

Stadt Traunstein, Haslach

Verkehrsuntersuchung zum Angebots-Bebauungsplan „Parkquartier Hochstraße“ (Stand 05/2026)

Stand: 01.06.2026

Auftraggeber:

BHT Projekt GmbH & Co. KG
Herr Dominik Picha
Trostberger Straße 13
83301 Traunreut

Auftragnehmer:

Planungsgesellschaft
Stadt-Land-Verkehr GmbH
Josephspitalstraße 7
D-80331 München

Projektnr. 2913
Bearbeiter: PF

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	4
2	Verkehrliche Bestandssituation	4
2.1	Lage und Erschließung des Bauvorhabens.....	4
2.2	Verkehrsbelastungen im Bestand 2022	5
3	Kfz-Verkehrsprognosen der Planungen	7
3.1	Prognoseansätze.....	7
3.2	Planungen zum Bauvorhaben.....	7
3.3	Kfz-Verkehrserzeugung der Planungen (werktags).....	8
3.4	Kfz-Mehrverkehr durch die Planungen (werktags).....	9
3.5	Kfz-Verkehrserzeugung der Planungen im Jahresdurchschnitt (DTV)	10
3.6	Verteilung des prognostizierten Verkehrs	10
4	Verkehrsprognosen 2040 im Straßennetz.....	11
4.1	Prognose Nullfall 2040	11
4.2	Prognose Planfall 2040.....	12
4.3	Auswertung der Verkehrslärmwerte nach RLS-19.....	12
5	Auswertungen der Planungen im Straßennetz	13
5.1	Bewertung der Leistungsfähigkeiten	13
5.2	Bewertung der Verkehrsverträglichkeit des Bauvorhabens	15
6	Zusammenfassung und Fazit	16
	Anlagen.....	17

Gender-Hinweis: Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf unterschiedliche geschlechtliche Schreibweisen verzichtet und die männliche Schreibweise (generisches Maskulin) verwendet. Es sind aber grundsätzlich alle Geschlechter gleichermaßen angesprochen.

Anlagen

- 1 Verkehrsprognosen Neuverkehr der Planungen
- 2 Knotenbelastungen Bestand 2022, Nullfall 2040, Planfall 2040
- 3 Auswertungen der Verkehrsdaten für Schallschutzbetrachtungen nach RLS-19
- 4 Leistungsfähigkeitsberechnungen Einmündung Hochstraße/ Zufahrt Bauvorhaben
- 5 Grenzwerte und Bedeutung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2015 für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Anhang

- A Übersicht Gesamtgebiet - Lageplan zum Angebots-Bebauungsplan "Parkquartier Hochstraße"
(brüderl Architekten + Innenarchitekten/ Traunreut, Stand 07.05.2026)
- B Detailberechnung der Verkehrserzeugung der heutigen Nutzungen

1 Aufgabenstellung

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zum "Parkquartier Hochstraße" in Traunstein/ Haslach wurde die Art des Verfahrens von einem Vorhabenbezogenen zu einem Angebots-Bebauungsplan geändert. In diesem Zuge wurden auch die Planungen hinsichtlich der Flächen/ Nutzungen und Parkierungseinrichtungen angepasst und aktualisiert.

In dieser Verkehrsuntersuchung zum Angebotsbebauungsplan werden auf Basis der vorliegenden Untersuchung vom 09.12.2024 die Auswirkungen der aktualisierten Planungen auf das umliegende Straßennetz aufgezeigt und beurteilt.

2 Verkehrliche Bestandssituation

2.1 Lage und Erschließung des Bauvorhabens

Das Bauvorhaben befindet sich im Süden der Stadt Traunstein im Ortsteil Haslach.

Die Erschließung des Bauvorhabens für den Kfz-Verkehr ist über den heute bestehenden Anschluss an die Hochstraße geplant. Die Einmündung ist mit einer langen Linksabbiegespur derzeit leistungsfähig ausgebaut. Die Hochstraße (Staatsstraße St 2105) bindet im Norden an die Rupertistraße an, die Richtung Bahnhof und Stadtzentrum führt. Im Süden führt die St 2105 über Traundorf zum Autobahnanschluss Siegsdorf West und weiter als Kreisstraße TS 5 nach Siegsdorf. Der Kreisverkehr im Süden bietet über die Franz-Xaver-Steber-Straße eine Anbindung an die Bundesstraße B 306.

An der Hochstraße befinden sich auf Höhe des Grundstücks ein Gehweg auf der Westseite und ein kombinierter Fuß- und Radweg auf der Ostseite, über welche das neue Baugebiet an die Stadtmitte und den Bahnhof angebunden ist. Für Radfahrer ist die Stadtmitte auch über Wege entlang der Traun erreichbar, entweder über Kirchplatz und Mühlgasse oder über den Radweg der Franz-Xaver-Steber-Straße. Eine Direktverbindung für Radfahrer zum parallel verlaufenden Radweg an der Traun fehlt – zu Fuß besteht die Möglichkeit, über einen unbefestigten Weg zur Traun zu gelangen.

Zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten befinden sich unmittelbar in der Nähe des Bauvorhabens und sind über die Hochstraße zu Fuß oder mit dem Fahrrad gut erreichbar. Eine Querungshilfe über die Hochstraße existiert am Südrand des künftigen Baugebiets auf der Höhe Haslacher Feld.

Der Bahnhof Seiboldsdorf ist etwa 600 m Luftlinie vom Baugebiet entfernt und gut zu Fuß oder mit dem Rad über die Franz-Xaver-Steber-Straße oder alternativ über die Mühlgasse erreichbar. Vom Bahnhof Seiboldsdorf erreicht man im Stundentakt mit der RB 53 Ruppolding oder Traunstein mit Verbindungen nach München oder Salzburg.

Der Bahnhof Traunstein ist etwa 1,6 km Luftlinie vom Baugebiet entfernt und über die Hochstraße/ Rupertistraße mit dem Fahrrad, zwei Buslinien sowie mit Kfz erreichbar. Von dort bestehen tagsüber mindestens stündliche Verbindungen nach München und Salzburg.

Außerdem befindet sich unmittelbar südlich vom Baugebiet die Bushaltestelle „Haslach Gartencenter“ (Buslinien, 9512, 9514, 9526, 9443 sowie Rufbus).

2.2 Verkehrsbelastungen im Bestand 2022

Als Datengrundlage für die Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen des Bauvorhabens dienen Ergebnisse der am Dienstag, den 05.04.2022 im Rahmen einer verkehrlichen Voruntersuchung zu diesem Bauvorhaben durchgeführten Verkehrszählungen über 24 Stunden am Knotenpunkt Hochstraße/ Grundstückszufahrt (Parkplatz Büchele etc.).

Die Hauptverkehrsbeziehungen verlaufen auf der St 2105 (Hochstraße), morgens hauptsächlich nach Norden stadteinwärts, abends ist der Verkehr in beide Richtungen ausgeglichener, jedoch mit einem Schwerpunkt Richtung Süden. Auf der Grundstückszufahrt sind die Verkehrsbelastungen zur Morgenspitze, die durch die Staatsstraße bestimmt wird, besonders gering, da diese noch vor Beginn der wesentlichen Geschäftszeiten der Verkaufsmärkte auf den Grundstücken liegt.

Die Querschnittsbelastungen auf den Straßenabschnitten sehen im Bestand 2022 am Werktag wie folgt aus:

Tabelle 1: Querschnittsbelastungen werktags auf den Straßenabschnitten im Bestand 2022

Straßenabschnitt	Gesamttagessverkehr	Anteil Schwerverkehr		Morgenspitze	Abendspitze
	Kfz/24 h	SV /24 h	[%]	Kfz/h	Kfz/h
Hochstraße Süd	14.713	453	3,1	1.073	1.335
Zufahrt Büchele (BV)	1.686	12	0,7	14	188
Hochstraße Nord	14.661	453	3,1	1.065	1.341

Die Hochstraße (St 2105) ist werktags auf Höhe des Bauvorhabens mit etwa 14.700 Kfz-Fahrten/ 24 Stunden hoch belastet. Sie hat neben der überörtlichen Bedeutung als Staatsstraße und Zubringer zur Autobahn A 8 auch die Funktion einer städtischen Hauptverkehrsstraße, die unter anderem Teile der südlichen Gewerbegebiete erschließt.

Derzeit ist die Einmündung der Erschließungsstraße zum Bestandsparkplatz mit etwa 1.700 Kfz-Fahrten/ 24 Stunden belastet, davon 12 Lkw-Fahrten/ 24 Stunden. Im Gesamttagessverkehr verteilt sich das Kfz-Verkehrsaufkommen sowohl im Ziel- als auch im Quellverkehr hälftig auf die Richtungen stadtein- beziehungsweise -auswärts.

Zur Morgenspitzenstunde im Straßennetz (vor allem auf der Hochstraße, 07.00 bis 08.00 Uhr) führen nur 9 Pkw zu den Parkplätzen und 5 Pkw verließen das Gebiet. Daraus ist abzuleiten, dass die meisten Geschäfte nicht vor 8 Uhr öffnen. Zur Nachmittagsspitzenstunde (16.45 bis 17.45 Uhr) führen 84 Kfz/ Stunde auf das Gelände, davon 45 % von stadtauswärts kommend, während sich die 104 wegfahrenden Kfz genau hälftig auf die beiden Fahrtrichtungen verteilen.

Der Nachtanteil (22.00 bis 06.00 Uhr) der Zufahrt ist mit 4 Kfz-Fahrten/ 8 Stunden (davon 2 Lkw) sehr gering.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die gezählten Knotenströme des Knotenpunkts Hochstraße/ Bestandszufahrt (Parkplatz u.a. für Büchele) im Gesamttagessverkehr und zu den Spitzenstunden (Darstellung Fa. Schuh & Co. GmbH, Germering).



Abbildung 1:
Lage der Zählstelle
(Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung 2022)

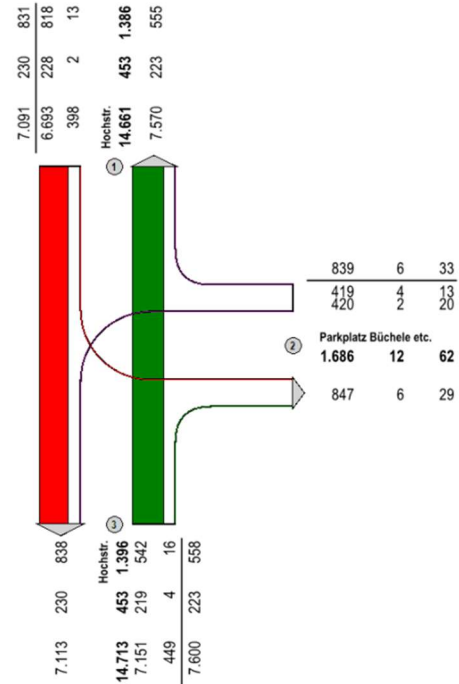


Abbildung 2:
Kfz-Gesamttagelastung Bestand 2022
Kfz | Schwerverkehr | Güterverkehr / 24 Stunden
(Darstellung Fa. Schuh & Co. GmbH)

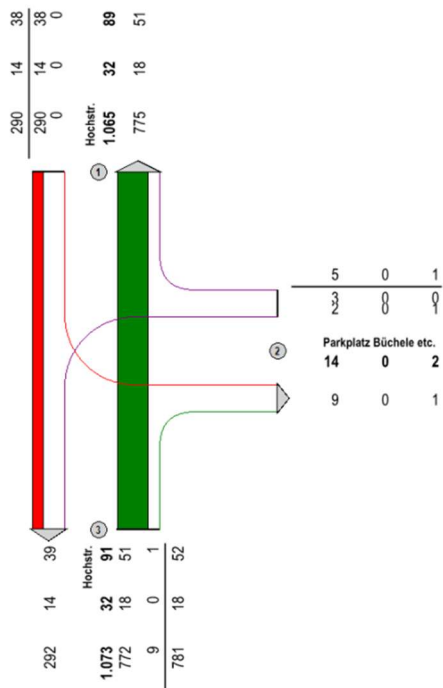


Abbildung 3:
Morgenspitze Bestand 2022 (07.00 - 08.00 Uhr)
Kfz | Schwerverkehr | Güterverkehr / Stunde
(Darstellung Fa. Schuh & Co. GmbH)

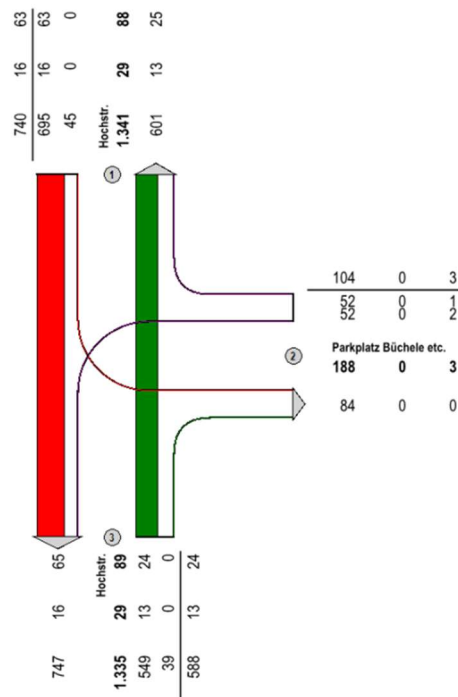


Abbildung 4:
Abendspitze Bestand 2022 (16.45 - 17.45 Uhr)
Kfz | Schwerverkehr | Güterverkehr / Stunde
(Darstellung Fa. Schuh & Co. GmbH)

3 Kfz-Verkehrsprognosen der Planungen

3.1 Prognoseansätze

Für die Berechnungsfaktoren zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens werden empirische Werte aus "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, Ausgabe 2006), aus "Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung" (Dr.-Ing. D. Bosserhoff, 2000) und aus dem Programm „Ver_Bau 2023“ (Dr.-Ing. D. Bosserhoff) sowie eigene Erfahrungswerte aus vergleichbaren Vorhaben herangezogen.

Bei der Berechnung des Verkehrsaufkommens wird davon ausgegangen, dass die über Flächenangaben ermittelten Beschäftigten sowie Kunden und Lieferanten/ Entsorger eine bestimmte Verkehrsmenge erzeugen.

Es werden unter anderem die Lage und Erschließung des Baugebiets sowie die Topografie und Anbindung an das Verkehrswegenetz und die ÖPNV-Erschließung berücksichtigt. Im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung werden die Ansätze für die einzelnen Nutzungen so gewählt, dass die Verkehrserzeugung im mittleren bis oberen Bereich der Bandbreite (nach Bosserhoff) liegt.

3.2 Planungen zum Bauvorhaben

Auf der Planungsfläche, die bisher vor allem von verschiedenen Verkaufsmärkten und deren Parkplätzen genutzt wird, soll neben dem Gartenmarkt ein urbanes Stadtquartier entstehen. Für die heutigen Stellplätze für die Beschäftigten und Kunden des Gartenmarkts soll östlich des Gartenmarkts ein ebenerdiger Parkplatz mit etwa 98 Stellplätzen entstehen.

