



Stand Januar 2024

Auftraggeber Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) • Direktion München

Auftragnehmer **INGEVOST**, INGEneueurbüro für Verkehrsuntersuchungen im Orts- und STadtbereich
Dipl.-Ing. Christian Fahnberg, Planegg

Bearbeitung Dipl.-Ing. Christian Fahnberg Federführung
M. Sc. Joschua Forster Projektbearbeitung
Dipl.-Ing. Christian Sieder Erhebungen und EDV



INHALT

1	ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG	3
1	GRUNDLAGEN DER VERKEHRSELASTUNGEN	4
1.1	Erhebungskonzept	4
1.2	Ergebnisse der Knotenpunktzählungen	5
1.3	Ergebnisse der Seitenradarmessung	9
1.4	Andere Basisdaten	10
1.4.1	Verkehrsuntersuchung Wohnbebauung am Pfarrzentrum Römerstraße	10
1.4.2	Verkehrsuntersuchung Weilheim 2017 • Prof. Dr.-Ing Kurzak	12
1.5	Vergleichende Zusammenfassung der Verkehrsmengen	12
2	VERKEHRLICHE WIRKUNGEN	13
2.1	Verkehrsaufkommen	14
2.2	Verkehrsverteilung im Raum	15
2.3	Verkehrsprognose	15
3	INPUTWERTE FÜR SCHALLBERECHNUNGEN	16
4	ÜBERPRÜFUNG DER LEISTUNGSFÄHIGKEIT	17
5	ZUSAMMENFASSUNG	19
6	ANLAGEN	21



1 ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Die **Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) • Direktion München** überplant die Flurnummern 2840/23 und 2840/40 westlich der Römerstraße in der Stadt Weilheim. Auf diesen Grundstücken stehen derzeit vier Bestandsgebäude mit 30 Wohneinheiten, die 1952 errichtet wurden und nicht mehr zeitgemäß hergerichtet werden können.

Künftig sind in fünf Häusern (3 westlich der Römerstraße und nördlich der Steinlestraße und 2 Häuser südlich der Steinlestraße) insgesamt 57 Wohneinheiten geplant.

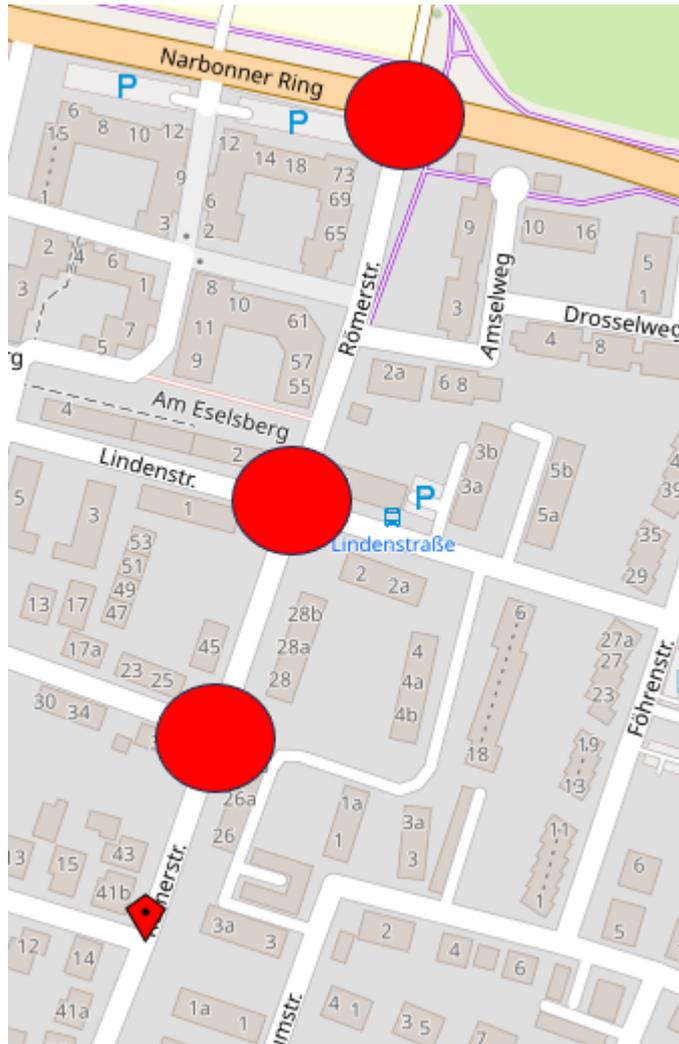
Im Kontext der weiteren Planungen ist die Erarbeitung eines Verkehrsgutachtens mit folgenden Themen erforderlich.

1. **Untersuchung der verkehrlichen Ausgangssituation (Kraftverkehr, Fahrrad) an den Knotenpunkten**
 - a. Narbonner Ring/ Römerstraße
 - b. Ahornstraße/ Römerstraße
 - c. Steinlestraße/ Römerstraße
 - d. Kaltenmoserstraße/ Römerstraße
2. **Prognose des vorhabenbedingten Neuverkehrs (Kraftverkehr, Fahrrad) der Planvorhaben**
 - Bestimmung der räumlichen Verteilung
 - Bestimmung der zeitlichen Verteilung
3. **Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen des Planfalls und Durchführung einer Leistungsfähigkeitsbetrachtung der untersuchten Verkehrsknotenpunkte**
4. **Abstimmung grundlegender Eingangsdaten, Verkehrsmittelwahl und Verkehrsverteilung mit der Stadt Weilheim in Oberbayern**
5. **Übermittlung der DTV-Kennwerte**
6. **Erstellung eines Gutachtens zur Verwendung im Bebauungsplanverfahren inkl. Bereitstellung als PDF in dreifacher Ausfertigung als Print zu...**
 - a. ...Auswirkungen des Planvorhabens auf das zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen und Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Verkehrsknotenpunkte
 - b. ...Auswirkungen des Planvorhabens in Bezug auf die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage auf den Verkehrsfluss und Blendwirkung von Nachbargebäuden
7. **Lieferung textlicher Festsetzungen zur Einbindung in den Bebauungsplan**
8. **Eine Korrekturschleife des Gutachtens nach Rückmeldung der TÖB im Bebauungsplanverfahren**

Mit diesen Leistungen wurde das Büro **INGEVOST • INGENieure für Verkehrsuntersuchungen im Orts- und STadtbereich • Dipl.-Ing. Christian Fahnberg • Planegg** am 21.10.2023 beauftragt.

1 GRUNDLAGEN DER VERKEHRSELASTUNGEN

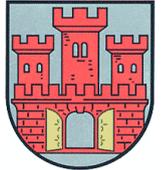
1.1 Erhebungskonzept



Im konkreten Fall wurde zunächst vereinbart, die gekennzeichneten Knotenpunkte zu erheben.

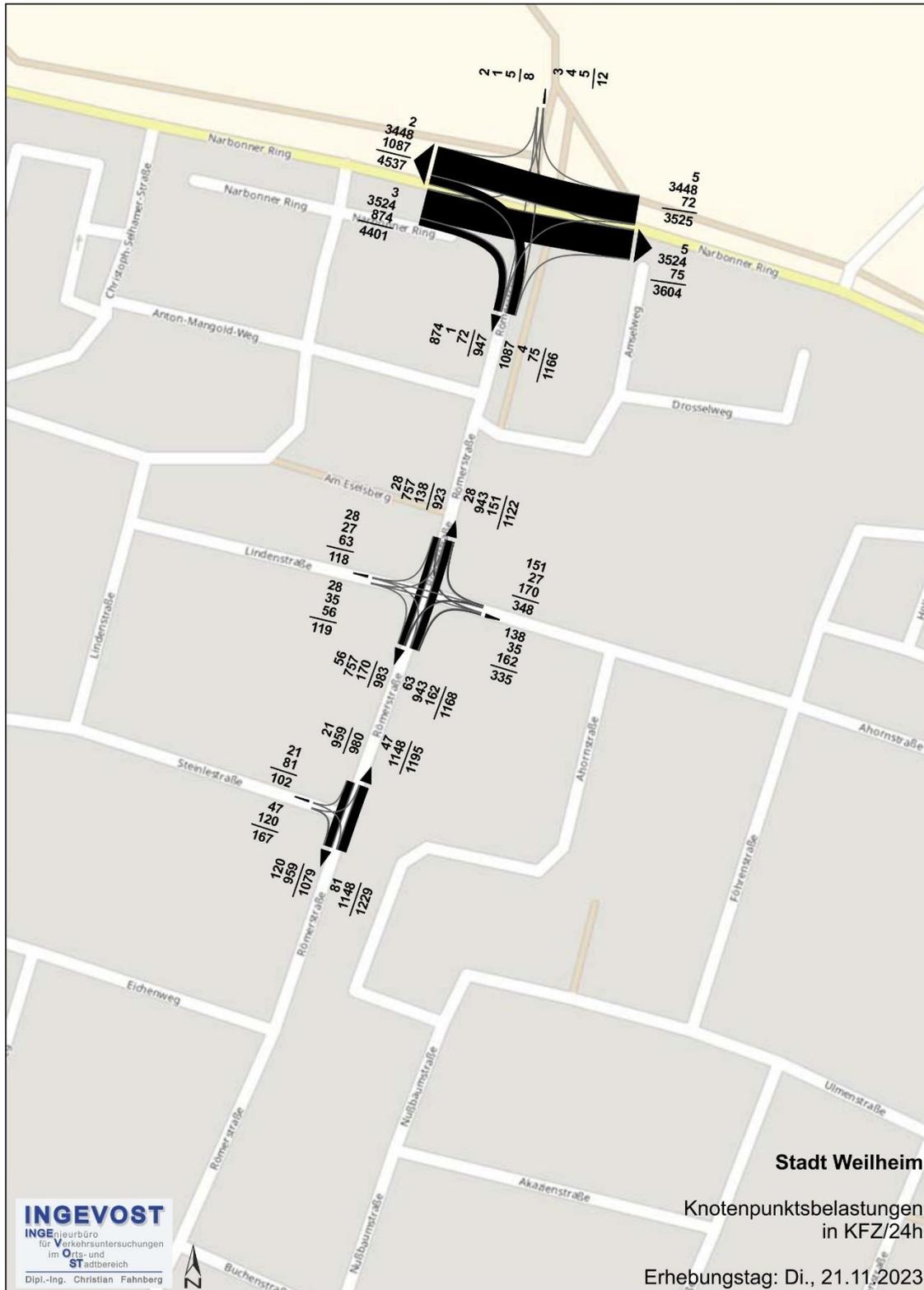
Für den Knotenpunkt Kaltenmoserstraße / Römerstraße kann – einvernehmlich mit der Stadt – auf Erhebungen zurückgegriffen werden, die im Kontext einer Untersuchung zu einem (Wohn-) Bauprojekt östlich der Römerstraße zwischen der Hardtkapellenstraße und der Andreas-Schmidner-Straße erarbeitet wurde.

