



VORABZUG – Stand: 03. Juli 2026

**Verkehrsplanerische Ersteinschätzung
Bebauungsplan Penzing Ortsmitte**

Penzing

Verkehrsplanerische Ersteinschätzung Bebauungsplan Penzing Ortsmitte

Penzing

Auftraggeber

Wohnkonzept Zukunft GmbH & Co. KG
Ansprechpartner:
Dieter Felser
Hofgereuth 22
86926 Greifenberg
Telefon: +49 (0) 8192 / 9955580
df@wohnmkonzept-zukunft.de

Auftragnehmer

R+T Verkehrsplanung GmbH
Julius-Reiber-Straße 17
64293 Darmstadt
Telefon: 06151 / 2712 0
darmstadt@rt-verkehr.de
www.rt-verkehr.de

Bearbeitung durch:

Thomas Pickel, Dipl.-Ing.
Jakob Bulut-Schaller, M.Sc.

Hinweis:

In allen von R+T verfassten Texten wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf eine geschlechtsspezifische Unterscheidung verzichtet. Es sind stets alle Menschen jeden Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Alle Inhalte dieses Berichts, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei R+T Verkehrsplanung GmbH.

Inhalt

1	Aufgabe und Vorgehensweise	1
2	Ausgangssituation	2
3	Ermittlung des Kfz-Verkehrsaufkommens	3
4	Verkehrliche Einordnung	5
4.1	Bestandsverkehrsmengen	5
4.2	Einschätzung Leistungsfähigkeit	5
4.3	Umfeldverträglichkeit der Kfz-Verkehrsmengen	8
	Verzeichnisse	10

1 Aufgabe und Vorgehensweise

Aufgabe

In der Ortsmitte der Gemeinde Penzing sollen zwischen der Landsberger Straße, der Fritz-Börner-Straße und der Pfettenstraße bislang unbebaute Flächen einer städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden. Geplant ist im Bereich der Pfettenstraße eine Bebauung, die ein Boardinghaus mit 80 Betten (bzw. 100 Betten in Variante 2) und 30 Wohnung (bzw. 22 Wohnungen in Variante 2) sowie gastronomische Nutzung mit 100 Sitzplätzen und einem Biergarten mit 100 Sitzplätzen beinhaltet. Zusätzlich sind im Bereich der Fritz-Börner-Straße 40 weitere Wohnungen geplant.

Um das Planungsrecht dafür zu sichern, stellt die Gemeinde Penzing aktuell einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan auf. In einer Gemeinderatssitzung wurde der Wunsch geäußert, dass ein Verkehrsgutachten erstellt wird, welches die verkehrlichen Auswirkungen des Bauvorhabens aufzeigt. Dargestellt werden soll, welcher Mehrverkehr durch das Bauvorhaben zu erwarten ist und ob dieses „sich in einem zulässigen Rahmen bewegt“ bzw. im umliegenden Straßennetz abgewickelt werden kann.

Vorgehensweise

In einem ersten Schritt wurden die vorhandenen Planungsunterlagen zusammengetragen und die Rahmenbedingungen mit dem Auftraggeber geklärt. Anschließend wurden die zu erwartenden Neuverkehre ermittelt. Auf dieser Grundlage wird dargelegt, welche verkehrlichen Auswirkungen durch das geplante Bauvorhaben zu erwarten sind.

Für die Knotenpunkte und Straßen im direkten Umfeld des Plangebiets liegen keine aktuellen Zählraten vor. Daher kann nur eine überschlägige verkehrliche Bewertung für die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes erfolgen.

Dementsprechend handelt es sich beim vorliegenden Gutachten um eine verkehrsplanerische Ersteinschätzung, die ggfs. zu einem späteren Zeitpunkt um eine Verkehrserhebung und eine detaillierte Leistungsfähigkeitsberechnung ergänzt werden kann.

2 Ausgangssituation

Die Gemeinde Penzing liegt im Landkreis Landsberg am Lech im südwestlichen Oberbayern und hat inklusive der vier Ortsteile insgesamt 4.786 Einwohner¹. Sie gehört zur Metropolregion München und befindet sich ca. 5 km östlich der Kreisstadt Landsberg am Lech. Die verkehrliche Erreichbarkeit der Gemeinde ist durch die Lage an der Staatsstraße St2054 sowie die Nähe zur Autobahn A96 (München–Lindau) als überregional gut einzustufen.

