Markt Schliersee

Verkehrsuntersuchung

zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan "Stolzenbergstraße" in Schliersee-Neuhaus

Stand 15. Juli 2022

Bearbeitung:

Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr GmbH
Josephspitalstraße 7 - 80331 München
Tel 089 / 54 21 55-0 Fax 089 / 54 21 55-11
post@pslv.de - www.stadt-land-verkehr.de

Stellungnahme

- Stand 15. Juli 2022 -

Inhalt | Seite

1	Aufgabenstellung	1
2	Lage und Erschließung	1
3	Verkehrliche Ausgangssituation	2
	3.1 Ergebnisse der Verkehrszählung 2020	2
	3.2 Allgemeine Verkehrsentwicklung bis 2035	3
	3.3 Prognose Nullfall 2035	3
4	Verkehrsprognosen für die Planungen	4
	4.1 Nutzungsstrukturelle Vorgaben	4
	4.2 Neuverkehr durch die Planungen	4
	4.3 Mehrverkehr an den Knotenpunkten durch die Planungen	5
5	Auswirkungen der Planungen im Straßennetz	6
	5.1 Prognose Planfall 2035	6
	5.2 Auswirkungen zu den Spitzenstunden: Grundlagen der Leistungsfähigkeitsberechnungen	6
	5.3 Auswirkungen zu den Spitzenstunden: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen	6
6	Zusammenfassung	9
7	Ergänzung zum Planstand 2022	10
	7.1 Änderungen der geplanten Nutzungen	10
	7.2 Wechselwirkung mit dem geplanten Einzelhandels-Bauvorhaben (Josefstaler Straße)	11

Anlagen

1	Verkehrsbelastungen Bestand 2020
2	Verkehrsbelastungen Nullfall 2035
3	Prognose Mehrverkehr aus den Planungen
4	Prognose Verkehrsbelastungen Planfall 2035
5	Leistungsfähigkeit Knotenpunkte Definition Qualitätsstufen
6	Leistungsfähigkeit Knotenpunkte Bestand 2020
7	Leistungsfähigkeit Knotenpunkte Nullfall 2035
8	Leistungsfähigkeit Knotenpunkte Planfall 2035

1 AUFGABENSTELLUNG

Die Marktgemeinde Schliersee plant in der Stolzenbergstraße im Ortsteil Neuhaus die Aufstellung eines Vorhabenbezogenen Bebauungsplans für einen Hotelkomplex mit etwa 200 Betten und diversen flankierenden Nutzungen.

Dieses Verkehrsgutachten zeigt das durch die Planungen zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen sowie dessen Auswirkungen auf die bestehenden Anschlüsse der Wendelsteinstraße und der Josefstaler Straße an die Bundesstraße B 307 auf.

2 LAGE UND ERSCHLIESSUNG

Das Planungsgebiet liegt in der Stolzenbergstraße im Westen des Schlierseer Ortsteils Neuhaus (siehe Abbildung 1). Diese ist im Norden über die Wendelsteinstraße und im Süden über die Dürnbachstraße und die Josefstaler Straße an die Bundesstraße B 307 (Neuhauser Straße beziehungsweise Bayrischzeller Straße) und somit an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Der Bahnhof Fischhausen-Neuhaus liegt fußläufig in etwa 500 Metern Entfernung. Von dort verkehren im Stundentakt Züge der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) in Richtung München beziehungsweise Bayrischzell.

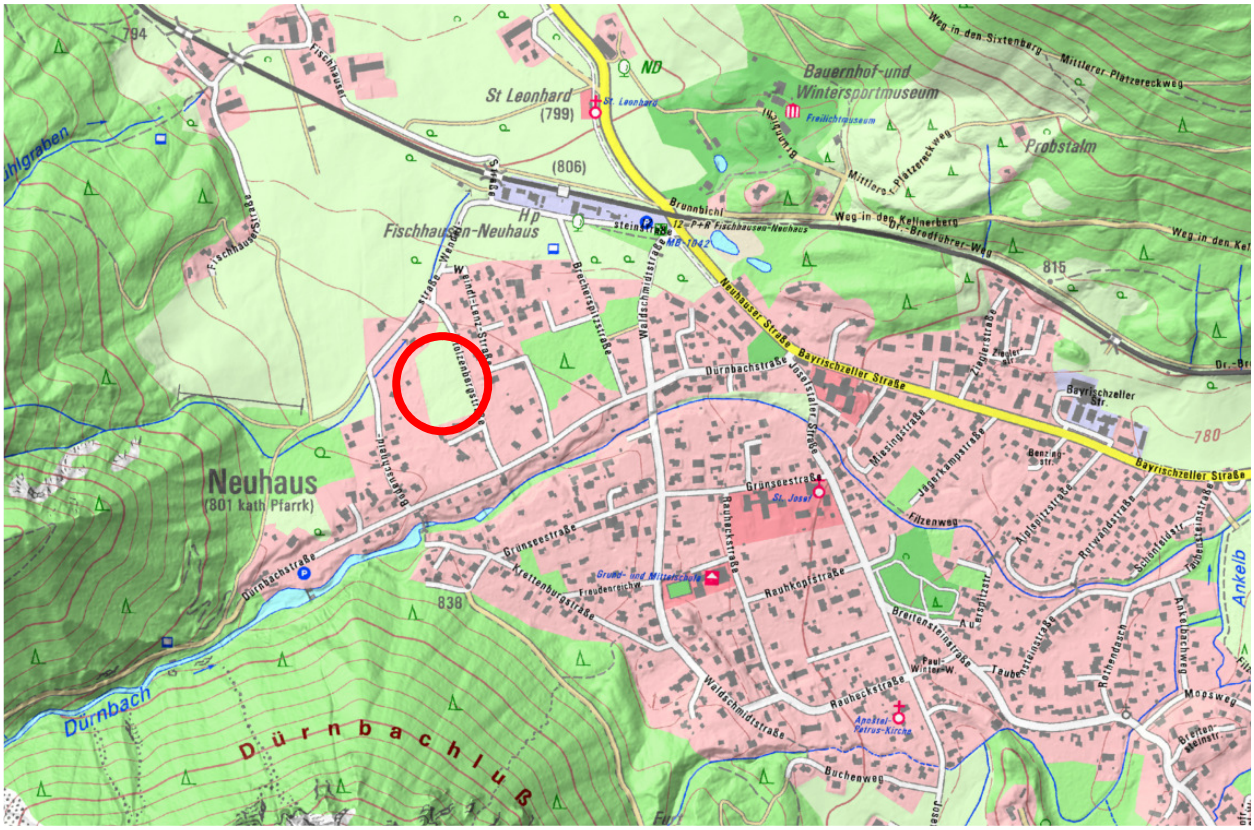


Abbildung 1: Lage des Planungsgebietes im Verkehrswegenetz
[Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung, 2020]

3 VERKEHRLICHE AUSGANGSSITUATION

3.1 Ergebnisse der Verkehrszählung 2020

Im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung werden am Dienstag, den 14. Januar 2020 durch die Firma Schuh & Co. KG an den beiden Knotenpunkten Nord (Neuhauser Straße/ Wendelsteinstraße) sowie Süd (Neuhauser Straße/ Bayrischzeller Straße/ Josefstaler Straße) über 24 Stunden videobasierte Verkehrszählungen durchgeführt.

Im Rahmen einer Plausibilitätsprüfung werden die erhobenen Werte der Bundesstraße B 307 mit den DTVw-Werten des Bayerischen Straßeninformationssystems (BAYSIS) aus dem Jahr 2015 abgeglichen. Aufgrund der guten Übereinstimmung der Werte wird trotz der Durchführung der Verkehrszählung in einem Wintermonat davon abgesehen, die Zählergebnisse mit Hilfe eines Monatsfaktors hochzurechnen.

Die Belastungswerte für den Bestand 2020 sind in den Anlagen 1 dargestellt und für den Tagesverkehr in der folgenden Tabelle 1 zusammengefasst:

Tabelle 1: Tagesverkehr Bestand 2020 (gerundet auf 50/ 25 Fahrzeuge (Kfz/ SV) beziehungsweise Zehntel-Prozent)

Straßenabschnitt	Kfz-Verkehr	Schwerverkehr	
	Kfz-F./24 Std.	*SV-F./24 Std.*	*SV-Anteil [%]*
Neuhauser Straße (nördlich Wendelsteinstraße)	9.600	375	3,9
Neuhauser Straße (südlich Wendelsteinstraße)	9.250	375	4,1
Neuhauser Straße (nördlich Josefstaler Straße)	9.400	375	4,0
Bayrischzeller Straße (südlich Josefstaler Straße)	7.950	325	4,1
Wendelsteinstraße (westlich Neuhauser Straße)	1.600	100	6,3
Josefstaler Straße (westlich Neuhauser Straße)	3.550	125	3,5

Die Gesamtbelastung des Knotenpunktes Nord (Neuhauser Straße/ Wendelsteinstraße) beträgt somit etwa 10.200 Kfz/24h, die des Knotenpunktes Süd (Neuhauser Straße/ Bayrischzeller Straße/ Josefstaler Straße) etwa 10.500 Kfz/24h. Die Stärke der Verkehrsbelastung der einzelnen Knotenpunktarme spiegelt hierbei die bestehende Vorfahrtsregelung wider: Die bevorrechtigte Bundesstraße B 307 ist jeweils deutlich stärker belastet als die beiden untergeordneten Straßen, wobei die Josefstaler Straße wiederum deutlich mehr Verkehr abwickelt als die Wendelsteinstraße.

Im Vergleich der beiden Spitzenstunden (siehe Anlage 1) zeigt sich, dass die Abendspitzenstunde eine etwas höhere Gesamtverkehrsbelastung aufweist als die Morgenspitzenstunde. Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass auf der Bundesstraße B 307 in beiden Spitzenstunden der nordwärts gerichtete Kfz-Verkehr überwiegt.

3.2 Allgemeine Verkehrsentwicklung bis 2035

Obwohl die DTV-Werte auf der Bundesstraße B 307 innerhalb der letzten 10 Jahre tendentiell rückläufig sind, werden im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung für die allgemeine Verkehrsentwicklung bis zum Prognosehorizont 2035 (verkehrlicher Einfluss der baulichen Entwicklungen in Schliersee und Umgebung ohne das im Planfall berücksichtigte Bauvorhaben) auf der Bundesstraße B 307 pauschale Verkehrssteigerungen von etwa 5% im Tagesverkehr und etwa 2% zu den Spitzenstunden berücksichtigt. Auf den untergeordneten Straßen wird hingegen nicht mit Zunahmen gegenüber den Bestandsbelastungen gerechnet.

3.3 Prognose Nullfall 2035

Die sich unter Berücksichtigung dieser Annahmen ergebenden Belastungswerte für den Prognose Nullfall 2035 sind in den Anlagen 2 dargestellt und für den Tagesverkehr in der folgenden Tabelle 2 zusammengefasst.

Tabelle 2: Tagesverkehr Prognose Nullfall 2035 (gerundet auf 50/ 25 Fahrzeuge (Kfz/ SV) beziehungsweise Zehntel-Prozent)

Straßenabschnitt	Kfz-Verkehr	Schwerverkehr	
	Kfz-F./24 Std.	*SV-F./24 Std.*	*SV-Anteil [%]*
Neuhauser Straße (nördlich Wendelsteinstraße)	10.050	400	3,8
Neuhauser Straße (südlich Wendelsteinstraße)	9.700	400	4,1
Neuhauser Straße (nördlich Josefstaler Straße)	9.850	400	4,1
Bayrischzeller Straße (südlich Josefstaler Straße)	8.350	350	4,2
Wendelsteinstraße (westlich Neuhauser Straße)	1.600	100	6,3
Josefstaler Straße (westlich Neuhauser Straße)	3.550	125	3,5

Die Gesamtbelastung des Knotenpunktes Nord (Neuhauser Straße/ Wendelsteinstraße) steigt durch die allgemeine Verkehrszunahme bis zum Prognosehorizont 2035 somit auf etwa 10.700 Kfz/24h, die des Knotenpunktes Süd (Neuhauser Straße/ Bayrischzeller Straße/ Josefstaler Straße) auf etwa 10.900 Kfz/24h. Die grundsätzlichen Aussagen sowohl zum Tagesverkehr als auch zu den Belastungen zu den Spitzenstunden ändern sich im Vergleich zum Bestand nur unwesentlich (auf jeweils etwas höherem Gesamtniveau).

4 VERKEHRSPROGNOSEN FÜR DIE PLANUNGEN

4.1 Nutzungsstrukturelle Vorgaben

Die Verkehrserzeugung der Planungen wird anhand eigener Erfahrungswerte sowie den Angaben des Marktes Schliersee zu den geplanten Entwicklungen beziehungsweise Orientierungswerten aus den folgenden Quellen ermittelt und auf Plausibilität überprüft:

1 Dr.-Ing. D. Bosserhoff, 2000: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung (Heft der Schriftenreihe des Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung)

2 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebiets Typen (Ausgabe 2006)

3 Dr.-Ing. D. Bosserhoff: Ver_Bau 2017 (Programm)

4.2 Neuverkehr durch die Planungen

Auf dem Grundstück in der Stolzenbergstraße sollen gemäß vorliegendem Betreiberkonzept folgende Nutzungen entstehen: ein Bio-Hotel mit etwa 38 Zimmern (sowie einem auch von externen Gästen nutzbaren Restaurant), ein Gasthof mit etwa 57 Zimmern, ein Gesundhaus mit vier bis fünf auch von externen Patienten nutzbaren Praxisräumen, vier Naturhäuser mit insgesamt etwa 12 Zimmern und ein Wohngebäude für 5 bis 10 Mitarbeiter.