Um Hinweise zur Einordnung der werktäglichen Stichtagszählung in einen Wochenverlauf zu bekommen, wurde südlich der Steinlestraße eine Seitenradarmessung durchgeführt.

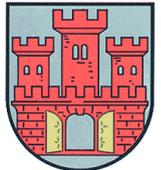


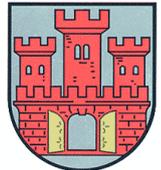
1.2 Ergebnisse der Knotenpunktzählungen

Die Knotenpunktzählungen wurden am **Dienstag, dem 21.11.2023** durchgeführt.



VERKEHRSGUTACHTEN ZU DEN VERKEHRLICHEN WIRKUNGEN DER PLANUNG VON WOHNGEBÄUDEN AUF DEN FLURNUMMERN 2840/23 UND 2840/40 WESTLICH DER RÖMERSTRASSE IN DER STADT WEILHEIM





Die Ergebnisse der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde als Grafiken und die Erhebungsprotokolle sind den Anlagen zu entnehmen.

Tabellarisch lassen sich die Ergebnisse folgendermaßen zusammenfassen:

K01 Römerstraße / Narbonner Ring

K01	KFZ/24h	Schwerverkehr		morgendl. SPH		abendl. SPH	
		abs.	Anteil	abs.	Anteil	abs.	Anteil
←	2	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
↓	1	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
→	5	1	20,0%	0	0,0%	0	0,0%
Σ	8	1	12,5%	0	0,0%	0	0,0%
↑	5	2	40,0%	1	20,0%	0	0,0%
←	3448	109	3,2%	402	11,7%	280	8,1%
↓	72	2	2,8%	4	5,6%	8	11,1%
Σ	3525	113	3,2%	407	11,5%	288	8,2%
→	75	2	2,7%	8	10,7%	6	8,0%
↑	4	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
←	1087	15	1,4%	101	9,3%	101	9,3%
Σ	1166	17	1,5%	109	9,3%	107	9,2%
↓	874	10	1,1%	36	4,1%	138	15,8%
→	3524	136	3,9%	269	7,6%	380	10,8%
↑	3	1	33,3%	0	0,0%	0	0,0%
Σ	4401	147	3,3%	305	6,9%	518	11,8%
ΣΣ	9100	278	3,1%	821	9,0%	913	10,0%

Der Schwerverkehrsanteil liegt – bezogen auf die Gesamtkreuzung – bei ca. 3%.

Dies gilt auch für den Straßenzug Narbonner Ring.

In der Römerstraße liegt er etwa bei 2%; dabei ist zu berücksichtigen, dass dort auch eine städtische Buslinie fährt.

Die Spitzenstundenanteile liegen – bezogen auf den Gesamtknoten – bei 9% am Morgen und 10% am Abend.



K02 Römerstraße / Lindenstraße / Ahornstraße

K01	KFZ/24h	Schwerverkehr		morgendl. SPH		abendl. SPH	
		abs.	Anteil	abs.	Anteil	abs.	Anteil
←	28	0	0,0%	1	3,6%	4	14,3%
↓	757	13	1,7%	41	5,4%	125	16,5%
→	138	0	0,0%	8	5,8%	16	11,6%
Σ	923	13	1,4%	50	5,4%	145	15,7%
↑	151	3	2,0%	16	10,6%	8	5,3%
←	27	0	0,0%	2	7,4%	2	7,4%
↓	170	22	12,9%	11	6,5%	13	7,6%
Σ	348	25	7,2%	29	8,3%	23	6,6%
→	162	3	1,9%	13	8,0%	23	14,2%
↑	943	14	1,5%	79	8,4%	95	10,1%
←	63	3	4,8%	7	11,1%	4	6,3%
Σ	1168	20	1,7%	99	8,5%	122	10,4%
↓	56	1	1,8%	7	12,5%	2	3,6%
→	35	0	0,0%	0	0,0%	5	14,3%
↑	28	2	7,1%	3	10,7%	4	14,3%
Σ	119	3	2,5%	10	8,4%	11	9,2%
ΣΣ	2558	61	2,4%	188	7,3%	301	11,8%

Diese Kreuzung ist gekennzeichnet von der Tatsache, dass der Verkehr in Richtung Norden um ca. 200 KFZ/24h größer ist als derjenige in der Gegenrichtung.

Die Ahornstraße ist höher belastet als die Lindenstraße. Das liegt daran, dass die Ahornstraße eine längere Erschließungswirkung hat als die Lindenstraße.

Die Ab- und Einbiegebeziehungen in und aus Richtung Süden sind geringfügig größer als von/nach Norden.

K03 Römerstraße / Steinlestraße

K03	KFZ/24h	Schwerverkehr		morgendl. SPH		abendl. SPH	
		abs.	Anteil	abs.	Anteil	abs.	Anteil
←	21	0	0,0%	0	0,0%	1	4,8%
↓	959	39	4,1%	61	6,4%	140	14,6%
Σ	980	39	4,0%	61	6,2%	141	14,4%
↑	1148	23	2,0%	98	8,5%	119	10,4%
←	51	2	3,9%	7	13,7%	8	15,7%
Σ	1199	25	2,1%	105	8,8%	127	10,6%
↓	120	2	1,7%	14	11,7%	11	9,2%
↑	47	0	0,0%	1	2,1%	5	10,6%
Σ	167	2	1,2%	15	9,0%	16	9,6%
ΣΣ	2346	66	2,8%	181	7,7%	284	12,1%

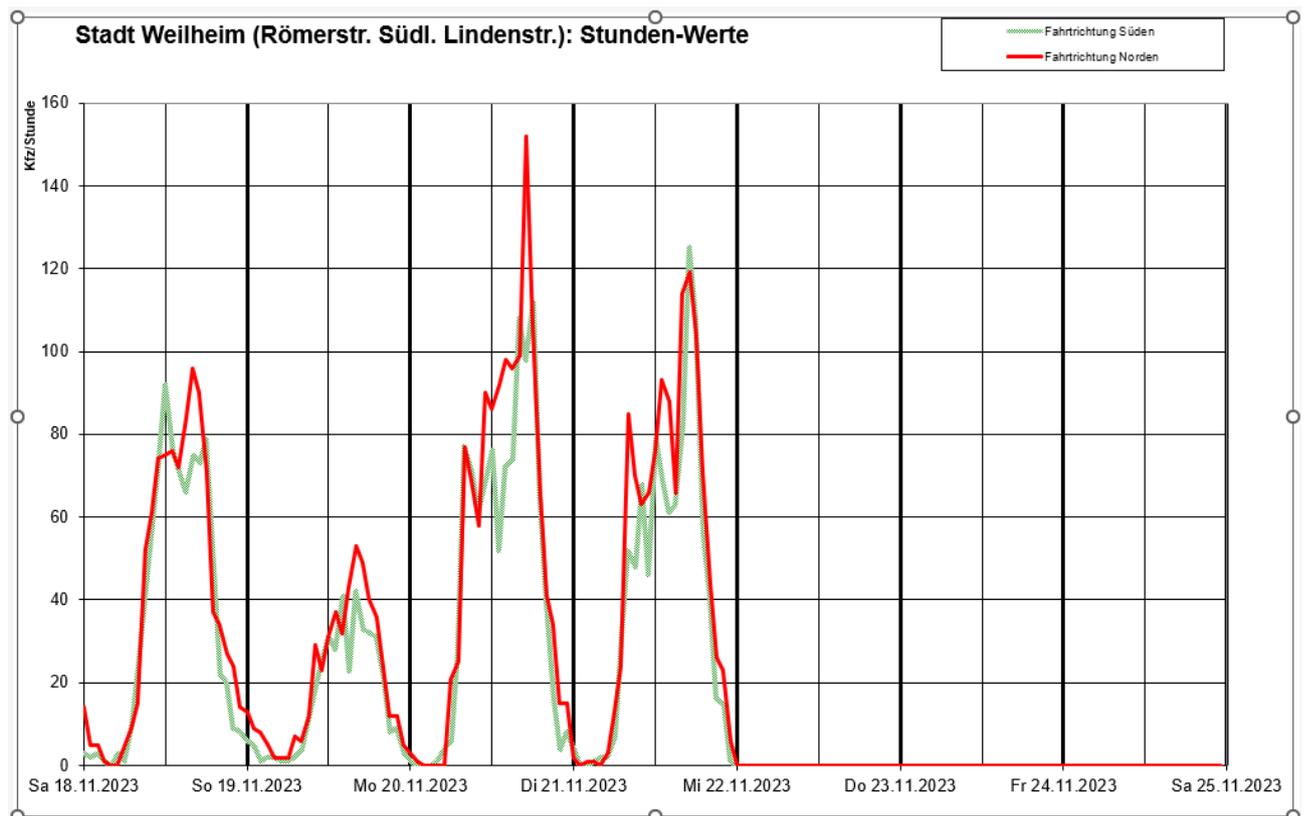
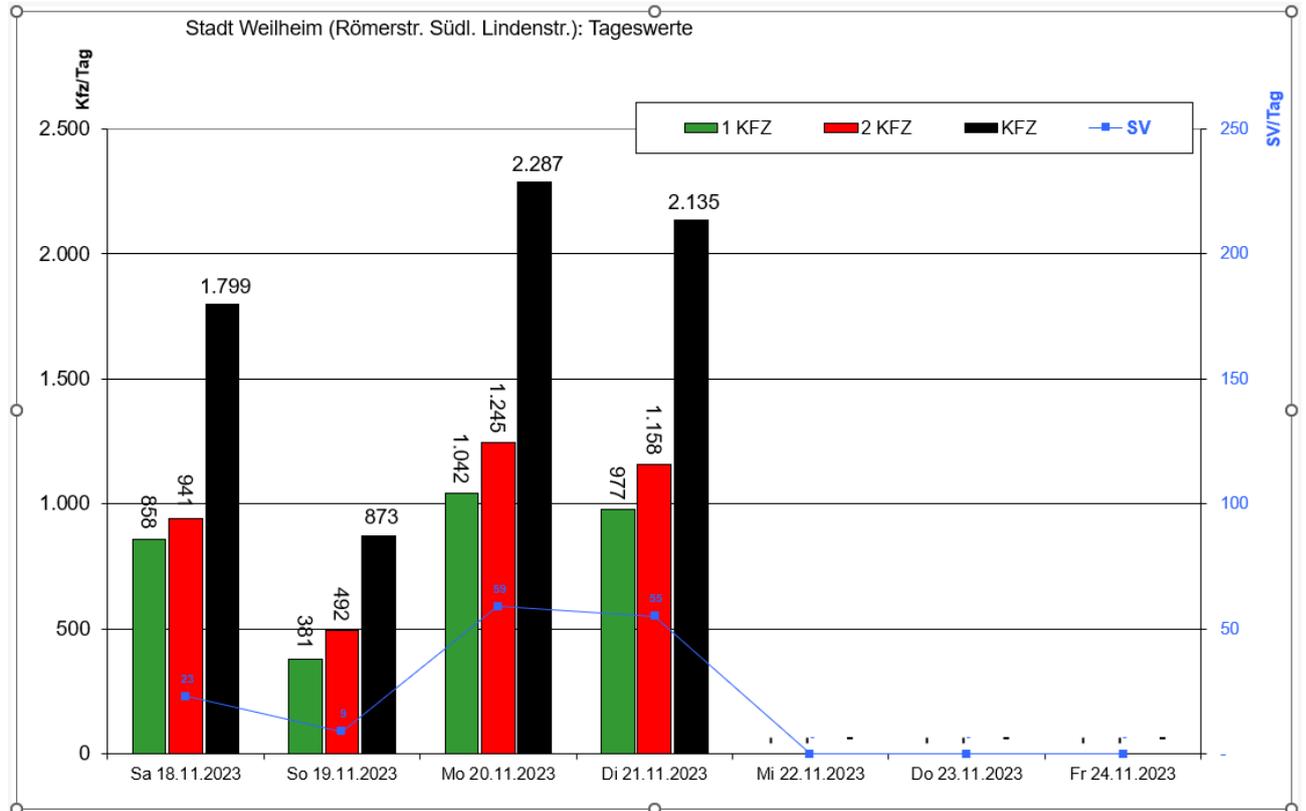
An der Einmündung Steinlestraße setzt sich die Asymmetrie in den Geradeausbeziehungen fort.

