



WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
INGENIEURE KRÜGER & KOY

GEMEINDE HASLOH

Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses Im Zuge der Ladestraße

Verkehrliche Stellungnahme

Bearbeitungsstand: 17. März 2026

Beauftragt durch:

THIPA 341. Vermögensverwaltungsges.
MbH
über
WRS Architekten & Stadtplaner GmbH
BDA
Markusstraße 7
20355 Hamburg

Verfasst durch:

Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH
Havelstraße 33
24539 Neumünster
Telefon 04321 . 260 27 0
Telefax 04321 . 260 27 99

Anne Schlesselmann, B. Eng. (FH)
ppa. Arne Rohkohl, Dipl. -Ing. (FH)

Projekt-Nr.: 123.2209

Inhaltsverzeichnis

1 Aufgabenstellung	3
2 Verkehrliche Datengrundlage	4
2.1 Derzeitiges Verkehrsaufkommen.....	4
2.2 Vorhabeninduziertes Verkehrsaufkommen.....	5
3 Nachweis der Verkehrsverträglichkeit.....	8
4 Ergebnis.....	11

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1.1: Lageplan (Stand: 16.10.2023)	3
Abbildung 2.1: Lage der Zählstellen	4
Abbildung 3.1: Straßenräume – Ladestraße und Bahnhofstraße	9
Abbildung 3.2: Begegnungsfälle gem. RASt 2006 i. V. m. RBSV 2020	10

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Erhobene Tages- und Spitzenverkehrsstärken	5
---	---

Anlagenverzeichnis

Tagesganglinien – erhobener Kfz- und Schwerverkehr.....	Anlage 1
Ladestraße	Anlage 1.1
Bahnhofstraße	Anlage 1.2
Abschätzung des vorhabeninduzierten Verkehrsaufkommens	Anlage 2
Wohnen	Anlage 2.1
Einzelhandel.....	Anlage 2.2

1 AUFGABENSTELLUNG

In der Gemeinde Hasloh ist östlich der *Ladestraße* und westlich der Bahntrasse der Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses mit ca. 12 Wohneinheiten und einer kleinen Gewerbeeinheit mit einer Verkaufsfläche von ca. 85 m² beabsichtigt.

Die verkehrliche Erschließung des neuen Gebäudes für den Kfz-Verkehr soll über eine Grundstückszufahrt im Zuge der *Ladestraße* erfolgen.

In Abbildung 1.1 wird das vorläufige Konzept des geplanten Vorhabens in der Gemeinde Hasloh dargestellt, welches als Grundlage für die vorliegende Verkehrliche Stellungnahme herangezogen wird.

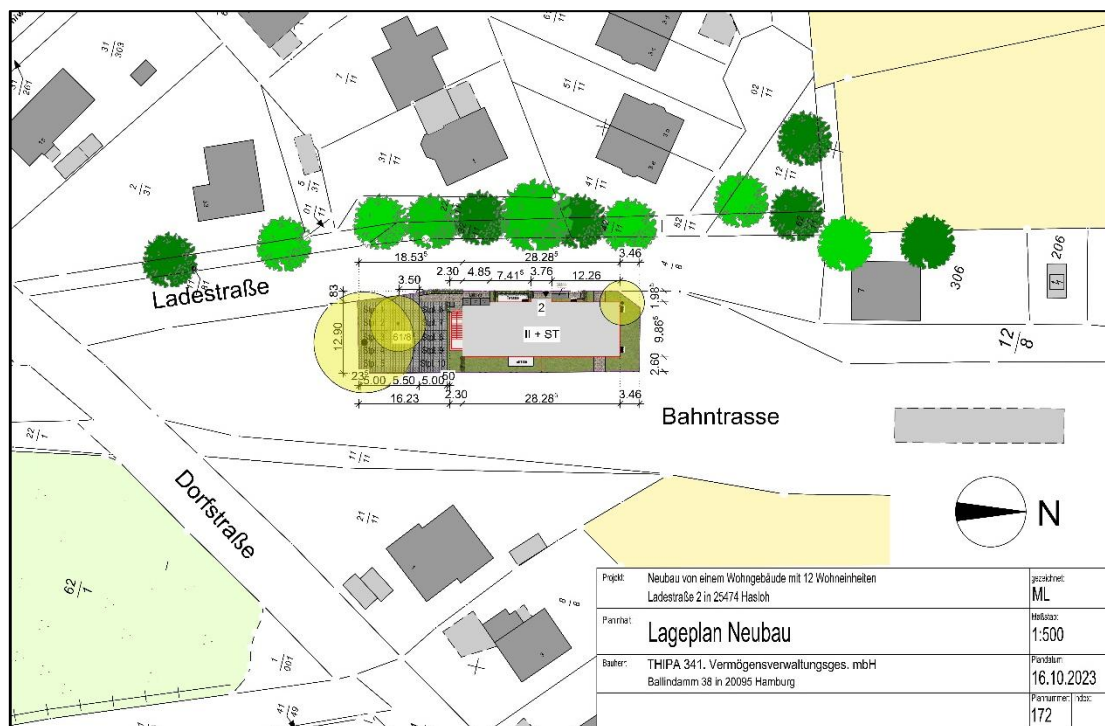


Abbildung 1.1: Lageplan (Stand: 16.10.2023)

Im Rahmen der hier vorliegenden Verkehrlichen Stellungnahme ist zu untersuchen, ob und in welcher Form das maßgebende Straßennetz in der Lage ist, das prognostizierte Verkehrsaufkommen verkehrsverträglich zu bewältigen.

