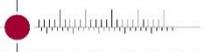


INGENIEURBÜRO 
CHRISTOFORI UND PARTNER
Vermessung • Planung • Bauleitung

Gewerbestraße 9 91560 Heilsbronn
Tel. 09872 / 95 711 0 - Fax 09872 / 95 711 65
info@christofori.de

Stadt Zirndorf

**Bebauungsplan
„Bachwiesen“**

WBG Zirndorf

**Verkehrsgutachten
vom 14. September 2021**

Aufgestellt:

Ingenieurbüro Christofori und Partner
Stuttgarter Straße 37, 90574 Roßtal

Heilsbronn, den 14.09.2021

(Unterschrift)

INHALTSVERZEICHNIS

=====

| | | |
|------------|--|-----------|
| 1. | Allgemeines | 3 |
| 2. | Bearbeitungsunterlagen | 4 |
| 3. | Verkehrsentwicklung bis 2035..... | 5 |
| 4. | Verkehrsbelastung im Bestand | 5 |
| 5. | Verkehrsaufkommensermittlung..... | 8 |
| 5.1 | Allgemeines | 8 |
| 5.2 | Abschätzung der Anzahl der neuen Einwohner | 9 |
| 5.4 | Abschätzung des Kfz-Verkehrs | 9 |
| 5.4.1 | Tagesbelastung | 10 |
| 5.4.2 | Spitzenstundenbelastungen | 12 |
| 6. | Verkehrsprognose 2035 | 15 |
| 6.1 | Allgemeines | 15 |
| 6.2 | Gesamtverkehrsentwicklung der Banderbacher Straße | 16 |
| 7. | Verkehrliche Leistungsfähigkeit der neuen Knotenpunkte des Planungsgebietes mit der Banderbacher Straße | 22 |
| 7.1 | Grundlagen..... | 22 |
| 7.2 | Bestandssituation..... | 23 |
| 7.3 | Planungssituation..... | 23 |
| 8. | Zusammenfassung..... | 24 |

Verkehrsmengenprognose Baugebiet Bachwiesen Anlage 1

Verkehrszählung Banderbacher Straße, DTV-Werte,
Prognoseentwicklung 2035 und Gesamtverkehrsprognose
einschl. Baugebiet Bachwiesen Anlage 2

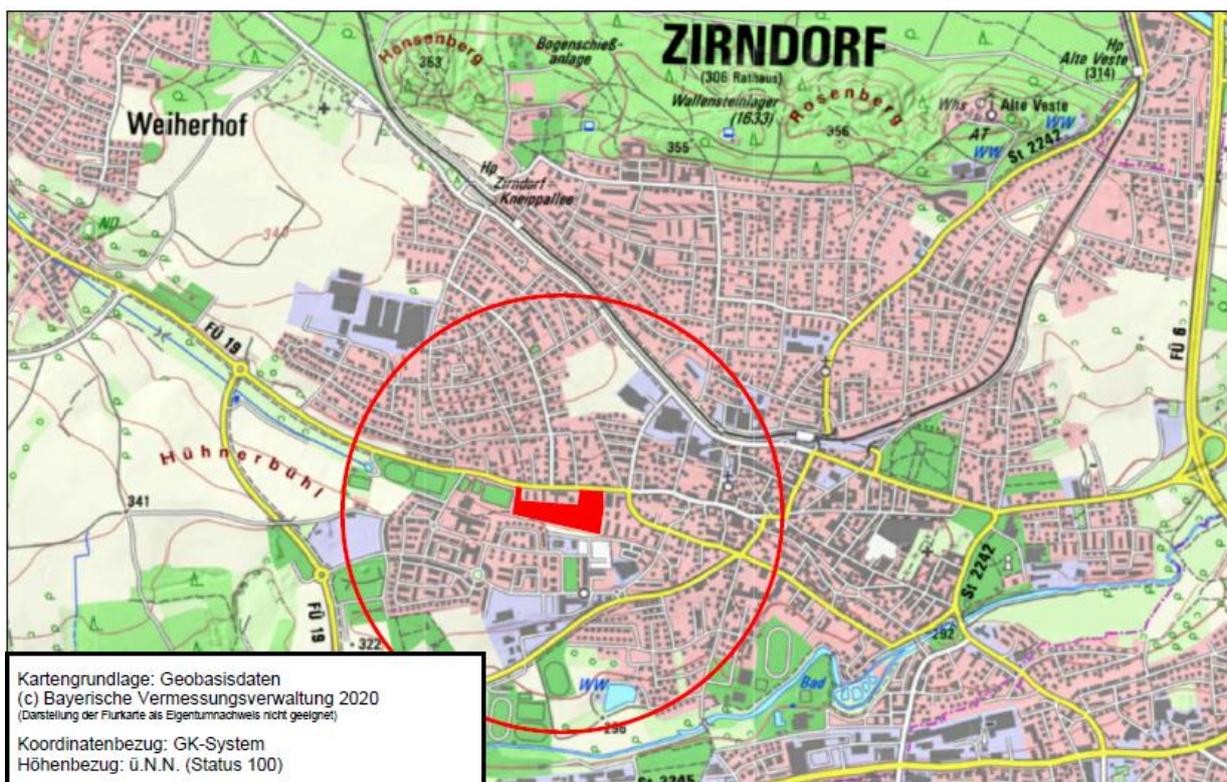
Berechnungen nach HBS 2015 – neuer Knotenpunkt Ost Anlage 3

Berechnungen nach HBS 2015 – neuer Knotenpunkt West Anlage 4

1. Allgemeines

Die Stadt Zirndorf beabsichtigt auf Antrag eines privaten Vorhabenträgers südlich der Banderbacher Straße neue Wohnbauflächen für dringend benötigte Wohnungen in Zirndorf zu entwickeln. Der Vorhabenträger hat hierzu in der Vergangenheit ein bisher landwirtschaftlich genutzte Fläche südlich der bestehenden Bebauungen an der Banderbacher Straße erworben. Im Flächennutzungsplan sind die überplanten Flächen im Bereich der bestehenden Baustrukturen als gemischte Bauflächen dargestellt, die Ackerflächen sind als landwirtschaftliche Nutzflächen dargestellt. 2019 hat der Vorhabenträger an die Stadt Zirndorf den Antrag auf Aufstellung eines Bebauungsplans gestellt. Ziel des Antrags ist die Entwicklung von zusätzlichen Wohnbauflächen im innerörtlichen zentralen Umfeld für dringend benötigte Wohnungen. Im Rahmen der Bauleitplanung sollen hierzu allgemeine Wohnbauflächen festgesetzt und dann erschlossen werden. Insgesamt sollen ca. 2,15 ha allgemeine Wohnbauflächen entstehen.

Das überplante Gebiet liegt westlich des Altstadtbereiches von Zirndorf und befindet sich südlich der Banderbacher Straße und schließt dort an die hier bereits bestehenden Wohnbebauungen an. Die Erschließung soll über eine neue Planstraße mit Anbindung an die Banderbacher Straße erfolgen.



Übersichtskarte mit Kennzeichnung des Planungsgebietes (ohne Maßstab)



Auszug aus Planblatt des Bebauungsplans mit Planungsvorhaben und Erschließung (ohne Maßstab)

Ein Verkehrsgutachten soll klären, welcher und wieviel Verkehr durch die geplanten Wohnbaunutzungen und das allgemeine Wohngebiet entsteht und ob einer Erschließung über die geplanten neuen Abbindungen an die Banderbacher Straße mit ausreichender Leistungsfähigkeit möglich ist. Aus dem Verkehrsgutachten sollen weiterhin die notwendigen Berechnungsgrundlagen über die Verkehrsstärken für die Ermittlung und Bewertung der Verkehrslärmbelastungen abgeleitet werden.

2. Bearbeitungsunterlagen

Folgende Unterlagen standen zur Bearbeitung zur Verfügung:

- Entwurf des Bebauungsplans
- Angaben zum geplanten Wohnungsmix durch den Vorhabenträger
- Verkehrsmengenprognose für das allgemeine Wohngebiet auf Basis des Verfahrens nach Dr. Bosserhoff
- Verkehrszählung Fa. GEOVISTA vom 22.09.2020

3. Verkehrsentwicklung bis 2035

Angaben zur Verkehrsbelastung auf der Banderbacher Straße (Ortsstraße) aus der Vergangenheit konnten als Basis für die Tendenz der Verkehrsbelastung in der Vergangenheit nicht ermittelt werden.

Eine verlässliche Trendprognose für die Verkehrsentwicklung auf beiden Straßen auf Basis statistischer Daten war somit nicht möglich. Im Regelfall wird in solchen Fällen aus allgemeinen statistischen Trends der Verkehrsmengenermittlung eine jährliche Zunahme des Verkehrs von 1 % pro Jahr angenommen. Aktuelle Trends in den Mobilitätskonzepten gehen davon aus, dass die Verkehrsmengen in der Zukunft nicht mehr in diesem Maße ansteigen werden. Vielmehr wird, durch die Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Menschen und der Nutzung alternativer Mobilitätsmittel, davon ausgegangen, dass die Verkehrsmengen mittelfristig stagnieren werden. Zirndorf besitzt bereits ein, im Verhältnis bereits sehr gutes Angebot an ÖPNV Anbindungen in Richtung Nürnberg und Fürth. Trotzdem kann es aufgrund der Lage von Zirndorf im Randbereich des Ballungsraums Nürnberg/Fürth/Erlangen davon ausgehen, dass diese Trends eine Reduzierung der Nutzung des Autos als zentrales Mobilitätselemente mit einiger Verzögerung Bedeutung gewinnen werden.

Für die Trendprognose der Bestandsentwicklung auf der Banderbacher Straße wurde daher mit einem angenommenen Trendfaktor von 1 % Anstieg pro Jahr gerechnet. Dies bildet in angemessener Weise die allgemeinen Trends in der Verkehrsentwicklung ab und berücksichtigt zudem die Besonderheiten der Randlage von Zirndorf und der Funktionen der Banderbacher Straße als Haupterschließungsstraße.

Die Annahme ist daher als Worst Case Betrachtung zu erachten.

Für den Prognosezeitraum 2020 - 2035 ergibt sich dadurch hochgerechnet ein Wert von + 15,0 % gegenüber dem maßgeblichen Bestandsverkehr.

4. Verkehrsbelastung im Bestand

Durch die Firma GEOVISTA wurde am 22.09.2020 im Zeitraum von 0.00 Uhr bis 24.00 Uhr eine Verkehrszählung auf der Banderbacher Straße auf Höhe des Knotenpunktes Banderbacher Straße / Geisleithenstraße durchgeführt. Die Zählung erfolgt nach Ende der bayerischen Sommerferien. Zum Zeitpunkt der Messung bestanden keine Covid19 bedingten Lockdown Beschränkungen mit wesentlichen Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Bürger.

Die Zählung erfolgte mittel Videozählmast am Knotenpunkt Die Verkehrsstromzählung erfolgte unter Erfassung der Belastung mit Krafträdern, Pkws, Lkws, Lastzügen und Bussen. Die Auswertung wurde insoweit durchgeführt, dass die vorliegenden Zahlen als Strombelastung ausgearbeitet wurden und als Grundlage der verkehrstechnischen Berechnungen verwendet werden konnten.

Ermittelt wurde folgende Gesamtverkehrsbelastung am Knotenpunkt:

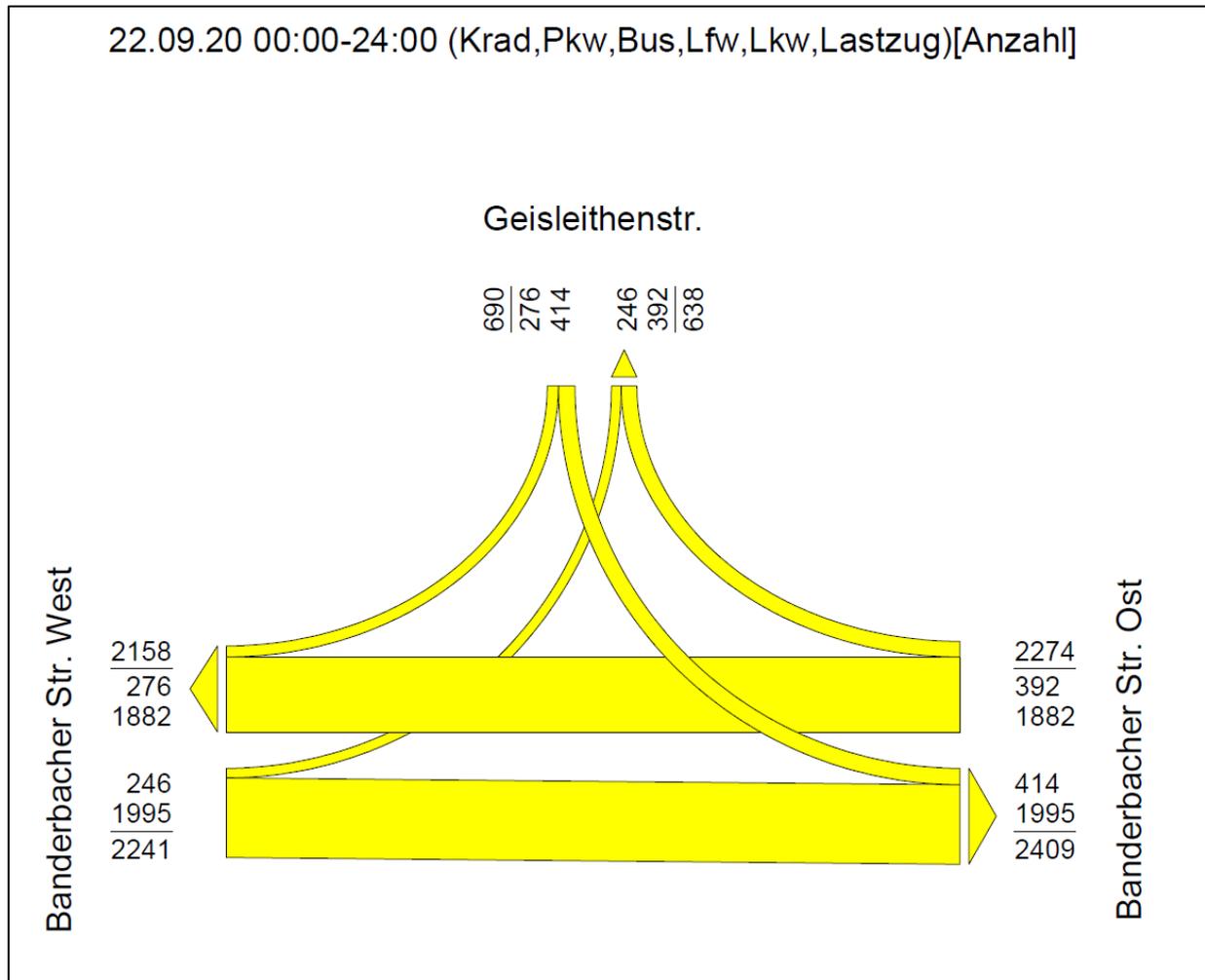
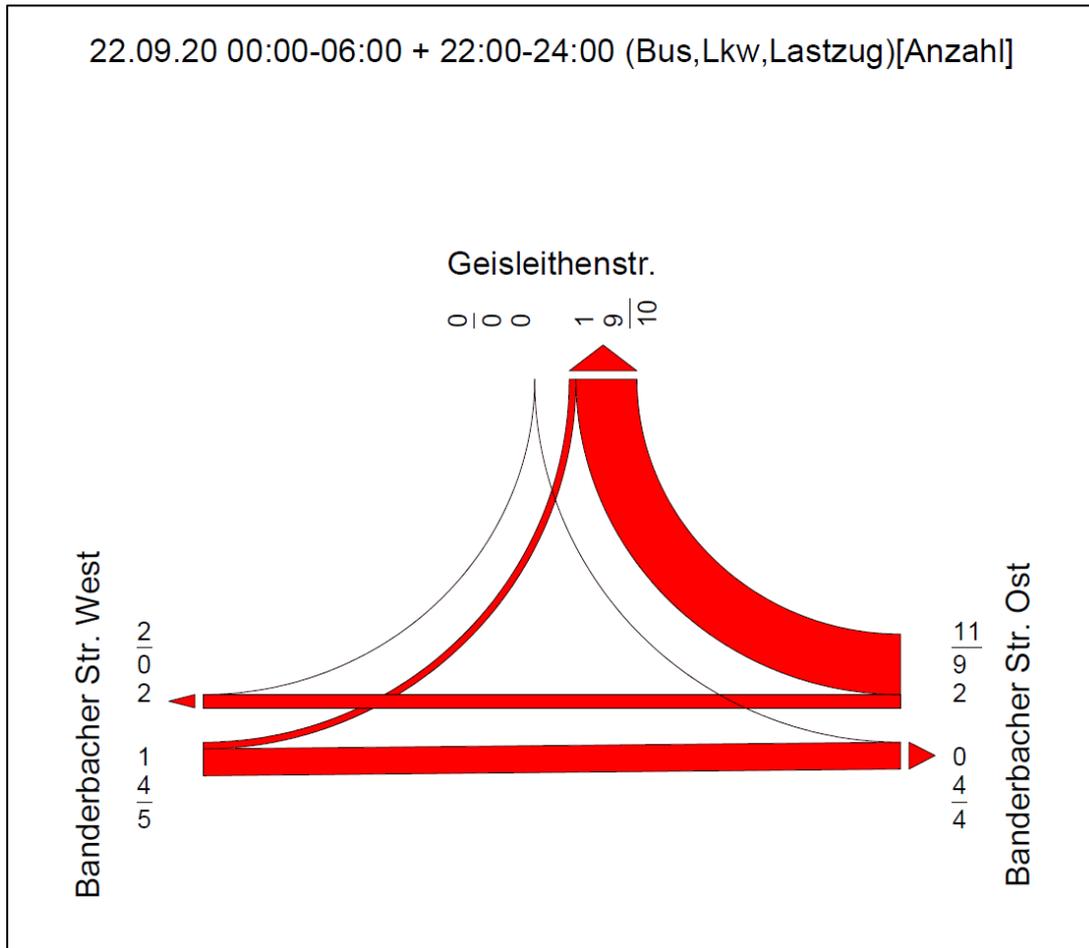
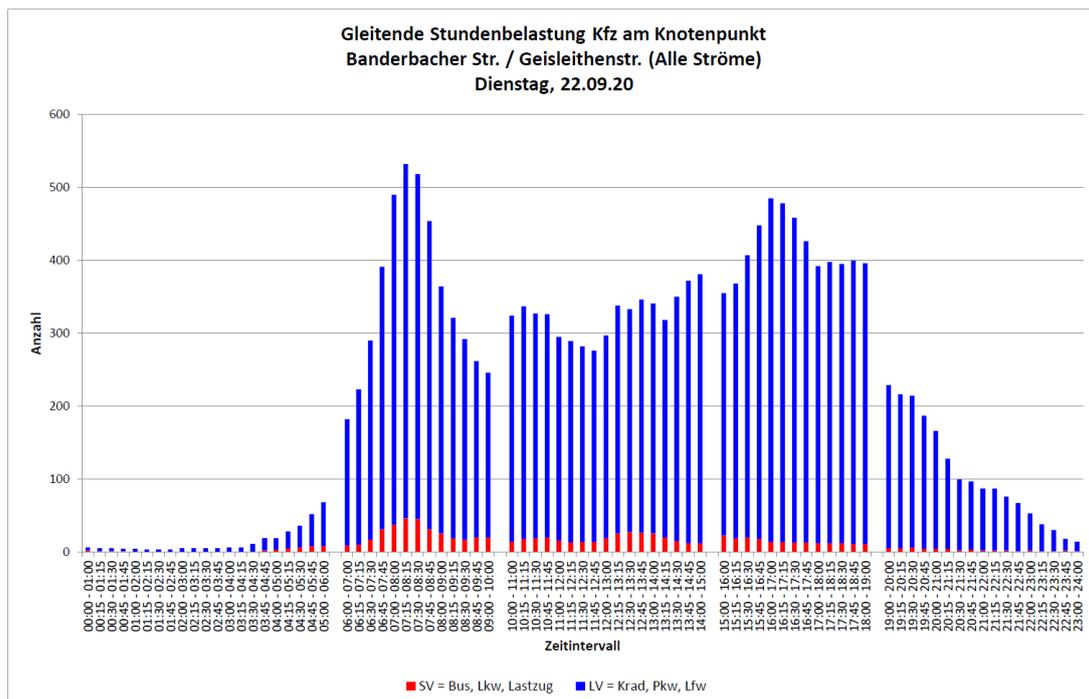


Diagramm aus Ermittlungen der Fa. Geovista – tatsächlich gezählte Fahrzeuge

Die Schwerverkehrsbelastung stellte sich am Zähltag wie folgt dar:



In der Gesamtbetrachtung zeigt sich dabei folgende Ganglinie für die Belastung auf der Banderbacher Straße:



Die maßgebliche Spitzenstunden für die Bewertung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes wurde für den Zeitraum 07.00 Uhr – 08.00 Uhr am Vormittag und 16.00 Uhr – 17.00 Uhr am Nachmittag ermittelt des Gesamtverkehrs ermittelt.

Aus den Ergebnissen wurde der DTV 2020 errechnet, die Hochrechnung erfolgte nach dem Prognoseverfahren der HBS „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“.

5. Verkehrsaufkommensermittlung

5.1 Allgemeines

Zur Ermittlung der Verkehrsmenge aus dem Baugebiet wurde für den Bereich des allgemeinen Wohngebietes für welches zum aktuellen Zeitpunkt noch keine abschließenden konkreten Nutzungen vorliegen, die Bemessungsgrundlagen und das Verfahren nach Dr. Bosserhoff „Ver-Bau“ verwendet.

Es wird eine Errichtung von Geschosswohnungsbauten durch den Vorhabenträger angestrebt. Seitens des Vorhabenträgers wurde für die Verkehrsmengenermittlung ein auf Basis der Vorplanungen zur Hochbauplanung beruhender Wohnungsmix für das neuen Wohnquartier übermittelt. Demnach stellt sich die Wohnungsverteilung und Gesamtanzahl von Wohnungstypen wie folgt dar:

| Baugebiet Bachwiesen | | | | | |
|---|-----------------------------|------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------|
| Geplanter Wohnungsmix als Grundlage für die Verkehrsmengenermittlung | | | | | |
| Haus | < 50m² | 51 - 75 m² | 76 - 100 m² | > 100 m² | Summe |
| A | 0 | 16 | 4 | 4 | 24 |
| B | 0 | 12 | 11 | 0 | 23 |
| C' West | 1 | 17 | 3 | 1 | 22 |
| C Ost | 1 | 4 | 11 | 0 | 16 |
| D' West | 1 | 5 | 9 | 4 | 19 |
| D Ost | 1 | 4 | 6 | 3 | 14 |
| E | 3 | 5 | 3 | 0 | 11 |
| E' | 3 | 3 | 3 | 0 | 9 |
| F/F' | 0 | 6 | 6 | 0 | 12 |
| | 10 | 72 | 56 | 12 | 150 |

Gepl. Wohnungsmix im Baugebiet Bachwiesen gem. Angaben WBG Zirndorf

Das Verkehrsaufkommen wird auf Basis der neuen Nutzungen im Plangebiet abgeschätzt (d. h. Quell- und Zielverkehr), andere Einflussfaktoren wie z. B. Veränderungen in der allgemeinen Mobilitätsentwicklung oder Veränderungen der Zielwahl werden nicht berücksichtigt. Die

Abschätzung basiert auf der Annahme, dass alle geplanten Wohneinheiten zu 100 % genutzt werden, was in der Realität wegen möglichen Leerständen nicht immer der Fall ist.

Bei der nachfolgenden Abschätzung des Verkehrsaufkommens wird eine Bandbreite, d. h. ein Minimal- und Maximalwert des durch die Planung erzeugten Verkehrsaufkommens ermittelt.

5.2 Abschätzung der Anzahl der neuen Einwohner

Von zentraler Bedeutung für das Verkehrsaufkommen ist die Zahl der Personen, die ein Gebiet nutzen und dadurch Verkehr erzeugen. Bei Gebieten mit Wohnnutzung ist dies vor allem die Zahl der Bewohner. Damit ist zunächst die Zahl der neuen Einwohner zu ermitteln. Diese werden über die Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltsgröße ermittelt. Als Durchschnittswert für neue Wohngebiete gelten 2,5 – 4,5 Einwohner/Wohneinheit.

Angesetzt werden:

| | |
|--|------------------|
| Wohnungen < 50 m ² Nutzfläche | 1,0 – 2,0 EW/WE |
| Wohnungen 51 -75 m ² Nutzfläche | 1,8 – 2,0 EW/WE |
| Wohnungen 76 - 100 m ² Nutzfläche | 2,0 – 2,5 EW/WE |
| Wohnungen > 100 m ² Nutzfläche | 2,5 - 4,00 EW/WE |

Hieraus ergibt sich für das neue Baugebiet folgende Gesamteinwohnerstruktur

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

| Gebiet | Nutzung | Wohneinheiten | | Haushaltsgröße | |
|--------------|---------|---------------|-----|----------------|-----|
| | | Min | Max | Min | Max |
| < 50 | | 10 | 10 | 1,0 | 2,0 |
| 51-75 | | 72 | 72 | 1,8 | 2,0 |
| 76-100 | | 56 | 56 | 2,0 | 2,5 |
| 100 | | 12 | 12 | 2,5 | 4,0 |
| Summe | | 150 | 150 | | |

| Einwohner | |
|------------|------------|
| Min | Max |
| 10 | 20 |
| 126 | 144 |
| 112 | 140 |
| 30 | 48 |
| 278 | 352 |

5.4 Abschätzung des Kfz-Verkehrs

Die zu untersuchenden neuen Wohngebiete erzeugen folgende Verkehrsarten:

- Einwohnerverkehr
- Besucherverkehr
- Wirtschaftsverkehr

5.4.1 Tagesbelastung

Über die spezifische Wegehäufigkeit, dem MIV-Anteil und einem Anteil an externen Einwohnerwegen können die Pkw-Fahrten pro Tag und Einwohner abgeschätzt werden.

Die spezifische Wegehäufigkeit bezieht sich auf Werkzeuge (Montag – Freitag) und alle Einwohner (ab 0 Jahre) eines Gebietes. Sie enthält Abschläge für Abwesenheit von der Wohnung (z. B. Urlaub, Krankheit). In Zentrumsnähe einer Stadt liegt die mittlere spezifische Wegehäufigkeit aufgrund einer größeren Angebotsvielfalt und dichter Bebauung eher am oberen Wert der genannten Bandbreite und höher. Werte am unteren Rand des Wertespektrums sind vornehmlich in peripheren Gebieten mit geringer Nahbereichsausstattung und niedriger Siedlungsdichte zu erwarten. Für neue Wohngebiete in Städten werden Wegehäufigkeiten zwischen 3,5 und 4,0 angesetzt.

Nicht alle Einwohnerwege finden im Plangebiet statt, da die Wegehäufigkeit auch die Wege der Einwohner außerhalb des Plangebiets beinhaltet (d. h. Quelle **und** Ziel sind nicht im Plangebiet). Bei allgemeinen Wohngebieten ist für Wege, die sowohl Quelle als auch Ziel außerhalb des Gebietes haben, eine Abminderung um 10 % vorzunehmen.

Der Prozentsatz für den Wegeanteil mit Pkw (Fahrer oder Mitfahrer) ergibt sich aus den Bedingungen für die Benutzung anderer Verkehrsmittel und wird zudem vom Motorisierungsgrad der Bewohner bestimmt.

Der Anteil nicht-motorisierter Wege (NMIV-Anteil) variiert am geringsten und liegt zwischen 30 % und 40 %. Er ist in erster Linie eine Funktion der Sozialstruktur und der Ausstattung des Nahbereichs mit Wohnfolgeeinrichtungen. Bei dichter Bebauung und günstiger Lage zu einem Stadtzentrum ist er besonders hoch.

Der gewählte MIV-Anteil des neuen Wohngebietes von 50 % bis 60 % ergibt sich aus den vorher beschriebenen Randbedingungen, welche gut auf das neue Wohngebiet zutreffen. Im Besonderen ist hier auf die unmittelbar nördlich des Baugebiets befindlichen Bus-Haltestelle des ÖPNV und der weitergehenden guten ÖPNV Ausstattung von Zirndorf zu verweisen.

Der Pkw-Besetzungsgrad beträgt über alle Fahrzwecke im Mittel 1,2 bis 1,3 Personen pro Pkw. Für die Ermittlung der Pkw-Fahrten wird von 1,3 ausgegangen.

In den beiden nachfolgenden Tabellen wird das Fahrtenaufkommen der Einwohner für Pkw ermittelt:

Wohnnutzung: Einwohnerverkehr

Wohnnutzung: Einwohnerverkehr

| Gebiet | Nutzung | Einwohner | | Wege/ Einwohner/d | | Wege/Werktag insgesamt | | Anteil der Einw.wege außerhalb des Gebiets in % | Wege/Werktag gebietsbezogen | | MIV-Anteil Einwohner | |
|--------------|---------|-----------|-----|----------------------|-----|---------------------------|-------|---|--------------------------------|-------|-------------------------|-----|
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | | Min | Max | Min | Max |
| | | Wege/EW/d | | in % | | in % | | | | | | |
| < 50 | | 10 | 20 | 3,5 | 4,0 | 35 | 80 | 10 | 32 | 72 | 50 | 60 |
| 51-75 | | 126 | 144 | 3,5 | 4,0 | 441 | 576 | 10 | 397 | 518 | 50 | 60 |
| 76-100 | | 112 | 140 | 3,5 | 4,0 | 392 | 560 | 10 | 353 | 504 | 50 | 60 |
| 100 | | 30 | 48 | 3,5 | 4,0 | 105 | 192 | 10 | 95 | 173 | 50 | 60 |
| Summe | | 278 | 352 | | | 973 | 1.408 | 0 | 876 | 1.267 | | |

| Pkw-Fahrten/d Einwohner | |
|----------------------------|-----|
| 1,3 | |
| Pers./Pkw | |
| Min | Max |
| 12 | 33 |
| 153 | 239 |
| 136 | 233 |
| 36 | 80 |
| | |
| 337 | 585 |

Der Besucherverkehr beträgt bis zu 5 % aller (innerhalb und außerhalb des Gebietes) durchgeführten Einwohnerwege. Auch hier wird ein MIV-Anteil von 60 % – 70 % und ein Pkw-Besetzungsgrad von 1,3 angenommen.

Wohnnutzung: Besucherverkehr

Wohnnutzung: Besucherverkehr

| Gebiet | Nutzung | Anteil des Besucher- verkehrs in % | Wege/Werktag Besucher | | MIV-Anteil Besucher | |
|--------------|---------|--|--------------------------|-----|------------------------|-----|
| | | | Min | Max | Min | Max |
| | | | in % | | in % | |
| < 50 | | 5 | 2 | 4 | 1 | 2 |
| 51-75 | | 5 | 22 | 29 | 24 | 31 |
| 76-100 | | 5 | 20 | 28 | 17 | 25 |
| 100 | | 5 | 5 | 10 | 2 | 4 |
| | | 0 | | | | |
| Summe | | | 49 | 70 | | |

| Pkw-Fahrten/d Besucher | |
|---------------------------|-----|
| 1,2 | |
| Pers./Pkw | |
| Min | Max |
| | |
| 4 | 7 |
| 3 | 6 |
| | |
| 7 | 13 |

Wirtschaftsverkehr durch Wohnnutzung tritt in Form von Versorgungs- bzw. Entsorgungsvkehr (z.B. Müllabfuhr) und Lieferverkehr auf. Diese Kfz-Fahrtshäufigkeit im Wirtschaftsverkehr durch Wohnnutzung wird mit 0,1 Kfz-Fahrten/Einwohner angesetzt.

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 |
| | | Wiv-F/EW/d | | Wiv-F/B/d | | Wirtschaftsverkehr | | | | | |
| | | | | 0,10 | | | | | | | |
| < 50 | | 10 | 20 | 1 | 2 | | | | | | |
| 51-75 | | 126 | 144 | 13 | 14 | | | | | | |
| 76-100 | | 112 | 140 | 11 | 14 | | | | | | |
| 100 | | 30 | 48 | 3 | 5 | | | | | | |
| Summe | | 278 | 352 | 28 | 35 | | | | | | |

Damit ergibt sich folgendes tägliches Verkehrsaufkommen (Quell- und Zielverkehr) am Werktag:

| Gebiet | Nutzung | Wohnnutzung | | | | | | Gesamtverkehr | |
|--------------|---------|----------------------------------|-----|---------------------------------|-----|------------------------------------|-----|---------------|-----|
| | | Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten | | Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten | | Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten | | Kfz-Fahrten | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| < 50 | | 12 | 33 | | | 1 | 2 | 13 | 35 |
| 51-75 | | 153 | 239 | 4 | 7 | 13 | 14 | 170 | 260 |
| 76-100 | | 136 | 233 | 3 | 6 | 11 | 14 | 150 | 253 |
| 100 | | 36 | 80 | | | 3 | 5 | 39 | 85 |
| Summe | | 337 | 585 | 7 | 13 | 28 | 35 | 372 | 633 |

Damit ergibt sich folgendes tägliches Verkehrsaufkommen (Quell- und Zielverkehr) am Werktag:

| Gebiet | Nutzung | Wohnnutzung | | | | | | Gesamtverkehr | |
|--------------|---------|----------------------------------|-----|---------------------------------|-----|------------------------------------|-----|---------------|-----|
| | | Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten | | Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten | | Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten | | Kfz-Fahrten | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| < 50 | | 12 | 33 | | | 1 | 2 | 13 | 35 |
| 51-75 | | 153 | 239 | 4 | 7 | 13 | 14 | 170 | 260 |
| 76-100 | | 136 | 233 | 3 | 6 | 11 | 14 | 150 | 253 |
| 100 | | 36 | 80 | | | 3 | 5 | 39 | 85 |
| Summe | | 337 | 585 | 7 | 13 | 28 | 35 | 372 | 633 |

Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastung

| Gebiet | Nutzung | Wohnnutzung | | | | | | Quell-/Zielverkehr | |
|--------------|---------|--------------------------|-----|-------------------------|-----|----------------------------|-----|--------------------|-----|
| | | Einwohner-Verkehr Pkw | | Besucher-Verkehr Pkw | | Wirtschafts-Verkehr Kfz | | Kfz | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| < 50 | | 6 | 17 | | | 1 | 1 | 7 | 18 |
| 51-75 | | 77 | 120 | 2 | 4 | 7 | 7 | 86 | 131 |
| 76-100 | | 68 | 117 | 2 | 3 | 6 | 7 | 76 | 127 |
| 100 | | 18 | 40 | | | 2 | 3 | 20 | 43 |
| Summe | | 169 | 294 | 4 | 7 | 16 | 18 | 189 | 319 |
| Summe | | Mittelwert 232 | | Mittelwert 6 | | Mittelwert 17 | | Mittelwert 254 | |

5.4.2 Spitzenstundenbelastungen

Die Dimensionierung der Anlagen des Kfz-Verkehrs erfolgt i.d.R. nicht für Tagesbelastungen, sondern für Spitzenstundenbelastungen. Da die Spitzenstundenbelastungen nach Richtungen zu unterscheiden sind, müssen die mit der Abschätzungsmethodik ermittelten Tagesbelastungen (Summe aus Tagesquell- und -zielverkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr) geteilt werden.

Bei der Umrechnung der Tagesbelastungen in Spitzenstundenbelastungen sind alle relevanten Verkehrszwecke (z.B. Einwohner-, Besucher-, Wirtschaftsverkehr) zu berücksichtigen. Da die

jeweiligen Spitzenwerte der Belastungen aus den verschiedenen Verkehrszwecken nicht zeitgleich auftreten, muss bei der Überlagerung aller Verkehrsarten das Maximum ermittelt werden.

Hierfür werden für die verschiedenen Verkehre entsprechende Tagesganglinien verwendet. Für den Fahrtzweck Bewohnerverkehr werden aus der MID 2002 abgeleitete Ganglinien herangezogen.

Zur Abbildung der Spitzenbelastungen wird als Bezugswert der Maximalwert des berechneten Gesamtverkehrs verwendet. Damit liegen die Ergebnisse auf der sicheren Seite, zeigen damit aber auch den ungünstigsten anzunehmenden Fall auf.

