

Gemeinde Siegsdorf

Änderung des Bebauungsplans Urplan 0017

Untersuchung zum Kfz-Verkehr

Stand: 10.06.2025

Auftraggeber:

Brückner Property Siegsdorf GmbH
Königsberger Straße 5-7
83313 Siegsdorf

Auftragnehmer:

Planungsgesellschaft
Stadt-Land-Verkehr GmbH
Josephspitalstraße 7
80331 München

Projektnr.: 2742

Bearbeiter: GK/MK

Inhaltsverzeichnis	
1	Aufgabenstellung5
2	Verkehrssituation im Bestand5
2.1	Lage und Erreichbarkeit des Planungsgebiets 5
2.2	Datengrundlage: Ergebnisse der Verkehrszählung 7
3	Verkehrserzeugung der Planungen9
3.1	Allgemeine Prognoseansätze..... 9
3.2	Heutige Verkehrserzeugung der Brückner Gruppe SE am Standort Siegsdorf..... 9
3.3	Planungen Bebauungsplan Urplan 0017..... 10
3.4	Kfz-Gesamtverkehrserzeugung der Planungen werktags 10
3.5	Kfz-Mehrverkehr der Planungen werktags 11
3.6	Richtungsverteilung des Mehrverkehrs der Planungen..... 12
4	Verkehrsprognosen 2040.....13
4.1	Prognose-Nullfall 2040..... 13
4.2	Prognose-Planfall 2040..... 13
4.3	Ermittlung der Verkehrslärmwerte nach RLS-19..... 14
5	Auswirkungen der Planungen15
5.1	Auswirkungen der Planungen in den betroffenen Straßenabschnitten..... 15
5.2	Auswirkungen der Planungen auf die Leistungsfähigkeit der relevanten Knotenpunkte .. 16
5.3	Vorschläge zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte 22
6	Zusammenfassung25
Anlagen.....27	

Anlagen

- 1 Kfz-Verkehrsbelastung im Bestand 2025
- 2 Verkehrserzeugung der Planungen und im Bestand; Kennwerte für die Verkehrslärmbe-
rechnungen nach RLS-19
- 3 Kfz-Verkehrsbelastung im Prognose-Nullfall 2040
- 4 Kfz-Verkehrsbelastung im Prognose Planfall 2040
- 5 Leistungsfähigkeitsberechnungen Knotenpunkt Traunsteiner Straße (St2105) / Anschluss
Nord A8 Siegsdorf West im Bestandsausbau
- 6 Leistungsfähigkeitsberechnungen Knotenpunkt Traunsteiner Straße (St2105) / Anschluss
Süd A8 Siegsdorf West im Bestandsausbau
- 7 Leistungsfähigkeitsberechnungen Knotenpunkt Traunsteiner Straße (TS5) / Königsberger
Straße / Seelauer Straße im Bestandsausbau
- 8 Leistungsfähigkeitsberechnungen Knotenpunkt Traunsteiner Straße (TS5) / Königsberger
Straße / Seelauer Straße mit Signalisierung
- 9 Grenzwerte und Bedeutung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2015

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage des Bebauungsplangebiets (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung, 2025)	5
Abbildung 2: Lage der Zählstellen (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung, 2025)	7
Abbildung 3: Luftbild Knotenpunkt 1 St2105 / Anschluss A8 Siegsdorf-West Nord / Abzw. Vachendorfer Straße (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung 2025)	16
Abbildung 4: Luftbild Knotenpunkt 2 St2105 / Anschluss A8 Siegsdorf-West Süd (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung 2025)	18
Abbildung 5: Luftbild Knotenpunkt 3 Traunsteiner Straße / Seelauer Straße / Königsberger Straße (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung 2025)	20

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Querschnittsbelastungen Kfz-Verkehr werktags auf den Straßenabschnitten im Bestand 2025 (25.02.2025)	8
Tabelle 2: Kfz-Verkehrserzeugung der Fa. Brückner Gruppe SE am Standort Siegsdorf im Bestand werktags	10
Tabelle 3: Prognose der künftigen Kfz-Gesamt-Verkehrserzeugung der Fa. Brückner Gruppe SE am Standort Siegsdorf	11
Tabelle 4: werktäglicher Mehrverkehr (DTVw) durch die Planungen (Saldo aus Prognose der künftigen Kfz-Gesamt-Verkehrserzeugung und Kfz- Bestandsverkehr)	11
Tabelle 5: Verkehrsbelastungen im Gesamttagungsverkehr auf den umliegenden Straßenabschnitten im Bestand, Nullfall und Prognose-Planfall in Kfz-Fahrten/24 Stunden (auf 10 gerundet)	13
Tabelle 6: Leistungsfähigkeit Knotenpunkt 1 Traunsteiner Straße / Auf-/Abfahrt A8 Nord im Bestand 2025, Nullfall 2040 und Planfall 2040, nach HBS 2015 (Anlagen 5.1 bis 5.6)	17
Tabelle 7: Leistungsfähigkeit Knotenpunkt 2 Traunsteiner Straße (ST2105) / Auf-/Abfahrt A8 Süd im Bestand 2025, Nullfall 2040 und Planfall 2040 nach HBS 2015 (Anlagen 6.1 bis 6.6)	19
Tabelle 8: Leistungsfähigkeit Knotenpunkt 3 Traunsteiner Straße (TS5) / Seelauer Straße / Königsberger Straße im Bestand 2025, Nullfall 2040 und Planfall 2040 nach HBS 2015 (Anlagen 7.1 bis 7.6)	21
Tabelle 9: Leistungsfähigkeit Signalisierung Knotenpunkt 3 Traunsteiner Straße / Königsberger Straße / Seelauer Straße (Berechnung gemäß HBS 2015)	24

Gender-Hinweis: Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf unterschiedliche geschlechtliche Schreibweisen verzichtet und die männliche Schreibweise (generisches Maskulinum) verwendet. Es sind aber grundsätzlich alle Geschlechter gleichermaßen angesprochen.

1 Aufgabenstellung

Die Gemeinde Siegsdorf plant im Bereich der Königsberger Straße und Breslauer Straße eine Bebauungsplanänderung für die Brückner Group SE (Bebauungsplan Urplan 0017).

Das Baugebiet wird über die Königsberger Straße und die Breslauer Straße an die Traunsteiner Straße (Kreisstraße TS 5) angebunden.

In der Verkehrsuntersuchung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens soll der Kfz-Mehrverkehr der Planungen ermittelt und die verkehrlichen Auswirkungen der Planungen im Prognosezeitraum bis 2040 vor allem auf die Leistungsfähigkeit des aktuell unsignalisierten Knotenpunkts Traunsteiner Straße (TS 5) / Königsberger Straße und nach Anforderung des Staatlichen Bauamts Traunstein zusätzlich an der südlichen und an der nördlichen Anschlussstellenrampe der AS Siegsdorf-West zur A8 mit der St 2105 (Traunsteiner Straße) beurteilt werden.

Als Datenbasis für die Untersuchungen werden aktuelle Verkehrserhebungen über 24 Stunden an einem Normalwerktag außerhalb der bayerischen Schulferien an den drei Knotenpunkten durchgeführt.

2 Verkehrssituation im Bestand

2.1 Lage und Erreichbarkeit des Planungsgebiets

Das Bebauungsplangebiet befindet sich in der Gemeinde Siegsdorf an der Breslauer Straße und der Königsberger Straße, östlich der Traunsteiner Straße (TS5) und südlich der Bundesautobahn A8 (Abbildung 1).

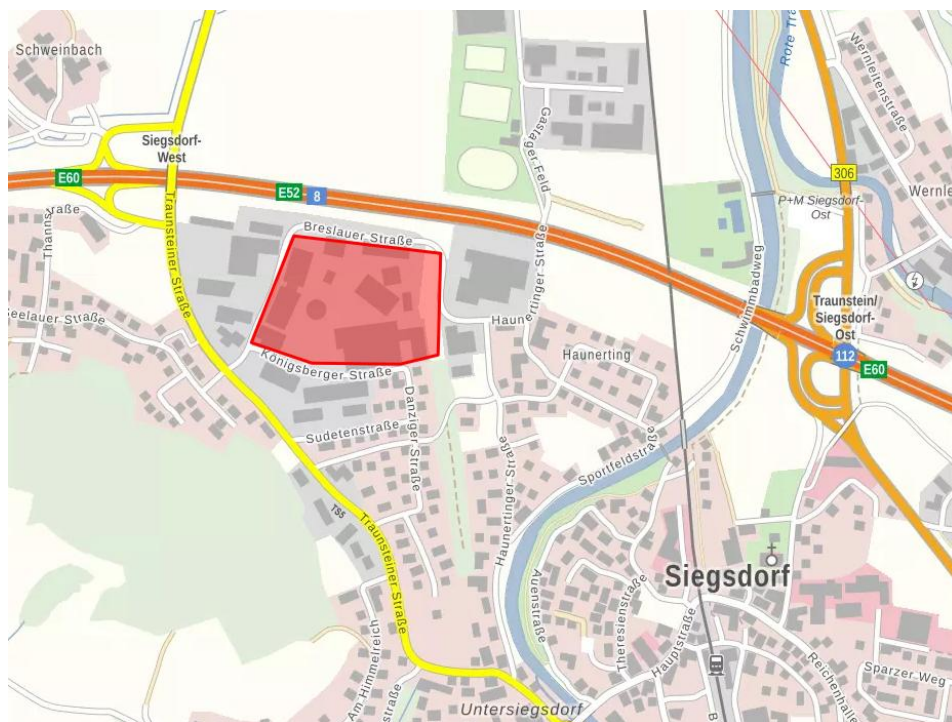


Abbildung 1: Lage des Bebauungsplangebiets (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung, 2025)

Die Kfz-Erschließung der Planungen erfolgt über die Königsberger Straße an die Traunsteiner Straße (TS5/St2105).

Über die Traunsteiner Straße besteht in Richtung Norden ein direkter Anschluss (111 Siegsdorf West) an die Autobahn A8 (Richtung München & Salzburg) und weiter auf der St2105 nach Traunstein. In südlicher Richtung führt die Traunsteiner Straße (TS5) nach Siegsdorf hinein. Die Bundesstraße 306 ist ab dem Autobahnanschluss 112 Traunstein / Siegsdorf Ost erreichbar.

Entlang der Königsberger Straße und der Breslauer Straße gibt es keinen Radweg, der Gehweg ist mehrfach unterbrochen. Fahrrad fahren ist hier auf der Straße im Mischverkehr möglich. Ab der Einmündung der Königsberger Straße auf die Breslauer Straße ist ein Fußweg vorhanden, über den die Gehwege entlang der Traunsteiner Straße sicher zu erreichen sind.

Nördlich des Knotenpunkts Traunsteiner Straße / Königsberger Straße befindet sich eine Mittelinsel für die Querung von Fuß- und Radverkehr. Entlang der Traunsteiner Straße (TS5) in südlicher Richtung ist ein Fuß-/Radweg vorhanden.

In Richtung Norden verläuft ein benutzungspflichtiger Fuß- und Radweg auf der östlichen Straßenseite. Dieser endet auf Höhe der nördlichen Autobahnauffahrt auf die A8.

An der Kreuzung Traunsteiner Straße (TS5) / Königsberger Straße / Seelauer Straße südwestlich des untersuchten Gebiets befindet sich die Bushaltestelle Schweinbach, Siegsdorf. Von hier verkehren Busse in Richtung Traunstein (Linien 9512, 9526) mit Haltestelle am Bahnhof, Ruhpolding (Linie 9512) und über Inzell nach Bad Reichenhall (Linie 9526). Die Linie 9526 verkehrt stündlich, die Linie 9512 zu unregelmäßigen Zeiten. Richtung Bahnhof Siegsdorf fährt die Buslinie 9526 stündlich nach Siegsdorf, Post.

Der Bahnhof ist von dort in wenigen Minuten fußläufig erreichbar. Hier erreicht man stündlich Züge Richtung Ruhpolding und Traunstein.

2.2 Datengrundlage: Ergebnisse der Verkehrszählung



Abbildung 2: Lage der Zählstellen (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung, 2025)

Als Datengrundlage für die Bewertung der verkehrlichen Situation dienen Ergebnisse der am Dienstag, den 25.02.2025, von der Firma Schuh & Co. GmbH, 82110 Germering, durchgeführten videobasierten Kfz-Verkehrszählungen über 24 Stunden an folgenden unsignalisierten Knotenpunkten:

KP 1: St2105 (Traunsteiner Straße) / nördliche Auffahrt A8 mit Einmündung der Vachendorfer Straße (als vierarmig gezählt)

KP 2: St2105 (Traunsteiner Straße) / südliche Auffahrt A8

KP 3: TS5 (Traunsteiner Straße) / Königsberger Straße / Seelauer Straße

Da die Verkehrszählung am 25.02.2025 an einem Normalwerktag außerhalb der Schulferien lag, liefern die Zählungen aktuelle belastbare Erkenntnisse über die durchschnittlichen Verkehrsbelastungen an den Knotenpunkten an einem Werktag.

Die maximalen Verkehrsbelastungen weist die St2105 (Traunsteiner Straße) zwischen dem südlichen und dem nördlichen Anschluss an die Bundesautobahn A8 mit ca. 12.100 Kfz-Fahrten/24 Stunden inkl. einem Schwerverkehrsanteil (SV) von 4,7 % auf.

Die nördliche Auf-/Abfahrt der A8 ist mit ca. 4.000 Kfz-Fahrten/24 Stunden und einem SV-Anteil von 6,5 %, die südliche mit ca. 4.540 Kfz-Fahrten/24 Stunden und einem SV-Anteil von 6,2 % belastet. Zusätzlich wurde für die Anbindung der Vachendorfer Straße (einschließlich Pendlerparkplatz) an der nördlichen Auffahrt eine Kfz-Belastung von ca. 3.700 Kfz-Fahrten/24 Stunden bei einem SV-Anteil von 5,6 % ermittelt.

Der Gesamttagesverkehr auf der als Kreisstraße TS5 klassifizierten Traunsteiner Straße (südlich der A8) beträgt im meistbelasteten Abschnitt zwischen A8 und Königsberger Straße ca. 10.430 Kfz-Fahrten/24 Stunden inkl. 4,4 % SV-Anteil.

Die Königsberger Straße weist eine Belastung von ca. 3.650 Kfz-Fahrten/24 Stunden und 5,8 % SV-Anteil auf.

Tabelle 1: Querschnittsbelastungen Kfz-Verkehr werktags auf den Straßenabschnitten im Bestand 2025 (25.02.2025)

Straßenabschnitt	Gesamt- tagesverkehr	Anteil Schwerverkehr		Morgen- spitze (07:00 – 08:00 Uhr)	Abend- spitze (17:30 – 18:30 Uhr)
	Kfz/24h	SV/24h	[%]	Kfz/h	Kfz/h
St 2105 Traunsteiner Straße nördl. A8/Vachendorfer Straße	10.310	456	4,4	945	965
Von/zur A8 nördl. Auffahrt	4.000	261	6,5	505	365
Vachendorfer Straße	3.700	208	5,6	280	370
St 2105 Traunsteiner Straße südl. A8/Vachendorfer Straße	12.100	571	4,7	1.135	1.195
Von/zur A8 südl. Auffahrt	4.540	282	6,2	425	480
St 2105 Traunsteiner Straße südl. Zufahrt A8	10.430	463	4,4	1.050	1.040
TS5/Traunsteiner Straße nördl. Königsberger Straße	10.430	463	4,4	1.050	1.040
Königsberger Straße	3.650	212	5,8	460	390
TS5/Traunsteiner Straße südl. Königsberger Straße	8.920	320	3,6	780	840
Seelauer Straße	550	9	1,6	40	45

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen am 25.02.2025 sind als Querschnittsbelastungen im Gesamttagesverkehr (Gesamtbelastung Kfz/ 24 Stunden) und als Kfz-Knotenströme zu den verkehrlichen Spitzenstunden in Anlage 1 dargestellt. Tabelle 1 zeigt die Querschnittsbelastungen auf den untersuchten Streckenabschnitten.

3 Verkehrserzeugung der Planungen

3.1 Allgemeine Prognoseansätze

Für die Berechnungsfaktoren zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens des Standorts Siegsdorf der Brückner Gruppe SE im Bestand bzw. der Planungen gemäß Bebauungsplan Urplan 0017 werden neben den Firmenangaben empirische Werte aus "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, Ausgabe 2006), aus "Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung" (Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung 2000, Dr.-Ing. D. Bosserhoff) und aus dem Programm "Ver_Bau 2023" (Dr.-Ing. D. Bosserhoff) sowie eigene Erfahrungswerte aus vergleichbaren Vorhaben herangezogen.

Die Planungen der Fa. Brückner sehen vor, dass regelmäßig an fünf Tagen in der Woche von ca. 6:00 Uhr bis 17:00 Uhr am Standort gearbeitet wird. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Beschäftigten im Schnitt an einem Tag pro Woche im Home Office arbeiten. Unter Berücksichtigung von Urlaub- und Krankheitszeiten errechnet sich daraus eine Anwesenheitsquote von ca. 68 % der Beschäftigten am Standort.

3.2 Heutige Verkehrserzeugung der Brückner Gruppe SE am Standort Siegsdorf

Da in den 2025 durchgeführten Verkehrszählungen an der Traunsteiner Straße der Bestandsverkehr der Fa. Brückner Gruppe SE am Standort Siegsdorf enthalten ist, muss die Größenordnung des Bestandsverkehrs der Firma als Datenbasis für die Auswirkungen der Neuplanungen ermittelt werden.

Nach Firmenangaben arbeiten heute am Standort Siegsdorf ca. 1.100 Beschäftigte, von denen durchschnittlich 700 täglich anwesend sind. Bei Ansatz von einem MIV-Anteil von 89 % und unter Berücksichtigung der Dienstreisen der Mitarbeiter beträgt der Beschäftigtenverkehr ca. 1.250 Kfz-Fahrten/24 Stunden.

Der ermittelte Kunden- und Lieferwagenverkehr ist mit 34 Kfz-Fahrten/24 Stunden gering.

In der Verkehrserzeugung werden auch Nutzung des Betriebskindergartens durch externe Kinder, die gebracht und geholt werden müssen, berücksichtigt. Für die 26 externe Kinder werden 104 Kfz-Fahrten/24 Stunden ermittelt.

Tabelle 2: Kfz-Verkehrserzeugung der Fa. Brückner Gruppe SE am Standort Siegsdorf im Bestand werktags

Nutzer	Verkehrsaufkommen Gesamttagungsverkehr Summe Kfz-Verkehr		Anteil Nachtverkehr	Morgen- spitze ZV + QV	Abend- spitze ZV + QV
	Kfz-Fahrten/ 24h	SV-Fahrten/ 24h			
Beschäftigte	1.252	0	28	252	165
Kunden/ Lieferwagen	34	0	0	8	3
KITA extern (Bringen/ Holen)	104	0	0	26	12
Schwerverkehr	34	34	1	2	2
Summe Gesamtverkehr Bestand Fa. Brückner	1.424	34	29	288	182

Insgesamt beträgt die heutige Verkehrserzeugung der Fa. Brückner Gruppe SE am Standort Siegsdorf ca. 1.420 – 1.430 Kfz-Fahrten/24 Stunden mit einem Schwerverkehrsanteil von 34 Kfz-Fahrten/24 Stunden (Anlage 2.1).

Die Plausibilität der Größenordnung dieses Kfz-Bestandsverkehrs kann anhand der Zählergebnisse in der Königsberger Straße nachgewiesen werden.

3.3 Planungen Bebauungsplan Urplan 0017

Die Brückner Gruppe SE plant eine Umstrukturierung ihres Standorts in Siegsdorf mit Entfall des Montagebereichs und der Ansiedlung eines Technikums.

Dabei sollen unter anderem die Bürogebäude, die Kantine und das Parkhaus erweitert und die Straßenführung und Anbindungen im Norden des Grundstücks umverlegt werden.

Die Anzahl der Beschäftigten am Standort soll langfristig von heute ca. 1.100 auf ca. 1.800 ansteigen.

Da der Bedarf an Kindergartenplätze für die eigenen Mitarbeiter steigen wird, verringert sich die Anzahl der externen Kinder und damit der Bring- und Holfahrten.

Auch die für den heutigen Montagebereich notwendigen Schwerverkehrsfahrten verringern sich im Planfall.

