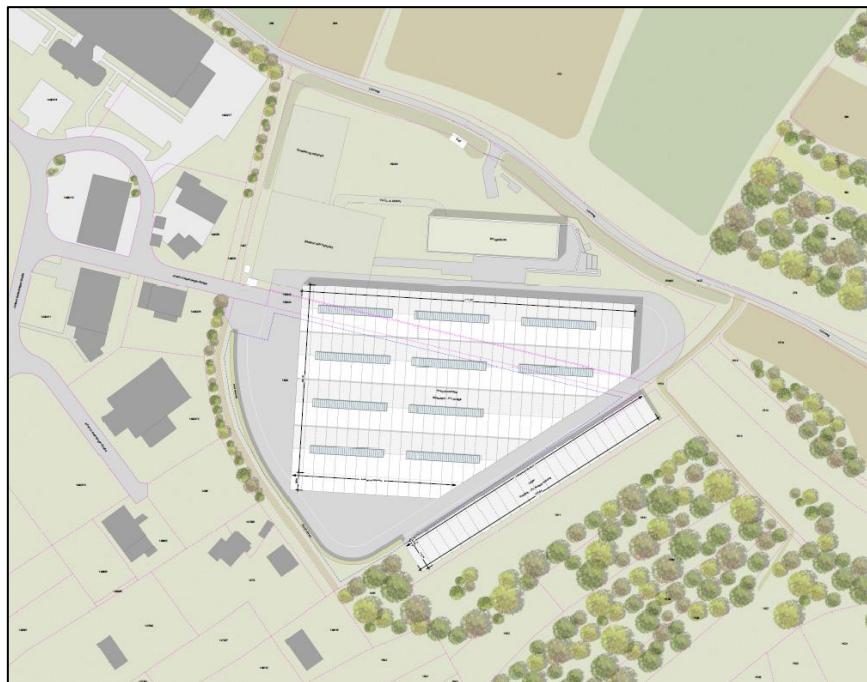


Gemeinde Niedereschach

## Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan „Neubau Holzfabrik“



Durchgeführt im Auftrag der Werner Wohnbau GmbH & Co. KG

**MODUS CONSULT ULM**  
GmbH

Prof. Kh. Schaechterle  
Dipl.-Ing. H. Siebrand  
Dipl.-Ing. (FH) R. Neumann

Schillerstraße 18  
89077 Ulm  
0731/399494-0

01. Oktober 2025



# Inhalt

	Seite
<b>1. Allgemeines</b>	<b>1</b>
1.1 Aufgabenstellung und Ausgangssituation	1
1.2 Grundlagen	2
<b>2. Bestandsaufnahme / Ergebnisse der Verkehrserhebungen</b>	<b>3</b>
2.1 Knotenpunktbelastungen	3
2.1.1 Bestandsituation Normalwerktag	3
<b>3. Neuverkehrsaufkommen der geplanten Entwicklungen</b>	<b>4</b>
<b>4. Leistungsfähigkeitsbetrachtungen</b>	<b>5</b>
4.1 Grundlagen der Leistungsfähigkeitsberechnungen	5
4.1.1 Qualität des Verkehrsablaufs ohne Lichtsignalanlage	5
4.2 Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen	7
4.2.1 KP Dauchinger Straße / Gewerbestraße / Hohrein	7
4.2.2 KP Dauchinger Straße / Untere Reute	7
<b>5. Zusammenfassung / Empfehlung</b>	<b>8</b>

## Verzeichnis der Pläne

- Plan 1: Übersichtsplan und Zählstellenübersicht
- Plan 2: Bestandsaufnahme  
Knotenpunktbelastungen 2025  
Gesamtverkehr  
Kfz / 24 Stunden  
Grundlage: Verkehrserhebung vom Donnerstag, 08.05.2025
- Plan 3: Bestandsaufnahme  
Knotenpunktbelastungen 2025  
Schwerverkehr  
SV / 24 Stunden  
Grundlage: Verkehrserhebung vom Donnerstag, 08.05.2025
- Plan 4: Bestandsaufnahme  
Knotenpunktbelastungen 2025  
Morgendliche Spitzentstunde  
Kfz / Stunde  
Grundlage: Verkehrserhebung vom Donnerstag, 08.05.2025
- Plan 5: Bestandsaufnahme  
Knotenpunktbelastungen 2025  
Abendliche Spitzentstunde  
Kfz / Stunde  
Grundlage: Verkehrserhebung vom Donnerstag, 08.05.2025
- Plan 6: Bestandsaufnahme  
Bestand 2025 + Neuverkehr Holzfabrik  
Gesamtverkehr  
Kfz / 24 Stunden  
Grundlage: Verkehrserhebung vom Donnerstag, 08.05.2025
- Plan 7: Bestandsaufnahme  
Bestand 2025 + Neuverkehr Holzfabrik  
Schwerverkehr  
SV / 24 Stunden  
Grundlage: Verkehrserhebung vom Donnerstag, 08.05.2025
- Plan 8: Bestandsaufnahme  
Bestand 2025 + Neuverkehr Holzfabrik  
Morgendliche Spitzentstunde  
Kfz / Stunde  
Grundlage: Verkehrserhebung vom Donnerstag, 08.05.2025

Plan 9: Bestandsaufnahme  
Bestand 2025 + Neuverkehr Holzfabrik  
Abendliche Spitzentstunde  
Kfz / Stunde  
Grundlage: Verkehrserhebung vom Donnerstag, 08.05.2025



## Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1: Neuverkehrsaufkommen Holzfabrik  
Blatt 1: Lkw- und Pkw-Fahrten  
Blatt 2: Lkw- und Pkw-Fahrten bei 2-Schichtbetrieb
- Anlage 2: Verkehrsdatentabelle  
Bestand 2025 plus Neuverkehrsaufkommen Holzfabrik
- Anlage 3: Leistungsfähigkeitsermittlung HBS 2015, ohne Lichtsignalanlage  
Knotenpunkt Dauchinger Straße / Gewerbestraße / Hohrein  
Bestand 2025 + Neuverkehrsaufkommen  
Blatt 1: Verkehrsfluss-Diagramm, morgendliche Spitzentstunde  
Blatt 2: HBS-Bewertung, morgendliche Spitzentstunde
- Anlage 4: Leistungsfähigkeitsermittlung HBS 2015, ohne Lichtsignalanlage  
Knotenpunkt Dauchinger Straße / Gewerbestraße / Hohrein  
Bestand 2025 + Neuverkehrsaufkommen  
Blatt 1: Verkehrsfluss-Diagramm, abendliche Spitzentstunde  
Blatt 2: HBS-Bewertung, abendliche Spitzentstunde
- Anlage 5: Leistungsfähigkeitsermittlung HBS 2015, ohne Lichtsignalanlage  
Knotenpunkt Dauchinger Straße / Untere Reute  
Bestand 2025 + Neuverkehrsaufkommen  
Blatt 1: Verkehrsfluss-Diagramm, morgendliche Spitzentstunde  
Blatt 2: HBS-Bewertung, morgendliche Spitzentstunde
- Anlage 6: Leistungsfähigkeitsermittlung HBS 2015, ohne Lichtsignalanlage  
Knotenpunkt Dauchinger Straße / Untere Reute  
Bestand 2025 + Neuverkehrsaufkommen  
Blatt 1: Verkehrsfluss-Diagramm, abendliche Spitzentstunde  
Blatt 2: HBS-Bewertung, abendliche Spitzentstunde



## 1. Allgemeines

### 1.1 Aufgabenstellung und Ausgangssituation

Für die Bearbeitung des Bebauungsplanes zum Neubau einer Holzfabrik in der Gemeinde Niedereschach wird ein Verkehrsgutachten benötigt. Dabei geht es insbesondere um Aussagen zu den zu erwartenden Verkehrsmengen und zur Erschließungsqualität des Bauvorhabens.

Das zu bearbeitende Verkehrsgutachten behandelt dabei u.a. folgende Fragestellungen:

- Abschätzung der zu erwartenden Neuverkehre durch die geplante Baunutzung
- Verkehrsverteilung
- Leistungsfähigkeit der Verkehrserschließung
- Verkehrsqualität
- Ausbauempfehlungen

Auf der Grundlage der durchgeführten Verkehrserhebungen werden zunächst die für die Beurteilung maßgebenden Verkehrsbelastungen in der Ist-Situation ermittelt.

Die Beurteilung der künftigen Belastungssituation erfolgt anschließend unter Berücksichtigung der zu erwartenden Neuverkehre aus der geplanten Baunutzung.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens „Neubau Holzfabrik“ ist in einer verkehrstechnischen Untersuchung für die Anbindung des Plangebietes an die Dauchinger Straße der Nachweis der Leistungsfähigkeit der geplanten Verkehrserschließung zu erbringen. Dabei wird zunächst die bestehende Knotenpunktformen einer unsignalisierte Kreuzung bzw. Einmündung verkehrstechnisch bewertet.

Zur Beurteilung der Knotenpunkte Dauchinger Straße / Gewerbestraße / Hohrein, Dauchinger Straße / Untere Reute und Villinger Straße / Rottweiler Straße / Dauchinger Straße sind aktuelle Daten der einzelnen Verkehrsströme zu den maßgebenden Spitzenstunden erforderlich. Mittels Knotenpunktzählungen (Videotechnik) wurde die Verkehrs nachfrage an den vorgenannten Knotenpunkten an einem Normalwerktag erhoben. Als Zählintervall wurde 00:00 bis 24:00 Uhr gewählt.

Auf Grundlage der aktuellen Verkehrserhebung sind für das vorgeschlagene Erschließungskonzept detaillierte Leistungsfähigkeitsberechnungen durchzuführen. Die Bewertung erfolgt auf der Grundlage der verkehrlichen Ist-Situation mit Überlagerung der zu erwartenden Neuverkehre des oben genannten Bauvorhabens.



Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zusammen. Das Untersuchungsgebiet ist in **Plan 1** dargestellt.

