



Legende:

Grenze B-Plan - - - - -

DS0325/24 Anlage 5.2

Verkehrsuntersuchung
B-Plan 483-6
"Fahlberg-List"

Übersichtsplan

Anlage: 1

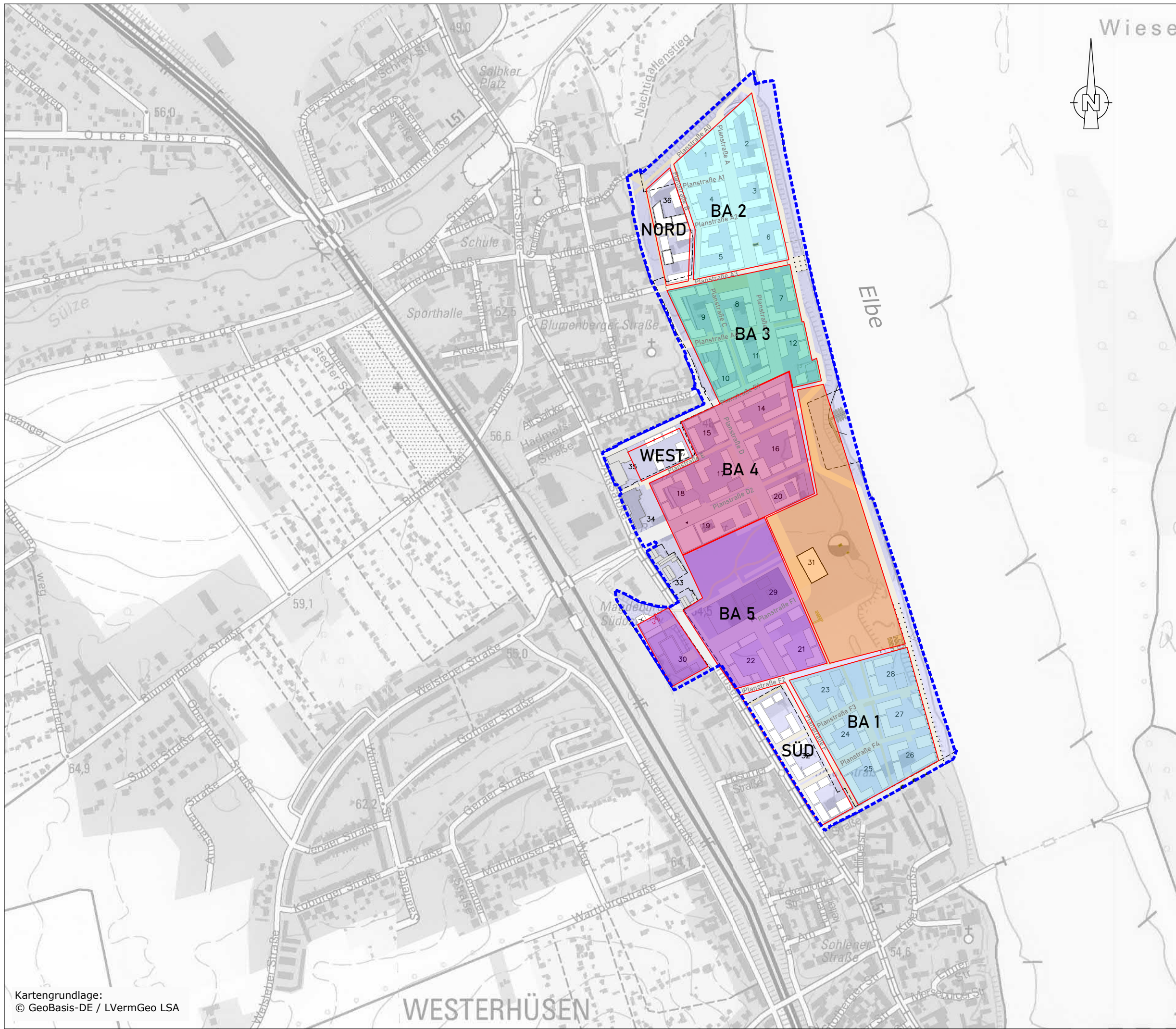
Ingenieurbüro Buschmann GmbH

Eichenweg 24, 39120 Magdeburg
Tel.: 0391/6 21 34 26
E-Mail: info@ing-buero-buschmann.de

Magdeburg, im Mai 2024

Kartengrundlage:
© GeoBasis-DE / LVermGeo LSA

WESTERHÜSEN



- Legende:
- Grenze B-Plan
 - mit farblicher Unterlegung
Bauflächen des Investors BA 2
 - ohne farbliche Unterlegung
Bestandsbebauung /
B-Plan-Flächen anderer
Eigentümer NORD

Quelle:
Masterplan
Planung green! architects

Verkehrsuntersuchung
B-Plan 483-6
"Fahlberg-List"

Städtebaulicher Entwurfsplan

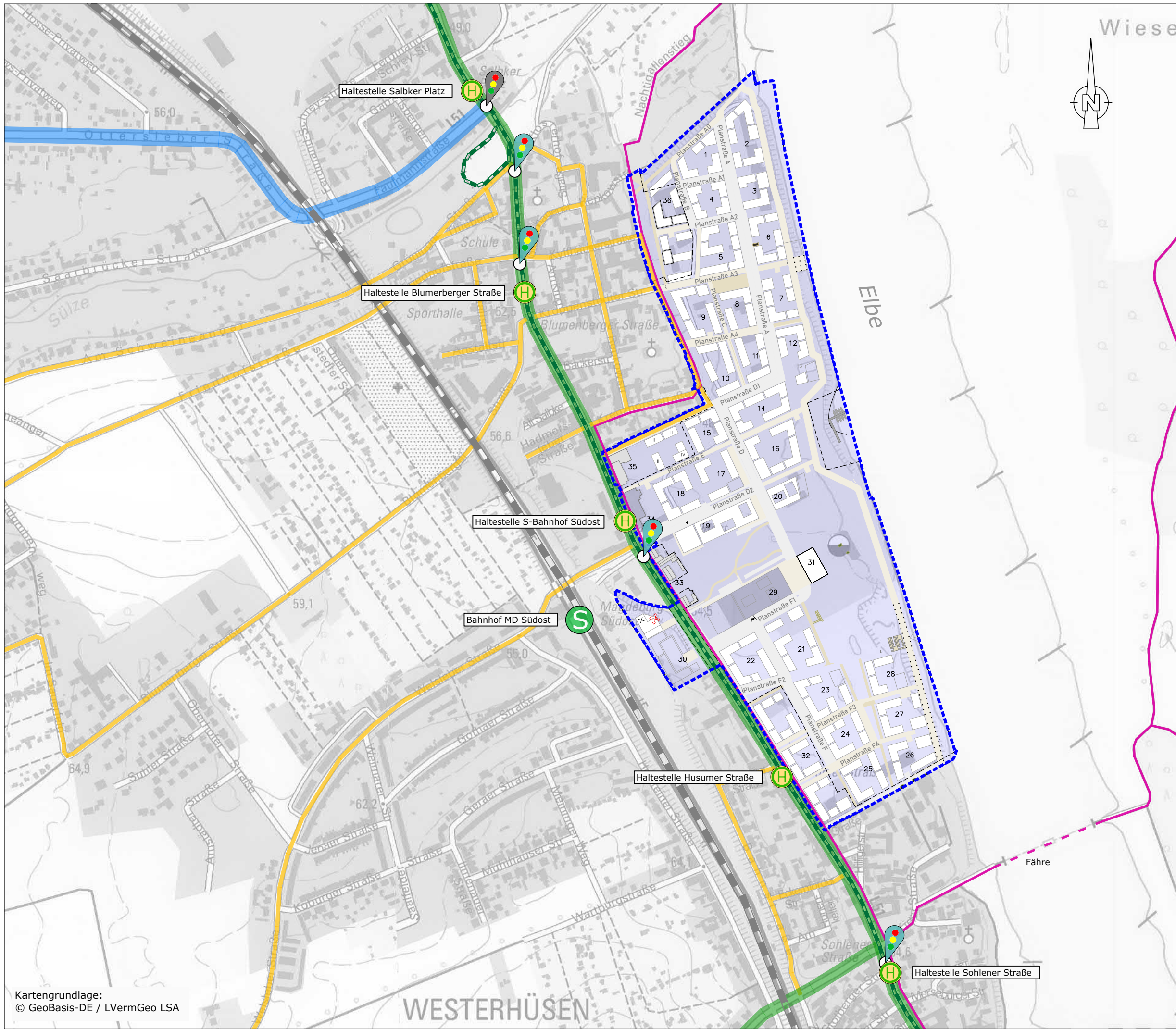
Anlage: 2

Ingenieurbüro Buschmann GmbH

Eichenweg 24, 39120 Magdeburg
Tel.: 0391/6 21 34 26
E-Mail: info@ing-buero-buschmann.de

Magdeburg, im Mai 2024

Kartengrundlage:
© GeoBasis-DE / LVermGeo LSA



- Legende:
- Grenze B-Plan - - - -
 - Hauptverkehrsstraße mit regionaler Bedeutung —
 - Hauptverkehrsstraße mit örtlicher Bedeutung —
 - Sammelstraße / Erschließungsstraße —
 - Elberadweg —
 - Straßenbahn-Trasse - - - -
 - S-Bahn-Trasse - - - -
 - Straßenbahnhaltestelle H
 - S-Bahn / RE-Bahn-Haltestelle S
 - Knoten-LSA ●
 - Fußgänger-LSA ●

Verkehrsuntersuchung
 B-Plan 483-6
 "Fahlberg-List"

Vorhandenes Verkehrsnetz

Anlage: 3

Ingenieurbüro Buschmann GmbH

Eichenweg 24, 39120 Magdeburg
 Tel.: 0391/6 21 34 26
 E-Mail: info@ing-buero-buschmann.de

Magdeburg, im Mai 2024

Kartengrundlage:
 © GeoBasis-DE / LVermGeo LSA

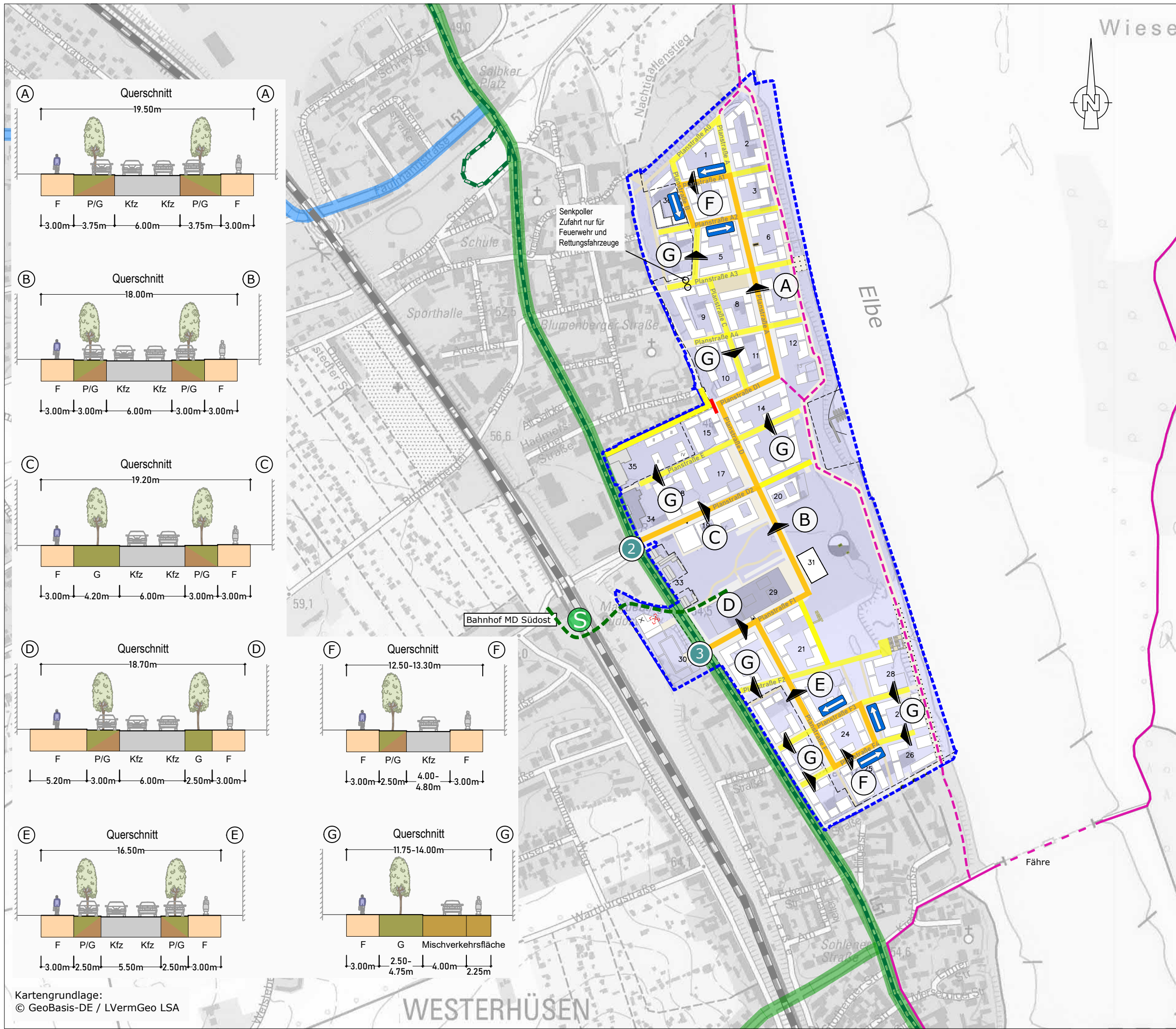


- Legende:
- Grenze B-Plan - - - -
 - Einzugsbereiche
 - H -Strab Radius 400m - - - -
 - S -S-Bahn Radius 600 m - - - -

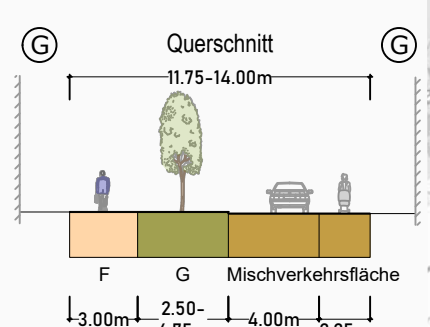
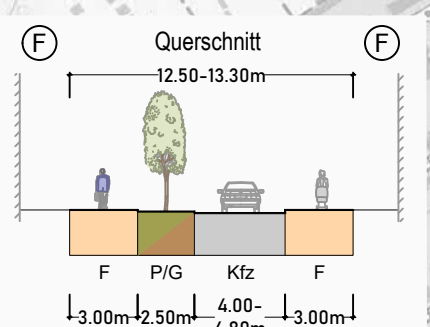
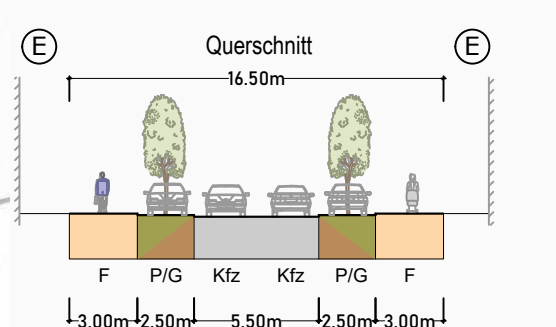
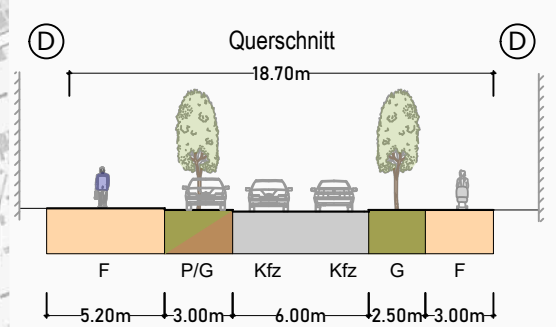
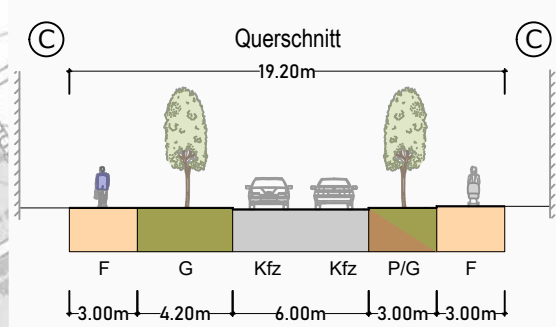
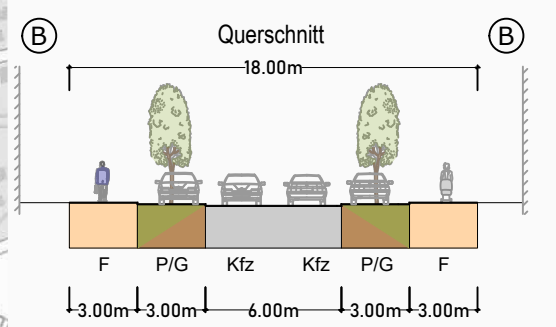
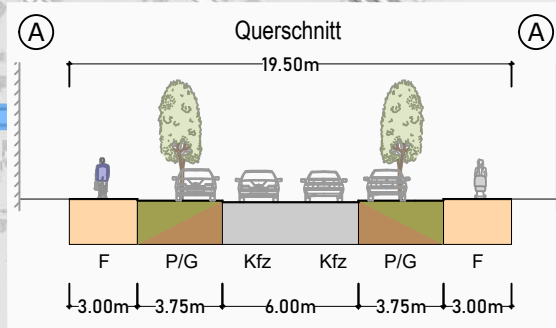
Verkehrsuntersuchung
 B-Plan 483-6
 "Fahlberg-List"

ÖPNV-Erschließung
 Anlage: 4
Ingenieurbüro Buschmann GmbH

Eichenweg 24, 39120 Magdeburg
 Tel.: 0391/6 21 34 26
 E-Mail: info@ing-buero-buschmann.de
 Magdeburg, im Mai 2024



- Legende:
- Grenze B-Plan - - -
 - Hauptverkehrsstraße mit regionaler Bedeutung —
 - Hauptverkehrsstraße mit örtlicher Bedeutung —
 - geplante Sammelstraße mit Erschließungsfunktion —
 - gepl. Wohnstraße / -weg Erschließungsfunktion —
 - Elberadweg —
 - Elberadweg (Vorschlag Weiterführung) - - -
 - Strab-Trasse - - -
 - S-Bahn-Trasse - - -
 - Vorschlag barrierefreier Zugang zur S-Bahn - - -
 - Knotenpunkt der Verkehrsanbindung an Alt Salbke - Alt Westerhüsen mit Nr. 2
 - Abhängung Oschersleber Str. von Planstr. D1 für den Kfz-Verkehr —
 - Einbahnstraße ←
 - Querschnitt ▲ B



Kartengrundlage:
 © GeoBasis-DE / LVermGeo LSA

Vorschlag B-Plan-Gebiet Tempo-30-Zone

Verkehrsuntersuchung
 B-Plan 483-6
 "Fahlberg-List"

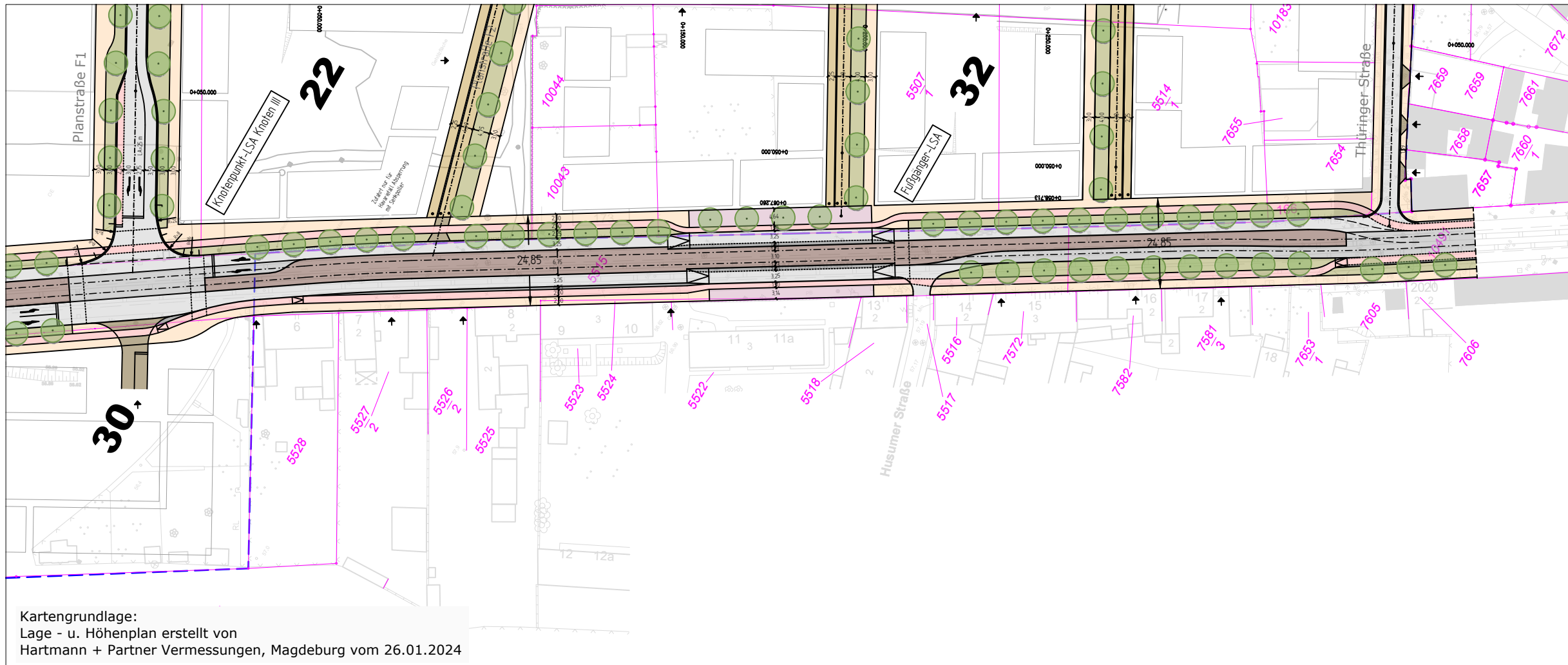
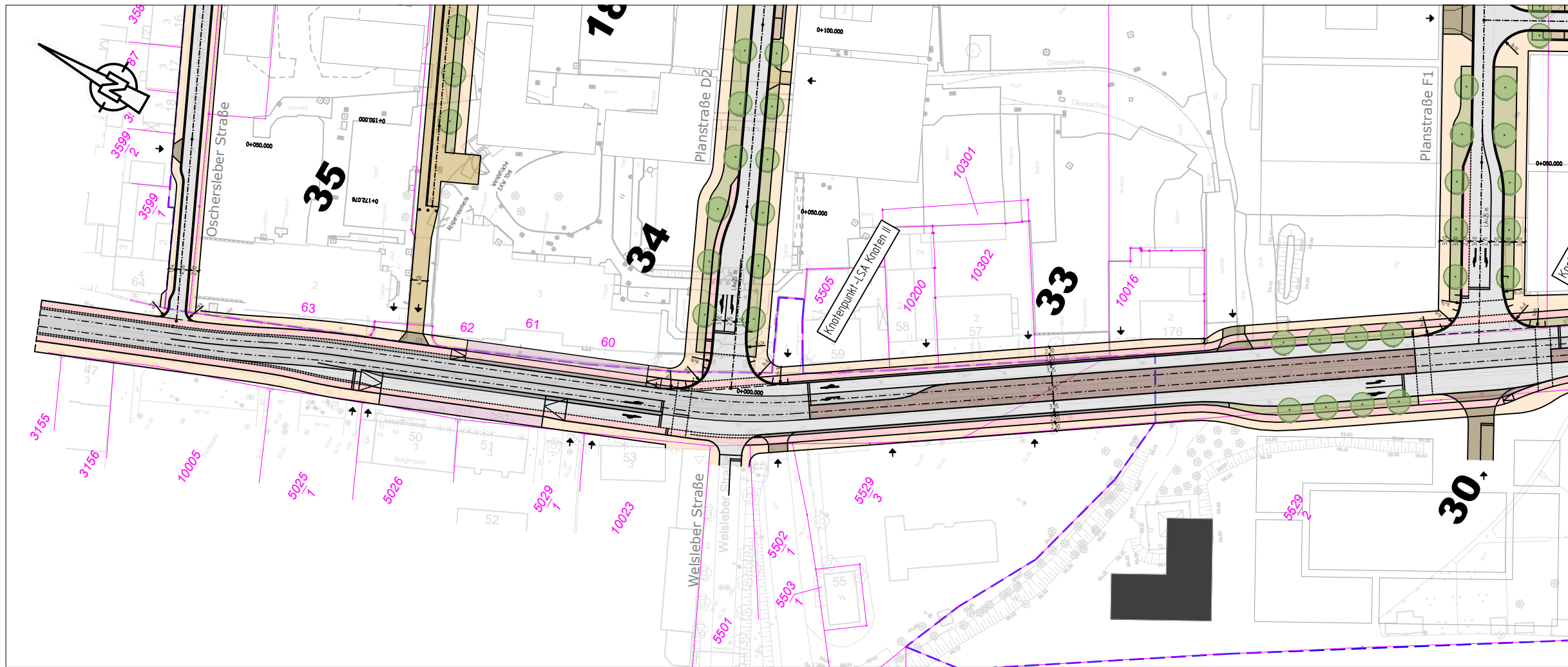
Verkehrs-anbindung/-erschließung Querschnittsvorschläge

