

# **Verkehrs- und schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan „Am Regensburger Weg 2“ Markt Schierling**

Auftraggeber: Markt Schierling  
Rathausplatz 1

84069 Schierling

Bearbeitung: GEO.VER.S.UM  
Planungsgemeinschaft Pressler&Geiler  
Dipl. Geogr. Univ. H. Pressler  
Elsa-Brandström-Straße 32

93413 Cham

Bericht-Nr. 2023-S-156  
Cham, 10.02.2024



Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

## INHALT

1.	AUSGANGSSITUATION / AUFGABENSTELLUNG .....	1
2.	VERKEHRSUNTERSUCHUNG .....	4
2.1	VERKEHRSERHEBUNGEN 2023.....	4
2.2	VERKEHRSNACHFRAGEPROGNOSEN.....	5
2.3	VERKEHRsverTEILUNG .....	6
2.4	STRASSENRAUMAUSSTATTUNG .....	7
3.	SCHALLTECHNISCHE BERECHNUNGEN VERKEHRSLÄRM .....	10
3.1	RECHTLICHE GRUNDLAGEN .....	10
3.2	AUSGANGSSITUATION, AUFGABENSTELLUNG.....	11
3.3	BERECHNUNGS- UND BEMESSUNGSVERFAHREN .....	12
3.4	ERMITTLUNG SCHALLTECHNISCHER EINGANGSPARAMETER.....	13
3.5	BEURTEILUNG DER BERECHNUNGSERGEBNISSE VERKEHRSLÄRM IM BESTAND .....	15
3.6	BEURTEILUNG DER BERECHNUNGSERGEBNISSE VERKEHRSLÄRM IM PLANGEBIET.....	15
3.7	SCHALLTECHNISCHE AUSFÜHRUNGEN ZUM ZUSATZVERKEHR.....	16
4.	UNTERLAGEN, NORMEN UND RICHTLINIEN .....	18

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Bauliche Nutzung BPlan „Am Regensburger Weg 2“ .....	3
Tabelle 2: Ergebnisse der Verkehrserhebungen .....	4
Tabelle 3: Ergebnisse Statistik kommunal 2021, Markt Schierling .....	5
Tabelle 4: Ergebnisse der Verkehrsnachfrageprognosen .....	6
Tabelle 5: Induzierte Verkehrsnachfrage .....	6
Tabelle 6: Ergebnisse der Verkehrsprognose .....	6
Tabelle 7: Straßenfunktion .....	7
Tabelle 8: Orientierungswerte DIN 18005.....	10
Tabelle 9: Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV .....	11
Tabelle 10: Beurteilung Verkehrslärm im Plangebiet - Berechnungsparameter RLS-19.....	13
Tabelle 11: Berechnungsparameter Bestandssituation.....	14
Tabelle 12: Berechnungsparameter Prognosefall .....	14
Tabelle 13: Beurteilungspegel Bestandssituation.....	15
Tabelle 14: Berechnungsergebnisse Prognosefall Plangebiet.....	15
Tabelle 15: Berechnungsergebnisse Prognosefall Zusatzverkehr.....	17
Tabelle 16: Beurteilungspegel Bestandssituation und planbedingte Zunahme Prognosefall.....	17

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Lage des Plangebiets BPlan „Am Regensburger Weg“ .....	1
Abbildung 2: Ausschnitt Flächennutzungsplan des Marktes Schierling .....	2
Abbildung 3: Bebauungsplanentwurf „Am Regensburger Weg 2“ .....	2
Abbildung 4: Knotenstrom Verkehrszählungen .....	4
Abbildung 5: Verkehrsaufkommen DTV 2023 .....	5
Abbildung 6: Verkehrsaufkommen DTV Prognose .....	7
Abbildung 7: Empfohlener Querschnitt – Wohnstraße nach RASSt-06 .....	8
Abbildung 8: Empfohlener Querschnitt – Sammelstraße nach RASSt-06 .....	8

## ANLAGEN

Anhang 1:	Ergebnisse der Verkehrszählungen
Anhang 2:	Ergebnisse der Verkehrsnachfrageprognosen
Anhang 3:	Schalltechnische Berechnungen Bestandssituation
Anhang 4:	Schalltechnische Berechnungen projektinduzierter Verkehr
Anhang 5:	Planunterlagen

## 1. AUSGANGSSITUATION / AUFGABENSTELLUNG

Der Markt Schierling beabsichtigt am nördlichen Ortsrand von Schierling die Ausweisung von Wohnnutzung und einer Gemeinbedarfsfläche für Kinderbetreuung sowie einer Gemeinbedarfsfläche für ein Energie- und Mobilitätszentrum. Hierzu hat der Markt die Aufstellung eines Bebauungsplans beschlossen. Der Planungsbereich wird begrenzt im Süden durch die bestehende Wohnbebauung um die Wugg-Retzer- und Bernhard-Sarnes-Straße, im Osten durch die Gemeindestraße Zum Guten Hof und im Osten und Norden durch landwirtschaftliche Nutzflächen.

Aufgabe der vorliegenden Verkehrs- und schalltechnischen Untersuchung ist es, die Auswirkungen des induzierten Verkehrs auf die umliegende Bebauung zu beurteilen.

Das nachfolgende Luftbild<sup>1</sup> zeigt die Lage des Planungsgebietes.



**Abbildung 1: Lage des Plangebiets BPlan „Am Regensburger Weg“**

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich nach aktuell gültigem Flächennutzungsplan des Marktes Schierling zum Teil in einem als WA gekennzeichneten Gebiet und zum Teil im unbeplanten Außenbereich.

<sup>1</sup> Quelle: Google Earth 03.06.2020

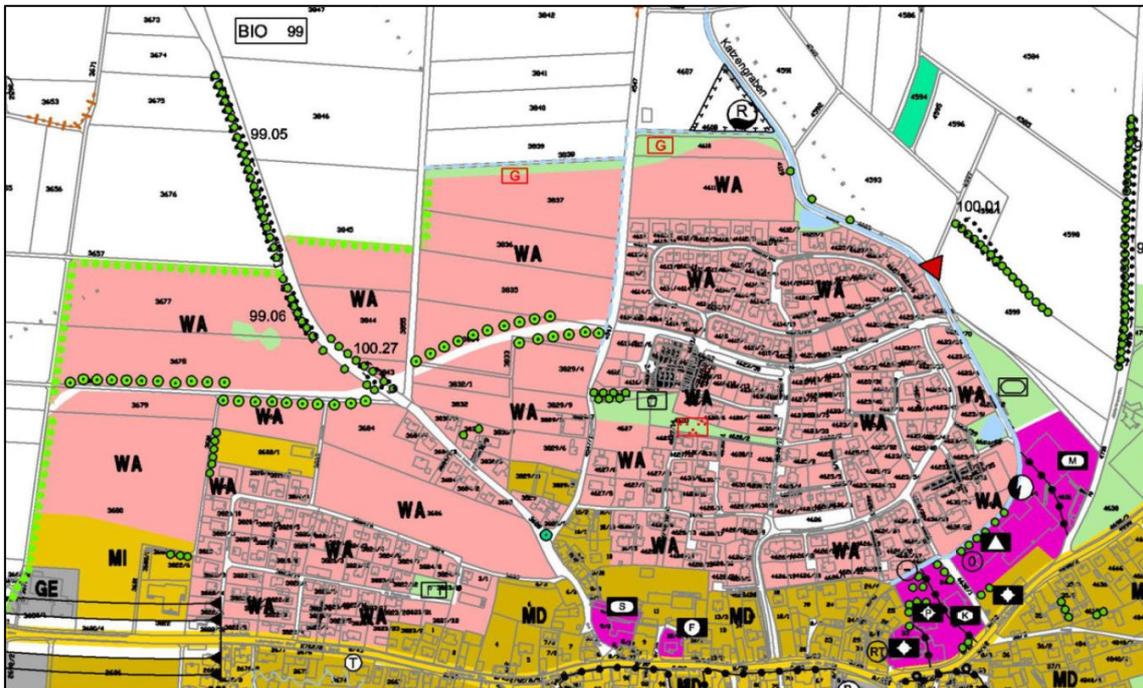


Abbildung 2: Ausschnitt Flächennutzungsplan des Marktes Schierling

Der Bebauungsplan „Am Regensburger Weg 2“ ist in 3 Baufelder gegliedert. Baufeld 1 im Norden des Bebauungsplans wird direkt an die Ziegeleistraße angebunden. Das Baufeld 2 im Süden des Bebauungsplans wird über die Wugg-Retzer-Straße erschlossen; das westliche Baufeld 3 über die Gemeindestraße Zum Guten Hof.



Abbildung 3: Bebauungsplanentwurf „Am Regensburger Weg 2“

Folgende Rahmendaten sind vorgegeben:

Baufeld		Art der baulichen Nutzung	Anzahl Parzellen
Baufeld 1	Nord	WA 1.1	24
		WA 1.2	2
		WA 4	3
		WA 2	24
	Süd	WA 4	3
		KIBE	1
Summe			57
Baufeld 2		WA 1.1	3
		WA 1.2	5
		WA 4	1
	Summe		
Baufeld 3		WA 1.1	21
		WA 1.2	3
		WA 1.3	1
		WA 5	2
		EMZ	1
	Quartierzentrum	1	
Summe			29
Gesamtzahl Parzellen			95

**Tabelle 1: Bauliche Nutzung BPlan „Am Regensburger Weg 2“**

Im Baufeld 1 haben sich zwischenzeitlich marginale Veränderungen bei Gartenhäusern und Einfamilienhäusern ergeben, wodurch sich die Anzahl der Gebäude geringfügig verringerte. Dies hat keine relevanten Auswirkungen auf Verkehrsprognose, Verkehrsumlegung und schalltechnischen Berechnungen.

## 2. VERKEHRSUNTERSUCHUNG

### 2.1 VERKEHRSERHEBUNGEN 2023

Zur Grundlagenermittlung wurden an den Zufahrtsstraßen zum geplanten Baugebiet Verkehrserhebungen nach den EVE 2012 durchgeführt. Dabei wurden die Verkehrsmengen aller Verkehrsteilnehmer über einen Zeitraum von 8 Stunden erhoben und nach HBS 2015 auf Ganztages- und DTV-Werte hochgerechnet.



Abbildung 4: Knotenstrom Verkehrszählungen

Es konnten folgende Ergebnisse ermittelt werden:

Straßenabschnitt	DTV 2023	SV	VMS	NMS
	Kfz/Tag	Lkw	Kfz/h	Kfz/h
Ziegeleistraße Nord	181	0	62	6
Bernhard-Sarnes-Straße	243	0	23	27
Wugg-Retzer Straße Nord	139	0	13	20
Ziegeleistraße Süd	507	0	100	45
Wugg-Retzer Straße Süd	106	0	15	14
Ziegeleistraße	595	0	99	59
Markstein	695	6	75	59
Theresia-Gerhardinger-Straße	673	7	68	64
Ziegeleistraße Süd	468	7	53	48

Tabelle 2: Ergebnisse der Verkehrserhebungen



Abbildung 5: Verkehrsaufkommen DTV 2023

## 2.2 VERKEHRSNACHFRAGEPROGNOSEN

Für das Plangebiet des Bebauungsplans wurden Verkehrsnachfrageprognosen gemäß den Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen nach dem Bosserhof-Verfahren getrennt nach den unterschiedlichen Erschließungsstraßen (Baufelder; siehe oben) durchgeführt. Dabei flossen auch die Ergebnisse der Statistik kommunal für den Markt Schierling in die Abschätzungen ein.

Darüber hinaus wurden für weitere mögliche Plangebiete (im BPlan grau dargestellt östlich Zum Guten Hof) ebenfalls eine überschlägige Verkehrsnachfrageprognose durchgeführt.

Einwohner 2020	8213
Wohngebäude	2522
Wohnungen	3466
Wohneinheiten/Wohngebäude	1,37
Einwohner/Wohngebäude	3,26
Einwohner/Wohnung	2,37

Tabelle 3: Ergebnisse Statistik kommunal 2021, Markt Schierling

	Erschließung über ...		Verkehrsnachfrage
Erschließung Ost	Ziegeleistraße Nord	WA Nord	494 Kfz/Tag
	Wugg-Retzer-Straße		88 Kfz/Tag
Erschließung West	Zum Guten Hof		258 Kfz/Tag
<b>Summe BPlan</b>			<b>840 Kfz/Tag</b>
Übrige Plangebiete	Zum Guten Hof		460 Kfz/Tag

**Tabelle 4: Ergebnisse der Verkehrsnachfrageprognosen**

Demzufolge ist an Werktagen mit folgenden zusätzlichen Verkehrsmengen nach Realisierung der Bauvorhaben zu rechnen:

Straßenabschnitt	Tag	Nacht	24h
	Kfz		
Ziegeleistraße nördlich Wugg-Retzer-Straße	445	49	494
Ziegeleistraße nördlich Emd. Markstein	524	58	582
Zum Guten Hof nördlich KVP – BPlan	232	26	258
<i>Zum Guten Hof nördlich KVP – mit Plangebieten</i>	<i>680</i>	<i>38</i>	<i>718</i>

**Tabelle 5: Induzierte Verkehrsnachfrage**

Die Ergebnisse der Verkehrsnachfrageprognosen sind dem Anhang 2 beigelegt.

## 2.3 VERKEHRSDISTRIBUTION

Zur Abschätzung der Verkehrsverteilung auf das Straßennetz fließen folgende Aspekte ein:

- Erschließungssystematik
- Analyse der Verkehrsströme (Verkehrszählungen)
- Pendlerstatistik

Auf obiger Basis konnten folgende Verkehrsaufkommen prognostiziert werden:

Straßenabschnitt	DTV 2023	SV <sup>2</sup>	VMS	NMS
	Kfz/Tag	Lkw	Kfz/h	Kfz/h
Ziegeleistraße Nord	494	13	88	37
Bernhard-Sarnes-Straße	243	0	23	27
Wugg-Retzer Straße Nord	139	0	13	20
Ziegeleistraße Süd	1001	13	126	76
Wugg-Retzer Straße Süd	194	2	20	20
Ziegeleistraße	1149	15	130	96
Markstein	913	12	88	74
Theresia-Gerhardinger-Straße	899	13	80	78
Ziegeleistraße Süd	719	14	65	64
Zum Guten Hof Nord	258	6	14	16

**Tabelle 6: Ergebnisse der Verkehrsprognose**

<sup>2</sup> Der Schwerverkehr ist ausschließlich der Ver- und Entsorgung des Plangebiets zuzuordnen und wird als worst-case dem täglichen Verkehr zugeordnet; im Regelfall verteilt sich dieser auf die Wochentagen.



Abbildung 6: Verkehrsaufkommen DTV Prognose

## 2.4 STRASSENRAUMAUSSTATTUNG

Die untersuchten Straßenzüge Ziegeleistraße, Bernhardd-Sarnes-Straße, Wugg-Retzer-Straße, Theresia-Gerhardinger-Straße, Markstein und Zum Guten Hof sind für das vorhandene Verkehrsaufkommen ausreichend dimensioniert.

Bis auf den Straßenabschnitt Zum Guten Hof verfügen alle Straßen über mindestens 1 Gehweg, zum Teil abgesetzt von der Fahrbahn.

Straßenabschnitt	Fahrbahnbreite	Gehweg	T30-Zone	Funktion
Ziegeleistraße Nord	5,5m	ja	ja	Wohnstraße
Bernhard-Sarnes-Straße	5,0m	ja	ja	Wohnstraße
Wugg-Retzer Straße Nord	5,0m	ja	ja	Wohnstraße
Wugg-Retzer Straße Süd	5,0m	ja	ja	Wohnstraße
Markstein	6,5m	ja	ja	Sammelstraße
Theresia-Gerhardinger-Straße	6,5m	ja	ja	Sammelstraße
Ziegeleistraße Süd	6,0m	ja	ja	Wohnstraße
Zum Guten Hof Nord	4,9m	nein	ja	Wohnstraße

Tabelle 7: Straßenfunktion

Die Wohnstraße ist gemäß RASSt-06 eine Erschließungsstraße, die eine Verkehrsstärke von unter 400 Kfz/h aufweist. Sie soll Pkw/Pkw-Begegnungen ermöglichen, gegebenenfalls mit Ausweichstellen für Pkw-/Müllfahrzeug-Begegnungen. An die Gehwegbreiten bestehen keine besonderen Anforderungen.

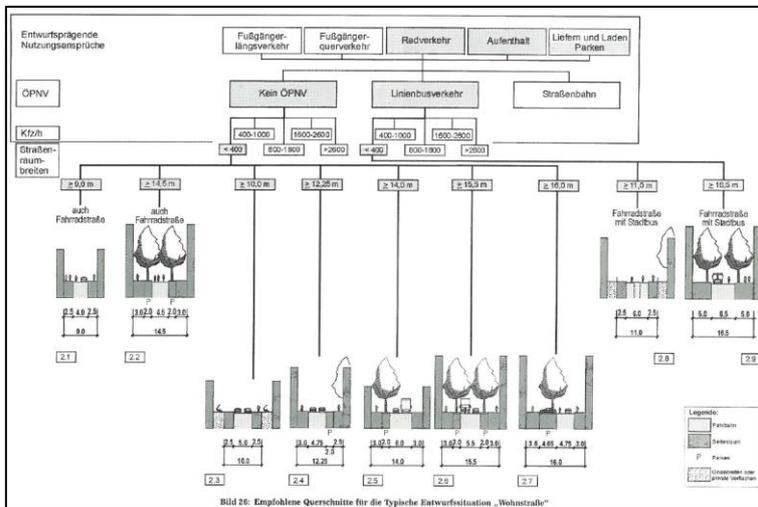


Abbildung 7: Empfohlener Querschnitt – Wohnstraße nach RASSt-06

Die Sammelstraße ist gemäß RASSt-06 ebenfalls eine Erschließungsstraße, die eine Verkehrsstärke von 400 Kfz/h bis 800 Kfz/h aufnehmen kann. Als besonderer Nutzungsanspruch wird der Fußgängerlängsverkehr mit punktuellm Querungsbedarf festgestellt.

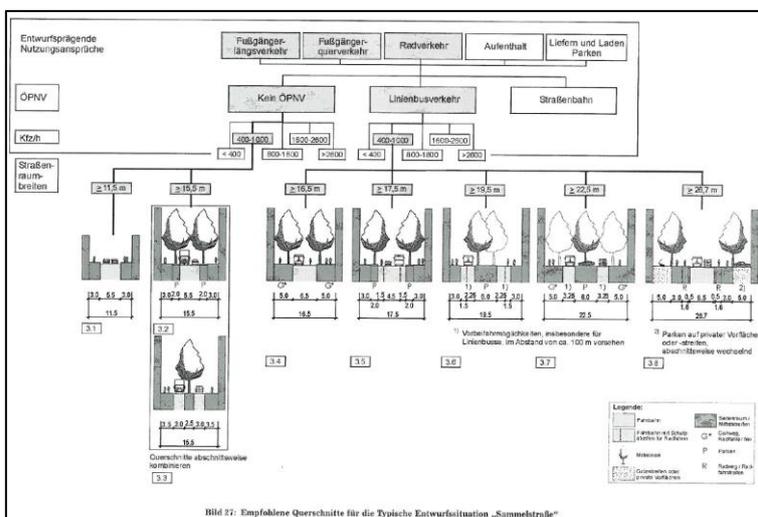


Abbildung 8: Empfohlener Querschnitt – Sammelstraße nach RASSt-06

---

Gemäß den Anforderungen der RASt-06 an den Ausbauzustand der Straßen sowie den Ergebnissen der Verkehrsprognose kann festgestellt werden, dass die Erschließungsstraßen sowie Sammelstraßen in der Lage sein werden, die zusätzlich prognostizierten Verkehrsmengen leistungsfähig und sicher aufzunehmen.

Ein weiterer Ausbau der Zufahrten (Ziegeleistraße und Wugg-Retzer-Straße) ist nicht erforderlich.

Die Zufahrt Zum Guten Hof zum westlichen Teil des geplanten Baugebiets mit einem Ausbauquerschnitt von 5m bis 5,3m sowie einer Engstelle mit 4,7m Breite ist im nördlichen Teil noch nicht vollständig ausgebaut. Die Ertüchtigung auf den erforderlichen Ausbauquerschnitt wird mit Realisierung des Plangebiets durchgeführt werden.

## 3. SCHALLTECHNISCHE BERECHNUNGEN VERKEHRSLÄRM

### 3.1 RECHTLICHE GRUNDLAGEN

Die schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung sind Konkretisierung für in der Planung zu berücksichtigende Ziele des Schallschutzes. Sie sind keine Richt- oder Grenzwerte im Sinne des Immissionsschutzrechts. Vorgaben hierzu enthält § 50 BImSchG und § 1 Abs. 6 Baugesetzbuch (BauGB).

Bei der Bauleitplanung nach dem Baugesetzbuch und der Baunutzungsverordnung (BauNVO) sollten in der Regel den verschiedenen schutzbedürftigen Nutzungen (z.B. Bauflächen, Baugebieten, sonstigen Flächen) folgende Orientierungswerte für den Beurteilungspegel zugeordnet werden. Ihre Einhaltung oder Unterschreitung ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betreffenden Baugebietes oder der betreffenden Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen.

	tags /nachts
bei Allgemeinen Wohngebieten (WA), Kleinsiedlungsgebieten (WS) und Campingplatzgebieten	55 / 45/40 (*) dB(A)

(\*) Bei den beiden angegebenen Nachtwerten gilt der erste für Verkehrsgeräusche, während der zweite für Gewerbelärm maßgeblich ist.

**Tabelle 8: Orientierungswerte DIN 18005**

Beiblatt 1 zur DIN 18005 enthält folgende Anmerkung:

*„Bei Beurteilungspegeln über 45 dB(A) ist selbst bei nur teilweise geöffnetem Fenster ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich“.*

Das Beiblatt gibt außerdem für die Bauleitplanung folgende Hinweise:

*„Die genannten Orientierungswerte sind als eine Konkretisierung für Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau aufzufassen.*

*Der Belang des Schallschutzes ist bei der in der städtebaulichen Planung erforderlichen Abwägung der Belange als ein wichtiger Planungsgrundsatz neben anderen Belangen ... zu verstehen. Die Abwägung kann in bestimmten Fällen bei Überwiegen anderer Belange ... zu einer entsprechenden Zurückstellung des Schallschutzes führen.*

*Die Beurteilungspegel der Geräusche verschiedener Arten von Schallquellen (Verkehr, Industrie und Gewerbe, Freizeitlärm) werden wegen der unterschiedlichen Einstellung der Betroffenen zu verschiedenen Arten von Geräuschquellen jeweils für sich allein mit den Orientierungswerten verglichen und nicht addiert.*

*Für die Beurteilung ist in der Regel tags der Zeitraum von 6:00Uhr bis 22:00Uhr und nachts der Zeitraum von 22:00Uhr bis 6:00Uhr, ggf. die lauteste Nachtstunde, zugrunde zu legen. Falls nach örtlichen Verhältnissen andere Regelungen gelten, sollte eine mindestens achtstündige Nachtruhe sichergestellt sein.*

*Die Bauflächen, Baugebiete, Sondergebiete und sonstigen Flächen nach 4.2 entsprechen dem Baugesetzbuch und der Baunutzungsverordnung.*

...

*In vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und in Gemengelagen, lassen sich die Orientierungswerte oft nicht einhalten. Wo im Rahmen der Abwägung mit plausibler Begründung von den Orientierungswerten abgewichen wird, weil andere Belange überwiegen, sollte möglichst ein Ausgleich durch andere geeignete Maßnahmen (z.B. geeignete Gebäudeanordnung und Grundrissgestaltung, bauliche Schallschutzmaßnahmen– insbesondere für Schlafräume) vorgesehen und planungsrechtlich abgesichert werden.“*

## 3.2 AUSGANGSSITUATION, AUFGABENSTELLUNG

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen ist gemäß § 2 BauGB eine Umweltprüfung vorzunehmen, bei der die voraussichtlichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht gem. § 2a BauGB beschrieben und bewertet werden. Hinsichtlich des Schallschutzes sind dabei die in Beiblatt 1 zur DIN 18005 genannten Orientierungswerte von Bedeutung. Abschließend werden zur Einhaltung der Schutzziele der DIN 18005 Vorschläge für Schallschutzmaßnahmen gemacht.

Der rechnerische Teil der schalltechnischen Untersuchung wurde unter Verwendung des elektronischen Rechenprogramms SOUNDPLAN (Version 9.0) durchgeführt.

### Anmerkung zur Abwägung der Orientierungswerte:

Das Bayerische Staatsministerium des Innern weist in seinem Rundschreiben vom 25.07.2014 darauf hin, dass hinsichtlich des Verkehrslärms die in der DIN 18005 niedergelegten Orientierungswerte abwägungsfähig (s.o.) sind. Die Rechtsprechung hat zu einem konkreten Einzelfall Überschreitungen der Orientierungswerte um 5 dB(A) anerkannt.

Nicht geklärt ist die Frage, ob im Einzelfall auch Pegel überschritten werden dürfen, die den Grenzwerten der 16. BImSchV entsprechen.

Diese lauten auszugsweise wie folgt:

	tags / nachts
für Allgemeine Wohngebiete	59 / 49 dB(A)

**Tabelle 9: Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV**

Die 16. BImSchV gilt allerdings für den Neubau bzw. für die wesentliche Änderung von öffentlichen Verkehrswegen. Für den vorliegenden Bebauungsplan kann dieses Regelwerk eigentlich nicht herangezogen werden. Trotzdem sagen die Grenzwerte aber für ihren Anwendungsbereich aus, dass sie zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche erforderlich sind und eingehalten werden müssen. Diese Grenzwerte können daher beim Nebeneinander von Verkehrswegen und Baugebieten hilfsweise als wichtiges Indiz dafür herangezogen werden, wann mit schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche zu rechnen ist.

