

**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 Hilpoltstein**

**vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 31**  
**„Hochregallager Firma Klingele“**

**Verkehrsgutachten**  
**vom 06. Mai 2021**

Aufgestellt:

**Ingenieurbüro Christofori und Partner**  
Gewerbestraße 9 91560 Heilsbronn

Heilsbronn, den 06.05.2021

---

(Unterschrift)

## INHALTSVERZEICHNIS

=====

|     |                                                         |    |
|-----|---------------------------------------------------------|----|
| 1.  | Allgemeines.....                                        | 3  |
| 2.  | Bearbeitungsunterlagen .....                            | 5  |
| 3.  | Verkehrsentwicklung bis 2035 .....                      | 5  |
| 4.  | Verkehrsbelastung im Bestand .....                      | 6  |
| 5.  | Verkehrsaufkommensermittlung .....                      | 7  |
|     | Verkehrsmengenermittlung der Planungen .....            | 7  |
|     | Spitzenstundenbelastungen .....                         | 8  |
|     | Gesamttagesbelastung des Planungsgebietes .....         | 9  |
| 6.  | Verkehrsprognose 2035 .....                             | 9  |
| 6.1 | Allgemeines.....                                        | 9  |
| 7.  | Verkehrliche Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ..... | 10 |
| 7.1 | Grundlagen .....                                        | 10 |
| 7.2 | Bestandssituation .....                                 | 11 |
| 7.3 | Planungssituation .....                                 | 11 |
| 7.4 | Zusammenfassung .....                                   | 12 |

Verkehrszählung Knotenpunkt, Prognose Einkaufsmarkt  
und DTV-Ermittlung

Anlage 1

Verkehrsmengenprognose Fa. Klingele

Anlage 2

Gesamtverkehrsprognose

Anlage 3

Spitzenstundenbelastungen Bestand und Planung

Anlage 4

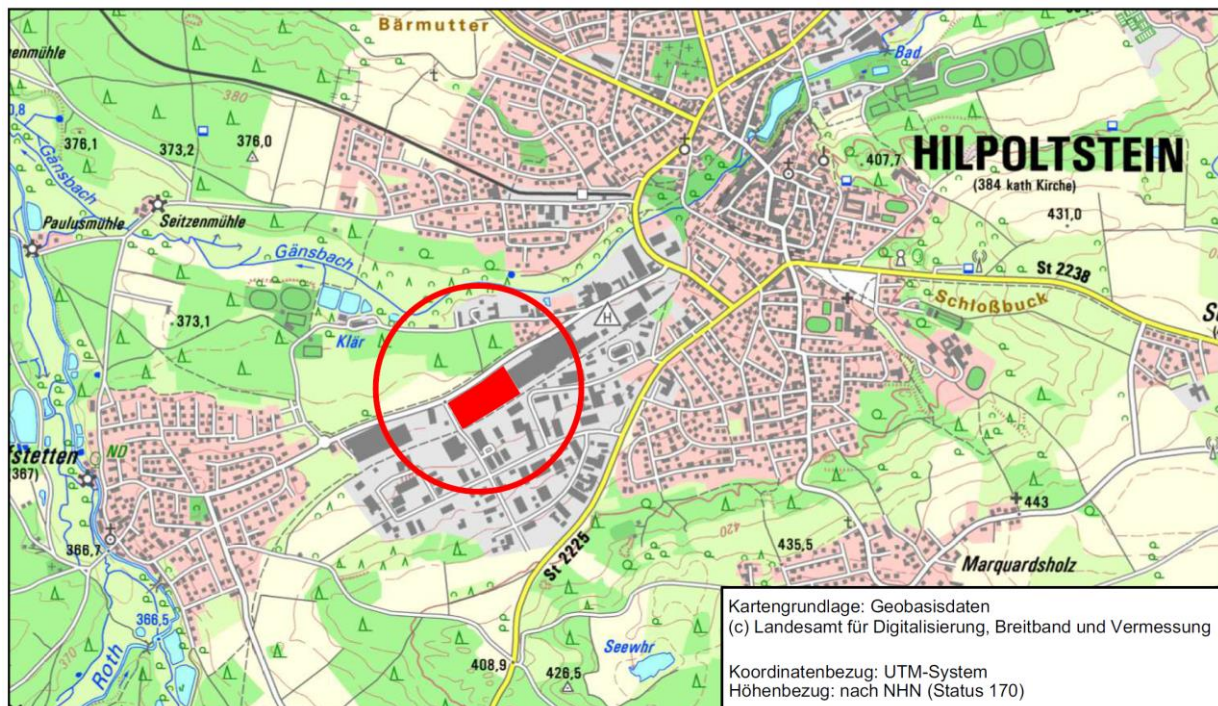
Berechnung nach HBS zum Knotenpunkt

Anlage 5

## 1. Allgemeines

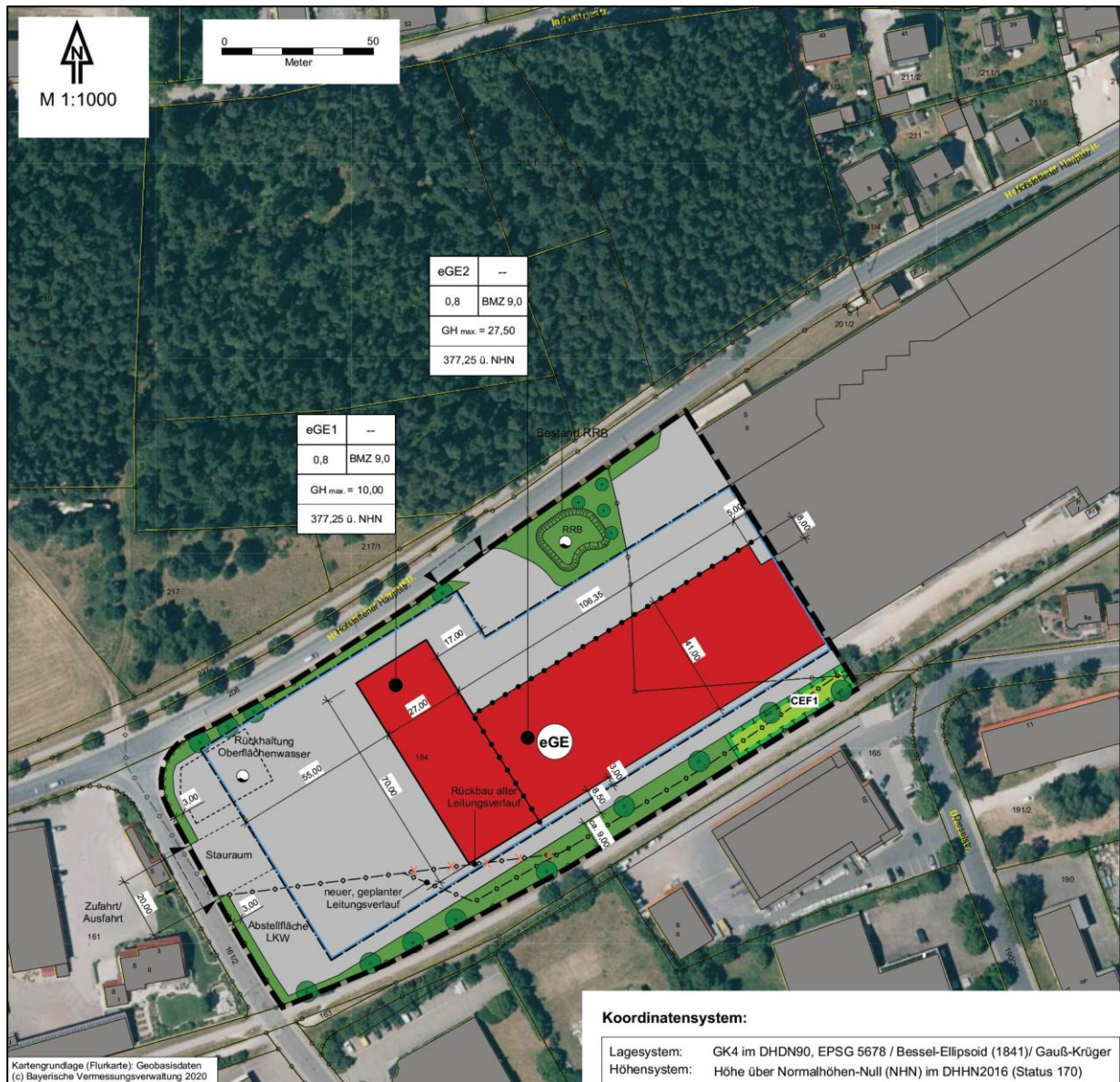
Die Stadt Hilpoltstein beabsichtigt auf Antrag eines privaten Vorhabenträgers Fa. Klingele Papierwerke einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan zur Errichtung eines Hochregallagers auf dem bestehenden Betriebsgelände der Firma Klingele aufzustellen. Die zur Überplanung vorgesehenen Flächen sind im wirksamen Flächennutzungsplan als gewerbliche Nutzflächen dargestellt. Im Herbst 2019 hat der Vorhabenträger an die Stadt Hilpoltstein den Antrag auf Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans gestellt. Ziel des Antrags ist die Errichtung eines Hochregallagers sowie eines Auslieferungsgebäudes für die Unternehmung des Vorhabenträgers. Im Rahmen der Bauleitplanung sollen hierzu gewerbliche Nutzflächen festgesetzt werden. Die Erschließung erfolgt durch die bestehenden Straßen im Norden und Westen. Insgesamt sollen ca. 2,1 ha Gewerbeflächen planungsrechtlich entwickelt werden.

Das Gebiet liegt westlich des bestehenden Gewerbebetriebes der Firma Klingele und schließt unmittelbar westlich an die bestehenden Betriebsflächen an. Die Erschließung soll über die bereits vorhandene Anbindungen an die Hofstettener Hauptstraße im Norden und die Daimlerstraße im Westen 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 gewerblichen Nutzungen entsteht und ob eine Anbindung über den bestehenden Knotenpunkt an der Hofstettener Hauptstraße / Daimlerstraße sowie die beiden vorgenannten Straßen mit ausreichender Leistungsfähigkeit möglich ist. Aus dem Verkehrsgutachten sollen weiterhin die notwendigen Berechnungsgrundlagen über die Verkehrsstärken abgeleitet werden.

## **2. Bearbeitungsunterlagen**

Folgende Unterlagen standen zur Bearbeitung zur Verfügung:

- Entwurf des Bebauungsplans
- Prognose der zu erwartenden zusätzlichen Verkehr aus dem Auslieferungsgebäude des - Hochregallagers
- Verkehrsgutachten zum Einkaufsmarkt an der Industriestraße
- Verkehrszählung Fa. GEOVISTA vom 03.03.2020

## **3. Verkehrsentwicklung bis 2035**

Dokumentierte nachweisbare Angaben über die Verkehrsbelastungen der Hofstettener Hauptstraße und der Daimlerstraße aus der Vergangenheit liegen nicht vor. Aus dem Verkehrsgutachten zum Einkaufsmarkt an der Industriestraße liegt eine Angabe zur Industriestraße von ca. 3.000 Kfz/24 vor. Die Industriestraße geht im Westen ohne wesentliche Abzweige in die Hofstettener Hauptstraße über. Die Hofstettener Hauptstraße bildet die Haupteerschließungsstraße zum Ortsteil Hofstetten. Angaben zur Verkehrsbelastung der Daimlerstraße liegen nicht vor.

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. Aufgrund der Lage von Hilpoltstein im ländlichen Raum muss davon ausgegangen werden, dass diese Trends nur vermindert und mit deutlicher Verzögerung Bedeutung gewinnen werden.

Für die Trendprognose der Bestandsentwicklung auf den bestehenden Straßen (Hofstettener Hauptstraße und Daimlerstraße) wurde daher mit einem angenommenen Trendfaktor von 0,75% Anstieg pro Jahr gerechnet. Dies bildet in angemessener Weise die allgemeinen Trends in der Verkehrsentwicklung ab und berücksichtigt zudem die Besonderheiten des ländlichen Raums und der Funktionen der beiden Straßen als Haupteerschließungsstraßen.

#### **4. Verkehrsbelastung im Bestand**

Durch die Firma GEOVISTA wurde am 03.03.2020 im Zeitraum von 0.00 Uhr bis 24.00 Uhr eine Verkehrszählung am Knotenpunkt der Hofstettener Hauptstraße mit der Daimlerstraße durchgeführt.

Ergänzend wurden in der Daimlerstraße die Verkehrsmengen am Kreuzungspunkt des Gredl-Radweges mit der Daimlerstraße erfasst.

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

Die Ermittlungen der Fa. Geovista sind als gesonderte Anlage für beide Zählstellen angefügt.

Die maßgebliche Spitzenstunde für die Bewertung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes wurde für die nachmittägliche Spitzenstunde für den Zeitraum von 16.15 Uhr – 17.15 Uhr mit 768 Kfz ermittelt. Zum Vergleich wurde auch die maßgebliche Spitzenstunde am Vormittag geprüft. Dies beläuft sich mit 842 Fahrzeugen auf den Zeitraum von 07.00 Uhr – 08.00 Uhr.

Da zum Zeitpunkt der Verkehrszählung der Einkaufsmarkt noch nicht in Betrieb war und seit der Verkehrszählung aufgrund der Corona-Pandemie keine verwertbaren Verkehrszählungen mehr möglich war, wurde in die Gesamtverkehrsmengenermittlung die Verkehrsmengenprognose aus dem Bauleitplanverfahren für den Einkaufsmarkt eingespeist. Für die Spitzenstundenermittlung standen aus dem Fachgutachten zum Einkaufsmarkt nur für die nachmittägliche Spitzenstunde Daten zur Verfügung, welche herangezogen werden konnten. In der morgendlichen Spitzenstunde wurden keine Daten ausgewiesen. Aus fachlicher Sicht ist in der morgendlichen Stunde hinsichtlich Fahrten zum Einkaufsmarkt im Wesentlichen von „Mitnahmeeffekten“ auszugehen. D.h. es finden keine gesonderten Fahrten zum Einkaufsmarkt statt, sondern auf dem zum eigentlichen Ziel wird der Einkaufsmarkt als Zwischenziel angesteuert. Dementsprechend wurde in der vormittäglichen Spitzenstunde auf die Einspeisung von zusätzlichen Verkehrsmengen aus Fahrten zum Einkaufsmarkt verzichtet.

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

## **5. Verkehrsaufkommensermittlung**

### **Verkehrsmengenermittlung der Planungen**

Während der Verkehrszählung war der Betrieb der Fa. Klingele in Vollbetrieb. D.h. mit der Verkehrszählung wurde auch der reguläre Fahrverkehr der Fa. Klingele mit den bisher bestehenden Betriebszufahrten an der Hofstettener Hauptstraße sowie an der Industriestraße miterfasst.

Mit der im Rahmen der Trendprognose erfolgenden Verkehrsmengensteigerung bis zum Jahr 2035 werden somit über den allgemeinen Trend auch mögliche Verkehrsmengensteigerungen der Firma Klingele Papierwerke mit erfasst.

Das geplante Hochregallager mit Auslieferungsgebäude dient im Wesentlichen der Optimierung der Betriebsabläufe und der Schaffung von Zwischenlagermöglichkeiten der im Drei-Schicht-Betrieb produzierten Waren. Eine Auslieferung der Waren erfolgt nur tagsüber zwischen ca. 07.00 Uhr und 21.00 Uhr.

In der Bestandssituation war es bisher aufgrund fehlender Lagerkapazitäten notwendig, externe Lagerflächen als Zwischenlager zu nutzen. Hierzu mussten Shuttle-Fahrten zwischen dem Betriebsstandort und den Zwischenlagerflächen im Umfeld durchgeführt werden. Diese fallen zukünftig durch die Schaffung der Lagerkapazitäten im Hochregallager weg. Über den Tag verteilt sind in der Vergangenheit ca. 22 Shuttle-Fahrten zwischen Betriebsgelände der Fa. Klingele und den Außenlagern angefallen.

Diese Shuttlefahrten sind grundsätzlich auch im Rahmen der Verkehrszählung mit erfasst. In der allgemeinen Trendentwicklung wurden diese Shuttlefahrten bewusst nicht herausgerechnet. Somit ist bereits im Rahmen der allgemeinen Trendprognose für den hier vorliegenden Entwicklungsbereich eine gewisse Verkehrsmengensteigerung enthalten.

Im Weiteren wurden die tatsächlichen Verkehrsmengen am bestehenden Auslieferungslager über mehrere Monate im Stundentakt erfasst und ausgewertet. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um Schwerverkehr (Lastkraftwagen >7,5 to Nutzlast). Pro Stunde wurde die maximale Anzahl von abgefertigten LKW als Worst-Case Betrachtung ermittelt. In der Addition ergeben sich so über den Zeitraum von 06.00 Uhr – 21.00 Uhr 127 Fahrbewegungen, welche als Grundverkehr über die Verkehrszählung bereits als Bestand mit erfasst waren.

Für das Prognosejahr 2035 wurde anschließend eine Prognose hinsichtlich der Effizienzsteigerung in der Produktion auf dem bestehenden Betriebsgelände und Steigerung der Nachfrage der produzierten Güter vorgenommen. Dies erfolgte pauschal mit einem Aufschlag von 25% auf die Worst-Case Betrachtung der Verkehrsmengen aus dem Auslieferungsbereich des Betriebes.

Die Differenz zwischen bereits vorhandenem Bestandsverkehr und der planinduzierten Steigerung der Verkehrsmengen aus dem Auslieferungsgebäude und dem Hochregallager wurden dann entsprechend in die Prognosezahlen für das Jahr 2035 eingespeist.

Die Verkehrsabwicklungen der vorliegenden Planung soll in der Zufahrt über die Hofstettener Hauptstraße und in der Ausfahrt über die Daimlerstraße erfolgen.

In der Gesamtverkehrsabwicklung erfolgt die Zufahrt zum Betriebsgelände des Hochregallagers ausschließlich über Siemensstraße und Daimlerstraße. Die Abfahrt erfolgt ebenfalls über die entsprechenden Straßen. Verkehrsabwicklungen über die Industriestraße erfolgen ausschließlich für die Personalverkehre und die Papieranlieferung. Dies ist aber unabhängig von der vorliegenden Planung zu sehen. Die Verkehrsmengen sind über die allgemeinen Verkehrsmengen des DTV bereits abgebildet.

Der Ausfahrtsverkehr aus dem Betriebsgelände wurde in den Verkehrsmengenermittlungen als zusätzlicher Verkehr auf die Daimlerstraße in Richtung Süden mit eingespeist.

### **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. Beschäftigte-, 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 statistisch belegte Tagesganglinien verwendet.

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.



## **Gesamtagesbelastung des Planungsgebietes**

Für die weitergehenden Betrachtungen wurden ermittelten Verkehrsbelastungen überlagert und hierdurch die sich in der Gesamtprognose abbildenden Gesamtverkehrsbelastungen am Knotenpunkt Hofstettener Hauptstraße / Daimlerstraße und damit in den betreffenden Straßen abgebildet. Dies erfolgte zunächst für die Bestandssituation im Jahr 2020, in der Bestandsprognose für das Jahr 2034 und im Gesamtprognosefall für das Jahr 2035 ermittelt.

## **6. Verkehrsprognose 2035**

### **6.1 Allgemeines**

Die Verkehrsentwicklung am Knotenpunkt wurde aus der Verkehrszählung vom 03.03.2020 ermittelt. Diese ermittelten Verkehrsmengen wurden in DTV-Werte überführt, um die notwendige Vergleichbarkeit zu gewährleisten. Für den Zeitraum 2020 bis 2035 wie bereits ausgeführt, wird eine Zunahme, 0,75 % pro Jahr angesetzt Bestandsverkehr zu erwarten.

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

Die ermittelten Verkehrsstrombelastungen aus der Verkehrsprognose 2035 sowie des abgeschätzten Quell- und Zielverkehrsaufkommens des geplanten Baugebietes dienen als Grundlage der Leistungsfähigkeitsberechnung am Knotenpunkt Hofstettener Hauptstraße / Daimlerstraße.

Hierfür werden die im Rahmen der Verkehrszählung ermittelten Verkehrsmengen in die für die Bewertung maßgeblichen durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen, DTV, überführt. Dabei 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 ermittelten Verkehrsmengen sind der gesonderten Anlage zu entnehmen.

Wie bereits ausgeführt, erfolgte die Betrachtung für die Bestandssituation 2020, die Bestandsprognose 2035 und die Prognosefall 2035 einschl. des zu erwartenden zusätzlichen Verkehrs aus dem Planungsgebiet.

Für die Bewertung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes gem. HBS ist die jeweils maßgebliche Spitzenstunde in der Gesamtbelastungssituation zu betrachten. Hierfür erfolgte eine Überlagerung der Einzelstundenbelastungen der Bestandssituation im Prognosezustand 2030 mit den planinduzierten Verkehrsmengen.

In der Bestandssituation haben sich hieraus die Zeiträume von 07.00 Uhr – 08.00 Uhr und 16.15 Uhr – 17.15 Uhr als maßgebliche Spitzenstunden herauskristallisiert. Eine Wesentliche Veränderung in den maßgeblichen Spitzenstunden wird nicht erwartet. Hintergrund für die Annahme ist die Tatsache, dass keine maßgebliche Veränderung in den Nutzungen im Prognosehorizont zu erwarten ist. Die Ergebnisse der Ermittlungen sind in der Anlage dargestellt.

Die Leistungsberechnung am Knotenpunkt erfolgte für beide Spitzenstundenbelastungen für die Bestandssituation im Jahr 2020.

## **7. Verkehrliche Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes**

### **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

- |                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Qualitätsstufe A</b> | Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Qualitätsstufe B</b> | Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.                                                                                                                                                                   |
| <b>Qualitätsstufe C</b> | 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. |
| <b>Qualitätsstufe D</b> | Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten hinnehmen. Für ein-                                                                                                                                                                                         |

zelne 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 Ergebnisse der Berechnung liegen als Anlage bei. Es wurde sowohl die morgendliche Spitzenstunde als auch die nachmittägliche Spitzenstunde geprüft.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass sowohl in der Spitzenstunde am Vormittag als auch in der Spitzenstunde am Nachmittag in der Bestandsbelastungssituation die Qualitätsstufe A erreicht wird.

Die längste mittlere Wartezeit für den Verkehrsteilnehmer entsteht in der Vormittagsspitze beim Linkseinbiegen aus der Daimlerstraße in die Hofstettener Hauptstraße West mit einer Wartezeit von ca. 6,2 Sekunden. In der Nachmittagsspitze stellt ebenfalls der Linksabbiegevorgang von der Daimlerstraße in die Hofstettener Hauptstraße West mit einer Wartezeit von ca. 5,8 Sekunden den Fahrvorgang mit der längsten mittleren Wartezeit dar.

Der Knotenpunkt ist kein bekannter Unfallschwerpunkt.

## 7.3 Planungssituation

Im Rahmen der HBS- Überprüfung des Knotenpunktes werden auch die Kapazitätsreserven des Knotenpunktes erfasst, bei denen ohne Umbauten am Knotenpunkt, eine verkehrssichere Führung der Fahrzeuge am Knotenpunkt gewährleistet ist.

Am bestehenden Knotenpunkt ist demnach für den kritischen Abbiegevorgang von der Daimlerstraße in die Hofstettener Hauptstraße mit einer Leistungsfähigkeitsreserve von ca. 623 Fahrzeugen pro Stunde auszugehen. Die Leistungsfähigkeitsreserven steigen bzgl. der Fahrzeugströme auf bis zu 1597 Fahrzeuge pro Stunde auf dem Verkehrsstrom Hofstettener Hauptstraße West in Richtung Hofstettener Hauptstraße Ost an.

Die Gesamtverkehrsbelastung am Knotenpunkt steigt von ca. 820 Fahrzeugen in der Bestandssituation in der Spitzenstunde am Vormittag auf ca. 916 Fahrzeuge in der Prognosesituation 2035 an. In der nachmittäglichen Spitzenstunde steigt die Verkehrsbelastung von ca. 831 Fahrzeugen in der Bestandssituation auf ca. 925 Fahrzeuge an. Die Wesentliche Verkehrszunahme ist hierbei auf die allgemeine Trendprognose des Verkehrs zurückzuführen.

Die Kapazitätsreserven des Knotenpunktes zeigen hierbei deutlich, dass die zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsbelastungen sicher und gut im bestehenden Ausbauzustand des Knotenpunktes aufgenommen werden können. Mehr als unwesentliche Verschlechterungen in der Leistungsfähigkeit sind nicht zu erwarten.

Von weitergehenden Überprüfungen konnte daher abgesehen werden.

## **7.4 Zusammenfassung**

Die zusätzlichen Verkehrsmengen aus dem geplanten Baugebiet können am bestehenden Knotenpunkt der Daimlerstraße mit der Hofstettener Hauptstraße in den maßgeblichen Spitzenstunden Tags mit einer guten Verkehrsqualität eingeleitet werden. Merkliche negative Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs am Knotenpunkt sind in der Gesamtbetrachtung nicht zu erwarten. Die Verkehrsabwicklung ist weiterhin als gut zu erachten.

Die Leistungsfähigkeit der Daimlerstraße mit einer Breite von 6,50 m und der Hofstettener Hauptstraße mit einer Breite von 6,25 – 6,40 m ist bei den bestehenden und zu erwartenden Verkehrsbelastungen weiterhin gut gegeben.

Die geplante neue Ausfahrt aus dem Betriebsgelände auf die Daimlerstraße kann bei den zu erwartenden, im Verhältnis geringen Verkehrsbelastungen, gut realisiert werden. Die Sichtbeziehungen sind angemessen vorhanden. Ein merklicher Rückstau aus den Einfahrten von Fahrzeugen aus dem Betriebsgelände auf die Daimlerstraße ist nicht zu erwarten.

Umbauten am Knotenpunkt Daimlerstraße / Hofstettener Hauptstraße sind daher aller Voraussicht nach nicht erforderlich. Im Bereich der geplanten Betriebsausfahrt an der Daimlerstraße ist der dortige Gehweg abzusenken und eine neue Grundstücksausfahrt herzustellen.

Da die Grundstücksausfahrt im Wesentlichen durch LKW genutzt wird, empfiehlt es, soweit rechtlich zulässig, den Vorrang der Fußgänger durch eine farbliche Abhebung in der Oberflächengestaltung „roter Teppich“ zu kennzeichnen.