Anlage: 5

Ingenieurbüro Buschmann GmbH

Eichenweg 24, 39120 Magdeburg
 Tel.: 0391/6 21 34 26
 E-Mail: info@ing-buero-buschmann.de

Magdeburg, im Juni 2024



Legende:

Besonderer Bahnkörper	
Fahrbahn	
Gehweg	
Gleisbereich befahrbar	
Grünfläche	
Radweg	
Geh- und Radweg	
Haltestelle	
Baum Planung	

Kartengrundlage:
 Lage - u. Höhenplan erstellt von
 Hartmann + Partner Vermessungen, Magdeburg vom 26.01.2024

Verkehrsuntersuchung
 B-Plan 483-6
 "Fahlberg-List"

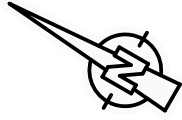
**Vorschlag Verkehrsanbindung
 B-Plan-Gebiet an Straßenzug
 Alt Salbke - Alt Westerhüsen
 Endausbau**

Anlage: 6




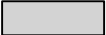





Ingenieurbüro Buschmann GmbH

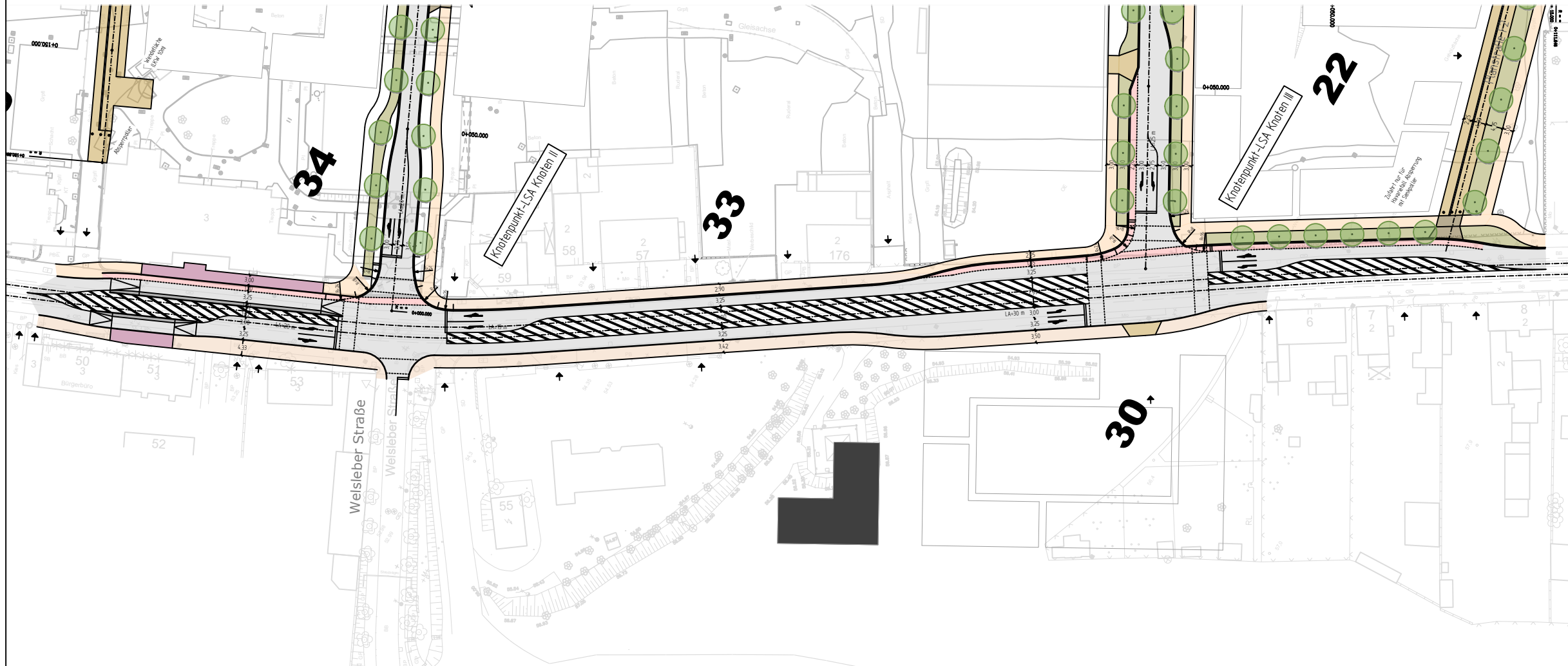
Eichenweg 24, 39120 Magdeburg
 Tel.: 0391/6 21 34 26
 E-Mail: info@ing-buero-buschmann.de

Magdeburg, im Mai 2024



Legende:

- Besonderer Bahnkörper 
- Fahrbahn 
- Gehweg 
- Gleisbereich befahrbar 
- Grünfläche 
- Radweg 
- Geh- und Radweg 
- Haltestelle 
- Baum Planung 



Verkehrsuntersuchung
B-Plan 483-6
"Fahlberg-List"

Vorschlag Verkehrsanbindung B-Plan-Gebiet an Straßenzug Alt Salbke - Alt Westerhüsen Zwischenlösung

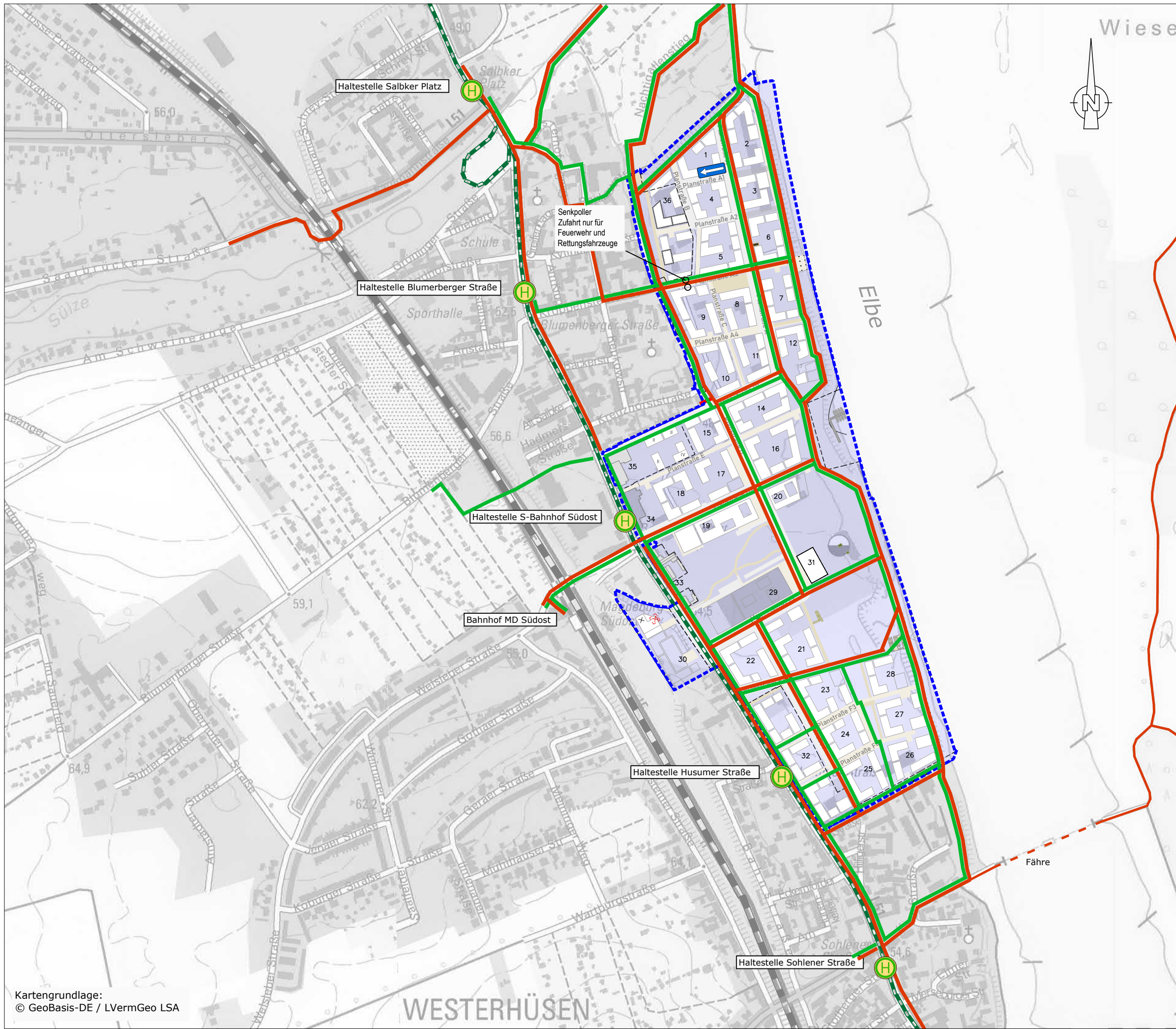
Anlage: 7

Ingenieurbüro Buschmann GmbH

Eichenweg 24, 39120 Magdeburg
Tel.: 0391/6 21 34 26
E-Mail: info@ing-buero-buschmann.de

Magdeburg, im Mai 2024

Kartengrundlage:
Lage - u. Höhenplan erstellt von
Hartmann + Partner Vermessungen, Magdeburg vom 26.01.2024



- Legende:
- Grenze B-Plan ---
 - Strab-Trasse ---
 - S-Bahn-Trasse ---
 - Straßenbahnhaltestelle H
 - S-Bahn- / RE-Bahn-Haltestelle S
- Besondere Verbindungen im und um das B-Plan-Gebiet (entspr. RV-Netz des VEP 2030plus)
- Fußgängerverkehr —
 - Radverkehr —

Vorschlag B-Plan-Gebiet Tempo-30-Zone

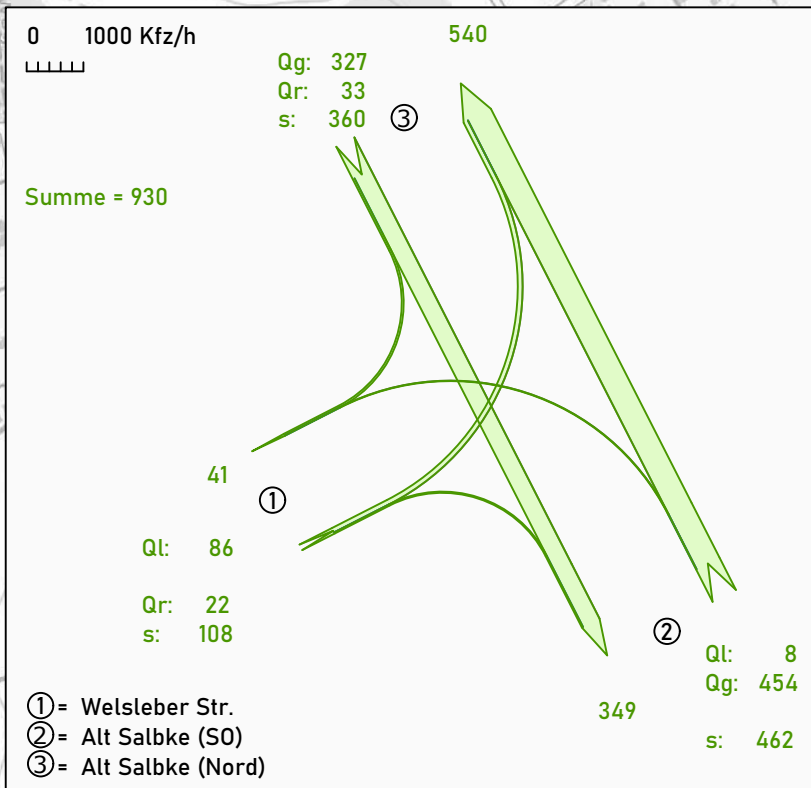
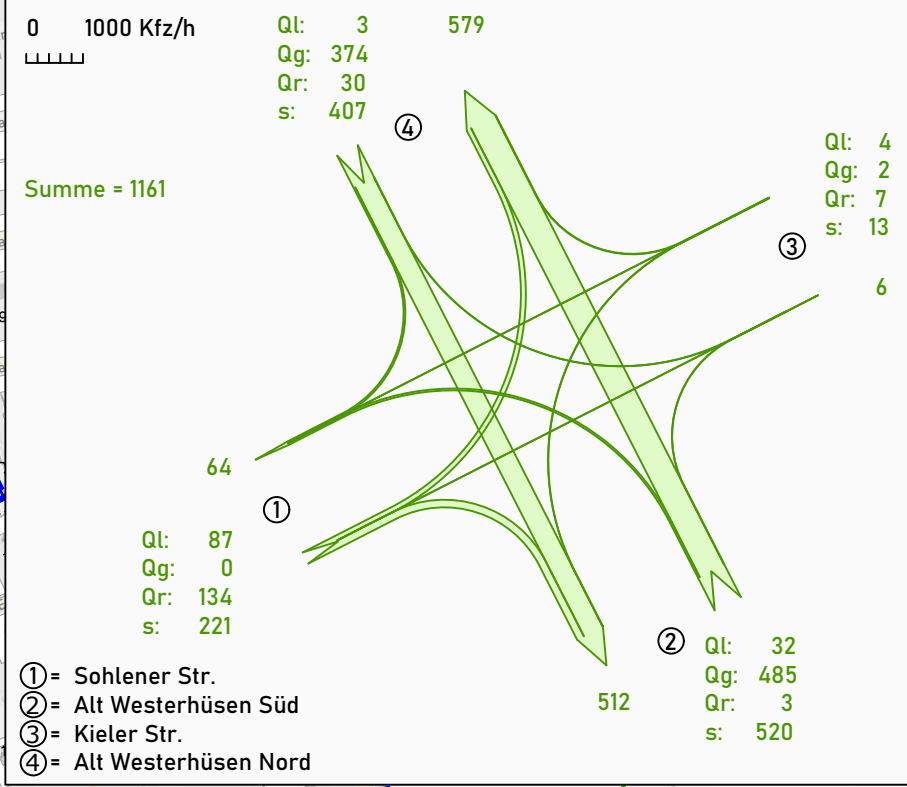
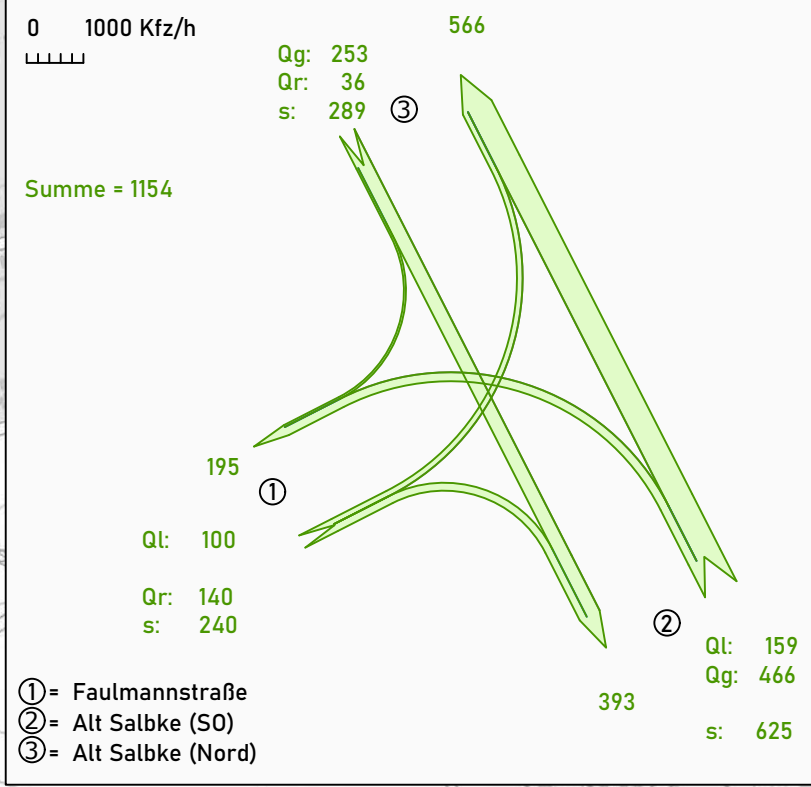
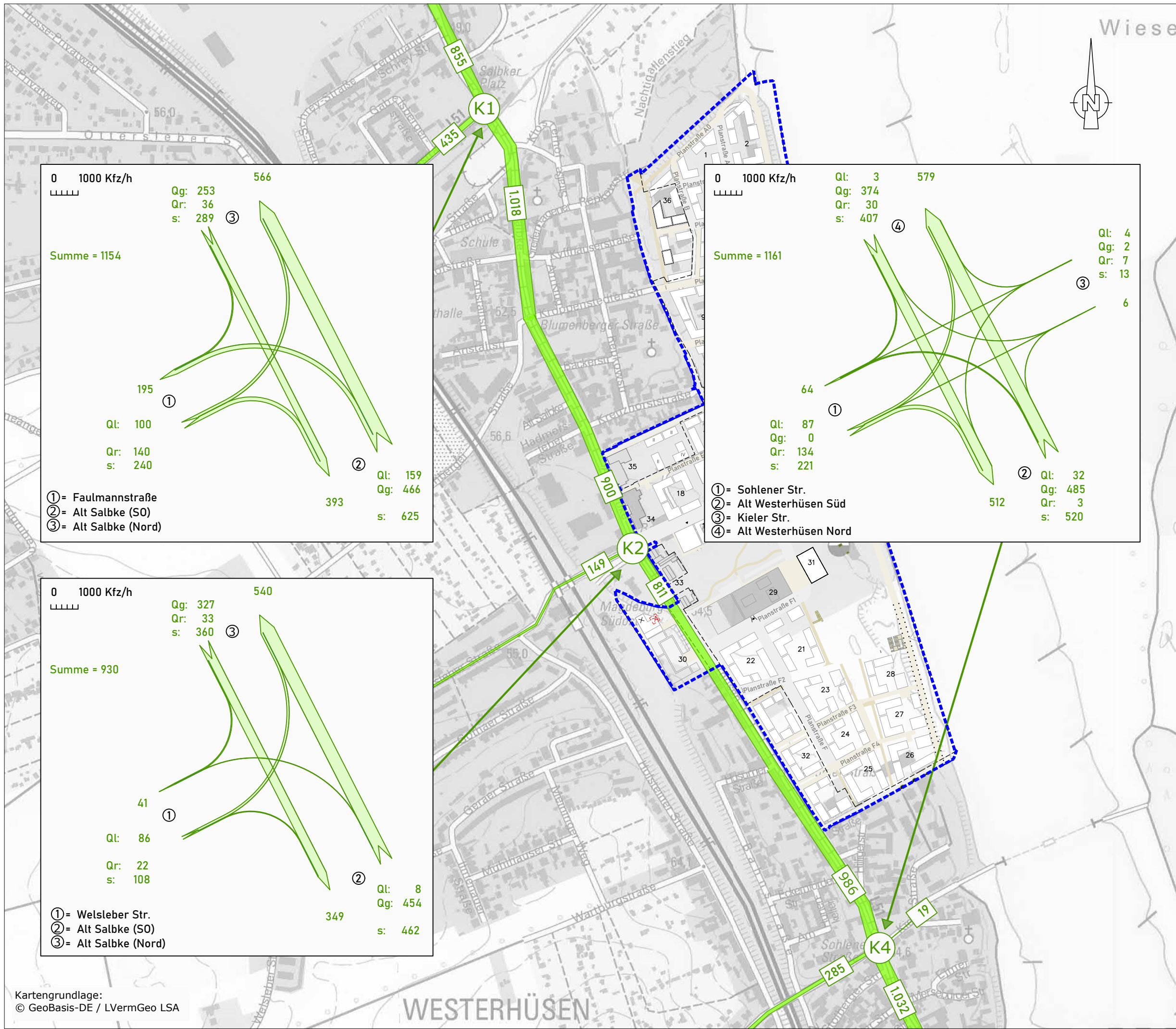
Verkehrsuntersuchung
B-Plan 483-6
"Fahlberg-List"

Übersichtsplan besondere Fußgänger- und Radfahrverbindungen
Anlage: 8

Ingenieurbüro Buschmann GmbH

Eichenweg 24, 39120 Magdeburg
Tel.: 0391/6 21 34 26
E-Mail: info@ing-buero-buschmann.de

Magdeburg, im Juni 2024



- Legende:
- Grenze B-Plan -----
 - Frühspitzenstunde Gesamtbelastung Kfz/h 1.081
 - Knotenpunkt mit Nr. K1

Quelle Zählwerte:
Verkehrszählung Knoten 1 und 2
am 27.06.2023, IBB
Verkehrszählung Knoten 3
am 04.06.2019, SPA