3.4 Kfz-Gesamtverkehrserzeugung der Planungen werktags

Die Berechnungsansätze für das zu erwartende Verkehrsaufkommen aus den Planungen im Tagesverkehr sowie zu den Spitzenstunden sind detailliert in den Anlagen 2.2 aufgeführt.

In der nachfolgenden Tabelle 3 ist die werktägliche Gesamt-Kfz-Verkehrserzeugung der Planungen im Gesamttagungsverkehr mit Schwerverkehrs-, Nacht- und Spitzenstundenanteilen zusammengefasst.

Tabelle 3: Prognose der künftigen Kfz-Gesamt-Verkehrserzeugung der Fa. Brückner Gruppe SE am Standort Siegsdorf

Nutzer	Verkehrsaufkommen Gesamttagungsverkehr Summe Kfz-Verkehr		Anteil Nachtverkehr	Morgen- spitze ZV + QV	Abend- spitze ZV + QV
	Kfz-Fahrten/ 24h	SV-Fahrten/ 24h			
Beschäftigte	1.806	0	40	364	238
Kunden/ Lieferwagen	28	0	0	4	3
KITA extern (Bringen/ Holen)	36	0	0	10	4
Schwerverkehr	14	14	0	2	2
Summe Gesamtverkehr Planungen	1.884	14	40	380	247

Durch die Planungen beträgt der künftige werktägliche Gesamtverkehr (DTVw) der Fa. Brückner am Standort Siegsdorf ca. 1.900 Kfz-Fahrten/24 Stunden mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 14 SV-Fahrten/24 Stunden (etwa 0,7 %).

Zur Morgenspitzenstunde (v.a. durch den Betriebsbeginn) überwiegt der Zielverkehr mit insgesamt 368 Kfz-Fahrten/Stunde sehr deutlich gegenüber dem Quellverkehr von 12 Kfz-Fahrten/Stunde.

Zur Abendspitze ist der Zielverkehr mit 9 Kfz-Fahrten/Stunde wiederum deutlich geringer als der Quellverkehr mit 238 Kfz-Fahrten/Stunde. Hier zeichnen sich gleichermaßen die Dienstzeiten der Beschäftigten ab.

Insgesamt werden durch die Planungen nachts ca. 40 Kfz-Fahrten/8 Stunden erzeugt. Im Vergleich zum Bestand ergeben sich ca. 11 Nachtfahrten/8 Stunden mehr.

3.5 Kfz-Mehrverkehr der Planungen werktags

Tabelle 4: werktäglicher Mehrverkehr (DTVw) durch die Planungen (Saldo aus Prognose der künftigen Kfz-Gesamt-Verkehrserzeugung und Kfz- Bestandsverkehr)

Nutzer	Verkehrsaufkommen Gesamttagungsverkehr Summe Kfz-Verkehr		Anteil Nachtverkehr	Morgen- spitze ZV + QV	Abend- spitze ZV + QV
	Kfz-Fahrten/ 24h	SV-Fahrten/ 24h			
Beschäftigte	554	0	12	112	73
Kunden/ Lieferwagen	-6	0	0	-4	0
KITA extern (Bringen/ Holen)	-68	0	0	-16	-8
Schwerverkehr	-20	-20	-1	0	0
Summe Mehrverkehr Planungen	460	- 20	11	92	65

Die Tabelle 4 zeigt den Mehrverkehr der Planungen als Saldo zwischen dem prognostizierten künftigen werktäglichen Gesamtverkehr (DTVw) der Fa. Brückner und dem Bestandsverkehr der Fa. Brückner, der in den Bestandsverkehrsbelastungen gemäß Zählergebnissen enthalten ist.

Hierbei handelt es sich um die Verkehrsmengen, die im Planfall 2040 zusätzlich zur allgemein zu erwartenden Verkehrsentwicklung in der Verkehrsuntersuchung im umliegenden Straßennetz und an den relevanten Knotenpunkten berücksichtigt werden müssen.

Durch die geplante Umstrukturierung ihres Standorts in Siegsdorf mit ca. 700 zusätzlichen Arbeitsplätzen entsteht durch die Fa. Brückner ein Kfz-Mehrverkehr von insgesamt ca. 460 Kfz-Fahrten/24 Stunden. Die Zahl an Schwerverkehrsfahrten verringert sich gegenüber der heutigen Situation um 20 Kfz-Fahrten/24 Stunden.

Durch die Ansiedlung von zusätzlichen Arbeitskräften steigt vor allem der morgendliche Zielverkehr zur Spitzenstunde im Straßennetz im Saldo um ca. 100 Kfz-Fahrten/Stunde, nachmittags nimmt der Quellverkehr im Saldo um 67 Kfz-Fahrten/Stunde zu.

Die Quellverkehrsfahrten morgens und Zielverkehrsfahrten abends verringern sich wiederum gegenüber der heutigen Situation, da sich u.a. die Anzahl der Bring- und Holfahrten der externen KITA-Kinder verringert.

In den Tabellen der Anlage 2.3 sind sowohl der Bestandsverkehr als auch der Gesamtverkehr der Planungen detailliert für die „Verkehrsquellen“, also der heutigen und künftigen Grundstückszufahrten dargestellt. Diese Tabellen bilden die Grundlage für die räumliche Verteilung des Verkehrsaufkommens in den Straßenabschnitten der östlichen Königsberger Straße und Breslauer Straße, vor allem für die Schallauswertungen nach RLS-19.

3.6 Richtungsverteilung des Mehrverkehrs der Planungen

Das Gebiet des untersuchten Bebauungsplans liegt im Nordwesten der Gemeinde Siegsdorf nah am Autobahnanschluss 111 Siegsdorf-West der Bundesautobahn A8.

Der durch zusätzliche Beschäftigten der Firma Brückner verursachte Mehrverkehr wird angepasst an die Bestandssituation zu 40 % auf die A8 nach Westen Richtung Rosenheim/München, zu 30 % nach Norden Richtung Traunstein, zu 20 % auf die A8 nach Osten Richtung Salzburg und zu 10 % nach Süden Richtung Siegsdorf verteilt.

4 Verkehrsprognosen 2040

4.1 Prognose-Nullfall 2040

In der verkehrlichen Stellungnahme werden die allgemeinen Verkehrsentwicklungen im Prognosezeitraum bis 2040 (ohne Umsetzung der Änderungen des Bebauungsplans) berücksichtigt.

Für den Prognose-Nullfall 2040 wird angelehnt an die Steigerungen auf der St 2105 und TS5 im Landesverkehrsmodell Bayern (LVM-By) eine allgemeine Verkehrssteigerung von ca. 7,5 % im Gesamttagungsverkehr und 4 % zu den verkehrlichen Spitzenstunden angesetzt (Anlage 3).

4.2 Prognose-Planfall 2040

Die künftigen Prognoseverkehrsbelastungen 2040 (Anlagen 4) stellen die Summen aus den Verkehrsbelastungen im Prognose-Nullfall 2040 (Anlagen 3) und dem Mehrverkehr aus den Planungen (Anlagen 2.1 – 2.3) dar.

Die folgende Tabelle 5 zeigt die Entwicklung der Verkehrsbelastungen auf den umliegenden Straßenabschnitten.

Tabelle 5: Verkehrsbelastungen im Gesamttagungsverkehr auf den umliegenden Straßenabschnitten im Bestand, Nullfall und Prognose-Planfall in Kfz-Fahrten/24 Stunden (auf 10 gerundet)

Straßenabschnitt	Bestand 2025	Nullfall 2040	Planfall 2040	Nullfall – Planfall 2040
	Kfz/24 h	Kfz/24 h	Kfz/24 h	Zunahmen zu Nullfall** [%]
St2105 nördl. A8	10.310	11.090	11.220	1,2
Anschluss Nord A8	6.110	6.570	6.710	2,1
ST2105 zw. Anschlüssen A8	12.100	13.010	13.280	2,1
Anschluss Süd A8	4.540	4.880	5.020	2,9
Traunsteiner Str. südl. A8	10.430	11.210	11.630	3,7
Königsberger Str. östl. Zufahrt	3.650	3.920	4.380	11,7
Traunsteiner Str. TS5 südl.	8.920	9.580	9.630	0,5

*) Werte aus Zählwerten Königsberger Straße am Knoten und aus Anliegernutzungen abgeleitet

**) Zunahmen entsprechen den Auswirkungen des Kfz- Mehrverkehrs aus dem Bebauungsplan

Durch die Planungen erhöht sich die Verkehrsbelastung im umliegenden Streckennetz.

Die größte Steigerung der Belastung erfährt die Königsberger Straße mit 11,7 % auf dem Anschluss an die Traunsteiner Straße, was in der Lage des untersuchten Gebiets begründet liegt.

Die Traunsteiner Straße (TS 5) in Richtung Süden wird mit + 0,5 % nur geringfügig mehr belastet. In nördlicher Richtung zur Autobahn bzw. nach Traunstein steigt die Belastung im Vergleich zur allgemeinen Verkehrssteigerung um 3,7 %.

Die Anbindungen an die Bundesautobahn A8 werden um 2,9 % auf südlicher Seite und um 2,1 % auf nördlicher Seite stärker belastet.

Die Belastung auf der Staatsstraße St2105 Richtung Traunstein steigt um 1,2 %.

4.3 Ermittlung der Verkehrslärmwerte nach RLS-19

Für die Schallschutzbetrachtungen nach RLS-19 ist die Verkehrsentwicklung auf den anliegenden Straßenabschnitten im Jahresdurchschnitt (DTV) zum Tag- und Nachtzeitraum für den Kfz-Verkehr und die Lkw1-Anteile (Lkw ohne Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t und Busse) und Lkw2-Anteile (Lkw mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge (Zugmaschinen mit Auflieger) mit zulässiger Gesamtmasse über 3,5 t) relevant.

Daher werden die gezählten werktäglichen Bestandsbelastungen nach Tag- und Nachtanteilen für den Kfz-Verkehr und für die Fahrzeugklassen Lkw1 und Lkw2 ausgewertet und auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) umgerechnet.

Auf der Staatsstraße St2105 (Traunsteiner Straße) wurden unter Berücksichtigung des Verhältnisses zwischen DTVw (durchschnittlicher Verkehr werktags) und DTV aus den amtlichen Straßenverkehrszählungen (SVZ 2023 - DTVw-Quelle: <https://www.baysis.bayern.de>) an der Zählstelle 81419159 (2023) Umrechnungsfaktoren von 0,776 für Kfz und 0,448 für den Schwerverkehr ermittelt.

In den Auswertungen für die Schalluntersuchung müssen auch die Veränderungen durch die Planungen in der östlichen Königsberger Straße und in der Breslauer Straße bzw. an den heutigen und künftigen Grundstückszufahrten berücksichtigt werden. Da für diese Bereiche keine Zählwerte vorliegen, wurde in Abstimmung mit dem Schallgutachter die Größenordnung der Belastungswerte dieser Streckenabschnitte aus den Zählwerten der Königsberger Straße am Knoten, aus im Jahr 2021 durchgeführten Zählungen in der östlichen Breslauer Straße, aus der ermittelten Verkehrserzeugung der Fa. Brückner im Bestand und Planfall an den bestehenden und künftigen Grundstückszufahrten und aus den Anliegernutzungen abgeleitet. Für das Parkhaus und die geplante Erweiterung wird in der Modellbetrachtung nur eine gemeinsame Zu- und Ausfahrt betrachtet.

Der prognostizierte Mehrverkehr der Planungen ist im Jahresdurchschnitt (DTV) geringer als werktags, da am Standort regelmäßig nur an 5 von 7 Tagen gearbeitet wird.

Die Umrechnung des prognostizierten werktäglichen Mehrverkehrs des Bebauungsplans (werktags) auf DTV-Werte ist detailliert in den Anlagen 2.4 und 2.5 dargestellt. Es werden im DTV ca. 329 Kfz-Fahrten/24 Stunden prognostiziert. Der Lkw1-Verkehr verringert sich um 9 Fahrten/24 Stunden, der Lkw2-Verkehr um 4 Fahrten/24 Stunden.

Die Ergebnisse der Verkehrszählung von Februar 2025, die Prognosen zum Verkehrsaufkommen des geplanten Gewerbegebiets und zur Entwicklung der Verkehrsbelastungen bis 2040 können als Datenbasis für die Verkehrslärberechnungen nach RLS-19 herangezogen werden.

5 Auswirkungen der Planungen

5.1 Auswirkungen der Planungen in den betroffenen Straßenabschnitten

Durch die geplanten Umstrukturierungen und die langfristige Ansiedlung von insgesamt bis zu 1.800 Arbeitsplätzen am Standort Siegsdorf steigt das Verkehrsaufkommen auf den Straßen im untersuchten Gebiet.

Der als Staatsstraße St2105 klassifizierte nördliche Abschnitt der Traunsteiner Straße im Bereich der Autobahnzufahrten dient als Hauptverkehrsstraße der lokalen und regionalen Verbindung nach Traunstein und der Anbindung an die Bundesautobahn A8 Richtung Salzburg und München.

Auf der Staatsstraße St2105 (Traunsteiner Straße) betragen die Verkehrszunahmen durch den Mehrverkehr aus dem Bebauungsplan Nr. 0017 zwischen 1,2 und 3,7 % der Gesamtbelastungen im Planfall 2040 und gehen damit in den werktäglichen Schwankungen der Verkehrsbelastungen dieser Hauptverkehrsstraße unter. Die Staatsstraße St2105 kann in ihrem bestehenden bzw. geplanten Straßenquerschnitt den prognostizierten Mehrverkehr der Planungen von nur bis zu 420 Kfz-Fahrten/24 Stunden aufnehmen.

In der Ortslage Siegsdorf südlich der Autobahn ist die Traunsteiner Straße als Kreisstraße TS 5 klassifiziert. Durch die bereits bestehenden hohen Verkehrsbelastungen nördlich und südlich der Königsberger Straße sind die Auswirkungen der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis 2040 aus dem Landesverkehrsmodell (Ansatz + 7,5 %) viel höher als die Auswirkungen des prognostizierten Mehrverkehrs des Bebauungsplanes von 420 bzw. 50 Kfz-Fahrten/24 Stunden.

Über die Königsberger Straße ist das Gebiet des Bebauungsplans an die TS5 und damit an das lokale und regionale Straßennetz angebunden. Die Königsberger Straße hat nach RAS 06 die Funktion einer Gewerbestraße. Die Verkehrsbelastung auf der Königsberger Straße steigt an der Einmündung in die Traunsteiner Straße (TS5) im Planfall 2040 einschließlich der allgemeinen Verkehrszunahmen auf bis zu ca. 560 Kfz-Fahrten zur Spitzenstunde bzw. auf ca. 4.400 Fahrten/24 Stunden. Damit liegen auch die künftigen Gesamtverkehrsbelastungen der Königsberger Straße in der Gesamtprognose 2040 deutlich unter den nach RAS 06 zulässigen Verkehrsbelastungen für Gewerbestraßen von 1.800 Kfz/h beziehungsweise 18.000 Kfz/24 Stunden.

In der östlichen Königsberger Straße, in der künftig der Besucherparkplatz und die heutige östliche Zufahrt B entfallen, nimmt der Schwerverkehr durch die Planungen um ca. 20 Kfz-Fahrten/24 Stunden ab, der Pkw-Verkehr nimmt um 25 Kfz-Fahrten/24 Stunden zu. Im Saldo bleiben die Verkehrsbelastungen durch den Kfz-Verkehr der Fa. Brückner westlich der heutigen Zufahrt A fast gleich. Östlich der Zufahrt A entfällt der Verkehr der Fa. Brückner ganz, die Verkehrsbelastungen nehmen ab. Östlich des Betriebsgeländes am Übergang zur Danziger Straße führen die Planungen zu keinen Änderungen der Verkehrsbelastungen gegenüber dem Nullfall.

Auf der Breslauer Straße führen die Planungen, unter anderem durch den Ausbau des Parkhauses, zu Verkehrszunahmen von ca. 450 – 460 Kfz-Fahrten/24 Stunden. Auch die als Gewerbestraße einzustufende Breslauer Straße kann den Mehrverkehr der Planungen im vorhandenen Querschnitt leistungsfähig aufnehmen.

5.2 Auswirkungen der Planungen auf die Leistungsfähigkeit der relevanten Knotenpunkte

Allgemeine Vorgaben zu den Leistungsfähigkeitsberechnungen

Die Verkehrsqualität der unsignalisierten 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 9.1 dargestellt.

Knotenpunkt 1 Traunsteiner Straße (St2105) / Anschluss Nord A8 Siegsdorf West

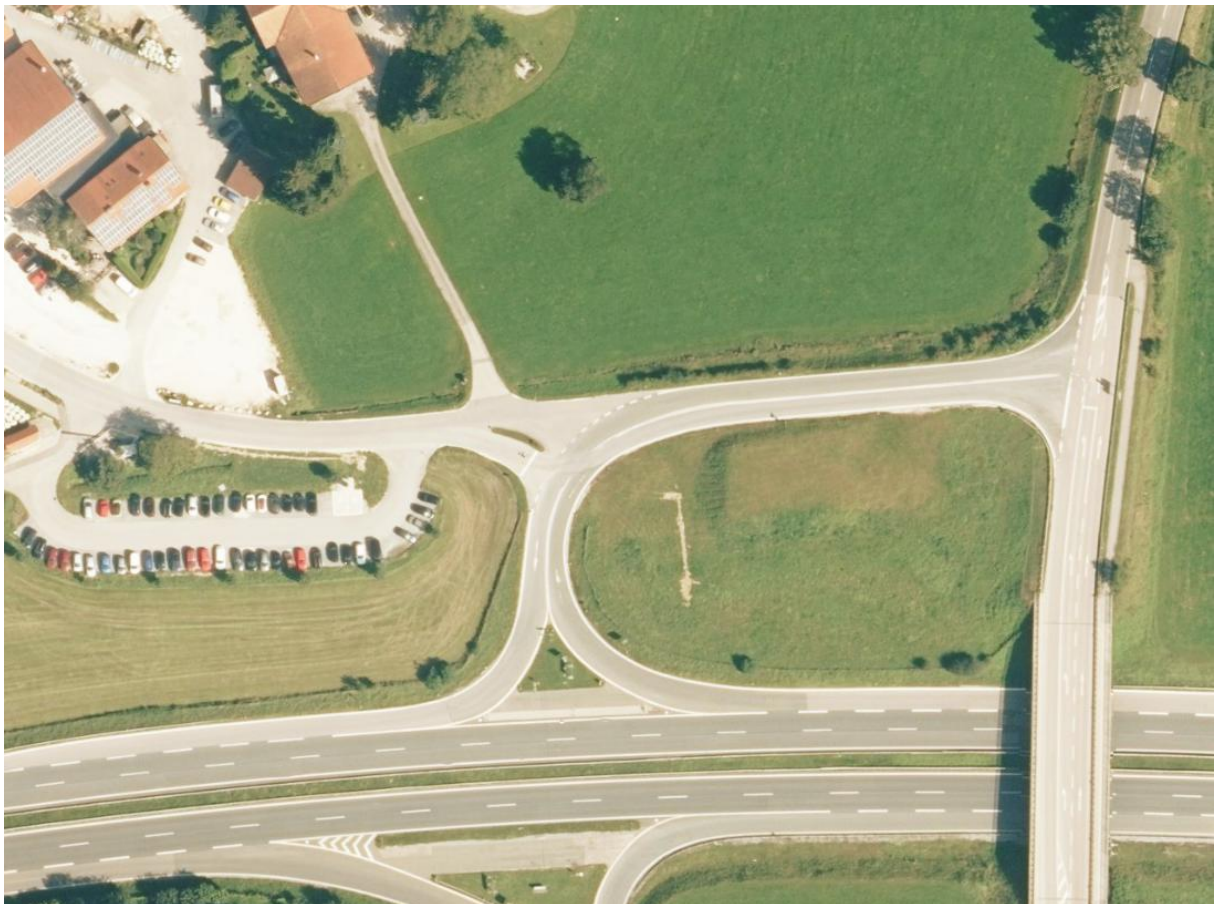


Abbildung 3: Luftbild Knotenpunkt 1 St2105 / Anschluss A8 Siegsdorf-West Nord / Abzw. Vachendorfer Straße (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung 2025)

Der dreiarmlige unsignalisierte Knotenpunkt Traunsteiner Straße (St2105) / Auf- und Abfahrt A8 Nord ist im Bestandsausbau mit einer Linksabbiegespur auf der bevorrechtigten St2105 in Fahrtrichtung Norden ausgebaut. Kraftfahrzeuge auf der untergeordneten Abfahrt der Bundesautobahn A8 müssen

anhalten und Vorfahrt gewähren. Über die abzweigende Vachendorfer Straße wird auch ein Pendlerparkplatz erschlossen.

Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts ist in Tabelle 6 zusammengefasst (detaillierte Ergebnisse sh. Anlagen 5.1 bis 5.6).

Tabelle 6: Leistungsfähigkeit Knotenpunkt 1 Traunsteiner Straße / Auf-/Abfahrt A8 Nord im Bestand 2025, Nullfall 2040 und Planfall 2040, nach HBS 2015 (Anlagen 5.1 bis 5.6)

Knotenpunkt 1	Bestand 2025		Nullfall 2040		Planfall 2040	
	MS	AS	MS	AS	MS	AS
Qualitätsstufe (QSV) für gesamten Knotenpunkt	E	E	E	E	F	E
Ungünstigster Strom (ausschlaggebend für die Gesamtbewertung)	4 (LE von A8)	4 (LE von A8)	4 (LE von A8)	4 (LE von A8)	4 (LE von A8)	4 (LE von A8)
mittlere Wartezeit [s] (ungünstigster Strom)	104,1	45,4	169,8	55,3	217,4	73
Staulänge N-99 [Pkw-E] (max. Rückstaulänge ungünstigster Strom)	15	4	19	4	21	5
Staulänge N-99 [Pkw-E] Mischstrom 4+6 von A8	23	7	33	8	40	10

Bereits im Bestand 2025 erreicht der Knotenpunkt bei der überschlägigen Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015 in beiden Spitzenstunden (morgens und abends) mit der mangelhaften Qualitätsstufe „E“ seine Leistungsgrenzen. Der ungünstigste Strom ist jeweils der der Linkseinbieger von der A8 auf die Traunsteiner Straße Richtung Norden, welcher zur Morgenspitze mittlere Wartezeiten von bis zu 104 Sekunden und zur Abendspitze mittlere Wartezeiten von 46 Sekunden in Kauf nehmen muss. Die Leistungsfähigkeitsgrenze des Knotenpunkts ist bereits heute erreicht.

Die im Nullfall 2040 angesetzten allgemeinen Verkehrszunahmen zu den Spitzenstunden von ca. 4 % (ohne Berücksichtigung der Verkehrszunahmen durch den Bebauungsplan) führen zu einer Verschärfung der Situation, es wird ebenfalls die Qualitätsstufe „E“ erreicht. Die Linkseinbieger in die St2105 müssen mit mittleren Wartezeiten von ca. 170 Sekunden rechnen. Der Rückstau des Mischstroms nach Norden und Süden beträgt 33 Pkw-Einheiten, das entspricht einer Staulänge von ungefähr 200 m. Das Stauende befindet sich somit auf der Ausfahrspur der Autobahn. Auch zur Abendspitzenstunde ist die Leistungsfähigkeitsgrenze erreicht. Für die Linkseinbieger von der A8 kommend entstehen mittlere Wartezeiten von ca. 55 Sekunden.

Im Planfall 2040 unter Berücksichtigung des Mehrverkehrs der Planungen wird im Bestandsausbau die Leistungsfähigkeitsgrenze des Knotenpunkts noch weiter überschritten, es kommt zur vollständigen Überlastung. Zur Morgenspitzenstunde wird mit mittleren Wartezeiten von ca. 217 Sekunden für die Linkseinbieger von der A8 die Qualitätsstufe „F“ erreicht. Der Rückstau beträgt 40 Pkw-Einheiten (ca. 240 m) und zieht sich damit weiter bis auf die Ausfahrspur der Autobahn. Zur Abendspitzenstunde wird die Qualitätsstufe „E“ erreicht, es ist mit mittleren Wartezeiten von ca. 73 Sekunden für die Linkseinbieger von der A8 zu rechnen.

Durch den Rückstau des Knotenpunktes wird die Zufahrt zur Vachendorfer Straße und dadurch die Erreichbarkeit des Pendlerparkplatzes eingeschränkt. Bereits im Bestand ergibt sich eine Länge von ca. 90 Metern, damit ist der Abzweig erreicht. Im Nullfall und Planfall zieht sich der Stau bis auf die Ausfahrspur der Autobahn.

Knotenpunkt 2 Traunsteiner Straße (St2105) / Anschluss A8 Siegsdorf-West Süd



Abbildung 4: Luftbild Knotenpunkt 2 St2105 / Anschluss A8 Siegsdorf-West Süd (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung 2025)

Die folgende Tabelle 7 zeigt die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts Traunsteiner Straße (St2105) / Anschluss A8 Süd (detaillierte Ergebnisse sh. Anlagen 6.1 bis 6.6). Der dreiarmlige unsignalisierte Knotenpunkt ist im Bestandsausbau ohne Linksabbiegespur ausgebaut. Kfz auf der untergeordneten Abfahrt der Bundesautobahn A8 müssen anhalten und Vorfahrt gewähren.

Tabelle 7: Leistungsfähigkeit Knotenpunkt 2 Traunsteiner Straße (ST2105) / Auf-/Abfahrt A8 Süd im Bestand 2025, Nullfall 2040 und Planfall 2040 nach HBS 2015 (Anlagen 6.1 bis 6.6)

Knotenpunkt 2	Bestand 2025		Nullfall 2040		Planfall 2040	
	MS	AS	MS	AS	MS	AS
Qualitätsstufe (QSV) für gesamten Knotenpunkt	E	E	E	E	E	E
Ungünstigster Strom (ausschlaggebend für die Gesamtbewertung)	4 (LE von A8)	4 (LE von A8)	4 (LE von A8)	4 (LE von A8)	4 (LE von A8)	4 (LE von A8)
mittlere Wartezeit [s] (ungünstigster Strom)	70,9	71,3	101,3	101,3	139,1	173,9
Staulänge N-99 [Pkw-E] (max. Rückstaulänge ungünstigster Strom)	10	7	13	10	15	13
Staulänge N-99 [Pkw-E] Mischstrom 4+6 von A8	13	9	18	11	26	16

Im Bestand 2025 erreicht der dreiarmige Knotenpunkt bei der Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015 zu beiden Spitzenstunden morgens und abends die mangelhafte Qualitätsstufe „E“. Der ungünstigste Strom ist jeweils der Linkseinbieger von der A8 auf die Traunsteiner Straße Richtung Norden, welcher zur Morgen- und Abendspitzenstunde mittlere Wartezeiten von bis zu 71 Sekunden in Kauf nehmen muss.

Im Nullfall 2040 erreicht der Knotenpunkt zu beiden Spitzenstunden ebenfalls die mangelhafte Qualitätsstufe „E“. Der ungünstigste Strom ist auch jeweils der der Linkseinbieger Richtung Norden. Hier muss morgens und abends mit einer mittleren Wartezeit von ca. 101 Sekunden gerechnet werden. Der Rückstau beträgt zur Morgenspitze 18 Pkw-Einheiten, zur Abendspitze 11 Pkw-Einheiten, was einer Länge von 108 bzw. 66 Metern entspricht.

Im Planfall 2040 erreicht der Knotenpunkt im Bestandsausbau auch zu beiden Spitzenstunden die mangelhafte Qualitätsstufe „E“ und erreicht bzw. übersteigt seine Leistungsfähigkeitsgrenze, ausschlaggebend sind wieder die von den Planungen unabhängigen Linkseinbieger Richtung Traunstein.

Zur Morgenspitzenstunde entstehen für den Strom aus Linkseinbiegern von der A8 mittlere Wartezeiten von ca. 139 Sekunden und ein Rückstau mit einer Länge von 26 Pkw-Einheiten. Mit einer Staulänge von ca. 160 m ist das Ende der Ausfahrspur der Autobahn erreicht.

Zur Abendspitze ergeben sich für den Strom der Linkseinbieger von der A8 nach Norden mittlere Wartezeiten von ca. 174 Sekunden und ein Rückstau von 16 Pkw-Einheiten.

Knotenpunkt 3 Traunsteiner Straße (TS5) / Seelauer Straße / Königsberger Straße



Abbildung 5: Luftbild Knotenpunkt 3 Traunsteiner Straße / Seelauer Straße / Königsberger Straße (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung 2025)

Tabelle 8 zeigt die Leistungsfähigkeit des Knotens Traunsteiner Straße (TS5) / Seelauer Straße / Königsberger Straße im Ortsgebiet Siegsdorfs (detaillierte Ergebnisse sh. Anlagen 7.1 bis 7.6). Das Gebiets des hier untersuchten Bebauungsplans wird über diesen Knotenpunkt erschlossen.

Der vierarmige unsignalisierte Knotenpunkt ist im Bestandsausbau in Fahrtrichtung Süden auf der Traunsteiner Straße (TS5) mit einer ca. 40 m langen Linksabbiegespur ausgestattet. In nördlicher Fahrtrichtung ist die Traunsteiner Straße mit einer ca. 20 m langen Linksabbiegespur ausgebaut.

Im Bestand ist der ungünstigste Strom sowohl zur Morgen- als auch zur Abendspitze das Linkseinbiegen in die Traunsteiner Straße aus der Seelauer Straße kommend. Morgens muss mit einer mittleren Wartezeit von ungefähr 31 Sekunden gerechnet werden, abends mit einer mittleren Wartezeit von

21 Sekunden. Zur Morgenspitze wird die ausreichende Qualitätsstufe „D“ erreicht, zur Abendspitze die befriedigende Stufe „C“.

Im Nullfall 2040 erhöht sich die Wartezeit auf ca. 38 Sekunden zur Morgenspitze und auf ca. 23 Sekunden zur Abendspitze. Auch hier trifft das Linkseinbiegen aus der Seelauer Straße in die Traunsteiner Straße die längste Wartezeit. Dadurch ergibt sich morgens noch die ausreichende Qualitätsstufe „D“. Zur Abendspitze wird die Stufe „C“ erreicht.

Unter Berücksichtigung des durch die Planungen erzeugten Mehrverkehrs erreicht der Knotenpunkt zur Morgenspitzenstunde mit mittleren Wartezeiten für den Linkseinbiegestrom aus der Seelauer Straße von ca. 63 Sekunden die mangelhafte Qualitätsstufe „E“ und erreicht bzw. überschreitet damit seine Leistungsfähigkeitsgrenze. Zur Abendspitze wird knapp noch die befriedigende Qualitätsstufe „C“ erreicht, es ergeben sich mittlere Wartezeiten von ca. 29 Sekunden. Eine Umplanung des Knotenpunkts ist aufgrund der mangelhaften Leistungsfähigkeit zur Morgenspitzenstunde notwendig.

Tabelle 8: Leistungsfähigkeit Knotenpunkt 3 Traunsteiner Straße (TS5) / Seelauer Straße / Königsberger Straße im Bestand 2025, Nullfall 2040 und Planfall 2040 nach HBS 2015 (Anlagen 7.1 bis 7.6)

Knotenpunkt 3	Bestand 2025		Nullfall 2040		Planfall 2040	
	MS	AS	MS	AS	MS	AS
Qualitätsstufe (QSV) für gesamten Knotenpunkt	D	C	D	C	E	C
Ungünstigster Strom (ausschlaggebend für die Gesamtbewertung)	4 (LE aus Seelauer Straße)	4 (LE aus Seelauer Straße)	4 (LE aus Seelauer Straße)	4 (LE aus Seelauer Straße)	4 (LE aus Seelauer Straße)	4 (LE aus Seelauer Straße)
mittlere Wartezeit [s] (ungünstigster Strom)	31,3	21,4	37,9	23,4	63,0	28,8
Staulänge N-99 [Pkw-E] (max. Rückstaulänge ungünstigster Strom)	1	1	1	1	2	1

5.3 Vorschläge zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte

Schon im Nullfall ohne den Mehrverkehr des Bauvorhabens wird die Leistungsfähigkeitsgrenze der beiden Anbindungen an die Bundesautobahn A8 an der Anschlussstelle Siegsdorf West erreicht. Im Planfall 2040 erreichen alle Knotenpunkte die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit oder überschreiten sie sogar deutlich.

Knotenpunkte Traunsteiner Straße (St2105) / Anschlüsse A8 Siegsdorf-West Nord und Süd

Besonders die nördliche Anbindung an die Autobahn A8 ist im aktuellen Ausbau nicht leistungsfähig genug, um das prognostizierte Verkehrsaufkommen ausreichend leistungsfähig zu bewältigen. Eine Umplanung der Knotenpunkte ist notwendig, um die Abwicklung des erhöhten Verkehrsaufkommens zu gewährleisten. Im Bestandsausbau käme es an der nördlichen Anbindung an die Autobahn zu extrem langen Wartezeiten und Rückstaus auf die A8 von bis zu 240 Metern und zöge sich damit bis auf die Ausfahrspur der Autobahn.

Das Staatliche Bauamt Traunstein plant langfristig im Zusammenhang mit dem Ausbau der A8, die Anbindungen an die Autobahn von der St2105 aus auf der Nord- und Südseite grundlegend umzubauen. Die unsignalisierten Knotenpunkte sollen durch viel leistungsfähigere Kreisverkehre ersetzt werden. Vorbehaltlich der exakten Planung und Leistungsberechnungen nach HBS 2015 ist davon auszugehen, dass durch die Umgestaltung der Knotenpunkte zu Kreisverkehren eine deutliche Verbesserung der Leistungsfähigkeit zu erwarten ist. Aus verkehrsplanerischer Sicht wird die Errichtung von Kreisverkehren an beiden Knotenpunkten befürwortet.

Kurz- bzw. mittelfristig werden die geplanten Bauarbeiten an der Anschlussstelle A8 Siegsdorf Ost / B304 zu hohen Verkehrssteigerungen an den Rampen Nord und Süd an der A8-Anschlussstelle Siegsdorf-West und auf der Traunsteiner Straße führen. Hier muss das Staatliche Bauamt (unabhängig von den Planungen zur Änderung des Bebauungsplans Urplan 0017) kurz- bzw. mittelfristig Lösungen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der beiden Knotenpunkte und zur Bewältigung des Mehrverkehrs im Zusammenhang mit den Umleitungen finden, damit sowohl das Gemeindegebiet Siegsdorf als auch die Fa. Brückner erreichbar bleiben.

Knotenpunkt Traunsteiner Straße (TS5) / Seelauer Straße / Königsberger Straße

Der unsignalisierte Knotenpunkt Traunsteiner Straße / Königsberger Straße ist im Bestandsausbau zur Morgenspitzenstunde nicht ausreichend leistungsfähig, um im Planfall 2040 neben den allgemeinen Verkehrszunahmen (+4%) bis 2040 auch den Mehrverkehr der Planungen aufzunehmen. Daher wird eine Signalisierung zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit vorgeschlagen.

Die Berechnungen zur Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes erfolgt überschlägig nach dem "Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015)" für beide relevanten Spitzenstunden auf Basis der prognostizierten Verkehrsströme. Die Bewertung der Leistungsfähigkeit mittels Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) in Form von Buchstaben entspricht dem Berechnungsverfahren nach HBS 2015, wobei "A" die beste und "F" die schlechteste Beurteilung ("völlige Überlastung der Verkehrsanlage") darstellt. Die Definition der Grenzwerte der mittleren Wartezeiten für die einzelnen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für signalisierte Knotenpunkte ist in Anlage 9.2 aufgeführt. Ein

Ergebnis im Bereich "D" mit mittleren Wartezeiten bis zu 70 Sekunden für signalisierte Knotenpunkte ist das Mindestergebnis, das angestrebt werden sollte.

Die vorgeschlagene Geometrie des künftig signalisierten Knotenpunktes orientiert sich weitestgehend an den Bestandskanten – lediglich für die Grünfläche im Quadrant Traunsteiner Straße (Nord) / Seelauer Straße wird eine Verkleinerung nötig, um die sinnfällige Positionierung der Fußgängerfurt über die Traunsteiner Straße (Nord) zu ermöglichen. Auf beiden Armen der Traunsteiner Straße wird analog zum Bestand von Linksabbiegespuren ausgegangen. Die Länge der Abbiegespur im südlichen Arm wird im Rahmen der Leistungsfähigkeitsberechnungen aufgrund des geringen Linksabbiegeverkehrs unter Berücksichtigung der bestehenden Mittelinsel abgeschätzt. Mit Blick auf den künftig starken Linksabbiegeverkehr wird die Länge der Abbiegespur im nördlichen Arm zunächst nicht begrenzt, um ermitteln zu können, ob die dortige bestehende Mittelinsel unter Berücksichtigung der sich ergebenden Rückstaulängen Beeinträchtigungen des Geradeausverkehrs im Verlauf der Staatsstraße St2105 hervorrufen würde.

Der überschlägige Entwurf für die Signalisierung legt einen Umlauf von 90 Sekunden sowie eine Zwei-Phasen-Schaltung zugrunde. Hierbei weist die Traunsteiner Straße (Süd) insbesondere in der Morgenspitzenstunde eine gegenüber der Traunsteiner Straße (Nord) verkürzte Grünphase auf, um den Verkehrsfluss der Linksabbieger aus Richtung Norden mithilfe eines Diagonalgrün-Sekundärsignals zu verbessern.

Die Teilbewertung signalisierter Knotenpunkte für Fußgänger und Radfahrer erfolgt im Rahmen von Leistungsfähigkeitsberechnungen gemäß HBS 2015 unabhängig von deren Anzahl grundsätzlich aufgrund der maximalen Wartezeiten (bei einem 90-Sekunden-Umlauf wären für eine ausreichende Qualitätsstufe "D" somit Freigabezeiten von mindestens 20 Sekunden zuzüglich Räumzeiten erforderlich). Insbesondere Fußgänger- und Radfurten mit kurzen Grünzeiten und/oder Mehrfachfurten an hochbelasteten Knotenpunkten erhalten somit regelmäßig mangelhafte bis ungenügende Teilbewertungen. Da eine Verbesserung der sich aus den Leistungsfähigkeitsberechnungen gemäß HBS 2015 ergebenden Teilbewertungen ohne deutliche Modifikation der zugrunde gelegten Festzeitenprogramme zugunsten von Fußgängern und Radfahrern nicht erreicht werden kann, werden die Teilbewertungen für Fußgänger und Radfahrer im Weiteren nicht näher betrachtet.

Die nachfolgend aufgeführten Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen gemäß HBS 2015 beziehen sich daher ausschließlich auf den Kfz-Verkehr und geben die hierfür ermittelten Teilbewertungen wieder (die Teilbewertungen für Fußgänger und Radfahrer sind jedoch in den Anlagen 8 enthalten).

Die Leistungsfähigkeit des signalisierten vierarmigen Knotenpunktes Traunsteiner Straße / Königsberger Straße / Seelauer Straße für den Prognose-Nullfall 2040 sowie den Prognose-Planfall 2040 jeweils zur Morgen- und Abendspitzenstunde mit künftiger Signalisierung ist in Anlage 8 detailliert dargestellt und in der folgenden Tabelle 9 vergleichend zusammengefasst.

Für die vorgeschlagene Signalisierung des Knotenpunkts errechnet sich in der Einzelbetrachtung in der Morgenspitzenstunde im Nullfall 2040 die befriedigende Qualitätsstufe "C", im Planfall wird die Grenze zur ausreichenden Qualitätsstufe "D" überschritten. Die Staulängen der Traunsteiner Straße verlängern sich im Vergleich um etwa 25 bis 30 Meter. Hieraus ergibt sich eine Mindestlänge für die

Linksabbiegespur der Traunsteiner Straße (Nord) von etwa 120 Meter – die bestehende Mittelinsel müsste somit entfallen.

In der Abendspitzenstunde ergibt sich sowohl im Nullfall 2040 als auch im Planfall 2040 die gute Qualitätsstufe "B" – nennenswerte Änderungen der mittleren Wartezeiten des ungünstigsten Stromes oder der Staulängen beider Arme der Traunsteiner Straße sind nicht zu erwarten. Die Staulängen der Königsberger Straße verlängern sich hingegen um etwa 15 Meter – es ist jedoch bereits im Nullfall 2040 damit zu rechnen, dass der nördlich in etwa 40 Metern Entfernung liegende Knotenpunkt Königsberger Straße / Breslauer Straße zeitweise überstaut wird.