Aufgestellt: Ingenieurbüro  
Christofori und Partner  
Heilsbronn, den 12.05.2021

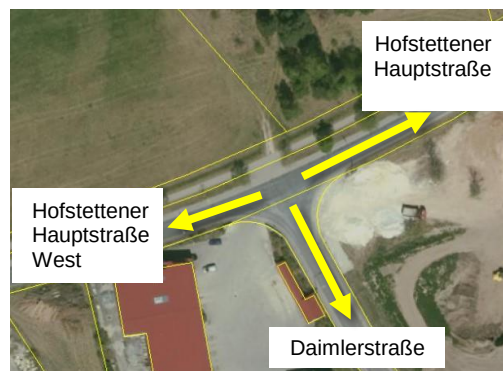
## **Anlage 1 Verkehrszählung Knotenpunkt, Prognose Einkaufsmarkt und DTV-Ermittlung**

## Verkehrszählung

|         |                                              |
|---------|----------------------------------------------|
|         | <b>KP Hofstettener Hauptstraße / Daimler</b> |
| Name:   | <b>Straße</b>                                |
| Stadt:  | Hilpoltstein                                 |
| Datum:  | Dienstag, 03.03.2020                         |
| Wetter: | wechselhaft                                  |

## Erfasste Straßen

|            |                               |
|------------|-------------------------------|
| Strasse 1: | Hofstettener Hauptstraße West |
| Strasse 2: | Daimlerstraße                 |
| Strasse 3: | Hofstettener Hauptstraße Ost  |
| Strasse 4: |                               |



## Vorhandene Verkehrsströme

|     |                                                                 |
|-----|-----------------------------------------------------------------|
| 2 = | von Hofstettener Hauptstr. West nach Hofstettener Hauptstr. Ost |
| 3 = | von Hofstettener Hauptstr. West nach Daimlerstr.                |
| 4 = | von Daimlerstr. nach Hofstettener Hauptstr. West                |
| 6 = | von Daimlerstr. nach Hofstettener Hauptstr. Ost                 |
| 7 = | von Hofstettener Hauptstr. Ost nach Daimlerstr.                 |
| 8 = | von Hofstettener Hauptstr. Ost nach Hofstettener Hauptstr. 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 | Leichtverkehr |
| Name: | Lfw     | PkwE: | 1.000 |               |
| Name: | Bus     | PkwE: | 1.000 |               |
| Name: | Lkw     | PkwE: | 1.000 | Schwerverkehr |
| Name: | Lastzug | PkwE: | 1.000 |               |

## Erfasser

Geovista GmbH  
Filchnerstraße 2  
95448 Bayreuth



| <b>[Strom 2] = von Hofstettener Hauptstr. West nach Hofstettener Hauptstr. Ost</b> |     |      |     |     |     |     |         |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----|------|-----|-----|-----|-----|---------|
| Zeit                                                                               | Rad | Krad | Pkw | Lfw | 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    | 2   | 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    | 1   | 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   | 2       |
| 04:15-04:30                                                                        | 0   | 0    | 1   | 0   | 0   | 0   | 1       |
| 04:30-04:45                                                                        | 0   | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 04:45-05:00                                                                        | 0   | 0    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 05:00-05:15                                                                        | 0   | 0    | 3   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 05:15-05:30                                                                        | 0   | 0    | 8   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 05:30-05:45                                                                        | 0   | 0    | 6   | 1   | 0   | 0   | 0       |
| 05:45-06:00                                                                        | 0   | 0    | 8   | 0   | 0   | 0   | 2       |
| 06:00-06:15                                                                        | 0   | 0    | 11  | 1   | 0   | 2   | 1       |
| 06:15-06:30                                                                        | 0   | 0    | 9   | 1   | 0   | 1   | 0       |
| 06:30-06:45                                                                        | 0   | 2    | 18  | 0   | 0   | 0   | 1       |
| 06:45-07:00                                                                        | 0   | 0    | 22  | 0   | 1   | 0   | 1       |
| 07:00-07:15                                                                        | 0   | 0    | 33  | 0   | 0   | 1   | 3       |
| 07:15-07:30                                                                        | 0   | 0    | 19  | 0   | 1   | 0   | 0       |
| 07:30-07:45                                                                        | 0   | 0    | 28  | 0   | 0   | 0   | 2       |
| 07:45-08:00                                                                        | 0   | 0    | 30  | 1   | 1   | 2   | 2       |
| 08:00-08:15                                                                        | 0   | 0    | 19  | 2   | 0   | 1   | 1       |
| 08:15-08:30                                                                        | 0   | 1    | 26  | 0   | 0   | 1   | 3       |
| 08:30-08:45                                                                        | 0   | 0    | 22  | 1   | 0   | 2   | 3       |
| 08:45-09:00                                                                        | 0   | 0    | 21  | 2   | 0   | 1   | 0       |
| 09:00-09:15                                                                        | 0   | 0    | 8   | 1   | 0   | 0   | 1       |
| 09:15-09:30                                                                        | 0   | 0    | 7   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 09:30-09:45                                                                        | 0   | 0    | 9   | 3   | 0   | 0   | 0       |
| 09:45-10:00                                                                        | 0   | 0    | 9   | 0   | 0   | 1   | 1       |
| 10:00-10:15                                                                        | 0   | 0    | 15  | 0   | 0   | 0   | 2       |
| 10:15-10:30                                                                        | 0   | 0    | 8   | 1   | 0   | 2   | 0       |
| 10:30-10:45                                                                        | 0   | 0    | 10  | 3   | 0   | 2   | 1       |
| 10:45-11:00                                                                        | 0   | 0    | 7   | 2   | 0   | 1   | 1       |
| 11:00-11:15                                                                        | 0   | 0    | 7   | 1   | 0   | 1   | 2       |
| 11:15-11:30                                                                        | 0   | 0    | 10  | 0   | 0   | 1   | 0       |
| 11:30-11:45                                                                        | 0   | 0    | 10  | 1   | 0   | 3   | 1       |
| 11:45-12:00                                                                        | 0   | 0    | 11  | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 12:00-12:15                                                                        | 0   | 0    | 10  | 0   | 0   | 2   | 1       |
| 12:15-12:30                                                                        | 0   | 0    | 6   | 2   | 0   | 0   | 0       |

vorhabenbezogene Bebauungsplan Hochregallager Fa. Klingele  
Verkehrsprognose

|                |               |   |     |    |                   |    |    |
|----------------|---------------|---|-----|----|-------------------|----|----|
| 12:30-12:45    | 0             | 0 | 10  | 0  | 1                 | 1  | 2  |
| 12:45-13:00    | 0             | 0 | 9   | 0  | 0                 | 0  | 1  |
| 13:00-13:15    | 0             | 0 | 8   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 13:15-13:30    | 1             | 0 | 9   | 1  | 0                 | 0  | 1  |
| 13:30-13:45    | 0             | 0 | 10  | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 13:45-14:00    | 0             | 1 | 10  | 1  | 0                 | 0  | 1  |
| 14:00-14:15    | 0             | 0 | 14  | 0  | 0                 | 2  | 0  |
| 14:15-14:30    | 0             | 0 | 12  | 1  | 0                 | 2  | 0  |
| 14:30-14:45    | 0             | 0 | 18  | 1  | 0                 | 1  | 0  |
| 14:45-15:00    | 0             | 0 | 16  | 1  | 0                 | 0  | 2  |
| 15:00-15:15    | 0             | 0 | 10  | 1  | 0                 | 3  | 1  |
| 15:15-15:30    | 0             | 0 | 19  | 0  | 0                 | 0  | 3  |
| 15:30-15:45    | 0             | 0 | 10  | 3  | 0                 | 1  | 5  |
| 15:45-16:00    | 0             | 0 | 9   | 0  | 0                 | 2  | 1  |
| 16:00-16:15    | 0             | 0 | 14  | 0  | 0                 | 0  | 1  |
| 16:15-16:30    | 0             | 0 | 15  | 0  | 0                 | 1  | 1  |
| 16:30-16:45    | 0             | 1 | 12  | 0  | 0                 | 1  | 3  |
| 16:45-17:00    | 0             | 0 | 13  | 1  | 0                 | 1  | 2  |
| 17:00-17:15    | 0             | 1 | 9   | 3  | 0                 | 1  | 1  |
| 17:15-17:30    | 0             | 0 | 12  | 1  | 0                 | 1  | 0  |
| 17:30-17:45    | 0             | 0 | 15  | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 17:45-18:00    | 0             | 0 | 16  | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 18:00-18:15    | 0             | 1 | 14  | 1  | 0                 | 0  | 0  |
| 18:15-18:30    | 0             | 0 | 15  | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 18:30-18:45    | 0             | 0 | 9   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 18:45-19:00    | 0             | 0 | 9   | 0  | 0                 | 0  | 1  |
| 19:00-19:15    | 0             | 0 | 6   | 1  | 0                 | 0  | 0  |
| 19:15-19:30    | 0             | 0 | 8   | 1  | 0                 | 0  | 0  |
| 19:30-19:45    | 0             | 0 | 8   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 19:45-20:00    | 0             | 0 | 10  | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 20:00-20:15    | 0             | 0 | 8   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 20:15-20:30    | 0             | 0 | 8   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 20:30-20:45    | 0             | 0 | 6   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 20:45-21:00    | 0             | 0 | 0   | 1  | 0                 | 0  | 0  |
| 21:00-21:15    | 0             | 0 | 4   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 21:15-21:30    | 0             | 0 | 9   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 21:30-21:45    | 0             | 0 | 6   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 21:45-22:00    | 0             | 1 | 0   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 22:00-22:15    | 0             | 0 | 3   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 22:15-22:30    | 0             | 0 | 2   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 22:30-22:45    | 0             | 0 | 0   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 22:45-23:00    | 0             | 0 | 1   | 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 | 4   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 23:45-24:00    | 0             | 0 | 1   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| Zeitraum Tag   | 1             | 8 | 775 | 40 | 4                 | 41 | 53 |
| Zeitraum Nacht | 0             | 0 | 41  | 1  | 0                 | 0  | 5  |
| Gesamt         | 1             | 8 | 816 | 41 | 4                 | 41 | 58 |
|                | Leichtverkehr |   |     |    | Schwerlastverkehr |    |    |

**[Strom 3] = von Hofstettener Hauptstr. West nach Daimlerstr.**

| Zeit        | Rad | Krad | Pkw | Lfw | 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   | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 04:45-05:00 | 0   | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 05:00-05:15 | 0   | 0    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 05:15-05:30 | 0   | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 05:30-05:45 | 0   | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 05:45-06:00 | 0   | 0    | 0   | 0   | 1   | 0   | 0       |
| 06:00-06:15 | 0   | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 06:15-06:30 | 0   | 1    | 3   | 0   | 0   | 1   | 0       |
| 06:30-06:45 | 0   | 1    | 2   | 0   | 1   | 0   | 1       |
| 06:45-07:00 | 0   | 0    | 4   | 1   | 1   | 0   | 1       |
| 07:00-07:15 | 0   | 1    | 19  | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 07:15-07:30 | 0   | 0    | 7   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 07:30-07:45 | 0   | 0    | 9   | 0   | 2   | 2   | 0       |
| 07:45-08:00 | 0   | 0    | 6   | 0   | 1   | 0   | 2       |
| 08:00-08:15 | 0   | 0    | 7   | 0   | 1   | 0   | 0       |
| 08:15-08:30 | 0   | 0    | 6   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 08:30-08:45 | 0   | 0    | 3   | 0   | 1   | 0   | 0       |
| 08:45-09:00 | 0   | 0    | 8   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 09:00-09:15 | 0   | 0    | 2   | 0   | 0   | 1   | 0       |
| 09:15-09:30 | 0   | 0    | 2   | 0   | 0   | 0   | 1       |
| 09:30-09:45 | 0   | 0    | 3   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 09:45-10:00 | 0   | 0    | 2   | 1   | 0   | 0   | 0       |
| 10:00-10:15 | 0   | 0    | 5   | 0   | 1   | 1   | 0       |
| 10:15-10:30 | 0   | 0    | 6   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 10:30-10:45 | 0   | 0    | 5   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 10:45-11:00 | 0   | 1    | 7   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 11:00-11:15 | 0   | 0    | 2   | 0   | 0   | 1   | 0       |
| 11:15-11:30 | 0   | 0    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 11:30-11:45 | 0   | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 2       |
| 11:45-12:00 | 0   | 0    | 4   | 2   | 0   | 0   | 0       |
| 12:00-12:15 | 0   | 0    | 2   | 0   | 1   | 0   | 0       |
| 12:15-12:30 | 0   | 0    | 7   | 2   | 0   | 0   | 0       |
| 12:30-12:45 | 1   | 0    | 6   | 1   | 0   | 0   | 0       |
| 12:45-13:00 | 0   | 0    | 3   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 13:00-13:15 | 0   | 1    | 0   | 1   | 0   | 0   | 0       |
| 13:15-13:30 | 0   | 0    | 1   | 1   | 1   | 0   | 1       |
| 13:30-13:45 | 0   | 0    | 6   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 13:45-14:00 | 0   | 0    | 6   | 3   | 0   | 0   | 0       |
| 14:00-14:15 | 0   | 0    | 2   | 1   | 1   | 0   | 0       |

vorhabenbezogene Bebauungsplan Hochregallager Fa. Klingele  
Verkehrsprognose

|                |   |               |     |    |                   |   |   |
|----------------|---|---------------|-----|----|-------------------|---|---|
| 14:15-14:30    | 0 | 0             | 2   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| 14:30-14:45    | 0 | 0             | 4   | 1  | 1                 | 0 | 0 |
| 14:45-15:00    | 0 | 0             | 6   | 1  | 0                 | 0 | 0 |
| 15:00-15:15    | 0 | 0             | 8   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| 15:15-15:30    | 0 | 0             | 5   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| 15:30-15:45    | 0 | 0             | 5   | 2  | 0                 | 2 | 0 |
| 15:45-16:00    | 0 | 0             | 4   | 1  | 0                 | 0 | 0 |
| 16:00-16:15    | 0 | 0             | 5   | 2  | 0                 | 1 | 0 |
| 16:15-16:30    | 0 | 0             | 4   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| 16:30-16:45    | 0 | 0             | 5   | 0  | 1                 | 0 | 0 |
| 16:45-17:00    | 0 | 0             | 9   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| 17:00-17:15    | 0 | 0             | 6   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| 17:15-17:30    | 0 | 0             | 6   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| 17:30-17:45    | 0 | 0             | 2   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| 17:45-18:00    | 0 | 0             | 5   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| 18:00-18:15    | 0 | 0             | 9   | 0  | 1                 | 0 | 0 |
| 18:15-18:30    | 0 | 0             | 4   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| 18:30-18:45    | 0 | 1             | 1   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| 18:45-19:00    | 0 | 0             | 2   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| 19:00-19:15    | 0 | 0             | 3   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| 19:15-19:30    | 0 | 0             | 0   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| 19:30-19:45    | 0 | 0             | 1   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| 19:45-20:00    | 0 | 0             | 2   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| 20:00-20:15    | 0 | 0             | 1   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| 20:15-20:30    | 0 | 0             | 0   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| 20:30-20:45    | 0 | 0             | 2   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| 20:45-21:00    | 0 | 0             | 0   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| 21:00-21:15    | 0 | 0             | 2   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| 21:15-21:30    | 0 | 0             | 2   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| 21:30-21:45    | 0 | 0             | 1   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| 21:45-22:00    | 0 | 1             | 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 | 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             | 1   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| 23:45-24:00    | 0 | 0             | 0   | 0  | 0                 | 0 | 0 |
| Zeitraum Tag   | 1 | 7             | 253 | 20 | 14                | 9 | 8 |
| Zeitraum Nacht | 0 | 0             | 2   | 0  | 1                 | 0 | 0 |
| Gesamt         | 1 | 7             | 255 | 20 | 15                | 9 | 8 |
|                |   | Leichtverkehr |     |    | Schwerlastverkehr |   |   |

| <b>[Strom 4] = von Daimlerstr. nach Hofstettener Hauptstr. West</b> |     |      |     |     |     |     |         |
|---------------------------------------------------------------------|-----|------|-----|-----|-----|-----|---------|
| Zeit                                                                | Rad | Krad | Pkw | Lfw | 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   | 1   | 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    | 1   | 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   | 0    | 1   | 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   | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 05:30-05:45                                                         | 0   | 0    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 05:45-06:00                                                         | 0   | 0    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 06:00-06:15                                                         | 0   | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 06:15-06:30                                                         | 0   | 1    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 06:30-06:45                                                         | 0   | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 06:45-07:00                                                         | 0   | 0    | 1   | 0   | 0   | 1   | 0       |
| 07:00-07:15                                                         | 0   | 0    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 07:15-07:30                                                         | 0   | 1    | 6   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 07:30-07:45                                                         | 0   | 0    | 2   | 1   | 0   | 2   | 0       |
| 07:45-08:00                                                         | 0   | 0    | 6   | 0   | 0   | 2   | 0       |
| 08:00-08:15                                                         | 0   | 0    | 5   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 08:15-08:30                                                         | 0   | 0    | 3   | 1   | 1   | 1   | 1       |
| 08:30-08:45                                                         | 0   | 0    | 1   | 0   | 1   | 0   | 0       |
| 08:45-09:00                                                         | 0   | 0    | 3   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 09:00-09:15                                                         | 0   | 0    | 5   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 09:15-09:30                                                         | 0   | 0    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 09:30-09:45                                                         | 0   | 0    | 3   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 09:45-10:00                                                         | 0   | 0    | 3   | 2   | 1   | 0   | 0       |
| 10:00-10:15                                                         | 0   | 0    | 6   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 10:15-10:30                                                         | 0   | 0    | 2   | 0   | 0   | 0   | 1       |
| 10:30-10:45                                                         | 0   | 0    | 3   | 2   | 0   | 0   | 0       |
| 10:45-11:00                                                         | 0   | 1    | 3   | 1   | 0   | 0   | 0       |
| 11:00-11:15                                                         | 0   | 0    | 6   | 0   | 0   | 1   | 0       |
| 11:15-11:30                                                         | 0   | 0    | 4   | 0   | 0   | 1   | 0       |
| 11:30-11:45                                                         | 0   | 0    | 4   | 2   | 1   | 1   | 1       |
| 11:45-12:00                                                         | 0   | 0    | 7   | 1   | 0   | 0   | 0       |
| 12:00-12:15                                                         | 0   | 0    | 7   | 2   | 0   | 0   | 0       |
| 12:15-12:30                                                         | 0   | 0    | 3   | 0   | 0   | 1   | 0       |
| 12:30-12:45                                                         | 0   | 0    | 7   | 1   | 1   | 0   | 0       |
| 12:45-13:00                                                         | 0   | 0    | 3   | 0   | 1   | 0   | 1       |
| 13:00-13:15                                                         | 0   | 0    | 4   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 13:15-13:30                                                         | 0   | 0    | 4   | 1   | 0   | 0   | 0       |
| 13:30-13:45                                                         | 0   | 0    | 6   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 13:45-14:00                                                         | 0   | 0    | 6   | 0   | 0   | 0   | 1       |
| 14:00-14:15                                                         | 0   | 0    | 4   | 1   | 0   | 0   | 0       |

vorhabenbezogene Bebauungsplan Hochregallager Fa. Klingele  
Verkehrsprognose

|                |               |   |     |    |                   |    |   |
|----------------|---------------|---|-----|----|-------------------|----|---|
| 14:15-14:30    | 0             | 0 | 2   | 0  | 0                 | 0  | 0 |
| 14:30-14:45    | 0             | 0 | 6   | 0  | 0                 | 0  | 0 |
| 14:45-15:00    | 0             | 0 | 4   | 0  | 0                 | 0  | 0 |
| 15:00-15:15    | 0             | 0 | 5   | 0  | 0                 | 0  | 1 |
| 15:15-15:30    | 0             | 0 | 2   | 1  | 0                 | 0  | 0 |
| 15:30-15:45    | 0             | 1 | 1   | 0  | 0                 | 0  | 0 |
| 15:45-16:00    | 0             | 0 | 8   | 0  | 0                 | 0  | 0 |
| 16:00-16:15    | 0             | 0 | 7   | 0  | 0                 | 0  | 1 |
| 16:15-16:30    | 0             | 0 | 3   | 0  | 1                 | 0  | 0 |
| 16:30-16:45    | 0             | 0 | 11  | 0  | 1                 | 1  | 1 |
| 16:45-17:00    | 0             | 0 | 10  | 0  | 0                 | 0  | 0 |
| 17:00-17:15    | 0             | 0 | 9   | 0  | 0                 | 0  | 0 |
| 17:15-17:30    | 0             | 1 | 3   | 0  | 0                 | 0  | 0 |
| 17:30-17:45    | 0             | 0 | 5   | 0  | 0                 | 0  | 0 |
| 17:45-18:00    | 0             | 0 | 7   | 0  | 1                 | 0  | 0 |
| 18:00-18:15    | 0             | 0 | 8   | 1  | 0                 | 0  | 0 |
| 18:15-18:30    | 0             | 0 | 13  | 0  | 0                 | 0  | 0 |
| 18:30-18:45    | 0             | 0 | 4   | 0  | 0                 | 0  | 0 |
| 18:45-19:00    | 0             | 0 | 5   | 0  | 0                 | 0  | 0 |
| 19:00-19:15    | 0             | 0 | 2   | 0  | 0                 | 0  | 0 |
| 19:15-19:30    | 0             | 0 | 6   | 0  | 0                 | 0  | 0 |
| 19:30-19:45    | 0             | 0 | 5   | 0  | 0                 | 0  | 0 |
| 19:45-20:00    | 0             | 0 | 4   | 0  | 0                 | 0  | 0 |
| 20:00-20:15    | 0             | 0 | 3   | 0  | 0                 | 0  | 0 |
| 20:15-20:30    | 0             | 0 | 4   | 0  | 0                 | 0  | 0 |
| 20:30-20:45    | 0             | 1 | 0   | 0  | 0                 | 0  | 0 |
| 20:45-21:00    | 0             | 0 | 2   | 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 | 1   | 0  | 0                 | 0  | 0 |
| 21:45-22:00    | 1             | 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             | 0 | 2   | 0  | 0                 | 0  | 0 |
| 23:00-23:15    | 0             | 0 | 1   | 1  | 0                 | 0  | 0 |
| 23:15-23:30    | 0             | 0 | 1   | 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   | 1             | 6 | 261 | 17 | 9                 | 11 | 8 |
| Zeitraum Nacht | 0             | 0 | 8   | 2  | 0                 | 0  | 0 |
| Gesamt         | 1             | 6 | 269 | 19 | 9                 | 11 | 8 |
|                | Leichtverkehr |   |     |    | Schwerlastverkehr |    |   |

| <b>[Strom 6] = von Daimlerstr. nach Hofstettener Hauptstr. Ost</b> |     |      |     |     |     |     |         |
|--------------------------------------------------------------------|-----|------|-----|-----|-----|-----|---------|
| Zeit                                                               | Rad | Krad | Pkw | Lfw | 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    | 1   | 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   | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 04:45-05:00                                                        | 0   | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 05:00-05:15                                                        | 0   | 0    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 05:15-05:30                                                        | 0   | 0    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 05:30-05:45                                                        | 0   | 0    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 05:45-06:00                                                        | 1   | 0    | 3   | 1   | 0   | 0   | 0       |
| 06:00-06:15                                                        | 0   | 0    | 4   | 0   | 0   | 0   | 1       |
| 06:15-06:30                                                        | 0   | 0    | 1   | 1   | 0   | 0   | 0       |
| 06:30-06:45                                                        | 0   | 0    | 8   | 1   | 0   | 0   | 4       |
| 06:45-07:00                                                        | 0   | 0    | 4   | 3   | 0   | 1   | 0       |
| 07:00-07:15                                                        | 0   | 0    | 10  | 6   | 0   | 0   | 2       |
| 07:15-07:30                                                        | 0   | 0    | 16  | 6   | 0   | 1   | 0       |
| 07:30-07:45                                                        | 0   | 0    | 7   | 2   | 0   | 0   | 0       |
| 07:45-08:00                                                        | 1   | 0    | 7   | 3   | 0   | 0   | 1       |
| 08:00-08:15                                                        | 0   | 0    | 7   | 1   | 0   | 2   | 0       |
| 08:15-08:30                                                        | 0   | 0    | 7   | 1   | 0   | 1   | 0       |
| 08:30-08:45                                                        | 0   | 0    | 9   | 3   | 0   | 0   | 0       |
| 08:45-09:00                                                        | 0   | 0    | 4   | 2   | 0   | 0   | 2       |
| 09:00-09:15                                                        | 0   | 0    | 9   | 3   | 0   | 1   | 2       |
| 09:15-09:30                                                        | 0   | 0    | 6   | 1   | 0   | 0   | 1       |
| 09:30-09:45                                                        | 0   | 0    | 4   | 4   | 0   | 0   | 0       |
| 09:45-10:00                                                        | 0   | 0    | 9   | 4   | 0   | 0   | 2       |
| 10:00-10:15                                                        | 0   | 0    | 6   | 1   | 0   | 0   | 0       |
| 10:15-10:30                                                        | 0   | 0    | 4   | 4   | 0   | 2   | 0       |
| 10:30-10:45                                                        | 0   | 0    | 9   | 0   | 0   | 2   | 3       |
| 10:45-11:00                                                        | 0   | 0    | 12  | 0   | 0   | 0   | 1       |
| 11:00-11:15                                                        | 0   | 0    | 12  | 1   | 0   | 1   | 1       |
| 11:15-11:30                                                        | 1   | 0    | 7   | 1   | 0   | 0   | 2       |
| 11:30-11:45                                                        | 0   | 0    | 13  | 4   | 0   | 0   | 1       |
| 11:45-12:00                                                        | 0   | 0    | 4   | 2   | 0   | 2   | 1       |
| 12:00-12:15                                                        | 0   | 0    | 25  | 2   | 0   | 0   | 0       |
| 12:15-12:30                                                        | 0   | 0    | 4   | 0   | 0   | 1   | 1       |
| 12:30-12:45                                                        | 0   | 0    | 7   | 0   | 0   | 1   | 1       |
| 12:45-13:00                                                        | 0   | 0    | 7   | 0   | 0   | 1   | 0       |
| 13:00-13:15                                                        | 0   | 0    | 4   | 0   | 0   | 0   | 1       |
| 13:15-13:30                                                        | 0   | 0    | 7   | 1   | 1   | 1   | 0       |
| 13:30-13:45                                                        | 0   | 0    | 10  | 1   | 0   | 0   | 1       |
| 13:45-14:00                                                        | 1   | 0    | 7   | 4   | 0   | 2   | 0       |
| 14:00-14:15                                                        | 0   | 0    | 14  | 0   | 0   | 0   | 2       |