### *Weiterhin führt das Rundschreiben aus:*

*„Demzufolge ist zunächst insbesondere in Erwägung zu ziehen, ob Verkehrslärmeinwirkungen durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes vermieden werden können (BVerwG a.a.O.). Dabei ist hier allerdings zu beachten, dass auch besondere städtebauliche Gründe, etwa das Ziel einer Nachverdichtung oder die Überplanung von besiedelten Gebieten, einen Verzicht auf aktiven Lärmschutz ausnahmsweise rechtfertigen können (BVerwG a.a.O.).“*

Bei Planung und Abwägung sind des Weiteren auch die vernünftigerweise in Erwägung zu ziehenden Möglichkeiten des passiven Schallschutzes auszuschöpfen, um jedenfalls die Werte der 16. BImSchV bzw. die oben unter (1) genannten Innenpegelwerte einzuhalten.“<sup>3</sup>

Das Hauptziel der Bauleitplanung ist die Gewährleistung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung. Von besonderer Bedeutung sind im Bereich des Lärmschutzes nach /14/ das Gebot der planerischen Konfliktbewältigung sowie das relativierte (abwägungsfähige) Trennungsgebot<sup>4</sup>. Nach § 50 BImSchG sollen schädliche Umwelteinwirkungen „so weit wie möglich vermieden werden“, womit diesem Optimierungsgebot zur Einhaltung von Orientierungs- und Immissionsgrenzwerten kein absoluter Gewichtungsvorrang zukommt. Eine Zurückstellung dieser Belange ist demzufolge grundsätzlich möglich.

### 3.3 BERECHNUNGS- UND BEMESSUNGSVERFAHREN

Nach DIN 18005 sind die von den Geräuschemissionen öffentlicher Straßen und Parkplätze herrührenden Immissionen, gekennzeichnet durch den Beurteilungspegel  $L_r$  nach den Vorschriften der RLS-19 zu berechnen.

Dabei werden die Beurteilungspegel für den Tag und für die Nacht getrennt berechnet auf Basis prognostizierter Verkehrsaufkommen.

$L_{r,T}$  für die Zeit von 06.00 bis 22.00 Uhr (Tag)

$L_{r,N}$  für die Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr (Nacht)

Zum Berechnungsverfahren selbst werden darüber hinaus noch folgende ergänzende Erläuterungen gemacht:

*Beurteilungspegel für Verkehrsgeräusche werden grundsätzlich in A-bewerteten Schalldruckpegeln angegeben (Einheit Dezibel (A) bzw. dB(A)), die das menschliche Hörempfinden am besten nachbilden. Zur Beschreibung zeitlich schwankender Schallereignisse, wie z.B. der Straßenverkehrsgeräusche, dient der A-bewertete Mittelungspegel.*

*Die Schallemission (d.h. die Abstrahlung von Schall aus einer Schallquelle) des Verkehrs auf einer Straße oder einem Fahrstreifen wird durch längenbezogenen Schalleistungspegel  $L'w$  gekennzeichnet. Die Stärke der Schallemission wird aus der prognostizierten Verkehrsstärke, dem Lkw1+2-Anteil, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Art der Straßenoberfläche, der Gradienten und einem Zuschlag für Mehrfachreflexionen berechnet.*

*Zum Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten (gemäß § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung) dient der Beurteilungspegel  $L_r$ . Er ist gleich dem Mittelungspegel, der an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten um einen Zuschlag zur Berücksichtigung der zusätzlichen Störwirkung erhöht wird.*

*Die berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (ca. 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und für Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen*

<sup>3</sup> Innenpegel Wohnräume: 40 dB(A); Schlafräume 30 dB(A)

<sup>4</sup> /16/ Seite 10ff

Witterungsverhältnissen können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Daher ist ein Vergleich von Messwerten mit den berechneten Pegelwerten nicht ohne weiteres möglich.

Bei den Schallausbreitungsberechnungen für den Straßenverkehrslärm wurden zur Ermittlung der Beurteilungspegel berücksichtigt:

- die Anteile aus der Einfachreflexion an den Gebäudefassaden (Absorptionsgrad  $\alpha = 0,21$ )
- die Luftabsorption
- die Boden- und Meteorologiedämpfung

Bei der Erstellung des digitalen Geländemodells wurden die digitalen Höhendaten im 1m-Raster des bayerischen Landesvermessungsamtes verwendet.

### 3.4 ERMITTLUNG SCHALLTECHNISCHER EINGANGSPARAMETER

Für die Beurteilung der Auswirkungen des Verkehrslärms im geplanten Baugebiet wird auf die Modellprognose zum Bebauungsplan zurückgegriffen.

Für die Beurteilung der Auswirkungen des Straßenverkehrslärms auf das Baugebiet ist nach RLS-19 von Prognosewerten auszugehen. Im Regelfall werden hierzu Modell- oder Trendprognosen durchgeführt (siehe oben).

Als Berechnungsgrundlage dienen folgende Verkehrszahlen:

Prognose-Planfall									
Erschließungsstraße	RLS-19								
	DTV	M Kfz/h		p1 (%)		p2 (%)		pmc (%)	
	Kfz/24h	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
06-22 Uhr		22-06 Uhr	06-22 Uhr	22-06 Uhr	06-22 Uhr	22-06 Uhr	06-22 Uhr	22-06 Uhr	
Plangebiet Ost Straße 1	247	13,5	3,0	0,8	0	0	0	0	0
Plangebiet Ost Straße 2	247	13,5	3,1	0,8	0	0	0	0	0
Plangebiet Süd	88	4,7	1,1	0,2	0	0	0	0	0
Plangebiet West	258	14,1	3,3	0,4	0	0	0	0	0

**Tabelle 10: Beurteilung Verkehrslärm im Plangebiet - Berechnungsparameter RLS-19**

Für die Beurteilung der Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrslärms werden in einem ersten Schritt die Ergebnisse der Verkehrszählungen sowie in einem zweiten Schritt die prognostizierten Verkehrszahlen herangezogen.

Bestandssituation									
Straßenabschnitte	RLS-19								
	DTV	M Kfz/h		p1 (%)		p2 (%)		pmc (%)	
	Kfz/24h	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
		06-22 Uhr	22-06 Uhr						
Ziegeleistraße Nord	507	34	7	0	0	0	0	0,6	1,5
Bernhard-Sarnes-Straße	243	14	3	0	0	0	0	1,4	0
Wugg-Retzer Straße Nord	139	8	2	0	0	0	0	1,3	0
Wugg-Retzer Straße Süd	107	6	1	0	0	0	0	0	0
Markstein	696	40	8	0,8	0	0,3	0	2,0	2,8
Theresia-Gerhardinger-Straße	673	38	7	0,5	0	0,5	0	3,4	2,7
Ziegeleistraße Süd	468	27	5	0,7	0	0,7	0	1,1	2,0

**Tabelle 11: Berechnungsparameter Bestandssituation**

Prognose-Planfall									
Straßenabschnitte	RLS-19								
	DTV	M Kfz/h		p1 (%)		p2 (%)		pmc (%)	
	Kfz/24h	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
		06-22 Uhr	22-06 Uhr						
Plangebiet Ost Straße 1	247	13,5	3,0	0,8	0	0	0	0	0
Plangebiet Ost Straße 2	247	13,5	3,1	0,8	0	0	0	0	0
Plangebiet Süd	88	4,7	1,1	0,2	0	0	0	0	0
Plangebiet West	258	14,1	3,3	0,4	0	0	0	0	0
Ziegeleistraße Nord	1182	66	13	1,4	0	0,2,	0	0,3	0
Bernhard-Sarnes-Straße	243	14	3	0	0	0	0	1,4	0
Wugg-Retzer Straße Nord	139	8	2	0	0	0	0	1,3	0
Wugg-Retzer Straße Süd	171	10	2	1,0	0	0	0	0	0
Markstein	914	52	10	1,3	0	0,2	0	1,5	1,9
Theresia-Gerhardinger-Straße	898	51	10	1,2	0	0,4	0	2,5	2,0
Ziegeleistraße Süd	783	43	9	1,6	0	0,5	0	0,7	1,2
Zum Guten Hof Nord	171	10	2	1,0	0	0	0	0	0

**Tabelle 12: Berechnungsparameter Prognosefall**

### 3.5 BEURTEILUNG DER BERECHNUNGSERGEBNISSE VERKEHRSLÄRM IM BESTAND

Die Darstellung der Auswirkungen der Verkehrsgeräusche in der Bestandssituation sowie deren Beurteilung wird mit Hilfe der in Anlage enthaltenen Rasterlärmkarten (Pläne 2 und 3) und in den Einzelpunkt-Ergebnislisten des Anhangs 3 (Seiten 3-7) vorgenommen.

Immissionsort	IGW,T	LrT	LrT,diff	IGW,N	LrN	LrN,diff
	dB(A)					
Bernhard-Sarnes-Straße 2	59	53,2	---	49	46,7	---
Bürgermeister-Kattenbeck-Straße 2	59	53,2	---	49	46,1	---
Kaiser-Otto-Ring 34	59	53,1	---	49	46,7	---
Kaiser-Otto-Ring 42	59	52,6	---	49	45,1	---
Ludwig-Häring-Straße 31	59	42,0	---	49	34,6	---
Ludwig-Häring-Straße 3	59	51,0	---	49	43,9	---
Pirscherberg 8	59	44,3	---	49	37,2	---
Theresia-Gerhardinger-Straße 25	59	50,6	---	49	43,4	---
Wugg-Retzer-Straße 1	59	51,7	---	49	45,2	---

**Tabelle 13: Beurteilungspegel Bestandssituation**

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an allen Immissionsorten eingehalten werden können.

### 3.6 BEURTEILUNG DER BERECHNUNGSERGEBNISSE VERKEHRSLÄRM IM PLANGEBIET

Die Darstellung der Auswirkungen der Verkehrsgeräusche in der Bestandssituation sowie deren Beurteilung wird mit Hilfe der in Anlage enthaltenen Rasterlärmkarten (Pläne 2 und 3) und in den Einzelpunkt-Ergebnislisten des Anhangs 4 (Seiten 3-7) vorgenommen.

Immissionsort	OW,T	LrT	LrT,diff	OW,N	LrN	LrN,diff
	dB(A)					
Plangebiet Ost	55	51,1	---	45	44,1	---
Plangebiet Süd	55	47,2	---	45	40,0	---
Plangebiet West	55	51,9	---	45	45,0	---

**Tabelle 14: Berechnungsergebnisse Prognosefall Plangebiet**

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 an den, den Erschließungsstraßen nächstgelegenen Immissionsorten eingehalten werden können.

### 3.7 SCHALLTECHNISCHE AUSFÜHRUNGEN ZUM ZUSATZVERKEHR

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) ist das Interesse, von planbedingtem Verkehrslärm verschont zu bleiben, ein abwägungserheblicher Belang, der bei der Aufstellung eines Bebauungsplans zu berücksichtigen ist, wenn eine Bagatellgrenze überschritten wird.

Der VGH München mit Beschluss vom 03.03.2017 /15/ entschieden, dass es einen Verstoß gegen § 2 Abs. 3 BauGB darstellt, wenn die planbedingte Zunahme der Verkehrslärmbelastung durch die künftige Nutzung einer Erschließungsstraße als Basis für die Abwägung und den Satzungsbeschluss nicht aufgeklärt worden ist.

Nach aktuellem Urteil des VGH München sind planbedingte Verkehrszunahmen zu untersuchen und zu bewerten /16/ sofern sie eine Bagatellgrenze übersteigen. Wo diese Bagatellgrenze liegt, lässt sich nur im Einzelfall beurteilen. Der VGH München hat bereits 2019 diese Bagatellgrenze bei 200 Kfz/Tag beurteilt /17/.

Die schalltechnischen Berechnungen zur planbedingten Zunahme der Verkehrslärmbelastung werden für den Prognosefall für die maßgeblichen Immissionsorte entlang der Zufahrtsstraßen durchgeführt.

Eine rechtliche Grundlage zur Beurteilung der Auswirkungen der planbedingten Zunahme des Verkehrslärms auf öffentlichen Straßen existiert nicht. Die Rechtspraxis sieht negative Auswirkungen durch den planbedingten Zusatzverkehr,

- wenn der Beurteilungspegel um mehr als 3 dB(A) zunimmt und der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV dadurch erstmalig oder weitergehend überschritten wird.
- wenn der Beurteilungspegel gesundheitsgefährdende Pegelwerte annimmt (tagsüber 70 d(A) und nachts 60 dB(A)).

Immissionsort	IGW,T	LrT	LrT,diff	IGW,N	LrN	LrN,diff
	dB(A)					
Bernhard-Sarnes-Straße 2	59	54,7	---	49	47,5	---
Bürgermeister-Kattenbeck-Straße 2	59	55,3	---	49	47,9	---
Kaiser-Otto-Ring 34	59	54,6	---	49	47,3	---
Kaiser-Otto-Ring 42	59	53,8	---	49	46,3	---
Ludwig-Häring-Straße 31	59	47,4	---	49	40,2	---
Ludwig-Häring-Straße 3	59	51,9	---	49	44,8	---
Pirscherberg 8	59	48,8	---	49	41,9	---
Theresia-Gerhardinger-Straße 25	59	52,5	---	49	45,2	---
Wugg-Retzer-Straße 1	59	54,3	---	49	46,8	---

**Tabelle 15: Berechnungsergebnisse Prognosefall Zusatzverkehr**

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an allen Immissionsorten eingehalten werden können.

Immissionsort	Bestand		Prognosefall		Veränderung		Überschreitung IGW 16. BImSchV
	LrT	LrN	LrT	LrN	Tag	Nacht	
	[dB(A)]						
Bernhard-Sarnes-Straße 2	53,2	46,7	54,7	47,5	1,5	0,8	nein
Bürgermeister-Kattenbeck-Straße 2	53,2	46,1	55,3	47,9	2,1	1,8	nein
Kaiser-Otto-Ring 34	53,1	46,7	54,6	47,3	1,5	0,6	nein
Kaiser-Otto-Ring 42	52,6	45,1	53,8	46,3	1,2	1,2	nein
Ludwig-Häring-Straße 31	42,0	34,6	47,4	40,2	5,4	5,6	nein
Ludwig-Häring-Straße 3	51,0	43,9	51,9	44,8	0,9	0,9	nein
Pirscherberg 8	44,3	37,2	48,8	41,9	5,5	4,7	nein
Theresia-Gerhardinger-Straße 25	50,6	43,4	52,5	45,2	1,9	1,8	nein
Wugg-Retzer-Straße 1	51,7	45,2	54,3	46,8	2,6	1,6	nein

**Tabelle 16: Beurteilungspegel Bestandssituation und planbedingte Zunahme Prognosefall**

An den maßgeblichen Immissionsorten werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV tags und nachts eingehalten.

Die Pegelzunahme beträgt zwischen 0,6 und 5,6 dB(A).

Gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel (tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A)) werden weder erstmalig erreicht noch weitergehend überschritten.

Eine wesentliche Beeinträchtigung für Immissionsorte außerhalb des Plangebiets durch den anlagenbezogenen Verkehr aus dem Plangebiet besteht somit nicht.

Die Ergebnisse für die Bewertung des Prognosefalles sind dem Anhang 4 beigegeben.

## 4. UNTERLAGEN, NORMEN UND RICHTLINIEN

Folgende Normen, Richtlinien und Berechnungsvorschriften fanden Verwendung:

- /1/ Dipl.-Ing. Bernhard Bartsch. Stadtplanung – Landschaftsarchitektur. Bebauungsplan „Am Regensburger Weg 2“. Entwurf vom 16.05.2023
- /2/ GEO.VER.S.UM. Verkehrserhebungen 2023
- /3/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Arbeitsgruppe Straßenentwurf. „Empfehlungen für Verkehrserhebungen“. EVE 2012
- /4/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Arbeitsgruppe Straßenentwurf. „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“. EFA 2002
- /5/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Arbeitsgruppe Straßenentwurf. „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“. RASt 06
- /6/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Arbeitsgruppe Verkehrsplanung. „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“. 2006
- /7/ Dr. Bosserhoff. „Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung“. VER\_BAU 2021.
- /8/ BPS GmbH. Knotensimulationsprogramm KNOSIMO 6.1.3
- /9/ PTV AG. VISUM 13.0
- /10/ Bayerisches Landesamt für Statistik. Statistik kommunal 2021. Markt Schierling 09 375 196. München Februar 2022
- /11/ DIN 18005. „Schallschutz im Städtebau“. Juli 2023
- /12/ VDI-Richtlinie 2714, „Schallausbreitung im Freien“
- /13/ VDI-Richtlinie 2720, „Schallschutz durch Abschirmung im Freien“
- /14/ RLS-19, „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“. 2019
- /15/ 16. BImSchV. „Verkehrslärmschutzverordnung“. 2020
- /16/ Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr: Lärmschutz in der Bauleitplanung, Rdschr. 25.07.2014
- /17/ Flächennutzungsplan des Marktes Schierling
- /18/ VGH München, Beschluss v. 03.03.2017 – 15 NE 16.2315
- /19/ VGH München, Urteil v. 26.06.2023 – 15 N 22.1975 Zusatzverkehr abwägungsrelevant
- /20/ VGH München, Beschluss v. 06.08.2019 – 15 NE 19.636 Bagatellgrenze

Diese Verkehrs- und schalltechnische Untersuchung unterliegt dem Urheberrecht. Veröffentlichung und Vervielfältigung (auch in Auszügen) sowie Weitergabe an Dritte bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verfassers. Berechnungen und Nutzungsrechte bleiben bis zur vollständigen Begleichung des Rechnungsbetrages im Eigentum des Verfassers.

## ANHANG 1



Zählstelle: Schierling, Do, 09.11.2023. Ziegelei-/Wugg-Retzer-/Bernhard-Sames-Straße

Zeit von bis	Ziegelei S --> RWS							Ziegelei S --> N							Ziegelei --> BSS							BSS -> Ziegelei S						
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum
07:00 - 07:30	0						0	6				1		6	3						3	9					9	
07:30 - 08:00	0						0	22				2		22	4			1			5	4					4	
08:00 - 08:30	2						2	11						11	3						3	9					9	
08:30 - 09:00	1						1	1						1	0						0	2					2	
09:00 - 09:30	0						0	0				1		0	1						1	3					3	
09:30 - 10:00	1						1	0						0	3						3	3					3	
<b>Summe Int 1</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>40</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>40</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	
12:00 - 12:30	1						1	10				1		10	2						2	2					2	
12:30 - 13:00	1						1	4			1			5	3						3	3					3	
13:00 - 13:30	4						4	3						3	7						7	2					2	
13:30 - 14:00	2						2	4						4	1						1	3					3	
<b>Summe Int 2</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	
15:00 - 15:30	2						2	0				2		0	3						3	5					5	
15:30 - 16:00	2						2	6						6	9				1		9	3					3	
16:00 - 16:30	4						4	1						1	8						8	4					4	
16:30 - 17:00	4						4	2						2	5						5	6					6	
17:00 - 17:30	5						5	0						0	3						3	3					3	
17:30 - 18:00	2						2	1						1	4						4	3					3	
<b>Summe Int 3</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>19</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>32</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	
<b>Summe Int 1-3</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>31</b>	<b>71</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>72</b>	<b>59</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>60</b>	<b>64</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>64</b>	
<b>Summe 24h</b>	<b>62</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>62</b>	<b>101</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>102</b>	<b>117</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>119</b>	<b>127</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>127</b>	
<b>Summe DTV</b>	<b>56</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>56</b>	<b>91</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>93</b>	<b>106</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>108</b>	<b>115</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>115</b>	



Zählstelle: Schierling, Do, 09.11.2023. Ziegelei-/Wugg-Retzer-/Bernhard-Sames-Straße

Zeit von bis	BSS --> RWS							BSS --> Ziegelei N							Ziegelei N --> BSS							Ziegelei N --> S						
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum
07:00 - 07:30	0						0	0					0	0				0				0	3				3	
07:30 - 08:00	0			1			1	0					0	0				0				0	12				12	
08:00 - 08:30	1						1	0					0	0				0				0	15				15	
08:30 - 09:00	0						0	0					0	0				0				0	0				0	
09:00 - 09:30	0						0	0					0	0				0				0	1				1	
09:30 - 10:00	0						0	0					0	0				0				0	0				0	
Summe Int 1	1	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	0	0	0	31	
12:00 - 12:30	0						0	0					0	0				0				0	7		1		7	
12:30 - 13:00	0						0	0					0	0				0				0	4				4	
13:00 - 13:30	0						0	1					1	0				0				0	3		1		3	
13:30 - 14:00	1						1	0					0	1				1				1	3				3	
Summe Int 2	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1	17	0	0	2	17	
15:00 - 15:30	0						0	0					0	0				0				0	5				5	
15:30 - 16:00	1						1	0					0	0				0				0	5				5	
16:00 - 16:30	2						2	0					0	0				0				0	2				2	
16:30 - 17:00	2						2	0					0	0				0				0	1				1	
17:00 - 17:30	0						0	0					0	0				0				0	0				0	
17:30 - 18:00	0						0	0					0	0				0				0	0				0	
Summe Int 3	5	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	13	
Summe Int 1-3	7	0	0	1	0	0	8	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1	61	0	0	2	61	
Summe 24h	14	0	0	2	0	0	16	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1	87	0	0	3	87	
Summe DTV	13	0	0	2	0	0	14	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1	78	0	0	3	78	



Zählstelle: Schierling, Do, 09.11.2023. Ziegelei-/Wugg-Retzer-/Bernhard-Sames-Straße

Zeit von bis	Ziegelei N --> RWS							RWS --> Ziegelei N							RWS --> BSS							RWS --> Ziegelei S						
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum
07:00 - 07:30	1						1	0						0	0						0	3					3	
07:30 - 08:00	2						2	0						0	0						0	6					6	
08:00 - 08:30	0						0	0						0	0						0	1					1	
08:30 - 09:00	0						0	0						0	0						0	0					0	
09:00 - 09:30	0						0	0						0	0						0	0					0	
09:30 - 10:00	0						0	0						0	0						0	2					2	
Summe Int 1	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	12	
12:00 - 12:30	0						0	0						0	0						0	0					0	
12:30 - 13:00	0						0	0						0	0						0	1					1	
13:00 - 13:30	0						0	1						1	1						1	2					2	
13:30 - 14:00	0						0	0						0	1						1	5					5	
Summe Int 2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	2	8	0	0	0	0	8	
15:00 - 15:30	2						2	0				2		0					1		0	1					1	
15:30 - 16:00	0						0	0						0							0	0					0	
16:00 - 16:30	0						0	0				1		0							0	3					3	
16:30 - 17:00	0						0	0						0							0	5					5	
17:00 - 17:30	0						0	0						0							0	2					2	
17:30 - 18:00	0						0	0						0							0	1					1	
Summe Int 3	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	12	0	0	0	0	12	
Summe Int 1-3	5	0	0	0	0	0	5	1	0	0	0	3	0	1	2	0	0	0	0	1	2	32	0	0	0	0	32	
Summe 24h	7	0	0	0	0	0	7	1	0	0	0	4	0	1	4	0	0	0	0	2	4	64	0	0	0	0	64	
Summe DTV	6	0	0	0	0	0	6	1	0	0	0	4	0	1	4	0	0	0	0	2	4	57	0	0	0	0	57	



Zählstelle: Schierling, Do, 09.11.2023. Ziegelei-/Wugg-Retzer-/Bernhard-Sames-Straße

Zeit von bis	von Ziegelei Süd							nach Ziegelei Süd							von Bernhard-Sames-Straße							nach Bernhard-Sames-Straße						
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum
07:00 - 07:30	9	0	0	0	1	0	9	15	0	0	0	0	0	15	9	0	0	0	0	0	9	3	0	0	0	0	3	
07:30 - 08:00	26	0	0	1	2	0	27	22	0	0	0	0	0	22	4	0	0	1	0	0	5	4	0	0	1	0	5	
08:00 - 08:30	16	0	0	0	0	0	16	25	0	0	0	0	0	25	10	0	0	0	0	0	10	3	0	0	0	0	3	
08:30 - 09:00	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	
09:00 - 09:30	1	0	0	0	1	0	1	4	0	0	0	0	0	4	3	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	1	
09:30 - 10:00	4	0	0	0	0	0	4	5	0	0	0	0	0	5	3	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	3	
Summe Int 1	58	0	0	1	4	0	59	73	0	0	0	0	0	73	31	0	0	1	0	0	32	14	0	0	1	0	15	
12:00 - 12:30	13	0	0	0	1	0	13	9	0	0	0	1	0	9	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	2	
12:30 - 13:00	8	0	0	1	0	0	9	8	0	0	0	0	0	8	3	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	3	
13:00 - 13:30	14	0	0	0	0	0	14	7	0	0	0	1	0	7	3	0	0	0	0	0	3	8	0	0	0	0	8	
13:30 - 14:00	7	0	0	0	0	0	7	11	0	0	0	0	0	11	4	0	0	0	0	0	4	3	0	0	0	0	3	
Summe Int 2	42	0	0	1	1	0	43	35	0	0	0	2	0	35	12	0	0	0	0	0	12	16	0	0	0	0	16	
15:00 - 15:30	5	0	0	0	2	0	5	11	0	0	0	0	0	11	5	0	0	0	0	0	5	3	0	0	0	1	3	
15:30 - 16:00	17	0	0	0	1	0	17	8	0	0	0	0	0	8	4	0	0	0	0	0	4	9	0	0	0	1	9	
16:00 - 16:30	13	0	0	0	0	0	13	9	0	0	0	0	0	9	6	0	0	0	0	0	6	8	0	0	0	0	8	
16:30 - 17:00	11	0	0	0	0	0	11	12	0	0	0	0	0	12	8	0	0	0	0	0	8	5	0	0	0	0	5	
17:00 - 17:30	8	0	0	0	0	0	8	5	0	0	0	0	0	5	3	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	3	
17:30 - 18:00	7	0	0	0	0	0	7	4	0	0	0	0	0	4	3	0	0	0	0	0	3	4	0	0	0	0	4	
Summe Int 3	61	0	0	0	3	0	61	49	0	0	0	0	0	49	29	0	0	0	0	0	29	32	0	0	0	2	32	
Summe Int 1-3	161	0	0	2	8	0	163	157	0	0	0	2	0	157	72	0	0	1	0	0	73	62	0	0	1	2	63	
Summe 24h	280	0	0	3	12	0	283	278	0	0	0	3	0	278	143	0	0	2	0	0	145	123	0	0	2	4	125	
Summe DTV	253	0	0	3	11	0	256	251	0	0	0	3	0	251	129	0	0	2	0	0	131	111	0	0	2	4	113	



Zählstelle: Schierling, Do, 09.11.2023. Ziegelei-/Wugg-Retzer-/Bernhard-Sames-Straße

