



**Gemeinde
Wettringen**

KREIS STEINFURT

**Bebauungsplan Nr. 71
„Erweiterung Industrieweg“**

gleichzeitig

**Flächennutzungsplan,
70. Änderung**

VERKEHRSUNTERSUCHUNG

Ergebnisbericht

Projektnummer: 222052
Datum: 2022-06-09

IPW[■]
INGENIEURPLANUNG
Wallenhorst

INHALTSVERZEICHNIS

1	Aufgabenstellung	4
2	Analyse	5
2.1	Verkehrsangebot	5
2.2	Verkehrsnachfrage Analyse	8
3	Prognose 2037	9
3.1	Berechnungsgrundlagen	9
3.2	Verkehrsmengen Prognose 2037	11
3.3	Verkehrsqualität	12
4	Prüfung zur Notwendigkeit eines Linksabbiegers gemäß RAST 06	16
5	Zusammenfassung / Empfehlung	17

Anlagen

Literatur

- [1] **Bosserhoff, Dr. D. (2018):** Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung. In: Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 42. Wiesbaden
- [2] **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2015):** Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015). Fassung 2015. Köln.
- [3] **ders. (2006):** Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Stand: Juni 2010.
- [4] **ders. (2006):** Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Fassung 2006. Köln
- [5] **pbh Planungsbüro Hahm (2019):** Gemeinde Wettringen Verkehrsanalyse -Wettringen 2019

EDV-Programme

Ver-Bau 2022 (Bosserhoff)
Knobel 7.1.18 (BPS GmbH)

Bearbeitung:

Dipl.-Geogr. Jens Westerheider
B. Sc. Jonathan Westphal

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG
Ingenieure ♦ Landschaftsarchitekten ♦ Stadtplaner
Telefon (0 54 07) 8 80-0 ♦ Telefax (0 54 07) 8 80-88
Marie-Curie-Straße 4a ♦ 49134 Wallenhorst
<http://www.ingenieurplanung.de>
Beratende Ingenieure – Ingenieurkammer Niedersachsen
Qualitätsmanagementsystem TÜV-CERT DIN EN ISO 9001-2008

Stufen der Verkehrsqualität gem. HBS 2015

(nach „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS Ausgabe 2015, FGSV))

Knotenpunkt ohne Lichtsignalanlage, Kreisverkehrsplatz

mittlere Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV	
≤ 10	A	ausgezeichnet
≤ 20	B	gut
≤ 30	C	zufriedenstellend
≤ 45	D	ausreichend
> 45	E	mangelhaft
--*	F	ungenügend

* Die Stufe F ist erreicht, wenn der Sättigungsgrad größer als 1 ist

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage – MIV-

mittlere Wartezeit [s]	Prozentsatz der Durchfahrten ohne Halt [%]	Qualitätsstufe QSV	
nicht koordiniert	koordiniert		
≤ 20	≥ 95	A	ausgezeichnet
≤ 35	≥ 85	B	gut
≤ 50	≥ 75	C	zufriedenstellend
≤ 70	≥ 65	D	ausreichend
> 70	< 65*	E	mangelhaft
-	-	F	ungenügend

* Koordinierung unwirksam

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage – ÖV+nmIV-

mittlere Wartezeit [s]			Qualitätsstufe QSV	
Straßen-gebundener ÖPNV	Fahrrad-verkehr	Fußgänger-verkehr ¹⁾		
≤ 5	≤ 30	≤ 30	A	ausgezeichnet
≤ 15	≤ 40	≤ 40	B	gut
≤ 25	≤ 55	≤ 55	C	zufriedenstellend
≤ 40	≤ 70	≤ 70	D	ausreichend
≤ 60	≤ 85	≤ 85	E	mangelhaft
> 60	> 85	> 85	F	ungenügend

¹⁾ Zuschlag von 5s bei Überquerung von mehreren Furten

1 Aufgabenstellung

In der Gemeinde Wettringen ist die Aufstellung des B-Plan Nr. 71 zur Erweiterung des Gewerbegebietes geplant.

Mit der vorliegenden Verkehrsuntersuchung soll der daraus resultierende Verkehr prognostiziert werden und die verkehrliche Verträglichkeit im Umfeld untersucht werden. Insbesondere ist die Frage zu klären, ob die geplante Einmündung in die Rothenberger Str. die prognostizierten Verkehrsmengen gemäß HBS 2015 mit einer mindestens ausreichenden Verkehrsqualität abwickeln kann und ob gemäß RAS 06 eine Linksabbiegespur auf der Rothenberger Straße erforderlich ist.

Die Lage des Untersuchungsgebietes ist der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.

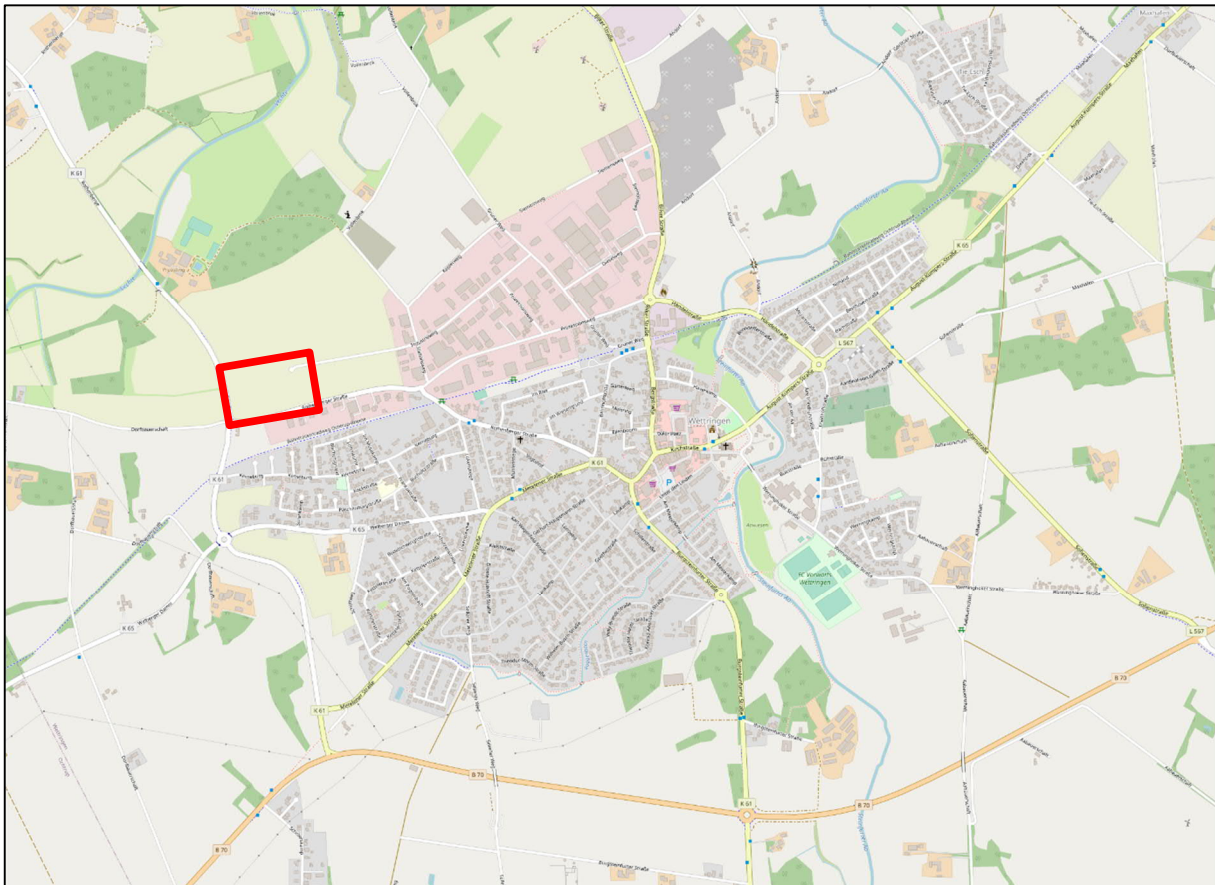


Abbildung 1: Lage des Untersuchungsgebietes (Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

2 Analyse

2.1 Verkehrsangebot

Das nähere Untersuchungsgebiet ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

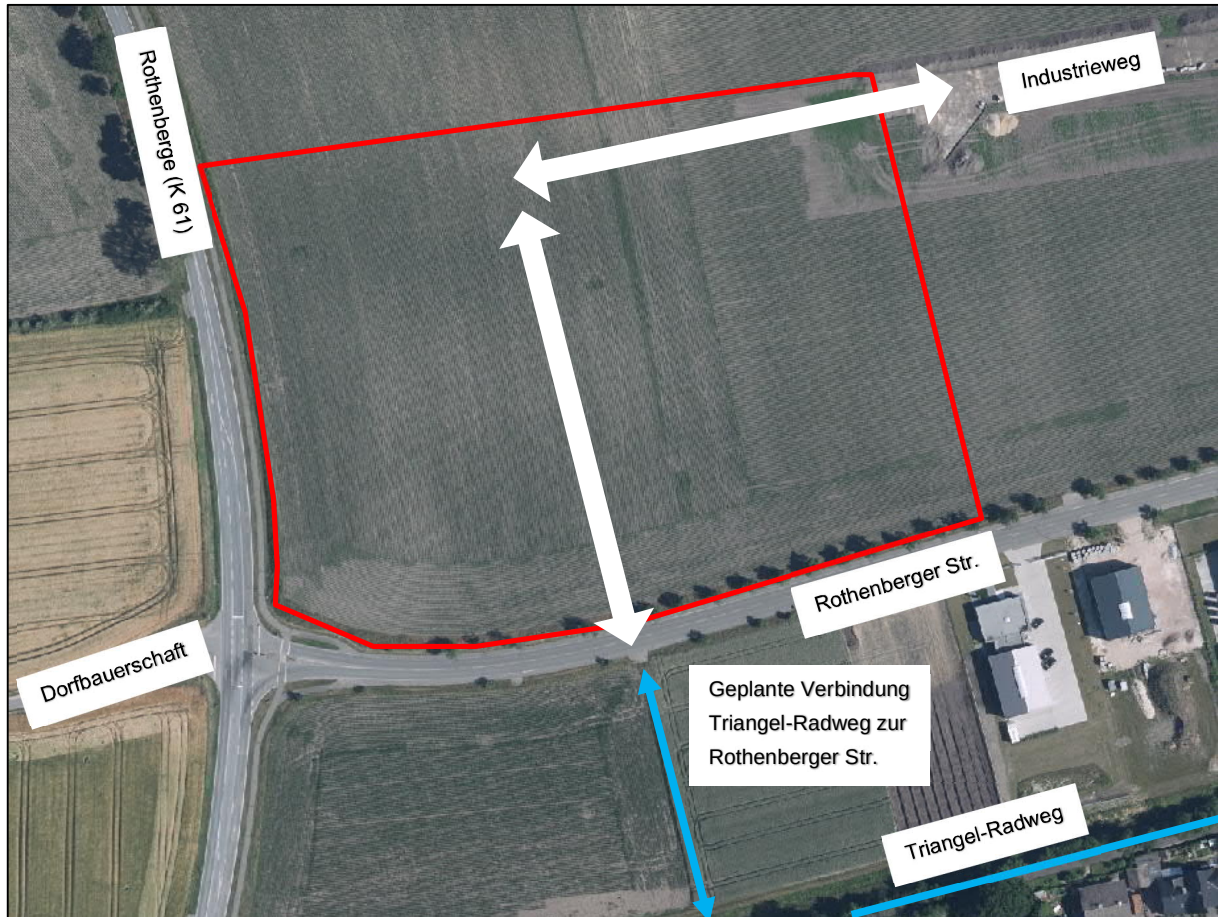


Abbildung 2: Untersuchungsgebiet (Quelle: GeoPortal NRW)

Im Süden wird das Untersuchungsgebiet durch die Rothenberger Straße begrenzt, welche in östlicher Richtung zum Ortskern der Gemeinde Wettringen führt. Über die Rothenberger Straße sind außerdem mehrere Betriebe direkt erschlossen, wie in der obigen Abbildung am rechten Bildrand zu erkennen ist. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h (innerorts).