vorhabenbezogene Bebauungsplan Hochregallager Fa. Klingele  
Verkehrsprognose

|                |   |   |               |    |   |                   |    |
|----------------|---|---|---------------|----|---|-------------------|----|
| 14:15-14:30    | 0 | 0 | 6             | 1  | 0 | 1                 | 1  |
| 14:30-14:45    | 0 | 0 | 10            | 1  | 0 | 2                 | 1  |
| 14:45-15:00    | 0 | 0 | 10            | 1  | 0 | 0                 | 0  |
| 15:00-15:15    | 0 | 0 | 7             | 1  | 0 | 2                 | 0  |
| 15:15-15:30    | 0 | 0 | 12            | 0  | 0 | 1                 | 0  |
| 15:30-15:45    | 0 | 0 | 16            | 0  | 0 | 0                 | 1  |
| 15:45-16:00    | 0 | 0 | 12            | 3  | 0 | 0                 | 0  |
| 16:00-16:15    | 0 | 0 | 18            | 1  | 0 | 0                 | 1  |
| 16:15-16:30    | 0 | 0 | 16            | 2  | 0 | 0                 | 0  |
| 16:30-16:45    | 0 | 0 | 19            | 3  | 0 | 0                 | 1  |
| 16:45-17:00    | 0 | 0 | 18            | 2  | 0 | 0                 | 0  |
| 17:00-17:15    | 0 | 0 | 19            | 3  | 0 | 0                 | 0  |
| 17:15-17:30    | 0 | 1 | 7             | 0  | 0 | 0                 | 0  |
| 17:30-17:45    | 0 | 0 | 16            | 1  | 0 | 0                 | 0  |
| 17:45-18:00    | 0 | 1 | 4             | 1  | 0 | 0                 | 0  |
| 18:00-18:15    | 0 | 0 | 11            | 2  | 0 | 0                 | 1  |
| 18:15-18:30    | 0 | 0 | 7             | 0  | 0 | 0                 | 0  |
| 18:30-18:45    | 0 | 0 | 8             | 0  | 0 | 0                 | 0  |
| 18:45-19:00    | 0 | 0 | 3             | 0  | 0 | 0                 | 0  |
| 19:00-19:15    | 0 | 0 | 1             | 0  | 0 | 0                 | 0  |
| 19:15-19:30    | 0 | 0 | 6             | 0  | 0 | 0                 | 0  |
| 19:30-19:45    | 0 | 0 | 3             | 0  | 0 | 0                 | 0  |
| 19:45-20:00    | 0 | 0 | 3             | 0  | 0 | 0                 | 0  |
| 20:00-20:15    | 0 | 0 | 3             | 0  | 0 | 0                 | 1  |
| 20:15-20:30    | 0 | 0 | 1             | 0  | 0 | 0                 | 0  |
| 20:30-20:45    | 0 | 0 | 1             | 3  | 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 | 1             | 0  | 0 | 0                 | 0  |
| 21:30-21:45    | 0 | 0 | 3             | 0  | 0 | 0                 | 0  |
| 21:45-22:00    | 0 | 0 | 3             | 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 | 0 | 0             | 0  | 0 | 0                 | 0  |
| 23:00-23:15    | 0 | 0 | 7             | 0  | 0 | 0                 | 0  |
| 23:15-23:30    | 0 | 0 | 1             | 0  | 0 | 0                 | 0  |
| 23:30-23:45    | 0 | 0 | 1             | 0  | 0 | 0                 | 0  |
| 23:45-24:00    | 0 | 0 | 0             | 0  | 0 | 0                 | 0  |
| Zeitraum Tag   | 3 | 2 | 508           | 87 | 1 | 25                | 37 |
| Zeitraum Nacht | 1 | 0 | 19            | 1  | 0 | 0                 | 0  |
| Gesamt         | 4 | 2 | 527           | 88 | 1 | 25                | 37 |
|                |   |   | Leichtverkehr |    |   | Schwerlastverkehr |    |



| <b>[Strom 7] = von Hofstettener Hauptstr. Ost nach Daimlerstr.</b> |     |      |     |     |     |     |         |
|--------------------------------------------------------------------|-----|------|-----|-----|-----|-----|---------|
| Zeit                                                               | Rad | Krad | Pkw | Lfw | 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    | 1   | 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   | 1       |
| 04:30-04:45                                                        | 0   | 0    | 2   | 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   | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 05:30-05:45                                                        | 0   | 0    | 10  | 1   | 0   | 1   | 0       |
| 05:45-06:00                                                        | 0   | 0    | 10  | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 06:00-06:15                                                        | 0   | 0    | 5   | 1   | 0   | 0   | 0       |
| 06:15-06:30                                                        | 0   | 0    | 6   | 2   | 0   | 0   | 0       |
| 06:30-06:45                                                        | 0   | 0    | 9   | 4   | 0   | 0   | 0       |
| 06:45-07:00                                                        | 0   | 0    | 24  | 5   | 0   | 0   | 0       |
| 07:00-07:15                                                        | 0   | 0    | 18  | 3   | 0   | 1   | 2       |
| 07:15-07:30                                                        | 0   | 0    | 24  | 3   | 0   | 0   | 1       |
| 07:30-07:45                                                        | 0   | 0    | 16  | 1   | 0   | 1   | 1       |
| 07:45-08:00                                                        | 0   | 0    | 23  | 1   | 0   | 0   | 1       |
| 08:00-08:15                                                        | 0   | 0    | 14  | 4   | 0   | 0   | 1       |
| 08:15-08:30                                                        | 0   | 0    | 15  | 2   | 0   | 0   | 1       |
| 08:30-08:45                                                        | 0   | 0    | 13  | 0   | 1   | 0   | 0       |
| 08:45-09:00                                                        | 0   | 0    | 17  | 3   | 0   | 1   | 1       |
| 09:00-09:15                                                        | 0   | 0    | 14  | 3   | 0   | 0   | 0       |
| 09:15-09:30                                                        | 0   | 0    | 9   | 4   | 0   | 2   | 0       |
| 09:30-09:45                                                        | 0   | 0    | 9   | 3   | 0   | 1   | 1       |
| 09:45-10:00                                                        | 0   | 0    | 10  | 1   | 0   | 0   | 1       |
| 10:00-10:15                                                        | 0   | 0    | 14  | 3   | 0   | 5   | 4       |
| 10:15-10:30                                                        | 0   | 0    | 14  | 2   | 0   | 0   | 1       |
| 10:30-10:45                                                        | 0   | 0    | 11  | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 10:45-11:00                                                        | 0   | 0    | 16  | 3   | 0   | 0   | 0       |
| 11:00-11:15                                                        | 0   | 0    | 8   | 2   | 0   | 0   | 1       |
| 11:15-11:30                                                        | 0   | 0    | 10  | 0   | 0   | 2   | 1       |
| 11:30-11:45                                                        | 0   | 0    | 6   | 0   | 0   | 1   | 0       |
| 11:45-12:00                                                        | 0   | 0    | 17  | 3   | 1   | 1   | 2       |
| 12:00-12:15                                                        | 0   | 0    | 19  | 1   | 0   | 0   | 0       |
| 12:15-12:30                                                        | 0   | 0    | 9   | 0   | 0   | 1   | 1       |
| 12:30-12:45                                                        | 0   | 0    | 12  | 3   | 0   | 1   | 0       |
| 12:45-13:00                                                        | 0   | 0    | 12  | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 13:00-13:15                                                        | 0   | 0    | 4   | 2   | 0   | 0   | 0       |
| 13:15-13:30                                                        | 0   | 0    | 4   | 1   | 0   | 1   | 1       |
| 13:30-13:45                                                        | 0   | 0    | 15  | 3   | 0   | 0   | 1       |
| 13:45-14:00                                                        | 0   | 0    | 13  | 2   | 0   | 1   | 0       |
| 14:00-14:15                                                        | 0   | 0    | 10  | 2   | 1   | 0   | 0       |

vorhabenbezogene Bebauungsplan Hochregallager Fa. Klingele  
Verkehrsprognose

|                |   |               |     |     |   |                   |    |
|----------------|---|---------------|-----|-----|---|-------------------|----|
| 14:15-14:30    | 0 | 0             | 10  | 2   | 0 | 0                 | 1  |
| 14:30-14:45    | 0 | 0             | 13  | 1   | 0 | 1                 | 2  |
| 14:45-15:00    | 0 | 0             | 15  | 1   | 0 | 1                 | 3  |
| 15:00-15:15    | 0 | 0             | 10  | 1   | 0 | 0                 | 0  |
| 15:15-15:30    | 0 | 0             | 8   | 3   | 0 | 1                 | 0  |
| 15:30-15:45    | 0 | 0             | 13  | 3   | 0 | 0                 | 1  |
| 15:45-16:00    | 0 | 0             | 11  | 2   | 0 | 0                 | 0  |
| 16:00-16:15    | 0 | 0             | 14  | 4   | 0 | 0                 | 1  |
| 16:15-16:30    | 0 | 0             | 17  | 1   | 0 | 1                 | 0  |
| 16:30-16:45    | 0 | 0             | 17  | 2   | 0 | 0                 | 0  |
| 16:45-17:00    | 0 | 0             | 15  | 1   | 0 | 0                 | 1  |
| 17:00-17:15    | 0 | 1             | 9   | 3   | 0 | 0                 | 1  |
| 17:15-17:30    | 0 | 0             | 5   | 3   | 0 | 0                 | 1  |
| 17:30-17:45    | 0 | 0             | 7   | 2   | 0 | 0                 | 0  |
| 17:45-18:00    | 0 | 1             | 13  | 1   | 0 | 0                 | 0  |
| 18:00-18:15    | 0 | 0             | 4   | 2   | 0 | 0                 | 1  |
| 18:15-18:30    | 0 | 0             | 5   | 0   | 0 | 1                 | 2  |
| 18:30-18:45    | 0 | 0             | 7   | 0   | 1 | 0                 | 0  |
| 18:45-19:00    | 0 | 0             | 6   | 0   | 0 | 0                 | 0  |
| 19:00-19:15    | 0 | 0             | 6   | 1   | 0 | 0                 | 0  |
| 19:15-19:30    | 0 | 0             | 2   | 0   | 0 | 0                 | 0  |
| 19:30-19:45    | 0 | 0             | 7   | 0   | 0 | 0                 | 0  |
| 19:45-20:00    | 0 | 0             | 8   | 0   | 0 | 1                 | 1  |
| 20:00-20:15    | 0 | 0             | 1   | 0   | 0 | 0                 | 0  |
| 20:15-20:30    | 0 | 0             | 2   | 0   | 0 | 0                 | 0  |
| 20:30-20:45    | 0 | 0             | 3   | 0   | 0 | 0                 | 0  |
| 20:45-21:00    | 0 | 0             | 1   | 0   | 0 | 0                 | 0  |
| 21:00-21:15    | 0 | 0             | 2   | 0   | 0 | 0                 | 0  |
| 21:15-21:30    | 0 | 0             | 3   | 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             | 3   | 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             | 1   | 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   | 0 | 2             | 654 | 100 | 4 | 25                | 37 |
| Zeitraum Nacht | 0 | 0             | 27  | 1   | 0 | 1                 | 1  |
| Gesamt         | 0 | 2             | 681 | 101 | 4 | 26                | 38 |
|                |   | Leichtverkehr |     |     |   | Schwerlastverkehr |    |

| <b>[Strom 8] = von Hofstettener Hauptstr. Ost nach Hofstettener Hauptstr. West</b> |     |      |     |     |     |     |         |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----|------|-----|-----|-----|-----|---------|
| Zeit                                                                               | Rad | Krad | Pkw | Lfw | Bus | Lkw | Lastzug |
| 00:00-00:15                                                                        | 0   | 0    | 1   | 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    | 1   | 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    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 03:45-04:00                                                                        | 0   | 0    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 04:00-04:15                                                                        | 0   | 0    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 04:15-04:30                                                                        | 0   | 0    | 1   | 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   | 1       |
| 05:00-05:15                                                                        | 0   | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 05:15-05:30                                                                        | 0   | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 05:30-05:45                                                                        | 0   | 0    | 1   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 05:45-06:00                                                                        | 0   | 0    | 6   | 0   | 1   | 0   | 0       |
| 06:00-06:15                                                                        | 0   | 0    | 2   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 06:15-06:30                                                                        | 0   | 0    | 2   | 1   | 0   | 1   | 1       |
| 06:30-06:45                                                                        | 0   | 1    | 6   | 0   | 1   | 0   | 1       |
| 06:45-07:00                                                                        | 0   | 0    | 3   | 0   | 0   | 0   | 1       |
| 07:00-07:15                                                                        | 0   | 0    | 12  | 1   | 0   | 1   | 1       |
| 07:15-07:30                                                                        | 0   | 0    | 12  | 0   | 2   | 3   | 2       |
| 07:30-07:45                                                                        | 0   | 0    | 14  | 2   | 0   | 0   | 3       |
| 07:45-08:00                                                                        | 0   | 0    | 12  | 0   | 0   | 3   | 2       |
| 08:00-08:15                                                                        | 0   | 0    | 14  | 1   | 1   | 0   | 1       |
| 08:15-08:30                                                                        | 0   | 0    | 12  | 1   | 0   | 0   | 2       |
| 08:30-08:45                                                                        | 0   | 0    | 7   | 0   | 0   | 0   | 0       |
| 08:45-09:00                                                                        | 0   | 0    | 6   | 2   | 0   | 2   | 1       |
| 09:00-09:15                                                                        | 0   | 0    | 5   | 0   | 0   | 1   | 1       |
| 09:15-09:30                                                                        | 0   | 0    | 7   | 0   | 0   | 2   | 1       |
| 09:30-09:45                                                                        | 0   | 0    | 7   | 0   | 0   | 2   | 0       |
| 09:45-10:00                                                                        | 0   | 0    | 7   | 1   | 0   | 0   | 0       |
| 10:00-10:15                                                                        | 0   | 0    | 13  | 1   | 0   | 1   | 1       |
| 10:15-10:30                                                                        | 0   | 0    | 9   | 0   | 0   | 1   | 2       |
| 10:30-10:45                                                                        | 0   | 0    | 9   | 2   | 0   | 0   | 0       |
| 10:45-11:00                                                                        | 0   | 0    | 10  | 1   | 0   | 2   | 0       |
| 11:00-11:15                                                                        | 0   | 0    | 16  | 0   | 0   | 1   | 2       |
| 11:15-11:30                                                                        | 0   | 0    | 10  | 0   | 0   | 2   | 1       |
| 11:30-11:45                                                                        | 0   | 0    | 15  | 1   | 0   | 2   | 2       |
| 11:45-12:00                                                                        | 0   | 0    | 21  | 1   | 0   | 2   | 2       |
| 12:00-12:15                                                                        | 0   | 0    | 14  | 2   | 0   | 2   | 0       |
| 12:15-12:30                                                                        | 0   | 0    | 11  | 0   | 1   | 1   | 0       |
| 12:30-12:45                                                                        | 0   | 0    | 13  | 1   | 0   | 0   | 0       |
| 12:45-13:00                                                                        | 0   | 0    | 10  | 0   | 0   | 2   | 1       |
| 13:00-13:15                                                                        | 1   | 1    | 12  | 1   | 0   | 1   | 1       |
| 13:15-13:30                                                                        | 0   | 0    | 18  | 0   | 1   | 0   | 0       |
| 13:30-13:45                                                                        | 0   | 0    | 13  | 1   | 1   | 0   | 2       |
| 13:45-14:00                                                                        | 0   | 0    | 13  | 0   | 0   | 0   | 1       |
| 14:00-14:15                                                                        | 0   | 0    | 7   | 1   | 0   | 1   | 0       |

vorhabenbezogene Bebauungsplan Hochregallager Fa. Klingele  
Verkehrsprognose

|                |   |               |     |    |                   |    |    |
|----------------|---|---------------|-----|----|-------------------|----|----|
| 14:15-14:30    | 0 | 0             | 13  | 1  | 1                 | 1  | 3  |
| 14:30-14:45    | 0 | 0             | 13  | 1  | 0                 | 0  | 1  |
| 14:45-15:00    | 0 | 0             | 18  | 0  | 0                 | 2  | 2  |
| 15:00-15:15    | 0 | 0             | 14  | 3  | 0                 | 0  | 1  |
| 15:15-15:30    | 0 | 0             | 13  | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 15:30-15:45    | 0 | 2             | 17  | 1  | 1                 | 2  | 3  |
| 15:45-16:00    | 0 | 0             | 20  | 0  | 2                 | 1  | 0  |
| 16:00-16:15    | 0 | 1             | 14  | 0  | 0                 | 0  | 1  |
| 16:15-16:30    | 0 | 0             | 22  | 2  | 0                 | 2  | 2  |
| 16:30-16:45    | 0 | 1             | 14  | 1  | 0                 | 0  | 1  |
| 16:45-17:00    | 0 | 0             | 25  | 0  | 0                 | 1  | 0  |
| 17:00-17:15    | 0 | 1             | 28  | 1  | 0                 | 3  | 0  |
| 17:15-17:30    | 0 | 3             | 21  | 0  | 1                 | 0  | 0  |
| 17:30-17:45    | 0 | 0             | 27  | 0  | 0                 | 0  | 2  |
| 17:45-18:00    | 0 | 0             | 29  | 1  | 0                 | 0  | 0  |
| 18:00-18:15    | 0 | 1             | 15  | 1  | 0                 | 0  | 0  |
| 18:15-18:30    | 0 | 0             | 21  | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 18:30-18:45    | 0 | 1             | 16  | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 18:45-19:00    | 0 | 0             | 21  | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 19:00-19:15    | 0 | 0             | 16  | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 19:15-19:30    | 0 | 0             | 13  | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 19:30-19:45    | 0 | 0             | 12  | 1  | 0                 | 0  | 0  |
| 19:45-20:00    | 0 | 0             | 9   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 20:00-20:15    | 0 | 0             | 16  | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 20:15-20:30    | 0 | 0             | 7   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 20:30-20:45    | 0 | 0             | 6   | 1  | 0                 | 0  | 0  |
| 20:45-21:00    | 0 | 0             | 7   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 21:00-21:15    | 0 | 0             | 9   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 21:15-21:30    | 0 | 0             | 8   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 21:30-21:45    | 0 | 0             | 6   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 21:45-22:00    | 0 | 0             | 3   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 22:00-22:15    | 0 | 0             | 7   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 22:15-22:30    | 0 | 0             | 3   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 22:30-22:45    | 0 | 0             | 3   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 22:45-23:00    | 0 | 0             | 1   | 0  | 0                 | 0  | 0  |
| 23:00-23:15    | 0 | 0             | 1   | 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   | 1 | 12            | 815 | 35 | 12                | 45 | 48 |
| Zeitraum Nacht | 0 | 0             | 29  | 0  | 1                 | 0  | 1  |
| Gesamt         | 1 | 12            | 844 | 35 | 13                | 45 | 49 |
|                |   | Leichtverkehr |     |    | Schwerlastverkehr |    |    |

**Zusätzlicher Verkehr aus zwischenzeitlich errichtetem Einkaufsmarkt**  
auf Industriestraße / Hofstettener Hauptstraße

Quellverkehr

|               | PKW | SV |
|---------------|-----|----|
| 06.00 - 22.00 | 260 | 0  |
| 22.00 - 06.00 | 3   | 0  |

Zielverkehr

|               | PKW | SV |
|---------------|-----|----|
| 06.00 - 22.00 | 260 | 0  |
| 22.00 - 06.00 | 3   | 0  |

Angaben aus Gutachten Masuch + Olbrisch zum Bebauungsplan Nr. 37 entnommen

**Spitzenstundenverkehr aus Einkaufsmarkt**

|              |     | Anteil Industriestraße<br>nach Westen |  | zusätzlicher Verkehr aus<br>Einkaufsmarkt in Richtung<br>Hofstettener Hauptstraße |
|--------------|-----|---------------------------------------|--|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Nachmittags: |     |                                       |  |                                                                                   |
| Zielverkehr  | 105 | 20%                                   |  | 21                                                                                |
| Quellverkehr | 95  | 30%                                   |  | 29                                                                                |

Angaben aus Gutachten Masuch + Olbrisch zum Bebauungsplan Nr. 37 entnommen

Hinweis: Die Ermittlung des Verkehr zur Spitzenstunde erfolgte in Gutachten von Masuch + Olbrisch nur für die nachmittägliche Spitzenstunde

11:15-11:30

## Verkehrsmengen Einzelströme nach Tag/Nacht Verkehrszählung 2020

Tag=16 h Intervall, Nacht = 8 h Intervall

Name: KP Hofstettener Hauptstraße / Daimler Straße

| [Strom 2] = von Hofstettener Hauptstr. West nach Hofstettener Hauptstr. Ost |     |     |        |     |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----|-----|--------|-----|
|                                                                             | PKW | LKW | Gesamt | Rad |
| Tag                                                                         | 823 | 98  | 921    | 1   |
| Nacht                                                                       | 42  | 5   | 47     | 0   |
| Gesamt                                                                      | 865 | 103 | 968    | 1   |

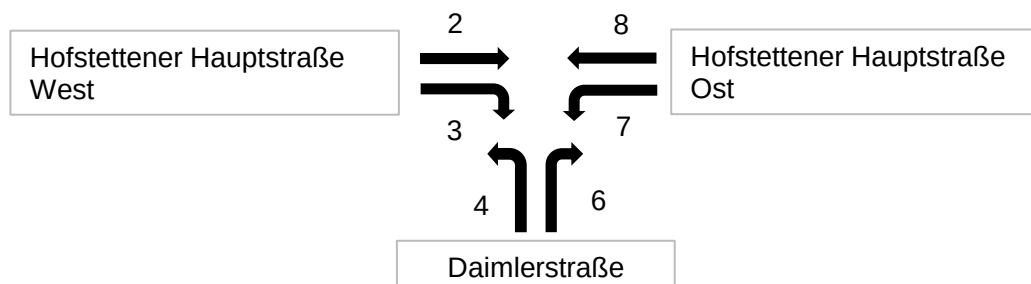
| [Strom 3] = von Hofstettener Hauptstr. West nach Daimlerstr. |     |     |        |     |
|--------------------------------------------------------------|-----|-----|--------|-----|
|                                                              | PKW | LKW | Gesamt | Rad |
| Tag                                                          | 280 | 31  | 311    | 1   |
| Nacht                                                        | 2   | 1   | 3      | 0   |
| Gesamt                                                       | 282 | 32  | 314    | 1   |

| [Strom 4] = von Daimlerstr. nach Hofstettener Hauptstr. West |     |     |        |     |
|--------------------------------------------------------------|-----|-----|--------|-----|
|                                                              | PKW | LKW | Gesamt | Rad |
| Tag                                                          | 284 | 28  | 312    | 1   |
| Nacht                                                        | 10  | 0   | 10     | 0   |
| Gesamt                                                       | 294 | 28  | 322    | 1   |

| [Strom 6] = von Daimlerstr. nach Hofstettener Hauptstr. Ost |     |     |        |     |
|-------------------------------------------------------------|-----|-----|--------|-----|
|                                                             | PKW | LKW | Gesamt | Rad |
| Tag                                                         | 597 | 63  | 660    | 3   |
| Nacht                                                       | 20  | 0   | 20     | 1   |
| Gesamt                                                      | 617 | 63  | 680    | 4   |

| [Strom 7] = von Hofstettener Hauptstr. Ost nach Daimlerstr. |     |     |        |     |
|-------------------------------------------------------------|-----|-----|--------|-----|
|                                                             | PKW | LKW | Gesamt | Rad |
| Tag                                                         | 756 | 66  | 822    | 0   |
| Nacht                                                       | 28  | 2   | 30     | 0   |
| Gesamt                                                      | 784 | 68  | 852    | 0   |

| [Strom 8] = von Hofstettener Hauptstr. Ost nach Hofstettener Hauptstr. West |     |     |        |     |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----|-----|--------|-----|
|                                                                             | PKW | LKW | Gesamt | Rad |
| Tag                                                                         | 862 | 105 | 967    | 1   |
| Nacht                                                                       | 29  | 2   | 31     | 0   |
| Gesamt                                                                      | 891 | 107 | 998    | 1   |



11:15-11:30

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

## Verkehrsmengen Einzelströme Tag/Nacht DTV-Umrechnung 2020

Tag=16 h Intervall, Nacht = 8 h Intervall

Name: KP Hofstettener Hauptstraße / Daimler Straße

| [Strom 2] = von Hofstettener Hauptstr. West nach Hofstettener Hauptstr. Ost |     |     |        |     |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----|-----|--------|-----|
|                                                                             | PKW | LKW | Gesamt | Rad |
| Tag                                                                         | 787 | 69  | 856    | 1   |
| Nacht                                                                       | 40  | 4   | 44     | 0   |
| Gesamt                                                                      | 827 | 73  | 900    | 1   |

| [Strom 3] = von Hofstettener Hauptstr. West nach Daimlerstr. |     |     |        |     |
|--------------------------------------------------------------|-----|-----|--------|-----|
|                                                              | PKW | LKW | Gesamt | Rad |
| Tag                                                          | 268 | 22  | 290    | 1   |
| Nacht                                                        | 2   | 1   | 3      | 0   |
| Gesamt                                                       | 270 | 23  | 293    | 1   |

| [Strom 4] = von Daimlerstr. nach Hofstettener Hauptstr. West |     |     |        |     |
|--------------------------------------------------------------|-----|-----|--------|-----|
|                                                              | PKW | LKW | Gesamt | Rad |
| Tag                                                          | 272 | 20  | 292    | 1   |
| Nacht                                                        | 10  | 0   | 10     | 0   |
| Gesamt                                                       | 282 | 20  | 302    | 1   |

| [Strom 6] = von Daimlerstr. nach Hofstettener Hauptstr. Ost |     |     |        |     |
|-------------------------------------------------------------|-----|-----|--------|-----|
|                                                             | PKW | LKW | Gesamt | Rad |
| Tag                                                         | 571 | 44  | 615    | 3   |
| Nacht                                                       | 19  | 0   | 19     | 1   |
| Gesamt                                                      | 590 | 44  | 634    | 4   |

| [Strom 7] = von Hofstettener Hauptstr. Ost nach Daimlerstr. |     |     |        |     |
|-------------------------------------------------------------|-----|-----|--------|-----|
|                                                             | PKW | LKW | Gesamt | Rad |
| Tag                                                         | 723 | 46  | 769    | 0   |
| Nacht                                                       | 27  | 1   | 28     | 0   |
| Gesamt                                                      | 750 | 47  | 797    | 0   |

| [Strom 8] = von Hofstettener Hauptstr. Ost nach Hofstettener Hauptstr. West |     |     |        |     |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----|-----|--------|-----|
|                                                                             | PKW | LKW | Gesamt | Rad |
| Tag                                                                         | 824 | 74  | 898    | 1   |
| Nacht                                                                       | 28  | 1   | 29     | 0   |
| Gesamt                                                                      | 852 | 75  | 927    | 1   |

