noch der sog. „Mitnahmeeffekt“ bei Einkaufsnutzungen in der Nahlage von übergeordneten Straßen. Aus den Pendlerfahrten auf der Bundesstraße B13 ist ein sog. „Mitnahmeeffekt“ von Waren auf dem täglichen Weg von und zur Arbeit zu erwarten. Dies ist sowohl empirisch in den Untersuchungen nach Dr. Bosserhoff dokumentiert als auch durch die Ergebnisse der durchgeführten Verkehrszählung nachvollziehbar. Die empirischen Untersuchungen lassen hier einen Mitnahmeeffekt von 5 – 50 % erwarten. Für die weitere Prognose wurde aufgrund der bekannten Standortbedingungen und vorliegenden Informationen aus persönlichen Gesprächen über Mitnahmeeinkäufe auf dem Pendelweg von einem „Mitnahmeeffekt“ von konservativ betrachtet 15 % ausgegangen. Somit ergibt sich folgende Bandbreite des zu erwartenden neu induzierten Verkehrs aus der geplanten Drogerienutzung:

Kfz-Fahrten/ Werktag		Anteil Mitnahme- effekt in %	Neu induzierte Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max		Min	Max
427	961	15	365	821
		0		
		0		
		0		
		0		
427	961		365	821

5.2.4 Abschätzung des Kfz-Verkehrs aus der Drogerie Nutzung – Tagesbelastung

Über die spezifische Wegehäufigkeit, dem MIV-Anteil und einem Anteil an externen Nutzerwegen können die Pkw-Fahrten pro Tag abgeschätzt werden.

Die spezifische Wegehäufigkeit bezieht sich auf Werkstage (Montag – Samstag) und alle Nutzer (ab 0 Jahre) eines Gebietes. Sie enthält Abschläge für Abwesenheit von der Nutzung (z.B. Urlaub, Krankheit). Aufgrund der Lage des Planungsgebiets und der Art der Nutzung ist für die Kunden- und Beschäftigtenverkehre ein Wert am mittleren Bereich des Wertespektrums zu erwarten.

Nicht alle Wege finden im Plangebiet statt, da die Wegehäufigkeit auch die Wege außerhalb des Plangebiets beinhaltet (d.h. Quelle **und** Ziel sind nicht im Plangebiet).

Der Prozentsatz für den Wegeanteil mit Pkw (Fahrer oder Mitfahrer) ergibt sich aus den Bedingungen für die Benutzung anderer Verkehrsmittel und wird zudem vom Motorisierungsgrad der Nutzer bestimmt. Der gewählte MIV-Anteil des Planungsgebietes von ca. 75 % - 80 % ergibt sich aus den vorher beschriebenen Randbedingungen, welche gut auf das neue Gebiet zutreffen. Der Pkw-Besetzungsgrad beträgt über alle Fahrzwecke im Mittel 1,1 Personen pro Pkw.

In der Gesamtaddition der Verkehrsarten Beschäftigtenverkehr, Kundenverkehr und Wirtschaftsverkehr stellt sich die zu erwartende Gesamtbelastung in der Addition von Ziel- und Quellverkehr bezogen auf 24 Stunden wie folgt dar:

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Quell-/Zielverkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Gesamtquerschnitt ohne Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung							
		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Beschäftigten-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
SO	Drogeriemarkt	409	931	14	24	4	6	427	961
Summe		409	931	14	24	4	6	427	961

In der Differenzierung der Quell- und Zielverkehre sowie Beachtung der Ausführungen zur Mittelwertbildung ist von folgenden Verkehrsbelastungen/ 24 h im Quell- und Zielverkehr auszugehen:

Stadt Merkendorf
Bebauungsplan Nr. 12 „Einkaufsmärkte“ – 4. Änderung
Verkehrsgutachten vom 22.08.2024

Einzelhandelseinrichtungen: Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert: Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Einrichtungen in Kfz														
Stunde	Einzelhandelsnutzung: Ganglinie für Ladenschluss um 20.00 Uhr						Einzelhandelsnutzung: Ganglinie für Ladenschluss um 18.30 U						Gesamt-Verkehr Kfz	Stunde
	Kunden-Verkehr Bezugswert		Beschäftigten-V. Bezugswert		Wirtschafts-Verkehr Bezugswert		Kunden-Verkehr Bezugswert		Beschäftigten-V. Bezugswert		Wirtschafts-Verkehr Bezugswert			
	336		10		3		0		0		0			
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw		
00-01	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	03-04
04-05	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	04-05
05-06	0,00	0	1,00	0	1,00	0	0,00	0	1,00	0	1,00	0	0	05-06
06-07	0,00	0	1,00	0	1,00	0	0,00	0	2,00	0	1,75	0	0	06-07
07-08	0,00	0	1,00	0	4,00	0	0,64	0	4,50	0	4,75	0	0	07-08
08-09	4,00	13	1,00	0	2,00	0	2,89	0	5,25	0	6,50	0	14	08-09
09-10	5,00	17	2,00	0	8,00	0	8,55	0	3,50	0	8,25	0	17	09-10
10-11	3,00	10	2,00	0	8,00	0	9,31	0	3,25	0	9,00	0	11	10-11
11-12	15,00	50	2,00	0	18,00	1	10,94	0	2,50	0	10,25	0	51	11-12
12-13	5,00	17	13,00	1	8,75	0	4,91	0	13,00	0	8,75	0	18	12-13
13-14	8,00	27	15,00	2	7,75	0	8,55	0	11,75	0	7,75	0	29	13-14
14-15	6,00	20	6,00	1	5,60	0	9,31	0	6,00	0	5,60	0	21	14-15
15-16	6,00	20	7,00	1	7,00	0	8,43	0	7,00	0	7,00	0	21	15-16
16-17	19,00	64	11,75	1	8,75	0	11,07	0	11,75	0	8,75	0	65	16-17
17-18	10,00	34	15,00	2	7,00	0	15,09	0	13,75	0	7,00	0	35	17-18
18-19	11,00	37	2,00	0	5,25	0	10,31	0	7,00	0	5,25	0	37	18-19
19-20	7,00	24	2,50	0	3,75	0	0,00	0	2,50	0	3,75	0	24	19-20
20-21	1,00	3	15,00	2	1,75	0	0,00	0	2,00	0	1,75	0	5	20-21
21-22	0,00	0	1,25	0	1,00	0	0,00	0	1,25	0	1,00	0	0	21-22
22-23	0,00	0	1,50	0	1,25	0	0,00	0	1,50	0	1,25	0	0	22-23
23-24	0,00	0	0,50	0	0,65	0	0,00	0	0,50	0	0,65	0	0	23-24
Summe	100,00	336	100,50	10	100,50	3	100,00	0	100,00	0	100,00	0	349	Summe
Kommentar													65	Maximum

Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr

Im Zielverkehr ist mit folgender Tagesverteilung zu rechnen:

Einzelhandelseinrichtungen: Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert: Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Einrichtungen in Kfz															
Stunde	Einzelhandelsnutzung: Ganglinie für Ladenschluss um 20.00 Uhr						Einzelhandelsnutzung: Ganglinie für Ladenschluss um 18.30 U						Gesamt-Verkehr	Stunde	
	Kunden-Verkehr		Beschäftigten-V.		Wirtschafts-Verkehr		Kunden-Verkehr		Beschäftigten-V.		Wirtschafts-Verkehr				Kfz
	Bezugswert	Bezugswert	Bezugswert	Bezugswert	Bezugswert	Bezugswert	Bezugswert	Bezugswert	Bezugswert	Bezugswert	Bezugswert				
	336		10		3		0		0		0		349		
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw			
00-01	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	00-01	
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	01-02	
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	02-03	
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	03-04	
04-05	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	04-05	
05-06	0,00	0	1,00	0	1,00	0	0,00	0	1,00	0	1,00	0	0	05-06	
06-07	0,00	0	1,00	0	1,00	0	0,00	0	2,00	0	1,75	0	0	06-07	
07-08	0,00	0	1,00	0	4,00	0	0,64	0	4,50	0	4,75	0	0	07-08	
08-09	4,00	13	1,00	0	2,00	0	2,89	0	5,25	0	6,50	0	14	08-09	
09-10	5,00	17	2,00	0	8,00	0	8,55	0	3,50	0	8,25	0	17	09-10	
10-11	3,00	10	2,00	0	8,00	0	9,31	0	3,25	0	9,00	0	11	10-11	
11-12	15,00	50	2,00	0	18,00	1	10,94	0	2,50	0	10,25	0	51	11-12	
12-13	5,00	17	13,00	1	8,75	0	4,91	0	13,00	0	8,75	0	18	12-13	
13-14	8,00	27	15,00	2	7,75	0	8,55	0	11,75	0	7,75	0	29	13-14	
14-15	6,00	20	6,00	1	5,60	0	9,31	0	6,00	0	5,60	0	21	14-15	
15-16	6,00	20	7,00	1	7,00	0	8,43	0	7,00	0	7,00	0	21	15-16	
16-17	19,00	64	11,75	1	8,75	0	11,07	0	11,75	0	8,75	0	65	16-17	
17-18	10,00	34	15,00	2	7,00	0	15,09	0	13,75	0	7,00	0	35	17-18	
18-19	11,00	37	2,00	0	5,25	0	10,31	0	7,00	0	5,25	0	37	18-19	
19-20	7,00	24	2,50	0	3,75	0	0,00	0	2,50	0	3,75	0	24	19-20	
20-21	1,00	3	15,00	2	1,75	0	0,00	0	2,00	0	1,75	0	5	20-21	
21-22	0,00	0	1,25	0	1,00	0	0,00	0	1,25	0	1,00	0	0	21-22	
22-23	0,00	0	1,50	0	1,25	0	0,00	0	1,50	0	1,25	0	0	22-23	
23-24	0,00	0	0,50	0	0,65	0	0,00	0	0,50	0	0,65	0	0	23-24	
Summe	100,00	336	100,50	10	100,50	3	100,00	0	100,00	0	100,00	0	349	Summe	
Komment.													65	Maximum	

Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr

Die morgendliche Spitzenstunde des Bestandsknotenpunktes ergibt sich der Zeitraum zwischen 7 Uhr und 8 Uhr, für die abendliche Spitzenstunde der Zeitraum zwischen 16 Uhr und 17 Uhr.

Die morgendliche Spitzenstunde der Drogeriemarktnutzung weicht hier mit dem Zeitraum von 11 – 12 Uhr deutlich von der morgendliche Spitzenstunde des Pendlerverkehrs ab. In der Nachmittags- spitze ergibt sich ein geringer Versatz von 30 Minuten.

Für die Bewertung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ist aufgrund der Gesamtverkehrsbe- lastung die nachmittägliche Spitzenstunde zwischen 15:30 und 16:30 relevant. Der im Regelfall kri- tische Strom des Linksabbiegers aus der untergeordneten Straße „Am Wiesengrund“ in Richtung B13 Süd (nach Muhr am See) ist hier in gleicher Größenordnung wie bei der Spitzenstunde tagsüber festzustellen. Die Gesamtverkehrsbelastung am Knotenpunkt ist in der nachmittäglichen Spitzen- stunde deutlich höher, so dass für die Gesamtbewertung auf die nachmittägliche Spitzenstunde ab- gestellt wird.

Hinsichtlich der Verteilung des zu erwartenden zusätzlichen Verkehrs erfolgte zunächst eine Auftei- lung an der Einmündung des Grundstücks des Drogeriemarkts und Discounters in östlicher Richtung (in Richtung der dortigen Wohnnutzungen) sowie westlicher Richtung (zum Knotenpunkt B14 / Am Wiesengrund). Als Grundlage für die Verteilung wurde neben der Verkehrszählung am Knotenpunkt B13 / Am Wiesengrund eine zusätzliche Querschnittszählung des Verkehrs auf der Straße „Am Wiesengrund“, östlich der Einmündung „Dümpfelschleifweg“, vorgenommen.

In der Gesamtbetrachtung beider Zählungen konnte festgestellt werden, dass ca. 60 % der Verkehrsbewegungen aus den Einkaufsmärkten in westlicher Richtung und ca. 40 % in östlicher Richtung verlaufen. Die Verteilung deckt sich mit den während örtlicher Begehungen festgestellten Verteilungen der Verkehrsbewegungen aus den Marktgebieten.

Somit wurde bzgl. der Gesamtverkehrsverteilung des Kunden- und Beschäftigtenverkehrs aus dem neuen Drogeriemarkt ebenfalls diese Verteilung in östlicher und westlicher Richtung herangezogen, da auch bei der geplanten neuen Nutzung eine ähnliches Käuferverhalten sowie Verteilung der Herkunft der Beschäftigten zu erwarten ist. Beim dem prognostizierten Wirtschaftsverkehr wurde im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung davon ausgegangen, dass diese ausschließlich von und nach Westen zum Knotenpunkt abgewickelt werde. Dies ist bzgl. des zu erwartenden Schwerlastverkehrs als realistisch einzustufen. Bzgl. des Anteils an Lieferwagen (Paketdienste) ist u.U. je nach Tourenorganisation auch denkbar, dass diese von Osten anfahren. Für den Leistungsfähigkeitsnachweis am Knotenpunkt B13 / Am Wiesengrund wurde hier aber auf die Worst-Case-Betrachtung abgestellt.

Es ergeben sich die folgenden Verkehrszahlen über 24 h für den neuen Drogeriemarkt im Quellverkehr.

Teilstrom Q1 nach Westen (Richtung B13)						Teilstrom Q2 nach Osten (Richtung Merkendorf Wohnbereiche)					
Anteil an Gesamtverkehr						Anteil an Gesamtverkehr					
PKW	60%			LKW	100%	PKW	40%			LKW	0%
Lfw	100%			Sattelzug	100%	Lfw	0%			Sattelzug	0%
Zeit	Pkw	Lfw	Bus	LKW	Sattelzug	Zeit	Pkw	Lfw	Bus	LKW	Sattelzug
00:00-01:00	0	0	0	0	0	00:00-01:00	0	0	0	0	0
01:00-02:00	0	0	0	0	0	01:00-02:00	0	0	0	0	0
02:00-03:00	0	0	0	0	0	02:00-03:00	0	0	0	0	0
03:00-04:00	0	0	0	0	0	03:00-04:00	0	0	0	0	0
04:00-05:00	0	0	0	0	0	04:00-05:00	0	0	0	0	0
05:00-06:00	0	0	0	0	0	05:00-06:00	0	0	0	0	0
06:00-07:00	0	0	0	0	0	06:00-07:00	0	0	0	0	0
07:00-08:00	0	0	0	0	0	07:00-08:00	0	0	0	0	0
08:00-09:00	8	0	0	1	0	08:00-09:00	5	0	0	0	0
09:00-10:00	10	0	0	0	1	09:00-10:00	7	0	0	0	0
10:00-11:00	6	0	0	0	0	10:00-11:00	4	0	0	0	0
11:00-12:00	30	0	0	0	0	11:00-12:00	20	0	0	0	0
12:00-13:00	11	0	0	0	0	12:00-13:00	7	0	0	0	0
13:00-14:00	17	0	0	0	0	13:00-14:00	12	0	0	0	0
14:00-15:00	13	0	0	0	0	14:00-15:00	8	0	0	0	0
15:00-16:00	13	0	0	0	0	15:00-16:00	8	0	0	0	0
16:00-17:00	39	1	0	0	0	16:00-17:00	26	0	0	0	0
17:00-18:00	22	0	0	0	0	17:00-18:00	14	0	0	0	0
18:00-19:00	22	0	0	0	0	18:00-19:00	15	0	0	0	0
19:00-20:00	14	0	0	0	0	19:00-20:00	10	0	0	0	0
20:00-21:00	3	0	0	0	0	20:00-21:00	2	0	0	0	0
21:00-22:00	0	0	0	0	0	21:00-22:00	0	0	0	0	0
22:00-23:00	0	0	0	0	0	22:00-23:00	0	0	0	0	0
23:00-24:00	0	0	0	0	0	23:00-24:00	0	0	0	0	0
Zeitraum Tag	208	1	0	1	1	Zeitraum Tag	138	0	0	0	0
Zeitraum Nacht	0	0	0	0	0	Zeitraum Nacht	0	0	0	0	0
Gesamt	208	1	0	1	1	Gesamt	138	0	0	0	0
	PKW		Bus	LKW	Sattelzug		PKW		Bus	LKW	Sattelzug

Es ergeben sich die folgenden Verkehrszahlen über 24 h für den Drogeriemarkt im Zielverkehr:

Teilstrom Z1 von Westen (aus Richtung B13)						Teilstrom Z2 nach Osten (aus Richtung Merkendorf Wohngebiete)					
Anteil an Gesamtverkehr						Anteil an Gesamtverkehr					
PKW	60%			LKW	100%	PKW	40%			LKW	0%
Lfw	100%			Sattelzug	100%	Lfw	0%			Sattelzug	0%
Zeit	Pkw	Lfw	Bus	LKW	Sattelzug	Zeit	Pkw	Lfw	Bus	LKW	Sattelzug
00:00-01:00	0	0	0	0	0	00:00-01:00	0	0	0	0	0
01:00-02:00	0	0	0	0	0	01:00-02:00	0	0	0	0	0
02:00-03:00	0	0	0	0	0	02:00-03:00	0	0	0	0	0
03:00-04:00	0	0	0	0	0	03:00-04:00	0	0	0	0	0
04:00-05:00	0	0	0	0	0	04:00-05:00	0	0	0	0	0
05:00-06:00	0	0	0	0	0	05:00-06:00	0	0	0	0	0
06:00-07:00	1	0	0	0	0	06:00-07:00	1	0	0	0	0
07:00-08:00	8	0	0	1	0	07:00-08:00	6	0	0	0	0
08:00-09:00	16	0	0	0	1	08:00-09:00	11	0	0	0	0
09:00-10:00	8	0	0	0	0	09:00-10:00	5	0	0	0	0
10:00-11:00	22	0	0	0	0	10:00-11:00	15	0	0	0	0
11:00-12:00	19	0	0	0	0	11:00-12:00	13	0	0	0	0
12:00-13:00	8	0	0	0	0	12:00-13:00	6	0	0	0	0
13:00-14:00	9	0	0	0	0	13:00-14:00	6	0	0	0	0
14:00-15:00	20	0	0	0	0	14:00-15:00	14	0	0	0	0
15:00-16:00	26	0	0	0	0	15:00-16:00	18	0	0	0	0
16:00-17:00	30	1	0	0	0	16:00-17:00	20	0	0	0	0
17:00-18:00	30	0	0	0	0	17:00-18:00	20	0	0	0	0
18:00-19:00	4	0	0	0	0	18:00-19:00	3	0	0	0	0
19:00-20:00	4	0	0	0	0	19:00-20:00	3	0	0	0	0
20:00-21:00	0	0	0	0	0	20:00-21:00	0	0	0	0	0
21:00-22:00	0	0	0	0	0	21:00-22:00	0	0	0	0	0
22:00-23:00	0	0	0	0	0	22:00-23:00	0	0	0	0	0
23:00-24:00	0	0	0	0	0	23:00-24:00	0	0	0	0	0
Zeitraum Tag	205	1	0	1	1	Zeitraum Tag	141	0	0	0	0
Zeitraum Nacht	0	0	0	0	0	Zeitraum Nacht	0	0	0	0	0
Gesamt	205	1	0	1	1	Gesamt	141	0	0	0	0
	PKW		Bus	LKW	Sattelzug		PKW		Bus	LKW	Sattelzug

Für die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes B13 / Am Wiesengrund war es im Weiteren notwendig, die Teilverkehrsströme Q1 und Z1 des neuen Drogeriemarktes am Knotenpunkt auf die beiden Äste „Nord“ und „Süd“ der B13 zu verteilen.

Auch hierzu wurde auf die durchgeführte Verkehrszählung zurückgegriffen und die dort festgestellte Verkehrsverteilung im Quell- und Zielverkehr zwischen der Bundesstraße B13 und der Zufahrtsstraße zu den Einkaufsmärkten „Am Wiesengrund“ für die weiteren Berechnungen herangezogen. Die während der Verkehrszählung festgestellte Verteilung ist aus planerischer Sicht als allgemein typisch anzusehen und bildet realistisch die tatsächliche Verteilung der Verkehrsbewegungen ab.

Es wurde daher folgende Verteilung für den neu prognostizierten Quell- und Zielverkehr des Drogeriemarktes angesetzt:

Verteilung Planungsverkehr						
		Zielverkehr:	von Nordwesten	65,60%	von Süden	34,40%
		Quellverkehr:	nach Nordwesten	65,40%	nach Süden	34,60%

Die Verteilung wurde allgemeine für alle Verkehrsarten herangezogen.

Für die morgendliche Spitzenstunde ergibt sich der Zeitraum zwischen 11 Uhr und 12 Uhr und weicht somit deutlich von der „Pendlerspitze“ am Morgen für den Knotenpunkt zwischen 07.00 Uhr und 08.00 Uhr ab. Für die abendliche Spitzenstunde ist der Zeitraum zwischen 16 Uhr und 17 Uhr für den neu zu erwartenden Verkehr relevant. Im Sinne der Worst-Case-Betrachtung konnte hier eine Überlagerung der Verkehrsbelastungen der „Pendlerspitzenstunde“ am Knotenpunkt zwischen 15.30 und 16.30 Uhr mit dem Prognoseverkehr herangezogen werden. Für die Betrachtung des Vormittags wurde zusätzlich zur Pendlerspitze noch die Spitzenstunde des Drogeriemarktes am Vormittag zwischen 11.00 und 12.00 Uhr überprüft. In der Gesamtbetrachtung zeigt sich aber, dass für die Ermittlung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes die Nachmittagsspitze im Zeitraum 15.30 – 16.30 Uhr maßgeblich ist.

6. Verkehrsprognose 2035

6.1 Allgemeines

Für den Zeitraum 2024 bis 2035 wird, wie bereits ausgeführt, eine Zunahme von 5,5 % angesetzt. Die Verkehrsmengen der am 09.08.2021 erfolgten Verkehrszählung wurden in DTV-Werte überführt, um die notwendige Vergleichbarkeit zu gewährleisten.

6.2 Gesamtverkehrsentwicklung am Knotenpunkt B13 / Am Wiesengrund

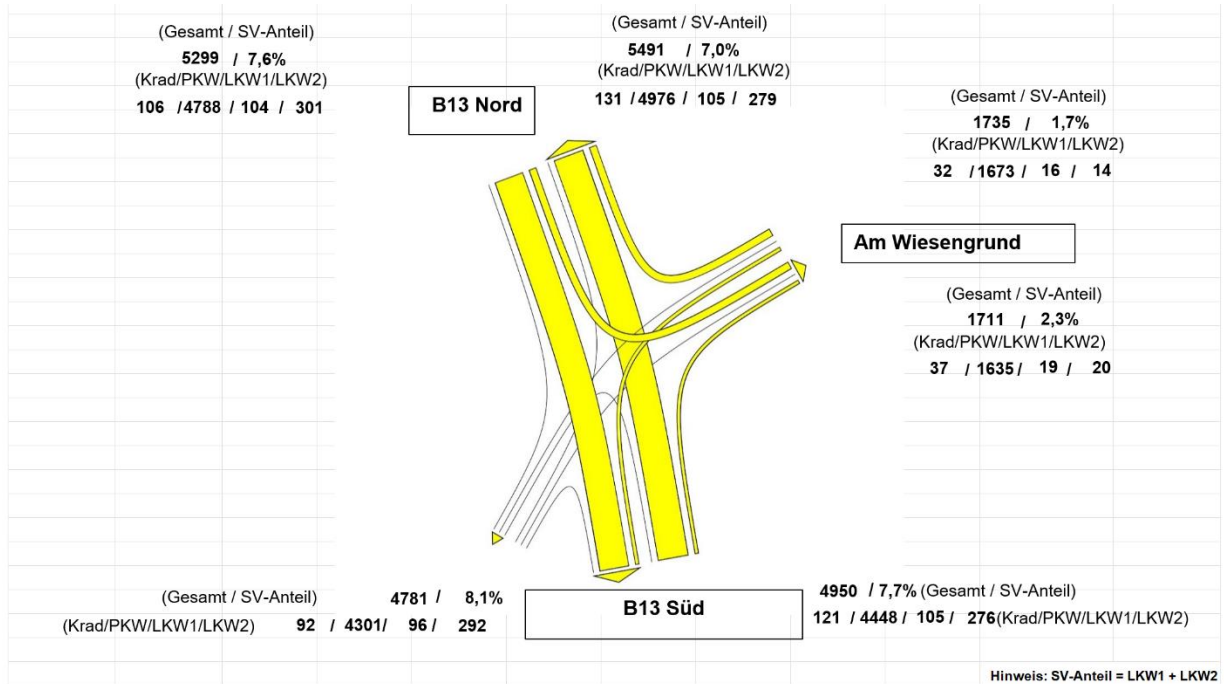
Die ermittelten Verkehrsstrombelastungen aus der Verkehrsprognose 2035 sowie des abgeschätzten Quell- und Zielverkehrsaufkommens des geplanten Baugebietes dienen als Grundlage der Leistungsfähigkeitsberechnung am geplanten Knotenpunkt.

Hierfür werden die im Rahmen der Verkehrszählung ermittelten Verkehrsmengen in die für die Bewertung maßgeblichen durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen, DTV, überführt. Hierfür werden Umrechnungsfaktoren berücksichtigt, welche Besonderheiten des Zähltages ausgleichen sowie Unterschiede zwischen Werktagen und Sonntagen berücksichtigen.

Die am Knotenpunkt befindliche Anbindung eines Wirtschaftsweges und die dortigen Verkehrsströme wurden mangels Verkehrsmengen während des Zähltages im Weiteren nicht betrachtet. Es handelt sich um eine verkehrstechnisch irrelevante Felderschließung ohne relevante Verkehrsbelastungen.

6.2.1 DTV 2024

Am Knotenpunkt B13 / Am Wiesengrund stellt sich somit für den DTV 2024 nachfolgend dargestellte Gesamtsituation ein.



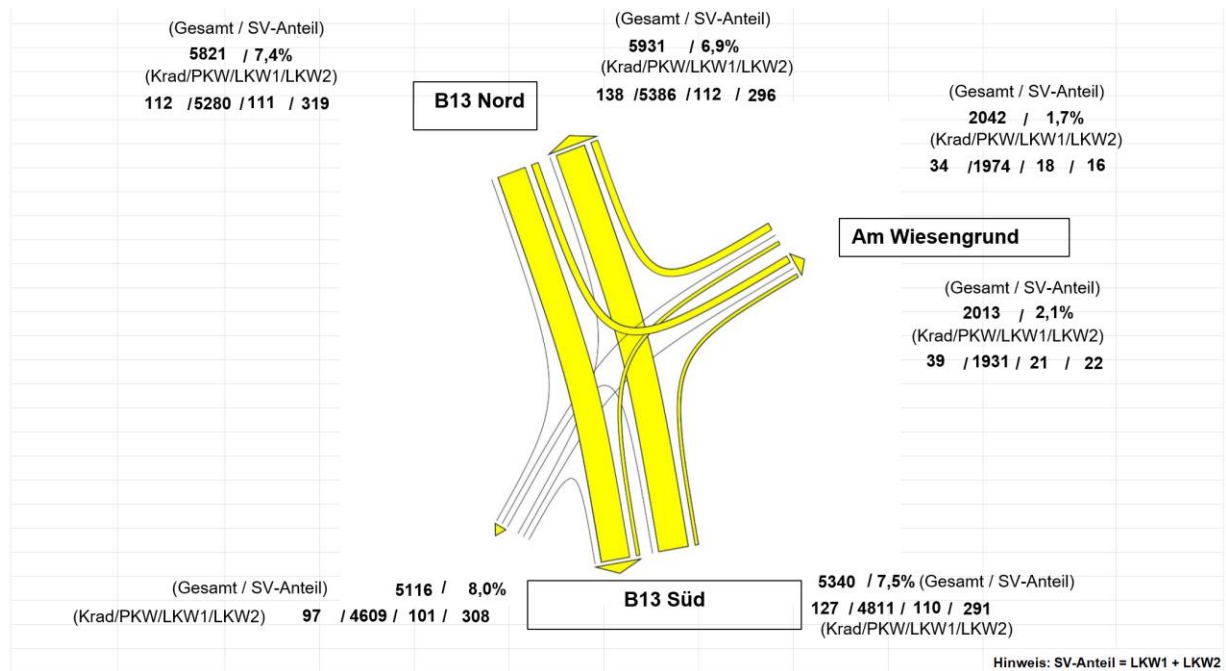
6.2.2 DTV Prognosenullfall 2035

Der Prognosenullfall umfasst lediglich die Hochrechnung des Bestandsverkehrs aus dem Jahr 2024 ohne den durch das Planungsgebiet induzierten Verkehr. Für den Prognosenullfall 2035 ergibt sich folgendes Bild:



6.2.3 DTV Prognoseplanfall 2035

Der Prognoseplanfall 2035 umfasst den Prognoseverkehr am Knotenpunkt für das Jahr 2035 sowie den durch den zusätzlichen Drogeriemarkt induzierten Verkehr.

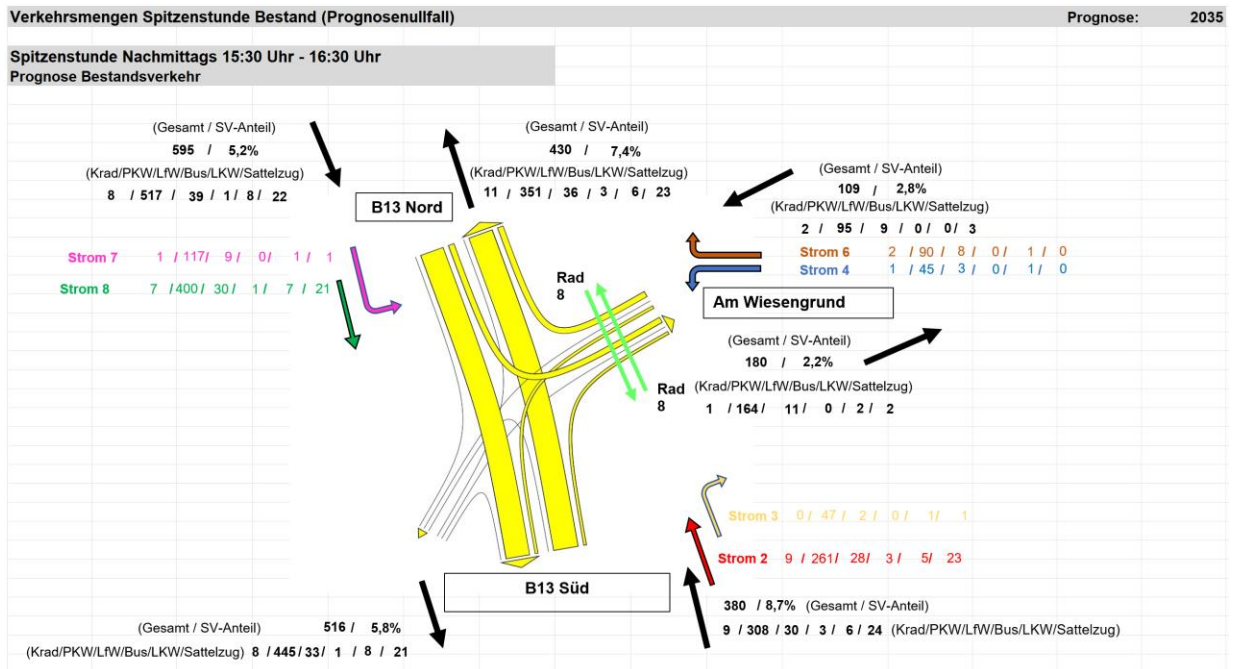


6.2.4 Spitzenstunde

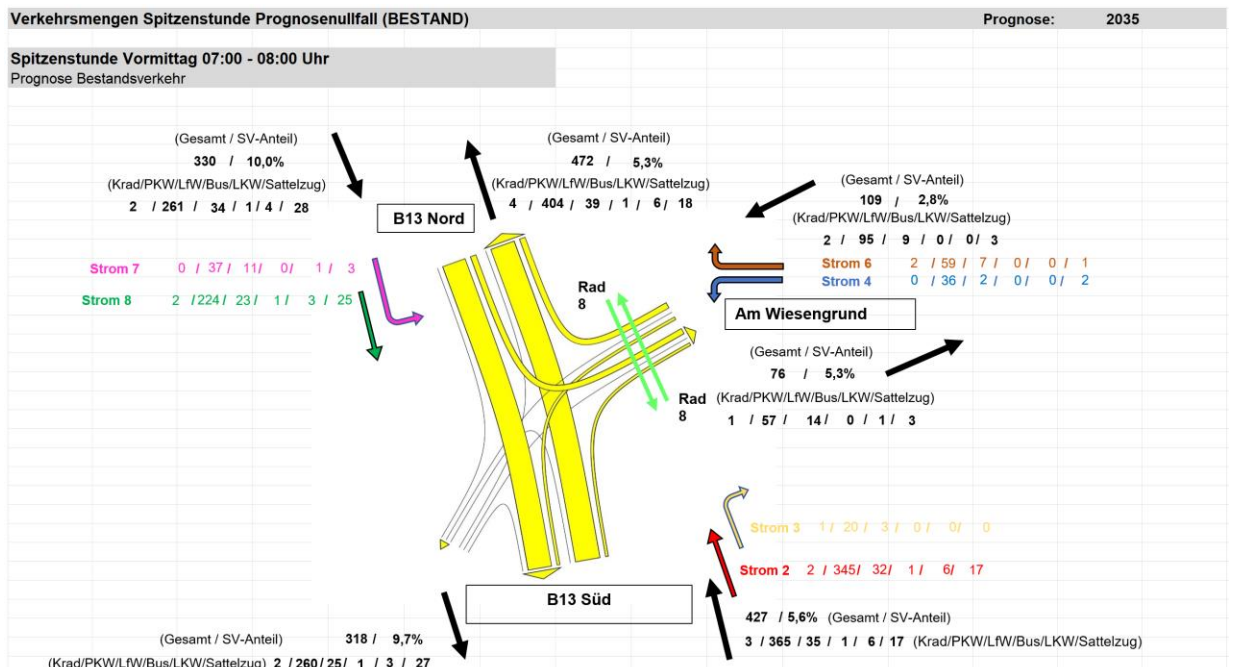
Für die Bewertung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes gem. HBS ist die jeweils maßgebliche Spitzenstunde in der Gesamtbelastungssituation zu betrachten. Hierfür erfolgte eine Überlagerung der Einzelstundenbelastungen der Bestandssituation im Prognosezustand 2035 mit den planinduzierten Verkehrsmengen.