Dafür wurden die vorhandenen Verkehrsstärken durch eine aktuelle Verkehrserhebung erfasst, die vorhabeninduzierten Verkehre prognostiziert und die Verkehrsverträglichkeit des zukünftigen Verkehrsaufkommens mit dem vorhandenen Streckennetz auf Grundlage der *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße, RASt 2006* [1] beurteilt.

2 VERKEHRLICHE DATENGRUNDLAGE

2.1 Derzeitiges Verkehrsaufkommen

Zur Ermittlung des derzeitigen Verkehrsgeschehens in den Querschnitten *Ladestraße* und *Bahnhofstraße* wurden automatische Verkehrserhebungen durch die Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH gemäß den *Empfehlungen für Verkehrserhebungen, EVE 2012* [2] durchgeführt. Das Verkehrsaufkommen an den in Abbildung 2.1 markierten Zählstellen wurden dabei am Dienstag, den 20.01.2026 über einen Zeitraum von 24 Stunden in 1-Stunden-Intervallen erfasst.

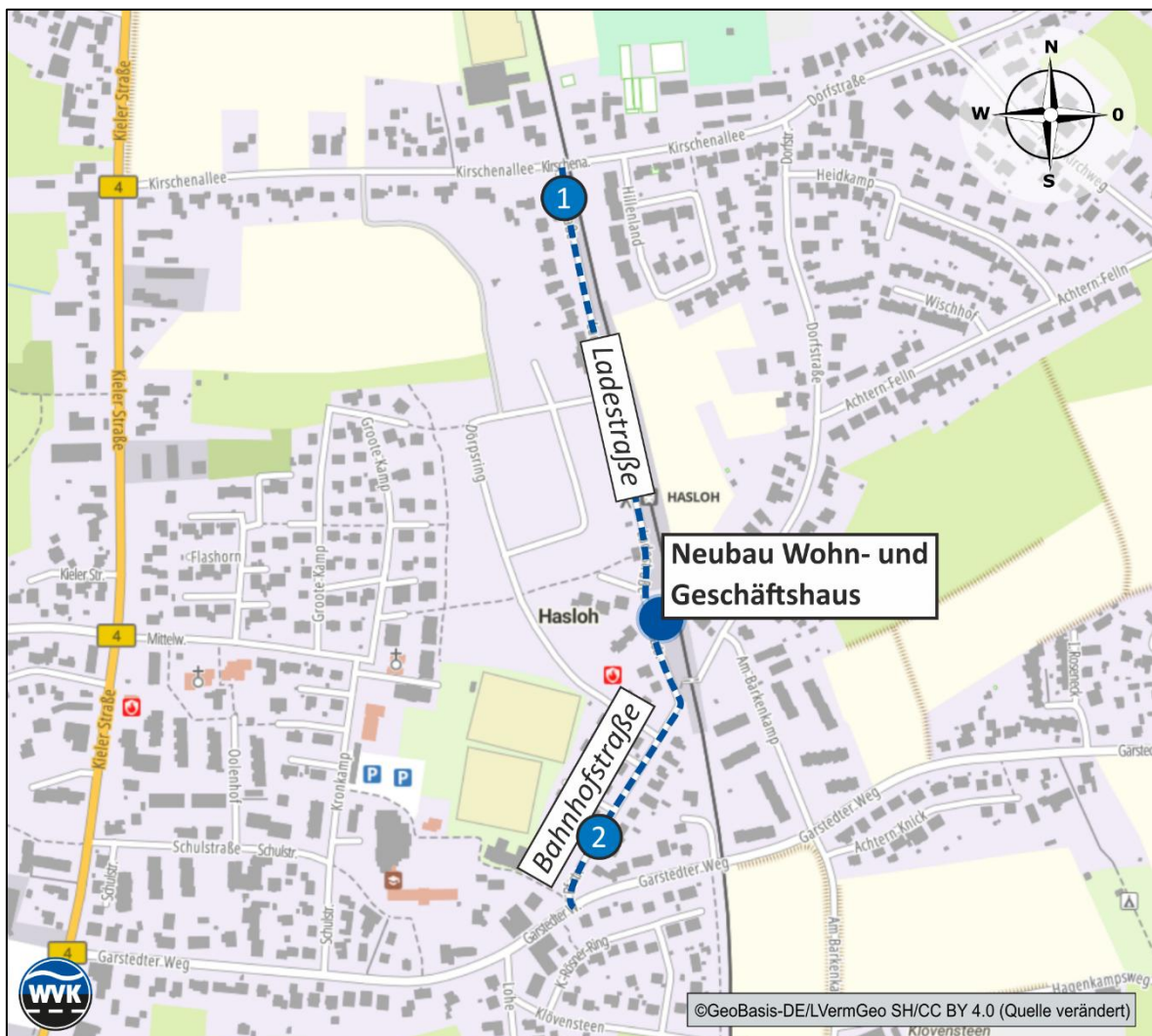


Abbildung 2.1: Lage der Zählstellen

Der Zähltag kann als repräsentativer Normalwerktag betrachtet werden, da keine relevanten Beeinflussungen durch Witterung, Verkehrsbehinderungen, Ferienzeit oder Feiertage vorlagen.

An den Zählstellen wurden Kfz-Verkehrsstärken von 317 bis 553 Kfz/24h mit anteiligem Schwerverkehr von 4 bis 8 Lkw/24h erhoben. Der Streckenabschnitt der *Bahnhofstraße* stellte sich hierbei als der stärker frequentierte dar.

In der *Ladestraße* dominiert die vormittägliche Spitzenstunde (VSp) von 8.00 bis 9.00 Uhr während in der *Bahnhofstraße* die nachmittägliche Spitzenstunde (NSp) von 16.00 bis 17.00 Uhr maßgebend ist.

In nachfolgender Tabelle 1 ist das erfasste Tages- und Spitzenverkehrsaufkommen im Querschnitt an den Zählstellen für den Kfz- und Schwerverkehr aufgeführt.

Tabelle 1: Erhobene Tages- und Spitzenverkehrsstärken

Zählstelle	<i>Ladestraße</i>		<i>Bahnhofstraße</i>		Anlage
	Erhebungs- zeitraum [Kfz/24h] / [SV/24h]	Spitzen- stunde [Kfz/h] / [SV/h]	Erhebungs- zeitraum [Kfz/24h] / [SV/24h]	Spitzen- stunde [Kfz/h] / [SV/h]	
<i>Richtung Norden</i>	172 / 4	21 / 2	283 / 2	32 / 0	Anlage 1.1
<i>Richtung Süden</i>	145 / 4	8 / 2	270 / 2	20 / 0	Anlage 1.2
<i>Summe QS</i>	317 / 8	29 / 4	553 / 4	52 / 0	