Zeit von bis	von Ziegelei Nord								nach Ziegelei Nord								von Wugg-Retzer-Straße								nach Wugg-Retzer-Straße							
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum		Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum		Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum		Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	
07:00 - 07:30	4	0	0	0	0	0	4		6	0	0	0	1	0	6		3	0	0	0	0	0	3		1	0	0	0	0	0	1	
07:30 - 08:00	14	0	0	0	0	0	14		22	0	0	0	2	0	22		6	0	0	0	0	0	6		2	0	0	1	0	0	3	
08:00 - 08:30	15	0	0	0	0	0	15		11	0	0	0	0	0	11		1	0	0	0	0	0	1		3	0	0	0	0	0	3	
08:30 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0		1	0	0	0	0	0	1		0	0	0	0	0	0	0		1	0	0	0	0	0	1	
09:00 - 09:30	1	0	0	0	0	0	1		0	0	0	0	1	0	0		0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	
09:30 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0		2	0	0	0	0	0	2		1	0	0	0	0	0	1	
Summe Int 1	34	0	0	0	0	0	34		40	0	0	0	4	0	40		12	0	0	0	0	0	12		8	0	0	1	0	0	9	
12:00 - 12:30	7	0	0	0	1	0	7		10	0	0	0	1	0	10		0	0	0	0	0	0	0		1	0	0	0	0	0	1	
12:30 - 13:00	4	0	0	0	0	0	4		4	0	0	1	0	0	5		1	0	0	0	0	0	1		1	0	0	0	0	0	1	
13:00 - 13:30	3	0	0	0	1	0	3		5	0	0	0	0	0	5		4	0	0	0	0	0	4		4	0	0	0	0	0	4	
13:30 - 14:00	4	0	0	0	0	0	4		4	0	0	0	0	0	4		6	0	0	0	0	0	6		3	0	0	0	0	0	3	
Summe Int 2	18	0	0	0	2	0	18		23	0	0	1	1	0	24		11	0	0	0	0	0	11		9	0	0	0	0	0	9	
15:00 - 15:30	7	0	0	0	0	0	7		0	0	0	0	4	0	0		1	0	0	0	3	0	1		4	0	0	0	0	0	4	
15:30 - 16:00	5	0	0	0	0	0	5		6	0	0	0	0	0	6		0	0	0	0	0	0	0		3	0	0	0	0	0	3	
16:00 - 16:30	2	0	0	0	0	0	2		1	0	0	0	1	0	1		3	0	0	0	1	0	3		6	0	0	0	0	0	6	
16:30 - 17:00	1	0	0	0	0	0	1		2	0	0	0	0	0	2		5	0	0	0	0	0	5		6	0	0	0	0	0	6	
17:00 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0		2	0	0	0	0	0	2		5	0	0	0	0	0	5	
17:30 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0		1	0	0	0	0	0	1		1	0	0	0	0	0	1		2	0	0	0	0	0	2	
Summe Int 3	15	0	0	0	0	0	15		10	0	0	0	5	0	10		12	0	0	0	4	0	12		26	0	0	0	0	0	26	
Summe Int 1-3	67	0	0	0	2	0	67		73	0	0	1	10	0	74		35	0	0	0	4	0	35		43	0	0	1	0	0	44	
Summe 24h	95	0	0	0	3	0	95		104	0	0	1	14	0	105		69	0	0	0	6	0	69		83	0	0	2	0	0	85	
Summe DTV	86	0	0	0	3	0	86		94	0	0	1	13	0	95		62	0	0	0	6	0	62		75	0	0	2	0	0	76	



Zählstelle: Schierling, Do, 09.11.2023. Ziegelei-/Wugg-Retzer-/Bernhard-Sames-Straße

Zeit von bis	Ziegeleistraße Süd							Bernhard-Sames-Straße							Ziegeleistraße Nord							Wugg-Retzer-Straße						
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum
07:00 - 07:30	24	0	0	0	1	0	24	12	0	0	0	0	0	12	10	0	0	0	1	0	10	4	0	0	0	0	0	4
07:30 - 08:00	48	0	0	1	2	0	49	8	0	0	2	0	0	10	36	0	0	0	2	0	36	8	0	0	1	0	0	9
08:00 - 08:30	41	0	0	0	0	0	41	13	0	0	0	0	0	13	26	0	0	0	0	0	26	4	0	0	0	0	0	4
08:30 - 09:00	4	0	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1
09:00 - 09:30	5	0	0	0	1	0	5	4	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	
09:30 - 10:00	9	0	0	0	0	0	9	6	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3
Summe Int 1	131	0	0	1	4	0	132	45	0	0	2	0	0	47	74	0	0	0	4	0	74	20	0	0	1	0	0	21
12:00 - 12:30	22	0	0	0	2	0	22	4	0	0	0	0	0	4	17	0	0	0	2	0	17	1	0	0	0	0	0	1
12:30 - 13:00	16	0	0	1	0	0	17	6	0	0	0	0	0	6	8	0	0	1	0	0	9	2	0	0	0	0	0	2
13:00 - 13:30	21	0	0	0	1	0	21	11	0	0	0	0	0	11	8	0	0	0	1	0	8	8	0	0	0	0	0	8
13:30 - 14:00	18	0	0	0	0	0	18	7	0	0	0	0	0	7	8	0	0	0	0	0	8	9	0	0	0	0	0	9
Summe Int 2	77	0	0	1	3	0	78	28	0	0	0	0	0	28	41	0	0	1	3	0	42	20	0	0	0	0	0	20
15:00 - 15:30	16	0	0	0	2	0	16	8	0	0	0	1	0	8	7	0	0	0	4	0	7	5	0	0	0	3	0	5
15:30 - 16:00	25	0	0	0	1	0	25	13	0	0	0	1	0	13	11	0	0	0	0	0	11	3	0	0	0	0	0	3
16:00 - 16:30	22	0	0	0	0	0	22	14	0	0	0	0	0	14	3	0	0	0	1	0	3	9	0	0	0	1	0	9
16:30 - 17:00	23	0	0	0	0	0	23	13	0	0	0	0	0	13	3	0	0	0	0	0	3	11	0	0	0	0	0	11
17:00 - 17:30	13	0	0	0	0	0	13	6	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	7
17:30 - 18:00	11	0	0	0	0	0	11	7	0	0	0	0	0	7	1	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	3
Summe Int 3	110	0	0	0	3	0	110	61	0	0	0	2	0	61	25	0	0	0	5	0	25	38	0	0	0	4	0	38
Summe Int 1-3	318	0	0	2	10	0	320	134	0	0	2	2	0	136	140	0	0	1	12	0	141	78	0	0	1	4	0	79
Summe 24h	558	0	0	3	15	0	561	265	0	0	4	4	0	269	199	0	0	1	17	0	201	152	0	0	2	6	0	154
Summe DTV	504	0	0	3	13	0	507	240	0	0	4	4	0	243	180	0	0	1	15	0	181	137	0	0	2	6	0	139

	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum
Tag	459	0	0	3	12	0	462	219	0	0	3	3	0	222	164	0	0	1	14	0	165	125	0	0	2	5	0	127
Nacht	44	0	0	0	1	0	45	21	0	0	0	0	0	21	16	0	0	0	1	0	16	12	0	0	0	0	0	12
24h	504	0	0	3	13	0	507	240	0	0	4	4	0	243	180	0	0	1	15	0	181	137	0	0	2	6	0	139

	Pkw	L1	L2	Mot	Kfz
Tag	459	0	0	3	462
Nacht	44	0	0	0	45
24h	504	0	0	3	507

	Pkw	L1	L2	Mot	Kfz
	219	0	0	3	222
	21	0	0	0	21
	240	0	0	4	243

	Pkw	L1	L2	Mot	Kfz
	164	0	0	1	165
	16	0	0	0	16
	180	0	0	1	181

	Pkw	L1	L2	Mot	Kfz
	125	0	0	2	127
	12	0	0	0	12
	137	0	0	2	139

	Pkw	L1	L2	Mot	Kfz
Tag	28,7	0,0	0,0	0,2	28,9
Nacht	5,5	0,0	0,0	0,0	5,6

	Pkw	L1	L2	Mot	Kfz
	13,7	0,0	0,0	0,2	13,9
	2,6	0,0	0,0	0,0	2,7

	Pkw	L1	L2	Mot	Kfz
	10,3	0,0	0,0	0,1	10,3
	2,0	0,0	0,0	0,0	2,0

	Pkw	L1	L2	Mot	Kfz
	7,8	0,0	0,0	0,1	7,9
	1,5	0,0	0,0	0,0	1,5



Zählstelle: Schierling, Do, 09.11.2023. Ziegelei-/Wugg-Retzer-Straße

Zeit von bis	Ziegelei S --> RWS							Ziegelei S --> N																				
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum
07:00 - 07:30	1						1	9	0	0	0	1	0	9												0	0	
07:30 - 08:00	4						4	25	0	0	1	2	0	26													0	0
08:00 - 08:30	1						1	15	0	0	0	0	0	15													0	0
08:30 - 09:00	0						0	2	0	0	0	0	0	2													0	0
09:00 - 09:30	0						0	1	0	0	0	1	0	1													0	0
09:30 - 10:00	1						1	4	0	0	0	0	0	4													0	0
Summe Int 1	7	0	0	0	0	0	7	56	0	0	1	4	0	57	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:30	1						1	13	0	0	0	1	0	13													0	0
12:30 - 13:00	2						2	8	0	0	1	0	0	9													0	0
13:00 - 13:30	2						2	14	0	0	0	0	0	14													0	0
13:30 - 14:00	1						1	7	0	0	0	0	0	7													0	0
Summe Int 2	6	0	0	0	0	0	6	42	0	0	1	1	0	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:30	0						0	5	0	0	0	1	0	5													0	0
15:30 - 16:00	4						4	17	0	0	0	1	0	17													0	0
16:00 - 16:30	8						8	13	0	0	0	0	0	13													0	0
16:30 - 17:00	1						1	11	0	0	0	0	0	11													0	0
17:00 - 17:30	5						5	8	0	0	0	0	0	8													0	0
17:30 - 18:00	0						0	7	0	0	0	0	0	7													0	0
Summe Int 3	18	0	0	0	0	0	18	61	0	0	0	2	0	61	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe Int 1-3	31	0	0	0	0	0	31	159	0	0	2	7	0	161	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe 24h	44	0	0	0	0	0	44	276	0	0	3	10	0	279	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe DTV	40	0	0	0	0	0	40	249	0	0	3	9	0	252	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



Zählstelle: Schierling. Do, 09.11.2023. Ziegelei-/Wugg-Retzer-Straße

Zeit von bis															Ziegelei N --> S													
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum
07:00 - 07:30							0							0								15	0	0	0	0	0	15
07:30 - 08:00							0							0								22	0	0	0	0	0	22
08:00 - 08:30							0							0								24	0	0	0	0	0	24
08:30 - 09:00							0							0								2	0	0	0	0	0	2
09:00 - 09:30							0							0								4	0	0	0	0	0	4
09:30 - 10:00							0							0								5	0	0	0	0	0	5
Summe Int 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	72	0	0	0	0	0	72
12:00 - 12:30							0							0								8	0	0	0	1	0	8
12:30 - 13:00							0							0								8	0	0	0	0	0	8
13:00 - 13:30							0							0								6	0	0	0	1	0	6
13:30 - 14:00							0							0								11	0	0	0	0	0	11
Summe Int 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33	0	0	0	2	0	33
15:00 - 15:30							0							0								11	0	0	0	0	0	11
15:30 - 16:00							0							0								8	0	0	0	0	0	8
16:00 - 16:30							0							0								9	0	0	0	0	0	9
16:30 - 17:00							0							0								12	0	0	0	0	0	12
17:00 - 17:30							0							0								5	0	0	0	0	0	5
17:30 - 18:00							0							0								4	0	0	0	0	0	4
Summe Int 3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49	0	0	0	0	0	49
Summe Int 1-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	154	0	0	0	2	0	154
Summe 24h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	272	0	0	0	3	0	272
Summe DTV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	245	0	0	0	3	0	245



Zählstelle: Schierling, Do, 09.11.2023. Ziegelei-/Wugg-Retzer-Straße

Zeit von bis	Ziegelei N --> RWS							RWS --> Ziegelei N							RWS --> Ziegelei S															
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum		
07:00 - 07:30	0						0	0						0								0	4						4	
07:30 - 08:00	0						0	1						1								0	3						3	
08:00 - 08:30	1						1	1						1								0	4						4	
08:30 - 09:00	0						0	0						0								0	1						1	
09:00 - 09:30	0						0	0						0								0	2						2	
09:30 - 10:00	0						0	0						0								0	1						1	
Summe Int 1	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	15
12:00 - 12:30	1						1	0						0								0	2						2	
12:30 - 13:00	0						0	0						0								0	0						0	
13:00 - 13:30	1						1	0						0								0	0						0	
13:30 - 14:00	0						0	0						0								0	3						3	
Summe Int 2	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5
15:00 - 15:30	0						0	0				1	0	0								0	0						0	
15:30 - 16:00	0						0	0						0								0	3						3	
16:00 - 16:30	0						0	0						0								0	3						3	
16:30 - 17:00	0						0	0						0								0	2						2	
17:00 - 17:30	0						0	0						0								0	4						4	
17:30 - 18:00	0						0	0						0								0	0						0	
Summe Int 3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	12
Summe Int 1-3	3	0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	0	0	0	0	32
Summe 24h	6	0	0	0	0	0	6	4	0	0	0	2	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	64	0	0	0	0	0	0	64
Summe DTV	5	0	0	0	0	0	5	4	0	0	0	2	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	58	0	0	0	0	0	0	58



Zählstelle: Schierling, Do, 09.11.2023. Ziegelei-/Wugg-Retzer-Straße

Zeit von bis	von Ziegelei Süd							nach Ziegelei Süd																						
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum		
07:00 - 07:30	10	0	0	0	1	0	10	19	0	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 08:00	29	0	0	1	2	0	30	25	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:30	16	0	0	0	0	0	16	28	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 09:00	2	0	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:30	1	0	0	0	1	0	1	6	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 10:00	5	0	0	0	0	0	5	6	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe Int 1	63	0	0	1	4	0	64	87	0	0	0	0	0	87	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:30	14	0	0	0	1	0	14	10	0	0	0	1	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 13:00	10	0	0	1	0	0	11	8	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:30	16	0	0	0	0	0	16	6	0	0	0	1	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 14:00	8	0	0	0	0	0	8	14	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe Int 2	48	0	0	1	1	0	49	38	0	0	0	2	0	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:30	5	0	0	0	1	0	5	11	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 16:00	21	0	0	0	1	0	21	11	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:30	21	0	0	0	0	0	21	12	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 17:00	12	0	0	0	0	0	12	14	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:30	13	0	0	0	0	0	13	9	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 18:00	7	0	0	0	0	0	7	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe Int 3	79	0	0	0	2	0	79	61	0	0	0	0	0	61	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe Int 1-3	190	0	0	2	7	0	192	186	0	0	0	2	0	186	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe 24h	320	0	0	3	10	0	324	335	0	0	0	3	0	335	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe DTV	289	0	0	3	9	0	292	303	0	0	0	3	0	303	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



Zählstelle: Schierling, Do, 09.11.2023. Ziegelei-/Wugg-Retzer-Straße

Zeit von bis	von Ziegelei Nord							nach Ziegelei Nord							von Wugg-Retzer-Straße							nach Wugg-Retzer-Straße						
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum
07:00 - 07:30	15	0	0	0	0	0	15	9	0	0	0	1	0	9	4	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0	1	
07:30 - 08:00	22	0	0	0	0	0	22	26	0	0	1	2	0	27	4	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	4	
08:00 - 08:30	25	0	0	0	0	0	25	16	0	0	0	0	0	16	5	0	0	0	0	0	5	2	0	0	0	0	2	
08:30 - 09:00	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	
09:00 - 09:30	4	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	
09:30 - 10:00	5	0	0	0	0	0	5	4	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	
Summe Int 1	73	0	0	0	0	0	73	58	0	0	1	4	0	59	17	0	0	0	0	0	17	8	0	0	0	0	0	8
12:00 - 12:30	9	0	0	0	1	0	9	13	0	0	0	1	0	13	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	2	
12:30 - 13:00	8	0	0	0	0	0	8	8	0	0	1	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	
13:00 - 13:30	7	0	0	0	1	0	7	14	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	
13:30 - 14:00	11	0	0	0	0	0	11	7	0	0	0	0	0	7	3	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	1	
Summe Int 2	35	0	0	0	2	0	35	42	0	0	1	1	0	43	5	0	0	0	0	0	5	8	0	0	0	0	0	8
15:00 - 15:30	11	0	0	0	0	0	11	5	0	0	0	2	0	5	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
15:30 - 16:00	8	0	0	0	0	0	8	17	0	0	0	1	0	17	3	0	0	0	0	0	3	4	0	0	0	0	4	
16:00 - 16:30	9	0	0	0	0	0	9	13	0	0	0	0	0	13	3	0	0	0	0	0	3	8	0	0	0	0	8	
16:30 - 17:00	12	0	0	0	0	0	12	11	0	0	0	0	0	11	2	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	1	
17:00 - 17:30	5	0	0	0	0	0	5	8	0	0	0	0	0	8	4	0	0	0	0	0	4	5	0	0	0	0	5	
17:30 - 18:00	4	0	0	0	0	0	4	7	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Summe Int 3	49	0	0	0	0	0	49	61	0	0	0	3	0	61	12	0	0	0	1	0	12	18	0	0	0	0	18	
Summe Int 1-3	157	0	0	0	2	0	157	161	0	0	2	8	0	163	34	0	0	0	1	0	34	34	0	0	0	0	34	
Summe 24h	278	0	0	0	3	0	278	280	0	0	3	12	0	283	68	0	0	0	2	0	68	50	0	0	0	0	50	
Summe DTV	251	0	0	0	3	0	251	253	0	0	3	11	0	256	61	0	0	0	2	0	61	45	0	0	0	0	45	



Zählstelle: Schierling, Do, 09.11.2023. Ziegelei-/Wugg-Retzer-Straße

Zeit von bis	Ziegeleistraße Süd								Ziegeleistraße Nord								Wugg-Retzer-Straße												
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	
07:00 - 07:30	29	0	0	0	1	0	29	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	0	1	0	24	5	0	0	0	0	0	5	
07:30 - 08:00	54	0	0	1	2	0	55	0	0	0	0	0	0	0	48	0	0	1	2	0	49	8	0	0	0	0	0	8	
08:00 - 08:30	44	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	41	0	0	0	0	0	41	7	0	0	0	0	0	7	
08:30 - 09:00	5	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	1	
09:00 - 09:30	7	0	0	0	1	0	7	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	1	0	5	2	0	0	0	0	0	2	
09:30 - 10:00	11	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	9	2	0	0	0	0	0	2	
Summe Int 1	150	0	0	1	4	0	151	0	0	0	0	0	0	0	131	0	0	1	4	0	132	25	0	0	0	0	0	25	
12:00 - 12:30	24	0	0	0	2	0	24	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	2	0	22	4	0	0	0	0	0	4	
12:30 - 13:00	18	0	0	1	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	1	0	0	17	2	0	0	0	0	0	2	
13:00 - 13:30	22	0	0	0	1	0	22	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	0	1	0	21	3	0	0	0	0	0	3	
13:30 - 14:00	22	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	18	4	0	0	0	0	0	4	
Summe Int 2	86	0	0	1	3	0	87	0	0	0	0	0	0	0	77	0	0	1	3	0	78	13	0	0	0	0	0	13	
15:00 - 15:30	16	0	0	0	1	0	16	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	2	0	16	0	0	0	0	1	0	0	
15:30 - 16:00	32	0	0	0	1	0	32	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	1	0	25	7	0	0	0	0	0	7	
16:00 - 16:30	33	0	0	0	0	0	33	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0	22	11	0	0	0	0	0	11	
16:30 - 17:00	26	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	0	23	3	0	0	0	0	0	3	
17:00 - 17:30	22	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	13	9	0	0	0	0	0	9	
17:30 - 18:00	11	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	
Summe Int 3	140	0	0	0	2	0	140	0	0	0	0	0	0	0	110	0	0	0	3	0	110	30	0	0	0	0	1	0	30
Summe Int 1-3	376	0	0	2	9	0	378	0	0	0	0	0	0	0	318	0	0	2	10	0	320	68	0	0	0	0	1	0	68
Summe 24h	655	0	0	3	13	0	659	0	0	0	0	0	0	0	558	0	0	3	15	0	561	118	0	0	0	0	2	0	118
Summe DTV	592	0	0	3	12	0	595	0	0	0	0	0	0	0	504	0	0	3	13	0	507	107	0	0	0	0	2	0	107

	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	
Tag	540	0	0	3	11	0	543	0	0	0	0	0	0	0	459	0	0	3	12	0	462	97	0	0	0	2	0	97	
Nacht	52	0	0	0	1	0	52	0	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	1	0	45	9	0	0	0	0	0	9	
24h	592	0	0	3	12	0	595	0	0	0	0	0	0	0	504	0	0	3	13	0	507	107	0	0	0	0	2	0	107

	Pkw	L1	L2	Mot	Kfz
Tag	540	0	0	3	543
Nacht	52	0	0	0	52
24h	592	0	0	3	595

	Pkw	L1	L2	Mot	Kfz
	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0

	Pkw	L1	L2	Mot	Kfz
	459	0	0	3	462
	44	0	0	0	45
	504	0	0	3	507

	Pkw	L1	L2	Mot	Kfz
	97	0	0	0	97
	9	0	0	0	9
	107	0	0	0	107

	Pkw	L1	L2	Mot	Kfz
Tag	33,8	0,0	0,0	0,2	33,9
Nacht	6,5	0,0	0,0	0,0	6,5

	Pkw	L1	L2	Mot	Kfz
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

	Pkw	L1	L2	Mot	Kfz
	28,7	0,0	0,0	0,2	28,9
	5,5	0,0	0,0	0,0	5,6

	Pkw	L1	L2	Mot	Kfz
	6,1	0,0	0,0	0,0	6,1
	1,2	0,0	0,0	0,0	1,2



Zählstelle: Schierling. Mi, 24.05.2023. Markstein/Ziegeleistraße

Zeit von bis	Ziegelei S --> Mark							Ziegelei S --> N							Ziegelei --> TGS							TGS -> Ziegelei S						
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum
07:00 - 07:30	1	0	0	0	0	0	1	8	0	0	0	0	0	8	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	
07:30 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
08:00 - 08:30	1	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	1	
08:30 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
09:00 - 09:30	2	0	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	3	
09:30 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Summe Int 1</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>27</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	
12:00 - 12:30	1	0	0	0	1	0	1	5	0	0	0	0	0	5	4	0	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	2	
12:30 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
13:00 - 13:30	1	0	0	0	0	0	1	5	0	0	0	0	0	5	2	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	1	
13:30 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Summe Int 2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	
15:00 - 15:30	1	0	0	0	0	0	1	5	0	0	0	1	0	5	4	0	0	0	0	0	4	1	0	1	0	0	2	
15:30 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
16:00 - 16:30	4	0	0	0	0	0	4	9	0	0	0	0	0	9	5	0	0	0	0	1	6	3	0	0	0	0	3	
16:30 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
17:00 - 17:30	6	0	0	0	0	0	6	6	0	0	1	0	0	7	4	0	0	0	0	1	5	5	0	0	0	0	5	
17:30 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Summe Int 3</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>37</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>38</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>14</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	
<b>Summe Int 1-3</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>84</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>85</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>27</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	
<b>Summe 24h</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>31</b>	<b>167</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>169</b>	<b>50</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>53</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>33</b>	
<b>Summe DTV</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>28</b>	<b>154</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>155</b>	<b>46</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>48</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	



Zählstelle: Schierling. Mi, 24.05.2023. Markstein/Ziegeleistraße

Zeit von bis	TGS --> Mark							TGS --> Ziegelei N							Ziegelei N --> TGS							Ziegelei N --> S						
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum
07:00 - 07:30	19	0	0	1	1	0	20	5	0	0	0	1	0	5	9	0	0	1	0	0	10	12	0	0	0	0	0	12
07:30 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4	9	0	0	0	0	0	9	11	0	0	0	0	0	11
08:00 - 08:30	11	0	0	0	0	0	11	3	0	0	0	0	0	3	2	0	0	1	0	0	3	3	0	0	0	0	0	3
08:30 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	2
09:00 - 09:30	7	0	0	0	0	0	7	2	0	0	0	1	0	2	2	0	0	0	0	0	2	4	0	0	0	1	0	4
09:30 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0	4
<b>Summe Int 1</b>	<b>36</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>23</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>36</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>36</b>
12:00 - 12:30	15	0	1	0	0	0	16	5	0	0	0	0	0	5	4	0	0	0	0	0	4	4	1	0	0	1	1	5
12:30 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	5	3	0	0	0	0	0	3	4	0	0	0	0	0	4
13:00 - 13:30	5	1	0	1	3	1	8	4	0	0	0	1	0	4	3	0	0	1	1	0	4	2	0	0	0	0	0	2
13:30 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	1
<b>Summe Int 2</b>	<b>20</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>24</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>13</b>
15:00 - 15:30	15	0	0	1	3	0	16	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	1	0	2	6	0	0	1	0	0	8
15:30 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	2	6	0	0	0	0	0	6
16:00 - 16:30	19	0	0	0	5	0	19	5	0	0	1	0	0	6	5	0	0	1	0	0	6	6	0	0	1	0	0	8
16:30 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4	5	0	0	0	0	0	5	6	0	0	0	0	0	6
17:00 - 17:30	20	0	1	0	3	0	21	2	0	0	0	1	0	2	1	0	0	0	2	0	1	4	0	0	0	0	0	4
17:30 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	3
<b>Summe Int 3</b>	<b>55</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>57</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>35</b>
<b>Summe Int 1-3</b>	<b>111</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>118</b>	<b>48</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>49</b>	<b>53</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>56</b>	<b>81</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>84</b>
<b>Summe 24h</b>	<b>221</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>28</b>	<b>1</b>	<b>233</b>	<b>96</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>98</b>	<b>104</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>111</b>	<b>160</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>167</b>
<b>Summe DTV</b>	<b>203</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>26</b>	<b>1</b>	<b>213</b>	<b>88</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>90</b>	<b>96</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>102</b>	<b>147</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>153</b>