Ermittlung der Spitzenstunde Quellverkehr

| Stunde | Wohnnutzung | | | | | | Gesamt-Verkehr | Stunde |
|----------|-------------------|-----|------------------|-----|---------------------|-----|----------------|---------|
| | Einwohner-Verkehr | | Besucher-Verkehr | | Wirtschafts-Verkehr | | | |
| | Bezugswert | | Bezugswert | | Bezugswert | | | |
| | 232 | | 6 | | 17 | | 255 | |
| | Anteil | Pkw | Anteil | Pkw | Anteil | Kfz | Kfz | |
| 00-01 | 0,00 | 0 | 0,50 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 00-01 |
| 01-02 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 01-02 |
| 02-03 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 02-03 |
| 03-04 | 0,25 | 1 | 0,40 | 0 | 0,00 | 0 | 1 | 03-04 |
| 04-05 | 1,00 | 2 | 0,25 | 0 | 0,00 | 0 | 2 | 04-05 |
| 05-06 | 4,50 | 10 | 0,00 | 0 | 1,00 | 0 | 11 | 05-06 |
| 06-07 | 15,00 | 35 | 2,00 | 0 | 1,75 | 0 | 35 | 06-07 |
| 07-08 | 14,00 | 32 | 3,00 | 0 | 4,75 | 1 | 33 | 07-08 |
| 08-09 | 8,00 | 19 | 3,50 | 0 | 6,50 | 1 | 20 | 08-09 |
| 09-10 | 5,25 | 12 | 1,75 | 0 | 8,25 | 1 | 14 | 09-10 |
| 10-11 | 4,25 | 10 | 1,25 | 0 | 9,00 | 2 | 11 | 10-11 |
| 11-12 | 3,00 | 7 | 3,50 | 0 | 10,25 | 2 | 9 | 11-12 |
| 12-13 | 3,50 | 8 | 4,50 | 0 | 8,75 | 1 | 10 | 12-13 |
| 13-14 | 5,50 | 13 | 3,25 | 0 | 7,75 | 1 | 14 | 13-14 |
| 14-15 | 6,00 | 14 | 4,50 | 0 | 5,60 | 1 | 15 | 14-15 |
| 15-16 | 4,75 | 11 | 3,40 | 0 | 7,00 | 1 | 12 | 15-16 |
| 16-17 | 6,00 | 14 | 4,75 | 0 | 8,75 | 1 | 16 | 16-17 |
| 17-18 | 7,50 | 17 | 8,00 | 0 | 7,00 | 1 | 19 | 17-18 |
| 18-19 | 4,50 | 10 | 11,50 | 1 | 5,25 | 1 | 12 | 18-19 |
| 19-20 | 4,25 | 10 | 12,70 | 1 | 3,75 | 1 | 11 | 19-20 |
| 20-21 | 2,00 | 5 | 9,50 | 1 | 1,75 | 0 | 6 | 20-21 |
| 21-22 | 0,50 | 1 | 8,50 | 1 | 1,00 | 0 | 2 | 21-22 |
| 22-23 | 0,25 | 1 | 8,00 | 0 | 1,25 | 0 | 1 | 22-23 |
| 23-24 | 0,00 | 0 | 5,25 | 0 | 0,65 | 0 | 0 | 23-24 |
| Summe | 100,00 | 232 | 100,00 | 6 | 100,00 | 17 | 255 | Summe |
| Komment. | | | | | | | 35 | Maximum |

Maximum

Ermittlung der Spitzenstunde Zielverkehr

| Stunde | Wohnnutzung | | | | | | Gesamt-Verkehr | Stunde |
|----------|---|-----|--|-----|--|-----|----------------|---------|
| | <u>Einwohner-Verkehr</u> Bezugswert 232 | | <u>Besucher-Verkehr</u> Bezugswert 6 | | <u>Wirtschafts-Verkehr</u> Bezugswert 17 | | | |
| | Anteil | Pkw | Anteil | Pkw | Anteil | Kfz | 255 Kfz | |
| 00-01 | 0,25 | 1 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 1 | 00-01 |
| 01-02 | 0,20 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 01-02 |
| 02-03 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 02-03 |
| 03-04 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 03-04 |
| 04-05 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,25 | 0 | 0 | 04-05 |
| 05-06 | 0,25 | 1 | 0,00 | 0 | 1,50 | 0 | 1 | 05-06 |
| 06-07 | 0,90 | 2 | 3,00 | 0 | 3,00 | 1 | 3 | 06-07 |
| 07-08 | 2,00 | 5 | 3,25 | 0 | 8,00 | 1 | 6 | 07-08 |
| 08-09 | 2,50 | 6 | 1,50 | 0 | 10,40 | 2 | 8 | 08-09 |
| 09-10 | 2,75 | 6 | 2,00 | 0 | 8,75 | 1 | 8 | 09-10 |
| 10-11 | 3,50 | 8 | 2,25 | 0 | 10,25 | 2 | 10 | 10-11 |
| 11-12 | 5,25 | 12 | 4,00 | 0 | 9,90 | 2 | 14 | 11-12 |
| 12-13 | 7,50 | 17 | 4,90 | 0 | 7,00 | 1 | 19 | 12-13 |
| 13-14 | 7,00 | 16 | 3,50 | 0 | 6,50 | 1 | 18 | 13-14 |
| 14-15 | 4,25 | 10 | 5,00 | 0 | 6,00 | 1 | 11 | 14-15 |
| 15-16 | 6,50 | 15 | 5,25 | 0 | 7,75 | 1 | 17 | 15-16 |
| 16-17 | 14,00 | 32 | 6,00 | 0 | 6,75 | 1 | 34 | 16-17 |
| 17-18 | 13,75 | 32 | 12,00 | 1 | 5,00 | 1 | 33 | 17-18 |
| 18-19 | 10,40 | 24 | 15,20 | 1 | 3,75 | 1 | 26 | 18-19 |
| 19-20 | 6,00 | 14 | 17,75 | 1 | 3,25 | 1 | 16 | 19-20 |
| 20-21 | 3,75 | 9 | 9,90 | 1 | 1,45 | 0 | 10 | 20-21 |
| 21-22 | 3,50 | 8 | 2,25 | 0 | 0,25 | 0 | 8 | 21-22 |
| 22-23 | 3,75 | 9 | 1,25 | 0 | 0,25 | 0 | 9 | 22-23 |
| 23-24 | 2,00 | 5 | 1,00 | 0 | 0,00 | 0 | 5 | 23-24 |
| Summe | 100,00 | 232 | 100,00 | 6 | 100,00 | 17 | 255 | Summe |
| Komment. | | | | | | | 34 | Maximum |

Maximum

6. Verkehrsprognose 2035

6.1 Allgemeines

Da für die Banderbacher Straße keinen verlässlichen amtlichen Zählungen aus der Vergangenheit vorliegen, werden für die Ausgangslage die Verkehrsmengen der am 22.09.2020 erfolgten Verkehrszählung herangezogen. Diese wurden in DTV-Werte überführt, um die notwendige Vergleichbarkeit zu gewährleisten. Für den Zeitraum 2020 bis 2035 wie bereits ausgeführt, wird eine Zunahme, 1,0 % pro Jahr angesetzt. Damit ist mit einem Zuwachs von 15 % bis 2035 aus dem Bestandsverkehr zu erwarten.

In den Tabellen zur Ermittlung der Fahrzeugmengen können Rundungsdifferenzen von bis zu 3 Fahrzeugen durch die Addition der Nachkommastellen auftreten.

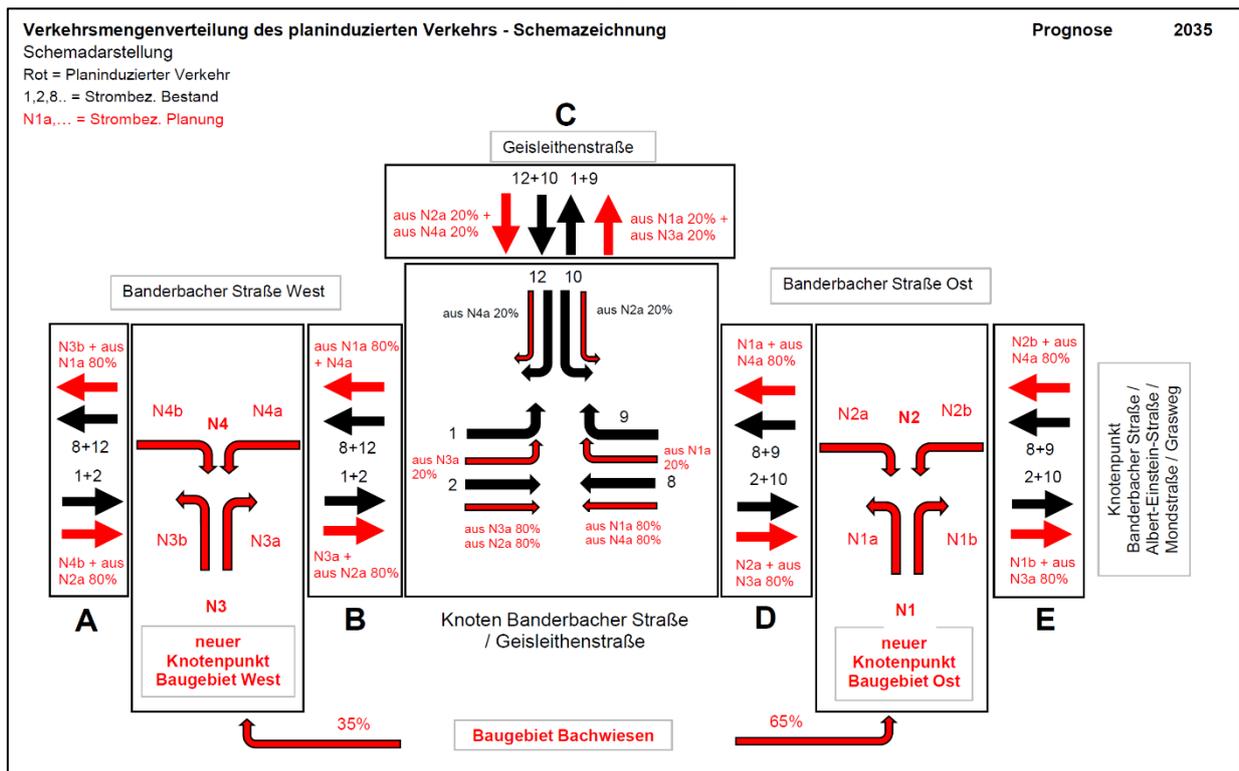
Die Anbindung des neuen Baugebietes soll zukünftig an zwei Stellen an die Banderbacher Straße erfolgen. Für die Ermittlung der zukünftig auf die Banderbacher Straße wirkenden Zusatzbelastungen sowie die Gesamtbelastungen im Zeitraum Tag und Nacht wurde eine Annahme über die Verteilung des Verkehrs aus dem neuen Baugebiet vorgenommen. Es wird davon ausgegangen, dass der vorwiegende Anteil der Verkehrsbewegungen über die östliche Anbindung erfolgen wird. Der Verkehrsmengenanteil an dieser Stelle wird mit 65 % angenommen. Für die westliche Anbindung wird mit einem Anteil vom 35 % angenommen.

Ausgehend von den Anbindungen an die Banderbacher Straße wird für die östliche Anbindung davon ausgegangen, dass sich 60 % des Verkehrs in bzw. von Richtung Osten (zur Albert-Einstein-Straße) abwickelt. 40 % werden von bzw. in Richtung Westen auf der Banderbacher Straße abgewickelt.

An der westlichen Anbindung wird davon ausgegangen, dass sich hier ca. 40 % der Verkehrsbewegungen von bzw. in Richtung Osten abwickeln. 60 % der Verkehrsmengen werden in bzw. von westlicher Richtung (Orts auswärts) abgewickelt.

Zwischen den beiden Anbindungen des Baugebietes an die Banderbacher Straße befindet sich der Knotenpunkt Banderbacher Straße / Geisleithenstraße. Planerischer ist in der Gesamtbeurteilung der Verkehrsabläufe davon auszugehen, dass ausgehend von den beiden neuen Anbindungen nur ein geringer Anteil von Verkehrsbewegungen in die bzw. von der Geisleithenstraße erfolgen wird. Für die Verkehrsprognose wird davon ausgegangen, dass sich ca. 20 % der Verkehrsbewegungen von der bzw. in die Geisleithenstraße abwickeln.

Schematisch stellt sich die Verkehrsabwicklung wie folgt dar:



6.2 Gesamtverkehrsentwicklung der Banderbacher Straße

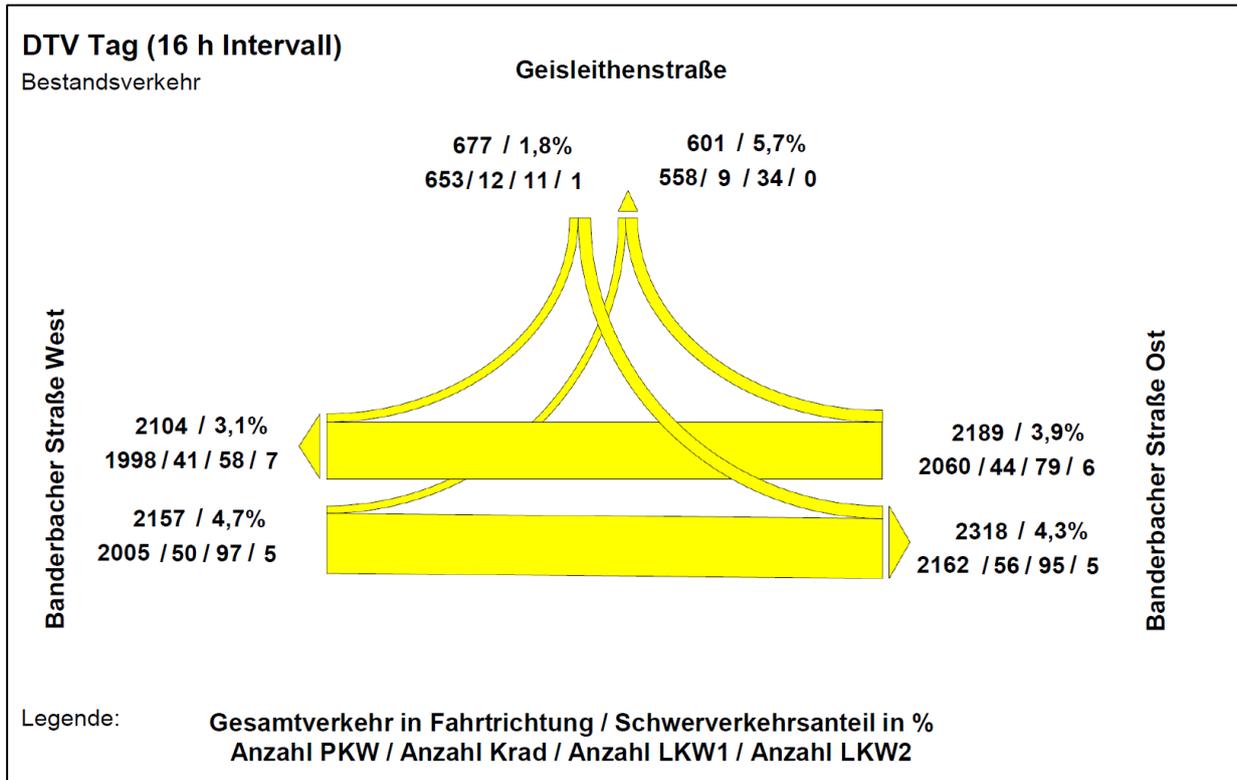
Die ermittelten Verkehrsstrombelastungen aus der Verkehrsprognose 2035 sowie des abgeschätzten Quell- und Zielverkehrsaufkommens des geplanten Baugebietes dienen als Grundlage der Leistungsfähigkeitsberechnung der beiden Anbindungen an die Banderbacher Straße sowie für die weitere Untersuchung der Verkehrslärmauswirkungen aus den Gesamtverkehrsbelastungen im Vergleich der Bestandsituation, der Bestandsentwicklung im Jahr 2035 sowie der Gesamtentwicklung einschließlich des Verkehrs aus dem geplanten Baugebiet im Jahr 2035.

Hierfür werden die im Rahmen der Verkehrszählung ermittelten Verkehrsmengen in die für die Bewertung maßgeblichen durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen, DTV, überführt. Dazu werden Umrechnungsfaktoren berücksichtigt, welche Besonderheiten des Zähltages ausgleichen sowie Unterschiede zwischen Werktagen und Sonntagen berücksichtigen. Für die weiteren Berechnungen und Untersuchungen, insbesondere des Immissionsschutzes, maßgeblich ist weiterhin die Unterscheidung in Tag- und Nachtwerte. Die Tagwerte beschreiben das 16 h Intervall von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr. Die Nachtwerte das Intervall von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr.

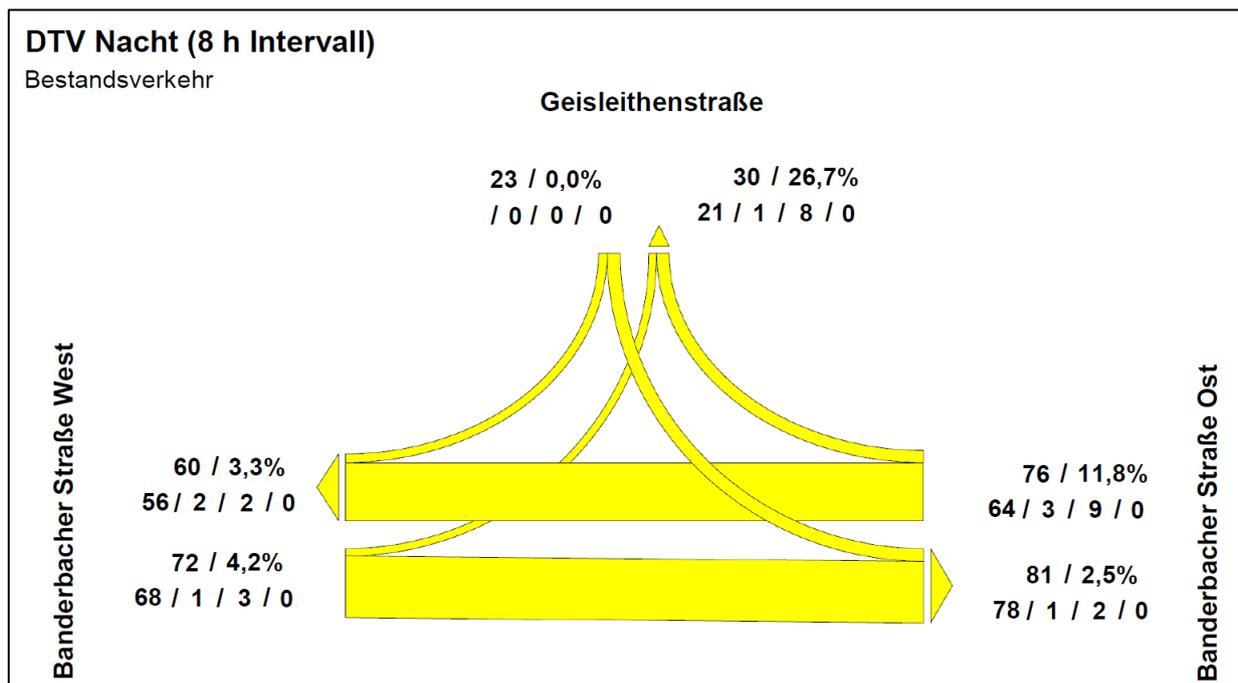
Die Belastungen an der Banderbacher Straße stellt sich somit nachfolgend dargestellte Gesamtsituation im Umfeld der beiden neuen Anbindungen an die Banderbacher Straße ein. Die Aufteilung der Verkehrsarten erfolgte dabei gem. den Vorgaben der RLS 19. D.h. Schwerverkehrsbewegungen

wurden differenziert in LKW 1 (Busse und LKW ohne Anhänger) sowie LKW 2 (Lastzüge und Sattelzüge). Motorräder wurde unter der Bezeichnung Krad gesondert ausgewiesen. Unter der Bezeichnung PKW wurde Fahrzeuge bis 3,5 to Gewicht sowie Leichtlieferfahrzeuge (Paketdienste u.ä.) erfasst und abgebildet.

Im Bestandsjahr 2020 ohne neues Baugebiet stellt sich die Verkehrsbelastung wie folgt dar:

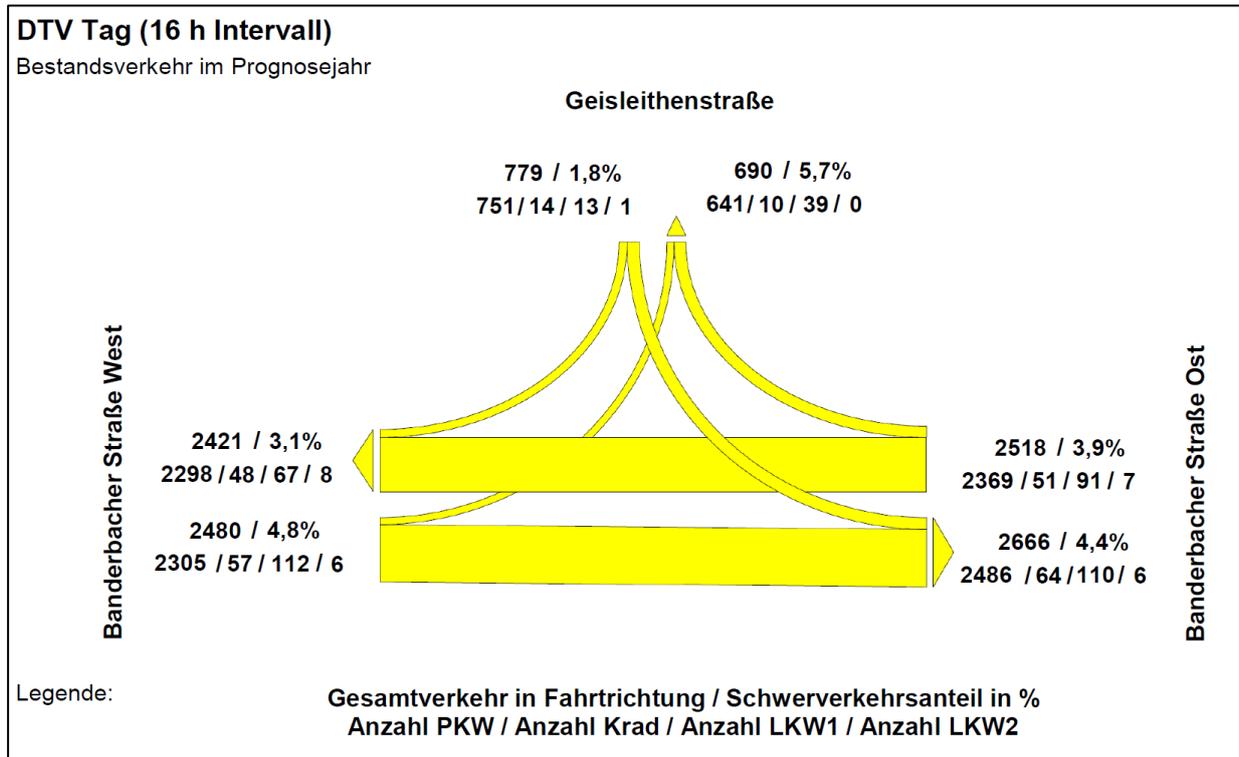


Verkehrsbelastungen Bestand 2020 im Zeitraum Tag

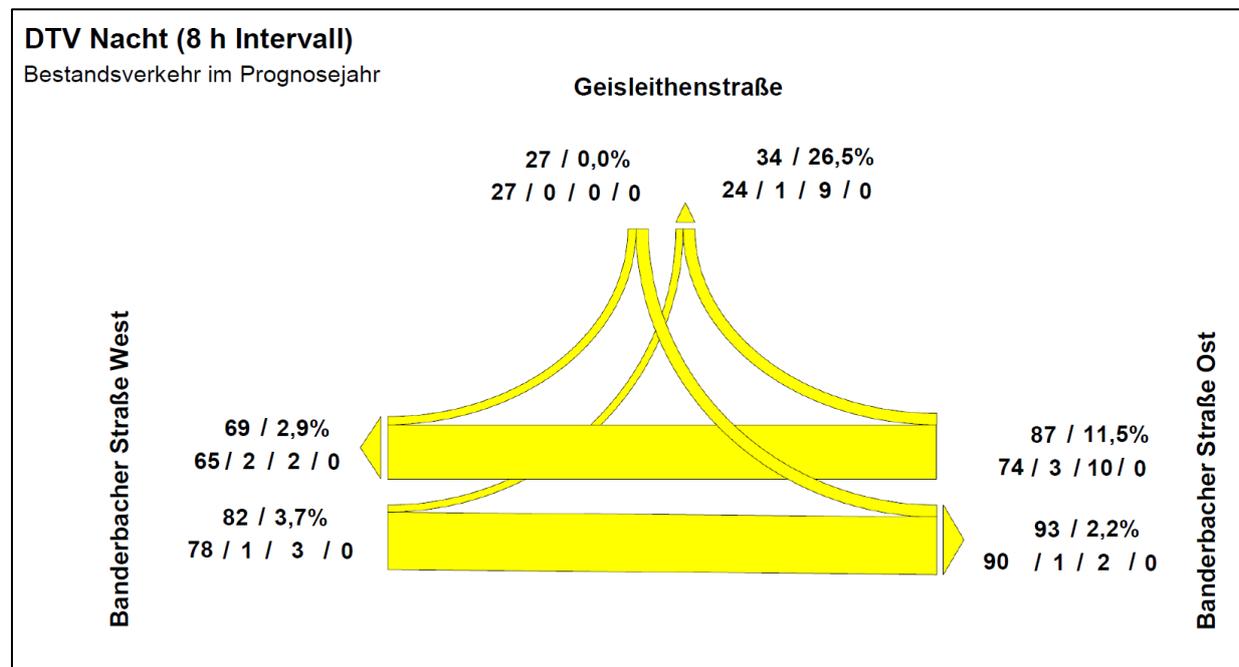


Verkehrsbelastungen Bestand 2020 im Zeitraum Nacht

Im Prognosejahr 2035 stellt sich die Verkehrsentwicklung ohne Beachtung des planinduzierten Verkehrs wie folgt dar:

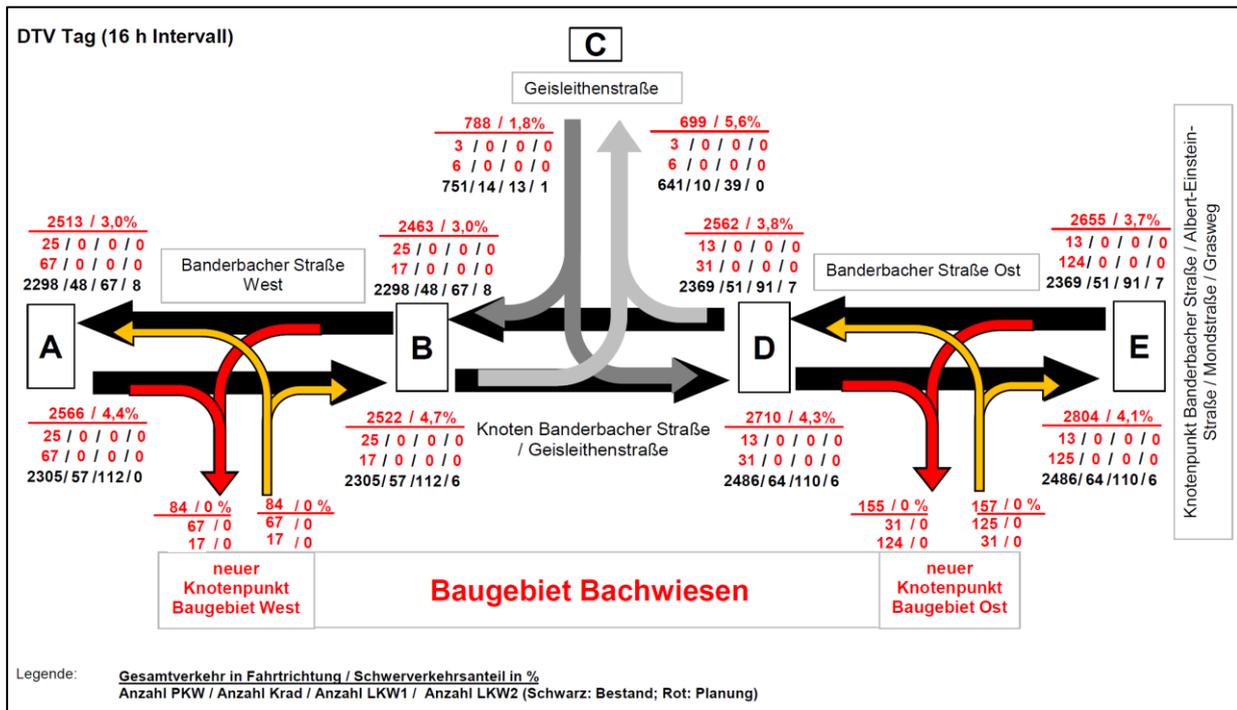


Verkehrsbelastungen Bestand 2035 im Zeitraum Tag

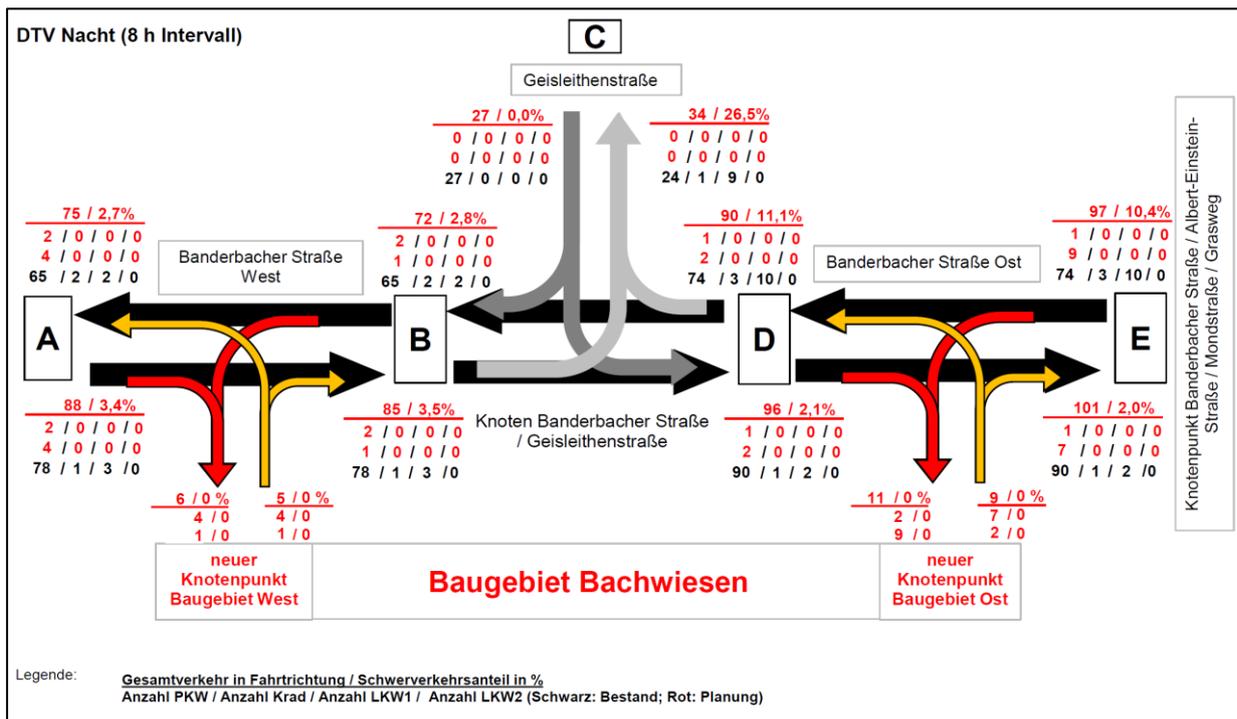


Verkehrsbelastungen Bestand 2035 im Zeitraum Nacht

Unter Einbeziehung des aus der Verkehrsprognose abgeleiteten Verkehr aus dem neuen Baugebiet stellt sich die Gesamtverkehrsbelastung auf der Banderbacher Straße im Umfeld des Planungsgebietes wie folgt dar:



Prognose des Bestandes zzgl. Planungsgebiet für 2035 im Zeitraum Tag

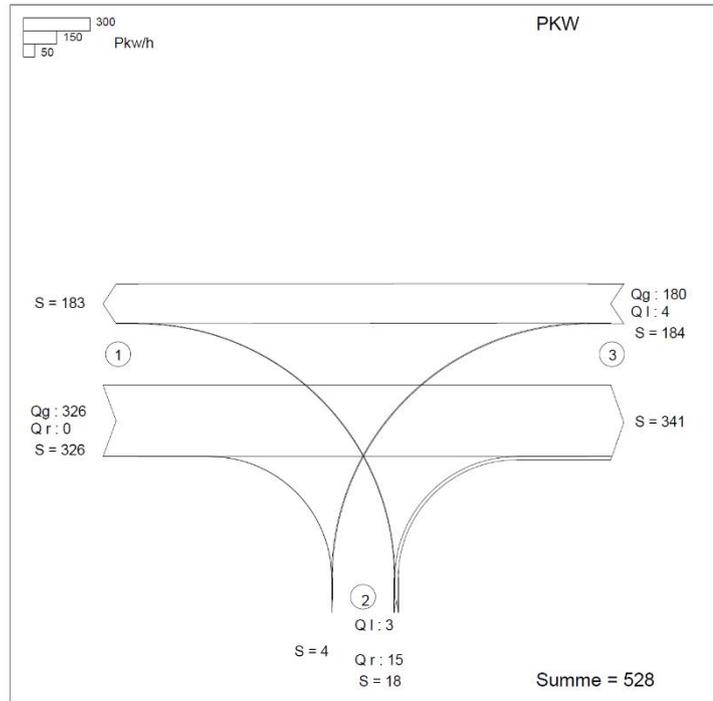


Prognose des Bestandes zzgl. Planungsgebiet für 2035 im Zeitraum Nacht

Für die Bewertung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes gem. HBS ist die jeweils maßgebliche Spitzenstunde in der Gesambelastungssituation zu betrachten. Hierfür erfolgte eine Überlagerung der Einzelstundenbelastungen der Bestandssituation im Prognosezustand 2035 mit den planinduzierten Verkehrsmengen.

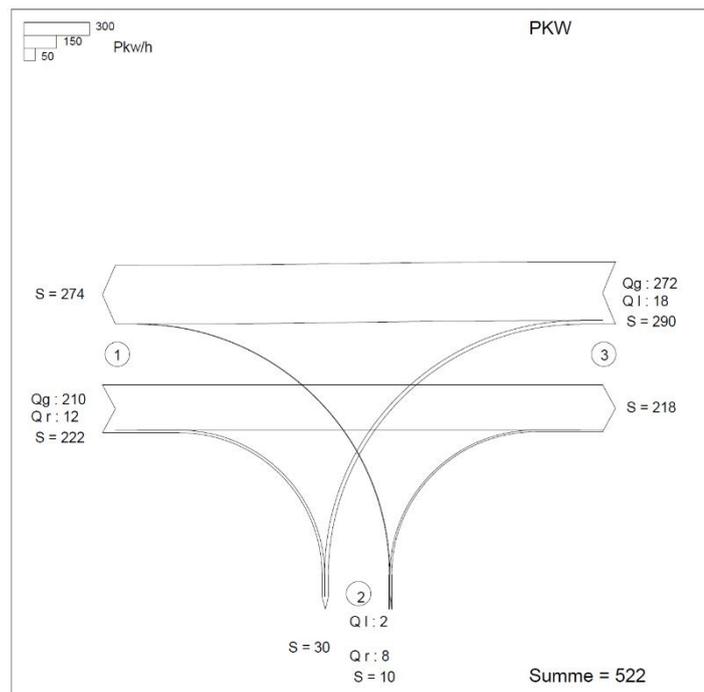
In der Bestandssituation haben sich vormittags der Zeitraum von 07.00 – 08.00 Uhr sowie nachmittags der Zeitraum von 16.00 Uhr – 17.00 Uhr als maßgebliche Spitzenstunde herauskristallisiert. Untersucht wurden die beiden neuen Anbindungen des Baugebiets an die Banderbacher Straße im Westen sowie im Osten.

Die Belastung im Prognosefall inkl. Baugebiet stellt sich an der östlichen Anbindung in der Vormittagsspitze wie folgt dar:



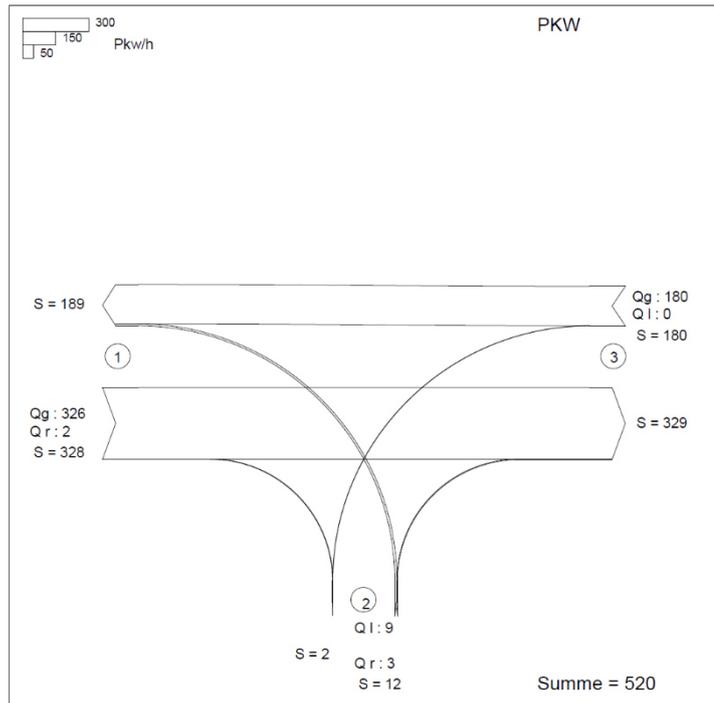
Zufahrt 1: Banderbacher Straße
 Zufahrt 2: BG Bachwiesen Ost
 Zufahrt 3: Banderbacher Straße

Zum Zeitpunkt der Nachmittagsspitze stellt sich die Verkehrssituation an der neuen östliche Anbindung wie folgt dar:



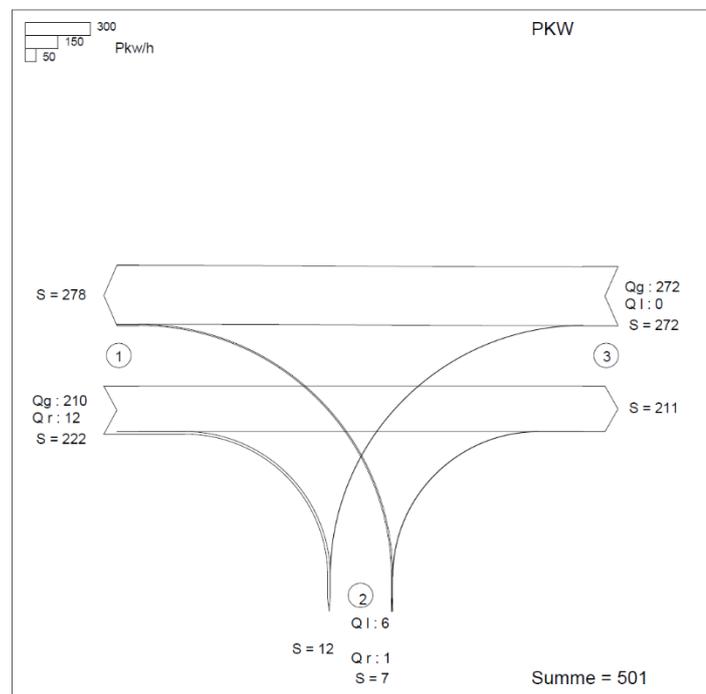
Zufahrt 1: Banderbacher Straße
 Zufahrt 2: BG Bachwiesen Ost
 Zufahrt 3: Banderbacher Straße

Für die westliche Anbindung ergeben sich die die Morgenspitze zwischen 07.00 Uhr – 08.00 Uhr folgende Verkehrsbelastungen im Prognosefall 2035:



Zufahrt 1: Banderbacher Straße
 Zufahrt 2: BG Bachwiesen West
 Zufahrt 3: Banderbacher Straße

Zum Zeitpunkt der Nachmittagsspitze stellt sich die Verkehrssituation an der neuen östliche Anbindung wie folgt dar:



Zufahrt 1: Banderbacher Straße
 Zufahrt 2: BG Bachwiesen West
 Zufahrt 3: Banderbacher Straße

Die Leistungsfähigkeitsberechnung erfolgt im Prognosehorizont 2035 für die Spitzenbelastungen am Vormittag sowie Nachmittag für beide neu entstehenden Knotenpunkte. im

7. Verkehrliche Leistungsfähigkeit der neuen Knotenpunkte des Planungsgebietes mit der Banderbacher Straße

7.1 Grundlagen

Die Leistungsfähigkeit kann nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2015 berechnet werden. Als wesentliches Kriterium zur Beschreibung der Qualität des Verkehrsablaufs wird die mittlere Wartezeit der Kraftfahrzeugströme angesehen. Maßgeblich sind dabei die Wartezeiten bei gegebenen Weg- und Verkehrsbedingungen sowie bei guten Straßen-, Licht- und Wetterverhältnissen. Im HBS sind für Straßenverkehrsanlagen sechs verschiedene Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV), bezeichnet mit den Buchstaben A bis F (Stufe A = beste Qualität, Stufe F = schlechteste Qualität), definiert. Die Qualitätsstufe D ist als Mindestqualität bestimmt.