Die Relationen von/nach Süden sind ausgeprägter als die von/nach Norden.

Letztendlich liegt dies an der Netzkonstellation im Umfeld.



1.3 Ergebnisse der Seitenradarmessung

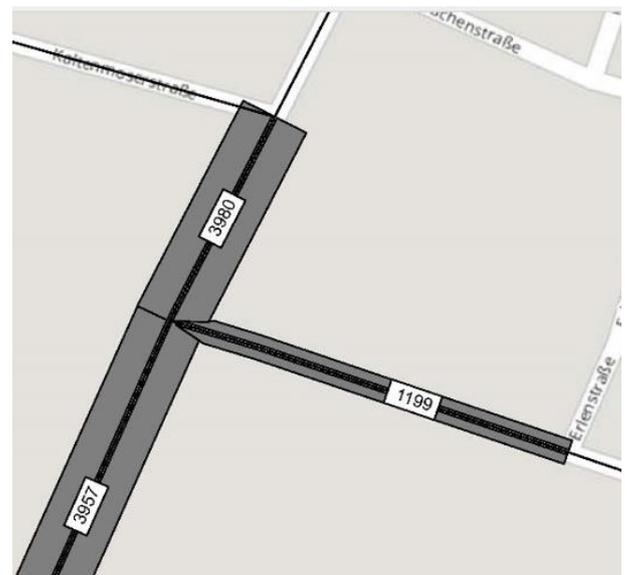
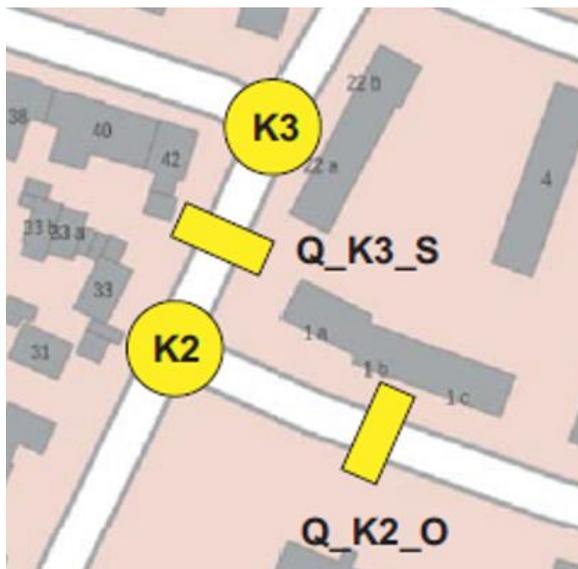


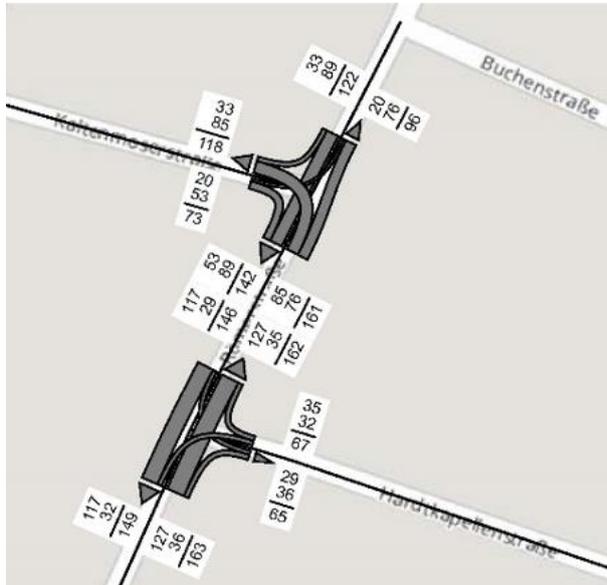


1.4 Andere Basisdaten

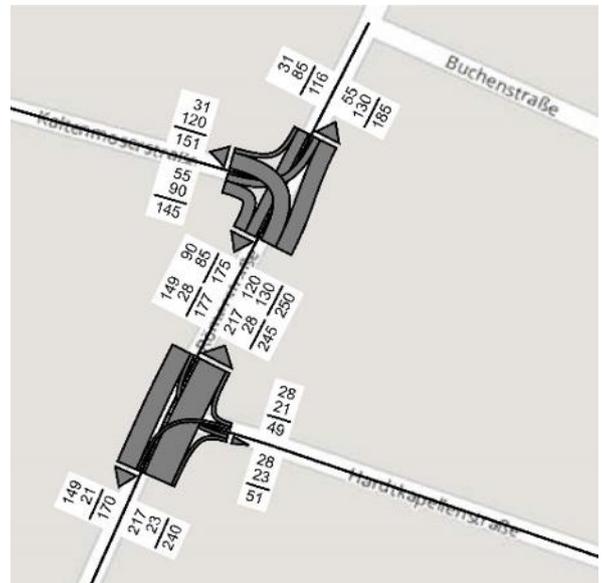
1.4.1 Verkehrsuntersuchung Wohnbebauung am Pfarrzentrum Römerstraße

K01	KFZ/24h	Schwerverkehr		morgendl. SPH		abendl. SPH	
		abs.	Anteil	abs.	Anteil	abs.	Anteil
←	2	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
↓	1	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
→	5	1	20,0%	0	0,0%	0	0,0%
Σ	8	1	12,5%	0	0,0%	0	0,0%
↑	5	2	40,0%	1	20,0%	0	0,0%
←	3448	109	3,2%	402	11,7%	280	8,1%
↓	72	2	2,8%	4	5,6%	8	11,1%
Σ	3525	113	3,2%	407	11,5%	288	8,2%
→	75	2	2,7%	8	10,7%	6	8,0%
↑	4	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
←	1087	15	1,4%	101	9,3%	101	9,3%
Σ	1166	17	1,5%	109	9,3%	107	9,2%
↓	874	10	1,1%	36	4,1%	138	15,8%
→	3524	136	3,9%	269	7,6%	380	10,8%
↑	3	1	33,3%	0	0,0%	0	0,0%
Σ	4401	147	3,3%	305	6,9%	518	11,8%
ΣΣ	9100	278	3,1%	821	9,0%	913	10,0%





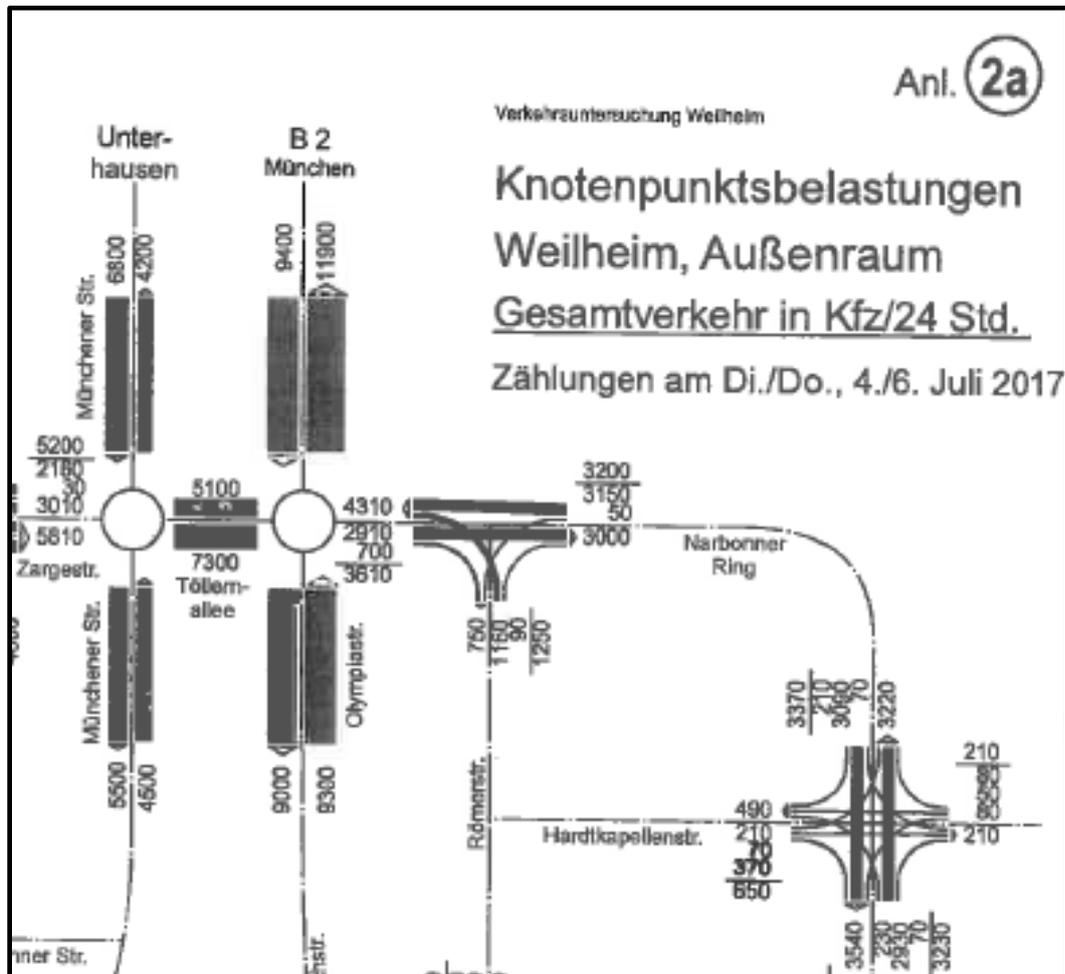
Morgendliche Spitzenstunde



Abendliche Spitzenstunde



1.4.2 Verkehrsuntersuchung Weilheim 2017 ● Prof. Dr.-Ing Kurzak

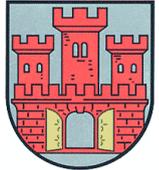


1.5 Vergleichende Zusammenfassung der Verkehrsmengen

Straßenabschnitt	KFZ/24h		
	INGEVOST 2023	INGEVOST 2021	Prof Kurzak 2017
südlich Narbonne Ring	2.113		2.000
südlich Lindenstraße SR	2.287		
südlich Steinlestraße	2.308		
nördlich Kaltenmoserstraße		2.942	
südlich Kaltenmoserstraße		3.980	