In der Bestandssituation hat sich hieraus der Zeitraum von 15.30 Uhr – 16.30 Uhr als maßgebliche Spitzenstunde herauskristallisiert. Untersucht wurde weiterhin die morgendliche Spitzenstunde aus dem Pendlerverkehr auf der Bundesstraße B13 zwischen 07.00 Uhr – 08.00 Uhr sowie eine mittägliche Spitzenstunde, welche sich Planinduziert aus dem neuen Drogeriemarkt zwischen 11.00 Uhr und 12.00 Uhr einstellt.

Im Bestand zeigt sich für den Prognosefall 2035 folgende verkehrliche Belastung des Knotenpunkts in der nachmittäglichen Spitzenstunde.

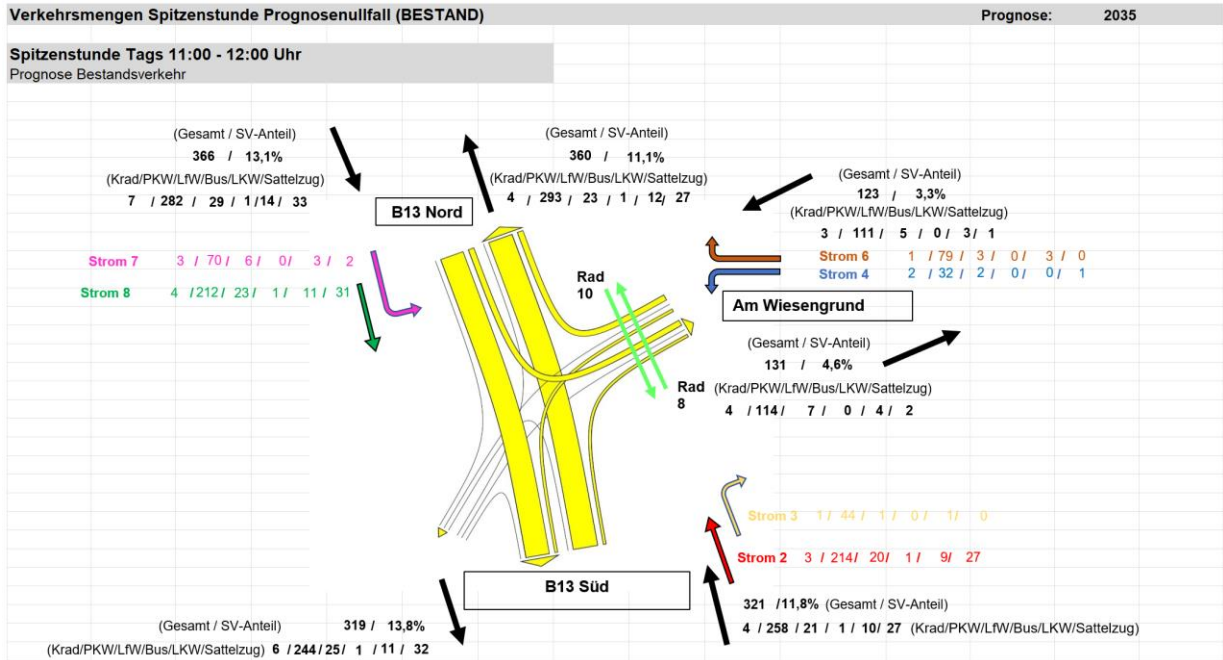


Für die morgendlichen Spitzenstunde der Pendlerströme ist folgende Verkehrsbelastungen beim Prognosefall zu erwarten:



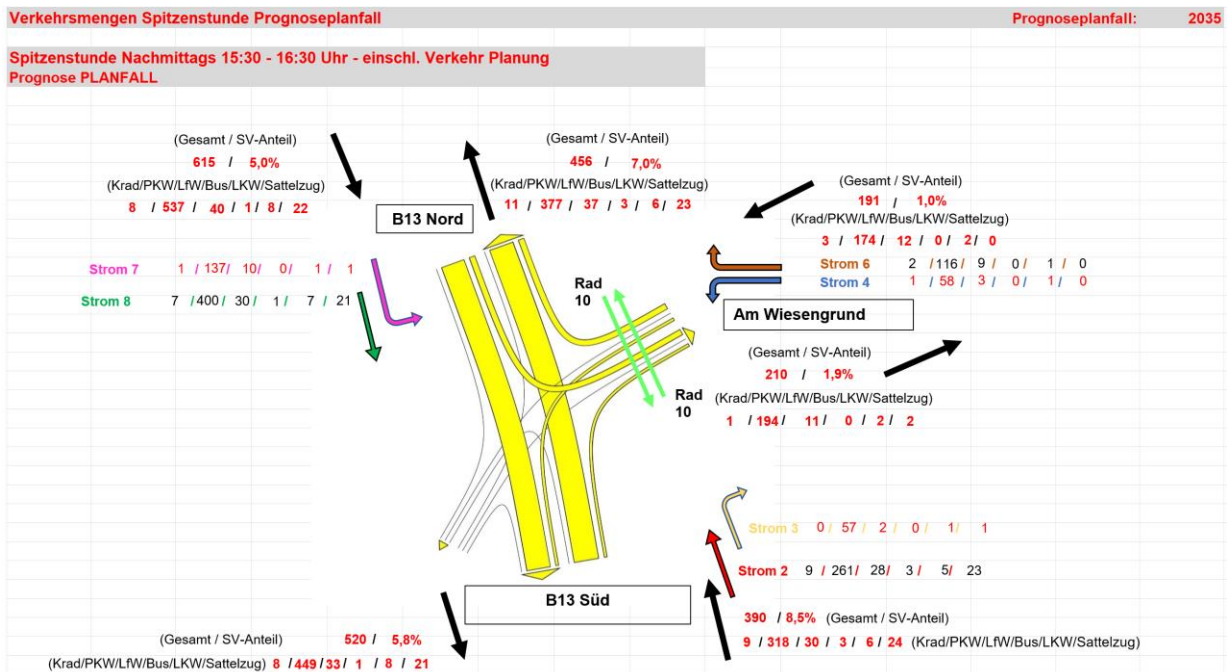
In der mittäglichen Spitzenstunde des neuen Drogeriemarktes zwischen 11.00 Uhr und 12.00 Uhr stellt sich die Situation wie folgt im Prognosefall 2035 ohne planinduzierten Verkehr dar:

Stadt Merkendorf
Bebauungsplan Nr. 12 „Einkaufsmärkte“ – 4. Änderung
Verkehrsgutachten vom 22.08.2024



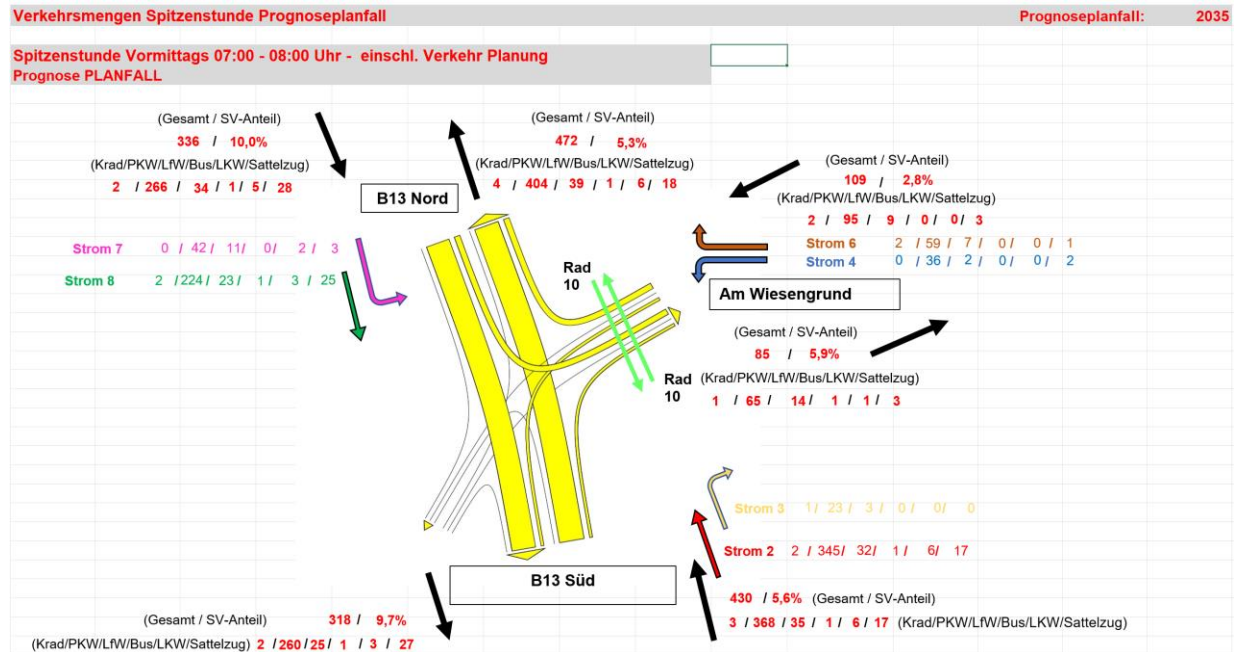
In der Prognosesituation 2035 einschließlich dem planinduzierten zusätzlichen Verkehr bleibt im Sinne der der Worst-Case Betrachtung der Zeitraum von 15.30 Uhr – 16.30 Uhr als maßgebliche Spitzenstunde für die Verkehrsbelastung des Knotenpunktes bestehen.

Die Belastung stellt sich wie folgt dar:

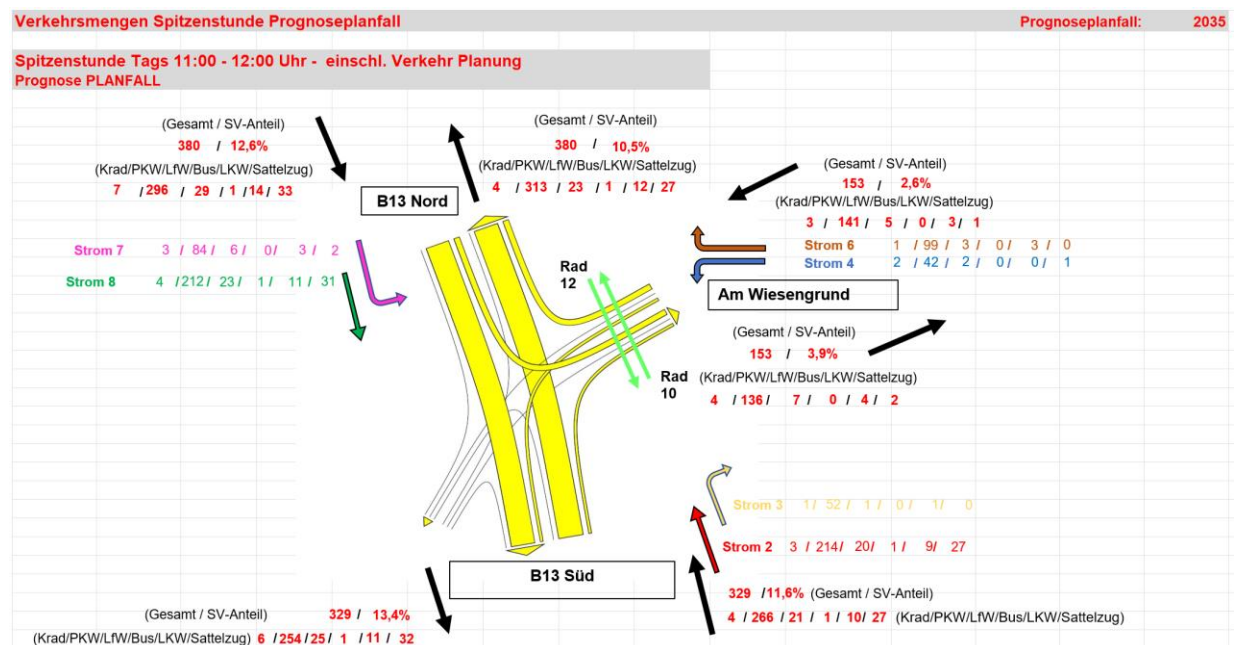


Parallel wurden die Spitzenstunde der Pendlerverkehre am Vormittag (07.00 Uhr – 08.00 Uhr) sowie die mittägliche Spitzenstunde des neuen Drogeriemarktes (11.00 Uhr – 12.00 Uhr) für die Verkehrsbelastung am Knotenpunkt geprüft.

In der morgendlichen Spitzenstunde zeigt sich für die Prognoseplanfall 2035 folgende verkehrliche Belastung des Knotenpunkts:



In der mittäglichen Spitzenstunde des Drogeriemarktes stellt sich für den Prognosehorizont 2035 folgende Situation ein:



Die Gesamtverkehrsbelastungen am Knotenpunkt bleibt die nachmittäglichen Spitzenstunde sowohl in der Bestandssituation als auch für den Prognosehorizont als maßgeblich bestehen. Die Leistungsberechnung am Knotenpunkt erfolgt daher im Prognosehorizont 2035 für die Spitzenbelastung im Zeitraum 15.30 Uhr – 16.30 Uhr.

7. Verkehrliche Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes der Bundesstraße B13 / Orststraße Am Wiesengrund

7.1 Grundlagen

Die Leistungsfähigkeit kann nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2015 berechnet werden. Als wesentliches Kriterium zur Beschreibung der Qualität des Verkehrsablaufs wird die mittlere Wartezeit der Kraftfahrzeugströme angesehen. Maßgeblich sind dabei die Wartezeiten bei gegebenen Weg- und Verkehrsbedingungen sowie bei guten Straßen-, Licht- und Wetterverhältnissen. Im HBS sind für Straßenverkehrsanlagen sechs verschiedene Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV), bezeichnet mit den Buchstaben A bis F (Stufe A = beste Qualität, Stufe F = schlechteste Qualität), definiert. Die Qualitätsstufe D ist als Mindestqualität bestimmt. Sie ist im Minimum der Leistungsfähigkeit eines Knotenpunktes anzustreben. **Folgende Qualitätsstufen sind definiert:**

Definition der Qualitätsstufen nach HBS

- Qualitätsstufe A** Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.
- Qualitätsstufe B** Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.
- Qualitätsstufe C** Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.
- Qualitätsstufe D** Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
- Qualitätsstufe E** Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.
- Qualitätsstufe F** Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

7.2 Prognosenufall

Die Ergebnisse der Berechnung liegen als Anlage 7 bei. Es wurde sowohl die morgendliche Spitzenstunde, die Spitzenstunde am Mittag als auch die nachmittägliche Spitzenstunde geprüft.

Die längste mittlere Wartezeit für den Verkehrsteilnehmer entsteht beim Linkseinbiegen aus der Straße „Am Wiesengrund“ auf die Bundesstraße B13 in Richtung Süden (Strom 4 der Berechnungen).

Hier beträgt die mittlere Wartezeit in der morgendlichen Spitzenstunde ca. 11,5 Sekunden, in der mittäglichen Spitzenstunde ca. 10,2 Sekunden und in der nachmittäglichen Spitzenstunde ca. 18,0 Sekunden.

Für die Bewertung der Leistungsfähigkeit ist somit die nachmittägliche Spitzenstunde maßgeblich.

Der Knoten besitzt in der nachmittäglichen Spitzenstunde 15.30 Uhr – 16.30 Uhr die Qualitätsstufe B.

Der Knotenpunkt ist keine bekannte Unfallhäufungsstelle.

7.3 Planungssituation

Die Ergebnisse der Berechnung liegen als Anlage 8 bei. Es wurde auch sowohl die morgendliche Spitzenstunde, die Spitzenstunde am Mittag als auch die nachmittägliche Spitzenstunde geprüft.

Die längste mittlere Wartezeit für den Verkehrsteilnehmer entsteht weiterhin beim Linkseinbiegen aus der Straße „Am Wiesengrund“ auf die Bundesstraße B13 in Richtung Süden (Strom 4 der Berechnungen).

Im Prognoseplanfall beträgt die mittlere Wartezeit in der morgendlichen Spitzenstunde ca. 11,8 Sekunden, in der mittäglichen Spitzenstunde ca. 11,0 Sekunden und in der nachmittäglichen Spitzenstunde ca. 21,0 Sekunden.

Für die Bewertung der Leistungsfähigkeit bleibt somit auch im Planungszustand die nachmittägliche Spitzenstunde maßgeblich.

Der Knoten besitzt in der nachmittäglichen Spitzenstunde 15.30 Uhr – 16.30 im Planprognosefall die Qualitätsstufe C.

Es kommt somit durch die Planungen nach dem Maßgaben der Qualitätsstufen der HBS zu einer Verschlechterung der Leistungsfähigkeit des Gesamtknotenpunktes von der Qualitätsstufe B nach C.

Die Wartezeit des kritischen Einbiegerstroms von der untergeordneten Straße in die Bundesstraße B13 (Strom 4) erhöht sich um ca. 3 Sekunden. Das Leistungsfähigkeitsspektrum der Qualitätsstufe „B“ nach HBS reicht bis 20 Sekunden Wartezeit. Die Qualitätsstufe C reicht bis 30 Sekunden Wartezeit.

Die im Prognoseplanfall im Durchschnitt zu erwartende mittlere Wartezeit beträgt ca. 21,0 Sekunden und liegt somit an der unteren Grenze der Qualitätsstufe „C“ (20 – 30 Sekunden Wartezeit) hin zur Leistungsfähigkeit der Qualitätsstufe „B“. D. h. Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr sind spürbar beeinträchtigt. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.

7.4 Zusammenfassung

Die zusätzlichen Verkehrsmengen aus dem geplanten Baugebiet können am bestehenden Knotenpunkt der Bundesstraße B13 / „Am Wiesengrund“ in den maßgeblichen Spitzenstunden vormittags, tags und nachmittags mit einer noch guten Verkehrsqualität eingeleitet werden.

Es entstehen zwar durch die Planungen leichte negative Auswirkungen auf die Gesamtverkehrsabläufe am Knotenpunkt, erhebliche Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs am Knotenpunkt sowie auf der Bundesstraße sind in der Gesamtbetrachtung aber nicht zu erwarten. Die Verkehrsabwicklung ist weiterhin als noch gut zu erachten.

Die Aufstelllänge der bestehenden Linksabbiegerspur in der Bundesstraße B13 ist noch als ausreichend zu erachten. Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme in Straße „Am Wiesengrund“ werden durch den bevorrechtigten Verkehr auf der Bundesstraße B13 zwar beeinflusst und es kann zu einer Staubildung auf der wartepflichtigen Straße kommen, allerdings sind die dabei entstehenden Wartezeiten noch als vertretbar zu erachten und beeinträchtigen die Verkehrsteilnehmer nicht erheblich. Umbauten am Knotenpunkt sind daher planinduziert nicht erforderlich.

Aufgestellt:

Ingenieurbüro Christofori und Partner

Heilsbronn, 22.08.2024

ANLAGE 1

Verkehrszählung

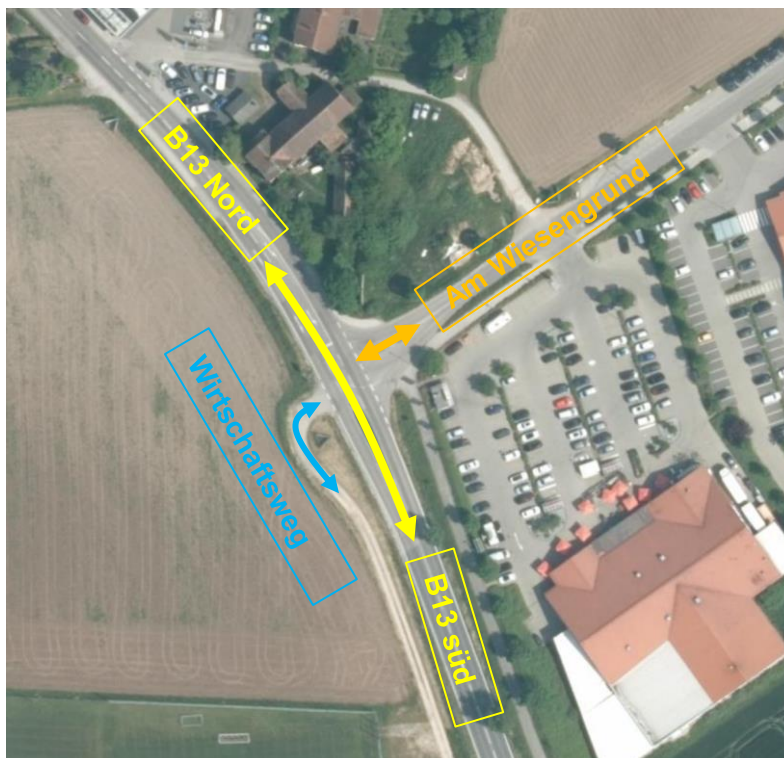
Lage der Verkehrszählung:

Name:	KP Bundesstraße B13 / Am Wiesengrund
Stadt:	Stadt Merkendorf
Datum:	Donnerstag 09.07.2024
Wetter:	trocken

Erfasste Straßen

Strasse 1:	B13 Nord
Strasse 2:	B13 Süd
Strasse 3:	Am Wiesengrund
Strasse 4:	Wirtschaftsweg

Übersichtskarte:



Vorhandene Verkehrsströme

- | |
|--|
| 1 = von B13 Süd nach Wirtschaftsweg |
| 2 = von B13 Süd nach B13 Nord |
| 3 = von B13 Süd nach Am Wiesengrund |
| 4 = von Am Wiesengrund nach B13 Süd |
| 5 = von Am Wiesengrund nach Wirtschaftsweg |
| 6 = von Am Wiesengrund nach B13 Nord |
| 7 = von B13 Nord nach Am Wiesengrund |
| 8 = von B13 Nord nach B13 Süd |
| 9 = von B13 Nord nach Wirtschaftsweg |

Zeitabschnitte

Start	Ende	Intervall	Bemerkung
	00:00	06:00	15 nachts
	06:00	10:00	15 vormittags
	10:00	15:00	15 tagsüber
	15:00	19:00	15 nachmittags
	19:00	24:00	15 abends

Erfasste Verkehrsmittel

Name:	Krad	PkwE:	1.000	Krad
Name:	Pkw	PkwE:	1.000	PKW
Name:	Lfw	PkwE:	1.000	
Name:	Bus	PkwE:	1.000	LKW1
Name:	Lkw	PkwE:	1.000	
Name:	Lastzug	PkwE:	1.000	LKW2

Erfasser

Geovista GmbH
Filchnerstraße 2
95448 Bayreuth

Bundesstraße B13 Verkehrsmengen (DTV) 1995 - 2023

Zählstelle 68309217 - B13 südlich Merkendorf

	Gesamt	PKW	SV	SV Anteil an Gesamt
1995	9725	8970	755	7,8%
2000	11361	10544	817	7,2%
2005	10988	10239	749	6,8%
2010	9333	8390	943	10,1%
2015	10826	9859	967	8,9%
2020	9715	8830	885	9,1%
2023	10647	9820	827	7,8%

Zählstelle 67309216 - B13 Nordwestlich Merkendorf

	Gesamt	PKW	SV	SV Anteil an Gesamt
1995	7259	6606	653	9,0%
2000	8227	7450	777	9,4%
2005	8551	7764	787	9,2%
2010	8809	7955	854	9,7%
2015	9186	8172	1014	11,0%
2020	7793	7082	711	9,1%
2023	8626	7785	841	9,7%

Allgemeine Verkehrsentwicklung 1995 - 2023

Zählstelle 68309217	Gesamtverkehr	PKW-Verkehr	SV-Verkehr
Gesamt	109,5%	109,5%	109,5%
Steigerung pro Jahr	9,48%	9,48%	9,54%
	0,34%	0,34%	0,34%
Zählstelle 67309216	Gesamtverkehr	PKW-Verkehr	SV-Verkehr
Gesamt	118,8%	117,8%	128,8%
Steigerung pro Jahr	18,83%	17,85%	28,79%
	0,67%	0,64%	1,03%

Durchschnittliche Verkehrsentwicklung im Bereich Merkendorf 1995 - 2023

Bebauungsplan Nr. 12 "Einkaufsmärkte" - 4. Änderung
Verkehrsgutachten

	Gesamtverkehr	PKW-Verkehr	SV-Verkehr
Gesamt	114,2%	113,7%	119,2%
Steigerung	14,16%	13,66%	19,16%
pro Jahr	0,51%	0,49%	0,68%

Verkehrsmengen Einzelströme nach Tag/Nacht Verkehrszählung 2024

Tag = 16 h Intervall, Nacht = 8 h Intervall

Name: Knotenpunkt B13 / Am Wiesengrund / Wirtschaftsweg

[Strom 1] = von B13 nach Wirtschaftsweg						
	PKW	Krad	LKW1	LKW2	Gesamt	Rad
Tag	0	0	0	0	0	0
Nacht	0	0	0	0	0	0
Gesamt	0	0	0	0	0	0

[Strom 2] = von B13 Süd nach B13 Nord						
	PKW	Krad	LKW1	LKW2	Gesamt	Rad
Tag	3678	105	123	331	4237	53
Nacht	322	8	13	41	384	1
Gesamt	4000	113	136	372	4621	54

[Strom 3] = von B13 Süd nach Am Wiesengrund						
	PKW	Krad	LKW1	LKW2	Gesamt	Rad
Tag	564	11	9	7	591	44
Nacht	19	0	0	1	20	1
Gesamt	583	11	9	8	611	45

[Strom 4] = von Am Wiesengrund nach B13 Süd						
	PKW	Krad	LKW1	LKW2	Gesamt	Rad
Tag	578	11	6	6	601	40
Nacht	20	0	0	1	21	0
Gesamt	598	11	6	7	622	40

[Strom 5] = von Am Wiesengrund nach Wirtschaftsweg						
	PKW	Krad	LKW1	LKW2	Gesamt	Rad
Tag	0	0	0	0	0	0
Nacht	0	0	0	0	0	0
Gesamt	0	0	0	0	0	0

[Strom 6] = von Am Wiesengrund nach B13 Nord						
	PKW	Krad	LKW1	LKW2	Gesamt	Rad
Tag	1102	22	17	11	1152	31
Nacht	24	0	0	2	26	0
Gesamt	1126	22	17	13	1178	31

[Strom 7] = von B13 Nord nach Am Wiesengrund						
	PKW	Krad	LKW1	LKW2	Gesamt	Rad
Tag	1076	26	17	18	1137	30
Nacht	27	1	0	2	30	0
Gesamt	1103	27	17	20	1167	30

[Strom 8] = von B13 Nord nach B13 Süd						
	PKW	Krad	LKW1	LKW2	Gesamt	Rad
Tag	3640	80	121	358	4199	21
Nacht	194	3	5	38	240	0
Gesamt	3834	83	126	396	4439	21

[Strom 9] = von B13 Nord nach Wirtschaftsweg						
	PKW	Krad	LKW1	LKW2	Gesamt	Rad
Tag	0	0	0	0	0	1
Nacht	0	0	0	0	0	0
Gesamt	0	0	0	0	0	1

Name:	Krad	PkwE:	1.000		= Krad
Name:	Pkw	PkwE:	1.000		= PKW
Name:	Lfw	PkwE:	1.000		
Name:	Bus	PkwE:	1.000		= LKW1
Name:	Lkw	PkwE:	1.000		
Name:	Lastzug	PkwE:	1.000		= LKW 2

ANLAGE 2

Verkehrsmengen DTV

Bestand Istfall	2024
Prognose Nullfall	2035
Prognose Planfall	2035

Verkehrsmengen Einzelströme DTV-Umrechnung 2024 DTV Gesamt (Montag - Sonntag)

Gesamt = 24 h, Tag = 16 h Intervall, Nacht = 8 h Intervall

Name: Knotenpunkt B13 / Am Wiesengrund / Wirtschaftsweg

[Strom 1] = von B13 nach Wirtschaftsweg						
	PKW	Krad	LKW 1	LKW 2	Gesamt	
Tag	0	0	0	0	0	
Nacht	0	0	0	0	0	
Gesamt	0	0	0	0	0	

[Strom 2] = von B13 Süd nach B13 Nord						
	PKW	Krad	LKW 1	LKW 2	Gesamt	
Tag	3570	102	89	240	4001	
Nacht	313	8	9	30	360	
Gesamt	3883	110	98	270	4361	

[Strom 3] = von B13 Süd nach Am Wiesengrund						
	PKW	Krad	LKW 1	LKW 2	Gesamt	
Tag	547	11	7	5	570	
Nacht	18	0	0	1	19	
Gesamt	565	11	7	6	589	

[Strom 4] = von Am Wiesengrund nach B13 Süd						
	PKW	Krad	LKW 1	LKW 2	Gesamt	
Tag	561	11	4	4	580	
Nacht	19	0	0	1	20	
Gesamt	580	11	4	5	600	

[Strom 5] = von Am Wiesengrund nach Wirtschaftsweg						
	PKW	Krad	LKW 1	LKW 2	Gesamt	
Tag	0	0	0	0	0	
Nacht	0	0	0	0	0	
Gesamt	0	0	0	0	0	

[Strom 6] = von Am Wiesengrund nach B13 Nord						
	PKW	Krad	LKW 1	LKW 2	Gesamt	
Tag	1070	21	12	8	1111	
Nacht	23	0	0	1	24	
Gesamt	1093	21	12	9	1135	

[Strom 7] = von B13 Nord nach Am Wiesengrund						
	PKW	Krad	LKW 1	LKW 2	Gesamt	
Tag	1044	25	12	13	1094	
Nacht	26	1	0	1	28	
Gesamt	1070	26	12	14	1122	

[Strom 8] = von B13 Nord nach B13 Süd						
	PKW	Krad	LKW 1	LKW 2	Gesamt	
Tag	3533	78	88	259	3958	
Nacht	188	3	4	28	223	
Gesamt	3721	81	92	287	4181	

[Strom 9] = von B13 Nord nach Wirtschaftsweg						
	PKW	Krad	LKW 1	LKW 2	Gesamt	
Tag	0	0	0	0	0	
Nacht	0	0	0	0	0	
Gesamt	0	0	0	0	0	

Umrechnungsfaktoren Verkehrszählung/DTV

Sonntagsfaktor (geschätzt)	0,7
Tag-/Woche-Faktor Pkw	0,961
Tag-/Woche-Faktor Lkw	0,740
Halbmonatsfaktor Pkw	0,990
Halbmonatsfaktor Lkw	1,022
Umrechnungsfaktor k_w Pkw	1,069
Umrechnungsfaktor k_w Lkw	1,230

Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag - Sonntag)

Bezugsjahr: 2024

Gesamt = 24 h, Tag = 16 h Intervall, Nacht = 8 h Intervall

SV = Schwerverkehrsanteil

B13 Nord		PKW	Krad	LKW1	LKW2	Gesamt	SV Anteil	
Richtung Nordwesten (nach Merkendorf)	Tag	4640	123	101	248	5112	6,8%	
	Nacht	336	8	4	31	379	9,2%	
	Gesamt	4976	131	105	279	5491	7,0%	
Richtung Knotenpunkt (nach Süden)	Tag	4577	103	100	272	5095	7,3%	
	Nacht	211	3	4	29	388	8,5%	
	Gesamt	4788	106	104	301	5299	7,6%	
Gesamtverkehr	Tag	9217	226	201	520	10164	7,1%	
	Nacht	547	11	8	60	626	10,9%	
		9764	237	209	580	10790	7,3%	

B13 Süd		PKW	Krad	LKW1	LKW2	Gesamt	SV Anteil	
Richtung Knotenpunkt (nach Norden)	Tag	4117	113	96	245	4571	7,5%	
	Nacht	331	8	9	31	379	10,6%	
	Gesamt	4448	121	105	276	4950	7,7%	
Richtung Muhr am See (nach Süden)	Tag	4094	89	92	263	4538	7,8%	
	Nacht	207	3	4	29	243	13,6%	
	Gesamt	4301	92	96	292	4781	8,1%	
Gesamtverkehr	Tag	8211	202	188	508	9109	7,6%	
	Nacht	538	11	13	60	622	11,7%	
		8749	213	201	568	9731	7,9%	

Am Wiesengrund		PKW	Krad	LKW1	LKW2	Gesamt	SV Anteil	
Richtung Knotenpunkt (Nach Westen)	Tag	1631	32	16	12	1691	1,7%	
	Nacht	42	0	0	2	44	4,5%	
		1673	32	16	14	1735	1,7%	
Richtung Einkaufsmärkte (Nach Osten)	Tag	1591	36	19	18	1664	2,2%	
	Nacht	44	1	0	2	47	4,3%	
		1635	37	19	20	1711	2,3%	
Gesamtverkehr	Tag	3222	68	35	30	3355	1,9%	
	Nacht	86	1	0	4	91	4,4%	
		3308	69	35	34	3446	2,0%	

Gesamtverkehr Knotenpunkt		PKW	Krad	LKW1	LKW2	Gesamt	SV Anteil	
	Tag	20650	496	424	1058	22628	6,5%	
	Nacht	1171	23	21	124	1339	10,8%	
		21821	519	445	1182	23967	6,8%	