Folgende Qualitätsstufen sind definiert:

Definition der Qualitätsstufen nach HBS

- Qualitätsstufe A** Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.
- Qualitätsstufe B** Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.
- Qualitätsstufe C** Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.
- Qualitätsstufe D** Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
- Qualitätsstufe E** Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.
- Qualitätsstufe F** Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

7.2 Bestandssituation

Die Banderbacher Straße besitzt im Bereich der geplanten neuen Anbindungen des Baugebietes Bachwiesen aktuell keine verkehrstechnisch zu prüfenden Anbindungen. Eine Bewertung der Bestandssituation ist daher im vorliegenden Fall nicht möglich.

7.3 Planungssituation

Die Ergebnisse der Berechnung liegen als Anlagen 3 und 4 bei.

Es wurde sowohl die morgendliche Spitzenstunde als auch die nachmittägliche Spitzenstunde geprüft für die neue östliche Anbindung als auch die neue westliche Anbindung des Baugebiets Bachwiesen geprüft.

Für die östliche Anbindung hat sich sowohl für die Morgenspitze als auch die Nachmittagsspitze die Qualitätsstufe A nach HBS eingestellt.

Die längste mittlere Wartezeit für den Verkehrsteilnehmer entsteht in der Morgenspitze beim Links-einbiegen aus der aus der Planstraße in die Banderbacher Straße. Hier beträgt die Wartezeit in der morgendlichen Spitzenstunde ca. 7,3 Sekunden und in der nachmittäglichen Spitzenstunde ca. 7,4 Sekunden.

Für die westliche Anbindung hat sich ebenfalls sowohl für die Morgenspitze als auch die Nachmittagsspitze die Qualitätsstufe A nach HBS eingestellt.

Die längste mittlere Wartezeit für den Verkehrsteilnehmer entsteht in der Morgenspitze beim Links-einbiegen aus der aus der Planstraße in die Banderbacher Straße. Hier beträgt die Wartezeit in der morgendlichen Spitzenstunde ca. 7,3 Sekunden und in der nachmittäglichen Spitzenstunde ca. 6,8 Sekunden.

Beide neuen Knotenpunkte besitzen somit eine gute Leistungsfähigkeit für die Aufnahme und Abwicklung des zu erwartenden Verkehrs aus dem Planungsgebiet.

Parallel der Banderbacher Straße verläuft ein kombiniert Geh- und Radweg. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Radfahrer auf diesem Geh- und Radweg im Bereich der beiden neuen Knotenpunkte wird neben entsprechenden Hinweisschildern nach StVO (Achtung Radfahrer, Vorfahrt achten) die Anlage einer roten Fahrbahnmarkierung des Geh- und Radweges mit entsprechenden Piktogrammen empfohlen.

8. Zusammenfassung

Die zusätzlichen Verkehrsmengen aus dem geplanten Baugebiet können über die neu zu herzustellenden Knotenpunkte mit der Banderbacher Straße in den maßgeblichen Spitzenstunden am Vormittag und Nachmittag mit einer guten Verkehrsqualität eingeleitet werden. Merkliche negative Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Banderbacher Straße sind in der Gesamtbetrachtung nicht zu erwarten. Die Verkehrsabwicklung auf der Banderbacher Straße ist weiterhin als gut zu erachten.

Die zu erwartenden Wartezeiten beim Einfahren in die Banderbacher Straße aus dem Planungsgebiet bzw. beim Einbiegen in das Planungsgebiet sind für den Verkehrsteilnehmer nicht wesentlich spürbar. Auch für die Verkehrsabwicklung auf der Banderbacher Straße sind keine wesentlichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Umbauten an der Banderbacher Straße sind daher in diesem Bereich nicht erforderlich.

Aufgestellt: Ingenieurbüro
Christofori und Partner
Heilsbronn, 14.09.2021

Anlage 1 Verkehrsmengenprognose Baugebiet Bachwiesen

3.1 Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung der Strukturgrößen (Zahl der Einwohner und Beschäftigten)

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

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

(3.1.3) Abschätzung der Einwohneranzahl über die Brutto-Baulandfläche und Einwohnerdichte

| Gebiet | Nutzung | Fläche in ha | Einwohnerdichte | |
|--------------|---------|-----------------|-----------------|-----|
| | | | Min | Max |
| < 50 | | | | |
| 51-75 | | | | |
| 76-100 | | | | |
| 100 | | | | |
| Summe | | | | |

| Einwohner | |
|-----------|-----|
| Min | Max |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

(3.1.4) Abschätzung der Einwohneranzahl über die Netto-Baulandfläche und Einwohnerdichte (abhängig von dem Baugebietstyp)

| Gebiet | Nutzung | Fläche in ha | Einwohnerdichte | |
|--------------|---------|-----------------|-----------------|-----|
| | | | Min | Max |
| < 50 | | | | |
| 51-75 | | | | |
| 76-100 | | | | |
| 100 | | | | |
| Summe | | | | |

| Einwohner | |
|-----------|-----|
| Min | Max |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

(3.1.4) Abschätzung der Einwohneranzahl über die Netto-Baulandfläche und Einwohnerdichte (abhängig von der Bebauungsart)

| Gebiet | Nutzung | Fläche | Einwohnerdichte | |
|--------------|---------|--------|-----------------|-----|
| | | in ha | EW/ha | |
| | | | Min | Max |
| < 50 | | | | |
| 51-75 | | | | |
| 76-100 | | | | |
| 100 | | | | |
| | | | | |
| Summe | | | | |

| Einwohner | |
|-----------|-----|
| | |
| Min | Max |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

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

| Gebiet | Nutzung | Wohneinheiten | | Haushaltsgröße | |
|--------------|---------|---------------|-----|----------------|-----|
| | | | | EW/WE | |
| | | Min | Max | Min | Max |
| < 50 | | 10 | 10 | 1,0 | 2,0 |
| 51-75 | | 72 | 72 | 1,8 | 2,0 |
| 76-100 | | 56 | 56 | 2,0 | 2,5 |
| 100 | | 12 | 12 | 2,5 | 4,0 |
| | | | | | |
| Summe | | 150 | 150 | | |

| Einwohner | |
|-----------|-----|
| | |
| Min | Max |
| 10 | 20 |
| 126 | 144 |
| 112 | 140 |
| 30 | 48 |
| | |
| 278 | 352 |

(3.1.5) Abschätzung der Einwohneranzahl über die Geschossfläche oder die Wohnfläche/Nutzfläche

| Gebiet | Nutzung | BGF WFL | BGF/Einwohner WFL/Einwohner | |
|--------------|---------|------------|--------------------------------|-----|
| | | in qm | Fläche/EW | |
| | | | Max | Min |
| < 50 | | | | |
| 51-75 | | | | |
| 76-100 | | | | |
| 100 | | | | |
| | | | | |
| Summe | | | | |

| Einwohner | |
|-----------|-----|
| | |
| Min | Max |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

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

| Gebiet | Nutzung | Grundst.- fläche | GFZ | BGF | BGF/Einwohner | |
|--------------|---------|---------------------|-----|-------|---------------|-----|
| | | in qm | GFZ | in qm | BGF/EW | |
| | | | | | Max | Min |
| < 50 | | | | | | |
| 51-75 | | | | | | |
| 76-100 | | | | | | |
| 100 | | | | | | |
| | | | | | | |
| Summe | | | | | | |

| Einwohner | |
|-----------|-----|
| | |
| Min | Max |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

(3.1.3) Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Brutto-Baulandfläche (nur auszufüllen, wenn gewerbliche Nutzung anzunehmen ist)

| Gebiet | Nutzung | Fläche | Beschäftigte/ha | |
|--------------|---------|--------|-----------------|-----|
| | | in ha | B/ha | |
| | | | Min | Max |
| < 50 | | | | |
| 51-75 | | | | |
| 76-100 | | | | |
| 100 | | | | |
| Summe | | | | |

| Beschäftigte | |
|--------------|-----|
| | |
| Min | Max |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

(3.1.4) Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Netto-Baulandfläche (nur auszufüllen, wenn gewerbliche Nutzung anzunehmen ist)

| Gebiet | Nutzung | Fläche | Beschäftigte/ha | |
|--------------|---------|--------|-----------------|-----|
| | | in ha | B/ha | |
| | | | Min | Max |
| < 50 | | | | |
| 51-75 | | | | |
| 76-100 | | | | |
| 100 | | | | |
| Summe | | | | |

| Beschäftigte | |
|--------------|-----|
| | |
| Min | Max |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

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 |
| < 50 | | | | | | | | 10 | 20 | | | | | 10 | 20 |
| 51-75 | | | | | | | | 126 | 144 | | | | | 126 | 144 |
| 76-100 | | | | | | | | 112 | 140 | | | | | 112 | 140 |
| 100 | | | | | | | | 30 | 48 | | | | | 30 | 48 |
| Summe | | | | | | | | 278 | 352 | | | | | 278 | 352 |

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Beschäftigtenanzahl

| Gebiet | Nutzung | Beschäftigte | | Beschäftigte | | | | | | | | Beschäftigte | |
|--------------|---------|--------------------------------------|-----|-------------------------------------|-----|--|--|--|--|--|--|---|-----|
| | | Abschätzung über Bruttobaulandfläche | | Abschätzung über Nettobaulandfläche | | | | | | | | Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung | |
| | | Min | Max | Min | Max | | | | | | | Min | Max |
| < 50 | | | | | | | | | | | | | |
| 51-75 | | | | | | | | | | | | | |
| 76-100 | | | | | | | | | | | | | |
| 100 | | | | | | | | | | | | | |
| Summe | | | | | | | | | | | | | |

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 |
| < 50 | | 10 | 20 | 3,5 | 4,0 | 35 | 80 | 10 | 32 | 72 | 50 | 60 |
| 51-75 | | 126 | 144 | 3,5 | 4,0 | 441 | 576 | 10 | 397 | 518 | 50 | 60 |
| 76-100 | | 112 | 140 | 3,5 | 4,0 | 392 | 560 | 10 | 353 | 504 | 50 | 60 |
| 100 | | 30 | 48 | 3,5 | 4,0 | 105 | 192 | 10 | 95 | 173 | 50 | 60 |
| Summe | | 278 | 352 | | | 973 | 1.408 | | 876 | 1.267 | | |

| Pkw-Fahrten/d Einwohner | |
|----------------------------|-----|
| 1,3 | |
| Pers./Pkw | |
| Min | Max |
| 12 | 33 |
| 153 | 239 |
| 136 | 233 |
| 36 | 80 |
| 337 | 585 |

Wohnnutzung: Besucherverkehr

| Gebiet | Nutzung | Anteil des Besucher- verkehrs | Wege/Werktag Besucher | | MIV-Anteil Besucher | |
|--------------|---------|--|--------------------------|-----|------------------------|-----|
| | | | Min | Max | Min | Max |
| < 50 | | 5 | 2 | 4 | 1 | 2 |
| 51-75 | | 5 | 22 | 29 | 24 | 31 |
| 76-100 | | 5 | 20 | 28 | 17 | 25 |
| 100 | | 5 | 5 | 10 | 2 | 4 |
| Summe | | 0 | 49 | 70 | | |

| Pkw-Fahrten/d Besucher | |
|---------------------------|-----|
| 1,2 | |
| Pers./Pkw | |
| Min | Max |
| 4 | 7 |
| 3 | 6 |
| 7 | 13 |

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 Beschäftigtenzahl verwendet.

Gewerbliche Nutzung: Beschäftigtenverkehr (nur auszufüllen, wenn Beschäftigtenzahl >0)

| Gebiet | Nutzung | Beschäftigte | | Anwesenheit | Wege/ Beschäftigtem/d | | Wege/Werktag | | MIV-Anteil | | Pkw-Besetzung |
|--------------|---------|--------------|-----|-------------|--------------------------|--|--------------|-----|------------|-----|---------------|
| | | Min | Max | in % | Wege/B/d | | Min | Max | Min | Max | Pers./Pkw |
| < 50 | | | | 100 | | | | | | | |
| 51-75 | | | | 100 | | | | | | | |
| 76-100 | | | | 100 | | | | | | | |
| 100 | | | | 100 | | | | | | | |
| Summe | | | | 100 | | | | | | | |

| Pkw-Fahrten/ Werktag | |
|-------------------------|-----|
| Min | Max |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

Gewerbliche Nutzung: Kundenverkehr (nur auszufüllen, wenn Beschäftigtenzahl >0)

| Gebiet | Nutzung | Beschäftigte | | Wege/ Beschäftigtem/d | | Wege/Werktag | | MIV-Anteil | | Pkw-Besetzung |
|--------------|---------|--------------|-----|--------------------------|--|--------------|-----|------------|-----|---------------|
| | | Min | Max | Wege/B/d | | Min | Max | Min | Max | Pers./Pkw |
| < 50 | | | | | | | | | | |
| 51-75 | | | | | | | | | | |
| 76-100 | | | | | | | | | | |
| 100 | | | | | | | | | | |
| Summe | | | | | | | | | | |

| Pkw-Fahrten/ Werktag | |
|-------------------------|-----|
| Min | Max |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

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/EW/d | | | | WiV-F/B/d | | Wirtschaftsverkehr | |
| < 50 | | 10 | 20 | 1 | 2 | | | | | | |
| 51-75 | | 126 | 144 | 13 | 14 | | | | | | |
| 76-100 | | 112 | 140 | 11 | 14 | | | | | | |
| 100 | | 30 | 48 | 3 | 5 | | | | | | |
| Summe | | 278 | 352 | 28 | 35 | | | | | | |

| Kfz-Fahrten/ Werktag | |
|-------------------------|-----|
| Min | Max |
| 13 | 35 |
| 170 | 260 |
| 150 | 253 |
| 39 | 85 |
| 372 | 633 |

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 |
| < 50 | | 12 | 33 | | | 1 | 2 | | | | | | | 13 | 35 |
| 51-75 | | 153 | 239 | 4 | 7 | 13 | 14 | | | | | | | 170 | 260 |
| 76-100 | | 136 | 233 | 3 | 6 | 11 | 14 | | | | | | | 150 | 253 |
| 100 | | 36 | 80 | | | 3 | 5 | | | | | | | 39 | 85 |
| Summe | | 337 | 585 | 7 | 13 | 28 | 35 | | | | | | | 372 | 633 |

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 % |
| < 50 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 51-75 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 76-100 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 100 | | 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 |
| < 50 | | 12 | 33 | | | 1 | 2 | | | | | | | 13 | 35 |
| 51-75 | | 153 | 239 | 4 | 7 | 13 | 14 | | | | | | | 170 | 260 |
| 76-100 | | 136 | 233 | 3 | 6 | 11 | 14 | | | | | | | 150 | 253 |
| 100 | | 36 | 80 | | | 3 | 5 | | | | | | | 39 | 85 |
| Summe | | 337 | 585 | 7 | 13 | 28 | 35 | | | | | | | 372 | 633 |

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 |
| < 50 | | 6 | 17 | | | 1 | 1 | | | | | | | 7 | 18 |
| 51-75 | | 77 | 120 | 2 | 4 | 7 | 7 | | | | | | | 86 | 131 |
| 76-100 | | 68 | 117 | 2 | 3 | 6 | 7 | | | | | | | 76 | 127 |
| 100 | | 18 | 40 | | | 2 | 3 | | | | | | | 20 | 43 |
| Summe | | 169 | 294 | 4 | 7 | 16 | 18 | | | | | | | 189 | 319 |

| | Mittelwert |
|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Summe | 232 | 6 | 17 | 0 | 0 | 0 | 254 |

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

Bezugswert Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

| Stunde | <u>Wohnnutzung</u> | | | | | | <u>Gewerbliche Nutzung</u> | | | | | | Gesamt-Verkehr | Stunde |
|----------|--------------------------|--------|-------------------------|--------|----------------------------|--------|----------------------------|--------|-----------------------|--------|----------------------------|-----|----------------|---------|
| | <u>Einwohner-Verkehr</u> | | <u>Besucher-Verkehr</u> | | <u>Wirtschafts-Verkehr</u> | | <u>Beschäftigten-V.</u> | | <u>Kunden-Verkehr</u> | | <u>Wirtschafts-Verkehr</u> | | | |
| | <u>Bezugswert</u> | | <u>Bezugswert</u> | | <u>Bezugswert</u> | | <u>Bezugswert</u> | | <u>Bezugswert</u> | | <u>Bezugswert</u> | | | |
| | 232 | | 6 | | 17 | | 0 | | 0 | | 0 | | Kfz | |
| Anteil | Pkw | Anteil | Pkw | Anteil | Kfz | Anteil | Pkw | Anteil | Pkw | Anteil | Kfz | Kfz | | |
| 00-01 | 0,00 | 0 | 0,50 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 00-01 |
| 01-02 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 01-02 |
| 02-03 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 02-03 |
| 03-04 | 0,25 | 1 | 0,40 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 1 | 03-04 |
| 04-05 | 1,00 | 2 | 0,25 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 2 | 04-05 |
| 05-06 | 4,50 | 10 | 0,00 | 0 | 1,00 | 0 | 1,00 | 0 | 0,00 | 0 | 1,00 | 0 | 11 | 05-06 |
| 06-07 | 15,00 | 35 | 2,00 | 0 | 1,75 | 0 | 2,00 | 0 | 0,00 | 0 | 1,75 | 0 | 35 | 06-07 |
| 07-08 | 14,00 | 32 | 3,00 | 0 | 4,75 | 1 | 4,50 | 0 | 0,64 | 0 | 4,75 | 0 | 33 | 07-08 |
| 08-09 | 8,00 | 19 | 3,50 | 0 | 6,50 | 1 | 5,25 | 0 | 2,89 | 0 | 6,50 | 0 | 20 | 08-09 |
| 09-10 | 5,25 | 12 | 1,75 | 0 | 8,25 | 1 | 3,50 | 0 | 8,55 | 0 | 8,25 | 0 | 14 | 09-10 |
| 10-11 | 4,25 | 10 | 1,25 | 0 | 9,00 | 2 | 3,25 | 0 | 9,31 | 0 | 9,00 | 0 | 11 | 10-11 |
| 11-12 | 3,00 | 7 | 3,50 | 0 | 10,25 | 2 | 2,50 | 0 | 10,94 | 0 | 10,25 | 0 | 9 | 11-12 |
| 12-13 | 3,50 | 8 | 4,50 | 0 | 8,75 | 1 | 13,00 | 0 | 4,91 | 0 | 8,75 | 0 | 10 | 12-13 |
| 13-14 | 5,50 | 13 | 3,25 | 0 | 7,75 | 1 | 11,75 | 0 | 8,55 | 0 | 7,75 | 0 | 14 | 13-14 |
| 14-15 | 6,00 | 14 | 4,50 | 0 | 5,60 | 1 | 6,00 | 0 | 9,31 | 0 | 5,60 | 0 | 15 | 14-15 |
| 15-16 | 4,75 | 11 | 3,40 | 0 | 7,00 | 1 | 7,00 | 0 | 8,43 | 0 | 7,00 | 0 | 12 | 15-16 |
| 16-17 | 6,00 | 14 | 4,75 | 0 | 8,75 | 1 | 11,75 | 0 | 11,07 | 0 | 8,75 | 0 | 16 | 16-17 |
| 17-18 | 7,50 | 17 | 8,00 | 0 | 7,00 | 1 | 13,75 | 0 | 15,09 | 0 | 7,00 | 0 | 19 | 17-18 |
| 18-19 | 4,50 | 10 | 11,50 | 1 | 5,25 | 1 | 7,00 | 0 | 10,31 | 0 | 5,25 | 0 | 12 | 18-19 |
| 19-20 | 4,25 | 10 | 12,70 | 1 | 3,75 | 1 | 2,50 | 0 | 0,00 | 0 | 3,75 | 0 | 11 | 19-20 |
| 20-21 | 2,00 | 5 | 9,50 | 1 | 1,75 | 0 | 2,00 | 0 | 0,00 | 0 | 1,75 | 0 | 6 | 20-21 |
| 21-22 | 0,50 | 1 | 8,50 | 1 | 1,00 | 0 | 1,25 | 0 | 0,00 | 0 | 1,00 | 0 | 2 | 21-22 |
| 22-23 | 0,25 | 1 | 8,00 | 0 | 1,25 | 0 | 1,50 | 0 | 0,00 | 0 | 1,25 | 0 | 1 | 22-23 |
| 23-24 | 0,00 | 0 | 5,25 | 0 | 0,65 | 0 | 0,50 | 0 | 0,00 | 0 | 0,65 | 0 | 0 | 23-24 |
| Summe | 100,00 | 232 | 100,00 | 6 | 100,00 | 17 | 100,00 | 0 | 100,00 | 0 | 100,00 | 0 | 255 | Summe |
| Komment. | | | | | | | | | | | | | 35 | Maximum |

Maximum

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

Bezugswert Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

| Stunde | Wohnnutzung | | | | | | Gewerbliche Nutzung | | | | | | Gesamt-Verkehr | Stunde |
|----------|--------------------------|-----|-------------------------|-----|----------------------------|-----|-------------------------|-----|-----------------------|-----|----------------------------|-----|----------------|---------|
| | <u>Einwohner-Verkehr</u> | | <u>Besucher-Verkehr</u> | | <u>Wirtschafts-Verkehr</u> | | <u>Beschäftigten-V.</u> | | <u>Kunden-Verkehr</u> | | <u>Wirtschafts-Verkehr</u> | | | |
| | Bezugswert 232 | | Bezugswert 6 | | Bezugswert 17 | | Bezugswert 0 | | Bezugswert 0 | | Bezugswert 0 | | 255 | |
| | Anteil | Pkw | Anteil | Pkw | Anteil | Kfz | Anteil | Pkw | Anteil | Pkw | Anteil | Kfz | Kfz | |
| 00-01 | 0,25 | 1 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 1 | 00-01 |
| 01-02 | 0,20 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 01-02 |
| 02-03 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 02-03 |
| 03-04 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 03-04 |
| 04-05 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,25 | 0 | 1,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,25 | 0 | 0 | 04-05 |
| 05-06 | 0,25 | 1 | 0,00 | 0 | 1,50 | 0 | 6,75 | 0 | 0,00 | 0 | 1,50 | 0 | 1 | 05-06 |
| 06-07 | 0,90 | 2 | 3,00 | 0 | 3,00 | 1 | 22,20 | 0 | 0,00 | 0 | 3,00 | 0 | 3 | 06-07 |
| 07-08 | 2,00 | 5 | 3,25 | 0 | 8,00 | 1 | 28,70 | 0 | 0,98 | 0 | 8,00 | 0 | 6 | 07-08 |
| 08-09 | 2,50 | 6 | 1,50 | 0 | 10,40 | 2 | 8,75 | 0 | 5,73 | 0 | 10,40 | 0 | 8 | 08-09 |
| 09-10 | 2,75 | 6 | 2,00 | 0 | 8,75 | 1 | 1,75 | 0 | 8,78 | 0 | 8,75 | 0 | 8 | 09-10 |
| 10-11 | 3,50 | 8 | 2,25 | 0 | 10,25 | 2 | 1,00 | 0 | 11,46 | 0 | 10,25 | 0 | 10 | 10-11 |
| 11-12 | 5,25 | 12 | 4,00 | 0 | 9,90 | 2 | 0,50 | 0 | 9,15 | 0 | 9,90 | 0 | 14 | 11-12 |
| 12-13 | 7,50 | 17 | 4,90 | 0 | 7,00 | 1 | 5,20 | 0 | 5,61 | 0 | 7,00 | 0 | 19 | 12-13 |
| 13-14 | 7,00 | 16 | 3,50 | 0 | 6,50 | 1 | 13,40 | 0 | 7,44 | 0 | 6,50 | 0 | 18 | 13-14 |
| 14-15 | 4,25 | 10 | 5,00 | 0 | 6,00 | 1 | 5,40 | 0 | 8,66 | 0 | 6,00 | 0 | 11 | 14-15 |
| 15-16 | 6,50 | 15 | 5,25 | 0 | 7,75 | 1 | 1,75 | 0 | 8,66 | 0 | 7,75 | 0 | 17 | 15-16 |
| 16-17 | 14,00 | 32 | 6,00 | 0 | 6,75 | 1 | 1,25 | 0 | 12,32 | 0 | 6,75 | 0 | 34 | 16-17 |
| 17-18 | 13,75 | 32 | 12,00 | 1 | 5,00 | 1 | 1,00 | 0 | 13,41 | 0 | 5,00 | 0 | 33 | 17-18 |
| 18-19 | 10,40 | 24 | 15,20 | 1 | 3,75 | 1 | 0,25 | 0 | 7,80 | 0 | 3,75 | 0 | 26 | 18-19 |
| 19-20 | 6,00 | 14 | 17,75 | 1 | 3,25 | 1 | 0,40 | 0 | 0,00 | 0 | 3,25 | 0 | 16 | 19-20 |
| 20-21 | 3,75 | 9 | 9,90 | 1 | 1,45 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 1,45 | 0 | 10 | 20-21 |
| 21-22 | 3,50 | 8 | 2,25 | 0 | 0,25 | 0 | 0,70 | 0 | 0,00 | 0 | 0,25 | 0 | 8 | 21-22 |
| 22-23 | 3,75 | 9 | 1,25 | 0 | 0,25 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,25 | 0 | 9 | 22-23 |
| 23-24 | 2,00 | 5 | 1,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 5 | 23-24 |
| Summe | 100,00 | 232 | 100,00 | 6 | 100,00 | 17 | 100,00 | 0 | 100,00 | 0 | 100,00 | 0 | 255 | Summe |
| Komment. | | | | | | | | | | | | | 34 | Maximum |

Maximum

**Anlage 2 Verkehrszählung Banderbacher Straße, DTV-Werte, Prognoseentwicklung 2035
und Gesamtverkehrsprognose einschl. Baugebiet Bachwiesen**

Planinduzierter Verkehr aus Baugebiet

Tag=16 h Intervall, Nacht = 8 h Intervall

Prognose

2035

| [Strom N1]: Östliche Anbindung - von Baugebiet in Banderbacher Straße | | | |
|--|-----|-----|--------|
| 65% Verkehrsstrom aus Gebiet | PKW | LKW | Gesamt |
| Tag | 157 | 0 | 157 |
| Nacht | 9 | 0 | 9 |
| Gesamt | 166 | 0 | 166 |

| [Strom N2]: Östliche Anbindung - von Banderbacher Straße in Baugebiet | | | |
|--|-----|-----|--------|
| 65% Verkehrsstrom in Gebiet | PKW | LKW | Gesamt |
| Tag | 155 | 0 | 155 |
| Nacht | 11 | 0 | 11 |
| Gesamt | 166 | 0 | 166 |

| [Strom N3]: Westliche Anbindung - von Baugebiet in Banderbacher Straße | | | |
|---|-----|-----|--------|
| 35 % Verkehrsstrom aus Gebiet | PKW | LKW | Gesamt |
| Tag | 84 | 0 | 84 |
| Nacht | 5 | 0 | 5 |
| Gesamt | 89 | 0 | 89 |

| [Strom N4]: Westliche Anbindung - von Banderbacher Straße in Baugebiet | | | |
|---|-----|-----|--------|
| 35 % Verkehrsstrom in Gebiet | PKW | LKW | Gesamt |
| Tag | 84 | 0 | 84 |
| Nacht | 6 | 0 | 6 |
| Gesamt | 89 | 0 | 89 |

Anteiliger Planinduzierter Verkehr aus Baugebiet zum Knotenpunkt

| [Strom N1a]: aus Baugebiet Ost nach Westen in Banderbacher Straße Ost | | | |
|--|-----|-----|--------|
| 20% aus Strom N1 | PKW | LKW | Gesamt |
| Tag | 31 | 0 | 31 |
| Nacht | 2 | 0 | 2 |
| Gesamt | 33 | 0 | 33 |

| [Strom N1b]: aus Baugebiet Ost nach Osten in Banderbacher Straße Ost | | | |
|---|-----|-----|--------|
| 80% aus Strom N1 | PKW | LKW | Gesamt |
| Tag | 125 | 0 | 125 |
| Nacht | 7 | 0 | 7 |
| Gesamt | 133 | 0 | 133 |

| [Strom N2a]: von Westen aus Banderbacher Straße Ost in Baugebiet Ost | | | |
|---|-----|-----|--------|
| 20% aus Strom N2 | PKW | LKW | Gesamt |
| Tag | 31 | 0 | 31 |
| Nacht | 2 | 0 | 2 |
| Gesamt | 33 | 0 | 33 |

| [Strom N2b]: von Osten aus Banderbacher Straße Ost in Baugebiet Ost | | | |
|--|-----|-----|--------|
| 80% aus Strom N2 | PKW | LKW | Gesamt |
| Tag | 124 | 0 | 124 |
| Nacht | 9 | 0 | 9 |
| Gesamt | 133 | 0 | 133 |

| [Strom N3a]: aus Baugebiet West nach Osten in Banderbacher Straße West | | | |
|---|-----|-----|--------|
| 20% aus Strom N3 | PKW | LKW | Gesamt |
| Tag | 17 | 0 | 17 |
| Nacht | 1 | 0 | 1 |
| Gesamt | 18 | 0 | 18 |

| [Strom N3b]: aus Baugebiet West nach Westen in Banderbacher Straße West | | | |
|--|-----|-----|--------|
| 80% aus Strom N3 | PKW | LKW | Gesamt |
| Tag | 67 | 0 | 67 |
| Nacht | 4 | 0 | 4 |
| Gesamt | 71 | 0 | 71 |

| [Strom N4a]: aus Banderbacher Straße West von Osten in Baugebiet West | | | |
|--|-----|-----|--------|
| 20% aus Strom N4 | PKW | LKW | Gesamt |
| Tag | 17 | 0 | 17 |
| Nacht | 1 | 0 | 1 |
| Gesamt | 18 | 0 | 18 |

| [Strom N4b]: aus Banderbacher Straße West von Westen in Baugebiet West | | | |
|---|-----|-----|--------|
| 80% aus Strom N4 | PKW | LKW | Gesamt |
| Tag | 67 | 0 | 67 |
| Nacht | 4 | 0 | 4 |
| Gesamt | 71 | 0 | 71 |

Verkehrsmengen DTV Gesamt Tag/Nacht - LÄRM

Prognose: 2035

einschl. Planinduzierten zusätzlichem Verkehr

Tag=16 h Intervall, Nacht = 8 h Intervall

SV = Schwerverkehrsanteil (LKW1 + LKW2)

| Banderbacher Straße nach Westen (A) | | Strom | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | SV Anteil | |
|-------------------------------------|---------------|--------------|-------------|-------------|------------|-----------|-------------|-------------|-------------|
| nach Westen | Tag | 8+12 | 2298 | 48 | 67 | 8 | 2421 | 3,1% | |
| | | N3b | 67 | 0 | 0 | 0 | 67 | 0,0% | |
| | | N1a 80% | 25 | 0 | 0 | 0 | 25 | 0,0% | |
| | | Summe | 2390 | 48 | 67 | 8 | 2513 | 3,0% | |
| | Nacht | 8+12 | 65 | 2 | 2 | 0 | 69 | 2,9% | |
| | | N3b | 4 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0,0% | |
| | | N1a 80% | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0,0% | |
| | | Summe | 71 | 2 | 2 | 0 | 75 | 2,7% | |
| | Gesamt | | | 2461 | 50 | 69 | 8 | 2588 | 3,0% |
| | nach Osten | Tag | 1+2 | 2305 | 57 | 112 | 0 | 2474 | 4,5% |
| | | | N4b | 67 | 0 | 0 | 0 | 67 | 0,0% |
| | | | N2a 80% | 25 | 0 | 0 | 0 | 25 | 0,0% |
| Summe | | | 2397 | 57 | 112 | 0 | 2566 | 4,4% | |
| Nacht | | 1+2 | 78 | 1 | 3 | 0 | 82 | 3,7% | |
| | | N4b | 4 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0,0% | |
| | | N2a 80% | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0,0% | |
| | | Summe | 84 | 1 | 3 | 0 | 88 | 3,4% | |
| Gesamt | | | 2481 | 58 | 115 | 0 | 2654 | 4,3% | |
| Gesamtverkehr | | Tag | 4787 | 105 | 179 | 8 | 5079 | 3,7% | |
| | | Nacht | 155 | 3 | 5 | 0 | 163 | 3,1% | |
| | | | 4943 | 108 | 184 | 8 | 5243 | 3,7% | |

Bebauungsplan Bachwiesen in Zirndorf
Verkehrsgutachten

| Banderbacher Straße nach Osten (B) | | | Strom | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | SV Anteil |
|---|---------------|--------------|-------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-----------|
| nach Osten | Tag | 1+2 | 2305 | 57 | 112 | 6 | 2480 | 4,8% | |
| | | N3a | 17 | 0 | 0 | 0 | 17 | 0,0% | |
| | | N2a 80% | 25 | 0 | 0 | 0 | 25 | 0,0% | |
| | | Summe | 2347 | 57 | 112 | 6 | 2522 | 4,7% | |
| | Nacht | 1+2 | 78 | 1 | 3 | 0 | 82 | 3,7% | |
| | | N3a | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0,0% | |
| | | N2a 80% | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0,0% | |
| | | Summe | 81 | 1 | 3 | 0 | 85 | 3,5% | |
| | Gesamt | | 2428 | 58 | 115 | 6 | 2607 | 4,6% | |
| | nach Westen | Tag | 8+12 | 2298 | 48 | 67 | 8 | 2421 | 3,1% |
| | | | N4a | 17 | 0 | 0 | 0 | 17 | 0,0% |
| | | | N1a 80% | 25 | 0 | 0 | 0 | 25 | 0,0% |
| Summe | | | 2340 | 48 | 67 | 8 | 2463 | 3,0% | |
| Nacht | | 8+12 | 65 | 2 | 2 | 0 | 69 | 2,9% | |
| | | N4a | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0,0% | |
| | | N1a 80% | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0,0% | |
| | | Summe | 68 | 2 | 2 | 0 | 72 | 2,8% | |
| Gesamt | | 2408 | 50 | 69 | 8 | 2535 | 3,0% | | |
| Gesamtverkehr | | Tag | 4687 | 105 | 179 | 14 | 4985 | 3,9% | |
| | | Nacht | 149 | 3 | 5 | 0 | 157 | 3,2% | |
| | | 4836 | 108 | 184 | 14 | 5142 | 3,9% | | |

Bebauungsplan Bachwiesen in Zirndorf
Verkehrgutachten

| Geisleithenstraße (C) | | | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | SV Anteil | |
|------------------------------|---------------|--------------|-------------|------------|-----------|-----------|-------------|--------------|-------------|
| nach Norden | Tag | 1+9 | 641 | 10 | 39 | 0 | 690 | 5,7% | |
| | | N1a 20% | 6 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0,0% | |
| | | N3a 20% | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0,0% | |
| | | Summe | 650 | 10 | 39 | 0 | 699 | 5,6% | |
| | Nacht | 1+9 | 24 | 1 | 9 | 0 | 34 | 26,5% | |
| | | N1a 20% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | |
| | | N3a 20% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | |
| | | Summe | 24 | 1 | 9 | 0 | 34 | 26,5% | |
| | Gesamt | | | 674 | 11 | 48 | 0 | 733 | 6,5% |
| | nach Süden | Tag | 10+12 | 751 | 14 | 13 | 1 | 779 | 1,8% |
| | | | N2a 20% | 6 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0,0% |
| | | | N4a 20% | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0,0% |
| Summe | | | 760 | 14 | 13 | 1 | 788 | 1,8% | |
| Nacht | | 10+12 | 27 | 0 | 0 | 0 | 27 | 0,0% | |
| | | N2a 20% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | |
| | | N4a 20% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | |
| | | Summe | 27 | 0 | 0 | 0 | 27 | 0,0% | |
| Gesamt | | | 787 | 14 | 13 | 1 | 815 | 1,7% | |
| Gesamtverkehr | | Tag | 1410 | 24 | 52 | 1 | 1487 | 3,6% | |
| | | Nacht | 51 | 1 | 9 | 0 | 61 | 14,8% | |
| | | | 1461 | 25 | 61 | 1 | 1548 | 4,0% | |