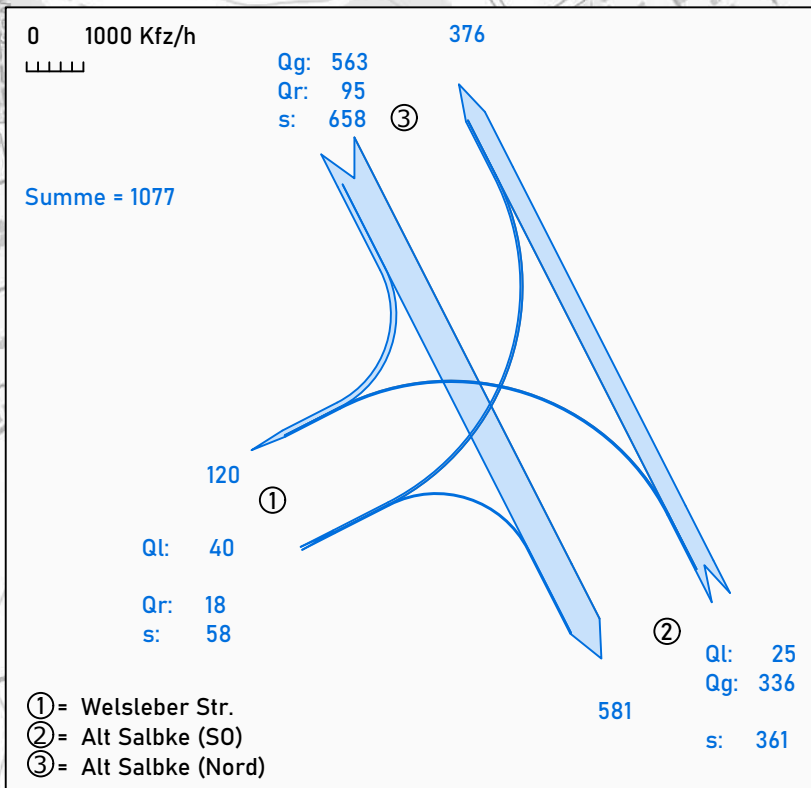
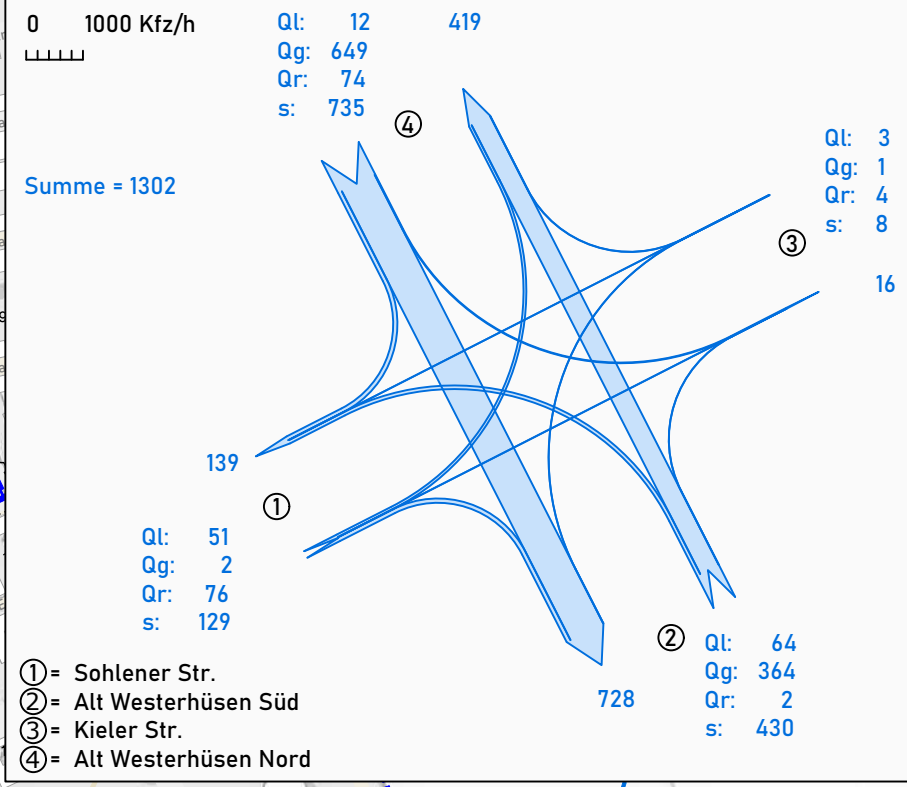
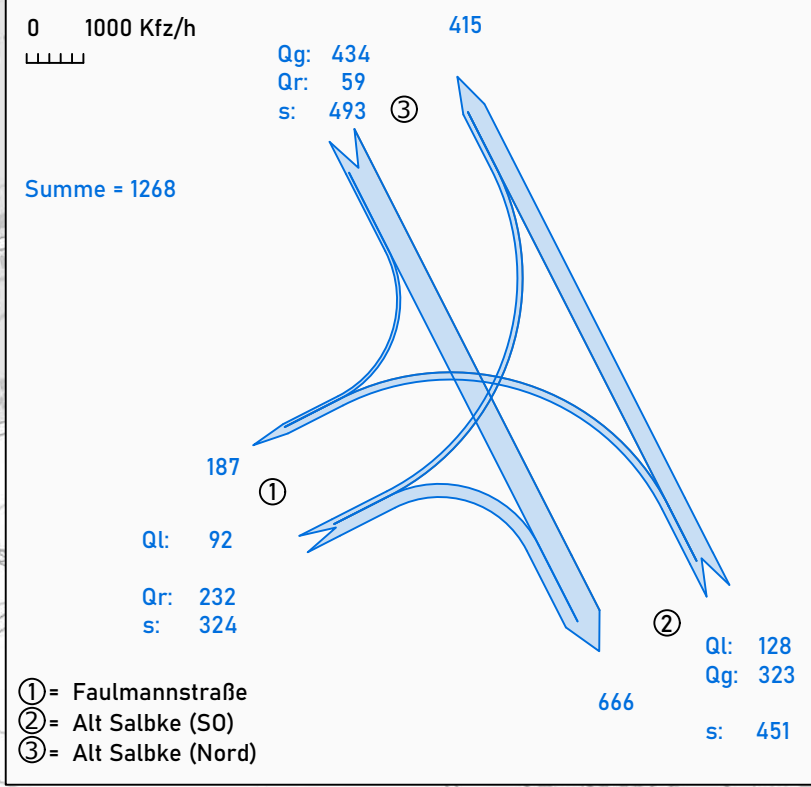
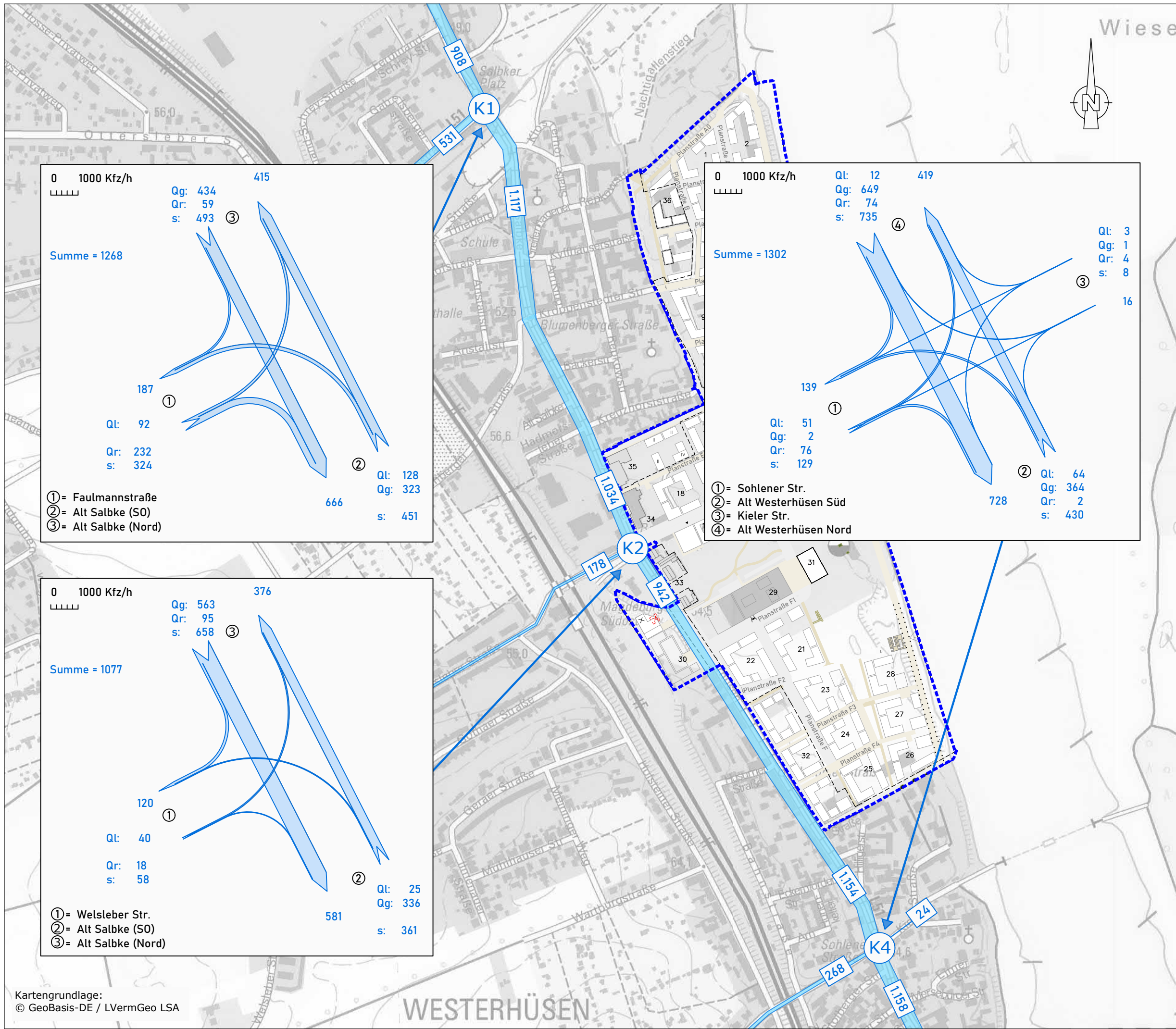
Verkehrsuntersuchung
B-Plan 483-6
"Fahlberg-List"

Vorhandene Verkehrsbelegung
Frühspitzenstunde
7:00 - 8:00 Uhr
Anlage: 9.1

Ingenieurbüro Buschmann GmbH

Eichenweg 24, 39120 Magdeburg
Tel.: 0391/6 21 34 26
E-Mail: info@ing-buero-buschmann.de

Magdeburg, im Mai 2024



- Legende:
- Grenze B-Plan
 - Nachmittagsspitzenstunde Gesamtbelastung Kfz/h 1.081
 - Knotenpunkt mit Nr. K1

Quelle Zählwerte:
Verkehrszählung Knoten 1 und 2
am 27.06.2023, IBB
Verkehrszählung Knoten 3
am 04.06.2019, SPA

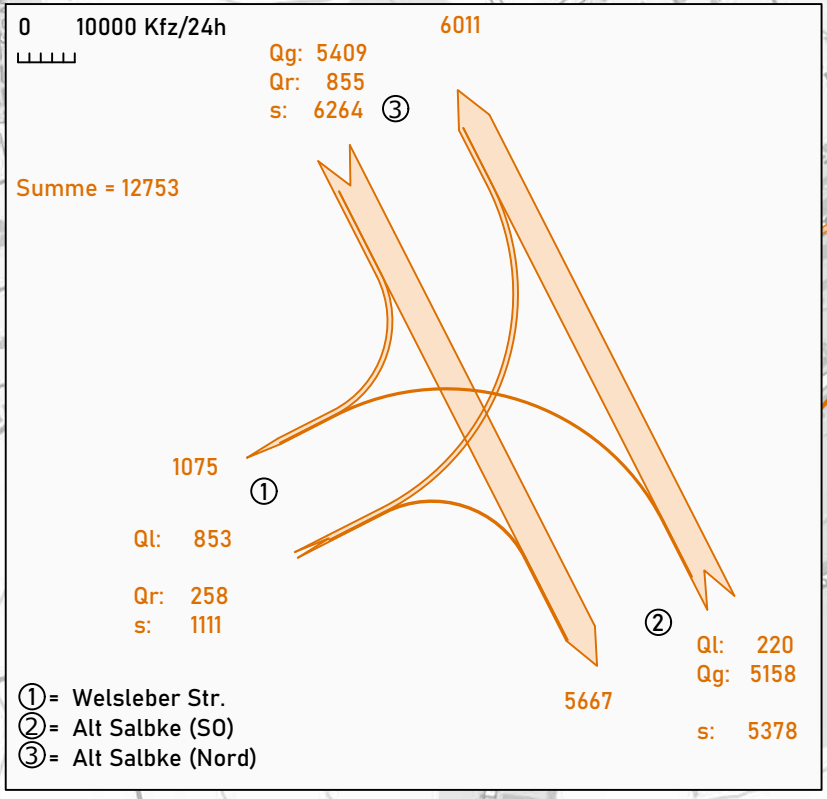
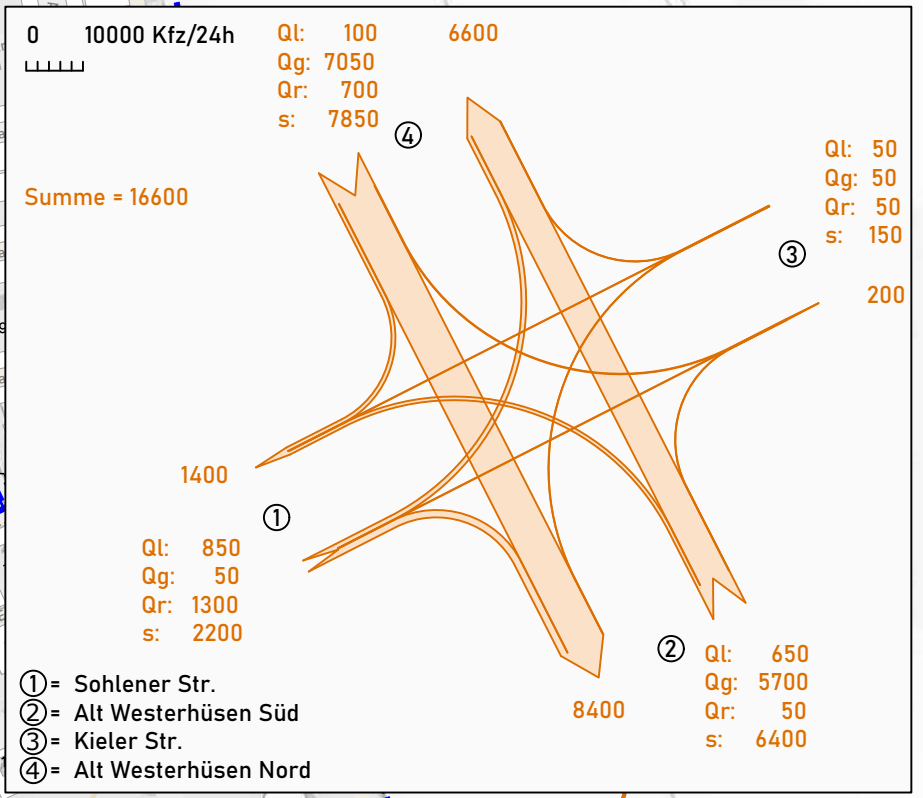
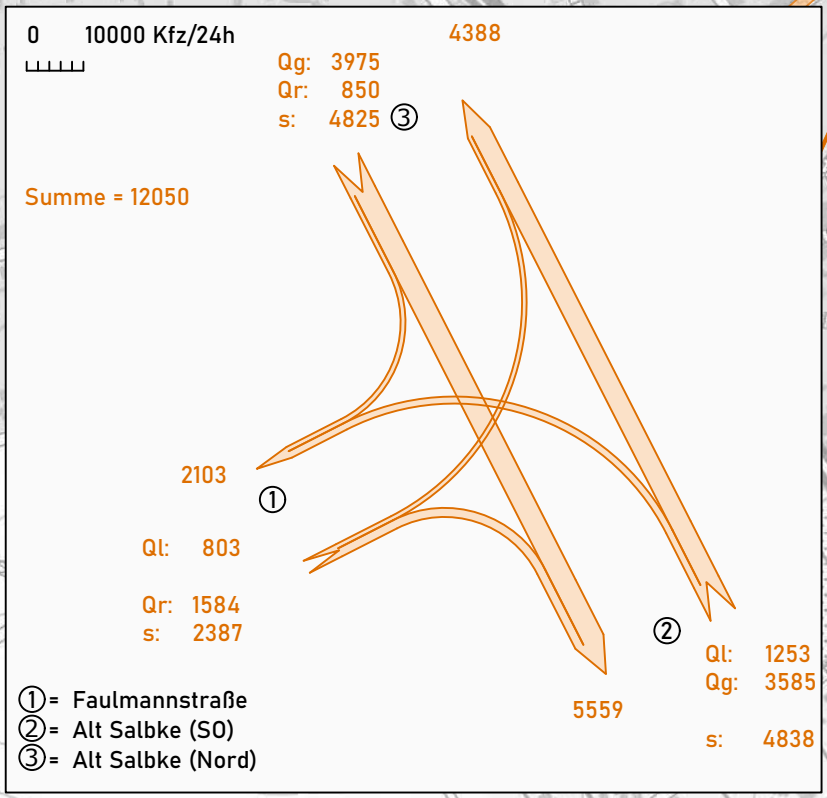
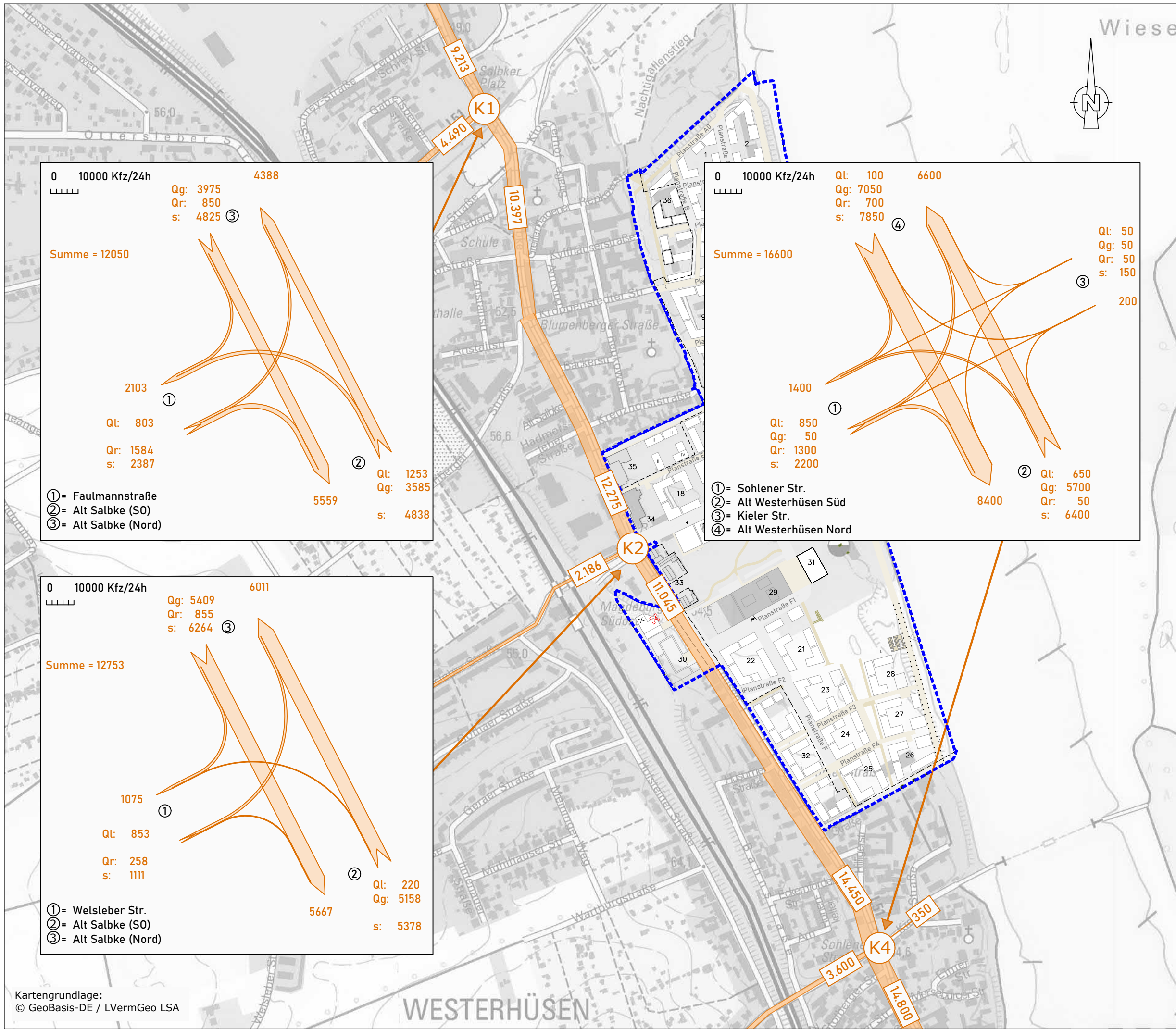
Verkehrsuntersuchung
B-Plan 483-6
"Fahlberg-List"

Vorhandene Verkehrsbelegung
Nachmittagsspitzenstunde
16:00 - 17:00 Uhr
Anlage: 9.2

Ingenieurbüro Buschmann GmbH

Eichenweg 24, 39120 Magdeburg
Tel.: 0391/6 21 34 26
E-Mail: info@ing-buero-buschmann.de

Magdeburg, im Mai 2024



- Legende:
- Grenze B-Plan
 - Tagesverkehr Gesamtbelastung Kfz/24h 10.080
 - Knotenpunkt mit Nr. K1

Quelle Zählwerte:
Verkehrszählung Knoten 1 und 2
am 27.06.2023, IBB
Verkehrszählung Knoten 3
am 18.05.2017, SPA

Verkehrsuntersuchung
B-Plan 483-6
"Fahlberg-List"