Der öffentliche Personennahverkehr ist durch Buslinien in Richtung Landsberg am Lech und in die umliegenden Gemeinden gewährleistet; eine Anbindung an den Schienenverkehr besteht jedoch unmittelbar im Gemeindegebiet nicht.

Das Planungsgebiet befindet sich in der Ortsmitte von Penzing und wird durch Wohnbebauung parallel zur Landsberger Straße im Westen, durch die Fritz-Börner-Straße im Süden sowie die Pfettenstraße im Norden begrenzt. Es handelt sich um bislang unbebaute Flächen, die im direkten Umfeld bestehender Wohn- und Mischbebauung liegen. Die zentrale Ortslage sowie die fußläufige Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen unterstreichen die grundsätzliche Eignung des Standorts für die geplante Nutzungsmischung aus Wohnen, Beherbergung und Gastronomie.

Die Boardinghouse-Apartments richten sich typischerweise an Personen mit einem mittelfristigen Übernachtungsbedarf, insbesondere an Besucher von Firmen der benachbarten Area61 map und weiterer Firmen im direkten Umfeld Penzings. Für die Bewohner des Boardinghauses soll ein Shuttlebusservice zur Area61 eingerichtet werden. Ein entsprechendes Mobilitätskonzept wird derzeit erstellt.

Planungsrechtlich wird das Vorhaben durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan gesichert, der sich derzeit im Aufstellungsverfahren befindet. Das Plangebiet gliedert sich in zwei für den Kfz-Verkehr separat erschlossene Teilbereiche: einen nördlichen Bereich im Umfeld der Pfettenstraße, der einen Teil der Wohnnutzungen sowie die gastronomische Nutzung und das Boardinghaus aufnimmt und einen südlichen Bereich an der Fritz-Börner-Straße, der Wohnnutzung vorbehalten ist.

¹ Stand 01.09.2024, Angaben der Gemeindeverwaltung Penzing, abgerufen über die Homepage.

3 Ermittlung des Kfz-Verkehrsaufkommens

Zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Entwicklungen auf das umliegende Straßennetz ist es erforderlich, den zukünftigen Kfz-Neuverkehr (Zu- und Abfluss) in Stärke und Fahrtrichtung abzuschätzen.

Die Ermittlung des induzierten Verkehrs wird mit Hilfe der Fachliteratur² sowie auf Grundlage konkreter Angaben für die Gebietsentwicklung vorgenommen. Für die Berechnung des durch die künftige Nutzung induzierten Kfz-Verkehrs werden Beschäftigtenverkehre, Kundenverkehre sowie Wirtschaftsverkehre anhand spezifischer Nutzungsansprüche und Kenngrößen ermittelt und anschließend das Gesamtverkehrsaufkommen berechnet.

Das geplante Bauvorhaben umfasst zwei Bebauungsabschnitte, die gemeinsam eine Nutzungsmischung aus Beherbergung, Wohnen und Gastronomie bilden.

Im nördlichen Teilbereich (Bereich Pfettenstraße) ist die Errichtung eines Boardinghauses mit 80 Plätzen (Variante 2 mit 100 Plätzen) vorgesehen.

Ergänzt wird der nördliche Bereich durch 30 Wohneinheiten (Variante 2 mit 22 Wohneinheiten) in barrierefreier Ausführung sowie eine gastronomische Nutzung mit einer Gastfläche von ca. 151 m² (entsprechend ca. 100 Sitzplätzen im Innenbereich) und einem Biergarten (ca. 100 Sitzplätze). Zudem ist ein Kinderspielfeld mit einer Fläche von ca. 260 m² vorgesehen³. Die Erschließung des nördlichen Bereichs erfolgt über die Pfettenstraße: die Stellplatzanlage ist als Tiefgarage mit voraussichtlich 84 Stellplätzen sowie voraussichtlich 16 oberirdischen Stellplätzen konzipiert.

Im südlichen Teilbereich sind 40 Wohneinheiten in barrierefreier Ausführung geplant. Die Erschließung dieses Abschnitts erfolgt über die Fritz-Börner-Straße: die Stellplatzversorgung wird ebenfalls in einer Tiefgarage mit voraussichtlich 80 Stellplätzen nachgewiesen.

Maßgeblich für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkung des Gebiets sind die vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde. Für die weitere Bearbeitung wurden für den Neuverkehr der geplanten Nutzungen die Verkehrsanteile während der Spitzenstunden aus normierten Tagesganglinien abgeleitet, die auf dem fachlichen Regelwerk und empirischen Untersuchungen basieren.

