

Dipl.Geogr.Univ. Horst Pressler
Birkenweg 8
93455 Traitsching
Tel. 09971 - 31159
Fax. 09971 - 861770
Mobil: 0171 - 5271668
email: h.pressler@pg-geoversum.de

Dipl.Geogr.Univ. Anton Geiler
Dürenweg 6
93105 Tegernheim
Tel. 09403 - 9542 12
Fax. 09403 - 9542 13
Mobil: 0171 - 8046117
email: a.geiler@pg-geoversum.de

RAUMORDNUNGSVERFAHREN

Umfahrungsstraße Städtedreieck

BURGLENGENFELD – MAXHÜTTE-HAIDHOF – TEUBLITZ

Teil: Verkehrsuntersuchung

**im Auftrag des Landkreises Schwandorf und des
Städtedreiecks**

Stand:
September 2021

INHALTSVERZEICHNIS

1.	AUSGANGSSITUATION	1
2.	UNTERSUCHUNGSGEBIET	2
3.	ERGEBNISSE DER VERKEHRSERHEBUNGEN 2012 UND AKTUALISIERUNG 2020	5
3.1	ERGEBNISSE VERKEHRSZÄHLUNGEN 2012 / 2020	6
3.2	ERGEBNISSE GANZTAGES-VERKEHRSZÄHLUNGEN 2012	8
3.3	ERGEBNISSE VERKEHRSBEFRAGUNGEN 2012.....	9
4.	ENTWICKLUNG DER VERKEHRSAUFKOMMEN IM UNTERSUCHUNGSRaum	10
5.	TRENDPROGNOSE 2035.....	12
6.	MODELLPROGNOSE 2035	13
7.	PLANUNGSVARIANTEN	17
7.1	PROGNOSENULLFALL	17
7.2	MODELLPROGNOSE TRASSE A.....	18
7.3	MODELLPROGNOSE TRASSE B.....	19
7.4	MODELLPROGNOSE TRASSE C.....	20
7.5	MODELLPROGNOSE TRASSE D.....	21
7.6	MODELLPROGNOSE TRASSE U7.....	22
7.7	MODELLPROGNOSE TRASSE U10.....	23
7.8	MODELLPROGNOSE TRASSE U11.....	24
8.	ZUSAMMENSTELLUNG DER BERECHNUNGSERGEBNISSE	25
9.	ÜBERREGIONALER VERKEHR	28
9.1	NETZSTRUKTUR.....	28
9.2	GRUNDLAGEN DER ANALYSE	29
9.3	ERGEBNISSE DER BERECHNUNGEN - PROGNOSENULLFALL	30
9.4	ERGEBNISSE DER BERECHNUNGEN - PLANUNGSVARIANTEN	30
9.5	VERBINDUNGSFUNKTIONSSTUFE.....	32

Städtedreieck
BUL – MAX – TEU
Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Teil:
Verkehrsuntersuchung
2020

Inhaltsverzeichnis 

VERZEICHNIS DER ANLAGEN

ANHANG 1

S 1-6	Demographische Daten
S 7	Lage der Zähl- und Befragungsstellen
S 8-10	Bebauungspläne und Planungsabsichten im Städtedreieck
S 11-41	Verkehrsnachfrageprognosen Stadt Burglengenfeld
S 42-60	Verkehrsnachfrageprognosen Stadt Maxhütte-Haidhof
S 61-90	Verkehrsnachfrageprognosen Stadt Teublitz
S 91	Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen 2005 und 2015
S 92-105	Unterlagen der Städte bzgl. zusätzliche Angaben

ANHANG 2

Plan 1.1	Verkehrsbelastungsplan 2020 Gesamtverkehr
Plan 1.2	Verkehrsbelastungsplan 2020 Schwerverkehr
Plan 2.1	Verkehrsbelastungsplan 2035 Gesamtverkehr Nullvariante
Plan 2.2	Verkehrsbelastungsplan 2035 Schwerverkehr Nullvariante
Plan 3	Linienführung der Trassenvarianten
Plan 4.1	Verkehrsbelastungsplan 2035 Gesamtverkehr – Trasse A
Plan 4.2	Verkehrsbelastungsplan 2035 Schwerverkehr – Trasse A
Plan 4.3	Differenzplan Trasse A / Prognosenullfall
Plan 5.1	Verkehrsbelastungsplan 2035 Gesamtverkehr – Trasse B
Plan 5.2	Verkehrsbelastungsplan 2035 Schwerverkehr – Trasse B
Plan 5.3	Differenzplan Trasse B / Prognosenullfall
Plan 6.1	Verkehrsbelastungsplan 2035 Gesamtverkehr – Trasse C
Plan 6.2	Verkehrsbelastungsplan 2035 Schwerverkehr – Trasse C
Plan 6.3	Differenzplan Trasse C / Prognosenullfall
Plan 7.1	Verkehrsbelastungsplan 2035 Gesamtverkehr – Trasse D
Plan 7.2	Verkehrsbelastungsplan 2035 Schwerverkehr – Trasse D
Plan 7.3	Differenzplan Trasse D / Prognosenullfall
Plan 8.1	Verkehrsbelastungsplan 2035 Gesamtverkehr – Trasse U7
Plan 8.2	Verkehrsbelastungsplan 2035 Schwerverkehr – Trasse U7
Plan 8.3	Differenzplan Trasse U7 / Prognosenullfall

Städtedreieck
BUL – MAX – TEU
Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Teil:
Verkehrsuntersuchung
2020

Inhaltsverzeichnis 

Fortsetzung

ANHANG 2

- Plan 9.1 Verkehrsbelastungsplan 2035 Gesamtverkehr – Trasse U10
- Plan 9.2 Verkehrsbelastungsplan 2035 Schwerverkehr – Trasse U10
- Plan 9.3 Differenzplan Trasse U10 / Prognosenufall
- Plan 10.1 Verkehrsbelastungsplan 2035 Gesamtverkehr – Trasse U11
- Plan 10.2 Verkehrsbelastungsplan 2035 Schwerverkehr – Trasse U11
- Plan 10.3 Differenzplan Trasse U11 / Prognosenufall
- Plan 11.1 Verkehrsbelastungsplan Überregionaler Verkehr - Prognosenufall
- Plan 11.2 Verkehrsbelastungsplan Überregionaler Verkehr - Trasse A
- Plan 11.3 Verkehrsbelastungsplan Überregionaler Verkehr - Trasse B
- Plan 11.4 Verkehrsbelastungsplan Überregionaler Verkehr - Trasse C
- Plan 11.8 Verkehrsbelastungsplan Überregionaler Verkehr - Trasse D
- Plan 11.5 Verkehrsbelastungsplan Überregionaler Verkehr - Trasse U7
- Plan 11.6 Verkehrsbelastungsplan Überregionaler Verkehr - Trasse U10
- Plan 11.7 Verkehrsbelastungsplan Überregionaler Verkehr - Trasse U11

Städtedreieck
BUL – MAX – TEU
Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Teil:
Verkehrsuntersuchung
2020

Inhaltsverzeichnis

1. AUSGANGSSITUATION

Die Städte Burglengenfeld, Teublitz und Maxhütte-Haidhof versuchen seit Jahren die Verkehrsprobleme im Städtedreieck durch eine Straßennetzergänzung zu lösen. Verschiedene Ansätze verliefen bisher wenig erfolgreich. Die letzte Planung wurde mittels Bürgerentscheid in der Stadt Teublitz abgelehnt. Zwischenzeitlich hat das Ingenieurbüro Preihsl+Schwan aus Burglengenfeld unter dem Titel „Machbarkeitsstudie zum überörtlichen Verkehrskonzept im Städtedreieck“ vom 31.01.2012 verschiedene Trassenverläufe untersucht, die eine Entlastung versprechen könnten. Hierzu wurde durch GEO.VER.S.UM eine Verkehrsuntersuchung zu den verkehrlichen Auswirkungen einer Umgehungsstraße durchgeführt.

Aufgabe der vorliegenden Verkehrsuntersuchung ist es, die zu prüfenden Trassenverläufe von Entlastungsstraßen im Raumordnungsverfahren verkehrsplanerisch zu bewerten. Diese Verkehrsuntersuchung aktualisiert die Studie aus dem Jahr 2013.

Die Verkehrsuntersuchung gliedert sich in

- empirische Verkehrserhebungen 2012
- Darstellung der gegenwärtigen Verkehrssituation 2020
- Durchführung von Verkehrsnachfrageprognosen
- Prognose der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2035
- Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen von Umgehungsstraßen

Hierzu wurden neue Kurzzeitverkehrszählungen zur Aktualisierung der bereits vorhandenen Verkehrsdaten durchgeführt. Neben den Trendprognosen der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2035 wurden die spezifischen Entwicklungsabsichten der Städte in Modellprognosen untersucht.

Diese Nachfrageermittlungen wurden mit dem Prognoseprogramm VER_BAU nach dem bundesweit anerkannten Bosserhoff-Verfahren durchgeführt; die Umlagerungsberechnungen erfolgten unter Verwendung des Simulationsprogramms VISUM.

Städtedreieck
BUL – MAX – TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Teil:
Verkehrsuntersuchung
2020

Seite 1

2. UNTERSUCHUNGSGEBIET

Das Städtedreieck BURGLENGENFELD – MAXHÜTTE-HAIDHOF – TEUBLITZ befindet sich ca. 14 km südlich der Großen Kreisstadt Schwandorf im Landkreis Schwandorf, direkt westlich der BAB A 93. Die Städte Burglengenfeld, Maxhütte-Haidhof und Teublitz bilden diesen formellen Zusammenschluss zur interkommunalen Zusammenarbeit.

Das Untersuchungsgebiet umfasst die Stadtgebiete zwischen der BAB-Anschlussstelle Teublitz im Osten, der BAB-Anschlussstelle Ponholz im Südosten und der Stadt Burglengenfeld im Westen.

Das überregionale Hauptstraßennetz im Städtedreieck besteht aus folgenden Straßenabschnitten:

- St 2397 von Regenstauf kommend über Burglengenfeld und Teublitz nach Schwandorf
- St 2235 von Kallmünz kommend über Burglengenfeld nach Schmidmühlen

Das Hauptstraßennetz wird durch folgende regionale Verbindungen ergänzt:

- SAD 6 von Holzheim am Forst nach Burglengenfeld
- SAD 7 von Eich nach Burglengenfeld
- SAD 10 von Pottenstetten nach Burglengenfeld
- SAD 1 von Fischbach nach Teublitz
- SAD 5 von Ziegelhütte über Maxhütte und Teublitz nach Bubach a.d.Naab
- SAD 8 von Burglengenfeld über Maxhütte zur SAD 1 östlich Teublitz
- SAD 4 von Ponholz über Leonberg nach Haidhof

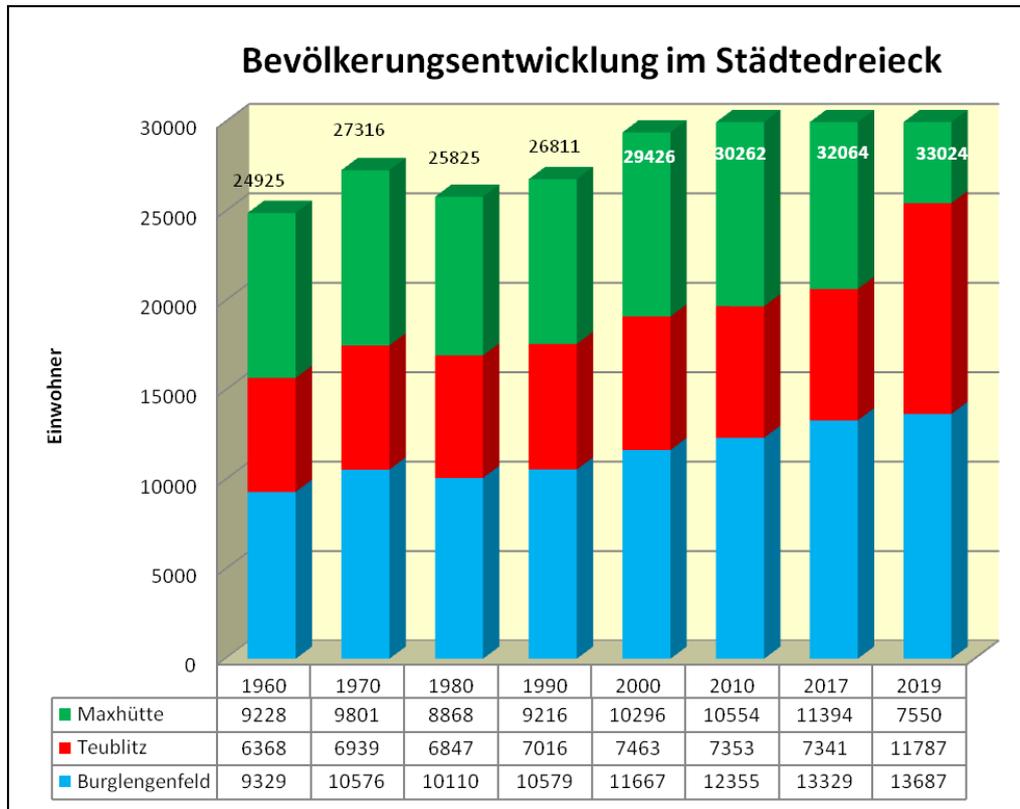
Im Städtedreieck wohnten zum Stichtag 31.12.2019 insgesamt 33.024 Menschen. Die Verteilung auf die einzelnen Städte stellt sich dabei wie folgt dar:

	Einwohner	Anteil
Burglengenfeld	13.687	41,4%
Maxhütte-Haidhof	11.787	35,7%
Teublitz	7.550	22,9%
Städtedreieck	33.024	100,0%

Tab. 1: Einwohner 2019 und Einwohnerverteilung

Die Bevölkerungsentwicklung im Städtedreieck ist seit 1970 stetig. Die mittelfristige Entwicklung (10 Jahre) liegt bei einem Zuwachs von 0,96% p.a.; ebenso im langfristigen Mittel (0,78% p.a. der letzten 30 Jahre).

In den letzten 50 Jahren hat die Einwohnerzahl im Städtedreieck pro Jahr durchschnittlich um 0,4% zugenommen. Die nachfolgende Grafik stellt die Bevölkerungsentwicklung der letzten 50 Jahre dar.



Grafik. 1: Bevölkerungsentwicklung im Städtedreieck 1960-2019¹

Aufgrund der bisherigen demographischen Entwicklung sowie der städtebaulichen Bemühungen der Städte um günstiges Bauland kann auch weiterhin davon ausgegangen werden, dass sich die Bevölkerungsentwicklung im moderaten Umfang fortsetzen wird.

Die Verteilung der Einwohner auf Ortsteile bzw. Verkehrszellen ist im entsprechenden Plan des Anhangs 1 dargestellt.

Für Verkehrsnachfrageprognosen zu Bauleitplanungen ist die regionale und lokale Wohndichte von großer Bedeutung. Diese stellt sich für das Jahr 2017 wie folgt dar:

Jahr: 2017	Anzahl Ew.	Anzahl Wohngebäude	Anzahl Wohnungen	Ew pro Wohngeb.	Ew pro Whg
Burglengenfeld	13.329	3.617	5.947	3,42	2,08
Maxhütte-Haidhof	11.394	3.443	5.232	3,31	2,18
Teublitz	7.341	2.340	3.434	3,14	2,14
Summe	32.064	9.400	14.613	3,41	2,19

Tab. 2: Wohndichte 2017²

Städtedreieck
BUL – MAX – TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Teil:
Verkehrsuntersuchung
2020

¹ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung

² Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung

Neben der demographischen Entwicklung wurde auf Basis der Staatlichen Statistik auch die Pendlerstatistik ausgewertet.

	Einpendler über Gemeindegrenzen	Auspendler über Gemeindegrenzen
	Anzahl	Anzahl
Burglengenfeld	2.039	4.346
Maxhütte-Haidhof	2.340	4.090
Teublitz	1.366	2.733
Städtedreieck	5.745	11.169

Tab. 3: Pendlerstatistik zum 30.06.2018³

Demzufolge pendeln mehr als 6% Personen aus als ein; das Pendleraufkommen insgesamt ist mit 16.914 Personen recht hoch. Im Zeitraum von 2007 bis 2017 hat es sich von 13.136 Personen um knapp 29% erhöht.

Die Auspendlerquote (Anteil der Auspendler an den soz.vers.pfl. Beschäftigten am Wohnort) liegt bei knapp über 62%. Die Einpendlerquote (Anteil der Einpendler an den soz.vers.pfl. Beschäftigten am Arbeitsort) beträgt knapp 70%.

	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	
	am Wohnort	am Arbeitsort
	Anzahl	Anzahl
Burglengenfeld	5.534	3.227
Maxhütte-Haidhof	4.842	3.092
Teublitz	3.216	1.849
Städtedreieck	13.592	8.168

Tab. 4: Beschäftigtenstatistik zum 30.06.2017⁴

Die Auswertung der Pendlerstatistik zeigt folgende regionalen Ausprägungen:

Stadt/Pendler	soz.vers.pfl. Beschäftigte mit Quelle und Ziel in ...				
Burglengenfeld	am Ort	Städtedreieck	Regensburg	Schwandorf	Rest
Auspendler	20%	35%	40%	15%	10%
Einpendler		35%	25%	20%	20%
Maxhütte	am Ort	Städtedreieck	Regensburg	Schwandorf	Rest
Auspendler	15%	30%	50%	10%	10%
Einpendler		25%	30%	20%	25%
Teublitz	am Ort	Städtedreieck	Regensburg	Schwandorf	Rest
Auspendler	20%	35%	35%	20%	10%
Einpendler		40%	15%	30%	15%

Tab. 5: Herkunft-Ziel-Beziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Städtedreieck⁵

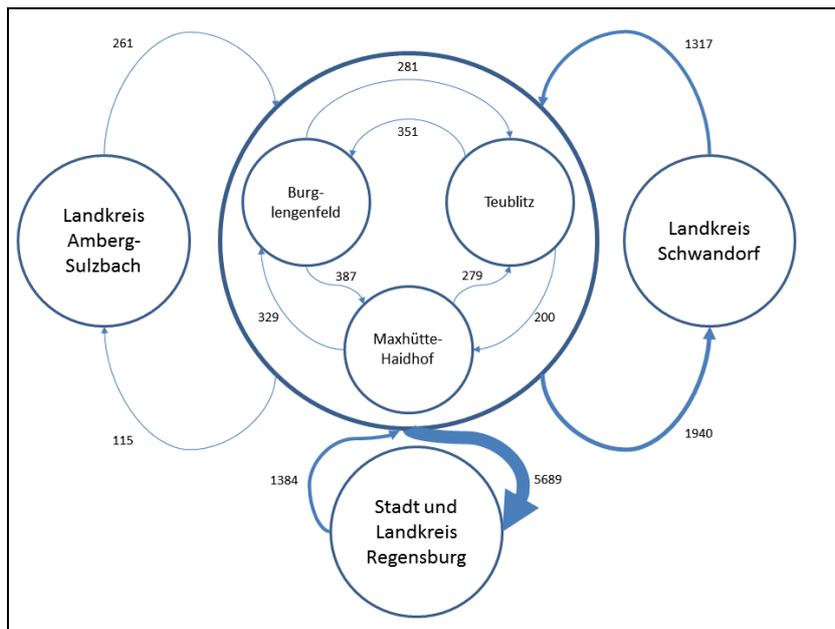
³ Quelle: Geschäftsstelle Städtedreieck

⁴ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung

⁵ Quelle: Geschäftsstelle Städtedreieck. Arbeitsmarkt und Pendlerverflechtungen. 2/2018

Die Analyse zeigt, dass aus dem Städtedreieck knapp 3.250 Personen nach Schwandorf (Stadt und Landkreis) pendeln, was bei einem Fahrzeugbesatz von 1,1 Personen bereits knapp 6.000 Fahrbewegungen impliziert.

Sie zeigt allerdings vorzeitig auch, dass ein Großteil der Pendler mit Fahrbeziehung in die Stadt und den Landkreis Regensburg von einer Umgehungsstraße nicht oder nur zu einem kleinen Teil profitieren werden, nämlich knapp 7.100 Pendler (13.000 Fahrten).



Grafik 2: Pendlerverflechtungen im Städtedreieck⁶

Die Pendlerverflechtungen bilden mit den Ergebnissen der Verkehrsbefragungen die Grundlage der Herkunft-Ziel-Matrizen für die baulichen Entwicklungen im Städtedreieck. Es wird davon ausgegangen, dass sich auch zukünftig die Pendlerbeziehungen nicht wesentlich verändern, die Pendlerstrukturen konstant bleiben.

3. ERGEBNISSE DER VERKEHRSERHEBUNGEN 2012 UND AKTUALISIERUNG 2020

Die Verkehrserhebungen wurden gemäß EVE12⁷ an repräsentativen Wochentagen von Normalwochen im Juni und Juli 2012 sowie im Frühjahr 2020 durchgeführt. Vorerhebungen fanden im Juni/Juli 2012; Kontrollzählungen im Oktober 2012 und April 2013 statt.

Die Haupterhebungen der Verkehrszählungen fanden Anfang Juli 2012 statt. Die Verkehrsbefragungen wurden am 18., 20. und 25. September 2013

⁶ Quelle: Geschäftsstelle Städtedreieck. Arbeitsmarkt und Pendlerverflechtungen. 2/2018

⁷ FGSV. Empfehlungen für Verkehrserhebungen. 2012

durchgeführt. Die Ganztagesverkehrszählung fand vom 17. Juli bis 18. Juli 2012 statt.

Insgesamt wurden im Laufe der Verkehrserhebungen des Jahres 2012 ...

- an 18 Positionen **über 126.000 Fahrzeuge gezählt** und
- an 9 Positionen **knapp 10.000 Verkehrsteilnehmer** befragt

Die Aktualisierungszählungen 2020 fanden an insgesamt 5 zentralen Knotenpunkten mit 17 Straßenquerschnitten statt. Mit den daraus ermittelten Hochrechnungsparametern wurden die Verkehrsaufkommen standardmäßig im gesamten Untersuchungsgebiet hochgerechnet. Dies gewährleistet unter Einbeziehung der amtlichen Straßenverkehrszählungsergebnisse 2015 (18 Zählstellen) einen hinreichend genaue Basis zur Abschätzung der Verkehrsentwicklung.

3.1 ERGEBNISSE VERKEHRSZÄHLUNGEN 2012 / 2020

Der Lageplan 2 im Anhang 1 zeigt die Lage der Verkehrszählstellen und Befragungsstellen im Untersuchungsgebiet des Städtedreiecks.

An 18 Knotenpunkten wurden Knotenstromverkehrszählungen und an 3 Straßenabschnitten 24-Stunden-Querschnittszählungen durchgeführt.

Die Knotenstrom- und Querschnittszählungen fanden in der Zeit zwischen 06:00 Uhr und 10:00 Uhr sowie zwischen 14:00 und 18:00 Uhr statt. An ausgewählten Positionen wurden darüber hinaus Zählungen in der Zeit zwischen 12:00 und 14:00 Uhr durchgeführt.

Die Zählergebnisse wurden nach dem in dem HBS 2015⁸ beschriebenen Verfahren zur Ermittlung von Ganztageszahlen und DTV-Werten⁹ hochgerechnet. Diese standardisierten Hochrechnungsfaktoren wurden mit den Ergebnissen der Ganztageszählungen abgeglichen (siehe unten).

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen sind in Anhang 2 Plan 1.0 und 1.1 dargestellt. Nachfolgend werden aussagekräftige Einzelquerschnitte aufgezeigt.

Stadt / Straßenabschnitt	Kfz pro Tag im DTV 2012	SV-Anteil in% 2012	Kfz pro Tag im DTV 2020	SV-Anteil in% 2020
STADT BURGLENGENFELD				
B 15 - Rathaus	10.540	2,5%		
B 15 - Regensburger Straße Süd	9.020	2,7%		
B 15 - Schwandorfer Straße	9.360	6,8%	11.390	5,0%
Umgehungsstraße Süd	6.530	9,2%	6.540	8,6%
SAD 8 - westlich Alex	5.590	2,3%	5.925	2,4%
Pithivierbrücke	7.170	8,2%		

Städtedreieck
BUL – MAX – TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Teil:
Verkehrsuntersuchung
2020

⁸ FGSV. Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen. Köln 2015. Ausgabe 2015
⁹ DTV = **D**urchschnittlicher **T**äglicher **V**erkehr

STADT MAXHÜTTE-HAIDHOF				
SAD 5 - Rathaus	9.910	4,7%		
SAD 8 - Ibenthann	5.950	3,6%		
SAD 5 - Birkenhöhe	6.600	7,3%		
SAD 5 - südlich Alex	8.175	4,2%	7.090	3,7%
SAD 4 - Ponholz	3.120	4,8%		
SAD 4 - Leonberg	5.010	2,9%		
SAD 5 - Burglengenfelder Straße	8.300	4,7%		
Bahnhofstraße	6.550	2,3%		
STADT TEUBLITZ				
B 15 - Rathaus	15.190	4,8%	15.110	3,0%
B 15 - Regensburger Straße West	10.520	5,0%		
B 15 - Regensburger Straße Nord	8.850	7,0%	10.820	4,0%
Fischbacher Straße	4.940	1,5%	5.340	0,6%
SAD 5 - nördlich Alex	6.750	4,1%	6.240	3,7%
SAD 1 - auf Höhe Gewerbepark	4.340	10,7%	2.890	10,0%

Tab. 6: Ergebnisse der Verkehrszählungen 2012, aktualisiert 2020

Die erhobenen Verkehrszahlen belegen in eindeutiger Weise die Bedeutung der St 2397 in ihrem gesamten Verlauf, v.a. durch die Stadtzentren von Burglengenfeld und Teublitz. Ebenso wird die wichtige Nord-Süd-Verbindung der SAD 5 durch Maxhütte und Teublitz offensichtlich. Im Stadtzentrum von Teublitz kumulieren diese Verkehrsmengen zu einem DTV-Verkehrsaufkommen 2020 von rund 15.000 Kfz pro Tag im DTV. An Werktagen des Jahres 2020 beträgt der ermittelte DTV rund 17.000 Kfz pro Tag. In Verbindung mit den Abbiegeverkehren im Stadtzentrum von Teublitz führt dies zu den seit langem bekannten Verkehrsproblemen mit erheblichen Rückstauungen und Wartezeiten sowie Verkehrsgefährdungen und Stadt-Umfeld-Problemen (Abgase, Lärm, Städtebau).

Teublitz ist hierbei in der unglücklichen Situation, dass sich im Stadtzentrum St 2397 und SAD 5 kreuzen und dieses Verkehrskreuz auch eine Zubringerfunktion zur BAB A 93 übernimmt.

Der Schwerverkehr ist im Allgemeinen nicht sonderlich hoch ausgeprägt. In Teilabschnitten werden aber auch deutlich erhöhte Anteilswerte erreicht (siehe oben).

Das vorhandene Verkehrssystem führt allerdings dazu, dass gerade im Stadtzentrum von Teublitz im sowieso schon höchst frequentierten Straßenabschnitt des Städtedreiecks sich auch die Schwerverkehrsströme bündeln, so dass mit über 600 Lkw-Fahrten pro Tag hier die höchsten Absolutwerte erreicht werden. Demgegenüber profitiert hier die Stadt Burglengenfeld von der Ortsumgehung und dem Lkw-Durchfahrverbot im Stadtzentrum. Die Stadt Maxhütte-Haidhof erreicht aufgrund der südlich gelegenen Gewerbe- und Industriegebiete mit der direkten Anbindung an die BAB A 93 etwas über die Hälfte des Lkw-Aufkommens von Teublitz.

Städtedreieck
BUL – MAX – TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Teil:
Verkehrsuntersuchung
2020

Seite 7

Die stärkste Verkehrsbelastung im Zubringerverkehr von der BAB A 93 (Anschluss Ponholz) weist die B 15 mit rund 12.400 Kfz pro Tag im DTV auf. Auf der SAD 1 fahren rd. 8.200 Kfz pro Tag im DTV aus Richtung BAB A 93 (Anschluss Teublitz) in annähernd gleicher Stärke wie von der St 2397 aus Richtung Schwandorf (7.300 Kfz im DTV) auf Teublitz zu.

Die westlichen Zubringer im Stadtbereich Burglengenfeld erreichen im Jahr 2015 mit Werten zwischen 1.240 und 3.860 Kfz nur eine untergeordnete Bedeutung, zumal sie auch auf der Umgehungsstraße von Burglengenfeld abgefangen werden.

Aus Richtung Süden erreichen rd. 6.500 Kfz pro Tag im DTV 2015 die Stadt Maxhütte-Haidhof über die SAD 5; aus Richtung Norden sind es dagegen 7.100. Über die SAD 8 fahren aus Richtung Osten rd. 3.070 Kfz im DTV und über die SAD 4 aus Leonberg noch einmal 4.900 Kfz zu. Diese Verkehre verteilen sich allerdings vorwiegend in den südlich gelegenen Wohn- und Gewerbegebieten mit dem neuen Einkaufszentrum am südlichen Stadtrand.

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen sind in den Verkehrsbelastungsplänen Plan 1.1 und 1.2 im Anhang dargestellt.

3.2 ERGEBNISSE GANZTAGES-VERKEHRSZÄHLUNGEN 2012

Die Ganztageszählungen über 24 Stunden wurden an 3 zentralen Straßenabschnitten des Untersuchungsgebietes durchgeführt. Für den 17./18. Juni 2012 betragen die ermittelten Verkehrsaufkommen wie folgt:

SAD 5 Maxhütte:	8.494 Kfz
SAD 5 Teublitz:	7.029 Kfz
SAD 8 Burglengenfeld:	5.774 Kfz



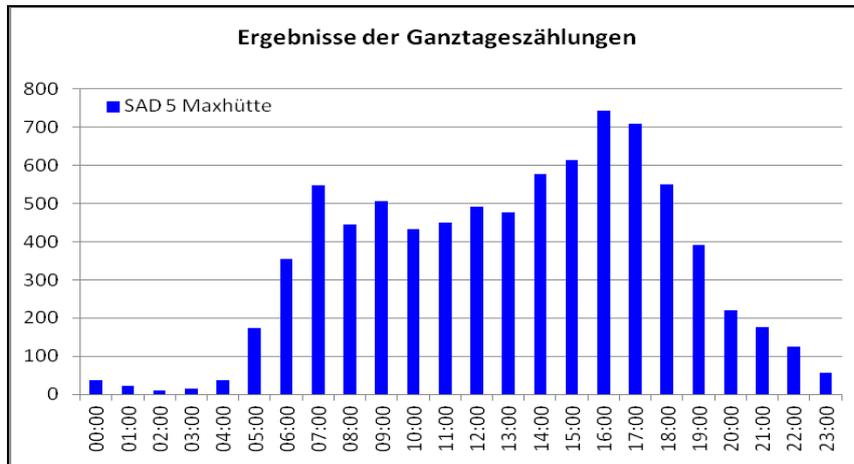
Die Schwerverkehrsanteile haben am Erhebungstag 5,8% bzw. 5,9% auf der SAD 5 und 3,8% auf der SAD 8 betragen.

Das typische Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf ist exemplarisch für die SAD 5

aus Richtung Maxhütte in nachfolgender Grafik dargestellt. Erkennbar ist der ab 5 Uhr einsetzende Berufsverkehr mit dem Spitzenwert zwischen 7 und 8 Uhr. Der morgendliche Einkaufsverkehr in der Zeit zwischen 9 und 10 Uhr wird deutlich von der Nachmittagsspitze im Zeitraum zwischen 16 und 17 Uhr übertroffen. Die Nachmittagsspitze erstreckt sich über 2 Stunden von 16 bis 18 Uhr; danach sinkt das Verkehrsaufkommen stetig auf den Minimalwert zwischen 2 und 3 Uhr ab.

Städtedreieck
BUL – MAX – TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Teil:
Verkehrsuntersuchung
2020



Grafik 3: Ergebnisse der Ganztageszählungen

Aufgrund der Zählergebnisse wurden die Hochrechnungsfaktoren nach dem Verfahren der HBS (Kurzzeitanzählung → Tageswert) nur marginal angepasst. Gegenüber dem Jahr 2020 werden an der Tagesverkehrsverteilung keine Änderungen vorgenommen.

3.3 ERGEBNISSE VERKEHRSBEFRAGUNGEN 2012

Zur Ermittlung der Herkunft-Ziel-Matrizen für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen verschiedener Trassenführungen wurden an 9 Positionen Verkehrsbefragungen durchgeführt. Es wurde in der Zeit zwischen 06:00 Uhr und 10:00 Uhr sowie zwischen 14:00 Uhr und 18:00 Uhr an folgenden Stellen der Verkehr in Fahrtrichtung Städtedreieck befragt:

- B 15 nördlich Teublitz
- SAD 1 östlich Teublitz
- SAD 5 westlich Maxhütte
- SAD 4 nördlich Leonberg
- St 2397 südlich Burglengenfeld
- SAD 8 östlich Burglengenfeld
- GS Verrauer Straße nördlich Verrau
- St 2397 zwischen Teublitz und Burglengenfeld
- SAD 5 südlich Maxhütte

Es konnten insgesamt knapp 10.000 Verkehrsteilnehmer nach Herkunft und Ziel sowie nach dem Fahrtgrund befragt werden. Die Befragungsquote schwankte je nach Befragungsstelle zwischen rd. 40% und 81%. Im Durchschnitt konnten rund 55% aller Verkehrsteilnehmer im Erhebungszeitraum befragt werden, was eine sehr gute, somit repräsentative und aussagekräftige Befragungsquote darstellt.

Städtedreieck
BUL – MAX – TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Teil:
Verkehrsuntersuchung
2020

Seite 9

Nr	Befragungs- stelle	Verkehrsteilnehmer		Befragungs- quote
		gezählt	befragt	
1	B 15 n TEU	2015	1452	72,1%
2	SAD 5 ö TEU	1969	1202	61,0%
3	SAD 5 in MAX	2268	1250	55,1%
4	SAD 4 LEON	1316	711	54,0%
5	B 15 s BUL	2698	1092	40,5%
6	SAD 8 ö BUL	1461	1025	70,2%
7	GVS VERAU	321	259	80,7%
8	B 15 w TEU	3019	1300	43,1%
9	SAD 5 s MAX	2017	1180	58,5%
	Summe	17084	9471	55,4%

Tab. 7: Verkehrsbefragungen und Befragungsquoten 2012

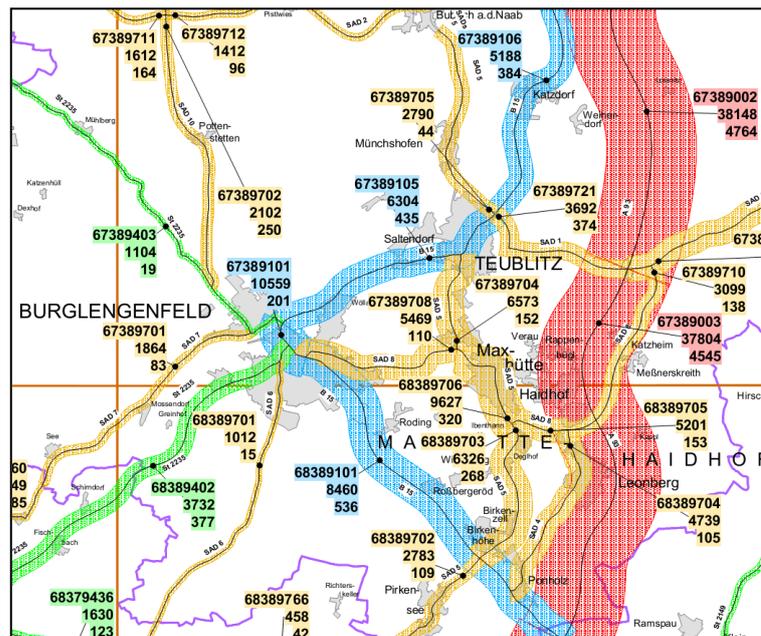
Wichtigstes Augenmerk bei der Verkehrsbefragung bestand in der Ermittlung der Verkehrsstromarten sowie in der Bestimmung der Herkunft-Ziel-Matrix, die als Grundlage aller Prognosen und Umlagerungsberechnungen herangezogen wurde. Die festgestellten Verkehrsbeziehungen aus den Verkehrsbefragungen werden für die Aktualisierung 2020 übernommen.

4. ENTWICKLUNG DER VERKEHRSAUFKOMMEN IM UNTERSUCHUNGSRAUM

Die Auswertung der Verkehrsentwicklung im Untersuchungsraum des Städtedreiecks wird auf der Grundlage der amtlichen Straßenverkehrszählungen¹⁰ durchgeführt.

Die nachfolgenden Grafiken zeigen die Lage der amtlichen Zählstellen im Bereich des Städtedreiecks und die Verkehrsmengen 2010 und 2015.

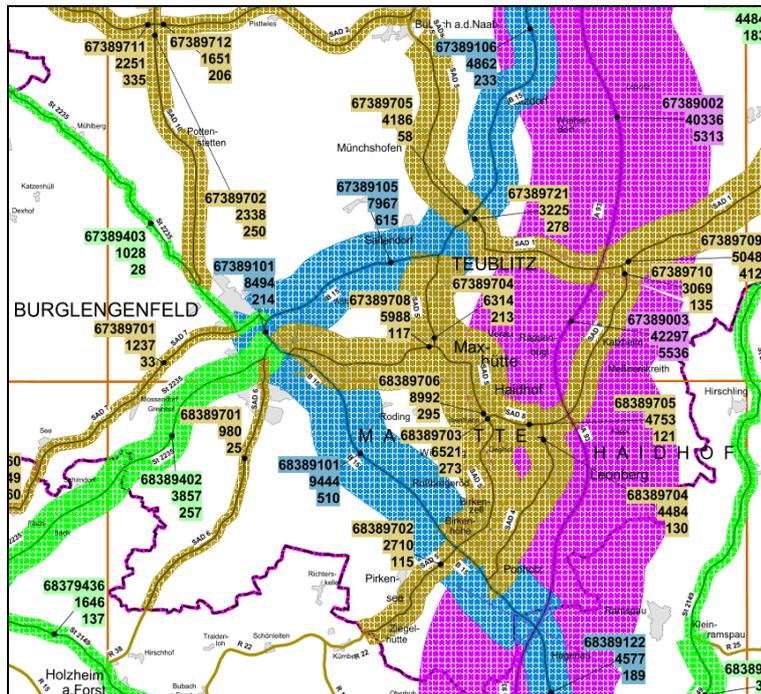
Grafik 4.1: Ergebnisse der SVZ 2010



Städtedreieck
BUL – MAX – TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Teil:
Verkehrsuntersuchung
2020

¹⁰ Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern. Straßenverkehrszählungen 1975, 1980, 1985, 1990, 1995, 2000, 2005 und 2010



Grafik 4.2: Ergebnisse der SVZ 2015

Die Auswertung der Zeitreihen zeigt, dass sowohl im langfristigen, mittel- und kurzfristigen Bereich die Zunahmequoten sinken. Im 10-Jahreszeitraum beträgt der Zunahmefaktor gerade einmal 0,3% p.a..

Darüber hinaus ist festzustellen, dass im Untersuchungsgebiet des Städtedreiecks im Schwerverkehr eine gegenläufige Entwicklung erkennbar. Hier sinken die Werte, was allerdings auch z.T. auf Verlagerungen auf nicht-erfasste Straßen zurückzuführen ist (Bsp. Umgehung von Burglengenfeld).

