

Verkehrs- und schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Sondergebiet Einzelhandel „Mühlhausen Nord“ Gemeinde Mühlhausen

Dipl.Geogr.Univ. Horst Pressler
Elsa-Brandström-Straße 32
93413 Cham
Tel. 09971 - 7644597
Fax. 09971 - 7644598
Mobil: 0171 - 5271668
email: h.pressler@pg-geoversum.de

Dipl.Geogr.Univ. Anton Geiler
Tannenstraße 13
93105 Tegernheim
Tel. 09403 – 9542 12
Fax. 09403 – 9542 13
Mobil: 0171 - 8046117
email: a.geiler@pg-geoversum.de

Auftraggeber: Gemeinde Mühlhausen
Bahnhofstraße 7
92360 Mühlhausen

Cham, den 21.09.2024

.....
H. Pressler

INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|-------|---|----|
| 1. | ALLGEMEINE ERLÄUTERUNGEN | 1 |
| 2. | UNTERLAGEN, NORMEN UND RICHTLINIEN | 2 |
| 3. | SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG - GERÄUSCHKONTINGENTIERUNG | 3 |
| 3.1 | AUSGANGSSITUATION, AUFGABENSTELLUNG | 3 |
| 3.2 | ERMITTLUNG DER GESAMTIMMISSIONSWERTE, DER VORBELASTUNG UND DER PLANWERTE | 4 |
| 3.3 | TEILFLÄCHEN | 6 |
| 3.4 | ERMITTLUNG DER IMMISSIONSKONTINGENTE | 8 |
| 3.5 | FORMULIERUNGSVORSCHLAG FESTSETZUNGEN | 8 |
| 3.6 | FORMULIERUNGSVORSCHLAG HINWEISE | 10 |
| 3.7 | ANLAGENBEZOGENER VERKEHR | 10 |
| 3.8 | ZUSAMMENFASSUNG SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG | 11 |
| 4. | VERKEHRSUNTERSUCHUNG | 12 |
| 4.1 | ERGEBNISSE DER VERKEHRSERHEBUNGEN 2024 | 12 |
| 4.2 | VERKEHRSNACHFRAGEPROGNOSE PLANGEBIET | 13 |
| 4.3 | VERKEHRSPROGNOSE | 14 |
| 4.4 | ERGEBNISSE DER LEISTUNGSBERECHNUNGEN | 15 |
| 4.4.1 | KREISVERKEHRSPLATZ | 15 |
| 4.4.2 | EINMÜNDUNG AS B299 OST / GS WANGEN | 15 |
| 4.4.3 | EINMÜNDUNG PLANGEBIET / GS WANGEN | 16 |
| 4.4.4 | RÜCKSTAULÄNGEN IM PLANGEBIET | 16 |
| 4.4.5 | BEWERTUNG VERKEHRSPROGNOSE | 17 |
| 4.5 | UNTERLAGEN, NORMEN UND RICHTLINIEN | 18 |

TABELLENVERZEICHNIS

| | | |
|-------------|---|----|
| Tabelle 1: | Gesamtimmissionswerte | 4 |
| Tabelle 2: | Immissionsorte außerhalb des Geltungsbereichs | 5 |
| Tabelle 3: | Immissionsrichtwerte und Bewertung der Vorbelastung | 5 |
| Tabelle 4: | Planwerte..... | 6 |
| Tabelle 5: | Teilflächen | 6 |
| Tabelle 6: | Differenzen zwischen Emissions- und Immissionskontingent..... | 7 |
| Tabelle 7: | Emissionskontingente im Geltungsbereich des BPlans | 7 |
| Tabelle 8: | Maximal zulässige Zusatzkontingente | 7 |
| Tabelle 9: | Immissionskontingente Tag | 8 |
| Tabelle 10: | Immissionskontingente Nacht | 8 |
| Tabelle 11: | Verkehrsaufkommen 2024 | 13 |
| Tabelle 12: | Prognoseverkehrsaufkommen | 14 |
| Tabelle 13: | Leistungsfähigkeit KVP - Prognose | 15 |
| Tabelle 14: | Leistungsfähigkeit AS B299 Ost - Prognose | 15 |
| Tabelle 15: | Leistungsfähigkeit Plangebietszufahrt - Prognose | 16 |

Verkehrs- und schalltech-
nische Untersuchung zum
BPlan Mühlhausen Nord
Sondergebiet Einzelhandel
Gemeinde Mühlhausen

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

| | |
|---|----|
| Abbildung 1: Lage Plangebiet Mühlhausen Nord Sondergebiet Einzelhandel | 1 |
| Abbildung 2: Vorentwurf Bebauungsplan | 3 |
| Abbildung 3: Ergebnisse der SVZ 2023..... | 12 |
| Abbildung 4: Verkehrsaufkommen 2024..... | 13 |
| Abbildung 5: Verkehrsprognoseaufkommen..... | 14 |
| Abbildung 6: Prognose Rückstaulängen..... | 16 |
| Abbildung 7: Zufahrtssituation und maximale Rückstaulänge aus Richtung KVP | 17 |
| Abbildung 8: Zufahrtssituation und maximale Rückstaulänge aus Richtung GS Wangen | 17 |
| Abbildung 9: Zufahrtssituation aus Richtung B299 mit Fotomontage Lastzug | 17 |
| Abbildung 10: Verkehrsrechtliche Empfehlungen..... | 18 |

ANLAGE A SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG**ANHANG 1**

| | |
|---|---|
| Bebauungsplan Mühlhausen Nord Sondergebiet Einzelhandel | 1 |
|---|---|

ANHANG 2

| | |
|--|------|
| Rechenlaufinformationen | 1 |
| Lageplan 1. Teilflächen und Immissionsorte | 2 |
| Lageplan 2. Teilflächen | 3 |
| Geräuschkontingentierung nach DIN 45691 | 4-8 |
| Rasterlärmkarten Kontingentierung | 9-10 |
| Ermittlung Vorbelastung ohne TF 4 BPlan Gewerbepark Mühlhausen Nord | 11 |

ANLAGE B VERKEHRSUNTERSUCHUNG**ANHANG 1**

| | |
|--|-----|
| Ergebnisse der Leistungsberechnungen KVP | 1-4 |
| Grafiken Rückstaulängen | 6-7 |

ANHANG 2

| | |
|--|-----|
| Ergebnisse der Leistungsberechnungen Zufahrt Plangebiet | 1-6 |
| Ergebnisse der Leistungsberechnungen AS B299 / GS Wangen | 1-4 |

ANHANG 3

| | |
|---|------|
| Ergebnisse der Verkehrsnachfrageprognose Plangebiet | 1-16 |
|---|------|

ANHANG 4

| | |
|---------------------------------------|------|
| Ergebnisse der Verkehrszählungen 2024 | 1-11 |
|---------------------------------------|------|

| |
|---|
| Verkehrs- und schalltech- nische Untersuchung zum BPlan Mühlhausen Nord Sondergebiet Einzelhandel Gemeinde Mühlhausen |
| Inhalt |

1. ALLGEMEINE ERLÄUTERUNGEN

Die Gemeinde Mühlhausen beabsichtigt die Aufstellung des Bebauungsplans „Mühlhausen Nord „Sondergebiet Einzelhandel“ östlich im nördlichen Gemeindegebiet.

Das nachfolgende Luftbild¹ zeigt das geplante Baugebiet; das Plangebiet ist gelb gekennzeichnet.



Abbildung 1: Lage Plangebiet Mühlhausen Nord Sondergebiet Einzelhandel

Aufgabe der vorliegenden Verkehrs- und schalltechnischen Untersuchung ist es, immissionsschutzrechtlich zulässige Emissionskontingente für Teilflächen des Bebauungsplans zu ermitteln sowie die verkehrlichen Auswirkungen auf die umliegenden Straßen und Knotenpunkte zu beurteilen.

¹ Google Earth 2024

2. UNTERLAGEN, NORMEN UND RICHTLINIEN

Folgende Unterlagen fanden Verwendung:

- /1/ Gemeinde Mühlhausen. Bebauungsplan „Gewerbepark Nord“ vom 12.01.1998 mit Änderungen 2016
- /2/ Dipl.-Ing. (FH) Bernhard Bartsch Stadtplanung – Landschaftsarchitektur. Bebauungsplan Mühlhausen Nord „Sondergebiet Einzelhandel“. Vorentwurf vom 09.09.2024
- /3/ Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. BAYSIS. SVZ 2023
- /4/ Bayerisches Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung. DGM (1m-Gitter)

Folgende Normen, Richtlinien und Berechnungsvorschriften fanden Verwendung:

- /5/ DIN18005. „Schallschutz im Städtebau“. 2023
- /6/ 16. BImSchV. "Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes" (Verkehrslärmschutzverordnung). 2020
- /7/ DIN 45691. "Geräuschkontingierung". 2006
- /8/ RLS-19. "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen". 2019
- /9/ VDI-Richtlinie 2714, „Schallausbreitung im Freien“
- /10/ VDI-Richtlinie 2720, „Schallschutz durch Abschirmung im Freien“
- /11/ DIN 4109-2:2018 „Schallschutz im Hochbau. 2018
- /12/ Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr: Lärmschutz in der Bauleitplanung, Rdschr. 25.07.2014

3. SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG - GERÄUSCHKONTINGENTIERUNG

3.1 AUSGANGSSITUATION, AUFGABENSTELLUNG

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans wird im Norden durch die Gemeindestraße nach Wangen, im Osten durch den Ludwig-Main-Donau-Kanal und im Westen durch die neue Bundesstraße 299 begrenzt.