Die Tagesganglinien für den Kfz- und Schwerverkehr in den betrachteten Straßenquerschnitte befinden sich in **Anlagen 1**.

2.2 Vorhabeninduziertes Verkehrsaufkommen

Das Verkehrsaufkommen des geplanten Wohn- und Geschäftshauses berechnet sich auf Grundlage der geplanten Wohneinheiten sowie der Verkaufsfläche des Geschäftsbereiches gemäß den *Abschätzungen des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, Ver_Bau 2026* [3] sowie den *Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen* [4]. Als Eingangsparameter werden die Anzahl an Wohneinheiten und die Verkaufsfläche der Gewerbeeinheit herangezogen.

Demnach werden zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens durch die Wohn- und Gewerbenutzung 12 Wohneinheiten und eine Verkaufsfläche von rd. 85 m² gemäß aktuellem Stand der Hochbauplanung (Stand: 16.10.2023) zum Ansatz gebracht.

Wohnnutzung

Die **Anlage 2.1** beschreibt die Berechnung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch die Wohnnutzung gemäß den zuvor genannten Richtlinien. Die Berechnungen ergeben ein minimales Verkehrsaufkommen von 20 Kfz/24h und ein maximales Verkehrsaufkommen von 52 Kfz/24h in der Summe aus Quell- und Zielverkehr.

Für die nachfolgenden Berechnungen wird der arithmetische Mittelwert unter Beachtung des Spitzenstundenanteils für Einwohnerverkehre von 5 % für die vormittägliche und 10 % für die nachmittägliche Spitzenstunde gemäß den *Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen* [4] verwendet.

In der Summe aus Quell- und Zielverkehr ergeben sich somit folgende zu berücksichtigende Verkehrsstärken aus der Wohnnutzung:

- Tagesverkehr: 36 Kfz/24h, davon 2 Lkw/24h,
- Vormittägliche Spitzenstunde: 2 Kfz/h, davon 0 Lkw/h,
- Nachmittägliche Spitzenstunde: 4 Kfz/h, davon 0 Lkw/h.

Kleinflächiger Einzelhandel (Shop)

Die **Anlage 2.2** beschreibt die Berechnung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch die Nutzung des kleinflächigen Einzelhandels (Shop) im Erdgeschoss des Wohn- und Geschäftsgebäudes gemäß den zuvor genannten Richtlinien. Die Berechnungen ergeben ein minimales Verkehrsaufkommen von 11 Kfz/24h und ein maximales Verkehrsaufkommen von 130 Kfz/24h in der Summe aus Quell- und Zielverkehr.