Für die Prognose der Pkw-Fahrten der Hotelgäste wird neben der An- und Abreise zusätzlich im Sinne eines Worst-Case-Szenarios jeweils ein Ausflug pro Tag angesetzt.

Um auf der sicheren Seite zu sein, wird für die Hotelnutzungen zudem jeweils von einer Auslastung von etwa 75% ausgegangen (der bayerische Durchschnitt liegt bei etwa 65%).

Eine detaillierte Aufstellung der zur Berechnung angesetzten Parameterwerte sowie der sich daraus ergebenden prognostizierten Verkehrsmengen befindet sich in Anlage 3. Aufgrund der gemäß Betreiberkonzept geplanten gemeinsamen Organisation der einzelnen Hotelteile (Bio-Hotel, Gasthof, Naturhäuser) sowie der in Teilen externen Nutzern zur Verfügung stehenden Angeboten (Praxen, Restaurant) werden hierbei teilweise einzelne Parameter (beispielsweise Personal oder Anlieferung) gebündelt im Berechnungsteil zum Bio-Hotel aufgeführt.

Es wird durch die Planungen mit Neuverkehr von etwa 260 bis 270 Kfz-Fahrten/24h gerechnet. In der Morgenspitzenstunde wird Neuverkehr von etwa 30 Kfz-Fahrten/h erwartet (etwa 10 Kfz-Fahrten/h im Zielverkehr und etwa 20 Kfz-Fahrten/h im Quellverkehr), in der Abendspitzenstunde von etwa 40 Kfz-Fahrten/h (etwa 25 Kfz-Fahrten/h im Zielverkehr und etwa 15 Kfz-Fahrten/h im Quellverkehr).

Das ermittelte geringe Nachtverkehrsaufkommen von etwa 20 Kfz-Fahrten/8h entsteht durch spät zurückkehrende Hotelgäste sowie das Personal der Spät- beziehungsweise Frühschicht.

4.3 Mehrverkehr an den Knotenpunkten durch die Planungen

Es wird davon ausgegangen, dass der An- und Abreiseverkehr zum überwiegenden Teil aus/ in nördlicher Richtung über die Bundesstraße B 307 und weiterführend der Autobahn A 8 abgewickelt wird. Für den Ausflugsverkehr in die nähere Umgebung hingegen wird eine jeweils etwa hälftige Verteilung in Richtung Norden (Schliersee, Tegernsee, Isartal/ Bad Tölz, Rosenheim) beziehungsweise Osten (Spitzingsee, Bayrischzell/ Wendelstein) angesetzt.

Aufbauend auf diesen Annahmen wird daher damit gerechnet, dass etwa zwei Drittel des durch die Planungen zu erwartenden Neuverkehrs in Richtung Norden erfolgt und etwa ein Drittel in Richtung Süden. Aufgrund der geplanten Ausrichtung der Tiefgaragenausfahrt sowie der beengten Straßenverhältnisse im Verlauf der südlichen Stolzenbergstraße sowie der Dürnbachstraße wird davon ausgegangen, dass neben dem in Richtung Norden fließenden Verkehr ebenfalls ein Anteil des in Richtung Süden fließenden Verkehrs die Wendelsteinstraße zum Anschluss an die Bundesstraße B 307 nutzt.

Somit werden am Knotenpunkt Nord (Neuhauser Straße/ Wendelsteinstraße) etwa drei Viertel des prognostizierten Neuverkehrs (entspricht etwa 200 Kfz-Fahrten/24h) angesetzt (Verkehrsbeziehungen in die/ aus der Wendelsteinstraße sowohl aus/ in nördlicher als auch südlicher Richtung). Das verbleibende Viertel (entspricht etwa 70 Kfz-Fahrten/24h) wird am Knotenpunkt Süd (Neuhauser Straße/ Bayrischzeller Straße/ Josefstaler Straße) berücksichtigt (Verkehrsbeziehungen in die/ aus der Josefstaler Straße lediglich aus/ in südlicher Richtung).

Aufgrund der beengten Straßenverhältnisse insbesondere in der oberen Dürnbachstraße wird davon ausgegangen, dass die An- und Abfahrten des Schwerverkehrs ausschließlich über den Knotenpunkt Nord (Neuhauser Straße/ Wendelsteinstraße) erfolgen.

Die folgenden Tabelle 3 fasst an beiden Knotenpunkten den zu erwartenden Mehrverkehr für die Spitzenstunden zusammen.

Tabelle 3: Mehrverkehr an den Knotenpunkten durch die Planungen (Spitzenstundenanteile, gerundet auf 5 Fahrzeuge)

Spitzenstunden	Morgenspitzenstunde Kfz-Fahrten/h			Abendspitzenstunde Kfz-Fahrten/h		
	Ziel-verkehr	Quell-verkehr	Summe	Ziel-verkehr	Quell-verkehr	Summe
Knotenpunkt Nord (Neuhauser Straße/ Wendelsteinstraße)	5	15	20	20	10	30
Knotenpunkt Süd (Neuhauser Straße/ Bayrischzeller Straße/ Josefstaler Straße)	5	5	10	5	5	10

5 AUSWIRKUNGEN DER PLANUNGEN IM STRASSENNETZ

5.1 Prognose Planfall 2035

Die Belastungswerte für den Prognose Planfall 2035 (Addition des Mehrverkehrs aus den Planungen auf den Prognose Nullfall 2035) sind in den Anlagen 4 dargestellt und für den Tagesverkehr in der folgenden Tabelle 4 zusammengefasst.

Tabelle 4: Tagesverkehr Prognose Planfall 2035 (gerundet auf 50/ 25 Fahrzeuge (Kfz/ SV) beziehungsweise Zehntel-Prozent)

Straßenabschnitt	Kfz-Verkehr	Schwerverkehr	
	Kfz-F./24 Std.	*SV-F./24 Std.*	*SV-Anteil [%]*
Neuhauser Straße (nördlich Wendelsteinstraße)	10.250	400	3,9
Neuhauser Straße (südlich Wendelsteinstraße)	9.800	400	4,1
Neuhauser Straße (nördlich Josefstaler Straße)	9.850	400	4,1
Bayrischzeller Straße (südlich Josefstaler Straße)	8.450	350	4,1
Wendelsteinstraße (westlich Neuhauser Straße)	1.800	100	5,6
Josefstaler Straße (westlich Neuhauser Straße)	3.650	125	3,4

5.2 Auswirkungen zu den Spitzenstunden: Grundlagen der Leistungsfähigkeitsberechnungen

Auf Basis der erhobenen sowie der prognostizierten Verkehrsströme werden die Berechnungen zur Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte zu beiden Spitzenstunden überschlägig nach HBS 2015 durchgeführt.

Die Bewertungen der Leistungsfähigkeit in Form von Buchstaben entsprechen dem Berechnungsverfahren nach HBS 2015, wobei "A" die beste und "F" die schlechteste Beurteilung ("völlige Überlastung der Verkehrsanlage") darstellt.

Die Definition der Grenzwerte der mittleren Wartezeiten für die einzelnen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) ist in Anlage 5 dargestellt.

Ein Ergebnis im Bereich "D" mit mittleren Wartezeiten bis zu 45 Sekunden ist das Mindestergebnis, das angestrebt werden sollte.

5.3 Auswirkungen zu den Spitzenstunden: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen

Die Leistungsfähigkeit der unsignalisierten Knotenpunkte Nord (Neuhauser Straße/ Wendelsteinstraße) und Süd (Neuhauser Straße/ Bayrischzeller Straße/ Josefstaler Straße) im Bestand 2020 [siehe Anlage 6], zum Prognose Nullfall 2035 [siehe Anlage 7] sowie zum Prognose Planfall 2035 [siehe Anlage 8] jeweils zur Morgen- und Abendspitzenstunde ist in den folgenden Tabellen 5 und 6 vergleichend zusammengefasst.

Knotenpunkt Nord (Neuhauser Straße/ Wendelsteinstraße)

Tabelle 5: Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Nord (Neuhauser Straße/ Wendelsteinstraße)

Knotenpunkt Nord (Neuhauser Straße/ Wendelsteinstraße)	Bestand 2020		Prognose Nullfall 2035		Prognose Planfall 2035	
	Morgen-spitze	Abend-spitze	Morgen-spitze	Abend-spitze	Morgen-spitze	Abend-spitze
Qualitätsstufe (QSV) für gesamten Knotenpunkt	A	B	A	B	B	B
Ungünstigster Strom ausschlaggebend für Gesamtbewertung	4 (Linkseinb. Wendelstein)	4 (Linkseinb. Wendelstein)	4 (Linkseinb. Wendelstein)	4 (Linkseinb. Wendelstein)	4 (Linkseinb. Wendelstein)	4 (Linkseinb. Wendelstein)
mittlere Wartezeit [s]	9,7	12,6	9,8	12,9	10,2	13,2
Staulänge (l_{Stau}-99) Ungünstigster Strom [Pkw-Einheiten]	1	1	1	1	1	1

Die Ergebnisse zeigen, dass der unsignalisierte dreiarmige Knotenpunkt Nord (Neuhauser Straße/ Wendelsteinstraße) im Bestandsausbau unter der Bestandsbelastung 2020 in der Morgenspitzenstunde mit mittleren Wartezeiten von bis zu knapp unter 10 Sekunden noch die sehr gute Qualitätsstufe "A" und in der Abendspitzenstunde mit mittleren Wartezeiten von bis zu knapp 13 Sekunden die gute Qualitätsstufe "B" erreicht. Der für die Gesamtbewertung ausschlaggebende Knotenstrom ist jeweils der Linkseinbieger von der Wendelsteinstraße in die Neuhauser Straße (Nord), wobei sich in 99% der Fälle Rückstaus von maximal 6 Metern (entspricht etwa einer Pkw-Länge) bilden.

Die mittleren Wartezeiten ändern sich im Nullfall 2035 nur marginal – die Qualitätsstufen sowie die mittleren Rückstaulängen bleiben zu beiden Spitzenstunden jeweils unverändert.

Im Planfall 2035 wird in der Morgenspitzenstunde durch die Erhöhung der mittleren Wartezeit um etwa eine halbe Sekunde die Grenze zur guten Qualitätsstufe "B" knapp überschritten, die mittlere Rückstaulänge bleibt jedoch nach wie vor unverändert. In der Abendspitzenstunde haben die geringfügigen Erhöhungen der mittleren Wartezeiten keine Auswirkungen auf die Qualitätsstufe und die mittlere Rückstaulänge. Die bevorrechtigten Verkehrsströme auf der Bundesstraße B 307 werden durch den Neuverkehr der Planungen kaum beeinträchtigt und erreichen zu beiden Spitzenstunden auch im Planfall 2035 weiterhin die sehr gute Qualitätsstufe "A".

Der Knotenpunkt Nord (Neuhauser Straße/ Wendelsteinstraße) weist somit im Bestandsausbau ausreichend Reserven auf, um das durch die Planungen zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen leistungsfähig abwickeln zu können.

Knotenpunkt Süd (Neuhauser Straße/ Bayrischzeller Straße/ Josefstaler Straße)

Tabelle 6: Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Süd (Neuhauser Straße/ Bayrischzeller Straße/ Dürnbachstraße)

Knotenpunkt Süd (Neuhauser Straße/ Bayrischzeller Straße/ Josefstaler Straße)	Bestand 2020		Prognose Nullfall 2035		Prognose Planfall 2035	
	Morgen-spitze	Abend-spitze	Morgen-spitze	Abend-spitze	Morgen-spitze	Abend-spitze
Qualitätsstufe (QSV) für gesamten Knotenpunkt	**B**	**B**	**B**	**B**	**B**	**B**
Ungünstigster Strom ausschlaggebend für Gesamtbewertung	4 (Linkseinb. Josefstaler)	4 (Linkseinb. Josefstaler)	4 (Linkseinb. Josefstaler)	4 (Linkseinb. Josefstaler)	4 (Linkseinb. Josefstaler)	4 (Linkseinb. Josefstaler)
mittlere Wartezeit [s]	11,2	11,5	11,3	11,7	11,5	11,9
Staulänge (l_{Stau}-99) Ungünstigster Strom [Pkw-Einheiten]	2	2	3	2	3	2

Die Ergebnisse zeigen, dass der unsignalisierte dreiarmige Knotenpunkt Süd (Neuhauser Straße/ Bayrischzeller Straße/ Josefstaler Straße) im Bestandsausbau unter der Bestandsbelastung 2020 sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitze mit mittleren Wartezeiten von bis zu knapp über 11 Sekunden die gute Qualitätsstufe "B" erreicht. Der für die Gesamtbewertung ausschlaggebende Knotenstrom ist jeweils der Linkseinbieger von der Josefstaler Straße in die Neuhauser Straße, wobei sich in 99% der Fälle Rückstaus von maximal 12 Metern (entspricht etwa zwei Pkw-Längen) bilden.