Die Lage der geplanten Anbindung des B-Plangebiets ist in Abbildung 2 durch den weißen Pfeil gekennzeichnet.

Folgende Fotos stellen den derzeitigen Straßenraum in diesem Bereich dar.



Abbildung 3: Rothenberger Straße – Blickrichtung Ost (Quelle: Aufnahme IPW)

Für den Fuß- und Radverkehr stehen direkt an der Rothenberger Straße keine separaten Verkehrsanlagen zur Verfügung. Südlich verläuft allerdings der Triangel-Radweg, welcher außerdem an die Rothenberger Straße angebunden werden soll (vgl. Abb. 2). Auf beiden Seiten der Rothenberger Straße befinden sich lediglich Mehrzweckstreifen. Die Markierung (Breitstrich) zur Abgrenzung zur Fahrbahn ist allerdings bereits deutlich abgenutzt und kaum noch zu erkennen. Eine Erneuerung durch die Gemeinde ist bereits vorgesehen.



Abbildung 4: Mehrzweckstreifen Rothenberger Straße (Quelle: Aufnahme IPW)

Im Westen wird das Untersuchungsgebiet durch die K 61 begrenzt, welche in nördlicher Richtung über Rothenberge zur K 57 und in südlicher Richtung bis zur B 70 führt. Es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Der Fuß- und Radverkehr wird auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg (VZ 240) auf der östlichen Seite geführt.

Im südöstlichen Bereich befindet sich weiterhin der vorfahrtsgeregelte Knotenpunkt K 61 / Dorfbauerschaft / Rothenberger Straße. Die Rothenberger Straße sowie die Dorfbauerschaft sind der K 61 mit dem VZ 206 („Halt! Vorfahrt gewähren.“) untergeordnet, wie nachfolgend zu erkennen ist.



Abbildung 5: KP K 61 / Rothenberger Straße / Dorfbauerschaft (Quelle: Aufnahme IPW)

2.2 Verkehrsnachfrage Analyse

Bei der Verkehrsnachfrage wird auf Zählungen zurückgegriffen, welche von der Firma pbh im Jahr 2019 durchgeführt wurden [5]. Hierbei wurde im Gemeindegebiet an mehreren Zählstellen der Verkehr getrennt nach Kfz und Schwerverkehr erfasst und auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) umgerechnet. Unter anderem wurde hierbei auch der Verkehr an dem Knotenpunkt Rothenberge (K 61) / Rothenberger Straße / Dorfbauerschaft (vgl. Abb. 2) gezählt.

Um die Ergebnisse aus dem Jahr 2019 auf das Analysejahr 2022 hochzurechnen, werden die erhobenen Daten auf Grundlage der allgemein zu erwartenden Verkehrsmengenentwicklung hochgerechnet. Diese wird aus den Angaben der Verflechtungsprognose zum Bundesverkehrswegeplan entnommen. Demnach ist beim Personenverkehr eine jährliche Zunahme von 0,23 % und beim Lkw-Verkehr von 0,84 % zu erwarten. Für den hier zu berücksichtigenden Zeitraum von 2019 (Erhebungsjahr) bis 2022 (Analysejahr) ergeben sich somit folgende Hochrechnungsfaktoren:

Personenverkehr: +0,69 %

Lkw-Verkehr: +2,52 %

Die daraus resultierenden Ergebnisse sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst.

Tabelle 1: Verkehrsnachfrage Analyse 2022 - DTV

Straße	DTV im Jahr 2022 (Analyse)		
	DTV _{Kfz} in Kfz/24h	DTV _{SV} in SV/24h	Anteile am Gesamtverkehr in %
K 61 Nord	2.000	150	7,5
Rothenberger Straße	2.600	310	11,9
K 61 Süd	1.900	260	13,7
Dorfbauerschaft	300	10	3,3

Die Verkehrsbelastungen auf der Rothenberger Straße während der Morgen- bzw. Abendspitze sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 2: Verkehrsnachfrage Analyse 2022 - Spitzenstunden

Rothenberger Straße Richtung:	morgendlichen Spitzenstunde (07:15 – 08:15 Uhr)		abendlichen Spitzenstunde (16:00 – 17:00 Uhr)	
	Pkw/h	SV/h	Pkw/h	SV/h
K 61	76	13	151	12
Ortszentrum	111	10	132	16

Diese Verkehrsmengen bilden die für die Verkehrsqualitätsberechnungen erforderliche Grundbelastung.

3 Prognose 2037

3.1 Berechnungsgrundlagen

Die Berechnung der Verkehrsmengen für das Prognosejahr 2037 erfolgt in zwei Berechnungsschritten. Zunächst wird die allgemein zu erwartende Verkehrsmengenentwicklung. Im zweiten Schritt erfolgt dann die Berücksichtigung der Verkehrserzeugung des B-Plangebietes sowie weiterer städtebaulicher Planungen im Umfeld.

Die allgemeine Verkehrsmengenprognose wird aus den Angaben der Verflechtungsprognose zum Bundesverkehrswegeplan abgeleitet. Für den hier zu berücksichtigenden Prognosezeitraum 2037 ergeben sich folgende Faktoren:

Personenverkehr: +3,45 %

Lkw-Verkehr: +12,6 %

Neben der Verkehrserzeugung des B-Plangebietes 71 sind in Abstimmung mit der Gemeinde Wettringen weitere städtebauliche Planungen in der Umgebung zu berücksichtigen. Die Erschließung dieser Flächen erfolgt teilweise über die geplante Anbindung des B-Planes 71. Eine Übersicht der entsprechenden Planungen ist der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

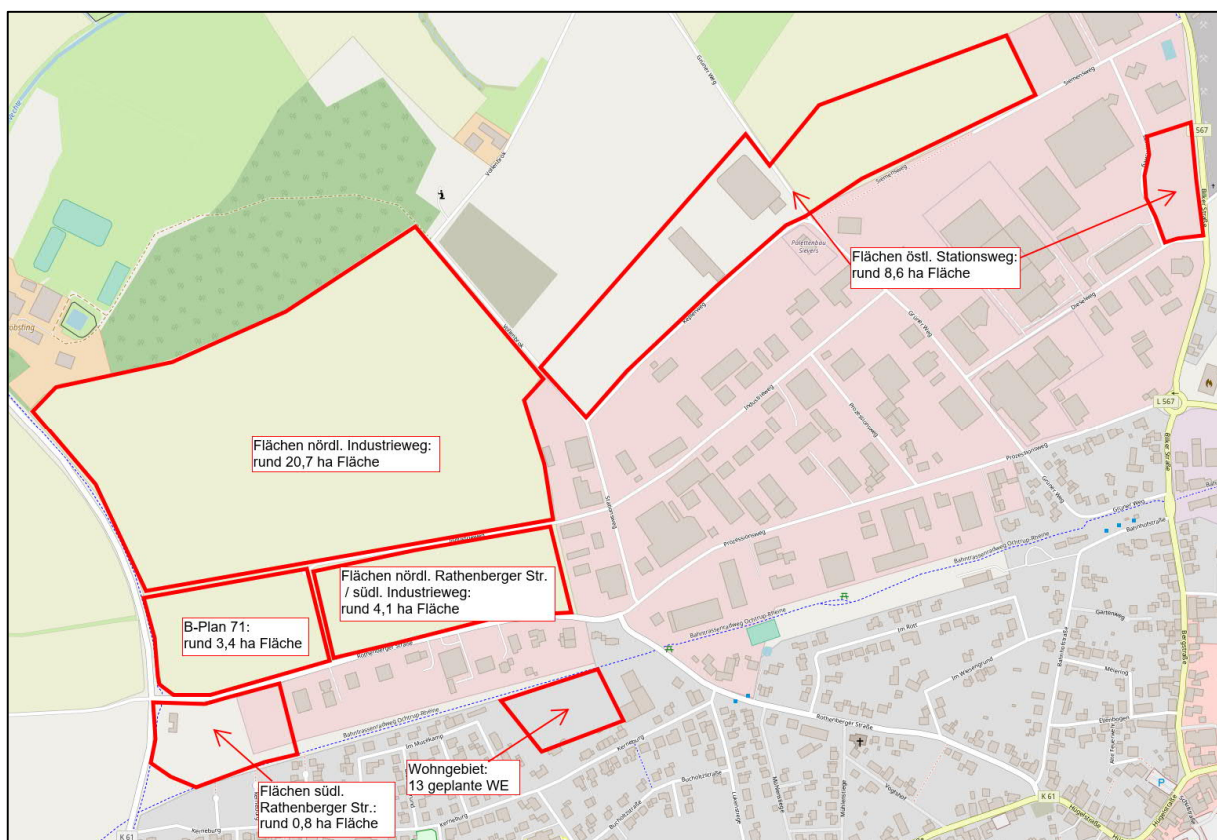


Abbildung 6: Übersicht städtebauliche Planungen im Umfeld
(Grundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Bei der Flächengröße kann nur z.T. auf Angaben der Gemeinde zurückgegriffen werden. Für einen Teil der Flächen gibt es noch keinen konkreten Planungen, so dass hier auf die Angaben der Gewerbeflächenbörse Münsterland (<https://muensterland.blis-online.eu/main.xhtml>) zurückgegriffen wird.

Die Verkehrserzeugungsberechnung für die dargestellten Flächen erfolgt auf Grundlage der FGSV-Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen [3] mit Hilfe des EDV-Programms „Ver_Bau“ in der Version 2022. Dieses Verfahren berücksichtigt aktuelle Erkenntnisse zur Verkehrserzeugung.

Die Ergebnisse der Verkehrserzeugungsberechnung für alle Flächen sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst und können detailliert Anlage 1.1 entnommen werden.

Tabelle 3: Zusammenfassung Verkehrserzeugungsberechnung

Verkehrsaufkommen	Wohngebiet	B-Plan 71	Flächen südl. Rathenberger Str.	Flächen nördl. Rathenberger Str.	Flächen nördl. Industrieweg	Flächen östl. Stationsweg
Einwohner-Verkehr [Pkw/24h]	63	-	-	-	-	-
Beschäftigtenverkehr [Pkw/24h]	-	182	43	214	1.107	460
Besucher-Verkehr [Pkw/24h]	7	-	-	-	-	-
Kunden-Verkehr [Pkw/24h]	-	65	15	76	395	164
Güterverkehr [Lkw/24h]	2	71	17	84	435	181
Gesamtverkehr [Kfz/24h]	72	318	75	374	1.937	805

Die Verteilung der prognostizierten Verkehrsmengen erfolgt auf Grundlage der von pbh durchgeführten Knotenstromzählungen sowie auf Grund der Lage der Flächen im Verkehrsnetz.

Weiterhin ist zu beachten, dass nicht der gesamte Verkehr über die neue Planstraße bzw. die Rothenberger Straße umgelegt wird, da die Flächen teilweise auch über andere Straßen erschlossen werden.

