

Stadt Straubing

Stadtentwicklung und Stadtplanung
Theresienplatz 2
94315 Straubing

München, den 07.11.2018

818-SR-VU-BG-Stutzwinkel-West-07-11-2018.DOC

Stadt Straubing, Bebauungsplan Nr. 208 „Stutzwinkel - WA" (Westteil) Verkehrliche Stellungnahme zu den Auswirkungen des Neuverkehrs aus dem Bebauungsplan- gebiet auf das umliegende Straßennetz

AUFGABENSTELLUNG

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 208 „Stutzwinkel - WA" (Westteil) ist ein neues Wohngebiet mit 60-65 Bauparzellen für die Bebauung mit Einfamilien- bzw. Doppelhäusern, 5 Parzellen für Geschößwohnungsbau und eine Kindertagesstätte geplant.

Im Verfahren gibt es Einwände der Anlieger gegen das Bauvorhaben wegen der Zunahme der Verkehrsbelastungen in den angrenzenden Straßen. In der Stellungnahme soll das zu erwartende Verkehrsaufkommen der Planungen detailliert (Tagesverkehr, Spitzenstunden, Nachtanteile usw.) ermittelt und die Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz grob abgeschätzt werden.

LAGE IM VERKEHRSWEGENETZ



Abbildung 1: Lage des Bebauungsplangebiets [Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung]

Das Plangebiet befindet sich im Osten Straubings, östlich der Amselstraße und wird begrenzt von der Rabenstraße im Norden und der Bahnlinie im Süden (siehe Abbildung 1). Die Amselstraße ist Teil des städtischen Sammelstraßennetzes und schließt im Norden über die St.-Nikola-Straße an die Ittlinger Straße und im Süden über die Erlenstraße an die Äußere Passauer Straße an.

Der Bahnhof Ost der Gäubodenbahn befindet sich ca. 500 m Luftlinie von dem Baugebiet entfernt. Von hier besteht die Möglichkeit, ca. im Ein-Stunden-Takt nach Bogen oder über den Bahnhof Straubing nach Neufahrn (Niederbayern) mit Anschluss weiter nach Regensburg, Landshut und München zu fahren. Die nächstgelegene Bushaltestelle „Dr.-Heiss-Straße“ der Stadtbuslinie 1 befindet sich in etwa 350-400 m Entfernung vom Baugebiet. Die Stadtbuslinie 1 verbindet Ittling im Osten über die Stadtmitte und den Bahnhof (Ludwigsplatz) mit den Wohngebieten im Südwesten (Ludwig-Thoma-Straße) im Halb- bzw. Ein-Stunden-Takt.

VERKEHRSERZEUGUNG DER PLANUNGEN

Planungen Baugebiet „Stutzwinkel - WA“ (Westteil)

Auf bisher un bebauten Flächen sollen auf 5 Parzellen 100 Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau, und auf 60-65 Parzellen bis zu 90 Wohneinheiten in Einfamilien- bzw. Doppelhäusern und eine Kindertagesstätte mit 6 Gruppen entstehen.



Abbildung 2: Ausschnitt Bebauungsplan Nr. 208, Planverfasser Stadt Straubing, 01.08.2018

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" (Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung 2000, Dr.-Ing. D. Bosserhoff) und aus dem Programm "Ver_Bau 2017" (Dr.-Ing. D. Bosserhoff) sowie eigene Erfahrungswerte aus vergleichbaren Vorhaben und die Ergebnisse der Haushaltsbefragungen 2005 in Straubing herangezogen.

Bei der Berechnung des Verkehrsaufkommens wird davon ausgegangen, dass eine bestimmte Anzahl von Einwohnern und deren Besucher, Beschäftigte und Bring- und Holfahrten der Kinder sowie Lieferanten/ Entsorger eine bestimmte Verkehrsmenge erzeugt. Insgesamt werden die Ansätze so gewählt, dass die Verkehrserzeugung im mittleren bis oberen Bereich der Bandbreite liegt.