## 1.2 Grundlagen

Grundlage der Untersuchung bilden nachfolgend aufgeführte Ergebnisse, Unterlagen und Annahmen:

- /1/ VE-Kass Ingenieurgesellschaft mbH: Ergebnisse der Verkehrserhebung am 08.05.2025
- /2/ Werner Wohnbau GmbH & Co. KG: Neubau Holzfabrik, Lageplan, Entwurfsplanung, Maßstab 1:500, Stand: 26.03.2025
- /3/ Werner Wohnbau GmbH & Co. KG: Neubau Holzfabrik, Erdgeschoss, Entwurfsplanung, Maßstab 1:100, Stand: 26.03.2025
- /4/ Werner Wohnbau GmbH & Co. KG: Lkw und Pkw-Fahrten, Stand: 28.03.2025
- /5/ Werner Wohnbau GmbH & Co. KG: Lkw und Pkw-Fahrten, 2-Schichtbetrieb, Stand: 31.03.2025
- /6/ Modus Consult Ulm GmbH: Verkehrsuntersuchung Niedereschach – Aktualisierung 2016, Stand: November 2016
- /7/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS, Teil S Stadtstraßen, Ausgabe 2015



## 2. Bestandsaufnahme / Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Zur Ermittlung der Verkehrsstruktur 2025 (Normalwerktag) wurden am Donnerstag, 08. Mai 2025 Erhebungen an den Knotenpunkten Dauchinger Straße / Gewerbestraße / Hohrein, Dauchinger Straße / Untere Reute und Villinger Straße / Rottweiler Straße / Dauchinger Straße durchgeführt.

### 2.1 Knotenpunktbelastungen

#### 2.1.1 Bestandsituation Normalwerktag

Der **Plan 2** zeigt die Knotenpunktbelastungen im Gesamtverkehr in Kfz/24 Stunden, in **Plan 3** sind die Belastungen im Schwerverkehr (Busse, Lkw > 3,5t und Lastzüge/24 Stunden) in SV-Fahrzeuge/24 Stunden am Erhebungstag (Normalwerktag) dargestellt.

In den **Plänen 4 und 5** finden sich die Spitzenstundenbelastungen zur morgendlichen bzw. abendlichen Spitzenstunde.

Im Einzelnen ergaben sich am Normalwerktag folgende Verkehrsbelastungen der ausgewählten Knotenpunkte als Summe der Ein- bzw. Ausfahrten aller zuführenden Straßen:

Zählstelle Nr.	Bezeichnung	Kfz / 24 Stunden	SV-Fz / 24 Stunden	Kfz / h Morgenspitze	Kfz / h Abendspitze
K 20	Dauchinger Straße / Gewerbestraße / Hohrein	4.786	317 (6,6%)	451 (9,4%)	437 (9,1%)
K 11	Dauchinger Straße / Untere Reute	3.751	322 (8,6%)	334 (8,9%)	337 (9,0%)
K 12	Villinger Straße / Rottweiler Straße / Dauchinger Straße	11.916	526 (4,4%)	1.067 (9,0%)	1.154 (9,7%)

Tabelle 1: Ergebnisse der Knotenpunktzählungen



### 3. Neuverkehrsaufkommen der geplanten Entwicklungen

Neben der Analyse der vorhandenen Verkehrsbelastungen ist natürlich das objektbezogene Verkehrsaufkommen infolge der geplanten Entwicklungen einschließlich der Verkehrsverteilung im Straßennetz im Einzugsbereich des Planungsgebietes von besonderem Interesse.

Eine wesentliche Grundlage für die Ermittlung der notwendigen Kennwerte bildet dabei /4/ und /5/. Die wesentlichen Kennzahlen des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens aus den geplanten Nutzungen sind der **Anlage 1** zu entnehmen. Aus den Berechnungen resultiert insgesamt ein Tagesgesamtverkehrsaufkommen von rund 108 bzw. 188 Kfz-Fahrten pro Werktag (davon jeweils hälftig beginnende bzw. endende Fahrten).

Für die Leistungsfähigkeitsberechnungen in Kapitel 4 wurde in der Überlagerung das Fahrtenaufkommen für einen 2-Schichtbetrieb herangezogen (Worst-Case-Szenario, „sichere Seite“). Es wurde dabei unterstellt, dass das Fahrtenaufkommen zu Beginn der Frühschicht (06:00 Uhr) mit der morgendlichen Spitzentstunde und das Fahrtenaufkommen zum Schichtwechsel um 15:00 Uhr mit der abendlichen Spitzentstunde zusammenfällt (wiederum Worst-Case-Szenario).

Das überlagerte Verkehrsaufkommen aus Bestand und Neuverkehrsaufkommen ist in der Verkehrsdatentabelle (s. **Anlage 2**) zusammengestellt. Die überlagerten Knotenpunktbelastungen an den Knotenpunkten Dauchinger Straße / Gewerbestraße / Hohrein und Dauchinger Straße / Untere Reute sind in den **Plänen 6 bis 9** dargestellt.



## 4. Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bei der Frage nach der verkehrlichen Leistungsfähigkeit kann zwischen der Leistungsfähigkeit auf Streckenabschnitten sowie der von Knotenpunkten (mit / ohne Lichtsignalanlage, Kreisverkehrsplatz) differenziert werden. Der Nachweis der Leistungsfähigkeit gibt Aufschlüsse über den potentiellen Handlungsbedarf an baulichen oder verkehrstechnischen Veränderungen.

Während sich die Leistungsfähigkeit und Beschreibung der Qualität des Verkehrsablaufs auf Streckenabschnitten aus errechneten oder empirisch gemessenen Verkehrsstärke-Geschwindigkeits-Relationen ableiten und beurteilen lässt, kann für die Ermittlung der knotenpunktbezogenen Leistungsfähigkeit als maßgebende Größe die Wartezeit herangezogen werden. In der vorliegenden Untersuchung sind insbesondere die Knotenpunkt-leistungsfähigkeiten von Belang.

### 4.1 Grundlagen der Leistungsfähigkeitsberechnungen

#### 4.1.1 Qualität des Verkehrsablaufs ohne Lichtsignalanlage

Die Leistungsfähigkeiten der **Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage** werden nach den Formblättern des HBS, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Teil S Stadtstraßen, Ausgabe 2015 ermittelt. Die Berechnungen werden für den Nachweis herangezogen, ob die vorhandene bzw. die zu erwartende Verkehrsnachfrage ohne Lichtsignalanlage abgewickelt werden kann.

Die Leistungsberechnungen erfolgen EDV-gestützt mittels Programmsystem KNOBEL, Version 7.2.

Zur Beurteilung der Qualität der Verkehrsabläufe dieser Knotenpunkte wird die mittlere Wartezeit der einzelnen Verkehrsströme angesetzt. Das HBS nimmt dabei folgende Einteilung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) vor:

QSV	Mittlere Wartezeit w [s]
A	$\leq 10$
B	$10 < w \leq 20$
C	$20 < w \leq 30$
D	$30 < w \leq 45$
E	$> 45$
F	Sättigungsgrad > 1

**Tabelle 2: Grenzwerte für die Qualitätsstufen an Knotenpunkten ohne LSA (Kfz-Verkehr)**

Die Bedeutung der einzelnen Qualitätsstufen stellt sich wie folgt dar:

- Stufe A: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.
- Stufe B: Die Abflussmöglichkeiten der warteplflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.
- Stufe 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.
- Stufe 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.
- Stufe 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.
- Stufe 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.



## 4.2 Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen

### 4.2.1 KP Dauchinger Straße / Gewerbestraße / Hohrein

In den **Anlagen 3 und 4** wurden der Knotenpunkt Dauchinger Straße / Gewerbestraße / Hohrein in der Überlagerung aus Bestandssituation 2025 mit dem zu erwartenden Neuverkehrsaufkommen („Worst-Case“ = sichere Seite!) verkehrstechnisch bewertet. Aus den Leistungsfähigkeitsberechnungen nach HBS 2015 /7/ geht hervor, dass dem Knotenpunkt zu den maßgebenden Spaltenstunden am Morgen und Abend jeweils die sehr gute Verkehrsqualitätsstufe „A“ bescheinigt werden kann. Die Wartezeiten und Rückstaulängen sind dabei sehr gering. Dies impliziert, dass hier ausreichend Kapazitätsreserven vorhanden sind, um zusätzliche Verkehre aufnehmen zu können.

### 4.2.2 KP Dauchinger Straße / Untere Reute

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen an der unsignalisierten Einmündung Dauchinger Straße / Untere Reute weisen aus, dass auch bei der Überlagerung mit dem zu erwartenden Neuverkehrsaufkommen in den betrachteten Spaltenstunden jeweils die sehr gute Qualitätsstufe „A“ erreicht werden kann (vgl. **Anlagen 5 und 6**).



## 5. Zusammenfassung / Empfehlung

Im Rahmen der vorliegenden Verkehrstechnischen Untersuchung wurden die Knotenpunkte Dauchinger Straße / Gewerbestraße / Hohrein und Dauchinger Straße / Untere Reute detaillierten Leistungsfähigkeitsberechnungen zu den maßgebenden Spitzenstunden für die Überlagerung aus Bestand 2025 mit dem zu erwartenden Neuverkehrsaufkommen aus den geplanten Entwicklungen im Plangebiet (hier: Neubau Holzfabrik) unterzogen.

Grundlage bilden aktuelle Verkehrserhebungen vom Mai 2025. Die Knotenpunktzählungen wurden automatisiert mittels Videotechnologie über 24 Stunden durchgeführt.

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen weisen aus, dass die vorgenannten Knotenpunkte sowohl in ihrer heutigen Form (unsignalisierte Einmündung bzw. Kreuzung) zu den maßgebenden Spitzenstunden (Morgen / Abend) in der Überlagerung aus Bestand mit dem zu erwartenden Neuverkehrsaufkommen als hinreichend leistungsfähig und funktional eingestuft werden kann (es wurde dabei für alle untersuchten Zustände die sehr gute Verkehrsqualitätsstufe QSV = „A“ errechnet).

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst:

	KP Dauchinger Straße / Gewerbestraße	KP Dauchinger Straße / Untere Reute
Morgenspitze 2025 + Neuverkehr	A	A
Abendspitze 2025 + Neuverkehr	A	A

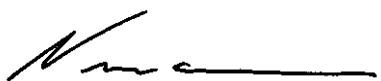
Tabelle 3: Zusammenfassung der Leistungsfähigkeitsberechnungen

Der ebenfalls gezählte Knotenpunkt Villinger Straße / Rottweiler Straße / Dauchinger Straße (K 12) weist im Tagesverkehr eine Belastung von rd. 11.900 Kfz / 24 Stunden auf. Unter Berücksichtigung der normalwerktäglichen Schwankungsbreite von +/- 10% (hier: +/- 1.190 KFZ / 24 Stunden) impliziert dies, dass das in Richtung Villinger Straße bzw. Rottweiler Straße orientierte, zu erwartende Neuverkehrsaufkommen aus dem geplanten Bauvorhaben von 96 Kfz / 24 Stunden (entspricht beginnenden und endenden Fahrten) nicht relevant für die Verkehrsnachfrage an dem Knotenpunkt K 12 ist. Ein Leistungsfähigkeitsnachweis am Knotenpunkt Villinger Straße / Rottweiler Straße / Dauchinger Straße für den überlagerten Zustand aus Bestand + Neuverkehrsaufkommen ist daher entbehrlich.