Im westlichen Teil (Gewerbegebiet) ist neben einem Biomarkt mit einer Verkaufsfläche von etwa 700 m² sowie einem Backshop ein Getränkemarkt mit einer Verkaufsfläche von etwa 500 m² vorgesehen.

Im östlichen Teil (Urbanes Gebiet) sollen die beiden Bestandsgebäude um jeweils ein Geschoss aufgestockt werden und neben einer Wohnung Flächen für Mischgewerbe beherbergen. In den Berechnungen zum Verkehrsaufkommen werden für Haus I mit einer Nutzfläche von etwa 2.625 m² beispielhaft Büronutzungen mit mittlerem Kundenaufkommen, für Haus II mit einer Nutzfläche von etwa 1.200 m² Praxisnutzungen mit höherem Kunden-/ Patientenaufkommen angesetzt.

Obwohl der Gartenmarkt nicht Bestandteil des Bebauungsplanes ist, muss er mit einbezogen werden, da die Erschließung des geplanten Parkplatzes über die Anbindung des Planungsgebiets erfolgt.

Gemäß der vorliegenden aktuellen Planungen von brüderl Architekten vom 07.05.2026 sind für die Planungen insgesamt 207 Stellplätze vorgesehen – hiervon 18 für den Biomarkt (inklusive Backshop), 13 für den Getränkemarkt, 98 für den Gartenmarkt, 54 für das Mischgewerbe in Haus I und 24 für das Mischgewerbe in Haus II (vergleiche Anhang A).

3.3 Kfz-Verkehrserzeugung der Planungen (werktags)

Die Berechnungsansätze für das zu erwartende Verkehrsaufkommen aus den Planungen im Tagesverkehr sowie zu den Spitzenstunden sind detailliert in den Anlagen 1 aufgeführt, sowie in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst.

Tabelle 2: Werktäglicher Neuverkehr durch die Planungen

Nutzung	Verkehrsaufkommen Gesamttagesverkehr Summe Kfz-Verkehr		Anteil Nachtverkehr	Morgen- spitze ZV + QV	Abend- spitze ZV + QV
	Kfz-Fahrten/ 24h	SV-Fahrten/ 24h	Kfz-Fahrten/8h (22 - 6 Uhr)	Kfz-Fahrten/h	Kfz-Fahrten/h
Biomarkt (inkl. Backshop)	728	6	3	64	76
Getränkemarkt	356	4	0	3	38
Mischgewerbe (Haus I)	256	4	3	19	23
Mischgewerbe (Haus II)	276	2	3	7	28
Wohnnutzung (Haus II)	10	0	0	0	0
Summe Bebauungsplan	1.626	16	9	93	165
Gartenmarkt (Prognose)*	550	4	3	8	56
Summe Verkehrsaufkommen an der Grundstückszufahrt	2.176	20	12	101	221

*) Prognose mit Erhöhung der Kundenzahl Gartencenter gegenüber Zähltag

Gesamttagesverkehr werktags

Insgesamt erzeugen die Planungen einschließlich verbleibendem Gartenmarkt etwa 2.175 Kfz-Fahrten/24 Stunden an der Grundstückszufahrt. Der Schwerverkehrsanteil beträgt dabei mit 20 Lkw-Fahrten/24 Stunden etwa 1 %.

Verkehrserzeugung zu den Spitzenstunden werktags

Zur Morgenspitze beträgt der Zielverkehr zum Planungsgebiet und Gartenmarkt künftig etwa 60 Kfz-Fahrten/Stunde und der Quellverkehr etwa 40 Kfz-Fahrten/ Stunde.

Das Verkehrsaufkommen zur Abendspitze ist durch die Überlagerung von Berufsverkehr, Freizeitverkehr und Kundenverkehr deutlich höher, mit Zielverkehr zum Planungsgebiet von künftig etwa 105 Kfz-Fahrten/Stunde und Quellverkehr von etwa 115 Kfz-Fahrten/ Stunde.

Nachtverkehrsaufkommen werktags

Der Nachtverkehrsanteil (22.00 – 06.00 Uhr) entsteht hauptsächlich durch früh ankommende Beschäftigte sowie Anlieferungen.

Insgesamt erzeugt das geplante Quartier nachts etwa 4 Kfz-Fahrten/8 Stunden.

Die Anlieferung des Gartenmarkts mit Lkw erfolgt, wie bereits im Bestand, über die südliche Zufahrt und ist damit nicht Teil des Planungsumgriffs.

3.4 Kfz-Mehrverkehr durch die Planungen (werktags)

An der heutigen Zufahrt zum Planungsgebiet wurden bei der Verkehrszählung am 05.04.2022, einem Normalwerktag, etwa 850 ein- und 850 ausfahrende Kfz-Fahrten/24 Stunden gezählt.

Zur Morgenspitzenstunde im Straßennetz wurde nur ein sehr geringes Verkehrsaufkommen an der Zufahrt von 14 Kfz-Fahrten/Stunde erhoben, zur Abendspitze wurden 84 zufahrende Kfz-Fahrten/Stunde und 104 wegfahrende Kfz-Fahrten/Stunde gezählt.

Die Plausibilität dieses gezählten Verkehrsaufkommens an der Grundstückszufahrt konnte über eine überschlägige Ermittlung der Verkehrserzeugung der bestehenden Nutzungen nachgewiesen werden (siehe Anhang B).

Tabelle 3: Vergleich des Kfz-Verkehrsaufkommens im Bestand (Zählergebnisse) und durch das geplante Bauvorhaben – aufgeteilt in Gesamttagesverkehr inkl. SV-Anteil, Nachtverkehr, Morgen- und Abendspitze

	Verkehrsaufkommen Gesamttagesverkehr Summe Kfz-Verkehr		Anteil Nachtverkehr (22 - 6 Uhr)	Morgen- spitze ZV + QV	Abend- spitze ZV + QV
	Kfz-Fahrten/ 24h	SV-Fahrten/ 24h*	Kfz-Fahrten/8h	Kfz-Fahrten/h	Kfz-Fahrten/h
Summe Neuverkehr Planungen gesamt	2.176	20	12	101	221
Bestandsverkehr Zufahrt (Zählergebnisse Juni 2022)	1.686	12	4	14	188
Mehrverkehr durch die Planungen	490	8	8	87	33

* Lkw > 3,5t

Für die Neuplanungen inklusive verbleibendem Gartenmarkt werden insgesamt etwa 2.175 Kfz-Fahrten/ 24 Stunden prognostiziert.

Dadurch erhöht sich das Gesamttagesverkehrsaufkommen an der Grundstückszufahrt gegenüber der Bestandsituation (Zählung 2022) um etwa 490 Kfz-Fahrten/24 Stunden, hiervon morgens um etwa 85 Kfz-Fahrten/Stunden und abends um etwa 35 Kfz-Fahrten/Stunde.

Der Nachtverkehr zwischen 22 und 6 Uhr nimmt um etwa 10 Kfz-Fahrten/8 Stunden zu.

3.5 Kfz-Verkehrserzeugung der Planungen im Jahresdurchschnitt (DTV)

Für die Schallschutzbetrachtungen sind für den Neuverkehr der Planungen die Jahresdurchschnittswerte (anstatt Werktagswerte) relevant.

Die Umrechnungen des Neuverkehrs der Wohnnutzung erfolgt pauschal über den Quotienten der durchschnittlichen Wegehäufigkeiten der Einwohner (ab 0 Jahre) in Deutschland im Jahr 2017 für Mo-So (3,1 Wege/ Tag) und für Mo-Fr (3,4 Wege/Werktag) von 0,91 (Daten aus VER_BAU 2023, Datengrundlagen für Wohnnutzung: Wege im Einwohnerverkehr, Bosserhoff, Quellen: „Mobilität in Deutschland“; infas/DLR, 2018).

Für die Büronutzungen und Praxen wird ein pauschaler Umrechnungsfaktor von 5/7 (5 von 7 Tagen) angesetzt.

Die werktäglichen Prognosen für den Biomarkt, den Getränkemarkt und den Gartenmarkt werden mit dem Faktor 6/7 auf umgerechnet.

Das prognostizierte Verkehrsaufkommen der Planungen für einen Normalwerktag (DTVw) von etwa 2.175 Kfz-Fahrten/ 24 Stunden und etwa 20 SV-Fahrten/ 24 Stunden kann für den Jahresdurchschnitt (DTV) dementsprechend auf etwa 1.790 Kfz-Fahrten/ 24 Stunden und etwa 15 SV-Fahrten/ 24 Stunden umgerechnet werden.

Die detaillierte Auswertung des prognostizierten Neuverkehrs für Schallbetrachtungen ist aus den Tabellen in Anlage 1.3 ersichtlich.

3.6 Verteilung des prognostizierten Verkehrs

Bei der Richtungsverteilung des Neuverkehrs in der Hochstraße (St 2105) wurden sowohl im Tagesverkehr als auch zu beiden Spitzenstunden neben der Lage und Erreichbarkeit der Hauptziele im Stadtgebiet und im nahen und weiteren Umland auch die Ergebnisse der Verkehrszählungen an der bestehenden Einmündung als zusätzlicher Orientierungswert berücksichtigt.

Wie das heutige Verkehrsaufkommen im Gesamttagverkehr wird sich auch der Neuverkehr der Planungen und die Fahrten der Kunden und Mitarbeiter des Gartenmarkts in etwa hälftig auf beide Fahrtrichtungen der Hochstraße verteilen.

4 Verkehrsprognosen 2040 im Straßennetz

4.1 Prognose Nullfall 2040

Laut dem "Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept der Stadt Traunstein" (Verfasser: SCHIRMER Architekten + Stadtplaner GmbH und CIMA Beratung + Management GmbH, 2016) wird nach den Prognosen des Bundesinstituts für Bau, Stadt- und Raumforschung die Bevölkerung im Landkreis stabil bleiben (-5 bis unter 5 %), für die Zahl der Erwerbstätigen wird ein Rückgang um voraussichtlich 5 % bis zum Jahr 2040 prognostiziert.

Auch die Verkehrsbelastungen auf der Staatsstraße St 2105 sind im für die Untersuchung relevanten Abschnitt zwischen Traunstein/ Haslach Abzweig Südspange und Traunstein / Haslach Abzweig St2095 gemäß den amtlichen Straßenverkehrszählungen (SVZ – Zählstelle 81419505) zwischen 2005 und 2023 tendenziell rückläufig (siehe folgende Abbildung 5).

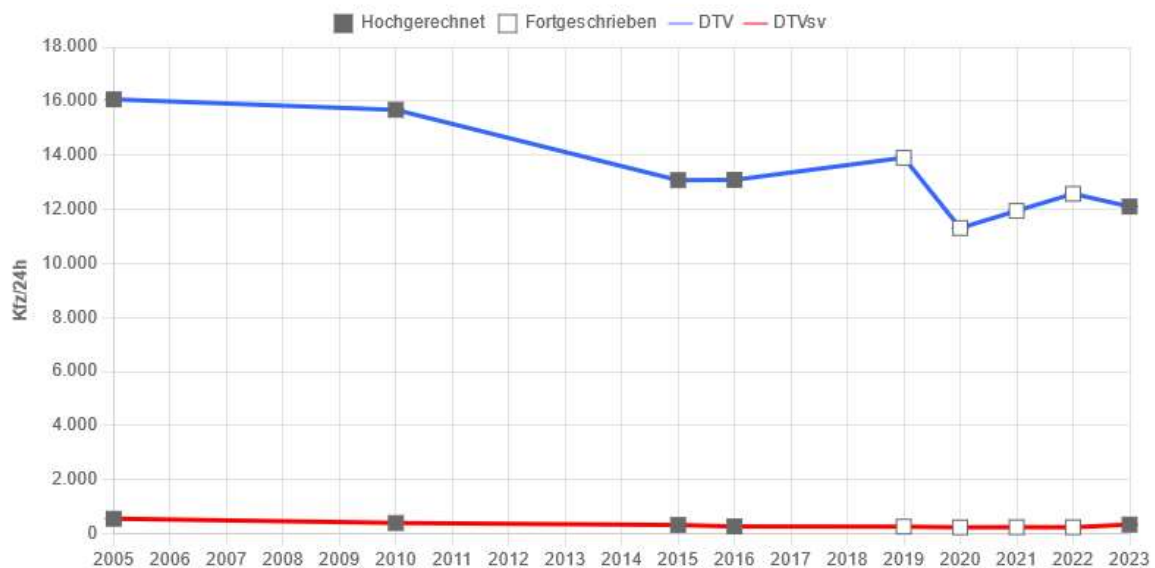


Abbildung 5: Verkehrsentwicklung im DTW auf der St 2105 an der Zählstelle 81419505 bis 2023
(Quelle: <https://www.baysis.bayern.de/internet/verdat/svz/zaehlstelle/index.html>)

Im Verkehrsgutachten zum Campus Chiemgau (BPR Dr. Schäpertöns Consult) wurde für die Nullprognose 2035 bestimmt, dass weder mit einer Verkehrszu- noch -abnahme zu rechnen ist.

Gemäß dem Landesverkehrsmodell Bayern wird auf der Staatsstraße St 2105 auf Höhe des Bauvorhabens mit einer Abnahme des Verkehrs (DTWv5) um 27 % im Prognosefall 2035 gegenüber dem Analysefall 2015 gerechnet.

Trotz dieser rückläufigen Entwicklungen der Verkehrsbelastungen auf der Hochstraße (St 2105) und dem allgemeinen Trend zur Reduzierung von Kfz-Fahrten, wird in dieser Verkehrsuntersuchung, um im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung auf der sicheren Seite zu liegen, für den Nullfall bis 2040 ein Zuwachs von insgesamt 5 % im Tagesverkehr und 3 % zu den Spitzenstunden angesetzt.

4.2 Prognose Planfall 2040

Das Kfz-Neuverkehrsaufkommen der geplanten Wohnbebauung wird in der kleinräumigen Modellberechnung sowohl im Tagesverkehr als auch zu den Spitzenstunden auf die Hochstraße verteilt.

Die künftigen Prognoseverkehrsbelastungen 2040 stellen die Summe aus Prognose-Nullfall 2040 abzüglich des Bestandsverkehrs auf dem Planungsgrundstück und zuzüglich dem Neuverkehr aus den Planungen dar.

Die folgende Tabelle zeigt die werktägliche Verkehrsentwicklung durch die Planungen auf den unmittelbar an das Bauvorhaben angrenzenden Straßenabschnitten.