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Köln 2006.

³ Dieser wird jedoch voraussichtlich keinen direkten Einfluss auf das Kfz-Verkehrsaufkommen haben und wurde in der Verkehrserzeugung daher nicht berücksichtigt.

Insgesamt ist durch die geplanten Entwicklungen mit **490 bis 500 Kfz-Fahrten pro Tag** zu rechnen, davon jeweils zur Hälfte Quell- und Zielverkehr.

Dies führt in der Spitzenstunde vormittags zu insgesamt **ca. 30 Kfz-Fahrten** und in der Spitzenstunde nachmittags zu **ca. 55 Kfz-Fahrten**.

Eine Übersicht ist in nachfolgender **Tabelle 1**, die detaillierte Berechnung in **Anlage 1** dargestellt. Dabei wurden für den nördlichen Bereich zwei Varianten betrachtet (Variante 1 mit 80 Boardinghouse-Apartments und 30 Wohneinheiten sowie Variante 2 mit 100 Boardinghouse-Apartments und 22 Wohneinheiten).

Neuverkehr		Süd	Nord V1	Nord V2
Summe Neuverkehr				
Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	176	325	312
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	88	162	156
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	88	162	156
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		14	17	16
Zielverkehr	[Kfz/h]	2	4	4
Quellverkehr	[Kfz/h]	12	13	12
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		18	36	34
Zielverkehr	[Kfz/h]	11	21	19
Quellverkehr	[Kfz/h]	7	15	15
davon Schwerverkehr				
Anzahl SV-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	2	4	4
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	1	2	2
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	1	2	2
Summe SV-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		0	0	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	0	0
Summe SV-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		0	0	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	0	0

Tabelle 1: Übersicht Verkehrserzeugung Neuverkehr Entwicklungsvorhaben

Die Neuverkehre werden sich entsprechend der räumlichen Lage des Entwicklungsvorhabens nahezu ausschließlich in Richtung Westen zur Landsberger Straße (St 2054) orientieren, Dabei verlaufen sie für den südlichen Teilbereich über die Fritz-Börner-Straße und für den nördlichen Teilbereich über die Pfaffenstraße.

Über die St 2054 verteilen sich die Kfz-Verkehre überwiegend in Richtung Autobahn A96 und Landsberg am Lech sowie zu einem geringen Teil in Richtung Area61 in der Kauferinger Straße.

Dagegen ist davon auszugehen, dass das zusätzliche Kfz-Verkehrsaufkommen in Richtung Osten (über die Stillerhofstraße oder Kohlstattstraße) zu vernachlässigen ist.

4 Verkehrliche Einordnung

4.1 Bestandsverkehrsmengen

Zu den Kfz-Verkehrsmengen auf der St 2054 liegen Zählraten aus der bayerischen Verkehrsdatenbank Baysis für das Jahr 2021 vor. Dabei wurden zwei Querschnitte (südlich und nördlich des Penzinger Kreisverkehrs) erhoben. Allerdings ist die genaue Lage der beiden Messstellen unbekannt.

Entlang der St 2054 Landsberger Straße südwestlich des Ortseingangs⁴ von Penzing weist die bayerische Verkehrsdatenbank Baysis für das Jahr 2021 **8.616 Kfz/24h** als werktägliche Kfz-Verkehrsstärke aus.

Nordöstlich des Kreisverkehrs am Ortseingang⁵ liegt die werktägliche Kfz-Verkehrsstärke mit **4.759 Kfz/24h** in einem niedrigeren Bereich.

Erfahrungsgemäß liegt dabei der Spitzenstundenanteil in einer Größenordnung von ca. 10%.

Zu den Verkehrsmengen in den untergeordneten Straßen (Pfettenstraße, Fritz-Börner-Straße) liegen dagegen keinerlei Informationen vor.

4.2 Einschätzung Leistungsfähigkeit

Kreisverkehr St2054 Landsberger Straße / Kauferdinger Straße / Schwiftinger Straße

Einstreifige Kreisverkehre innerhalb bebauter Gebiete können Verkehrsstärken von 15.000 bis zu 25.000 Kfz/24h leistungsfähig abwickeln (siehe **Abbildung 1**).

Mit den Kfz-Verkehrsmengen aus der Verkehrsdatenbank und unter Berücksichtigung der zu erwartenden Neuverkehre ca. 500 Kfz/24h ist am Kreisverkehr St 2054 Landsberger Straße / Kauferdinger Straße / Schwiftinger Straße weiterhin eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehrsmengen zu erwarten.