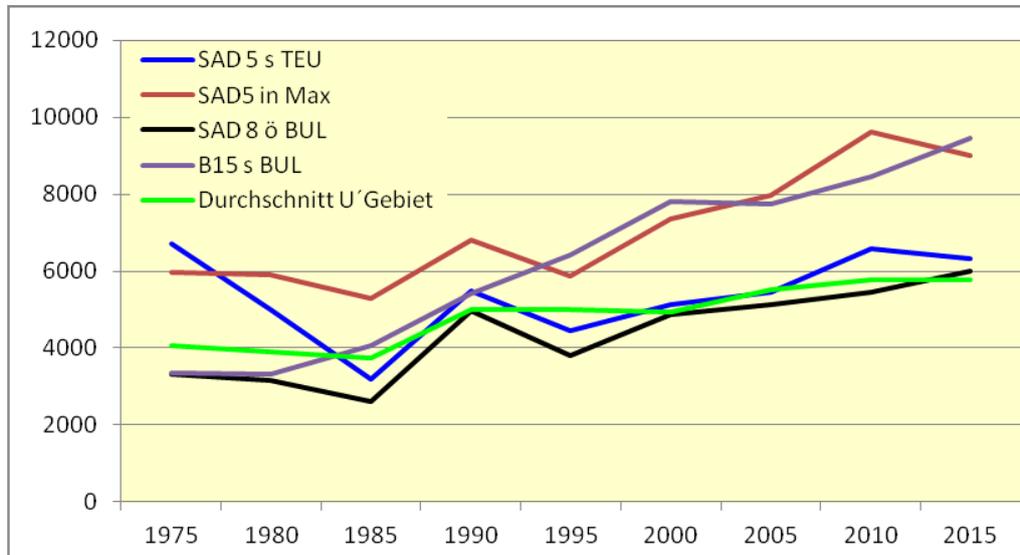
Verkehrsentwicklung p.a.	Zeitraum	IV	SV	Kfz
Kurzfristige Entwicklung	5 Jahre	-0,3%	-0,4%	-0,3%
Mittelfristige Entwicklung	10 Jahre	+0,5%	-2,8%	+0,3%
	15 Jahre	+1,1%	-1,4%	+1,0%
Langfristige Entwicklung	20 Jahre	+0,8%	-1,0%	+0,8%
	30 Jahre	+3,3%	+0,2%	+3,1%

Tab. 8: Jährliche Verkehrsentwicklung im Untersuchungsgebiet Städtedreieck

Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung der untersuchten Straßenabschnitte seit 1975 im Untersuchungsgebiet (exemplarisch für 4 Straßenabschnitte und im Durchschnitt aller Straßen im Untersuchungsgebiet).

Städtedreieck
BUL – MAX – TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Teil:
Verkehrsuntersuchung
2020



Grafik 5: Verkehrsentwicklung im Untersuchungsgebiet 1975-2015

Für die Trendprognose nach HBS 2015 sind Verkehrszahlen mindestens der letzten 10 Jahre auszuwerten. Sofern diese als annähernd linear eingestuft wird und zukünftig keine wesentlichen Änderungen erwartet werden, kann die Trendprognose aus einer geglätteten Zeitreihe der vergangenen Jahre erfolgen.

Wie obige Grafik zeigt, kann von einem linearen, leicht degressiven bzw. stagnierendem Verlauf der Verkehrsentwicklung im Untersuchungsgebiet ausgegangen werden.

5. TRENDPROGNOSE 2035

Die unter Punkt 4 analysierte Verkehrsentwicklung wird mit den Prognosefaktoren extrapoliert, die das Bundesverkehrsministerium¹¹ mit einer bundesweiten Studie veröffentlicht hat.

Das bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat 2010 eine eigene Studie zur Verkehrsentwicklung bis 2025 in Auftrag gegeben¹², die zu einer erkennbar stärkeren Zunahme führen wird. Aufgrund des kurzläufigen Prognosehorizonts der Studie können diese Prognoseparameter nicht mehr herangezogen werden.

Demzufolge wird für den Individualverkehr pro Jahr eine Zunahme des Verkehrsaufkommens von 0,2% angesetzt.

¹¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Juni 2014..

¹² Intraplan Consult GmbH im Auftrag des BaySMWIVT. Verkehrsprognose 2025 als Grundlage für den Gesamtverkehrsplan Bayern..

Im Schwerverkehr wird eine Zunahme für den Zeitraum bis 2030 von 0,8% p.a. angenommen.

6. MODELLPROGNOSE 2035

Neben der Trendprognose nach HBS 2015 kommt in der vorliegenden Untersuchung der Modellprognose eine gewichtige Bedeutung zu. Diese ergänzt die Trendprognose bei strukturellen Änderungen in der Flächennutzung bzw. Bauleitplanung und bei wesentlichen Änderungen in der Verkehrsinfrastruktur gem. HBS 2015 Teil L Punkt 2.4.1; 4. Spiegelstrich.

Die Städte Burglengenfeld, Teublitz und Maxhütte-Haidhof haben in ihren Flächennutzungsplänen unverbindliche und teilweise auch schon bereits in Bebauungsplänen verbindliche Bauleitplanungen festgehalten. Diese wurden baurechtlich entweder bereits als Satzung beschlossen oder es wurde der Aufstellungsbeschluss gefasst und stellen somit eine hinreichend genaue Prognosegrundlage dar, wie beispielsweise die Wohnbauentwicklung Augustenhof der Stadt Burglengenfeld oder die Gewerbeentwicklung an der A93 der Stadt Teublitz.

Darüber hinaus sind interkommunale Planungsabsichten wie z.B. der gemeinsame Recyclinghof¹³ oder das interkommunale Entwicklungsgebiet (IEG) bereits in der Diskussion. Konkrete Planungsgedanken, städtebauliche Formulierungen und somit konkrete Prognosegrundlagen stehen derzeit allerdings nicht zur Verfügung.

Aus diesem Grund ist im Rahmen der Modellprognose von Annahmen auszugehen wie z.B. gewisse Teilbereiche¹⁴ im Geltungsbereich eines IEG genutzt werden könnten, um projektbezogene Verkehrsnachfragen prognostizieren zu können. Hierzu haben die Städte Burglengenfeld und Teublitz entsprechende (für Dritte unverbindliche) Angaben geliefert.¹⁵

Die Abschätzung der zukünftigen zusätzlichen Verkehrsnachfragen wird nach dem so genannten Bosserhoff-Verfahren durchgeführt.

Dabei werden die für die Städte jeweils statistisch ermittelten Parzellengrößen und Bevölkerungsdichten¹⁶ zugrunde gelegt.

Folgende Angaben zu den Bauleitplanungen und Planungsabsichten wurden von den Städten geliefert:

¹³ Verkehrsminderungen treten hier nur lokal sehr begrenzt auf, es handelt sich um Umstrukturierungen bestehender Fahrbeziehungen

¹⁴ Wohnentwicklung Augustenhof/Gewerbe- und Wohnentwicklung Hugo-Geiger-Siedlung in: HSVV. Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung. Wiesbaden 2000.

¹⁶ Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung. Statistik kommunal 2018. München. Mai 2018

INTERKOMMUNALER RECYCLINGHOF

Zur Abschätzung der täglichen Kundenzahlen an einem interkommunalen Recyclinghof mit Standort an der SAD 5 östlich der Hugo-Geiger-Siedlung wurden an den Recyclinghöfen im Städtedreieck die Nutzerfrequenzen im Mai und Juni 2016 erfasst.¹⁷

Für einen gemeinsamen Recyclinghof mit 4 Öffnungstagen pro Woche ergeben sich daraus 140-150 Anlieferer pro Tag mit bis zu 300 Fahrbewegungen. Pro Öffnungstag kann zudem mit einem **Schwerlastaufkommen von 14 Lkw-Fahrbewegungen** zur Leerung der Müllcontainer gerechnet werden. Die Verteilung dieser Verkehrsnachfrage erfolgt über die Einwohnerverteilung im Städtedreieck.

BAULEITPLANUNGEN STADT BURGLENGENFELD

Die Stadt Burglengelfeld hat folgende Bauleitplanungen gemeldet, in denen eine größere Anzahl an Restparzellen zur Verfügung steht (Nr. 1-4) bzw. die im Rahmen des Interkommunalen Entwicklungsgebietes ergänzend entwickelt werden können.

Nr. 1	Weißgelände	72 WE	
Nr. 2	Hussitenweg	312 WE	
Nr. 3	Augustenhof Südhang VI mit Restparzellen Augustenhof II Teil A und B	130 WE	
Nr. 4	Wölland	143 WE	
Nr. 5	Pottenstetten	29 WE	
Nr. 6	Stadtspark	37 WE	
	Erweiterung Augustenhof im IEG	500 WE	informelle Planungsabsicht
	Restparzellen	62 WE	

Tab. 9: Beabsichtigte Wohnbauentwicklung in Burglengelfeld

Bei der gewerblichen Entwicklung sind in Burglengelfeld folgende Planungen verkehrsrelevant:

Nr. 1	Altes Wasserwerk	0,7 ha	BPlan rechtskräftig
Nr. 2	GE-MI-SO an der Umgehungsstraße	5,8 ha	BPlan rechtskräftig
Nr. 3	Brunnfeld II	2,7 ha	BPlan rechtskräftig
Nr. 4	GE entlang der Umgehungsstraße	2,0 ha	
Nr. 5	Brunnfeld I	2,4 ha	
Nr. 6	Wasserwerk IV und V	3,2 ha	

Tab. 10: Beabsichtigte Gewerbeentwicklung in Burglengelfeld

Städtedreieck
BUL – MAX – TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Teil:
Verkehrsuntersuchung
2020

Seite 14

¹⁷ GEO.VER.S.UM. Recyclinghof Städtedreieck. Verkehrsprognose und verkehrsplanerische Stellungnahme. Mai 2019

BAULEITPLANUNGEN STADT MAXHÜTTE-HAIDHOF

Die Stadt Maxhütte-Haidhof hat folgende Restbauflächen in den Ortsteilen zur Nachverdichtung angegeben.

Maxhütte	westlich der Regensburger Straße	33 WE
	östlich der Regensburger Straße	23 WE
Haidhof	westlich der Bahn	25 WE
	östlich der Bahn	16 WE
Deglhof	.	24 WE
Strieglhof	.	6 WE
Winkerling	.	12 WE
Roßbergeröd	.	18 WE
Leonberg	.	38 WE

Tab. 11: Beabsichtigte Wohnbauentwicklung-Nachverdichtung in Maxhütte-Haidhof

Neben dieser Nachverdichtung sind im Stadtgebiet weitere Bauleitplanungen mit Restbauflächen bzw. Neubauflächen relevant:

Nr. 1	Baufläche nördlich Stadtpark	202 WE
Nr. 2	Baufläche südlich SAD 8	229 WE
Nr. 3	Haidhof Zentrum	64 WE
Nr. 4	Ganghofer Straße	51 WE
Nr. 5	Strieglhof West	29 WE
Nr. 6	Strieglhof Nord	16 WE
Nr. 7	Strieglhof Nordost	49 WE
Nr. 9	Maxhütte Ost V	36 Parzellen / bis 54 WE
Nr. 8	Baulücken	220 WE

Tab. 12: Beabsichtigte Wohnbauentwicklung in Maxhütte-Haidhof

Bei der gewerblichen Entwicklung könnte in Maxhütte-Haidhof der noch folgender unspezifizierter Planungsgedanke verkehrsrelevant sein:

Nr. 1	Rohrhof	6-8ha	Nachfolgenutzung und Erweiterung möglich derzeit keine Planungsabsichten; nicht berücksichtigt
-------	---------	-------	---

Tab. 13: Beabsichtigte Gewerbeentwicklung in Maxhütte-Haidhof

BAULEITPLANUNGEN STADT TEUBLITZ

Die Stadt Teublitz hat folgende Restbauflächen im Stadtgebiet zur Nachverdichtung angegeben.

Teublitz	Schloßgarten	8 WE	Neubaufläche
	Im Dolling	15 WE	Neubaufläche
	Seidlacker	27 WE	Neubaufläche

Tab. 14: Beabsichtigte Wohnbauentwicklung-Restbauflächen in Teublitz

Darüber hinaus sind folgende Bauleitplanungen bereits beschlossen oder in Kraft bzw. die im Rahmen des Interkommunalen Entwicklungsgebietes ergänzend entwickelt werden können.

Katzdorf	Spitzdorfweiher 2	33 WE	in Realisierung
	Froschlacke	50 WE	FNP
Weiherdorf		45 WE	in Realisierung
Teublitz	Ganghofer Straße	44 WE	in Realisierung
	Leitenäcker	120 WE	FNP
Münchshöfen	Brunnäcker 2	40 WE	FNP
Hugo-Geiger-	Steinbruchäcker III	150 WE	FNP

Tab. 15: Beabsichtigte Wohnbauentwicklung in Teublitz

Bei der gewerblichen Entwicklung sind in Teublitz folgende Planungen verkehrsrelevant:

Hugo-Geiger-	Recycling und GE	1,6 ha	in Planung
Teublitz	AS A93; GE und GI	20,0 ha	in Planung
	Teublitz Süd	5,3 ha	FNP
	Leitenäcker	2,9 ha	FNP

Tab. 16: Beabsichtigte Gewerbeentwicklung in Teublitz

Die Berechnungen der Verkehrsnachfragen wurden jeweils nach dem Bosserhoff-Verfahren mit dem Programm VER_BAU durchgeführt. Die Ergebnisse sind dem Anhang 1 beigelegt.

Dabei ist zu beachten, dass Doppel-Prognosen (z.B. Prognose des Einwohnerverkehrs im Städtedreieck durch die Bauleitplanungen mit Teilen des prognostizierten Einkaufsverkehrs im SO EH Burglengenfeld oder Teilen des Arbeitsverkehrs in Gewerbegebieten) gegeneinander aufgerechnet wurden.

Die zusätzlichen Verkehrsnachfragen werden wie folgt zusammenfassend abgeschätzt:

Stadt	Nutzung	Fahrten pro Tag	davon SV
Burglengenfeld	Wohnen	4.870	260
	Gewerbe	5.070	200
Maxhütte-Haidhof	Wohnen	1.800	110
	Gewerbe	1.010	220
Teublitz	Wohnen	2.200	120
	Gewerbe	2.760	580
Städtedreieck	Wohnen	8.870	490
	Gewerbe	8.840	1000

Tab. 17: Abschätzung zusätzlicher Verkehrsnachfragen im Städtedreieck

Die Ergebnisse der Umlagerungsberechnungen werden als Verkehrsbelastungspläne im Anhang dargestellt. Zur besseren Vergleichbarkeit der Daten wird zu jedem Planungsfall ein so genannter Differenzplan erstellt, der per Saldo die Veränderungen zum Prognosenullfall darstellt. In den textlichen Ausführungen werden die Effekte an Hand von drei Straßenquerschnitten beschrieben.

7. PLANUNGSVARIANTEN

7.1 PROGNOSENULLFALL

Die Abschätzung und Verteilung der zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastung für das Jahr 2035 auf dem bestehenden Straßennetz im Städtedreieck ohne Netzergänzung oder Netzänderung wird im so genannten Prognose-nullfall abgebildet (Pläne 3.0 und 3.1 in Anhang 2). Nachfolgend werden zum Vergleich lediglich die Verkehrsmengen an den Straßenabschnitten im Bereich der Rathäuser angegeben.

Stadt / Straßenabschnitt	Kfz pro Tag im DTV 2020	Prognose im DTV 2035
STADT BURGLENGENFELD		
B 15 - Rathaus	10.510	13.720
STADT MAXHÜTTE-HAIDHOF		
SAD 5 - Rathaus	10.020	13.580
STADT TEUBLITZ		
B 15 - Rathaus	15.300	20.600

Tab. 18.1: Ergebnisse der Verkehrszählungen 2020 und Prognose 2035

Es zeigt sich, dass durch den allgemeinen Trend im Straßenverkehr und bei Umsetzung der Bauleitplanungen erhebliche Verkehrssteigerungen zu erwarten sein werden. Die Zunahmen schwanken hier zwischen 30% in Burglengenfeld und 35% in Maxhütte und Teublitz. Das Stadtzentrum von Burglengenfeld profitiert durch die Lage der ausgewiesenen Baugebiete in Verbindung mit der vorhandenen Umgehungsstraße.

In Maxhütte sind deutliche Verkehrssteigerungen zu erwarten, die allerdings durch die exorbitante Steigerung in Teublitz übertroffen werden.

Der Schwerverkehr wird v.a. in Teublitz und Maxhütte zunehmen, während in Burglengenfeld eine geringere absolute Zunahme zu verzeichnen sein wird. Die Zunahme wird v.a. durch die gewerbliche Entwicklung in Teublitz Süd und Maxhütte bedingt. Bei Konzentration der weiteren gewerblichen Entwicklung östlich von Teublitz wird eine deutlich moderatere Entwicklung zu erwarten sein.

Stadt / Straßenabschnitt	Lkw pro Tag im DTV 2012	Prognose im DTV 2035
STADT BURGLENGENFELD		
B 15 - Rathaus	260	380
STADT MAXHÜTTE-HAIDHOF		
SAD 5 - Rathaus	460	720
STADT TEUBLITZ		
B 15 - Rathaus	530	1010

Tab. 18.2: Ergebnisse der Verkehrszählungen 2020 und Prognose 2035

Städtedreieck
BUL – MAX – TEU

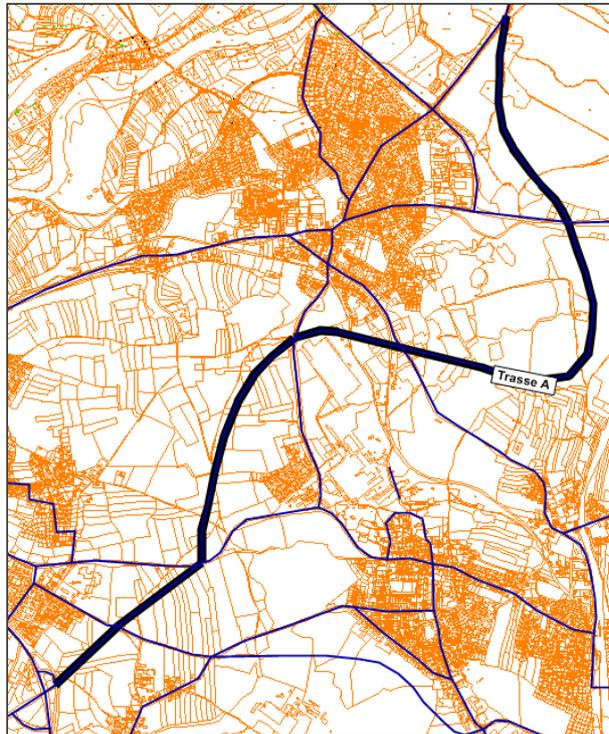
Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Teil:
Verkehrsuntersuchung
2020

Seite 17

Die Ergebnisse der Umlagerungsberechnungen sind in den Plänen 2.1 und 2.2 dargestellt.

7.2 MODELLPROGNOSE TRASSE A

Bei dieser Ortsumgehung von Teublitz verlässt die Umgehungsstrasse die St 2397 ca. 650m nördlich des Kreisverkehrs mit der Kreisstraße SAD 1. Das Gewerbegebiet an der SAD 1 wird östlich umgangen. Die Querung der SAD 1 erfolgt zwischen den Krometzwinkelteichen und dem Eselweiher. In einem Schwenk nach Westen wird der Eselweiher östlich umgangen und die Vauer Straße gekreuzt. Nördlich des Läpple-Parkplatzes wird die SAD 5 Maxhütter Straße gequert und schwenkt anschließend nach Süden um zwischen der Anhöhe Vorderer



Hiesel und der Hugo-Geiger-Siedlung hindurchzuführen. Der Anschluss mit der SAD 8 erfolgt im Bereich Haugshöhe. Danach führt die Trasse nach Südwesten am Almerberg vorbei und schafft die Verbindung zur Umgehungsstraße von Burglengenfeld.

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass mit diesem Trassenverlauf das Verkehrsaufkommen nahezu ausschließlich im Stadtzentrum von Teublitz reduziert werden könnte. Großräumige Umverlagerungen sind von der St 2397 zur SAD8-SAD5 zu erkennen.

Stadt / Straßenabschnitt	Kfz pro Tag Nullvariante	Planungsfall Trasse A	Saldo
STADT BURGLENGENFELD			
B 15 - Rathaus	13.720	10.660	-3.060
STADT MAXHÜTTE-HAIDHOF			
SAD 5 - Rathaus	13.580	11.470	-2.110
STADT TEUBLITZ			
B 15 - Rathaus	20.600	10.590	-10.010

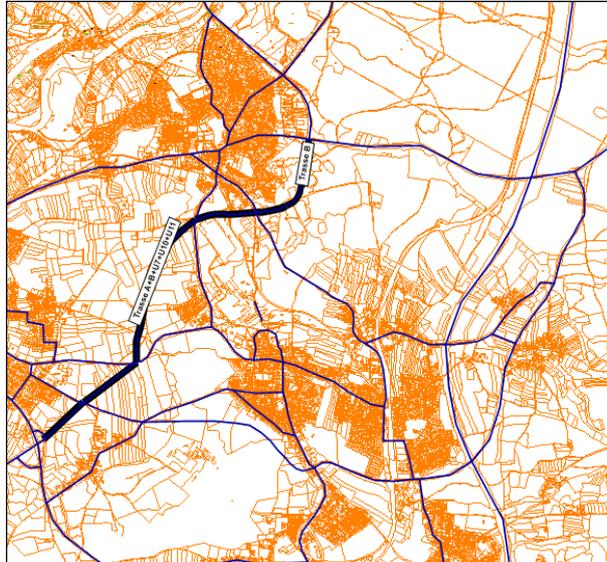
Tab. 19: Ergebnisse der Umlagerungsberechnungen. Trasse A

Städtedreieck
BUL – MAX – TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Teil:
Verkehrsuntersuchung
2020

7.3 MODELLPROGNOSE TRASSE B

Die Trasse beginnt an der Einmündung Fischbacher Straße / Industriestraße (SAD 1) / SAD 1 und führt durch das Weihergebiet (Franken-graben), schwenkt anschließend nach Westen ab, um Teublitz mit dem Baugebiet Im Dolling südlich zu umgehen. Nach Querung der Schwedenschanze führt die Trasse nördlich der Fa. Läßle zur SAD 5. Der weitere Trassenverlauf ist mit Trasse A identisch. Die Berechnungen kommen zum Ergebnis, dass mit diesem Trassenverlauf in Teublitz eine etwas höhere Verkehrsbelastung eintreten kann. In Maxhütte jedoch schwächt sich der Entlastungseffekt ebenso wie in Burglengenfeld etwas ab (um ca. 10%).



Stadt / Straßenabschnitt	Kfz pro Tag Nullvariante	Planungsfall Trasse B	Saldo
STADT BURGLENGENFELD			
B 15 - Rathaus	13.720	11.000	-2.720
STADT MAXHÜTTE-HAIDHOF			
SAD 5 - Rathaus	13.580	11.900	-1.680
STADT TEUBLITZ			
B 15 - Rathaus	20.600	10.170	-10.430

Tab. 20: Ergebnisse der Umlagerungsberechnungen. Trasse B

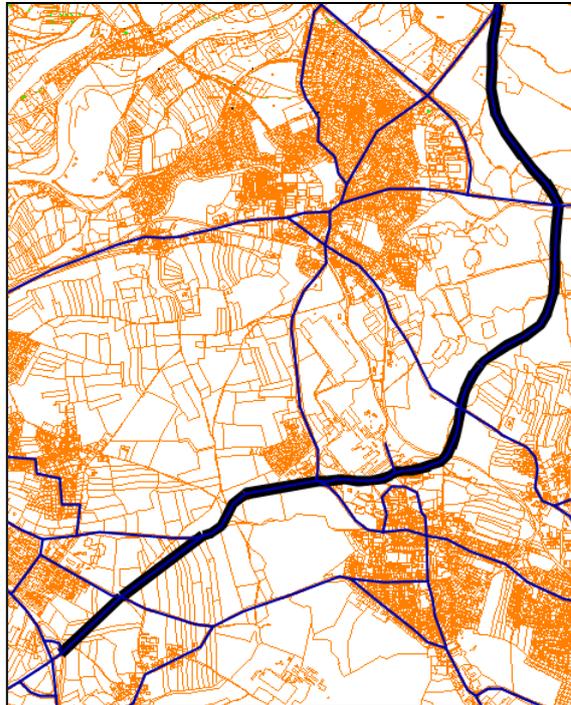
Städtedreieck
BUL – MAX – TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Teil:
Verkehrsuntersuchung
2020

Seite 19

7.4 MODELLPROGNOSE TRASSE C

Trasse C beginnt an der St 2397 nördlich von Teublitz am Großen Strebelweiher. Die Trasse schwenkt nach Süden ab, umgeht den Gemeindefeldweiher im Osten und mündet anschließend in die SAD 1 mit einem Kreisverkehrsplatz nordöstlich des Eselweihers. Dieser wird anschließend ebenfalls im Osten umgangen. Nachdem der Naturbadweiher westlich passiert wurde, die Vrauer Straße angebunden und die Tegelgrube durchquert wurde, schwenkt die Trasse nach Westen in den Ziegelholz ein. Dort führt die Trasse nahe der bestehenden Bebauung nach



Westen, bindet die Fa. Thyssen Dück an und führt weiter zum Alex. Dort werden die bestehenden Straßen (SAD 5 und SAD 8) und die neue Trasse mit einem Kreisverkehrsplatz zusammengeführt. An diesem Kreisverkehrsplatz besteht nach Plunterlagen die Möglichkeit auch eine Umgehung der Stadt Maxhütte anzubinden.

Zwischen der Anbindung der Grottengasse und der Haugshöhe kann das Interkommunale Entwicklungsgebiet angebunden werden, bevor die Trasse die SAD 8 wieder verlässt und nach Südwesten einschwenkt. Nach Überquerung der GVS Maxhütte-Burglengenfeld nordwestlich von Roding wird der Anschluss an die Ortsumgehung Burglengenfeld hergestellt.

Die Entlastungseffekte im Stadtzentrum von Teublitz fallen ebenso wie bei Trassen A bis C sehr positiv aus, allerdings geringer. Die weiteren Entlastungseffekte in Maxhütte und Burglengenfeld sind jedoch z.T. deutlich geringer, v.a. in Maxhütte.

Stadt / Straßenabschnitt	Kfz pro Tag Nullvariante	Planungsfall Trasse C	Saldo
STADT BURGLENGENFELD			
B 15 - Rathaus	13.720	11.350	-2.370
STADT MAXHÜTTE-HAIDHOF			
SAD 5 - Rathaus	13.580	12.430	-1.150
STADT TEUBLITZ			
B 15 - Rathaus	20.600	11.640	-8.960

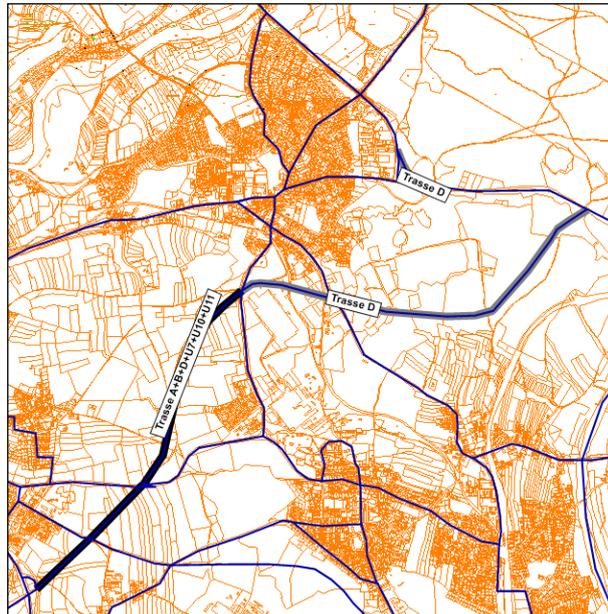
Tab. 21: Ergebnisse der Umlagerungsberechnungen. Trasse C

Städtedreieck
BUL – MAX – TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Teil:
Verkehrsuntersuchung
2020

7.5 MODELLPROGNOSE TRASSE D

Die St 2397 von Norden kommend zweigt kurz vor dem Teublitz Kreisverkehr ab und wird auf der bestehenden Trasse am Teublitz Gewerbegebiet vorbeigeführt (Optimierung des Verkehrsflusses). An der Einmündung der Fischbacher Straße schleift die St 2397 vorfahrtsberechtigt nach Osten ab, nutzt die bestehende Trassenlage der SAD 1 und mündet vor der Anschlussstelle Teublitz in die Umgehungsstraße. Die Umgehungsstraße selbst führt nach Südwesten und schwenkt in Höhe des Schützengrabens nach Westen. In gerade Linie führt die Trasse weiter über die Schwedenschanze zum Anschluss mit der SAD 5 nördlich von Läpple. Der weitere Trassenverlauf ist identisch mit demjenigen der Trassen A, B, U7 und U10.



Stadt / Straßenabschnitt	Kfz pro Tag Nullvariante	Planungsfall Trasse D	Saldo
STADT BURGLENGENFELD			
B 15 - Rathaus	13.720	11.590	-2.130
STADT MAXHÜTTE-HAIDHOF			
SAD 5 - Rathaus	13.580	11.140	-2.440
STADT TEUBLITZ			
B 15 - Rathaus	20.600	11.960	-8.640

Tab. 22: Ergebnisse der Umlagerungsberechnungen. Trasse D

Städtedreieck
BUL – MAX – TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Teil:
Verkehrsuntersuchung
2020

Seite 21

7.6 MODELLPROGNOSE TRASSE U7

Trasse U7 beginnt kurz nach dem Kreisverkehr an der SAD 1 und führt nach Südosten in einem Bogen zur SAD 1 ca. 500m östlich der Ortsgrenze von Teublitz. Der weitere Trassenverlauf ist ähnlich dem der Trasse A nur das dieser näher an der Südgrenze des Eselweihers verläuft. Nach Anbindung der SAD 5 ist der Trassenverlauf identisch mit dem der Trassen A und B.



Die Berechnungen zeigen, dass die Entlastungseffekte generell geringer ausfallen als bei den ersten Varianten.

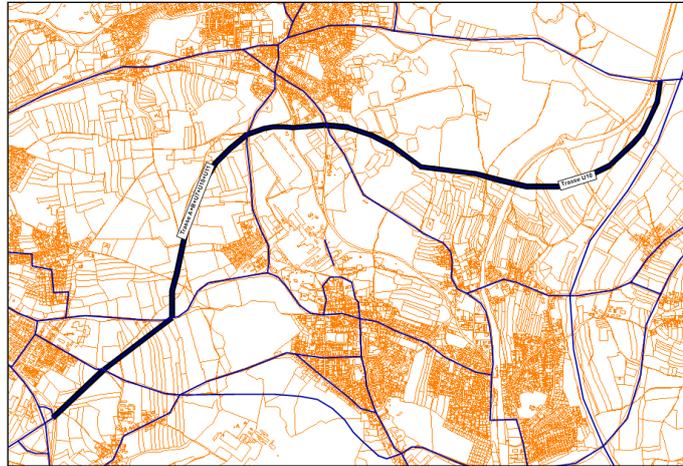
Dies liegt in der Tatsache begründet, dass mit diesem Streckenverlauf vorwiegend der Ost-West-Verkehr bedient wird; der Nord-Süd-Verkehr bleibt überwiegend auf dem bestehenden Straßennetz. In Burglengendorf kommt es dadurch auch zu einer geringen Verkehrszunahme.

Stadt / Straßenabschnitt	Kfz pro Tag Nullvariante	Planungsfall Trasse U7	Saldo
STADT BURGLENGENFELD			
B 15 - Rathaus	13.720	11.090	-2.630
STADT MAXHÜTTE-HAIDHOF			
SAD 5 - Rathaus	13.580	11.480	-2.100
STADT TEUBLITZ			
B 15 - Rathaus	20.600	11.550	-9.050

Tab. 23: Ergebnisse der Umlagerungsberechnungen. Trasse U7

7.7 MODELLPROGNOSE TRASSE U10

Diese Trassenvariante beginnt im Osten an der BAB-Anschlussstelle Teublitz. Am westlichen Anschlussast führt die Trasse von der SAD 1 weg ca. 600m nach Süden, schwenkt dann nach Westen ab, um südlich des Eselweiher vorbei und über die Schwedenschanze



nördlich des Läpple-Parkplatzes auf die SAD 5 zu treffen. Westlich der SAD 5 schwenkt Trasse U10 nach Süden ab, führt zwischen der Hugo-Geiger-Siedlung im Osten und dem Augustenhof im Westen zur Haugshöhe, um hier die SAD 8 zu überqueren. Von dort führt die Trasse weiter nach Südwesten zum Knotenpunkt St 2397/Ortsumgehung Burglengenfeld.

Die Berechnungen zeigen, dass die Entlastungseffekte zwar für Maxhütte und Burglengenfeld gut ausfallen, in Teublitz jedoch nicht einmal der Status-Quo im Jahr 2012/2013 erreicht werden kann. Dies ist dadurch bedingt, dass auch bei dieser Variante die Nord-Süd-gerichteten Verkehrsströme nicht aufgenommen werden können.

Stadt / Straßenabschnitt	Kfz pro Tag Nullvariante	Planungsfall Trasse U10	Saldo
STADT BURGLENGENFELD			
B 15 - Rathaus	13.720	11.770	-1.950
STADT MAXHÜTTE-HAIDHOF			
SAD 5 - Rathaus	13.580	11.050	-2.530
STADT TEUBLITZ			
B 15 - Rathaus	20.600	16.060	-4.540

Tab. 24: Ergebnisse der Umlagerungsberechnungen. Trasse U10

Die Berechnungen zeigen, dass die Entlastungseffekte zwar für Maxhütte und Burglengenfeld gut ausfallen, in Teublitz jedoch nicht einmal der Status-Quo im Jahr 2012/2013 erreicht werden kann. Dies ist dadurch bedingt, dass auch bei dieser Variante die Nord-Süd-gerichteten Verkehrsströme nicht aufgenommen werden können.

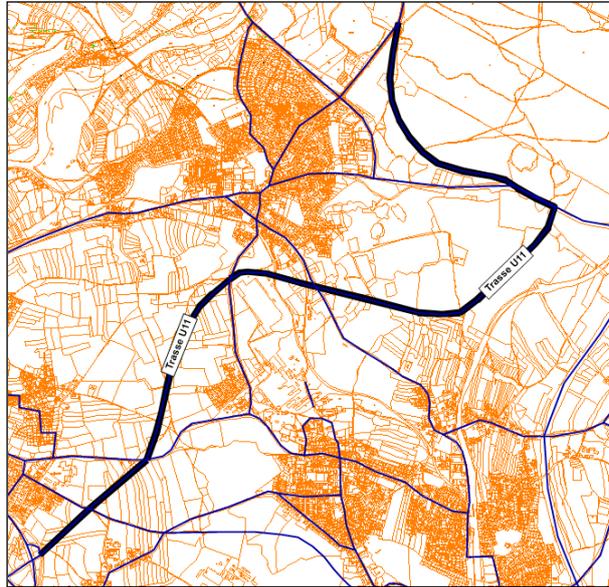
Städtedreieck
BUL – MAX – TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Teil:
Verkehrsuntersuchung
2020

Seite 23

7.8 MODELLPROGNOSE TRASSE U11

Trasse U11 beginnt an der St 2397 nördlich von Teublitz am Großen Strebelweiher. Die Trasse schwenkt nach Süden ab, umgeht den Gemeindefeldweiher im Osten und mündet anschließend in die SAD 1. Der weitere Verlauf ist mit dem der Trasse D nahezu identisch.



Die Berechnungen zeigen, dass die Entlastungseffekte in etwa in gleicher Höhe ausfallen, wie bei Variante D.

Stadt / Straßenabschnitt	Kfz pro Tag Nullvariante	Planungsfall Trasse U10	Saldo
STADT BURGLENGENFELD			
B 15 - Rathaus	13.720	10.900	-2.820
STADT MAXHÜTTE-HAIDHOF			
SAD 5 - Rathaus	13.580	11.140	-2.440
STADT TEUBLITZ			
B 15 - Rathaus	20.600	11.620	-8.980

Tab. 25: Ergebnisse der Umlagerungsberechnungen. Trasse U11

8. ZUSAMMENSTELLUNG DER BERECHNUNGSERGEBNISSE

Nachfolgend werden die Berechnungsergebnisse für die verschiedenen Planungsvarianten zusammengestellt bevor Vor- und Nachteile einzelner Trassenvarianten herausgearbeitet werden.

Trassenvariante	Verkehrsaufkommen in Kfz/Tag im DTV			
	BUL	MAX	TEU	der Trasse von ... bis ...
	(jeweils Rathaus)			
Trasse A	10.660	11.470	10.590	11.130 - 15.300
Trasse B	11.000	11.900	10.170	11.370 - 16.350
Trasse C	11.350	12.430	11.640	11.460 - 15.340
Trasse D	11.590	11.140	11.960	11.410 - 13.670
Trasse U7	11.090	11.480	11.550	10.820 - 14.300
Trasse U10	11.770	11.050	16.060	10.280 - 12.240
Trasse U11	10.800	11.140	11.620	11.320 - 13.970

Tab. 26: Zusammenstellung der Berechnungsergebnisse - Prognosebelastungen

Trassenvariante	Entlastungseffekte in Kfz/Tag im DTV		
	BUL	MAX	TEU
	(jeweils Rathaus)		
Trasse A	-3.060	-2.110	-10.010
Trasse B	-2.720	-1.680	-10.430
Trasse C	-2.370	-1.150	-8.960
Trasse D	-2.130	-2.440	-8.640
Trasse U7	-2.630	-2.100	-9.050
Trasse U10	-1.950	-2.530	-4.540
Trasse U11	-2.820	-2.440	-8.980

Tab. 27: Zusammenstellung der Berechnungsergebnisse - Entlastungseffekte

Sollte sich der Stadtrat Teublitz weiterhin an das Bürgervotum aus dem Jahr 2008 halten¹⁸, ist Trassenvariante B nicht realisierbar, obwohl sie die beste Entlastungsmöglichkeit für Teublitz und gute Entlastungsmöglichkeiten auch für die anderen Stadtzentren darstellen würde.

Trassenvarianten, bei denen in der Stadt Teublitz keine Entlastungseffekte gegenüber dem IST-Zustand von 2012 erreicht werden können, scheiden von vorneherein aus. Dies betrifft lediglich Trasse U10.

Somit verbleiben zur weiteren vorbereitenden Entscheidungsfindung die folgenden Trassenvarianten:

- Trasse A
- Trasse B
- Trasse C
- Trasse D
- Trasse U7
- Trasse U11

Städtedreieck
BUL – MAX – TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Teil:
Verkehrsuntersuchung
2020

Seite 25

¹⁸ Keine Durchschneidung der Eselweiher!

