

## Verkehrsuntersuchung zum BPlan "Am Stadtpark Süd" in der Stadt Straubing

Dipl.Geogr.univ. Horst Pressler  
Birkenweg 8  
93455 Traitsching  
Tel. 09971 - 31159  
Fax. 09971 - 861770  
Mobil: 0171 - 5271668  
email: vsplan\_h.pressler@t-online.de

Dipl.Geogr.univ. Anton Geiler  
Dürerweg 6  
93105 Tegernheim  
Tel. 09403 – 9542 12  
Fax. 09403 – 9542 13  
Mobil: 0171 - 8046117  
email: rsplan.geiler@t-online.de

Auftraggeber: Gerl & Vilsmeier  
Bauträger- und Immobilien GmbH  
Simon-Höller-Straße 6  
  
94315 Straubing

Cham, den 19.08.2020



.....  
H. Pressler, Dipl.-Geogr. Univ

## INHALTSVERZEICHNIS

1.	VORBEMERKUNGEN	1
2.	GRUNDLAGEN	1
3.	ERGEBNISSE DER VERKEHRSERHEBUNGEN	2
4.	ABSCHÄTZUNG DER VERKEHRSENTWICKLUNG	2
4.1	ALLGEMEINE VERKEHRSENTWICKLUNG	2
4.2	VERKEHRSNACHFRAGE PLANGEBIET	3
5.	ERGEBNISSE DER LEISTUNGSBERECHNUNGEN	4
5.1	GRUNDPARAMETER	4
5.2	ERGEBNISSE DER LEISTUNGSBERECHNUNGEN	5
5.3	HINWEIS ZUR KNOTENPUNKTGESTALTUNG	7
6.	ZUSAMMENFASSUNG UND BEWERTUNG	8

### ANHANG 1

Ergebnisse der Verkehrszählungen 2020	1-7
---------------------------------------	-----

### ANHANG 2

Ergebnisse der Verkehrsnachfrageprognosen	1-30
---	------

### ANHANG 3

Ergebnisse der Leistungsberechnungen	1-14
--------------------------------------	------

## 1. VORBEMERKUNGEN

Die Fa. Gerl & Vilsmeier GmbH aus Straubing plant im westlichen Stadtgebiet der Stadt Straubing ein Wohngebiet. Hierfür wird von der Stadt Straubing eine Bauleitplanung initiiert.



**Grafik 1: Projektstandort<sup>1</sup>**

Ziel der vorliegenden Untersuchung ist neben einer Abschätzung der zukünftigen Verkehrsnachfrage durch das Plangebiet die Durchführung von Leistungsberechnungen für den Anschluss an die Regensburger Straße.

Die Verkehrsprognosen basieren zum einen auf den Ergebnissen empirischer Erhebungen in der Stadt Straubing, der allgemein zu erwartenden Verkehrsentwicklung und zum anderen auf Verkehrsnachfrageprognosen für die beabsichtigten Nutzungen im Plangebiet. Für die Leistungsberechnungen wurden das Simulationsprogramm KNOSIMO 5.2 verwendet.

## 2. GRUNDLAGEN

- /1/ HIW Gesellschaft von Architekten mbH. BPlan-Entwurf "Am Stadtpark Süd" vom 20.09.2019
- /2/ GEO.VER.S.UM. Verkehrszählung vom 14.07.2020
- /3/ Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. Straßenverkehrszählungen 2010 und 2015.
- /4/ Bayerisches Landesamt für Statistik. Statistik kommunal 2018. Stadt Straubing 09 263

<sup>1</sup> Bildquelle: Google Earth

- /5/ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Berlin 2014.
- /6/ FGSV. Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen. HBS. Ausgabe 2015
- /7/ FGSV. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. RASSt-06. Ausgabe 2006
- /8/ FGSV. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. ERA. Ausgabe 2010
- /9/ FGSV. Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. EFA. Ausgabe 2002
- /10/ HSVV. Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung. Wiesbaden 2000.
- /11/ VERBAU 2019. Programm zur Verkehrsabschätzung räumlicher Planungen. Bosserhoff 2016
- /12/ BPS GmbH. Knotensimulationsprogramm KNOSIMO 5.2

### 3. ERGEBNISSE DER VERKEHRSERHEBUNGEN

Im Zeitraum zwischen 7 und 18 Uhr wurde eine Knotenstrom-Verkehrszählung an der Kreuzung Regensburger Straße / Frauenbrünnlstraße und Malzmühlweg durch GEO.VER.S.UM nach den Vorgaben der EVE 2012 vorgenommen und nach dem Verfahren der HBS 2015 auf Ganztages- und DTV-Werte des Jahres 2020 hochgerechnet. Ebenso wurden die maximalen Spitzenstundenbelastungen an Normalwochentagen des Jahres 2020 berechnet.

Straßenabschnitt	DTV	SV	2020 Di-Do	
			VMS	NMS
Regensburger Straße Höhe Tankstelle	2.789	105	247	196

**Tab. 1: DTV 2020 und Spitzenstundenbelastungen**

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen sind dem Anhang beigelegt.

## 4. ABSCHÄTZUNG DER VERKEHRSENTWICKLUNG

### 4.1 ALLGEMEINE VERKEHRSENTWICKLUNG

Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit des geplanten Knotenpunktes ist auch die Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsentwicklung erforderlich. Neben der Modellprognose für die geplante bauliche Entwicklung ist hier auch die Trendprognose der allgemeinen Verkehrsentwicklung anzusetzen.

Diese allgemeine Trendprognose wird auf der Basis der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 mit Extrapolation bis 2035 mit einer Verkehrsentwicklung von 0,2% p.a. für den Individualverkehr und 0,8% für den Schwerlastverkehr angesetzt.

Für das Jahr 2035 lassen sich auf obiger Basis folgende Verkehrsdaten er-  
rechnen:

DTV 2035	2.882	Kfz
davon SV	116	Lkw
Maximale VMS	256	Kfz
davon SV	21	Lkw
Maximale NMS	203	Kfz
Davon SV	4	Lkw

**Tab. 2: Verkehrstrendprognose 2035**

## 4.2 VERKEHRSNACHFRAGE PLANGEBIET

Der Planentwurf sieht insgesamt 48 Parzellen für Einzelhäuser, Doppelhäuser sowie Mehrfamilienhäuser und Geschößwohnungsbau vor; 26 Parzellen für Einfamilienhäuser, 10 Parzellen mit Doppelhäusern, 6 Parzellen mit Mehrfamilienhäusern, 6 Parzellen für Geschosswohnungsbau

Die Auswertung der Statistik kommunal 2018 für die kreisfreie Stadt Straubing ergibt, dass im Jahr 2018 47.586 Einwohner gemeldet waren. Im gleichen Zeitraum hatte Straubing einen Bestand von 10.315 Wohngebäuden mit insgesamt 23.825 Wohnungen und weitere 897 Wohnungen in Wohngebäuden.

Daraus lassen sich folgende grundlegenden Werte ableiten:

Anteil Wohngebäude mit mehreren Wohnungen	0,18
Anzahl Wohneinheiten je Wohngebäude	2,31
Anzahl Einwohner je Wohngebäude	4,61
Anzahl Einwohner je bewohntem Gebäude	4,24
Anzahl Einwohner je Wohneinheit	1,92

**Tab. 3: Auswertung Statistik kommunal 2018**

Es wurden folgende Grundparameter zur Ermittlung der Verkehrsnachfrage nach dem Bosserhoff-Verfahren verwendet:

Anteil motorisierter Individualverkehr Einwohner	60-80%
Anteil motorisierter Individualverkehr Besucher	60-80%
Anteil nicht-motorisierter Individualverkehr	20-30%
Anteil ÖPNV	10-20%

**Tab. 4: Grundparameter Verkehrsnachfrage**

Alle weiteren Parameter der Verkehrsnachfrageermittlung sind dem Anhang zu entnehmen.

Auf Basis des Bosserhoff-Verfahrens lässt sich insgesamt eine Verkehrsnachfrage in Höhe von rund 2.010 Fahrten pro Werktag ermitteln, die sich mit 1.720 Fahrten auf die Zufahrt Nord zur Regensburger Straße (Planstraße A) und 290 Fahrten auf die Zufahrt Ost zum Malzmühlweg (Planstraßen B und C) aufteilen.



Grafik 3: Planentwurf

Das Quell-Ziel-Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden am Vormittag und Nachmittag an Normalwerktagen ermittelt sich zu ...

QZV	VMS	NMS	Einheit
Quell-Verkehr	90	98	Fahrten/h
Ziel-Verkehr	34	123	Fahrten/h

Tab. 5: Prognose Spitzenstundenaufkommen im QZV

Die Aufteilung in die Fahrrichtungen wurde entsprechend den festgestellten Fahrrichtungen der Verkehrserhebungen an der benachbarten Kreuzung vorgenommen.

## 5. ERGEBNISSE DER LEISTUNGSBERECHNUNGEN

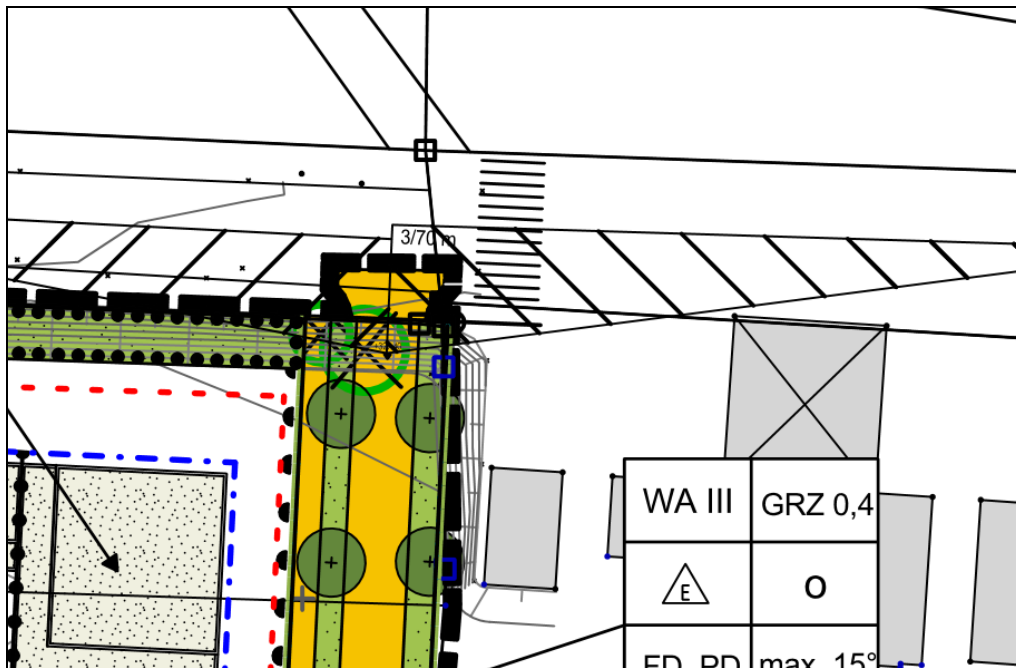
Die Leistungsfähigkeitsberechnungen wurden mit dem Knotensimulationsprogramm KNOSIMO 5.2 durchgeführt.

### 5.1 GRUNDPARAMETER

Die Geometriedaten wurden dem Entwurf zur Bauleitplanung entnommen.

Für "Berechnungen auf der sicheren Seite" wurde die Knotenpunktgeschwindigkeit für eine Außerortslage im ländlichen Bereich angenommen sowie ein Sicherheitszuschlag von 20% berücksichtigt.

Für die Erstberechnungen wurden in allen Zufahrtsästen ausschließlich Mischspuren ohne Abbiegespuren vorausgesetzt.



Grafik 4: Ausschnitt Planentwurf

## 5.2 ERGEBNISSE DER LEISTUNGSBERECHNUNGEN

Die Leistungsberechnungen zeigen, dass der geplante Knotenpunkt Regensburger Straße / Plangebiet in der Vormittags- und Nachmittagsspitze mit einer QSV A bewertet werden kann. Der geplante Knotenpunkt ist demzufolge auch in der Prognose als leistungsfähig einzustufen.

Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Regensburger Straße wird durch die Knotenpunktergänzung nicht maßgeblich beeinträchtigt.

Alleine aufgrund der Knotenpunktergänzung mit der geplanten Zufahrt wird es zu zusätzlichen Gefahrenpunkten (abbiegende und einbiegende Verkehrsteilnehmer) in Verbindung mit der unmittelbar benachbarten Tankstellenzufahrt kommen.

Die Leichtigkeit des Verkehrs wird, wie den Leistungsberechnungen entnommen werden kann, in Fahrtrichtung stadtauswärts etwas reduziert. Die mittlere Zahl der Haltevorgänge liegt bei 0,1.

In der Vormittagsspitzenstunde werden 38% aller ortsauswärts fahrender Verkehrsteilnehmer nicht anhalten müssen, am Nachmittag sind es 46%.

Übersicht von 07:00 bis 08:00															
Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	226	226	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	25	25	0	A
4	4,5	8,2	14,0	72,7	0,1	0	1	2	37	1,1	3	33	33	0	A
6	4,0	5,8	9,0	36,9	0,1	0	1	4	49	1,2	5	42	42	0	A
7	2,9	4,1	7,0	48,7	0,0	0	0	2	43	1,0	4	43	43	0	A
8	0,5	0,3	4,0	39,9	0,0	0	0	2	11	0,1	3	104	104	0	A
Sum	11,9	1,5		72,7	0,0			4		0,3	5	472			

Übersicht von 15:30 bis 16:30															
Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	132	132	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	53	53	0	A
4	4,5	6,8	12,0	51,6	0,1	0	1	3	43	1,1	3	40	40	0	A
6	3,7	4,8	8,0	35,4	0,1	0	1	3	52	1,1	3	46	46	0	A
7	1,7	3,4	4,0	16,6	0,0	0	0	2	30	1,0	2	30	30	0	A
8	0,1	0,1	4,0	9,3	0,0	0	0	2	4	0,0	2	110	110	0	A
Sum	10,0	1,5		51,6	0,0			3		0,3	3	411			

**Tab. 6.1 und 6.2: Ergebnisse der Leistungsberechnungen VMS (o.) und NMS (u.)**

In den Spitzenstunden wird die Rückstaulänge in der Ausfahrt aus dem Plan-  
gebiet 30m nicht übersteigen.

Die Ergebnisse belegen, dass der Knotenpunkt nicht mit einer Linksabbiege-  
spur ertüchtigt werden müsste, um eine gute Leistungsfähigkeit zu erreichen.  
Die Ergebnisse der Leistungsberechnungen sind dem Anhang beigefügt.