Der genaue Umgriff des Geltungsbereichs ist dem Bebauungsplanentwurf zu entnehmen.

Für diesen Bebauungsplan sollen verbindliche Festsetzungen in Form von Geräuschkontingenten erarbeitet werden.

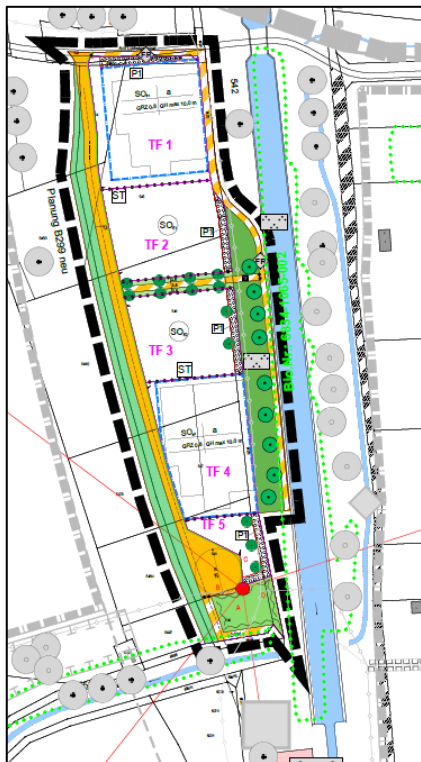


Abbildung 2: Vorentwurf Bebauungsplan

Aus schalltechnischer Sicht ist bei städtebaulichen Planungen und der rechtlichen Umsetzung zu gewährleisten, dass die Geräuscheinwirkungen durch die zulässigen Nutzungen nicht zu einer Verfehlung des angestrebten Schutzzieles führen. Hierzu ist ein Konzept für die Verteilung der an den maßgeblichen Immissionsorten für das Plangebiet insgesamt zur Verfügung stehenden Geräuschteile zu entwickeln. Hierzu werden Festsetzungen von Geräuschkontingenten im Bebauungsplan getroffen.

Die Ermittlung der Vorbelastung, der planerischen Zusatzbelastung sowie der Lärmkontingente für den Geltungsbereich des Bebauungsplans erfolgt nach DIN 45691.

3.2 ERMITTLUNG DER GESAMTIMMISSIONSWERTE, DER VOR- BELASTUNG UND DER PLANWERTE

Gemäß TA Lärm und DIN 18005 ist der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sichergestellt, wenn die auf Betriebsgrundstücken erzeugten anlagenbezogenen Geräusche in der Nachbarschaft keine Beurteilungspegel bewirken, die unter Berücksichtigung der Summenwirkung durch Geräusche anderer gewerblicher Anlagen (Vorbelastung nach 2.4 der TA Lärm), die in 6.1 der TA Lärm und im Beiblatt der DIN 18005 genannten Immissionsrichtwerte überschreiten. Die Vorbelastung durch die festgesetzten Emissionskontingente des Bebauungsplans Gewerbegebiet Mühlhausen Nord wird nach DIN 45691 mit der so genannten Relevanzgrenze insoweit berücksichtigt, als dass von den Gesamtimmissionswerten 15 dB(A) abgezogen werden.

3.2.1 GESAMTIMMISSIONSWERTE

Die TA Lärm nennt unter Punkt 6 hierfür folgende Immissionsrichtwerte (=Gesamtimmissionswerte L_{GI} nach DIN 45691):

| Gebietsart | Tag | Nacht |
|------------|----------|----------|
| GI-Gebiet | 70 dB(A) | 70 dB(A) |
| GE-Gebiet | 65 dB(A) | 50 dB(A) |
| MI-Gebiet | 60 dB(A) | 45 dB(A) |
| WA-Gebiet | 55 dB(A) | 40 dB(A) |

Tabelle 1: Gesamtimmissionswerte

Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm / Orientierungswerte der DIN 18005 sind in diesem Fall nicht mit den Gesamtimmissionswerten nach DIN 45691 gleichzusetzen, da außer dem zu beurteilenden geplanten Industriegebietsflächen auch Geräusche durch weitere Betriebsanlagen relevant einwirken können. Dies wurde an den maßgeblichen Immissionsorten mit einem Abschlag von -15 dB(A) von den Gesamtimmissionswerten am Tag und in der Nacht nach DIN 45691 berücksichtigt.

3.2.2 IMMISSIONSORTE

Für die Ermittlung der Geräuschkontingente wurden außerhalb des Geltungsbereichs als maßgebliche Immissionsorte die nächstgelegenen Immissionsorte herangezogen. Die Berechnungen werden durchgeführt für die Immissionsorte:

| IO | Bezeichnung | Fl.Nr. | Gemarkung | Nutzung |
|----|-------------------------|--------|-------------|---------|
| 1 | Föhrenweg 11 | 1051/3 | Mühlhausen | WA |
| 2 | Wappersdorfer Straße 45 | 477/7 | Wappersdorf | WA |
| 3 | Wappersdorfer Straße 57 | 477/15 | Wappersdorf | WA |
| 4b | Bitzgasse 3 | 25/1 | Wappersdorf | WA |
| 5 | Brunnenstraße 5 | 1832/2 | Döllwang | WA |
| 6 | Wappersdorfer Straße 36 | 511/2 | Wappersdorf | WA |

Verkehrs- und schalltechnische Untersuchung zum BPlan Mühlhausen Nord Sondergebiet Einzelhandel Gemeinde Mühlhausen

| | | | | |
|----|--------------------|---------|-------------|----|
| 7 | Braunmühle 7 | 1533/10 | Forst | MD |
| 8 | Ellmannsdorf 9 | 1013 | Mühlhausen | MD |
| 9 | GE Mühlhausen Nord | 546/1 | Wappersdorf | GI |
| 10 | Am Ludwigskanal 1 | 564 | Wappersdorf | GI |

Tabelle 2: Immissionsorte außerhalb des Geltungsbereichs

Die Lage der Immissionsorte ist dem im Anhang beigefügten Plan 1 zu entnehmen.

3.2.3 VORBELASTUNG

Die oben genannten Immissionsorte sind bzw. können durch Gewerbelärm vorbelastet (sein).

Gemäß TA Lärm "darf die Genehmigung für die zu beurteilende Anlage auch bei einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte aufgrund der Vorbelastung aus Gründen des Lärmschutzes nicht versagt werden, wenn der von der Anlage verursachte Immissionsbeitrag im Hinblick auf den Gesetzeszweck als nicht relevant anzusehen ist. Das ist in der Regel der Fall, wenn die von der zu beurteilenden Anlage ausgehende Zusatzbelastung die Immissionsrichtwerte nach Nummer 6 am maßgeblichen Immissionsort um mindestens 6 dB(A) unterschreitet".

Im vorliegenden Fall wird weitergehend die Relevanzgrenze der DIN 45691 mit einem Abschlag von -15 dB(A) vom Immissionsrichtwert Tag zur Beurteilung herangezogen.

Für die Nacht wird aufgrund einer geringeren Vorbelastung ein Abschlag von -10 dB(A) nach Punkt 2.2 der TA Lärm, womit sich die maßgeblichen Immissionsorte außerhalb des Einwirkungsbereichs des Plangebiets befinden.

| I-Ort | IRW | Reduktion IRW |
|-------|---------|---------------|
| | T/N | T/N |
| dB(A) | | |
| 1 | 55 / 40 | 40 / 30 |
| 2 | 55 / 40 | 40 / 30 |
| 3 | 55 / 40 | 40 / 30 |
| 4b | 55 / 40 | 40 / 30 |
| 5 | 55 / 40 | 40 / 30 |
| 6 | 55 / 40 | 40 / 30 |
| 7 | 60 / 45 | 45 / 35 |
| 8 | 60 / 45 | 45 / 35 |
| 9 | 70 / 70 | 55 / 60 |
| 10 | 70 / 70 | 55 / 60 |

Tabelle 3: Immissionsrichtwerte und Bewertung der Vorbelastung

3.2.4 PLANWERTE

Die Ermittlung der Planwerte erfolgte unter Ansatz der oben beschriebenen Abschläge zur „Relevanzgrenze“ der DIN 45691 und „Einwirkungsbereich“ der TA Lärm.

Die auf Basis der DIN 45691 ermittelten Planwerte, die Beurteilungspegel aller auf den jeweiligen Immissionsort einwirkenden Geräusche der zu beurteilenden Betriebe und Anlagen (hier: BPlan Mühlhausen Nord Sondergebiet Einzelhandel) dürfen nicht überschritten werden.

