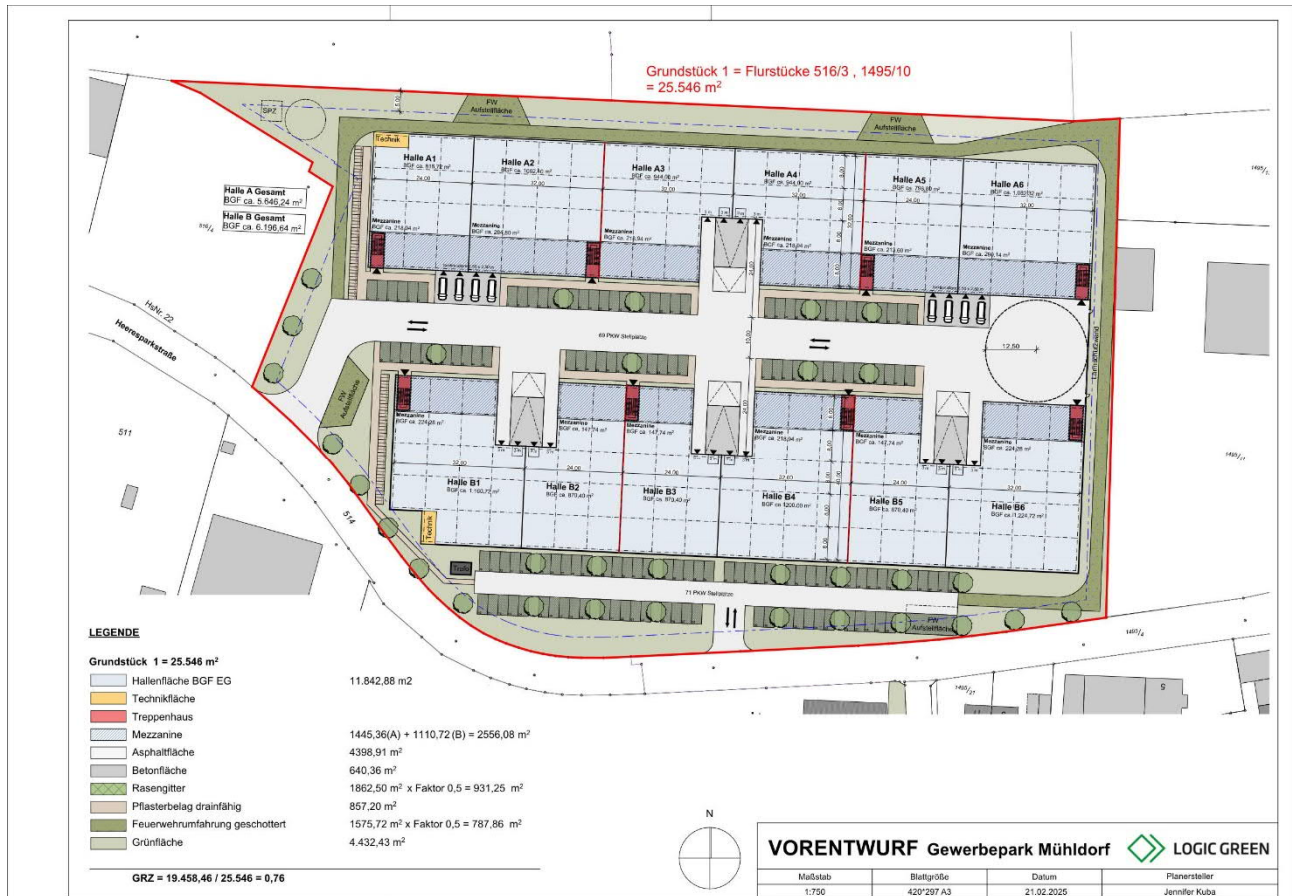


Kreisstadt Mühldorf a. Inn

Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben „Gewerbegebiet Heeresparkstraße Nord“

Stand: 20.02.2026



„VORENTWURF Gewerbepark Mühldorf“, Stand: 21.02.2025, LOGIC GREEN GmbH, Gräfelfing

Auftraggeber:

Technologiepark Mühldorf am Inn GmbH
Geschäftsführerin Frau Dürsch
Seeholzenstraße 2
82166 Gräfelfing

Auftragnehmer:

Planungsgesellschaft
Stadt-Land-Verkehr GmbH
Josephspitalstraße 7
D-80331 München

Projektnr. 2872

Bearbeiter: SK/ AS

Inhalt	Seite
1 Aufgabenstellung	2
2 Lage und Erschließung des Bauvorhabens	3
3 Ergebnisse der Verkehrszählungen	5
4 Verkehrserzeugung der Planungen	7
5 Verkehrsprognosen im Straßennetz	10
6 Auswirkungen der Planungen im Straßennetz	12
7 Ermittlung der Verkehrslärmwerte nach RLS-19	16
8 Zusammenfassung	17

Anlagen

1 Bestandsverkehr – Tagesverkehr und Spitzenstunden
2 Verkehrsprognosen für das Bauvorhaben
3 Prognose Nullfall 2040 – Tagesverkehr und Spitzenstunden
4 Gesamtprognose 2040 – Tagesverkehr und Spitzenstunden
5 Leistungsnachweise Heeresparkstraße/ Kapellenstraße
6 Leistungsnachweise Heeresparkstr./ Goethestr./ Richard-Wagner-Str.
7 Grenzwerte und Bedeutung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2009/2015 für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlagen
8 Kennwerte für die Verkehrslärberechnungen nach RLS-19

1 Aufgabenstellung

Die Technologiepark Mühldorf am Inn GmbH entwickelt das „Gewerbegebiet Heeresparkstraße Nord“. Der Stadtrat der Kreisstadt Mühldorf a. Inn hat im Frühjahr 2025 die Aufstellung eines Bebauungsplanes beschlossen.

Im Zuge der Erstellung des Vorentwurfs sollen in der verkehrstechnischen Untersuchung die aus der geplanten Bebauung resultierenden verkehrlichen Auswirkungen geprüft und bewertet werden.

Aktuelle Verkehrszählungen mit Videoerfassung ergänzen unsere Datengrundlage des Verkehrsrechnungsmodells aus den Verkehrsanalysen welche im Rahmen der Neuaufstellung des FNP im Auftrag der Kreisstadt Mühldorf a. Inn ermittelt wurden.

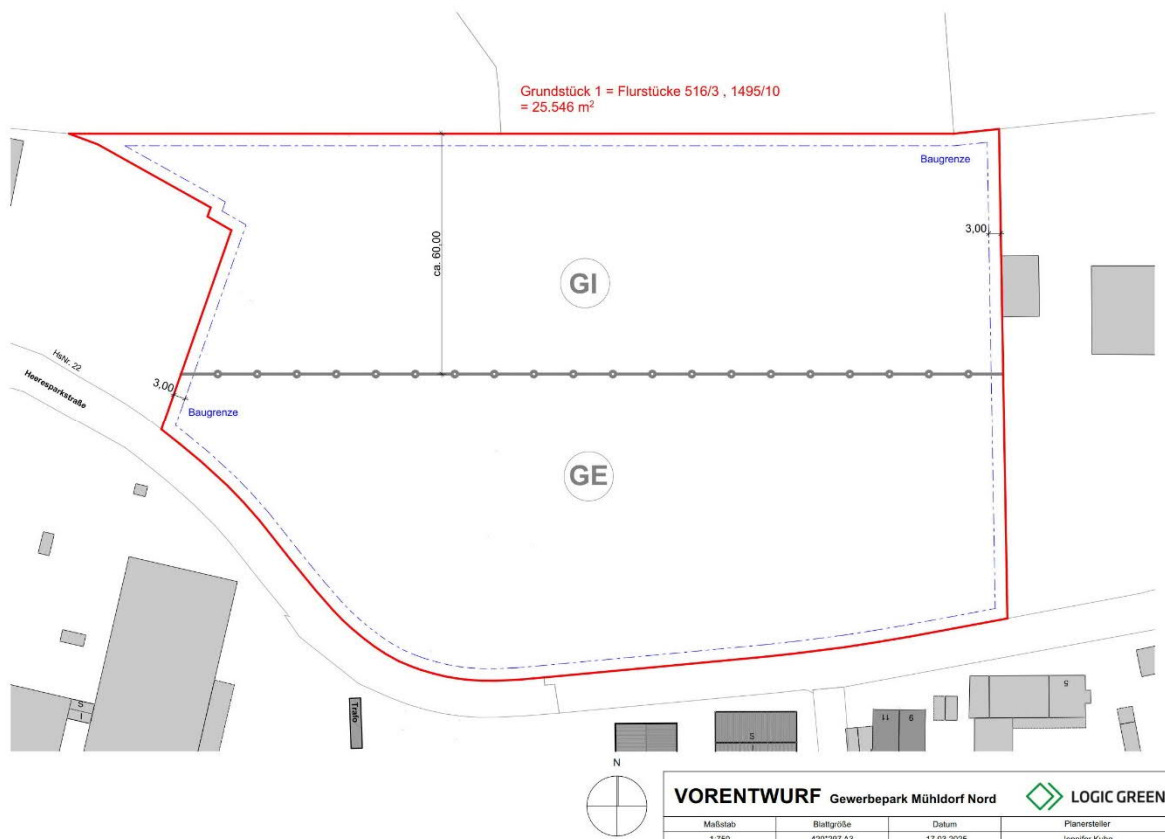


Abbildung 1: Lage und Umriss des Bauvorhabens in der Heeresparkstraße (von AG zur Verfügung gestellt)

2 Lage und Erschließung des Bauvorhabens

Das geplante Baugebiet liegt in der Kreisstadt Mühldorf a. Inn westlich des Bahnhofs Mühldorf zwischen den Bahngleisen und der Heeresparkstraße.



Abbildung 2: Lage im Verkehrswegenetz (Bayerische Vermessungsverwaltung 2026)

Das gesamte Bauvorhaben soll für den Kfz-Verkehr über zwei neue Anbindungen an die Heeresparkstraße erschlossen werden. Über die Heeresparkstraße wird Richtung Westen die Kapellenstraße erreicht, die Richtung Norden unter den Bahngleisen hindurch und über den Innkanal zur Mühldorfer Nordtangente führt. Die Nordtangente schließt weiter im Nordosten, in gut 5 km Entfernung, an die Autobahn 94 und die Bundesstraße 299 an, die unter anderem Richtung Norden weiter nach Neumarkt-Sankt Veit und Vilsbiburg und über die A 94 Richtung Osten nach Österreich und Richtung Westen zur Landeshauptstadt München führt. Richtung Westen führt die Nordtangente zum Autobahnanschluss „Mühldorf West“ der A 94. Richtung Süden wird über die Kapellenstraße und die Goethestraße die Münchener Straße erreicht, die weiter Richtung Westen ebenfalls zum Autobahnanschluss „Mühldorf West“ der A 94 führt. Richtung Osten wird u.a. der Ortskern von Mühldorf und über die Innbrücke alle südlich gelegenen Gemeinden und Richtung Südwest u.a. auch Kraiburg am Inn erreicht.

Die Heeresparkstraße ist auf der Nordseite mit einem etwa 2,50m breiten straßenbegleitenden Geh- und Radweg mit abgesenktem Bord ausgestattet, der von Osten kommend mit Zeichen 240 StVO als für Radfahrer benutzungspflichtig beschildert ist. Von Westen kommend ist der Gehweg nicht beschildert.

In der Kapellenstraße ist ein straßenbegleitender Gehweg auf der Westseite vorhanden, im Bereich der Bahnunterführung wurde mittlerweile die Fahrbahn als Engstelle umgebaut und beschildert, um einen

durchgehend breiten Gehweg auf der Westseite der Kapellenstraße durch die Unterführung zu ermöglichen.



Abbildung. 3: Bahnunterführung Kapellenstraße in Mühldorf (Januar 2026)

In der Goethestraße bzw. in der Richard-Wagner-Straße ist auf der West- bzw. Nordseite ein straßenbegleitender (nicht beschilter) Gehweg vorhanden. Die Münchener Straße verfügt nordseitig durchgehend über einen straßenbegleitenden Gehweg, auf der Südseite sind nur sehr vereinzelt Abschnitte mit einem Gehweg vorhanden.

Die nächstgelegene Bushaltestelle „Altmühldorf Bauhof, Mühldorf a. Inn“ liegt in der Münchener Straße in gut 5 Gehminuten Entfernung und wird von den Buslinien 553, 555, 558 und 559 des MVV bedient. Die Linie 553 verkehrt dabei tagsüber im Ein-Stunden-Takt zwischen Aschau a. Inn (über Waldkraiburg) und dem Stadtplatz in Mühldorf. Die Linie 558 ergänzt das Angebot mit einem Zwei-Stunden-Takt zwischen Bräuhausplatz (Haag in Oberbayern) und dem Stadtplatz Mühldorf, auch der Bahnhof Mühldorf wird dadurch regelmäßig erreicht. Das Angebot wird zudem vom neuen „InnLiner“ Rufbus Mühldorf ergänzt, der eine Haltestelle unmittelbar westlich der Planungen in der Heeresparkstraße bedient und ansonsten ein Netz aus 175 Haltestellen anfährt. Vom Bahnhof Mühldorf führen Zugverbindungen weiter in alle Richtungen und viele große bayerische Städte u.a. München, Rosenheim, Landshut und Passau.

3 Ergebnisse der Verkehrszählungen

Als Datenbasis liegen u.a. Verkehrszählungen vom Juli 2018 im Zuge des Verkehrsentwicklungskonzeptes an den Knotenpunkten Münchener Straße/ Goethestraße und Münchener Straße/ Kapellenstraße vor. Ergänzt werden diese durch aktuelle Verkehrszählungen vom 20.01.2026, einem Werktag außerhalb der bayerischen Ferien, an den Knotenpunkten Kapellenstraße/ Heeresparkstraße und Heeresparkstraße/ Goethestraße/ Richard-Wagner-Straße, die von der Fa. Schuh & Co. GmbH per Videotechnik über 24 Stunden an durchgeführt wurden.



Abbildung 4: Lage der Zählstellen (rot: neue Zählung 2026, grün: Zählung 2018 im Zuge Verkehrsentwicklungskonzept) (Darstellung: Bayerische Vermessungsverwaltung 2026)

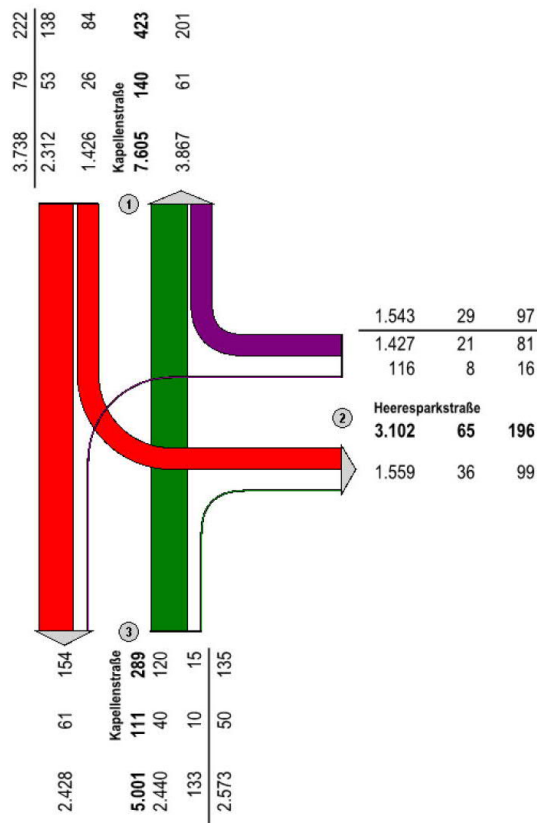


Abbildung 5: K1 Gesamttagesverkehr - Kfz | SV | GV/24 h
(Darstellung: Fa. Schuh & Co. GmbH)
Zählung am 20.01.2026

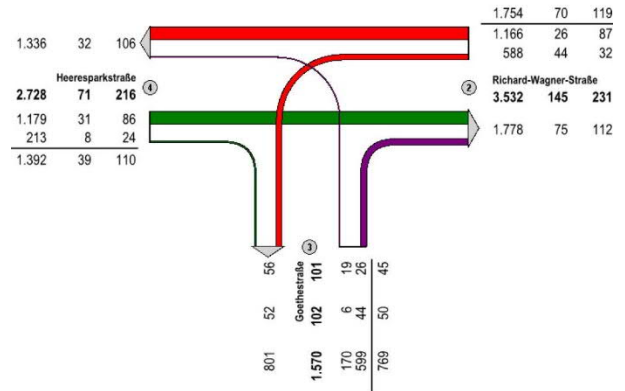


Abbildung 6: K2 Gesamttagesverkehr – Kfz | SV | GV/24 h
(Darstellung: Fa. Schuh & Co. GmbH)
Zählung am 20.01.2026

Die höchsten Verkehrsbelastungen weisen die Münchener Straße im Osten und die Kapellenstraße im Norden Richtung Bahnunterführung auf. Die Kapellenstraße ist hier mit etwa 7.500 Kfz-Fahrten/24 Stunden belastet. Der sehr geringe Schwerverkehrsanteil in der Kapellenstraße liegt zwischen 1,8 und 2,7%, was auch an der Höhenbegrenzung der Bahnunterführung (3,8m) liegt.