### 5.3 HINWEIS ZUR KNOTENPUNKTGESTALTUNG

Die Regensburger Straße ist im Planungsbereich mit Radfahrerschutzstreifen ausgestattet. Die Straßenbreite beträgt ca. 7,4m; die Fahrbahnbreite ohne Fahrradstreifen beträgt in etwa 4,5m. Der Begegnungsverkehr Pkw/Pkw ist ohne Nutzung der Radfahrerschutzstreifen möglich. In anderen Fällen muss zumindest 1 Schutzstreifen genutzt werden.

Bei wartendem Abbiegeverkehr durch Lkw aus Richtung Stadtmitte wird der Radfahrerschutzstreifen blockiert. Die Verkehrssicherheit könnte dadurch gerade für Radfahrer beeinträchtigt werden.

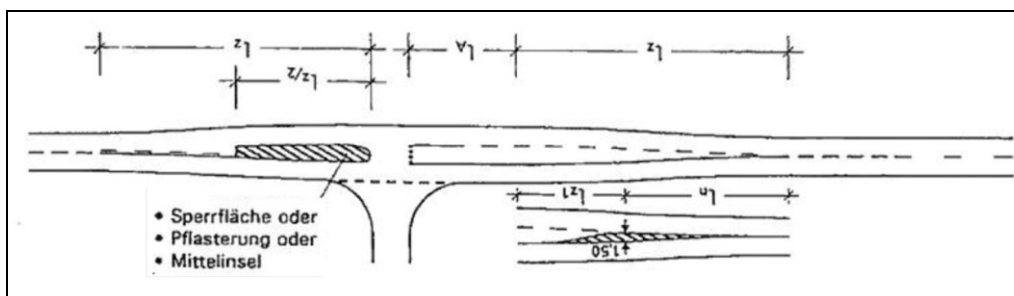
Aus diesem Grund wird aus gutachterlicher Sicht zumindest eine Fahrbahnaufweitung in Einmündungsbereich befürwortet. Diese sollte eine Verziehungslänge von mindestens 20m aus Richtung Stadtmitte aufweisen.



**Grafik 6: Ausschnitt Luftbild**

Eine Aufweitung der Fahrbahn könnte unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit auch für die westliche Tankstellenzufahrt in Erwägung gezogen werden. Allerdings ist bei einer Aufweitung eine Querungshilfe für Fußgänger an der beabsichtigten Stelle (siehe Grafik 4) nicht möglich.

Unter Abwägung aller Aspekte schlagen wir deshalb den Bau einer Linksabbiegespur ohne Verzögerungsstrecke vor, die auch die westliche Tankstellenzufahrt mit bedient. An der westlichen Sperrfläche / Mittelinsel kann die Querungshilfe für Fußgänger sicher geplant werden.



**Grafik 7: Führung der Linksabbieger**

## 6. ZUSAMMENFASSUNG UND BEWERTUNG

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung beurteilt die Leistungsfähigkeit des geplanten Knotenpunkts der Regensburger Straße mit dem Plangebiet "Am Stadtpark Süd" in der kreisfreien Stadt Straubing.

Aufbauend auf empirischen Erhebungen im Juli 2020 wurden Verkehrsprognosen erstellt, die zum einen die allgemeine Verkehrssteigerung berücksichtigt und zum anderen die zusätzliche Verkehrsnachfrage durch das Plangebiet abschätzt.

Die Leistungsberechnungen kommen zum Ergebnis, dass der geplante Knotenpunkt auch ohne Abbiegespuren nicht zu Leistungseinbußen der Regensburger Straße führen würde. Die Qualität des Verkehrsablaufs am Knotenpunkt wurde in der Vormittags- und Nachmittagsspitzenstunden mit der Stufe A ermittelt. Der geplante Knotenpunkt wird die Leichtigkeit des Verkehrs der Regensburger Straße etwas herabsetzen, jedoch leistungstechnisch gut bewältigen.

Aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft einer Tankstellenzufahrt, der vorhandenen Fahrradschutzstreifen und einer geplanten Querungshilfe für Fußgänger wird der Bau einer Linksabbiegespur aus Richtung Stadtmitte unter Einbeziehung der westlichen Tankstellenzufahrt favorisiert.

# Anhang 1

Verkehrsuntersuchung zum  
BPlan "Am Stadtpark Süd"  
in der Stadt Straubing

Anhang

Zählstelle: Stadt Straubing. Regensburger Straße. Dienstag 14.07.2020

Zeit von bis	Tier --> Frauen							Tier --> Stadtmitte							Tier --> Malz							Malz --> Tier												
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond	Sum						
07:00 - 07:30	27	2			2		<b>29</b>	30	1	2	2	9		<b>35</b>	5											<b>5</b>	1							<b>1</b>
07:30 - 08:00	33	2			2		<b>37</b>	36	3	1	4	8		<b>44</b>	8											<b>8</b>	2							<b>2</b>
08:00 - 08:30	15	1					<b>16</b>	22	2			6		<b>24</b>	1										<b>1</b>	4							<b>4</b>	
08:30 - 09:00	15	1					<b>16</b>	23				3		<b>23</b>	3										<b>3</b>	6							<b>6</b>	
09:00 - 09:30	14				1		<b>15</b>	21	2	2	1	11		<b>26</b>	2	1									<b>3</b>	3							<b>3</b>	
09:30 - 10:00	16				2		<b>18</b>	29	1	2		11		<b>32</b>	2										<b>2</b>	4							<b>4</b>	
<b>Summe Int 1</b>	<b>120</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>131</b>	<b>161</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>48</b>	<b>0</b>	<b>184</b>	<b>21</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>		
12:00 - 12:30	13						<b>13</b>	14		2		1		<b>16</b>	2										<b>2</b>	2							<b>2</b>	
12:30 - 13:00	9						<b>9</b>	22	2	1	3	2		<b>28</b>	3										<b>3</b>	2							<b>2</b>	
13:00 - 13:30	17				1		<b>18</b>	20				7		<b>20</b>	1										<b>1</b>	4							<b>4</b>	
13:30 - 14:00	8						<b>8</b>	27	1	2	2	3		<b>32</b>	4										<b>4</b>	5							<b>5</b>	
<b>Summe Int 2</b>	<b>47</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>48</b>	<b>83</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>96</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13</b>		
15:00 - 15:30	2						<b>2</b>	24	2	1		8		<b>27</b>	1										<b>1</b>	2							<b>2</b>	
15:30 - 16:00	8						<b>8</b>	43	1	3		11		<b>47</b>	2										<b>2</b>	1							<b>1</b>	
16:00 - 16:30	9						<b>9</b>	34	1	2	2	9		<b>39</b>	2										<b>2</b>	0							<b>0</b>	
16:30 - 17:00	19						<b>19</b>	24				1		<b>24</b>	2										<b>2</b>	2							<b>2</b>	
17:00 - 17:30	14						<b>14</b>	28	1	2	1			<b>32</b>	6										<b>6</b>	2							<b>2</b>	
17:30 - 18:00	12						<b>12</b>	25		1	1			<b>27</b>	3										<b>3</b>	2							<b>2</b>	
<b>Summe Int 3</b>	<b>64</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>64</b>	<b>178</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>196</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>		
<b>Summe Int 1-3</b>	<b>231</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>243</b>	<b>422</b>	<b>17</b>	<b>21</b>	<b>16</b>	<b>90</b>	<b>0</b>	<b>476</b>	<b>47</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>48</b>	<b>42</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>42</b>		
<b>Summe 24h</b>	<b>459</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>482</b>	<b>839</b>	<b>30</b>	<b>37</b>	<b>32</b>	<b>179</b>	<b>0</b>	<b>937</b>	<b>93</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>95</b>	<b>83</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>83</b>		
<b>Summe DTV</b>	<b>457</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>478</b>	<b>835</b>	<b>24</b>	<b>29</b>	<b>32</b>	<b>178</b>	<b>0</b>	<b>920</b>	<b>93</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>94</b>	<b>83</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>83</b>		
Max VM	<b>65</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>71</b>	<b>71</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>85</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>		
Max NM	<b>36</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>36</b>	<b>56</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>60</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>		
Prog Max VM	<b>67</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>74</b>	<b>73</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>88</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>		
Prog Max NM	<b>37</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>58</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>62</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>		

Zählstelle: Stadt Straubing. Regensburger Straße. Dienstag 14.07.2020

Zeit von bis	Malz --> Frauen							Malz --> Stadtmitte							Stadtmitte --> Malz							Stadtmitte --> Tier						
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond	Sum
07:00 - 07:30	0						0	1	1				2	1						1	14	1			5	15		
07:30 - 08:00	2						2	1					1	2						2	28	3	3	1	5	35		
08:00 - 08:30	2				2		2	0					0	2						2	13	1			4	14		
08:30 - 09:00	2						2	1					1	3						3	24	2	1	2	15	29		
09:00 - 09:30	2						2	2					2	2						2	12				3	12		
09:30 - 10:00	1						1	2					2	0						0	13				3	13		
<b>Summe Int 1</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>104</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	<b>118</b>	
12:00 - 12:30	2						2	1					1	3						3	24		1		2	25		
12:30 - 13:00	3						3	0					0	2						2	21	2		1	9	24		
13:00 - 13:30	2						2	3					3	3				1		3	31		1		8	32		
13:30 - 14:00	2						2	3				3	3	1						1	27	1	1		13	29		
<b>Summe Int 2</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>103</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>110</b>	
15:00 - 15:30	1				1		1	0					0	4						4	22	2	1		10	25		
15:30 - 16:00	2				2		2	0					0	0						0	35	1	2	2	8	40		
16:00 - 16:30	3						3	1					1	2						2	32		2	1	13	35		
16:30 - 17:00	2				2		2	2					2	2						2	31			1	8	32		
17:00 - 17:30	1						1	0					0	2						2	24	1		1	6	26		
17:30 - 18:00	1						1	0					0	1						1	21	2	1	2		26		
<b>Summe Int 3</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>165</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>45</b>	<b>0</b>	<b>184</b>		
<b>Summe Int 1-3</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>28</b>	<b>17</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>18</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>372</b>	<b>16</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>112</b>	<b>0</b>	<b>412</b>	
<b>Summe 24h</b>	<b>56</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>56</b>	<b>34</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>36</b>	<b>60</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>60</b>	<b>740</b>	<b>28</b>	<b>23</b>	<b>22</b>	<b>223</b>	<b>0</b>	<b>812</b>	
<b>Summe DTV</b>	<b>55</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>55</b>	<b>34</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>35</b>	<b>59</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>59</b>	<b>736</b>	<b>22</b>	<b>18</b>	<b>22</b>	<b>222</b>	<b>0</b>	<b>798</b>	
Max VM	2	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	3	45	4	3	1	0	54		
Max NM	3	0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	2	4	0	0	0	0	0	4	59	1	0	2	0	63		
Prog Max VM	2	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	3	47	5	4	1	0	56		
Prog Max NM	3	0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	2	4	0	0	0	0	0	4	61	1	0	2	0	65		

Zählstelle: Stadt Straubing. Regensburger Straße. Dienstag 14.07.2020

Zeit von bis	Stadtmitte --> Frauen							Frauen --> Stadtmitte							Frauen --> Malz							Frauen --> Tier							
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond	Sum	
07:00 - 07:30	8	1			1		9	12			1	1		13	2				1			2	7				1		7
07:30 - 08:00	29	2					31	13	1	1		1		15	3				2			3	11				1		11
08:00 - 08:30	27			1			28	26				2		26	2				2			2	13			2			15
08:30 - 09:00	14	1		1			16	11				2		11	2				2			2	16			1			17
09:00 - 09:30	5			1	3		6	11						11	1							1	10						10
09:30 - 10:00	5						5	10						10	1							1	13			1			14
<b>Summe Int 1</b>	<b>88</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>95</b>	<b>83</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>86</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>70</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>74</b>	
12:00 - 12:30	9				1		9	8			1			9	2				2			2	11			1			12
12:30 - 13:00	14				1		14	7						7	2				4			2	13						13
13:00 - 13:30	19						19	10			2			12	0				2			0	14						14
13:30 - 14:00	8				5		8	14						14	2				4			2	11						11
<b>Summe Int 2</b>	<b>50</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>50</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>42</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>49</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>50</b>	
15:00 - 15:30	12				1		12	13						13	3				2			3	16						16
15:30 - 16:00	17						17	19						19	2			1	3			3	17		1				18
16:00 - 16:30	21						21	18						18	4			2	7			6	20						20
16:30 - 17:00	26				1		26	7			1	2		8	1				1			1	17						17
17:00 - 17:30	23				2		23	5						5	0							0	6						6
17:30 - 18:00	20						20	4						4	1							1	9						9
<b>Summe Int 3</b>	<b>119</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>119</b>	<b>66</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>67</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>85</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>86</b>	
<b>Summe Int 1-3</b>	<b>257</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>264</b>	<b>188</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>195</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>31</b>	<b>204</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>210</b>	
<b>Summe 24h</b>	<b>511</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>524</b>	<b>374</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>387</b>	<b>56</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>64</b>	<b>0</b>	<b>62</b>	<b>406</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>417</b>	
<b>Summe DTV</b>	<b>509</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>520</b>	<b>372</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>385</b>	<b>55</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>63</b>	<b>0</b>	<b>61</b>	<b>404</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>415</b>	
Max VM	40	3	0	0	0	0	43	27	1	1	1	0	0	30	5	0	0	0	0	0	5	19	0	0	0	0	0	19	
Max NM	53	0	0	0	0	0	53	13	0	0	1	0	0	14	1	0	0	0	0	0	1	25	0	0	0	0	0	25	
Prog Max VM	41	4	0	0	0	0	45	28	1	1	1	0	0	31	6	0	0	0	0	0	6	20	0	0	0	0	0	20	
Prog Max NM	54	0	0	0	0	0	54	13	0	0	1	0	0	14	1	0	0	0	0	0	1	26	0	0	0	0	0	26	