Die für die Immissionsorte einzuhaltenden Planwerte nach DIN 45691 ergeben sich aus der Differenz des Gesamtimmisionswertes L_{GI} und der Vorbelastung L_{Vor} nach der Formel $L_{Pl,j} = L_{GI} - 15$ (resp. -10) dB.

| I-Ort | Planwerte in dB(A) | |
|-------|--------------------|-------|
| | TAG | NACHT |
| 1 | 40 | 30 |
| 2 | 40 | 30 |
| 3 | 40 | 30 |
| 4b | 40 | 30 |
| 5 | 40 | 30 |
| 6 | 40 | 30 |
| 7 | 45 | 35 |
| 8 | 45 | 35 |
| 9 | 55 | 60 |
| 10 | 55 | 60 |

Tabelle 4: Planwerte

3.3 TEILFLÄCHEN

Das Plangebiet wurde in 5 Teilflächen unterteilt.

| Teilfläche | Größe [m ²] |
|------------|-------------------------|
| TF 1 | 3.991 |
| TF 2 | 3.023 |
| TF 3 | 2.551 |
| TF 4 | 3.470 |
| TF 5 | 852 |
| Summe | 13.887 |

Tabelle 5: Teilflächen

3.3 FESTLEGUNG VON EMISSIONSKONTINGENTEN

Die Festlegung von Emissionskontingenten L_{EK} und Immissionskontingenten L_{IK} erfolgt unter Berücksichtigung einer definierten Teilfläche im Geltungsbereich des Bebauungsplans und der entsprechenden Entfernung zwischen den Immissionsorten und dem Schwerpunkt dieser Teilfläche unter ausschließlicher Berücksichtigung der Pegelminderung ($\Delta L_{i,j}$) durch die Entfernung (nach DIN 45691).

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Mühlhausen Nord „Sondergebiet Einzelhandel“ besteht aus 5 Teilflächen. Zur Abgrenzung siehe Übersichtslageplan 2 im Anhang 1 und BPlan-Entwurf. Dabei wurden die Teilflächen den Baugrenzen zugeordnet.

Auf der Grundlage der Pegelminderungen durch die Entfernung zwischen Emissions- und Immissionsort lassen sich die nachfolgend bezeichneten Differenzen zwischen Emissions- und Immissionskontingent ermitteln:

| Teilfläche | Größe [m²] | IO 1 | IO 2 | IO 3 | IO 4b | IO 5 | IO 6 | IO 7 | IO 8 | IO 9 | IO 10 |
|------------|------------|------|------|------|-------|------|------|------|------|------|-------|
| TF 1 | 3991,4 | 71,4 | 70,7 | 70,0 | 71,3 | 71,7 | 71,5 | 69,4 | 73,1 | 52,4 | 57,0 |
| TF 2 | 3023,0 | 71,0 | 70,2 | 69,4 | 71,1 | 71,7 | 71,0 | 69,7 | 72,8 | 49,5 | 55,6 |
| TF 3 | 2550,5 | 70,5 | 69,7 | 68,8 | 70,9 | 71,7 | 70,5 | 70,0 | 72,6 | 49,6 | 54,7 |
| TF 4 | 3469,8 | 70,1 | 69,0 | 68,0 | 70,7 | 71,7 | 69,9 | 70,3 | 72,4 | 52,4 | 55,1 |
| TF 5 | 851,5 | 69,7 | 68,5 | 67,4 | 70,5 | 71,7 | 69,5 | 70,7 | 72,2 | 55,5 | 56,0 |

Tabelle 6: Differenzen zwischen Emissions- und Immissionskontingent

Die gemäß DIN 45691 aus obigen Rahmenbedingungen errechenbaren Emissionskontingente können für die Teilflächen 1-5 des Bebauungsplans wie folgt angegeben werden: Dabei ist zu berücksichtigen, dass abweichend von Pkt. 4.6 der DIN 45691 die Emissionskontingente $L_{EK,i,k}$ für unterschiedliche Gebiete unterschiedlich hoch angesetzt wurden. Das Verfahren wurde nach Abschnitt A.4 der DIN 45691 durchgeführt.

| Teilfläche | Lärmkontingente LEK Tag/Nacht dB(A) pro m² | |
|------------|--|-------|
| | Tag | Nacht |
| TF 1 | 65 | 60 |
| TF 2 | 64 | 46 |
| TF 3 | 65 | 40 |
| TF 4 | 65 | 59 |
| TF 5 | 65 | 60 |

Tabelle 7: Emissionskontingente im Geltungsbereich des BPlans

Zulässig sind demzufolge Vorhaben, deren Geräusche die in vorstehender Tabelle angegebenen Emissionskontingente weder tags (06:00-22:00 Uhr) noch nachts (22:00-06:00 Uhr) überschreiten.

Die Zusatzkontingente für die in den Sektoren A (Süd bis Südwest), B (Südwest bis Westnordwest), C (Westnordwest bis Nordost) und D (Nordost bis Süd) gelegenen Immissionsorte betragen wie folgt:

| Sektor | Zusatzkontingent in dB(A) | |
|--------|---------------------------|-------|
| | Tag | Nacht |
| A | 2 | 0 |
| B | 0 | 13 |
| C | 3 | 6 |
| D | 3 | 2 |

Tabelle 8: Maximal zulässige Zusatzkontingente

Für die Teilflächen 1, 4 und 5 wird das Zusatzkontingent des Sektors B nachts auf 6 dB(A) reduziert.

3.4 ERMITTLUNG DER IMMISSIONSKONTINGENTE

Die Immissionskontingente der Teilfläche an den Planwerten der Immissionsorte sind für den Tag und die Nacht in nachstehenden Tabellen wiedergegeben. Diese sind von Betrieben, die sich im Geltungsbereich des Bebauungsplans (und hier innerhalb der Baugrenze befinden) einzuhalten.

| Teilfläche | Größe [m ²] | L(EK) | Teilpegel in dB(A) | | | | | | | | | |
|----------------------------|-------------------------|-------|--------------------|------|------|------|-------|------|------|------|------|------|
| | | | IO 1 | IO 2 | IO 3 | IO 7 | IO 4b | IO 7 | IO 7 | IO 5 | IO 6 | IO 7 |
| TF 1 | 3991,4 | 65 | 29,6 | 30,3 | 31,1 | 29,7 | 29,3 | 29,6 | 31,6 | 27,9 | 48,6 | 44,0 |
| TF 2 | 3023,0 | 64 | 27,8 | 28,6 | 29,4 | 27,7 | 27,1 | 27,8 | 29,1 | 26,0 | 49,3 | 43,3 |
| TF 3 | 2550,5 | 65 | 28,5 | 29,4 | 30,3 | 28,2 | 27,4 | 28,6 | 29,0 | 26,4 | 49,5 | 44,4 |
| TF 4 | 3469,8 | 65 | 30,3 | 31,4 | 32,4 | 29,7 | 28,7 | 30,5 | 30,1 | 28,0 | 48,0 | 45,3 |
| TF 5 | 851,5 | 65 | 24,6 | 25,8 | 26,9 | 23,8 | 22,6 | 24,9 | 23,6 | 22,1 | 38,8 | 38,3 |
| Immissionskontingent L(IK) | | | 35,6 | 36,4 | 37,4 | 35,3 | 34,5 | 35,6 | 36,3 | 33,5 | 55,0 | 50,6 |
| Unterschreitung | | | 4,4 | 3,6 | 2,6 | 4,7 | 5,5 | 4,4 | 8,7 | 11,5 | 0,0 | 4,4 |

Tabelle 9: Immissionskontingente Tag

| Teilfläche | Größe [m ²] | L(EK) | Teilpegel in dB(A) | | | | | | | | | |
|----------------------------|-------------------------|-------|--------------------|------|------|------|-------|------|------|------|------|------|
| | | | IO 1 | IO 2 | IO 3 | IO 7 | IO 4b | IO 7 | IO 7 | IO 5 | IO 6 | IO 7 |
| TF 1 | 3991,4 | 65 | 24,6 | 25,3 | 26,1 | 24,7 | 24,3 | 24,6 | 26,6 | 22,9 | 43,6 | 39,0 |
| TF 2 | 3023,0 | 64 | 9,8 | 10,6 | 11,4 | 9,7 | 9,1 | 9,8 | 11,1 | 8,0 | 31,3 | 25,3 |
| TF 3 | 2550,5 | 65 | 3,5 | 4,4 | 5,3 | 3,2 | 2,4 | 3,6 | 4,0 | 1,4 | 24,5 | 19,4 |
| TF 4 | 3469,8 | 65 | 24,3 | 25,4 | 26,4 | 23,7 | 22,7 | 24,5 | 24,1 | 22,0 | 42,0 | 39,3 |
| TF 5 | 851,5 | 65 | 19,6 | 20,8 | 21,9 | 18,8 | 17,6 | 19,9 | 18,6 | 17,1 | 33,8 | 33,3 |
| Immissionskontingent L(IK) | | | 28,2 | 29,1 | 30,0 | 27,9 | 27,2 | 28,3 | 29,0 | 26,2 | 46,3 | 42,8 |
| Unterschreitung | | | 1,8 | 0,9 | 0,0 | 2,1 | 2,8 | 1,7 | 6,0 | 8,8 | 13,7 | 17,2 |

Tabelle 10: Immissionskontingente Nacht

Wie den Tabellen entnommen werden kann, können mit den festzusetzenden Lärmemissionskontingenten die Planwerte an den maßgeblichen Immissionsorten (Tabellen 9 und 10) eingehalten bzw. unterschritten werden. Für die Immissionsorte in den Richtungssektoren A bis D sind den Immissionskontingenten die jeweiligen Zusatzkontingente hinzuzuaddieren.