Hinweis: Anbindung Wirtschaftsweg ohne messbaren Verkehr, daher im weiteren vernachlässigt

Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag - Sonntag) - Istfall

Bezugsjahr: 2024

DTV Gesamt 24 h

(Gesamt / SV-Anteil)
5299 / 7,6%
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)
106 / 4788 / 104 / 301

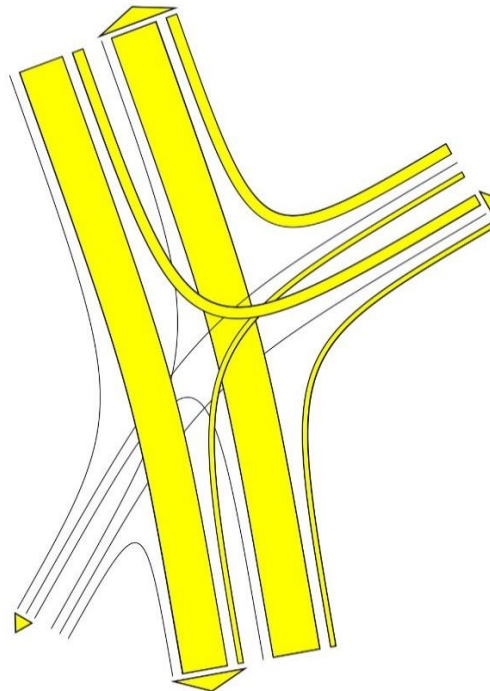
(Gesamt / SV-Anteil)
5491 / 7,0%
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)
131 / 4976 / 105 / 279

(Gesamt / SV-Anteil)
1735 / 1,7%
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)
32 / 1673 / 16 / 14

B13 Nord

Am Wiesengrund

(Gesamt / SV-Anteil)
1711 / 2,3%
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)
37 / 1635 / 19 / 20



(Gesamt / SV-Anteil) **4781 / 8,1%**
(Krad/PKW/LKW1/LKW2) **92 / 4301 / 96 / 292**

B13 Süd

4950 / 7,7% (Gesamt / SV-Anteil)
121 / 4448 / 105 / 276
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)

Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag - Sonntag) - Istfall

Bezugsjahr: 2024

DTV Tag 16 h

(Gesamt / SV-Anteil)
5095 / 7,3%
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)
103 / 4577 / 100 / 272

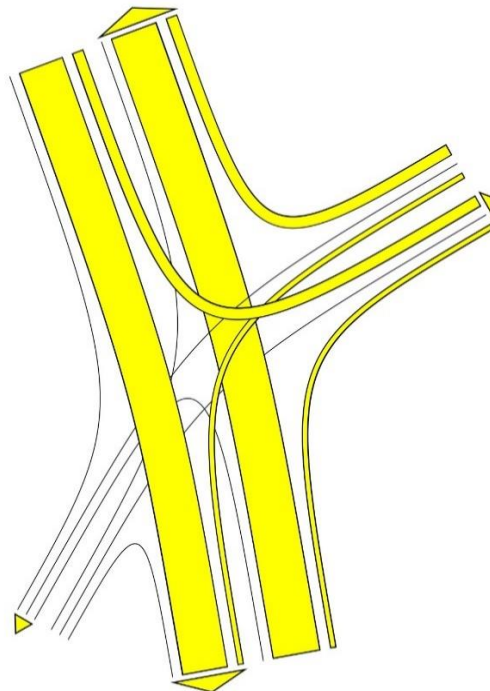
(Gesamt / SV-Anteil)
5112 / 6,8%
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)
123 / 4640 / 101 / 248

(Gesamt / SV-Anteil)
1691 / 1,7%
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)
32 / 1631 / 16 / 12

B13 Nord

Am Wiesengrund

(Gesamt / SV-Anteil)
1664 / 2,2%
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)
36 / 1591 / 19 / 18



(Gesamt / SV-Anteil) **4538 / 7,8%**
(Krad/PKW/LKW1/LKW2) **89 / 4094 / 92 / 263**

B13 Süd

4571 / 7,5% (Gesamt / SV-Anteil)
113 / 4117 / 96 / 245
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)

Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag - Sonntag) - Istfall

Bezugsjahr: 2024

DTV Nacht (8 h Intervall)

(Gesamt / SV-Anteil)
388 / 8,5%
 (Krad/PKW/LKW1/LKW2)
3 / 211 / 4 / 29

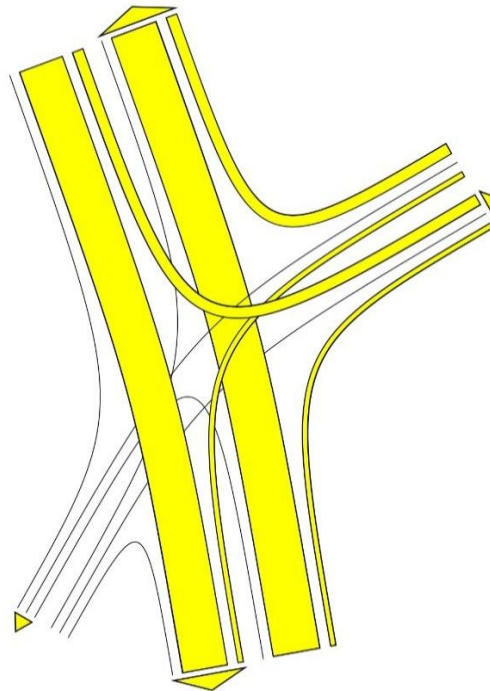
(Gesamt / SV-Anteil)
379 / 9,2%
 (Krad/PKW/LKW1/LKW2)
8 / 336 / 4 / 31

(Gesamt / SV-Anteil)
44 / 4,5%
 (Krad/PKW/LKW1/LKW2)
0 / 44 / 0 / 2

B13 Nord

Am Wiesengrund

(Gesamt / SV-Anteil)
47 / 4,3%
 (Krad/PKW/LKW1/LKW2)
1 / 44 / 0 / 2



(Gesamt / SV-Anteil) **243 / 13,6**
 (Krad/PKW/LKW1/LKW2) **3 / 207 / 4 / 29**

B13 Süd

379 / 10,6% (Gesamt / SV-Anteil)
8 / 331 / 9 / 31
 (Krad/PKW/LKW1/LKW2)

Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag - Sonntag) - Prognoseullfall						Prognoseullfall:	2035
Gesamt = 24h, Tag = 16 h Intervall, Nacht = 8 h Intervall			SV = Schwerverkehrsanteil				
Steigerung / Jahr:	0,50%	Bezugsjahr:	2024	Gesamtsteigerung bis zum Prognosejahr:		5,50%	

B13 Nord		PKW	Krad	LKW1	LKW2	Gesamt	SV Anteil	
Richtung Nordwesten (nach Merkendorf)	Tag	4895	130	107	262	5394	6,8%	
	Nacht	354	8	4	33	399	9,3%	
	Gesamt	5249	138	111	295	5793	7,0%	
Richtung Knotenpunkt (nach Süden)	Tag	4829	109	106	287	5331	7,4%	
	Nacht	223	3	4	31	261	13,4%	
	Gesamt	5052	112	110	318	5592	7,7%	
Gesamtverkehr	Tag	9724	239	213	549	10725	7,1%	
	Nacht	577	11	8	64	660	10,9%	
		10301	250	221	613	11385	7,3%	

B13 Süd		PKW	Krad	LKW1	LKW2	Gesamt	SV Anteil	
Richtung Knotenpunkt (nach Norden)	Tag	4343	119	101	258	4821	7,4%	
	Nacht	349	8	9	33	399	10,5%	
	Gesamt	4692	127	110	291	5220	7,7%	
Richtung Muhr am See (nach Süden)	Tag	4319	94	97	277	4787	7,8%	
	Nacht	218	3	4	31	256	13,7%	
	Gesamt	4537	97	101	308	5043	8,1%	
Gesamtverkehr	Tag	8662	213	198	535	9608	7,6%	
	Nacht	567	11	13	64	655	11,8%	
		9229	224	211	599	10263	7,9%	

Am Wiesengrund		PKW	Krad	LKW1	LKW2	Gesamt	SV Anteil	
Richtung Knotenpunkt	Tag	1721	34	17	13	1785	1,7%	
	Nacht	44	0	0	2	46	4,3%	
		1765	34	17	15	1831	1,7%	
Richtung Einkaufsmärkte (Nach Osten)	Tag	1679	38	20	19	1756	2,2%	
	Nacht	46	1	0	2	49	4,1%	
		1725	39	20	21	1805	2,3%	
Gesamtverkehr	Tag	3400	72	37	32	3541	1,9%	
	Nacht	90	1	0	4	95	4,2%	
		3490	73	37	36	3636	2,0%	
Gesamtverkehr Knotenpunkt								
		PKW	Krad	LKW1	LKW2	Gesamt	SV Anteil	
	Tag	21786	524	448	1116	23874	6,6%	
	Nacht	1234	23	21	132	1410	10,9%	
		23020	547	469	1248	25284	6,8%	

Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag-Sonntag) - Prognosenullfall

Prognosenullfall:

2035

DTV Gesamt 24 h

Prognose Bestandsverkehr

(Gesamt / SV-Anteil)
5592 / 7,7%
 (Krad/PKW/LKW1/LKW2)
112 / 5052 / 110 / 318

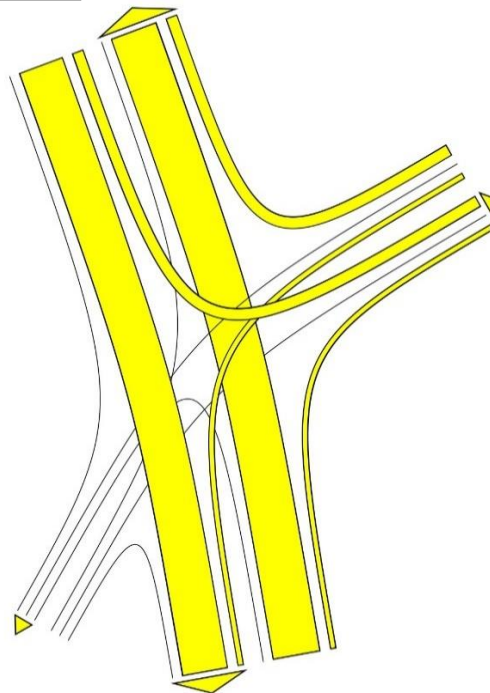
(Gesamt / SV-Anteil)
5793 / 7,0%
 (Krad/PKW/LKW1/LKW2)
138 / 5249 / 111 / 295

(Gesamt / SV-Anteil)
1831 / 1,7%
 (Krad/PKW/LKW1/LKW2)
34 / 1765 / 17 / 15

B13 Nord

Am Wiesengrund

(Gesamt / SV-Anteil)
1805 / 2,3%
 (Krad/PKW/LKW1/LKW2)
39 / 1725 / 20 / 21



(Gesamt / SV-Anteil) **5043 / 8,1%**
 (Krad/PKW/LKW1/LKW2) **97 / 4537 / 101 / 308**

B13 Süd

5220 / 7,7% (Gesamt / SV-Anteil)
127 / 4692 / 110 / 291
 (Krad/PKW/LKW1/LKW2)

Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag-Sonntag) - Prognosenullfall

Prognosenullfall:

2035

DTV Tag 16 h

Prognose Bestandsverkehr

(Gesamt / SV-Anteil)
5331 / 7,4%
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)
109 / 4829 / 106 / 287

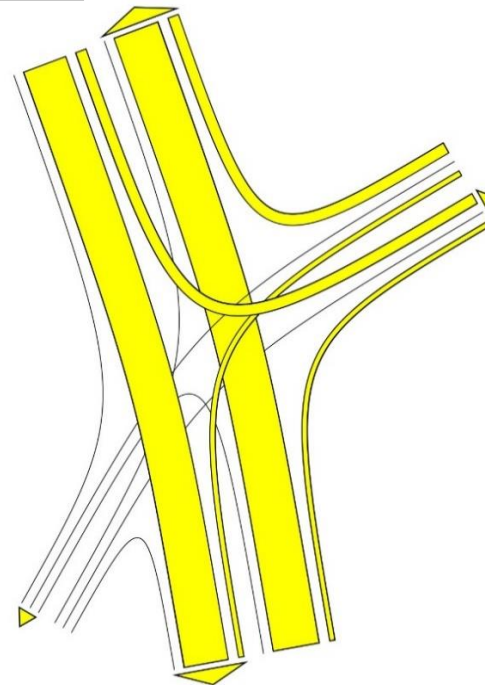
(Gesamt / SV-Anteil)
5394 / 6,8%
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)
130 / 4895 / 107 / 262

(Gesamt / SV-Anteil)
1785 / 1,7%
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)
34 / 1721 / 17 / 13

B13 Nord

Am Wiesengrund

(Gesamt / SV-Anteil)
1756 / 2,2%
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)
38 / 1679 / 20 / 19



(Gesamt / SV-Anteil) **4787 / 7,8%**
94 / 4319 / 97 / 277

B13 Süd

4821 / 7,4% (Gesamt / SV-Anteil)
119 / 4343 / 101 / 258
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)

Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag-Sonntag) - Prognosenullfall

Prognosenullfall:

2035

DTV Nacht (8 h Intervall)

Prognose Bestandsverkehr

(Gesamt / SV-Anteil)
261 / 13,4
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)
3 / 223 / 4 / 31

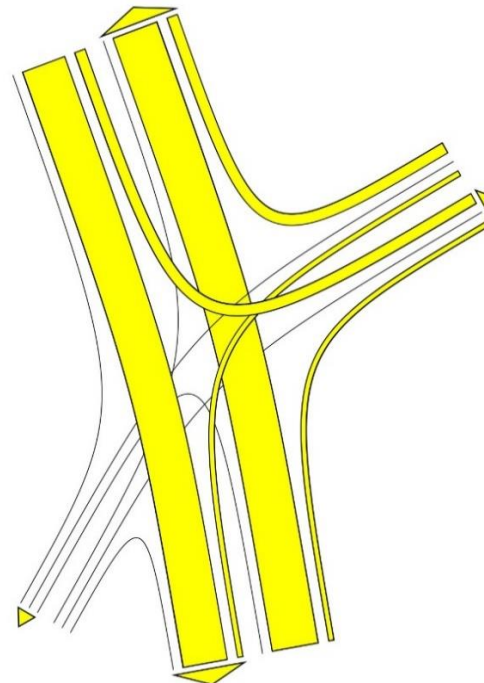
B13 Nord

(Gesamt / SV-Anteil)
399 / 9,3%
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)
8 / 354 / 4 / 33

(Gesamt / SV-Anteil)
46 / 4,3%
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)
0 / 44 / 0 / 2

Am Wiesengrund

(Gesamt / SV-Anteil)
49 / 4,1%
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)
1 / 46 / 0 / 2



(Gesamt / SV-Anteil) **256 / 13,7**
3 / 218 / 4 / 31

B13 Süd

399 / 10,5% (Gesamt / SV-Anteil)
8 / 349 / 9 / 33 (Krad/PKW/LKW1/LKW2)

Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag-Sonntag) - Prognoseplanfall (Bestand + Verkehr Planung) Prognoseplanfall: 2035
Gesamt = 24 h Tag = 16 h Intervall, Nacht = 8 h Intervall SV = Schwerverkehrsanteil

Verteilung Planungs- verkehr	Zielverkehr:	von Nordwesten	65,60%	von Süden	34,40%
	Quellverkehr:	nach Nordwesten	65,40%	nach Süden	34,60%

B13 Nord		PKW	Krad	LKW1	LKW2	Gesamt	SV Anteil	
Richtung Nordwesten (nach Merkendorf)	Bestand	4895	130	107	262	5394	6,8%	
	Planung	137	0	1	1	138	0,9%	
	Tag	5032	130	108	263	5532	6,7%	
	Bestand	354	8	4	33	399	9,3%	
	Planung	0	0	0	0	0	0,0%	
	Nacht	354	8	4	33	399	9,3%	
	Gesamt	5386	138	112	296	5931	6,9%	
Richtung Knotenpunkt (nach Süden)	Bestand	4829	109	106	287	5331	7,4%	
	Planung	228	0	1	1	229	0,6%	
	Tag	5057	109	107	288	5560	7,1%	
	Bestand	223	3	4	31	261	13,4%	
	Planung	0	0	0	0	0	0,0%	
	Nacht	223	3	4	31	261	13,4%	
	Gesamt	5280	112	111	319	5821	7,4%	
Gesamtverkehr	Tag	10088	239	214	550	11092	6,9%	
	Nacht	577	11	8	64	660	10,9%	
		10665	250	222	614	11752	7,1%	

Bebauungsplan Nr. 12 "Einkaufsmärkte" - 4. Änderung
Verkehrsgutachten

B13 Süd		PKW	Krad	LKW1	LKW2	Gesamt	SV Anteil		
Richtung Knotenpunkt (nach Norden)	Bestand	4343	119	101	258	4821	7,4%		
	Planung	119	0	0	0	120	0,6%		
	Tag	4462	119	101	258	4941	7,3%		
	Bestand	349	8	9	33	399	10,5%		
	Planung	0	0	0	0	0	0,0%		
	Nacht	349	8	9	33	399	10,5%		
	Gesamt	4811	127	110	291	5340	7,5%		
	Richtung Muhr am See (nach Süden)	Bestand	4319	94	97	277	4787	7,8%	
		Planung	72	0	0	0	73	0,9%	
		Tag	4391	94	97	277	4860	7,7%	
Bestand		218	3	4	31	256	13,7%		
Planung		0	0	0	0	0	0,0%		
Nacht		218	3	4	31	256	13,7%		
Gesamt	4609	97	101	308	5116	8,0%			
Gesamtverkehr	Tag	8854	213	199	536	9801	7,5%		
	Nacht	567	11	13	64	655	11,8%		
		9421	224	212	600	10456	7,8%		

Am Wiesengrund		PKW	Krad	LKW1	LKW2	Gesamt	SV Anteil		
Richtung Knotenpunkt	Bestand	1721	34	17	13	1785	1,7%		
	Planung	209	0	1	1	211	0,9%		
	Tag	1930	34	18	14	1996	1,6%		
	Bestand	44	0	0	2	46	4,3%		
	Planung	0	0	0	0	0	#DIV/0!		
	Nacht	44	0	0	2	46	4,3%		
	Gesamt	1974	34	18	16	2042	1,7%		
	Richtung Einkaufsmärkte (Nach Osten)	Bestand	1679	38	20	19	1756	2,2%	
		Planung	206	0	1	1	208	1,0%	
		Tag	1885	38	21	20	1964	2,1%	
Bestand		46	1	0	2	49	4,1%		
Planung		0	0	0	0	0	#DIV/0!		
Nacht		46	1	0	2	49	4,1%		
Gesamt	1931	39	21	22	2013	2,1%			
Gesamtverkehr	Tag	3815	72	39	34	3960	1,8%		
	Nacht	90	1	0	4	95	4,2%		
	Gesamt	3905	73	39	38	4055	1,9%		

Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag-Sonntag) - Prognoseplanfall (Bestand + Verkehr Planung) Prognoseplanfall: 2035

DTV Gesamt 24 h
Prognose Planfall

(Gesamt / SV-Anteil)
5821 / 7,4%
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)
112 / 5280 / 111 / 319

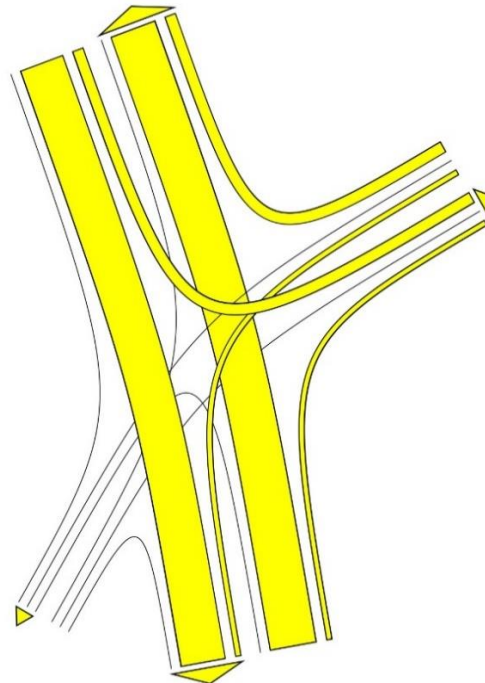
B13 Nord

(Gesamt / SV-Anteil)
5931 / 6,9%
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)
138 / 5386 / 112 / 296

(Gesamt / SV-Anteil)
2042 / 1,7%
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)
34 / 1974 / 18 / 16

Am Wiesengrund

(Gesamt / SV-Anteil)
2013 / 2,1%
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)
39 / 1931 / 21 / 22



(Gesamt / SV-Anteil) **5116 8,0%**
97 4609 101 308

B13 Süd

5340 / 7,5% (Gesamt / SV-Anteil)
127 / 4811 / 110 / 291
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)

Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag-Sonntag) - Prognoseplanfall (Bestand + Verkehr Planung) Prognoseplanfall: 2035

DTV Tag 16 h
 Prognose Planfall

(Gesamt / SV-Anteil)
5560 / 7,1%
 (Krad/PKW/LKW1/LKW2)
109 / 5057 / 107 / 288

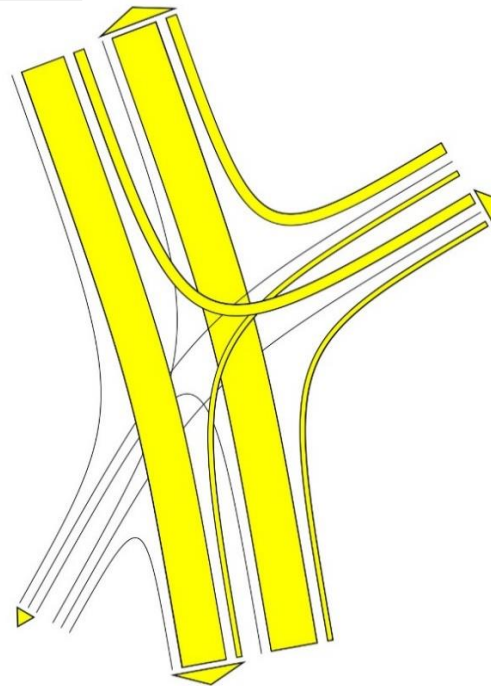
(Gesamt / SV-Anteil)
5532 / 6,7%
 (Krad/PKW/LKW1/LKW2)
130 / 5032 / 108 / 263

(Gesamt / SV-Anteil)
1996 / 1,6%
 (Krad/PKW/LKW1/LKW2)
34 / 1930 / 18 / 14

B13 Nord

Am Wiesengrund

(Gesamt / SV-Anteil)
1964 / 2,1%
 (Krad/PKW/LKW1/LKW2)
38 / 1885 / 21 / 20



(Gesamt / SV-Anteil) **4860 7,7%**
94 4391 97 277

B13 Süd

4941 / 7,3% (Gesamt / SV-Anteil)
119 / 4462 / 101 / 258
 (Krad/PKW/LKW1/LKW2)

Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag-Sonntag) - Prognoseplanfall (Bestand + Verkehr Planung) Prognoseplanfall: 2035

DTV Nacht 8 h
 Prognose Planfall

(Gesamt / SV-Anteil)
261 / 13,4%
 (Krad/PKW/LKW1/LKW2)
3 / 223 / 4 / 31

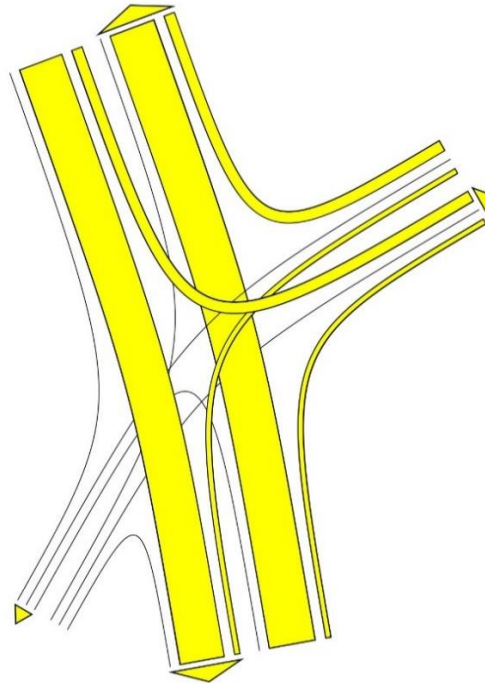
B13 Nord

(Gesamt / SV-Anteil)
399 / 9,3%
 (Krad/PKW/LKW1/LKW2)
8 / 354 / 4 / 33

(Gesamt / SV-Anteil)
46 / 4,3%
 (Krad/PKW/LKW1/LKW2)
0 / 44 / 0 / 2

Am Wiesengrund

(Gesamt / SV-Anteil)
49 / 4,1%
 (Krad/PKW/LKW1/LKW2)
1 / 46 / 0 / 2



(Gesamt / SV-Anteil) **256 / 13,7%**
3 / 218 / 4 / 31

B13 Süd

399 / 10,5% (Gesamt / SV-Anteil)
8 / 349 / 9 / 33
 (Krad/PKW/LKW1/LKW2)

ANLAGE 3

Verkehrsmengen Spitzenstunden

Spitzenstunde am Vormittag	07:00 - 08:00 Uhr
Spitzenstunde tagsüber	11:00 - 12:00 Uhr
Spitzenstunde am Nachmittag	15:30 - 16:30 Uhr

Verkehrsmengen Einzelströme zu Spitzenstunden Verkehrszählung 2024

Spitzenstunde vormittags (07:00 - 08:00 Uhr) und Spitzenstunde Nachmittags (15:30 - 16:30 Uhr)

Name: Bundesstraße B13 / Am Wiesengrund

[Strom 1] = von B13 nach Wirtschaftsweg								
	PKW	Krad	LfW	LKW	Bus	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP vormittags	0	0	0	0	0	0	0	0
SP nachmittags	0	0	0	0	0	0	0	0

[Strom 2] = von B13 Süd nach B13 Nord								
	PKW	Krad	LfW	LKW	Bus	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP vormittags	325	2	30	7	1	19	384	5
SP nachmittags	245	9	27	6	3	25	315	3

[Strom 3] = von B13 Süd nach Am Wiesengrund								
	PKW	Krad	LfW	LKW	Bus	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP vormittags	19	1	3	0	0	0	23	1
SP nachmittags	45	0	2	1	0	1	49	3

[Strom 4] = von Am Wiesengrund nach B13 Süd								
	PKW	Krad	LfW	LKW	Bus	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP vormittags	34	0	2	0	0	2	38	1
SP nachmittags	43	1	3	1	0	0	48	1

[Strom 5] = von Am Wiesengrund nach Wirtschaftsweg								
	PKW	Krad	LfW	LKW	Bus	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP vormittags	0	0	0	0	0	0	0	0
SP nachmittags	0	0	0	0	0	0	0	0

[Strom 6] = von Am Wiesengrund nach B13 Nord								
	PKW	Krad	LfW	LKW	Bus	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP vormittags	56	2	7	0	0	1	66	1
SP nachmittags	84	2	8	1	0	0	95	1

[Strom 7] = von B13 Nord nach Am Wiesengrund								
	PKW	Krad	LfW	LKW	Bus	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP vormittags	35	0	10	1	0	4	50	0
SP nachmittags	110	1	9	1	0	1	122	1

[Strom 8] = von B13 Nord nach B13 Süd								
	PKW	Krad	LfW	LKW	Bus	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP vormittags	210	2	22	4	1	28	267	0
SP nachmittags	376	7	28	8	1	23	443	4

[Strom 9] = von B13 Nord nach Wirtschaftsweg								
	PKW	Krad	LfW	LKW	Bus	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP vormittags	0	0	0	0	0	0	0	0
SP nachmittags	0	0	0	0	0	0	0	0

Verkehrsmengen Einzelströme Tag/Nacht DTV-Umrechnung 2024 (Annahme DTV-Wochentagswerte)

Spitzenstunde vormittags (07:00 - 08:00 Uhr) und Spitzenstunde Nachmittags (15:30 - 16:30 Uhr)

Name: Knotenpunkt B13 / Am Wiesengrund / Wirtschaftsweg

[Strom 1] = von B13 nach Wirtschaftsweg								
	PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP vormittags	0	0	0	0	0	0	0	0
SP nachmittags	0	0	0	0	0	0	0	0

[Strom 2] = von B13 Süd nach B13 Nord								
	PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP vormittags	327	2	30	1	6	16	382	5
SP nachmittags	247	9	27	3	5	22	313	3

[Strom 3] = von B13 Süd nach Am Wiesengrund								
	PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP vormittags	19	1	3	0	0	0	23	1
SP nachmittags	45	0	2	0	1	1	49	3

[Strom 4] = von Am Wiesengrund nach B13 Süd								
	PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP vormittags	34	0	2	0	0	2	38	1
SP nachmittags	43	1	3	0	1	0	48	1

[Strom 5] = von Am Wiesengrund nach Wirtschaftsweg								
	PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP vormittags	0	0	0	0	0	0	0	0
SP nachmittags	0	0	0	0	0	0	0	0

[Strom 6] = von Am Wiesengrund nach B13 Nord								
	PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP vormittags	56	2	7	0	0	1	66	1
SP nachmittags	85	2	8	0	1	0	96	1

[Strom 7] = von B13 Nord nach Am Wiesengrund								
	PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP vormittags	35	0	10	0	1	3	49	0
SP nachmittags	111	1	9	0	1	1	123	1

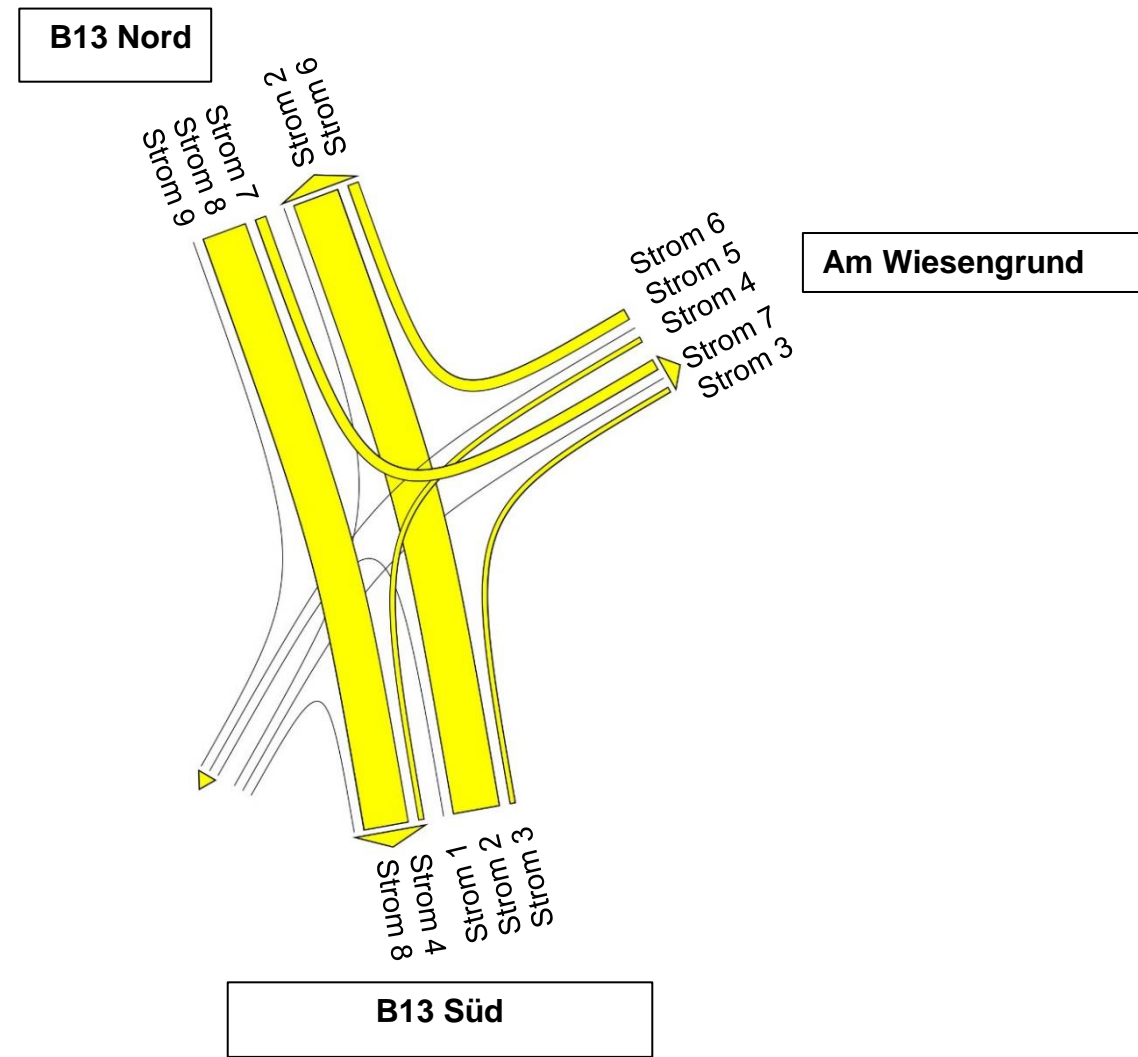
[Strom 8] = von B13 Nord nach B13 Süd								
	PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP vormittags	212	2	22	1	3	24	264	0
SP nachmittags	379	7	28	1	7	20	442	4

[Strom 9] = von B13 Nord nach Wirtschaftsweg								
	PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP vormittags	0	0	0	0	0	0	0	0
SP nachmittags	0	0	0	0	0	0	0	0

Umrechnungsfaktoren Verkehrszählung/DTV

	Sonntagsfaktor (geschätzt)		0,7
	Tag-/Woche-Faktor Pkw		0,961
	Tag-/Woche-Faktor Lkw		0,740
	Halbmonatsfaktor Pkw		1,020
	Halbmonatsfaktor Lkw		1,051
	Umrechnungsfaktor k_W Pkw		1,069
	Umrechnungsfaktor k_W Lkw		1,230

Stromverteilungsplan



Verkehrsmengen Spitzenstunden (Bestand - Istfall)

Bezugsjahr: 2024

SP VM = Spitzenstunde vormittags (07:00 Uhr - 08:00 Uhr) und SP NM = Spitzenstunde Nachmittags (15:30 - 16:30 Uhr) SV = Schwerverkehrsanteil

Hinweis: die Ströme 1, 5 und 9 wurden mangels Verkehrsmengen im weiteren vernachlässigt.

