

**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

## Markt Wilhermsdorf

### Bebauungsplan Wilhermsdorf West – Wohn- und Gewerbegebiet

#### Verkehrsgutachten vom 20.10.2023

Aufgestellt:

**Ingenieurbüro Christofori und Partner**  
Gewerbestraße 9, 91560 Heilsbronn

Heilsbronn, den 20. Oktober 2023

---

(Unterschrift)

## INHALTSVERZEICHNIS

=====

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 1.    | Allgemeines.....  | 4  |
| 2.    | Bearbeitungsunterlagen .....  | 7  |
| 3.    | Verkehrsentwicklung bis 2035 .....  | 7  |
| 4.    | Verkehrsbelastung im Bestand.....   | 8  |
| 4.1   | Knotenpunkt St 2252/An der Steige.....  | 8  |
| 4.2   | Querschnitt „An der Steige“ .....   | 11 |
| 5.    | Verkehrsaufkommensermittlung .....  | 14 |
| 5.1   | Allgemeines.....  | 14 |
| 5.2   | Vorhaben Fa. Enßner .....   | 15 |
| 5.3   | Bereich des allgemeinen Gewerbegebietes.....  | 16 |
| 5.3.1 | Abschätzung der Anzahl der Beschäftigten.....   | 16 |
| 5.3.2 | Abschätzung des Beschäftigtenverkehrs .....   | 16 |
| 5.3.2 | Abschätzung des Kundenverkehrs.....   | 16 |
| 5.3.2 | Abschätzung des Wirtschaftsverkehrs .....   | 17 |
| 5.3.3 | Abschätzung des Kfz-Verkehrs aus den allgemeinen<br>Gewerbegebietsflächen – Tagesbelastung..... | 17 |
| 5.3.4 | Spitzenstundenbelastungen.....  | 18 |
| 5.4   | Wohngebiet .....  | 21 |
| 5.4.1 | Abschätzung der Einwohneranzahl.....  | 21 |
| 5.4.2 | Abschätzung des Einwohnerverkehrtes .....   | 22 |
| 5.4.3 | Abschätzung des Besucherverkehrtes .....  | 22 |
| 5.4.5 | Tagesbelastung im Gesamtverkehr .....   | 22 |
| 5.4.6 | Spitzenstundenbelastungen.....  | 23 |
| 5.5   | Tagesbelastung des gesamten Planungsgebietes.....   | 27 |
| 6.    | Verkehrsprognose 2035 .....   | 29 |
| 6.1   | Allgemeines.....  | 29 |
| 6.2   | Gesamtverkehrsentwicklung am Knotenpunkt St 2252/An der Steige .....                            | 29 |
| 6.2.1 | DTV 2021 .....  | 29 |
| 6.2.2 | DTV Prognosenufall 2035 .....   | 30 |
| 6.2.3 | DTV Prognoseplanfall 2035 .....   | 30 |
| 6.2.4 | Spitzenstunde .....   | 31 |

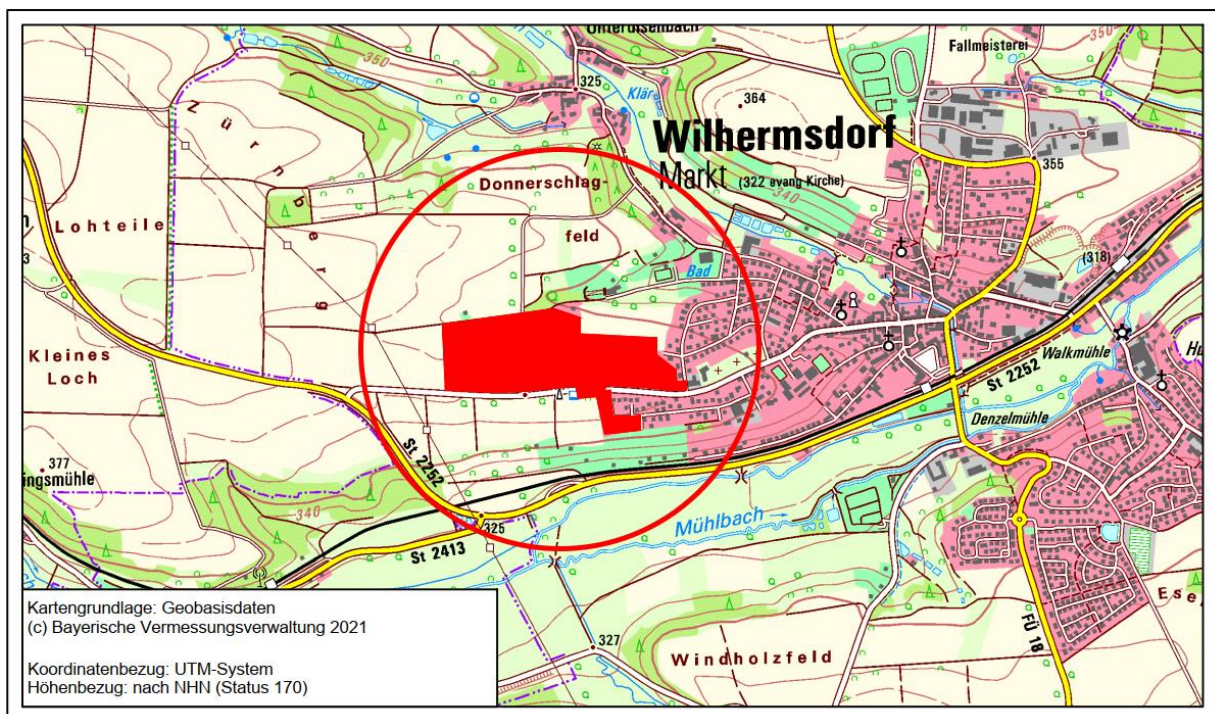
|     |   |    |
|-----|---|----|
| 7.  | Verkehrliche Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes der Staatstraße 2252 /<br>An der Steige ..... | 36 |
| 7.1 | Grundlagen .....  | 36 |
| 7.2 | Prognosenullfall .....  | 37 |
| 7.3 | Planungssituation .....   | 37 |
| 7.4 | Zusammenfassung .....   | 38 |
| 8.  | Querschnitt „An der Steige“: Verkehrsbelastung für Lärmschutzberechnung .....                   | 39 |
| 8.1 | Tagzeitraum .....   | 39 |
| 8.2 | Nachtzeitraum .....   | 41 |

|  |           |
|--|-----------|
| Verkehrszählung Knotenpunkt St 2252                        | Anlage 1  |
| Verkehrsmengenprognose allgemeines Gewerbegebiet           | Anlage 2  |
| Verkehrsmengenprognose allgemeines Wohngebiet              | Anlage 3  |
| Verkehrsmengen DTV Knotenpunkt St 2252                     | Anlage 4  |
| Verkehrsmengen Spitzenstunde Knotenpunkt St 2252           | Anlage 5  |
| Datenblätter Verkehrszählung Knotenpunkt St 2252           | Anlage 6  |
| Verkehrsmengenprognose Planung 2035 Knotenpunkt St 2252    | Anlage 7  |
| Verkehrszählung Querschnitt „An der Steige“                | Anlage 8  |
| Verkehrsmengen DTV Lärm Querschnitt „An der Steige“        | Anlage 9  |
| Datenblätter Verkehrszählung Querschnitt „An der Steige“   | Anlage 10 |
| Verkehrsmengenprognose Planung Querschnitt „An der Steige“ | Anlage 11 |
| HBS-Berechnungen Prognosenullfall 2035                     | Anlage 12 |
| HBS-Berechnung Prognoseplanfall 2035                       | Anlage 13 |

## 1. Allgemeines

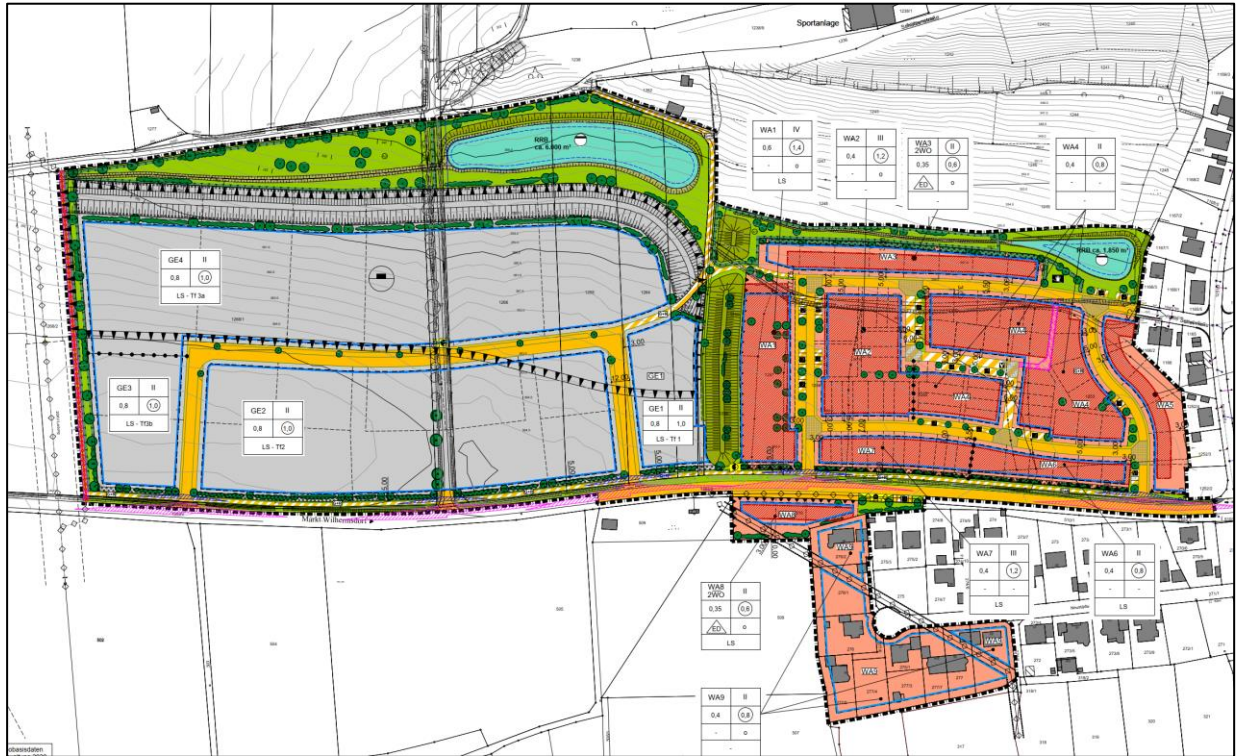
Der Markt Wilhermsdorf beabsichtigt, im Bereich der Ortsstraße „An der Steige“ zusätzliche Siedlungsflächen zu entwickeln. Insgesamt sind dort die Entwicklung von ca. 4 ha allgemeinen Wohngebiets sowie eines ca. 8 ha Gewerbegebiet vorgesehen.

Das Gebiet liegt westlich der bestehenden Bebauung von Wilhermsdorf. Die Erschließung erfolgt über die Ortsstraße „An der Steige“. Diese führt im weiteren Verlauf zur Staatsstraße 2252. Richtung Ortskern mündet die Straße in die Hauptstraße.



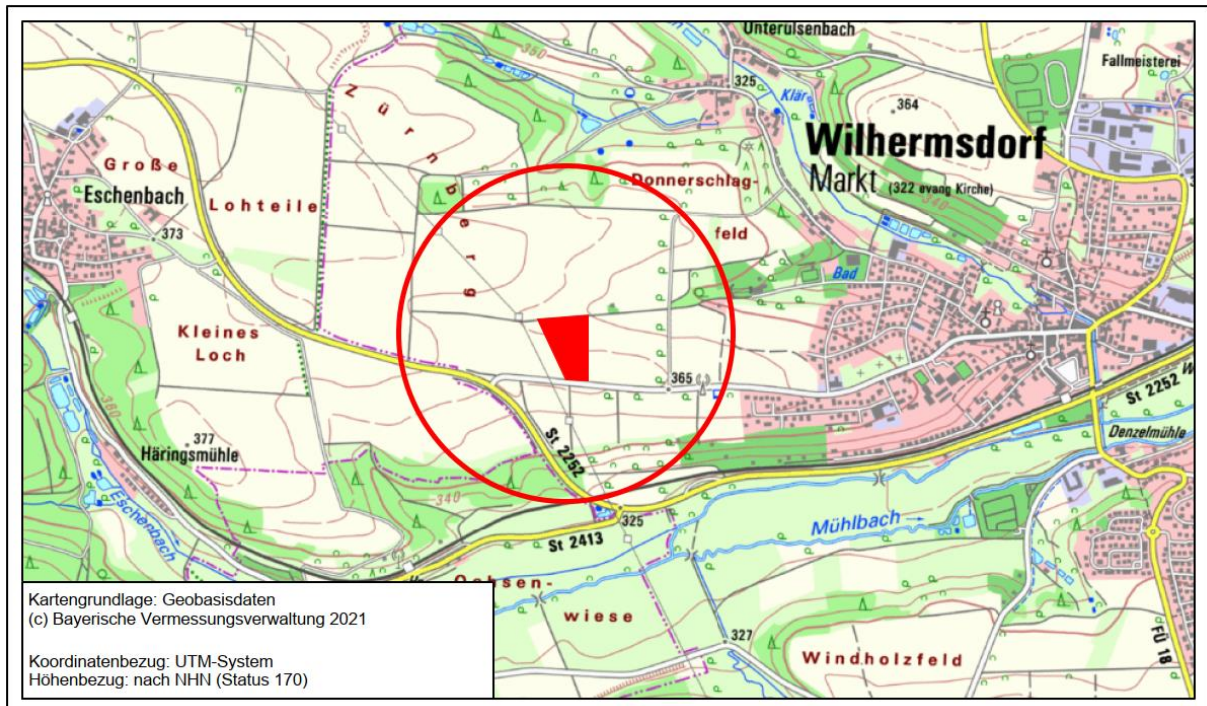
Übersichtskarte mit Kennzeichnung des Planungsgebietes (ohne Maßstab)



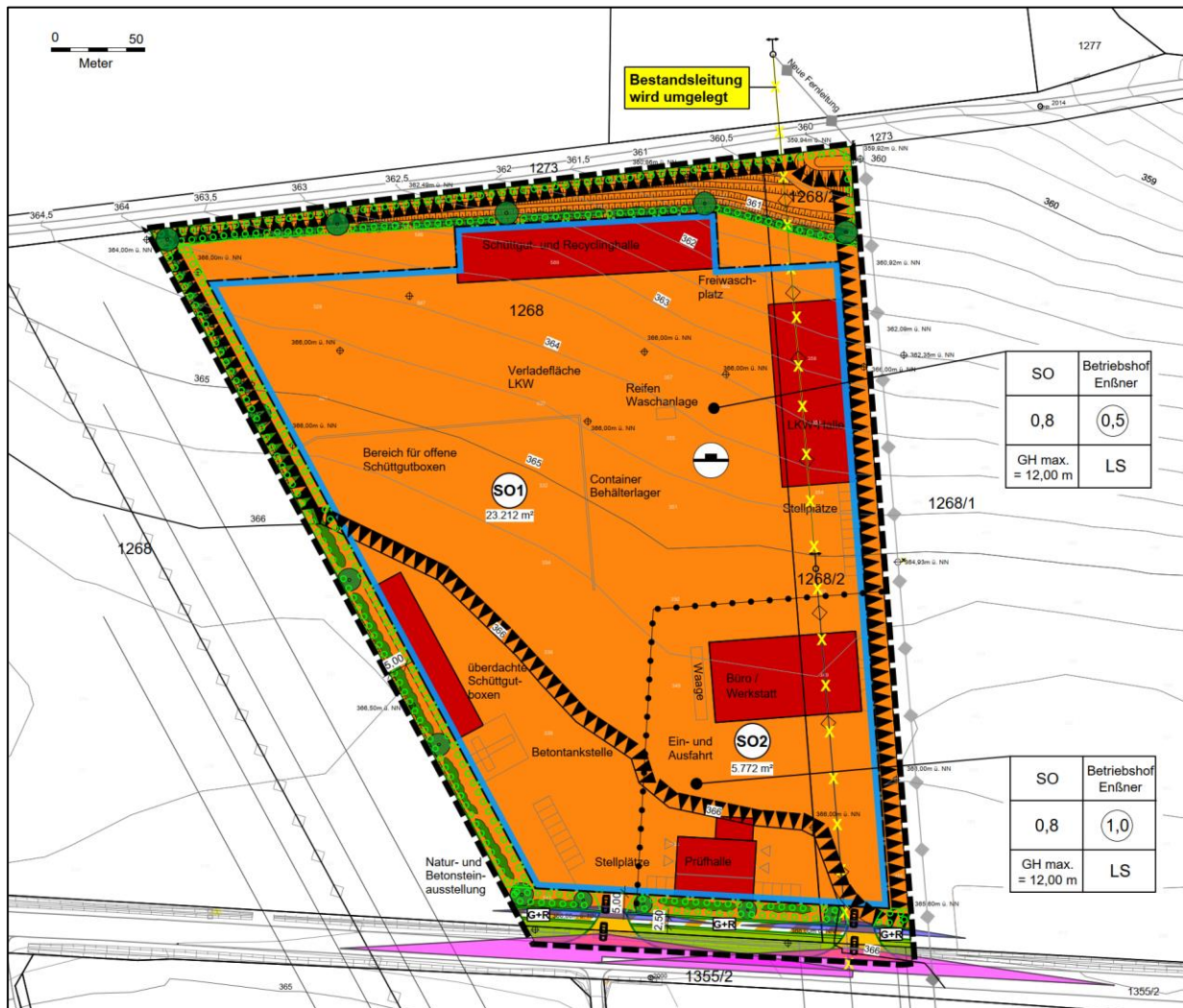


Auszug aus Planblatt des Bebauungsplans (ohne Maßstab, Stand: 20.10.2023)

Außerdem soll westlich der zuvor genannten Flächen eine ca. 3 ha Fläche zur Aussiedlung eines Erdbau- und Transportunternehmens im Rahmen eines separaten Bauleitplanverfahrens durch einen privaten Vorhabensträger entwickelt werden.



Übersichtskarte mit Kennzeichnung des Planungsgebietes (ohne Maßstab)



Auszug aus Planblatt des Bebauungsplans (ohne Maßstab, Stand: 26.10.2022)

Im Folgenden werden die beiden vorgestellten Planungsgebiete gemeinsam betrachtet. Dies ist notwendig, da von auszugehen ist, dass beide Planungen im zeitlichen Zusammenhang errichtet werden. Die Verkehrsabwicklung erfolgt über die gleiche Erschließungsstraße. Somit ist der Gesamtverkehr aus beiden Planungen im Gutachten zu berücksichtigen. Das Gutachten wird als Bestandteil zu den jeweiligen Bauleitplanverfahren erstellt und dort beigelegt.

Das vorliegende Verkehrsgutachten soll klären, welcher und wieviel Verkehr durch die geplanten gewerblichen Nutzungen sowie des Wohngebiets entsteht und ob eine Anbindung über den bestehenden Knotenpunkt an der Staatsstraße 2252 mit ausreichender Leistungsfähigkeit möglich ist. Aus dem Verkehrsgutachten sollen weiterhin die notwendigen Berechnungsgrundlagen über die Verkehrsstärken für die Ermittlung und Bewertung der Verkehrslärmbelastungen abgeleitet werden.



## 2. Bearbeitungsunterlagen

Folgende Unterlagen standen zur Bearbeitung zur Verfügung:

- Entwurf des Bebauungsplans
- Prognose der Fahrbewegungen des bereits konkretisierten Vorhabens der Fa. Enßner
- Flächen für die gewerblichen Nutzflächen sowie die Flächen des Allgemeines Wohngebietes
- DTV-Werte für die Staatsstraße 2252 aus BAYSIS
- Verkehrszählung Fa. GEOVISTA vom 08.07.2021 für den Knotenpunkt St 2252/An der Steige
- Verkehrszählung Fa. GEOVISTA vom 08.07.2021 für den Querschnitt „An der Steige“

Die Ermittlung der zu erwartenden Verkehrsbelastung durch die vorgesehene Nutzung erfolgte mit dem Verfahren Ver\_Bau von Dr. Bosserhoff auf Grundlage seiner Untersuchungen zur Entstehung von Quell- und Zielverkehr.

## 3. Verkehrsentwicklung bis 2035

Die Verkehrsentwicklung der Jahre 1995 – 2015 lässt sich aus den amtlichen Verkehrszählungen ermitteln. Die Verkehrsbelastung für die Staatstraße 2252 liegt im BAYSIS, Bayerisches Straßeninformationssystem des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vor.

Im Bereich der St 2252 befindet sich die Zählstelle 65309548 ca. 630 m in Richtung Eschenbach vom zu untersuchenden Knotenpunkt entfernt. Die hierfür vorliegenden Zahlen als DTV-Werte bilden sich wie folgt ab:

|      | Kfz   |
|------|-------|
| 1995 | 5.733 |
| 2000 | 5.119 |
| 2005 | 5.656 |
| 2010 | 6.022 |
| 2015 | 6.312 |

Angaben jeweils in Fahrzeugen pro 24 h.

Hieraus lässt sich erkennen, dass die DTV-Werte in der Vergangenheit in der Tendenz ansteigen. Lediglich zwischen 2000 und 1995 gab es einen leichten Rückgang der Verkehrszahlen.

Bezogen auf den Gesamtbetrachtungszeitraum der Datengrundlage ergibt sich somit auf der Staatsstraße 2252 zwischen 1995 und 2015 eine Gesamtsteigerung von 10,10 %. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von 0,5 %.

Bezieht man nun den Wert aus der Verkehrszählung aus dem Jahr 2021 mit in die Überlegungen ein, ergibt sich zwischen 2015 und 2021 eine Gesamtsteigerung von 5,83 %. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von 0,97 %.

Für die weitere Prognose wurde unter Berücksichtigung eines Unwägbarkeitszuschlags festgelegt, dass für den Betrachtungszeitraum von 2021 bis 2035 eine Gesamtsteigerung von 14 % angenommen wird, was einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von 1 % entspricht. Dies entspricht Erfahrungswerten und liegt auf der sicheren Seite.

#### **4. Verkehrsbelastung im Bestand**

##### **4.1 Knotenpunkt St 2252/An der Steige**

Durch die Firma GEOVISTA wurde am 08.07.2021 im Zeitraum von 0.00 Uhr bis 24.00 Uhr eine Verkehrszählung am Knotenpunkt der Staatsstraße 2252 mit der Gemeindeverbindungsstraße „An der Steige“ durchgeführt.

Die Zählung erfolgte mittel Videozählmast am Knotenpunkt. Die Verkehrsstromzählung erfolgte unter Erfassung der Belastung mit Krafträdern, Pkws, Lkws, Lastzügen und Bussen. 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:

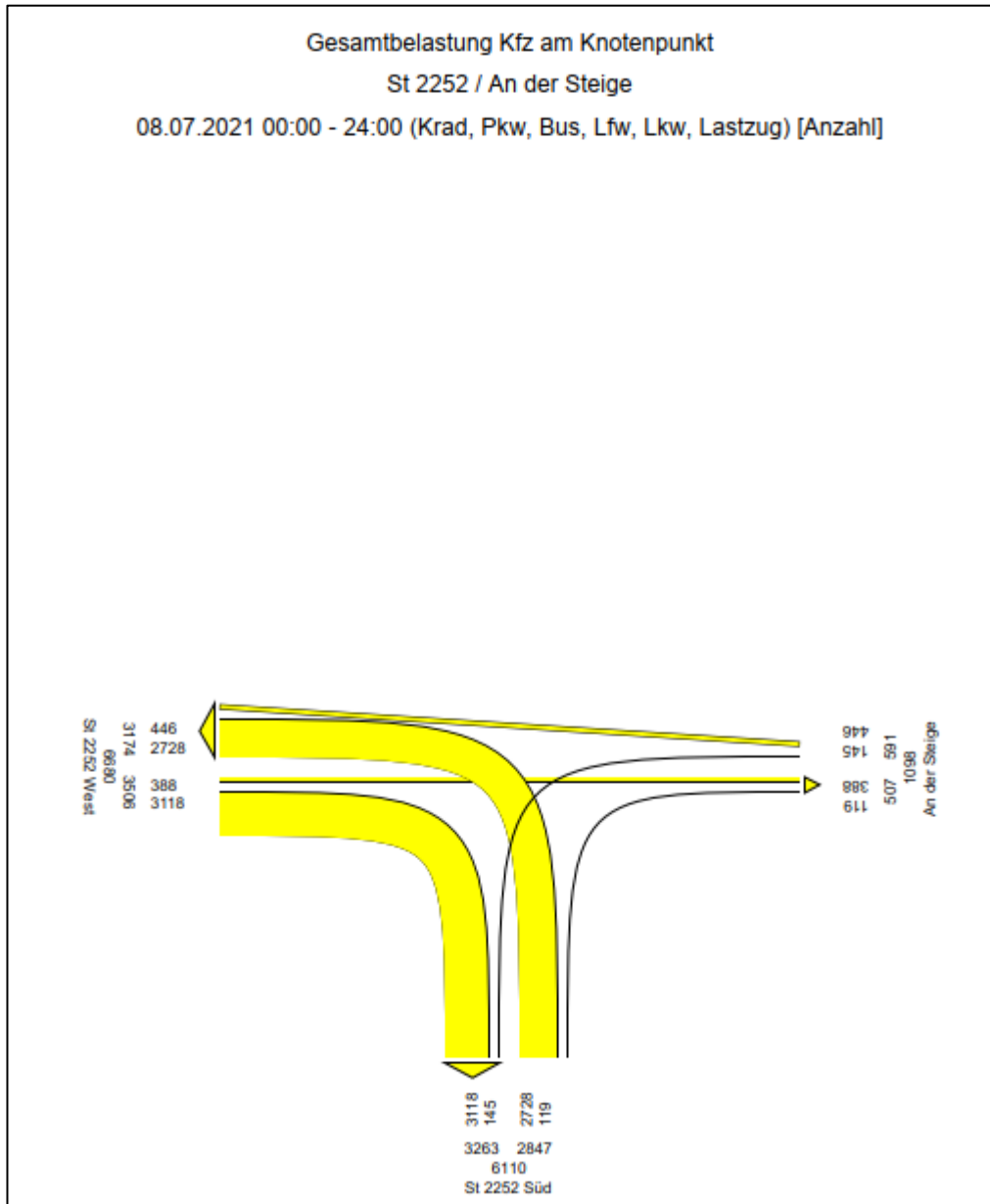
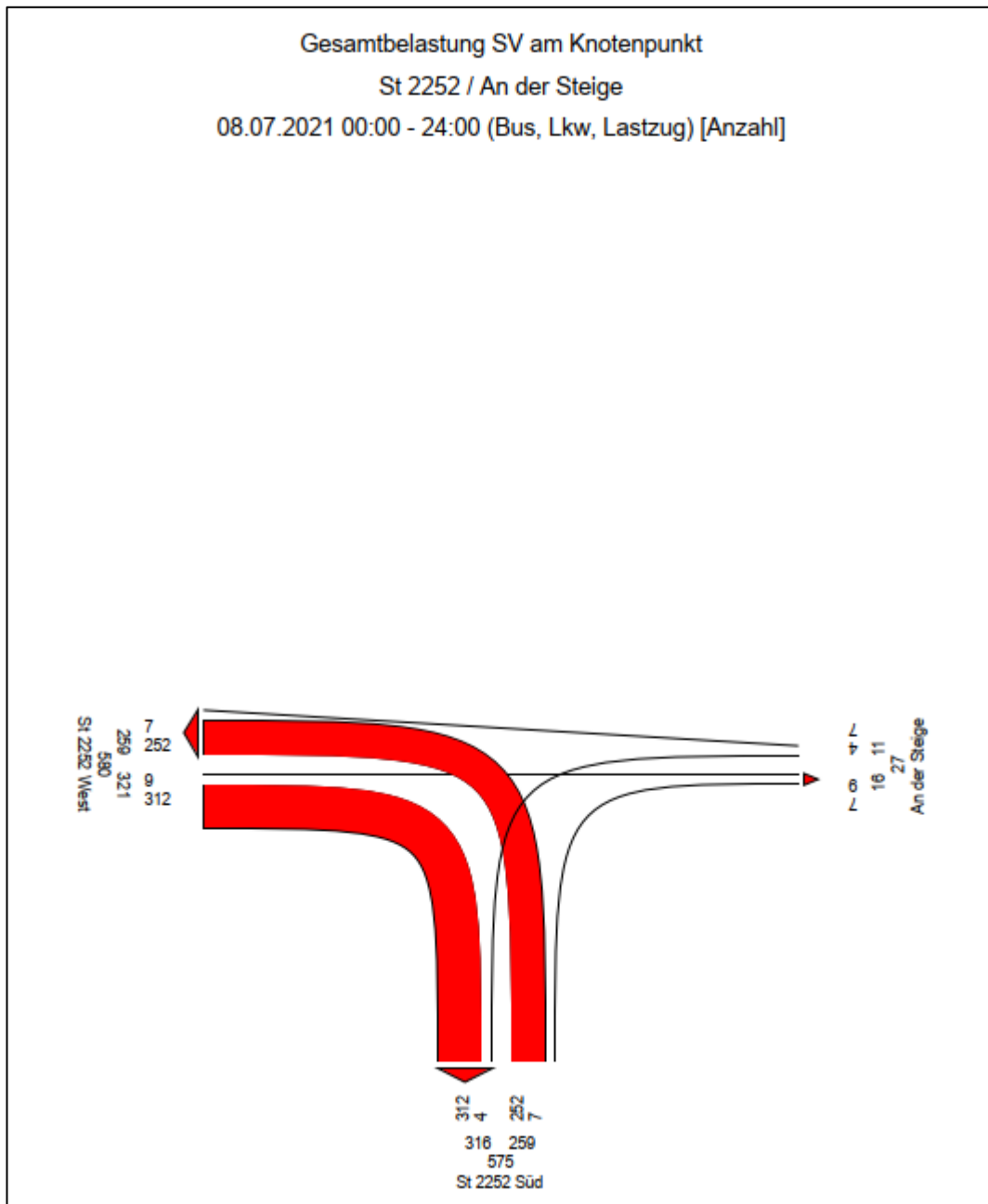
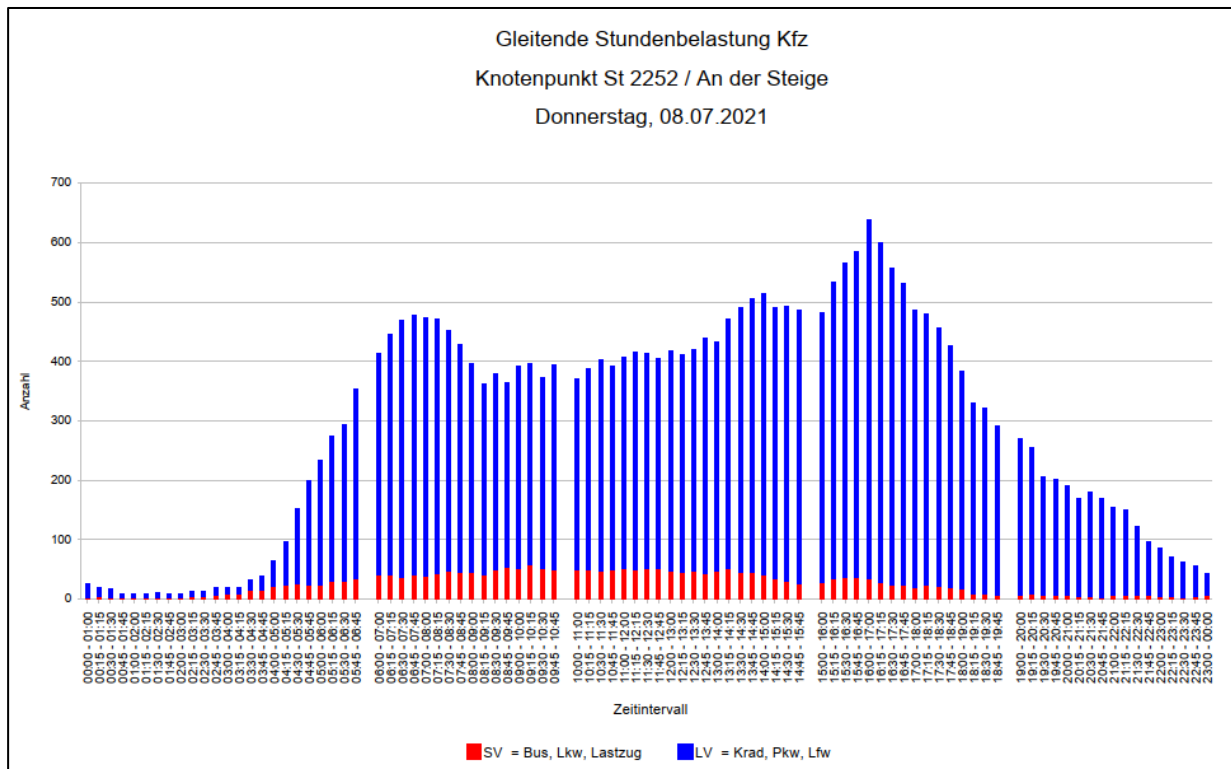


Diagramm aus Ermittlungen der Fa. Geovista – tatsächlich gezählte Fahrzeuge

Die Schwerverkehrsbelastung stellte sich am Zähltag wie folgt dar:



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



Die maßgebliche Spitzenstunde für die Bewertung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes wurde für den Zeitraum 16.00 Uhr – 17.00 Uhr mit 614 Kfz, was ca. 9,19 % des Gesamtverkehrs entspricht, ermittelt. Zum Vergleich wurde auch die maßgebliche Spitzenstunde am Vormittag geprüft. Diese beläuft sich mit 456 Fahrzeugen auf den Zeitraum von 06.45 Uhr – 07.45 Uhr.

Aus den Ergebnissen wurde der DTV 2021 errechnet, die Hochrechnung erfolgte nach dem Prognoseverfahren der HBS „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“.

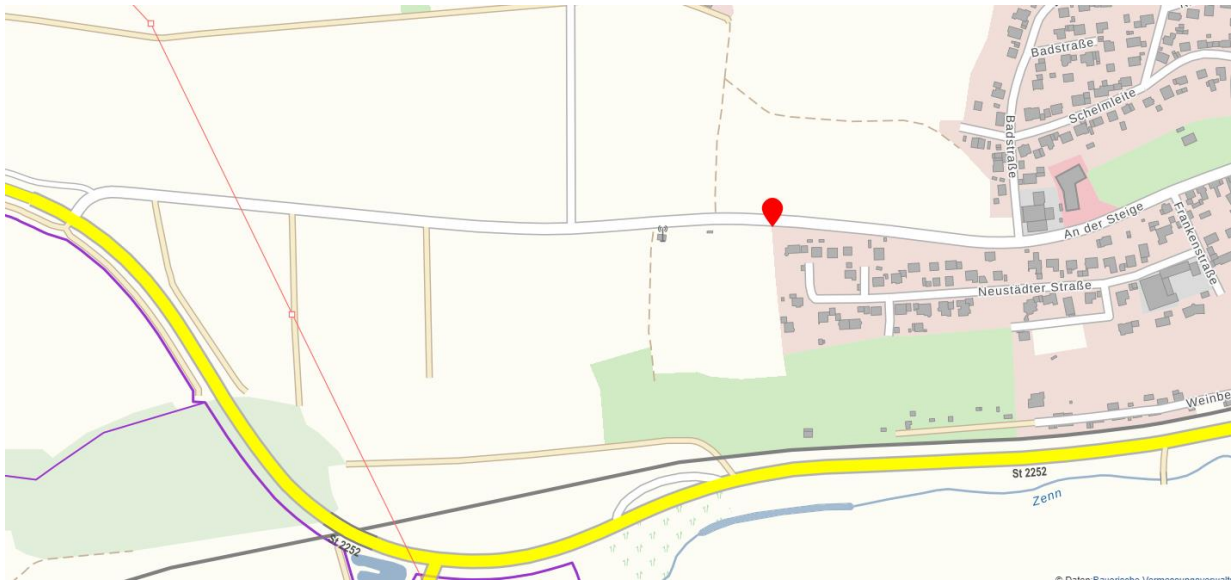
#### 4.2 Querschnitt „An der Steige“

Am 08.07.2021 wurden außerdem im Zeitraum von 0.00 Uhr bis 24.00 Uhr eine Querschnittszählung an der Gemeindeverbindungsstraße „An der Steige“ durch die Firma GEOVISTA durchgeführt.

Die Zählung erfolgte mittel Videozählmast am Beginn der aktuellen Siedlungsstrukturen von Wilhermsdorf. Die Verkehrsstromzählung erfolgte unter Erfassung der Belastung mit Kraffrädern, Pkws, Lkws, Lastzügen und Bussen. 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 ausschließlich für die Ermittlung der



Lärmbelastungen ausgewertet. Die nachstehende Abbildung zeigt den Standort der Querschnittszählung.



Ermittelt wurde folgende Gesamtverkehrsbelastung am Knotenpunkt:

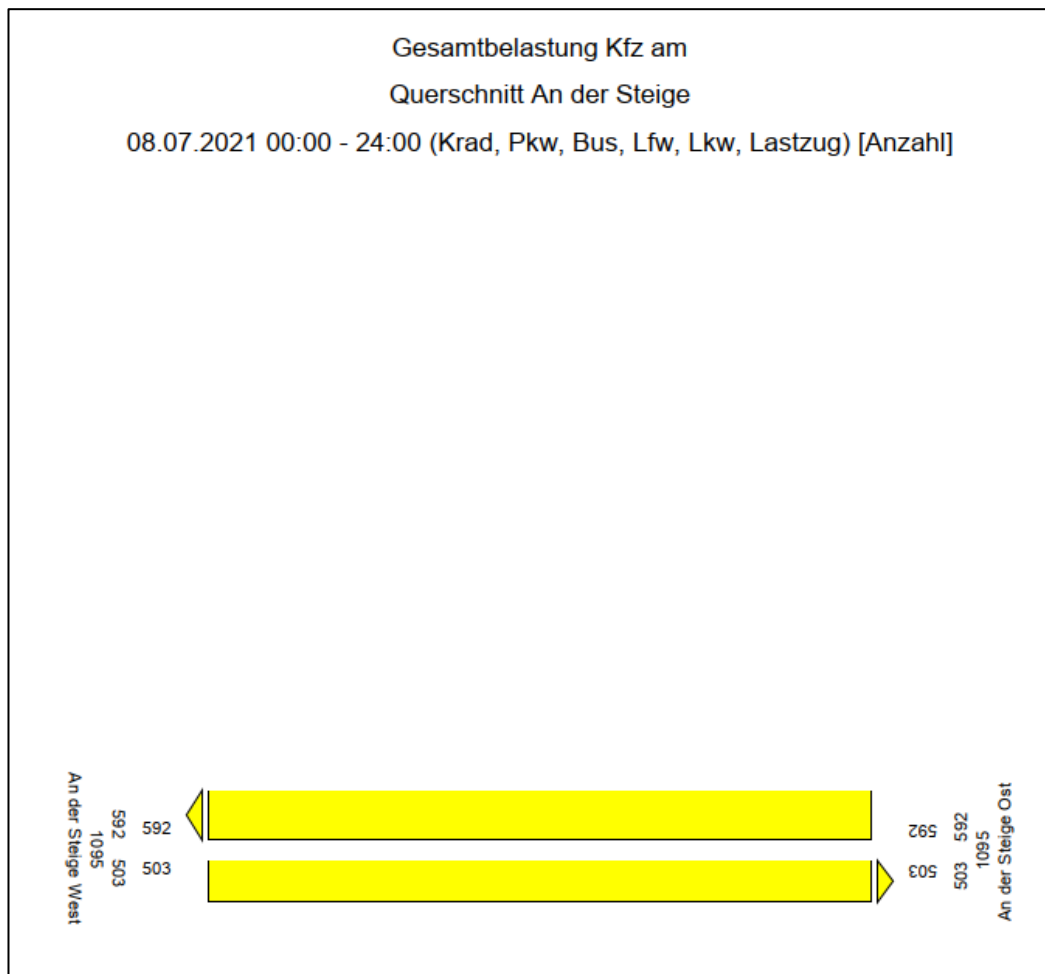
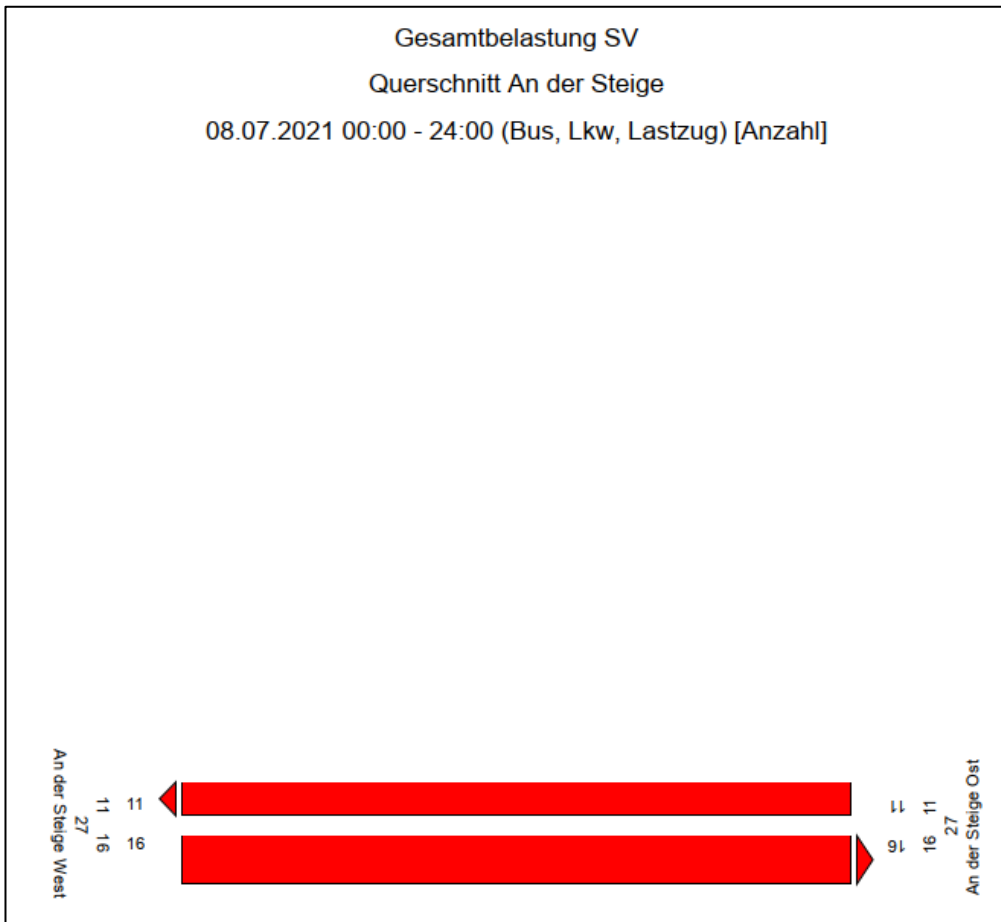
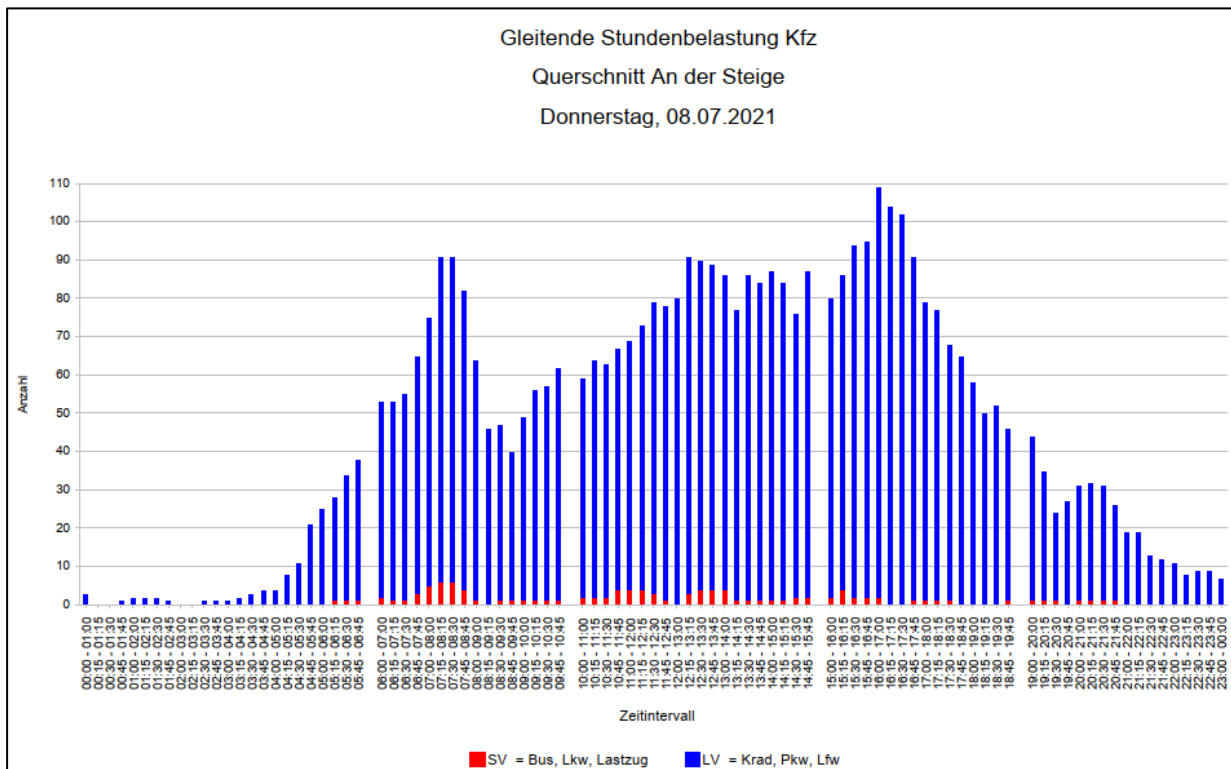


Diagramm aus Ermittlungen der Fa. Geovista – tatsächlich gezählte Fahrzeuge

Die Schwerververkehrsbelastung stellte sich am Zähltag wie folgt dar:



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



Die maßgebliche Spitzenstunde für die Bewertung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes wurde für den Zeitraum 16.00 Uhr – 17.00 Uhr mit 109 Kfz, was ca. 9,95 % des Gesamtverkehrs entspricht, ermittelt. Zum Vergleich wurde auch die maßgebliche Spitzenstunde am Vormittag geprüft. Hier ergeben sich zwei Zeiträume zwischen 7:15 Uhr und 8:15 Uhr sowie 7:30 Uhr sowie 8:30 Uhr, die jeweils die identische Zahl an 91 Kfz aufweisen.

Aus den Ergebnissen wurde der DTV 2021 errechnet, die Hochrechnung erfolgte nach dem Prognoseverfahren der HBS „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“.

## **5. Verkehrsaufkommensermittlung**

### **5.1 Allgemeines**

Zur Ermittlung der Verkehrsmenge aus dem Baugebiet wurde sowohl für den Bereich des Wohngebiets als auch für den Bereich des allgemeinen Gewerbegebietes, für welches zum aktuellen Zeitpunkt noch keine konkreten Nutzungen vorliegen, die Bemessungsgrundlagen und das Verfahren nach Dr. Bosserhoff „Ver-Bau“ verwendet.

Das Verkehrsaufkommen wird auf Basis der neuen Nutzungen im Plangebiet abgeschätzt (d.h. Quell- und Zielverkehr), andere Einflussfaktoren wie z. B. Veränderungen in der allgemeinen Mobilitätsentwicklung oder Veränderungen der Zielwahl werden nicht berücksichtigt. Die Abschätzung basiert auf der Annahme, dass alle geplanten Einrichtungen genutzt werden.

Von zentraler Bedeutung für das Verkehrsaufkommen ist die Anzahl der Beschäftigten in diesem Gebiet. Hierfür wird eine Beschäftigungsdichte pro Hektar Netto-Baulandfläche angenommen. Für das Gewerbegebiet außerhalb von zentralen Standorten und großen Städten werden untere bis mittlere Werte der angenommenen Dichte erzielt. Somit sind hier 40 – 70 Beschäftigte pro Hektar Nettobaulandfläche gewählt worden.

Bei der nachfolgenden Abschätzung des Verkehrsaufkommens wird eine Bandbreite, d.h. ein Minimal- und Maximalwert des durch die Planung erzeugten Verkehrsaufkommens ermittelt.

Für den Bereich des bereits konkretisierten Vorhabens der Fa. Enßner wurden seitens des Vorhabenträgers auf Basis der bestehenden Mitarbeiteranzahl sowie der zu erwartenden gewerblichen Verkehrsbeziehungen die maßgeblichen Verkehrsmengen ermittelt. Seitens des Vorhabenträgers Diese wurde den weiteren Untersuchungen für diesen Teilbereich zugrunde gelegt.

Für sämtliche Prognosen des Schwerverkehrs wird angenommen, dass 100 % des Verkehrs aus Richtung der St 2252 das Planungsgebiet anfahren. Dies begründet sich dadurch, dass der Markt Wilhermsdorf am 12.05.2023 in der Marktratssitzung beschloss, dass die Ortsstraße „An der Steige“ von der Hauptstraße bis zum Planungsgebiet mit dem Verkehrszeichen 253 (Verbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen) sowie dem Zusatzschild „Anlieger frei“ (Verkehrszeichen 1020-30) beschildert werden soll. Dieser Beschluss ist Grundlage für die nachfolgenden Bewertungen.

## 5.2 Vorhaben Fa. Enßner

Um eine Abschätzung der Verkehrsmenge zu erhalten, welche sich aus dem geplanten Standort ergeben, erarbeitete die Fa. Enßner eine Verkehrsprognose für den neuen Betriebs Hof. Für die LKW-Fahrten wurden Werte von der Firma für den Zeitraum prognostiziert, an welchem der neue Standort voll ausgeschöpft wäre. Verkehrssteigerungen sind somit bereits mitberücksichtigt.

Abschätzungen ergaben, dass ca. 70 % des PKW-Verkehres aus Richtung der St 2252 den neuen Betriebsstandort anfahren werden. 30 % nutzen die Straße „An der Steige“ aus dem Ortskern von Wilhermsdorf kommend. Dies begründet sich dadurch, dass ein Großteil der Mitarbeiter nicht direkt aus Wilhermsdorf, sondern aus den umliegenden Gemeinden kommen.

In Summe ergibt sich die folgende Verkehrsverteilung über 24 h.

| Annahmen: alle LKW = Lastzüge, Traktor = LKW |             |           |          |              |           |          |             |           |          |              |           |          |
|--|-------------|-----------|----------|--------------|-----------|----------|-------------|-----------|----------|--------------|-----------|----------|
| Verteilung:                                  |             | Lastzug   |          | PKW          |           |          |             |           |          |              |           |          |
| Richtung St 2252                             |             | 100%      |          | 70%          |           |          |             |           |          |              |           |          |
| Richtung Ortskern                            |             | 0%        |          | 30%          |           |          |             |           |          |              |           |          |
| Uhrzeit                                      | Lastzug     |           |          |              |           |          | PKW         |           |          |              |           |          |
|  | Zielverkehr |           |          | Quellverkehr |           |          | Zielverkehr |           |          | Quellverkehr |           |          |
| Fahrtrichtung                                | GESAMT      | St 2252   | Ortskern | GESAMT       | St 2252   | Ortskern | GESAMT      | St 2252   | Ortskern | GESAMT       | St 2252   | Ortskern |
| 0 Uhr bis 1 Uhr                              |             |           |          |              |           |          |             |           |          |              |           |          |
| 1 Uhr bis 2 Uhr                              |             |           |          |              |           |          |             |           |          |              |           |          |
| 2 Uhr bis 3 Uhr                              |             |           |          |              |           |          |             |           |          |              |           |          |
| 3 Uhr bis 4 Uhr                              |             |           |          |              |           |          |             |           |          |              |           |          |
| 4 Uhr bis 5 Uhr                              |             |           |          |              |           |          |             |           |          |              |           |          |
| 5 Uhr bis 6 Uhr                              |             |           |          | 6            | 6         | 0        | 8           | 6         | 2        |              |           |          |
| 6 Uhr bis 7 Uhr                              |             |           |          | 5            | 5         | 0        | 8           | 6         | 2        |              |           |          |
| 7 Uhr bis 8 Uhr                              |             |           |          | 4            | 4         | 0        |             |           |          |              |           |          |
| 8 Uhr bis 9 Uhr                              | 6           | 6         | 0        | 6            | 6         | 0        |             |           |          |              |           |          |
| 9 Uhr bis 10 Uhr                             | 6           | 6         | 0        | 6            | 6         | 0        | 2           | 1         | 1        | 2            | 1         | 1        |
| 10 Uhr bis 11 Uhr                            | 9           | 9         | 0        | 9            | 9         | 0        |             |           |          |              |           |          |
| 11 Uhr bis 12 Uhr                            | 5           | 5         | 0        | 5            | 5         | 0        |             |           |          |              |           |          |
| 12 Uhr bis 13 Uhr                            | 2           | 2         | 0        | 2            | 2         | 0        |             |           |          |              |           |          |
| 13 Uhr bis 14 Uhr                            | 6           | 6         | 0        | 6            | 6         | 0        |             |           |          |              |           |          |
| 14 Uhr bis 15 Uhr                            | 8           | 8         | 0        | 8            | 8         | 0        | 2           | 1         | 1        | 2            | 1         | 1        |
| 15 Uhr bis 16 Uhr                            | 6           | 6         | 0        | 6            | 6         | 0        |             |           |          |              |           |          |
| 16 Uhr bis 17 Uhr                            | 10          | 10        | 0        |              |           |          |             |           |          | 8            | 6         | 2        |
| 17 Uhr bis 18 Uhr                            | 5           | 5         | 0        |              |           |          |             |           |          | 8            | 6         | 2        |
| 18 Uhr bis 19 Uhr                            |             |           |          |              |           |          |             |           |          |              |           |          |
| 19 Uhr bis 20 Uhr                            |             |           |          |              |           |          |             |           |          |              |           |          |
| 20 Uhr bis 21 Uhr                            |             |           |          |              |           |          |             |           |          |              |           |          |
| 21 Uhr bis 22 Uhr                            |             |           |          |              |           |          |             |           |          |              |           |          |
| 22 Uhr bis 23 Uhr                            |             |           |          |              |           |          |             |           |          |              |           |          |
| 23 Uhr bis 24 Uhr                            |             |           |          |              |           |          |             |           |          |              |           |          |
| <b>SUMME</b>                                 | <b>63</b>   | <b>63</b> | <b>0</b> | <b>63</b>    | <b>63</b> | <b>0</b> | <b>20</b>   | <b>14</b> | <b>6</b> | <b>20</b>    | <b>14</b> | <b>6</b> |

### 5.3 Bereich des allgemeinen Gewerbegebietes

#### 5.3.1 Abschätzung der Anzahl der Beschäftigten

Von zentraler Bedeutung für das Verkehrsaufkommen ist die Zahl der Beschäftigten, die ein Gebiet durchfahren und dadurch Verkehr erzeugen. Wie im Punkt Allgemeines bereits dargelegt, erfolgt die Ermittlung unter Berücksichtigung der zu erwartenden Nettobaufläche sowie einer Abschätzung der Beschäftigten pro Hektarfläche auf Basis statistischer Vergleichsdaten. Für die Prognose wurden hierbei die im Bebauungsplan „WEST – Wohn- und Gewerbegebiet“ festgesetzten Teilflächen GE 1 und GE 2 sowie die Teilflächen GE 3 und GE 4 jeweils zusammengefasst und im weiteren als GE 1 und GE 2 bezeichnet. Hieraus ergibt sich für die weitere Prognose folgende Beschäftigtenabschätzung:

| Gebiet       | Nutzung  | Fläche (netto)<br>in ha | Beschäftigten-<br>dichte |      |
|--------------|----------|-------------------------|--------------------------|------|
|              |          |                         | Min                      | Max  |
| GE1          | allg. GE | 2,8                     | 40,0                     | 70,0 |
| GE2          | allg. GE | 3,6                     | 40,0                     | 70,0 |
| <b>Summe</b> |          | 6,4                     |                          |      |

| Beschäftigte |     |
|--------------|-----|
| Min          | Max |
| 112          | 196 |
| 144          | 252 |
| 256          | 448 |

#### 5.3.2 Abschätzung des Beschäftigtenverkehrs

Auf Basis der Abschätzung der Beschäftigtenanzahl im Gewerbegebiet erfolgte die Ermittlung der zu erwartenden Beschäftigtenverkehre im Plangebiet. Diese stellen sich wie folgt dar:

| Gebiet       | Nutzung  | Beschäftigte |     | Anwesenheit<br>in % | Wege/<br>Beschäftigtem/d |     | Wege/Werktag |       | MIV-Anteil<br>in % |     | Pkw-<br>Besetzung<br>Pers./Pkw |
|--------------|----------|--------------|-----|---------------------|--------------------------|-----|--------------|-------|--------------------|-----|--------------------------------|
|              |          | Min          | Max |                     | Min                      | Max | Min          | Max   | Min                | Max |                                |
| GE1          | allg. GE | 112          | 196 | 90                  | 2,0                      | 2,5 | 202          | 441   | 70                 | 80  | 1,1                            |
| GE2          | allg. GE | 144          | 252 | 90                  | 2,0                      | 2,5 | 259          | 567   | 70                 | 80  | 1,1                            |
| <b>Summe</b> |          | 256          | 448 | 100                 |                          |     | 461          | 1.008 |                    |     |                                |

| Pkw-Fahrten/<br>Werktag |     |
|-------------------------|-----|
| Min                     | Max |
| 128                     | 321 |
| 165                     | 412 |
| 293                     | 733 |

#### 5.3.2 Abschätzung des Kundenverkehrs

Gem. den Berechnungsmethodiken nach Dr. Bosserhoff wurde anschließend der zu erwartende Kundenverkehr statistisch auf Basis der Beschäftigtenzahlen ermittelt:

| Gebiet       | Nutzung  | Beschäftigte |     | Wege/<br>Beschäftigtem/d |     | Wege/Werktag |     | MIV-Anteil<br>in % |     | Pkw-<br>Besetzung<br>Pers./Pkw |
|--------------|----------|--------------|-----|--------------------------|-----|--------------|-----|--------------------|-----|--------------------------------|
|              |          | Min          | Max | Min                      | Max | Min          | Max | Min                | Max |                                |
| GE1          | allg. GE | 112          | 196 | 0,5                      | 1,0 | 56           | 196 | 85                 | 95  | 1,1                            |
| GE2          | allg. GE | 144          | 252 | 0,5                      | 1,0 | 72           | 252 | 85                 | 95  | 1,1                            |
| <b>Summe</b> |          | 256          | 448 |                          |     | 128          | 448 |                    |     |                                |

| Pkw-Fahrten/<br>Werktag |     |
|-------------------------|-----|
| Min                     | Max |
| 43                      | 169 |
| 56                      | 218 |
| 99                      | 387 |

### 5.3.2 Abschätzung des Wirtschaftsverkehrs

Anschließend wurde der zu erwartende Wirtschaftsverkehr der gewerblichen Nutzflächen ermittelt. Hierbei wurde gesondert ein Schwerverkehrsanteil prognostiziert. Der Schwerverkehrsanteil wurde in geringem Umfang gewählt, da seitens des Markts Wilhermsdorf vorrangig eine kleinteilige Gewerbestruktur für lokale Unternehmen angestrebt sind. Logistikunternehmen mit hohem Schwerverkehrsanteil sind explizit nicht geplant.