Zählstelle: Schierling. Mi, 24.05.2023. Markstein/Ziegeleistraße

Zeit von bis	Ziegelei N --> Mark							Mark --> Ziegelei N							Mark --> TGS							Mark --> Ziegelei S						
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum
07:00 - 07:30	8	0	0	0	0	0	8	5	0	0	0	0	0	5	18	0	0	1	7	0	19	9	2	0	0	0	0	11
07:30 - 08:00	8	0	0	0	0	0	8	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:30	4	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	4	7	0	0	0	1	0	7	1	0	0	0	0	0	1
08:30 - 09:00	3	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:30	2	0	0	0	0	0	2	4	0	0	0	0	0	4	7	0	0	0	1	0	7	1	0	0	0	0	0	1
09:30 - 10:00	2	0	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Summe Int 1</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13</b>
12:00 - 12:30	5	0	0	0	0	0	5	4	0	0	0	0	0	4	10	0	0	0	1	0	10	1	0	0	0	0	0	1
12:30 - 13:00	5	0	0	0	0	0	5	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:30	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	2	12	0	0	1	2	0	13	3	0	0	0	0	0	3
13:30 - 14:00	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Summe Int 2</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>22</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>23</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>
15:00 - 15:30	4	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	2	0	4	13	0	0	1	4	0	14	3	0	0	0	0	0	3
15:30 - 16:00	4	0	0	0	0	0	4	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:30	3	0	0	0	0	0	3	6	0	0	0	0	0	6	13	0	0	2	1	0	15	5	0	0	0	0	0	5
16:30 - 17:00	2	0	0	0	0	0	2	5	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:30	3	0	0	0	0	0	3	5	0	0	0	0	0	5	18	0	0	0	1	0	18	6	0	0	0	0	0	6
17:30 - 18:00	2	0	0	0	0	0	2	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Summe Int 3</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>19</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>44</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>46</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13</b>
<b>Summe Int 1-3</b>	<b>58</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>58</b>	<b>58</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>58</b>	<b>99</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>103</b>	<b>28</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30</b>
<b>Summe 24h</b>	<b>115</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>115</b>	<b>115</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>115</b>	<b>196</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>36</b>	<b>0</b>	<b>205</b>	<b>55</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>59</b>
<b>Summe DTV</b>	<b>106</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>106</b>	<b>106</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>106</b>	<b>180</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>188</b>	<b>51</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>53</b>



Zählstelle: Schierling. Mi, 24.05.2023. Markstein/Ziegeleistraße

Zeit von bis	von Ziegelei Süd							nach Ziegelei Süd							von Theresia-Gerhadinger-Straße							nach Theresia-Gerhadinger-Straße						
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum
07:00 - 07:30	10	0	0	0	0	0	10	22	2	0	0	0	0	24	24	0	0	1	2	0	25	28	0	0	2	7	0	29
07:30 - 08:00	8	0	0	0	0	0	8	11	0	0	0	0	0	11	4	0	0	0	0	0	4	9	0	0	0	0	0	9
08:00 - 08:30	7	0	0	0	0	0	7	5	0	0	0	0	0	5	15	0	0	0	0	0	15	12	0	0	1	1	0	13
08:30 - 09:00	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	1
09:00 - 09:30	7	0	0	0	0	0	7	8	0	0	0	1	0	8	11	0	0	0	1	0	11	12	0	0	0	1	0	12
09:30 - 10:00	3	0	0	0	0	0	3	4	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1
Summe Int 1	37	0	0	0	0	0	37	52	2	0	0	1	0	54	57	0	0	1	3	0	58	63	0	0	3	9	0	65
12:00 - 12:30	11	0	0	0	1	0	11	7	1	0	0	1	1	8	23	0	1	0	0	0	23	18	0	0	0	1	0	18
12:30 - 13:00	5	0	0	0	0	0	5	4	0	0	0	0	0	4	5	0	0	0	0	0	5	3	0	0	0	0	0	3
13:00 - 13:30	8	0	0	0	0	0	8	6	0	0	0	0	0	6	10	1	0	1	4	1	13	17	0	0	1	3	0	18
13:30 - 14:00	5	0	0	0	0	0	5	1	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	0	2
Summe Int 2	28	0	0	0	1	0	28	18	1	0	0	1	1	19	41	1	1	1	4	1	45	41	0	0	1	4	0	42
15:00 - 15:30	9	0	0	0	1	0	9	10	0	1	1	0	0	12	18	0	1	1	3	0	20	19	0	0	1	5	0	20
15:30 - 16:00	4	0	0	0	0	0	4	6	0	0	0	0	0	6	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	2
16:00 - 16:30	17	0	0	0	0	1	18	14	0	0	1	0	0	15	27	0	0	1	5	0	28	23	0	0	3	1	1	27
16:30 - 17:00	9	0	0	0	0	0	9	6	0	0	0	0	0	6	4	0	0	0	0	0	4	5	0	0	0	0	0	5
17:00 - 17:30	15	0	0	1	0	1	17	14	0	0	0	0	0	14	27	0	1	0	4	0	28	22	0	0	0	3	1	23
17:30 - 18:00	6	0	0	0	0	0	6	3	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1
Summe Int 3	59	0	0	1	1	2	62	55	0	1	2	0	0	58	77	0	2	2	11	0	81	73	0	0	4	9	2	79
Summe Int 1-3	125	0	0	1	2	2	127	125	2	1	2	2	1	131	175	1	3	4	18	1	184	176	0	0	8	22	2	186
Summe 24h	248	0	0	2	3	3	253	248	4	2	4	3	1	259	349	1	5	9	35	1	364	351	0	0	16	43	3	370
Summe DTV	228	0	0	2	3	2	232	228	3	1	4	3	1	236	321	1	3	8	33	1	333	323	0	0	14	40	2	339



Zählstelle: Schierling, Mi, 24.05.2023, Markstein/Ziegeleistraße

Zeit von bis	von Ziegelei Nord							nach Ziegelei Nord							von Markstein							nach Markstein						
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum
07:00 - 07:30	19	0	0	0	0	0	19	10	0	0	0	1	0	10	32	2	0	1	7	0	35	28	0	0	1	1	0	29
07:30 - 08:00	25	0	0	0	0	0	25	29	0	0	1	2	0	30	4	0	0	0	0	0	4	8	0	0	0	0	0	8
08:00 - 08:30	28	0	0	0	0	0	28	16	0	0	0	0	0	16	12	0	0	0	1	0	12	16	0	0	0	0	0	16
08:30 - 09:00	3	0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	3
09:00 - 09:30	6	0	0	0	0	0	6	1	0	0	0	1	0	1	12	0	0	0	1	0	12	10	0	0	0	0	0	10
09:30 - 10:00	6	0	0	0	0	0	6	5	0	0	0	0	0	5	3	0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	0	2
Summe Int 1	87	0	0	0	0	0	87	63	0	0	1	4	0	64	65	2	0	1	9	0	68	66	0	0	1	1	0	67
12:00 - 12:30	10	0	0	0	1	0	10	14	0	0	0	1	0	14	15	0	0	0	1	0	15	21	0	1	0	1	0	22
12:30 - 13:00	8	0	0	0	0	0	8	10	0	0	1	0	0	11	4	0	0	0	0	0	4	5	0	0	0	0	0	5
13:00 - 13:30	6	0	0	0	1	0	6	16	0	0	0	0	0	16	17	0	0	1	2	0	17	7	1	0	1	3	1	10
13:30 - 14:00	14	0	0	0	0	0	14	8	0	0	0	0	0	8	2	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	1
Summe Int 2	38	0	0	0	2	0	38	48	0	0	1	1	0	49	37	0	0	1	3	0	38	34	1	1	1	4	1	38
15:00 - 15:30	13	0	0	1	1	0	14	5	0	0	0	1	0	5	20	0	0	1	6	0	20	20	0	0	1	3	0	21
15:30 - 16:00	11	0	0	0	0	0	11	21	0	0	0	1	0	21	3	0	0	0	0	0	3	4	0	0	0	0	0	4
16:00 - 16:30	12	0	0	0	0	0	12	21	0	0	0	0	0	21	23	0	0	2	1	0	25	26	0	0	0	5	0	26
16:30 - 17:00	14	0	0	0	0	0	14	12	0	0	0	0	0	12	5	0	0	0	0	0	5	2	0	0	0	0	0	2
17:00 - 17:30	9	0	0	0	0	0	9	13	0	0	0	0	0	13	28	0	0	0	1	0	28	29	0	1	0	3	0	30
17:30 - 18:00	4	0	0	0	0	0	4	7	0	0	0	0	0	7	4	0	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	0	2
Summe Int 3	61	0	0	0	0	0	64	79	0	0	0	2	0	79	82	0	0	3	7	0	85	84	0	1	1	10	0	86
Summe Int 1-3	186	0	0	0	2	0	186	190	0	0	2	7	0	192	184	2	0	4	20	0	191	185	1	2	3	15	1	191
Summe 24h	335	0	0	0	3	0	335	320	0	0	3	10	0	324	367	3	0	9	39	0	379	367	1	3	7	30	1	379
Summe DTV	303	0	0	0	3	0	303	289	0	0	3	9	0	292	337	2	0	8	36	0	348	338	1	2	6	27	1	347



Zählstelle: Schierling, Mi, 24.05.2023. Markstein/Ziegeleistraße

Zeit von bis	Ziegeleistraße Süd								Theresia-Gerhadinger-Straße								Ziegeleistraße Nord								Markstein							
	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum		Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum		Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum		Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	
07:00 - 07:30	32	2	0	0	0	0	34		52	0	0	3	9	0	55		29	0	0	0	1	0	29		59	2	0	2	8	0	63	
07:30 - 08:00	19	0	0	0	0	0	19		13	0	0	0	0	0	13		54	0	0	1	2	0	55		12	0	0	0	0	0	12	
08:00 - 08:30	11	0	0	0	0	0	11		27	0	0	1	1	0	28		44	0	0	0	0	0	44		28	0	0	0	1	0	28	
08:30 - 09:00	4	0	0	0	0	0	4		3	0	0	0	0	0	3		5	0	0	0	0	0	5		5	0	0	0	0	0	5	
09:00 - 09:30	16	0	0	0	1	0	16		23	0	0	0	2	0	23		7	0	0	0	1	0	7		22	0	0	0	1	0	22	
09:30 - 10:00	7	0	0	0	0	0	7		2	0	0	0	0	0	2		11	0	0	0	0	0	11		5	0	0	0	0	0	5	
Summe Int 1	89	2	0	0	1	0	91		119	0	0	4	12	0	123		150	0	0	1	4	0	151		131	2	0	2	10	0	135	
12:00 - 12:30	18	1	0	0	1	1	19		41	0	1	0	1	0	42		24	0	0	0	2	0	24		36	0	1	0	1	0	37	
12:30 - 13:00	10	0	0	0	0	0	10		8	0	0	0	0	0	8		18	0	0	1	0	0	19		8	0	0	0	0	0	8	
13:00 - 13:30	13	0	0	0	0	0	13		27	1	0	3	7	1	31		22	0	0	0	1	0	22		24	1	0	2	5	1	28	
13:30 - 14:00	6	0	0	0	0	0	6		6	0	0	0	0	0	6		22	0	0	0	0	0	22		3	0	0	0	0	0	3	
Summe Int 2	46	1	0	0	1	1	48		82	1	1	3	7	1	87		86	0	0	1	3	0	87		71	1	1	2	7	1	76	
15:00 - 15:30	20	0	1	1	1	0	22		37	0	1	2	8	0	39		18	0	0	1	2	0	19		40	0	0	2	8	0	41	
15:30 - 16:00	10	0	0	0	0	0	10		3	0	0	0	0	0	3		32	0	0	0	1	0	32		7	0	0	0	0	0	7	
16:00 - 16:30	31	0	0	1	0	1	33		50	0	0	4	6	1	55		33	0	0	0	0	0	33		50	0	0	2	6	0	52	
16:30 - 17:00	15	0	0	0	0	0	15		9	0	0	0	0	0	9		26	0	0	0	0	0	26		7	0	0	0	0	0	7	
17:00 - 17:30	29	0	0	1	0	1	31		49	0	1	0	7	1	51		22	0	0	0	0	0	22		57	0	1	0	4	0	58	
17:30 - 18:00	9	0	0	0	0	0	9		2	0	0	0	0	0	2		11	0	0	0	0	0	11		6	0	0	0	0	0	6	
Summe Int 3	114	0	1	3	1	2	120		150	0	2	6	20	2	160		140	0	0	0	2	0	143		166	0	1	4	18	0	171	
Summe Int 1-3	249	2	1	3	3	2	258		352	1	3	12	40	3	370		376	0	0	2	9	0	378		369	3	2	8	35	1	382	
Summe 24h	495	4	2	6	6	4	512		699	1	5	24	79	5	734		655	0	0	3	13	0	659		734	5	3	16	69	1	758	
Summe DTV	456	3	1	6	6	3	468		643	1	3	22	72	3	673		592	0	0	3	12	0	595		675	3	2	14	63	1	695	

	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum	Pkw	Lkw	Bus	Mot	Rad	LZ	Sum
Tag	416	3	1	5	5	3	427	587	1	3	20	66	3	614	540	0	0	3	11	0	543	615	3	2	13	58	1	634
Nacht	40	0	0	0	1	0	41	57	0	0	2	6	0	59	52	0	0	0	1	0	52	59	0	0	1	6	0	61
24h	456	3	1	6	6	3	468	643	1	3	22	72	3	673	592	0	0	3	12	0	595	675	3	2	14	63	1	695

	Pkw	L1	L2	Mot	Kfz
Tag	416	4	3	5	427
Nacht	40	0	0	0	41
24h	456	4	3	6	468

	Pkw	L1	L2	Mot	Kfz
Tag	587	4	3	20	614
Nacht	57	0	0	2	59
24h	643	4	3	22	673

	Pkw	L1	L2	Mot	Kfz
Tag	540	0	0	3	543
Nacht	52	0	0	0	52
24h	592	0	0	3	595

	Pkw	L1	L2	Mot	Kfz
Tag	615	5	1	13	634
Nacht	59	0	0	1	61
24h	675	5	1	14	695

	Pkw	L1	L2	Mot	Kfz
Tag	26,0	0,2	0,2	0,3	26,7
Nacht	5,0	0,0	0,0	0,1	5,1

	Pkw	L1	L2	Mot	Kfz
Tag	36,7	0,2	0,2	1,3	38,4
Nacht	7,1	0,0	0,0	0,2	7,4

	Pkw	L1	L2	Mot	Kfz
Tag	33,8	0,0	0,0	0,2	33,9
Nacht	6,5	0,0	0,0	0,0	6,5

	Pkw	L1	L2	Mot	Kfz
Tag	38,5	0,3	0,1	0,8	39,6
Nacht	7,4	0,0	0,0	0,2	7,6



Markt Schierling	BPlan Am Regensburger Weg 2	Verkehrsaufkommen DTV 2023
GEO.VER.S.UM	Ergebnisse der Verkehrserhebungen	in Kfz/Tag

## ANHANG 2



**3.1 Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung der Strukturgrößen (Zahl der Einwohner und Beschäftigten)**

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

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

(3.1.3) Abschätzung der Einwohneranzahl über die Brutto-Baulandfläche und Einwohnerdichte

Gebiet	Nutzung	Fläche in ha	Einwohnerdichte	
			EW/ha Min	EW/ha Max
WA	Nord			
WA	Süd			
<b>Summe</b>				

Einwohner	
Min	Max

(3.1.4) Abschätzung der Einwohneranzahl über die Netto-Baulandfläche und Einwohnerdichte (abhängig von dem Baugebietstyp)

Gebiet	Nutzung	Fläche in ha	Einwohnerdichte	
			EW/ha Min	EW/ha Max
WA	Nord			
WA	Süd			
<b>Summe</b>				

Einwohner	
Min	Max



(3.1.4) Abschätzung der Einwohneranzahl über die Netto-Baulandfläche und Einwohnerdichte (abhängig von der Bebauungsart)

Gebiet	Nutzung	Fläche in ha	Einwohnerdichte	
			Min	Max
WA	Nord			
WA	Süd			
<b>Summe</b>				

Einwohner	
Min	Max

(3.1.5) Abschätzung der Einwohneranzahl über die Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltsgröße

Gebiet	Nutzung	Wohneinheiten		Haushaltsgröße	
		Min	Max	Min	Max
WA	Nord	63	79	2,4	3,0
WA	Süd	12	18	2,4	3,0
<b>Summe</b>		75	97		

Einwohner	
Min	Max
151	237
29	54
180	291



Zusammenstellung der Ergebnisse der Einwohneranzahl

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Wohneinheiten		Abschätzung über BGF/NFL		Abschätzung über GFZ		<u>Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung</u>	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	Nord							151	237					150	240
WA	Süd							29	54					30	55
<b>Summe</b>								180	291					180	295



### 3.2 Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

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

#### Wohnnutzung: Einwohnerverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Wege/ Einwohner/d		Wege/Werktag insgesamt		Anteil der Einw.wege außerhalb des Gebiets	Wege/Werktag gebietsbezogen		MIV-Anteil Einwohner		
		Min	Max	Wege/EW/d		Min	Max		in %	Min	Max	in %	
				Min	Max							Min	Max
WA	Nord	150	240	3,5	4,0	525	960	10	473	864	60	70	
WA	Süd	30	55	3,5	4,0	105	220	10	95	198	60	70	
<b>Summe</b>		180	295			630	1.180		567	1.062			

Pkw-Fahrten/d Einwohner	
1,2	
Pers./Pkw	
Min	Max
236	504
47	116
283	620

#### Wohnnutzung: Besucherverkehr

Gebiet	Nutzung	Anteil des Besucherverkehrs	Wege/Werktag Besucher		MIV-Anteil Besucher	
			in %		in %	
			Min	Max	Min	Max
WA	Nord	3	16	29	60	80
WA	Süd	3	3	7	60	80
<b>Summe</b>			19	35		

Pkw-Fahrten/d Besucher	
1,3	
Pers./Pkw	
Min	Max
7	18
1	4
8	22



**Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens**

Gebietsbezogener Wirtschaftsverkehr und Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Kfz-Fahrten/ Einwohner/d		Beschäftigte		Kfz-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Kfz-Fahrten/ Werntag	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
				0,10 <a href="#">WiV-F/EW/d</a>				<a href="#">WiV-F/B/d</a>		Wirtschaftsverkehr	
WA		150	240	15	24						
WA		30	55	3	6						
<b>Summe</b>		180	295	18	30						

Kfz-Fahrten/ Werntag	
Min	Max
258	546
51	126
309	672



**Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): 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	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung				Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Wege/Fahrten		Besucher-Verkehr Wege/Fahrten		Beschäftigten-V. Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	Nord	473	864	16	29					488	893
WA	Süd	95	198	3	7					98	205
<b>Summe</b>		567	1.062	19	35					586	1.097



Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): ÖPNV

ÖPNV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung			
		Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr	
		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	Nord	3	5	1	3				
WA	Süd	3	5	1	3				

Tagesbelastungen im ÖPNV: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit ÖPNV]

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung				Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Besucher-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Beschäftigten-V. ÖPNV-Fahrten		Kunden-Verkehr ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	Nord	14	43		1					14	44
WA	Süd	3	10							3	10
<b>Summe</b>		17	53		1					17	54



**Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): 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	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung				Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Wege/Fahrten		Besucher-Verkehr Wege/Fahrten		Beschäftigten-V. Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	Nord	473	864	16	29					488	893
WA	Süd	95	198	3	7					98	205
<b>Summe</b>		567	1.062	19	35					586	1.097



**Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Nicht-Motorisierter Individualverkehr zu Fuß oder per Rad (NMIV)**

**NMIV-Anteile:**

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung			
		Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr	
		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	Nord	25	37	17	39				
WA	Süd	25	37	17	39				

**Tagesbelastungen im NMIV: Gebietsbezogener Verkehr [Wege im NMIV]**

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung				Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr NMIV-Wege		Besucher-Verkehr NMIV-Wege		Beschäftigten-V. NMIV-Wege		Kunden-Verkehr NMIV-Wege		NMIV-Wege	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	Nord	118	320	3	11					121	331
WA	Süd	24	73	1	3					25	76
<b>Summe</b>		142	393	4	14					146	407



**Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr**

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

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	Nord	236	504	7	18	15	24							258	546
WA	Süd	47	116	1	4	3	6							51	126
<b>Summe</b>		283	620	8	22	18	30							309	672

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung			Gewerbliche Nutzung		
		Einwohner-Verkehr	Besucher-Verkehr	Wirtschafts-Verkehr	Beschäftigten-V.	Kunden-Verkehr	Wirtschafts-Verkehr
		<u>Anteil Binnen-V.</u> in %					
WA	Nord	0	0	0	0	0	0
WA	Süd	0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0



**Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): 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	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	Nord	236	504	7	18	15	24							258	546
WA	Süd	47	116	1	4	3	6							51	126
<b>Summe</b>		283	620	8	22	18	30							309	672

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw		Besucher-Verkehr Pkw		Wirtschafts-Verkehr Kfz		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Wirtschafts-Verkehr Kfz		Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	Nord	118	252	4	9	8	12							130	273
WA	Süd	24	58	1	2	2	3							27	63
<b>Summe</b>		142	310	5	11	10	15							157	336

	Mittelwert						
<b>Summe</b>	226	8	13	0	0	0	247



Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h\*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	<u>Wohnnutzung</u>						<u>Gewerbliche Nutzung</u>						Gesamt-Verkehr	Stunde
	<u>Einwohner-Verkehr</u>		<u>Besucher-Verkehr</u>		<u>Wirtschafts-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Wirtschafts-Verkehr</u>			
	<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		Kfz	
	226		8		13		0		0		0		247	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Kfz	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Kfz	Kfz	
00-01	0,30	1	0,30	0	0,00	0		0		0		0	1	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	0,10	0	0,10	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04
04-05	0,60	1	0,60	0	0,00	0		0		0		0	1	04-05
05-06	3,20	7	3,20	0	1,00	0		0		0		0	8	05-06
06-07	5,80	13	5,80	0	1,75	0		0		0		0	14	06-07
07-08	6,20	14	6,20	0	4,75	1		0		0		0	15	07-08
08-09	6,90	16	6,90	1	6,50	1		0		0		0	17	08-09
09-10	5,60	13	5,60	0	8,25	1		0		0		0	14	09-10
10-11	4,90	11	4,90	0	9,00	1		0		0		0	13	10-11
11-12	3,90	9	3,90	0	10,25	1		0		0		0	10	11-12
12-13	4,00	9	4,00	0	8,75	1		0		0		0	10	12-13
13-14	3,10	7	3,10	0	7,75	1		0		0		0	8	13-14
14-15	3,10	7	3,10	0	5,60	1		0		0		0	8	14-15
15-16	4,20	9	4,20	0	7,00	1		0		0		0	11	15-16
16-17	4,10	9	4,10	0	8,75	1		0		0		0	11	16-17
17-18	6,90	16	6,90	1	7,00	1		0		0		0	17	17-18
18-19	7,80	18	7,80	1	5,25	1		0		0		0	19	18-19
19-20	7,80	18	7,80	1	3,75	0		0		0		0	19	19-20
20-21	7,60	17	7,60	1	1,75	0		0		0		0	18	20-21
21-22	6,50	15	6,50	1	1,00	0		0		0		0	15	21-22
22-23	5,00	11	5,00	0	1,25	0		0		0		0	12	22-23
23-24	2,20	5	2,20	0	0,65	0		0		0		0	5	23-24
Summe	99,80	226	99,80	8	100,00	13	0,00	0	0,00	0	0,00	0	247	Summe
Komment.	EAR 2005		EAR 2005		EAR 1991								19	Maximum

Maximum



Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h\*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamt-Verkehr	Stunde
	<u>Einwohner-Verkehr</u>		<u>Besucher-Verkehr</u>		<u>Wirtschafts-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Wirtschafts-Verkehr</u>			
	<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		Kfz	
	226		8		13		0		0		0		247	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Kfz	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Kfz	Kfz	
00-01	0,20	0	0,20	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	02-03
03-04	0,20	0	0,20	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	03-04
04-05	2,50	6	2,50	0	0,25	0	1,00	0	0,00	0	0,25	0	6	04-05
05-06	3,90	9	3,90	0	1,50	0	6,75	0	0,00	0	1,50	0	9	05-06
06-07	3,60	8	3,60	0	3,00	0	22,20	0	0,00	0	3,00	0	9	06-07
07-08	3,40	8	3,40	0	8,00	1	28,70	0	0,98	0	8,00	0	9	07-08
08-09	3,40	8	3,40	0	10,40	1	8,75	0	5,73	0	10,40	0	9	08-09
09-10	2,80	6	2,80	0	8,75	1	1,75	0	8,78	0	8,75	0	8	09-10
10-11	3,00	7	3,00	0	10,25	1	1,00	0	11,46	0	10,25	0	8	10-11
11-12	3,90	9	3,90	0	9,90	1	0,50	0	9,15	0	9,90	0	10	11-12
12-13	2,90	7	2,90	0	7,00	1	5,20	0	5,61	0	7,00	0	8	12-13
13-14	4,00	9	4,00	0	6,50	1	13,40	0	7,44	0	6,50	0	10	13-14
14-15	4,70	11	4,70	0	6,00	1	5,40	0	8,66	0	6,00	0	12	14-15
15-16	5,70	13	5,70	0	7,75	1	1,75	0	8,66	0	7,75	0	14	15-16
16-17	8,20	19	8,20	1	6,75	1	1,25	0	12,32	0	6,75	0	20	16-17
17-18	10,10	23	10,10	1	5,00	1	1,00	0	13,41	0	5,00	0	24	17-18
18-19	10,80	24	10,80	1	3,75	0	0,25	0	7,80	0	3,75	0	26	18-19
19-20	12,30	28	12,30	1	3,25	0	0,40	0	0,00	0	3,25	0	29	19-20
20-21	7,40	17	7,40	1	1,45	0	0,00	0	0,00	0	1,45	0	18	20-21
21-22	3,70	8	3,70	0	0,25	0	0,70	0	0,00	0	0,25	0	9	21-22
22-23	1,80	4	1,80	0	0,25	0	0,00	0	0,00	0	0,25	0	4	22-23
23-24	1,30	3	1,30	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	3	23-24
Summe	99,80	226	99,80	8	100,00	13	100,00	0	100,00	0	100,00	0	247	Summe
Komment.	EAR 2005		EAR 2005		EAR 1991								29	Maximum

Maximum



**3.1 Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung der Strukturgrößen (Zahl der Einwohner und Beschäftigten)**

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

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

(3.1.3) Abschätzung der Einwohneranzahl über die Brutto-Baulandfläche und Einwohnerdichte

Gebiet	Nutzung	Fläche in ha	Einwohnerdichte	
			Min	Max
WA	Süd			
<b>Summe</b>				

Einwohner	
Min	Max

(3.1.4) Abschätzung der Einwohneranzahl über die Netto-Baulandfläche und Einwohnerdichte (abhängig von dem Baugebietstyp)