B13 Nord			PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	SV Anteil	
Richtung Nordwesten (Merkendorf)	Strom 2		327	2	30	1	6	16	382	6,0%	
	Strom 6		56	2	7	0	0	1	66	1,5%	
	SP VM Gesamt		383	4	37	1	6	17	448	5,4%	
	Strom 2		247	9	27	3	5	22	313	9,6%	
	Strom 6		85	2	8	0	1	0	96	1,0%	
	SP NM Gesamt		332	11	35	3	6	22	409	7,6%	
Richtung Knotenpunkt (nach Süden)	Strom 7		35	0	10	0	1	3	49	8,2%	
	Strom 8		212	2	22	1	3	24	264	10,6%	
	SP VM Gesamt		247	2	32	1	4	27	313	10,2%	
	Strom 7		111	1	9	0	1	1	123	1,6%	
	Strom 8		379	7	28	1	7	20	442	6,3%	
	SP NM Gesamt		490	8	37	1	8	21	565	5,3%	

B13 Süd			PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	SV Anteil	
Richtung Knotenpunkt (nach Norden)	Strom 2		327	2	30	1	6	16	382	6,0%	
	Strom 3		19	1	3	0	0	0	23	0,0%	
	SP VM Gesamt		346	3	33	1	6	16	405	5,7%	
	Strom 2		247	9	27	3	5	22	313	9,6%	
	Strom 3		45	0	2	0	1	1	49	4,1%	
	SP NM Gesamt		292	9	29	3	6	23	362	8,8%	
Richtung Muhr am See (nach Süden)	Strom 4		34	0	2	0	0	2	38	5,3%	
	Strom 8		212	2	22	1	3	24	264	10,6%	
	SP VM Gesamt		246	2	24	1	3	26	302	9,9%	
	Strom 4		43	1	3	0	1	0	48	2,1%	
	Strom 8		379	7	28	1	7	20	442	6,3%	
	SP NM Gesamt		422	8	31	1	8	20	490	5,9%	

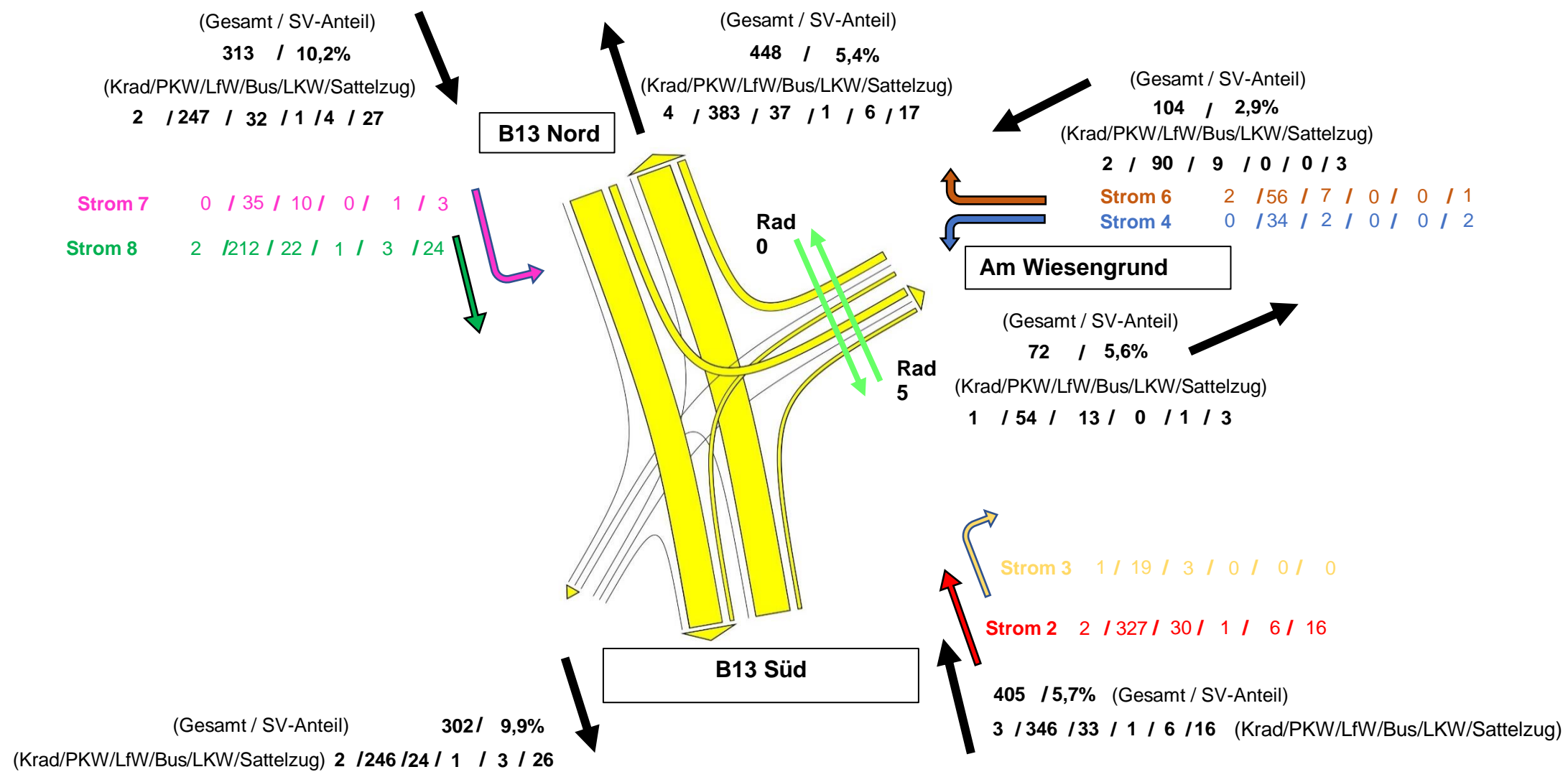
Am Wiesengrund			PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	SV Anteil	
Richtung Knotenpunkt (Nach Westen)		Strom 4	34	0	2	0	0	2	38	5,3%	
		Strom 6	56	2	7	0	0	1	66	1,5%	
	SP VM	Gesamt	90	2	9	0	0	3	104	2,9%	
		Strom 4	43	1	3	0	1	0	48	2,1%	
		Strom 6	85	2	8	0	1	0	96	1,0%	
	SP NM	Gesamt	128	3	11	0	2	0	144	1,4%	
Richtung Merkendorf (Nach Osten)		Strom 3	19	1	3	0	0	0	23	0,0%	
		Strom 7	35	0	10	0	1	3	49	8,2%	
	SP VM	Gesamt	54	1	13	0	1	3	72	5,6%	
		Strom 3	45	0	2	0	1	1	49	4,1%	
		Strom 7	111	1	9	0	1	1	123	1,6%	
	SP NM	Gesamt	156	1	11	0	2	2	172	2,3%	

Gesamtverkehr Knotenpunkt			PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	SV Anteil	
	SP VM		1366	14	148	4	20	92	1644	7,1%	
	SP NM		1820	40	154	8	32	88	2142	6,0%	

Verkehrsmengen Spitzenstunde Bestand (Istfall)

Bezugsjahr: 2024

Spitzenstunde Vormittags 07:00 - 08:00 Uhr

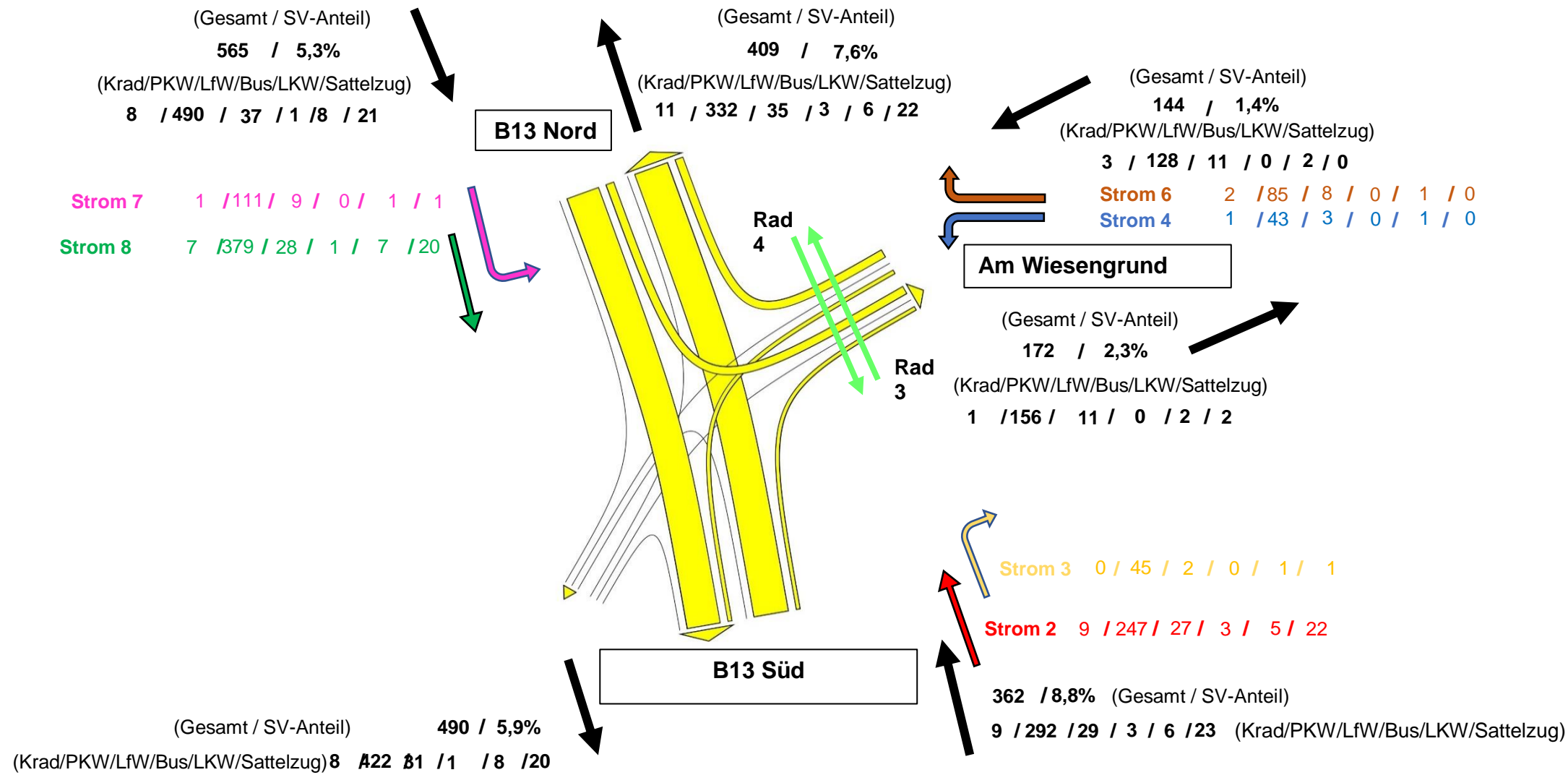


Hinweis: SV-Anteil = Bus + LKW + Sattelzug

Verkehrsmengen Spitzenstunde Bestand (Istfall)

Bezugsjahr: 2024

Spitzenstunde Nachmittags 15:30 - 16:30 Uhr



Hinweis: SV-Anteil = Bus + LKW + Sattelzug

Verkehrsmengen SpitzenstundenPrognosenullfall)

Prognose: 2035

SP VM = Spitzenstunde vormittags (07:00 - 08:00 Uhr) und SP NM Spitzenstunde Nachmittags (15:30 - 16:30 Uhr)

Steigerung / Jahr: 0,50% Bezugsjahr: 2024 Gesamtsteigerung bis zum Prognosejahr: 5,50%

B13 Nord			PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	SV Anteil
Richtung Nordwesten (Merkendorf)	Strom 2		345	2	32	1	6	17	403	6,0%
	Strom 6		59	2	7	0	0	1	69	1,4%
	SP VM Gesamt		404	4	39	1	6	18	472	5,3%
	Strom 2		261	9	28	3	5	23	329	9,4%
	Strom 6		90	2	8	0	1	0	101	1,0%
	SP NM Gesamt		351	11	36	3	6	23	430	7,4%
Richtung Knotenpunkt (nach Süden)	Strom 7		37	0	11	0	1	3	52	7,7%
	Strom 8		224	2	23	1	3	25	278	10,4%
	SP VM Gesamt		261	2	34	1	4	28	330	10,0%
	Strom 7		117	1	9	0	1	1	129	1,6%
	Strom 8		400	7	30	1	7	21	466	6,2%
	SP NM Gesamt		517	8	39	1	8	22	595	5,2%

B13 Süd			PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	SV Anteil
Richtung Knotenpunkt (nach Norden)	Strom 2		345	2	32	1	6	17	403	6,0%
	Strom 3		20	1	3	0	0	0	24	0,0%
	SP VM Gesamt		365	3	35	1	6	17	427	5,6%
	Strom 2		261	9	28	3	5	23	329	9,4%
	Strom 3		47	0	2	0	1	1	51	3,9%
	SP NM Gesamt		308	9	30	3	6	24	380	8,7%
Richtung Muhr am See (nach Süden)	Strom 4		36	0	2	0	0	2	40	5,0%
	Strom 8		224	2	23	1	3	25	278	10,4%
	SP VM Gesamt		260	2	25	1	3	27	318	9,7%
	Strom 4		45	1	3	0	1	0	50	2,0%
	Strom 8		400	7	30	1	7	21	466	6,2%
	SP NM Gesamt		445	8	33	1	8	21	516	5,8%

Am Wiesengrund			PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	SV Anteil	
Richtung Knotenpunkt (Nach Westen)	Strom 4		36	0	2	0	0	2	40	5,0%	
	Strom 6		59	2	7	0	0	1	69	1,4%	
	SP VM	Gesamt	95	2	9	0	0	3	109	2,8%	
	Strom 4		45	1	3	0	1	0	50	2,0%	
	Strom 6		90	2	8	0	1	0	101	1,0%	
	SP NM	Gesamt	135	3	11	0	2	0	151	1,3%	
Richtung Merkendorf (Nach Osten)	Strom 3		20	1	3	0	0	0	24	0,0%	
	Strom 7		37	0	11	0	1	3	52	7,7%	
	SP VM	Gesamt	57	1	14	0	1	3	76	5,3%	
	Strom 3		47	0	2	0	1	1	51	3,9%	
	Strom 7		117	1	9	0	1	1	129	1,6%	
	SP NM	Gesamt	164	1	11	0	2	2	180	2,2%	

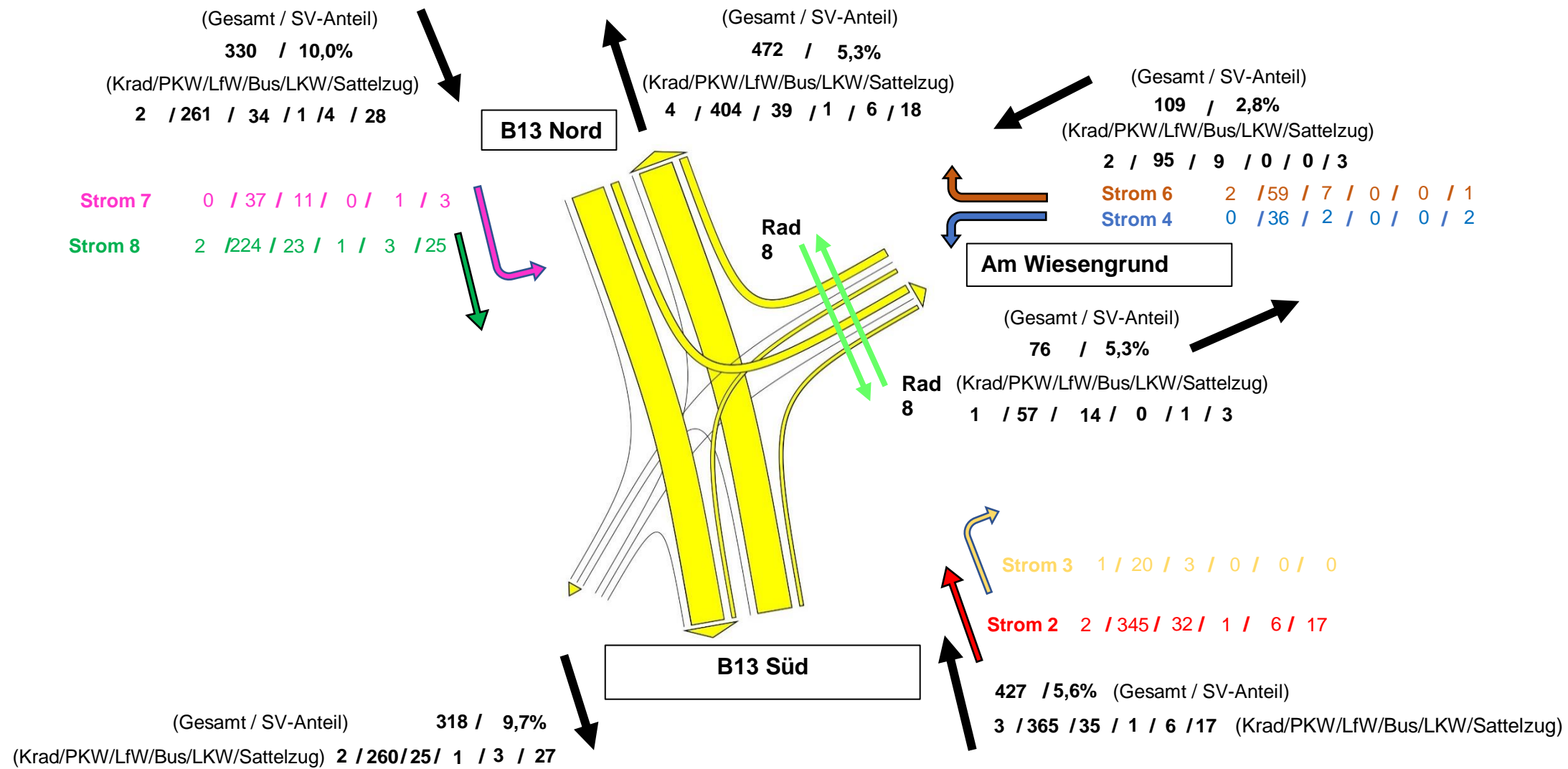
Gesamtverkehr Knotenpunkt			PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	SV Anteil	
	SP VM		1442	14	156	4	20	96	1732	6,9%	
	SP NM		1920	40	160	8	32	92	2252	5,9%	

Verkehrsmengen Spitzenstunde Prognosenullfall (BESTAND)

Prognose: 2035

Spitzenstunde Vormittag 07:00 - 08:00 Uhr

Prognose Bestandsverkehr

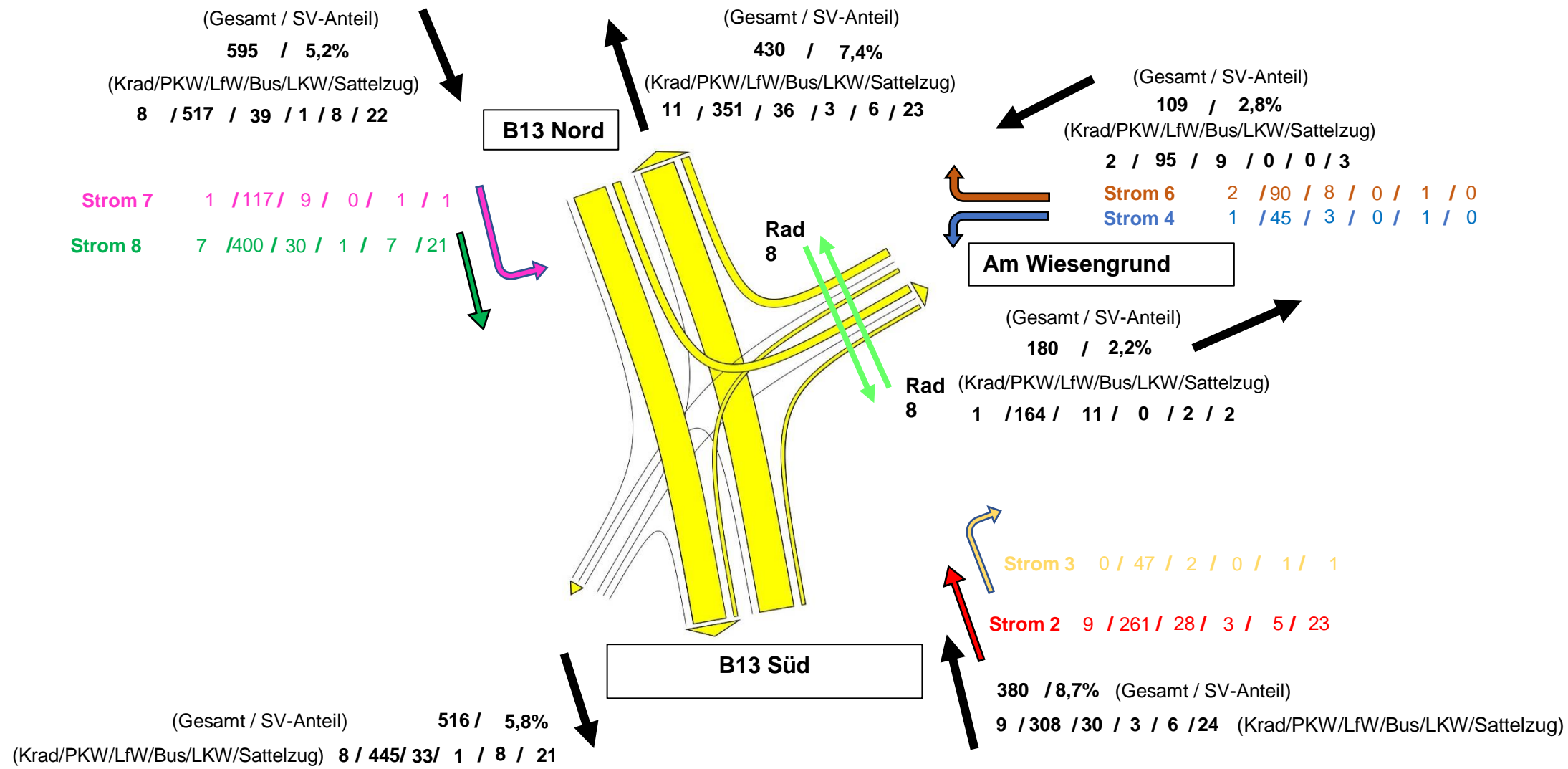


Hinweis: SV-Anteil = Bus + LKW + Sattelzug

Verkehrsmengen Spitzenstunde Bestand (Prognosenullfall)

Prognose: 2035

**Spitzenstunde Nachmittags 15:30 Uhr - 16:30 Uhr
Prognose Bestandsverkehr**



Hinweis: SV-Anteil = Bus + LKW + Sattelzug

Verkehrsmengen Spitzenstunde (Prognoseplanfall = Prognosenullfall + Verkehr Planung)

Prognose: 2035

SP VM = Spitzenstunde vormittags (07:00 - 08:00 Uhr) und **SP NM** Spitzenstunde Nachmittags (15:30 - 16:30 Uhr)

Hinweis: im Sinne einer Worst-Case Betrachtung wurde für den Verkehrsplanung in der Nachmittagsspitze der Verkehr zwischen 16:00 und 17:00 Uhr herangezogen

Verteilung Planungsverkehr

Zielverkehr:	von Nordwesten	65,60%	von Süden	34,40%
Quellverkehr:	nach Nordwesten	65,40%	nach Süden	34,60%

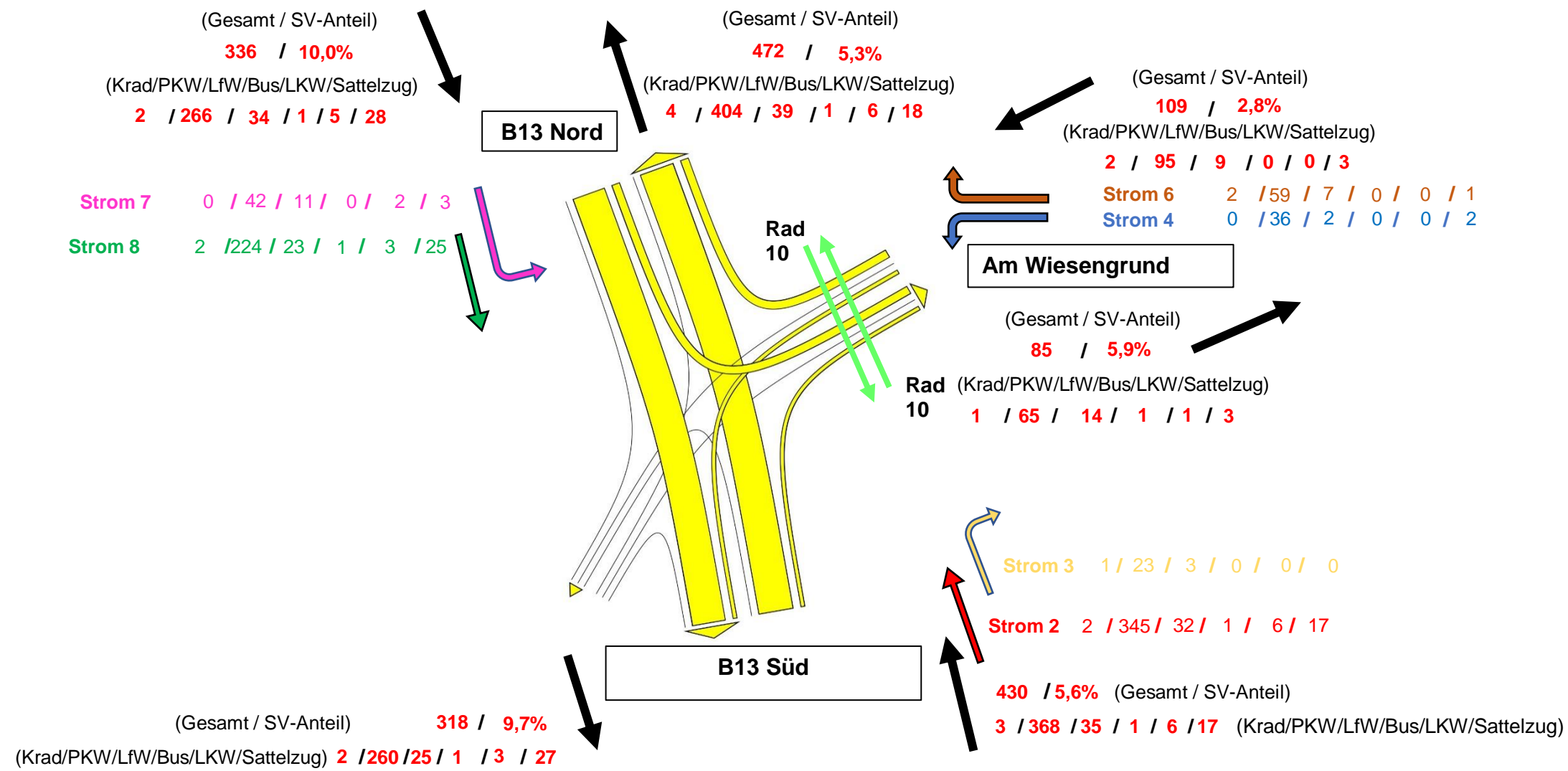
B13 Nord		PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	SV Anteil
Richtung Nordwesten (Merkendorf)	Strom 6	59	2	7	0	0	1	69	1,4%
	QV1-6	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	Strom 6 + QV1-6	59	2	7	0	0	1	69	1,4%
	Strom 2	345	2	32	1	6	17	403	6,0%
	SP VM Gesamt	404	4	39	1	6	18	472	5,3%
	Strom 6	90	2	8	0	1	0	101	1,0%
	QN1-6	26	0	1	0	0	0	26	0,0%
	Strom 6 + QN1-6	116	2	9	0	1	0	127	0,8%
	Strom 2	261	9	28	3	5	23	329	9,4%
	SP NM Gesamt	377	11	37	3	6	23	456	7,0%
Richtung Knotenpunkt (nach Süden)	Strom 7	37	0	11	0	1	3	52	7,7%
	ZV1-7	5	0	0	0	1	0	6	11,1%
	Strom 7 + ZV1-7	42	0	11	0	2	3	58	8,0%
	Strom 8	224	2	23	1	3	25	278	10,4%
	SP VM Gesamt	266	2	34	1	5	28	336	10,0%
	Strom 7	117	1	9	0	1	1	129	1,6%
	ZN1-7	20	0	1	0	0	0	20	0,0%
	Strom 7 + ZN1-7	137	1	10	0	1	1	149	1,3%
	Strom 8	400	7	30	1	7	21	466	6,2%
	SP NM Gesamt	537	8	40	1	8	22	615	5,0%

B13 Süd		PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	SV Anteil
Richtung Knotenpunkt (nach Norden)	Strom 2	345	2	32	1	6	17	403	6,0%
	Strom 3	20	1	3	0	0	0	24	0,0%
	ZV1-3	3	0	0	0	0	0	3	0,0%
	Strom 3 + ZV1-3	23	1	3	0	0	0	27	0,0%
	SP VM Gesamt	368	3	35	1	6	17	430	5,6%
	Strom 2	261	9	28	3	5	23	329	9,4%
	Strom 3	47	0	2	0	1	1	51	3,9%
	ZN1-3	10	0	0	0	0	0	10	0,0%
	Strom 3 + ZN1-3	57	0	2	0	1	1	61	3,3%
	SP NM Gesamt	318	9	30	3	6	24	390	8,5%
Richtung Muhr am See (nach Süden)	Strom 8	224	2	23	1	3	25	278	10,4%
	Strom 4	36	0	2	0	0	2	40	5,0%
	QV1-4	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	Strom 4 + QV1-4	36	0	2	0	0	2	40	5,0%
	SP VM Gesamt	260	2	25	1	3	27	318	9,7%
	Strom 8	400	7	30	1	7	21	466	6,2%
	Strom 4	45	1	3	0	1	0	50	2,0%
	QN1-4	4	0	0	0	0	0	4	0,0%
	Strom 4 + QN1-4	49	1	3	0	1	0	54	1,8%
	SP NM Gesamt	449	8	33	1	8	21	520	5,8%

Am Wiesengrund		PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	SV Anteil	
Richtung Knotenpunkt (Nach Westen)	Strom 6	59	2	7	0	0	1	69	1,4%	
	QV1-6	0	0	0	0	0	0	0	0,0%	
	Strom 6 + QV1-6	59	2	7	0	0	1	69	1,4%	
	Strom 4	36	0	2	0	0	2	40	5,0%	
	QV1-4	0	0	0	0	0	0	0	0,0%	
	Strom 4 + QV1-4	36	0	2	0	0	2	40	5,0%	
	SP VM	95	2	9	0	0	3	109	2,8%	
	Strom 6	90	2	8	0	1	0	101	1,0%	
	QN-16	26	0	1	0	0	0	26	0,0%	
	Strom 6 + QN1-6	116	2	9	0	1	0	127	0,8%	
Strom 4	45	1	3	0	1	0	50	2,0%		
QN1-4	13	0	0	0	0	0	14	0,0%		
Strom 4 + QN1-4	58	1	3	0	1	0	64	1,6%		
SP NM	Gesamt	174	3	12	0	2	0	191	1,0%	
Richtung Merkendorf (Nach Osten)	Strom 3	20	1	3	0	0	0	24	0,0%	
	ZV1-3	3	0	0	0	0	0	3	11,1%	
	Strom 3 + ZV1-3	23	1	3	0	0	0	27	1,3%	
	Strom 7	37	0	11	0	1	3	52	7,7%	
	ZV1-7	5	0	0	1	0	0	6	11,1%	
	Strom 7 + ZV1-7	42	0	11	1	1	3	58	8,0%	
	SP VM	Gesamt	65	1	14	1	1	3	85	5,9%
	Strom 3	47	0	2	0	1	1	51	3,9%	
	ZN1-3	10	0	0	0	0	0	11	0,0%	
	Strom 3 + ZN1-3	57	0	2	0	1	1	62	3,2%	
Strom 7	117	1	9	0	1	1	129	1,6%		
ZN1-7	20	0	0	0	0	0	20	0,0%		
Strom 7 + ZN1-7	137	1	9	0	1	1	149	1,3%		
SP NM	Gesamt	194	1	11	0	2	2	210	1,9%	