Die Heeresparkstraße ist zwischen Goethestraße und Kapellenstraße mit etwa 2.700 bis 3.100 Kfz-Fahrten/24 Stunden im Bestand belastet, der Schwerverkehrsanteil ist auch in der Heeresparkstraße mit 2,1 – 2,6% sehr gering.

Morgens fahren am westlichen Knoten mehr Fahrzeuge in die Heeresparkstraße ein, am östlichen Knotenpunkt fahren mehr Fahrzeuge aus der Heeresparkstraße. Abends sind die Ströme grundsätzlich ausgeglichener, auch wenn sich die Tendenz gegenüber der Morgenspitze umkehrt.

Die morgendliche Spitzenstunde an den beiden neu gezählten Knotenpunkten liegt zwischen 07.15 und 08.15 Uhr, die abendliche Spitzenstunde zwischen 15.45 und 16.45 Uhr. Zur Morgenspitze ist die Heeresparkstraße dabei je nach Abschnitt im Querschnitt zwischen etwa 250 und 270 Kfz-Fahrten/Stunde und zur Abendspitze zwischen ca. 250 und 315 Kfz-Fahrten/Stunde belastet.

Im Nachtzeitraum wurden in der Heeresparkstraße zwischen 22.00 und 6.00 Uhr etwa 100 Kfz-Fahrten/8 Stunden ermittelt.

Tabelle 1: Querschnittsbelastungen Kfz-Verkehr werktags auf den Straßenabschnitten im Bestand 2026 - Zählung 2026 (20.01.2026) und 2018 (12.07.2018)

Straßenabschnitt	Gesamttagungsverkehr	Anteil Schwerverkehr	
	Kfz/24 h	SV /24 h	[%]
Heeresparkstraße West (01/2026)	3.102	65	2,1
Kapellenstraße Nord (01/2026)	7.605	140	1,8
Kapellenstraße südlich Heeresparkstraße (01/2026)	5.001	111	2,2
Heeresparkstraße Ost (01/2026)	2.728	71	2,6
Richard-Wagner-Straße (01/2026)	3.532	145	4,1
Goethestraße Nord (01/2026)	1.570	102	6,5
Münchener Straße Ost (07/2018)	7.200	320	4,4
Münchener Straße westlich Goethestraße (07/2018)	7.650	280	3,7
Goethestraße Süd (07/2018)	1.650	100	6,0
Münchener Straße östlich Kapellenstraße (07/2018)	4.250	240	5,6
Münchener Straße West (07/2018)	3.750	120	3,2
Kapellenstraße Süd (07/2018)	4.500	120	2,7

Die Erhebungsergebnisse können als repräsentativ für die durchschnittlichen werktäglichen Belastungen angesehen werden, da die Zählwerte in der Kapellenstraße und auch in der Goethestraße in der gleichen Größenordnung liegen (zwischen etwa 100 und 500 Kfz-Fahrten/24 Stunden zwischen den jeweils benachbarten Knoten K1 und K15 und K2 und K14).

4 Verkehrserzeugung der Planungen

Ansätze/ Schlüsselgrößen

Für die Berechnungsfaktoren zur Ermittlung des Kfz-Verkehrsaufkommens werden empirische Werte aus „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“, Ausgabe 2006, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, sowie aus Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung „Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung“ 2000, das Programm Ver_Bau 2025 von Dr.-Ing. D. Bosserhoff sowie eigene Erfahrungswerten aus vergleichbaren Vorhaben herangezogen.

Bei den Berechnungen zur Verkehrserzeugung wird dabei vom Nutzeransatz ausgegangen, demzufolge eine Anzahl von Beschäftigten, sowie deren Kunden und Lieferanten/ Entsorgern eine bestimmte Ver-

kehrsmenge erzeugen. Ausgehend vom Modal-Split wird das Kfz-Verkehrsaufkommen prognostiziert. Berücksichtigt wird die Lage und Erschließung des Gewerbegebietes, die Anbindung an das Radwegenetz und die ÖPNV-Erschließung.

Da noch nicht bekannt ist, welcher genaue Nutzungsmix auf den Parzellen des geplanten Gewerbegebietes entstehen soll, jedoch das Gewerbegebiet in ein Nord- und ein Südgebäude mit jeweils 6 Hallen (insgesamt 12 Hallen) und Mezzaninen über jeder Halle aufgeteilt ist, wird für den südlichen Bereich der Ansatz „Kleinhandwerk“ und für den nördlichen Bereich der Ansatz „produzierendes Gewerbe“ gewählt. Für die Nutzungen der Mezzanine wird für die Gesamtfläche (BGF) Büronutzung angenommen.

Die detaillierten Ansätze mit der jeweiligen Abschätzung des zu erwartenden Kfz-Verkehrsaufkommens befindet sich in den Anlagen 2.1 - 2.5.

Verkehrserzeugung der Planungen

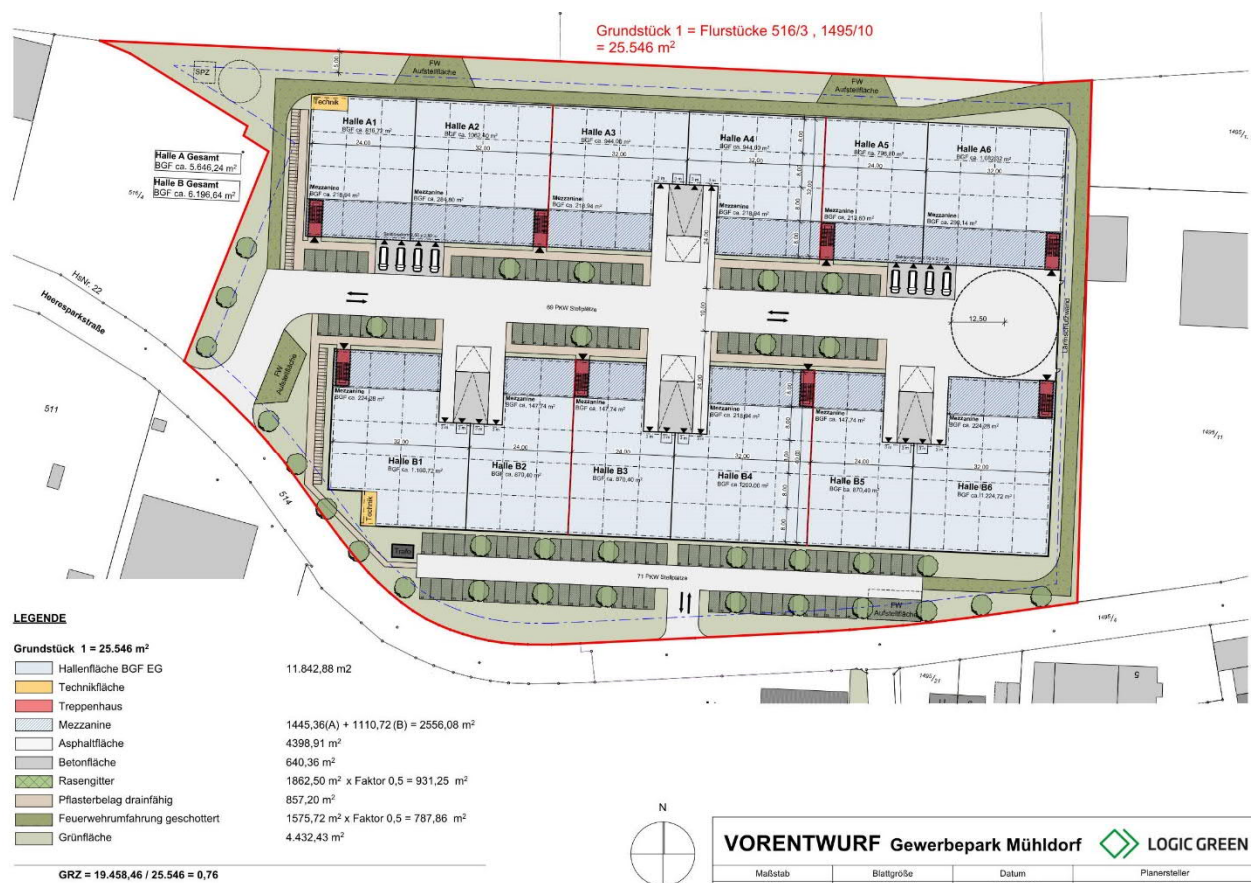


Abbildung 7: Ausschnitt aus „VORENTWURF Gewerbepark Mühldorf“, Stand: 21.02.2025, LOGIC GREEN GmbH, Gräfelfing
Die Planungen zum „Gewerbepark Mühldorf“ sehen auf den Flächen der Fl. Nrn. 516/3 und 1495/10 ein Gewerbegebiet vor. Das Gebiet umfasst etwa 2,5 ha, es sollen 12 Hallen mit jeweils Mezzaninen entstehen.

Angelehnt an den angesetzten Nutzungsmix im Gewerbegebiet werden für das Planungsgebiet 221 Beschäftigte als Datenbasis für die Verkehrserzeugung prognostiziert.

Tabelle 2: werktägliche Verkehrserzeugung der Planungen (aus Anlage 2)

Nutzung	Verkehrsaufkommen Gesamttagungsverkehr Summe Kfz-Verkehr		Anteil Nachtverkehr Kfz-Fahrten/8 h (22 - 6 Uhr)	Morgen- spitze ZV + QV Kfz-Fahrten/h	Abend- spitze ZV + QV Kfz-Fahrten/h
	Kfz-Fahrten/ 24 h	SV-Fahrten/ 24 h			
Büronutzung - Mezzanine	94	2	0	12	9
Hallen A – prod. Gewerbe	190	42	14	23	21
Hallen B - Kleinhandwerk	240	20	17	29	27
Summe Neuverkehr der Planungen	524	64	31	64	57

Insgesamt erzeugen die Planungen werktags ein Neuverkehrsaufkommen von ca. 524 Kfz-Fahrten/24 Stunden. Der Schwerverkehrsanteil beträgt dabei mit ca. 64 Lkw-Fahrten/24 Stunden etwa 12%.

Morgens wird – geprägt durch den Berufsverkehr der Beschäftigten – mehr Zielverkehr (51 Kfz-Fahrten/Stunde) prognostiziert als Quellverkehr (13 Kfz-Fahrten/Stunde). Zur Abendspitzenstunde werden 57 Kfz-Fahrten/Stunde, davon 17 Kfz-Fahrten/Stunde im Ziel- und 40 Kfz-Fahrten/Stunde im Quellverkehr, prognostiziert.

Bei den Prognosen zum werktäglichen Nachtverkehrsanteil (22:00-06:00 Uhr) mit 31 Kfz-Fahrten/8 Stunden sind Nachtfahrten von Beschäftigten in Schichtarbeit und sehr früh beginnende Beschäftigte berücksichtigt.

Verteilung des Neuverkehrsaufkommens

Für die Verteilung des Pkw-Neuverkehrs auf das Straßennetz wurden gemäß den Verkehrszählungen und den lokalen Verkehrsbeziehungen sowie über Erfahrungen aus vergleichbaren Projekten folgende Annahmen für die Verteilung des Ziel- und Quellverkehrs getroffen:

- 50,0% Nordtangente (Mühldorf Nord)
- 12,5% Münchener Straße (Südwest)
- 15,0% Münchener Straße (Südost)
- 22,5% Richard-Wagner-Straße (Ost)

Beim Schwerverkehr wurde die Verkehrsverteilung entsprechend der möglichen Anfahrtsrouten angepasst, da sowohl von Südwesten über die Münchener Straße als auch über die Kapellenstraße von Norden eine Höhenbeschränkung von 3,8m bei den Unterführungen besteht und sehr große Last- und Sattelzüge alternativ z.B. über die Innere Neumarkter Straße und die Richard-Wagner-Straße zum Bauvorhaben fahren müssen.

5 Verkehrsprognosen im Straßennetz

Prognose-Nullfall 2040

In dieser verkehrlichen Stellungnahme wird die allgemeine Verkehrsentwicklung im Prognosezeitraum bis 2040 berücksichtigt.

Gemäß „Demographie-Spiegel für Bayern, Stadt Mühldorf a. Inn, Berechnungen bis 2039“ vom August 2021 wird für die Stadt Mühldorf eine mäßige Bevölkerungszunahme von ca. 7% im Prognosehorizont von 2024 bis 2039 (etwa 15 Jahres-Zeitraum) prognostiziert, dies entspricht in etwa einer Zunahme von 0,5%/Jahr.

In unmittelbarer Nähe der betroffenen Straßenabschnitte sind keine Zählstellen der Landesbaudirektion Bayern vorhanden. Das Landesverkehrsmodell gibt für die Kapellenstraße bzw. die Münchener Straße (selbe Belastung zwischen Kapellenstraße Bahnunterführung bis Münchener Straße Einmündung Martin-Greif-Straße) in der Nähe des Bauvorhabens ein Kfz-Verkehrsaufkommen von 3.780 Kfz-Fahrten/24 Stunden (DTVw 2019) an. Für das Prognosejahr 2037 erhöht sich das im Landesverkehrsmodell für den Werktag angegebene Verkehrsaufkommen auf 4.160 Kfz-Fahrten/24 Stunden (DTVw 2037). Dies entspricht einer Verkehrszunahme von ca. 10% bzw. etwa 0,5%/Jahr. Damit entspricht die Verkehrszunahme des LVM in etwa der Bevölkerungszunahme/Jahr des Demographie-Spiegel Bayern.

Die aktuell durchgeführte Verkehrszählung ergab für die Kapellenstraße nördlich und südlich der Heeresparkstraße deutlich höhere Verkehrsbelastungen (5.000 – 7.600 Kfz-Fahrten/24 Stunden).

Dennoch sind für den Prognosezeitraum von 2026 bis 2040 im relevanten Straßennetz der Stadt durch die allgemeine Bevölkerungs-, Gewerbe- und Mobilitätsentwicklung Verkehrszunahmen, vor allem im Gesamttagungsverkehr, nicht auszuschließen.

Im Zuge einer Worst-Case-Betrachtung werden, in Absprache mit der Kreisstadt Mühldorf a. Inn, die Zunahmen im LVM und bei der Bevölkerungsentwicklung in dieser Verkehrsuntersuchung, trotz der bereits höher ermittelten Bestandswerte, im Prognosezeitraum bis 2040 (Nullfall) mit einer pauschalen Steigerung von 8% im Tagesverkehr und 5% zu den Spitzenstunden (Anlagen 3.1 – 3.3) auf allen betroffenen Straßenabschnitten berücksichtigt.

Prognose Planfall 2040 mit Bauvorhaben

Das Neuverkehrsaufkommen der Planungen wurde in einer kleinräumigen Modellberechnung auf das umliegende Straßennetz gemäß der Lage in Mühldorf und im großräumigen Verkehrswegenetz verteilt.

Die künftigen Prognoseverkehrsbelastungen 2040 errechnen sich aus der Summe der Belastungen im Prognose-Nullfall 2040 und dem Verkehrsaufkommen des geplanten Bauvorhabens.