Zählstelle: Stadt Straubing, Regensburger Straße, Dienstag 14.07.2020

Zeit von bis	von Rgbger Tiergarten							nach Rgbger Tiergarten							von Malzmühlweg							nach Malzmühlweg						
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond	Sum
07:00 - 07:30	62	3	2	2	11	0	<b>69</b>	22	1	0	0	6	0	<b>23</b>	2	1	0	0	0	0	<b>3</b>	8	0	0	0	1	0	<b>8</b>
07:30 - 08:00	77	5	1	6	8	0	<b>89</b>	41	3	3	1	6	0	<b>48</b>	5	0	0	0	0	0	<b>5</b>	13	0	0	0	2	0	<b>13</b>
08:00 - 08:30	38	3	0	0	6	0	<b>41</b>	30	1	0	2	4	0	<b>33</b>	6	0	0	0	2	0	<b>6</b>	5	0	0	0	2	0	<b>5</b>
08:30 - 09:00	41	1	0	0	3	0	<b>42</b>	46	2	1	3	15	0	<b>52</b>	9	0	0	0	0	0	<b>9</b>	8	0	0	0	2	0	<b>8</b>
09:00 - 09:30	37	3	2	2	11	0	<b>44</b>	25	0	0	0	3	0	<b>25</b>	7	0	0	0	0	0	<b>7</b>	5	1	0	0	0	0	<b>6</b>
09:30 - 10:00	47	1	2	2	11	0	<b>52</b>	30	0	0	1	3	0	<b>31</b>	7	0	0	0	0	0	<b>7</b>	3	0	0	0	0	0	<b>3</b>
<b>Summe Int 1</b>	<b>302</b>	<b>16</b>	<b>7</b>	<b>12</b>	<b>50</b>	<b>0</b>	<b>337</b>	<b>194</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>37</b>	<b>0</b>	<b>212</b>	<b>36</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>42</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>43</b>
12:00 - 12:30	29	0	2	0	1	0	<b>31</b>	37	0	1	1	2	0	<b>39</b>	5	0	0	0	0	0	<b>5</b>	7	0	0	0	2	0	<b>7</b>
12:30 - 13:00	34	2	1	3	2	0	<b>40</b>	36	2	0	1	9	0	<b>39</b>	5	0	0	0	0	0	<b>5</b>	7	0	0	0	4	0	<b>7</b>
13:00 - 13:30	38	0	0	1	7	0	<b>39</b>	49	0	1	0	8	0	<b>50</b>	9	0	0	0	0	0	<b>9</b>	4	0	0	0	3	0	<b>4</b>
13:30 - 14:00	39	1	2	2	3	0	<b>44</b>	43	1	1	0	13	0	<b>45</b>	10	0	0	0	3	0	<b>10</b>	7	0	0	0	4	0	<b>7</b>
<b>Summe Int 2</b>	<b>140</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>154</b>	<b>165</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>173</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>29</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>25</b>
15:00 - 15:30	27	2	1	0	8	0	<b>30</b>	40	2	1	0	10	0	<b>43</b>	3	0	0	0	1	0	<b>3</b>	8	0	0	0	2	0	<b>8</b>
15:30 - 16:00	53	1	3	0	11	0	<b>57</b>	53	1	3	2	8	0	<b>59</b>	3	0	0	0	2	0	<b>3</b>	4	0	0	1	3	0	<b>5</b>
16:00 - 16:30	45	1	2	2	9	0	<b>50</b>	52	0	2	1	13	0	<b>55</b>	4	0	0	0	0	0	<b>4</b>	8	0	0	2	7	0	<b>10</b>
16:30 - 17:00	45	0	0	0	1	0	<b>45</b>	50	0	0	1	8	0	<b>51</b>	6	0	0	0	2	0	<b>6</b>	5	0	0	0	1	0	<b>5</b>
17:00 - 17:30	48	1	2	1	0	0	<b>52</b>	32	1	0	1	6	0	<b>34</b>	3	0	0	0	0	0	<b>3</b>	8	0	0	0	0	0	<b>8</b>
17:30 - 18:00	40	0	1	1	0	0	<b>42</b>	32	2	1	2	0	0	<b>37</b>	3	0	0	0	0	0	<b>3</b>	5	0	0	0	0	0	<b>5</b>
<b>Summe Int 3</b>	<b>258</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>276</b>	<b>259</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>45</b>	<b>0</b>	<b>279</b>	<b>22</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>41</b>
<b>Summe Int 1-3</b>	<b>700</b>	<b>24</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>92</b>	<b>0</b>	<b>767</b>	<b>618</b>	<b>16</b>	<b>14</b>	<b>16</b>	<b>114</b>	<b>0</b>	<b>664</b>	<b>87</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>88</b>	<b>105</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>109</b>
<b>Summe 24h</b>	<b>1392</b>	<b>42</b>	<b>37</b>	<b>44</b>	<b>183</b>	<b>0</b>	<b>1514</b>	<b>1229</b>	<b>28</b>	<b>24</b>	<b>32</b>	<b>227</b>	<b>0</b>	<b>1313</b>	<b>173</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>175</b>	<b>209</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>66</b>	<b>0</b>	<b>216</b>
<b>Summe DTV</b>	<b>1386</b>	<b>33</b>	<b>29</b>	<b>44</b>	<b>182</b>	<b>0</b>	<b>1492</b>	<b>1223</b>	<b>22</b>	<b>19</b>	<b>32</b>	<b>226</b>	<b>0</b>	<b>1297</b>	<b>172</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>174</b>	<b>208</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>65</b>	<b>0</b>	<b>215</b>
Max VM	<b>150</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>170</b>	<b>68</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>77</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>23</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>23</b>
Max NM	<b>100</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>105</b>	<b>88</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>92</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14</b>
Prog Max VM	<b>154</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>177</b>	<b>70</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>79</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>23</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>23</b>
Prog Max NM	<b>103</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>108</b>	<b>91</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>95</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14</b>

Zählstelle: Stadt Straubing, Regensburger Straße, Dienstag 14.07.2020

Zeit von bis	von Rgbger Stadtmitte							nach Rgbger Stadtmitte							von Frauenbrünnlstraße							nach Frauenbrünnlstraße						
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond	Sum
07:00 - 07:30	23	2	0	0	6	0	<b>25</b>	43	2	2	3	10	0	<b>50</b>	21	0	0	1	3	0	<b>22</b>	35	3	0	0	3	0	<b>38</b>
07:30 - 08:00	59	5	3	1	5	0	<b>68</b>	50	4	2	4	9	0	<b>60</b>	27	1	1	0	4	0	<b>29</b>	64	4	0	2	0	0	<b>70</b>
08:00 - 08:30	42	1	0	1	4	0	<b>44</b>	48	2	0	0	8	0	<b>50</b>	41	0	0	2	4	0	<b>43</b>	44	1	0	1	2	0	<b>46</b>
08:30 - 09:00	41	3	1	3	15	0	<b>48</b>	35	0	0	0	5	0	<b>35</b>	29	0	0	1	4	0	<b>30</b>	31	2	0	1	0	0	<b>34</b>
09:00 - 09:30	19	0	0	1	6	0	<b>20</b>	34	2	2	1	11	0	<b>39</b>	22	0	0	0	0	0	<b>22</b>	21	0	0	2	3	0	<b>23</b>
09:30 - 10:00	18	0	0	0	3	0	<b>18</b>	41	1	2	0	11	0	<b>44</b>	24	0	0	1	0	0	<b>25</b>	22	0	0	2	0	0	<b>24</b>
<b>Summe Int 1</b>	<b>202</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>223</b>	<b>251</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>54</b>	<b>0</b>	<b>278</b>	<b>164</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>171</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>235</b>
12:00 - 12:30	36	0	1	0	3	0	<b>37</b>	23	0	2	1	1	0	<b>26</b>	21	0	0	2	2	0	<b>23</b>	24	0	0	0	1	0	<b>24</b>
12:30 - 13:00	37	2	0	1	10	0	<b>40</b>	29	2	1	3	2	0	<b>35</b>	22	0	0	0	4	0	<b>22</b>	26	0	0	0	1	0	<b>26</b>
13:00 - 13:30	53	0	1	0	9	0	<b>54</b>	33	0	0	2	7	0	<b>35</b>	24	0	0	2	2	0	<b>26</b>	38	0	0	1	0	0	<b>39</b>
13:30 - 14:00	36	1	1	0	18	0	<b>38</b>	44	1	2	2	6	0	<b>49</b>	27	0	0	0	4	0	<b>27</b>	18	0	0	0	5	0	<b>18</b>
<b>Summe Int 2</b>	<b>162</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>40</b>	<b>0</b>	<b>169</b>	<b>129</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>145</b>	<b>94</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>98</b>	<b>106</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>107</b>
15:00 - 15:30	38	2	1	0	11	0	<b>41</b>	37	2	1	0	8	0	<b>40</b>	32	0	0	0	2	0	<b>32</b>	15	0	0	0	2	0	<b>15</b>
15:30 - 16:00	52	1	2	2	8	0	<b>57</b>	62	1	3	0	11	0	<b>66</b>	38	0	1	1	3	0	<b>40</b>	27	0	0	0	2	0	<b>27</b>
16:00 - 16:30	55	0	2	1	13	0	<b>58</b>	53	1	2	2	9	0	<b>58</b>	42	0	0	2	7	0	<b>44</b>	33	0	0	0	0	0	<b>33</b>
16:30 - 17:00	59	0	0	1	9	0	<b>60</b>	33	0	0	1	3	0	<b>34</b>	25	0	0	1	3	0	<b>26</b>	47	0	0	0	3	0	<b>47</b>
17:00 - 17:30	49	1	0	1	8	0	<b>51</b>	33	1	2	1	0	0	<b>37</b>	11	0	0	0	0	0	<b>11</b>	38	0	0	0	2	0	<b>38</b>
17:30 - 18:00	42	2	1	2	0	0	<b>47</b>	29	0	1	1	0	0	<b>31</b>	14	0	0	0	0	0	<b>14</b>	33	0	0	0	0	0	<b>33</b>
<b>Summe Int 3</b>	<b>295</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>49</b>	<b>0</b>	<b>314</b>	<b>247</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>266</b>	<b>162</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>167</b>	<b>193</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>193</b>
<b>Summe Int 1-3</b>	<b>659</b>	<b>20</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>128</b>	<b>0</b>	<b>706</b>	<b>627</b>	<b>19</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>101</b>	<b>0</b>	<b>689</b>	<b>420</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>13</b>	<b>42</b>	<b>0</b>	<b>436</b>	<b>516</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>535</b>
<b>Summe 24h</b>	<b>1310</b>	<b>35</b>	<b>23</b>	<b>28</b>	<b>254</b>	<b>0</b>	<b>1395</b>	<b>1247</b>	<b>33</b>	<b>38</b>	<b>42</b>	<b>201</b>	<b>0</b>	<b>1360</b>	<b>835</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>26</b>	<b>83</b>	<b>0</b>	<b>866</b>	<b>1026</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>48</b>	<b>0</b>	<b>1061</b>
<b>Summe DTV</b>	<b>1305</b>	<b>28</b>	<b>18</b>	<b>28</b>	<b>253</b>	<b>0</b>	<b>1378</b>	<b>1241</b>	<b>26</b>	<b>31</b>	<b>42</b>	<b>200</b>	<b>0</b>	<b>1340</b>	<b>831</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>26</b>	<b>83</b>	<b>0</b>	<b>861</b>	<b>1021</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>48</b>	<b>0</b>	<b>1053</b>
Max VM	<b>88</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>119</b>	<b>52</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>55</b>	<b>107</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>116</b>	
Max NM	<b>117</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>120</b>	<b>71</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>77</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>40</b>	<b>92</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>92</b>	
Prog Max VM	<b>91</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>104</b>	<b>103</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>123</b>	<b>53</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>57</b>	<b>110</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>121</b>	
Prog Max NM	<b>120</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>123</b>	<b>73</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>79</b>	<b>40</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>41</b>	<b>94</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>94</b>	