Tabelle 4: Verkehrsbelastungen auf den umliegenden relevanten Straßenabschnitten im Bestand 2022, Nullfall 2040 und Prognose-Planfall 2040 (DTVw)

Straßenabschnitt	Bestand 2022	Nullfall 2040 <u>ohne</u> BV	Prognose 2040 <u>mit</u> BV	Zunahmen Prognose zu Nullfall*
	Kfz/24 h	Kfz/24 h	Kfz/24 h	[%]
Hochstraße (St 2105) nördlich Bauvorhaben	14.661	15.395	15.625	+1
Anschluss Parkquartier (bisher Erschließung Parkplatz)	1.686	1.770	2.176	+23
Hochstraße (St 2105) südlich Bauvorhaben	14.713	15.449	15.625	+1

*) Zunahmen entsprechen den Auswirkungen des Neuverkehrs der Planungen

4.3 Auswertung der Verkehrslärmwerte nach RLS-19

Für die Schallschutzbetrachtungen nach RLS-19 ist anders als bei der Betrachtung der Auswirkungen der Planungen im umliegenden Straßennetz der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) und nicht der Werktagsverkehr relevant.

Die gezählten werktäglichen Bestandsbelastungen werden nach Tag- und Nachtanteilen für den Kfz-Verkehr und für folgende Fahrzeugklassen ausgewertet und in DTV umgerechnet:

Lkw1: Lkw ohne Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t und Busse

Lkw2: Lkw mit Anhänger beziehungsweise Sattelkraftfahrzeuge (Zugmaschinen mit Auflieger) mit zulässiger Gesamtmasse über 3,5 t.

Die Umrechnung des gemessenen Werktagsbestandsverkehrs erfolgt mit Faktor gemäß "Hochrechnung Innerorts" nach Intraplan Consult GmbH München und Schuh & Co. GmbH Germering, 2011, sowie gemäß dem Verhältnis von DTV zu DTVw an der Dauerzählstelle Nr. 81419505 von 2015.

Die Umrechnung des prognostizierten Verkehrsaufkommens der Planungen erfolgt wie in Kapitel 3.5 detailliert erläutert.

Für die Schallschutzbetrachtungen innerhalb des Bebauungsplangebiets wird das prognostizierte Verkehrsaufkommen der Einzelnutzungen zusätzlich sehr detailliert auf die geplanten Parkierungs- und Anlieferbereiche aufgeteilt. Die Tabellen der Anlage 3 beinhalten die detaillierten Herleitungen der für die Schallschutzuntersuchungen nach RLS-19 relevanten Kennwerte im Straßennetz und für den Planfall auch auf den Streckenabschnitten innerhalb des geplanten Parkquartiers.

5 Auswertungen der Planungen im Straßennetz

5.1 Bewertung der Leistungsfähigkeiten

Die Verkehrsqualität der unsignalisierten Einmündung wird überschlägig nach HBS 2015 ("Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2015) mit dem Programm KNOBEL Version 7.1.19 (BPS GmbH, Karlsruhe, Programm zur Leistungsfähigkeitsprüfung nicht signalisierter Knotenpunkte) ermittelt.

Die Bewertungen in Form von Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) reichen von "A" bis "F", wobei "A" die beste und "F" die schlechteste Beurteilung ("Überlastung der Verkehrsanlage") darstellt. Ein Ergebnis im Bereich "D" ist das Mindestergebnis, das angestrebt werden sollte. Die Definition der Grenzwerte der mittleren Wartezeiten für die einzelnen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) für unsignalisierte Knotenpunkte sind in Anlage 5 dargestellt.

Die Knotenströme zu den werktäglichen Spitzenstunden (Anlage 2) im Bestand, Nullfall und Planfall dienen als Datenbasis für die Leistungsnachweise.

Die Berechnung der Nachweise der Leistungsfähigkeit für den Knotenpunkt erfolgt jeweils für die Kfz-Belastungen inklusive Schwerverkehrsanteile der am Knotenpunkt maßgeblichen Morgen- und Abendspitzenstunden. Die bestehende Knotengeometrie und die innerörtliche Lage werden berücksichtigt. Die Einzelnachweise für die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts Hochstraße/ Zufahrt geplantes Bauvorhaben sind in Anlage 4 dargestellt.



Abbildung 6: Hochstraße (St 2105) mit Linksabbiegespur zum heutigen Parkplatz/ geplanten BV (Foto PSLV 23.03.2022)

Der innerörtliche Knotenpunkt Hochstraße (St 2105)/ Zufahrt BV ist als unsignalisierte Einmündung mit einer etwa 60 m langen Linksabbiegespur auf der Hochstraße ausgebaut. Die Zufahrt zum heutigen Parkplatz ist untergeordnet mit Zeichen 205 StVO ("Vorfahrt gewähren") an die Staatsstraße angebunden. Gemäß den Planungen können sich an der Ausfahrt vom Grundstück Rechts- und Linkseinbieger auf einer Länge von etwa 18 m (etwa 3 Pkw-Längen) nebeneinander aufstellen.

In der Bestandsituation erreicht die Einmündung nach HBS 2015 in der Morgenspitzenstunde die gute Qualitätsstufe "B" und in der Abendspitze die befriedigende Qualitätsstufe "C".

Durch die angesetzte allgemeine Verkehrszunahme von 3 % in den Spitzenstunden in der Hochstraße ändert sich in der Prognose im Nullfall in der Gesamtbewertung des Knotens nach HBS 2015 relativ wenig, zur Abendspitzenstunde überschreitet der Knotenpunkt die Grenze zur ausreichenden Qualitätsstufe "D" geringfügig.

Gemäß den Planungen soll auch das gesamte "Parkquartier Hochstraße" für den Kfz-Verkehr über die bereits heute vorhandene Einmündung an der Hochstraße erschlossen werden, daher werden in den Berechnungen der Ausbau mit Linksabbiegespur und die Verkehrsregelungen auch für den Planfall übernommen.

In der Gesamtprognose 2040 (Planfall) ändert sich durch die Planungen die Gesamtbewertung des Knotenpunkts nach HBS 2015 gegenüber dem Nullfall nicht. Die nachrangigen Linkseinbieger aus dem Planungsgebiet stellen in allen untersuchten Fällen den ungünstigsten Strom dar und sind damit verantwortlich für die Gesamtbewertung des Knotenpunkts.

In der Morgenspitze erreicht der Knotenpunkt trotz der Zunahmen der Einbieger aus dem Bauvorhaben weiterhin die gute Qualitätsstufe „B“. Auch in der Abendspitze bleibt die Gesamtbewertung des Knotenpunkts mit Qualitätsstufe „D“ wie im Nullfall.

Tabelle 5: Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Anschlussstelle Bauvorhaben an Hochstraße

Knotenpunkt Zufahrt Bauvorhaben	Bestand 2022		Nullfall 2040 (ohne BV)		Planfall 2040 (mit BV)	
	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze	Abendspitze
Qualitätsstufe (QSV) Knotenpunkt gesamt	B	C	B	D	B	D
Ungünstigster Strom (ausschlaggebend für Gesamtbewertung)	4 (Linkseinbieger aus BV)	4 (Linkseinbieger aus BV)	4 (Linkseinbieger aus BV)	4 (Linkseinbieger aus BV)	4 (Linkseinbieger aus BV)	4 (Linkseinbieger aus BV)
mittlere Wartezeit [s] (ungünstigster Strom)	14,4	28,7	14,4	31,8	17,5	33,2
Staulänge N-99 [Pkw-E] (maximale Rückstaulänge un- günstigster Strom)	1	2	1	3	1	3
Staulänge N-99 [Pkw-E] auf Linksabbiegespur (7) (maximale Rückstaulänge bei Aufstelllänge für 12 Pkw-E)	0	1	0	1	1	1

Der bevorrechtigte Geradeausverkehr auf der Staatsstraße wird durch den Mehrverkehr des Bauvorhabens und vor allem durch die zusätzlichen Linksabbieger nicht oder nur unwesentlich beeinflusst, da die Einmündung mit einer langen und sehr leistungsfähigen Linksabbiegespur ausgebaut ist.

Die bestehende Einmündung kann den Mehrverkehr der Planungen leistungsfähig aufnehmen. Ausbaumaßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit sind nicht erforderlich. Für die Zufahrt zur Staatsstraße (Anbindung des Bplanes) wird eine Verschmälerung der Gesamtfahrbahn mit Aufweitung im Kreuzungsbereich empfohlen, da die heute lange Aufweitung der Zufahrtsspur auch durch die notwendigen Rangierflächen für die bestehenden Senkrechtparkplätze, die künftig entfallen, bedingt sind.

Die vorhandene etwa 72 m lange Linksabbiegespur auf der Hochstraße ist in dieser Länge zur Erschließung des Bauvorhabens nicht notwendig. Auch im Planfall betragen die maximalen Rückstaulängen auf dieser Spur nur eine Pkw-Einheit (Tabelle 5 letzte Zeile). Damit ist diese Spur mit 72 m Länge überdimensioniert und könnte verkürzt werden.

5.2 Bewertung der Verkehrsverträglichkeit des Bauvorhabens

Die Staatsstraße St 2105 (Hochstraße) ist auf Höhe der Zufahrt (Parkplatz Büchele beziehungsweise geplantes Bauvorhaben) werktags derzeit mit etwa 14.700 Kfz-Fahrten/ 24 Stunden, davon etwa 450 Schwerverkehrsfahrten/ 24 Stunden (3,1 % Schwerverkehrsanteil) hoch belastet.

Durch den Ansatz einer allgemeinen Verkehrszunahme von 5 % im Gesamttagesverkehr und dem Mehr- beziehungsweise Neuverkehr der Planungen steigen die Verkehrsbelastungen der Hochstraße im Prognose Planfall 2040 gerundet auf etwa 15.600 Kfz-Fahrten/24 Stunden.

Da die Staatsstraße St 2105 (Hochstraße) im Bereich des Bauvorhabens mit Abbiegespuren und begleitenden kombinierten Geh- und Radwegen leistungsfähig ausgebaut ist und die Geschwindigkeit der Staatsstraße im Ortsbereich Tempo 50 beträgt, kann sie den Mehrverkehr der Planungen im Querschnitt leistungsfähig aufnehmen. Im Zusammenhang mit den Planungen "Parkquartier Hochstraße" sind keine zusätzlichen Ausbaumaßnahmen im Querschnitt erforderlich.

Auch für den (bestehenden und künftigen) Anschlussknoten an der St 2105 wird der Nachweis nach HBS 2015 erbracht, dass am Knotenpunkt keine zusätzlichen Ausbaumaßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit erforderlich sind.

Um ein einfaches und sicheres Queren der stark belasteten Staatstraße (Hochstraße) für Fußgänger und Radfahrer auch im Zusammenhang mit der bestehenden Bushaltestelle "Haslach Gartencenter" zu ermöglichen, wird die Errichtung einer Querungsisel in der Hochstraße am nördlichen Grundstücksrand empfohlen (Skizze folgende Abbildung). Diese Querungsisel könnte im Bereich des Wechsels der Abbiegespuren auf der Hochstraße eingebaut werden. Die dafür notwendige Kürzung der Linksabbiegespur zum Bauvorhaben ist gemäß den Ergebnissen der HBS-Berechnungen vertretbar und führt zu keinen Leistungseinbußen auf der Staatsstraße beziehungsweise am Knotenpunkt.

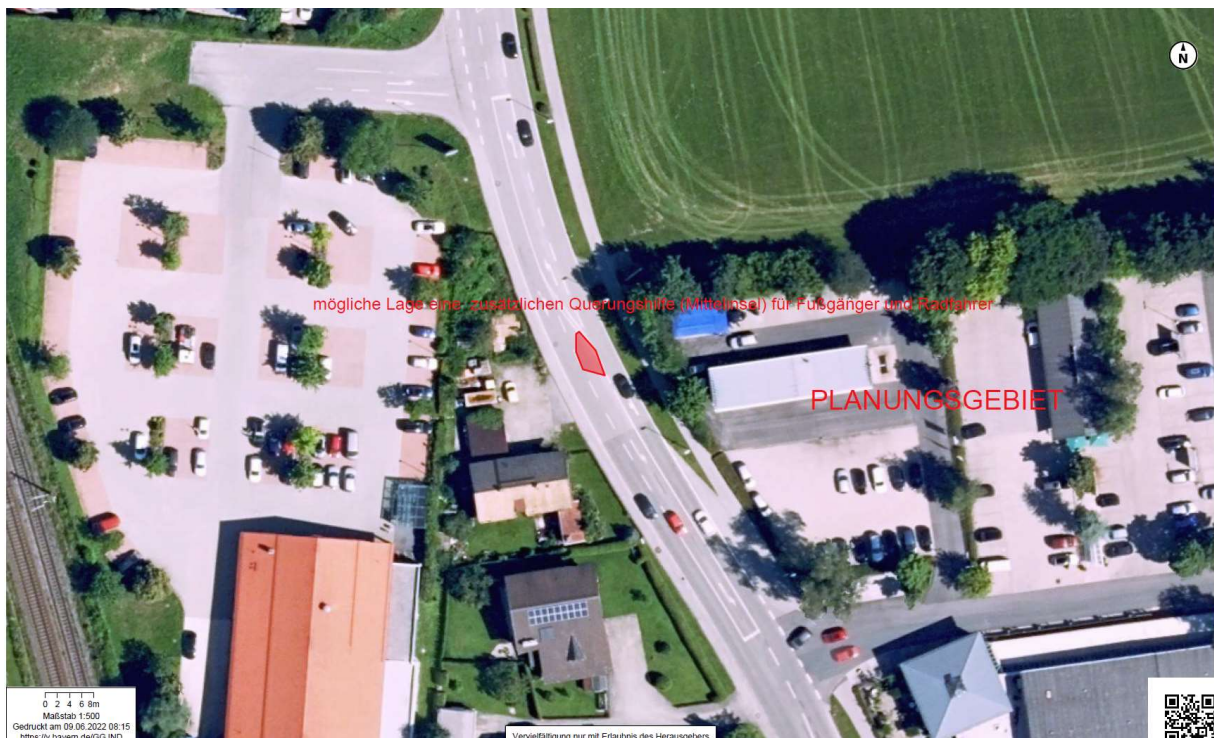


Abbildung 7: Mögliche Lage einer zusätzlichen Querungshilfe (Mittelinsel) für Fußgänger und Radfahrer
(Quelle Foto: Bayerische Vermessungsverwaltung 2021, Darstellung PSLV)

Diese Maßnahme, die auch unabhängig von dem Bauvorhaben sinnvoll wäre, sollte mit der Stadt Traunstein und mit dem Straßenbaulastträger (Staatliches Bauamt Traunstein) abgestimmt werden.

6 Zusammenfassung und Fazit

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zum "Parkquartier Hochstraße" in Traunstein/ Haslach wurde die Art des Verfahrens von einem Vorhabenbezogenen zu einem Angebots-Bebauungsplan geändert. In diesem Zuge wurden auch die Planungen hinsichtlich der Flächen/ Nutzungen und Parkierungseinrichtungen angepasst und aktualisiert. Daher wird die Verkehrsuntersuchung (Stand 09.12.2024) überarbeitet.