3.2 Verkehrsmengen Prognose 2037

Die Verkehrsmengen für die Prognose sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

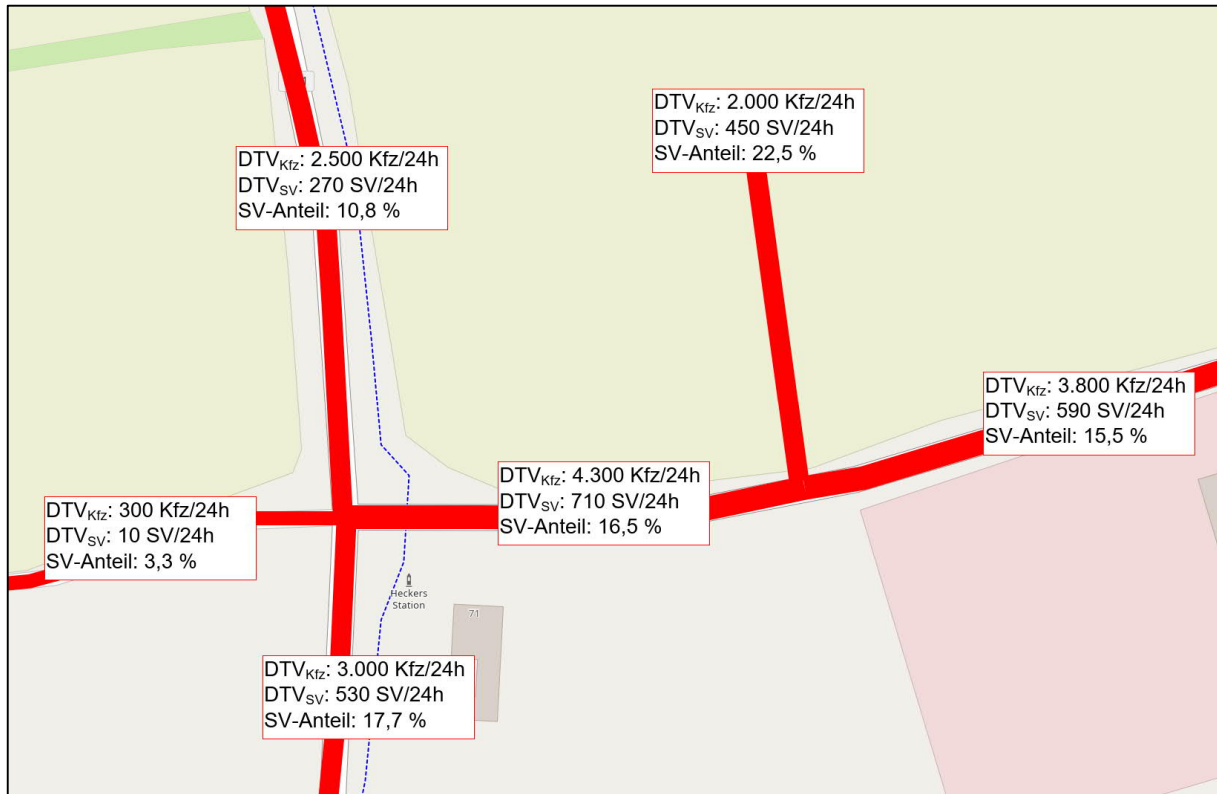


Abbildung 7: Verkehrsmengen Prognose (Grundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Der DTV auf der K 61 liegt zwischen 2.500 und 3.000 Kfz/24h und erhöht sich somit um 500 bzw. 1.100 Kfz im Vergleich zu der Analyse. Der SV-Anteil auf dem nördlichen Ast liegt bei 10,8 % und auf dem südlichen Ast bei 17,7 %.

Auf der Rothenberger Straße beträgt die prognostizierte Belastung 4.300 Kfz/24h westlich und 3.800 Kfz/24h östlich der Planstraße. Im Vergleich zur Analyse steigt die Belastung damit um 1.700 bzw. 1.200 Kfz/24h.

Die neue Planstraße selbst ist mit 2.000 Kfz/24h belastet. Der SV-Anteil liegt bei 22,5 %.

3.3 Verkehrsqualität

Die Verkehrsqualität für die geplante Einmündung Rothenberger Straße / Planstraße wird sowohl für die morgendliche als auch die abendliche Spitzenstunde gemäß HBS 2015 bestimmt.

1. Morgenspitze

Die prognostizierte Knotenstrombelastung für die morgendliche Spitzenstunde ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

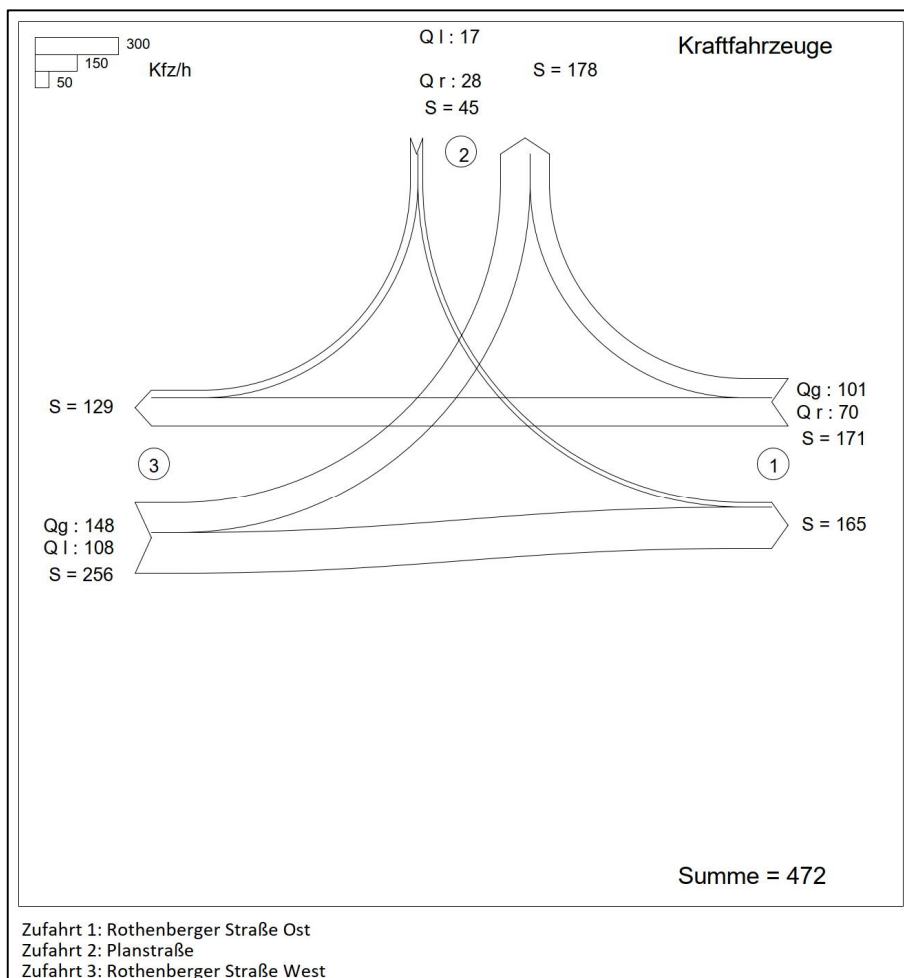


Abbildung 8: Knotenstrombelastung Prognose – Morgenspitze

Die wesentlichen Ergebnisse der Berechnung der Verkehrsqualität sind in der nachfolgenden Abbildung zusammenfassend dargestellt.

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		118				1800					A
3		76				1600					A
4		26	6,5	3,2	392	580		9,9	1	1	A
6		42	5,9	3,0	136	1016		5,5	1	1	A
Misch-N		68				789	4 + 6	7,5	1	1	A
8		160				1800					A
7		116	5,5	2,8	171	1058		4,1	1	1	A
Misch-H		276				1800	7 + 8	2,5	1	1	A

Abbildung 9: Ergebnisse Verkehrsqualität Prognose – Morgenspitze

Die maximale mittlere Wartezeit wird mit 9,9 s/Kfz für die Linksabbieger aus der Planstraße berechnet.

Damit wird die **Qualitätsstufe A** (= ausgezeichnet) erreicht, womit der Knotenpunkt voll leistungsfähig ist.

Die maximale Rückstaulänge überschreitet auf keinem der Äste die Länge von 6 m (1 PKW-Einheit), womit keine Auswirkungen auf den Knotenpunkt K 61 / Rothenberger Straße zu erwarten sind.

2. Abendspitze

Die prognostizierte Knotenstrombelastung für die abendliche Spitzenstunde sowie die daraus resultierenden Ergebnisse gemäß HBS sind nachfolgend dargestellt.

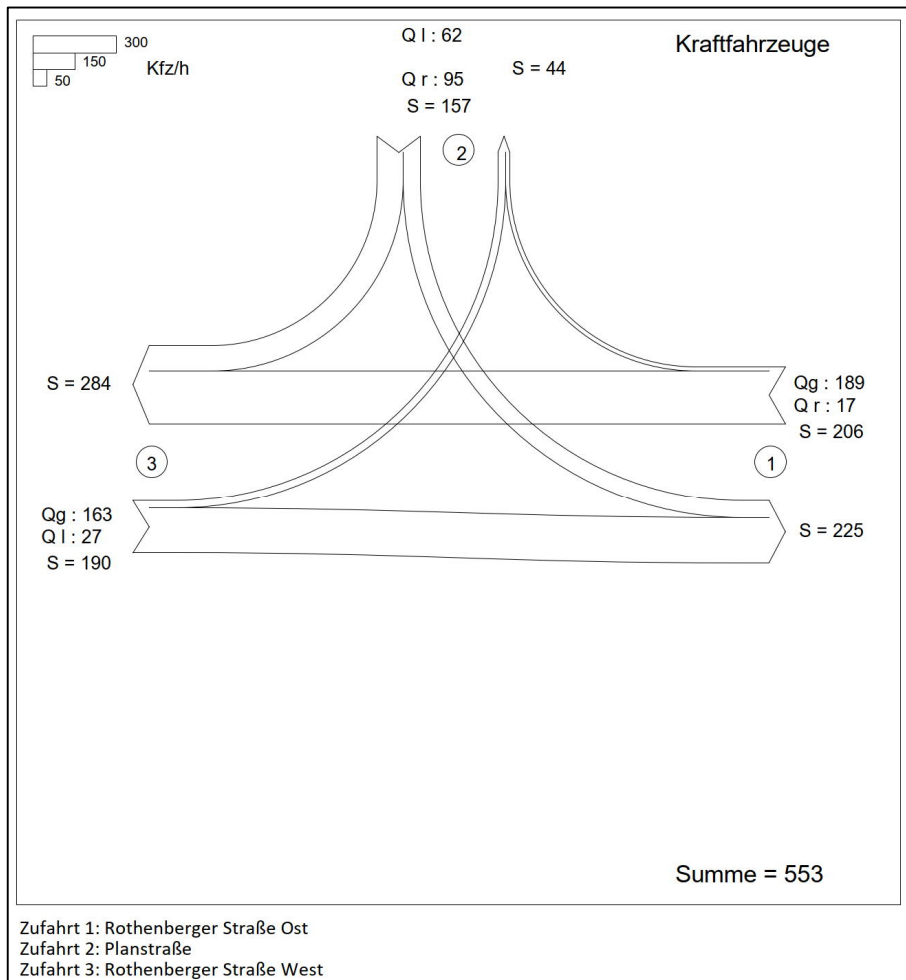


Abbildung 10: Knotenstrombelastung Prognose – Abendspitze

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		205				1800					A
3		22				1600					A
4		68	6,5	3,2	388	638		6,9	1	1	A
6		103	5,9	3,0	198	943		4,6	1	1	A
Misch-N		171				792	4 + 6	6,3	1	2	A
8		183				1800					A
7		36	5,5	2,8	206	1017		4,9	1	1	A
Misch-H		219				1800	7 + 8	2,6	1	1	A

Abbildung 11: Ergebnisse Verkehrsqualität Prognose – Abendspitze

Die berechnete maximale mittlere Wartezeit beträgt 6,9 s/Kfz für die Linkseinbieger aus der Planstraße in die Rothenberger Str.