Gebietsbezogener Wirtschaftsverkehr und Gesamtverkehr

| Gebiet       | Nutzung  | Beschäftigte |     | Kfz-Fahrten/<br>Beschäftigtem/d |      | Kfz-Fahrten<br>Werktag         |           | Zuschlag<br>extern. WiV<br><br>in % | Kfz-Fahrten<br>Werktag         |           | Kfz-Fahrten/<br>Werktag        |     |
|--------------|----------|--------------|-----|---------------------------------|------|--------------------------------|-----------|-------------------------------------|--------------------------------|-----------|--------------------------------|-----|
|              |          | Min          | Max | Min                             | Max  | interner<br>Wirtschaftsverkehr |           |                                     | externer<br>Wirtschaftsverkehr |           | gesamter<br>Wirtschaftsverkehr |     |
|              |          |              |     |                                 |      | WIV-F/B/d                      | WIV-F/B/d |                                     | WIV-F/B/d                      | WIV-F/B/d |                                |     |
| GE1          | allg. GE | 112          | 196 | 0,50                            | 1,00 | 56                             | 196       | 5                                   | 6                              | 16        | 62                             | 212 |
| GE2          | allg. GE | 144          | 252 | 0,50                            | 1,00 | 72                             | 252       | 5                                   | 8                              | 21        | 80                             | 273 |
| <b>Summe</b> |          | 256          | 448 |                                 |      | 128                            | 448       |                                     | 15                             | 37        | 143                            | 485 |

| Kfz-Fahrten/<br>Werktag |       |
|-------------------------|-------|
| Min                     | Max   |
| 233                     | 702   |
| 301                     | 903   |
|                         |       |
|                         |       |
|                         |       |
| 535                     | 1.605 |

Schwerverkehr

| Gebiet       | Nutzung  | Kfz-Fahrten/<br>Werktag |     | Anteil<br>Schwer-V.<br><br>in % |
|--------------|----------|-------------------------|-----|---------------------------------|
|              |          | Wirtschaftsverkehr      |     |                                 |
|              |          | Min                     | Max |                                 |
| GE1          | allg. GE | 62                      | 212 | 15                              |
| GE2          | allg. GE | 80                      | 273 | 15                              |
| <b>Summe</b> |          | 143                     | 485 |                                 |

| Fahrten Schwer-V./<br>Werktag |     |
|-------------------------------|-----|
| Wirtschaftsverkehr            |     |
| Min                           | Max |
| 9                             | 32  |
| 12                            | 41  |
|                               |     |
|                               |     |
|                               |     |
| 21                            | 73  |

### 5.3.3 Abschätzung des Kfz-Verkehrs aus den allgemeinen Gewerbegebietsflächen – 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 – Freitag) und alle Nutzer (ab 0 Jahre) eines Gebietes. Sie enthält Abschläge für Abwesenheit von der Nutzung (z.B. Urlaub, Krankheit). Aufgrund der Lage des Planungsgebietes und der Art der Nutzung ist für die 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 % 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 aus diesem Teilbereich im 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  | Gewerbliche Nutzung          |     |                            |     |                                 |     |                           |       | Gewerbl. Nutzung      |     |
|--------------|----------|------------------------------|-----|----------------------------|-----|---------------------------------|-----|---------------------------|-------|-----------------------|-----|
|              |          | Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten |     | Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten |     | Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten |     | Gesamtverkehr Kfz-Fahrten |       | Schwerverkehr-Fahrten |     |
|              |          | Min                          | Max | Min                        | Max | Min                             | Max | Min                       | Max   | Min                   | Max |
| GE1          | allg. GE | 128                          | 321 | 43                         | 169 | 62                              | 212 | 233                       | 702   | 9                     | 32  |
| GE2          | allg. GE | 165                          | 412 | 56                         | 218 | 80                              | 273 | 301                       | 903   | 12                    | 41  |
|              |          |                              |     |                            |     |                                 |     |                           |       |                       |     |
|              |          |                              |     |                            |     |                                 |     |                           |       |                       |     |
| <b>Summe</b> |          | 293                          | 733 | 99                         | 387 | 142                             | 485 | 534                       | 1.605 | 21                    | 73  |

**Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h\*Richtung**

| Gebiet       | Nutzung  | Gewerbliche Nutzung  |            |                    |            |                         |            |                        |            | Gewerbl. Nutzung           |            |
|--------------|----------|----------------------|------------|--------------------|------------|-------------------------|------------|------------------------|------------|----------------------------|------------|
|              |          | Beschäftigten-V. Pkw |            | Kunden-Verkehr Pkw |            | Wirtschafts-Verkehr Kfz |            | Quell-/Zielverkehr Kfz |            | Schwerverkehr Lkw > 3,5 to |            |
|              |          | Min                  | Max        | Min                | Max        | Min                     | Max        | Min                    | Max        | Min                        | Max        |
| GE1          | allg. GE | 64                   | 161        | 22                 | 85         | 31                      | 106        | 117                    | 352        | 5                          | 16         |
| GE2          | allg. GE | 83                   | 206        | 28                 | 109        | 40                      | 137        | 151                    | 452        | 6                          | 21         |
|              |          |                      |            |                    |            |                         |            |                        |            |                            |            |
|              |          |                      |            |                    |            |                         |            |                        |            |                            |            |
| <b>Summe</b> |          | 147                  | 367        | 50                 | 194        | 71                      | 243        | 268                    | 804        | 11                         | 37         |
|              |          |                      |            |                    |            |                         |            |                        |            |                            |            |
|              |          |                      |            |                    |            |                         |            |                        |            |                            |            |
| <b>Summe</b> |          |                      | Mittelwert | Mittelwert         | Mittelwert | Mittelwert              | Mittelwert | Mittelwert             | Mittelwert | Mittelwert                 | Mittelwert |
|              |          |                      | 257        | 122                | 157        | 536                     | 24         |                        |            |                            |            |

### 5.3.4 Spitzenstundenbelastungen

Die Dimensionierung der Anlagen des Kfz-Verkehrs erfolgt i.d.R. nicht für Tagesbelastungen, sondern für Spitzenstundenbelastungen.

Da die Spitzenstundenbelastungen nach Richtungen zu unterscheiden sind, müssen die mit der Abschätzungsmethodik ermittelten Tagesbelastungen (Summe aus Tagesquell- und -zielverkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr) geteilt werden.

Bei der Umrechnung der Tagesbelastungen in Spitzenstundenbelastungen sind alle relevanten Verkehrszwecke (z.B. Beschäftigte-, Besucher-, Wirtschaftsverkehr) zu berücksichtigen. Da die jeweiligen Spitzenwerte der Belastungen aus den verschiedenen Verkehrszwecken nicht zeitgleich auftreten, muss bei der Überlagerung aller Verkehrsarten das Maximum ermittelt werden. Hierfür werden für die verschiedenen Verkehre entsprechende statistisch belegte Tagesganglinien verwendet.

Zur Abbildung der Spitzenbelastungen wird als Bezugswert der Maximalwert des berechneten Gesamtverkehrs verwendet. Damit liegen die Ergebnisse auf der sicheren Seite, zeigen damit aber auch den ungünstigsten anzunehmenden Fall auf.



**Markt Wilhermsdorf  
 Bebauungsplan West – Wohn- und Gewerbegebiet  
 Verkehrsgutachten vom 20.10.2023**

Im Quellverkehr bildet sich die Belastung wie folgt ab:

| Gewerbegebiete (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung] |                             |        |                           |        |                                |        |                             |                           |                                |                             |                           |                                |                |        |
|--|-----------------------------|--------|---------------------------|--------|--------------------------------|--------|-----------------------------|---------------------------|--------------------------------|-----------------------------|---------------------------|--------------------------------|----------------|--------|
| Bezugswert Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz                         |                             |        |                           |        |                                |        |                             |                           |                                |                             |                           |                                |                |        |
| Stunde   | Gewerbliche Nutzung         |        |                           |        |                                |        | Beschäftigten-V. Bezugswert | Kunden-Verkehr Bezugswert | Wirtschafts-Verkehr Bezugswert | Beschäftigten-V. Bezugswert | Kunden-Verkehr Bezugswert | Wirtschafts-Verkehr Bezugswert | Gesamt-Verkehr | Stunde |
|  | Beschäftigten-V. Bezugswert |        | Kunden-Verkehr Bezugswert |        | Wirtschafts-Verkehr Bezugswert |        |                             |                           |                                |                             |                           |                                |                |        |
|  | 257                         | 122    | 157                       | 0      | 0                              | 0      |                             |                           |                                |                             |                           |                                |                |        |
| Anteil   | Pkw                         | Anteil | Pkw                       | Anteil | Lkw                            | Anteil | Pkw                         | Anteil                    | Pkw                            | Anteil                      | Lkw                       | 536                            | Kfz            |        |
| 00-01  | 0,20                        | 1      | 0,00                      | 0      | 0,00                           | 0      |                             |                           |                                |                             |                           | 1                              | 00-01          |        |
| 01-02  | 0,00                        | 0      | 0,00                      | 0      | 0,00                           | 0      |                             |                           |                                |                             |                           | 0                              | 01-02          |        |
| 02-03  | 0,00                        | 0      | 0,00                      | 0      | 0,00                           | 0      |                             |                           |                                |                             |                           | 0                              | 02-03          |        |
| 03-04  | 0,00                        | 0      | 0,00                      | 0      | 0,00                           | 0      |                             |                           |                                |                             |                           | 0                              | 03-04          |        |
| 04-05  | 0,00                        | 0      | 0,00                      | 0      | 0,00                           | 0      |                             |                           |                                |                             |                           | 0                              | 04-05          |        |
| 05-06  | 1,40                        | 4      | 0,00                      | 0      | 1,00                           | 2      |                             |                           |                                |                             |                           | 5                              | 05-06          |        |
| 06-07  | 3,20                        | 8      | 0,00                      | 0      | 1,75                           | 3      |                             |                           |                                |                             |                           | 11                             | 06-07          |        |
| 07-08  | 2,90                        | 7      | 0,00                      | 0      | 4,75                           | 7      |                             |                           |                                |                             |                           | 15                             | 07-08          |        |
| 08-09  | 5,00                        | 13     | 3,50                      | 4      | 6,50                           | 10     |                             |                           |                                |                             |                           | 27                             | 08-09          |        |
| 09-10  | 3,60                        | 9      | 5,40                      | 7      | 8,25                           | 13     |                             |                           |                                |                             |                           | 29                             | 09-10          |        |
| 10-11  | 2,30                        | 6      | 7,60                      | 9      | 9,00                           | 14     |                             |                           |                                |                             |                           | 29                             | 10-11          |        |
| 11-12  | 2,00                        | 5      | 8,60                      | 10     | 10,25                          | 16     |                             |                           |                                |                             |                           | 32                             | 11-12          |        |
| 12-13  | 3,60                        | 9      | 8,70                      | 11     | 8,75                           | 14     |                             |                           |                                |                             |                           | 34                             | 12-13          |        |
| 13-14  | 5,70                        | 15     | 5,90                      | 7      | 7,75                           | 12     |                             |                           |                                |                             |                           | 34                             | 13-14          |        |
| 14-15  | 7,50                        | 19     | 6,00                      | 7      | 5,60                           | 9      |                             |                           |                                |                             |                           | 35                             | 14-15          |        |
| 15-16  | 16,80                       | 43     | 5,90                      | 7      | 7,00                           | 11     |                             |                           |                                |                             |                           | 61                             | 15-16          |        |
| 16-17  | 21,80                       | 56     | 8,40                      | 10     | 8,75                           | 14     |                             |                           |                                |                             |                           | 80                             | 16-17          |        |
| 17-18  | 5,70                        | 15     | 10,60                     | 13     | 7,00                           | 11     |                             |                           |                                |                             |                           | 39                             | 17-18          |        |
| 18-19  | 5,70                        | 15     | 13,60                     | 17     | 5,25                           | 8      |                             |                           |                                |                             |                           | 39                             | 18-19          |        |
| 19-20  | 3,60                        | 9      | 12,60                     | 15     | 3,75                           | 6      |                             |                           |                                |                             |                           | 31                             | 19-20          |        |
| 20-21  | 3,40                        | 9      | 3,20                      | 4      | 1,75                           | 3      |                             |                           |                                |                             |                           | 15                             | 20-21          |        |
| 21-22  | 2,70                        | 7      | 0,00                      | 0      | 1,00                           | 2      |                             |                           |                                |                             |                           | 9                              | 21-22          |        |
| 22-23  | 2,30                        | 6      | 0,00                      | 0      | 1,25                           | 2      |                             |                           |                                |                             |                           | 8                              | 22-23          |        |
| 23-24  | 0,60                        | 2      | 0,00                      | 0      | 0,65                           | 1      |                             |                           |                                |                             |                           | 3                              | 23-24          |        |
| Summe  | 100,00                      | 257    | 100,00                    | 122    | 100,00                         | 157    | 0,00                        | 0                         | 0,00                           | 0                           | 0,00                      | 536                            | Summe          |        |
| Komment  |                             |        |                           |        |                                |        |                             |                           |                                |                             |                           | 80                             | Maximum        |        |

Allgemeines Gewerbegebiet: Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr

Im Zielverkehr ist mit folgender Tagesverteilung zu rechnen:

| Gewerbegebiete (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung] |                             |        |                           |        |                                |        |                             |                           |                                |                             |                           |                                |                |        |
|---|-----------------------------|--------|---------------------------|--------|--------------------------------|--------|-----------------------------|---------------------------|--------------------------------|-----------------------------|---------------------------|--------------------------------|----------------|--------|
| Bezugswert Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz                         |                             |        |                           |        |                                |        |                             |                           |                                |                             |                           |                                |                |        |
| Stunde  | Gewerbliche Nutzung         |        |                           |        |                                |        | Beschäftigten-V. Bezugswert | Kunden-Verkehr Bezugswert | Wirtschafts-Verkehr Bezugswert | Beschäftigten-V. Bezugswert | Kunden-Verkehr Bezugswert | Wirtschafts-Verkehr Bezugswert | Gesamt-Verkehr | Stunde |
|   | Beschäftigten-V. Bezugswert |        | Kunden-Verkehr Bezugswert |        | Wirtschafts-Verkehr Bezugswert |        |                             |                           |                                |                             |                           |                                |                |        |
|   | 257                         | 122    | 157                       | 0      | 0                              | 0      |                             |                           |                                |                             |                           |                                |                |        |
| Anteil  | Pkw                         | Anteil | Pkw                       | Anteil | Lkw                            | Anteil | Pkw                         | Anteil                    | Pkw                            | Anteil                      | Lkw                       | 536                            | Kfz            |        |
| 00-01   | 0,50                        | 1      | 0,00                      | 0      | 0,00                           | 0      |                             |                           |                                |                             |                           | 1                              | 00-01          |        |
| 01-02   | 0,20                        | 1      | 0,00                      | 0      | 0,00                           | 0      |                             |                           |                                |                             |                           | 1                              | 01-02          |        |
| 02-03   | 0,00                        | 0      | 0,00                      | 0      | 0,00                           | 0      |                             |                           |                                |                             |                           | 0                              | 02-03          |        |
| 03-04   | 0,20                        | 1      | 0,00                      | 0      | 0,00                           | 0      |                             |                           |                                |                             |                           | 1                              | 03-04          |        |
| 04-05   | 3,40                        | 9      | 0,00                      | 0      | 0,25                           | 0      |                             |                           |                                |                             |                           | 9                              | 04-05          |        |
| 05-06   | 8,40                        | 22     | 0,00                      | 0      | 1,50                           | 2      |                             |                           |                                |                             |                           | 24                             | 05-06          |        |
| 06-07   | 21,40                       | 55     | 0,00                      | 0      | 3,00                           | 5      |                             |                           |                                |                             |                           | 60                             | 06-07          |        |
| 07-08   | 25,50                       | 66     | 2,70                      | 3      | 8,00                           | 13     |                             |                           |                                |                             |                           | 81                             | 07-08          |        |
| 08-09   | 8,60                        | 22     | 5,05                      | 6      | 10,40                          | 16     |                             |                           |                                |                             |                           | 45                             | 08-09          |        |
| 09-10   | 1,80                        | 5      | 8,65                      | 11     | 8,75                           | 14     |                             |                           |                                |                             |                           | 29                             | 09-10          |        |
| 10-11   | 1,80                        | 5      | 8,75                      | 11     | 10,25                          | 16     |                             |                           |                                |                             |                           | 31                             | 10-11          |        |
| 11-12   | 2,50                        | 6      | 7,35                      | 9      | 9,90                           | 16     |                             |                           |                                |                             |                           | 31                             | 11-12          |        |
| 12-13   | 4,30                        | 11     | 6,75                      | 8      | 7,00                           | 11     |                             |                           |                                |                             |                           | 30                             | 12-13          |        |
| 13-14   | 4,10                        | 11     | 4,95                      | 6      | 6,50                           | 10     |                             |                           |                                |                             |                           | 27                             | 13-14          |        |
| 14-15   | 3,40                        | 9      | 6,05                      | 7      | 6,00                           | 9      |                             |                           |                                |                             |                           | 26                             | 14-15          |        |
| 15-16   | 0,70                        | 2      | 6,95                      | 8      | 7,75                           | 12     |                             |                           |                                |                             |                           | 22                             | 15-16          |        |
| 16-17   | 1,40                        | 4      | 9,65                      | 12     | 6,75                           | 11     |                             |                           |                                |                             |                           | 26                             | 16-17          |        |
| 17-18   | 3,20                        | 8      | 12,00                     | 15     | 5,00                           | 8      |                             |                           |                                |                             |                           | 31                             | 17-18          |        |
| 18-19   | 3,20                        | 8      | 14,10                     | 17     | 3,75                           | 6      |                             |                           |                                |                             |                           | 31                             | 18-19          |        |
| 19-20   | 1,60                        | 4      | 7,05                      | 9      | 3,25                           | 5      |                             |                           |                                |                             |                           | 18                             | 19-20          |        |
| 20-21   | 2,00                        | 5      | 0,00                      | 0      | 1,45                           | 2      |                             |                           |                                |                             |                           | 7                              | 20-21          |        |
| 21-22   | 0,90                        | 2      | 0,00                      | 0      | 0,25                           | 0      |                             |                           |                                |                             |                           | 3                              | 21-22          |        |
| 22-23   | 0,90                        | 2      | 0,00                      | 0      | 0,25                           | 0      |                             |                           |                                |                             |                           | 3                              | 22-23          |        |
| 23-24   | 0,00                        | 0      | 0,00                      | 0      | 0,00                           | 0      |                             |                           |                                |                             |                           | 0                              | 23-24          |        |
| Summe   | 100,00                      | 257    | 100,00                    | 122    | 100,00                         | 157    | 0,00                        | 0                         | 0,00                           | 0                           | 0,00                      | 536                            | Summe          |        |
| Komment   |                             |        |                           |        |                                |        |                             |                           |                                |                             |                           | 81                             | Maximum        |        |

Allgemeines Gewerbegebiet: Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr

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

Somit sind die ermittelten Verkehrsprognosen mit den Ergebnissen der Verkehrszählung am Knotenpunkt St 2252 vergleichbar. In Verschiebung um 15 min bei der morgendlichen Spitzenstunde wird darauf zurückgeführt, dass im Zuge des Berechnungsverfahrens nach Bosserhoff nur eine Abschätzung des Verkehrs zur vollen Stunde erfolgt.

Anschließend erfolgt eine Verteilung des Gesamtverkehrs auf die Fahrrichtungen Richtung St 2252 sowie Richtung Ortskern. Hierfür wird angenommen, dass der Beschäftigten-Verkehr zu 100 % sich aus PKWs zusammensetzt, wohingegen der Kundenverkehr aus 50 % PKWs und 50 % Lieferwagen besteht. Der LKW-Anteil des Wirtschaftsverkehrs setzt sich aus 50 % LKW und 50 % Sattelzügen zusammen. Für den gesamten Schwerverkehr wird angenommen, dass dieser zu 100 % aus Richtung der St 2252 das Planungsgebiet anfährt. Für den Leichtverkehr (PKW + Lieferwagen) wird eine 50/50-Verteilung zwischen Fahrtrichtung Ortskern und Fahrtrichtung St 2252 festgesetzt.

Es ergeben sich die folgenden Verkehrszahlen über 24 h für das Gewerbegebiet im Quellverkehr.

| <b>Teilstrom QV1 nach Westen (Richtung St 2252)</b> |     |     |     |           |           | <b>Teilstrom QV2 nach Osten (Richtung Ortskern)</b> |     |     |           |     |           |
|---|-----|-----|-----|-----------|-----------|---|-----|-----|-----------|-----|-----------|
| Anteil an Gesamtverkehr                             |     |     |     |           |           | Anteil an Gesamtverkehr                             |     |     |           |     |           |
| PKW   | 50% |     |     | LKW       | 100%      | PKW   | 50% |     | LKW       | 0%  |           |
| Lfw   | 50% |     |     | Sattelzug | 100%      | Lfw   | 50% |     | Sattelzug | 0%  |           |
| Zeit  | Pkw | Lfw | Bus | LKW       | Sattelzug | Zeit  | Pkw | Lfw | Bus       | LKW | Sattelzug |
| 00:00-01:00   | 1   | 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   | 2   | 0   | 0   | 1         | 1         | 05:00-06:00   | 2   | 0   | 0         | 0   | 0         |
| 06:00-07:00   | 4   | 0   | 0   | 1         | 1         | 06:00-07:00   | 4   | 0   | 0         | 0   | 0         |
| 07:00-08:00   | 4   | 0   | 0   | 4         | 4         | 07:00-08:00   | 3   | 0   | 0         | 0   | 0         |
| 08:00-09:00   | 8   | 1   | 0   | 5         | 5         | 08:00-09:00   | 7   | 1   | 0         | 0   | 0         |
| 09:00-10:00   | 7   | 2   | 0   | 6         | 6         | 09:00-10:00   | 6   | 1   | 0         | 0   | 0         |
| 10:00-11:00   | 6   | 3   | 0   | 7         | 7         | 10:00-11:00   | 5   | 2   | 0         | 0   | 0         |
| 11:00-12:00   | 5   | 3   | 0   | 8         | 8         | 11:00-12:00   | 5   | 2   | 0         | 0   | 0         |
| 12:00-13:00   | 8   | 3   | 0   | 7         | 7         | 12:00-13:00   | 7   | 2   | 0         | 0   | 0         |
| 13:00-14:00   | 9   | 2   | 0   | 6         | 6         | 13:00-14:00   | 9   | 2   | 0         | 0   | 0         |
| 14:00-15:00   | 12  | 2   | 0   | 4         | 4         | 14:00-15:00   | 11  | 2   | 0         | 0   | 0         |
| 15:00-16:00   | 24  | 2   | 0   | 5         | 5         | 15:00-16:00   | 23  | 2   | 0         | 0   | 0         |
| 16:00-17:00   | 31  | 3   | 0   | 7         | 7         | 16:00-17:00   | 30  | 2   | 0         | 0   | 0         |
| 17:00-18:00   | 11  | 3   | 0   | 5         | 5         | 17:00-18:00   | 10  | 3   | 0         | 0   | 0         |
| 18:00-19:00   | 12  | 4   | 0   | 4         | 4         | 18:00-19:00   | 11  | 4   | 0         | 0   | 0         |
| 19:00-20:00   | 9   | 4   | 0   | 3         | 3         | 19:00-20:00   | 8   | 4   | 0         | 0   | 0         |
| 20:00-21:00   | 6   | 2   | 0   | 1         | 1         | 20:00-21:00   | 5   | 0   | 0         | 0   | 0         |
| 21:00-22:00   | 4   | 0   | 0   | 1         | 1         | 21:00-22:00   | 3   | 0   | 0         | 0   | 0         |
| 22:00-23:00   | 3   | 0   | 0   | 1         | 1         | 22:00-23:00   | 3   | 0   | 0         | 0   | 0         |
| 23:00-24:00   | 1   | 0   | 0   | 1         | 1         | 23:00-24:00   | 1   | 0   | 0         | 0   | 0         |
| Zeitraum Tag  | 160 | 34  | 0   | 74        | 74        | Zeitraum Tag  | 147 | 27  | 0         | 0   | 0         |
| Zeitraum Nacht                                      | 7   | 0   | 0   | 3         | 3         | Zeitraum Nacht                                      | 6   | 0   | 0         | 0   | 0         |
| Gesamt  | 167 | 34  | 0   | 77        | 77        | Gesamt  | 153 | 27  | 0         | 0   | 0         |
|   | PKW |     | Bus | LKW       | Sattelzug |   | PKW |     | Bus       | LKW | Sattelzug |

Es ergeben sich die folgenden Verkehrszahlen über 24 h für das Gewerbegebiet im Zielverkehr:

| Teilstrom QV1 von Westen (Richtung St 2252) |     |     |     |           |           | Teilstrom QV2 nach Osten (Richtung Ortskern) |     |     |     |           |           |
|---|-----|-----|-----|-----------|-----------|--|-----|-----|-----|-----------|-----------|
| Anteil an Gesamtverkehr                     |     |     |     |           |           | Anteil an Gesamtverkehr                      |     |     |     |           |           |
| PKW   | 50% |     |     | LKW       | 100%      | PKW  | 50% |     |     | LKW       | 0%        |
| Lfw   | 50% |     |     | Sattelzug | 100%      | Lfw  | 50% |     |     | Sattelzug | 0%        |
| Zeit  | Pkw | Lfw | Bus | LKW       | Sattelzug | Zeit   | Pkw | Lfw | Bus | LKW       | Sattelzug |
| 00:00-01:00                                 | 1   | 0   | 0   | 0         | 0         | 00:00-01:00                                  | 0   | 0   | 0   | 0         | 0         |
| 01:00-02:00                                 | 1   | 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                                 | 1   | 0   | 0   | 0         | 0         | 03:00-04:00                                  | 0   | 0   | 0   | 0         | 0         |
| 04:00-05:00                                 | 5   | 0   | 0   | 0         | 0         | 04:00-05:00                                  | 4   | 0   | 0   | 0         | 0         |
| 05:00-06:00                                 | 11  | 0   | 0   | 1         | 1         | 05:00-06:00                                  | 11  | 0   | 0   | 0         | 0         |
| 06:00-07:00                                 | 28  | 0   | 0   | 2         | 2         | 06:00-07:00                                  | 27  | 0   | 0   | 0         | 0         |
| 07:00-08:00                                 | 34  | 1   | 0   | 6         | 6         | 07:00-08:00                                  | 33  | 1   | 0   | 0         | 0         |
| 08:00-09:00                                 | 13  | 2   | 0   | 8         | 8         | 08:00-09:00                                  | 12  | 1   | 0   | 0         | 0         |
| 09:00-10:00                                 | 6   | 3   | 0   | 7         | 7         | 09:00-10:00                                  | 5   | 2   | 0   | 0         | 0         |
| 10:00-11:00                                 | 6   | 3   | 0   | 8         | 8         | 10:00-11:00                                  | 5   | 2   | 0   | 0         | 0         |
| 11:00-12:00                                 | 6   | 2   | 0   | 8         | 8         | 11:00-12:00                                  | 5   | 2   | 0   | 0         | 0         |
| 12:00-13:00                                 | 8   | 2   | 0   | 5         | 5         | 12:00-13:00                                  | 7   | 2   | 0   | 0         | 0         |
| 13:00-14:00                                 | 7   | 2   | 0   | 5         | 5         | 13:00-14:00                                  | 7   | 1   | 0   | 0         | 0         |
| 14:00-15:00                                 | 6   | 2   | 0   | 5         | 5         | 14:00-15:00                                  | 6   | 2   | 0   | 0         | 0         |
| 15:00-16:00                                 | 3   | 2   | 0   | 6         | 6         | 15:00-16:00                                  | 3   | 2   | 0   | 0         | 0         |
| 16:00-17:00                                 | 5   | 4   | 0   | 5         | 5         | 16:00-17:00                                  | 4   | 3   | 0   | 0         | 0         |
| 17:00-18:00                                 | 8   | 4   | 0   | 4         | 4         | 17:00-18:00                                  | 8   | 3   | 0   | 0         | 0         |
| 18:00-19:00                                 | 9   | 5   | 0   | 3         | 3         | 18:00-19:00                                  | 8   | 4   | 0   | 0         | 0         |
| 19:00-20:00                                 | 4   | 2   | 0   | 3         | 3         | 19:00-20:00                                  | 4   | 2   | 0   | 0         | 0         |
| 20:00-21:00                                 | 3   | 0   | 0   | 1         | 1         | 20:00-21:00                                  | 2   | 0   | 0   | 0         | 0         |
| 21:00-22:00                                 | 1   | 0   | 0   | 0         | 0         | 21:00-22:00                                  | 1   | 0   | 0   | 0         | 0         |
| 22:00-23:00                                 | 1   | 0   | 0   | 0         | 0         | 22:00-23:00                                  | 1   | 0   | 0   | 0         | 0         |
| 23:00-24:00                                 | 0   | 0   | 0   | 0         | 0         | 23:00-24:00                                  | 0   | 0   | 0   | 0         | 0         |
| Zeitraum Tag                                | 147 | 34  | 0   | 76        | 76        | Zeitraum Tag                                 | 137 | 27  | 0   | 0         | 0         |
| Zeitraum Nacht                              | 20  | 0   | 0   | 1         | 1         | Zeitraum Nacht                               | 16  | 0   | 0   | 0         | 0         |
| Gesamt                                      | 167 | 34  | 0   | 77        | 77        | Gesamt                                       | 153 | 27  | 0   | 0         | 0         |
|   | PKW |     | Bus | LKW       | Sattelzug |  | PKW |     | Bus | LKW       | Sattelzug |

## 5.4 Wohngebiet

### 5.4.1 Abschätzung der Einwohneranzahl

Von zentraler Bedeutung für das Verkehrsaufkommen im Wohngebiet ist die Zahl der Einwohner. Diese wird über die Zahl der Wohneinheiten ermittelt. Dabei wird zwischen Einfamilienhäusern, Doppelhäusern sowie Reihenhäusern und Mehrfamilienhäusern unterschieden. Bei Mehrfamilienhäusern liegt der gewählte Wert der Einwohner pro Wohneinheiten üblicherweise zwischen 2,0 und 3,0, bei den übrigen Gebäudetypen zwischen 2,5 und 3,5.

| Gebiet       | Nutzung | Wohneinheiten |     | Haushaltsgröße |     |
|--------------|---------|---------------|-----|----------------|-----|
|              |         | Min           | Max | Min            | Max |
| E, D, R      |         | 74            | 80  | 2,5            | 3,5 |
| MFH          |         | 60            | 80  | 2,0            | 3,0 |
|              |         |               |     |                |     |
|              |         |               |     |                |     |
| <b>Summe</b> |         | 134           | 160 |                |     |

| Einwohner |     |
|-----------|-----|
| Min       | Max |
| 185       | 280 |
| 120       | 240 |
|           |     |
|           |     |
| 305       | 520 |

### 5.4.2 Abschätzung des Einwohnerverkehrs

Auf Basis der Einwohnerzahl im Wohngebiet erfolgt die Ermittlung des zu erwartenden Einwohnerverkehrs im Planungsgebiet. Dieser stellt sich wie folgt dar.

Wohnnutzung: Einwohnerverkehr

| Gebiet       | Nutzung | Einwohner |     | Wege/<br>Einwohner/d |     | Wege/Werktag<br>insgesamt |       | Anteil der<br>Einw.wege<br>außerhalb<br>des Gebiets | Wege/Werktag<br>gebietsbezogen |       | MIV-Anteil<br>Einwohner |     |     |
|--------------|---------|-----------|-----|----------------------|-----|---------------------------|-------|---|--------------------------------|-------|-------------------------|-----|-----|
|              |         | Min       | Max | Min                  | Max | Min                       | Max   |   | in %                           | Min   | Max                     | Min | Max |
|              |         |           |     |                      |     |                           |       |   |                                |       |                         |     |     |
| E. D. R      |         | 185       | 280 | 3,5                  | 4,0 | 648                       | 1.120 | 10  | 583                            | 1.008 | 60                      | 70  |     |
| MFH          |         | 120       | 240 | 3,5                  | 4,0 | 420                       | 960   | 10  | 378                            | 864   | 60                      | 70  |     |
|              |         |           |     |                      |     |                           |       | 0   |                                |       |                         |     |     |
|              |         |           |     |                      |     |                           |       | 0   |                                |       |                         |     |     |
|              |         |           |     |                      |     |                           |       | 0   |                                |       |                         |     |     |
| <b>Summe</b> |         | 305       | 520 |                      |     | 1.068                     | 2.080 |   | 961                            | 1.872 |                         |     |     |

| Pkw-Fahrten/d<br>Einwohner |       |
|----------------------------|-------|
| 1,2                        |       |
| Pers./Pkw                  |       |
| Min                        | Max   |
| 291                        | 588   |
| 189                        | 504   |
|                            |       |
|                            |       |
|                            |       |
|                            |       |
| 480                        | 1.092 |

### 5.4.3 Abschätzung des Besucherverkehrs

Gem. den Berechnungsmethodiken nach Dr. Bosserhoff wurde anschließend der zu erwartende Besucherverkehr statistisch auf Basis der Einwohnerwege ermittelt:

Wohnnutzung: Besucherverkehr

| Gebiet       | Nutzung | Anteil<br>des<br>Besucher-<br>verkehrs<br>in % | Wege/Werktag<br>Besucher |     | MIV-Anteil<br>Besucher |     |
|--------------|---------|--|--------------------------|-----|------------------------|-----|
|              |         |  | Min                      | Max | Min                    | Max |
|              |         |  |                          |     |                        |     |
| E. D. R      |         | 5  | 32                       | 56  | 60                     | 70  |
| MFH          |         | 5  | 21                       | 48  | 60                     | 70  |
|              |         | 0  |                          |     |                        |     |
|              |         | 0  |                          |     |                        |     |
|              |         | 0  |                          |     |                        |     |
| <b>Summe</b> |         |  | 53                       | 104 |                        |     |

| Pkw-Fahrten/d<br>Besucher |     |
|---------------------------|-----|
| 1,2                       |     |
| Pers./Pkw                 |     |
| Min                       | Max |
| 16                        | 33  |
| 11                        | 28  |
|                           |     |
|                           |     |
|                           |     |
|                           |     |
| 27                        | 61  |

### 5.4.4 Abschätzung des gebietsbezogenen Wirtschaftsverkehrs

Wirtschaftsverkehr durch Wohnnutzung tritt v.a. in Form von Versorgungs- bzw. Entsorgungsvkehr (z.B. Müllabfuhr) und Lieferverkehr auf. Dieser wird wie folgt angenommen:

Gebietsbezogener Wirtschaftsverkehr und Gesamtverkehr

| Gebiet       | Nutzung | Einwohner |     | Kfz-Fahrten/<br>Einwohner/d |     | Beschäftigte |     | Kfz-Fahrten/<br>Beschäftigtem/d |     | Kfz-Fahrten/<br>Werktag |     |
|--------------|---------|-----------|-----|-----------------------------|-----|--------------|-----|---------------------------------|-----|-------------------------|-----|
|              |         | Min       | Max | Min                         | Max | Min          | Max | Min                             | Max | Min                     | Max |
|              |         |           |     |                             |     |              |     |                                 |     |                         |     |
| E. D. R      |         | 185       | 280 | 19                          | 28  |              |     |                                 |     |                         |     |
| MFH          |         | 120       | 240 | 12                          | 24  |              |     |                                 |     |                         |     |
|              |         |           |     |                             |     |              |     |                                 |     |                         |     |
|              |         |           |     |                             |     |              |     |                                 |     |                         |     |
|              |         |           |     |                             |     |              |     |                                 |     |                         |     |
| <b>Summe</b> |         | 305       | 520 | 31                          | 52  |              |     |                                 |     |                         |     |

| Kfz-Fahrten/<br>Werktag |       |
|-------------------------|-------|
| Min                     | Max   |
| 326                     | 649   |
| 212                     | 556   |
|                         |       |
|                         |       |
|                         |       |
|                         |       |
| 538                     | 1.205 |

### 5.4.5 Tagesbelastung im Gesamtverkehr

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 Werktag (Montag – Freitag) und alle Nutzer (ab 0 Jahre) eines Gebietes. Sie enthält Abschläge für Abwesenheit von der Wohnung

(z.B. Urlaub, Krankheit). Aufgrund der Lage des Planungsgebiets und der Art der Nutzung ist für die Einwohnerwege ein Wert im 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). Dies wird durch den Anteil externer Einwohnerwege berücksichtigt.

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 Bewohner bestimmt. Der gewählte MIV-Anteil des Planungsgebietes von ca. 65 % ergibt sich aus den Randbedingungen, welche gut auf das neue Gebiet zutreffen. Insbesondere die fehlende direkte Anbindung des Wohngebiets an den ÖPNV begründet den hier am oberen Bereich des Wertespektrums gewählten Wert. Der Pkw-Besetzungsgrad beträgt über alle Fahrzwecke im Mittel 1,2 Personen pro Pkw.

In der Gesamtaddition der Verkehrsarten Einwohnerverkehr, Besucherverkehr sowie Wirtschaftsverkehr stellt sich die zu erwartende Gesamtbelastung aus diesem Teilbereich im 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 | Wohnnutzung                   |       |                              |     |                                 |     | Gewerbliche Nutzung          |     |                            |     |                                 |     | Gesamtverkehr |       |
|--------------|---------|-------------------------------|-------|------------------------------|-----|---------------------------------|-----|------------------------------|-----|----------------------------|-----|---------------------------------|-----|---------------|-------|
|              |         | Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten |       | Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten |     | Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten |     | Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten |     | Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten |     | Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten |     | Kfz-Fahrten   |       |
|              |         | Min                           | Max   | Min                          | Max | Min                             | Max | Min                          | Max | Min                        | Max | Min                             | Max | Min           | Max   |
| E, D, R      |         | 291                           | 588   | 16                           | 33  | 19                              | 28  |                              |     |                            |     |                                 |     | 326           | 649   |
| MFH          |         | 189                           | 504   | 11                           | 28  | 12                              | 24  |                              |     |                            |     |                                 |     | 212           | 556   |
|              |         |                               |       |                              |     |                                 |     |                              |     |                            |     |                                 |     |               |       |
|              |         |                               |       |                              |     |                                 |     |                              |     |                            |     |                                 |     |               |       |
| <b>Summe</b> |         | 480                           | 1.092 | 27                           | 61  | 31                              | 52  |                              |     |                            |     |                                 |     | 538           | 1.205 |

**Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h\*Richtung**

| Gebiet       | Nutzung | Wohnnutzung           |     |                      |     |                         |     | Gewerbliche Nutzung  |     |                    |     |                         |     | Quell-/Zielverkehr |     |
|--------------|---------|-----------------------|-----|----------------------|-----|-------------------------|-----|----------------------|-----|--------------------|-----|-------------------------|-----|--------------------|-----|
|              |         | Einwohner-Verkehr Pkw |     | Besucher-Verkehr Pkw |     | Wirtschafts-Verkehr Kfz |     | Beschäftigten-V. Pkw |     | Kunden-Verkehr Pkw |     | Wirtschafts-Verkehr Kfz |     | Kfz                |     |
|              |         | Min                   | Max | Min                  | Max | Min                     | Max | Min                  | Max | Min                | Max | Min                     | Max | Min                | Max |
| E, D, R      |         | 146                   | 294 | 8                    | 17  | 10                      | 14  |                      |     |                    |     |                         |     | 164                | 325 |
| MFH          |         | 95                    | 252 | 6                    | 14  | 6                       | 12  |                      |     |                    |     |                         |     | 107                | 278 |
|              |         |                       |     |                      |     |                         |     |                      |     |                    |     |                         |     |                    |     |
|              |         |                       |     |                      |     |                         |     |                      |     |                    |     |                         |     |                    |     |
| <b>Summe</b> |         | 241                   | 546 | 14                   | 31  | 16                      | 26  |                      |     |                    |     |                         |     | 271                | 603 |
|              |         |                       |     |                      |     |                         |     |                      |     |                    |     |                         |     |                    |     |
| <b>Summe</b> |         | Mittelwert            |     | Mittelwert           |     | Mittelwert              |     | Mittelwert           |     | Mittelwert         |     | Mittelwert              |     | Mittelwert         |     |
|              |         | 394                   |     | 23                   |     | 21                      |     | 0                    |     | 0                  |     | 0                       |     | 437                |     |

### 5.4.6 Spitzenstundenbelastungen

Die Dimensionierung der Anlagen des Kfz-Verkehrs erfolgt i.d.R. nicht für Tagesbelastungen, sondern für Spitzenstundenbelastungen.

Da die Spitzenstundenbelastungen nach Richtungen zu unterscheiden sind, müssen die mit der Abschätzungsmethodik ermittelten Tagesbelastungen (Summe aus Tagesquell- und –zielverkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr) geteilt werden.

Bei der Umrechnung der Tagesbelastungen in Spitzenstundenbelastungen sind alle relevanten Verkehrszwecke zu berücksichtigen. Da die jeweiligen Spitzenwerte der Belastungen aus den verschiedenen Verkehrszwecken nicht zeitgleich auftreten, muss bei der Überlagerung aller Verkehrsarten das Maximum ermittelt werden. Hierfür werden für die verschiedenen Verkehre entsprechende statistisch belegte Tagesganglinien verwendet.

Zur Abbildung der Spitzenbelastungen wird als Bezugswert der Maximalwert des berechneten Gesamtverkehrs verwendet. Damit liegen die Ergebnisse auf der sicheren Seite, zeigen damit aber auch den ungünstigsten anzunehmenden Fall auf.

Im Quellverkehr bildet sich die Belastung wie folgt ab:

| Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung] |                   |   |                  |     |                     |     |                     |     |                |     |                     |     |                |         |       |
|---|-------------------|---|------------------|-----|---------------------|-----|---------------------|-----|----------------|-----|---------------------|-----|----------------|---------|-------|
| Bezugswert  |                   | Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz |                  |     |                     |     |                     |     |                |     |                     |     |                |         |       |
| Stunde  | Wohnnutzung       |   |                  |     |                     |     | Gewerbliche Nutzung |     |                |     |                     |     | Gesamt-Verkehr | Stunde  |       |
|   | Einwohner-Verkehr |   | Besucher-Verkehr |     | Wirtschafts-Verkehr |     | Beschäftigten-V.    |     | Kunden-Verkehr |     | Wirtschafts-Verkehr |     |                |         |       |
|   | Bezugswert        | Pkw   | Bezugswert       | Pkw | Bezugswert          | Kfz | Bezugswert          | Pkw | Bezugswert     | Pkw | Bezugswert          | Kfz |                |         |       |
|   | 394               |   | 23               |     | 21                  |     | 0                   |     | 0              |     | 0                   |     | 438            |         |       |
|   | Anteil            | Pkw   | Anteil           | Pkw | Anteil              | Kfz | Anteil              | Pkw | Anteil         | Pkw | Anteil              | Kfz | Kfz            |         |       |
| 00-01   | 0,00              | 0   | 0,50             | 0   | 0,00                | 0   | 0,00                | 0   | 0,00           | 0   | 0,00                | 0   | 0,00           | 0       | 00-01 |
| 01-02   | 0,00              | 0   | 0,00             | 0   | 0,00                | 0   | 0,00                | 0   | 0,00           | 0   | 0,00                | 0   | 0,00           | 0       | 01-02 |
| 02-03   | 0,00              | 0   | 0,00             | 0   | 0,00                | 0   | 0,00                | 0   | 0,00           | 0   | 0,00                | 0   | 0,00           | 0       | 02-03 |
| 03-04   | 0,25              | 1   | 0,40             | 0   | 0,00                | 0   | 0,00                | 0   | 0,00           | 0   | 0,00                | 0   | 0,00           | 0       | 03-04 |
| 04-05   | 1,00              | 4   | 0,25             | 0   | 0,00                | 0   | 0,00                | 0   | 0,00           | 0   | 0,00                | 0   | 0,00           | 0       | 04-05 |
| 05-06   | 4,50              | 18  | 0,00             | 0   | 1,00                | 0   | 1,00                | 0   | 0,00           | 0   | 1,00                | 0   | 1,00           | 0       | 05-06 |
| 06-07   | 14,00             | 55  | 2,00             | 0   | 1,75                | 0   | 2,00                | 0   | 0,00           | 0   | 1,75                | 0   | 1,75           | 0       | 06-07 |
| 07-08   | 15,00             | 59  | 3,00             | 1   | 4,75                | 1   | 4,50                | 0   | 0,64           | 0   | 4,75                | 0   | 4,75           | 0       | 07-08 |
| 08-09   | 8,00              | 32  | 3,50             | 1   | 6,50                | 1   | 5,25                | 0   | 2,89           | 0   | 6,50                | 0   | 6,50           | 0       | 08-09 |
| 09-10   | 5,25              | 21  | 1,75             | 0   | 8,25                | 2   | 3,50                | 0   | 8,55           | 0   | 8,25                | 0   | 8,25           | 0       | 09-10 |
| 10-11   | 4,25              | 17  | 1,25             | 0   | 9,00                | 2   | 3,25                | 0   | 9,31           | 0   | 9,00                | 0   | 9,00           | 0       | 10-11 |
| 11-12   | 3,00              | 12  | 3,50             | 1   | 10,25               | 2   | 2,50                | 0   | 10,94          | 0   | 10,25               | 0   | 10,25          | 0       | 11-12 |
| 12-13   | 3,50              | 14  | 4,50             | 1   | 8,75                | 2   | 13,00               | 0   | 4,91           | 0   | 8,75                | 0   | 8,75           | 0       | 12-13 |
| 13-14   | 5,50              | 22  | 3,25             | 1   | 7,75                | 2   | 11,75               | 0   | 8,55           | 0   | 7,75                | 0   | 7,75           | 0       | 13-14 |
| 14-15   | 6,00              | 24  | 4,50             | 1   | 5,60                | 1   | 6,00                | 0   | 9,31           | 0   | 5,60                | 0   | 5,60           | 0       | 14-15 |
| 15-16   | 4,75              | 19  | 3,40             | 1   | 7,00                | 1   | 7,00                | 0   | 8,43           | 0   | 7,00                | 0   | 7,00           | 0       | 15-16 |
| 16-17   | 6,00              | 24  | 4,75             | 1   | 8,75                | 2   | 11,75               | 0   | 11,07          | 0   | 8,75                | 0   | 8,75           | 0       | 16-17 |
| 17-18   | 7,50              | 30  | 8,00             | 2   | 7,00                | 1   | 13,75               | 0   | 15,09          | 0   | 7,00                | 0   | 7,00           | 0       | 17-18 |
| 18-19   | 4,50              | 18  | 11,50            | 3   | 5,25                | 1   | 7,00                | 0   | 10,31          | 0   | 5,25                | 0   | 5,25           | 0       | 18-19 |
| 19-20   | 4,25              | 17  | 12,70            | 3   | 3,75                | 1   | 2,50                | 0   | 0,00           | 0   | 3,75                | 0   | 3,75           | 0       | 19-20 |
| 20-21   | 2,00              | 8   | 9,50             | 2   | 1,75                | 0   | 2,00                | 0   | 0,00           | 0   | 1,75                | 0   | 1,75           | 0       | 20-21 |
| 21-22   | 0,50              | 2   | 8,50             | 2   | 1,00                | 0   | 1,25                | 0   | 0,00           | 0   | 1,00                | 0   | 1,00           | 0       | 21-22 |
| 22-23   | 0,25              | 1   | 8,00             | 2   | 1,25                | 0   | 1,50                | 0   | 0,00           | 0   | 1,25                | 0   | 1,25           | 0       | 22-23 |
| 23-24   | 0,00              | 0   | 5,25             | 1   | 0,65                | 0   | 0,50                | 0   | 0,00           | 0   | 0,65                | 0   | 0,65           | 0       | 23-24 |
| Summe   | 100,00            | 394   | 100,00           | 23  | 100,00              | 21  | 100,00              | 0   | 100,00         | 0   | 100,00              | 0   | 438            | Summe   |       |
| Komment   |                   |   |                  |     |                     |     |                     |     |                |     |                     |     | 61             | Maximum |       |

**Markt Wilhermsdorf  
Bebauungsplan West – Wohn- und Gewerbegebiet  
Verkehrsgutachten vom 20.10.2023**

Im Zielverkehr ist mit folgender Tagesverteilung zu rechnen:

| Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung] |                   |        |                  |        |                     |        |                     |        |                |        |                     |     |                |         |       |
|--|-------------------|--------|------------------|--------|---------------------|--------|---------------------|--------|----------------|--------|---------------------|-----|----------------|---------|-------|
| Bezugswert Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz                              |                   |        |                  |        |                     |        |                     |        |                |        |                     |     |                |         |       |
| Stunde   | Wohnnutzung       |        |                  |        |                     |        | Gewerbliche Nutzung |        |                |        |                     |     | Gesamt-Verkehr | Stunde  |       |
|  | Einwohner-Verkehr |        | Besucher-Verkehr |        | Wirtschafts-Verkehr |        | Beschäftigten-V.    |        | Kunden-Verkehr |        | Wirtschafts-Verkehr |     |                |         | 438   |
|  | Bezugswert        | 394    | Bezugswert       | 23     | Bezugswert          | 21     | Bezugswert          | 0      | Bezugswert     | 0      | Bezugswert          | 0   |                |         |       |
| Anteil   | Pkw               | Anteil | Pkw              | Anteil | Kfz                 | Anteil | Pkw                 | Anteil | Pkw            | Anteil | Kfz                 | Kfz |                |         |       |
| 00-01  | 0,25              | 1      | 0,00             | 0      | 0,00                | 0      | 0,00                | 0      | 0,00           | 0      | 0,00                | 0   | 0              | 1       | 00-01 |
| 01-02  | 0,20              | 1      | 0,00             | 0      | 0,00                | 0      | 0,00                | 0      | 0,00           | 0      | 0,00                | 0   | 0              | 1       | 01-02 |
| 02-03  | 0,00              | 0      | 0,00             | 0      | 0,00                | 0      | 0,00                | 0      | 0,00           | 0      | 0,00                | 0   | 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              | 0       | 03-04 |
| 04-05  | 0,00              | 0      | 0,00             | 0      | 0,25                | 0      | 1,00                | 0      | 0,00           | 0      | 0,25                | 0   | 0              | 0       | 04-05 |
| 05-06  | 0,25              | 1      | 0,00             | 0      | 1,50                | 0      | 6,75                | 0      | 0,00           | 0      | 1,50                | 0   | 1              | 1       | 05-06 |
| 06-07  | 0,90              | 4      | 3,00             | 1      | 3,00                | 1      | 22,20               | 0      | 0,00           | 0      | 3,00                | 0   | 5              | 5       | 06-07 |
| 07-08  | 2,00              | 8      | 3,25             | 1      | 8,00                | 2      | 28,70               | 0      | 0,98           | 0      | 8,00                | 0   | 10             | 10      | 07-08 |
| 08-09  | 2,50              | 10     | 1,50             | 0      | 10,40               | 2      | 8,75                | 0      | 5,73           | 0      | 10,40               | 0   | 12             | 12      | 08-09 |
| 09-10  | 2,75              | 11     | 2,00             | 0      | 8,75                | 2      | 1,75                | 0      | 8,78           | 0      | 8,75                | 0   | 13             | 13      | 09-10 |
| 10-11  | 3,50              | 14     | 2,25             | 1      | 10,25               | 2      | 1,00                | 0      | 11,46          | 0      | 10,25               | 0   | 16             | 16      | 10-11 |
| 11-12  | 5,25              | 21     | 4,00             | 1      | 9,90                | 2      | 0,50                | 0      | 9,15           | 0      | 9,90                | 0   | 24             | 24      | 11-12 |
| 12-13  | 7,50              | 30     | 4,90             | 1      | 7,00                | 1      | 5,20                | 0      | 5,61           | 0      | 7,00                | 0   | 32             | 32      | 12-13 |
| 13-14  | 7,00              | 28     | 3,50             | 1      | 6,50                | 1      | 13,40               | 0      | 7,44           | 0      | 6,50                | 0   | 30             | 30      | 13-14 |
| 14-15  | 4,25              | 17     | 5,00             | 1      | 6,00                | 1      | 5,40                | 0      | 8,66           | 0      | 6,00                | 0   | 19             | 19      | 14-15 |
| 15-16  | 6,50              | 26     | 5,25             | 1      | 7,75                | 2      | 1,75                | 0      | 8,66           | 0      | 7,75                | 0   | 28             | 28      | 15-16 |
| 16-17  | 14,25             | 56     | 6,00             | 1      | 6,75                | 1      | 1,25                | 0      | 12,32          | 0      | 6,75                | 0   | 59             | 59      | 16-17 |
| 17-18  | 13,50             | 53     | 12,00            | 3      | 5,00                | 1      | 1,00                | 0      | 13,41          | 0      | 5,00                | 0   | 57             | 57      | 17-18 |
| 18-19  | 10,40             | 41     | 15,20            | 3      | 3,75                | 1      | 0,25                | 0      | 7,80           | 0      | 3,75                | 0   | 45             | 45      | 18-19 |
| 19-20  | 6,00              | 24     | 17,75            | 4      | 3,25                | 1      | 0,40                | 0      | 0,00           | 0      | 3,25                | 0   | 28             | 28      | 19-20 |
| 20-21  | 3,75              | 15     | 9,90             | 2      | 1,45                | 0      | 0,00                | 0      | 0,00           | 0      | 1,45                | 0   | 17             | 17      | 20-21 |
| 21-22  | 3,50              | 14     | 2,25             | 1      | 0,25                | 0      | 0,70                | 0      | 0,00           | 0      | 0,25                | 0   | 14             | 14      | 21-22 |
| 22-23  | 3,75              | 15     | 1,25             | 0      | 0,25                | 0      | 0,00                | 0      | 0,00           | 0      | 0,25                | 0   | 15             | 15      | 22-23 |
| 23-24  | 2,00              | 8      | 1,00             | 0      | 0,00                | 0      | 0,00                | 0      | 0,00           | 0      | 0,00                | 0   | 8              | 8       | 23-24 |
| Summe  | 100,00            | 394    | 100,00           | 23     | 100,00              | 21     | 100,00              | 0      | 100,00         | 0      | 100,00              | 0   | 438            | Summe   |       |
| Komment  |                   |        |                  |        |                     |        |                     |        |                |        |                     |     | 59             | Maximum |       |

Für die morgendliche Spitzenstunde ergibt sich der Zeitraum zwischen 7 Uhr und 8 Uhr, für die abendliche Spitzenstunde der Zeitraum zwischen 16 Uhr und 17 Uhr. Somit sind die ermittelten Verkehrsprognosen mit den Ergebnissen der Verkehrszählung am Knotenpunkt St 2252 sowie mit der Verkehrsprognose für das Gewerbegebiet vergleichbar.

Anschließend erfolgt eine Verteilung des Gesamtverkehrs auf die Fahrtrichtungen Richtung St 2252 sowie Richtung Ortskern. Hierfür wird angenommen, dass der Beschäftigten-Verkehr zu 100 % sich aus PKWs zusammensetzt, wohingegen der Kundenverkehr aus 50 % PKWs und 50 % Lieferwagen besteht. Der LKW-Anteil des Wirtschaftsverkehrs setzt sich aus 50 % LKW und 50 % Sattelzügen zusammen. Für den gesamten Schwerverkehr wird angenommen, dass dieser zu 100 % aus Richtung der St 2252 das Planungsgebiet anfährt. Für den Leichtverkehr (PKW + Lieferwagen) wird eine 50/50-Verteilung zwischen Fahrtrichtung Ortskern und Fahrtrichtung St 2252 festgesetzt.

Es ergeben sich die folgenden Verkehrszahlen über 24 h für das Wohngebiet im Quellverkehr.