Zählstelle: Stadt Straubing. Regensburger Straße. Dienstag 14.07.2020

Zeit von bis	Regensburger Straße Tiergarten							Malzmühlweg							Regensburger Straße Stadtmitte							Frauenbrunnstraße						
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond	Sum
07:00 - 07:30	84	4	2	2	17	0	<b>92</b>	10	1	0	0	1	0	<b>11</b>	66	4	2	3	16	0	<b>75</b>	56	3	0	1	6	0	<b>60</b>
07:30 - 08:00	118	8	4	7	14	0	<b>137</b>	18	0	0	0	2	0	<b>18</b>	109	9	5	5	14	0	<b>128</b>	91	5	1	2	4	0	<b>99</b>
08:00 - 08:30	68	4	0	2	10	0	<b>74</b>	11	0	0	0	4	0	<b>11</b>	90	3	0	1	12	0	<b>94</b>	85	1	0	3	6	0	<b>89</b>
08:30 - 09:00	87	3	1	3	18	0	<b>94</b>	17	0	0	0	2	0	<b>17</b>	76	3	1	3	20	0	<b>83</b>	60	2	0	2	4	0	<b>64</b>
09:00 - 09:30	62	3	2	2	14	0	<b>69</b>	12	1	0	0	0	0	<b>13</b>	53	2	2	2	17	0	<b>59</b>	43	0	0	2	3	0	<b>45</b>
09:30 - 10:00	77	1	2	3	14	0	<b>83</b>	10	0	0	0	0	0	<b>10</b>	59	1	2	0	14	0	<b>62</b>	46	0	0	3	0	0	<b>49</b>
<b>Summe Int 1</b>	<b>496</b>	<b>23</b>	<b>11</b>	<b>19</b>	<b>87</b>	<b>0</b>	<b>549</b>	<b>78</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>80</b>	<b>453</b>	<b>22</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>93</b>	<b>0</b>	<b>501</b>	<b>381</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>13</b>	<b>23</b>	<b>0</b>	<b>406</b>
12:00 - 12:30	66	0	3	1	3	0	<b>70</b>	12	0	0	0	2	0	<b>12</b>	59	0	3	1	4	0	<b>63</b>	45	0	0	2	3	0	<b>47</b>
12:30 - 13:00	70	4	1	4	11	0	<b>79</b>	12	0	0	0	4	0	<b>12</b>	66	4	1	4	12	0	<b>75</b>	48	0	0	0	5	0	<b>48</b>
13:00 - 13:30	87	0	1	1	15	0	<b>89</b>	13	0	0	0	3	0	<b>13</b>	86	0	1	2	16	0	<b>89</b>	62	0	0	3	2	0	<b>65</b>
13:30 - 14:00	82	2	3	2	16	0	<b>89</b>	17	0	0	0	7	0	<b>17</b>	80	2	3	2	24	0	<b>87</b>	45	0	0	0	9	0	<b>45</b>
<b>Summe Int 2</b>	<b>305</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>45</b>	<b>0</b>	<b>327</b>	<b>54</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>54</b>	<b>291</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>56</b>	<b>0</b>	<b>314</b>	<b>200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>205</b>
15:00 - 15:30	67	4	2	0	18	0	<b>73</b>	11	0	0	0	3	0	<b>11</b>	75	4	2	0	19	0	<b>81</b>	47	0	0	0	4	0	<b>47</b>
15:30 - 16:00	106	2	6	2	19	0	<b>116</b>	7	0	0	1	5	0	<b>8</b>	114	2	5	2	19	0	<b>123</b>	65	0	1	1	5	0	<b>67</b>
16:00 - 16:30	97	1	4	3	22	0	<b>105</b>	12	0	0	2	7	0	<b>14</b>	108	1	4	3	22	0	<b>116</b>	75	0	0	2	7	0	<b>77</b>
16:30 - 17:00	95	0	0	1	9	0	<b>96</b>	11	0	0	0	3	0	<b>11</b>	92	0	0	2	12	0	<b>94</b>	72	0	0	1	6	0	<b>73</b>
17:00 - 17:30	80	2	2	2	6	0	<b>86</b>	11	0	0	0	0	0	<b>11</b>	82	2	2	2	8	0	<b>88</b>	49	0	0	0	2	0	<b>49</b>
17:30 - 18:00	72	2	2	3	0	0	<b>79</b>	8	0	0	0	0	0	<b>8</b>	71	2	2	3	0	0	<b>78</b>	47	0	0	0	0	0	<b>47</b>
<b>Summe Int 3</b>	<b>517</b>	<b>11</b>	<b>16</b>	<b>11</b>	<b>74</b>	<b>0</b>	<b>555</b>	<b>60</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>63</b>	<b>542</b>	<b>11</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>80</b>	<b>0</b>	<b>580</b>	<b>355</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>360</b>
<b>Summe Int 1-3</b>	<b>1318</b>	<b>40</b>	<b>35</b>	<b>38</b>	<b>206</b>	<b>0</b>	<b>1431</b>	<b>192</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>43</b>	<b>0</b>	<b>197</b>	<b>1286</b>	<b>39</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>229</b>	<b>0</b>	<b>1395</b>	<b>936</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>22</b>	<b>66</b>	<b>0</b>	<b>971</b>
<b>Summe 24h</b>	<b>2620</b>	<b>70</b>	<b>61</b>	<b>76</b>	<b>410</b>	<b>0</b>	<b>2826</b>	<b>382</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>85</b>	<b>0</b>	<b>391</b>	<b>2557</b>	<b>68</b>	<b>61</b>	<b>70</b>	<b>455</b>	<b>0</b>	<b>2755</b>	<b>1861</b>	<b>19</b>	<b>3</b>	<b>44</b>	<b>131</b>	<b>0</b>	<b>1927</b>
<b>Summe DTV</b>	<b>2609</b>	<b>56</b>	<b>49</b>	<b>75</b>	<b>408</b>	<b>0</b>	<b>2789</b>	<b>380</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>85</b>	<b>0</b>	<b>389</b>	<b>2546</b>	<b>54</b>	<b>49</b>	<b>69</b>	<b>453</b>	<b>0</b>	<b>2718</b>	<b>1853</b>	<b>15</b>	<b>3</b>	<b>44</b>	<b>131</b>	<b>0</b>	<b>1915</b>
Max VM	218	13	6	10		0	247	30	1	0	0		0	31	189	14	7	9		0	219	159	9	1	3		0	171
Max NM	189	2	2	3		0	196	24	0	0	0		0	24	188	2	2	4		0	196	131	0	0	1		0	132
Prog Max VM	224	14	7	10		0	256	31	1	0	0		0	32	194	16	8	9		0	227	163	10	1	3		0	177
Prog Max NM	194	2	2	3		0	203	24	0	0	0		0	24	193	2	2	4		0	203	134	0	0	1		0	136

Zählstelle: Stadt Straubing, Regensburger Straße, Dienstag 14.07.2020

Zeit von bis	zufließender Verkehr							Sum
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	Sond		
07:00 - 07:30	108	6	2	3	20	0	<b>119</b>	
07:30 - 08:00	168	11	5	7	17	0	<b>191</b>	
08:00 - 08:30	127	4	0	3	16	0	<b>134</b>	
08:30 - 09:00	120	4	1	4	22	0	<b>129</b>	
09:00 - 09:30	85	3	2	3	17	0	<b>93</b>	
09:30 - 10:00	96	1	2	3	14	0	<b>102</b>	
<b>Summe Int 1</b>	<b>704</b>	<b>29</b>	<b>12</b>	<b>23</b>	<b>106</b>	<b>0</b>	<b>768</b>	
12:00 - 12:30	91	0	3	2	6	0	<b>96</b>	
12:30 - 13:00	98	4	1	4	16	0	<b>107</b>	
13:00 - 13:30	124	0	1	3	18	0	<b>128</b>	
13:30 - 14:00	112	2	3	2	28	0	<b>119</b>	
<b>Summe Int 2</b>	<b>425</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>68</b>	<b>0</b>	<b>450</b>	
15:00 - 15:30	100	4	2	0	22	0	<b>106</b>	
15:30 - 16:00	146	2	6	3	24	0	<b>157</b>	
16:00 - 16:30	146	1	4	5	29	0	<b>156</b>	
16:30 - 17:00	135	0	0	2	15	0	<b>137</b>	
17:00 - 17:30	111	2	2	2	8	0	<b>117</b>	
17:30 - 18:00	99	2	2	3	0	0	<b>106</b>	
<b>Summe Int 3</b>	<b>737</b>	<b>11</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>98</b>	<b>0</b>	<b>779</b>	
<b>Summe Int 1-3</b>	<b>1866</b>	<b>46</b>	<b>36</b>	<b>49</b>	<b>272</b>	<b>0</b>	<b>1997</b>	
<b>Summe 24h</b>	<b>3710</b>	<b>80</b>	<b>63</b>	<b>97</b>	<b>541</b>	<b>0</b>	<b>3950</b>	
<b>Summe DTV</b>	<b>3694</b>	<b>64</b>	<b>50</b>	<b>97</b>	<b>538</b>	<b>0</b>	<b>3905</b>	
Max VM	<b>298</b>	<b>18</b>	<b>7</b>	<b>11</b>		<b>0</b>	<b>334</b>	
Max NM	<b>265</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>4</b>		<b>0</b>	<b>274</b>	
Prog Max VM	<b>307</b>	<b>20</b>	<b>8</b>	<b>11</b>		<b>0</b>	<b>347</b>	
Prog Max NM	<b>273</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>4</b>		<b>0</b>	<b>283</b>	

	Pkw	Lkw	Kfz
Tag	2453	99	2552
Nacht	231	6	236
24h	2684	104	2789

mt	160
pt	3,9%
mn	30
pn	2,4%

## Anhang 2

Verkehrsuntersuchung zum  
BPlan "Am Stadtpark Süd"  
in der Stadt Straubing

Anhang

**3.1 Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Abschätzung der Schlüsselgröße (Einwohner)**

Hinweis: Wenn die Anzahl der Einwohner bekannt ist, ist diese in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil einzutragen.

3.1.1.1 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Brutto-Baulandfläche und Einwohnerdichte

Gebiet	Nutzung	Fläche in ha	Einwohner- dichte	
			<u>EW/ha</u>	
			Min	Max
WA I	21-36			
WA II	37-42			
WA III	43-48			
<b>Summe</b>				

Einwohner	
Min	Max

3.1.1.1 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Netto-Baulandfläche und Einwohnerdichte

Gebiet	Nutzung	Fläche in ha	Einwohner- dichte	
			<u>EW/ha</u>	
			Min	Max
WA I	21-36			
WA II	37-42			
WA III	43-48			
<b>Summe</b>				

Einwohner	
Min	Max

3.1.1.2 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltsgröße

Gebiet	Nutzung	Wohneinheiten		Haushaltsgröße	
		Min	Max	Min	Max
				<u>EW/WE</u>	
WA I	21-36	16	16	2,8	3,5
WA II	37-42	36	36	2,0	3,5
WA III	43-48	210	210	2,0	3,5
<b>Summe</b>		262	262		

Einwohner	
Min	Max
45	56
72	126
420	735
537	917

3.1.1.3 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Bruttogeschossfläche oder die Nutzfläche/Wohnfläche

Gebiet	Nutzung	BGF	BGF/Einwohner	
		NFL	NFL/Einwohner	
		in qm	Fläche/EW	
			Max	Min
WA I	21-36			
WA II	37-42			
WA III	43-48			
<b>Summe</b>				

Einwohner	
Min	Max

3.1.1.4 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Grundstücksfläche (Wohnbaufläche) und die Grund-/Geschossflächenzahl

Gebiet	Nutzung	Grundst.- fläche	GFZ	BGF	BGF/Einwohner	
		in qm	<u>GFZ</u>	in qm	<u>BGF/EW</u>	
					Max	Min
WA I	21-36					
WA II	37-42					
WA III	43-48					
<b>Summe</b>						

Einwohner	
Min	Max

Zusammenstellung der Ergebnisse der Einwohneranzahl

Hinweis: Falls die Wohneinheiten gegeben sind, wird unter "Abschätzung über Wohneinheiten" nur das Ergebnis dafür (Tabelle Seite 3 oben) ausgewiesen.

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Wohneinheiten (Brutto)		Abschätzung über Wohneinheiten (Netto)		Abschätzung über BGF/NFL		Abschätzung über GFZ		<u>Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung</u>	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA I	21-36					45	56	45	56					50	60
WA II	37-42					72	126	72	126					70	130
WA III	43-48					420	735	420	735					420	730
<b>Summe</b>						537	917	537	917					540	920

mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Einwohneranzahl verwendet.

erverkehr:

Nutzung	Einwohner		Wege/ Einwohner/d		Wege/Werntag insgesamt		Anteil der Einw.wege außerhalb des Gebiets	Wege/Werntag gebietsbezogen		MIV-Anteil Einwohner	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max		Min	Max	Min	Max
			<u>Wege/EW/d</u>				<u>in %</u>			<u>in %</u>	
21-36	50	60	3,5	4,0	175	240	10	158	216	60	80
37-42	70	130	3,5	4,0	245	520	10	221	468	60	80
43-48	420	730	3,5	4,0	1.470	2.920	10	1.323	2.628	60	80
	540	920			1.890	3.680		1.701	3.312		

Pkw-Fahrten/d Einwohner	
1,5	
<u>Pers./Pkw</u>	
Min	Max
63	115
88	250
529	1.402
680	1.767

erkehr:

Nutzung	Anteil des Besucher- verkehrs	Wege/Werntag Besucher		MIV-Anteil Besucher	
		Min	Max	Min	Max
	<u>in %</u>			<u>in %</u>	
21-36	5	9	12	60	80
37-42	5	12	26	60	80
43-48	5	74	146	60	80
		95	184		

Pkw-Fahrten/d Besucher	
2,0	
<u>Pers./Pkw</u>	
Min	Max
3	5
4	10
22	58
29	73

mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

iche Nutzung: Beschäftigtenverkehr:

Nutzung	Anteil Beschäftigte an Einwohnern	Beschäftigte		Anwesenheit	Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/ Werktag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung
				in %	Wege/B/d				in %		Pers./Pkw
		in %	Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max
21-36	10	5	6	95	3,3	3,5	16	20	60	90	1,1
37-42	10	7	13	95	3,3	3,5	22	43	60	90	1,1
43-48	10	42	73	95	3,3	3,5	132	243	60	90	1,1
		54	92				169	306			

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
9	16
12	35
72	199
93	250

iche Nutzung: Kundenverkehr

Nutzung	Beschäftigte		Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung
			Wege/B/d				in %		Pers./Pkw
	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
21-36	5	6	3,3	3,5	17	21	60	80	1,1
37-42	7	13	3,3	3,5	23	46	60	80	1,1
43-48	42	73	3,3	3,5	139	256	60	80	1,1
	54	92			178	322			

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
9	15
13	33
76	186
98	234



mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

flächbezogener Güterverkehr und Gesamtverkehr

Nutzung	Einwohner		Lkw-Fahrten/ Einwohner/d		Beschäftigte		Lkw-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Lkw-Fahrten der Be- schäftigten/Werktag	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
			0,05 <u>Lkw-F/EW/d</u>				<u>Lkw-F/B/d</u>			
21-36	50	60	3	3	5	6	0,10	0,10	1	1
37-42	70	130	4	7	7	13	0,10	0,10	1	1
43-48	420	730	21	37	42	73	0,10	0,10	4	7
	540	920	28	47	54	92			6	9

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
88	155
122	336
724	1.889
934	2.380

Schätzung des Kfz-Verkehrs über flächenbezogene Schätzwerte

Diese Vorgehensweise sollte nur als Plausibilitätsprüfung oder zu Beginn der Planung ohne genauere Gebietskenntnis Anwendung finden!