Für die nachfolgenden Berechnungen wird der arithmetische Mittelwert unter Beachtung des Spitzenstundenanteils für kleinflächigen Einzelhandel von 4 % für die vormittägliche und 12 % für die nachmittägliche Spitzenstunde gemäß den *Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen* [4] verwendet.

In der Summe aus Quell- und Zielverkehr ergeben sich somit folgende zu berücksichtigende Verkehrsstärken aus der Nutzung des kleinflächigen Einzelhandels:

- Tagesverkehr: 72 Kfz/24h, davon 2 Lkw/24h,
- Vormittägliche Spitzenstunde: 3 Kfz/h, davon 0 Lkw/h,
- Nachmittägliche Spitzenstunde: 9 Kfz/h, davon 0 Lkw/h.

Verkehrsaufkommen durch Gesamtvorhaben

Aus dem Neubau des Wohn- und Geschäftshauses wird demnach in Summe folgendes zusätzliches Quell- und Zielverkehrsaufkommen erwartet:

- **Tagesverkehr:** 108 Kfz/24h, davon 4 Lkw/24h,
- **Vormittägliche Spitzenstunde:** 5 Kfz/h, davon 0 Lkw/h,
- **Nachmittägliche Spitzenstunde:** 13 Kfz/h, davon 0 Lkw/h.

3 NACHWEIS DER VERKEHRSVERTRÄGLICHKEIT

Die *Ladestraße* und die *Bahnhofstraße* sind gemäß den *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße, RASt 2006* [1] als Wohnstraßen einzustufen. Wohnstraßen dienen ausschließlich der Erschließung von Wohnen und charakterisieren sich, wie hier zutreffend, durch die Bebauung in Form von Zeilenbebauung, Reihen- und Einzelhäusern. Besondere Nutzungsansprüche sind Aufenthalt und Parken.

Kapazität

Gemäß *RASt 2006* [1] sind in Wohnstraßen Verkehrsbelastungen bis ca. 400 Kfz/h (bzw. 4.000 Kfz/24h) als nutzungsverträglich einzustufen.

Gemäß der durchgeführten Verkehrserhebungen zeigt sich, dass die Grundlast heute mit einer erhobenen Spitzenverkehrsstärke von 29 bzw. 52 Kfz/h bei weitem unterschritten wird. Das prognostizierte zusätzliche Verkehrsaufkommen macht in der Spitzenstunde mit etwa 13 Kfz/h rund 3,3 % bzw. im Tagesverkehr mit etwa 108 Kfz/24h rund 2,7 % der maximal verträglichen Kapazität aus.

Nach Realisierung des Vorhabens ist demnach ein Verkehrsaufkommen von rund 40 bis 70 Kfz/h (bzw. rund 400 bis 700 Kfz/24h) zu erwarten. Die maximal verträglichen Verkehrsmengen werden somit heute, wie auch nach Realisierung des geplanten Wohn- und Geschäftshauses deutlich unterschritten.

Verkehrsführung und Straßenraumgestaltung

Die *Ladestraße* sowie die *Bahnhofstraße* sind Teil einer Tempo-30-Zone. Der Radverkehr wird StVO-konform gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenzüge weisen Fahrbahnbreiten von etwa 5,00 bis 7,00 m auf. Die Streckenabschnitte sind stellenweise durch Fahrbahnrandparken und Fahrbahnverengungen gekennzeichnet. An Engstellen beträgt die Restfahrbahnbreite punktuell ca. 3,00 bis 3,50 m. Der Fußverkehr wird überwiegend auf straßenbegleitenden Gehwegen und lediglich im Zuge der *Ladestraße* zwischen dem *Dörpsring* und dem Vorhaben im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Die Gestaltung der Straßenräume in den unterschiedlichen Abschnitten der *Ladestraße* sowie der *Bahnhofstraße* ist der folgenden Abbildung 3.1 zu entnehmen.



Abbildung 3.1: Straßenräume – Ladestraße und Bahnhofstraße

Gemeinde Hasloh, Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses im Zuge der Ladestraße
Verkehrliche Stellungnahme

Begegnungsfall

Der maßgebende Begegnungsfall Pkw / Pkw erfordert ein Mindestmaß von ca. 5,00 m. Die relevanten Begegnungsfälle werden in Abbildung 3.2 gemäß *RASt 2006* [1] unter Berücksichtigung der aktuellen geometrischen Kenngrößen der Bemessungsfahrzeuge entsprechend der *Richtlinien für Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen, RBSV 2020* [5] dargestellt. Der Klammerwert gibt das erforderliche Mindestmaß bei reduzierter Geschwindigkeit mit eingeschränktem Bewegungsspielraum wieder.