3.5 FORMULIERUNGSVORSCHLAG FESTSETZUNGEN

Es werden folgende Emissionskontingente LEK für das Plangebiet festgesetzt:

3.5.1 Zulässig sind Nutzungen, deren je Quadratmeter Grundfläche innerhalb der Teilflächen abgestrahlte Schalleistung die Emissionskontingente L_{EK} nach DIN 45691 entsprechend den Angaben in der folgenden Tabelle weder tags (06:00 – 22:00 Uhr) noch nachts (22:00 – 06:00 Uhr) überschreiten:

| Teilfläche | Lärmkontingente LEK Tag/Nacht dB(A) pro m ² | |
|------------|--|-------|
| | Tag | Nacht |
| TF 1 | 65 | 60 |
| TF 2 | 64 | 46 |
| TF 3 | 65 | 40 |
| TF 4 | 65 | 59 |
| TF 5 | 65 | 60 |

Verkehrs- und schalltechnische Untersuchung zum BPlan Mühlhausen Nord Sondergebiet Einzelhandel Gemeinde Mühlhausen

3.5.2 Für die im Plan dargestellten Richtungssektoren A bis D erhöhen sich die Emissionskontingente L_{EK} um folgende Zusatzkontingente:

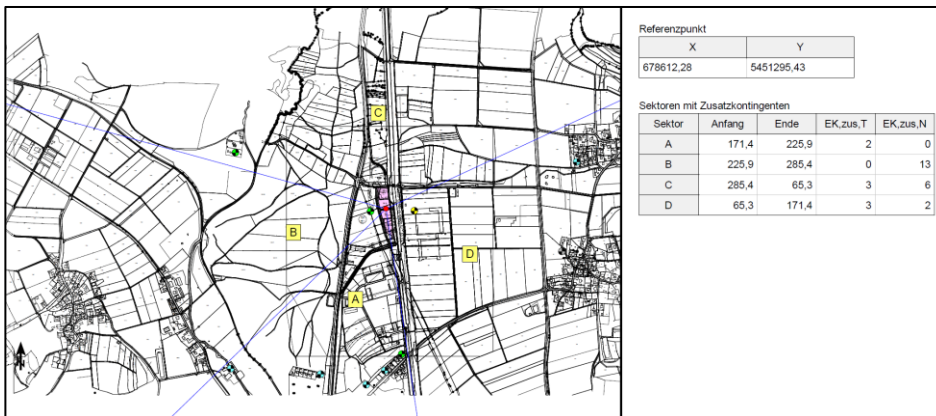
| Sektor | Zusatzkontingent | | Gradeinteilung | |
|--------|------------------|-------|----------------|-------|
| | Tag | Nacht | Anfang | Ende |
| A | 2 | 0 | 171,4 | 225,9 |
| B | 0 | 13 | 225,9 | 285,4 |
| C | 3 | 6 | 285,4 | 65,3 |
| D | 3 | 2 | 65,3 | 171,4 |

Das Zusatzkontingent Nacht im Richtungssektor B wird für die Teilflächen TF1, TF4 und TF5 auf 6 dB(A) reduziert.

Die Gradeinteilung erfolgt in Altgrad (Vollkreis = 360° ; Norden = $0/360^\circ$, Osten = 90° , Süden = 180° , Westen = 270°). Die Sektoren verlaufen im Uhrzeigersinn.

| Referenzpunkt UTM32 | X | Y |
|---------------------|-----------|------------|
| Koordinaten | 678612,28 | 5451295,43 |

Die Prüfung der Einhaltung erfolgt nach DIN 45691:2006-12, Abschnitt 5, wobei in den Gleichungen (6) und (7) für Immissionsorte j im Richtungssektor $L_{EK,i}$ durch $L_{EK,i,j}$ zu ersetzen ist.



3.5.3 Erstreckt sich die Betriebsfläche eines Vorhabens über mehrere Teilflächen, so ist dieses Vorhaben dann zulässig, wenn der sich ergebende Beurteilungspegel nicht größer ist als die Summe der sich aus den Emissionskontingenten ergebenden Immissionskontingente. Die Regelung der Summation gemäß Abschnitt 5 der DIN 45691:2006-12 findet Anwendung; sie wird nicht ausgeschlossen.

3.5.4 Betriebsleiterwohnungen sind nicht zulässig.

3.6 FORMULIERUNGSVORSCHLAG HINWEISE

- 3.6.1 Die maßgeblichen und relevanten Immissionsorte sind bzw. können bereits durch Gewerbelärm vorbelastet sein. Dies wurde gemäß schalltechnischer Untersuchung bei der Ermittlung der Planwerte entsprechend berücksichtigt.
- 3.6.2 Unter Berücksichtigung der in der schalltechnischen Untersuchung (GEO.VER.S.UM. Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Mühlhausen Nord „Sondergebiet Einzelhandel“) beschriebenen Emissionsansätze für die gewerblichen Nutzungen können die Immissionskontingente, die den Teilflächen im Geltungsbereich des BPlans zur Verfügung stehen, eingehalten werden.
- 3.6.3 Die den schalltechnischen Festsetzungen zu Grunde liegenden Vorschriften, insbesondere DIN-Vorschriften können bei der Gemeinde Mühlhausen - Bauamt - zu den regulären Öffnungszeiten (telefonische Terminvereinbarung wird empfohlen) eingesehen werden
- 3.6.4 Anhand von schalltechnischen Gutachten kann beim Baugenehmigungsverfahren bzw. Nutzungsänderungsantrag von anzusiedelnden Betrieben nachzuweisen sein, dass die festgesetzten Emissionskontingente nicht überschritten werden. Dieser Nachweis ist nach TA Lärm unter Berücksichtigung der Schallausbreitungsverhältnisse der vom Vorhaben ausgehenden Geräusche zu führen. Das Erfordernis eines Nachweises ist mit dem Landratsamt des Landkreises Neumarkt i.d. Opf. abzuklären.
- 3.6.5 Darüber hinaus werden die folgenden Schallschutzmaßnahmen empfohlen, die im Zuge der Baugenehmigungsplanung konkretisiert werden sollten.
- Die Fahrwege von Parkplätzen sind gegebenenfalls zu asphaltieren. Alternativ hierzu können für die Fahrwege ungefaste Pflastersteine verwendet werden.
 - Die Abschirmwirkung von Gebäuden sollte bei technischen Anlagen ausgenutzt werden.

3.7 ANLAGENBEZOGENER VERKEHR

Nach TA Lärm sollen Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 Metern von dem Betriebsgrundstück in Gebieten nach Nummer 6.1 Buchstaben c bis f (der TA Lärm) durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, soweit

- sie den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöhen,
- keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und
- die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erstmals oder weitergehend überschritten werden.

Die oben genannten Voraussetzungen müssen kumulativ erfüllt sein!

Die Beurteilungspegel für den Straßenverkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen sind nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 2019 zu berechnen.

Diese Prüfung unterbleibt nach TA Lärm Gewerbe- und Industriegebieten.

Maßnahmen organisatorischer Art sind demzufolge nicht erforderlich.

3.8 ZUSAMMENFASSUNG SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Die Gemeinde Mühlhausen plant die Aufstellung des Bebauungsplans Mühlhausen Nord Sondergebiet Einzelhandel im Geltungsbereich des bestehenden Bebauungsplans Gewerbegebiet Mühlhausen Nord.

Für die Sondergebietsausweisung im Geltungsbereich des Bebauungsplans wurde eine Geräuschkontingentierung nach DIN 45691 durchgeführt, deren Ergebnisse als Festsetzungen in den Bebauungsplan einfließen. Die Vorbelastung an maßgeblichen Immissionsorten wurde entsprechend DIN 45691 (Relevanzgrenze) und TA Lärm (Einwirkbereich) berücksichtigt.

Die festzusetzenden Geräuschkontingente werden deutlich ausreichend sein, um die vorgesehenen Nutzungen entsprechend den baurechtlichen Vorgaben zu realisieren.

Der anlagenbedingte Verkehr aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans wird über unmittelbar über die Gemeindestraße Wangen, die Bundesstraße 299 und die Gemeindeverbindungsstraße Mühlhausen-Sengenthal abgeführt, so dass nach TA Lärm keine Beurteilung erforderlich wird. Organisatorische Maßnahmen zur Lärmreduzierung durch den anlagenbedingten Verkehr werden demzufolge nicht erforderlich werden.

4. VERKEHRSUNTERSUCHUNG

Aufgabe der Verkehrsuntersuchung ist es die verkehrlichen Auswirkungen des Planvorhabens auf die umliegenden Straßen und Knotenpunkte zu ermitteln, zu bewerten und gegebenenfalls Vorschläge zur Verkehrsführung im Planbereich herauszuarbeiten.

4.1 ERGEBNISSE DER VERKEHRSERHEBUNGEN 2024

Für den Untersuchungsbereich liegen keine Verkehrsdaten der Straßenbau-
lastträger vor.