TRASSENDISKUSSION

Trasse A	Vorteile	Nachteile
	sehr gute Entlastungswirkungen in Burglengenfeld, Teublitz und Maxhütte Anbindung und Erschließung des IEG möglich	lange Trassenführung
		hoher Flächenverbrauch
		führt nahe an Teublitz heran
		durchschneiden von Waldgebieten

Trasse B	Vorteile	Nachteile
	sehr gute bis gute Entlastungswirkungen in Burglengenfeld, Teublitz und Maxhütte Anbindung und Erschließung des IEG möglich Kurze Trassenlänge	durchschneidet Weihergebiet
		führt nahe an Teublitz heran

Trasse C	Vorteile	Nachteile
	mäßige Entlastungswirkung in Teublitz	sehr lange Trassenführung
	Anbindung und Erschließung des IEG möglich	geringe bis mäßige Entlastungswirkungen in Burglengenfeld und Maxhütte
		durchschneiden eines Wasserschutzgebietes
		führt sehr nahe an Maxhütte heran
		führt sehr nahe an Verau heran

Trasse D	Vorteile	Nachteile
	Mittlere Entlastungswerte in Teublitz, Burglengenfeld und Maxhütte	lange Trassenführung
	Anbindung und Erschließung des IEG möglich	sehr hoher Flächenverbrauch
	kein Durchschneiden des Eselweihergebiets	führt nahe an Wasserschutzgebiet heran
	kein queren der Bahnlinie Regensburg-Weiden	durchschneiden großer Waldgebiete

Trasse U7	Vorteile	Nachteile
	gute Entlastungswirkungen in Teublitz, Burglengenfeld und Maxhütte	lange Trassenführung
	Anbindung des IEG möglich	schwierige Trassenlösung im Weihergebiet
	Kein Durchschneiden des Eselweihergebiets	

Städtedreieck
BUL – MAX – TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Teil:
Verkehrsuntersuchung
2020

Trasse U10	Vorteile	Nachteile
	Anbindung und Erschließung des IEG möglich	(sehr) geringe Entlastungswirkungen in Burglengenfeld, Maxhütte und Teublitz,
	kein Durchschneiden des Eselweihergebiets	queren der Bahnlinie Regensburg-Weiden
		sehr langer Trassenverlauf

Trasse U11	Vorteile	Nachteile
	Mittlere Entlastungswerte in Teublitz, Burglengenfeld und Maxhütte	lange Trassenführung
	Anbindung und Erschließung des IEG möglich	sehr hoher Flächenverbrauch
	kein Durchschneiden des Eselweihergebiets	führt nahe an Wasserschutzgebiet heran
	kein queren der Bahnlinie Regensburg-Weiden	durchschneiden großer Waldgebiete

Nach Abwägung der möglichen Entlastungswirkungen und verkehrsplanerischen Entwicklungsmöglichkeiten für das Interkommunale Entwicklungsgebiet wird aus gutachterlicher Sicht folgende Rangfolge der Trassenvarianten gesehen:

- Rang 1: A und B
- Rang 2: C, D/U11 und U7
- Rang 3: U10

Es wird daher empfohlen, die Linienführungen der Trassen A, B und D auf ihre technische Realisierbarkeit hin überprüfen zu lassen¹⁹. Diese Trassen zeichnen sich u.E. durch folgende Vorteile aus:

- größte Entlastungseffekte in allen Stadtzentren im Städtedreieck
- geringste Belastung der Anwohner durch Lärm und Schadstoffe
- gute Möglichkeit der Abschirmung in wohnnahen Bereichen
- Anbindung und Erschließung des IEG und des GI Teublitz Süd
- Möglichkeit einer kurzen Anbindung des geplanten Interkommunalen Recycling-Hofes
- Möglichkeit einer ergänzenden Weiterführung zum KVP in Maxhütte-Haidhof (OU Maxhütte)

Städtedreieck
BUL – MAX – TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Teil:
Verkehrsuntersuchung
2020

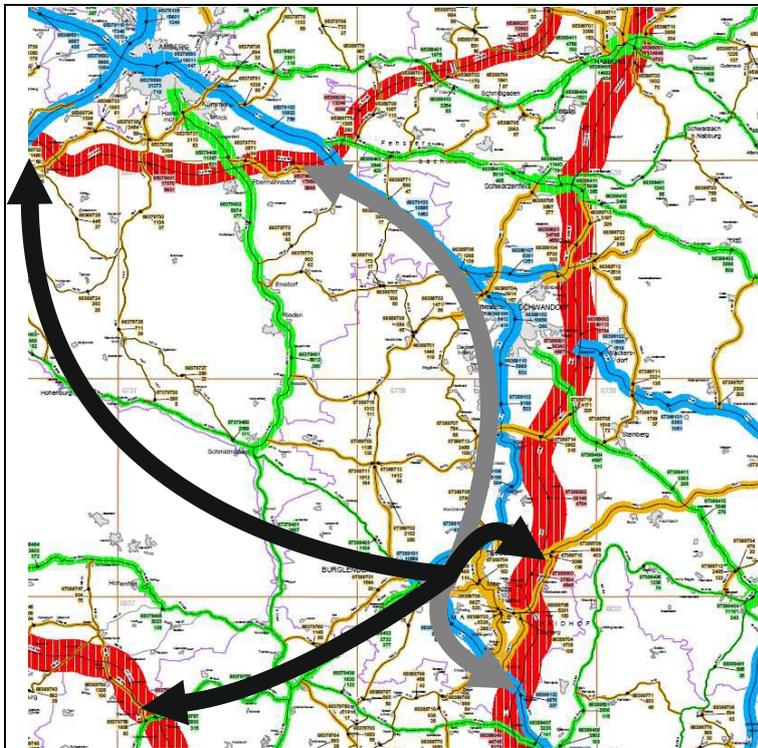
¹⁹ Die technische Realisierbarkeit der Trasse C wurde bereits durch das IB Preihsl+Schwan positiv geprüft.

9. ÜBERREGIONALER VERKEHR

Die nachfolgende Analyse soll Aufschluss über die Einstufung der geplanten Umgehungsstraße in das Straßennetz ermöglichen.

9.1 NETZSTRUKTUR

Die St 2397 von Regenstauf über Burglengenfeld und Teublitz nach Schwandorf stellt eine Parallelverbindung zur BAB A93 zwischen den Anschlussstellen Ponzholz und der B85 nordwestlich von Schwandorf her (siehe Grafik graue Pfeile).



Grafik 6: Überregionale Verbindungen im Straßennetz

Die nächstgelegenen Verbindungen im überregionalen Straßennetz sind

- über die Kreisstraße SAD 1 zur BAB A93 AS Teublitz,
- über die Staatsstraßen St 2235 und St 2041 zur BAB A3 AS Beratzhausen und
- über die Staatsstraße St 2235 und Bundesstraße B 299 zur BAB A6 AS Amberg-West vorhanden (siehe Grafik schwarze Pfeile).

Die St 2397 übernimmt demzufolge im Städtedreieck eine Knoten- und Verbindungsfunktion im überregionalen Fernstraßennetz der BAB A3, BAB A6 und BAB A93.

Städtedreieck
BUL – MAX – TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Teil:
Verkehrsuntersuchung
2020

Seite 28

Nach → §1 FStrG sind Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind.

Nachdem die B15 im Bereich zwischen der B85 und Regensburg aufgrund des Parallelverlaufs zur BAB A93 zur Staatsstraße St 2397 abgestuft wurde, soll auch die Verkehrsbedeutung hinsichtlich der Einstufung als Staatsstraße überprüft werden.

Staatsstraßen dienen nach → Art. 3 des BayStrWG dem Durchgangsverkehr und bilden mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz.

9.2 GRUNDLAGEN DER ANALYSE

Die **Abgrenzungssystematik zwischen regionalem und überregionalem** Verkehr wurde wie folgt vorgenommen:

Überregionaler Durchgangsverkehr	Die Fahrten beginnen und enden außerhalb der Region ²⁰ Beginn und Ende der Fahrt befinden sich nicht im Landkreis Schwandorf und nicht in den Nachbarlandkreisen (R, CHA, NM, NEW, AS) ²¹
Überregionaler Quell-Ziel-Verkehr	Die Fahrten beginnen außerhalb der Region und enden im Landkreis Schwandorf (außerhalb des Städtedreiecks) ²² oder Die Fahrten beginnen im Landkreis Schwandorf (außerhalb des Städtedreiecks) und enden außerhalb der Region ²³
Regionaler Durchgangsverkehr	Die Fahrten beginnen und enden innerhalb der Region (aber außerhalb des Landkreises Schwandorf) ²⁴
Regionaler Quell-Ziel-Verkehr	Die Fahrten beginnen innerhalb der Region (außerhalb des Landkreises Schwandorf) und enden im Landkreis Schwandorf ²⁵ oder Die Fahrten beginnen im Landkreis Schwandorf und enden in der Region (außerhalb des Landkreises Schwandorf) ²⁶

Die Originaldaten der Verkehrsbefragung (knapp 10.000 Befragungen der Verkehrsteilnehmer) wurden, wie die Auswertungen zur "Verkehrsuntersuchung zum Überregionalen Verkehrskonzept im Städtedreieck" auch, auf das Jahr 2035 prognostiziert.

²⁰ Region = Planungsregion Regensburg und Nachbarlandkreise Amberg-Sulzbach und Neustadt/WN

²¹ Fahrtenbeispiel: Weiden - Berching

²² Fahrtenbeispiel: Nürnberg - Neunburg v.W.

²³ Fahrtenbeispiel: Schwandorf - München

²⁴ Fahrtenbeispiel: Amberg - Cham

²⁵ Fahrtenbeispiel: Kallmünz - Schwandorf

²⁶ Fahrtenbeispiel: Nabburg - Brunn

Die Umlagerungsberechnungen wurden im selben Modell, ebenfalls mit VISUM 13 durchgeführt. Im Anhang sind die Ergebnisse als Verkehrsbelastungspläne für die drei zu untersuchenden Varianten dargestellt (Pläne A-D).

9.3 ERGEBNISSE DER BERECHNUNGEN - PROGNOSENULLFALL

Der **überregionale Verkehr** (Durchgangs- und Quell-Ziel-Verkehr) im Städtedreieck Burglengenfeld - Maxhütte-Haidhof - Teublitz weist erwartungsgemäß einen verhältnismäßig geringen Anteil auf.

- In der Stadt Teublitz nimmt er mit rd. 830 Fahrten pro Tag im DTV 2035 einen Anteil von 4,0% ein,
- in der Stadt Burglengenfeld mit 1.050 Fahrten pro Tag 7,7% und
- in der Stadt Maxhütte-Haidhof mit 450 Fahrten pro Tag 3,3%.

Im **überregionalen Verkehr inklusive des regionalen Durchgangsverkehrs** betragen die Aufkommen in den Städten ...

- Burglengenfeld mit 1.960 Fahrten pro Tag (14,3%),
- Maxhütte-Haidhof mit 630 Fahrten pro Tag (4,6%) und
- Teublitz mit 1.790 Fahrten pro Tag im DTV 2035 (Anteil 8,7%).

Die Verkehrsaufkommen im überregionalem Verkehr (DV und QZV) sowie im regionalem Durchgangsverkehr erfüllen alle ausnahmslos die Kriterien des "weiträumigen Verkehrs" nach FStrG und des überregionalen Durchgangsverkehrs für Staatsstraßen nach dem BayStrWG.

9.4 ERGEBNISSE DER BERECHNUNGEN - PLANUNGSVARIANTEN

Für die Planungsvarianten zeigen die Auswertungen folgendes Bild:

Trasse	Überregionaler Verkehr und regionaler Durchgangsverkehr auf der Trasse ...
	... verbleibend in den Städten ...			
	BUL	MAX	TEU	
A	740	160	70	1.760-2.250
B	730	180	80	1.870-2.150
C	950	150	110	1.950-2.100
D	660	140	80	1.750-2.320
U7	730	160	90	1.870-2.120
U10	730	140	570	1.730-1.940
U11	730	140	90	1.740-2.310

Tab. 28: Überregionaler Verkehr und regionaler Durchgangsverkehr

Städtedreieck
BUL – MAX – TEU
Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Teil:
Verkehrsuntersuchung
2020

Der überregionale Verkehr inklusive des regionalen Durchgangsverkehrs ...

- nimmt für alle Planungsvarianten ähnlich hohe Verkehrsaufkommen an.
- wird in der Stadt Burglengenfeld um mindestens 50% reduziert.
- wird in der Stadt Maxhütte-Haidhof um mindestens 70% reduziert.
- wird in der Stadt Teublitz um mindestens 70% bis zu 95% reduziert.

Die **Anteile des überregionalen Verkehrs** an den Verkehrsaufkommen der einzelnen Trassen sind variantenunabhängig in ähnlicher Höhe **bei rd. 17%** anzusetzen.

Die Berechnungsergebnisse sind im Anhang als Verkehrsbelastungspläne für die einzelnen Trassenvarianten dargestellt.

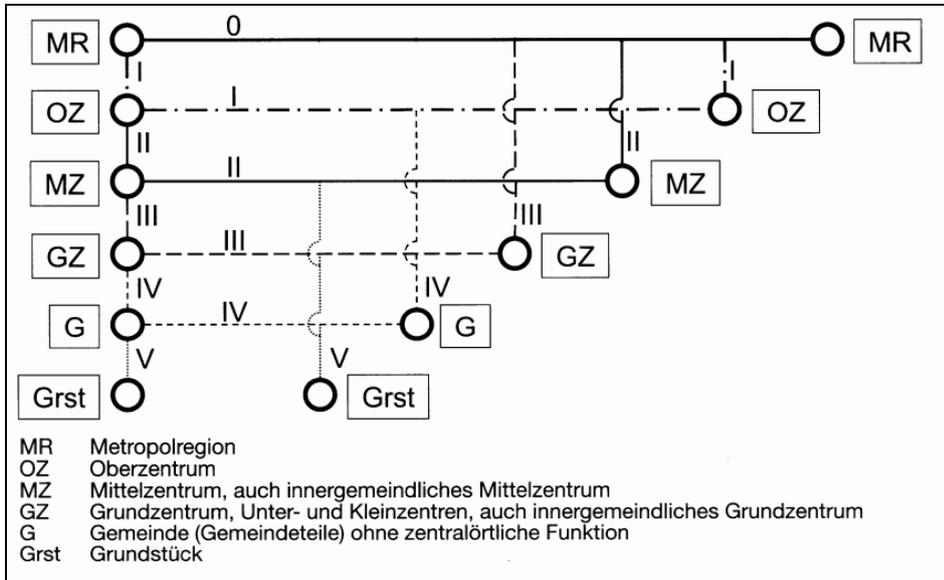
Ersichtlich wird, dass bei allen Planungsvarianten mit Ausnahme der Trasse U10 der überregionale Verkehr und der regionale Durchgangsverkehr effektiv aus den Stadtzentren im Städtedreieck verlagert werden kann. Es verbleiben nur noch geringe Restverkehre, die mit weitergehenden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den Stadtzentren ebenfalls verlagert werden könnten.

Ebenso ersichtlich wird aus den Plänen²⁷, dass die geplante Umgehungsstraße die bisherige Funktion der St 2397 vollständig übernehmen kann. Entsprechend der gegenwärtigen Nutzung der bestehenden St 2397 und der zukünftigen Nutzung der geplanten Umgehungsstraße kann davon ausgegangen werden, dass die Einstufung als Staatsstraße den Anforderungen des §1 FStrG bzw. des Art. 3 StrWG entspricht.

²⁷ aus den Umlagerungsplänen 12.1, 13.1 und 14.1 der Verkehrsuntersuchung zum Verkehrskonzept im Städtedreieck 2013 sowie aus den beiliegenden Umlagerungsplänen zum überregionalen Verkehr mit regionalem Durchgangsverkehr

9.5 VERBINDUNGSFUNKTIONSSTUFE

Gemäß RIN 2008 sind Verbindungen von Mittelzentren zu Oberzentren und zwischen Mittelzentren der Verbindungsfunktionsstufe II zuzuordnen.



Grafik 7: Verbindungsfunktionsstufen²⁸

Diese Verbindungsfunktionsstufe II trifft für die raumzuordnende Umgehungsstraße zwischen der Umgehungsstraße Burglengenfeld und der nördlichen Anbindung an die St 2197 nördlich von Teublitz zu. Prinzipiell gilt diese Verbindungsfunktionsstufe auch für die SAD 1 zwischen der Anbindung der raumzuordnenden Umgehungsstraße und der Anschlussstelle Teublitz der BAB A93 in ihrer Funktion als Anbindung zur Autobahn. Dies belegen auch die Umlegungsberechnungen zum überregionalen Verkehr und regionalem Durchgangsverkehr. (siehe hierzu oben und entsprechende Pläne in Anhang 2).

Die Verbindungsfunktionsstufe II der raumzuordnenden Umgehungsstraße mit Anbindung an die BAB A93 führt in Kombination mit der Kategoriengruppe Landstraße zur Verkehrswegekategorie LS II (EKL II nach RAL 2012).

Kategoriengruppe		Autobahnen	Landstraßen	anbaufreie Hauptverkehrsstraßen	angebaute Hauptverkehrsstraßen	Erschließungsstraßen
		AS	LS	VS	HS	ES
kontinental	0	AS 0		-	-	-
großräumig	I	AS I	LS I		-	-
überregional	II	AS II	LS II	VS II		-
regional	III	-	LS III	VS III	HS III	
nahräumig	IV	-	LS IV	-	HS IV	ES IV
kleinräumig	V	-	LS V	-	-	ES V

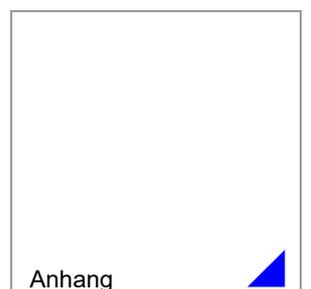
Grafik 8: Verkehrswegekategorien²⁹

Städtedreieck
 BUL – MAX – TEU
 Raumordnungsverfahren
 Umgehungsstraße
 Teil:
 Verkehrsuntersuchung
 2020
 Seite 32

²⁸ Quelle: Bild 5 der RIN 2008

²⁹ Quelle: Tabelle 5 der RIN 2008

ANHANG 1



Bevölkerung: Gemeinde, Geschlecht,
Fortschreibung des Bevölkerungsstandes
Bevölkerung (Anzahl)
Burglengenfeld, St

Stichtag	Geschlecht		
	Insgesamt	männlich	weiblich
31.12.1956	9059	4265	4794
31.12.1957	9160	4256	4904
31.12.1958	9064	4204	4860
31.12.1959	9075	4216	4859
31.12.1960	9329	4356	4973
31.12.1961	9646	4525	5121
31.12.1962	9945	4698	5247
31.12.1963	9989	4717	5272
31.12.1964	10069	4773	5296
31.12.1965	10163	4813	5350
31.12.1966	10196	4848	5348
31.12.1967	10210	4836	5374
31.12.1968	10543	4971	5572
31.12.1969	10658	5058	5600
31.12.1970	10576	4945	5631
31.12.1971	10572	4962	5610
31.12.1972	10554	4943	5611
31.12.1973	10498	4928	5570
31.12.1974	10398	4877	5521
31.12.1975	10359	4862	5497
31.12.1976	10314	4846	5468
31.12.1977	10279	4831	5448
31.12.1978	10190	4795	5395
31.12.1979	10150	4789	5361
31.12.1980	10110	4778	5332
31.12.1981	10137	4776	5361
31.12.1982	10076	4753	5323
31.12.1983	9965	4695	5270

Maxhütte-Haidhof, St

	Geschlecht		
	Insgesamt	männlich	weiblich
	9126	4463	4663
	9129	4454	4675
	9110	4440	4670
	9162	4459	4703
	9228	4459	4769
	9538	4649	4889
	9568	4643	4925
	9722	4717	5005
	9791	4751	5040
	9866	4837	5029
	9856	4790	5066
	9806	4734	5072
	9741	4724	5017
	9773	4792	4981
	9801	4835	4966
	9715	4733	4982
	9724	4761	4963
	9656	4761	4895
	9459	4649	4810
	9291	4534	4757
	9122	4434	4688
	9059	4387	4672
	8982	4333	4649
	8920	4298	4622
	8868	4282	4586
	8881	4315	4566
	8824	4275	4549
	8783	4252	4531

Teublitz, St

	Geschlecht		
	Insgesamt	männlich	weiblich
	6067	2992	3075
	6184	3017	3167
	6185	3028	3157
	6244	3062	3182
	6368	3134	3234
	6447	3172	3275
	6419	3160	3259
	6536	3214	3322
	6656	3274	3382
	6811	3340	3471
	6936	3415	3521
	7040	3482	3558
	7062	3493	3569
	7113	3503	3610
	6939	3395	3544
	6941	3381	3560
	6955	3388	3567
	6948	3396	3552
	6943	3385	3558
	6933	3379	3554
	6904	3347	3557
	6817	3306	3511
	6849	3303	3546
	6823	3290	3533
	6847	3301	3546
	6801	3284	3517
	6796	3285	3511
	6741	3270	3471

Bevölkerung: Gemeinde, Geschlecht,
Fortschreibung des Bevölkerungsstandes
Bevölkerung (Anzahl)

Burglengenfeld, St

31.12.1984	9917	4668	5249
31.12.1985	9931	4674	5257
31.12.1986	9919	4675	5244
31.12.1987	10435	5038	5397
31.12.1988	10461	5042	5419
31.12.1989	10516	5065	5451
31.12.1990	10579	5105	5474
31.12.1991	10593	5113	5480
31.12.1992	10565	5112	5453
31.12.1993	10622	5130	5492
31.12.1994	10678	5140	5538
31.12.1995	10883	5272	5611
31.12.1996	11133	5424	5709
31.12.1997	11346	5517	5829
31.12.1998	11432	5531	5901
31.12.1999	11557	5601	5956
31.12.2000	11667	5647	6020
31.12.2001	11799	5682	6117
31.12.2002	11929	5769	6160
31.12.2003	12012	5797	6215
31.12.2004	12158	5863	6295
31.12.2005	12205	5921	6284
31.12.2006	12340	5996	6344
31.12.2007	12340	5980	6360
31.12.2008	12309	5986	6323
31.12.2009	12364	6009	6355
31.12.2010	12355	6015	6340
31.12.2011	12361	6041	6320
31.12.2017	13329	6525	6804

Maxhütte-Haidhof, St

8725	4223	4502
8708	4230	4478
8692	4209	4483
8872	4344	4528
8970	4405	4565
9030	4456	4574
9216	4566	4650
9246	4572	4674
9324	4608	4716
9544	4734	4810
9798	4882	4916
9907	4928	4979
9915	4911	5004
9972	4937	5035
10002	4971	5031
10136	5026	5110
10296	5136	5160
10440	5199	5241
10458	5211	5247
10566	5255	5311
10589	5269	5320
10519	5216	5303
10460	5186	5274
10475	5187	5288
10474	5173	5301
10466	5178	5288
10554	5247	5307
10623	5290	5333
11394	5697	5697

Teublitz, St

6805	3299	3506
6745	3260	3485
6709	3248	3461
6881	3408	3473
6875	3395	3480
6953	3430	3523
7016	3470	3546
7106	3516	3590
7128	3523	3605
7357	3638	3719
7382	3659	3723
7407	3658	3749
7392	3660	3732
7441	3665	3776
7435	3683	3752
7423	3665	3758
7463	3673	3790
7497	3703	3794
7567	3728	3839
7485	3693	3792
7495	3708	3787
7441	3705	3736
7464	3727	3737
7472	3733	3739
7379	3669	3710
7367	3674	3693
7353	3698	3655
7358	3689	3669
7341	3645	3696

2018	Ew	Wohngebäude	Wohnungen	Ew/WG	Ew/Whg	Whg/Wgb
BUL	12355	3349	5432	3,69	2,27	1,62
TEU	7353	2245	3227	3,28	2,28	1,44
MAX	10554	3201	4836	3,30	2,18	1,51
BMT	30262	8795	13495	3,44	2,24	1,53

Quellen: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung. Statistik kommunal 2018. München. Mai 2018

**Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte: Gemeinden,
 Beschäftigte am Arbeitsort/Beschäftigte am Wohnort,
 Geschlecht, Stichtag**

Beschäftigungsstatistik
 Stichtag (30.06.): 30.06.2012

Gemeinden Bayerns (einschl. gemeindefreie Gebiete)		Sozialversicherungspfl. Beschäftigte am Arbeitsort		
		Insgesamt	männlich	weiblich
		Anzahl	Anzahl	Anzahl
09376119	Burglengenfeld, St	3227	1414	1813
09376141	Maxhütte-Haidhof, St	3092	1621	1471
09376170	Teublitz, St	1849	1227	622

Gemeinden Bayerns (einschl. gemeindefreie Gebiete)		Sozialversicherungspfl. Beschäftigte am Wohnort		
		Insgesamt	männlich	weiblich
		Anzahl	Anzahl	Anzahl
09376119	Burglengenfeld, St	5534		
09376141	Maxhütte-Haidhof, St	4842		
09376170	Teublitz, St	3216		

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik. Statistik kommunal 2018.

**Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte: Gemeinden,
 Ein- und Auspendler über Gemeindegrenzen,
 Stichtage (letzten 7)**

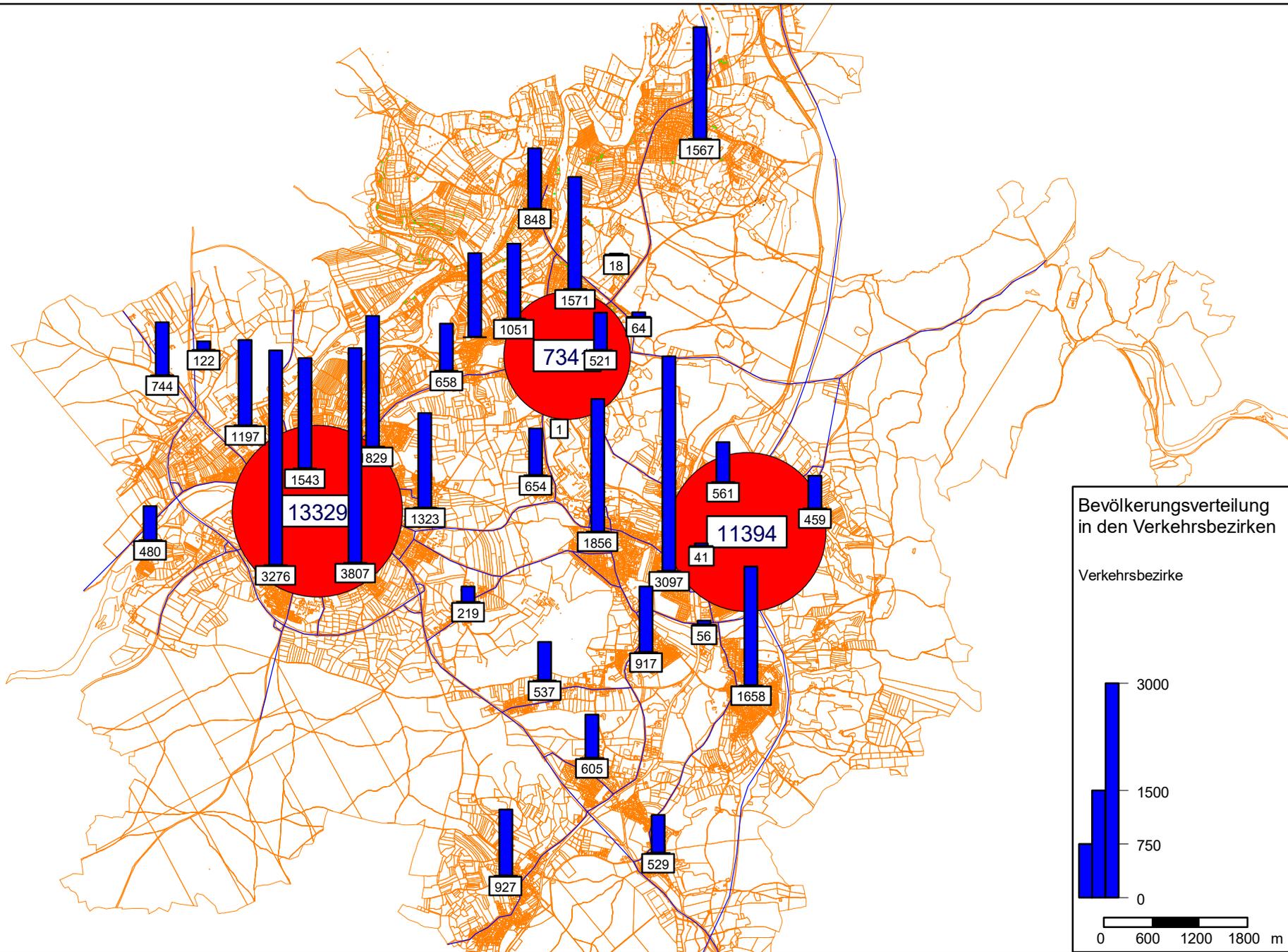
Beschäftigungsstatistik

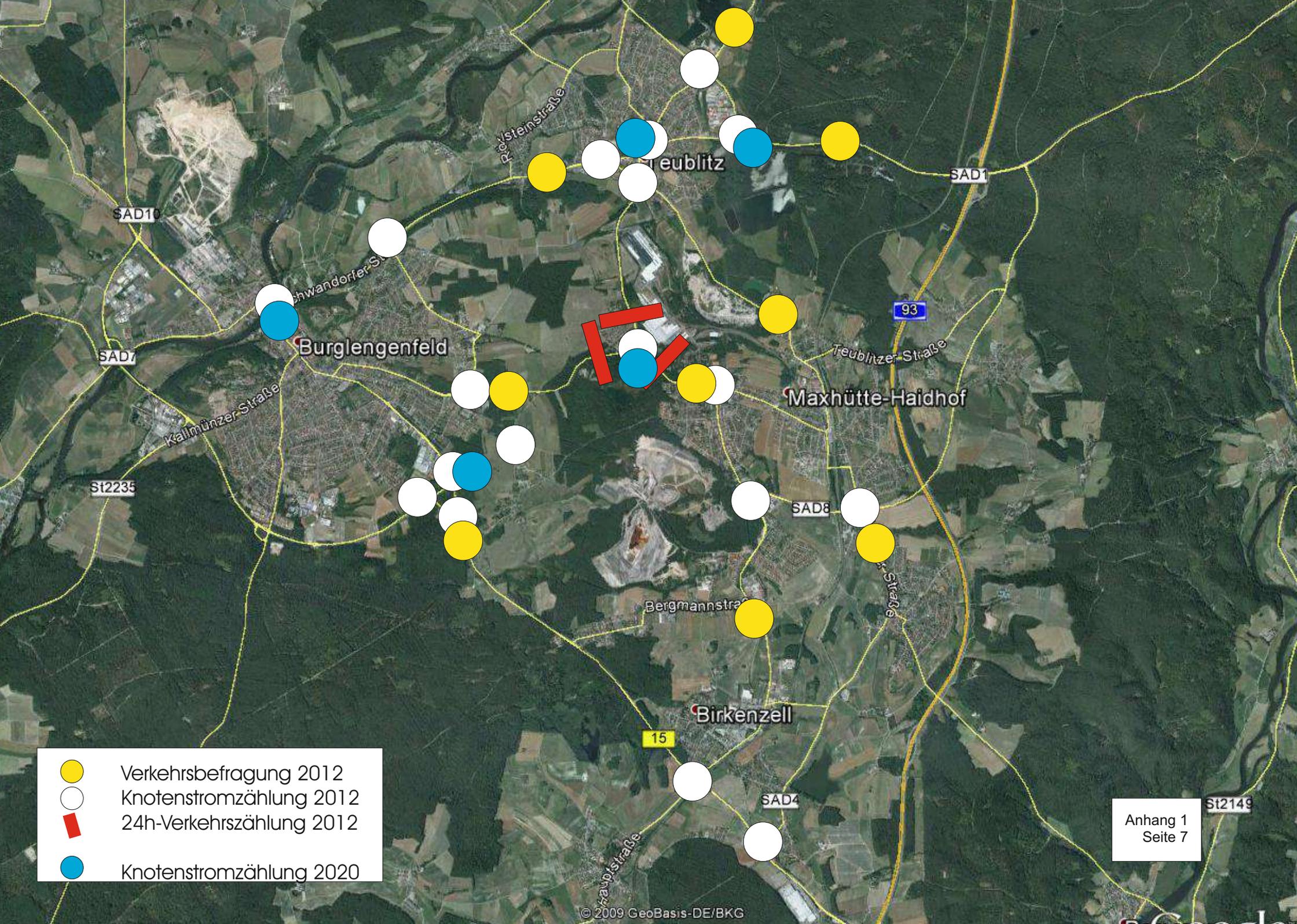
Gemeinden (einschl. gemeindefreie Gebiete)		Einpendler über Gemeindegrenzen						
		Stichtag						
		30.06.2007	30.06.2008	30.06.2009	30.06.2010	30.06.2011	30.06.2012	30.06.2017
		Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
09376119	Burglengenfeld, St	1628	1681	1657	1737	1824	1847	2039
09376141	Maxhütte-Haidhof, St	1609	1709	1891	2124	2059	2151	2340
09376170	Teublitz, St	1081	1052	1044	989	1042	1130	1336
		4318	4442	4592	4850	4925	5128	5745

Gemeinden (einschl. gemeindefreie Gebiete)		Auspendler über Gemeindegrenzen						
		Stichtag						
		30.06.2007	30.06.2008	30.06.2009	30.06.2010	30.06.2011	30.06.2012	30.06.2017
		Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
09376119	Burglengenfeld, St	3191	3289	3254	3321	3396	3545	4346
09376141	Maxhütte-Haidhof, St	3265	3368	3314	3402	3462	3537	4090
09376170	Teublitz, St	2362	2409	2390	2453	2489	2530	2733
		8818	9066	8958	9176	9347	9612	11169

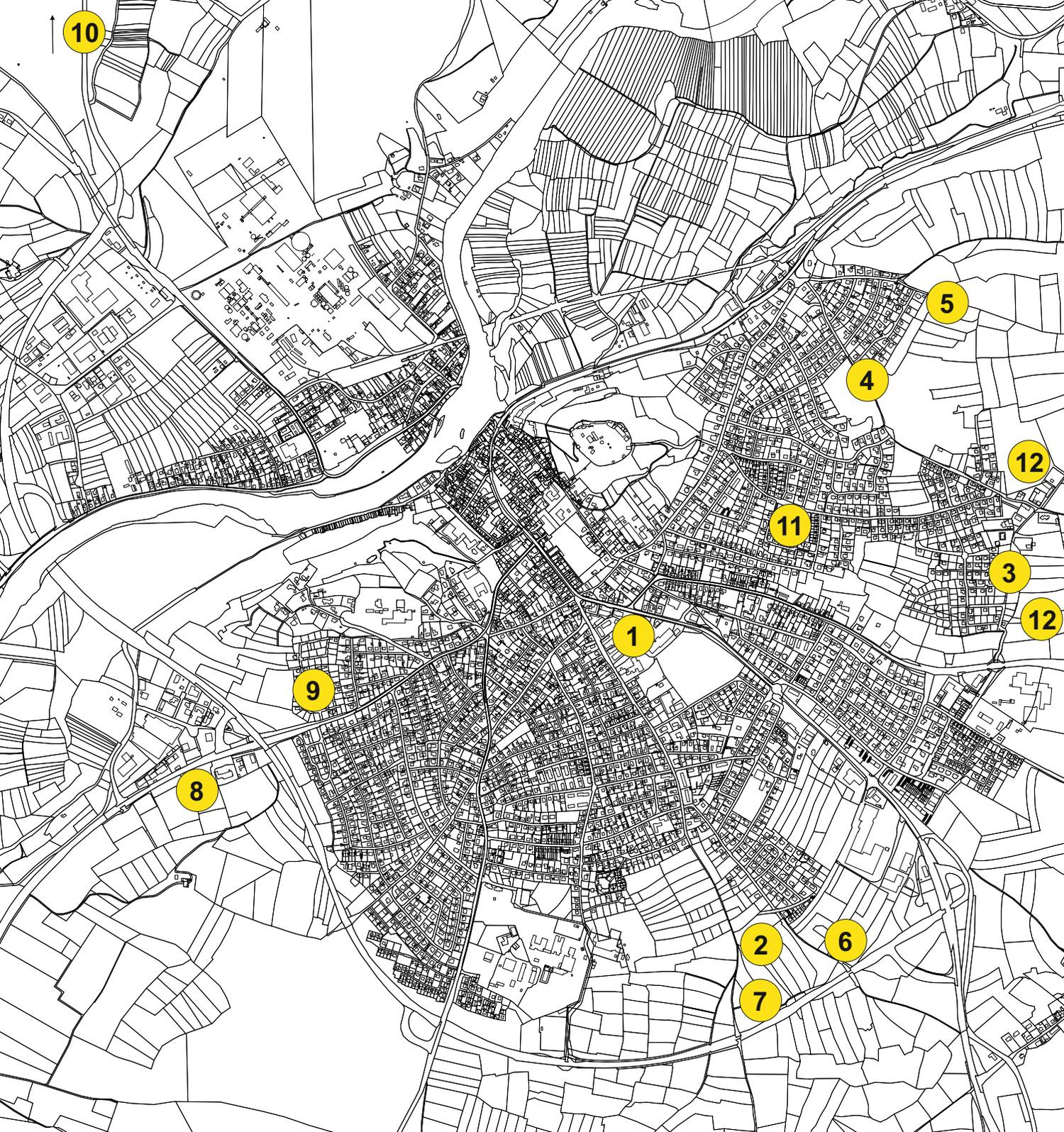
Quelle:

Ergebnisse der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit
 (C)opyright 2018 Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung





- Verkehrsbefragung 2012
- Knotenstromzählung 2012
- 24h-Verkehrszählung 2012
- Knotenstromzählung 2020



STÄDTEDECK

Burglengenfeld
Maxhütte-Haidhof
Teublitz

Stadt Burglengenfeld

Grundlage Verkehrsprognose
Bauleitplanungen und
aktuelle Planungsabsichten

- 1 WA Weiss-Gelände
- 2 WA Hussitenweg IV und V
- 3 WA Augustenhof Südhang VI
- 4 WA Wölland I, II, III
- 5 WA Beethovenstraße
- 6 GE MI SO Umgehungsstraße
- 7 GE Umgehungsstraße
- 8 GE Altes Wasserwerk III
- 9 GE Brunfeld II
- 10 BG Pottenstetten
- 11 BG Auf der Hub
- 12 IEG

Plangrundlage: STÄDTEDECK
ohne Maßstab
Datenquelle: Stadt Burglengenfeld
Bearbeitung: GEO.VER.S.UM
Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler



- 1 WA Stadtparkerweiterung
- 2 WA südlich SAD 8
- 3 WA Haidhof Mitte
- 4 WA Haidhof Nord
- 5 WA Strieglhof West
- 6 MI Strieglhof Mitte
- 7 MI Strieglhof Nord

- 8 Baulücken
- 8 Maxhütte Ost V
- 9 Grasinger Weg

STÄDTE DREIECK

Burglengenfeld
Maxhütte-Haidhof
Teublitz

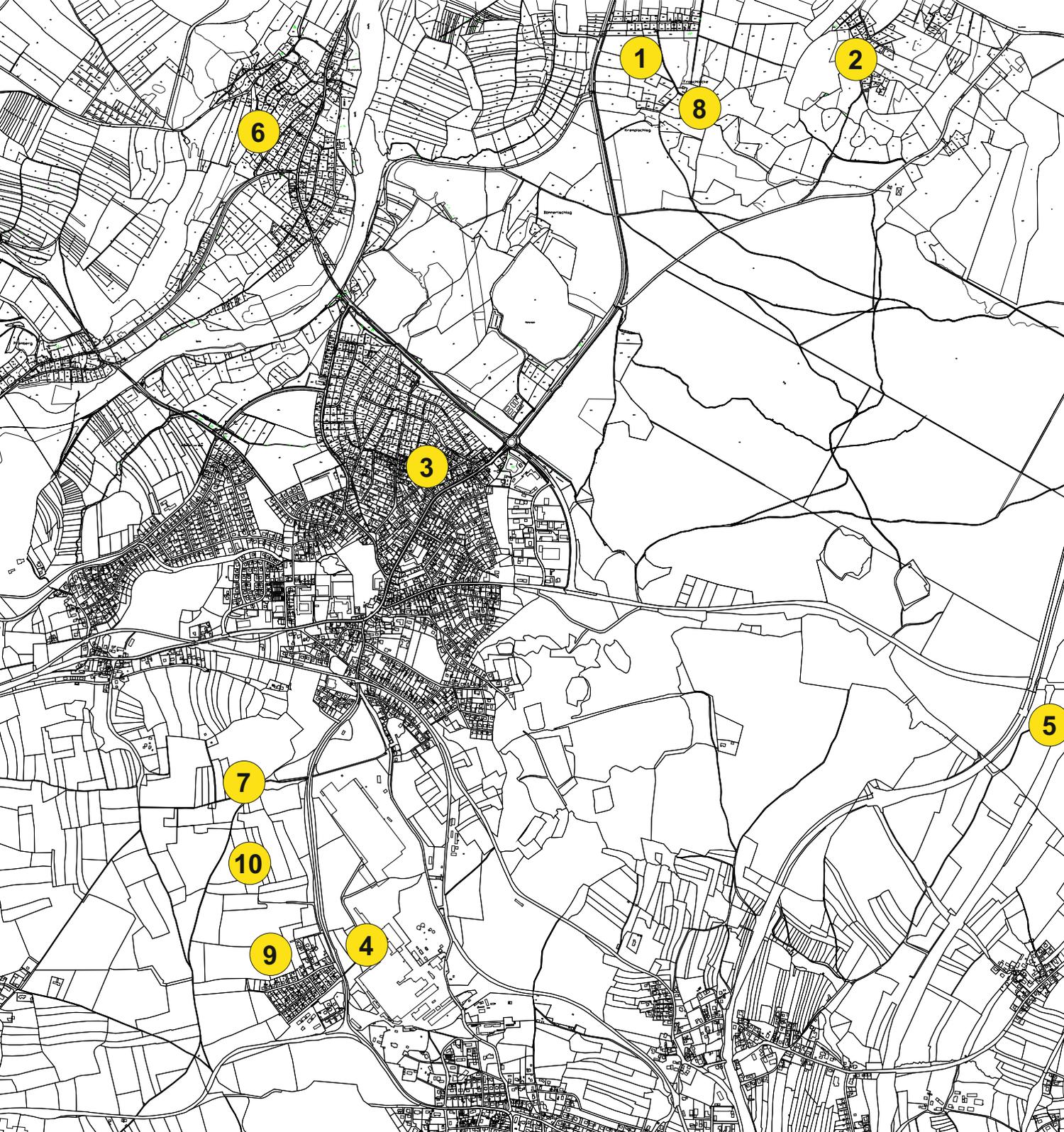
Stadt Maxhütte-Haidhof

Grundlage Verkehrsprognose
Bauleitplanungen und
aktuelle Planungsabsichten

Plangrundlage: STÄDTE DREIECK
ohne Maßstab

Datenquelle: Stadt Maxhütte-Haidhof

Bearbeitung: GEO.VER.S.UM
Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler



STÄDTEDECK

Burglengenfeld
Maxhütte-Haidhof
Teublitz

Stadt Teublitz

Grundlage Verkehrsprognose
Bauleitplanungen und
aktuelle Planungsabsichten

in Realisierung:

- 1 WA Spitzdorfweiher II
- 2 WA Weiherdorf
- 3 WA Ganghofer Straße
- 4 GE Süd-Ost; Recyclinghof
- 5 GE An der AS A93

in Planung:

- 6 WA Brunnäcker II
- 7 WA und MI Leitenäcker (Hc)
- 8 Froschlacke
- 9 Steinbruchäcker III
- 10 GE Teublitz Süd

Plangrundlage: STÄDTEDECK
ohne Maßstab
Datenquelle: Stadt Teublitz
Bearbeitung: GEO.VER.S.UM
Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

(3.1.5) Abschätzung der Einwohneranzahl über die Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltsgröße

Gebiet	Nutzung	Wohneinheiten		Haushaltsgröße	
		Min	Max	Min	Max
				<u>EW/WE</u>	
Weiss	WA	45	72	2,3	3,7
Huss	WA	195	312	2,3	3,7
August	WA	81	130	2,3	3,7
Wölland	WA	89	143	2,3	3,7
Potten	WA	18	29	2,3	3,7
Summe		429	686		

Einwohner	
Min	Max
104	266
449	1.154
187	481
206	529
42	107
986	2.538

Zusammenstellung der Ergebnisse der Einwohneranzahl

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Wohneinheiten		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
Weiss	WA							104	266					105	270
Huss	WA							449	1.154					450	1.150
August	WA							187	481					190	480
Wölland	WA							206	529					205	530
Potten	WA							42	107					40	110
Summe								986	2.538					990	2.540

3.2 Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Strukturgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Einwohnerzahl verwendet.