Tabelle 3: Verkehrsbelastungen auf den umliegenden relevanten Straßenabschnitten im Bestand, Nullfall 2040 und Gesamtprognose 2040 (vgl. Anlage 4.1)

Straßenabschnitt	Bestand 2025	Prognose Null- fall 2040 <u>ohne</u> BV	Gesamtpro- gnose 2040 <u>mit</u> BV	Zunahmen Prognose zu NF*
	Kfz/24 h	Kfz/24 h	Kfz/24 h	[%]
Heeresparkstraße West (01/2026)	3.102	3.350	3.680	9,9
Kapellenstraße Nord (01/2026)	7.605	8.210	8.480	3,3
Kapellenstraße südlich Heeresparkstraße (01/2026)	5.001	5.400	5.460	1,1
Heeresparkstraße Ost (01/2026)	2.728	2.950	3.140	6,4
Richard-Wagner-Straße (01/2026)	3.532	3.810	3.930	3,1
Goethestraße Nord (01/2026)	1.570	1700	1.770	4,1
Münchener Straße Ost (07/2018)	7.200	7.780	7.850	0,9
Münchener Straße westlich Goethestraße (07/2018)	7.650	8.260	8.260	0,0
Goethestraße Süd (07/2018)	1.650	1.780	1.860	4,5
Münchener Straße östlich Kapellenstraße (07/2018)	4.250	4.590	4.590	0,0
Münchener Straße West (07/2018)	3.750	4.050	4.110	1,5
Kapellenstraße Süd (07/2018)	4.500	4.860	4.920	1,2

*) Zunahmen entsprechen den Auswirkungen des Neuverkehrs des Bauvorhabens

Die Planungen führen auf der Heeresparkstraße werktags zu Verkehrszunahmen zwischen etwa 6 und 10% (ca. 190 – 330 Kfz-Fahrten/24 Stunden im Prognose Planfall 2040). Im weiteren Straßennetz sind die höchsten absoluten Verkehrszunahmen in der Kapellenstraße (von/zur Nordtangente) mit etwa 270 Kfz-Fahrten/24 Stunden bzw. 3,3% Zunahme zu verzeichnen.

In der Münchener Straße erhöht sich, je nach Abschnitt, der Verkehr um etwa 1 – 1,5%, in der Goethestraße und in der Richard-Wagner-Straße liegen die Verkehrszunahmen zwischen 75 und 115 Kfz-Fahrten/24 Stunden.

Die Knotenströme zu den Spitzenstunden in der Gesamtprognose 2040 (Anlagen 4.2 und 4.3) sowie im Bestand 2026 (Anlagen 1.1 und 1.2) und im Prognose Nullfall 2040 (Anlagen 3.2 und 3.3) (als Vergleichsbasis) dienen als Datenbasis für die Leistungsfähigkeitsnachweise der Auswirkungen des Bauvorhabens.

6 Auswirkungen der Planungen im Straßennetz

Die Verkehrsqualität der untersuchten Knotenpunkte wird überschlägig gemäß HBS 2015 („Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2015) mit dem Programm KNOBEL Version 7.1.19 (BPS GmbH, Karlsruhe, Programm zur Leistungsfähigkeitsprüfung nicht signalisierter Knotenpunkte) ermittelt.

Die Bewertungen in Form von Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) reichen von „A“ bis „F“, wobei „A“ die beste und „F“ die schlechteste Beurteilung („Überlastung der Verkehrsanlage“) darstellt. Ein Ergebnis im Bereich „D“ ist das Mindestergebnis, das angestrebt werden sollte.

Die Definition der Grenzwerte der mittleren Wartezeiten für die einzelnen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) für unsignalisierte Knotenpunkte sind in Anlage 7 dargestellt.

Leistungsfähigkeit Einmündung Heeresparkstraße/ Kapellenstraße

Die Einmündung Heeresparkstraße/ Kapellenstraße ist als einfache Einmündung ohne Abbiegespuren ausgebaut, die Kapellenstraße ist die Vorfahrtsstraße. In der Heeresparkstraße ist eine Mittelinsel als Querungshilfe für Fußgänger vorhanden.

Die folgende Tabelle fasst die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen der Einmündung der Heeresparkstraße in die Kapellenstraße (westlich der Planungen) zusammen.

Tabelle 4: Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Heeresparkstraße/ Kapellenstraße nach HBS 2015 (Anlagen 5.1-5.6)

Heeresparkstraße/ Kapellenstraße	Bestand 2026		Prognose Nullfall 2040 ohne Bauvorhaben		Gesamtprognose 2040 mit Bauvorhaben	
	MS	AS	MS	AS	MS	AS
Qualitätsstufe (QSV) für gesamten Knotenpunkt	A	A	A	A	A	A
Ungünstigster Strom (ausschlaggebend für Gesamtbewertung)	4 (Linkseinbieger aus Heeresparkstr.)	4 (Linkseinbieger aus Heeresparkstr.)	4 (Linkseinbieger aus Heeresparkstr.)	4 (Linkseinbieger aus Heeresparkstr.)	4 (Linkseinbieger aus Heeresparkstr.)	4 (Linkseinbieger aus Heeresparkstr.)
mittlere Wartezeit [s] (Ungünstigster Strom)	7,8	8,7	8,2	9,2	8,9	9,5
Staulänge N-99 [Pkw-E] (maximale Rückstaulänge ungünstigster Strom)	1	1	1	1	1	1
Kapellenstraße von Norden mittlere Wartezeit [s]	Mischstrom (8+7) 2,5	Mischstrom (8+7) 2,5	Mischstrom (8+7) 2,8	Mischstrom (8+7) 2,5	Mischstrom (8+7) 2,6	Mischstrom (8+7) 2,5
Kapellenstraße Linksabbieger (7) mittlere Wartezeit [s]	4,0	4,2	4,1	4,3	4,3	4,4

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen (Anlagen 5 bzw. Tabelle 3) zeigen, dass die Einmündung Heeresparkstraße in die Kapellenstraße westlich der Planungen im Bestandsausbau große Leis-

tungsreserven aufweist und sowohl die allgemeinen Verkehrssteigerungen im Nullfall und auch der zusätzliche Neuverkehr des Bauvorhabens in der Gesamtprognose 2040 ausreichend leistungsfähig abgewickelt werden kann.

Die Einmündung erhält im Bestandsausbau zu den relevanten Spitzenstunden jeweils die Bestbewertung QSV „A“ nach HBS 2015. Der kritischste Strom ist dabei der Linkseinbieger aus der Heeresparkstraße, der mittlere Wartezeiten bis zu 9,5 Sekunden in Kauf nehmen muss. Die Verkehrsströme auf der bevorrechtigten Kapellenstraße werden durch die künftigen zusätzlichen Linksabbieger zum geplanten Gewerbegebiet (maximal zusätzlich ca. 24 Kfz/Stunde morgens) nur geringfügig beeinträchtigt.

Der Knotenpunkt Heeresparkstraße/ Kapellenstraße kann die prognostizierten Verkehrsbelastungen im Planfall ausreichend leistungsfähig abwickeln. Ausbaumaßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit sind im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben nicht erforderlich. Die Engstellenbeschilderung der Bahnunterführung Kapellenstraße bevorrechtigt die Fahrtrichtung in nördliche Richtung und stellt daher keine Beeinträchtigung dar.

Die detaillierten Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen sind in den Anlagen 5.1 - 5.6 dargestellt.

Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts Heeresparkstraße/ Goethestraße/ Richard-Wagner-Straße

Die unsignalisierte Einmündung Heeresparkstraße/ Goethestraße/ Richard-Wagner-Straße ist dreiarstig ohne Abbiegespuren als abknickende Vorfahrtsstraße im Zuge der Goethestraße - Richard-Wagner-Straße ausgebaut. Fahrzeuge aus der Heeresparkstraße müssen gemäß Zeichen 205 StVO die Vorfahrt gewähren.



Abbildung 8: Knotenpunkt Heeresparkstraße/ Goethestraße/ Richard-Wagner-Straße – Blick aus Heeresparkstraße (Jan. 2026)

Tabelle 4: Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Heeresparkstraße/ Goethestraße/ Richard-Wagner-Straße nach HBS 2015 (Anlagen 6.1-6.6)

Heeresparkstraße/ Goethestraße/ Richard-Wagner-Straße	Bestand 2026		Prognose Nullfall 2040 ohne Bauvorhaben		Gesamtprognose 2040 mit Bauvorhaben	
	MS	AS	MS	AS	MS	AS
Qualitätsstufe (QSV) für gesamten Knotenpunkt	A	A	A	A	A	A
Ungünstigster Strom (ausschlaggebend für Gesamtbewertung)	2 (Linkseinbieger aus Heeresparkstr.)	2 (Linkseinbieger aus Heeresparkstr.)	2 (Linkseinbieger aus Heeresparkstr.)	2 (Linkseinbieger aus Heeresparkstr.)	2 (Linkseinbieger aus Heeresparkstr.)	2 (Linkseinbieger aus Heeresparkstr.)
mittlere Wartezeit [s] (Ungünstigster Strom)	5,9	5,6	6,0	5,7	6,3	5,9
Staulänge N-99 [Pkw-E] (maximale Rückstaulänge ungünstigster Strom)	1	1	1	1	1	1
Goethestraße Linksabbieger (4) mittlere Wartezeit [s]	2,6	2,8	2,6	2,8	2,7	2,8

In der Gesamtprognose 2040 mit Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrszunahmen im Prognose Nullfall und dem Neuverkehr des Bauvorhabens erreicht der östliche Knotenpunkt der Heeresparkstraße zu beiden Spitzenstunden weiterhin die sehr gute Qualitätsstufe „A“ nach HBS 2015.

Der Knotenpunkt Heeresparkstraße/ Goethestraße/ Richard-Wagner-Straße kann die prognostizierten Verkehrsbelastungen im Planfall ausreichend leistungsfähig abwickeln. Ausbaumaßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit sind im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben nicht erforderlich.

Die detaillierten Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen sind in den Anlagen 6.1 - 6.6 dargestellt.

Auswirkungen im umliegenden Straßennetz

Insgesamt erzeugen die Planungen ein werktägliches Mehrverkehrsaufkommen von ca. 525 Kfz-Fahrten/24 Stunden, das sich im Gesamttagesverkehr in der Heeresparkstraße zu 60 – 65% nach Westen und zu 35 – 40% nach Osten verteilt.

Der Mehrverkehr der Planungen führt in den umliegenden Straßenabschnitten des Hauptverkehrs- bzw. Sammelstraßennetzes (Kapellenstraße, Münchener Straße, Goethestraße und Richard-Wagner-Straße) zu Verkehrssteigerungen zwischen etwa 0,9 und 4,5% gegenüber den Nullfallbelastungen und geht damit in den werktäglichen Schwankungen der Verkehrsbelastungen im Hauptverkehrsstraßennetz unter.

Die Heeresparkstraße, die nach RAS06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 2006) am ehesten der Kategorie Sammelstraße mit einer gewissen Erschließungsfunktion für die anliegenden Gewerbe-, Freizeit-, und Wohnbebauungen und einer Verbindungsfunktion in Ost-West-Richtung zugeordnet werden kann ist heute im Bestand 2026 mit etwa 2.730 – 3.100 Kfz-Fahrten/24 Stunden im Querschnitt belastet.

Durch die angesetzte allgemeine Verkehrssteigerung um 8% im Tagesverkehr (Nullfall) und den Mehrverkehr der Planungen steigen die Verkehrsbelastungen im meistbelasteten Abschnitt der Heeresparkstraße um ca. 330 Kfz-Fahrten/24 Stunden auf knapp 3.700 Kfz-Fahrten/24 Stunden. Diese Prognosebelastung liegt damit auch weiterhin unterhalb der gemäß RASSt06 für diesen Straßentyp zulässigen Belastung von 4.000 – 8.000 Kfz/24 Stunden (bzw. zur stärker belasteten Morgenspitzenstunde unter 400 – 800 Kfz/Stunde).

Alle betroffenen Straßen können die zusätzlichen Verkehrsbelastungen im bestehenden Querschnitt leistungsfähig aufnehmen, die Straßenklassifizierung nach RASSt06 ändert sich durch das Bauvorhaben nicht.

Im Zusammenhang mit den Planungen zum „Gewerbegebiet Heeresparkstraße Nord“ in der Kreisstadt Mühldorf a. Inn und dem dadurch indizierten Mehrverkehr im umliegenden Straßennetz sind keine Ausbaumaßnahmen in den Straßenquerschnitten erforderlich.

Hinweise zur Erschließung mit ÖPNV, Fuß- und Radverkehr

Das Planungsgebiet ist grundsätzlich gut an das ÖPNV- und das Fuß- und Radverkehrsnetz angebunden. Die nächstgelegene Bushaltestelle liegt in etwa 5 Gehminuten Entfernung, der Bahnhof Mühldorf ist in etwa 3 Minuten mit dem Fahrrad zu erreichen, zu Fuß benötigt man 12 – 15 Minuten.

Die Herstellung einer ausreichenden Anzahl an Fahrradabstellanlagen auf dem Gelände der Planungen ist sehr wünschenswert, um den MIV-Anteil der Mitarbeitenden und Besucher zu reduzieren. Auch ein Leihrad-System oder ein Betriebsrad-System wäre, aufgrund der fußläufig relativ weiten Entfernung zum Bahnhof, für die „letzte Meile“ zu begrüßen.

Das Planungsgebiet ist grundsätzlich gut für Fußgänger zu erreichen, die kürzlich erfolgte Verbreiterung des Gehsteigs in der Bahnunterführung in der Kapellenstraße verbessert die Anbindung von/nach Norden in Richtung der Wohngebiete nördlich der Nordtangente. Grundsätzlich ist die Querungssituation für den Fußgängerverkehr an einigen Stellen z.B. an der Einmündung Heeresparkstraße/ Kapellenstraße (z.B. Querung Kapellenstraße) noch nicht optimal und sollte bei Anpassungen künftig verbessert werden.

Auch dass sich eine Haltestelle für den neuen Rufbus „InnLiner“ in der Heeresparkstraße unmittelbar westlich der Planungen befindet, ist sehr positiv zu bewerten.

7 Ermittlung der Verkehrslärmwerte nach RLS-19

Die Tabelle der Anlage 8 beinhaltet die Herleitung der Prognosewerte der Tag- und Nachtwerte im Straßennetz und die für die Schallschutzuntersuchungen relevanten Kennwerte.

Für die Schallschutzbetrachtungen nach RLS-19 ist anders als bei der Betrachtung der Auswirkungen der Planungen im umliegenden Straßennetz der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) und nicht der Werktagsverkehr, wie bei der Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen der Planungen z.B. an den Knotenpunkten, relevant.

Daher werden die gezählten werktäglichen Bestandsbelastungen nach Tag- und Nachtanteilen für folgende Fahrzeugklassen ausgewertet und auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) umgerechnet:

- Kfz gesamt
- Lkw1: LKW ohne Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t und Busse
- Lkw2: LKW mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge (Zugmaschinen mit Auflieger) mit zulässiger Gesamtmasse über 3,5 t
- Motorrad

Für die Nullfallprognosen werden mit einem Zuwachs von 8 % die gleichen Ansätze wie werktags verwendet.

Die Umrechnungen des für das Bauvorhaben werktags prognostizierten Neuverkehrs in Jahresdurchschnittswerte gemäß Anlage 2.2 erfolgt nach nutzungsspezifischen Faktoren und Vergleichswerten aus vergleichbaren Vorhaben.

Für die Umrechnungen wird für die Büronutzung ein Ansatz mit fünf Arbeitstagen pro Woche (Faktor 0,714) und für das „Kleinhandwerk“ ein Faktor von 0,857, der 6 Arbeitstagen pro Woche entspricht, angesetzt. Für das „produzierendes Gewerbe“ werden die vollen 7 Tage pro Woche und daher ein Faktor von 1,0 angesetzt.

Das prognostizierte Verkehrsaufkommen der Planungen an Normalwerktagen (DTV_w) von ca. 524 Kfz-Fahrten/24 Stunden davon ca. 64 SV-Fahrten/24 Stunden wird auf 463 Kfz-Fahrten/24 Stunden davon 61 SV-Fahrten/24 Stunden im Jahresdurchschnitt (DTV) umgerechnet (vgl. Anlage 2.2).

Für den prognostizierten Schwerverkehr wird nach Erfahrungswerten aus ähnlichen Vorhaben eine Aufteilung von 70% Lkw1 und 30% Lkw2 angesetzt.

Durch die Umrechnung der Werktags- in Jahresdurchschnitts (DTV)-Werte weichen die in der Schalltafel (Anlage 8) ermittelten durchschnittlichen täglichen Kfz-Gesamttagesverkehrsbelastungen der einzelnen Straßenabschnitte von den werktäglichen Streckenbelastungen in Tabelle 2 bzw. in den Anlagen 3.1 und 4.1 ab.

Die ermittelten DTV-Werte im Bestand, Prognose Nullfall 2040 und in der Gesamtprognose 2040 können als Datenbasis für die Verkehrslärberechnungen nach RLS-19 herangezogen werden.