Damit wird auch hier die **Qualitätsstufe A** (= ausgezeichnet) erreicht, womit der Knotenpunkt voll leistungsfähig ist.

Die berechnete maximale Rückstaulänge überschreitet auf keinem der Äste die Länge von 6 m (1 PKW-Einheit). Damit ist auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde ein Einfluss auf den benachbarten Knotenpunkt auszuschließen.

4 Prüfung zur Notwendigkeit eines Linksabbiegers gemäß RAST 06

Zur Prüfung der Notwendigkeit einer Linksabbiegespur bzw. eines Aufstellbereiches auf der Rothenberger Straße sind die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) zugrunde zu legen, da sich der Bereich innerhalb der geschlossenen Ortslage befindet.

Bei der Rothenberger Str. handelt es sich um eine angebaute Hauptverkehrsstraße, d.h. Grundstücke sind direkt an die Straße angebunden.

Als Kriterien sind die Stärke der Linksabbieger und Verkehrsstärke des Hauptstroms heranzuziehen. In der morgendlichen Spitzenstunde wird die höchste Frequenz des Linksabbiegestroms erwartet. In Verbindung mit der Verkehrsstärke des Hauptstroms ergibt sich folgendes Bild:

Tabelle 44: Einsatzbereiche für Linksabbiegestreifen und Aufstellbereiche an zweistreifigen Fahrbahnen und an Fahrbahnen mit Zwischenbreiten

	Stärke der Linksabbieger q_L (Kfz/h)	Verkehrsstärke des Hauptstroms MSV [Kfz/h]						
		100	200	300	400	500	600	> 600
Angebaute Hauptverkehrsstraße	> 50							
	20 ... 50							
	< 20							
Anbaufreie Hauptverkehrsstraße	> 50							
	20 ... 50							
	< 20							

Keine bauliche Maßnahme
 Aufstellbereich
 Linksabbiegestreifen

Abbildung 12: Notwendigkeit einer Linksabbiegespur gem. RAST 06 (Quelle: RAST 06)

Wie zu erkennen ist, liegt gemäß RAST die Notwendigkeit einer Linksabbiegespur oder eines Aufstellbereiches nicht vor.

Da auch hinsichtlich der Verkehrsqualität keine Probleme zu erwarten sind und auch genügend Kapazitäten vorhanden sind um ggf. höhere Verkehrsmengen aufzunehmen, kann auf bauliche Maßnahmen am Knotenpunkt verzichtet werden.

5 Zusammenfassung / Empfehlung

Insgesamt hat die vorliegende Verkehrsuntersuchung gezeigt, dass die geplante Anbindung für die Gewerbegebiete nördlich der Rothenberger Straße aus verkehrstechnischer Sicht problemlos möglich ist.

Sowohl während der Morgen- als auch während der Abendspitze wird trotz der unterstellten Realisierung aller im Umfeld möglichen Plangebiete die Qualitätsstufe A (= ausgezeichnet) erreicht. Damit wird die Leistungsfähigkeit der geplanten vorfahrtgeregelten Einmündung mit deutlichen Reserven nachgewiesen. **Es sind keine weiteren Maßnahmen zur Leistungssteigerung notwendig.**

Eine gesonderte Führung der Linksabbieger auf der Rothenberger Str. ist auch auf Grundlage der Kriterien der RAST 06 nicht notwendig.

Bei der weiteren Planung der neuen Straße im B-Plan-Gebiet sollte eine Breite von 6,5 m anvisiert werden, sodass der Begegnungsfall Lkw / Lkw problemlos möglich ist. Weiterhin sollten Gehwege für Fußgänger*innen berücksichtigt werden.

Im Verlauf der Rothenberger Straße sollten in Zukunft ebenfalls Gehwege hergestellt werden, damit die angeschlossenen Betriebe sicher erreicht werden können. Der Radverkehr kann hingegen bei den prognostizierten Verkehrsmengen als Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren bzw. den parallel verlaufenden Triangel-Radweg nutzen und über die geplante Querverbindung die Rothenberger Straße erreichen.

Im Zuge der Erschließung sollten die Markierungen auf der Rothenberger Str. – wie bereits von der Gemeinde vorgesehen - erneuert werden.

Wallenhorst, 2022-06-09

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG



i.V. Jens Westerheider

Anhang

Anlage 1: Prognose

Anlage 1.1: Verkehrserzeugungsberechnungen

- 1.1.1: Wohngebiet
- 1.1.2: B-Plan Nr. 71
- 1.1.3: Flächen südl. Rathenberger Str.
- 1.1.4: Flächen nördl. Rathenberger Str.
- 1.1.5: Flächen nördl. Industrieweg
- 1.1.6: Flächen östl. Stationsweg

Anlage 1.2: Verkehrsqualität Prognose

- 1.2.1: Rothenberger Str. / Planstr. - Morgenspitze
- 1.2.2: Rothenberger Str. / Planstr. - Abendspitze

ANLAGEN

Anlage 1 Prognose

1.1: Verkehrserzeugungsberechnungen

1.1.1: Wohngebiet

1.1.2: B-Plan Nr. 71

1.1.3: Flächen südl. Rathenberger Str.

1.1.4: Flächen nördl. Rathenberger Str.

1.1.5: Flächen nördl. Industrieweg

1.1.6: Flächen östl. Stationsweg

1.2: Verkehrsqualität Prognose

1.2.1: Rothenberger Str. / Planstr. – Morgenspitze

1.2.2: Rothenberger Str. / Planstr. – Abendspitze

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		Ingebiet nördl. Kerne					
Größe der Nutzung	Einheit	qm		qm		qm	
Bezugsgröße		Bruttogeschossfläche		Bruttogeschossfläche		Bruttogeschossfläche	
Einwohnerverkehr							
Kennwert für Einwohner	Anzahl Einwohner	qm Bruttogeschossfläche je Einwohner		qm Bruttogeschossfläche je Einwohner		qm Bruttogeschossfläche je Einwohner	
	Wegehäufigkeit	46					
	Wege der Einwohner	3,8					
	Wege der Einwohner	175					
	Einwohnerwege außerhalb Gebiet [%]	10					
	Wege der Einwohner im Gebiet	157					
Pkw-Besetzungsgrad	MIV-Anteil [%]	60					
	Pkw-Besetzungsgrad	1,5		1,5		1,5	
	Pkw-Fahrten/Werktag	63					
Besucherverkehr durch Wohnnutzung							
Kennwert für Besucher	Anteil des Besucherverkehrs [%]	10		Anteil des Besucherverkehrs [%]		Anteil des Besucherverkehrs [%]	
	Wege der Kunden/Besucher	17					
	MIV-Anteil [%]	60					
	Pkw-Besetzungsgrad	1,5		1,5		1,5	
Pkw-Fahrten/Werktag	Pkw-Fahrten/Werktag	7					
Beschäftigtenverkehr							
Kennwert für Beschäftigte	Anteil Beschäftigte an Einwohnern [%]			Anteil Beschäftigte an Einwohnern [%]		Anteil Beschäftigte an Einwohnern [%]	
	Anzahl Beschäftigte						
	Anwesenheit [%]	100		100		100	
Wegehäufigkeit							

Wege der Beschäftigten						
MIV-Anteil [%]						
Pkw-Besetzungsgrad						
Pkw-Fahrten/Werktag						
Kundenverkehr durch gewerbliche Nutzung						
Kennwert für Kunden/Besucher	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem
Wege der Kunden/Besucher						
MIV-Anteil [%]						
Pkw-Besetzungsgrad						
Pkw-Fahrten/Werktag						
Güterverkehr						
Kennwert für Güterverkehr	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem
Lkw-Fahrten durch Gewerbenutzung						
Lkw-Fahrten je Einwohner	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
Lkw-Fahrten durch Wohnnutzung	2					
Lkw-Fahrten/Werktag	2					
Gesamtverkehr						
Pkw- und Lkw-Fahrten je Werktag	72					
Binnenverkehr je Werktag						
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag	36					

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>			
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw		
	32		4		1		0		0		0	37		
00-01	0,00	0	0,50	0	0,00	0		0		0		0	00-01	
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	01-02	
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	02-03	
03-04	0,25	0	0,40	0	0,00	0		0		0		0	03-04	
04-05	1,00	0	0,25	0	0,00	0		0		0		0	04-05	
05-06	4,50	1	0,00	0	0,00	0		0		0		1	05-06	
06-07	15,00	5	2,00	0	3,33	0		0		0		5	06-07	
07-08	14,00	4	3,00	0	5,37	0		0		0		5	07-08	
08-09	8,00	3	3,50	0	1,96	0		0		0		3	08-09	
09-10	5,25	2	1,75	0	0,00	0		0		0		2	09-10	
10-11	4,25	1	1,25	0	10,96	0		0		0		2	10-11	
11-12	3,00	1	3,50	0	9,29	0		0		0		1	11-12	
12-13	3,50	1	4,50	0	3,63	0		0		0		1	12-13	
13-14	5,50	2	3,25	0	12,55	0		0		0		2	13-14	
14-15	6,00	2	4,50	0	3,63	0		0		0		2	14-15	
15-16	4,75	2	3,40	0	13,00	0		0		0		2	15-16	
16-17	6,00	2	4,75	0	19,44	0		0		0		2	16-17	
17-18	7,50	2	8,00	0	7,63	0		0		0		3	17-18	
18-19	4,50	1	11,50	0	3,92	0		0		0		2	18-19	
19-20	4,25	1	12,70	1	0,00	0		0		0		2	19-20	
20-21	2,00	1	9,50	0	5,29	0		0		0		1	20-21	
21-22	0,50	0	8,50	0	0,00	0		0		0		1	21-22	
22-23	0,25	0	8,00	0	0,00	0		0		0		0	22-23	
23-24	0,00	0	5,25	0	0,00	0		0		0		0	23-24	
Summe	100,00	32	100,00	4	100,00	1		0,00	0	0,00	0	0,00	37	Summe
Kommentar	EAR 1991						EAR 1991						5	Maximum

Maximum

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

<u>Bezugswert</u>	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>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>					
	Anteil	Pkw	4	1	Anteil	Pkw	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil			Lkw	
	32								0					0		37		
	Anteil	Pkw			Anteil	Pkw	Lkw		Anteil	Pkw		Anteil	Pkw		Anteil	Lkw	Kfz	
00-01	0,25	0	0,00	0	0,00		0		0		0			0		0	00-01	
01-02	0,20	0	0,00	0	0,00		0		0		0			0		0	01-02	
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00		0		0		0			0		0	02-03	
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00		0		0		0			0		0	03-04	
04-05	0,00	0	0,00	0	0,00		0		0		0			0		0	04-05	
05-06	0,25	0	0,00	0	0,00		0		0		0			0		0	05-06	
06-07	0,90	0	3,00	0	7,04		0		0		0			0		0	06-07	
07-08	2,00	1	3,25	0	1,67		0		0		0			0		1	07-08	
08-09	2,50	1	1,50	0	0,00		0		0		0			0		1	08-09	
09-10	2,75	1	2,00	0	0,00		0		0		0			0		1	09-10	
10-11	3,50	1	2,25	0	10,96		0		0		0			0		1	10-11	
11-12	5,25	2	4,00	0	9,29		0		0		0			0		2	11-12	
12-13	7,50	2	4,90	0	7,25		0		0		0			0		3	12-13	
13-14	7,00	2	3,50	0	8,63		0		0		0			0		2	13-14	
14-15	4,25	1	5,00	0	5,59		0		0		0			0		2	14-15	
15-16	6,50	2	5,25	0	18,44		0		0		0			0		2	15-16	
16-17	14,00	4	6,00	0	14,07		0		0		0			0		5	16-17	
17-18	13,75	4	12,00	0	7,84		0		0		0			0		5	17-18	
18-19	10,40	3	15,20	1	3,63		0		0		0			0		4	18-19	
19-20	6,00	2	17,75	1	1,96		0		0		0			0		3	19-20	
20-21	3,75	1	9,90	0	3,63		0		0		0			0		2	20-21	
21-22	3,50	1	2,25	0	0,00		0		0		0			0		1	21-22	
22-23	3,75	1	1,25	0	0,00		0		0		0			0		1	22-23	
23-24	2,00	1	1,00	0	0,00		0		0		0			0		1	23-24	
Summe	100,00	32	100,00	4	100,00		1		0,00		0		0,00		0	0	37	Summe
Kommentar	EAR 1991						EAR 1991								5 Maximum			