Es ist evident darauf hinzuweisen, dass das Straßennetz im Umfeld des geplanten Bauvorhabens aufgrund der geringen verkehrlichen Grundbelastung sowie der ausreichend dimensionierten Straßenraumbreiten in der Lage ist, das zu erwartende Neuverkehrsaufkommen problemlos aufzunehmen.

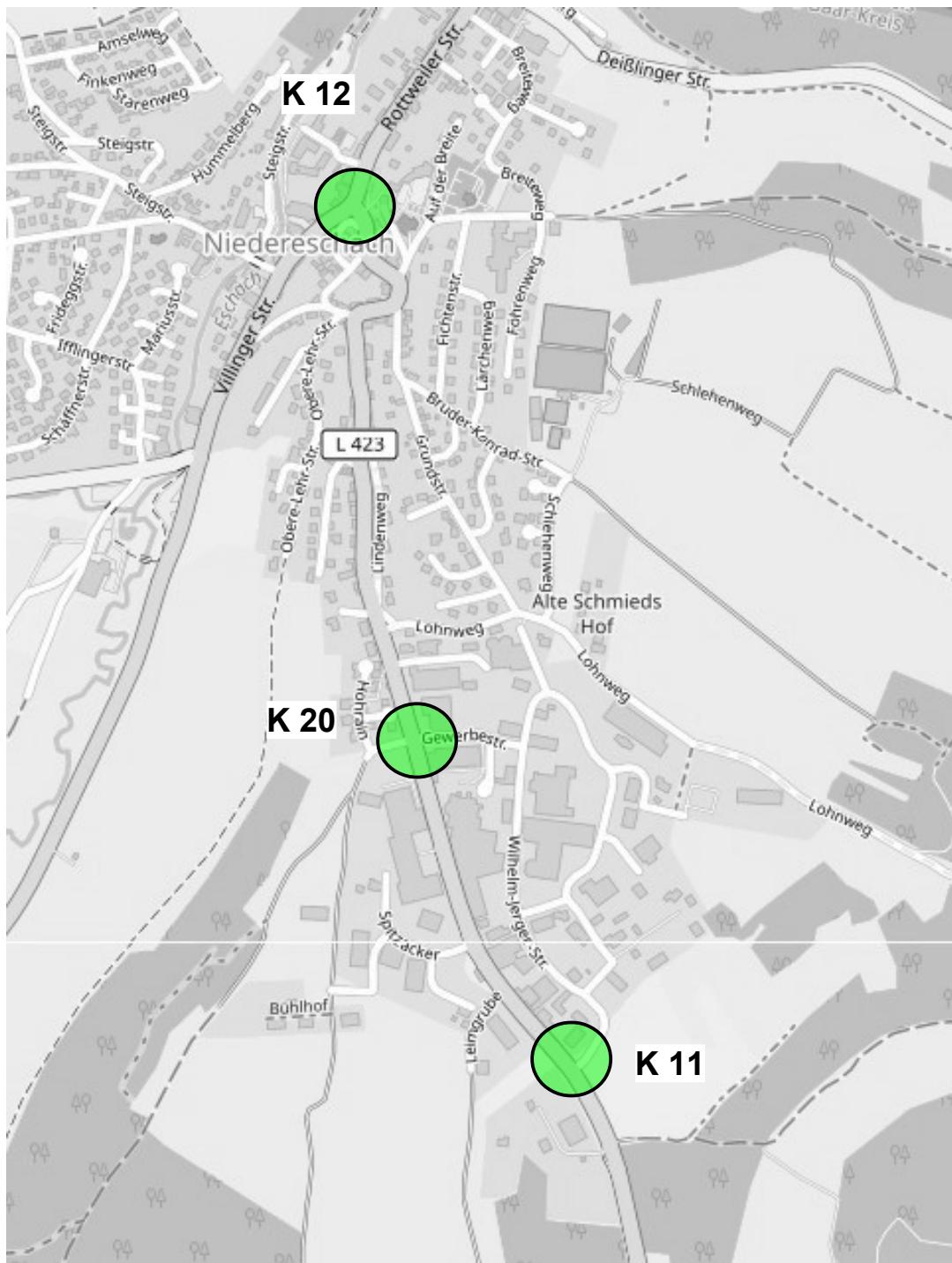
Insgesamt kann somit konstatiert werden, dass mit dem geplanten Bauvorhaben aus verkehrlicher und verkehrstechnischer Sicht keine Probleme hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Verkehrsablauf zu erwarten sind.

Bei weiteren gewerblichen Entwicklungen am Südrand der Gemeinde Niedereschach ist es jedoch möglich, dass die Kapazitätsgrenze erreicht wird. Hierbei kann die geplante Südumfahrung der Gemeinde Niedereschach als Verbindung zwischen der L 178 Villinger Straße und der L 423 Dauchinger Straße zu einer Verkehrsentlastung im Zuge der Ortsdurchfahrten, insbesondere in der kritisch zu bewertenden Dauchinger Straße, beitragen.

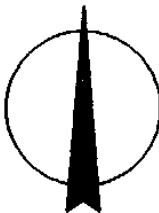


(Neumann)