Bebauungsplan Bachwiesen in Zirndorf
Verkehrsgutachten

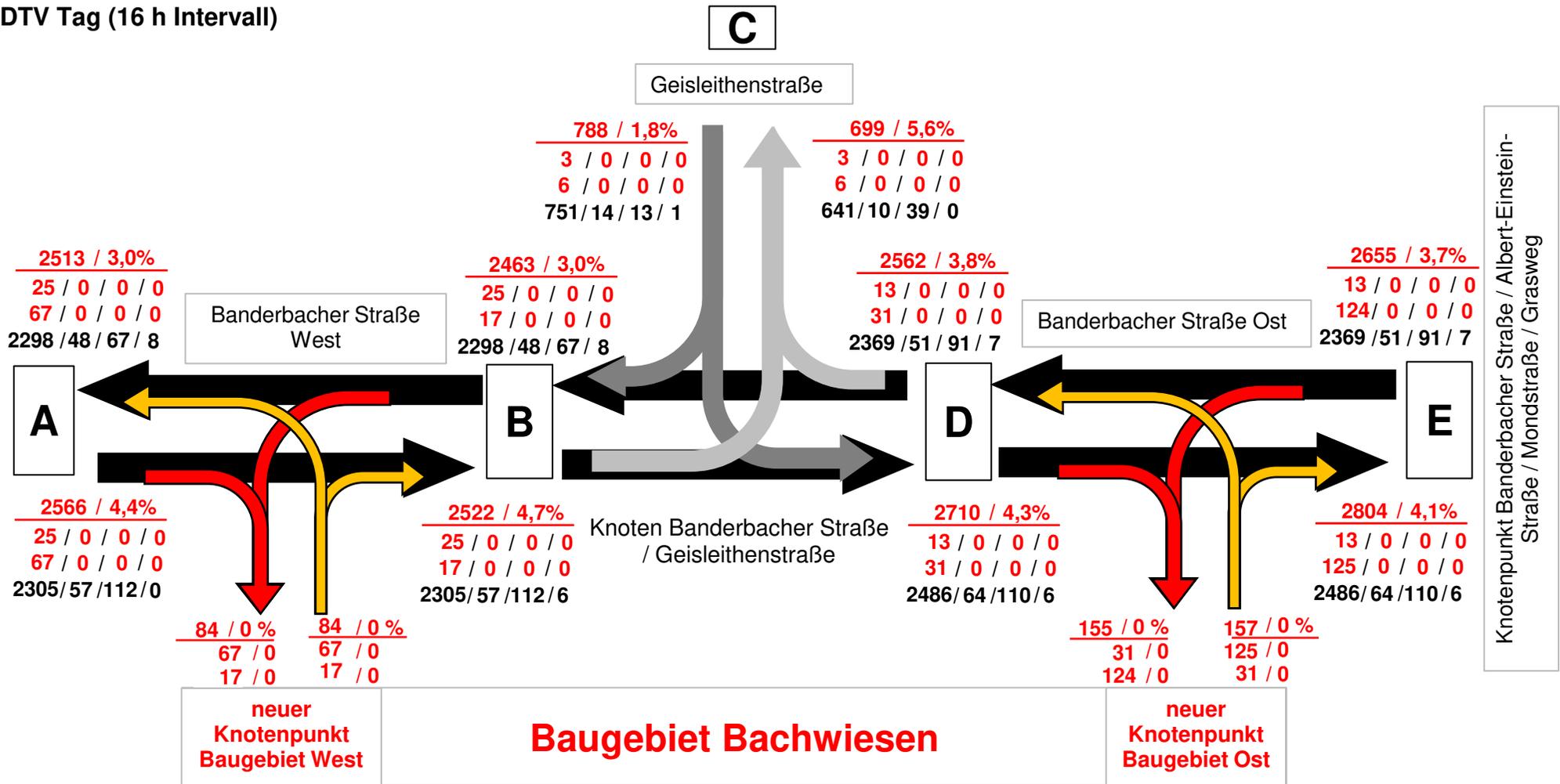
| Banderbacher Straße Ost (D) | | | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | SV Anteil | |
|------------------------------------|---------------|--------------|-------------|-------------|------------|------------|-------------|--------------|-------------|
| Nach Westen | Tag | 8+9 | 2369 | 51 | 91 | 7 | 2518 | 3,9% | |
| | | N1a | 31 | 0 | 0 | 0 | 31 | 0,0% | |
| | | N4a 80% | 13 | 0 | 0 | 0 | 13 | 0,0% | |
| | | Summe | 2413 | 51 | 91 | 7 | 2562 | 3,8% | |
| | Nacht | 8+9 | 74 | 3 | 10 | 0 | 87 | 11,5% | |
| | | N1a | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0,0% | |
| | | N4a 80% | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0,0% | |
| | | Summe | 77 | 3 | 10 | 0 | 90 | 11,1% | |
| | Gesamt | | | 2490 | 54 | 101 | 7 | 2652 | 4,1% |
| | nach Osten | Tag | 2+10 | 2486 | 64 | 110 | 6 | 2666 | 4,4% |
| | | | N2a | 31 | 0 | 0 | 0 | 31 | 0,0% |
| | | | N3a 80% | 13 | 0 | 0 | 0 | 13 | 0,0% |
| Summe | | | 2530 | 64 | 110 | 6 | 2710 | 4,3% | |
| Nacht | | 2+10 | 90 | 1 | 2 | 0 | 93 | 2,2% | |
| | | N2a | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0,0% | |
| | | N3a 80% | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0,0% | |
| | | Summe | 93 | 1 | 2 | 0 | 96 | 2,1% | |
| Gesamt | | | 2623 | 65 | 112 | 6 | 2806 | 4,2% | |
| Gesamtverkehr | | Tag | 4943 | 115 | 201 | 13 | 5272 | 4,1% | |
| | | Nacht | 170 | 4 | 12 | 0 | 186 | 6,4% | |
| | | | 5113 | 119 | 213 | 13 | 5458 | 4,1% | |

| Banderbacher Straße Ost (E) | | | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | SV Anteil | |
|------------------------------------|---------------|--------------|-------------|-------------|------------|------------|-------------|--------------|-------------|
| Nach Westen | Tag | 8+9 | 2369 | 51 | 91 | 7 | 2518 | 3,9% | |
| | | N2b | 124 | 0 | 0 | 0 | 124 | 0,0% | |
| | | N4a 80% | 13 | 0 | 0 | 0 | 13 | 0,0% | |
| | | Summe | 2506 | 51 | 91 | 7 | 2655 | 3,7% | |
| | Nacht | 8+9 | 74 | 3 | 10 | 0 | 87 | 11,5% | |
| | | N2b | 9 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0,0% | |
| | | N4a 80% | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0,0% | |
| | | Summe | 84 | 3 | 10 | 0 | 97 | 10,4% | |
| | Gesamt | | | 2590 | 54 | 101 | 7 | 2752 | 3,9% |
| | nach Osten | Tag | 2+10 | 2486 | 64 | 110 | 6 | 2666 | 4,4% |
| | | | N1b | 125 | 0 | 0 | 0 | 125 | 0,0% |
| | | | N3a 80% | 13 | 0 | 0 | 0 | 13 | 0,0% |
| Summe | | | 2624 | 64 | 110 | 6 | 2804 | 4,1% | |
| Nacht | | 2+10 | 90 | 1 | 2 | 0 | 93 | 2,2% | |
| | | N1b | 7 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0,0% | |
| | | N3a 80% | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0,0% | |
| | | Summe | 98 | 1 | 2 | 0 | 101 | 2,0% | |
| Gesamt | | | 2723 | 65 | 112 | 6 | 2906 | 4,1% | |
| Gesamtverkehr | | Tag | 5131 | 115 | 201 | 13 | 5460 | 3,9% | |
| | | Nacht | 182 | 4 | 12 | 0 | 198 | 6,1% | |
| | | | 5312 | 119 | 213 | 13 | 5657 | 4,0% | |

Verkehrsmengen DTV Gesamt Tag/Nacht - LÄRM
Schema Darstellung Banderbacher Straße / Baugebiet / Geisleithenstraße

Prognosejahr: 2035

DTV Tag (16 h Intervall)

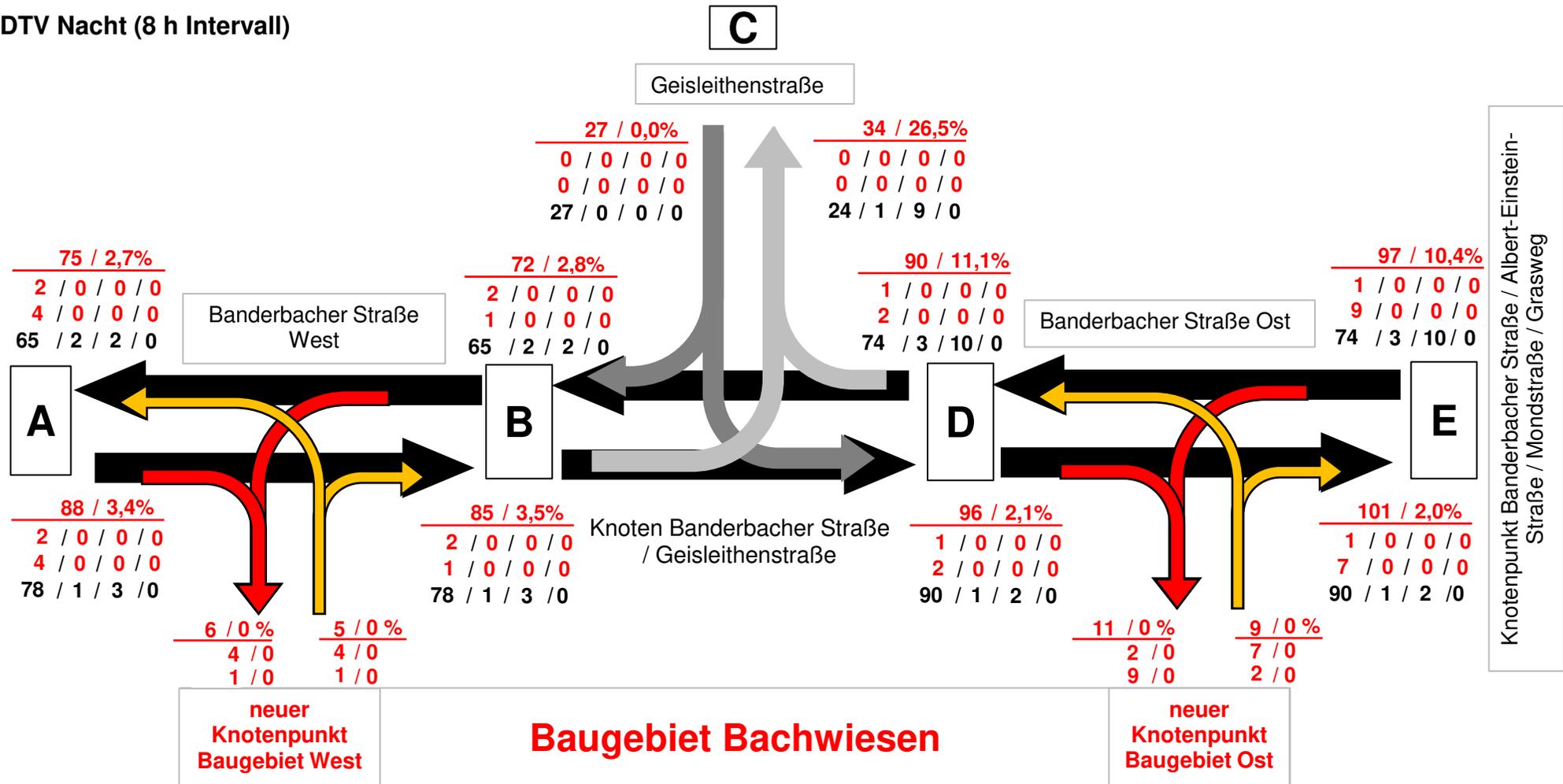


Legende: **Gesamtverkehr in Fahrtrichtung / Schwerverkehrsanteil in %**
Anzahl PKW / Anzahl Krad / Anzahl LKW1 / Anzahl LKW2 (Schwarz: Bestand; Rot: Planung)

Verkehrsmengen DTV Gesamt Tag/Nacht - LÄRM
Schema Darstellung Banderbacher Straße / Baugebiet / Geisleithenstraße

Prognosejahr: 2035

DTV Nacht (8 h Intervall)



Legende: Gesamtverkehr in Fahrtrichtung / Schwerververkehrsanteil in %
Anzahl PKW / Anzahl Krad / Anzahl LKW1 / Anzahl LKW2 (Schwarz: Bestand; Rot: Planung)

Verkehrszählung

| | |
|---------|---|
| Name: | KP Banderbacher Str. / Geisleithenstr. |
| Stadt: | Zirndorf |
| Datum: | Dienstag, 22.09.20 |
| Wetter: | trocken |

Erfasste Straßen

| | |
|------------|------------------------|
| Strasse 1: | Banderbacher Str. West |
| Strasse 2: | |
| Strasse 3: | Banderbacher Str. Ost |
| Strasse 4: | Geisleithenstr. |

Vorhandene Verkehrsströme

| |
|---|
| 1 = von Banderbacher Str. West nach Geisleithenstr. |
| 2 = von Banderbacher Str. West nach Banderbacher Str. Ost |
| 8 = von Banderbacher Str. Ost nach Banderbacher Str. West |
| 9 = von Banderbacher Str. Ost nach Geisleithenstr. |
| 10 = von Geisleithenstr. nach Banderbacher Str. Ost |
| 12 = von Geisleithenstr. nach Banderbacher Str. West |



Zeitabschnitte

| Start | Ende | Intervall | Bemerkung |
|-------|-------|-----------|----------------|
| | 00:00 | 06:00 | 15 nachts |
| | 06:00 | 10:00 | 15 vormittags |
| | 10:00 | 15:00 | 15 tagsüber |
| | 15:00 | 19:00 | 15 nachmittags |
| | 19:00 | 24:00 | 15 abends |

Erfasste Verkehrsmittel

| | | | |
|-------|---------|-------|-------|
| Name: | Rad | PkwE: | 1.000 |
| Name: | Krad | PkwE: | 1.000 |
| Name: | Pkw | PkwE: | 1.000 |
| Name: | Lfw | PkwE: | 1.000 |
| Name: | Bus | PkwE: | 1.000 |
| Name: | Lkw | PkwE: | 1.000 |
| Name: | Lastzug | PkwE: | 1.000 |

Erfasser

Geovista GmbH
Filchnerstraße 2
95448 Bayreuth

Verkehrsmengen Einzelströme nach Tag/Nacht Verkehrszählung 2020

Tag=16 h Intervall, Nacht = 8 h Intervall

Name: KP Banderbacher Str. / Geisleithenstr.

| [Strom 1] = von Banderbacher Str. West nach Geisleithenstr. | | | | | | |
|--|-----|------|------|------|--------|-----|
| | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | Rad |
| Tag | 227 | 2 | 9 | 0 | 238 | 8 |
| Nacht | 7 | 0 | 1 | 0 | 8 | 0 |
| Gesamt | 234 | 2 | 10 | 0 | 246 | 8 |

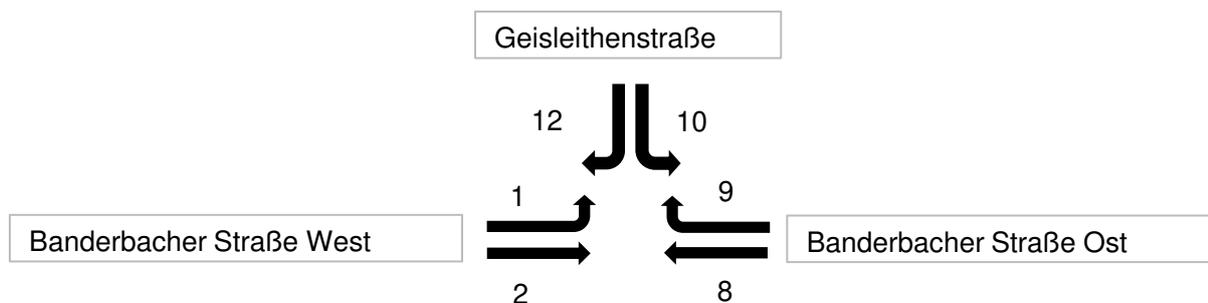
| [Strom 2] = von Banderbacher Str. West nach Banderbacher Str. Ost | | | | | | |
|--|------|------|------|------|--------|-----|
| | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | Rad |
| Tag | 1764 | 48 | 111 | 6 | 1929 | 47 |
| Nacht | 61 | 1 | 3 | 0 | 65 | 2 |
| Gesamt | 1825 | 49 | 114 | 6 | 1994 | 49 |

| [Strom 8] = von Banderbacher Str. Ost nach Banderbacher Str. West | | | | | | |
|--|------|------|------|------|--------|-----|
| | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | Rad |
| Tag | 1719 | 37 | 65 | 7 | 1828 | 53 |
| Nacht | 50 | 2 | 2 | 0 | 54 | 1 |
| Gesamt | 1769 | 39 | 67 | 7 | 1882 | 54 |

| [Strom 9] = von Banderbacher Str. Ost nach Geisleithenstr. | | | | | | |
|---|-----|------|------|------|--------|-----|
| | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | Rad |
| Tag | 327 | 7 | 34 | 0 | 368 | 13 |
| Nacht | 14 | 1 | 9 | 0 | 24 | 1 |
| Gesamt | 341 | 8 | 43 | 0 | 392 | 14 |

| [Strom 10] = von Geisleithenstr. nach Banderbacher Str. Ost | | | | | | |
|--|-----|------|------|------|--------|-----|
| | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | Rad |
| Tag | 383 | 8 | 6 | 0 | 397 | 26 |
| Nacht | 17 | 0 | 0 | 0 | 17 | 4 |
| Gesamt | 400 | 8 | 6 | 0 | 414 | 30 |

| [Strom 12] = von Geisleithenstr. nach Banderbacher Str. West | | | | | | |
|---|-----|------|------|------|--------|-----|
| | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | Rad |
| Tag | 265 | 4 | 8 | 1 | 278 | 8 |
| Nacht | 6 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 |
| Gesamt | 271 | 4 | 8 | 1 | 284 | 8 |



| | | | | | |
|-------|---------|-------|-------|--|------|
| Name: | Pkw | PkwE: | 1.000 | | PKW |
| Name: | Lfw | PkwE: | 1.000 | | |
| Name: | Krad | PkwE: | 1.000 | | Krad |
| Name: | Bus | PkwE: | 1.000 | | |
| Name: | Lkw | PkwE: | 1.000 | | LKW1 |
| Name: | Lastzug | PkwE: | 1.000 | | LKW2 |

Verkehrsmengen Einzelströme Tag/Nacht DTV-Umrechnung 2020

Tag=16 h Intervall, Nacht = 8 h Intervall

Name: KP Banderbacher Str. / Geisleithenstr.

| [Strom 1] = von Banderbacher Str. West nach Geisleithenstr. | | | | | | |
|--|-----|------|------|------|--------|-----|
| | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | Rad |
| Tag | 229 | 2 | 7 | 0 | 238 | 8 |
| Nacht | 7 | 0 | 1 | 0 | 8 | 0 |
| Gesamt | 236 | 2 | 8 | 0 | 246 | 8 |

| [Strom 2] = von Banderbacher Str. West nach Banderbacher Str. Ost | | | | | | |
|--|------|------|------|------|--------|-----|
| | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | Rad |
| Tag | 1776 | 48 | 90 | 5 | 1919 | 47 |
| Nacht | 61 | 1 | 2 | 0 | 64 | 2 |
| Gesamt | 1837 | 49 | 92 | 5 | 1983 | 49 |

| [Strom 8] = von Banderbacher Str. Ost nach Banderbacher Str. West | | | | | | |
|--|------|------|------|------|--------|-----|
| | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | Rad |
| Tag | 1731 | 37 | 52 | 6 | 1826 | 53 |
| Nacht | 50 | 2 | 2 | 0 | 54 | 1 |
| Gesamt | 1781 | 39 | 54 | 6 | 1880 | 54 |

| [Strom 9] = von Banderbacher Str. Ost nach Geisleithenstr. | | | | | | |
|---|-----|------|------|------|--------|-----|
| | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | Rad |
| Tag | 329 | 7 | 27 | 0 | 363 | 13 |
| Nacht | 14 | 1 | 7 | 0 | 22 | 1 |
| Gesamt | 343 | 8 | 34 | 0 | 385 | 14 |

| [Strom 10] = von Geisleithenstr. nach Banderbacher Str. Ost | | | | | | |
|--|-----|------|------|------|--------|-----|
| | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | Rad |
| Tag | 386 | 8 | 5 | 0 | 399 | 26 |
| Nacht | 17 | 0 | 0 | 0 | 17 | 4 |
| Gesamt | 403 | 8 | 5 | 0 | 416 | 30 |

| [Strom 12] = von Geisleithenstr. nach Banderbacher Str. West | | | | | | |
|---|-----|------|------|------|--------|-----|
| | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | Rad |
| Tag | 267 | 4 | 6 | 1 | 278 | 8 |
| Nacht | 6 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 |
| Gesamt | 273 | 4 | 6 | 1 | 284 | 8 |

Verkehrsmengen ohne Radverkehr für Berechnung Lärmrelevante Fahrbewegungen

Umrechnungsfaktoren Verkehrszählung/DTV

| | |
|-----------------------------|-------|
| Sonntagsfaktor (geschätzt) | 0,9 |
| Tag-/Woche-Faktor Pkw | 1,012 |
| Tag-/Woche-Faktor Lkw | 0,850 |
| Halbmonatsfaktor Pkw | 1,005 |
| Halbmonatsfaktor Lkw | 1,054 |
| Umrechnungsfaktor k_w Pkw | 1,022 |
| Umrechnungsfaktor k_w Lkw | 1,230 |

Verkehrsmengen DTV Gesamt Tag/Nacht - LÄRM
Knotenpunkt Geisleitenstraße / Banderbacher Straße

Bezugsjahr: 2020

Tag=16 h Intervall, Nacht = 8 h Intervall SV = Schwerverkehrsanteil (LKW1 + LKW2)

| Banderbacher Straße West | | | Strom | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | SV Anteil | Rad |
|---------------------------------|-------|-------|-------------|-------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| Richtung Osten/ Norden | Tag | 1 | 1 | 229 | 2 | 7 | 0 | 238 | 2,9% | 8 |
| | | 2 | 1776 | 48 | 90 | 5 | 1919 | 5,0% | 47 | |
| | | Summe | 2005 | 50 | 97 | 5 | 2157 | 4,7% | 55 | |
| | Nacht | 1 | 7 | 0 | 1 | 0 | 8 | 12,5% | 0 | |
| | | 2 | 61 | 1 | 2 | 0 | 64 | 3,1% | 2 | |
| | | Summe | 68 | 1 | 3 | 0 | 72 | 4,2% | 2 | |
| Gesamt | | | 2073 | 51 | 100 | 5 | 2229 | 4,7% | 57 | |
| Richtung Westen | Tag | 8 | 8 | 1731 | 37 | 52 | 6 | 1826 | 3,2% | 53 |
| | | 12 | 267 | 4 | 6 | 1 | 278 | 2,5% | 8 | |
| | | Summe | 1998 | 41 | 58 | 7 | 2104 | 3,1% | 61 | |
| | Nacht | 8 | 50 | 2 | 2 | 0 | 54 | 3,7% | 1 | |
| | | 12 | 6 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0,0% | 0 | |
| | | Summe | 56 | 2 | 2 | 0 | 60 | 3,3% | 1 | |
| Gesamt | | | 2054 | 43 | 60 | 7 | 2164 | 3,1% | 62 | |
| Gesamtverkehr | | Tag | | 4003 | 91 | 155 | 12 | 4261 | 3,9% | 116 |
| | | Nacht | | 124 | 3 | 5 | 0 | 132 | 3,8% | 3 |
| | | | | 4127 | 94 | 160 | 12 | 4393 | 3,9% | 119 |

Bebauungsplan Bachwiesen in Zirndorf
Verkehrsgutachten

| Geisleithenstraße | | | Strom | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | SV Anteil | Rad | |
|--------------------------|-----------------|-------|------------|-------------|-----------|-----------|------------|-------------|-------------|-----------|----|
| Richtung Süden | Tag | 10 | 10 | 386 | 8 | 5 | 0 | 399 | 1,3% | 26 | |
| | | 12 | | 267 | 4 | 6 | 1 | 278 | 2,5% | 8 | |
| | | Summe | | 653 | 12 | 11 | 1 | 677 | 1,8% | 34 | |
| | Nacht | 10 | 10 | 17 | 0 | 0 | 0 | 17 | 0,0% | 4 | |
| | | 12 | | 6 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0,0% | 0 | |
| | | Summe | | 23 | 0 | 0 | 0 | 23 | 0,0% | 4 | |
| | Gesamt | | | 676 | 12 | 11 | 1 | 700 | 1,7% | 38 | |
| | Richtung Norden | Tag | 1 | 1 | 229 | 2 | 7 | 0 | 238 | 2,9% | 8 |
| | | | 9 | | 329 | 7 | 27 | 0 | 363 | 7,4% | 13 |
| | | | Summe | | 558 | 9 | 34 | 0 | 601 | 5,7% | 21 |
| Nacht | | 1 | 1 | 7 | 0 | 1 | 0 | 8 | 12,5% | 0 | |
| | | 9 | | 14 | 1 | 7 | 0 | 22 | 31,8% | 1 | |
| | | Summe | | 21 | 1 | 8 | 0 | 30 | 26,7% | 1 | |
| Gesamt | | | 579 | 10 | 42 | 0 | 631 | 6,7% | 22 | | |
| Gesamtverkehr | | Tag | | 1211 | 21 | 45 | 1 | 1278 | 3,6% | 55 | |
| | | Nacht | | 44 | 1 | 8 | 0 | 53 | 15,1% | 5 | |
| | | | | 1255 | 22 | 53 | 1 | 1331 | 4,1% | 60 | |

Bebauungsplan Bachwiesen in Zirndorf
Verkehrsgutachten

| Banderbacher Straße Ost | | Strom | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | SV Anteil | Rad |
|--------------------------------|-------|-------------|-------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| Richtung Westen/ Norden | Tag | 8 | 1731 | 37 | 52 | 6 | 1826 | 3,2% | 53 |
| | | 9 | 329 | 7 | 27 | 0 | 363 | 7,4% | 13 |
| | | Summe | 2060 | 44 | 79 | 6 | 2189 | 3,9% | 66 |
| | Nacht | 8 | 50 | 2 | 2 | 0 | 54 | 3,7% | 1 |
| | | 9 | 14 | 1 | 7 | 0 | 22 | 31,8% | 1 |
| | | Summe | 64 | 3 | 9 | 0 | 76 | 11,8% | 2 |
| Gesamt | | 2124 | 47 | 88 | 6 | 2265 | 4,2% | 68 | |
| Richtung Osten | Tag | 2 | 1776 | 48 | 90 | 5 | 1919 | 5,0% | 47 |
| | | 10 | 386 | 8 | 5 | 0 | 399 | 1,3% | 26 |
| | | Summe | 2162 | 56 | 95 | 5 | 2318 | 4,3% | 73 |
| | Nacht | 2 | 61 | 1 | 2 | 0 | 64 | 3,1% | 2 |
| | | 10 | 17 | 0 | 0 | 0 | 17 | 0,0% | 4 |
| | | Summe | 78 | 1 | 2 | 0 | 81 | 2,5% | 6 |
| Gesamt | | 2240 | 57 | 97 | 5 | 2399 | 4,3% | 79 | |
| Gesamtverkehr | | Tag | 4222 | 100 | 174 | 11 | 4507 | 4,1% | 139 |
| | | Nacht | 142 | 4 | 11 | 0 | 157 | 7,0% | 8 |
| | | | 4364 | 104 | 185 | 11 | 4664 | 4,2% | 147 |

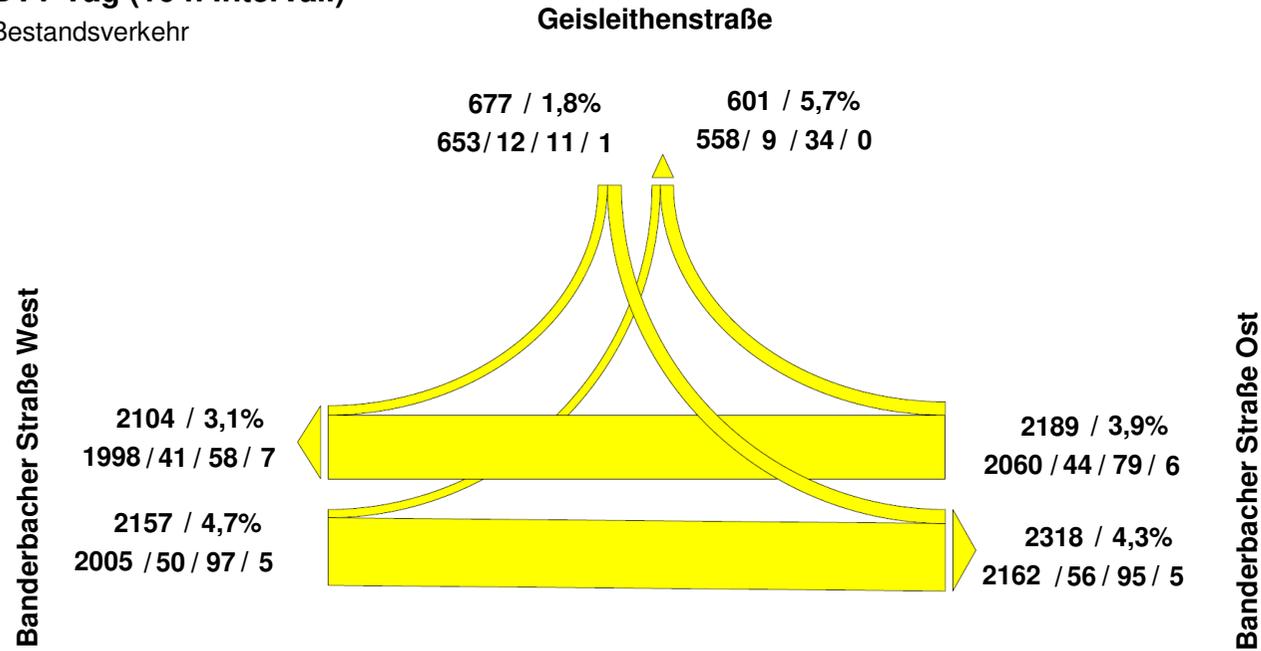
| Gesamtverkehr Knotenpunkt | | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | SV Anteil | Rad | |
|----------------------------------|--|-------|-------------|------------|------------|-----------|--------------|-------------|------------|
| | | Tag | 9436 | 212 | 374 | 24 | 10046 | 4,0% | 310 |
| | | Nacht | 310 | 8 | 24 | 0 | 342 | 7,0% | 16 |
| | | | 9746 | 220 | 398 | 24 | 10388 | 4,1% | 326 |

Verkehrsmengen DTV Gesamt Tag/Nacht - LÄRM
Knotenpunkt Geisleithenstraße / Banderbacher Straße

Bezugsjahr: 2020

DTV Tag (16 h Intervall)

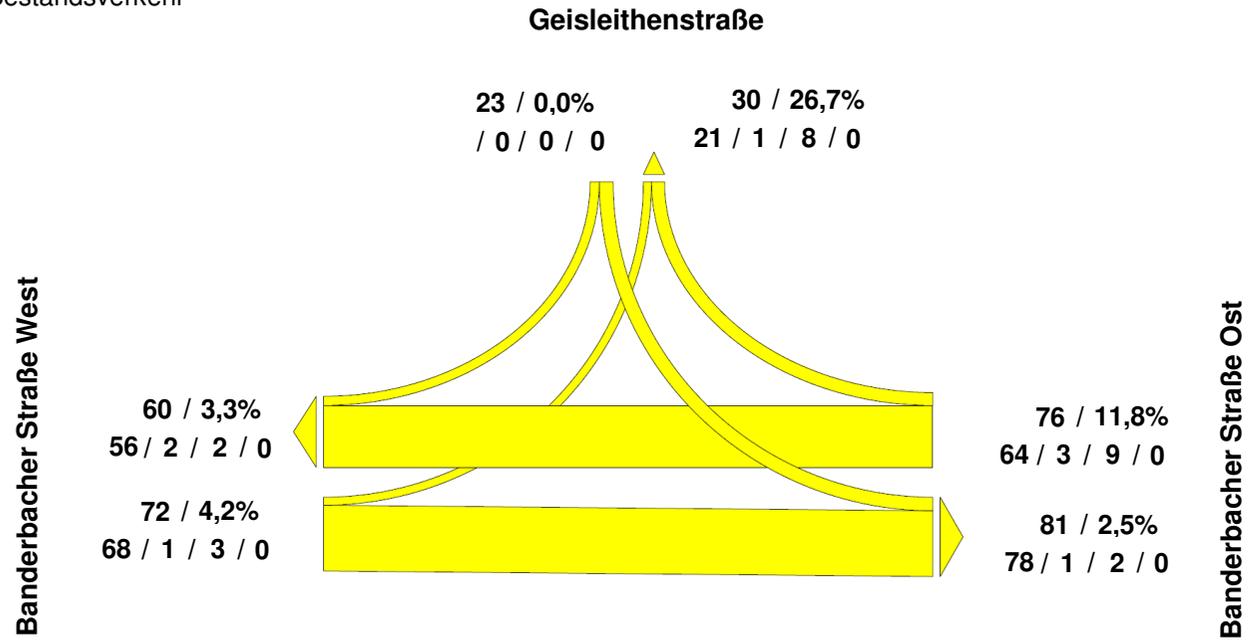
Bestandsverkehr



Legende: **Gesamtverkehr in Fahrtrichtung / Schwerververkehrsanteil in %**
Anzahl PKW / Anzahl Krad / Anzahl LKW1 / Anzahl LKW2

DTV Nacht (8 h Intervall)

Bestandsverkehr



Legende:

Gesamtverkehr in Fahrtrichtung / Schwerverkehrsanteil in %
Anzahl PKW / Anzahl Krad / Anzahl LKW1 / Anzahl LKW2

Verkehrsmengen DTV Gesamt Tag/Nacht - LÄRM
Knotenpunkt Geisleitenstraße / Banderbacher Straße

Prognose: 2035

Tag=16 h Intervall, Nacht = 8 h Intervall SV = Schwerverkehrsanteil (LKW1 + LKW2)

Steigerung / Jahr: 1,00% Bezugsjahr: 2020 Gesamtsteigerung bis zum Prognosejahr: 15,00%

| Banderbacher Straße West | | | Strom | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | SV Anteil | Rad |
|---------------------------------|-------|-------|-------------|-------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| Richtung Osten/ Norden | Tag | 1 | | 263 | 2 | 8 | 0 | 273 | 2,9% | 9 |
| | | 2 | | 2042 | 55 | 104 | 6 | 2207 | 5,0% | 54 |
| | | Summe | | 2305 | 57 | 112 | 6 | 2480 | 4,8% | 63 |
| | Nacht | 1 | | 8 | 0 | 1 | 0 | 9 | 11,1% | 0 |
| | | 2 | | 70 | 1 | 2 | 0 | 73 | 2,7% | 2 |
| | | Summe | | 78 | 1 | 3 | 0 | 82 | 3,7% | 2 |
| Gesamt | | | 2383 | 58 | 115 | 6 | 2562 | 4,7% | 65 | |
| Richtung Westen | Tag | 8 | | 1991 | 43 | 60 | 7 | 2101 | 3,2% | 61 |
| | | 12 | | 307 | 5 | 7 | 1 | 320 | 2,5% | 9 |
| | | Summe | | 2298 | 48 | 67 | 8 | 2421 | 3,1% | 70 |
| | Nacht | 8 | | 58 | 2 | 2 | 0 | 62 | 3,2% | 1 |
| | | 12 | | 7 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0,0% | 0 |
| | | Summe | | 65 | 2 | 2 | 0 | 69 | 2,9% | 1 |
| Gesamt | | | 2363 | 50 | 69 | 8 | 2490 | 3,1% | 71 | |
| Gesamtverkehr | | Tag | | 4603 | 105 | 179 | 14 | 4901 | 3,9% | 133 |
| | | Nacht | | 143 | 3 | 5 | 0 | 151 | 3,3% | 3 |
| | | | | 4746 | 108 | 184 | 14 | 5052 | 3,9% | 136 |

Bebauungsplan Bachwiesen in Zirndorf
Verkehrsgutachten

| Geisleithenstraße | | | Strom | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | SV Anteil | Rad | |
|--------------------------|-----------------|-------|------------|-------------|-----------|-----------|------------|-------------|-------------|-----------|----|
| Richtung Süden | Tag | 10 | 10 | 444 | 9 | 6 | 0 | 459 | 1,3% | 30 | |
| | | 12 | | 307 | 5 | 7 | 1 | 320 | 2,5% | 9 | |
| | | Summe | | 751 | 14 | 13 | 1 | 779 | 1,8% | 39 | |
| | Nacht | 10 | 10 | 20 | 0 | 0 | 0 | 20 | 0,0% | 5 | |
| | | 12 | | 7 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0,0% | 0 | |
| | | Summe | | 27 | 0 | 0 | 0 | 27 | 0,0% | 5 | |
| | Gesamt | | | 778 | 14 | 13 | 1 | 806 | 1,7% | 44 | |
| | Richtung Norden | Tag | 1 | 1 | 263 | 2 | 8 | 0 | 273 | 2,9% | 9 |
| | | | 9 | | 378 | 8 | 31 | 0 | 417 | 7,4% | 15 |
| | | | Summe | | 641 | 10 | 39 | 0 | 690 | 5,7% | 24 |
| Nacht | | 1 | 1 | 8 | 0 | 1 | 0 | 9 | 11,1% | 0 | |
| | | 9 | | 16 | 1 | 8 | 0 | 25 | 32,0% | 1 | |
| | | Summe | | 24 | 1 | 9 | 0 | 34 | 26,5% | 1 | |
| Gesamt | | | 665 | 11 | 48 | 0 | 724 | 6,6% | 25 | | |
| Gesamtverkehr | | Tag | | 1392 | 24 | 52 | 1 | 1469 | 3,6% | 63 | |
| | | Nacht | | 51 | 1 | 9 | 0 | 61 | 14,8% | 6 | |
| | | | | 1443 | 25 | 61 | 1 | 1530 | 4,1% | 69 | |