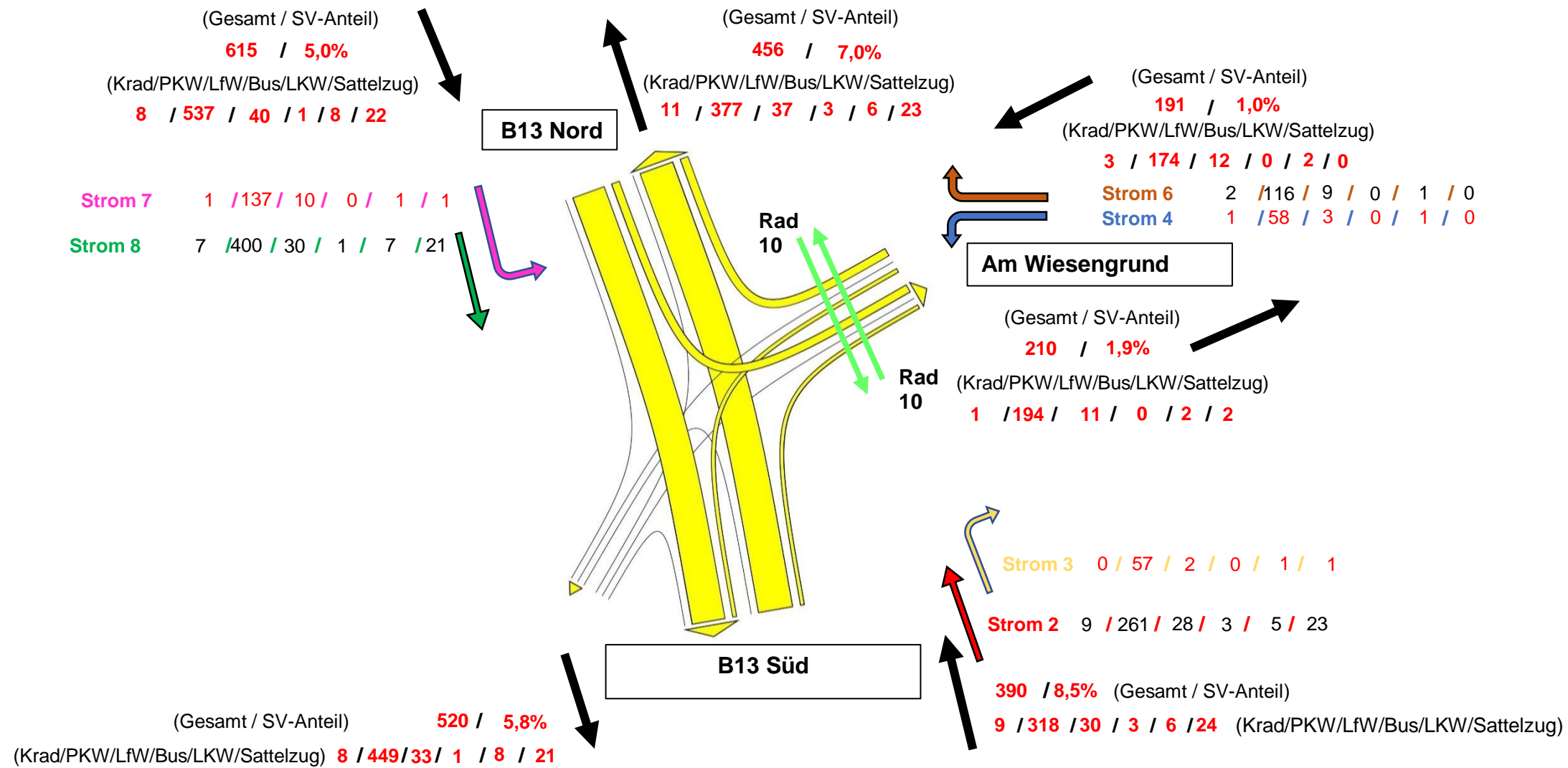
Gesamtverkehr Knotenpunkt		PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	SV Anteil
	SP VM	1458	14	156	5	21	96	1750	7,0%
	SP NM	2049	40	163	8	32	92	2384	5,5%

Spitzenstunde Vormittags 07:00 - 08:00 Uhr - einschl. Verkehr Planung
Prognose PLANFALL



Hinweis: SV-Anteil = Bus + LKW + Sattelzug

**Spitzenstunde Nachmittags 15:30 - 16:30 Uhr - einschl. Verkehr Planung
Prognose PLANFALL**



Hinweis: SV-Anteil = Bus + LKW + Sattelzug

Verkehrsmengen Einzelströme zu Spitzenstunden Verkehrszählung 2024

Spitzenstunde Tag (11:00 - 12:00 Uhr)

Name: Bundesstraße B13 / Am Wiesengrund

[Strom 1] = von B13 nach Wirtschaftsweg								
	PKW	Krad	LfW	LKW	Bus	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP Tag	0	0	0	0	0	0	0	0

[Strom 2] = von B13 Süd nach B13 Nord								
	PKW	Krad	LfW	LKW	Bus	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP Tag	202	3	19	10	1	30	265	8

[Strom 3] = von B13 Süd nach Am Wiesengrund								
	PKW	Krad	LfW	LKW	Bus	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP Tag	42	1	1	1	0	0	45	4

[Strom 4] = von Am Wiesengrund nach B13 Süd								
	PKW	Krad	LfW	LKW	Bus	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP Tag	30	2	2	0	0	1	35	1

[Strom 5] = von Am Wiesengrund nach Wirtschaftsweg								
	PKW	Krad	LfW	LKW	Bus	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP Tag	0	0	0	0	0	0	0	0

[Strom 6] = von Am Wiesengrund nach B13 Nord								
	PKW	Krad	LfW	LKW	Bus	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP Tag	74	1	3	3	0	0	81	3

[Strom 7] = von B13 Nord nach Am Wiesengrund								
	PKW	Krad	LfW	LKW	Bus	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP Tag	66	3	6	4	0	2	81	2

[Strom 8] = von B13 Nord nach B13 Süd								
	PKW	Krad	LfW	LKW	Bus	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP Tag	200	4	22	12	1	34	273	2

[Strom 9] = von B13 Nord nach Wirtschaftsweg								
	PKW	Krad	LfW	LKW	Bus	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP Tag	0	0	0	0	0	0	0	0

Verkehrsmengen Einzelströme Tag/Nacht DTV-Umrechnung 2024 (Annahme DTV-Wochentagswerte)

Spitzenstunde vormittags (07:00 - 08:00 Uhr) und Spitzenstunde Nachmittags (15:30 - 16:30 Uhr)

Name: Knotenpunkt B13 / Am Wiesengrund / Wirtschaftsweg

[Strom 1] = von B13 nach Wirtschaftsweg								
	PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP Tag	0	0	0	0	0	0	0	0

[Strom 2] = von B13 Süd nach B13 Nord								
	PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP Tag	203	3	19	1	9	26	261	8

[Strom 3] = von B13 Süd nach Am Wiesengrund								
	PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP Tag	42	1	1	0	1	0	45	4

[Strom 4] = von Am Wiesengrund nach B13 Süd								
	PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP Tag	30	2	2	0	0	1	35	1

[Strom 5] = von Am Wiesengrund nach Wirtschaftsweg								
	PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP Tag	0	0	0	0	0	0	0	0

[Strom 6] = von Am Wiesengrund nach B13 Nord								
	PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP Tag	75	1	3	0	3	0	82	0

[Strom 7] = von B13 Nord nach Am Wiesengrund								
	PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP Tag	66	3	6	0	3	2	80	2

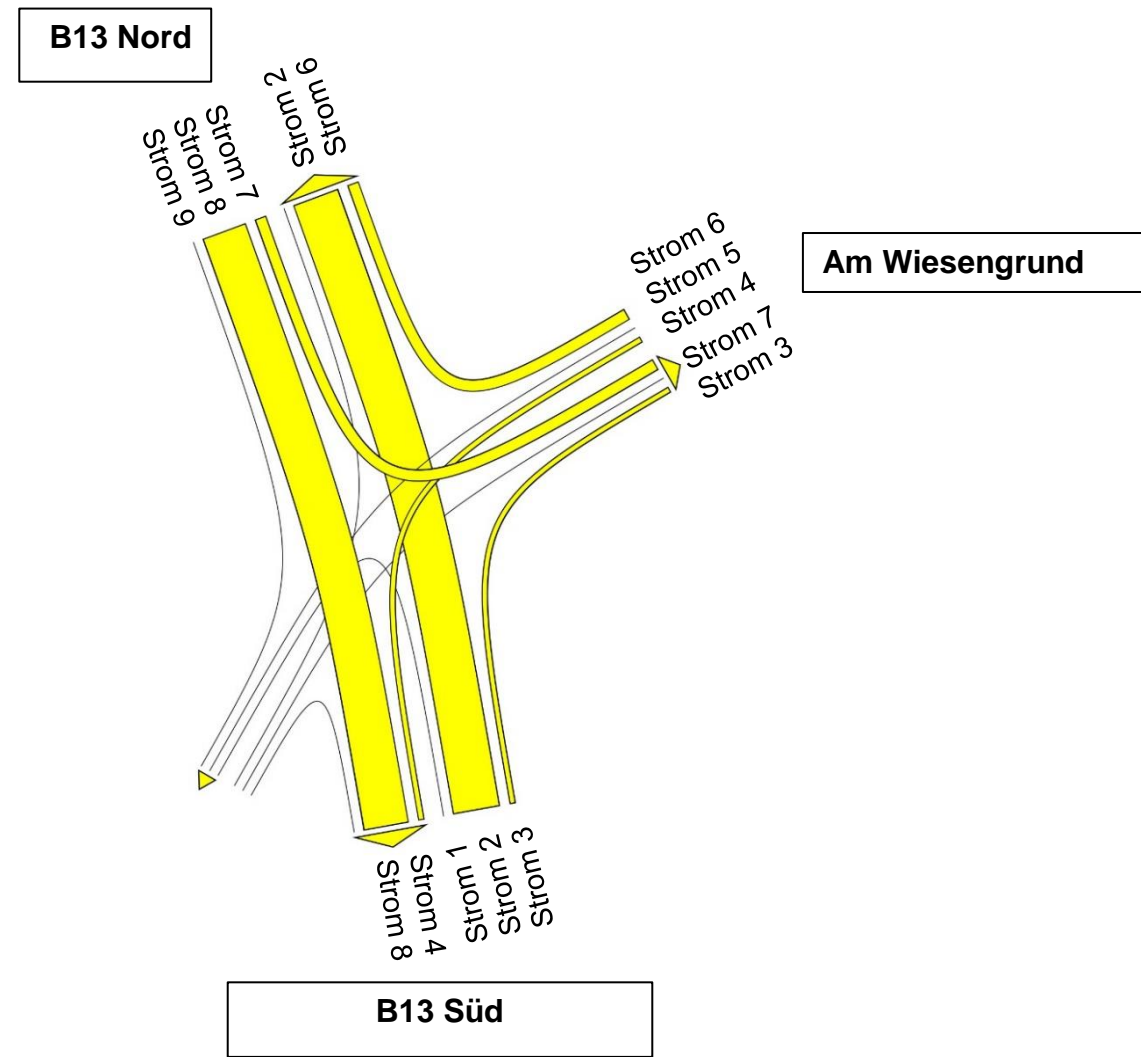
[Strom 8] = von B13 Nord nach B13 Süd								
	PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP Tag	201	4	22	1	10	29	267	34

[Strom 9] = von B13 Nord nach Wirtschaftsweg								
	PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	Rad
SP Tag	0	0	0	0	0	0	0	0

Umrechnungsfaktoren Verkehrszählung/DTV

Sonntagsfaktor (geschätzt)	0,7
Tag-/Woche-Faktor Pkw	0,961
Tag-/Woche-Faktor Lkw	0,740
Halbmonatsfaktor Pkw	1,020
Halbmonatsfaktor Lkw	1,051
Umrechnungsfaktor k_W Pkw	1,069
Umrechnungsfaktor k_W Lkw	1,230

Stromverteilungsplan



Verkehrsmengen Spitzenstunden (Bestand - Istfall)

Bezugsjahr: 2024

SP T = Spitzenstunde Tags (11:00 Uhr - 12:00 Uhr)

SV = Schwerververkehrsanteil

Hinweis: die Ströme 1, 5 und 9 wurden mangels Verkehrsmengen im weiteren vernachlässigt.

B13 Nord			PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	SV Anteil
Richtung Nordwesten (Merkendorf)		Strom 2	203	3	19	1	9	26	261	13,8%
		Strom 6	75	1	3	0	3	0	82	3,7%
	SP T	Gesamt	278	4	22	1	12	26	343	11,4%
Richtung Knotenpunkt (nach Süden)		Strom 7	66	3	6	0	3	2	80	6,3%
		Strom 8	201	4	22	1	10	29	267	15,0%
	SP T	Gesamt	267	7	28	1	13	31	347	13,0%

B13 Süd			PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	SV Anteil
Richtung Knotenpunkt (nach Norden)		Strom 2	203	3	19	1	9	26	261	13,8%
		Strom 3	42	1	1	0	1	0	45	2,2%
	SP T	Gesamt	245	4	20	1	10	26	306	12,1%
Richtung Muhr am See (nach Süden)		Strom 4	30	2	2	0	0	1	35	2,9%
		Strom 8	201	4	22	1	10	29	267	15,0%
	SP T	Gesamt	231	6	24	1	10	30	302	13,6%

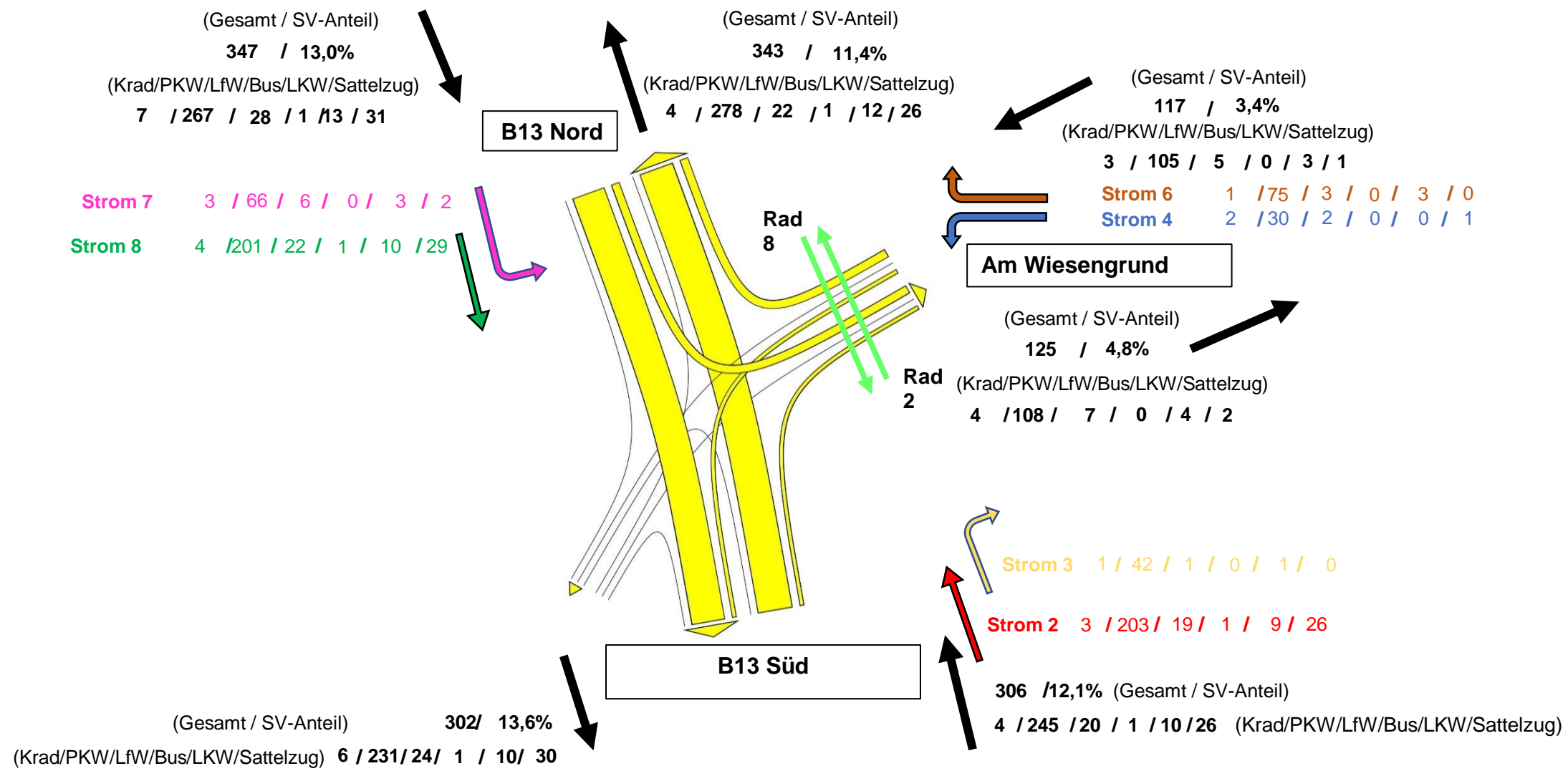
Am Wiesengrund			PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	SV Anteil
Richtung Knotenpunkt (Nach Westen)		Strom 4	30	2	2	0	0	1	35	2,9%
		Strom 6	75	1	3	0	3	0	82	3,7%
	SP T	Gesamt	105	3	5	0	3	1	117	3,4%
Richtung Merkendorf (Nach Osten)		Strom 3	42	1	1	0	1	0	45	2,2%
		Strom 7	66	3	6	0	3	2	80	6,3%
	SP T	Gesamt	108	4	7	0	4	2	125	4,8%

Gesamtverkehr Knotenpunkt			PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	SV Anteil
	SP T		1234	28	106	4	52	116	1540	11,2%

Verkehrsmengen Spitzenstunde Bestand (Istfall)

Bezugsjahr: 2024

Spitzenstunde Tags 11:00 - 12:00 Uhr



Hinweis: SV-Anteil = Bus + LKW + Sattelzug

Verkehrsmengen SpitzenstundenPrognosenullfall)

Prognose: 2035

SP T = Spitzenstunde Tags (11:00 - 12:00Uhr)

Steigerung / 0,50% Bezugsjahr: 2024

Gesamtsteigerung bis zum Prognosejahr: 5,50%

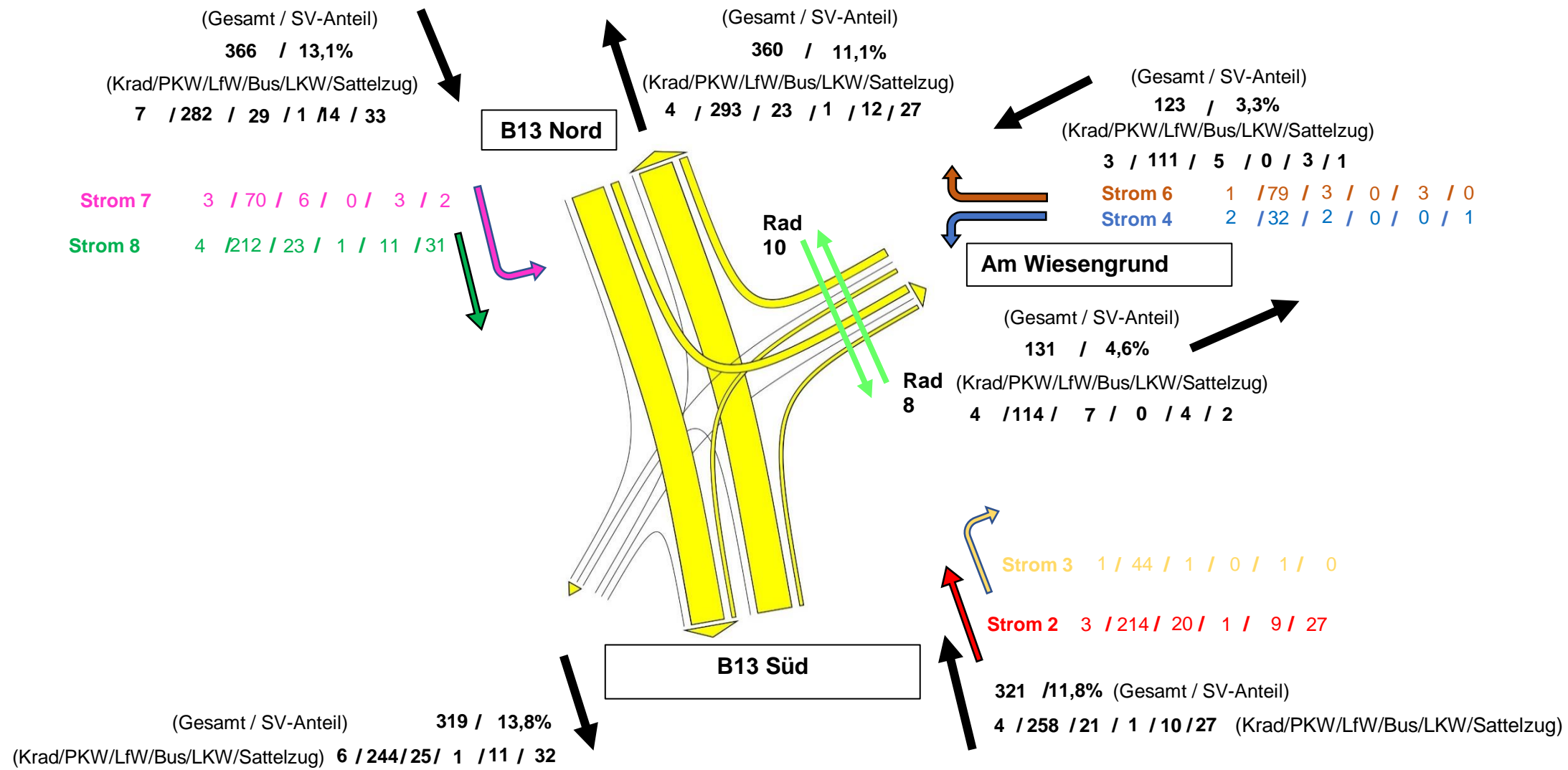
B13 Nord			PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	SV Anteil
Richtung Nordwesten (Merkendorf)		Strom 2	214	3	20	1	9	27	274	13,5%
		Strom 6	79	1	3	0	3	0	86	3,5%
	SP T	Gesamt	293	4	23	1	12	27	360	11,1%
Richtung Knotenpunkt (nach Süden)		Strom 7	70	3	6	0	3	2	84	6,0%
		Strom 8	212	4	23	1	11	31	282	15,2%
	SP T	Gesamt	282	7	29	1	14	33	366	13,1%
B13 Süd			PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	SV Anteil
Richtung Knotenpunkt (nach Norden)		Strom 2	214	3	20	1	9	27	274	13,5%
		Strom 3	44	1	1	0	1	0	47	2,1%
	SP T	Gesamt	258	4	21	1	10	27	321	11,8%
Richtung Muhr am See (nach Süden)		Strom 4	32	2	2	0	0	1	37	2,7%
		Strom 8	212	4	23	1	11	31	282	15,2%
	SP T	Gesamt	244	6	25	1	11	32	319	13,8%
Am Wiesengrund			PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	SV Anteil
Richtung Knotenpunkt (Nach Westen)		Strom 4	32	2	2	0	0	1	37	2,7%
		Strom 6	79	1	3	0	3	0	86	3,5%
	SP T	Gesamt	111	3	5	0	3	1	123	3,3%
Richtung Merkendorf (Nach Osten)		Strom 3	44	1	1	0	1	0	47	2,1%
		Strom 7	70	3	6	0	3	2	84	6,0%
	SP T	Gesamt	114	4	7	0	4	2	131	4,6%
Gesamtverkehr Knotenpunkt			PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	SV Anteil
		SP T	1302	28	110	4	54	122	1620	11,1%

Verkehrsmengen Spitzenstunde Prognosenullfall (BESTAND)

Prognose: 2035

Spitzenstunde Tags 11:00 - 12:00 Uhr

Prognose Bestandsverkehr



Hinweis: SV-Anteil = Bus + LKW + Sattelzug

Verkehrsmengen Spitzenstunde (Prognoseplanfall = Prognosenullfall + Verkehr Planung)

Prognose: 2035

SP T = Spitzenstunde Tags (11:00 - 12:00 Uhr)

Hinweis: im Sinne einer Worst-Case Betrachtung wurde für den Zielverkehr der neuen Planung der Prognoseverkehr zwischen 10:00 und 11:00 Uhr herangezogen

Verteilung Planungsverkehr	Zielverkehr:	von Nordwesten	65,60%	von Süden	34,40%
	Quellverkehr:	nach Nordwesten	65,40%	nach Süden	34,60%

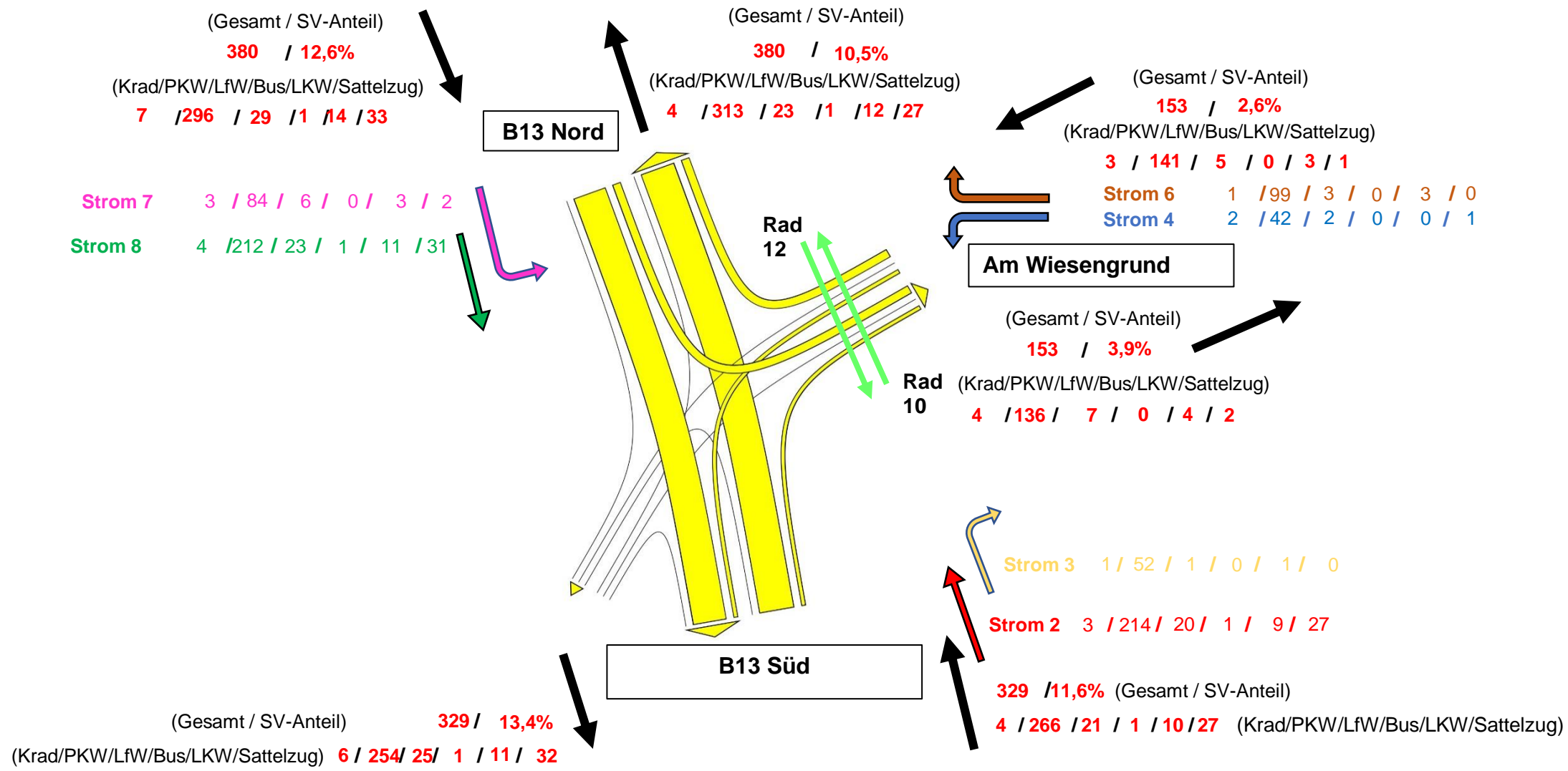
B13 Nord		PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	SV Anteil
Richtung Nordwesten (Merkendorf)	Strom 6	79	1	3	0	3	0	86	3,5%
	QT1-6	20	0	0	0	0	0	20	0,0%
	Strom 6 + QT1-6	99	1	3	0	3	0	106	2,8%
	Strom 2	214	3	20	1	9	27	274	13,5%
SP VM Gesamt	313	4	23	1	12	27	380	10,5%	
Richtung Knotenpunkt (nach Süden)	Strom 7	70	3	6	0	3	2	84	6,0%
	ZT1-7	14	0	0	0	0	0	14	0,0%
	Strom 7 + ZT1-7	84	3	6	0	3	2	98	5,1%
	Strom 8	212	4	23	1	11	31	282	15,2%
SP VM Gesamt	296	7	29	1	14	33	380	12,6%	

B13 Süd		PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	SV Anteil
Richtung Knotenpunkt (nach Norden)	Strom 2	214	3	20	1	9	27	274	13,5%
	Strom 3	44	1	1	0	1	0	47	2,1%
	ZVT-3	8	0	0	0	0	0	8	0,0%
	Strom 3 + ZT1-3	52	1	1	0	1	0	55	1,8%
SP VM Gesamt	266	4	21	1	10	27	329	11,6%	
Richtung Muhr am See (nach Süden)	Strom 8	212	4	23	1	11	31	282	15,2%
	Strom 4	32	2	2	0	0	1	37	2,7%
	QT1-4	10	0	0	0	0	0	10	0,0%
	Strom 4 + QT1-4	42	2	2	0	0	1	47	2,1%
SP VM Gesamt	254	6	25	1	11	32	329	13,4%	

Am Wiesengrund		PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	SV Anteil
Richtung Knotenpunkt (Nach Westen)	Strom 6	79	1	3	0	3	0	86	3,5%
	QT1-6	20	0	0	0	0	0	20	0,0%
	Strom 6 + QT1-6	99	1	3	0	3	0	106	2,8%
	Strom 4	32	2	2	0	0	1	37	2,7%
QT1-4	10	0	0	0	0	0	10	0,0%	
Strom 4 + QT1-4	42	2	2	0	0	1	47	2,1%	
SP VM Gesamt	141	3	5	0	3	1	153	2,6%	
Richtung Merkendorf (Nach Osten)	Strom 3	44	1	1	0	1	0	47	2,1%
	ZT1-3	8	0	0	0	0	0	8	0,0%
	Strom 3 + ZT1-3	52	1	1	0	1	0	55	1,8%
	Strom 7	70	3	6	0	3	2	84	6,0%
ZT1-7	14	0	0	0	0	0	14	0,0%	
Strom 7 + ZT1-7	84	3	6	0	3	2	98	5,1%	
SP VM Gesamt	136	4	7	0	4	2	153	3,9%	

Gesamtverkehr Knotenpunkt		PKW	Krad	LfW	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt	SV Anteil
SP T	1406	28	110	4	54	122	1724	10,4%	

Spitzenstunde Tags 11:00 - 12:00 Uhr - einschl. Verkehr Planung
Prognose PLANFALL



Hinweis: SV-Anteil = Bus + LKW + Sattelzug

ANLAGE 4

Datenblätter Verkehrszählung

Knotenpunkt B13 / Am Wiesengrund

Hinweis: Es werden nur die Ströme abgebildet, auf denen Verkehrsmengen festgestellt wurden

[Strom 1] = von B13 nach Wirtschaftsweg							
Zeit	Rad	Pkw	Lfw	Krad	Bus	Lkw	Lastzug
00:00-00:15	0	0	0	0	0	0	0
00:15-00:30	0	0	0	0	0	0	0
00:30-00:45	0	0	0	0	0	0	0
00:45-01:00	0	0	0	0	0	0	0
01:00-01:15	0	0	0	0	0	0	0
01:15-01:30	0	0	0	0	0	0	0
01:30-01:45	0	0	0	0	0	0	0
01:45-02:00	0	0	0	0	0	0	0
02:00-02:15	0	0	0	0	0	0	0
02:15-02:30	0	0	0	0	0	0	0
02:30-02:45	0	0	0	0	0	0	0
02:45-03:00	0	0	0	0	0	0	0
03:00-03:15	0	0	0	0	0	0	0
03:15-03:30	0	0	0	0	0	0	0
03:30-03:45	0	0	0	0	0	0	0
03:45-04:00	0	0	0	0	0	0	0
04:00-04:15	0	0	0	0	0	0	0
04:15-04:30	0	0	0	0	0	0	0
04:30-04:45	0	0	0	0	0	0	0
04:45-05:00	0	0	0	0	0	0	0
05:00-05:15	0	0	0	0	0	0	0
05:15-05:30	0	0	0	0	0	0	0
05:30-05:45	0	0	0	0	0	0	0
05:45-06:00	0	0	0	0	0	0	0
06:00-06:15	0	0	0	0	0	0	0
06:15-06:30	0	0	0	0	0	0	0
06:30-06:45	0	0	0	0	0	0	0
06:45-07:00	0	0	0	0	0	0	0
07:00-07:15	0	0	0	0	0	0	0
07:15-07:30	0	0	0	0	0	0	0
07:30-07:45	0	0	0	0	0	0	0
07:45-08:00	0	0	0	0	0	0	0
08:00-08:15	0	0	0	0	0	0	0
08:15-08:30	0	0	0	0	0	0	0
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	0
08:45-09:00	0	0	0	0	0	0	0
09:00-09:15	0	0	0	0	0	0	0
09:15-09:30	0	0	0	0	0	0	0
09:30-09:45	0	0	0	0	0	0	0
09:45-10:00	0	0	0	0	0	0	0
10:00-10:15	0	0	0	0	0	0	0
10:15-10:30	0	0	0	0	0	0	0
10:30-10:45	0	0	0	0	0	0	0
10:45-11:00	0	0	0	0	0	0	0
11:00-11:15	0	0	0	0	0	0	0
11:15-11:30	0	0	0	0	0	0	0
11:30-11:45	0	0	0	0	0	0	0
11:45-12:00	0	0	0	0	0	0	0
12:00-12:15	0	0	0	0	0	0	0
12:15-12:30	0	0	0	0	0	0	0
12:30-12:45	0	0	0	0	0	0	0
12:45-13:00	0	0	0	0	0	0	0