Die mittleren Wartezeiten ändern sich im Nullfall 2035 nur marginal, so dass die Qualitätsstufen zu beiden Spitzenstunden jeweils unverändert bleiben. Lediglich in der Morgenspitzenstunde erhöht sich die mittlere Rückstaulänge auf bis zu 18 Meter (entspricht etwa drei Pkw-Längen). Aufgrund des geringen Abstandes zum unmittelbar angrenzenden Knotenpunkt Josefstaler Straße/ Dürnbachstraße können hierdurch zwar kurzfristige Beeinträchtigungen der untergeordneten Dürnbachstraße nicht ausgeschlossen werden – unter Berücksichtigung der geringen mittleren Wartezeiten und der ebenfalls geringen Belastung der Dürnbachstraße wird dies jedoch als unproblematisch erachtet.

Die mittleren Wartezeiten ändern sich im Planfall 2035 nur geringfügig – Qualitätsstufen sowie mittlere Rückstaulängen bleiben zu beiden Spitzenstunden unverändert. Die bevorrechtigten Verkehrsströme auf der Bundesstraße B 307 werden durch den Neuverkehr der Planungen kaum beeinträchtigt und erreichen zu beiden Spitzenstunden auch im Planfall 2035 weiterhin die sehr gute Qualitätsstufe "A".

Der Knotenpunkt Süd (Neuhauser Straße/ Bayrischzeller Straße/ Josefstaler Straße) weist somit im Bestandsausbau ausreichend Reserven auf, um das zu erwartende durch die Planungen zusätzlich generierte Verkehrsaufkommen leistungsfähig abwickeln zu können.

6 ZUSAMMENFASSUNG

Der durch die Planungen zu erwartende Mehrverkehr am Knotenpunkt Nord (Neuhauser Straße/ Wendelsteinstraße) beläuft sich im Tagesverkehr auf etwa 200 Kfz-Fahrten/24h, in der Morgenspitzenstunde auf etwa 20 Kfz-Fahrten/h und in der Abendspitzenstunde auf etwa 30 Kfz-Fahrten/h, am Knotenpunkt Süd (Neuhauser Straße/ Bayrischzeller Straße/ Josefstaler Straße) im Tagesverkehr auf etwa 70 Kfz-Fahrten/24h, in der Morgenspitzenstunde auf etwa 5 Kfz-Fahrten/h und in der Abendspitzenstunde auf etwa 10 Kfz-Fahrten/h. Aufgrund der beengten Straßenverhältnisse insbesondere in der oberen Dürnbachstraße wird hierbei davon ausgegangen, dass die An- und Abfahrten des Schwerverkehrs ausschließlich über den Knotenpunkt Nord (Neuhauser Straße/ Wendelsteinstraße) erfolgen.

Die durch die Planungen zu erwartenden Zusatzbelastungen von etwa 200 zusätzlichen Kfz-Fahrten/24h am Knotenpunkt Nord (Neuhauser Straße/ Wendelsteinstraße) beziehungsweise etwa 70 zusätzlichen Kfz-Fahrten/24h am Knotenpunkt Süd (Neuhauser Straße/ Bayrischzeller Straße/ Josefstaler Straße) haben einen Anteil von unter 2% beziehungsweise unter 1% an den künftigen Gesamtbelastungen der Bundesstraße B 307 im Planfall 2035 und gehen somit in den normalen werktäglichen Schwankungen der Verkehrsbelastungen unter.

Die bevorrechtigten Verkehrsströme auf der Bundesstraße B 307 werden durch den Neuverkehr der Planungen kaum beeinträchtigt und erreichen an beiden Knotenpunkten zu beiden Spitzenstunden auch im Planfall 2035 weiterhin die sehr gute Qualitätsstufe "A".

Die Untersuchungsergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen zeigen, dass beide Knotenpunkte ausreichend Reserven aufweisen, um das zu erwartende durch die Planungen zusätzlich generierte Verkehrsaufkommen leistungsfähig abwickeln zu können.

7 ERGÄNZUNG PLANSTAND 2022

Obige Verkehrsuntersuchung bezieht sich auf den zum Zeitpunkt der Erstellung vorliegenden Planstand aus dem Jahr 2020. Zwischenzeitlich haben sich zum aktuell vorliegenden Planstand aus dem Jahr 2022 geringfügige Änderungen der geplanten Nutzungen ergeben. Zudem bestehen an der Josefstaler Straße Planungen für ein Einzelhandels-Bauvorhaben. Ergänzend zur vorliegenden Stellungnahme werden im Folgenden die Auswirkungen beider Punkte grob überschlägig abgeschätzt und bewertet.

7.1 Änderungen der geplanten Nutzungen

Die aktuell geplanten Hotel-Nutzungen (Planstand 2022: 103 Zimmer mit 198 Betten) haben sich im Vergleich mit den in der Stellungnahme ursprünglich angesetzten Hotel-Nutzungen (Planstand 2020: 107 Zimmer mit 214 Betten) verringert. Die Anzahl der externen Mitarbeiter (Planstand 2022: etwa 40 inklusive Personal für die Zimmerreinigung/ Planstand 2020: etwa 15) hat sich durch die Präzisierung der Vorhabenbeschreibung hingegen erhöht.

Der in Tabelle 7 zusammengefasste Vergleich der unter Berücksichtigung der Änderungen der geplanten Nutzungen (Planstand 2022) grob überschlägig abgeschätzten Prognose-Ergebnisse mit den Prognose-Ergebnissen der Stellungnahme (Planstand 2020) zeigt, dass von einer Erhöhung des Kfz-Neuverkehrs von etwa 30 Kfz-Fahrten/24 Stunden im Tagesverkehr auszugehen ist. Hiervon entfallen jeweils etwa 5 Kfz-Fahrten/Stunde in die beiden Spitzenstunden.

Tabelle 7: Vergleich des zu erwartenden Neuverkehrs Planstand 2022/ Planstand 2020)

	Planstand 2022			Planstand 2020		
	Tagesverkehr [Kfz/24h]	Morgenspitze [Kfz/h]	Abendspitze [Kfz/h]	Tagesverkehr [Kfz/24h]	Morgenspitze [Kfz/h]	Abendspitze [Kfz/h]
Summe Neuverkehr	293	32	38	264	26	36

Unter Beachtung der Ansätze zur Verteilung des Neuverkehrs ist durch die Änderungen der geplanten Nutzungen im umliegenden Straßennetz somit lediglich mit einer Erhöhung von einzelnen zusätzlichen Kfz-Fahrten zu rechnen, welche in der bereits im Rahmen der Erstellung der Stellungnahme erfolgten Rundung der Verkehrsbelastungen weitgehend abgedeckt sind.

Relevante verkehrliche Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz sowie die Leistungsfähigkeit der beiden untersuchten Knotenpunkte Nord (Neuhauser Straße/ Wendelsteinstraße) und Süd (Neuhauser Straße/ Bayrischzeller Straße/ Josefstaler Straße) sind durch diesen geringen zusätzlichen Neuverkehr nicht zu erwarten.

Die grundsätzlichen Aussagen der Stellungnahme bleiben somit weiterhin bestehen.

7.2 Wechselwirkung mit dem geplanten Einzelhandels-Bauvorhaben (Josefstaler Straße)

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum geplanten Einzelhandels-Bauvorhaben an der Josefstaler Straße liegen Ergebnisse zur Auswirkung auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Süd (Neuhauser Straße/ Bayrischzeller Straße/ Josefstaler Straße) vor.

Die zusätzlich zu erwartende Belastung durch die Planungen in der Stolzenbergstraße betragen auch unter Berücksichtigung der Änderungen der geplanten Nutzungen im Querschnitt in den Spitzenstunden gerundet maximal 10 Kfz-Fahrten/Stunde. Diese zusätzlich zu erwartende Belastung geht in den werktäglichen Schwankungen der spitzenstündlichen Querschnittsbelastung der Josefstaler Straße von etwa 435 bis 445 Kfz-Fahrten/ Stunde unter.

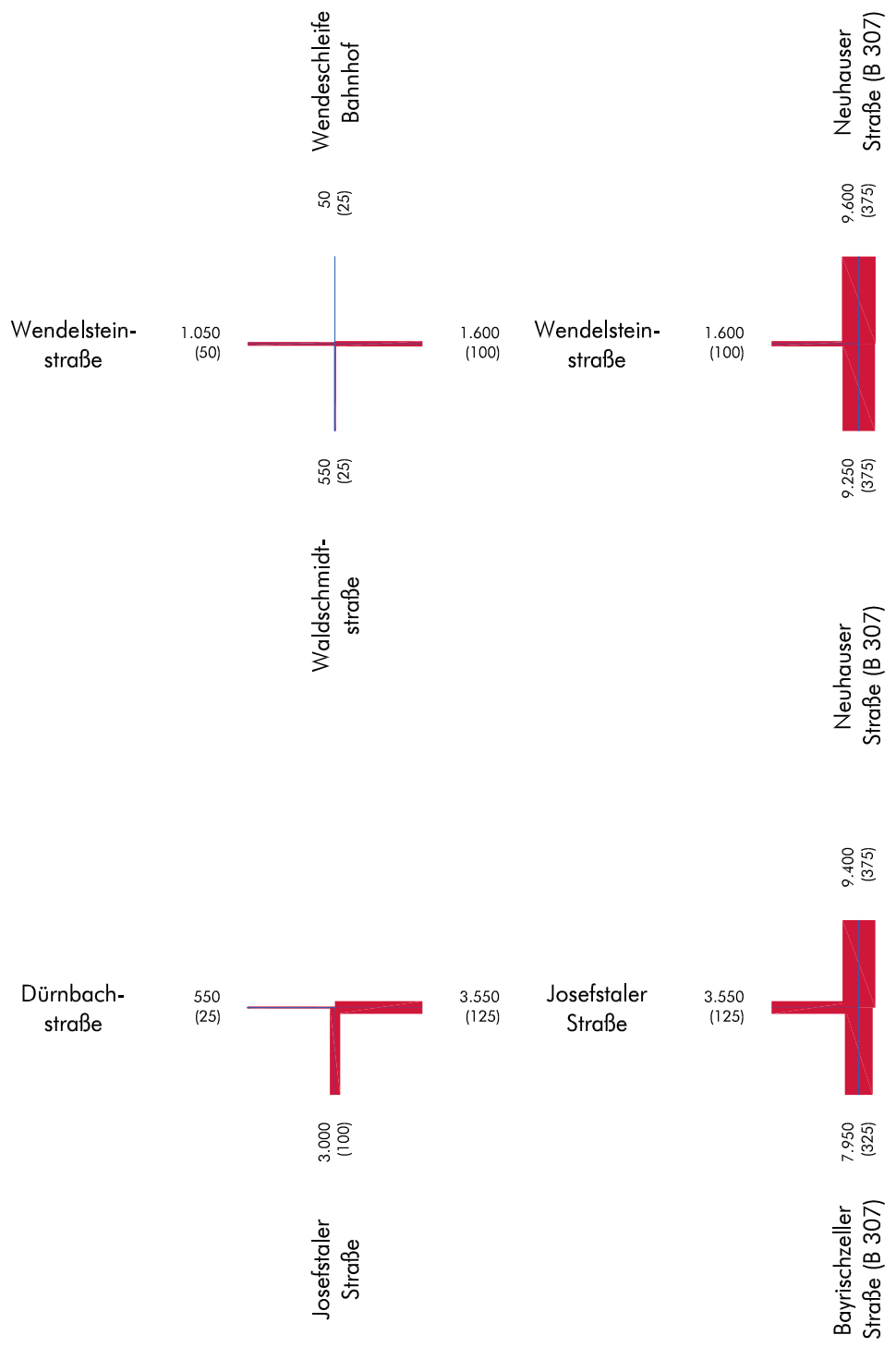
Relevante verkehrliche Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Süd (Neuhauser Straße/ Bayrischzeller Straße/ Josefstaler Straße) sind durch die Planungen an der Stolzenbergstraße nicht zu erwarten.

Die grundsätzlichen Aussagen der Stellungnahme zum Einzelhandels-Bauvorhaben in der Josefstaler Straße (unter anderem, "dass sich durch den zusätzlichen Verkehr aus dem Bauvorhaben keine wesentlichen zusätzlichen Beeinträchtigungen der Verkehrsabläufe auf den Straßen im Umfeld ergeben") bleiben somit weiterhin bestehen.

Auch die in der Zusatzuntersuchung vom 20.01.2022 im Zusammenhang mit möglichen Auswirkungen der Planungen zum Einzelhandels-Bauvorhaben an der Josefstaler Straße auf den Knotenpunkt Süd (Neuhauser Straße/ Bayrischzeller Straße/ Josefstaler Straße) vorgeschlagene Unterbindung der Ausfahrt aus der Dürnbachstraße in die Josefstaler Straße führt zu keinen relevanten Verkehrsverlagerungen in die angrenzenden Straßen. Somit ist auch im Falle der Einführung einer Einbahnstraßenregelung in westlicher Richtung in der Dürnbachstraße im kurzen Abschnitt zwischen Josefstaler Straße und Waldschmidtstraße oder alternativ einer "unechten" Einbahnstraße (Unterbindung der Ausfahrt aus der Dürnbachstraße in die Josefstaler Straße durch Beschilderung und visuelle Unterstützung durch begleitende Fahrbahnverengung im unmittelbaren Vorfeld der Einmündung) mit keinem relevanten Verkehrsanstieg in der Stolzenbergstraße zu rechnen.