**Markt Wilhermsdorf  
Bebauungsplan West – Wohn- und Gewerbegebiet  
Verkehrsgutachten vom 20.10.2023**

| Teilstrom QV1 nach Westen (Richtung St 2252) |     |     |     |     |           |
|--|-----|-----|-----|-----|-----------|
| Anteil an Gesamtverkehr                      |     |     |     |     |           |
| PKW  | 40% |     |     | LKW | 100%      |
| Lfw  | 40% |     |     |     |           |
| 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                                  | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 05:00-06:00                                  | 7   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 06:00-07:00                                  | 22  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 07:00-08:00                                  | 24  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 08:00-09:00                                  | 13  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 09:00-10:00                                  | 8   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 10:00-11:00                                  | 7   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 11:00-12:00                                  | 5   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 12:00-13:00                                  | 6   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 13:00-14:00                                  | 9   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 14:00-15:00                                  | 10  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 15:00-16:00                                  | 8   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 16:00-17:00                                  | 10  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 17:00-18:00                                  | 12  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 18:00-19:00                                  | 8   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 19:00-20:00                                  | 8   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 20:00-21:00                                  | 4   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 21:00-22:00                                  | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 22:00-23:00                                  | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 23:00-24:00                                  | 0   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Tag                                 | 156 | 0   | 0   | 11  | 0         |
| Zeitraum Nacht                               | 10  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Gesamt                                       | 166 | 0   | 0   | 11  | 0         |
|  | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug |

| Teilstrom QV2 nach Osten (Richtung Ortskern) |     |     |     |     |           |
|--|-----|-----|-----|-----|-----------|
| Anteil an Gesamtverkehr                      |     |     |     |     |           |
| PKW  | 60% |     |     | LKW | 100%      |
| Lfw  | 60% |     |     |     |           |
| 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                                  | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 04:00-05:00                                  | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 05:00-06:00                                  | 11  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 06:00-07:00                                  | 34  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 07:00-08:00                                  | 36  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 08:00-09:00                                  | 19  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 09:00-10:00                                  | 13  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 10:00-11:00                                  | 10  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 11:00-12:00                                  | 8   | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 12:00-13:00                                  | 9   | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 13:00-14:00                                  | 13  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 14:00-15:00                                  | 15  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 15:00-16:00                                  | 11  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 16:00-17:00                                  | 15  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 17:00-18:00                                  | 19  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 18:00-19:00                                  | 12  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 19:00-20:00                                  | 12  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 20:00-21:00                                  | 6   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 21:00-22:00                                  | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 22:00-23:00                                  | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 23:00-24:00                                  | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Tag                                 | 234 | 11  | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Nacht                               | 17  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Gesamt                                       | 251 | 11  | 0   | 0   | 0         |
|  | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug |

Es ergeben sich die folgenden Verkehrszahlen über 24 h für das Wohngebiet im Zielverkehr.

| Teilstrom QV1 nach Westen (Richtung St 2252) |     |     |     |     |           |
|--|-----|-----|-----|-----|-----------|
| Anteil an Gesamtverkehr                      |     |     |     |     |           |
| PKW  | 40% |     |     | LKW | 100%      |
| Lfw  | 40% |     |     |     |           |
| 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                                  | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 07:00-08:00                                  | 4   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 08:00-09:00                                  | 4   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 09:00-10:00                                  | 4   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 10:00-11:00                                  | 6   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 11:00-12:00                                  | 9   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 12:00-13:00                                  | 12  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 13:00-14:00                                  | 11  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 14:00-15:00                                  | 7   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 15:00-16:00                                  | 11  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 16:00-17:00                                  | 23  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 17:00-18:00                                  | 22  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 18:00-19:00                                  | 18  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 19:00-20:00                                  | 11  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 20:00-21:00                                  | 7   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 21:00-22:00                                  | 6   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 22:00-23:00                                  | 6   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 23:00-24:00                                  | 3   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Tag                                 | 157 | 0   | 0   | 11  | 0         |
| Zeitraum Nacht                               | 9   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Gesamt                                       | 166 | 0   | 0   | 11  | 0         |
|  | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug |

| Teilstrom QV2 nach Osten (Richtung Ortskern) |     |     |     |     |           |
|--|-----|-----|-----|-----|-----------|
| Anteil an Gesamtverkehr                      |     |     |     |     |           |
| PKW  | 60% |     |     | LKW | 0%        |
| Lfw  | 60% |     |     |     |           |
| Zeit   | Pkw | Lfw | Bus | LKW | Sattelzug |
| 00:00-01:00                                  | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 01:00-02:00                                  | 1   | 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                                  | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 06:00-07:00                                  | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 07:00-08:00                                  | 5   | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 08:00-09:00                                  | 6   | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 09:00-10:00                                  | 7   | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 10:00-11:00                                  | 8   | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 11:00-12:00                                  | 13  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 12:00-13:00                                  | 19  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 13:00-14:00                                  | 17  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 14:00-15:00                                  | 11  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 15:00-16:00                                  | 16  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 16:00-17:00                                  | 35  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 17:00-18:00                                  | 34  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 18:00-19:00                                  | 26  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 19:00-20:00                                  | 17  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 20:00-21:00                                  | 10  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 21:00-22:00                                  | 8   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 22:00-23:00                                  | 9   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 23:00-24:00                                  | 5   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Tag                                 | 234 | 11  | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Nacht                               | 17  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Gesamt                                       | 251 | 11  | 0   | 0   | 0         |
|  | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug |

## 5.5 Tagesbelastung des gesamten Planungsgebietes

Für die weitergehenden Betrachtungen wurden anschließend die für die Teilbereiche ermittelten Verkehrsbelastungen überlagert und hierdurch die sich in der Gesamtprognose abbildenden Gesamtverkehrsbelastungen aus dem Planungsgebiet ermittelt. Berücksichtigt wurden die Verkehrsbelastungen aus den Planungen der geplanten neuen Wohn- und Gewerbegebietsflächen sowie die des Vorhabens „Enßner“. Hierbei wurde bereits die Verteilung auf die Zu-/Abfahrtsrichtungen beachtet.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen das Ergebnis der Überlagerung der Verkehrsprognose für die Fahrtrichtung St 2252, jeweils Ziel- und Quellverkehr.

| Teilstrom nach Westen (Richtung St 2252) - Quellverkehr Planungsgebiet |     |     |     |     |           |        | Teilstrom aus Westen (von St 2252 kommend) - Zielverkehr Planungsgebiet |     |     |     |     |           |        |
|--|-----|-----|-----|-----|-----------|--------|---|-----|-----|-----|-----|-----------|--------|
| jeweils Summe aus Prognose Fa. Enßner + Gewerbegebiet + Wohngebiet     |     |     |     |     |           |        | jeweils Summe aus Prognose Fa. Enßner + Gewerbegebiet + Wohngebiet      |     |     |     |     |           |        |
| Zeit   | Pkw | Lfw | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt | Zeit  | Pkw | Lfw | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |
| 00:00-01:00  | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      | 00:00-01:00   | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 01:00-02:00  | 0   | 0   | 0   | 0   | 0         | 0      | 01:00-02:00   | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 02:00-03:00  | 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      | 03:00-04:00   | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 04:00-05:00  | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         | 2      | 04:00-05:00   | 5   | 0   | 0   | 0   | 0         | 5      |
| 05:00-06:00  | 9   | 0   | 0   | 1   | 7         | 17     | 05:00-06:00   | 17  | 0   | 0   | 1   | 1         | 19     |
| 06:00-07:00  | 26  | 0   | 0   | 1   | 6         | 33     | 06:00-07:00   | 36  | 0   | 0   | 2   | 2         | 40     |
| 07:00-08:00  | 28  | 0   | 0   | 4   | 8         | 40     | 07:00-08:00   | 38  | 1   | 0   | 7   | 6         | 52     |
| 08:00-09:00  | 21  | 1   | 0   | 6   | 11        | 39     | 08:00-09:00   | 17  | 2   | 0   | 9   | 14        | 42     |
| 09:00-10:00  | 16  | 2   | 0   | 7   | 12        | 37     | 09:00-10:00   | 11  | 3   | 0   | 8   | 13        | 35     |
| 10:00-11:00  | 13  | 3   | 0   | 8   | 16        | 40     | 10:00-11:00   | 12  | 3   | 0   | 9   | 17        | 41     |
| 11:00-12:00  | 10  | 3   | 0   | 9   | 13        | 35     | 11:00-12:00   | 15  | 2   | 0   | 9   | 13        | 39     |
| 12:00-13:00  | 14  | 3   | 0   | 8   | 9         | 34     | 12:00-13:00   | 20  | 2   | 0   | 6   | 7         | 35     |
| 13:00-14:00  | 18  | 2   | 0   | 7   | 12        | 39     | 13:00-14:00   | 18  | 2   | 0   | 6   | 11        | 37     |
| 14:00-15:00  | 23  | 2   | 0   | 5   | 12        | 42     | 14:00-15:00   | 14  | 2   | 0   | 6   | 13        | 35     |
| 15:00-16:00  | 32  | 2   | 0   | 6   | 11        | 51     | 15:00-16:00   | 14  | 2   | 0   | 7   | 12        | 35     |
| 16:00-17:00  | 47  | 3   | 0   | 8   | 7         | 65     | 16:00-17:00   | 28  | 4   | 0   | 6   | 15        | 53     |
| 17:00-18:00  | 29  | 3   | 0   | 6   | 5         | 43     | 17:00-18:00   | 30  | 4   | 0   | 5   | 9         | 48     |
| 18:00-19:00  | 20  | 4   | 0   | 5   | 4         | 33     | 18:00-19:00   | 27  | 5   | 0   | 3   | 3         | 38     |
| 19:00-20:00  | 17  | 4   | 0   | 3   | 3         | 27     | 19:00-20:00   | 15  | 2   | 0   | 3   | 3         | 23     |
| 20:00-21:00  | 10  | 2   | 0   | 1   | 1         | 14     | 20:00-21:00   | 10  | 0   | 0   | 1   | 1         | 12     |
| 21:00-22:00  | 6   | 0   | 0   | 1   | 1         | 8      | 21:00-22:00   | 7   | 0   | 0   | 0   | 0         | 7      |
| 22:00-23:00  | 4   | 0   | 0   | 1   | 1         | 6      | 22:00-23:00   | 7   | 0   | 0   | 0   | 0         | 7      |
| 23:00-24:00  | 1   | 0   | 0   | 1   | 1         | 3      | 23:00-24:00   | 3   | 0   | 0   | 0   | 0         | 3      |
| Zeitraum Tag   | 330 | 34  | 0   | 85  | 131       | 580    | Zeitraum Tag  | 312 | 34  | 0   | 87  | 139       | 572    |
| Zeitraum Nacht   | 17  | 0   | 0   | 3   | 9         | 29     | Zeitraum Nacht  | 35  | 0   | 0   | 1   | 1         | 37     |
| Gesamt   | 347 | 34  | 0   | 88  | 140       | 609    | Gesamt  | 347 | 34  | 0   | 88  | 140       | 609    |
|  | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |   | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |

| Teilstrom nach Osten (Richtung Ortskern) - Quellverkehr Planungsgebiet |     |     |     |     |           |        | Teilstrom aus Osten (Richtung Planungsgebiet) - Zielverkehr Planungsgebiet |     |     |     |     |           |        |
|--|-----|-----|-----|-----|-----------|--------|--|-----|-----|-----|-----|-----------|--------|
| jeweils Summe aus Prognose Fa. Enßner + Gewerbegebiet + Wohngebiet     |     |     |     |     |           |        | jeweils Summe aus Prognose Fa. Enßner + Gewerbegebiet + Wohngebiet         |     |     |     |     |           |        |
| Zeit   | Pkw | Lfw | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt | Zeit   | Pkw | Lfw | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |
| 00:00-01:00  | 0   | 0   | 0   | 0   | 0         | 0      | 00:00-01:00  | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 01:00-02:00  | 0   | 0   | 0   | 0   | 0         | 0      | 01:00-02:00  | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 02:00-03:00  | 0   | 0   | 0   | 0   | 0         | 0      | 02:00-03:00  | 0   | 0   | 0   | 0   | 0         | 0      |
| 03:00-04:00  | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      | 03:00-04:00  | 0   | 0   | 0   | 0   | 0         | 0      |
| 04:00-05:00  | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         | 2      | 04:00-05:00  | 4   | 0   | 0   | 0   | 0         | 4      |
| 05:00-06:00  | 13  | 0   | 0   | 0   | 0         | 13     | 05:00-06:00  | 14  | 0   | 0   | 0   | 0         | 14     |
| 06:00-07:00  | 38  | 0   | 0   | 0   | 0         | 38     | 06:00-07:00  | 31  | 0   | 0   | 0   | 0         | 31     |
| 07:00-08:00  | 39  | 0   | 0   | 0   | 0         | 39     | 07:00-08:00  | 38  | 2   | 0   | 0   | 0         | 40     |
| 08:00-09:00  | 26  | 2   | 0   | 0   | 0         | 28     | 08:00-09:00  | 18  | 2   | 0   | 0   | 0         | 20     |
| 09:00-10:00  | 20  | 2   | 0   | 0   | 0         | 22     | 09:00-10:00  | 13  | 3   | 0   | 0   | 0         | 16     |
| 10:00-11:00  | 15  | 3   | 0   | 0   | 0         | 18     | 10:00-11:00  | 13  | 3   | 0   | 0   | 0         | 16     |
| 11:00-12:00  | 13  | 3   | 0   | 0   | 0         | 16     | 11:00-12:00  | 18  | 3   | 0   | 0   | 0         | 21     |
| 12:00-13:00  | 16  | 3   | 0   | 0   | 0         | 19     | 12:00-13:00  | 26  | 3   | 0   | 0   | 0         | 29     |
| 13:00-14:00  | 22  | 3   | 0   | 0   | 0         | 25     | 13:00-14:00  | 24  | 2   | 0   | 0   | 0         | 26     |
| 14:00-15:00  | 27  | 3   | 0   | 0   | 0         | 30     | 14:00-15:00  | 18  | 3   | 0   | 0   | 0         | 21     |
| 15:00-16:00  | 34  | 3   | 0   | 0   | 0         | 37     | 15:00-16:00  | 19  | 3   | 0   | 0   | 0         | 22     |
| 16:00-17:00  | 47  | 3   | 0   | 0   | 0         | 50     | 16:00-17:00  | 39  | 4   | 0   | 0   | 0         | 43     |
| 17:00-18:00  | 31  | 4   | 0   | 0   | 0         | 35     | 17:00-18:00  | 42  | 4   | 0   | 0   | 0         | 46     |
| 18:00-19:00  | 23  | 5   | 0   | 0   | 0         | 28     | 18:00-19:00  | 34  | 4   | 0   | 0   | 0         | 38     |
| 19:00-20:00  | 20  | 4   | 0   | 0   | 0         | 24     | 19:00-20:00  | 21  | 2   | 0   | 0   | 0         | 23     |
| 20:00-21:00  | 11  | 0   | 0   | 0   | 0         | 11     | 20:00-21:00  | 12  | 0   | 0   | 0   | 0         | 12     |
| 21:00-22:00  | 5   | 0   | 0   | 0   | 0         | 5      | 21:00-22:00  | 9   | 0   | 0   | 0   | 0         | 9      |
| 22:00-23:00  | 5   | 0   | 0   | 0   | 0         | 5      | 22:00-23:00  | 10  | 0   | 0   | 0   | 0         | 10     |
| 23:00-24:00  | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         | 2      | 23:00-24:00  | 5   | 0   | 0   | 0   | 0         | 5      |
| Zeitraum Tag   | 387 | 38  | 0   | 0   | 0         | 425    | Zeitraum Tag   | 375 | 38  | 0   | 0   | 0         | 413    |
| Zeitraum Nacht   | 23  | 0   | 0   | 0   | 0         | 23     | Zeitraum Nacht   | 35  | 0   | 0   | 0   | 0         | 35     |
| Gesamt   | 410 | 38  | 0   | 0   | 0         | 448    | Gesamt   | 410 | 38  | 0   | 0   | 0         | 448    |
|  | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |  | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |

Damit ergeben sich aus dem Baugebiet Richtung St 2252 folgende Spitzenbelastungen:

|                                |                          |
|--------------------------------|--------------------------|
| <u>Vormittagsspitzenstunde</u> | <u>06.00 – 07.00 Uhr</u> |
| Zielverkehr                    | 52 Kfz/h                 |
| Quellverkehr                   | <u>40 Kfz/h</u>          |
| <b>Summe</b>                   | <b>92 Kfz/h</b>          |

|                                 |                          |
|---------------------------------|--------------------------|
| <u>Nachmittagsspitzenstunde</u> | <u>16.00 – 17.00 Uhr</u> |
| Zielverkehr                     | 53 Kfz/h                 |
| Quellverkehr                    | <u>65 Kfz/h</u>          |
| <b>Summe</b>                    | <b>108 Kfz/h</b>         |

In Richtung Ortskern ergeben sich folgende Spitzenbelastungen:

|                                |                          |
|--------------------------------|--------------------------|
| <u>Vormittagsspitzenstunde</u> | <u>06.00 – 07.00 Uhr</u> |
| Zielverkehr                    | 40 Kfz/h                 |
| Quellverkehr                   | <u>39 Kfz/h</u>          |
| <b>Summe</b>                   | <b>79 Kfz/h</b>          |

|                                 |                          |
|---------------------------------|--------------------------|
| <u>Nachmittagsspitzenstunde</u> | <u>16.00 – 17.00 Uhr</u> |
| Zielverkehr                     | 43 Kfz/h                 |
| Quellverkehr                    | <u>50 Kfz/h</u>          |
| <b>Summe</b>                    | <b>93 Kfz/h</b>          |

## 6. Verkehrsprognose 2035

### 6.1 Allgemeines

Für den Zeitraum 2021 bis 2035 wird, wie bereits ausgeführt, eine Zunahme von 14 % angesetzt. Die Verkehrsmengen der am 08.07.2021 erfolgten Verkehrszählung wurden in DTV-Werte überführt, um die notwendige Vergleichbarkeit zu gewährleisten.

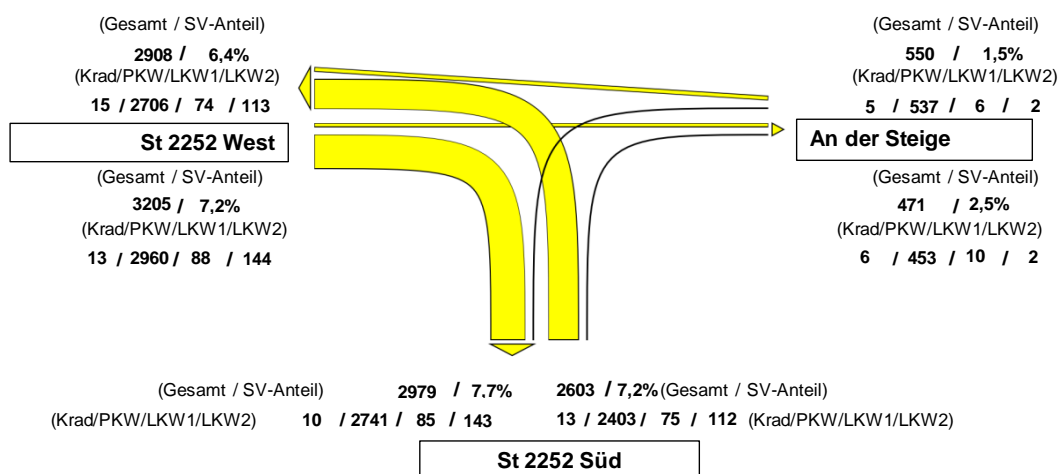
### 6.2 Gesamtverkehrsentwicklung am Knotenpunkt St 2252/An der Steige

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.

#### 6.2.1 DTV 2021

Am Knotenpunkt St 2252/An der Steige stellt sich somit für den DTV 2021 nachfolgend dargestellte Gesamtsituation ein.

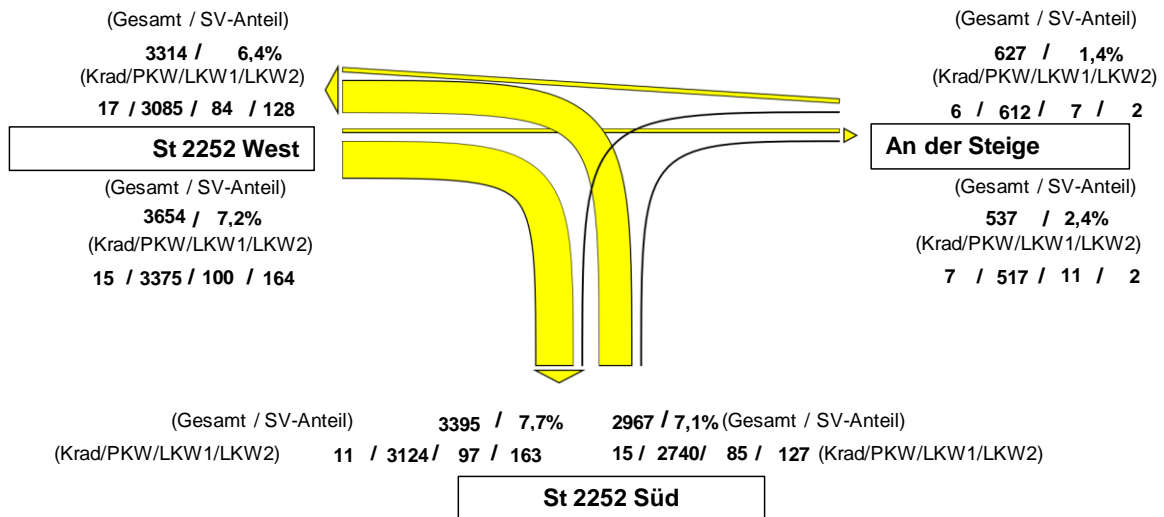


Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

### 6.2.2 DTV Prognosenullfall 2035

Der Prognosenullfall umfasst lediglich die Hochrechnung des Bestandsverkehrs aus dem Jahr 2021 ohne den durch das Planungsgebiet induzierten Verkehr.

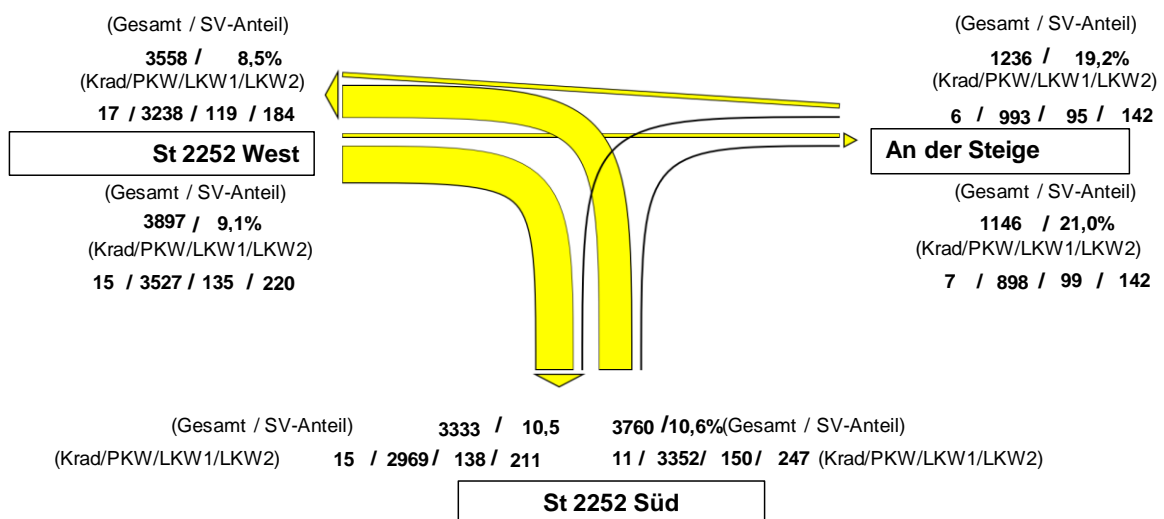
Für den Prognosenullfall 2035 ergibt sich folgendes Bild:



Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

### 6.2.3 DTV Prognoseplanfall 2035

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



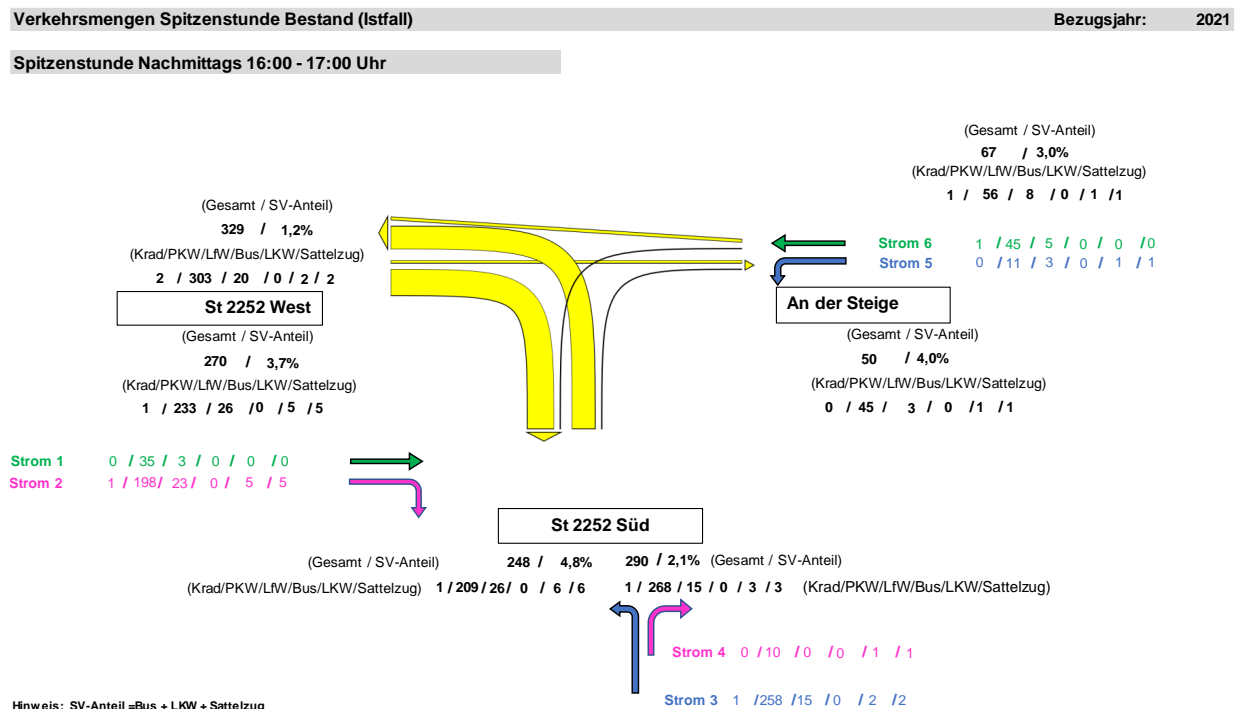
Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

## 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 16.00 Uhr – 17.00 Uhr als maßgebliche Spitzenstunde herauskristallisiert.

Im Bestand zeigt sich folgende verkehrliche Belastung des Knotenpunkts in der morgendlichen Spitzenstunde.



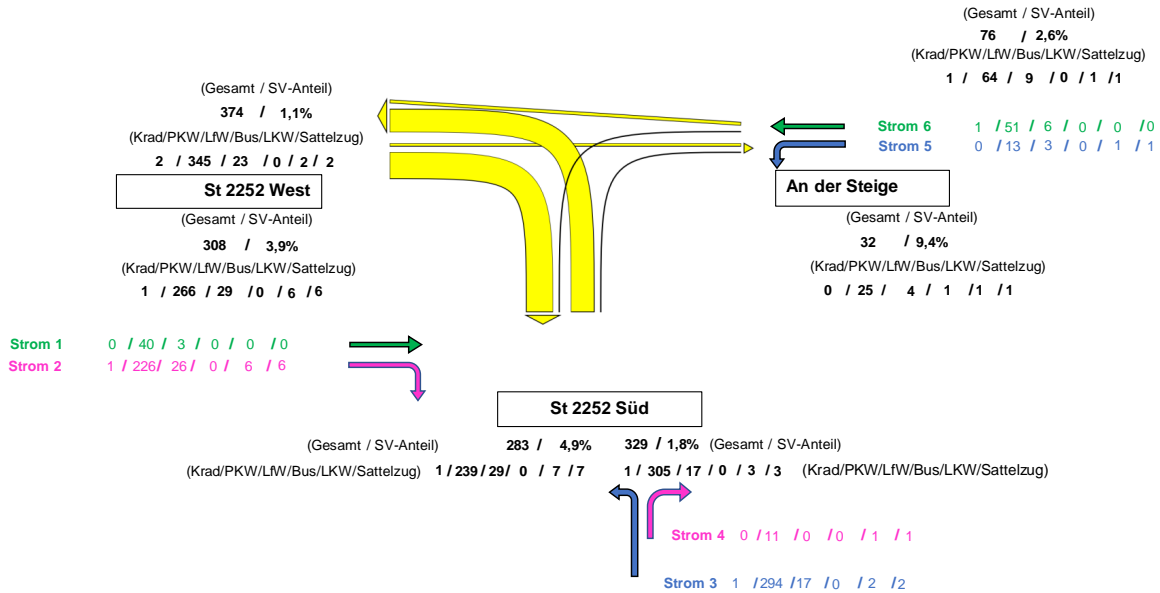
Für den Prognosehorizont 2035 sind für im Zeitraum der morgendlichen Spitzenstunde folgende Verkehrsbelastungen beim Prognosenußfall zu erwarten:

**Markt Wilhermsdorf  
 Bebauungsplan West – Wohn- und Gewerbegebiet  
 Verkehrsgutachten vom 20.10.2023**

Verkehrsmengen Spitzenstunde Bestand (Prognosenullfall)

Prognose: 2035

Spitzenstunde Nachmittags 16 Uhr - 17 Uhr  
 Prognose Bestandsverkehr



Hinweis: SV-Anteil = Bus + LKW + Sattelzug

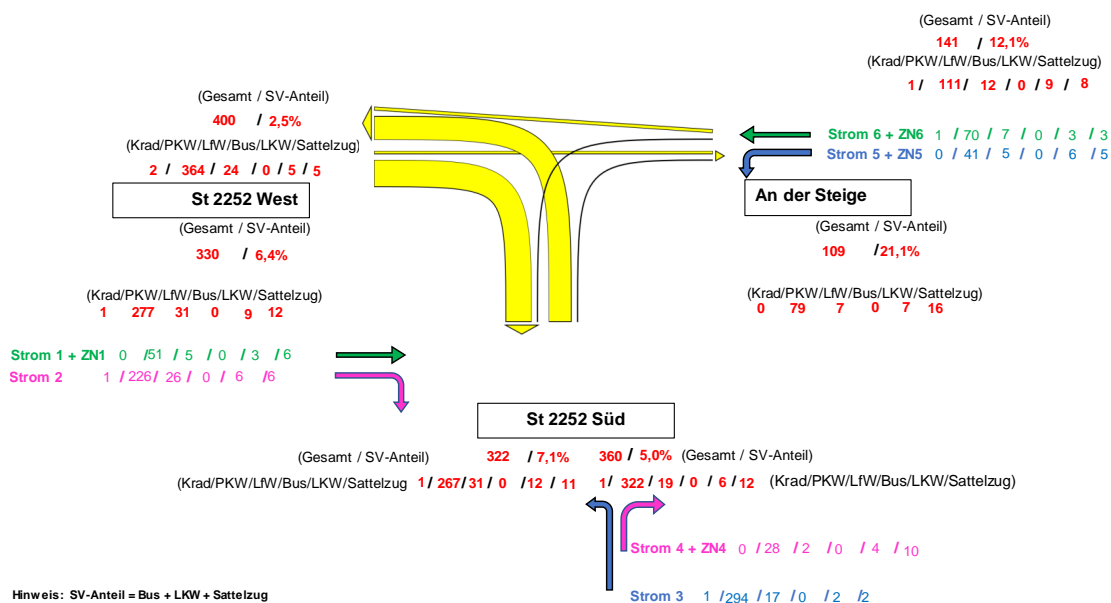
In der Prognosesituation 2035 einschließlich dem planinduziertem zusätzlichen Verkehr bleibt der Zeitraum von 16.00 Uhr – 17.00 Uhr als maßgebliche Spitzenstunde für die Verkehrsbelastung des Knotenpunktes bestehen.

Die Belastung stellt sich wie folgt dar:

Verkehrsmengen Spitzenstunde Prognoseplanfall

Prognoseplanfall: 2035

Spitzenstunde Nachmittags 16 - 17 Uhr - einschl. Verkehr Planung  
 Prognose PLANFALL



Hinweis: SV-Anteil = Bus + LKW + Sattelzug

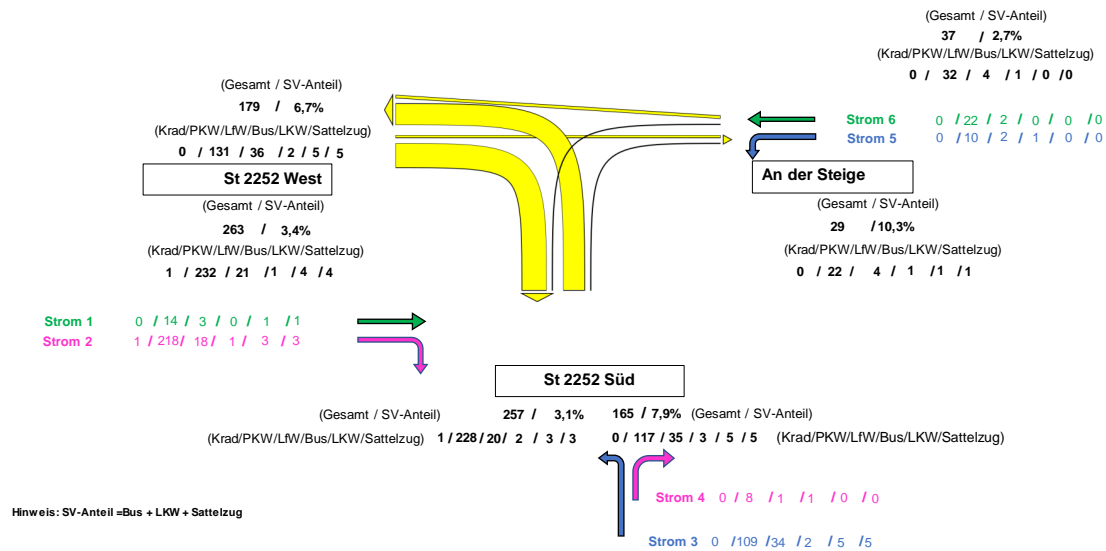


Parallel wurde die maßgebliche Spitzenstunde am Vormittag für die Verkehrsbelastung am Knotenpunkt geprüft.

Diese wurden sowohl im Bestand als auch für den Prognosehorizont 2035 im Zeitraum von 06.45 Uhr bis 07.45 Uhr festgestellt. Im Bestand zeigt sich folgende verkehrliche Belastung des Knotenpunkts in der morgendlichen Spitzenstunde.

**Verkehrsmengen Spitzenstunde Bestand (Istfall)** **Bezugsjahr: 2021**

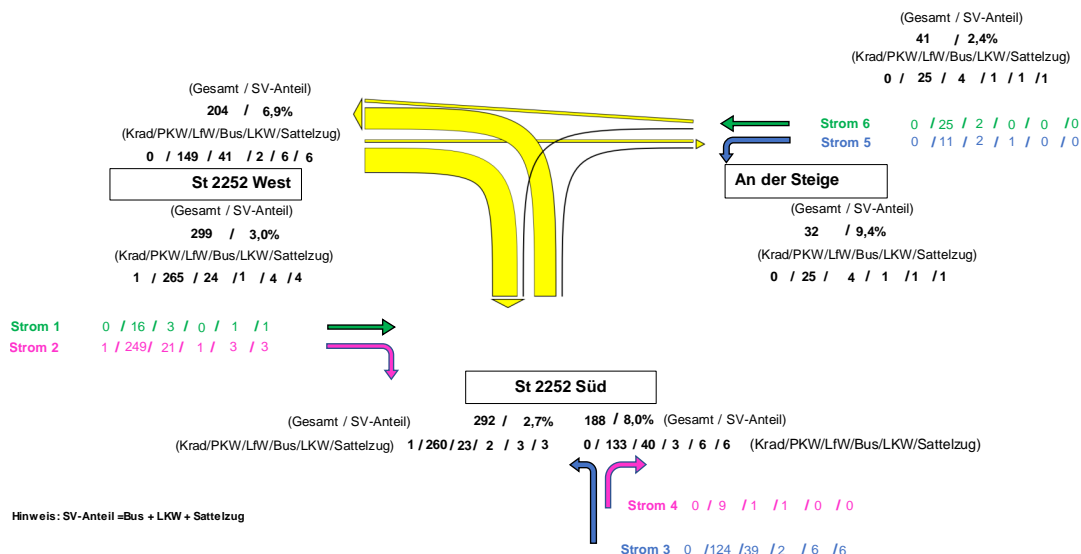
**Spitzenstunde Vormittags 06:45 - 07:45 Uhr**



Für den Prognosehorizont 2035 sind für im Zeitraum der morgendlichen Spitzenstunde folgende Verkehrsbelastungen beim Prognosenullfall zu erwarten:

**Verkehrsmengen Spitzenstunde Prognosenullfall (BESTAND)** **Prognose: 2035**

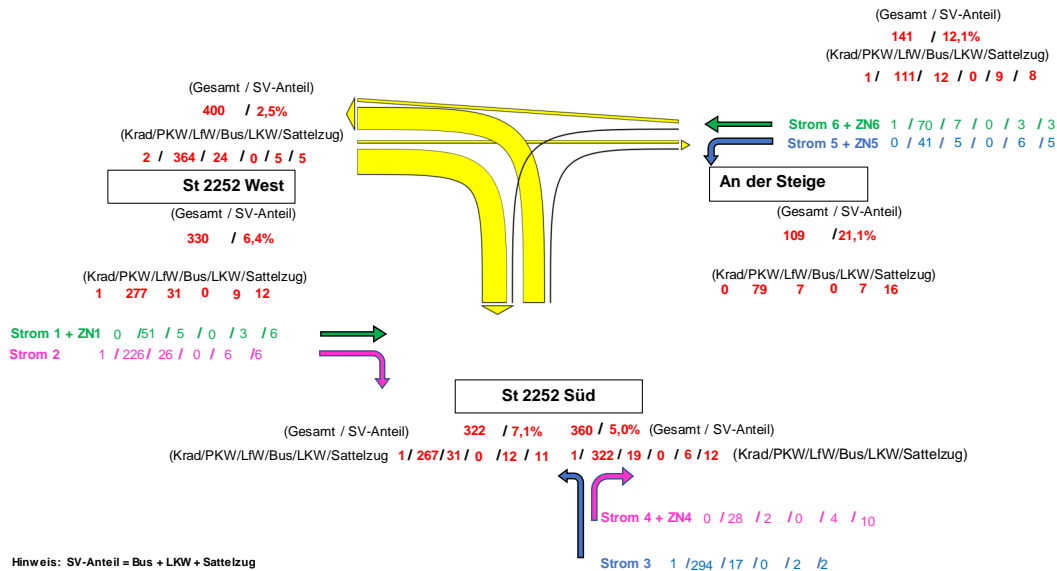
**Spitzenstunde Vormittag 06:45 - 07:45 Uhr**  
 Prognose Bestandsverkehr



Für den Prognoseplanfall sind die in der nachstehenden Abbildung erkennbaren Verkehrszahlen für die morgendliche Spitzenstunde zu erwarten.

**Verkehrsmengen Spitzenstunde Prognoseplanfall** **Prognoseplanfall: 2035**

**Spitzenstunde Nachmittags 16 - 17 Uhr - einschl. Verkehr Planung  
Prognose PLANFALL**

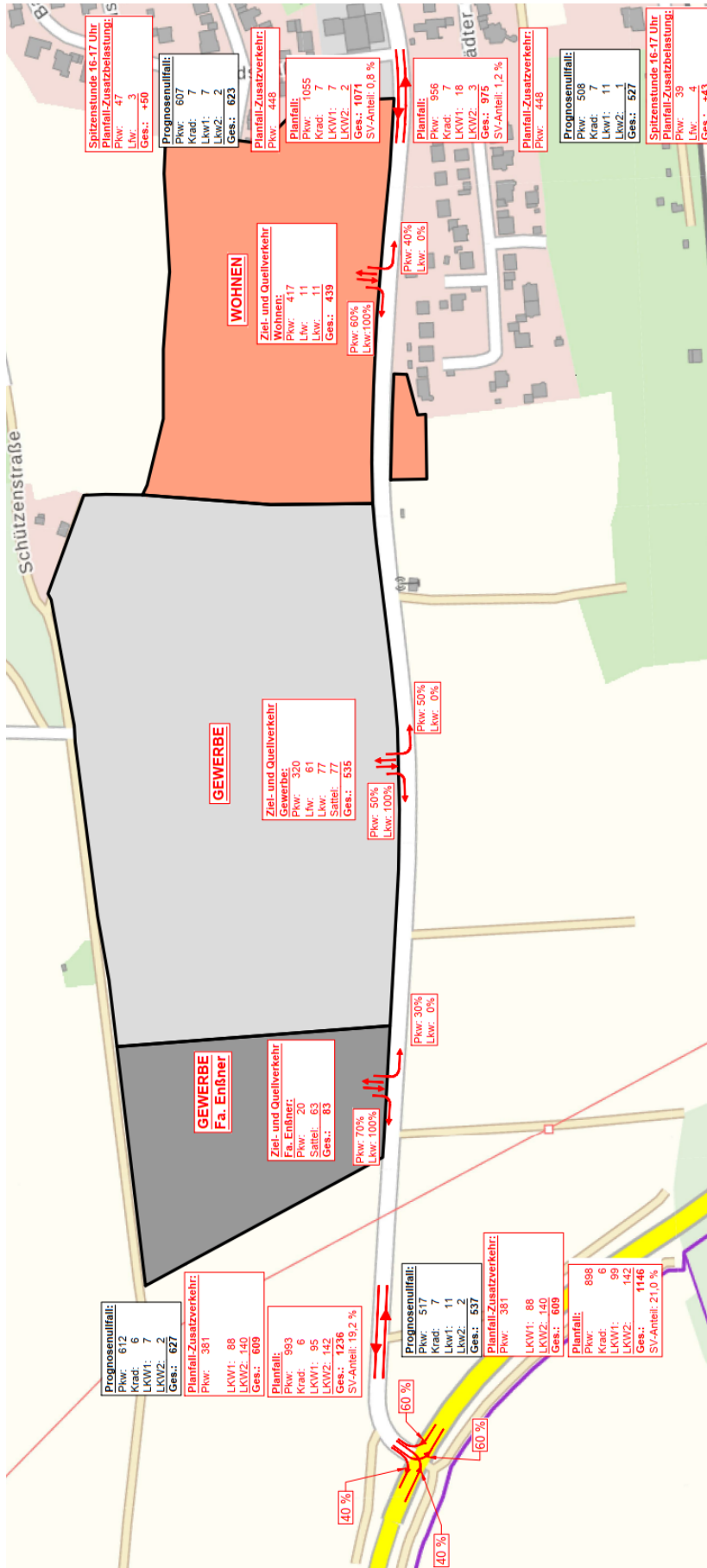


Die Gesamtverkehrsbelastungen am Knotenpunkt sind in der nachmittäglichen Spitzenstunde sowohl in der Bestandssituation als auch für den Prognosehorizont höher.

Die Leistungsberechnung am Knotenpunkt erfolgt daher im Prognosehorizont 2035 für die Spitzenbelastung im Zeitraum 16.00 Uhr – 17.00 Uhr.

Parallel wurde zudem die Belastungssituation während der morgendlichen Spitzenstunde geprüft.

In der Übersicht ergibt sich folgende Gesamtsituation:



## 7. Verkehrliche Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes der Staatstraße 2252 / An der Steige

### 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.

#### 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 Haltvorgänge, 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 5 bei. Es wurde sowohl die morgendliche Spitzenstunde als auch die nachmittägliche Spitzenstunde geprüft. Die längste mittlere Wartezeit für den Verkehrsteilnehmer entsteht beim Linkseinbiegen aus „An der Steige“ auf die St 2252 in Richtung Süden. Hier beträgt die Wartezeit in der morgendlichen Spitzenstunde ca. 8,0 Sekunden und in der nachmittäglichen Spitzenstunde ca. 11,1 Sekunden. Für die Bewertung der Leistungsfähigkeit ist somit die nachmittägliche Spitzenstunde maßgeblich.

Der Knoten besitzt in der Spitzenstunde 16.00 Uhr – 17.00 Uhr die Stufe B.

Der Knotenpunkt ist keine bekannte Unfallhäufungsstelle.

## 7.3 Planungssituation

Die Ergebnisse der Berechnung liegen als Anlage 6 bei. Es wurde sowohl die morgendliche Spitzenstunde als auch die nachmittägliche Spitzenstunde geprüft.

Die längste mittlere Wartezeit für den Verkehrsteilnehmer entsteht beim Linkseinbiegen aus „An der Steige“ auf die St 2252. Hier beträgt die Wartezeit in der morgendlichen Spitzenstunde ca. 10,3 Sekunden und in der nachmittäglichen Spitzenstunde ca. 15,1 Sekunden.

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

Der Knoten besitzt in der Spitzenstunde 16.00 Uhr – 17.00 Uhr die Stufe B.

Die Wartezeit des kritischen Einbiegerstroms von der untergeordneten Straße in die Staatsstraße St 2252 erhöht sich zwar um ca. 4 Sekunden, das Leistungsfähigkeitsspektrum der Qualitätsstufe „B“ nach HBS reicht jedoch bis 20 Sekunden Wartezeit. Somit liegt die zu erwartende max. Wartezeit von ca. 15,1 Sekunden noch im Durchschnitt der Qualitätsstufe „B“. D. h. Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr zwar beeinflusst, die dabei entstehenden Wartezeiten sind aber gering und führen zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit am Knotenpunkt.

## 7.4 Zusammenfassung

Die zusätzlichen Verkehrsmengen aus dem geplanten Baugebiet können am bestehenden Knotenpunkt der St 2252 mit „An der Steige“ in den maßgeblichen Spitzenstunden Tags mit einer guten Verkehrsqualität eingeleitet werden. Merkliche negative Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs am Knotenpunkt sowie auf der Staatsstraße sind in der Gesamtbetrachtung nicht zu erwarten. Die Verkehrsabwicklung ist weiterhin als gut zu erachten.

|                       | <b>Morgenspitze</b><br>6:45 Uhr - 7:45 Uhr |                         | <b>Abendspitze</b><br>16 Uhr - 17 Uhr |                         |
|-----------------------|--|-------------------------|---------------------------------------|-------------------------|
|                       | QSV  | max. mittlere Wartezeit | QSV                                   | max. mittlere Wartezeit |
| Prognosenullfall 2035 | A  | 8,0 s                   | B                                     | 11,1 s                  |
| Planfall 2035         | B  | 10,3 s                  | B                                     | 15,1 s                  |

Die Aufstelllänge der bestehenden Linksabbiegerspur in „An der Steige“ ist als ausreichend zu erachten. Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme in „An der Steige“ werden durch den bevorrechtigten Verkehr auf der St 2252 zwar beeinflusst, allerdings sind die dabei entstehenden Wartezeiten gering. Umbauten am Knotenpunkt sind daher zunächst nicht erforderlich.

Im weiteren sollte aber geprüft werden, ob für den Fall des Begegnungsverkehrs Sattelzug/Sattelzug auf den untergeordneten Ast der Straße „An der Steige“ ggf. Anpassungen am untergeordneten Ast erfolgen und dort ein regelkonformer Anschluss gem. RAL hergestellt wird. Dies ist aber gesondert mit dem Straßenbaulastträger abzustimmen und zu vereinbaren.

## 8. Querschnitt „An der Steige“: Verkehrsbelastung für Lärmschutzberechnung

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wird eine Lärmschutzberechnung durchgeführt. Für diese ist aufgrund der Lage des Planungsgebietes lediglich die Situation in der Ortsstraße „An der Steige“ von Relevanz. Aus diesem Grund wurde nur die Querschnittszählung vom 08.07.2021 in diesem Bereich als Grundlage für die Lärmschutzberechnung ausgewertet.

Als Grundlage der Lärmschutzberechnung wurde die DTV-Belastung 2021 mit Schwerverkehrsanteil getrennt für den Nachtwert 22:00 Uhr – 6:00 Uhr und den Tagwert 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr ermittelt. Des Weiteren wurde die DTV-Belastung 2035 mit dem zusätzlichen Verkehr aus dem Planungsgebiet jeweils als Tag- und Nachtwert und SV-Anteil ermittelt.

### 8.1 Tagzeitraum

Die Verkehrsbelastung am Querschnitt stellt sich im Bestand zum Tagzeitraum gem. DTV wie folgt dar:

|  |             |      |
|--|-------------|------|
| Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag - Sonntag) - Istfall | Bezugsjahr: | 2021 |
| DTV Tag 16 h   |             |      |

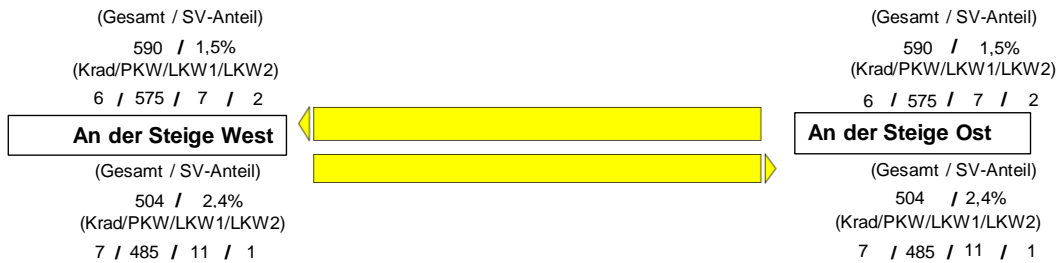


Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2



Für den Prognosenullfall ergibt sich folgendes Bild:

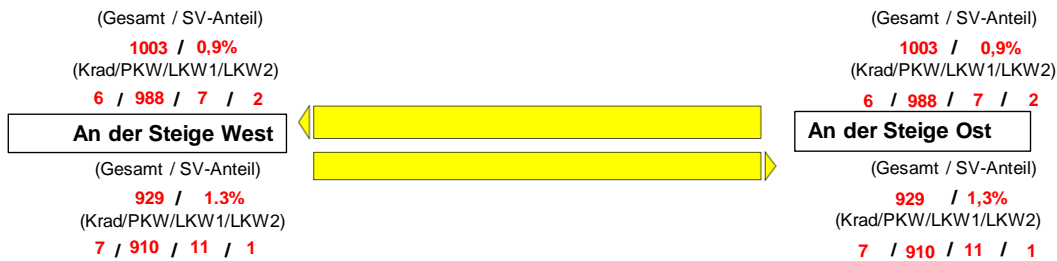
|  |                          |             |
|--|--------------------------|-------------|
| <b>Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag-Sonntag) - Prognosenullfall</b> | <b>Prognosenullfall:</b> | <b>2035</b> |
| <b>DTV Tag 16 h</b>  |                          |             |
| Prognose Bestandsverkehr   |                          |             |



Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

Für den Prognosezustand 2035 ist im Tagzeitraum gem. DTV mit folgenden Belastungen zu rechnen:

|  |                          |             |
|--|--------------------------|-------------|
| <b>Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag-Sonntag) - Prognoseplanfall (Bestand + Verkehr Planung)</b> | <b>Prognoseplanfall:</b> | <b>2035</b> |
| <b>DTV Tag (16 h Intervall)</b>  |                          |             |
| Prognose Planfall  |                          |             |

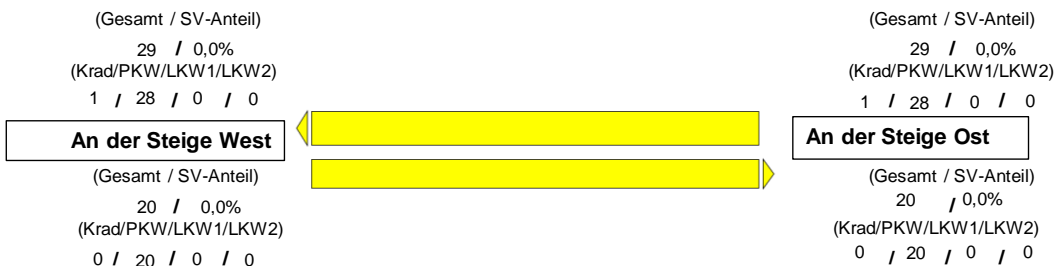


Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

## 8.2 Nachtzeitraum

Die Verkehrsbelastung am Querschnitt stellt sich im Bestand zum Nachtzeitraum gem. DTV wie folgt dar:

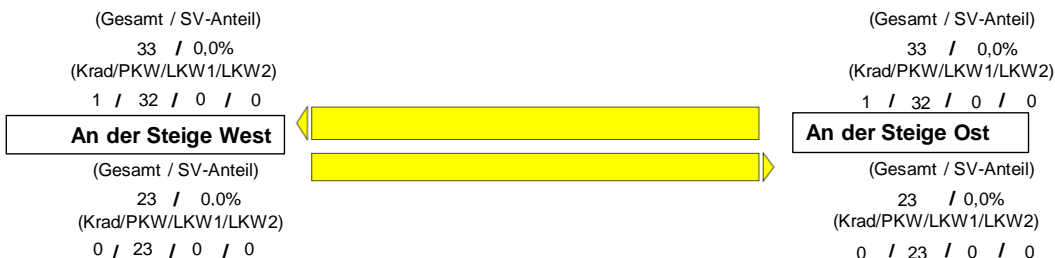
|   |                    |             |
|---|--------------------|-------------|
| <b>Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag - Sonntag) - Istfall</b> | <b>Bezugsjahr:</b> | <b>2021</b> |
| <b>DTV Nacht (8 h Intervall)</b>                              |                    |             |



Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

Für den Prognosenullfall ergibt sich folgendes Bild:

|  |                          |             |
|--|--------------------------|-------------|
| <b>Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag-Sonntag) - Prognosenullfall</b> | <b>Prognosenullfall:</b> | <b>2035</b> |
| <b>DTV Nacht (8 h Intervall)</b>                                     |                          |             |
| Prognose Bestandsverkehr   |                          |             |

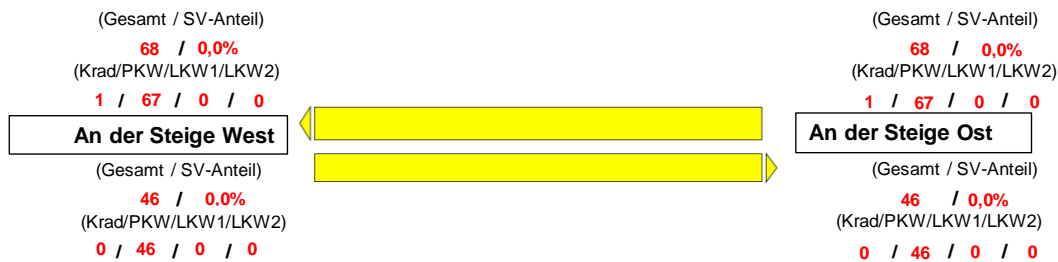


Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

Für den Prognosezustand 2035 ist im Nachtzeitraum gem. DTV mit folgenden Belastungen zu rechnen:

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

DTV Nacht (8 h Intervall)  
Prognose Planfall

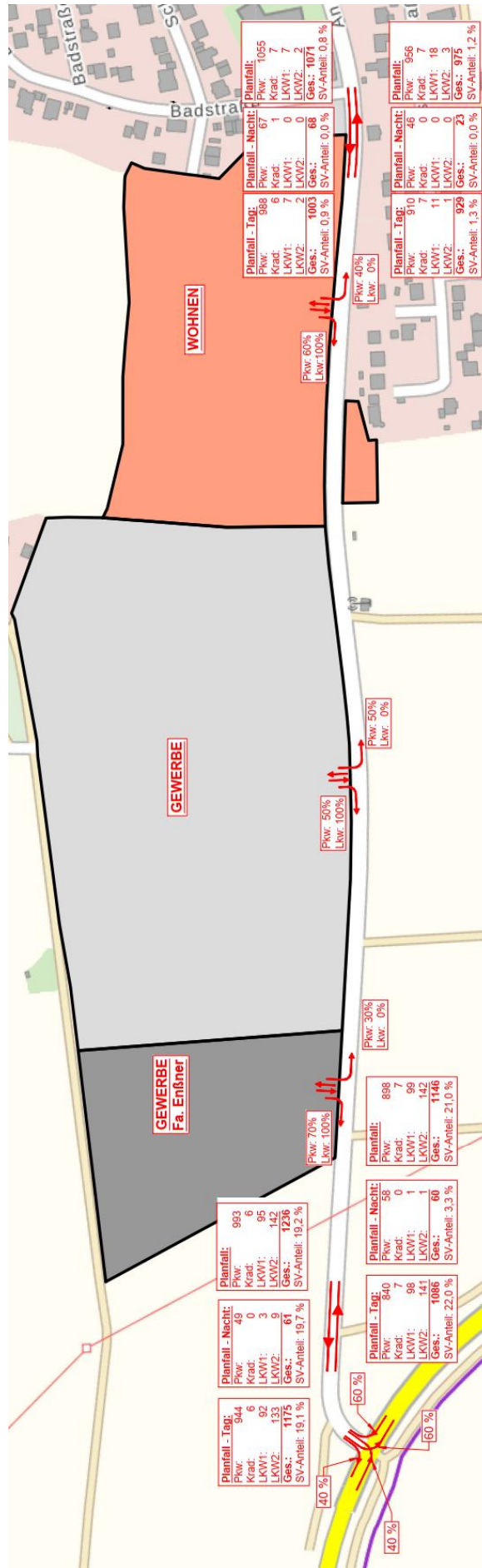


Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

In der Übersicht ergibt sich die auf der folgenden Seite sichtbare Gesamtsituation. Hierbei sind die folgenden Hinweise zu beachten:

**Erläuterung:**

- Pkw = Pkw + Lieferwagen, wenn nicht separat ausgewiesen
- Krad = Kraftrad
- Lfw = Lieferwagen
- LKW1 = Bus + LKW
- LKW2 = Sattel
- SV-Anteil = LKW1 + LKW2
- Tag = 6 - 22 Uhr
- Nacht = 22 Uhr - 6 Uhr



Hinweis: die Hochkant dargestellten Lagepläne sind als gesonderte Anlagen dem Gutachten beigelegt.

Aufgestellt:

Ingenieurbüro Christofori und Partner

Heilsbronn, 20.10.2023

## **ANLAGE 1**

### **Verkehrszählung**

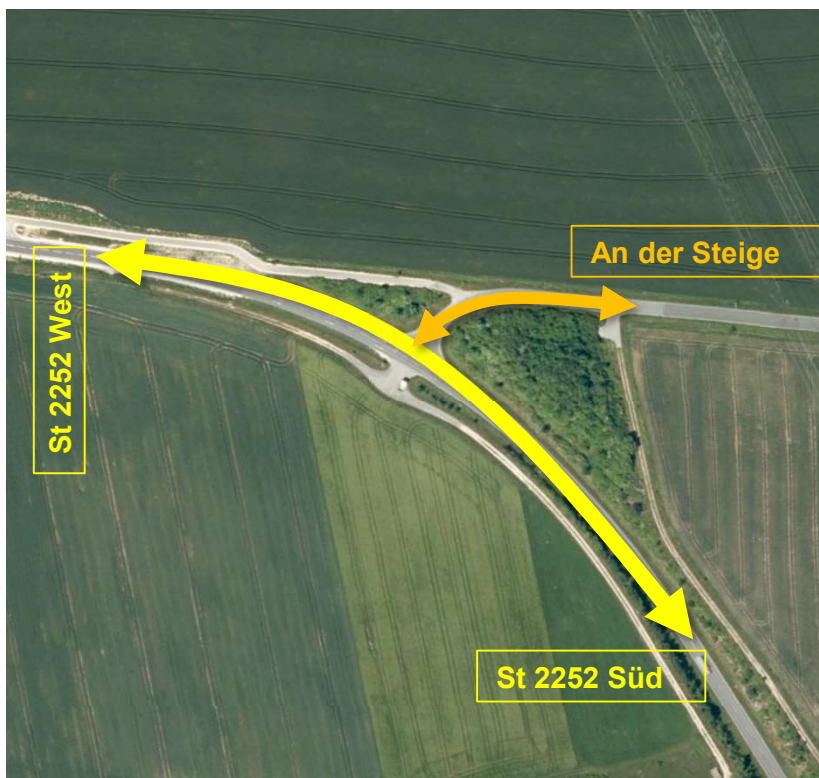
### Lage der Verkehrszählung:

|         |                            |
|---------|----------------------------|
| Name:   | KP St 2252 / An der Steige |
| Stadt:  | Markt Wilhermsdorf         |
| Datum:  | Donnerstag 08.07.2021      |
| Wetter: | Wechselhaft                |

### Erfasste Straßen

|            |              |
|------------|--------------|
| Strasse 1: | St 2252 West |
| Strasse 2: | St 2252 Süd  |
| Strasse 3: | An der Seige |

### Übersichtskarte:



### Vorhandene Verkehrsströme

- |   |
|---|
| 1 = von St 2252 West nach An der Steige           |
| 2 = von St 2252 West nach St 2252 Süd             |
| 3 = von St 2252 Süd nach St 2252 West             |
| 4 = von St 2252 Süd nach An der Steige            |
| 5 = von An der Steige nach St 2252 Süd            |
| 6 = von An der Steige nach St 2252 West           |
| 7 = von St 2252 West nach St 2252 West (Wender)   |
| 8 = von St 2252 Süd nach St 2252 Süd (Wender)     |
| 9 = von An der Steige nach An der Steige (Wender) |



### 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

### St 2252 Verkehrsmengen (DTV) 1995 - 2015

#### Zählstelle 65309548

|                                       | Gesamt | PKW  | SV  | SV Anteil an Gesamt |
|---------------------------------------|--------|------|-----|---------------------|
| 1995                                  | 5733   | 5384 | 349 | 6,1%                |
| 2000                                  | 5119   | 4767 | 352 | 6,9%                |
| 2005                                  | 5636   | 5258 | 378 | 6,7%                |
| 2010                                  | 6022   | 5459 | 563 | 9,3%                |
| 2015                                  | 6312   | 5963 | 349 | 5,5%                |
| DTV der Verkehrszählung Geovista 2021 |        |      |     |                     |
| 2021                                  | 6680   | 6100 | 580 | 8,7%                |

### Verkehrsentwicklung 1995 - 2015

|            | Gesamtverkehr | PKW-Verkehr | SV-Verkehr |
|------------|---------------|-------------|------------|
| Gesamt     | 110,1%        | 110,8%      |            |
| Steigerung | 10,10%        | 10,75%      | 0,00%      |
| pro Jahr   | 0,50%         | 0,54%       | 0,00%      |

### Verkehrsentwicklung 2015 - 2021

|            | Gesamtverkehr | PKW-Verkehr | SV-Verkehr |
|------------|---------------|-------------|------------|
| Gesamt     | 105,8%        | 102,3%      | 166,2%     |
| Steigerung | 5,83%         | 2,30%       | 66,19%     |
| pro Jahr   | 0,97%         | 0,11%       | 3,31%      |

### Verkehrsentwicklung 1995 - 2021

|            | Gesamtverkehr | PKW-Verkehr | SV-Verkehr |
|------------|---------------|-------------|------------|
| Gesamt     | 116,5%        | 113,3%      | 166,2%     |
| Steigerung | 16,52%        | 13,30%      | 66,19%     |
| pro Jahr   | 0,64%         | 0,51%       | 2,55%      |

### Verkehrsmengen Einzelströme nach Tag/Nacht Verkehrszählung 2021

Tag = 16 h Intervall, Nacht = 8 h Intervall

Name: Knotenpunkt St 2252 / An der Steige

| <b>[Strom 1] = von St 2252 West nach An der Steige</b> |     |      |      |      |        |     |
|--|-----|------|------|------|--------|-----|
|  | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | Rad |
| Tag  | 356 | 4    | 8    | 1    | 369    | 0   |
| Nacht  | 19  | 0    | 0    | 0    | 19     | 0   |
| Gesamt   | 375 | 4    | 8    | 1    | 388    | 0   |

| <b>[Strom 2] = von St 2252 West nach St 2252 Süd</b> |      |      |      |      |        |     |
|--|------|------|------|------|--------|-----|
|  | PKW  | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | Rad |
| Tag  | 2534 | 10   | 104  | 178  | 2826   | 0   |
| Nacht  | 262  | 0    | 10   | 20   | 292    | 0   |
| Gesamt   | 2796 | 10   | 114  | 198  | 3118   | 0   |

| <b>[Strom 3] = von St 2252 Süd nach St 2252 West</b> |      |      |      |      |        |     |
|--|------|------|------|------|--------|-----|
|  | PKW  | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | Rad |
| Tag  | 2340 | 12   | 85   | 130  | 2567   | 0   |
| Nacht  | 124  | 0    | 13   | 24   | 161    | 0   |
| Gesamt   | 2464 | 12   | 98   | 154  | 2728   | 0   |

| <b>[Strom 4] = von St 2252 Süd nach An der Steige</b> |     |      |      |      |        |     |
|---|-----|------|------|------|--------|-----|
|   | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | Rad |
| Tag   | 108 | 2    | 6    | 1    | 117    | 0   |
| Nacht   | 2   | 0    | 0    | 0    | 2      | 0   |
| Gesamt  | 110 | 2    | 6    | 1    | 119    | 0   |

| <b>[Strom 5] = von An der Steige nach St 2252 Süd</b> |     |      |      |      |        |     |
|---|-----|------|------|------|--------|-----|
|   | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | Rad |
| Tag   | 133 | 1    | 4    | 0    | 138    | 0   |
| Nacht   | 7   | 0    | 0    | 0    | 7      | 0   |
| Gesamt  | 140 | 1    | 4    | 0    | 145    | 0   |

| <b>[Strom 6] = von An der Steige nach St 2252 West</b> |     |      |      |      |        |     |
|--|-----|------|------|------|--------|-----|
|  | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | Rad |
| Tag  | 413 | 4    | 4    | 3    | 424    | 0   |
| Nacht  | 22  | 0    | 0    | 0    | 22     | 0   |
| Gesamt   | 435 | 4    | 4    | 3    | 446    | 0   |

| <b>[Strom 7] = von St 2252 West nach St 2252 West (Wender)</b> |     |      |      |      |        |     |
|--|-----|------|------|------|--------|-----|
|  | 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   |

| <b>[Strom 8] = von St 2252 Süd nach St 2252 Süd (Wender)</b> |     |      |      |      |        |     |
|--|-----|------|------|------|--------|-----|
|  | 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   |

| <b>[Strom 9] = von An der Steige nach An der Steige (Wender)</b> |     |      |      |      |        |     |
|--|-----|------|------|------|--------|-----|
|  | 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   |

|       |         |       |       |  |         |
|-------|---------|-------|-------|--|---------|
| 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 LÄRM (Tag/Nacht Werte)**

|                          |             |
|--------------------------|-------------|
| <b>Bestand Istfall</b>   | <b>2021</b> |
| <b>Prognose Nullfall</b> | <b>2035</b> |
| <b>Prognose Planfall</b> | <b>2035</b> |

### Verkehrsmengen Einzelströme DTV-Umrechnung 2021 DTV Gesamt (Montag - Sonntag)

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

Name: Knotenpunkt St 2252 / An der Steige

| <b>[Strom 1] = von St 2252 West nach An der Steige</b> |     |      |       |       |        |  |
|--|-----|------|-------|-------|--------|--|
|  | PKW | Krad | LKW 1 | LKW 2 | Gesamt |  |
| Tag  | 332 | 4    | 6     | 1     | 343    |  |
| Nacht  | 18  | 0    | 0     | 0     | 18     |  |
| Gesamt   | 350 | 4    | 6     | 1     | 361    |  |

| <b>[Strom 2] = von St 2252 West nach St 2252 Süd</b> |      |      |       |       |        |  |
|--|------|------|-------|-------|--------|--|
|  | PKW  | Krad | LKW 1 | LKW 2 | Gesamt |  |
| Tag  | 2365 | 9    | 75    | 129   | 2578   |  |
| Nacht  | 245  | 0    | 7     | 14    | 266    |  |
| Gesamt   | 2610 | 9    | 82    | 143   | 2844   |  |

| <b>[Strom 3] = von St 2252 Süd nach St 2252 West</b> |      |      |       |       |        |  |
|--|------|------|-------|-------|--------|--|
|  | PKW  | Krad | LKW 1 | LKW 2 | Gesamt |  |
| Tag  | 2184 | 11   | 62    | 94    | 2351   |  |
| Nacht  | 116  | 0    | 9     | 17    | 142    |  |
| Gesamt   | 2300 | 11   | 71    | 111   | 2493   |  |

| <b>[Strom 4] = von St 2252 Süd nach An der Steige</b> |     |      |       |       |        |  |
|---|-----|------|-------|-------|--------|--|
|   | PKW | Krad | LKW 1 | LKW 2 | Gesamt |  |
| Tag   | 101 | 2    | 4     | 1     | 108    |  |
| Nacht   | 2   | 0    | 0     | 0     | 2      |  |
| Gesamt  | 103 | 2    | 4     | 1     | 110    |  |

| <b>[Strom 5] = von An der Steige nach St 2252 Süd</b> |     |      |       |       |        |  |
|---|-----|------|-------|-------|--------|--|
|   | PKW | Krad | LKW 1 | LKW 2 | Gesamt |  |
| Tag   | 124 | 1    | 3     | 0     | 128    |  |
| Nacht   | 7   | 0    | 0     | 0     | 7      |  |
| Gesamt  | 131 | 1    | 3     | 0     | 135    |  |

| <b>[Strom 6] = von An der Steige nach St 2252 West</b> |     |      |       |       |        |  |
|--|-----|------|-------|-------|--------|--|
|  | PKW | Krad | LKW 1 | LKW 2 | Gesamt |  |
| Tag  | 385 | 4    | 3     | 2     | 394    |  |
| Nacht  | 21  | 0    | 0     | 0     | 21     |  |
| Gesamt   | 406 | 4    | 3     | 2     | 415    |  |

| <b>[Strom 7] = von St 2252 West nach St 2252 West (Wender)</b> |     |      |       |       |        |  |
|--|-----|------|-------|-------|--------|--|
|  | 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      |  |

| <b>[Strom 8] = von St 2252 Süd nach St 2252 Süd (Wender)</b> |     |      |       |       |        |  |
|--|-----|------|-------|-------|--------|--|
|  | 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      |  |

| <b>[Strom 9] = von An der Steige nach An der Steige (Wender)</b> |     |      |       |       |        |  |
|--|-----|------|-------|-------|--------|--|
|  | 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       |  | 0,924 |
|  | 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: 2021**