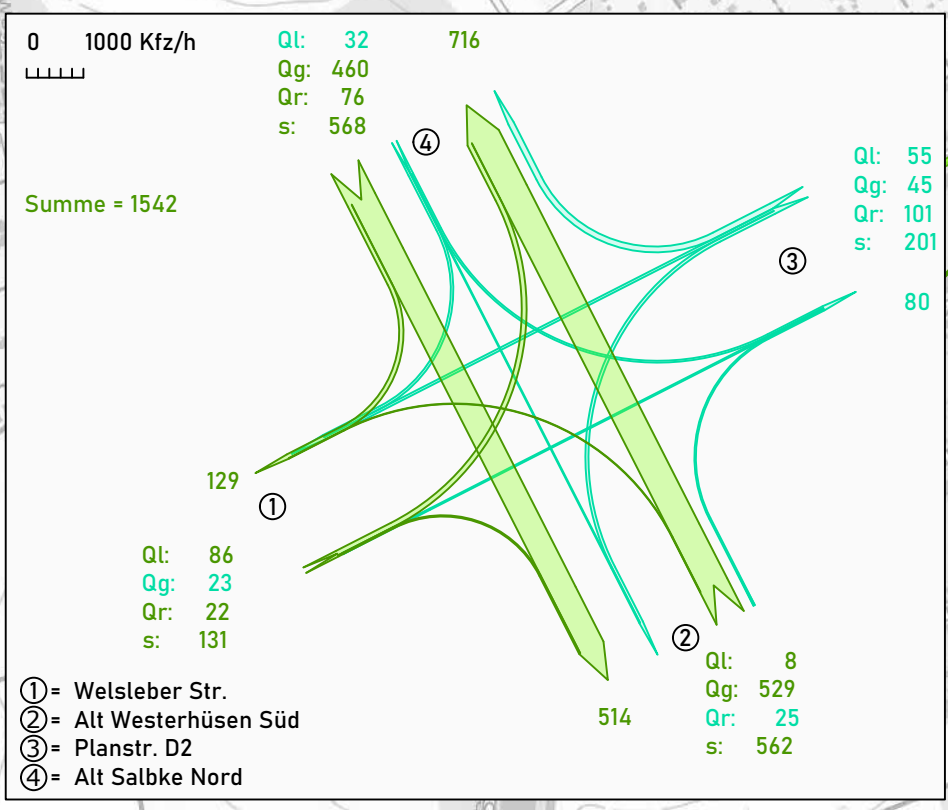
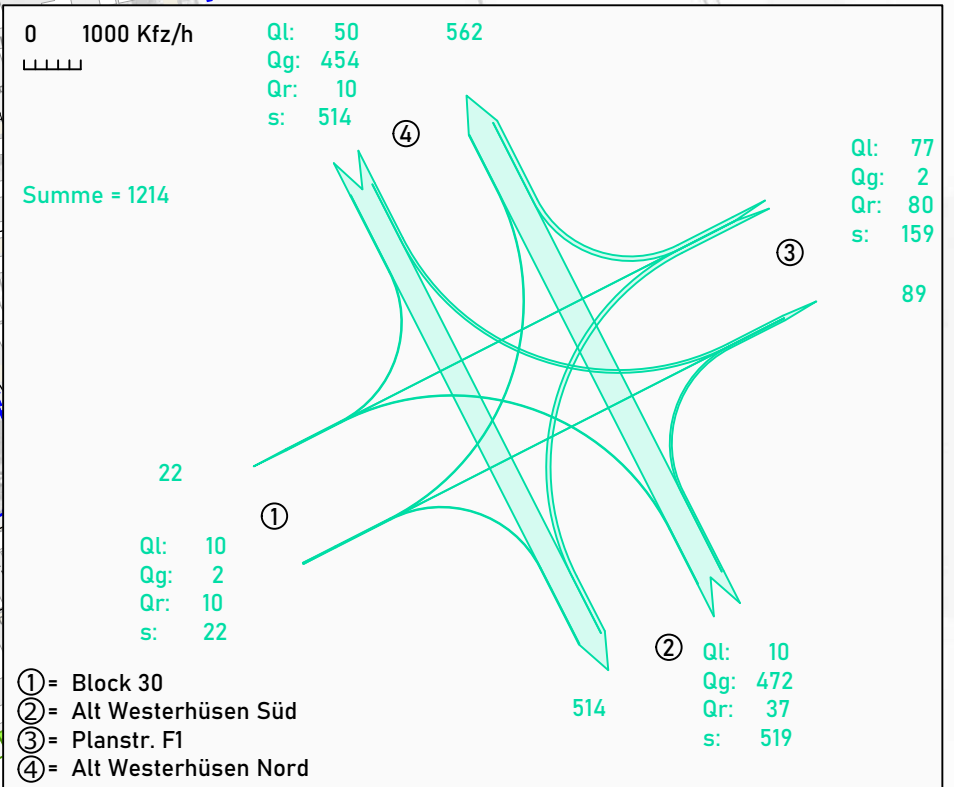
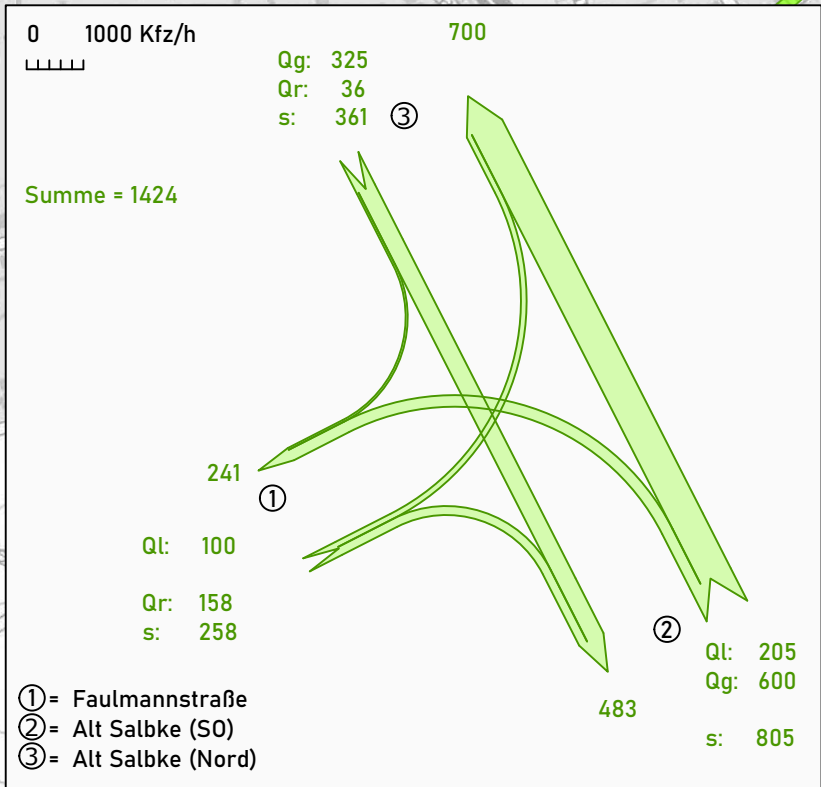
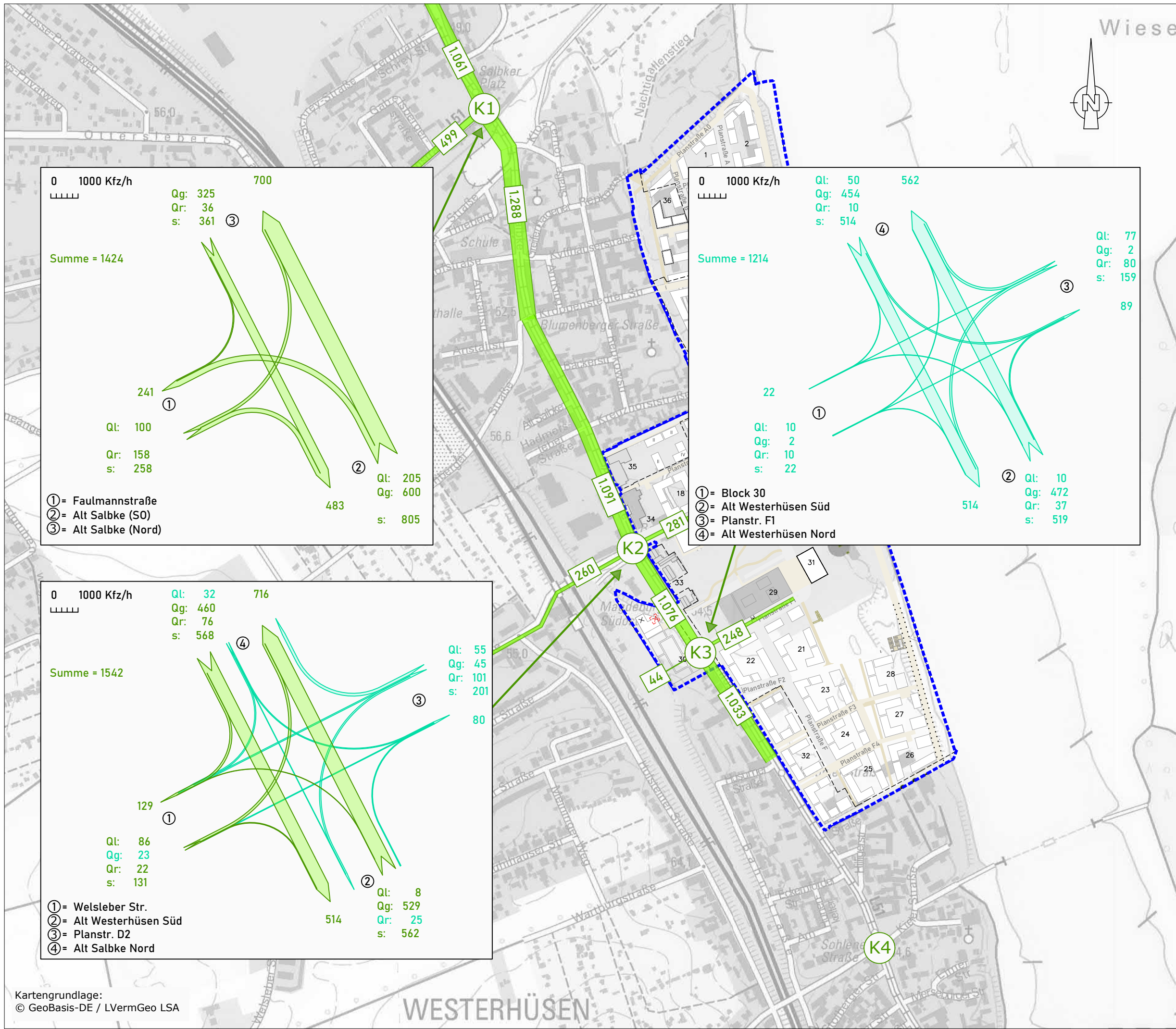
**Vorhandene Verkehrsbelegung
Tagesverkehr**

Anlage: 9.3

Ingenieurbüro Buschmann GmbH

Eichenweg 24, 39120 Magdeburg
Tel.: 0391/6 21 34 26
E-Mail: info@ing-buero-buschmann.de

Magdeburg, im Mai 2024



- Legende:
- Grenze B-Plan -----
 - Frühspitzenstunde Gesamtbelastung Kfz/h 1.081
 - Knotenpunkt mit Nr. K1

Quelle Zählwerte:
Verkehrszählung Knoten 1 und 2
am 27.06.2023, IBB
Verkehrszählung Knoten 3
am 18.05.2017, SPA
VU B-Plangebiet, Szenario 1

Verkehrsuntersuchung
B-Plan 483-6
"Fahlberg-List"

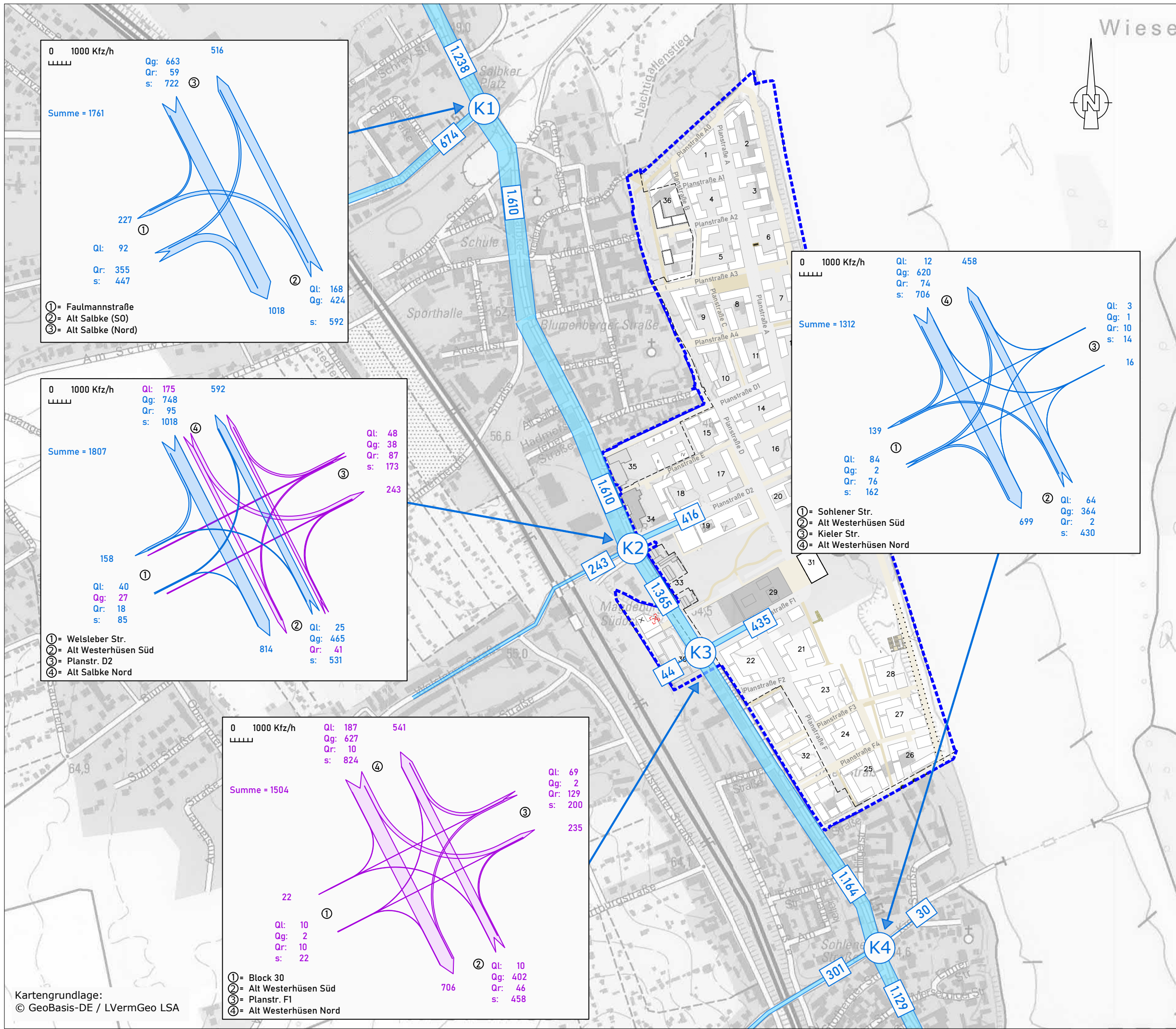
Prognoseverkehr Szenario 1
Frühspitzenstunde 7:00 - 8:00 Uhr

Anlage: 10.1

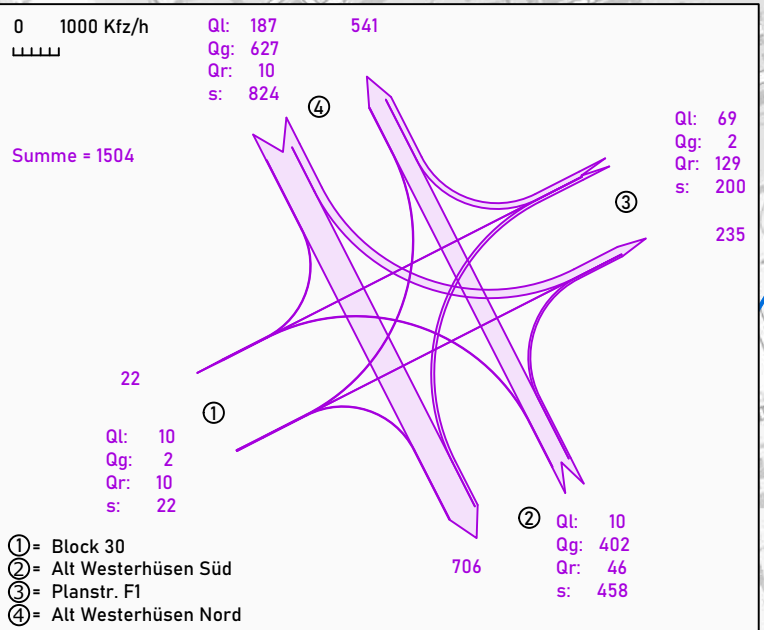
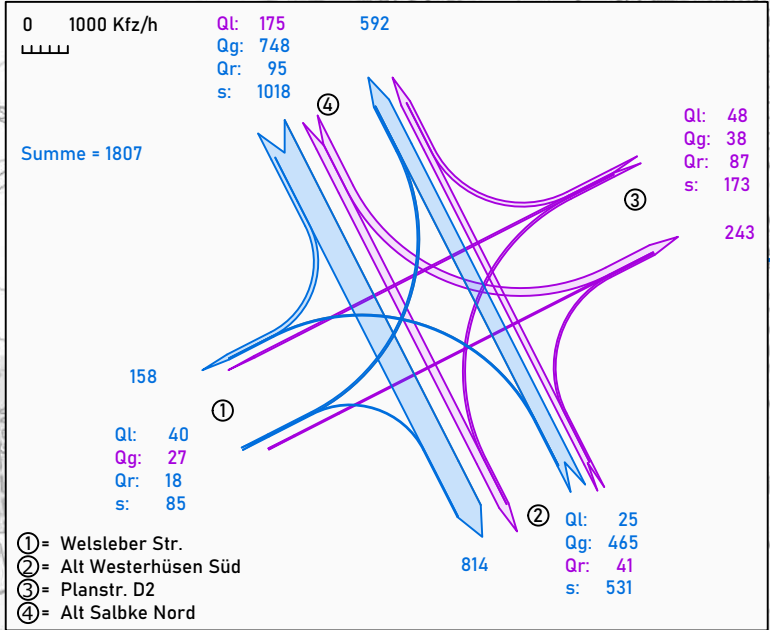
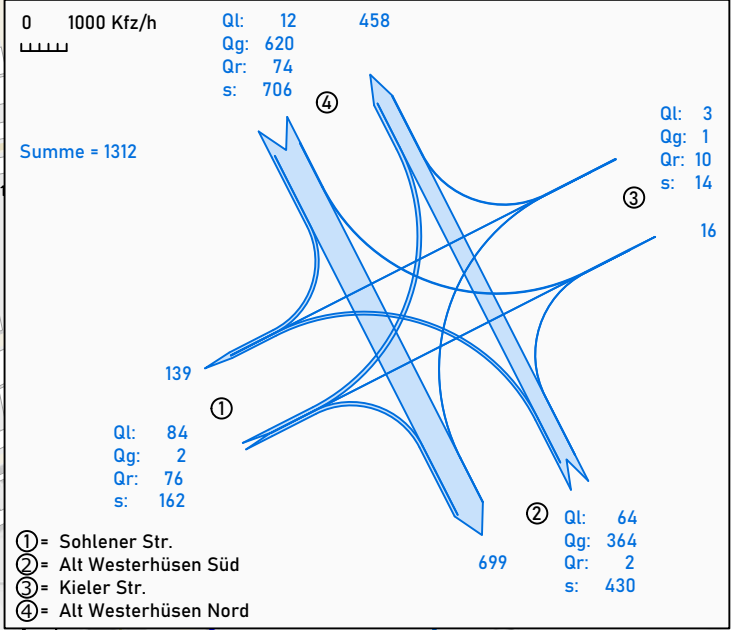
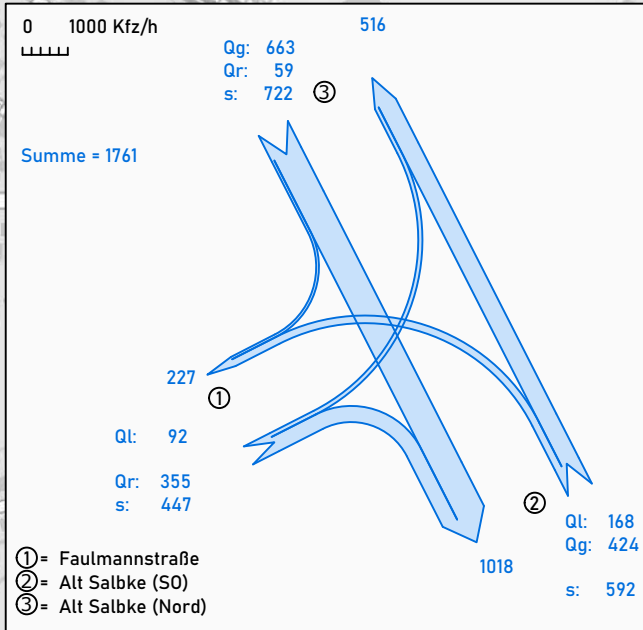
Ingenieurbüro Buschmann GmbH

Eichenweg 24, 39120 Magdeburg
Tel.: 0391/6 21 34 26
E-Mail: info@ing-buero-buschmann.de

Magdeburg, im Mai 2024



- Legende:
- Grenze B-Plan
 - Nachmittagsspitzenstunde Gesamtbelastung Kfz/h 1.081
 - Knotenpunkt mit Nr. K1



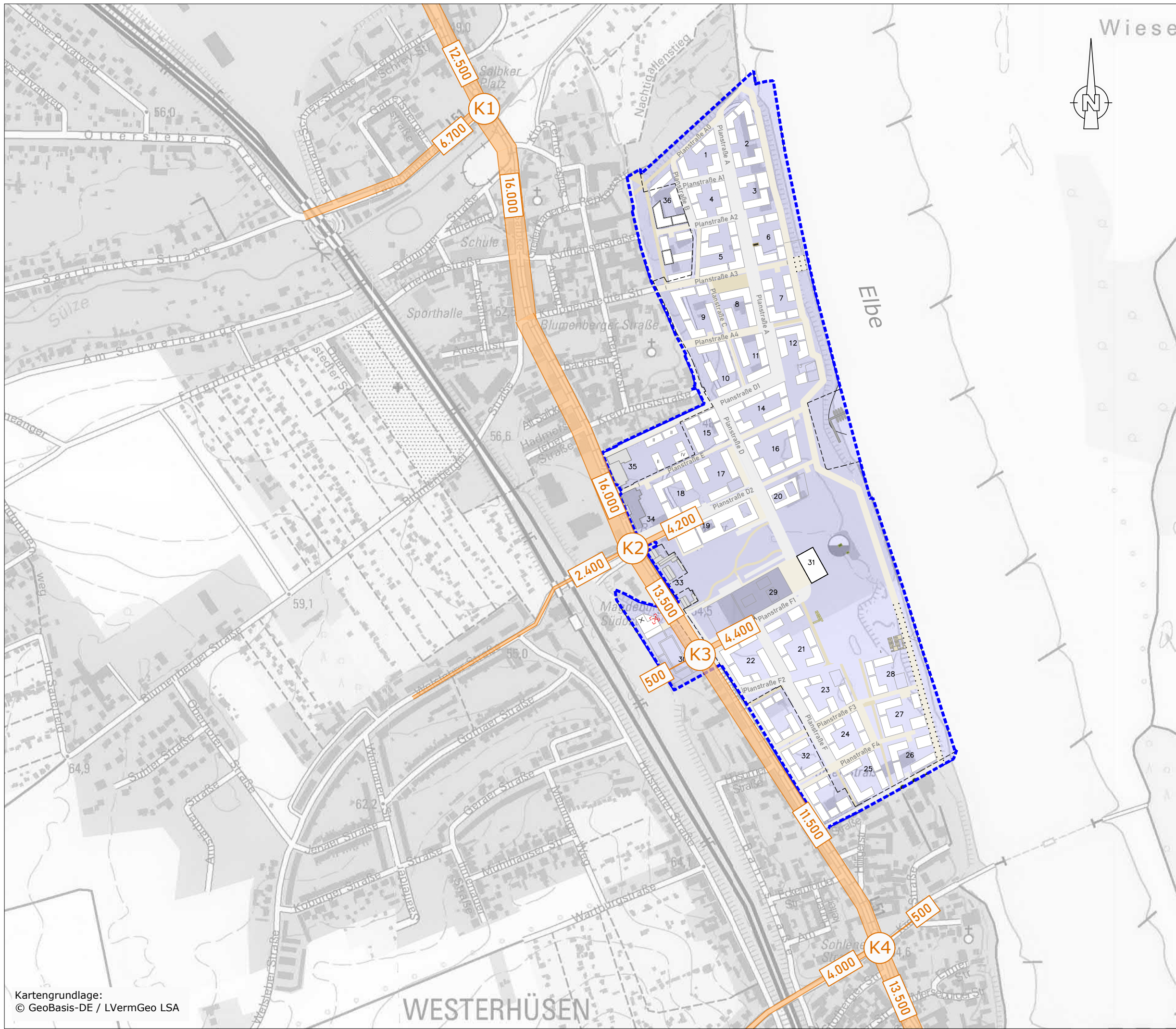
Quelle Zählwerte:
Verkehrszählung Knoten 1 und 2
am 27.06.2023, IBB
Verkehrszählung Knoten 3
am 18.05.2017, SPA
VU B-Plangebiet, Szenario 1