München, 15.07.2022

ANLAGEN



Knotenpunkt Nord

Knotenpunkt Süd

Rundung Kfz auf 50 Fahrzeuge, SV auf 25 Fahrzeuge

Legende Kfz-Verkehr Schwerverkehr

Anlage 1.1

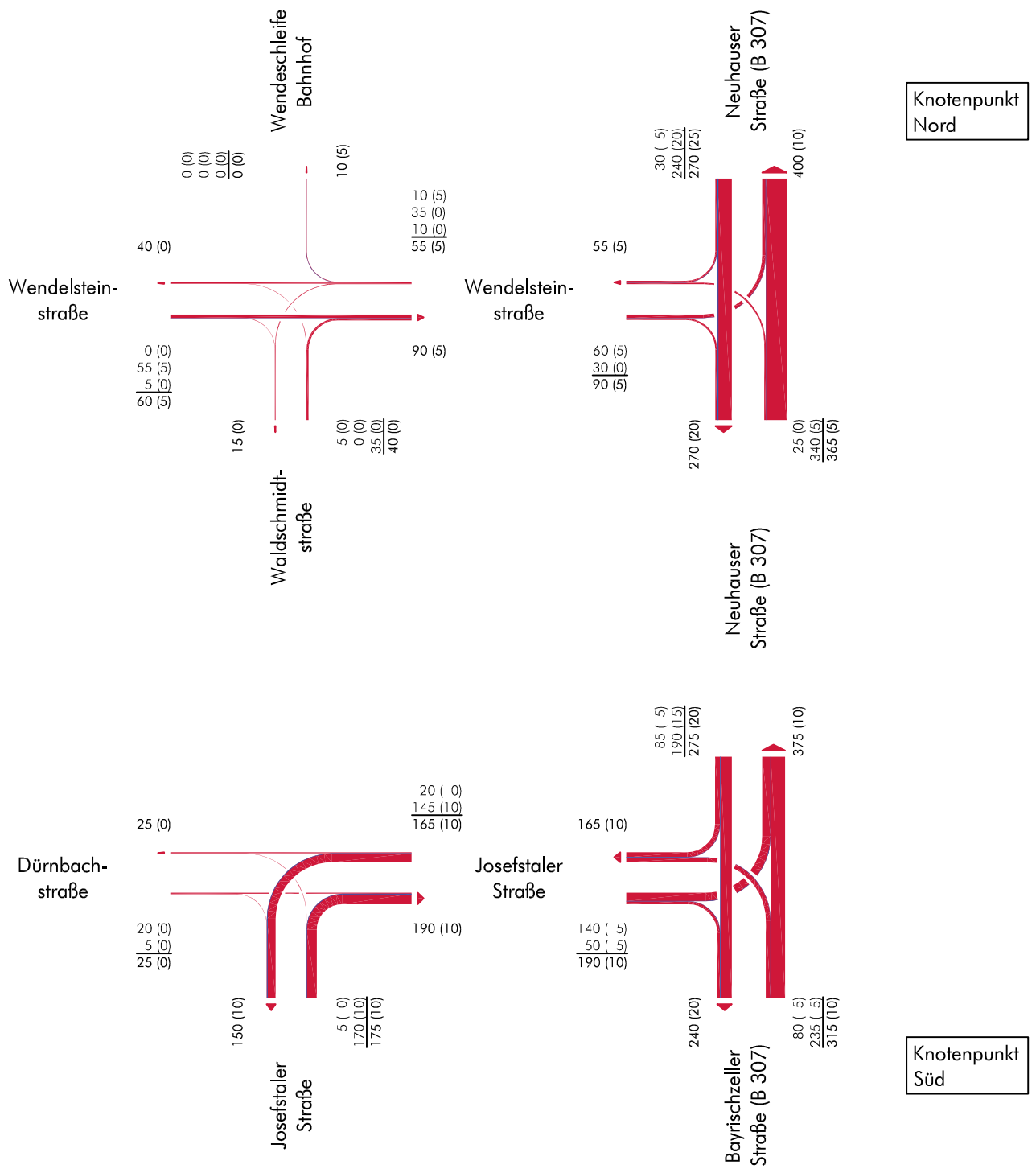
Bestand 2020
Tagesverkehr

Kfz-Verkehr und Schwerverkehr

[Kfz/24h + SV/24h]

Datengrundlage

Verkehrserhebung Dienstag, 14. Januar 2020 (Schuh & Co. KG)



Legende Kfz-Verkehr Schwerverkehr

Anlage 1.2

Bestand 2020

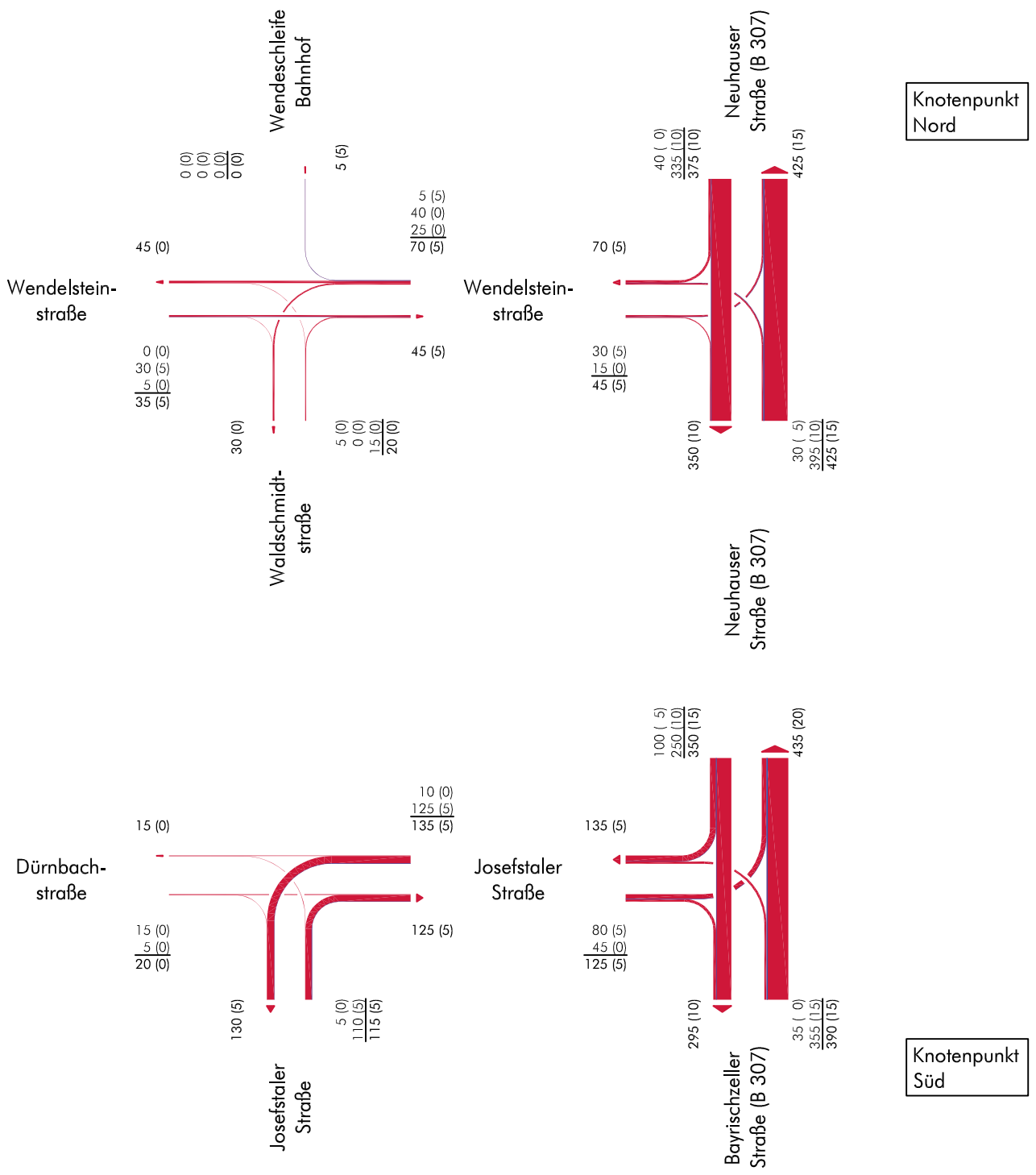
Morgenspitze (07.15 - 08.15)

Kfz-Verkehr und Schwerverkehr

[Kfz/h + SV/h]

Datengrundlage

Verkehrserhebung Dienstag, 14. Januar 2020 (Schuh & Co. KG)



Legende Kfz-Verkehr Schwerverkehr

Anlage 1.3

Bestand 2020

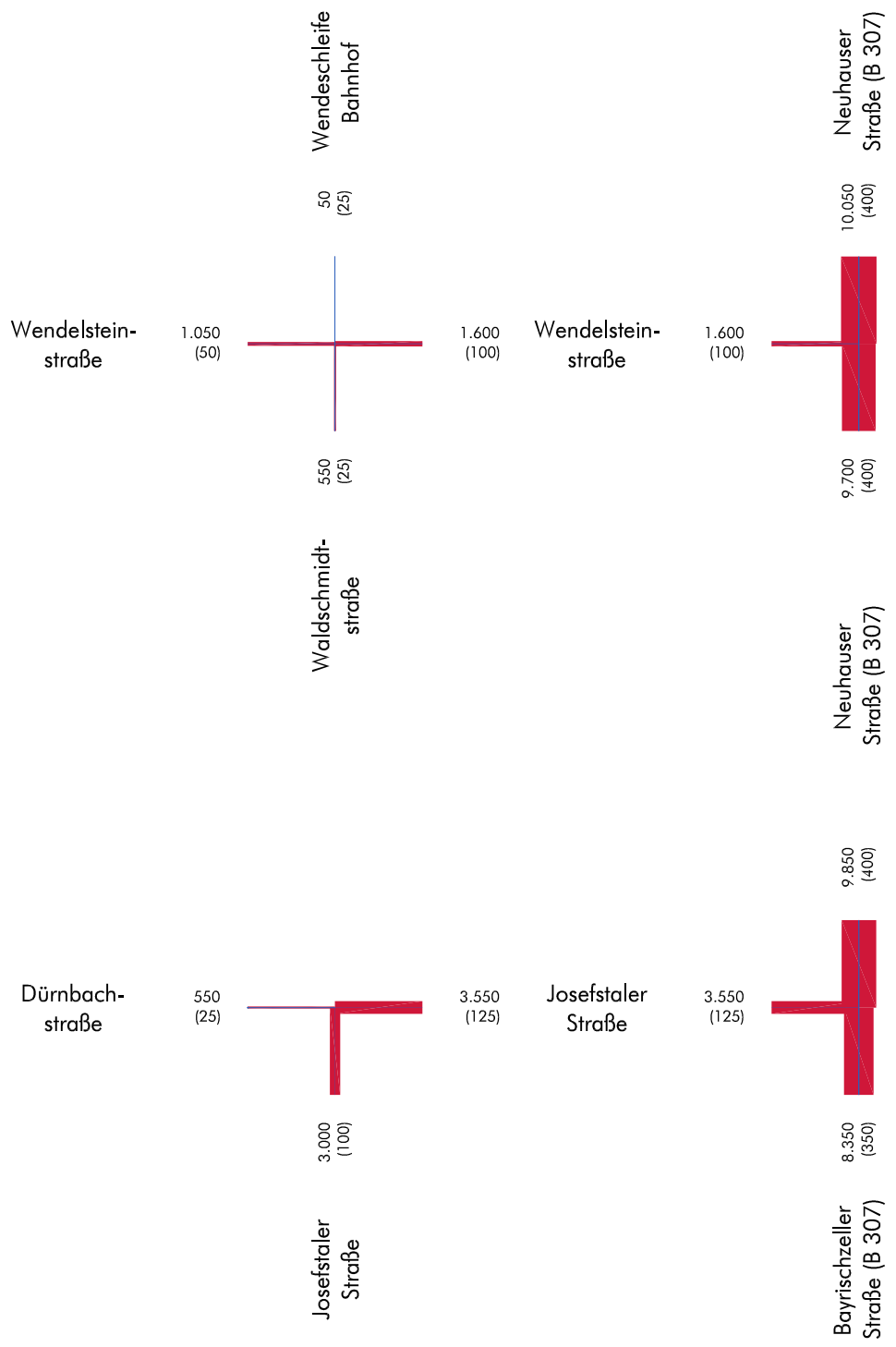
Abendspitze (16.00 - 17.00)

Kfz-Verkehr und Schwerverkehr

[Kfz/h + SV/h]

Datengrundlage

Verkehrserhebung Dienstag, 14. Januar 2020 (Schuh & Co. KG)