Wohnnutzung: Einwohnerverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Wege/ Einwohner/d		Wege/Werntag insgesamt		Anteil der Einw.wege außerhalb des Gebiets	Wege/Werntag gebietsbezogen		MIV-Anteil Einwohner	
				<i>Wege/EW/d</i>							<i>in %</i>	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max		<i>in %</i>	Min	Max	Min
Weiss	WA	105	270	3,5	4,0	368	1.080	10	331	972	50	70
Huss	WA	450	1.150	3,5	4,0	1.575	4.600	10	1.418	4.140	50	70
August	WA	190	480	3,5	4,0	665	1.920	10	599	1.728	50	70
Wölland	WA	205	530	3,5	4,0	718	2.120	10	646	1.908	50	70
Potten	WA	40	110	3,5	4,0	140	440	10	126	396	50	70
Summe		990	2.540			3.465	10.160		3.119	9.144		

Pkw-Fahrten/d Einwohner	
1,3	
<i>Pers./Pkw</i>	
Min	Max
127	523
545	2.229
230	930
248	1.027
48	213
1.198	4.922

Wohnnutzung: Besucherverkehr

Gebiet	Nutzung	Anteil des Besucher- verkehrs	Wege/Werntag Besucher		MIV-Anteil Besucher	
					<i>in %</i>	
			<i>in %</i>	Min	Max	Min
Weiss	WA	5	18	54	80	90
Huss	WA	5	79	230	80	90
August	WA	5	33	96	80	90
Wölland	WA	5	36	106	80	90
Potten	WA	5	7	22	80	90
Summe			173	508		

Pkw-Fahrten/d Besucher	
1,3	
<i>Pers./Pkw</i>	
Min	Max
11	37
48	159
20	66
22	73
4	15
105	350

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Gebietsbezogener Wirtschaftsverkehr und Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Kfz-Fahrten/ Einwohner/d		Beschäftigte		Kfz-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Kfz-Fahrten/ Werktag	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
				0,10 <u>WiV-F/EW/d</u>				<u>WiV-F/B/d</u>		Wirtschaftsverkehr	
Weiss		105	270	11	27						
Huss		450	1.150	45	115						
August		190	480	19	48						
Wölland		205	530	21	53						
Potten		40	110	4	11						
Summe		990	2.540	100	254						

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
149	587
638	2.503
269	1.044
291	1.153
56	239
1.403	5.526

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Gesamtverkehr

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr (ohne Wirtschaftsverkehr): 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		Beschäftigten-V. Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Weiss	WA	331	972	18	54					349	1.026
Huss	WA	1.418	4.140	79	230					1.496	4.370
August	WA	599	1.728	33	96					632	1.824
Wölland	WA	646	1.908	36	106					682	2.014
Potten	WA	126	396	7	22					133	418
Summe		3.119	9.144	173	508					3.292	9.652

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): ÖPNV

ÖPNV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung			
		Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr	
		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Weiss	WA	5	10	0	5				
Huss	WA	5	10	0	5				
August	WA	5	10	0	5				
Wölland	WA	5	10	0	5				
Potten	WA	5	10	0	5				

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		Beschäftigten-V. ÖPNV-Fahrten		Kunden-Verkehr ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Weiss	WA	17	97		3					17	100
Huss	WA	71	414		12					71	426
August	WA	30	173		5					30	178
Wölland	WA	32	191		5					32	196
Potten	WA	6	40		1					6	41
Summe		156	915		26					156	941

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Gesamtverkehr

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr (ohne Wirtschaftsverkehr): 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		Beschäftigten-V. Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Weiss	WA	331	972	18	54					349	1.026
Huss	WA	1.418	4.140	79	230					1.496	4.370
August	WA	599	1.728	33	96					632	1.824
Wölland	WA	646	1.908	36	106					682	2.014
Potten	WA	126	396	7	22					133	418
Summe		3.119	9.144	173	508					3.292	9.652

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Nicht-Motorisierter Individualverkehr zu Fuß oder per Rad (NMIV)

NMIV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung			
		Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr	
		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Weiss	WA	25	40	10	20				
Huss	WA	25	40	10	20				
August	WA	25	40	10	20				
Wölland	WA	25	40	10	20				
Potten	WA	25	40	10	20				

Tagesbelastungen im NMIV: Gebietsbezogener Verkehr [Wege im NMIV]

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung				Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr NMIV-Wege		Besucher-Verkehr NMIV-Wege		Beschäftigten-V. NMIV-Wege		Kunden-Verkehr NMIV-Wege		NMIV-Wege	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Weiss	WA	83	389	2	11					85	400
Huss	WA	354	1.656	8	46					362	1.702
August	WA	150	691	3	19					153	710
Wölland	WA	161	763	4	21					165	784
Potten	WA	32	158	1	4					33	162
Summe		780	3.657	18	101					798	3.758

Wohngebiete (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		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Weiss	WA	127	523	11	37	11	27							149	587
Huss	WA	545	2.229	48	159	45	115							638	2.503
August	WA	230	930	20	66	19	48							269	1.044
Wölland	WA	248	1.027	22	73	21	53							291	1.153
Potten	WA	48	213	4	15	4	11							56	239
Summe		1.198	4.922	105	350	100	254							1.403	5.526

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung			Gewerbliche Nutzung		
		Einwohner-Verkehr	Besucher-Verkehr	Wirtschafts-Verkehr	Beschäftigten-V.	Kunden-Verkehr	Wirtschafts-Verkehr
		<u>Anteil Binnen-V.</u> in %					
Weiss	WA	0	0	0	0	0	0
Huss	WA	0	0	0	0	0	0
August	WA	0	0	0	0	0	0
Wölland	WA	0	0	0	0	0	0
Potten	WA	0	0	0	0	0	0

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Weiss	WA	127	523	11	37	11	27							149	587
Huss	WA	545	2.229	48	159	45	115							638	2.503
August	WA	230	930	20	66	19	48							269	1.044
Wölland	WA	248	1.027	22	73	21	53							291	1.153
Potten	WA	48	213	4	15	4	11							56	239
Summe		1.198	4.922	105	350	100	254							1.403	5.526

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw		Besucher-Verkehr Pkw		Wirtschafts-Verkehr Kfz		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Wirtschafts-Verkehr Kfz		Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Weiss	WA	64	262	6	19	6	14							76	295
Huss	WA	273	1.115	24	80	23	58							320	1.253
August	WA	115	465	10	33	10	24							135	522
Wölland	WA	124	514	11	37	11	27							146	578
Potten	WA	24	107	2	8	2	6							28	121
Summe		600	2.463	53	177	52	129							705	2.769
Summe		Mittelwert 1.532		Mittelwert 115		Mittelwert 91		Mittelwert 0		Mittelwert 0		Mittelwert 0		Mittelwert 1.737	

(3.1.5) Abschätzung der Einwohneranzahl über die Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltsgröße

Gebiet	Nutzung	Wohneinheiten		Haushaltsgröße	
		Min	Max	Min	Max
				<u>EW/WE</u>	
Baulück	Wölland	10	17	2,3	3,7
	August	9	15	2,3	3,7
	West	21	36	2,3	3,7
	SüdWest	24	41	2,3	3,7
	SüdOst	9	15	2,3	3,7
Summe		73	124		

Einwohner	
Min	Max
23	63
21	57
48	132
55	151
21	57
168	459

Zusammenstellung der Ergebnisse der Einwohneranzahl

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Wohneinheiten		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
Baulück	Wölland							23	63					25	65
	August							21	57					20	60
	West							48	132					50	130
	SüdWest							55	151					55	150
	SüdOst							21	57					20	60
Summe								168	459					170	465

3.2 Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Strukturgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Einwohnerzahl verwendet.

Wohnnutzung: Einwohnerverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Wege/ Einwohner/d		Wege/Werntag insgesamt		Anteil der Einw.wege außerhalb des Gebiets	Wege/Werntag gebietsbezogen		MIV-Anteil Einwohner	
				<i>Wege/EW/d</i>							<i>in %</i>	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max		<i>in %</i>	Min	Max	Min
Baulücke	Wölland	25	65	3,5	4,0	88	260	10	79	234	50	70
	August	20	60	3,5	4,0	70	240	10	63	216	50	70
	West	50	130	3,5	4,0	175	520	10	158	468	50	70
	SüdWest	55	150	3,5	4,0	193	600	10	173	540	50	70
	SüdOst	20	60	3,5	4,0	70	240	10	63	216	50	70
Summe		170	465			595	1.860		536	1.674		

Pkw-Fahrten/d Einwohner	
1,2	
<i>Pers./Pkw</i>	
Min	Max
33	137
26	126
66	273
72	315
26	126
223	977

Wohnnutzung: Besucherverkehr

Gebiet	Nutzung	Anteil des Besucher- verkehrs	Wege/Werntag Besucher		MIV-Anteil Besucher	
					<i>in %</i>	
			<i>in %</i>	Min	Max	Min
Baulücke	Wölland	5	4	13	80	90
	August	5	4	12	80	90
	West	5	9	26	80	90
	SüdWest	5	10	30	80	90
	SüdOst	5	4	12	80	90
Summe			30	93		

Pkw-Fahrten/d Besucher	
1,3	
<i>Pers./Pkw</i>	
Min	Max
3	9
2	8
5	18
6	21
2	8
18	64

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Gebietsbezogener Wirtschaftsverkehr und Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Kfz-Fahrten/ Einwohner/d		Beschäftigte		Kfz-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Kfz-Fahrten/ Werktag	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
				0,10				WiV-F/B/d		Wirtschaftsverkehr	
				WiV-F/EW/d							
Baulücke		25	65	3	7						
		20	60	2	6						
		50	130	5	13						
		55	150	6	15						
		20	60	2	6						
Summe		170	465	18	47						

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
39	153
30	140
76	304
84	351
30	140
259	1.088

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Gesamtverkehr

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr (ohne Wirtschaftsverkehr): 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		Beschäftigten-V. Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Baulücke	Wölland	79	234	4	13					83	247
	August	63	216	4	12					67	228
	West	158	468	9	26					166	494
	SüdWest	173	540	10	30					183	570
	SüdOst	63	216	4	12					67	228
Summe		536	1.674	30	93					565	1.767

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): ÖPNV

ÖPNV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung			
		Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr	
		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Baulücke	Wölland	5	10	0	5				
	August	5	10	0	5				
	West	5	10	0	5				
	SüdWest	5	10	0	5				
	SüdOst	5	10	0	5				

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		Beschäftigten-V. ÖPNV-Fahrten		Kunden-Verkehr ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Baulücke	Wölland	4	23		1					4	24
	August	3	22		1					3	23
	West	8	47		1					8	48
	SüdWest	9	54		2					9	56
	SüdOst	3	22		1					3	23
Summe		27	168		6					27	174

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Gesamtverkehr

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr (ohne Wirtschaftsverkehr): 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		Beschäftigten-V. Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Baulücke	Wölland	79	234	4	13					83	247
	August	63	216	4	12					67	228
	West	158	468	9	26					166	494
	SüdWest	173	540	10	30					183	570
	SüdOst	63	216	4	12					67	228
Summe		536	1.674	30	93					565	1.767

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Nicht-Motorisierter Individualverkehr zu Fuß oder per Rad (NMIV)

NMIV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung			
		Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr	
		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Baulücke	Wölland	25	40	10	20				
	August	25	40	10	20				
	West	25	40	10	20				
	SüdWest	25	40	10	20				
	SüdOst	25	40	10	20				

Tagesbelastungen im NMIV: Gebietsbezogener Verkehr [Wege im NMIV]

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung				Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr NMIV-Wege		Besucher-Verkehr NMIV-Wege		Beschäftigten-V. NMIV-Wege		Kunden-Verkehr NMIV-Wege		NMIV-Wege	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Baulücke	Wölland	20	94		3					20	97
	August	16	86		2					16	88
	West	39	187	1	5					40	192
	SüdWest	43	216	1	6					44	222
	SüdOst	16	86		2					16	88
Summe		134	669	2	18					136	687

Wohngebiete (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		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Baulücke	Wölland	33	137	3	9	3	7							39	153
	August	26	126	2	8	2	6							30	140
	West	66	273	5	18	5	13							76	304
	SüdWest	72	315	6	21	6	15							84	351
	SüdOst	26	126	2	8	2	6							30	140
Summe		223	977	18	64	18	47							259	1.088

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung			Gewerbliche Nutzung		
		Einwohner-Verkehr	Besucher-Verkehr	Wirtschafts-Verkehr	Beschäftigten-V.	Kunden-Verkehr	Wirtschafts-Verkehr
		<u>Anteil Binnen-V.</u> in %					
Baulücke	Wölland	0	0	0	0	0	0
	August	0	0	0	0	0	0
	West	0	0	0	0	0	0
	SüdWest	0	0	0	0	0	0
	SüdOst	0	0	0	0	0	0

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Baulücke	Wölland	33	137	3	9	3	7							39	153
	August	26	126	2	8	2	6							30	140
	West	66	273	5	18	5	13							76	304
	SüdWest	72	315	6	21	6	15							84	351
	SüdOst	26	126	2	8	2	6							30	140
Summe		223	977	18	64	18	47							259	1.088

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw		Besucher-Verkehr Pkw		Wirtschafts-Verkehr Kfz		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Wirtschafts-Verkehr Kfz		Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Baulücke	Wölland	17	69	2	5	2	4							21	78
	August	13	63	1	4	1	3							15	70
	West	33	137	3	9	3	7							39	153
	SüdWest	36	158	3	11	3	8							42	177
	SüdOst	13	63	1	4	1	3							15	70
Summe		112	490	10	33	10	25							132	548

	Mittelwert						
Summe	301	22	18	0	0	0	340

3.5 Einzelhandelseinrichtungen (3.5.4ff): Abschätzung der Strukturgrößen (Kunden und Beschäftigte)

Hinweis: Wenn die Anzahl der Kunden/Besucher oder Beschäftigten bekannt ist, ist diese in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil einzutragen.

(3.1.8) Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Bruttogeschossfläche

Gebiet	Nutzung	BGF in qm	BGF/ Beschäftigtem	
			BGF/B	
			Max	Min
SO s N/	SO EH	23.500	260,00	40,00
Summe		23.500		

Beschäftigte	
Min	Max
90	588
90	588

(3.1.9) Abschätzung der Kunden-/Besucheranzahl über die Verkaufsfläche

Gebiet	Nutzung	VKF in qm	Kunden/ qm VKF	
			K/VKF	
			Min	Max
SO s N/	SO EH	16.450	0,06	0,50
Summe		16.450		

Kunden	
Min	Max
987	8.225
987	8.225

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Beschäftigten- und Kunden-/Besucheranzahl

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Beschäftigte		Kunden		Kunden		Kunden	
		Abschätzung über Bruttogeschossfläche		Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung		Abschätzung über Verkaufsfläche		Abschätzung über Jahresumsatz		Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
		Min	Max			Min	Max	Min	Max	Min	Max
SO s N	SO EH	90	588	90	600	987	8.225			990	8.230
Summe		90	588	90	600	987	8.225			990	8.230

Einzelhandelseinrichtungen: Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Kunden- und Besucherverkehr:

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

Gebiet	Nutzung	Kunden		Wege/Werntag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	
				2,0 Wege/Kunde		in %		Pers./Pkw
SO s NA	SO EH	990	8.230	1.980	16.460	90	95	1,5
Summe		990	8.230	1.980	16.460			

Pkw-Fahrten/ Werntag	
Min	Max
1.188	10.425
1.188	10.425

Beschäftigtenverkehr:

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

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werntag		MIV-Anteil	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
				Wege/B/d				in %	
SO s NA	SO EH	90	600	2,5	3,0	225	1.800	80	90
Summe		90	600			225	1.800		

Pkw-Fahrten/ Werntag	
2,5	
Pers./Pkw	
Min	Max
72	648
72	648

Wirtschafts- und Gesamtverkehr ohne Berücksichtigung von Verbund- und Mitnahmeeffekten
Hinweise: Das FGSV-Vorgehen enthält zum Wirtschaftsverkehr keine Kennwerte.

Es sind entweder die VKF oder die BGF und die zugehörigen Kennwerte einzugeben!

Gebiet	Nutzung	Fläche in qm	Kfz-Fahrten/ 100 qm Fläche		Kfz-Fahrten/ Werktag	
			Min	Max	Min	Max
		VKF BGF	<u>WIV-Fahrten</u>		Wirtschaftsverkehr	
SO s NA	SO EH	16.450	0,10	0,60	16	99
Summe		16.450			16	99

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
1.276	11.172
1.276	11.172

Wirtschafts- und Gesamtverkehr bei Berücksichtigung von Verbund- und Mitnahmeeffekten

Gebiet	Nutzung	Fläche in qm	Anteil Verbund- effekt <u>in %</u>	Pkw-Fahrten/ Werktag		Kfz-Fahrten/ Werktag	
				Min	Max	Min	Max
		VKF BGF	<u>in %</u>	Wirtschaftsverkehr			
SO s NA	SO EH	16.450	20	1.022	8.988	16	99
Summe		16.450		1.022	8.988	16	99

Kfz-Fahrten/ Werktag		Anteil Mitnahme- effekt <u>in %</u>	Neu induzierte Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max		Min	Max
1.039	9.087	20	849	7.419
1.039	9.087		849	7.419

Einzelhandelseinrichtungen: Gesamtverkehr (ohne Berücksichtigung von Mitnahmeeffekten)

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr [Wege/Fahrten mit allen Verkehrsmitteln]

Quell-/Zielverkehr der Einrichtung

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung					
		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Beschäftigten-Verkehr Wege/Fahrten		Gesamtverkehr Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
SO s NA	SO EH	1.584	13.168	225	1.800	1.809	14.968
Summe		1.584	13.168	225	1.800	1.809	14.968

Einzelhandelseinrichtungen: ÖPNV (ohne Berücksichtigung von Mitnahmeeffekten)

ÖPNV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung			
		Kunden-Verkehr		Beschäftigten-Verkehr	
		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max
SO s NA	SO EH	0	5	5	10

Tagesbelastungen im ÖPNV: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit ÖPNV]

Quell-/Zielverkehr der Einrichtung

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung					
		Kunden-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Beschäftigten-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Gesamtverkehr ÖPNV-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
SO s NA	SO EH		658	11	180	11	838
Summe			658	11	180	11	838

Einzelhandelseinrichtungen: Gesamtverkehr (ohne Berücksichtigung von Mitnahmeeffekten)

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr [Wege/Fahrten mit allen Verkehrsmitteln]

Quell-/Zielverkehr der Einrichtung

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung					
		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Beschäftigten-Verkehr Wege/Fahrten		Gesamtverkehr Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
SO s NA	SO EH	1.584	13.168	225	1.800	1.809	14.968
Summe		1.584	13.168	225	1.800	1.809	14.968

Einzelhandelseinrichtungen: Nicht-motorisierter Verkehr (ohne Berücksichtigung von Mitnahmeeffekten)

NMIV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung			
		Kunden-Verkehr		Beschäftigten-Verkehr	
		<u>NMIV-Anteil</u> in %		<u>NMIV-Anteil</u> in %	
		Min	Max	Min	Max
SO s NA	SO EH	0	5	5	10

Tagesbelastungen im NMIV: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit dem Rad, Fußwege]

Quell-/Zielverkehr der Einrichtung

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung					
		Kunden-Verkehr NMIV-Wege		Beschäftigten-Verkehr NMIV-Wege		Gesamtverkehr NMIV-Wege	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
SO s NA	SO EH		658	11	180	11	838
Summe			658	11	180	11	838

Einzelhandelseinrichtungen: Kfz-Verkehr (ohne Berücksichtigung von Mitnahmeeffekten)

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Gesamtquerschnitt
 Quell-/Zielverkehr der Einrichtung

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung							
		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Beschäftigten-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
SO s NA	SO EH	950	8.340	72	648	16	99	1.039	9.087
Summe		950	8.340	72	648	16	99	1.039	9.087

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

Hinweis: Binnenverkehr tritt auf, wenn die Einrichtung in einem Gebiet mit zusätzlichen Nutzungen liegt, für die ebenfalls der Verkehr abzuschätzen ist.

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung		
		Kunden-Verkehr <u>Anteil Binnen-V.</u> in %	Beschäftigten-Verkehr <u>Anteil Binnen-V.</u> in %	Wirtschafts-Verkehr <u>Anteil Binnen-V.</u> in %
SO s NA	SO EH	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	Einzelhandelsnutzung							
		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Beschäftigten-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
SO s NA	SO EH	950	8.340	72	648	16	99	1.038	9.087
Summe		950	8.340	72	648	16	99	1.038	9.087

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

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung							
		Kunden-Verkehr Pkw		Beschäftigten-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw		Quell-/Zielverkehr Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
SO s NA	SO EH	475	4.170	36	324	8	50	519	4.544
Summe		475	4.170	36	324	8	50	519	4.544

	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe	2.323	180	29	2.532

(3.1.5) Abschätzung der Einwohneranzahl über die Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltsgröße

Gebiet	Nutzung	Wohneinheiten		Haushaltsgröße	
		Min	Max	Min	Max
				EW/WE	
Max	WA	135	202	2,2	3,2
Haidhf	WA	70	105	2,2	3,2
s SAD	WA	153	229	2,2	3,2
Striegl	WA	63	94	2,2	3,2
Lücken	WA	147	220	2,2	3,2
Summe		567	850		

Einwohner	
Min	Max
296	646
154	336
336	733
138	301
323	704
1.247	2.720

Zusammenstellung der Ergebnisse der Einwohneranzahl

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Wohneinheiten		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
Max	WA							296	646					295	645
Haidhf	WA							154	336					155	335
s SAD	WA							336	733					335	735
Striegl	WA							138	301					140	300
Lücken	WA							323	704					325	705
Summe								1.247	2.720					1.250	2.720

3.2 Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Strukturgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Einwohnerzahl verwendet.

Wohnnutzung: Einwohnerverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Wege/ Einwohner/d		Wege/Werntag insgesamt		Anteil der Einw.wege außerhalb des Gebiets	Wege/Werntag gebietsbezogen		MIV-Anteil Einwohner	
				<u>Wege/EW/d</u>							<u>in %</u>	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max		in %	Min	Max	Min
Max	WA	295	645	3,5	4,0	1.033	2.580	10	929	2.322	50	70
Haidhf	WA	155	335	3,5	4,0	543	1.340	10	488	1.206	50	70
s SAD 8	WA	335	735	3,5	4,0	1.173	2.940	10	1.055	2.646	50	70
Striegl	WA	140	300	3,5	4,0	490	1.200	10	441	1.080	50	70
Lücken	WA	325	705	3,5	4,0	1.138	2.820	10	1.024	2.538	50	70
Summe		1.250	2.720			4.375	10.880		3.938	9.792		

Pkw-Fahrten/d Einwohner	
1,3	
<u>Pers./Pkw</u>	
Min	Max
357	1.250
188	649
406	1.425
170	582
394	1.367
1.515	5.273

Wohnnutzung: Besucherverkehr

Gebiet	Nutzung	Anteil des Besucher- verkehrs	Wege/Werntag Besucher		MIV-Anteil Besucher	
					<u>in %</u>	
			in %	Min	Max	Min
Max	WA	5	52	129	80	90
Haidhf	WA	5	27	67	80	90
s SAD 8	WA	5	59	147	80	90
Striegl	WA	5	25	60	80	90
Lücken	WA	5	57	141	80	90
Summe			219	544		

Pkw-Fahrten/d Besucher	
1,3	
<u>Pers./Pkw</u>	
Min	Max
32	89
17	46
36	102
15	42
35	98
135	377

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Gebietsbezogener Wirtschaftsverkehr und Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Kfz-Fahrten/ Einwohner/d		Beschäftigte		Kfz-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Kfz-Fahrten/ Werktag	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
				0,10				WiV-F/B/d		Wirtschaftsverkehr	
				WiV-F/EW/d							
Max		295	645	30	65						
Haidhf		155	335	16	34						
s SAD 8		335	735	34	74						
Striegl		140	300	14	30						
Lücken		325	705	33	71						
Summe		1.250	2.720	127	274						

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
419	1.404
221	729
476	1.601
199	654
462	1.536
1.777	5.924

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Gesamtverkehr

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr (ohne Wirtschaftsverkehr): 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		Beschäftigten-V. Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Max	WA	929	2.322	52	129					981	2.451
Haidhf	WA	488	1.206	27	67					515	1.273
s SAD 8	WA	1.055	2.646	59	147					1.114	2.793
Striegl	WA	441	1.080	25	60					466	1.140
Lücken	WA	1.024	2.538	57	141					1.081	2.679
Summe		3.938	9.792	219	544					4.156	10.336

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): ÖPNV

ÖPNV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung			
		Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr	
		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Max	WA	10	30	0	5				
Haidhf	WA	10	30	0	5				
s SAD 8	WA	10	30	0	5				
Striegl	WA	5	10	0	5				
Lücken	WA	5	10	0	5				

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		Beschäftigten-V. ÖPNV-Fahrten		Kunden-Verkehr ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Max	WA	93	697		6					93	703
Haidhf	WA	49	362		3					49	365
s SAD 8	WA	106	794		7					106	801
Striegl	WA	22	108		3					22	111
Lücken	WA	51	254		7					51	261
Summe		321	2.215		26					321	2.241

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Gesamtverkehr

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr (ohne Wirtschaftsverkehr): 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		Beschäftigten-V. Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Max	WA	929	2.322	52	129					981	2.451
Haidhf	WA	488	1.206	27	67					515	1.273
s SAD 8	WA	1.055	2.646	59	147					1.114	2.793
Striegl	WA	441	1.080	25	60					466	1.140
Lücken	WA	1.024	2.538	57	141					1.081	2.679
Summe		3.938	9.792	219	544					4.156	10.336

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Nicht-Motorisierter Individualverkehr zu Fuß oder per Rad (NMIV)

NMIV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung			
		Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr	
		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Max	WA	25	40	10	20				
Haidhf	WA	25	40	10	20				
s SAD 8	WA	25	40	10	20				
Striegl	WA	25	40	10	20				
Lücken	WA	25	40	10	20				

Tagesbelastungen im NMIV: Gebietsbezogener Verkehr [Wege im NMIV]

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung				Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr NMIV-Wege		Besucher-Verkehr NMIV-Wege		Beschäftigten-V. NMIV-Wege		Kunden-Verkehr NMIV-Wege		NMIV-Wege	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Max	WA	232	929	5	26					237	955
Haidhf	WA	122	482	3	13					125	495
s SAD 8	WA	264	1.058	6	29					270	1.087
Striegl	WA	110	432	2	12					112	444
Lücken	WA	256	1.015	6	28					262	1.043
Summe		984	3.916	22	108					1.006	4.024

Wohngebiete (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		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Max	WA	357	1.250	32	89	30	65							419	1.404
Haidhf	WA	188	649	17	46	16	34							221	729
s SAD 8	WA	406	1.425	36	102	34	74							476	1.601
Striegl	WA	170	582	15	42	14	30							199	654
Lücken	WA	394	1.367	35	98	33	71							462	1.536
Summe		1.515	5.273	135	377	127	274							1.777	5.924

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung			Gewerbliche Nutzung		
		Einwohner-Verkehr	Besucher-Verkehr	Wirtschafts-Verkehr	Beschäftigten-V.	Kunden-Verkehr	Wirtschafts-Verkehr
		<u>Anteil Binnen-V.</u> in %					
Max	WA	0	0	0	0	0	0
Haidhf	WA	0	0	0	0	0	0
s SAD 8	WA	0	0	0	0	0	0
Striegl	WA	0	0	0	0	0	0
Lücken	WA	0	0	0	0	0	0

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Max	WA	357	1.250	32	89	30	65							419	1.404
Haidhf	WA	188	649	17	46	16	34							221	729
s SAD 8	WA	406	1.425	36	102	34	74							476	1.601
Striegl	WA	170	582	15	42	14	30							199	654
Lücken	WA	394	1.367	35	98	33	71							462	1.536
Summe		1.515	5.273	135	377	127	274							1.777	5.924

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw		Besucher-Verkehr Pkw		Wirtschafts-Verkehr Kfz		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Wirtschafts-Verkehr Kfz		Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Max	WA	179	625	16	45	15	33							210	703
Haidhf	WA	94	325	9	23	8	17							111	365
s SAD 8	WA	203	713	18	51	17	37							238	801
Striegl	WA	85	291	8	21	7	15							100	327
Lücken	WA	197	684	18	49	17	36							232	769
Summe		758	2.638	69	189	64	138							891	2.965

	Mittelwert						
Summe	1.698	129	101	0	0	0	1.928

3.4 Gewerbegebiete (GE, GI): Abschätzung der Strukturgrößen (Beschäftigte)

Hinweis: Wenn verkehrsentensive Einrichtungen im Gebiet sind, müssen zusätzlich deren Verkehrsaufkommen nach Kapitel 3.5 ermittelt werden.

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

(3.1.3) Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Brutto-Baulandfläche und Beschäftigtendichte

Gebiet	Nutzung	Fläche (brutto) in ha	Beschäftigten- dichte	
			Min	Max
Rohrhof	GE	8,0	30,0	50,0
Summe		8,0		

Beschäftigte	
Min	Max
240	400
240	400

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Beschäftigtenanzahl

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über BGF/NFL		Abschätzung über GFZ	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Rohrhol	GE	240	400								
Summe		240	400								

Beschäftigte	
Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
Min	Max
240	400
240	400

3.4 Gewerbegebiete (GE, GI): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Strukturgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Beschäftigtenzahl verwendet.

Gewerbliche Nutzung: Beschäftigtenverkehr:

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Anwesenheit	Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw- Besetzung
		Min	Max	in %	Wege/B/d		in %		Pers./Pkw		
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max		
Rohrhof	GE	240	400	85	2,0	2,5	408	850	80	90	1,1
Summe		240	400				408	850			

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
297	695
297	695

Gewerbliche Nutzung: Kundenverkehr

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw- Besetzung
		Min	Max	Wege/B/d		in %		Pers./Pkw		
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
Rohrhof	GE	240	400	0,5	1,5	120	600	95	100	1,1
Summe		240	400			120	600			

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
104	545
104	545

Gebietsbezogener Wirtschaftsverkehr und Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Kfz-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Kfz-Fahrten Werktag		Zuschlag extern. WiV	Kfz-Fahrten Werktag		Kfz-Fahrten/ Werktag	
		Min	Max	Wirtschaftsverkehr		interner Wirtschaftsverkehr			externer Wirtschaftsverkehr		gesamter Wirtschaftsverkehr	
				Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min
Rohrhof	GE	240	400	0,20	1,50	48	600	5	15	35	63	635
Summe		240	400			48	600		15	35	63	635

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
464	1.875
464	1.875

Schwerverkehr

Gebiet	Nutzung	Kfz-Fahrten/ Werktag		Anteil Schwer-V.
		Wirtschaftsverkehr		
		Min	Max	
Rohrhof	GE	63	635	50
Summe		63	635	

Fahrten Schwer-V./ Werktag	
Wirtschaftsverkehr	
Min	Max
31	317
31	317

Gewerbegebiete (GE, GI): Gesamtverkehr

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr (ohne Wirtschaftsverkehr): Gebietsbezogener Verkehr [Wege/Fahrten mit allen Verkehrsmitteln]
 Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung					
		Beschäftigten-Verkehr Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Gesamtverkehr Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
Rohrhof	GE	408	850	120	600	528	1.450
Summe		408	850	120	600	528	1.450

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): ÖPNV

ÖPNV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung			
		Beschäftigten-Verkehr		Kunden-Verkehr	
		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max
Rohrhof	GE	0	5	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	Gewerbliche Nutzung					
		Beschäftigten-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Kunden-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Gesamtverkehr ÖPNV-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
Rohrhof	GE		43				43
Summe			43				43

Gewerbegebiete (GE, GI): Gesamtverkehr

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr (ohne Wirtschaftsverkehr): Gebietsbezogener Verkehr [Wege/Fahrten mit allen Verkehrsmitteln]
 Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung					
		Beschäftigten-Verkehr Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Gesamtverkehr Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
Rohrhof	GE	408	850	120	600	528	1.450
Summe		408	850	120	600	528	1.450

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Nicht-motorisierter Verkehr (NMIV)

NMIV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung			
		Beschäftigten-Verkehr		Kunden-Verkehr	
		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max
Rohrhof	GE	0	5	0	0

Tagesbelastungen im NMIV: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit dem Rad, Fußwege]
 Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung					
		Beschäftigten-Verkehr NMIV-Wege		Kunden-Verkehr NMIV-Wege		Gesamtverkehr NMIV-Wege	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
Rohrhof	GE		43				43
Summe			43				43

Gewerbegebiete (GE, GI): 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	Gewerbliche Nutzung								Gewerbl. Nutzung	
		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten		Schwerverkehr-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Rohrhof	GE	297	695	104	545	63	635	464	1.875	31	317
Summe		297	695	104	545	63	635	464	1.875	31	317

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

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung		
		Beschäftigten-Verkehr	Kunden-Verkehr	Wirtschafts-Verkehr
		<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %
Rohrhof	GE	0	0	0
		0	0	0
		0	0	0
		0	0	0
		0	0	0

Gewerbegebiete (GE, GI): Kfz-Verkehr

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

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung								Gewerbl. Nutzung	
		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten		Schwerverkehr-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Rohrhof	GE	297	695	104	545	63	635	464	1.875	31	317
Summe		297	695	104	545	63	635	464	1.875	31	317

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

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung								Gewerbl. Nutzung	
		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Wirtschafts-Verkehr Kfz		Quell-/Zielverkehr Kfz		Schwerverkehr Lkw > 3,5 to	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Rohrhof	GE	149	348	52	273	32	318	233	939	16	159
Summe		149	348	52	273	32	318	233	939	16	159

	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe	249	163	175	586	88

(3.1.5) Abschätzung der Einwohneranzahl über die Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltsgröße

Gebiet	Nutzung	Wohneinheiten		Haushaltsgröße	
		Min	Max	Min	Max
				EW/WE	
Katz	WA	46	83	2,3	3,3
Weiber	WA	31	45	2,3	3,3
Teublitz	WA	50	120	2,3	3,3
Münchs	WA	28	40	2,3	3,3
HGS	WA	60	150	2,3	3,3
Summe		215	438		

Einwohner	
Min	Max
106	274
71	149
115	396
64	132
138	495
495	1.445

Zusammenstellung der Ergebnisse der Einwohneranzahl

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Wohneinheiten		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
Katz	WA							106	274					105	275
Weier	WA							71	149					70	150
Teublitz	WA							115	396					120	540
Münchs	WA							64	132					65	130
HGS	WA							138	495					140	495
Summe								495	1.445					500	1.590

3.2 Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Strukturgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Einwohnerzahl verwendet.

Wohnnutzung: Einwohnerverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Wege/ Einwohner/d		Wege/Werktag insgesamt		Anteil der Einw.wege außerhalb des Gebiets	Wege/Werktag gebietsbezogen		MIV-Anteil Einwohner		
		Min	Max	Min	Max	Min	Max		in %	Min	Max	Min	Max
Katz	WA	105	275	3,5	4,0	368	1.100	10	331	990	50	70	
Weier	WA	70	150	3,5	4,0	245	600	10	221	540	50	70	
Teublitz	WA	120	540	3,5	4,0	420	2.160	10	378	1.944	50	70	
Münchsh	WA	65	130	3,5	4,0	228	520	10	205	468	50	70	
HGS	WA	140	495	3,5	4,0	490	1.980	10	441	1.782	50	70	
Summe		500	1.590			1.750	6.360		1.575	5.724			

Pkw-Fahrten/d Einwohner	
1,3	
Pers./Pkw	
Min	Max
127	533
85	291
145	1.047
79	252
170	960
606	3.083

Wohnnutzung: Besucherverkehr

Gebiet	Nutzung	Anteil des Besucher-verkehrs	Wege/Werktag Besucher		MIV-Anteil Besucher	
			Min	Max	Min	Max
Katz	WA	5	18	55	80	90
Weier	WA	5	12	30	80	90
Teublitz	WA	5	21	108	80	90
Münchsh	WA	5	11	26	80	90
HGS	WA	5	25	99	80	90
Summe			88	318		

Pkw-Fahrten/d Besucher	
1,3	
Pers./Pkw	
Min	Max
11	38
8	21
13	75
7	18
15	69
54	221

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Gebietsbezogener Wirtschaftsverkehr und Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Kfz-Fahrten/ Einwohner/d		Beschäftigte		Kfz-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Kfz-Fahrten/ Werktag	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
				0,10				WiV-F/B/d		Wirtschaftsverkehr	
				WiV-F/EW/d							
Katz		105	275	11	28						
Weier		70	150	7	15						
Teublitz		120	540	12	54						
Münchsh		65	130	7	13						
HGS		140	495	14	50						
Summe		500	1.590	51	160						

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
149	599
100	327
170	1.176
93	283
199	1.079
711	3.464

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Gesamtverkehr

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr (ohne Wirtschaftsverkehr): 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		Beschäftigten-V. Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Katz	WA	331	990	18	55					349	1.045
Weiherr	WA	221	540	12	30					233	570
Teublitz	WA	378	1.944	21	108					399	2.052
Münchsh	WA	205	468	11	26					216	494
HGS	WA	441	1.782	25	99					466	1.881
Summe		1.575	5.724	88	318					1.663	6.042

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): ÖPNV

ÖPNV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung			
		Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr	
		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Katz	WA	5	10	0	5				
Weiherr	WA	5	10	0	5				
Teublitz	WA	5	10	0	5				
Münchs	WA	5	10	0	5				
HGS	WA	5	10	0	5				

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		Beschäftigten-V. ÖPNV-Fahrten		Kunden-Verkehr ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Katz	WA	17	99		3					17	102
Weiherr	WA	11	54		2					11	56
Teublitz	WA	19	194		5					19	199
Münchs	WA	10	47		1					10	48
HGS	WA	22	178		5					22	183
Summe		79	572		16					79	588

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Gesamtverkehr

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr (ohne Wirtschaftsverkehr): 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		Beschäftigten-V. Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Katz	WA	331	990	18	55					349	1.045
Weiherr	WA	221	540	12	30					233	570
Teublitz	WA	378	1.944	21	108					399	2.052
Münchs	WA	205	468	11	26					216	494
HGS	WA	441	1.782	25	99					466	1.881
Summe		1.575	5.724	88	318					1.663	6.042

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Nicht-Motorisierter Individualverkehr zu Fuß oder per Rad (NMIV)

NMIV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung			
		Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr	
		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Katz	WA	25	40	10	20				
Weiherr	WA	25	40	10	20				
Teublitz	WA	25	40	10	20				
Münchsh	WA	25	40	10	20				
HGS	WA	25	40	10	20				

Tagesbelastungen im NMIV: Gebietsbezogener Verkehr [Wege im NMIV]

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung				Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr NMIV-Wege		Besucher-Verkehr NMIV-Wege		Beschäftigten-V. NMIV-Wege		Kunden-Verkehr NMIV-Wege		NMIV-Wege	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Katz	WA	83	396	2	11					85	407
Weiherr	WA	55	216	1	6					56	222
Teublitz	WA	95	778	2	22					97	800
Münchsh	WA	51	187	1	5					52	192
HGS	WA	110	713	2	20					112	733
Summe		394	2.290	8	64					402	2.354

Wohngebiete (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		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Katz	WA	127	533	11	38	11	28							149	599
Weier	WA	85	291	8	21	7	15							100	327
Teublitz	WA	145	1.047	13	75	12	54							170	1.176
Münchsh	WA	79	252	7	18	7	13							93	283
HGS	WA	170	960	15	69	14	50							199	1.079
Summe		606	3.083	54	221	51	160							711	3.464

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung			Gewerbliche Nutzung		
		Einwohner-Verkehr	Besucher-Verkehr	Wirtschafts-Verkehr	Beschäftigten-V.	Kunden-Verkehr	Wirtschafts-Verkehr
		<u>Anteil Binnen-V.</u> in %					
Katz	WA	0	0	0	0	0	0
Weier	WA	0	0	0	0	0	0
Teublitz	WA	0	0	0	0	0	0
Münchsh	WA	0	0	0	0	0	0
HGS	WA	0	0	0	0	0	0

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Katz	WA	127	533	11	38	11	28							149	599
Weiherr	WA	85	291	8	21	7	15							100	327
Teublitz	WA	145	1.047	13	75	12	54							170	1.176
Münchs	WA	79	252	7	18	7	13							93	283
HGS	WA	170	960	15	69	14	50							199	1.079
Summe		606	3.083	54	221	51	160							711	3.464

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw		Besucher-Verkehr Pkw		Wirtschafts-Verkehr Kfz		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Wirtschafts-Verkehr Kfz		Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Katz	WA	64	267	6	19	6	14							76	300
Weiherr	WA	43	146	4	11	4	8							51	165
Teublitz	WA	73	524	7	38	6	27							86	589
Münchs	WA	40	126	4	9	4	7							48	142
HGS	WA	85	480	8	35	7	25							100	540
Summe		305	1.543	29	112	27	81							361	1.736

	Mittelwert						
Summe	924	71	54	0	0	0	1.049

(3.1.5) Abschätzung der Einwohneranzahl über die Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltsgröße

Gebiet	Nutzung	Wohneinheiten		Haushaltsgröße	
		Min	Max	Min	Max
				<u>EW/WE</u>	
Dolling	WA	34	45	2,3	3,3
Summe		34	45		

Einwohner	
Min	Max
78	149
78	149

Zusammenstellung der Ergebnisse der Einwohneranzahl

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Wohneinheiten		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
Dolling	WA							78	149					80	150
Summe								78	149					80	150

3.2 Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Strukturgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Einwohnerzahl verwendet.