## Zählstellen



Knotenpunktzählung von 00 - 24 Uhr



## Gemeinde Niedereschach

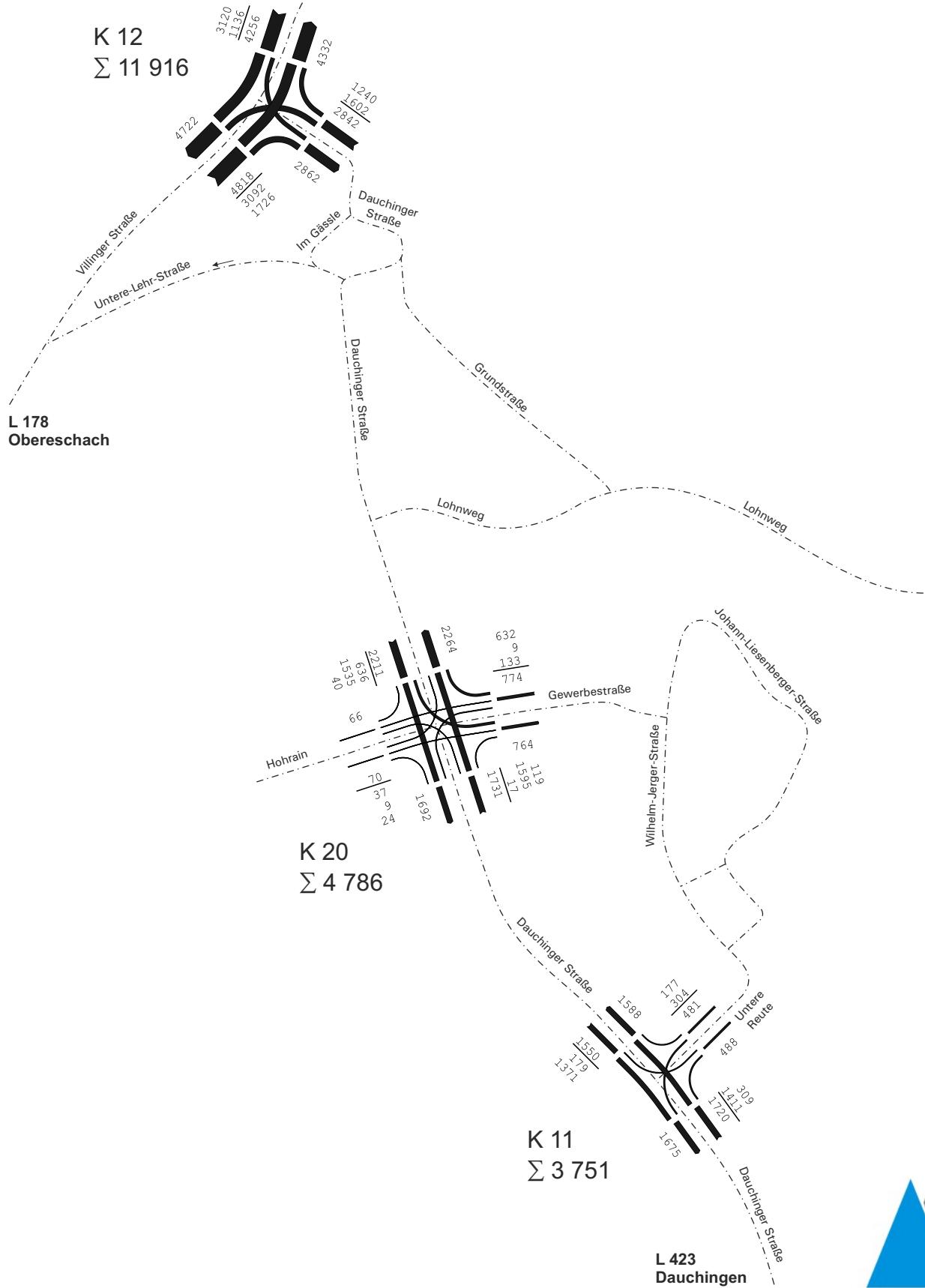
## Bestandsaufnahme

## Knotenpunktbelastungen 2025

## Gesamtverkehr

Kfz / 24 Stunden

Grundlage: Verkehrserhebung vom Donnerstag, 08.05.2025



Gemeinde Niedereschach

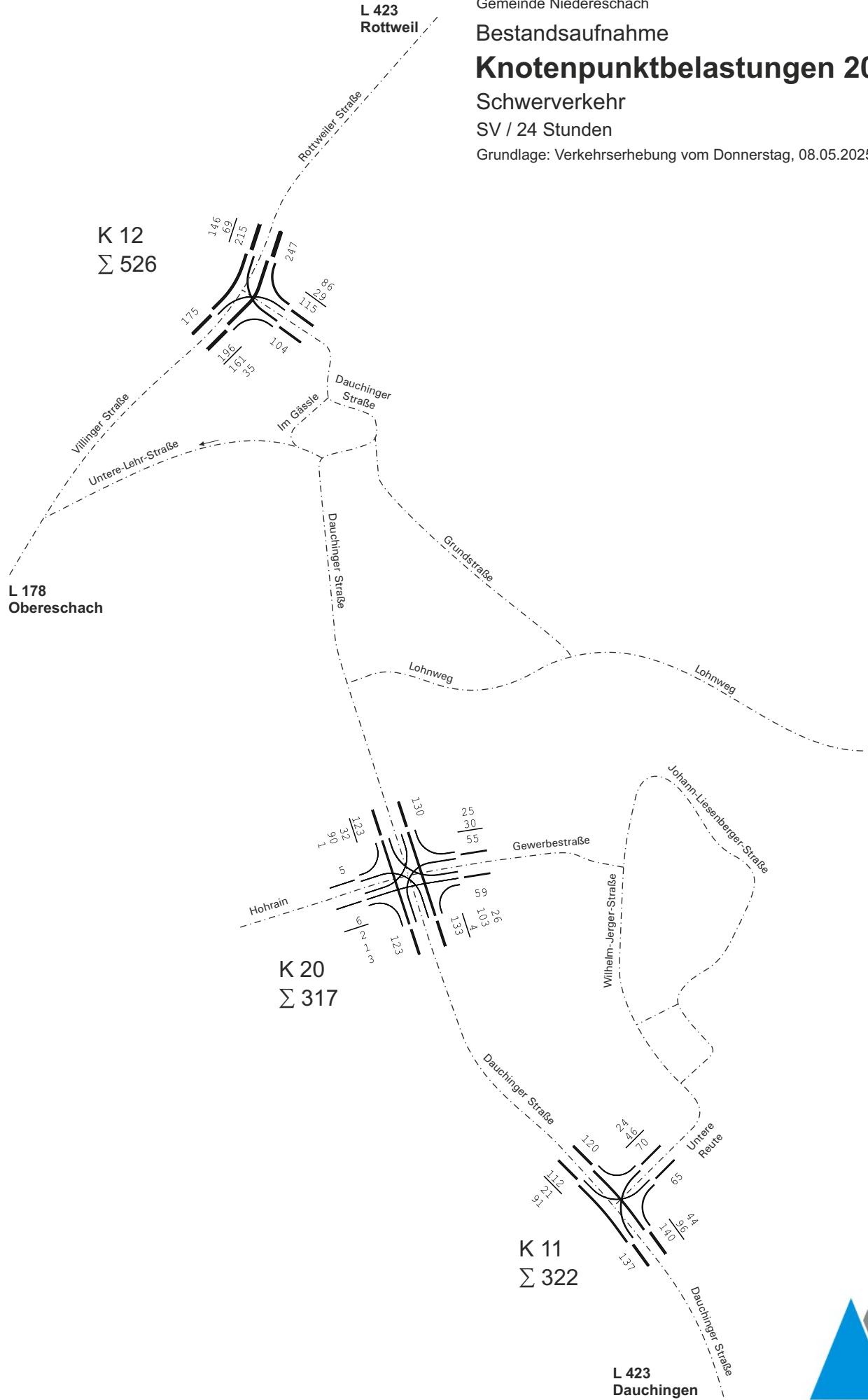
Bestandsaufnahme

**Knotenpunktbelastungen 2025**

Schwerverkehr

SV / 24 Stunden

Grundlage: Verkehrserhebung vom Donnerstag, 08.05.2025



Gemeinde Niedereschach

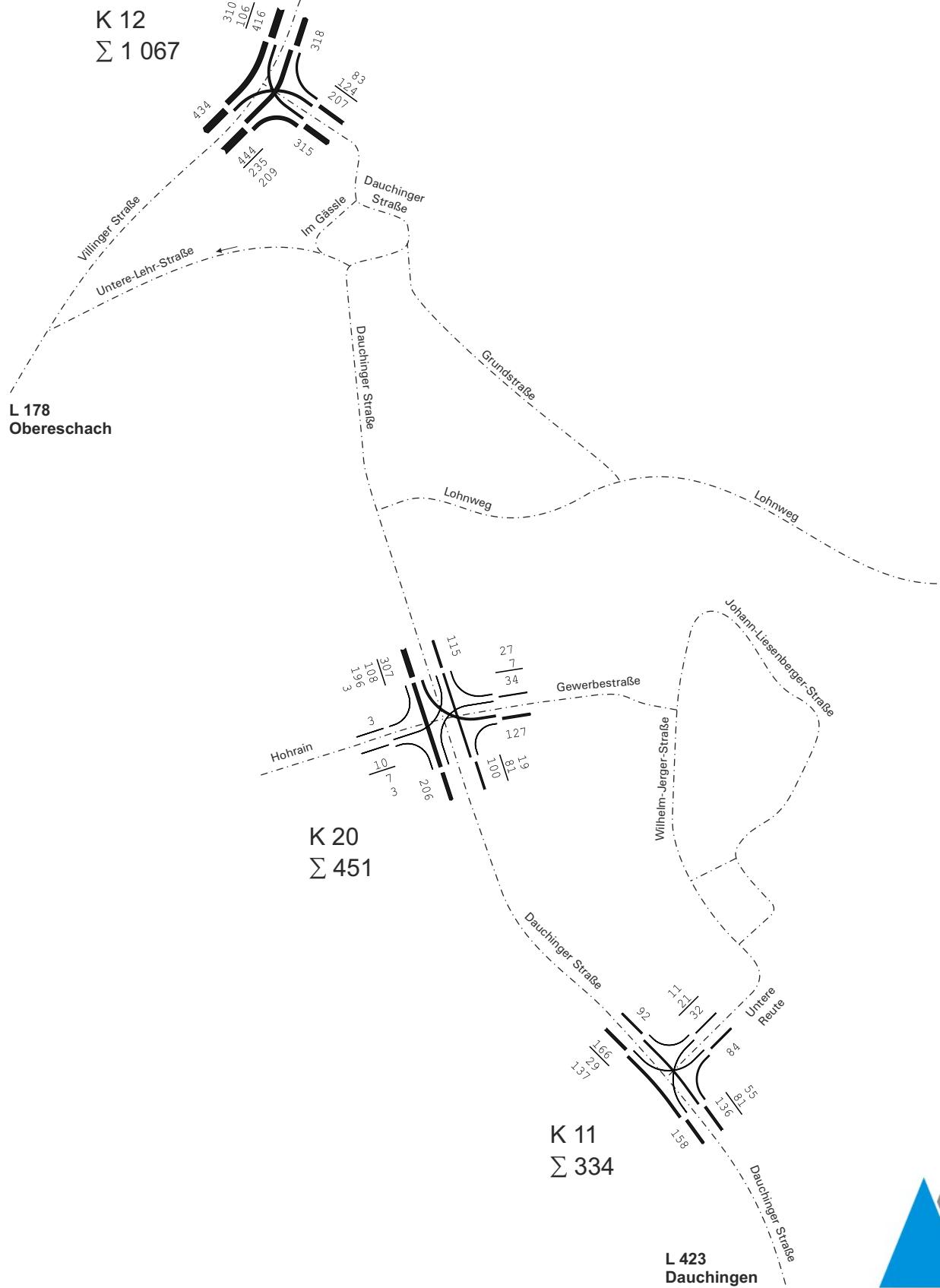
Bestandsaufnahme

**Knotenpunktbelastungen 2025**

Morgendliche Spitzenstunde

Kfz / Stunde

Grundlage: Verkehrserhebung vom Donnerstag, 08.05.2025



Gemeinde Niedereschach

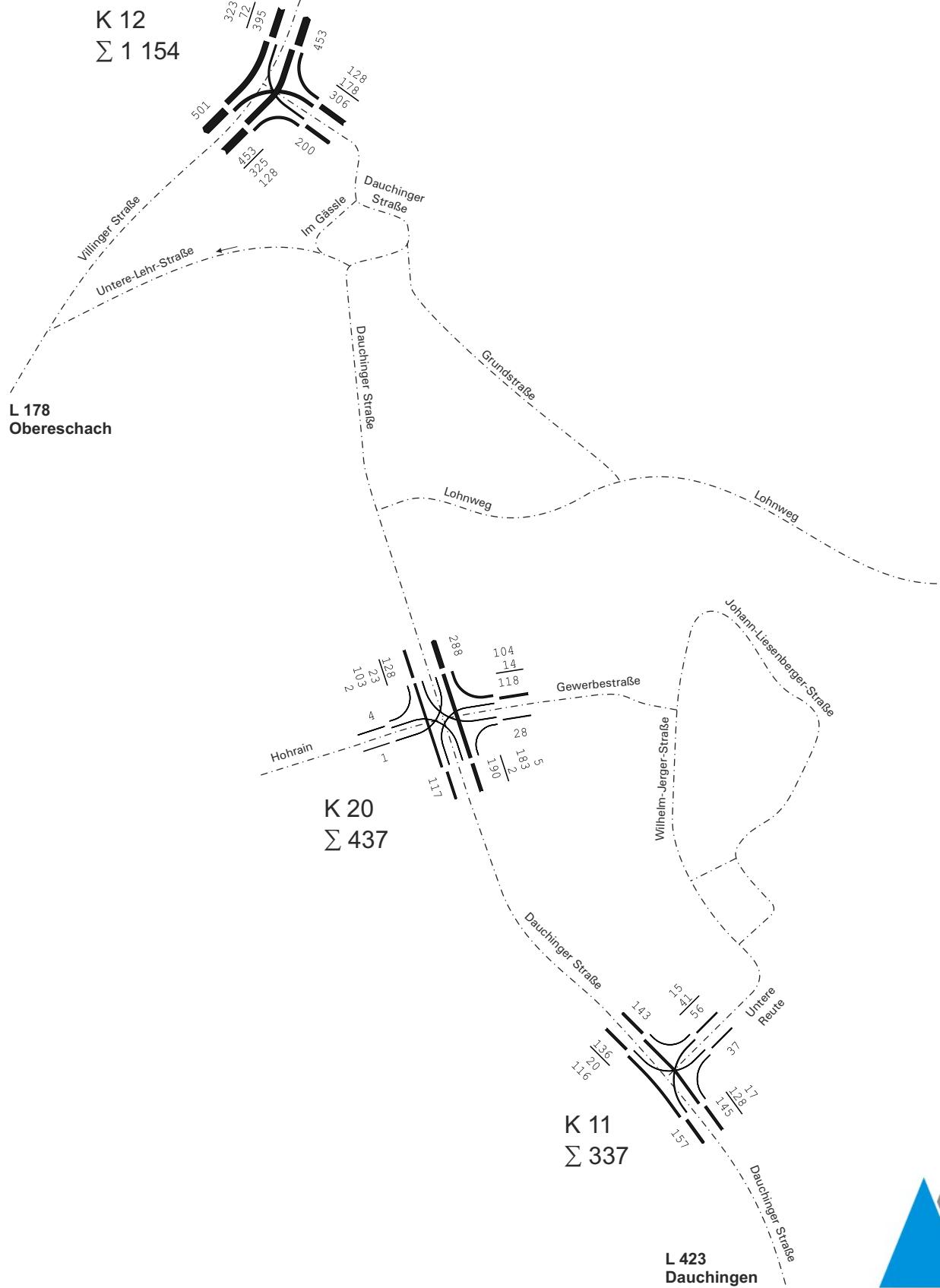
Bestandsaufnahme

**Knotenpunktbelastungen 2025**

Abendliche Spitzenstunde

Kfz / Stunde

Grundlage: Verkehrserhebung vom Donnerstag, 08.05.2025



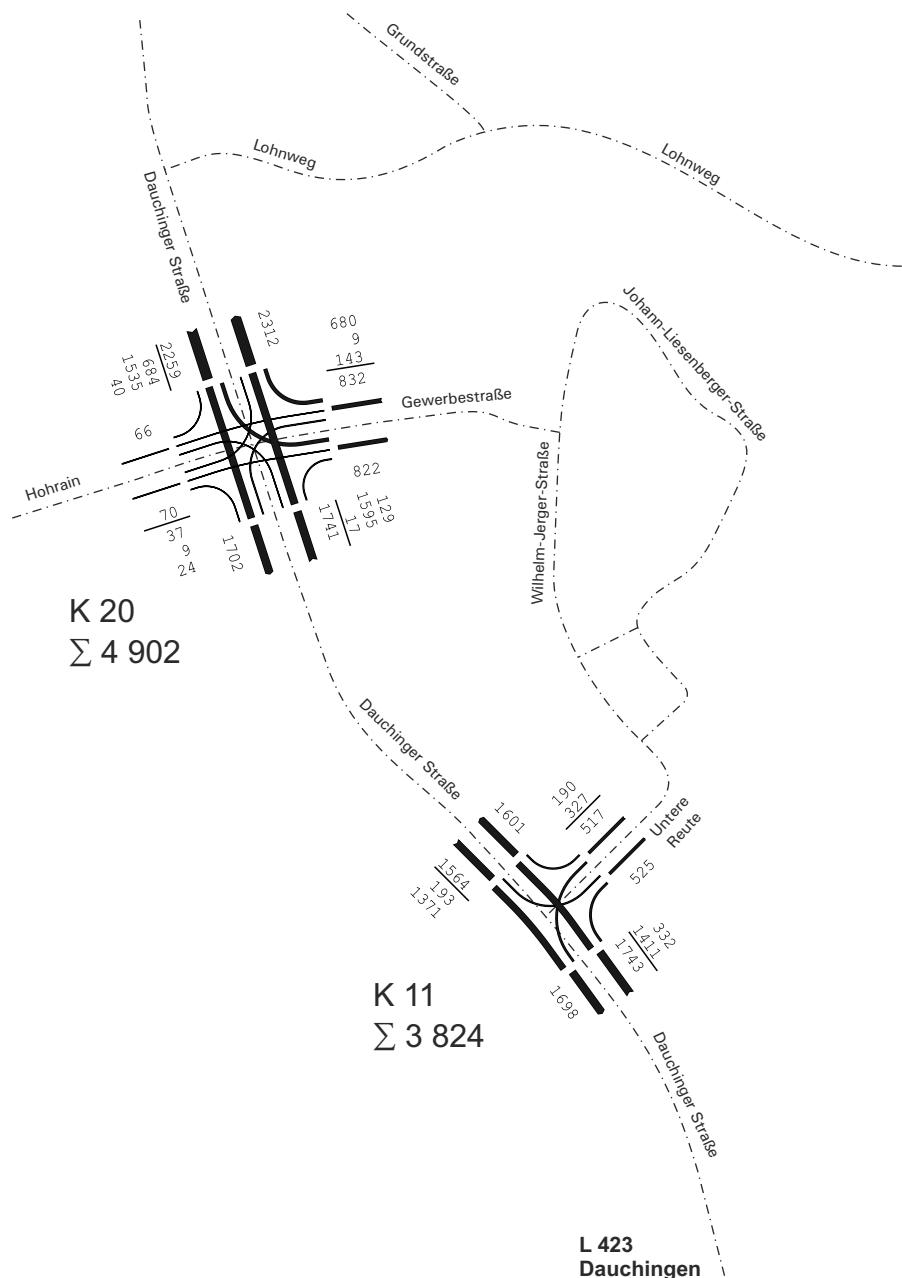
## Bestandsaufnahme

## Bestand 2025 + Neuverkehr Holzfabrik

## Gesamtverkehr

Kfz / 24 Stunden

Grundlage: Verkehrserhebung vom Donnerstag, 08.05.2025



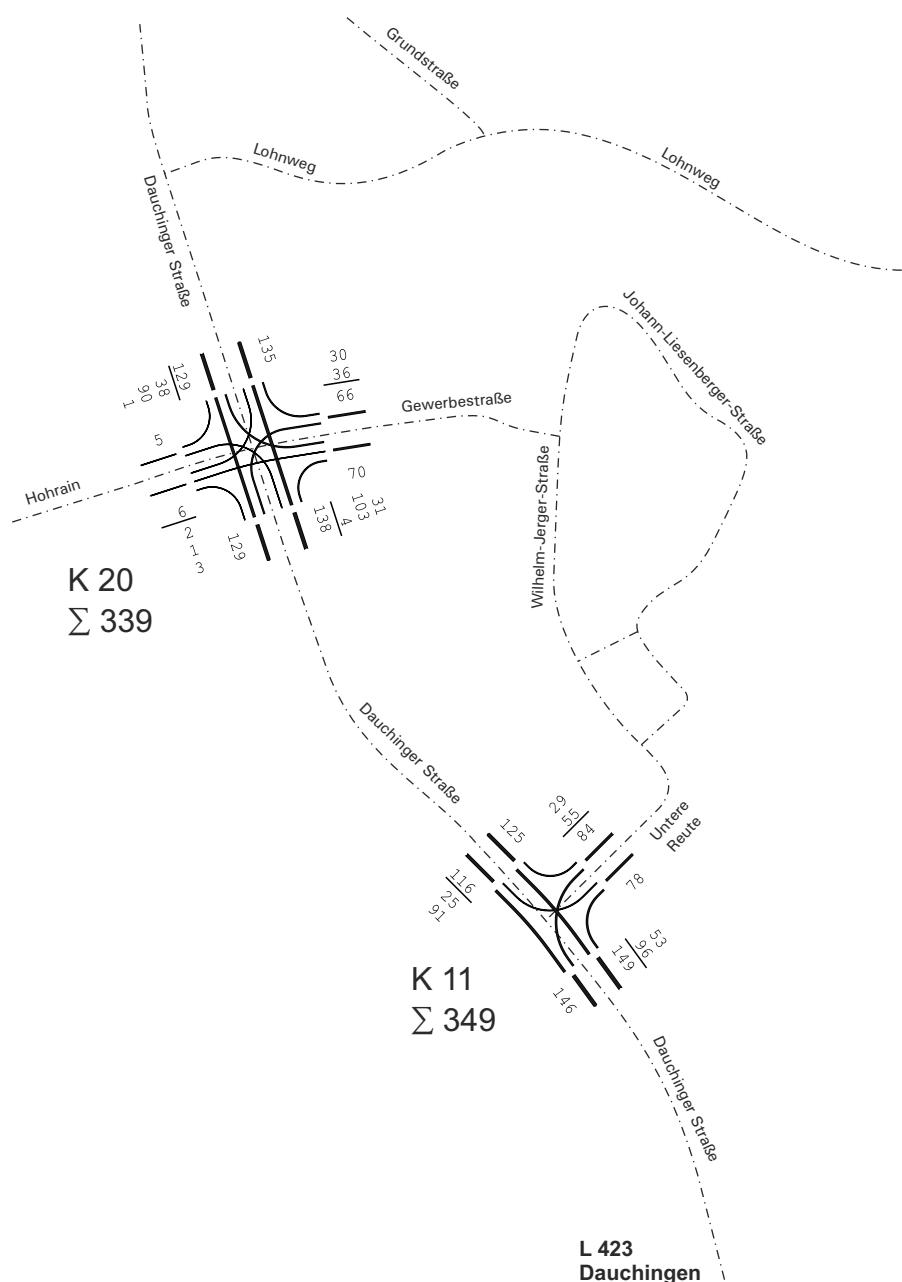