8 Zusammenfassung

Im Westen der Kreisstadt Mühldorf am Inn ist zwischen Bahnlinie und Heeresparkstraße ein Gewerbepark geplant, der über zwei neue Anbindungen direkt an die Heeresparkstraße angebunden werden soll. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes wird in dieser Verkehrsuntersuchung das aus den Planungen zu erwartende Kfz-Verkehrsaufkommen prognostiziert und die verkehrlichen Auswirkungen auf das angrenzende Straßennetz ermittelt und bewertet.

Als Datenbasis dienen neben den Verkehrszählungen an der Münchner Straße von 2018 aktuelle Verkehrserhebungen (videobasierte Verkehrszählungen über 24 Stunden) an den Knotenpunkten Heeresparkstraße/ Kapellenstraße und Heeresparkstraße/ Goethestraße/ Richard-Wagner-Straße.

Auf der Heeresparkstraße wurden im Querschnitt auf Höhe der Planungen zwischen etwa 2.700 und 3.100 Kfz-Fahrten/24 Stunden gezählt.

Die Planungen zum „Gewerbegebiet Heeresparkstraße Nord“ sehen auf einer Fläche von 2,5 ha 12 Hallen mit jeweils Mezzaninen vor, für die ein Nutzungsmix aus „Kleinhandwerk“, „produzierendes Gewerbe“ und Büronutzung angesetzt wird. Insgesamt wird für diese Planungen ein werktägliches Neuverkehrsaufkommen von ca. 525 Kfz-Fahrten/24 Stunden davon 64 SV-Fahrten/24 Stunden prognostiziert.

In der Gesamtprognose 2040, in der neben 8% allgemeiner Verkehrssteigerungen im Tagesverkehr und 5% zu den verkehrlichen Spitzenstunden auch der Neuverkehr der Planungen berücksichtigt wird, steigt die Verkehrsbelastung auf der Heeresparkstraße um etwa 6 – 10% auf maximal 3680 Kfz-Fahrten/24 Stunden im Abschnitt östlich der Einmündung in die Kapellenstraße.

Die betroffenen Straßenabschnitte können den Mehrverkehr der Planungen leistungsfähig aufnehmen, die Straßenfunktion nach RAST06 ändert sich dabei nicht und planungsbedingte Ausbaumaßnahmen im Straßenquerschnitt sind nicht notwendig.

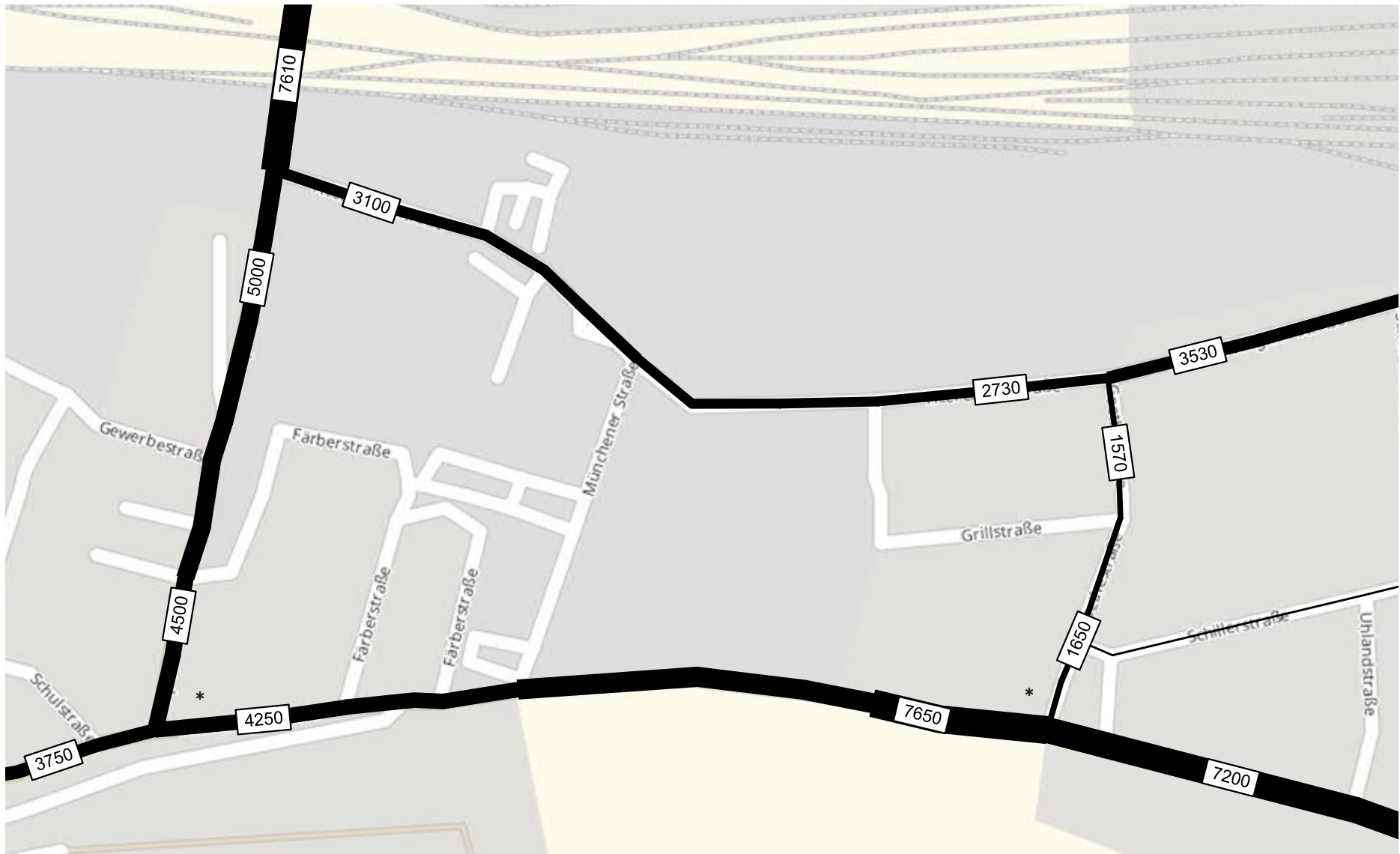
Sowohl die westliche Einmündung Heeresparkstraße/ Kapellenstraße als auch der östliche Knotenpunkt Heeresparkstraße/ Goethestraße/ Richard-Wagner-Straße erhalten nach den Leistungsfähigkeitsberechnungen gemäß HBS 2015 unter Berücksichtigung des Bestandsausbaus und der bestehenden Verkehrsregelungen in der Gesamtprognose 2040 weiterhin die Bestbewertung Qualitätsstufe QSV „A“.

Daher sind keine Ausbaumaßnahmen zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit an den betrachteten Knotenpunkten im Zusammenhang mit den Planungen notwendig.

Das Planvorhaben des Bebauungsplans „Gewerbegebiet Heeresparkstraße Nord“ wird insgesamt als verkehrsverträglich eingestuft.

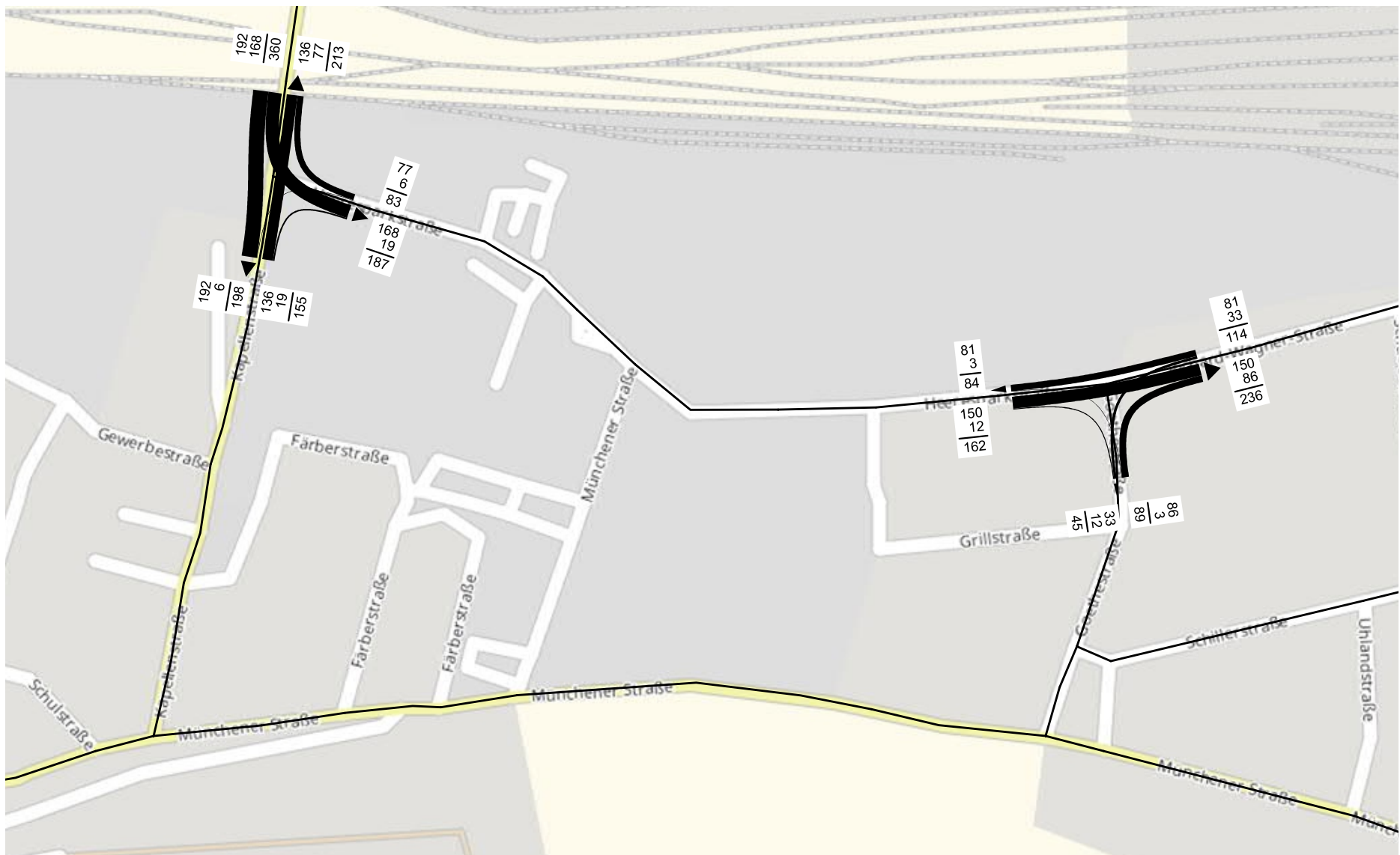
PSLV, München, den 20.02.2026

ANLAGEN



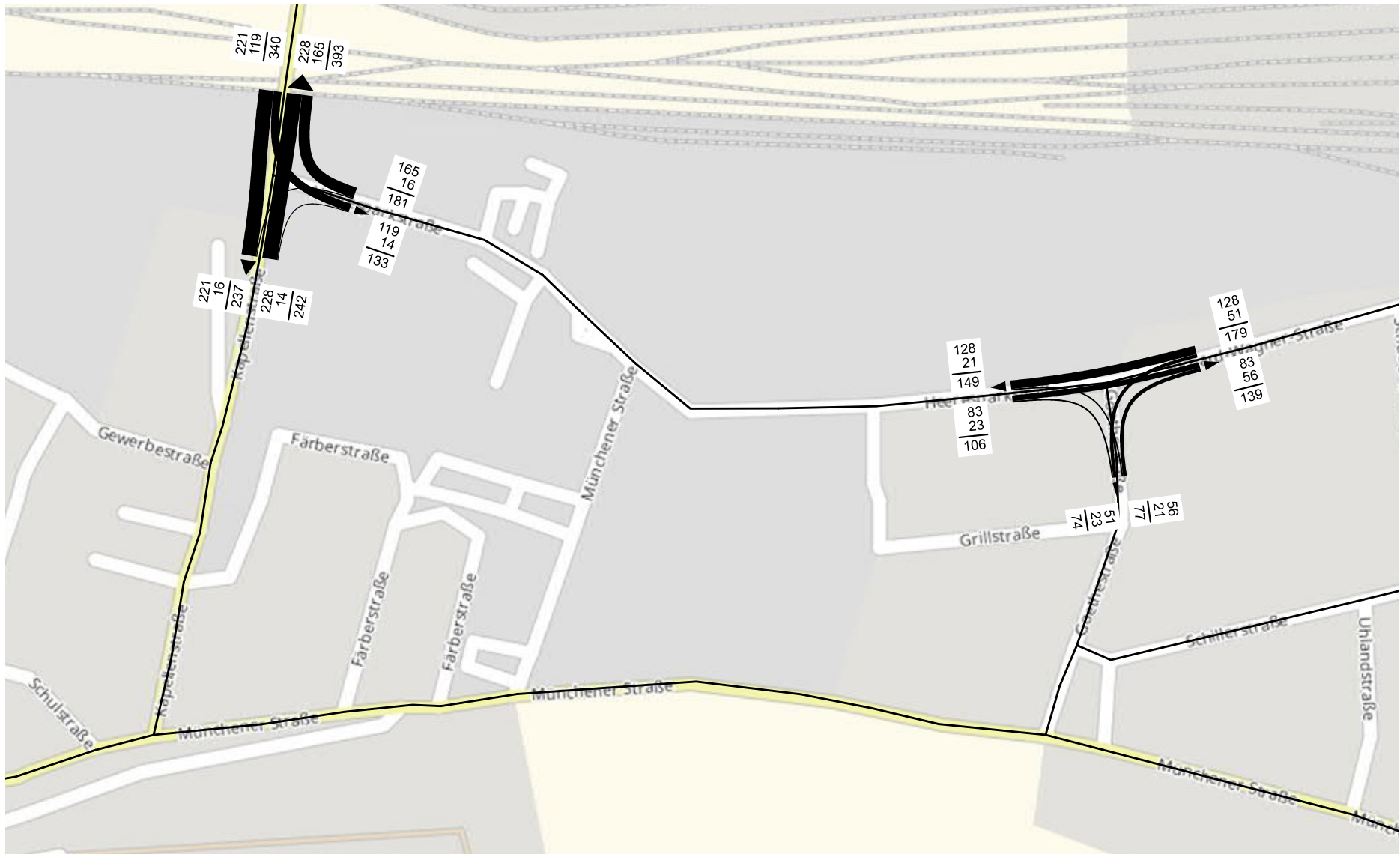
Datengrundlage:
Verkehrszählungen vom 20.01.2026 der Fa. Schuh & Co. GmbH
*Verkehrszählungen vom 12.07.2018 (PSLV im Zuge Verkehrsentwicklungskonzept)