Gebiet	Nutzung	Fläche in ha	Einwohnerdichte	
			Min	Max
WA	Süd			
<b>Summe</b>				

Einwohner	
Min	Max



(3.1.4) Abschätzung der Einwohneranzahl über die Netto-Baulandfläche und Einwohnerdichte (abhängig von der Bebauungsart)

Gebiet	Nutzung	Fläche in ha	Einwohnerdichte	
			EW/ha	
			Min	Max
WA	Süd			
<b>Summe</b>				

Einwohner	
Min	Max

(3.1.5) Abschätzung der Einwohneranzahl über die Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltsgröße

Gebiet	Nutzung	Wohneinheiten		Haushaltsgröße	
		EW/WE			
		Min	Max	Min	Max
WA	Süd	12	17	2,4	3,0
<b>Summe</b>		12	17		

Einwohner	
Min	Max
29	51
29	51



Zusammenstellung der Ergebnisse der Einwohneranzahl

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Wohneinheiten		Abschätzung über BGF/NFL		Abschätzung über GFZ		<u>Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung</u>	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	Süd							29	51					30	50
<b>Summe</b>								29	51					30	50



### 3.2 Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

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

#### Wohnnutzung: Einwohnerverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Wege/ Einwohner/d		Wege/Werktag insgesamt		Anteil der Einw.wege außerhalb des Gebiets  <u>in %</u>	Wege/Werktag gebietsbezogen		MIV-Anteil Einwohner  <u>in %</u>	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max		Min	Max	Min	Max
		WA	Süd	30	50	3,5	4,0		105	200	10	95
<b>Summe</b>		30	50			105	200		95	180		

Pkw-Fahrten/d Einwohner  1,2 <u>Pers./Pkw</u>	
Min	Max
47	105
47	105

#### Wohnnutzung: Besucherverkehr

Gebiet	Nutzung	Anteil des Besucher- verkehrs  <u>in %</u>	Wege/Werktag Besucher		MIV-Anteil Besucher  <u>in %</u>	
			Min	Max	Min	Max
			WA	Süd	3	3
<b>Summe</b>			3	6		

Pkw-Fahrten/d Besucher  1,3 <u>Pers./Pkw</u>	
Min	Max
1	4
1	4



**Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens**

Gebietsbezogener Wirtschaftsverkehr und Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Kfz-Fahrten/ Einwohner/d		Beschäftigte		Kfz-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Kfz-Fahrten/ Werntag	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
				0,10 <u>WiV-F/EW/d</u>				<u>WiV-F/B/d</u>		Wirtschaftsverkehr	
WA		30	50	3	5						
<b>Summe</b>		30	50	3	5						

Kfz-Fahrten/ Werntag	
Min	Max
51	114
51	114



**Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): 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	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung				Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Wege/Fahrten		Besucher-Verkehr Wege/Fahrten		Beschäftigten-V. Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	Süd	95	180	3	6					98	186
<b>Summe</b>		95	180	3	6					98	186



Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): ÖPNV

ÖPNV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung			
		Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr	
		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	Süd	3	5	1	3				

Tagesbelastungen im ÖPNV: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit ÖPNV]

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung				Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Besucher-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Beschäftigten-V. ÖPNV-Fahrten		Kunden-Verkehr ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	Süd	3	9							3	9
<b>Summe</b>		3	9							3	9



**Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): 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	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung				Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Wege/Fahrten		Besucher-Verkehr Wege/Fahrten		Beschäftigten-V. Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	Süd	95	180	3	6					98	186
<b>Summe</b>		95	180	3	6					98	186



**Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Nicht-Motorisierter Individualverkehr zu Fuß oder per Rad (NMIV)**

**NMIV-Anteile:**

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung			
		Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr	
		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	Süd	25	37	17	39				

**Tagesbelastungen im NMIV: Gebietsbezogener Verkehr [Wege im NMIV]**

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung				Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr NMIV-Wege		Besucher-Verkehr NMIV-Wege		Beschäftigten-V. NMIV-Wege		Kunden-Verkehr NMIV-Wege		NMIV-Wege	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	Süd	24	67	1	2					25	69
<b>Summe</b>		24	67	1	2					25	69



**Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr**

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	Süd	47	105	1	4	3	5							51	114
<b>Summe</b>		47	105	1	4	3	5							51	114

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung			Gewerbliche Nutzung		
		Einwohner-Verkehr	Besucher-Verkehr	Wirtschafts-Verkehr	Beschäftigten-V.	Kunden-Verkehr	Wirtschafts-Verkehr
		<u>Anteil Binnen-V.</u> in %					
WA	Süd	0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0



**Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): 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	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	Süd	47	105	1	4	3	5							51	114
<b>Summe</b>		47	105	1	4	3	5							51	114

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw		Besucher-Verkehr Pkw		Wirtschafts-Verkehr Kfz		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Wirtschafts-Verkehr Kfz		Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	Süd	24	53	1	2	2	3							27	58
<b>Summe</b>		24	53	1	2	2	3							27	58

	Mittelwert						
<b>Summe</b>	39	2	3	0	0	0	43



Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h\*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	<u>Wohnnutzung</u>						<u>Gewerbliche Nutzung</u>						Gesamt-Verkehr	Stunde
	<u>Einwohner-Verkehr</u>		<u>Besucher-Verkehr</u>		<u>Wirtschafts-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Wirtschafts-Verkehr</u>			
	<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>			
	39		2		3		0		0		0		44	
Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Kfz	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Kfz	Kfz		
00-01	0,30	0	0,30	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	0,10	0	0,10	0	0,00	0		0		0		0	03-04	
04-05	0,60	0	0,60	0	0,00	0		0		0		0	04-05	
05-06	3,20	1	3,20	0	1,00	0		0		0		0	05-06	
06-07	5,80	2	5,80	0	1,75	0		0		0		0	06-07	
07-08	6,20	2	6,20	0	4,75	0		0		0		0	07-08	
08-09	6,90	3	6,90	0	6,50	0		0		0		0	08-09	
09-10	5,60	2	5,60	0	8,25	0		0		0		0	09-10	
10-11	4,90	2	4,90	0	9,00	0		0		0		0	10-11	
11-12	3,90	2	3,90	0	10,25	0		0		0		0	11-12	
12-13	4,00	2	4,00	0	8,75	0		0		0		0	12-13	
13-14	3,10	1	3,10	0	7,75	0		0		0		0	13-14	
14-15	3,10	1	3,10	0	5,60	0		0		0		0	14-15	
15-16	4,20	2	4,20	0	7,00	0		0		0		0	15-16	
16-17	4,10	2	4,10	0	8,75	0		0		0		0	16-17	
17-18	6,90	3	6,90	0	7,00	0		0		0		0	17-18	
18-19	7,80	3	7,80	0	5,25	0		0		0		0	18-19	
19-20	7,80	3	7,80	0	3,75	0		0		0		0	19-20	
20-21	7,60	3	7,60	0	1,75	0		0		0		0	20-21	
21-22	6,50	3	6,50	0	1,00	0		0		0		0	21-22	
22-23	5,00	2	5,00	0	1,25	0		0		0		0	22-23	
23-24	2,20	1	2,20	0	0,65	0		0		0		0	23-24	
Summe	99,80	39	99,80	2	100,00	3	0,00	0	0,00	0	0,00	0	44	Summe
Komment.	EAR 2005		EAR 2005		EAR 1991								3	Maximum

Maximum



Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h\*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamt-Verkehr	Stunde
	<u>Einwohner-Verkehr</u>		<u>Besucher-Verkehr</u>		<u>Wirtschafts-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Wirtschafts-Verkehr</u>			
	<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		Kfz	
	39		2		3		0		0		0		44	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Kfz	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Kfz	Kfz	
00-01	0,20	0	0,20	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	02-03
03-04	0,20	0	0,20	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	03-04
04-05	2,50	1	2,50	0	0,25	0	1,00	0	0,00	0	0,25	0	1	04-05
05-06	3,90	2	3,90	0	1,50	0	6,75	0	0,00	0	1,50	0	2	05-06
06-07	3,60	1	3,60	0	3,00	0	22,20	0	0,00	0	3,00	0	2	06-07
07-08	3,40	1	3,40	0	8,00	0	28,70	0	0,98	0	8,00	0	2	07-08
08-09	3,40	1	3,40	0	10,40	0	8,75	0	5,73	0	10,40	0	2	08-09
09-10	2,80	1	2,80	0	8,75	0	1,75	0	8,78	0	8,75	0	1	09-10
10-11	3,00	1	3,00	0	10,25	0	1,00	0	11,46	0	10,25	0	2	10-11
11-12	3,90	2	3,90	0	9,90	0	0,50	0	9,15	0	9,90	0	2	11-12
12-13	2,90	1	2,90	0	7,00	0	5,20	0	5,61	0	7,00	0	1	12-13
13-14	4,00	2	4,00	0	6,50	0	13,40	0	7,44	0	6,50	0	2	13-14
14-15	4,70	2	4,70	0	6,00	0	5,40	0	8,66	0	6,00	0	2	14-15
15-16	5,70	2	5,70	0	7,75	0	1,75	0	8,66	0	7,75	0	3	15-16
16-17	8,20	3	8,20	0	6,75	0	1,25	0	12,32	0	6,75	0	4	16-17
17-18	10,10	4	10,10	0	5,00	0	1,00	0	13,41	0	5,00	0	4	17-18
18-19	10,80	4	10,80	0	3,75	0	0,25	0	7,80	0	3,75	0	5	18-19
19-20	12,30	5	12,30	0	3,25	0	0,40	0	0,00	0	3,25	0	5	19-20
20-21	7,40	3	7,40	0	1,45	0	0,00	0	0,00	0	1,45	0	3	20-21
21-22	3,70	1	3,70	0	0,25	0	0,70	0	0,00	0	0,25	0	2	21-22
22-23	1,80	1	1,80	0	0,25	0	0,00	0	0,00	0	0,25	0	1	22-23
23-24	1,30	1	1,30	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	1	23-24
Summe	99,80	39	99,80	2	100,00	3	100,00	0	100,00	0	100,00	0	44	Summe
Komment.	EAR 2005		EAR 2005		EAR 1991								5	Maximum

Maximum



**3.1 Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung der Strukturgrößen (Zahl der Einwohner und Beschäftigten)**

**Hinweis:** Wenn verkehr-intensive Einrichtungen im Gebiet sind, müssen zusätzlich deren Verkehrsaufkommen nach Kapitel 3.5 ermittelt werden.

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

(3.1.3) Abschätzung der Einwohneranzahl über die Brutto-Baulandfläche und Einwohnerdichte

Gebiet	Nutzung	Fläche in ha	Einwohnerdichte	
			Min	Max
WA	West			
<b>Summe</b>				

Einwohner	
Min	Max

(3.1.4) Abschätzung der Einwohneranzahl über die Netto-Baulandfläche und Einwohnerdichte (abhängig von dem Baugebietstyp)

Gebiet	Nutzung	Fläche in ha	Einwohnerdichte	
			Min	Max
WA	West			
<b>Summe</b>				

Einwohner	
Min	Max



(3.1.4) Abschätzung der Einwohneranzahl über die Netto-Baulandfläche und Einwohnerdichte (abhängig von der Bebauungsart)

Gebiet	Nutzung	Fläche in ha	Einwohnerdichte	
			EW/ha	
			Min	Max
WA	West			
<b>Summe</b>				

Einwohner	
Min	Max

(3.1.5) Abschätzung der Einwohneranzahl über die Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltsgröße

Gebiet	Nutzung	Wohneinheiten		Haushaltsgröße	
		EW/WE			
		Min	Max	Min	Max
WA	West	39	49	2,4	3,0
<b>Summe</b>		39	49		

Einwohner	
Min	Max
94	147
94	147



Zusammenstellung der Ergebnisse der Einwohneranzahl

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Wohneinheiten		Abschätzung über BGF/NFL		Abschätzung über GFZ		<u>Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung</u>	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	West							94	147					95	150
<b>Summe</b>								94	147					95	150



### 3.2 Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

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

#### Wohnnutzung: Einwohnerverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Wege/ Einwohner/d		Wege/Werktag insgesamt		Anteil der Einw.wege außerhalb des Gebiets  <u>in %</u>	Wege/Werktag gebietsbezogen		MIV-Anteil Einwohner	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max		Min	Max	Min	Max
WA	West	95	150	3,5	4,0	333	600	10	299	540	60	70
<b>Summe</b>		95	150			333	600		299	540		

Pkw-Fahrten/d Einwohner	
1,2	
<u>Pers./Pkw</u>	
Min	Max
150	315
150	315

#### Wohnnutzung: Besucherverkehr

Gebiet	Nutzung	Anteil des Besucher- verkehrs  <u>in %</u>	Wege/Werktag Besucher		MIV-Anteil Besucher	
			Min	Max	Min	Max
WA	West	3	10	18	60	80
<b>Summe</b>			10	18		

Pkw-Fahrten/d Besucher	
1,3	
<u>Pers./Pkw</u>	
Min	Max
5	11
5	11



**Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens**

Gebietsbezogener Wirtschaftsverkehr und Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Kfz-Fahrten/ Einwohner/d		Beschäftigte		Kfz-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Kfz-Fahrten/ Werktag	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
				0,10 <a href="#">WiV-F/EW/d</a>				<a href="#">WiV-F/B/d</a>		Wirtschaftsverkehr	
WA		95	150	10	15						
<b>Summe</b>		95	150	10	15						

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
165	341
165	341



**Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): 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	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung				Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Wege/Fahrten		Besucher-Verkehr Wege/Fahrten		Beschäftigten-V. Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	West	299	540	10	18					309	558
<b>Summe</b>		299	540	10	18					309	558



Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): ÖPNV

ÖPNV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung			
		Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr	
		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	West	3	5	1	3				

Tagesbelastungen im ÖPNV: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit ÖPNV]

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung				Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Besucher-Verkehr ÖPNV-Fahrten		Beschäftigten-V. ÖPNV-Fahrten		Kunden-Verkehr ÖPNV-Fahrten		ÖPNV-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	West	9	27		1					9	28
<b>Summe</b>		9	27		1					9	28



**Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): 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	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung				Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Wege/Fahrten		Besucher-Verkehr Wege/Fahrten		Beschäftigten-V. Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	West	299	540	10	18					309	558
<b>Summe</b>		299	540	10	18					309	558



**Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Nicht-Motorisierter Individualverkehr zu Fuß oder per Rad (NMIV)**

**NMIV-Anteile:**

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung			
		Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr	
		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	West	25	37	17	39				

**Tagesbelastungen im NMIV: Gebietsbezogener Verkehr [Wege im NMIV]**

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung				Gewerbliche Nutzung				Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr NMIV-Wege		Besucher-Verkehr NMIV-Wege		Beschäftigten-V. NMIV-Wege		Kunden-Verkehr NMIV-Wege		NMIV-Wege	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	West	75	200	2	7					77	207
<b>Summe</b>		75	200	2	7					77	207



**Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr**

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

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	West	150	315	5	11	10	15							165	341
<b>Summe</b>		150	315	5	11	10	15							165	341

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung			Gewerbliche Nutzung		
		Einwohner-Verkehr	Besucher-Verkehr	Wirtschafts-Verkehr	Beschäftigten-V.	Kunden-Verkehr	Wirtschafts-Verkehr
		<u>Anteil Binnen-V.</u> in %					
WA	West	0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0



**Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): 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	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	West	150	315	5	11	10	15							165	341
<b>Summe</b>		150	315	5	11	10	15							165	341

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw		Besucher-Verkehr Pkw		Wirtschafts-Verkehr Kfz		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Wirtschafts-Verkehr Kfz		Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
WA	West	75	158	3	6	5	8							83	172
<b>Summe</b>		75	158	3	6	5	8							83	172

	Mittelwert						
<b>Summe</b>	117	5	7	0	0	0	128



Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h\*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	<u>Wohnnutzung</u>						<u>Gewerbliche Nutzung</u>						Gesamt-Verkehr	Stunde
	<u>Einwohner-Verkehr</u>		<u>Besucher-Verkehr</u>		<u>Wirtschafts-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Wirtschafts-Verkehr</u>			
	<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>		<u>Bezugswert</u>			
	117		5		7		0		0		0			
Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Kfz	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Kfz	Kfz		
00-01	0,30	0	0,30	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	0,10	0	0,10	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04
04-05	0,60	1	0,60	0	0,00	0		0		0		0	1	04-05
05-06	3,20	4	3,20	0	1,00	0		0		0		0	4	05-06
06-07	5,80	7	5,80	0	1,75	0		0		0		0	7	06-07
07-08	6,20	7	6,20	0	4,75	0		0		0		0	8	07-08
08-09	6,90	8	6,90	0	6,50	0		0		0		0	9	08-09
09-10	5,60	7	5,60	0	8,25	1		0		0		0	7	09-10
10-11	4,90	6	4,90	0	9,00	1		0		0		0	7	10-11
11-12	3,90	5	3,90	0	10,25	1		0		0		0	5	11-12
12-13	4,00	5	4,00	0	8,75	1		0		0		0	5	12-13
13-14	3,10	4	3,10	0	7,75	1		0		0		0	4	13-14
14-15	3,10	4	3,10	0	5,60	0		0		0		0	4	14-15
15-16	4,20	5	4,20	0	7,00	0		0		0		0	6	15-16
16-17	4,10	5	4,10	0	8,75	1		0		0		0	6	16-17
17-18	6,90	8	6,90	0	7,00	0		0		0		0	9	17-18
18-19	7,80	9	7,80	0	5,25	0		0		0		0	10	18-19
19-20	7,80	9	7,80	0	3,75	0		0		0		0	10	19-20
20-21	7,60	9	7,60	0	1,75	0		0		0		0	9	20-21
21-22	6,50	8	6,50	0	1,00	0		0		0		0	8	21-22
22-23	5,00	6	5,00	0	1,25	0		0		0		0	6	22-23
23-24	2,20	3	2,20	0	0,65	0		0		0		0	3	23-24
Summe	99,80	117	99,80	5	100,00	7	0,00	0	0,00	0	0,00	0	129	Summe
Komment.	EAR 2005		EAR 2005		EAR 1991								10	Maximum

Maximum





Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h\*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamt-Verkehr	Stunde
	<u>Einwohner-Verkehr</u>		<u>Besucher-Verkehr</u>		<u>Wirtschafts-Verkehr</u>		<u>Beschäftigten-V.</u>		<u>Kunden-Verkehr</u>		<u>Wirtschafts-Verkehr</u>			
	<u>Bezugswert</u> 117		<u>Bezugswert</u> 5		<u>Bezugswert</u> 7		<u>Bezugswert</u> 0		<u>Bezugswert</u> 0		<u>Bezugswert</u> 0		129	
Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Kfz	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Kfz	Kfz		
00-01	0,20	0	0,20	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	02-03
03-04	0,20	0	0,20	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	03-04
04-05	2,50	3	2,50	0	0,25	0	1,00	0	0,00	0	0,25	0	3	04-05
05-06	3,90	5	3,90	0	1,50	0	6,75	0	0,00	0	1,50	0	5	05-06
06-07	3,60	4	3,60	0	3,00	0	22,20	0	0,00	0	3,00	0	5	06-07
07-08	3,40	4	3,40	0	8,00	1	28,70	0	0,98	0	8,00	0	5	07-08
08-09	3,40	4	3,40	0	10,40	1	8,75	0	5,73	0	10,40	0	5	08-09
09-10	2,80	3	2,80	0	8,75	1	1,75	0	8,78	0	8,75	0	4	09-10
10-11	3,00	4	3,00	0	10,25	1	1,00	0	11,46	0	10,25	0	4	10-11
11-12	3,90	5	3,90	0	9,90	1	0,50	0	9,15	0	9,90	0	5	11-12
12-13	2,90	3	2,90	0	7,00	0	5,20	0	5,61	0	7,00	0	4	12-13
13-14	4,00	5	4,00	0	6,50	0	13,40	0	7,44	0	6,50	0	5	13-14
14-15	4,70	5	4,70	0	6,00	0	5,40	0	8,66	0	6,00	0	6	14-15
15-16	5,70	7	5,70	0	7,75	1	1,75	0	8,66	0	7,75	0	7	15-16
16-17	8,20	10	8,20	0	6,75	0	1,25	0	12,32	0	6,75	0	10	16-17
17-18	10,10	12	10,10	1	5,00	0	1,00	0	13,41	0	5,00	0	13	17-18
18-19	10,80	13	10,80	1	3,75	0	0,25	0	7,80	0	3,75	0	13	18-19
19-20	12,30	14	12,30	1	3,25	0	0,40	0	0,00	0	3,25	0	15	19-20
20-21	7,40	9	7,40	0	1,45	0	0,00	0	0,00	0	1,45	0	9	20-21
21-22	3,70	4	3,70	0	0,25	0	0,70	0	0,00	0	0,25	0	5	21-22
22-23	1,80	2	1,80	0	0,25	0	0,00	0	0,00	0	0,25	0	2	22-23
23-24	1,30	2	1,30	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	2	23-24
Summe	99,80	117	99,80	5	100,00	7	100,00	0	100,00	0	100,00	0	129	Summe
Komment.	EAR 2005		EAR 2005		EAR 1991								15	Maximum

Maximum



Markt Schierling

BPlan Am Regensburger Weg 2

Verkehrsaufkommen DTV Prognose

GEO.VER.S.UM

Ergebnisse der Verkehrsprognose

in Kfz/Tag

## ANHANG 3

SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2  
Rechenlauf-Info  
Beurteilung Verkehrslärm Bestand

**Projekt-Info**

Projekttitel: SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2  
Projekt Nr.: 2023 - S - 156  
Projektbearbeiter: Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler  
Auftraggeber: Gemeinde Schierling

Beschreibung:

**Rechenlaufbeschreibung**

Rechenart: Einzelpunkt Schall  
Titel: Beurteilung Verkehrslärm Bestand  
Rechenkerngruppe  
Laufdatei: RunFile.runx  
Ergebnisnummer: 5  
Lokale Berechnung (Anzahl Threads = 20)  
Berechnungsbeginn: 12.02.2024 14:14:08  
Berechnungsende: 12.02.2024 14:14:55  
Rechenzeit: 00:37:750 [m:s:ms]  
Anzahl Punkte: 14  
Anzahl berechneter Punkte: 14  
Kernel Version: SoundPLANnoise 9.0 (08.02.2024) - 64 bit

**Rechenlaufparameter**

Reflexionsordnung 3  
Maximaler Reflexionsabstand zum Empfänger 200 m  
Maximaler Reflexionsabstand zur Quelle 50 m  
Suchradius 5000 m  
Filter: dB(A)  
Zulässige Toleranz (für einzelne Quelle): 0,100 dB  
Bodeneffektgebiete aus Straßenoberflächen erzeugen: Nein  
Straßen als geländefolgend behandeln: Nein

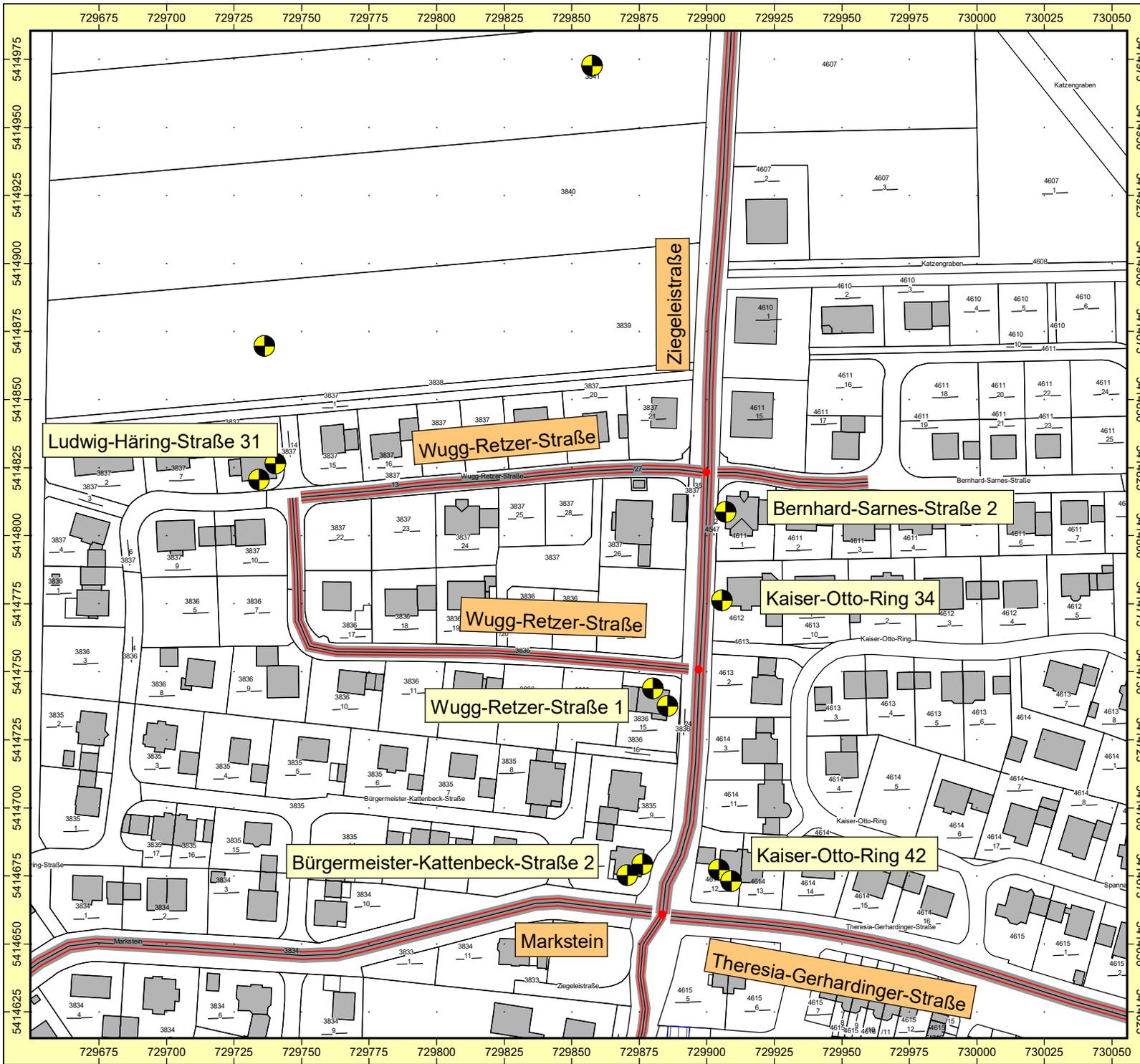
Richtlinien:  
Straße: RLS-19  
Rechtsverkehr  
Emissionsberechnung nach: RLS-19  
Reflexionsordnung begrenzt auf : 2  
Reflexionsverluste gemäß Richtlinie verwenden  
Seitenbeugung: ausgeschaltet  
Minderung  
Bewuchs: Benutzerdefiniert  
Bebauung: Benutzerdefiniert  
Industriegelände: Benutzerdefiniert