Wohnnutzung: Einwohnerverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Wege/ Einwohner/d		Wege/Werktag insgesamt		Anteil der Einw. wege außerhalb des Gebiets	Wege/Werktag gebietsbezogen		MIV-Anteil Einwohner	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max		Min	Max	Min	Max
						3,5	4,0			10		
Dolling	WA	80	150	3,5	4,0	280	600	10	252	540	50	70
				3,5	4,0			10			50	70
				3,5	4,0			10			50	70
				3,5	4,0			10			50	70
Summe		80	150			280	600		252	540		

Pkw-Fahrten/d Einwohner	
1,3	
Pers./Pkw	
Min	Max
97	291
97	291

Wohnnutzung: Besucherverkehr

Gebiet	Nutzung	Anteil des Besucher-verkehrs	Wege/Werktag Besucher		MIV-Anteil Besucher	
			Min	Max	Min	Max
				in %		
		5			80	90
Dolling	WA	5	14	30	80	90
		5			80	90
		5			80	90
		5			80	90
Summe			14	30		

Pkw-Fahrten/d Besucher	
1,3	
Pers./Pkw	
Min	Max
9	21
9	21

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Gebietsbezogener Wirtschaftsverkehr und Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Kfz-Fahrten/ Einwohner/d		Beschäftigte		Kfz-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Kfz-Fahrten/ Werktag	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
				0,10 <u>WiV-F/EW/d</u>				<u>WiV-F/B/d</u>		Wirtschaftsverkehr	
Dolling		80	150	8	15						
Summe		80	150	8	15						

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
114	327
114	327

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Gesamtverkehr

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr (ohne Wirtschaftsverkehr): 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		Beschäftigten-V. Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Dolling	WA	252	540	14	30					266	570
Summe		252	540	14	30					266	570

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): ÖPNV

ÖPNV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung			
		Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr	
		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
		5	10	0	5				
Dolling	WA	5	10	0	5				
		5	10	0	5				
		5	10	0	5				
		5	10	0	5				

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		Beschäftigten-V. ÖPNV-Fahrten		Kunden-Verkehr ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Dolling	WA	13	54		2					13	56
Summe		13	54		2					13	56

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Gesamtverkehr

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr (ohne Wirtschaftsverkehr): 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		Beschäftigten-V. Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Dolling	WA	252	540	14	30					266	570
Summe		252	540	14	30					266	570

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Nicht-Motorisierter Individualverkehr zu Fuß oder per Rad (NMIV)

NMIV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung			
		Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr	
		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
		25	40	10	20				
Dolling	WA	25	40	10	20				
		25	40	10	20				
		25	40	10	20				
		25	40	10	20				

Tagesbelastungen im NMIV: Gebietsbezogener Verkehr [Wege im NMIV]

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung				Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr NMIV-Wege		Besucher-Verkehr NMIV-Wege		Beschäftigten-V. NMIV-Wege		Kunden-Verkehr NMIV-Wege		NMIV-Wege	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Dolling	WA	63	216	1	6					64	222
Summe		63	216	1	6					64	222

Wohngebiete (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		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Dolling	WA	97	291	9	21	8	15							114	327
Summe		97	291	9	21	8	15							114	327

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung			Gewerbliche Nutzung		
		Einwohner-Verkehr	Besucher-Verkehr	Wirtschafts-Verkehr	Beschäftigten-V.	Kunden-Verkehr	Wirtschafts-Verkehr
		<u>Anteil Binnen-V.</u> in %					
		0	0	0	0	0	0
Dolling	WA	0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Dolling	WA	97	291	9	21	8	15							114	327
Summe		97	291	9	21	8	15							114	327

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw		Besucher-Verkehr Pkw		Wirtschafts-Verkehr Kfz		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Wirtschafts-Verkehr Kfz		Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Dolling	WA	49	146	5	11	4	8							58	165
Summe		49	146	5	11	4	8							58	165

	Mittelwert						
Summe	98	8	6	0	0	0	112

3.4 Gewerbegebiete (GE, GI): Abschätzung der Strukturgrößen (Beschäftigte)

Hinweis: Wenn verkehrssensitive Einrichtungen im Gebiet sind, müssen zusätzlich deren Verkehrsaufkommen nach Kapitel 3.5 ermittelt werden.

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

(3.1.3) Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Brutto-Baulandfläche und Beschäftigtendichte

Gebiet	Nutzung	Fläche (brutto) in ha	Beschäftigten- dichte	
			Min	Max
TEU SC	Recyc+GE	1,6	30,0	50,0
A93	GE/GI	20,0	15,0	20,0
TEU S	GE	5,3	35,0	50,0
Leiten	GE	2,9	30,0	50,0
Summe		29,8		

Beschäftigte	
Min	Max
48	80
300	400
186	265
87	145
621	890

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Beschäftigtenanzahl

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über BGF/NFL		Abschätzung über GFZ	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
TEU SC	Recyc+GE	48	80								
A93	GE/GI	300	400								
TEU S	GE	186	265								
Leiten	GE	87	145								
Summe		621	890								

Beschäftigte	
Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
Min	Max
50	80
300	400
190	265
90	145
630	890

3.4 Gewerbegebiete (GE, GI): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Strukturgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Beschäftigtenzahl verwendet.

Gewerbliche Nutzung: Beschäftigtenverkehr:

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Anwesenheit	Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw- Besetzung
		Min	Max	in %	Wege/B/d		Min	Max	in %		Pers./Pkw
					Min	Max			Min	Max	
TEU SO	Recyc+GE	50	80	85	2,0	2,5	85	170	80	90	1,1
A93	GE/GI	300	400	85	2,0	2,5	510	850	80	90	1,1
TEU S	GE	190	265	85	2,0	2,5	323	563	80	90	1,1
Leiten	GE	90	145	85	2,0	2,5	153	308	80	90	1,1
Summe		630	890				1.071	1.891			

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
62	139
371	695
235	461
111	252
779	1.547

Gewerbliche Nutzung: Kundenverkehr

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw- Besetzung
		Min	Max	Wege/B/d		Min	Max	in %		Pers./Pkw
				Min	Max			Min	Max	
TEU SO	Recyc+GE	50	80	0,5	1,0	25	80	95	100	1,1
A93	GE/GI	300	400	0,2	0,5	60	200	95	100	1,1
TEU S	GE	190	265	0,5	1,0	95	265	95	100	1,1
Leiten	GE	90	145	0,5	1,0	45	145	95	100	1,1
Summe		630	890			225	690			

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
22	73
52	182
82	241
39	132
195	628

Gebietsbezogener Wirtschaftsverkehr und Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Kfz-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Kfz-Fahrten Werktag		Zuschlag extern. WiV	Kfz-Fahrten Werktag		Kfz-Fahrten/ Werktag	
		Min	Max	Wirtschaftsverkehr		in %			externer Wirtschaftsverkehr		gesamter Wirtschaftsverkehr	
				Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min
TEU SO	Recyc+GE	50	80	0,20	0,50	10	40	10	6	14	16	54
A93	GE/GI	300	400	1,00	1,00	300	400	10	37	70	337	470
TEU S	GE	190	265	1,00	1,00	190	265	10	24	46	214	311
Leiten	GE	90	145	1,00	1,00	90	145	10	11	25	101	170
Summe		630	890			590	850		78	155	668	1.005

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
100	266
760	1.347
531	1.013
251	554
1.642	3.180

Schwerverkehr

Gebiet	Nutzung	Kfz-Fahrten/ Werktag		Anteil Schwer-V.
		Wirtschaftsverkehr		
		Min	Max	
TEU SO	Recyc+GE	16	54	50
A93	GE/GI	337	470	50
TEU S	GE	214	311	50
Leiten	GE	101	170	50
Summe		668	1.005	

Fahrten Schwer-V./ Werktag	
Wirtschaftsverkehr	
Min	Max
8	27
169	235
107	156
51	85
335	503

Gewerbegebiete (GE, GI): Gesamtverkehr

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr (ohne Wirtschaftsverkehr): Gebietsbezogener Verkehr [Wege/Fahrten mit allen Verkehrsmitteln]
 Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung					
		Beschäftigten-Verkehr Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Gesamtverkehr Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
TEU SO	Recyc+GE	85	170	25	80	110	250
A93	GE/GI	510	850	60	200	570	1.050
TEU S	GE	323	563	95	265	418	828
Leiten	GE	153	308	45	145	198	453
Summe		1.071	1.891	225	690	1.296	2.581

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): ÖPNV

ÖPNV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung			
		Beschäftigten-Verkehr		Kunden-Verkehr	
		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max
TEU SO	Recyc+GE	0	0	0	0
A93	GE/GI	0	0	0	0
TEU S	GE	0	0		
Leiten	GE	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	Gewerbliche Nutzung					
		Beschäftigten-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Kunden-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Gesamtverkehr ÖPNV-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
TEU SO	Recyc+GE						
A93	GE/GI						
TEU S	GE						
Leiten	GE						
Summe							

Gewerbegebiete (GE, GI): Gesamtverkehr

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr (ohne Wirtschaftsverkehr): Gebietsbezogener Verkehr [Wege/Fahrten mit allen Verkehrsmitteln]
 Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung					
		Beschäftigten-Verkehr Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Gesamtverkehr Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
TEU SO	Recyc+GE	85	170	25	80	110	250
A93	GE/GI	510	850	60	200	570	1.050
TEU S	GE	323	563	95	265	418	828
Leiten	GE	153	308	45	145	198	453
Summe		1.071	1.891	225	690	1.296	2.581

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Nicht-motorisierter Verkehr (NMIV)

NMIV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung			
		Beschäftigten-Verkehr		Kunden-Verkehr	
		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max
TEU SO	Recyc+GE	0	0	0	0
A93	GE/GI	0	0	0	0
TEU S	GE	0	0	0	0
Leiten	GE	0	0	0	0

Tagesbelastungen im NMIV: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit dem Rad, Fußwege]

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

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung					
		Beschäftigten-Verkehr NMIV-Wege		Kunden-Verkehr NMIV-Wege		Gesamtverkehr NMIV-Wege	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
TEU SO	Recyc+GE						
A93	GE/GI						
TEU S	GE						
Leiten	GE						
Summe							

Gewerbegebiete (GE, GI): 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	Gewerbliche Nutzung								Gewerbl. Nutzung	
		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten		Schwerverkehr- Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
TEU SO	Recyc+GE	62	139	22	73	16	54	100	266	8	27
A93	GE/GI	371	695	52	182	337	470	760	1.347	169	235
TEU S	GE	235	461	82	241	214	311	531	1.013	107	156
Leiten	GE	111	252	39	132	101	170	251	554	51	85
Summe		779	1.547	195	628	668	1.005	1.642	3.180	335	503

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

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung		
		Beschäftigten-Verkehr	Kunden-Verkehr	Wirtschafts-Verkehr
		<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %
TEU SO	Recyc+GE	0	0	0
A93	GE/GI	0	0	0
TEU S	GE	0	0	0
Leiten	GE	0	0	0
		0	0	0

Gewerbegebiete (GE, GI): Kfz-Verkehr

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

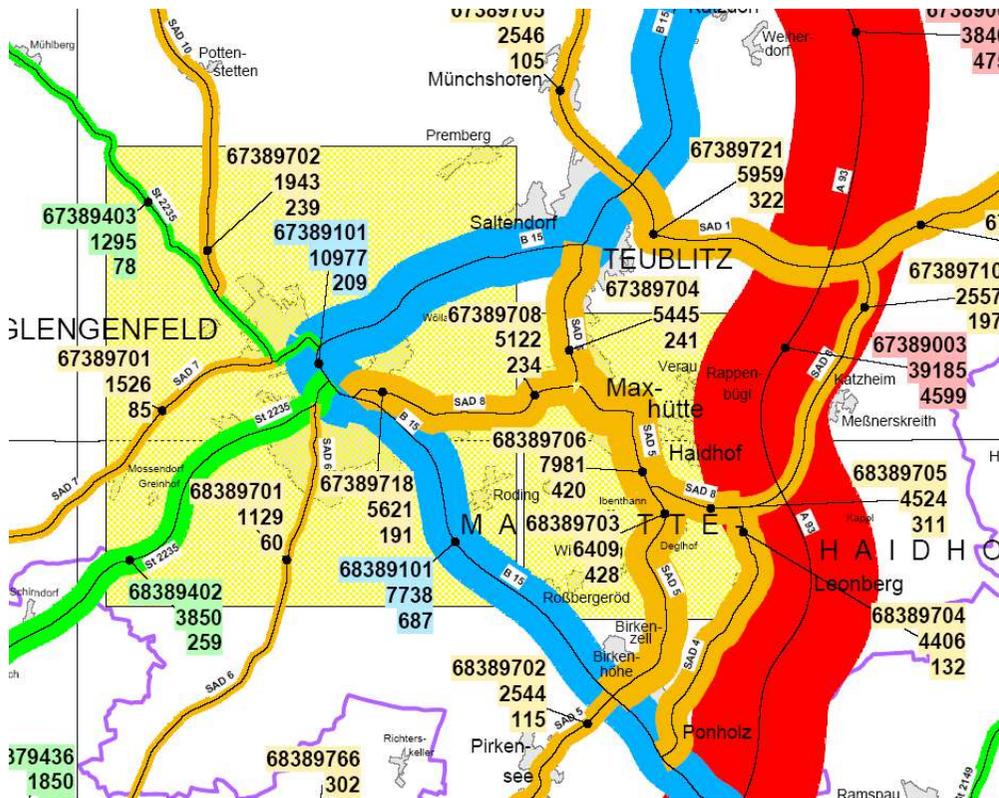
Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung								Gewerbl. Nutzung	
		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten		Schwerverkehr-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
TEU SO	Recyc+GE	62	139	22	73	16	54	100	266	8	27
A93	GE/GI	371	695	52	182	337	470	760	1.347	169	235
TEU S	GE	235	461	82	241	214	311	531	1.013	107	156
Leiten	GE	111	252	39	132	101	170	251	554	51	85
Summe		779	1.547	195	628	668	1.005	1.642	3.180	335	503

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

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung								Gewerbl. Nutzung	
		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Wirtschafts-Verkehr Kfz		Quell-/Zielverkehr Kfz		Schwerverkehr Lkw > 3,5 to	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
TEU SO	Recyc+GE	31	70	11	37	8	27	50	134	4	14
A93	GE/GI	186	348	26	91	169	235	381	674	85	118
TEU S	GE	118	231	41	121	107	156	266	508	54	78
Leiten	GE	56	126	20	66	51	85	127	277	26	43
Summe		391	775	98	315	335	503	824	1.593	169	253

	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe	583	207	419	1.209	211

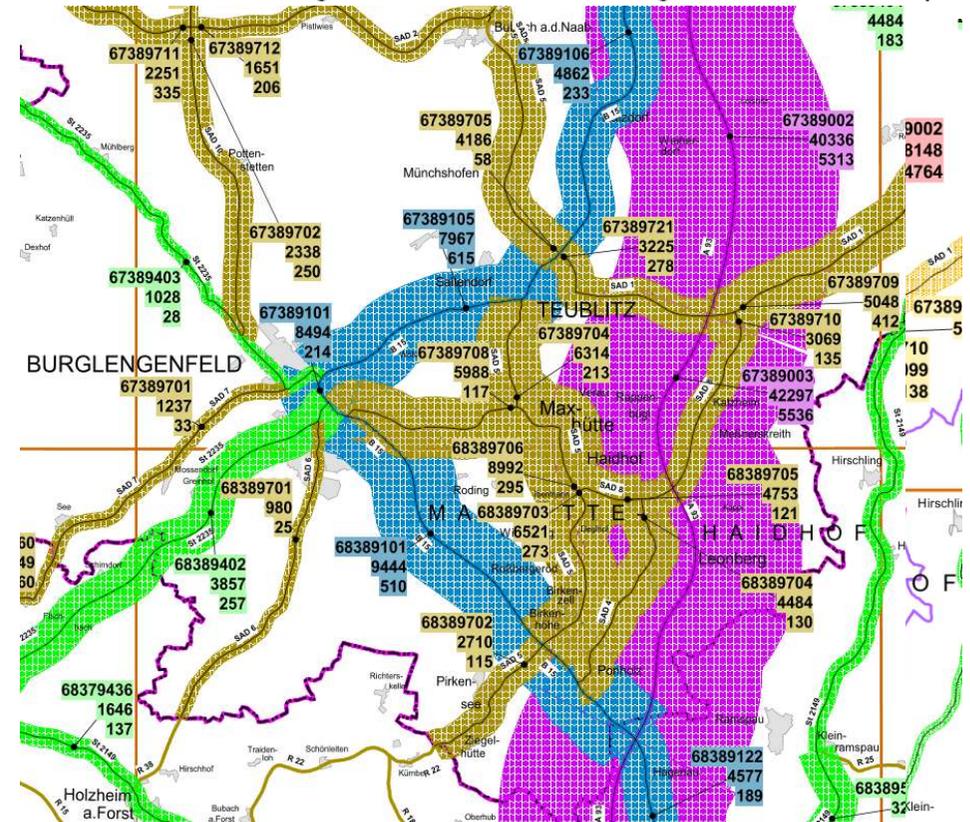
Geographie und Raumplanung ♦ Verkehrs- und Einzelhandelsgutachten ♦ Schallschutzgutachten ♦ Umweltplanung



SVZ 2005

BUL Rathaus: 10.977 Kfz/Tag im DTV
 MAX Rathaus: 7.981
 TEU SAD 5: 5.445

Zunahme des Verkehrsaufkommens im DTV im Untersuchungsraum 2005 --> 2015
 durchschnittlich um 2,9% bzw. 0,3% p.a.



Neubaugebiete seit 2011:

	Nettobauland- fläche in m²	Anzahl Parzellen	Anzahl WE	Jahr
Hussitenweg I	37758	54	113	2012
Hussitenweg II	26832	44	84	2015
Hussitenweg IIa	3595	5	12	2018
Hussitenweg III	31872	51	108	2018
Postweg II	18011	33	50	2014
Augustenhof II Teil A + B	38306	67	123	2018
Am Grasinger Weg	17224	32	66	2016
Beim Gymnasium	4148	17	26	2015
Südhang IV	38093	50	75	2013
Südhang V	15921	20	30	2014
Holzheimer Straße	3983	13	20	2018
Pottenstetten	11594	19	29	2019
Altersgerechtes Wohnen Stadtpark	8500	1	37	2018
Auf der Hub	4800	1	40	2017-22
	280.757 m² gesamt	431 Parzellen gesamt	851 WE gesamt	

weggefallen ist:

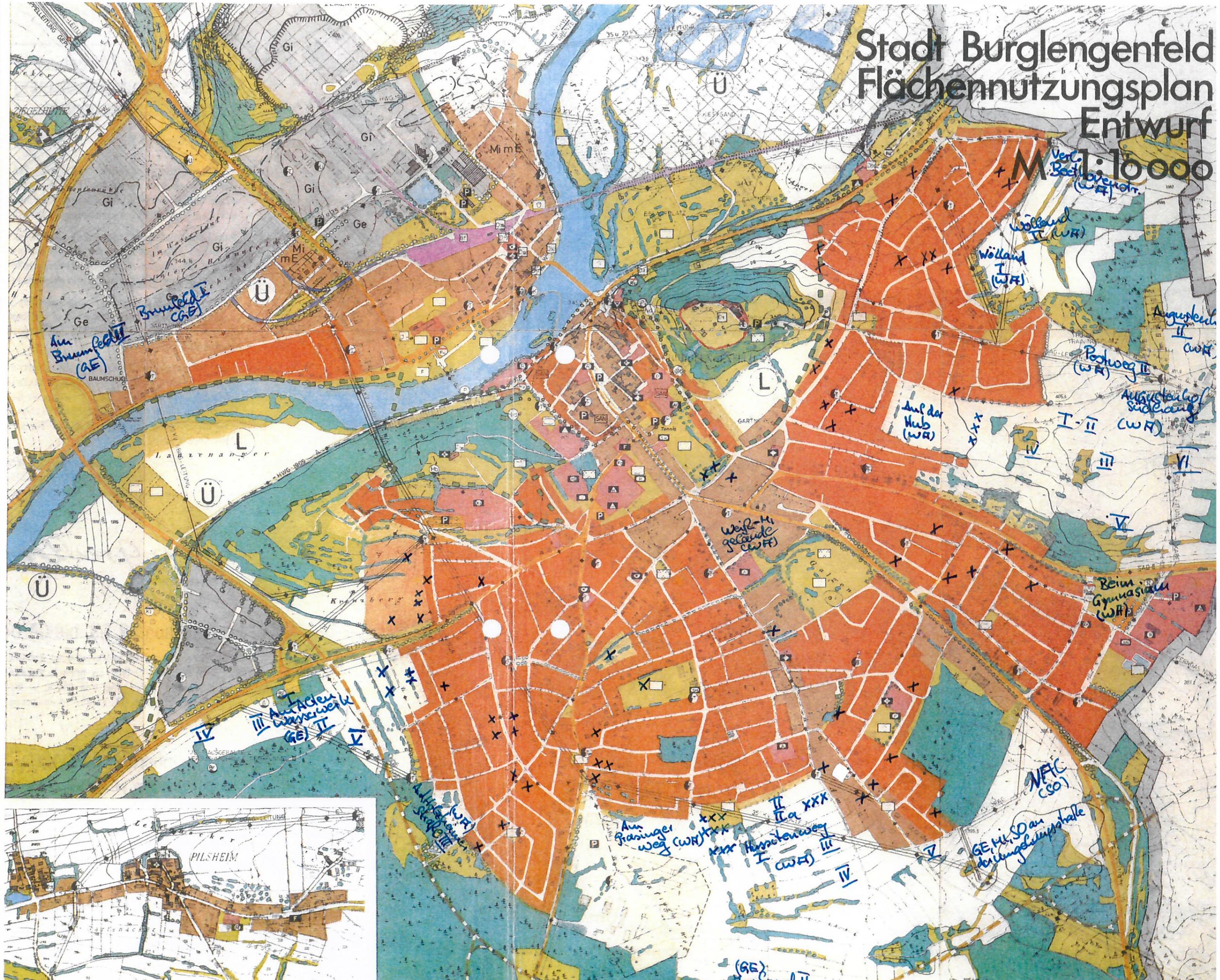
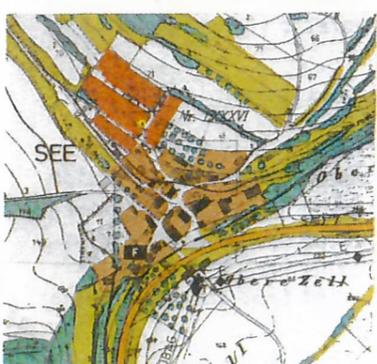
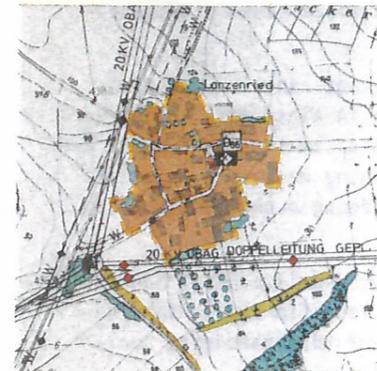
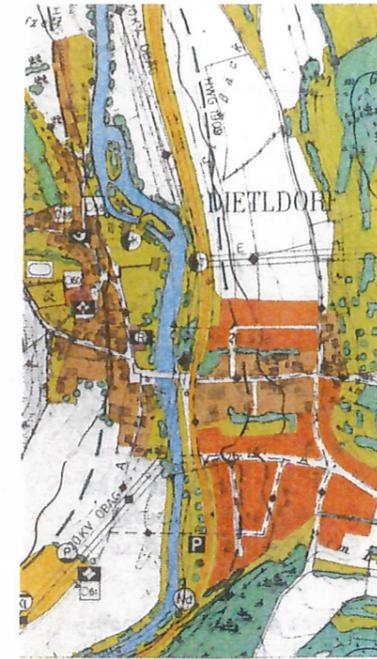
Kreuzberg Teil C

Neubaugebiete geplant bis 2035 sind:

Weißgelände	8250		1	ca. 72 in Planung
Hussitenweg IV	46177		80	157 2020
Hussitenweg V	ca. 12000	noch nicht geplant		ca. 35
Augustenhof Südhang VI	20120	25		38 in Aufstellu
Wölland I (an Rich.-Wagner-Str.)	15000	noch nicht geplant		ca. 38
Wölland II, III (an Rich.-Wagner-Str.)	24000	noch nicht geplant		ca. 45

Verlängerung Beethovenstr.	30000	noch nicht geplant	ca. 60	
	155.547 m² gesamt		445 WE gesamt	
<u>Gewerbegebiete seit 2011:</u>				
Im Sand II	19000		5	2015
Altes Wasserwerk II	18241		13	2010
Altes Wasserwerk III	7500		1	2020
GE, MI, SO an der Umgeh.straße	58000		5	2018
Brunnfeld II	26740		14	2019
	129.481 m² gesamt			
<u>geplant bis 2035 sind:</u>				
Gew.gebiet entlang der Umgeh.str:	ca. 20000	noch nicht bekannt		
Brunnfeld I	ca. 24000	noch nicht bekannt		
Wasserwerk IV	ca. 22000	noch nicht bekannt		
Wasserwerk V	ca. 10500	noch nicht bekannt		
	76.500 m² gesamt			

Stadt Burglengenfeld Flächennutzungsplan Entwurf 1:10000



Präambel: Der Flächennutzungsplan verfügt nicht über eine Entwicklungsflächenfestlegung. Es muss daher auf den Flächenbedarfsnachweis zurückgegriffen werden für eine summarische Flächenbestimmung. Die Verortung erfolgt nach dem Schwerpunkt der städtebaulichen Entwicklung, die vornehmlich am Hauptsiedlungskörper stattzufinden hat.

	Fläche in ha		
	NETTO	WE	
Wohnbaulandbedarf	51,66		
Baulücken	26,1	21,141	687,08
Maxhütte-Ost V	2,37	1,9197	36,00 bis 54 WE
Schwarzer Berg	0,37	0,2997	9,74
			732,82

Netto-Bedarf bis 2035 22,82

Anmerkung: Entgegen dem Flächenbedarfsnachweis vom 11.01.2019 werden die Baulücken vollständig in Abzug gebracht, so dass nur noch ein Bedarf von 22,82 ha an Wohnbauland bis 2035 besteht.

Entwicklungsflächen

	Gesamt	Wohnflächenanteil		Wohneinheiten
1	12,25	6,23	Verkehrsflächenanteil s.u. 19,16%, Stadtparkerweiterung u. öffentlicher Raum pauschal 15%, Einzelhandel/Dienstleistungen(Komplementär zu EKZ) pauschal 15%	202
2	19,68	7,05	Verkehrsflächenanteil s.u. 19,16%, öffentlicher Raum pauschal 10%, Einzelhandel/Dienstleistungen/Gewerbe pauschal 35% (Handel/Dienstleistungen bei EKZ; Gewerbe bei Bahnlinie)	229
3	2,64	1,98	Verkehrsflächenanteil und öffentlicher Raum pauschal 25%	64
4	2,1	1,58	Verkehrsflächenanteil und öffentlicher Raum pauschal 25%	51
5	0,63	0,63	Nutzungsänderung Denkmal, eingereicht mit 29 WE	29
6	0,49	0,49	Mischgebiet 50%, keine öffentliche Erschließung erforderlich	16
7	1,52	1,52	Mischgebiet 50%, keine öffentliche Erschließung erforderlich	49
Summe	39,31	19,48		641,37

Prämisse: die restlichen Netto-Bedarfe nach Abzug des Wohnflächenanteils der Entwicklungsflächen mit verteilt sich organisch durch Ortsabrundungssatzungen auf die übrigen Ortsteile von Maxhütte-Haidhof; Bauweise mit nur geringer Dichte

Stadt Maxhütte-Haidhof
Angaben zur Bauleitplanung

Rest-Netto- Bedarf	3,3433977
-----------------------	-----------

Nebenrechnungen mit anhand von repräsentativen Baugebieten

Referenz-Anteile Verkehrsfläche für Entwicklungsflächen aus Kennziffern MO-V:

Bruttobauland	32429	
Nettobauland	23666	
Verkehrsflächen	6213	19,16%

Referenz-Anteile WE/ha aus den Bauleitplanungen MO-V und Haidwiesen

Haidwiesen Nettobauland	15420
MO-V Nettobauland	23666

Summe	39086
-------	-------

WE Haidwiesen	33
WE MO-V	94

Summe	127
-------	-----

Koeffizient WE/ha (verdichtete Bauweise)	32,4924525
---	------------

Stadt Maxhütte-Haidhof
Angaben zur Bauleitplanung

Baugebiete seit 2011:	Parzellen:	Wohneinheiten:	Nettobaupfläche (m²):
Haidwiesen:	25	33	15.420
Haidhof-Mitte:	17	18	8.544
Maxhütte-Ost IV:	74	76	33.697
Maxhütte-Ost V:	36	94	23.666
Strieglhof II:	24	35	18.601
Stadlhof:	114	141	68.241
Heimgärten:	21	27	10.388
Pirkensee - südl. Teil:	27	33	15.313
Alter Pirkenseer Weg:	20	35	13.563
Östl.d.Regenburger Str.:	14	14	7.053
Schwarzerberg	4	5	3.763
Gesamt:	376	511	218.249

Gewerbegebiete

seit 2011 wurden lediglich zwei neue Gewerbeflächen geschaffen. Dies stellt zum einen die Schaffung des Pkw-Parkplatzes beim Logistik-Zentrallagers (Netto) (=innerbetriebliche Trennung von Lkw- und Pkw-Verkehr), sowie eine kleine Fläche südliches des genannten Betriebs für eine etwaige Büroauslagerung -Bebauungsplan ist rechtskräftig; Erschließung ist wirtschaftlich nur aus dem Zentrallager als "innere Erschließung" möglich; derzeit keine Realisierung mehr absehbar)

künftige Entwicklungsflächen:

Es existiert derzeit keine verbindliche Aussage aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Maxhütte-Haidhof für weitere gewerbliche Entwicklungsflächen, ebensowenig liegt ein entsprechendes Konzept vor.

Verwaltungsseits wird angenommen, dass nach Insolvenz des Abbaubetriebs am Rohrhof -der im reduzierten Betrieb nunmehr weitergeführt wird und die Hallen nun durch Gewerbetreibende genutzt werden, ist hier ein ungefähr gleichbleibender Verkehr anzunehmen. Insgesamt wird aber gerade hier seitens der Bauverwaltung ein Anknüpfungspunkt für weitere gewerbliche Entwicklung gesehen. Langfristig könnte hier evtl. sogar eine (2te) Erschließungsstraße, die schließlich über die GVS Fuhrthal auf die Umfahrungsstraße führt entstehen. Derzeit fehlt es hier aber an einer Legitimierung durch den Stadtrat. Die Flächen dort könnten mit ca. 6 - 8 ha angesetzt werden.



Gewerbe
 Rohhof mit Erweiterung
 und mögliche
 Anbindung auf
 Umfahrungsstraße
 Gewerbe - Erweiterungen seit 2011
 (Netto)

Kartentitel

Erstellt für Maßstab 1:25.000

Ersteller Fuhrmann, Susanne (Stadt Maxhütte-Haidhof) (Max Fuhrmann)

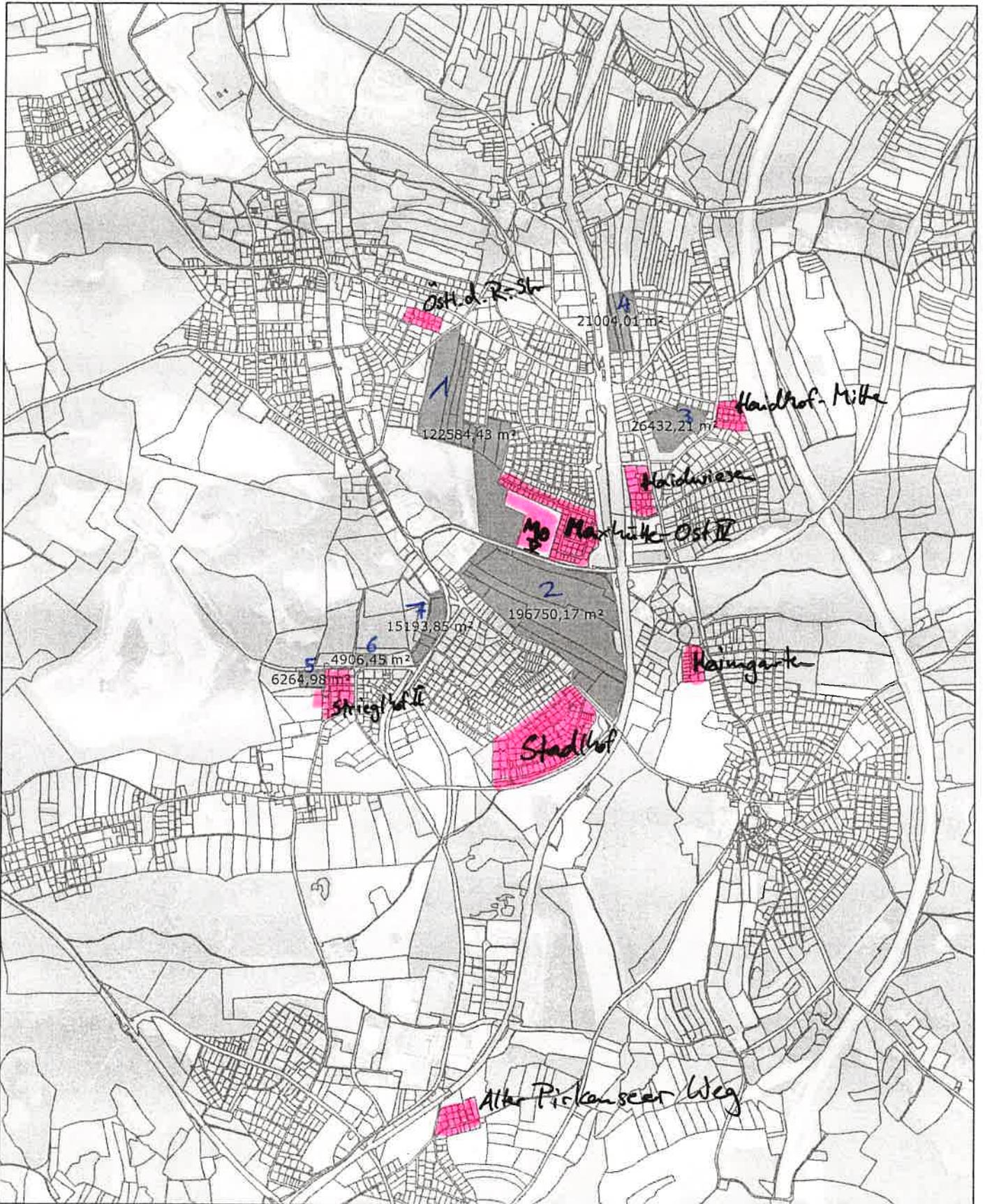
Erstellungsdatum 05.03.2020



Stadtverwaltung Maxhütte-Haidhof

Regensburger Str. 18
 93142 Maxhütte-Haidhof





Entwicklungspläne
 Wohnen 1-7
 + Baugebiete seit 2011

(1/2)

Kartentitel

Erstellt für Maßstab 1:20.000



Ersteller Ortner, Johannes (Stadt Maxhütte-Haidhof)

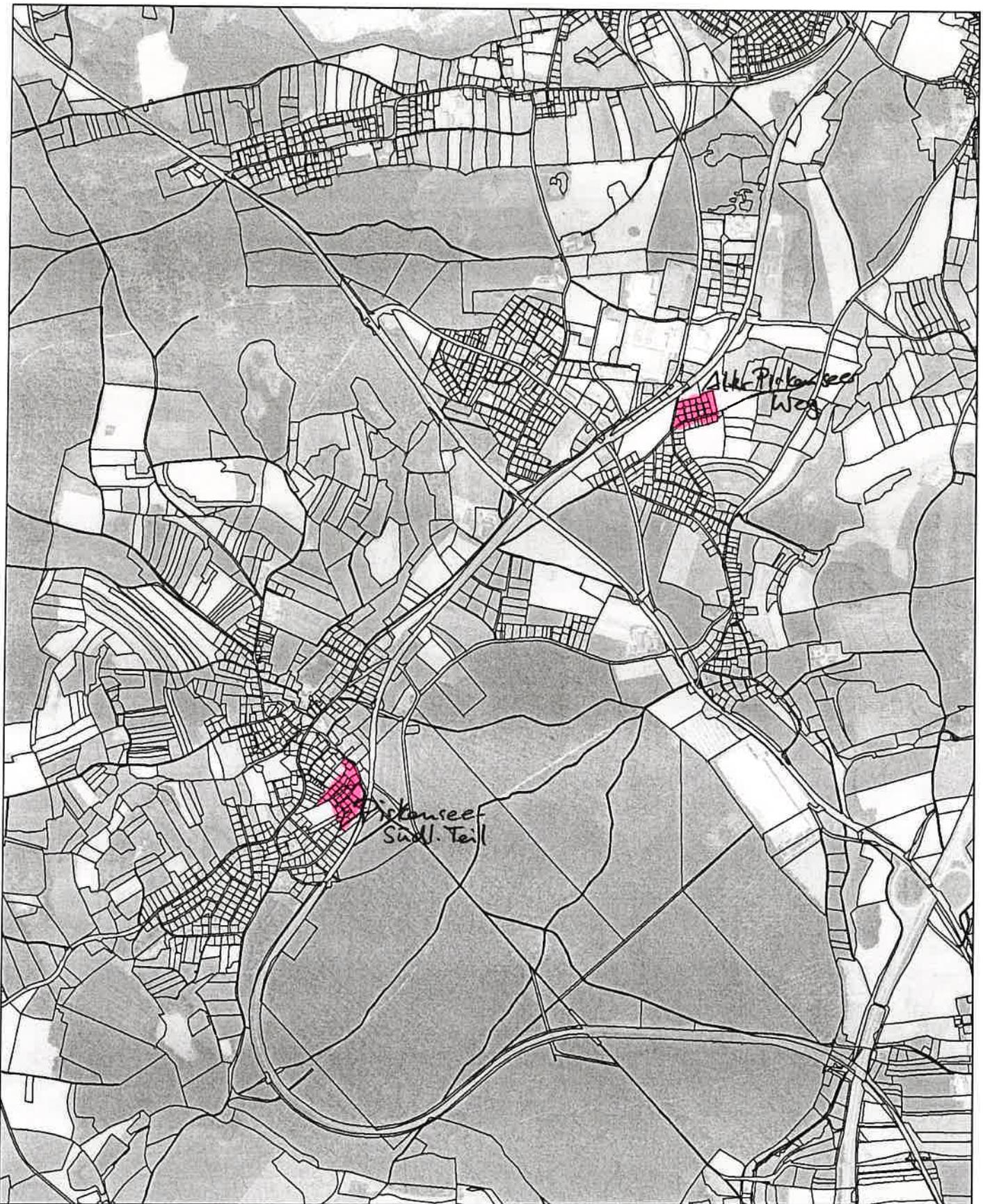
Erstellungsdatum 27.02.2020



Stadtverwaltung Maxhütte-Haidhof

Regensburger Str. 18
93142 Maxhütte-Haidhof

LOGO



Baugebiete seit 2011

(2/2)