Gebiete mit gewerblicher Nutzung: Ergebnis der Abschätzung des Verkehrsaufkommens

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

Ergebnis Programm <i>Ver_Bau</i>	B-Plan 71					
Größe der Nutzung Einheit Bezugsgröße	qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche
Beschäftigtenverkehr						
Kennwert für Beschäftigte	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem
Anzahl Beschäftigte	102					
Anwesenheit [%]	80	100	100		100	100
Wegehäufigkeit	3,5					
Wege der Beschäftigten	286					
MIV-Anteil [%]	70					
Pkw-Besetzungsgrad	1,1					
Pkw-Fahrten/Werktag	182					
Kunden-/Besucherverkehr						
Kennwert für Kunden/Besucher	1,00 Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem
Wege der Kunden/Besucher	102					
MIV-Anteil [%]	70					
Pkw-Besetzungsgrad	1,1					
Pkw-Fahrten/Werktag ohne Effekte	65					
Verbundeffekt						
Konkurrenzeffekt						
Pkw-Fahrten/Werktag mit Effekten	65					
Güterverkehr						
Kennwert für Güterverkehr	0,70 Lkw-Fahrten	Lkw-Fahrten	Lkw-Fahrten	Lkw-Fahrten	Lkw-Fahrten	Lkw-Fahrten

	je Beschäftigtem	je Beschäftigtem	je Beschäftigtem	je Beschäftigtem	je Beschäftigtem
Lkw-Anteil	100	100	100	100	100
Lkw-Fahrten/Werktag	71				
Gesamtverkehr					
Kfz-Fahrten je Werktag mit Effekten	318				
Kfz-Fahrten je Werktag ohne Effekte	318				
Binnenverkehr: Kfz-Fahrten je Werktag					
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag mit Effekten	159				
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag ohne Effekte	159				

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

<u>Bezugswert</u>	Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz									
-------------------	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-		Stunde
	Beschäftigten-V.			Kunden-Verkehr			Beschäftigten-V.			Kunden-Verkehr			Verkehr		
	<u>Bezugswert</u>			<u>Güter-Verkehr</u>			<u>Bezugswert</u>			<u>Güter-Verkehr</u>					
	<u>Bezugswert</u>			<u>Bezugswert</u>			<u>Bezugswert</u>			<u>Bezugswert</u>			160		
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Lkw	Anteil	Pkw			
	91	33	36	0	0,00	0	0,33	0			0	0	0	0	00-01
00-01	0,20	0	0,00	0	0,33	0	0,33	0			0	0	0	0	01-02
01-02	0,00	0	0,00	0	0,33	0	0,33	0			0	0	0	0	02-03
02-03	0,00	0	0,00	0	0,33	0	0,33	0			0	0	0	0	03-04
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0	2,27	1			0	0	0	1	04-05
04-05	0,00	0	0,00	0	0,00	0	2,27	1			0	0	0	1	05-06
05-06	1,40	1	0,00	0	0,00	0	2,27	1			0	0	0	2	06-07
06-07	3,20	3	0,00	0	0,00	0	9,81	4			0	0	0	6	07-08
07-08	2,90	3	2,50	1	9,81	4	9,81	4			0	0	0	7	08-09
08-09	5,00	5	3,50	1	9,81	4	9,81	4			0	0	0	9	09-10
09-10	3,60	3	6,10	2	3,86	1	3,86	1			0	0	0	7	10-11
10-11	2,30	2	10,20	3	3,86	1	3,86	1			0	0	0	7	11-12
11-12	2,00	2	12,10	4	3,86	1	3,86	1			0	0	0	7	12-13
12-13	3,60	3	14,20	5	3,56	1	3,56	1			0	0	0	9	13-14
13-14	5,70	5	9,60	3	3,56	1	3,56	1			0	0	0	10	14-15
14-15	7,50	7	9,00	3	3,56	1	3,56	1			0	0	0	11	15-16
15-16	16,80	15	8,20	3	6,16	2	6,16	2			0	0	0	20	16-17
16-17	21,80	20	7,80	3	6,16	2	6,16	2			0	0	0	25	17-18
17-18	5,70	5	6,80	2	6,16	2	6,16	2			0	0	0	10	18-19
18-19	5,70	5	4,30	1	5,25	2	5,25	2			0	0	0	8	19-20
19-20	3,60	3	3,30	1	5,25	2	5,25	2			0	0	0	6	20-21
20-21	3,40	3	1,90	1	5,25	2	5,25	2			0	0	0	6	21-22
21-22	2,70	2	0,50	0	2,08	1	2,08	1			0	0	0	3	22-23
22-23	2,30	2	0,00	0	2,08	1	2,08	1			0	0	0	3	23-24
23-24	0,60	1	0,00	0	2,12	1	2,12	1			0	0	0	1	Summe
Summe	100,00	91	100,00	33	100,00	36	100,00	36	0,00	0	0,00	0	0,00	160	25 Maximum
Kommentar	EAR 1991						EAR 2005 GE/GI								

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

<u>Bezugswert</u>	Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz									
-------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-Verkehr	Stunde
	<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-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>			
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw
	91		33		36		0		0		0		160	
													Kfz	
00-01	0,50	0	0,00	0	2,46	1		0		0		0	1	00-01
01-02	0,20	0	0,00	0	2,50	1		0		0		0	1	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	2,50	1		0		0		0	1	02-03
03-04	0,20	0	0,00	0	5,35	2		0		0		0	2	03-04
04-05	3,40	3	0,00	0	5,35	2		0		0		0	5	04-05
05-06	8,40	8	0,00	0	5,35	2		0		0		0	10	05-06
06-07	21,40	19	2,30	1	5,85	2		0		0		0	22	06-07
07-08	25,50	23	7,70	3	5,85	2		0		0		0	28	07-08
08-09	8,60	8	11,40	4	5,85	2		0		0		0	14	08-09
09-10	1,80	2	12,00	4	5,69	2		0		0		0	8	09-10
10-11	1,80	2	11,40	4	5,69	2		0		0		0	7	10-11
11-12	2,50	2	9,40	3	5,86	2		0		0		0	7	11-12
12-13	4,30	4	7,00	2	4,86	2		0		0		0	8	12-13
13-14	4,10	4	7,60	3	4,86	2		0		0		0	8	13-14
14-15	3,40	3	8,60	3	4,86	2		0		0		0	8	14-15
15-16	0,70	1	7,60	3	5,58	2		0		0		0	5	15-16
16-17	1,40	1	5,90	2	5,58	2		0		0		0	5	16-17
17-18	3,20	3	4,80	2	5,58	2		0		0		0	7	17-18
18-19	3,20	3	2,10	1	2,84	1		0		0		0	5	18-19
19-20	1,60	1	1,70	1	2,84	1		0		0		0	3	19-20
20-21	2,00	2	0,50	0	2,84	1		0		0		0	3	20-21
21-22	0,90	1	0,00	0	0,62	0		0		0		0	1	21-22
22-23	0,90	1	0,00	0	0,62	0		0		0		0	1	22-23
23-24	0,00	0	0,00	0	0,62	0		0		0		0	0	23-24
Summe	100,00	91	100,00	33	100,00	36	0,00	0	0,00	0	0,00	0	160	Summe
Kommentär	EAR 1991				EAR 2005 GE/GI								28	Maximum

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung: Ergebnis der Abschätzung des Verkehrsaufkommens
Hinweis: Der Text in grau markierten Zellen muss vom Anwender ausgefüllt oder ggf. angepasst werden.

Ergebnis Programm <u>Ver_Bau</u>	Lernziele südli. Rahtenberger			
GröÙe der Nutzung Einheit BezugsgröÙe	qm Bruttogeschossläche	qm Bruttogeschossläche	qm Bruttogeschossläche	qm Bruttogeschossläche
Beschäftigtenverkehr				
Kennwert für Beschäftigte				
Anzahl Beschäftigte	24			
Anwesenheit [%]	80	100	100	100
Wegehäufigkeit	3,5			
Wege der Beschäftigten	67			
MIV-Anteil [%]	70			
Pkw-Besetzungsgrad	1,1			
Pkw-Fahrten/Werktag	43			
Kunden-/Besucherverkehr				
Kennwert für Kunden/Besucher	1,00 Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem
Wege der Kunden/Besucher	24			
MIV-Anteil [%]	70			
Pkw-Besetzungsgrad	1,1			
Pkw-Fahrten/Werktag ohne Effekte	15			
Verbundeffekt				
Konkurrenzeffekt				
Pkw-Fahrten/Werktag mit Effekten	15			
Güterverkehr				
Kennwert für Güterverkehr	0,70 Lkw-Fahrten	Lkw-Fahrten	Lkw-Fahrten	Lkw-Fahrten

	je Beschäftigtem	je Beschäftigtem	je Beschäftigtem	je Beschäftigtem	je Beschäftigtem
Lkw-Anteil	100	100	100	100	100
Lkw-Fahrten/Werktag	17				
Gesamtverkehr					
Kfz-Fahrten je Werktag mit Effekten	75				
Kfz-Fahrten je Werktag ohne Effekte	75				
Binnenverkehr: Kfz-Fahrten je Werktag					
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag mit Effekten	38				
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag ohne Effekte	38				

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

<u>Bezugswert</u>	Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz									
-------------------	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-Verkehr	Stunde	
	<u>Beschäftigten-V.</u>			<u>Kunden-Verkehr</u>			<u>Beschäftigten-V.</u>			<u>Kunden-Verkehr</u>					
	<u>Bezugswert</u>			<u>Bezugswert</u>			<u>Bezugswert</u>			<u>Bezugswert</u>					
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil		Lkw
	22		8			9		0		0		0		39	
00-01	0,20	0	0,00	0	0,33	0		0		0		0		0	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0	0,33	0		0		0		0		0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,33	0		0		0		0		0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0	2,27	0		0		0		0		0	03-04
04-05	0,00	0	0,00	0	2,27	0		0		0		0		0	04-05
05-06	1,40	0	0,00	0	2,27	0		0		0		0		1	05-06
06-07	3,20	1	0,00	0	9,81	1		0		0		0		2	06-07
07-08	2,90	1	2,50	0	9,81	1		0		0		0		2	07-08
08-09	5,00	1	3,50	0	9,81	1		0		0		0		2	08-09
09-10	3,60	1	6,10	0	3,86	0		0		0		0		2	09-10
10-11	2,30	1	10,20	1	3,86	0		0		0		0		2	10-11
11-12	2,00	0	12,10	1	3,86	0		0		0		0		2	11-12
12-13	3,60	1	14,20	1	3,56	0		0		0		0		2	12-13
13-14	5,70	1	9,60	1	3,56	0		0		0		0		2	13-14
14-15	7,50	2	9,00	1	3,56	0		0		0		0		3	14-15
15-16	16,80	4	8,20	1	6,16	1		0		0		0		5	15-16
16-17	21,80	5	7,80	1	6,16	1		0		0		0		6	16-17
17-18	5,70	1	6,80	1	6,16	1		0		0		0		2	17-18
18-19	5,70	1	4,30	0	5,25	0		0		0		0		2	18-19
19-20	3,60	1	3,30	0	5,25	0		0		0		0		2	19-20
20-21	3,40	1	1,90	0	5,25	0		0		0		0		1	20-21
21-22	2,70	1	0,50	0	2,08	0		0		0		0		1	21-22
22-23	2,30	1	0,00	0	2,08	0		0		0		0		1	22-23
23-24	0,60	0	0,00	0	2,12	0		0		0		0		0	23-24
Summe	100,00	22	100,00	8	100,00	9		0,00	0	0,00	0	0,00	0	39	Summe
Kommentar	EAR 1991						EAR 2005 GE/GI							6 Maximum	