⁴ Zählstelle 79319416, (A96) AS Landsberg am Lech- Ost bis Penzing (Kreisverkehr)

⁵ Zählstelle 7931 9418, Penzing (Kreisverkehr) bis (St 2027) Kaltenberg

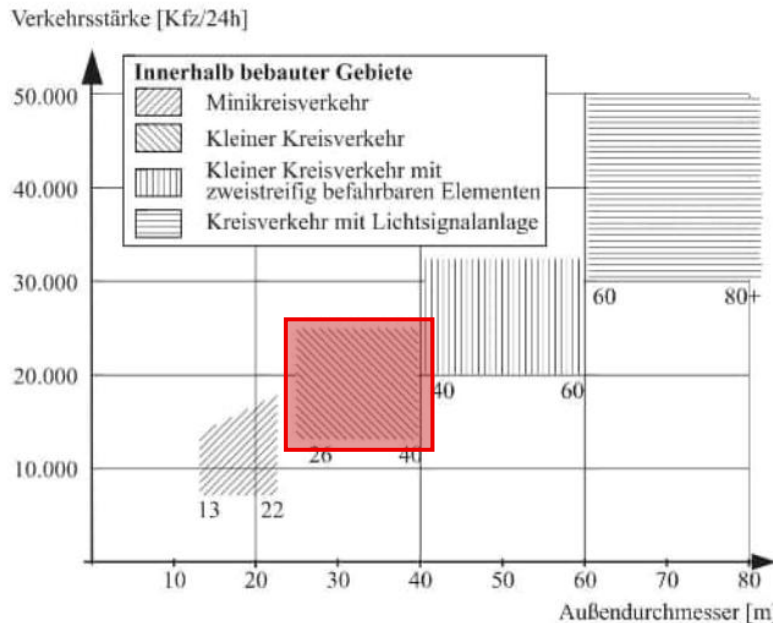


Abbildung 1: Orientierungswerte für die Kapazität von Kreisverkehren innerhalb bebauter Gebiete.

Quelle: Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren ⁶

Vorfahrtgeregelter Knotenpunkte

Knotenpunkt Schwiftinger Straße/ Fritz-Börner-Straße

Die unmittelbare Nähe der Einmündung Schwiftinger Straße/ Fritz-Börner-Straße zum Kreisverkehr kann aus verkehrstechnischer Sicht als ungünstig bewertet werden. Durch die geringen zu erwartenden Neuverkehre in der Fritz-Börner-Straße (ca. 20 Kfz/h) ist hier jedoch von keinem spürbaren Einfluss auf den Verkehrsablauf auszugehen.

Knotenpunkt St. Martin-Platz/ Pfettenstraße

Für den Knotenpunkt St. Martin-Platz/ Pfettenstraße liegen keine Zählzeiten vor. Im Hinblick auf die geringen Kfz-Verkehrsmengen auf der St 2054 Landsberger Straße nördlich des Kreisverkehrs kann die prognostizierte Verkehrszunahme in der Pfettenstraße (ca. 55 Kfz/h) voraussichtlich als unkritisch bewertet werden.

⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Köln 2006

Untergeordnete Knotenpunkte (Regelung „rechts-vor-links“)

Rechts-vor-links geregelte Einmündungen können stündliche Kfz-Verkehrsmengen von bis zu 900 Kfz/h abwickeln (siehe **Abbildung 2**).

In der Spitzenstunde werden die Verkehrsmengen entlang der Landsberger Straße basierend auf der Straßenverkehrszählung auf ca. 480 Kfz/h geschätzt. Für die Wohnstraßen können jedoch geringere Werte angenommen werden. Die induzierten Neuverkehre von ca. 55 Kfz/h werden dort voraussichtlich keinen spürbaren Einfluss auf die Verkehrsqualität der Knotenpunkte haben.

In den Wohnstraßen im unmittelbaren Umfeld des Entwicklungsvorhabens ist damit ebenfalls nicht mit Leistungsfähigkeitsproblemen zu rechnen.