Verkehrserzeugung der Planungen

Wohnen

Beim Ansatz von 2,0 Einwohnern je WE im Geschosswohnungsbau und 3,2 Einwohnern je Parzelle der Einfamilienhausbebauung ergibt sich durch die Planungen ein Einwohnerzuwachs von insgesamt bis zu 410 Einwohnern. Insgesamt erzeugen die 5 Parzellen mit Geschosswohnungsbau ca. 420-430 Kzf-Fahrten/ 24 Stunden und die Einfamilienhausbebauung ca. 450 Kzf-Fahrten/24 Stunden. Insgesamt erzeugen die ca. 410 neuen Einwohner ca. 870-880 Kzf-Fahrten/ 24 Stunden, das entspricht einer Verkehrserzeugung von 2,14 Kzf-Fahrten/ Einwohner und Tag einschließlich Besucher- und Lieferverkehr.

Kindertagesstätte:

Es ist eine Kindertagesstätte mit 4 Kindergartengruppen mit jeweils 25 Kindern und 2 Krippengruppen mit jeweils 12 Kindern geplant. Bei einem Ansatz, dass 60 % der Kinder mit Pkw gebracht und geholt werden und in 15 % der Pkw ein Geschwister- oder Nachbarskind mitfährt, ergibt sich für die Kindertagesstätte eine Gesamtverkehrserzeugung einschließlich der Fahrten der Beschäftigten von ca. 250-260 Kzf-Fahrten/ 24 Stunden.

Gesamtverkehrserzeugung im Tagesverkehr

Die Berechnungsansätze für das zu erwartende Verkehrsaufkommen aus den Planungen im Tagesverkehr sowie zu den Spitzenstunden sind detailliert in der Anlage 1 aufgeführt. In der nachfolgenden Tabelle wird die Verkehrserzeugung der Einwohner, Beschäftigten, der Kinder und Güterverkehr im Gesamttagesverkehr zusammengefasst.

Tabelle 1: Neuverkehr durch die Planungen - Tagesverkehr [Kzf-Fahrten/24h]

	Einwohner/ Beschäftigte (Pkw-Fahrten/24h)	Besucher/ Kinder (Bringen + Holen) (Pkw-Fahrten/24h)	Güterverkehr (Lkw-Fahrten/24h)	Summe (Kzf-Fahrten/24h)
Geschosswohnungen (1-5)	372	46	8	426
Reihenhäuser (6-67)	392	48	10	450
Kindertagesstätte	18	234	2	254
Summe Bplan 108 (Westteil)	782	328	20	1.130

Insgesamt erzeugen die Planungen an einem durchschnittlichen Werktag etwa 1.130 Kzf-Fahrten/ 24h. Der Schwerverkehrsanteil beträgt dabei mit 20 Lkw-Fahrten/ 24h weniger als 2 %.

Verkehrserzeugung zu den Spitzenstunden

Zur Morgenspitze beträgt der Zielverkehr 40 Kfz/ Stunde und der Quellverkehr 84 Kfz/ Stunde, abends ist die prognostizierte Verkehrserzeugung der Gesamtplanungen mit 85 Kfz/ Stunde im Zielverkehr und 61 Kfz/ Stunde im Quellverkehr höher als morgens.

Nachtverkehr

Der Nachtverkehrsanteil (22-6 Uhr) entsteht hauptsächlich durch die Pkw-Fahrten der neuen Bewohner und Ihrer Besucher. Insgesamt erzeugt das geplante Baugebiet ca. 55-60 Kfz-Fahrten/ 8 Stunden. Mit regelmäßigen LKW-Fahrten während der Nachtstunden ist nicht zu rechnen.

AUSWIRKUNGEN DER NEUPLANUNG AUF DAS UMLIEGENDE STRASSENNETZ

Verteilung des Neuverkehrs aus den Planungen auf die künftigen Erschließungsstraßen

Wie das Luftbild und die Planungen in Abbildung 2 zeigen, soll das Planungsgebiet im Westen über die heutigen Stichstraßen Falkenweg, Dr.-Heiss-Straße, Sittichstraße, Zeisigstraße an die Amselstraße und im Norden an der künftigen Kindertagesstätte an die Rabenstraße angebunden werden.

Die Auswirkungen der Planungen und des daraus resultierenden Neuverkehrs auf die betroffenen Straßenabschnitte wurde grundstücksweise nach der Lage im Gebiet und zu den Anbindungen und den künftigen Quell- und Zielgebieten im Stadtgebiet abgeschätzt.