Bebauungsplan Bachwiesen in Zirndorf
Verkehrsgutachten

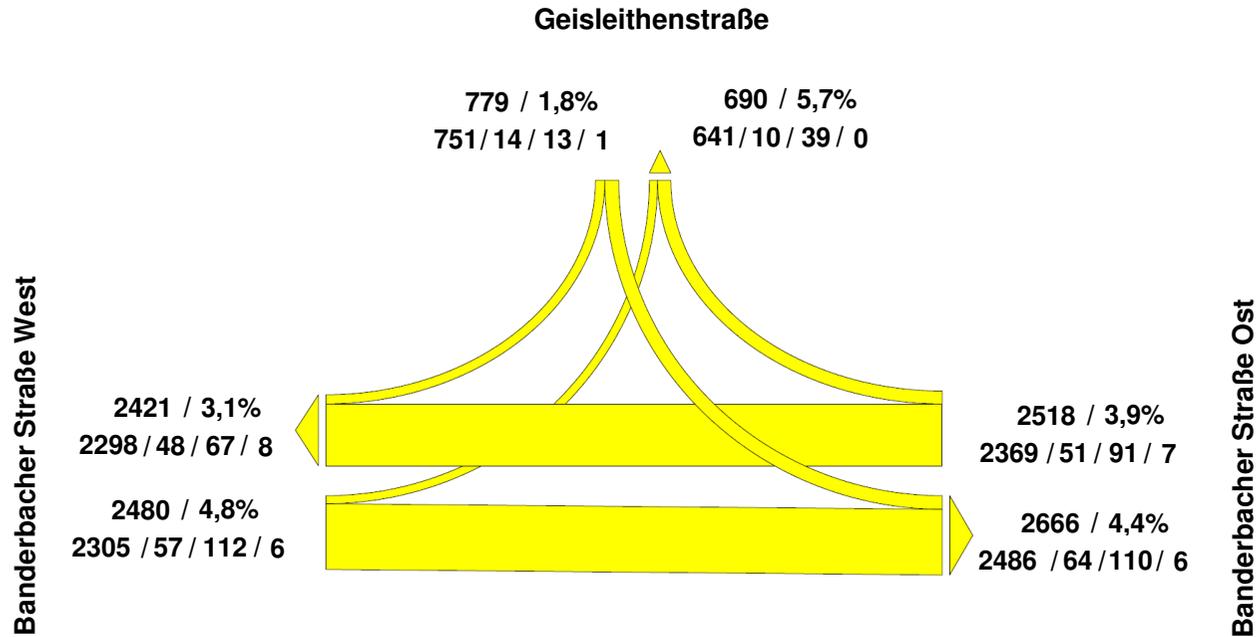
| Banderbacher Straße Ost | | | Strom | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | SV Anteil | Rad |
|--------------------------------|------------------|-------|-------------|-------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-----------|
| | Richtung Westen/ | Tag | 8 | 1991 | 43 | 60 | 7 | 2101 | 3,2% | 61 |
| | | | 9 | 378 | 8 | 31 | 0 | 417 | 7,4% | 15 |
| | | | Summe | 2369 | 51 | 91 | 7 | 2518 | 3,9% | 76 |
| | | Nacht | 8 | 58 | 2 | 2 | 0 | 62 | 3,2% | 1 |
| | | | 9 | 16 | 1 | 8 | 0 | 25 | 32,0% | 1 |
| | | | Summe | 74 | 3 | 10 | 0 | 87 | 11,5% | 2 |
| | Gesamt | | | 2443 | 54 | 101 | 7 | 2605 | 4,1% | 78 |
| | Richtung Osten | Tag | 2 | 2042 | 55 | 104 | 6 | 2207 | 5,0% | 54 |
| | | | 10 | 444 | 9 | 6 | 0 | 459 | 1,3% | 30 |
| | | | Summe | 2486 | 64 | 110 | 6 | 2666 | 4,4% | 84 |
| Nacht | | 2 | 70 | 1 | 2 | 0 | 73 | 2,7% | 2 | |
| | | 10 | 20 | 0 | 0 | 0 | 20 | 0,0% | 5 | |
| | | Summe | 90 | 1 | 2 | 0 | 93 | 2,2% | 7 | |
| Gesamt | | | 2576 | 65 | 112 | 6 | 2759 | 4,3% | 91 | |
| Gesamtverkehr | | Tag | 4855 | 115 | 201 | 13 | 5184 | 4,1% | 160 | |
| | | Nacht | 164 | 4 | 12 | 0 | 180 | 6,7% | 9 | |
| | | | 5019 | 119 | 213 | 13 | 5364 | 4,2% | 169 | |

| Gesamtverkehr Knotenpunkt | | | PKW | Krad | LKW1 | LKW2 | Gesamt | SV Anteil | Rad |
|----------------------------------|--|-------|--------------|------------|------------|-----------|--------------|-------------|------------|
| | | Tag | 10850 | 244 | 432 | 28 | 11554 | 4,0% | 356 |
| | | Nacht | 358 | 8 | 26 | 0 | 392 | 6,6% | 18 |
| | | | 11208 | 252 | 458 | 28 | 11918 | 4,1% | 374 |

Verkehrsmengen DTV Gesamt Tag/Nacht - LÄRM
Knotenpunkt Geisleitenstraße / Banderbacher Straße

DTV Tag (16 h Intervall)

Bestandsverkehr im Prognosejahr

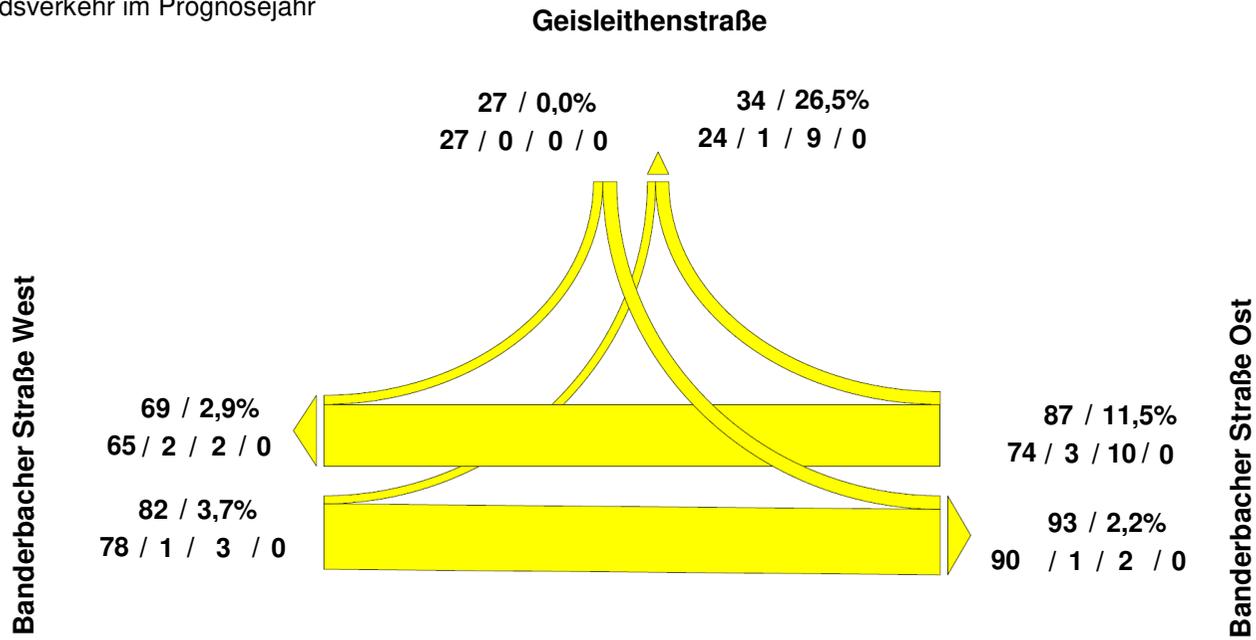


Legende:

Gesamtverkehr in Fahrtrichtung / Schwerverkehrsanteil in %
Anzahl PKW / Anzahl Krad / Anzahl LKW1 / Anzahl LKW2

DTV Nacht (8 h Intervall)

Bestandsverkehr im Prognosejahr



[Strom 1] = von Banderbacher Str. West nach Geisleithenstr.

| Zeit | Rad | Pkw | Lfw | Krad | Bus | Lkw | Lastzug |
|-------------|-----|-----|-----|------|-----|-----|---------|
| 00:00-00:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 00:15-00:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 00:30-00:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 00:45-01:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01:00-01:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01:15-01:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01:30-01:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01:45-02:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:00-02:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:15-02:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:30-02:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:45-03:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:00-03:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:15-03:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:30-03:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:45-04:00 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04:00-04:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04:15-04:30 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04:30-04:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04:45-05:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 05:00-05:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 05:15-05:30 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 05:30-05:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 05:45-06:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06:00-06:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06:15-06:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06:30-06:45 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 06:45-07:00 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 07:00-07:15 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 07:15-07:30 | 1 | 7 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 07:30-07:45 | 0 | 9 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| 07:45-08:00 | 0 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 08:00-08:15 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 08:15-08:30 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 08:30-08:45 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 08:45-09:00 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 09:00-09:15 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 09:15-09:30 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 09:30-09:45 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 09:45-10:00 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10:00-10:15 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 10:15-10:30 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10:30-10:45 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10:45-11:00 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11:00-11:15 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11:15-11:30 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11:30-11:45 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11:45-12:00 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12:00-12:15 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12:15-12:30 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12:30-12:45 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12:45-13:00 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 13:00-13:15 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13:15-13:30 | 1 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13:30-13:45 | 1 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13:45-14:00 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |

Bebauungsplan Bachwiesen in Zirndorf
Verkehrsgutachten

| | | | | | | | |
|----------------|-----|-----|---|------|------|---|-------|
| 14:00-14:15 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14:15-14:30 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14:30-14:45 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14:45-15:00 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15:00-15:15 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15:15-15:30 | 0 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15:30-15:45 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15:45-16:00 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16:00-16:15 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16:15-16:30 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16:30-16:45 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16:45-17:00 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17:00-17:15 | 0 | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17:15-17:30 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17:30-17:45 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17:45-18:00 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18:00-18:15 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18:15-18:30 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18:30-18:45 | 0 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18:45-19:00 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19:00-19:15 | 1 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 19:15-19:30 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19:30-19:45 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19:45-20:00 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20:00-20:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20:15-20:30 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20:30-20:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20:45-21:00 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 21:00-21:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 21:15-21:30 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21:30-21:45 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21:45-22:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22:00-22:15 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22:15-22:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22:30-22:45 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22:45-23:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23:00-23:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23:15-23:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23:30-23:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23:45-24:00 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Zeitraum Tag | 8 | 221 | 6 | 2 | 6 | 3 | 0 |
| Zeitraum Nacht | 0 | 7 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Gesamt | 8 | 228 | 6 | 2 | 7 | 3 | 0 |
| | Rad | PKW | | Krad | LKW1 | | LKW 2 |

| [Strom 2] = von Banderbacher Str. West nach Banderbacher Str. Ost | | | | | | | |
|--|-----|-----|-----|------|-----|-----|---------|
| Zeit | Rad | Pkw | Lfw | Krad | Bus | Lkw | Lastzug |
| 00:00-00:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 00:15-00:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 00:30-00:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 00:45-01:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01:00-01:15 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01:15-01:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01:30-01:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01:45-02:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:00-02:15 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:15-02:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:30-02:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:45-03:00 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:00-03:15 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:15-03:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:30-03:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:45-04:00 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04:00-04:15 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04:15-04:30 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 04:30-04:45 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04:45-05:00 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 05:00-05:15 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 05:15-05:30 | 0 | 4 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 05:30-05:45 | 0 | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 05:45-06:00 | 2 | 10 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 06:00-06:15 | 1 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06:15-06:30 | 0 | 13 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 06:30-06:45 | 0 | 24 | 6 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 06:45-07:00 | 1 | 33 | 3 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| 07:00-07:15 | 0 | 35 | 3 | 2 | 0 | 1 | 1 |
| 07:15-07:30 | 2 | 39 | 0 | 2 | 5 | 0 | 1 |
| 07:30-07:45 | 1 | 71 | 3 | 1 | 7 | 0 | 0 |
| 07:45-08:00 | 0 | 75 | 1 | 0 | 2 | 3 | 0 |
| 08:00-08:15 | 0 | 43 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 08:15-08:30 | 0 | 44 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| 08:30-08:45 | 2 | 39 | 2 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| 08:45-09:00 | 0 | 35 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 09:00-09:15 | 1 | 19 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 |
| 09:15-09:30 | 0 | 22 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 09:30-09:45 | 0 | 17 | 2 | 0 | 2 | 1 | 0 |
| 09:45-10:00 | 0 | 22 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 10:00-10:15 | 0 | 18 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 10:15-10:30 | 0 | 38 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10:30-10:45 | 0 | 37 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 |
| 10:45-11:00 | 1 | 37 | 1 | 0 | 3 | 0 | 1 |
| 11:00-11:15 | 1 | 23 | 1 | 1 | 1 | 3 | 0 |
| 11:15-11:30 | 0 | 16 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| 11:30-11:45 | 0 | 21 | 3 | 1 | 3 | 1 | 0 |
| 11:45-12:00 | 1 | 23 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| 12:00-12:15 | 0 | 18 | 4 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| 12:15-12:30 | 1 | 25 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| 12:30-12:45 | 0 | 15 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 |
| 12:45-13:00 | 3 | 17 | 0 | 3 | 2 | 0 | 0 |
| 13:00-13:15 | 7 | 40 | 4 | 2 | 4 | 0 | 0 |
| 13:15-13:30 | 2 | 22 | 1 | 0 | 3 | 0 | 0 |
| 13:30-13:45 | 0 | 25 | 2 | 2 | 3 | 1 | 0 |
| 13:45-14:00 | 0 | 21 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Bebauungsplan Bachwiesen in Zirndorf
Verkehrsgutachten

| | | | | | | | |
|----------------|-----|------|----|------|------|----|------|
| 14:00-14:15 | 2 | 14 | 2 | 0 | 1 | 2 | 0 |
| 14:15-14:30 | 2 | 39 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| 14:30-14:45 | 0 | 33 | 1 | 5 | 2 | 0 | 0 |
| 14:45-15:00 | 0 | 22 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 15:00-15:15 | 3 | 41 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 |
| 15:15-15:30 | 0 | 22 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 15:30-15:45 | 0 | 30 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 |
| 15:45-16:00 | 0 | 22 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| 16:00-16:15 | 2 | 24 | 3 | 3 | 1 | 0 | 0 |
| 16:15-16:30 | 0 | 31 | 2 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| 16:30-16:45 | 0 | 41 | 2 | 0 | 3 | 0 | 0 |
| 16:45-17:00 | 3 | 41 | 3 | 2 | 0 | 1 | 0 |
| 17:00-17:15 | 0 | 35 | 3 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 17:15-17:30 | 0 | 34 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 17:30-17:45 | 5 | 19 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 |
| 17:45-18:00 | 0 | 25 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 18:00-18:15 | 0 | 28 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| 18:15-18:30 | 0 | 26 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 18:30-18:45 | 2 | 34 | 2 | 2 | 2 | 0 | 0 |
| 18:45-19:00 | 0 | 29 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 19:00-19:15 | 0 | 24 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 19:15-19:30 | 0 | 17 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 19:30-19:45 | 1 | 14 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 19:45-20:00 | 0 | 11 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 20:00-20:15 | 0 | 19 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 20:15-20:30 | 0 | 20 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 20:30-20:45 | 2 | 7 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 20:45-21:00 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21:00-21:15 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21:15-21:30 | 0 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21:30-21:45 | 1 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21:45-22:00 | 0 | 7 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 22:00-22:15 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22:15-22:30 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22:30-22:45 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22:45-23:00 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23:00-23:15 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23:15-23:30 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23:30-23:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23:45-24:00 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Zeitraum Tag | 47 | 1680 | 84 | 48 | 86 | 25 | 6 |
| Zeitraum Nacht | 2 | 60 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 |
| Gesamt | 49 | 1740 | 85 | 49 | 88 | 26 | 7 |
| | Rad | PKW | | Krad | LKW1 | | LKW2 |

| [Strom 8] = von Banderbacher Str. Ost nach Banderbacher Str. West | | | | | | | |
|--|-----|-----|-----|------|-----|-----|---------|
| Zeit | Rad | Pkw | Lfw | Krad | Bus | Lkw | Lastzug |
| 00:00-00:15 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 00:15-00:30 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 00:30-00:45 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 00:45-01:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01:00-01:15 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01:15-01:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01:30-01:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01:45-02:00 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:00-02:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:15-02:30 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:30-02:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:45-03:00 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:00-03:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:15-03:30 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:30-03:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:45-04:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04:00-04:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04:15-04:30 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04:30-04:45 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 04:45-05:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 05:00-05:15 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 05:15-05:30 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 05:30-05:45 | 0 | 4 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 05:45-06:00 | 0 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 06:00-06:15 | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06:15-06:30 | 0 | 7 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06:30-06:45 | 1 | 13 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 06:45-07:00 | 0 | 17 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 07:00-07:15 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 07:15-07:30 | 1 | 24 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 07:30-07:45 | 0 | 33 | 1 | 1 | 6 | 0 | 2 |
| 07:45-08:00 | 0 | 34 | 1 | 0 | 3 | 1 | 0 |
| 08:00-08:15 | 1 | 18 | 0 | 0 | 5 | 0 | 1 |
| 08:15-08:30 | 1 | 14 | 2 | 0 | 3 | 0 | 0 |
| 08:30-08:45 | 0 | 21 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 08:45-09:00 | 0 | 20 | 5 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 09:00-09:15 | 1 | 18 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 09:15-09:30 | 0 | 15 | 1 | 0 | 1 | 4 | 1 |
| 09:30-09:45 | 0 | 19 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 09:45-10:00 | 0 | 17 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 10:00-10:15 | 1 | 14 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10:15-10:30 | 0 | 26 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| 10:30-10:45 | 0 | 20 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 10:45-11:00 | 0 | 31 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11:00-11:15 | 1 | 16 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 11:15-11:30 | 1 | 28 | 6 | 0 | 1 | 2 | 0 |
| 11:30-11:45 | 2 | 23 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 11:45-12:00 | 0 | 16 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 12:00-12:15 | 0 | 25 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| 12:15-12:30 | 0 | 29 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 12:30-12:45 | 1 | 31 | 2 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| 12:45-13:00 | 2 | 40 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| 13:00-13:15 | 2 | 29 | 1 | 0 | 3 | 0 | 0 |
| 13:15-13:30 | 1 | 24 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13:30-13:45 | 2 | 18 | 4 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 13:45-14:00 | 0 | 29 | 2 | 1 | 1 | 2 | 0 |

Bebauungsplan Bachwiesen in Zirndorf
Verkehrsgutachten

| | | | | | | | |
|----------------|-----|------|----|------|------|----|------|
| 14:00-14:15 | 2 | 30 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14:15-14:30 | 0 | 24 | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 14:30-14:45 | 0 | 41 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14:45-15:00 | 0 | 33 | 5 | 2 | 1 | 0 | 1 |
| 15:00-15:15 | 0 | 26 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 15:15-15:30 | 1 | 33 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 15:30-15:45 | 2 | 33 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 15:45-16:00 | 1 | 35 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| 16:00-16:15 | 1 | 48 | 3 | 3 | 0 | 1 | 0 |
| 16:15-16:30 | 0 | 47 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 |
| 16:30-16:45 | 1 | 49 | 3 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| 16:45-17:00 | 1 | 53 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17:00-17:15 | 1 | 37 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| 17:15-17:30 | 4 | 32 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 17:30-17:45 | 1 | 44 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 17:45-18:00 | 3 | 33 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18:00-18:15 | 1 | 49 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 18:15-18:30 | 5 | 38 | 2 | 6 | 1 | 0 | 0 |
| 18:30-18:45 | 1 | 41 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 18:45-19:00 | 0 | 33 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 19:00-19:15 | 0 | 22 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19:15-19:30 | 0 | 17 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 19:30-19:45 | 5 | 25 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 19:45-20:00 | 1 | 26 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20:00-20:15 | 2 | 26 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 20:15-20:30 | 0 | 17 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 20:30-20:45 | 0 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20:45-21:00 | 0 | 11 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 21:00-21:15 | 1 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21:15-21:30 | 1 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21:30-21:45 | 0 | 5 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 21:45-22:00 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22:00-22:15 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22:15-22:30 | 1 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22:30-22:45 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22:45-23:00 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23:00-23:15 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23:15-23:30 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 23:30-23:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23:45-24:00 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Zeitraum Tag | 53 | 1626 | 93 | 37 | 51 | 14 | 7 |
| Zeitraum Nacht | 1 | 48 | 2 | 2 | 0 | 2 | 0 |
| Gesamt | 54 | 1674 | 95 | 39 | 51 | 16 | 7 |
| | Rad | PKW | | Krad | LKW1 | | LKW2 |

| [Strom 9] = von Banderbacher Str. Ost nach Geisleithenstr. | | | | | | | |
|---|-----|-----|-----|------|-----|-----|---------|
| Zeit | Rad | Pkw | Lfw | Krad | Bus | Lkw | Lastzug |
| 00:00-00:15 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 00:15-00:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 00:30-00:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 00:45-01:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 01:00-01:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01:15-01:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01:30-01:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01:45-02:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:00-02:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:15-02:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:30-02:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:45-03:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:00-03:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:15-03:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:30-03:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:45-04:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04:00-04:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04:15-04:30 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04:30-04:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 04:45-05:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 05:00-05:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 05:15-05:30 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 05:30-05:45 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 05:45-06:00 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06:00-06:15 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 06:15-06:30 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 06:30-06:45 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 06:45-07:00 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 07:00-07:15 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 07:15-07:30 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 07:30-07:45 | 0 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 07:45-08:00 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 08:00-08:15 | 0 | 10 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 08:15-08:30 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 08:30-08:45 | 1 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 08:45-09:00 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 09:00-09:15 | 0 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 09:15-09:30 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 09:30-09:45 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 09:45-10:00 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10:00-10:15 | 0 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10:15-10:30 | 0 | 4 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 10:30-10:45 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10:45-11:00 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11:00-11:15 | 0 | 6 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 11:15-11:30 | 0 | 9 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11:30-11:45 | 1 | 8 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 11:45-12:00 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12:00-12:15 | 0 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 12:15-12:30 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 12:30-12:45 | 0 | 8 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12:45-13:00 | 0 | 4 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 13:00-13:15 | 1 | 4 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 13:15-13:30 | 1 | 8 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 13:30-13:45 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13:45-14:00 | 1 | 7 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |

Bebauungsplan Bachwiesen in Zirndorf
Verkehrsgutachten

| | | | | | | | |
|----------------|-----|-----|----|------|------|---|------|
| 14:00-14:15 | 0 | 7 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 14:15-14:30 | 0 | 11 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 14:30-14:45 | 1 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14:45-15:00 | 1 | 6 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 15:00-15:15 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 15:15-15:30 | 0 | 4 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 15:30-15:45 | 1 | 5 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 15:45-16:00 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16:00-16:15 | 0 | 7 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 16:15-16:30 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 |
| 16:30-16:45 | 0 | 9 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 16:45-17:00 | 0 | 5 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 17:00-17:15 | 0 | 5 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 17:15-17:30 | 0 | 10 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 17:30-17:45 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17:45-18:00 | 0 | 11 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 18:00-18:15 | 0 | 9 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 18:15-18:30 | 0 | 8 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 18:30-18:45 | 0 | 6 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 18:45-19:00 | 1 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 19:00-19:15 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19:15-19:30 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19:30-19:45 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19:45-20:00 | 1 | 3 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 20:00-20:15 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20:15-20:30 | 0 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 20:30-20:45 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20:45-21:00 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21:00-21:15 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21:15-21:30 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21:30-21:45 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 21:45-22:00 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22:00-22:15 | 0 | 5 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 22:15-22:30 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22:30-22:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22:45-23:00 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 23:00-23:15 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23:15-23:30 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23:30-23:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 23:45-24:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Zeitraum Tag | 13 | 307 | 20 | 7 | 33 | 1 | 0 |
| Zeitraum Nacht | 1 | 14 | 0 | 1 | 9 | 0 | 0 |
| Gesamt | 14 | 321 | 20 | 8 | 42 | 1 | 0 |
| | Rad | PKW | | Krad | LKW1 | | LKW2 |

| [Strom 10] = von Geisleithenstr. nach Banderbacher Str. Ost | | | | | | | |
|--|-----|-----|-----|------|-----|-----|---------|
| Zeit | Rad | Pkw | Lfw | Krad | Bus | Lkw | Lastzug |
| 00:00-00:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 00:15-00:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 00:30-00:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 00:45-01:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01:00-01:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01:15-01:30 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01:30-01:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01:45-02:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:00-02:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:15-02:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:30-02:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:45-03:00 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:00-03:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:15-03:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:30-03:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:45-04:00 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04:00-04:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04:15-04:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04:30-04:45 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04:45-05:00 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 05:00-05:15 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 05:15-05:30 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 05:30-05:45 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 05:45-06:00 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06:00-06:15 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06:15-06:30 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06:30-06:45 | 1 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06:45-07:00 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 07:00-07:15 | 1 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 07:15-07:30 | 0 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 07:30-07:45 | 4 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 07:45-08:00 | 1 | 15 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 08:00-08:15 | 1 | 5 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 08:15-08:30 | 1 | 8 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 |
| 08:30-08:45 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 08:45-09:00 | 0 | 6 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 09:00-09:15 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 09:15-09:30 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 09:30-09:45 | 1 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 09:45-10:00 | 0 | 10 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 10:00-10:15 | 1 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10:15-10:30 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10:30-10:45 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10:45-11:00 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11:00-11:15 | 2 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11:15-11:30 | 0 | 8 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11:30-11:45 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11:45-12:00 | 1 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12:00-12:15 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12:15-12:30 | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12:30-12:45 | 0 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 12:45-13:00 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| 13:00-13:15 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13:15-13:30 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 13:30-13:45 | 0 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13:45-14:00 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Bebauungsplan Bachwiesen in Zirndorf
Verkehrsgutachten

| | | | | | | | |
|----------------|-----|-----|----|------|------|---|------|
| 14:00-14:15 | 2 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14:15-14:30 | 2 | 6 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 14:30-14:45 | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14:45-15:00 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15:00-15:15 | 0 | 6 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 15:15-15:30 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15:30-15:45 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15:45-16:00 | 1 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16:00-16:15 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16:15-16:30 | 0 | 8 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 16:30-16:45 | 0 | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16:45-17:00 | 0 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 17:00-17:15 | 0 | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17:15-17:30 | 0 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17:30-17:45 | 1 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17:45-18:00 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18:00-18:15 | 1 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18:15-18:30 | 0 | 7 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18:30-18:45 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18:45-19:00 | 1 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19:00-19:15 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19:15-19:30 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19:30-19:45 | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19:45-20:00 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20:00-20:15 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20:15-20:30 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20:30-20:45 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20:45-21:00 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21:00-21:15 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21:15-21:30 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21:30-21:45 | 2 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21:45-22:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22:00-22:15 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22:15-22:30 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22:30-22:45 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22:45-23:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23:00-23:15 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23:15-23:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23:30-23:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23:45-24:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Zeitraum Tag | 26 | 365 | 18 | 8 | 0 | 6 | 0 |
| Zeitraum Nacht | 4 | 16 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Gesamt | 30 | 381 | 19 | 8 | 0 | 6 | 0 |
| | Rad | PKW | | Krad | LKW1 | | LKW2 |

| [Strom 12] = von Geisleithenstr. nach Banderbacher Str. West | | | | | | | |
|---|-----|-----|-----|------|-----|-----|---------|
| Zeit | Rad | Pkw | Lfw | Krad | Bus | Lkw | Lastzug |
| 00:00-00:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 00:15-00:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 00:30-00:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 00:45-01:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01:00-01:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01:15-01:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01:30-01:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01:45-02:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:00-02:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:15-02:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:30-02:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:45-03:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:00-03:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:15-03:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:30-03:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:45-04:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04:00-04:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04:15-04:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04:30-04:45 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04:45-05:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 05:00-05:15 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 05:15-05:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 05:30-05:45 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 05:45-06:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06:00-06:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06:15-06:30 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06:30-06:45 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06:45-07:00 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 07:00-07:15 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 07:15-07:30 | 2 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 07:30-07:45 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 07:45-08:00 | 0 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 08:00-08:15 | 1 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 08:15-08:30 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 08:30-08:45 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 08:45-09:00 | 0 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 09:00-09:15 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 09:15-09:30 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 09:30-09:45 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 09:45-10:00 | 0 | 4 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 10:00-10:15 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10:15-10:30 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10:30-10:45 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 10:45-11:00 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11:00-11:15 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 11:15-11:30 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11:30-11:45 | 1 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11:45-12:00 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12:00-12:15 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12:15-12:30 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12:30-12:45 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12:45-13:00 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 13:00-13:15 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 13:15-13:30 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 13:30-13:45 | 0 | 7 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 13:45-14:00 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Bebauungsplan Bachwiesen in Zirndorf
Verkehrsgutachten

| | | | | | | | |
|----------------|-----|-----|----|------|------|---|------|
| 14:00-14:15 | 0 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14:15-14:30 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14:30-14:45 | 0 | 8 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14:45-15:00 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15:00-15:15 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15:15-15:30 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15:30-15:45 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15:45-16:00 | 0 | 3 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 16:00-16:15 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16:15-16:30 | 0 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16:30-16:45 | 0 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16:45-17:00 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17:00-17:15 | 0 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 17:15-17:30 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17:30-17:45 | 0 | 10 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 17:45-18:00 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18:00-18:15 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18:15-18:30 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18:30-18:45 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18:45-19:00 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19:00-19:15 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19:15-19:30 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19:30-19:45 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19:45-20:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20:00-20:15 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20:15-20:30 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20:30-20:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20:45-21:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21:00-21:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21:15-21:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21:30-21:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21:45-22:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22:00-22:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22:15-22:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22:30-22:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22:45-23:00 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23:00-23:15 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23:15-23:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23:30-23:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23:45-24:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Zeitraum Tag | 8 | 245 | 12 | 4 | 5 | 3 | 1 |
| Zeitraum Nacht | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Gesamt | 8 | 251 | 12 | 4 | 5 | 3 | 1 |
| | Rad | PKW | | Krad | LKW1 | | LKW2 |

Prognostizierter Verkehr von Baugebiet in Banderbacher Straße (Quellverkehr)

| Zeit | Pkw | Besucher | Lfw |
|----------------|-----|----------|-----|
| 00:00-01:00 | 0 | 0 | 0 |
| 01:00-02:00 | 0 | 0 | 0 |
| 02:00-03:00 | 0 | 0 | 0 |
| 03:00-04:00 | 1 | 0 | 0 |
| 04:00-05:00 | 2 | 0 | 0 |
| 05:00-06:00 | 10 | 0 | 0 |
| 06:00-07:00 | 35 | 0 | 0 |
| 07:00-08:00 | 32 | 0 | 1 |
| 08:00-09:00 | 19 | 0 | 1 |
| 09:00-10:00 | 12 | 0 | 2 |
| 10:00-11:00 | 10 | 0 | 2 |
| 11:00-12:00 | 7 | 0 | 2 |
| 12:00-13:00 | 8 | 0 | 1 |
| 13:00-14:00 | 13 | 0 | 1 |
| 14:00-15:00 | 14 | 0 | 1 |
| 15:00-16:00 | 11 | 1 | 1 |
| 16:00-17:00 | 14 | 0 | 2 |
| 17:00-18:00 | 17 | 1 | 1 |
| 18:00-19:00 | 10 | 1 | 1 |
| 19:00-20:00 | 10 | 1 | 1 |
| 20:00-21:00 | 5 | 1 | 0 |
| 21:00-22:00 | 1 | 1 | 0 |
| 22:00-23:00 | 1 | 0 | 0 |
| 23:00-24:00 | 0 | 0 | 0 |
| Zeitraum Tag | 218 | 6 | 17 |
| Zeitraum Nacht | 14 | 0 | 0 |
| Gesamt | 232 | 6 | 17 |

[Strom N1]: Östliche Anbindung - von Baugebiet in Banderbacher Straße 65,00%

| | | | |
|----------------|-----|---|----|
| 00:00-01:00 | 0 | 0 | 0 |
| 01:00-02:00 | 0 | 0 | 0 |
| 02:00-03:00 | 0 | 0 | 0 |
| 03:00-04:00 | 1 | 0 | 0 |
| 04:00-05:00 | 1 | 0 | 0 |
| 05:00-06:00 | 7 | 0 | 0 |
| 06:00-07:00 | 23 | 0 | 0 |
| 07:00-08:00 | 21 | 0 | 1 |
| 08:00-09:00 | 12 | 0 | 1 |
| 09:00-10:00 | 8 | 0 | 1 |
| 10:00-11:00 | 7 | 0 | 1 |
| 11:00-12:00 | 5 | 0 | 1 |
| 12:00-13:00 | 5 | 0 | 1 |
| 13:00-14:00 | 8 | 0 | 1 |
| 14:00-15:00 | 9 | 0 | 1 |
| 15:00-16:00 | 7 | 1 | 1 |
| 16:00-17:00 | 9 | 0 | 1 |
| 17:00-18:00 | 11 | 1 | 1 |
| 18:00-19:00 | 7 | 1 | 1 |
| 19:00-20:00 | 7 | 1 | 1 |
| 20:00-21:00 | 3 | 1 | 0 |
| 21:00-22:00 | 1 | 1 | 0 |
| 22:00-23:00 | 1 | 0 | 0 |
| 23:00-24:00 | 0 | 0 | 0 |
| Zeitraum Tag | 142 | 4 | 11 |
| Zeitraum Nacht | 9 | 0 | 0 |
| Gesamt | 151 | 4 | 11 |

Prognostizierter Verkehr von Baugebiet in Banderbacher Straße (Zielverkehr)

| Zeit | Pkw | Besucher | Lfw |
|----------------|-----|----------|-----|
| 00:00-01:00 | 1 | 0 | 0 |
| 01:00-02:00 | 0 | 0 | 0 |
| 02:00-03:00 | 0 | 0 | 0 |
| 03:00-04:00 | 0 | 0 | 0 |
| 04:00-05:00 | 0 | 0 | 0 |
| 05:00-06:00 | 1 | 0 | 0 |
| 06:00-07:00 | 2 | 0 | 1 |
| 07:00-08:00 | 5 | 0 | 1 |
| 08:00-09:00 | 6 | 0 | 2 |
| 09:00-10:00 | 6 | 0 | 1 |
| 10:00-11:00 | 8 | 0 | 2 |
| 11:00-12:00 | 12 | 0 | 2 |
| 12:00-13:00 | 17 | 0 | 1 |
| 13:00-14:00 | 16 | 0 | 1 |
| 14:00-15:00 | 10 | 0 | 1 |
| 15:00-16:00 | 15 | 0 | 1 |
| 16:00-17:00 | 32 | 1 | 1 |
| 17:00-18:00 | 32 | 1 | 1 |
| 18:00-19:00 | 24 | 1 | 1 |
| 19:00-20:00 | 14 | 1 | 1 |
| 20:00-21:00 | 9 | 1 | 0 |
| 21:00-22:00 | 8 | 1 | 0 |
| 22:00-23:00 | 9 | 0 | 0 |
| 23:00-24:00 | 5 | 0 | 0 |
| Zeitraum Tag | 216 | 6 | 17 |
| Zeitraum Nacht | 16 | 0 | 0 |
| Gesamt | 232 | 6 | 17 |

[Strom N2]: Östliche Anbindung - von Banderbacher Straße in Baugebiet 65,00%

| | | | |
|----------------|-----|---|----|
| 00:00-01:00 | 1 | 0 | 0 |
| 01:00-02:00 | 0 | 0 | 0 |
| 02:00-03:00 | 0 | 0 | 0 |
| 03:00-04:00 | 0 | 0 | 0 |
| 04:00-05:00 | 0 | 0 | 0 |
| 05:00-06:00 | 1 | 0 | 0 |
| 06:00-07:00 | 1 | 0 | 1 |
| 07:00-08:00 | 3 | 0 | 1 |
| 08:00-09:00 | 4 | 0 | 1 |
| 09:00-10:00 | 4 | 0 | 1 |
| 10:00-11:00 | 5 | 0 | 1 |
| 11:00-12:00 | 8 | 0 | 1 |
| 12:00-13:00 | 11 | 0 | 1 |
| 13:00-14:00 | 10 | 0 | 1 |
| 14:00-15:00 | 7 | 0 | 1 |
| 15:00-16:00 | 10 | 0 | 1 |
| 16:00-17:00 | 21 | 1 | 1 |
| 17:00-18:00 | 21 | 1 | 1 |
| 18:00-19:00 | 16 | 1 | 1 |
| 19:00-20:00 | 9 | 1 | 1 |
| 20:00-21:00 | 6 | 1 | 0 |
| 21:00-22:00 | 5 | 1 | 0 |
| 22:00-23:00 | 6 | 0 | 0 |
| 23:00-24:00 | 3 | 0 | 0 |
| Zeitraum Tag | 140 | 4 | 11 |
| Zeitraum Nacht | 11 | 0 | 0 |
| Gesamt | 151 | 4 | 11 |

Prognostizierter Verkehr von Baugebiet in Banderbacher Straße (Quellverkehr)

| Zeit | Pkw | Besucher | Lfw |
|----------------|-----|----------|-----|
| 00:00-01:00 | 0 | 0 | 0 |
| 01:00-02:00 | 0 | 0 | 0 |
| 02:00-03:00 | 0 | 0 | 0 |
| 03:00-04:00 | 1 | 0 | 0 |
| 04:00-05:00 | 2 | 0 | 0 |
| 05:00-06:00 | 10 | 0 | 0 |
| 06:00-07:00 | 35 | 0 | 0 |
| 07:00-08:00 | 32 | 0 | 1 |
| 08:00-09:00 | 19 | 0 | 1 |
| 09:00-10:00 | 12 | 0 | 2 |
| 10:00-11:00 | 10 | 0 | 2 |
| 11:00-12:00 | 7 | 0 | 2 |
| 12:00-13:00 | 8 | 0 | 1 |
| 13:00-14:00 | 13 | 0 | 1 |
| 14:00-15:00 | 14 | 0 | 1 |
| 15:00-16:00 | 11 | 1 | 1 |
| 16:00-17:00 | 14 | 0 | 2 |
| 17:00-18:00 | 17 | 1 | 1 |
| 18:00-19:00 | 10 | 1 | 1 |
| 19:00-20:00 | 10 | 1 | 1 |
| 20:00-21:00 | 5 | 1 | 0 |
| 21:00-22:00 | 1 | 1 | 0 |
| 22:00-23:00 | 1 | 0 | 0 |
| 23:00-24:00 | 0 | 0 | 0 |
| Zeitraum Tag | 218 | 6 | 17 |
| Zeitraum Nacht | 14 | 0 | 0 |
| Gesamt | 232 | 6 | 17 |