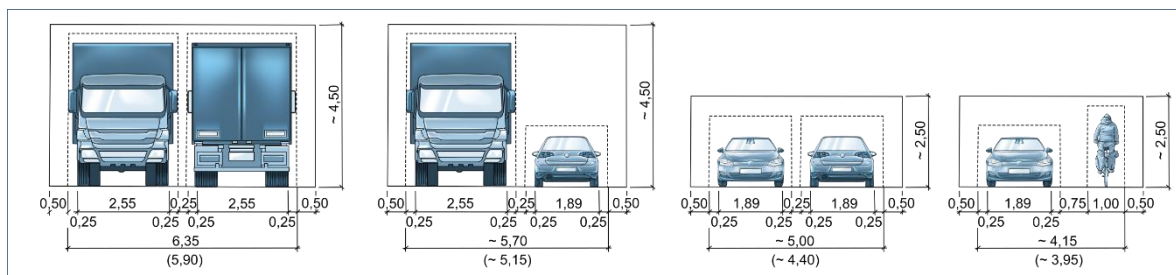


Abbildung 3.2: Begegnungsfälle gem. *RASt 2006* i. V. m. *RBSV 2020*

Der Straßenräume der *Ladestraße* und der *Bahnhofstraße* lassen den Begegnungsfall Pkw / Pkw gemäß den *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAST 2006* [1] zu. Für den seltenen Begegnungsfall Pkw / Lkw bestehen Ausweichmöglichkeiten u.a. in Bereichen von Straßeneinmündungen.

Ein durchgängig verträglicher Begegnungsfall für den Pkw-Verkehr ist somit in den betrachteten Straßenzügen sichergestellt.

4 ERGEBNIS

Es zeigt sich, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen bedingt durch das geplante Wohn- und Geschäftshaus im Zuge der *Ladestraße* in der Gemeinde Hasloh in der Spitzenstunde rund 3,3 % bzw. im Tagesverkehr rund 2,7 % der max. verträglichen Kapazität für Wohnstraßen ausmacht.

Die gering belastete *Ladestraße* und *Bahnhofstraße* sind demnach in der Lage die vorhabeninduzierten Verkehre verkehrsverträglich unter Aufrechterhaltung von deutlichen Kapazitätsreserven aufzunehmen.

Ein durchgängig verträglicher Begegnungsfall für den Pkw-Verkehr ist in den betrachteten Straßenzügen sichergestellt. Für die Begegnung mit größeren Fahrzeugen bestehen Ausweichmöglichkeiten u.a. in Einmündungsbereichen.

Aufgestellt: Neumünster, 17. März 2026

gez.

gez.

i.A. Anne Schlesselmann

ppa. Arne Rohkohl

B. Eng. (FH)

Dipl.-Ing. (FH)

Wasser- und Verkehrs- Kontor



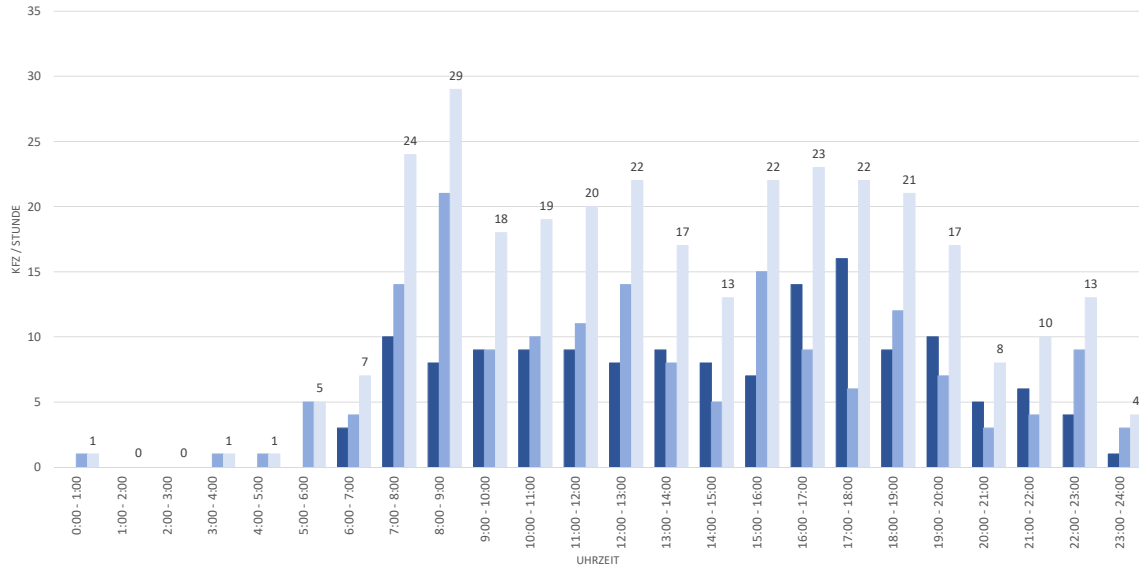
WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
INGENIEURE KRÜGER & KOY
Havelstraße 33 • 24539 Neumünster
T: 04321-260 27-0 F: 04321-260 27-99

Literaturverzeichnis

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)*, 2006.
- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)*, 2012.
- [3] Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, *Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung (Ver_Bau)*, 2026.
- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen*, 2006.
- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Richtlinien für Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen (RBSV)*, 2020.