Verkehrsuntersuchung
B-Plan 483-6
"Fahlberg-List"

Prognoseverkehr Szenario 1
Nachmittagsspitzenstunde
16:00 - 17:00 Uhr
Anlage: 10.2

Ingenieurbüro Buschmann GmbH
Eichenweg 24, 39120 Magdeburg
Tel.: 0391/6 21 34 26
E-Mail: info@ing-buero-buschmann.de
Magdeburg, im Mai 2024

Kartengrundlage:
© GeoBasis-DE / LVermGeo LSA



- Legende:
- Grenze B-Plan
 - Tagesverkehr Gesamtbelastung Kfz/24h 10.080
 - Knotenpunkt mit Nr. K1

Quelle Zählwerte:
 Verkehrszählung Knoten 1 und 2
 am 27.06.2023, IBB
 Verkehrszählung Knoten 3
 am 18.05.2017, SPA
 VU B-Plangebiet, Szenario 1

Verkehrsuntersuchung
 B-Plan 483-6
 "Fahlberg-List"

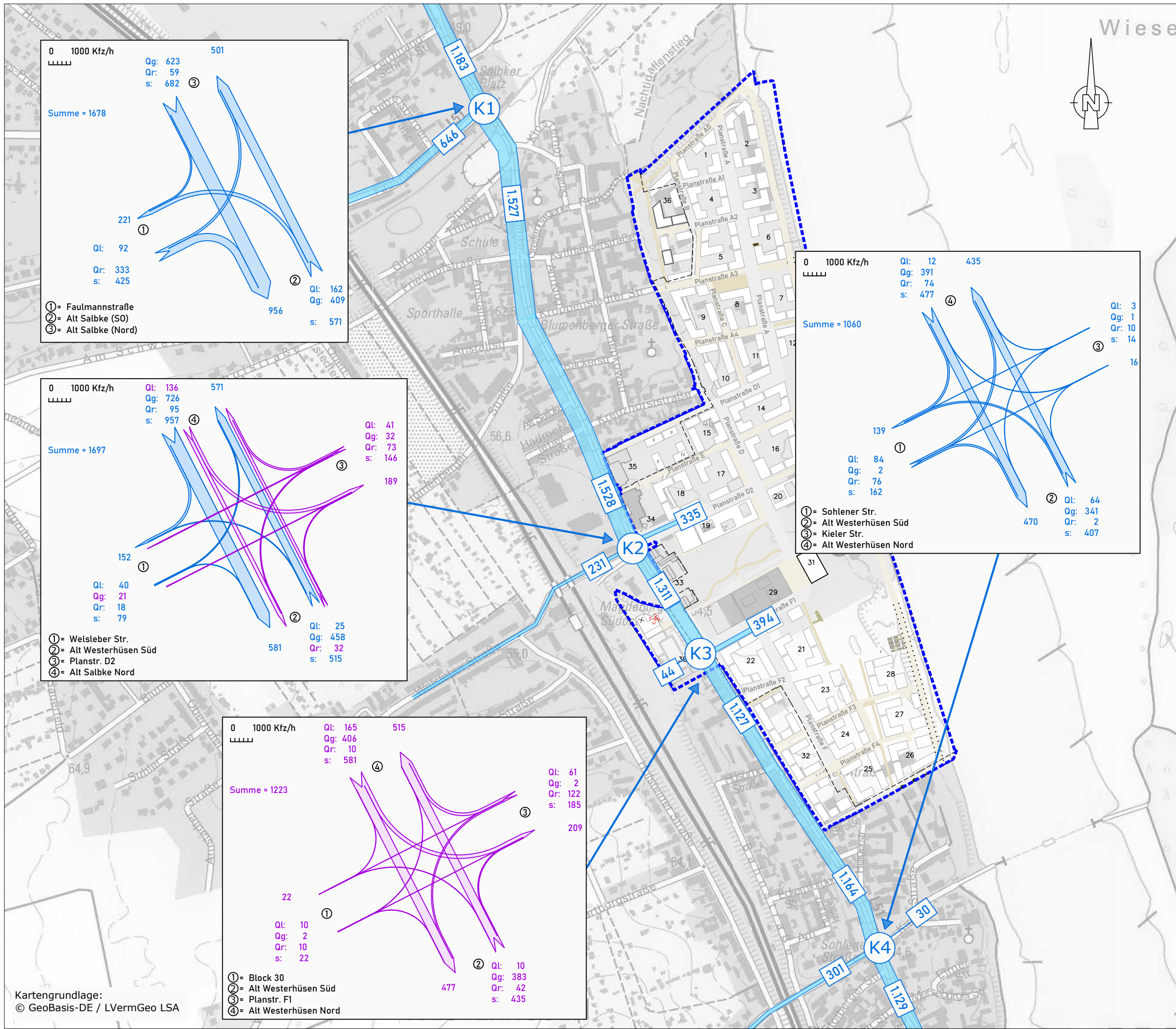
Prognoseverkehr Szenario 1
Tagesverkehr

Anlage: 10.3

Ingenieurbüro Buschmann GmbH

Eichenweg 24, 39120 Magdeburg
 Tel.: 0391/6 21 34 26
 E-Mail: info@ing-buero-buschmann.de

Magdeburg, im Mai 2024



- Legende:
- Grenze B-Plan
 - Nachmittagsspitzenstunde Gesamtbelastung Kfz/h 1.081
 - Knotenpunkt mit Nr. K1

Quelle Zählwerte:
 Verkehrszählung Knoten 1 und 2
 am 27.06.2023, IBB
 Verkehrszählung Knoten 3
 am 18.05.2017, SPA
 VU B-Plangebiet, Szenario 1

Verkehrsuntersuchung
 B-Plan 483-6
 "Fahlberg-List"

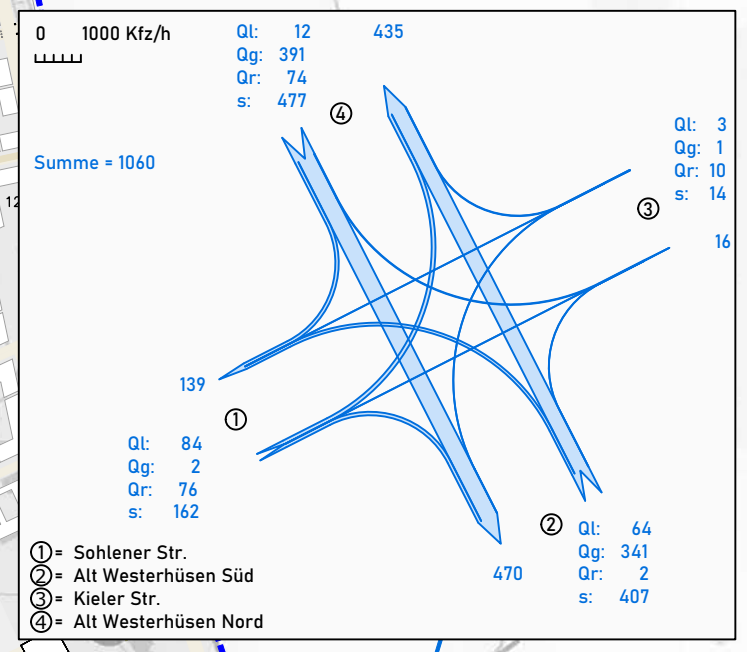
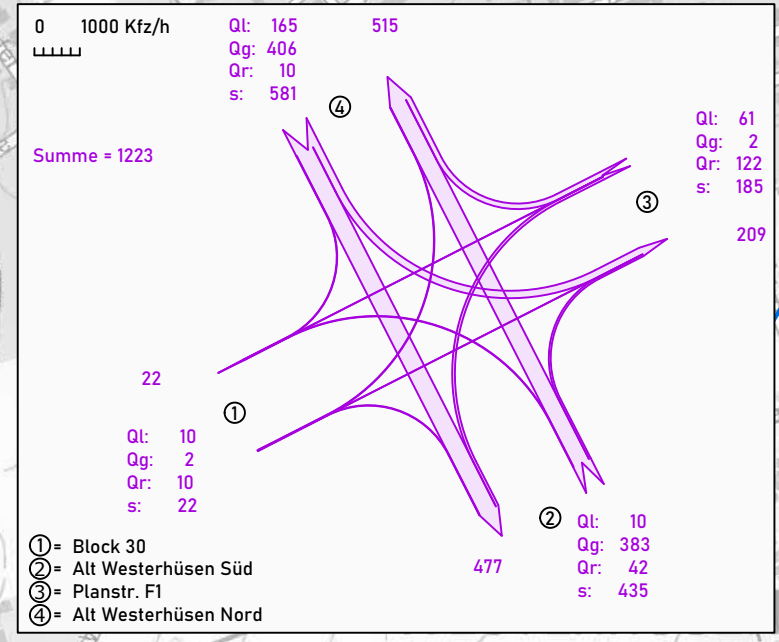
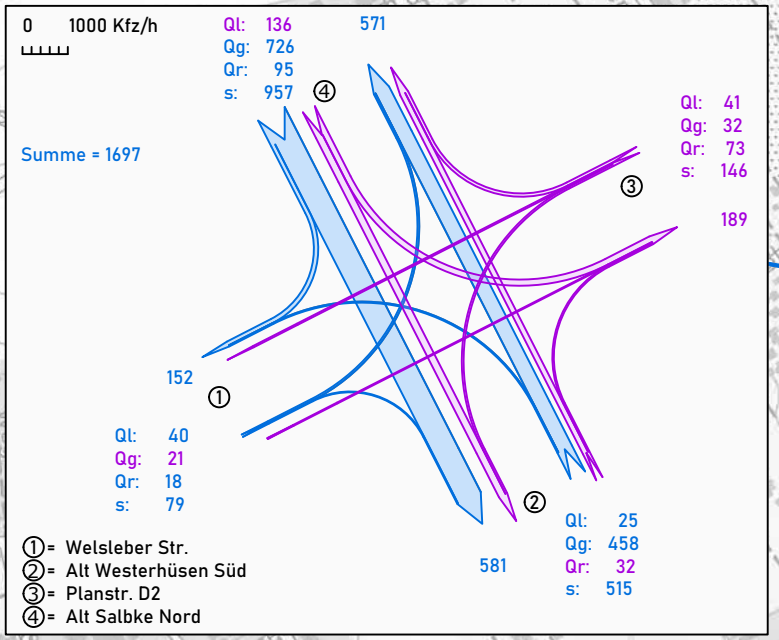
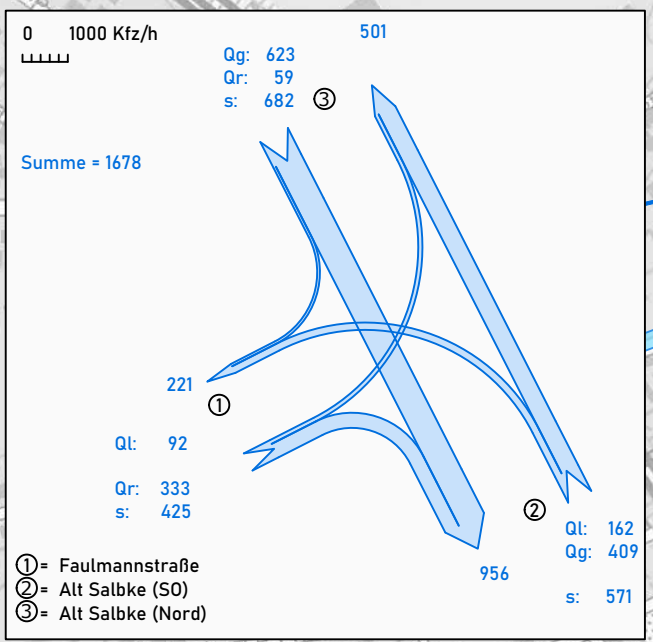
Prognoseverkehr Szenario 2
Nachmittagsspitzenstunde
16:00 - 17:00 Uhr
 Anlage: 10.4

Ingenieurbüro Buschmann GmbH

Eichenweg 24, 39120 Magdeburg
 Tel.: 0391/6 21 34 26
 E-Mail: info@ing-buero-buschmann.de

Magdeburg, im Mai 2024

Kartengrundlage:
 © GeoBasis-DE / LVermGeo LSA



Projekt	Erschließungskonzept Fahberg List
Knotenpunkt	K2: Alt Salbke / Welsleber Straße / Planstraße D2, ohne Ausbau des Straßenzuges Alt Salbke / Alt Westerhüsen (Nullfall)

Verkehrsdaten	Datum	Prognose
	Uhrzeit	Nachmittagsspitze 16 - 17 Uhr

Zielvorgaben	Mittlere Wartezeit t_w [s]	45
	Qualitätsstufe QSV	D

Nr.	Signalbezeichnung	Fahrstreifen				bedingt verträglicher Abbiegeverkehr *	Aufstellplätze im Knotenpunktinnenraum	maßgebende Bemessungsverkehrsstärke				erwartete Freigabezeit	standardisierte Sättigungsverkehrsstärke	Angleichungsfaktoren der Sättigungsverkehrsstärke										Sättigungsverkehrsstärke	Verkehrsflussverhältnis	Zufahrt			
		Verkehrsstrom	Mischfahrstreifen	Phasenablauf				rechts	geradeaus	links	Summe			Schwerverkehrsanteil	Faktor	Fahrstreifenbreite	Faktor	Abbiegeradius	Faktor	Fahrbahn-längsneigung	Faktor	Fußgänger-verkehr	Faktor						
				1	2																						3	4	SV [%]
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	
		(r + g + l)	(ja / nein)					(RA / LA / LA-FG)	N_A					t_{erw}	$q_{s,at}$	SV	f_{SV}	b	f_b	R	f_R	s	f_s	(stark / mittel / schwach)	f_F	q_s, q_{sM}	b	(Straßenname)	
1	K1	r + g + l	ja	1				LA	1	95	748	175	1.018	11	2.000		1.000		1,00		1,00		1,00		1,00	2.000	0,5090		Alt Salbke
2	3	a	r + g	ja						87	38		125	11	2.000		1.000		1,00		1,00		1,00		1,00	2.000	0,0625		Planstraße D2
		b	l	nein		2					48		48	11	2.000		1.000		1,00		1,00		1,00		1,00	2.000	0,0240		
4	K3	r + g + l	ja	1				LA	1	41	465	25	531	11	2.000		1.000		1,00		1,00		1,00		1,00	2.000	0,2655		Alt Westerhüsen
5	K4	r + g + l	ja		2					18	27	40	85	11	2.000		1.000		1,00		1,00		1,00		1,00	2.000	0,0425		Welsleber Straße
	K5																												
	K6																												
	K7																												
	K8																												
Gesamtverkehrsstärke q_k des Knotenpunktes													1.807																

* Führt zur Abminderung der Fahrstreifenkapazität (Spalte 53) und zur entsprechenden Anpassung der gewählten Freigabezeit (Spalte 48).

Phase	Berechnung der Freigabezeiten im Kraftfahrzeugverkehr																Bemerkung	gew. Freigabezeit
	maßgebender Fahrstreifen einer Phase				Zwischenzeit	Zwischenzeit-summe	Umlaufzeit	gewählte Umlaufzeit	Unter-suchungs-zeitraum	Anzahl der Umläufe in T	Sicherheit gegen Überstauung	mittlere Eintreffenzahl	mittlerer Zeitbedarfs-wert	erforderliche Freigabezeit	Freigabezeit nach dem Verkehrsfluss-verhältnis	Mindest-freigabezeit		
	Fahrstreifen	Fahrstreifen-verkehrsstärke	Sättigungs-verkehrsstärke	Verkehrs-fluss-verhältnis														
	$q_{maßg}$	$q_{s,maßg}$	$b_{maßg}$	t_z	t_z	t_U	$t_{U,gew}$	T	U	S	m	t_b	$t_{f,erf}$	t_f	$t_{f,min}$			
	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
1	K1	1018	2.000	0,5090	7							18,4	1,80	33,1	45,4	10		45
2	K2a	125	2.000	0,0625	7	14	61	65	60	55	90	2,3	1,80	4,1	5,6	10	Mindestfreigabezeit beachten!	6
3																		
4																		
Summe der Verkehrsflussverhältnisse B													0,5715	Kontrolle Umlaufzeit			65	

Knotenpunkt-geometrie und Phasenablauf siehe Beiblatt

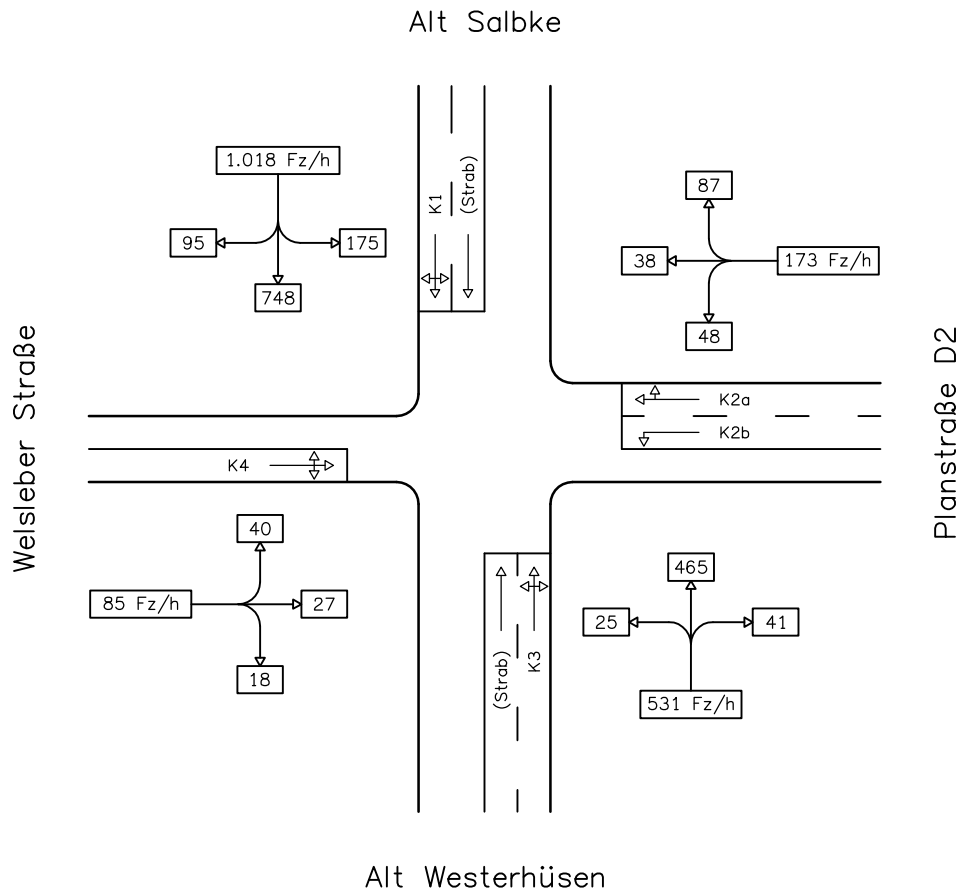
Nr.	Signalbezeichnung	Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr														Sperzeit	mittlere Eintreffenzahl bei Rot	gestaute Fahrzeuge bei Rotende	erforderliche Stauraumlänge
		gewählte Freigabezeit	Freigabezeitanteil	mittlere Eintreffenzahl	mittlerer Zeitbedarfs-wert	Abflusskapazität pro Umlauf	Kapazität des Fahrstreifens	Sättigungs-grad	gestaute Fahrzeuge bei Grünende	haltende Fahrzeuge pro Umlauf	Anteil der haltenden Fahrzeuge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	mittlere Wartezeit	gestaute Fahrzeuge bei Rotende				
		$t_{f,gew}$	f	m	t_b	n_C	C	g	N_{GE}	n_H	h	w	QSV	t_s	m_R				
		48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63		
1	K1	45	0,692	18,4	1,80	25,0	336,5	3,025	138,5	18,4	100	366,3	F	20	5,7	161,1	966		
2	3	a	6	0,092	2,3	1,80	3,3	184,6	0,677	0,4	2,2	98	36,2	C	59	2,0	4,6	28	
		b	6	0,092	0,9	1,80	3,3	184,6	0,260	0,0	0,8	93	27,4	B	59	0,8	2,0	12	
4	K3	45	0,692	9,6	1,80	25,0	135,1	3,930	138,5	9,6	100	364,2	F	20	3,0	158,2	949		
5	K4	6	0,092	1,5	1,80	3,3	184,6	0,460	0,0	1,5	95	28,0	B	59	1,4	3,1	18		
	K5																		
	K6																		
	K7																		
	K8																		
Gesamtkapazität C_k des Knotenpunktes						1.026	2,9343	mittlerer Sättigungsgrad g des Knotenpunktes					F	erreichbare Qualitätsstufe QSV _{ges}					

...für Straßenbahnen		
separate Spur	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
(ja / nein)	w	QSV
	[s]	
64	65	66

...für Fußgänger			
Signalbezeichnung	Phase	Freigabezeit im Kfz-Verkehr	Länge der Fußgängerfurt
		$t_{f,gew}$	L
		[s]	[m]
67	68	69	70
F1			
F2			
F3			
F4			
Signalbezeichnung	Freigabezeit	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
	t_f	w	QSV
	[s]	[s]	
	71	72	73
F1			
F2			
F3			
F4			
QSV _{ges}			QSV _{ges}