Tabelle 9: Leistungsfähigkeit Signalisierung Knotenpunkt 3 Traunsteiner Straße / Königsberger Straße / Seelauer Straße (Berechnung gemäß HBS 2015)

Traunsteiner Straße / Königsberger Straße / Seelauer Straße	Prognose Nullfall 2040		Prognose Planfall 2040	
	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze	Abendspitze
Qualitätsstufe (QSV) für gesamten Knoten- punkt	C	B	D	B
Ungünstigster Strom ausschlaggebend für Gesamtbewertung	1 Linksabbieger Traunsteiner (Nord)	7 Linksabbieger Traunsteiner (Süd)	1 Linksabbieger Traunsteiner (Nord)	7 Linksabbieger Traunsteiner (Süd)
Mittlere Wartezeit [s] ungünstigster Strom	47,3	34,9	52,4	34,9
Staulänge (lStau-95) [m] Traunsteiner (Nord)	92	84	118	84
Staulänge (lStau-95) [m] Traunsteiner (Süd)	67	65	97	65
Staulänge (lStau-95) [m] Königsberger	32	64	33	78

Für den Knotenpunkt kann somit der Nachweis erbracht werden, dass mit Signalisierung das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im Planfall 2040 auch zur kritischen Morgenspitzenstunde abgewickelt werden kann.

Im Rahmen des Knotenumbaus sollten weitere Optimierungen (z.B. Berücksichtigung einer Bedarfs-signalisierung der Fußgängerfurten und ggf. Verzicht einer Furt über die Traunsteiner Straße) untersucht werden.

6 Zusammenfassung

Die Gemeinde Siegsdorf plant im Bereich der Königsberger Straße und Breslauer Straße eine Bebauungsplanänderung für die Brückner Group SE (Bebauungsplan Urplan 0017). Die geplante Kfz-Erschließung des Gebiets soll wie aktuell auch über die Königsberger Straße an die südwestlich verlaufende Traunsteiner Straße (TS 5, Richtung Norden St2105) erfolgen.

Als Datenbasis für die vorliegende Verkehrsuntersuchung dienen aktuelle videobasierte Verkehrszählungen über 24 Stunden an einem Normalwerktag. Die St2105 (Traunsteiner Straße) ist mit ca. 10.000 bis 12.000 Kfz-Fahrten/24 Stunden belastet (davon ca. 4-6 % Schwerverkehr). Die Königsberger Straße weist eine Belastung von ca. 3.650 Kfz-Fahrten/24 Stunden bei einem Schwerverkehrsanteil von 5,8 % auf. Die Traunsteiner Straße (TS 5) Richtung Süden ist mit ca. 9.000 Kfz-Fahrten/24 Stunden und einem Schwerverkehrsanteil von 3,6 % belastet.

Nach Firmenangaben arbeiten heute am Standort Siegsdorf ca. 1.100 Beschäftigte, von denen durchschnittlich 700 täglich anwesend sind. Bei Ansatz von einem MIV-Anteil von 89 % und unter Berücksichtigung der Dienstfahrten der Mitarbeiter beträgt der Beschäftigtenverkehr ca. 1.250 Kfz-Fahrten/24 Stunden.

Der Standort Siegsdorf soll umstrukturiert und vergrößert werden. Die Anzahl der Beschäftigten soll langfristig auf ca. 1.800 ansteigen. Im Vergleich zur Bestandssituation verringert sich die Zahl der Schwerverkehrsfahrten um 20 Fahrten/24 Stunden. Durch die Planungen beträgt der künftige werktägliche Gesamtverkehr (DTVw) der Fa. Brückner am Standort Siegsdorf ca. 1.900 Kfz-Fahrten/24 Stunden mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 14 SV-Fahrten/24 Stunden (etwa 0,7 %). Durch die Planungen wird ein Kfz-Mehrverkehr von insgesamt ca. 460 Fahrten/24 Stunden generiert.

Für den Prognosezeitraum bis 2040 wird im Straßennetz unter Berücksichtigung des Landesverkehrsmodells Bayern (LVM-By) eine allgemeine Verkehrszunahme von 7,5 % im Tagesverkehr und 4 % zu den Spitzenstunden angesetzt (Nullfall) und das ermittelte Neuverkehrsaufkommen addiert (Planfall 2040).

Im Prognose-Planfall 2040 steigt die Verkehrsbelastung der Königsberger Straße im Vergleich zum Nullfall um 11,7 %. Die Verkehrszunahmen in der Traunsteiner Straße (TS 5) nördlich der Königsberger Straße betragen ca. 3,7 %. In südlicher Richtung ergibt sich eine Mehrbelastung von 0,5 %. Die Anbindungen an die Bundesautobahn A8 werden um 2,1 % auf nördlicher Seite und um 2,9 % auf südlicher Seite mehr belastet. Auf der Staatsstraße St2105 in Richtung Traunstein steigt das Verkehrsaufkommen um 1,2 %. Auf der östlichen Königsberger Straße bleiben die Verkehrsbelastungen durch den Wegfall von Zufahrten fast gleich, auf der Breslauer Straße nimmt der Verkehr um ca. 450 Kfz-Fahrten/24 Stunden zu.

Die Königsberger Straße, die Breslauer Straße (beide nach RAS 06 eine Gewerbestraße) und die Traunsteiner Straße (nach RAS 06 eine Kreisstraße) können den prognostizierten Mehrverkehr in ihrem bestehenden Straßenquerschnitt leistungsfähig aufnehmen.

Bereits mit den Bestandsbelastungen 2025 kommen die beiden Autobahnanschlüsse A8 Siegsdorf West an der Traunsteiner Straße (St2105) in beiden Spitzenstunden (morgens und abends) mit der mangelhaften Qualitätsstufe „E“ nach HBS 2015 an ihre Leistungsgrenzen und müssen ganz unabhängig von dem Planungsvorhaben zur Sicherung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr aus- bzw. umgebaut werden. Unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrssteigerungen nach bayerischem Landesverkehrsmodell (+4 % zu den Spitzenstunden) verlängern sich die Wartezeiten an den Knotenpunkten weiter. Im Planfall 2040 mit dem Mehrverkehr der Planungen kommt es zur Morgenspitzenstunde am nördlichen Knoten mit Qualitätsstufe „F“ zur vollständigen Überlastung.

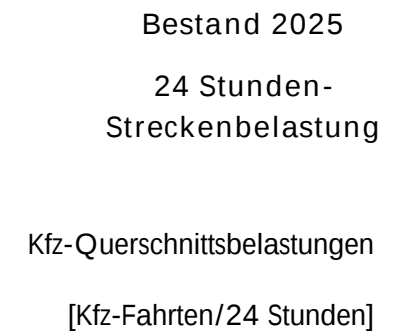
Das Staatliche Bauamt Traunstein plant langfristig im Zusammenhang mit dem Ausbau der A8 die Anbindungen an die Autobahn von der St2105 auf der Nord- und Südseite zu viel leistungsfähigeren Kreisverkehren umzubauen. Aus verkehrsplanerischer Sicht wird die Errichtung von Kreisverkehren an beiden Knotenpunkten befürwortet.

Kurz- bzw. mittelfristig werden die geplanten Bauarbeiten an der Anschlussstelle A8 Siegsdorf Ost/B304 zu hohen Verkehrssteigerungen an den Rampen Nord und Süd an der A8-Anschlussstelle Siegsdorf-West und auf der Traunsteiner Straße führen. Hier muss das Staatliche Bauamt (unabhängig von den Planungen zur Änderung des Bebauungsplans Urplan 0017) kurz- bzw. mittelfristig Lösungen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der beiden Knotenpunkte und zur Bewältigung des Mehrverkehrs im Zusammenhang mit den Umleitungen finden.

Der vierarmige unsignalisierte Knotenpunkt Traunsteiner Straße (TS5) / Seelauer Straße / Königsberger Straße ist im Bestand mit Linksabbiegespuren auf der Kreisstraße ausgebaut. Der unsignalisierte Knotenpunkt ist im Bestandsausbau zur Morgenspitzenstunde nicht ausreichend leistungsfähig, um im Planfall 2040 neben den allgemeinen Verkehrszunahmen (+4%) bis 2040 auch den Mehrverkehr der Planungen aufzunehmen. Daher wird eine Signalisierung des Knotenpunkts zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit vorgeschlagen. Für den Knotenpunkt konnte der Nachweis erbracht werden, dass mit Signalisierung das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im Planfall 2040 auch zur kritischen Morgenspitzenstunde abgewickelt werden kann. Es wird empfohlen, im Rahmen des Knotenumbaus weitere Optimierungen (z.B. Berücksichtigung einer Bedarfssignalisierung der Fußgängerfurten und ggf. Verzicht einer Furt über die Traunsteiner Straße) zu untersuchen.

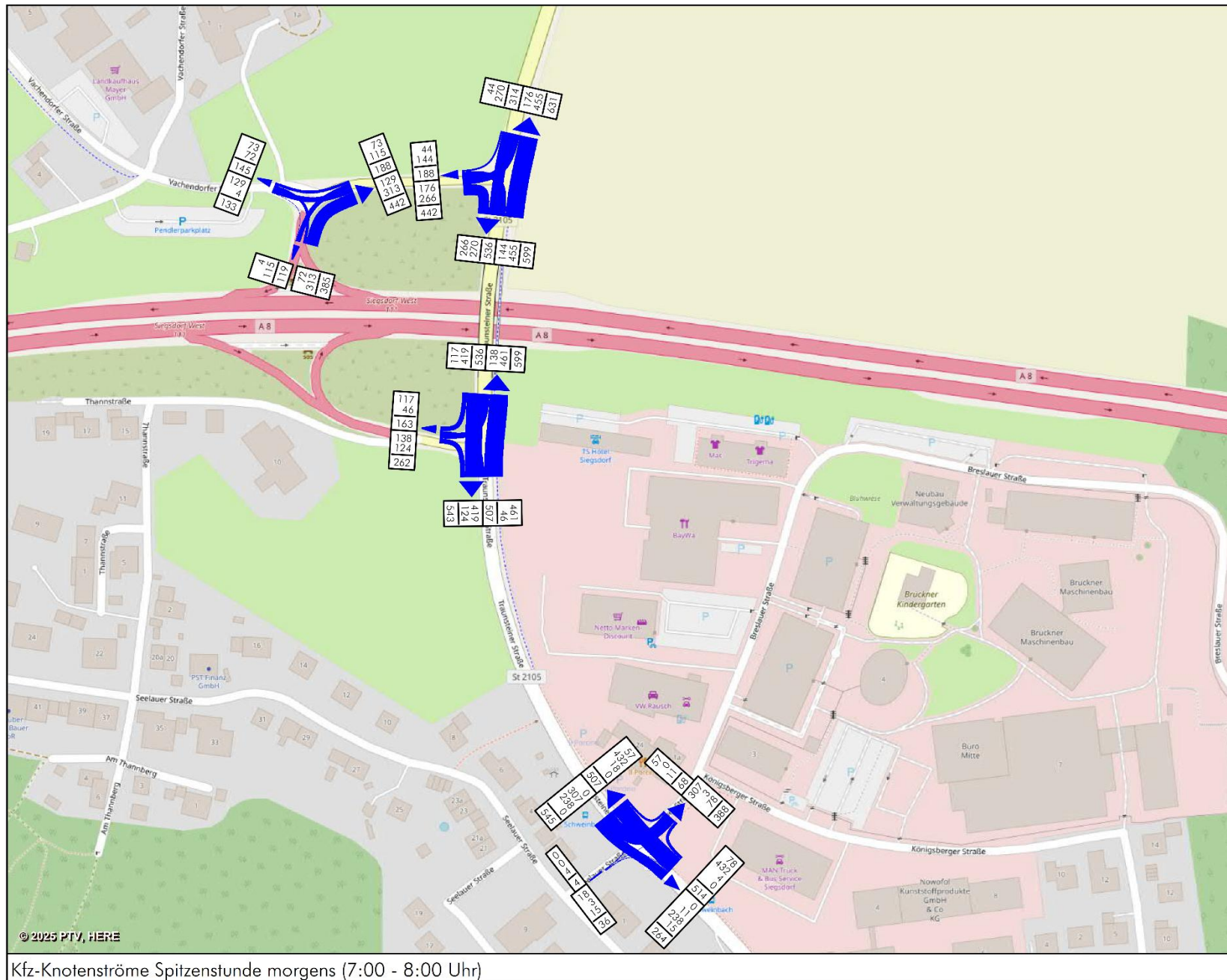
Die Planungen der Brückner Group SE gemäß Bebauungsplan Urplan 0017 in Siegsdorf können als verkehrsverträglich eingestuft werden, sofern alle drei Knotenpunkte ausreichend leistungsfähig ausgebaut werden. Insbesondere durch die allgemeine Verkehrsentwicklung bis 2040 ergibt sich die Notwendigkeit einer Kapazitätssteigerung der Anschlüsse an die Autobahn. Das Bauvorhaben lässt sich durch eine Signalisierung des Knotenpunkts Traunsteiner Straße / Königsberger Straße / Seelauer Straße verkehrsverträglich gestalten.

Anlagen



Datengrundlage:
Verkehrszählung vom
25.02.2025

Anlage 1.1



Bestand 2025

**Morgen-
spitzenstunde**

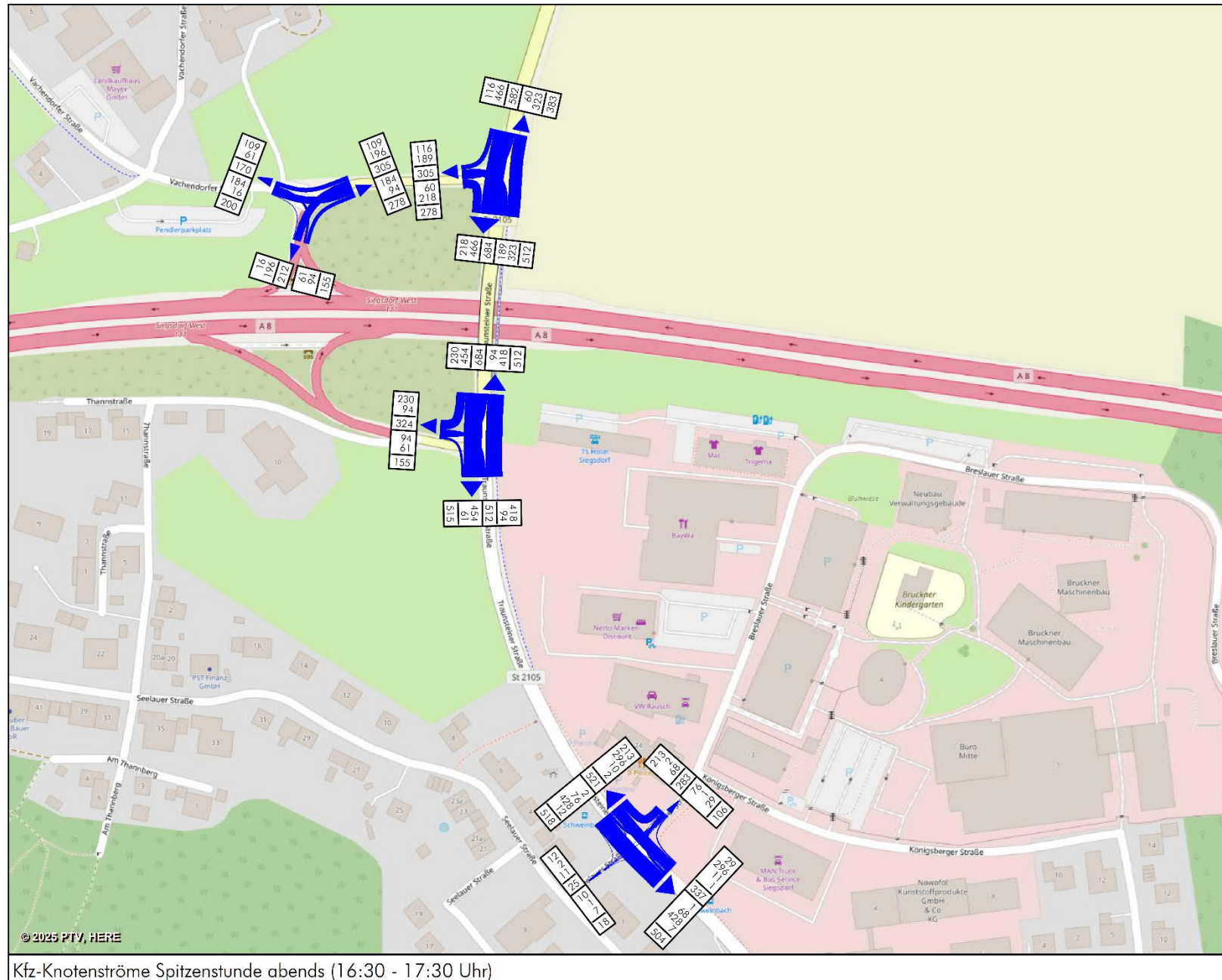
Kfz-Abbiegebeziehungen

[Kfz-Fahrten/Stunde]

Datengrundlage:

Verkehrszählung vom
25.02.2025

Anlage 1.2



Bestand 2025

**Abend-
spitzenstunde**

Kfz-Abbiegebeziehungen

[Kfz-Fahrten/Stunde]

Datengrundlage:

Verkehrszählung vom
25.02.2025

Anlage 1.3

Verkehrsaufkommen Bestand 2025

Fa. Brückner (nach Vorgaben der Firma)	Ansätze	Kfz/Richtung	Kfz-F./beide Richt.	
			Kfz-/Tag	Kfz-F./Std.
werktags		Kfz/Tag Kfz/Std. Kfz/Std. Zielv. Quellv.		
Verkehrsaufkommen Beschäftigte (Arbeitsweg)	1098	623		1.246
Vormittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)	40% 1%	249 3		252
Nachmittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)	1% 26%	3 162		165
Anteil Nachtverkehr (22-6 Uhr) (Ziel-/Quellverkehr)	4% 1%	25 3		28
Lauteste Nachtstunde (Ziel-/Quellverkehr)	4% 0%	25 0		25
Anzahl der anwesenden Beschäftigten	700			
Arbeitsplätze/ Anwesenheit der Beschäftigten Büro	993 68%			
Arbeitsplätze/Anwesenheit der Beschäftigten Montage/Produktion alt	80 85%			
Arbeitsplätze/ Anwesenheit der Beschäftigten Kantine	20 85%			
Arbeitsplätze/ Anwesenheit der Beschäftigten Kindergarten	5 90%			
Mitarbeiter im Außendienst	65			
MIV-Anteil der Beschäftigten	89%			
Pkw-Besetzungsgrad Beschäftigte (allg. Ansatz)	1			
Verkehrsaufkommen Beschäftigte (Dienstfahrten)		3		6
Vormittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)	0% 15%	0 0		0
Nachmittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)	15% 0%	0 0		0
Anteil Nachtverkehr (22-6 Uhr) (Ziel-/Quellverkehr)	0% 0%	0 0		0
Lauteste Nachtstunde (Ziel-/Quellverkehr)	0% 0%	0 0		0
Anzahl der Dienstfahrten/Tag (Firmenangaben)	3			
Verkehrsaufkommen Kunden und Besucher		4		8
Vormittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)	15% 0%	1 0		1
Nachmittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)	0% 15%	0 1		1
Anteil Nachtverkehr (22-6 Uhr) (Ziel-/Quellverkehr)	0% 0%	0 0		0
Lauteste Nachtstunde (Ziel-/Quellverkehr)	0% 0%	0 0		0
Besucher o. Kunden/Tag	4			
MIV-Anteil der Besucher/Kunden im Ziel-/ Quellverkehr	100%			
Verkehrsaufkommen KITA extern (Bringen + Holen)		52		104
Vormittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)	25% 25%	13 13		26
Nachmittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)	12% 12%	6 6		12
Pkw-Besetzungsgrad Beschäftigte (allg. Ansatz)	0% 0%	0 0		0
Lauteste Nachtstunde (Ziel-/Quellverkehr)	0% 0%	0 0		0
Kinder, die mit Pkw gebracht + geholt werden	26			
Fahrten/Kind (Bringen + Holen)	4			
Lieferwagen	< 3,5t	13		26
Vormittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)	20% 20%	3 3		6
Nachmittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)	10% 10%	1 1		2
Anteil Nachtverkehr (22-6 Uhr) (Ziel-/Quellverkehr)	0% 0%	0 0		0
Lauteste Nachtstunde (Ziel-/Quellverkehr)	0% 0%	0 0		0
Anzahl der Lieferungen/ Tag	13			
Schwerverkehr	SV > 3,5t	17		34
Vormittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)	8% 8%	1 1		2
Nachmittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)	8% 8%	1 1		2
Anteil Nachtverkehr (22-6 Uhr) (Ziel-/Quellverkehr)	3% 1%	1 0		1
Lauteste Nachtstunde (Ziel-/Quellverkehr)	2% 0%	0 0		0
Anzahl der Lieferungen mit SV > 3,5t/ Tag	17			
(Anteil LKW2)	31,74%			
		ZV/QV ZV QV		Summen QV+ZV
Summe Verkehrsaufkommen (Kfz-Fahrten/Tag)		712		1.424
davon Lkw > 3,5t (Schwerverkehrsfahrten/Tag)		17		34
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	Kfz/h	267 20		38
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	Kfz/h	11 171		21
Lauteste Nachtstunde (Ziel-/Quellverkehr) 5-6 Uhr	Kfz/h	25 0		21
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen				
Anteil Tagesstunden (6-22 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	96,3% 99,6%	686 709		1.395 Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22-6 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	3,7% 0,4%	26 3		29 Kfz-F./8Std.