Kartentitel

Erstellt für Maßstab 1:20.000



Ersteller Ortner, Johannes (Stadt Maxhütte-Haidhof)

Erstellungsdatum 09.03.2020

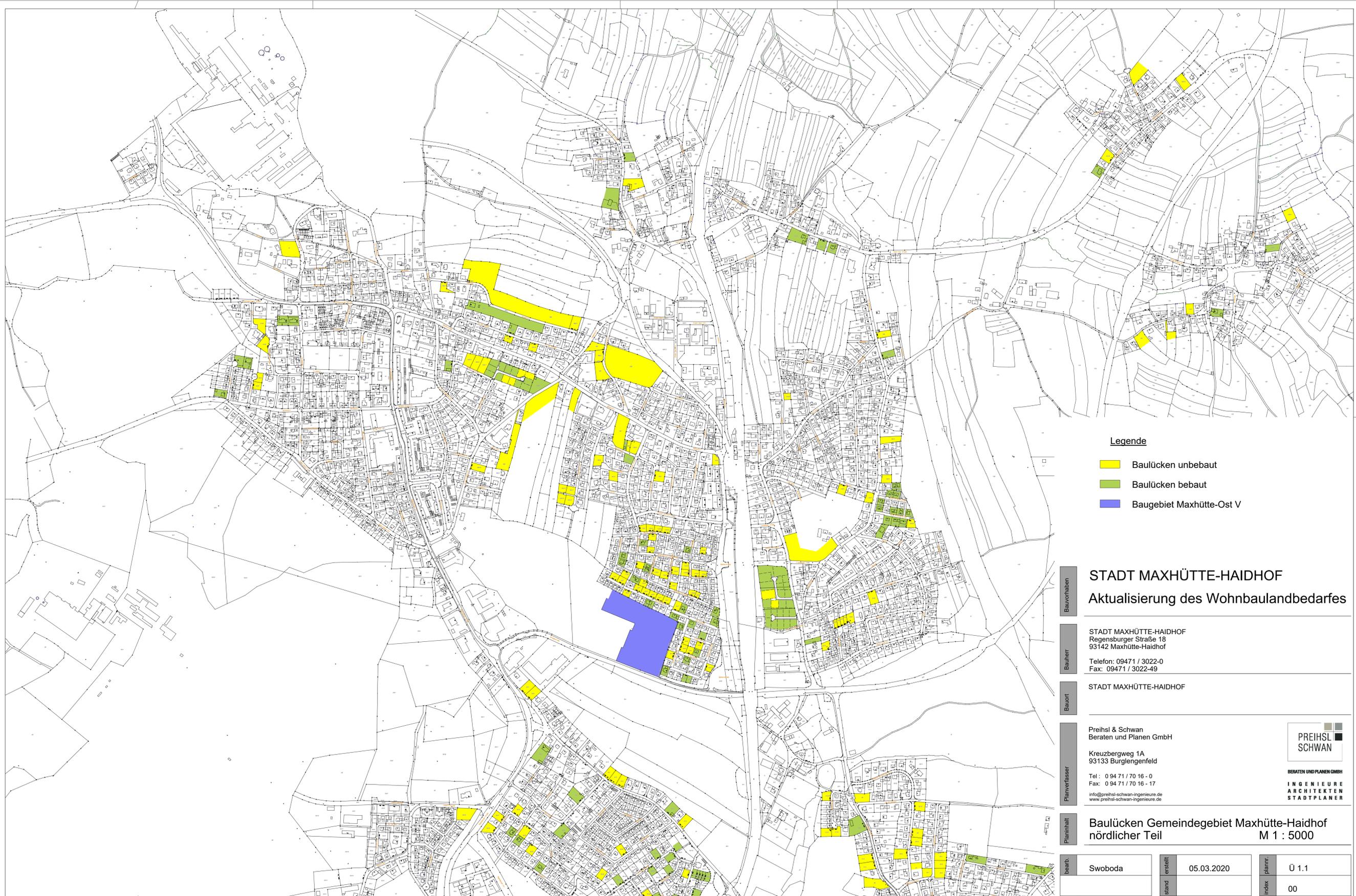


Ortner

Stadtverwaltung Maxhütte-Haidhof

Regensburger Str. 18
93142 Maxhütte-Haidhof





Legende

- Baulücken ungebaut
- Baulücken bebaut
- Baugebiet Maxhütte-Ost V

Bauvorhaben	STADT MAXHÜTTE-HAIDHOF Aktualisierung des Wohnbaulandbedarfes		
Bauherr	STADT MAXHÜTTE-HAIDHOF Regensburger Straße 18 93142 Maxhütte-Haidhof Telefon: 09471 / 3022-0 Fax: 09471 / 3022-49		
Bauort	STADT MAXHÜTTE-HAIDHOF		
Planverfasser	Preihsl & Schwan Beraten und Planen GmbH Kreuzbergweg 1A 93133 Burglengenfeld Tel : 0 94 71 / 70 16 - 0 Fax: 0 94 71 / 70 16 - 17 info@preihsl-schwan-ingenieure.de www.preihsl-schwan-ingenieure.de		 PREIHSL SCHWAN <small>BERATEN UND PLANEN GMBH INGENIEURE ARCHITECTEN STADTPLANER</small>
Planinhalt	Baulücken Gemeindegebiet Maxhütte-Haidhof nördlicher Teil M 1 : 5000		
bearb.	Swoboda	erstellt	05.03.2020
index	plannr.	Ü	1.1
stand	index	plannr.	00



Legende

- Baulücken unbebaut
- Baulücken bebaut

Bauvorhaben	STADT MAXHÜTTE-HAIDHOF Aktualisierung des Wohnbaulandbedarfes
Bauherr	STADT MAXHÜTTE-HAIDHOF Regensburger Straße 18 93142 Maxhütte-Haidhof Telefon: 09471 / 3022-0 Fax: 09471 / 3022-49
Bauort	STADT MAXHÜTTE-HAIDHOF
Planverfasser	Preihsl & Schwan Beraten und Planen GmbH Kreuzbergweg 1A 93133 Burglengenfeld Tel: 0 94 71 / 70 16 - 0 Fax: 0 94 71 / 70 16 - 17 info@preihsl-schwan-ingenieure.de www.preihsl-schwan-ingenieure.de
Planinhalt	Baulücken Gemeindegebiet Maxhütte-Haidhof südlicher Teil M 1 : 5000
bearb.	Swoboda
stand	05.03.2020
index	00



Seit 2011 verwirklichte Baugebiete

Name	(vorauss.) Fertig	Größe	Parzellen	Wohneinheiten
Steinbruchäcker 1	2011	10840	22	17
Spitzdorfweiher 1	2014	17000	27	27
Steinbruchäcker 2	2018	26652	35	55
Schlosszelläcker	2017	31500	41	61
Im Dolling1+2	2019	20780	34	45
Am Stadtpark	2020	3835	1	30

Baugebiete in Realisierung

Name	(vorauss.) Fertig	Größe	Parzellen	Wohneinheiten
Spitzdorfweiher 2	2021	10816	10	33
Weiherdorf	2021	19228	31	45
Ganghoferstraße	2022		2	44

Baugebiete wahrscheinlich bis 2035

Name	(vorauss.) Fertig	Größe	Parzellen	Wohneinheiten
Brunnäcker2		14000	28	40
Leitenäcker (Hc)		36000	50	120
Froschlacke		16000	36	50
Steinbruchäcker 3		46000	60	150

Gewerbegebiete

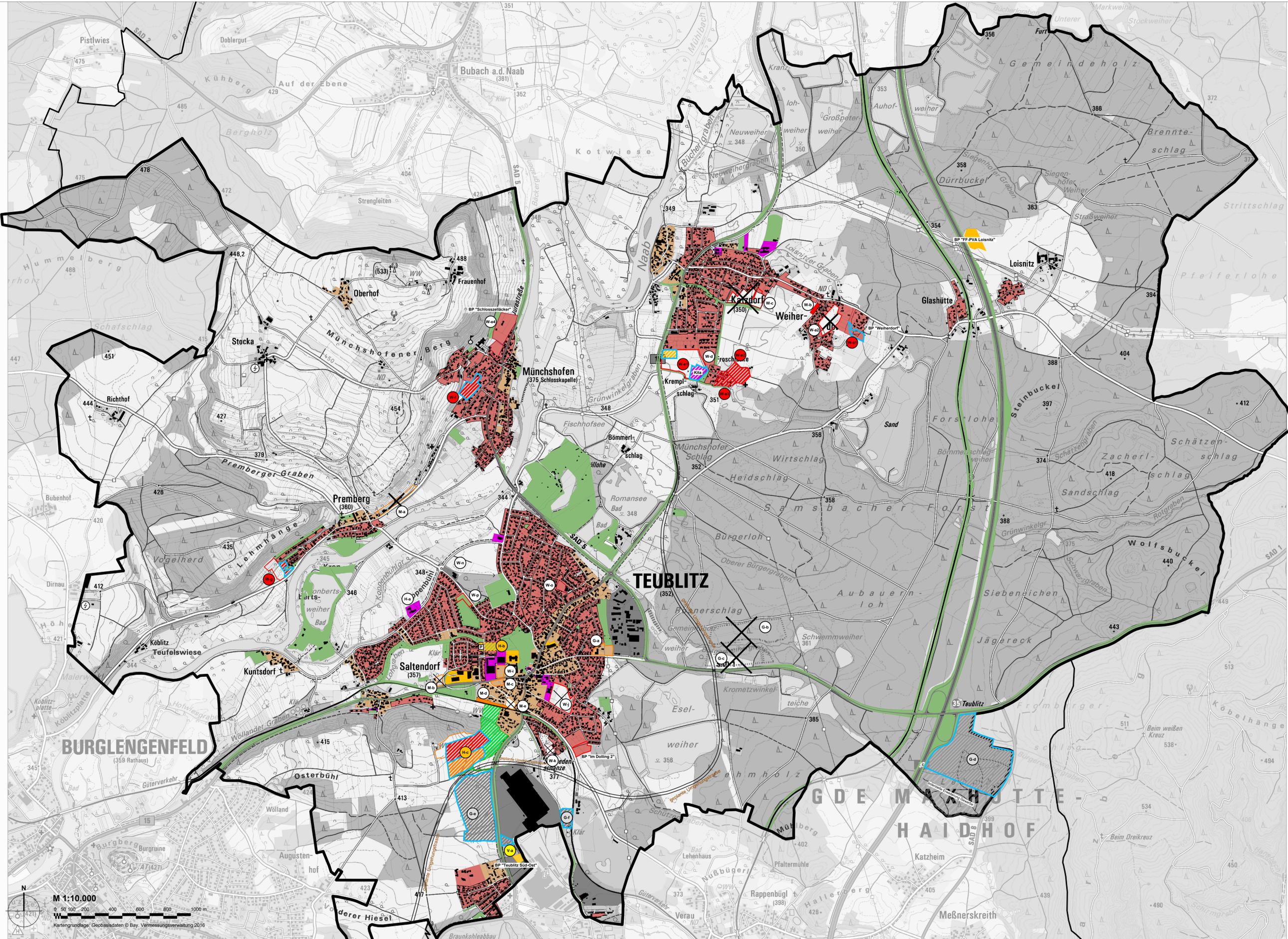
Name	(vorauss.) Fertig	Größe	Parzellen	Klein-/Mittel-/Großgewerbe
rausgenommen: Samsbacher Forst		26000		

Gewerbegebiete in Realisierung

Name	(vorauss.) Fertig	Größe	Parzellen	Klein-/Mittel-/Großgewerbe
Süd-Ost/Recyclinghof	2021	15.992,00	6	Klein- Mittel
An der AS A93	2025	200.000,00	10	Großgewerbe

Gewerbegebiete wahrscheinlich bis 2035

Name	(vorauss.) Fertig	Größe	Parzellen	Klein-/Mittel-/Großgewerbe
Teublitz Süd		53000		Mittel
Leitenäcker (Hc)		29000	15	Klein



Legende

Unveränderte Bauflächen Darstellung (Vorentwurfssituation)	Angepasste Darstellungen nach Abwägung

Wohnbauflächen
 Gemischte Bauflächen
 Gewerbliche Flächen
 Sonderbauflächen

Flächen für Gemeinbedarf
 Ver- und Entsorgungsanlagen
 Grünflächen



Flächenherausnahme
 Angepasste Flächenumgrenzung



Flächenbezeichnung
 (farblos: keine Änderung oder Herausnahme, farbig: Abwägung / Änderung)



Stadt Teublitz
 Platz der Freiheit 7
 93158 Teublitz

Neuaufstellung Flächennutzungsplan Übersicht Änderung Planungsflächen

Format: DIN A0	Mitte Änderung: 19.07.2019	Datum der Planfassung: 11.04.2019	Plan Nr.: 840-2-6
----------------	----------------------------	-----------------------------------	-------------------

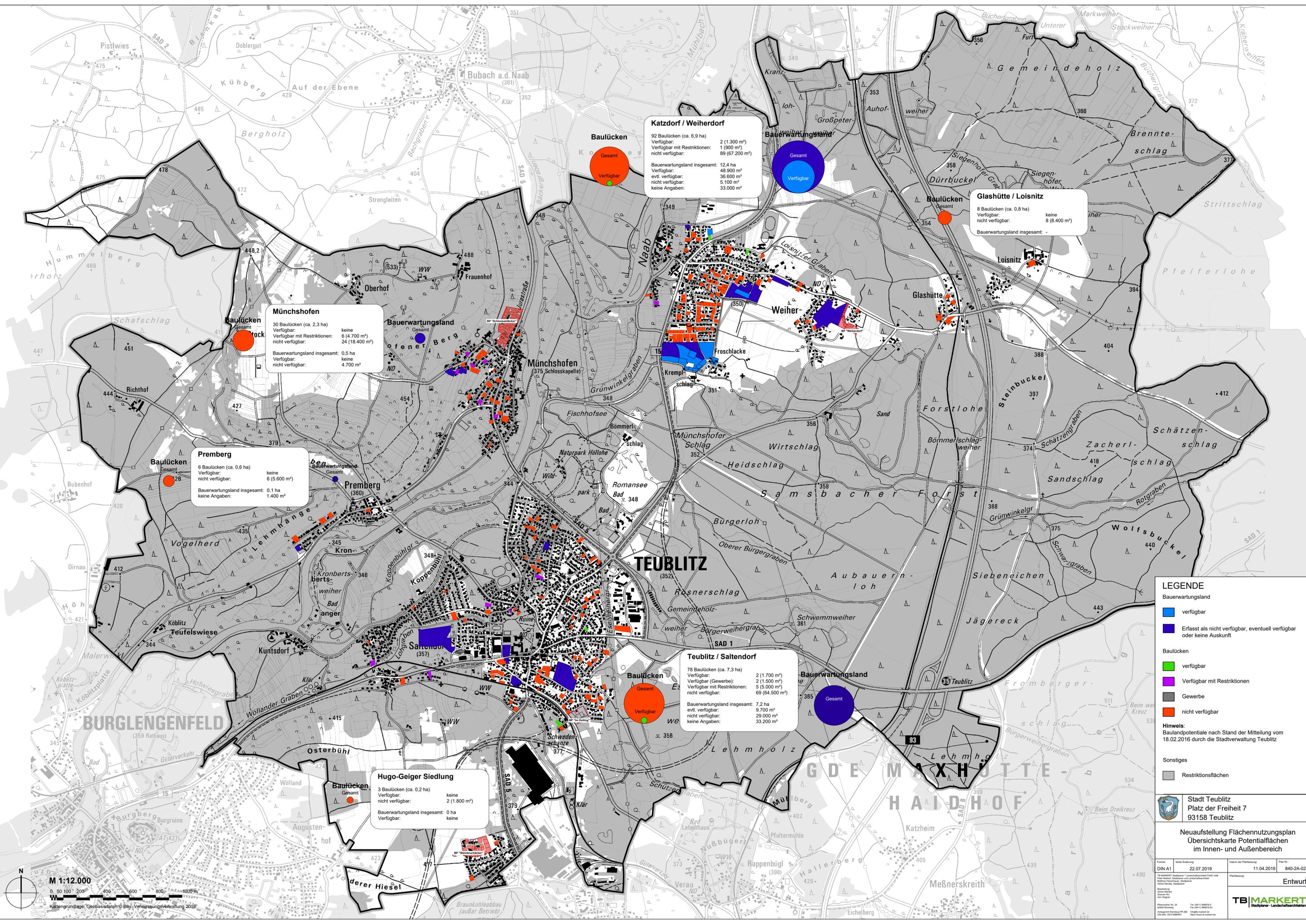
TB MARKERT Stadtplaner · Landschaftsarchitektur PartG mbB
 Peter Markert, Stadtplaner und Landschaftsarchitekt
 Matthias Frenschauer, Stadtplaner
 Achim Menckes, Stadtplaner

Planfassung: **Entwurf**

Unterschrift des Planers:

Planrevisor: Thorsten Str. 34, 90459 Nürnberg, Tel. (0911) 999876-0, Fax (0911) 999876-54, info@tb-markert.de, http://www.tb-markert.de





Katzdorf / Weierdorf

Bauflücken

Gesamt: 92 Bauflücken (ca. 6,9 ha)
 Verfügbar: 2 (1.300 m²)
 Verfügbar mit Restriktionen: 1 (300 m²)
 nicht verfügbar: 89 (67.200 m²)

Bauerwartungsland

Gesamt: 12,4 ha
 Verfügbar: 48.900 m²
 evtl. verfügbar: 36.600 m²
 nicht verfügbar: 5.100 m²
 keine Angaben: 33.000 m²

Glashütte / Loisnitz

Bauflücken

Gesamt: 8 Bauflücken (ca. 0,8 ha)
 Verfügbar: keine
 nicht verfügbar: 8 (8.400 m²)

Bauerwartungsland

Gesamt: -

Münchshofen

Bauflücken

Gesamt: 30 Bauflücken (ca. 2,3 ha)
 Verfügbar: keine
 Verfügbar mit Restriktionen: 6 (4.700 m²)
 nicht verfügbar: 24 (18.400 m²)

Bauerwartungsland

Gesamt: 0,5 ha
 Verfügbar: keine
 nicht verfügbar: 4.700 m²

Premberg

Bauflücken

Gesamt: 6 Bauflücken (ca. 0,6 ha)
 Verfügbar: keine
 nicht verfügbar: 6 (5.600 m²)

Bauerwartungsland

Gesamt: 0,1 ha
 keine Angaben: 1.400 m²

Teublitz / Saltendorf

Bauflücken

Gesamt: 78 Bauflücken (ca. 7,3 ha)
 Verfügbar: 2 (1.700 m²)
 Verfügbar (Gewerbe): 2 (1.500 m²)
 Verfügbar mit Restriktionen: 5 (5.000 m²)
 nicht verfügbar: 69 (64.500 m²)

Bauerwartungsland

Gesamt: 7,2 ha
 evtl. verfügbar: 9.700 m²
 nicht verfügbar: 29.000 m²
 keine Angaben: 33.200 m²

Hugo-Geiger Siedlung

Bauflücken

Gesamt: 3 Bauflücken (ca. 0,2 ha)
 Verfügbar: keine
 nicht verfügbar: 2 (1.800 m²)

Bauerwartungsland

Gesamt: 0 ha
 Verfügbar: keine

LEGENDE

Bauerwartungsland

- verfügbar
- Erfasst als nicht verfügbar, eventuell verfügbar oder keine Auskunft

Bauflücken

- verfügbar
- Verfügbar mit Restriktionen
- Gewerbe
- nicht verfügbar

Sonstiges

- Restriktionsflächen

Hinweis:
 Baulandpotentiale nach Stand der Mitteilung vom 18.02.2016 durch die Stadtverwaltung Teublitz

Stadt Teublitz
 Platz der Freiheit 7
 93158 Teublitz

**Neuaufstellung Flächennutzungsplan
 Übersichtskarte Potentialflächen
 im Innen- und Außenbereich**

Formal	Seite	Datum der Planung	Plan-Nr.
DIN A1	22.07.2019	11.04.2019	840-2A-02
Planung			Entwurf

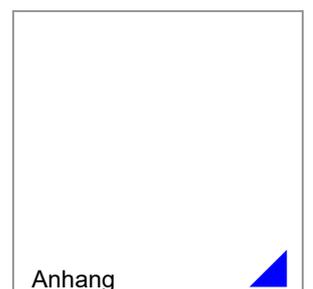
TBMARKERT
 Stadtplanung · Landschaftsarchitektur

M 1:12.000

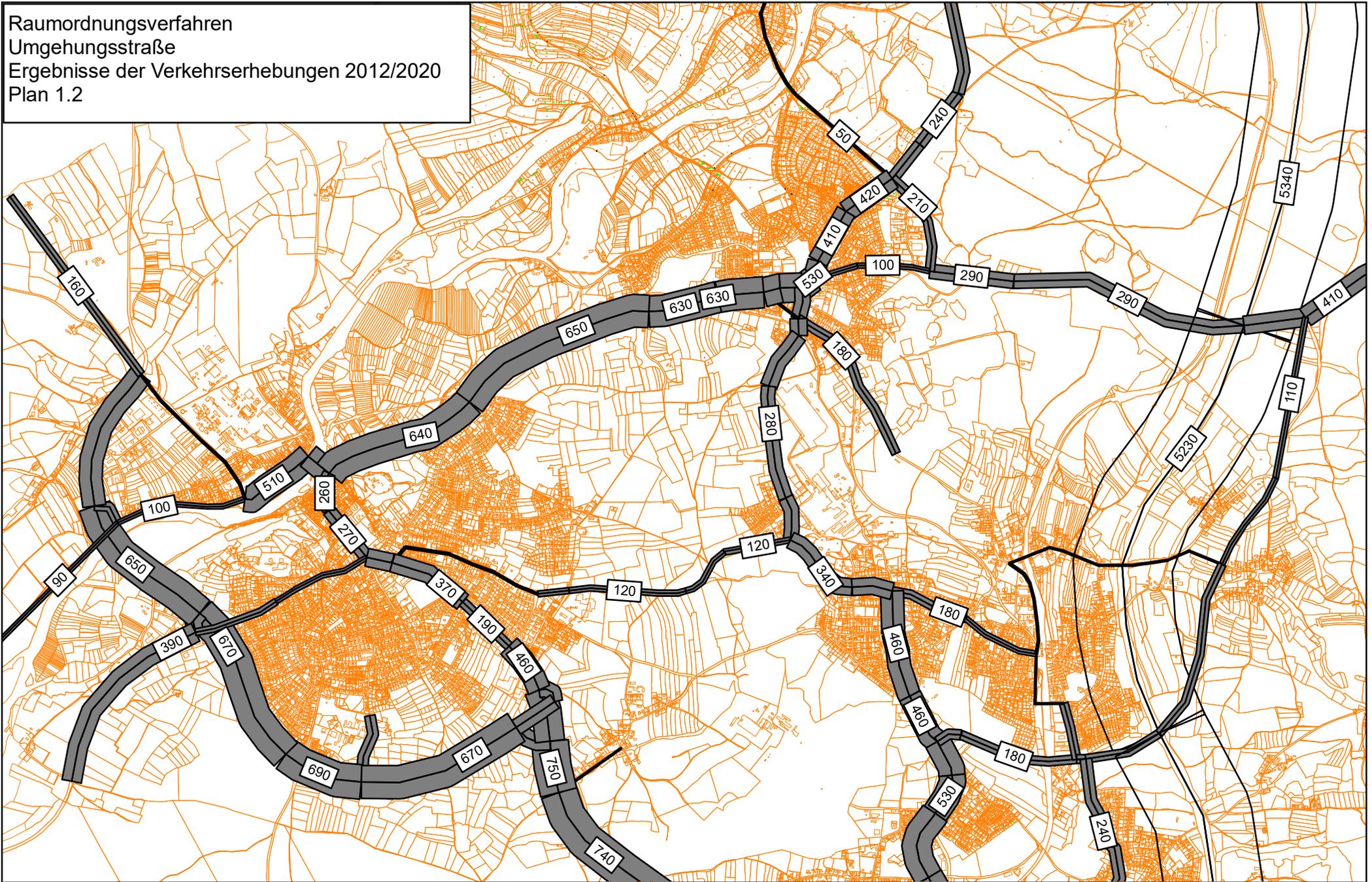
0 50 100 200 400 600 800 1000 m

Kartengrundlage: Geobasisdaten © Bay. Vermessungsverwaltung 2018

ANHANG 2



Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Ergebnisse der Verkehrserhebungen 2012/2020
Plan 1.2



GEO.VER.S.UM

Verkehrsaufkommen 2020 - Schwerverkehr

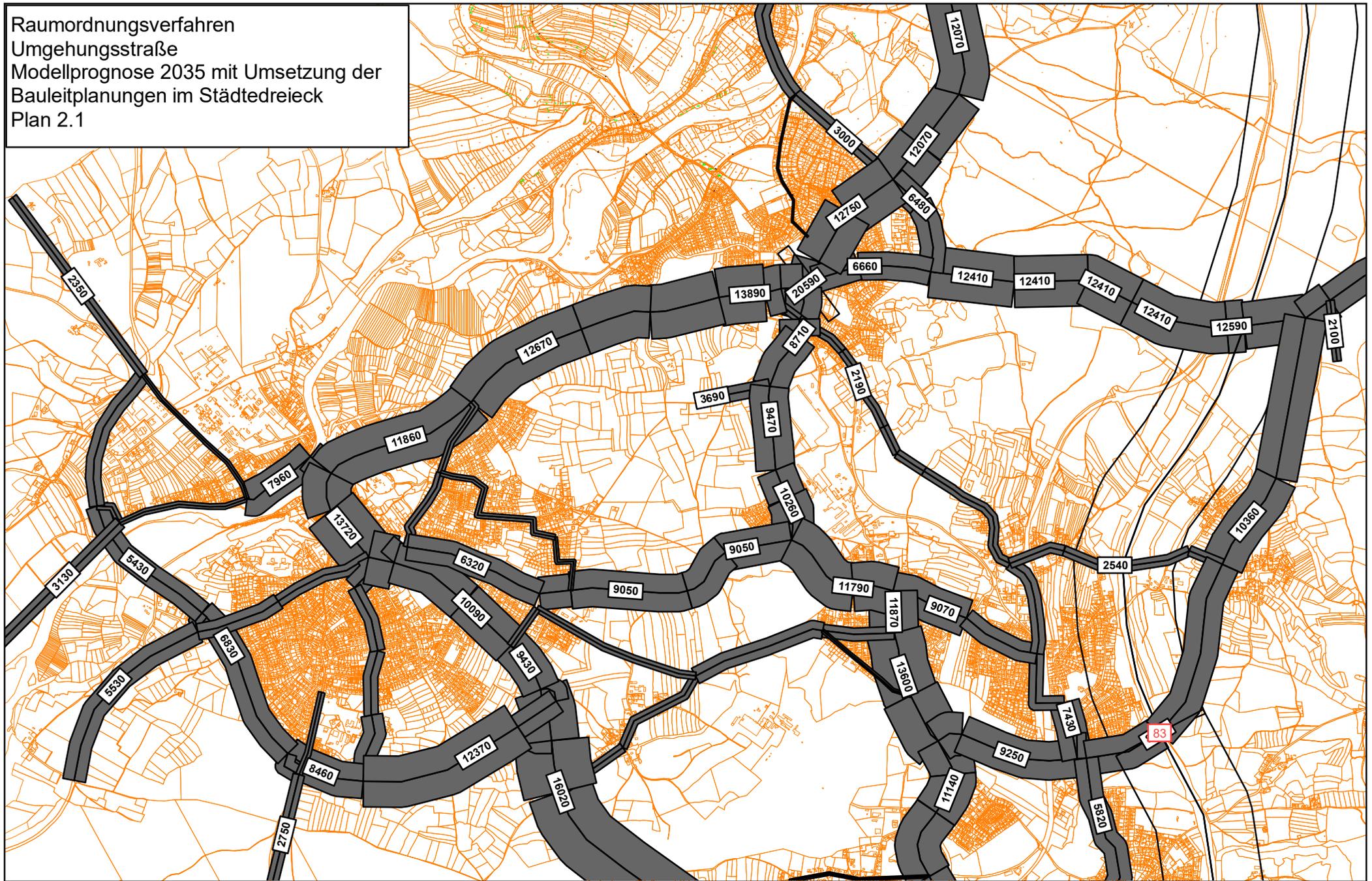
Raumordnungsverfahren

Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

DTV in Lkw/Tag

Städtedreieck BUL-MAX-TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Modellprognose 2035 mit Umsetzung der
Bauleitplanungen im Städtedreieck
Plan 2.1



GEO.VER.S.UM

Modellprognose 2035 - Prognosenullfall

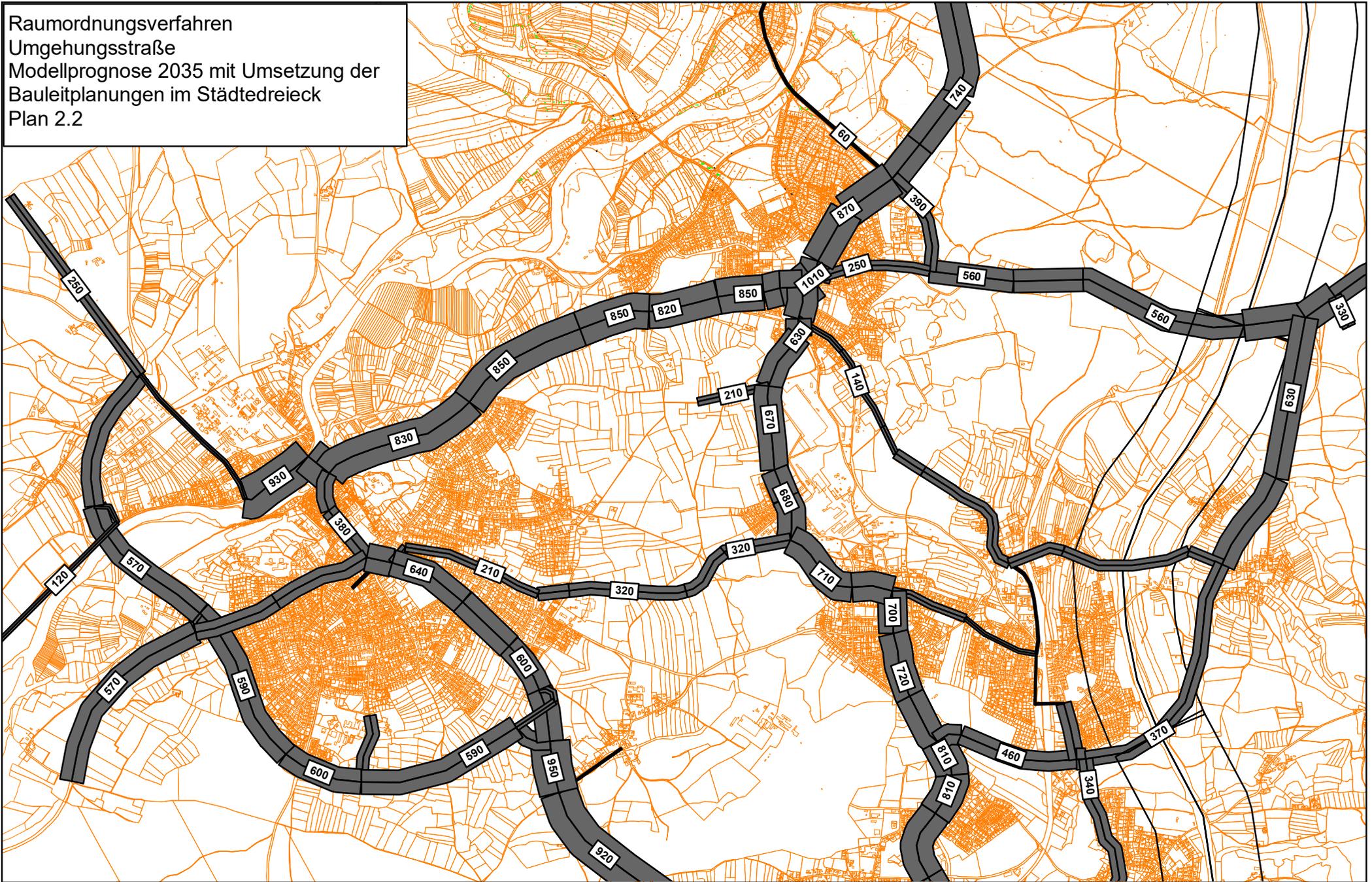
Raumordnungsverfahren

Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

DTV in Kfz/Tag

Städtedreieck BUL-MAX-TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Modellprognose 2035 mit Umsetzung der
Bauleitplanungen im Städtedreieck
Plan 2.2



GEO.VER.S.UM

Modellprognose 2035 - Schwerverkehr

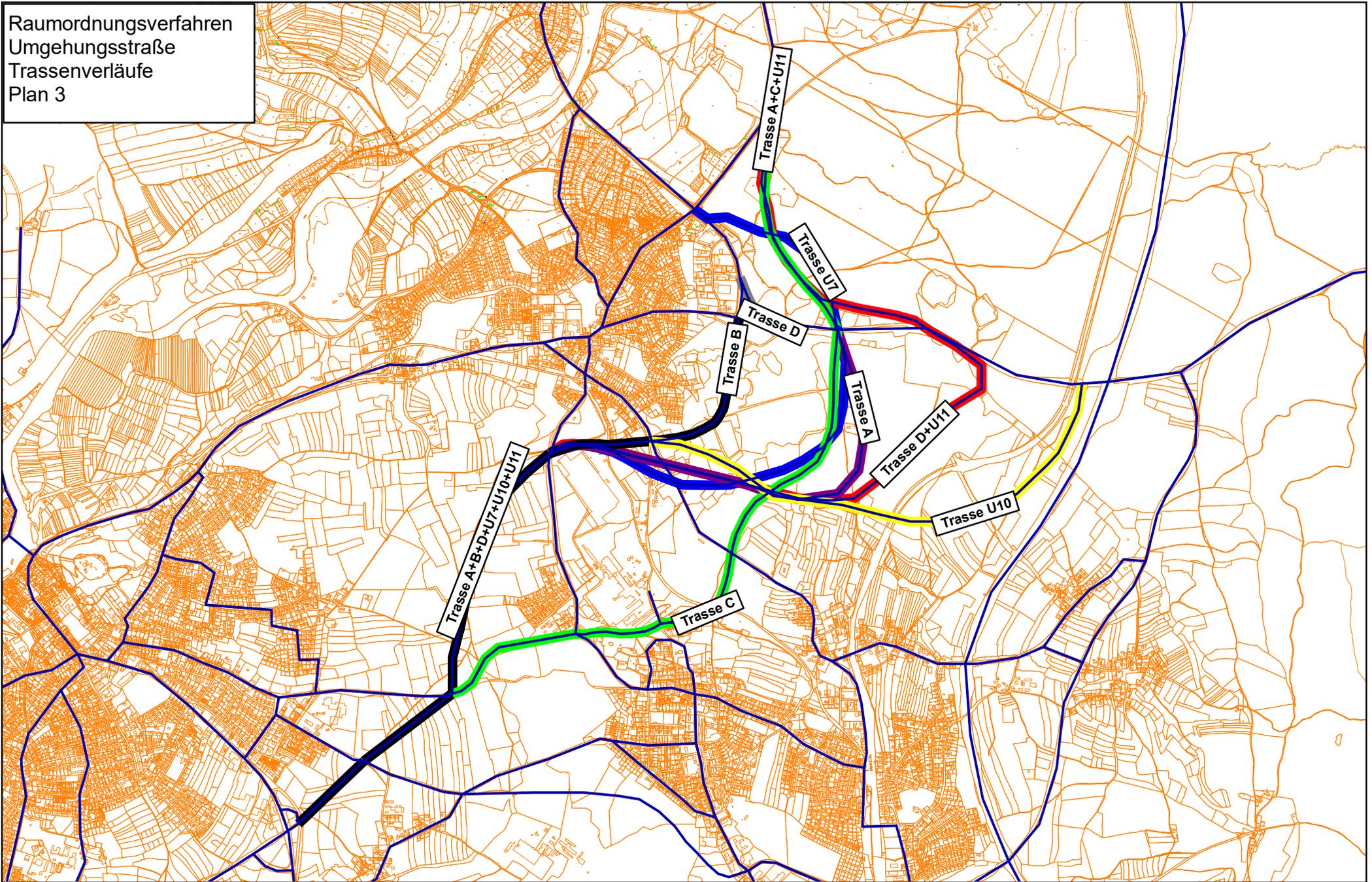
Raumordnungsverfahren

Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

DTV in Lkw/Tag

Städtedreieck BUL-MAX-TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Trassenverläufe
Plan 3



GEO.VER.S.UM

Trassenverlauf

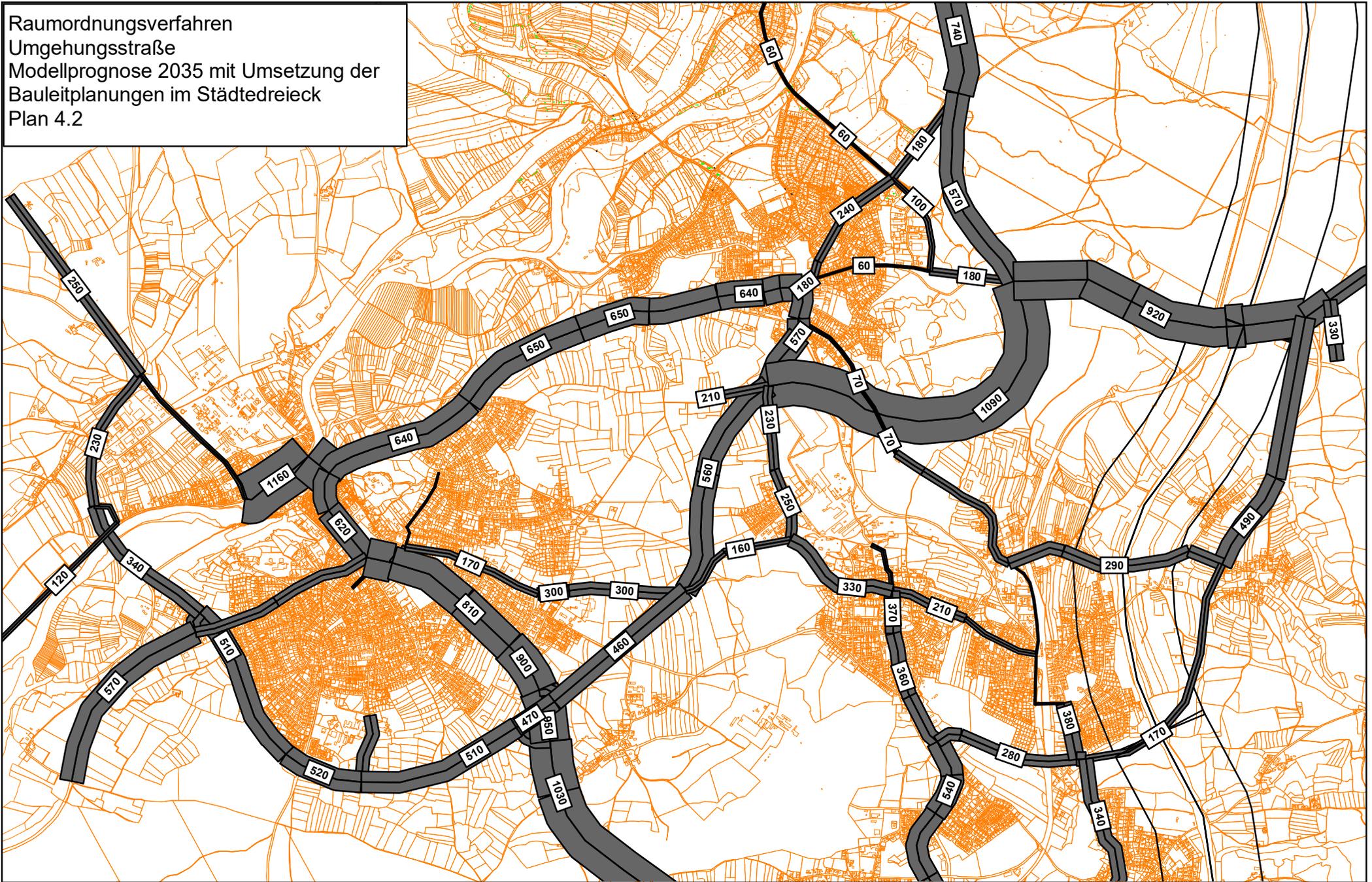
Raumordnungsverfahren

Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

Trassen A / B / C / D / U7 / U10 / U11

Städtedreieck BUL-MAX-TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Modellprognose 2035 mit Umsetzung der
Bauleitplanungen im Städtedreieck
Plan 4.2