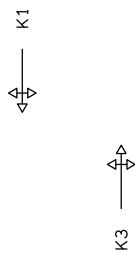
Knotenpunktgeometrie

Gesamtverkehrsstärke des Knotenpunktes: 1.807 Fz/h

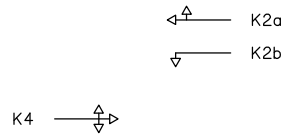


Phasenablauf

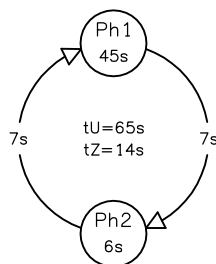
Phase 1



Phase 2



Freigabe- und Zwischenzeiten

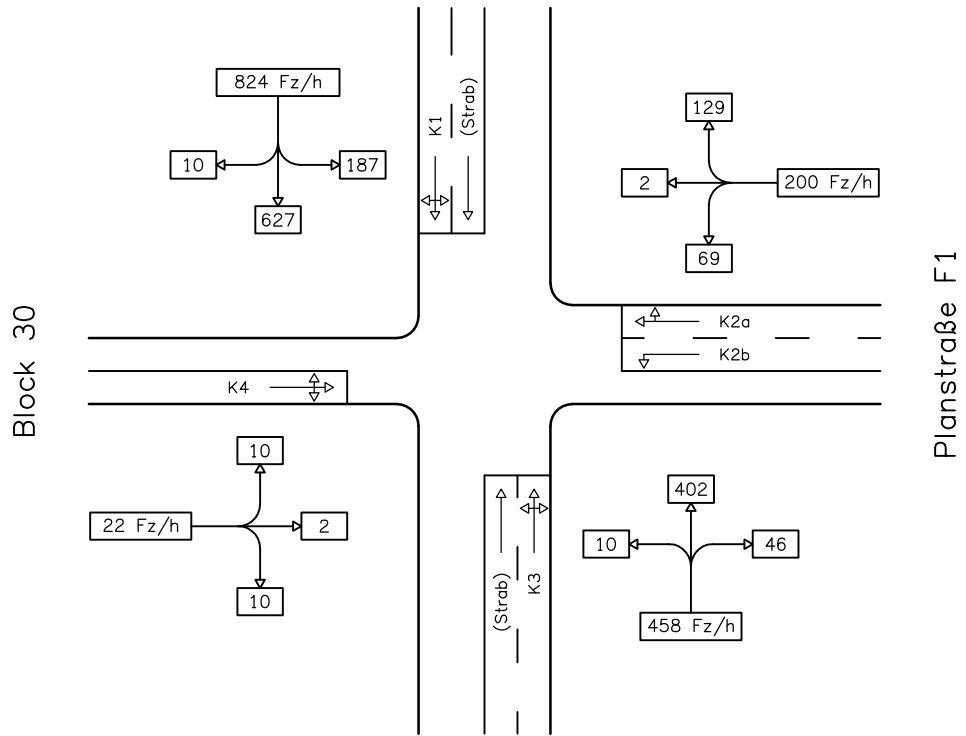


Beiblatt zu
Anlage 11.1

Knotenpunktgeometrie

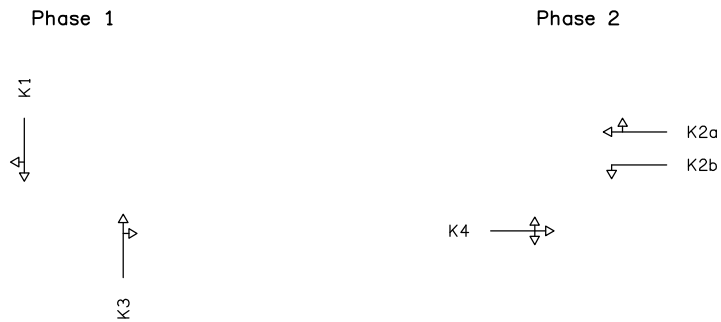
Gesamtverkehrsstärke des Knotenpunktes: 1.504 Fz/h

Alt Westerhüsen (Nord)

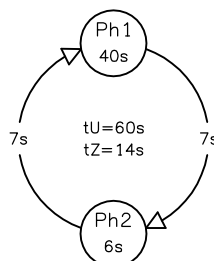


Alt Westerhüsen (Süd)

Phasenablauf



Freigabe- und Zwischenzeiten



Beiblatt zu
Anlage 11.2

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS 2015 für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

QSV	Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) bedeuten:
A	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.
B	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.
C	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.
D	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.
E	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.
F	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.

Projekt	Erschließungskonzept Fahlberg List
Knotenpunkt	K4: Alt Westerhüsen / Sohlener Straße / Kieler Straße (Szenario 1, ohne Ausbau Alt Westerhüsen)
Verkehrsdaten (Datum / Uhrzeit)	Prognose Nachmittagsspitze 16 - 17 Uhr

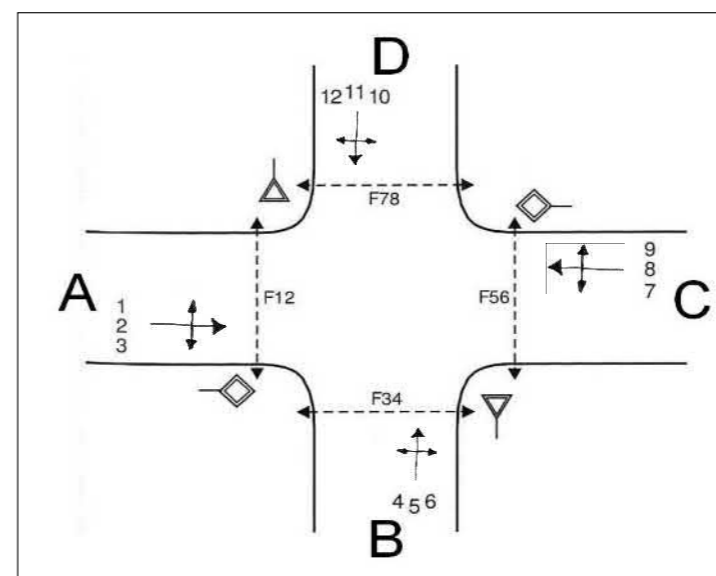
Verkehrsregelung	Einbahnstraße in der Hauptstraße (ja / nein)	nein	
Zielvorgaben	Vorfahrt Zufahrt B und D (205 / 206)	205	205
	Mittlere Wartezeit t_w [s] Qualitätsstufe QSV	45	D

Zufahrt	Verkehrsstrom	Zufahrt (Straßenname)	Verkehrsstrom (Richtung)	Geometrische Randbedingungen						Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung									
				Fahrstreifen			Fußgängerfurt			Rad (im Mischverkehr)	LV	Lkw + Bus	LkwK	Fz	Rad (auf separater Anlage)	Fg	Pkw-E / Fz	Pkw-E	
				Anzahl (0 / 1 / 2)	Aufweitung (ja / nein)	Aufstelllänge n [Fz]	Dreiecksinsel (ja / nein)	FGÜ (VZ 350) (ja / nein)	Mittelinsel (ja / nein)										$q_{Rad,i}$ [Rad/h]
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
A	1	Alt Westerhüsen (Nord)	links	0	---	0	---	---	---	-	-	-	-	12	-	---	1,100	13	
	2		geradeaus	1	---	---	---	---	---	-	-	-	-	620	-	---	1,100	682	
	3		rechts	0	---	0	nein	---	---	-	-	-	-	74	-	---	1,100	81	
	F23		---	---	---	---	---	nein	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
F12	---	---	---	---	---	---	nein	---	---	---	---	---	---	---	0	---	---		
B	4	Sohlener Straße	links	0	---	0	---	---	---	-	-	-	-	84	-	---	1,100	92	
	5		geradeaus	1	nein	0	---	---	---	-	-	-	-	2	-	---	1,100	2	
	6		rechts	0	---	---	---	nein	---	---	-	-	-	-	76	-	---	1,100	84
	F45		---	---	---	---	---	nein	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
F34	---	---	---	---	---	---	nein	---	---	---	---	---	---	---	10	---	---		
C	7	Alt Westerhüsen (Süd)	links	0	---	0	---	---	---	-	-	-	-	64	-	---	1,100	70	
	8		geradeaus	1	---	---	---	---	---	-	-	-	-	364	-	---	1,100	400	
	9		rechts	0	---	0	nein	---	---	-	-	-	-	2	-	---	1,100	2	
	F67		---	---	---	---	---	nein	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
F56	---	---	---	---	---	---	nein	---	---	---	---	---	---	---	10	---	---		
D	10	Kieler Straße	links	0	---	0	---	---	---	-	-	-	-	3	-	---	1,100	3	
	11		geradeaus	1	nein	0	---	---	---	-	-	-	-	1	-	---	1,100	1	
	12		rechts	0	---	---	---	nein	---	---	-	-	-	-	10	-	---	1,100	11
	F81		---	---	---	---	---	nein	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
F78	---	---	---	---	---	---	nein	---	---	---	---	---	---	---	10	---	---		

Verkehrsstrom	Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8		Grundkapazität der Verkehrsströme 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 und 12			Kapazität der Verkehrsströme 1, 3, 6, 7, 9 und 12				Kapazität der Verkehrsströme 5 und 11				Kapazität der Verkehrsströme 4 und 10	
	Kapazität	Auslastungsgrad	Hauptströme	Grundkapazität	Abminderungsgrad Fg	Kapazität	Auslastungsgrad	staufreier Zustand	staufreier Zustand	Kapazität	Auslastungsgrad	staufreier Zustand	staufreier Zustand	Kapazität	Auslastungsgrad
	$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	x_i [-]	$q_{b,i}$ [Fz/h]	$G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	$f_{i,EK,i}$ [-]	$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	x_i [-]	$p_{0,i}$ [-]	p_x [-]	$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	x_i [-]	$p_{0,i}$ [-]	p_z [Pkw-E/h]	$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	x_i [-]
	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
2	1.800	0,379	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
8	1.800	0,222	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
3	---	---	0	1.600	0,992	1.586	0,051	---	---	---	---	---	---	---	---
9	---	---	0	1.600	0,992	1.586	0,001	---	---	---	---	---	---	---	---
1	---	---	366	847	0,992	840	0,016	0,972	---	---	---	---	---	---	---
7	---	---	694	583	0,992	578	0,122	0,843	0,820	---	---	---	---	---	---
6	---	---	657	538	0,996	535	0,156	0,844	---	---	---	---	---	---	---
12	---	---	365	768	1,000	768	0,014	0,986	---	---	---	---	---	---	---
5	---	---	1.099	233	---	---	---	---	---	191	0,011	0,989	0,812	---	---
11	---	---	1.135	222	---	---	---	---	---	182	0,006	0,994	0,816	---	---
4	---	---	1.109	249	1,000	---	---	---	---	---	---	---	---	200	0,462
10	---	---	1.176	227	0,996	---	---	---	---	---	---	---	---	155	0,021

Zufahrt	Verkehrsstrom	Kapazität der Mischströme		
		Verkehrsstärke	Kapazität	Verkehrszusammensetzung
		$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	$f_{PE,m}$ [-]
		33	34	35
A	1	777	1.800	1,100
	2			
	3			
B	4	178	283	1,100
	5			
	6			
C	7	473	1.800	1,100
	8			
	9			
D	10	15	370	1,100
	11			
	12			

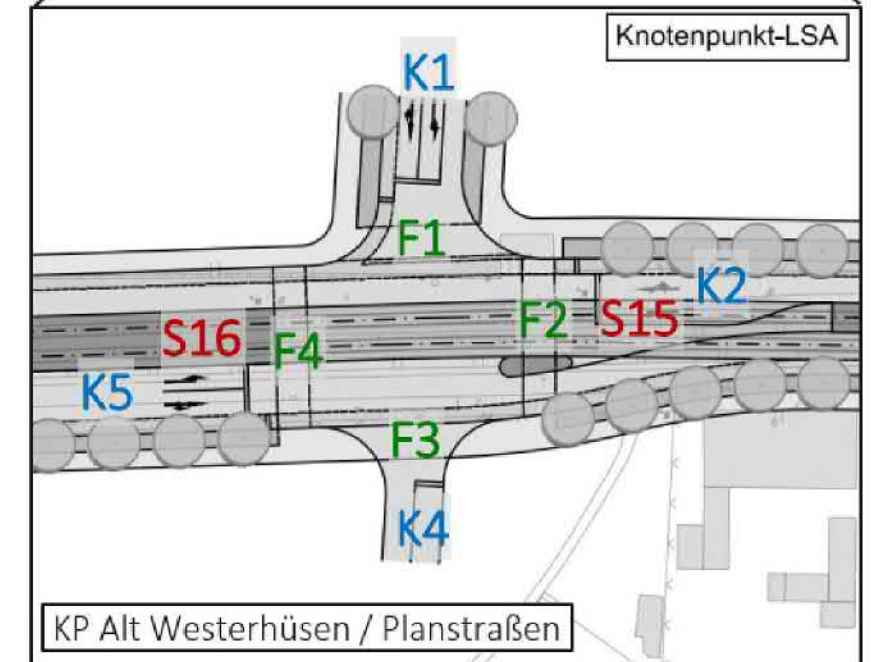
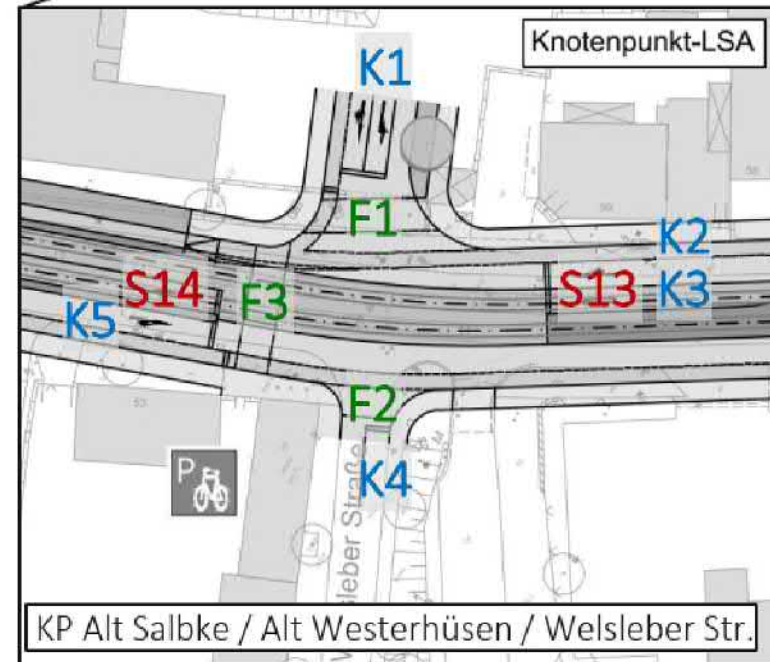
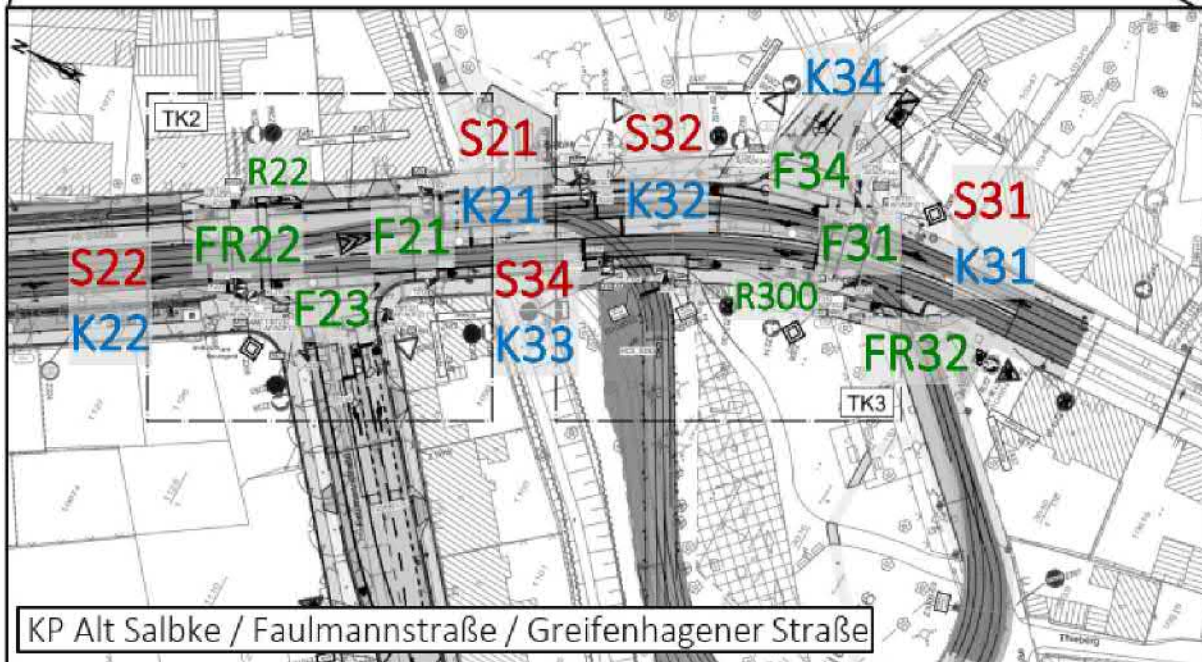
Zufahrt	Verkehrsstrom	Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme							
		Kapazität	Kapazitätsreserve	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	95 % - Staulänge	erforderliche Stauraumlänge	99 % - Staulänge	erforderliche Stauraumlänge
		C_i bzw. C_m [Fz/h]	R_i bzw. R_m [Fz/h]	$t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]	QSV	N_{95} [Fz]	L [m]	N_{99} [Fz]	L [m]
		36	37	38	39	40	41	42	43
A	1	764	752	5	A	-	-	-	-
	2	1.636	1.016	4	A	---	---	---	---
	3	1.442	1.368	3	A	-	-	-	-
B	4	182	98	37	D	-	-	-	-
	5	174	172	21	C	-	-	-	-
	6	487	411	9	A	-	-	-	-
C	7	526	462	8	A	-	-	-	-
	8	1.636	1.272	3	A	---	---	---	---
	9	1.442	1.440	2	A	-	-	-	-
D	10	141	138	26	C	-	-	-	-
	11	165	164	22	C	-	-	-	-
	12	698	688	5	A	-	-	-	-
A	1 + 2 + 3	1.636	930	4	A	2	15	3	23
B	4 + 5 + 6	257	95	37	D	5	31	7	45
C	7 + 8 + 9	1.636	1.206	3	A	1	7	2	11
D	10 + 11 + 12	336	322	11	B	0	1	0	1
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$					D				



Prinzipische Skizze mit Bezeichnung der Verkehrsströme

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS 2015 für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

QSV	Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) bedeuten:
A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.
B	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.
C	Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.
D	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
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.
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.



Verkehrsuntersuchung
B-Plan 483-6
"Fahlberg-List"

Simulationsnetz

Anlage: 11.6

Ingenieurbüro Buschmann GmbH

Eichenweg 24, 39120 Magdeburg
Tel.: 0391/6 21 34 26
E-Mail: info@ing-buero-buschmann.de

Magdeburg, im Mai 2024

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Einwohneranzahl (Vorgehensweise nach 3.6.1)

Hinweis: Falls die Wohneinheiten gegeben sind, wird unter "Abschätzung über Wohneinheiten" nur das Ergebnis dafür (Tab. S. 4 oben) ausgewiesen.

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Wohneinheiten (Brutto)		Abschätzung über Wohneinheiten (Netto)		Abschätzung über BGF/NFL		Abschätzung über GFZ		Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA1,5	Wohnen													1.426	1.426
BA2,3,4	Wohnen													3.137	3.137
BA3,4	Senioren													316	316
Summe														4.879	4.879

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Beschäftigtenanzahl (Vorgehensweise nach 3.6.1)

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte				Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über die Einwohneranzahl				Abschätzung über BGF/NFL		Abschätzung über GFZ		Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max			Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA1,5	Gewerbe													826	826
BA2,3,4	Gewerbe													85	85
BA3,4	Senioren													40	40
Summe														951	951

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK, MU): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen 3.6.1" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Einwohneranzahl verwendet. Wenn diese nicht bestimmt wurde, wird die gemäß Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen 3.6.2" gewählte Einwohneranzahl verwendet.

Einwohnerverkehr:

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Wege/ Einwohner/d		Wege/Werntag insgesamt		Anteil der Einw.wege außerhalb des Gebiets in %	Wege/Werntag gebietsbezogen		MIV-Anteil Einwohner in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max		Min	Max	Min	Max
BA1,5	Wohnen	1.426	1.426	3,2	3,6	4.563	5.134	20	3.651	4.107	38	40
BA2,3,4	Wohnen	3.137	3.137	3,2	3,6	10.038	11.293	20	8.031	9.035	38	40
BA3,4	Senioren	316	316	1,0	2,6	316	822	10	284	739	10	20
Summe		4.879	4.879			14.918	17.248		11.966	13.881		

Pkw-Fahrten/d Einwohner	
1,1	
Pers./Pkw	
Min	Max
1.261	1.493
2.774	3.285
26	134
4.061	4.912

Besucherverkehr:

Gebiet	Nutzung	Anteil des Besucher- verkehrs in %	Wege/Werntag Besucher		MIV-Anteil Besucher in %	
			Min	Max	Min	Max
BA1,5	Wohnen	5	228	257	50	60
BA2,3,4	Wohnen	5	502	565	50	60
BA3,4	Senioren	12	38	99	30	40
Summe			768	920		

Pkw-Fahrten/d Besucher	
1,5	
Pers./Pkw	
Min	Max
76	103
167	226
8	26
251	355

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen 3.6.1" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Beschäftigtenanzahl verwendet. Wenn diese nicht bestimmt wurde, wird die gemäß Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen 3.6.2" gewählte Beschäftigtenanzahl verwendet.