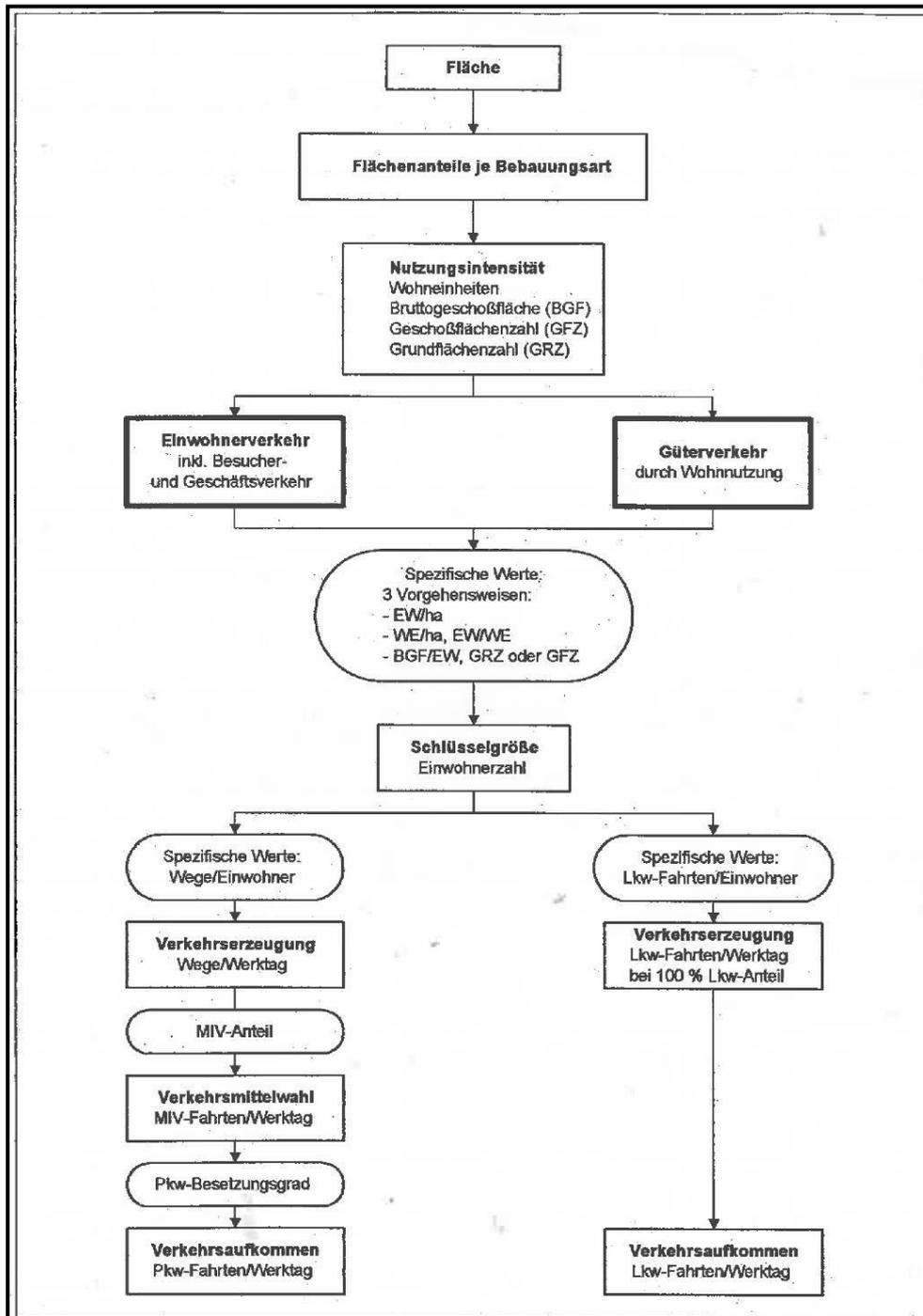
Die aktuellen Verkehrserhebungen sind mit den vorliegenden vergleichbar.

Die südlich höheren Werte resultieren aus den systematisch höheren Abbiegeströmen von/nach Süden gerichteten gegenüber den von/nach Norden.



2 VERKEHRLICHE WIRKUNGEN

Das Verkehrsaufkommen von Baugebieten, die Wohnnutzungen vorsehen, wird aufbauend auf folgender Grafik ermittelt:





2.1 Verkehrsaufkommen

Als Inputzahlen geben die Investoren folgende Daten an:

2840/23		Wohnungen Ist		EG		1. OG		2. OG		3.OG		Anz. WE		
Anteil Soll	Anteil Ist	Soll, rechn.	ø	Zahl	Fläche	Zahl	Fläche	Zahl	Fläche	Zahl	Fläche			
Haus 1	33%	33%		Einzimmer	57	58	3	175	2	116	2	116	7	
	33%	35%		Zweizimmer	79	86	2	169	1	88	1	88	4	
	17%	20%		Dreizimmer	100								0	
	17%	13%		Vierzimmer	143	140			1	140	1	140	2	
Haus 2				Einzimmer	57	58	1	57	2	114	2	114	1	62
				Zweizimmer	79	79	4	333	2	153	2	153	2	146
				Dreizimmer	100	98	1	96	3	292	3	292	1	104
				Vierzimmer	143	140	1	142	1	139	1	139		3
												Anz. WE		
												40		
2840/40		Wohnungen Ist		EG		1. OG		2. OG		3.OG		Anz. WE		
Anteil Soll	Anteil Ist	Soll, rechn.	ø	Zahl	Fläche	Zahl	Fläche	Zahl	Fläche	Zahl	Fläche			
Haus 3	33%	35%		Einzimmer	57	50	2	108	1	46			2	94
	33%	41%		Zweizimmer	79	73	1	72	2	147				3
	17%	12%		Dreizimmer	100	97				2	193			2
	17%	12%		Vierzimmer	143									0
Haus 4				Einzimmer	57	55			1	55				1
				Zweizimmer	79	72	1	72	2	143	1	72		4
				Dreizimmer	100									0
				Vierzimmer	143	125	1	124			1	126		2
												Anz. WE		
												17		
Anteil Soll	Anteil Ist	Ist ø	WF Soll	WF Ist, rechnerisch								Anz. WE		
33%	33%		55	40	38									
33%	37%		81	55	56									
17%	18%		97	70	68									
17%	12%		140	100	98									
												Anz. WE		
												57		
												Gesamt		

Insgesamt sind 57 Wohneinheiten geplant; 40 sollen nördlich der Steinlestraße, 17 südlich errichtet werden. Die Verteilung der Wohneinheiten – bezüglich der Zimmerzahl – wird folgendermaßen angegeben:

	Anzahl Wohnungen in Zimmerzahlen				
	Ein	Zwei	Drei	Vier	Summe
Haus 1	7	4	0	2	13
Haus 2	6	10	8	3	27
Haus 3	5	3	2	0	10
Haus 4	1	4	0	2	7
Summen	19	21	10	7	57

Für die Bebauung sind 58 Stellplätze in einer Tiefgarage vorgesehen und 13 im öffentlichen Raum beiderseits der Steinlestraße.



Aufbauend auf folgenden Eckwerten ergibt sich das werktägliche KFZ-Verkehrsaufkommen folgendermaßen:

- ca. **1,6** Personen pro Wohneinheit (vergleichsweise gering, weil 40 „kleine“ Wohnungen) >> ca. 90 EWO
- **4(,0)** werktägliche Wege pro Person
- **60%** motorisierter Verkehrsanteil
- **1,15** Personen pro Fahrt (Besetzungsgrad)

>> $90 \text{ EWO} \times 4 \text{ Wege/EWO} \times 60\% \text{ MIV-Anteil} / 1,15 =$

ca. **175 Fahrten** in der Summe beider Richtungen als **Bewohnerverkehr**

zzgl. maximal **20% Besucher- und Wirtschaftsverkehr**

mithin **werktags 225 KFZ-Fahrten in der Summe beider Richtungen**

2.2 Verkehrsverteilung im Raum

Bei der Verkehrsverteilung wird einerseits angenommen, dass keine nennenswerten Verkehrsmengen in Richtung Westen fahren bzw. von dort kommen, weil die Steinlestraße dort in keiner übergeordneten Straße mündet.

Andererseits wird die Verteilung an der Römerstraße so angenommen, wie heute die Fahrbeziehungen an den beiden innen liegenden Knotenpunkten erhoben wurden.

Das Verhältnis wurde mit folgendem Ergebnis errechnet: N : S = 27% : 73% >> ca. 60 : 165 KFZ/24h

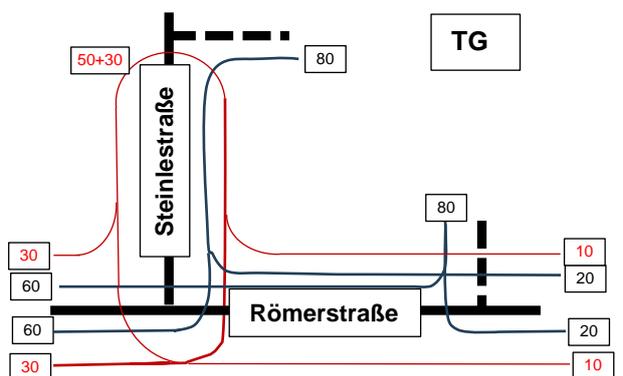
2.3 Verkehrsprognose

Um auf der – für die Betroffenen – sicheren Seite zu rechnen, wird der neu generierte Verkehr **zusätzlich** der Bestandsbelastung zugeschlagen.