Tabelle 2: Verteilung des Neuverkehrs im Straßennetz- Tagesverkehr [Kfz-Fahrten/ 24h]

Planungen Baugebiet „Stutzwinkel - WA" (Westteil) -		Geschoss- wohnungen (1-5)	Reihenhäuser (6-67)	KITA	Summe Gesamtplanungen
Summe Verkehrserzeugung	Kfz-F./ 24h	426	450	254	1.130
	Anteil	22,40%	30,31%	75,00%	37,27%
Weg zur Rabenstraße	Kfz-F./ 24h	95	136	190	421
	Anteil	35,60%	2,73%	5,00%	15,67%
Erschließung über Zeisigstraße	Kfz-F./ 24h	152	12	13	177
	Anteil	12,80%	2,73%	10,00%	8,14%
Erschließung über Sittichstraße	Kfz-F./ 24h	55	12	25	92
	Anteil	22,00%	25,78%	5,00%	19,74%
Erschließung über Dr.-Heiss-Str.	Kfz-F./ 24h	94	116	13	223
	Anteil	7,20%	38,44%	5,00%	19,21%
Erschließung über Falkenweg	Kfz-F./ 24h	31	173	13	217
	Anteil	77,60%	69,69%	25,00%	62,76%
Summe Erschließung über Amselstraße	Kfz-F./ 24h	332	313	64	709

Unter Berücksichtigung dieser Annahmen sind auf den betroffenen Stichstraßen im Umfeld Verkehrszunahmen zwischen 90 und 225 Kfz-Fahrten/ 24Stunden zu erwarten. In der Rabenstraße steigen die Belastungen um ca. 280 Kfz-Fahrten/ 24 Stunden im Abschnitt westlich der neuen Anbindung und 140 Kfz-Fahrten /24 Stunden im östlichen Abschnitt Richtung Gewerbegebiet Am Hirschberger Ring.

Die Auswirkungen in der Amselstraße betragen jeweils ca. 350 - 360 Kfz-Fahrten/ 24 Stunden in den Abschnitten nördlich der Zeisigstraße und südlich des Falkenweges.

Künftige Verkehrsbelastungen in den angrenzenden Stichstraßen

Die bestehenden Verkehrsbelastungen der heutigen Sackgassen, über die künftig die Grundstücke erschlossen werden sollen, können über die Einwohnerzahlen der bisher erschlossenen Grundstücke grob abgeschätzt werden. Dafür wird ein ähnlicher Ansatz wie bei den Neuplanungen (2,14 Kfz-Fahrten/ Einwohner und Tag) gewählt.

Tabelle 3: Verkehrszunahmen in den anliegenden Stichstraßen durch die Planungen - Tagesverkehr [Kfz-Fahrten/ 24h]

	Einwohner Anzahl	Verkehrsaufkommen heute Kfz-Fahrten/24h	Zusatzverkehr durch Planungen Kfz-Fahrten/24h	Zukünftiger Gesamtverkehr (maximal) Kfz-Fahrten/24h
Zeisigstraße	59	130	175-180	310
Sittichstraße (östl. Amsel- str.)	40	90	90-95	185
Dr.-Heiss-Straße (einschl. Anteil Sperberweg + Anteil Dohlenweg)	86	180	220-230	410
Falkenweg (einschl. Anteil Sperberweg + Anteil Dohlenweg)	118	250	210-220	470

Auswirkungen in der Zeisigstraße

Die Zeisigstraße ist mit einer Fahrbahnbreite von knapp 6 m und einseitigem Gehweg (1,5 m) ausgebaut und hat heute die Funktion einer „Wohnstraße“.

Daran ändert sich durch die geplante zusätzliche Bauung nichts. Die Verkehrsbelastungen können durch die Planungen zum Baugebiet „Stutzwinkel - WA“ (Westteil) von heute ca. 130 Kfz-Fahrten/ 24 h auf bis zu 310 Kfz-Fahrten/ 24 h steigen.

Diese Verkehrsbelastungen liegen bei weniger als einem Zehntel der Richtwerte für Wohn- und Anliegerstraßen nach den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt06, S. 38), die für Wohnstraßen Verkehrsstärken bis zu 4.000 Kfz/24h bzw. 400 Kfz/h vorgeben. Auch wären die Einsatzgrenzen für „Wohnwege“ (Verkehrsstärken bis zu 1.500 Kfz/24 h bzw. 150 Kfz/h), in denen ein „Verkehrsberuhigter Bereich“ ausgewiesen werden könnte, nur zu ca. einem Fünftel erreicht.