[Strom N3]: Westliche Anbindung - von Baugebiet in Banderbacher Straße 35,00%

| | | | |
|----------------|----|---|---|
| 00:00-01:00 | 0 | 0 | 0 |
| 01:00-02:00 | 0 | 0 | 0 |
| 02:00-03:00 | 0 | 0 | 0 |
| 03:00-04:00 | 0 | 0 | 0 |
| 04:00-05:00 | 1 | 0 | 0 |
| 05:00-06:00 | 4 | 0 | 0 |
| 06:00-07:00 | 12 | 0 | 0 |
| 07:00-08:00 | 11 | 0 | 0 |
| 08:00-09:00 | 7 | 0 | 0 |
| 09:00-10:00 | 4 | 0 | 1 |
| 10:00-11:00 | 4 | 0 | 1 |
| 11:00-12:00 | 2 | 0 | 1 |
| 12:00-13:00 | 3 | 0 | 0 |
| 13:00-14:00 | 5 | 0 | 0 |
| 14:00-15:00 | 5 | 0 | 0 |
| 15:00-16:00 | 4 | 0 | 0 |
| 16:00-17:00 | 5 | 0 | 1 |
| 17:00-18:00 | 6 | 0 | 0 |
| 18:00-19:00 | 4 | 0 | 0 |
| 19:00-20:00 | 4 | 0 | 0 |
| 20:00-21:00 | 2 | 0 | 0 |
| 21:00-22:00 | 0 | 0 | 0 |
| 22:00-23:00 | 0 | 0 | 0 |
| 23:00-24:00 | 0 | 0 | 0 |
| Zeitraum Tag | 76 | 2 | 6 |
| Zeitraum Nacht | 5 | 0 | 0 |
| Gesamt | 81 | 2 | 6 |

| Prognostizierter Verkehr von Baugebiet in Banderbacher Straße (Zielverkehr) | | | |
|--|-----|----------|-----|
| Zeit | Pkw | Besucher | Lfw |
| 00:00-01:00 | 1 | 0 | 0 |
| 01:00-02:00 | 0 | 0 | 0 |
| 02:00-03:00 | 0 | 0 | 0 |
| 03:00-04:00 | 0 | 0 | 0 |
| 04:00-05:00 | 0 | 0 | 0 |
| 05:00-06:00 | 1 | 0 | 0 |
| 06:00-07:00 | 2 | 0 | 1 |
| 07:00-08:00 | 5 | 0 | 1 |
| 08:00-09:00 | 6 | 0 | 2 |
| 09:00-10:00 | 6 | 0 | 1 |
| 10:00-11:00 | 8 | 0 | 2 |
| 11:00-12:00 | 12 | 0 | 2 |
| 12:00-13:00 | 17 | 0 | 1 |
| 13:00-14:00 | 16 | 0 | 1 |
| 14:00-15:00 | 10 | 0 | 1 |
| 15:00-16:00 | 15 | 0 | 1 |
| 16:00-17:00 | 32 | 1 | 1 |
| 17:00-18:00 | 32 | 1 | 1 |
| 18:00-19:00 | 24 | 1 | 1 |
| 19:00-20:00 | 14 | 1 | 1 |
| 20:00-21:00 | 9 | 1 | 0 |
| 21:00-22:00 | 8 | 1 | 0 |
| 22:00-23:00 | 9 | 0 | 0 |
| 23:00-24:00 | 5 | 0 | 0 |
| Zeitraum Tag | 216 | 6 | 17 |
| Zeitraum Nacht | 16 | 0 | 0 |
| Gesamt | 232 | 6 | 17 |

| [Strom N4]: Westliche Anbindung - von Banderbacher Straße in Baugebiet | | | | 35,00% |
|---|-----|----------|-----|--------|
| Zeit | Pkw | Besucher | Lfw | |
| 00:00-01:00 | 0 | 0 | 0 | |
| 01:00-02:00 | 0 | 0 | 0 | |
| 02:00-03:00 | 0 | 0 | 0 | |
| 03:00-04:00 | 0 | 0 | 0 | |
| 04:00-05:00 | 0 | 0 | 0 | |
| 05:00-06:00 | 0 | 0 | 0 | |
| 06:00-07:00 | 1 | 0 | 0 | |
| 07:00-08:00 | 2 | 0 | 0 | |
| 08:00-09:00 | 2 | 0 | 1 | |
| 09:00-10:00 | 2 | 0 | 0 | |
| 10:00-11:00 | 3 | 0 | 1 | |
| 11:00-12:00 | 4 | 0 | 1 | |
| 12:00-13:00 | 6 | 0 | 0 | |
| 13:00-14:00 | 6 | 0 | 0 | |
| 14:00-15:00 | 4 | 0 | 0 | |
| 15:00-16:00 | 5 | 0 | 0 | |
| 16:00-17:00 | 11 | 0 | 0 | |
| 17:00-18:00 | 11 | 0 | 0 | |
| 18:00-19:00 | 8 | 0 | 0 | |
| 19:00-20:00 | 5 | 0 | 0 | |
| 20:00-21:00 | 3 | 0 | 0 | |
| 21:00-22:00 | 3 | 0 | 0 | |
| 22:00-23:00 | 3 | 0 | 0 | |
| 23:00-24:00 | 2 | 0 | 0 | |
| Zeitraum Tag | 76 | 2 | 6 | |
| Zeitraum Nacht | 6 | 0 | 0 | |
| Gesamt | 81 | 2 | 6 | |

Anlage 3 Berechnungen nach HBS 2015 – neuer Knotenpunkt Ost

3.1 morgendliche Spitzenstunde

Projekt : Stadt Zirndorf BG Bachwiesen
 Knotenpunkt : Einmündung Ost
 Stunde : Morgenspitze
 Datei : ZIRNDORF_BG_BACHWIESEN_EINMÜNDUNG_OST_MORGENSPITZ102021.kop

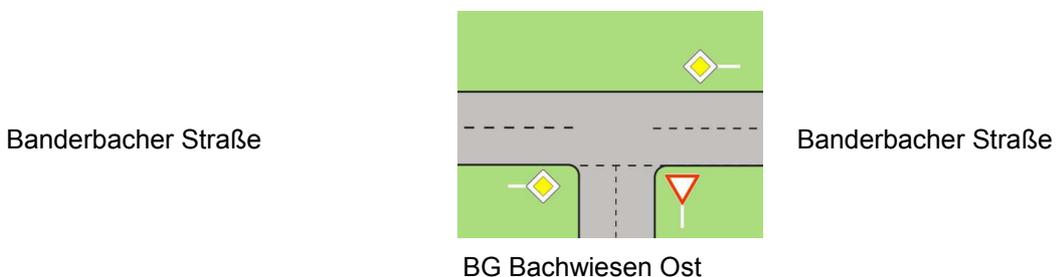


Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes

Knotenpunkttyp : T-Kreuzung (Einmündung)
 Lage : Innerorts
 Zweigeteilte Vorfahrt : nein

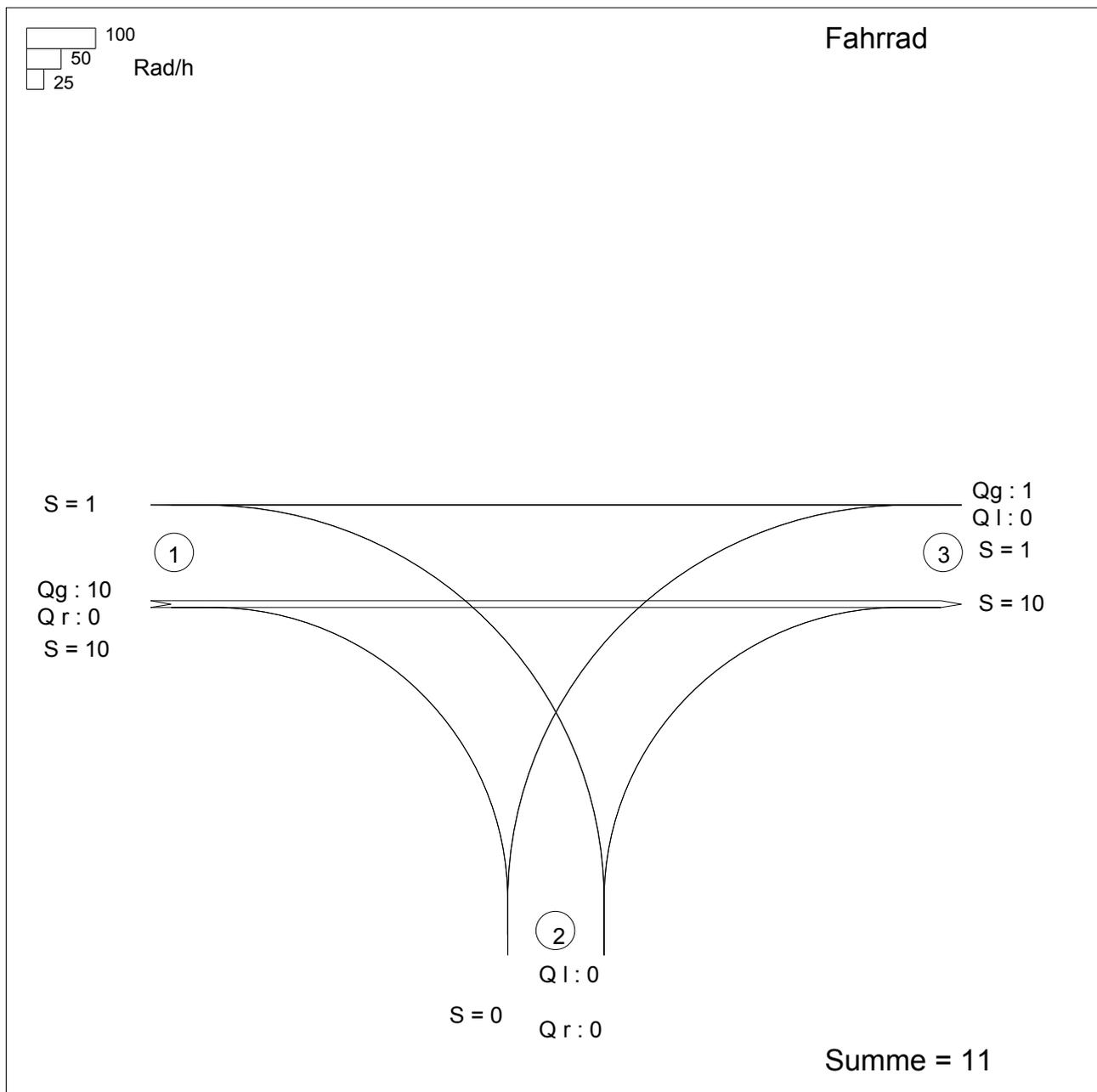
| | | | |
|---|---------|--------|----------|
| | Strom | | Strom |
| Dreiecksinsel, Hauptstraße : | 3 : | nein | |
| Dreiecksinsel, Nebenstraße : | 6 : | nein | |
| Anzahl der Fahrstreifen : | 2 : | 1 | 8 : 1 |
| Linksabbiegestreifen vorhanden? | | | 7 : nein |
| Anzahl der zusätzlichen Aufstellplätze (Rechts-Ein-Bieger) | 6 : | 1 | |
| Vorfahrtzeichen (StVO §52) : | 4 & 6 : | Z. 205 | |

Straßennamen :



Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

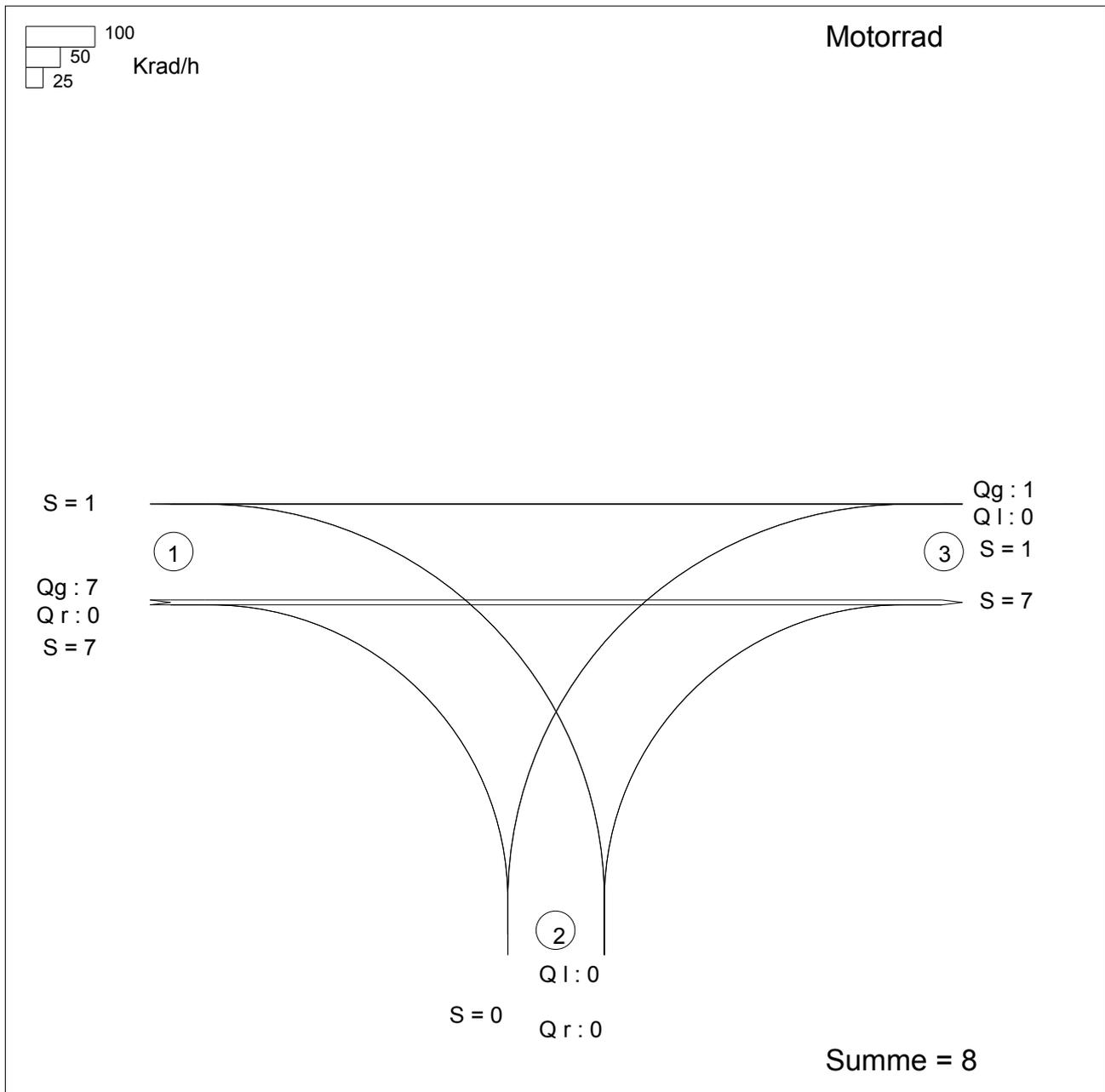
Projekt : Stadt Zirndorf BG Bachwiesen
 Knotenpunkt : Einmündung Ost
 Stunde : Morgenspitze
 Datei : ZIRNDORF_BG_BACHWIESEN_EINMÜNDUNG_OST_MORGENSPITZ102021.kob



Zufahrt 1: Banderbacher Straße
 Zufahrt 2: BG Bachwiesen Ost
 Zufahrt 3: Banderbacher Straße

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

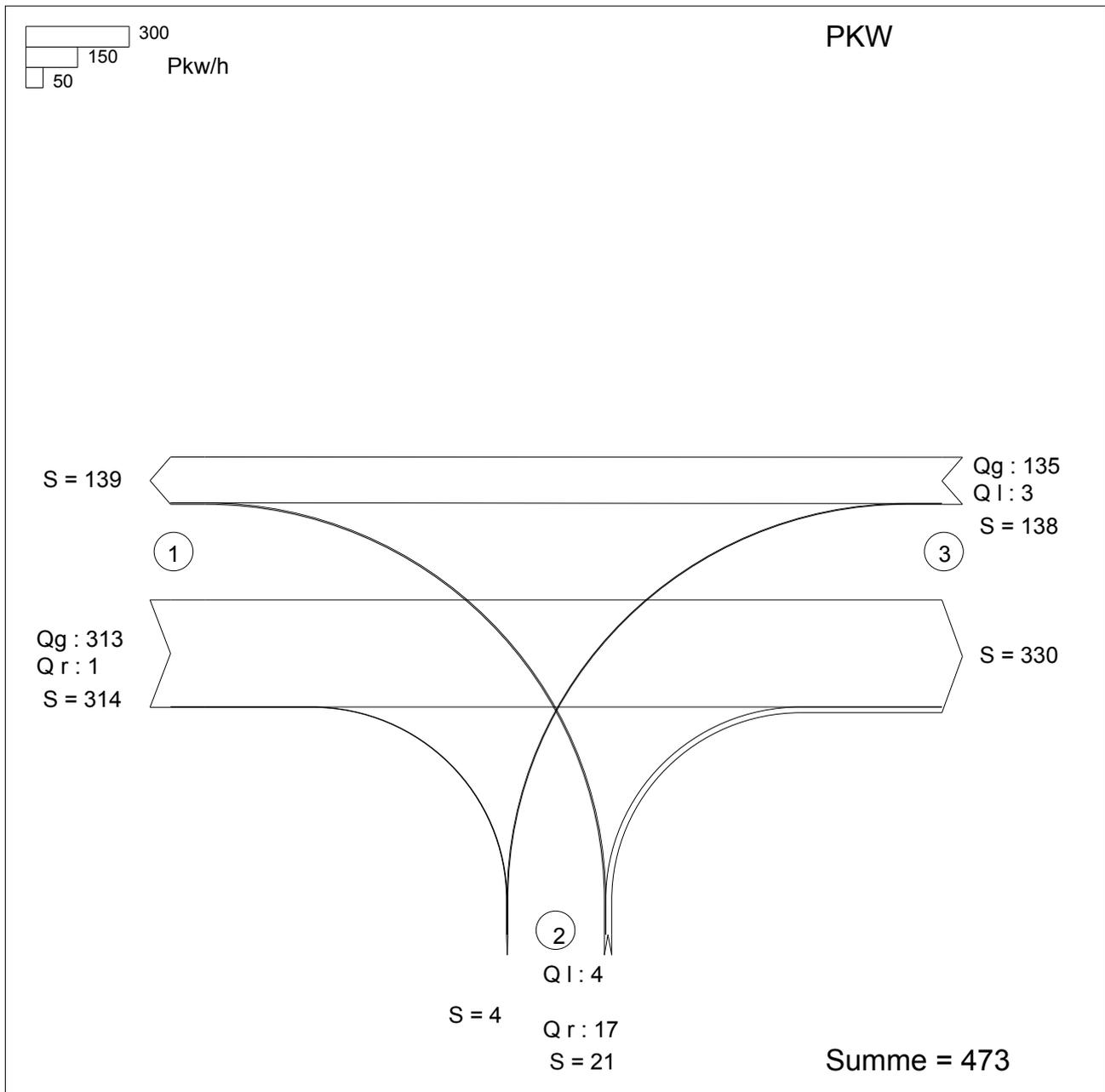
Projekt : Stadt Zirndorf BG Bachwiesen
 Knotenpunkt : Einmündung Ost
 Stunde : Morgenspitze
 Datei : ZIRNDORF_BG_BACHWIESEN_EINMÜNDUNG_OST_MORGENSPITZ102021.kob



Zufahrt 1: Banderbacher Straße
 Zufahrt 2: BG Bachwiesen Ost
 Zufahrt 3: Banderbacher Straße

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

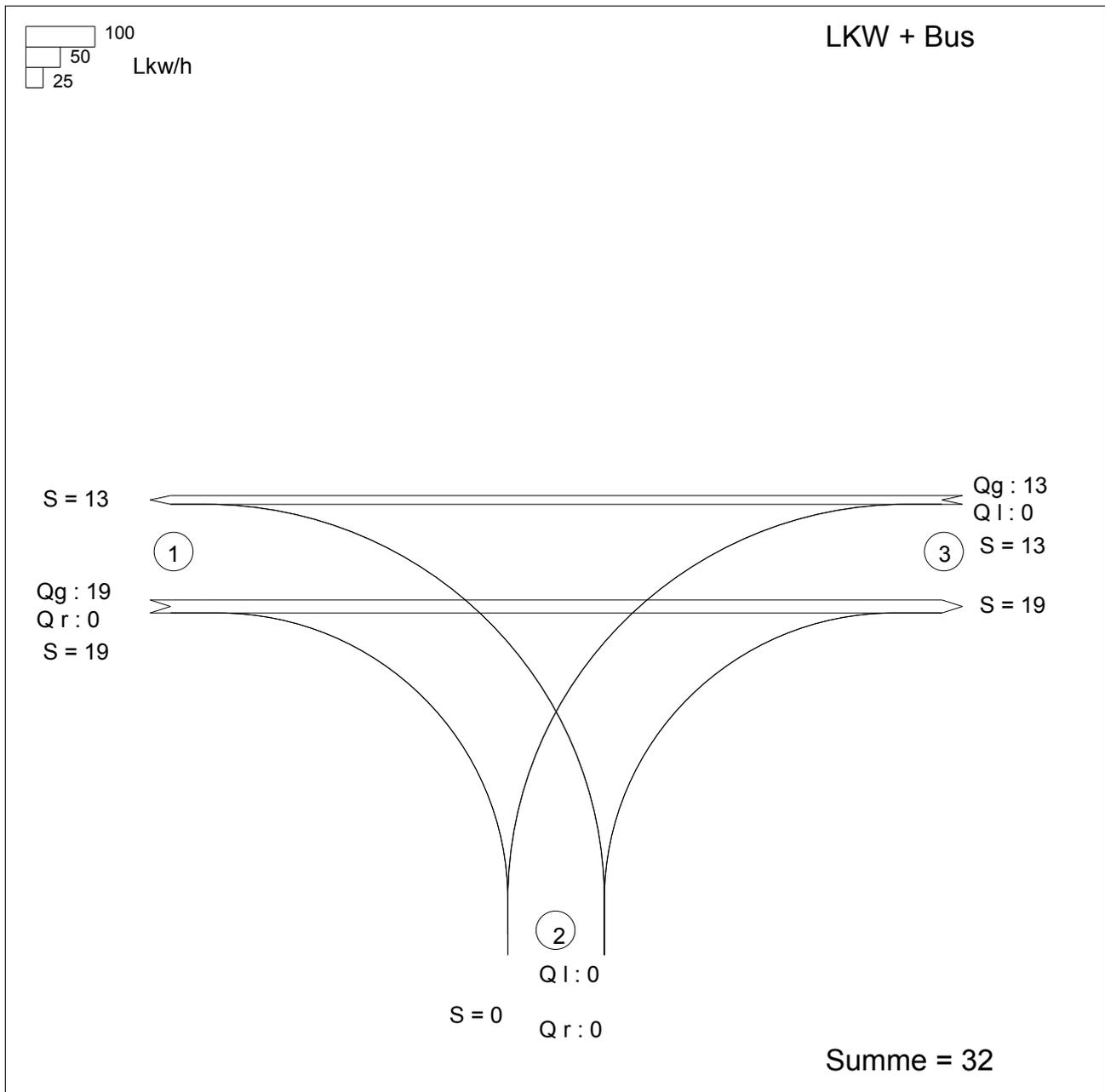
Projekt : Stadt Zirndorf BG Bachwiesen
 Knotenpunkt : Einmündung Ost
 Stunde : Morgenspitze
 Datei : ZIRNDORF_BG_BACHWIESEN_EINMÜNDUNG_OST_MORGENSPITZ102021.kob



Zufahrt 1: Banderbacher Straße
 Zufahrt 2: BG Bachwiesen Ost
 Zufahrt 3: Banderbacher Straße

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

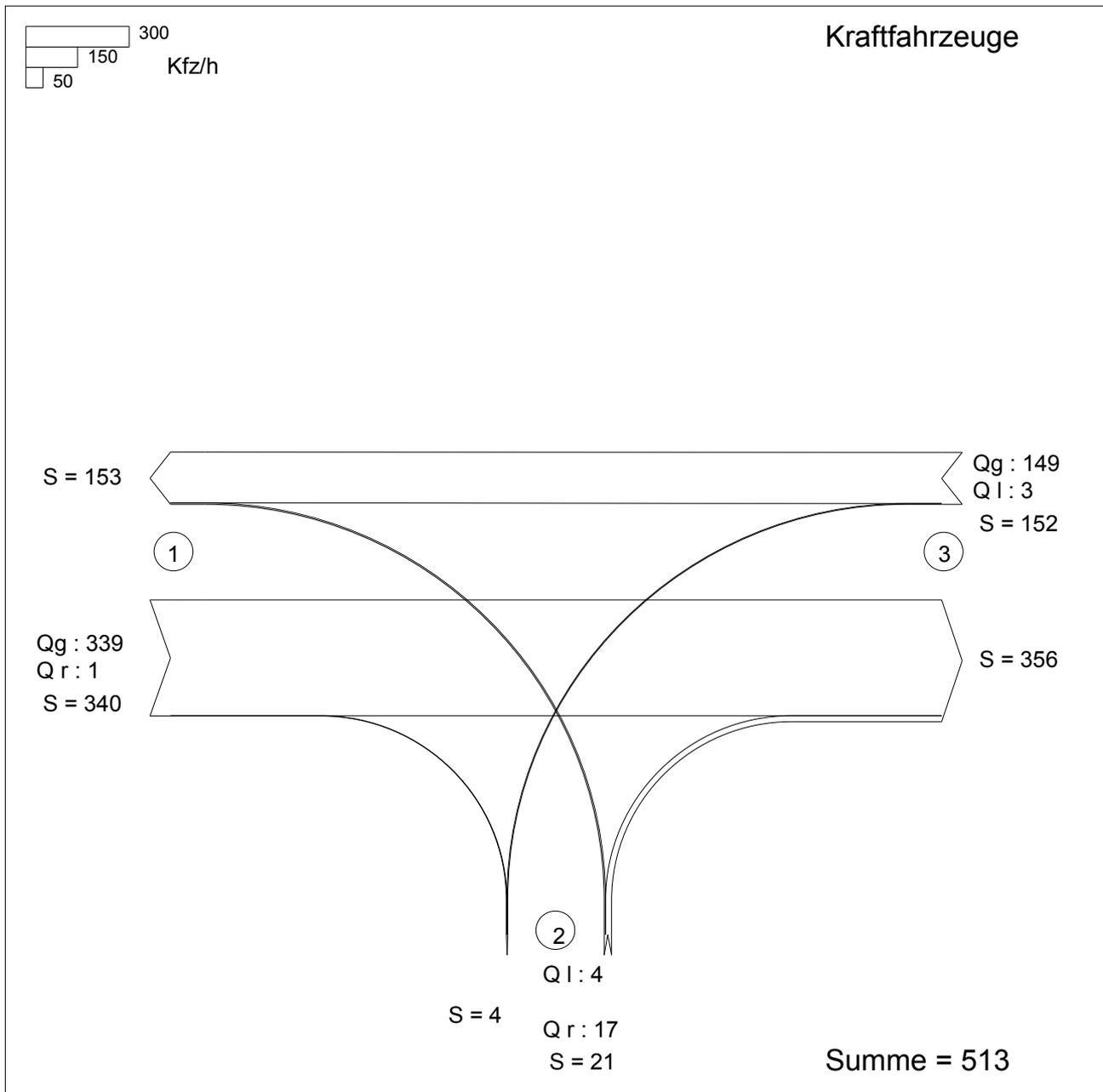
Projekt : Stadt Zirndorf BG Bachwiesen
 Knotenpunkt : Einmündung Ost
 Stunde : Morgenspitze
 Datei : ZIRNDORF_BG_BACHWIESEN_EINMÜNDUNG_OST_MORGENSPITZ102021.kob



Zufahrt 1: Banderbacher Straße
 Zufahrt 2: BG Bachwiesen Ost
 Zufahrt 3: Banderbacher Straße

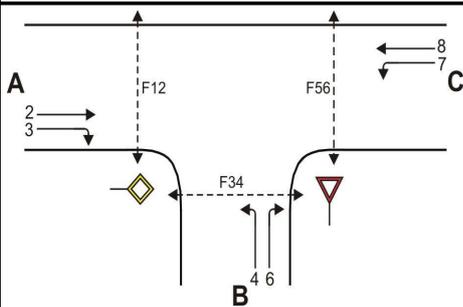
Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stadt Zirndorf BG Bachwiesen
 Knotenpunkt : Einmündung Ost
 Stunde : Morgenspitze
 Datei : ZIRNDORF_BG_BACHWIESEN_EINMÜNDUNG_OST_MORGENSPITZ102021.kob



Zufahrt 1: Banderbacher Straße
 Zufahrt 2: BG Bachwiesen Ost
 Zufahrt 3: Banderbacher Straße

Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Banderbacher Straße / BG Bachwiesen O
 Verkehrsdaten: Datum _____ Uhrzeit _____ Planung Analyse
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe D

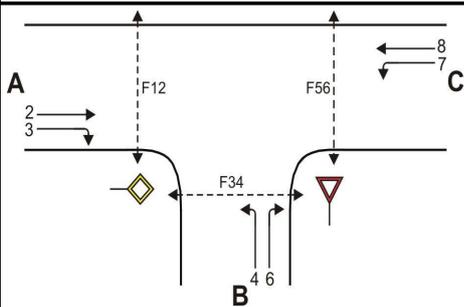
Geometrische Randbedingungen

| Zufahrt | Verkehrsstrom | Fahrstreifen | | | Fußgängerfurt | |
|---------|---------------|----------------|-------------------------|------------------------------|-----------------------|----------------------------------|
| | | Anzahl (0/1/2) | Aufstelllänge n [Pkw-E] | Dreiecksinsel (RA) (ja/nein) | Mittelinsel (ja/nein) | FGÜ (ja/nein) |
| | | 1 | 2 | 3 | 4a | 4b |
| A | 2 | 1 | --- | --- | --- | --- |
| | 3 | 0 | --- | nein | --- | --- |
| | F12 | --- | --- | --- | nein | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| B | 4 | 1 | 1 | --- | --- | --- |
| | 6 | 0 | | nein | --- | --- |
| | F34 | --- | --- | --- | nein | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| C | 7 | 0 | 0 | --- | --- | --- |
| | 8 | 1 | --- | --- | --- | --- |
| | F56 | --- | --- | --- | nein | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |

Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

| Zufahrt | Verkehrsstrom | Rad | LV | Lkw+Bus | LkwK | Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8) | Fg | Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4)) | Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11) |
|---------|---------------|-----------------|----------------|---------------------|-------------------|--------------------------------|---------------|--|---------------------------------|
| | | q Rad,i [Rad/h] | q LV,i [Pkw/h] | q Lkw+Bus,i [Lkw/h] | q LkwK,i [LkwK/h] | q Fz,i [Fz/h] | q Fg,i [Fg/h] | f PE,i [-] | q PE,i [Pkw-E/h] |
| | | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| A | 2 | 10 | 320 | 19 | 0 | 349 | --- | 1,014 | 354 |
| | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | --- | 1,000 | 1 |
| | F12 | --- | --- | --- | --- | --- | 0 | --- | --- |
| B | 4 | 0 | 4 | 0 | 0 | 4 | --- | 1,000 | 4 |
| | 6 | 0 | 17 | 0 | 0 | 17 | --- | 1,000 | 17 |
| | F34 | --- | --- | --- | --- | --- | 0 | --- | --- |
| C | 7 | 0 | 3 | 0 | 0 | 3 | --- | 1,000 | 3 |
| | 8 | 1 | 136 | 13 | 0 | 150 | --- | 1,040 | 156 |
| | F56 | --- | --- | --- | --- | --- | 0 | --- | --- |

Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Banderbacher Straße/B BG Bachwiesen O
 Verkehrsdaten: Datum _____
 Uhrzeit _____ Planung Analyse
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe D

Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8

| Verkehrsstrom | Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14) x_i [-] |
|---------------|--|-----------------------------------|--|
| | 13 | 14 | 15 |
| 2 | 354 | 1800 | 0,197 |
| 8 | 156 | 1800 | 0,087 |

Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7

| Verkehrsstrom | Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Hauptströme (Tabelle S5-2) $q_{p,i}$ [Fz/h] | | Grundkapazität (Bild S5-2) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | | Abminderungsfaktor F_g (Bild S5-3) $f_{f,EK,j}$ [-] | |
|---------------|--|--|-------------|--|-------------|--|---------------|
| | | ohne RA | mit RA | ohne RA | mit RA | ohne RA | mit RA |
| | 16 | 17 | | 18 | | 19 | |
| 3 | 1 | ohne RA 0 | mit RA - | ohne RA 1600 | mit RA - | ohne RA 1,000 | mit RA --- |
| 7 (j=F34) | 3 | 350 | | 863 | | 1,000 | |
| 6 | 17 | 349 | | 783 | | ohne RA 1,000 | mit RA --- |
| 4 (j=F12) | 4 | 502 | | 568 | | 1,000 | |

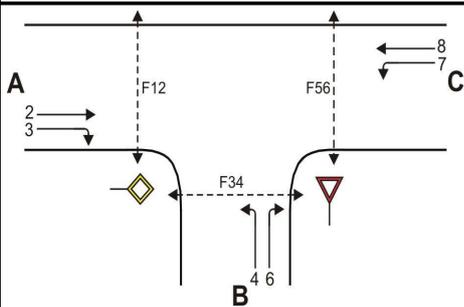
Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7

| Verkehrsstrom | Kapazität (Gl.(S5-7)) (Sp.18*Sp.19) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20) x_i [-] | staufreier Zustand (Gl.(S5-8)) mit Sp.2, 16 und 20) $p_{0,i}$ [-] |
|---------------|--|--|---|
| | 20 | 21 | 22 |
| 3 | 1600 | 0,001 | 0,999 |
| 7 | 863 | 0,003 | 0,996 |
| 6 | 783 | 0,022 | 0,978 |

Kapazität des Verkehrsstroms 4

| Verkehrsstrom | Kapazität (Gl.(S5-9))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22) $C_{PE,4}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.23) x_4 [-] |
|---------------|--|--|
| | 23 | 24 |
| 4 | 566 | 0,007 |

Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Banderbacher Stra/B BG Bachwiesen O
 Verkehrsdaten: Datum _____
 Uhrzeit _____ Planung Analyse
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe D

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | Summe der Hauptströme $\Sigma q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.37) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV |
|---------|---------------------------------|--|---|---|---|---|
| | | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 |
| A | F1 | 150 | 500 | --- | 0 (keine Fussg.) | --- |
| | F2 | 350 | | | | |
| | F23 | --- | --- | --- | 0 (kein Radf.) | --- |
| | R11-1 | --- | | | | |
| R11-2 | --- | | | | | |
| B | F23 | --- | 21 | --- | 0 (keine Fussg.) | --- |
| | F3 | 0 | | | | |
| | F4 | 21 | --- | --- | 0 (kein Radf.) | --- |
| | F45 | --- | | | | |
| R2 | --- | | | | | |
| C | F45 | --- | 502 | --- | 0 (keine Fussg.) | --- |
| | F5 | 349 | | | | |
| | F6 | 153 | --- | --- | 0 (kein Radf.) | --- |
| | R5-1 | --- | | | | |
| R5-2 | --- | | | | | |

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.41) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.43) QSV |
|--|---------------------------------|--|---|---|---|
| | | 41 | 42 | 43 | 44 |
| A | F1 | | | siehe | oben |
| | F2 | | | | |
| | F23 | | | | |
| | R11-1 | | | | |
| R11-2 | | | | | |
| B | F23 | | | siehe | oben |
| | F3 | | | | |
| | F4 | | | | |
| | F45 | | | | |
| R2 | | | | | |
| C | F45 | | | siehe | oben |
| | F5 | | | | |
| | F6 | | | | |
| | R5-1 | | | | |
| R5-2 | | | | | |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV F_g/Rad,ges | | | | | --- |

3.2 nachmittägliche Spitzenstunde

Projekt : Stadt Zirndorf BG Bachwiesen
 Knotenpunkt : Einmündung Ost
 Stunde : Abendspitze
 Datei : ZIRNDORF_BG_BACHWIESEN_EINMÜNDUNG_OST_ABENDSPITZ102021.kob

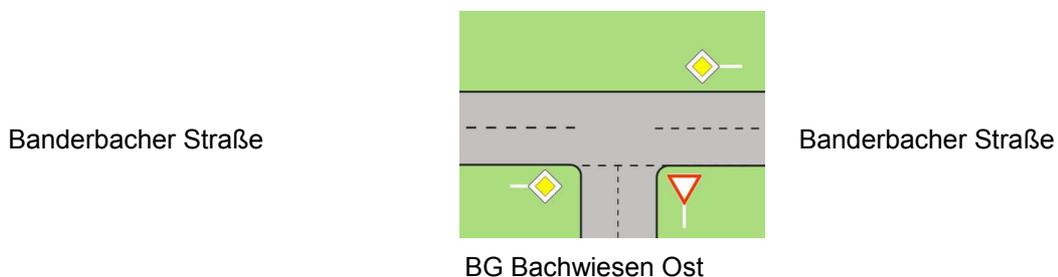


Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes

Knotenpunkttyp : T-Kreuzung (Einmündung)
 Lage : Innerorts
 Zweigeteilte Vorfahrt : nein

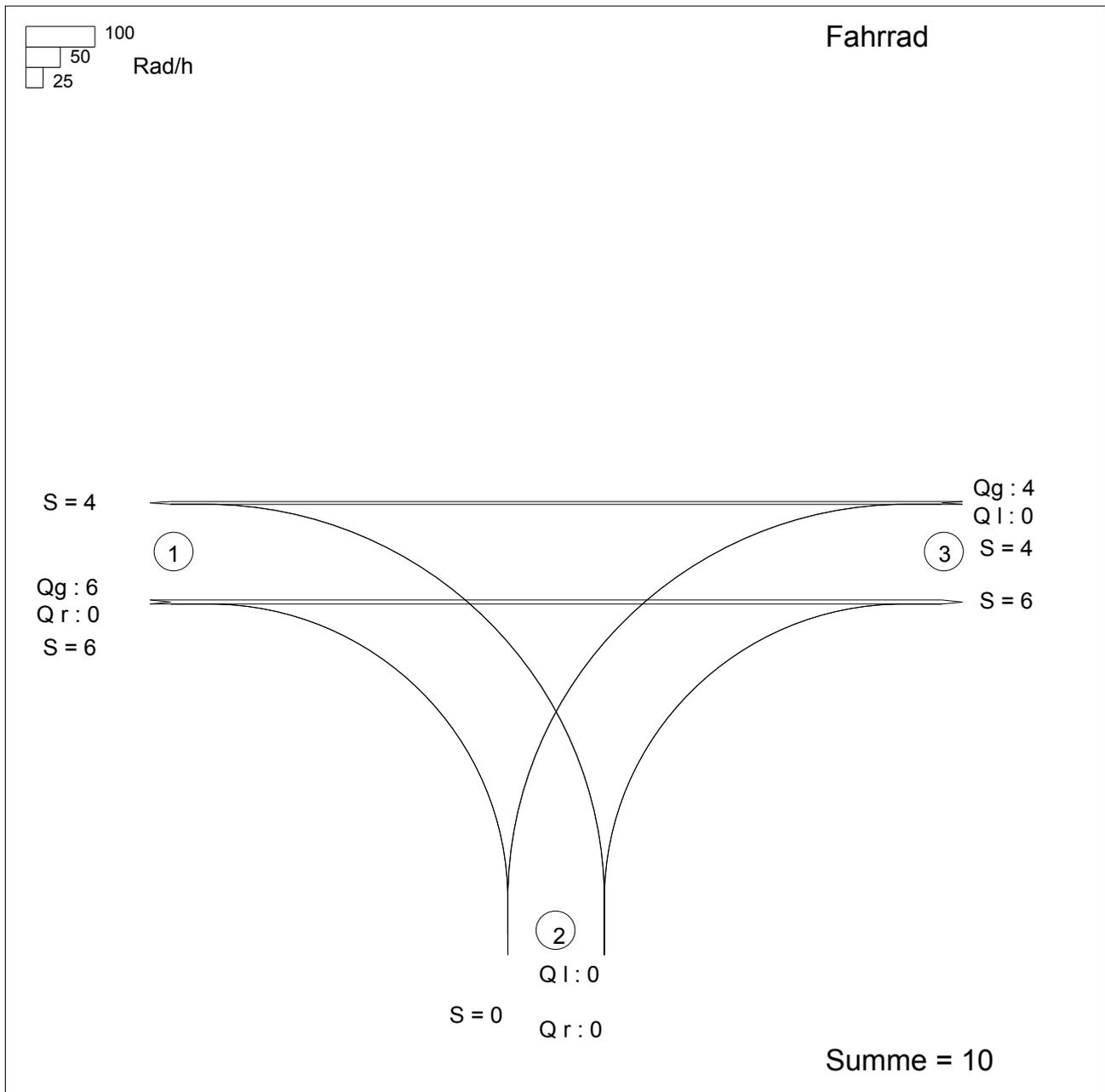
| | | | |
|---|---------|--------|----------|
| | Strom | | Strom |
| Dreiecksinsel, Hauptstraße : | 3 : | nein | |
| Dreiecksinsel, Nebenstraße : | 6 : | nein | |
| Anzahl der Fahrstreifen : | 2 : | 1 | 8 : 1 |
| Linksabbiegestreifen vorhanden? | | | 7 : nein |
| Anzahl der zusätzlichen Aufstellplätze (Rechts-Ein-Bieger) | 6 : | 1 | |
| Vorfahrtzeichen (StVO §52) : | 4 & 6 : | Z. 205 | |