Die Aufteilung der Fahrten zur Tiefgarage bzw. zu den öffentlich zugänglichen Stellplätzen stellt sich folgendermaßen dar:

Der Besucher- bzw. Wirtschaftsverkehr (50 Fahrten in der Summe beider Richtungen) wird oberirdisch abgewickelt.

Für die Tiefgarage wird ein Stellplatzwechsel von 1,5 unterstellt, was $58 \times 1,5 =$ ca. 80 Fahrten pro Richtung bedeutet. Werktäglich sind es je ca. 80 Fahrten von der Steinlestraße in die Tiefgarage bzw. in die Römerstraße hinaus.



Rechnerisch bleiben – neben dem Besucher- und Wirtschaftsverkehr – in der Summe beider Richtungen ca. 30 Fahrten übrig, die auf der Oberfläche abgewickelt werden.



3 INPUTWERTE FÜR SCHALLBERECHNUNGEN

Bestand:

Straßenabschnitt	KFZ/24h	Tagwerte			Nachtwerte		
		Mt	p1t	p2t	Mn	p1n	p2n
Narbonner Ring Ost	7.129	430	2,77%	0,97%	31	3,66%	3,66%
Narbonner Ring West	8.938	540	2,43%	0,81%	37	2,68%	3,02%
Römerstr. nrdl. Lindenstraße	2.045	125	1,60%	0,00%	7	1,89%	0,00%
Lindenstraße	237	14	2,60%	1,30%	1	0,00%	0,00%
Römerstr. südl. Lindenstraße	2.151	132	2,46%	0,43%	5	2,50%	0,00%
Steinlestraße	269	16	1,54%	0,77%	1	0,00%	0,00%
Römerstr. südl. Steinlestraße	2.308	142	2,69%	1,01%	5	0,00%	2,44%

Prognose:

Straßenabschnitt	KFZ/24h	Tagwerte			Nachtwerte		
		Mt	p1t	p2t	Mn	p1n	p2n
Narbonner Ring Ost	7.134	430	2,77%	0,97%	31	3,66%	3,66%
Narbonner Ring West	8.993	543	2,43%	0,81%	37	2,68%	3,02%
Römerstr. nrdl. Lindenstraße	2.105	128	1,60%	0,00%	7	1,89%	0,00%
Lindenstraße	237	14	2,60%	1,30%	1	0,00%	0,00%
Römerstr. südl. Lindenstraße	2.251	138	2,46%	0,43%	5	2,50%	0,00%
Steinlestraße	369	22	1,54%	0,77%	2	0,00%	0,00%
Römerstr. südl. Steinlestraße	2.488	153	2,69%	1,01%	6	0,00%	2,44%

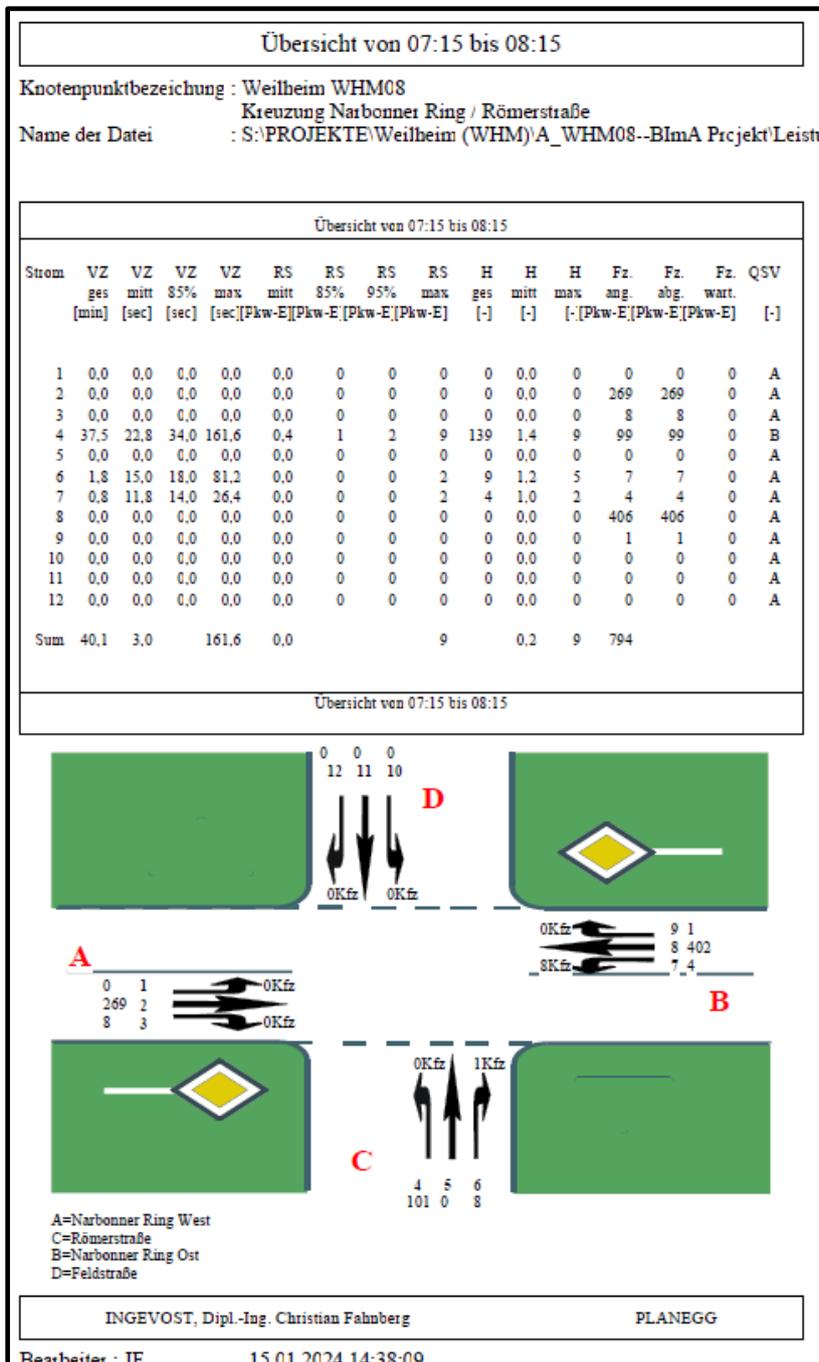


4 ÜBERPRÜFUNG DER LEISTUNGSFÄHIGKEIT

Der im Untersuchungsgebiet am meisten belastete Knotenpunkt ist der Narbonner Ring/Römerstraße.

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit wird zunächst auf Basis der Bestandsdaten vorgenommen.

Morgendliche Spitzenstunde





5 ZUSAMMENFASSUNG

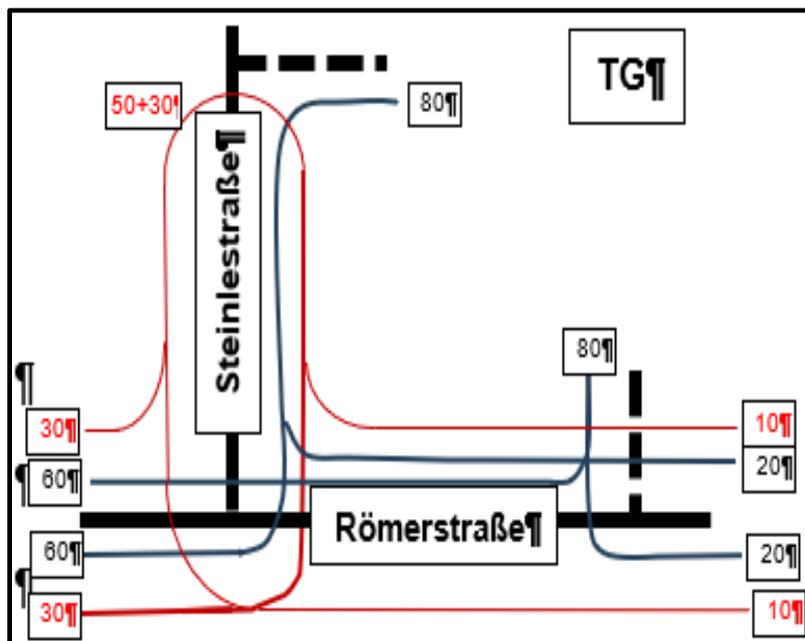
Die **Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) • Direktion München** überplant in der Stadt Weilheim die Flurnummern 2840/23 und 2840/40 westlich der Römerstraße. Auf diesen Grundstücken stehen derzeit vier Wohngebäude mit 30 Wohneinheiten, die 1952 errichtet wurden und nicht mehr zeitgemäß hergerichtet werden können.

Künftig sind in fünf Häusern (3 westlich der Römerstraße und nördlich der Steinlestraße und 2 Häuser südlich der Steinlestraße) insgesamt 57 Wohneinheiten geplant.

Im Kontext der weiteren Planungen ist die Erarbeitung eines Verkehrsgutachtens mit folgenden inhaltlichen Themen erforderlich:

- Untersuchung der verkehrlichen Ausgangssituation an 4 Knotenpunkten im Zuge der Römerstraße
- Prognose des vorhabenbedingten Neuverkehrs aus dem Vorhaben
- Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen des Vorhabens (Verkehrsprognose)
 - Verkehrsverteilung
 - Überprüfung der Leistungsfähigkeit
 - Inputdaten für Schallwirkungsberechnungen

Das Verkehrsaufkommen aus dem Planungsvorhaben wurde mit folgenden Eckwerten (1,6 EWO/WE; 4,0 werktägliche Wege/EWO, 60% MIV-Anteil, 1,15 Pers./PKW [Besetzungsgrad] werktäglich zu ca. **225 KFZ-Fahrten** in der Summe beider Richtungen ermittelt.



Zusätzliche werktägliche KFZ-Fahrten aus dem Projekt

Der Besucher- und Wirtschaftsverkehr wird auf den Oberflächenstellplätzen abgewickelt. Das bedeutet dort für die 13 Stellplätze in etwa einen 2-fachen Wechsel.

Bei einem Wechsel von 1,5 pro Stellplatz für die 58 in der Tiefgarage errechnen sich in der Einfahrt und Ausfahrt jeweils ca. 80 Fahrten pro Tag.

Die Verteilung im Raum wurde analog den Abbiegebeziehungen der beiden Knotenpunkte neben dem Vorhaben angenommen und ergibt nebenstehendes Ergebnis.



Die aus dem Projekt resultierenden Verkehrsmengen sind so gering, dass sie – hinsichtlich der Leistungsfähigkeit im Straßennetz – keinerlei Schwierigkeiten machen dürften.