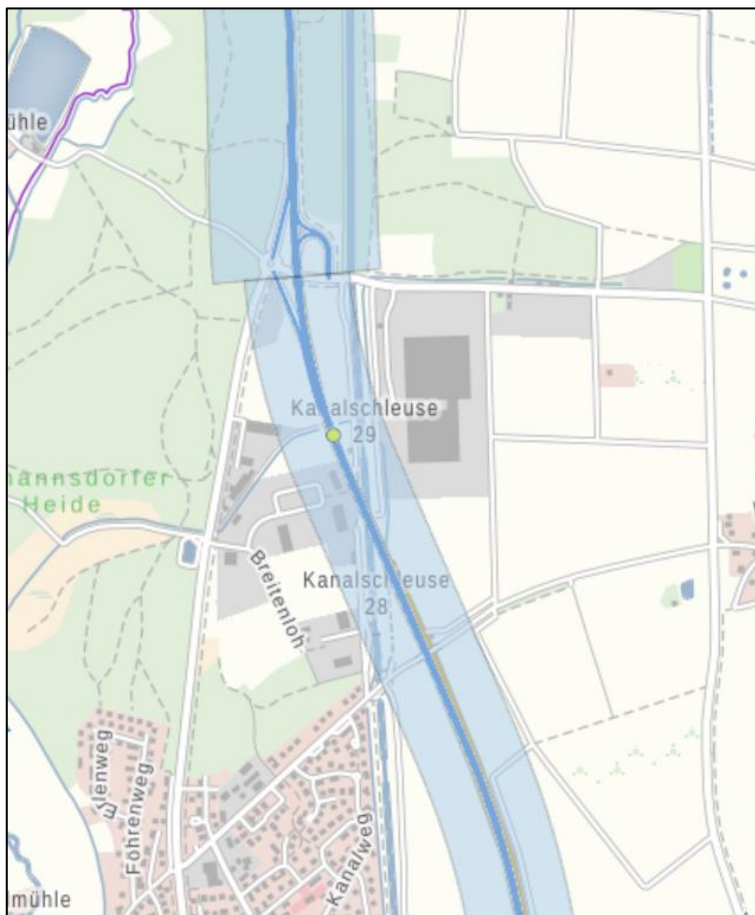


Abbildung 3: Ergebnisse der SVZ 2023

Aus diesem Grund wurden im Mai 2024 Verkehrserhebungen an den zu untersuchenden Knotenpunkten durchgeführt. Dabei wurden an den Anschlussästen der Bundesstraße 299 (KVP und Einmündung Gemeindestraße Wangen) Knotenstromverkehrszählungen nach EVE durchgeführt. Die über 8 Stunden durchgeführten Kurzzeitmessungen wurden nach HBS 2015 auf Tages- und DTV-Werte hochgerechnet.

Verkehrs- und schalltechnische Untersuchung zum BPlan Mühlhausen Nord Sondergebiet Einzelhandel Gemeinde Mühlhausen

Es konnten folgende Ergebnisse ermittelt werden:

| Streckenabschnitt | DTV 2024 in Kfz/Tag | davon SV in Lkw/Tag |
|--------------------------------|------------------------|------------------------|
| B299 Abfahrt aus Ri Neumarkt | 2.300 | 102 |
| GS aus Ri Braunmühle | 157 | 5 |
| GVS aus Ri Mühlhausen | 4.231 | 200 |
| B299 Auffahrt in Ri Mühlhausen | 112 | 7 |
| GS Wangen östlich KVP | 2.475 | 177 |
| B299 AS Ost | 1.762 | 156 |
| GS Wangen östlich AS B299 Ost | 1.100 | 125 |

Tabelle 11: Verkehrsaufkommen 2024

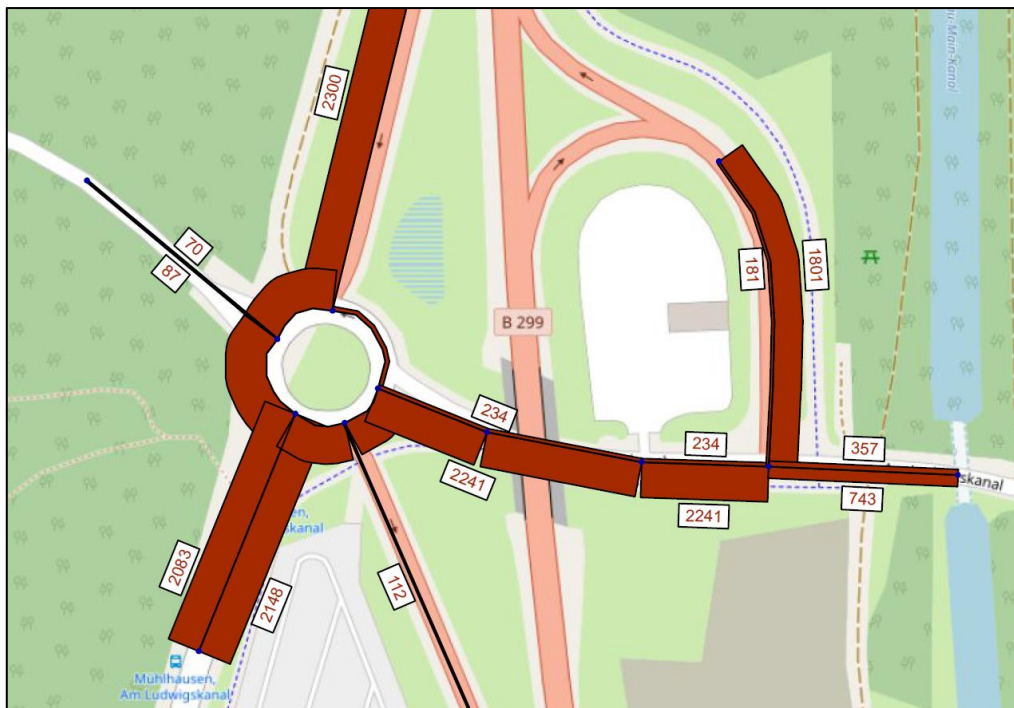


Abbildung 4: Verkehrsaufkommen 2024

Auf Basis der Langfristverkehrsprognose 2051 des Bundesverkehrsministeriums sowie der noch zu entwickelnden Restflächen im Gewerbepark Mühlhausen Nord wurden die Zählergebnisse auf das Prognosejahr 2040 hochgerechnet.

4.2 VERKEHRSNACHFRAGEPROGNOSE PLANGEBIET

Die Verkehrsnachfrageprognose für das Plangebiet „Sondergebiet Einzelhandel“ wurde auf Basis der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ der FGSV mit dem Bosserhoff-Verfahren durchgeführt.

Es können auf dieser Basis pro Werktag rund 7.080 Kfz im Quell- und Zielverkehr von und zum Plangebiet abgeschätzt werden.

Verkehrs- und schalltechnische Untersuchung zum BPlan Mühlhausen Nord Sondergebiet Einzelhandel Gemeinde Mühlhausen

Die Ergebnisse der Verkehrsnachfrageprognose sind dem Anhang 3 der Verkehrsuntersuchung beigelegt.

4.3 VERKEHRSPROGNOSE

Die Verkehrsprognose mit Umverteilung auf die Straßenabschnitte und Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet wurde für die benachbarten Knotenpunkte als worst-case-Szenario vorgenommen.

Es werden auf dieser Basis folgende Verkehrsmengen erwartet:

| Streckenabschnitt | DTV 2040+ in Kfz/Tag | davon SV in Lkw/Tag |
|--------------------------------|-------------------------|------------------------|
| B299 Abfahrt aus Ri Neumarkt | 4.980 | 185 |
| GS aus Ri Braunmühle | 260 | 8 |
| GVS aus Ri Mühlhausen | 8.180 | 335 |
| B299 Auffahrt in Ri Mühlhausen | 810 | 12 |
| GS Wangen östlich KVP | 6.050 | 298 |
| B299 AS Ost | 4.130 | 210 |
| GS Wangen östlich AS B299 Ost | 1.540 | 164 |

Tabelle 12: Prognoseverkehrsaufkommen

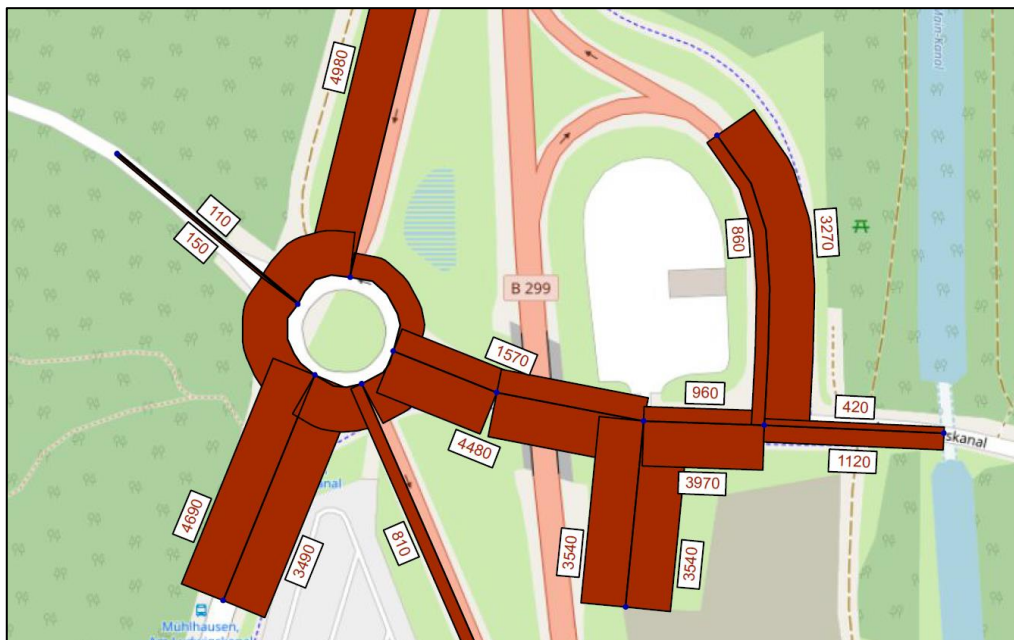


Abbildung 5: Verkehrsprognoseaufkommen

4.4 ERGEBNISSE DER LEISTUNGSBERECHNUNGEN

Für die Knotenpunkte (Kreisverkehrs und AS B299 Ost Mühlhausen Nord) wurden mit dem EDV-Programmen KREISEL 8.2 und KNOSIMO 6.1.5 Leistungsberechnungen für die Bestandssituation 2024 und für den Prognosefall (Trend- und Modellprognose [Gewerbepark Mühlhausen Nord und Sondergebiet Einzelhandel]) durchgeführt.