Verkehr

Nutzung	Fläche brutto	Kfz-Fahrten je ha	
		Min	Max
	in ha	<u>Kfz-Fahrten/ha</u>	

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max

**Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Gesamtverkehr**

**Tagesbelastungen im Gesamtverkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Wege/Fahrten mit allen Verkehrsmitteln]**

Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Wege/Fahrten		Besucher-Verkehr Wege/Fahrten		Güter-Verkehr Wege/Fahrten		Beschäftigten-V. Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Güter-Verkehr Wege/Fahrten		Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA I	21-36	158	216	9	12	3	3	16	20	17	21	1	1	202	273
WA II	37-42	221	468	12	26	4	7	22	43	23	46	1	1	283	591
WA III	43-48	1.323	2.628	74	146	21	37	132	243	139	256	4	7	1.692	3.316
<b>Summe</b>		1.701	3.312	95	184	28	47	169	306	178	322	6	9	2.177	4.180

**Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): ÖPNV**

**ÖPNV-Anteile:**

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung					
		Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr	
		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
						0	0					0	0
						0	0					0	0
WA I	21-36	10	20	10	20	0	0	10	20	0	0	0	0
WA II	37-42	10	20	10	20	0	0	10	20	0	0	0	0
WA III	43-48	10	20	10	20	0	0	10	20	0	0	0	0

**Tagesbelastungen im ÖPNV: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit ÖPNV]**

Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Besucher-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Güter-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Beschäftigten-V. ÖPNV-Fahrten		Kunden-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Güter-Verkehr ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA I	21-36	16	43	1	2			2	4					19	49
WA II	37-42	22	94	1	5			2	9					25	108
WA III	43-48	132	526	7	29			13	49					152	604
<b>Summe</b>		170	663	9	36			17	62					196	761

**Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr**

**Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h\*Gesamtquerschnitt**

Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA I	21-36	63	115	3	5	3	3	9	16	9	15	1	1	88	155
WA II	37-42	88	250	4	10	4	7	12	35	13	33	1	1	122	336
WA III	43-48	529	1.402	22	58	21	37	72	199	76	186	4	7	724	1.889
<b>Summe</b>		680	1.767	29	73	28	47	93	250	98	234	6	9	934	2.380

**Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr**

**Binnenverkehrs-Anteile im Kfz-Verkehr** (Anteile der Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet):

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung			Gewerbliche Nutzung		
		Einwohner-Verkehr	Besucher-Verkehr	Güter-Verkehr	Beschäftigten-V.	Kunden-Verkehr	Güter-Verkehr
		<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
WA I	21-36	0	0	0	0	0	0
WA II	37-42	0	0	0	0	0	0
WA III	43-48	0	0	0	0	0	0

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA I	21-36	63	115	3	5	3	3	9	16	9	15	1	1	88	155
WA II	37-42	88	250	4	10	4	7	12	35	13	33	1	1	122	336
WA III	43-48	529	1.402	22	58	21	37	72	199	76	186	4	7	724	1.889
<b>Summe</b>		680	1.767	29	73	28	47	93	250	98	234	6	9	934	2.380

**Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr**

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr Kfz	
		Einwohner-Verkehr Pkw		Besucher-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw			
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA I	21-36	32	58	2	3	2	2	5	8	5	8	1	1	47	80
WA II	37-42	44	125	2	5	2	4	6	18	7	17	1	1	62	170
WA III	43-48	265	701	11	29	11	19	36	100	38	93	2	4	363	946
<b>Summe</b>		341	884	15	37	15	25	47	126	50	118	4	6	472	1.196

	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
<b>Summe</b>	613	26	20	87	84	5	834

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr Pkw-E	
		Einwohner-Verkehr Pkw-E		Besucher-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Beschäftigten-V. Pkw-E		Kunden-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E			
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA I	21-36	32	58	2	3	4	4	5	8	5	8	2	2	50	83
WA II	37-42	44	125	2	5	4	8	6	18	7	17	2	2	65	175
WA III	43-48	265	701	11	29	22	38	36	100	38	93	4	8	376	969
<b>Summe</b>		341	884	15	37	30	50	47	126	50	118	8	12	491	1.227

	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
<b>Summe</b>	613	26	40	87	84	10	859

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h\*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamt-Verkehr	Stunde
	<u>Einwohner-Verkehr</u>		<u>Besucher-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>			
	<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>			
	613		26		20		87		84		5			
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01	2,40	15	2,40	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	15	00-01
01-02	0,60	4	0,60	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	4	01-02
02-03	0,30	2	0,30	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	2	02-03
03-04	0,20	1	0,20	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	1	03-04
04-05	1,30	8	1,30	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	8	04-05
05-06	5,60	34	5,60	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	36	05-06
06-07	9,00	55	9,00	2	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	58	06-07
07-08	10,90	67	10,90	3	5,41	1	0,00	0	0,00	0	5,41	0	71	07-08
08-09	6,90	42	6,90	2	8,11	2	0,00	0	6,25	5	8,11	0	51	08-09
09-10	6,30	39	6,30	2	8,11	2	0,00	0	14,58	12	8,11	0	55	09-10
10-11	3,90	24	3,90	1	8,11	2	0,13	0	11,46	10	8,11	0	37	10-11
11-12	4,20	26	4,20	1	16,22	3	3,74	3	10,42	9	16,22	1	43	11-12
12-13	3,10	19	3,10	1	13,51	3	1,42	1	10,42	9	13,51	1	33	12-13
13-14	2,90	18	2,90	1	5,41	1	0,39	0	10,42	9	5,41	0	29	13-14
14-15	3,20	20	3,20	1	5,41	1	6,31	5	12,50	11	5,41	0	38	14-15
15-16	3,00	18	3,00	1	10,81	2	51,03	44	13,54	11	10,81	1	78	15-16
16-17	3,40	21	3,40	1	5,41	1	24,48	21	9,38	8	5,41	0	52	16-17
17-18	6,50	40	6,50	2	8,11	2	8,51	7	1,04	1	8,11	0	52	17-18
18-19	6,80	42	6,80	2	5,41	1	0,52	0	0,00	0	5,41	0	45	18-19
19-20	5,80	36	5,80	2	0,00	0	3,48	3	0,00	0	0,00	0	40	19-20
20-21	3,80	23	3,80	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	24	20-21
21-22	3,60	22	3,60	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	23	21-22
22-23	3,70	23	3,70	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	24	22-23
23-24	2,70	17	2,70	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	17	23-24
Summe	100,10	614	100,10	26	100,00	20	100,00	87	100,00	84	100,00	5	836	Summe

Maximum

Komment. Date: EAR 2005 EAR 2005 EAR 1991 EAR 1991 Arbeitsblatt Kurzak 1998 EAR 1991 **78 Maximum**

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h\*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamt-Verkehr	Stunde
	<u>Einwohner-Verkehr</u>		<u>Besucher-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>			
	<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>			
	613		26		20		87		84		5			
Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz		
00-01	1,30	8	1,30	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	8	00-01
01-02	0,20	1	0,20	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	1	01-02
02-03	0,10	1	0,10	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	1	02-03
03-04	1,00	6	1,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	6	03-04
04-05	1,40	9	1,40	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	9	04-05
05-06	4,00	25	4,00	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	26	05-06
06-07	3,20	20	3,20	1	0,00	0	0,39	0	0,00	0	0,00	0	21	06-07
07-08	2,90	18	2,90	1	8,11	2	39,30	34	2,08	2	8,11	0	57	07-08
08-09	2,80	17	2,80	1	13,51	3	39,18	34	17,71	15	13,51	1	70	08-09
09-10	2,40	15	2,40	1	10,81	2	16,11	14	13,54	11	10,81	1	43	09-10
10-11	3,30	20	3,30	1	5,41	1	0,39	0	12,50	11	5,41	0	33	10-11
11-12	3,90	24	3,90	1	24,32	5	0,13	0	9,38	8	24,32	1	39	11-12
12-13	2,50	15	2,50	1	10,81	2	0,26	0	7,29	6	10,81	1	25	12-13
13-14	2,80	17	2,80	1	2,70	1	0,26	0	11,46	10	2,70	0	28	13-14
14-15	5,00	31	5,00	1	8,11	2	0,00	0	13,54	11	8,11	0	45	14-15
15-16	5,70	35	5,70	1	13,51	3	0,13	0	5,21	4	13,51	1	44	15-16
16-17	9,00	55	9,00	2	0,00	0	0,00	0	7,29	6	0,00	0	64	16-17
17-18	12,60	77	12,60	3	2,70	1	3,87	3	0,00	0	2,70	0	85	17-18
18-19	10,30	63	10,30	3	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	66	18-19
19-20	9,40	58	9,40	2	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	60	19-20
20-21	6,30	39	6,30	2	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	40	20-21
21-22	4,70	29	4,70	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	30	21-22
22-23	3,00	18	3,00	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	19	22-23
23-24	2,30	14	2,30	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	15	23-24
Summe	100,10	614	100,10	26	100,00	20	100,00	87	100,00	84	100,00	5	836	Summe
Komment. Datei	EAR 2005		EAR 2005		EAR 1991		EAR 1991 Arbeitsblatt		Kurzak 1998		EAR 1991		85 Maximum	

Maximum



**Gebiete mit Wohnnutzung: Ergebnis der Abschätzung des Verkehrsaufkommens**

Hinweis: Der Text in grau markierten Zellen muss vom Anwender ausgefüllt oder ggf. angepasst werden.

Ergebnis Programm Ver_Bau				21-36		37-42		43-48	
Größe der Nutzung	Einheit	qm		qm		qm		qm	
Bezugsgröße		Bruttogeschossfläche		Bruttogeschossfläche		Bruttogeschossfläche		Bruttogeschossfläche	
<b>Einwohnerverkehr</b>									
		min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl
Kennwert für Einwohner		qm Bruttogeschossfläche je Einwohner		qm Bruttogeschossfläche je Einwohner		qm Bruttogeschossfläche je Einwohner		qm Bruttogeschossfläche je Einwohner	
Anzahl Einwohner				50	60	70	130	420	730
Wegehäufigkeit				3,5	4,0	3,5	4,0	3,5	4,0
Wege der Einwohner				175	240	245	520	1.470	2.920
Einwohnerwege außerhalb Gebiet [%]				10	10	10	10	10	10
Wege der Einwohner im Gebiet				158	216	221	468	1.323	2.628
MIV-Anteil [%]				60	80	60	80	60	80
Pkw-Besetzungsgrad	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Pkw-Fahrten/Werktag				63	115	88	250	529	1.402
<b>Besucherverkehr durch Wohnnutzung</b>									
Kennwert für Besucher		Anteil des Besucherverkehrs [%]		Anteil des Besucherverkehrs [%]		Anteil des Besucherverkehrs [%]		Anteil des Besucherverkehrs [%]	
Wege der Besucher				9	12	12	26	74	146
MIV-Anteil [%]				60	80	60	80	60	80
Pkw-Besetzungsgrad	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Pkw-Fahrten/Werktag				3	5	4	10	22	58
<b>Beschäftigtenverkehr</b>									
Kennwert für Beschäftigte		Anteil Beschäftigte an Einwohnern [%]		Anteil Beschäftigte an Einwohnern [%]		Anteil Beschäftigte an Einwohnern [%]		Anteil Beschäftigte an Einwohnern [%]	
Anzahl Beschäftigte				5	6	7	13	42	73
Anwesenheit [%]				95	95	95	95	95	95
Wegehäufigkeit				3,3	3,5	3,3	3,5	3,3	3,5
Wege der Beschäftigten				16	20	22	43	132	243
MIV-Anteil [%]				60	90	60	90	60	90
Pkw-Besetzungsgrad				1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Pkw-Fahrten/Werktag				9	16	12	35	72	199
<b>Kundenverkehr durch gewerbliche Nutzung</b>									
Kennwert für Kunden/Besucher		Wege je Beschäftigtem		Wege je Beschäftigtem		Wege je Beschäftigtem		Wege je Beschäftigtem	
Wege der Kunden/Besucher				17	21	23	46	139	256
MIV-Anteil [%]				60	80	60	80	60	80
Pkw-Besetzungsgrad				1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Pkw-Fahrten/Werktag				9	15	13	33	76	186
<b>Güterverkehr</b>									
Kennwert für Güterverkehr		Lkw-Fahrten je Beschäftigtem		Lkw-Fahrten je Beschäftigtem		Lkw-Fahrten je Beschäftigtem		Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	
Lkw-Fahrten durch Gewerbenutzung				1	1	1	1	4	7
Lkw-Fahrten je Einwohner	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
Lkw-Fahrten durch Wohnnutzung				3	3	4	7	21	37
Lkw-Fahrten/Werktag				4	4	5	8	25	44
<b>Gesamtverkehr je Werktag</b>									
Kfz-Fahrten/Werktag				88	155	122	336	724	1.889
Quell- bzw. Zielverkehr				44	78	61	168	362	945

Gebiete mit Wohnnutzung: Ergebnis der Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Der Text in grau markierten Zellen muss vom Anwender ausgefüllt oder ggf. angepasst werden.

Ergebnis Programm Ver_Bau			21-36	37-42	43-48
Größe der Nutzung Einheit Bezugsgröße	qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche
<b>Einwohnerverkehr</b>					
Kennwert für Einwohner	qm Bruttogeschossfläche je Einwohner	qm Bruttogeschossfläche je Einwohner	qm Bruttogeschossfläche je Einwohner	qm Bruttogeschossfläche je Einwohner	qm Bruttogeschossfläche je Einwohner
Anzahl Einwohner			50	70	420
Wegehäufigkeit			3,5	3,5	3,5
Wege der Einwohner			175	245	1.470
Einwohnerwege außerhalb Gebiet [%]			10	10	10
Wege der Einwohner im Gebiet			158	221	1.323
MIV-Anteil [%]			60	60	60
Pkw-Besetzungsgrad	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Pkw-Fahrten/Werktag			63	88	529
<b>Besucherverkehr durch Wohnnutzung</b>					
Kennwert für Besucher	Anteil des Besucherverkehrs [%]	Anteil des Besucherverkehrs [%]	5 Anteil des Besucherverkehrs [%]	5 Anteil des Besucherverkehrs [%]	5 Anteil des Besucherverkehrs [%]
Wege der Kunden/Besucher			9	12	74
MIV-Anteil [%]			60	60	60
Pkw-Besetzungsgrad	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Pkw-Fahrten/Werktag			3	4	22
<b>Beschäftigtenverkehr</b>					
Kennwert für Beschäftigte	Anteil Beschäftigte an Einwohnern [%]	Anteil Beschäftigte an Einwohnern [%]	10 Anteil Beschäftigte an Einwohnern [%]	10 Anteil Beschäftigte an Einwohnern [%]	10 Anteil Beschäftigte an Einwohnern [%]
Anzahl Beschäftigte			5	7	42
Anwesenheit [%]			95	95	95
Wegehäufigkeit			3,3	3,3	3,3
Wege der Beschäftigten			16	22	132
MIV-Anteil [%]			60	60	60
Pkw-Besetzungsgrad			1,1	1,1	1,1
Pkw-Fahrten/Werktag			9	12	72
<b>Kundenverkehr durch gewerbliche Nutzung</b>					
Kennwert für Kunden/Besucher	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	3,30 Wege je Beschäftigtem	3,30 Wege je Beschäftigtem	3,30 Wege je Beschäftigtem
Wege der Kunden/Besucher			17	23	139
MIV-Anteil [%]			60	60	60
Pkw-Besetzungsgrad			1,1	1,1	1,1
Pkw-Fahrten/Werktag			9	13	76
<b>Güterverkehr</b>					
Kennwert für Güterverkehr	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	0,10 Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	0,10 Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	0,10 Lkw-Fahrten je Beschäftigtem
Lkw-Fahrten durch Gewerbenutzung			1	1	4
Lkw-Fahrten je Einwohner	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
Lkw-Fahrten durch Wohnnutzung			3	4	21
Lkw-Fahrten/Werktag			4	5	25
<b>Gesamtverkehr je Werktag</b>					
Kfz-Fahrten/Werktag			88	122	724
Quell- bzw. Zielverkehr			44	61	362

**3.1 Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Abschätzung der Schlüsselgröße (Einwohner)**

Hinweis: Wenn die Anzahl der Einwohner bekannt ist, ist diese in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil einzutragen.