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

SV = Schwerverkehrsanteil

| <b>St 2252 West</b>               |               | PKW         | Krad      | LKW1       | LKW2       | Gesamt      | SV Anteil   |  |
|-----------------------------------|---------------|-------------|-----------|------------|------------|-------------|-------------|--|
| Richtung Westen (Markt Erlbach)   | Tag           | 2569        | 15        | 65         | 96         | 2745        | 5,9%        |  |
|                                   | Nacht         | 137         | 0         | 9          | 17         | 163         | 16,0%       |  |
|                                   | <b>Gesamt</b> | <b>2706</b> | <b>15</b> | <b>74</b>  | <b>113</b> | <b>2908</b> | <b>6,4%</b> |  |
| Richtung Knotenpunkt (nach Süden) | Tag           | 2697        | 13        | 81         | 130        | 2921        | 7,2%        |  |
|                                   | Nacht         | 263         | 0         | 7          | 14         | 284         | 7,4%        |  |
|                                   | <b>Gesamt</b> | <b>2960</b> | <b>13</b> | <b>88</b>  | <b>144</b> | <b>3205</b> | <b>7,2%</b> |  |
| <b>Gesamtverkehr</b>              | Tag           | 5266        | 28        | 146        | 226        | 5666        | 6,6%        |  |
|                                   | Nacht         | 400         | 0         | 16         | 31         | 447         | 10,5%       |  |
|                                   |               | <b>5666</b> | <b>28</b> | <b>162</b> | <b>257</b> | <b>6113</b> | <b>6,9%</b> |  |

| <b>St 2252 Süd</b>                    |               | PKW         | Krad      | LKW1       | LKW2       | Gesamt      | SV Anteil   |  |
|---------------------------------------|---------------|-------------|-----------|------------|------------|-------------|-------------|--|
| Richtung Knotenpunkt (nach Norden)    | Tag           | 2285        | 13        | 66         | 95         | 2459        | 6,5%        |  |
|                                       | Nacht         | 118         | 0         | 9          | 17         | 144         | 18,1%       |  |
|                                       | <b>Gesamt</b> | <b>2403</b> | <b>13</b> | <b>75</b>  | <b>112</b> | <b>2603</b> | <b>7,2%</b> |  |
| Richtung Wilhermsdorf<br>(nach Süden) | Tag           | 2489        | 10        | 78         | 129        | 2706        | 7,6%        |  |
|                                       | Nacht         | 252         | 0         | 7          | 14         | 273         | 7,7%        |  |
|                                       | <b>Gesamt</b> | <b>2741</b> | <b>10</b> | <b>85</b>  | <b>143</b> | <b>2979</b> | <b>7,7%</b> |  |
| <b>Gesamtverkehr</b>                  | Tag           | 4774        | 23        | 144        | 224        | 5165        | 7,1%        |  |
|                                       | Nacht         | 370         | 0         | 16         | 31         | 417         | 11,3%       |  |
|                                       |               | <b>5144</b> | <b>23</b> | <b>160</b> | <b>255</b> | <b>5582</b> | <b>7,4%</b> |  |



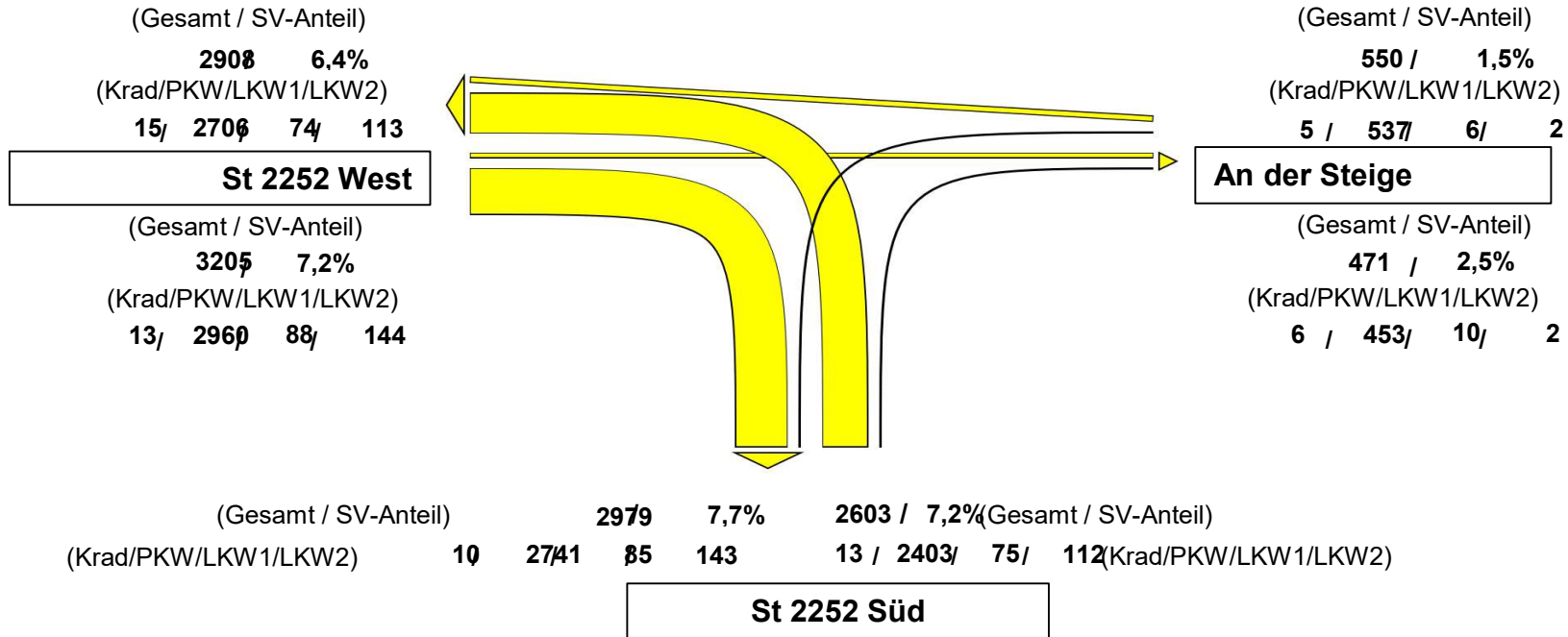
| <b>An der Steige</b>                  |       | PKW        | Krad      | LKW1      | LKW2     | Gesamt      | SV Anteil   |  |
|---------------------------------------|-------|------------|-----------|-----------|----------|-------------|-------------|--|
| Richtung Knotenpunkt<br>(Nach Westen) | Tag   | 509        | 5         | 6         | 2        | 522         | 1,5%        |  |
|                                       | Nacht | 28         | 0         | 0         | 0        | 28          | 0,0%        |  |
|                                       |       | <b>537</b> | <b>5</b>  | <b>6</b>  | <b>2</b> | <b>550</b>  | <b>1,5%</b> |  |
| Richtung Wilhermsdorf<br>(Nach Osten) | Tag   | 433        | 6         | 10        | 2        | 451         | 2,7%        |  |
|                                       | Nacht | 20         | 0         | 0         | 0        | 20          | 0,0%        |  |
|                                       |       | <b>453</b> | <b>6</b>  | <b>10</b> | <b>2</b> | <b>471</b>  | <b>2,5%</b> |  |
| <b>Gesamtverkehr</b>                  | Tag   | 942        | 11        | 16        | 4        | 973         | 2,1%        |  |
|                                       | Nacht | 48         | 0         | 0         | 0        | 48          | 0,0%        |  |
|                                       |       | <b>990</b> | <b>11</b> | <b>16</b> | <b>4</b> | <b>1021</b> | <b>2,0%</b> |  |

| <b>Gesamtverkehr Knotenpunkt</b> |       | PKW          | Krad      | LKW1       | LKW2       | Gesamt       | SV Anteil   |  |
|----------------------------------|-------|--------------|-----------|------------|------------|--------------|-------------|--|
|                                  | Tag   | 10982        | 62        | 306        | 454        | 11804        | 6,4%        |  |
|                                  | Nacht | 818          | 0         | 32         | 62         | 912          | 10,3%       |  |
|                                  |       | <b>11800</b> | <b>62</b> | <b>338</b> | <b>516</b> | <b>12716</b> | <b>6,7%</b> |  |

**Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag - Sonntag) - Istfall**

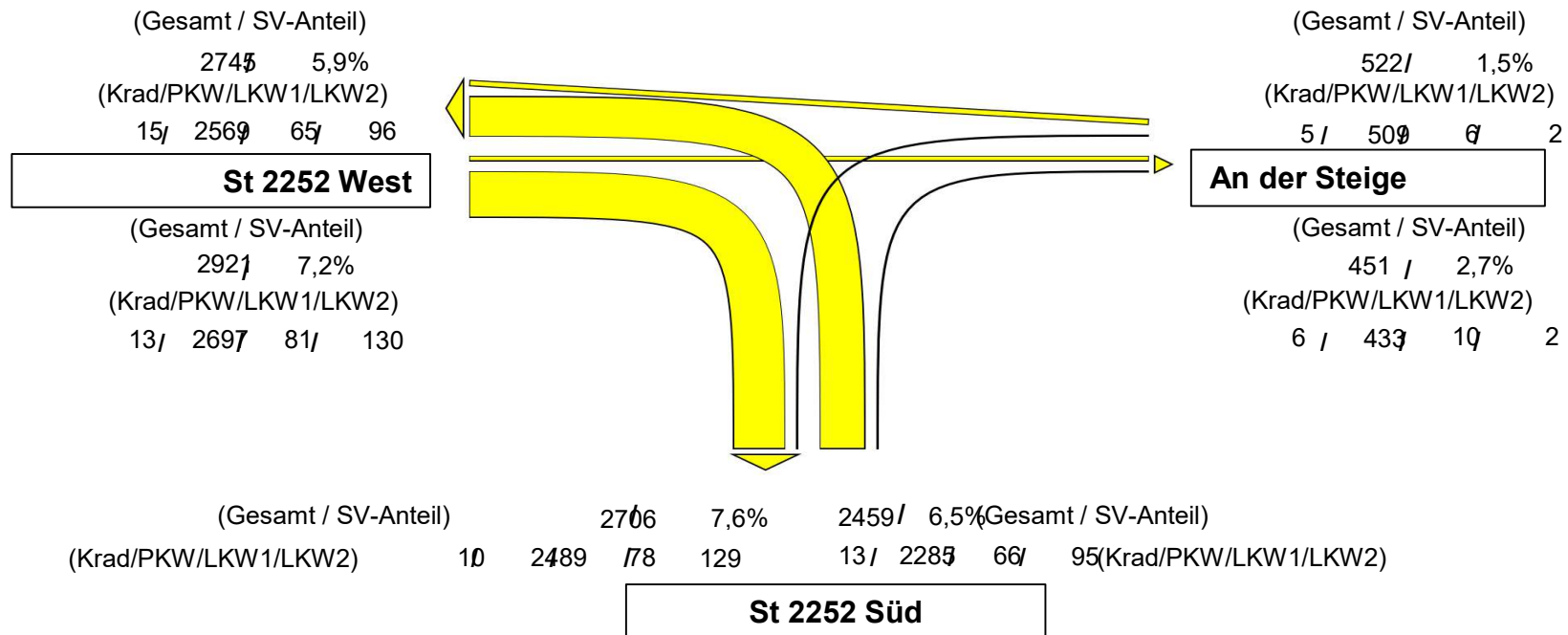
**Bezugsjahr: 2021**

**DTV Gesamt 24 h**



Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

DTV Tag 16 h

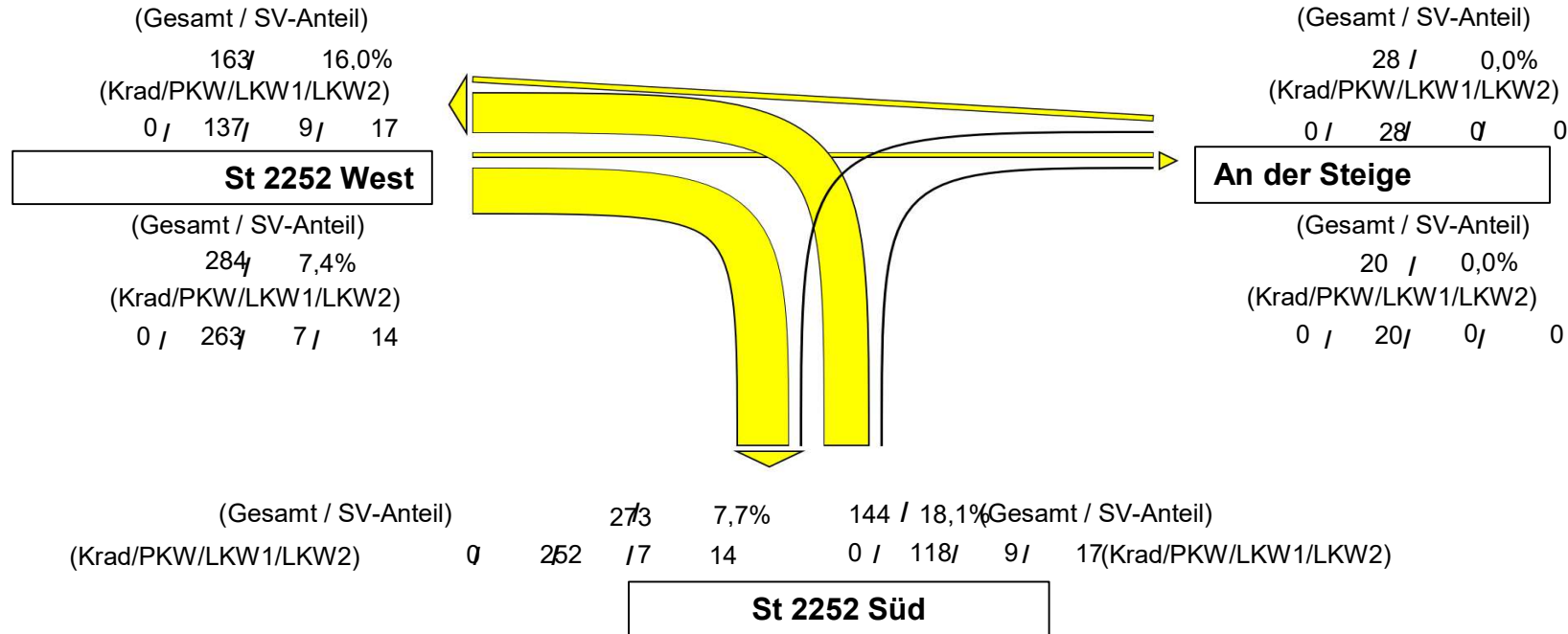


Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

**Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag - Sonntag) - Istfall**

**Bezugsjahr: 2021**

**DTV Nacht (8 h Intervall)**



Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

|   |       |             |                           |  |                         |        |             |
|---|-------|-------------|---------------------------|--|-------------------------|--------|-------------|
| <b>Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag - Sonntag) - Prognoseullfall</b> |       |             |                           |  | <b>Prognoseullfall:</b> |        | <b>2035</b> |
| Gesamt = 24h, Tag = 16 h Intervall, Nacht = 8 h Intervall             |       |             | SV = Schwerverkehrsanteil |  |                         |        |             |
| Steigerung / Jahr:  | 1,00% | Bezugsjahr: | 2021                      | Gesamtsteigerung bis zum Prognosejahr: |                         | 14,00% |             |

| <b>St 2252 West</b>               |               | PKW         | Krad      | LKW1       | LKW2       | Gesamt      | SV Anteil   |
|-----------------------------------|---------------|-------------|-----------|------------|------------|-------------|-------------|
| Richtung Westen (Markt Erlbach)   | Tag           | 2929        | 17        | 74         | 109        | 3129        | 5,8%        |
|                                   | Nacht         | 156         | 0         | 10         | 19         | 185         | 15,7%       |
|                                   | <b>Gesamt</b> | <b>3085</b> | <b>17</b> | <b>84</b>  | <b>128</b> | <b>3314</b> | <b>6,4%</b> |
| Richtung Knotenpunkt (nach Süden) | Tag           | 3075        | 15        | 92         | 148        | 3330        | 7,2%        |
|                                   | Nacht         | 300         | 0         | 8          | 16         | 324         | 7,4%        |
|                                   | <b>Gesamt</b> | <b>3375</b> | <b>15</b> | <b>100</b> | <b>164</b> | <b>3654</b> | <b>7,2%</b> |
| <b>Gesamtverkehr</b>              | Tag           | 6004        | 32        | 166        | 257        | 6459        | 6,5%        |
|                                   | Nacht         | 456         | 0         | 18         | 35         | 509         | 10,4%       |
|                                   |               | <b>6460</b> | <b>32</b> | <b>184</b> | <b>292</b> | <b>6968</b> | <b>6,8%</b> |

| <b>St 2252 Süd</b>                 |               | PKW         | Krad      | LKW1       | LKW2       | Gesamt      | SV Anteil   |
|------------------------------------|---------------|-------------|-----------|------------|------------|-------------|-------------|
| Richtung Knotenpunkt (nach Norden) | Tag           | 2605        | 15        | 75         | 108        | 2803        | 6,5%        |
|                                    | Nacht         | 135         | 0         | 10         | 19         | 164         | 17,7%       |
|                                    | <b>Gesamt</b> | <b>2740</b> | <b>15</b> | <b>85</b>  | <b>127</b> | <b>2967</b> | <b>7,1%</b> |
| Richtung Wilhermsdorf (nach Süden) | Tag           | 2837        | 11        | 89         | 147        | 3084        | 7,7%        |
|                                    | Nacht         | 287         | 0         | 8          | 16         | 311         | 7,7%        |
|                                    | <b>Gesamt</b> | <b>3124</b> | <b>11</b> | <b>97</b>  | <b>163</b> | <b>3395</b> | <b>7,7%</b> |
| <b>Gesamtverkehr</b>               | Tag           | 5442        | 26        | 164        | 255        | 5887        | 7,1%        |
|                                    | Nacht         | 422         | 0         | 18         | 35         | 475         | 11,2%       |
|                                    |               | <b>5864</b> | <b>26</b> | <b>182</b> | <b>290</b> | <b>6362</b> | <b>7,4%</b> |

| <b>An der Steige</b>               |       | PKW        | Krad     | LKW1      | LKW2     | Gesamt     | SV Anteil   |
|------------------------------------|-------|------------|----------|-----------|----------|------------|-------------|
| Richtung Knotenpunkt               | Tag   | 580        | 6        | 7         | 2        | 595        | 1,5%        |
|                                    | Nacht | 32         | 0        | 0         | 0        | 32         | 0,0%        |
|                                    |       | <b>612</b> | <b>6</b> | <b>7</b>  | <b>2</b> | <b>627</b> | <b>1,4%</b> |
| Richtung Wilhermsdorf (Nach Osten) | Tag   | 494        | 7        | 11        | 2        | 514        | 2,5%        |
|                                    | Nacht | 23         | 0        | 0         | 0        | 23         | 0,0%        |
|                                    |       | <b>517</b> | <b>7</b> | <b>11</b> | <b>2</b> | <b>537</b> | <b>2,4%</b> |
| <b>Gesamtverkehr</b>               | Tag   | 1074       | 13       | 18        | 4        | 1109       | 2,0%        |
|                                    | Nacht | 55         | 0        | 0         | 0        | 55         | 0,0%        |

|                                  |       |              |           |            |            |              |             |  |
|----------------------------------|-------|--------------|-----------|------------|------------|--------------|-------------|--|
|                                  |       | <b>1129</b>  | <b>13</b> | <b>18</b>  | <b>4</b>   | <b>1164</b>  | <b>1,9%</b> |  |
| <b>Gesamtverkehr Knotenpunkt</b> |       | PKW          | Krad      | LKW1       | LKW2       | Gesamt       | SV Anteil   |  |
|                                  | Tag   | 12520        | 71        | 348        | 516        | 13455        | 6,4%        |  |
|                                  | Nacht | 933          | 0         | 36         | 70         | 1039         | 10,2%       |  |
|                                  |       | <b>13453</b> | <b>71</b> | <b>384</b> | <b>586</b> | <b>14494</b> | <b>6,7%</b> |  |

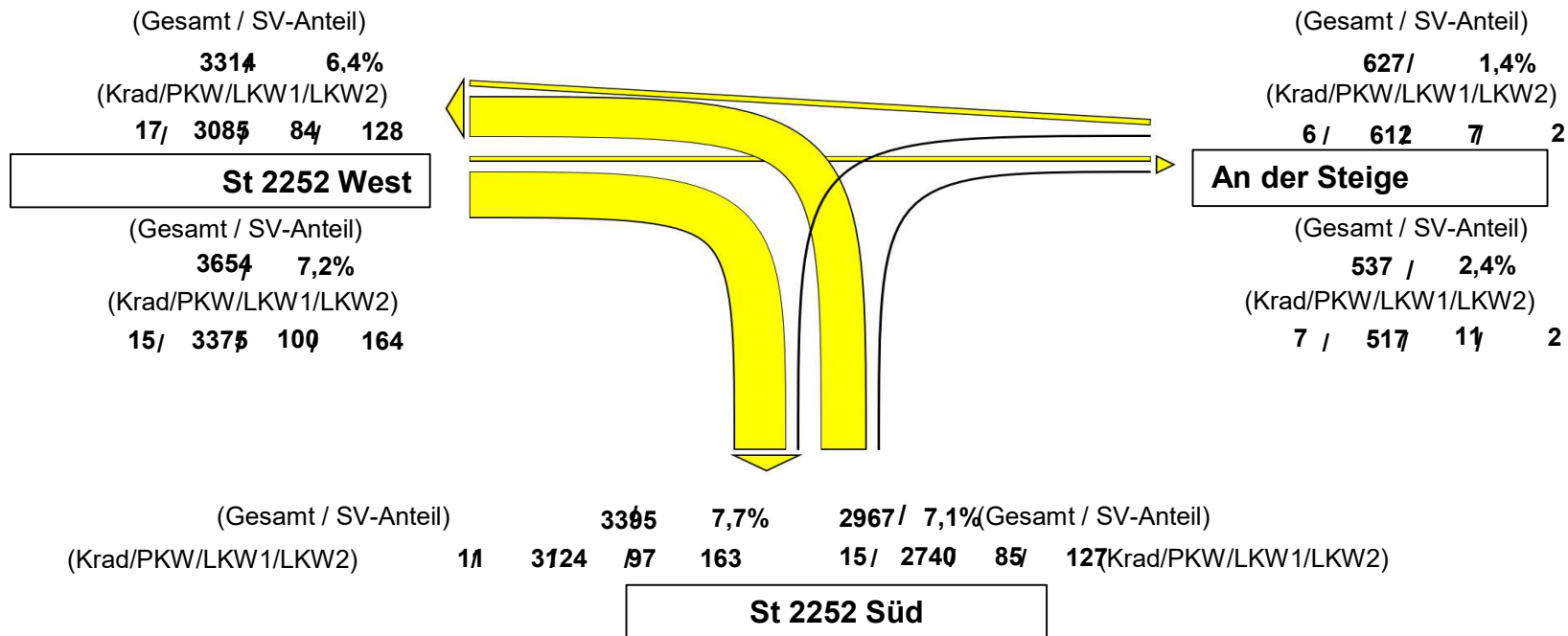
**Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag-Sonntag) - Prognosenullfall**

Prognosenullfall:

**2035**

**DTV Gesamt 24 h**

Prognose Bestandsverkehr



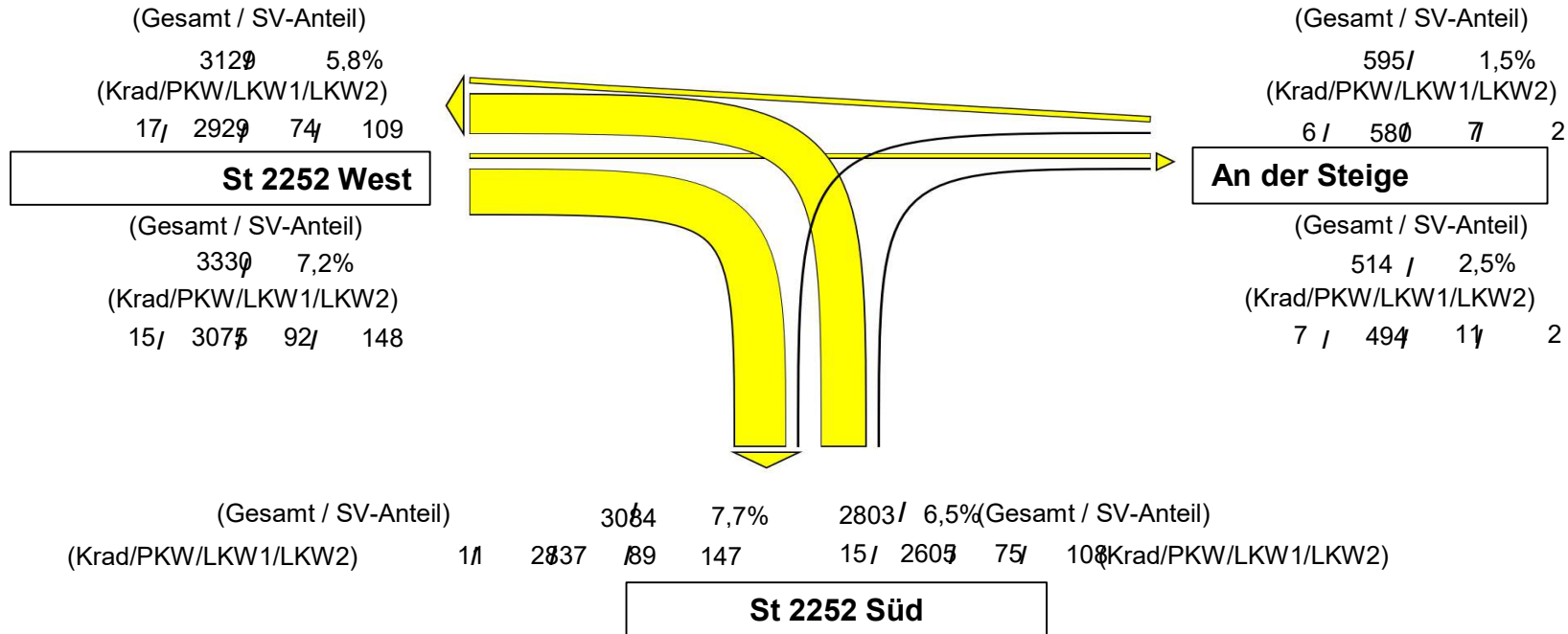
Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

**Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag-Sonntag) - Prognosenullfall**

**Prognosenullfall: 2035**

**DTV Tag 16 h**

Prognose Bestandsverkehr



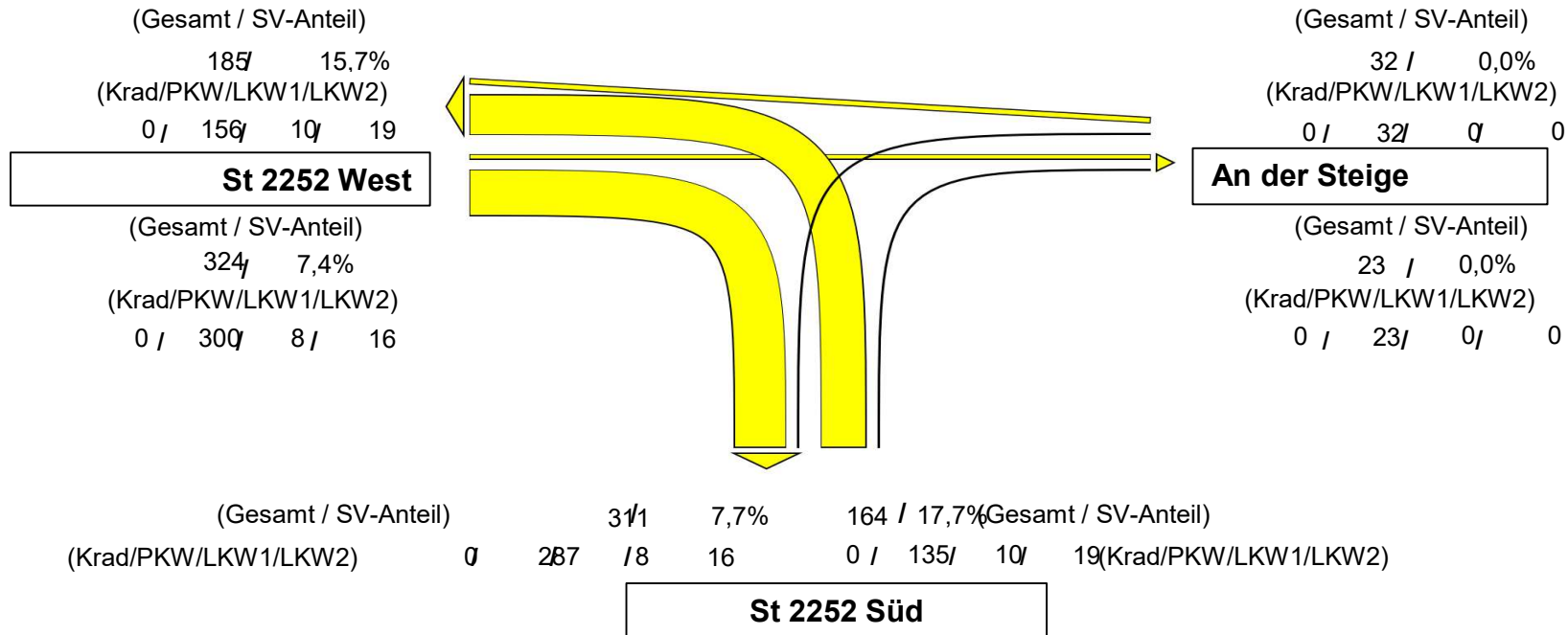
Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2



**Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag-Sonntag) - Prognose nullfall**

**Prognose nullfall: 2035**

**DTV Nacht (8 h Intervall)**  
Prognose Bestandsverkehr



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 = Schwerververkehrsanteil

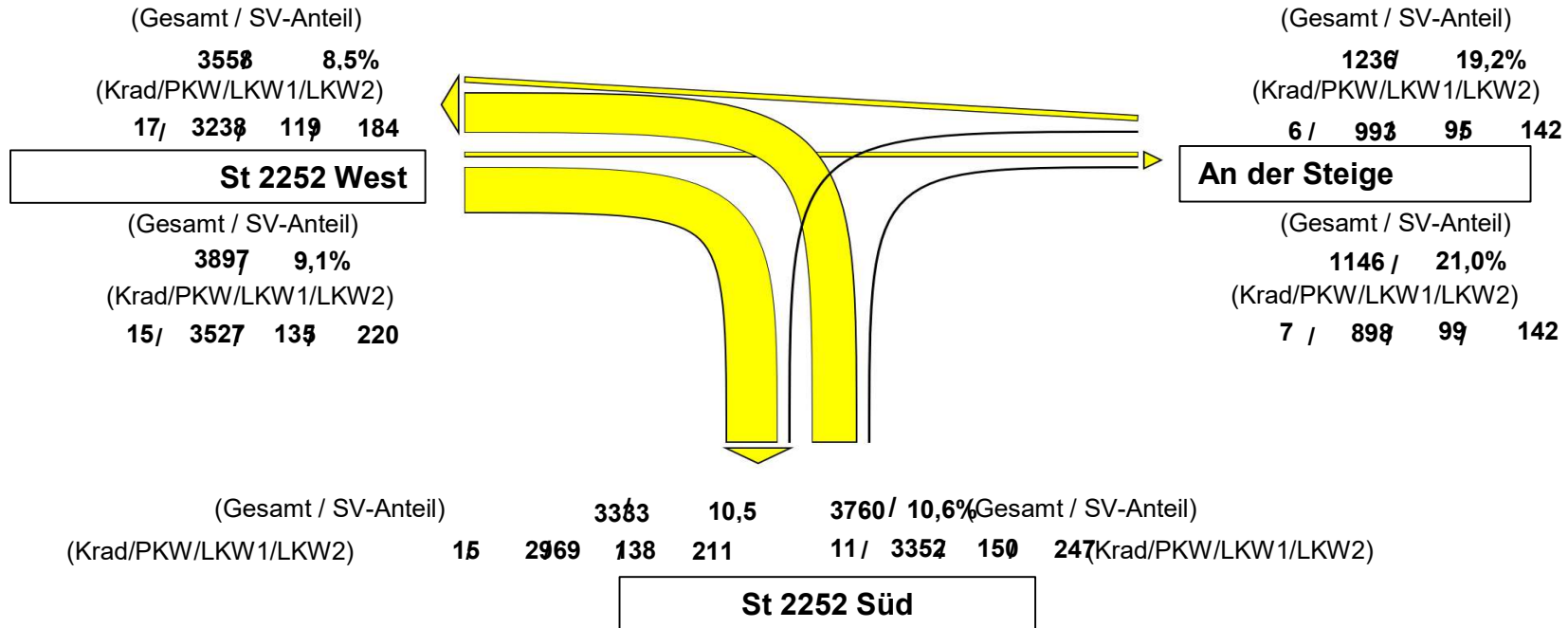
| <b>St 2252 West</b>             |                                   | PKW         | Krad        | LKW1       | LKW2        | Gesamt      | SV Anteil    |             |  |
|---------------------------------|-----------------------------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-------------|--|
| Richtung Westen (Markt Erlbach) | Bestand                           | 2929        | 17          | 74         | 109         | 3129        | 5,8%         |             |  |
|                                 | Planung                           | 146         | 0           | 34         | 52          | 232         | 37,1%        |             |  |
|                                 | <b>Tag</b>                        | <b>3075</b> | <b>17</b>   | <b>108</b> | <b>161</b>  | <b>3361</b> | <b>8,0%</b>  |             |  |
|                                 | Bestand                           | 156         | 0           | 10         | 19          | 185         | 15,7%        |             |  |
|                                 | Planung                           | 7           | 0           | 1          | 4           | 12          | 41,7%        |             |  |
|                                 | <b>Nacht</b>                      | <b>163</b>  | <b>0</b>    | <b>11</b>  | <b>23</b>   | <b>197</b>  | <b>17,3%</b> |             |  |
|                                 | <b>Gesamt</b>                     | <b>3238</b> | <b>17</b>   | <b>119</b> | <b>184</b>  | <b>3558</b> | <b>8,5%</b>  |             |  |
|                                 | Richtung Knotenpunkt (nach Süden) | Bestand     | 3075        | 15         | 92          | 148         | 3330         | 7,2%        |  |
|                                 |                                   | Planung     | 138         | 0          | 35          | 56          | 229          | 39,7%       |  |
|                                 |                                   | <b>Tag</b>  | <b>3213</b> | <b>15</b>  | <b>127</b>  | <b>204</b>  | <b>3559</b>  | <b>9,3%</b> |  |
| Bestand                         |                                   | 300         | 0           | 8          | 16          | 324         | 7,4%         |             |  |
| Planung                         |                                   | 14          | 0           | 0          | 0           | 14          | 0,0%         |             |  |
| <b>Nacht</b>                    |                                   | <b>314</b>  | <b>0</b>    | <b>8</b>   | <b>16</b>   | <b>338</b>  | <b>7,1%</b>  |             |  |
| <b>Gesamt</b>                   | <b>3527</b>                       | <b>15</b>   | <b>135</b>  | <b>220</b> | <b>3897</b> | <b>9,1%</b> |              |             |  |
| <b>Gesamtverkehr</b>            | Tag                               | 6288        | 32          | 235        | 365         | 6920        | 8,7%         |             |  |
|                                 | Nacht                             | 477         | 0           | 19         | 39          | 535         | 10,8%        |             |  |
|                                 |                                   | <b>6765</b> | <b>32</b>   | <b>254</b> | <b>404</b>  | <b>7455</b> | <b>8,8%</b>  |             |  |

| <b>St 2252 Süd</b>                 |                                       | PKW         | Krad        | LKW1       | LKW2       | Gesamt      | SV Anteil    |              |  |
|------------------------------------|---------------------------------------|-------------|-------------|------------|------------|-------------|--------------|--------------|--|
| Richtung Knotenpunkt (nach Norden) | Bestand                               | 2605        | 15          | 75         | 108        | 2803        | 6,5%         |              |  |
|                                    | Planung                               | 208         | 0           | 52         | 83         | 343         | 39,4%        |              |  |
|                                    | <b>Tag</b>                            | <b>2813</b> | <b>15</b>   | <b>127</b> | <b>191</b> | <b>3146</b> | <b>10,1%</b> |              |  |
|                                    | Bestand                               | 135         | 0           | 10         | 19         | 164         | 17,7%        |              |  |
|                                    | Planung                               | 21          | 0           | 1          | 1          | 23          | 8,7%         |              |  |
|                                    | <b>Nacht</b>                          | <b>156</b>  | <b>0</b>    | <b>11</b>  | <b>20</b>  | <b>187</b>  | <b>16,6%</b> |              |  |
|                                    | <b>Gesamt</b>                         | <b>2969</b> | <b>15</b>   | <b>138</b> | <b>211</b> | <b>3333</b> | <b>10,5%</b> |              |  |
|                                    | Richtung Wilhermsdorf<br>(nach Süden) | Bestand     | 2837        | 11         | 89         | 147         | 3084         | 7,7%         |  |
|                                    |                                       | Planung     | 218         | 0          | 51         | 79          | 348          | 37,4%        |  |
|                                    |                                       | <b>Tag</b>  | <b>3055</b> | <b>11</b>  | <b>140</b> | <b>226</b>  | <b>3432</b>  | <b>10,7%</b> |  |
| Bestand                            |                                       | 287         | 0           | 8          | 16         | 311         | 7,7%         |              |  |
| Planung                            |                                       | 10          | 0           | 2          | 5          | 17          | 41,2%        |              |  |
| <b>Nacht</b>                       |                                       | <b>297</b>  | <b>0</b>    | <b>10</b>  | <b>21</b>  | <b>328</b>  | <b>9,5%</b>  |              |  |
| <b>Gesamt</b>                      |                                       | <b>3352</b> | <b>11</b>   | <b>150</b> | <b>247</b> | <b>3760</b> | <b>10,6%</b> |              |  |
| <b>Gesamtverkehr</b>               | Tag                                   | 5868        | 26          | 267        | 417        | 6578        | 10,4%        |              |  |
|                                    | Nacht                                 | 453         | 0           | 21         | 41         | 515         | 12,0%        |              |  |
|                                    |                                       | <b>6321</b> | <b>26</b>   | <b>288</b> | <b>458</b> | <b>7093</b> | <b>10,5%</b> |              |  |

Bebauungsplan Wilhermsdorf West  
Verkehrsgutachten

| <b>An der Steige</b> |                                       | PKW         | Krad       | LKW1       | LKW2        | Gesamt       | SV Anteil    |              |  |
|----------------------|---------------------------------------|-------------|------------|------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--|
| Richtung Knotenpunkt | Bestand                               | 580         | 6          | 7          | 2           | 595          | 1,5%         |              |  |
|                      | Planung                               | 364         | 0          | 85         | 131         | 580          | 37,2%        |              |  |
|                      | <b>Tag</b>                            | <b>944</b>  | <b>6</b>   | <b>92</b>  | <b>133</b>  | <b>1175</b>  | <b>19,1%</b> |              |  |
|                      | Bestand                               | 32          | 0          | 0          | 0           | 32           | 0,0%         |              |  |
|                      | Planung                               | 17          | 0          | 3          | 9           | 29           | 41,4%        |              |  |
|                      | <b>Nacht</b>                          | <b>49</b>   | <b>0</b>   | <b>3</b>   | <b>9</b>    | <b>61</b>    | <b>19,7%</b> |              |  |
|                      | <b>Gesamt</b>                         | <b>993</b>  | <b>6</b>   | <b>95</b>  | <b>142</b>  | <b>1236</b>  | <b>19,2%</b> |              |  |
|                      | Richtung Wilhermsdorf<br>(Nach Osten) | Bestand     | 494        | 7          | 11          | 2            | 514          | 2,5%         |  |
|                      |                                       | Planung     | 346        | 0          | 87          | 139          | 572          | 39,5%        |  |
|                      |                                       | <b>Tag</b>  | <b>840</b> | <b>7</b>   | <b>98</b>   | <b>141</b>   | <b>1086</b>  | <b>22,0%</b> |  |
| Bestand              |                                       | 23          | 0          | 0          | 0           | 23           | 0,0%         |              |  |
| Planung              |                                       | 35          | 0          | 1          | 1           | 37           | 5,4%         |              |  |
| <b>Nacht</b>         |                                       | <b>58</b>   | <b>0</b>   | <b>1</b>   | <b>1</b>    | <b>60</b>    | <b>3,3%</b>  |              |  |
| <b>Gesamt</b>        | <b>898</b>                            | <b>7</b>    | <b>99</b>  | <b>142</b> | <b>1146</b> | <b>21,0%</b> |              |              |  |
| <b>Gesamtverkehr</b> | Tag                                   | 1784        | 13         | 190        | 274         | 2261         | 20,5%        |              |  |
|                      | Nacht                                 | 107         | 0          | 4          | 10          | 121          | 11,6%        |              |  |
|                      |                                       | <b>1891</b> | <b>13</b>  | <b>194</b> | <b>284</b>  | <b>2382</b>  | <b>20,1%</b> |              |  |

**DTV Gesamt 24 h**  
Prognose Planfall



Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

## **ANLAGE 3**

### **Verkehrsmengen Spitzenstunden Pendlerstromzeiten**

|                                    |                          |
|------------------------------------|--------------------------|
| <b>Spitzenstunde am Vormittag</b>  | <b>06:45 - 07:45 Uhr</b> |
| <b>Spitzenstunde am Nachmittag</b> | <b>16:00 - 17:00 Uhr</b> |

## Verkehrsmengen Einzelströme zu Spitzenstunden Verkehrszählung 2021 - PENDLERSTRÖME

Spitzenstunde vormittags (06:45 - 07:45 Uhr) und Spitzenstunde Nachmittags (16:00 - 17:00 Uhr)

Name: Knotenpunkt St 2252 / An der Steige

### [Strom 1] = von St 2252 West nach An der Steige

|                | PKW | Krad | LfW | LKW | Bus | Sattelzug | Gesamt | Rad |
|----------------|-----|------|-----|-----|-----|-----------|--------|-----|
| SP vormittags  | 14  | 0    | 3   | 1   | 0   | 0         | 18     | 0   |
| SP nachmittags | 35  | 0    | 3   | 0   | 0   | 0         | 38     | 0   |

### [Strom 2] = von St 2252 West nach St 2252 Süd

|                | PKW | Krad | LfW | LKW | Bus | Sattelzug | Gesamt | Rad |
|----------------|-----|------|-----|-----|-----|-----------|--------|-----|
| SP vormittags  | 216 | 1    | 18  | 4   | 1   | 14        | 254    | 0   |
| SP nachmittags | 197 | 1    | 23  | 6   | 0   | 15        | 242    | 0   |

### [Strom 3] = von St 2252 Süd nach St 2252 West

|                | PKW | Krad | LfW | LKW | Bus | Sattelzug | Gesamt | Rad |
|----------------|-----|------|-----|-----|-----|-----------|--------|-----|
| SP vormittags  | 108 | 0    | 34  | 6   | 2   | 10        | 160    | 0   |
| SP nachmittags | 256 | 1    | 15  | 2   | 0   | 9         | 283    | 0   |

### [Strom 4] = von St 2252 Süd nach An der Steige

|                | PKW | Krad | LfW | LKW | Bus | Sattelzug | Gesamt | Rad |
|----------------|-----|------|-----|-----|-----|-----------|--------|-----|
| SP vormittags  | 8   | 0    | 1   | 0   | 1   | 0         | 10     | 0   |
| SP nachmittags | 10  | 0    | 0   | 1   | 0   | 0         | 11     | 0   |

### [Strom 5] = von An der Steige nach St 2252 Süd

|                | PKW | Krad | LfW | LKW | Bus | Sattelzug | Gesamt | Rad |
|----------------|-----|------|-----|-----|-----|-----------|--------|-----|
| SP vormittags  | 10  | 0    | 2   | 0   | 1   | 0         | 13     | 0   |
| SP nachmittags | 11  | 0    | 3   | 1   | 0   | 0         | 15     | 0   |

### [Strom 6] = von An der Steige nach St 2252 West

|                | PKW | Krad | LfW | LKW | Bus | Sattelzug | Gesamt | Rad |
|----------------|-----|------|-----|-----|-----|-----------|--------|-----|
| SP vormittags  | 22  | 0    | 2   | 0   | 0   | 0         | 24     | 0   |
| SP nachmittags | 45  | 1    | 5   | 0   | 0   | 0         | 51     | 0   |

| <b>[Strom 7] = von St 2252 West nach St 2252 West (Wender)</b> |     |      |     |     |     |           |        |     |
|--|-----|------|-----|-----|-----|-----------|--------|-----|
|  | 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   |

| <b>[Strom 8] = von St 2252 Süd nach St 2252 Süd (Wender)</b> |     |      |     |     |     |           |        |     |
|--|-----|------|-----|-----|-----|-----------|--------|-----|
|  | 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   |

| <b>[Strom 9] = von An der Steige nach An der Steige (Wender)</b> |     |      |     |     |     |           |        |     |
|--|-----|------|-----|-----|-----|-----------|--------|-----|
|  | 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 2021 PENDLERSTRÖME (Annahme DTV-Wochentagswerte)**

Spitzenstunde vormittags PENDLERSTRÖME (06:45 - 07:45 Uhr) und Spitzenstunde Nachmittags PENDLERSTRÖME (16:00 - 17:00 Uhr)

Name: Knotenpunkt St 2252 / An der Steige

| <b>[Strom 1] = von St 2252 West nach An der Steige</b> |     |      |     |     |     |           |        |     |
|--|-----|------|-----|-----|-----|-----------|--------|-----|
|  | PKW | Krad | LfW | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt | Rad |
| SP vormittags  | 14  | 0    | 3   | 0   | 1   | 1         | 19     | 0   |
| SP nachmittags   | 35  | 0    | 3   | 0   | 0   | 0         | 38     | 0   |

| <b>[Strom 2] = von St 2252 West nach St 2252 Süd</b> |     |      |     |     |     |           |        |     |
|--|-----|------|-----|-----|-----|-----------|--------|-----|
|  | PKW | Krad | LfW | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt | Rad |
| SP vormittags  | 218 | 1    | 18  | 1   | 3   | 3         | 244    | 14  |
| SP nachmittags                                       | 198 | 1    | 23  | 0   | 5   | 5         | 232    | 15  |

| <b>[Strom 3] = von St 2252 Süd nach St 2252 West</b> |     |      |     |     |     |           |        |     |
|--|-----|------|-----|-----|-----|-----------|--------|-----|
|  | PKW | Krad | LfW | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt | Rad |
| SP vormittags  | 109 | 0    | 34  | 2   | 5   | 5         | 155    | 10  |
| SP nachmittags                                       | 258 | 1    | 15  | 0   | 2   | 2         | 278    | 9   |

| <b>[Strom 4] = von St 2252 Süd nach An der Steige</b> |     |      |     |     |     |           |        |     |
|---|-----|------|-----|-----|-----|-----------|--------|-----|
|   | PKW | Krad | LfW | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt | Rad |
| SP vormittags   | 8   | 0    | 1   | 1   | 0   | 0         | 10     | 0   |
| SP nachmittags  | 10  | 0    | 0   | 0   | 1   | 1         | 12     | 0   |

| <b>[Strom 5] = von An der Steige nach St 2252 Süd</b> |     |      |     |     |     |           |        |     |
|---|-----|------|-----|-----|-----|-----------|--------|-----|
|   | PKW | Krad | LfW | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt | Rad |
| SP vormittags   | 10  | 0    | 2   | 1   | 0   | 0         | 13     | 0   |
| SP nachmittags  | 11  | 0    | 3   | 0   | 1   | 1         | 16     | 0   |

| <b>[Strom 6] = von An der Steige nach St 2252 West</b> |     |      |     |     |     |           |        |     |
|--|-----|------|-----|-----|-----|-----------|--------|-----|
|  | PKW | Krad | LfW | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt | Rad |
| SP vormittags  | 22  | 0    | 2   | 0   | 0   | 0         | 24     | 0   |
| SP nachmittags   | 45  | 1    | 5   | 0   | 0   | 0         | 51     | 0   |

| <b>[Strom 7] = von St 2252 West nach St 2252 West (Wender)</b> |     |      |     |     |     |           |        |     |
|--|-----|------|-----|-----|-----|-----------|--------|-----|
|  | 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   |

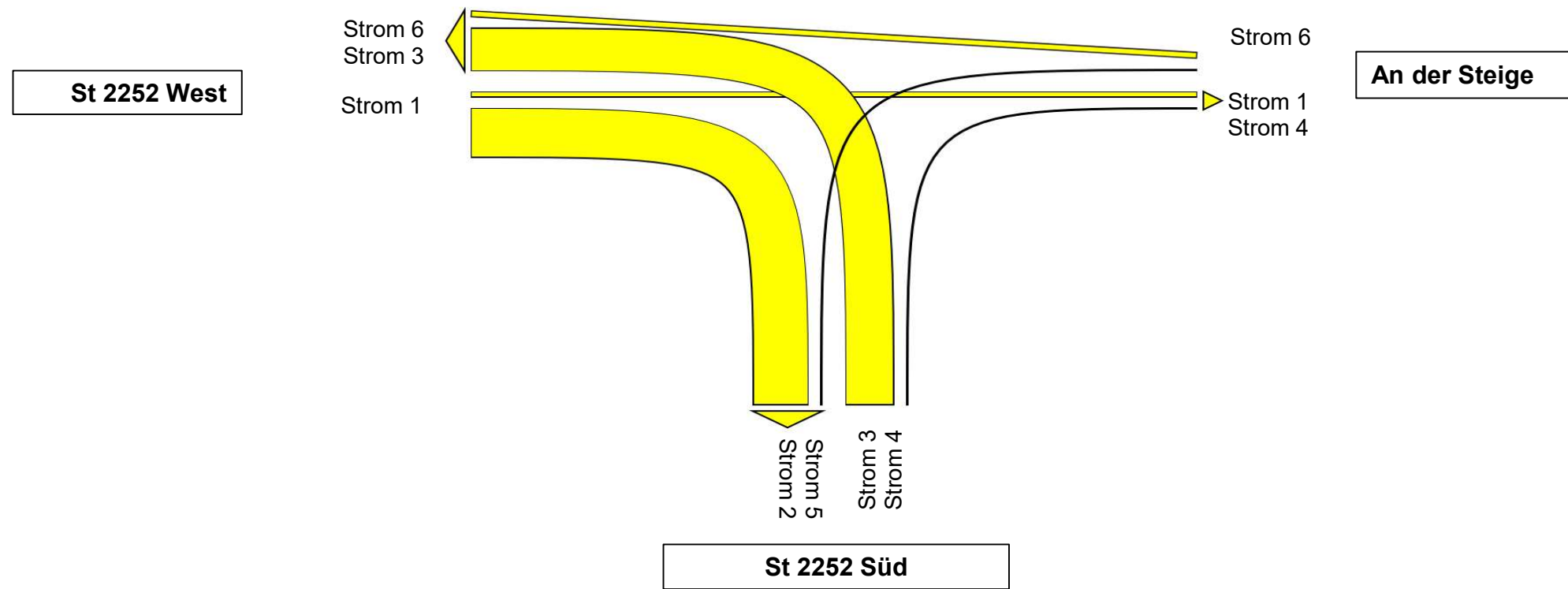
| <b>[Strom 8] = von St 2252 Süd nach St 2252 Süd (Wender)</b> |     |      |     |     |     |           |        |     |
|--|-----|------|-----|-----|-----|-----------|--------|-----|
|  | PKW | Krad | LfW | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt | Rad |
| SP vormittags  | 0   | 0    | 0   | 0   | 0   | 0         | 0      | 0   |
| SP nachmittags   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0   | 0         | 0      | 0   |

| <b>[Strom 9] = von An der Steige nach An der Steige (Wender)</b> |     |      |     |     |     |           |        |     |
|--|-----|------|-----|-----|-----|-----------|--------|-----|
|  | 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: 2021**

SP VM = Spitzenstunde vormittags (06:45 Uhr - 07:45 Uhr) und SP NM = Spitzenstunde Nachmittags (16 - 17 Uhr)

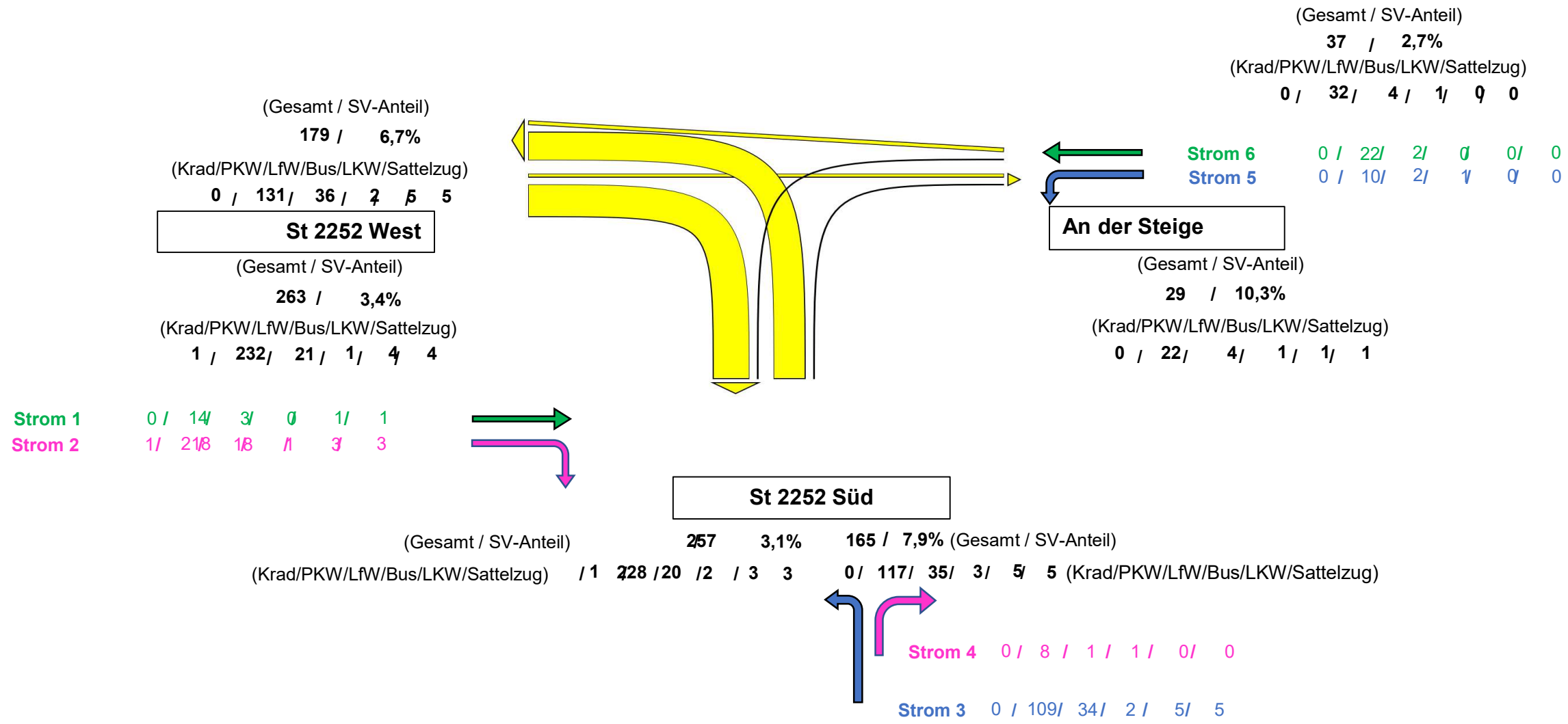
SV = Schwerververkehrsanteil

| St 2252 West                         |                     |  | PKW        | Krad     | LfW       | Bus      | LKW      | Sattelzug | Gesamt     | SV Anteil   |
|--------------------------------------|---------------------|--|------------|----------|-----------|----------|----------|-----------|------------|-------------|
| Richtung Westen<br>(Markt Erlbach)   | Strom 6             |  | 22         | 0        | 2         | 0        | 0        | 0         | 24         | 0,0%        |
|                                      | Strom 3             |  | 109        | 0        | 34        | 2        | 5        | 5         | 155        | 7,7%        |
|                                      | <b>SP VM Gesamt</b> |  | <b>131</b> | <b>0</b> | <b>36</b> | <b>2</b> | <b>5</b> | <b>5</b>  | <b>179</b> | <b>6,7%</b> |
|                                      | Strom 6             |  | 45         | 1        | 5         | 0        | 0        | 0         | 51         | 0,0%        |
|                                      | Strom 3             |  | 258        | 1        | 15        | 0        | 2        | 2         | 278        | 1,4%        |
|                                      | <b>SP NM Gesamt</b> |  | <b>303</b> | <b>2</b> | <b>20</b> | <b>0</b> | <b>2</b> | <b>2</b>  | <b>329</b> | <b>1,2%</b> |
| Richtung Knotenpunkt<br>(nach Süden) | Strom 1             |  | 14         | 0        | 3         | 0        | 1        | 1         | 19         | 10,5%       |
|                                      | Strom 2             |  | 218        | 1        | 18        | 1        | 3        | 3         | 244        | 2,9%        |
|                                      | <b>SP VM Gesamt</b> |  | <b>232</b> | <b>1</b> | <b>21</b> | <b>1</b> | <b>4</b> | <b>4</b>  | <b>263</b> | <b>3,4%</b> |
|                                      | Strom 1             |  | 35         | 0        | 3         | 0        | 0        | 0         | 38         | 0,0%        |
|                                      | Strom 2             |  | 198        | 1        | 23        | 0        | 5        | 5         | 232        | 4,3%        |
|                                      | <b>SP NM Gesamt</b> |  | <b>233</b> | <b>1</b> | <b>26</b> | <b>0</b> | <b>5</b> | <b>5</b>  | <b>270</b> | <b>3,7%</b> |

| St 2252 Süd                           |                     |  | PKW        | Krad     | LfW       | Bus      | LKW      | Sattelzug | Gesamt     | SV Anteil   |
|---------------------------------------|---------------------|--|------------|----------|-----------|----------|----------|-----------|------------|-------------|
| Richtung Knotenpunkt<br>(nach Norden) | Strom 3             |  | 109        | 0        | 34        | 2        | 5        | 5         | 155        | 7,7%        |
|                                       | Strom 4             |  | 8          | 0        | 1         | 1        | 0        | 0         | 10         | 10,0%       |
|                                       | <b>SP VM Gesamt</b> |  | <b>117</b> | <b>0</b> | <b>35</b> | <b>3</b> | <b>5</b> | <b>5</b>  | <b>165</b> | <b>7,9%</b> |
|                                       | Strom 3             |  | 258        | 1        | 15        | 0        | 2        | 2         | 278        | 1,4%        |
|                                       | Strom 4             |  | 10         | 0        | 0         | 0        | 1        | 1         | 12         | 16,7%       |
|                                       | <b>SP NM Gesamt</b> |  | <b>268</b> | <b>1</b> | <b>15</b> | <b>0</b> | <b>3</b> | <b>3</b>  | <b>290</b> | <b>2,1%</b> |
| Richtung Wilhermsdorf<br>(nach Süden) | Strom 5             |  | 10         | 0        | 2         | 1        | 0        | 0         | 13         | 7,7%        |
|                                       | Strom 2             |  | 218        | 1        | 18        | 1        | 3        | 3         | 244        | 2,9%        |
|                                       | <b>SP VM Gesamt</b> |  | <b>228</b> | <b>1</b> | <b>20</b> | <b>2</b> | <b>3</b> | <b>3</b>  | <b>257</b> | <b>3,1%</b> |
|                                       | Strom 5             |  | 11         | 0        | 3         | 0        | 1        | 1         | 16         | 12,5%       |
|                                       | Strom 2             |  | 198        | 1        | 23        | 0        | 5        | 5         | 232        | 4,3%        |
|                                       | <b>SP NM Gesamt</b> |  | <b>209</b> | <b>1</b> | <b>26</b> | <b>0</b> | <b>6</b> | <b>6</b>  | <b>248</b> | <b>4,8%</b> |