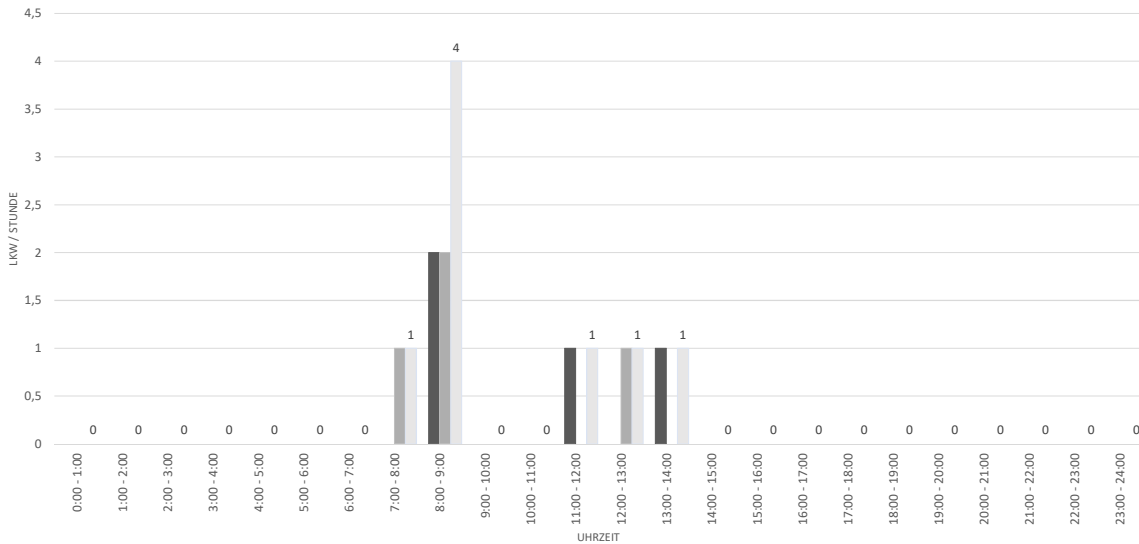


Tagesganglinie (alle Kfz, Querschnitt und richtungsgetreunt)



Uhrzeit	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 24:00	Summe/Tag	
Richtung																										
Süden	0	0	0	0	0	0	3	10	8	9	9	9	8	9	8	7	14	16	9	10	5	6	4	1	145	
Norden	1	0	0	1	1	5	4	14	21	9	10	11	14	8	5	15	9	6	12	7	3	4	9	3	172	
Summe	1	0	0	1	1	5	7	24	29	18	19	20	22	17	13	22	23	22	21	17	8	10	13	4	317	
Anteil	0,3%	0,0%	0,0%	0,3%	0,3%	1,6%	2,2%	7,6%	9,1%	5,7%	6,0%	6,3%	6,9%	5,4%	4,1%	6,9%	7,3%	6,9%	6,6%	5,4%	2,5%	3,2%	4,1%	1,3%	100%	

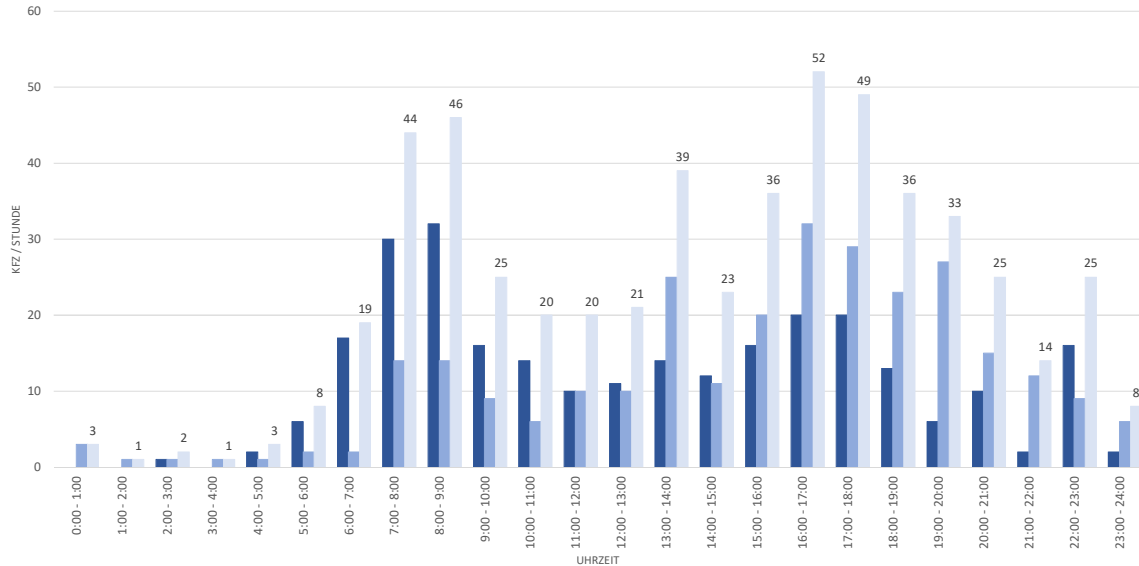
Tagesganglinie (Schwerverkehr, Querschnitt und richtungsgetreunt)