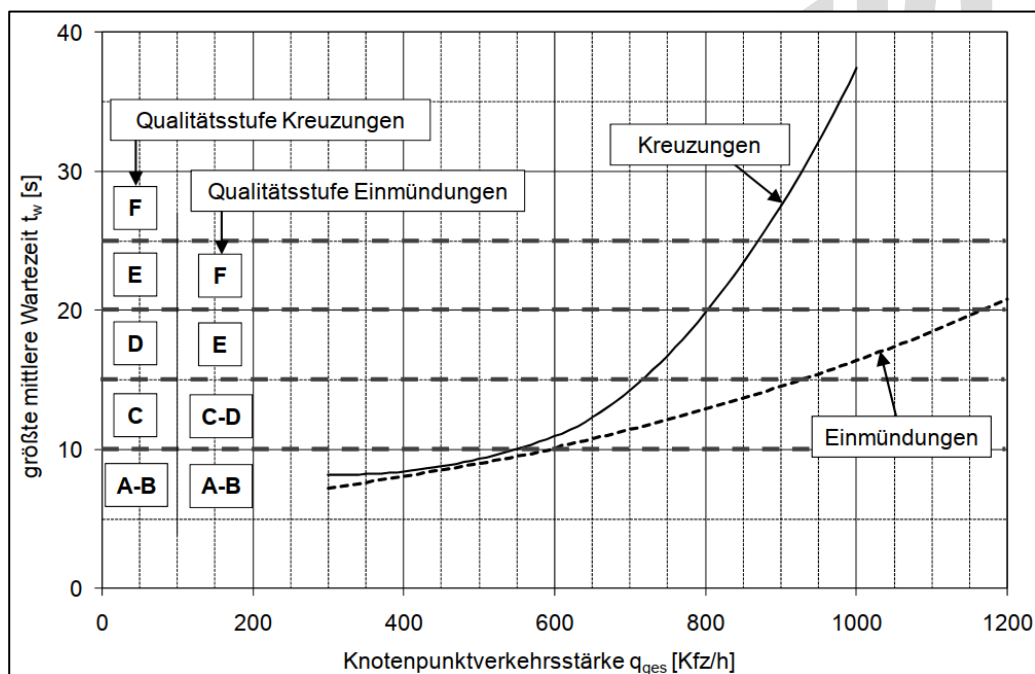


Abbildung 2: Größte mittlere Wartezeit in einer Zufahrt in Abhängigkeit von der Gesamtverkehrsstärke bei Knotenpunkten mit der Regelungsart „rechts vor links“⁷

Da für die Knotenpunkte und Straßen im direkten Umfeld des Plangebiets keine aktuellen Zähldaten vorlagen, können keine detaillierten Aussagen zur Leistungsfähigkeit des Straßennetzes getroffen werden.

⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Köln 2015.

Auf Basis der vorliegenden Verkehrsdaten der Straßenverkehrsdatenbank Baysis wurde eine Ersteinschätzung getroffen, die ggfs. zu einem späteren Zeitpunkt um eine Verkehrserhebung und eine detaillierte Leistungsfähigkeitsberechnung ergänzt werden kann.

4.3 Umfeldverträglichkeit der Kfz-Verkehrsmengen

Das Umfeld der Landsberger Straße im Bereich der Ortsmitte ist geprägt durch eine Mischnutzung aus Wohnbebauung und Einzelhandel/Gewerbe. Es gibt eine direkte Anliegerbebauung mit Grundstückszufahrten sowie Querungsbedarf von Fuß- und Radverkehr im Zuge der Ortsmitte. Die angenommenen stündlichen Verkehrsmengen von rund 480 Kfz/h liegen damit im unteren Bereich der für diesen Straßentyp charakteristischer Verkehrsstärken (400 bis 1.800 Kfz/h)⁸.

Die zu erwartenden Verkehrszunahmen von maximal 55 Kfz/h werden hier kaum wahrnehmbar sein und können damit als umfeldverträglich eingeordnet werden.

Im Bereich der Wohnstraßen im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens (z.B. Fritz-Börner-Straße und Pfaffenstraße) liegen keine Daten zu Verkehrsstärken vor. Es kann jedoch von deutlich niedrigeren Grundbelastungen als in der Landsberger Straße ausgegangen werden. Charakteristische Verkehrsstärken liegen unterhalb von 400 Kfz/h.

Die Neuverkehre von ca. 15 bis 20 Kfz/h in der Fritz-Börner-Straße (südlicher Teilbereich) und 20 bis 60 Kfz/h in der Pfaffenstraße (nördlicher Teilbereich) werden dort aufgrund der niedrigen Bestandsverkehre eher wahrgenommen, können aber ebenfalls als umfeldverträglich eingeordnet werden.