### Umrechnungsfaktoren Verkehrszählung/DTV

|             |                             |       |
|-------------|-----------------------------|-------|
| 11:15-11:30 | Sonntagsfaktor (geschätzt)  | 0,7   |
|             | Tag-/Woche-Faktor Pkw       | 0,961 |
|             | Tag-/Woche-Faktor Lkw       | 0,740 |
|             | Halbmonatsfaktor Pkw        | 1,005 |
|             | Halbmonatsfaktor Lkw        | 1,054 |
|             | Umrechnungsfaktor $k_w$ Pkw | 1,069 |
|             | Umrechnungsfaktor $k_w$ Lkw | 1,230 |

# Verkehrsmengen DTV Gesamt Tag/Nacht

Bezugsjahr:

2020

## Knotenpunkt Hofstettener Hauptstraße / Daimlerstraße

Tag=16 h Intervall, Nacht = 8 h Intervall

SV = Schwerververkehrsanteil

| Hofstettener Hauptstraße West |        |               | Strom | PKW  | LKW | Gesamt | SV Anteil | Rad |
|-------------------------------|--------|---------------|-------|------|-----|--------|-----------|-----|
| Richtung Westen               | Tag    | 4             | 4     | 272  | 20  | 292    | 6,8%      | 1   |
|                               |        | 8             | 8     | 824  | 74  | 898    | 8,2%      | 1   |
|                               |        | Einkaufsmarkt |       | 260  | 0   | 260    | 0,0%      | 0   |
|                               |        | Summe         |       | 1356 | 94  | 1450   | 6,5%      | 2   |
|                               |        |               |       |      |     |        |           |     |
|                               | Nacht  | 4             | 4     | 10   | 0   | 10     | 0,0%      | 0   |
|                               |        | 8             | 8     | 28   | 1   | 29     | 3,4%      | 0   |
|                               |        | Einkaufsmarkt |       | 3    | 0   | 3      | 0,0%      | 0   |
|                               |        | Summe         |       | 41   | 1   | 42     | 2,4%      | 0   |
|                               |        |               |       |      |     |        |           |     |
|                               | Gesamt |               |       | 1397 | 95  | 1492   | 6,4%      | 2   |
| Richtung Osten                | Tag    | 2             | 2     | 787  | 69  | 856    | 8,1%      | 3   |
|                               |        | 3             | 3     | 268  | 22  | 290    | 7,6%      | 0   |
|                               |        | Einkaufsmarkt |       | 260  | 0   | 260    | 0,0%      | 0   |
|                               |        | Summe         |       | 1315 | 91  | 1406   | 6,5%      | 3   |
|                               |        |               |       |      |     |        |           |     |
|                               | Nacht  | 2             | 2     | 40   | 4   | 44     | 9,1%      | 1   |
|                               |        | 3             | 3     | 2    | 1   | 3      | 33,3%     | 0   |
|                               |        | Einkaufsmarkt |       | 3    | 0   | 3      | 0,0%      | 0   |
|                               |        | Summe         |       | 45   | 5   | 50     | 10,0%     | 1   |
|                               |        |               |       |      |     |        |           |     |
|                               | Gesamt |               |       | 1360 | 96  | 1456   | 6,6%      | 4   |
| Gesamtverkehr                 |        |               | Tag   | 2671 | 185 | 2856   | 6,5%      | 5   |
|                               |        |               | Nacht | 86   | 6   | 92     | 6,5%      | 1   |
|                               |        |               |       | 2757 | 191 | 2948   | 6,5%      | 6   |

| Daimlerstraße |                 |                | Strom | PKW | LKW  | Gesamt | SV Anteil | Rad  |   |
|---------------|-----------------|----------------|-------|-----|------|--------|-----------|------|---|
|               | Richtung Norden | Tag            | 4     | 272 | 20   | 292    | 6,8%      | 1    |   |
|               |                 |                | 6     | 571 | 44   | 615    | 7,2%      | 1    |   |
|               |                 |                | Summe | 843 | 64   | 907    | 7,1%      | 2    |   |
|               |                 | Nacht          | 4     | 10  | 0    | 10     | 0,0%      | 0    |   |
|               |                 |                | 6     | 19  | 0    | 19     | 0,0%      | 0    |   |
|               |                 |                | Summe | 29  | 0    | 29     | 0,0%      | 0    |   |
|               |                 | Gesamt         |       | 872 | 64   | 936    | 6,8%      | 2    |   |
|               |                 | Richtung Süden | Tag   | 3   | 268  | 22     | 290       | 7,6% | 1 |
|               |                 |                |       | 7   | 723  | 46     | 769       | 6,0% | 0 |
|               | Summe           |                |       | 991 | 68   | 1059   | 6,4%      | 1    |   |
|               | Nacht           |                | 3     | 2   | 1    | 3      | 33,3%     | 0    |   |
|               |                 |                | 7     | 27  | 1    | 28     | 3,6%      | 0    |   |
|               |                 |                | Summe | 29  | 2    | 31     | 6,5%      | 0    |   |
| Gesamt        |                 |                | 1020  | 70  | 1090 | 6,4%   | 1         |      |   |
| Gesamtverkehr |                 | Tag            | 1834  | 132 | 1966 | 6,7%   | 3         |      |   |
|               |                 | Nacht          | 58    | 2   | 60   | 3,3%   | 0         |      |   |
|               |                 |                | 1892  | 134 | 2026 | 6,6%   | 3         |      |   |



| <b>Hofstettener Hauptstraße Ost</b> |        | Strom         | PKW  | LKW | Gesamt | SV Anteil | Rad |
|-------------------------------------|--------|---------------|------|-----|--------|-----------|-----|
| Richtung Westen                     | Tag    | 7             | 723  | 46  | 769    | 6,0%      | 1   |
|                                     |        | 8             | 824  | 74  | 898    | 8,2%      | 1   |
|                                     |        | Einkaufsmarkt | 260  | 0   | 260    | 0,0%      | 0   |
|                                     |        | Summe         | 1807 | 120 | 1927   | 6,2%      | 2   |
|                                     | Nacht  | 7             | 27   | 1   | 28     | 3,6%      | 0   |
|                                     |        | 8             | 28   | 1   | 29     | 3,4%      | 0   |
|                                     |        | Einkaufsmarkt | 3    | 0   | 3      | 0,0%      | 0   |
|                                     |        | Summe         | 58   | 2   | 60     | 3,3%      | 0   |
|                                     | Gesamt |               | 1865 | 122 | 1987   | 6,1%      | 2   |
|                                     |        |               |      |     |        |           |     |
| Richtung Osten                      | Tag    | 2             | 787  | 69  | 856    | 8,1%      | 1   |
|                                     |        | 6             | 571  | 44  | 615    | 7,2%      | 3   |
|                                     |        | Einkaufsmarkt | 260  | 0   | 260    | 0,0%      | 0   |
|                                     |        | Summe         | 1618 | 113 | 1731   | 6,5%      | 4   |
|                                     | Nacht  | 2             | 40   | 4   | 44     | 9,1%      | 0   |
|                                     |        | 6             | 19   | 0   | 19     | 0,0%      | 1   |
|                                     |        | Einkaufsmarkt | 3    | 0   | 3      | 0,0%      | 0   |
|                                     |        | Summe         | 62   | 4   | 66     | 6,1%      | 1   |
|                                     | Gesamt |               | 1680 | 117 | 1797   | 6,5%      | 5   |
|                                     |        |               |      |     |        |           |     |
| Gesamtverkehr                       |        | Tag           | 3425 | 233 | 3658   | 6,4%      | 6   |
|                                     |        | Nacht         | 120  | 6   | 126    | 4,8%      | 1   |
|                                     |        |               | 3545 | 239 | 3784   | 6,3%      | 7   |

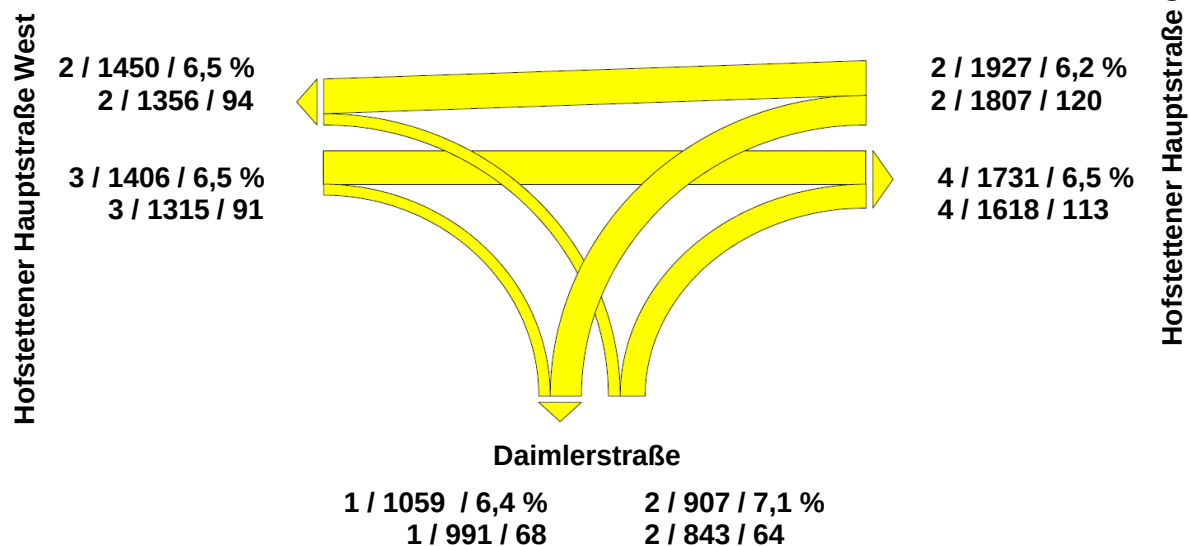
| <b>Gesamtverkehr Knotenpunkt</b> |       | PKW  | LKW | Gesamt | SV Anteil | Rad |
|----------------------------------|-------|------|-----|--------|-----------|-----|
|                                  | Tag   | 7930 | 550 | 8480   | 6,5%      | 14  |
|                                  | Nacht | 264  | 14  | 278    | 5,0%      | 2   |
|                                  |       | 8194 | 564 | 8758   | 6,4%      | 16  |

**Verkehrsmengen DTV Gesamt Tag/Nacht**  
**Knotenpunkt Hofstettener Hauptstraße / Daimlerstraße**

**Bezugsjahr: 2020**

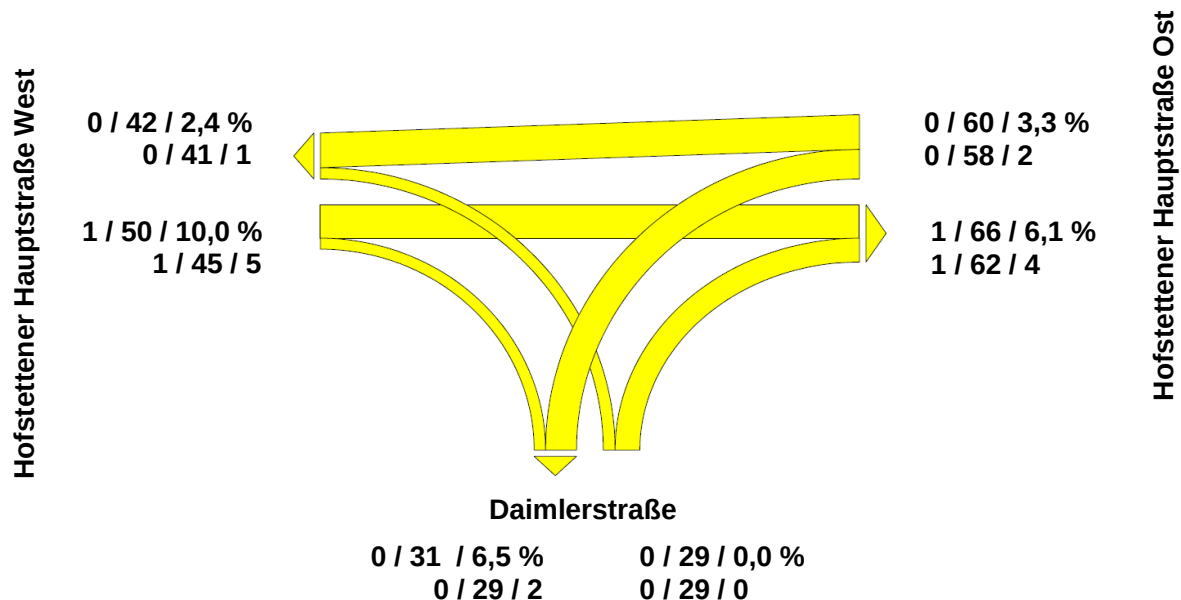
**DTV Tag (16 h Intervall)**

Bestandsverkehr

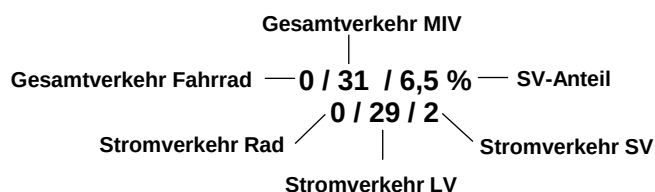


**DTV Nacht (8 h Intervall)**

Bestandsverkehr



Legende:



## Verkehrsmengen DTV Gesamt Tag/Nacht

**Prognose: 2035**

### Knotenpunkt Hofstettener Hauptstraße / Daimlerstraße

Tag=16 h Intervall, Nacht = 8 h Intervall

SV = Schwerververkehrsanteil

Steigerung /  
Jahr:

0,75%

Bezugsjahr: 2020

Gesamtsteigerung bis zum  
Prognosejahr:

11,25%

| Hofstettener Hauptstraße West |                 |               | Strom         | PKW  | LKW  | Gesamt | SV Anteil | Rad |
|-------------------------------|-----------------|---------------|---------------|------|------|--------|-----------|-----|
|                               | Richtung Westen | Tag           | 4             | 303  | 22   | 325    | 6,8%      | 1   |
|                               |                 |               | 8             | 917  | 82   | 999    | 8,2%      | 1   |
|                               |                 |               | Einkaufsmarkt | 289  | 0    | 289    | 0,0%      | 0   |
|                               |                 |               | Summe         | 1509 | 104  | 1613   | 6,4%      | 2   |
|                               |                 | Nacht         | 4             | 11   | 0    | 11     | 0,0%      | 0   |
|                               |                 |               | 8             | 31   | 1    | 32     | 3,1%      | 0   |
|                               |                 |               | Einkaufsmarkt | 3    | 0    | 3      | 0,0%      | 0   |
|                               |                 |               | Summe         | 45   | 1    | 46     | 2,2%      | 0   |
|                               |                 | Gesamt        | 1554          | 105  | 1659 | 6,3%   | 2         |     |
|                               | Richtung Osten  | Tag           | 2             | 876  | 77   | 953    | 8,1%      | 3   |
|                               |                 |               | 3             | 298  | 24   | 322    | 7,5%      | 0   |
|                               |                 |               | Einkaufsmarkt | 289  | 0    | 289    | 0,0%      | 0   |
|                               |                 |               | Summe         | 1463 | 101  | 1564   | 6,5%      | 3   |
|                               |                 | Nacht         | 2             | 45   | 4    | 49     | 8,2%      | 1   |
|                               |                 | 3             | 2             | 1    | 3    | 33,3%  | 0         |     |
|                               |                 | Einkaufsmarkt | 3             | 0    | 3    | 0,0%   | 0         |     |
|                               |                 | Summe         | 50            | 5    | 55   | 9,1%   | 1         |     |
|                               | Gesamt          | 1513          | 106           | 1619 | 6,5% | 4      |           |     |
| Gesamtverkehr                 |                 |               | Tag           | 2972 | 205  | 3177   | 6,5%      | 5   |
|                               |                 |               | Nacht         | 95   | 6    | 101    | 5,9%      | 1   |
|                               |                 |               |               | 3067 | 211  | 3278   | 6,4%      | 6   |

| Daimlerstraße |                 |       | Strom | PKW  | LKW  | Gesamt | SV Anteil | Rad |
|---------------|-----------------|-------|-------|------|------|--------|-----------|-----|
|               | Richtung Norden | Tag   | 4     | 303  | 22   | 325    | 6,8%      | 1   |
|               |                 |       | 6     | 635  | 49   | 684    | 7,2%      | 1   |
|               |                 |       | Summe | 938  | 71   | 1009   | 7,0%      | 2   |
|               |                 | Nacht | 4     | 11   | 0    | 11     | 0,0%      | 0   |
|               |                 |       | 6     | 21   | 0    | 21     | 0,0%      | 0   |
|               |                 |       | Summe | 32   | 0    | 32     | 0,0%      | 0   |
|               | Gesamt          |       | 970   | 71   | 1041 | 6,8%   | 2         |     |
|               | Richtung Süden  | Tag   | 3     | 298  | 24   | 322    | 7,5%      | 1   |
|               |                 |       | 7     | 804  | 51   | 855    | 6,0%      | 0   |
|               |                 |       | Summe | 1102 | 75   | 1177   | 6,4%      | 1   |
| Nacht         |                 | 3     | 2     | 1    | 3    | 33,3%  | 0         |     |
|               |                 | 7     | 30    | 1    | 31   | 3,2%   | 0         |     |
|               |                 | Summe | 32    | 2    | 34   | 5,9%   | 0         |     |
| Gesamt        |                 | 1134  | 77    | 1211 | 6,4% | 1      |           |     |
| Gesamtverkehr |                 |       | Tag   | 2040 | 146  | 2186   | 6,7%      | 3   |
|               |                 |       | Nacht | 64   | 2    | 66     | 3,0%      | 0   |
|               |                 |       | 2104  | 148  | 2252 | 6,6%   | 3         |     |

| <b>Hofstettener Hauptstraße Ost</b> |                 |               | Strom | PKW         | LKW        | Gesamt      | SV Anteil   | Rad      |
|-------------------------------------|-----------------|---------------|-------|-------------|------------|-------------|-------------|----------|
|                                     | Richtung Westen | Tag           | 7     | 804         | 51         | 855         | 6,0%        | 1        |
|                                     |                 |               | 8     | 917         | 82         | 999         | 8,2%        | 1        |
|                                     |                 | Einkaufsmarkt |       | 289         | 0          | 289         | 0,0%        | 0        |
|                                     |                 | Summe         |       | 2010        | 133        | 2143        | 6,2%        | 2        |
|                                     |                 | Nacht         | 7     | 30          | 1          | 31          | 3,2%        | 0        |
|                                     |                 |               | 8     | 31          | 1          | 32          | 3,1%        | 0        |
|                                     |                 | Einkaufsmarkt |       | 3           | 0          | 3           | 0,0%        |          |
|                                     |                 | Summe         |       | 64          | 2          | 66          | 3,0%        | 0        |
|                                     | Gesamt          |               |       | <b>2074</b> | <b>135</b> | <b>2209</b> | <b>6,1%</b> | <b>2</b> |
|                                     | Richtung Osten  | Tag           | 2     | 876         | 77         | 953         | 8,1%        | 1        |
|                                     |                 |               | 6     | 635         | 49         | 684         | 7,2%        | 3        |
|                                     |                 | Einkaufsmarkt |       | 289         | 0          | 289         | 0,0%        | 0        |
|                                     |                 | Summe         |       | 1800        | 126        | 1926        | 6,5%        | 4        |
|                                     |                 | Nacht         | 2     | 45          | 4          | 49          | 8,2%        | 0        |
|                                     |                 |               | 6     | 21          | 0          | 21          | 0,0%        | 1        |
|                                     |                 | Einkaufsmarkt |       | 3           | 0          | 3           | 0,0%        | 0        |
|                                     |                 | Summe         |       | 69          | 4          | 73          | 5,5%        | 1        |
|                                     | Gesamt          |               |       | <b>1869</b> | <b>130</b> | <b>1999</b> | <b>6,5%</b> | <b>5</b> |
| <b>Gesamtverkehr</b>                |                 | Tag           |       | 3810        | 259        | 4069        | 6,4%        | 6        |
|                                     |                 | Nacht         |       | 133         | 6          | 139         | 4,3%        | 1        |
|                                     |                 |               |       | <b>3943</b> | <b>265</b> | <b>4208</b> | <b>6,3%</b> | <b>7</b> |

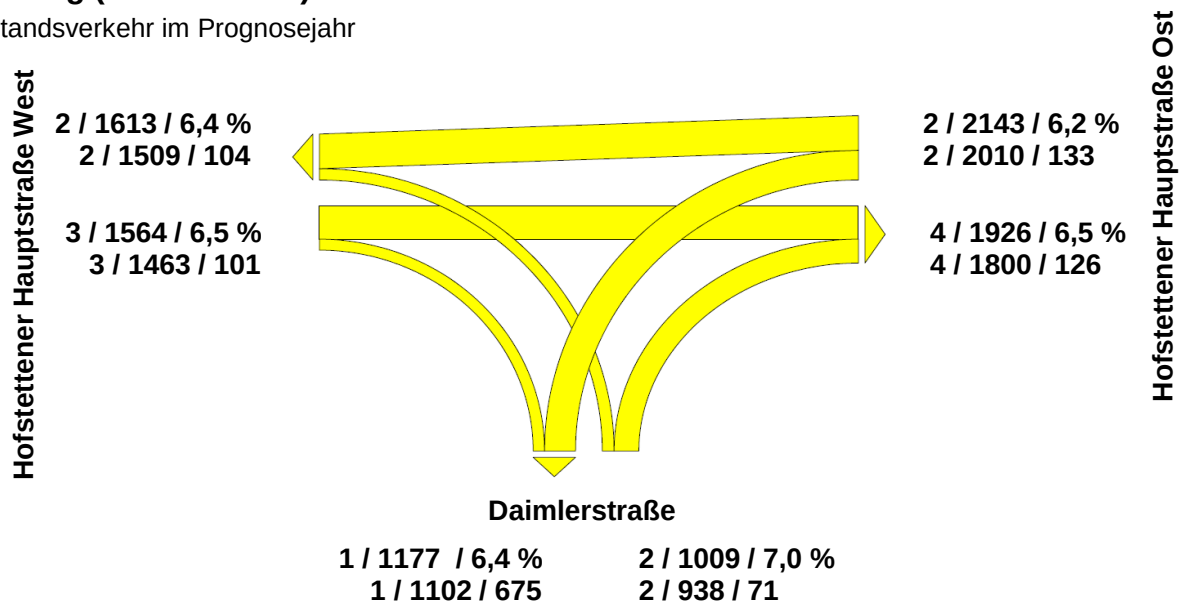
| <b>Gesamtverkehr Knotenpunkt</b> |  |       | PKW         | LKW        | Gesamt      | SV Anteil   | Rad       |
|----------------------------------|--|-------|-------------|------------|-------------|-------------|-----------|
|                                  |  | Tag   | 8822        | 610        | 9432        | 6,5%        | 14        |
|                                  |  | Nacht | 292         | 14         | 306         | 4,6%        | 2         |
|                                  |  |       | <b>9114</b> | <b>624</b> | <b>9738</b> | <b>6,4%</b> | <b>16</b> |

**Verkehrsmengen DTV Gesamt Tag/Nacht**  
**Knotenpunkt Hofstettener Hauptstraße / Daimlerstraße**

**Prognose 2035**

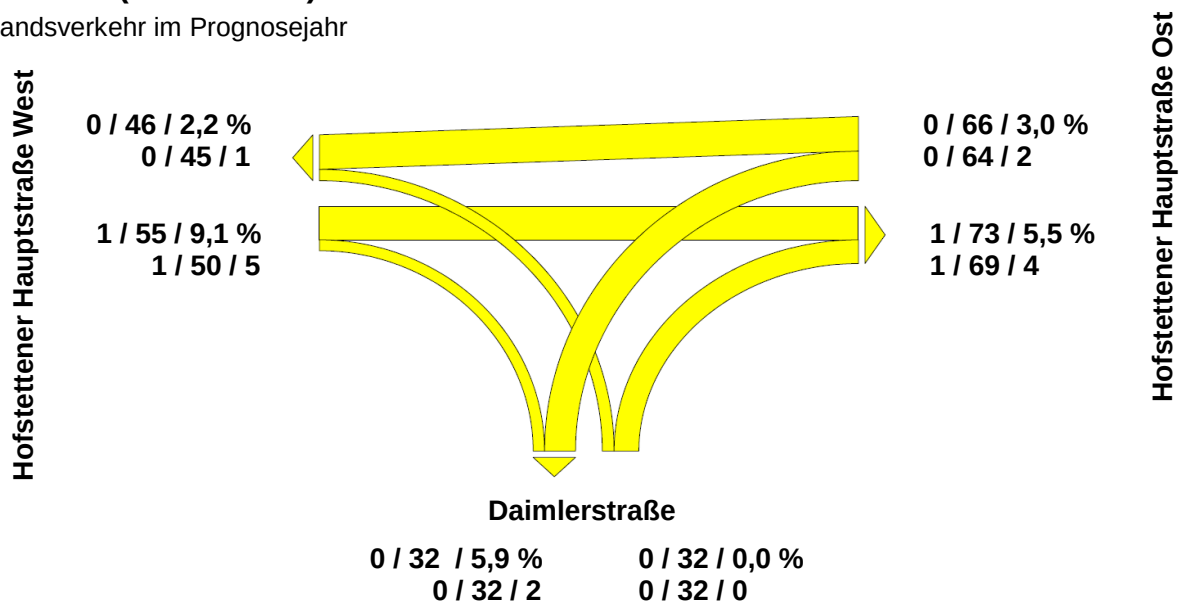
**DTV Tag (16 h Intervall)**

Bestandsverkehr im Prognosejahr

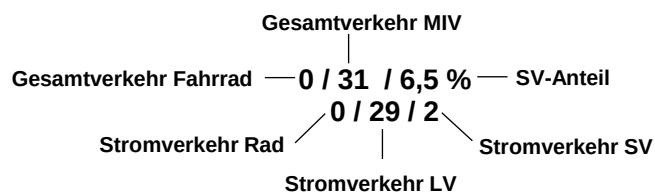


**DTV Nacht (8 h Intervall)**

Bestandsverkehr im Prognosejahr



Legende:



**Anlage 2 Verkehrsmengenprognose Fa. Klingele bzgl. Hochregallager und Auslieferungsgebäude**

**Bestandsverkehr Fa. Klingele  
(Worst-Case-Betrachtung)  
2020**

| Quell/Zielverkehr | LKW |
|-------------------|-----|
| 00.00 - 01.00     | 0   |
| 01.00 - 02.00     | 0   |
| 02.00 - 03.00     | 0   |
| 03.00 - 04.00     | 0   |
| 04.00 - 05.00     | 0   |
| 05.00 - 06.00     | 1   |
| 06.00 - 07.00     | 10  |
| 07.00 - 08.00     | 11  |
| 08.00 - 09.00     | 9   |
| 09.00 - 10.00     | 10  |
| 10.00 - 11.00     | 11  |
| 11.00 - 12.00     | 12  |
| 12.00 - 13.00     | 15  |
| 13.00 - 14.00     | 12  |
| 14.00 - 15.00     | 10  |
| 15.00 - 16.00     | 9   |
| 16.00 - 17.00     | 6   |
| 17.00 - 18.00     | 6   |
| 18.00 - 19.00     | 3   |
| 19.00 - 20.00     | 2   |
| 20.00 - 21.00     | 1   |
| 21.00 - 22.00     | 0   |
| 22.00 - 23.00     | 0   |
| 23.00 - 24.00     | 0   |
| Gesamt Tag        | 127 |
| Gesamt Nacht      | 1   |

Angaben gem. Fa. Klingele

Bestandsverkehr ist in DTV  
Mengen auf Basis der  
Verkehrszählung bereits enthalten

**Prognoseverkehr Fa. Klingele  
des neuen HRL  
(Worst-Case-Betrachtung)  
2035**

Proz. Verkehrszunahme bis 2035  
25%

| Quell/Zielverkehr | LKW |
|-------------------|-----|
| 00.00 - 01.00     | 0   |
| 01.00 - 02.00     | 0   |
| 02.00 - 03.00     | 0   |
| 03.00 - 04.00     | 0   |
| 04.00 - 05.00     | 0   |
| 05.00 - 06.00     | 1   |
| 06.00 - 07.00     | 13  |
| 07.00 - 08.00     | 14  |
| 08.00 - 09.00     | 11  |
| 09.00 - 10.00     | 13  |
| 10.00 - 11.00     | 14  |
| 11.00 - 12.00     | 15  |
| 12.00 - 13.00     | 19  |
| 13.00 - 14.00     | 15  |
| 14.00 - 15.00     | 13  |
| 15.00 - 16.00     | 11  |
| 16.00 - 17.00     | 8   |
| 17.00 - 18.00     | 8   |
| 18.00 - 19.00     | 4   |
| 19.00 - 20.00     | 3   |
| 20.00 - 21.00     | 1   |
| 21.00 - 22.00     | 0   |
| 22.00 - 23.00     | 0   |
| 23.00 - 24.00     | 0   |
| Gesamt Tag        | 162 |
| Gesamt Nacht      | 1   |

Prognose der Verkehrsentwicklung  
der Fa. Klingele durch das neue  
Hochregallager. Die allgemein aus  
der Nutzung Klingele zu erwartende  
Verkehrsmengensteigerung wurde  
über die allg. lineare Steigerung mit  
abgebildet.