Bewertung: 16.BImSchV 2020 /MLärmSchR 97 - Vorsorge  
Reflexion der "eigenen" Fassade wird unterdrückt

SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2  
Rechenlauf-Info  
Beurteilung Verkehrslärm Bestand

Geometriedaten

Bestand.sit	12.02.2024 14:13:52
- enthält:	
Baugrenzen.geo	12.02.2024 14:13:52
DFK.geo	18.09.2023 22:37:40
Gebäude.geo	14.11.2023 20:47:24
Geofile1.geo	25.10.2023 15:09:50
IOs.geo	14.11.2023 13:56:50
Strassen.geo	12.02.2024 14:13:52
RDGM0001.dgm	18.09.2023 20:49:22



**Auftraggeber: Gemeinde Schierling**  
**Projekt: SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2**  
**Projekt-Nr. 2023 - S - 156**



**Karte**

**1**

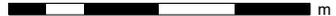
**Lageplan**  
**Immissionsorte und Straßenabschnitte**

Bearbeiter: Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler  
 Erstellt am: 19.02.2024  
 Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 14.02.2024

- Zeichenerklärung**
- Straße
  - Straßenachse
  - Emissionslinie
  - Straßenoberfläche
  - Gebäude
  - Immissionsort



**Maßstab 1:2000**





SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2  
Emissionsberechnung Straße  
Beurteilung Verkehrslärm Bestand

Straße	KM	DTV	Straßenoberfläche	Steigung	Drefl	vPkw	vLkw	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	L'w
	km	Kfz/24h						Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Nacht	Nacht	Nacht	Nacht	Nacht	Tag
				%	dB	km/h	km/h	Kfz/h	%	%	%	%	Kfz/h	%	%	%	%	dB(A)
Ziegeleistraße Nord	0,000	182	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,0	0,0	30	30	10	98,6	0,2	0,2	1,0	2	97,7	0,0	0,0	2,3	60,5
Ziegeleistraße Nord	0,078	182	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,7	0,0	30	30	10	98,6	0,2	0,2	1,0	2	97,7	0,0	0,0	2,3	60,6
Ziegeleistraße Nord	0,103	182	Nicht geriffelter Gussasphalt	-1,0	0,0	30	30	10	98,6	0,2	0,2	1,0	2	97,7	0,0	0,0	2,3	60,5
Ziegeleistraße Nord	0,211	507	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,7	0,0	30	30	29	99,3	0,0	0,0	0,7	6	97,7	0,0	0,0	2,3	64,7
Ziegeleistraße Nord	0,259	507	Nicht geriffelter Gussasphalt	5,8	0,0	30	30	29	99,3	0,0	0,0	0,7	6	97,7	0,0	0,0	2,3	65,0
Ziegeleistraße Nord	0,291	597	Nicht geriffelter Gussasphalt	6,0	0,0	30	30	34	99,4	0,0	0,0	0,6	7	98,5	0,0	0,0	1,5	65,6
Ziegeleistraße Nord	0,318	597	Nicht geriffelter Gussasphalt	6,1	0,0	30	30	34	99,4	0,0	0,0	0,6	7	98,5	0,0	0,0	1,5	65,7
Ziegeleistraße Nord	0,341	597	Nicht geriffelter Gussasphalt	6,4	0,0	30	30	34	99,4	0,0	0,0	0,6	7	98,5	0,0	0,0	1,5	65,8
Ziegeleistraße Nord	0,353	597	Nicht geriffelter Gussasphalt	5,8	0,0	30	30	34	99,4	0,0	0,0	0,6	7	98,5	0,0	0,0	1,5	65,6
Ziegeleistraße Nord	0,365	597	Nicht geriffelter Gussasphalt	4,4	0,0	30	30	34	99,4	0,0	0,0	0,6	7	98,5	0,0	0,0	1,5	65,5
Ziegeleistraße Süd	0,000	468	Nicht geriffelter Gussasphalt	5,9	0,0	30	30	27	97,4	0,7	0,7	1,1	5	98,0	0,0	0,0	2,0	65,4
Ziegeleistraße Süd	0,013	468	Nicht geriffelter Gussasphalt	5,5	0,0	30	30	27	97,4	0,7	0,7	1,1	5	98,0	0,0	0,0	2,0	65,4
Ziegeleistraße Süd	0,025	468	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,7	0,0	30	30	27	97,4	0,7	0,7	1,1	5	98,0	0,0	0,0	2,0	65,0
Ziegeleistraße Süd	0,060	468	Nicht geriffelter Gussasphalt	-4,3	0,0	30	30	27	97,4	0,7	0,7	1,1	5	98,0	0,0	0,0	2,0	65,2
Ziegeleistraße Süd	0,072	468	Nicht geriffelter Gussasphalt	-5,1	0,0	30	30	27	97,4	0,7	0,7	1,1	5	98,0	0,0	0,0	2,0	65,3
Ziegeleistraße Süd	0,084	468	Nicht geriffelter Gussasphalt	-5,1	0,0	30	30	27	97,4	0,7	0,7	1,1	5	98,0	0,0	0,0	2,0	65,3
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,000	673	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,9	0,0	30	30	38	95,6	0,5	0,5	3,4	7	97,3	0,0	0,0	2,7	67,4
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,016	673	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,3	0,0	30	30	38	95,6	0,5	0,5	3,4	7	97,3	0,0	0,0	2,7	67,4
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,035	673	Nicht geriffelter Gussasphalt	-1,5	0,0	30	30	38	95,6	0,5	0,5	3,4	7	97,3	0,0	0,0	2,7	67,3
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,049	673	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,3	0,0	30	30	38	95,6	0,5	0,5	3,4	7	97,3	0,0	0,0	2,7	67,4
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,062	673	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,1	0,0	30	30	38	95,6	0,5	0,5	3,4	7	97,3	0,0	0,0	2,7	67,3
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,074	673	Nicht geriffelter Gussasphalt	-1,9	0,0	30	30	38	95,6	0,5	0,5	3,4	7	97,3	0,0	0,0	2,7	67,3
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,118	673	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,5	0,0	30	30	38	95,6	0,5	0,5	3,4	7	97,3	0,0	0,0	2,7	67,4
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,152	673	Nicht geriffelter Gussasphalt	-3,0	0,0	30	30	38	95,6	0,5	0,5	3,4	7	97,3	0,0	0,0	2,7	67,4
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,175	673	Nicht geriffelter Gussasphalt	-3,6	0,0	30	30	38	95,6	0,5	0,5	3,4	7	97,3	0,0	0,0	2,7	67,5
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,197	673	Nicht geriffelter Gussasphalt	-4,0	0,0	30	30	38	95,6	0,5	0,5	3,4	7	97,3	0,0	0,0	2,7	67,6
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,211	673	Nicht geriffelter Gussasphalt	-4,2	0,0	30	30	38	95,6	0,5	0,5	3,4	7	97,3	0,0	0,0	2,7	67,6
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,225	673	Nicht geriffelter Gussasphalt	-4,9	0,0	30	30	38	95,6	0,5	0,5	3,4	7	97,3	0,0	0,0	2,7	67,7



SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2  
Emissionsberechnung Straße  
Beurteilung Verkehrslärm Bestand

Straße	KM	DTV	Straßenoberfläche	Steigung	Drefl	vPkw	vLkw	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	L'w
	km	Kfz/24h																%
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,247	673	Nicht geriffelter Gussasphalt	-5,2	0,0	30	30	38	95,6	0,5	0,5	3,4	7	97,3	0,0	0,0	2,7	67,8
Markstein	0,000	696	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,3	0,0	30	30	40	97,0	0,8	0,3	2,0	8	97,4	0,0	0,0	2,6	66,9
Markstein	0,017	696	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,5	0,0	30	30	40	97,0	0,8	0,3	2,0	8	97,4	0,0	0,0	2,6	66,9
Markstein	0,035	696	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,9	0,0	30	30	40	97,0	0,8	0,3	2,0	8	97,4	0,0	0,0	2,6	67,0
Markstein	0,043	696	Nicht geriffelter Gussasphalt	4,1	0,0	30	30	40	97,0	0,8	0,3	2,0	8	97,4	0,0	0,0	2,6	67,1
Markstein	0,059	696	Nicht geriffelter Gussasphalt	4,1	0,0	30	30	40	97,0	0,8	0,3	2,0	8	97,4	0,0	0,0	2,6	67,1
Markstein	0,093	696	Nicht geriffelter Gussasphalt	4,2	0,0	30	30	40	97,0	0,8	0,3	2,0	8	97,4	0,0	0,0	2,6	67,1
Markstein	0,109	696	Nicht geriffelter Gussasphalt	4,3	0,0	30	30	40	97,0	0,8	0,3	2,0	8	97,4	0,0	0,0	2,6	67,1
Markstein	0,119	696	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,8	0,0	30	30	40	97,0	0,8	0,3	2,0	8	97,4	0,0	0,0	2,6	66,9
Markstein	0,132	696	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,2	0,0	30	30	40	97,0	0,8	0,3	2,0	8	97,4	0,0	0,0	2,6	66,9
Markstein	0,197	696	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,5	0,0	30	30	40	97,0	0,8	0,3	2,0	8	97,4	0,0	0,0	2,6	67,0
Markstein	0,208	696	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,9	0,0	30	30	40	97,0	0,8	0,3	2,0	8	97,4	0,0	0,0	2,6	67,1
Markstein	0,218	696	Nicht geriffelter Gussasphalt	3,5	0,0	30	30	40	97,0	0,8	0,3	2,0	8	97,4	0,0	0,0	2,6	67,5
Markstein	0,230	696	Nicht geriffelter Gussasphalt	4,1	0,0	30	30	40	97,0	0,8	0,3	2,0	8	97,4	0,0	0,0	2,6	67,7
Markstein	0,242	696	Nicht geriffelter Gussasphalt	4,1	0,0	30	30	40	97,0	0,8	0,3	2,0	8	97,4	0,0	0,0	2,6	67,9
Markstein	0,253	696	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,5	0,0	30	30	40	97,0	0,8	0,3	2,0	8	97,4	0,0	0,0	2,6	68,0
Markstein	0,273	696	Nicht geriffelter Gussasphalt	-0,6	0,0	30	30	40	97,0	0,8	0,3	2,0	8	97,4	0,0	0,0	2,6	68,3
Markstein	0,287	696	Nicht geriffelter Gussasphalt	-0,6	0,0	30	30	40	97,0	0,8	0,3	2,0	8	97,4	0,0	0,0	2,6	68,5
Markstein	0,302	696	Nicht geriffelter Gussasphalt	-1,0	0,0	30	30	40	97,0	0,8	0,3	2,0	8	97,4	0,0	0,0	2,6	68,8
Markstein	0,317	696	Nicht geriffelter Gussasphalt	-1,0	0,0	30	30	40	97,0	0,8	0,3	2,0	8	97,4	0,0	0,0	2,6	68,8
Wugg-Retzer-Straße Süd	0,000	107	Nicht geriffelter Gussasphalt	4,0	0,0	30	30	6	100,0	0,0	0,0	0,0	1	100,0	0,0	0,0	0,0	57,7
Wugg-Retzer-Straße Süd	0,028	107	Nicht geriffelter Gussasphalt	5,1	0,0	30	30	6	100,0	0,0	0,0	0,0	1	100,0	0,0	0,0	0,0	57,7
Wugg-Retzer-Straße Süd	0,045	107	Nicht geriffelter Gussasphalt	3,6	0,0	30	30	6	100,0	0,0	0,0	0,0	1	100,0	0,0	0,0	0,0	57,7
Wugg-Retzer-Straße Süd	0,055	107	Nicht geriffelter Gussasphalt	-1,4	0,0	30	30	6	100,0	0,0	0,0	0,0	1	100,0	0,0	0,0	0,0	57,6
Wugg-Retzer-Straße Süd	0,066	107	Nicht geriffelter Gussasphalt	-3,0	0,0	30	30	6	100,0	0,0	0,0	0,0	1	100,0	0,0	0,0	0,0	57,6
Wugg-Retzer-Straße Süd	0,099	107	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,5	0,0	30	30	6	100,0	0,0	0,0	0,0	1	100,0	0,0	0,0	0,0	57,6
Wugg-Retzer-Straße Süd	0,123	107	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,6	0,0	30	30	6	100,0	0,0	0,0	0,0	1	100,0	0,0	0,0	0,0	57,6
Wugg-Retzer-Straße Süd	0,143	107	Nicht geriffelter Gussasphalt	-3,4	0,0	30	30	6	100,0	0,0	0,0	0,0	1	100,0	0,0	0,0	0,0	57,6



SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2  
Emissionsberechnung Straße  
Beurteilung Verkehrslärm Bestand

Straße	KM	DTV	Straßenoberfläche	Steigung	Drefl	vPkw	vLkw	M Tag	pPkw Tag	pLkw1 Tag	pLkw2 Tag	pKrad Tag	M Nacht	pPkw Nacht	pLkw1 Nacht	pLkw2 Nacht	pKrad Nacht	L'w
	km	Kfz/24h																%
Wugg-Retzer-Straße Süd	0,176	107	Nicht geriffelter Gussasphalt	-0,8	0,0	30	30	6	100,0	0,0	0,0	0,0	1	100,0	0,0	0,0	0,0	57,6
Bernhard-Sarnes-Straße	0,000	243	Nicht geriffelter Gussasphalt	-0,1	0,0	30	30	14	98,6	0,0	0,0	1,4	3	100,0	0,0	0,0	0,0	61,9
Wugg-Retzer Straße Nord	0,000	138	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,8	0,0	30	30	8	98,7	0,0	0,0	1,3	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,4
Wugg-Retzer Straße Nord	0,009	138	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,1	0,0	30	30	8	98,7	0,0	0,0	1,3	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,3
Wugg-Retzer Straße Nord	0,020	138	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,1	0,0	30	30	8	98,7	0,0	0,0	1,3	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,3
Wugg-Retzer Straße Nord	0,029	138	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,0	0,0	30	30	8	98,7	0,0	0,0	1,3	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,3
Wugg-Retzer Straße Nord	0,042	138	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,3	0,0	30	30	8	98,7	0,0	0,0	1,3	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,4
Wugg-Retzer Straße Nord	0,059	138	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,1	0,0	30	30	8	98,7	0,0	0,0	1,3	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,3
Wugg-Retzer Straße Nord	0,077	138	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,7	0,0	30	30	8	98,7	0,0	0,0	1,3	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,4
Wugg-Retzer Straße Nord	0,096	138	Nicht geriffelter Gussasphalt	3,2	0,0	30	30	8	98,7	0,0	0,0	1,3	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,4
Wugg-Retzer Straße Nord	0,106	138	Nicht geriffelter Gussasphalt	3,2	0,0	30	30	8	98,7	0,0	0,0	1,3	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,4
Wugg-Retzer Straße Nord	0,124	138	Nicht geriffelter Gussasphalt	3,6	0,0	30	30	8	98,7	0,0	0,0	1,3	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,4
Wugg-Retzer Straße Nord	0,138	138	Nicht geriffelter Gussasphalt	4,4	0,0	30	30	8	98,7	0,0	0,0	1,3	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,5



SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2  
Emissionsberechnung Straße  
Beurteilung Verkehrslärm Bestand

**Legende**

Straße		Straßenname
KM	km	Kilometrierung
DTV	Kfz/24h	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
Straßenoberfläche		
Steigung	%	Längsneigung in Prozent (positive Werte Steigung, negative Werte Gefälle)
Drefl	dB	Pegeldifferenz durch Reflexionen
vPkw	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
vLkw	km/h	Geschwindigkeit Lkw1 im Zeitbereich
M Tag	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
pPkw Tag	%	Prozent Pkw im Zeitbereich
pLkw1 Tag	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Tag	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
pKrad Tag	%	Prozent Motorräder im Zeitbereich
M Nacht	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
pPkw Nacht	%	Prozent Pkw im Zeitbereich
pLkw1 Nacht	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Nacht	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
pKrad Nacht	%	Prozent Motorräder im Zeitbereich
L'w Tag	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich
L'w Nacht	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich



SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2  
 Beurteilung Verkehrslärm Bestand  
 Beurteilungspegel

Immissionsort	Nutzung	SW	HR	X	Y	Z	GH	IGW,T	LrT	LrT,diff	IGW,N	LrN	LrN,diff
				m	m	m	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB(A)	dB(A)	dB
Bernhard-Sarnes-Straße 2	WA	EG	W	729907,10	5414808,61	390,89	388,46	59	53,2	---	49	46,7	---
Bürgermeister-Kattenbeck-Straße 2	WA	EG	O	729876,21	5414679,30	398,16	395,35	59	52,7	---	49	45,9	---
Bürgermeister-Kattenbeck-Straße 2	WA	1.OG	O	729876,21	5414679,30	400,96	395,35	59	52,9	---	49	46,0	---
Bürgermeister-Kattenbeck-Straße 2	WA	EG	S	729870,60	5414675,22	398,16	395,99	59	52,9	---	49	45,8	---
Bürgermeister-Kattenbeck-Straße 2	WA	1.OG	S	729870,60	5414675,22	400,96	395,99	59	53,2	---	49	46,1	---
Kaiser-Otto-Ring 34	WA	EG	W	729905,65	5414776,16	392,64	389,87	59	53,1	---	49	46,7	---
Kaiser-Otto-Ring 42	WA	EG	W	729904,52	5414677,21	397,44	395,17	59	51,0	---	49	43,9	---
Kaiser-Otto-Ring 42	WA	1.OG	W	729904,52	5414677,21	400,24	395,17	59	51,7	---	49	44,6	---
Kaiser-Otto-Ring 42	WA	EG	S	729909,09	5414672,97	397,44	395,51	59	52,1	---	49	44,5	---
Kaiser-Otto-Ring 42	WA	1.OG	S	729909,09	5414672,97	400,24	395,51	59	52,6	---	49	45,1	---
Ludwig-Häring-Straße 3	WA	EG	SO	729595,47	5414617,07	406,66	404,34	59	51,0	---	49	43,9	---
Ludwig-Häring-Straße 3	WA	EG	SW	729587,47	5414614,73	406,66	404,31	59	45,3	---	49	38,1	---
Ludwig-Häring-Straße 31	WA	EG	O	729740,31	5414826,48	394,79	392,37	59	41,5	---	49	34,0	---
Ludwig-Häring-Straße 31	WA	1.OG	O	729740,31	5414826,48	397,59	392,37	59	42,0	---	49	34,6	---
Ludwig-Häring-Straße 31	WA	EG	S	729734,27	5414820,52	394,79	392,41	59	41,2	---	49	33,8	---
Ludwig-Häring-Straße 31	WA	1.OG	S	729734,27	5414820,52	397,59	392,41	59	41,9	---	49	34,5	---
Pirscher Berg 8	WA	EG	SO	729556,18	5414593,91	407,08	404,60	59	44,3	---	49	37,2	---
Pirscher Berg 8	WA	EG	NO	729553,24	5414602,31	407,08	404,58	59	42,7	---	49	35,5	---
Plangebiet Ost	WA	EG		729857,50	5414972,62	394,19	390,94	59	37,3	---	49	30,5	---
Plangebiet Süd	WA	EG		729736,38	5414869,63	394,06	391,26	59	34,7	---	49	27,6	---
Plangebiet Süd	WA	1.OG		729736,38	5414869,63	396,86	391,26	59	36,0	---	49	28,9	---
Plangebiet West	WA	EG		729461,49	5414862,77	409,23	406,43	59	29,1	---	49	21,9	---

GEO.VER.S.UM

Planungs  
ressler & G  
emeinschaft  
eiler

GEO.VER.S.UM Elsa-Brandström-Straße 34 93413 Cham

Anhang 3  
Seite 8



SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2  
 Beurteilung Verkehrslärm Bestand  
 Beurteilungspegel

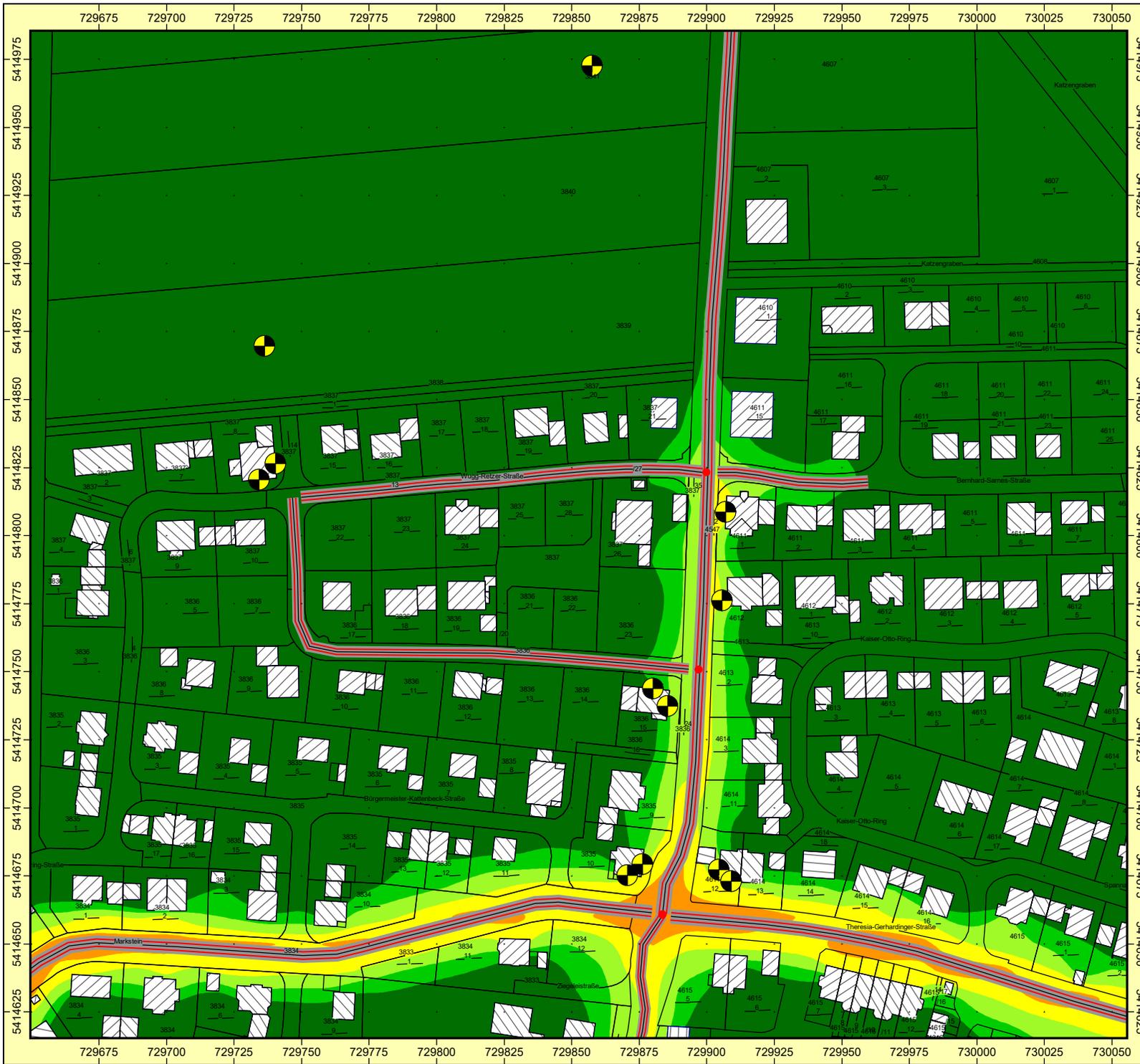
Immissionsort	Nutzung	SW	HR	X	Y	Z	GH	IGW,T	LrT	LrT,diff	IGW,N	LrN	LrN,diff
				m	m	m	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB(A)	dB(A)	dB
Plangebiet West	WA	1.OG		729461,49	5414862,77	412,03	406,43	59	29,4	---	49	22,2	---
Theresia-Gerhardinger-Straße 25	WA	EG	W	729885,72	5414606,86	400,36	398,12	59	50,3	---	49	43,1	---
Theresia-Gerhardinger-Straße 25	WA	1.OG	W	729885,72	5414606,86	403,16	398,12	59	50,6	---	49	43,4	---
Wugg-Retzer-Straße 1	WA	EG	O	729885,61	5414737,42	393,67	390,05	59	51,6	---	49	45,0	---
Wugg-Retzer-Straße 1	WA	1.OG	O	729885,61	5414737,42	396,47	390,05	59	51,7	---	49	45,2	---



SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2  
Beurteilung Verkehrslärm Bestand  
Beurteilungspegel

**Legende**

Immissionsort		Name des Immissionsorts
Nutzung		Gebietsnutzung
SW		Stockwerk
HR		Richtung
X	m	X-Koordinate
Y	m	Y-Koordinate
Z	m	Z-Koordinate
GH	m	Bodenhöhe
IGW,T	dB(A)	Immissionsgrenzwert Tag
LrT	dB(A)	Beurteilungspegel Tag
LrT,diff	dB	Grenzwertüberschreitung in Zeitbereich LrT
IGW,N	dB(A)	Immissionsgrenzwert Nacht
LrN	dB(A)	Beurteilungspegel Nacht
LrN,diff	dB	Grenzwertüberschreitung in Zeitbereich LrN



**Auftraggeber: Gemeinde Schierling**  
**Projekt: SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2**  
**Projekt-Nr. 2023 - S - 156**



**Karte**

**2**

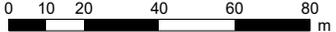
**Beurteilung Verkehrslärm Bestand**  
**Beurteilungsmaßstab: 16. BImSchV**  
**Beurteilungszeitraum TAG**  
**Ergebnis-Nummer 2**  
 Berechnung in 5 m über Grund