Die vorhandenen Straßenquerschnitte sind für die zu erwartende Verkehrsabwicklung grundsätzlich ausreichend dimensioniert. Die Fritz-Börner-Straße weist für eine Erschließungsstraße einen vergleichsweise großzügigen Querschnitt auf und verfügt beidseitig über Gehwege. Aus verkehrstechnischer Sicht bestehen hier keine Einschränkungen hinsichtlich der Erschließungsfunktion. Die Pfaffenstraße verfügt zwar über einen geringeren Straßenquerschnitt und ist lediglich einseitig mit einem Gehweg ausgestattet. Dennoch ist auch hier die Begegnung eines Pkw mit einem Lkw auf den geradlinigen Abschnitten möglich.

Insgesamt ist durch das Entwicklungsvorhaben mit keinem nennswerten Schwerverkehr zu rechnen. Anlieferungen für Gastronomie und Boardinghaus sollten jedoch in Hinblick auf unmittelbar angrenzenden Wohnnutzungen zu verträglichen Zeiten abgewickelt werden.

⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen. Köln 2024.

5 Fazit

Im Rahmen des vorliegenden verkehrlichen Ersteinschätzung wurden die durch das geplante Entwicklungsvorhaben zu erwartenden Kfz-Neuverkehre ermittelt und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz bewertet.

Die Berechnungen ergeben ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von insgesamt rund 490 bis 500 Kfz-Fahrten pro Werktag. Während der Spitzenstunden ist mit etwa 30 Kfz-Fahrten am Vormittag sowie rund 55 Kfz-Fahrten am Nachmittag zu rechnen. Der überwiegende Teil der Neuverkehre wird sich über die St 2054 Landsberger Straße in Richtung Landsberg am Lech bzw. zur Autobahn A96 orientieren.

Nach einer ersten Einschätzung kann davon ausgegangen werden, dass die zusätzlichen Verkehre sowohl am Kreisverkehr als auch an den angrenzenden Knotenpunkten ohne Beeinträchtigung der Verkehrsqualität abgewickelt werden können. Auch innerhalb der Fritz-Börner-Straße und der Pfettenstraße sind keine verkehrlichen Engpässe zu erwarten. Die vorhandenen Straßenquerschnitte sind voraussichtlich ausreichend dimensioniert und gewährleisten eine ordnungsgemäße Erschließung des Plangebiets.

Insgesamt kann das durch das Vorhaben induzierte Verkehrsaufkommen als verkehrlich verträglich bewertet werden. Nachteilige Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des umliegenden Straßennetzes oder die Erschließungsfunktion der angrenzenden Straßen sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zu erwarten. Da für die untergeordneten Straßen und Knotenpunkte keine aktuellen Verkehrszählungen vorlagen, basiert die Bewertung auf einer überschlägigen verkehrsplanerischen Ersteinschätzung. Sofern sich im weiteren Planungsverlauf hierfür ein Erfordernis ergibt, kann diese durch Verkehrserhebungen und detaillierte Leistungsfähigkeitsnachweise ergänzt werden.

Verzeichnisse

Abbildungen im Text:

- Abbildung 1: Orientierungswerte für die Kapazität von Kreisverkehren innerhalb bebauter Gebiete. Quelle: Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren 6
- Abbildung 2: Größte mittlere Wartezeit in einer Zufahrt in Abhängigkeit von der Gesamtverkehrsstärke bei Knotenpunkten mit der Regelungsart „rechts vor links“ 7

Tabellen im Text:

- Tabelle 1: Übersicht Verkehrserzeugung Neuverkehr Entwicklungsvorhaben 4

Anlagen:

- Anlage 1 Verkehrserzeugung Neuverkehr geplante Entwicklungen

Anlagen

Neuverkehr		Süd	Nord V1	Nord V2
Summe Neuverkehr				
Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	176	326	314
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	88	163	157
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	88	163	157
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		14	17	16
Zielverkehr	[Kfz/h]	2	4	4
Quellverkehr	[Kfz/h]	12	13	12
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		18	36	34
Zielverkehr	[Kfz/h]	11	21	19
Quellverkehr	[Kfz/h]	7	15	15
davon Schwerverkehr				
Anzahl SV-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	2	4	4
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	1	2	2
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	1	2	2
Summe SV-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		0	0	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	0	0
Summe SV-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		0	0	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	0	0