Verkehrsaufkommen Planung 2040

Fa. Brückner (nach Vorgaben der Firma)	Ansätze	Kfz/Richtung Kfz/Tag Kfz/Std. Kfz/Std. Zielv. Quellv.	Kfz-F./beide Richt. Kfz-F./Tag Kfz-F./Std.
Verkehrsaufkommen Beschäftigte (Arbeitsweg)	1.620	898	1.796
Vormittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)	40% 1%	359 4	363
Nachmittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)	1% 26%	4 233	237
Anteil Nachtverkehr (22-6 Uhr) (Ziel-/Quellverkehr)	4% 1%	36 4	40
Lauteste Nachtstunde (Ziel-/Quellverkehr)	4% 0%	36 0	36
Anzahl der anwesenden Beschäftigten	1.009		
Arbeitsplätze/Anwesenheit der Beschäftigten Büro	1.000 68%		
Arbeitsplätze/Anwesenheit der Beschäftigten Technikum/Forschung	580 68%		
Arbeitsplätze/Anwesenheit der Beschäftigten Kantine	30 85%		
Arbeitsplätze/Anwesenheit der Beschäftigten Kindergarten	10 90%		
Mitarbeiter im Außendienst (Abzug)	100		
MIV-Anteil der Beschäftigten	89%		
Pkw-Besetzungsgrad Beschäftigte (allg. Ansatz)	1		
Verkehrsaufkommen Beschäftigte (Dienstfahrten)		5	10
Vormittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)	0% 15%	0 1	1
Nachmittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)	15% 0%	1 0	1
Anteil Nachtverkehr (22-6 Uhr) (Ziel-/Quellverkehr)	0% 0%	0 0	0
Lauteste Nachtstunde (Ziel-/Quellverkehr)	0% 0%	0 0	0
Anzahl der Dienstfahrten/Tag (Firmenangaben)	5		
Verkehrsaufkommen Kunden und Besucher		8	16
Vormittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)	15% 0%	2 0	2
Nachmittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)	0% 15%	0 1	1
Anteil Nachtverkehr (22-6 Uhr) (Ziel-/Quellverkehr)	0% 0%	0 0	0
Lauteste Nachtstunde (Ziel-/Quellverkehr)	0% 0%	0 0	0
Besucher o. Kunden/Tag	8		
MIV-Anteil der Besucher/Kunden im Ziel-/Quellverkehr	100%		
Verkehrsaufkommen KITA extern (Bringen + Holen)		18	36
Vormittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)	25% 25%	5 5	10
Nachmittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)	12% 12%	2 2	4
Pkw-Besetzungsgrad Beschäftigte (allg. Ansatz)	0% 0%	0 0	0
Lauteste Nachtstunde (Ziel-/Quellverkehr)	0% 0%	0 0	0
Kinder, die mit Pkw gebracht + geholt werden	9		
Fahrten/Kind (Bringen + Holen)	4		
Lieferwagen	< 3,5t	6	12
Vormittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)	20% 20%	1 1	2
Nachmittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)	10% 10%	1 1	2
Anteil Nachtverkehr (22-6 Uhr) (Ziel-/Quellverkehr)	0% 0%	0 0	0
Lauteste Nachtstunde (Ziel-/Quellverkehr)	0% 0%	0 0	0
Anzahl der Lieferungen/ Tag	6		
Schwerverkehr	SV > 3,5t	7	14
Vormittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)	8% 8%	1 1	2
Nachmittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)	8% 8%	1 1	2
Anteil Nachtverkehr (22-6 Uhr) (Ziel-/Quellverkehr)	3% 1%	0 0	0
Lauteste Nachtstunde (Ziel-/Quellverkehr)	2% 0%	0 0	0
Anzahl der Lieferungen mit SV > 3,5t/ Tag	7		
(Anteil LKW2)	82,72%		
		ZV/QV ZV QV	Summen QV+ZV
Summe Verkehrsaufkommen (Kfz-Fahrten/Tag)		942	1884
davon Lkw > 3,5t (Schwerverkehrsfahrten/Tag)		7	14
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	Kfz/h	368 12	38
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	Kfz/h	9 238	21
Lauteste Nachtstunde (Ziel-/Quellverkehr) 5-6 Uhr	Kfz/h	36 0	21
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen			
Anteil Tagesstunden (6-22 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	96,2% 99,6%	906 938	1.844 Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22-6 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	3,8% 0,4%	36 4	40 Kfz-F./8Std.

Verkehrserzeugung der Planungen werktags

Gesamttagungsverkehr und Nachtanteile

Nutzung	Anzahl			Verkehrsaufkommen Gesamttagungsverkehr Kfz-Fahrten/24h* (Summe beider Richtungen)				Anteil Nachtverkehr Kfz-Fahrten/8h (22-6 Uhr)
	Beschäftigte	Besucher/ Kinder/ Lieferwagen	Schwerverkehr (Lkw > 3,5t)	Beschäftigte	Besucher/ Kinder/ Lieferwagen	Schwerverkehr (Lkw > 3,5t)	Summe Kfz- Fahrten	
Bestandsituation Fa. Brückner	1.098	43	17	1.252	138	34	1.424	29
davon Lager- und Montageverkehr A				20	25	12	57	7
davon Lager-, Entsorgungs- und Montageverkehr B				20	30	12	62	7
davon Besucherparkplatz Süd				20	30	0	50	0
davon Anlieferung Kantine				6	10	4	20	10
davon Parkhaus Süd				580	4	0	584	2
davon Parkhaus Nord				510	4	0	514	1
davon Parkplatz Nord				80	15	0	95	1
davon Technikum Verkehr				16	20	6	42	1
Planungen bis 2040	1.620	23	7	1.806	64	14	1.884	40
davon Technikum, Lager- und Entsorgungsverkehr A				150	20	4	174	16
davon Anlieferung Kantine				6	15	4	25	6
davon Parkhaus Süd				900	5	2	907	4
davon Parkhaus Nord				600	5	2	607	4
davon Parkplatz Nord + Besucherparkplatz				150	19	2	171	10
Summe Mehrverkehr				554	-74	-20	460	11

Verkehrserzeugung der Planungen

werktägliche Spitzenstunden

Nutzung	Morgenspitzenstunde Kfz-Fahrten/h				Abendspitzenstunde Kfz-Fahrten/h			
	ZV	QV	Summe ZV + QV		ZV	QV	Summe ZV + QV	
	Kfz/h	Kfz/h	Kfz/h	davon Lkw/h	Kfz/h	Kfz/h	Kfz/h	davon Lkw/h
Bestandsituation Fa. Brückner	267	20	287	2	11	171	182	2
davon Lager- und Montageverkehr A	20	4	24	0	1	10	11	1
davon Lager-, Entsorgungs- und Montageverkehr B	10	4	14	1	1	8	9	1
davon Besucherparkplatz Süd	20	6	26	0	2	16	18	0
davon Anlieferung Kantine	6	4	10	1	0	0	0	0
davon Parkhaus Süd	90	2	92	0	3	70	73	0
davon Parkhaus Nord	90	0	90	0	3	62	65	0
davon Parkplatz Nord	20	0	20	0	1	3	4	0
davon Technikum Verkehr	11	0	11	0	0	2	2	0
Planungen bis 2040	368	12	380	2	9	238	247	2
davon Technikum, Lager- und Entsorgungsverkehr A	30	2	32	1	2	10	12	2
davon Anlieferung Kantine	6	4	10	1	0	0	0	0
davon Parkhaus Süd	150	0	150	0	2	100	102	0
davon Parkhaus Nord	150	0	150	0	2	98	100	0
davon Parkplatz Nord + Besucherparkplatz	32	6	38	0	3	30	33	0
Summe Mehrverkehr	101	-8	93	0	-2	67	65	0

Umrechnung des Bestandsverkehrs und Prognoseverkehrs werktags in DTV-Werte

		Verkehrserzeugung werktags (DTVw) Ansatz: durchschnittl. Prognosen nach Bosserhoff				Verkehrserzeugung im Jahresdurchschnitt (DTV) Ansatz: durchschnittl. Prognosen nach Bosserhoff			
Nutzung	Gesamttagesverkehr (0-24 Uhr)		davon Nachtverkehr (22-6 Uhr)		Um-rechnungs- faktor DTVw DTV	Gesamttagesverkehr (0-24 Uhr)		davon Nachtverkehr (22-6 Uhr)	
	Kfz- Fahrten/24h	davon Schwerverkehr SV- Fahrten/24h	Kfz-Fahrten/8h	davon SV- Fahrten/8h		Kfz- Fahrten/24h	davon Schwerverkehr SV- Fahrten/24h	Kfz-Fahrten/8h	davon SV- Fahrten/8h
Bestandsituation Fa. Brückner	1.424	34	29	0	0,68	975	23	20	0
Planungen bis 2040	1.884	14	40	0	0,68	1.290	10	27	0
Summe Mehrverkehr	460	-20	11	0		315	-13	7	0

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

Verkehrszählung am 25.02.2025	Nr. Straßenabschnitt	Kfz/Gesamtag	Lkw1/Gesamtag	Lkw2/Gesamtag	Taganteil Kfz	Taganteil Lkw1	Taganteil Lkw2	Nachtanteil Kfz	Nachtanteil Lkw1	Nachtanteil Lkw2
		24-Stunden-Wert (werktags)			16-Stunden-Wert (werktags)			Nachtanteil (22-6 Uhr)		
		[Kfz/24h]	[Lkw1/24h]	[Lkw2/24h]	[Kfz/16h]	[Lkw1/16h]	[Lkw2/16h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]
St2105 Traunsteiner Str. nördlich A8	1	10.311	294	162	9.929	267	137	382	27	25
Anschluss Nord A8	2	7.701	308	161	7.332	289	150	369	19	11
St2105 Traunsteiner Str. zw. A8	3	12.100	392	179	11.645	364	157	455	28	22
Anschluss Süd A8	4	4.541	154	128	4.339	136	108	202	18	20
Traunsteiner Str. Abschnitt A8 - Königsberger Str.	5	10.429	326	137	10.040	308	131	389	18	6
Königsberger Straße östl. Traunsteiner	6	3.647	145	67	3.501	135	65	146	10	2
Traunsteiner Str. südl. Königsberger Str.	7	8.916	246	74	8.593	228	70	323	18	4
Königsberger westl. Lager A *	8	542	16	4	522	15	4	20	1	0
Königsberger (zw. Lager A und Lager B) *	9	178	6	4	172	6	4	6	0	0
westl Lager B Ri Danziger Straße *	10	116	2	2	112	2	2	4	0	0
Breslauer südlich Parkhaus *	11	2.124	58	35	2.047	54	33	77	4	2
Breslauer nördlich Parkhaus *	12	1.004	27	16	968	25	15	36	2	1
Breslauer westl. Parkplatz Nord *	13	627	17	10	604	16	10	23	1	1
Breslauer Parkplatz Nord - Zufahrt Technikum *	14	531	14	9	512	13	8	19	1	0
Breslauer Str.östl Zufahrt Technikum - Haunertinger Str. *	15	491	13	8	473	12	8	18	1	0

*) Werte aus Zählwerten Königsberger Straße am Knoten und Anliegernutzungen abgeleitet

Umrechnungsfaktoren DTWw --> DTV				
	Kfz	Lkw1	Lkw2	
St2105	0,78	0,49	0,49	Zählstelle Nr. 81419159 SVZ Jahr 2023, https://www.baysis.bayern.de
Kreisstraße TS	0,78	0,47	0,47	Zählstelle Nr. 81419719 SVZ Jahr 2023, https://www.baysis.bayern.de
Gemeindestraßen	0,87	0,80	0,80	Hochrechnung Innerorts nach Intraplan Consult GmbH München und Schuh & Co. GmbH Germering, 2011

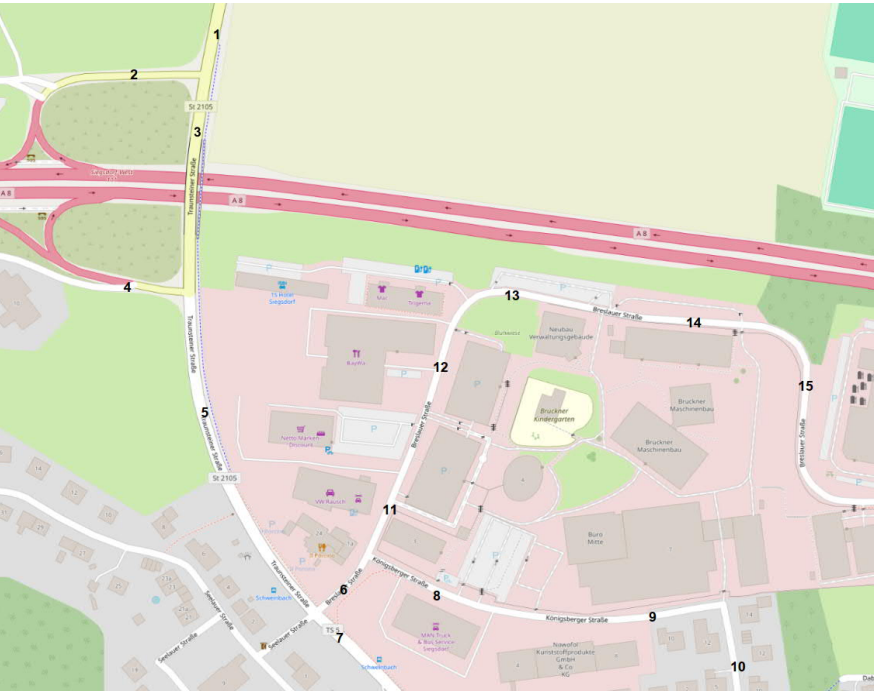


Abbildung: Zuordnung der Straßenabschnitte (Nummerierung) zur Orientierung

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

DTV-Werte 2024										
	Nr. Straßenabschnitt	Kfz/Gesamtag	Lkw1/Gesamtag	Lkw2/Gesamtag	Taganteil Kfz	Taganteil Lkw1	Taganteil Lkw2	Nachtanteil Kfz	Nachtanteil Lkw1	Nachtanteil Lkw2
		24-Stunden-Wert (DTV)			16-Stunden-Wert (DTV)			Nachtanteil (22-6 Uhr)		
		[Kfz/24h]	[Lkw1/24h]	[Lkw2/24h]	[Kfz/16h]	[Lkw1/16h]	[Lkw2/16h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]
St2105 Traunsteiner Str. nördlich A8	1	7.997	144	79	7.701	131	67	296	13	12
Anschluss Nord A8	2	5.973	151	79	5.687	141	73	286	10	6
St2105 Traunsteiner Str. zw. A8	3	9.384	192	88	9.031	178	77	353	14	11
Anschluss Süd A8	4	3.522	75	63	3.365	66	53	157	9	10
Traunsteiner Str. Abschnitt A8 - Königsberger Str.	5	8.181	152	64	7.879	143	61	302	9	3
Königsberger Straße östl. Traunsteiner	6	3.177	116	54	3.050	108	52	127	8	2
Traunsteiner Str. süd. Königsberger Str.	7	6.994	115	35	6.713	100	32	281	15	3
Königsberger westl. Lager A *	8	472	13	3	455	12	3	17	1	0
Königsberger (zw. Lager A und Lager B) *	9	155	5	3	149	5	3	6	1	0
westl Lager B Ri Danziger Straße *	10	101	2	2	97	2	2	4	0	0
Breslauer südlich Parkhaus *	11	1.850	46	28	1.783	43	26	67	4	2
Breslauer nördlich Parkhaus *	12	875	22	13	843	21	13	32	2	1
Breslauer westl. Parkplatz Nord *	13	546	14	8	526	13	8	20	1	1
Breslauer Parkplatz Nord - Zufahrt Technikum *	14	463	12	7	446	11	7	17	1	1
Breslauer Str.östl Zufahrt Technikum - Haunertinger Str. *	15	428	11	7	413	10	6	15	1	1

*) Werte aus Zählwerten Königsberger Straße am Knoten und Anliegernutzungen abgeleitet

Kennwerte für die Verkehrslärberechnungen						
DTV 2024						
Nr. Straßenabschnitt	m _t	Lkw1, p _{t1}	Lkw2, p _{t2}	m _n	Lkw1, p _{n1}	Lkw2, p _{n2}
	Maßgebliche Verkehrsstärke mt in Kfz/h nach RLS-19, Tagesbereich 6-22 Uhr	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw1 im Tagesbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw2 im Tagesbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M	Maßgebliche Verkehrsstärke mn in Kfz/h nach RLS-19, Nachtbereich 6-22 Uhr	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw1 im Nachtbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw2 im Nachtbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M
	Kfz/h	in %	in %	Kfz/h	in %	in %
1	481	1,69%	0,87%	37	4,39%	4,05%
2	355	2,48%	1,28%	36	3,32%	1,92%
3	564	1,97%	0,85%	44	3,82%	2,97%
4	210	1,96%	1,56%	20	5,73%	6,37%
5	492	1,81%	0,77%	38	2,98%	0,99%
6	191	3,54%	1,70%	16	6,30%	1,18%
7	420	1,49%	0,47%	35	5,16%	1,07%
8	28	2,64%	0,66%	2	5,88%	0,00%
9	9	3,02%	2,01%	1	8,33%	0,00%
10	6	1,55%	1,55%	1	0,00%	0,00%
11	111	2,38%	1,46%	8	5,22%	2,24%
12	53	2,43%	1,48%	4	4,69%	1,56%
13	33	2,38%	1,43%	3	5,00%	2,50%
14	28	2,35%	1,46%	2	5,88%	2,94%
15	26	2,30%	1,45%	2	6,67%	3,33%

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

Prognose-Nullfall 2040 (DTV)										
Nullfall 2040 (ohne Bauvorhaben) 1,069	Nr. Straßenabschnitt	Kfz/Gesamtag	Lkw1/Gesamtag	Lkw2/Gesamtag	Taganteil Kfz	Taganteil Lkw1	Taganteil Lkw2	Nachtanteil Kfz	Nachtanteil Lkw1	Nachtanteil Lkw2
		24-Stunden-Wert (DTV)			16-Stunden-Wert (DTV)			Nachtanteil (22-6 Uhr)		
		[Kfz/24h]	[Lkw1/24h]	[Lkw2/24h]	[Kfz/16h]	[Lkw1/16h]	[Lkw2/16h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]
St2105 Traunsteiner Str. nördlich A8	1	8.549	154	85	8.233	140	72	316	14	13
Anschluss Nord A8	2	6.385	161	84	6.079	151	78	306	10	6
St2105 Traunsteiner Str. zw. A8	3	10.031	205	94	9.654	190	83	377	15	11
Anschluss Süd A8	4	3.765	80	67	3.597	71	57	168	10	11
Traunsteiner Str. Abschnitt A8 - Königsberger Str.	5	8.745	162	69	8.422	153	66	323	10	3
Königsberger Straße östl. Traunsteiner	6	3.396	124	57	3.260	116	56	136	9	2
Traunsteiner Str. süd. Königsberger Str.	7	7.477	123	37	7.177	107	34	300	16	3
Königsberger westl. Lager A *	8	505	14	3	487	13	3	18	1	0
Königsberger (zw. Lager A und Lager B) *	9	166	6	3	160	5	3	6	1	0
westl Lager B Ri Danziger Straße *	10	108	2	2	104	2	2	4	0	0
Breslauer südlich Parkhaus *	11	1.978	49	30	1.906	46	28	72	4	2
Breslauer nördlich Parkhaus *	12	935	24	14	901	22	14	34	2	1
Breslauer westl. Parkplatz Nord *	13	584	15	9	563	14	8	21	1	1
Breslauer Parkplatz Nord - Zufahrt Technikum *	14	495	13	8	477	12	7	18	1	1
Breslauer Str.östl Zufahrt Technikum - Haunertinger Str. *	15	458	11	7	442	10	7	16	1	1