Beide Knotenpunkte sind im Bestand 2024 mit der besten Qualitätsstufe A zu bewerten.

4.4.1 KREISVERKEHRSPLATZ

Im Prognosefall kann der Kreisverkehrsplatz weiterhin mit der besten Qualitätsstufe A bewertet werden.

Es werden in der maximalen Spitzenstunde am Nachmittag folgende Rückstaulängen und Wartezeiten erwartet:

| Knotenpunktzufahrt | Rückstaulängen | | Wartezeiten |
|--------------------------------|----------------|------|-------------|
| | L-95 | L-99 | VZ |
| | in Pkw-E | | in Sek. |
| B299 Abfahrt aus Ri Neumarkt | 1 | 1 | 0 |
| GVS Braunmühle | 1 | 1 | 2,5 |
| GVS Mühlhausen | 5 | 7 | 6,1 |
| B299 Auffahrt in Ri Mühlhausen | 1 | 1 | 2,5 |
| GVS Wangen | 2 | 4 | 4,2 |

Tabelle 13: Leistungsfähigkeit KVP - Prognose

Die Zufahrten zum Kreisverkehrsplatz werden auch in der Prognose ausreichende Restkapazitäten aufweisen; im Minimum sind dies rund 40%.

4.4.2 EINMÜNDUNG AS B299 OST / GS WANGEN

Im Prognosefall kann die Einmündung weiterhin mit der besten Qualitätsstufe A bewertet werden.

| Knotenpunktzufahrt | Rückstaulängen | | Wartezeiten |
|--------------------|----------------|------|-------------|
| | L-95 | L-99 | VZ |
| | in Pkw-E | | in Sek. |
| GS Wangen Ost | 1 | 1 | 0 |
| B299 Zufahrt | 1 | 1 | 3,6 |
| GS Wangen West | 1 | 2 | 3,2 |

Tabelle 14: Leistungsfähigkeit AS B299 Ost - Prognose

Die Zufahrten zur Einmündung werden auch in der Prognose ausreichende Restkapazitäten aufweisen.

Verkehrs- und schalltechnische Untersuchung zum BPlan Mühlhausen Nord Sondergebiet Einzelhandel Gemeinde Mühlhausen

4.4.3 EINMÜNDUNG PLANGEBIET / GS WANGEN

Im Prognosefall kann die Einmündung des Plangebiets in die Gemeindestraße Wangen zwischen Kreisverkehrsplatz und AS B299 mit der besten Qualitätsstufe B bewertet werden, wobei die übergeordneten Zufahrten der Gemeindestraßen die QSV A aufweisen werden.

| Knotenpunktzufahrt | Rückstaulängen | | Wartezeiten |
|--------------------|----------------|------|-------------|
| | L-95 | L-99 | VZ |
| | in Pkw-E | | in Sek. |
| GS Wangen Ost | 1 | 2 | 4,7 |
| Plangebietszufahrt | 4 | 6 | 14,7 |
| GS Wangen West | 2 | 3 | 5,3 |

Tabelle 15: Leistungsfähigkeit Plangebietszufahrt - Prognose

Eine separate Linksabbiegespur von der GS Wangen in das Plangebiet wird entsprechend der Leistungsberechnungen nicht erforderlich. Die erwarteten Rückstaulängen werden den benachbarten Knotenpunkt der AS B299 / GS Wangen nicht überstauen. Die Zufahrt aus dem Plangebiet sollte mit separaten Abbiegespuren ausgestattet werden.

4.4.4 RÜCKSTAU LÄNGEN IM PLANGEBIET

Mit nachfolgenden Grafiken werden die zu erwartenden Rückstaulängen und Anfahrtsituationen visualisiert.

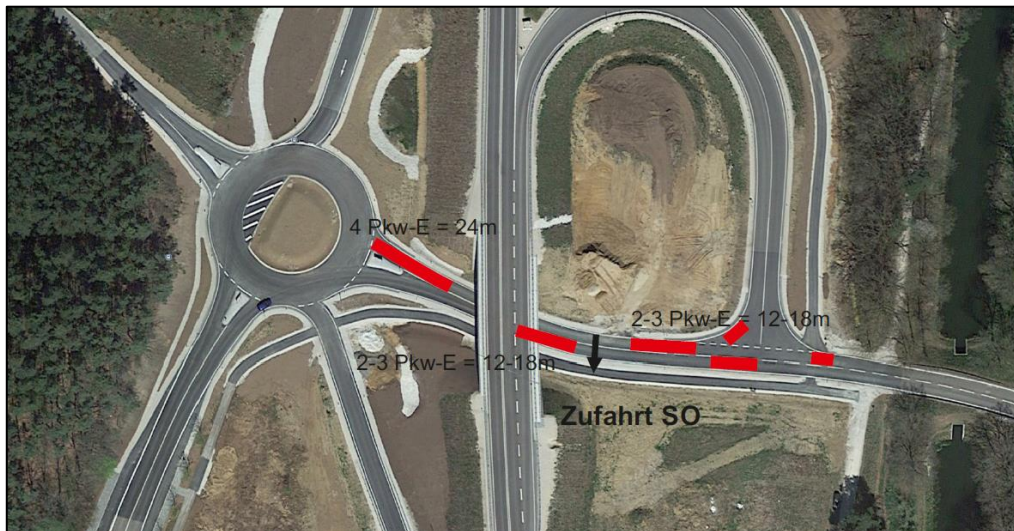


Abbildung 6: Prognose Rückstaulängen

Es zeigt sich, dass die Rückstaulängen moderat ausfallen und in der Knotenpunktfolge (KVP – Zufahrt SO – Emd AS B299) keine Überstauungen auftreten.

Die Erkennbarkeit von Stauungen infolge der Abbiegevorgänge an der neu zu schaffenden Zufahrt zum Sondergebiet wird sehr gut sein und keine Auswir-

kungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Untersuchungsgebiet haben.



Abbildung 7: Zufahrtssituation und maximale Rückstaulänge aus Richtung KVP



Abbildung 8: Zufahrtssituation und maximale Rückstaulänge aus Richtung GS Wangen



Abbildung 9: Zufahrtssituation aus Richtung B299 mit Fotomontage Lastzug

4.4.5 BEWERTUNG VERKEHRSPROGNOSE

Die Leistungsberechnungen auf Basis der Knotenstromverkehrszählungen 2024 mit Trend- und Modellprognose zeigen, dass die benachbarten Knotenpunkte (Kreisverkehrsplatz und Einmündung B299 / GS Wangen) ausreichend

Verkehrs- und schalltechnische Untersuchung zum BPlan Mühlhausen Nord Sondergebiet Einzelhandel Gemeinde Mühlhausen

leistungsfähig sein werden (QSV A) um die zu erwartenden Verkehrsmengen auch unter dem Aspekt der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs abzuwickeln.

Zusätzliche Abbiegespuren auf der Gemeindestraße Wangen sind weder am Knotenpunkt zur B299 noch am Knotenpunkt zum geplanten Sondergebiet Einzelhandel erforderlich.

Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wird aufgrund der Übersichtlichkeit der Streckenabschnitte auch in der Prognose gewährleistet sein.

Wir empfehlen weitergehend eine Geschwindigkeitsbeschränkung der Gemeindestraße Wangen in beiden Fahrtrichtungen im Streckenabschnitt zwischen dem Kreisverkehrsplatz und der Anschlussstelle B299 auf 50 km/h (StVO-Z 274-50).

Die Ausfahrt aus dem Plangebiet sollte aufgrund des begleitenden Radweges mit einem Stoppschild (StVO-Z 206) gekennzeichnet werden.