Das Bestandsverkehrsaufkommen der heutigen Nutzungen (einschließlich Gartenmarkt) beträgt etwa 1.690 Kfz-Fahrten/24 Stunden, auf der Hochstraße (Staatstraße St 2105) wurden etwa 14.660 bis 14.710 Kfz-Fahrten/ 24 Stunden ermittelt (Verkehrszählung April 2022).

Für die geplanten Nutzungen (einschließlich Gartenmarkt) wird ein Verkehrsaufkommen von etwa 2.175 Kfz-Fahrten/24 Stunden inklusive etwa 20 Schwerverkehrsfahrten/24 Stunden prognostiziert. Der Mehrverkehr der Planungen von etwa 490 Kfz-Fahrten/24 Stunden, hiervon morgens etwa 85 und abends etwa 35 Kfz-Fahrten/Stunde, verteilt sich wie der Bestandsverkehr fast hälftig auf beide Fahrtrichtungen der Staatsstraße St 2105.

Durch den Ansatz einer allgemeinen Verkehrszunahme von 5 % und dem Mehr- beziehungsweise Neuverkehr der Planungen steigen die werktäglichen Gesamtverkehrsbelastungen auf der Hochstraße an der Einmündung auf etwa 15.625 Kfz-Fahrten/24 Stunden im Prognose Planfall 2040.

Die Tabelle der Anlage 3 beinhaltet die Herleitung der Prognosewerte der Tag- und Nachtwerte im Straßennetz und der für die Schallschutzuntersuchungen relevanten Kennwerte und kann als Datenbasis für die Verkehrslärberechnungen nach RLS-19 herangezogen werden.

Da die Staatsstraße St 2105 (Hochstraße) im Bereich des Bauvorhabens mit Abbiegespuren und begleitenden kombinierten Geh- und Radwegen leistungsfähig ausgebaut ist und die Geschwindigkeit der Staatsstraße im Ortsbereich Tempo 50 beträgt, sind im Zusammenhang mit den Planungen zum Parkquartier Hochstraße keine zusätzlichen Ausbaumaßnahmen im Querschnitt der Hochstraße (St 2105) erforderlich.

In der Verkehrsuntersuchung wird der Nachweis erbracht, dass der bestehende Anschlussknoten an der St 2105 (Hochstraße) den Mehrverkehr der Planungen leistungsfähig aufnehmen kann. Ausbaumaßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit sind am Knotenpunkt nicht erforderlich.

Um versiegelte Flächen zu sparen, wird empfohlen, den Einmündungsbereich gegenüber der heutigen Situation mit Senkrechtparkern so zurückzubauen, dass die Ausfahrt vom Bauvorhaben eine Aufweitung im Einmündungsbereich für drei Pkw aufweist, die für die Abwicklung des prognostizierten Verkehrs nach HBS 2015 ausreichend ist.

Zusätzlich wird auch unabhängig vom Bauvorhaben empfohlen, eine Querungsinsel in der Hochstraße am nördlichen Grundstücksrand zu errichten, um ein einfaches und sicheres Queren der stark belasteten Hochstraße für Fußgänger und Radfahrer auch im Zusammenhang mit der bestehenden Bushaltestelle "Haslach Gartencenter" zu ermöglichen. Diese Querungsinsel könnte im Bereich des Wechsels der Abbiegespuren auf der Hochstraße eingebaut werden. Die dafür notwendige Kürzung der Linksabbiegespur zum Bauvorhaben ist vertretbar und führt zu keinen Leistungseinbußen auf der Staatsstraße beziehungsweise an der Einmündung des Bauvorhabens.

Die Planungen gemäß dem Angebots-Bebauungsplan "Parkquartier Hochstraße" werden insgesamt als verkehrsverträglich eingestuft.

PSLV, München, den 01.06.2026

Anlagen

Verkehrserzeugung der Planungen werktags/ DTV

Nutzung	Verkehrsaufkommen Gesamttagesverkehr (werktags)		Anteil Nachtverkehr (werktags)		Umrechnungs- faktoren DTV _w in DTV	Verkehrsaufkommen Gesamttagesverkehr DTV		Anteil Nachtverkehr (DTV)		Morgenspitze Summe ZV + QV Kfz-F./h	Abendspitze Summe ZV + QV Kfz-F./h
	Summe Kfz-Verkehr Kfz-F./24h	Anteil SV (Lkw>3,5t) SV-F./24h	Kfz-Fahrten/8h (22-6 Uhr) Kfz-F./8h	Anteil SV (Lkw>3,5t) SV-F./8h		Summe Kfz-Verkehr Kfz-F./24h	Anteil SV (Lkw>3,5t) SV-F./24h	Kfz-Fahrten/8h (22-6 Uhr) Kfz-F./h	Anteil SV (Lkw>3,5t) SV-F./8h		
Biomarkt Neubau (inkl. Backshop)	728	6	3	2	0,86	624	5	3	2	64	76
Getränkemarkt Neubau	356	4	0	0	0,86	305	3	0	0	3	38
Mischgewerbe (Haus I)	256	4	3	0	0,71	183	3	2	0	19	23
Mischgewerbe (Haus II)	276	2	3	0	0,71	197	1	2	0	7	28
Wohnnutzung (Haus II)	10	0	0	0	0,91	9	0	0	0	0	0
Summe Urbanes Gebiet	542	6	6	0		389	4	4	0	26	51
Gartenmarkt	550	4	3	2	0,86	471	3	3	2	8	56
Summe Neuverkehr gesamt	2.176	20	12	4		1.790	15	10	4	101	221

Verkehrserzeugung Bestandsnutzungen (2022 am Zähltag)

Nutzung	Verkehrsaufkommen Gesamttagesverkehr *		Anteil Nachtverkehr Kfz-Fahrten/8h (22-6 Uhr)		Morgenspitze Summe ZV + QV	Abendspitze Summe ZV + QV
	Summe Kfz-Verkehr	Anteil SV (Lkw>3,5t)				
Bestand Biomarkt	496	2	2		1	54
Bestand Getränkemarkt	418	2	0		1	50
Bestand Gartencenter	440	4	2		5	46
Bestand Möbelmarkt	88	0	0		1	10
Bestand GE/ Büro Hochstr 33A/35C	92	4	1		5	7
Autowäsche	140	0	0		2	18
Summe Bestandsverkehr	1.674	12	6		15	185
Zählergebnisse April 2022	1.686	12	4		14	188
Mehrverkehr durch Planungen (Neuverkehr - Zählergebnis)	490	8	8		87	33

Verkehrserzeugung der Planungen (werktags) Spitzenstunden

Nutzung	Morgenspitzenstunde Kfz-Fahrten/h				Abendspitzenstunde Kfz-Fahrten/h				lauteste Nachtstunde Kfz-Fahrten/h			
	ZV	QV	Summe ZV+QV		ZV	QV	Summe ZV+QV		ZV	QV	Summe ZV+QV	
	Kfz/h	Kfz/h	Kfz-F./h	davon Lkw-F./h	Kfz/h	Kfz/h	Kfz-F./h	davon Lkw-F./h	Kfz/h	Kfz/h	Kfz-F./h	davon Lkw-F./h
Biomarkt Neubau (inkl. Backshop)	32	32	64	0	38	38	76	0	2	2	4	2
Getränkemarkt Neubau	2	1	3	0	19	19	38	0	0	0	0	0
Mischgewerbe (Haus I)	16	3	19	0	9	14	23	0	0	0	0	0
Mischgewerbe (Haus II)	7	0	7	0	14	14	28	0	0	0	0	0
Wohnnutzung (Haus II)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe Urbanes Gebiet	23	3	26	0	23	28	51	0	0	0	0	0
Gartenmarkt	3	5	8	0	26	30	56	0	0	0	0	0
Summe Planungen gesamt (Planstand 05/2026)	60	41	101	0	106	115	221	0	2	2	4	2

Verkehrserzeugung Bestandsnutzungen (werktags, am Zähltag) Spitzenstunden

(Nachweis der Plausibilität der Zählergebnisse)

	Morgenspitzenstunde Kfz-Fahrten/h				Abendspitzenstunde Kfz-Fahrten/h				lauteste Nachtstunde Kfz-Fahrten/h			
	ZV	QV	Summe ZV+QV		ZV	QV	Summe ZV+QV		ZV	QV	Summe ZV+QV	
	Kfz/h	Kfz/h	Kfz/h	davon Lkw/h	Kfz/h	Kfz/h	Kfz/h	davon Lkw/h	Kfz/h	Kfz/h	Kfz/h	davon Lkw/h
Bestand Biomarkt	1	0	1	0	27	27	54	0	1	1	2	2
Bestand Getränkemarkt	1	0	1	0	23	27	50	0	0	0	0	0
Bestand Gartencenter	2	3	5	0	21	25	46	0	0	0	0	0
Bestand Möbelmarkt	1	0	1	0	4	6	10	0	0	0	0	0
Bestand GE/ Büro Hochstr 33A/35C	4	1	5	0	1	6	7	0	0	0	0	0
Autowäsche (nachts ggf. Parkplatznutzer)	1	1	2	0	8	10	18	0	1	1	2	0
Summe Bestandsverkehr	10	5	15	0	84	101	185	0	2	2	4	2
Zählergebnisse April 2022	9	5	14	0	84	104	188	0	2	2	4	2
Mehrverkehr durch Planungen (Planstand 05/2026)	51	36	87	0	22	11	33	0	0	0	0	0

Verkehrserzeugung der Planungen am Normalwerktag (Di/Mi/Do)/ im Jahresdurchschnitt (DTV)

nach geplanten Nutzungen

Zusatzauswertung für Schallbetrachtungen

Nutzung	Verkehrsaufkommen Gesamttagesverkehr						Umrechnungs- faktor Di/Mi/Do → DTV	Verkehrsaufkommen Gesamttagesverkehr					
	Normalwerktag (Di/Mi/Do)							Jahresdurchschnitt (DTV)					
	Stell- plätze Anzahl	Summe Kfz-Verkehr Kfz-F./24h	Anteil SV (Lkw>3,5t) Kfz-F./24h	Summe Kfz-Verkehr Kfz-F./8h	Anteil SV (Lkw>3,5t) F./8h	Summe ZV + QV Kfz-F./h		Summe Kfz-Verkehr Kfz-F./24h	Anteil SV (Lkw>3,5t) Kfz-F./24h	Summe Kfz-Verkehr Kfz-F./8h	Anteil SV (Lkw>3,5t) F./8h	Summe ZV + QV Kfz-F./h	
Biomarkt Neubau (inkl. Backshop)	18	728	6	3	2	3	0,86	624	5	3	2	3	
Getränkemarkt Neubau	13	356	4	0	0	0	0,86	305	3	0	0	0	
Mischgewerbe (Haus I)	54	256	4	3	0	3	0,71	183	3	2	0	2	
Mischgewerbe (Haus II)	22	276	2	3	0	3	0,71	197	1	2	0	2	
Wohnnutzung (Haus II)	2	10	0	0	0	0	0,91	9	0	0	0	0	
Summe Urbanes Gebiet	78	542	6	6	0	6		389	4	4	0	4	
Gartenmarkt	98	546	0	1	0	1	0,86	468	0	1	0	1	
Gartenmarkt Anlieferung SV (außerhalb)		4	4	2	2	2	0,86	3	3	2	2	2	
Summe Planungen gesamt		2.176	20	12	4	12		1.789	15	10	4	10	

Verkehrserzeugung der geplanten Nutzungen am Normalwerktag (Di/Mi/Do) / im Jahresdurchschnitt (DTV)

Verteilung auf die Parkierungsstandorte

Zusatzauswertung für Schallbetrachtungen

Standort	Verkehrsaufkommen Gesamttagesverkehr						Umrechnungs- faktor Di/Mi/Do → DTV	Verkehrsaufkommen Gesamttagesverkehr					
	Normalwerktag (Di/Mi/Do)							Jahresdurchschnitt (DTV)					
	Stell- plätze Anzahl	Summe Kfz-Verkehr Kfz-F./24h	Anteil SV (Lkw>3,5t) Kfz-F./24h	Summe Kfz-Verkehr Kfz-F./8h	Anteil SV (Lkw>3,5t) Kfz-F./8h	Summe ZV + QV Kfz-F./h		Summe Kfz-Verkehr Kfz-F./24h	Anteil SV (Lkw>3,5t) Kfz-F./24h	Summe Kfz-Verkehr Kfz-F./8h	Anteil SV (Lkw>3,5t) Kfz-F./8h	Summe ZV + QV Kfz-F./h	
(H) Parken Mischgewerbe Süd/ Wohnen, Haus I	10	110	0	1	0	1	0,72	80	0	1	0	1	
(G) Parken Mischgewerbe Mitte, Haus II	7	87	0	1	0	1	0,71	63	0	1	0	1	
(G) Parken Mischgewerbe Mitte, Haus I	18	84	0	1	0	1	0,71	60	0	1	0	1	
(G) Anlieferung Mischgewerbe, Haus I		4	4	0	0	0	0,71	3	3	0	0	0	
(F) Parken Mischgewerbe Nord, Haus II	7	87	1	1	0	1	0,71	62	1	0	0	1	
(F) Parken Mischgewerbe Nord, Haus I	18	84	0	1	0	1	0,71	60	0	0	0	1	
(E) Tiefgarage Mischgewerbe, Haus I	18	84	0	1	0	1	0,71	60	0	1	0	1	
(D.1) Parken Gartencenter Nord	44	245	0	0	0	0	0,86	210	0	0	0	0	
(D.2) Parken Gartencenter Süd	54	301	0	1	0	0	0,86	258	0	1	0	0	
(D) Summe Parken Gartencenter	98	546	0	1	0	1	0,86	468	0	1	0	1	
(D) Anlieferung Mischgewerbe, Haus II		2	2	0	0	0	0,71	1	1	0	0	0	
(C) Parken Getränkemarkt	13	352	0	0	0	0	0,86	302	0	0	0	0	
(C) Anlieferung Getränkemarkt		4	4	0	0	0	0,86	3	3	0	0	0	
(B) Parken Biomarkt (inkl. Backshop)	18	722	0	1	0	1	0,86	619	0	1	0	1	
(B) Anlieferung Biomarkt (inkl. Backshop)		6	6	2	2	2	0,86	5	5	2	2	2	
Summe Zufahrt		2.172	17	10	2	9		1.786	13	8	2	9	
(A) Anlieferung Gartencenter (außerhalb)		4	4	2	2	2	0,86	3	3	2	2	2	
Kontrollsumme		2.176	21	12	4	11		1.789	16	10	4	11	