*) Werte aus Zählwerten Königsberger Straße am Knoten und Anliegernutzungen abgeleitet

Prognose-Nullfall 2040 (DTV)						
Nr. Straßenabschnitt	m _t	Lkw1, p _{t1}	Lkw2, p _{t2}	m _n	Lkw1, p _{n1}	Lkw2, p _{n2}
	Maßgebliche Verkehrsstärke mit in Kfz/h nach RLS-19, Tagesbereich 6 22 Uhr	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw1 im Tagesbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw2 im Tagesbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M	Maßgebliche Verkehrsstärke mit in Kfz/h nach RLS-19, Nachtbereich 6 22 Uhr	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw1 im Nachtbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw2 im Nachtbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M
	Kfz/h	in %	in %	Kfz/h	in %	in %
1	515	1,69%	0,87%	40	4,43%	4,11%
2	380	2,48%	1,28%	38	3,27%	1,96%
3	603	1,97%	0,85%	47	3,85%	2,92%
4	225	1,96%	1,57%	21	5,65%	6,25%
5	526	1,81%	0,78%	40	2,94%	0,93%
6	204	3,54%	1,70%	17	6,25%	1,10%
7	449	1,49%	0,47%	38	5,17%	1,00%
8	30	2,67%	0,62%	2	5,56%	0,00%
9	10	3,13%	1,88%	1	8,33%	0,00%
10	7	1,44%	1,44%	1	0,00%	0,00%
11	119	2,39%	1,47%	9	4,86%	2,08%
12	56	2,44%	1,50%	4	4,41%	1,47%
13	35	2,40%	1,42%	3	4,76%	2,38%
14	30	2,41%	1,47%	2	5,56%	2,78%
15	28	2,26%	1,47%	2	6,25%	3,13%

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

Mehrverkehr der Planungen (DTV)

Mehrverkehr der Planungen	Nr. Straßenabschnitt	Kfz/Gesamtag	Lkw1/Gesamtag	Lkw2/Gesamtag	Taganteil Kfz	Taganteil Lkw1	Taganteil Lkw2	Nachtanteil Kfz	Nachtanteil Lkw1	Nachtanteil Lkw2
		24-Stunden-Wert			16-Stunden-Wert			Nachtanteil (22-6 Uhr)		
		[Kfz/24h]	[Lkw1/24h]	[Lkw2/24h]	[Kfz/16h]	[Lkw1/16h]	[Lkw2/16h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]
Mehrverkehr Planungen gesamt		315	-9	-4	308	-9	-4	7	0	0
St2105 Traunsteiner Str. nördlich A8	1	95	3	1	92	3	1	2	0	0
Anschluss Nord A8	2	126	5	3	123	5	3	3	0	0
St2105 Traunsteiner Str. zw. A8	3	221	7	3	216	7	3	5	0	0
Anschluss Süd A8	4	63	3	1	62	3	1	1	0	0
Traunsteiner Str. Abschnitt A8 - Königsberger Str.	5	284	8	4	277	8	4	6	0	0
Königsberger Straße östl. Traunsteiner	6	315	12	6	308	12	6	7	0	0
Traunsteiner Str. südl. Königsberger Str.	7	32	1	0	31	1	0	1	0	0
Entfall Besucherparkplatz Süd		-36	-1	0	-35	-1	0	-1	0	0
Saldo Zufahrt A		84	-3	-1	82	-3	-1	2	0	0
Lager A - Lager B *	16	-44	-2	0	-43	-2	0	-1	0	0
Saldo Lager B		-44	-1	-1	-43	-1	-1	-1	0	0
westl Lager B Ri Danziger Straße *	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo Parkhaus A+B	18	297	9	4	291	9	4	6	0	0
Breslauer nördlich Parkhaus *	19	24	1	0	24	1	0	1	0	0
Breslauer westl. Parkplatz Nord *	20	24	1	0	24	1	0	1	0	0
Saldo Parkplatz Nord		54	2	0	53	2	0	1	0	0
Entfall Technikum		-30	-1	0	-29	-1	0	-1	0	0
Breslauer Str.östl Zufahrt Technikum - Haunertinger Str. *	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0

*) Werte aus Zählwerten Königsberger Straße am Knoten und Anliegernutzungen abgeleitet

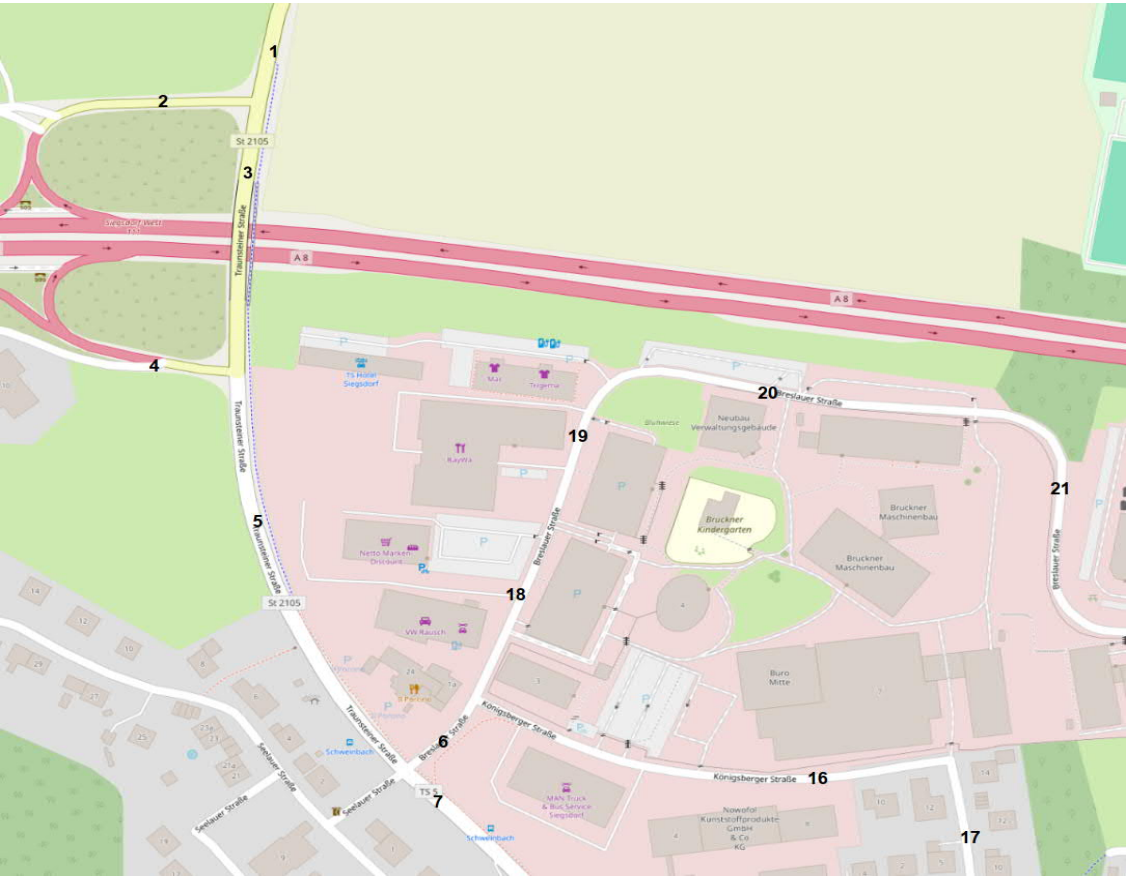


Abbildung: Zuordnung der Straßenabschnitte (Nummerierung) zur Orientierung

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

Gesamtprognose 2040 (DTV)										
Belastungen Nullfall PLUS Neuverkehr	Nr. Straßenabschnitt	Kfz/Gesamtag	Lkw1/Gesamtag	Lkw2/Gesamtag	Taganteil Kfz	Taganteil Lkw1	Taganteil Lkw2	Nachanteil Kfz	Nachanteil Lkw1	Nachanteil Lkw2
		24-Stunden-Wert (DTV)			16-Stunden-Wert (DTV)			Nachanteil (22-6 Uhr)		
		[Kfz/24h]	[Lkw1/24h]	[Lkw2/24h]	[Kfz/16h]	[Lkw1/16h]	[Lkw2/16h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]
St2105 Traunsteiner Str. nördlich A8	1	8.644	157	86	8.325	143	73	318	14	13
Anschluss Nord A8	2	6.511	166	87	6.202	156	81	309	10	6
St2105 Traunsteiner Str. zw. A8	3	10.252	212	97	9.870	197	86	382	15	11
Anschluss Süd A8	4	3.828	83	68	3.659	74	57	169	10	11
Traunsteiner Str. Abschnitt A8 - Königsberger Str.	5	9.029	170	73	8.699	161	70	329	10	3
Königsberger Straße östl. Traunsteiner	6	3.711	136	63	3.568	128	62	143	9	2
Traunsteiner Str. süd. Königsberger Str.	7	7.509	124	37	7.208	108	34	301	16	3
Königsberger westl. Lager A *	8	298	18	7	287	16	6	11	2	1
Königsberger (zw. Lager A und Lager B) *	9	122	5	2	117	4	2	5	1	0
westl Lager B Ri Danziger Straße *	17	108	2	2	104	2	2	4	0	0
Breslauer südlich Parkhaus *	18	2.275	58	33	2.197	55	32	78	4	2
Breslauer nördlich Parkhaus *	19	959	25	14	925	23	14	35	2	1
Breslauer westl. Parkplatz Nord *	20	608	16	9	587	15	8	22	1	1
Breslauer Parkplatz Nord - Zufahrt Technikum *	14	549	15	8	530	14	7	19	1	1
Breslauer Str.östl Zufahrt Technikum - Haunertinger Str. *	21	458	11	7	442	10	7	16	1	1

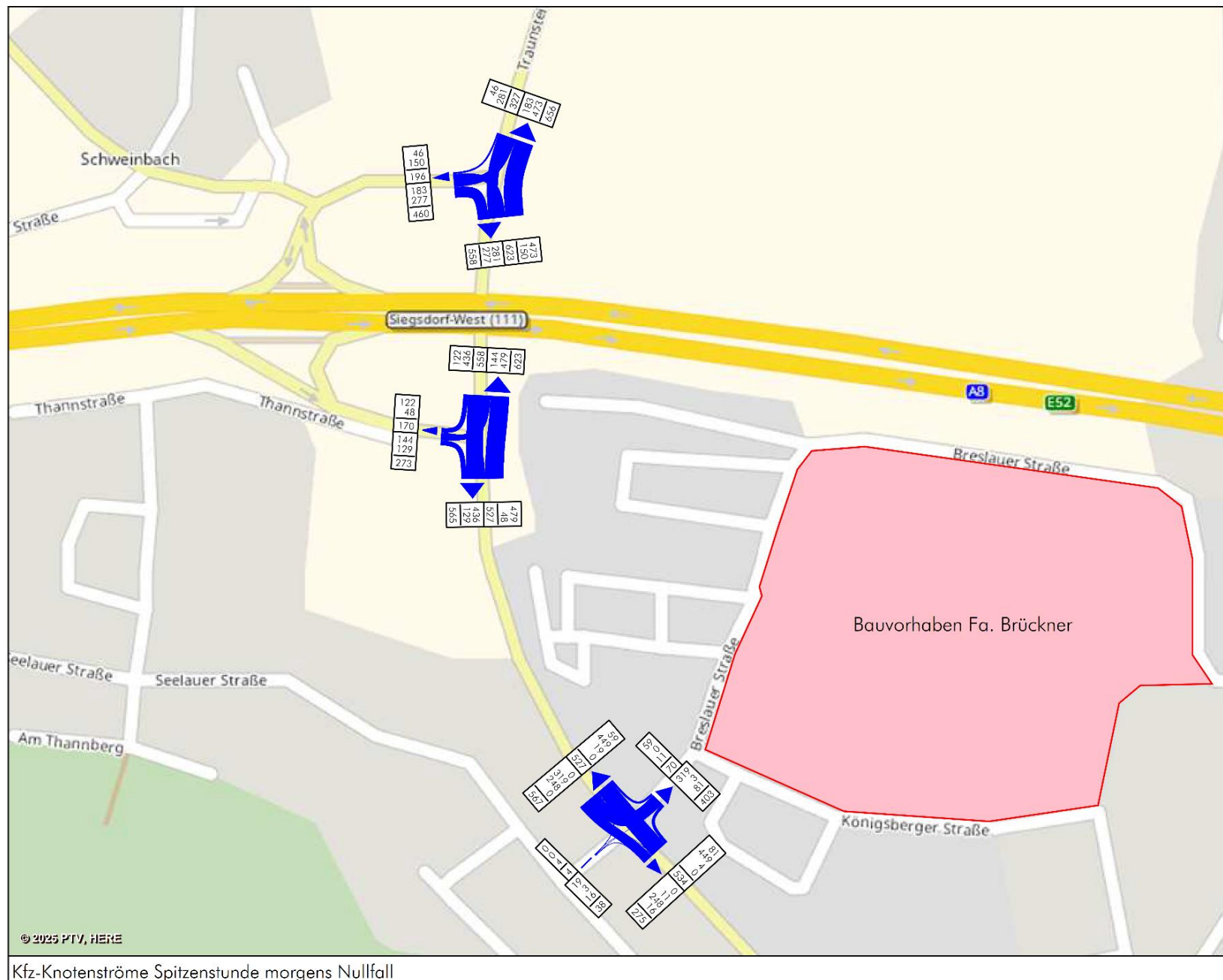
*) Werte aus Zählwerten Königsberger Straße am Knoten und Anliegernutzungen abgeleitet

Gesamtprognose 2040 (DTV)						
Nr. Straßenabschnitt	m _t	Lkw1, p _{t1}	Lkw2, p _{t2}	m _n	Lkw1, p _{n1}	Lkw2, p _{n2}
	Maßgebliche Verkehrsstärke mit in Kfz/h nach RLS-19, Tagesbereich 6 22 Uhr	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw1 im Tagesbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw2 im Tagesbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M	Maßgebliche Verkehrsstärke mit in Kfz/h nach RLS-19, Nachtbereich 6 22 Uhr	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw1 im Nachtbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw2 im Nachtbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M
	Kfz/h	in %	in %	Kfz/h	in %	in %
1	520	1,71%	0,87%	40	4,40%	4,09%
2	388	2,52%	1,30%	39	3,24%	1,94%
3	617	2,00%	0,87%	48	3,80%	2,88%
4	229	2,01%	1,57%	21	5,61%	6,20%
5	544	1,84%	0,80%	41	2,89%	0,91%
6	223	3,57%	1,73%	18	5,95%	1,05%
7	450	1,50%	0,47%	38	5,15%	1,00%
8	18	5,57%	2,16%	1	13,36%	4,45%
9	7	3,43%	2,14%	1	9,92%	0,00%
17	7	1,44%	1,44%	1	0,00%	0,00%
18	137	2,48%	1,45%	10	4,46%	1,91%
19	58	2,49%	1,46%	4	4,34%	1,45%
20	37	2,47%	1,37%	3	4,65%	2,32%
14	33	2,55%	1,38%	2	5,21%	2,61%
21	28	2,26%	1,47%	2	6,25%	3,13%

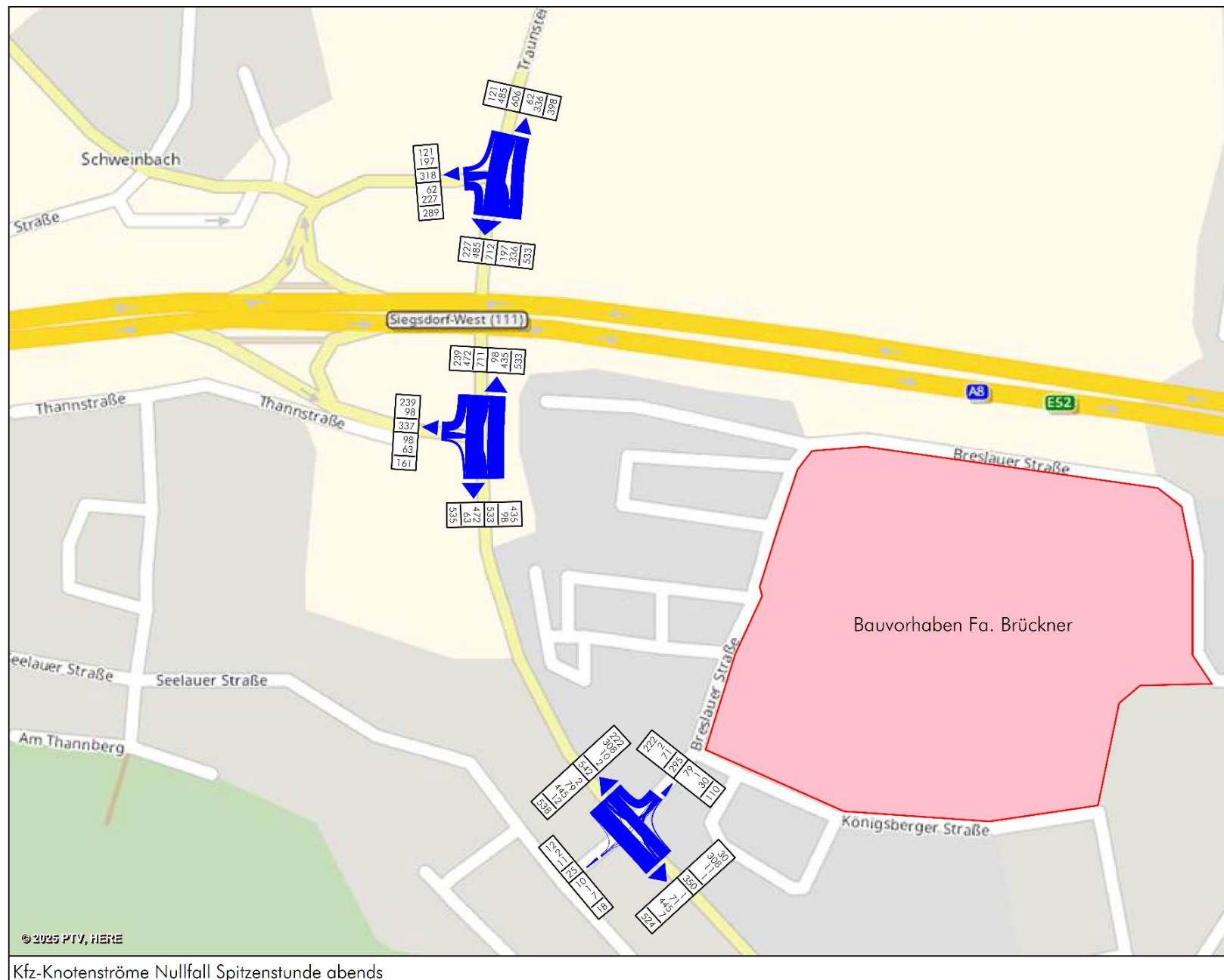


Prognose
Nullfall 2040
24 Stunden-
Streckenbelastung
Kfz-Querschnittsbelastungen
[Kfz-Fahrten/24 Stunden]

Datengrundlage:
Verkehrszählung vom
25.02.2025;
Landesverkehrsmodell



Datengrundlage:
Verkehrszählung vom
25.02.2025;
Landesverkehrsmodell



Prognose
Nullfall 2040
Abendspitzenstunde
Kfz-Abbiegebeziehungen
[Kfz-Fahrten/Stunde]