## Gemeinde Niedereschach

## Bestandsaufnahme

## Bestand 20

## Schwerverkehr

SV / 24 Stunden



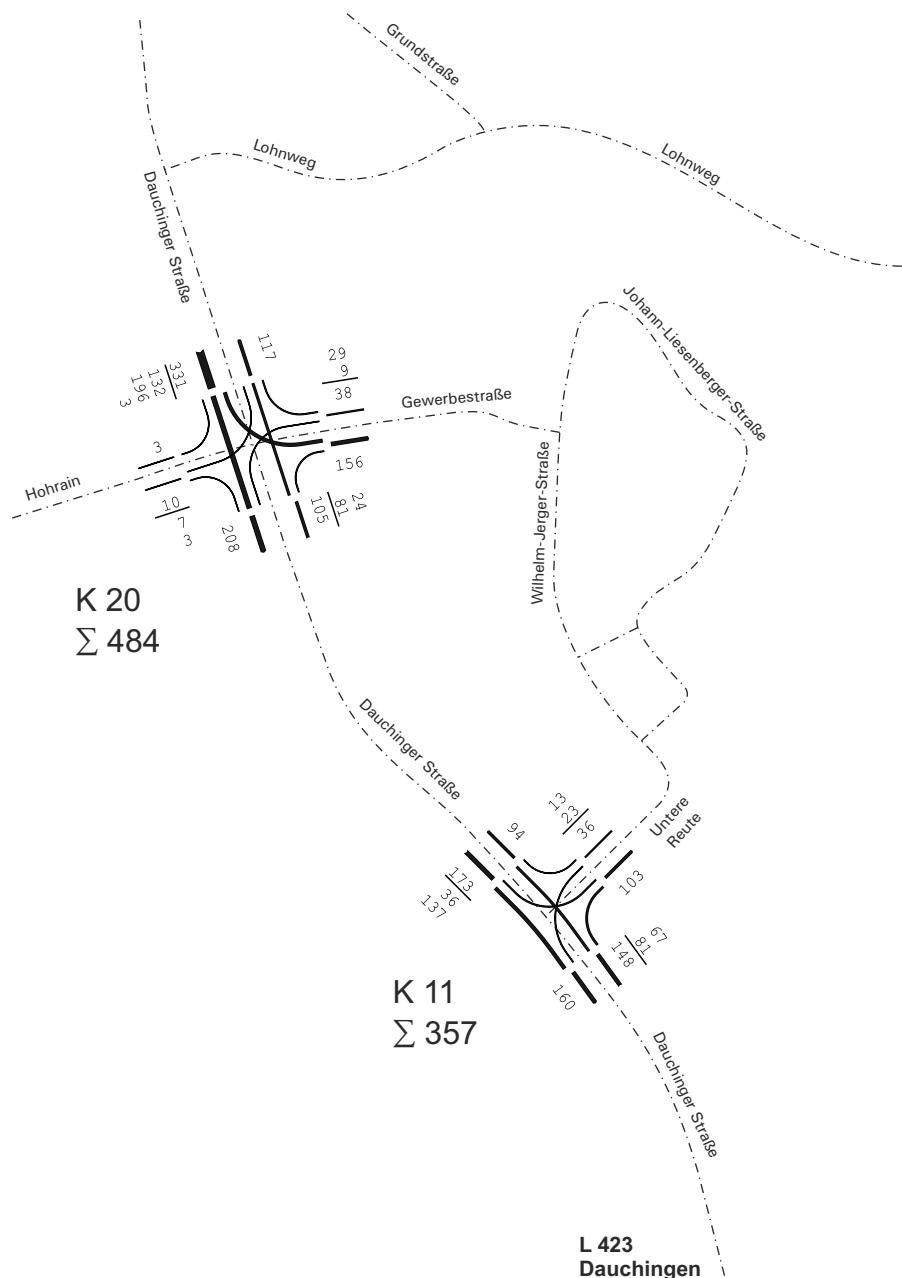
## Bestandsaufnahme

**Bestand 2025 + Neuverkehr Holzfabrik**

Morgendliche Spitzenstunde

Kfz / Stunde

Grundlage: Verkehrserhebung vom Donnerstag, 08.05.2025



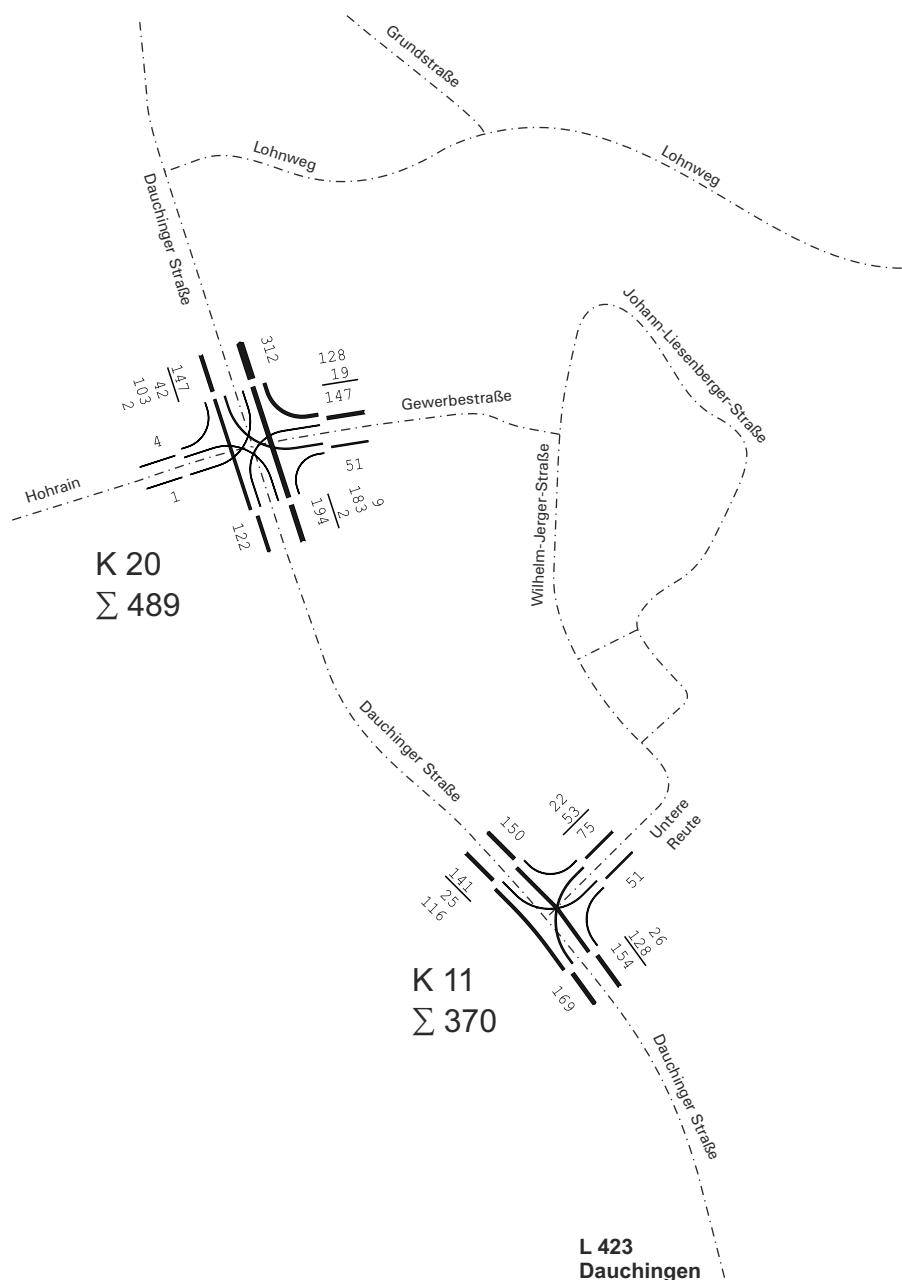
## Bestandsaufnahme

## Bestand 2025 + Neuverkehr Holzfabrik

## Abendliche Spitzenstunde

## Kfz / Stunde

Grundlage: Verkehrserhebung vom Donnerstag, 08.05.2025



**LKW und PKW-Fahrten**  
Werner Wohnbau

AR 28.03.2025

<b>Zusammenfassung</b>		
<b>Gerät</b>	<b>Summe Fahrten</b>	
LKW groß	22 Fahrten	
LKW/klein / Transporter	6 Fahrten	
PKW	80 Fahrten	
<b>Detail</b>		
<b>Gerät</b>	<b>Fahrt</b>	<b>Vorgang</b>
3 LKW groß	Lieferung Material	Anlieferung auf Werksgelände
3.1. LKW groß	Lieferung Material	Abfahrt vom Werksgelände
LKW klein / 4 Transporter	Speditionsfahrt	Anlieferung auf Werksgelände
LKW/klein / 4.1. Transporter	Speditionsfahrt	Abfahrt vom Werksgelände
6 LKW 6.1. LKW	Zwischenlager zo Öffentlichkeit	Abfahrt vom Werksgelände Anfahrt auf Werksgelände
7 LKW	Öffentlichkeit zu Zwischenlager	Rückkehrende Pritschenstapel
9 PKW	PKW Einfach	Anfahrt Mitarbeiter zur Arbeitssstätte
