

VERKEHRSUNTERSUCHUNG

Gemeinde Radbruch, Bebauungsplan Nr. 26

„Gewerbegebiet Op´n Barweg“

Inhaltsverzeichnis

1. Örtliche Situation.....	1
1.1. Lage des Plangebiets.....	1
1.2. Geplante Maßnahme.....	2
2. Vorgehen zur Abschätzung der Verkehrsmengen	3
2.1. Abschätzung der Verkehrsmengen	4
2.1.1. Ermittlung der Strukturgrößen.....	4
2.1.2. Verkehrsaufkommen.....	5
2.1.3. Tagesbelastung und Stundenwerte	7
3. Verteilung auf das umliegende Straßennetz	7
4. Fazit	8

Abkürzungen

FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
MIV	motorisierter Individualverkehr
MSV	maßgebende stündliche Verkehrsstärke
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
GRZ	Grundflächenzahl

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Luftbild (Google Maps 2021).....	1
Abbildung 2: Gestaltungsplan (WRS Architekten & Stadtplaner)	2

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Nettobaulandfläche der Plangebiete	4
Tabelle 2: Mittelwerte des zu erwartenden Verkehrs	7

Quellenverzeichnis

Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff. „Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung.“ August 2011.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen.
„Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen.“ Ausgabe 2006.

1. Örtliche Situation

1.1. Lage des Plangebiets

Die Gemeinde Radbruch liegt im Norden Niedersachsens zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und der Stadt Lüneburg. Das Bebauungsplangebiet Nr. 26 „Gewerbegebiet Op´n Barweg“ befindet sich im Norden von Radbruch. Es wird im Süden durch einen entlang der Haupteisenbahnstrecke 1720 Lehrte – Hamburg-Harburg verlaufenden Wirtschaftsweg und im Südwesten von Einfamilienhausbebauung, sowie einer Gewerbehalle begrenzt. Im Norden und Osten befinden sich landwirtschaftlich genutzte Flächen mit vereinzelter Wohnbebauung. Zusätzlich beinhaltet das Gewerbegebiet Op´n Barweg einen Teil östlich der Rottorfer Straße. Das Plangebiet besitzt eine Gesamtfläche von ca. 3,7 ha.



Abbildung 1: Luftbild (Google Maps 2021)

1.2. Geplante Maßnahme

Die östlichen Flächen des Gewerbegebietes Op'n Barweg werden über eine Stichstraße mit Wendeplatz erschlossen. Eine Grundflächenanzahl von 0,5, sowie eine maximal zweigeschossige Bauweise ist in diesem Bereich vorgeschrieben. Der westliche Teilabschnitt ist über die Straße Bei den Linden zu erreichen. Er wird mit einer GRZ von 0,7 geplant und die maximale Bauhöhe beträgt 10 m.



Abbildung 2: Gestaltungsplan (WRS Architekten & Stadtplaner)

2. Vorgehen zur Abschätzung der Verkehrsmengen

Um die zu erwartenden Verkehrsmengen möglichst realistisch abzuschätzen, wird ein Verfahren gewählt, welches jeweils einen Mindest- und Maximalwert bei den anzunehmenden Parametern berücksichtigt. Aus dem arithmetischen Mittel der Eingangswerte ergibt sich eine hinreichend genaue, den Regelwerken entsprechende Abschätzung der Verkehrsmengen (Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff).

Bei der Ermittlung der Mittelwerte führen systembedingt die notwendigen Rundungen zu minimalen Abweichungen gegenüber den Einzelwerten.

Nachfolgend werden die Verfahrensschritte einzeln erläutert.