**Differenz 2020 / 2035**

| Quell/Zielverkehr | LKW |
|-------------------|-----|
| 00.00 - 01.00     | 0   |
| 01.00 - 02.00     | 0   |
| 02.00 - 03.00     | 0   |
| 03.00 - 04.00     | 0   |
| 04.00 - 05.00     | 0   |
| 05.00 - 06.00     | 0   |
| 06.00 - 07.00     | 3   |
| 07.00 - 08.00     | 3   |
| 08.00 - 09.00     | 2   |
| 09.00 - 10.00     | 3   |
| 10.00 - 11.00     | 3   |
| 11.00 - 12.00     | 3   |
| 12.00 - 13.00     | 4   |
| 13.00 - 14.00     | 3   |
| 14.00 - 15.00     | 3   |
| 15.00 - 16.00     | 2   |
| 16.00 - 17.00     | 2   |
| 17.00 - 18.00     | 2   |
| 18.00 - 19.00     | 1   |
| 19.00 - 20.00     | 1   |
| 20.00 - 21.00     | 0   |
| 21.00 - 22.00     | 0   |
| 22.00 - 23.00     | 0   |
| 23.00 - 24.00     | 0   |
| Gesamt Tag        | 35  |
| Gesamt Nacht      | 0   |

Als zusätzlicher Verkehr der  
neu geplanten Nutzung zu  
erwartenden zusätzlichen  
Verkehrsmengen, welche als  
Steigerung in die  
Gesamtverkehrsentwicklung  
eingespeist werden

### **Anlage 3 Gesamtverkehrsprognose einschl. Planungen**



**Verkehrsmengen DTV Gesamt Tag/Nacht**

**Prognose: 2035**

**Knotenpunkt Hofstettener Hauptstraße / Daimlerstraße**

**einschl. planinduziertem Verkehr**

Tag=16 h Intervall, Nacht = 8 h Intervall

SV = Schwerververkehrsanteil

Steigerung /  
Jahr:

0,75%

Bezugsjahr: 2020

Gesamtsteigerung bis zum  
Prognosejahr:

11,25%

| <b>Hofstettener Hauptstraße West</b> |        |                               | Strom | PKW  | LKW | Gesamt | SV Anteil | Rad |
|--------------------------------------|--------|-------------------------------|-------|------|-----|--------|-----------|-----|
| Richtung Westen                      | Tag    | 4                             | 4     | 303  | 22  | 325    | 6,8%      | 1   |
|                                      |        | 8                             | 8     | 917  | 82  | 999    | 8,2%      | 1   |
|                                      |        | Einkaufsmarkt                 |       | 289  | 0   | 289    | 0,0%      | 0   |
|                                      |        | Planinduzierter Zusatzverkehr |       | 0    | 0   | 0      | 0,0%      | 0   |
|                                      |        | Summe                         |       | 1509 | 104 | 1613   | 6,4%      | 2   |
|                                      | Nacht  | 4                             | 4     | 11   | 0   | 11     | 0,0%      | 0   |
|                                      |        | 8                             | 8     | 31   | 1   | 32     | 3,1%      | 0   |
|                                      |        | Einkaufsmarkt                 |       | 3    | 0   | 3      | 0,0%      | 0   |
|                                      |        | Planinduzierter Zusatzverkehr |       | 0    | 0   | 0      | 0,0%      | 0   |
|                                      |        | Summe                         |       | 45   | 1   | 46     | 2,2%      | 0   |
|                                      | Gesamt |                               |       | 1554 | 105 | 1659   | 6,3%      | 2   |
| Richtung Osten                       | Tag    | 2                             | 2     | 876  | 77  | 953    | 8,1%      | 3   |
|                                      |        | 3                             | 3     | 298  | 24  | 322    | 7,5%      | 0   |
|                                      |        | Einkaufsmarkt                 |       | 289  | 0   | 289    | 0,0%      | 0   |
|                                      |        | Planinduzierter Zusatzverkehr |       | 0    | 0   | 0      | 0,0%      | 0   |
|                                      |        | Summe                         |       | 1463 | 101 | 1564   | 6,5%      | 3   |
|                                      | Nacht  | 2                             | 2     | 45   | 4   | 49     | 8,2%      | 1   |
|                                      |        | 3                             | 3     | 2    | 1   | 3      | 33,3%     | 0   |
|                                      |        | Einkaufsmarkt                 |       | 3    | 0   | 3      | 0,0%      | 0   |
|                                      |        | Planinduzierter Zusatzverkehr |       | 0    | 0   | 0      | 0,0%      | 0   |
|                                      |        | Summe                         |       | 50   | 5   | 55     | 9,1%      | 1   |
|                                      | Gesamt |                               |       | 1513 | 106 | 1619   | 6,5%      | 4   |
| Gesamtverkehr                        | Tag    |                               |       | 2972 | 205 | 3177   | 6,5%      | 5   |
|                                      | Nacht  |                               |       | 95   | 6   | 101    | 5,9%      | 1   |
|                                      |        |                               |       | 3067 | 211 | 3278   | 6,4%      | 6   |

| Daimlerstraße |                 |        | Strom                            | PKW  | LKW | Gesamt | SV Anteil | Rad |
|---------------|-----------------|--------|----------------------------------|------|-----|--------|-----------|-----|
|               | Richtung Norden | Tag    | 4                                | 303  | 22  | 325    | 6,8%      | 1   |
|               |                 |        | 6                                | 635  | 49  | 684    | 7,2%      | 1   |
|               |                 |        | Planinduzierter<br>Zusatzverkehr | 0    | 35  | 35     | 100,0%    | 0   |
|               |                 |        | Summe                            | 938  | 106 | 1044   | 10,2%     | 2   |
|               |                 | Nacht  | 4                                | 11   | 0   | 11     | 0,0%      | 0   |
|               |                 |        | 6                                | 21   | 0   | 21     | 0,0%      | 0   |
|               |                 |        | Planinduzierter<br>Zusatzverkehr | 0    | 0   | 0      | 0,0%      | 0   |
|               |                 |        | Summe                            | 32   | 0   | 32     | 0,0%      | 0   |
|               | Richtung Süden  | Gesamt |                                  | 970  | 106 | 1076   | 9,9%      | 2   |
|               |                 | Tag    | 3                                | 298  | 24  | 322    | 7,5%      | 1   |
|               |                 |        | 7                                | 804  | 51  | 855    | 6,0%      | 0   |
|               |                 |        | Planinduzierter<br>Zusatzverkehr | 0    | 35  | 35     | 100,0%    | 0   |
|               |                 |        | Summe                            | 1102 | 110 | 1212   | 9,1%      | 1   |
|               |                 | Nacht  | 3                                | 2    | 1   | 3      | 33,3%     | 0   |
|               |                 |        | 7                                | 30   | 1   | 31     | 3,2%      | 0   |
|               |                 |        | Planinduzierter<br>Zusatzverkehr | 0    | 0   | 0      | 0,0%      | 0   |
|               |                 |        | Summe                            | 32   | 2   | 34     | 5,9%      | 0   |
|               |                 | Gesamt |                                  | 1134 | 112 | 1246   | 9,0%      | 1   |
|               |                 | Tag    |                                  | 2040 | 216 | 2256   | 9,6%      | 3   |
|               |                 | Nacht  |                                  | 64   | 2   | 66     | 3,0%      | 0   |
|               |                 |        |                                  | 2104 | 218 | 2322   | 9,4%      | 3   |

| <b>Hofstettener Hauptstraße Ost</b> |                 |                                  | Strom | PKW  | LKW | Gesamt | SV Anteil | Rad |
|-------------------------------------|-----------------|----------------------------------|-------|------|-----|--------|-----------|-----|
|                                     | Richtung Westen | Tag                              | 7     | 804  | 51  | 855    | 6,0%      | 1   |
|                                     |                 |                                  | 8     | 917  | 82  | 999    | 8,2%      | 1   |
|                                     |                 | Einkaufsmarkt                    |       | 289  | 0   | 289    | 0,0%      | 0   |
|                                     |                 | Planinduzierter<br>Zusatzverkehr |       | 0    | 0   | 0      | 0,0%      | 0   |
|                                     |                 | Summe                            |       | 2010 | 133 | 2143   | 6,2%      | 2   |
|                                     |                 | Nacht                            | 7     | 30   | 1   | 31     | 3,2%      | 0   |
|                                     |                 |                                  | 8     | 31   | 1   | 32     | 3,1%      | 0   |
|                                     |                 | Einkaufsmarkt                    |       | 3    | 0   | 3      | 0,0%      | 0   |
|                                     |                 | Planinduzierter<br>Zusatzverkehr |       | 0    | 0   | 0      | 0,0%      | 0   |
|                                     |                 | Summe                            |       | 64   | 2   | 66     | 3,0%      | 0   |
|                                     | Gesamt          |                                  |       | 2074 | 135 | 2209   | 6,1%      | 2   |
|                                     | Richtung Osten  | Tag                              | 2     | 876  | 77  | 953    | 8,1%      | 1   |
|                                     |                 |                                  | 6     | 635  | 49  | 684    | 7,2%      | 3   |
|                                     |                 | Einkaufsmarkt                    |       | 289  | 0   | 289    | 0,0%      | 0   |
|                                     |                 | Planinduzierter<br>Zusatzverkehr |       | 0    | 35  | 35     | 100,0%    | 0   |
|                                     |                 | Summe                            |       | 1800 | 161 | 1961   | 8,2%      | 4   |
|                                     |                 | Nacht                            | 2     | 45   | 4   | 49     | 8,2%      | 0   |
|                                     |                 |                                  | 6     | 21   | 0   | 21     | 0,0%      | 1   |
|                                     |                 | Einkaufsmarkt                    |       | 3    | 0   | 3      | 0,0%      | 0   |
|                                     |                 | Planinduzierter<br>Zusatzverkehr |       | 0    | 0   | 0      | 0,0%      | 0   |
|                                     |                 | Summe                            |       | 69   | 4   | 73     | 5,5%      | 1   |
|                                     | Gesamt          |                                  |       | 1869 | 165 | 2034   | 8,1%      | 5   |
| <b>Gesamtverkehr</b>                |                 | Tag                              |       | 3810 | 294 | 4104   | 7,2%      | 6   |
|                                     |                 | Nacht                            |       | 133  | 6   | 139    | 4,3%      | 1   |
|                                     |                 |                                  |       | 3943 | 300 | 4243   | 7,1%      | 7   |

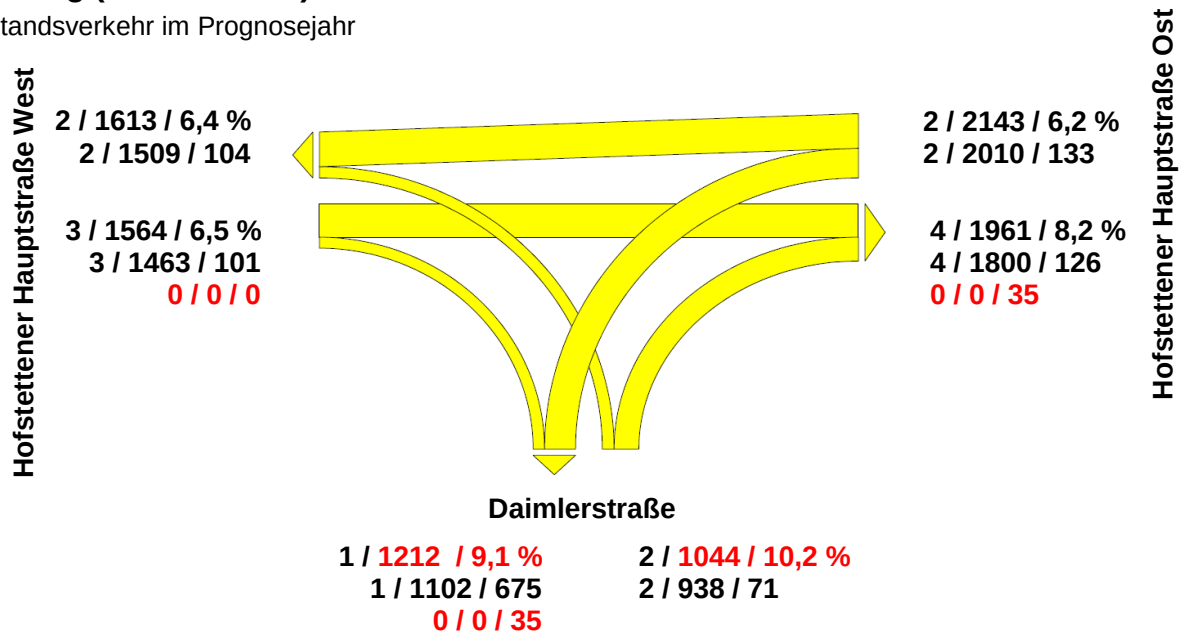
| <b>Gesamtverkehr Knotenpunkt</b> |  |       | PKW  | LKW | Gesamt | SV Anteil | Rad |
|----------------------------------|--|-------|------|-----|--------|-----------|-----|
|                                  |  | Tag   | 8822 | 715 | 9537   | 7,5%      | 14  |
|                                  |  | Nacht | 292  | 14  | 306    | 4,6%      | 2   |
|                                  |  |       | 9114 | 729 | 9843   | 7,4%      | 16  |

Hinweis: Der planinduzierte Quellverkehr wird ausschließlich über die neue Grundstückszufahrt an der Daimlerstraße nach Süden abgewickelt.

**Verkehrsmengen DTV Gesamt Tag/Nacht**  
**Knotenpunkt Hofstettener Hauptstraße / Daimlerstraße**  
**einschl. planinduziertem Zusatzverkehr**  
**DTV Tag (16 h Intervall)**

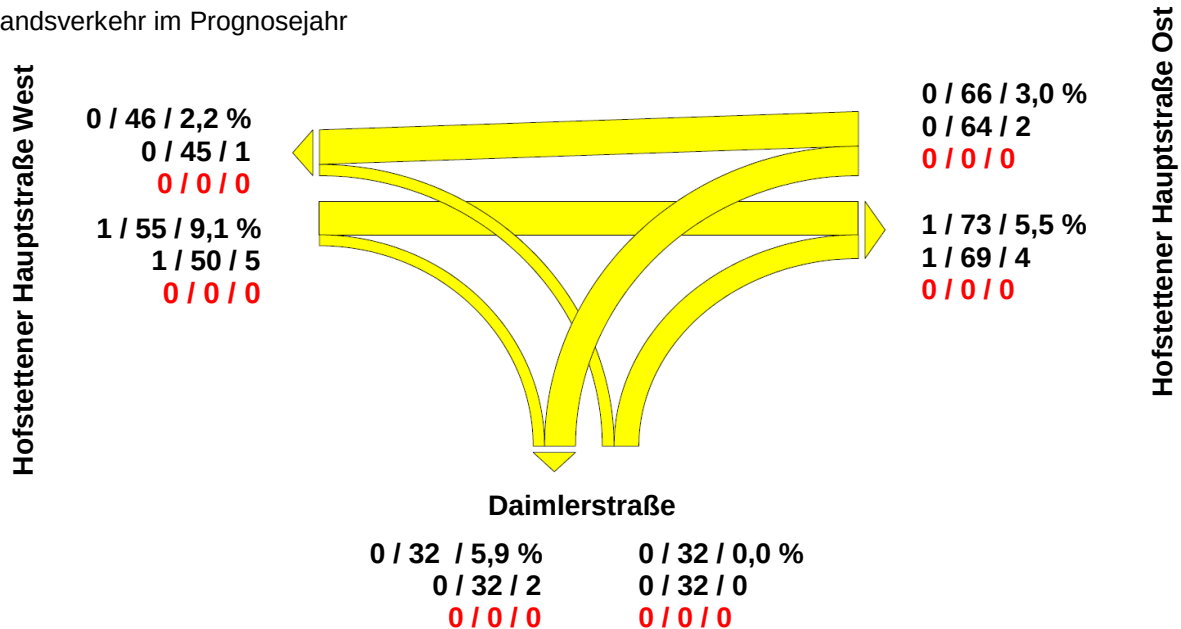
Prognose 2035

Bestandsverkehr im Prognosejahr

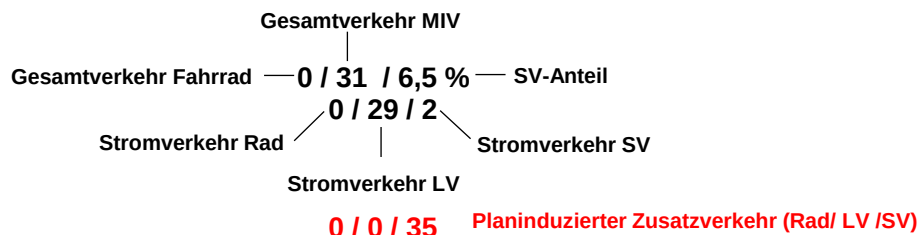


**DTV Nacht (8 h Intervall)**

Bestandsverkehr im Prognosejahr



Legende:



**Verkehrsmengen Spitzenstunde am Vormittag**  
**Knotenpunkt Hofstettener Hauptstraße / Daimlerstraße**  
**07.00 - 08.00 Uhr - Bestandsverkehr**

**Bezugsjahr: 2020**

SV = Schwerververkehrsanteil

| <b>Hofstettener Hauptstraße West</b> |                 | Strom         | PKW        | LKW       | Gesamt     | SV Anteil    | Rad      |
|--------------------------------------|-----------------|---------------|------------|-----------|------------|--------------|----------|
|                                      | Richtung Westen | 4             | 18         | 4         | 22         | 18,2%        | 0        |
|                                      |                 | 8             | 53         | 17        | 70         | 24,3%        | 0        |
|                                      |                 | Einkaufsmarkt | 0          | 0         | 0          | 0,0%         | 0        |
|                                      | <b>Gesamt</b>   |               | <b>71</b>  | <b>21</b> | <b>92</b>  | <b>22,8%</b> | <b>0</b> |
|                                      | Richtung Osten  | 2             | 111        | 12        | 123        | 9,8%         | 0        |
|                                      |                 | 3             | 42         | 7         | 49         | 14,3%        | 0        |
|                                      |                 | Einkaufsmarkt | 0          | 0         | 0          | 0,0%         | 0        |
|                                      | <b>Gesamt</b>   |               | <b>153</b> | <b>19</b> | <b>172</b> | <b>11,0%</b> | <b>0</b> |
| <b>Gesamtverkehr</b>                 |                 |               | <b>224</b> | <b>40</b> | <b>264</b> | <b>15,2%</b> | <b>0</b> |

| <b>Daimlerstraße</b> |                 | Strom | PKW        | LKW       | Gesamt     | SV Anteil   | Rad      |
|----------------------|-----------------|-------|------------|-----------|------------|-------------|----------|
|                      | Richtung Norden | 4     | 18         | 4         | 22         | 18,2%       | 0        |
|                      |                 | 6     | 57         | 4         | 61         | 6,6%        | 1        |
|                      | <b>Gesamt</b>   |       | <b>75</b>  | <b>8</b>  | <b>83</b>  | <b>9,6%</b> | <b>1</b> |
|                      | Richtung Süden  | 3     | 42         | 7         | 49         | 14,3%       | 0        |
|                      |                 | 7     | 89         | 7         | 96         | 7,3%        | 0        |
|                      | <b>Gesamt</b>   |       | <b>131</b> | <b>14</b> | <b>145</b> | <b>9,7%</b> | <b>0</b> |
| <b>Gesamtverkehr</b> |                 |       | <b>188</b> | <b>18</b> | <b>206</b> | <b>8,7%</b> | <b>1</b> |

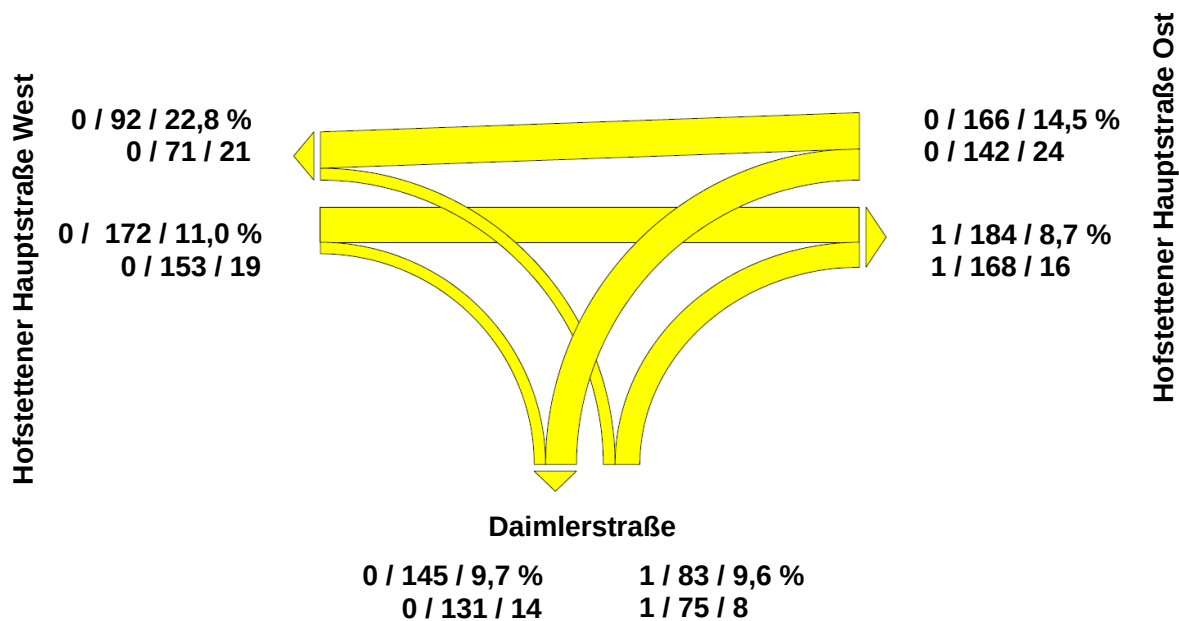
| <b>Hofstettener Hauptstraße Ost</b> |                 | Strom         | PKW        | LKW       | Gesamt     | SV Anteil    | Rad      |
|-------------------------------------|-----------------|---------------|------------|-----------|------------|--------------|----------|
|                                     | Richtung Westen | 7             | 89         | 7         | 96         | 7,3%         | 0        |
|                                     |                 | 8             | 53         | 17        | 70         | 24,3%        | 0        |
|                                     |                 | Einkaufsmarkt | 0          | 0         | 0          | 0,0%         | 0        |
|                                     | <b>Gesamt</b>   |               | <b>142</b> | <b>24</b> | <b>166</b> | <b>14,5%</b> | <b>0</b> |
|                                     | Richtung Osten  | 2             | 111        | 12        | 123        | 9,8%         | 0        |
|                                     |                 | 6             | 57         | 4         | 61         | 6,6%         | 1        |
|                                     |                 | Einkaufsmarkt | 0          | 0         | 0          | 0,0%         | 0        |
|                                     | <b>Gesamt</b>   |               | <b>168</b> | <b>16</b> | <b>184</b> | <b>8,7%</b>  | <b>1</b> |
| <b>Gesamtverkehr</b>                |                 |               | <b>310</b> | <b>40</b> | <b>350</b> | <b>11,4%</b> | <b>1</b> |

| <b>Gesamtverkehr Knotenpunkt</b> |  | PKW        | LKW       | Gesamt     | SV Anteil    | Rad      |
|----------------------------------|--|------------|-----------|------------|--------------|----------|
|                                  |  | <b>722</b> | <b>98</b> | <b>820</b> | <b>12,0%</b> | <b>2</b> |