10 PKW	PKW Einfach	Abfahrt Mitarbeiter von Arbeitssstätte

## LKW und PKW-Fahrten

Werner Wohnbau

## 2-Schichtbetrieb

AR 31.03.2025

Zusammenfassung		Summe Fahrten
Gerät		
LKW groß		38 Fahrten
LKW klein / Transporter		10 Fahrten
PKW		140 Fahrten

Detail		Vorgang	Anzahl pro Schicht / Tag
Gerät	Fahrt		
3 LKW groß	Lieferung Material	Anlieferung auf Werksgelände	5 Fahrten
3.1. LKW groß	Lieferung Material	Abfahrt vom Werksgelände	5 Fahrten
LKW klein / 4 Transporter	Speditionsfahrt	Anlieferung auf Werksgelände	5 Fahrten
LKW klein / 4.1. Transporter	Speditionsfahrt	Abfahrt vom Werksgelände	5 Fahrten
6 LKW 6.1. LKW	Zwischenlager zu Öffentlichkeit	Abfahrt vom Werksgelände Anfahrt auf Werksgelände	12 Fahrten 12 Fahrten
7 LKW	Öffentlichkeit zu Zwischenlager	Rückkehrende Pritschenstapel	4 Fahrten
9 PKW	PKW Einfach	Anfahrt Mitarbeiter zur Arbeitssstätte 1. Schicht - Beginn 06.00 Uhr	40 Fahrten
10 PKW	PKW Einfach	Abfahrt Mitarbeiter von Arbeitssstätte 1. Schicht - Ende 15.00 Uhr	40 Fahrten
11 PKW	PKW Einfach	Anfahrt Mitarbeiter 2. Schicht - Beginn 15.00 Uhr	30 Fahrten
12 PKW	PKW Einfach	Abfahrt Mitarbeiter 2. Schicht - Ende 24.00 Uhr	30 Fahrten