Straßennamen :



Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

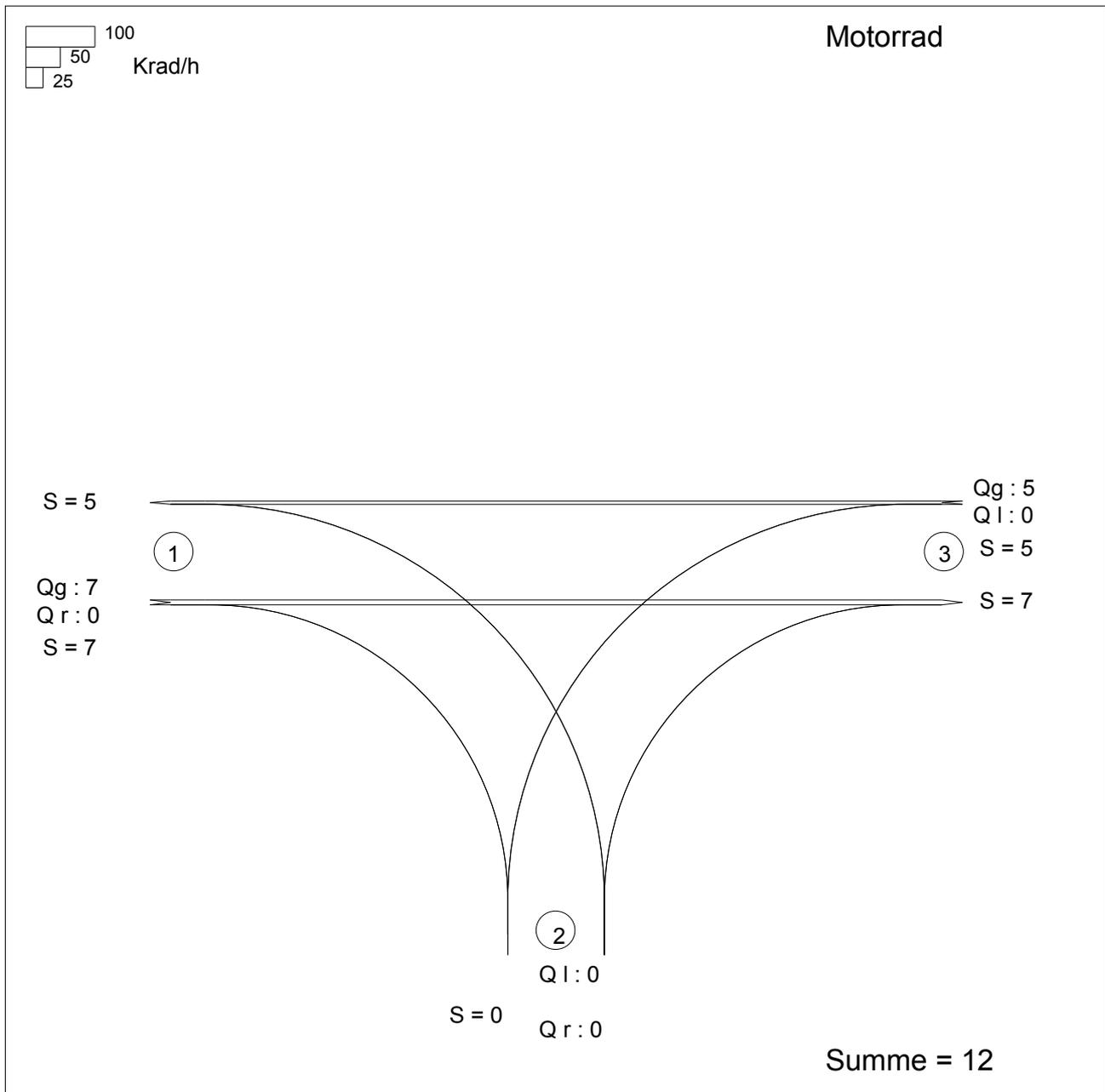
Projekt : Stadt Zirndorf BG Bachwiesen
 Knotenpunkt : Einmündung Ost
 Stunde : Abendspitze
 Datei : ZIRNDORF_BG_BACHWIESEN_EINMÜNDUNG_OST_ABENDSPITZ102021.kob



Zufahrt 1: Banderbacher Straße
 Zufahrt 2: BG Bachwiesen Ost
 Zufahrt 3: Banderbacher Straße

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

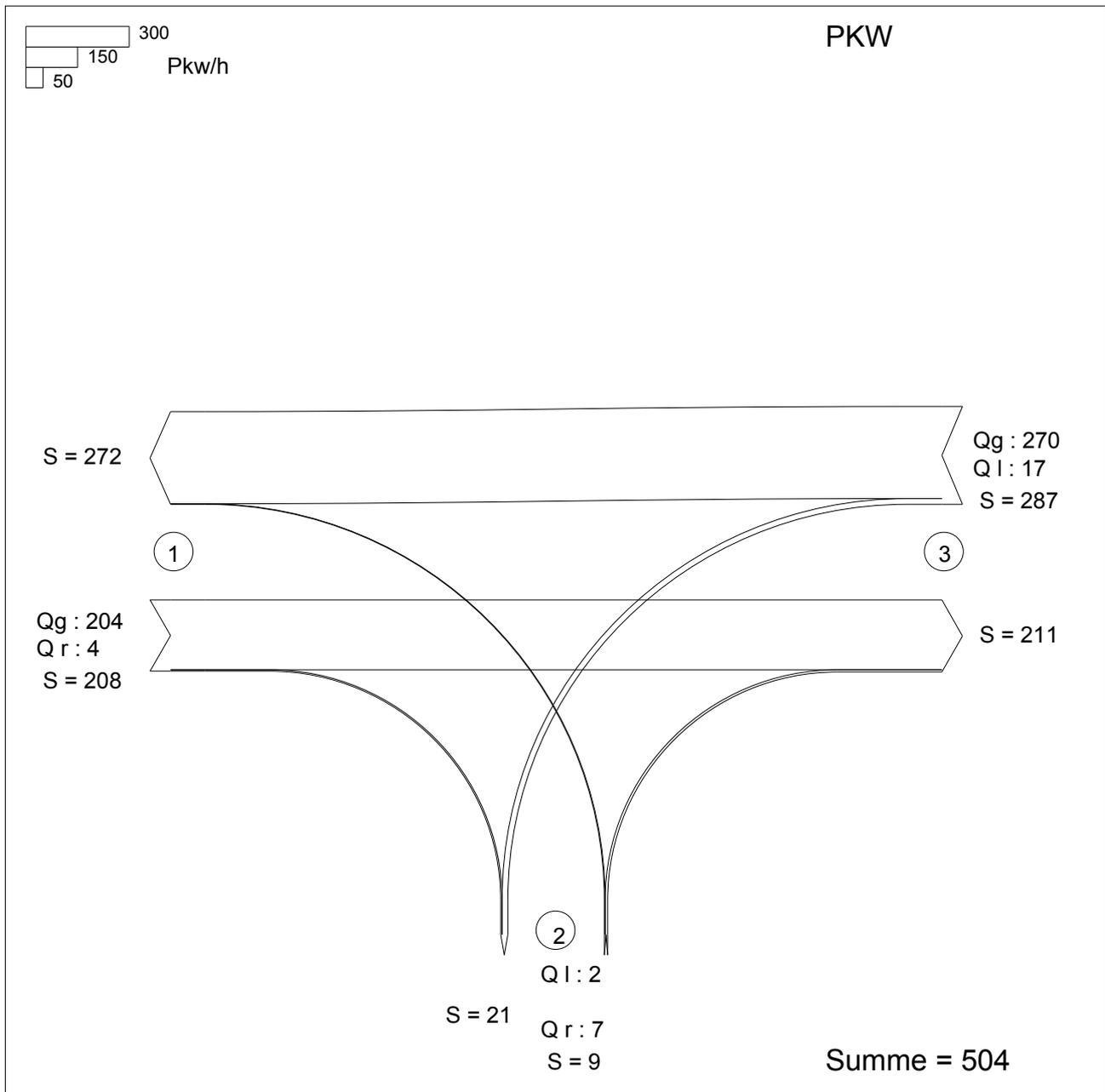
Projekt : Stadt Zirndorf BG Bachwiesen
 Knotenpunkt : Einmündung Ost
 Stunde : Abendspitze
 Datei : ZIRNDORF_BG_BACHWIESEN_EINMÜNDUNG_OST_ABENDSPITZ102021.kob



Zufahrt 1: Banderbacher Straße
 Zufahrt 2: BG Bachwiesen Ost
 Zufahrt 3: Banderbacher Straße

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

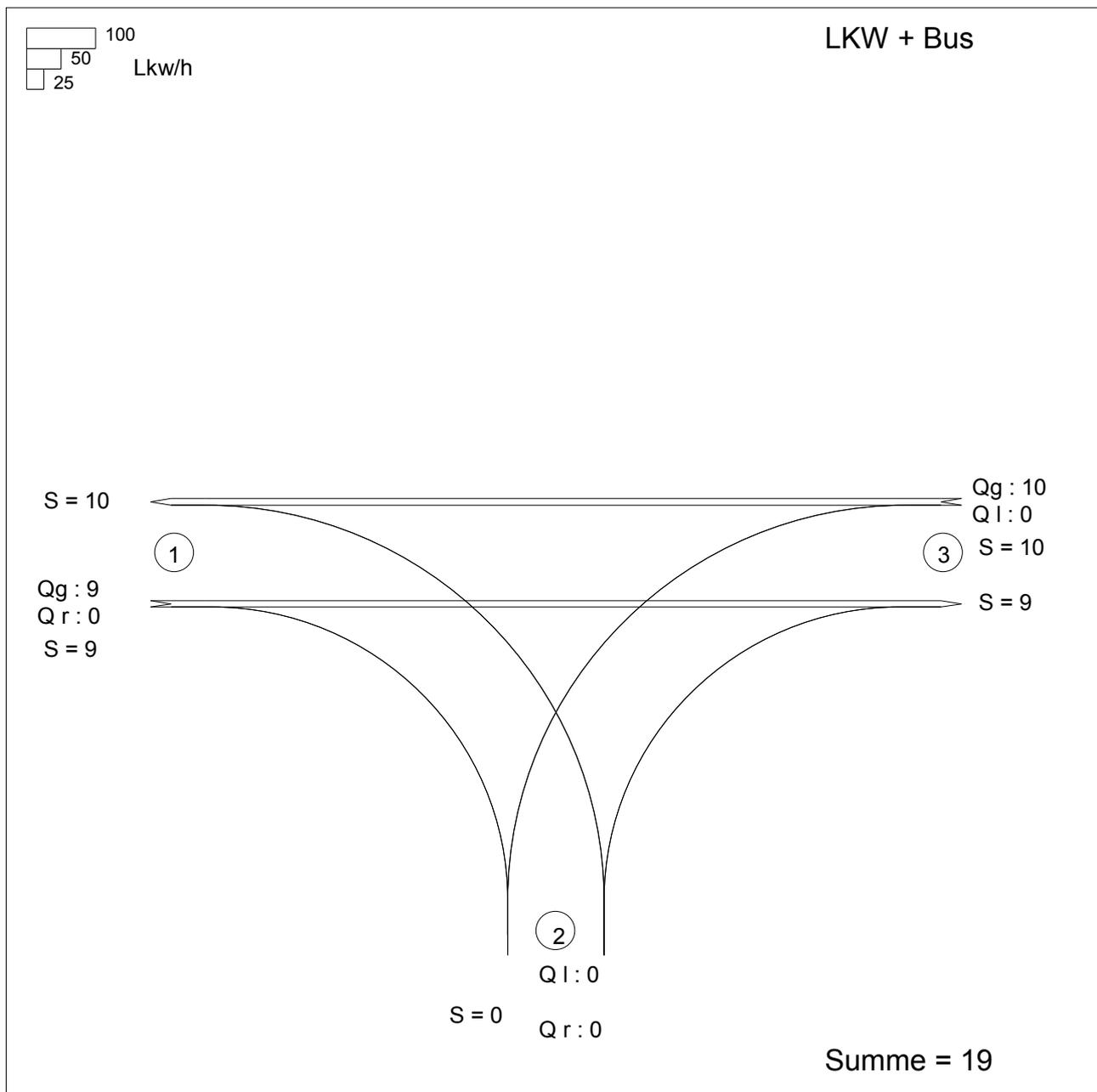
Projekt : Stadt Zirndorf BG Bachwiesen
 Knotenpunkt : Einmündung Ost
 Stunde : Abendspitze
 Datei : ZIRNDORF_BG_BACHWIESEN_EINMÜNDUNG_OST_ABENDSPITZ102021.kob



Zufahrt 1: Banderbacher Straße
 Zufahrt 2: BG Bachwiesen Ost
 Zufahrt 3: Banderbacher Straße

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

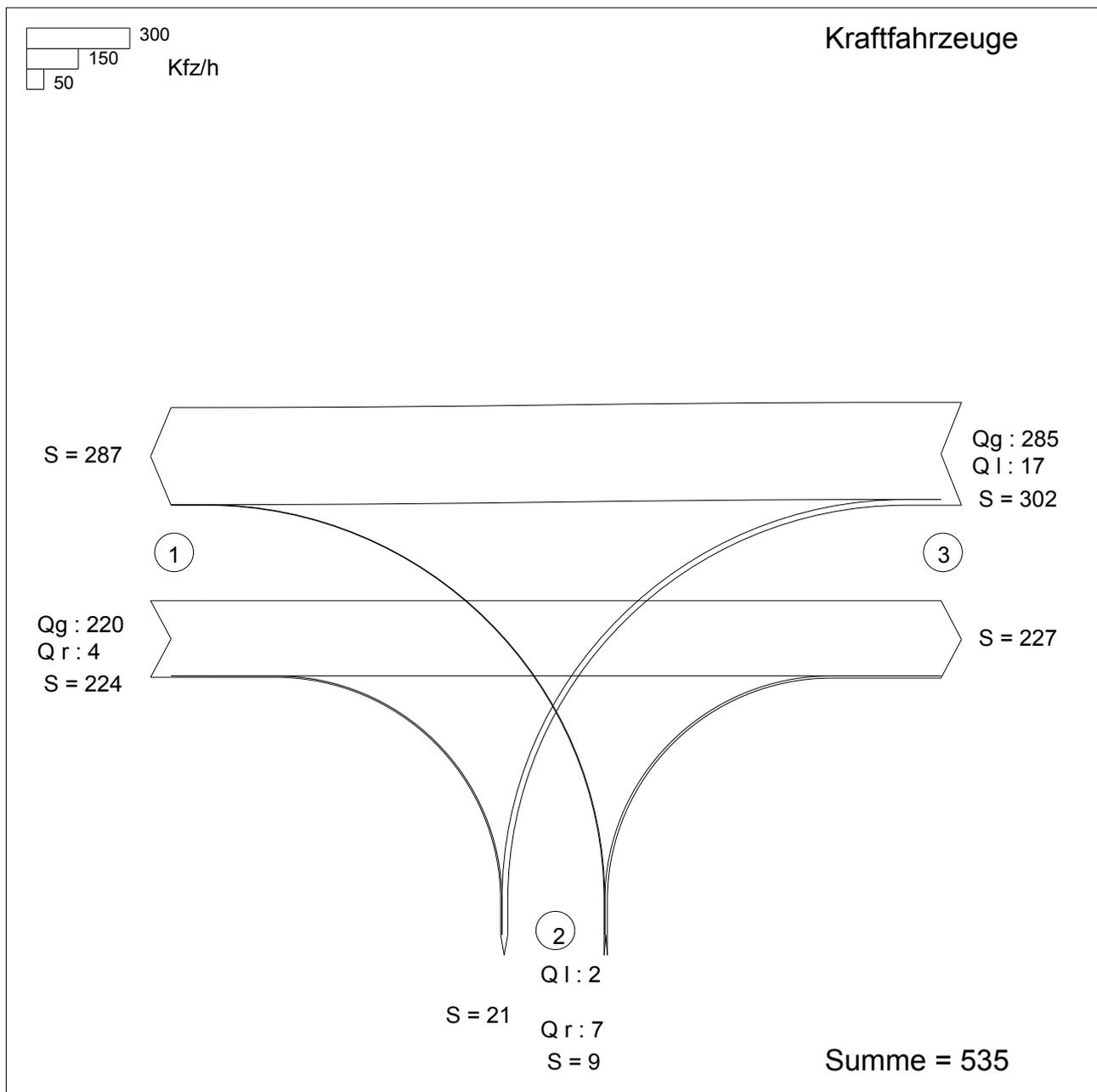
Projekt : Stadt Zirndorf BG Bachwiesen
 Knotenpunkt : Einmündung Ost
 Stunde : Abendspitze
 Datei : ZIRNDORF_BG_BACHWIESEN_EINMÜNDUNG_OST_ABENDSPITZ102021.kob



Zufahrt 1: Banderbacher Straße
 Zufahrt 2: BG Bachwiesen Ost
 Zufahrt 3: Banderbacher Straße

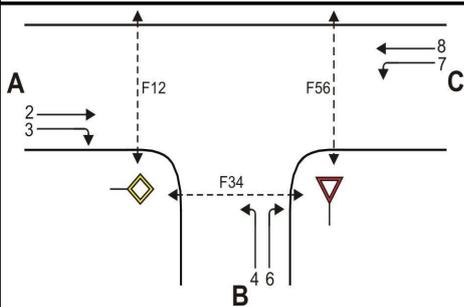
Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stadt Zirndorf BG Bachwiesen
 Knotenpunkt : Einmündung Ost
 Stunde : Abendspitze
 Datei : ZIRNDORF_BG_BACHWIESEN_EINMÜNDUNG_OST_ABENDSPITZ102021.kob



Zufahrt 1: Banderbacher Straße
 Zufahrt 2: BG Bachwiesen Ost
 Zufahrt 3: Banderbacher Straße

Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Banderbacher Straße / BG Bachwiesen O
 Verkehrsdaten: Datum _____ Uhrzeit _____ Planung Analyse
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe D

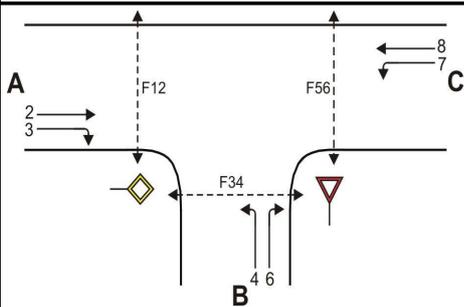
Geometrische Randbedingungen

| Zufahrt | Verkehrsstrom | Fahrstreifen | | | Fußgängerfurt | |
|---------|---------------|----------------|-------------------------|------------------------------|-----------------------|----------------------------------|
| | | Anzahl (0/1/2) | Aufstelllänge n [Pkw-E] | Dreiecksinsel (RA) (ja/nein) | Mittelinsel (ja/nein) | FGÜ (ja/nein) |
| | | 1 | 2 | 3 | 4a | 4b |
| A | 2 | 1 | --- | --- | --- | --- |
| | 3 | 0 | --- | nein | --- | --- |
| | F12 | --- | --- | --- | nein | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| B | 4 | 1 | 1 | --- | --- | --- |
| | 6 | 0 | | nein | --- | --- |
| | F34 | --- | --- | --- | nein | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| C | 7 | 0 | 0 | --- | --- | --- |
| | 8 | 1 | --- | --- | --- | --- |
| | F56 | --- | --- | --- | nein | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |

Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

| Zufahrt | Verkehrsstrom | Rad | LV | Lkw+Bus | LkwK | Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8) | Fg | Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4)) | Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11) |
|---------|---------------|-----------------|----------------|---------------------|-------------------|--------------------------------|---------------|--|---------------------------------|
| | | q Rad,i [Rad/h] | q LV,i [Pkw/h] | q Lkw+Bus,i [Lkw/h] | q LkwK,i [LkwK/h] | q Fz,i [Fz/h] | q Fg,i [Fg/h] | f PE,i [-] | q PE,i [Pkw-E/h] |
| | | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| A | 2 | 6 | 211 | 9 | 0 | 226 | --- | 1,009 | 228 |
| | 3 | 0 | 4 | 0 | 0 | 4 | --- | 1,000 | 4 |
| | F12 | --- | --- | --- | --- | --- | 0 | --- | --- |
| B | 4 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | --- | 1,000 | 2 |
| | 6 | 0 | 7 | 0 | 0 | 7 | --- | 1,000 | 7 |
| | F34 | --- | --- | --- | --- | --- | 0 | --- | --- |
| C | 7 | 0 | 17 | 0 | 0 | 17 | --- | 1,000 | 17 |
| | 8 | 4 | 275 | 10 | 0 | 289 | --- | 1,010 | 292 |
| | F56 | --- | --- | --- | --- | --- | 0 | --- | --- |

Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Banderbacher Stra/B BG Bachwiesen O
 Verkehrsdaten: Datum _____
 Uhrzeit _____ Planung Analyse
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe D

Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8

| Verkehrsstrom | Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14) x_i [-] |
|---------------|--|-----------------------------------|--|
| | 13 | 14 | 15 |
| 2 | 228 | 1800 | 0,127 |
| 8 | 292 | 1800 | 0,162 |

Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7

| Verkehrsstrom | Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Hauptströme (Tabelle S5-2) $q_{p,i}$ [Fz/h] | | Grundkapazität (Bild S5-2) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | | Abminderungsfaktor F_g (Bild S5-3) $f_{f,EK,j}$ [-] | |
|---------------|--|--|--------|--|--------|--|--------|
| | | ohne RA | mit RA | ohne RA | mit RA | ohne RA | mit RA |
| | 16 | 17 | | 18 | | 19 | |
| 3 | 4 | 0 | - | 1600 | - | 1,000 | --- |
| 7 (j=F34) | 17 | 230 | | 989 | | 1,000 | |
| 6 | 7 | 228 | | 908 | | 1,000 | --- |
| 4 (j=F12) | 2 | 534 | | 544 | | 1,000 | |

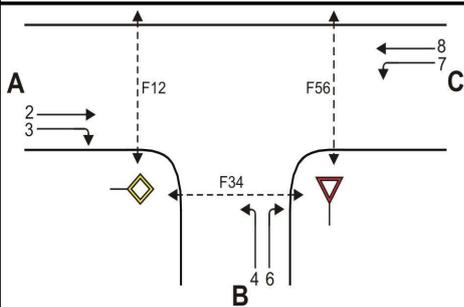
Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7

| Verkehrsstrom | Kapazität (Gl.(S5-7)) (Sp.18*Sp.19) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20) x_i [-] | staufreier Zustand (Gl.(S5-8)) mit Sp.2, 16 und 20) $p_{0,i}$ [-] |
|---------------|--|--|---|
| | 20 | 21 | 22 |
| 3 | 1600 | 0,003 | 0,998 |
| 7 | 989 | 0,017 | 0,979 |
| 6 | 908 | 0,008 | 0,992 |

Kapazität des Verkehrsstroms 4

| Verkehrsstrom | Kapazität (Gl.(S5-9))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22) $C_{PE,4}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.23) x_4 [-] |
|---------------|--|--|
| | 23 | 24 |
| 4 | 533 | 0,004 |

Formblatt S5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Banderbacher Straße/B BG Bachwiesen O

Verkehrsdaten: Datum _____
Uhrzeit _____ Planung Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe D

Kapazität der Mischströme

| Zufahrt | Verkehrsstrom | Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 24) $x_i [-]$ | Aufstellplätze (Sp.2) n [Pkw-E] | Verkehrsstärke (Σ Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität (Gl.(S5-10) bzw. (S5-11)) $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h] | Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5) mit Sp.9 und 11) $f_{PE,m} [-]$ |
|---------|---------------|--|--------------------------------------|--|---|---|
| | | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 |
| B | 4 | 0,004 | 1 | 9 | 1050 | 1,000 |
| | 6 | 0,008 | | | | |
| C | 7 | 0,017 | 0 | --- | | |
| | 8 | 0,162 | | | | |

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme

| Zufahrt | Verkehrsstrom | Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 29) $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$ | Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23 und 28) $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h] | Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31) (Sp.31/Sp.30) C_i bzw. C_m [Fz/h] | Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32) (Sp.32-Sp.9) R_i bzw. R_m [Fz/h] | mittlere Wartezeit (Bild S5-24) $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.34) QSV |
|---------|---------------|---|---|--|---|---|--|
| | | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 |
| A | 2 | 1,009 | 1800 | 1784 | 1558 | 2,3 | A |
| | 3 | 1,000 | 1600 | 1600 | 1596 | 2,3 | A |
| B | 4 | 1,000 | 533 | 533 | 531 | 6,8 | A |
| | 6 | 1,000 | 908 | 908 | 901 | 4,0 | A |
| C | 7 | 1,000 | 989 | 989 | 972 | 3,7 | A |
| | 8 | 1,010 | 1800 | 1782 | 1493 | 2,4 | A |
| B | 4+6 | 1,000 | 1050 | 1050 | 1041 | 3,5 | A |
| C | 7+8 | 1,010 | 1800 | 1783 | 1477 | 2,4 | A |

erreichbare Qualitätsstufe QSV Fz_{ges}

A

Anlage 4 Berechnungen nach HBS 2015 – neuer Knotenpunkt West

4.1 morgendliche Spitzenstunde

Projekt : Stadt Zirndorf BG Bachwiesen
 Knotenpunkt : Einmündung West
 Stunde : Morgenspitze
 Datei : ZIRNDORF_BG_BACHWIESEN_EINMÜNDUNG_WEST_MORGENSPITZ102021.kod

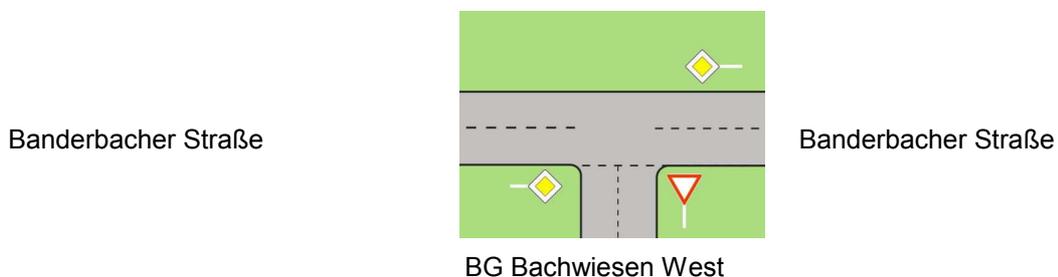


Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes

Knotenpunkttyp : T-Kreuzung (Einmündung)
 Lage : Innerorts
 Zweigeteilte Vorfahrt : nein

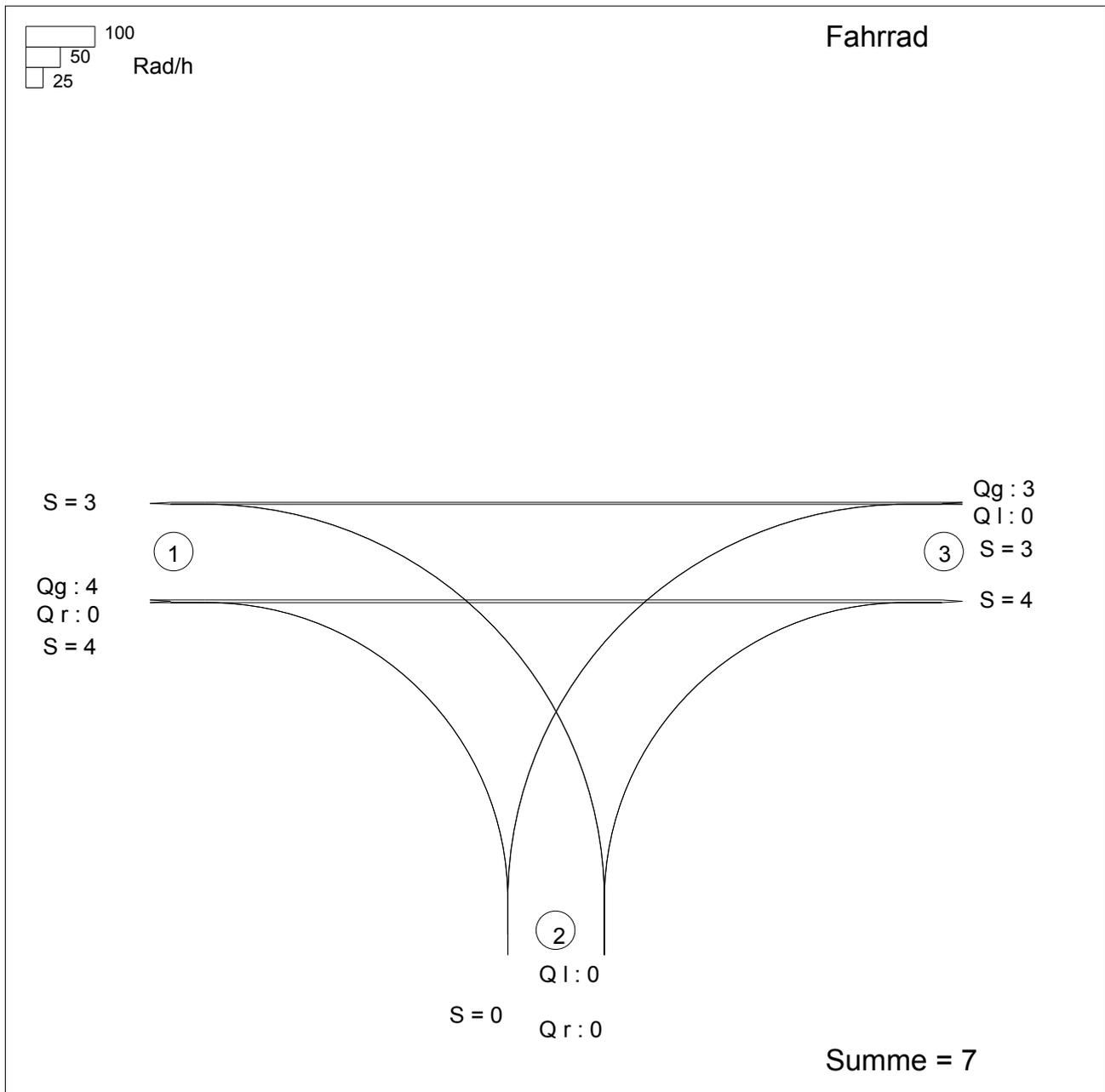
| | | | |
|---|---------|--------|----------|
| | Strom | | Strom |
| Dreiecksinsel, Hauptstraße : | 3 : | nein | |
| Dreiecksinsel, Nebenstraße : | 6 : | nein | |
| Anzahl der Fahrstreifen : | 2 : | 1 | 8 : 1 |
| Linksabbiegestreifen vorhanden? | | | 7 : nein |
| Anzahl der zusätzlichen Aufstellplätze (Rechts-Ein-Bieger) | 6 : | 1 | |
| Vorfahrtzeichen (StVO §52) : | 4 & 6 : | Z. 205 | |

Straßennamen :



Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

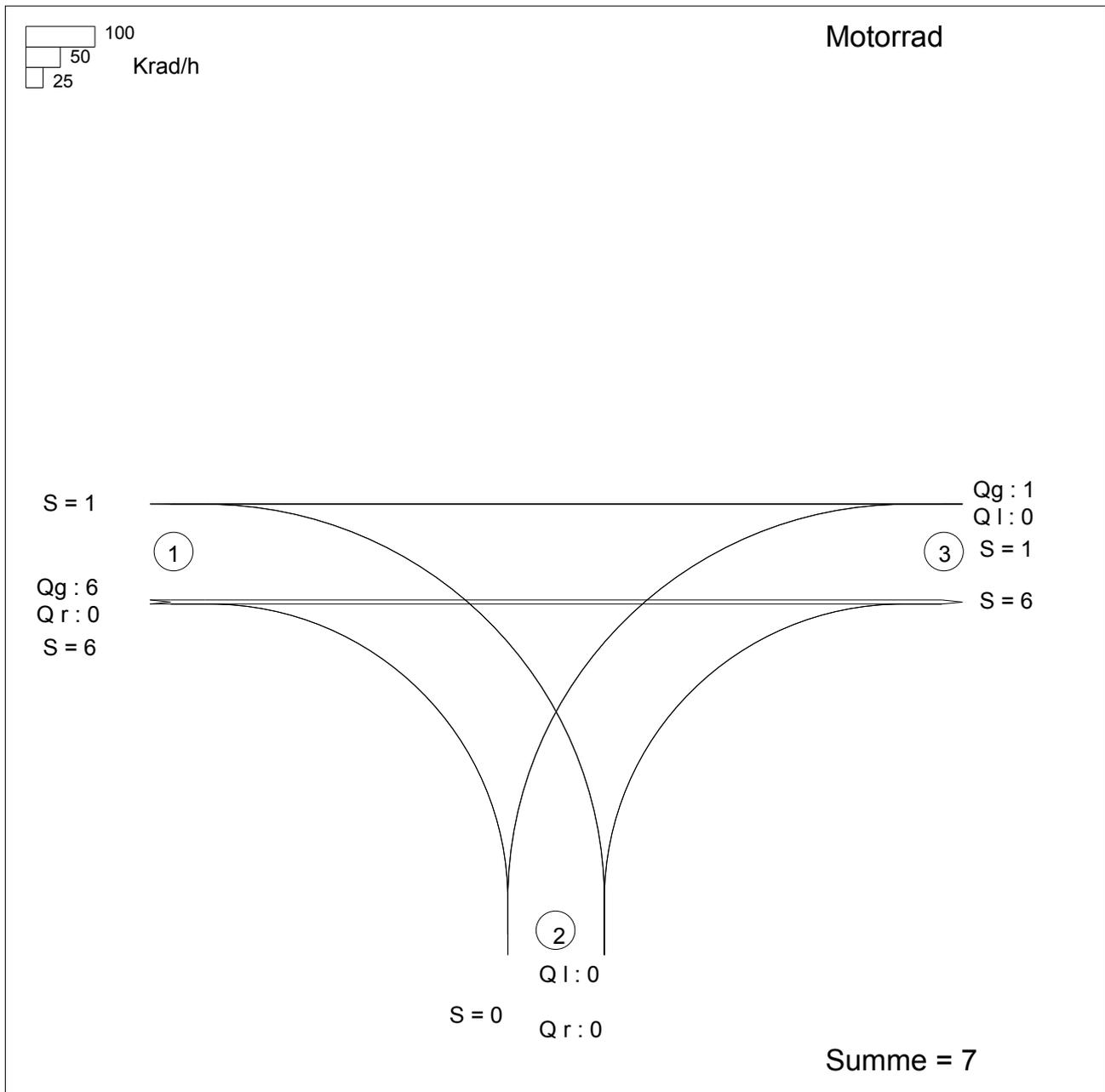
Projekt : Stadt Zirndorf BG Bachwiesen
 Knotenpunkt : Einmündung West
 Stunde : Morgenspitze
 Datei : ZIRNDORF_BG_BACHWIESEN_EINMÜNDUNG_WEST_MORGENSPITZ102021.kob



Zufahrt 1: Banderbacher Straße
 Zufahrt 2: BG Bachwiesen West
 Zufahrt 3: Banderbacher Straße