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

<u>Bezugswert</u>	Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz									
-------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-Verkehr	Stunde			
	<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Bezugswert</u>	<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Bezugswert</u>							
	<u>Bezugswert</u>					<u>Bezugswert</u>					<u>Bezugswert</u>						
	22	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	8	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	9	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	0	39
00-01	0,50	0	0,00	0	2,46	0		0		0		0		0		0	00-01
01-02	0,20	0	0,00	0	2,50	0		0		0		0		0		0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	2,50	0		0		0		0		0		0	02-03
03-04	0,20	0	0,00	0	5,35	0		0		0		0		0		1	03-04
04-05	3,40	1	0,00	0	5,35	0		0		0		0		0		1	04-05
05-06	8,40	2	0,00	0	5,35	0		0		0		0		0		2	05-06
06-07	21,40	5	2,30	0	5,85	1		0		0		0		0		5	06-07
07-08	25,50	6	7,70	1	5,85	1		0		0		0		0		7	07-08
08-09	8,60	2	11,40	1	5,85	1		0		0		0		0		3	08-09
09-10	1,80	0	12,00	1	5,69	1		0		0		0		0		2	09-10
10-11	1,80	0	11,40	1	5,69	1		0		0		0		0		2	10-11
11-12	2,50	1	9,40	1	5,86	1		0		0		0		0		2	11-12
12-13	4,30	1	7,00	1	4,86	0		0		0		0		0		2	12-13
13-14	4,10	1	7,60	1	4,86	0		0		0		0		0		2	13-14
14-15	3,40	1	8,60	1	4,86	0		0		0		0		0		2	14-15
15-16	0,70	0	7,60	1	5,58	1		0		0		0		0		1	15-16
16-17	1,40	0	5,90	0	5,58	1		0		0		0		0		1	16-17
17-18	3,20	1	4,80	0	5,58	1		0		0		0		0		2	17-18
18-19	3,20	1	2,10	0	2,84	0		0		0		0		0		1	18-19
19-20	1,60	0	1,70	0	2,84	0		0		0		0		0		1	19-20
20-21	2,00	0	0,50	0	2,84	0		0		0		0		0		1	20-21
21-22	0,90	0	0,00	0	0,62	0		0		0		0		0		0	21-22
22-23	0,90	0	0,00	0	0,62	0		0		0		0		0		0	22-23
23-24	0,00	0	0,00	0	0,62	0		0		0		0		0		0	23-24
Summe	100,00	22	100,00	8	100,00	9	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	39	Summe
Kommentär	EAR 1991				EAR 2005 GE/GI										7 Maximum		

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung: Ergebnis der Abschätzung des Verkehrsaufkommens

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

Ergebnis	Programme	Ver_Bau	Ergebnis	Programme	Ver_Bau	Ergebnis	Programme	Ver_Bau	Ergebnis	Programme	Ver_Bau
Größe der Nutzung	Einheit	Bezugsgröße	qm	Bruttogeschosfläche	qm	Bruttogeschosfläche	qm	Bruttogeschosfläche	qm	Bruttogeschosfläche	qm
Beschäftigtenverkehr											
Kennwert für Beschäftigte			qm	Bruttogeschosfläche je Beschäftigtem	qm	Bruttogeschosfläche je Beschäftigtem	qm	Bruttogeschosfläche je Beschäftigtem	qm	Bruttogeschosfläche je Beschäftigtem	qm
Anzahl Beschäftigte			120								
Anwesenheit [%]			80								
Wegehäufigkeit			3,5								
Wege der Beschäftigten			336								
MIV-Anteil [%]			70								
Pkw-Besetzungsgrad			1,1								
Pkw-Fahrten/Werktag			214								
Kunden-/Besucherverkehr											
Kennwert für Kunden/Besucher			1,00	Wege je Beschäftigtem		Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem
Wege der Kunden/Besucher			120								
MIV-Anteil [%]			70								
Pkw-Besetzungsgrad			1,1								
Pkw-Fahrten/Werktag ohne Effekte			76								
Verbundeffekt											
Konkurrenzeffekt											
Pkw-Fahrten/Werktag mit Effekten			76								
Güterverkehr											
Kennwert für Güterverkehr			0,70	Lkw-Fahrten		Lkw-Fahrten	Lkw-Fahrten	Lkw-Fahrten	Lkw-Fahrten	Lkw-Fahrten	Lkw-Fahrten

	je Beschäftigtem	je Beschäftigtem	je Beschäftigtem	je Beschäftigtem	je Beschäftigtem
Lkw-Anteil	100	100	100	100	100
Lkw-Fahrten/Werktag	84				
Gesamtverkehr					
Kfz-Fahrten je Werktag mit Effekten	374				
Kfz-Fahrten je Werktag ohne Effekte	374				
Binnenverkehr: Kfz-Fahrten je Werktag					
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag mit Effekten	187				
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag ohne Effekte	187				

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

<u>Bezugswert</u>	Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz									
-------------------	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-Verkehr	Stunde
	<u>Beschäftigten-V.</u>			<u>Kunden-Verkehr</u>			<u>Beschäftigten-V.</u>			<u>Kunden-Verkehr</u>				
	<u>Bezugswert</u>	<u>Anteil</u>	<u>Pkw</u>	<u>Bezugswert</u>	<u>Anteil</u>	<u>Lkw</u>	<u>Bezugswert</u>	<u>Anteil</u>	<u>Pkw</u>	<u>Bezugswert</u>	<u>Anteil</u>	<u>Lkw</u>		
	107			38			42			0		0		
00-01	0,20	0	0,00	0	0,33	0	0		0			0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0	0,33	0	0		0			0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,33	0	0		0			0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0	2,27	1	1		0			0	1	03-04
04-05	0,00	0	0,00	0	2,27	1	1		0			0	1	04-05
05-06	1,40	1	0,00	0	2,27	1	1		0			0	2	05-06
06-07	3,20	3	0,00	0	9,81	4	4		0			0	8	06-07
07-08	2,90	3	2,50	1	9,81	4	4		0			0	8	07-08
08-09	5,00	5	3,50	1	9,81	4	4		0			0	11	08-09
09-10	3,60	4	6,10	2	3,86	2	2		0			0	8	09-10
10-11	2,30	2	10,20	4	3,86	2	2		0			0	8	10-11
11-12	2,00	2	12,10	5	3,86	2	2		0			0	8	11-12
12-13	3,60	4	14,20	5	3,56	1	1		0			0	11	12-13
13-14	5,70	6	9,60	4	3,56	1	1		0			0	11	13-14
14-15	7,50	8	9,00	3	3,56	1	1		0			0	13	14-15
15-16	16,80	18	8,20	3	6,16	3	3		0			0	24	15-16
16-17	21,80	23	7,80	3	6,16	3	3		0			0	29	16-17
17-18	5,70	6	6,80	3	6,16	3	3		0			0	11	17-18
18-19	5,70	6	4,30	2	5,25	2	2		0			0	10	18-19
19-20	3,60	4	3,30	1	5,25	2	2		0			0	7	19-20
20-21	3,40	4	1,90	1	5,25	2	2		0			0	7	20-21
21-22	2,70	3	0,50	0	2,08	1	1		0			0	4	21-22
22-23	2,30	2	0,00	0	2,08	1	1		0			0	3	22-23
23-24	0,60	1	0,00	0	2,12	1	1		0			0	2	23-24
Summe	100,00	107	100,00	38	100,00	42	42	0,00	0	0,00	0	0,00	187	Summe
Kommentar	EAR 1991						EAR 2005 GE/GI						29	Maximum

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

<u>Bezugswert</u>	Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz									
-------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-Verkehr	Stunde
	<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Bezugswert</u>	<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Bezugswert</u>				
	<u>Bezugswert</u>	<u>Bezugswert</u>	<u>Bezugswert</u>	<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>	<u>Bezugswert</u>							
	107	38	42	0	0	0	187							
Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Pkw	Lkw	Kfz		
00-01	0,50	1	0,00	0	2,46	1	0		0	0	0	2	00-01	
01-02	0,20	0	0,00	0	2,50	1	0		0	0	0	1	01-02	
02-03	0,00	0	0,00	0	2,50	1	0		0	0	0	1	02-03	
03-04	0,20	0	0,00	0	5,35	2	0		0	0	0	2	03-04	
04-05	3,40	4	0,00	0	5,35	2	0		0	0	0	6	04-05	
05-06	8,40	9	0,00	0	5,35	2	0		0	0	0	11	05-06	
06-07	21,40	23	2,30	1	5,85	2	0		0	0	0	26	06-07	
07-08	25,50	27	7,70	3	5,85	2	0		0	0	0	33	07-08	
08-09	8,60	9	11,40	4	5,85	2	0		0	0	0	16	08-09	
09-10	1,80	2	12,00	5	5,69	2	0		0	0	0	9	09-10	
10-11	1,80	2	11,40	4	5,69	2	0		0	0	0	9	10-11	
11-12	2,50	3	9,40	4	5,86	2	0		0	0	0	9	11-12	
12-13	4,30	5	7,00	3	4,86	2	0		0	0	0	9	12-13	
13-14	4,10	4	7,60	3	4,86	2	0		0	0	0	9	13-14	
14-15	3,40	4	8,60	3	4,86	2	0		0	0	0	9	14-15	
15-16	0,70	1	7,60	3	5,58	2	0		0	0	0	6	15-16	
16-17	1,40	1	5,90	2	5,58	2	0		0	0	0	6	16-17	
17-18	3,20	3	4,80	2	5,58	2	0		0	0	0	8	17-18	
18-19	3,20	3	2,10	1	2,84	1	0		0	0	0	5	18-19	
19-20	1,60	2	1,70	1	2,84	1	0		0	0	0	4	19-20	
20-21	2,00	2	0,50	0	2,84	1	0		0	0	0	4	20-21	
21-22	0,90	1	0,00	0	0,62	0	0		0	0	0	1	21-22	
22-23	0,90	1	0,00	0	0,62	0	0		0	0	0	1	22-23	
23-24	0,00	0	0,00	0	0,62	0	0		0	0	0	0	23-24	
Summe	100,00	107	100,00	38	100,00	42	0,00	0,00	0	0,00	0	187	Summe	
Kommentär	EAR 1991				EAR 2005 GE/GI						33 Maximum			

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung: Ergebnis der Abschätzung des Verkehrsaufkommens