Verkehrsaufkommen

	Ansätze	Kfz-F./Richtung		Kfz-F./beide Richt.	
		Kfz/Tag	Kfz/Std. Zielv.	Kfz/Std. Quellv.	Kfz-F./Tag
Wohnnutzung (Haus II)					
Anzahl der Wohneinheiten	1				
Verkehrsaufkommen Einwohner (Kfz/Tag)		3			6
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(3%) (14%)		0	0	0
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(14%) (7%)		0	0	0
lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr)	(5%) (1%)		0	0	0
Einwohner pro Wohneinheit	4,0				
Anzahl der Einwohner	4				
Gesamtwege pro Einwohner	3,80				
Anteil Wege mit Standortbezug	82%				
Wege pro Einwohner im Ziel-/Quellverkehr	3,1				
MIV-Anteil der Wege im Ziel-/Quellverkehr	60%				
Pkw-Besetzungsgrad	1,3				
Verkehrsaufkommen Besucher		1			2
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(3%) (3%)		0	0	0
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(20%) (10%)		0	0	0
lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr)	(1%) (7%)		0	0	0
Anzahl der Besucher	1				
Besucher pro Einwohner	0,2				
MIV-Anteil	80%				
Pkw-Besetzungsgrad	1,4				
Güterverkehr, Lieferwagen bis 3,5t pro Tag		1			2
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(8%) (5%)		0	0	0
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(7%) (9%)		0	0	0
lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr)	(0%) (0%)		0	0	0
Lieferwagen/Tag	1				
Schwerverkehr, Lkw > 3,5t pro Tag		0			0
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(8%) (5%)		0	0	0
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(7%) (9%)		0	0	0
lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr)	(0%) (0%)		0	0	0
Schwerverkehr pro Einwohner	0,02				
Summe Verkehrsaufkommen Wohnnutzung (Haus II)(Kfz-Fahrten/Tag)		5			10
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/Tag)		0			0
Vormittagsspitze	Kfz/h		0	0	0
Nachmittagsspitze	Kfz/h		0	0	0
lauteste Nachstunde	Kfz/h		0	0	0
Tag-/Nachtverkehrsanteile					
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen					
Anteil Tagesstunden (6.00 -22.00 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	93,5%	94,0%	5	5	10 Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22.00 - 6.00 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	6,5%	6,0%	0	0	0 Kfz-F./8Std.

nachts kein LKW-Verkehr

Verkehrsaufkommen	Ansätze		Kfz-F./Richtung		Kfz-F./beide Richt.	
			Kfz/Tag	Kfz/Std	Kfz/Std	Kfz/Tag
Biomarkt Neubau (inkl. Backshop)			Zielv.	Quellv.		
Verkaufsfläche (m ²)	700					
Verkehrsaufkommen Beschäftigte			9		18	
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(28%)	(3%)		3	0	3
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(3%)	(17%)		0	2	2
lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr)	(10%)	(0%)		1	0	1
Anzahl der Arbeitsplätze	18					
Verkaufsfläche in m ² pro Beschäftigtem	40					
Anwesenheit der Beschäftigten	12	70%				
Anzahl der Wege pro Beschäftigtem	2					
MIV-Anteil	75%					
Pkw-Besetzungsgrad	1,1					
Verkehrsaufkommen Kunden			347		694	
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(8%)	(8%)		28	28	56
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(11%)	(11%)		38	38	76
lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr)	(0%)	(0%)		0	0	0
Anzahl der Kunden	560					
Kunden pro 100m ² Verkaufsfläche	80					
Anzahl der Wege pro Kunde	2					
Verbundeffekt zwischen den einzelnen Einrichtungen	15%					
MIV-Anteil der Kunden im Ziel-/Quellverkehr	80%					
Pkw-Besetzungsgrad (Kunden)	1,1					
Güterverkehr, Lieferwagen bis 3,5t pro Tag			5		10	
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(15%)	(15%)		1	1	2
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(5%)	(5%)		0	0	0
lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr)	(0%)	(0%)		0	0	0
Lieferwagen/Tag	5					
Schwerverkehr, Lkw > 3,5t pro Tag			3		6	
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(15%)	(15%)		0	0	0
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(5%)	(5%)		0	0	0
lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr)	(10%)	(10%)		1	1	2
Güterverkehr SV-Fahrten/100m ² Verkaufsfläche	0,4					
Summe Verkehrsaufkommen Biomarkt Neubau (inkl. Backshop) (Kfz-Fahrten/T davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/Tag)			364 3		728 6	
Vormittagsspitze	Kfz/h			32	29	61
Nachmittagsspitze	Kfz/h			38	40	78
lauteste Nachstunde	Kfz/h			2	1	3
Tag-/Nachtverkehrsanteile						
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen						
Anteil Tagesstunden (6-22 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	99,7%	100,0%		362	364	726 Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22-6 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	0,3%	0,0%		2	1	3 Kfz-F./8Std.

*) Verbundeffekt: Gäste sind auch Kunden/ Patienten/ Beschäftigte am Standort (Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch kleinräumige Wegkopplungen)

Verkehrsaufkommen	Ansätze	Kfz-F./Richtung		Kfz-F./beide Richt.	
		Kfz/Tag	Kfz/Std	Kfz/Std	Kfz/Tag
Getränkemarkt Neubau					
Verkaufsfläche (m ²)	500				
Verkehrsaufkommen Beschäftigte		2			4
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(28%) (3%)		1	0	1
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(3%) (17%)		0	0	0
lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr)	(0%) (0%)		0	0	0
Anzahl der Arbeitsplätze	4				
Verkaufsfläche in m ² pro Beschäftigtem	125				
Anwesenheit der Beschäftigten	3 70%				
Anzahl der Wege pro Beschäftigtem	2				
MIV-Anteil	75%				
Pkw-Besetzungsgrad	1,1				
Verkehrsaufkommen Kunden		169			338
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(0%) (0%)		0	0	0
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(11%) (11%)		19	19	38
lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr)	(0%) (0%)		0	0	0
Anzahl der Kunden	300				
Kunden pro 100m ² Verkaufsfläche	60				
Anzahl der Wege pro Kunde	2				
Verbundeffekt zwischen den einzelnen Einrichtungen	35%				
MIV-Anteil der Kunden im Ziel-/Quellverkehr	95%				
Pkw-Besetzungsgrad (Kunden)	1,1				
Güterverkehr, Lieferwagen bis 3,5t pro Tag		5			10
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(15%) (15%)		1	1	2
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(5%) (5%)		0	0	0
lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr)	(0%) (0%)		0	0	0
Lieferwagen/Tag	5				
Schwerverkehr, Lkw > 3,5t pro Tag		2			4
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(15%) (15%)		0	0	0
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(5%) (5%)		0	0	0
lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr)	(0%) (0%)		0	0	0
Güterverkehr SV-Fahrten/100m ² Verkaufsfläche	0,4				
Summe Verkehrsaufkommen Getränkemarkt Neubau (Kfz-Fahrten/Tag)		178			356
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/Tag)		2			4
Vormittagsspitze	Kfz/h		2	1	3
Nachmittagsspitze	Kfz/h		19	19	38
lauteste Nachstunde	Kfz/h		0	0	0
Tag-/Nachtverkehrsanteile					
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen					
Anteil Tagesstunden (6-22 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	100,0% 100,0%		178	178	356 Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22-6 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	0,0% 0,0%		0	0	0 Kfz-F./8Std.

*) Verbundeffekt: Gäste sind auch Kunden/ Patienten/ Beschäftigte am Standort (Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch kleinräumige Wegkopplungen)

Verkehrsaufkommen	Ansätze	Kfz-F./Richtung		Kfz-F./beide Richt.	
		Kfz/Tag	Kfz/Std.	Kfz/Std.	Kfz-F./Tag
Mischgewerbe (Haus I)		Zielv.	Quellv.		
> Ansatz: Büronutzungen mit mittlerem Kundenaufkommen					
Nutzfläche (in m ²)	2.625				
Verkehrsaufkommen Beschäftigte		44		88	
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(28%) (3%)		12 1		13
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(3%) (14%)		1 6		7
lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr)	(0%) (0%)		0 0		0
Anzahl der Arbeitsplätze/ Beschäftigten	75				
NF pro Arbeitsplatz	35				
Anwesenheit	85%				
Anzahl der anwesenden Beschäftigten	64				
Anzahl der Wege pro Beschäftigtem	2				
MIV-Anteil	75%				
Pkw-Besetzungsgrad	1,1				
Verkehrsaufkommen Kunden	110	80		160	
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(5%) (3%)		4 2		6
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(10%) (10%)		8 8		16
lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr)	(0%) (0%)		0 0		0
Kunden pro Arbeitsplatz und Tag	1,5				
MIV-Anteil	85%				
Pkw-Besetzungsgrad	1,2				
Güterverkehr, Lieferwagen bis 3,5t pro Tag		2		4	
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(8%) (5%)		0 0		0
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(5%) (7%)		0 0		0
lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr)	(0%) (0%)		0 0		0
Lieferwagen/Tag	2				
Schwerverkehr, Lkw > 3,5t pro Tag		2		4	
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(8%) (5%)		0 0		0
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(5%) (7%)		0 0		0
lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr)	(0%) (0%)		0 0		0
Güterverkehr pro 100 Arbeitsplätze und Tag	3				
Summe Verkehrsaufkommen Mischgewerbe (Haus I) (Kfz-Fahrten/Tag)		128		256	
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/Tag)		2		4	
Vormittagsspitze	Kfz/h		16 3		19
Nachmittagsspitze	Kfz/h		9 14		23
lauteste Nachstunde	Kfz/h		0 0		0
Tag-/Nachtverkehrsanteile					
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen					
Anteil Tagesstunden (6-22 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	98,5% 99,0%		126 127		253 Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22-6 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	1,5% 1,0%		2 1		3 Kfz-F./8Std.

nachts kein LKW-Verkehr

Verkehrsaufkommen

	Ansätze	Kfz-F./Richtung		Kfz-F./beide Richt.	
		Kfz/Tag	Kfz/Std.	Kfz/Std.	Kfz-F./Tag
Mischgewerbe (Haus II)					
> Ansatz: Praxisnutzungen mit höherem Kunden-/ Patientenaufkommen					
Nutzfläche (in m ²)	1.200				
Verkehrsaufkommen Beschäftigte		12			24
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(28%) (3%)		3	0	3
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(3%) (15%)		0	2	2
lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr)	(0%) (0%)		0	0	0
Anzahl der Arbeitsplätze	24				
NF in m ² pro Beschäftigtem	50				
Anwesenheit der Beschäftigten	75%				
Anzahl der Wege pro Beschäftigtem	2				
MIV-Anteil	75%				
Pkw-Besetzungsgrad	1,1				
Verkehrsaufkommen Patienten/ Lieferwagen		123			246
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(3%) (0%)		4	0	4
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(11%) (10%)		14	12	26
lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr)	(0%) (0%)		0	0	0
Patienten/ Kunden	192				
Patienten/ Kunden pro Beschäftigtem	8				
Anzahl der Wege pro Patient/ Kunde	2				
Zuschlag Hol- und Bringverkehre	1,2				
MIV-Anteil der Patienten/ Kunden im Ziel-/ Quellverkehr	75%				
Pkw-Besetzungsgrad (Patienten/ Kunden)	1,2				
Verbundeffekt mit anderen Nutzungen	15%				
Güterverkehr, Lieferwagen bis 3,5t pro Tag		2			4
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(8%) (5%)		0	0	0
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(5%) (7%)		0	0	0
lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr)	(0%) (0%)		0	0	0
Lieferwagen/Tag	2				
Schwerverkehr, Lkw > 3,5t pro Tag		1			2
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(8%) (5%)		0	0	0
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(5%) (7%)		0	0	0
lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr)	(0%) (0%)		0	0	0
SV-Fahrten/ Arbeitsplatz	0,05				
Summe Verkehrsaufkommen Mischgewerbe (Haus II) (Kfz-Fahrten/Tag)		138			276
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/Tag)		1			2
Vormittagsspitze	Kfz/h		7	0	7
Nachmittagsspitze	Kfz/h		14	14	28
lauteste Nachstunde	Kfz/h		0	0	0
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen					
Anteil Tagesstunden (6-22 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	98,5%	99,0%	136	137	273 Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22-6 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	1,5%	1,0%	2	1	3 Kfz-F./8Std.

nachts kein LKW-Verkehr

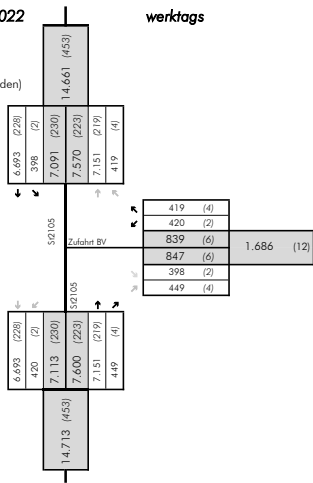
Verkehrsentwicklung an der der Einmündung Bauvorhaben in die Hochstraße (St2105)

Bestand 2022

Zählung Fa. Schuh 2022

Gesamttagungsverkehr

Kfz/24 Stunden (SV/24 Stunden)

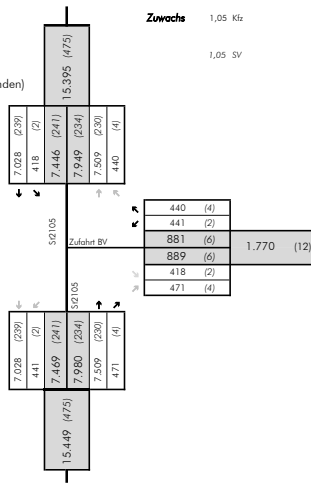


Nullfall 2040

werktags

Gesamttagungsverkehr

Kfz/24 Stunden (SV/24 Stunden)

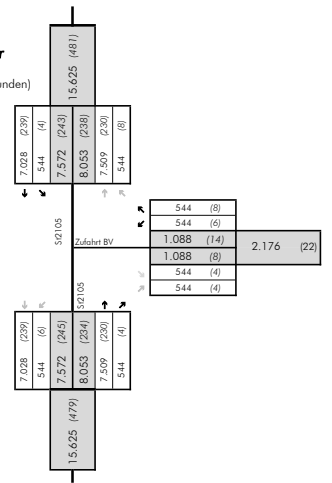


Prognosefall 2040

werktags

Gesamttagungsverkehr

Kfz/24 Stunden (SV/24 Stunden)

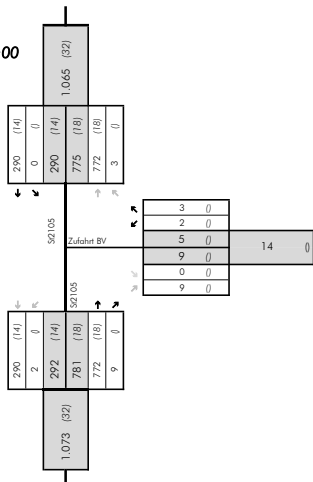


Zählung Fa. Schuh 2022

werktags

Morgenspitze 7:00-8:00

Kfz/ Stunde (SV/ Stunde)