Bebauungsplan Nr. 12 "Einkaufsmärkte" - 4. Änderung
Verkehrsgutachten

13:00-13:15	0	0	0	0	0	0	0
13:15-13:30	0	0	0	0	0	0	0
13:30-13:45	0	0	0	0	0	0	0
13:45-14:00	0	0	0	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	0	0	0	0
14:15-14:30	0	0	0	0	0	0	0
14:30-14:45	0	0	0	0	0	0	0
14:45-15:00	0	0	0	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	0	0	0	0
15:15-15:30	0	0	0	0	0	0	0
15:30-15:45	0	0	0	0	0	0	0
15:45-16:00	0	0	0	0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0
16:15-16:30	0	0	0	0	0	0	0
16:30-16:45	0	0	0	0	0	0	0
16:45-17:00	0	0	0	0	0	0	0
17:00-17:15	0	0	0	0	0	0	0
17:15-17:30	0	0	0	0	0	0	0
17:30-17:45	0	0	0	0	0	0	0
17:45-18:00	0	0	0	0	0	0	0
18:00-18:15	0	0	0	0	0	0	0
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0
18:30-18:45	0	0	0	0	0	0	0
18:45-19:00	0	0	0	0	0	0	0
19:00-19:15	0	0	0	0	0	0	0
19:15-19:30	0	0	0	0	0	0	0
19:30-19:45	0	0	0	0	0	0	0
19:45-20:00	0	0	0	0	0	0	0
20:00-20:15	0	0	0	0	0	0	0
20:15-20:30	0	0	0	0	0	0	0
20:30-20:45	0	0	0	0	0	0	0
20:45-21:00	0	0	0	0	0	0	0
21:00-21:15	0	0	0	0	0	0	0
21:15-21:30	0	0	0	0	0	0	0
21:30-21:45	0	0	0	0	0	0	0
21:45-22:00	0	0	0	0	0	0	0
22:00-22:15	0	0	0	0	0	0	0
22:15-22:30	0	0	0	0	0	0	0
22:30-22:45	0	0	0	0	0	0	0
22:45-23:00	0	0	0	0	0	0	0
23:00-23:15	0	0	0	0	0	0	0
23:15-23:30	0	0	0	0	0	0	0
23:30-23:45	0	0	0	0	0	0	0
23:45-24:00	0	0	0	0	0	0	0
Zeitraum Tag	0	0	0	0	0	0	0
Zeitraum Nacht	0	0	0	0	0	0	0
Gesamt	0	0	0	0	0	0	0
	RAD	PKW	Krad	LKW 1	LKW2		

Bebauungsplan Nr. 12 "Einkaufsmärkte" - 4. Änderung
Verkehrsgutachten

Spitzenstunden	RAD	PKW	LfW	Krad	Bus	LKW	Sattelzug
Vormittags	0	0	0	0	0	0	0
Nachmittags	0	0	0	0	0	0	0
Tagsüber	0	0	0	0	0	0	0

[Strom 2] = von B13 Süd nach B13 Nord							
Zeit	Rad	Pkw	Lfw	Krad	Bus	Lkw	Lastzug
00:00-00:15	0	4	1	0	0	0	0
00:15-00:30	0	4	0	0	0	0	0
00:30-00:45	0	4	0	0	0	0	0
00:45-01:00	0	3	0	0	0	0	0
01:00-01:15	0	0	0	0	0	0	0
01:15-01:30	0	2	0	0	0	0	0
01:30-01:45	0	1	0	0	0	0	0
01:45-02:00	0	0	0	0	0	0	0
02:00-02:15	0	1	1	0	0	1	0
02:15-02:30	0	1	0	0	0	0	1
02:30-02:45	0	0	0	0	0	0	3
02:45-03:00	0	1	0	0	0	0	2
03:00-03:15	0	1	0	0	0	0	3
03:15-03:30	0	2	0	0	0	0	2
03:30-03:45	0	1	1	0	0	0	2
03:45-04:00	0	4	0	0	0	0	1
04:00-04:15	0	5	1	0	0	2	3
04:15-04:30	0	3	1	0	0	0	3
04:30-04:45	1	6	2	0	0	1	2
04:45-05:00	0	8	2	0	0	0	4
05:00-05:15	0	23	1	0	0	0	4
05:15-05:30	0	28	1	1	0	5	4
05:30-05:45	0	46	0	2	0	3	2
05:45-06:00	0	32	3	1	0	1	2
06:00-06:15	1	37	5	1	0	2	1
06:15-06:30	0	63	9	1	0	5	4
06:30-06:45	0	68	4	2	1	1	4
06:45-07:00	0	74	3	4	0	3	3
07:00-07:15	2	85	10	1	0	4	6
07:15-07:30	0	88	9	0	1	1	4
07:30-07:45	3	78	5	1	0	1	4
07:45-08:00	0	74	6	0	0	1	5
08:00-08:15	0	72	7	0	0	2	4
08:15-08:30	0	64	5	1	0	3	11
08:30-08:45	0	62	4	5	0	1	5
08:45-09:00	0	51	6	0	0	4	8
09:00-09:15	0	56	3	0	0	6	7
09:15-09:30	1	58	5	1	0	2	7
09:30-09:45	0	46	7	0	0	1	6
09:45-10:00	0	49	7	1	0	2	1
10:00-10:15	0	52	4	1	0	3	9
10:15-10:30	0	68	4	2	1	1	7
10:30-10:45	0	38	2	0	0	7	8
10:45-11:00	0	48	2	2	0	1	10
11:00-11:15	2	55	8	0	0	4	6
11:15-11:30	4	52	6	2	1	1	10
11:30-11:45	0	47	3	1	0	4	4
11:45-12:00	2	48	2	0	0	1	10
12:00-12:15	0	35	2	2	0	2	6
12:15-12:30	3	43	4	0	0	4	7
12:30-12:45	0	42	3	1	0	1	9
12:45-13:00	0	52	7	2	0	2	6
13:00-13:15	0	53	5	1	0	0	6
13:15-13:30	0	58	9	1	0	2	10
13:30-13:45	3	54	5	10	1	1	10
13:45-14:00	2	48	3	2	1	3	2
14:00-14:15	2	37	8	0	0	5	7

Bebauungsplan Nr. 12 "Einkaufsmärkte" - 4. Änderung
Verkehrsgutachten

14:15-14:30	0	43	4	2	0	0	4
14:30-14:45	0	59	5	2	0	0	10
14:45-15:00	0	49	4	2	0	1	12
15:00-15:15	0	42	9	1	1	6	10
15:15-15:30	3	78	8	2	0	1	11
15:30-15:45	1	50	8	3	0	3	8
15:45-16:00	0	62	6	0	1	0	7
16:00-16:15	2	69	8	3	2	2	4
16:15-16:30	0	64	5	3	0	1	6
16:30-16:45	5	65	8	0	0	0	3
16:45-17:00	0	78	4	4	1	4	4
17:00-17:15	0	62	4	2	0	2	2
17:15-17:30	0	64	7	1	1	1	4
17:30-17:45	0	67	4	2	1	1	4
17:45-18:00	3	57	4	1	0	1	5
18:00-18:15	3	62	2	2	1	1	4
18:15-18:30	0	48	2	4	0	0	2
18:30-18:45	0	51	1	0	0	0	9
18:45-19:00	1	53	1	1	0	1	1
19:00-19:15	0	38	2	1	1	0	5
19:15-19:30	2	49	1	0	0	0	1
19:30-19:45	1	41	1	4	0	0	1
19:45-20:00	1	38	2	0	0	1	2
20:00-20:15	2	31	0	4	0	0	0
20:15-20:30	0	35	1	4	0	1	0
20:30-20:45	0	39	3	2	0	0	2
20:45-21:00	1	35	2	3	0	0	1
21:00-21:15	0	28	1	2	0	0	0
21:15-21:30	0	26	1	4	0	0	2
21:30-21:45	1	36	1	0	0	0	0
21:45-22:00	2	23	0	1	0	0	0
22:00-22:15	0	25	1	2	0	0	0
22:15-22:30	0	27	0	1	0	0	0
22:30-22:45	0	22	1	0	0	0	1
22:45-23:00	0	25	1	0	0	0	1
23:00-23:15	0	9	0	1	0	0	0
23:15-23:30	0	7	0	0	0	0	0
23:30-23:45	0	4	0	0	0	0	1
23:45-24:00	0	5	1	0	0	0	0
Zeitraum Tag	53	3397	281	105	15	108	331
Zeitraum Nacht	1	304	18	8	0	13	41
Gesamt	54	3701	299	113	15	121	372
	RAD	PKW		Krad	LKW 1		LKW2

Bebauungsplan Nr. 12 "Einkaufsmärkte" - 4. Änderung
Verkehrsgutachten

Spitzenstunden	RAD	PKW	LfW	Krad	Bus	LKW	Sattelzug
Vormittags	5	325	30	2	1	7	19
Nachmittags	3	245	27	9	3	6	25
Tagsüber	8	202	19	3	1	10	30

[Strom 3] = von B13 Süd nach Am Wiesengrund							
Zeit	Rad	Pkw	Lfw	Krad	Bus	Lkw	Lastzug
00:00-00:15	0	1	0	0	0	0	0
00:15-00:30	0	0	0	0	0	0	0
00:30-00:45	0	0	0	0	0	0	0
00:45-01:00	0	0	0	0	0	0	0
01:00-01:15	0	0	0	0	0	0	0
01:15-01:30	0	0	0	0	0	0	0
01:30-01:45	0	0	0	0	0	0	0
01:45-02:00	0	0	0	0	0	0	0
02:00-02:15	0	0	0	0	0	0	0
02:15-02:30	0	0	0	0	0	0	0
02:30-02:45	0	0	0	0	0	0	0
02:45-03:00	0	0	0	0	0	0	0
03:00-03:15	0	0	0	0	0	0	0
03:15-03:30	0	0	0	0	0	0	0
03:30-03:45	0	0	0	0	0	0	1
03:45-04:00	0	0	0	0	0	0	0
04:00-04:15	0	1	0	0	0	0	0
04:15-04:30	0	0	0	0	0	0	0
04:30-04:45	0	0	0	0	0	0	0
04:45-05:00	0	1	0	0	0	0	0
05:00-05:15	0	0	0	0	0	0	0
05:15-05:30	0	1	1	0	0	0	0
05:30-05:45	0	2	0	0	0	0	0
05:45-06:00	0	4	1	0	0	0	0
06:00-06:15	0	2	0	0	0	0	0
06:15-06:30	0	2	0	0	0	0	0
06:30-06:45	0	2	0	0	0	0	0
06:45-07:00	0	5	0	0	0	0	1
07:00-07:15	0	1	1	0	0	0	0
07:15-07:30	1	5	2	0	0	0	0
07:30-07:45	0	5	0	1	0	0	0
07:45-08:00	0	8	0	0	0	0	0
08:00-08:15	0	5	0	0	0	1	1
08:15-08:30	0	9	0	0	0	1	1
08:30-08:45	1	4	1	0	0	1	0
08:45-09:00	0	10	0	0	0	0	0
09:00-09:15	0	2	0	0	0	0	0
09:15-09:30	0	8	4	0	0	0	0
09:30-09:45	1	11	0	0	0	0	0
09:45-10:00	1	6	2	0	0	0	1
10:00-10:15	3	10	0	0	0	0	0
10:15-10:30	1	5	0	0	0	1	0
10:30-10:45	0	10	0	0	0	0	0
10:45-11:00	0	11	0	0	0	0	0
11:00-11:15	2	10	1	0	0	0	0
11:15-11:30	0	9	0	0	0	0	0
11:30-11:45	2	10	0	0	0	0	0
11:45-12:00	0	13	0	1	0	1	0
12:00-12:15	1	8	1	0	0	0	0
12:15-12:30	0	15	1	0	0	0	0
12:30-12:45	2	8	0	0	0	0	0
12:45-13:00	2	16	1	0	0	0	1
13:00-13:15	1	9	1	0	0	0	0
13:15-13:30	0	10	1	1	0	1	0
13:30-13:45	2	7	0	0	0	0	0
13:45-14:00	1	7	0	1	0	1	0
14:00-14:15	0	9	2	1	0	0	0

Bebauungsplan Nr. 12 "Einkaufsmärkte" - 4. Änderung
Verkehrsgutachten

14:15-14:30	3	11	0	0	0	0	0
14:30-14:45	3	12	2	0	0	0	0
14:45-15:00	2	15	0	1	0	0	0
15:00-15:15	0	9	2	0	0	0	0
15:15-15:30	0	12	0	0	0	0	0
15:30-15:45	0	12	1	0	0	0	0
15:45-16:00	3	8	0	0	0	1	1
16:00-16:15	0	11	0	0	0	0	0
16:15-16:30	0	14	1	0	0	0	0
16:30-16:45	3	12	1	0	0	0	0
16:45-17:00	0	8	1	1	0	0	0
17:00-17:15	0	18	0	0	0	0	1
17:15-17:30	0	12	0	0	0	0	0
17:30-17:45	3	10	0	0	0	0	0
17:45-18:00	0	14	0	0	0	0	0
18:00-18:15	0	12	1	0	0	0	0
18:15-18:30	0	10	0	1	0	0	0
18:30-18:45	0	11	1	0	0	0	0
18:45-19:00	1	11	0	1	0	0	0
19:00-19:15	0	11	0	0	0	1	0
19:15-19:30	0	7	0	1	0	0	0
19:30-19:45	3	5	0	0	0	0	0
19:45-20:00	0	11	0	0	0	0	0
20:00-20:15	0	2	1	0	0	0	0
20:15-20:30	1	4	1	0	0	0	0
20:30-20:45	0	3	0	0	0	0	0
20:45-21:00	0	2	1	1	0	0	0
21:00-21:15	0	4	0	0	0	0	0
21:15-21:30	0	0	0	0	0	0	0
21:30-21:45	1	7	0	0	0	0	0
21:45-22:00	0	2	1	0	0	0	0
22:00-22:15	0	1	0	0	0	0	0
22:15-22:30	0	1	0	0	0	0	0
22:30-22:45	1	2	0	0	0	0	0
22:45-23:00	0	1	0	0	0	0	0
23:00-23:15	0	2	0	0	0	0	0
23:15-23:30	0	0	0	0	0	0	0
23:30-23:45	0	0	0	0	0	0	0
23:45-24:00	0	0	0	0	0	0	0
Zeitraum Tag	44	532	32	11	0	9	7
Zeitraum Nacht	1	17	2	0	0	0	1
Gesamt	45	549	34	11	0	9	8
	RAD	PKW		Krad	LKW 1		LKW2

Bebauungsplan Nr. 12 "Einkaufsmärkte" - 4. Änderung
Verkehrsgutachten

Spitzenstunden	RAD	PKW	LfW	Krad	Bus	LKW	Sattelzug
Vormittags	1	19	3	1	0	0	0
Nachmittags	3	45	2	0	0	1	1
Tagsüber	4	42	1	1	0	1	0

[Strom 4] = von Am Wiesengrund nach B13 Süd							
Zeit	Rad	Pkw	Lfw	Krad	Bus	Lkw	Lastzug
00:00-00:15	0	1	0	0	0	0	0
00:15-00:30	0	0	0	0	0	0	0
00:30-00:45	0	0	0	0	0	0	0
00:45-01:00	0	0	0	0	0	0	0
01:00-01:15	0	0	0	0	0	0	0
01:15-01:30	0	0	0	0	0	0	0
01:30-01:45	0	0	0	0	0	0	0
01:45-02:00	0	0	0	0	0	0	0
02:00-02:15	0	0	0	0	0	0	0
02:15-02:30	0	0	0	0	0	0	0
02:30-02:45	0	0	0	0	0	0	0
02:45-03:00	0	0	0	0	0	0	0
03:00-03:15	0	0	0	0	0	0	0
03:15-03:30	0	1	0	0	0	0	0
03:30-03:45	0	0	0	0	0	0	0
03:45-04:00	0	0	0	0	0	0	0
04:00-04:15	0	0	0	0	0	0	1
04:15-04:30	0	0	1	0	0	0	0
04:30-04:45	0	1	0	0	0	0	0
04:45-05:00	0	0	0	0	0	0	0
05:00-05:15	0	4	0	0	0	0	0
05:15-05:30	0	1	0	0	0	0	0
05:30-05:45	0	3	0	0	0	0	0
05:45-06:00	0	3	0	0	0	0	0
06:00-06:15	0	2	2	0	0	0	0
06:15-06:30	2	5	0	0	0	0	0
06:30-06:45	1	4	1	0	0	0	0
06:45-07:00	1	7	0	0	0	0	0
07:00-07:15	0	7	0	0	0	0	0
07:15-07:30	0	9	0	0	0	0	1
07:30-07:45	0	11	1	0	0	0	0
07:45-08:00	1	7	1	0	0	0	1
08:00-08:15	0	6	0	0	0	0	1
08:15-08:30	0	5	1	0	0	0	0
08:30-08:45	0	8	0	0	0	0	0
08:45-09:00	0	10	1	1	0	0	0
09:00-09:15	0	12	0	0	0	0	0
09:15-09:30	0	11	0	0	0	0	0
09:30-09:45	4	8	0	0	0	0	0
09:45-10:00	5	10	0	0	0	0	0
10:00-10:15	0	11	1	0	0	0	0
10:15-10:30	1	8	0	0	0	0	0
10:30-10:45	4	11	1	0	0	0	0
10:45-11:00	3	15	0	0	0	0	1
11:00-11:15	0	9	0	0	0	0	0
11:15-11:30	1	11	0	0	0	0	1
11:30-11:45	0	6	1	1	0	0	0
11:45-12:00	0	4	1	1	0	0	0
12:00-12:15	0	12	0	0	0	0	0
12:15-12:30	0	10	0	0	0	0	0
12:30-12:45	1	8	0	0	0	1	0
12:45-13:00	0	9	2	0	0	0	0
13:00-13:15	0	14	0	0	0	0	0
13:15-13:30	1	8	0	0	0	0	0
13:30-13:45	0	9	2	0	0	0	0
13:45-14:00	2	10	0	0	0	1	1
14:00-14:15	0	14	0	0	0	0	0

Bebauungsplan Nr. 12 "Einkaufsmärkte" - 4. Änderung
Verkehrsgutachten

14:15-14:30	3	12	0	0	0	0	0
14:30-14:45	0	7	0	1	0	0	0
14:45-15:00	0	10	0	0	0	0	0
15:00-15:15	0	15	1	0	0	0	0
15:15-15:30	1	13	0	0	0	1	0
15:30-15:45	1	9	0	0	0	0	0
15:45-16:00	0	8	1	1	0	0	0
16:00-16:15	0	15	0	0	0	1	0
16:15-16:30	0	11	2	0	0	0	0
16:30-16:45	2	9	2	0	0	1	0
16:45-17:00	0	15	0	1	0	1	0
17:00-17:15	1	9	0	1	0	0	0
17:15-17:30	0	15	1	0	0	0	0
17:30-17:45	0	15	1	0	0	0	0
17:45-18:00	2	10	0	0	0	0	0
18:00-18:15	0	12	1	1	0	0	0
18:15-18:30	1	10	2	0	0	0	0
18:30-18:45	0	4	1	0	0	0	0
18:45-19:00	0	14	2	1	0	0	0
19:00-19:15	1	1	0	1	0	0	0
19:15-19:30	0	3	0	0	0	0	0
19:30-19:45	0	6	0	0	0	0	0
19:45-20:00	1	6	0	0	0	0	0
20:00-20:15	0	7	1	1	0	0	0
20:15-20:30	0	1	0	0	0	0	0
20:30-20:45	0	7	0	0	0	0	0
20:45-21:00	0	3	0	0	0	0	0
21:00-21:15	0	3	0	0	0	0	0
21:15-21:30	0	2	0	0	0	0	0
21:30-21:45	0	2	0	0	0	0	0
21:45-22:00	0	3	0	0	0	0	0
22:00-22:15	0	1	0	0	0	0	0
22:15-22:30	0	1	0	0	0	0	0
22:30-22:45	0	1	0	0	0	0	0
22:45-23:00	0	1	0	0	0	0	0
23:00-23:15	0	0	0	0	0	0	0
23:15-23:30	0	1	0	0	0	0	0
23:30-23:45	0	0	0	0	0	0	0
23:45-24:00	0	0	0	0	0	0	0
Zeitraum Tag	40	548	30	11	0	6	6
Zeitraum Nacht	0	19	1	0	0	0	1
Gesamt	40	567	31	11	0	6	7
	RAD	PKW		Krad	LKW 1		LKW2

Bebauungsplan Nr. 12 "Einkaufsmärkte" - 4. Änderung
Verkehrsgutachten

Spitzenstunden	RAD	PKW	LfW	Krad	Bus	LKW	LKW2
Vormittags	1	34	2	0	0	0	2
Nachmittags	1	43	3	1	0	1	0
Tagsüber	1	30	2	2	0	0	1

[Strom 5] = von Am Wiesengrund nach Wirtschaftsweg

Zeit	Rad	Pkw	Lfw	Krad	Bus	Lkw	Lastzug
00:00-00:15	0	0	0	0	0	0	0
00:15-00:30	0	0	0	0	0	0	0
00:30-00:45	0	0	0	0	0	0	0
00:45-01:00	0	0	0	0	0	0	0
01:00-01:15	0	0	0	0	0	0	0
01:15-01:30	0	0	0	0	0	0	0
01:30-01:45	0	0	0	0	0	0	0
01:45-02:00	0	0	0	0	0	0	0
02:00-02:15	0	0	0	0	0	0	0
02:15-02:30	0	0	0	0	0	0	0
02:30-02:45	0	0	0	0	0	0	0
02:45-03:00	0	0	0	0	0	0	0
03:00-03:15	0	0	0	0	0	0	0
03:15-03:30	0	0	0	0	0	0	0
03:30-03:45	0	0	0	0	0	0	0
03:45-04:00	0	0	0	0	0	0	0
04:00-04:15	0	0	0	0	0	0	0
04:15-04:30	0	0	0	0	0	0	0
04:30-04:45	0	0	0	0	0	0	0
04:45-05:00	0	0	0	0	0	0	0
05:00-05:15	0	0	0	0	0	0	0
05:15-05:30	0	0	0	0	0	0	0
05:30-05:45	0	0	0	0	0	0	0
05:45-06:00	0	0	0	0	0	0	0
06:00-06:15	0	0	0	0	0	0	0
06:15-06:30	0	0	0	0	0	0	0
06:30-06:45	0	0	0	0	0	0	0
06:45-07:00	0	0	0	0	0	0	0
07:00-07:15	0	0	0	0	0	0	0
07:15-07:30	0	0	0	0	0	0	0
07:30-07:45	0	0	0	0	0	0	0
07:45-08:00	0	0	0	0	0	0	0
08:00-08:15	0	0	0	0	0	0	0
08:15-08:30	0	0	0	0	0	0	0
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	0
08:45-09:00	0	0	0	0	0	0	0
09:00-09:15	0	0	0	0	0	0	0
09:15-09:30	0	0	0	0	0	0	0
09:30-09:45	0	0	0	0	0	0	0
09:45-10:00	0	0	0	0	0	0	0
10:00-10:15	0	0	0	0	0	0	0
10:15-10:30	0	0	0	0	0	0	0
10:30-10:45	0	0	0	0	0	0	0
10:45-11:00	0	0	0	0	0	0	0
11:00-11:15	0	0	0	0	0	0	0
11:15-11:30	0	0	0	0	0	0	0
11:30-11:45	0	0	0	0	0	0	0
11:45-12:00	0	0	0	0	0	0	0
12:00-12:15	0	0	0	0	0	0	0
12:15-12:30	0	0	0	0	0	0	0
12:30-12:45	0	0	0	0	0	0	0
12:45-13:00	0	0	0	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	0	0	0	0
13:15-13:30	0	0	0	0	0	0	0
13:30-13:45	0	0	0	0	0	0	0
13:45-14:00	0	0	0	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	0	0	0	0

Bebauungsplan Nr. 12 "Einkaufsmärkte" - 4. Änderung
Verkehrsgutachten

14:15-14:30	0	0	0	0	0	0	0
14:30-14:45	0	0	0	0	0	0	0
14:45-15:00	0	0	0	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	0	0	0	0
15:15-15:30	0	0	0	0	0	0	0
15:30-15:45	0	0	0	0	0	0	0
15:45-16:00	0	0	0	0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0
16:15-16:30	0	0	0	0	0	0	0
16:30-16:45	0	0	0	0	0	0	0
16:45-17:00	0	0	0	0	0	0	0
17:00-17:15	0	0	0	0	0	0	0
17:15-17:30	0	0	0	0	0	0	0
17:30-17:45	0	0	0	0	0	0	0
17:45-18:00	0	0	0	0	0	0	0
18:00-18:15	0	0	0	0	0	0	0
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0
18:30-18:45	0	0	0	0	0	0	0
18:45-19:00	0	0	0	0	0	0	0
19:00-19:15	0	0	0	0	0	0	0
19:15-19:30	0	0	0	0	0	0	0
19:30-19:45	0	0	0	0	0	0	0
19:45-20:00	0	0	0	0	0	0	0
20:00-20:15	0	0	0	0	0	0	0
20:15-20:30	0	0	0	0	0	0	0
20:30-20:45	0	0	0	0	0	0	0
20:45-21:00	0	0	0	0	0	0	0
21:00-21:15	0	0	0	0	0	0	0
21:15-21:30	0	0	0	0	0	0	0
21:30-21:45	0	0	0	0	0	0	0
21:45-22:00	0	0	0	0	0	0	0
22:00-22:15	0	0	0	0	0	0	0
22:15-22:30	0	0	0	0	0	0	0
22:30-22:45	0	0	0	0	0	0	0
22:45-23:00	0	0	0	0	0	0	0
23:00-23:15	0	0	0	0	0	0	0
23:15-23:30	0	0	0	0	0	0	0
23:30-23:45	0	0	0	0	0	0	0
23:45-24:00	0	0	0	0	0	0	0
Zeitraum Tag	0	0	0	0	0	0	0
Zeitraum Nacht	0	0	0	0	0	0	0
Gesamt	0	0	0	0	0	0	0
	RAD	PKW	Krad	LKW 1	LKW2		

Bebauungsplan Nr. 12 "Einkaufsmärkte" - 4. Änderung
Verkehrsgutachten

Spitzenstunden	RAD	PKW	LfW	Krad	Bus	LKW	LKW2
Vormittags	0	0	0	0	0	0	0
Nachmittags	0	0	0	0	0	0	0
Tagsüber	0	0	0	0	0	0	0

[Strom 6] = von Am Wiesengrund nach B13 Nord							
Zeit	Rad	Pkw	Lfw	Krad	Bus	Lkw	Lastzug
00:00-00:15	0	0	0	0	0	0	0
00:15-00:30	0	0	0	0	0	0	0
00:30-00:45	0	0	0	0	0	0	0
00:45-01:00	0	0	0	0	0	0	0
01:00-01:15	0	0	0	0	0	0	0
01:15-01:30	0	0	0	0	0	0	0
01:30-01:45	0	0	0	0	0	0	1
01:45-02:00	0	0	0	0	0	0	0
02:00-02:15	0	0	0	0	0	0	0
02:15-02:30	0	0	0	0	0	0	0
02:30-02:45	0	0	0	0	0	0	0
02:45-03:00	0	0	0	0	0	0	0
03:00-03:15	0	0	0	0	0	0	0
03:15-03:30	0	0	0	0	0	0	0
03:30-03:45	0	0	0	0	0	0	0
03:45-04:00	0	1	0	0	0	0	0
04:00-04:15	0	2	0	0	0	0	0
04:15-04:30	0	1	0	0	0	0	0
04:30-04:45	0	2	0	0	0	0	0
04:45-05:00	0	0	0	0	0	0	0
05:00-05:15	0	2	0	0	0	0	0
05:15-05:30	0	3	1	0	0	0	0
05:30-05:45	0	5	1	0	0	0	0
05:45-06:00	0	2	1	0	0	0	0
06:00-06:15	0	3	0	0	0	0	0
06:15-06:30	1	6	0	0	0	1	0
06:30-06:45	0	10	1	0	0	0	0
06:45-07:00	0	6	0	0	0	0	0
07:00-07:15	0	16	3	1	0	0	0
07:15-07:30	1	16	3	0	0	0	0
07:30-07:45	0	8	1	1	0	0	0
07:45-08:00	0	16	0	0	0	0	1
08:00-08:15	0	16	6	0	0	0	0
08:15-08:30	0	19	0	0	0	1	0
08:30-08:45	1	13	2	0	0	0	0
08:45-09:00	0	10	2	0	0	0	2
09:00-09:15	0	19	1	0	0	1	0
09:15-09:30	1	15	2	0	0	0	0
09:30-09:45	1	10	2	0	0	0	0
09:45-10:00	0	15	4	0	0	0	0
10:00-10:15	0	15	1	0	0	0	0
10:15-10:30	0	18	2	0	0	0	1
10:30-10:45	0	21	0	0	0	1	0
10:45-11:00	0	16	0	1	0	1	0
11:00-11:15	2	21	1	0	0	2	0
11:15-11:30	0	18	0	1	0	1	0
11:30-11:45	0	17	1	0	0	0	0
11:45-12:00	1	18	1	0	0	0	0
12:00-12:15	0	21	0	1	0	1	0
12:15-12:30	0	14	0	0	0	0	1
12:30-12:45	0	14	1	0	0	1	0
12:45-13:00	3	18	0	1	0	0	0
13:00-13:15	0	18	1	0	0	0	0
13:15-13:30	0	26	1	1	0	1	0
13:30-13:45	2	13	3	0	0	0	1
13:45-14:00	0	18	0	2	0	2	0
14:00-14:15	0	14	2	0	0	1	1

Bebauungsplan Nr. 12 "Einkaufsmärkte" - 4. Änderung
Verkehrsgutachten

14:15-14:30	1	16	0	0	0	0	0
14:30-14:45	0	23	1	1	0	0	0
14:45-15:00	0	24	1	0	0	0	0
15:00-15:15	0	29	2	1	0	0	0
15:15-15:30	1	22	0	0	0	0	0
15:30-15:45	0	21	1	1	0	0	0
15:45-16:00	1	20	5	1	0	0	0
16:00-16:15	0	19	1	0	0	1	0
16:15-16:30	0	24	1	0	0	0	0
16:30-16:45	1	21	3	0	0	0	1
16:45-17:00	3	22	1	0	0	0	0
17:00-17:15	2	15	0	0	0	0	0
17:15-17:30	0	19	0	0	0	0	1
17:30-17:45	0	23	1	0	0	0	0
17:45-18:00	3	26	4	1	0	0	1
18:00-18:15	3	20	2	0	0	0	0
18:15-18:30	0	25	1	2	0	1	0
18:30-18:45	1	19	3	0	0	0	0
18:45-19:00	0	29	5	1	0	0	0
19:00-19:15	2	15	0	0	0	0	0
19:15-19:30	0	22	1	1	0	1	0
19:30-19:45	0	18	0	4	0	0	0
19:45-20:00	0	21	0	0	0	0	0
20:00-20:15	0	14	0	0	0	0	0
20:15-20:30	0	4	0	0	0	0	0
20:30-20:45	0	4	0	0	0	0	0
20:45-21:00	0	3	0	0	0	0	0
21:00-21:15	0	7	0	0	0	0	1
21:15-21:30	0	0	0	0	0	0	0
21:30-21:45	0	3	0	0	0	0	0
21:45-22:00	0	2	0	0	0	0	0
22:00-22:15	0	0	1	0	0	0	1
22:15-22:30	0	0	0	0	0	0	0
22:30-22:45	0	0	0	0	0	0	0
22:45-23:00	0	0	0	0	0	0	0
23:00-23:15	0	1	0	0	0	0	0
23:15-23:30	0	0	0	0	0	0	0
23:30-23:45	0	0	0	0	0	0	0
23:45-24:00	0	1	0	0	0	0	0
Zeitraum Tag	31	1028	74	22	0	17	11
Zeitraum Nacht	0	20	4	0	0	0	2
Gesamt	31	1048	78	22	0	17	13
	RAD	PKW		Krad	LKW 1		LKW2

Bebauungsplan Nr. 12 "Einkaufsmärkte" - 4. Änderung
Verkehrsgutachten

Spitzenstunden	RAD	PKW	LfW	Krad	Bus	LKW	LKW2
Vormittags	1	56	7	2	0	0	1
Nachmittags	1	84	8	2	0	1	0
Tagsüber	3	74	3	1	0	3	0