Gewerbliche Nutzung: [Beschäftigtenverkehr:](#)

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Anwesenheit	Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung
		Min	Max	in %	Wege/B/d		Min	Max	Min	Max	Pers./Pkw
					Min	Max	Min	Max	Min	Max	
BA1,5	Gewerbe	826	826	85	2,5	3,5	1.755	2.457	40	60	1,1
BA2,3,4	Gewerbe	85	85	85	2,5	3,5	181	253	40	60	1,1
BA3,4	Senioren	40	40	85	2,5	3,5	85	119	50	70	1,1
Summe		951	951				2.021	2.829			

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
638	1.340
66	138
39	76
743	1.554

Gewerbliche Nutzung: Kundenverkehr

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung
		Min	Max	Wege/B/d		Min	Max	Min	Max	Pers./Pkw
				Min	Max	Min	Max	Min	Max	
BA1,5	Gewerbe	826	826	2,0	5,0	1.652	4.130	30	70	1,1
BA2,3,4	Gewerbe	85	85	2,0	5,0	170	425	30	70	1,1
BA3,4	Senioren	40	40	2,0	3,0	80	120	30	70	1,2
Summe		951	951			1.902	4.675			

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
451	2.628
46	270
20	70
517	2.968

Gebietsbezogener Güter- und Gesamtverkehr ohne Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Lkw-Fahrten/ Einwohner/d		Beschäftigte		Lkw-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Lkw-Fahrten der Be- schäftigten/Werntag	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
				0,05 <u>Lkw-F/EW/d</u>				<u>Lkw-F/B/d</u>			
BA1,5	Gewerbe	1.426	1.426	71	71	826	826	0,10	0,20	83	165
BA2,3,4	Gewerbe	3.137	3.137	157	157	85	85	0,10	0,20	9	17
BA3,4	Senioren	316	316	16	16	40	40	0,70	0,90	28	36
Summe		4.879	4.879	244	244	951	951			120	218

Kfz-Fahrten/ Werntag	
Min	Max
2.580	5.800
3.219	4.093
137	358
5.936	10.251

Gebietsbezogener Güter- und Gesamtverkehr bei Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten

Gebiet	Nutzung		Anteil Konkurrenz- effekt <u>in %</u>	Anteil Verbund- effekt <u>in %</u>	Anteil Mitnahme- effekt <u>in %</u>	Pkw-Fahrten/ Werntag		Lkw-Fahrten/ Werntag	
						Min	Max	Min	Max
BA1,5	Gewerbe		0	20	20	2.336	5.038	154	236
BA2,3,4	Gewerbe		0	20	20	3.044	3.865	166	174
BA3,4	Senioren		0	20	20	89	292	44	52
Summe						5469	9195	364	462

Kfz-Fahrten/ Werntag	
Min	Max
2.490	5.274
3.210	4.039
133	344
5.833	9.657

Neu induzierte Kfz-Fahrten/ Werntag	
Min	Max
2.418	4.854
3.202	3.996
130	333
5.750	9.183

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK, MU): Gesamtverkehr

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

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

Gebiet	Nutzung		Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
			Einwohner-Verkehr Wege/Fahrten		Besucher-Verkehr Wege/Fahrten		Güter-Verkehr Wege/Fahrten		Beschäftigten-V. Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Güter-Verkehr Wege/Fahrten		Wege/Fahrten	
			Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA1,5	Wohnen	Gewerbe	3.651	4.107	228	257	71	71	1.755	2.457	1.322	3.304	83	165	7.110	10.361
BA2,3,4	Wohnen	Gewerbe	8.031	9.035	502	565	157	157	181	253	136	340	9	17	9.015	10.366
BA3,4	Senioren	Senioren	284	739	38	99	16	16	85	119	64	96	28	36	515	1.105
Summe			11.966	13.881	768	920	244	244	2.021	2.829	1.522	3.740	120	218	16.640	21.832

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): ÖPNV

ÖPNV-Anteile:

Gebiet	Nutzung		Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung					
			Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr	
			ÖPNV-Anteil		ÖPNV-Anteil		ÖPNV-Anteil		ÖPNV-Anteil		ÖPNV-Anteil		ÖPNV-Anteil	
			in %		in %		in %		in %		in %		in %	
			Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA1,5	Wohnen	Gewerbe	14	18	14	18	0	0	14	18	14	18	0	0
BA2,3,4	Wohnen	Gewerbe	14	18	14	18	0	0	14	18	14	18	0	0
BA3,4	Senioren	Senioren	14	18	14	18	0	0	14	18	14	18	0	0
							0	0					0	0
							0	0					0	0

Tagesbelastungen im ÖPNV: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit ÖPNV]

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

Gebiet	Nutzung		Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
			Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr		ÖPNV-Fahrten	
			ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten	
			Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA1,5	Wohnen	Gewerbe	511	739	32	46			246	442	185	595			974	1.822
BA2,3,4	Wohnen	Gewerbe	1.124	1.626	70	102			25	46	19	61			1.238	1.835
BA3,4	Senioren	Senioren	40	133	5	18			12	21	9	17			66	189
Summe			1.675	2.498	107	166			283	509	213	673			2.278	3.846

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK, MU): Gesamtverkehr

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

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

Gebiet	Nutzung		Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
			Einwohner-Verkehr Wege/Fahrten		Besucher-Verkehr Wege/Fahrten		Güter-Verkehr Wege/Fahrten		Beschäftigten-V. Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Güter-Verkehr Wege/Fahrten		Wege/Fahrten	
			Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA1,5	Wohnen	Gewerbe	3.651	4.107	228	257	71	71	1.755	2.457	1.322	3.304	83	165	7.110	10.361
BA2,3,4	Wohnen	Gewerbe	8.031	9.035	502	565	157	157	181	253	136	340	9	17	9.015	10.366
BA3,4	Senioren	Senioren	284	739	38	99	16	16	85	119	64	96	28	36	515	1.105
Summe			11.966	13.881	768	920	244	244	2.021	2.829	1.522	3.740	120	218	16.640	21.832

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK, MU): Radverkehr

Anteile im Radverkehr:

Gebiet	Nutzung		Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung					
			Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr	
			Rad-Anteil in %		Rad-Anteil in %		Rad-Anteil in %		Rad-Anteil in %		Rad-Anteil in %		Rad-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
BA1,5	Wohnen	Gewerbe	16	20	16	20	0	0	16	20	16	20	0	1
BA2,3,4	Wohnen	Gewerbe	16	20	16	20	0	0	16	20	16	20	0	1
BA3,4	Senioren	Senioren	2	6	16	20	0	0	16	20	16	20	0	1

Tagesbelastungen im Radverkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Rad-Fahrten]

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

Gebiet	Nutzung		Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
			Einwohner-Verkehr Rad-Fahrten		Besucher-Verkehr Rad-Fahrten		Güter-Verkehr Rad-Fahrten		Beschäftigten-V. Rad-Fahrten		Kunden-Verkehr Rad-Fahrten		Güter-Verkehr Rad-Fahrten		Rad-Fahrten	
			Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA1,5	Wohnen	Gewerbe	584	821	37	51			281	491	211	661		2	1.113	2.026
BA2,3,4	Wohnen	Gewerbe	1.285	1.807	80	113			29	51	22	68			1.416	2.039
BA3,4	Senioren	Senioren	6	44	6	20			14	24	10	19			36	107
Summe			1.875	2.672	123	184			324	566	243	748		2	2.565	4.172

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK, MU): Kfz-Verkehr

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

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

Gebiet	Nutzung		Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
	Wohnen	Gewerbe	Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Kfz-Fahrten	
			Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA1,5	Wohnen	Gewerbe	1.261	1.493	76	103	71	71	638	1.340	361	2.102	83	165	2.490	5.274
BA2,3,4	Wohnen	Gewerbe	2.774	3.285	167	226	157	157	66	138	37	216	9	17	3.210	4.039
BA3,4	Senioren	Senioren	26	134	8	26	16	16	39	76	16	56	28	36	133	344
Summe			4.061	4.912	251	355	244	244	743	1.554	414	2.374	120	218	5.833	9.657

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): Kfz-Verkehr

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

Gebiet	Nutzung		Wohnnutzung			Gewerbliche Nutzung		
			Einwohner-Verkehr	Besucher-Verkehr	Güter-Verkehr	Beschäftigten-V.	Kunden-Verkehr	Güter-Verkehr
			<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %
BA1,5	Wohnen	Gewerbe	8	2	0	5	20	0
BA2,3,4	Wohnen	Gewerbe	8	2	0	5	20	0
BA3,4	Senioren	Senioren	8	2	0	5	20	0
					0			
					0			

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

Gebiet	Nutzung		Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
			Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Kfz-Fahrten	
			Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA1,5	Wohnen	Gewerbe	1.160	1.374	74	101	71	71	606	1.273	289	1.682	83	165	2.283	4.666
BA2,3,4	Wohnen	Gewerbe	2.552	3.022	164	221	157	157	63	131	29	173	9	17	2.974	3.721
BA3,4	Senioren	Senioren	24	123	8	25	16	16	37	72	13	45	28	36	126	317
Summe			3.736	4.519	246	347	244	244	706	1.476	331	1.900	120	218	5.383	8.704

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): Kfz-Verkehr

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

Gebiet	Nutzung		Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr Kfz	
			Einwohner-Verkehr Pkw		Besucher-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw			
			Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max		
BA1,5	Wohnen	Gewerbe	580	687	37	51	36	36	303	637	145	841	42	83	1.143	2.335
BA2,3,4	Wohnen	Gewerbe	1.276	1.511	82	111	79	79	32	66	15	87	5	9	1.489	1.863
BA3,4	Senioren	Senioren	12	62	4	13	8	8	19	36	7	23	14	18	64	160
Summe			1.868	2.260	123	175	123	123	354	739	167	951	61	110	2.696	4.358

	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe	2.064	149	123	547	559	86

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

Gebiet	Nutzung		Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr Pkw-E	
			Einwohner-Verkehr Pkw-E		Besucher-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Beschäftigten-V. Pkw-E		Kunden-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E			
			Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max		
BA1,5	Wohnen	Gewerbe	580	687	37	51	72	72	303	637	145	841	84	166	1.221	2.454
BA2,3,4	Wohnen	Gewerbe	1.276	1.511	82	111	158	158	32	66	15	87	10	18	1.573	1.951
BA3,4	Senioren	Senioren	12	62	4	13	16	16	19	36	7	23	28	36	86	186
Summe			1.868	2.260	123	175	246	246	354	739	167	951	122	220	2.880	4.591

	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe	2.064	149	246	547	559	172

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK, MU): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamt-Verkehr	Stunde
	Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr			
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Kfz	
	2.064		149		123		547		559		86			
Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz		
00-01	0,00	0	0,50	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	1	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	02-03
03-04	0,25	5	0,40	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	6	03-04
04-05	1,00	21	0,25	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	21	04-05
05-06	4,50	93	0,00	0	0,00	0	1,00	5	0,00	0	1,00	1	99	05-06
06-07	15,00	310	2,00	3	1,59	2	2,00	11	0,00	0	1,75	2	327	06-07
07-08	14,00	289	3,00	4	3,82	5	4,50	25	0,00	0	4,75	4	327	07-08
08-09	8,00	165	3,50	5	10,17	13	5,25	29	6,25	35	6,50	6	252	08-09
09-10	5,25	108	1,75	3	1,52	2	3,50	19	14,58	82	8,25	7	221	09-10
10-11	4,25	88	1,25	2	7,89	10	3,25	18	11,46	64	9,00	8	189	10-11
11-12	3,00	62	3,50	5	4,06	5	2,50	14	10,42	58	10,25	9	153	11-12
12-13	3,50	72	4,50	7	12,65	16	13,00	71	10,42	58	8,75	8	231	12-13
13-14	5,50	114	3,25	5	17,54	22	11,75	64	10,42	58	7,75	7	269	13-14
14-15	6,00	124	4,50	7	10,96	13	6,00	33	12,50	70	5,60	5	252	14-15
15-16	4,75	98	3,40	5	9,32	11	7,00	38	13,54	76	7,00	6	235	15-16
16-17	6,00	124	4,75	7	8,51	10	11,75	64	9,38	52	8,75	8	266	16-17
17-18	7,50	155	8,00	12	3,27	4	13,75	75	1,04	6	7,00	6	258	17-18
18-19	4,50	93	11,50	17	2,87	4	7,00	38	0,00	0	5,25	5	156	18-19
19-20	4,25	88	12,70	19	3,37	4	2,50	14	0,00	0	3,75	3	128	19-20
20-21	2,00	41	9,50	14	2,46	3	2,00	11	0,00	0	1,75	2	71	20-21
21-22	0,50	10	8,50	13	0,00	0	1,25	7	0,00	0	1,00	1	31	21-22
22-23	0,25	5	8,00	12	0,00	0	1,50	8	0,00	0	1,25	1	26	22-23
23-24	0,00	0	5,25	8	0,00	0	0,50	3	0,00	0	0,65	1	11	23-24
Summe	100,00	2.064	100,00	149	100,00	123	100,00	547	100,01	559	100,00	86	3.528	Summe
Kommentar	EAR 1991						EAR 1991						327	Maximum

Maximum

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK, MU): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamt-Verkehr Kfz	Stunde
	Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr			
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert			
	2.064		149		123		547		559		86			
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw		
00-01	0,25	5	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	5	00-01
01-02	0,20	4	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	4	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	03-04
04-05	0,00	0	0,00	0	0,00	0	1,00	5	0,00	0	0,25	0	6	04-05
05-06	0,25	5	0,00	0	0,00	0	6,75	37	0,00	0	1,50	1	43	05-06
06-07	0,90	19	3,00	4	3,10	4	22,20	121	0,00	0	3,00	3	151	06-07
07-08	2,00	41	3,25	5	6,79	8	28,70	157	2,08	12	8,00	7	230	07-08
08-09	2,50	52	1,50	2	8,18	10	8,75	48	17,71	99	10,40	9	220	08-09
09-10	2,75	57	2,00	3	3,03	4	1,75	10	13,54	76	8,75	8	156	09-10
10-11	3,50	72	2,25	3	6,37	8	1,00	5	12,50	70	10,25	9	168	10-11
11-12	5,25	108	4,00	6	6,46	8	0,50	3	9,38	52	9,90	9	186	11-12
12-13	7,50	155	4,90	7	19,96	25	5,20	28	7,29	41	7,00	6	262	12-13
13-14	7,00	144	3,50	5	6,27	8	13,40	73	11,46	64	6,50	6	300	13-14
14-15	4,25	88	5,00	7	9,62	12	5,40	30	13,54	76	6,00	5	217	14-15
15-16	6,50	134	5,25	8	9,95	12	1,75	10	5,21	29	7,75	7	200	15-16
16-17	14,00	289	6,00	9	6,20	8	1,25	7	7,29	41	6,75	6	359	16-17
17-18	13,75	284	12,00	18	5,36	7	1,00	5	0,00	0	5,00	4	318	17-18
18-19	10,40	215	15,20	23	2,78	3	0,25	1	0,00	0	3,75	3	245	18-19
19-20	6,00	124	17,75	26	4,24	5	0,40	2	0,00	0	3,25	3	160	19-20
20-21	3,75	77	9,90	15	1,67	2	0,00	0	0,00	0	1,45	1	95	20-21
21-22	3,50	72	2,25	3	0,00	0	0,70	4	0,00	0	0,25	0	80	21-22
22-23	3,75	77	1,25	2	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,25	0	79	22-23
23-24	2,00	41	1,00	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	43	23-24
Summe	100,00	2.064	100,00	149	99,98	123	100,00	547	100,00	559	100,00	86	3.528	Summe
Kommentar	EAR 1991						EAR 1991						359	Maximum

Maximum

3.3.2 Abschätzung der Kunden-/Besucheranzahl über die Verkaufsfläche

Gebiet	Nutzung	VKF in qm	Kunden/ qm VKF	
			K/VKF	
			Min	Max
BA5	Handel gemäß Einzelhandels- konzept	3.100	0,66	1,37
Summe		3.100		

Kunden	
Min	Max
2.046	4.247
2.046	4.247

3.3.2 Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Verkaufsfläche

Gebiet	Nutzung	VKF in qm	VKF/ Beschäftigte	
			Max	Min
BA5	Handel gemäß Einzelhandels- konzept	3.100	70	50
Summe		3.100		

Beschäftigte	
Min	Max
44	62
44	62

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Kunden-/Besucheranzahl

Gebiet	Nutzung	Kunden		Kunden		Kunden		Kunden		Kunden	
		Abschätzung über Bruttogeschossfläche		Abschätzung über Verkaufsfläche		Abschätzung über Jahresumsatz		Abschätzung über Analogieschluss		Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA5	Handel gemäß Einzelhandelskonzept			2.046	4.247					2.046	4.247
Summe				2.046	4.247					2.046	4.247

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Beschäftigtenanzahl

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte	
		Abschätzung über Bruttogeschossfläche		Abschätzung über Verkaufsfläche		Abschätzung über Anteil VKF an BGF		Abschätzung über Analogieschluss		Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA5	Handel gemäß Einzelhandelskonzept			44	62					44	62
Summe				44	62					44	62

Einzelhandelseinrichtungen: Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Kundenverkehr:

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

Gebiet	Nutzung	Kunden		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	
				2,0				
				Wege/K/d		in %		Pers./Pkw
BA5	Handel gemäß	2.046	4.247	4.092	8.494	30	70	1,1
	Einzelhandels-							
	konzept							
Summe		2.046	4.247	4.092	8.494			

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
1.116	5.405
1.116	5.405

Beschäftigtenverkehr:

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

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Anwesenheit	Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil	
		Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max
					in %				in %	
					Wege/B/d				in %	
BA5	Handel gemäß	44	62	85	2,0	2,5	75	132	30	70
	Einzelhandels-									
	konzept									
Summe		44	62				75	132		

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
1,1	
Pers./Pkw	
20	84
20	84

Güter- und Gesamtverkehr ohne Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten
 Hinweis: Es sind entweder die VKF **oder** die BGF und die zugehörigen spezifischen Werte einzugeben!

Gebiet	Nutzung	Fläche in qm	Lkw-Fahrten/ 100 qm Fläche		Lkw- Anteil in %	Lkw-Fahrten/ Werktag		
			VKF	Lkw-F/VKF/d		Min	Max	
			BGF	Lkw-F/BGF/d				
			Min	Max		Min	Max	
BA5	Handel gemäß	3.100		1,10	2,50	100	34	78
	Einzelhandels- konzept							
Summe		3.100					34	78

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
1.170	5.567
1.170	5.567

Güter- und Gesamtverkehr bei Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten

Gebiet	Nutzung	Fläche in qm	Anteil Konkurrenz- effekt in %	Anteil Verbund- effekt in %	Anteil Mitnahme- effekt in %	Pkw-Fahrten/ Werktag		Lkw-Fahrten/ Werktag		
						VKF	Lkw-F/VKF/d		Min	Max
						BGF	Lkw-F/BGF/d			
						Min	Max	Min	Max	
BA5	Handel gemäß	3.100	0	20	10	913	4.408	34	78	
	Einzelhandels- konzept									
Summe		3.100				913	4408	34	78	

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
947	4.486
947	4.486

Neu induzierte Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
858	4.054
858	4.054

Einzelhandelseinrichtungen: Gesamtverkehr (ohne Berücksichtigung von Mitnahmeeffekten)

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr [Wege/Fahrten mit allen Verkehrsmitteln]

Quell-/Zielverkehr der Einrichtung

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung							
		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Beschäftigten-Verkehr Wege/Fahrten		Güter-Verkehr Wege/Fahrten		Gesamtverkehr Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA5	Handel gemäß	3.274	6.795	75	132	34	78	3.382	7.005
	Einzelhandels-								
	konzept								
Summe		3.274	6.795	75	132	34	78	3.382	7.005

Einzelhandelseinrichtungen: ÖPNV (ohne Berücksichtigung von Mitnahmeeffekten)

ÖPNV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung					
		Kunden-Verkehr		Beschäftigten-Verkehr		Güter-Verkehr	
		ÖPNV-Anteil		ÖPNV-Anteil		ÖPNV-Anteil	
		in %		in %		in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA5	Handel gemäß	14	18	14	18	0	0
	Einzelhandels-					0	0
	konzept					0	0
						0	0
						0	0

Tagesbelastungen im ÖPNV: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit ÖPNV]

Quell-/Zielverkehr der Einrichtung

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung							
		Kunden-Verkehr		Beschäftigten-Verkehr		Güter-Verkehr		Gesamtverkehr	
		ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA5	Handel gemäß	458	1.223	10	24			468	1.247
	Einzelhandels-								
	konzept								
Summe		458	1.223	10	24			468	1.247

Einzelhandelseinrichtungen: Gesamtverkehr (ohne Berücksichtigung von Mitnahmeeffekten)

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr [Wege/Fahrten mit allen Verkehrsmitteln]

Quell-/Zielverkehr der Einrichtung

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung							
		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Beschäftigten-Verkehr Wege/Fahrten		Güter-Verkehr Wege/Fahrten		Gesamtverkehr Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA5	Handel gemäß	3.274	6.795	75	132	34	78	3.382	7.005
	Einzelhandels-								
	konzept								
Summe		3.274	6.795	75	132	34	78	3.382	7.005

Einzelhandelseinrichtungen: Radverkehr (ohne Berücksichtigung von Mitnahmeeffekten)

Rad-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung					
		Kunden-Verkehr		Beschäftigten-Verkehr		Güter-Verkehr	
		Rad-Anteil in %		Rad-Anteil in %		Rad-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA5	Handel gemäß	16	20	16	20	0	0
	Einzelhandels-						
	konzept						

Tagesbelastungen im Radverkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Rad-Fahrten]

Quell-/Zielverkehr der Einrichtung

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung							
		Kunden-Verkehr Rad-Fahrten		Beschäftigten-Verkehr Rad-Fahrten		Güter-Verkehr Rad-Fahrten		Gesamtverkehr Rad-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA5	Handel gemäß	524	1.359	12	26			536	1.385
	Einzelhandels-								
	konzept								
Summe		524	1.359	12	26			536	1.385

Einzelhandelseinrichtungen: Kfz-Verkehr (ohne Berücksichtigung von Mitnahmeeffekten)

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

Quell-/Zielverkehr der Einrichtung

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung							
		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Beschäftigten-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA5	Handel gemäß	893	4.324	20	84	34	78	947	4.486
	Einzelhandels-								
	konzept								
Summe		893	4.324	20	84	34	78	947	4.486

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

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

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung		
		Kunden-Verkehr	Beschäftigten-Verkehr	Güter-Verkehr
		<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %
BA5	Handel gemäß	0	0	0
	Einzelhandels-			
	konzept			

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

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung							
		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Beschäftigten-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA5	Handel gemäß	893	4.324	20	84	34	78	947	4.486
	Einzelhandels-								
	konzept								
Summe		893	4.324	20	84	34	78	947	4.486

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

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung							
		Kunden-Verkehr Pkw		Beschäftigten-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw		Quell-/Zielverkehr Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA5	Handel gemäß	447	2.162	10	42	17	39	474	2.243
	Einzelhandels-								
	konzept								
Summe		447	2.162	10	42	17	39	474	2.243
		Mittelwert		Mittelwert		Mittelwert		Mittelwert	
Summe		1.305		26		28		1.359	

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

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung							
		Kunden-Verkehr Pkw-E		Beschäftigten-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Quell-/Zielverkehr Pkw-E	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA5	Handel gemäß	447	2.162	10	42	34	78	491	2.282
	Einzelhandels-								
	konzept								
Summe		447	2.162	10	42	34	78	491	2.282
		Mittelwert		Mittelwert		Mittelwert		Mittelwert	
Summe		1.305		26		56		1.387	

Einzelhandelseinrichtungen: Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert: Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Einrichtungen in Kfz

Stunde	Einzelhandelsnutzung: Ganglinien für neue Öffnungszeiten						Einzelhandelsnutzung: Ganglinien für alte Öffnungszeiten						Gesamt-Verkehr	Stunde
	Kunden-Verkehr		Beschäftigten-V.		Güter-Verkehr		Kunden-Verkehr		Beschäftigten-V.		Güter-Verkehr			
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert			
	1.305		26		28		0		0		0			
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	0	03-04
04-05	0,18	2	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	2	04-05
05-06	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	0	05-06
06-07	0,45	6	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	6	06-07
07-08	5,13	67	0,00	0	4,74	1	0,64	0		0		0	68	07-08
08-09	6,21	81	0,20	0	9,89	3	2,89	0		0		0	84	08-09
09-10	5,94	78	2,50	1	15,59	4	8,55	0		0		0	83	09-10
10-11	7,55	99	2,40	1	22,79	6	9,31	0		0		0	106	10-11
11-12	8,90	116	2,30	1	11,04	3	10,94	0		0		0	120	11-12
12-13	8,72	114	8,70	2	11,99	3	4,91	0		0		0	119	12-13
13-14	5,58	73	15,70	4	5,57	2	8,55	0		0		0	78	13-14
14-15	5,40	70	6,20	2	10,23	3	9,31	0		0		0	75	14-15
15-16	8,00	104	8,70	2	4,17	1	8,43	0		0		0	108	15-16
16-17	10,25	134	15,80	4	2,80	1	11,07	0		0		0	139	16-17
17-18	10,24	134	16,00	4	1,19	0	15,09	0		0		0	138	17-18
18-19	8,63	113	7,00	2	0,00	0	10,31	0		0		0	114	18-19
19-20	4,32	56	8,50	2	0,00	0	0,00	0		0		0	59	19-20
20-21	2,88	38	5,10	1	0,00	0	0,00	0		0		0	39	20-21
21-22	1,35	18	0,50	0	0,00	0	0,00	0		0		0	18	21-22
22-23	0,18	2	0,20	0	0,00	0	0,00	0		0		0	2	22-23
23-24	0,09	1	0,20	0	0,00	0	0,00	0		0		0	1	23-24
Summe	100,00	1.305	100,00	26	100,00	28	100,00	0	0,00	0	0,00	0	1.359	Summe
Kommentar	Vollsort. 2020		FH Köln 2001		EKZ 2010		Aldi 2003						139	Maximum

Maximum

Einzelhandelseinrichtungen: Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert: Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Einrichtungen in Kfz

Stunde	Einzelhandelsnutzung: Ganglinien für neue Öffnungszeiten						Einzelhandelsnutzung: Ganglinien für alte Öffnungszeiten						Gesamt-Verkehr	Stunde
	Kunden-Verkehr		Beschäftigten-V.		Güter-Verkehr		Kunden-Verkehr		Beschäftigten-V.		Güter-Verkehr			
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Kfz	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw		
00-01	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	0	03-04
04-05	0,26	3	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	3	04-05
05-06	0,45	6	1,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	6	05-06
06-07	1,90	25	3,60	1	0,35	0	0,00	0		0		0	26	06-07
07-08	5,79	76	10,60	3	7,27	2	0,98	0		0		0	80	07-08
08-09	6,51	85	35,40	9	16,67	5	5,73	0		0		0	99	08-09
09-10	6,69	87	6,70	2	14,41	4	8,78	0		0		0	93	09-10
10-11	8,68	113	1,90	0	19,29	5	11,46	0		0		0	119	10-11
11-12	7,50	98	1,00	0	12,78	4	9,15	0		0		0	102	11-12
12-13	7,32	96	4,60	1	7,63	2	5,61	0		0		0	99	12-13
13-14	5,61	73	12,70	3	6,83	2	7,44	0		0		0	78	13-14
14-15	6,24	81	16,10	4	11,25	3	8,66	0		0		0	89	14-15
15-16	8,05	105	2,00	1	2,80	1	8,66	0		0		0	106	15-16
16-17	11,57	151	1,70	0	0,00	0	12,32	0		0		0	151	16-17
17-18	10,40	136	1,30	0	0,70	0	13,41	0		0		0	136	17-18
18-19	5,88	77	1,10	0	0,00	0	7,80	0		0		0	77	18-19
19-20	3,80	50	0,30	0	0,00	0	0,00	0		0		0	50	19-20
20-21	2,08	27	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	27	20-21
21-22	1,18	15	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	15	21-22
22-23	0,09	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	1	22-23
23-24	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	0	23-24
Summe	100,00	1.305	100,00	26	100,00	28	100,00	0	0,00	0	0,00	0	1.359	Summe
Kommentar	Vollsort. 2020		FH Köln 2001		EKZ 2010		Aldi 2003						151	Maximum

Maximum

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Einwohneranzahl (Vorgehensweise nach 3.6.1)

Hinweis: Falls die Wohneinheiten gegeben sind, wird unter "Abschätzung über Wohneinheiten" nur das Ergebnis dafür (Tab. S. 4 oben) ausgewiesen.