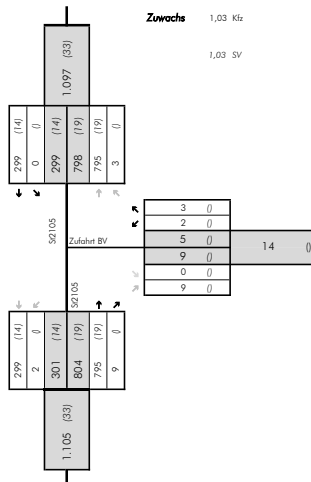


Nullfall 2040

werktags

Morgenspitze

Kfz/ Stunde (SV/ Stunde)

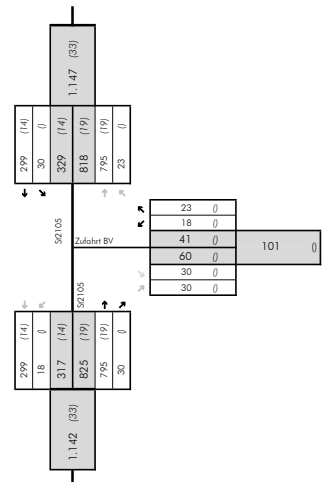


Prognosefall 2040

werktags

Morgenspitze

Kfz/ Stunde (SV/ Stunde)

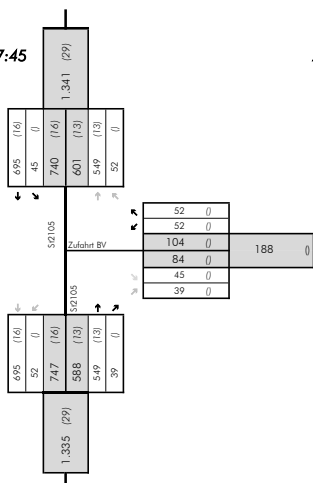


Zählung Fa. Schuh 2022

werktags

Abendspitze 16:45-17:45

Kfz/ Stunde (SV/ Stunde)

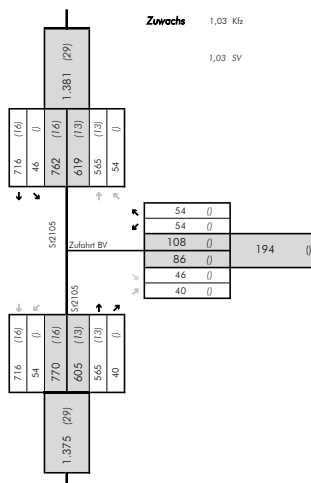


Nullfall 2040

werktags

Abendspitze

Kfz/ Stunde (SV/ Stunde)

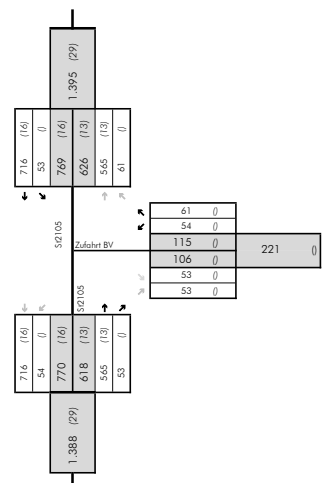


Prognosefall 2040

werktags

Abendspitze

Kfz/ Stunde (SV/ Stunde)



Auswertungen der Verkehrsdaten für Schallschutzbetrachtungen

Zusammenfassung der Verkehrsentwicklung und der Kennwerte für die Verkehrslärberechnungen nach RLS-19 im angrenzenden Straßennetz und innerhalb des Planungsgebiets

Zählergebnisse (DTVw) 2022 (werktags)

Verkehrszählung am 05.04.2022	Kfz/Gesamttag		Lkw1/Gesamttag		Lkw2/Gesamttag		Taganteil Kfz		Taganteil Lkw1		Taganteil Lkw2		Nachtanteil Kfz		Nachtanteil Lkw1		Nachtanteil Lkw2	
	24-Stunden-Wert						16-Stunden-Wert						Nachtanteil (22-6 Uhr)					
	[Kfz/24h]	[Lkw1/24h]	[Lkw2/24h]	[Kfz/16h]	[Lkw1/16h]	[Lkw2/16h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]
St2105 Hochstraße nördl. Bauvorhaben	14.661	345	108	14.236	331	94	425	14	14									
Zufahrt Parkplatz (Bestand)	1.686	10	2	1.682	10	0	4	0	2									
St2105 Hochstraße südl. Bauvorhaben	14.713	343	110	14.286	329	94	427	14	16									

DTV-Werte 2022

	Kfz/Gesamttag		Lkw1/Gesamttag		Lkw2/Gesamttag		Taganteil Kfz		Taganteil Lkw1		Taganteil Lkw2		Nachtanteil Kfz		Nachtanteil Lkw1		Nachtanteil Lkw2	
	24-Stunden-Wert						16-Stunden-Wert						Nachtanteil (22-6 Uhr)					
	[Kfz/24h]	[Lkw1/24h]	[Lkw2/24h]	[Kfz/16h]	[Lkw1/16h]	[Lkw2/16h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]
St2105 Hochstraße nördl. Bauvorhaben	13.050	296	93	12.672	284	81	378	12	12									
Zufahrt Parkplatz (Bestand)	1.470	8	2	1.467	8	0	4	0	2									
St2105 Hochstraße südl. Bauvorhaben	13.090	294	95	12.710	282	81	380	12	14									

Prognose-Nullfall 2040 (DTV)

Verkehrsentwicklung St 2025 leicht rückläufig, trotzdem Ansatz +5% im Nullfall bis 2040 (Worst-Case-Betrachtung)	Kfz/Gesamttag		Lkw1/Gesamttag		Lkw2/Gesamttag		Taganteil Kfz		Taganteil Lkw1		Taganteil Lkw2		Nachtanteil Kfz		Nachtanteil Lkw1		Nachtanteil Lkw2	
	24-Stunden-Wert						16-Stunden-Wert						Nachtanteil (22-6 Uhr)					
	[Kfz/24h]	[Lkw1/24h]	[Lkw2/24h]	[Kfz/16h]	[Lkw1/16h]	[Lkw2/16h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]
St2105 Hochstraße nördl. Bauvorhaben	13.703	311	97	13.306	298	84	397	13	13									
Zufahrt Parkplatz (Ansatz Bestandsverkehr)	1.544	8	2	1.540	8	0	4	0	2									
St2105 Hochstraße südl. Bauvorhaben	13.745	309	99	13.346	296	85	399	13	14									

Verteilung Prognoseverkehr (DTV) Planungsgrundstück (inkl. Bestandsverkehr Gartenmarkt)

Prognosewerte für Bauvorhaben DTV	Kfz/Gesamttag		Lkw1/Gesamttag		Lkw2/Gesamttag		Taganteil Kfz		Taganteil Lkw1		Taganteil Lkw2		Nachtanteil Kfz		Nachtanteil Lkw1		Nachtanteil Lkw2	
	24-Stunden-Wert						16-Stunden-Wert						Nachtanteil (22-6 Uhr)					
	[Kfz/24h]	[Lkw1/24h]	[Lkw2/24h]	[Kfz/16h]	[Lkw1/16h]	[Lkw2/16h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]
St2105 Hochstraße nördl. Bauvorhaben	893	5	1	889	4	1	4	1	0									
Summe Prognoseverkehr an Zufahrt zum Baugebiet	1.786	10	2	1.778	8	2	8	2	0									
St2105 Hochstraße südl. Bauvorhaben	893	5	1	889	4	1	4	1	0									

Verteilung des prognostizierten Planungsverkehrs auf die Orte der Verkehrserzeugung

(H) Parken Mischgewerbe Süd/ Wohnen, Haus II	80	0	0	79	0	0	1	0	0
(G) Parken Mischgewerbe Mitte, Haus II	63	0	0	62	0	0	1	0	0
(G) Parken Mischgewerbe Mitte, Haus I	60	0	0	59	0	0	1	0	0
(G) Anlieferung Mischgewerbe, Haus I	3	3	0	3	3	0	0	0	0
(F) Parken Mischgewerbe Nord, Haus II	62	0	0	62	0	0	0	0	0
(F) Parken Mischgewerbe Nord, Haus I	60	0	0	60	0	0	0	0	0
(F/G) Summe	248	3	0	246	3	0	2	0	0
(E) Tiefgarage Mischgewerbe, Haus I	60	0	0	59	0	0	1	0	0
(D.1) Parken Gartencenter Nord	210	0	0	210	0	0	0	0	0
(D.2) Parken Gartencenter Süd	258	0	0	257	0	0	1	0	0
(D) Summe Parken Gartencenter	468	0	0	467	0	0	1	0	0
(D) Anlieferung Mischgewerbe, Haus II	1	1	0	1	1	0	0	0	0
(D/E) Summe	529	1	0	468	1	0	2	0	0
(C) Parken Getränkemarkt	302	0	0	302	0	0	0	0	0
(C) Anlieferung Getränkemarkt	3	3	0	3	3	0	0	0	0
(C) Summe	305	3	0	305	3	0	0	0	0
(B) Parken Biomarkt (inkl. Backshop)	619	0	0	618	0	0	1	0	0
(B) Anlieferung Biomarkt (inkl. Backshop)	5	5	0	3	3	0	2	2	0
(B) Summe	624	5	0	621	3	0	3	2	0
Summe Zufahrt	1.786	12	0	1.778	10	0	8	2	0
(A) Anlieferung Gartencenter (außerhalb)	3	1	2	1	1	0	2	0	2
Kontrollsumme	1.789	13	2	1.720	11	0	10	2	2

Gesamtprognose 2040 (DTV)

Summe Nullfall + Verkehrsentwicklung Gesamtgrundstück (DTV)	Kfz/Gesamttag		Lkw1/Gesamttag		Lkw2/Gesamttag		Taganteil Kfz		Taganteil Lkw1		Taganteil Lkw2		Nachtanteil Kfz		Nachtanteil Lkw1		Nachtanteil Lkw2	
	24-Stunden-Wert						16-Stunden-Wert						Nachtanteil (22-6 Uhr)					
	[Kfz/24h]	[Lkw1/24h]	[Lkw2/24h]	[Kfz/16h]	[Lkw1/16h]	[Lkw2/16h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]
St2105 Hochstraße nördl. Bauvorhaben	13.971	313	97	13.572	299	85	399	14	12									
Summe Prognoseverkehr an Zufahrt zum Baugebiet	1.786	10	2	1.778	8	2	8	2	0									
St2105 Hochstraße südl. Bauvorhaben	14.013	311	99	13.612	297	86	401	14	13									

Gesamtprognose 2040- Verkehrsverteilung im Planungsgebiet

Gesamtverkehr im Planungsgebiet	Kfz/Gesamttag		Lkw1/Gesamttag		Lkw2/Gesamttag		Taganteil Kfz		Taganteil Lkw1		Taganteil Lkw2		Nachtanteil Kfz		Nachtanteil Lkw1		Nachtanteil Lkw2	
	24-Stunden-Wert						16-Stunden-Wert						Nachtanteil (22-6 Uhr)					
	[Kfz/24h]	[Lkw1/24h]	[Lkw2/24h]	[Kfz/16h]	[Lkw1/16h]	[Lkw2/16h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]
(H) Teilsumme Mischgewerbe Haus II/ Wohnung	80	0	0	79	0	0	1	0	0									
Straßenabschnitt e	80	0	0	79	0	0	1	0	0									
(F/G) Teilsumme Mischgewerbe Haus I/ II	248	3	0	246	3	0	2	0	0									
Straßenabschnitt d	328	3	0	325	3	0	3	0	0									
(D/E) Summe Parken Gartencenter/ Tiefgarage Mischgewerbe Haus I	529	1	0	527	1	0	2	0	0									
Straßenabschnitt c	857	4	0	852	4	0	5	0	0									
(C) Summe Getränkemarkt	305	3	0	305	3	0	0	0	0									
Straßenabschnitt b	1.162	7	0	1.157	7	0	5	0	0									
(B) Summe Biomarkt (inkl. Backshop)	624	5	0	621	3	0	3	2	0									
Straßenabschnitt a Ein- und Ausfahrt zum Baugebiet an der Hochstraße	1.786	12	0	1.778	10	0	8	2	0									
Gartenmarkt Anlieferung SV (außerhalb Planungsgebiet)	3	1	2	1	1	0	2	0	2									

Umwrechnungsfaktoren DTV-W-> DTV

Gemeindestraßen	für Gemeindestraßen		
	Kfz	Lkw1	Lkw2
Gemeindestraßen	0,87	0,80	0,80
St2125	0,89	0,86	0,80

Hochrechnung Innerorts nach Introplan Consult GmbH München und Schuh & Co. GmbH Gemering, 2011
TKZSTNR 81419505 (Kfz 2016/ SV2015)

Kennwerte für die Verkehrslärberechnungen

DTV 2022

m _f	Lkw1, p _{f1}	Lkw2, p _{f2}	m _n	Lkw1, p _{n1}	Lkw2, p _{n2}
792	2,24%	0,64%	47	3,17%	3,17%
92	0,55%	0,00%	0	0,00%	42,86%
794	2,22%	0,64%	48	3,16%	3,55%

Prognose-Nullfall 2040 (DTV)

m _f	Lkw1, p _{f1}	Lkw2, p _{f2}	m _n	Lkw1, p _{n1}	Lkw2, p _{n2}
832	2,24%	0,63%	50	3,27%	3,27%
96	0,52%	0,00%	1	0,00%	50,00%
834	2,22%	0,64%	50	3,26%	3,51%

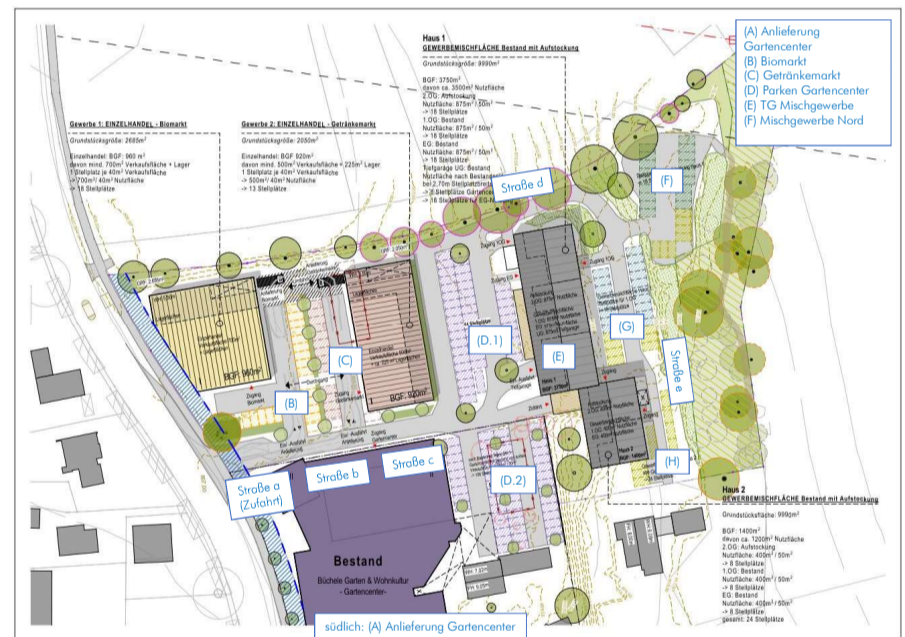


Abb: Lageplan, Ausschnitt aus dem Vorabzug zum Angebots-Bebauungsplan "Parkquartier Hochstraße", Planverfasser: brüderi Architekten + Innenarchitekten, Traunreut, Stand 01.02.2026 mit Eintragung der Straßenabschnitte für Verkehrslärmwerte (blau, PSLV) zur Übersicht