GEO.VER.S.UM

Modellprognose 2035 - Schwerverkehr - Trasse A

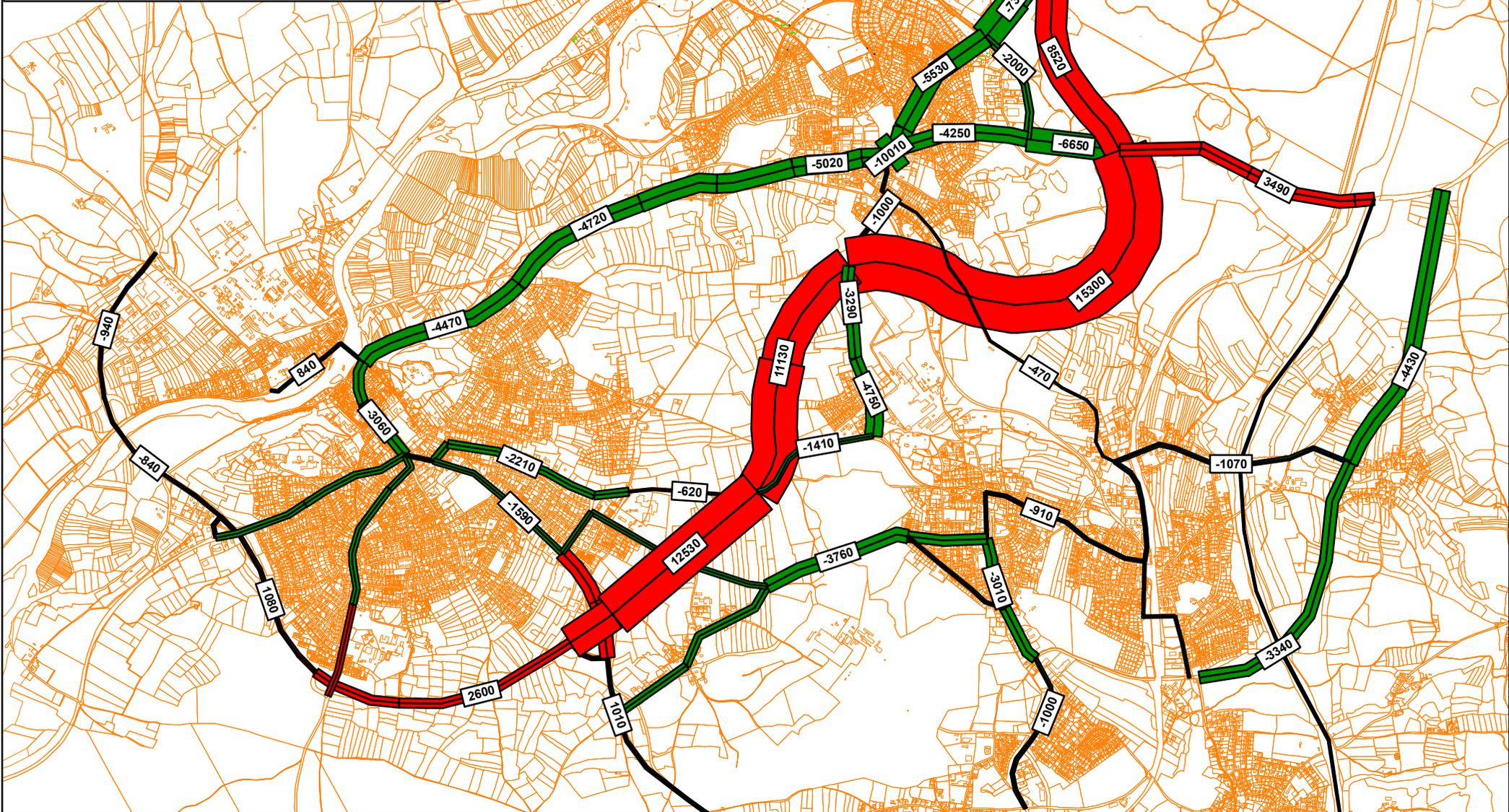
Raumordnungsverfahren

Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

DTV in Lkw/Tag

Städtedreieck BUL-MAX-TEU

Raumordnungsverfahren
 Umgehungsstraße
 Modellprognose 2035 mit Umsetzung der
 Bauleitplanungen im Städtedreieck
 Plan 4.3

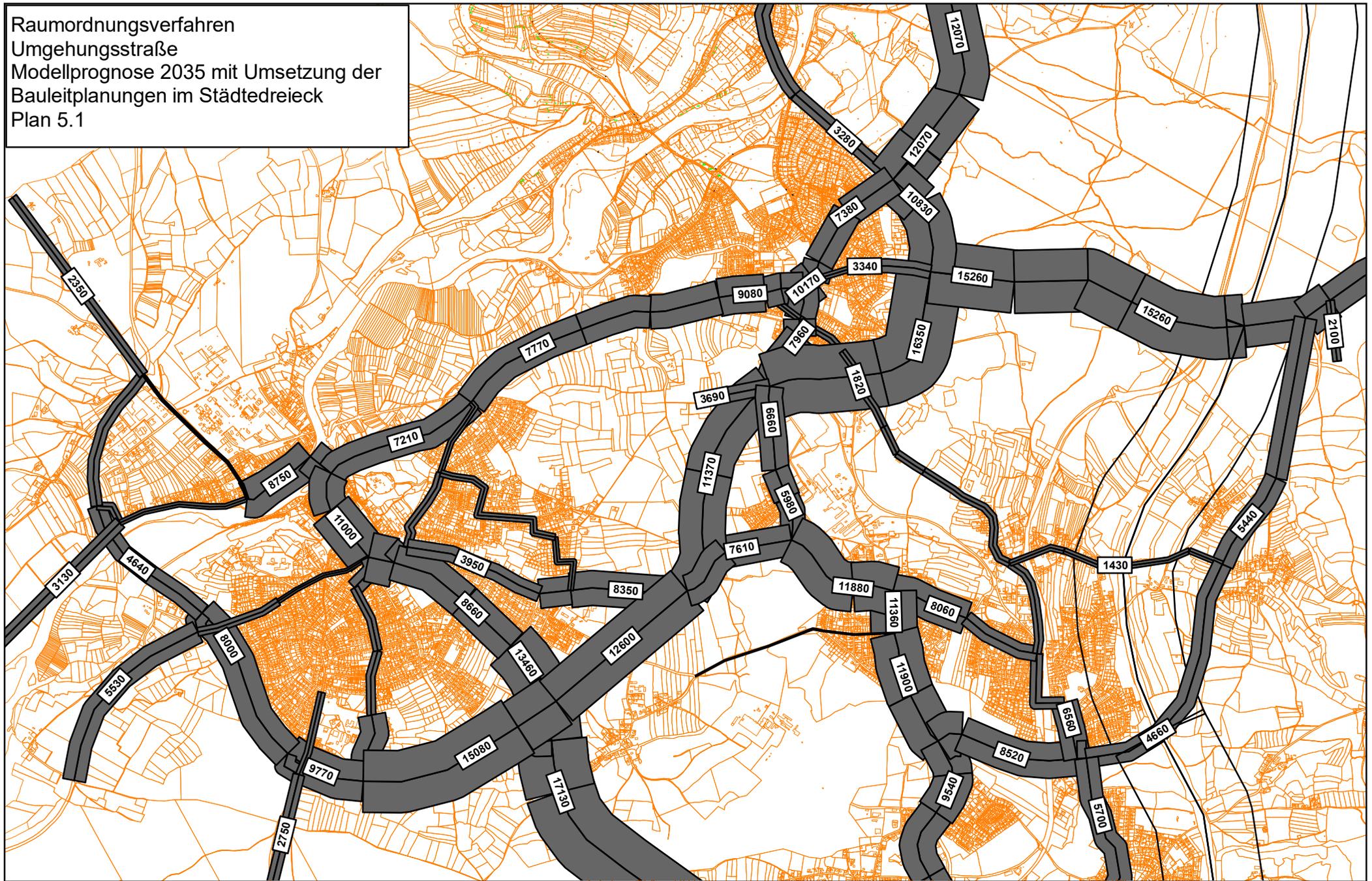


GEO.VER.S.UM
 Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

Modellprognose 2035 - Differenz Trasse A ./ Prognosenullfall
 DTV in Kfz/Tag

Raumordnungsverfahren
 Städtedreieck BUL-MAX-TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Modellprognose 2035 mit Umsetzung der
Bauleitplanungen im Städtedreieck
Plan 5.1



GEO.VER.S.UM

Modellprognose 2035 - Trasse B

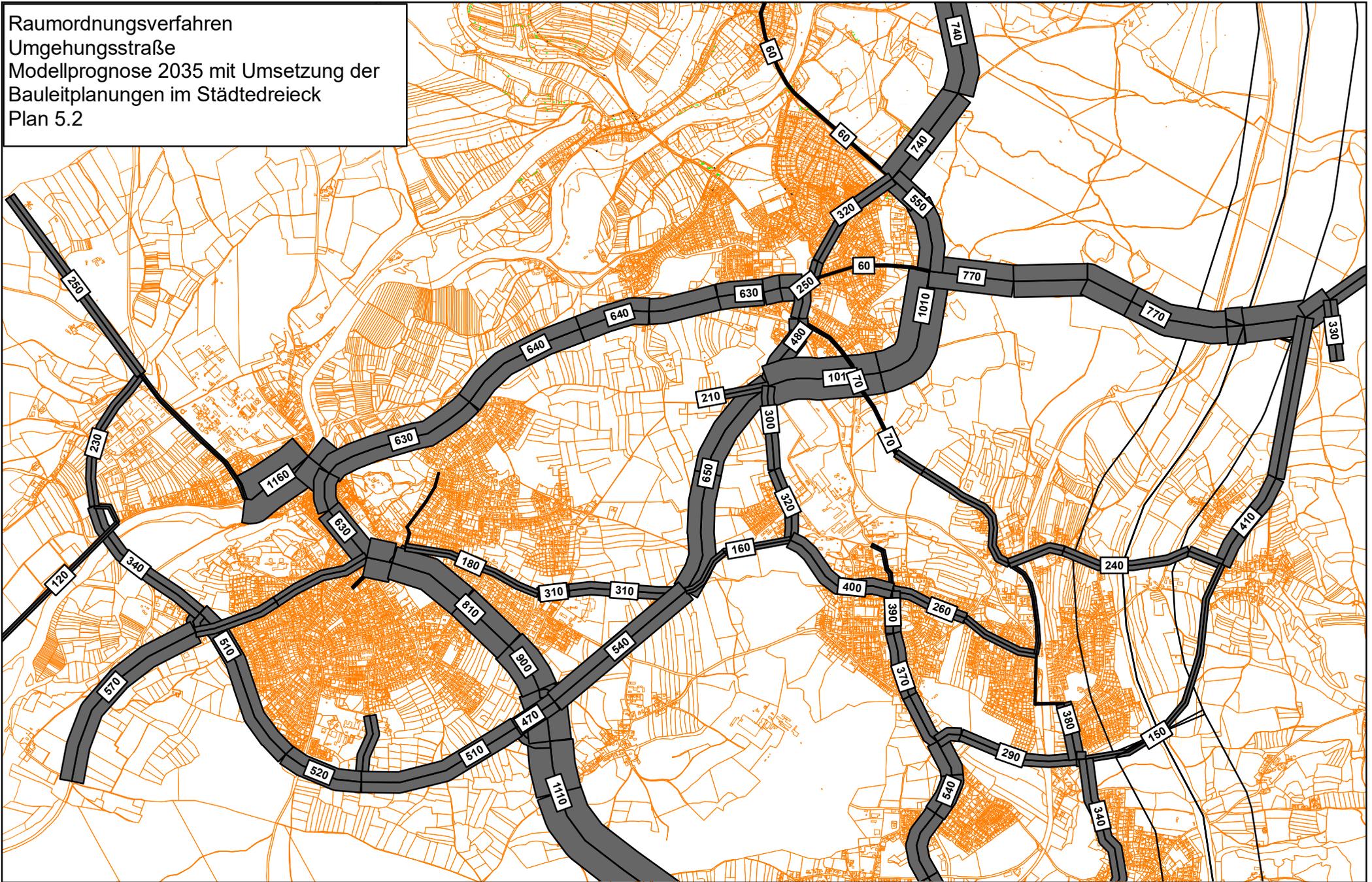
Raumordnungsverfahren

Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

DTV in Kfz/Tag

Städtedreieck BUL-MAX-TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Modellprognose 2035 mit Umsetzung der
Bauleitplanungen im Städtedreieck
Plan 5.2



GEO.VER.S.UM

Modellprognose 2035 - Schwerverkehr - Trasse B

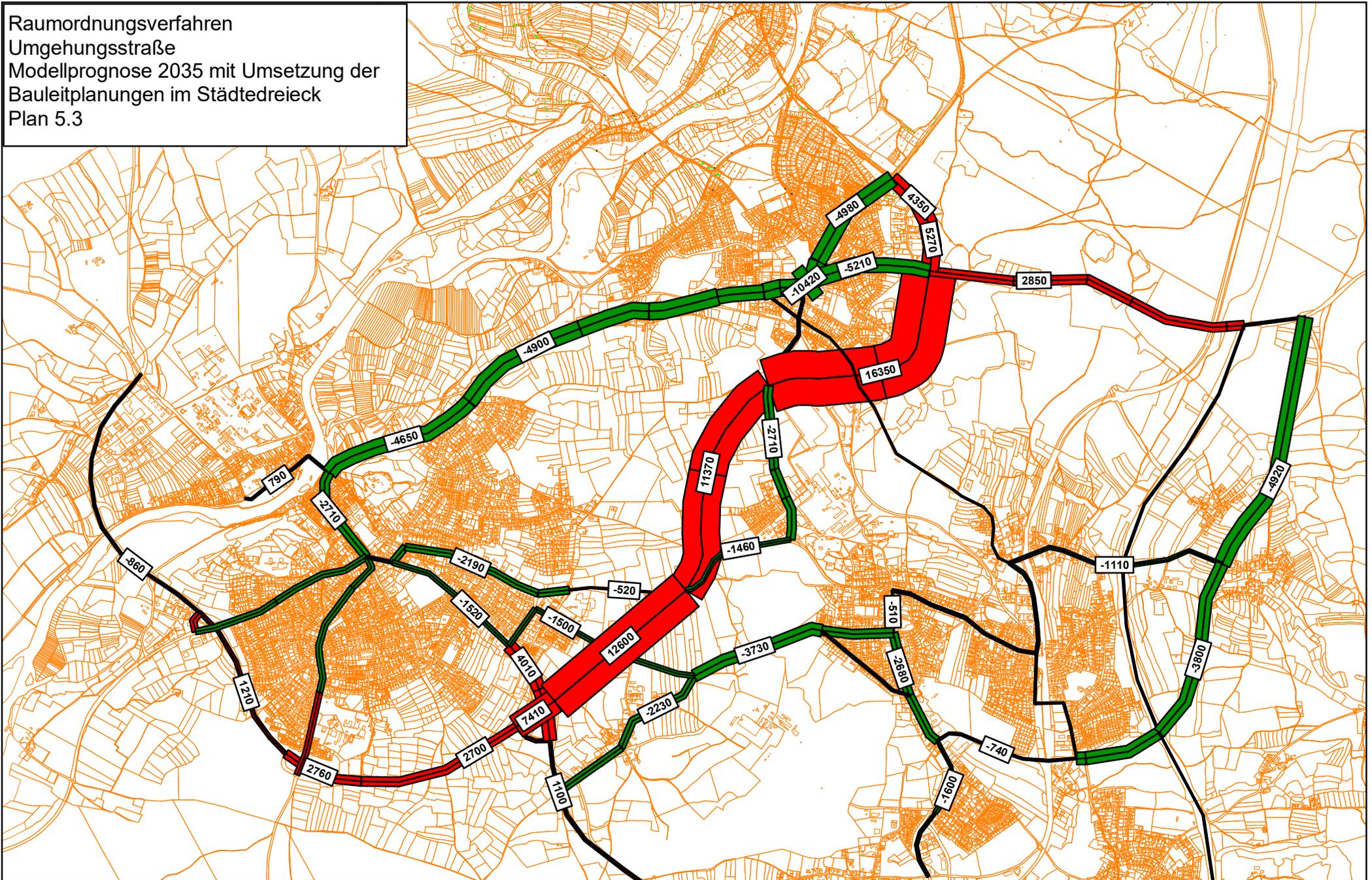
Raumordnungsverfahren

Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

DTV in Lkw/Tag

Städtedreieck BUL-MAX-TEU

Raumordnungsverfahren
 Umgehungsstraße
 Modellprognose 2035 mit Umsetzung der
 Bauleitplanungen im Städtedreieck
 Plan 5.3



GEO.VER.S.UM

Modellprognose 2035 - Differenz Trasse B ./ Prognosenullfall

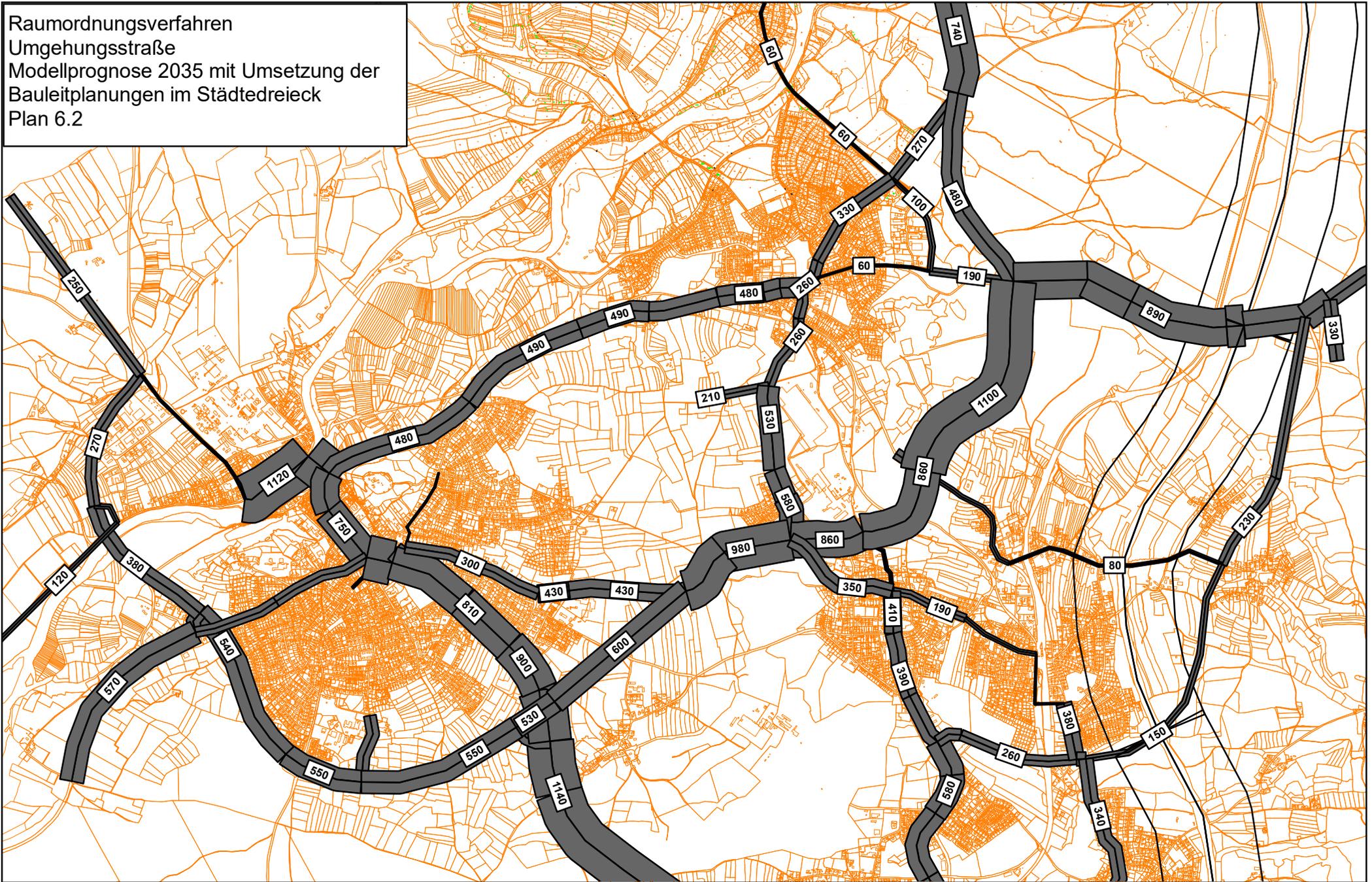
Raumordnungsverfahren

Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

DTV in Kfz/Tag

Städtedreieck BUL-MAX-TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Modellprognose 2035 mit Umsetzung der
Bauleitplanungen im Städtedreieck
Plan 6.2



GEO.VER.S.UM

Modellprognose 2035 - Schwerverkehr - Trasse C

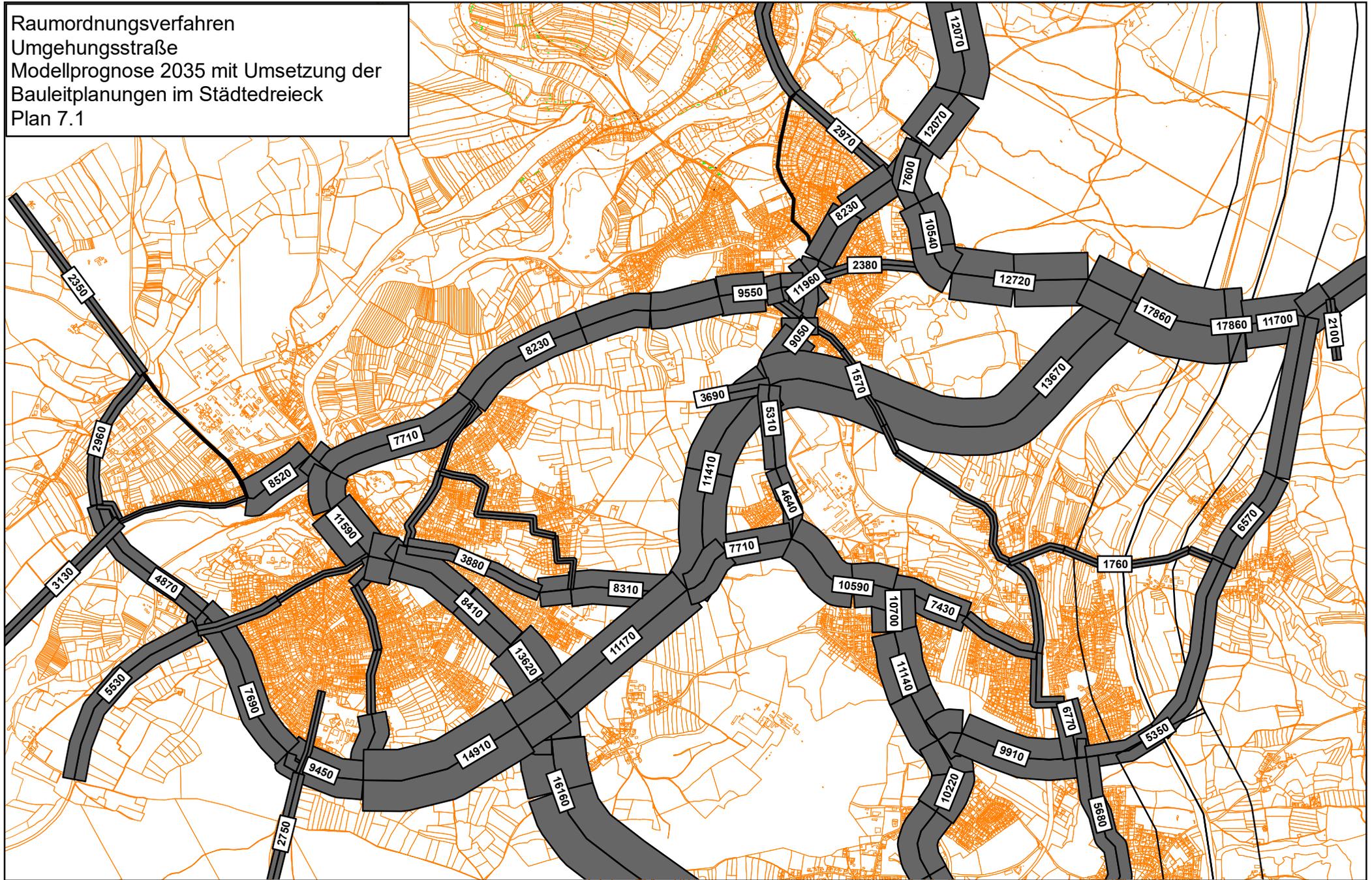
Raumordnungsverfahren

Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

DTV in Lkw/Tag

Städtedreieck BUL-MAX-TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Modellprognose 2035 mit Umsetzung der
Bauleitplanungen im Städtedreieck
Plan 7.1



GEO.VER.S.UM

Modellprognose 2035 - Trasse D

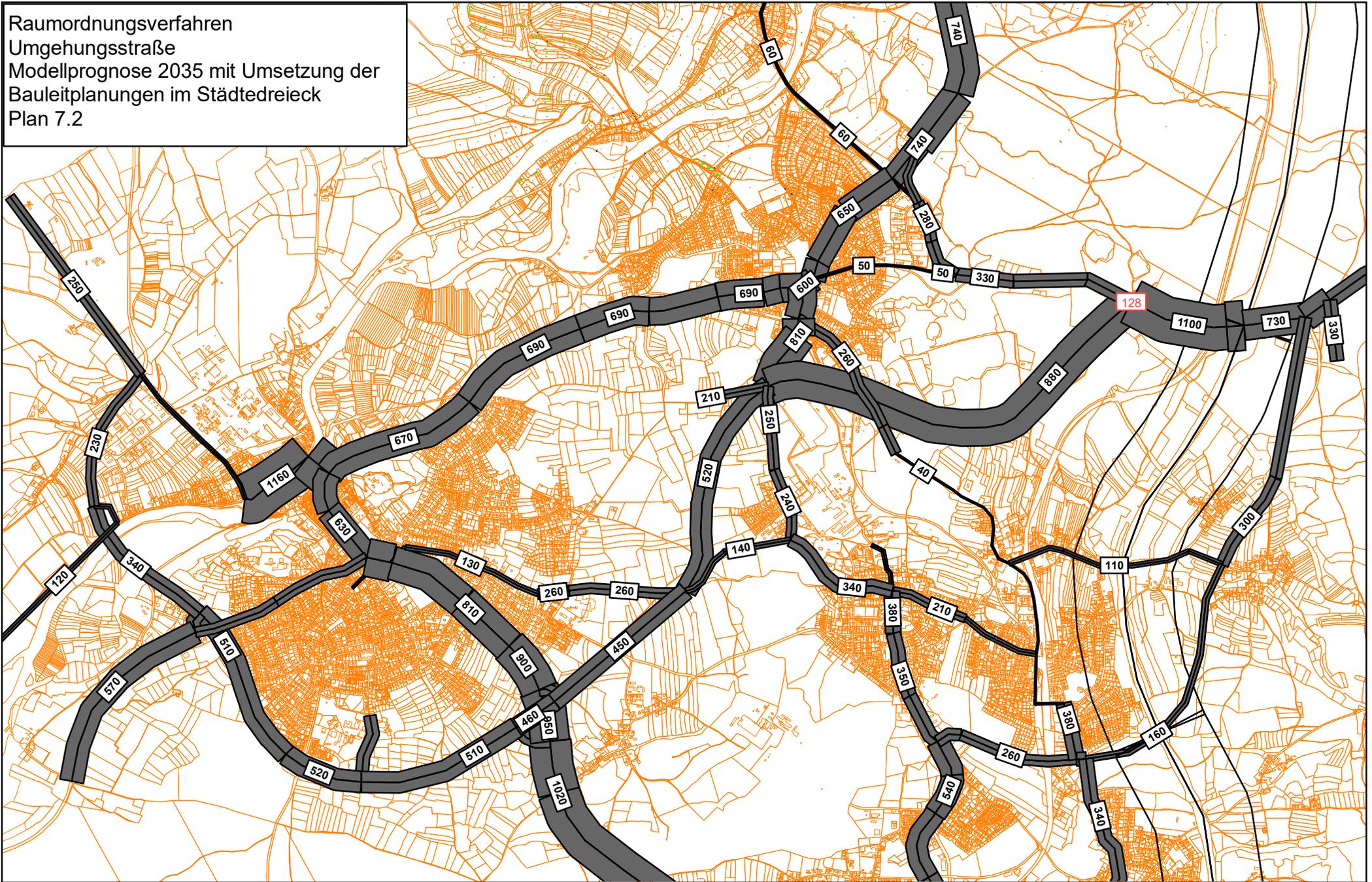
Raumordnungsverfahren

Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

DTV in Kfz/Tag

Städtedreieck BUL-MAX-TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Modellprognose 2035 mit Umsetzung der
Bauleitplanungen im Städtedreieck
Plan 7.2



GEO.VER.S.UM

Modellprognose 2035 - Schwerverkehr - Trasse D

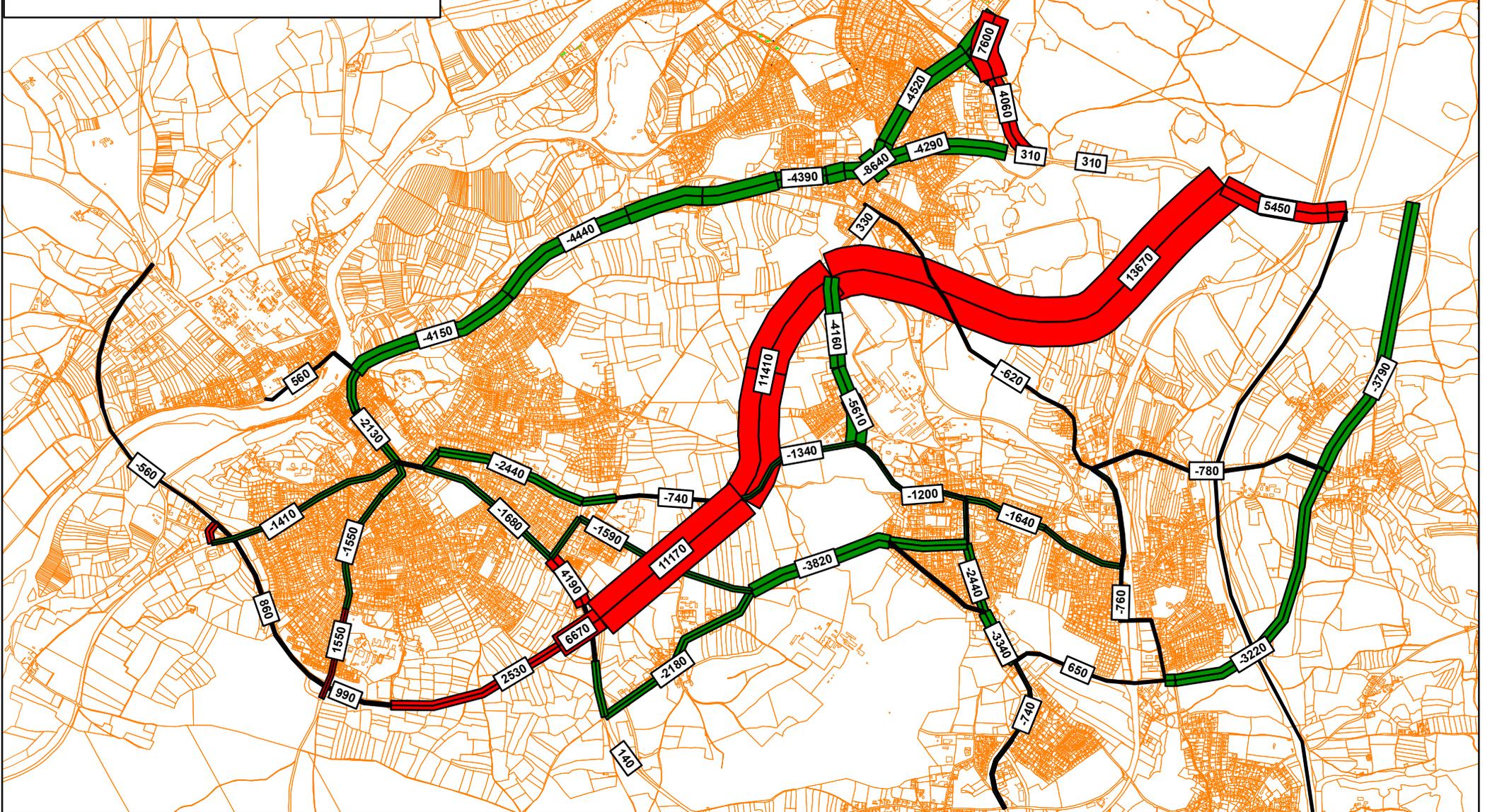
Raumordnungsverfahren

Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

DTV in Lkw/Tag

Städtedreieck BUL-MAX-TEU

Raumordnungsverfahren
 Umgehungsstraße
 Modellprognose 2035 mit Umsetzung der
 Bauleitplanungen im Städtedreieck
 Plan 7.3

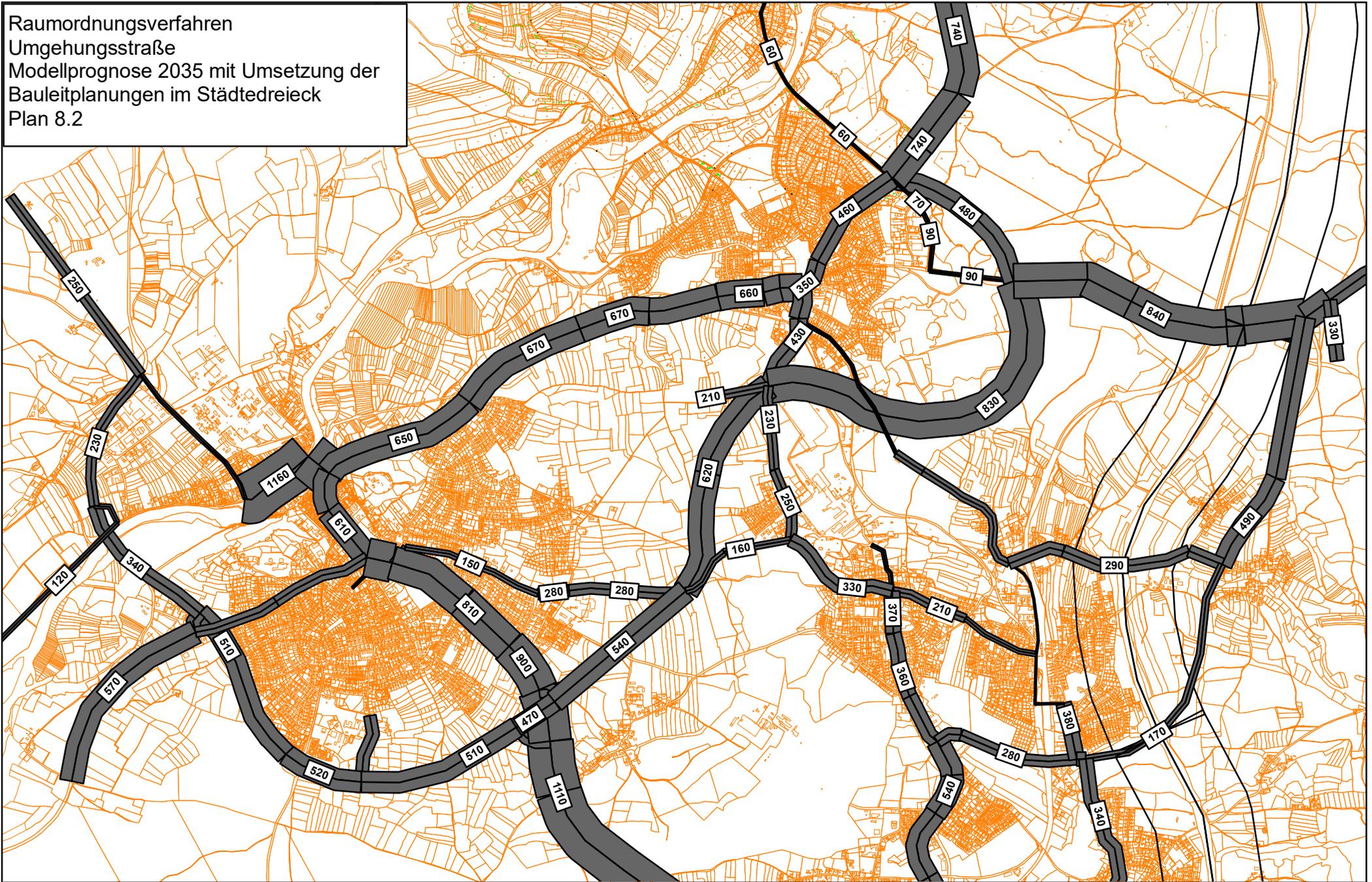


GEO.VER.S.UM
 Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

Modellprognose 2035 - Differenz Trasse D ./ Prognosenullfall
 DTV in Kfz/Tag

Raumordnungsverfahren
 Städtedreieck BUL-MAX-TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Modellprognose 2035 mit Umsetzung der
Bauleitplanungen im Städtedreieck
Plan 8.2