2.1. Abschätzung der Verkehrsmengen

Zur Abschätzung der Verkehrsmengen wird das Plangebiet in die zwei Teilabschnitte GE 1 und GE 2 aufgeteilt, da eine unterschiedliche Grundflächenzahl vorliegt. Im Folgenden wird für den östlichen Teilabschnitt des B-Plans Nr. 26 das Kürzel GE 2 und für den westlichen Teilabschnitt GE 1 verwendet. Die Nettobaulandfläche ist in folgender Tabelle dargestellt. Hier werden von der Bruttobaulandfläche öffentliche Verkehrs- und Versorgungsflächen, öffentliche Grün- und Spielflächen sowie eventueller Gemeindebedarf abgezogen.

GE 1	GE 2
10.463,56 m ² ~ 1,05 ha	17.469,03 m ² ~ 1,75 ha

Tabelle 1: Nettobaulandfläche der Plangebiete

Die Menge des aufkommenden Verkehrs hängt maßgeblich von der Art der baulichen Nutzung und der nutzbaren Fläche ab. Die Art der baulichen Nutzung ist derzeit noch nicht bekannt, jedoch werden Tankstellen, Anlagen für sportliche Zwecke, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke sowie Vergnügungsstätten ausgeschlossen. Ebenfalls wird die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben untersagt. Vorrangig sollen sich Dienstleistungsgewerbe und Handwerksbetriebe in dem neu entstehenden Gewerbegebiet ansiedeln.

2.1.1. Ermittlung der Strukturgrößen

Für das geplante Gewerbegebiet liegt derzeit noch keine genaue Planung für die Art der baulichen Nutzung vor. Daher wird die Beschäftigtenanzahl über die Nettobaulandfläche abgeschätzt. Für GE 1 wird eine Beschäftigungsdichte von 60 bis 100 Beschäftigten pro ha und für GE 2 50 bis 90 Beschäftigten pro ha aufgrund der geringeren GRZ angenommen. Sollten sich vermehrt Dienstleistungsgewerbe (Büronutzungen) ansiedeln, ist ein höherer Wert anzunehmen im Vergleich zu einer hauptsächlichlichen Nutzung durch handwerkliche Betriebe.

Insgesamt ist mit **151 bis 263 Beschäftigten** zu rechnen.¹

2.1.2. Verkehrsaufkommen

Bei der Planung eines Gewerbegebietes sind drei verschiedene Verkehrsarten zu beachten. Der Beschäftigten-, der Kunden- und der Wirtschaftsverkehr. Die Abschätzung des Verkehrsaufkommens wird nachfolgend dargestellt.

Beschäftigtenverkehr

Für die Beschäftigten wird eine Anwesenheit von 85% und 2,5 bis 3 Wege pro Person und Tag angenommen. Dadurch ist mit **321 bis 671 Wegen pro Werktag** zu rechnen.

Im Allgemeinen gilt, dass unter günstigen Voraussetzungen, d.h. bei Erreichbarkeit von Nahversorgungs- und Gemeinbedarfseinrichtungen auf kurzen Wegen und attraktiver ÖPNV-Erschließung der Pkw-Anteil nur etwa 30 % aller Wege beträgt. Im umgekehrten Fall, d.h. bei fehlenden oder weit entfernten Nahversorgungs- und Gemeinbedarfseinrichtungen und nicht attraktiver ÖPNV-Anbindung, beträgt der Pkw-Anteil ca. 70 %. In ländlichen Gegenden geht der PKW-Anteil gegen 100 %.

Die Gemeinde Radbruch liegt in einer ländlichen Region. Dies führt zu längeren Wegen, sollten die Beschäftigten nicht in Radbruch wohnhaft sein. Mit der Bahnstrecke des RB 31 besitzt das Gewerbegebiet jedoch eine gute Schienenanbindung, welches einen Teil der Beschäftigten zur Nutzung des ÖPNV motivieren kann. Aufgrund dessen wird ein **MIV-Anteil von 70 bis 90 %** angenommen. Für den Pkw-Besatzungsgrad wird 1,1 gewählt. Somit ergeben sich **204 bis 549 Pkw- Fahrten pro Werktag** aus dem Beschäftigtenverkehr.²

¹ Die Berechnungen sind tabellarisch in der Anlage 1 „Strukturgrößen“ aufgeführt.