[Strom 7] = von B13 Nord nach Am Wiesengrund							
Zeit	Rad	Pkw	Lfw	Krad	Bus	Lkw	Lastzug
00:00-00:15	0	1	0	0	0	0	0
00:15-00:30	0	1	0	0	0	0	0
00:30-00:45	0	0	0	0	0	0	0
00:45-01:00	0	0	0	0	0	0	0
01:00-01:15	0	0	0	0	0	0	0
01:15-01:30	0	0	0	0	0	0	1
01:30-01:45	0	0	0	0	0	0	0
01:45-02:00	0	0	0	0	0	0	0
02:00-02:15	0	0	0	0	0	0	0
02:15-02:30	0	0	0	0	0	0	0
02:30-02:45	0	0	0	0	0	0	0
02:45-03:00	0	0	0	0	0	0	0
03:00-03:15	0	0	0	0	0	0	0
03:15-03:30	0	0	0	0	0	0	0
03:30-03:45	0	0	0	0	0	0	0
03:45-04:00	0	1	0	0	0	0	0
04:00-04:15	0	0	0	0	0	0	0
04:15-04:30	0	0	0	0	0	0	0
04:30-04:45	0	1	0	0	0	0	0
04:45-05:00	0	1	0	0	0	0	0
05:00-05:15	0	0	0	0	0	0	0
05:15-05:30	0	0	0	0	0	0	0
05:30-05:45	0	2	0	0	0	0	0
05:45-06:00	0	2	0	0	0	0	0
06:00-06:15	0	3	1	0	0	0	0
06:15-06:30	0	2	0	0	0	0	0
06:30-06:45	0	4	1	0	0	0	0
06:45-07:00	0	6	2	0	0	0	1
07:00-07:15	0	10	3	0	0	1	1
07:15-07:30	0	10	3	0	0	0	2
07:30-07:45	0	6	1	0	0	0	1
07:45-08:00	0	9	3	0	0	0	0
08:00-08:15	0	13	2	0	0	0	0
08:15-08:30	0	13	0	1	0	0	0
08:30-08:45	0	8	0	0	0	0	0
08:45-09:00	0	12	1	0	0	0	0
09:00-09:15	0	10	1	0	0	0	0
09:15-09:30	1	13	0	0	0	0	0
09:30-09:45	0	9	2	0	0	0	0
09:45-10:00	0	18	3	0	0	0	0
10:00-10:15	1	16	1	0	0	0	0
10:15-10:30	0	24	0	0	0	0	1
10:30-10:45	0	17	2	0	0	0	0
10:45-11:00	1	14	0	1	0	1	0
11:00-11:15	1	17	3	1	0	2	1
11:15-11:30	0	15	0	1	0	0	1
11:30-11:45	0	17	2	1	0	1	0
11:45-12:00	1	17	1	0	0	1	0
12:00-12:15	1	26	1	0	0	0	1
12:15-12:30	0	16	1	0	0	0	0
12:30-12:45	0	18	1	1	0	0	0
12:45-13:00	0	12	1	1	0	0	0
13:00-13:15	2	20	1	0	0	0	1
13:15-13:30	2	19	3	1	0	0	1
13:30-13:45	0	16	1	1	0	3	0
13:45-14:00	0	16	1	2	0	0	2
14:00-14:15	2	13	0	0	1	0	0

Bebauungsplan Nr. 12 "Einkaufsmärkte" - 4. Änderung
Verkehrsgutachten

14:15-14:30	0	26	0	0	0	0	0
14:30-14:45	0	13	0	2	0	0	0
14:45-15:00	0	27	1	0	1	1	0
15:00-15:15	0	17	0	0	0	0	1
15:15-15:30	0	20	0	1	0	1	1
15:30-15:45	1	30	4	0	0	0	0
15:45-16:00	0	25	2	1	0	1	1
16:00-16:15	0	28	0	0	0	0	0
16:15-16:30	0	27	3	0	0	0	0
16:30-16:45	0	25	0	0	0	0	0
16:45-17:00	3	26	0	1	1	1	0
17:00-17:15	0	35	0	0	0	0	0
17:15-17:30	1	27	1	1	0	0	0
17:30-17:45	2	22	1	0	0	0	1
17:45-18:00	0	34	4	1	0	0	0
18:00-18:15	0	19	4	0	1	0	0
18:15-18:30	1	21	2	0	0	0	0
18:30-18:45	3	19	0	0	0	0	0
18:45-19:00	0	23	0	0	0	0	0
19:00-19:15	1	21	2	2	0	0	0
19:15-19:30	4	22	0	2	0	0	0
19:30-19:45	0	24	0	1	0	0	1
19:45-20:00	1	8	1	1	0	0	0
20:00-20:15	0	7	0	0	0	0	0
20:15-20:30	0	5	1	0	0	0	0
20:30-20:45	0	2	0	0	0	0	0
20:45-21:00	0	4	0	0	0	0	0
21:00-21:15	1	6	0	2	0	0	0
21:15-21:30	0	3	0	0	0	0	0
21:30-21:45	0	2	0	0	0	0	0
21:45-22:00	0	0	1	0	0	0	0
22:00-22:15	0	2	0	0	0	0	0
22:15-22:30	0	5	0	0	0	0	0
22:30-22:45	0	2	0	1	0	0	1
22:45-23:00	0	2	0	0	0	0	0
23:00-23:15	0	2	0	0	0	0	0
23:15-23:30	0	2	0	0	0	0	0
23:30-23:45	0	0	0	0	0	0	0
23:45-24:00	0	3	0	0	0	0	0
Zeitraum Tag	30	1007	69	26	4	13	18
Zeitraum Nacht	0	27	0	1	0	0	2
Gesamt	30	1034	69	27	4	13	20
	RAD	PKW		Krad	LKW 1		LKW2

Bebauungsplan Nr. 12 "Einkaufsmärkte" - 4. Änderung
Verkehrsgutachten

Spitzenstunden	RAD	PKW	LfW	Krad	Bus	LKW	LKW2
Vormittags	0	35	10	0	0	1	4
Nachmittags	1	110	9	1	0	1	1
Tagsüber	2	66	6	3	0	4	2

[Strom 8] = von B13 Nord nach B13 Süd							
Zeit	Rad	Pkw	Lfw	Krad	Bus	Lkw	Lastzug
00:00-00:15	0	5	2	0	0	0	0
00:15-00:30	0	1	0	0	0	0	0
00:30-00:45	0	2	0	0	0	0	0
00:45-01:00	0	2	0	0	0	0	3
01:00-01:15	0	4	0	0	0	0	0
01:15-01:30	0	0	0	0	0	0	0
01:30-01:45	0	0	0	0	0	0	0
01:45-02:00	0	0	1	0	0	0	1
02:00-02:15	0	1	0	0	0	0	1
02:15-02:30	0	1	0	0	0	0	0
02:30-02:45	0	0	1	0	0	0	0
02:45-03:00	0	0	0	0	0	0	2
03:00-03:15	0	1	0	0	0	0	1
03:15-03:30	0	1	0	0	0	0	1
03:30-03:45	0	2	0	0	0	0	0
03:45-04:00	0	0	0	0	0	1	0
04:00-04:15	0	2	0	0	0	0	0
04:15-04:30	0	4	1	0	0	0	2
04:30-04:45	0	3	0	0	0	0	3
04:45-05:00	0	5	0	0	0	0	5
05:00-05:15	0	5	1	1	0	0	4
05:15-05:30	0	12	0	0	0	0	3
05:30-05:45	0	22	2	1	0	0	3
05:45-06:00	0	21	4	0	0	4	6
06:00-06:15	0	24	3	1	1	5	4
06:15-06:30	0	27	6	1	0	4	4
06:30-06:45	0	37	11	0	0	7	7
06:45-07:00	0	23	8	0	0	1	6
07:00-07:15	0	31	7	1	1	1	8
07:15-07:30	0	62	2	1	0	1	9
07:30-07:45	0	65	5	0	0	1	4
07:45-08:00	0	52	8	0	0	1	7
08:00-08:15	0	34	3	0	0	4	7
08:15-08:30	0	44	3	0	3	1	8
08:30-08:45	0	43	5	1	0	2	10
08:45-09:00	0	32	3	0	0	2	8
09:00-09:15	0	62	3	1	2	4	8
09:15-09:30	0	46	6	0	0	0	9
09:30-09:45	0	61	3	3	0	1	12
09:45-10:00	2	49	2	2	1	5	4
10:00-10:15	0	69	5	1	1	4	13
10:15-10:30	0	48	6	1	0	1	8
10:30-10:45	0	63	5	0	0	1	7
10:45-11:00	0	49	4	1	0	0	3
11:00-11:15	0	60	11	0	0	4	7
11:15-11:30	2	48	3	3	0	2	3
11:30-11:45	0	44	4	1	1	0	15
11:45-12:00	0	48	4	0	0	6	9
12:00-12:15	0	59	2	2	0	1	5
12:15-12:30	0	55	0	2	0	3	10
12:30-12:45	0	58	5	0	0	3	4
12:45-13:00	1	48	1	5	0	0	8
13:00-13:15	0	54	4	3	0	1	8
13:15-13:30	1	58	7	0	0	4	7
13:30-13:45	0	49	6	0	0	1	2
13:45-14:00	0	83	3	2	0	5	7
14:00-14:15	0	65	2	0	0	2	7

Bebauungsplan Nr. 12 "Einkaufsmärkte" - 4. Änderung
Verkehrsgutachten

14:15-14:30	1	83	5	1	1	2	9
14:30-14:45	0	72	5	1	0	1	9
14:45-15:00	2	70	10	6	0	3	11
15:00-15:15	1	51	7	3	0	1	6
15:15-15:30	3	68	3	1	0	5	7
15:30-15:45	0	93	7	1	1	3	6
15:45-16:00	0	78	8	3	0	3	8
16:00-16:15	1	112	8	3	0	2	4
16:15-16:30	3	93	5	0	0	0	5
16:30-16:45	0	85	3	4	0	0	4
16:45-17:00	0	72	5	1	0	2	6
17:00-17:15	3	77	3	1	0	2	1
17:15-17:30	0	81	8	1	0	0	2
17:30-17:45	0	82	1	6	0	1	5
17:45-18:00	0	97	5	1	0	0	3
18:00-18:15	0	58	4	1	1	0	3
18:15-18:30	0	55	1	4	0	1	4
18:30-18:45	0	49	3	1	0	0	3
18:45-19:00	0	51	1	1	0	1	2
19:00-19:15	1	39	0	2	0	0	3
19:15-19:30	0	47	0	1	0	2	4
19:30-19:45	0	29	2	1	0	0	4
19:45-20:00	0	27	1	0	0	0	1
20:00-20:15	0	28	0	0	0	0	2
20:15-20:30	0	24	0	0	0	0	3
20:30-20:45	0	17	3	1	0	0	1
20:45-21:00	0	17	1	1	0	0	2
21:00-21:15	0	27	1	0	0	1	0
21:15-21:30	0	23	1	2	0	0	1
21:30-21:45	0	22	0	0	0	0	0
21:45-22:00	0	11	1	0	0	0	1
22:00-22:15	0	13	0	0	0	0	0
22:15-22:30	0	25	1	1	0	0	0
22:30-22:45	0	9	2	0	0	0	0
22:45-23:00	0	5	0	0	0	0	0
23:00-23:15	0	11	1	0	0	0	1
23:15-23:30	0	5	2	0	0	0	2
23:30-23:45	0	5	1	0	0	0	0
23:45-24:00	0	8	0	0	0	0	0
Zeitraum Tag	21	3388	252	80	13	108	358
Zeitraum Nacht	0	175	19	3	0	5	38
Gesamt	21	3563	271	83	13	113	396
	RAD	PKW		Krad	LKW 1		LKW2

Bebauungsplan Nr. 12 "Einkaufsmärkte" - 4. Änderung
Verkehrsgutachten

Spitzenstunden	RAD	PKW	LfW	Krad	Bus	LKW	LKW2
Vormittags	0	210	22	2	1	4	28
Nachmittags	4	376	28	7	1	8	23
Tagsüber	2	200	22	4	1	12	34

[Strom 9] = von B13 Nord nach Wirtschaftsweg							
Zeit	Rad	Pkw	Lfw	Krad	Bus	Lkw	Lastzug
00:00-00:15	0	0	0	0	0	0	0
00:15-00:30	0	0	0	0	0	0	0
00:30-00:45	0	0	0	0	0	0	0
00:45-01:00	0	0	0	0	0	0	0
01:00-01:15	0	0	0	0	0	0	0
01:15-01:30	0	0	0	0	0	0	0
01:30-01:45	0	0	0	0	0	0	0
01:45-02:00	0	0	0	0	0	0	0
02:00-02:15	0	0	0	0	0	0	0
02:15-02:30	0	0	0	0	0	0	0
02:30-02:45	0	0	0	0	0	0	0
02:45-03:00	0	0	0	0	0	0	0
03:00-03:15	0	0	0	0	0	0	0
03:15-03:30	0	0	0	0	0	0	0
03:30-03:45	0	0	0	0	0	0	0
03:45-04:00	0	0	0	0	0	0	0
04:00-04:15	0	0	0	0	0	0	0
04:15-04:30	0	0	0	0	0	0	0
04:30-04:45	0	0	0	0	0	0	0
04:45-05:00	0	0	0	0	0	0	0
05:00-05:15	0	0	0	0	0	0	0
05:15-05:30	0	0	0	0	0	0	0
05:30-05:45	0	0	0	0	0	0	0
05:45-06:00	0	0	0	0	0	0	0
06:00-06:15	0	0	0	0	0	0	0
06:15-06:30	0	0	0	0	0	0	0
06:30-06:45	0	0	0	0	0	0	0
06:45-07:00	0	0	0	0	0	0	0
07:00-07:15	0	0	0	0	0	0	0
07:15-07:30	0	0	0	0	0	0	0
07:30-07:45	0	0	0	0	0	0	0
07:45-08:00	0	0	0	0	0	0	0
08:00-08:15	0	0	0	0	0	0	0
08:15-08:30	0	0	0	0	0	0	0
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	0
08:45-09:00	0	0	0	0	0	0	0
09:00-09:15	0	0	0	0	0	0	0
09:15-09:30	0	0	0	0	0	0	0
09:30-09:45	0	0	0	0	0	0	0
09:45-10:00	0	0	0	0	0	0	0
10:00-10:15	0	0	0	0	0	0	0
10:15-10:30	0	0	0	0	0	0	0
10:30-10:45	0	0	0	0	0	0	0
10:45-11:00	0	0	0	0	0	0	0
11:00-11:15	0	0	0	0	0	0	0
11:15-11:30	0	0	0	0	0	0	0
11:30-11:45	0	0	0	0	0	0	0
11:45-12:00	0	0	0	0	0	0	0
12:00-12:15	0	0	0	0	0	0	0
12:15-12:30	0	0	0	0	0	0	0
12:30-12:45	0	0	0	0	0	0	0
12:45-13:00	0	0	0	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	0	0	0	0
13:15-13:30	1	0	0	0	0	0	0
13:30-13:45	0	0	0	0	0	0	0
13:45-14:00	0	0	0	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	0	0	0	0

Bebauungsplan Nr. 12 "Einkaufsmärkte" - 4. Änderung
Verkehrsgutachten

14:15-14:30	0	0	0	0	0	0	0
14:30-14:45	0	0	0	0	0	0	0
14:45-15:00	0	0	0	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	0	0	0	0
15:15-15:30	0	0	0	0	0	0	0
15:30-15:45	0	0	0	0	0	0	0
15:45-16:00	0	0	0	0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0
16:15-16:30	0	0	0	0	0	0	0
16:30-16:45	0	0	0	0	0	0	0
16:45-17:00	0	0	0	0	0	0	0
17:00-17:15	0	0	0	0	0	0	0
17:15-17:30	0	0	0	0	0	0	0
17:30-17:45	0	0	0	0	0	0	0
17:45-18:00	0	0	0	0	0	0	0
18:00-18:15	0	0	0	0	0	0	0
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0
18:30-18:45	0	0	0	0	0	0	0
18:45-19:00	0	0	0	0	0	0	0
19:00-19:15	0	0	0	0	0	0	0
19:15-19:30	0	0	0	0	0	0	0
19:30-19:45	0	0	0	0	0	0	0
19:45-20:00	0	0	0	0	0	0	0
20:00-20:15	0	0	0	0	0	0	0
20:15-20:30	0	0	0	0	0	0	0
20:30-20:45	0	0	0	0	0	0	0
20:45-21:00	0	0	0	0	0	0	0
21:00-21:15	0	0	0	0	0	0	0
21:15-21:30	0	0	0	0	0	0	0
21:30-21:45	0	0	0	0	0	0	0
21:45-22:00	0	0	0	0	0	0	0
22:00-22:15	0	0	0	0	0	0	0
22:15-22:30	0	0	0	0	0	0	0
22:30-22:45	0	0	0	0	0	0	0
22:45-23:00	0	0	0	0	0	0	0
23:00-23:15	0	0	0	0	0	0	0
23:15-23:30	0	0	0	0	0	0	0
23:30-23:45	0	0	0	0	0	0	0
23:45-24:00	0	0	0	0	0	0	0
Zeitraum Tag	1	0	0	0	0	0	0
Zeitraum Nacht	0	0	0	0	0	0	0
Gesamt	1	0	0	0	0	0	0
	RAD	PKW	Krad	LKW 1	LKW2		

Bebauungsplan Nr. 12 "Einkaufsmärkte" - 4. Änderung
Verkehrsgutachten

Spitzenstunden	RAD	PKW	LfW	Krad	Bus	LKW	LKW2
Vormittags	0	0	0	0	0	0	0
Nachmittags	0	0	0	0	0	0	0
Tagsüber	0	0	0	0	0	0	0

ANLAGE 5

Verkehrsmengenprognose Planung Drogeriemarkt 2035

Verkehrsmengen Planungsgebiet Drogeriemarkt - Quellverkehr (QV) (Mo - Do, Sa)

Annahmen:

Beschäftigten-Verkehr = 100 % PKW

Kunden-Verkehr = 100 % PKW

Wirtschaftsverkehr = 50 % LfW, 20% LKW 30 % Sattelzug

Zeit	Pkw	Lfw	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt
00:00-01:00	0	0	0	0	0	0
01:00-02:00	0	0	0	0	0	0
02:00-03:00	0	0	0	0	0	0
03:00-04:00	0	0	0	0	0	0
04:00-05:00	0	0	0	0	0	0
05:00-06:00	0	0	0	0	0	0
06:00-07:00	0	0	0	0	0	0
07:00-08:00	0	0	0	0	0	0
08:00-09:00	13	0	0	1	0	14
09:00-10:00	17	0	0	0	1	18
10:00-11:00	10	0	0	0	0	10
11:00-12:00	50	0	0	0	0	50
12:00-13:00	18	0	0	0	0	18
13:00-14:00	29	0	0	0	0	29
14:00-15:00	21	0	0	0	0	21
15:00-16:00	21	0	0	0	0	21
16:00-17:00	65	1	0	0	0	66
17:00-18:00	36	0	0	0	0	36
18:00-19:00	37	0	0	0	0	37
19:00-20:00	24	0	0	0	0	24
20:00-21:00	5	0	0	0	0	5
21:00-22:00	0	0	0	0	0	0
22:00-23:00	0	0	0	0	0	0
23:00-24:00	0	0	0	0	0	0
Zeitraum Tag	346	1	0	1	1	349
Zeitraum Nacht	0	0	0	0	0	0
Gesamt	346	1	0	1	1	349
	PKW		Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt

Teilstrom Q1 nach Westen (Richtung B13)

Anteil an Gesamtverkehr

PKW	60%	LKW	100%
Lfw	100%	Sattelzug	100%

Zeit	Pkw	Lfw	Bus	LKW	Sattelzug
00:00-01:00	0	0	0	0	0
01:00-02:00	0	0	0	0	0
02:00-03:00	0	0	0	0	0
03:00-04:00	0	0	0	0	0
04:00-05:00	0	0	0	0	0
05:00-06:00	0	0	0	0	0
06:00-07:00	0	0	0	0	0
07:00-08:00	0	0	0	0	0
08:00-09:00	8	0	0	1	0
09:00-10:00	10	0	0	0	1
10:00-11:00	6	0	0	0	0
11:00-12:00	30	0	0	0	0
12:00-13:00	11	0	0	0	0
13:00-14:00	17	0	0	0	0
14:00-15:00	13	0	0	0	0
15:00-16:00	13	0	0	0	0
16:00-17:00	39	1	0	0	0
17:00-18:00	22	0	0	0	0
18:00-19:00	22	0	0	0	0
19:00-20:00	14	0	0	0	0
20:00-21:00	3	0	0	0	0
21:00-22:00	0	0	0	0	0
22:00-23:00	0	0	0	0	0
23:00-24:00	0	0	0	0	0
Zeitraum Tag	208	1	0	1	1
Zeitraum Nacht	0	0	0	0	0
Gesamt	208	1	0	1	1
	PKW		Bus	LKW	Sattelzug

Teilstrom Q2 nach Osten (Richtung Merkendorf Wohnbereiche)

Anteil an Gesamtverkehr

PKW	40%	LKW	0%
Lfw	0%	Sattelzug	0%

Zeit	Pkw	Lfw	Bus	LKW	Sattelzug
00:00-01:00	0	0	0	0	0
01:00-02:00	0	0	0	0	0
02:00-03:00	0	0	0	0	0
03:00-04:00	0	0	0	0	0
04:00-05:00	0	0	0	0	0
05:00-06:00	0	0	0	0	0
06:00-07:00	0	0	0	0	0
07:00-08:00	0	0	0	0	0
08:00-09:00	5	0	0	0	0
09:00-10:00	7	0	0	0	0
10:00-11:00	4	0	0	0	0
11:00-12:00	20	0	0	0	0
12:00-13:00	7	0	0	0	0
13:00-14:00	12	0	0	0	0
14:00-15:00	8	0	0	0	0
15:00-16:00	8	0	0	0	0
16:00-17:00	26	0	0	0	0
17:00-18:00	14	0	0	0	0
18:00-19:00	15	0	0	0	0
19:00-20:00	10	0	0	0	0
20:00-21:00	2	0	0	0	0
21:00-22:00	0	0	0	0	0
22:00-23:00	0	0	0	0	0
23:00-24:00	0	0	0	0	0
Zeitraum Tag	138	0	0	0	0
Zeitraum Nacht	0	0	0	0	0
Gesamt	138	0	0	0	0
	PKW		Bus	LKW	Sattelzug

Verkehrsmengen Planungsgebiet Drogeriemarkt - Zielverkehr (QV)

Annahmen:

Beschäftigten-Verkehr = 100 % PKW

Kunden-Verkehr = 100 % PKW

Wirtschaftsverkehr = 50 % LfW, 20% LKW 30 % Sattelzug

Zeit	Pkw	Lfw	Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt
00:00-01:00	0	0	0	0	0	0
01:00-02:00	0	0	0	0	0	0
02:00-03:00	0	0	0	0	0	0
03:00-04:00	0	0	0	0	0	0
04:00-05:00	0	0	0	0	0	0
05:00-06:00	0	0	0	0	0	0
06:00-07:00	2	0	0	0	0	2
07:00-08:00	14	0	0	1	0	15
08:00-09:00	27	0	0	0	1	28
09:00-10:00	13	0	0	0	0	13
10:00-11:00	37	0	0	0	0	37
11:00-12:00	32	0	0	0	0	32
12:00-13:00	14	0	0	0	0	14
13:00-14:00	15	0	0	0	0	15
14:00-15:00	34	0	0	0	0	34
15:00-16:00	44	0	0	0	0	44
16:00-17:00	50	1	0	0	0	51
17:00-18:00	50	0	0	0	0	50
18:00-19:00	7	0	0	0	0	7
19:00-20:00	7	0	0	0	0	7
20:00-21:00	0	0	0	0	0	0
21:00-22:00	0	0	0	0	0	0
22:00-23:00	0	0	0	0	0	0
23:00-24:00	0	0	0	0	0	0
Zeitraum Tag	346	1	0	1	1	349
Zeitraum Nacht	0	0	0	0	0	0
Gesamt	346	1	0	1	1	349
	PKW		Bus	LKW	Sattelzug	Gesamt

Teilstrom Z1 von Westen (aus Richtung B13)

Anteil an Gesamtverkehr

PKW	60%	LKW	100%
Lfw	100%	Sattelzug	100%

Zeit	Pkw	Lfw	Bus	LKW	Sattelzug
00:00-01:00	0	0	0	0	0
01:00-02:00	0	0	0	0	0
02:00-03:00	0	0	0	0	0
03:00-04:00	0	0	0	0	0
04:00-05:00	0	0	0	0	0
05:00-06:00	0	0	0	0	0
06:00-07:00	1	0	0	0	0
07:00-08:00	8	0	0	1	0
08:00-09:00	16	0	0	0	1
09:00-10:00	8	0	0	0	0
10:00-11:00	22	0	0	0	0
11:00-12:00	19	0	0	0	0
12:00-13:00	8	0	0	0	0
13:00-14:00	9	0	0	0	0
14:00-15:00	20	0	0	0	0
15:00-16:00	26	0	0	0	0
16:00-17:00	30	1	0	0	0
17:00-18:00	30	0	0	0	0
18:00-19:00	4	0	0	0	0
19:00-20:00	4	0	0	0	0
20:00-21:00	0	0	0	0	0
21:00-22:00	0	0	0	0	0
22:00-23:00	0	0	0	0	0
23:00-24:00	0	0	0	0	0
Zeitraum Tag	205	1	0	1	1
Zeitraum Nacht	0	0	0	0	0
Gesamt	205	1	0	1	1
	PKW		Bus	LKW	Sattelzug

Teilstrom Z2 nach Osten (aus Richtung Merkendorf Wohngebiete)

Anteil an Gesamtverkehr

PKW	40%	LKW	0%
Lfw	0%	Sattelzug	0%

Zeit	Pkw	Lfw	Bus	LKW	Sattelzug
00:00-01:00	0	0	0	0	0
01:00-02:00	0	0	0	0	0
02:00-03:00	0	0	0	0	0
03:00-04:00	0	0	0	0	0
04:00-05:00	0	0	0	0	0
05:00-06:00	0	0	0	0	0
06:00-07:00	1	0	0	0	0
07:00-08:00	6	0	0	0	0
08:00-09:00	11	0	0	0	0
09:00-10:00	5	0	0	0	0
10:00-11:00	15	0	0	0	0
11:00-12:00	13	0	0	0	0
12:00-13:00	6	0	0	0	0
13:00-14:00	6	0	0	0	0
14:00-15:00	14	0	0	0	0
15:00-16:00	18	0	0	0	0
16:00-17:00	20	0	0	0	0
17:00-18:00	20	0	0	0	0
18:00-19:00	3	0	0	0	0
19:00-20:00	3	0	0	0	0
20:00-21:00	0	0	0	0	0
21:00-22:00	0	0	0	0	0
22:00-23:00	0	0	0	0	0
23:00-24:00	0	0	0	0	0
Zeitraum Tag	141	0	0	0	0
Zeitraum Nacht	0	0	0	0	0
Gesamt	141	0	0	0	0
	PKW		Bus	LKW	Sattelzug

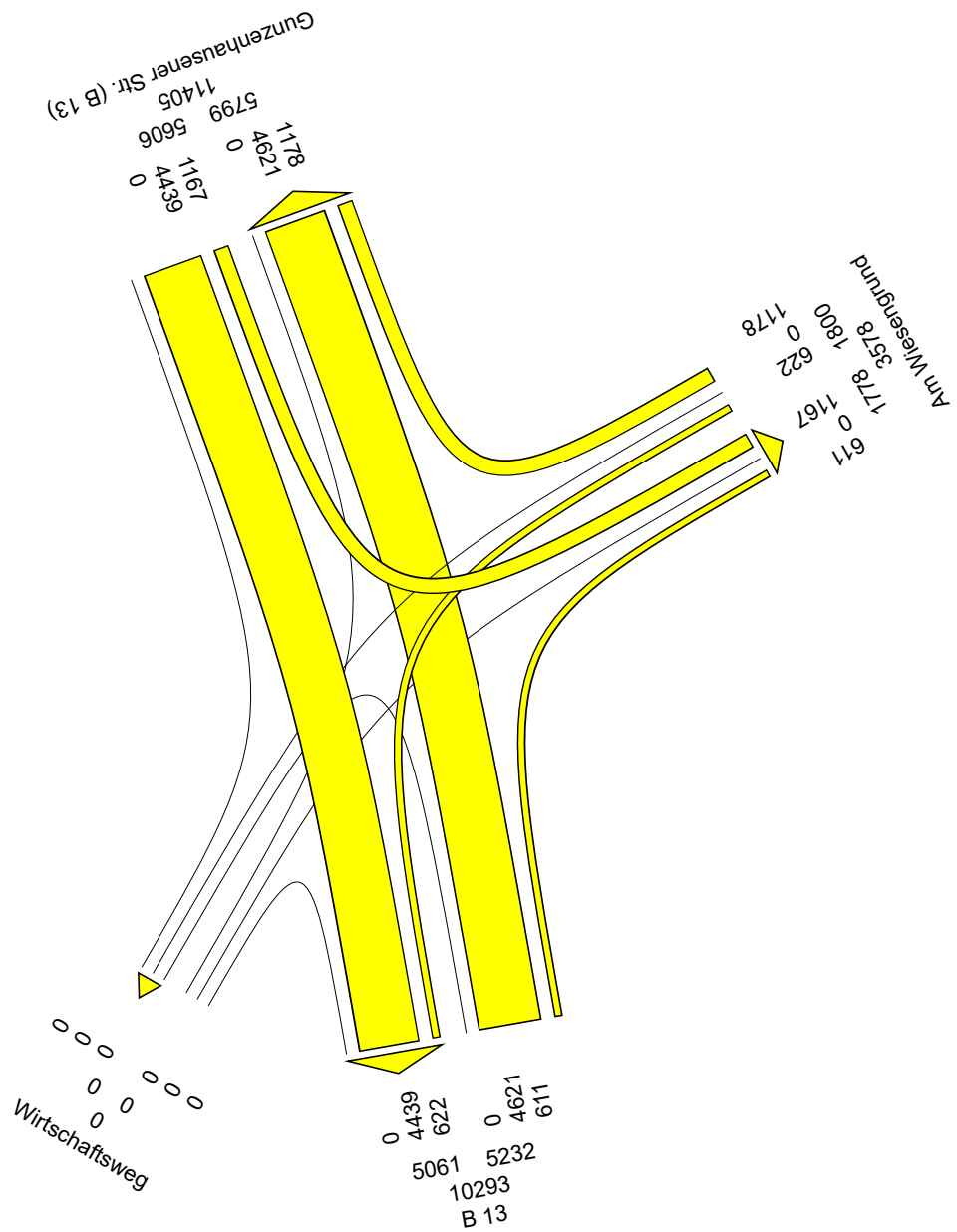
ANLAGE 6

Verkehrszählung Fa. Geovista Zusammenfassung Zählergebnisse

Gesamtbelastung Kfz am Knotenpunkt

Gunzenhausener Str. / B 13 / Am Wiesengrund

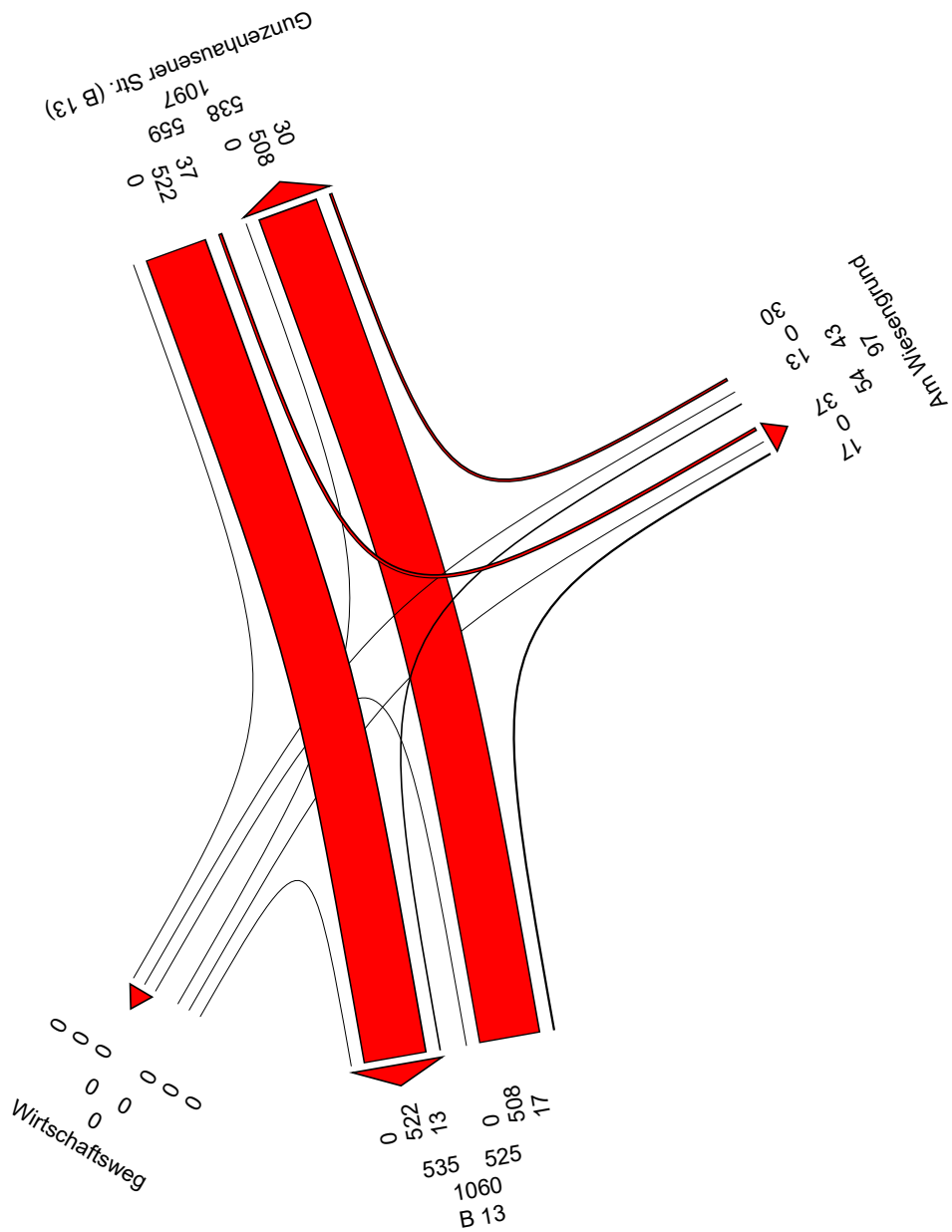
09.07.2024 00:00 - 24:00 (Krad, Pkw, Bus, Lfw, Lkw, Lastzug) [Anzahl]