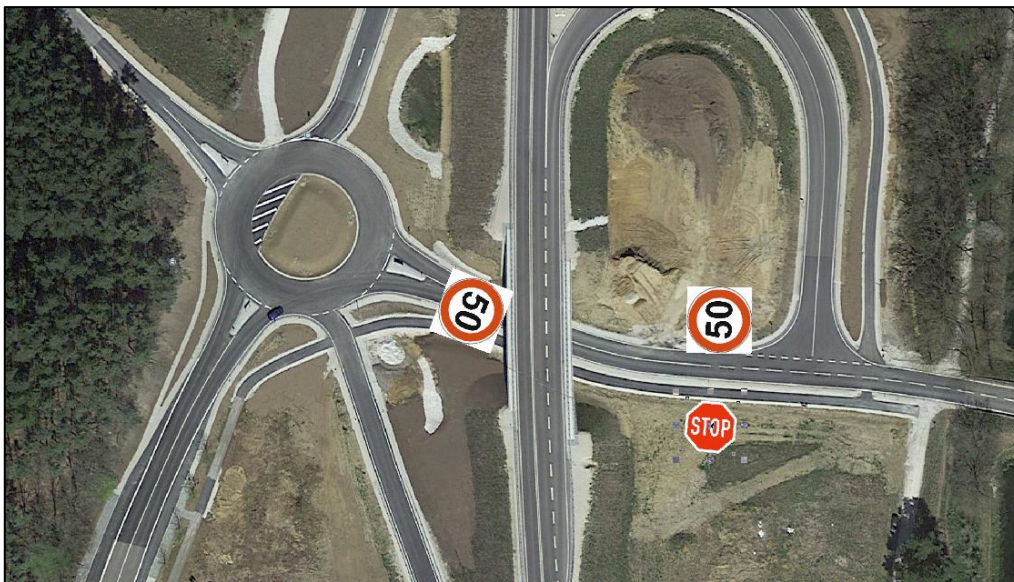


Abbildung 10: Verkehrsrechtliche Empfehlungen

4.5 UNTERLAGEN, NORMEN UND RICHTLINIEN

- [1] GEO.VER.S.UM. Verkehrserhebungen Mai 2024
- [2] Bundesministerium für Digitales und Verkehr. „Prognose 2022“ Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022. Stand 01.03.2023
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Arbeitsgruppe Verkehrsplanung. „Empfehlungen für Verkehrserhebungen“. EVE. Ausgabe 2012
- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Arbeitsgruppe Verkehrsplanung. „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“. Ausgabe 2006

- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Arbeitsgruppe Straßenentwurf. „*Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt*“. Ausgabe 2016.
- [6] Knotensimulationsprogramm KNOSIMO 6.1.5
- [7] Berechnungsprogramm KREISEL 8.2.9
- [8] PTV GROUP. VISUM
- [9] EDV-Programm. Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung. Dr. Bosserhoff 2023
- [10] Statistische Ämter des Bundes und der Länder. „*Unfallatlas Bayern*“. 2016-2023

Diese Verkehrs- und schalltechnische Untersuchung unterliegt dem Urheberrecht. Veröffentlichung und Vervielfältigung (auch in Auszügen) sowie Weitergabe an Dritte bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verfassers.

Berechnungen und Nutzungsrechte bleiben bis zur vollständigen Begleichung des Rechnungsbetrages im Eigentum des Verfassers.


Verkehrs- und schalltechnische Untersuchung zum BPlan Mühlhausen Nord Sondergebiet Einzelhandel Gemeinde Mühlhausen

ANLAGE A

SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Verkehrs- und schalltech-
nische Untersuchung zum
BPlan Mühlhausen Nord
Sondergebiet Einzelhandel
Gemeinde Mühlhausen


Anhang



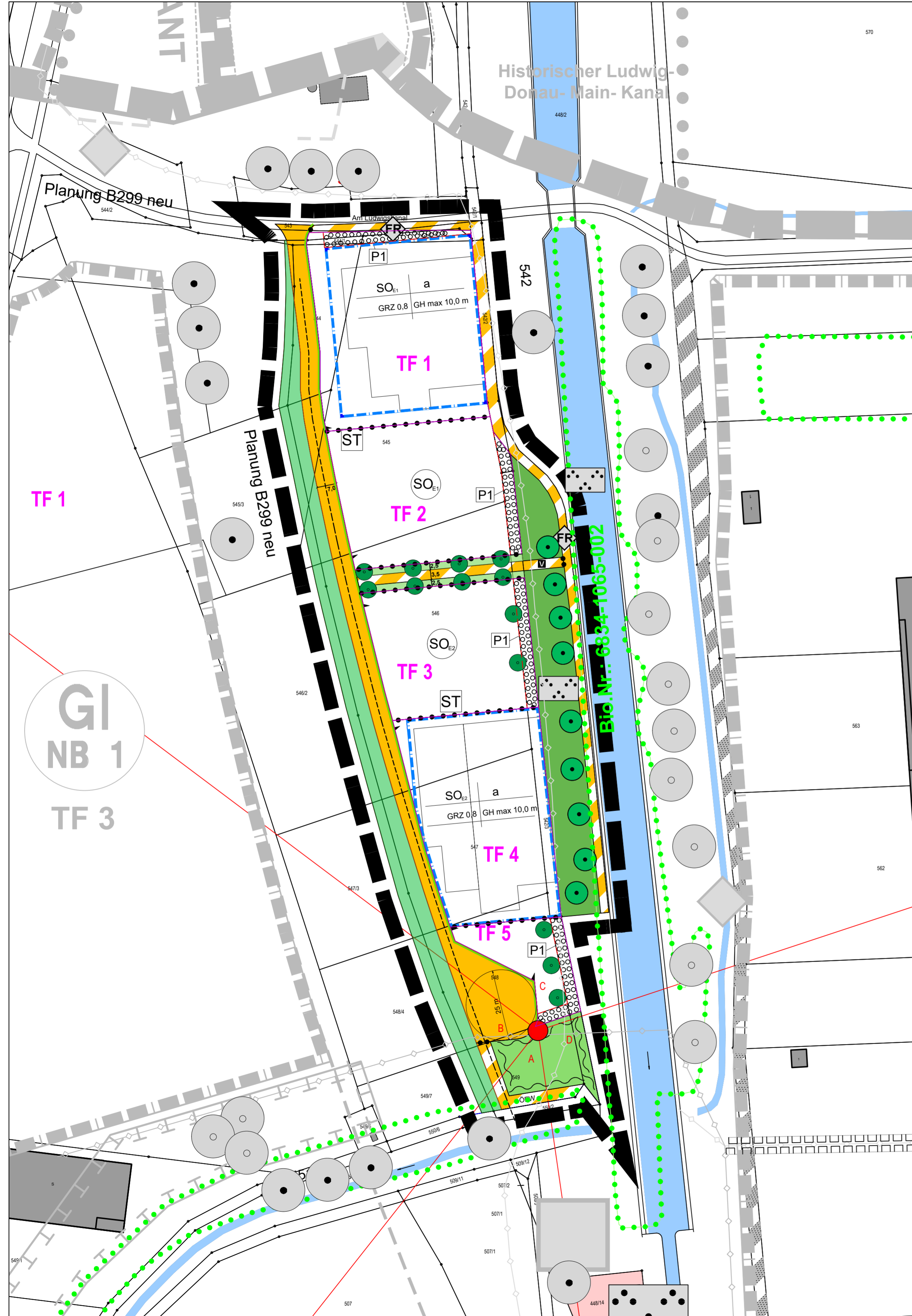
Anhang 1

Verkehrs- und schalltech-
nische Untersuchung zum
BPlan Mühlhausen Nord
Sondergebiet Einzelhandel
Gemeinde Mühlhausen

Anhang



PLANZEICHNUNG (TEIL A)



1. FESTSETZUNGEN

1.1 Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

SO₁ Sonstiges Sondergebiet Einzelhandel 1 gem. § 11 BauNVO

SO₂ Sonstiges Sondergebiet Einzelhandel 2 gem. § 11 BauNVO

TF 3 Teilflächen mit Emissionskontingenten

Maximal zulässige Lärmkontingente LEK nach DIN 45691:

| Teilfläche | Kontingent | | Zusatzkontingente | | |
|------------|------------|-------|-------------------|-----|-------|
| | Tag | Nacht | Sektor | Tag | Nacht |
| TF 1 | 65 | 60 | A | 4 | 0 |
| TF 2 | 65 | 55 | B | 5 | 5 |
| TF 3 | 65 | 51 | C | 5 | 2 |
| TF 4 | 65 | 55 | D | 5 | 2 |
| TF 5 | 65 | 60 | | | |

Referenzpunkt mit Richtungssektoren für Zusatzkontingente der schalltechnischen Kontingentierung gem. textl. Festsetzungen Ziff. 6:

| Referenzpunkt | X | Y |
|-------------------------|-----------|------------|
| UTM32-Koordinatensystem | 678644,82 | 5451130,46 |

| Sektor | Anfang | Ende |
|--------|--------|-------|
| A | 171,8 | 218,3 |
| B | 218,3 | 38,9 |
| C | 306,9 | 71,7 |
| D | 71,7 | 171,8 |

1.2. Bauweise, Baulinien, Baugrenzen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, § 22, 23 BauNVO)

Baugrenze (Überbaubare Grundstücksfläche gem. § 23 BauNVO)

| Art der baulichen Nutzung | Bauweise |
|---|-----------|
| GRZ (Grundflächenzahl gem. § 10 BauNVO) | GH (max.) |

1.3. Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

- Öffentliche Verkehrsfläche
- Öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, hier:
 - ÖFW Öffentlicher Flur- und Waldweg
 - FR Fuß- und Radweg
 - zulässiger Ein- und Ausfahrtsbereich
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Straßenbegleitgrünfläche

1.4. Grünflächen, Pflanzbindungen sowie Maßnahmen und Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB) sowie Grünordnung (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)

- Private Grünfläche
- Parkanlage
- Zu erhaltender Baum
- Zu pflanzender Baum
- Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 Buchstabe a BauGB)
- Öffentliche Grünfläche
- Flächen für Rückhalt von Niederschlagswasser (§ 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB)

1.5. Sonstige zeichnerische Festsetzungen

- Grenze der räumlichen Geltungsbereiche Mühlhausen Nord "Sondergebiet Nahversorgungszentrum" (§ 9 Abs. 7 BauGB)
- Umgrenzung von Flächen für Stellplätze
- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen und Teilflächen

Die weiteren Festsetzungen sind dem Textteil (Teil B) zu entnehmen!