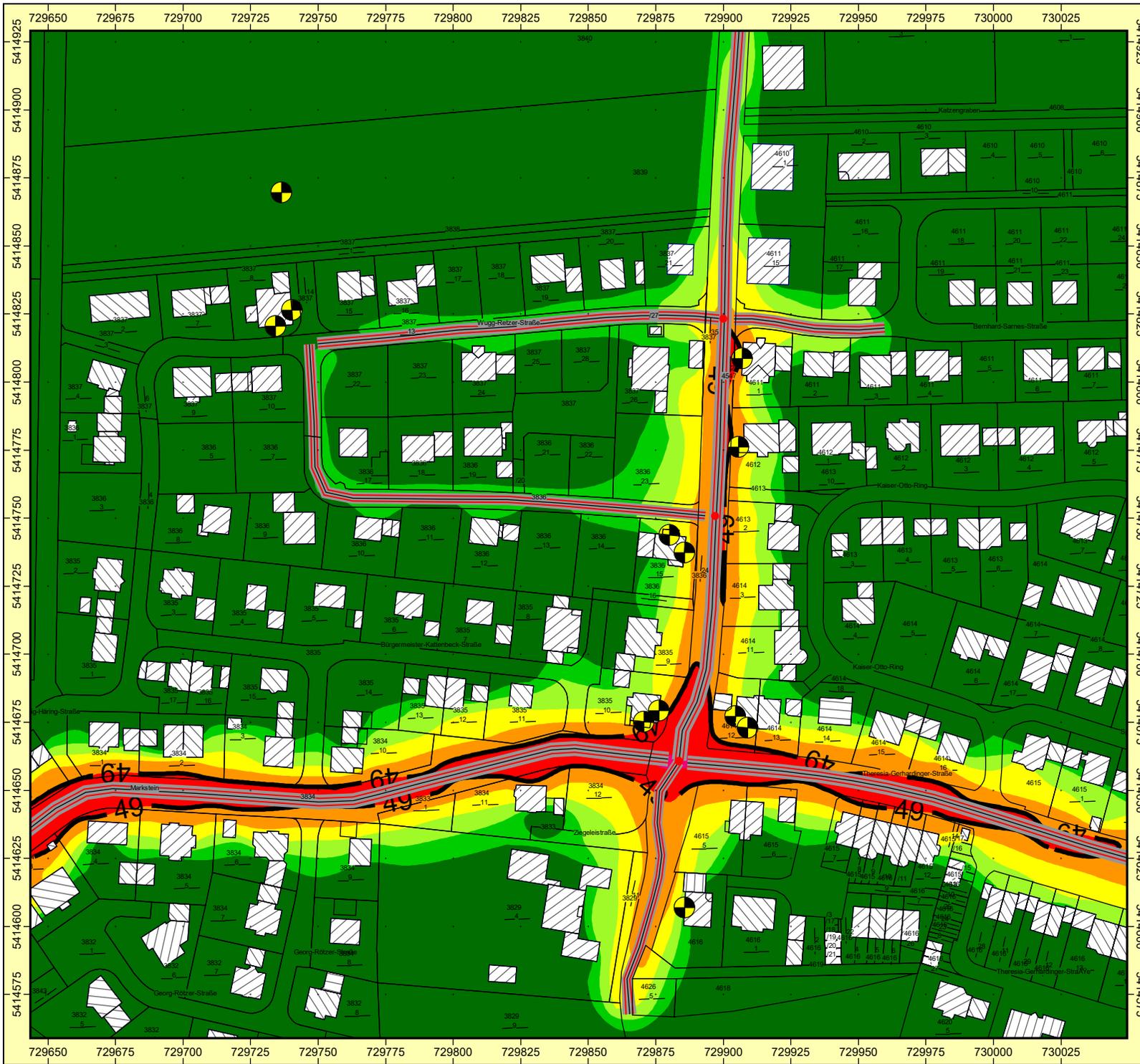
Bearbeiter: Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler  
 Erstellt am: 12.02.2024  
 Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 08.02.2024

<p><b>Pegelwerte LrT</b> in dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #008000; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &lt; 51</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #00FF00; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 51 - 53</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 53 - 55</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFFF00; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 55 - 57</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 57 - 59</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF0000; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 59 - 61</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF00FF; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 61 - 63</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #800080; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 63 - 65</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #0000FF; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 65 - 67</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #0000FF; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt;= 67</li> </ul>	<p><b>Zeichenerklärung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 2px solid red; margin-right: 5px;"></span> Straße</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Straßenachse</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 1px solid red; margin-right: 5px;"></span> Emissionslinie</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: gray; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Straßenoberfläche</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 15px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, black 2px, black 4px); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Hauptgebäude</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 15px; background: repeating-linear-gradient(-45deg, transparent, transparent 2px, black 2px, black 4px); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Nebengebäude</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; border: 1px solid black; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> Immissionsort</li> </ul>
---	---



**Maßstab 1:2000**





**Auftraggeber: Gemeinde Schierling**  
**Projekt: SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2**  
**Projekt-Nr. 2023 - S - 156**



**Karte**

**3**

**Beurteilung Verkehrslärm Bestand**  
**Beurteilungsmaßstab: 16. BImSchV**  
**Beurteilungszeitraum NACHT**  
**Ergebnis-Nummer 2**  
 Berechnung in 5 m über Grund

Bearbeiter: Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler  
 Erstellt am: 12.02.2024  
 Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 08.02.2024

<p><b>Pegelwerte LrN</b> in dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #008000; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &lt; 41</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #00FF00; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 41 - 43</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 43 - 45</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFFF00; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 45 - 47</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 47 - 49</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF0000; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 49 - 51</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF00FF; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 51 - 53</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #800080; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 53 - 55</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #0000FF; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 55 - 57</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #000000; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> ≥ 57</li> </ul>	<p><b>Zeichenerklärung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 2px solid red; margin-right: 5px;"></span> Straße</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Straßenachse</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 1px solid red; margin-right: 5px;"></span> Emissionslinie</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: gray; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Straßenoberfläche</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, black 2px, black 4px); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Hauptgebäude</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(-45deg, transparent, transparent 2px, black 2px, black 4px); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Nebengebäude</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; border: 1px solid black; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> Immissionsort</li> </ul>
---	---



**Maßstab 1:2000**



## ANHANG 4



SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2  
Rechenlauf-Info  
Beurteilung Verkehrslärm Prognose

### Projekt-Info

Projekttitel: SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2  
Projekt Nr.: 2023 - S - 156  
Projektbearbeiter: Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler  
Auftraggeber: Gemeinde Schierling

Beschreibung:

### Rechenlaufbeschreibung

Rechenart: Einzelpunkt Schall  
Titel: Beurteilung Verkehrslärm Prognose  
Rechenkerngruppe  
Laufdatei: RunFile.runx  
Ergebnisnummer: 4  
Lokale Berechnung (Anzahl Threads = 20)  
Berechnungsbeginn: 12.02.2024 17:41:02  
Berechnungsende: 12.02.2024 17:44:40  
Rechenzeit: 03:30:081 [m:s:ms]  
Anzahl Punkte: 17  
Anzahl berechneter Punkte: 17  
Kernel Version: SoundPLANnoise 9.0 (08.02.2024) - 64 bit

### Rechenlaufparameter

Reflexionsordnung 3  
Maximaler Reflexionsabstand zum Empfänger 200 m  
Maximaler Reflexionsabstand zur Quelle 50 m  
Suchradius 5000 m  
Filter: dB(A)  
Zulässige Toleranz (für einzelne Quelle): 0,100 dB  
Bodeneffektgebiete aus Straßenoberflächen erzeugen: Nein  
Straßen als geländefolgend behandeln: Nein

Richtlinien:  
Straße: RLS-19  
Rechtsverkehr  
Emissionsberechnung nach: RLS-19  
Reflexionsordnung begrenzt auf : 2  
Reflexionsverluste gemäß Richtlinie verwenden  
Seitenbeugung: ausgeschaltet  
Minderung  
Bewuchs: Benutzerdefiniert  
Bebauung: Benutzerdefiniert  
Industriegelände: Benutzerdefiniert

Bewertung: 16.BImSchV 2020 /MLärmSchR 97 - Vorsorge  
Reflexion der "eigenen" Fassade wird unterdrückt

**GEO.VER.S.UM**

**P**lanungs **G**emeinschaft  
ressler & eiler

GEO.VER.S.UM Elsa-Brandström-Straße 34 93413 Cham

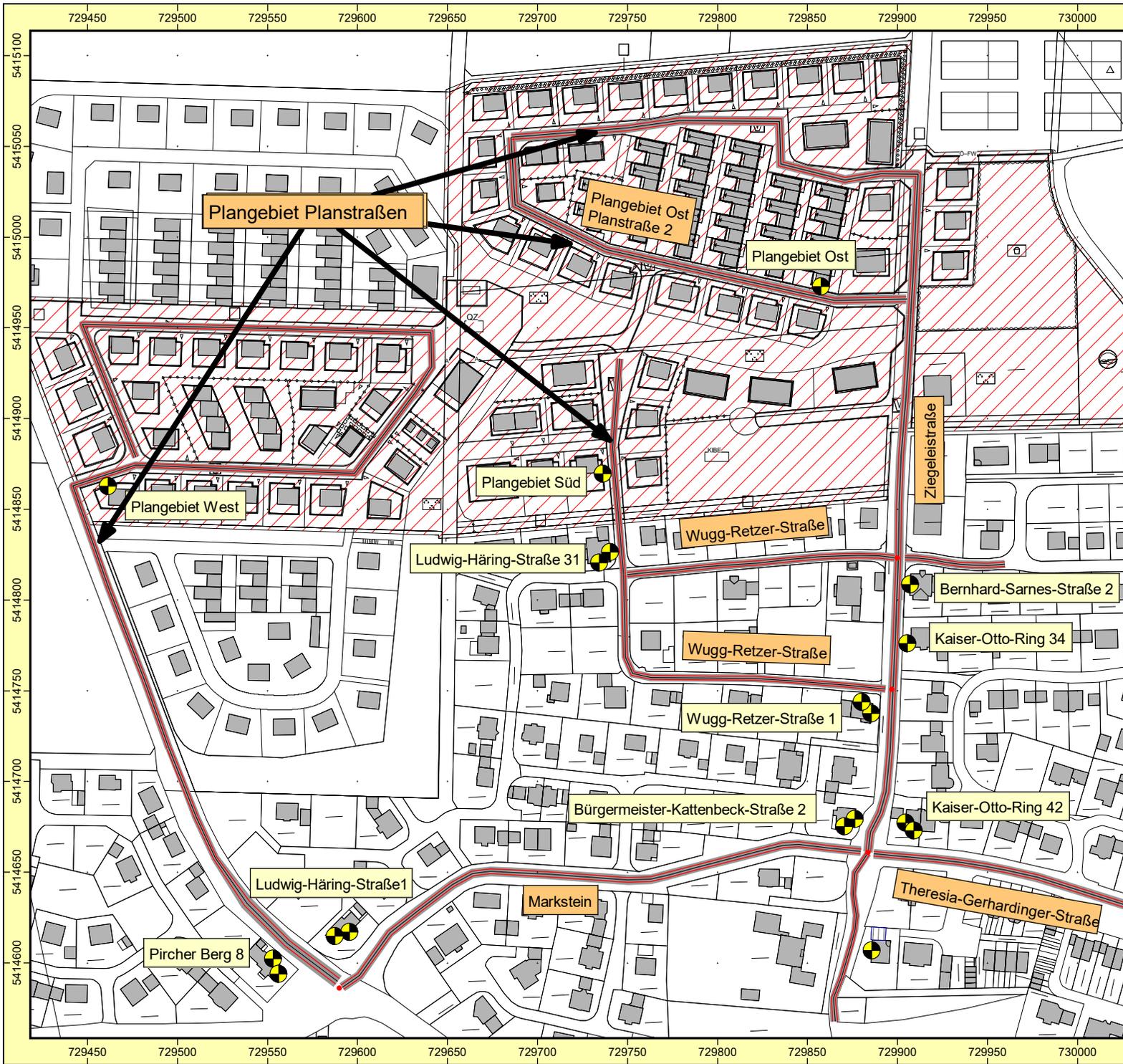
Anhang 4  
Seite 1



SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2  
Rechenlauf-Info  
Beurteilung Verkehrslärm Prognose

Geometriedaten

Prognose.sit	12.02.2024 17:40:56
- enthält:	
Baugrenzen.geo	12.02.2024 14:44:32
BPlan Gebäude.geo	12.02.2024 17:40:56
BPlan.geo	10.02.2024 20:29:16
DFK.geo	18.09.2023 22:37:40
Gebäude.geo	14.11.2023 20:47:24
Geofile1.geo	25.10.2023 15:09:50
IOs.geo	12.02.2024 16:26:52
Strassen Prognose.geo	12.02.2024 16:26:52
RDGM0001.dgm	18.09.2023 20:49:22



**Auftraggeber: Gemeinde Schierling**  
**Projekt: SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2**  
**Projekt-Nr. 2023 - S - 156**



Karte

# 1

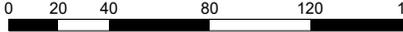
**Lageplan**  
**Immissionsorte und Straßenabschnitte**

Bearbeiter: Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler  
 Erstellt am: 19.02.2024  
 Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 14.02.2024

- Zeichenerklärung**
- Straße
  - Straßenachse
  - Emissionslinie
  - Straßenoberfläche
  - Gebäude
  - Immissionsort
  - Allgemeine Wohngebiete



**Maßstab 1:3000**





**SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2**  
**Emissionsberechnung Straße**  
**Beurteilung Verkehrslärm Prognose**

Straße	KM	DTV	Straßenoberfläche	Steigung	Drefl	vPkw	vLkw	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	L'w	L'w
	km	Kfz/24h						Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Nacht	Nacht	Nacht	Nacht	Nacht	Tag	Nacht
				%	dB	km/h	km/h	Kfz/h	%	%	%	%	Kfz/h	%	%	%	%	dB(A)	dB(A)
Plangebiet Ost Planstraße 2	0,000	247	Nicht geriffelter Gussasphalt	4,0	0,0	30	30	14	97,1	2,9	0,0	0,0	3	100,0	0,0	0,0	0,0	61,7	54,7
Plangebiet Ost Planstraße 2	0,040	247	Nicht geriffelter Gussasphalt	3,4	0,0	30	30	14	97,1	2,9	0,0	0,0	3	100,0	0,0	0,0	0,0	61,7	54,7
Plangebiet Ost Planstraße 2	0,106	247	Nicht geriffelter Gussasphalt	3,6	0,0	30	30	14	97,1	2,9	0,0	0,0	3	100,0	0,0	0,0	0,0	61,7	54,7
Plangebiet Ost Planstraße 2	0,169	247	Nicht geriffelter Gussasphalt	4,0	0,0	30	30	14	97,1	2,9	0,0	0,0	3	100,0	0,0	0,0	0,0	61,7	54,7
Plangebiet Ost Planstraße 2	0,226	247	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,0	0,0	30	30	14	97,1	2,9	0,0	0,0	3	100,0	0,0	0,0	0,0	61,6	54,6
Ziegeleistraße Süd	0,000	763	Nicht geriffelter Gussasphalt	5,9	0,0	30	30	43	97,2	1,6	0,5	0,7	9	98,8	0,0	0,0	1,2	67,3	60,0
Ziegeleistraße Süd	0,013	763	Nicht geriffelter Gussasphalt	5,5	0,0	30	30	43	97,2	1,6	0,5	0,7	9	98,8	0,0	0,0	1,2	67,2	60,0
Ziegeleistraße Süd	0,025	763	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,7	0,0	30	30	43	97,2	1,6	0,5	0,7	9	98,8	0,0	0,0	1,2	66,9	59,6
Ziegeleistraße Süd	0,060	763	Nicht geriffelter Gussasphalt	-4,3	0,0	30	30	43	97,2	1,6	0,5	0,7	9	98,8	0,0	0,0	1,2	67,1	59,8
Ziegeleistraße Süd	0,072	763	Nicht geriffelter Gussasphalt	-5,1	0,0	30	30	43	97,2	1,6	0,5	0,7	9	98,8	0,0	0,0	1,2	67,2	59,9
Ziegeleistraße Süd	0,084	763	Nicht geriffelter Gussasphalt	-5,1	0,0	30	30	43	97,2	1,6	0,5	0,7	9	98,8	0,0	0,0	1,2	67,2	59,9
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,000	898	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,9	0,0	30	30	51	95,9	1,2	0,4	2,5	10	98,0	0,0	0,0	2,0	68,4	60,8
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,016	898	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,3	0,0	30	30	51	95,9	1,2	0,4	2,5	10	98,0	0,0	0,0	2,0	68,3	60,7
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,035	898	Nicht geriffelter Gussasphalt	-1,5	0,0	30	30	51	95,9	1,2	0,4	2,5	10	98,0	0,0	0,0	2,0	68,3	60,7
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,049	898	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,3	0,0	30	30	51	95,9	1,2	0,4	2,5	10	98,0	0,0	0,0	2,0	68,3	60,7
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,062	898	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,1	0,0	30	30	51	95,9	1,2	0,4	2,5	10	98,0	0,0	0,0	2,0	68,3	60,7
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,074	898	Nicht geriffelter Gussasphalt	-1,9	0,0	30	30	51	95,9	1,2	0,4	2,5	10	98,0	0,0	0,0	2,0	68,3	60,7
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,118	898	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,5	0,0	30	30	51	95,9	1,2	0,4	2,5	10	98,0	0,0	0,0	2,0	68,3	60,8
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,152	898	Nicht geriffelter Gussasphalt	-3,0	0,0	30	30	51	95,9	1,2	0,4	2,5	10	98,0	0,0	0,0	2,0	68,4	60,8
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,175	898	Nicht geriffelter Gussasphalt	-3,6	0,0	30	30	51	95,9	1,2	0,4	2,5	10	98,0	0,0	0,0	2,0	68,5	60,8
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,197	898	Nicht geriffelter Gussasphalt	-4,0	0,0	30	30	51	95,9	1,2	0,4	2,5	10	98,0	0,0	0,0	2,0	68,5	60,9
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,211	898	Nicht geriffelter Gussasphalt	-4,2	0,0	30	30	51	95,9	1,2	0,4	2,5	10	98,0	0,0	0,0	2,0	68,5	60,9
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,225	898	Nicht geriffelter Gussasphalt	-4,9	0,0	30	30	51	95,9	1,2	0,4	2,5	10	98,0	0,0	0,0	2,0	68,6	61,0
Theresia-Gerhardinger-Straße	0,247	898	Nicht geriffelter Gussasphalt	-5,2	0,0	30	30	51	95,9	1,2	0,4	2,5	10	98,0	0,0	0,0	2,0	68,7	61,0
Markstein	0,000	914	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,3	0,0	30	30	52	96,9	1,3	0,2	1,5	10	98,1	0,0	0,0	1,9	67,9	60,8
Markstein	0,017	914	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,5	0,0	30	30	52	96,9	1,3	0,2	1,5	10	98,1	0,0	0,0	1,9	67,9	60,8
Markstein	0,035	914	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,9	0,0	30	30	52	96,9	1,3	0,2	1,5	10	98,1	0,0	0,0	1,9	68,0	60,9
Markstein	0,043	914	Nicht geriffelter Gussasphalt	4,1	0,0	30	30	52	96,9	1,3	0,2	1,5	10	98,1	0,0	0,0	1,9	68,1	61,0
Markstein	0,059	914	Nicht geriffelter Gussasphalt	4,1	0,0	30	30	52	96,9	1,3	0,2	1,5	10	98,1	0,0	0,0	1,9	68,1	61,0
Markstein	0,093	914	Nicht geriffelter Gussasphalt	4,2	0,0	30	30	52	96,9	1,3	0,2	1,5	10	98,1	0,0	0,0	1,9	68,1	61,0
Markstein	0,109	914	Nicht geriffelter Gussasphalt	4,3	0,0	30	30	52	96,9	1,3	0,2	1,5	10	98,1	0,0	0,0	1,9	68,1	61,0
Markstein	0,119	914	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,8	0,0	30	30	52	96,9	1,3	0,2	1,5	10	98,1	0,0	0,0	1,9	68,0	60,8
Markstein	0,132	914	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,2	0,0	30	30	52	96,9	1,3	0,2	1,5	10	98,1	0,0	0,0	1,9	67,9	60,8



**SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2**  
**Emissionsberechnung Straße**  
**Beurteilung Verkehrslärm Prognose**

Straße	KM	DTV	Straßenoberfläche	Steigung	Drefl	vPkw	vLkw	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	L'w	L'w
	km	Kfz/24h						Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Nacht	Nacht	Nacht	Nacht	Nacht	Tag	Nacht
				%	dB	km/h	km/h	Kfz/h	%	%	%	%	Kfz/h	%	%	%	%	dB(A)	dB(A)
Markstein	0,195	914	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,2	0,0	30	30	52	96,9	1,3	0,2	1,5	10	98,1	0,0	0,0	1,9	67,9	60,8
Markstein	0,196	914	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,5	0,0	30	30	52	96,9	1,3	0,2	1,5	10	98,1	0,0	0,0	1,9	68,0	60,9
Markstein	0,208	914	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,9	0,0	30	30	52	96,9	1,3	0,2	1,5	10	98,1	0,0	0,0	1,9	68,2	61,1
Markstein	0,218	914	Nicht geriffelter Gussasphalt	3,5	0,0	30	30	52	96,9	1,3	0,2	1,5	10	98,1	0,0	0,0	1,9	68,5	61,4
Markstein	0,230	914	Nicht geriffelter Gussasphalt	4,1	0,0	30	30	52	96,9	1,3	0,2	1,5	10	98,1	0,0	0,0	1,9	68,8	61,7
Markstein	0,242	914	Nicht geriffelter Gussasphalt	4,1	0,0	30	30	52	96,9	1,3	0,2	1,5	10	98,1	0,0	0,0	1,9	69,0	61,8
Markstein	0,253	914	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,3	0,0	30	30	52	96,9	1,3	0,2	1,5	10	98,1	0,0	0,0	1,9	69,0	61,9
Markstein	0,264	914	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,3	0,0	30	30	52	96,9	1,3	0,2	1,5	10	98,1	0,0	0,0	1,9	69,2	62,0
Markstein	0,274	914	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,8	0,0	30	30	52	96,9	1,3	0,2	1,5	10	98,1	0,0	0,0	1,9	69,3	62,2
Markstein	0,288	914	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,8	0,0	30	30	52	96,9	1,3	0,2	1,5	10	98,1	0,0	0,0	1,9	69,6	62,5
Markstein	0,303	914	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,0	0,0	30	30	52	96,9	1,3	0,2	1,5	10	98,1	0,0	0,0	1,9	69,8	62,7
Plangebiet Süd Planstraße	0,000	87	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,7	0,0	30	30	5	95,9	4,1	0,0	0,0	1	100,0	0,0	0,0	0,0	57,3	50,2
Plangebiet Süd Planstraße	0,049	87	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,2	0,0	30	30	5	95,9	4,1	0,0	0,0	1	100,0	0,0	0,0	0,0	57,3	50,1
Plangebiet West Planstraße	0,000	258	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,3	0,0	30	30	15	97,2	2,8	0,0	0,0	3	100,0	0,0	0,0	0,0	61,8	54,9
Plangebiet West Planstraße	0,079	258	Nicht geriffelter Gussasphalt	-4,2	0,0	30	30	15	97,2	2,8	0,0	0,0	3	100,0	0,0	0,0	0,0	61,9	55,0
Plangebiet West Planstraße	0,189	258	Nicht geriffelter Gussasphalt	-5,1	0,0	30	30	15	97,2	2,8	0,0	0,0	3	100,0	0,0	0,0	0,0	62,0	55,1
Plangebiet West Planstraße	0,273	258	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,6	0,0	30	30	15	97,2	2,8	0,0	0,0	3	100,0	0,0	0,0	0,0	61,8	54,9
Plangebiet West Planstraße	0,292	258	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,4	0,0	30	30	15	97,2	2,8	0,0	0,0	3	100,0	0,0	0,0	0,0	61,8	54,9
Plangebiet West Planstraße	0,309	258	Nicht geriffelter Gussasphalt	3,0	0,0	30	30	15	97,2	2,8	0,0	0,0	3	100,0	0,0	0,0	0,0	61,8	55,0
Plangebiet West Planstraße	0,365	258	Nicht geriffelter Gussasphalt	5,4	0,0	30	30	15	97,2	2,8	0,0	0,0	3	100,0	0,0	0,0	0,0	62,0	55,1
Plangebiet West Planstraße	0,486	258	Nicht geriffelter Gussasphalt	4,1	0,0	30	30	15	97,2	2,8	0,0	0,0	3	100,0	0,0	0,0	0,0	61,9	55,0
Plangebiet West Planstraße	0,523	258	Nicht geriffelter Gussasphalt	-1,3	0,0	30	30	15	97,2	2,8	0,0	0,0	3	100,0	0,0	0,0	0,0	61,8	54,9
Wugg-Retzer Straße Nord	0,000	138	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,8	0,0	30	30	8	98,7	0,0	0,0	1,3	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,4	51,5
Wugg-Retzer Straße Nord	0,009	138	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,1	0,0	30	30	8	98,7	0,0	0,0	1,3	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,3	51,5
Wugg-Retzer Straße Nord	0,020	138	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,1	0,0	30	30	8	98,7	0,0	0,0	1,3	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,3	51,5
Wugg-Retzer Straße Nord	0,029	138	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,0	0,0	30	30	8	98,7	0,0	0,0	1,3	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,3	51,5
Wugg-Retzer Straße Nord	0,042	138	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,3	0,0	30	30	8	98,7	0,0	0,0	1,3	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,4	51,5
Wugg-Retzer Straße Nord	0,059	138	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,1	0,0	30	30	8	98,7	0,0	0,0	1,3	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,3	51,5
Wugg-Retzer Straße Nord	0,077	138	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,7	0,0	30	30	8	98,7	0,0	0,0	1,3	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,4	51,5
Wugg-Retzer Straße Nord	0,096	138	Nicht geriffelter Gussasphalt	3,2	0,0	30	30	8	98,7	0,0	0,0	1,3	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,4	51,5
Wugg-Retzer Straße Nord	0,106	138	Nicht geriffelter Gussasphalt	3,2	0,0	30	30	8	98,7	0,0	0,0	1,3	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,4	51,5
Wugg-Retzer Straße Nord	0,124	138	Nicht geriffelter Gussasphalt	3,6	0,0	30	30	8	98,7	0,0	0,0	1,3	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,4	51,6
Wugg-Retzer Straße Nord	0,138	138	Nicht geriffelter Gussasphalt	4,4	0,0	30	30	8	98,7	0,0	0,0	1,3	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,5	51,6



SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2  
Emissionsberechnung Straße  
Beurteilung Verkehrslärm Prognose

Straße	KM	DTV	Straßenoberfläche	Steigung	Drefl	vPkw	vLkw	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	L'w	L'w
	km	Kfz/24h						Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Nacht	Nacht	Nacht	Nacht	Nacht	Tag	Nacht
				%	dB	km/h	km/h	Kfz/h	%	%	%	%	Kfz/h	%	%	%	%	dB(A)	dB(A)
Bernd-Sames-Straße	0,000	243	Nicht geriffelter Gussasphalt	-0,1	0,0	30	30	14	98,6	0,0	0,0	1,4	3	100,0	0,0	0,0	0,0	61,9	53,9
Ziegeleistraße Nord	0,000	494	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,7	0,0	30	30	28	97,1	2,9	0,0	0,0	6	100,0	0,0	0,0	0,0	64,7	57,6
Ziegeleistraße Nord	0,025	494	Nicht geriffelter Gussasphalt	-1,0	0,0	30	30	28	97,1	2,9	0,0	0,0	6	100,0	0,0	0,0	0,0	64,6	57,6
Ziegeleistraße Nord	0,078	676	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,9	0,0	30	30	38	97,6	2,1	0,0	0,3	8	100,0	0,0	0,0	0,0	66,0	58,8
Ziegeleistraße Nord	0,134	676	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,7	0,0	30	30	38	97,6	2,1	0,0	0,3	8	100,0	0,0	0,0	0,0	66,1	58,8
Ziegeleistraße Nord	0,182	676	Nicht geriffelter Gussasphalt	5,8	0,0	30	30	38	97,6	2,1	0,0	0,3	8	100,0	0,0	0,0	0,0	66,3	59,0
Ziegeleistraße Nord	0,214	1162	Nicht geriffelter Gussasphalt	6,0	0,0	30	30	66	98,2	1,4	0,2	0,3	13	100,0	0,0	0,0	0,0	68,7	61,2
Ziegeleistraße Nord	0,241	1162	Nicht geriffelter Gussasphalt	6,1	0,0	30	30	66	98,2	1,4	0,2	0,3	13	100,0	0,0	0,0	0,0	68,7	61,2
Ziegeleistraße Nord	0,263	1162	Nicht geriffelter Gussasphalt	6,4	0,0	30	30	66	98,2	1,4	0,2	0,3	13	100,0	0,0	0,0	0,0	68,8	61,3
Ziegeleistraße Nord	0,276	1162	Nicht geriffelter Gussasphalt	5,8	0,0	30	30	66	98,2	1,4	0,2	0,3	13	100,0	0,0	0,0	0,0	68,7	61,2
Ziegeleistraße Nord	0,287	1162	Nicht geriffelter Gussasphalt	4,4	0,0	30	30	66	98,2	1,4	0,2	0,3	13	100,0	0,0	0,0	0,0	68,5	61,1
Plangebiet Ost Planstraße 1	0,000	247	Nicht geriffelter Gussasphalt	-3,4	0,0	30	30	14	97,1	2,9	0,0	0,0	3	100,0	0,0	0,0	0,0	61,7	54,6
Plangebiet Ost Planstraße 1	0,064	247	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,6	0,0	30	30	14	97,1	2,9	0,0	0,0	3	100,0	0,0	0,0	0,0	61,7	54,6
Plangebiet Ost Planstraße 1	0,094	247	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,7	0,0	30	30	14	97,1	2,9	0,0	0,0	3	100,0	0,0	0,0	0,0	61,7	54,6
Plangebiet Ost Planstraße 1	0,150	247	Nicht geriffelter Gussasphalt	-0,4	0,0	30	30	14	97,1	2,9	0,0	0,0	3	100,0	0,0	0,0	0,0	61,6	54,6
Plangebiet Ost Planstraße 1	0,173	247	Nicht geriffelter Gussasphalt	-3,0	0,0	30	30	14	97,1	2,9	0,0	0,0	3	100,0	0,0	0,0	0,0	61,7	54,6
Plangebiet Ost Planstraße 1	0,210	247	Nicht geriffelter Gussasphalt	-4,5	0,0	30	30	14	97,1	2,9	0,0	0,0	3	100,0	0,0	0,0	0,0	61,8	54,7
Plangebiet Ost Planstraße 1	0,230	247	Nicht geriffelter Gussasphalt	-8,3	0,0	30	30	14	97,1	2,9	0,0	0,0	3	100,0	0,0	0,0	0,0	62,6	55,5
Plangebiet Ost Planstraße 1	0,251	247	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,0	0,0	30	30	14	97,1	2,9	0,0	0,0	3	100,0	0,0	0,0	0,0	61,6	54,6
Wugg-Retzer-Straße	0,000	171	Nicht geriffelter Gussasphalt	4,2	0,0	30	30	10	99,0	1,0	0,0	0,0	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,9	52,8
Wugg-Retzer-Straße	0,028	171	Nicht geriffelter Gussasphalt	5,1	0,0	30	30	10	99,0	1,0	0,0	0,0	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,9	52,9
Wugg-Retzer-Straße	0,045	171	Nicht geriffelter Gussasphalt	3,6	0,0	30	30	10	99,0	1,0	0,0	0,0	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,8	52,8
Wugg-Retzer-Straße	0,056	171	Nicht geriffelter Gussasphalt	-1,4	0,0	30	30	10	99,0	1,0	0,0	0,0	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,8	52,7
Wugg-Retzer-Straße	0,066	171	Nicht geriffelter Gussasphalt	-3,0	0,0	30	30	10	99,0	1,0	0,0	0,0	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,8	52,8
Wugg-Retzer-Straße	0,099	171	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,5	0,0	30	30	10	99,0	1,0	0,0	0,0	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,8	52,8
Wugg-Retzer-Straße	0,123	171	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,6	0,0	30	30	10	99,0	1,0	0,0	0,0	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,8	52,8
Wugg-Retzer-Straße	0,144	171	Nicht geriffelter Gussasphalt	-3,4	0,0	30	30	10	99,0	1,0	0,0	0,0	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,8	52,8
Wugg-Retzer-Straße	0,176	171	Nicht geriffelter Gussasphalt	-0,8	0,0	30	30	10	99,0	1,0	0,0	0,0	2	100,0	0,0	0,0	0,0	59,8	52,7
Zum Guten Hof	0,000	258	Nicht geriffelter Gussasphalt	-0,9	0,0	30	30	15	97,2	2,8	0,0	0,0	3	100,0	0,0	0,0	0,0	61,8	54,9



SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2  
Emissionsberechnung Straße  
Beurteilung Verkehrslärm Prognose

**Legende**

Straße		Straßenname
KM	km	Kilometrierung
DTV	Kfz/24h	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
Straßenoberfläche		
Steigung	%	Längsneigung in Prozent (positive Werte Steigung, negative Werte Gefälle)
Drefl	dB	Pegeldifferenz durch Reflexionen
vPkw	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
vLkw	km/h	Geschwindigkeit Lkw1 im Zeitbereich
M Tag	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
pPkw Tag	%	Prozent Pkw im Zeitbereich
pLkw1 Tag	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Tag	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
pKrad Tag	%	Prozent Motorräder im Zeitbereich
M Nacht	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
pPkw Nacht	%	Prozent Pkw im Zeitbereich
pLkw1 Nacht	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Nacht	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
pKrad Nacht	%	Prozent Motorräder im Zeitbereich
L'w Tag	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich
L'w Nacht	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich



SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2  
 Beurteilung Verkehrslärm Prognose  
 Beurteilungspegel

Immissionsort	Nutzung	SW	HR	X	Y	Z	GH	IGW,T	LrT	LrT,diff	IGW,N	LrN	LrN,diff
				m	m	m	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB(A)	dB(A)	dB
Bernhard-Sarnes-Straße 2	WA	EG	W	729907,10	5414808,61	390,89	388,46	59	54,7	---	49	47,5	---
Bürgermeister-Kattenbeck-Straße 2	WA	EG	O	729876,21	5414679,30	398,16	395,35	59	55,2	---	49	47,8	---
Bürgermeister-Kattenbeck-Straße 2	WA	1.OG	O	729876,21	5414679,30	400,96	395,35	59	55,3	---	49	47,9	---
Bürgermeister-Kattenbeck-Straße 2	WA	EG	S	729870,60	5414675,22	398,16	395,99	59	54,4	---	49	47,2	---
Bürgermeister-Kattenbeck-Straße 2	WA	1.OG	S	729870,60	5414675,22	400,96	395,99	59	54,7	---	49	47,4	---
Kaiser-Otto-Ring 34	WA	EG	W	729905,65	5414776,16	392,64	389,87	59	54,6	---	49	47,3	---
Kaiser-Otto-Ring 42	WA	EG	W	729904,52	5414677,21	397,44	395,17	59	53,0	---	49	45,6	---
Kaiser-Otto-Ring 42	WA	1.OG	W	729904,52	5414677,21	400,24	395,17	59	53,6	---	49	46,2	---
Kaiser-Otto-Ring 42	WA	EG	S	729909,09	5414672,97	397,44	395,51	59	53,2	---	49	45,7	---
Kaiser-Otto-Ring 42	WA	1.OG	S	729909,09	5414672,97	400,24	395,51	59	53,8	---	49	46,3	---
Ludwig-Häring-Straße 3	WA	EG	SO	729595,47	5414617,07	406,66	404,34	59	51,9	---	49	44,8	---
Ludwig-Häring-Straße 3	WA	EG	SW	729587,47	5414614,73	406,66	404,31	59	47,9	---	49	40,9	---
Ludwig-Häring-Straße 31	WA	EG	O	729740,31	5414826,48	394,79	392,37	59	47,4	---	49	40,2	---
Ludwig-Häring-Straße 31	WA	1.OG	O	729740,31	5414826,48	397,59	392,37	59	47,1	---	49	39,8	---
Ludwig-Häring-Straße 31	WA	EG	S	729734,27	5414820,52	394,79	392,41	59	43,3	---	49	36,0	---
Ludwig-Häring-Straße 31	WA	1.OG	S	729734,27	5414820,52	397,59	392,41	59	44,0	---	49	36,7	---
Pirscher Berg 8	WA	EG	SO	729556,18	5414593,91	407,08	404,60	59	45,8	---	49	38,8	---
Pirscher Berg 8	WA	EG	NO	729553,24	5414602,31	407,08	404,58	59	48,8	---	49	41,9	---
Plangebiet Ost	WA	EG	S	729857,50	5414972,62	394,19	390,94	59	51,1	---	49	44,1	---
Plangebiet Süd	WA	EG		729736,38	5414869,63	394,06	391,26	59	47,2	---	49	40,0	---
Plangebiet Süd	WA	1.OG		729736,38	5414869,63	396,86	391,26	59	47,0	---	49	39,8	---
Plangebiet West	WA	EG		729461,49	5414862,77	409,23	406,43	59	51,9	---	49	45,0	---

GEO.VER.S.UM

Planungs  
ressler & G  
emeinschaft  
eiler

GEO.VER.S.UM Elsa-Brandström-Straße 34 93413 Cham

Anhang 4  
Seite 8



SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2  
 Beurteilung Verkehrslärm Prognose  
 Beurteilungspegel

Immissionsort	Nutzung	SW	HR	X	Y	Z	GH	IGW,T	LrT	LrT,diff	IGW,N	LrN	LrN,diff
				m	m	m	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB(A)	dB(A)	dB
Plangebiet West	WA	1.OG		729461,49	5414862,77	412,03	406,43	59	51,5	---	49	44,6	---
Theresia-Gerhardinger-Straße 25	WA	EG	W	729885,72	5414606,86	400,36	398,12	59	52,2	---	49	44,9	---
Theresia-Gerhardinger-Straße 25	WA	1.OG	W	729885,72	5414606,86	403,16	398,12	59	52,5	---	49	45,2	---
Wugg-Retzer-Straße 1	WA	EG	O	729885,61	5414737,42	393,67	390,05	59	54,2	---	49	46,8	---
Wugg-Retzer-Straße 1	WA	1.OG	O	729885,61	5414737,42	396,47	390,05	59	54,3	---	49	46,8	---



SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2  
Beurteilung Verkehrslärm Prognose  
Beurteilungspegel

**Legende**

Immissionsort		Name des Immissionsorts
Nutzung		Gebietsnutzung
SW		Stockwerk
HR		Richtung
X	m	X-Koordinate
Y	m	Y-Koordinate
Z	m	Z-Koordinate
GH	m	Bodenhöhe
IGW,T	dB(A)	Immissionsgrenzwert Tag
LrT	dB(A)	Beurteilungspegel Tag
LrT,diff	dB	Grenzwertüberschreitung in Zeitbereich LrT
IGW,N	dB(A)	Immissionsgrenzwert Nacht
LrN	dB(A)	Beurteilungspegel Nacht
LrN,diff	dB	Grenzwertüberschreitung in Zeitbereich LrN



**Auftraggeber: Gemeinde Schierling**  
**Projekt: SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2**  
**Projekt-Nr. 2023 - S - 156**

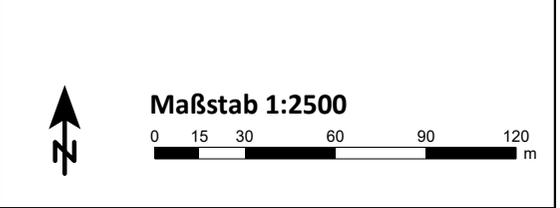


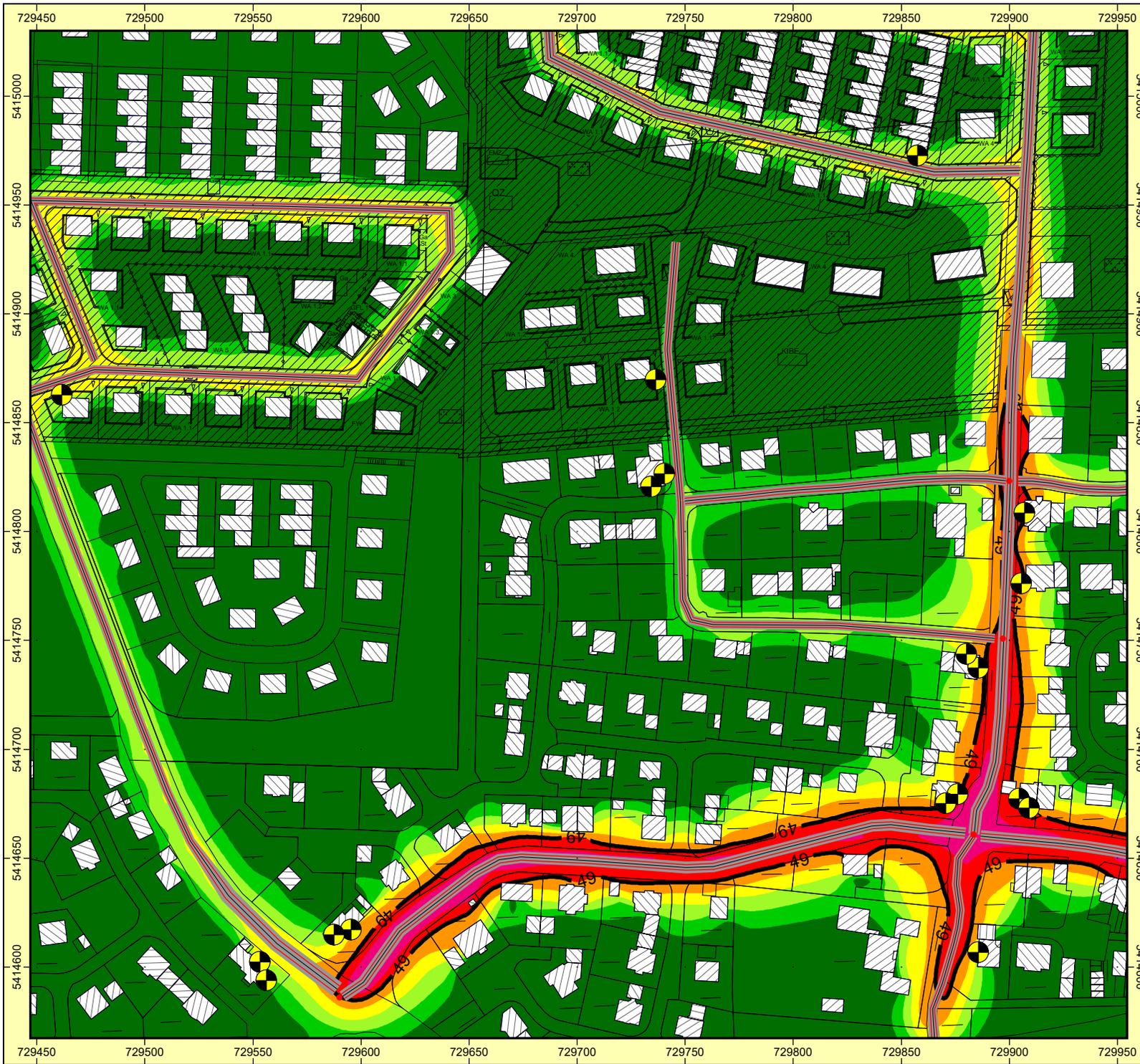
**Karte**  
**2**

**Beurteilung Verkehrslärm Prognose**  
**Beurteilungsmaßstab: 16. BImSchV**  
**Beurteilungszeitraum TAG**  
**Ergebnis-Nummer 3**  
 Berechnung in 5 m über Grund

Bearbeiter: Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler  
 Erstellt am: 12.02.2024  
 Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 08.02.2024

<p><b>Pegelwerte LrT</b> in dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #008000; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &lt; 51</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #00FF00; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 51 - 53</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 53 - 55</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFFF00; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 55 - 57</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 57 - 59</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF0000; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 59 - 61</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF00FF; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 61 - 63</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #800080; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 63 - 65</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #0000FF; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 65 - 67</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #000000; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> ≥ 67</li> </ul>	<p><b>Zeichenerklärung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 2px solid red; margin-right: 5px;"></span> Straße</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Straßenachse</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 1px dashed red; margin-right: 5px;"></span> Emissionslinie</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: gray; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Straßenoberfläche</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, black 2px, black 4px); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Hauptgebäude</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(-45deg, transparent, transparent 2px, black 2px, black 4px); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Nebengebäude</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: black; border: 1px solid yellow; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> Immissionsort</li> </ul>
---	--





**Auftraggeber: Gemeinde Schierling**  
**Projekt: SU zum BPlan Am Regensburger Weg 2**  
**Projekt-Nr. 2023 - S - 156**



**Karte**

**3**

**Beurteilung Verkehrslärm Prognose**  
**Beurteilungsmaßstab: 16. BImSchV**  
**Beurteilungszeitraum NACHT**  
**Ergebnis-Nummer 3**  
 Berechnung in 5 m über Grund

Bearbeiter: Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler  
 Erstellt am: 12.02.2024  
 Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 08.02.2024

Pegelwerte LrN in dB(A)	Zeichenerklärung
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #008000; margin-right: 5px;"></span> &lt; 41</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #00FF00; margin-right: 5px;"></span> 41 - 43</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #90EE90; margin-right: 5px;"></span> 43 - 45</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFFF00; margin-right: 5px;"></span> 45 - 47</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFA500; margin-right: 5px;"></span> 47 - 49</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF0000; margin-right: 5px;"></span> 49 - 51</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF00FF; margin-right: 5px;"></span> 51 - 53</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #800080; margin-right: 5px;"></span> 53 - 55</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #0000FF; margin-right: 5px;"></span> 55 - 57</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #0000FF; margin-right: 5px;"></span> &gt;= 57</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px solid #808080; margin-right: 5px;"></span> Straße</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px solid #000000; margin-right: 5px;"></span> Straßenachse</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px solid #FF0000; margin-right: 5px;"></span> Emissionslinie</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #808080; margin-right: 5px;"></span> Straßenoberfläche</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid #000000; background-image: linear-gradient(to top right, transparent 49%, black 49%, black 51%, transparent 51%); margin-right: 5px;"></span> Hauptgebäude</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid #000000; background-image: linear-gradient(to top right, transparent 49%, black 49%, black 51%, transparent 51%); margin-right: 5px;"></span> Nebengebäude</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid #000000; border-radius: 50%; background-color: #FFFF00; margin-right: 5px;"></span> Immissionsort</li> </ul>



**Maßstab 1:2500**

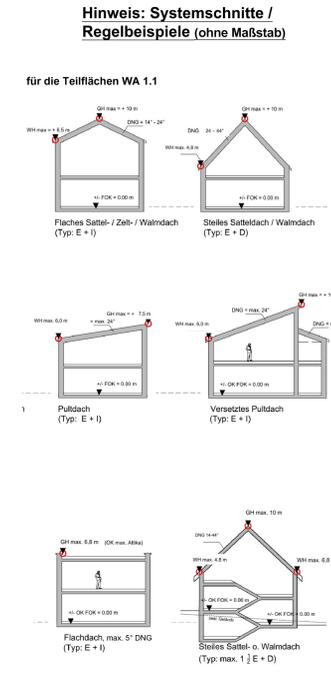


## ANHANG 5



WA 2	-	WA 4	III gem. textlichen Festsetzungen	WA 1.1	II
GR gem. textlichen Festsetzungen	-	GRZ 0,4	o	GRZ 0,4	o
WA 3	-	WA 5	II	WA 1.2	II
GR gem. textlichen Festsetzungen	-	GRZ 0,4	BO gem. text- lichen Festsetzungen	GRZ 0,4	o
				WA 1.3	II
				GRZ 0,4	o

- Legende / Festsetzungen durch Planzeichen**
- Art der baulichen Nutzung** (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 4 BauNVO)  
Allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO) mit Teilflächen WA 1.1, 1.2 und 1.3, WA 2, WA 3, WA 4 und WA 5
  - Bauweise, Baulinien, Baugrenzen** (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, §§ 22, 23 BauNVO)  
Baugrenze (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 23 Abs. 3 BauNVO)  
Baulinie (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 23 Abs. 2 BauNVO)
  - Verkehrsflächen, Flächen für Garagen und Stellplätze** (§ 9 Abs. 1 Nr. 4, 11 und Abs. 6 BauGB)  
Öffentliche Straßenverkehrsfläche mit Straßenbegleitgrün und Straßenbegrenzungslinie, mit Höhenfestsetzung über Normalnull  
Fuß-/Radweg  
mit Zweckbestimmung Verkehrsberuhigte Mischflächen  
mit Zweckbestimmung Quartiersplatz  
mit Zweckbestimmung öffentlicher Flur- und Waldweg  
Verkehrsfläche mit Zweckbestimmung:  
AW - Anwohnerweg  
Schneelagerplatz  
Umgrenzung von Flächen für Stellplätze und Garagen mit Zweckbestimmung Ga = Garagen  
Zulässiger Einfahrtsbereich, Einfahrt
  - Gemeinbedarfsfläche** (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB)  
mit Zweckbestimmung Kinderbetreuung  
mit Zweckbestimmung Energie- und Mobilitätszentrum
  - Öffentliche Grünfläche** (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB)  
mit Zweckbestimmung Spiel- und Sportanlage  
mit Zweckbestimmung naturparkartige, gliedernde Grünfläche  
gliedernde Grünfläche mit Teilfläche 1 - 3 gem. textlichen Festsetzungen  
Flächen für Rückhaltung von Niederschlagswasser (§ 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB)
  - Flächen für Versorgungsanlagen** (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 und Nr. 12 BauGB)  
Versorgungsfläche gem. textl. Festsetzungen  
Milchmammelplatz
  - Flächen für die Landwirtschaft** (§ 9 Abs. 1 Nr. 19 BauGB)  
Fläche für die Landwirtschaft
  - Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft** (§ 9 Abs. 1 Nr. 20, 25 und Abs. 6 BauGB)  
Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstiger Bepflanzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a und BauGB)
  - Sonstige zeichnerische Festsetzungen**  
Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes (§ 9 Abs. 7 BauGB)  
Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen (§ 1 Abs. 4, § 16 Abs. 5 BauNVO)  
Abgrenzung von Flächen mit unterschiedlichem Maß der baulichen Nutzungen (§ 16 Abs. 5 BauNVO)  
Gebäudeausrichtung / Firstrichtung  
Dachform: SD = Satteldach  
FD = Flachdach  
Fläche mit einem Geh-, Fahr- u. Leitungsrecht (GFL) gem. textlicher Festsetzungen zu belastende Fläche  
Umgrenzung von Flächen, auf denen oberirdische Stellplätze und oberirdische Nebenanlagen gem. textl. Festsetzungen nicht zulässig sind
  - Hinweise, nachrichtliche Übernahmen**  
Bestehende Flurstücksgrenzen mit -nummern  
Empfehlung Grundstücksgrenze  
Höhenschichtlinien (DGM) Höhen ü. NN - Bestand  
Maßzahl in Meter  
geplante Mittelachse der Straße (gem. Erschließungsplanung nach BSt, Regensburg 19.01.2024)  
geplante Stellplätze / Straßenraumgestaltung in Teilbereichen
  - Festsetzungen der Nutzungsschablone**  
Art der baulichen Nutzung mit Teilflächennummer  
Maximal zulässige Zahl der Vollgeschosse (VG)  
Zulässige Bauweise  
o = offen  
BO = abweichend offen  
△ = nur Einzelhäuser zulässig  
△△ = Einzel- und Doppelhäuser zulässig  
- keine Regelung



Hinweis: für die weiteren Teilflächen des allgemeinen Wohngebietes gelten die textlichen Festsetzungen

**B E B A U U N G S P L A N**  
MIT INTEGRIERTEM GRÜNORDNUNGSPLAN  
**Nr. 48**  
**"Am Regensburger Weg 2"**

MARKT SCHIERLING  
LANDKREIS REGENSBURG  
FLURNUMMERN: 3851 (Teilfläche), 3837/1, 3838, 3839, 3840, 3841, 3845, 4607, 4607/1, 4607/2, 4607/3, 4607, 4547 (Teilfläche) der Gemarkung Schierling

Planzeichnung Teil A  
Entwurf in der Fassung vom 29.02.2024  
ausgeführt am: \_\_\_\_\_  
Mark Schierling, den \_\_\_\_\_  
Christian Kewell, Erster Bürgermeister

**BERNHARD BARTSCH** | DIPL.-ING. (FH)  
STADTPLANUNG | LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

ADRESSE: BERGSTRASSE 25  
92411 SCHIERLING  
TEL: 0941 433 775-0  
E-MAIL: INFO@BARTSCH-DE  
WEB: WWW.BARTSCH-DE