Gesamtprognose 2040 (DTV)







m _f	Lkw1, p _{f1}	Lkw2, p _{f2}	m _n	Lkw1, p _{n1}	Lkw2, p _{n2}
848	2,20%	0,63%	50	3,50%	3,00%
111	0,45%	0,11%	1	25,00%	0,00%
851	2,18%	0,63%	50	3,49%	3,24%

Gesamtprognose 2040- Verkehrsverteilung im Planungsgebiet

m _f	Lkw1, p _{f1}	Lkw2, p _{f2}	m _n	Lkw1, p _{n1}	Lkw2, p _{n2}
5	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%
5	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%
15	1,22%	0,00%	0	0,00%	0,00%
20	0,92%	0,00%	0	0,00%	0,00%
33	0,19%	0,00%	0	0,00%	0,00%
53	0,47%	0,00%	1	0,00%	0,00%
19	0,98%	0,00%	0	0,00%	0,00%
72	0,61%	0,00%	1	0,00%	0,00%
39	0,48%	0,00%	0	66,67%	0,00%
111	0,56%	0,00%	1	25,00%	0,00%
0	100,00%	0,00%	0	0,00%	100,00%

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bauvorhaben an der Hochstraße
Knotenpunkt : Hochstraße/ Zufahrt Parkplatz
Stunde : Bestand 2022, Morgenspitzenstunde

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		799				1800					A
3		9				1600					A
4		2	6,5	3,2	1099	252		14,4	1	1	B
6		3	5,9	3,0	795	454		8,0	1	1	A
Misch-N											
8		311				1800					A
7		0	5,5	2,8	799	518					
Misch-H		311				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :







Hauptstrasse : Hochstraße Süd (St2105)
Hochstraße Nord (St2105)
Nebenstrasse : Zufahrt Parkplatz

Definition Knotenströme

- 2 Hochstraße (Süd) Geradeausfahrer
- 3 Hochstraße (Süd) Rechtsabbieger
- 4 Zufahrt Bauvorhaben Linkseinbieger
- 6 Zufahrt Bauvorhaben Rechtseinbieger
- 7 Hochstraße (Nord) Linksabbieger
- 8 Hochstraße (Nord) Geradeausfahrer

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bauvorhaben an der Hochstraße
Knotenpunkt : Hochstraße/ Zufahrt Parkplatz
Stunde : Bestand 2022, Abendspitzenstunde

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		556				1800					A
3		39				1600					A
4		52	6,5	3,2	1306	177		28,7	2	2	C
6		52	5,9	3,0	569	599		6,6	1	1	A
Misch-N											
8		700				1800					A
7		45	5,5	2,8	588	658		5,9	1	1	A
Misch-H		700				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :







Hauptstrasse : Hochstraße Süd (St2105)
Hochstraße Nord (St2105)
Nebenstrasse : Zufahrt Parkplatz

Definition Knotenströme

- 2 Hochstraße (Süd) Geradeausfahrer
- 3 Hochstraße (Süd) Rechtsabbieger
- 4 Zufahrt Bauvorhaben Linkseinbieger
- 6 Zufahrt Bauvorhaben Rechtseinbieger
- 7 Hochstraße (Nord) Linksabbieger
- 8 Hochstraße (Nord) Geradeausfahrer

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bauvorhaben an der Hochstraße
Knotenpunkt : Hochstraße/ Zufahrt Parkplatz
Stunde : Prognose Nullfall 2040, Morgenspitzenstunde

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		807				1800					A
3		9				1600					A
4		2	6,5	3,2	1101	252		14,4	1	1	B
6		3	5,9	3,0	802	451		8,0	1	1	A
Misch-N											
8		306				1800					A
7		0	5,5	2,8	806	513					
Misch-H		306				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :







Hauptstrasse : Hochstraße Süd (St2105)
Hochstraße Nord (St2105)
Nebenstrasse : Zufahrt Parkplatz

Definition Knotenströme

- 2 Hochstraße (Süd) Geradeausfahrer
- 3 Hochstraße (Süd) Rechtsabbieger
- 4 Zufahrt Bauvorhaben Linkseinbieger
- 6 Zufahrt Bauvorhaben Rechtseinbieger
- 7 Hochstraße (Nord) Linksabbieger
- 8 Hochstraße (Nord) Geradeausfahrer

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bauvorhaben an der Hochstraße
Knotenpunkt : Hochstraße/ Zufahrt Parkplatz
Stunde : Prognose Nullfall 2040, Abendspitzenstunde

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		572				1800					A
3		40				1600					A
4		54	6,5	3,2	1347	167		31,8	2	3	D
6		54	5,9	3,0	585	587		6,8	1	1	A
Misch-N											
8		724				1800					A
7		46	5,5	2,8	605	646		6,0	1	1	A
Misch-H		724				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :







Hauptstrasse : Hochstraße Süd (St2105)
Hochstraße Nord (St2105)
Nebenstrasse : Zufahrt Parkplatz

Definition Knotenströme

- 2 Hochstraße (Süd) Geradeausfahrer
- 3 Hochstraße (Süd) Rechtsabbieger
- 4 Zufahrt Bauvorhaben Linkseinbieger
- 6 Zufahrt Bauvorhaben Rechtseinbieger
- 7 Hochstraße (Nord) Linksabbieger
- 8 Hochstraße (Nord) Geradeausfahrer

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bauvorhaben an der Hochstraße
 Knotenpunkt : Hochstraße/ Zufahrt Parkplatz
 Stunde : Prognose Planfall 2040, Morgenspitzenstunde

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		805				1800					A
3		30				1600					A
4		18	6,5	3,2	1139	224		17,5	1	1	B
6		23	5,9	3,0	810	446		8,5	1	1	A
Misch-N											
8		306				1800					A
7		30	5,5	2,8	825	502		7,6	1	1	A
Misch-H		306				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :







Hauptstrasse : Hochstraße Süd (St2105)
 Hochstraße Nord (St2105)
 Nebenstrasse : Zufahrt Parkplatz

Definition Knotenströme

- 2 Hochstraße (Süd) Geradeausfahrer
- 3 Hochstraße (Süd) Rechtsabbieger
- 4 Zufahrt Bauvorhaben Linkseinbieger
- 6 Zufahrt Bauvorhaben Rechtseinbieger
- 7 Hochstraße (Nord) Linksabbieger
- 8 Hochstraße (Nord) Geradeausfahrer

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bauvorhaben an der Hochstraße
Knotenpunkt : Hochstraße/ Zufahrt Parkplatz
Stunde : Prognose Planfall 2040, Abendspitzenstunde

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		572				1800					A
3		53				1600					A
4		54	6,5	3,2	1361	162		33,2	2	3	D
6		61	5,9	3,0	592	582		6,9	1	1	A
Misch-N											
8		724				1800					A
7		53	5,5	2,8	618	636		6,2	1	1	A
Misch-H		724				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Hochstraße Süd (St2105)
Hochstraße Nord (St2105)
Nebenstrasse : Zufahrt Parkplatz

Definition Knotenströme

- 2 Hochstraße (Süd) Geradeausfahrer
- 3 Hochstraße (Süd) Rechtsabbieger
- 4 Zufahrt Bauvorhaben Linkseinbieger
- 6 Zufahrt Bauvorhaben Rechtseinbieger
- 7 Hochstraße (Nord) Linksabbieger
- 8 Hochstraße (Nord) Geradeausfahrer

Grenzwerte und Bedeutung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2015 für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

QSV	Beschreibung der Qualitätsstufen	mittlere Wartezeit t_w [s] *
A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.	≤ 10
B	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.	≤ 20
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.	≤ 30
D	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.	≤ 45
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.	> 45
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.	– **

* Regelung durch Vorfahrtbeschilderung

** Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q_i über der Kapazität C_i liegt ($q_i > C_i$).

Anhang

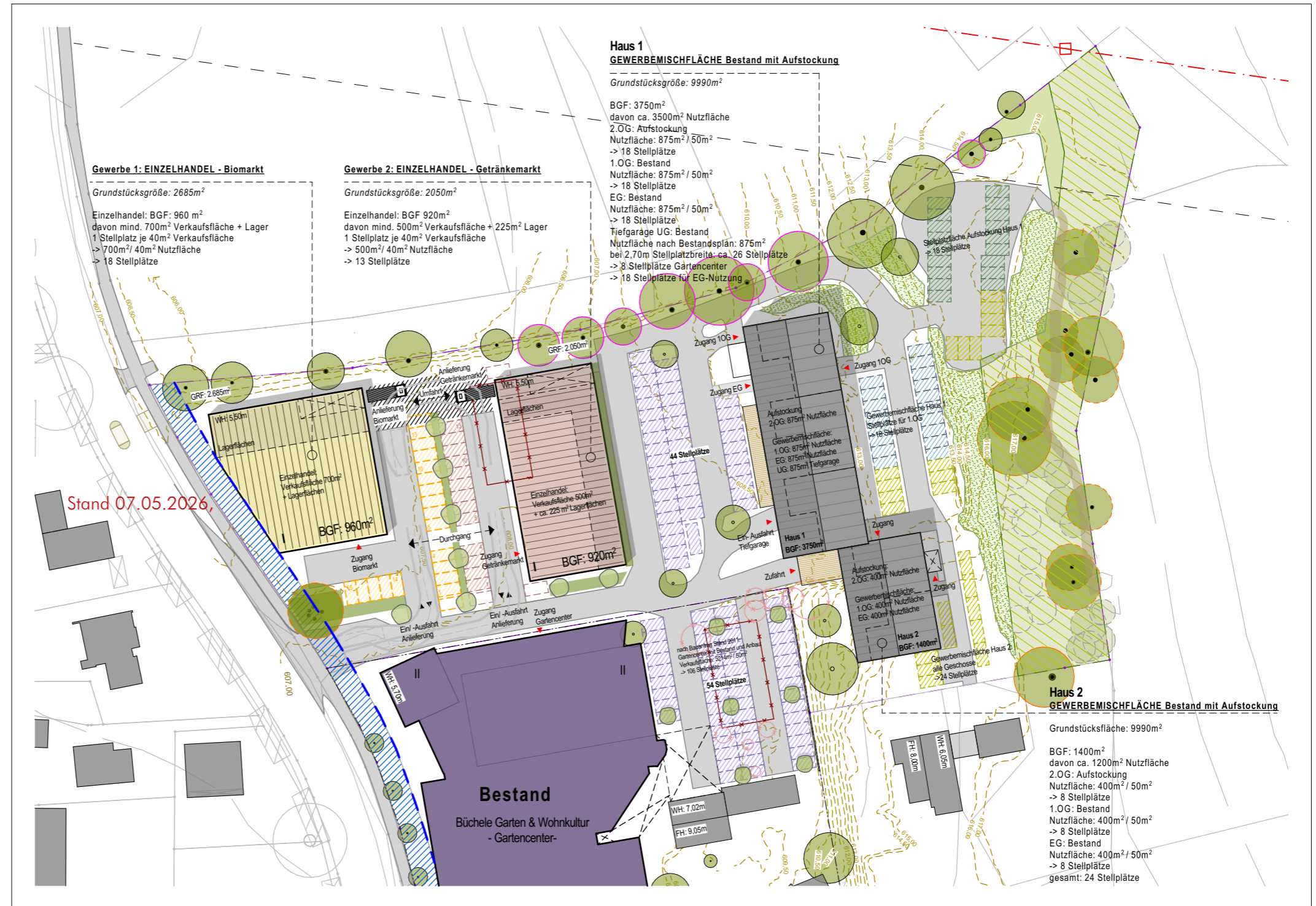
ÜBERSICHT GESAMTGEBIET - LAGEPLAN

LEGENDE

- Einzelhandel Neu
- Parkflächen Einzelhandel Neu
- Anlieferung
- Einzelhandel Neu
- Parkflächen Einzelhandel Neu
- Bestand Gebäude
- Bestand Böschung
- Gartencenter
- Parkflächen Gartencenter
- Parkflächen Haus 1 Gewerbemischfläche 1.OG
- Parkflächen Haus 1 Gewerbemischfläche Aufstockung
- Parkflächen Haus 2 Gewerbemischfläche alle Geschosse

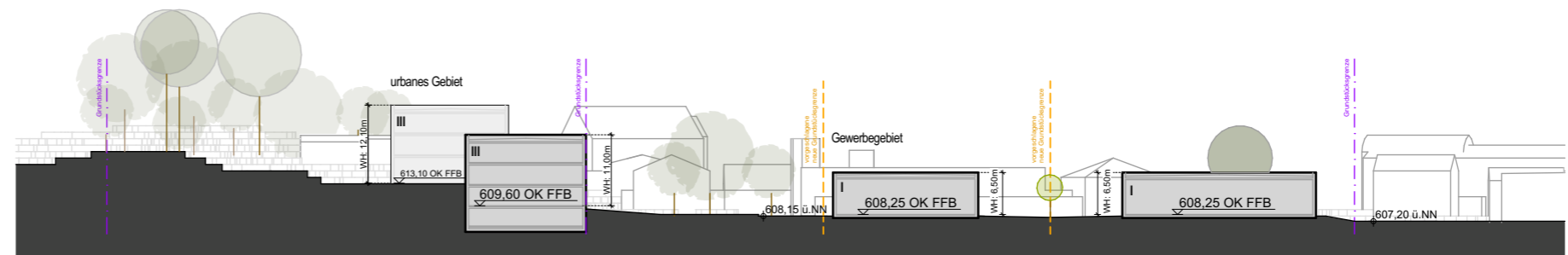
Baumbestand:

- Baum: Bestand, Artenschutz nach Büro Steil: zu erhalten, vgl. Liste
- Baum: Bestand, heimisch, vgl. Liste
- Baum: Bestand, nicht heimisch, vgl. Liste



Lageplan M 1:1000

07.05.2026 | Parkquartier Hochstraße
 © bruederl. 2026 | Alle Rechte vorbehalten



Grobermittlung Verkehrsaufkommen am Zähltag Bestand Biomarkt

	Ansätze	Kfz-F./Richtung		Kfz-F./beide Richt.	
		Kfz/Tag	Kfz/Std	Kfz/Std	Kfz/Tag
		Zielv.	Quellv.		
Verkaufsfläche (in m ²)	350				
Verkehrsaufkommen Beschäftigte		2		4	
Vormittagsspitze			1	0	1
Nachmittagsspitze			0	0	0
Anzahl der Arbeitsplätze	4				
Nutzfläche in m ² pro Beschäftigtem	80				
Anwesenheit der Beschäftigten	85%				
Anzahl der Wege pro Beschäftigtem (inkl. Mittagspause)	2,2				
MIV-Anteil	85%				
Pkw-Besetzungsgrad	1,1				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	28%	3%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	3%	20%			
Verkehrsaufkommen Kunden		246		492	
Vormittagsspitze			0	0	0
Nachmittagsspitze			27	27	54
Anzahl der Kunden	340				
Anzahl der Wege pro Kunde	2				
Verbundeffekt zwischen den einzelnen Einrichtungen	15%				
MIV-Anteil der Kunden im Ziel-/Quellverkehr	85%				
Pkw-Besetzungsgrad (Kunden)	1				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	0%	0%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	11%	11%			
Güterverkehr		1		2	
Vormittagsspitze			0	0	0
Nachmittagsspitze			0	0	0
Güterverkehr SV-Fahrten/100m ² Verkaufsfläche	0,3				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	15%	15%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	10%	10%			
Summe Verkehrsaufkommen Bestand Biomarkt (Kfz-Fahrten/Tag)		249		498	
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/Tag)		1		2	
Vormittagsspitze			1	0	1
Nachmittagsspitze			27	27	54
Tag-/Nachtverkehrsanteile					
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen					
Anteil Tagesstunden (6-22 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	99,5%	99,5%	248	248	496 Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22-6 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	0,5%	0,5%	1	1	2 Kfz-F./8Std.