3.1.1.1 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Brutto-Baulandfläche und Einwohnerdichte

Gebiet	Nutzung	Fläche in ha	Einwohner- dichte	
			EW/ha	
			Min	Max
WA I	1-6			
	7-20			
<b>Summe</b>				

Einwohner	
Min	Max

3.1.1.1 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Netto-Baulandfläche und Einwohnerdichte

Gebiet	Nutzung	Fläche in ha	Einwohner- dichte	
			EW/ha	
			Min	Max
WA I	1-6			
	7-20			
<b>Summe</b>				

Einwohner	
Min	Max

3.1.1.2 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltsgröße

Gebiet	Nutzung	Wohneinheiten		Haushaltsgröße	
		Min	Max	Min	Max
				<u>EW/WE</u>	
WA I	1-6	6	9	2,8	3,5
	7-20	24	36	2,8	3,5
<b>Summe</b>		30	45		

Einwohner	
Min	Max
17	32
67	126
84	158

3.1.1.3 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Bruttogeschossfläche oder die Nutzfläche/Wohnfläche

Gebiet	Nutzung	BGF	BGF/Einwohner	
		NFL	NFL/Einwohner	
		<u>in qm</u>		<u>Fläche/EW</u>
			Max	Min
WA I	1-6			
	7-20			
<b>Summe</b>				

Einwohner	
Min	Max

3.1.1.4 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Grundstücksfläche (Wohnbaufläche) und die Grund-/Geschossflächenzahl

Gebiet	Nutzung	Grundst.- fläche	GFZ	BGF	BGF/Einwohner	
		in qm	GFZ	in qm	BGF/EW	
					Max	Min
WA I	1-6					
	7-20					
<b>Summe</b>						

Einwohner	
Min	Max

Zusammenstellung der Ergebnisse der Einwohneranzahl

Hinweis: Falls die Wohneinheiten gegeben sind, wird unter "Abschätzung über Wohneinheiten" nur das Ergebnis dafür (Tabelle Seite 3 oben) ausgewiesen.

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Wohneinheiten (Brutto)		Abschätzung über Wohneinheiten (Netto)		Abschätzung über BGF/NFL		Abschätzung über GFZ		Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA I	1-6					17	32	17	32					20	30
	7-20					67	126	67	126					70	130
<b>Summe</b>						84	158	84	158					90	160

mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Einwohneranzahl verwendet.

erkehr:

Nutzung	Einwohner		Wege/ Einwohner/d		Wege/Werntag insgesamt		Anteil der Einw.wege außerhalb des Gebiets	Wege/Werntag gebietsbezogen		MIV-Anteil Einwohner	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max		Min	Max	Min	Max
			<u>Wege/EW/d</u>				<u>in %</u>			<u>in %</u>	
1-6	20	30	3,5	4,0	70	120	10	63	108	60	80
7-20	70	130	3,5	4,0	245	520	10	221	468	60	80
	90	160			315	640		284	576		

Pkw-Fahrten/d Einwohner	
1,5	
<u>Pers./Pkw</u>	
Min	Max
25	58
88	250
113	308

erkehr:

Nutzung	Anteil des Besucher- verkehrs	Wege/Werntag Besucher		MIV-Anteil Besucher	
		Min	Max	Min	Max
	<u>in %</u>			<u>in %</u>	
1-6	5	4	6	60	80
7-20	5	12	26	60	80
		16	32		

Pkw-Fahrten/d Besucher	
2,0	
<u>Pers./Pkw</u>	
Min	Max
1	2
4	10
5	12

mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

iche Nutzung: Beschäftigtenverkehr:

Nutzung	Anteil Beschäftigte an Einwohnern	Beschäftigte		Anwesenheit	Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/ Werktag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung
				in %	Wege/B/d				in %		Pers./Pkw
		in %	Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max
1-6	10	2	3	95	3,3	3,5	6	10	60	90	1,1
7-20	10	7	13	95	3,3	3,5	22	43	60	90	1,1
		9	16				28	53			

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
3	8
12	35
15	43

iche Nutzung: Kundenverkehr

Nutzung	Beschäftigte		Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung
			Wege/B/d				in %		Pers./Pkw
	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
1-6	2	3	3,3	3,5	7	11	60	80	1,1
7-20	7	13	3,3	3,5	23	46	60	80	1,1
	9	16			30	56			

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
4	8
13	33
17	41

mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

flächbezogener Güterverkehr und Gesamtverkehr

Nutzung	Einwohner		Lkw-Fahrten/ Einwohner/d		Beschäftigte		Lkw-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Lkw-Fahrten der Be- schäftigten/Werktag	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
			0,05 <u>Lkw-F/EW/d</u>				<u>Lkw-F/B/d</u>			
1-6	20	30	1	2	2	3	0,10	0,10		
7-20	70	130	4	7	7	13	0,10	0,10	1	1
							0,10	0,10		
							0,10	0,10		
							0,10	0,10		
	90	160	5	9	9	16			1	1

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
34	78
122	336
156	414

Schätzung des Kfz-Verkehrs über flächenbezogene Schätzwerte

Diese Vorgehensweise sollte nur als Plausibilitätsprüfung oder zu Beginn der Planung ohne genauere Gebietskenntnis Anwendung finden!

Verkehr

Nutzung	Fläche brutto  in ha	Kfz-Fahrten je ha	
		Min	Max

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max



**Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Gesamtverkehr**

**Tagesbelastungen im Gesamtverkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Wege/Fahrten mit allen Verkehrsmitteln]**

Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Wege/Fahrten		Besucher-Verkehr Wege/Fahrten		Güter-Verkehr Wege/Fahrten		Beschäftigten-V. Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Güter-Verkehr Wege/Fahrten		Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA I	1-6	63	108	4	6	1	2	6	10	7	11			80	136
	7-20	221	468	12	26	4	7	22	43	23	46	1	1	283	591
<b>Summe</b>		284	576	16	32	5	9	28	53	30	56	1	1	363	727

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): ÖPNV

ÖPNV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung					
		Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr	
		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA I	1-6	10	20	10	20	0	0	10	20	0	0	0	0
	7-20	10	20	10	20	0	0	10	20	0	0	0	0
						0	0					0	0
						0	0					0	0
						0	0					0	0

Tagesbelastungen im ÖPNV: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit ÖPNV]

Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Besucher-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Güter-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Beschäftigten-V. ÖPNV-Fahrten		Kunden-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Güter-Verkehr ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA I	1-6	6	22		1			1	2					7	25
	7-20	22	94	1	5			2	9					25	108
<b>Summe</b>		28	116	1	6			3	11					32	133

**Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr**

**Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h\*Gesamtquerschnitt**

Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA I	1-6	25	58	1	2	1	2	3	8	4	8			34	78
	7-20	88	250	4	10	4	7	12	35	13	33	1	1	122	336
<b>Summe</b>		113	308	5	12	5	9	15	43	17	41	1	1	156	414

**Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr**

**Binnenverkehrs-Anteile im Kfz-Verkehr** (Anteile der Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet):

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung			Gewerbliche Nutzung		
		Einwohner-Verkehr	Besucher-Verkehr	Güter-Verkehr	Beschäftigten-V.	Kunden-Verkehr	Güter-Verkehr
		<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %
WA I	1-6	0	0	0	0	0	0
	7-20	0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA I	1-6	25	58	1	2	1	2	3	8	4	8			34	78
	7-20	88	250	4	10	4	7	12	35	13	33	1	1	122	336
<b>Summe</b>		113	308	5	12	5	9	15	43	17	41	1	1	156	414

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw		Besucher-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw			
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA I	1-6	13	29	1	1	1	1	2	4	2	4			19	39
	7-20	44	125	2	5	2	4	6	18	7	17	1	1	62	170
<b>Summe</b>		57	154	3	6	3	5	8	22	9	21	1	1	81	209

	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
<b>Summe</b>	106	5	4	15	15	1	145

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-E		Besucher-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Beschäftigten-V. Pkw-E		Kunden-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E			
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA I	1-6	13	29	1	1	2	2	2	4	2	4			20	40
	7-20	44	125	2	5	4	8	6	18	7	17	2	2	65	175
<b>Summe</b>		57	154	3	6	6	10	8	22	9	21	2	2	85	215

	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
<b>Summe</b>	106	5	8	15	15	2	150

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h\*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamt-Verkehr Kfz	Stunde
	<u>Einwohner-Verkehr</u>		<u>Besucher-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>			
	<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>			
	106		5		4		15		15		1			
Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	146		
00-01	2,40	3	2,40	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	3	00-01
01-02	0,60	1	0,60	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	1	01-02
02-03	0,30	0	0,30	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	02-03
03-04	0,20	0	0,20	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	03-04
04-05	1,30	1	1,30	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	1	04-05
05-06	5,60	6	5,60	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	6	05-06
06-07	9,00	10	9,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	10	06-07
07-08	10,90	12	10,90	1	5,41	0	0,00	0	0,00	0	5,41	0	12	07-08
08-09	6,90	7	6,90	0	8,11	0	0,00	0	6,25	1	8,11	0	9	08-09
09-10	6,30	7	6,30	0	8,11	0	0,00	0	14,58	2	8,11	0	10	09-10
10-11	3,90	4	3,90	0	8,11	0	0,13	0	11,46	2	8,11	0	6	10-11
11-12	4,20	4	4,20	0	16,22	1	3,74	1	10,42	2	16,22	0	8	11-12
12-13	3,10	3	3,10	0	13,51	1	1,42	0	10,42	2	13,51	0	6	12-13
13-14	2,90	3	2,90	0	5,41	0	0,39	0	10,42	2	5,41	0	5	13-14
14-15	3,20	3	3,20	0	5,41	0	6,31	1	12,50	2	5,41	0	7	14-15
15-16	3,00	3	3,00	0	10,81	0	51,03	8	13,54	2	10,81	0	14	15-16
16-17	3,40	4	3,40	0	5,41	0	24,48	4	9,38	1	5,41	0	9	16-17
17-18	6,50	7	6,50	0	8,11	0	8,51	1	1,04	0	8,11	0	9	17-18
18-19	6,80	7	6,80	0	5,41	0	0,52	0	0,00	0	5,41	0	8	18-19
19-20	5,80	6	5,80	0	0,00	0	3,48	1	0,00	0	0,00	0	7	19-20
20-21	3,80	4	3,80	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	4	20-21
21-22	3,60	4	3,60	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	4	21-22
22-23	3,70	4	3,70	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	4	22-23
23-24	2,70	3	2,70	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	3	23-24
Summe	100,10	106	100,10	5	100,00	4	100,00	15	100,00	15	100,00	1	146	Summe
Komment. Date	EAR 2005		EAR 2005		EAR 1991		EAR 1991 Arbeitsblatt		Kurzak 1998		EAR 1991		14 Maximum	Anhan

Maximum

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h\*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamt-Verkehr 146 Kfz	Stunde
	<u>Einwohner-Verkehr</u>		<u>Besucher-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Güter-Verkehr</u>			
	<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>			
	106		5		4		15		15		1			
Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz		
00-01	1,30	1	1,30	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	1	00-01
01-02	0,20	0	0,20	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	01-02
02-03	0,10	0	0,10	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	02-03
03-04	1,00	1	1,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	1	03-04
04-05	1,40	1	1,40	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	2	04-05
05-06	4,00	4	4,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	4	05-06
06-07	3,20	3	3,20	0	0,00	0	0,39	0	0,00	0	0,00	0	4	06-07
07-08	2,90	3	2,90	0	8,11	0	39,30	6	2,08	0	8,11	0	10	07-08
08-09	2,80	3	2,80	0	13,51	1	39,18	6	17,71	3	13,51	0	12	08-09
09-10	2,40	3	2,40	0	10,81	0	16,11	2	13,54	2	10,81	0	8	09-10
10-11	3,30	3	3,30	0	5,41	0	0,39	0	12,50	2	5,41	0	6	10-11
11-12	3,90	4	3,90	0	24,32	1	0,13	0	9,38	1	24,32	0	7	11-12
12-13	2,50	3	2,50	0	10,81	0	0,26	0	7,29	1	10,81	0	4	12-13
13-14	2,80	3	2,80	0	2,70	0	0,26	0	11,46	2	2,70	0	5	13-14
14-15	5,00	5	5,00	0	8,11	0	0,00	0	13,54	2	8,11	0	8	14-15
15-16	5,70	6	5,70	0	13,51	1	0,13	0	5,21	1	13,51	0	8	15-16
16-17	9,00	10	9,00	0	0,00	0	0,00	0	7,29	1	0,00	0	11	16-17
17-18	12,60	13	12,60	1	2,70	0	3,87	1	0,00	0	2,70	0	15	17-18
18-19	10,30	11	10,30	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	11	18-19
19-20	9,40	10	9,40	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	10	19-20
20-21	6,30	7	6,30	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	7	20-21
21-22	4,70	5	4,70	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	5	21-22
22-23	3,00	3	3,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	3	22-23
23-24	2,30	2	2,30	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	3	23-24
Summe	100,10	106	100,10	5	100,00	4	100,00	15	100,00	15	100,00	1	146	Summe
Komment. Datei	EAR 2005		EAR 2005		EAR 1991		EAR 1991 Arbeitsblatt		Kurzak 1998		EAR 1991		15 Maximum	

Maximum

**Gebiete mit Wohnnutzung: Ergebnis der Abschätzung des Verkehrsaufkommens**

Hinweis: Der Text in grau markierten Zellen muss vom Anwender ausgefüllt oder ggf. angepasst werden.