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

Ergebnis	Programme	Ver_Bau	Gebiete nördl. Industriewerk				
Größe der Nutzung Einheit Bezugsgröße			qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche
Beschäftigtenverkehr							
Kennwert für Beschäftigte			qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem
Anzahl Beschäftigte			621				
Anwesenheit [%]			80				
Wegehäufigkeit			3,5				
Wege der Beschäftigten			1.739				
MIV-Anteil [%]			70				
Pkw-Besetzungsgrad			1,1				
Pkw-Fahrten/Werktag			1.107				
Kunden-/Besucherverkehr							
Kennwert für Kunden/Besucher			1,00 Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem
Wege der Kunden/Besucher			621				
MIV-Anteil [%]			70				
Pkw-Besetzungsgrad			1,1				
Pkw-Fahrten/Werktag ohne Effekte			395				
Verbundeffekt							
Konkurrenzeffekt							
Pkw-Fahrten/Werktag mit Effekten			395				
Güterverkehr							
Kennwert für Güterverkehr			0,70 Lkw-Fahrten	Lkw-Fahrten	Lkw-Fahrten	Lkw-Fahrten	Lkw-Fahrten

	je Beschäftigtem	je Beschäftigtem	je Beschäftigtem	je Beschäftigtem	je Beschäftigtem
Lkw-Anteil	100	100	100	100	100
Lkw-Fahrten/Werktag	435				
Gesamtverkehr					
Kfz-Fahrten je Werktag mit Effekten	1.937				
Kfz-Fahrten je Werktag ohne Effekte	1.937				
Binnenverkehr: Kfz-Fahrten je Werktag					
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag mit Effekten	969				
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag ohne Effekte	969				

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

<u>Bezugswert</u>	Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz									
-------------------	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-		Stunde	
	<u>Beschäftigten-V.</u>			<u>Kunden-Verkehr</u>			<u>Beschäftigten-V.</u>			<u>Kunden-Verkehr</u>			Verkehr			
	<u>Bezugswert</u>			<u>Bezugswert</u>			<u>Bezugswert</u>			<u>Bezugswert</u>			970			
	554			198			218			0			0			
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Lkw	Anteil	Pkw	Lkw	Anteil	Pkw	Lkw	Anteil	Pkw	Lkw		Kfz
00-01	0,20	1	0,00	0	0,33	1			0			0		0	2	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0	0,33	1			0			0		0	1	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,33	1			0			0		0	1	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0	2,27	5			0			0		0	5	03-04
04-05	0,00	0	0,00	0	2,27	5			0			0		0	5	04-05
05-06	1,40	8	0,00	0	2,27	5			0			0		0	13	05-06
06-07	3,20	18	0,00	0	9,81	21			0			0		0	39	06-07
07-08	2,90	16	2,50	5	9,81	21			0			0		0	42	07-08
08-09	5,00	28	3,50	7	9,81	21			0			0		0	56	08-09
09-10	3,60	20	6,10	12	3,86	8			0			0		0	40	09-10
10-11	2,30	13	10,20	20	3,86	8			0			0		0	41	10-11
11-12	2,00	11	12,10	24	3,86	8			0			0		0	43	11-12
12-13	3,60	20	14,20	28	3,56	8			0			0		0	56	12-13
13-14	5,70	32	9,60	19	3,56	8			0			0		0	58	13-14
14-15	7,50	42	9,00	18	3,56	8			0			0		0	67	14-15
15-16	16,80	93	8,20	16	6,16	13			0			0		0	123	15-16
16-17	21,80	121	7,80	15	6,16	13			0			0		0	150	16-17
17-18	5,70	32	6,80	13	6,16	13			0			0		0	58	17-18
18-19	5,70	32	4,30	9	5,25	11			0			0		0	52	18-19
19-20	3,60	20	3,30	7	5,25	11			0			0		0	38	19-20
20-21	3,40	19	1,90	4	5,25	11			0			0		0	34	20-21
21-22	2,70	15	0,50	1	2,08	5			0			0		0	20	21-22
22-23	2,30	13	0,00	0	2,08	5			0			0		0	17	22-23
23-24	0,60	3	0,00	0	2,12	5			0			0		0	8	23-24
Summe	100,00	554	100,00	198	100,00	218	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	970	Summe
Kommentar	EAR 1991						EAR 2005 GE/GI						150 Maximum			

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert	Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz									
------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-Verkehr	Stunde
	Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Bezugswert	Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Bezugswert				
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw		Anteil	Lkw	Anteil	Pkw		Anteil	Lkw		
	554	198	218	0	0	0	0	0	0	0	970	Kfz		
00-01	0,50	3	0,00	0	2,46	5	0	0	0	0	8	00-01		
01-02	0,20	1	0,00	0	2,50	5	0	0	0	0	7	01-02		
02-03	0,00	0	0,00	0	2,50	5	0	0	0	0	5	02-03		
03-04	0,20	1	0,00	0	5,35	12	0	0	0	0	13	03-04		
04-05	3,40	19	0,00	0	5,35	12	0	0	0	0	30	04-05		
05-06	8,40	47	0,00	0	5,35	12	0	0	0	0	58	05-06		
06-07	21,40	119	2,30	5	5,85	13	0	0	0	0	136	06-07		
07-08	25,50	141	7,70	15	5,85	13	0	0	0	0	169	07-08		
08-09	8,60	48	11,40	23	5,85	13	0	0	0	0	83	08-09		
09-10	1,80	10	12,00	24	5,69	12	0	0	0	0	46	09-10		
10-11	1,80	10	11,40	23	5,69	12	0	0	0	0	45	10-11		
11-12	2,50	14	9,40	19	5,86	13	0	0	0	0	45	11-12		
12-13	4,30	24	7,00	14	4,86	11	0	0	0	0	48	12-13		
13-14	4,10	23	7,60	15	4,86	11	0	0	0	0	48	13-14		
14-15	3,40	19	8,60	17	4,86	11	0	0	0	0	46	14-15		
15-16	0,70	4	7,60	15	5,58	12	0	0	0	0	31	15-16		
16-17	1,40	8	5,90	12	5,58	12	0	0	0	0	32	16-17		
17-18	3,20	18	4,80	10	5,58	12	0	0	0	0	39	17-18		
18-19	3,20	18	2,10	4	2,84	6	0	0	0	0	28	18-19		
19-20	1,60	9	1,70	3	2,84	6	0	0	0	0	18	19-20		
20-21	2,00	11	0,50	1	2,84	6	0	0	0	0	18	20-21		
21-22	0,90	5	0,00	0	0,62	1	0	0	0	0	6	21-22		
22-23	0,90	5	0,00	0	0,62	1	0	0	0	0	6	22-23		
23-24	0,00	0	0,00	0	0,62	1	0	0	0	0	1	23-24		
Summe	100,00	554	100,00	198	100,00	218	0,00	0	0,00	0	970	Summe		
Kommentar	EAR 1991				EAR 2005 GE/GI						169	Maximum		

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung: Ergebnis der Abschätzung des Verkehrsaufkommens

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

Ergebnis Programm Ver_Bau	Gebiete östl. Stationsweg				
Größe der Nutzung Einheit Bezugsgröße	qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche	qm Bruttogeschossfläche
Beschäftigtenverkehr					
Kennwert für Beschäftigte	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem	qm Bruttogeschossfläche je Beschäftigtem
Anzahl Beschäftigte	258				
Anwesenheit [%]	80	100	100		100
Wegehäufigkeit	3,5				
Wege der Beschäftigten	722				
MIV-Anteil [%]	70				
Pkw-Besetzungsgrad	1,1				
Pkw-Fahrten/Werktag	460				
Kunden-/Besucherverkehr					
Kennwert für Kunden/Besucher	1,00 Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem	Wege je Beschäftigtem
Wege der Kunden/Besucher	258				
MIV-Anteil [%]	70				
Pkw-Besetzungsgrad	1,1				
Pkw-Fahrten/Werktag ohne Effekte	164				
Verbundeffekt					
Konkurrenzeffekt					
Pkw-Fahrten/Werktag mit Effekten	164				
Güterverkehr					
Kennwert für Güterverkehr	0,70 Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem

Lkw-Anteil	100	100	100	100	100
Lkw-Fahrten/Werntag	181				
Gesamtverkehr					
Kfz-Fahrten je Werktag mit Effekten	805				
Kfz-Fahrten je Werktag ohne Effekte	805				
Binnenverkehr: Kfz-Fahrten je Werktag					
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag mit Effekten	403				
Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag ohne Effekte	403				

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

<u>Bezugswert</u>	Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz									
-------------------	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-		Stunde
	Beschäftigten-V.			Kunden-Verkehr			Beschäftigten-V.			Kunden-Verkehr			Verkehr	Kfz	
	<u>Bezugswert</u>			<u>Bezugswert</u>			<u>Bezugswert</u>			<u>Bezugswert</u>			<u>Bezugswert</u>		
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil		
	230		82		91		0		0		0		0	403	
00-01	0,20	0	0,00	0	0,33	0			0			0		1	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0	0,33	0			0			0		0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,33	0			0			0		0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0	2,27	2			0			0		2	03-04
04-05	0,00	0	0,00	0	2,27	2			0			0		2	04-05
05-06	1,40	3	0,00	0	2,27	2			0			0		5	05-06
06-07	3,20	7	0,00	0	9,81	9			0			0		16	06-07
07-08	2,90	7	2,50	2	9,81	9			0			0		18	07-08
08-09	5,00	12	3,50	3	9,81	9			0			0		23	08-09
09-10	3,60	8	6,10	5	3,86	4			0			0		17	09-10
10-11	2,30	5	10,20	8	3,86	4			0			0		17	10-11
11-12	2,00	5	12,10	10	3,86	4			0			0		18	11-12
12-13	3,60	8	14,20	12	3,56	3			0			0		23	12-13
13-14	5,70	13	9,60	8	3,56	3			0			0		24	13-14
14-15	7,50	17	9,00	7	3,56	3			0			0		28	14-15
15-16	16,80	39	8,20	7	6,16	6			0			0		51	15-16
16-17	21,80	50	7,80	6	6,16	6			0			0		62	16-17
17-18	5,70	13	6,80	6	6,16	6			0			0		24	17-18
18-19	5,70	13	4,30	4	5,25	5			0			0		21	18-19
19-20	3,60	8	3,30	3	5,25	5			0			0		16	19-20
20-21	3,40	8	1,90	2	5,25	5			0			0		14	20-21
21-22	2,70	6	0,50	0	2,08	2			0			0		9	21-22
22-23	2,30	5	0,00	0	2,08	2			0			0		7	22-23
23-24	0,60	1	0,00	0	2,12	2			0			0		3	23-24
Summe	100,00	230	100,00	82	100,00	91	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	403	Summe
Kommentar	EAR 1991						EAR 2005 GE/GI						62 Maximum		