*) Verbundeffekt: Kunden sind auch Kunden/ Patienten/ Beschäftigte am Standort (Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch kleinräumige Wegkopplungen)

Grobermittlung Verkehrsaufkommen am Zähltag Bestand Getränkemarkt

	Ansätze	Kfz-F./Richtung		Kfz-F./beide Richt.	
		Kfz/Tag	Kfz/Std	Kfz/Std	Kfz/Tag
		Zielv.	Quellv.		
Verkaufsfläche (in m ²)	500				
Verkehrsaufkommen Beschäftigte		2		4	
Vormittagsspitze			1	0	1
Nachmittagsspitze			0	0	0
Anzahl der Arbeitsplätze	3				
Anwesenheit der Beschäftigten	85%				
Anzahl der Wege pro Beschäftigtem (inkl. Mittagspause)	2,2				
MIV-Anteil	95%				
Pkw-Besetzungsgrad	1				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	28%	3%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	3%	17%			
Verkehrsaufkommen Kunden		206		412	
Vormittagsspitze			0	0	0
Nachmittagsspitze			23	27	50
Anzahl der Kunden	280				
Anzahl der Wege pro Kunde	2				
Verbundeffekt zwischen den einzelnen Einrichtungen	15%				
MIV-Anteil der Kunden im Ziel-/Quellverkehr	95%				
Pkw-Besetzungsgrad (Kunden)	1,1				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	0%	0%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	11%	13%			
Güterverkehr		1		2	
Vormittagsspitze			0	0	0
Nachmittagsspitze			0	0	0
Güterverkehr SV-Fahrten/100m ² Verkaufsfläche	0,3				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	15%	15%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	5%	5%			
Summe Verkehrsaufkommen Bestand Getränkemarkt (Kfz-Fahrten/Tag)		209		418	
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/Tag)		1		2	
Vormittagsspitze			1	0	1
Nachmittagsspitze			23	27	50
Tag-/Nachtverkehrsanteile					
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen					
Anteil Tagesstunden (6-22 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	100,0%	100,0%	209	209	418 Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22-6 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	0,0%	0,0%	0	0	0 Kfz-F./8Std.

*) Verbundeffekt: Gäste sind auch Kunden/ Patienten/ Beschäftigte am Standort (Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch kleinräumige Wegkopplungen)

**Grobermittlung Verkehrsaufkommen
am Zähltag
Bestand Gartencenter**

	Ansätze	Kfz-F./Richtung		Kfz-F./beide Richt.	
		Kfz/Tag	Kfz/Std	Kfz/Std	Kfz/Tag
		Zielv.	Quellv.		
Verkehrsaufkommen Beschäftigte		15			30
Vormittagsspitze			1	0	1
Nachmittagsspitze			0	2	2
Anzahl der Arbeitsplätze	20				
Anwesenheit der Beschäftigten	17	85%			
Anzahl der Wege pro Beschäftigtem (inkl. Mittagspause)		2,2			
MIV-Anteil		85%			
Pkw-Besetzungsgrad		1,1			
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	9%	3%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	3%	12%			
Verkehrsaufkommen Kunden		205			410
Vormittagsspitze			1	3	4
Nachmittagsspitze			21	23	44
Anzahl der Kunden	230				
Kunden pro Beschäftigtem (geschätzt)		35			
Anzahl der Wege pro Kunde		2			
Verbundeffekt zwischen den einzelnen Einrichtungen		10%			
MIV-Anteil der Kunden im Ziel-/Quellverkehr		99%			
Pkw-Besetzungsgrad (Kunden)		1			
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	1%	2%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	10%	11%			
Güterverkehr		2			4
Vormittagsspitze			0	0	0
Nachmittagsspitze			0	0	0
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	15%	15%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	5%	5%			
Summe Verkehrsaufkommen Bestand Gartencenter (Kfz-Fahrten/Tag)		222			444
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/Tag)		2			4
Vormittagsspitze			2	3	5
Nachmittagsspitze			21	25	46
Tag-/Nachtverkehrsanteile					
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen					
Anteil Tagesstunden (6-22 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	99,0%	100,0%	220	222	442 Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22-6 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	1,0%	0,0%	2	0	2 Kfz-F./8Std.

*) Verbundeffekt: Gäste sind auch Kunden/ Patienten/ Beschäftigte am Standort (Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch kleinräumige Wegkopplungen)

**Grobermittlung Verkehrsaufkommen
am Zähltag
Bestand Möbelmarkt**

	Ansätze	Kfz-F./Richtung		Kfz-F./beide Richt.		
		Kfz/Tag	Kfz/Std	Kfz/Std	Kfz/Tag	Kfz/Std
		Zielv.	Quellv.			
Verkehrsaufkommen Beschäftigte		2			4	
Vormittagsspitze			1	0		1
Nachmittagsspitze			0	0		0
Anzahl der Arbeitsplätze	5					
Nutzfläche in m ² pro Beschäftigtem	80					
Anwesenheit der Beschäftigten	4	85%				
Anzahl der Wege pro Beschäftigtem (inkl. Mittagspause)	2,2					
MIV-Anteil	85%					
Pkw-Besetzungsgrad	1,1					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	28%	3%				
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	3%	17%				
Verkehrsaufkommen Kunden		42			84	
Vormittagsspitze			0	0		0
Nachmittagsspitze			4	6		10
Anzahl der Kunden	60					
Kunden pro Beschäftigtem (geschätzt)	15					
Anzahl der Wege pro Kunde	2					
Verbundeffekt zwischen den einzelnen Einrichtungen	20%					
MIV-Anteil der Kunden im Ziel-/Quellverkehr	95%					
Pkw-Besetzungsgrad (Kunden)	1,1					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	0%	0%				
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	10%	13%				
Güterverkehr		0			0	
Vormittagsspitze			0	0		0
Nachmittagsspitze			0	0		0
Güterverkehr SV-Fahrten/100m ² Verkaufsfläche	0,1					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	15%	15%				
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	5%	5%				
Summe Verkehrsaufkommen Bestand Möbelmarkt (Kfz-Fahrten/Tag)		44			88	
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/Tag)		0			0	
Vormittagsspitze			1	0		1
Nachmittagsspitze			4	6		10
Tag-/Nachtverkehrsanteile						
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen						
Anteil Tagesstunden (6-22 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	100,0%	100,0%	44	44	88	Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22-6 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	0,0%	0,0%	0	0	0	Kfz-F./8Std.

nachts kein LKW-Verkehr

*) Verbundeffekt: Gäste sind auch Kunden/ Patienten/ Beschäftigte am Standort (Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch kleinräumige Wegkopplungen)

Grobermittlung Verkehrsaufkommen am Zähltag Bestand GE/ Büro Hochstr 33A/35C

	Ansätze	Kfz-F./Richtung		Kfz-F./beide Richt.	
		Kfz/Tag	Kfz/Std.	Kfz/Std.	Kfz-F./Tag
		Zielv.	Quellv.		
Verkehrsaufkommen Beschäftigte		20			40
Vormittagsspitze (Kfz/Stunde)			4	1	5
Nachmittagsspitze (Kfz/Stunde)			0	4	4
Anzahl der Arbeitsplätze/ Beschäftigten (geschätzt)	30				
Anwesenheit	85%				
Anzahl der anwesenden Beschäftigten	26				
Anzahl der Wege pro Beschäftigtem (inkl. Mittagspause)	2,2				
MIV-Anteil	75%				
Pkw-Besetzungsgrad	1,1				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	20%	5%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	2%	20%			
Verkehrsaufkommen Kunden	25	24			48
Vormittagsspitze			0	0	0
Nachmittagsspitze			1	2	3
Kunden pro Tag (geschätzt)	25				
MIV-Anteil	95%				
Pkw-Besetzungsgrad	1,0				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	0%	0%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	4%	9%			
Güterverkehr, Lieferwagen pro Tag		4			8
Vormittagsspitze			0	0	0
Nachmittagsspitze			0	0	0
Güterverkehr pro Tag (geschätzt)	4				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	8%	5%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	5%	7%			
Schwerverkehr, Lkw pro Tag		2			4
Vormittagsspitze			0	0	0
Nachmittagsspitze			0	0	0
Güterverkehr pro Tag (geschätzt)	2				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	8%	5%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	5%	7%			
Summe Verkehrsaufkommen Bestand GE/ Büro Hochstr 33A/35C (Kfz-Fahrten/ davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/Tag)		46 2			92 4
Vormittagsspitze (Kfz/Stunde)			4	1	5
Nachmittagsspitze (Kfz/Stunde)			1	6	7
Tag-/Nachtverkehrsanteile					
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen					
Anteil Tagesstunden (6-22 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	99,0%	98,0%	46	45	91 Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22-6 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	1,0%	2,0%	0	1	1 Kfz-F./8Std.

nachts kein LKW-Verkehr

**Grobermittlung Verkehrsaufkommen
am Zähltag
Bestand Waschanlage**

	Ansätze	Kfz-F./Richtung		Kfz-F./beide Richt.		
		Kfz/Tag	Kfz/Std	Kfz/Std	Kfz/Tag	Kfz/Std
		Zielv.	Quellv.			
Verkehrsaufkommen Beschäftigte		1			2	
Vormittagsspitze			0	0		0
Nachmittagsspitze			0	0		0
Anzahl der Arbeitsplätze	2					
Nutzfläche in m ² pro Beschäftigtem	80					
Anwesenheit der Beschäftigten	2	85%				
Anzahl der Wege pro Beschäftigtem (inkl. Mittagspause)		2,2				
MIV-Anteil		75%				
Pkw-Besetzungsgrad		1,1				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	28%	3%				
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	3%	17%				
Verkehrsaufkommen Kunden		68			136	
Vormittagsspitze			1	1		2
Nachmittagsspitze			8	10		18
Anzahl der Kunden	80					
Anzahl der Wege pro Kunde		2				
Verbundeffekt zwischen den einzelnen Einrichtungen		15%				
MIV-Anteil der Kunden im Ziel-/Quellverkehr		100%				
Pkw-Besetzungsgrad (Kunden)		1				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	1%	1%				
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	12%	15%				
Güterverkehr		0			0	
Vormittagsspitze			0	0		0
Nachmittagsspitze			0	0		0
Güterverkehr SV-Fahrten/ Tag	0					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	15%	15%				
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	5%	5%				
Summe Verkehrsaufkommen Bestand Waschanlage (Kfz-Fahrten/Tag)		69			138	
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/Tag)		0			0	
Vormittagsspitze			1	1		2
Nachmittagsspitze			8	10		18
Tag-/Nachtverkehrsanteile						
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen						
Anteil Tagesstunden (6-22 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	100,0%	100,0%	69	69	138	Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22-6 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	0,0%	0,0%	0	0	0	Kfz-F./8Std.

nachts kein LKW-Verkehr

*) Verbundeffekt: Gäste sind auch Kunden/ Patienten/ Beschäftigte am Standort (Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch kleinräumige Wegkopplungen)

**Grobermittlung Verkehrsaufkommen
am Zähltag
Anwesen Hochstraße 35c**

	Ansätze	Kfz-F./Richtung		Kfz-F./beide Richt.	
		Kfz/Tag	Kfz/Std.	Kfz/Std.	Kfz-F./Tag
		Zielv.	Quellv.		
	1				
Verkehrsaufkommen Einwohner (Kfz/Tag)		4			8
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(3%) (14%)	0	1		1
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(14%) (7%)	1	0		1
lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr)	(5%) (1%)	0	0		0
Einwohner pro Wohneinheit	3,0				
Anzahl der Einwohner	4				
Gesamtwege pro Einwohner	3,80				
Anteil Wege mit Standortbezug	80%				
Wege pro Einwohner im Ziel-/Quellverkehr	3,0				
MIV-Anteil der Wege im Ziel-/Quellverkehr	65%				
Pkw-Besetzungsgrad	1,2				
Verkehrsaufkommen Besucher		1			2
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(3%) (3%)	0	0		0
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(20%) (10%)	0	0		0
lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr)	(1%) (7%)	0	0		0
Anzahl der Besucher	1				
Besucher pro Einwohner	0,2				
MIV-Anteil	80%				
Pkw-Besetzungsgrad	1,4				
Schwerverkehr, Lkw pro Tag		0			0
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(8%) (5%)	0	0		0
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(7%) (9%)	0	0		0
lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr)	(0%) (0%)	0	0		0
Güterverkehr pro Einwohner	0,01				
Summe Verkehrsaufkommen Anwesen Hochstraße 35c(Kfz-Fahrten/Tag)		5			10
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/Tag)		0			0
Vormittagsspitze	Kfz/h	0	1		1
Nachmittagsspitze	Kfz/h	1	0		1
lauteste Nachstunde	22-23 Uhr Kfz/h	0	0		0
Tag-/Nachtverkehrsanteile					
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen					
Anteil Tagesstunden (6.00 -22.00 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	93,5%	94,0%	5	5	9 Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22.00 - 6.00 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	6,5%	6,0%	0	1	1 Kfz-F./8Std.

nachts kein LKW-Verkehr