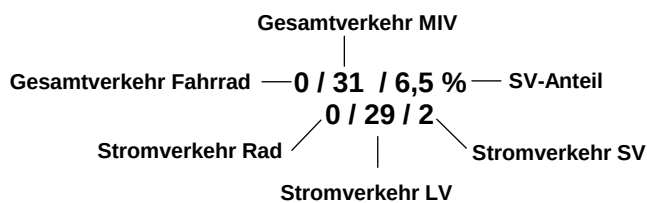
**Spitzenstunde vormittags 07.00 - 08.00 Uhr**  
**Knotenpunkt Hofstettener Hauptstraße / Daimlerstraße**

**Bezugsjahr: 2020**

Bestandsverkehr



Legende:



## Anlage 4 Spitzenstundenbelastungen Bestand und Prognose

# Verkehrsmengen Spitzenstunde am Vormittag

**Prognose: 2035**

## Knotenpunkt Hofstettener Hauptstraße / Daimlerstraße

07.00 - 08.00 Uhr - Bestandsprognose

SV = Schwerverkehrsanteil

Steigerung /  
Jahr:

0,75%

Bezugsjahr: 2020

Gesamtsteigerung bis zum  
Prognosejahr:

11,25%

| Hofstettener Hauptstraße West |               | Strom | PKW        | LKW       | Gesamt     | SV Anteil    | Rad      |
|-------------------------------|---------------|-------|------------|-----------|------------|--------------|----------|
| Richtung Westen               |               | 4     | 20         | 4         | 24         | 16,7%        | 0        |
|                               |               | 8     | 59         | 19        | 78         | 24,4%        | 0        |
|                               | Einkaufsmarkt | 0     | 0          | 0         | 0          | 0,0%         | 0        |
|                               | <b>Gesamt</b> |       | <b>79</b>  | <b>23</b> | <b>102</b> | <b>22,5%</b> | <b>0</b> |
| Richtung Osten                |               | 2     | 123        | 13        | 136        | 9,6%         | 0        |
|                               |               | 3     | 47         | 8         | 55         | 14,5%        | 0        |
|                               | Einkaufsmarkt | 0     | 0          | 0         | 0          | 0,0%         | 0        |
|                               | <b>Gesamt</b> |       | <b>170</b> | <b>21</b> | <b>191</b> | <b>11,0%</b> | <b>0</b> |
| <b>Gesamtverkehr</b>          |               |       | <b>249</b> | <b>44</b> | <b>293</b> | <b>15,0%</b> | <b>0</b> |

| Daimlerstraße        |               | Strom | PKW        | LKW       | Gesamt     | SV Anteil   | Rad      |
|----------------------|---------------|-------|------------|-----------|------------|-------------|----------|
| Richtung Norden      |               | 4     | 20         | 4         | 24         | 16,7%       | 0        |
|                      |               | 6     | 63         | 4         | 67         | 6,0%        | 1        |
|                      | <b>Gesamt</b> |       | <b>83</b>  | <b>8</b>  | <b>91</b>  | <b>8,8%</b> | <b>1</b> |
| Richtung Süden       |               | 3     | 47         | 8         | 55         | 14,5%       | 0        |
|                      |               | 7     | 99         | 8         | 107        | 7,5%        | 0        |
|                      | <b>Gesamt</b> |       | <b>146</b> | <b>16</b> | <b>162</b> | <b>9,9%</b> | <b>0</b> |
| <b>Gesamtverkehr</b> |               |       | <b>209</b> | <b>20</b> | <b>229</b> | <b>8,7%</b> | <b>1</b> |

| Hofstettener Hauptstraße Ost |               | Strom | PKW        | LKW       | Gesamt     | SV Anteil    | Rad      |
|------------------------------|---------------|-------|------------|-----------|------------|--------------|----------|
| Richtung Westen              | Tag           | 7     | 99         | 8         | 107        | 7,5%         | 0        |
|                              |               | 8     | 59         | 19        | 78         | 24,4%        | 0        |
|                              | Einkaufsmarkt | 0     | 0          | 0         | 0          | 0,0%         | 0        |
|                              | <b>Gesamt</b> |       | <b>158</b> | <b>27</b> | <b>185</b> | <b>14,6%</b> | <b>0</b> |
| Richtung Osten               | Tag           | 2     | 123        | 13        | 136        | 9,6%         | 0        |
|                              |               | 6     | 63         | 4         | 67         | 6,0%         | 1        |
|                              | Einkaufsmarkt | 0     | 0          | 0         | 0          | 0,0%         | 0        |
|                              | <b>Gesamt</b> |       | <b>186</b> | <b>17</b> | <b>203</b> | <b>8,4%</b>  | <b>1</b> |
| <b>Gesamtverkehr</b>         |               |       | <b>344</b> | <b>44</b> | <b>388</b> | <b>11,3%</b> | <b>1</b> |

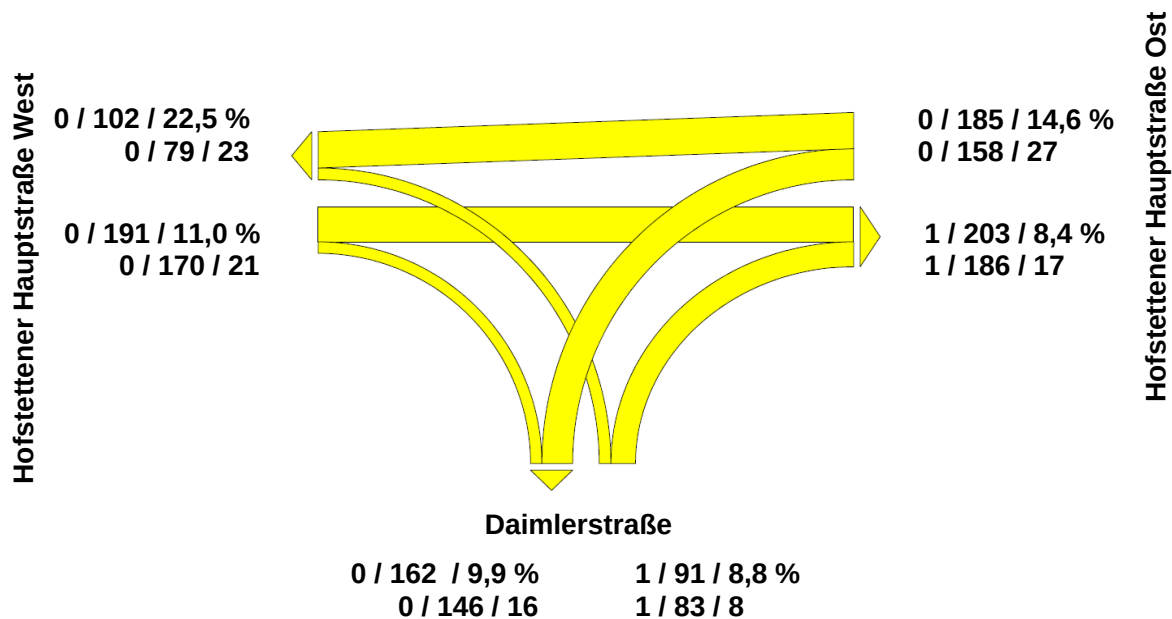
| Gesamtverkehr Knotenpunkt |  | PKW        | LKW        | Gesamt     | SV Anteil    | Rad      |
|---------------------------|--|------------|------------|------------|--------------|----------|
|                           |  | <b>802</b> | <b>108</b> | <b>910</b> | <b>11,9%</b> | <b>2</b> |



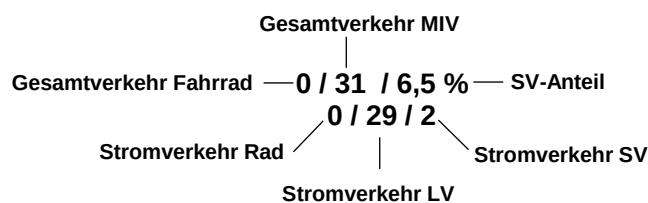
**Spitzenstunde vormittags 07.00 - 08.00 Uhr**  
**Knotenpunkt Hofstettener Hauptstraße / Daimlerstraße**

**Prognose 2035**

Bestandsverkehr im Prognosejahr



Legende:



**Verkehrsmengen Spitzenstunde am Vormittag**  
**Knotenpunkt Hofstettener Hauptstraße / Daimlerstraße**

**Prognose: 2035**

07.00 - 08.00 Uhr -Planungsprognose

SV = Schwerverkehrsanteil

Steigerung /  
Jahr:

0,75%

Bezugsjahr: 2020

Gesamtsteigerung bis zum  
Prognosejahr:

11,25%

| Hofstettener Hauptstraße West |                 | Strom                         | PKW | LKW | Gesamt | SV Anteil | Rad |
|-------------------------------|-----------------|-------------------------------|-----|-----|--------|-----------|-----|
|                               | Richtung Westen | 4                             | 20  | 4   | 24     | 16,7%     | 0   |
|                               |                 | 8                             | 59  | 19  | 78     | 24,4%     | 0   |
|                               |                 | Einkaufsmarkt                 | 0   | 0   | 0      | 0,0%      | 0   |
|                               |                 | Planinduzierter Zusatzverkehr | 0   | 0   | 0      | 0,0%      | 0   |
|                               |                 | Gesamt                        | 79  | 23  | 102    | 22,5%     | 0   |
|                               | Richtung Osten  | 2                             | 123 | 13  | 136    | 9,6%      | 0   |
|                               |                 | 3                             | 47  | 8   | 55     | 14,5%     | 0   |
|                               |                 | Einkaufsmarkt                 | 0   | 0   | 0      | 0,0%      | 0   |
|                               |                 | Zusatzverkehr                 | 0   | 0   | 0      | 0,0%      | 0   |
|                               |                 | Gesamt                        | 170 | 21  | 191    | 11,0%     | 0   |
| Gesamtverkehr                 |                 | 249                           | 44  | 293 | 15,0%  | 0         |     |

| Daimlerstraße |                 | Strom                         | PKW | LKW | Gesamt | SV Anteil | Rad |
|---------------|-----------------|-------------------------------|-----|-----|--------|-----------|-----|
|               | Richtung Norden | 4                             | 20  | 4   | 24     | 16,7%     | 0   |
|               |                 | 6                             | 63  | 4   | 67     | 6,0%      | 1   |
|               |                 | Planinduzierter Zusatzverkehr | 0   | 3   | 3      | 100,0%    | 0   |
|               |                 | Gesamt                        | 83  | 11  | 94     | 11,7%     | 1   |
|               | Richtung Süden  | 3                             | 47  | 8   | 55     | 14,5%     | 0   |
|               |                 | 7                             | 99  | 8   | 107    | 7,5%      | 0   |
|               |                 | Planinduzierter Zusatzverkehr | 0   | 3   | 3      | 100,0%    | 0   |
|               |                 | Gesamt                        | 146 | 19  | 165    | 11,5%     | 0   |
| Gesamtverkehr |                 | 209                           | 23  | 232 | 9,9%   | 1         |     |

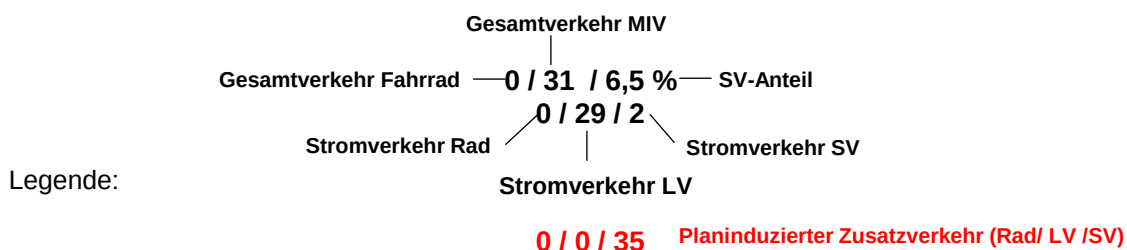
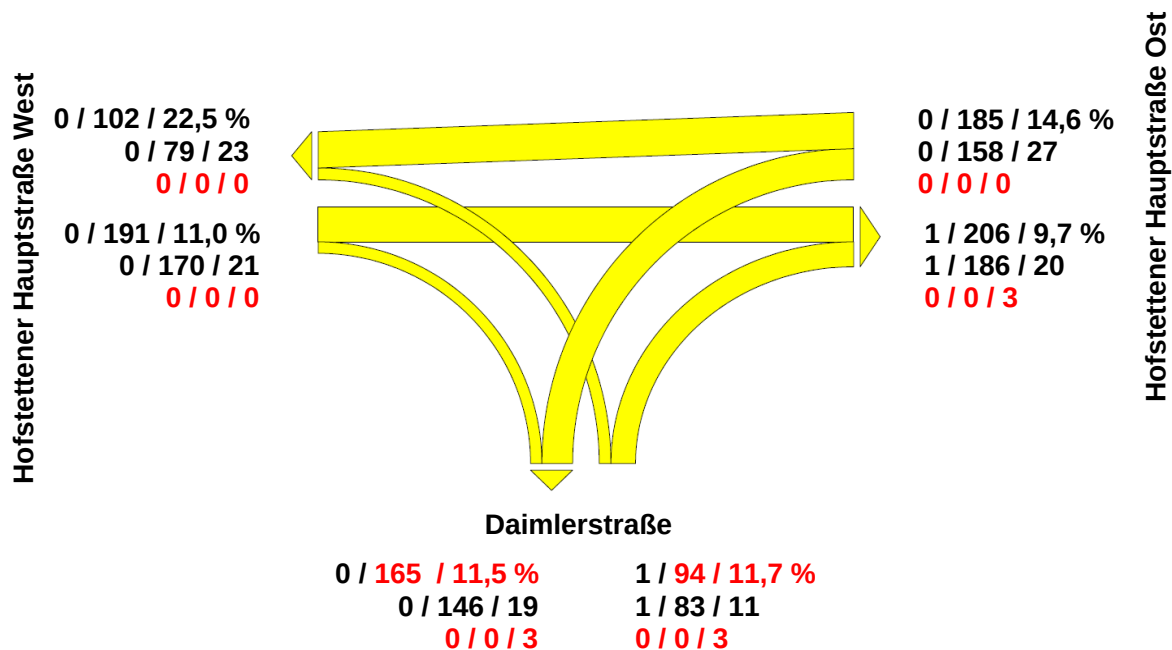
| Hofstettener Hauptstraße Ost |                 | Strom                         | PKW | LKW | Gesamt | SV Anteil | Rad |
|------------------------------|-----------------|-------------------------------|-----|-----|--------|-----------|-----|
|                              | Richtung Westen | 7                             | 99  | 8   | 107    | 7,5%      | 0   |
|                              |                 | 8                             | 59  | 19  | 78     | 24,4%     | 0   |
|                              |                 | Einkaufsmarkt                 | 0   | 0   | 0      | 0,0%      | 0   |
|                              |                 | Planinduzierter Zusatzverkehr | 0   | 0   | 0      | 0,0%      | 0   |
|                              | Gesamt          | 158                           | 27  | 185 | 14,6%  | 0         |     |
|                              | Richtung Osten  | 2                             | 123 | 13  | 136    | 9,6%      | 0   |
|                              |                 | 6                             | 63  | 4   | 67     | 6,0%      | 1   |
|                              |                 | Einkaufsmarkt                 | 0   | 0   | 0      | 0,0%      | 0   |
|                              |                 | Zusatzverkehr                 | 0   | 3   | 3      | 100,0%    | 0   |
|                              | Gesamt          | 186                           | 20  | 206 | 9,7%   | 1         |     |
| Gesamtverkehr                |                 | 344                           | 47  | 391 | 12,0%  | 1         |     |

| Gesamtverkehr Knotenpunkt |  | PKW | LKW | Gesamt | SV Anteil | Rad |
|---------------------------|--|-----|-----|--------|-----------|-----|
|                           |  | 802 | 114 | 916    | 12,4%     | 2   |

**Spitzenstunde vormittags 07.00 - 08.00 Uhr**  
**Knotenpunkt Hofstettener Hauptstraße / Daimlerstraße**

**Prognose 2035**

Verkehr im Prognosejahr zzgl. planinduziertem Zusatzverkehr



**Verkehrsmengen Spitzenstunde am Nachmittag**  
**Knotenpunkt Hofstettener Hauptstraße / Daimlerstraße**  
**16.15 - 17.15 Uhr - Bestandsverkehr**

**Bezugsjahr: 2020**

SV = Schwerververkehrsanteil

| <b>Hofstettener Hauptstraße West</b> |                 | Strom         | PKW        | LKW       | Gesamt     | SV Anteil    | Rad      |
|--------------------------------------|-----------------|---------------|------------|-----------|------------|--------------|----------|
|                                      | Richtung Westen | 4             | 33         | 4         | 37         | 10,8%        | 0        |
|                                      |                 | 8             | 95         | 9         | 104        | 8,7%         | 0        |
|                                      |                 | Einkaufsmarkt | 29         | 0         | 0          | 0,0%         | 0        |
|                                      | Gesamt          |               | <b>157</b> | <b>13</b> | <b>170</b> | <b>7,6%</b>  | <b>0</b> |
|                                      | Richtung Osten  | 2             | 55         | 11        | 66         | 16,7%        | 0        |
|                                      |                 | 3             | 24         | 1         | 25         | 4,0%         | 0        |
|                                      |                 | Einkaufsmarkt | 21         | 0         | 0          | 0,0%         | 0        |
|                                      | Gesamt          |               | <b>100</b> | <b>12</b> | <b>112</b> | <b>10,7%</b> | <b>0</b> |
| <b>Gesamtverkehr</b>                 |                 |               | <b>257</b> | <b>25</b> | <b>282</b> | <b>8,9%</b>  | <b>0</b> |

| <b>Daimlerstraße</b> |                 | Strom | PKW        | LKW      | Gesamt     | SV Anteil   | Rad      |
|----------------------|-----------------|-------|------------|----------|------------|-------------|----------|
|                      | Richtung Norden | 4     | 33         | 4        | 37         | 10,8%       | 0        |
|                      |                 | 6     | 82         | 1        | 83         | 1,2%        | 0        |
|                      | Gesamt          |       | <b>115</b> | <b>5</b> | <b>120</b> | <b>4,2%</b> | <b>0</b> |
|                      | Richtung Süden  | 3     | 24         | 1        | 25         | 4,0%        | 0        |
|                      |                 | 7     | 66         | 3        | 69         | 4,3%        | 0        |
|                      | Gesamt          |       | <b>90</b>  | <b>4</b> | <b>94</b>  | <b>4,3%</b> | <b>0</b> |
| <b>Gesamtverkehr</b> |                 |       | <b>172</b> | <b>5</b> | <b>177</b> | <b>2,8%</b> | <b>0</b> |

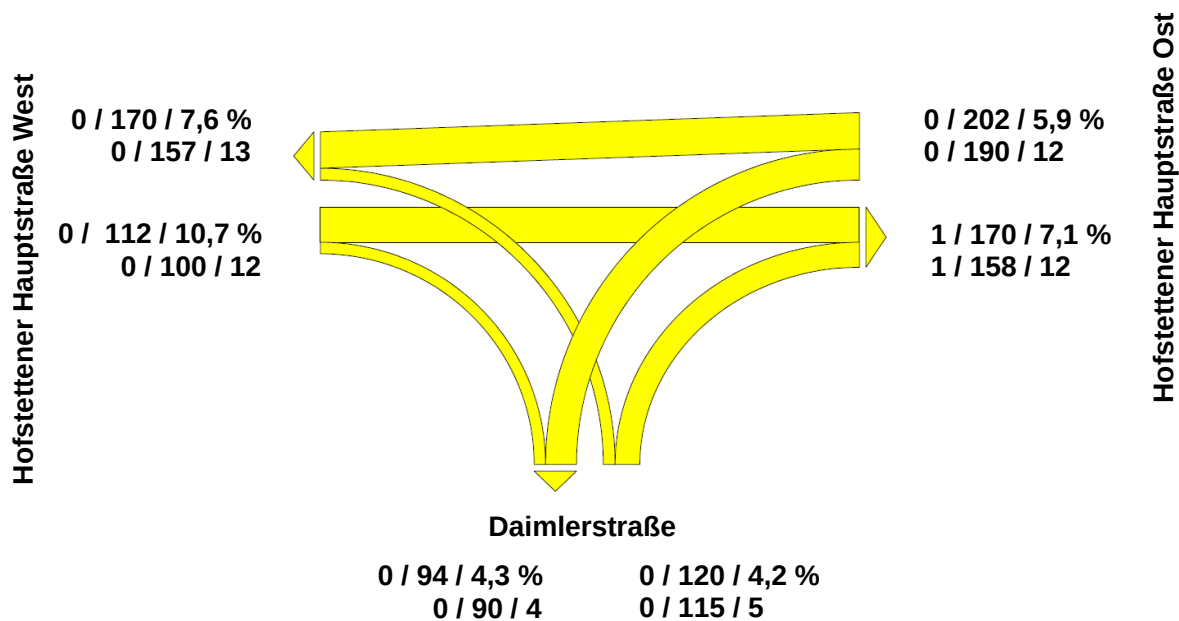
| <b>Hofstettener Hauptstraße Ost</b> |                 | Strom         | PKW        | LKW       | Gesamt     | SV Anteil   | Rad      |
|-------------------------------------|-----------------|---------------|------------|-----------|------------|-------------|----------|
|                                     | Richtung Westen | 7             | 66         | 3         | 69         | 4,3%        | 0        |
|                                     |                 | 8             | 95         | 9         | 104        | 8,7%        | 0        |
|                                     |                 | Einkaufsmarkt | 29         | 0         | 0          | 0,0%        | 0        |
|                                     | Gesamt          |               | <b>190</b> | <b>12</b> | <b>202</b> | <b>5,9%</b> | <b>0</b> |
|                                     | Richtung Osten  | 2             | 55         | 11        | 66         | 16,7%       | 0        |
|                                     |                 | 6             | 82         | 1         | 83         | 1,2%        | 0        |
|                                     |                 | Einkaufsmarkt | 21         | 0         | 0          | 0,0%        | 0        |
|                                     | Gesamt          |               | <b>158</b> | <b>12</b> | <b>170</b> | <b>7,1%</b> | <b>0</b> |
| <b>Gesamtverkehr</b>                |                 |               | <b>348</b> | <b>24</b> | <b>372</b> | <b>6,5%</b> | <b>0</b> |

| <b>Gesamtverkehr Knotenpunkt</b> |  | PKW        | LKW       | Gesamt     | SV Anteil   | Rad      |
|----------------------------------|--|------------|-----------|------------|-------------|----------|
|                                  |  | <b>777</b> | <b>54</b> | <b>831</b> | <b>6,5%</b> | <b>0</b> |

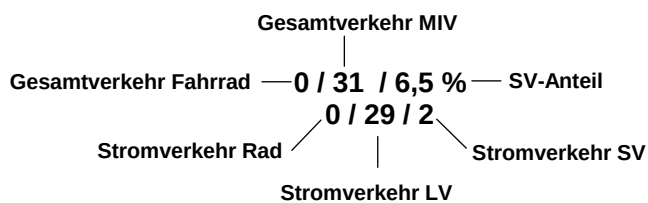
**Spitzenstunde nachmittags 16.15 - 17.00 Uhr**  
**Knotenpunkt Hofstettener Hauptstraße / Daimlerstraße**

**Bezugsjahr: 2020**

Bestandsverkehr



Legende:



## Verkehrsmengen Spitzenstunde am Nachmittag

**Prognose: 2035**

### Knotenpunkt Hofstettener Hauptstraße / Daimlerstraße

16.15 - 17.15 Uhr - Bestandsprognose

SV = Schwerverkehrsanteil

Steigerung /  
Jahr:

0,75%

Bezugsjahr: 2020

Gesamtsteigerung bis zum  
Prognosejahr:

11,25%

| Hofstettener Hauptstraße West |                 | Strom         | PKW | LKW | Gesamt | SV Anteil | Rad |
|-------------------------------|-----------------|---------------|-----|-----|--------|-----------|-----|
|                               | Richtung Westen | 4             | 37  | 4   | 41     | 9,8%      | 0   |
|                               |                 | 8             | 106 | 10  | 116    | 8,6%      | 0   |
|                               |                 | Einkaufsmarkt | 32  | 0   | 32     | 0,0%      | 0   |
|                               |                 | Gesamt        | 175 | 14  | 189    | 7,4%      | 0   |
|                               | Richtung Osten  | 2             | 61  | 12  | 73     | 16,4%     | 0   |
|                               |                 | 3             | 27  | 1   | 28     | 3,6%      | 0   |
|                               |                 | Einkaufsmarkt | 23  | 0   | 23     | 0,0%      | 0   |
|                               |                 | Gesamt        | 111 | 13  | 124    | 10,5%     | 0   |
| Gesamtverkehr                 |                 | 286           | 27  | 313 | 8,6%   | 0         |     |

| Daimlerstraße |                 | Strom  | PKW | LKW | Gesamt | SV Anteil | Rad |
|---------------|-----------------|--------|-----|-----|--------|-----------|-----|
|               | Richtung Norden | 4      | 37  | 4   | 41     | 9,8%      | 0   |
|               |                 | 6      | 91  | 1   | 92     | 1,1%      | 0   |
|               |                 | Gesamt | 128 | 5   | 133    | 3,8%      | 0   |
|               | Richtung Süden  | 3      | 27  | 1   | 28     | 3,6%      | 0   |
|               |                 | 7      | 73  | 3   | 76     | 3,9%      | 0   |
|               |                 | Gesamt | 100 | 4   | 104    | 3,8%      | 0   |
| Gesamtverkehr |                 | 191    | 5   | 196 | 2,6%   | 0         |     |