Maximum

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

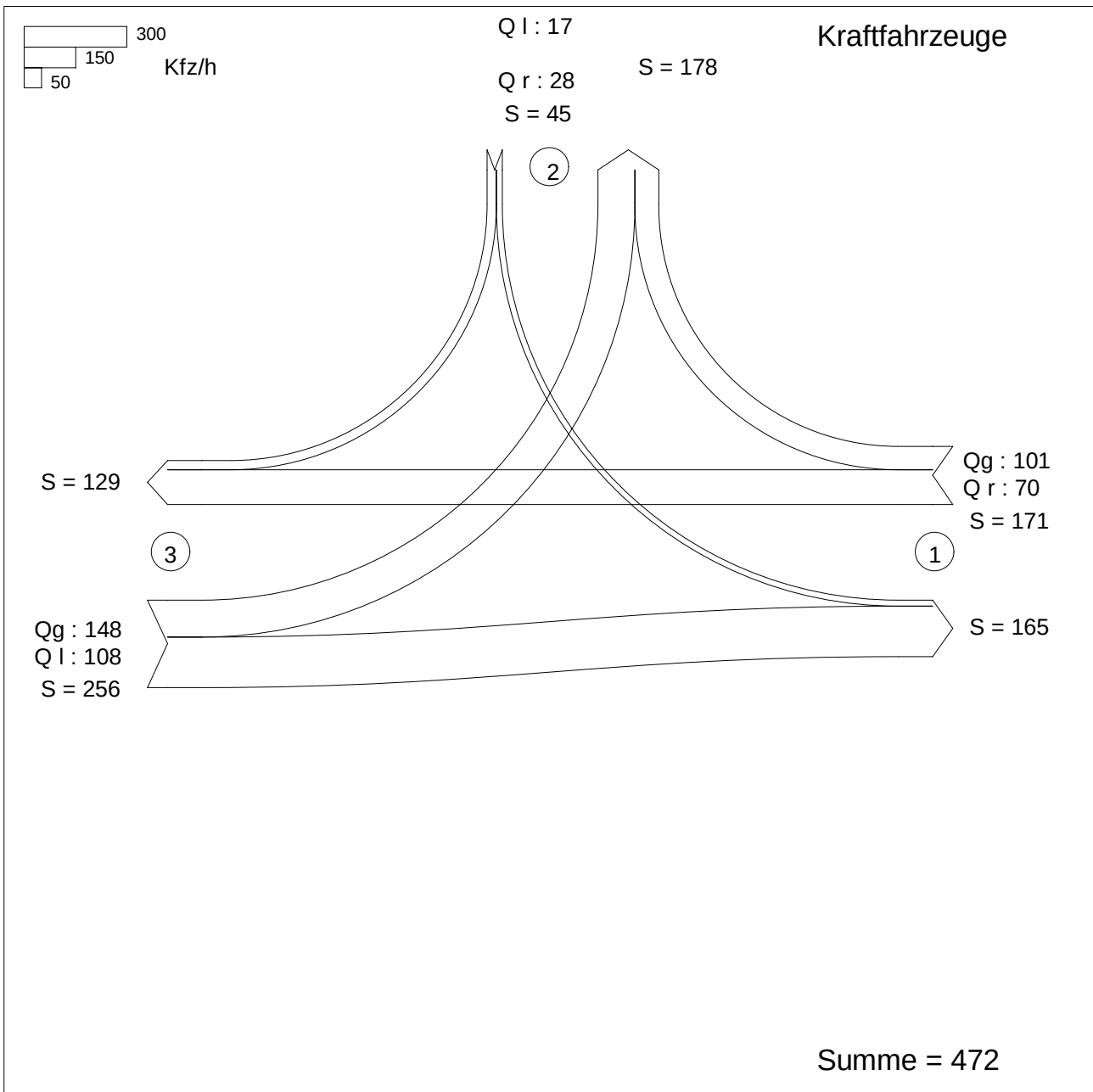
Bezugswert	Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz									
------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Stunde	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet)						Gesamt-Verkehr	Stunde																			
	<u>Beschäftigten-V.</u>			<u>Kunden-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>																				
	Anteil	Pkw		Anteil	Pkw		Anteil	Pkw		Anteil	Pkw				Anteil	Pkw		Anteil	Pkw		Anteil	Pkw		Anteil	Pkw		Anteil	Pkw		Anteil	Pkw		
	230		82		91																										403	Kfz	
00-01	0,50	1	0,00	0	2,46	2			0			0			0														0	3	00-01		
01-02	0,20	0	0,00	0	2,50	2			0			0			0														0	3	01-02		
02-03	0,00	0	0,00	0	2,50	2			0			0			0														0	2	02-03		
03-04	0,20	0	0,00	0	5,35	5			0			0			0														0	5	03-04		
04-05	3,40	8	0,00	0	5,35	5			0			0			0														0	13	04-05		
05-06	8,40	19	0,00	0	5,35	5			0			0			0														0	24	05-06		
06-07	21,40	49	2,30	2	5,85	5			2			0			0														0	56	06-07		
07-08	25,50	59	7,70	6	5,85	5			6			0			0														0	70	07-08		
08-09	8,60	20	11,40	9	5,85	5			9			0			0														0	34	08-09		
09-10	1,80	4	12,00	10	5,69	5			10			0			0														0	19	09-10		
10-11	1,80	4	11,40	9	5,69	5			9			0			0														0	19	10-11		
11-12	2,50	6	9,40	8	5,86	5			8			0			0														0	19	11-12		
12-13	4,30	10	7,00	6	4,86	4			6			0			0														0	20	12-13		
13-14	4,10	9	7,60	6	4,86	4			6			0			0														0	20	13-14		
14-15	3,40	8	8,60	7	4,86	4			7			0			0														0	19	14-15		
15-16	0,70	2	7,60	6	5,58	5			6			0			0														0	13	15-16		
16-17	1,40	3	5,90	5	5,58	5			5			0			0														0	13	16-17		
17-18	3,20	7	4,80	4	5,58	5			4			0			0														0	16	17-18		
18-19	3,20	7	2,10	2	2,84	3			2			0			0														0	12	18-19		
19-20	1,60	4	1,70	1	2,84	3			1			0			0														0	8	19-20		
20-21	2,00	5	0,50	0	2,84	3			0			0			0														0	8	20-21		
21-22	0,90	2	0,00	0	0,62	1			0			0			0														0	3	21-22		
22-23	0,90	2	0,00	0	0,62	1			0			0			0														0	3	22-23		
23-24	0,00	0	0,00	0	0,62	1			0			0			0														0	1	23-24		
Summe	100,00	230	100,00	82	100,00	91			82			0,00	0	0,00	0														0,00	403	Summe		
Kommentar	EAR 1991						EAR 2005 GE/GI																								70 Maximum		

Maximum

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : VUS zum B-Plan Nr. 71
 Knotenpunkt : Rothenberger Straße / Planstraße
 Stunde : Morgendliche Spitzenstunde - Prognose 1
 Datei : P1-MOR~1.kob



Zufahrt 1: Rothenberger Straße Ost
 Zufahrt 2: Planstraße
 Zufahrt 3: Rothenberger Straße West

KNOBEL Version 7.1.19

IPW INGENIEURPLANUNG

Wallenhorst

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : VUS zum B-Plan Nr. 71
 Knotenpunkt : Rothenberger Straße / Planstraße
 Stunde : Morgendliche Spitzenstunde - Prognose 1
 Datei : P1-MOR~1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		118				1800					A
3		76				1600					A
4		26	6,5	3,2	392	580		9,9	1	1	A
6		42	5,9	3,0	136	1016		5,5	1	1	A
Misch-N		68				789	4 + 6	7,5	1	1	A
8		160				1800					A
7		116	5,5	2,8	171	1058		4,1	1	1	A
Misch-H		276				1800	7 + 8	2,5	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Rothenberger Straße Ost
 Rothenberger Straße West
 Nebenstrasse : Planstraße

HBS 2015 S5

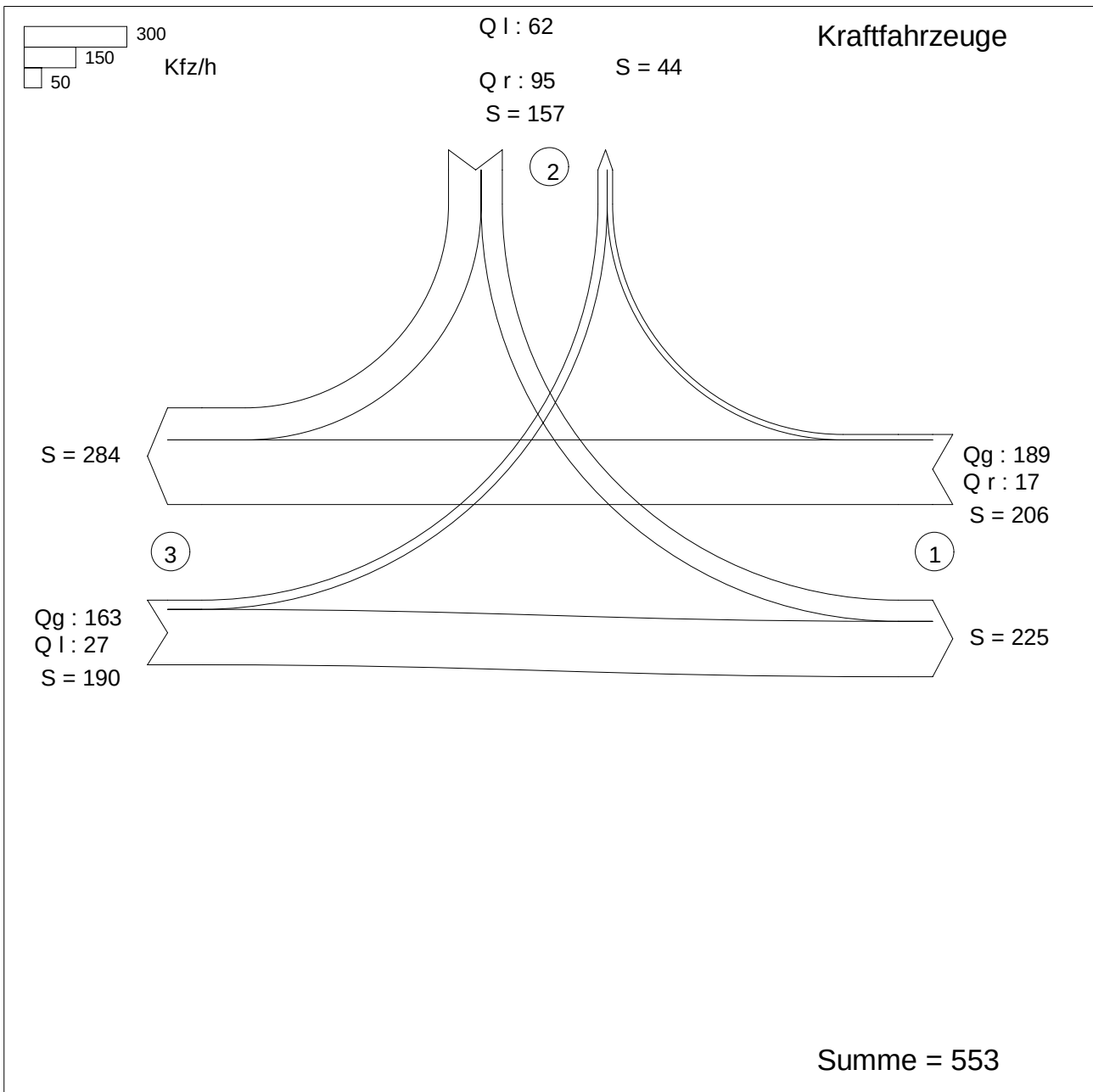
KNOBEL Version 7.1.19

IPW INGENIEURPLANUNG

Wallenhorst

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : VUS zum B-Plan Nr. 71
 Knotenpunkt : Rothenberger Straße / Planstraße
 Stunde : Abendliche Spitzenstunde - Prognose 1
 Datei : P1-ABE~1.kob



Zufahrt 1: Rothenberger Straße Ost
 Zufahrt 2: Planstraße
 Zufahrt 3: Rothenberger Straße West

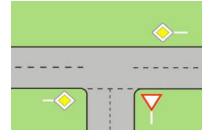
KNOBEL Version 7.1.19

IPW INGENIEURPLANUNG

Wallenhorst

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : VUS zum B-Plan Nr. 71
 Knotenpunkt : Rothenberger Straße / Planstraße
 Stunde : Abendliche Spitzenstunde - Prognose 1
 Datei : P1-ABE~1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		205				1800					A
3		22				1600					A
4		68	6,5	3,2	388	638		6,9	1	1	A
6		103	5,9	3,0	198	943		4,6	1	1	A
Misch-N		171				792	4 + 6	6,3	1	2	A
8		183				1800					A
7		36	5,5	2,8	206	1017		4,9	1	1	A
Misch-H		219				1800	7 + 8	2,6	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Rothenberger Straße Ost
 Rothenberger Straße West
 Nebenstrasse : Planstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

IPW INGENIEURPLANUNG

Wallenhorst