² Die Berechnungen sind tabellarisch in der Anlage 2 „Verkehrsgrößen Kfz“ aufgeführt.

Kundenverkehr

Der Kundenverkehr wird über die Anzahl der Beschäftigten bestimmt. Da sich in dem Plangebiet lediglich wenig publikumsorientierte Betriebe ansiedeln sollen, wird mit 0,5 bis 1,5 Wegen pro Beschäftigten gerechnet. Der MIV-Anteil und Pkw-Besatzungsgrad verhält sich wie bei dem Beschäftigtenverkehr. Dies führt zu **48 bis 323 Pkw-Fahrten** im Kundenverkehr. ²

Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr ist stark von der Art der baulichen Nutzung abhängig. Handwerk und kleine Dienstleistungsbetriebe zeichnen sich durch einen hohen, Produktionsbetriebe durch einen niedrigen Wert aus. Mit 0,7 bis 1,5 Kfz Fahrten pro Beschäftigten und Werktag ist mit 106 bis 395 Kfz-Fahrten pro Tag durch den internen Wirtschaftsverkehr zu rechnen. Zusätzlich werden 15 % externe Wirtschaftswege außerhalb des Plangebietes angesetzt. Dies führt zu **136 bis 477 Kfz Fahrten durch den gesamten Wirtschaftsverkehr**. Ein angenommener Schwerverkehrsanteil von 10 % führt zu **14 bis 48 Schwerverkehrs-Fahrten pro Werktag**. ²

ÖPNV

Bei einem Wegeanteil des ÖPNV von 5 bis 10% ist mit **9 bis 43 ÖPNV-Fahrten** zu rechnen. In die Abschätzung zählen nur Wege aus dem Beschäftigten- und Kundenverkehr. Wirtschaftswege werden in der Regel mit dem Kfz bewältigt. ³

Gesamtverkehr

Insgesamt ist mit **388 bis 1349 Kfz-Fahrten pro Werktag** zu rechnen. Dieser Wert lässt sich besser konkretisieren, sobald mehr Strukturdaten des Plangebiets, insbesondere die Art der baulichen

³ Die Berechnungen sind tabellarisch in der Anlage 3 „Verkehrsgrößen ÖPNV“ aufgeführt.

Nutzung bekannt sind. Die folgende Tabelle zeigt die Mittelwerte des zu erwartenden Verkehrs.

Art des Verkehrs	Kfz Fahrten pro Tag
Gesamtverkehr	872
Beschäftigtenverkehr	378
Kundenverkehr	186
Wirtschaftsverkehr	308

Tabelle 2: Mittelwerte des zu erwartenden Verkehrs

2.1.3. Tagesbelastung und Stundenwerte

Teilt man diese Gesamtleistung nun auf richtungsbezogene Einzelströme auf, so ergeben sich als Quell- bzw. Zielverkehr im Mittel **436 Kfz pro Werktag**.

Unter Berücksichtigung der normierten Tagesganglinie (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen) sind für die vorliegende Nutzung **maximal 47 Fahrzeuge** in der Zeit von **17 bis 18 Uhr** als Quellverkehr und **maximal 69 Fahrzeuge** als Zielverkehr in der Zeit von **7 bis 8 Uhr** zu erwarten.⁴

3. Verteilung auf das umliegende Straßennetz

Der Anschluss des Plangebietes an das übergeordnete Straßennetz erfolgt über die Rottorfer Straße. Im Norden führt sie zur Gemeinde Rottorf und weiterführend zu der Bundesautobahn 39. Dieser Weg gilt als schnellste Verbindung Richtung Winsen und Lüneburg. Im Süden führt der Rottorfer Weg zum Zentrum von Radbruch,

⁴ Die Berechnungen sind tabellarisch in der Anlage 4 „Kfz-Stundenwerte“ aufgeführt.

sowie zu untergeordneten Landesstraßen zwischen den umliegenden Gemeinden und einer weiteren Auffahrt der Bundesautobahn 39. Anhand diese Einschätzung wird sich der Verkehr in der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde zu gleichen Teilen in Richtung Norden und Richtung Süden aufteilen.