<b>Ergebnis Programm Ver_Bau</b>	<b>1-6</b>		<b>7-20</b>							
Größe der Nutzung Einheit Bezugsgröße	qm Bruttogeschossfläche		qm Bruttogeschossfläche		qm Bruttogeschossfläche		qm Bruttogeschossfläche		qm Bruttogeschossfläche	
<b>Einwohnerverkehr</b>										
	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl
Kennwert für Einwohner	qm Bruttogeschossfläche je Einwohner		qm Bruttogeschossfläche je Einwohner		qm Bruttogeschossfläche je Einwohner		qm Bruttogeschossfläche je Einwohner		qm Bruttogeschossfläche je Einwohner	
Anzahl Einwohner	20	30	70	130						
Wegehäufigkeit	3,5	4,0	3,5	4,0						
Wege der Einwohner	70	120	245	520						
Einwohnerwege außerhalb Gebiet [%]	10	10	10	10						
Wege der Einwohner im Gebiet	63	108	221	468						
MIV-Anteil [%]	60	80	60	80						
Pkw-Besetzungsgrad	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Pkw-Fahrten/Werktag	25	58	88	250						
<b>Besucherverkehr durch Wohnnutzung</b>										
Kennwert für Besucher	5 Anteil des Besucherverkehrs [%]		5 Anteil des Besucherverkehrs [%]		Anteil des Besucherverkehrs [%]		Anteil des Besucherverkehrs [%]		Anteil des Besucherverkehrs [%]	
Wege der Besucher	4	6	12	26						
MIV-Anteil [%]	60	80	60	80						
Pkw-Besetzungsgrad	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Pkw-Fahrten/Werktag	1	2	4	10						
<b>Beschäftigtenverkehr</b>										
Kennwert für Beschäftigte	10 Anteil Beschäftigte an Einwohnern [%]		10 Anteil Beschäftigte an Einwohnern [%]		Anteil Beschäftigte an Einwohnern [%]		Anteil Beschäftigte an Einwohnern [%]		Anteil Beschäftigte an Einwohnern [%]	
Anzahl Beschäftigte	2	3	7	13						
Anwesenheit [%]	95	95	95	95						
Wegehäufigkeit	3,3	3,5	3,3	3,5						
Wege der Beschäftigten	6	10	22	43						
MIV-Anteil [%]	60	90	60	90						
Pkw-Besetzungsgrad	1,1	1,1	1,1	1,1						
Pkw-Fahrten/Werktag	3	8	12	35						
<b>Kundenverkehr durch gewerbliche Nutzung</b>										
Kennwert für Kunden/Besucher	3,30 Wege je Beschäftigtem		3,50 Wege je Beschäftigtem		Wege je Beschäftigtem		Wege je Beschäftigtem		Wege je Beschäftigtem	
Wege der Kunden/Besucher	7	11	23	46						
MIV-Anteil [%]	60	80	60	80						
Pkw-Besetzungsgrad	1,1	1,1	1,1	1,1						
Pkw-Fahrten/Werktag	4	8	13	33						
<b>Güterverkehr</b>										
Kennwert für Güterverkehr	0,10 Lkw-Fahrten je Beschäftigtem		0,10 Lkw-Fahrten je Beschäftigtem		0,10 Lkw-Fahrten je Beschäftigtem		0,10 Lkw-Fahrten je Beschäftigtem		0,10 Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	
Lkw-Fahrten durch Gewerbenutzung			1	1						
Lkw-Fahrten je Einwohner	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
Lkw-Fahrten durch Wohnnutzung	1	2	4	7						
Lkw-Fahrten/Werktag	1	2	5	8						
<b>Gesamtverkehr je Werktag</b>										
Kfz-Fahrten/Werktag	34	78	122	336						
Quell- bzw. Zielverkehr	17	39	61	168						



Gebiete mit Wohnnutzung: Ergebnis der Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Der Text in grau markierten Zellen muss vom Anwender ausgefüllt oder ggf. angepasst werden.

Ergebnis Programm Ver_Bau	1-6	7-20			
Größe der Nutzung Einheit Bezugsgröße	qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche
<b>Einwohnerverkehr</b>					
Kennwert für Einwohner	qm Bruttogeschossfläche je Einwohner	qm Bruttogeschossfläche je Einwohner	qm Bruttogeschossfläche je Einwohner	qm Bruttogeschossfläche je Einwohner	qm Bruttogeschossfläche je Einwohner
Anzahl Einwohner	20	70			
Wegehäufigkeit	3,5	3,5			
Wege der Einwohner	70	245			
Einwohnerwege außerhalb Gebiet [%]	10	10			
Wege der Einwohner im Gebiet	63	221			
MIV-Anteil [%]	60	60			
Pkw-Besetzungsgrad	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Pkw-Fahrten/Werktag	25	88			
<b>Besucherverkehr durch Wohnnutzung</b>					
Kennwert für Besucher	5 Anteil des Besucherverkehrs [%]	5 Anteil des Besucherverkehrs [%]	Anteil des Besucherverkehrs [%]	Anteil des Besucherverkehrs [%]	Anteil des Besucherverkehrs [%]
Wege der Kunden/Besucher	4	12			
MIV-Anteil [%]	60	60			
Pkw-Besetzungsgrad	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Pkw-Fahrten/Werktag	1	4			
<b>Beschäftigtenverkehr</b>					
Kennwert für Beschäftigte	10 Anteil Beschäftigte an Einwohnern [%]	10 Anteil Beschäftigte an Einwohnern [%]	Anteil Beschäftigte an Einwohnern [%]	Anteil Beschäftigte an Einwohnern [%]	Anteil Beschäftigte an Einwohnern [%]
Anzahl Beschäftigte	2	7			
Anwesenheit [%]	95	95			
Wegehäufigkeit	3,3	3,3			
Wege der Beschäftigten	6	22			
MIV-Anteil [%]	60	60			
Pkw-Besetzungsgrad	1,1	1,1			
Pkw-Fahrten/Werktag	3	12			
<b>Kundenverkehr durch gewerbliche Nutzung</b>					
Kennwert für Kunden/Besucher	3,30 Wege je Beschäftigtem	3,30 Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem
Wege der Kunden/Besucher	7	23			
MIV-Anteil [%]	60	60			
Pkw-Besetzungsgrad	1,1	1,1			
Pkw-Fahrten/Werktag	4	13			
<b>Güterverkehr</b>					
Kennwert für Güterverkehr	0,10 Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	0,10 Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	0,10 Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	0,10 Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	0,10 Lkw-Fahrten je Beschäftigtem
Lkw-Fahrten durch Gewerbenutzung		1			
Lkw-Fahrten je Einwohner	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
Lkw-Fahrten durch Wohnnutzung	1	4			
Lkw-Fahrten/Werktag	1	5			
<b>Gesamtverkehr je Werktag</b>					
Kfz-Fahrten/Werktag	34	122			
Quell- bzw. Zielverkehr	17	61			

## Anhang 3

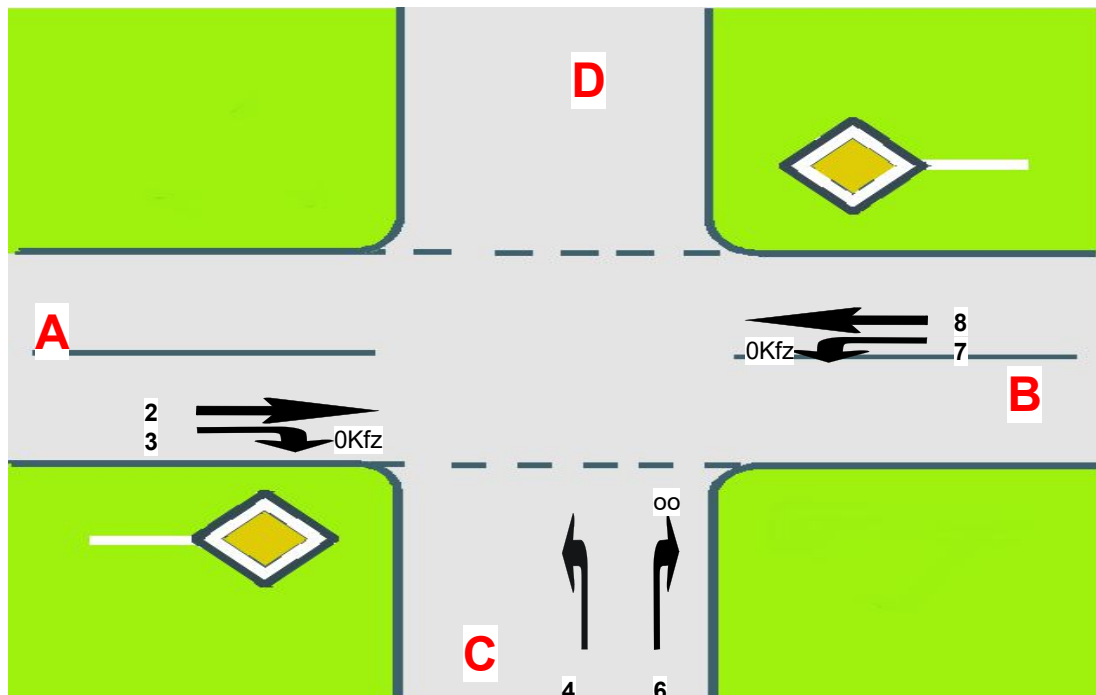
Verkehrsuntersuchung zum  
BPlan "Am Stadtpark Süd"  
in der Stadt Straubing

Anhang

## Geometriedaten

Knotenpunktbezeichnung : Stadt Straubing. BPlan Stadtpark Süd  
 Regensburger Straße / Planstraße A. VMS  
 Name der Datei : VMS.EIN

Geometriedaten												
Innerorts/außerorts: ländlich/Ballungsgebiet: Hauptfahrrichtung: Simulations-Schleifen:	außer ländl. West -- Ost 10											
Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Dreiecksinsel:	nein			nein								
Vorfahrtregelung:				Z205	Z205	Z205						
mehrstreifig:	nein			nein								
Stauraum [Kfz]:				0			0	0				
tg [s]:				7,4		7,3		5,9				
tf [s]:				3,4		3,1		2,6				
Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
(tg und tf nach HBS (2015))												
Geometriedaten												



A=SR Tiergarten  
 C=Planstraße A  
 B=SR Stadtmitte  
 D=

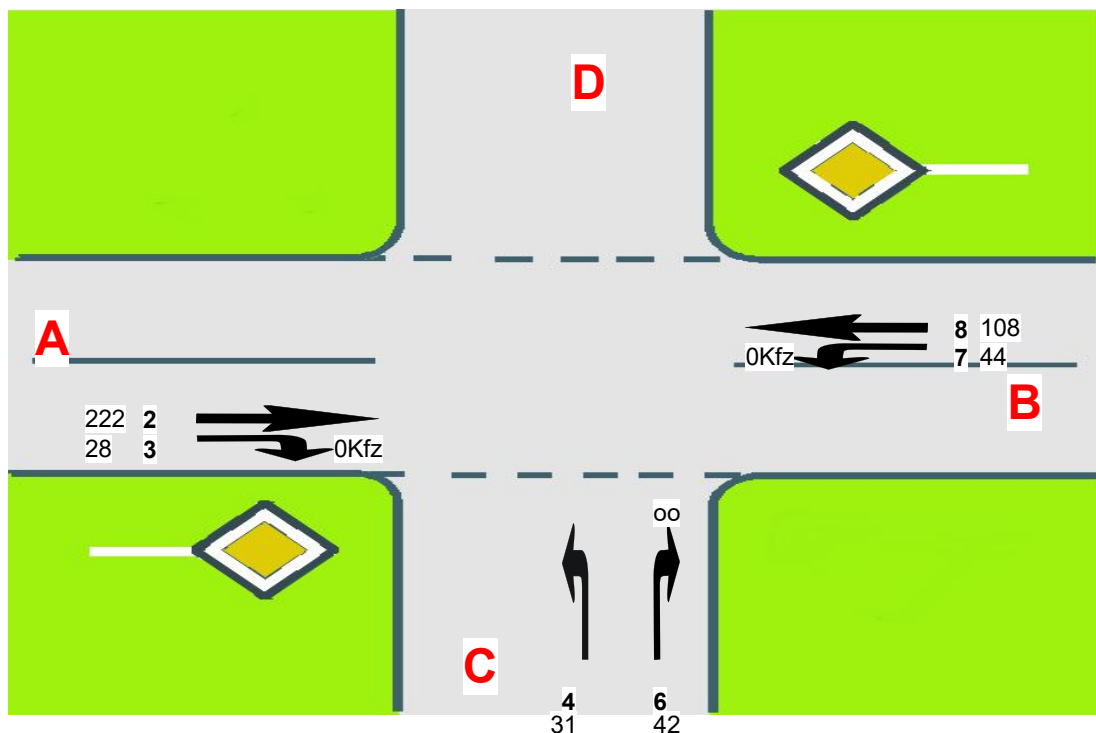
## Übersicht von 07:00 bis 08:00

Knotenpunktbezeichnung : Stadt Straubing. BPlan Stadtpark Süd  
 Regensburger Straße / Planstraße A. VMS  
 Name der Datei : VMS.EIN

### Übersicht von 07:00 bis 08:00

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	226	226	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	25	25	0	A
4	4,5	8,2	14,0	72,7	0,1	0	1	2	37	1,1	3	33	33	0	A
6	4,0	5,8	9,0	36,9	0,1	0	1	4	49	1,2	5	42	42	0	A
7	2,9	4,1	7,0	48,7	0,0	0	0	2	43	1,0	4	43	43	0	A
8	0,5	0,3	4,0	39,9	0,0	0	0	2	11	0,1	3	104	104	0	A
Sum	11,9	1,5		72,7	0,0			4		0,3	5	472			

### Übersicht von 07:00 bis 08:00



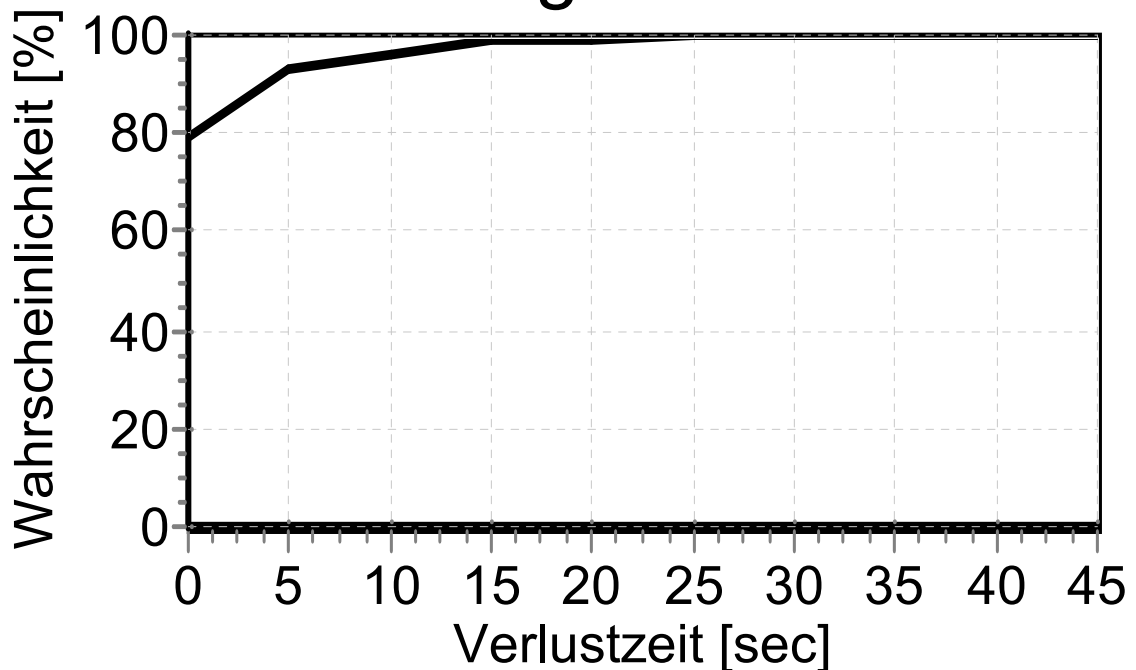
A=SR Tiergarten  
 C=Planstraße A  
 B=SR Stadtmitte  
 D=