### Verkehrsuntersuchung Niedereschach: B-Plan "Neubau Holzfabrik"

### Knotenpunktbelastungen 2025 + Neuverkehr Holzfabrik

#### K 20: Dauchinger Straße / Gewerbestraße

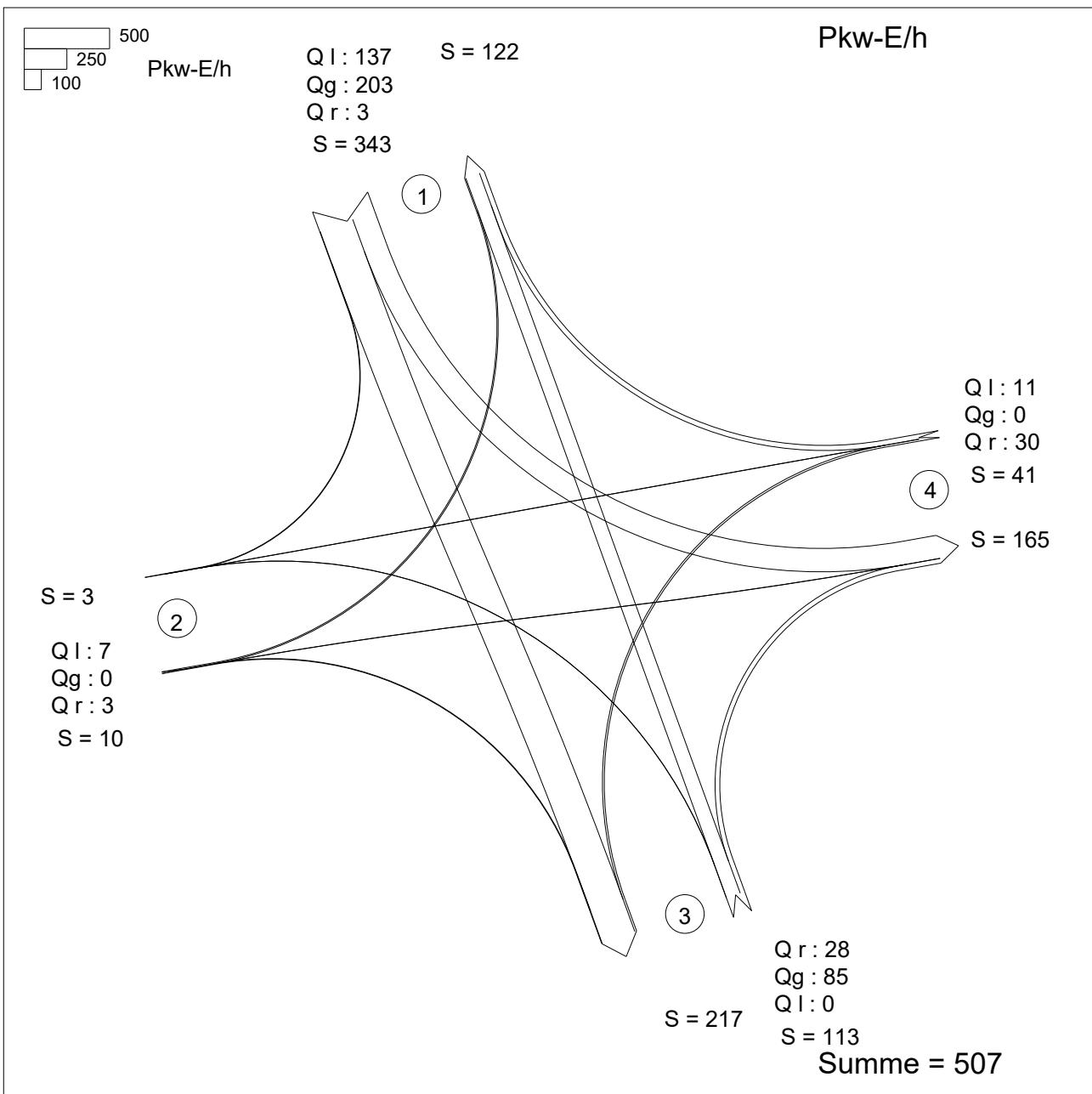
Strom	Kfz/24h	SV/24h	Anteil SV	f PkwE	Morgenspitze:			Abendspitze:		
					Kfz/h	PkwE/h	Anteil MS	Kfz/h	PkwE/h	Anteil AS
1	684	38	6%	1,04	132	137	19%	42	44	6%
2	1.535	90	6%	1,04	196	203	13%	103	107	7%
3	40	1	3%	1,02	3	3	8%	2	2	5%
4	37	2	5%	1,04	7	7	19%	1	1	3%
5	9	1	11%	1,08	0	0	0%	0	0	0%
6	24	3	13%	1,09	3	3	13%	0	0	0%
7	17	4	24%	1,17	0	0	0%	2	2	12%
8	1.595	103	6%	1,05	81	85	5%	183	191	11%
9	129	31	24%	1,18	24	28	19%	9	11	7%
10	143	36	25%	1,19	9	11	6%	19	23	13%
11	9	0	0%	1,00	0	0	0%	0	0	0%
12	680	30	4%	1,03	29	30	4%	128	132	19%
	4.902	339	7%		484	507	10%	489	512	10%

#### K 11: Dauchinger Straße / Untere Reute

Strom	Kfz/24h	SV/24h	Anteil SV	f PkwE	Morgenspitze:			Abendspitze:		
					Kfz/h	PkwE/h	Anteil MS	Kfz/h	PkwE/h	Anteil AS
2	1.411	96	7%	1,05	81	85	6%	128	134	9%
3	332	53	16%	1,11	67	75	20%	26	29	8%
4	327	55	17%	1,12	23	26	7%	53	59	16%
6	190	29	15%	1,11	13	14	7%	22	24	12%
7	193	25	13%	1,09	36	39	19%	25	27	13%
8	1.371	91	7%	1,05	137	143	10%	116	121	8%
	3.824	349	9%		357	382	9%	370	395	10%

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

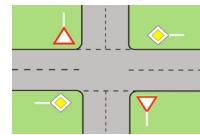
Projekt : Niedereschach - B-Plan Neubau Holzfabrik  
 Knotenpunkt : K 20: Dauchinger Straße / Gewerbestraße  
 Stunde : Bestand 2025 + Neuverkehr Holzfabrik: Morgendliche Spitzstunde  
 Datei : K20\_BESTAND+ MS.kob



Zufahrt 1: Dauchinger Straße (Nord)  
 Zufahrt 2: Hohrain  
 Zufahrt 3: Dauchinger Straße (Süd)  
 Zufahrt 4: Gewerbestraße

## HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Niedereschach - B-Plan Neubau Holzfabrik  
 Knotenpunkt : K 20: Dauchinger Straße / Gewerbestraße  
 Stunde : Bestand 2025 + Neuverkehr Holzfabrik: Morgendliche Spitzstunde  
 Datei : K20\_BESTAND+ MS.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		137	5,5	2,8	113	1130		3,6	1	1	A
2		203				1800					A
3		3				1600					A
Misch-H		206				1797	2 + 3	2,3	1	1	A
4		7	6,5	3,2	457	516		7,1	1	1	A
5		0	6,7	3,3	455	507					
6		3	5,9	3,0	205	935		3,9	1	1	A
Misch-N											
9		28				1600					A
8		85				1800					A
7		0	5,5	2,8	206	1017					
Misch-H											
10		11	6,5	3,2	430	549		6,7	1	1	A
11		0	6,7	3,3	428	526					
12		30	5,9	3,0	85	1082		3,4	1	1	A
Misch-N											

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

**HBS 2015 S5**

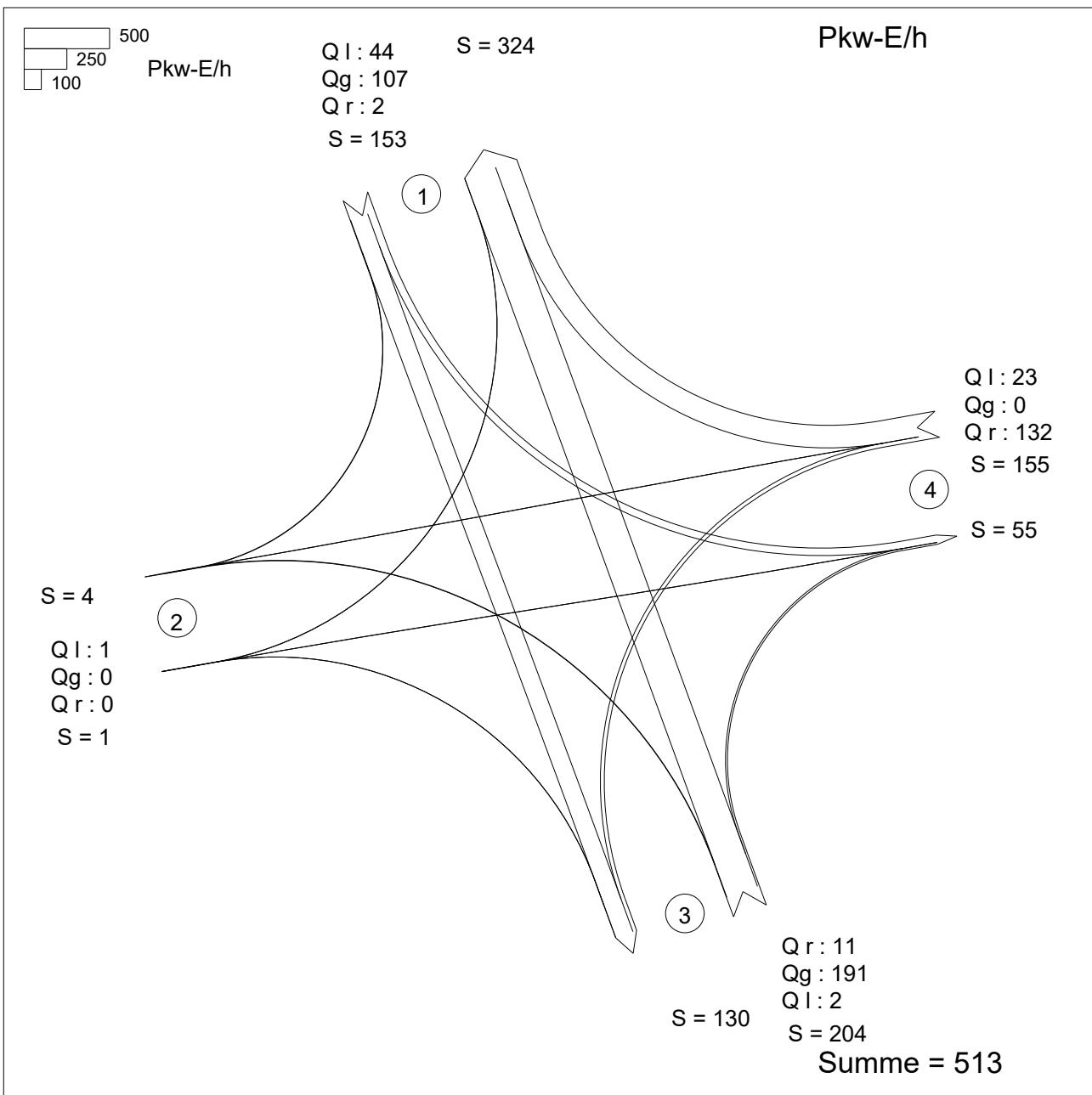
Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

Hauptstrasse : Dauchinger Straße (Nord)  
 Dauchinger Straße (Süd)  
 Nebenstrasse : Hohrain  
 Gewerbestraße

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

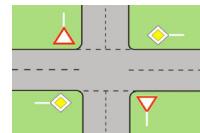
Projekt : Niedereschach - B-Plan Neubau Holzfabrik  
 Knotenpunkt : K 20: Dauchinger Straße / Gewerbestraße  
 Stunde : Bestand 2025 + Neuverkehr Holzfabrik: Abendliche Spitzenstunde  
 Datei : K20\_BESTAND+ AS.kob



Zufahrt 1: Dauchinger Straße (Nord)  
 Zufahrt 2: Hohrain  
 Zufahrt 3: Dauchinger Straße (Süd)  
 Zufahrt 4: Gewerbestraße

## HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Niedereschach - B-Plan Neubau Holzfabrik  
 Knotenpunkt : K 20: Dauchinger Straße / Gewerbestraße  
 Stunde : Bestand 2025 + Neuverkehr Holzfabrik: Abendliche Spitzenstunde  
 Datei : K20\_BESTAND+ AS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
1		44	5,5	2,8	202	1021		3,7	1	1	A
2		107				1800					A
3		2				1600					A
Misch-H		109				1796	2 + 3	2,1	1	1	A
4		1	6,5	3,2	477	483		7,5	1	1	A
5		0	6,7	3,3	356	632					
6		0	5,9	3,0	108	1052					
Misch-N											
9		11				1600					A
8		191				1800					A
7		2	5,5	2,8	109	1136		3,2	1	1	A
Misch-H											
10		23	6,5	3,2	345	672		5,5	1	1	A
11		0	6,7	3,3	346	641					
12		132	5,9	3,0	191	950		4,4	1	1	A
Misch-N											