Die Verkehrszunahmen durch die Planungen in der Zeisigstraße werden als verkehrsverträglich eingestuft.

Auswirkungen in der Sittichstraße

Die östliche Sittichstraße hat heute als Sackgasse die Funktion einer „Wohnstraße“ und erschließt die anliegenden Grundstücke.

Zukünftig besteht eine Verbindung durch das neue Baugebiet zur Rabenstraße. Die Verkehrsbelastungen der Sittichstraße können sich durch die Planungen zum Baugebiet „Stutzwinkel - WA“ (Westteil) ca. verdoppeln und künftig auf bis zu 195 Kfz-Fahrten/24 h steigen, der Charakter der Wohnstraße bleibt auch mit dem Neuverkehr erhalten.

Die Verkehrsbelastungen liegen künftig nur bei ca. einem Zwanzigstel der Vorgaben für Wohn- und Anliegerstraßen nach den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt06, S. 38- Maximalbelastungen für Wohnstraßen ca. 4.000 Kfz/24h bzw. 400 Kfz/h). Auch wären die Einsatzgrenzen für „Wohnwege“ (Verkehrsstärken bis zu 1.500 Kfz/24 h bzw. 150 Kfz/h), in denen ein „verkehrsberuhigter Bereich“ ausgewiesen werden könnte, weit unterschritten.

Die Sittichstraße kann als Wohnstraße die Verkehrszunahmen durch die Planungen verkraften.

Auswirkungen in der Dr. Heiss-Straße

Über den bestehenden Anschluss der östlichen Dr.-Heiss-Straße werden heute auch Teile des Sperber- und Dohlenweges erschlossen. Die östliche Dr.-Heiss-Straße hat heute und künftig die Funktion einer „Wohnstraße“, die der Erschließung der anliegenden Wohnbebauung dient und ist als Tempo 30-Zone ausgewiesen.

Die Verkehrsbelastungen östlich der Kreuzung mit der Amselstraße können durch die Planungen zum Baugebiet „Stutzwinkel - WA“ (Westteil) von heute ca. 180 Kfz-Fahrten/ 24 h auf bis zu 410 Kfz-Fahrten/24 h steigen. Trotzdem bleibt der Charakter der Straße erhalten, da die künftigen Gesamtverkehrsbelastungen nur ca. ein Zehntel der zulässigen Verkehrsstärken für Wohn- und Anliegerstraßen nach RAS06 (S. 38), die für Wohnstraßen bis zu 4.000 Kfz/24 h bzw. 400 Kfz/h vorgeben, ausmachen. Auch wären die Einsatzgrenzen für „Wohnwege“ (Verkehrsstärken bis zu 1.500 Kfz/24 h bzw. 150 Kfz/h), in denen ein „verkehrsberuhigter Bereich“ ausgewiesen werden könnte, weit unterschritten.

Die Verkehrszunahmen durch die Planungen in der Dr.-Heiss-Straße werden als verkehrsverträglich eingestuft.

Auswirkungen im Falkenweg

Über den bestehenden Anschluss des Falkenweges werden wie bei der parallel verlaufenden Dr. Heiss-Straße heute auch Teile des Sperber- und Dohlenweges erschlossen. Auch der Falkenweg ist als Tempo30-Zone ausgewiesen.

Der Falkenweg ist heute mit einer 6,25 m breiten Fahrbahn und beidseitigen Gehwegen als Wohn- und Erschließungsstraße leistungsfähig ausgebaut und kann auch die zusätzlichen Verkehrsbelastungen aus den Planungen zum Baugebiet „Stutzwinkel - WA“ (Westteil) von ca. 210-220 Kfz-Fahrten/24 h verkraften. Die künftige Gesamtbelastung an der Einmündung in den Amselweg beträgt ca. 470 Kfz-Fahrten/24 h. Der Charakter der Straße bleibt erhalten, da die künftigen Gesamtverkehrsbelastungen nur ca. 12 % der zulässigen Verkehrsstärken für Wohn- und Anliegerstraßen nach RAS06 (S. 38) erreicht. Auch wären die Einsatzgrenzen für „Wohnwege“ (Verkehrsstärken bis zu 1.500 Kfz/24 h bzw. 150 Kfz/h), in denen ein „verkehrsberuhigter Bereich“ ausgewiesen werden könnte, nur zu ca. einem Drittel erreicht.