Strom 7 von 07:00 bis 08:00: Verteilung der Verlustzeiten

Knotenpunktbezeichnung : Stadt Straubing. BPlan Stadtpark Süd  
 Regensburger Straße / Planstraße A. VMS  
 Name der Datei : VMS.EIN

		Strom 7 von 07:00 bis 08:00:		Verteilung der Verlustzeiten			
angekommen:	43 [Kfz]	sec	%	Summe	sec	%	Summe
abgefahren:	43 [Kfz]						
wartend:	0 [Kfz]						
		0-5	78,8	78,8	75-80		
		5-10	14,4	93,2	80-85		
		10-15	3,3	96,5	85-90		
VZges =	175,2 [sec]	15-20	2,6	99,1	90-95		
VZmitt =	4,1 [sec]	20-25	0,5	99,5	95-100		
VZabw =	4,3 [sec]	25-30	0,2	99,8	100-105		
VZmax =	48,7 [sec]	30-35	0,0	99,8	105-110		
RSmitt =	0,0 [Kfz]	35-40	0,0	99,8	110-115		
RSmax =	2 [Kfz]	40-45	0,0	99,8	115-120		
RS95 =	0 [Kfz]	45-50	0,2	100,0	120-125		
RS85 =	0 [Kfz]	50-55			125-130		
Hges =	43,3	55-60			130-135		
Hmitt =	1,0	60-65			135-140		
Hmax =	4,0	65-70			140-145		
		Strom 7 von 07:00 bis 08:00:		Verteilung der Verlustzeiten			

## Verteilungsfunktion

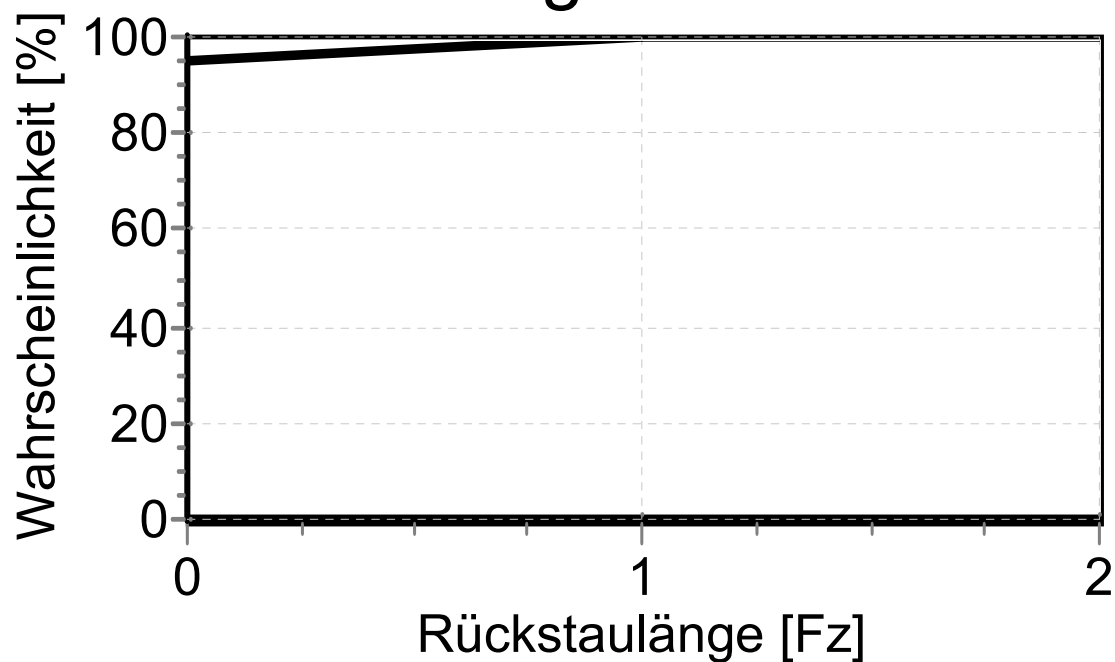


Strom 7 von 07:00 bis 08:00: Verteilung der Rückstaulängen

Knotenpunktbezeichnung : Stadt Straubing. BPlan Stadtpark Süd  
 Regensburger Straße / Planstraße A. VMS  
 Name der Datei : VMS.EIN

Strom 7 von 07:00 bis 08:00:		Verteilung der Rückstaulängen					
angekommen:	43 [Kfz]	Fz	%	Summe	Fz	%	Summe
abgefahren:	43 [Kfz]						
wartend:	0 [Kfz]	0	95,2	95,2	15		
		1	4,8	100,0	16		
		2	0,0	100,0	17		
VZges =	175,2 [sec]	3			18		
VZmitt =	4,1 [sec]	4			19		
VZabw =	4,3 [sec]	5			20		
VZmax =	48,7 [sec]	6			21		
RSmitt =	0,0 [Kfz]	7			22		
RSmax =	2 [Kfz]	8			23		
RS95 =	0 [Kfz]	9			24		
RS85 =	0 [Kfz]	10			25		
Hges =	43,3	11			26		
Hmitt =	1,0	12			27		
Hmax =	4,0	13			28		
Strom 7 von 07:00 bis 08:00:		Verteilung der Rückstaulängen					

## Verteilungsfunktion



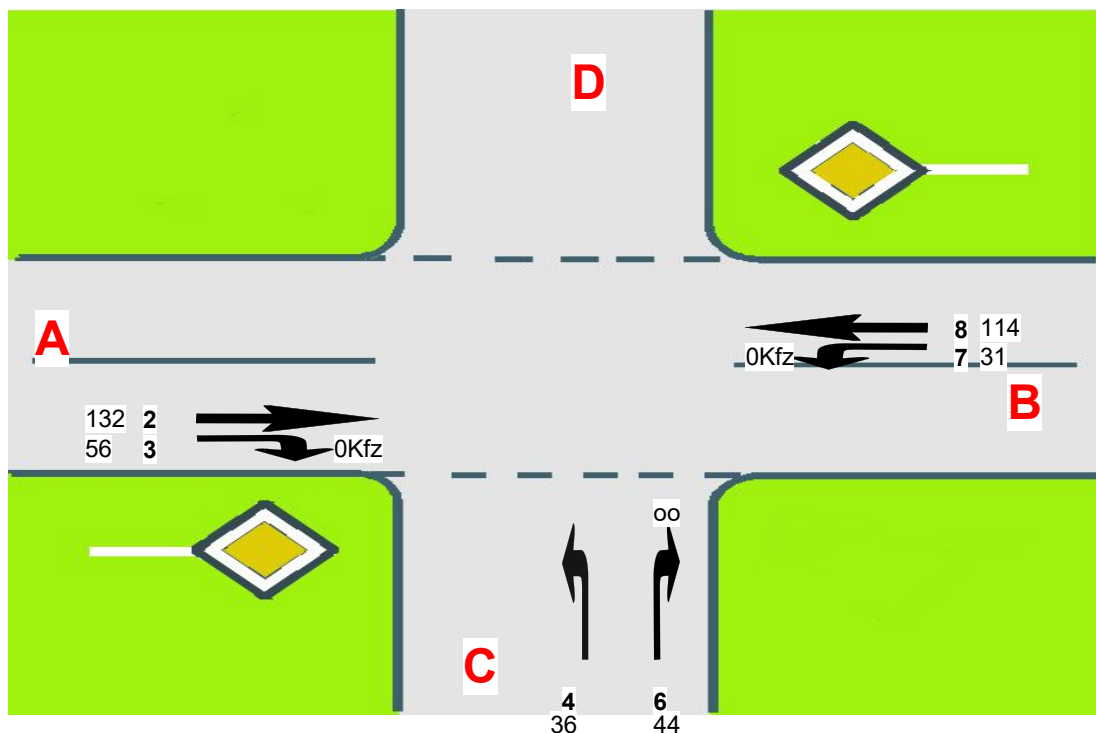
## Übersicht von 15:30 bis 16:30

Knotenpunktbezeichnung : Stadt Straubing. BPlan Stadtpark Süd  
 Regensburger Straße / Planstraße A. NMS  
 Name der Datei : NMS.EIN

### Übersicht von 15:30 bis 16:30

Strom	VZ ges [min]	VZ mitt [sec]	VZ 85% [sec]	VZ max [sec]	RS mitt [Kfz]	RS 85% [Kfz]	RS 95% [Kfz]	RS max [Kfz]	H ges [-]	H mitt [-]	H max [-]	Fz. ang. [Kfz]	Fz. abg. [Kfz]	Fz. wart. [Kfz]	QSV [-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	132	132	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	53	53	0	A
4	4,5	6,8	12,0	51,6	0,1	0	1	3	43	1,1	3	40	40	0	A
6	3,7	4,8	8,0	35,4	0,1	0	1	3	52	1,1	3	46	46	0	A
7	1,7	3,4	4,0	16,6	0,0	0	0	2	30	1,0	2	30	30	0	A
8	0,1	0,1	4,0	9,3	0,0	0	0	2	4	0,0	2	110	110	0	A
Sum	10,0	1,5		51,6	0,0			3		0,3	3	411			

### Übersicht von 15:30 bis 16:30



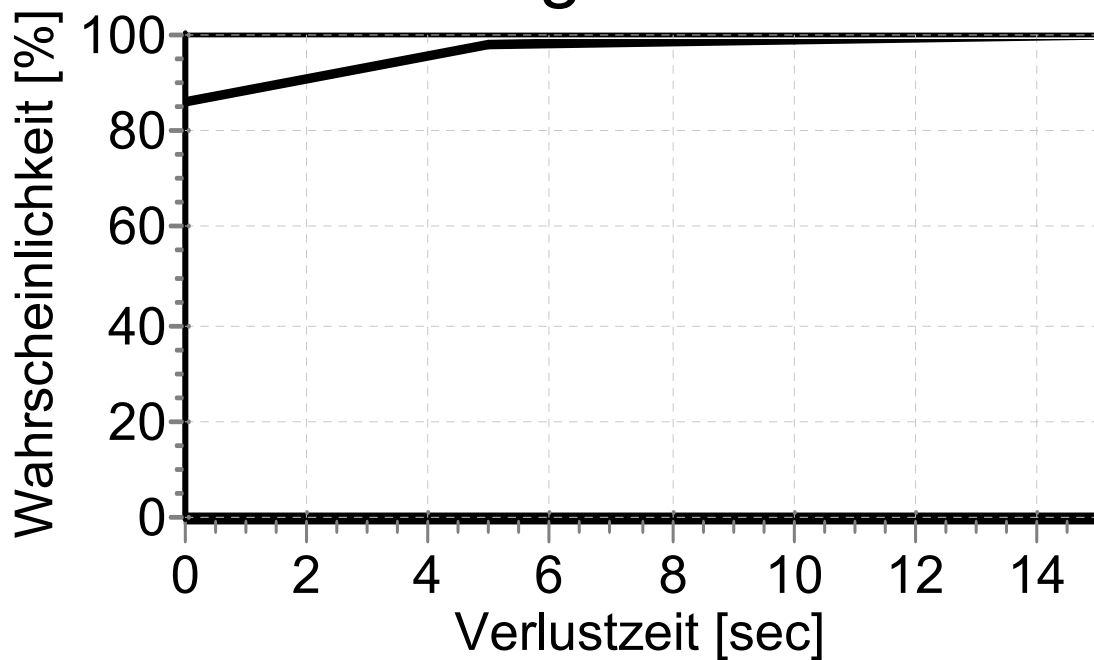
A=SR Tiergarten  
 C=Planstraße A  
 B=SR Stadtmitte  
 D=

Strom 7 von 15:30 bis 16:30: Verteilung der Verlustzeiten

Knotenpunktbezeichnung : Stadt Straubing. BPlan Stadtpark Süd  
 Regensburger Straße / Planstraße A. NMS  
 Name der Datei : NMS.EIN

		Strom 7 von 15:30 bis 16:30:			Verteilung der Verlustzeiten		
angekommen:	30 [Kfz]	sec	%	Summe	sec	%	Summe
abgefahren:	30 [Kfz]						
wartend:	0 [Kfz]	0-5	86,3	86,3	75-80		
		5-10	11,3	97,7	80-85		
		10-15	1,7	99,3	85-90		
VZges =	102,3 [sec]	15-20	0,7	100,0	90-95		
VZmitt =	3,4 [sec]	20-25			95-100		
VZabw =	2,4 [sec]	25-30			100-105		
VZmax =	16,6 [sec]	30-35			105-110		
RSmitt =	0,0 [Kfz]	35-40			110-115		
RSmax =	2 [Kfz]	40-45			115-120		
RS95 =	0 [Kfz]	45-50			120-125		
RS85 =	0 [Kfz]	50-55			125-130		
Hges =	30,0	55-60			130-135		
Hmitt =	1,0	60-65			135-140		
Hmax =	2,0	65-70			140-145		
		Strom 7 von 15:30 bis 16:30:			Verteilung der Verlustzeiten		

## Verteilungsfunktion





Strom 7 von 15:30 bis 16:30: Verteilung der Rückstaulängen

Knotenpunktbezeichnung : Stadt Straubing. BPlan Stadtpark Süd  
 Regensburger Straße / Planstraße A. NMS  
 Name der Datei : NMS.EIN

Strom 7 von 15:30 bis 16:30:		Verteilung der Rückstaulängen					
angekommen:	30 [Kfz]	Fz	%	Summe	Fz	%	Summe
abgefahren:	30 [Kfz]						
wartend:	0 [Kfz]	0	97,2	97,2	15		
		1	2,8	100,0	16		
		2	0,0	100,0	17		
VZges =	102,3 [sec]	3			18		
VZmitt =	3,4 [sec]	4			19		
VZabw =	2,4 [sec]	5			20		
VZmax =	16,6 [sec]	6			21		
RSmitt =	0,0 [Kfz]	7			22		
RSmax =	2 [Kfz]	8			23		
RS95 =	0 [Kfz]	9			24		
RS85 =	0 [Kfz]	10			25		
Hges =	30,0	11			26		
Hmitt =	1,0	12			27		
Hmax =	2,0	13			28		
Strom 7 von 15:30 bis 16:30:		Verteilung der Rückstaulängen					

## Verteilungsfunktion