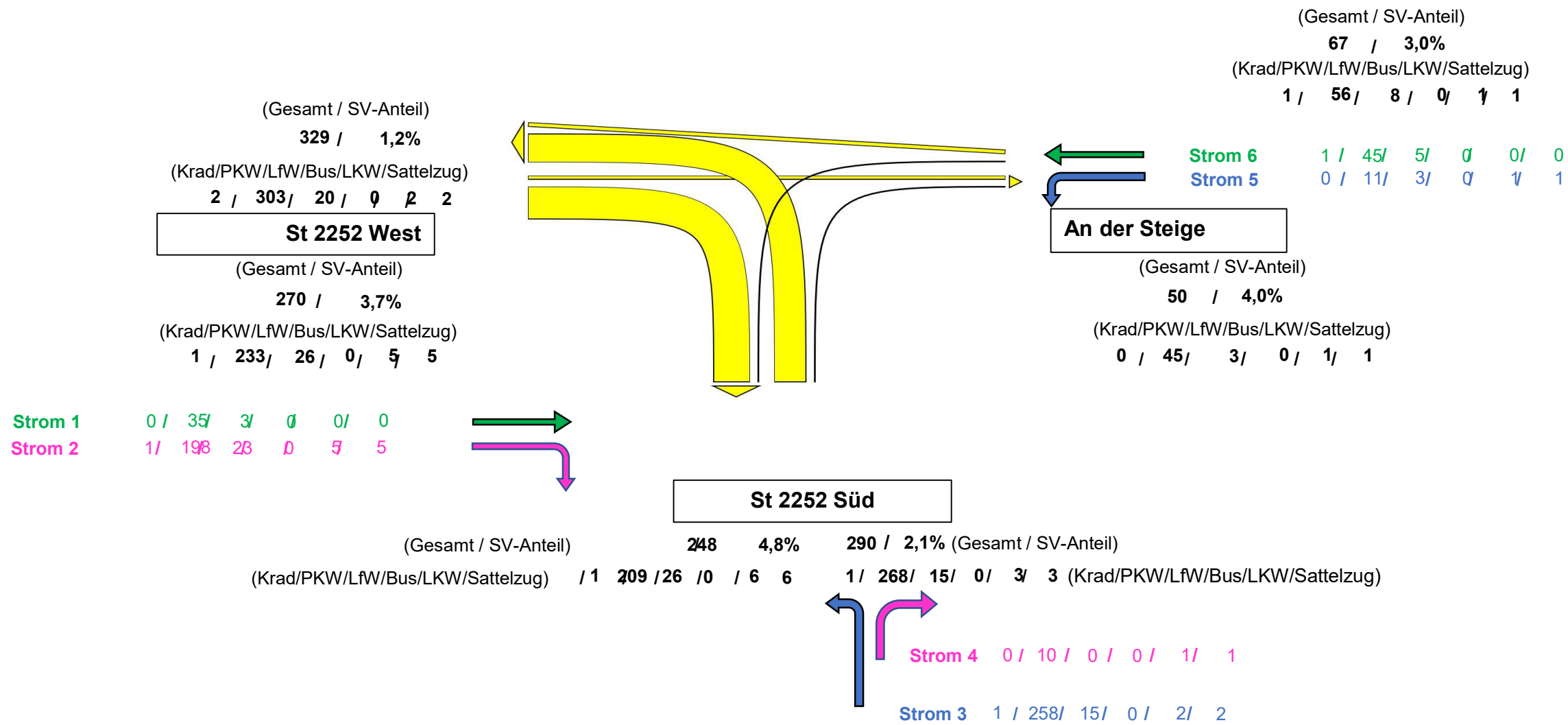
| <b>An der Steige</b>                  |                     | PKW       | Krad     | LfW      | Bus      | LKW      | Sattelzug | Gesamt    | SV Anteil    |  |
|---------------------------------------|---------------------|-----------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|--------------|--|
| Richtung Knotenpunkt<br>(Nach Westen) | Strom 5             | 10        | 0        | 2        | 1        | 0        | 0         | 13        | 7,7%         |  |
|                                       | Strom 6             | 22        | 0        | 2        | 0        | 0        | 0         | 24        | 0,0%         |  |
|                                       | <b>SP VM Gesamt</b> | <b>32</b> | <b>0</b> | <b>4</b> | <b>1</b> | <b>0</b> | <b>0</b>  | <b>37</b> | <b>2,7%</b>  |  |
|                                       | Strom 5             | 11        | 0        | 3        | 0        | 1        | 1         | 16        | 12,5%        |  |
|                                       | Strom 6             | 45        | 1        | 5        | 0        | 0        | 0         | 51        | 0,0%         |  |
|                                       | <b>SP NM Gesamt</b> | <b>56</b> | <b>1</b> | <b>8</b> | <b>0</b> | <b>1</b> | <b>1</b>  | <b>67</b> | <b>3,0%</b>  |  |
| Richtung Wilhermsdorf<br>(Nach Osten) | Strom 1             | 14        | 0        | 3        | 0        | 1        | 1         | 19        | 10,5%        |  |
|                                       | Strom 4             | 8         | 0        | 1        | 1        | 0        | 0         | 10        | 10,0%        |  |
|                                       | <b>SP VM Gesamt</b> | <b>22</b> | <b>0</b> | <b>4</b> | <b>1</b> | <b>1</b> | <b>1</b>  | <b>29</b> | <b>10,3%</b> |  |
|                                       | Strom 1             | 35        | 0        | 3        | 0        | 0        | 0         | 38        | 0,0%         |  |
|                                       | Strom 4             | 10        | 0        | 0        | 0        | 1        | 1         | 12        | 16,7%        |  |
|                                       | <b>SP NM Gesamt</b> | <b>45</b> | <b>0</b> | <b>3</b> | <b>0</b> | <b>1</b> | <b>1</b>  | <b>50</b> | <b>4,0%</b>  |  |

| <b>Gesamtverkehr Knotenpunkt</b> |       | PKW  | Krad | LfW | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt | SV Anteil |  |
|----------------------------------|-------|------|------|-----|-----|-----|-----------|--------|-----------|--|
|                                  | SP VM | 762  | 2    | 120 | 10  | 18  | 18        | 930    | 4,9%      |  |
|                                  | SP NM | 1114 | 6    | 98  | 0   | 18  | 18        | 1254   | 2,9%      |  |



Hinweis: SV-Anteil = Bus + LKW + Sattelzug

**Spitzenstunde Nachmittags 16:00 - 17:00 Uhr**



Hinweis: SV-Anteil = Bus + LKW + Sattelzug

**Verkehrsmengen Spitzenstunden PENDLERSTRÖME (Prognosenullfall)**

**Prognose: 2035**

SP VM = Spitzenstunde vormittags PENDLERSTRÖME (06:45 - 07:45 Uhr) und SP NM Spitzenstunde Nachmittags PENDLERSTRÖME (16:00 - 17:00 Uhr)

Steigerung / Jahr: 1,00%      Bezugsjahr: 2021      Gesamtsteigerung bis zum Prognosejahr: 14,00%

| St 2252 West                          |                     |  | PKW        | Krad     | LfW       | Bus      | LKW      | Sattelzug | Gesamt     | SV Anteil   |  |
|---------------------------------------|---------------------|--|------------|----------|-----------|----------|----------|-----------|------------|-------------|--|
| Richtung Westen<br>(Markt Erlbach)    | Strom 6             |  | 25         | 0        | 2         | 0        | 0        | 0         | 27         | 0,0%        |  |
|                                       | Strom 3             |  | 124        | 0        | 39        | 2        | 6        | 6         | 177        | 7,9%        |  |
|                                       | <b>SP VM Gesamt</b> |  | <b>149</b> | <b>0</b> | <b>41</b> | <b>2</b> | <b>6</b> | <b>6</b>  | <b>204</b> | <b>6,9%</b> |  |
|                                       | Strom 6             |  | 51         | 1        | 6         | 0        | 0        | 0         | 58         | 0,0%        |  |
|                                       | Strom 3             |  | 294        | 1        | 17        | 0        | 2        | 2         | 316        | 1,3%        |  |
|                                       | <b>SP NM Gesamt</b> |  | <b>345</b> | <b>2</b> | <b>23</b> | <b>0</b> | <b>2</b> | <b>2</b>  | <b>374</b> | <b>1,1%</b> |  |
| Richtung Knotenpunkt<br>(nach Süden)  | Strom 1             |  | 16         | 0        | 3         | 0        | 1        | 1         | 21         | 9,5%        |  |
|                                       | Strom 2             |  | 249        | 1        | 21        | 1        | 3        | 3         | 278        | 2,5%        |  |
|                                       | <b>SP VM Gesamt</b> |  | <b>265</b> | <b>1</b> | <b>24</b> | <b>1</b> | <b>4</b> | <b>4</b>  | <b>299</b> | <b>3,0%</b> |  |
|                                       | Strom 1             |  | 40         | 0        | 3         | 0        | 0        | 0         | 43         | 0,0%        |  |
|                                       | Strom 2             |  | 226        | 1        | 26        | 0        | 6        | 6         | 265        | 4,5%        |  |
|                                       | <b>SP NM Gesamt</b> |  | <b>266</b> | <b>1</b> | <b>29</b> | <b>0</b> | <b>6</b> | <b>6</b>  | <b>308</b> | <b>3,9%</b> |  |
| St 2252 Süd                           |                     |  | PKW        | Krad     | LfW       | Bus      | LKW      | Sattelzug | Gesamt     | SV Anteil   |  |
| Richtung Knotenpunkt<br>(nach Norden) | Strom 3             |  | 124        | 0        | 39        | 2        | 6        | 6         | 177        | 7,9%        |  |
|                                       | Strom 4             |  | 9          | 0        | 1         | 1        | 0        | 0         | 11         | 9,1%        |  |
|                                       | <b>SP VM Gesamt</b> |  | <b>133</b> | <b>0</b> | <b>40</b> | <b>3</b> | <b>6</b> | <b>6</b>  | <b>188</b> | <b>8,0%</b> |  |
|                                       | Strom 3             |  | 294        | 1        | 17        | 0        | 2        | 2         | 316        | 1,3%        |  |
|                                       | Strom 4             |  | 11         | 0        | 0         | 0        | 1        | 1         | 13         | 15,4%       |  |
|                                       | <b>SP NM Gesamt</b> |  | <b>305</b> | <b>1</b> | <b>17</b> | <b>0</b> | <b>3</b> | <b>3</b>  | <b>329</b> | <b>1,8%</b> |  |
| Richtung Wilhermsdorf<br>(nach Süden) | Strom 5             |  | 11         | 0        | 2         | 1        | 0        | 0         | 14         | 7,1%        |  |
|                                       | Strom 2             |  | 249        | 1        | 21        | 1        | 3        | 3         | 278        | 2,5%        |  |
|                                       | <b>SP VM Gesamt</b> |  | <b>260</b> | <b>1</b> | <b>23</b> | <b>2</b> | <b>3</b> | <b>3</b>  | <b>292</b> | <b>2,7%</b> |  |
|                                       | Strom 5             |  | 13         | 0        | 3         | 0        | 1        | 1         | 18         | 11,1%       |  |
|                                       | Strom 2             |  | 226        | 1        | 26        | 0        | 6        | 6         | 265        | 4,5%        |  |
|                                       | <b>SP NM Gesamt</b> |  | <b>239</b> | <b>1</b> | <b>29</b> | <b>0</b> | <b>7</b> | <b>7</b>  | <b>283</b> | <b>4,9%</b> |  |



| <b>An der Steige</b>                  |              |               | PKW       | Krad     | LfW      | Bus      | LKW      | Sattelzug | Gesamt    | SV Anteil   |  |
|---------------------------------------|--------------|---------------|-----------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-------------|--|
| Richtung Knotenpunkt<br>(Nach Westen) | Strom 5      |               | 11        | 0        | 2        | 1        | 0        | 0         | 14        | 7,1%        |  |
|                                       | Strom 6      |               | 25        | 0        | 2        | 0        | 0        | 0         | 27        | 0,0%        |  |
|                                       | <b>SP VM</b> | <b>Gesamt</b> | <b>36</b> | <b>0</b> | <b>4</b> | <b>1</b> | <b>0</b> | <b>0</b>  | <b>41</b> | <b>2,4%</b> |  |
|                                       | Strom 5      |               | 13        | 0        | 3        | 0        | 1        | 1         | 18        | 11,1%       |  |
|                                       | Strom 6      |               | 51        | 1        | 6        | 0        | 0        | 0         | 58        | 0,0%        |  |
|                                       | <b>SP NM</b> | <b>Gesamt</b> | <b>64</b> | <b>1</b> | <b>9</b> | <b>0</b> | <b>1</b> | <b>1</b>  | <b>76</b> | <b>2,6%</b> |  |
| Richtung Wilhermsdorf<br>(Nach Osten) | Strom 1      |               | 16        | 0        | 3        | 0        | 1        | 1         | 21        | 9,5%        |  |
|                                       | Strom 4      |               | 9         | 0        | 1        | 1        | 0        | 0         | 11        | 9,1%        |  |
|                                       | <b>SP VM</b> | <b>Gesamt</b> | <b>25</b> | <b>0</b> | <b>4</b> | <b>1</b> | <b>1</b> | <b>1</b>  | <b>32</b> | <b>9,4%</b> |  |
|                                       | Strom 1      |               | 40        | 0        | 3        | 0        | 0        | 0         | 43        | 0,0%        |  |
|                                       | Strom 4      |               | 11        | 0        | 0        | 0        | 1        | 1         | 13        | 15,4%       |  |
|                                       | <b>SP NM</b> | <b>Gesamt</b> | <b>51</b> | <b>0</b> | <b>3</b> | <b>0</b> | <b>1</b> | <b>1</b>  | <b>56</b> | <b>3,6%</b> |  |

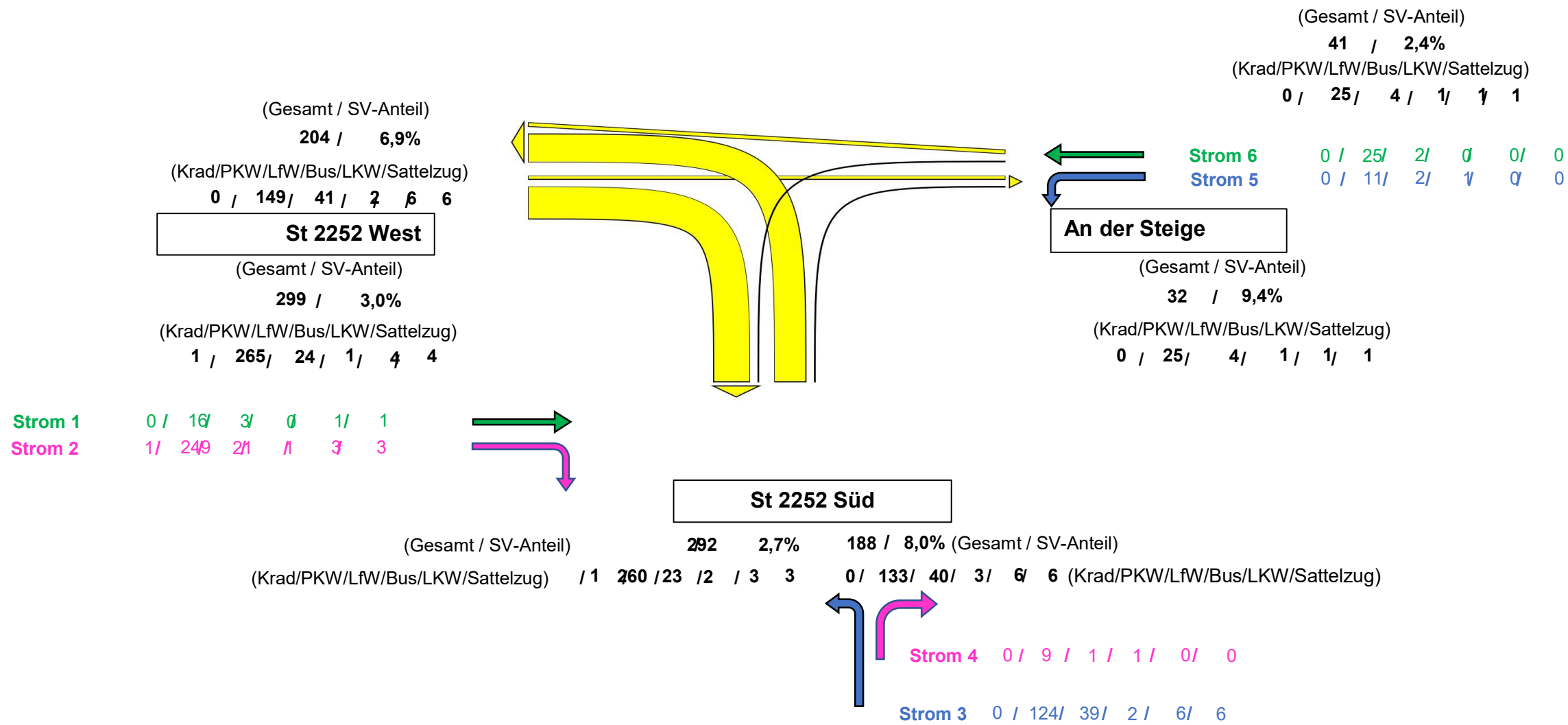
| <b>Gesamtverkehr Knotenpunkt</b> |              |  | PKW  | Krad | LfW | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt | SV Anteil |  |
|----------------------------------|--------------|--|------|------|-----|-----|-----|-----------|--------|-----------|--|
|                                  | <b>SP VM</b> |  | 868  | 2    | 136 | 10  | 20  | 20        | 1056   | 4,7%      |  |
|                                  | <b>SP NM</b> |  | 1270 | 6    | 110 | 0   | 20  | 20        | 1426   | 2,8%      |  |

**Verkehrsmengen Spitzenstunde Prognosenullfall (BESTAND)**

Prognose: 2035

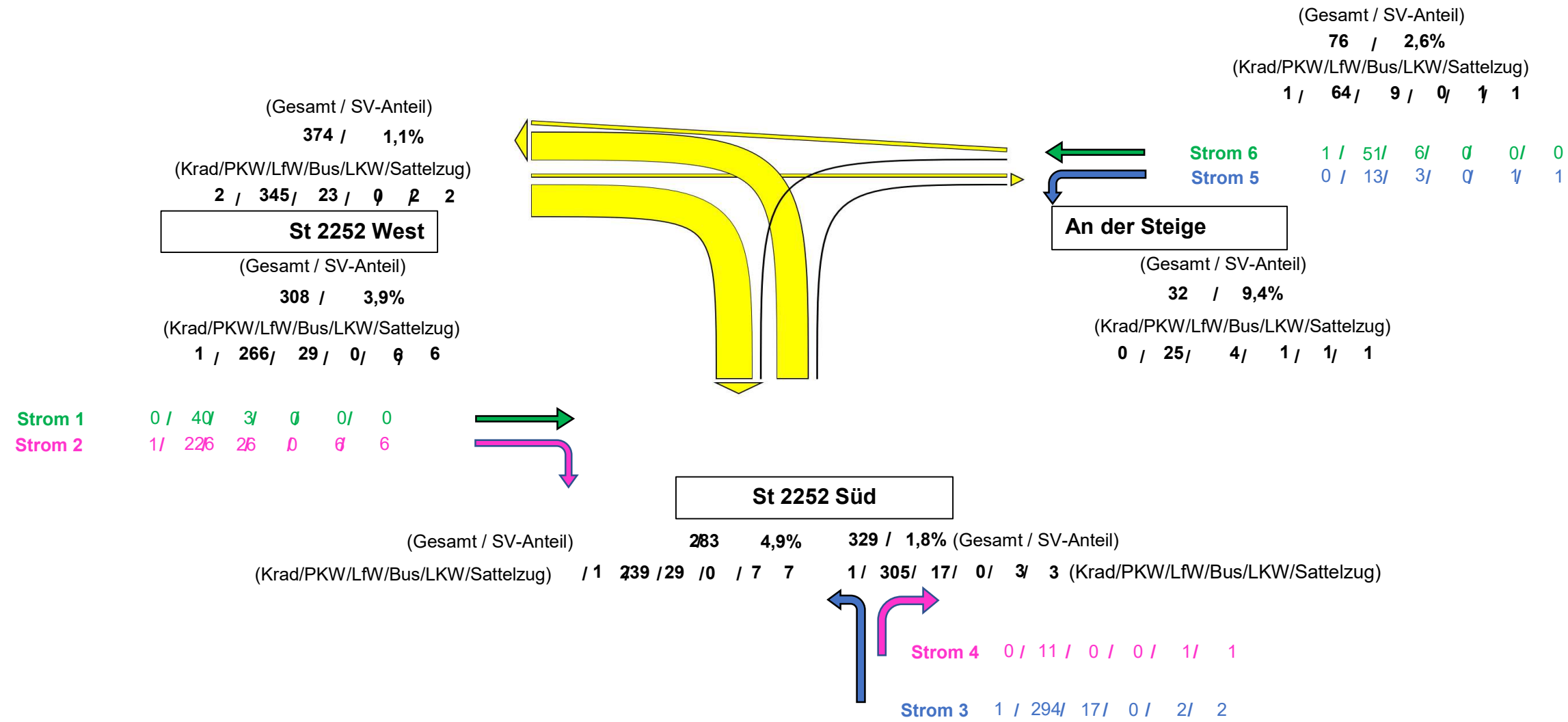
**Spitzenstunde Vormittag 06:45 - 07:45 Uhr**

Prognose Bestandsverkehr



Hinweis: SV-Anteil = Bus + LKW + Sattelzug

Spitzenstunde Nachmittags 16 Uhr - 17 Uhr  
Prognose Bestandsverkehr



Hinweis: SV-Anteil = Bus + LKW + Sattelzug

**Verkehrsmengen Spitzenstunde (Prognoseplanfall = Prognosenullfall + Verkehr Planung)**

**Prognose: 2035**

**SP VM** = Spitzenstunde vormittags (06:45 - 07:45 Uhr) und **SP NM** Spitzenstunde Nachmittags (16 - 17 Uhr)

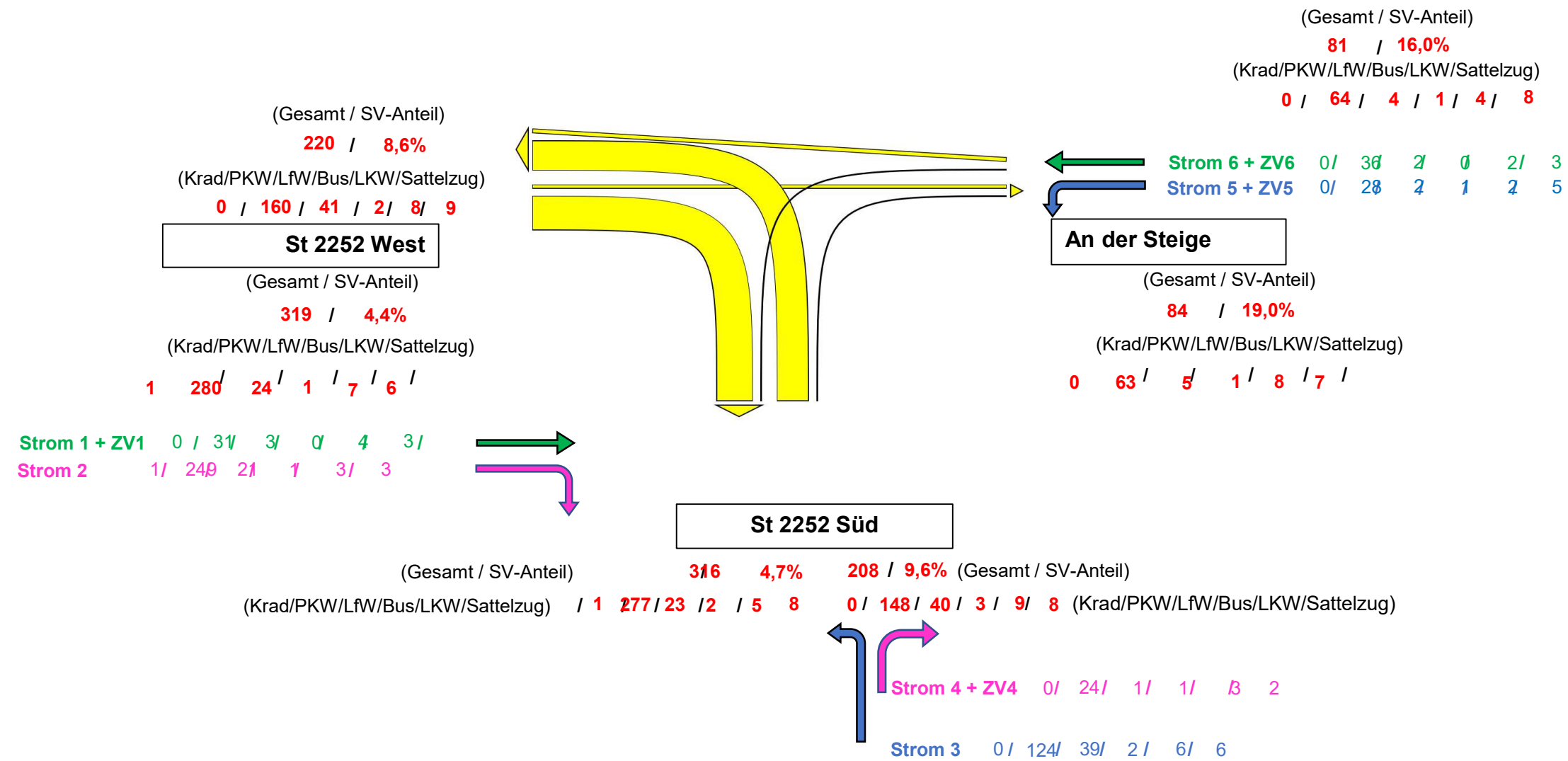
| St 2252 West                         |                     | PKW        | Krad     | LfW       | Bus      | LKW      | Sattelzug | Gesamt     | SV Anteil   |
|--------------------------------------|---------------------|------------|----------|-----------|----------|----------|-----------|------------|-------------|
| Richtung Westen<br>(Markt Erlbach)   | Strom 6             | 25         | 0        | 2         | 0        | 0        | 0         | 27         | 0,0%        |
|                                      | ZV6                 | 11         | 0        | 0         | 0        | 2        | 3         | 16         | 31,3%       |
|                                      | Strom 6 + ZV6       | 36         | 0        | 2         | 0        | 2        | 3         | 43         | 11,6%       |
|                                      | Strom 2             | 124        | 0        | 39        | 2        | 6        | 6         | 177        | 7,9%        |
|                                      | <b>SP VM Gesamt</b> | <b>160</b> | <b>0</b> | <b>41</b> | <b>2</b> | <b>8</b> | <b>9</b>  | <b>220</b> | <b>8,6%</b> |
|                                      | Strom 6             | 51         | 1        | 6         | 0        | 0        | 0         | 58         | 0,0%        |
|                                      | ZN6                 | 19         | 0        | 1         | 0        | 3        | 3         | 26         | 23,1%       |
|                                      | Strom 6 + ZN6       | 70         | 1        | 7         | 0        | 3        | 3         | 84         | 7,1%        |
|                                      | Strom 2             | 294        | 1        | 17        | 0        | 2        | 2         | 316        | 1,3%        |
|                                      | <b>SP NM Gesamt</b> | <b>364</b> | <b>2</b> | <b>24</b> | <b>0</b> | <b>5</b> | <b>5</b>  | <b>400</b> | <b>2,5%</b> |
| Richtung Knotenpunkt<br>(nach Süden) | Strom 1             | 16         | 0        | 3         | 0        | 1        | 1         | 21         | 9,5%        |
|                                      | ZV1                 | 15         | 0        | 0         | 0        | 3        | 2         | 20         | 25,0%       |
|                                      | Strom 1 + ZV1       | 31         | 0        | 3         | 0        | 4        | 3         | 41         | 17,1%       |
|                                      | Strom 2             | 249        | 1        | 21        | 1        | 3        | 3         | 278        | 2,5%        |
|                                      | <b>SP VM Gesamt</b> | <b>280</b> | <b>1</b> | <b>24</b> | <b>1</b> | <b>7</b> | <b>6</b>  | <b>319</b> | <b>4,4%</b> |
|                                      | Strom 1             | 40         | 0        | 3         | 0        | 0        | 0         | 43         | 0,0%        |
|                                      | ZN1                 | 11         | 0        | 2         | 0        | 3        | 6         | 22         | 40,9%       |
|                                      | Strom 1 + ZN1       | 51         | 0        | 5         | 0        | 3        | 6         | 65         | 13,8%       |
|                                      | Strom 2             | 226        | 1        | 26        | 0        | 6        | 6         | 265        | 4,5%        |
|                                      | <b>SP NM Gesamt</b> | <b>277</b> | <b>1</b> | <b>31</b> | <b>0</b> | <b>9</b> | <b>12</b> | <b>330</b> | <b>6,4%</b> |

| St 2252 Süd                           |                     | PKW        | Krad     | LfW       | Bus      | LKW       | Sattelzug | Gesamt     | SV Anteil   |
|---------------------------------------|---------------------|------------|----------|-----------|----------|-----------|-----------|------------|-------------|
| Richtung Knotenpunkt<br>(nach Norden) | Strom 3             | 124        | 0        | 39        | 2        | 6         | 6         | 177        | 7,9%        |
|                                       | Strom 4             | 9          | 0        | 1         | 1        | 0         | 0         | 11         | 9,1%        |
|                                       | ZV4                 | 15         | 0        | 0         | 0        | 3         | 2         | 20         | 25,0%       |
|                                       | Strom 4 + ZV4       | 24         | 0        | 1         | 1        | 3         | 2         | 31         | 19,4%       |
|                                       | <b>SP VM Gesamt</b> | <b>148</b> | <b>0</b> | <b>40</b> | <b>3</b> | <b>9</b>  | <b>8</b>  | <b>208</b> | <b>9,6%</b> |
|                                       | Strom 3             | 294        | 1        | 17        | 0        | 2         | 2         | 316        | 1,3%        |
|                                       | Strom 4             | 11         | 0        | 0         | 0        | 1         | 1         | 13         | 15,4%       |
|                                       | ZV4                 | 17         | 0        | 2         | 0        | 3         | 9         | 31         | 38,7%       |
|                                       | Strom 4 + ZV4       | 28         | 0        | 2         | 0        | 4         | 10        | 44         | 31,8%       |
|                                       | <b>SP NM Gesamt</b> | <b>322</b> | <b>1</b> | <b>19</b> | <b>0</b> | <b>6</b>  | <b>12</b> | <b>360</b> | <b>5,0%</b> |
| Richtung Wilhermsdorf<br>(nach Süden) | Strom 2             | 11         | 0        | 2         | 1        | 0         | 0         | 14         | 7,1%        |
|                                       | Strom 5             | 249        | 1        | 21        | 1        | 3         | 3         | 278        | 2,5%        |
|                                       | ZV5                 | 17         | 0        | 0         | 0        | 2         | 5         | 24         | 29,2%       |
|                                       | Strom 5 + ZV5       | 266        | 1        | 21        | 1        | 5         | 8         | 302        | 4,6%        |
|                                       | <b>SP VM Gesamt</b> | <b>277</b> | <b>1</b> | <b>23</b> | <b>2</b> | <b>5</b>  | <b>8</b>  | <b>316</b> | <b>4,7%</b> |
|                                       | Strom 2             | 13         | 0        | 3         | 0        | 1         | 1         | 18         | 11,1%       |
|                                       | Strom 5             | 226        | 1        | 26        | 0        | 6         | 6         | 265        | 4,5%        |
|                                       | ZN5                 | 28         | 0        | 2         | 0        | 5         | 4         | 39         | 23,1%       |
|                                       | Strom 5 + ZN5       | 254        | 1        | 28        | 0        | 11        | 10        | 304        | 6,9%        |
|                                       | <b>SP NM Gesamt</b> | <b>267</b> | <b>1</b> | <b>31</b> | <b>0</b> | <b>12</b> | <b>11</b> | <b>322</b> | <b>7,1%</b> |

| An der Steige                             |                     | PKW        | Krad     | LfW       | Bus      | LKW      | Sattelzug | Gesamt     | SV Anteil    |
|---|---------------------|------------|----------|-----------|----------|----------|-----------|------------|--------------|
| Richtung Knotenpunkt<br><br>(Nach Westen) | Strom 6             | 25         | 0        | 2         | 0        | 0        | 0         | 27         | 0,0%         |
|   | ZV6                 | 11         | 0        | 0         | 0        | 2        | 3         | 16         | 31,3%        |
|   | Strom 6 + ZV6       | 36         | 0        | 2         | 0        | 2        | 3         | 43         | 11,6%        |
|   | Strom 5             | 11         | 0        | 2         | 1        | 0        | 0         | 14         | 7,1%         |
|   | ZV5                 | 17         | 0        | 0         | 0        | 2        | 5         | 24         | 29,2%        |
|   | Strom 5 + ZV5       | 28         | 0        | 2         | 1        | 2        | 5         | 38         | 21,1%        |
|   | <b>SP VM Gesamt</b> | <b>64</b>  | <b>0</b> | <b>4</b>  | <b>1</b> | <b>4</b> | <b>8</b>  | <b>81</b>  | <b>16,0%</b> |
|   | Strom 6             | 51         | 1        | 6         | 0        | 0        | 0         | 58         | 0,0%         |
|   | ZN6                 | 19         | 0        | 1         | 0        | 3        | 3         | 26         | 23,1%        |
|   | Strom 6 + ZN6       | 70         | 1        | 7         | 0        | 3        | 3         | 84         | 7,1%         |
|   | Strom 5             | 13         | 0        | 3         | 0        | 1        | 1         | 18         | 11,1%        |
|   | ZN5                 | 28         | 0        | 2         | 0        | 5        | 4         | 39         | 23,1%        |
|   | Strom 5 + ZN5       | 41         | 0        | 5         | 0        | 6        | 5         | 57         | 19,3%        |
|   | <b>SP NM Gesamt</b> | <b>111</b> | <b>1</b> | <b>12</b> | <b>0</b> | <b>9</b> | <b>8</b>  | <b>141</b> | <b>12,1%</b> |
| Richtung Wilhermsdorf<br><br>(Nach Osten) | Strom 1             | 16         | 0        | 3         | 0        | 1        | 1         | 21         | 9,5%         |
|   | ZV1                 | 15         | 0        | 0         | 0        | 3        | 2         | 20         | 25,0%        |
|   | Strom 1 + ZV1       | 31         | 0        | 3         | 0        | 4        | 3         | 41         | 17,1%        |
|   | Strom 4             | 9          | 0        | 1         | 1        | 0        | 0         | 11         | 9,1%         |
|   | ZV4                 | 23         | 0        | 1         | 0        | 4        | 4         | 32         | 25,0%        |
|   | Strom 4 + ZV4       | 32         | 0        | 2         | 1        | 4        | 4         | 43         | 20,9%        |
|   | <b>SP VM Gesamt</b> | <b>63</b>  | <b>0</b> | <b>5</b>  | <b>1</b> | <b>8</b> | <b>7</b>  | <b>84</b>  | <b>19,0%</b> |
|   | Strom 1             | 40         | 0        | 3         | 0        | 0        | 0         | 43         | 0,0%         |
|   | ZN1                 | 11         | 0        | 2         | 0        | 3        | 6         | 22         | 40,9%        |
|   | Strom 1 + ZN1       | 51         | 0        | 5         | 0        | 3        | 6         | 65         | 13,8%        |
|   | Strom 4             | 11         | 0        | 0         | 0        | 1        | 1         | 13         | 15,4%        |
|   | ZN4                 | 17         | 0        | 2         | 0        | 3        | 9         | 31         | 38,7%        |
|   | Strom 4 + ZN4       | 28         | 0        | 2         | 0        | 4        | 10        | 44         | 31,8%        |
|   | <b>SP NM Gesamt</b> | <b>79</b>  | <b>0</b> | <b>7</b>  | <b>0</b> | <b>7</b> | <b>16</b> | <b>109</b> | <b>21,1%</b> |

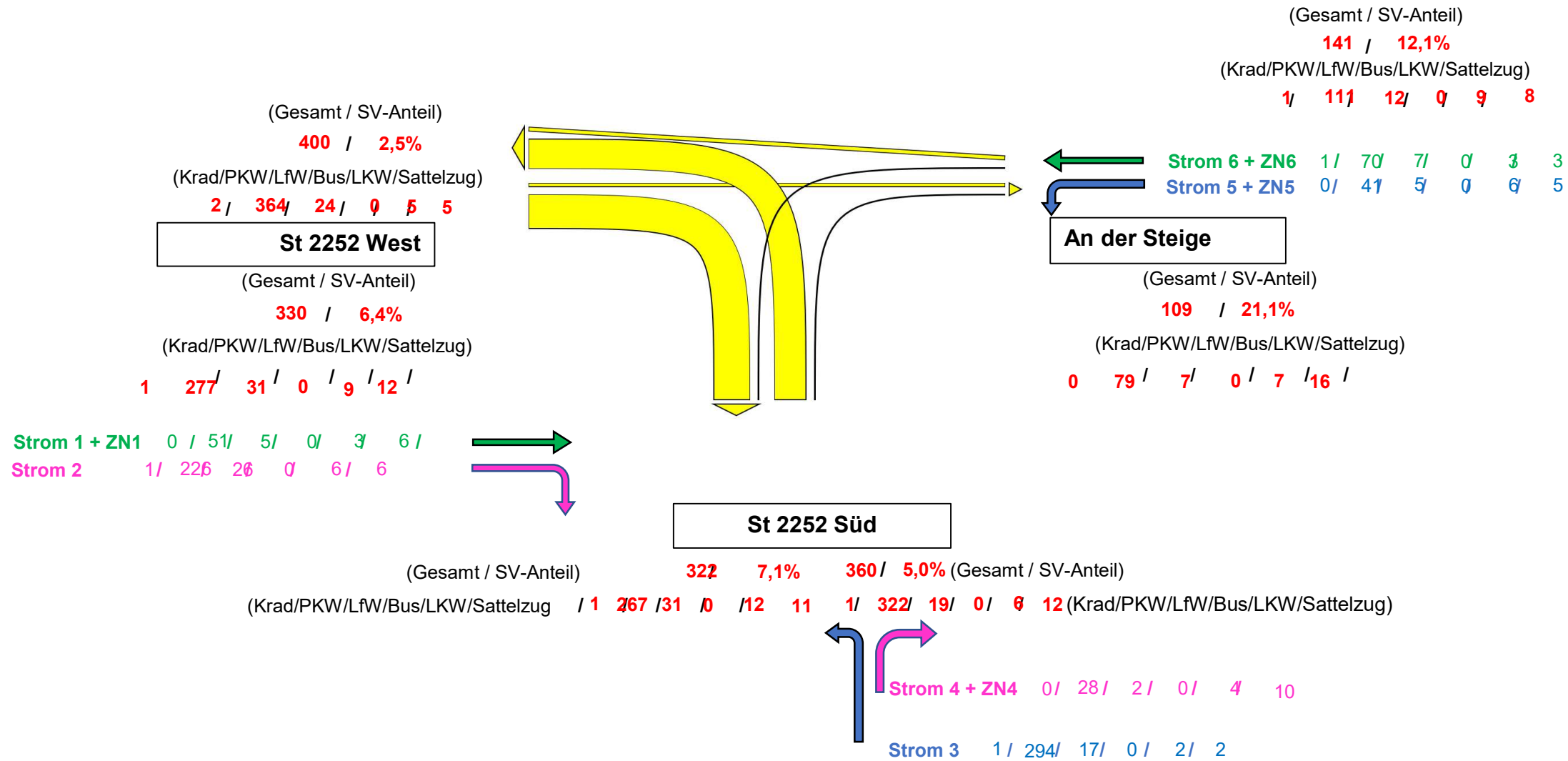
| Gesamtverkehr Knotenpunkt |              | PKW         | Krad     | LfW        | Bus       | LKW       | Sattelzug | Gesamt      | SV Anteil   |
|---------------------------|--------------|-------------|----------|------------|-----------|-----------|-----------|-------------|-------------|
|                           | <b>SP VM</b> | <b>992</b>  | <b>2</b> | <b>137</b> | <b>10</b> | <b>41</b> | <b>46</b> | <b>1228</b> | <b>7,9%</b> |
|                           | <b>SP NM</b> | <b>1420</b> | <b>6</b> | <b>124</b> | <b>0</b>  | <b>48</b> | <b>64</b> | <b>1662</b> | <b>6,7%</b> |

Spitzenstunde Vormittags 06:45 - 07:45 Uhr - einschl. Verkehr Planung  
Prognose PLANFALL



Hinweis: SV-Anteil = Bus + LKW + Sattelzug

Spitzenstunde Nachmittags 16 - 17 Uhr - einschl. Verkehr Planung  
Prognose PLANFALL



Hinweis: SV-Anteil = Bus + LKW + Sattelzug

## **ANLAGE 5**

### **Datenblätter Verkehrszählung**

### **Knotenpunkt St 2252 / An der Steige**



| <b>[Strom 1] = von St 2252 West nach An der Steige</b> |     |     |     |      |     |     |         |
|--|-----|-----|-----|------|-----|-----|---------|
| Zeit   | Rad | Pkw | Lfw | Krad | Bus | Lkw | Lastzug |
| 00:00-00:15  | 0   | 2   | 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   | 0       |
| 04:15-04:30  | 0   | 1   | 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   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 05:30-05:45  | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 05:45-06:00  | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 06:00-06:15  | 0   | 3   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 06:15-06:30  | 0   | 6   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 06:30-06:45  | 0   | 11  | 3   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 06:45-07:00  | 0   | 4   | 2   | 0    | 0   | 1   | 0       |
| 07:00-07:15  | 0   | 1   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 07:15-07:30  | 0   | 5   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 07:30-07:45  | 0   | 4   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 07:45-08:00  | 0   | 7   | 1   | 0    | 2   | 0   | 0       |
| 08:00-08:15  | 0   | 7   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 08:15-08:30  | 0   | 6   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 08:30-08:45  | 0   | 4   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 08:45-09:00  | 0   | 4   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 09:00-09:15  | 0   | 3   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 09:15-09:30  | 0   | 5   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 09:30-09:45  | 0   | 4   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 09:45-10:00  | 0   | 5   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 10:00-10:15  | 0   | 6   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 10:15-10:30  | 0   | 7   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 10:30-10:45  | 0   | 5   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 10:45-11:00  | 0   | 5   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 11:00-11:15  | 0   | 3   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 11:15-11:30  | 0   | 4   | 0   | 1    | 0   | 0   | 0       |
| 11:30-11:45  | 0   | 4   | 3   | 0    | 0   | 0   | 1       |
| 11:45-12:00  | 0   | 6   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 12:00-12:15  | 0   | 9   | 1   | 1    | 0   | 0   | 0       |
| 12:15-12:30  | 0   | 6   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 12:30-12:45  | 0   | 4   | 2   | 0    | 0   | 0   | 0       |

Bebauungsplan Wilhermsdorf West  
Verkehrsgutachten

|                |     |     |    |      |       |   |      |
|----------------|-----|-----|----|------|-------|---|------|
| 12:45-13:00    | 0   | 6   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 13:00-13:15    | 0   | 10  | 0  | 1    | 0     | 0 | 0    |
| 13:15-13:30    | 0   | 2   | 2  | 0    | 1     | 0 | 0    |
| 13:30-13:45    | 0   | 4   | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 13:45-14:00    | 0   | 5   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 14:00-14:15    | 0   | 4   | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 14:15-14:30    | 0   | 9   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 14:30-14:45    | 0   | 5   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 14:45-15:00    | 0   | 6   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 15:00-15:15    | 0   | 7   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 15:15-15:30    | 0   | 7   | 1  | 0    | 1     | 0 | 0    |
| 15:30-15:45    | 0   | 8   | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 15:45-16:00    | 0   | 2   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 16:00-16:15    | 0   | 8   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 16:15-16:30    | 0   | 8   | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 16:30-16:45    | 0   | 10  | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 16:45-17:00    | 0   | 9   | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 17:00-17:15    | 0   | 5   | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 17:15-17:30    | 0   | 7   | 1  | 1    | 0     | 0 | 0    |
| 17:30-17:45    | 0   | 5   | 0  | 0    | 0     | 1 | 0    |
| 17:45-18:00    | 0   | 9   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 18:00-18:15    | 0   | 6   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 18:15-18:30    | 0   | 8   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 18:30-18:45    | 0   | 3   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 18:45-19:00    | 0   | 3   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 19:00-19:15    | 0   | 2   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 19:15-19:30    | 0   | 5   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 19:30-19:45    | 0   | 1   | 0  | 0    | 0     | 1 | 0    |
| 19:45-20:00    | 0   | 5   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 20:00-20:15    | 0   | 2   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 20:15-20:30    | 0   | 4   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 20:30-20:45    | 0   | 4   | 1  | 0    | 0     | 1 | 0    |
| 20:45-21:00    | 0   | 1   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 21:00-21:15    | 0   | 3   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 21:15-21:30    | 0   | 4   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 21:30-21:45    | 0   | 0   | 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   | 0   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 23:00-23:15    | 0   | 1   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 23:15-23:30    | 0   | 1   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 23:30-23:45    | 0   | 3   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 23:45-24:00    | 0   | 1   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| Zeitraum Tag   | 0   | 328 | 28 | 4    | 4     | 4 | 1    |
| Zeitraum Nacht | 0   | 19  | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| Gesamt         | 0   | 347 | 28 | 4    | 4     | 4 | 1    |
|                | RAD | PKW |    | Krad | LKW 1 |   | LKW2 |

Bebauungsplan Wilhermsdorf West  
Verkehrsgutachten

| <b>Spitzenstunden</b> | RAD | PKW | LfW | Krad | Bus | LKW | Sattelzug |
|-----------------------|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----------|
| Vormittags            | 0   | 14  | 3   | 0    | 0   | 1   | 0         |
| Nachmittags           | 0   | 35  | 3   | 0    | 0   | 0   | 0         |

| <b>[Strom 2] = von St 2252 West nach St 2252 Süd</b> |     |     |     |      |     |     |         |
|--|-----|-----|-----|------|-----|-----|---------|
| Zeit   | Rad | Pkw | Lfw | Krad | Bus | Lkw | Lastzug |
| 00:00-00:15  | 0   | 3   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 00:15-00:30  | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 1       |
| 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   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 01:30-01:45  | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 01:45-02:00  | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 02:00-02:15  | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 02:15-02:30  | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 02:30-02:45  | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 1       |
| 02:45-03:00  | 0   | 3   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 03:00-03:15  | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 1       |
| 03:15-03:30  | 0   | 3   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 03:30-03:45  | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 2       |
| 03:45-04:00  | 0   | 1   | 1   | 0    | 0   | 0   | 1       |
| 04:00-04:15  | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 1       |
| 04:15-04:30  | 0   | 6   | 0   | 0    | 0   | 4   | 1       |
| 04:30-04:45  | 0   | 7   | 2   | 0    | 0   | 2   | 1       |
| 04:45-05:00  | 0   | 13  | 0   | 0    | 0   | 2   | 2       |
| 05:00-05:15  | 0   | 19  | 4   | 0    | 0   | 0   | 2       |
| 05:15-05:30  | 0   | 37  | 0   | 0    | 0   | 2   | 2       |
| 05:30-05:45  | 0   | 38  | 3   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 05:45-06:00  | 0   | 32  | 6   | 0    | 0   | 0   | 3       |
| 06:00-06:15  | 0   | 45  | 5   | 0    | 0   | 1   | 3       |
| 06:15-06:30  | 0   | 51  | 4   | 0    | 0   | 1   | 2       |
| 06:30-06:45  | 0   | 59  | 7   | 0    | 0   | 0   | 2       |
| 06:45-07:00  | 0   | 54  | 5   | 0    | 1   | 1   | 6       |
| 07:00-07:15  | 0   | 50  | 5   | 0    | 0   | 1   | 3       |
| 07:15-07:30  | 0   | 52  | 3   | 0    | 0   | 0   | 3       |
| 07:30-07:45  | 0   | 60  | 5   | 1    | 0   | 2   | 2       |
| 07:45-08:00  | 0   | 39  | 6   | 0    | 0   | 1   | 2       |
| 08:00-08:15  | 0   | 40  | 1   | 0    | 0   | 3   | 5       |
| 08:15-08:30  | 0   | 41  | 6   | 0    | 0   | 1   | 2       |
| 08:30-08:45  | 0   | 36  | 10  | 0    | 0   | 2   | 2       |
| 08:45-09:00  | 0   | 30  | 2   | 0    | 0   | 3   | 4       |
| 09:00-09:15  | 0   | 32  | 4   | 0    | 0   | 2   | 3       |
| 09:15-09:30  | 0   | 40  | 6   | 0    | 0   | 5   | 5       |
| 09:30-09:45  | 0   | 44  | 1   | 0    | 0   | 3   | 5       |
| 09:45-10:00  | 0   | 40  | 1   | 0    | 0   | 1   | 7       |
| 10:00-10:15  | 0   | 22  | 3   | 0    | 0   | 0   | 9       |
| 10:15-10:30  | 0   | 30  | 2   | 0    | 0   | 1   | 2       |
| 10:30-10:45  | 0   | 32  | 11  | 0    | 0   | 5   | 4       |
| 10:45-11:00  | 0   | 34  | 0   | 0    | 0   | 2   | 3       |
| 11:00-11:15  | 0   | 46  | 4   | 1    | 0   | 6   | 4       |
| 11:15-11:30  | 0   | 45  | 2   | 0    | 0   | 3   | 1       |
| 11:30-11:45  | 0   | 47  | 4   | 0    | 0   | 4   | 5       |
| 11:45-12:00  | 0   | 45  | 3   | 0    | 0   | 3   | 3       |
| 12:00-12:15  | 0   | 31  | 2   | 2    | 0   | 4   | 4       |
| 12:15-12:30  | 0   | 31  | 5   | 0    | 0   | 3   | 3       |
| 12:30-12:45  | 0   | 26  | 2   | 0    | 1   | 5   | 4       |
| 12:45-13:00  | 0   | 46  | 3   | 0    | 0   | 0   | 4       |

Bebauungsplan Wilhermsdorf West  
Verkehrsgutachten

|                |     |      |     |      |       |     |      |
|----------------|-----|------|-----|------|-------|-----|------|
| 13:00-13:15    | 0   | 31   | 2   | 0    | 0     | 2   | 0    |
| 13:15-13:30    | 0   | 34   | 5   | 0    | 0     | 2   | 3    |
| 13:30-13:45    | 0   | 44   | 5   | 0    | 0     | 2   | 3    |
| 13:45-14:00    | 0   | 38   | 2   | 0    | 0     | 2   | 6    |
| 14:00-14:15    | 0   | 52   | 6   | 1    | 1     | 3   | 4    |
| 14:15-14:30    | 0   | 45   | 3   | 1    | 0     | 4   | 3    |
| 14:30-14:45    | 0   | 48   | 5   | 1    | 0     | 1   | 6    |
| 14:45-15:00    | 0   | 45   | 0   | 0    | 0     | 2   | 1    |
| 15:00-15:15    | 0   | 34   | 3   | 0    | 0     | 4   | 0    |
| 15:15-15:30    | 0   | 49   | 9   | 0    | 0     | 1   | 3    |
| 15:30-15:45    | 0   | 34   | 8   | 0    | 0     | 0   | 3    |
| 15:45-16:00    | 0   | 29   | 3   | 0    | 0     | 2   | 4    |
| 16:00-16:15    | 0   | 53   | 13  | 1    | 0     | 3   | 4    |
| 16:15-16:30    | 0   | 51   | 4   | 0    | 0     | 1   | 4    |
| 16:30-16:45    | 0   | 47   | 2   | 0    | 0     | 1   | 3    |
| 16:45-17:00    | 0   | 46   | 4   | 0    | 0     | 1   | 4    |
| 17:00-17:15    | 0   | 42   | 5   | 0    | 0     | 0   | 5    |
| 17:15-17:30    | 0   | 29   | 2   | 0    | 0     | 1   | 2    |
| 17:30-17:45    | 0   | 43   | 2   | 0    | 1     | 0   | 2    |
| 17:45-18:00    | 0   | 41   | 0   | 0    | 0     | 0   | 3    |
| 18:00-18:15    | 0   | 38   | 3   | 0    | 0     | 1   | 6    |
| 18:15-18:30    | 0   | 32   | 1   | 0    | 0     | 2   | 0    |
| 18:30-18:45    | 0   | 25   | 4   | 0    | 0     | 1   | 1    |
| 18:45-19:00    | 0   | 19   | 3   | 0    | 0     | 0   | 1    |
| 19:00-19:15    | 0   | 18   | 1   | 0    | 0     | 0   | 1    |
| 19:15-19:30    | 0   | 22   | 3   | 0    | 0     | 0   | 2    |
| 19:30-19:45    | 0   | 20   | 1   | 0    | 0     | 0   | 0    |
| 19:45-20:00    | 0   | 19   | 4   | 1    | 0     | 0   | 1    |
| 20:00-20:15    | 0   | 20   | 1   | 0    | 0     | 0   | 1    |
| 20:15-20:30    | 0   | 12   | 0   | 0    | 0     | 0   | 0    |
| 20:30-20:45    | 0   | 20   | 2   | 0    | 0     | 0   | 0    |
| 20:45-21:00    | 0   | 18   | 1   | 1    | 0     | 0   | 0    |
| 21:00-21:15    | 0   | 12   | 1   | 0    | 0     | 0   | 0    |
| 21:15-21:30    | 0   | 25   | 1   | 0    | 0     | 0   | 0    |
| 21:30-21:45    | 0   | 19   | 0   | 0    | 0     | 0   | 0    |
| 21:45-22:00    | 0   | 11   | 0   | 0    | 0     | 1   | 0    |
| 22:00-22:15    | 0   | 17   | 1   | 0    | 0     | 0   | 0    |
| 22:15-22:30    | 0   | 11   | 1   | 0    | 0     | 0   | 2    |
| 22:30-22:45    | 0   | 10   | 0   | 0    | 0     | 0   | 0    |
| 22:45-23:00    | 0   | 8    | 0   | 0    | 0     | 0   | 0    |
| 23:00-23:15    | 0   | 6    | 0   | 0    | 0     | 0   | 0    |
| 23:15-23:30    | 0   | 6    | 0   | 0    | 0     | 0   | 0    |
| 23:30-23:45    | 0   | 4    | 0   | 0    | 0     | 0   | 0    |
| 23:45-24:00    | 0   | 4    | 0   | 0    | 0     | 0   | 0    |
| Zeitraum Tag   | 0   | 2313 | 221 | 10   | 4     | 100 | 178  |
| Zeitraum Nacht | 0   | 243  | 19  | 0    | 0     | 10  | 20   |
| Gesamt         | 0   | 2556 | 240 | 10   | 4     | 110 | 198  |
|                | RAD | PKW  |     | Krad | LKW 1 |     | LKW2 |

Bebauungsplan Wilhermsdorf West  
Verkehrsgutachten

| <b>Spitzenstunden</b> | RAD | PKW | LfW | Krad | Bus | LKW | LKW2 |
|-----------------------|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|
| Vormittags            | 0   | 216 | 18  | 1    | 1   | 4   | 14   |
| Nachmittags           | 0   | 197 | 23  | 1    | 0   | 6   | 15   |

| <b>[Strom 3] = von St 2252 Süd nach St 2252 West</b> |     |     |     |      |     |     |         |
|--|-----|-----|-----|------|-----|-----|---------|
| Zeit   | Rad | Pkw | Lfw | Krad | Bus | Lkw | Lastzug |
| 00:00-00:15  | 0   | 4   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 00:15-00:30  | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 00:30-00:45  | 0   | 5   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 00:45-01:00  | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 1       |
| 01:00-01:15  | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 1       |
| 01:15-01:30  | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 01:30-01:45  | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 01:45-02:00  | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 02:00-02:15  | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 1       |
| 02:15-02:30  | 0   | 2   | 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   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 2       |
| 03:15-03:30  | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 03:30-03:45  | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 1   | 1       |
| 03:45-04:00  | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 1   | 0       |
| 04:00-04:15  | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 2   | 0       |
| 04:15-04:30  | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 1       |
| 04:30-04:45  | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 1       |
| 04:45-05:00  | 0   | 6   | 2   | 0    | 0   | 2   | 2       |
| 05:00-05:15  | 0   | 8   | 0   | 0    | 0   | 1   | 2       |
| 05:15-05:30  | 0   | 15  | 3   | 0    | 0   | 2   | 3       |
| 05:30-05:45  | 0   | 11  | 0   | 0    | 0   | 0   | 2       |
| 05:45-06:00  | 0   | 11  | 2   | 0    | 0   | 2   | 3       |
| 06:00-06:15  | 0   | 8   | 2   | 0    | 0   | 2   | 4       |
| 06:15-06:30  | 0   | 12  | 1   | 0    | 0   | 1   | 5       |
| 06:30-06:45  | 0   | 31  | 5   | 0    | 0   | 1   | 4       |
| 06:45-07:00  | 0   | 20  | 11  | 0    | 1   | 2   | 1       |
| 07:00-07:15  | 0   | 28  | 11  | 0    | 1   | 2   | 4       |
| 07:15-07:30  | 0   | 29  | 8   | 0    | 0   | 0   | 3       |
| 07:30-07:45  | 0   | 31  | 4   | 0    | 0   | 2   | 2       |
| 07:45-08:00  | 0   | 30  | 4   | 0    | 1   | 2   | 3       |
| 08:00-08:15  | 0   | 25  | 8   | 0    | 0   | 4   | 1       |
| 08:15-08:30  | 0   | 19  | 6   | 0    | 0   | 3   | 5       |
| 08:30-08:45  | 0   | 32  | 8   | 0    | 0   | 1   | 3       |
| 08:45-09:00  | 0   | 18  | 8   | 0    | 0   | 3   | 2       |
| 09:00-09:15  | 0   | 24  | 3   | 0    | 0   | 2   | 2       |
| 09:15-09:30  | 0   | 25  | 7   | 0    | 0   | 5   | 3       |
| 09:30-09:45  | 0   | 22  | 3   | 0    | 0   | 2   | 3       |
| 09:45-10:00  | 0   | 33  | 6   | 0    | 0   | 1   | 2       |
| 10:00-10:15  | 0   | 27  | 4   | 0    | 0   | 4   | 1       |
| 10:15-10:30  | 0   | 25  | 7   | 0    | 0   | 7   | 1       |
| 10:30-10:45  | 0   | 40  | 1   | 0    | 0   | 0   | 3       |
| 10:45-11:00  | 0   | 24  | 2   | 0    | 0   | 3   | 1       |
| 11:00-11:15  | 0   | 17  | 3   | 0    | 0   | 2   | 2       |
| 11:15-11:30  | 0   | 29  | 3   | 0    | 0   | 2   | 4       |
| 11:30-11:45  | 0   | 20  | 0   | 0    | 0   | 1   | 2       |
| 11:45-12:00  | 0   | 23  | 4   | 0    | 0   | 3   | 2       |
| 12:00-12:15  | 0   | 37  | 0   | 0    | 0   | 1   | 3       |
| 12:15-12:30  | 0   | 31  | 2   | 0    | 0   | 4   | 4       |
| 12:30-12:45  | 0   | 32  | 4   | 0    | 0   | 1   | 2       |
| 12:45-13:00  | 0   | 31  | 6   | 0    | 0   | 1   | 2       |

Bebauungsplan Wilhermsdorf West  
Verkehrsgutachten

|                |     |      |      |       |      |    |     |
|----------------|-----|------|------|-------|------|----|-----|
| 13:00-13:15    | 0   | 29   | 1    | 0     | 0    | 2  | 4   |
| 13:15-13:30    | 0   | 32   | 3    | 1     | 0    | 4  | 5   |
| 13:30-13:45    | 0   | 37   | 1    | 0     | 0    | 3  | 2   |
| 13:45-14:00    | 0   | 38   | 1    | 1     | 0    | 0  | 3   |
| 14:00-14:15    | 0   | 42   | 3    | 0     | 0    | 1  | 4   |
| 14:15-14:30    | 0   | 43   | 1    | 0     | 0    | 1  | 2   |
| 14:30-14:45    | 0   | 47   | 3    | 0     | 0    | 1  | 1   |
| 14:45-15:00    | 0   | 40   | 4    | 1     | 0    | 0  | 5   |
| 15:00-15:15    | 0   | 51   | 2    | 0     | 0    | 1  | 1   |
| 15:15-15:30    | 0   | 47   | 1    | 0     | 0    | 0  | 0   |
| 15:30-15:45    | 0   | 51   | 2    | 1     | 0    | 1  | 2   |
| 15:45-16:00    | 0   | 52   | 2    | 0     | 0    | 0  | 4   |
| 16:00-16:15    | 0   | 63   | 4    | 0     | 0    | 1  | 2   |
| 16:15-16:30    | 0   | 68   | 0    | 0     | 0    | 0  | 4   |
| 16:30-16:45    | 0   | 56   | 6    | 1     | 0    | 1  | 1   |
| 16:45-17:00    | 0   | 69   | 5    | 0     | 0    | 0  | 2   |
| 17:00-17:15    | 0   | 50   | 6    | 1     | 0    | 0  | 1   |
| 17:15-17:30    | 0   | 49   | 8    | 0     | 0    | 0  | 2   |
| 17:30-17:45    | 0   | 50   | 3    | 3     | 0    | 0  | 1   |
| 17:45-18:00    | 0   | 56   | 2    | 0     | 0    | 0  | 1   |
| 18:00-18:15    | 0   | 54   | 3    | 0     | 0    | 1  | 1   |
| 18:15-18:30    | 0   | 40   | 0    | 0     | 0    | 0  | 1   |
| 18:30-18:45    | 0   | 42   | 3    | 1     | 0    | 0  | 1   |
| 18:45-19:00    | 0   | 43   | 1    | 1     | 0    | 0  | 0   |
| 19:00-19:15    | 0   | 38   | 0    | 0     | 0    | 0  | 1   |
| 19:15-19:30    | 0   | 34   | 2    | 0     | 0    | 1  | 0   |
| 19:30-19:45    | 0   | 29   | 1    | 0     | 0    | 0  | 0   |
| 19:45-20:00    | 0   | 21   | 2    | 0     | 0    | 0  | 0   |
| 20:00-20:15    | 0   | 29   | 1    | 0     | 0    | 1  | 1   |
| 20:15-20:30    | 0   | 15   | 0    | 0     | 0    | 0  | 1   |
| 20:30-20:45    | 0   | 19   | 1    | 0     | 0    | 0  | 0   |
| 20:45-21:00    | 0   | 14   | 3    | 0     | 0    | 0  | 0   |
| 21:00-21:15    | 0   | 16   | 0    | 0     | 0    | 0  | 1   |
| 21:15-21:30    | 0   | 13   | 1    | 0     | 0    | 1  | 0   |
| 21:30-21:45    | 0   | 22   | 0    | 1     | 0    | 0  | 0   |
| 21:45-22:00    | 0   | 11   | 0    | 0     | 0    | 0  | 2   |
| 22:00-22:15    | 0   | 7    | 0    | 0     | 0    | 1  | 0   |
| 22:15-22:30    | 0   | 5    | 0    | 0     | 0    | 0  | 0   |
| 22:30-22:45    | 0   | 6    | 0    | 0     | 0    | 0  | 0   |
| 22:45-23:00    | 0   | 8    | 0    | 0     | 0    | 0  | 0   |
| 23:00-23:15    | 0   | 6    | 0    | 0     | 0    | 0  | 1   |
| 23:15-23:30    | 0   | 2    | 0    | 0     | 0    | 1  | 0   |
| 23:30-23:45    | 0   | 4    | 0    | 0     | 0    | 0  | 2   |
| 23:45-24:00    | 0   | 0    | 0    | 0     | 0    | 0  | 1   |
| Zeitraum Tag   | 0   | 2133 | 207  | 12    | 3    | 82 | 130 |
| Zeitraum Nacht | 0   | 117  | 7    | 0     | 0    | 13 | 24  |
| Gesamt         | 0   | 2250 | 214  | 12    | 3    | 95 | 154 |
|                | RAD | PKW  | Krad | LKW 1 | LKW2 |    |     |