Der Falkenweg kann die Verkehrszunahmen durch die Planungen verkraften.

ZUSAMMENFASSUNG

Durch die Planungen zum Baugebiet „Stutzwinkel - WA“ (Westteil) von 100 Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau, bis zu 90 Wohneinheiten in Einfamilien- bzw. Doppelhäusern und einer Kindertagesstätte mit 6 Gruppen entsteht ein Neuverkehrsaufkommen von ca. 1.300 Kfz-Fahrten/24 h.

Das Planungsgebiet soll im Westen über die heutigen Stichstraßen Zeisigstraße, Sittichstraße, Dr.-Heiss-Straße und Falkenweg an die Amselstraße und im Norden an der künftigen Kindertagesstätte an die Rabenstraße angebunden werden. Das Neuverkehrsaufkommen aus den Planungen wurde grstücksweise nach der Lage im Gebiet und zu den Anbindungen und den künftigen Quell- und Zielgebieten im Stadtgebiet auf die künftigen Erschließungsstraßen verteilt.

In der Rabenstraße steigen die Belastungen durch die Planungen um ca. 280 Kfz-Fahrten /24 h im Abschnitt westlich der neuen Anbindung und 140 Kfz-Fahrten /24 h im östlichen Abschnitt Richtung Gewerbegebiet Am Hirschberger Ring und in der Amselstraße um ca. 350 - 360Kfz-Fahrten/ 24 h in den Abschnitten nördlich des Zeisigstraße und südlich des Falkenweges. Da beide Straßen bereits heute eine gewisse Sammelfunktion für die angrenzenden Wohnstraßen haben und diese mit dem Straubinger Hauptstraßennetz verbinden, sind im Bestandsausbau ohne Änderung der Verkehrsregelungen durch die geringen Verkehrszunahmen keine wesentlichen Beeinträchtigungen in der Raben- und Amselstraße zu erwarten.

Für die betroffenen Stichstraßen im Umfeld sind Verkehrszunahmen zwischen 90 und 225 Kfz-Fahrten/24 h zu erwarten. Die Gesamtbelastungen dieser Wohnstraßen steigt zwar im Verhältnis zum Bestandsverkehr erheblich und beträgt zukünftig mit dem Neuverkehr aus den Planungen zwischen 185 und 470 Kfz-Fahrten/24 h. Trotzdem bleibt in allen vier betroffenen Stichstraßenabschnitten der Charakter als „Wohnstraßen“ erhalten, da die künftigen Gesamtverkehrsbelastungen nur Bruchteile der zulässigen Verkehrsstärken für Wohn- und Anliegerstraßen nach RASSt06 (S. 38), die für Wohnstraßen bis zu 4.000 Kfz/24h bzw. 400 Kfz/h vorgeben, ausmachen. Auch die Einsatzgrenzen für „Wohnwege“ (Verkehrsstärken bis zu 1.500 Kfz/24 h bzw. 150 Kfz/h), in denen ein „verkehrsberuhigter Bereich“ ausgewiesen werden könnte, wären weit unterschritten.

Es wird empfohlen, das gesamten Gebiet in die Tempo 30-Zonen-Regelung einzubeziehen.

Durch die vorhandenen mindestens einseitigen Gehwege in allen Straßenabschnitten sind auch die Sicherheitsbelange der Fußgänger (Schulkinder) gewährleistet.

In Abschnitten, in denen nicht einseitig geparkt wird, ist in den bestehenden Straßenabschnitten bei Fahrbahnbreiten von 5,9 – 6,25m ein Begegnen zweier Lkw bei verminderter Geschwindigkeit (Tempo 30) möglich (Mindestbreite nach RASSt06, S. 27- 5,9m). Die bestehenden Parkregelungen in den heutigen Stichstraßen Zeisigstraße, Sittichstraße, Dr.-Heiss-Straße und Falkenweg können beibehalten werden, wenn auch zukünftig alle Verkehrsteilnehmer gemäß Paragraph 1 der StVO gegenseitig Rücksicht nehmen.