ÖPNV-Fahrten werden vorrangig auf der Schiene bewältigt. Der Bahnhof Radbruch liegt in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet. Die Menge der neuen zu erwartenden Fahrgäste wirkt sich nicht erheblich auf den täglichen Beförderungsvorgang aus.

4. Fazit

Aus den dargelegten Untersuchungsergebnissen werden zusammenfassend die folgenden Schlussfolgerungen abgeleitet.

Sowohl für den Kfz-Verkehr auf der Rottorfer Straße, als auch den ÖPNV entstehen durch den zu erwartenden Verkehr aus dem Plangebiet keine erheblichen Einschränkungen in der Verkehrsqualität. Diese wurde anhand des vorliegenden Straßenquerschnittes und Vergleichszählungen in der Radbrucher Straße abgeschätzt. Die ermittelten Werte können konkretisiert werden, sobald die Art der baulichen Nutzung feststeht und eine entsprechende Verkehrszählung an dem betreffenden Knotenpunkt durchgeführt wurde.

Verfasst:

Pinneberg, den 26.11.2021

d+p ■ dänekamp und partner
BERATENDE INGENIEURE VBI

i.A. Dipl.-Ing. Falk Derendorf
(Projektleiter)

Dipl.-Ing. Wolfgang Nolte
(Geschäftsführer)

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

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

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

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

Gebiet	Nutzung	Fläche (brutto) in ha	Beschäftigten-dichte	
			B/ha	
			Min	Max
GE1	GE			
GE2	GE			
Summe				

Beschäftigte	
Min	Max

(3.1.4) Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Netto-Baulandfläche und Beschäftigtendichte (abhängig vom Baugebietstyp)

Gebiet	Nutzung	Fläche (netto) in ha	Beschäftigten-dichte	
			B/ha	
			Min	Max
GE1	GE	1,1	60,0	100,0
GE2	GE	1,8	50,0	90,0
Summe		2,8		

Beschäftigte	
Min	Max
63	105
88	158
151	263

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

<u>Gebiet</u>	Nutzung	Gr.stücks- fläche	GFZ	BGF in qm	BGF/Beschäftigtem	
		in qm	<u>GFZ</u>		<u>BGF/Beschäftigtem</u>	
					Max	Min
GE1	GE					
GE2	GE					
Summe						

Beschäftigte	
Min	Max

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Beschäftigtenanzahl

<u>Gebiet</u>	Nutzung	Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über BGF/NFL		Abschätzung über GFZ	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
GE1	GE			63	105						
GE2	GE			88	158						
Summe				151	263						

Beschäftigte	
<u>Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung</u>	
Min	Max
63	105
88	158
151	263

3.4 Gewerbegebiete (GE, GI): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

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

Gewerbliche Nutzung: Beschäftigtenverkehr:

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Anwesenheit	Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werntag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung
		Min	Max	in %	Wege/B/d		Min	Max	in %		Pers./Pkw
					Min	Max			Min	Max	
GE1	GE	63	105	85	2,5	3,0	134	268	70	90	1,1
GE2	GE	88	158	85	2,5	3,0	187	403	70	90	1,1
				100							
				100							
				100							
Summe		151	263				321	671			

Pkw-Fahrten/ Werntag	
Min	Max
85	219
119	330
204	549

Gewerbliche Nutzung: Kundenverkehr

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werntag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung
		Min	Max	Wege/B/d		Min	Max	in %		Pers./Pkw
				Min	Max			Min	Max	
GE1	GE	63	105	0,5	1,5	32	158	70	90	1,1
GE2	GE	88	158	0,5	1,5	44	237	70	90	1,1
Summe		151	263			76	395			