Gesamtbelastung SV am Knotenpunkt

Gunzenhausener Str. / B 13 / Am Wiesengrund

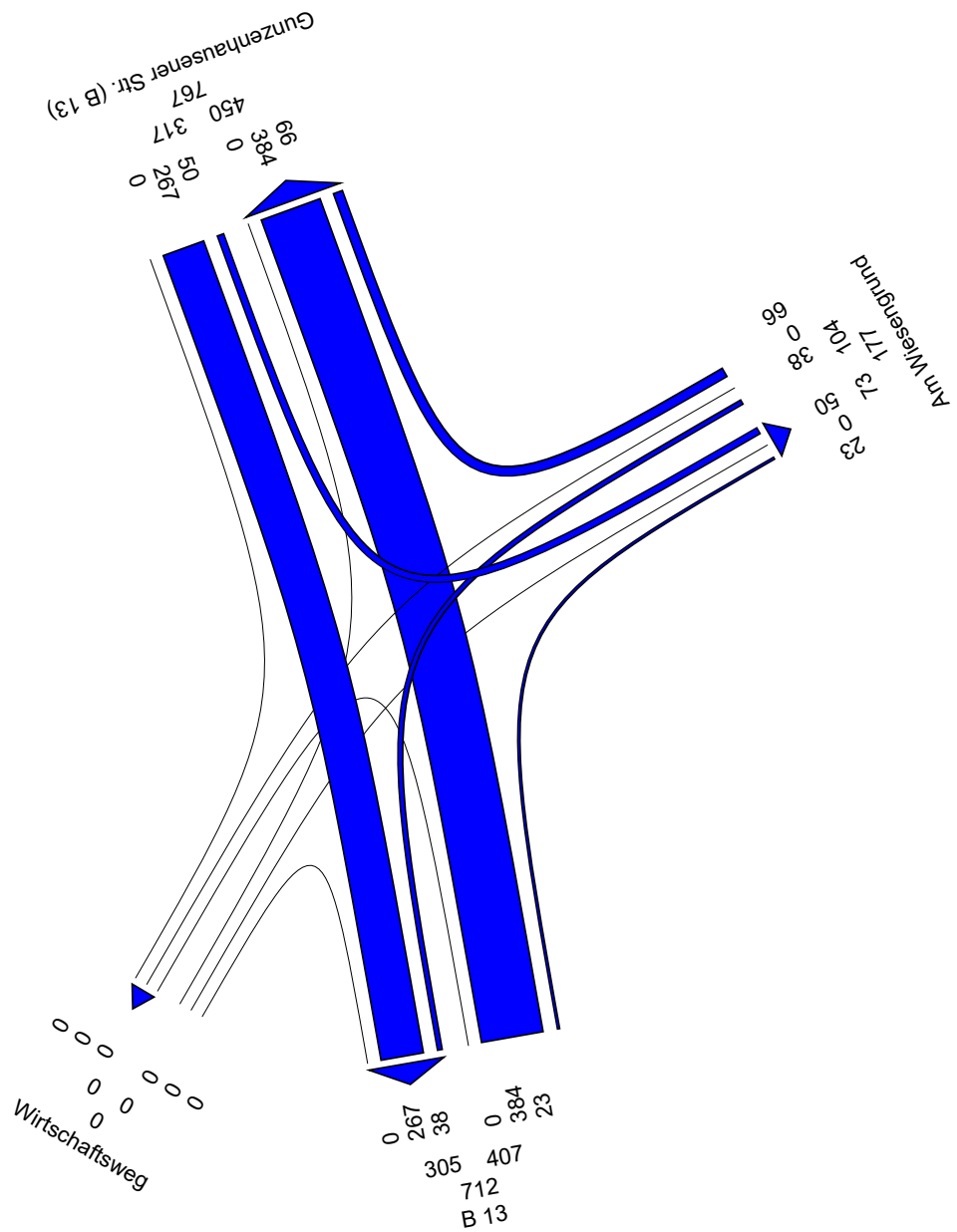
09.07.2024 00:00 - 24:00 (Bus, Lkw, Lastzug) [Anzahl]



Spitzenstunde vormittags am Knotenpunkt

Gunzenhausener Str. / B 13 / Am Wiesengrund

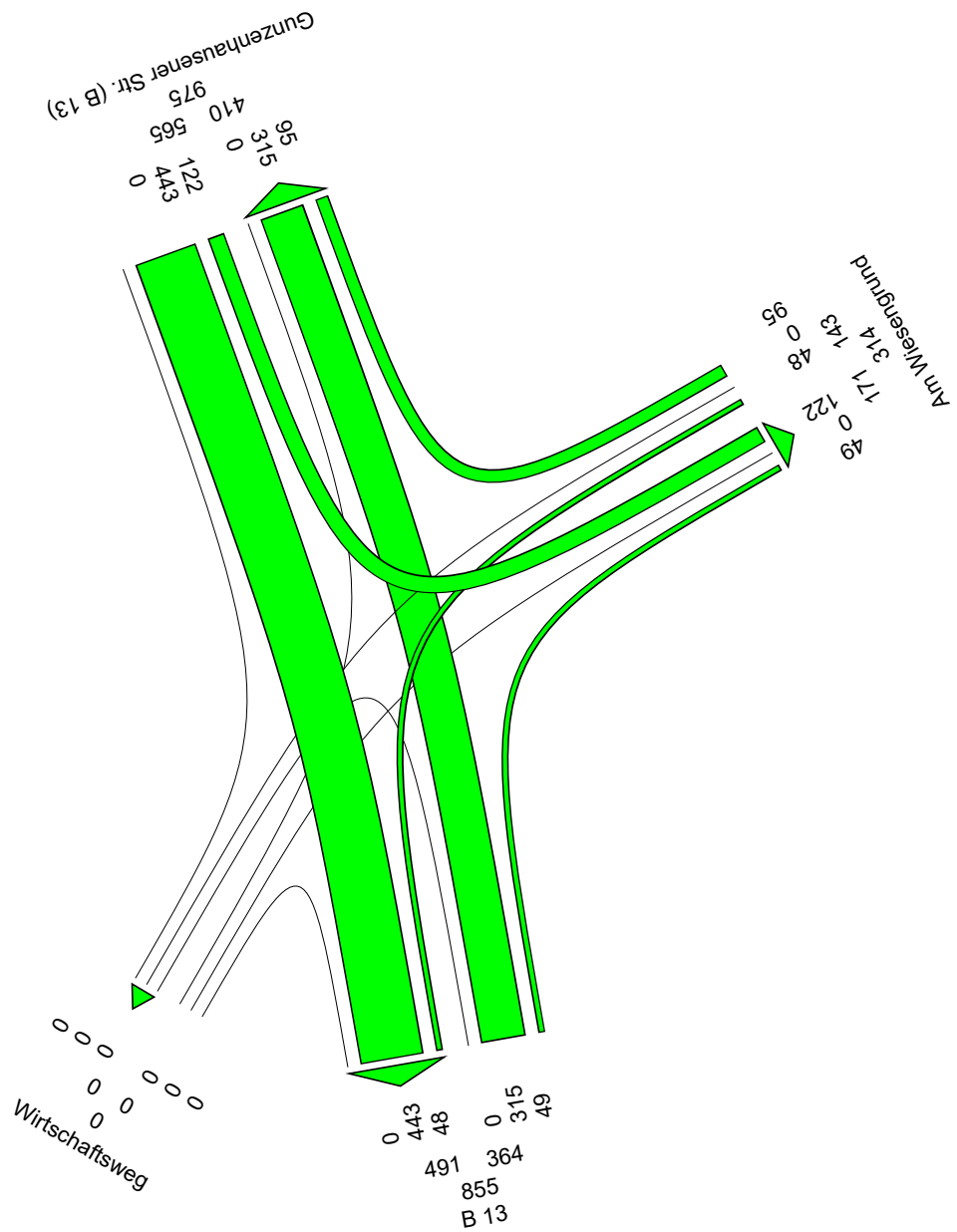
09.07.2024 07:00 - 08:00 (Krad, Pkw, Bus, Lfw, Lkw, Lastzug) [Anzahl]



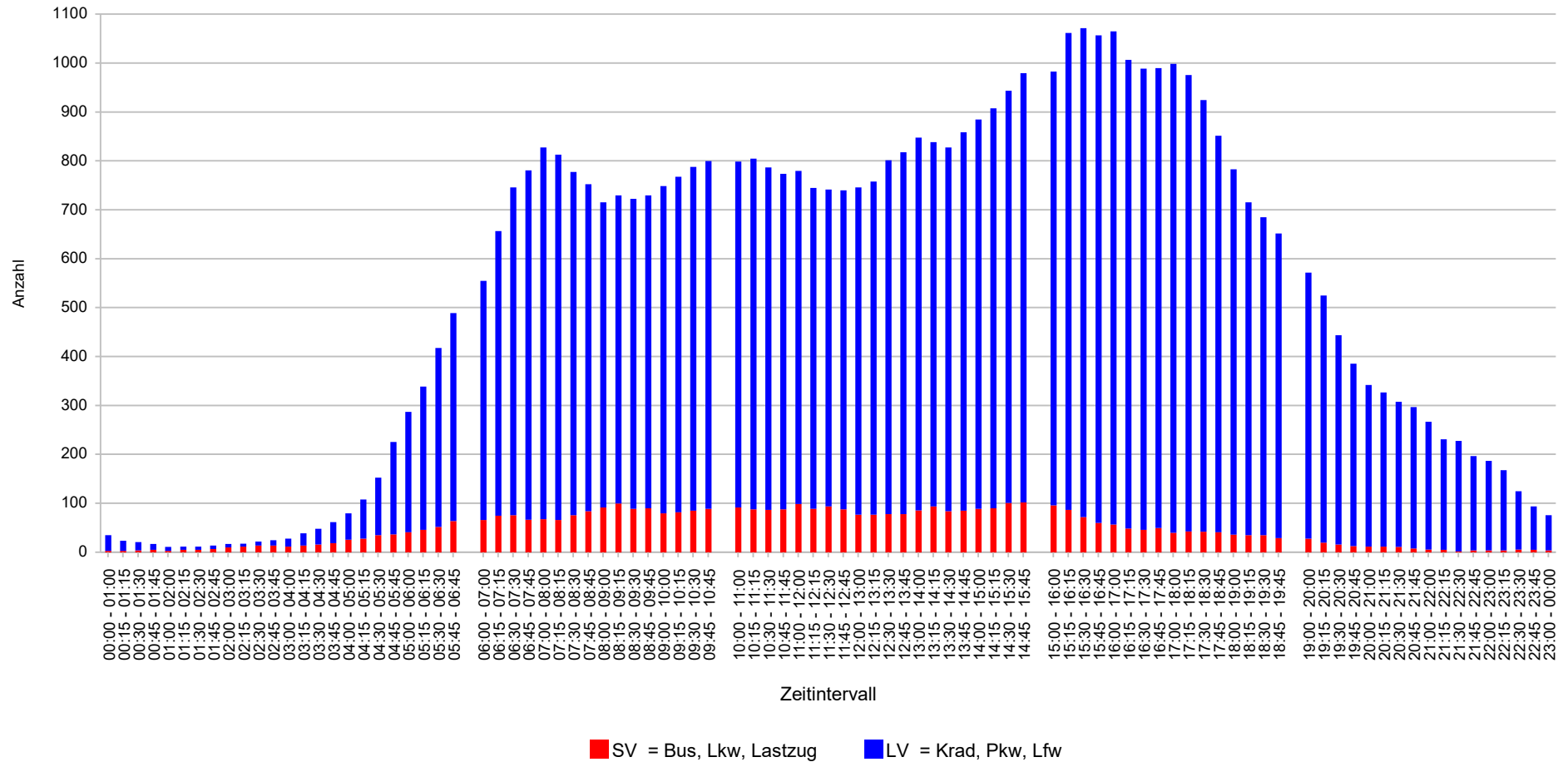
Spitzenstunde nachmittags am Knotenpunkt

Gunzenhausener Str. / B 13 / Am Wiesengrund

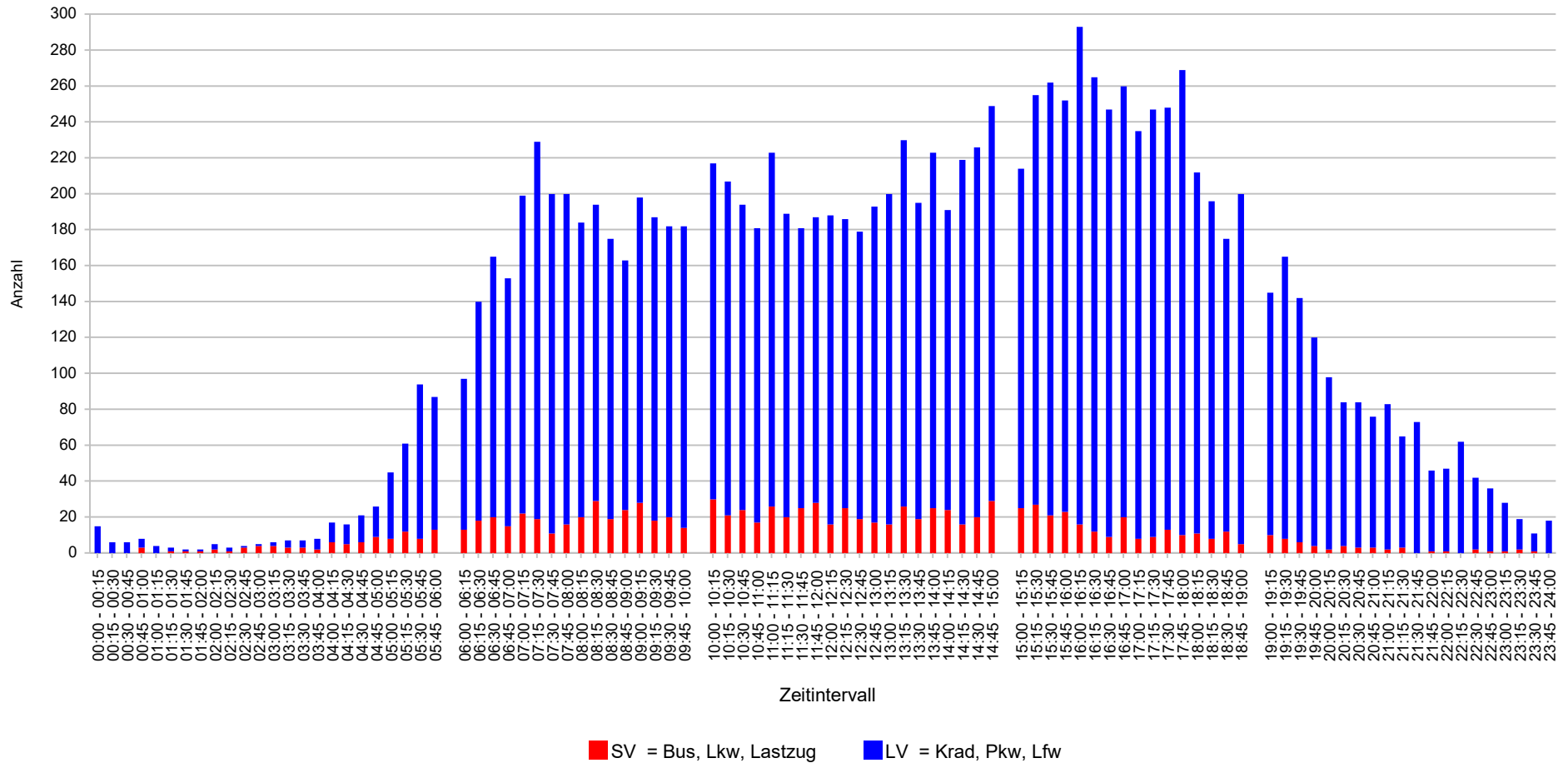
09.07.2024 15:30 - 16:30 (Krad, Pkw, Bus, Lfw, Lkw, Lastzug) [Anzahl]



Gleitende Stundenbelastung Kfz
 Knotenpunkt Gunzenhausener Str. / B 13 / Am Wiesengrund
 Dienstag, 09.07.2024



Ganglinie Kfz
 Knotenpunkt Gunzenhausener Str. / B 13 / Am Wiesengrund
 Dienstag, 09.07.2024



Datentabelle
Knotenpunkt

Gleitende Stundenbelastung Kfz
Gunzenhausener Str. / B 13 / Am Wiesengrund

Ort	Merkendorf
Datum	Dienstag, 09.07.2024
Wetter	trocken
Zeit	00:00 - 24:00
Anzahl (LV)	1 × Krad + 1 × Pkw + 1 × Lfw
Anzahl (SV)	1 × Bus + 1 × Lkw + 1 × Lastzug

Zeit	LV	SV
00:00 - 01:00	32	3
00:15 - 01:15	21	3
00:30 - 01:30	17	4
00:45 - 01:45	12	5
01:00 - 02:00	8	3
01:15 - 02:15	7	5
01:30 - 02:30	7	5
01:45 - 02:45	7	7
02:00 - 03:00	7	10
02:15 - 03:15	6	12
02:30 - 03:30	8	14
02:45 - 03:45	11	14
03:00 - 04:00	16	12
03:15 - 04:15	25	14
03:30 - 04:30	32	16
03:45 - 04:45	43	19
04:00 - 05:00	54	26
04:15 - 05:15	80	28
04:30 - 05:30	118	35
04:45 - 05:45	189	37
05:00 - 06:00	246	41
05:15 - 06:15	293	46
05:30 - 06:30	366	52
05:45 - 06:45	425	64
06:00 - 07:00	489	66
06:15 - 07:15	582	75
06:30 - 07:30	670	76
06:45 - 07:45	714	67
07:00 - 08:00	760	68
07:15 - 08:15	747	66
07:30 - 08:30	702	76
07:45 - 08:45	669	84
08:00 - 09:00	624	92
08:15 - 09:15	630	100
08:30 - 09:30	634	89
08:45 - 09:45	640	90
09:00 - 10:00	669	80
09:15 - 10:15	686	82
09:30 - 10:30	703	85
09:45 - 10:45	711	89
10:00 - 11:00	707	92
10:15 - 11:15	717	88
10:30 - 11:30	700	87
10:45 - 11:45	686	88
11:00 - 12:00	681	99
11:15 - 12:15	656	89
11:30 - 12:30	648	94
11:45 - 12:45	652	88
12:00 - 13:00	669	77
12:15 - 13:15	681	77
12:30 - 13:30	724	78
12:45 - 13:45	740	78

Datentabelle
Knotenpunkt

Gleitende Stundenbelastung Kfz
Gunzenhausener Str. / B 13 / Am Wiesengrund

Ort	Merkendorf
Datum	Dienstag, 09.07.2024
Wetter	trocken
Zeit	00:00 - 24:00
Anzahl (LV)	1 × Krad + 1 × Pkw + 1 × Lfw
Anzahl (SV)	1 × Bus + 1 × Lkw + 1 × Lastzug

13:00 - 14:00	762	86
13:15 - 14:15	745	94
13:30 - 14:30	744	84
13:45 - 14:45	774	85
14:00 - 15:00	796	89
14:15 - 15:15	818	90
14:30 - 15:30	843	101
14:45 - 15:45	878	102
15:00 - 16:00	887	96
15:15 - 16:15	975	87
15:30 - 16:30	1000	72
15:45 - 16:45	997	60
16:00 - 17:00	1008	57
16:15 - 17:15	958	49
16:30 - 17:30	943	46
16:45 - 17:45	940	50
17:00 - 18:00	959	40
17:15 - 18:15	933	43
17:30 - 18:30	883	42
17:45 - 18:45	811	41
18:00 - 19:00	747	36
18:15 - 19:15	681	35
18:30 - 19:30	650	35
18:45 - 19:45	623	29
19:00 - 20:00	544	28
19:15 - 20:15	505	20
19:30 - 20:30	428	16
19:45 - 20:45	373	13
20:00 - 21:00	330	12
20:15 - 21:15	315	12
20:30 - 21:30	297	11
20:45 - 21:45	289	8
21:00 - 22:00	261	6
21:15 - 22:15	226	5
21:30 - 22:30	226	2
21:45 - 22:45	193	4
22:00 - 23:00	183	4
22:15 - 23:15	164	4
22:30 - 23:30	119	6
22:45 - 23:45	89	5
23:00 - 00:00	72	4

Datentabelle
Knotenpunkt

Ganglinie Kfz
Gunzenhausener Str. / B 13 / Am Wiesengrund

Ort	Merkendorf
Datum	Dienstag, 09.07.2024
Wetter	trocken
Zeit	00:00 - 24:00
Anzahl (LV)	1 × Krad + 1 × Pkw + 1 × Lfw
Anzahl (SV)	1 × Bus + 1 × Lkw + 1 × Lastzug

Zeit	LV	SV
00:00 - 00:15	15	0
00:15 - 00:30	6	0
00:30 - 00:45	6	0
00:45 - 01:00	5	3
01:00 - 01:15	4	0
01:15 - 01:30	2	1
01:30 - 01:45	1	1
01:45 - 02:00	1	1
02:00 - 02:15	3	2
02:15 - 02:30	2	1
02:30 - 02:45	1	3
02:45 - 03:00	1	4
03:00 - 03:15	2	4
03:15 - 03:30	4	3
03:30 - 03:45	4	3
03:45 - 04:00	6	2
04:00 - 04:15	11	6
04:15 - 04:30	11	5
04:30 - 04:45	15	6
04:45 - 05:00	17	9
05:00 - 05:15	37	8
05:15 - 05:30	49	12
05:30 - 05:45	86	8
05:45 - 06:00	74	13
06:00 - 06:15	84	13
06:15 - 06:30	122	18
06:30 - 06:45	145	20
06:45 - 07:00	138	15
07:00 - 07:15	177	22
07:15 - 07:30	210	19
07:30 - 07:45	189	11
07:45 - 08:00	184	16
08:00 - 08:15	164	20
08:15 - 08:30	165	29
08:30 - 08:45	156	19
08:45 - 09:00	139	24
09:00 - 09:15	170	28
09:15 - 09:30	169	18
09:30 - 09:45	162	20
09:45 - 10:00	168	14
10:00 - 10:15	187	30
10:15 - 10:30	186	21
10:30 - 10:45	170	24
10:45 - 11:00	164	17
11:00 - 11:15	197	26
11:15 - 11:30	169	20
11:30 - 11:45	156	25
11:45 - 12:00	159	28
12:00 - 12:15	172	16
12:15 - 12:30	161	25
12:30 - 12:45	160	19
12:45 - 13:00	176	17

Datentabelle
Knotenpunkt

Ganglinie Kfz
Gunzenhausener Str. / B 13 / Am Wiesengrund

Ort	Merkendorf
Datum	Dienstag, 09.07.2024
Wetter	trocken
Zeit	00:00 - 24:00
Anzahl (LV)	1 × Krad + 1 × Pkw + 1 × Lfw
Anzahl (SV)	1 × Bus + 1 × Lkw + 1 × Lastzug

13:00 - 13:15	184	16
13:15 - 13:30	204	26
13:30 - 13:45	176	19
13:45 - 14:00	198	25
14:00 - 14:15	167	24
14:15 - 14:30	203	16
14:30 - 14:45	206	20
14:45 - 15:00	220	29
15:00 - 15:15	189	25
15:15 - 15:30	228	27
15:30 - 15:45	241	21
15:45 - 16:00	229	23
16:00 - 16:15	277	16
16:15 - 16:30	253	12
16:30 - 16:45	238	9
16:45 - 17:00	240	20
17:00 - 17:15	227	8
17:15 - 17:30	238	9
17:30 - 17:45	235	13
17:45 - 18:00	259	10
18:00 - 18:15	201	11
18:15 - 18:30	188	8
18:30 - 18:45	163	12
18:45 - 19:00	195	5
19:00 - 19:15	135	10
19:15 - 19:30	157	8
19:30 - 19:45	136	6
19:45 - 20:00	116	4
20:00 - 20:15	96	2
20:15 - 20:30	80	4
20:30 - 20:45	81	3
20:45 - 21:00	73	3
21:00 - 21:15	81	2
21:15 - 21:30	62	3
21:30 - 21:45	73	0
21:45 - 22:00	45	1
22:00 - 22:15	46	1
22:15 - 22:30	62	0
22:30 - 22:45	40	2
22:45 - 23:00	35	1
23:00 - 23:15	27	1
23:15 - 23:30	17	2
23:30 - 23:45	10	1
23:45 - 24:00	18	0

ANLAGE 7

Leistungsfähigkeitsberechnungen gem. HBS

Prognosenullfall 2035

ANLAGE 7

Leistungsfähigkeitsberechnungen gem. HBS

Prognosenullfall 2035

Spitzenstunde Vormittags 07:00 - 08:00 Uhr

ANLAGE 7

Leistungsfähigkeitsberechnungen gem. HBS

Prognosenullfall 2035

Spitzenstunde Tags 11:00 - 12:00 Uhr

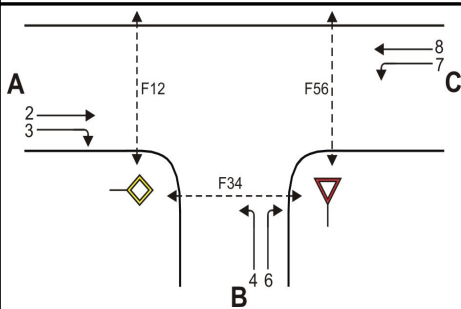
ANLAGE 7

Leistungsfähigkeitsberechnungen gem. HBS

Prognosenullfall 2035

Spitzenstunde Nachmittags 15:30 - 16:30 Uhr

Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C B 13 Süd /B Am Wiesengrund
 Verkehrsdaten: Datum Bestand
 Uhrzeit nachmittags Planung Analyse
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ 45 s Qualitätsstufe D

Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Fußgängerfurt	
		Anzahl (0/1/2)	Aufstelllänge n [Pkw-E]	Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)	Mittelinsel (ja/nein)	FGÜ (ja/nein)
		1	2	3	4a	4b
A	2	1	---	---	---	---
	3	0	---	nein	---	---
	F12	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
B	4	1	0	---	---	---
	6	0		nein	---	---
	F34	---		---	ja	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
C	7	1	5	---	---	---
	8	1	---	---	---	---
	F56	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)

Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad	LV	Lkw+Bus	LkwK	Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8)	Fg	Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4))	Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11)
		$q_{Rad,i}$ [Rad/h]	$q_{LV,i}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	$q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	$q_{Fz,i}$ [Fz/h]	$q_{Fg,i}$ [Fg/h]	$f_{PE,i}$ [-]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		5	6	7	8	9	10	11	12
A	2	0	298	8	23	329	---	1,082	356
	3	0	49	1	1	51	---	1,029	52
	F12	---	---	---	---	---	0	---	---
B	4	0	49	1	0	50	---	1,010	50
	6	0	100	1	0	101	---	1,005	101
	F34	---	---	---	---	---	0	---	---
C	7	0	129	1	1	131	---	1,011	132
	8	0	437	8	21	466	---	1,054	491
	F56	---	---	---	---	---	0	---	---

ANLAGE 8

Leistungsfähigkeitsberechnungen gem. HBS

Prognoseplanfall 2035

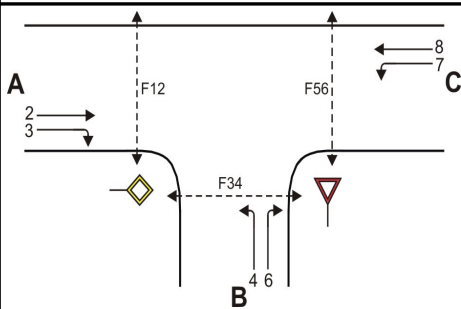
ANLAGE 8

Leistungsfähigkeitsberechnungen gem. HBS

Prognoseplanfall 2035

Spitzenstunde Vormittags 07:00 - 08:00 Uhr

Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C B 13 Süd /B Am Wiesengrund
 Verkehrsdaten: Datum Planung
 Uhrzeit 7 Uhr - 8 Uhr Planung Analyse
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ 45 s Qualitätsstufe D

Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14) x_i [-]
	13	14	15
2	424	1800	0,235
8	305	1800	0,169

Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Hauptströme (Tabelle S5-2) $q_{p,i}$ [Fz/h]		Grundkapazität (Bild S5-2) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]		Abminderungsfaktor F_g (Bild S5-3) $f_{f,EK,j}$ [-]	
		ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA
	16	17		18		19	
3	27	0	-	1600	-	0,983	---
7 (j=F34)	62	450		770		1,000	
6	70	436		704		ohne RA 1,000	mit RA ---
4 (j=F12)	42	772		393		1,000	

Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-7)) (Sp.18*Sp.19) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20) x_i [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-8)) mit Sp.2, 16 und 20 $p_{0,i}$ [-]
	20	21	22
3	1573	0,017	0,983
7	770	0,081	0,919
6	704	0,099	0,901

Kapazität des Verkehrsstroms 4

Verkehrsstrom	Kapazität (Gl.(S5-9))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22) $C_{PE,4}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.23) x_4 [-]
	23	24
4	361	0,116

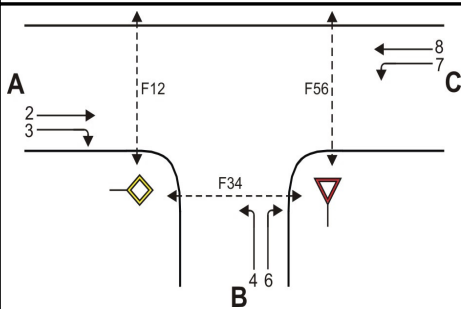
ANLAGE 8

Leistungsfähigkeitsberechnungen gem. HBS

Prognoseplanfall 2035

Spitzenstunde Tags 11:00 - 12:00 Uhr

Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C B 13 Süd /B Am Wiesengrund
 Verkehrsdaten: Datum Planung
 Uhrzeit 11 Uhr - 12 Uhr Planung Analyse
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ 45 s Qualitätsstufe D

Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Fußgängerfurt	
		Anzahl (0/1/2)	Aufstelllänge n [Pkw-E]	Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)	Mittelinsel (ja/nein)	FGÜ (ja/nein)
		1	2	3	4a	4b
A	2	1	---	---	---	---
	3	0	---	nein	---	---
	F12	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
B	4	1	0	---	---	---
	6	0		nein	---	---
	F34	---		---	ja	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
C	7	1	5	---	---	---
	8	1	---	---	---	---
	F56	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)

Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad	LV	Lkw+Bus	LkwK	Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8)	Fg	Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4))	Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11)
		$q_{Rad,i}$ [Rad/h]	$q_{LV,i}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	$q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	$q_{Fz,i}$ [Fz/h]	$q_{Fg,i}$ [Fg/h]	$f_{PE,i}$ [-]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		5	6	7	8	9	10	11	12
A	2	0	237	10	27	274	---	1,117	306
	3	0	54	1	0	55	---	1,009	55
	F12	---	---	---	---	---	0	---	---
B	4	0	45	0	1	46	---	1,022	47
	6	0	102	3	0	105	---	1,014	106
	F34	---	---	---	---	---	0	---	---
C	7	0	93	3	2	98	---	1,036	101
	8	0	239	12	31	282	---	1,131	319
	F56	---	---	---	---	---	0	---	---

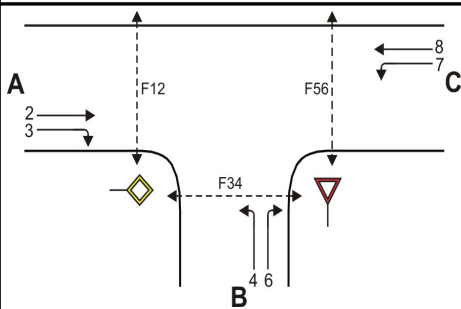
ANLAGE 8

Leistungsfähigkeitsberechnungen gem. HBS

Prognoseplanfall 2035

Spitzenstunde Nachmittags 15:30 - 16:30 Uhr

Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C B 13 Süd /B Am Wiesengrund
 Verkehrsdaten: Datum Planung
 Uhrzeit nachmittags Planung Analyse
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ 45 s Qualitätsstufe D

Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Fußgängerfurt	
		Anzahl (0/1/2)	Aufstelllänge n [Pkw-E]	Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)	Mittelinsel (ja/nein)	FGÜ (ja/nein)
		1	2	3	4a	4b
A	2	1	---	---	---	---
	3	0	---	nein	---	---
	F12	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
B	4	1	0	---	---	---
	6	0		nein	---	---
	F34	---		---	ja	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
C	7	1	5	---	---	---
	8	1	---	---	---	---
	F56	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)

Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad	LV	Lkw+Bus	LkwK	Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8)	Fg	Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4))	Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11)
		$q_{Rad,i}$ [Rad/h]	$q_{LV,i}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	$q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	$q_{Fz,i}$ [Fz/h]	$q_{Fg,i}$ [Fg/h]	$f_{PE,i}$ [-]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		5	6	7	8	9	10	11	12
A	2	0	298	8	23	329	---	1,082	356
	3	0	59	1	1	61	---	1,025	62
	F12	---	---	---	---	---	0	---	---
B	4	0	62	1	0	63	---	1,008	63
	6	0	127	1	0	128	---	1,004	128
	F34	---	---	---	---	---	0	---	---
C	7	0	148	1	1	150	---	1,010	151
	8	0	437	8	21	466	---	1,054	491
	F56	---	---	---	---	---	0	---	---