Sie liegen weit unter den täglichen Verkehrsschwankungen.

Auch hinsichtlich der Lärmwirkungen dürfte es – unter dem Aspekt der Verkehrsmehrung aus dem Projekt – keine Probleme geben.

Planegg, im Januar 2024

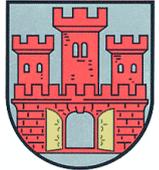
Dipl.-Ing. Christian Fahnberg
Verkehrs- und Stadtplaner
FGSV, SRL, BayAK (Stadtplanerliste), VSVI



6 ANLAGEN

Morgendliche Spitzenstunde





Abendliche Spitzenstunde





Protokoll K1

Stadt Weilheim

Zählstelle: K01 Narbonner Ring / Römerstraße

Zu-/Ablauf 1: Diethofer Seeweg
 Zu-/Ablauf 2: Narbonner Ring Ost
 Zu-/Ablauf 3: Römerstr.
 Zu-/Ablauf 4: Narbonner Ring West

Tages- / Nachtanteile

Zähltag: Di.: 21.11.2023
 Zählzeit: 00:00 Uhr - 24:00 Uhr (24h)

Summe Zählzeit

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
RAD	1	13	1	0	0	0	16	0	0	0	1	3	15	0	16	4	16	2	16	1	35
KRAD	0	1	0	0	1	12	3	1	3	0	10	1	1	13	7	11	3	11	3	15	32
PKW	3	0	2	2	61	3011	1	65	1016	1	3064	802	5	3074	1082	3867	4	3132	863	4029	8028
BUS	0	0	0	0	0	10	0	0	4	0	8	1	0	10	4	6	0	8	1	14	23
LFW	1	0	0	1	8	316	0	7	53	1	314	61	1	325	60	370	2	322	69	369	762
LKW	1	0	0	1	2	72	0	2	10	1	104	8	1	75	12	110	2	107	10	82	201
LZ	0	0	0	1	0	27	0	0	1	0	24	1	0	28	1	20	1	24	1	28	54
KFZ	5	1	2	5	72	3448	4	75	1087	3	3524	874	8	3525	1166	4401	12	3604	947	4537	9100
PKW+LFW	4	0	2	3	69	3327	1	72	1069	2	3378	863	6	3399	1142	4243	6	3454	932	4398	8790
LKW1	1	0	0	1	2	82	0	2	14	1	112	9	1	85	16	122	2	115	11	96	224
LKW2	0	1	0	1	1	39	3	1	4	0	34	2	1	41	8	36	4	35	4	43	86
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum

Summe Tagesverkehr (06:00 - 22:00 Uhr)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
RAD	1	13	0	0	0	0	15	0	0	0	1	3	14	0	15	4	15	2	16	0	33
KRAD	0	1	0	0	1	12	3	1	3	0	10	1	1	13	7	11	3	11	3	15	32
PKW	3	0	1	2	59	2890	1	61	976	1	2973	785	4	2951	1038	3759	4	3037	844	3867	7752
BUS	0	0	0	0	0	9	0	0	4	0	7	1	0	9	4	8	0	7	1	13	21
LFW	1	0	0	1	8	308	0	7	52	1	312	61	1	317	59	374	2	320	69	360	751
LKW	1	0	0	1	2	72	0	1	10	1	98	8	1	75	11	107	2	100	10	82	194
LZ	0	0	0	1	0	22	0	0	1	0	20	1	0	23	1	21	1	20	1	23	45
KFZ	5	1	1	5	70	3313	4	70	1046	3	3420	857	7	3388	1120	4280	12	3495	928	4360	8795
PKW+LFW	4	0	1	3	67	3198	1	68	1028	2	3285	846	5	3268	1097	4133	6	3357	913	4227	8503
LKW1	1	0	0	1	2	81	0	1	14	1	105	9	1	84	15	115	2	107	11	95	215
LKW2	0	1	0	1	1	34	3	1	4	0	30	2	1	36	8	32	4	31	4	38	77
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum

Stundenmittel Tagesverkehr (16h)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
KFZ	0	0	0	0	4	207	0	4	65	0	214	54	0	212	70	268	1	218	58	273	550
PKW+LFW	0	0	0	0	4	200	0	4	64	0	205	53	0	204	69	258	0	210	57	264	531
LKW1	0	0	0	0	0	5	0	0	1	0	7	1	0	5	1	7	0	7	1	6	13
LKW2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	1	2	0	2	0	2	5

	Zu/Ab 1	Zu/Ab 2	Zu/Ab 3	Zu/Ab 4
m _t (h)	1	430	128	541
p1 _t (%)	0,00%	2,79%	1,56%	2,40%
p2 _t (%)	0,00%	0,93%	0,78%	0,74%

Summe Nachtverkehr (22:00 - 06:00 Uhr)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
RAD	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1	2
KRAD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PKW	0	0	1	0	2	121	0	4	40	0	91	17	1	123	44	108	0	95	19	162	276
BUS	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	2
LFW	0	0	0	0	0	8	0	0	1	0	2	0	0	8	1	2	0	2	0	9	11
LKW	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	6	0	0	0	1	6	0	7	0	0	7
LZ	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	4	0	0	5	0	4	0	4	0	5	9
KFZ	0	0	1	0	2	135	0	5	41	0	104	17	1	137	46	121	0	109	19	177	305
PKW+LFW	0	0	1	0	2	129	0	4	41	0	93	17	1	131	45	110	0	97	19	171	287
LKW1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	7	0	0	1	1	7	0	8	0	1	9
LKW2	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	4	0	0	5	0	4	0	4	0	5	9
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum

Stundenmittel Nachtverkehr (8h)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
KFZ	0	0	0	0	0	17	0	1	5	0	13	2	0	17	6	15	0	14	2	22	38
PKW+LFW	0	0	0	0	0	16	0	1	5	0	12	2	0	16	6	14	0	12	2	21	36
LKW1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
LKW2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1	0	1	2

LKW1 = LKW + BUS LKW2 = KRAD + LZ

	Zu/Ab 1	Zu/Ab 2	Zu/Ab 3	Zu/Ab 4
m _t (h)	0	31	8	37
p1 _t (%)	#DIV/0!	3,23%	0,00%	0,00%
p2 _t (%)	#DIV/0!	6,45%	0,00%	5,41%



Protokoll K2

Stadt Weilheim

Zählstelle: K02 Römerstraße / Lindenstraße

Zu-/Ablauf 1: Römerstr. Nord
 Zu-/Ablauf 2: Ahornstr.
 Zu-/Ablauf 3: Römerstr. Süd
 Zu-/Ablauf 4: Lindenstr.

Tages- / Nachtanteile

Zähltag: Di.: 21.11.2023
 Zählzeit: 00:00 Uhr - 24:00 Uhr (24h)

Summe Zählzeit

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
RAD	13	92	3	20	32	26	87	29	17	5	23	13	108	78	133	41	112	65	137	46	360
KRAD	0	3	1	0	0	0	2	0	0	1	0	1	4	0	2	2	3	0	4	1	8
PKW	124	689	24	137	135	22	887	139	59	23	32	52	837	294	1085	107	1047	295	876	105	2323
BUS	0	2	0	0	22	0	4	0	0	0	0	0	2	22	4	0	4	0	24	0	28
LFW	14	52	3	11	13	5	40	20	1	2	3	2	69	29	61	7	53	37	67	9	166
LKW	0	10	0	3	0	0	0	2	3	2	0	1	10	3	14	3	14	2	11	3	30
LZ	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	2	0	1	1	1	0	3
KFZ	138	757	28	151	170	27	943	162	63	28	35	56	923	348	1168	119	1122	335	983	118	2558
PKW+LFW	138	741	27	148	148	27	927	159	60	25	35	54	906	323	1146	114	1100	332	943	114	2489
LKW1	0	12	0	3	22	0	13	2	3	2	0	1	12	25	18	3	18	2	35	3	58
LKW2	0	4	1	0	0	0	3	1	0	1	0	1	5	0	4	2	4	1	5	1	11
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum

Summe Tagesverkehr (06:00 - 22:00 Uhr)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
RAD	13	92	3	19	29	26	87	29	17	5	22	13	108	74	133	40	111	64	134	46	355
KRAD	0	3	1	0	0	0	2	0	0	1	0	1	4	0	2	2	3	0	4	1	8
PKW	110	682	24	128	129	21	862	139	59	20	31	51	822	278	1060	102	1010	286	862	104	2262
BUS	0	2	0	0	22	0	3	0	0	0	0	0	2	22	3	0	3	0	24	0	27
LFW	14	52	3	11	13	5	40	20	1	2	3	2	69	29	61	7	53	37	67	9	166
LKW	0	10	0	3	0	0	0	2	3	2	0	1	10	3	14	3	14	2	11	3	30
LZ	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	2	0	1	1	1	0	3
KFZ	130	750	28	142	164	26	917	162	63	25	34	55	908	332	1142	114	1084	326	969	117	2496
PKW+LFW	130	734	27	139	142	26	902	159	60	22	34	53	891	307	1121	109	1063	323	929	113	2428
LKW1	0	12	0	3	22	0	12	2	3	2	0	1	12	25	17	3	17	2	35	3	57
LKW2	0	4	1	0	0	0	3	1	0	1	0	1	5	0	4	2	4	1	5	1	11
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum

Stundenmittel Tagesverkehr (16h)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
KFZ	8	47	2	9	10	2	57	10	4	2	2	3	57	21	71	7	68	20	61	7	156
PKW+LFW	8	45	2	9	9	2	56	10	4	1	2	3	56	19	70	7	66	20	58	7	152
LKW1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	2	1	0	1	0	2	0	4
LKW2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

	Zu/Ab 1	Zu/Ab 2	Zu/Ab 3	Zu/Ab 4
m _i (h)	125	41	132	14
p ₁ (%)	1,60%	4,88%	2,27%	0,00%
p ₂ (%)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Summe Nachtverkehr (22:00 - 06:00 Uhr)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
RAD	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	1	0	0	4	0	1	1	1	3	0	5
KRAD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PKW	8	7	0	9	6	1	25	0	0	3	1	1	15	16	25	5	37	9	14	1	61
BUS	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1
LFW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LKW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
KFZ	8	7	0	9	6	1	26	0	0	3	1	1	15	16	26	5	38	9	14	1	62
PKW+LFW	8	7	0	9	6	1	25	0	0	3	1	1	15	16	25	5	37	9	14	1	61
LKW1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1
LKW2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum

Stundenmittel Nachtverkehr (8h)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
KFZ	1	1	0	1	1	0	3	0	0	0	0	0	2	2	3	1	5	1	2	0	8
PKW+LFW	1	1	0	1	1	0	3	0	0	0	0	0	2	2	3	1	5	1	2	0	8
LKW1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LKW2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