Pkw-Fahrten/ Werntag	
Min	Max
20	129
28	194
48	323

Gebietsbezogener Wirtschaftsverkehr und Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Kfz-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Kfz-Fahrten Werktag		Zuschlag extern. WiV	Kfz-Fahrten Werktag		Kfz-Fahrten/ Werktag	
		Min	Max	Wirtschaftsverkehr		interner Wirtschaftsverkehr			externer Wirtschaftsverkehr		gesamter Wirtschaftsverkehr	
						Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min
GE1	GE	63	105	0,70	1,50	44	158	15	13	33	57	190
GE2	GE	88	158	0,70	1,50	62	237	15	18	50	79	287
Summe		151	263			106	395		31	82	136	477

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
162	538
226	811
388	1.349

Schwerverkehr

Gebiet	Nutzung	Kfz-Fahrten/ Werktag		Anteil Schwer-V.
		Wirtschaftsverkehr		
		Min	Max	
GE1	GE	57	190	10
GE2	GE	79	287	10
Summe		136	477	

Fahrten Schwer-V./ Werktag	
Wirtschaftsverkehr	
Min	Max
6	19
8	29
14	48

Gewerbegebiete (GE, GI): Gesamtverkehr

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

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung					
		Beschäftigten-Verkehr Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Gesamtverkehr Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
GE1	GE	134	268	32	158	165	425
GE2	GE	187	403	44	237	231	640
Summe		321	671	76	395	396	1.065

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): ÖPNV

ÖPNV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung			
		Beschäftigten-Verkehr		Kunden-Verkehr	
		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max
GE1	GE	5	10	5	10
GE2	GE				

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

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung					
		Beschäftigten-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Kunden-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Gesamtverkehr ÖPNV-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
GE1	GE	7	27	2	16	9	43
GE2	GE						
Summe		7	27	2	16	9	43

Gewerbegebiete (GE, GI): Kfz-Verkehr

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

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung								Gewerbl. Nutzung	
		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten		Schwerverkehr-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
GE1	GE	85	219	20	129	57	190	162	538	6	19
GE2	GE	119	330	28	194	79	287	226	811	8	29
Summe		204	549	48	323	136	477	388	1.349	14	48

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

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung		
		Beschäftigten-Verkehr	Kunden-Verkehr	Wirtschafts-Verkehr
		<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %
GE1	GE	0	0	0
GE2	GE	0	0	0
		0	0	0
		0	0	0
		0	0	0

Gewerbegebiete (GE, GI): Kfz-Verkehr

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

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung								Gewerbl. Nutzung	
		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten		Schwerverkehr-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
GE1	GE	85	219	20	129	57	190	162	538	6	19
GE2	GE	119	330	28	194	79	287	226	811	8	29
Summe		204	549	48	323	136	477	388	1.349	14	48

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

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung								Gewerbl. Nutzung	
		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Wirtschafts-Verkehr Kfz		Quell-/Zielverkehr Kfz		Schwerverkehr Lkw > 3,5 to	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
GE1	GE	43	110	10	65	29	95	82	270	3	10
GE2	GE	60	165	14	97	40	144	114	406	4	15
Summe		103	275	24	162	69	239	196	676	7	25