Knotenpunkt Nord

Knotenpunkt Süd

Rundung Kfz auf 50 Fahrzeuge, SV auf 25 Fahrzeuge

Legende Kfz-Verkehr Schwerverkehr

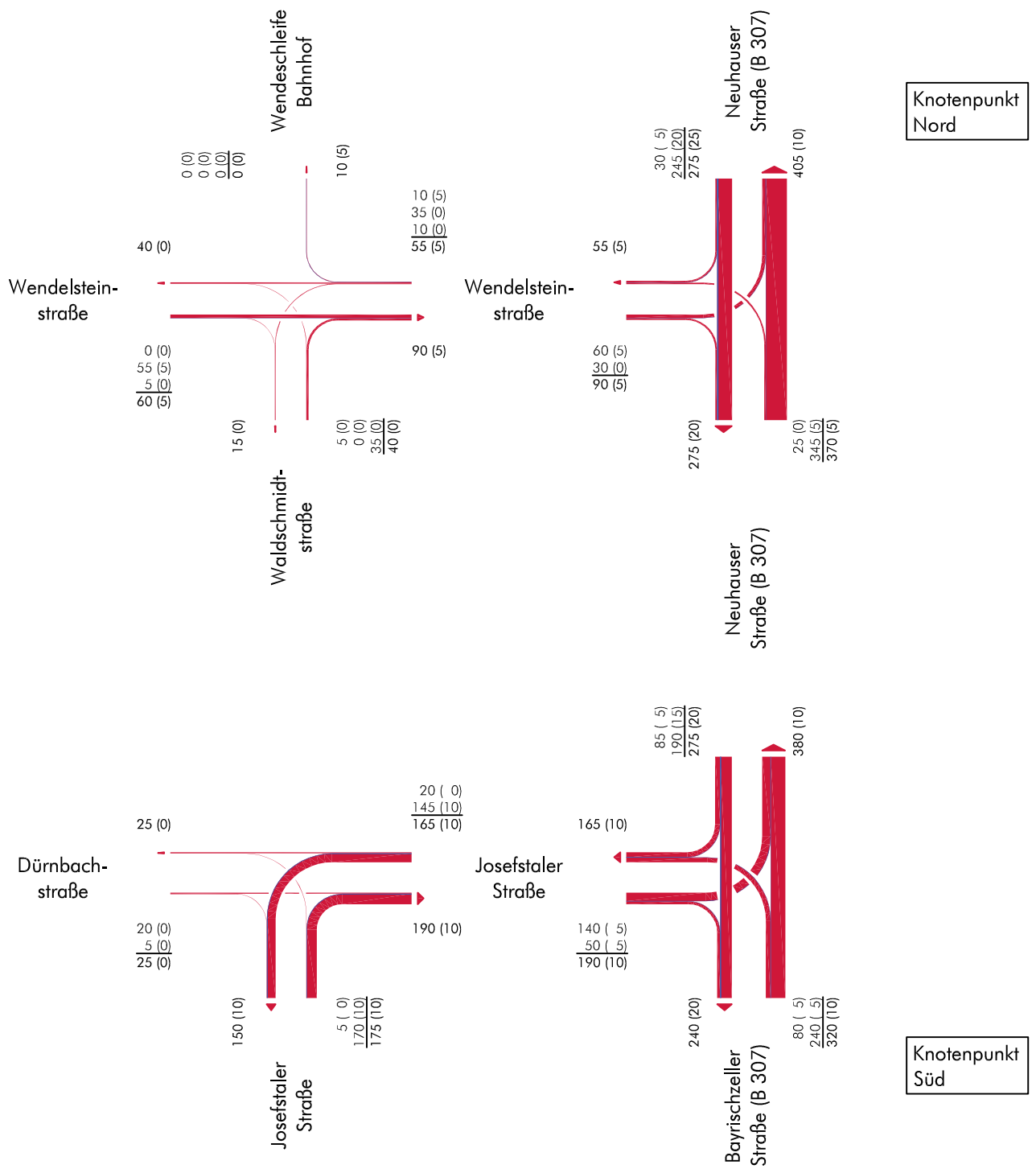
Anlage 2.1

Prognose Nullfall 2035 Tagesverkehr

Kfz-Verkehr und Schwerverkehr

[Kfz/24h + SV/24h]

Planstand: 12.02.2020



Legende Kfz-Verkehr Schwerverkehr

Anlage 2.2

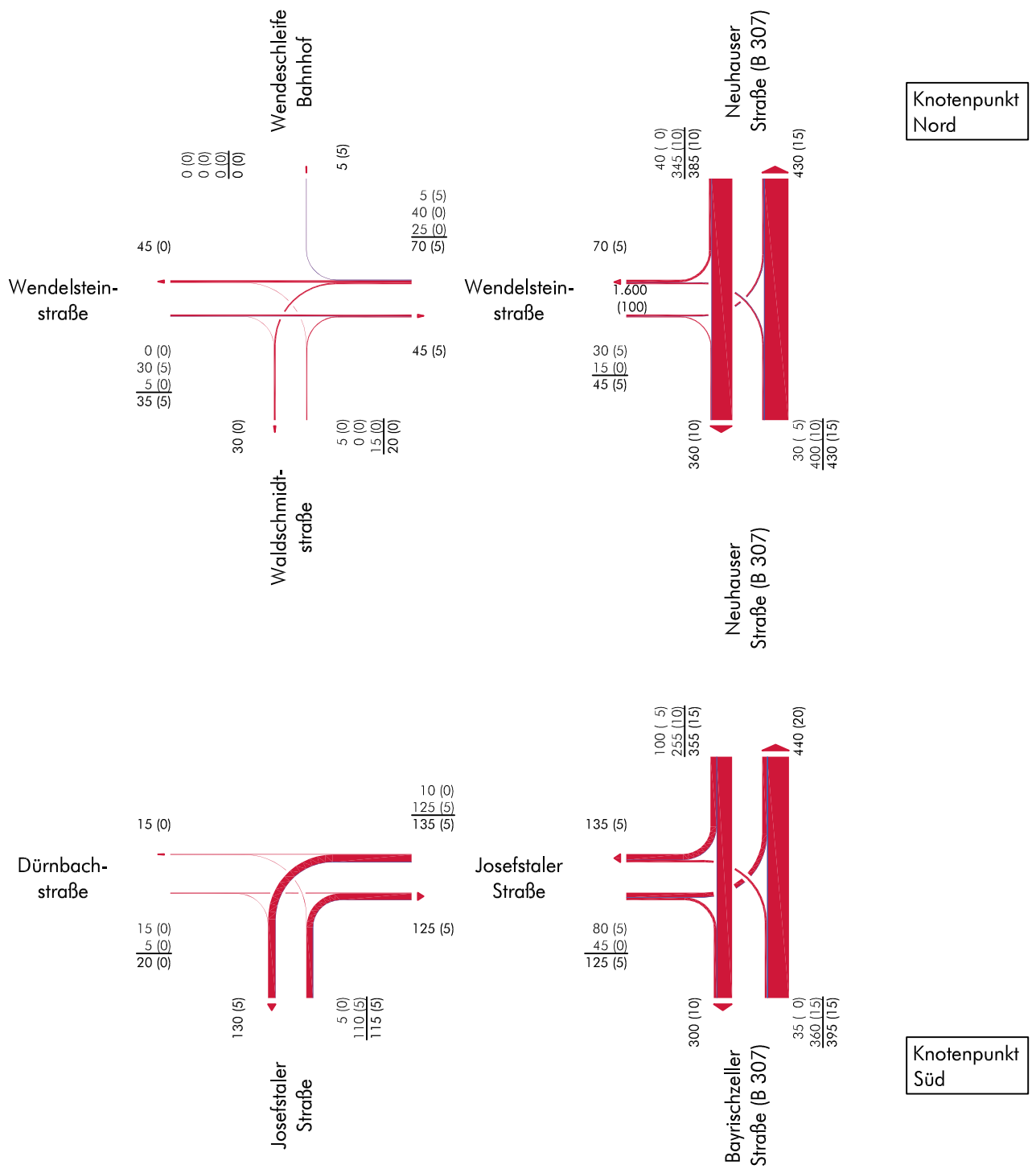
Prognose Nullfall 2035

Morgenspitze (07.15 - 08.15)

Kfz-Verkehr und Schwerverkehr

[Kfz/h + SV/h]

Planstand: 12.02.2020



Legende Kfz-Verkehr Schwerverkehr

Anlage 2.3

Prognose Nullfall 2035

Abendspitze (16.00 - 17.00)

Kfz-Verkehr und Schwerverkehr

[Kfz/h + SV/h]

Planstand: 12.02.2020

Verkehrserzeugung der Planungen

Zusammenfassung Verkehrsaufkommen Tagesverkehr

Nutzung	Anzahl			Verkehrsaufkommen Tagesverkehr Kfz-Fahrten/24h (Summe beider Richtungen)				Anteil Nachtverkehr
	Beschäftigte/ Bewohner	Kunden/ Gäste/ Besucher	Schwerverkehr (Lkw>3,5t)	Beschäftigte/ Bewohner	Kunden/ Gäste/ Besucher	Schwerverkehr (Lkw>3,5t)	Summe	Kfz-Fahrten/8h (22-6 Uhr)
Bio-Hotel	5	60	2	8	59	2	69	5
Restaurant (externe Nutzung)	3	50	0	4	38	0	42	4
Gasthof	7	89	0	11	76	0	87	6
Naturhäuser	2	21	0	3	18	0	21	1
Praxen Gesundhaus (externe Nutzun	3	13	0	4	26	0	30	0
Mitarbeiterwohnen	10	2	0	10	2	0	12	0
Summe Neuverkehr (Planungen)				40	219	2	261	15

Zusammenfassung Verkehrsaufkommen Spitzenstunden

Nutzung	Morgenspitzenstunde				Abendspitzenstunde			
	ZV	QV	Summe ZV+QV		ZV	QV	Summe ZV+QV	
	Kfz/h	Kfz/h	Kfz/h	davon Lkw/h	Kfz/h	Kfz/h	Kfz/h	davon Lkw/h
Bio-Hotel	3	6	9	2	6	4	10	0
Restaurant (externe Nutzung)	1	1	2	0	3	1	4	0
Gasthof	3	8	11	0	10	5	15	0
Naturhäuser	0	2	2	0	2	1	3	0
Praxen Gesundhaus (externe Nutzun	1	0	1	0	2	2	3	0
Mitarbeiterwohnen	0	1	1	0	1	0	1	0
Summe Neuverkehr (Planungen)	8	18	26	2	24	13	36	0

Verkehrsaufkommen

Bio-Hotel

		Ansätze		
Geschossfläche (in m²)			2.800	
Anzahl der Hotelzimmer			**38**	
Anzahl der Hotelbetten			**76**	
Anzahl der belegten Zimmer (im Mittel)		85%	**33**	
davon von Einzelpersonen belegt		20%		
Hotelgäste pro Tag (im Mittel)			**60**	
Wege pro Gast und Tag Taxi bzw. Bus/ Pkw bzw. Leihwagen		3,0	2,0	Wege/Gast
davon anteilig mit Taxi		10%	6	Gäste mit Taxi
davon anteilig mit Bus		0%	0	Gäste mit Bus
davon anteilig mit eigenem Pkw/ Leihwagen		65%	39	Gäste mit Pkw
davon anteilig mit ÖPNV/ Bahn		25%	15	Gäste mit ÖPNV
		Verkehrsaufkommen Nutzergruppen		
Taxi-Fahrten, Besetzungsgrad		1,50	**12**	**Taxi-Fahrten/24Std**
Bus-Fahrten, Besetzungsgrad maximal		25	**0**	**Bus-Fahrten/24Std**
Pkw-Fahrten, Besetzungsgrad		2,00	**39**	**Pkw-Fahrten/24Std**
Kfz-Fahrten pro Tag	**Hotelgäste**		**51**	**Kfz-Fahrten/24Std**
Personal				
Beschäftigte von außerhalb			**5**	
Anwesenheit		80%		
Wege pro Tag		2,5		
MIV-Anteil		75%		
Kfz-Fahrten pro Tag	**Personal**		**8**	**Pkw-Fahrten/24Std**
Anlieferung und Entsorgung				
Anlieferung Wäsche pro Tag		1		
Anlieferung Gastronomie/Büro pro Woche		2		
Entsorgung Speisereste, Leergut, Müll pro Woche		2		
Anlieferung/ Entsorgung/ Handwerker Lieferwagen pro Tag		4		
Kfz-Fahrten pro Tag	**Anlieferung/Entsorgung**		**2**	**Lkw-Fahrten/24Std**
Kfz-Fahrten pro Tag	**Vertreter/Handwerker (Lieferwagen)**		**8**	**Kfz-Fahrten/24Std**
Verkehrsaufkommen Bio-Hotelgesamt			**69**	**Kfz-Fahrten/24Std**
davon			**2**	**SV-Fahrten/24Std**

Spitzenstundenanteile

	Nutzergruppe			Kfz/Std Zielv.	Kfz/Std Quellv.
Kfz-Fahrten pro Stunde	**Hotelgäste**				
Anteil **Spitzenstunde Vormittag** Ziel-/Quellverkehr		2%	20%	1	5
Anteil **Spitzenstunde Nachmittag** Ziel-/Quellverkehr		25%	10%	6	3
Kfz-Fahrten pro Stunde	**Personal**				
Anteil **Spitzenstunde Vormittag** Ziel-/Quellverkehr		28%	3%	1	0
Anteil **Spitzenstunde Nachmittag** Ziel-/Quellverkehr		3%	17%	0	1
Kfz-Fahrten pro Stunde	**Anlieferung/Entsorgung**				
Anteil **Spitzenstunde Vormittag** Ziel-/Quellverkehr		8%	5%	1	1
Anteil **Spitzenstunde Nachmittag** Ziel-/Quellverkehr		5%	5%	0	0
Summen Hotel-Verkehrsaufkommen gesamt					
Kfz-Fahrten pro Std und Richtung	**Vormittagsspitzenstunde**			3	6
Summe beide Richtungen				**9**	**Kfz-Fahrten/Std**
Kfz-Fahrten pro Std und Richtung	**Nachmittagsspitzenstunde**			6	4
Summe beide Richtungen				**10**	**Kfz-Fahrten/Std**