LKW1 = LKW + BUS

LKW2 = KRAD + LZ

	Zu/Ab 1	Zu/Ab 2	Zu/Ab 3	Zu/Ab 4
m _i (h)	7	3	5	1
p ₁ (%)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
p ₂ (%)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%



Protokoll K3

Stadt Weilheim																						
Zählstelle: K03 Römerstraße / Steinlestraße										Zu-/Ablauf 1: Römerstr. Nord Zu-/Ablauf 2: Römerstr. Süd Zu-/Ablauf 3: Steinlestr. 0												
Tages- / Nachtanteile																						
Zähltag: Di.: 21.11.2023 Zählzeit: 00:00 Uhr - 24:00 Uhr (24h)																						
Summe Zählzeit																						
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum	
RAD	136	3	0	129	20	0	3	24	0	0	0	0	139	149	27	0	132	160	23	0	315	
KRAD	1	0	0	16	0	0	0	2	0	0	0	0	1	16	2	0	16	3	0	0	19	
PKW	862	20	0	1046	70	0	42	104	0	0	0	0	882	1116	146	0	1088	966	90	0	2144	
BUS	27	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	27	4	0	0	4	27	0	0	31	
LFW	57	1	0	63	9	0	5	12	0	0	0	0	58	72	17	0	68	69	10	0	147	
LKW	11	0	0	15	2	0	0	2	0	0	0	0	11	17	2	0	15	13	2	0	30	
LZ	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	4	1	0	0	5	
KFZ	959	21	0	1148	81	0	47	120	0	0	0	0	980	1229	167	0	1195	1079	102	0	2376	
PKW+LFW	919	21	0	1109	79	0	47	116	0	0	0	0	940	1188	163	0	1156	1035	100	0	2291	
LKW1	38	0	0	19	2	0	0	2	0	0	0	0	38	21	2	0	19	40	2	0	61	
LKW2	2	0	0	20	0	0	0	2	0	0	0	0	2	20	2	0	20	4	0	0	24	
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum	
Summe Tagesverkehr (06:00 - 22:00 Uhr)																						
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum	
RAD	134	3	0	129	20	0	3	23	0	0	0	0	137	149	26	0	132	157	23	0	312	
KRAD	1	0	0	16	0	0	0	2	0	0	0	0	1	16	2	0	16	3	0	0	19	
PKW	847	18	0	1025	70	0	38	101	0	0	0	0	865	1095	139	0	1063	948	88	0	2099	
BUS	27	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	27	4	0	0	4	27	0	0	31	
LFW	57	1	0	62	9	0	5	12	0	0	0	0	58	71	17	0	67	69	10	0	146	
LKW	11	0	0	15	2	0	0	2	0	0	0	0	11	17	2	0	15	13	2	0	30	
LZ	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	3	1	0	0	4	
KFZ	944	19	0	1125	81	0	43	117	0	0	0	0	963	1206	160	0	1168	1061	100	0	2329	
PKW+LFW	904	19	0	1087	79	0	43	113	0	0	0	0	923	1166	156	0	1130	1017	98	0	2245	
LKW1	38	0	0	19	2	0	0	2	0	0	0	0	38	21	2	0	19	40	2	0	61	
LKW2	2	0	0	19	0	0	0	2	0	0	0	0	2	19	2	0	19	4	0	0	23	
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum	
Stundenmittel Tagesverkehr (16h)																						
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum	
KFZ	59	1	0	70	5	0	3	7	0	0	0	0	60	75	10	0	73	66	6	0	146	
PKW+LFW	57	1	0	68	5	0	3	7	0	0	0	0	58	73	10	0	71	64	6	0	140	
LKW1	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	1	3	0	0	4	
LKW2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	
													Zu/Ab 1	Zu/Ab 2	Zu/Ab 3	Zu/Ab 4						
													m _h (h)	133	142	16	0					
													p1 _h (%)	2,67%	2,69%	1,54%	#DIV/0!					
													p2 _h (%)	0,99%	1,01%	0,77%	#DIV/0!					
Summe Nachtverkehr (22:00 - 06:00 Uhr)																						
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum	
RAD	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	1	0	0	3	0	0	3	
KRAD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
PKW	15	2	0	21	0	0	4	3	0	0	0	0	17	21	7	0	25	18	2	0	45	
BUS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
LFW	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	
LKW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
LZ	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	
KFZ	15	2	0	23	0	0	4	3	0	0	0	0	17	23	7	0	27	18	2	0	47	
PKW+LFW	15	2	0	22	0	0	4	3	0	0	0	0	17	22	7	0	26	18	2	0	46	
LKW1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
LKW2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum	
Stundenmittel Nachtverkehr (8h)																						
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum	
KFZ	2	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	2	3	1	0	3	2	0	0	6	
PKW+LFW	2	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	2	3	1	0	3	2	0	0	6	
LKW1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
LKW2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
													Zu/Ab 1	Zu/Ab 2	Zu/Ab 3	Zu/Ab 4						
													m _h (h)	6	5	1	0					
													p1 _h (%)	0,00%	0,00%	0,00%	#DIV/0!					
													p2 _h (%)	2,27%	2,44%	0,00%	#DIV/0!					

VERKEHRSGUTACHTEN ZU DEN VERKEHRLICHEN WIRKUNGEN DER PLANUNG VON WOHNGEBÄUDEN AUF DEN FLURNUMMERN 2840/23 UND 2840/40 WESTLICH DER RÖMERSTRASSE IN DER STADT WEILHEIM



Seitenradarmessungen

Stadt Weilheim (Römerstr. Südl. Lindenstr.): Tageswerte

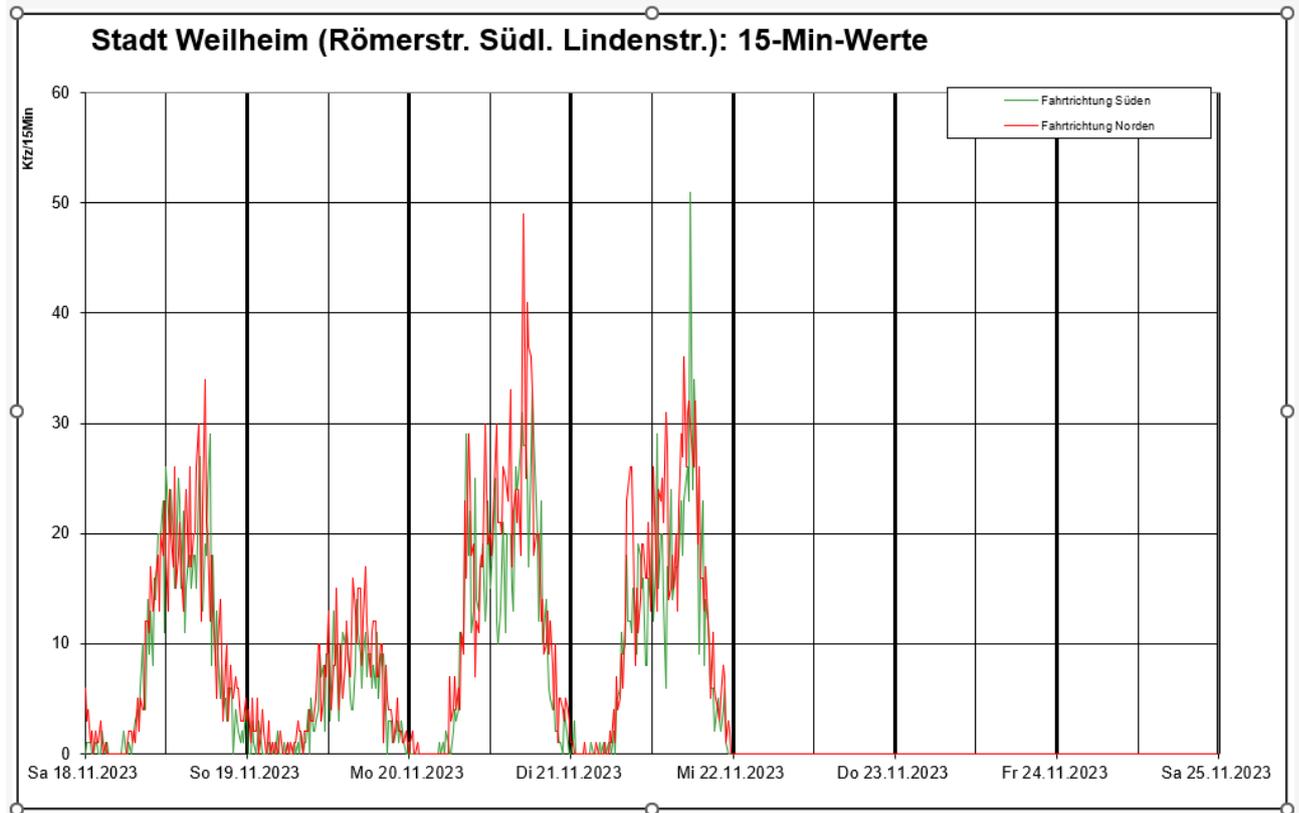
24h-Werte (0-24 Uhr)		Fahrtrichtung Süden					Fahrtrichtung Norden						
Datum/Zeit von	Datum/Zeit bis	1 KFZ	1 PKW	1 LKW	1 LZ	1 SV	Anteil 1 SV	2 KFZ	2 PKW	2 LKW	2 LZ	2 SV	Anteil 2 SV
Sa 18.11.2023	So 19.11.2023	858	842	16	-	16	1,9%	941	934	7	-	7	0,7%
So 19.11.2023	Mo 20.11.2023	381	373	8	-	8	2,1%	492	491	1	-	1	0,2%
Mo 20.11.2023	Di 21.11.2023	1.042	1.007	27	8	35	3,4%	1.245	1.221	17	7	24	1,9%
Di 21.11.2023	Mi 22.11.2023	977	940	31	6	37	3,8%	1.158	1.140	14	4	18	1,6%
Mi 22.11.2023	Do 23.11.2023	-	-	-	-	-	#DIV/0!	-	-	-	-	-	#DIV/0!
Do 23.11.2023	Fr 24.11.2023	-	-	-	-	-	#DIV/0!	-	-	-	-	-	#DIV/0!
Fr 24.11.2023	Sa 25.11.2023	-	-	-	-	-	#DIV/0!	-	-	-	-	-	#DIV/0!
Ø Di-Mi-Do		977	940	31	6	37		1.158	1.140	14	4	18	
Ø Di-Mi-Do		100,0%	96,2%	3,2%	0,6%	3,8%		100,0%	98,4%	1,2%	0,3%	1,6%	
beide Fahrrichtungen		KFZ	PKW	LKW	LZ	SV	Anteil SV						
Sa 18.11.2023	So 19.11.2023	1.799	1.776	23	-	23	1,3%						
So 19.11.2023	Mo 20.11.2023	873	864	9	-	9	1,0%						
Mo 20.11.2023	Di 21.11.2023	2.287	2.228	44	15	59	2,6%						
Di 21.11.2023	Mi 22.11.2023	2.135	2.080	45	10	55	2,6%						
Mi 22.11.2023	Do 23.11.2023	-	-	-	-	-	#DIV/0!						
Do 23.11.2023	Fr 24.11.2023	-	-	-	-	-	#DIV/0!						
Fr 24.11.2023	Sa 25.11.2023	-	-	-	-	-	#DIV/0!						
Ø Di-Mi-Do		2.135	2.080	45	10	55							
Ø Di-Mi-Do		100,0%	97,4%	2,1%	0,5%	2,6%							
KFZ / 5Tage		1.419	1.390	24	5	29	#DIV/0!						