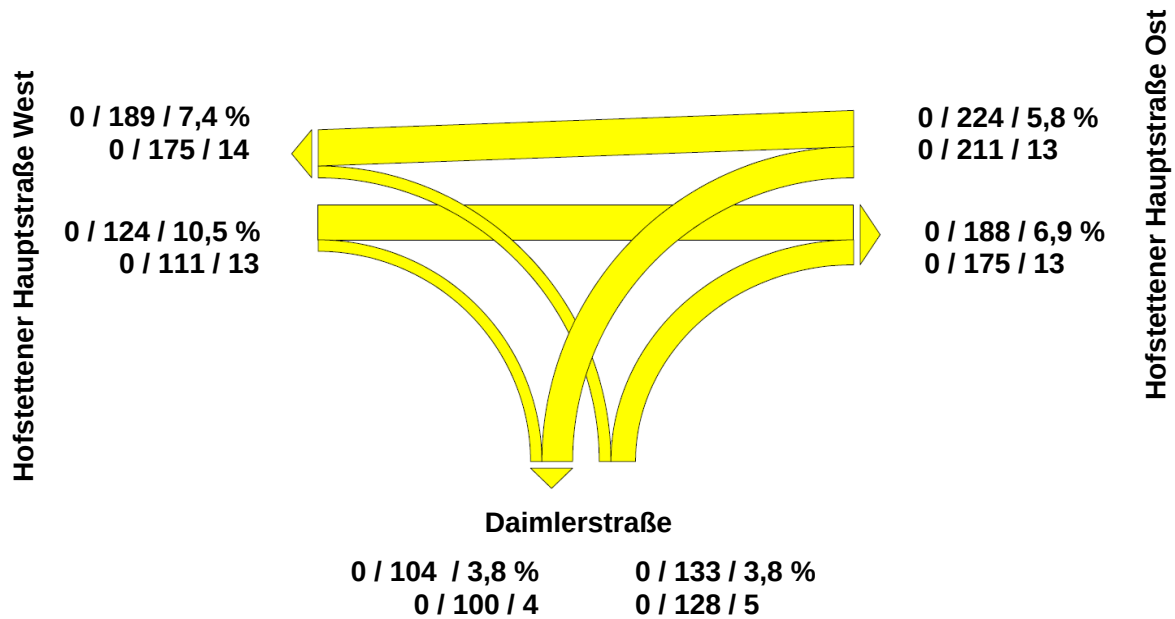
| Hofstettener Hauptstraße Ost |                 | Strom         | PKW | LKW | Gesamt | SV Anteil | Rad   |   |
|------------------------------|-----------------|---------------|-----|-----|--------|-----------|-------|---|
|                              | Richtung Westen | Tag           | 7   | 73  | 3      | 76        | 3,9%  | 0 |
|                              |                 |               | 8   | 106 | 10     | 116       | 8,6%  | 0 |
|                              |                 | Einkaufsmarkt | 32  | 0   | 32     | 0,0%      | 0     |   |
|                              |                 | Gesamt        | 211 | 13  | 224    | 5,8%      | 0     |   |
|                              | Richtung Osten  | Tag           | 2   | 61  | 12     | 73        | 16,4% | 0 |
|                              |                 |               | 6   | 91  | 1      | 92        | 1,1%  | 0 |
|                              |                 | Einkaufsmarkt | 23  | 0   | 23     | 0,0%      | 0     |   |
|                              |                 | Gesamt        | 175 | 13  | 188    | 6,9%      | 0     |   |
| Gesamtverkehr                |                 | 386           | 26  | 412 | 6,3%   | 0         |       |   |

| Gesamtverkehr Knotenpunkt |  | PKW | LKW | Gesamt | SV Anteil | Rad |
|---------------------------|--|-----|-----|--------|-----------|-----|
|                           |  | 863 | 58  | 921    | 6,3%      | 0   |

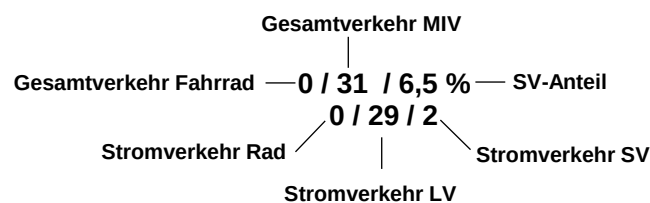
**Spitzenstunde nachmittags 16.15 - 17.15 Uhr**  
**Knotenpunkt Hofstettener Hauptstraße / Daimlerstraße**

**Prognose 2035**

Bestandsverkehr im Prognosejahr



Legende:



**Verkehrsmengen Spitzenstunde am Nachmittag**

**Prognose: 2035**

**Knotenpunkt Hofstettener Hauptstraße / Daimlerstraße**

16.15 - 17.15 Uhr -Planungsprognose

SV = Schwerververkehrsanteil

Steigerung /  
Jahr:

0,75%

Bezugsjahr: 2020

Gesamtsteigerung bis zum  
Prognosejahr:

11,25%

| Hofstettener Hauptstraße West |                 | Strom                         | PKW | LKW | Gesamt | SV Anteil | Rad |
|-------------------------------|-----------------|-------------------------------|-----|-----|--------|-----------|-----|
|                               | Richtung Westen | 4                             | 37  | 4   | 41     | 9,8%      | 0   |
|                               |                 | 8                             | 106 | 10  | 116    | 8,6%      | 0   |
|                               |                 | Einkaufsmarkt                 | 32  | 0   | 32     | 0,0%      | 0   |
|                               |                 | Planinduzierter Zusatzverkehr | 0   | 0   | 0      | 0,0%      | 0   |
|                               | Gesamt          | 175                           | 14  | 189 | 7,4%   | 0         |     |
|                               | Richtung Osten  | 2                             | 61  | 12  | 73     | 16,4%     | 0   |
|                               |                 | 3                             | 27  | 1   | 28     | 3,6%      | 0   |
|                               |                 | Einkaufsmarkt                 | 23  | 0   | 23     | 0,0%      | 0   |
|                               |                 | Zusatzverkehr                 | 0   | 0   | 0      | 0,0%      | 0   |
|                               | Gesamt          | 111                           | 13  | 124 | 10,5%  | 0         |     |
| Gesamtverkehr                 |                 |                               | 286 | 27  | 313    | 8,6%      | 0   |

| Daimlerstraße |                 | Strom                         | PKW | LKW | Gesamt | SV Anteil | Rad |
|---------------|-----------------|-------------------------------|-----|-----|--------|-----------|-----|
|               | Richtung Norden | 4                             | 37  | 4   | 41     | 9,8%      | 0   |
|               |                 | 6                             | 91  | 1   | 92     | 1,1%      | 0   |
|               |                 | Planinduzierter Zusatzverkehr | 0   | 2   | 2      | 100,0%    | 0   |
|               |                 | Gesamt                        | 128 | 7   | 135    | 5,2%      | 0   |
|               | Richtung Süden  | 3                             | 27  | 1   | 28     | 3,6%      | 0   |
|               |                 | 7                             | 73  | 3   | 76     | 3,9%      | 0   |
|               |                 | Planinduzierter Zusatzverkehr | 0   | 2   | 2      | 100,0%    | 0   |
|               |                 | Gesamt                        | 100 | 6   | 106    | 5,7%      | 0   |
| Gesamtverkehr |                 |                               | 191 | 7   | 198    | 3,5%      | 0   |

| Hofstettener Hauptstraße Ost |                 | Strom                         | PKW | LKW | Gesamt | SV Anteil | Rad |
|------------------------------|-----------------|-------------------------------|-----|-----|--------|-----------|-----|
|                              | Richtung Westen | 7                             | 73  | 3   | 76     | 3,9%      | 0   |
|                              |                 | 8                             | 106 | 10  | 116    | 8,6%      | 0   |
|                              |                 | Einkaufsmarkt                 | 32  | 0   | 32     | 0,0%      | 0   |
|                              |                 | Planinduzierter Zusatzverkehr | 0   | 0   | 0      | 0,0%      | 0   |
|                              | Gesamt          | 211                           | 13  | 224 | 5,8%   | 0         |     |
|                              | Richtung Osten  | 2                             | 61  | 12  | 73     | 16,4%     | 0   |
|                              |                 | 6                             | 91  | 1   | 92     | 1,1%      | 0   |
|                              |                 | Einkaufsmarkt                 | 23  | 0   | 23     | 0,0%      | 0   |
|                              |                 | Zusatzverkehr                 | 0   | 2   | 2      | 100,0%    | 0   |
|                              | Gesamt          | 175                           | 15  | 190 | 7,9%   | 0         |     |
| Gesamtverkehr                |                 | 386                           | 28  | 414 | 6,8%   | 0         |     |

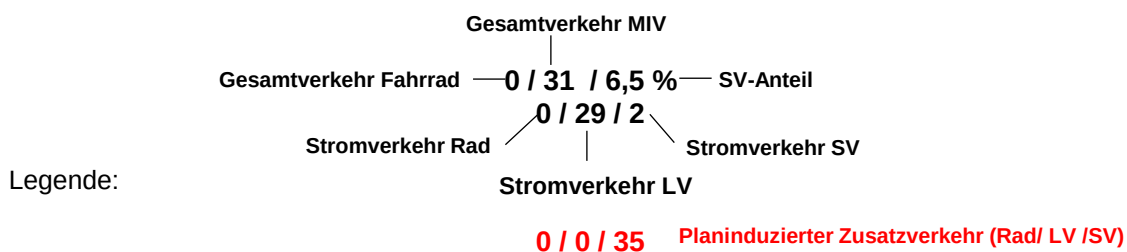
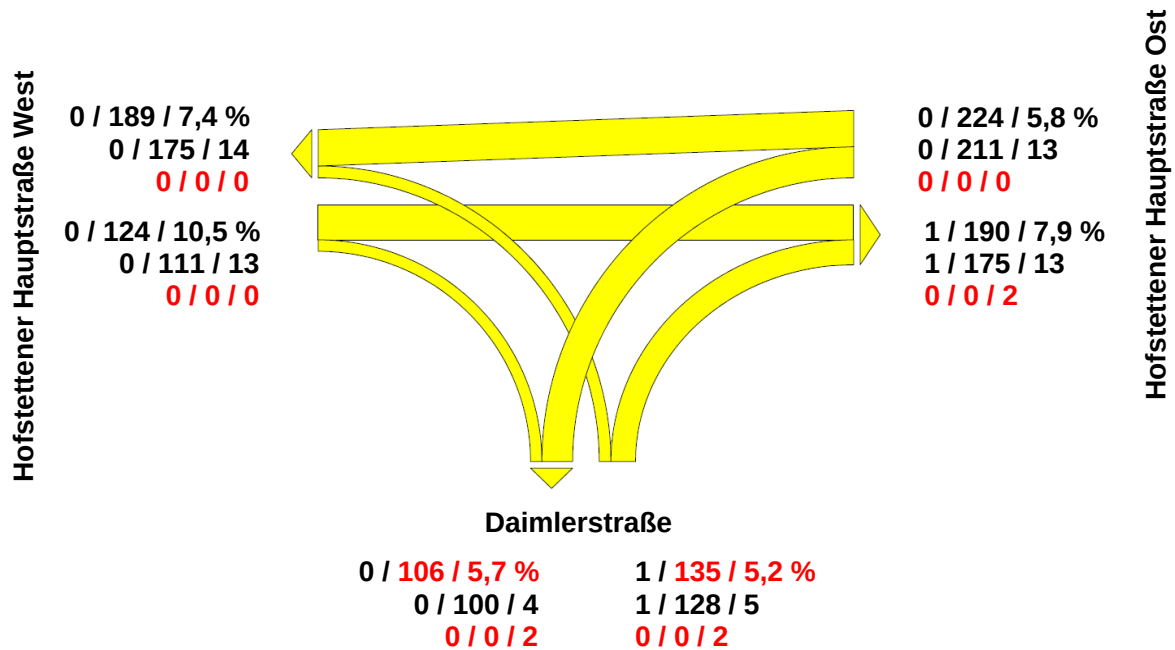
| Gesamtverkehr Knotenpunkt |  | PKW        | LKW       | Gesamt     | SV Anteil   | Rad      |
|---------------------------|--|------------|-----------|------------|-------------|----------|
|                           |  | <b>863</b> | <b>62</b> | <b>925</b> | <b>6,7%</b> | <b>0</b> |



**Spitzenstunde nachmittags 16.15 - 17.15 Uhr**  
**Knotenpunkt Hofstettener Hauptstraße / Daimlerstraße**

**Prognose 2035**

Verkehr im Prognosejahr zzgl. planinduziertem Zusatzverkehr



**Anlage 5 HBS Berechnung Leistungsfähigkeit**  
**Knotenpunkt Daimlerstraße / Hofstettener Hauptstraße**

# **Bestandssituation 2020**

**inkl. Prognosedaten des neu errichteten Einkaufsmarktes**

## **Morgenspitze**

**(07:00 – 08:00)**

Projekt : Stadt Hilpoltstein Hofstettener Hauptstraße  
 Knotenpunkt : Hofstettener Hauptstraße/Daimlerstraße  
 Stunde : Morgens 7.00 bis 8.00  
 Datei : HILPOTSTEIN HOFSTETTER HAUPTSTRAßE MORGENS.kob



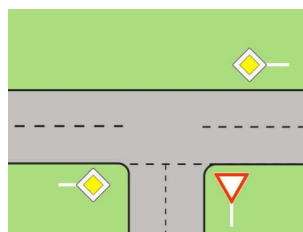
### Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes

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<br>Aufstellplätze (Rechts-Ein-Bieger) | 6 :     | 1      |          |
| Vorfahrtzeichen (StVO §52) :                                  | 4 & 6 : | Z. 205 |          |

### Straßennamen :

Hofstettener Hauptstraße West

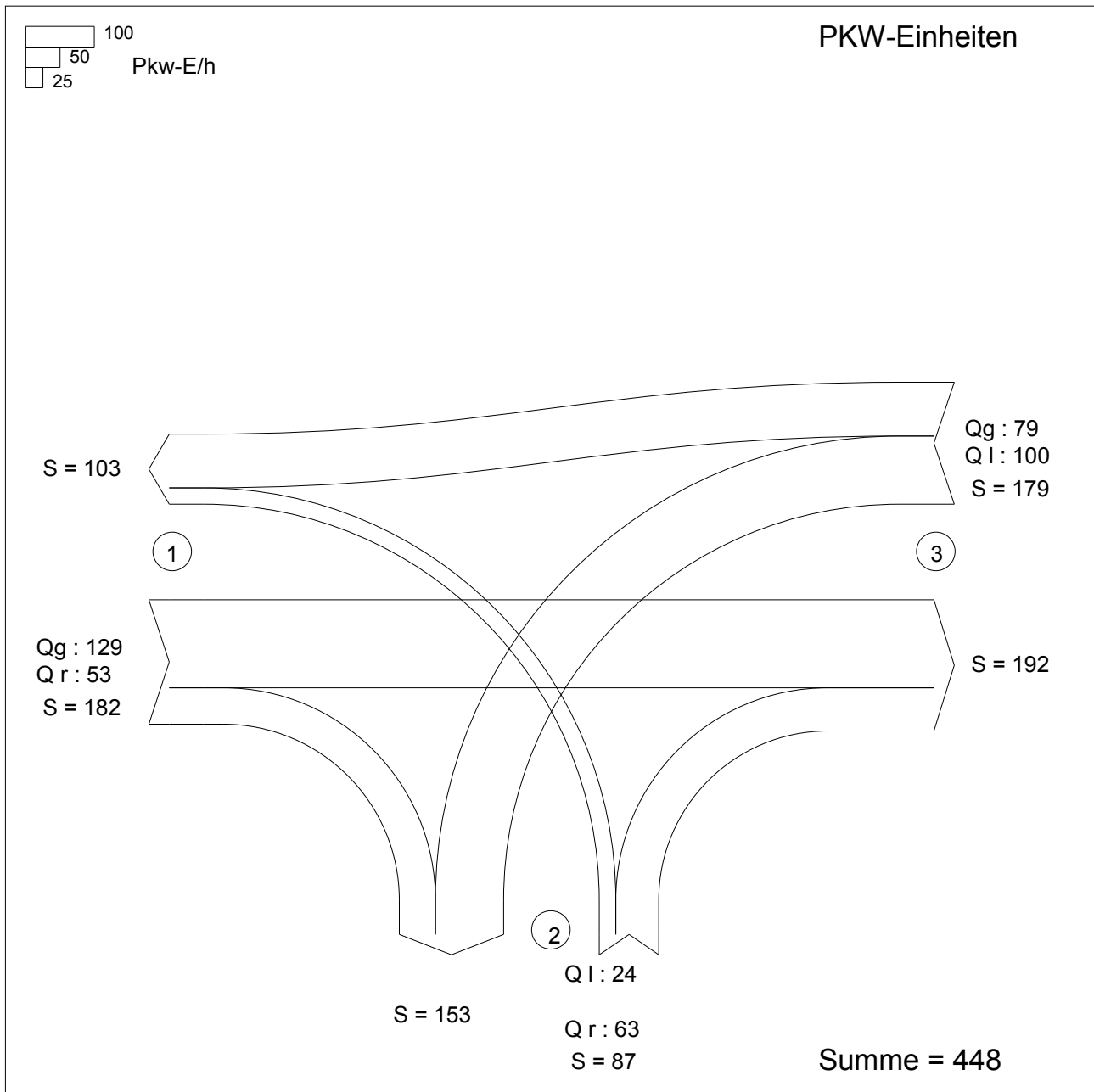


Daimlerstraße

Hofstettener Hauptstraße Ost

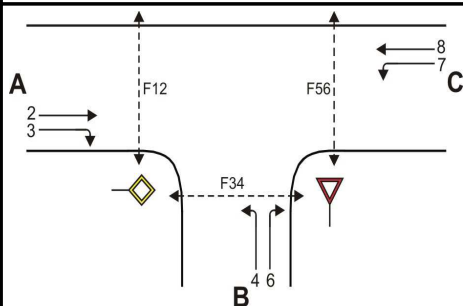
## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stadt Hilpoltstein Hofstettener Hauptstraße  
Knotenpunkt : Hofstettener Hauptstraße/Daimlerstraße  
Stunde : Morgens 7.00 bis 8.00  
Datei : HILPOTSTEIN HOFSTETTER HAUPTSTRAßE MORGENS.kob



Zufahrt 1: Hofstettener Hauptstraße West  
Zufahrt 2: Daimlerstraße  
Zufahrt 3: Hofstettener Hauptstraße Ost

KNOBEL Version 7.1.3

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


Knotenpunkt: A-C Hofstettener Haupt/B Daimlerstraße

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             | 0                   | 111                | 12                      | 0                     | 123                            | ---               | 1,049                                                | 129                             |
|         | 3             | 0                   | 42                 | 7                       | 0                     | 49                             | ---               | 1,082                                                | 53                              |
|         | F12           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---                                                  | ---                             |
| B       | 4             | 0                   | 18                 | 4                       | 0                     | 22                             | ---               | 1,091                                                | 24                              |
|         | 6             | 0                   | 57                 | 4                       | 0                     | 61                             | ---               | 1,033                                                | 63                              |
|         | F34           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---                                                  | ---                             |
| C       | 7             | 0                   | 89                 | 7                       | 0                     | 96                             | ---               | 1,042                                                | 100                             |
|         | 8             | 0                   | 53                 | 17                      | 0                     | 70                             | ---               | 1,129                                                | 79                              |
|         | F56           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---                                                  | ---                             |

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

Knotenpunkt: A-C Hofstettener Haupt / B Daimlerstraße

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<br>(Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad<br>(Sp.13 / Sp.14)<br>$x_i$ [-] |  |
|                                      | 13                                                | 14                                | 15                                              |  |
| 2                                    | 129                                               | 1800                              | 0,072                                           |  |
| 8                                    | 79                                                | 1800                              | 0,044                                           |  |

| Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7 |                                                   |                                                   |             |                                                       |             |                                                             |               |
|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-------------|-------------------------------------------------------|-------------|-------------------------------------------------------------|---------------|
| Verkehrsstrom                                   | Verkehrsstärke<br>(Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Hauptströme<br>(Tabelle S5-2)<br>$q_{p,i}$ [Fz/h] |             | Grundkapazität<br>(Bild S5-2)<br>$G_{PE,i}$ [Pkw-E/h] |             | Abminderungsfaktor $F_g$<br>(Bild S5-3)<br>$f_{f,EK,j}$ [-] |               |
|                                                 | 16                                                | 17                                                |             | 18                                                    |             | 19                                                          |               |
| 3                                               | 53                                                | ohne RA<br>0                                      | mit RA<br>- | ohne RA<br>1600                                       | mit RA<br>- | ohne RA<br>1,000                                            | mit RA<br>--- |
| 7<br>(j=F34)                                    | 100                                               | 172                                               |             | 1057                                                  |             | 1,000                                                       |               |
| 6                                               | 63                                                | 147                                               |             | 1002                                                  |             | ohne RA<br>1,000                                            | mit RA<br>--- |
| 4<br>(j=F12)                                    | 24                                                | 313                                               |             | 734                                                   |             | 1,000                                                       |               |

| Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7 |                                                                   |                                               |                                                                            |
|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| Verkehrsstrom                           | Kapazität<br>(Gl.(S5-7))<br>(Sp.18*Sp.19)<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad<br>(Sp.16/Sp.20)<br>$x_i$ [-] | staufreier Zustand<br>(Gl.(S5-8))<br>mit Sp.2, 16 und 20)<br>$p_{0,i}$ [-] |
|                                         | 20                                                                | 21                                            | 22                                                                         |
| 3                                       | 1600                                                              | 0,033                                         | 0,967                                                                      |
| 7                                       | 1057                                                              | 0,095                                         | 0,901                                                                      |
| 6                                       | 1002                                                              | 0,063                                         | 0,937                                                                      |

| Kapazität des Verkehrsstroms 4 |                                                                           |                                               |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| Verkehrsstrom                  | Kapazität<br>(Gl.(S5-9)) bzw. (Sp.18*Sp.19*Sp.22)<br>$C_{PE,4}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad<br>(Sp.16/Sp.23)<br>$x_4$ [-] |
|                                | 23                                                                        | 24                                            |
| 4                              | 662                                                                       | 0,036                                         |

| <b>Formblatt S5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)</b> |               |                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                             |                                                                                              |                                                                                      |                                                          |
|-------------------------------------------------------------------------|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
|                                                                         |               |                                                                                        | <p>Knotenpunkt:    A-C <u>Hofstettener Hauptß</u>/B <u>Daimlerstraße</u></p> <p>Verkehrsdaten: Datum _____<br/> Uhrzeit _____ <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse</p> <p>Verkehrsregelung:    Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/><br/> Zufahrt D: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> </p> <p>Zielvorgaben:    Mittlere Wartezeit <math>t_w = </math><u>45 s</u> Qualitätsstufe <u>D</u></p> |                                                                                             |                                                                                              |                                                                                      |                                                          |
| <b>Kapazität der Mischströme</b>                                        |               |                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                             |                                                                                              |                                                                                      |                                                          |
| Zufahrt                                                                 | Verkehrsstrom | Auslastungsgrad<br>(Sp.15, 21, 24)<br><br>$x_i [-]$                                    | Aufstellplätze<br>(Sp.2)<br><br>$n \text{ [Pkw-E]}$                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Verkehrsstärke<br>(ΣSp.12)<br><br>$q_{PE,i} \text{ [Pkw-E/h]}$                              | Kapazität<br>(Gl.(S5-10) bzw.<br>(S5-11))<br><br>$C_{PE,m} \text{ [Pkw-E/h]}$                | Verkehrszusammen-<br>setzung<br>(Gl.(S5-5) mit<br>Sp.9 und 11)<br><br>$f_{PE,m} [-]$ |                                                          |
|                                                                         |               | 25                                                                                     | 26                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 27                                                                                          | 28                                                                                           | 29                                                                                   |                                                          |
| B                                                                       | 4             | 0,036                                                                                  | 1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 87                                                                                          | 1199                                                                                         | 1,048                                                                                |                                                          |
|                                                                         | 6             | 0,063                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                             |                                                                                              |                                                                                      |                                                          |
| C                                                                       | 7             | 0,095                                                                                  | 0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                             |                                                                                              |                                                                                      |                                                          |
|                                                                         | 8             | 0,044                                                                                  | ---                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                             |                                                                                              |                                                                                      |                                                          |
| <b>Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme</b>  |               |                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                             |                                                                                              |                                                                                      |                                                          |
| Zufahrt                                                                 | Verkehrsstrom | Verkehrszusammen-<br>setzung<br>(Sp.11 u. 29)<br><br>$f_{PE,i}$ bzw.<br>$f_{PE,m} [-]$ | Kapazität<br>in Pkw-E/h<br>(Sp.14, 20,<br>23 und 28)<br>$C_{PE,i}$ bzw.<br>$C_{PE,m} \text{ [Pkw-E/h]}$                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Kapazität<br>in Fz/h<br>(Gl.(S5-31))<br>(Sp.31/Sp.30)<br>$C_i$ bzw.<br>$C_m \text{ [Fz/h]}$ | Kapazitäts-<br>reserve<br>(Gl.(S5-32))<br>(Sp.32-Sp.9)<br>$R_i$ bzw.<br>$R_m \text{ [Fz/h]}$ | mittlere<br>Wartezeit<br>(Bild S5-24)<br><br>$t_{w,i}$ bzw.<br>$t_{w,m} \text{ [s]}$ | Qualitätsstufe<br>(Tabelle S5-1<br>mit Sp.34)<br><br>QSV |
|                                                                         |               | 30                                                                                     | 31                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 32                                                                                          | 33                                                                                           | 34                                                                                   | 35                                                       |
| A                                                                       | 2             | 1,049                                                                                  | 1800                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 1716                                                                                        | 1593                                                                                         | 2,3                                                                                  | A                                                        |
|                                                                         | 3             | 1,082                                                                                  | 1600                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 1479                                                                                        | 1430                                                                                         | 2,5                                                                                  | A                                                        |
| B                                                                       | 4             | 1,091                                                                                  | 662                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 606                                                                                         | 584                                                                                          | 6,2                                                                                  | A                                                        |
|                                                                         | 6             | 1,033                                                                                  | 1002                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 970                                                                                         | 909                                                                                          | 4,0                                                                                  | A                                                        |
| C                                                                       | 7             | 1,042                                                                                  | 1057                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 1015                                                                                        | 919                                                                                          | 3,9                                                                                  | A                                                        |
|                                                                         | 8             | 1,129                                                                                  | 1800                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 1595                                                                                        | 1525                                                                                         | 2,4                                                                                  | A                                                        |
| B                                                                       | 4+6           | 1,048                                                                                  | 1199                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 1144                                                                                        | 1061                                                                                         | 3,4                                                                                  | A                                                        |
| C                                                                       | 7+8           | 1,078                                                                                  | 1800                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 1669                                                                                        | 1503                                                                                         | 2,4                                                                                  | A                                                        |
| <b>erreichbare Qualitätsstufe QSV <math>F_{z,ges}</math></b>            |               |                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                             |                                                                                              |                                                                                      | A                                                        |



| <b>Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)</b>                                                                                   |                                 |                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                    |                                                           |                                                   |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|--|
|                                                                                                                                                           |                                 |                                                                     | <p>Knotenpunkt:    A-C <u>Hofstettener Hauptß/B Daimlerstraße</u></p> <p>Verkehrsdaten: Datum _____<br/> Uhrzeit _____ <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse</p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <br/> Zufahrt D: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit <math>t_w = \underline{45} \text{ s}</math> Qualitätsstufe <u>D</u></p> |                                                                    |                                                           |                                                   |  |
| <b>Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)</b> |                                 |                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                    |                                                           |                                                   |  |
| Zufahrt                                                                                                                                                   | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme<br>(Tabelle S5-9)<br>$q_{p,i} [\text{Fz/h}]$ | Summe der Hauptströme<br>$\Sigma q_{p,i} [\text{Fz/h}]$                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | mittl. Wartezeit<br>(Bild S5-29 mit Sp.37)<br>$t_{w,i} [\text{s}]$ | Summe der mittl. Wartezeit<br>$\Sigma t_{w,i} [\text{s}]$ | Qualitätsstufe<br>(Tabelle S5-1 mit Sp.39)<br>QSV |  |
|                                                                                                                                                           |                                 | 36                                                                  | 37                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 38                                                                 | 39                                                        | 40                                                |  |
| A                                                                                                                                                         | F1                              | 70                                                                  | 242                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | ---                                                                | 0 (keine Fussg.)                                          | ---                                               |  |
|                                                                                                                                                           | F2                              | 172                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                    |                                                           |                                                   |  |
|                                                                                                                                                           | F23                             | ---                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                    |                                                           |                                                   |  |
|                                                                                                                                                           | R11-1                           | ---                                                                 | ---                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | ---                                                                | 0 (kein Radf.)                                            | ---                                               |  |
|                                                                                                                                                           | R11-2                           | ---                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                    |                                                           |                                                   |  |
| B                                                                                                                                                         | F23                             | ---                                                                 | 83                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | ---                                                                | 0 (keine Fussg.)                                          | ---                                               |  |
|                                                                                                                                                           | F3                              | 0                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                    |                                                           |                                                   |  |
|                                                                                                                                                           | F4                              | 83                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                    |                                                           |                                                   |  |
|                                                                                                                                                           | F45                             | ---                                                                 | ---                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | ---                                                                | 0 (kein Radf.)                                            | ---                                               |  |
|                                                                                                                                                           | R2                              | ---                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                    |                                                           |                                                   |  |
| C                                                                                                                                                         | F45                             | ---                                                                 | 289                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | ---                                                                | 0 (keine Fussg.)                                          | ---                                               |  |
|                                                                                                                                                           | F5                              | 123                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                    |                                                           |                                                   |  |
|                                                                                                                                                           | F6                              | 166                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                    |                                                           |                                                   |  |
|                                                                                                                                                           | R5-1                            | ---                                                                 | ---                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | ---                                                                | 0 (kein Radf.)                                            | ---                                               |  |
|                                                                                                                                                           | R5-2                            | ---                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                    |                                                           |                                                   |  |
| <b>Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)</b>  |                                 |                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                    |                                                           |                                                   |  |
| Zufahrt                                                                                                                                                   | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme<br>(Tabelle S5-9)<br>$q_{p,i} [\text{Fz/h}]$ | mittl. Wartezeit<br>(Bild S5-29 mit Sp.41)<br>$t_{w,i} [\text{s}]$                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Summe der mittl. Wartezeit<br>$\Sigma t_{w,i} [\text{s}]$          | Qualitätsstufe<br>(Tabelle S5-1 mit Sp.43)<br>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 Fg/Rad, ges                                                                                                                |                                 |                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                    |                                                           | ---                                               |  |