Nachtverkehr (22-6.00 Uhr)				
Nachtverkehrsanteil	Hotelgäste	6%	3	Kfz-Fahrten/8 Std.
	Personal		2	Kfz-Fahrten/8 Std.
Summe Nachtverkehr (22 - 6.00 Uhr)			**5**	**Kfz-Fahrten/8 Std.**

Verkehrsaufkommen Planungen		Ansätze	Kfz/Richtung Kfz/Tag	Kfz/Richtung Kfz/Std. Zielv.	Kfz/Richtung Kfz/Std. Quellv.	Kfz-F./beide Richt. Kfz-F./Tag	Kfz-F./beide Richt. Kfz-F./Std.
Restaurant (externe Nutzung)							
Nettogastraumfläche (m²)		65					
Verkehrsaufkommen Beschäftigte (Kfz/Tag)			2			4	
Vormittagsspitze (Kfz/Stunde)				0	0		0
Nachmittagsspitze (Kfz/Stunde)				0	0		0
Anzahl der Beschäftigten		3					
Nettogastraumsfläche pro Beschäftigtem (m²)		20					
Anwesenheit	2	66%					
Wege pro Beschäftigtem im Ziel-/Quellverkehr		2,5					
MIV-Anteil		85%					
Pkw-Besetzungsgrad		1,0					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	14%	3%					
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	3%	8%					
Verkehrsaufkommen Gäste			19			38	
Vormittagsspitze				1	1		2
Nachmittagsspitze				3	1		4
Gäste pro Tag		50					
Gäste pro Beschäftigtem		25					
MIV-Anteil		65%					
Pkw-Besetzungsgrad		1,7					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	5%	5%					
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	15%	5%					
Güterverkehr, Lkw pro Tag (in Berechnung Bio-Hotel enthalten)			0			0	
Vormittagsspitze				0	0		0
Nachmittagsspitze				0	0		0
Lkw-Fahrten pro Mitarbeiter und Tag		0					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	20%	20%					
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	5%	5%					
Summe Verkehrsaufkommen Restaurant (externe Nutzung) (Kfz-Fahrten/Tag)			**21**			**42**	
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/Tag)			**0**			**0**	
Vormittagsspitze (Kfz/Stunde)				**1**	**1**		**2**
Nachmittagsspitze (Kfz/Stunde)				**3**	**1**		**4**
Tag-/Nachtverkehrsanteile							
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehraufkommen							
Anteil Tagesstunden (6-22 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	97,0%	85,0%		20	18	**38**	Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22-6 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	3,0%	15,0%		1	3	**4**	Kfz-F./8Std.

nachts kein LKW-Verkehr

Verkehrsaufkommen

Gasthof

		Ansätze		
Geschossfläche (in m²)			2.100	
Anzahl der Hotelzimmer			**57**	
Anzahl der Hotelbetten			**114**	
Anzahl der belegten Zimmer (im Mittel)		85%	**49**	
davon von Einzelpersonen belegt		20%		
Hotelgäste pro Tag (im Mittel)			**89**	
Wege pro Gast und Tag Taxi bzw. Bus/ Pkw bzw. Leihwagen		3,0	2,0	Wege/Gast
davon anteilig mit Taxi		10%	9	Gäste mit Taxi
davon anteilig mit Bus		0%	0	Gäste mit Bus
davon anteilig mit eigenem Pkw/ Leihwagen		65%	58	Gäste mit Pkw
davon anteilig mit ÖPNV/ Bahn		25%	22	Gäste mit ÖPNV
		Verkehrsaufkommen Nutzergruppen		
Taxi-Fahrten, Besetzungsgrad		1,50	**18**	**Taxi-Fahrten/24Std**
Bus-Fahrten, Besetzungsgrad maximal		25	**0**	**Bus-Fahrten/24Std**
Pkw-Fahrten, Besetzungsgrad		2,00	**58**	**Pkw-Fahrten/24Std**
Kfz-Fahrten pro Tag	**Hotelgäste**		**76**	**Kfz-Fahrten/24Std**
Personal				
Beschäftigte von außerhalb			**7**	
Anwesenheit		80%		
Wege pro Tag		2,5		
MIV-Anteil		75%		
Kfz-Fahrten pro Tag	**Personal**		**11**	**Pkw-Fahrten/24Std**
Anlieferung und Entsorgung				
Anlieferung Wäsche pro Tag		0		
Anlieferung Gastronomie/Büro pro Woche		0		
Entsorgung Speisereste, Leergut, Müll pro Woche		0		
Anlieferung/ Entsorgung/ Handwerker Lieferwagen pro Tag		0		
Kfz-Fahrten pro Tag	**Anlieferung/Entsorgung**		**0**	**Lkw-Fahrten/24Std**
Kfz-Fahrten pro Tag	**Vertreter/Handwerker (Lieferwagen)**		**0**	**Kfz-Fahrten/24Std**
Verkehrsaufkommen Gasthofgesamt			**87**	**Kfz-Fahrten/24Std**
davon			**0**	**SV-Fahrten/24Std**

Spitzenstundenanteile

	Nutzergruppe			Kfz/Std Zielv.	Kfz/Std Quellv.
Kfz-Fahrten pro Stunde	**Hotelgäste**				
Anteil **Spitzenstunde Vormittag** Ziel-/Quellverkehr		2%	20%	1	8
Anteil **Spitzenstunde Nachmittag** Ziel-/Quellverkehr		25%	10%	10	4
Kfz-Fahrten pro Stunde	**Personal**				
Anteil **Spitzenstunde Vormittag** Ziel-/Quellverkehr		28%	3%	2	0
Anteil **Spitzenstunde Nachmittag** Ziel-/Quellverkehr		3%	17%	0	1
Kfz-Fahrten pro Stunde	**Anlieferung/Entsorgung**				
Anteil **Spitzenstunde Vormittag** Ziel-/Quellverkehr		8%	5%	0	0
Anteil **Spitzenstunde Nachmittag** Ziel-/Quellverkehr		5%	5%	0	0
Summen Hotel-Verkehrsaufkommen gesamt					
Kfz-Fahrten pro Std und Richtung	**Vormittagsspitzenstunde**			3	8
Summe beide Richtungen				**11**	**Kfz-Fahrten/Std**
Kfz-Fahrten pro Std und Richtung	**Nachmittagsspitzenstunde**			10	5
Summe beide Richtungen				**15**	**Kfz-Fahrten/Std**

Nachtverkehr (22-6.00 Uhr)				
Nachtverkehrsanteil	Hotelgäste	6%	5	Kfz-Fahrten/8 Std.
	Personal		1	Kfz-Fahrten/8 Std.
Summe Nachtverkehr (22 - 6.00 Uhr)			**6**	**Kfz-Fahrten/8 Std.**

Verkehrsaufkommen

Naturhäuser

		Ansätze		
Geschossfläche (in m²)			600	
Anzahl der Hotelzimmer			**12**	
Anzahl der Hotelbetten			**24**	
Anzahl der belegten Zimmer (im Mittel)		85%	**11**	
davon von Einzelpersonen belegt		20%		
Hotelgäste pro Tag (im Mittel)			**21**	
Wege pro Gast und Tag Taxi bzw. Bus/ Pkw bzw. Leihwagen		3,0	2,0	Wege/Gast
davon anteilig mit Taxi		10%	2	Gäste mit Taxi
davon anteilig mit Bus		0%	0	Gäste mit Bus
davon anteilig mit eigenem Pkw/ Leihwagen		65%	14	Gäste mit Pkw
davon anteilig mit ÖPNV/ Bahn		25%	5	Gäste mit ÖPNV
		Verkehrsaufkommen Nutzergruppen		
Taxi-Fahrten, Besetzungsgrad		1,50	**4**	**Taxi-Fahrten/24Std**
Bus-Fahrten, Besetzungsgrad maximal		25	**0**	**Bus-Fahrten/24Std**
Pkw-Fahrten, Besetzungsgrad		2,00	**14**	**Pkw-Fahrten/24Std**
Kfz-Fahrten pro Tag	**Hotelgäste**		**18**	**Kfz-Fahrten/24Std**
Personal				
Beschäftigte von außerhalb			**2**	
Anwesenheit		80%		
Wege pro Tag		2,5		
MIV-Anteil		75%		
Kfz-Fahrten pro Tag	**Personal**		**3**	**Pkw-Fahrten/24Std**
Anlieferung und Entsorgung				
Anlieferung Wäsche pro Tag		0		
Anlieferung Gastronomie/Büro pro Woche		0		
Entsorgung Speisereste, Leergut, Müll pro Woche		0		
Anlieferung/ Entsorgung/ Handwerker Lieferwagen pro Tag		0		
Kfz-Fahrten pro Tag	**Anlieferung/Entsorgung**		**0**	**Lkw-Fahrten/24Std**
Kfz-Fahrten pro Tag	**Vertreter/Handwerker (Lieferwagen)**		**0**	**Kfz-Fahrten/24Std**
Verkehrsaufkommen Naturhäusergesamt			**21**	**Kfz-Fahrten/24Std**
davon			**0**	**SV-Fahrten/24Std**

Spitzenstundenanteile

	Nutzergruppe			Kfz/Std Zielv.	Kfz/Std Quellv.
Kfz-Fahrten pro Stunde	**Hotelgäste**				
Anteil **Spitzenstunde Vormittag** Ziel-/Quellverkehr		2%	20%	0	2
Anteil **Spitzenstunde Nachmittag** Ziel-/Quellverkehr		25%	10%	2	1
Kfz-Fahrten pro Stunde	**Personal**				
Anteil **Spitzenstunde Vormittag** Ziel-/Quellverkehr		28%	3%	0	0
Anteil **Spitzenstunde Nachmittag** Ziel-/Quellverkehr		3%	17%	0	0
Kfz-Fahrten pro Stunde	**Anlieferung/Entsorgung**				
Anteil **Spitzenstunde Vormittag** Ziel-/Quellverkehr		8%	5%	0	0
Anteil **Spitzenstunde Nachmittag** Ziel-/Quellverkehr		5%	5%	0	0
Summen Hotel-Verkehrsaufkommen gesamt					
Kfz-Fahrten pro Std und Richtung	**Vormittagsspitzenstunde**			0	2
Summe beide Richtungen				**2**	**Kfz-Fahrten/Std**
Kfz-Fahrten pro Std und Richtung	**Nachmittagsspitzenstunde**			2	1
Summe beide Richtungen				**3**	**Kfz-Fahrten/Std**

Nachtverkehr (22-6.00 Uhr)				
Nachtverkehrsanteil	Hotelgäste	6%	1	Kfz-Fahrten/8 Std.
	Personal		0	Kfz-Fahrten/8 Std.
Summe Nachtverkehr (22 - 6.00 Uhr)			**1**	**Kfz-Fahrten/8 Std.**