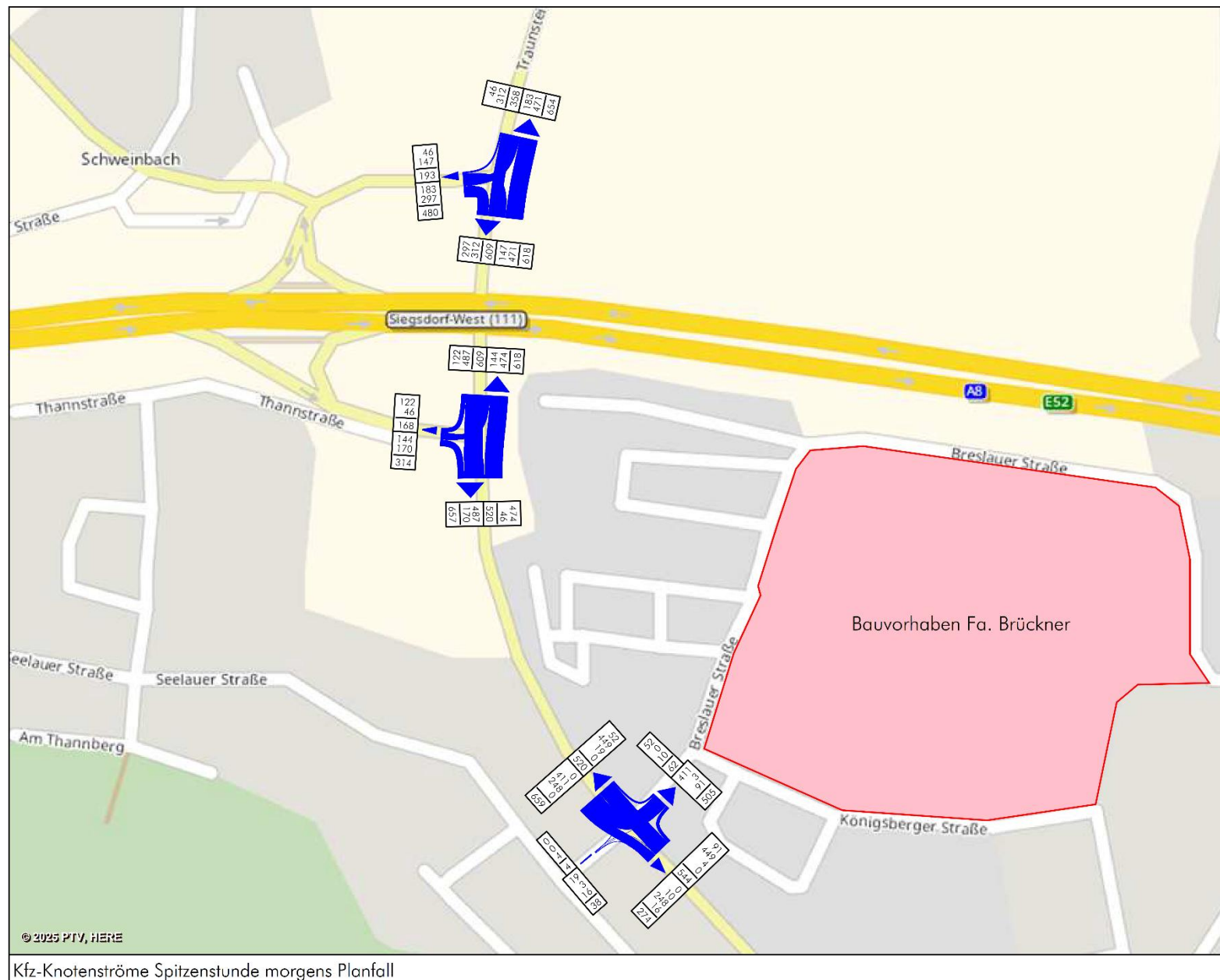
Datengrundlage:
Verkehrszählung vom
25.02.2025;
Landesverkehrsmodell



Prognose
Planfall 2040
24 Stunden-
Streckenbelastung

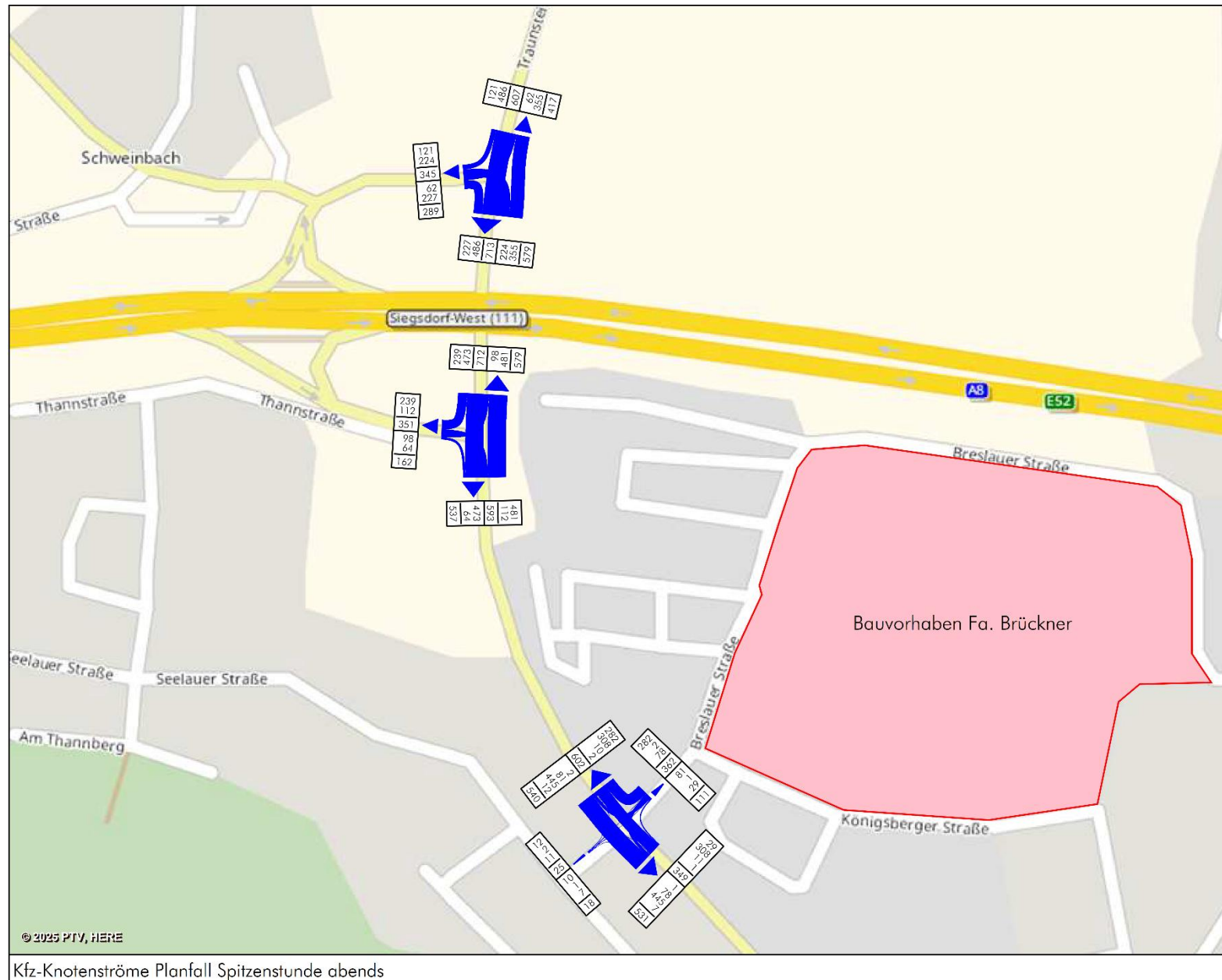
Kfz-Querschnittsbelastungen
[Kfz-Fahrten/24 Stunden]

Datengrundlage:
Verkehrszählung vom
25.02.2025;
Landesverkehrsmodell



Prognose
Planfall 2040
Morgen-
spitzenstunde
Kfz-Abbiegebeziehungen
[Kfz-Fahrten/Stunde]

Datengrundlage:
Verkehrszählung vom
25.02.2025;
Landesverkehrsmodell



Prognose

Planall 2040

Abend- spitzenstunde

Kfz-Abbiegebeziehungen

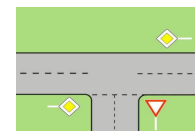
[Kfz-Fahrten/Stunde]

Datengrundlage:

Verkehrszählung vom
25.02.2025;
Landesverkehrsmodell

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BPlan Fa. Brückner
Knotenpunkt : ST2105 Traunsteiner Str. - A8 Nord - ST2105 Traunsteiner Str.
Stunde : Morgenspitzenstunde Bestand 2025
Datei : 2742_SIEGSDORF_BPL_BRUECKNER_K1_BESTAND_MS_MK_250603.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		277				1800						A
3		48				1600						A
Misch-H		325				1768	2 + 3	2,6	1	1	2	A
4		177	7,4	3,8	891	204		104,1	10	11	15	E
6		272	7,3	3,7	292	625		10,4	2	3	4	B
Misch-N		448,5				496	4 + 6	60,5	14	17	23	E
8		463				1800						A
7		150	5,9	2,6	314	927		4,8	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

E

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : ST2105 Traunsteiner Straße (Strom 2, 3)

ST2105 Traunsteiner Straße (Strom 7, 8)

Nebenstrasse : A8 Nord (Strom 4, 6)

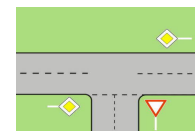
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BPlan Fa. Brückner
Knotenpunkt : ST2105 Traunsteiner Str. - A8 Nord - ST2105 Traunsteiner Str.
Stunde : Abendspitzenstunde Bestand 2025
Datei : 2742_SIEGSDORF_BPL_BRUECKNER_K1_BESTAND_AS_MK_250603.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		470				1800						A
3		117				1600						A
Misch-H		587				1756	2 + 3	3,1	2	2	3	A
4		60	7,4	3,8	1036	139		45,4	2	3	4	E
6		221	7,3	3,7	524	440		16,5	3	3	5	B
Misch-N		280,5				474	4 + 6	18,6	4	5	7	B
8		326				1800						A
7		190	5,9	2,6	582	658		7,7	1	2	2	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

E

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : ST2105 Traunsteiner Straße (Strom 2, 3)

ST2105 Traunsteiner Straße (Strom 7, 8)

Nebenstrasse : A8 Nord (Strom 4, 6)

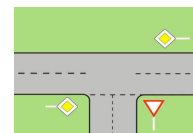
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BPlan Fa. Brückner
Knotenpunkt : ST2105 Traunsteiner Str. - A8 Nord - ST2105 Traunsteiner Str.
Stunde : Morgenspitzenstunde Nullfall 2040
Datei : 2742_SIEGSDORF_BPL_BRUECKNER_K1_NULLFALL_MS_MK_250603.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		289				1800						A
3		49				1600						A
Misch-H		337				1768	2 + 3	2,6	1	1	2	A
4		184	7,4	3,8	927	191		169,8	13	15	19	E
6		282	7,3	3,7	304	615		11,0	2	3	4	B
Misch-N		465,5				467	4 + 6	123,4	23	26	33	E
8		482				1800						A
7		155	5,9	2,6	326	913		4,9	1	1	1	A
Misch-H												

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

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : ST2105 Traunsteiner Straße (Strom 2, 3)

ST2105 Traunsteiner Straße (Strom 7, 8)

Nebenstrasse : A8 Nord (Strom 4, 6)

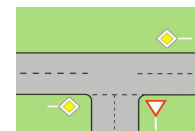
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BPlan Fa. Brückner
Knotenpunkt : ST2105 Traunsteiner Str. - A8 Nord - ST2105 Traunsteiner Str.
Stunde : Abendspitzenstunde Nullfall 2040
Datei : 2742_SIEGSDORF_BPL_BRUECKNER_K1_NULLFALL_AS_MK_250603.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		488				1800						A
3		122				1600						A
Misch-H		610				1756	2 + 3	3,2	2	2	3	A
4		62	7,4	3,8	1078	126		55,3	3	3	4	E
6		230	7,3	3,7	545	427		18,3	3	4	6	B
Misch-N		291,5				449	4 + 6	22,7	5	6	8	C
8		339				1800						A
7		198	5,9	2,6	605	639		8,2	2	2	3	A
Misch-H												

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

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : ST2105 Traunsteiner Straße (Strom 2, 3)
ST2105 Traunsteiner Straße (Strom 7, 8)
Nebenstrasse : A8 Nord (Strom 4, 6)

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BPlan Fa. Brückner
Knotenpunkt : ST2105 Traunsteiner Str. - A8 Nord - ST2105 Traunsteiner Str.
Stunde : Morgenspitzenstunde Planfall 2040
Datei : 2742_SIEGSDORF_BPL_BRUECKNER_K1_PLANFALL_MS_MK_250603.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		320				1800						A
3		50				1600						A
Misch-H		369				1770	2 + 3	2,6	1	1	2	A
4		184	7,4	3,8	953	182		217,4	15	17	21	F
6		303	7,3	3,7	335	586		12,9	3	4	5	B
Misch-N		486,5				463	4 + 6	183,9	31	34	40	F
8		479				1800						A
7		153	5,9	2,6	358	876		5,2	1	1	1	A
Misch-H												

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

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : ST2105 Traunsteiner Straße (Strom 2, 3)

ST2105 Traunsteiner Straße (Strom 7, 8)

Nebenstrasse : A8 Nord (Strom 4, 6)

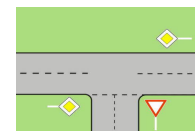
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BPlan Fa. Brückner
Knotenpunkt : ST2105 Traunsteiner Str. - A8 Nord - ST2105 Traunsteiner Str.
Stunde : Abendspitzenstunde Planfall 2040
Datei : 2742_SIEGSDORF_BPL_BRUECKNER_K1_PLANFALL_AS_MK_250603.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		490				1800						A
3		122				1600						A
Misch-H		612				1756	2 + 3	3,2	2	2	3	A
4		62	7,4	3,8	1126	110		73,0	3	4	5	E
6		230	7,3	3,7	547	425		18,5	3	4	6	B
Misch-N		291,5				419	4 + 6	27,8	5	7	10	C
8		358				1800						A
7		225	5,9	2,6	607	638		8,7	2	2	3	A
Misch-H												

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

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : ST2105 Traunsteiner Straße (Strom 2, 3)

ST2105 Traunsteiner Straße (Strom 7, 8)

Nebenstrasse : A8 Nord (Strom 4, 6)

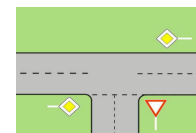
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BPlan Fa. Brückner
Knotenpunkt : Traunsteiner Str. ST2105 - A8 - Traunsteiner Str. TS5
Stunde : Morgenspitzenstunde Bestand 2025
Datei : 2742_SIEGSDORF_BPL_BRUECKNER_K2_MS_BESTAND_MK_250603.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		430				1800						A
3		119				1600						A
Misch-H		549				1752	2 + 3	3,1	2	2	3	A
4		142	7,4	3,8	985	190		70,9	6	7	10	E
6		127	7,3	3,7	478	472		10,6	1	2	2	B
Misch-N		268,5				339	4 + 6	48,5	8	10	13	E
8		470				1800						A
7		50	5,9	2,6	536	698		6,0	1	1	1	A
Misch-H		520				1800	7 + 8	2,9	1	2	2	A

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

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : ST2105 Traunsteiner Straße (Strom 2, 3)

TS5 Traunsteiner Straße (Strom 7, 8)

Nebenstrasse : A8 Süd (Strom 4, 6)

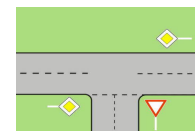
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BPlan Fa. Brückner
Knotenpunkt : Traunsteiner Str. ST2105 - A8 - Traunsteiner Str. TS5
Stunde : Abenspitzenstunde Bestand 2025
Datei : 2742_SIEGSDORF_BPL_BRUECKNER_K2_AS_BESTAND_MK_250603.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		459				1800						A
3		232				1600						A
Misch-H		691				1727	2 + 3	3,5	2	2	4	A
4		95	7,4	3,8	1081	143		71,3	4	5	7	E
6		63	7,3	3,7	569	411		10,6	1	1	1	B
Misch-N		157				231	4 + 6	47,5	5	6	9	E
8		421				1800						A
7		95	5,9	2,6	684	578		7,5	1	1	1	A
Misch-H		515				1800	7 + 8	2,8	1	2	2	A

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

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : ST2105 Traunsteiner Straße (Strom 2, 3)
TS5 Traunsteiner Straße (Strom 7, 8)
Nebenstrasse : A8 Süd (Strom 4, 6)

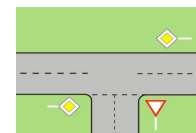
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BPlan Fa. Brückner
Knotenpunkt : Traunsteiner Str. ST2105 - A8 - Traunsteiner Str. TS5
Stunde : Morgenspitzenstunde Nullfall 2040
Datei : 2742_SIEGSDORF_BPL_BRUECKNER_K2_MS_NULLFALL_MK_250603.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		447				1800						A
3		124				1600						A
Misch-H		571				1752	2 + 3	3,1	2	2	3	A
4		147	7,4	3,8	1025	177		101,3	8	10	13	E
6		132	7,3	3,7	497	458		11,2	1	2	2	B
Misch-N		278,5				317	4 + 6	76,5	11	13	18	E
8		490				1800						A
7		52	5,9	2,6	558	679		6,2	1	1	1	A
Misch-H		541				1800	7 + 8	2,9	1	2	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**
Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : ST2105 Traunsteiner Straße (Strom 2, 3)
TS5 Traunsteiner Straße (Strom 7, 8)
Nebenstrasse : A8 Süd (Strom 4, 6)

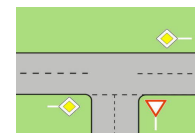
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BPlan Fa. Brückner
Knotenpunkt : Traunsteiner Str. ST2105 - A8 - Traunsteiner Str. TS5
Stunde : Abenspitzenstunde Nullfall 2040
Datei : 2742_SIEGSDORF_BPL_BRUECKNER_K2_AS_NULLFALL_MK_250603.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		477				1800						A
3		241				1600						A
Misch-H		718				1727	2 + 3	3,6	2	3	4	A
4		99	7,4	3,8	1125	130		101,3	6	7	10	E
6		65	7,3	3,7	592	397		11,1	1	1	1	B
Misch-N		163				211	4 + 6	69,3	7	8	11	E
8		438				1800						A
7		99	5,9	2,6	711	558		7,9	1	1	1	A
Misch-H		536				1800	7 + 8	2,9	1	2	2	A

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

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : ST2105 Traunsteiner Straße (Strom 2, 3)

TS5 Traunsteiner Straße (Strom 7, 8)

Nebenstrasse : A8 Süd (Strom 4, 6)

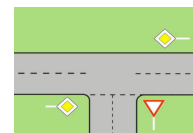
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BPlan Fa. Brückner
Knotenpunkt : Traunsteiner Str. ST2105 - A8 - Traunsteiner Str. TS5
Stunde : Morgenspitzenstunde Planfall 2040
Datei : 2742_SIEGSDORF_BPL_BRUECKNER_K2_MS_PLANFALL_MK_250603.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		498				1800						A
3		124				1600						A
Misch-H		622				1756	2 + 3	3,2	2	2	3	A
4		148	7,4	3,8	1068	166		139,1	10	12	15	E
6		173	7,3	3,7	548	424		14,5	2	3	4	B
Misch-N		320,5				326	4 + 6	138,1	18	21	26	E
8		484				1800						A
7		50	5,9	2,6	609	636		6,6	1	1	1	A
Misch-H		533				1800	7 + 8	2,9	1	2	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : E

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : ST2105 Traunsteiner Straße (Strom 2, 3)

TS5 Traunsteiner Straße (Strom 7, 8)

Nebenstrasse : A8 Süd (Strom 4, 6)

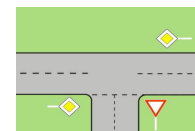
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BPlan Fa. Brückner
Knotenpunkt : Traunsteiner Str. ST2105 - A8 - Traunsteiner Str. TS5
Stunde : Abendspitzenstunde Planfall 2040
Datei : 2742_SIEGSDORF_BPL_BRUECKNER_K2_AS_PLANFALL_MK_250603.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		478				1800						A
3		241				1600						A
Misch-H		719				1728	2 + 3	3,6	2	3	4	A
4		99	7,4	3,8	1186	112		173,9	8	10	13	E
6		66	7,3	3,7	593	397		11,1	1	1	1	B
Misch-N		164				183	4 + 6	128,6	10	12	16	E
8		484				1800						A
7		113	5,9	2,6	712	557		8,1	1	1	2	A
Misch-H		596				1800	7 + 8	3,0	2	2	3	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**
Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : ST2105 Traunsteiner Straße (Strom 2, 3)
TS5 Traunsteiner Straße (Strom 7, 8)
Nebenstrasse : A8 Süd (Strom 4, 6)