Uhrzeit	0:00 - 1:00	1:00 - 2:00	2:00 - 3:00	3:00 - 4:00	4:00 - 5:00	5:00 - 6:00	6:00 - 7:00	7:00 - 8:00	8:00 - 9:00	9:00 - 10:00	10:00 - 11:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	18:00 - 19:00	19:00 - 20:00	20:00 - 21:00	21:00 - 22:00	22:00 - 23:00	23:00 - 24:00	Summe/Tag	
Richtung																										
Süden	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	
Norden	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	
Summe	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	
Anteil	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	12,5%	50,0%	0,0%	0,0%	12,5%	12,5%	12,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%	

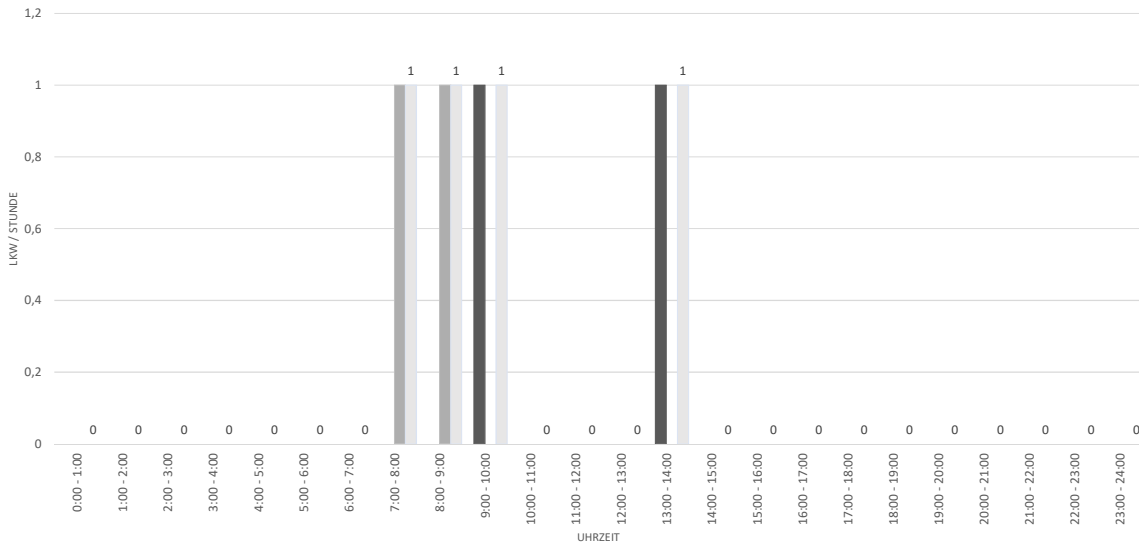


Tagesganglinie (alle Kfz, Querschnitt und richtungsgetrennt)



Uhrzeit	0:00-1:00	1:00-2:00	2:00-3:00	3:00-4:00	4:00-5:00	5:00-6:00	6:00-7:00	7:00-8:00	8:00-9:00	9:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00	Summe/Tag
Richtung																									
Stidn	0	0	1	0	2	6	17	30	32	16	14	10	11	14	12	16	20	20	13	6	10	2	16	2	270
Norden	3	1	1	1	1	2	2	14	14	9	6	10	10	25	11	20	32	29	23	27	15	12	9	6	283
Summe	3	1	2	1	3	8	19	44	46	25	20	20	21	39	23	36	52	49	36	33	25	14	25	8	553
Anteil	0,5%	0,2%	0,4%	0,2%	0,5%	1,4%	3,4%	8,0%	8,3%	4,5%	3,6%	3,6%	3,8%	7,1%	4,2%	6,5%	9,4%	8,9%	6,5%	6,0%	4,5%	2,5%	4,5%	1,4%	100%

Tagesganglinie (Schwerverkehr, Querschnitt und richtungsgetrennt)



Uhrzeit	0:00-1:00	1:00-2:00	2:00-3:00	3:00-4:00	4:00-5:00	5:00-6:00	6:00-7:00	7:00-8:00	8:00-9:00	9:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00	Summe/Tag
Richtung																									
Stidn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Norden	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Summe	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Anteil	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	25,0%	25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%

Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (FGSV 2006)
Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung (Ver_Bau 2026)