Anlage 1.1
Bestand
Tagesverkehr
Streckenbelastungen Kfz/24 h



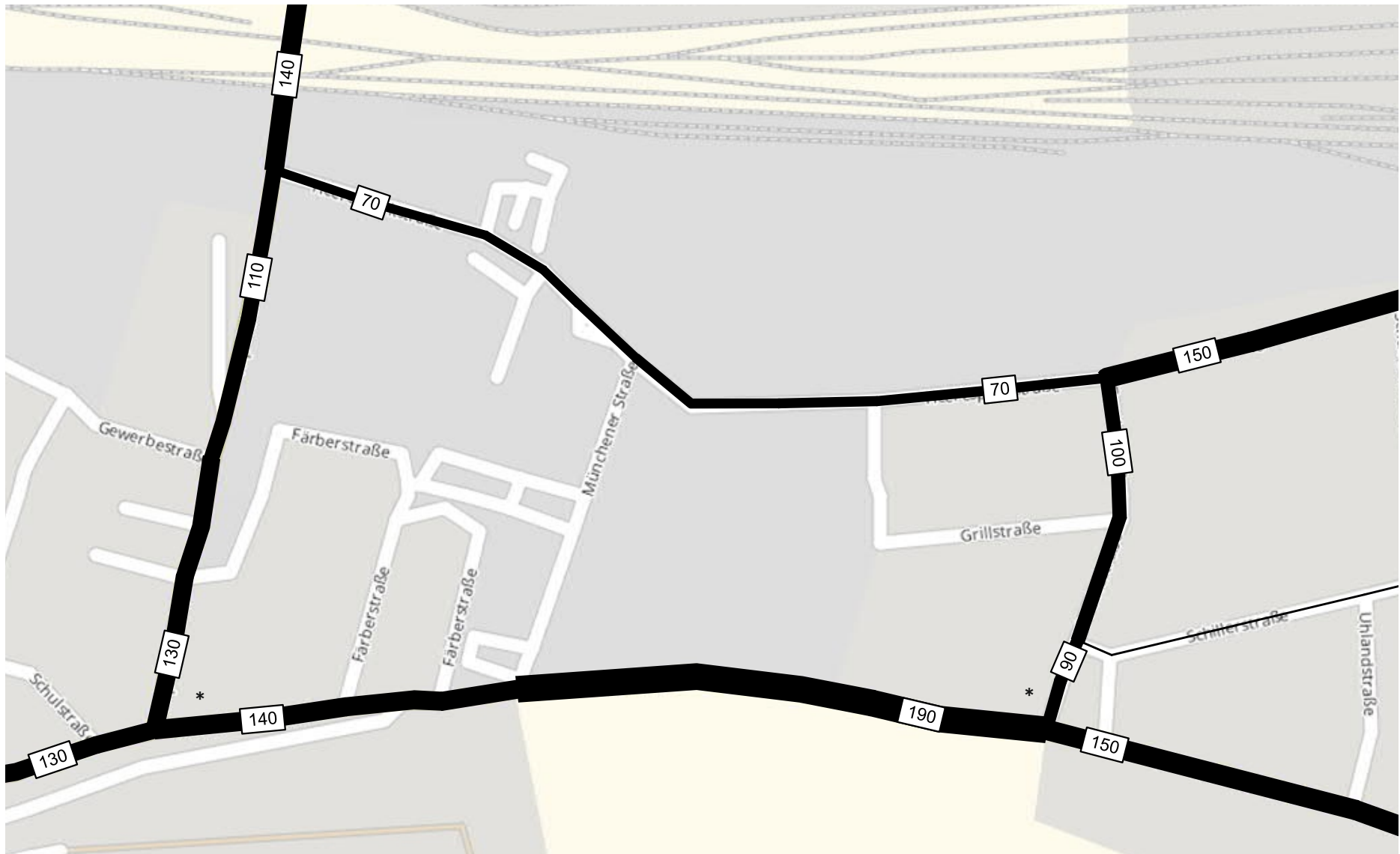
Datengrundlage:
Verkehrszählungen vom 20.01.2026 der Fa. Schuh & Co. GmbH

Anlage 1.2
Bestand
Morgenspitzenstunde
Knotenstrombelastungen Kfz/h



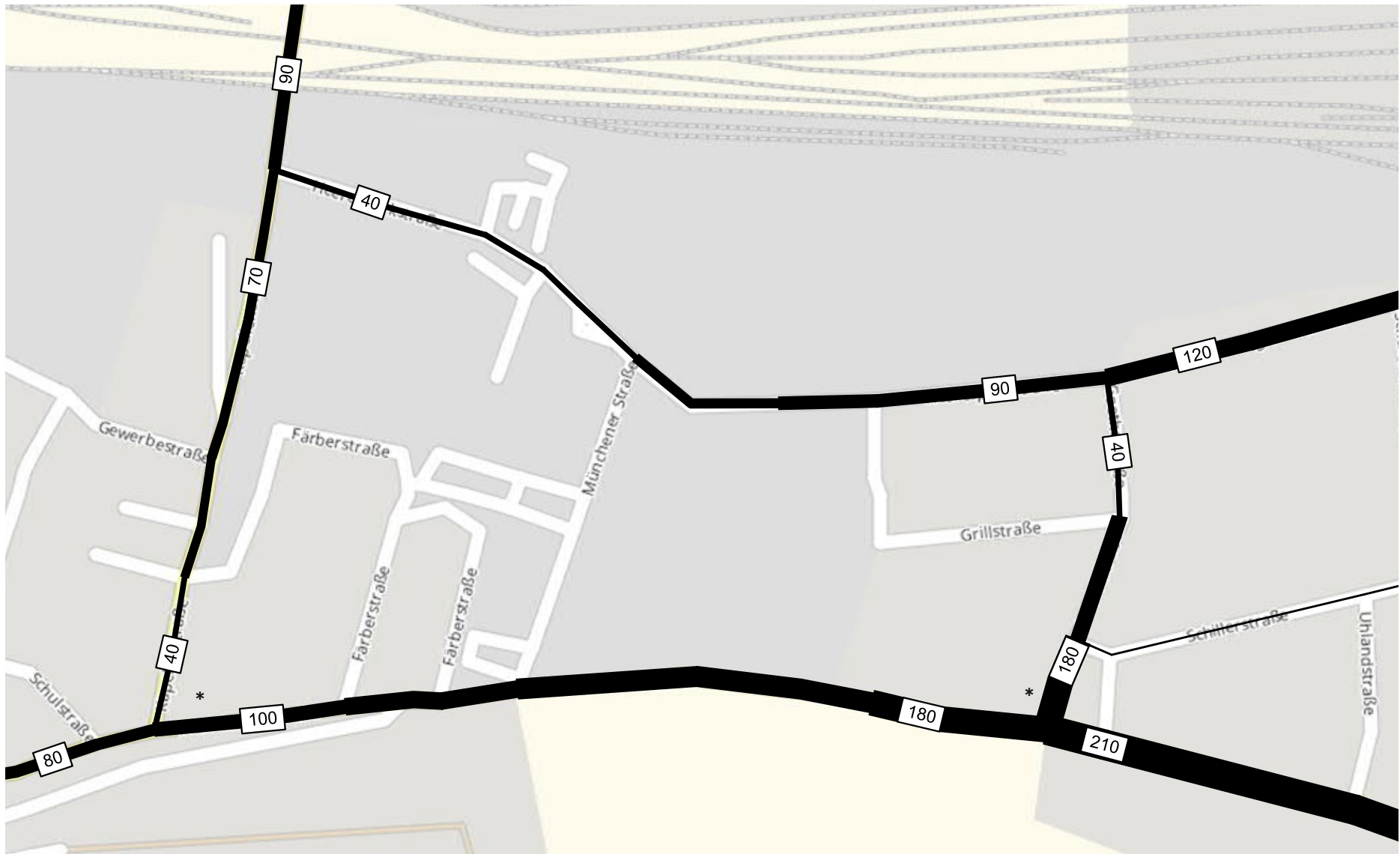
Datengrundlage:
Verkehrszählungen vom 20.01.2026 der Fa. Schuh & Co. GmbH

Anlage 1.3
Bestand
Abendspitzenstunde
Knotenstrombelastungen Kfz/h



Datengrundlage:
Verkehrszählungen vom 20.01.2026 der Fa. Schuh & Co. GmbH
*Verkehrszählungen vom 12.07.2018 (PSLV im Zuge Verkehrsentwicklungskonzept)

Anlage 1.4
Bestand - Schwerverkehr
Tagesverkehr
Streckenbelastungen SV/24 h



Datengrundlage:
Verkehrszählungen vom 20.01.2026 der Fa. Schuh & Co. GmbH
*Verkehrszählungen vom 12.07.2018 (PSLV im Zuge Verkehrsentwicklungskonzept)

Anlage 1.5
Bestand - Radverkehr
Tagesverkehr
Streckenbelastungen Rad/24 h

Verkehrserzeugung Bauvorhaben "Gewerbegebiet Heeresparkstraße Nord"

Normalwerktag

Zusammenfassung Saldo Verkehrsaufkommen Tagesverkehr mit Nachtanteilen & Spitzenstunden

	Anzahl			Verkehrsaufkommen Tagesverkehr Kfz-Fahrten/24h (Summe beider Richtungen)				Nachtverkehr Anteil 22 - 6 Uhr	davon Lkw Anteil 22 - 6 Uhr
	Beschäftigte	Besucher/ Kunden / Lieferwagen	Schwerverkehr (Lkw > 3,5t)	Beschäftigte	Besucher/ Kunden / Lieferwagen	Schwerverkehr (Lkw > 3,5t)	Summe Kfz-Fahrten	Summe Kfz-Fahrten/8h	Summe SV-Fahrten/8h
Büronutzung - Mezzanine	73	15	1	70	22	2	94	0	0
Hallen A Gesamt - produzierendes Gewerbe	71	36	21	88	60	42	190	14	4
Hallen B Gesamt - Kleinhandwerk	77	40	10	154	66	20	240	17	1
Summe Mehrverkehr				312	148	64	524	31	5

	Morgenspitzenstunde				Abendspitzenstunde			
	Zielverkehr Kfz-Fahrten/h	Quellverkehr Kfz-Fahrten/h	Summe Kfz-Fahrten/h	davon Schwerverkehr SV-Fahrten/h	Zielverkehr Kfz-Fahrten/h	Quellverkehr Kfz-Fahrten/h	Summe Kfz-Fahrten/h	davon Schwerverkehr SV-Fahrten/h
Büronutzung - Mezzanine	11	1	12	0	2	7	9	0
Hallen A Gesamt - produzierendes Gewerbe	17	6	23	6	7	14	21	4
Hallen B Gesamt - Kleinhandwerk	23	6	29	2	8	19	27	2
Summe Mehrverkehr	51	13	64	8	17	40	57	6

Zusammenfassung Prognosen Verkehrserzeugung der Planungen im Gesamttages- und Nachtverkehr mit Umrechnungen in DTV für Schallberechnungen nach RLS-19

Nutzungen	Normalwerktag				Umrechnungs- faktor Di/Mi/Do ➔ DTV	Durchschnittstag (DTV)			
	Gesamttagesverkehr 0 - 24 Uhr		Anteil Nachtverkehr 22 - 6 Uhr			Gesamttagesverkehr 0 - 24 Uhr		Anteil Nachtverkehr 22 - 6 Uhr	
	Schwerverkehrs-anteil (Lkw >3,5t)	Summe Kfz-Fahrten	Schwerverkehrs-anteil (Lkw >3,5t)	Summe Kfz-Fahrten		Schwerverkehrs-anteil (Lkw >3,5t)	Summe Kfz-Fahrten	Schwerverkehrs-anteil (Lkw >3,5t)	Summe Kfz-Fahrten
	Kfz/24 h	Kfz/24 h	Kfz/8 h	Kfz/8 h		Kfz/24 h	Kfz/24 h	Kfz/8 h	Kfz/8 h
Büronutzung - Mezzanine	2	94	0	0	0,714	1	67	0	0
Hallen A Gesamt - produzierendes Gewerbe	42	190	4	14	1,000	42	190	4	14
Hallen B Gesamt - Kleinhandwerk	20	240	1	17	0,857	18	206	1	15
Summe Verkehrserzeugung	64	524	5	31		61	463	5	29

Verkehrserzeugung der Planungen werktags

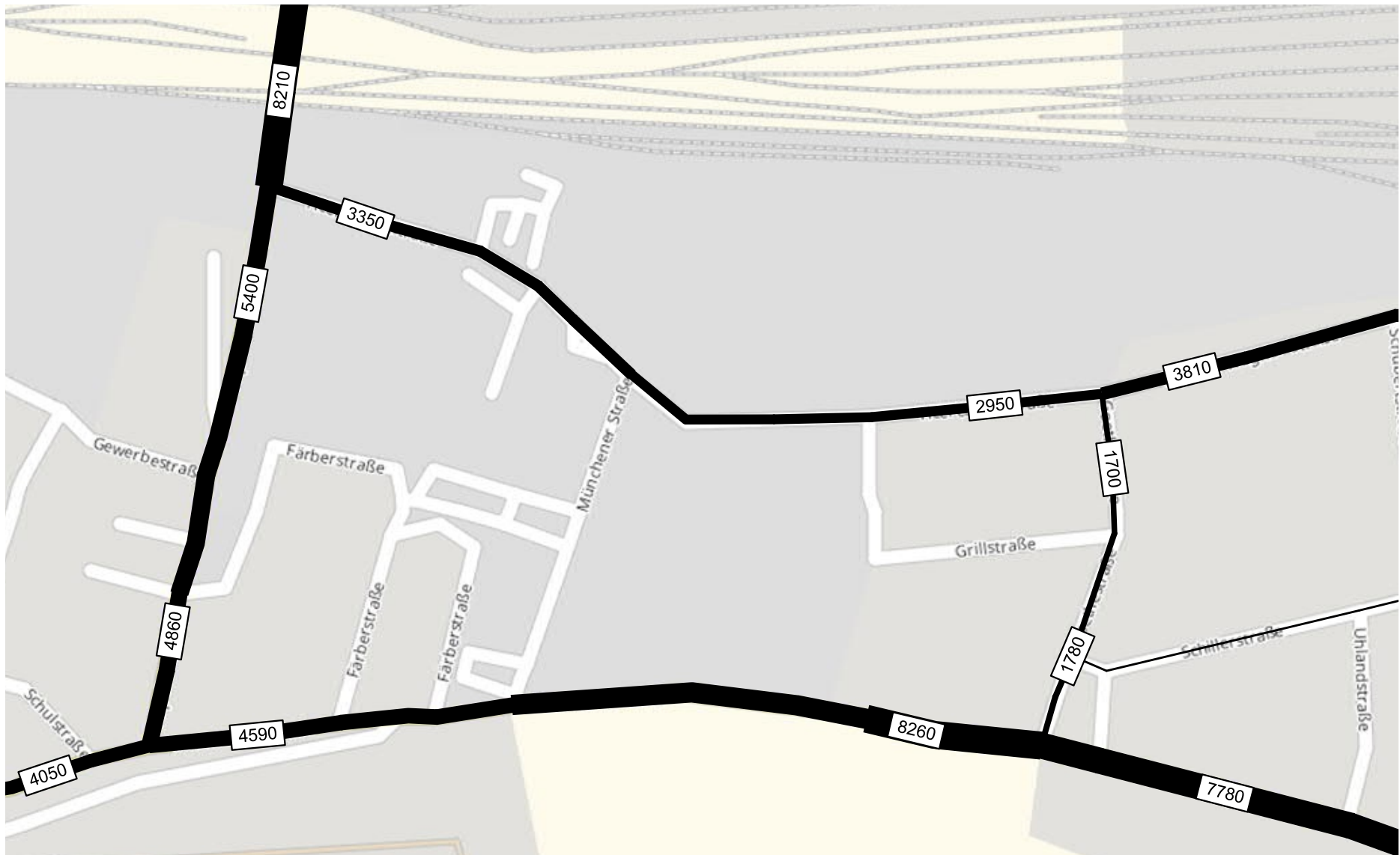
Ansätze			Kfz/Richtung		Kfz-F./beide Richt.		
			Kfz/Tag	Kfz/Std Zielv.	Kfz/Std Quellv.	Kfz/Tag	Kfz/Std
Büronutzung - Mezzanine							
BGF (in m²)	2.556						
Verkehrsaufkommen Beschäftigte			35			70	
Morgenspitze (Ziel-/Quellverkehr)	28%	3%		10	1		11
Abendspitze (Ziel-/Quellverkehr)	3%	17%		1	6		7
Nachtanteil (Ziel-/Quellverkehr)	0%	0%		0	0		0
Anzahl der Arbeitsplätze		73					
BGF in m² pro Beschäftigtem		35					
Anwesenheit der Beschäftigten	58	80%					
Anzahl der Wege pro Beschäftigtem (inkl. Mittagspause)		2,2					
MIV-Anteil		60%					
Pkw-Besetzungsgrad		1,1					
Verkehrsaufkommen Kunden/ Vertreter			11			22	
Morgenspitze (Ziel-/Quellverkehr)	5%	3%		1	0		1
Abendspitze (Ziel-/Quellverkehr)	5%	7%		1	1		2
Nachtanteil (Ziel-/Quellverkehr)	0%	0%		0	0		0
Anzahl der Kunden/ Besucher werktags		15					
Kunden/Besucher pro anwesenden Beschäftigtem		0,25					
MIV-Anteil der Kunden im Ziel-/Quellverkehr		85%					
Pkw-Besetzungsgrad		1,1					
Güterverkehr, Lkw pro Tag			1			2	
Morgenspitze (Ziel-/Quellverkehr)	8%	5%		0	0		0
Abendspitze (Ziel-/Quellverkehr)	5%	7%		0	0		0
Nachtanteil (Ziel-/Quellverkehr)	0%	0%		0	0		0
Güterverkehr SV-Fahrten pro 100 Arbeitsplätze und Tag		0,02					
Lkw/ Tag		1					
davon Lkw 1	70%	1					
Lkw 2	30%	0					
Summe Verkehrsaufkommen Büronutzung - Mezzanine			Kfz-Fahrten/24 h	47		94	
davon Schwerverkehr			Kfz-Fahrten/24 h	1		2	
davon Lkw 1			Kfz-Fahrten/24 h	1		2	
Lkw 2			Kfz-Fahrten/24 h	0		0	
Morgenspitze (Ziel-/Quellverkehr)		Kfz/h		11	1		12
Abendspitze (Ziel-/Quellverkehr)		Kfz/h		2	7		9
Tag-/Nachtverkehrsanteile							
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen							
Anteil Tagesstunden (6-22 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	100,0%	100,0%		47	47	94	Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22-6 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	0,0%	0,0%		0	0	0	Kfz-F./8Std.
davon Lkw1				0	0	0	Kfz-F./8Std.
Lkw2				0	0	0	Kfz-F./8Std.