Die Planungen gemäß Bebauungsplan Nr. 208 „Stutzwinkel - WA" (Westteil) werden als verkehrstraglich eingestuft.

München, den 07.11.2018

Anlagen:

- 1 Verkehrserzeugung Bebauungsplan Nr. 208 „Stutzwinkel - WA" (Westteil)

Zusammenfassung Verkehrsaufkommen Tagesverkehr

Nutzungen	Flächen bzw. Anzahl		Anzahl		Verkehrsaufkommen - Bpl Nr. 108 "Stutzwinkel-WA"(Westteil) Kfz-Fahrten/24Std. (Summe beider Richtungen)			
	BGF (m ²)	Parzellen/ WE/ KITA-Gruppen	Beschäftigte/ Einwohner	Besucher/ Kinder	Beschäftigte/ Einwohner	Besucher/ Kinder	LKW (SV>3,5 t)	Summe
Geschosswohnungen (1-5)		100	200	40	372	46	8	426
Reihenhäuser (6-67)		90	210	42	392	48	10	450
Kindertagesstätte		6	15	124	18	234	2	254
Summe Gesamtplanung		196			782	328	20	1.130

Zusammenfassung Verkehrsaufkommen Spitzenstunden

Nutzungen	Morgenspitzenstunde Kfz-Fahrten/Stunde				Abendspitzenstunde Kfz-Fahrten/Stunde			
	Zielverkehr	Quellverkehr	Summe beide Richtungen		Zielverkehr	Quellverkehr	Summe beide Richtungen	
	Kfz	Kfz	Kfz	davon LKW	Kfz	Kfz	Kfz	davon LKW
Geschosswohnungen (1-5)	5	28	33	2	33	20	53	2
Reihenhäuser (6-67)	6	29	35	2	34	21	55	2
Kindertagesstätte	29	27	56	0	18	20	38	0
Summe Gesamtplanung	40	84	124	4	85	61	146	4

Verkehrsaufkommen Neuverkehr	Ansätze	Kfz-F./Richtung		Kfz-F./beide Richt.	
		Kfz/Tag Zielv.	Kfz/Std. Quellv.	Kfz-F./Tag	Kfz-F/Std.
Geschosswohnungen (1-5)					
geplante Wohneinheiten	100				
Einwohner	200				
Verkehrsaufkommen Einwohner (Kfz/Tag)		186		372	
Vormittagsspitze (Kfz/Stunde)			4 26		30
Nachmittagsspitze (Kfz/Stunde)			26 15		41
Anzahl der Einwohner	200				
mobile Personen	90%				
Wege pro Einwohner im ZV/QV	3,4				
MIV-Anteil der Wege im ZV/QV	65%				
Pkw-Besetzungsgrad	1,2				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	2%	14%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	14%	8%			
Verkehrsaufkommen Besucher		23		46	
Vormittagsspitze			1 1		1
Nachmittagsspitze			6 4		10
Anzahl der Besucher	40				
Besucher pro Einwohner	0,2				
MIV-Anteil	80%				
Pkw-Besetzungsgrad	1,4				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	3%	3%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	25%	15%			
Güterverkehr, Lkw pro Tag		4		8	
Vormittagsspitze			1 1		2
Nachmittagsspitze			1 1		2
Güterverkehr je Einwohner	0,04				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	8%	5%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	7%	9%			
Verkehrsaufkommen Neuverkehr					
Summe Geschosswohnungen (1-5) (Kfz-Fahrten/Tag)		213		426	
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/Tag)		4		8	
Vormittagsspitze (Kfz/Stunde)			5 28		33
Nachmittagsspitze (Kfz/Stunde)			33 20		53
NACHTVERKEHR					
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen					
Anteil Tagesstunden (6.00 -22.00 Uhr) Ziel-/Quellverkehr in v.H. ###	94,0%		199 200		399 Kfz-F/16Std.
Anteil Nachtstunden (22.00 - 6.00 Uhr) Ziel-/Quellverkehr in v.H. †	6,5%	6,0%	14 13		27 Kfz-F/8Std.