1. Eingangsdaten

Nutzung	Wohneinheiten [-]
Wohnen	12

2. Bewohnendenverkehr

Einwohner je Wohneinheit:	2,00 Einw. / WE	2,00 Einw. / WE
	Min	Max
Einwohner:	24 Einw.	24 Einw.
Wegehäufigkeit:	3,5 Wege / 24 h	4,0 Wege / 24 h
Pkw-Besetzungsgrad:	1,5 Personen / Fz	1,5 Personen / Fz
MIV-Anteil:	30%	70%
Summe Quell-/Ziel	17 Kfz/24h	45 Kfz/24h

3. Besuchendenverkehr

	Min	Max
Anteil an Bewohnendenverkehr:	11%	11%
Summe Quell-/Ziel	2 Kfz/24h	5 Kfz/24h

4. Güterverkehr (Lieferwagen, Lkw, Last- und Sattelzug)

	Min	Max
Aufkommen je Einwohner:	0,05 Lkw-Fahrten / Einw.	0,10 Lkw-Fahrten / Einw.
Summe Quell-/Ziel	1 Lkw/24h	2 Lkw/24h

Gesamtverkehrsaufkommen

	Min	Max
Gesamtverkehrsaufkommen [Kfz/24h davon Lkw/24h]:	20 / 1	52 / 2
arithmetischer Tagesmittelwert [Kfz/24h davon Lkw/24h]:	36 / 2	

Spitzenstunde morgens, 08:00 Uhr

5% des Gesamtverkehrsaufkommens

morgendliche Spitzenstunde [Kfz/h davon Lkw/h]:	2 / 0	
	QV	ZV
Verteilung Quell- und Zielverkehr:	76%	24%
Quellverkehr / Zielverkehr [Kfz/h]:	2	0

Spitzenstunde nachmittags, 16:00 Uhr

10% des Gesamtverkehrsaufkommens

nachmittägliche Spitzenstunde [Kfz/h davon Lkw/h]:	4 / 0	
	QV	ZV
Verteilung Quell- und Zielverkehr:	30%	70%
Quellverkehr / Zielverkehr [Kfz/h]:	1	3

Abschätzung des Verkehrsaufkommens



Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (FGSV 2006)
Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung (Ver_Bau 2026)

1. Eingangsdaten

Nutzung	Geschossfläche [m ²]	Verkaufsfläche [m ²]
Kleinflächiger Einzelhandel	120	85

2. Kundenaufkommen

	150 Kunden/100 m ² VK		150 Kunden/100 m ² VK	
	Min		Max	
Kleinflächiger Einzelhandel (Nahrungs- und Genussmittel)				
Kundenaufkommen:	128 Kunden		128 Kunden	
Wegehäufigkeit:	2,0 Wege/Kunde		2,0 Wege/Kunde	
Pkw-Besetzungsgrad:	1,4 Kunden/Fz		1,2 Kunden/Fz	
MIV-Anteil:	10%		60%	
Verbundeffekt:	45%		5%	
Summe Quell-/Ziel	10 Kfz/24h		121 Kfz/24h	

3. Beschäftigtenaufkommen

	2,5 Besch./100 m ² VK		5,0 Besch./100 m ² VK	
	Min		Max	
Kleinflächiger Einzelhandel (Sonstiges)				
Beschäftigtenanzahl:	2 Beschäftigte		4 Beschäftigte	
Anwesenheitsfaktor:	0,8		0,9	
Wegehäufigkeit:	2,0 Wege/Besch.		2,5 Wege/Besch.	
Pkw-Besetzungsgrad:	1,1 Besch./Fz		1,1 Besch./Fz	
MIV-Anteil:	30%		90%	
Summe Quell-/Ziel	1 Kfz/24h		8 Kfz/24h	

4. Güterverkehrsaufkommen

	Min		Max	
	Schwerverkehr:	0,50 Lkw-Fahrten/100m ² VK		1,10 Lkw-Fahrten/100m ² VK
Summe Quell-/Ziel	0 Lkw/24h		1 Lkw/24h	

Gesamtverkehrsaufkommen

	Min		Max	
	Gesamtverkehrsaufkommen [Kfz/24h davon Lkw/24h]:	11 / 0		130 / 1
arithmetischer Tagesmittelwert [Kfz/24h davon Lkw/24h]:	72 / 2			

Spitzenstunde morgens, 08:00 Uhr

4% des Gesamtverkehrsaufkommens

morgendliche Spitzenstunde [Kfz/h davon Lkw/h]:	3 / 0	
	QV	ZV
Verteilung Quell- und Zielverkehr:	34%	66%
Quellverkehr / Zielverkehr [Kfz/h]:	1	2

Spitzenstunde nachmittags, 16:00 Uhr

12% des Gesamtverkehrsaufkommens

nachmittägliche Spitzenstunde [Kfz/h davon Lkw/h]:	9 / 0	
	QV	ZV
Verteilung Quell- und Zielverkehr:	47%	53%
Quellverkehr / Zielverkehr [Kfz/h]:	4	5