GEO.VER.S.UM

Modellprognose 2035 - Schwerverkehr - Trasse U7

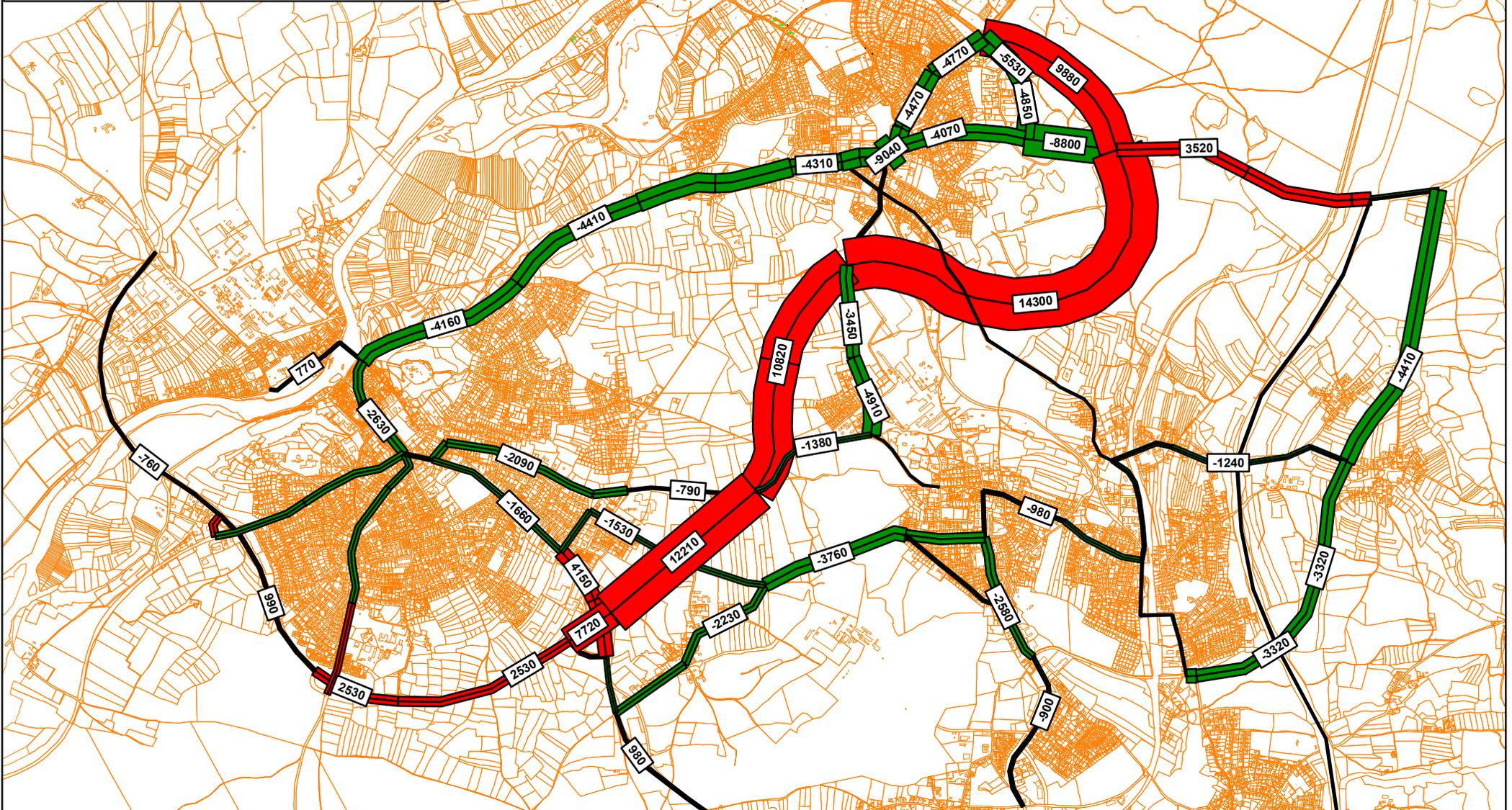
Raumordnungsverfahren

Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

DTV in Lkw/Tag

Städtedreieck BUL-MAX-TEU

Raumordnungsverfahren
 Umgehungsstraße
 Modellprognose 2035 mit Umsetzung der
 Bauleitplanungen im Städtedreieck
 Plan 8.3

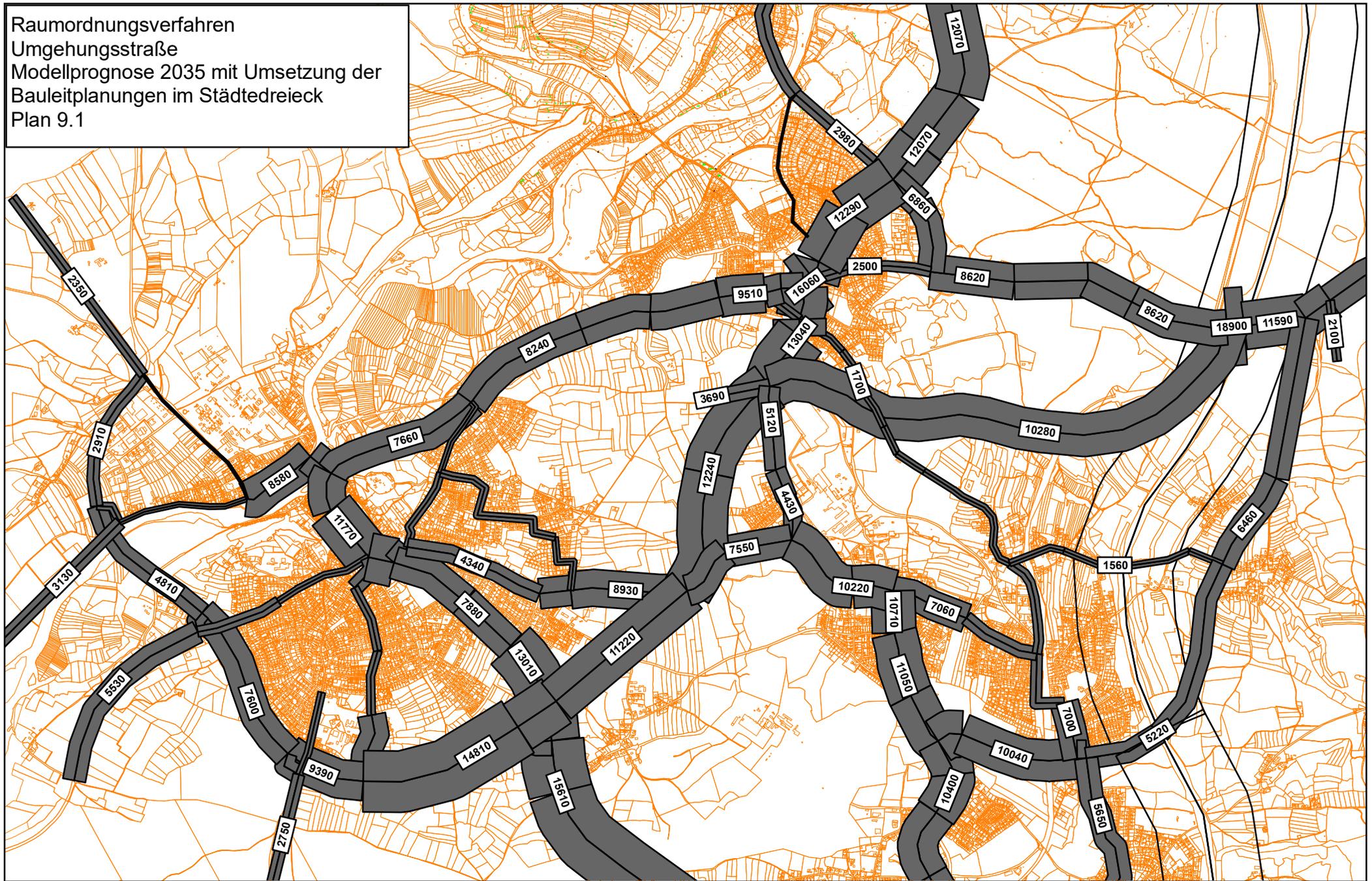


GEO.VER.S.UM
 Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

Modellprognose 2035 - Differenz Trasse U7 ./. Prognosenullfall
 DTV in Kfz/Tag

Raumordnungsverfahren
 Städtedreieck BUL-MAX-TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Modellprognose 2035 mit Umsetzung der
Bauleitplanungen im Städtedreieck
Plan 9.1



GEO.VER.S.UM

Modellprognose 2035 - Trasse U10

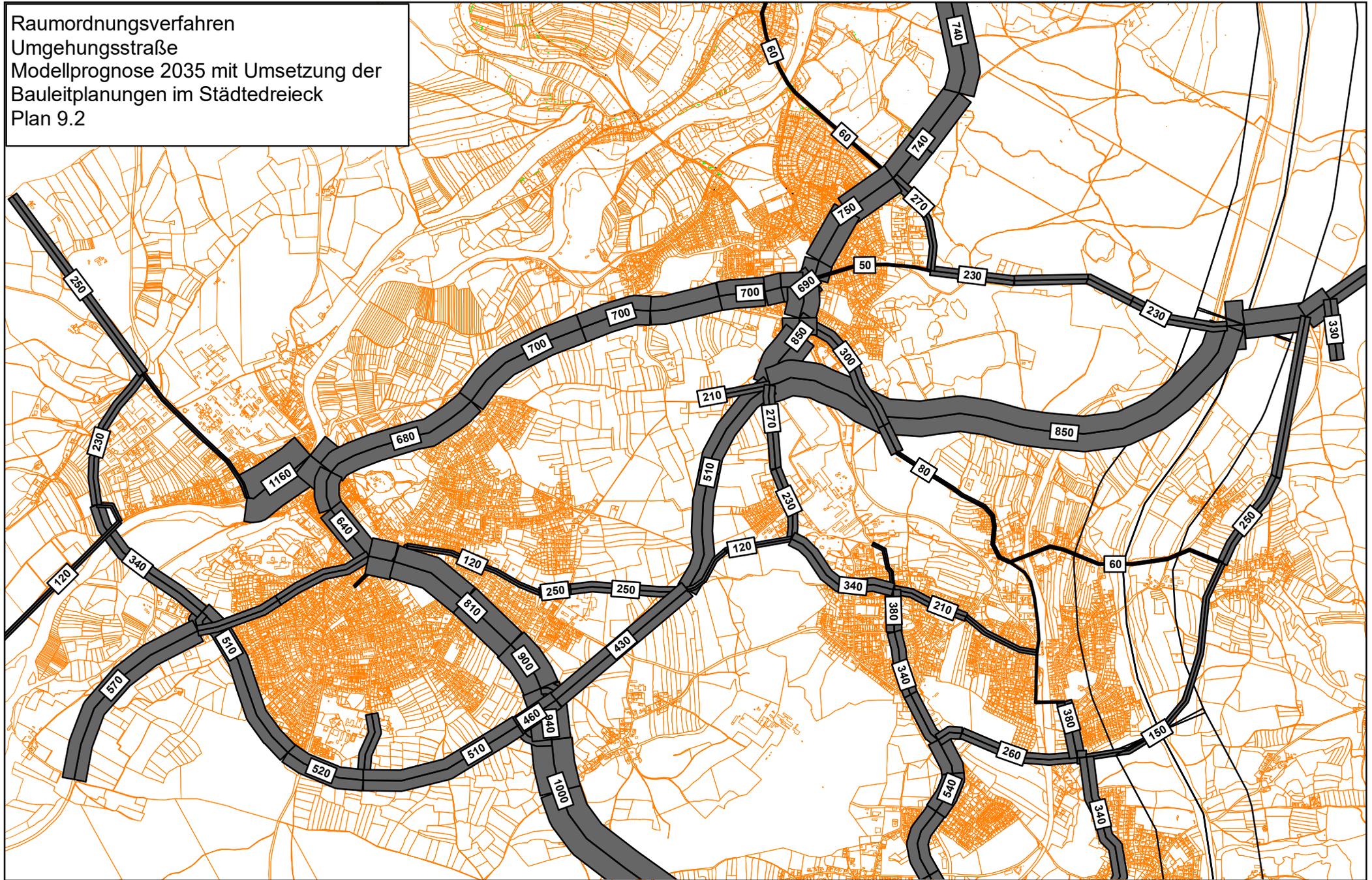
Raumordnungsverfahren

Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

DTV in Kfz/Tag

Städtedreieck BUL-MAX-TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Modellprognose 2035 mit Umsetzung der
Bauleitplanungen im Städtedreieck
Plan 9.2



GEO.VER.S.UM

Modellprognose 2035 - Schwerverkehr - Trasse U10

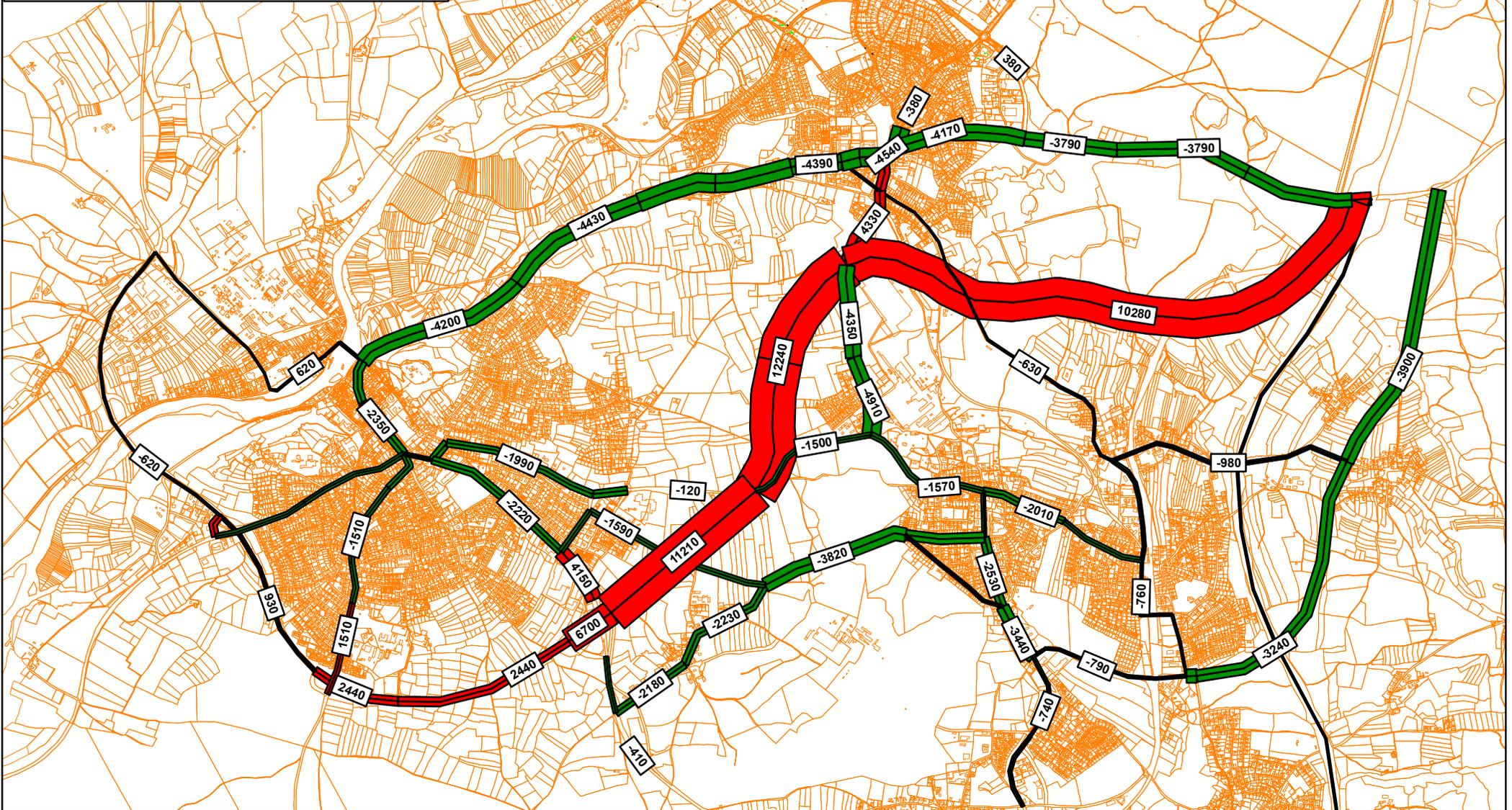
Raumordnungsverfahren

Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

DTV in Lkw/Tag

Städtedreieck BUL-MAX-TEU

Raumordnungsverfahren
 Umgehungsstraße
 Modellprognose 2035 mit Umsetzung der
 Bauleitplanungen im Städtedreieck
 Pln 9.3

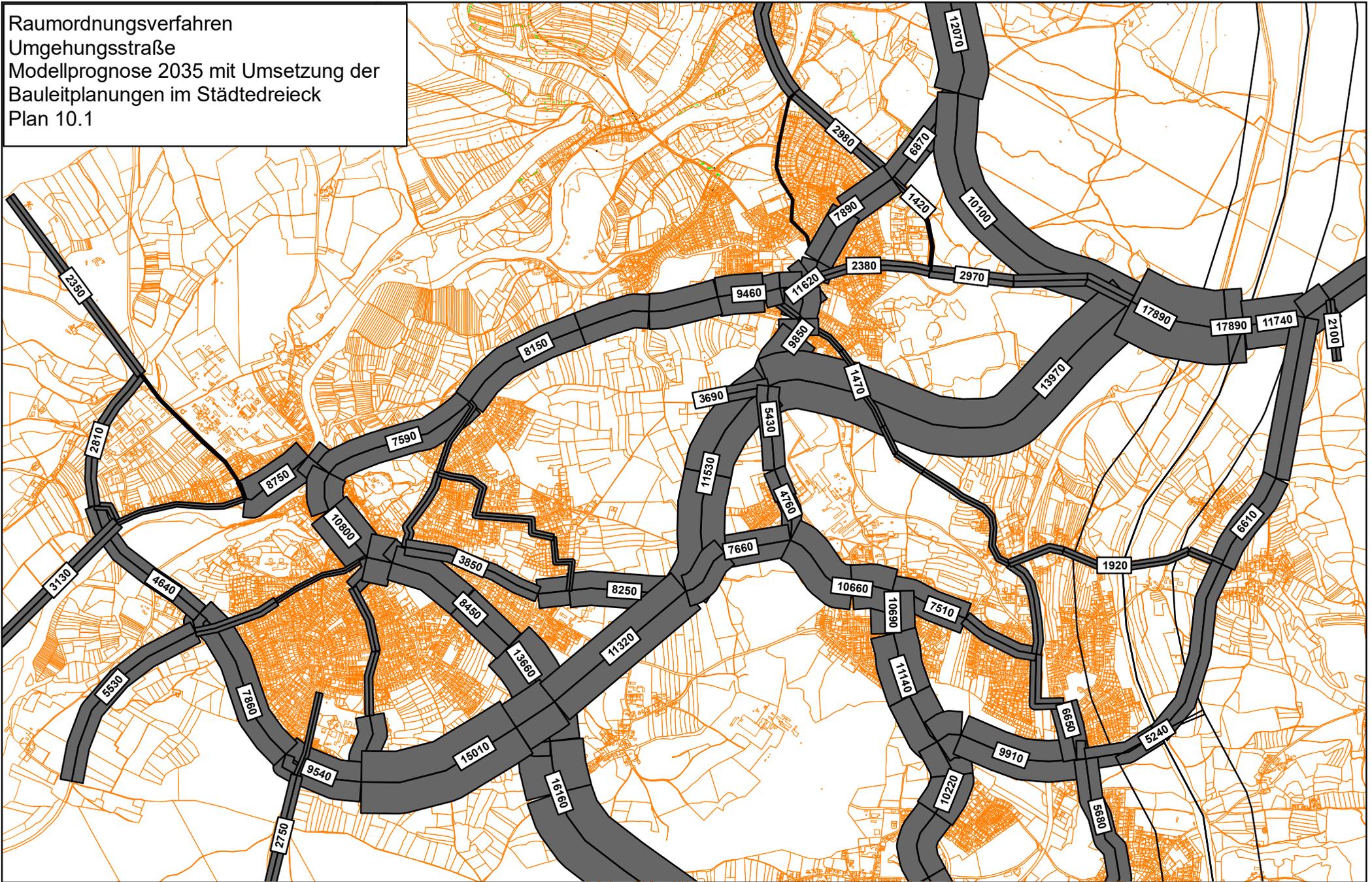


GEO.VER.S.UM
 Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

Modellprognose 2035 - Differenz Trasse U10 ./. Prognosenullfall
 DTV in Kfz/Tag

Raumordnungsverfahren
 Städtedreieck BUL-MAX-TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Modellprognose 2035 mit Umsetzung der
Bauleitplanungen im Städtedreieck
Plan 10.1



GEO.VER.S.UM

Modellprognose 2035 - Trasse U11

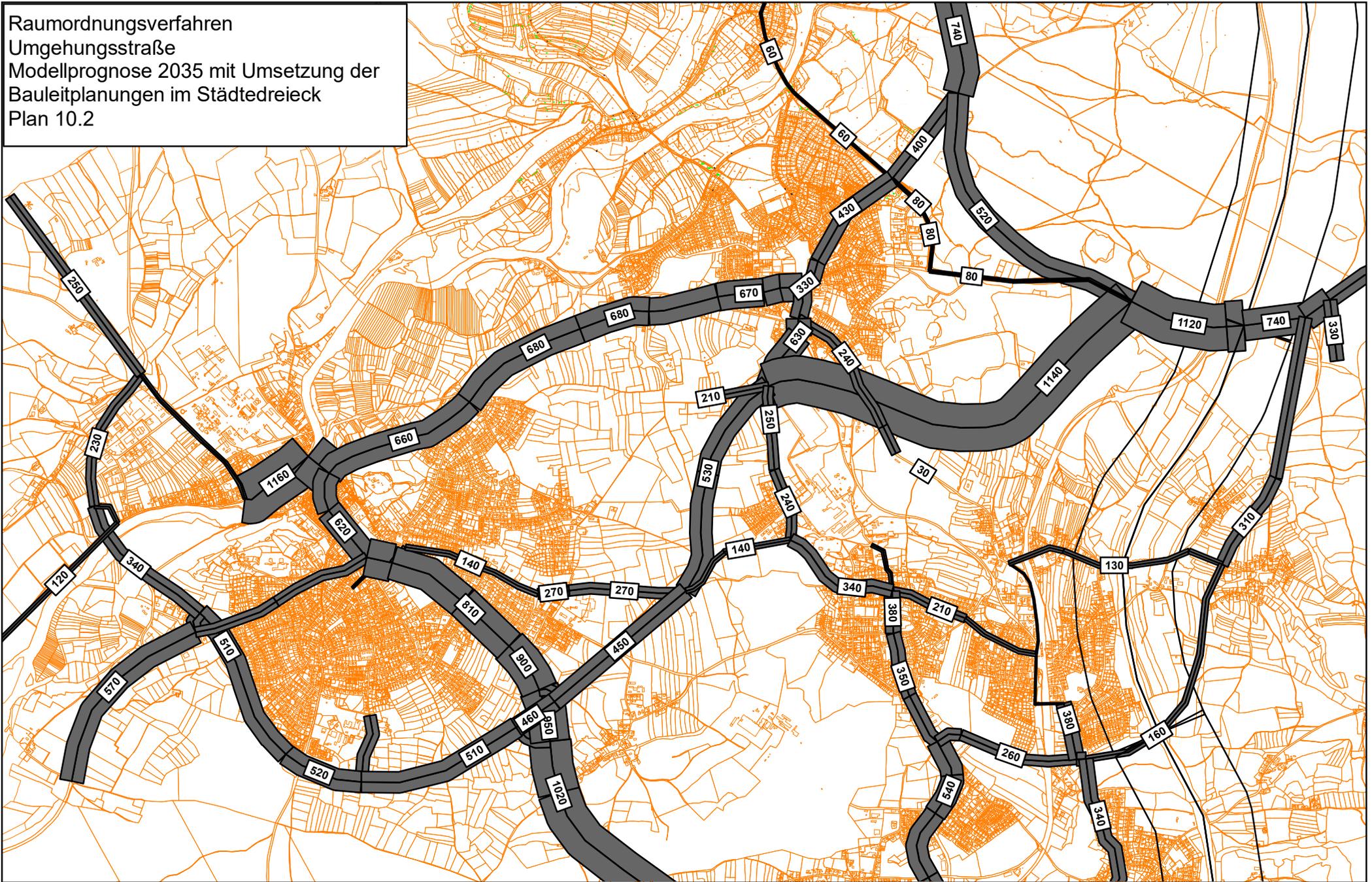
Raumordnungsverfahren

Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

DTV in Kfz/Tag

Städtedreieck BUL-MAX-TEU

Raumordnungsverfahren
 Umgehungsstraße
 Modellprognose 2035 mit Umsetzung der
 Bauleitplanungen im Städtedreieck
 Plan 10.2



GEO.VER.S.UM

Modellprognose 2035 - Schwerverkehr - Trasse U11

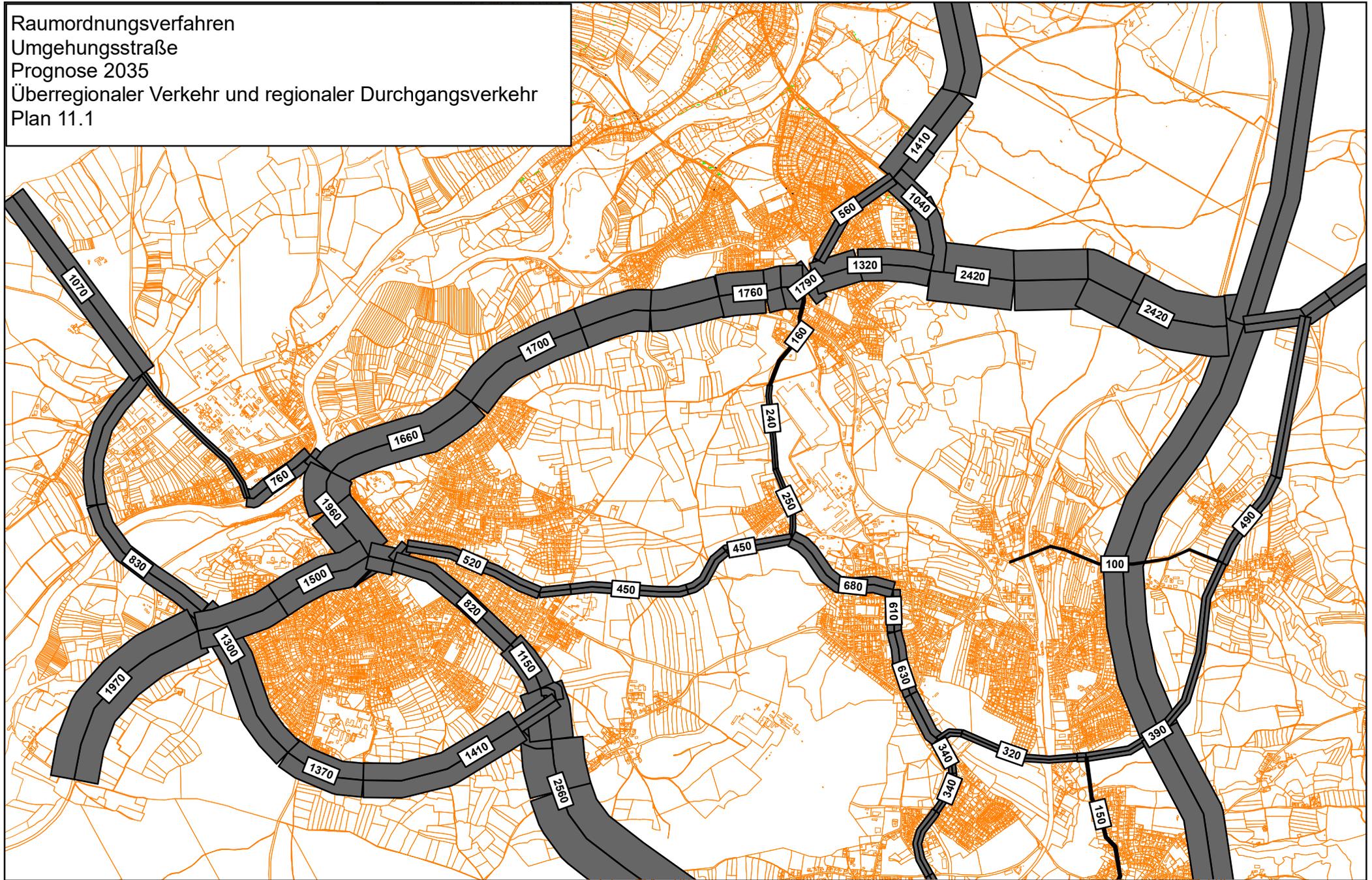
Raumordnungsverfahren

Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

DTV in Lkw/Tag

Städtedreieck BUL-MAX-TEU

Raumordnungsverfahren
 Umgehungsstraße
 Prognose 2035
 Überregionaler Verkehr und regionaler Durchgangsverkehr
 Plan 11.1



GEO.VER.S.UM

Prognose 2035 - Prognosenullfall - Üreg Verkehr und reg DV

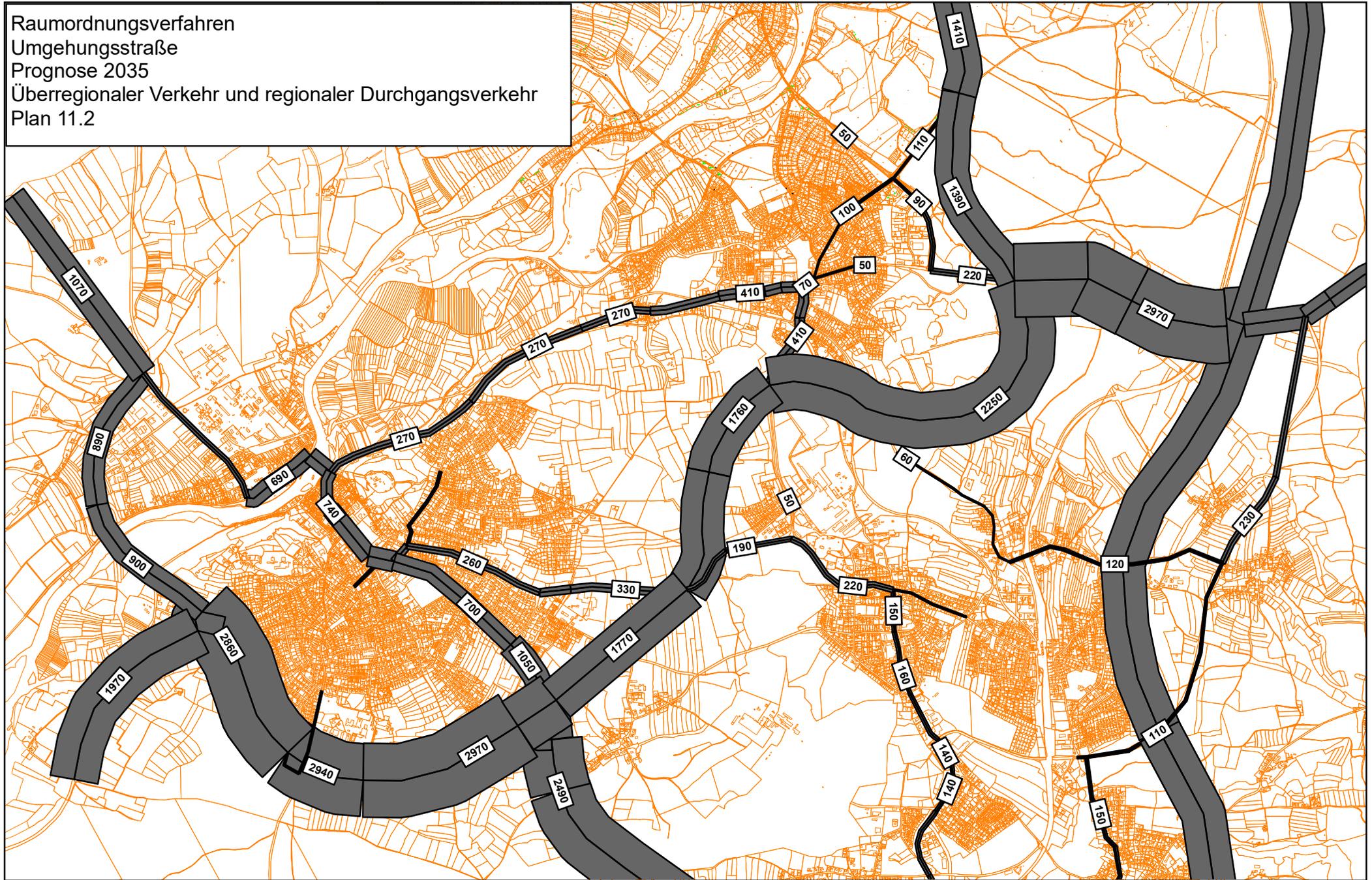
Raumordnungsverfahren

Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

DTV in Kfz/Tag

Städtedreieck BUL-MAX-TEU

Raumordnungsverfahren
 Umgehungsstraße
 Prognose 2035
 Überregionaler Verkehr und regionaler Durchgangsverkehr
 Plan 11.2

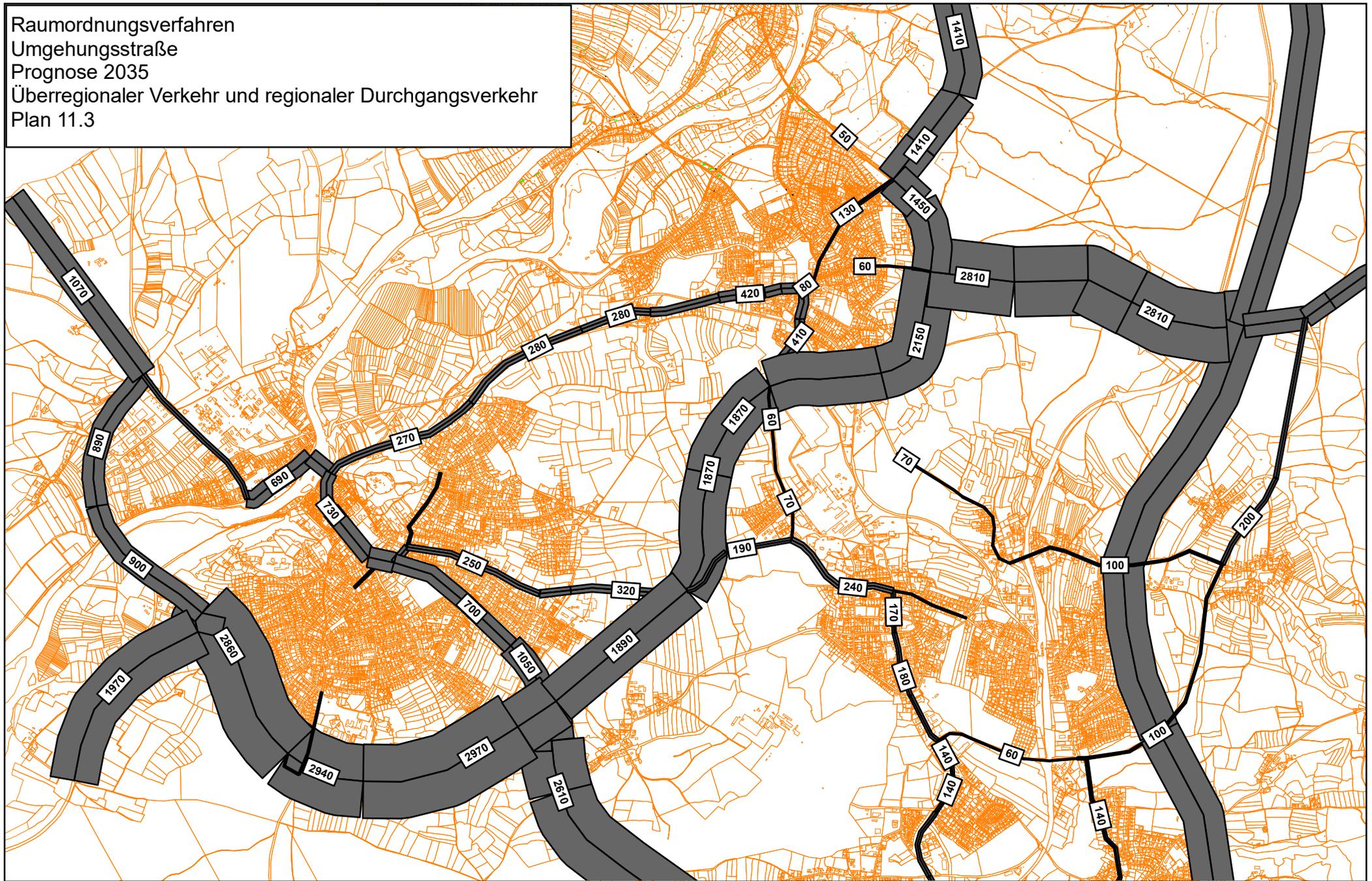


GEO.VER.S.UM
 Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

Modellprognose 2035 - Trasse A - Üreg Verkehr und reg. DV
 DTV in Kfz/Tag

Raumordnungsverfahren
 Städtedreieck BUL-MAX-TEU

Raumordnungsverfahren
 Umgehungsstraße
 Prognose 2035
 Überregionaler Verkehr und regionaler Durchgangsverkehr
 Plan 11.3

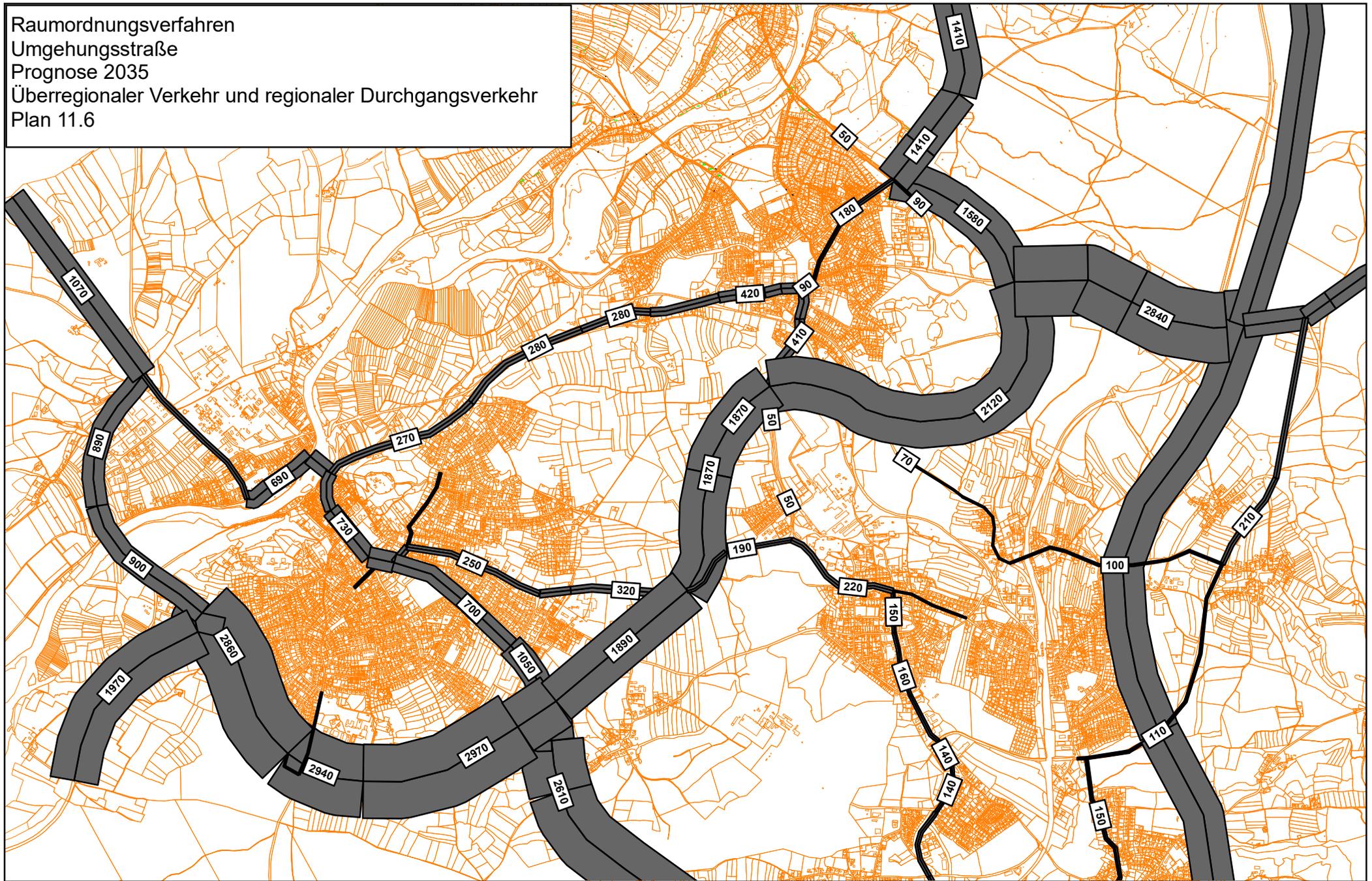


GEO.VER.S.UM
 Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

Modellprognose 2035 - Trasse B - Üreg Verkehr und reg. DV
 DTV in Kfz/Tag

Raumordnungsverfahren
 Städtedreieck BUL-MAX-TEU

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Prognose 2035
Überregionaler Verkehr und regionaler Durchgangsverkehr
Plan 11.6



GEO.VER.S.UM

Modellprognose 2035 - Trasse U7 - Üreg Verkehr und reg. DV

Raumordnungsverfahren

Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

DTV in Kfz/Tag

Städtedreieck BUL-MAX-TEU