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

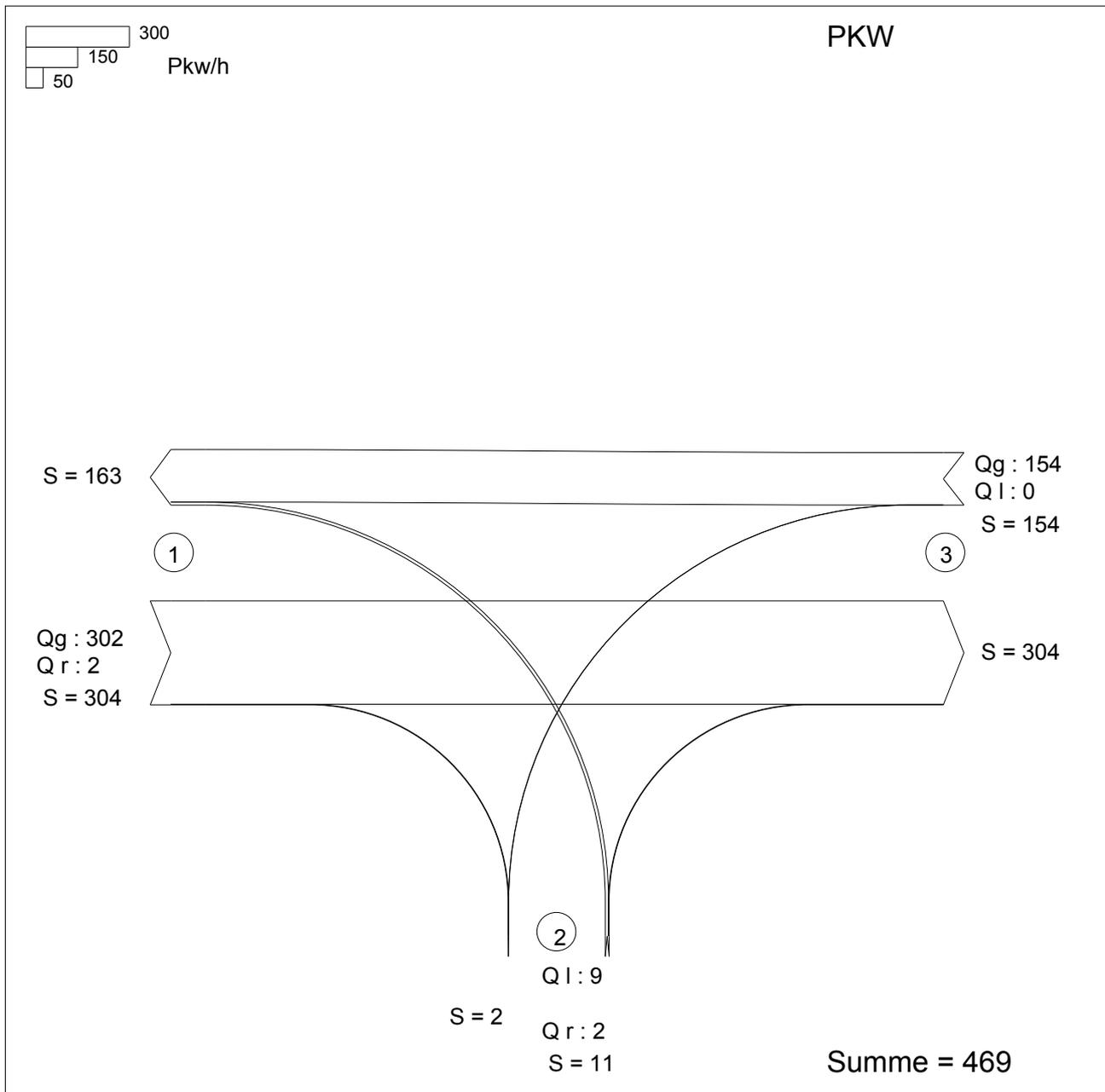
Projekt : Stadt Zirndorf BG Bachwiesen
 Knotenpunkt : Einmündung West
 Stunde : Morgenspitze
 Datei : ZIRNDORF_BG_BACHWIESEN_EINMÜNDUNG_WEST_MORGENSPITZ102021.kob



Zufahrt 1: Banderbacher Straße
 Zufahrt 2: BG Bachwiesen West
 Zufahrt 3: Banderbacher Straße

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

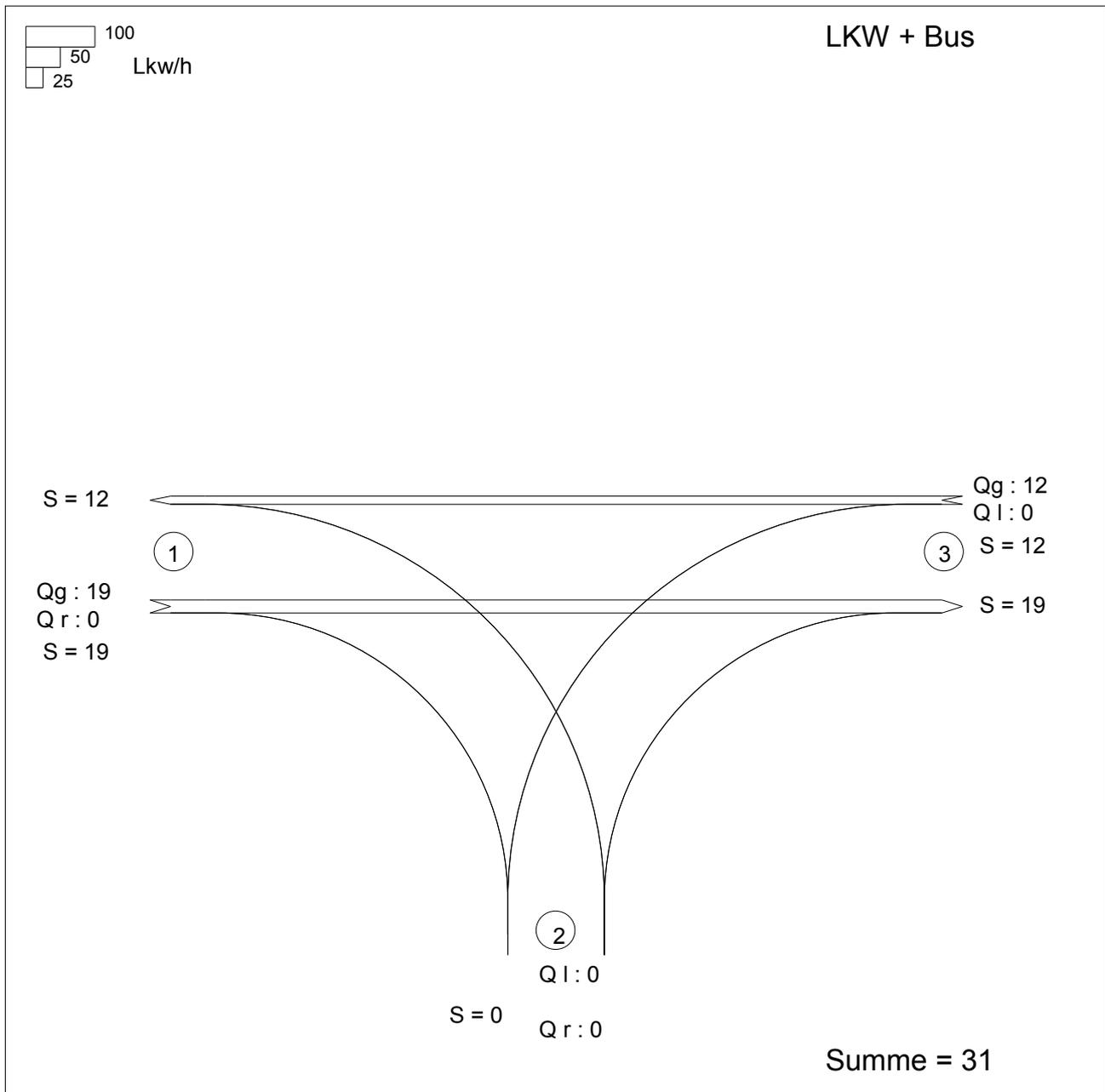
Projekt : Stadt Zirndorf BG Bachwiesen
 Knotenpunkt : Einmündung West
 Stunde : Morgenspitze
 Datei : ZIRNDORF_BG_BACHWIESEN_EINMÜNDUNG_WEST_MORGENSPITZ102021.kob



Zufahrt 1: Banderbacher Straße
 Zufahrt 2: BG Bachwiesen West
 Zufahrt 3: Banderbacher Straße

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

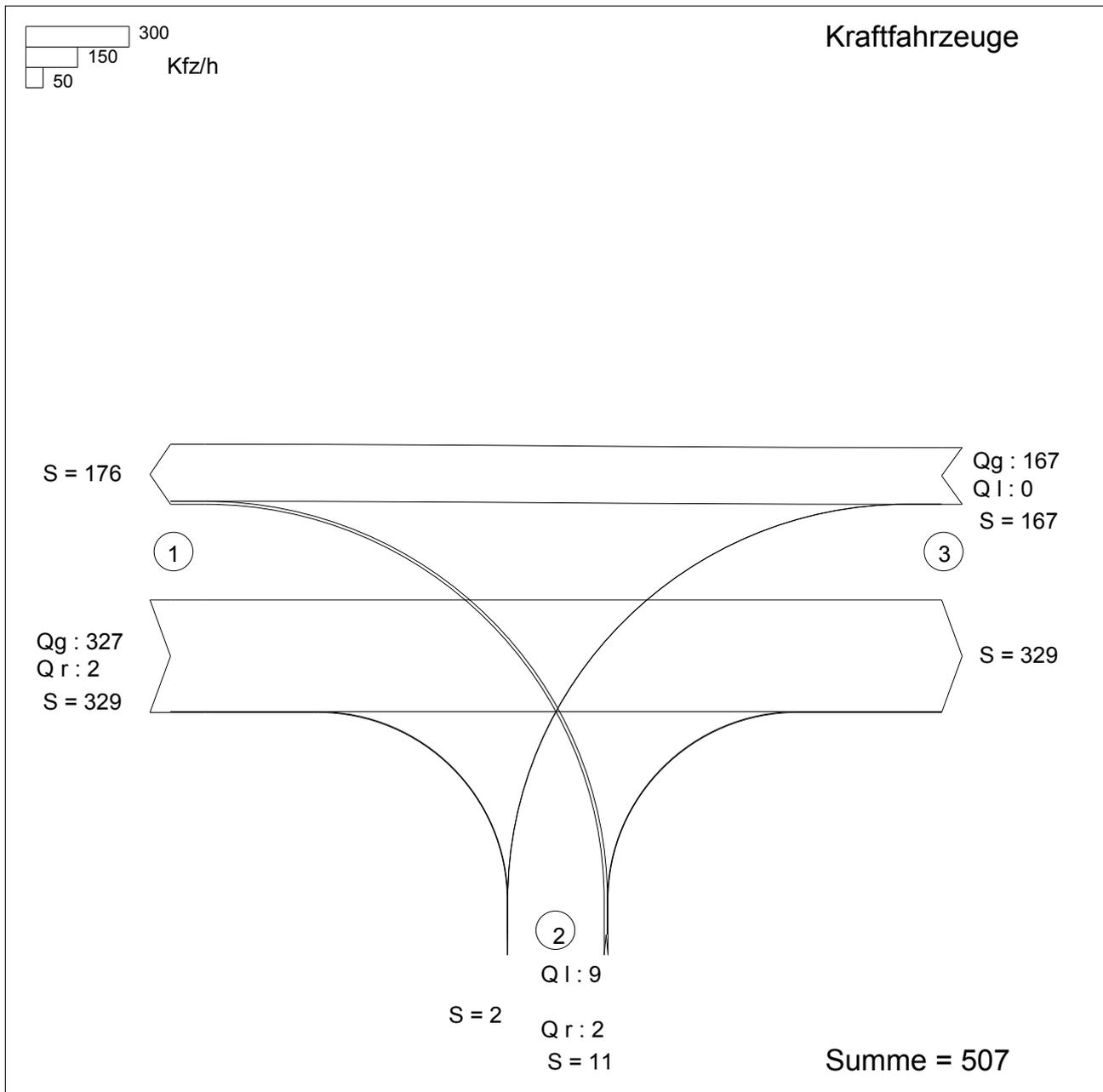
Projekt : Stadt Zirndorf BG Bachwiesen
 Knotenpunkt : Einmündung West
 Stunde : Morgenspitze
 Datei : ZIRNDORF_BG_BACHWIESEN_EINMÜNDUNG_WEST_MORGENSPITZ102021.kob



Zufahrt 1: Banderbacher Straße
 Zufahrt 2: BG Bachwiesen West
 Zufahrt 3: Banderbacher Straße

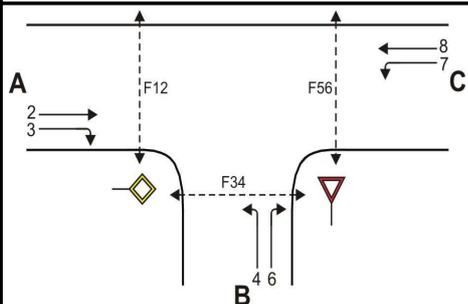
Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stadt Zirndorf BG Bachwiesen
 Knotenpunkt : Einmündung West
 Stunde : Morgenspitze
 Datei : ZIRNDORF_BG_BACHWIESEN_EINMÜNDUNG_WEST_MORGENSPITZ102021.kob



Zufahrt 1: Banderbacher Straße
 Zufahrt 2: BG Bachwiesen West
 Zufahrt 3: Banderbacher Straße

Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Banderbacher Straße/B BG Bachwiesen W
 Verkehrsdaten: Datum _____
 Uhrzeit _____ Planung Analyse
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe D

Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8

| Verkehrsstrom | Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14) x_i [-] |
|---------------|--|-----------------------------------|--|
| | 13 | 14 | 15 |
| 2 | 339 | 1800 | 0,188 |
| 8 | 175 | 1800 | 0,097 |

Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7

| Verkehrsstrom | Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Hauptströme (Tabelle S5-2) $q_{p,i}$ [Fz/h] | | Grundkapazität (Bild S5-2) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | | Abminderungsfaktor F_g (Bild S5-3) $f_{f,EK,j}$ [-] | |
|---------------|--|--|-------------|--|-------------|--|---------------|
| | | ohne RA | mit RA | ohne RA | mit RA | ohne RA | mit RA |
| | 16 | 17 | | 18 | | 19 | |
| 3 | 2 | ohne RA 0 | mit RA - | ohne RA 1600 | mit RA - | ohne RA 1,000 | mit RA --- |
| 7 (j=F34) | 0 | 333 | | 880 | | 1,000 | |
| 6 | 2 | 332 | | 800 | | ohne RA 1,000 | mit RA --- |
| 4 (j=F12) | 9 | 502 | | 568 | | 1,000 | |

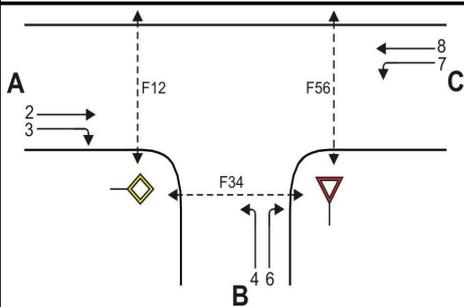
Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7

| Verkehrsstrom | Kapazität (Gl.(S5-7)) (Sp.18*Sp.19) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20) x_i [-] | staufreier Zustand (Gl.(S5-8)) mit Sp.2, 16 und 20) $p_{0,i}$ [-] |
|---------------|--|--|---|
| | 20 | 21 | 22 |
| 3 | 1600 | 0,001 | 0,999 |
| 7 | 880 | 0,000 | 1,000 |
| 6 | 800 | 0,003 | 0,998 |

Kapazität des Verkehrsstroms 4

| Verkehrsstrom | Kapazität (Gl.(S5-9))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22) $C_{PE,4}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.23) x_4 [-] |
|---------------|--|--|
| | 23 | 24 |
| 4 | 568 | 0,016 |

Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Banderbacher Str/B BG Bachwiesen W

Verkehrsdaten: Datum _____
 Uhrzeit _____ Planung Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe D

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | Summe der Hauptströme $\sum q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.37) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV |
|---------|---------------------------------|--|---|---|---|---|
| | | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 |
| A | F1 | 170 | 503 | --- | 0 (keine Fussg.) | --- |
| | F2 | 333 | | | | |
| | F23 | --- | --- | --- | 0 (kein Radf.) | --- |
| | R11-1 | --- | | | | |
| R11-2 | --- | | | | | |
| B | F23 | --- | 11 | --- | 0 (keine Fussg.) | --- |
| | F3 | 0 | | | | |
| | F4 | 11 | --- | --- | 0 (kein Radf.) | --- |
| | F45 | --- | | | | |
| R2 | --- | | | | | |
| C | F45 | --- | 501 | --- | 0 (keine Fussg.) | --- |
| | F5 | 331 | | | | |
| | F6 | 170 | --- | --- | 0 (kein Radf.) | --- |
| | R5-1 | --- | | | | |
| R5-2 | --- | | | | | |

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.41) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.43) QSV |
|---------|---------------------------------|--|---|---|---|
| | | 41 | 42 | 43 | 44 |
| A | F1 | | | siehe | oben |
| | F2 | | | | |
| | F23 | | | | |
| | R11-1 | | | | |
| R11-2 | | | | | |
| B | F23 | | | siehe | oben |
| | F3 | | | | |
| | F4 | | | | |
| | F45 | | | | |
| R2 | | | | | |
| C | F45 | | | siehe | oben |
| | F5 | | | | |
| | F6 | | | | |
| | R5-1 | | | | |
| R5-2 | | | | | |

erreichbare Qualitätsstufe QSV F_g /Rad,ges

4.2 nachmittägliche Spitzenstunde

Projekt : Stadt Zirndorf BG Bachwiesen
 Knotenpunkt : Einmündung West
 Stunde : Abendspitze
 Datei : ZIRNDORF_BG_BACHWIESEN_EINMÜNDUNG_WEST_ABENDSPITZ102021.kou

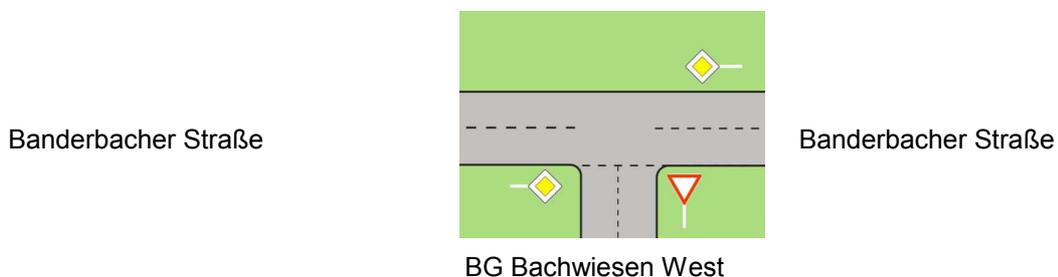


Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes

Knotenpunkttyp : T-Kreuzung (Einmündung)
 Lage : Innerorts
 Zweigeteilte Vorfahrt : nein

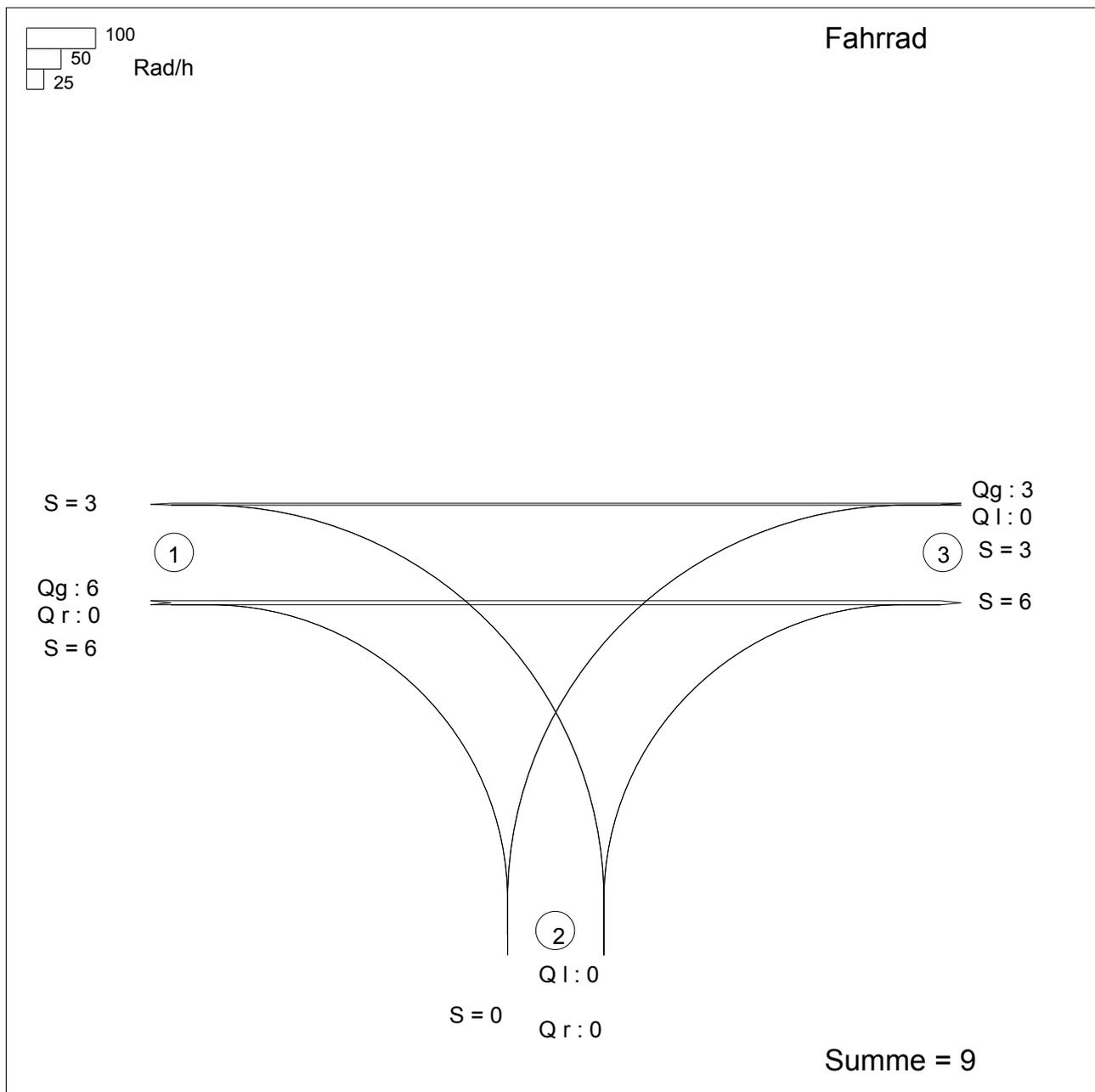
| | | | |
|---|---------|--------|----------|
| | Strom | | Strom |
| Dreiecksinsel, Hauptstraße : | 3 : | nein | |
| Dreiecksinsel, Nebenstraße : | 6 : | nein | |
| Anzahl der Fahrstreifen : | 2 : | 1 | 8 : 1 |
| Linksabbiegestreifen vorhanden? | | | 7 : nein |
| Anzahl der zusätzlichen Aufstellplätze (Rechts-Ein-Bieger) | 6 : | 1 | |
| Vorfahrtzeichen (StVO §52) : | 4 & 6 : | Z. 205 | |

Straßennamen :



Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

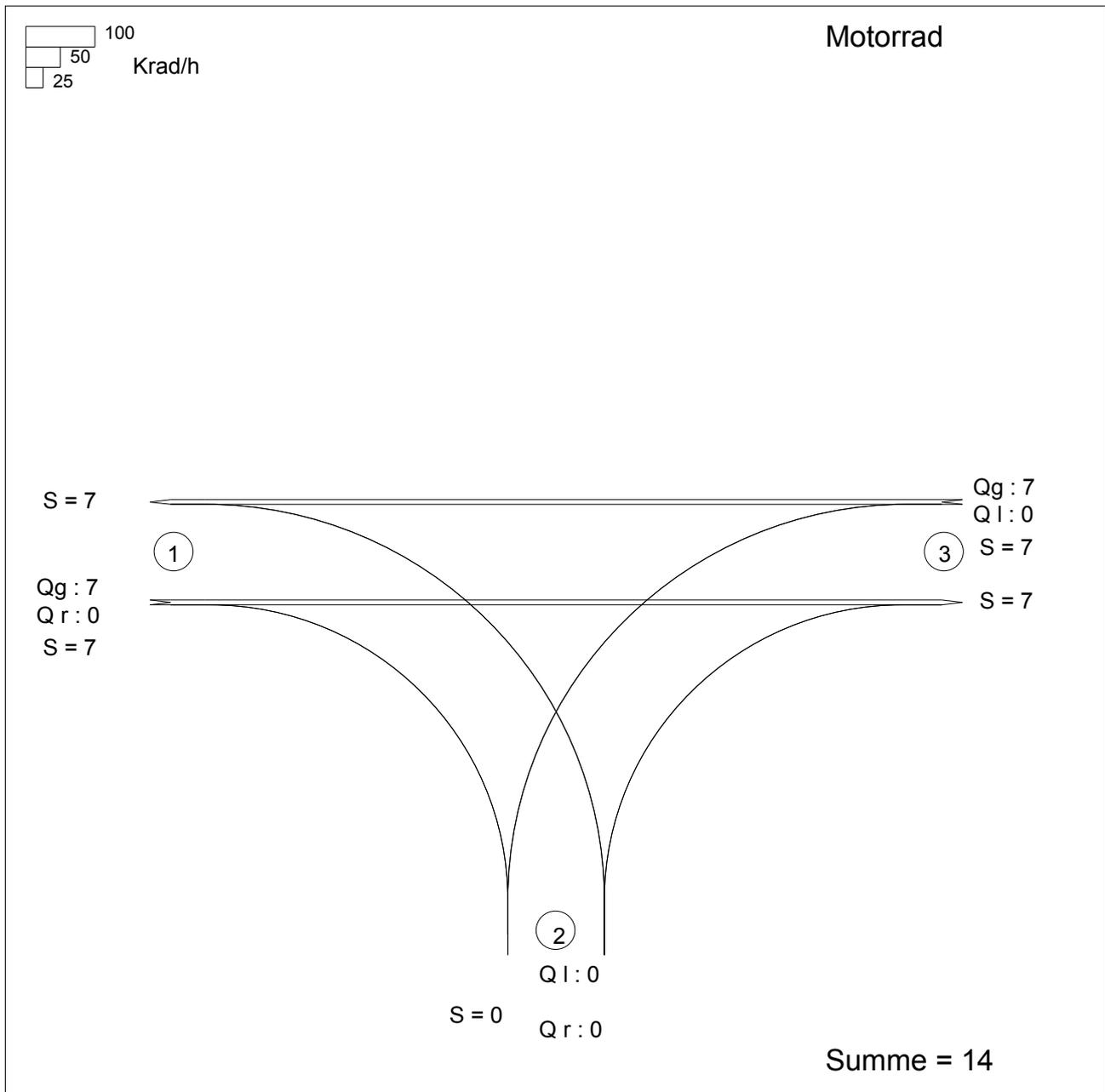
Projekt : Stadt Zirndorf BG Bachwiesen
 Knotenpunkt : Einmündung West
 Stunde : Abendspitze
 Datei : ZIRNDORF_BG_BACHWIESEN_EINMÜNDUNG_WEST_ABENDSPITZ102021.kob



Zufahrt 1: Banderbacher Straße
 Zufahrt 2: BG Bachwiesen West
 Zufahrt 3: Banderbacher Straße

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

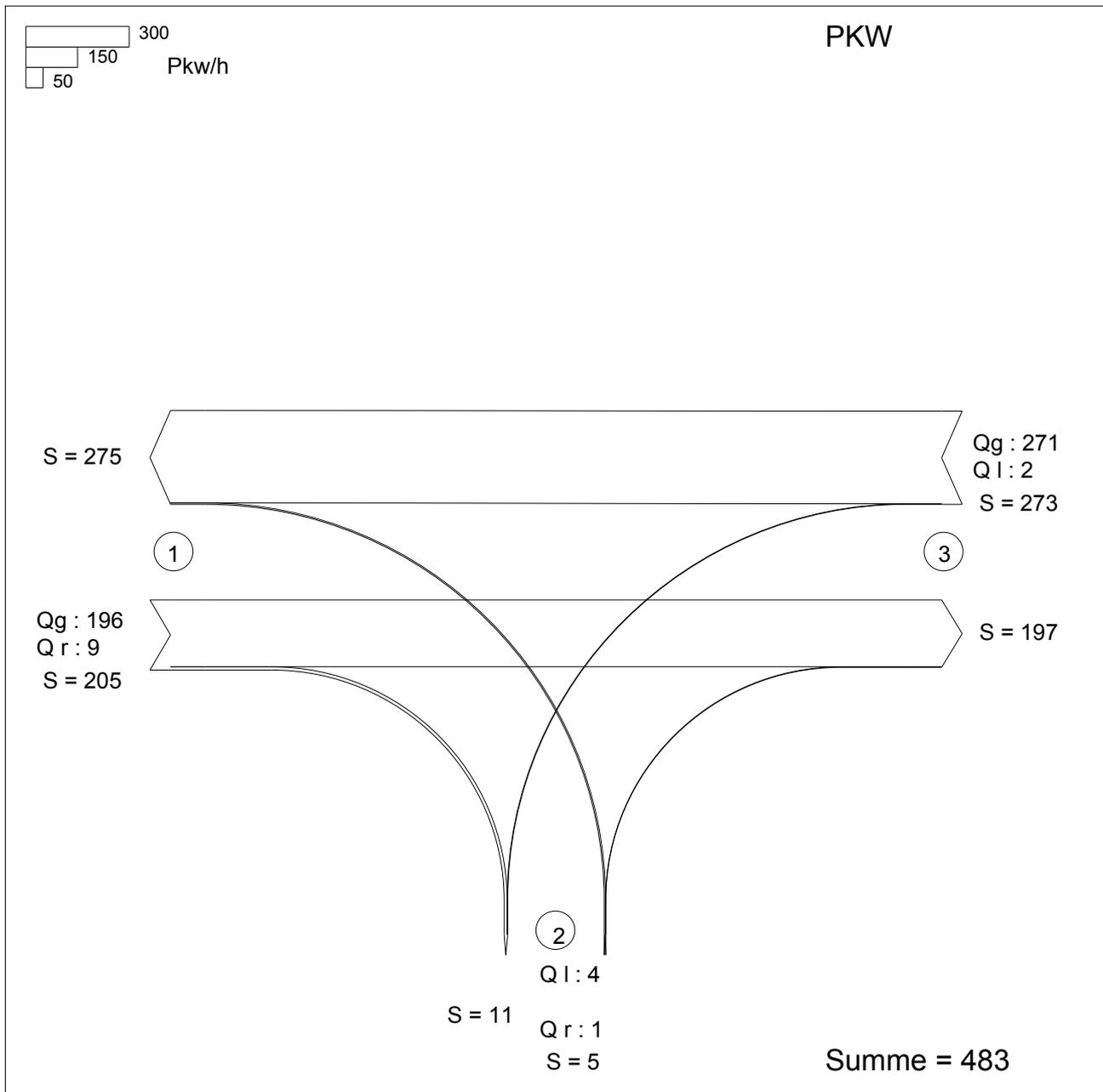
Projekt : Stadt Zirndorf BG Bachwiesen
 Knotenpunkt : Einmündung West
 Stunde : Abendspitze
 Datei : ZIRNDORF_BG_BACHWIESEN_EINMÜNDUNG_WEST_ABENDSPITZ102021.kob



Zufahrt 1: Banderbacher Straße
 Zufahrt 2: BG Bachwiesen West
 Zufahrt 3: Banderbacher Straße

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

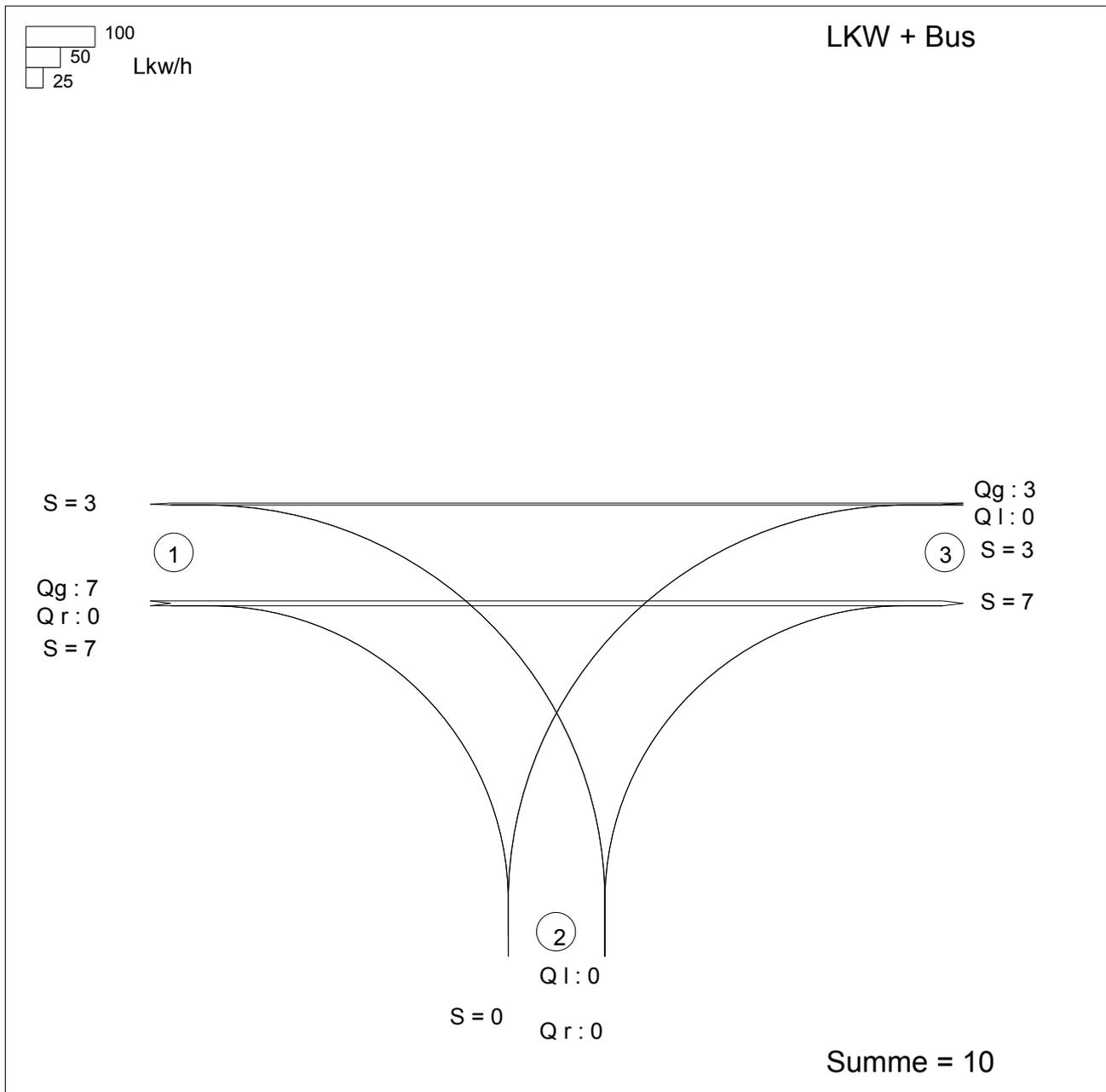
Projekt : Stadt Zirndorf BG Bachwiesen
 Knotenpunkt : Einmündung West
 Stunde : Abendspitze
 Datei : ZIRNDORF_BG_BACHWIESEN_EINMÜNDUNG_WEST_ABENDSPITZ102021.kob



Zufahrt 1: Banderbacher Straße
 Zufahrt 2: BG Bachwiesen West
 Zufahrt 3: Banderbacher Straße

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

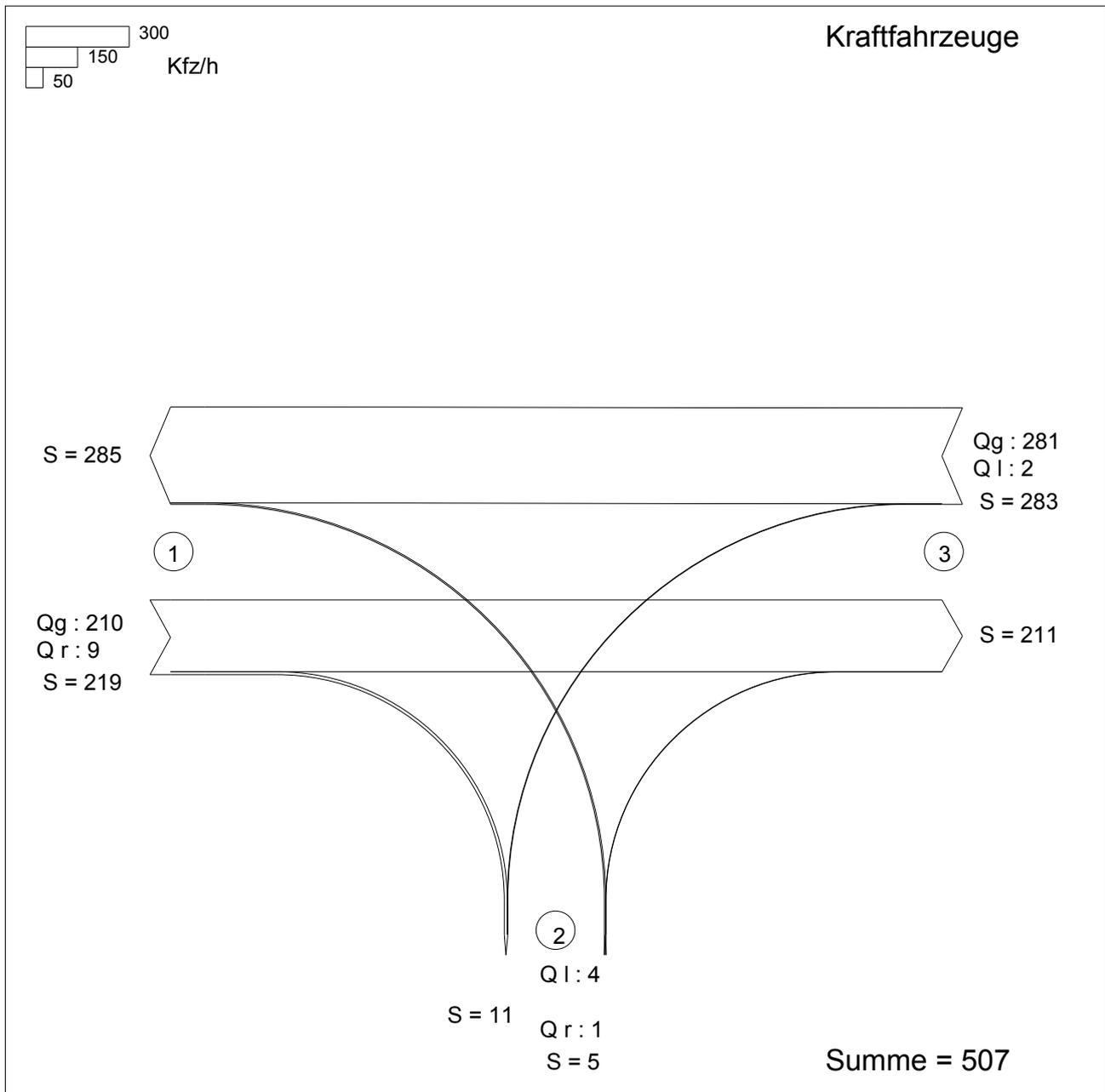
Projekt : Stadt Zirndorf BG Bachwiesen
 Knotenpunkt : Einmündung West
 Stunde : Abendspitze
 Datei : ZIRNDORF_BG_BACHWIESEN_EINMÜNDUNG_WEST_ABENDSPITZ102021.kob



Zufahrt 1: Banderbacher Straße
 Zufahrt 2: BG Bachwiesen West
 Zufahrt 3: Banderbacher Straße

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stadt Zirndorf BG Bachwiesen
 Knotenpunkt : Einmündung West
 Stunde : Abendspitze
 Datei : ZIRNDORF_BG_BACHWIESEN_EINMÜNDUNG_WEST_ABENDSPITZ102021.kob



Zufahrt 1: Banderbacher Straße
 Zufahrt 2: BG Bachwiesen West
 Zufahrt 3: Banderbacher Straße