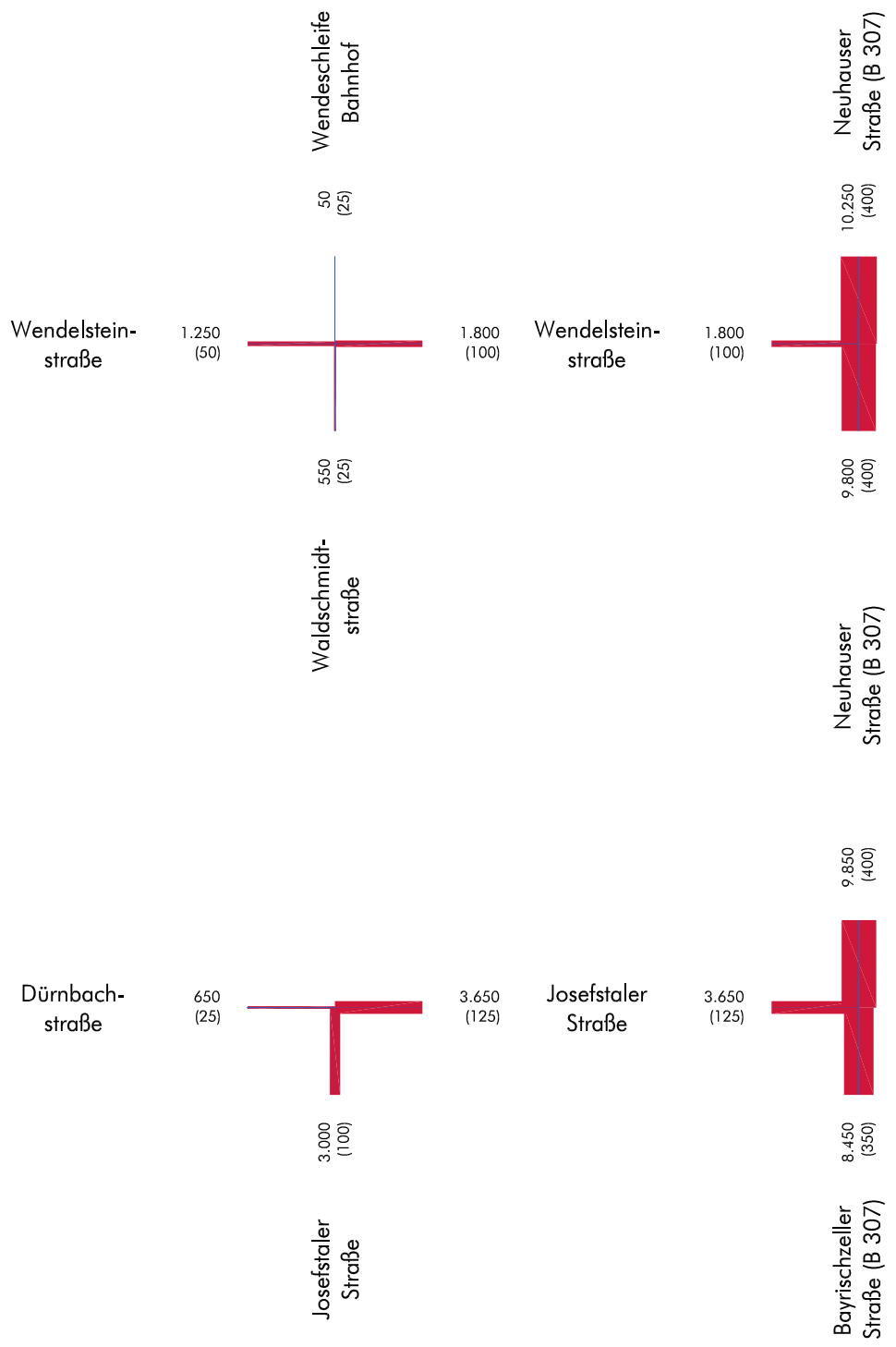
Verkehrsaufkommen

		Ansätze	Kfz-F./Richtung Kfz/Tag	Kfz/Std Zielv.	Kfz/Std Quellv.	Kfz-F./beide Richt. Kfz/Tag	Kfz/Std
Praxen Gesundhaus (externe Nutzung)							
Bruttogeschossfläche (in m²)		272					
Verkehrsaufkommen Beschäftigte			2			**4**	
Vormittagsspitze				1	0		1
Nachmittagsspitze				0	0		0
Anzahl der Arbeitsplätze		3					
Bruttogeschossfläche in m² je Beschäftigtem		90					
Anwesenheit der Beschäftigten		85%					
Anzahl der Wege je Beschäftigtem (inkl. Mittagspause)		2,5					
MIV-Anteil		75%					
Pkw-Besetzungsgrad		1					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/ Quellverkehr	28%	3%					
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/ Quellverkehr	3%	17%					
Verkehrsaufkommen Patienten			13			**26**	
Vormittagsspitze				0	0		0
Nachmittagsspitze				2	1		3
Patienten		24					
Patienten je Beschäftigtem		8					
Anzahl der Wege je Patient		2					
MIV-Anteil der Patienten im Ziel-/ Quellverkehr		65%					
Pkw-Besetzungsgrad (Patienten)		1,2					
Anteil Spitzenstunde VormittagZiel-/ Quellverkehr	3%	0%					
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/ Quellverkehr	12%	11%					
Güterverkehr (in Berechnung Bio-Hotel enthalten)			0			**0**	
Vormittagsspitze				0	0		0
Nachmittagsspitze				0	0		0
SV-Fahrten/Arbeitplatz		0,1					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/ Quellverkehr	8%	5%					
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/ Quellverkehr	5%	7%					
Summe Verkehrsaufkommen Praxen Gesundhaus (externe Nutzung) (Kfz-Fahrten/Tag)			**15**			**30**	
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/Tag)			**0**			**0**	
Vormittagsspitze				**1**	**0**		**1**
Nachmittagsspitze				**2**	**2**		**3**
Tag-/Nachtverkehrsanteile							
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehraufkommen							
Anteil Tagesstunden (6-22 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	###	99,0%		15	15	**30** Kfz-F./16Std.	
Anteil Nachtstunden (22-6 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	1,5%	1,0%		0	0	**0** Kfz-F./8Std.	

nachts kein LKW-Verkehr

Verkehrsaufkommen		Ansätze	Kfz/Richtung			Kfz-F./beide Richt.	
			Kfz/Tag	Kfz/Std.	Kfz/Std.	Kfz-F./Tag	Kfz-F./Std.
Mitarbeiterwohnen				Zielv.	Quellv.		
Anzahl der Wohneinheiten		2					
Verkehrsaufkommen Einwohner (Kfz/Tag)			5			10	
Vormittagsspitze (Kfz/Stunde)				0	1		1
Nachmittagsspitze (Kfz/Stunde)				1	0		1
Einwohner pro Wohneinheit		5					
Anzahl der Einwohner		10					
Wege pro Einwohner im Ziel-/Quellverkehr		1,5					
MIV-Anteil der Wege im Ziel-/Quellverkehr		75%					
Pkw-Besetzungsgrad		1,2					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	3%	14%					
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	14%	7%					
Verkehrsaufkommen Besucher			1			2	
Vormittagsspitze				0	0		0
Nachmittagsspitze				0	0		0
Anzahl der Besucher		2					
Besucher pro Einwohner		0,2					
MIV-Anteil		75%					
Pkw-Besetzungsgrad		1,2					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	3%	3%					
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	25%	15%					
Güterverkehr, Lkw pro Tag			0			0	
Vormittagsspitze				0	0		0
Nachmittagsspitze				0	0		0
Güterverkehr pro Einwohner		0,04					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr	8%	5%					
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr	7%	9%					
Summe Verkehrsaufkommen Mitarbeiterwohnen(Kfz-Fahrten/Tag)			**6**			**12**	
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/Tag)			**0**			**0**	
Vormittagsspitze (Kfz/Stunde)				**0**	**1**		**1**
Nachmittagsspitze (Kfz/Stunde)				**1**	**0**		**1**
Tag-/Nachtverkehrsanteile							
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehraufkommen							
Anteil Tagesstunden (6.00 -22.00 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	93,5%	94,0%		6	6	**12**	Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22.00 - 6.00 Uhr) Ziel-/Quellverkeh	6,5%	6,0%		0	0	**0**	Kfz-F./8Std.

nachts kein LKW-Verkehr



Knotenpunkt Nord

Knotenpunkt Süd

Rundung Kfz auf 50 Fahrzeuge, SV auf 25 Fahrzeuge

Legende Kfz-Verkehr Schwerverkehr

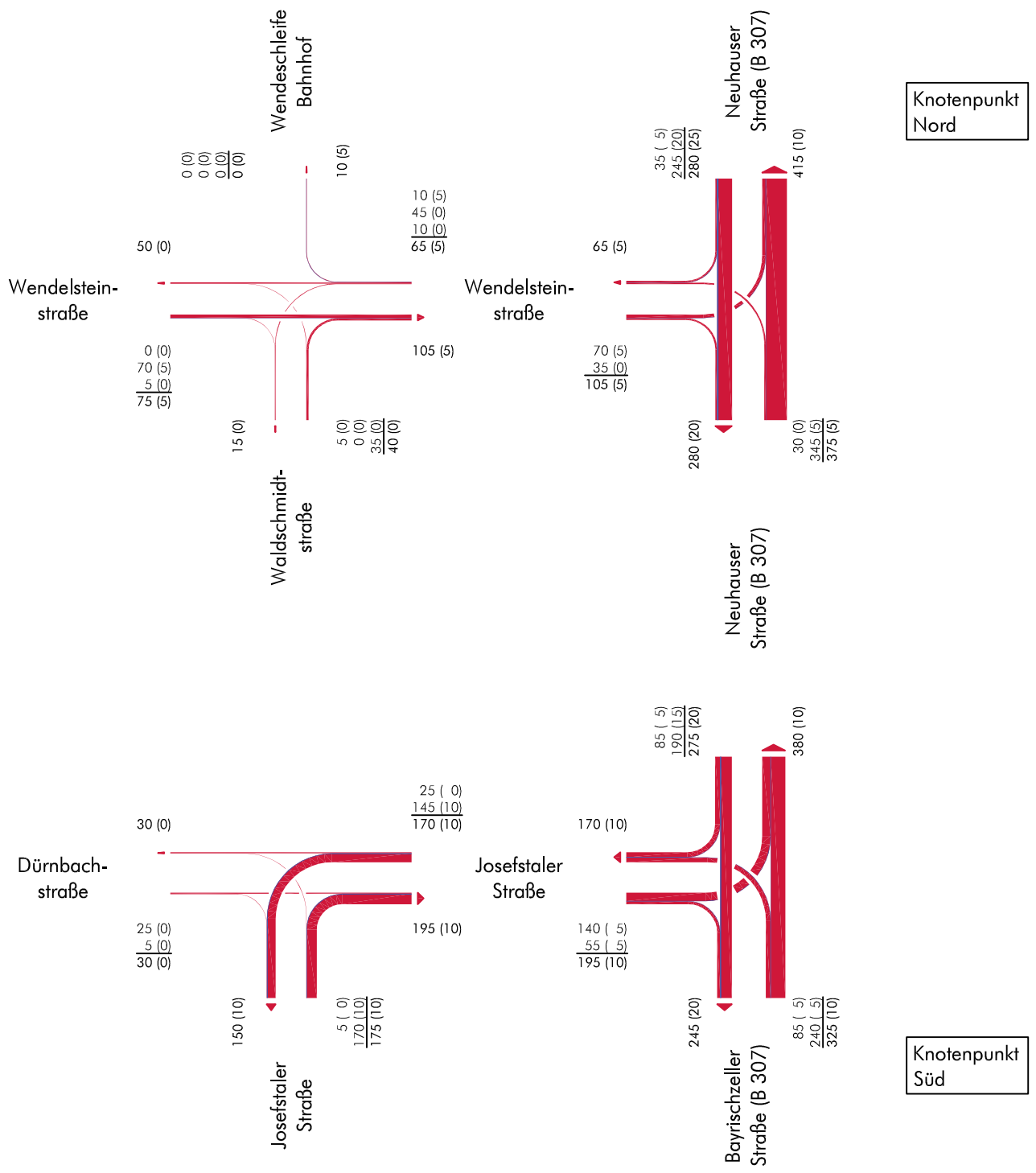
Anlage 4.1

Prognose Planfall 2035 Tagesverkehr

Kfz-Verkehr und Schwerverkehr

[Kfz/24h + SV/24h]

Planstand: 12.02.2020



Legende Kfz-Verkehr Schwerverkehr

Anlage 4.2

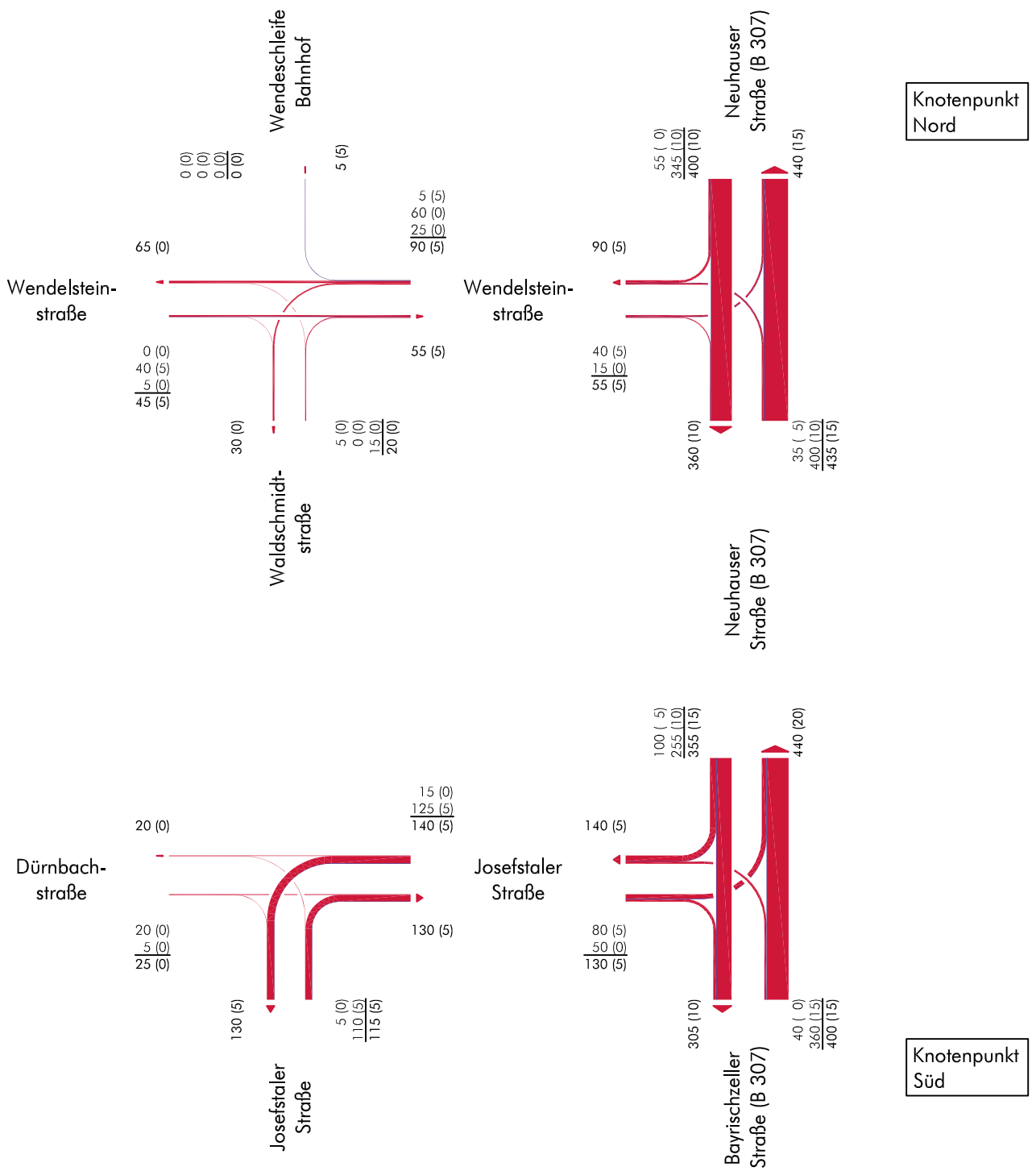
Prognose Planfall 2035

Morgenspitze (07.15 - 08.15)