Wohnnutzungen		Süd	Nord V1	Nord V2
Wohneinheiten	[WE]	40	30	22
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]	2,2	2,2	2,2
Bewohner	[Pers.]	88	66	49
Bewohnerverkehr				
Wege/Bewohner	[Wege/Pers.*24h]	3,5	3,5	3,5
Summe Wege Bewohner	[Wege/24h]	308	231	172
Anteil heimgebundener Wege	[%]	85%	85%	85%
Anzahl heimgebundener Wege	[Wege/24h]	262	196	146
MIV-Anteil	[%]	75%	75%	75%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,2	1,2	1,2
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	164	123	92
Zielverkehr	[Kfz/24h]	82	62	46
Quellverkehr	[Kfz/24h]	82	62	46
Anteile Spitzenstunde vormittags				
Zielverkehr	[%]	2%	2%	2%
Quellverkehr	[%]	15%	15%	15%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	14	10	8
Zielverkehr	[Kfz/h]	2	1	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	12	9	7
Anteile Spitzenstunde nachmittags				
Zielverkehr	[%]	14%	14%	14%
Quellverkehr	[%]	8%	8%	8%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	18	14	10
Zielverkehr	[Kfz/h]	11	9	6
Quellverkehr	[Kfz/h]	7	5	4

Wohnnutzungen		Süd	Nord V1	Nord V2
Wohneinheiten	[WE]	40	30	22
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]	2,2	2,2	2,2
Bewohner	[Pers.]	88	66	49
Besucherverkehr Wohnnutzungen				
Fahrtzuschlag Besucher an Fahrten von Bewohnern	[%]	5%	5%	5%
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	8	6	6
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	4	3	3
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	4	3	3
Anteile Spitzenstunde vormittags				
Zielverkehr	[%]	1%	1%	1%
Quellverkehr	[%]	1%	1%	1%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	0	0	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	0	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags				
Zielverkehr	[%]	10%	10%	10%
Quellverkehr	[%]	10%	10%	10%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	0	0	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	0	0

Wohnnutzungen		Süd	Nord V1	Nord V2
Wohneinheiten	[WE]	40	30	22
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]	2,2	2,2	2,2
Bewohner	[Pers.]	88	66	49
Wirtschaftsverkehr Wohnnutzungen				
Kfz-Fahrten/Bewohner	[Fahrten/Pers.*24h]	0,05	0,05	0,05
Summe Kfz-Fahrten	[Wege]	4	3	2
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	4	4	2
Zielverkehr	[Kfz/24h]	2	2	1
Quellverkehr	[Kfz/24h]	2	2	1
Anteile Spitzenstunde vormittags				
Zielverkehr	[%]	5,0%	5,0%	5,0%
Quellverkehr	[%]	3,0%	3,0%	3,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	0	0	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	0	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags				
Zielverkehr	[%]	6,0%	6,0%	6,0%
Quellverkehr	[%]	3,0%	3,0%	3,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	0	0	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	0	0
davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	25%	25%	25%
Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Lkw/24h]	2	2	2
Zielverkehr	[Lkw/24h]	1	1	1
Quellverkehr	[Lkw/24h]	1	1	1
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags				
Zielverkehr	[Lkw/h]	0	0	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0	0	0
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags				
Zielverkehr	[Lkw/h]	0	0	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0	0	0

Süd		Boardinghouse V1	Boardinghouse V2
Plätze/ Bewohner	[Pers.]	80	100
Beschäftigte / 100 Betten	[Pers./ 100 Plätze]	5	5
Beschäftigte	[Pers.]	4	5
Beschäftigtenverkehr Boardinghouse			
Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers.*24h]	2,0	2,0
Anwesenheitsgrad	[%]	85%	85%
Summe Wege Beschäftigte	[Wege]	7	9
MIV-Anteil	[%]	65%	65%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1	1,1
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	4	6
Zielverkehr	[Kfz/24h]	2	3
Quellverkehr	[Kfz/24h]	2	3
Anteile Spitzenstunde vormittags			
Zielverkehr	[%]	40%	40%
Quellverkehr	[%]	2%	2%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	1	1
Zielverkehr	[Kfz/h]	1	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags			
Zielverkehr	[%]	2%	2%
Quellverkehr	[%]	2%	2%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	0	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	0