# **Bestandssituation 2020**

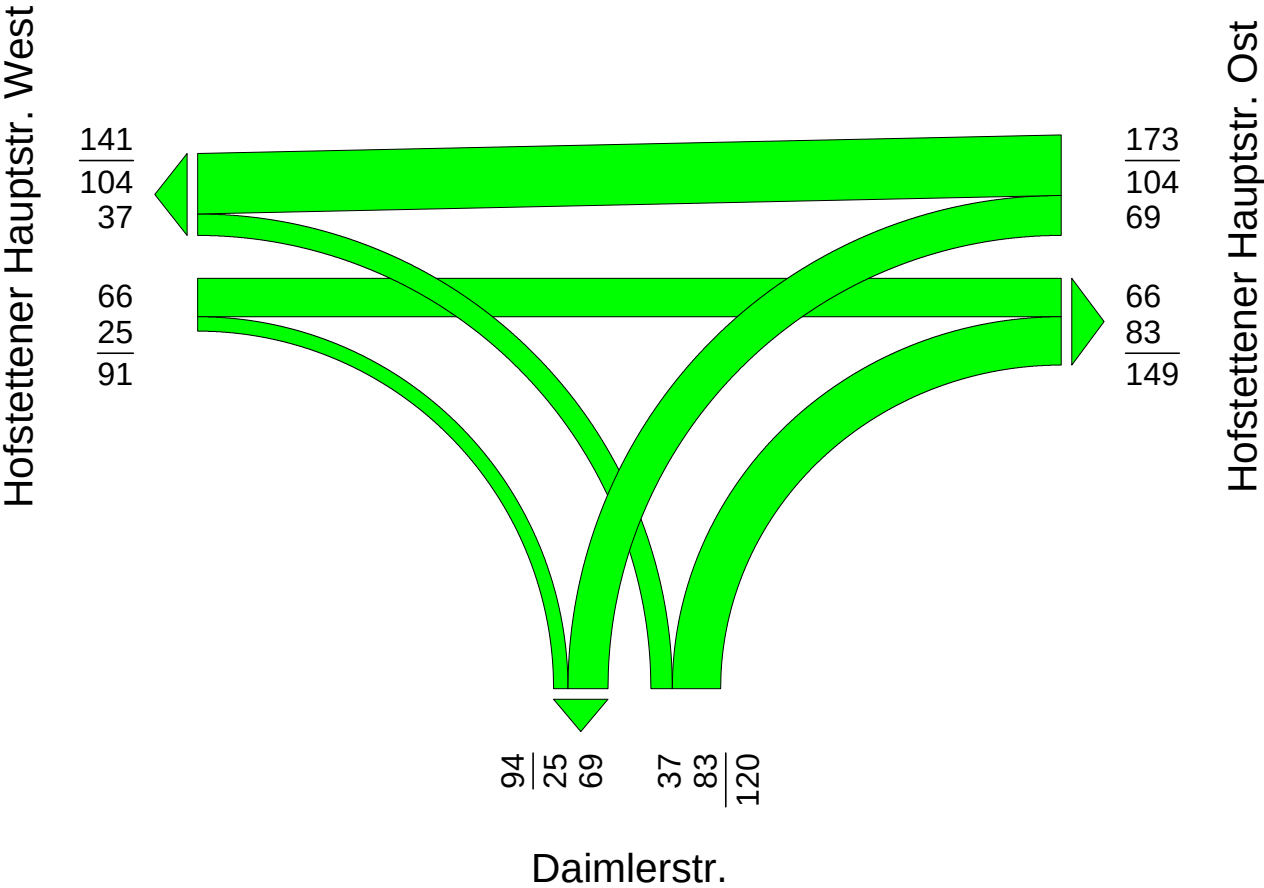
**inkl. Prognosedaten des neu errichteten Einkaufsmarktes**

## **Nachmittagsspitze**

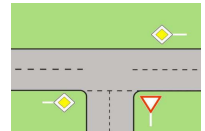
**(16:15 – 17:15)**

Spitzenstunde nachmittags KP Hofstettener Hauptstr. / Daimlerstr.

03.03.20 16:15-17:15 (Krad,Pkw,Bus,Lfw,Lkw,Lastzug)[Anzahl]



Projekt : Stadt Hilpoltstein Hofstettener Hauptstraße  
 Knotenpunkt : Hofstettener Hauptstraße/Daimlerstraße  
 Stunde : Abends 16.15 bis 17.15  
 Datei : HILPOTSTEIN HOFSTETTER HAUPTSTRAßE ABENDS.kob



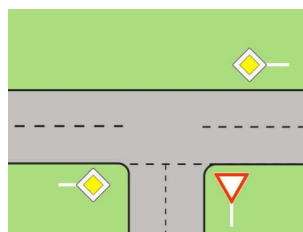
### Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes

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<br>Aufstellplätze (Rechts-Ein-Bieger) | 6 :     | 1      |          |
| Vorfahrtzeichen (StVO §52) :                                  | 4 & 6 : | Z. 205 |          |

### Straßennamen :

Hofstettener Hauptstraße West

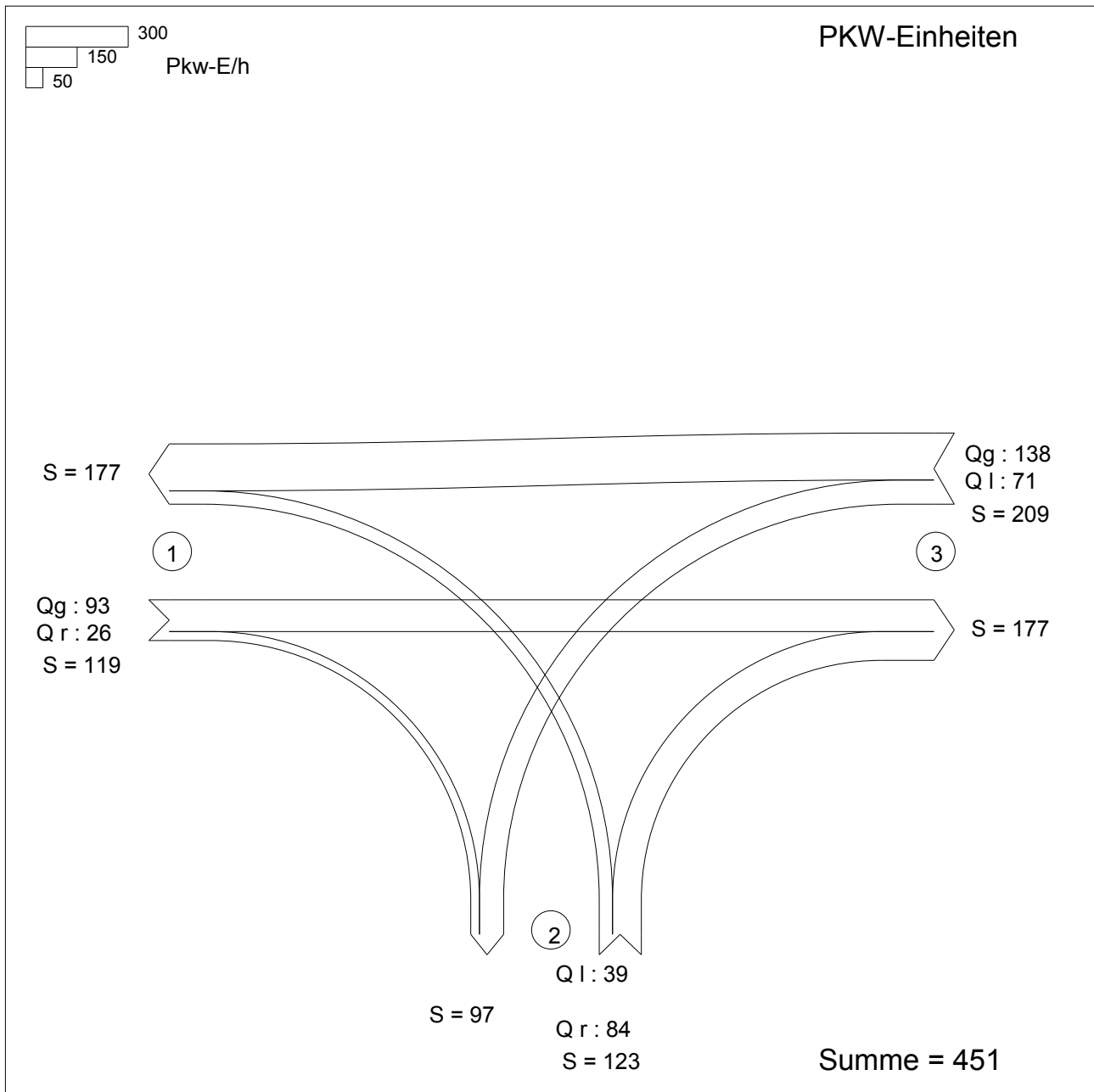


Hofstettener Hauptstraße Ost

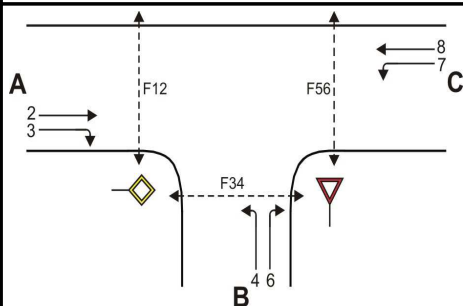
Daimlerstraße

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stadt Hilpoltstein Hofstettener Hauptstraße  
 Knotenpunkt : Hofstettener Hauptstraße/Daimlerstraße  
 Stunde : Abends 16.15 bis 17.15  
 Datei : HILPOTSTEIN HOFSTETTER HAUPTSTRAßE ABENDS.kob



Zufahrt 1: Hofstettener Hauptstraße West  
 Zufahrt 2: Daimlerstraße  
 Zufahrt 3: Hofstettener Hauptstraße Ost

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


Knotenpunkt: A-C Hofstettener Haupt/B Daimlerstraße

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             | 0                   | 76                 | 11                      | 0                     | 87                             | ---               | 1,069                                                | 93                              |
|         | 3             | 0                   | 24                 | 1                       | 0                     | 25                             | ---               | 1,040                                                | 26                              |
|         | F12           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---                                                  | ---                             |
| B       | 4             | 0                   | 33                 | 4                       | 0                     | 37                             | ---               | 1,054                                                | 39                              |
|         | 6             | 0                   | 82                 | 1                       | 0                     | 83                             | ---               | 1,012                                                | 84                              |
|         | F34           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---                                                  | ---                             |
| C       | 7             | 0                   | 66                 | 3                       | 0                     | 69                             | ---               | 1,029                                                | 71                              |
|         | 8             | 0                   | 124                | 9                       | 0                     | 133                            | ---               | 1,038                                                | 138                             |
|         | F56           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---                                                  | ---                             |

| <b>Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)</b>                                                         |                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                            |                                                             |             |                  |               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-------------|------------------|---------------|
|  <p><b>A</b>      <b>C</b></p> <p><b>B</b></p> |                                                                                  | <p>Knotenpunkt: A-C Hofstettener Haupt/B Daimlerstraße _____</p> <p>Verkehrsdaten: Datum _____ Uhrzeit _____ <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse</p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/> <br/> Zufahrt D: <input checked="" type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/> </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit <math>t_w = 45 \text{ s}</math> Qualitätsstufe <u>D</u></p> |                                                                            |                                                             |             |                  |               |
| <b>Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8</b>                                                                                     |                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                            |                                                             |             |                  |               |
| Verkehrsstrom                                                                                                                   | Verkehrsstärke<br>(Sp.12)<br>$q_{PE,i} [\text{Pkw-E/h}]$                         | Kapazität<br>$C_{PE,i} [\text{Pkw-E/h}]$                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Auslastungsgrad<br>(Sp.13 / Sp.14)<br>$x_i [-]$                            |                                                             |             |                  |               |
|                                                                                                                                 | 13                                                                               | 14                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 15                                                                         |                                                             |             |                  |               |
| 2                                                                                                                               | 93                                                                               | 1800                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 0,052                                                                      |                                                             |             |                  |               |
| 8                                                                                                                               | 138                                                                              | 1800                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 0,077                                                                      |                                                             |             |                  |               |
| <b>Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7</b>                                                                          |                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                            |                                                             |             |                  |               |
| Verkehrsstrom                                                                                                                   | Verkehrsstärke<br>(Sp.12)<br>$q_{PE,i} [\text{Pkw-E/h}]$                         | Hauptströme<br>(Tabelle S5-2)<br>$q_{p,i} [\text{Fz/h}]$                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Grundkapazität<br>(Bild S5-2)<br>$G_{PE,i} [\text{Pkw-E/h}]$               | Abminderungsfaktor $F_g$<br>(Bild S5-3)<br>$f_{f,EK,j} [-]$ |             |                  |               |
|                                                                                                                                 | 16                                                                               | 17                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 18                                                                         |                                                             | 19          |                  |               |
| 3                                                                                                                               | 26                                                                               | ohne RA<br>0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | mit RA<br>-                                                                | ohne RA<br>1600                                             | mit RA<br>- | ohne RA<br>1,000 | mit RA<br>--- |
| 7<br>(j=F34)                                                                                                                    | 71                                                                               | 112                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                            | 1132                                                        |             | 1,000            |               |
| 6                                                                                                                               | 84                                                                               | 99                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                            | 1063                                                        |             | ohne RA<br>1,000 | mit RA<br>--- |
| 4<br>(j=F12)                                                                                                                    | 39                                                                               | 301                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                            | 746                                                         |             | 1,000            |               |
| <b>Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7</b>                                                                                  |                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                            |                                                             |             |                  |               |
| Verkehrsstrom                                                                                                                   | Kapazität<br>(Gl.(S5-7))<br>(Sp.18*Sp.19)<br>$C_{PE,i} [\text{Pkw-E/h}]$         | Auslastungsgrad<br>(Sp.16/Sp.20)<br>$x_i [-]$                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | staufreier Zustand<br>(Gl.(S5-8))<br>mit Sp.2, 16 und 20)<br>$p_{0,i} [-]$ |                                                             |             |                  |               |
|                                                                                                                                 | 20                                                                               | 21                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 22                                                                         |                                                             |             |                  |               |
| 3                                                                                                                               | 1600                                                                             | 0,016                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 0,984                                                                      |                                                             |             |                  |               |
| 7                                                                                                                               | 1132                                                                             | 0,063                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 0,932                                                                      |                                                             |             |                  |               |
| 6                                                                                                                               | 1063                                                                             | 0,079                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 0,921                                                                      |                                                             |             |                  |               |
| <b>Kapazität des Verkehrsstroms 4</b>                                                                                           |                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                            |                                                             |             |                  |               |
| Verkehrsstrom                                                                                                                   | Kapazität<br>(Gl.(S5-9)) bzw. (Sp.18*Sp.19*Sp.22)<br>$C_{PE,4} [\text{Pkw-E/h}]$ | Auslastungsgrad<br>(Sp.16/Sp.23)<br>$x_4 [-]$                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                            |                                                             |             |                  |               |
|                                                                                                                                 | 23                                                                               | 24                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                            |                                                             |             |                  |               |
| 4                                                                                                                               | 696                                                                              | 0,056                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                            |                                                             |             |                  |               |

| <b>Formblatt S5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)</b>                                                                                                          |               |                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                      |                                                                                     |                                                                                 |                                                          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| <p><b>A</b>: Horizontal approach from left<br/><b>B</b>: Vertical approach from bottom<br/><b>C</b>: Horizontal approach from right<br/><b>D</b>: Vertical approach from top</p> |               |                                                                                   | <p>Knotenpunkt:    A-C <u>Hofstettener Hauptstr.</u> / B <u>Daimlerstraße</u></p> <p>Verkehrsdaten: Datum _____<br/>Uhrzeit _____ <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse</p> <p>Verkehrsregelung:    Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <br/>                             Zufahrt D: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> </p> <p>Zielvorgaben:    Mittlere Wartezeit <math>t_w = </math> <u>45</u> s    Qualitätsstufe <u>D</u></p> |                                                                                      |                                                                                     |                                                                                 |                                                          |
| <b>Kapazität der Mischströme</b>                                                                                                                                                 |               |                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                      |                                                                                     |                                                                                 |                                                          |
| Zufahrt                                                                                                                                                                          | Verkehrsstrom | Auslastungsgrad<br>(Sp.15, 21, 24)<br><br>$x_i [-]$                               | Aufstellplätze<br>(Sp.2)<br><br>$n$ [Pkw-E]                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Verkehrsstärke<br>(ΣSp.12)<br><br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]                               | Kapazität<br>(Gl.(S5-10) bzw.<br>(S5-11))<br><br>$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]               | Verkehrszusammensetzung<br>(Gl.(S5-5) mit<br>Sp.9 und 11)<br><br>$f_{PE,m} [-]$ |                                                          |
|                                                                                                                                                                                  |               | 25                                                                                | 26                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 27                                                                                   | 28                                                                                  | 29                                                                              |                                                          |
| B                                                                                                                                                                                | 4             | 0,056                                                                             | 1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 123                                                                                  | 1269                                                                                | 1,025                                                                           |                                                          |
|                                                                                                                                                                                  | 6             | 0,079                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                      |                                                                                     |                                                                                 |                                                          |
| C                                                                                                                                                                                | 7             | 0,063                                                                             | 0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                      |                                                                                     |                                                                                 |                                                          |
|                                                                                                                                                                                  | 8             | 0,077                                                                             | ---                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                      |                                                                                     |                                                                                 |                                                          |
| <b>Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme</b>                                                                                                           |               |                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                      |                                                                                     |                                                                                 |                                                          |
| Zufahrt                                                                                                                                                                          | Verkehrsstrom | Verkehrszusammensetzung<br>(Sp.11 u. 29)<br><br>$f_{PE,i}$ bzw.<br>$f_{PE,m} [-]$ | Kapazität in Pkw-E/h<br>(Sp.14, 20,<br>23 und 28)<br><br>$C_{PE,i}$ bzw.<br>$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Kapazität in Fz/h<br>(Gl.(S5-31))<br>(Sp.31/Sp.30)<br><br>$C_i$ bzw.<br>$C_m$ [Fz/h] | Kapazitätsreserve<br>(Gl.(S5-32))<br>(Sp.32-Sp.9)<br><br>$R_i$ bzw.<br>$R_m$ [Fz/h] | mittlere Wartezeit<br>(Bild S5-24)<br><br>$t_{w,i}$ bzw.<br>$t_{w,m}$ [s]       | Qualitätsstufe<br>(Tabelle S5-1<br>mit Sp.34)<br><br>QSV |
|                                                                                                                                                                                  |               | 30                                                                                | 31                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 32                                                                                   | 33                                                                                  | 34                                                                              | 35                                                       |
| A                                                                                                                                                                                | 2             | 1,069                                                                             | 1800                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 1684                                                                                 | 1597                                                                                | 2,3                                                                             | A                                                        |
|                                                                                                                                                                                  | 3             | 1,040                                                                             | 1600                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 1538                                                                                 | 1513                                                                                | 2,4                                                                             | A                                                        |
| B                                                                                                                                                                                | 4             | 1,054                                                                             | 696                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 660                                                                                  | 623                                                                                 | 5,8                                                                             | A                                                        |
|                                                                                                                                                                                  | 6             | 1,012                                                                             | 1063                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 1050                                                                                 | 967                                                                                 | 3,7                                                                             | A                                                        |
| C                                                                                                                                                                                | 7             | 1,029                                                                             | 1132                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 1100                                                                                 | 1031                                                                                | 3,5                                                                             | A                                                        |
|                                                                                                                                                                                  | 8             | 1,038                                                                             | 1800                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 1735                                                                                 | 1602                                                                                | 2,2                                                                             | A                                                        |
| B                                                                                                                                                                                | 4+6           | 1,025                                                                             | 1269                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 1238                                                                                 | 1118                                                                                | 3,2                                                                             | A                                                        |
| C                                                                                                                                                                                | 7+8           | 1,035                                                                             | 1800                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 1740                                                                                 | 1538                                                                                | 2,3                                                                             | A                                                        |
| <b>erreichbare Qualitätsstufe QSV <math>F_{z,ges}</math></b>                                                                                                                     |               |                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                      |                                                                                     |                                                                                 | A                                                        |



| <b>Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)</b>                                                                                   |                                 |                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                             |                                                    |                                                   |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------|--|
|                                                                                                                                                           |                                 |                                                              | <p>Knotenpunkt: A-C Hofstettener Haupt/B Daimlerstraße _____</p> <p>Verkehrsdaten: Datum _____<br/>Uhrzeit _____ <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse</p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <br/>Zufahrt D: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit <math>t_w = 45</math> s Qualitätsstufe <u>D</u></p> |                                                             |                                                    |                                                   |  |
| <b>Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)</b> |                                 |                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                             |                                                    |                                                   |  |
| Zufahrt                                                                                                                                                   | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme<br>(Tabelle S5-9)<br>$q_{p,i}$ [Fz/h] | Summe der Hauptströme<br>$\Sigma q_{p,i}$ [Fz/h]                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | mittl. Wartezeit<br>(Bild S5-29 mit Sp.37)<br>$t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit<br>$\Sigma t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe<br>(Tabelle S5-1 mit Sp.39)<br>QSV |  |
|                                                                                                                                                           |                                 | 36                                                           | 37                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 38                                                          | 39                                                 | 40                                                |  |
| A                                                                                                                                                         | F1                              | 133                                                          | 245                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | ---                                                         | 0 (keine Fussg.)                                   | ---                                               |  |
|                                                                                                                                                           | F2                              | 112                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                             |                                                    |                                                   |  |
|                                                                                                                                                           | F23                             | ---                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                             |                                                    |                                                   |  |
|                                                                                                                                                           | R11-1                           | ---                                                          | ---                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | ---                                                         | 0 (kein Radf.)                                     | ---                                               |  |
|                                                                                                                                                           | R11-2                           | ---                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                             |                                                    |                                                   |  |
| B                                                                                                                                                         | F23                             | ---                                                          | 120                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | ---                                                         | 0 (keine Fussg.)                                   | ---                                               |  |
|                                                                                                                                                           | F3                              | 0                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                             |                                                    |                                                   |  |
|                                                                                                                                                           | F4                              | 120                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                             |                                                    |                                                   |  |
|                                                                                                                                                           | F45                             | ---                                                          | ---                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | ---                                                         | 0 (kein Radf.)                                     | ---                                               |  |
|                                                                                                                                                           | R2                              | ---                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                             |                                                    |                                                   |  |
| C                                                                                                                                                         | F45                             | ---                                                          | 289                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | ---                                                         | 0 (keine Fussg.)                                   | ---                                               |  |
|                                                                                                                                                           | F5                              | 87                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                             |                                                    |                                                   |  |
|                                                                                                                                                           | F6                              | 202                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                             |                                                    |                                                   |  |
|                                                                                                                                                           | R5-1                            | ---                                                          | ---                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | ---                                                         | 0 (kein Radf.)                                     | ---                                               |  |
|                                                                                                                                                           | R5-2                            | ---                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                             |                                                    |                                                   |  |
| <b>Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)</b>  |                                 |                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                             |                                                    |                                                   |  |
| Zufahrt                                                                                                                                                   | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme<br>(Tabelle S5-9)<br>$q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit<br>(Bild S5-29 mit Sp.41)<br>$t_{w,i}$ [s]                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Summe der mittl. Wartezeit<br>$\Sigma t_{w,i}$ [s]          | Qualitätsstufe<br>(Tabelle S5-1 mit Sp.43)<br>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 Fg/Rad, ges                                                                                                                |                                 |                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                             |                                                    | ---                                               |  |

INGENIEURBÜRO CHRISTOFORI UND PARTNER

INFO@CHRISTOFORI.DE