Kfz-Verkehr und Schwerverkehr

[Kfz/h + SV/h]

Planstand: 12.02.2020



Legende Kfz-Verkehr Schwerverkehr

Anlage 4.3

Prognose Planfall 2035

Abendspitze (16.00 - 17.00)

Kfz-Verkehr und Schwerverkehr

[Kfz/h + SV/h]

Planstand: 12.02.2020

Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Grenzwerte und Bedeutung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2015

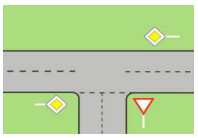
QSV	Beschreibung der Qualitätsstufen	Kfz-Verkehr mittlere Wartezeit t_w [s] *
A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.	≤ 10
B	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.	≤ 20
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.	≤ 30
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.	≤ 45
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.	> 45
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.	– **

* Regelung durch Vorfahrtbeschilderung

** Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q_i über der Kapazität C_i liegt ($q_i > C_i$).

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Schliersee - Neuhaus
Knotenpunkt : Neuhauser Straße/ Wendelsteinstraße
Stunde : Bestand 2020, Morgenspitze (07.15 - 08.15)
Datei : 980_SCHLIERSEE_6.1_BESTAND_MORGEN_200212.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	260				1800					A
3	↳	35				1600					A
4	↰	65	6,5	3,2	620	468		9,7	1	1	A
6	↱	30	5,9	3,0	255	879		4,2	1	1	A
Misch-N											
8	←	345				1800					A
7	↲	25	5,5	2,8	270	945		3,9	1	1	A
Misch-H		370				1800	7 + 8	2,6	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

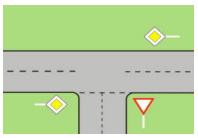
Strassennamen :
Hauptstrasse : Neuhauser Straße (Nord)
Neuhauser Straße (Süd)
Nebenstrasse : Wendelsteinstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.6

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Schliersee - Neuhaus
Knotenpunkt : Neuhauser Straße/ Wendelsteinstraße
Stunde : Bestand 2020, Abendspitze (16.00 - 17.00)
Datei : 980_SCHLIERSEE_6.2_BESTAND_ABEND_200212.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	345				1800					A
3	↘	40				1600					A
4	↰	35	6,5	3,2	780	368		12,6	1	1	B
6	↱	15	5,9	3,0	355	778		4,7	1	1	A
Misch-N											
8	←	405				1800					A
7	↓	35	5,5	2,8	375	839		5,2	1	1	A
Misch-H		440				1800	7 + 8	2,7	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

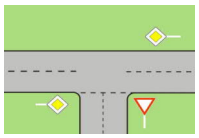
Strassennamen :
Hauptstrasse : Neuhauser Straße (Nord)
Neuhauser Straße (Süd)
Nebenstrasse : Wendelsteinstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.6

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Schliersee - Neuhaus
Knotenpunkt : Neuhauser Straße/ Bayrischzeller Straße/ Josefstaler Straße
Stunde : Bestand 2020, Morgenspitze (07.15 - 08.15)
Datei : 980_SCHLIERSEE_6.3_BESTAND_MORGEN_200212.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2		205				1800					A
3		90				1600					A
4		145	6,5	3,2	548	478		11,2	2	2	B
6		55	5,9	3,0	233	903		4,7	1	1	A
Misch-N		200				647	4 + 6	8,5	2	3	A
8		240				1800					A
7		85	5,5	2,8	275	940		4,5	1	1	A
Misch-H		325				1800	7 + 8	2,5	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

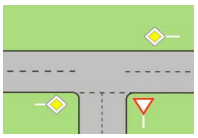
Strassennamen :
Hauptstrasse : Neuhauser Straße
Bayrischzeller Straße
Nebenstrasse : Josefstaler Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.6

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Schliersee - Neuhaus
Knotenpunkt : Neuhauser Straße/ Bayrischzeller Straße/ Josefstaler Straße
Stunde : Bestand 2020, Abendspitze (16.00 - 17.00)
Datei : 980_SCHLIERSEE_6.4_BESTAND_ABEND_200212.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	260				1800					A
3	↘	105				1600					A
4	↰	85	6,5	3,2	690	417		11,5	1	2	B
6	↱	45	5,9	3,0	300	832		4,6	1	1	A
Misch-N		130				617	4 + 6	7,7	1	2	A
8	←	370				1800					A
7	↓	35	5,5	2,8	350	863		4,3	1	1	A
Misch-H		405				1800	7 + 8	2,7	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

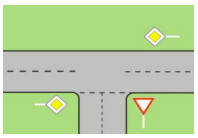
Strassennamen :
Hauptstrasse : Neuhauser Straße
Bayrischzeller Straße
Nebenstrasse : Josefstaler Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.6

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Schliersee - Neuhaus
Knotenpunkt : Neuhauser Straße/ Wendelsteinstraße
Stunde : Nullfall 2035, Morgenspitze (07.15 - 08.15)
Datei : 980_SCHLIERSEE_7.1_NULLFALL_MORGEN_200212.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	265				1800					A
3	↳	35				1600					A
4	↰	65	6,5	3,2	630	461		9,8	1	1	A
6	↱	30	5,9	3,0	260	873		4,3	1	1	A
Misch-N											
8	←	350				1800					A
7	↲	25	5,5	2,8	275	940		3,9	1	1	A
Misch-H		375				1800	7 + 8	2,6	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

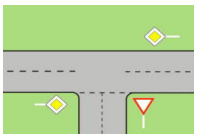
Strassennamen :
Hauptstrasse : Neuhauser Straße (Nord)
Neuhauser Straße (Süd)
Nebenstrasse : Wendelsteinstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.6

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Schliersee - Neuhaus
Knotenpunkt : Neuhauser Straße/ Wendelsteinstraße
Stunde : Nullfall 2035, Abendspitze (16.00 - 17.00)
Datei : 980_SCHLIERSEE_7.2_NULLFALL_ABEND_200212.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	355				1800					A
3	↳	40				1600					A
4	↰	35	6,5	3,2	795	360		12,9	1	1	B
6	↱	15	5,9	3,0	365	768		4,8	1	1	A
Misch-N											
8	←	410				1800					A
7	↲	35	5,5	2,8	385	829		5,3	1	1	A
Misch-H		445				1800	7 + 8	2,7	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

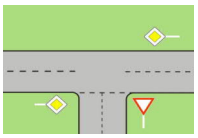
Strassennamen :
Hauptstrasse : Neuhauser Straße (Nord)
Neuhauser Straße (Süd)
Nebenstrasse : Wendelsteinstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.6

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Schliersee - Neuhaus
Knotenpunkt : Neuhauser Straße/ Bayrischzeller Straße/ Josefstaler Straße
Stunde : Nullfall 2035, Morgenspitze (07.15 - 08.15)
Datei : 980_SCHLIERSEE_7.3_NULLFALL_MORGEN_200212.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	205				1800					A
3	↳	90				1600					A
4	↰	145	6,5	3,2	553	475		11,3	2	3	B
6	↱	55	5,9	3,0	233	903		4,7	1	1	A
Misch-N		200				642	4 + 6	8,6	2	3	A
8	←	245				1800					A
7	↲	85	5,5	2,8	275	940		4,5	1	1	A
Misch-H		330				1800	7 + 8	2,5	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

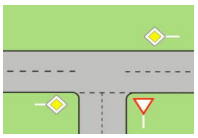
Strassennamen :
Hauptstrasse : Neuhauser Straße
Bayrischzeller Straße
Nebenstrasse : Josefstaler Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.6

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Schliersee - Neuhaus
Knotenpunkt : Neuhauser Straße/ Bayrischzeller Straße/ Josefstaler Straße
Stunde : Nullfall 2035, Abendspitze (16.00 - 17.00)
Datei : 980_SCHLIERSEE_7.4_NULLFALL_ABEND_200212.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2		265				1800					A
3		105				1600					A
4		85	6,5	3,2	700	412		11,7	1	2	B
6		45	5,9	3,0	305	827		4,6	1	1	A
Misch-N		130				609	4 + 6	7,8	1	2	A
8		375				1800					A
7		35	5,5	2,8	355	858		4,4	1	1	A
Misch-H		410				1800	7 + 8	2,7	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

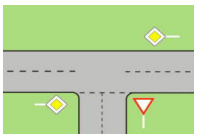
Strassennamen :
Hauptstrasse : Neuhauser Straße
Bayrischzeller Straße
Nebenstrasse : Josefstaler Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.6

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Schliersee - Neuhaus
Knotenpunkt : Neuhauser Straße/ Wendelsteinstraße
Stunde : Planfall 2035, Morgenspitze (07.15 - 08.15)
Datei : 980_SCHLIERSEE_8.1_PLANFALL_MORGEN_200212.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	265				1800					A
3	↳	40				1600					A
4	↰	75	6,5	3,2	638	454		10,2	1	1	B
6	↱	35	5,9	3,0	263	871		4,3	1	1	A
Misch-N											
8	←	350				1800					A
7	↲	30	5,5	2,8	280	935		4,0	1	1	A
Misch-H		380				1800	7 + 8	2,6	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

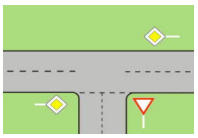
Strassennamen :
Hauptstrasse : Neuhauser Straße (Nord)
Neuhauser Straße (Süd)
Nebenstrasse : Wendelsteinstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.6

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Schliersee - Neuhaus
Knotenpunkt : Neuhauser Straße/ Wendelsteinstraße
Stunde : Planfall 2035, Abendspitze (16.00 - 17.00)
Datei : 980_SCHLIERSEE_8.2_PLANFALL_ABEND_200212.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2		355				1800					A
3		55				1600					A
4		45	6,5	3,2	808	351		13,2	1	1	B
6		15	5,9	3,0	373	761		4,8	1	1	A
Misch-N											
8		410				1800					A
7		40	5,5	2,8	400	815		5,3	1	1	A
Misch-H		450				1800	7 + 8	2,8	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

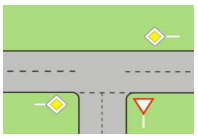
Strassennamen :
Hauptstrasse : Neuhauser Straße (Nord)
Neuhauser Straße (Süd)
Nebenstrasse : Wendelsteinstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.6

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Schliersee - Neuhaus
Knotenpunkt : Neuhauser Straße/ Bayrischzeller Straße/ Josefstaler Straße
Stunde : Planfall 2035, Morgenspitze (07.15 - 08.15)
Datei : 980_SCHLIERSEE_8.3_PLANFALL_MORGEN_200212.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	205				1800					A
3	↳	90				1600					A
4	↰	145	6,5	3,2	558	468		11,5	2	3	B
6	↱	60	5,9	3,0	233	903		4,7	1	1	A
Misch-N		205				647	4 + 6	8,6	2	3	A
8	←	245				1800					A
7	↲	90	5,5	2,8	275	940		4,5	1	1	A
Misch-H		335				1800	7 + 8	2,5	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

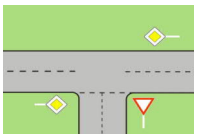
Strassennamen :
Hauptstrasse : Neuhauser Straße
Bayrischzeller Straße
Nebenstrasse : Josefstaler Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.6

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Schliersee - Neuhaus
Knotenpunkt : Neuhauser Straße/ Bayrischzeller Straße/ Josefstaler Straße
Stunde : Planfall 2035, Abendspitze (16.00 - 17.00)
Datei : 980_SCHLIERSEE_8.4_PLANFALL_ABEND_200212.kob



Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	265				1800					A
3	↘	105				1600					A
4	↰	85	6,5	3,2	705	406		11,9	1	2	B
6	↱	50	5,9	3,0	305	827		4,6	1	1	A
Misch-N		135				619	4 + 6	7,7	1	2	A
8	←	375				1800					A
7	↲	40	5,5	2,8	355	858		4,4	1	1	A
Misch-H		415				1800	7 + 8	2,7	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Neuhauser Straße
Bayrischzeller Straße
Nebenstrasse : Josefstaler Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.6