Bebauungsplan Wilhermsdorf West  
Verkehrsgutachten

| <b>Spitzenstunden</b> | RAD | PKW | LfW | Krad | Bus | LKW | LKW2 |
|-----------------------|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|
| Vormittags            | 0   | 108 | 34  | 0    | 2   | 6   | 10   |
| Nachmittags           | 0   | 256 | 15  | 1    | 0   | 2   | 9    |

| <b>[Strom 4] = von St 2252 Süd nach An der Steige</b> |     |     |     |      |     |     |         |
|---|-----|-----|-----|------|-----|-----|---------|
| 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   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 05:30-05:45   | 0   | 1   | 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   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 07:00-07:15   | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 07:15-07:30   | 0   | 3   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 07:30-07:45   | 0   | 3   | 1   | 0    | 1   | 0   | 0       |
| 07:45-08:00   | 0   | 2   | 0   | 0    | 1   | 0   | 0       |
| 08:00-08:15   | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 08:15-08:30   | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 08:30-08:45   | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 08:45-09:00   | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 09:00-09:15   | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 09:15-09:30   | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 09:30-09:45   | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 09:45-10:00   | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 10:00-10:15   | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 10:15-10:30   | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 10:30-10:45   | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 10:45-11:00   | 0   | 1   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 11:00-11:15   | 0   | 3   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 11:15-11:30   | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 11:30-11:45   | 0   | 0   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 11:45-12:00   | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 12:00-12:15   | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 12:15-12:30   | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 12:30-12:45   | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 12:45-13:00   | 0   | 3   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |

Bebauungsplan Wilhermsdorf West  
Verkehrsgutachten

|                |     |     |      |       |      |   |   |
|----------------|-----|-----|------|-------|------|---|---|
| 13:00-13:15    | 0   | 4   | 1    | 0     | 1    | 0 | 1 |
| 13:15-13:30    | 0   | 3   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 13:30-13:45    | 0   | 1   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 13:45-14:00    | 0   | 1   | 0    | 1     | 0    | 0 | 0 |
| 14:00-14:15    | 0   | 3   | 0    | 0     | 0    | 1 | 0 |
| 14:15-14:30    | 0   | 3   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 14:30-14:45    | 0   | 4   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 14:45-15:00    | 0   | 2   | 1    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 15:00-15:15    | 0   | 4   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 15:15-15:30    | 0   | 1   | 0    | 0     | 1    | 0 | 0 |
| 15:30-15:45    | 0   | 1   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 15:45-16:00    | 0   | 2   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 16:00-16:15    | 0   | 1   | 0    | 0     | 0    | 1 | 0 |
| 16:15-16:30    | 0   | 4   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 16:30-16:45    | 0   | 3   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 16:45-17:00    | 0   | 2   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 17:00-17:15    | 0   | 2   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 17:15-17:30    | 0   | 2   | 0    | 1     | 0    | 0 | 0 |
| 17:30-17:45    | 0   | 1   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 17:45-18:00    | 0   | 1   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 18:00-18:15    | 0   | 1   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 18:15-18:30    | 0   | 3   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 18:30-18:45    | 0   | 1   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 18:45-19:00    | 0   | 1   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 19:00-19:15    | 0   | 1   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 19:15-19:30    | 0   | 5   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 19:30-19:45    | 0   | 0   | 1    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 19:45-20:00    | 0   | 2   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 20:00-20:15    | 0   | 0   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 20:15-20:30    | 0   | 1   | 1    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 20:30-20:45    | 0   | 1   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 20:45-21:00    | 0   | 1   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 21:00-21:15    | 0   | 0   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 21:15-21:30    | 0   | 2   | 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   | 101 | 7    | 2     | 4    | 2 | 1 |
| Zeitraum Nacht | 0   | 2   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| Gesamt         | 0   | 103 | 7    | 2     | 4    | 2 | 1 |
|                | RAD | PKW | Krad | LKW 1 | LKW2 |   |   |

Bebauungsplan Wilhermsdorf West  
Verkehrsgutachten

| <b>Spitzenstunden</b> | RAD | PKW | LfW | Krad | Bus | LKW | LKW2 |
|-----------------------|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|
| Vormittags            | 0   | 8   | 1   | 0    | 1   | 0   | 0    |
| Nachmittags           | 0   | 10  | 0   | 0    | 0   | 1   | 0    |

**[Strom 5] = von An der Steige nach St 2252 Süd**

| 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   | 1   | 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   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 05:15-05:30 | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 05:30-05:45 | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 05:45-06:00 | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 06:00-06:15 | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 06:15-06:30 | 0   | 1   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 06:30-06:45 | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 06:45-07:00 | 0   | 3   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 07:00-07:15 | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 07:15-07:30 | 0   | 1   | 2   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 07:30-07:45 | 0   | 5   | 0   | 0    | 1   | 0   | 0       |
| 07:45-08:00 | 0   | 5   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 08:00-08:15 | 0   | 4   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 08:15-08:30 | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 08:30-08:45 | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 08:45-09:00 | 0   | 2   | 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   | 1   | 0       |
| 09:30-09:45 | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 09:45-10:00 | 0   | 2   | 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   | 2   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 11:00-11:15 | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 11:15-11:30 | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 11:30-11:45 | 0   | 2   | 1   | 0    | 0   | 1   | 0       |
| 11:45-12:00 | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 12:00-12:15 | 0   | 3   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 12:15-12:30 | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 12:30-12:45 | 0   | 2   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 12:45-13:00 | 0   | 3   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |

Bebauungsplan Wilhermsdorf West  
Verkehrsgutachten

|                |     |     |      |       |      |   |   |
|----------------|-----|-----|------|-------|------|---|---|
| 13:00-13:15    | 0   | 4   | 1    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 13:15-13:30    | 0   | 5   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 13:30-13:45    | 0   | 2   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 13:45-14:00    | 0   | 5   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 14:00-14:15    | 0   | 3   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 14:15-14:30    | 0   | 3   | 1    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 14:30-14:45    | 0   | 1   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 14:45-15:00    | 0   | 1   | 1    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 15:00-15:15    | 0   | 1   | 1    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 15:15-15:30    | 0   | 2   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 15:30-15:45    | 0   | 2   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 15:45-16:00    | 0   | 6   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 16:00-16:15    | 0   | 3   | 1    | 0     | 0    | 1 | 0 |
| 16:15-16:30    | 0   | 3   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 16:30-16:45    | 0   | 2   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 16:45-17:00    | 0   | 3   | 2    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 17:00-17:15    | 0   | 1   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 17:15-17:30    | 0   | 2   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 17:30-17:45    | 0   | 2   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 17:45-18:00    | 0   | 1   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 18:00-18:15    | 0   | 1   | 0    | 1     | 0    | 0 | 0 |
| 18:15-18:30    | 0   | 3   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 18:30-18:45    | 0   | 1   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 18:45-19:00    | 0   | 0   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 19:00-19:15    | 0   | 3   | 1    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 19:15-19:30    | 0   | 2   | 1    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 19:30-19:45    | 0   | 1   | 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   | 4   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 20:45-21:00    | 0   | 1   | 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   | 1   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 21:45-22:00    | 0   | 1   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| 22:00-22:15    | 0   | 1   | 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   | 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   | 0   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| Zeitraum Tag   | 0   | 116 | 17   | 1     | 1    | 3 | 0 |
| Zeitraum Nacht | 0   | 7   | 0    | 0     | 0    | 0 | 0 |
| Gesamt         | 0   | 123 | 17   | 1     | 1    | 3 | 0 |
|                | RAD | PKW | Krad | LKW 1 | LKW2 |   |   |

Bebauungsplan Wilhermsdorf West  
Verkehrsgutachten

| <b>Spitzenstunden</b> | RAD | PKW | LfW | Krad | Bus | LKW | LKW2 |
|-----------------------|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|
| Vormittags            | 0   | 10  | 2   | 0    | 1   | 0   | 0    |
| Nachmittags           | 0   | 11  | 3   | 0    | 0   | 1   | 0    |

| <b>[Strom 6] = von An der Steige nach St 2252 West</b> |     |     |     |      |     |     |         |
|--|-----|-----|-----|------|-----|-----|---------|
| Zeit   | Rad | Pkw | Lfw | Krad | Bus | Lkw | Lastzug |
| 00:00-00:15  | 0   | 0   | 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   | 0       |
| 01:30-01:45  | 0   | 0   | 1   | 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   | 1   | 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   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 05:15-05:30  | 0   | 3   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 05:30-05:45  | 0   | 5   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 05:45-06:00  | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 06:00-06:15  | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 1   | 0       |
| 06:15-06:30  | 0   | 3   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 06:30-06:45  | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 06:45-07:00  | 0   | 9   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 07:00-07:15  | 0   | 3   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 07:15-07:30  | 0   | 4   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 07:30-07:45  | 0   | 6   | 2   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 07:45-08:00  | 0   | 10  | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 08:00-08:15  | 0   | 9   | 1   | 0    | 0   | 0   | 1       |
| 08:15-08:30  | 0   | 3   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 08:30-08:45  | 0   | 6   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 08:45-09:00  | 0   | 4   | 2   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 09:00-09:15  | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 09:15-09:30  | 0   | 6   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 09:30-09:45  | 0   | 4   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 09:45-10:00  | 0   | 12  | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 10:00-10:15  | 0   | 5   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 10:15-10:30  | 0   | 4   | 1   | 0    | 0   | 1   | 0       |
| 10:30-10:45  | 0   | 10  | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 10:45-11:00  | 0   | 8   | 0   | 0    | 0   | 0   | 1       |
| 11:00-11:15  | 0   | 6   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 11:15-11:30  | 0   | 4   | 1   | 0    | 0   | 1   | 0       |
| 11:30-11:45  | 0   | 9   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 11:45-12:00  | 0   | 5   | 0   | 0    | 0   | 0   | 1       |
| 12:00-12:15  | 0   | 9   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 12:15-12:30  | 0   | 11  | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 12:30-12:45  | 0   | 7   | 0   | 1    | 0   | 0   | 0       |
| 12:45-13:00  | 0   | 9   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |



Bebauungsplan Wilhermsdorf West  
Verkehrsgutachten

|                |     |     |    |      |       |   |      |
|----------------|-----|-----|----|------|-------|---|------|
| 13:00-13:15    | 0   | 7   | 0  | 0    | 1     | 0 | 0    |
| 13:15-13:30    | 0   | 7   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 13:30-13:45    | 0   | 8   | 2  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 13:45-14:00    | 0   | 5   | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 14:00-14:15    | 0   | 10  | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 14:15-14:30    | 0   | 9   | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 14:30-14:45    | 0   | 7   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 14:45-15:00    | 0   | 8   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 15:00-15:15    | 0   | 8   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 15:15-15:30    | 0   | 7   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 15:30-15:45    | 0   | 8   | 1  | 1    | 0     | 0 | 0    |
| 15:45-16:00    | 0   | 6   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 16:00-16:15    | 0   | 9   | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 16:15-16:30    | 0   | 11  | 2  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 16:30-16:45    | 0   | 11  | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 16:45-17:00    | 0   | 14  | 2  | 1    | 0     | 0 | 0    |
| 17:00-17:15    | 0   | 11  | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 17:15-17:30    | 0   | 11  | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 17:30-17:45    | 0   | 6   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 17:45-18:00    | 0   | 5   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 18:00-18:15    | 0   | 8   | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 18:15-18:30    | 0   | 3   | 0  | 1    | 0     | 0 | 0    |
| 18:30-18:45    | 0   | 5   | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 18:45-19:00    | 0   | 5   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 19:00-19:15    | 0   | 6   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 19:15-19:30    | 0   | 8   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 19:30-19:45    | 0   | 3   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 19:45-20:00    | 0   | 2   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 20:00-20:15    | 0   | 0   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 20:15-20:30    | 0   | 3   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 20:30-20:45    | 0   | 1   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 20:45-21:00    | 0   | 4   | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 21:00-21:15    | 0   | 1   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 21:15-21:30    | 0   | 1   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 21:30-21:45    | 0   | 1   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 21:45-22:00    | 0   | 0   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 22:00-22:15    | 0   | 2   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 22:15-22:30    | 0   | 0   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 22:30-22:45    | 0   | 2   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 22:45-23:00    | 0   | 3   | 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   | 389 | 24 | 4    | 1     | 3 | 3    |
| Zeitraum Nacht | 0   | 21  | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| Gesamt         | 0   | 410 | 25 | 4    | 1     | 3 | 3    |
|                | RAD | PKW |    | Krad | LKW 1 |   | LKW2 |

Bebauungsplan Wilhermsdorf West  
Verkehrsgutachten

| <b>Spitzenstunden</b> | RAD | PKW | LfW | Krad | Bus | LKW | LKW2 |
|-----------------------|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|
| Vormittags            | 0   | 22  | 2   | 0    | 0   | 0   | 0    |
| Nachmittags           | 0   | 45  | 5   | 1    | 0   | 0   | 0    |

| <b>[Strom 7] = von St 2252 West nach St 2252 West (Wender)</b> |     |     |     |      |     |     |         |
|--|-----|-----|-----|------|-----|-----|---------|
| 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 Wilhermsdorf West  
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 Wilhermsdorf West  
Verkehrsgutachten

| <b>Spitzenstunden</b> | RAD | PKW | LfW | Krad | Bus | LKW | LKW2 |
|-----------------------|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|
| Vormittags            | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0    |
| Nachmittags           | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0    |

| <b>[Strom 8] = von St 2252 Süd nach St 2252 Süd (Wender)</b> |     |     |     |      |     |     |         |
|--|-----|-----|-----|------|-----|-----|---------|
| 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 Wilhermsdorf West  
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 Wilhermsdorf West  
Verkehrsgutachten

| <b>Spitzenstunden</b> | RAD | PKW | LfW | Krad | Bus | LKW | LKW2 |
|-----------------------|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|
| Vormittags            | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0    |
| Nachmittags           | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0    |



| <b>[Strom 9] = von An der Steige nach An der Steige (Wender)</b> |     |     |     |      |     |     |         |
|--|-----|-----|-----|------|-----|-----|---------|
| 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 Wilhermsdorf West  
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 Wilhermsdorf West  
Verkehrsgutachten

| <b>Spitzenstunden</b> | RAD | PKW | LfW | Krad | Bus | LKW | LKW2 |
|-----------------------|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|
| Vormittags            | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0    |
| Nachmittags           | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0    |

## **ANLAGE 6**

### **Verkehrsmengenprognose Planung 2035**

**Verkehrsmengen Planungsgebiet GEWERBE - Quellverkehr (QV) (Mo - Do, Sa)**

Annahmen:

Beschäftigten-Verkehr = 100 % PKW

Kundenverkehr = 50 % PKW, 50 % Lfw

Wirtschaftsverkehr = 50 % LKW, 50 % Sattelzug

| Zeit           | Pkw | Lfw | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |
|----------------|-----|-----|-----|-----|-----------|--------|
| 00:00-01:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 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    | 4   | 0   | 0   | 1   | 1         | 6      |
| 06:00-07:00    | 8   | 0   | 0   | 1   | 1         | 10     |
| 07:00-08:00    | 7   | 0   | 0   | 4   | 4         | 15     |
| 08:00-09:00    | 15  | 2   | 0   | 5   | 5         | 27     |
| 09:00-10:00    | 13  | 3   | 0   | 6   | 6         | 28     |
| 10:00-11:00    | 11  | 5   | 0   | 7   | 7         | 30     |
| 11:00-12:00    | 10  | 5   | 0   | 8   | 8         | 31     |
| 12:00-13:00    | 15  | 5   | 0   | 7   | 7         | 34     |
| 13:00-14:00    | 18  | 4   | 0   | 6   | 6         | 34     |
| 14:00-15:00    | 23  | 4   | 0   | 4   | 4         | 35     |
| 15:00-16:00    | 47  | 4   | 0   | 5   | 5         | 61     |
| 16:00-17:00    | 61  | 5   | 0   | 7   | 7         | 80     |
| 17:00-18:00    | 21  | 6   | 0   | 5   | 5         | 37     |
| 18:00-19:00    | 23  | 8   | 0   | 4   | 4         | 39     |
| 19:00-20:00    | 17  | 8   | 0   | 3   | 3         | 31     |
| 20:00-21:00    | 11  | 2   | 0   | 1   | 1         | 15     |
| 21:00-22:00    | 7   | 0   | 0   | 1   | 1         | 9      |
| 22:00-23:00    | 6   | 0   | 0   | 1   | 1         | 8      |
| 23:00-24:00    | 2   | 0   | 0   | 1   | 1         | 4      |
| Zeitraum Tag   | 307 | 61  | 0   | 74  | 74        | 516    |
| Zeitraum Nacht | 13  | 0   | 0   | 3   | 3         | 19     |
| Gesamt         | 320 | 61  | 0   | 77  | 77        | 535    |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |

**Teilstrom QV1 nach Westen (Richtung St 2252)**

Anteil an Gesamtverkehr

|     |     |           |      |
|-----|-----|-----------|------|
| PKW | 50% | LKW       | 100% |
| Lfw | 50% | Sattelzug | 100% |

| Zeit           | Pkw | Lfw | Bus | LKW | Sattelzug |
|----------------|-----|-----|-----|-----|-----------|
| 00:00-01:00    | 1   | 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    | 2   | 0   | 0   | 1   | 1         |
| 06:00-07:00    | 4   | 0   | 0   | 1   | 1         |
| 07:00-08:00    | 4   | 0   | 0   | 4   | 4         |
| 08:00-09:00    | 8   | 1   | 0   | 5   | 5         |
| 09:00-10:00    | 7   | 2   | 0   | 6   | 6         |
| 10:00-11:00    | 6   | 3   | 0   | 7   | 7         |
| 11:00-12:00    | 5   | 3   | 0   | 8   | 8         |
| 12:00-13:00    | 8   | 3   | 0   | 7   | 7         |
| 13:00-14:00    | 9   | 2   | 0   | 6   | 6         |
| 14:00-15:00    | 12  | 2   | 0   | 4   | 4         |
| 15:00-16:00    | 24  | 2   | 0   | 5   | 5         |
| 16:00-17:00    | 31  | 3   | 0   | 7   | 7         |
| 17:00-18:00    | 11  | 3   | 0   | 5   | 5         |
| 18:00-19:00    | 12  | 4   | 0   | 4   | 4         |
| 19:00-20:00    | 9   | 4   | 0   | 3   | 3         |
| 20:00-21:00    | 6   | 2   | 0   | 1   | 1         |
| 21:00-22:00    | 4   | 0   | 0   | 1   | 1         |
| 22:00-23:00    | 3   | 0   | 0   | 1   | 1         |
| 23:00-24:00    | 1   | 0   | 0   | 1   | 1         |
| Zeitraum Tag   | 160 | 34  | 0   | 74  | 74        |
| Zeitraum Nacht | 7   | 0   | 0   | 3   | 3         |
| Gesamt         | 167 | 34  | 0   | 77  | 77        |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug |

**Teilstrom QV2 nach Osten (Richtung Ortskern)**

Anteil an Gesamtverkehr

|     |     |           |    |
|-----|-----|-----------|----|
| PKW | 50% | LKW       | 0% |
| Lfw | 50% | 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    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 06:00-07:00    | 4   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 07:00-08:00    | 3   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 08:00-09:00    | 7   | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 09:00-10:00    | 6   | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 10:00-11:00    | 5   | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 11:00-12:00    | 5   | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 12:00-13:00    | 7   | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 13:00-14:00    | 9   | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 14:00-15:00    | 11  | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 15:00-16:00    | 23  | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 16:00-17:00    | 30  | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 17:00-18:00    | 10  | 3   | 0   | 0   | 0         |
| 18:00-19:00    | 11  | 4   | 0   | 0   | 0         |
| 19:00-20:00    | 8   | 4   | 0   | 0   | 0         |
| 20:00-21:00    | 5   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 21:00-22:00    | 3   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 22:00-23:00    | 3   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 23:00-24:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Tag   | 147 | 27  | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Nacht | 6   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Gesamt         | 153 | 27  | 0   | 0   | 0         |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug |

**Verkehrsmengen Planungsgebiet GEWERBE - Zielverkehr (QV)**

Annahmen:

Beschäftigten-Verkehr = 100 % PKW

Kundenverkehr = 50 % PKW, 50 % Lfw

Wirtschaftsverkehr = 50 % LKW, 50 % Sattelzug

| Zeit           | Pkw | Lfw | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |
|----------------|-----|-----|-----|-----|-----------|--------|
| 00:00-01:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 01:00-02:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 02:00-03:00    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0         | 0      |
| 03:00-04:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 04:00-05:00    | 9   | 0   | 0   | 0   | 0         | 9      |
| 05:00-06:00    | 22  | 0   | 0   | 1   | 1         | 24     |
| 06:00-07:00    | 55  | 0   | 0   | 2   | 2         | 59     |
| 07:00-08:00    | 67  | 2   | 0   | 6   | 6         | 81     |
| 08:00-09:00    | 25  | 3   | 0   | 8   | 8         | 44     |
| 09:00-10:00    | 11  | 5   | 0   | 7   | 7         | 30     |
| 10:00-11:00    | 11  | 5   | 0   | 8   | 8         | 32     |
| 11:00-12:00    | 11  | 4   | 0   | 8   | 8         | 31     |
| 12:00-13:00    | 15  | 4   | 0   | 5   | 5         | 29     |
| 13:00-14:00    | 14  | 3   | 0   | 5   | 5         | 27     |
| 14:00-15:00    | 12  | 4   | 0   | 5   | 5         | 26     |
| 15:00-16:00    | 6   | 4   | 0   | 6   | 6         | 22     |
| 16:00-17:00    | 9   | 7   | 0   | 5   | 5         | 26     |
| 17:00-18:00    | 16  | 7   | 0   | 4   | 4         | 31     |
| 18:00-19:00    | 17  | 9   | 0   | 3   | 3         | 32     |
| 19:00-20:00    | 8   | 4   | 0   | 3   | 3         | 18     |
| 20:00-21:00    | 5   | 0   | 0   | 1   | 1         | 7      |
| 21:00-22:00    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         | 2      |
| 22:00-23:00    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         | 2      |
| 23:00-24:00    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0         | 0      |
| Zeitraum Tag   | 284 | 61  | 0   | 76  | 76        | 497    |
| Zeitraum Nacht | 36  | 0   | 0   | 1   | 1         | 38     |
| Gesamt         | 320 | 61  | 0   | 77  | 77        | 535    |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |



**Teilstrom QV1 von Westen (Richtung St 2252)**

Anteil an Gesamtverkehr

|     |     |           |      |
|-----|-----|-----------|------|
| PKW | 50% | LKW       | 100% |
| Lfw | 50% | Sattelzug | 100% |

| Zeit           | Pkw | Lfw | Bus | LKW | Sattelzug |
|----------------|-----|-----|-----|-----|-----------|
| 00:00-01:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 01:00-02:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 02:00-03:00    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 03:00-04:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 04:00-05:00    | 5   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 05:00-06:00    | 11  | 0   | 0   | 1   | 1         |
| 06:00-07:00    | 28  | 0   | 0   | 2   | 2         |
| 07:00-08:00    | 34  | 1   | 0   | 6   | 6         |
| 08:00-09:00    | 13  | 2   | 0   | 8   | 8         |
| 09:00-10:00    | 6   | 3   | 0   | 7   | 7         |
| 10:00-11:00    | 6   | 3   | 0   | 8   | 8         |
| 11:00-12:00    | 6   | 2   | 0   | 8   | 8         |
| 12:00-13:00    | 8   | 2   | 0   | 5   | 5         |
| 13:00-14:00    | 7   | 2   | 0   | 5   | 5         |
| 14:00-15:00    | 6   | 2   | 0   | 5   | 5         |
| 15:00-16:00    | 3   | 2   | 0   | 6   | 6         |
| 16:00-17:00    | 5   | 4   | 0   | 5   | 5         |
| 17:00-18:00    | 8   | 4   | 0   | 4   | 4         |
| 18:00-19:00    | 9   | 5   | 0   | 3   | 3         |
| 19:00-20:00    | 4   | 2   | 0   | 3   | 3         |
| 20:00-21:00    | 3   | 0   | 0   | 1   | 1         |
| 21:00-22:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 22:00-23:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 23:00-24:00    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Tag   | 147 | 34  | 0   | 76  | 76        |
| Zeitraum Nacht | 20  | 0   | 0   | 1   | 1         |
| Gesamt         | 167 | 34  | 0   | 77  | 77        |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug |

**Teilstrom QV2 nach Osten (Richtung Ortskern)**

Anteil an Gesamtverkehr

|     |     |           |    |
|-----|-----|-----------|----|
| PKW | 50% | LKW       | 0% |
| Lfw | 50% | 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    | 4   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 05:00-06:00    | 11  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 06:00-07:00    | 27  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 07:00-08:00    | 33  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 08:00-09:00    | 12  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 09:00-10:00    | 5   | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 10:00-11:00    | 5   | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 11:00-12:00    | 5   | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 12:00-13:00    | 7   | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 13:00-14:00    | 7   | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 14:00-15:00    | 6   | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 15:00-16:00    | 3   | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 16:00-17:00    | 4   | 3   | 0   | 0   | 0         |
| 17:00-18:00    | 8   | 3   | 0   | 0   | 0         |
| 18:00-19:00    | 8   | 4   | 0   | 0   | 0         |
| 19:00-20:00    | 4   | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 20:00-21:00    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 21:00-22:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 22:00-23:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 23:00-24:00    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Tag   | 137 | 27  | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Nacht | 16  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Gesamt         | 153 | 27  | 0   | 0   | 0         |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug |

**Verkehrsmengen Planungsgebiet Wohngebiet - Quellverkehr (QV)**

Annahmen:

Einwohner-Verkehr = 100 % PKW

Besucherverkehr = 100 % PKW

Wirtschaftsverkehr = 50 % LKW (Müllabfuhr etc.) + 50 % Lieferwagen

| 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    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 04:00-05:00    | 4   | 0   | 0   | 0   | 0         | 4      |
| 05:00-06:00    | 18  | 0   | 0   | 0   | 0         | 18     |
| 06:00-07:00    | 56  | 0   | 0   | 0   | 0         | 56     |
| 07:00-08:00    | 60  | 0   | 0   | 0   | 0         | 60     |
| 08:00-09:00    | 32  | 1   | 0   | 1   | 0         | 34     |
| 09:00-10:00    | 21  | 1   | 0   | 1   | 0         | 23     |
| 10:00-11:00    | 17  | 1   | 0   | 1   | 0         | 19     |
| 11:00-12:00    | 13  | 1   | 0   | 1   | 0         | 15     |
| 12:00-13:00    | 15  | 1   | 0   | 1   | 0         | 17     |
| 13:00-14:00    | 22  | 1   | 0   | 1   | 0         | 24     |
| 14:00-15:00    | 25  | 1   | 0   | 1   | 0         | 27     |
| 15:00-16:00    | 19  | 1   | 0   | 1   | 0         | 21     |
| 16:00-17:00    | 25  | 1   | 0   | 1   | 0         | 27     |
| 17:00-18:00    | 31  | 1   | 0   | 1   | 0         | 33     |
| 18:00-19:00    | 20  | 1   | 0   | 1   | 0         | 22     |
| 19:00-20:00    | 20  | 0   | 0   | 0   | 0         | 20     |
| 20:00-21:00    | 10  | 0   | 0   | 0   | 0         | 10     |
| 21:00-22:00    | 4   | 0   | 0   | 0   | 0         | 4      |
| 22:00-23:00    | 3   | 0   | 0   | 0   | 0         | 3      |
| 23:00-24:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| Zeitraum Tag   | 390 | 11  | 0   | 11  | 0         | 412    |
| Zeitraum Nacht | 27  | 0   | 0   | 0   | 0         | 27     |
| Gesamt         | 417 | 11  | 0   | 11  | 0         | 439    |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |

**Teilstrom QV1 nach Westen (Richtung St 2252)**

Anteil an Gesamtverkehr

PKW 40% LKW 100%  
Lfw 40%

| 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    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 05:00-06:00    | 7   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 06:00-07:00    | 22  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 07:00-08:00    | 24  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 08:00-09:00    | 13  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 09:00-10:00    | 8   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 10:00-11:00    | 7   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 11:00-12:00    | 5   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 12:00-13:00    | 6   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 13:00-14:00    | 9   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 14:00-15:00    | 10  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 15:00-16:00    | 8   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 16:00-17:00    | 10  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 17:00-18:00    | 12  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 18:00-19:00    | 8   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 19:00-20:00    | 8   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 20:00-21:00    | 4   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 21:00-22:00    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 22:00-23:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 23:00-24:00    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Tag   | 156 | 0   | 0   | 11  | 0         |
| Zeitraum Nacht | 10  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Gesamt         | 166 | 0   | 0   | 11  | 0         |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug |

**Teilstrom QV2 nach Osten (Richtung Ortskern)**

Anteil an Gesamtverkehr

PKW 60% LKW 100%  
Lfw 60%

| 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    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 04:00-05:00    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 05:00-06:00    | 11  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 06:00-07:00    | 34  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 07:00-08:00    | 36  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 08:00-09:00    | 19  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 09:00-10:00    | 13  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 10:00-11:00    | 10  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 11:00-12:00    | 8   | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 12:00-13:00    | 9   | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 13:00-14:00    | 13  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 14:00-15:00    | 15  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 15:00-16:00    | 11  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 16:00-17:00    | 15  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 17:00-18:00    | 19  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 18:00-19:00    | 12  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 19:00-20:00    | 12  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 20:00-21:00    | 6   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 21:00-22:00    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 22:00-23:00    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 23:00-24:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Tag   | 234 | 11  | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Nacht | 17  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Gesamt         | 251 | 11  | 0   | 0   | 0         |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug |

### Verkehrsmengen Planungsgebiet Wohngebiet - Zielverkehr (ZV)

Annahmen:

Einwohner-Verkehr = 100 % PKW

Besucherverkehr = 100 % PKW

Wirtschaftsverkehr = 50 % LKW (Müllabfuhr etc.) + 50 % Lieferwagen

| Zeit           | Pkw | Lfw | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |
|----------------|-----|-----|-----|-----|-----------|--------|
| 00:00-01:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 01:00-02:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 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    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 06:00-07:00    | 4   | 0   | 0   | 0   | 0         | 4      |
| 07:00-08:00    | 9   | 1   | 0   | 1   | 0         | 11     |
| 08:00-09:00    | 10  | 1   | 0   | 1   | 0         | 12     |
| 09:00-10:00    | 11  | 1   | 0   | 1   | 0         | 13     |
| 10:00-11:00    | 14  | 1   | 0   | 1   | 0         | 16     |
| 11:00-12:00    | 22  | 1   | 0   | 1   | 0         | 24     |
| 12:00-13:00    | 31  | 1   | 0   | 1   | 0         | 33     |
| 13:00-14:00    | 28  | 1   | 0   | 1   | 0         | 30     |
| 14:00-15:00    | 18  | 1   | 0   | 1   | 0         | 20     |
| 15:00-16:00    | 27  | 1   | 0   | 1   | 0         | 29     |
| 16:00-17:00    | 58  | 1   | 0   | 1   | 0         | 60     |
| 17:00-18:00    | 56  | 1   | 0   | 1   | 0         | 58     |
| 18:00-19:00    | 44  | 0   | 0   | 0   | 0         | 44     |
| 19:00-20:00    | 28  | 0   | 0   | 0   | 0         | 28     |
| 20:00-21:00    | 17  | 0   | 0   | 0   | 0         | 17     |
| 21:00-22:00    | 14  | 0   | 0   | 0   | 0         | 14     |
| 22:00-23:00    | 15  | 0   | 0   | 0   | 0         | 15     |
| 23:00-24:00    | 8   | 0   | 0   | 0   | 0         | 8      |
| Zeitraum Tag   | 391 | 11  | 0   | 11  | 0         | 413    |
| Zeitraum Nacht | 26  | 0   | 0   | 0   | 0         | 26     |
| Gesamt         | 417 | 11  | 0   | 11  | 0         | 439    |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |

**Teilstrom QV1 nach Westen (Richtung St 2252)**

Anteil an Gesamtverkehr

PKW 40% LKW 100%  
Lfw 40%

| 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    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 07:00-08:00    | 4   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 08:00-09:00    | 4   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 09:00-10:00    | 4   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 10:00-11:00    | 6   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 11:00-12:00    | 9   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 12:00-13:00    | 12  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 13:00-14:00    | 11  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 14:00-15:00    | 7   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 15:00-16:00    | 11  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 16:00-17:00    | 23  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 17:00-18:00    | 22  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 18:00-19:00    | 18  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 19:00-20:00    | 11  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 20:00-21:00    | 7   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 21:00-22:00    | 6   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 22:00-23:00    | 6   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 23:00-24:00    | 3   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Tag   | 157 | 0   | 0   | 11  | 0         |
| Zeitraum Nacht | 9   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Gesamt         | 166 | 0   | 0   | 11  | 0         |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug |

**Teilstrom QV2 nach Osten (Richtung Ortskern)**

Anteil an Gesamtverkehr

PKW 60% LKW 0%  
Lfw 60%

| Zeit           | Pkw | Lfw | Bus | LKW | Sattelzug |
|----------------|-----|-----|-----|-----|-----------|
| 00:00-01:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 01:00-02:00    | 1   | 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    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 06:00-07:00    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 07:00-08:00    | 5   | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 08:00-09:00    | 6   | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 09:00-10:00    | 7   | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 10:00-11:00    | 8   | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 11:00-12:00    | 13  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 12:00-13:00    | 19  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 13:00-14:00    | 17  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 14:00-15:00    | 11  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 15:00-16:00    | 16  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 16:00-17:00    | 35  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 17:00-18:00    | 34  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 18:00-19:00    | 26  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 19:00-20:00    | 17  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 20:00-21:00    | 10  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 21:00-22:00    | 8   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 22:00-23:00    | 9   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 23:00-24:00    | 5   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Tag   | 234 | 11  | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Nacht | 17  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Gesamt         | 251 | 11  | 0   | 0   | 0         |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug |



### Fahrtbewegungen Grundstück Fa. Enßner

Annahmen: alle LKW = Lastzüge, Traktor = LKW

| <u>Verteilung:</u> | Lastzug | PKW |
|--------------------|---------|-----|
| Richtung St 2252   | 100%    | 70% |
| Richtung Ortskern  | 0%      | 30% |

| Uhrzeit<br><br>Fahrtrichtung | Lastzug     |         |          |              |         |          | PKW         |         |          |              |         |          |
|------------------------------|-------------|---------|----------|--------------|---------|----------|-------------|---------|----------|--------------|---------|----------|
|                              | Zielverkehr |         |          | Quellverkehr |         |          | Zielverkehr |         |          | Quellverkehr |         |          |
|                              | GESAMT      | St 2252 | Ortskern | GESAMT       | St 2252 | Ortskern | GESAMT      | St 2252 | Ortskern | GESAMT       | St 2252 | Ortskern |
| 0 Uhr bis 1 Uhr              |             |         |          |              |         |          |             |         |          |              |         |          |
| 1 Uhr bis 2 Uhr              |             |         |          |              |         |          |             |         |          |              |         |          |
| 2 Uhr bis 3 Uhr              |             |         |          |              |         |          |             |         |          |              |         |          |
| 3 Uhr bis 4 Uhr              |             |         |          |              |         |          |             |         |          |              |         |          |
| 4 Uhr bis 5 Uhr              |             |         |          |              |         |          |             |         |          |              |         |          |
| 5 Uhr bis 6 Uhr              |             |         |          | 6            | 6       | 0        | 8           | 6       | 2        |              |         |          |
| 6 Uhr bis 7 Uhr              |             |         |          | 5            | 5       | 0        | 8           | 6       | 2        |              |         |          |
| 7 Uhr bis 8 Uhr              |             |         |          | 4            | 4       | 0        |             |         |          |              |         |          |
| 8 Uhr bis 9 Uhr              | 6           | 6       | 0        | 6            | 6       | 0        |             |         |          |              |         |          |
| 9 Uhr bis 10 Uhr             | 6           | 6       | 0        | 6            | 6       | 0        | 2           | 1       | 1        | 2            | 1       | 1        |
| 10 Uhr bis 11 Uhr            | 9           | 9       | 0        | 9            | 9       | 0        |             |         |          |              |         |          |
| 11 Uhr bis 12 Uhr            | 5           | 5       | 0        | 5            | 5       | 0        |             |         |          |              |         |          |
| 12 Uhr bis 13 Uhr            | 2           | 2       | 0        | 2            | 2       | 0        |             |         |          |              |         |          |
| 13 Uhr bis 14 Uhr            | 6           | 6       | 0        | 6            | 6       | 0        |             |         |          |              |         |          |
| 14 Uhr bis 15 Uhr            | 8           | 8       | 0        | 8            | 8       | 0        | 2           | 1       | 1        | 2            | 1       | 1        |
| 15 Uhr bis 16 Uhr            | 6           | 6       | 0        | 6            | 6       | 0        |             |         |          |              |         |          |
| 16 Uhr bis 17 Uhr            | 10          | 10      | 0        |              |         |          |             |         |          | 8            | 6       | 2        |
| 17 Uhr bis 18 Uhr            | 5           | 5       | 0        |              |         |          |             |         |          | 8            | 6       | 2        |
| 18 Uhr bis 19 Uhr            |             |         |          |              |         |          |             |         |          |              |         |          |
| 19 Uhr bis 20 Uhr            |             |         |          |              |         |          |             |         |          |              |         |          |
| 20 Uhr bis 21 Uhr            |             |         |          |              |         |          |             |         |          |              |         |          |
| 21 Uhr bis 22 Uhr            |             |         |          |              |         |          |             |         |          |              |         |          |
| 22 Uhr bis 23 Uhr            |             |         |          |              |         |          |             |         |          |              |         |          |
| 23 Uhr bis 24 Uhr            |             |         |          |              |         |          |             |         |          |              |         |          |
| <b>SUMME</b>                 | <b>63</b>   | 63      | 0        | <b>63</b>    | 63      | 0        | <b>20</b>   | 14      | 6        | <b>20</b>    | 14      | 6        |

### Richtung Staatsstraße

| Spitzenstunden                  | RAD | PKW | LfW | Krad | Bus | LKW | LKW2 |
|---------------------------------|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|
| Vormittags (7 Uhr bis 8 Uhr)    | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 4    |
| Nachmittags (16 Uhr bis 17 Uhr) | 0   | 6   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0    |

### Von Staatsstraße kommend

| Spitzenstunden                  | RAD | PKW | LfW | Krad | Bus | LKW | LKW2 |
|---------------------------------|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|
| Vormittags (7 Uhr bis 8 Uhr)    | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0    |
| Nachmittags (16 Uhr bis 17 Uhr) | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 10   |

### Richtung Ortskern

| Spitzenstunden                  | RAD | PKW | LfW | Krad | Bus | LKW | LKW2 |
|---------------------------------|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|
| Vormittags (7 Uhr bis 8 Uhr)    | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0    |
| Nachmittags (16 Uhr bis 17 Uhr) | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0    |

### von Ortskern kommend

| Spitzenstunden                  | RAD | PKW | LfW | Krad | Bus | LKW | LKW2 |
|---------------------------------|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|
| Vormittags (7 Uhr bis 8 Uhr)    | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0    |
| Nachmittags (16 Uhr bis 17 Uhr) | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0    |

**Verkehrsmengen Planungsgebiet Zusammenfassung - St 2252**

**Teilstrom nach Westen (Richtung St 2252) - Quellverkehr Planungsgebiet**

jeweils Summe aus Prognose Fa. Enßner + Gewerbegebiet + Wohngebiet

| Zeit           | Pkw | Lfw | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |
|----------------|-----|-----|-----|-----|-----------|--------|
| 00:00-01:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 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    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         | 2      |
| 05:00-06:00    | 9   | 0   | 0   | 1   | 7         | 17     |
| 06:00-07:00    | 26  | 0   | 0   | 1   | 6         | 33     |
| 07:00-08:00    | 28  | 0   | 0   | 4   | 8         | 40     |
| 08:00-09:00    | 21  | 1   | 0   | 6   | 11        | 39     |
| 09:00-10:00    | 16  | 2   | 0   | 7   | 12        | 37     |
| 10:00-11:00    | 13  | 3   | 0   | 8   | 16        | 40     |
| 11:00-12:00    | 10  | 3   | 0   | 9   | 13        | 35     |
| 12:00-13:00    | 14  | 3   | 0   | 8   | 9         | 34     |
| 13:00-14:00    | 18  | 2   | 0   | 7   | 12        | 39     |
| 14:00-15:00    | 23  | 2   | 0   | 5   | 12        | 42     |
| 15:00-16:00    | 32  | 2   | 0   | 6   | 11        | 51     |
| 16:00-17:00    | 47  | 3   | 0   | 8   | 7         | 65     |
| 17:00-18:00    | 29  | 3   | 0   | 6   | 5         | 43     |
| 18:00-19:00    | 20  | 4   | 0   | 5   | 4         | 33     |
| 19:00-20:00    | 17  | 4   | 0   | 3   | 3         | 27     |
| 20:00-21:00    | 10  | 2   | 0   | 1   | 1         | 14     |
| 21:00-22:00    | 6   | 0   | 0   | 1   | 1         | 8      |
| 22:00-23:00    | 4   | 0   | 0   | 1   | 1         | 6      |
| 23:00-24:00    | 1   | 0   | 0   | 1   | 1         | 3      |
| Zeitraum Tag   | 330 | 34  | 0   | 85  | 131       | 580    |
| Zeitraum Nacht | 17  | 0   | 0   | 3   | 9         | 29     |
| Gesamt         | 347 | 34  | 0   | 88  | 140       | 609    |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |

**Strom Z6 von An der Steige nach St 2252 West**

Anteil 40%

Spitzenstunde vormittags (6:45 Uhr bis 7:45 Uhr)

| PKW | Krad | LfW | Bus | LKW | Sattelzug |
|-----|------|-----|-----|-----|-----------|
| 11  | 0    | 0   | 0   | 2   | 3         |

Spitzenstunde nachmittags (16 Uhr bis 17 Uhr)

| PKW | Krad | LfW | Bus | LKW | Sattelzug |
|-----|------|-----|-----|-----|-----------|
| 19  | 0    | 1   | 0   | 3   | 3         |

Zeitraum Tag

| PKW | Krad | LKW1 | LKW2 |
|-----|------|------|------|
| 146 | 0    | 34   | 52   |

Zeitraum Nacht

| PKW | Krad | LKW1 | LKW2 |
|-----|------|------|------|
| 7   | 0    | 1    | 4    |

**Strom Z5 von An der Steige nach St 2252 Süd**

Anteil 60%

Spitzenstunde vormittags (6:45 Uhr bis 7:45 Uhr)

| PKW | Krad | LfW | Bus | LKW | Sattelzug |
|-----|------|-----|-----|-----|-----------|
| 17  | 0    | 0   | 0   | 2   | 5         |

Spitzenstunde nachmittags (16 Uhr bis 17 Uhr)

| PKW | Krad | LfW | Bus | LKW | Sattelzug |
|-----|------|-----|-----|-----|-----------|
| 28  | 0    | 2   | 0   | 5   | 4         |

Zeitraum Tag

| PKW | Krad | LKW1 | LKW2 |
|-----|------|------|------|
| 218 | 0    | 51   | 79   |

Zeitraum Nacht

| PKW | Krad | LKW1 | LKW2 |
|-----|------|------|------|
| 10  | 0    | 2    | 5    |

**Teilstrom aus Westen (von St 2252 kommend) - Zielverkehr Planungsgebiet**

jeweils Summe aus Prognose Fa. Enßner + Gewerbegebiet + Wohngebiet

| Zeit           | Pkw | Lfw | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |
|----------------|-----|-----|-----|-----|-----------|--------|
| 00:00-01:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 01:00-02:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 02:00-03:00    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0         | 0      |
| 03:00-04:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 04:00-05:00    | 5   | 0   | 0   | 0   | 0         | 5      |
| 05:00-06:00    | 17  | 0   | 0   | 1   | 1         | 19     |
| 06:00-07:00    | 36  | 0   | 0   | 2   | 2         | 40     |
| 07:00-08:00    | 38  | 1   | 0   | 7   | 6         | 52     |
| 08:00-09:00    | 17  | 2   | 0   | 9   | 14        | 42     |
| 09:00-10:00    | 11  | 3   | 0   | 8   | 13        | 35     |
| 10:00-11:00    | 12  | 3   | 0   | 9   | 17        | 41     |
| 11:00-12:00    | 15  | 2   | 0   | 9   | 13        | 39     |
| 12:00-13:00    | 20  | 2   | 0   | 6   | 7         | 35     |
| 13:00-14:00    | 18  | 2   | 0   | 6   | 11        | 37     |
| 14:00-15:00    | 14  | 2   | 0   | 6   | 13        | 35     |
| 15:00-16:00    | 14  | 2   | 0   | 7   | 12        | 35     |
| 16:00-17:00    | 28  | 4   | 0   | 6   | 15        | 53     |
| 17:00-18:00    | 30  | 4   | 0   | 5   | 9         | 48     |
| 18:00-19:00    | 27  | 5   | 0   | 3   | 3         | 38     |
| 19:00-20:00    | 15  | 2   | 0   | 3   | 3         | 23     |
| 20:00-21:00    | 10  | 0   | 0   | 1   | 1         | 12     |
| 21:00-22:00    | 7   | 0   | 0   | 0   | 0         | 7      |
| 22:00-23:00    | 7   | 0   | 0   | 0   | 0         | 7      |
| 23:00-24:00    | 3   | 0   | 0   | 0   | 0         | 3      |
| Zeitraum Tag   | 312 | 34  | 0   | 87  | 139       | 572    |
| Zeitraum Nacht | 35  | 0   | 0   | 1   | 1         | 37     |
| Gesamt         | 347 | 34  | 0   | 88  | 140       | 609    |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |

**Strom Z1 von St 2252 West nach An der Steige**

Anteil 40%

Spitzenstunde vormittags (6:45 Uhr bis 7:45 Uhr)

| PKW | Krad | LfW | Bus | LKW | Sattelzug |
|-----|------|-----|-----|-----|-----------|
| 15  | 0    | 0   | 0   | 3   | 2         |

Spitzenstunde nachmittags (16 Uhr bis 17 Uhr)

| PKW | Krad | LfW | Bus | LKW | Sattelzug |
|-----|------|-----|-----|-----|-----------|
| 11  | 0    | 2   | 0   | 3   | 6         |

Zeitraum Tag

| PKW | Krad | LKW1 | LKW2 |
|-----|------|------|------|
| 138 | 0    | 35   | 56   |

Zeitraum Nacht

| PKW | Krad | LKW1 | LKW2 |
|-----|------|------|------|
| 14  | 0    | 0    | 0    |

**Strom Z4 von St 2252 Süd nach An der Steige**

Anteil 60%

Spitzenstunde vormittags (6:45 Uhr bis 7:45 Uhr)

| PKW | Krad | LfW | Bus | LKW | Sattelzug |
|-----|------|-----|-----|-----|-----------|
| 23  | 0    | 1   | 0   | 4   | 4         |

Spitzenstunde nachmittags (16 Uhr bis 17 Uhr)

| PKW | Krad | LfW | Bus | LKW | Sattelzug |
|-----|------|-----|-----|-----|-----------|
| 17  | 0    | 2   | 0   | 3   | 9         |

Zeitraum Tag

| PKW | Krad | LKW1 | LKW2 |
|-----|------|------|------|
| 208 | 0    | 52   | 83   |

Zeitraum Nacht

| PKW | Krad | LKW1 | LKW2 |
|-----|------|------|------|
| 21  | 0    | 1    | 1    |

## **ANLAGE 1**

### **Verkehrszählung**

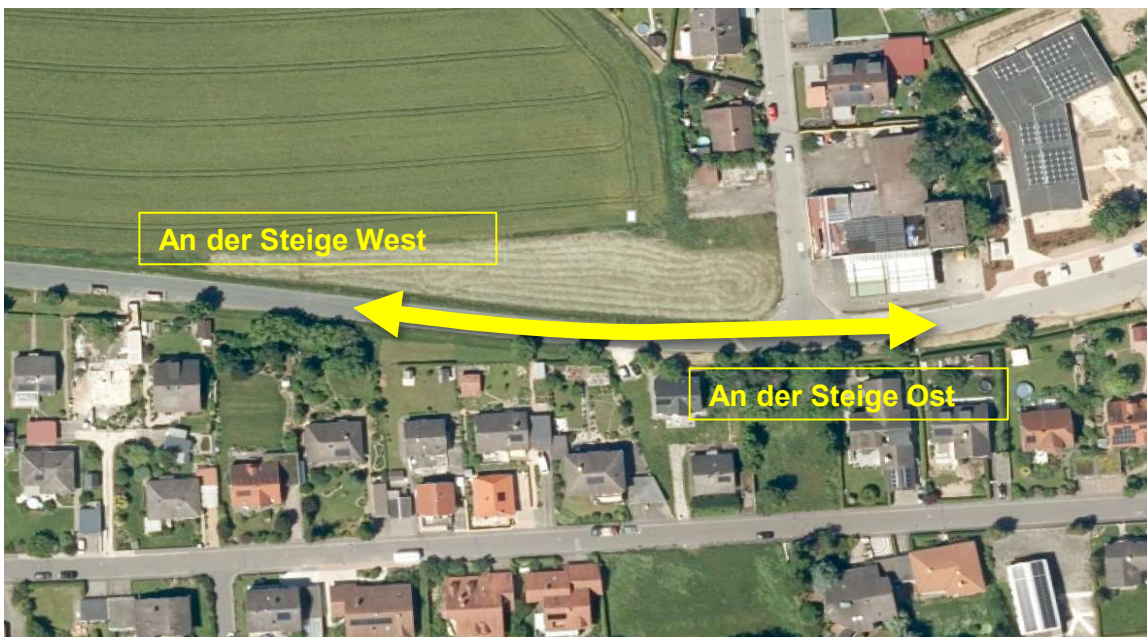
### Lage der Verkehrszählung:

|         |                           |
|---------|---------------------------|
| Name:   | Querschnitt An der Steige |
| Stadt:  | Markt Wilhermsdorf        |
| Datum:  | Donnerstag 08.07.2021     |
| Wetter: | Wechselhaft               |

### Erfasste Straßen

|           |                    |
|-----------|--------------------|
| Straße 1: | An der Steige West |
| Straße 2: | An der Steige Ost  |

### Übersichtskarte:



### Vorhandene Verkehrsströme

|   |
|---|
| 1 = von An der Steige West nach An der Steige Ost           |
| 2 = von An der Steige Ost nach An der Steige West           |
| 3 = von An der Steige West nach An der Steige West (Wender) |
| 4 = von An der Steige Ost nach An der Steige Ost (Wender)   |



### 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

### St 2252 Verkehrsmengen (DTV) 1995 - 2015

#### Zählstelle 65309548

|                                       | Gesamt | PKW  | SV  | SV Anteil an Gesamt |
|---------------------------------------|--------|------|-----|---------------------|
| 1995                                  | 5733   | 5384 | 349 | 6,1%                |
| 2000                                  | 5119   | 4767 | 352 | 6,9%                |
| 2005                                  | 5636   | 5258 | 378 | 6,7%                |
| 2010                                  | 6022   | 5459 | 563 | 9,3%                |
| 2015                                  | 6312   | 5963 | 349 | 5,5%                |
| DTV der Verkehrszählung Geovista 2021 |        |      |     |                     |
| 2021                                  | 6680   | 6100 | 580 | 8,7%                |

### Verkehrsentwicklung 1995 - 2015

|            | Gesamtverkehr | PKW-Verkehr | SV-Verkehr |
|------------|---------------|-------------|------------|
| Gesamt     | 110,1%        | 110,8%      |            |
| Steigerung | 10,10%        | 10,75%      | 0,00%      |
| pro Jahr   | 0,50%         | 0,54%       | 0,00%      |

### Verkehrsentwicklung 2015 - 2021

|            | Gesamtverkehr | PKW-Verkehr | SV-Verkehr |
|------------|---------------|-------------|------------|
| Gesamt     | 105,8%        | 102,3%      | 166,2%     |
| Steigerung | 5,83%         | 2,30%       | 66,19%     |
| pro Jahr   | 0,97%         | 0,11%       | 3,31%      |

### Verkehrsentwicklung 1995 - 2021

|            | Gesamtverkehr | PKW-Verkehr | SV-Verkehr |
|------------|---------------|-------------|------------|
| Gesamt     | 116,5%        | 113,3%      | 166,2%     |
| Steigerung | 16,52%        | 13,30%      | 66,19%     |
| pro Jahr   | 0,64%         | 0,51%       | 2,55%      |

**Verkehrsmengen Einzelströme nach Tag/Nacht Verkehrszählung 2021**

Tag = 16 h Intervall, Nacht = 8 h Intervall

Name: Querschnitt An der Steige

| <b>[Strom 1] = von An der Steige West nach An der Steige Ost</b> |     |      |      |      |        |     |
|--|-----|------|------|------|--------|-----|
|  | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | Rad |
| Tag  | 459 | 6    | 14   | 2    | 481    | 12  |
| Nacht  | 22  | 0    | 0    | 0    | 22     | 1   |
| Gesamt   | 481 | 6    | 14   | 2    | 503    | 13  |

| <b>[Strom 2] = von An der Steige Ost nach An der Steige West</b> |     |      |      |      |        |     |
|--|-----|------|------|------|--------|-----|
|  | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | Rad |
| Tag  | 545 | 5    | 8    | 3    | 561    | 14  |
| Nacht  | 30  | 1    | 0    | 0    | 31     | 1   |
| Gesamt   | 575 | 6    | 8    | 3    | 592    | 15  |

|       |         |       |       |  |         |
|-------|---------|-------|-------|--|---------|
| 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 LÄRM (Tag/Nacht Werte)**

|                          |             |
|--------------------------|-------------|
| <b>Bestand Istfall</b>   | <b>2021</b> |
| <b>Prognose Nullfall</b> | <b>2035</b> |
| <b>Prognose Planfall</b> | <b>2035</b> |

### Verkehrsmengen Einzelströme DTV-Umrechnung 2021 DTV Gesamt (Montag - Sonntag)

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

Name: Querschnitt An der Steige

| <b>[Strom 1] = von An der Steige West nach An der Steige Ost</b> |     |      |       |       |        |  |
|--|-----|------|-------|-------|--------|--|
|  | PKW | Krad | LKW 1 | LKW 2 | Gesamt |  |
| Tag  | 425 | 6    | 10    | 1     | 442    |  |
| Nacht  | 20  | 0    | 0     | 0     | 20     |  |
| Gesamt   | 445 | 6    | 10    | 1     | 462    |  |

| <b>[Strom 2] = von An der Steige Ost nach An der Steige West</b> |     |      |       |       |        |  |
|--|-----|------|-------|-------|--------|--|
|  | PKW | Krad | LKW 1 | LKW 2 | Gesamt |  |
| Tag  | 504 | 5    | 6     | 2     | 517    |  |
| Nacht  | 28  | 1    | 0     | 0     | 29     |  |
| Gesamt   | 532 | 6    | 6     | 2     | 546    |  |

### Umrechnungsfaktoren Verkehrszählung/DTV

|  |                             |  |       |
|--|-----------------------------|--|-------|
|  | Sonntagsfaktor (geschätzt)  |  | 0,7   |
|  | Tag-/Woche-Faktor Pkw       |  | 0,924 |
|  | Tag-/Woche-Faktor Lkw       |  | 0,740 |
|  | Halbmonatsfaktor Pkw        |  | 0,999 |
|  | Halbmonatsfaktor Lkw        |  | 1,022 |
|  | Umrechnungsfaktor $k_w$ Pkw |  | 1,069 |
|  | Umrechnungsfaktor $k_w$ Lkw |  | 1,230 |

**Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag - Sonntag)**

**Bezugsjahr: 2021**

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

SV = Schwerverkehrsanteil

| <b>An der Steige West</b> |               | PKW        | Krad      | LKW1      | LKW2     | Gesamt      | SV Anteil   |  |
|---------------------------|---------------|------------|-----------|-----------|----------|-------------|-------------|--|
| Richtung Ortskern         | Tag           | 425        | 6         | 10        | 1        | 442         | 2,5%        |  |
|                           | Nacht         | 20         | 0         | 0         | 0        | 20          | 0,0%        |  |
|                           | <b>Gesamt</b> | <b>445</b> | <b>6</b>  | <b>10</b> | <b>1</b> | <b>462</b>  | <b>2,4%</b> |  |
| Richtung St 2252          | Tag           | 504        | 5         | 6         | 2        | 517         | 1,5%        |  |
|                           | Nacht         | 28         | 1         | 0         | 0        | 29          | 0,0%        |  |
|                           | <b>Gesamt</b> | <b>532</b> | <b>6</b>  | <b>6</b>  | <b>2</b> | <b>546</b>  | <b>1,5%</b> |  |
| <b>Gesamtverkehr</b>      | Tag           | 929        | 11        | 16        | 3        | 959         | 2,0%        |  |
|                           | Nacht         | 48         | 1         | 0         | 0        | 49          | 0,0%        |  |
|                           |               | <b>977</b> | <b>12</b> | <b>16</b> | <b>3</b> | <b>1008</b> | <b>1,9%</b> |  |

| <b>An der Steige Ost</b> |               | PKW        | Krad      | LKW1      | LKW2     | Gesamt      | SV Anteil   |  |
|--------------------------|---------------|------------|-----------|-----------|----------|-------------|-------------|--|
| Richtung St 2252         | Tag           | 504        | 5         | 6         | 2        | 517         | 1,5%        |  |
|                          | Nacht         | 28         | 1         | 0         | 0        | 29          | 0,0%        |  |
|                          | <b>Gesamt</b> | <b>532</b> | <b>6</b>  | <b>6</b>  | <b>2</b> | <b>546</b>  | <b>1,5%</b> |  |
| Richtung Ortskern        | Tag           | 425        | 6         | 10        | 1        | 442         | 2,5%        |  |
|                          | Nacht         | 20         | 0         | 0         | 0        | 20          | 0,0%        |  |
|                          | <b>Gesamt</b> | <b>445</b> | <b>6</b>  | <b>10</b> | <b>1</b> | <b>462</b>  | <b>2,4%</b> |  |
| <b>Gesamtverkehr</b>     | Tag           | 929        | 11        | 16        | 3        | 959         | 2,0%        |  |
|                          | Nacht         | 48         | 1         | 0         | 0        | 49          | 0,0%        |  |
|                          |               | <b>977</b> | <b>12</b> | <b>16</b> | <b>3</b> | <b>1008</b> | <b>1,9%</b> |  |

**Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag - Sonntag) - Istfall**

**Bezugsjahr: 2021**

**DTV Gesamt 24 h**

(Gesamt / SV-Anteil)  
**546 / 1,5%**  
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)  
**6 / 532 6 / 2**

**An der Steige West**

(Gesamt / SV-Anteil)  
**462 / 2,4%**  
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)  
**6 / 445 10 / 1**



(Gesamt / SV-Anteil)  
**546 / 1,5%**  
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)  
**6 / 532 6 / 2**

**An der Steige Ost**

(Gesamt / SV-Anteil)  
**462 / 2,4%**  
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)  
**6 / 445 10 / 1**

Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

DTV Tag 16 h

(Gesamt / SV-Anteil)  
517 / 1,5%  
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)  
5 / 504 / 6 / 2