Verkehrsaufkommen Neuverkehr

	Ansätze	Kfz-F./Richtung		Kfz-F./beide Richt.	
		Kfz/Tag Zielv.	Kfz/Std. Quellv.	Kfz-F./Tag	Kfz-F/Std.
Reihenhäuser (6-67)					
Parzellen	65				
geplante Wohneinheiten	max. 90				
Einwohner (je Parzelle)	3,2 210				
Verkehrsaufkommen Einwohner (Kfz/Tag)		196		392	
Vormittagsspitze (Kfz/Stunde)			4 27		31
Nachmittagsspitze (Kfz/Stunde)			27 16		43
Anzahl der Einwohner	210				
mobile Personen	90%				
Wege pro Einwohner im ZV/QV	3,4				
MIV-Anteil der Wege im ZV/QV	65%				
Pkw-Besetzungsgrad	1,2				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	2% 14%				
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	14% 8%				
Verkehrsaufkommen Besucher		24		48	
Vormittagsspitze			1 1		1
Nachmittagsspitze			6 4		10
Anzahl der Besucher	42				
Besucher pro Einwohner	0,2				
MIV-Anteil	80%				
Pkw-Besetzungsgrad	1,4				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	3% 3%				
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	25% 15%				
Güterverkehr, Lkw pro Tag		5		10	
Vormittagsspitze			1 1		2
Nachmittagsspitze			1 1		2
Güterverkehr je Einwohner	0,05				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	8% 5%				
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	7% 9%				
Verkehrsaufkommen Neuverkehr					
Summe Reihenhäuser (6-67) (Kfz-Fahrten/Tag)		225		450	
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/Tag)		5		10	
Vormittagsspitze (Kfz/Stunde)			6 29		35
Nachmittagsspitze (Kfz/Stunde)			34 21		55
NACHTVERKEHR					
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen					
Anteil Tagesstunden (6.00 -22.00 Uhr) Ziel-/Quellverkehr in v.H	### 94,0%	210	212	422 Kfz-F/16Std.	
Anteil Nachtstunden (22.00 - 6.00 Uhr) Ziel-/Quellverkehr in v.H	6,5% 6,0%	15	14	29 Kfz-F/8Std.	

Verkehrsaufkommen Neuverkehr

	Ansätze	Kfz-F./Richtung		Kfz-F./beide Richt.	
		Kfz/Tag	Kfz/Std.	Kfz/Std.	Kfz-F./Tag
Kindertagesstätte					
Bruttogeschossfläche (in m ²)	0				
Anzahl der Kinder	124				
KRIPPE Kinder/Gruppe / Anzahl der Gruppen	12	2			
KIGA Kinder/Gruppe / Anzahl der Gruppen	25	4			
Beschäftigte/ Gruppe /Anzahl der Beschäftigten	2,5	15			
Verkehrsaufkommen Beschäftigte		9		18	
Vormittagsspitze			2	0	2
Nachmittagsspitze			0	2	2
Anzahl der Arbeitsplätze	15				
Anzahl der Wege je Beschäftigtem	2,2				
Anwesenheit	80%				
MIV-Anteil	75%				
Pkw-Besetzungsgrad	1,1				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	25%	0%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	0%	20%			
Verkehrsaufkommen Kinder / Begleiter		117		234	
Vormittagsspitze			27	27	54
Nachmittagsspitze			18	18	36
Anwesenheit der Kinder	90%	112			
Wege/Begleiter (Bringen + Abholen)		4			
Anteil der mit PKW gebrachten / geholten Kinder	60%	67			
Pkw-Besetzungsgrad mit Kindern		1,15			
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	45%	45%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	30%	30%			
Güterverkehr		1		2	
Vormittagsspitze			0	0	0
Nachmittagsspitze			0	0	0
Güterverkehr je Tag	1				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	25%	25%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	5%	5%			
Summe Verkehrsaufkommen Kindertagesstätte (Kfz-Fahrten/Tag)		127		254	
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/Tag)		1		2	
Vormittagsspitze			29	27	56
Nachmittagsspitze			18	20	38
NACHTVERKEHR					
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen					
Anteil Tagesstunden (6.00 -22.00 Uhr) Ziel-/Quellverkehr in v.H.	###	100,0%	126	127	253 Kfz-F/16Std.
Anteil Nachtstunden (22.00 - 6.00 Uhr) Ziel-/Quellverkehr in v.H.	0,8%	0,0%	1	0	1 Kfz-F/8Std.