Tagesverkehr (6-22 Uhr)		Fahrtrichtung Süden					Fahrtrichtung Norden						
Datum	Datum Zeitbereich	1 KFZ	1 PKW	1 LKW	1 LZ	1 SV	Anteil 1 SV	2 KFZ	2 PKW	2 LKW	2 LZ	2 SV	Anteil 2 SV
Sa 18.11.2023	6-22 Uhr	829	813	16	-	16	1,9%	878	871	7	-	7	0,8%
So 19.11.2023	6-22 Uhr	352	344	8	-	8	2,3%	436	435	1	-	1	0,2%
Mo 20.11.2023	6-22 Uhr	1.024	989	27	8	35	3,4%	1.211	1.187	17	7	24	2,0%
Di 21.11.2023	6-22 Uhr	952	915	31	6	37	3,9%	1.122	1.104	14	4	18	1,6%
Mi 22.11.2023	6-22 Uhr	-	-	-	-	-	#DIV/0!	-	-	-	-	-	#DIV/0!
Do 23.11.2023	6-22 Uhr	-	-	-	-	-	#DIV/0!	-	-	-	-	-	#DIV/0!
Fr 24.11.2023	6-22 Uhr	-	-	-	-	-	#DIV/0!	-	-	-	-	-	#DIV/0!
Ø Di-Mi-Do		952	915	31	6	37		1.122	1.104	14	4	18	
Ø Di-Mi-Do		100,0%	96,1%	3,3%	0,6%	3,9%		100,0%	98,4%	1,2%	0,4%	1,6%	
beide Fahrrichtungen		KFZ	PKW	LKW	LZ	SV	Anteil SV						
Sa 18.11.2023	6-22 Uhr	1.707	1.684	23	-	23	1,3%						
So 19.11.2023	6-22 Uhr	788	779	9	-	9	1,1%						
Mo 20.11.2023	6-22 Uhr	2.235	2.176	44	15	59	2,6%						
Di 21.11.2023	6-22 Uhr	2.074	2.019	45	10	55	2,7%						
Mi 22.11.2023	6-22 Uhr	-	-	-	-	-	#DIV/0!						
Do 23.11.2023	6-22 Uhr	-	-	-	-	-	#DIV/0!						
Fr 24.11.2023	6-22 Uhr	-	-	-	-	-	#DIV/0!						
Ø Di-Mi-Do		2.074	2.019	45	10	55							
Ø Di-Mi-Do		100,0%	97,3%	2,2%	0,5%	2,7%							
M Tag / p Tag (je 16 Stunden)		972	951	17	4	21	2,1%	M Tag =					
M Tag / p Tag (Stundenmittelwert)		61	59	1	0	1	2,1%	p tag =					

Nachtverkehr (22-6 Uhr)		Fahrtrichtung Süden					Fahrtrichtung Norden						
Datum	Datum Zeitbereich	1 KFZ	1 PKW	1 LKW	1 LZ	1 SV	Anteil 1 SV	2 KFZ	2 PKW	2 LKW	2 LZ	2 SV	Anteil 2 SV
Sa 18.11.2023	0-6 und 22-24 Uhr	29	29	-	-	-	0,0%	63	63	-	-	-	0,0%
So 19.11.2023	0-6 und 22-24 Uhr	29	29	-	-	-	0,0%	56	56	-	-	-	0,0%
Mo 20.11.2023	0-6 und 22-24 Uhr	18	18	-	-	-	0,0%	34	34	-	-	-	0,0%
Di 21.11.2023	0-6 und 22-24 Uhr	25	25	-	-	-	0,0%	36	36	-	-	-	0,0%
Mi 22.11.2023	0-6 und 22-24 Uhr	-	-	-	-	-	#DIV/0!	-	-	-	-	-	#DIV/0!
Do 23.11.2023	0-6 und 22-24 Uhr	-	-	-	-	-	#DIV/0!	-	-	-	-	-	#DIV/0!
Fr 24.11.2023	0-6 und 22-24 Uhr	-	-	-	-	-	#DIV/0!	-	-	-	-	-	#DIV/0!
Ø Di-Mi-Do		25	25	-	-	-	0,0%	36	36	-	-	-	0,0%
Ø Di-Mi-Do		100,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%		100,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
beide Fahrrichtungen		KFZ	PKW	LKW	LZ	SV	Anteil SV						
Sa 18.11.2023	0-6 und 22-24 Uhr	92	92	-	-	-	0,0%						
So 19.11.2023	0-6 und 22-24 Uhr	85	85	-	-	-	0,0%						
Mo 20.11.2023	0-6 und 22-24 Uhr	52	52	-	-	-	0,0%						
Di 21.11.2023	0-6 und 22-24 Uhr	61	61	-	-	-	0,0%						
Mi 22.11.2023	0-6 und 22-24 Uhr	-	-	-	-	-	#DIV/0!						
Do 23.11.2023	0-6 und 22-24 Uhr	-	-	-	-	-	#DIV/0!						
Fr 24.11.2023	0-6 und 22-24 Uhr	-	-	-	-	-	#DIV/0!						
Ø Di-Mi-Do		61	61	-	-	-	0,0%						
Ø Di-Mi-Do		100,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%							
M Nacht / p nacht (je 8 Stunden)		41	41	-	-	-	0,0%	M Nacht =					
M Nacht / p nacht (Stundenmittelwert)		5	5	-	-	-	0,0%	p nacht =					



15-Minutenwerte

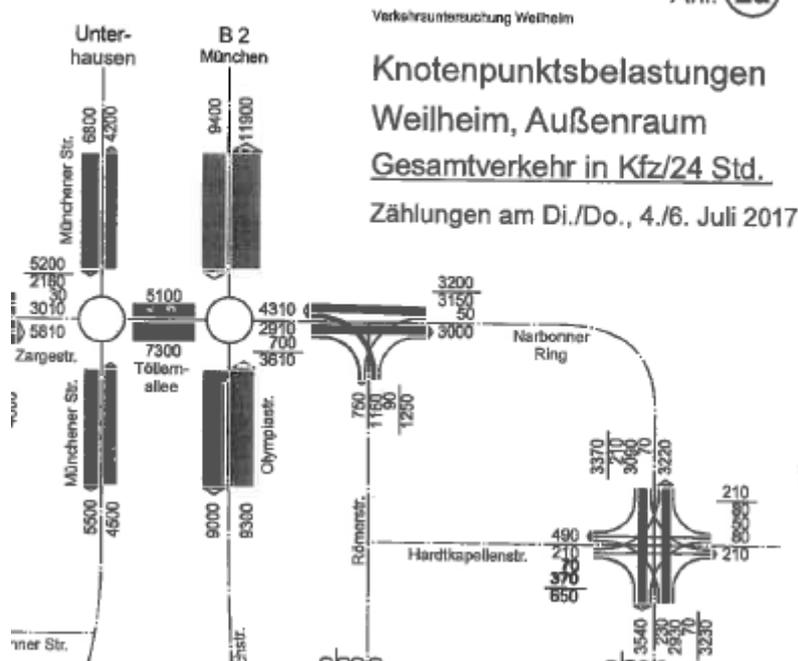




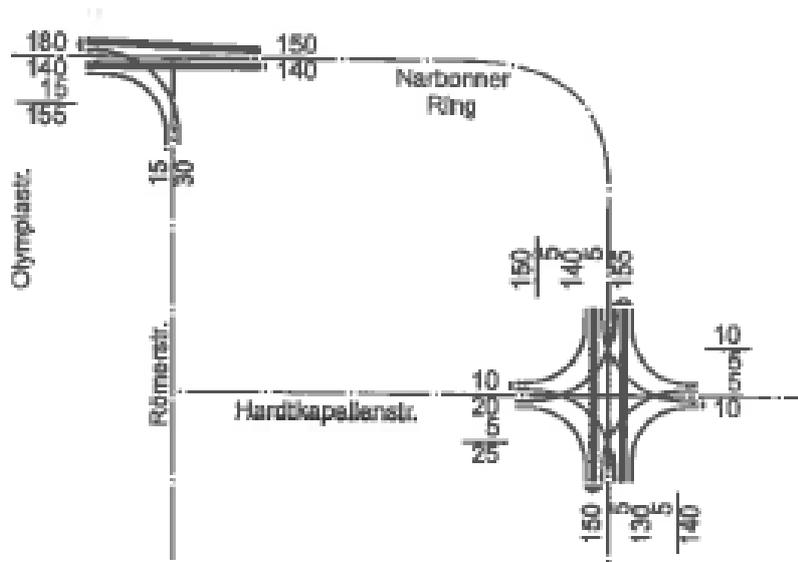
Andere Grundlagen:

VU Weilheim Prof. Dr.-Ing H. Kurzak 2017

Anl. 2a

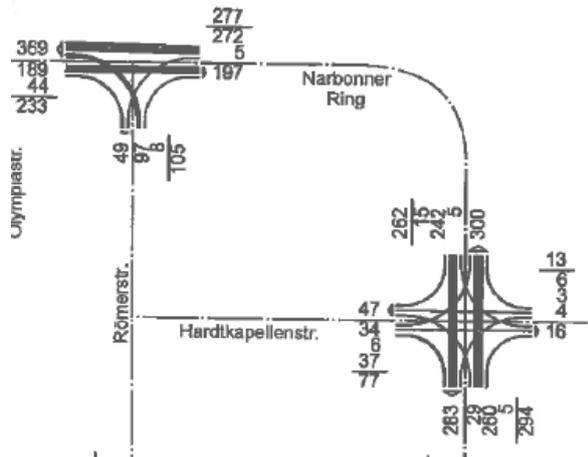


Schwerverkehr





morgendliche



abendliche Spitzenstunde