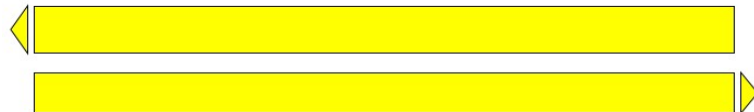
**An der Steige West**

(Gesamt / SV-Anteil)  
442 / 2,5%  
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)  
6 / 425 / 10 / 1

(Gesamt / SV-Anteil)  
517 / 1,5%  
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)  
5 / 504 / 6 / 2

**An der Steige Ost**

(Gesamt / SV-Anteil)  
442 / 2,5%  
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)  
6 / 425 / 10 / 1



Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

**DTV Nacht (8 h Intervall)**

(Gesamt / SV-Anteil)  
29 / 0,0%  
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)  
1 / 28 / 0 / 0

**An der Steige West**

(Gesamt / SV-Anteil)  
20 / 0,0%  
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)  
0 / 20 / 0 / 0

(Gesamt / SV-Anteil)  
29 / 0,0%  
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)  
1 / 28 / 0 / 0

**An der Steige Ost**

(Gesamt / SV-Anteil)  
20 / 0,0%  
(Krad/PKW/LKW1/LKW2)  
0 / 20 / 0 / 0



Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2



|  |       |                           |      |  |  |             |  |
|--|-------|---------------------------|------|--|--|-------------|--|
| <b>Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag - Sonntag) - Prognosenullfall</b> |       |                           |      | <b>Prognosenullfall:</b>               |  | <b>2035</b> |  |
| Gesamt = 24 h, Tag = 16 h Intervall, Nacht = 8 h Intervall             |       | SV = Schwerverkehrsanteil |      |  |  |             |  |
| Steigerung / Jahr:   | 1,00% | Bezugsjahr:               | 2021 | Gesamtsteigerung bis zum Prognosejahr: |  | 14,00%      |  |

| <b>An der Steige West</b> |               | PKW         | Krad      | LKW1      | LKW2     | Gesamt      | SV Anteil   |  |
|---------------------------|---------------|-------------|-----------|-----------|----------|-------------|-------------|--|
| Richtung Ortskern         | Tag           | 485         | 7         | 11        | 1        | 504         | 2,4%        |  |
|                           | Nacht         | 23          | 0         | 0         | 0        | 23          | 0,0%        |  |
|                           | <b>Gesamt</b> | <b>508</b>  | <b>7</b>  | <b>11</b> | <b>1</b> | <b>527</b>  | <b>2,3%</b> |  |
| Richtung St 2252          | Tag           | 575         | 6         | 7         | 2        | 590         | 1,5%        |  |
|                           | Nacht         | 32          | 1         | 0         | 0        | 33          | 0,0%        |  |
|                           | <b>Gesamt</b> | <b>607</b>  | <b>7</b>  | <b>7</b>  | <b>2</b> | <b>623</b>  | <b>1,4%</b> |  |
| <b>Gesamtverkehr</b>      | Tag           | 1060        | 13        | 18        | 3        | 1094        | 1,9%        |  |
|                           | Nacht         | 55          | 1         | 0         | 0        | 56          | 0,0%        |  |
|                           |               | <b>1115</b> | <b>14</b> | <b>18</b> | <b>3</b> | <b>1150</b> | <b>1,8%</b> |  |

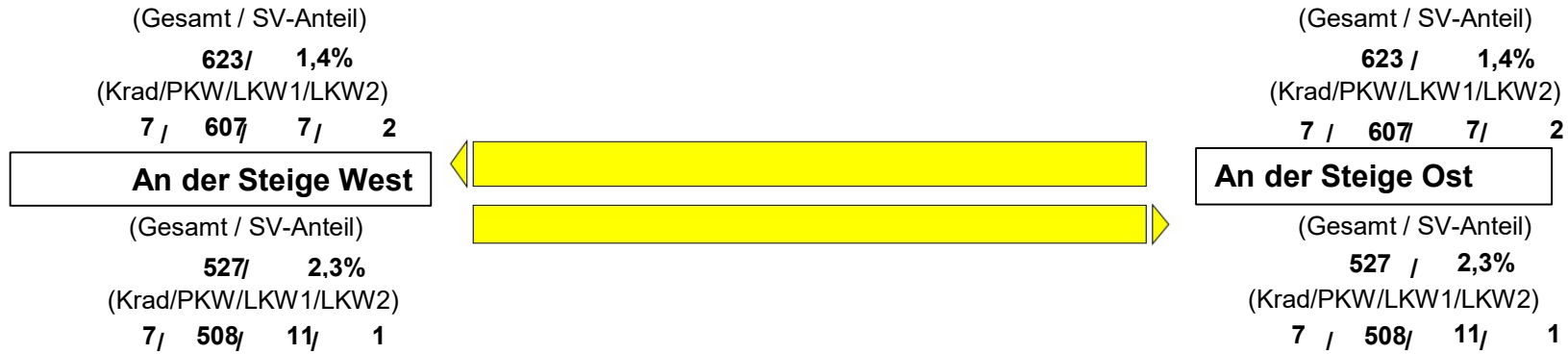
| <b>An der Steige Ost</b> |               | PKW         | Krad      | LKW1      | LKW2     | Gesamt      | SV Anteil   |  |
|--------------------------|---------------|-------------|-----------|-----------|----------|-------------|-------------|--|
| Richtung St 2252         | Tag           | 575         | 6         | 7         | 2        | 590         | 1,5%        |  |
|                          | Nacht         | 32          | 1         | 0         | 0        | 33          | 0,0%        |  |
|                          | <b>Gesamt</b> | <b>607</b>  | <b>7</b>  | <b>7</b>  | <b>2</b> | <b>623</b>  | <b>1,4%</b> |  |
| Richtung Ortskern        | Tag           | 485         | 7         | 11        | 1        | 504         | 2,4%        |  |
|                          | Nacht         | 23          | 0         | 0         | 0        | 23          | 0,0%        |  |
|                          | <b>Gesamt</b> | <b>508</b>  | <b>7</b>  | <b>11</b> | <b>1</b> | <b>527</b>  | <b>2,3%</b> |  |
| <b>Gesamtverkehr</b>     | Tag           | 1060        | 13        | 18        | 3        | 1094        | 1,9%        |  |
|                          | Nacht         | 55          | 1         | 0         | 0        | 56          | 0,0%        |  |
|                          |               | <b>1115</b> | <b>14</b> | <b>18</b> | <b>3</b> | <b>1150</b> | <b>1,8%</b> |  |

**Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag-Sonntag) - Prognosenullfall**

**Prognosenullfall: 2035**

**DTV Gesamt 24 h**

Prognose Bestandsverkehr



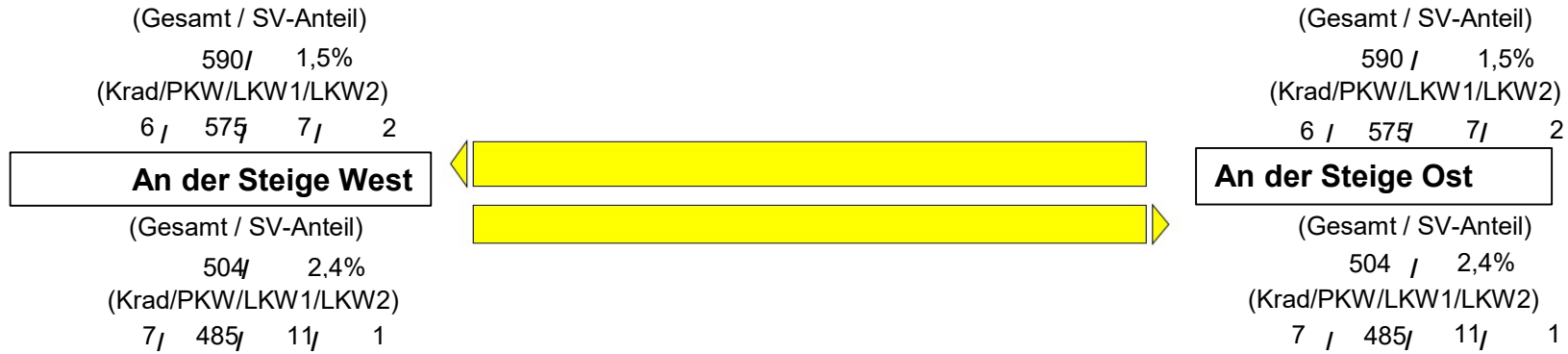
Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

**Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag-Sonntag) - Prognosenullfall**

**Prognosenullfall: 2035**

**DTV Tag 16 h**

Prognose Bestandsverkehr

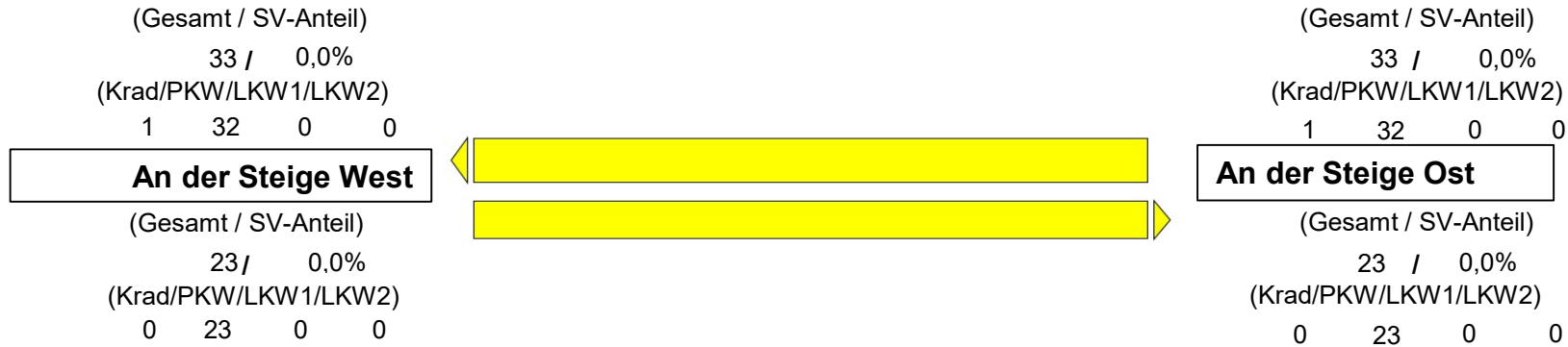


Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

**Verkehrsmengen DTV Gesamt (Montag-Sonntag) - Prognosenullfall**

**Prognosenullfall: 2035**

**DTV Nacht (8 h Intervall)**  
Prognose Bestandsverkehr



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

| <b>An der Steige West</b> |                  | PKW         | Krad       | LKW1      | LKW2        | Gesamt      | SV Anteil   |             |  |
|---------------------------|------------------|-------------|------------|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| Richtung Ortskern         | Bestand          | 485         | 7          | 11        | 1           | 504         | 2,4%        |             |  |
|                           | Planung          | 425         | 0          | 0         | 0           | 425         | 0,0%        |             |  |
|                           | <b>Tag</b>       | <b>910</b>  | <b>7</b>   | <b>11</b> | <b>1</b>    | <b>929</b>  | <b>1,3%</b> |             |  |
|                           | Bestand          | 23          | 0          | 0         | 0           | 23          | 0,0%        |             |  |
|                           | Planung          | 23          | 0          | 0         | 0           | 23          | 0,0%        |             |  |
|                           | <b>Nacht</b>     | <b>46</b>   | <b>0</b>   | <b>0</b>  | <b>0</b>    | <b>46</b>   | <b>0,0%</b> |             |  |
|                           | <b>Gesamt</b>    | <b>956</b>  | <b>7</b>   | <b>11</b> | <b>1</b>    | <b>975</b>  | <b>1,2%</b> |             |  |
|                           | Richtung St 2252 | Bestand     | 575        | 6         | 7           | 2           | 590         | 1,5%        |  |
|                           |                  | Planung     | 413        | 0         | 0           | 0           | 413         | 0,0%        |  |
|                           |                  | <b>Tag</b>  | <b>988</b> | <b>6</b>  | <b>7</b>    | <b>2</b>    | <b>1003</b> | <b>0,9%</b> |  |
| Bestand                   |                  | 32          | 1          | 0         | 0           | 33          | 0,0%        |             |  |
| Planung                   |                  | 35          | 0          | 0         | 0           | 35          | 0,0%        |             |  |
| <b>Nacht</b>              |                  | <b>67</b>   | <b>1</b>   | <b>0</b>  | <b>0</b>    | <b>68</b>   | <b>0,0%</b> |             |  |
| <b>Gesamt</b>             | <b>1055</b>      | <b>7</b>    | <b>7</b>   | <b>2</b>  | <b>1071</b> | <b>0,8%</b> |             |             |  |
| <b>Gesamtverkehr</b>      | Tag              | 1898        | 13         | 18        | 3           | 1932        | 1,1%        |             |  |
|                           | Nacht            | 113         | 1          | 0         | 0           | 114         | 0,0%        |             |  |
|                           |                  | <b>2011</b> | <b>14</b>  | <b>18</b> | <b>3</b>    | <b>2046</b> | <b>1,0%</b> |             |  |

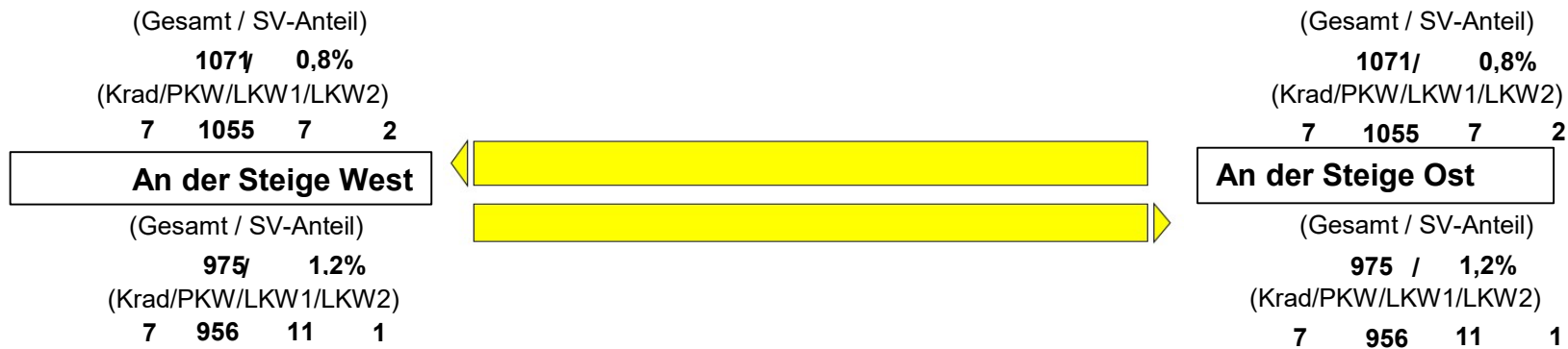
| <b>An der Steige Ost</b> |                   | PKW         | Krad       | LKW1      | LKW2       | Gesamt      | SV Anteil   |             |  |
|--------------------------|-------------------|-------------|------------|-----------|------------|-------------|-------------|-------------|--|
| Richtung St 2252         | Bestand           | 575         | 6          | 7         | 2          | 590         | 1,5%        |             |  |
|                          | Planung           | 413         | 0          | 0         | 0          | 413         | 0,0%        |             |  |
|                          | <b>Tag</b>        | <b>988</b>  | <b>6</b>   | <b>7</b>  | <b>2</b>   | <b>1003</b> | <b>0,9%</b> |             |  |
|                          | Bestand           | 32          | 1          | 0         | 0          | 33          | 0,0%        |             |  |
|                          | Planung           | 35          | 0          | 0         | 0          | 35          | 0,0%        |             |  |
|                          | <b>Nacht</b>      | <b>67</b>   | <b>1</b>   | <b>0</b>  | <b>0</b>   | <b>68</b>   | <b>0,0%</b> |             |  |
|                          | <b>Gesamt</b>     | <b>1055</b> | <b>7</b>   | <b>7</b>  | <b>2</b>   | <b>1071</b> | <b>0,8%</b> |             |  |
|                          | Richtung Ortskern | Bestand     | 485        | 7         | 11         | 1           | 504         | 2,4%        |  |
|                          |                   | Planung     | 425        | 0         | 0          | 0           | 425         | 0,0%        |  |
|                          |                   | <b>Tag</b>  | <b>910</b> | <b>7</b>  | <b>11</b>  | <b>1</b>    | <b>929</b>  | <b>1,3%</b> |  |
| Bestand                  |                   | 23          | 0          | 0         | 0          | 23          | 0,0%        |             |  |
| Planung                  |                   | 23          | 0          | 0         | 0          | 23          | 0,0%        |             |  |
| <b>Nacht</b>             |                   | <b>46</b>   | <b>0</b>   | <b>0</b>  | <b>0</b>   | <b>46</b>   | <b>0,0%</b> |             |  |
| <b>Gesamt</b>            | <b>956</b>        | <b>7</b>    | <b>11</b>  | <b>1</b>  | <b>975</b> | <b>1,2%</b> |             |             |  |
| <b>Gesamtverkehr</b>     | Tag               | 1898        | 13         | 18        | 3          | 1932        | 1,1%        |             |  |
|                          | Nacht             | 113         | 1          | 0         | 0          | 114         | 0,0%        |             |  |
|                          |                   | <b>2011</b> | <b>14</b>  | <b>18</b> | <b>3</b>   | <b>2046</b> | <b>1,0%</b> |             |  |

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

**Prognoseplanfall:**

**2035**

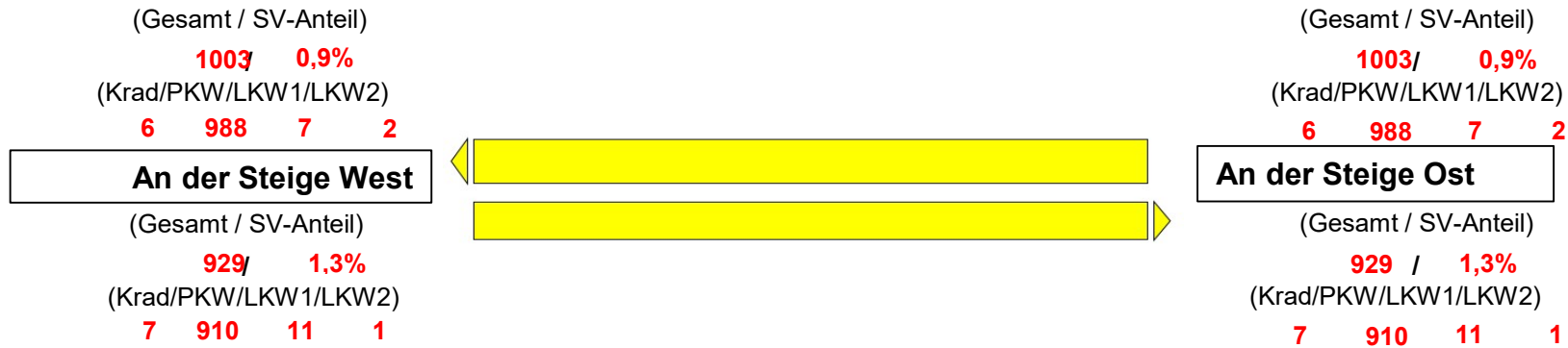
**DTV Gesamt 24 h**  
Prognose Planfall



Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

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

**DTV Tag (16 h Intervall)**  
Prognose Planfall



Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2



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

**Prognoseplanfall:**

**2035**

**DTV Nacht (8 h Intervall)**

Prognose Planfall



Hinweis: SV-Anteil = LKW1 + LKW2

## **ANLAGE 5**

**Datenblätter  
Verkehrszählung**

**Querschnitt An der Steige**

| <b>[Strom 1] = von An der Steige West nach An der Steige Ost</b> |     |     |     |      |     |     |         |
|--|-----|-----|-----|------|-----|-----|---------|
| Zeit   | Rad | Pkw | Lfw | Krad | Bus | Lkw | Lastzug |
| 00:00-00:15  | 0   | 2   | 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   | 0       |
| 04:15-04:30  | 0   | 1   | 0   | 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   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 05:15-05:30  | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 05:30-05:45  | 1   | 4   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 05:45-06:00  | 0   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 06:00-06:15  | 0   | 3   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 06:15-06:30  | 0   | 6   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 06:30-06:45  | 0   | 10  | 3   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 06:45-07:00  | 0   | 5   | 2   | 0    | 0   | 1   | 0       |
| 07:00-07:15  | 0   | 2   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 07:15-07:30  | 0   | 6   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 07:30-07:45  | 0   | 12  | 0   | 0    | 1   | 0   | 0       |
| 07:45-08:00  | 0   | 8   | 1   | 0    | 3   | 0   | 0       |
| 08:00-08:15  | 0   | 8   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 08:15-08:30  | 0   | 9   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 08:30-08:45  | 0   | 7   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 08:45-09:00  | 0   | 5   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 09:00-09:15  | 0   | 3   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 09:15-09:30  | 0   | 6   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 09:30-09:45  | 0   | 5   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 09:45-10:00  | 0   | 7   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 10:00-10:15  | 0   | 6   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 10:15-10:30  | 0   | 8   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 10:30-10:45  | 0   | 5   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 10:45-11:00  | 0   | 4   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 11:00-11:15  | 0   | 9   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 11:15-11:30  | 0   | 5   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 11:30-11:45  | 1   | 3   | 2   | 1    | 0   | 0   | 1       |
| 11:45-12:00  | 0   | 9   | 3   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 12:00-12:15  | 0   | 10  | 1   | 1    | 0   | 0   | 0       |
| 12:15-12:30  | 0   | 6   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 12:30-12:45  | 0   | 3   | 2   | 0    | 0   | 0   | 0       |

Bebauungsplan Wilhermsdorf West  
Verkehrsgutachten

|                |     |     |    |      |       |   |      |
|----------------|-----|-----|----|------|-------|---|------|
| 12:45-13:00    | 1   | 10  | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 13:00-13:15    | 0   | 12  | 1  | 1    | 1     | 0 | 1    |
| 13:15-13:30    | 0   | 6   | 2  | 0    | 1     | 0 | 0    |
| 13:30-13:45    | 0   | 4   | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 13:45-14:00    | 0   | 6   | 0  | 1    | 0     | 0 | 0    |
| 14:00-14:15    | 0   | 8   | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 14:15-14:30    | 1   | 13  | 0  | 0    | 0     | 1 | 0    |
| 14:30-14:45    | 0   | 8   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 14:45-15:00    | 1   | 8   | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 15:00-15:15    | 0   | 11  | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 15:15-15:30    | 0   | 7   | 1  | 0    | 2     | 0 | 0    |
| 15:30-15:45    | 0   | 11  | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 15:45-16:00    | 0   | 4   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 16:00-16:15    | 2   | 9   | 0  | 0    | 0     | 1 | 0    |
| 16:15-16:30    | 0   | 12  | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 16:30-16:45    | 0   | 12  | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 16:45-17:00    | 1   | 8   | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 17:00-17:15    | 0   | 7   | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 17:15-17:30    | 0   | 10  | 1  | 2    | 0     | 0 | 0    |
| 17:30-17:45    | 1   | 6   | 0  | 0    | 0     | 1 | 0    |
| 17:45-18:00    | 0   | 9   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 18:00-18:15    | 0   | 9   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 18:15-18:30    | 2   | 11  | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 18:30-18:45    | 0   | 4   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 18:45-19:00    | 0   | 4   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 19:00-19:15    | 1   | 2   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 19:15-19:30    | 0   | 10  | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 19:30-19:45    | 1   | 1   | 0  | 0    | 0     | 1 | 0    |
| 19:45-20:00    | 0   | 5   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 20:00-20:15    | 0   | 3   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 20:15-20:30    | 0   | 4   | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 20:30-20:45    | 0   | 5   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 20:45-21:00    | 0   | 2   | 1  | 0    | 0     | 1 | 0    |
| 21:00-21:15    | 0   | 3   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 21:15-21:30    | 0   | 6   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 21:30-21:45    | 0   | 1   | 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   | 0   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 23:00-23:15    | 0   | 0   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 23:15-23:30    | 0   | 2   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 23:30-23:45    | 0   | 3   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 23:45-24:00    | 0   | 1   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| Zeitraum Tag   | 12  | 424 | 35 | 6    | 8     | 6 | 2    |
| Zeitraum Nacht | 1   | 22  | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| Gesamt         | 13  | 446 | 35 | 6    | 8     | 6 | 2    |
|                | RAD | PKW |    | Krad | LKW 1 |   | LKW2 |

| <b>[Strom 2] = von An der Steige Ost nach An der Steige West</b> |     |     |     |      |     |     |         |
|--|-----|-----|-----|------|-----|-----|---------|
| 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   | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 01:45-02:00  | 0   | 1   | 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   | 1    | 0   | 0   | 0       |
| 04:15-04:30  | 0   | 1   | 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   | 4   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 05:15-05:30  | 0   | 3   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 05:30-05:45  | 0   | 7   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 05:45-06:00  | 1   | 3   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 06:00-06:15  | 0   | 3   | 0   | 0    | 0   | 1   | 0       |
| 06:15-06:30  | 0   | 4   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 06:30-06:45  | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 06:45-07:00  | 0   | 11  | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 07:00-07:15  | 0   | 5   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 07:15-07:30  | 0   | 5   | 2   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 07:30-07:45  | 0   | 9   | 2   | 0    | 1   | 0   | 0       |
| 07:45-08:00  | 0   | 15  | 2   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 08:00-08:15  | 0   | 13  | 1   | 0    | 0   | 0   | 1       |
| 08:15-08:30  | 0   | 4   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 08:30-08:45  | 0   | 8   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 08:45-09:00  | 0   | 5   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 09:00-09:15  | 0   | 3   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 09:15-09:30  | 0   | 6   | 1   | 0    | 0   | 1   | 0       |
| 09:30-09:45  | 0   | 4   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 09:45-10:00  | 1   | 13  | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 10:00-10:15  | 0   | 5   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 10:15-10:30  | 0   | 5   | 1   | 0    | 0   | 1   | 0       |
| 10:30-10:45  | 0   | 8   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 10:45-11:00  | 0   | 10  | 1   | 0    | 0   | 0   | 1       |
| 11:00-11:15  | 0   | 8   | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 11:15-11:30  | 0   | 7   | 1   | 0    | 0   | 1   | 0       |
| 11:30-11:45  | 0   | 9   | 1   | 0    | 0   | 1   | 0       |
| 11:45-12:00  | 0   | 6   | 0   | 0    | 0   | 0   | 1       |
| 12:00-12:15  | 0   | 10  | 0   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 12:15-12:30  | 0   | 13  | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |
| 12:30-12:45  | 0   | 10  | 1   | 1    | 0   | 0   | 0       |
| 12:45-13:00  | 0   | 10  | 1   | 0    | 0   | 0   | 0       |

Bebauungsplan Wilhermsdorf West  
Verkehrsgutachten

|                |     |     |    |      |       |   |      |
|----------------|-----|-----|----|------|-------|---|------|
| 13:00-13:15    | 0   | 15  | 1  | 0    | 1     | 0 | 0    |
| 13:15-13:30    | 0   | 10  | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 13:30-13:45    | 2   | 9   | 2  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 13:45-14:00    | 0   | 10  | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 14:00-14:15    | 0   | 15  | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 14:15-14:30    | 0   | 12  | 2  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 14:30-14:45    | 0   | 6   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 14:45-15:00    | 0   | 11  | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 15:00-15:15    | 0   | 9   | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 15:15-15:30    | 1   | 10  | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 15:30-15:45    | 0   | 11  | 1  | 1    | 0     | 0 | 0    |
| 15:45-16:00    | 1   | 10  | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 16:00-16:15    | 1   | 15  | 1  | 0    | 0     | 1 | 0    |
| 16:15-16:30    | 0   | 13  | 2  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 16:30-16:45    | 2   | 12  | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 16:45-17:00    | 2   | 14  | 4  | 1    | 0     | 0 | 0    |
| 17:00-17:15    | 0   | 14  | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 17:15-17:30    | 0   | 13  | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 17:30-17:45    | 0   | 8   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 17:45-18:00    | 1   | 7   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 18:00-18:15    | 0   | 9   | 1  | 1    | 0     | 0 | 0    |
| 18:15-18:30    | 0   | 5   | 0  | 1    | 0     | 0 | 0    |
| 18:30-18:45    | 0   | 7   | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 18:45-19:00    | 0   | 5   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 19:00-19:15    | 0   | 9   | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 19:15-19:30    | 0   | 8   | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 19:30-19:45    | 2   | 4   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 19:45-20:00    | 0   | 2   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 20:00-20:15    | 0   | 0   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 20:15-20:30    | 0   | 3   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 20:30-20:45    | 0   | 4   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 20:45-21:00    | 0   | 6   | 1  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 21:00-21:15    | 0   | 1   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 21:15-21:30    | 1   | 1   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 21:30-21:45    | 0   | 3   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 21:45-22:00    | 0   | 1   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 22:00-22:15    | 0   | 3   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 22:15-22:30    | 0   | 0   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 22:30-22:45    | 0   | 2   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| 22:45-23:00    | 0   | 3   | 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   | 0   | 0  | 0    | 0     | 0 | 0    |
| Zeitraum Tag   | 14  | 503 | 42 | 5    | 2     | 6 | 3    |
| Zeitraum Nacht | 1   | 30  | 0  | 1    | 0     | 0 | 0    |
| Gesamt         | 15  | 533 | 42 | 6    | 2     | 6 | 3    |
|                | RAD | PKW |    | Krad | LKW 1 |   | LKW2 |

## **ANLAGE 6**

### **Verkehrsmengenprognose Planung 2035**

**Verkehrsmengen Planungsgebiet GEWERBE - Quellverkehr (QV) (Mo - Do, Sa)**

Annahmen:

Beschäftigten-Verkehr = 100 % PKW

Kundenverkehr = 50 % PKW, 50 % Lfw

Wirtschaftsverkehr = 50 % LKW, 50 % Sattelzug

| Zeit           | Pkw | Lfw | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |
|----------------|-----|-----|-----|-----|-----------|--------|
| 00:00-01:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 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    | 4   | 0   | 0   | 1   | 1         | 6      |
| 06:00-07:00    | 8   | 0   | 0   | 1   | 1         | 10     |
| 07:00-08:00    | 7   | 0   | 0   | 4   | 4         | 15     |
| 08:00-09:00    | 15  | 2   | 0   | 5   | 5         | 27     |
| 09:00-10:00    | 13  | 3   | 0   | 6   | 6         | 28     |
| 10:00-11:00    | 11  | 5   | 0   | 7   | 7         | 30     |
| 11:00-12:00    | 10  | 5   | 0   | 8   | 8         | 31     |
| 12:00-13:00    | 15  | 5   | 0   | 7   | 7         | 34     |
| 13:00-14:00    | 18  | 4   | 0   | 6   | 6         | 34     |
| 14:00-15:00    | 23  | 4   | 0   | 4   | 4         | 35     |
| 15:00-16:00    | 47  | 4   | 0   | 5   | 5         | 61     |
| 16:00-17:00    | 61  | 5   | 0   | 7   | 7         | 80     |
| 17:00-18:00    | 21  | 6   | 0   | 5   | 5         | 37     |
| 18:00-19:00    | 23  | 8   | 0   | 4   | 4         | 39     |
| 19:00-20:00    | 17  | 8   | 0   | 3   | 3         | 31     |
| 20:00-21:00    | 11  | 2   | 0   | 1   | 1         | 15     |
| 21:00-22:00    | 7   | 0   | 0   | 1   | 1         | 9      |
| 22:00-23:00    | 6   | 0   | 0   | 1   | 1         | 8      |
| 23:00-24:00    | 2   | 0   | 0   | 1   | 1         | 4      |
| Zeitraum Tag   | 307 | 61  | 0   | 74  | 74        | 516    |
| Zeitraum Nacht | 13  | 0   | 0   | 3   | 3         | 19     |
| Gesamt         | 320 | 61  | 0   | 77  | 77        | 535    |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |



**Teilstrom QV1 nach Westen (Richtung St 2252)**

Anteil an Gesamtverkehr

|     |     |           |      |
|-----|-----|-----------|------|
| PKW | 50% | LKW       | 100% |
| Lfw | 50% | Sattelzug | 100% |

| Zeit           | Pkw | Lfw | Bus | LKW | Sattelzug |
|----------------|-----|-----|-----|-----|-----------|
| 00:00-01:00    | 1   | 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    | 2   | 0   | 0   | 1   | 1         |
| 06:00-07:00    | 4   | 0   | 0   | 1   | 1         |
| 07:00-08:00    | 4   | 0   | 0   | 4   | 4         |
| 08:00-09:00    | 8   | 1   | 0   | 5   | 5         |
| 09:00-10:00    | 7   | 2   | 0   | 6   | 6         |
| 10:00-11:00    | 6   | 3   | 0   | 7   | 7         |
| 11:00-12:00    | 5   | 3   | 0   | 8   | 8         |
| 12:00-13:00    | 8   | 3   | 0   | 7   | 7         |
| 13:00-14:00    | 9   | 2   | 0   | 6   | 6         |
| 14:00-15:00    | 12  | 2   | 0   | 4   | 4         |
| 15:00-16:00    | 24  | 2   | 0   | 5   | 5         |
| 16:00-17:00    | 31  | 3   | 0   | 7   | 7         |
| 17:00-18:00    | 11  | 3   | 0   | 5   | 5         |
| 18:00-19:00    | 12  | 4   | 0   | 4   | 4         |
| 19:00-20:00    | 9   | 4   | 0   | 3   | 3         |
| 20:00-21:00    | 6   | 2   | 0   | 1   | 1         |
| 21:00-22:00    | 4   | 0   | 0   | 1   | 1         |
| 22:00-23:00    | 3   | 0   | 0   | 1   | 1         |
| 23:00-24:00    | 1   | 0   | 0   | 1   | 1         |
| Zeitraum Tag   | 160 | 34  | 0   | 74  | 74        |
| Zeitraum Nacht | 7   | 0   | 0   | 3   | 3         |
| Gesamt         | 167 | 34  | 0   | 77  | 77        |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug |

**Teilstrom QV2 nach Osten (Richtung Ortskern)**

Anteil an Gesamtverkehr

|     |     |           |    |
|-----|-----|-----------|----|
| PKW | 50% | LKW       | 0% |
| Lfw | 50% | 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    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 06:00-07:00    | 4   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 07:00-08:00    | 3   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 08:00-09:00    | 7   | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 09:00-10:00    | 6   | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 10:00-11:00    | 5   | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 11:00-12:00    | 5   | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 12:00-13:00    | 7   | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 13:00-14:00    | 9   | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 14:00-15:00    | 11  | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 15:00-16:00    | 23  | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 16:00-17:00    | 30  | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 17:00-18:00    | 10  | 3   | 0   | 0   | 0         |
| 18:00-19:00    | 11  | 4   | 0   | 0   | 0         |
| 19:00-20:00    | 8   | 4   | 0   | 0   | 0         |
| 20:00-21:00    | 5   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 21:00-22:00    | 3   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 22:00-23:00    | 3   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 23:00-24:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Tag   | 147 | 27  | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Nacht | 6   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Gesamt         | 153 | 27  | 0   | 0   | 0         |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug |

**Verkehrsmengen Planungsgebiet GEWERBE - Zielverkehr (QV)**

Annahmen:

Beschäftigten-Verkehr = 100 % PKW

Kundenverkehr = 50 % PKW, 50 % Lfw

Wirtschaftsverkehr = 50 % LKW, 50 % Sattelzug

| Zeit           | Pkw | Lfw | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |
|----------------|-----|-----|-----|-----|-----------|--------|
| 00:00-01:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 01:00-02:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 02:00-03:00    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0         | 0      |
| 03:00-04:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 04:00-05:00    | 9   | 0   | 0   | 0   | 0         | 9      |
| 05:00-06:00    | 22  | 0   | 0   | 1   | 1         | 24     |
| 06:00-07:00    | 55  | 0   | 0   | 2   | 2         | 59     |
| 07:00-08:00    | 67  | 2   | 0   | 6   | 6         | 81     |
| 08:00-09:00    | 25  | 3   | 0   | 8   | 8         | 44     |
| 09:00-10:00    | 11  | 5   | 0   | 7   | 7         | 30     |
| 10:00-11:00    | 11  | 5   | 0   | 8   | 8         | 32     |
| 11:00-12:00    | 11  | 4   | 0   | 8   | 8         | 31     |
| 12:00-13:00    | 15  | 4   | 0   | 5   | 5         | 29     |
| 13:00-14:00    | 14  | 3   | 0   | 5   | 5         | 27     |
| 14:00-15:00    | 12  | 4   | 0   | 5   | 5         | 26     |
| 15:00-16:00    | 6   | 4   | 0   | 6   | 6         | 22     |
| 16:00-17:00    | 9   | 7   | 0   | 5   | 5         | 26     |
| 17:00-18:00    | 16  | 7   | 0   | 4   | 4         | 31     |
| 18:00-19:00    | 17  | 9   | 0   | 3   | 3         | 32     |
| 19:00-20:00    | 8   | 4   | 0   | 3   | 3         | 18     |
| 20:00-21:00    | 5   | 0   | 0   | 1   | 1         | 7      |
| 21:00-22:00    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         | 2      |
| 22:00-23:00    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         | 2      |
| 23:00-24:00    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0         | 0      |
| Zeitraum Tag   | 284 | 61  | 0   | 76  | 76        | 497    |
| Zeitraum Nacht | 36  | 0   | 0   | 1   | 1         | 38     |
| Gesamt         | 320 | 61  | 0   | 77  | 77        | 535    |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |

**Teilstrom QV1 von Westen (Richtung St 2252)**

Anteil an Gesamtverkehr

|     |     |           |      |
|-----|-----|-----------|------|
| PKW | 50% | LKW       | 100% |
| Lfw | 50% | Sattelzug | 100% |

| Zeit           | Pkw | Lfw | Bus | LKW | Sattelzug |
|----------------|-----|-----|-----|-----|-----------|
| 00:00-01:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 01:00-02:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 02:00-03:00    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 03:00-04:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 04:00-05:00    | 5   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 05:00-06:00    | 11  | 0   | 0   | 1   | 1         |
| 06:00-07:00    | 28  | 0   | 0   | 2   | 2         |
| 07:00-08:00    | 34  | 1   | 0   | 6   | 6         |
| 08:00-09:00    | 13  | 2   | 0   | 8   | 8         |
| 09:00-10:00    | 6   | 3   | 0   | 7   | 7         |
| 10:00-11:00    | 6   | 3   | 0   | 8   | 8         |
| 11:00-12:00    | 6   | 2   | 0   | 8   | 8         |
| 12:00-13:00    | 8   | 2   | 0   | 5   | 5         |
| 13:00-14:00    | 7   | 2   | 0   | 5   | 5         |
| 14:00-15:00    | 6   | 2   | 0   | 5   | 5         |
| 15:00-16:00    | 3   | 2   | 0   | 6   | 6         |
| 16:00-17:00    | 5   | 4   | 0   | 5   | 5         |
| 17:00-18:00    | 8   | 4   | 0   | 4   | 4         |
| 18:00-19:00    | 9   | 5   | 0   | 3   | 3         |
| 19:00-20:00    | 4   | 2   | 0   | 3   | 3         |
| 20:00-21:00    | 3   | 0   | 0   | 1   | 1         |
| 21:00-22:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 22:00-23:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 23:00-24:00    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Tag   | 147 | 34  | 0   | 76  | 76        |
| Zeitraum Nacht | 20  | 0   | 0   | 1   | 1         |
| Gesamt         | 167 | 34  | 0   | 77  | 77        |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug |

**Teilstrom QV2 nach Osten (Richtung Ortskern)**

Anteil an Gesamtverkehr

|     |     |           |    |
|-----|-----|-----------|----|
| PKW | 50% | LKW       | 0% |
| Lfw | 50% | 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    | 4   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 05:00-06:00    | 11  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 06:00-07:00    | 27  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 07:00-08:00    | 33  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 08:00-09:00    | 12  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 09:00-10:00    | 5   | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 10:00-11:00    | 5   | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 11:00-12:00    | 5   | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 12:00-13:00    | 7   | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 13:00-14:00    | 7   | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 14:00-15:00    | 6   | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 15:00-16:00    | 3   | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 16:00-17:00    | 4   | 3   | 0   | 0   | 0         |
| 17:00-18:00    | 8   | 3   | 0   | 0   | 0         |
| 18:00-19:00    | 8   | 4   | 0   | 0   | 0         |
| 19:00-20:00    | 4   | 2   | 0   | 0   | 0         |
| 20:00-21:00    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 21:00-22:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 22:00-23:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 23:00-24:00    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Tag   | 137 | 27  | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Nacht | 16  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Gesamt         | 153 | 27  | 0   | 0   | 0         |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug |

**Verkehrsmengen Planungsgebiet Wohngebiet - Quellverkehr (QV)**

Annahmen:

Einwohner-Verkehr = 100 % PKW

Besucherverkehr = 100 % PKW

Wirtschaftsverkehr = 50 % LKW (Müllabfuhr etc.) + 50 % Lieferwagen

| 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    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 04:00-05:00    | 4   | 0   | 0   | 0   | 0         | 4      |
| 05:00-06:00    | 18  | 0   | 0   | 0   | 0         | 18     |
| 06:00-07:00    | 56  | 0   | 0   | 0   | 0         | 56     |
| 07:00-08:00    | 60  | 0   | 0   | 0   | 0         | 60     |
| 08:00-09:00    | 32  | 1   | 0   | 1   | 0         | 34     |
| 09:00-10:00    | 21  | 1   | 0   | 1   | 0         | 23     |
| 10:00-11:00    | 17  | 1   | 0   | 1   | 0         | 19     |
| 11:00-12:00    | 13  | 1   | 0   | 1   | 0         | 15     |
| 12:00-13:00    | 15  | 1   | 0   | 1   | 0         | 17     |
| 13:00-14:00    | 22  | 1   | 0   | 1   | 0         | 24     |
| 14:00-15:00    | 25  | 1   | 0   | 1   | 0         | 27     |
| 15:00-16:00    | 19  | 1   | 0   | 1   | 0         | 21     |
| 16:00-17:00    | 25  | 1   | 0   | 1   | 0         | 27     |
| 17:00-18:00    | 31  | 1   | 0   | 1   | 0         | 33     |
| 18:00-19:00    | 20  | 1   | 0   | 1   | 0         | 22     |
| 19:00-20:00    | 20  | 0   | 0   | 0   | 0         | 20     |
| 20:00-21:00    | 10  | 0   | 0   | 0   | 0         | 10     |
| 21:00-22:00    | 4   | 0   | 0   | 0   | 0         | 4      |
| 22:00-23:00    | 3   | 0   | 0   | 0   | 0         | 3      |
| 23:00-24:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| Zeitraum Tag   | 390 | 11  | 0   | 11  | 0         | 412    |
| Zeitraum Nacht | 27  | 0   | 0   | 0   | 0         | 27     |
| Gesamt         | 417 | 11  | 0   | 11  | 0         | 439    |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |

**Teilstrom QV1 nach Westen (Richtung St 2252)**

Anteil an Gesamtverkehr

PKW 40% LKW 100%  
Lfw 40%

| 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    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 05:00-06:00    | 7   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 06:00-07:00    | 22  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 07:00-08:00    | 24  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 08:00-09:00    | 13  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 09:00-10:00    | 8   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 10:00-11:00    | 7   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 11:00-12:00    | 5   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 12:00-13:00    | 6   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 13:00-14:00    | 9   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 14:00-15:00    | 10  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 15:00-16:00    | 8   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 16:00-17:00    | 10  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 17:00-18:00    | 12  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 18:00-19:00    | 8   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 19:00-20:00    | 8   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 20:00-21:00    | 4   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 21:00-22:00    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 22:00-23:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 23:00-24:00    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Tag   | 156 | 0   | 0   | 11  | 0         |
| Zeitraum Nacht | 10  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Gesamt         | 166 | 0   | 0   | 11  | 0         |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug |

**Teilstrom QV2 nach Osten (Richtung Ortskern)**

Anteil an Gesamtverkehr

PKW 60% LKW 0%  
Lfw 60%

| 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    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 04:00-05:00    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 05:00-06:00    | 11  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 06:00-07:00    | 34  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 07:00-08:00    | 36  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 08:00-09:00    | 19  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 09:00-10:00    | 13  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 10:00-11:00    | 10  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 11:00-12:00    | 8   | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 12:00-13:00    | 9   | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 13:00-14:00    | 13  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 14:00-15:00    | 15  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 15:00-16:00    | 11  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 16:00-17:00    | 15  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 17:00-18:00    | 19  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 18:00-19:00    | 12  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 19:00-20:00    | 12  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 20:00-21:00    | 6   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 21:00-22:00    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 22:00-23:00    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 23:00-24:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Tag   | 234 | 11  | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Nacht | 17  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Gesamt         | 251 | 11  | 0   | 0   | 0         |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug |



### Verkehrsmengen Planungsgebiet Wohngebiet - Zielverkehr (ZV)

Annahmen:

Einwohner-Verkehr = 100 % PKW

Besucherverkehr = 100 % PKW

Wirtschaftsverkehr = 50 % LKW (Müllabfuhr etc.) + 50 % Lieferwagen

| Zeit           | Pkw | Lfw | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |
|----------------|-----|-----|-----|-----|-----------|--------|
| 00:00-01:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 01:00-02:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 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    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 06:00-07:00    | 4   | 0   | 0   | 0   | 0         | 4      |
| 07:00-08:00    | 9   | 1   | 0   | 1   | 0         | 11     |
| 08:00-09:00    | 10  | 1   | 0   | 1   | 0         | 12     |
| 09:00-10:00    | 11  | 1   | 0   | 1   | 0         | 13     |
| 10:00-11:00    | 14  | 1   | 0   | 1   | 0         | 16     |
| 11:00-12:00    | 22  | 1   | 0   | 1   | 0         | 24     |
| 12:00-13:00    | 31  | 1   | 0   | 1   | 0         | 33     |
| 13:00-14:00    | 28  | 1   | 0   | 1   | 0         | 30     |
| 14:00-15:00    | 18  | 1   | 0   | 1   | 0         | 20     |
| 15:00-16:00    | 27  | 1   | 0   | 1   | 0         | 29     |
| 16:00-17:00    | 58  | 1   | 0   | 1   | 0         | 60     |
| 17:00-18:00    | 56  | 1   | 0   | 1   | 0         | 58     |
| 18:00-19:00    | 44  | 0   | 0   | 0   | 0         | 44     |
| 19:00-20:00    | 28  | 0   | 0   | 0   | 0         | 28     |
| 20:00-21:00    | 17  | 0   | 0   | 0   | 0         | 17     |
| 21:00-22:00    | 14  | 0   | 0   | 0   | 0         | 14     |
| 22:00-23:00    | 15  | 0   | 0   | 0   | 0         | 15     |
| 23:00-24:00    | 8   | 0   | 0   | 0   | 0         | 8      |
| Zeitraum Tag   | 391 | 11  | 0   | 11  | 0         | 413    |
| Zeitraum Nacht | 26  | 0   | 0   | 0   | 0         | 26     |
| Gesamt         | 417 | 11  | 0   | 11  | 0         | 439    |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |

**Teilstrom QV1 nach Westen (Richtung St 2252)**

Anteil an Gesamtverkehr

PKW 40% LKW 100%  
Lfw 40%

| 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    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 07:00-08:00    | 4   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 08:00-09:00    | 4   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 09:00-10:00    | 4   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 10:00-11:00    | 6   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 11:00-12:00    | 9   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 12:00-13:00    | 12  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 13:00-14:00    | 11  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 14:00-15:00    | 7   | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 15:00-16:00    | 11  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 16:00-17:00    | 23  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 17:00-18:00    | 22  | 0   | 0   | 1   | 0         |
| 18:00-19:00    | 18  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 19:00-20:00    | 11  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 20:00-21:00    | 7   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 21:00-22:00    | 6   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 22:00-23:00    | 6   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 23:00-24:00    | 3   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Tag   | 157 | 0   | 0   | 11  | 0         |
| Zeitraum Nacht | 9   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Gesamt         | 166 | 0   | 0   | 11  | 0         |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug |

**Teilstrom QV2 nach Osten (Richtung Ortskern)**

Anteil an Gesamtverkehr

PKW 60% LKW 0%  
Lfw 60%

| Zeit           | Pkw | Lfw | Bus | LKW | Sattelzug |
|----------------|-----|-----|-----|-----|-----------|
| 00:00-01:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 01:00-02:00    | 1   | 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    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 06:00-07:00    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 07:00-08:00    | 5   | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 08:00-09:00    | 6   | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 09:00-10:00    | 7   | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 10:00-11:00    | 8   | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 11:00-12:00    | 13  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 12:00-13:00    | 19  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 13:00-14:00    | 17  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 14:00-15:00    | 11  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 15:00-16:00    | 16  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 16:00-17:00    | 35  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 17:00-18:00    | 34  | 1   | 0   | 0   | 0         |
| 18:00-19:00    | 26  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 19:00-20:00    | 17  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 20:00-21:00    | 10  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 21:00-22:00    | 8   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 22:00-23:00    | 9   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| 23:00-24:00    | 5   | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Tag   | 234 | 11  | 0   | 0   | 0         |
| Zeitraum Nacht | 17  | 0   | 0   | 0   | 0         |
| Gesamt         | 251 | 11  | 0   | 0   | 0         |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug |

### Fahrtbewegungen Grundstück Fa. Enßner

Annahmen: alle LKW = Lastzüge, Traktor = LKW

|                          |                |            |
|--------------------------|----------------|------------|
| <b>Verteilung:</b>       | <b>Lastzug</b> | <b>PKW</b> |
| <b>Richtung St 2252</b>  | 100%           | 70%        |
| <b>Richtung Ortskern</b> | 0%             | 30%        |

| Uhrzeit<br><br>Fahrtrichtung | Lastzug     |         |          |              |         |          | PKW         |         |          |              |         |          |
|------------------------------|-------------|---------|----------|--------------|---------|----------|-------------|---------|----------|--------------|---------|----------|
|                              | Zielverkehr |         |          | Quellverkehr |         |          | Zielverkehr |         |          | Quellverkehr |         |          |
|                              | GESAMT      | St 2252 | Ortskern | GESAMT       | St 2252 | Ortskern | GESAMT      | St 2252 | Ortskern | GESAMT       | St 2252 | Ortskern |
| 0 Uhr bis 1 Uhr              |             |         |          |              |         |          |             |         |          |              |         |          |
| 1 Uhr bis 2 Uhr              |             |         |          |              |         |          |             |         |          |              |         |          |
| 2 Uhr bis 3 Uhr              |             |         |          |              |         |          |             |         |          |              |         |          |
| 3 Uhr bis 4 Uhr              |             |         |          |              |         |          |             |         |          |              |         |          |
| 4 Uhr bis 5 Uhr              |             |         |          |              |         |          |             |         |          |              |         |          |
| 5 Uhr bis 6 Uhr              |             |         |          | 6            | 6       | 0        | 8           | 6       | 2        |              |         |          |
| 6 Uhr bis 7 Uhr              |             |         |          | 5            | 5       | 0        | 8           | 6       | 2        |              |         |          |
| 7 Uhr bis 8 Uhr              |             |         |          | 4            | 4       | 0        |             |         |          |              |         |          |
| 8 Uhr bis 9 Uhr              | 6           | 6       | 0        | 6            | 6       | 0        |             |         |          |              |         |          |
| 9 Uhr bis 10 Uhr             | 6           | 6       | 0        | 6            | 6       | 0        | 2           | 1       | 1        | 2            | 1       | 1        |
| 10 Uhr bis 11 Uhr            | 9           | 9       | 0        | 9            | 9       | 0        |             |         |          |              |         |          |
| 11 Uhr bis 12 Uhr            | 5           | 5       | 0        | 5            | 5       | 0        |             |         |          |              |         |          |
| 12 Uhr bis 13 Uhr            | 2           | 2       | 0        | 2            | 2       | 0        |             |         |          |              |         |          |
| 13 Uhr bis 14 Uhr            | 6           | 6       | 0        | 6            | 6       | 0        |             |         |          |              |         |          |
| 14 Uhr bis 15 Uhr            | 8           | 8       | 0        | 8            | 8       | 0        | 2           | 1       | 1        | 2            | 1       | 1        |
| 15 Uhr bis 16 Uhr            | 6           | 6       | 0        | 6            | 6       | 0        |             |         |          |              |         |          |
| 16 Uhr bis 17 Uhr            | 10          | 10      | 0        |              |         |          |             |         |          | 8            | 6       | 2        |
| 17 Uhr bis 18 Uhr            | 5           | 5       | 0        |              |         |          |             |         |          | 8            | 6       | 2        |
| 18 Uhr bis 19 Uhr            |             |         |          |              |         |          |             |         |          |              |         |          |
| 19 Uhr bis 20 Uhr            |             |         |          |              |         |          |             |         |          |              |         |          |
| 20 Uhr bis 21 Uhr            |             |         |          |              |         |          |             |         |          |              |         |          |
| 21 Uhr bis 22 Uhr            |             |         |          |              |         |          |             |         |          |              |         |          |
| 22 Uhr bis 23 Uhr            |             |         |          |              |         |          |             |         |          |              |         |          |
| 23 Uhr bis 24 Uhr            |             |         |          |              |         |          |             |         |          |              |         |          |
| <b>SUMME</b>                 | <b>63</b>   | 63      | 0        | <b>63</b>    | 63      | 0        | <b>20</b>   | 14      | 6        | <b>20</b>    | 14      | 6        |

**Richtung Staatsstraße**

| <b>Spitzenstunden</b>           | RAD | PKW | LfW | Krad | Bus | LKW | LKW2 |
|---------------------------------|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|
| Vormittags (7 Uhr bis 8 Uhr)    | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 4    |
| Nachmittags (16 Uhr bis 17 Uhr) | 0   | 6   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0    |

**Von Staatsstraße kommend**

| <b>Spitzenstunden</b>           | RAD | PKW | LfW | Krad | Bus | LKW | LKW2 |
|---------------------------------|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|
| Vormittags (7 Uhr bis 8 Uhr)    | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0    |
| Nachmittags (16 Uhr bis 17 Uhr) | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 10   |

**Richtung Ortskern**

| <b>Spitzenstunden</b>           | RAD | PKW | LfW | Krad | Bus | LKW | LKW2 |
|---------------------------------|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|
| Vormittags (7 Uhr bis 8 Uhr)    | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0    |
| Nachmittags (16 Uhr bis 17 Uhr) | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0    |

**von Ortskern kommend**

| <b>Spitzenstunden</b>           | RAD | PKW | LfW | Krad | Bus | LKW | LKW2 |
|---------------------------------|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|
| Vormittags (7 Uhr bis 8 Uhr)    | 0   | 2   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0    |
| Nachmittags (16 Uhr bis 17 Uhr) | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0   | 0    |

**Verkehrsmengen Planungsgebiet Zusammenfassung - Richtung Ortskern**

**Teilstrom nach Osten (Richtung Ortskern) - Quellverkehr Planungsgebiet**

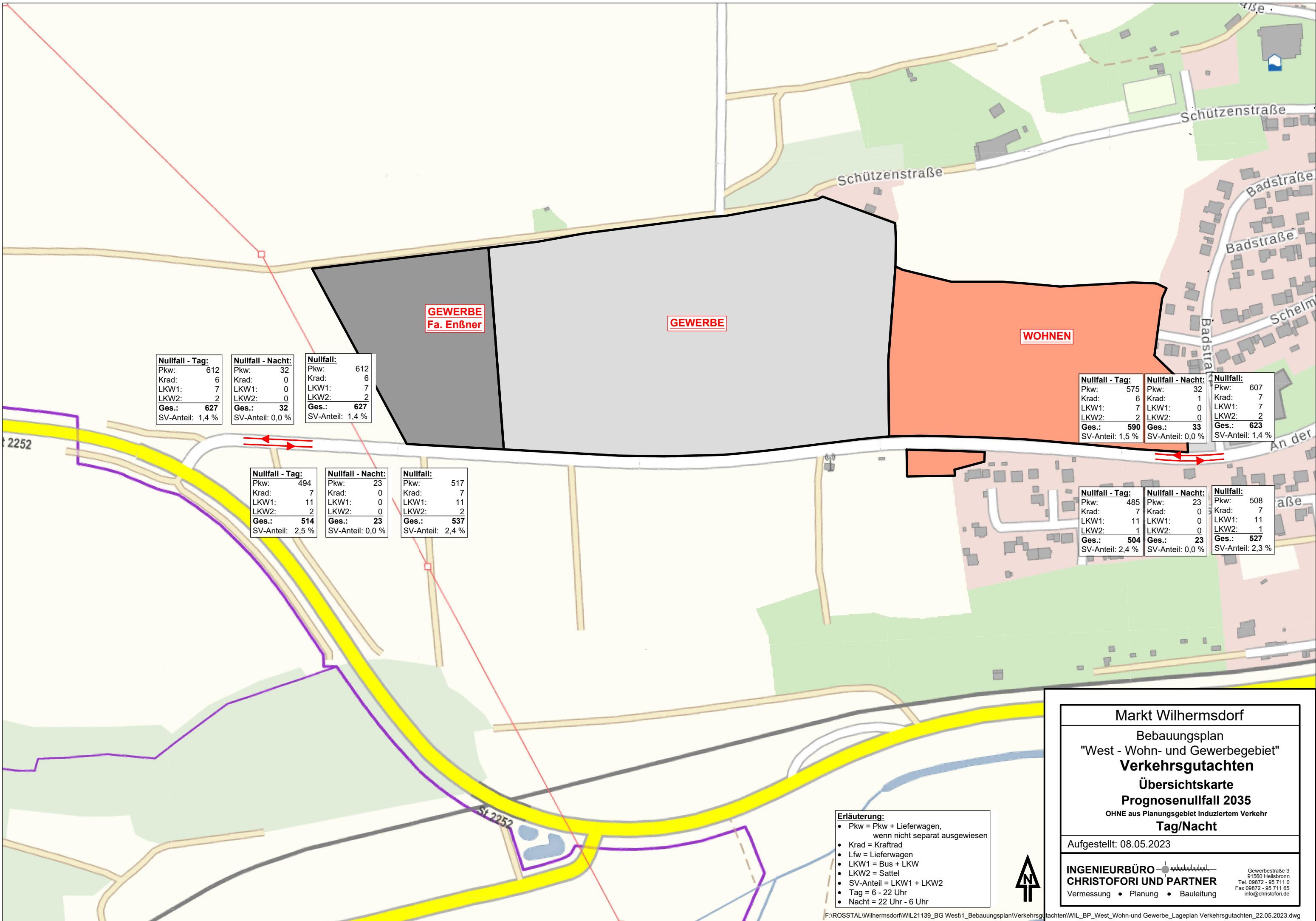
jeweils Summe aus Prognose Fa. Enßner + Gewerbegebiet + Wohngebiet

| 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    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 04:00-05:00    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         | 2      |
| 05:00-06:00    | 13  | 0   | 0   | 0   | 0         | 13     |
| 06:00-07:00    | 38  | 0   | 0   | 0   | 0         | 38     |
| 07:00-08:00    | 39  | 0   | 0   | 0   | 0         | 39     |
| 08:00-09:00    | 26  | 2   | 0   | 0   | 0         | 28     |
| 09:00-10:00    | 20  | 2   | 0   | 0   | 0         | 22     |
| 10:00-11:00    | 15  | 3   | 0   | 0   | 0         | 18     |
| 11:00-12:00    | 13  | 3   | 0   | 0   | 0         | 16     |
| 12:00-13:00    | 16  | 3   | 0   | 0   | 0         | 19     |
| 13:00-14:00    | 22  | 3   | 0   | 0   | 0         | 25     |
| 14:00-15:00    | 27  | 3   | 0   | 0   | 0         | 30     |
| 15:00-16:00    | 34  | 3   | 0   | 0   | 0         | 37     |
| 16:00-17:00    | 47  | 3   | 0   | 0   | 0         | 50     |
| 17:00-18:00    | 31  | 4   | 0   | 0   | 0         | 35     |
| 18:00-19:00    | 23  | 5   | 0   | 0   | 0         | 28     |
| 19:00-20:00    | 20  | 4   | 0   | 0   | 0         | 24     |
| 20:00-21:00    | 11  | 0   | 0   | 0   | 0         | 11     |
| 21:00-22:00    | 5   | 0   | 0   | 0   | 0         | 5      |
| 22:00-23:00    | 5   | 0   | 0   | 0   | 0         | 5      |
| 23:00-24:00    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0         | 2      |
| Zeitraum Tag   | 387 | 38  | 0   | 0   | 0         | 425    |
| Zeitraum Nacht | 23  | 0   | 0   | 0   | 0         | 23     |
| Gesamt         | 410 | 38  | 0   | 0   | 0         | 448    |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |

**Teilstrom aus Osten (Richtung Planungsgebiet) - Zielverkehr Planungsgebiet**

jeweils Summe aus Prognose Fa. Enßner + Gewerbegebiet + Wohngebiet

| Zeit           | Pkw | Lfw | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |
|----------------|-----|-----|-----|-----|-----------|--------|
| 00:00-01:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 01:00-02:00    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0         | 1      |
| 02:00-03:00    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0         | 0      |
| 03:00-04:00    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0         | 0      |
| 04:00-05:00    | 4   | 0   | 0   | 0   | 0         | 4      |
| 05:00-06:00    | 14  | 0   | 0   | 0   | 0         | 14     |
| 06:00-07:00    | 31  | 0   | 0   | 0   | 0         | 31     |
| 07:00-08:00    | 38  | 2   | 0   | 0   | 0         | 40     |
| 08:00-09:00    | 18  | 2   | 0   | 0   | 0         | 20     |
| 09:00-10:00    | 13  | 3   | 0   | 0   | 0         | 16     |
| 10:00-11:00    | 13  | 3   | 0   | 0   | 0         | 16     |
| 11:00-12:00    | 18  | 3   | 0   | 0   | 0         | 21     |
| 12:00-13:00    | 26  | 3   | 0   | 0   | 0         | 29     |
| 13:00-14:00    | 24  | 2   | 0   | 0   | 0         | 26     |
| 14:00-15:00    | 18  | 3   | 0   | 0   | 0         | 21     |
| 15:00-16:00    | 19  | 3   | 0   | 0   | 0         | 22     |
| 16:00-17:00    | 39  | 4   | 0   | 0   | 0         | 43     |
| 17:00-18:00    | 42  | 4   | 0   | 0   | 0         | 46     |
| 18:00-19:00    | 34  | 4   | 0   | 0   | 0         | 38     |
| 19:00-20:00    | 21  | 2   | 0   | 0   | 0         | 23     |
| 20:00-21:00    | 12  | 0   | 0   | 0   | 0         | 12     |
| 21:00-22:00    | 9   | 0   | 0   | 0   | 0         | 9      |
| 22:00-23:00    | 10  | 0   | 0   | 0   | 0         | 10     |
| 23:00-24:00    | 5   | 0   | 0   | 0   | 0         | 5      |
| Zeitraum Tag   | 375 | 38  | 0   | 0   | 0         | 413    |
| Zeitraum Nacht | 35  | 0   | 0   | 0   | 0         | 35     |
| Gesamt         | 410 | 38  | 0   | 0   | 0         | 448    |
|                | PKW |     | Bus | LKW | Sattelzug | Gesamt |



| Nullfall - Tag: |            |
|-----------------|------------|
| Pkw:            | 612        |
| Krad:           | 6          |
| LKW1:           | 7          |
| LKW2:           | 2          |
| <b>Ges.:</b>    | <b>627</b> |
| SV-Anteil:      | 1,4 %      |

| Nullfall - Nacht: |           |
|-------------------|-----------|
| Pkw:              | 32        |
| Krad:             | 0         |
| LKW1:             | 0         |
| LKW2:             | 0         |
| <b>Ges.:</b>      | <b>32</b> |
| SV-Anteil:        | 0,0 %     |

| Nullfall:    |            |
|--------------|------------|
| Pkw:         | 612        |
| Krad:        | 6          |
| LKW1:        | 7          |
| LKW2:        | 2          |
| <b>Ges.:</b> | <b>627</b> |
| SV-Anteil:   | 1,4 %      |

| Nullfall - Tag: |            |
|-----------------|------------|
| Pkw:            | 494        |
| Krad:           | 7          |
| LKW1:           | 11         |
| LKW2:           | 2          |
| <b>Ges.:</b>    | <b>514</b> |
| SV-Anteil:      | 2,5 %      |

| Nullfall - Nacht: |           |
|-------------------|-----------|
| Pkw:              | 23        |
| Krad:             | 0         |
| LKW1:             | 0         |
| LKW2:             | 0         |
| <b>Ges.:</b>      | <b>23</b> |
| SV-Anteil:        | 0,0 %     |

| Nullfall:    |            |
|--------------|------------|
| Pkw:         | 517        |
| Krad:        | 7          |
| LKW1:        | 11         |
| LKW2:        | 2          |
| <b>Ges.:</b> | <b>537</b> |
| SV-Anteil:   | 2,4 %      |

| Nullfall - Tag: |            |
|-----------------|------------|
| Pkw:            | 575        |
| Krad:           | 6          |
| LKW1:           | 7          |
| LKW2:           | 2          |
| <b>Ges.:</b>    | <b>590</b> |
| SV-Anteil:      | 1,5 %      |

| Nullfall - Nacht: |           |
|-------------------|-----------|
| Pkw:              | 32        |
| Krad:             | 1         |
| LKW1:             | 0         |
| LKW2:             | 0         |
| <b>Ges.:</b>      | <b>33</b> |
| SV-Anteil:        | 0,0 %     |

| Nullfall:    |            |
|--------------|------------|
| Pkw:         | 607        |
| Krad:        | 7          |
| LKW1:        | 7          |
| LKW2:        | 2          |
| <b>Ges.:</b> | <b>623</b> |
| SV-Anteil:   | 1,4 %      |

| Nullfall - Tag: |            |
|-----------------|------------|
| Pkw:            | 485        |
| Krad:           | 7          |
| LKW1:           | 11         |
| LKW2:           | 1          |
| <b>Ges.:</b>    | <b>504</b> |
| SV-Anteil:      | 2,4 %      |

| Nullfall - Nacht: |           |
|-------------------|-----------|
| Pkw:              | 23        |
| Krad:             | 0         |
| LKW1:             | 0         |
| LKW2:             | 0         |
| <b>Ges.:</b>      | <b>23</b> |
| SV-Anteil:        | 0,0 %     |

| Nullfall:    |            |
|--------------|------------|
| Pkw:         | 508        |
| Krad:        | 7          |
| LKW1:        | 11         |
| LKW2:        | 1          |
| <b>Ges.:</b> | <b>527</b> |
| SV-Anteil:   | 2,3 %      |

- Erläuterung:**
- Pkw = Pkw + Lieferwagen, wenn nicht separat ausgewiesen
  - Krad = Kraftrad
  - Lfw = Lieferwagen
  - LKW1 = Bus + LKW
  - LKW2 = Sattel
  - SV-Anteil = LKW1 + LKW2
  - Tag = 6 - 22 Uhr
  - Nacht = 22 Uhr - 6 Uhr



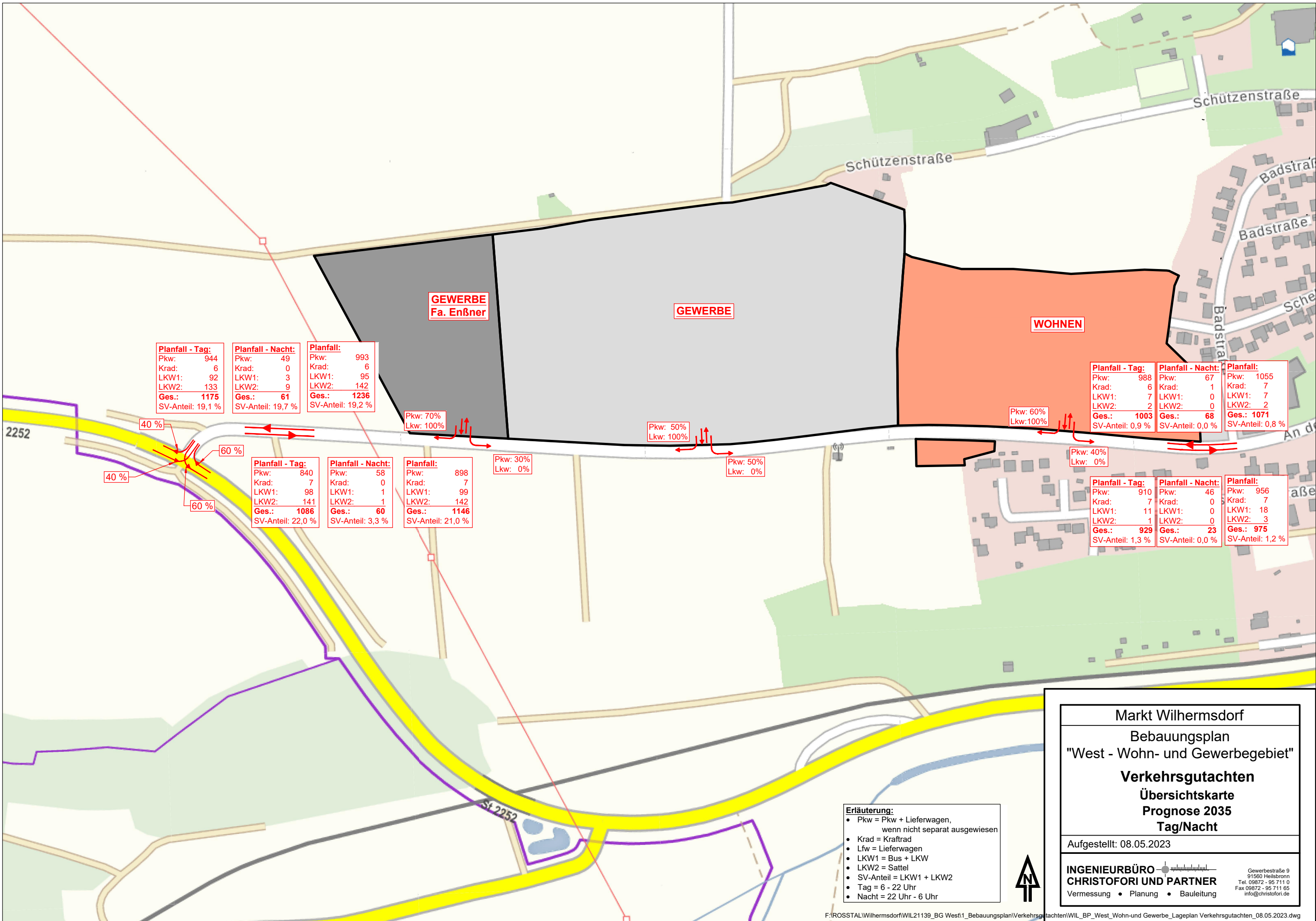
**Markt Wilhelmsdorf**  
 Bebauungsplan  
 "West - Wohn- und Gewerbegebiet"  
**Verkehrsgutachten**  
**Übersichtskarte**  
**Prognosenullfall 2035**  
 OHNE aus Planungsgebiet induziertem Verkehr  
**Tag/Nacht**

Aufgestellt: 08.05.2023

**INGENIEURBÜRO**  
**CHRISTOFORI UND PARTNER**  
 Vermessung • Planung • Bauleitung

Gewerbestraße 9  
 91560 Heilsbrunn  
 Tel. 09872 - 95 711 0  
 Fax 09872 - 95 711 65  
 info@christofori.de





| Planfall - Tag:   |
|-------------------|
| Pkw: 944          |
| Krad: 6           |
| LKW1: 92          |
| LKW2: 133         |
| Ges.: 1175        |
| SV-Anteil: 19,1 % |

| Planfall - Nacht: |
|-------------------|
| Pkw: 49           |
| Krad: 0           |
| LKW1: 3           |
| LKW2: 9           |
| Ges.: 61          |
| SV-Anteil: 19,7 % |

| Planfall:         |
|-------------------|
| Pkw: 993          |
| Krad: 6           |
| LKW1: 95          |
| LKW2: 142         |
| Ges.: 1236        |
| SV-Anteil: 19,2 % |

| Planfall - Tag:  |
|------------------|
| Pkw: 988         |
| Krad: 6          |
| LKW1: 7          |
| LKW2: 2          |
| Ges.: 1003       |
| SV-Anteil: 0,9 % |

| Planfall - Nacht: |
|-------------------|
| Pkw: 67           |
| Krad: 1           |
| LKW1: 0           |
| LKW2: 0           |
| Ges.: 68          |
| SV-Anteil: 0,0 %  |

| Planfall:        |
|------------------|
| Pkw: 1055        |
| Krad: 7          |
| LKW1: 7          |
| LKW2: 2          |
| Ges.: 1071       |
| SV-Anteil: 0,8 % |

| Planfall - Tag:   |
|-------------------|
| Pkw: 840          |
| Krad: 7           |
| LKW1: 98          |
| LKW2: 141         |
| Ges.: 1086        |
| SV-Anteil: 22,0 % |

| Planfall - Nacht: |
|-------------------|
| Pkw: 58           |
| Krad: 0           |
| LKW1: 1           |
| LKW2: 1           |
| Ges.: 60          |
| SV-Anteil: 3,3 %  |

| Planfall:         |
|-------------------|
| Pkw: 898          |
| Krad: 7           |
| LKW1: 99          |
| LKW2: 142         |
| Ges.: 1146        |
| SV-Anteil: 21,0 % |

| Planfall - Tag:  |
|------------------|
| Pkw: 910         |
| Krad: 7          |
| LKW1: 11         |
| LKW2: 1          |
| Ges.: 929        |
| SV-Anteil: 1,3 % |

| Planfall - Nacht: |
|-------------------|
| Pkw: 46           |
| Krad: 0           |
| LKW1: 0           |
| LKW2: 0           |
| Ges.: 23          |
| SV-Anteil: 0,0 %  |

| Planfall:        |
|------------------|
| Pkw: 956         |
| Krad: 7          |
| LKW1: 18         |
| LKW2: 3          |
| Ges.: 975        |
| SV-Anteil: 1,2 % |

- Erläuterung:**
- Pkw = Pkw + Lieferwagen, wenn nicht separat ausgewiesen
  - Krad = Kraftrad
  - Lfw = Lieferwagen
  - LKW1 = Bus + LKW
  - LKW2 = Sattel
  - SV-Anteil = LKW1 + LKW2
  - Tag = 6 - 22 Uhr
  - Nacht = 22 Uhr - 6 Uhr

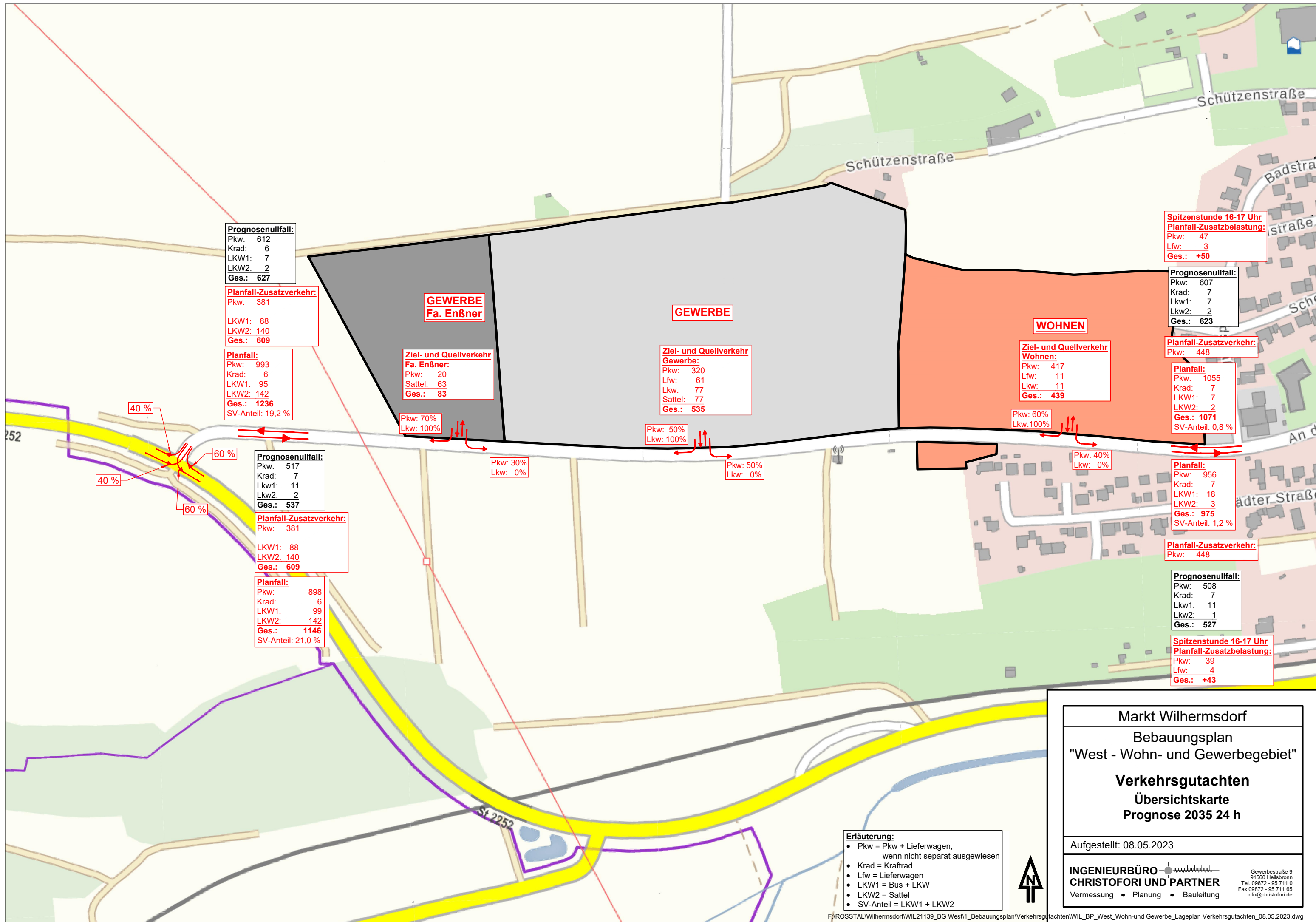


**Markt Wilhermsdorf**  
 Bebauungsplan  
 "West - Wohn- und Gewerbegebiet"  
**Verkehrsgutachten**  
**Übersichtskarte**  
**Prognose 2035**  
**Tag/Nacht**

Aufgestellt: 08.05.2023

**INGENIEURBÜRO**  
**CHRISTOFORI UND PARTNER**  
 Vermessung • Planung • Bauleitung

Gewerbestraße 9  
 91560 Heilsbrunn  
 Tel. 09872 - 95 711 0  
 Fax 09872 - 95 711 65  
 info@christofori.de



**Prognosenullfall:**  
 Pkw: 612  
 Krad: 6  
 LKW1: 7  
 LKW2: 2  
 Ges.: 627

**Planfall-Zusatzverkehr:**  
 Pkw: 381  
 LKW1: 88  
 LKW2: 140  
 Ges.: 609

**Planfall:**  
 Pkw: 993  
 Krad: 6  
 LKW1: 95  
 LKW2: 142  
 Ges.: 1236  
 SV-Anteil: 19,2 %

**Prognosenullfall:**  
 Pkw: 517  
 Krad: 7  
 Lkw1: 11  
 Lkw2: 2  
 Ges.: 537

**Planfall-Zusatzverkehr:**  
 Pkw: 381  
 LKW1: 88  
 LKW2: 140  
 Ges.: 609

**Planfall:**  
 Pkw: 898  
 Krad: 6  
 LKW1: 99  
 LKW2: 142  
 Ges.: 1146  
 SV-Anteil: 21,0 %

**GEWERBE  
 Fa. Enßner**

**Ziel- und Quellverkehr  
 Fa. Enßner:**  
 Pkw: 20  
 Sattel: 63  
 Ges.: 83

Pkw: 70%  
 Lkw: 100%

**GEWERBE**

**Ziel- und Quellverkehr  
 Gewerbe:**  
 Pkw: 320  
 Lfw: 61  
 Lkw: 77  
 Sattel: 77  
 Ges.: 535

Pkw: 50%  
 Lkw: 100%

**WOHNEN**

**Ziel- und Quellverkehr  
 Wohnen:**  
 Pkw: 417  
 Lfw: 11  
 Lkw: 11  
 Ges.: 439

Pkw: 60%  
 Lkw: 100%

**Spitzenstunde 16-17 Uhr  
 Planfall-Zusatzbelastung:**  
 Pkw: 47  
 Lfw: 3  
 Ges.: +50

**Prognosenullfall:**  
 Pkw: 607  
 Krad: 7  
 Lkw1: 7  
 Lkw2: 2  
 Ges.: 623

**Planfall-Zusatzverkehr:**  
 Pkw: 448

**Planfall:**  
 Pkw: 1055  
 Krad: 7  
 LKW1: 7  
 LKW2: 2  
 Ges.: 1071  
 SV-Anteil: 0,8 %

Pkw: 40%  
 Lkw: 0%

**Planfall:**  
 Pkw: 956  
 Krad: 7  
 LKW1: 18  
 LKW2: 3  
 Ges.: 975  
 SV-Anteil: 1,2 %

**Planfall-Zusatzverkehr:**  
 Pkw: 448

**Prognosenullfall:**  
 Pkw: 508  
 Krad: 7  
 Lkw1: 11  
 Lkw2: 1  
 Ges.: 527

**Spitzenstunde 16-17 Uhr  
 Planfall-Zusatzbelastung:**  
 Pkw: 39  
 Lfw: 4  
 Ges.: +43

- Erläuterung:**
- Pkw = Pkw + Lieferwagen, wenn nicht separat ausgewiesen
  - Krad = Kraftrad
  - Lfw = Lieferwagen
  - LKW1 = Bus + LKW
  - LKW2 = Sattel
  - SV-Anteil = LKW1 + LKW2



**Markt Wilhermsdorf**  
 Bebauungsplan  
 "West - Wohn- und Gewerbegebiet"  
**Verkehrsgutachten**  
 Übersichtskarte  
 Prognose 2035 24 h

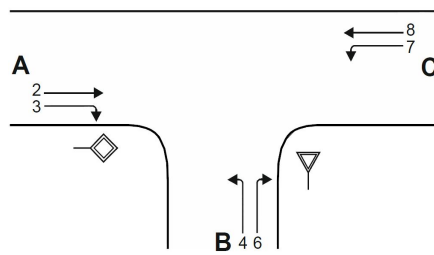
Aufgestellt: 08.05.2023

**INGENIEURBÜRO  
 CHRISTOFORI UND PARTNER**  
 Vermessung • Planung • Bauleitung

Gewerbstraße 9  
 91560 Heilsbrunn  
 Tel. 09872 - 95 711 0  
 Fax 09872 - 95 711 65  
 info@christofori.de

**HBS Berechnung Prognosenullfall 2035**

**Morgenspitze**

**Formblatt L5-1a:**
**Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)**


Knotenpunkt: A-C: St 2252 Süd / B: An der Steige  
 Verkehrsdaten: Datum vormittags  
 Uhrzeit 06:45 - 7:45  Planung  Analyse  
 Lage:  außerhalb von Ballungsräumen  
 innerhalb eines Ballungsraums  
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:     
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w = 45$  s Qualitätsstufe D

**Geometrische Randbedingungen**

| Zufahrt | Verkehrsstrom | Anzahl (0/1/2) | Fahrstreifen Aufstelllänge n [ Pkw-E ] | Dreiecksinsel (RA) (ja/nein) |
|---------|---------------|----------------|--|------------------------------|
|         |               | 1              | 2                                      | 3                            |
| A       | 2             | 1              | ---                                    | ---                          |
|         | 3             | 0              | ---                                    | nein                         |
| B       | 4             | 1              |  | ---                          |
|         | 6             | 0              | 1                                      | nein                         |
| C       | 7             | 1              | 11                                     | ---                          |
|         | 8             | 1              | ---                                    | ---                          |

**Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung**

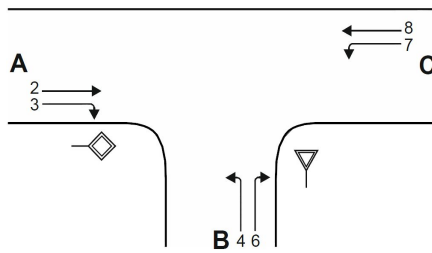
| Zufahrt | Verkehrsstrom | LV                 | Lkw+Bus                 | LkwK                  | Fz (Sp. 4 + Sp.5 + Sp. 6) | Pkw-E/Fz (Gl. (L5-2) oder (L5-3) oder Gl. (L5-4)) | Pkw-E (Gl. (L5-1)) (Sp. 7 * Sp. 8)) |
|---------|---------------|--------------------|-------------------------|-----------------------|---------------------------|---|-------------------------------------|
|         |               | $q_{LV,i}$ [Pkw/h] | $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h] | $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h] | $q_{Fz,i}$ [Fz/h]         | $f_{PE,i}$ [-]                                    | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]                |
|         |               | 4                  | 5                       | 6                     | 7                         | 8   | 9                                   |
| A       | 2             | 163                | 8                       | 6                     | 177                       | 1,056   | 187                                 |
|         | 3             | 10                 | 2                       | 0                     | 12                        | 1,083   | 13                                  |
| B       | 4             | 13                 | 1                       | 0                     | 14                        | 1,036   | 14,5                                |
|         | 6             | 27                 | 0                       | 0                     | 27                        | 1,000   | 27                                  |
| C       | 7             | 19                 | 1                       | 1                     | 21                        | 1,071   | 22,5                                |
|         | 8             | 271                | 4                       | 3                     | 278                       | 1,018   | 283                                 |



KNOBEL Version 7.1.19



**Formblatt L5-1b:**

**Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)**



Knotenpunkt: A-C: St 2252 Süd / B: An der Steige  
 Verkehrsdaten: Datum vormittags  
 Uhrzeit 06:45 - 7:45  Planung  Analyse  
 Lage:  außerhalb von Ballungsräumen  
 innerhalb eines Ballungsraums  
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:      
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w = 45$  s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8**

| Verkehrsstrom | Verkehrsstärke (Sp. 9)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad (Sp. 10 / Sp. 11)<br>$x_i$ [-] |
|---------------|--|-----------------------------------|--|
|               | 10   | 11                                | 12   |
| 2             | <b>187</b>                                     | <b>1800</b>                       | <b>0,104</b>                                   |
| 8             | <b>283</b>                                     | <b>1800</b>                       | <b>0,157</b>                                   |

**Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7**

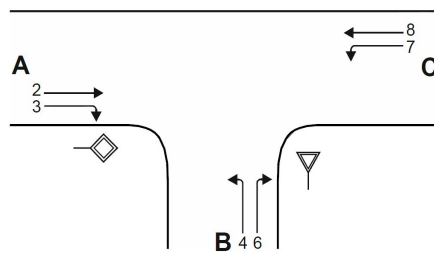
| Verkehrsstrom | Verkehrsstärke (Sp. 9)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Hauptströme (Tabelle L5-2)<br>$q_{p,i}$ [Fz/h] |        | Grundkapazität (Bild L5-2 bis Bild L5-4 mit Sp. 14)<br>$G_{PE,i}$ [Pkw-E/h] |        |
|---------------|--|--|--------|---|--------|
|               |  | ohne RA  | mit RA | ohne RA   | mit RA |
|               | 13   | 14   |        | 15  |        |
| 3             | <b>13</b>                                      | <b>0</b>                                       |        | <b>1600</b>   |        |
| 7             | <b>23</b>                                      | <b>189</b>                                     |        | <b>1088</b>   |        |
| 6             | <b>27</b>                                      | <b>183</b>                                     |        | <b>867</b>  |        |
| 4             | <b>15</b>                                      | <b>482</b>                                     |        | <b>494</b>  |        |

**Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7**

| Verkehrsstrom | Kapazität (Gl. (L5-7) bzw. Sp. 15)<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad (Sp. 13 / Sp. 16)<br>$x_i$ [-] | staufreier Zustand (Gl. (L5-8) mit Sp. 2, 12 und 17)<br>$p_{0,7}$ [-] |
|---------------|--|--|---|
|               | 16   | 17   | 18  |
| 3             | <b>1600</b>  | <b>0,008</b>                                   | ---   |
| 7             | <b>1088</b>  | <b>0,021</b>                                   | <b>0,979</b>  |
| 6             | <b>867</b>   | <b>0,031</b>                                   | ---   |

**Kapazität des Verkehrsstroms 4**

| Verkehrsstrom | Kapazität (Gl. (L5-9)) bzw. (Sp. 15 * Sp. 18)<br>$C_{PE,4}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad (Sp. 13 / Sp. 19)<br>$x_4$ [-] |
|---------------|---|--|
|               | 19  | 20   |
| 4             | <b>483</b>  | <b>0,030</b>                                   |

**Formblatt L5-1c:**
**Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)**


Knotenpunkt: A-C: St 2252 Süd / B: An der Steige

Verkehrsdaten: Datum vormittags  
Uhrzeit 06:45 - 7:45  Planung  Analyse

Lage:  außerhalb von Ballungsräumen  
 innerhalb eines Ballungsraums

Verkehrsregelung: Zufahrt B:       STOP

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w = 45$  s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Mischströme**

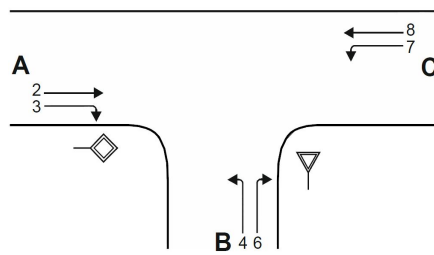
| Zufahrt | Verkehrsstrom | Auslastungsgrad<br>(Sp. 12, 17, 20)<br>$x_i$ [-] | Aufstellplätze<br>(Sp. 2)<br>$n$ [Pkw-E] | Verkehrsstärke<br>(Sp. 9)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität<br>(Gl. (L5-10) bzw.<br>(L5-11))<br>$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h] | Verkehrszusammensetzung<br>(Gl. (L5-5) mit<br>Sp.7 und 8)<br>$f_{PE,m}$ [-] |
|---------|---------------|--|--|---|--|---|
|         |               | 21   | 22                                       | 23  | 24   | 25  |
| B       | 4             | <b>0,030</b>                                     | 1  | 42  | 960  | 1,012   |
|         | 6             | <b>0,031</b>                                     |  |   |  |   |
| C       | 7             | <b>0,021</b>                                     | 11                                       | 306   | ---  | 1,022   |
|         | 8             | <b>0,157</b>                                     | ---                                      |   |  |   |

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme**

| Zufahrt   | Verkehrsstrom | Verkehrszusammensetzung<br>(Sp. 8 und 25)<br>$f_{PE,i}$ bzw.<br>$f_{PE,m}$ [-] | Kapazität<br>in Pkw-E/h<br>(Sp. 11, 16,<br>19 und 24)<br>$C_{PE,i}$ bzw.<br>$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h] | Kapazität<br>in Fz/h<br>(Gl. (L5-26))<br>Sp.27 / Sp.26)<br>$C_i$ bzw.<br>$C_m$ [Fz/h] | Kapazitätsreserve<br>(Gl. (L5-27))<br>Sp.28 - Sp.7)<br>$R_i$ bzw.<br>$R_m$ [Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit<br>(Bild L5-22)<br>$t_{W,i}$ bzw.<br>$t_{W,m}$ [s] | Qualitätsstufe<br><br>Tabelle L5-1<br>mit Sp. 30)<br><br>QSV <sub>i</sub> |
|---|---------------|--|--|---|---|--|---|
|   |               | 26   | 27   | 28  | 29  | 30   | 31  |
| A   | 2             | <b>1,056</b>   | <b>1800</b>  | <b>1704</b>   | <b>1527</b>   | <b>2,4</b>   | <b>A</b>  |
|   | 3             | <b>1,083</b>   | <b>1600</b>  | <b>1477</b>   | <b>1465</b>   | <b>2,5</b>   | <b>A</b>  |
| B   | 4             | <b>1,036</b>   | <b>483</b>   | <b>467</b>  | <b>453</b>  | <b>8,0</b>   | <b>A</b>  |
|   | 6             | <b>1,000</b>   | <b>867</b>   | <b>867</b>  | <b>840</b>  | <b>4,3</b>   | <b>A</b>  |
| C   | 7             | <b>1,071</b>   | <b>1088</b>  | <b>1015</b>   | <b>994</b>  | <b>3,6</b>   | <b>A</b>  |
|   | 8             | <b>1,018</b>   | <b>1800</b>  | <b>1768</b>   | <b>1490</b>   | <b>2,4</b>   | <b>A</b>  |
| B   | 4+6           | <b>1,012</b>   | <b>960</b>   | <b>948</b>  | <b>907</b>  | <b>4,0</b>   | <b>A</b>  |
| C   | 7+8           | --   | --   | --  | --  | --   | --  |
| <b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>ges</sub></b> |               |  |  |   |   |  | <b>A</b>  |

**HBS Berechnung Prognosenullfall 2035**

**Abendspitze**

**Formblatt L5-1a:**
**Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)**


Knotenpunkt: A-C: St 2252 Süd / B: An der Steige  
 Verkehrsdaten: Datum nachmittags  
 Uhrzeit 16 - 17 Uhr  Planung  Analyse  
 Lage:  außerhalb von Ballungsräumen  
 innerhalb eines Ballungsraums  
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:     
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w = 45$  s Qualitätsstufe D

**Geometrische Randbedingungen**

| Zufahrt | Verkehrsstrom | Anzahl (0/1/2) | Fahrstreifen Aufstelllänge n [ Pkw-E ] | Dreiecksinsel (RA) (ja/nein) |
|---------|---------------|----------------|--|------------------------------|
|         |               | 1              | 2                                      | 3                            |
| A       | 2             | 1              | ---                                    | ---                          |
|         | 3             | 0              | ---                                    | nein                         |
| B       | 4             | 1              |  | ---                          |
|         | 6             | 0              | 1                                      | nein                         |
| C       | 7             | 1              | 11                                     | ---                          |
|         | 8             | 1              | ---                                    | ---                          |

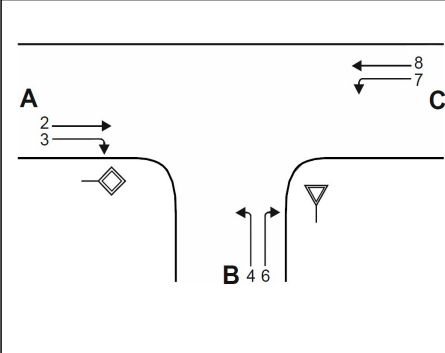
**Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung**

| Zufahrt | Verkehrsstrom | LV                 | Lkw+Bus                 | LkwK                  | Fz (Sp. 4 + Sp.5 + Sp. 6) | Pkw-E/Fz (Gl. (L5-2) oder (Gl. (L5-3) oder Gl. (L5-4)) | Pkw-E (Gl. (L5-1)) (Sp. 7 * Sp. 8)) |
|---------|---------------|--------------------|-------------------------|-----------------------|---------------------------|--|-------------------------------------|
|         |               | $q_{LV,i}$ [Pkw/h] | $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h] | $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h] | $q_{Fz,i}$ [Fz/h]         | $f_{PE,i}$ [-]   | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]                |
|         |               | 4                  | 5                       | 6                     | 7                         | 8  | 9                                   |
| A       | 2             | 312                | 2                       | 2                     | 316                       | 1,009  | 319                                 |
|         | 3             | 11                 | 1                       | 1                     | 13                        | 1,115  | 14,5                                |
| B       | 4             | 16                 | 1                       | 1                     | 18                        | 1,083  | 19,5                                |
|         | 6             | 58                 | 0                       | 0                     | 58                        | 1,000  | 58                                  |
| C       | 7             | 43                 | 0                       | 0                     | 43                        | 1,000  | 43                                  |
|         | 8             | 253                | 6                       | 6                     | 265                       | 1,034  | 274                                 |



**Formblatt L5-1b:**

**Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)**



Knotenpunkt: A-C: St 2252 Süd / B: An der Steige  
 Verkehrsdaten: Datum nachmittags  
 Uhrzeit 16 - 17 Uhr  Planung  Analyse  
 Lage:  außerhalb von Ballungsräumen  
 innerhalb eines Ballungsraums  
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:    STOP  
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w = 45$  s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8**

| Verkehrsstrom | Verkehrsstärke (Sp. 9)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad (Sp. 10 / Sp. 11)<br>$x_i$ [-] |
|---------------|--|-----------------------------------|--|
|               | 10   | 11                                | 12   |
| 2             | <b>319</b>                                     | <b>1800</b>                       | <b>0,177</b>                                   |
| 8             | <b>274</b>                                     | <b>1800</b>                       | <b>0,152</b>                                   |

**Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7**

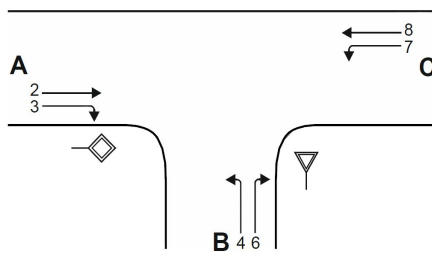
| Verkehrsstrom | Verkehrsstärke (Sp. 9)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Hauptströme (Tabelle L5-2)<br>$q_{p,i}$ [Fz/h] |        | Grundkapazität (Bild L5-2 bis Bild L5-4 mit Sp. 14)<br>$G_{PE,i}$ [Pkw-E/h] |        |
|---------------|--|--|--------|---|--------|
|               |  | ohne RA  | mit RA | ohne RA   | mit RA |
|               | 13   | 14   |        | 15  |        |
| 3             | <b>15</b>                                      | 0  |        | <b>1600</b>   |        |
| 7             | <b>43</b>                                      | <b>329</b>                                     |        | <b>909</b>  |        |
| 6             | <b>58</b>                                      | <b>323</b>                                     |        | <b>694</b>  |        |
| 4             | <b>20</b>                                      | <b>631</b>                                     |        | <b>390</b>  |        |

**Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7**

| Verkehrsstrom | Kapazität (Gl. (L5-7) bzw. Sp. 15)<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad (Sp. 13 / Sp. 16)<br>$x_i$ [-] | staufreier Zustand (Gl. (L5-8) mit Sp. 2, 12 und 17)<br>$p_{0,7}$ [-] |
|---------------|--|--|---|
|               | 16   | 17   | 18  |
| 3             | <b>1600</b>  | <b>0,009</b>                                   | ---   |
| 7             | <b>909</b>   | <b>0,047</b>                                   | <b>0,953</b>  |
| 6             | <b>694</b>   | <b>0,084</b>                                   | ---   |

**Kapazität des Verkehrsstroms 4**



| Verkehrsstrom | Kapazität (Gl. (L5-9)) bzw. (Sp. 15 * Sp. 18)<br>$C_{PE,4}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad (Sp. 13 / Sp. 19)<br>$x_4$ [-] |
|---------------|---|--|
|               | 19  | 20   |
| 4             | <b>372</b>  | <b>0,052</b>                                   |

**Formblatt L5-1c:**
**Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)**


Knotenpunkt: A-C: St 2252 Süd / B: An der Steige

Verkehrsdaten: Datum nachmittags  
Uhrzeit 16 - 17 Uhr  Planung  Analyse

Lage:  außerhalb von Ballungsräumen  
 innerhalb eines Ballungsraums

Verkehrsregelung: Zufahrt B:    

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w = 45$  s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Mischströme**

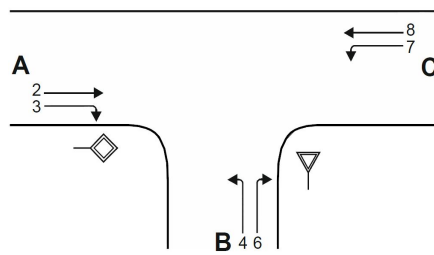
| Zufahrt | Verkehrsstrom | Auslastungsgrad<br>(Sp. 12, 17, 20)<br>$x_i$ [-] | Aufstellplätze<br>(Sp. 2)<br>$n$ [Pkw-E] | Verkehrsstärke<br>(Sp. 9)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität<br>(Gl. (L5-10) bzw.<br>(L5-11))<br>$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h] | Verkehrszusammensetzung<br>(Gl. (L5-5) mit<br>Sp.7 und 8)<br>$f_{PE,m}$ [-] |
|---------|---------------|--|--|---|--|---|
|         |               | 21   | 22                                       | 23  | 24   | 25  |
| B       | 4             | <b>0,052</b>                                     | 1  | 78  | 785  | 1,020   |
|         | 6             | <b>0,084</b>                                     |  |   |  |   |
| C       | 7             | <b>0,047</b>                                     | 11                                       | 317   | ---  | 1,029   |
|         | 8             | <b>0,152</b>                                     | ---                                      |   |  |   |

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme**

| Zufahrt  | Verkehrsstrom | Verkehrszusammensetzung<br>(Sp. 8 und 25)<br>$f_{PE,i}$ bzw.<br>$f_{PE,m}$ [-] | Kapazität<br>in Pkw-E/h<br>(Sp. 11, 16,<br>19 und 24)<br>$C_{PE,i}$ bzw.<br>$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h] | Kapazität<br>in Fz/h<br>(Gl. (L5-26))<br>Sp.27 / Sp.26)<br>$C_i$ bzw.<br>$C_m$ [Fz/h] | Kapazitätsreserve<br>(Gl. (L5-27))<br>Sp.28 - Sp.7)<br>$R_i$ bzw.<br>$R_m$ [Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit<br>(Bild L5-22)<br>$t_{W,i}$ bzw.<br>$t_{W,m}$ [s] | Qualitätsstufe<br><br>Tabelle L5-1<br>mit Sp. 30)<br><br>$QSV_i$ |
|--|---------------|--|--|---|---|--|--|
|  |               | 26   | 27   | 28  | 29  | 30   | 31   |
| A  | 2             | <b>1,009</b>   | <b>1800</b>  | <b>1783</b>   | <b>1467</b>   | <b>2,5</b>   | <b>A</b>   |
|  | 3             | <b>1,115</b>   | <b>1600</b>  | <b>1434</b>   | <b>1421</b>   | <b>2,5</b>   | <b>A</b>   |
| B  | 4             | <b>1,083</b>   | <b>372</b>   | <b>343</b>  | <b>325</b>  | <b>11,1</b>  | <b>B</b>   |
|  | 6             | <b>1,000</b>   | <b>694</b>   | <b>694</b>  | <b>636</b>  | <b>5,7</b>   | <b>A</b>   |
| C  | 7             | <b>1,000</b>   | <b>909</b>   | <b>909</b>  | <b>866</b>  | <b>4,2</b>   | <b>A</b>   |
|  | 8             | <b>1,034</b>   | <b>1800</b>  | <b>1741</b>   | <b>1476</b>   | <b>2,4</b>   | <b>A</b>   |
| B  | 4+6           | <b>1,020</b>   | <b>785</b>   | <b>770</b>  | <b>694</b>  | <b>5,2</b>   | <b>A</b>   |
| C  | 7+8           | --   | --   | --  | --  | --   | --   |
| <b>erreichbare Qualitätsstufe <math>QSV_{ges}</math></b> |               |  |  |   |   |  | <b>B</b>   |

# **HBS Berechnung Prognoseplanfall 2035**

## **Morgenspitze**

**Formblatt L5-1a:**
**Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)**


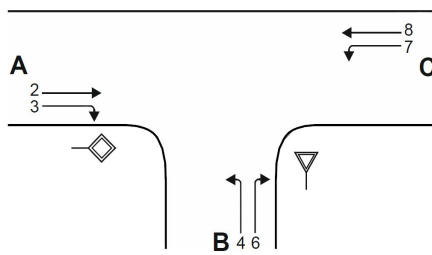
Knotenpunkt: A-C: St 2252 Süd / B: An der Steige  
 Verkehrsdaten: Datum vormittags  
 Uhrzeit 6:45 - 7:45 Uh  Planung  Analyse  
 Lage:  außerhalb von Ballungsräumen  
 innerhalb eines Ballungsraums  
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:     
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w = 45$  s Qualitätsstufe D

**Geometrische Randbedingungen**

| Zufahrt | Verkehrsstrom | Anzahl (0/1/2) | Fahrstreifen Aufstelllänge n [ Pkw-E ] | Dreiecksinsel (RA) (ja/nein) |
|---------|---------------|----------------|--|------------------------------|
|         |               | 1              | 2                                      | 3                            |
| A       | 2             | 1              | ---                                    | ---                          |
|         | 3             | 0              | ---                                    | nein                         |
| B       | 4             | 1              |  | ---                          |
|         | 6             | 0              | 1                                      | nein                         |
| C       | 7             | 1              | 11                                     | ---                          |
|         | 8             | 1              | ---                                    | ---                          |

**Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung**



| Zufahrt | Verkehrsstrom | LV                 | Lkw+Bus                 | LkwK                  | Fz (Sp. 4 + Sp.5 + Sp. 6) | Pkw-E/Fz (Gl. (L5-2) oder (Gl. (L5-3) oder Gl. (L5-4)) | Pkw-E (Gl. (L5-1)) (Sp. 7 * Sp. 8)) |
|---------|---------------|--------------------|-------------------------|-----------------------|---------------------------|--|-------------------------------------|
|         |               | $q_{LV,i}$ [Pkw/h] | $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h] | $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h] | $q_{Fz,i}$ [Fz/h]         | $f_{PE,i}$ [-]   | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]                |
|         |               | 4                  | 5                       | 6                     | 7                         | 8  | 9                                   |
| A       | 2             | 163                | 8                       | 6                     | 177                       | 1,056  | 187                                 |
|         | 3             | 25                 | 4                       | 2                     | 31                        | 1,129  | 35                                  |
| B       | 4             | 30                 | 3                       | 5                     | 38                        | 1,171  | 44,5                                |
|         | 6             | 38                 | 2                       | 3                     | 43                        | 1,093  | 47                                  |
| C       | 7             | 33                 | 4                       | 3                     | 40                        | 1,125  | 45                                  |
|         | 8             | 271                | 4                       | 3                     | 278                       | 1,018  | 283                                 |

**Formblatt L5-1b:**
**Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)**


Knotenpunkt: A-C: St 2252 Süd / B: An der Steige

Verkehrsdaten: Datum vormittags  
Uhrzeit 6:45 - 7:45 Uh  Planung  Analyse

Lage:  außerhalb von Ballungsräumen  
 innerhalb eines Ballungsraums

Verkehrsregelung: Zufahrt B:    

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w = 45$  s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8**

| Verkehrsstrom | Verkehrsstärke<br>(Sp. 9)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad<br>(Sp. 10 / Sp. 11)<br>$x_i$ [-] |
|---------------|---|-----------------------------------|---|
|               | 10  | 11                                | 12  |
| 2             | <b>187</b>  | <b>1800</b>                       | <b>0,104</b>                                      |
| 8             | <b>283</b>  | <b>1800</b>                       | <b>0,157</b>                                      |

**Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7**

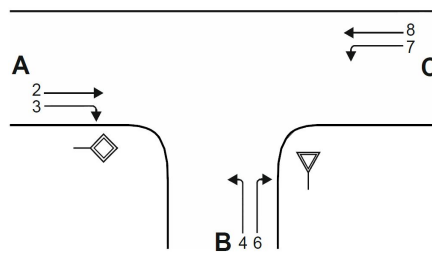
| Verkehrsstrom | Verkehrsstärke<br>(Sp. 9)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Hauptströme<br>(Tabelle L5-2)<br>$q_{p,i}$ [Fz/h] |        | Grundkapazität<br>(Bild L5-2 bis Bild L5-4 mit Sp. 14)<br>$G_{PE,i}$ [Pkw-E/h] |        |
|---------------|---|---|--------|--|--------|
|               |   | ohne RA   | mit RA | ohne RA  | mit RA |
|               | 13  | 14  |        | 15   |        |
| 3             | <b>35</b>   | <b>0</b>  |        | <b>1600</b>  |        |
| 7             | <b>45</b>   | <b>208</b>  |        | <b>1061</b>  |        |
| 6             | <b>47</b>   | <b>193</b>  |        | <b>854</b>   |        |
| 4             | <b>45</b>   | <b>511</b>  |        | <b>472</b>   |        |

**Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7**

| Verkehrsstrom | Kapazität<br>(Gl. (L5-7) bzw. Sp. 15)<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad<br>(Sp. 13 / Sp. 16)<br>$x_i$ [-] | staufreier Zustand<br>(Gl. (L5-8) mit Sp. 2, 12 und 17))<br>$p_{0,7}$ [-] |
|---------------|---|---|---|
|               | 16  | 17  | 18  |
| 3             | <b>1600</b>   | <b>0,022</b>                                      | ---   |
| 7             | <b>1061</b>   | <b>0,042</b>                                      | <b>0,958</b>  |
| 6             | <b>854</b>  | <b>0,055</b>                                      | ---   |

**Kapazität des Verkehrsstroms 4**



| Verkehrsstrom | Kapazität<br>(Gl. (L5-9)) bzw. (Sp. 15 * Sp. 18)<br>$C_{PE,4}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad<br>(Sp. 13 / Sp. 19)<br>$x_4$ [-] |
|---------------|--|---|
|               | 19   | 20  |
| 4             | <b>452</b>   | <b>0,098</b>                                      |

**Formblatt L5-1c:**
**Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)**


Knotenpunkt: A-C: St 2252 Süd / B: An der Steige

Verkehrsdaten: Datum vormittags  
Uhrzeit 6:45 - 7:45 Uh  Planung  Analyse

Lage:  außerhalb von Ballungsräumen  
 innerhalb eines Ballungsraums

Verkehrsregelung: Zufahrt B:    

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w = 45$  s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Mischströme**

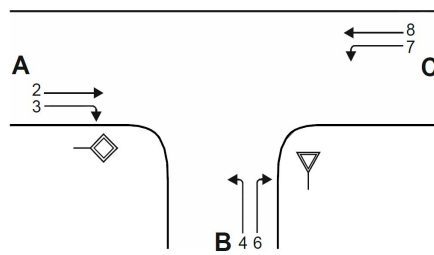
| Zufahrt | Verkehrsstrom | Auslastungsgrad<br>(Sp. 12, 17, 20)<br>$x_i$ [-] | Aufstellplätze<br>(Sp. 2)<br>$n$ [Pkw-E] | Verkehrsstärke<br>(Sp. 9)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität<br>(Gl. (L5-10) bzw.<br>(L5-11))<br>$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h] | Verkehrszusammensetzung<br>(Gl. (L5-5) mit<br>Sp.7 und 8)<br>$f_{PE,m}$ [-] |
|---------|---------------|--|--|---|--|---|
|         |               | 21   | 22                                       | 23  | 24   | 25  |
| B       | 4             | <b>0,098</b>                                     | 1  | 92  | 811  | 1,130   |
|         | 6             | <b>0,055</b>                                     |  |   |  |   |
| C       | 7             | <b>0,042</b>                                     | 11                                       | 328   | ---  | 1,031   |
|         | 8             | <b>0,157</b>                                     | ---                                      |   |  |   |

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme**

| Zufahrt  | Verkehrsstrom | Verkehrszusammensetzung<br>(Sp. 8 und 25)<br>$f_{PE,i}$ bzw.<br>$f_{PE,m}$ [-] | Kapazität<br>in Pkw-E/h<br>(Sp. 11, 16,<br>19 und 24)<br>$C_{PE,i}$ bzw.<br>$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h] | Kapazität<br>in Fz/h<br>(Gl. (L5-26))<br>Sp.27 / Sp.26)<br>$C_i$ bzw.<br>$C_m$ [Fz/h] | Kapazitätsreserve<br>(Gl. (L5-27))<br>Sp.28 - Sp.7)<br>$R_i$ bzw.<br>$R_m$ [Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit<br>(Bild L5-22)<br>$t_{W,i}$ bzw.<br>$t_{W,m}$ [s] | Qualitätsstufe<br><br>Tabelle L5-1<br>mit Sp. 30)<br><br>$QSV_i$ |
|--|---------------|--|--|---|---|--|--|
|  |               | 26   | 27   | 28  | 29  | 30   | 31   |
| A  | 2             | <b>1,056</b>   | <b>1800</b>  | <b>1704</b>   | <b>1527</b>   | <b>2,4</b>   | <b>A</b>   |
|  | 3             | <b>1,129</b>   | <b>1600</b>  | <b>1417</b>   | <b>1386</b>   | <b>2,6</b>   | <b>A</b>   |
| B  | 4             | <b>1,171</b>   | <b>452</b>   | <b>386</b>  | <b>348</b>  | <b>10,3</b>  | <b>B</b>   |
|  | 6             | <b>1,093</b>   | <b>854</b>   | <b>781</b>  | <b>738</b>  | <b>4,9</b>   | <b>A</b>   |
| C  | 7             | <b>1,125</b>   | <b>1061</b>  | <b>944</b>  | <b>904</b>  | <b>4,0</b>   | <b>A</b>   |
|  | 8             | <b>1,018</b>   | <b>1800</b>  | <b>1768</b>   | <b>1490</b>   | <b>2,4</b>   | <b>A</b>   |
| B  | 4+6           | <b>1,130</b>   | <b>811</b>   | <b>718</b>  | <b>637</b>  | <b>5,7</b>   | <b>A</b>   |
| C  | 7+8           | --   | --   | --  | --  | --   | --   |
| <b>erreichbare Qualitätsstufe <math>QSV_{ges}</math></b> |               |  |  |   |   |  | <b>B</b>   |

## **HBS Berechnung Prognoseplanfall 2035**

### **Abendspitze**

**Formblatt L5-1a:**
**Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)**


Knotenpunkt: A-C: St 2252 Süd / B: An der Steige  
 Verkehrsdaten: Datum nachmittags  
 Uhrzeit 16 - 17 Uhr  Planung  Analyse  
 Lage:  außerhalb von Ballungsräumen  
 innerhalb eines Ballungsraums  
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:     
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w = 45$  s Qualitätsstufe D

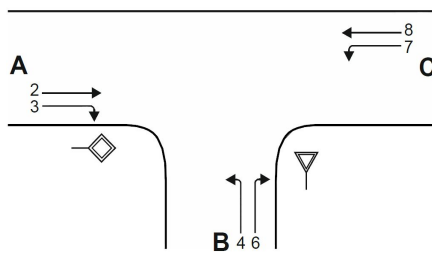
**Geometrische Randbedingungen**



| Zufahrt | Verkehrsstrom | Anzahl (0/1/2) | Fahrstreifen Aufstelllänge n [ Pkw-E ] | Dreiecksinsel (RA) (ja/nein) |
|---------|---------------|----------------|--|------------------------------|
|         |               | 1              | 2                                      | 3                            |
| A       | 2             | 1              | ---                                    | ---                          |
|         | 3             | 0              | ---                                    | nein                         |
| B       | 4             | 1              |  | ---                          |
|         | 6             | 0              | 1                                      | nein                         |
| C       | 7             | 1              | 11                                     | ---                          |
|         | 8             | 1              | ---                                    | ---                          |

**Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung**

| Zufahrt | Verkehrsstrom | LV                 | Lkw+Bus                 | LkwK                  | Fz (Sp. 4 + Sp.5 + Sp. 6) | Pkw-E/Fz (Gl. (L5-2) oder (L5-3) oder Gl. (L5-4)) | Pkw-E (Gl. (L5-1)) (Sp. 7 * Sp. 8)) |
|---------|---------------|--------------------|-------------------------|-----------------------|---------------------------|---|-------------------------------------|
|         |               | $q_{LV,i}$ [Pkw/h] | $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h] | $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h] | $q_{Fz,i}$ [Fz/h]         | $f_{PE,i}$ [-]                                    | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]                |
|         |               | 4                  | 5                       | 6                     | 7                         | 8   | 9                                   |
| A       | 2             | 312                | 2                       | 2                     | 316                       | 1,009   | 319                                 |
|         | 3             | 30                 | 4                       | 10                    | 44                        | 1,273   | 56                                  |
| B       | 4             | 46                 | 6                       | 5                     | 57                        | 1,140   | 65                                  |
|         | 6             | 78                 | 3                       | 3                     | 84                        | 1,054   | 88,5                                |
| C       | 7             | 56                 | 3                       | 6                     | 65                        | 1,115   | 72,5                                |
|         | 8             | 253                | 6                       | 6                     | 265                       | 1,034   | 274                                 |



**Formblatt L5-1b:**
**Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)**


Knotenpunkt: A-C: St 2252 Süd / B: An der Steige  
 Verkehrsdaten: Datum nachmittags  
 Uhrzeit 16 - 17 Uhr  Planung  Analyse  
 Lage:  außerhalb von Ballungsräumen  
 innerhalb eines Ballungsraums  
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:      
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w = 45$  s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8**

| Verkehrsstrom | Verkehrsstärke<br>(Sp. 9)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad<br>(Sp. 10 / Sp. 11))<br>$x_i$ [-] |
|---------------|---|-----------------------------------|--|
|               | 10  | 11                                | 12   |
| 2             | <b>319</b>  | <b>1800</b>                       | <b>0,177</b>                                       |
| 8             | <b>274</b>  | <b>1800</b>                       | <b>0,152</b>                                       |

**Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7**

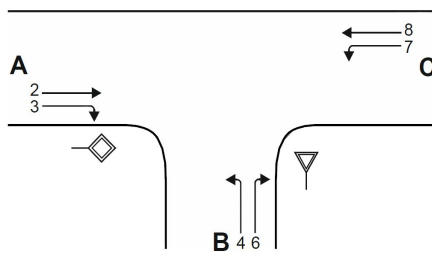
| Verkehrsstrom | Verkehrsstärke<br>(Sp. 9)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Hauptströme<br>(Tabelle L5-2)<br>$q_{p,i}$ [Fz/h] |        | Grundkapazität<br>(Bild L5-2 bis Bild L5-4 mit Sp. 14)<br>$G_{PE,i}$ [Pkw-E/h] |        |
|---------------|---|---|--------|--|--------|
|               |   | ohne RA   | mit RA | ohne RA  | mit RA |
|               | 13  | 14  |        | 15   |        |
| 3             | <b>56</b>   | <b>0</b>  |        | <b>1600</b>  |        |
| 7             | <b>73</b>   | <b>360</b>  |        | <b>874</b>   |        |
| 6             | <b>89</b>   | <b>338</b>  |        | <b>677</b>   |        |
| 4             | <b>65</b>   | <b>668</b>  |        | <b>368</b>   |        |

**Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7**

| Verkehrsstrom | Kapazität<br>(Gl. (L5-7) bzw. Sp. 15)<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad<br>(Sp. 13 / Sp. 16)<br>$x_i$ [-] | staufreier Zustand<br>(Gl. (L5-8) mit Sp. 2, 12 und 17))<br>$p_{0,7}$ [-] |
|---------------|---|---|---|
|               | 16  | 17  | 18  |
| 3             | <b>1600</b>   | <b>0,035</b>                                      | ---   |
| 7             | <b>874</b>  | <b>0,083</b>                                      | <b>0,917</b>  |
| 6             | <b>677</b>  | <b>0,131</b>                                      | ---   |

**Kapazität des Verkehrsstroms 4**

| Verkehrsstrom | Kapazität<br>(Gl. (L5-9)) bzw. (Sp. 15 * Sp. 18)<br>$C_{PE,4}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad<br>(Sp. 13 / Sp. 19)<br>$x_4$ [-] |
|---------------|--|---|
|               | 19   | 20  |
| 4             | <b>337</b>   | <b>0,193</b>                                      |

**Formblatt L5-1c:**
**Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)**


Knotenpunkt: A-C: St 2252 Süd / B: An der Steige

Verkehrsdaten: Datum nachmittags  
Uhrzeit 16 - 17 Uhr  Planung  Analyse

Lage:  außerhalb von Ballungsräumen  
 innerhalb eines Ballungsraums

Verkehrsregelung: Zufahrt B:      STOP

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w = 45$  s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Mischströme**

| Zufahrt | Verkehrsstrom | Auslastungsgrad<br>(Sp. 12, 17, 20)<br>$x_i$ [-] | Aufstellplätze<br>(Sp. 2)<br>$n$ [Pkw-E] | Verkehrsstärke<br>(Sp. 9)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität<br>(Gl. (L5-10) bzw.<br>(L5-11))<br>$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h] | Verkehrszusammensetzung<br>(Gl. (L5-5) mit<br>Sp.7 und 8)<br>$f_{PE,m}$ [-] |
|---------|---------------|--|--|---|--|---|
|         |               | 21   | 22                                       | 23  | 24   | 25  |
| B       | 4             | <b>0,193</b>                                     | 1  | 154   | 659  | 1,089   |
|         | 6             | <b>0,131</b>                                     |  |   |  |   |
| C       | 7             | <b>0,083</b>                                     | 11                                       | 347   | ---  | 1,050   |
|         | 8             | <b>0,152</b>                                     | ---                                      |   |  |   |

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme**

| Zufahrt   | Verkehrsstrom | Verkehrszusammensetzung<br>(Sp. 8 und 25)<br>$f_{PE,i}$ bzw.<br>$f_{PE,m}$ [-] | Kapazität<br>in Pkw-E/h<br>(Sp. 11, 16,<br>19 und 24)<br>$C_{PE,i}$ bzw.<br>$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h] | Kapazität<br>in Fz/h<br>(Gl. (L5-26))<br>Sp.27 / Sp.26)<br>$C_i$ bzw.<br>$C_m$ [Fz/h] | Kapazitätsreserve<br>(Gl. (L5-27))<br>Sp.28 - Sp.7)<br>$R_i$ bzw.<br>$R_m$ [Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit<br>(Bild L5-22)<br>$t_{W,i}$ bzw.<br>$t_{W,m}$ [s] | Qualitätsstufe<br><br>Tabelle L5-1<br>mit Sp. 30)<br><br>QSV <sub>i</sub> |
|---|---------------|--|--|---|---|--|---|
|   |               | 26   | 27   | 28  | 29  | 30   | 31  |
| A   | 2             | <b>1,009</b>   | <b>1800</b>  | <b>1783</b>   | <b>1467</b>   | <b>2,5</b>   | <b>A</b>  |
|   | 3             | <b>1,273</b>   | <b>1600</b>  | <b>1257</b>   | <b>1213</b>   | <b>3,0</b>   | <b>A</b>  |
| B   | 4             | <b>1,140</b>   | <b>337</b>   | <b>296</b>  | <b>239</b>  | <b>15,1</b>  | <b>B</b>  |
|   | 6             | <b>1,054</b>   | <b>677</b>   | <b>642</b>  | <b>558</b>  | <b>6,4</b>   | <b>A</b>  |
| C   | 7             | <b>1,115</b>   | <b>874</b>   | <b>784</b>  | <b>719</b>  | <b>5,0</b>   | <b>A</b>  |
|   | 8             | <b>1,034</b>   | <b>1800</b>  | <b>1741</b>   | <b>1476</b>   | <b>2,4</b>   | <b>A</b>  |
| B   | 4+6           | <b>1,089</b>   | <b>659</b>   | <b>605</b>  | <b>464</b>  | <b>7,8</b>   | <b>A</b>  |
| C   | 7+8           | --   | --   | --  | --  | --   | --  |
| <b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>ges</sub></b> |               |  |  |   |   |  | <b>B</b>  |