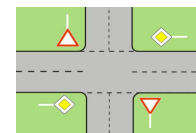
HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BPlan Fa. Brückner
Knotenpunkt : Traunsteiner Straße - Königsberger Straße - Seelauer Straße
Stunde : Morgenspitzenstunde Bestand 2025
Datei : 2742_SIEGSDORF_BPL_BRUECKNER_K3_MS_BESTAND_MK_250603.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	
1		314	5,5	2,8	510	719		9,1	3	4	A
2		245				1800					A
3		0				1600					
Misch-H		245				1800					
4		18	6,5	3,2	1077	133		31,3	1	1	D
5		3	6,7	3,3	1059	139		26,5	1	1	C
6		15	5,9	3,0	238	897		4,1	1	1	A
Misch-N		36				207	4 + 5 + 6	21,0	1	1	C
9		79				1600					A
8		441				1800					A
7		4	5,5	2,8	238	980		3,7	1	1	A
Misch-H		520				1766	8 + 9	2,9	2	2	A
10		13	6,5	3,2	1038	149		30,0	1	1	C
11		0	6,7	3,3	1020	147					
12		61	5,9	3,0	471	675		6,3	1	1	A
Misch-N											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

D

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Traunsteiner Straße (Strom 1, 2, 3)
Traunsteiner Straße (Strom 7, 8, 9)
Nebenstrasse : Seelauer Straße (Strom 4, 5, 6)
Königsberger Straße (Strom 10, 11, 12)

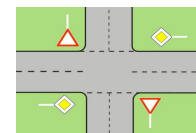
HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BPlan Fa. Brückner
Knotenpunkt : Traunsteiner Straße - Königsberger Straße - Seelauer Straße
Stunde : Abendspitzenstunde Bestand 2025
Datei : 2742_SIEGSDORF_BPL_BRUECKNER_K3_AS_BESTAND_MK_250603.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	
1		81	5,5	2,8	325	888		4,6	1	1	A
2		432				1800					A
3		12				1600					A
Misch-H		444				1794	2 + 3	2,7	1	2	A
4		10	6,5	3,2	1050	178		21,4	1	1	C
5		1	6,7	3,3	849	297		12,2	1	1	B
6		7	5,9	3,0	434	706		5,2	1	1	A
Misch-N		18				259	4 + 5 + 6	14,9	1	1	B
9		29				1600					A
8		300				1800					A
7		12	5,5	2,8	440	779		4,7	1	1	A
Misch-H		329				1780	8 + 9	2,5	1	2	A
10		69	6,5	3,2	843	316		14,6	1	2	B
11		2	6,7	3,3	841	300		12,1	1	1	B
12		214	5,9	3,0	311	821		5,9	2	2	A
Misch-N		284				827	10+11+12	6,6	2	3	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

C

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Traunsteiner Straße (Strom 1, 2, 3)
Traunsteiner Straße (Strom 7, 8, 9)
Nebenstrasse : Seelauer Straße (Strom 4, 5, 6)
Königsberger Straße (Strom 10, 11, 12)

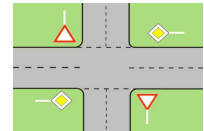
HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BPlan Fa. Brückner
Knotenpunkt : Traunsteiner Straße - Königsberger Straße - Seelauer Straße
Stunde : Morgenspitzenstunde Nullfall 2040
Datei : 2742_SIEGSDORF_BPL_BRUECKNER_K3_MS_NULLFALL_MK_250603.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	
1		327	5,5	2,8	531	702		9,8	3	4	A
2		255				1800					A
3		0				1600					
Misch-H		255				1800					
4		21	6,5	3,2	1122	118		37,9	1	1	D
5		3	6,7	3,3	1103	124		29,8	1	1	C
6		16	5,9	3,0	248	886		4,1	1	1	A
Misch-N		39,5				182	4 + 5 + 6	25,6	1	2	C
9		82				1600					A
8		459				1800					A
7		4	5,5	2,8	248	969		3,7	1	1	A
Misch-H		541				1767	8 + 9	3,0	2	3	A
10		14	6,5	3,2	1082	133		35,3	1	1	D
11		0	6,7	3,3	1063	131					
12		63	5,9	3,0	491	659		6,5	1	1	A
Misch-N											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

D

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Traunsteiner Straße (Strom 1, 2, 3)
Traunsteiner Straße (Strom 7, 8, 9)
Nebenstrasse : Seelauer Straße (Strom 4, 5, 6)
Königsberger Straße (Strom 10, 11, 12)

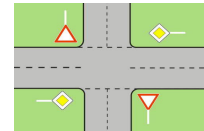
HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BPlan Fa. Brückner
Knotenpunkt : Traunsteiner Straße - Königsberger Straße - Seelauer Straße
Stunde : Abendspitzenstunde Nullfall 2040
Datei : 2742_SIEGSDORF_BPL_BRUECKNER_K3_AS_NULLFALL_MK_250603.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	
1		84	5,5	2,8	338	875		4,7	1	1	A
2		449				1800					A
3		12				1600					A
Misch-H		461				1794	2 + 3	2,7	2	2	A
4		10	6,5	3,2	1090	164		23,4	1	1	C
5		1	6,7	3,3	882	282		12,8	1	1	B
6		7	5,9	3,0	451	691		5,3	1	1	A
Misch-N		18				241	4 + 5 + 6	16,1	1	1	B
9		30				1600					A
8		312				1800					A
7		12	5,5	2,8	457	764		4,8	1	1	A
Misch-H		342				1780	8 + 9	2,5	1	2	A
10		72	6,5	3,2	875	300		15,8	1	2	B
11		2	6,7	3,3	873	285		12,7	1	1	B
12		222	5,9	3,0	323	809		6,1	2	2	A
Misch-N		295				802	10+11+12	7,1	2	3	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

C

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Traunsteiner Straße (Strom 1, 2, 3)
Traunsteiner Straße (Strom 7, 8, 9)
Nebenstrasse : Seelauer Straße (Strom 4, 5, 6)
Königsberger Straße (Strom 10, 11, 12)

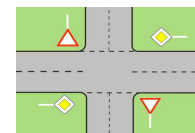
HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BPlan Fa. Brückner
Knotenpunkt : Traunsteiner Straße - Königsberger Straße - Seelauer Straße
Stunde : Morgenspitzenstunde Planfall 2040
Datei : 2742_SIEGSDORF_BPL_BRUECKNER_K3_MS_PLANFALL_MK_250603.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	
1		418	5,5	2,8	540	695		13,1	5	7	B
2		255				1800					A
3		0				1600					
Misch-H		255				1800					
4		21	6,5	3,2	1210	79		63,0	2	2	E
5		3	6,7	3,3	1203	80		46,8	1	1	E
6		16	5,9	3,0	248	886		4,1	1	1	A
Misch-N		39,5				125	4 + 5 + 6	42,5	2	3	D
9		92				1600					A
8		458				1800					A
7		4	5,5	2,8	248	969		3,7	1	1	A
Misch-H		550				1763	8 + 9	3,0	2	3	A
10		13	6,5	3,2	1177	87		57,1	1	1	E
11		0	6,7	3,3	1158	85					
12		56	5,9	3,0	495	656		6,5	1	1	A
Misch-N											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

E

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Traunsteiner Straße (Strom 1, 2, 3)
Traunsteiner Straße (Strom 7, 8, 9)
Nebenstrasse : Seelauer Straße (Strom 4, 5, 6)
Königsberger Straße (Strom 10, 11, 12)

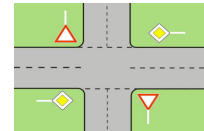
HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BPlan Fa. Brückner
Knotenpunkt : Traunsteiner Straße - Königsberger Straße - Seelauer Straße
Stunde : Abendspitzenstunde Planfall 2040
Datei : 2742_SIEGSDORF_BPL_BRUECKNER_K3_AS_PLANFALL_MK_250603.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	
1		86	5,5	2,8	337	876		4,7	1	1	A
2		449				1800					A
3		12				1600					A
Misch-H		461				1794	2 + 3	2,7	2	2	A
4		10	6,5	3,2	1153	135		28,8	1	1	C
5		1	6,7	3,3	883	281		12,9	1	1	B
6		7	5,9	3,0	451	691		5,3	1	1	A
Misch-N		18				205	4 + 5 + 6	19,2	1	1	B
9		29				1600					A
8		312				1800					A
7		12	5,5	2,8	457	764		4,8	1	1	A
Misch-H		341				1781	8 + 9	2,5	1	2	A
10		79	6,5	3,2	877	299		16,4	2	2	B
11		2	6,7	3,3	875	284		12,8	1	1	B
12		283	5,9	3,0	323	809		6,8	2	3	A
Misch-N		363				822	10+11+12	7,9	3	4	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

C

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Traunsteiner Straße (Strom 1, 2, 3)
Traunsteiner Straße (Strom 7, 8, 9)
Nebenstrasse : Seelauer Straße (Strom 4, 5, 6)
Königsberger Straße (Strom 10, 11, 12)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Test: Signalisierung des Knotenpunkts Traunsteiner Straße/ Königsberger Straße/ Seelauer Straße

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: <u>Siegsdorf Brückner (2742)</u>							Stadt: <u>Siegsdorf</u>			
Knotenpunkt: <u>Traunsteiner Straße/ Königsberger Straße/ Seelauer Straße</u>							Datum: <u>03.06.2025</u>			
Zeitabschnitt: <u>Nullfall 2040, Morgenspitzenstunde</u>							Bearbeiter: <u>PF</u>			
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q _j [Kfz/h]	x _j [-]	f _{A,j} [-]	N _{GE,j} [Kfz]	N _{MS,j} [Kfz]	L _{95,j} [m]	t _{w,j} [s]	QSV [-]
11	K1	2, 3	248	0,186	0,72	0,129	2,118	30	4,4	A
12	K1	1	320	0,729	0,23	1,883	9,271	92	47,3	C
21	K2	4, 5, 6	38	0,237	0,08	0,176	1,067	17	42,8	C
31	K3	8, 9	531	0,412	0,68	0,413	6,300	67	7,5	A
32	K3	7	4	0,007	0,30	0,004	0,074	3	22,1	B
41	K4	10, 11, 12	70	0,376	0,11	0,349	1,968	32	43,6	C
Gesamt			1211	0,441					20,6	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q _{Fg} [Fg/h]	q _{Rad} [Rad/h]	Anzahl Furten	t _{w,max} [s]					QSV [-]
1	F1	100	50	1	80					E
2	F2	100	50	1	25					A
3	F3	100	50	1	84					E
4	F4	100	50	1	36					B
								Gesamtbewertung:		E

Definition Knotenströme

- 1 Traunsteiner Straße (Nord) Linksabbieger
- 2 Traunsteiner Straße (Nord) Geradeausfahrer
- 3 Traunsteiner Straße (Nord) Rechtsabbieger
- 4 Seelauer Straße Linkseinbieger
- 5 Seelauer Straße Geradeausfahrer
- 6 Seelauer Straße Rechtseinbieger
- 7 Traunsteiner Straße (Süd) Linksabbieger
- 8 Traunsteiner Straße (Süd) Geradeausfahrer
- 9 Traunsteiner Straße (Süd) Rechtsabbieger
- 10 Königsberger Straße Linkseinbieger
- 11 Königsberger Straße Geradeausfahrer
- 12 Königsberger Straße Rechtsabbieger

Definition Signalgruppen

- K1 Kfz Traunsteiner Straße (Nord)
- K2 Kfz Seelauer Straße
- K3 Kfz Traunsteiner Straße (Süd)
- K4 Kfz Königsberger

- F1 Fußgänger über Traunsteiner Straße (Nord)
- F2 Fußgänger über Seelauer Straße
- F3 Fußgänger über Traunsteiner Straße (Süd)
- F4 Fußgänger über Königsberger Straße

HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Test: Signalisierung des Knotenpunkts Traunsteiner Straße/ Königsberger Straße/ Seelauer Straße

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: Siegsdorf Brückner (2742)							Stadt: Siegsdorf			
Knotenpunkt: Traunsteiner Straße/ Königsberger Straße/ Seelauer Straße							Datum: 03.06.2025			
Zeitabschnitt: Nullfall 2040, Abendspitzenstunde							Bearbeiter: PF			
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q _j [Kfz/h]	x _j [-]	f _{A,j} [-]	N _{GE,j} [Kfz]	N _{MS,j} [Kfz]	L _{95,j} [m]	t _{w,j} [s]	QSV [-]
11	K1	2, 3	457	0,504	0,47	0,620	8,605	84	19,3	A
12	K1	1	81	0,257	0,17	0,197	1,951	28	34,5	B
21	K2	4, 5, 6	18	0,042	0,21	0,024	0,381	9	28,3	B
31	K3	8, 9	338	0,407	0,43	0,404	6,253	65	19,6	A
32	K3	7	12	0,047	0,13	0,027	0,291	7	34,9	B
41	K4	10, 11, 12	294	0,453	0,33	0,494	6,296	64	26,6	B
Gesamt			1200	0,436					22,5	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q _{Fg} [Fg/h]	q _{Rad} [Rad/h]	Anzahl Furten	t _{w,max} [s]					QSV [-]
1	F1	100	50	1	57					D
2	F2	100	50	1	48					C
3	F3	100	50	1	61					D
4	F4	100	50	1	59					D
								Gesamtbewertung:		D

Definition Knotenströme

- 1 Traunsteiner Straße (Nord) Linksabbieger
- 2 Traunsteiner Straße (Nord) Geradeausfahrer
- 3 Traunsteiner Straße (Nord) Rechtsabbieger
- 4 Seelauer Straße Linkseinbieger
- 5 Seelauer Straße Geradeausfahrer
- 6 Seelauer Straße Rechtseinbieger
- 7 Traunsteiner Straße (Süd) Linksabbieger
- 8 Traunsteiner Straße (Süd) Geradeausfahrer
- 9 Traunsteiner Straße (Süd) Rechtsabbieger
- 10 Königsberger Straße Linkseinbieger
- 11 Königsberger Straße Geradeausfahrer
- 12 Königsberger Straße Rechtsabbieger

Definition Signalgruppen

- K1 Kfz Traunsteiner Straße (Nord)
- K2 Kfz Seelauer Straße
- K3 Kfz Traunsteiner Straße (Süd)
- K4 Kfz Königsberger
- F1 Fußgänger über Traunsteiner Straße (Nord)
- F2 Fußgänger über Seelauer Straße
- F3 Fußgänger über Traunsteiner Straße (Süd)
- F4 Fußgänger über Königsberger Straße

HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Test: Signalisierung des Knotenpunkts Traunsteiner Straße/ Königsberger Straße/ Seelauer Straße

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: <u>Siegsdorf Brückner (2742)</u>							Stadt: <u>Siegsdorf</u>			
Knotenpunkt: <u>Traunsteiner Straße/ Königsberger Straße/ Seelauer Straße</u>							Datum: <u>03.06.2025</u>			
Zeitabschnitt: <u>Planfall 2040, Morgenspitzenstunde</u>							Bearbeiter: <u>PF</u>			
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q _j [Kfz/h]	x _j [-]	f _{A,j} [-]	N _{GE,j} [Kfz]	N _{MS,j} [Kfz]	L _{95,j} [m]	t _{w,j} [s]	QSV [-]
11	K1	2, 3	248	0,186	0,72	0,129	2,118	30	4,4	A
12	K1	1	412	0,800	0,27	3,123	12,711	118	52,4	D
21	K2	4, 5, 6	38	0,237	0,08	0,176	1,067	17	42,8	C
31	K3	8, 9	541	0,557	0,51	0,784	10,004	97	17,8	A
32	K3	7	4	0,009	0,23	0,005	0,082	3	26,6	B
41	K4	10, 11, 12	62	0,456	0,09	0,491	1,965	33	52,1	D
Gesamt			1305	0,547					28,6	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q _{Fg} [Fg/h]	q _{Rad} [Rad/h]	Anzahl Furten	t _{w,max} [s]					QSV [-]
1	F1	100	50	1	83					E
2	F2	100	50	1	25					A
3	F3	100	50	1	84					E
4	F4	100	50	1	36					B
Gesamtbewertung:									E	

Definition Knotenströme

- 1 Traunsteiner Straße (Nord) Linksabbieger
- 2 Traunsteiner Straße (Nord) Geradeausfahrer
- 3 Traunsteiner Straße (Nord) Rechtsabbieger
- 4 Seelauer Straße Linkseinbieger
- 5 Seelauer Straße Geradeausfahrer
- 6 Seelauer Straße Rechtseinbieger
- 7 Traunsteiner Straße (Süd) Linksabbieger
- 8 Traunsteiner Straße (Süd) Geradeausfahrer
- 9 Traunsteiner Straße (Süd) Rechtsabbieger
- 10 Königsberger Straße Linkseinbieger
- 11 Königsberger Straße Geradeausfahrer
- 12 Königsberger Straße Rechtsabbieger

Definition Signalgruppen

- K1 Kfz Traunsteiner Straße (Nord)
- K2 Kfz Seelauer Straße
- K3 Kfz Traunsteiner Straße (Süd)
- K4 Kfz Königsberger
- F1 Fußgänger über Traunsteiner Straße (Nord)
- F2 Fußgänger über Seelauer Straße
- F3 Fußgänger über Traunsteiner Straße (Süd)
- F4 Fußgänger über Königsberger Straße

HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Test: Signalisierung des Knotenpunkts Traunsteiner Straße/ Königsberger Straße/ Seelauer Straße

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: <u>Siegsdorf Brückner (2742)</u>							Stadt: <u>Siegsdorf</u>			
Knotenpunkt: <u>Traunsteiner Straße/ Königsberger Straße/ Seelauer Straße</u>							Datum: <u>03.06.2025</u>			
Zeitabschnitt: <u>Planfall 2040, Abendspitzenstunde</u>							Bearbeiter: <u>PF</u>			
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q _j [Kfz/h]	x _j [-]	f _{A,j} [-]	N _{GE,j} [Kfz]	N _{MS,j} [Kfz]	L _{95,j} [m]	t _{w,j} [s]	QSV [-]
11	K1	2, 3	457	0,504	0,47	0,620	8,605	84	19,3	A
12	K1	1	83	0,263	0,17	0,203	2,001	29	34,6	B
21	K2	4, 5, 6	18	0,045	0,20	0,026	0,390	9	29,4	B
31	K3	8, 9	337	0,406	0,43	0,401	6,230	65	19,5	A
32	K3	7	12	0,047	0,13	0,027	0,291	7	34,9	B
41	K4	10, 11, 12	361	0,549	0,33	0,754	8,126	78	28,7	B
Gesamt			1268	0,464					23,3	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q _{Fg} [Fg/h]	q _{Rad} [Rad/h]	Anzahl Furten	t _{w,max} [s]					QSV [-]
1	F1	100	50	1	57					D
2	F2	100	50	1	48					C
3	F3	100	50	1	61					D
4	F4	100	50	1	59					D
								Gesamtbewertung:		D

Definition Knotenströme

- 1 Traunsteiner Straße (Nord) Linksabbieger
- 2 Traunsteiner Straße (Nord) Geradeausfahrer
- 3 Traunsteiner Straße (Nord) Rechtsabbieger
- 4 Seelauer Straße Linkseinbieger
- 5 Seelauer Straße Geradeausfahrer
- 6 Seelauer Straße Rechtseinbieger
- 7 Traunsteiner Straße (Süd) Linksabbieger
- 8 Traunsteiner Straße (Süd) Geradeausfahrer
- 9 Traunsteiner Straße (Süd) Rechtsabbieger
- 10 Königsberger Straße Linkseinbieger
- 11 Königsberger Straße Geradeausfahrer
- 12 Königsberger Straße Rechtsabbieger

Definition Signalgruppen

- K1 Kfz Traunsteiner Straße (Nord)
- K2 Kfz Seelauer Straße
- K3 Kfz Traunsteiner Straße (Süd)
- K4 Kfz Königsberger

- F1 Fußgänger über Traunsteiner Straße (Nord)
- F2 Fußgänger über Seelauer Straße
- F3 Fußgänger über Traunsteiner Straße (Süd)
- F4 Fußgänger über Königsberger Straße

Grenzwerte und Bedeutung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2015 für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

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 ($q_i > C_i$).

Grenzwerte und Bedeutung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2015 für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

QSV	Beschreibung der Qualitätsstufen	zulässige mittlere Wartezeit w [s]
A	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.	≤ 20
B	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.	≤ 35
C	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.	≤ 50
D	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.	≤ 70
E	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen Rückstau auf.	> 70
F	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.	$q > C$