	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe	189	93	154	436	16

Gewerbegebiete (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Gewerbliche Nutzung						Beschäftigten-V. Kunden-Verkehr Wirtschafts-Verkehr						Gesamt-Verkehr	Stunde
	Beschäftigten-V. Bezugswert		Kunden-Verkehr Bezugswert		Wirtschafts-Verkehr Bezugswert		Beschäftigten-V. Bezugswert		Kunden-Verkehr Bezugswert		Wirtschafts-Verkehr Bezugswert			
	189	93	154	0	0	0	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw		
00-01	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			0	0	01-02
02-03	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			0	0	03-04
04-05	0,00	0	0,00	0	0,00	0			0			0	0	04-05
05-06	1,00	2	0,00	0	1,00	2			0			0	3	05-06
06-07	2,00	4	0,00	0	1,75	3			0			0	6	06-07
07-08	4,50	9	0,00	0	4,75	7			0			0	16	07-08
08-09	5,25	10	3,50	3	6,50	10			0			0	23	08-09
09-10	3,50	7	5,40	5	8,25	13			0			0	24	09-10
10-11	3,25	6	7,60	7	9,00	14			0			0	27	10-11
11-12	2,50	5	8,60	8	10,25	16			0			0	29	11-12
12-13	13,00	25	8,70	8	8,75	13			0			0	46	12-13
13-14	11,75	22	5,90	5	7,75	12			0			0	40	13-14
14-15	6,00	11	6,00	6	5,60	9			0			0	26	14-15
15-16	7,00	13	5,90	5	7,00	11			0			0	29	15-16
16-17	11,75	22	8,40	8	8,75	13			0			0	43	16-17
17-18	13,75	26	10,60	10	7,00	11			0			0	47	17-18
18-19	7,00	13	13,60	13	5,25	8			0			0	34	18-19
19-20	2,50	5	12,60	12	3,75	6			0			0	22	19-20
20-21	2,00	4	3,20	3	1,75	3			0			0	9	20-21
21-22	1,25	2	0,00	0	1,00	2			0			0	4	21-22
22-23	1,50	3	0,00	0	1,25	2			0			0	5	22-23
23-24	0,50	1	0,00	0	0,65	1			0			0	2	23-24
Summe	100,00	189	100,00	93	100,00	154	0,00	0	0,00	0	0,00	0	436	Summe
Komment.													47	Maximum

Maximum

Gewerbegebiete (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Gewerbliche Nutzung						Beschäftigten-V. Kunden-Verkehr Wirtschafts-Verkehr						Gesamt-Verkehr	Stunde
	Beschäftigten-V. Bezugswert		Kunden-Verkehr Bezugswert		Wirtschafts-Verkehr Bezugswert		Beschäftigten-V. Bezugswert		Kunden-Verkehr Bezugswert		Wirtschafts-Verkehr Bezugswert			
	189	93	154	0	0	0	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw		
00-01	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04
04-05	1,00	2	0,00	0	0,25	0		0		0		0	2	04-05
05-06	6,75	13	0,00	0	1,50	2		0		0		0	15	05-06
06-07	22,20	42	0,00	0	3,00	5		0		0		0	47	06-07
07-08	28,70	54	2,70	3	8,00	12		0		0		0	69	07-08
08-09	8,75	17	5,05	5	10,40	16		0		0		0	37	08-09
09-10	1,75	3	8,65	8	8,75	13		0		0		0	25	09-10
10-11	1,00	2	8,75	8	10,25	16		0		0		0	26	10-11
11-12	0,50	1	7,35	7	9,90	15		0		0		0	23	11-12
12-13	5,20	10	6,75	6	7,00	11		0		0		0	27	12-13
13-14	13,40	25	4,95	5	6,50	10		0		0		0	40	13-14
14-15	5,40	10	6,05	6	6,00	9		0		0		0	25	14-15
15-16	1,75	3	6,95	6	7,75	12		0		0		0	22	15-16
16-17	1,25	2	9,65	9	6,75	10		0		0		0	22	16-17
17-18	1,00	2	12,00	11	5,00	8		0		0		0	21	17-18
18-19	0,25	0	14,10	13	3,75	6		0		0		0	19	18-19
19-20	0,40	1	7,05	7	3,25	5		0		0		0	12	19-20
20-21	0,00	0	0,00	0	1,45	2		0		0		0	2	20-21
21-22	0,70	1	0,00	0	0,25	0		0		0		0	2	21-22
22-23	0,00	0	0,00	0	0,25	0		0		0		0	0	22-23
23-24	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	23-24
Summe	100,00	189	100,00	93	100,00	154	0,00	0	0,00	0	0,00	0	436	Summe
Komment.													69	Maximum

Maximum