Verkehrserzeugung der Planungen werktags

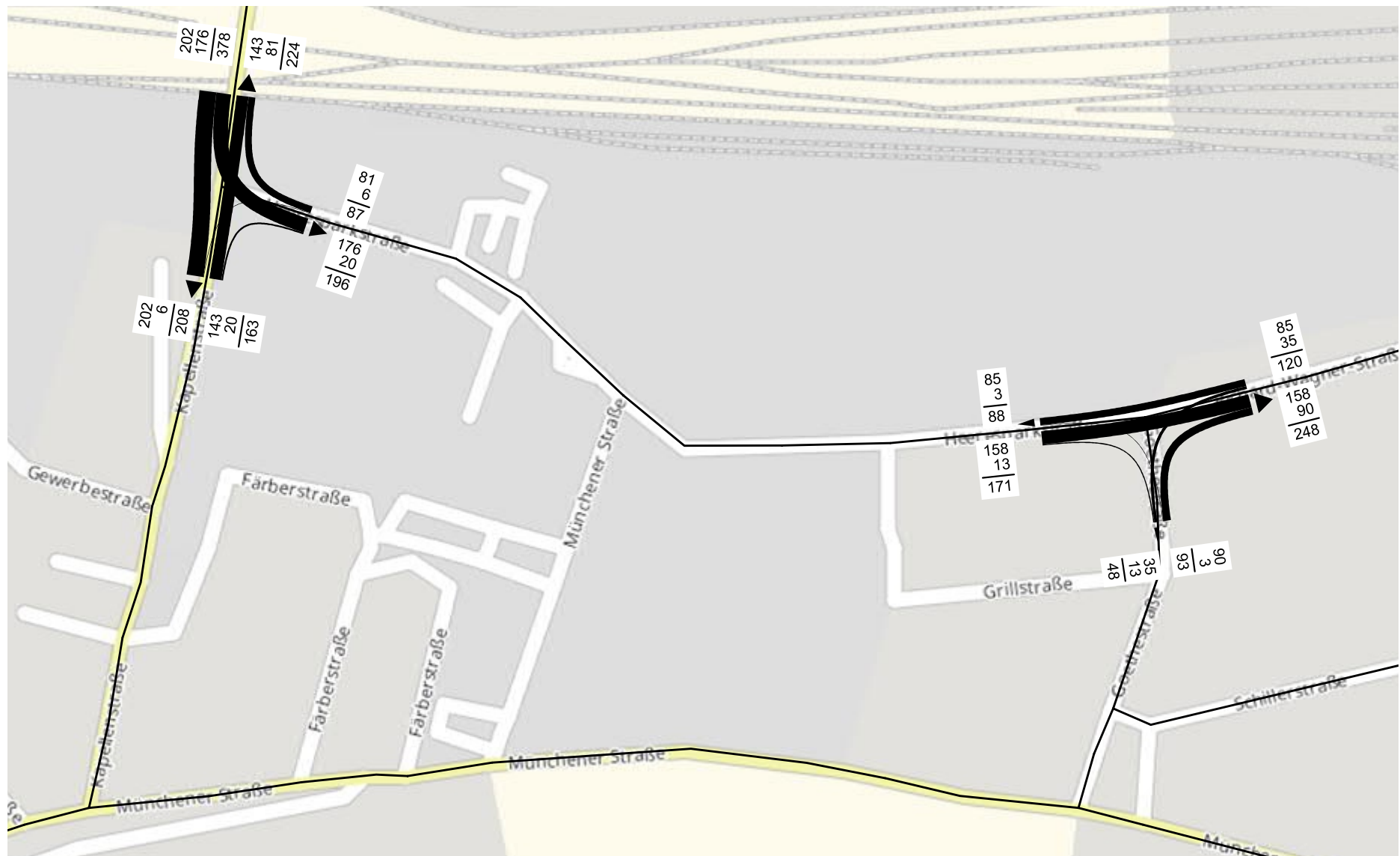
Ansätze			Kfz/Richtung		Kfz-F./beide Richt.		
			Kfz/Tag	Kfz/Std Zielv.	Kfz/Std Quellv.	Kfz/Tag	Kfz/Std
Hallen A Gesamt - produzierendes Gewerbe							
BGF (in m²)	5.646						
Verkehrsaufkommen Beschäftigte			44			88	
Morgenspitze (Ziel-/Quellverkehr)	25%	3%		11	1		12
Abendspitze (Ziel-/Quellverkehr)	2%	18%		1	8		9
Nachtanteil (Ziel-/Quellverkehr)	20%	1%		9	1		10
Anzahl der Arbeitsplätze		71					
BGF in m² pro Beschäftigtem		80					
Anwesenheit der Beschäftigten	60	85%					
Anzahl der Wege pro Beschäftigtem (inkl. Mittagspause)		2,5					
MIV-Anteil		70%					
Pkw-Besetzungsgrad		1,2					
Verkehrsaufkommen Kunden/ Vertreter			30			60	
Morgenspitze (Ziel-/Quellverkehr)	8%	8%		3	2		5
Abendspitze (Ziel-/Quellverkehr)	14%	13%		4	4		8
Nachtanteil (Ziel-/Quellverkehr)	0%	0%		0	0		0
Anzahl der Kunden/ Besucher werktags		36					
Kunden/Besucher pro anwesenden Beschäftigtem		0,6					
MIV-Anteil der Kunden im Ziel-/Quellverkehr		85%					
Pkw-Besetzungsgrad		1,0					
Güterverkehr, Lkw pro Tag			21			42	
Morgenspitze (Ziel-/Quellverkehr)	12%	12%		3	3		6
Abendspitze (Ziel-/Quellverkehr)	8%	8%		2	2		4
Nachtanteil (Ziel-/Quellverkehr)	10%	5%		2	2		4
Güterverkehr SV-Fahrten pro 100 Arbeitsplätze und Tag		0,6					
Lkw/ Tag		21					
davon Lkw 1	70%	15					
Lkw 2	30%	6					
Summe Verkehrsaufkommen Hallen A Gesamt - produzierendes Gewerbe			Kfz-Fahrten/24 h	95		190	
davon Schwerverkehr			Kfz-Fahrten/24 h	21		42	
davon Lkw 1			Kfz-Fahrten/24 h	15		30	
Lkw 2			Kfz-Fahrten/24 h	6		12	
Morgenspitze (Ziel-/Quellverkehr)		Kfz/h		17	6		23
Abendspitze (Ziel-/Quellverkehr)		Kfz/h		7	14		21
Tag-/Nachtverkehrsanteile							
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen							
Anteil Tagesstunden (6-22 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	88,4%	96,8%		84	92	176	Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22-6 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	11,6%	3,2%		11	3	14	Kfz-F./8Std.
davon	Lkw1			2	2	4	Kfz-F./8Std.
	Lkw2			0	0	0	Kfz-F./8Std.

Verkehrserzeugung der Planungen werktags

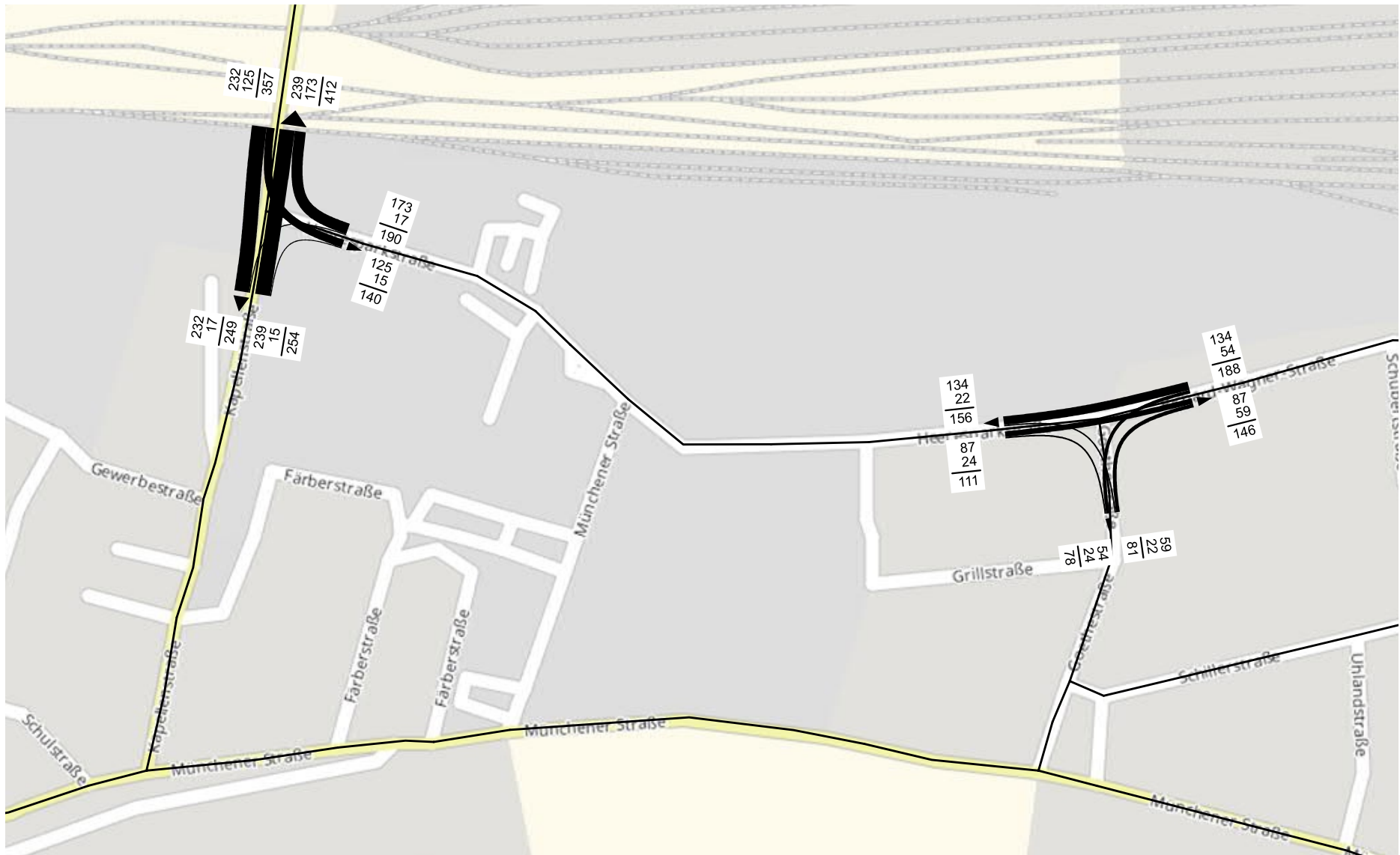
Ansätze			Kfz/Richtung		Kfz-F./beide Richt.		
			Kfz/Tag	Kfz/Std Zielv.	Kfz/Std Quellv.	Kfz/Tag	Kfz/Std
Hallen B Gesamt - Kleinhandwerk							
BGF (in m²)	6.197						
Verkehrsaufkommen Beschäftigte			77			154	
Morgenspitze (Ziel-/Quellverkehr)	25%	3%		19	2		21
Abendspitze (Ziel-/Quellverkehr)	2%	18%		2	14		16
Nachtanteil (Ziel-/Quellverkehr)	20%	1%		15	1		16
Anzahl der Arbeitsplätze		77					
BGF in m² pro Beschäftigtem		80					
Anwesenheit der Beschäftigten	66	85%					
Anzahl der Wege pro Beschäftigtem (inkl. Mittagspause)		4					
MIV-Anteil		70%					
Pkw-Besetzungsgrad		1,2					
Verkehrsaufkommen Kunden/ Vertreter			33			66	
Morgenspitze (Ziel-/Quellverkehr)	8%	8%		3	3		6
Abendspitze (Ziel-/Quellverkehr)	14%	13%		5	4		9
Nachtanteil (Ziel-/Quellverkehr)	0%	0%		0	0		0
Anzahl der Kunden/ Besucher werktags		40					
Kunden/Besucher pro anwesenden Beschäftigtem		0,6					
MIV-Anteil der Kunden im Ziel-/Quellverkehr		85%					
Pkw-Besetzungsgrad		1,0					
Güterverkehr, Lkw pro Tag			10			20	
Morgenspitze (Ziel-/Quellverkehr)	12%	12%		1	1		2
Abendspitze (Ziel-/Quellverkehr)	8%	8%		1	1		2
Nachtanteil (Ziel-/Quellverkehr)	10%	5%		1	0		1
Güterverkehr SV-Fahrten pro 100 Arbeitsplätze und Tag		0,25					
Lkw/ Tag		10					
davon Lkw 1	70%	7					
Lkw 2	30%	3					
Summe Verkehrsaufkommen Hallen B Gesamt - Kleinhandwerk			Kfz-Fahrten/24 h	120		240	
davon Schwerverkehr			Kfz-Fahrten/24 h	10		20	
davon Lkw 1			Kfz-Fahrten/24 h	7		14	
Lkw 2			Kfz-Fahrten/24 h	3		6	
Morgenspitze (Ziel-/Quellverkehr)		Kfz/h		23	6		29
Abendspitze (Ziel-/Quellverkehr)		Kfz/h		8	19		27
Tag-/Nachtverkehrsanteile							
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen							
Anteil Tagesstunden (6-22 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	86,7%	99,2%		104	119	223	Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22-6 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	13,3%	0,8%		16	1	17	Kfz-F./8Std.
davon	Lkw1			1	0	1	Kfz-F./8Std.
	Lkw2			0	0	0	Kfz-F./8Std.