Süd		Boardinghouse V1	Boardinghouse V2
Plätze/ Bewohner	[Pers.]	80	100
Pkw-Fahrten je 100 Plätze	Pkw-Wege/ 100 Pers	95	95
Summe Pkw-Wege	[Pkw-Wege]	76	96
Besucherverkehr Boardinghouse			
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	76	96
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	38	48
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	38	48
Anteile Spitzenstunde vormittags			
Zielverkehr	[%]	2%	2%
Quellverkehr	[%]	8%	8%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	4	5
Zielverkehr	[Kfz/h]	1	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	3	4
Anteile Spitzenstunde nachmittags			
Zielverkehr	[%]	10%	10%
Quellverkehr	[%]	6%	6%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	6	8
Zielverkehr	[Kfz/h]	4	5
Quellverkehr	[Kfz/h]	2	3

Süd		Boardinghouse V1	Boardinghouse V2
Plätze	[Pers.]	80	100
Beschäftigte	[Pers.]	4	5
Wirtschaftsverkehr Boardinghouse			
von den in der Einrichtung Beschäftigten untern	[Wege/Person]	0,1	0,1
Summe Wege	[Wege]	0	1
MIV-Anteil	[%]	95%	95%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1	1
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	0	0
<i>Zuschlag zu den für das Gebiet ermittelten Fahrten der Beschäftigten:</i>			
von außen in das Gebiet eingetragen	[%]	50%	50%
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	0	0
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	0	0
Zielverkehr	[Kfz/24h]	0	0
Quellverkehr	[Kfz/24h]	0	0
Anteile Spitzenstunde vormittags			
Zielverkehr	[%]	5,0%	5,0%
Quellverkehr	[%]	3,0%	3,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	0	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags			
Zielverkehr	[%]	6,0%	6,0%
Quellverkehr	[%]	3,0%	3,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	0	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	0
davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	50%	50%
Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Lkw/24h]	0	1
Zielverkehr	[Lkw/24h]	0	0
Quellverkehr	[Lkw/24h]	0	0
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Lkw/h]	0	0
Zielverkehr	[Lkw/h]	0	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0	0
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Lkw/h]	0	0
Zielverkehr	[Lkw/h]	0	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0	0

Süd		Gaststube und Biergarten
Bruttogeschossfläche (BGF)	[m²]	280
Fläche je Beschäftigtem	[Pers./100m²]	25
Beschäftigte	[Pers.]	11
Beschäftigtenverkehr Gastronomie		
Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers.*24h]	2,5
Anwesenheitsgrad	[%]	90%
Summe Wege Beschäftigte	[Wege]	25
MIV-Anteil	[%]	60%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	14
Zielverkehr	[Kfz/24h]	7
Quellverkehr	[Kfz/24h]	7
Anteile Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[%]	0%
Quellverkehr	[%]	0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[%]	20%
Quellverkehr	[%]	20%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	2
Zielverkehr	[Kfz/h]	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	1

Süd		Gaststube und Biergarten
Gastfläche	[Pers.]	151
Pkw-Fahrten je 100 qm NGF	[Pkw-Wege/ Pers.]	160
Summe Wege	[Pkw-Wege]	242
Besucherverkehr Gastronomie		
Konkurrenzeffekt	[%]	0%
Verbundeffekt	[%]	60%
Mitnahmeeffekt (<i>siehe unten</i>)	[%]	<i>siehe unten</i>
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	98
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	49
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	49
Anteile Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[%]	2%
Quellverkehr	[%]	2%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	2
Zielverkehr	[Kfz/h]	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	1
Anteile Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[%]	15%
Quellverkehr	[%]	15%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	14
Zielverkehr	[Kfz/h]	7
Quellverkehr	[Kfz/h]	7

Süd		Gaststube und Biergarten
Bruttogeschossfläche (BGF)	[m²]	280
Fläche je Beschäftigtem	[Pers./100m²]	25
Beschäftigte	[Pers.]	11
Wirtschaftsverkehr Gastronomie		
von den in der Einrichtung Beschäftigten untern	[Wege/Person]	0,1
Summe Wege	[Wege]	1
MIV-Anteil	[%]	90%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	1
<i>Zuschlag zu den für das Gebiet ermittelten Fahrten der Beschäftigten:</i>		
von außen in das Gebiet eingetragen	[%]	50%
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	1
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	2
Zielverkehr	[Kfz/24h]	1
Quellverkehr	[Kfz/24h]	1
Anteile Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[%]	5,0%
Quellverkehr	[%]	3,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[%]	6,0%
Quellverkehr	[%]	3,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	50%
Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)		
Zielverkehr	[Lkw/24h]	1
Quellverkehr	[Lkw/24h]	1
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[Lkw/h]	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[Lkw/h]	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0