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Wohneinheiten (Brutto)		Abschätzung über Wohneinheiten (Netto)		Abschätzung über BGF/NFL		Abschätzung über GFZ		Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA1,5	Wohnen													1.193	1.193
BA2,3,4	Wohnen													2.965	2.965
BA3,4	Senioren													316	316
Summe														4.474	4.474

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Beschäftigtenanzahl (Vorgehensweise nach 3.6.1)

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte				Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über die Einwohneranzahl				Abschätzung über BGF/NFL		Abschätzung über GFZ		Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max			Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA1,5	Gewerbe													826	826
BA2,3,4	Gewerbe													85	85
BA3,4	Senioren													40	40
Summe														951	951

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK, MU): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen 3.6.1" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Einwohneranzahl verwendet. Wenn diese nicht bestimmt wurde, wird die gemäß Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen 3.6.2" gewählte Einwohneranzahl verwendet.

Einwohnerverkehr:

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Wege/ Einwohner/d		Wege/Werntag insgesamt		Anteil der Einw.wege außerhalb des Gebiets <i>in %</i>	Wege/Werntag gebietsbezogen		MIV-Anteil Einwohner <i>in %</i>	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max		Min	Max	Min	Max
BA1,5	Wohnen	1.193	1.193	3,2	3,6	3.818	4.295	20	3.054	3.436	30	32
BA2,3,4	Wohnen	2.965	2.965	3,2	3,6	9.488	10.674	20	7.590	8.539	30	32
BA3,4	Senioren	316	316	1,0	2,6	316	822	10	284	739	10	20
Summe		4.474	4.474			13.622	15.790		10.929	12.714		

Pkw-Fahrten/d Einwohner	
1,1	
<i>Pers./Pkw</i>	
Min	Max
833	1.000
2.070	2.484
26	134
2.929	3.618

Besucherverkehr:

Gebiet	Nutzung	Anteil des Besucher- verkehrs <i>in %</i>	Wege/Werntag Besucher		MIV-Anteil Besucher <i>in %</i>	
			Min	Max	Min	Max
BA1,5	Wohnen	5	191	215	50	60
BA2,3,4	Wohnen	5	474	534	50	60
BA3,4	Senioren	12	38	99	30	40
Summe			703	847		

Pkw-Fahrten/d Besucher	
1,5	
<i>Pers./Pkw</i>	
Min	Max
64	86
158	213
8	26
230	325

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen 3.6.1" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Beschäftigtenanzahl verwendet. Wenn diese nicht bestimmt wurde, wird die gemäß Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen 3.6.2" gewählte Beschäftigtenanzahl verwendet.

Gewerbliche Nutzung: [Beschäftigtenverkehr:](#)

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Anwesenheit	Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung
		Min	Max	in %	Wege/B/d		Min	Max	Min	Max	Pers./Pkw
					Min	Max	Min	Max	Min	Max	
BA1,5	Gewerbe	826	826	85	2,5	3,5	1.755	2.457	40	50	1,1
BA2,3,4	Gewerbe	85	85	85	2,5	3,5	181	253	40	50	1,1
BA3,4	Senioren	40	40	85	2,5	3,5	85	119	50	70	1,1
Summe		951	951				2.021	2.829			

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
638	1.117
66	115
39	76
743	1.308

Gewerbliche Nutzung: Kundenverkehr

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung
		Min	Max	Wege/B/d		Min	Max	Min	Max	Pers./Pkw
				Min	Max	Min	Max	Min	Max	
BA1,5	Gewerbe	826	826	2,0	5,0	1.652	4.130	30	70	1,1
BA2,3,4	Gewerbe	85	85	2,0	5,0	170	425	30	70	1,1
BA3,4	Senioren	40	40	2,0	3,0	80	120	30	70	1,2
Summe		951	951			1.902	4.675			

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
451	2.628
46	270
20	70
517	2.968

Gebietsbezogener Güter- und Gesamtverkehr ohne Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Lkw-Fahrten/ Einwohner/d		Beschäftigte		Lkw-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Lkw-Fahrten der Be- schäftigten/Werntag	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
				0,05 <u>Lkw-F/EW/d</u>				<u>Lkw-F/B/d</u>			
BA1,5	Gewerbe	1.193	1.193	60	60	826	826	0,10	0,20	83	165
BA2,3,4	Gewerbe	2.965	2.965	148	148	85	85	0,10	0,20	9	17
BA3,4	Senioren	316	316	16	16	40	40	0,70	0,90	28	36
Summe		4.474	4.474	224	224	951	951			120	218

Kfz-Fahrten/ Werntag	
Min	Max
2.129	5.056
2.497	3.247
137	358
4.763	8.661

Gebietsbezogener Güter- und Gesamtverkehr bei Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten

Gebiet	Nutzung		Anteil Konkurrenz- effekt <u>in %</u>	Anteil Verbund- effekt <u>in %</u>	Anteil Mitnahme- effekt <u>in %</u>	Pkw-Fahrten/ Werntag		Lkw-Fahrten/ Werntag	
						Min	Max	Min	Max
BA1,5	Gewerbe		0	20	20	1.896	4.305	143	225
BA2,3,4	Gewerbe		0	20	20	2.331	3.028	157	165
BA3,4	Senioren		0	20	20	89	292	44	52
Summe						4316	7625	344	442

Kfz-Fahrten/ Werntag	
Min	Max
2.039	4.530
2.488	3.193
133	344
4.660	8.067

Neu induzierte Kfz-Fahrten/ Werntag	
Min	Max
1.967	4.110
2.480	3.150
130	333
4.577	7.593

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK, MU): Gesamtverkehr

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

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

Gebiet	Nutzung		Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
			Einwohner-Verkehr Wege/Fahrten		Besucher-Verkehr Wege/Fahrten		Güter-Verkehr Wege/Fahrten		Beschäftigten-V. Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Güter-Verkehr Wege/Fahrten		Wege/Fahrten	
			Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA1,5	Wohnen	Gewerbe	3.054	3.436	191	215	60	60	1.755	2.457	1.322	3.304	83	165	6.465	9.637
BA2,3,4	Wohnen	Gewerbe	7.590	8.539	474	534	148	148	181	253	136	340	9	17	8.538	9.831
BA3,4	Senioren	Senioren	284	739	38	99	16	16	85	119	64	96	28	36	515	1.105
Summe			10.929	12.714	703	847	224	224	2.021	2.829	1.522	3.740	120	218	15.519	20.573

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): ÖPNV

ÖPNV-Anteile:

Gebiet	Nutzung		Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung					
			Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr	
			ÖPNV-Anteil		ÖPNV-Anteil		ÖPNV-Anteil		ÖPNV-Anteil		ÖPNV-Anteil		ÖPNV-Anteil	
			in %		in %		in %		in %		in %		in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
BA1,5	Wohnen	Gewerbe	20	24	20	24	0	0	14	18	14	18	0	0
BA2,3,4	Wohnen	Gewerbe	20	24	20	24	0	0	14	18	14	18	0	0
BA3,4	Senioren	Senioren	20	24	20	24	0	0	14	18	14	18	0	0
							0	0					0	0
							0	0					0	0

Tagesbelastungen im ÖPNV: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit ÖPNV]

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

Gebiet	Nutzung		Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
			Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr		ÖPNV-Fahrten	
			ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
BA1,5	Wohnen	Gewerbe	611	825	38	52			246	442	185	595			1.080	1.914
BA2,3,4	Wohnen	Gewerbe	1.518	2.049	95	128			25	46	19	61			1.657	2.284
BA3,4	Senioren	Senioren	57	177	8	24			12	21	9	17			86	239
Summe			2.186	3.051	141	204			283	509	213	673			2.823	4.437

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK, MU): Gesamtverkehr

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

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

Gebiet	Nutzung		Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
			Einwohner-Verkehr Wege/Fahrten		Besucher-Verkehr Wege/Fahrten		Güter-Verkehr Wege/Fahrten		Beschäftigten-V. Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Güter-Verkehr Wege/Fahrten		Wege/Fahrten	
			Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA1,5	Wohnen	Gewerbe	3.054	3.436	191	215	60	60	1.755	2.457	1.322	3.304	83	165	6.465	9.637
BA2,3,4	Wohnen	Gewerbe	7.590	8.539	474	534	148	148	181	253	136	340	9	17	8.538	9.831
BA3,4	Senioren	Senioren	284	739	38	99	16	16	85	119	64	96	28	36	515	1.105
Summe			10.929	12.714	703	847	224	224	2.021	2.829	1.522	3.740	120	218	15.519	20.573

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK, MU): Radverkehr

Anteile im Radverkehr:

Gebiet	Nutzung		Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung					
			Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr	
			Rad-Anteil in %		Rad-Anteil in %		Rad-Anteil in %		Rad-Anteil in %		Rad-Anteil in %		Rad-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
BA1,5	Wohnen	Gewerbe	18	22	18	22	0	0	16	20	16	20	0	1
BA2,3,4	Wohnen	Gewerbe	18	22	18	22	0	0	16	20	16	20	0	1
BA3,4	Senioren	Senioren	2	6	18	22	0	0	16	20	16	20	0	1

Tagesbelastungen im Radverkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Rad-Fahrten]

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

Gebiet	Nutzung		Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
			Einwohner-Verkehr Rad-Fahrten		Besucher-Verkehr Rad-Fahrten		Güter-Verkehr Rad-Fahrten		Beschäftigten-V. Rad-Fahrten		Kunden-Verkehr Rad-Fahrten		Güter-Verkehr Rad-Fahrten		Rad-Fahrten	
			Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA1,5	Wohnen	Gewerbe	550	756	34	47			281	491	211	661		2	1.076	1.957
BA2,3,4	Wohnen	Gewerbe	1.366	1.879	85	117			29	51	22	68			1.502	2.115
BA3,4	Senioren	Senioren	6	44	7	22			14	24	10	19			37	109
Summe			1.922	2.679	126	186			324	566	243	748		2	2.615	4.181

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK, MU): Kfz-Verkehr

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

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

Gebiet	Nutzung		Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
	Wohnen	Gewerbe	Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Kfz-Fahrten	
			Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA1,5	Wohnen	Gewerbe	833	1.000	64	86	60	60	638	1.117	361	2.102	83	165	2.039	4.530
BA2,3,4	Wohnen	Gewerbe	2.070	2.484	158	213	148	148	66	115	37	216	9	17	2.488	3.193
BA3,4	Senioren	Senioren	26	134	8	26	16	16	39	76	16	56	28	36	133	344
Summe			2.929	3.618	230	325	224	224	743	1.308	414	2.374	120	218	4.660	8.067

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): Kfz-Verkehr

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

Gebiet	Nutzung		Wohnnutzung			Gewerbliche Nutzung		
	Wohnen	Gewerbe	Einwohner-Verkehr	Besucher-Verkehr	Güter-Verkehr	Beschäftigten-V.	Kunden-Verkehr	Güter-Verkehr
			<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %
BA1,5	Wohnen	Gewerbe	8	2	0	5	20	0
BA2,3,4	Wohnen	Gewerbe	8	2	0	5	20	0
BA3,4	Senioren	Senioren	8	2	0	5	20	0
					0			
					0			

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

Gebiet	Nutzung		Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
	Wohnen	Gewerbe	Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Kfz-Fahrten	
			Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA1,5	Wohnen	Gewerbe	766	920	63	84	60	60	606	1.061	289	1.682	83	165	1.867	3.972
BA2,3,4	Wohnen	Gewerbe	1.904	2.285	155	209	148	148	63	109	29	173	9	17	2.308	2.941
BA3,4	Senioren	Senioren	24	123	8	25	16	16	37	72	13	45	28	36	126	317
Summe			2.694	3.328	226	318	224	224	706	1.242	331	1.900	120	218	4.301	7.230

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): Kfz-Verkehr

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

Gebiet	Nutzung		Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr Kfz	
			Einwohner-Verkehr Pkw		Besucher-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw			
			Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max		
BA1,5	Wohnen	Gewerbe	383	460	32	42	30	30	303	531	145	841	42	83	935	1.987
BA2,3,4	Wohnen	Gewerbe	952	1.143	78	105	74	74	32	55	15	87	5	9	1.156	1.473
BA3,4	Senioren	Senioren	12	62	4	13	8	8	19	36	7	23	14	18	64	160
Summe			1.347	1.665	114	160	112	112	354	622	167	951	61	110	2.155	3.620

	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe	1.506	137	112	488	559	86

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

Gebiet	Nutzung		Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr Pkw-E	
			Einwohner-Verkehr Pkw-E		Besucher-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Beschäftigten-V. Pkw-E		Kunden-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E			
			Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max		
BA1,5	Wohnen	Gewerbe	383	460	32	42	60	60	303	531	145	841	84	166	1.007	2.100
BA2,3,4	Wohnen	Gewerbe	952	1.143	78	105	148	148	32	55	15	87	10	18	1.235	1.556
BA3,4	Senioren	Senioren	12	62	4	13	16	16	19	36	7	23	28	36	86	186
Summe			1.347	1.665	114	160	224	224	354	622	167	951	122	220	2.328	3.842

	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe	1.506	137	224	488	559	172

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK, MU): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamt-Verkehr	Stunde
	Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr			
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Kfz	
	1.506		137		112		488		559		86			
Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw			
00-01	0,00	0	0,50	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	1	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	02-03
03-04	0,25	4	0,40	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	4	03-04
04-05	1,00	15	0,25	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	15	04-05
05-06	4,50	68	0,00	0	0,00	0	1,00	5	0,00	0	1,00	1	74	05-06
06-07	15,00	226	2,00	3	1,59	2	2,00	10	0,00	0	1,75	2	242	06-07
07-08	14,00	211	3,00	4	3,82	4	4,50	22	0,00	0	4,75	4	245	07-08
08-09	8,00	120	3,50	5	10,17	11	5,25	26	6,25	35	6,50	6	203	08-09
09-10	5,25	79	1,75	2	1,52	2	3,50	17	14,58	82	8,25	7	189	09-10
10-11	4,25	64	1,25	2	7,89	9	3,25	16	11,46	64	9,00	8	162	10-11
11-12	3,00	45	3,50	5	4,06	5	2,50	12	10,42	58	10,25	9	134	11-12
12-13	3,50	53	4,50	6	12,65	14	13,00	63	10,42	58	8,75	8	202	12-13
13-14	5,50	83	3,25	4	17,54	20	11,75	57	10,42	58	7,75	7	229	13-14
14-15	6,00	90	4,50	6	10,96	12	6,00	29	12,50	70	5,60	5	213	14-15
15-16	4,75	72	3,40	5	9,32	10	7,00	34	13,54	76	7,00	6	203	15-16
16-17	6,00	90	4,75	7	8,51	10	11,75	57	9,38	52	8,75	8	224	16-17
17-18	7,50	113	8,00	11	3,27	4	13,75	67	1,04	6	7,00	6	207	17-18
18-19	4,50	68	11,50	16	2,87	3	7,00	34	0,00	0	5,25	5	125	18-19
19-20	4,25	64	12,70	17	3,37	4	2,50	12	0,00	0	3,75	3	101	19-20
20-21	2,00	30	9,50	13	2,46	3	2,00	10	0,00	0	1,75	2	57	20-21
21-22	0,50	8	8,50	12	0,00	0	1,25	6	0,00	0	1,00	1	26	21-22
22-23	0,25	4	8,00	11	0,00	0	1,50	7	0,00	0	1,25	1	23	22-23
23-24	0,00	0	5,25	7	0,00	0	0,50	2	0,00	0	0,65	1	10	23-24
Summe	100,00	1.506	100,00	137	100,00	112	100,00	488	100,01	559	100,00	86	2.888	Summe
Kommentar	EAR 1991						EAR 1991						245	Maximum

Maximum

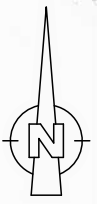
Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK, MU): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamt-Verkehr	Stunde
	Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr			
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert			
	1.506		137		112		488		559		86			
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01	0,25	4	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	4	00-01
01-02	0,20	3	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	3	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	03-04
04-05	0,00	0	0,00	0	0,00	0	1,00	5	0,00	0	0,25	0	5	04-05
05-06	0,25	4	0,00	0	0,00	0	6,75	33	0,00	0	1,50	1	38	05-06
06-07	0,90	14	3,00	4	3,10	3	22,20	108	0,00	0	3,00	3	132	06-07
07-08	2,00	30	3,25	4	6,79	8	28,70	140	2,08	12	8,00	7	201	07-08
08-09	2,50	38	1,50	2	8,18	9	8,75	43	17,71	99	10,40	9	200	08-09
09-10	2,75	41	2,00	3	3,03	3	1,75	9	13,54	76	8,75	8	139	09-10
10-11	3,50	53	2,25	3	6,37	7	1,00	5	12,50	70	10,25	9	146	10-11
11-12	5,25	79	4,00	5	6,46	7	0,50	2	9,38	52	9,90	9	155	11-12
12-13	7,50	113	4,90	7	19,96	22	5,20	25	7,29	41	7,00	6	214	12-13
13-14	7,00	105	3,50	5	6,27	7	13,40	65	11,46	64	6,50	6	252	13-14
14-15	4,25	64	5,00	7	9,62	11	5,40	26	13,54	76	6,00	5	189	14-15
15-16	6,50	98	5,25	7	9,95	11	1,75	9	5,21	29	7,75	7	161	15-16
16-17	14,00	211	6,00	8	6,20	7	1,25	6	7,29	41	6,75	6	279	16-17
17-18	13,75	207	12,00	16	5,36	6	1,00	5	0,00	0	5,00	4	239	17-18
18-19	10,40	157	15,20	21	2,78	3	0,25	1	0,00	0	3,75	3	185	18-19
19-20	6,00	90	17,75	24	4,24	5	0,40	2	0,00	0	3,25	3	124	19-20
20-21	3,75	56	9,90	14	1,67	2	0,00	0	0,00	0	1,45	1	73	20-21
21-22	3,50	53	2,25	3	0,00	0	0,70	3	0,00	0	0,25	0	59	21-22
22-23	3,75	56	1,25	2	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,25	0	58	22-23
23-24	2,00	30	1,00	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	31	23-24
Summe	100,00	1.506	100,00	137	99,98	112	100,00	488	100,00	559	100,00	86	2.888	Summe
Kommentar	EAR 1991						EAR 1991						279	Maximum

Maximum

Ausbau Knoten Faulmannstraße mit barrierefreien Straßenbahn- und Bushaltestellen gem. PFV durch die LH Magdeburg



Legende:

- Grenze B-Planentwurf - - - - -
- geplante Baumaßnahmen im Zusammenhang mit B-Plan —
- 1. Ausbau Straßenzug Alt Salbke - Alt Westerhüsen Zwischenlösung
- 2. Ausbau der Erschließungsstraßen u. -wege im B-Plan-Gebiet
- geplante Baumaßnahmen der LH Magdeburg —

Maßnahmenliste

- | Nr. | Beschreibung |
|---------------------------------------|--|
| a | Herstellung Anbindung Planstr. D2 an Straße Alt Salbke |
| b | barr. Ausbau Straßenbahnhaltestellen S-Bahnhof SO |
| c | Herstellung Anbindung Planstr. F1 an Straße Alt Westerhüsen |
| d | Herstellung Sammelstraßen |
| e | Herstellung Wohnstraßen/-wege und Quartiersplätze |
| f | Herstellung Fuß- und Radwegverbindungen |
| g | Herstellung Teilabschnitt Elbe-Radweg |
| h | Personenaufzug am S-Bahnhof SO (Empfehlung für DB-AG und NASA) |

Verkehrsuntersuchung
B-Plan 483-6
"Fahlberg-List"

Übersichtsplan Verkehrserschließungsmaßnahmen
Anlage: 13

Ingenieurbüro Buschmann GmbH

Eichenweg 24, 39120 Magdeburg
Tel.: 0391/6 21 34 26
E-Mail: info@ing-buero-buschmann.de

Magdeburg, im Mai 2024