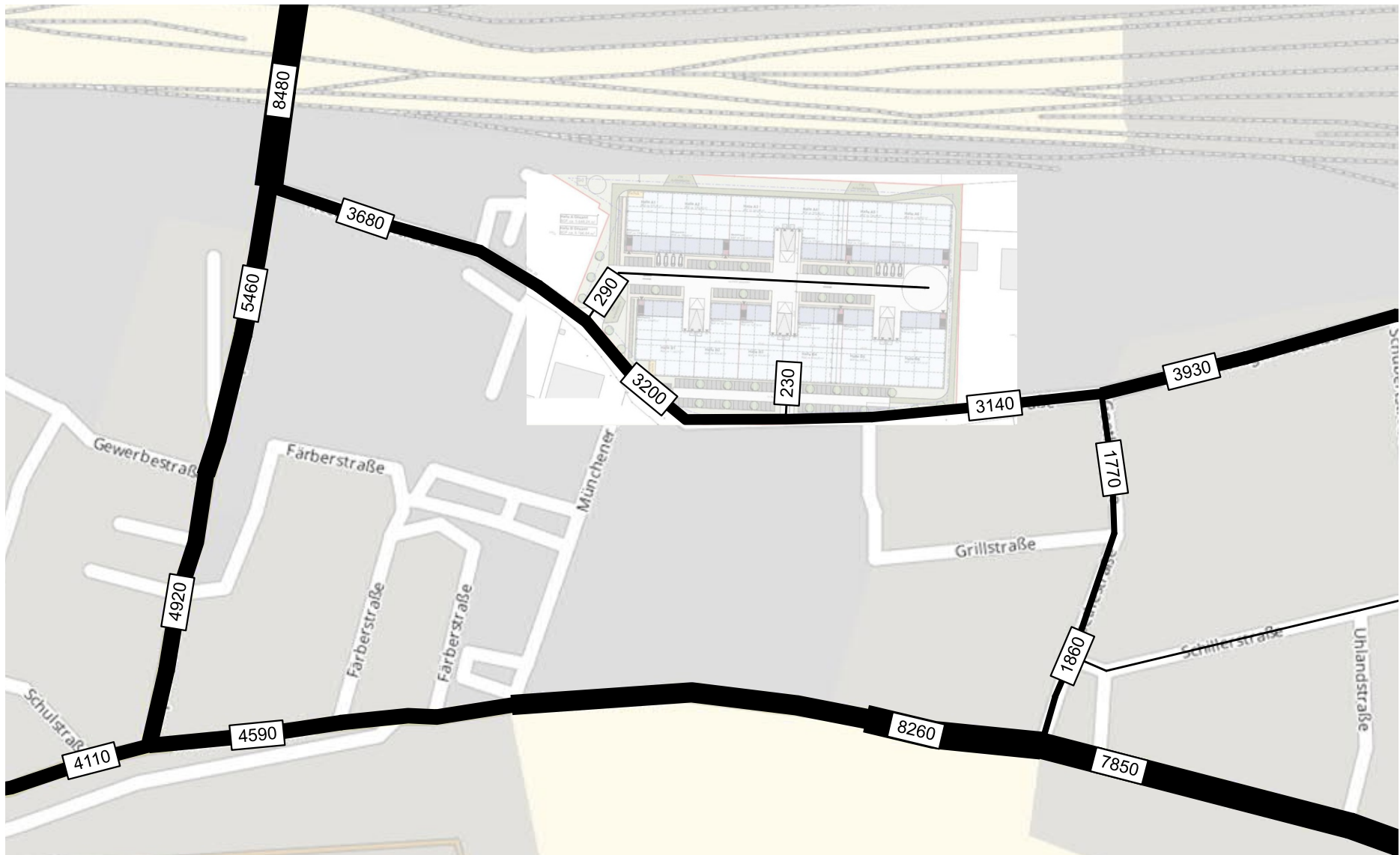
Anlage 3.1
Prognose Nullfall 2040
Tagesverkehr
Streckenbelastungen Kfz/24 h



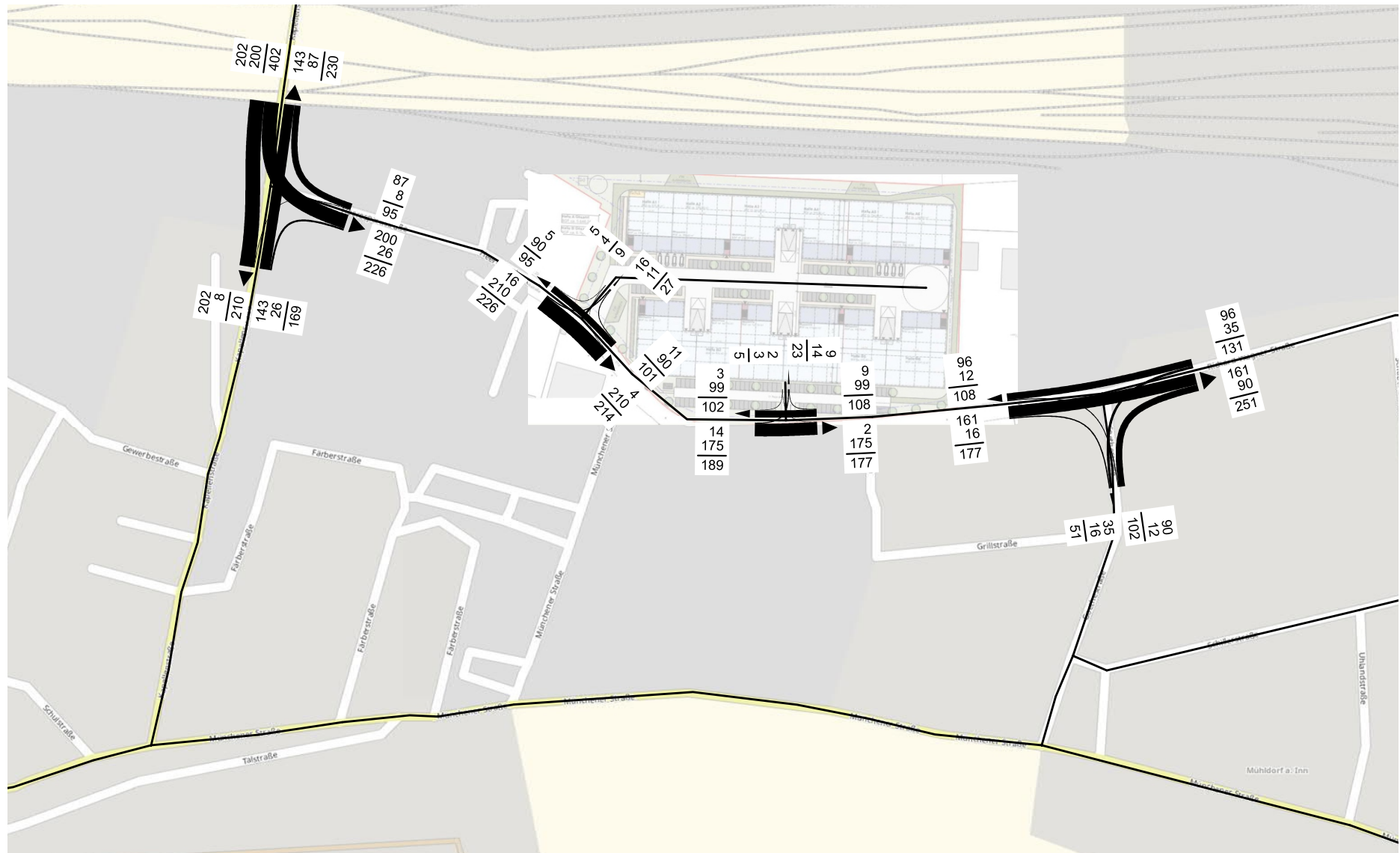
Anlage 3.2
Prognose Nullfall 2040
Morgenspitzenstunde
Knotenstrombelastungen Kfz/h



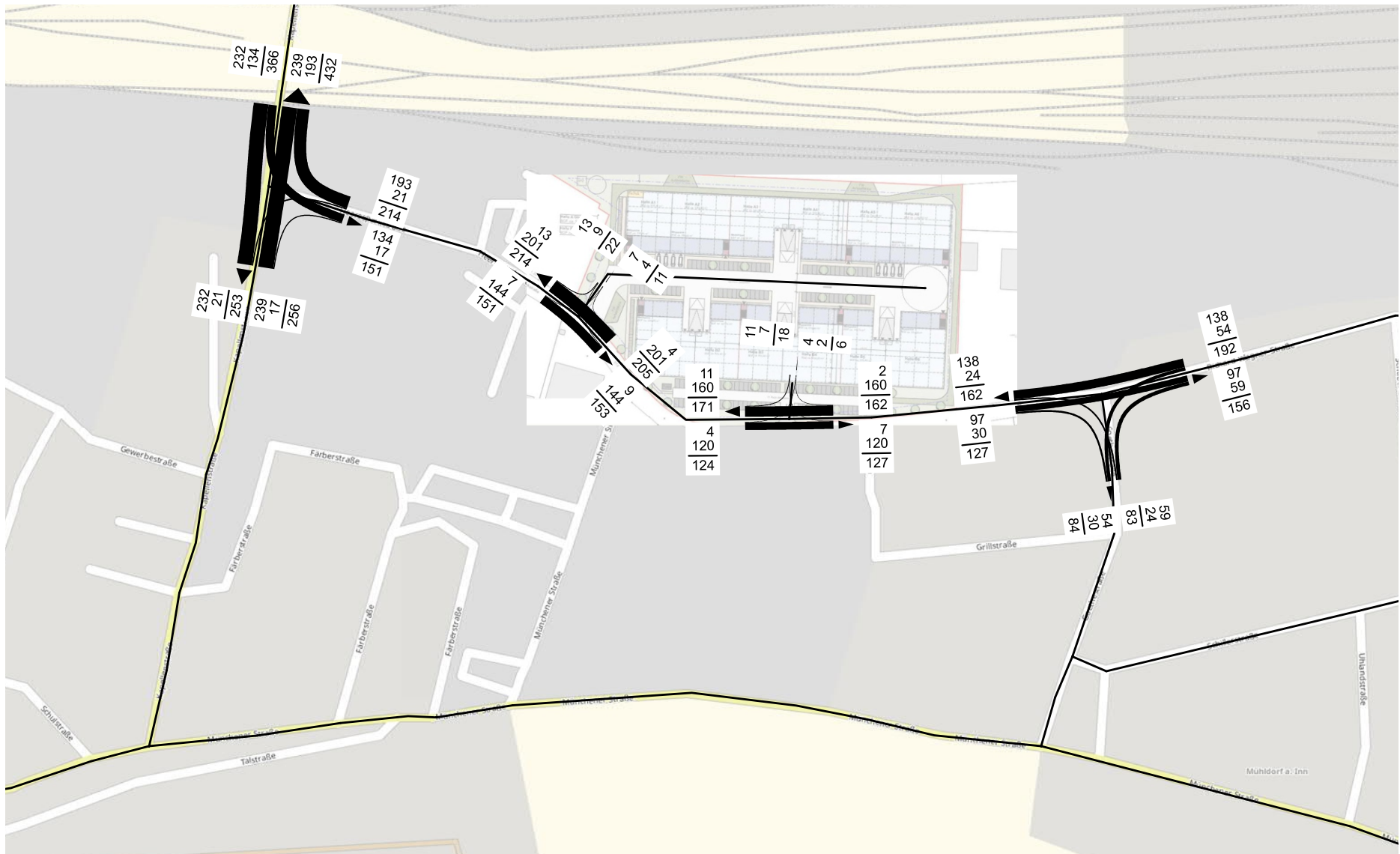
Anlage 3.3
Prognose Nullfall 2040
Abendspitzenstunde
Knotenstrombelastungen Kfz/h



Anlage 4.1
Gesamtprognose 2040
Tagesverkehr
Streckenbelastungen Kfz/24 h



Anlage 4.2
Gesamtprognose 2040
Morgenspitzenstunde
Knotenstrombelastungen Kfz/h



Anlage 4.3
Gesamtprognose 2040
Abendspitzenstunde
Knotenstrombelastungen Kfz/h

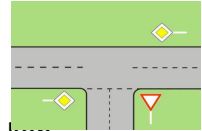
HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2872 - VU zum BV Gewerbegebiet Heeresparkstraße Nord , Mühldorf

Knotenpunkt : Heeresparkstraße/ Kapellenstraße

Stunde : Morgenspitze, Bestand 2026

Datei : 2872_MÜHL DORF_HEERESPARKSTRASSE_KAPELLENSTRASSE_BESTAND_MS.kop



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		142				1800					A
3		21				1600					A
4		6	6,5	3,2	506	465		7,8	1	1	A
6		78	5,9	3,0	146	1004		3,9	1	1	A
Misch-N											
8		194				1800					A
7		170	5,5	2,8	155	1078		4,0	1	1	A
Misch-H		364				1800	7 + 8	2,5	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kapellenstraße Süd
Kapellenstraße Nord
Nebenstrasse : Heeresparkstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

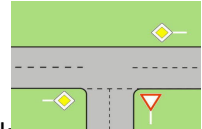
HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2872 - VU zum BV Gewerbegebiet Heeresparkstraße Nord , Mühldorf

Knotenpunkt : Heeresparkstraße/ Kapellenstraße

Stunde : Abendspitze, Bestand 2026

Datei : 2872_MÜHL DORF _HEERESPARKSTRASSE_KAPELLENSTRASSE_BESTAND_AS.kop



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		229				1800					A
3		15				1600					A
4		17	6,5	3,2	575	442		8,7	1	1	A
6		167	5,9	3,0	235	900		5,0	1	2	A
Misch-N		183				970	4 + 6	4,6	1	2	A
8		223				1800					A
7		120	5,5	2,8	242	976		4,2	1	1	A
Misch-H		343				1800	7 + 8	2,5	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kapellenstraße Süd
Kapellenstraße Nord
Nebenstrasse : Heeresparkstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

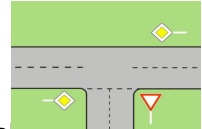
HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2872 - VU zum BV Gewerbegebiet Heeresparkstraße Nord , Mühldorf

Knotenpunkt : Heeresparkstraße/ Kapellenstraße

Stunde : Morgenspitze, Prognose Nullfall 2040

Datei : 2872_MÜHL DORF _HEERESPARKSTRASSE_KAPELLENSTRASSE_Nullfall_MS.kop



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		148				1800					A
3		22				1600					A
4		6	6,5	3,2	529	445		8,2	1	1	A
6		82	5,9	3,0	152	997		4,0	1	1	A
Misch-N											
8		203				1800					A
7		178	5,5	2,8	162	1069		4,1	1	1	A
Misch-H		381				1800	7 + 8	2,6	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kapellenstraße Süd
Kapellenstraße Nord
Nebenstrasse : Heeresparkstraße

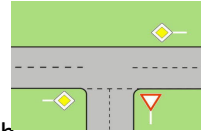
HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2872 - VU zum BV Gewerbegebiet Heeresparkstraße Nord , Mühldorf
 Knotenpunkt : Heeresparkstraße/ Kapellenstraße
 Stunde : Abendspitze, Prognose Nullfall 2040
 Datei : 2872_MÜHL DORF _HEERESPARKSTRASSE_KAPELLENSTRASSE_Nullfall_AS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		240				1800					A
3		16				1600					A
4		18	6,5	3,2	604	420		9,2	1	1	A
6		175	5,9	3,0	247	888		5,1	1	2	A
Misch-N		192				956	4 + 6	4,8	1	2	A
8		234				1800					A
7		126	5,5	2,8	254	963		4,3	1	1	A
Misch-H		360				1800	7 + 8	2,5	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kapellenstraße Süd
 Kapellenstraße Nord
 Nebenstrasse : Heeresparkstraße

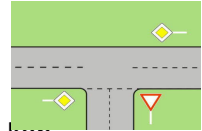
HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2872 - VU zum BV Gewerbegebiet Heeresparkstraße Nord , Mühldorf
 Knotenpunkt : Heeresparkstraße/ Kapellenstraße
 Stunde : Morgenspitze, Gesamtprognose 2040
 Datei : 2872_MÜHL DORF_HEERESPARKSTRASSE_KAPELLENSTRASSE_Prognose_MS.kop



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		148				1800					A
3		28				1600					A
4		8	6,5	3,2	556	414		8,9	1	1	A
6		88	5,9	3,0	155	993		4,0	1	1	A
Misch-N											
8		203				1800					A
7		204	5,5	2,8	168	1062		4,3	1	2	A
Misch-H		407				1800	7 + 8	2,6	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kapellenstraße Süd
 Kapellenstraße Nord
 Nebenstrasse : Heeresparkstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

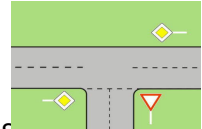
HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2872 - VU zum BV Gewerbegebiet Heeresparkstraße Nord , Mühldorf

Knotenpunkt : Heeresparkstraße/ Kapellenstraße

Stunde : Abendspitze, Gesamtprognose 2040

Datei : 2872_MÜHL DORF _HEERESPARKSTRASSE _KAPELLENSTRASSE _PROGNOSE _AS.kop



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		240				1800					A
3		18				1600					A
4		22	6,5	3,2	614	409		9,5	1	1	A
6		196	5,9	3,0	248	887		5,3	1	2	A
Misch-N		217				958	4 + 6	4,9	1	2	A
8		234				1800					A
7		136	5,5	2,8	256	961		4,4	1	1	A
Misch-H		370				1800	7 + 8	2,5	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kapellenstraße Süd
Kapellenstraße Nord
Nebenstrasse : Heeresparkstraße

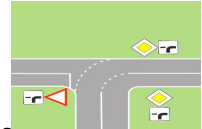
HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

Abknickende Vorfahrt

Projekt : 2872 - VU zum BV Gewerbegebiet Heeresparkstraße Nord , Mühldorf
 Knotenpunkt : Heeresparkstraße/ Goethestraße
 Stunde : Morgenspitze, Bestand 2026
 Datei : 2872_MÜHL DORF_HEERESPARKSTRASSE_GOETHESTRAßE_BESTAND_MS.koo



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1											
2	→	154	6,6	3,8	163	764	772	5,9	1	1	A
3	→	13	6,5	3,7	74	885					
4	↖	3	5,5	2,6	114	1212	1431	2,6	0	0	A
5											
6	→	91	Haupt-	Strom							
9											
8	←	82	Haupt-	Strom							
7	←	35	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

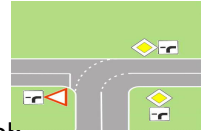
Heeresparkstraße		Richard-Wagner-Straße
	Goethestraße Süd	