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

**HBS 2015 S5**

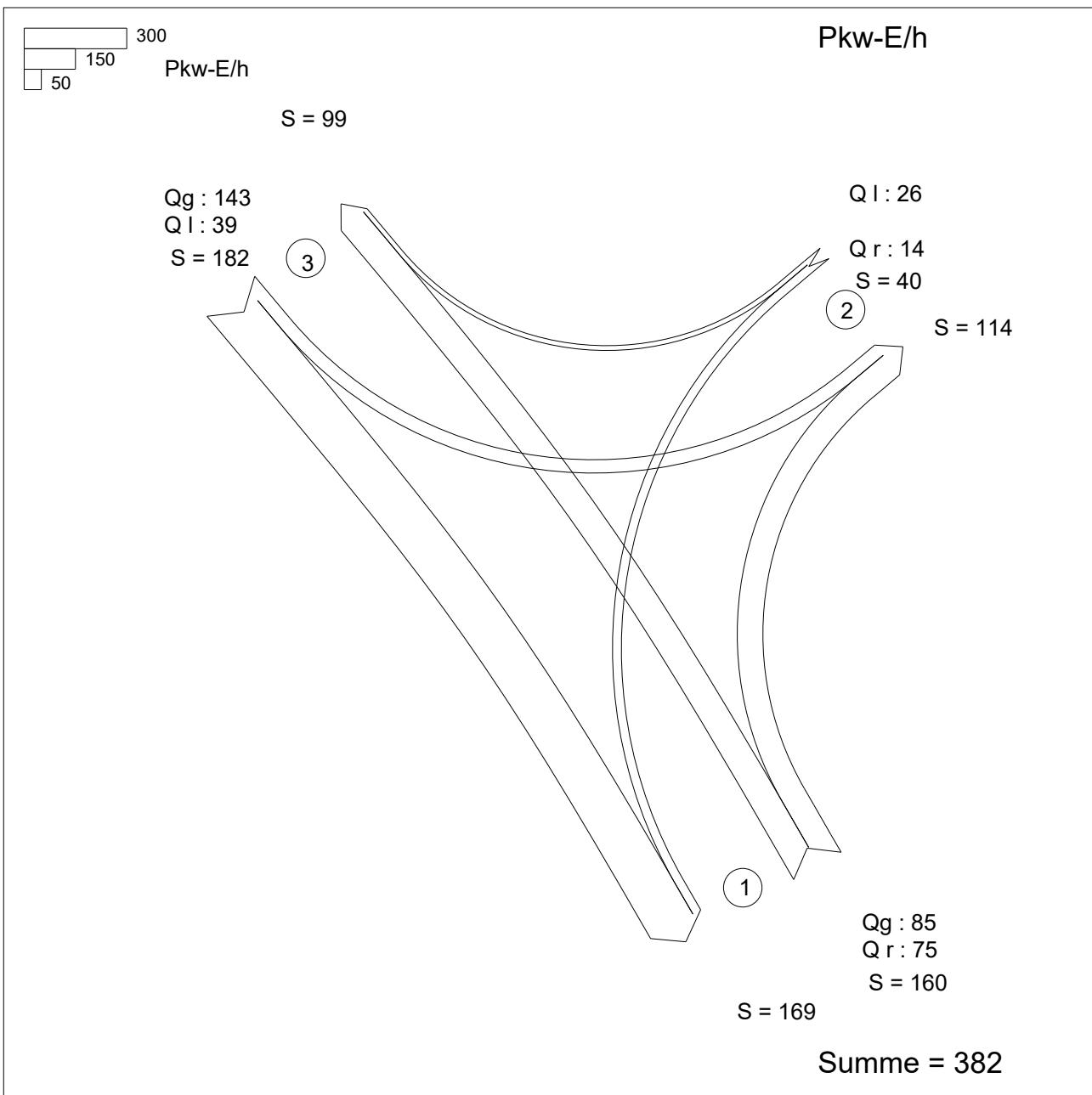
Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

Hauptstrasse : Dauchinger Straße (Nord)  
 Dauchinger Straße (Süd)  
 Nebenstrasse : Hohrain  
 Gewerbestraße

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Niedereschach - B-Plan Neubau Holzfabrik  
 Knotenpunkt : K 11: Dauchinger Straße / Untere Reute  
 Stunde : Bestand 2025 + Neuverkehr Holzfabrik: Morgendliche Spitzstunde  
 Datei : K11\_BESTAND+ MS.kob



Zufahrt 1: Dauchinger Straße (Süd)

Zufahrt 2: Untere Reute

Zufahrt 3: Dauchinger Straße (Nord)

## HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Niedereschach - B-Plan Neubau Holzfabrik  
 Knotenpunkt : K 11: Dauchinger Straße / Untere Reute  
 Stunde : Bestand 2025 + Neuverkehr Holzfabrik: Morgendliche Spitzstunde  
 Datei : K11\_BESTAND+ MS.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		85				1800						A
3		75				1600						A
MischH												
4		26	7,4	3,4	267	667		5,6	1	1	1	A
6		14	7,3	3,1	85	1014		3,6	1	1	1	A
MischN												
8		143				1800						A
7		39	6,4	2,9	160	996		3,8	1	1	1	A
MischH												

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

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

**HBS 2015 L5**

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

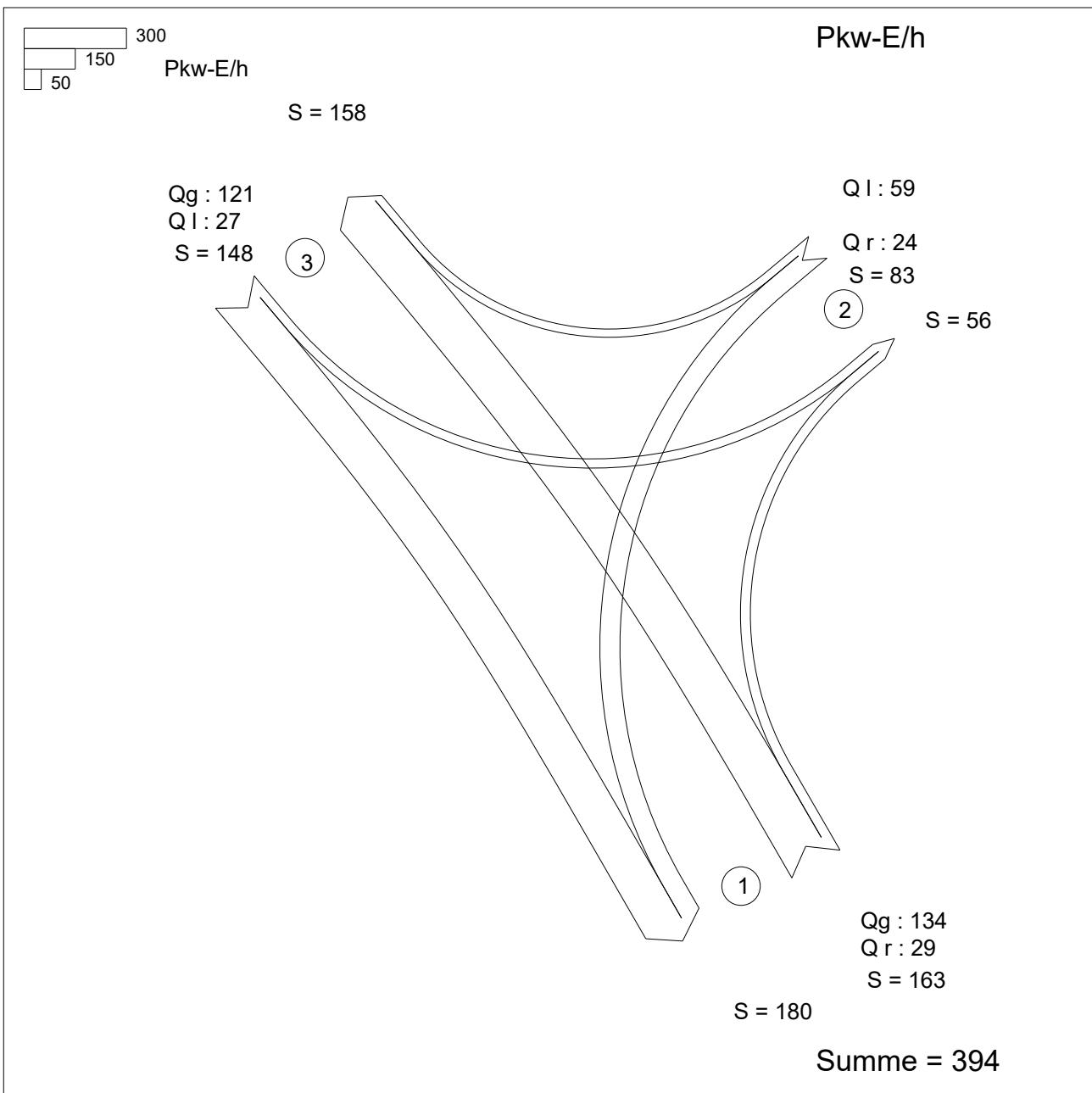
Hauptstrasse : Dauchinger Straße (Süd)

Dauchinger Straße (Nord)

Nebenstrasse : Untere Reute

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Niedereschach - B-Plan Neubau Holzfabrik  
 Knotenpunkt : K 11: Dauchinger Straße / Untere Reute  
 Stunde : Bestand 2025 + Neuverkehr Holzfabrik: Abendliche Spitzenstunde  
 Datei : K11\_BESTAND+ AS.kob



Zufahrt 1: Dauchinger Straße (Süd)  
 Zufahrt 2: Untere Reute  
 Zufahrt 3: Dauchinger Straße (Nord)

## HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Niedereschach - B-Plan Neubau Holzfabrik

Knotenpunkt : K 11: Dauchinger Straße / Untere Reute

Stunde : Bestand 2025 + Neuverkehr Holzfabrik: Abendliche Spitzenstunde

Datei : K11\_BESTAND+ AS.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		134				1800						A
3		29				1600						A
MischH												
4		59	7,4	3,4	282	659		6,0	1	1	1	A
6		24	7,3	3,1	134	938		3,9	1	1	1	A
MischN												
8		121				1800						A
7		27	6,4	2,9	163	992		3,7	1	1	1	A
MischH												

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

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

**HBS 2015 L5**

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

Hauptstrasse : Dauchinger Straße (Süd)

Dauchinger Straße (Nord)

Nebenstrasse : Untere Reute