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

Abknickende Vorfahrt

Projekt : 2872 - VU zum BV Gewerbegebiet Heeresparkstraße Nord , Mühldorf
 Knotenpunkt : Heeresparkstraße/ Goethestraße
 Stunde : Abendspitze, Bestand 2026
 Datei : 2872_MÜHL DORF_HEERESPARKSTRASSE_GOETHESTRAßE_BESTAND_AS.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1											
2		84	6,6	3,8	192	723	745	5,6	1	1	A
3		23	6,5	3,7	115	839					
4		21	5,5	2,6	179	1124	1341	2,8	0	0	A
5											
6		59	Haupt-	Strom							
9											
8		130	Haupt-	Strom							
7		53	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

Heeresparkstraße		Richard-Wagner-Straße
	Goethestraße Süd	

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

Abknickende Vorfahrt

Projekt : 2872 - VU zum BV Gewerbegebiet Heeresparkstraße Nord , Mühldorf
 Knotenpunkt : Heeresparkstraße/ Goethestraße
 Stunde : Morgenspitze, Prognose Nullfall 2040
 Datei : 2872_MÜHL DORF _HEERESPARKSTRASSE_GOETHESTRAßE_NULLFALL_MS.kop



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1											
2		161	6,6	3,8	170	757	765	6	1	1	A
3		13	6,5	3,7	77	881					
4		3	5,5	2,6	119	1205	1431	2,6	0	0	A
5											
6		95	Haupt-	Strom							
9											
8		86	Haupt-	Strom							
7		36	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

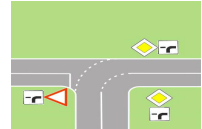
Heeresparkstraße		Richard-Wagner-Straße
	Goethestraße Süd	

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

Abknickende Vorfahrt

Projekt : 2872 - VU zum BV Gewerbegebiet Heeresparkstraße Nord , Mühldorf
 Knotenpunkt : Heeresparkstraße/ Goethestraße
 Stunde : Abendspitze, Prognose Nullfall 2040
 Datei : 2872_MÜHL DORF_HEERESPARKSTRASSE_GOETHESTRASSE_Nullfall_AS.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1											
2		88	6,6	3,8	201	714	736	5,7	1	1	A
3		24	6,5	3,7	120	833					
4		22	5,5	2,6	187	1113	1337	2,8	0	0	A
5											
6		62	Haupt-	Strom							
9											
8		136	Haupt-	Strom							
7		55	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

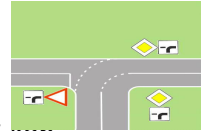
Heeresparkstraße		Richard-Wagner-Straße
	Goethestraße Süd	

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

Abknickende Vorfahrt

Projekt : 2872 - VU zum BV Gewerbegebiet Heeresparkstraße Nord , Mühldorf
 Knotenpunkt : Heeresparkstraße/ Goethestraße
 Stunde : Morgenspitze, Gesamtprognose 2040
 Datei : 2872_MÜHL DORF_HEERESPARKSTRASSE_GOETHESTRASSE_PROGNOSE_MS.kop



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1											
2		164	6,6	3,8	185	737	747	6,3	1	1	A
3		16	6,5	3,7	83	875					
4		12	5,5	2,6	131	1188	1407	2,7	0	0	A
5											
6		95	Haupt-	Strom							
9											
8		99	Haupt-	Strom							
7		36	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

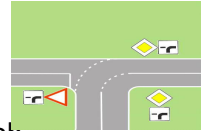
Heeresparkstraße		Richard-Wagner-Straße
	Goethestraße Süd	

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

Abknickende Vorfahrt

Projekt : 2872 - VU zum BV Gewerbegebiet Heeresparkstraße Nord , Mühldorf
 Knotenpunkt : Heeresparkstraße/ Goethestraße
 Stunde : Abendspitze, Gesamtprognose 2040
 Datei : 2872_MÜHL DORF_HEERESPARKSTRASSE_GOETHESTRAßE_Prognose_AS.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1											
2		98	6,6	3,8	205	709	734	5,9	1	1	A
3		30	6,5	3,7	122	831					
4		24	5,5	2,6	191	1108	1329	2,8	0	0	A
5											
6		62	Haupt-	Strom							
9											
8		141	Haupt-	Strom							
7		55	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

Heeresparkstraße		Richard-Wagner-Straße
	Goethestraße Süd	

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Grenzwerte und Bedeutung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2015

QSV	Beschreibung der Qualitätsstufen	mittlere Wartezeit t_w [s] *
A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.	≤ 10
B	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.	≤ 20
C	Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.	≤ 30
D	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.	≤ 45
E	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.	> 45
F	Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.	— **

* Regelung durch Vorfahrtbeschilderung

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

Auswertungen der Verkehrsdaten für Schallschutzbetrachtungen

Zusammenfassung der Verkehrsentwicklung im angrenzenden Straßennetz und der Kennwerte für die Verkehrslärberechnungen nach RLS-19

Zählung Januar 2026

Verkehrszählung am	Kfz/Gesamttag	Lkw1/Gesamttag	Lkw2/Gesamttag	Krad/Gesamttag	Taganteil Kfz	Taganteil Lkw1	Taganteil Lkw2	Taganteil Krad	Nachtanteil Kfz	Nachtanteil Lkw1	Nachtanteil Lkw2	Nachtanteil Krad
	24-Stunden-Wert (werktags)				16-Stunden-Wert (werktags)				Nachtanteil (22-6 Uhr)			
	[01/24h]	[04x/24h]	[04x/24h]	[04x/24h]	[01/16h]	[04x/16h]	[04x/16h]	[04x/16h]	[01/08h]	[04x/08h]	[04x/08h]	[04x/08h]
1 Heeresparkstraße West	3.102	61	4	4	2.997	49	4	3	105	12	0	1
2 Kapellenstraße Nord	7.605	130	10	9	7.399	113	10	8	206	17	0	1
3 Kapellenstraße Süd	5.001	99	12	5	4.890	94	12	5	111	5	0	0
4 Heeresparkstraße zwischen neuen Anbindungen BV	3.102	61	4	4	2.997	49	4	3	105	12	0	1
5 Heeresparkstraße Ost	2.728	62	9	2	2.630	52	9	1	98	10	0	1
6 Richard-Wagner-Straße (Ost)	3.532	138	7	2	3.400	118	7	1	132	20	0	1
7 Goethestraße (Süd)	1.570	92	10	0	1.522	82	10	0	48	10	0	0

Umwrechnungsfaktoren DTVw -> DTV

	Kfz	Lkw1	Lkw2
Kapellenstraße	0,96	0,90	0,90
Gemeindestraßen	0,99	0,96	0,96

Hochrechnung Innerorts nach Intraplan Consult GmbH München und Schuh & Co. GmbH Gemering, 2011

Ermittlung der Krad-Werte im Januar orientiert sich am Krad-Anteil im DTV auf der St 2352 (Nordtangente) an der Zahlstelle 77419813 (Baysis, SVZ 2021)

Kennwerte für die Verkehrslärberechnungen

DTV 2024

m_k	Lkw1, p_{k1}	Lkw2, p_{k2}	Krad, p_{k3}	m_b	Lkw1, p_{b1}	Lkw2, p_{b2}	Krad, p_{b3}
Mögliche Verkehrsstärke m_k in Kfz nach RLS-19, Taganteil m_k in 22 Uhr	Möglicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw1 im Taganteil nach RLS-19 am Gesamtverkehr m_k	Möglicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw2 im Taganteil nach RLS-19 am Gesamtverkehr m_k	Möglicher Anteil der Fahrzeuggruppe Krad im Taganteil nach RLS-19 am Gesamtverkehr m_k	Mögliche Verkehrsstärke m_b in Kfz nach RLS-19, Nachtanteil m_b in 22 Uhr	Möglicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw1 im Nachtanteil nach RLS-19 am Gesamtverkehr m_b	Möglicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw2 im Nachtanteil nach RLS-19 am Gesamtverkehr m_b	Möglicher Anteil der Fahrzeuggruppe Krad im Nachtanteil nach RLS-19 am Gesamtverkehr m_b
186	1,58%	0,13%	0,90%	13	11,06%	0,00%	0,90%
444	1,44%	0,13%	0,90%	25	7,58%	0,00%	0,90%
293	1,80%	0,23%	0,90%	13	4,72%	0,00%	0,90%
186	1,56%	0,13%	0,90%	13	11,54%	0,00%	0,90%
163	1,90%	0,33%	0,90%	12	10,31%	0,00%	0,90%
211	3,37%	0,19%	0,90%	16	14,50%	0,00%	0,90%
94	5,20%	0,63%	0,90%	6	20,83%	0,00%	0,90%

Prognose-Nullfall 2040 (DTV)

m_k	Lkw1, p_{k1}	Lkw2, p_{k2}	Krad, p_{k3}	m_b	Lkw1, p_{b1}	Lkw2, p_{b2}	Krad, p_{b3}
Mögliche Verkehrsstärke m_k in Kfz nach RLS-19, Taganteil m_k in 22 Uhr	Möglicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw1 im Taganteil nach RLS-19 am Gesamtverkehr m_k	Möglicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw2 im Taganteil nach RLS-19 am Gesamtverkehr m_k	Möglicher Anteil der Fahrzeuggruppe Krad im Taganteil nach RLS-19 am Gesamtverkehr m_k	Mögliche Verkehrsstärke m_b in Kfz nach RLS-19, Nachtanteil m_b in 22 Uhr	Möglicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw1 im Nachtanteil nach RLS-19 am Gesamtverkehr m_b	Möglicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw2 im Nachtanteil nach RLS-19 am Gesamtverkehr m_b	Möglicher Anteil der Fahrzeuggruppe Krad im Nachtanteil nach RLS-19 am Gesamtverkehr m_b
201	1,57%	0,14%	0,90%	14	11,16%	0,00%	0,89%
479	1,45%	0,12%	0,90%	27	7,48%	0,00%	0,93%
317	1,80%	0,24%	0,90%	14	4,82%	0,00%	0,88%
201	1,56%	0,14%	0,90%	14	11,61%	0,00%	0,89%
176	1,90%	0,32%	0,91%	13	10,48%	0,00%	0,95%
228	3,36%	0,19%	0,89%	18	14,54%	0,00%	1,06%
102	5,18%	0,64%	0,89%	7	21,15%	0,00%	0,96%

Verkehrsprognose Planungen - Neuverkehr (DTV)

Prognosewerte für Bauvorhaben	Kfz/Gesamttag	Lkw1/Gesamttag	Lkw2/Gesamttag	Krad/Gesamttag	Taganteil Kfz	Taganteil Lkw1	Taganteil Lkw2	Taganteil Krad	Nachtanteil Kfz	Nachtanteil Lkw1	Nachtanteil Lkw2	Nachtanteil Krad
	24-Stunden-Wert				16-Stunden-Wert				Nachtanteil (22-6 Uhr)			
	[01/24h]	[04x/24h]	[04x/24h]	[04x/24h]	[01/16h]	[04x/16h]	[04x/16h]	[04x/16h]	[01/08h]	[04x/08h]	[04x/08h]	[04x/08h]
Neuverkehr Planungen gesamt	463	43	18	4	434	38	18	4	29	5	0	0
1 Heeresparkstraße West	293	29	13	3	274	26	13	2	19	3	0	0
2 Kapellenstraße Nord	236	25	11	2	221	22	11	2	15	3	0	0
3 Kapellenstraße Süd	57	4	2	1	53	4	2	0	4	0	0	0
8 Neue Zufahrt BV West	263	43	18	2	246	38	18	2	17	5	0	0
4 Heeresparkstraße zwischen neuen Anbindungen BV	220	13	6	2	206	11	6	2	14	2	0	0
9 Neue Zufahrt BV Ost	200	0	0	2	188	0	0	2	12	0	0	0
5 Heeresparkstraße Ost	170	13	6	2	160	11	6	1	10	2	0	0
6 Richard-Wagner-Straße (Ost)	101	7	3	1	95	5	3	1	6	2	0	0
7 Goethestraße (Süd)	69	6	3	1	65	6	3	1	4	0	0	0

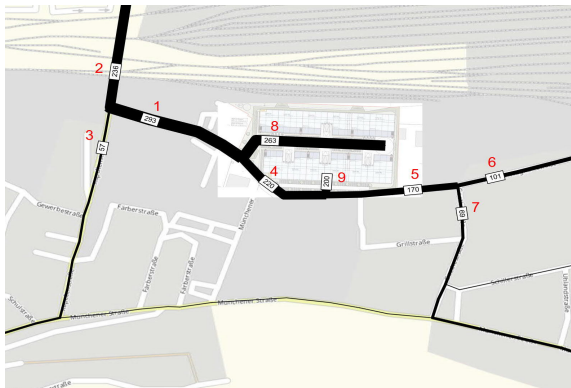


Abbildung: Verteilung des DTV-Neuverkehrs (Gewerbegebiet) im anliegenden Straßennetz (in Kfz-Fahrten/ 24 Stunden)

Gesamtprognose 2040 (DTV)

Belastungen Nullfall PLUS Neuverkehr	Kfz/Gesamttag	Lkw1/Gesamttag	Lkw2/Gesamttag	Krad/Gesamttag	Taganteil Kfz	Taganteil Lkw1	Taganteil Lkw2	Taganteil Krad	Nachtanteil Kfz	Nachtanteil Lkw1	Nachtanteil Lkw2	Nachtanteil Krad
	24-Stunden-Wert (DTV)				16-Stunden-Wert (DTV)				Nachtanteil (22-6 Uhr)			
	[01/24h]	[04x/24h]	[04x/24h]	[04x/24h]	[01/16h]	[04x/16h]	[04x/16h]	[04x/16h]	[01/08h]	[04x/08h]	[04x/08h]	[04x/08h]
1 Heeresparkstraße West	3.616	92	17	33	3.485	77	17	31	131	16	0	1
2 Kapellenstraße Nord	8.115	152	20	73	7.886	133	20	71	229	19	0	2
3 Kapellenstraße Süd	5.238	101	14	47	5.120	95	14	46	118	6	0	1
8 Neue Zufahrt BV West	263	43	18	2	246	38	18	2	17	5	0	0
4 Heeresparkstraße zwischen neuen Anbindungen BV	3.543	76	10	32	3.417	61	10	31	126	15	0	1
9 Neue Zufahrt BV Ost	200	0	0	2	188	0	0	2	12	0	0	0
5 Heeresparkstraße Ost	3.092	78	15	28	2.977	65	15	27	115	13	0	1
6 Richard-Wagner-Straße (Ost)	3.884	150	10	35	3.737	128	10	33	147	23	0	2
7 Goethestraße (Süd)	1.751	102	13	16	1.695	91	13	15	56	11	0	1

Gesamtprognose 2040 (DTV)

m_k	Lkw1, p_{k1}	Lkw2, p_{k2}	Krad, p_{k3}	m_b	Lkw1, p_{b1}	Lkw2, p_{b2}	Krad, p_{b3}
Mögliche Verkehrsstärke m_k in Kfz nach RLS-19, Taganteil m_k in 22 Uhr	Möglicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw1 im Taganteil nach RLS-19 am Gesamtverkehr m_k	Möglicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw2 im Taganteil nach RLS-19 am Gesamtverkehr m_k	Möglicher Anteil der Fahrzeuggruppe Krad im Taganteil nach RLS-19 am Gesamtverkehr m_k	Mögliche Verkehrsstärke m_b in Kfz nach RLS-19, Nachtanteil m_b in 22 Uhr	Möglicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw1 im Nachtanteil nach RLS-19 am Gesamtverkehr m_b	Möglicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw2 im Nachtanteil nach RLS-19 am Gesamtverkehr m_b	Möglicher Anteil der Fahrzeuggruppe Krad im Nachtanteil nach RLS-19 am Gesamtverkehr m_b
218	2,21%	0,49%	0,90%	16	11,83%	0,00%	0,89%
493	1,69%	0,26%	0,90%	29	8,30%	0,00%	0,93%
320	1,86%	0,27%	0,90%	15	4,66%	0,00%	0,88%
15	15,33%	7,44%	0,96%	2	29,41%	0,00%	0,00%
214	1,79%	0,30%	0,90%	16	11,90%	0,00%	0,89%
12	0,00%	0,00%	0,96%	2	0,00%	0,00%	0,00%
186	2,18%	0,49%	0,90%	14	11,30%	0,00%	0,95%
234	3,41%	0,27%	0,89%	18	15,31%	0,00%	1,06%
106	5,36%	0,78%	0,89%	7	19,64%	0,00%	0,96%