2. Hinweise & nachrichtliche Darstellungen

- Anbauzone 20 m (Bauverbotszone nach Art. 23 BayStrWG)
- reduzierte Anbauzone 17 m
- Geplante Bebauung
- Grundstücksgrenze / Flurnummer
- D = Bau- und Bodendenkmal
- Geplante Lage sonstige Ver- & Entsorgungsleitungen
- Bestehende Ferngas- / Kommunikationsleitung (N-ERGIE) mit Schutzstreifen 3,00 m
- Bestehende Kommunikationsleitung (GasLINE)
- Trasse B 299 (neu) Geltungsbereich Planfeststellungsverfahren mit Darstellung der Bepflanzung
- B 299 - geplant (außerhalb des Geltungsbereiches)
- B 299 - Bestand (außerhalb des Geltungsbereiches)
- Radweg
- Fussweg
- Kartiertes Biotop (auch 13 d) mit Biotopnummer
- Öffentl. Verkehrsfläche bes. Zweckbestimmung Hier: Provisorische Anbindung an B 299 (alt)
- Öffentl. Verkehrsfläche bes. Zweckbestimmung Hier: Fuss- & Radweg
- Grenze der räumlichen Geltungsbereiche der 1. Änderung (§ 9 Abs. 7 BauGB)

VERFAHRENSVERMERKE:

Der Gemeinderat hat in der Sitzung vom 24.05.2023 die Aufstellung des Bebauungsplanes beschlossen. Der Aufstellungsbeschluss wurde am _____ ortsüblich bekannt gemacht.

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB mit öffentlicher Darlegung und Anhörung für den Vorentwurf des Bebauungsplanes in der Fassung vom 24.05.2023 hat in der Zeit vom _____ bis _____ stattgefunden.

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB für den Vorentwurf des Bebauungsplanes in der Fassung vom 24.05.2023 hat in der Zeit vom _____ bis _____ stattgefunden.

Der Entwurf des Bebauungsplanes in der Fassung vom _____ wurde mit der Begründung und Umweltbericht gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom _____ bis _____ veröffentlicht.

Zu dem Entwurf des Bebauungsplanes in der Fassung vom _____ wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, die von der Planung berührt werden können, gemäß § 4 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom _____ bis _____ beteiligt.

Die Gemeinde Mühlhausen hat mit Beschluss des Gemeinderats vom _____ den Bebauungsplan gemäß § 10 Abs. 1 BauGB in der Fassung vom _____ als Satzung beschlossen.

Ausgefertigt:

Gemeinde Mühlhausen, den

Dr. Martin Hundsdorfer, 1. Bürgermeister

Der Beschluss des Bebauungsplanes wurde am _____ gemäß § 10 Abs.3 BauGB ortsüblich bekannt gemacht. Seit diesem Zeitpunkt wird der Bebauungsplan mit Begründung und Umweltbericht während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht bereitgehalten und über dessen Inhalt auf Verlangen Auskunft gegeben. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, wo der Bebauungsplan eingesehen werden kann.

Mit der Bekanntmachung tritt der Bebauungsplan gemäß § 10 Abs. 3 BauGB in Kraft.

Auch wurde auf die Rechtsfolgen des § 44 Abs. 3 Sätze 1 und 2 sowie Abs. 4 BauGB sowie des § 215 Abs. 1 BauGB in aktueller Fassung hingewiesen.

Gemeinde Mühlhausen, den

Dr. Martin Hundsdorfer, 1. Bürgermeister

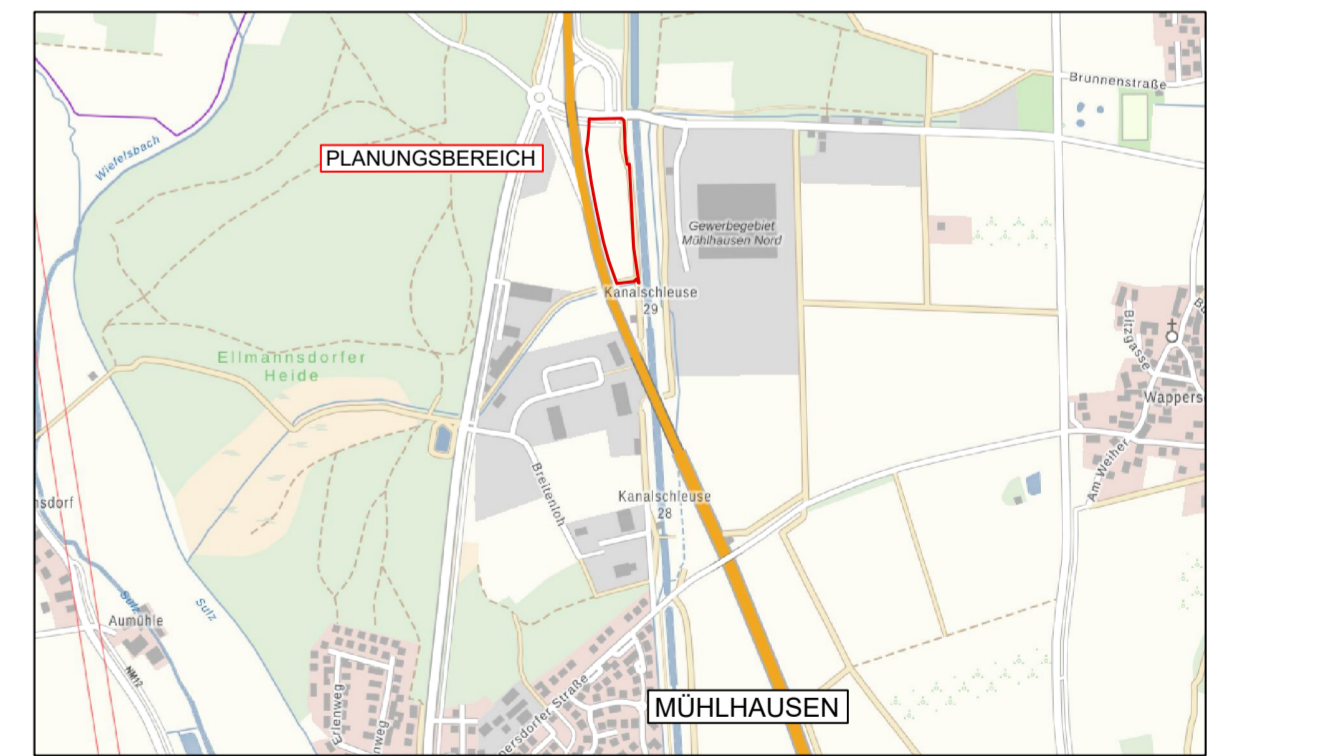
BEBAUUNGSPLAN

MIT INTEGRIERTEM GRÜNORDNUNGSPLAN

Mühlhausen Nord "Sondergebiet Einzelhandel"

GEMEINDE MÜHLHAUSEN
LANDKREIS NEUMARKT I.D.OPF.

Fl. Nr. 448/2 (TF), 542/1 (TF), 542/2, 542/3, 543 (TF), 544, 544/1 (TF), 544/4 (TF), 545, 545/1, 545/3 (TF), 546, 546/2 (TF), 547, 547/3 (TF), 548, 548/4 (TF), 549, 549/7 (TF) Gemarkung Wappersdorf



TEIL A PLANZEICHNUNG

FASSUNG VOM 09.09.2024

Gemeinde Mühlhausen, den

Dr. Martin Hundsdorfer, 1. Bürgermeister

PLANVERFASSER:

BERNHARD BARTSCH ■ DIPL. ING. (FH)

STADTPLANUNG ■ LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

ADRESSE: BERGSTRASSE 25
93161 SINZING
TEL: 0941 463 708 - 0
EMAIL: INFO@B-BARTSCH.DE
WEB: WWW.B-BARTSCH.DE

Anhang 2

Verkehrs- und schalltech-
nische Untersuchung zum
BPlan Mühlhausen Nord
Sondergebiet Einzelhandel
Gemeinde Mühlhausen

Anhang



RECHENLAUFINFORMATIONEN

[ALLGEMEIN]

Rechenart: Geräuschkontingentierung
Titel: Vorberechnung
Rechenkerngruppe
Laufdatei: RunFile.runx
Ergebnisnummer: 1
Lokale Berechnung (Anzahl Threads = 20)
Berechnungsbeginn: 29.08.2024 06:10:30
Berechnungsende: 29.08.2024 06:10:32
Rechenzeit: 00:00:141 [m:s:ms]
Anzahl Punkte: 10
Anzahl berechneter Punkte: 10
Kernel Version: SoundPLANnoise 9.0 (13.08.2024) - 64 bit

[PARAMETER]

Reflexionsordnung: 1
Maximaler Reflexionsabstand zum Empfänger: 200 m
Maximaler Reflexionsabstand zur Quelle: 50 m
Suchradius: 5000 m
Filter: dB(A)
Zulässige Toleranz (für einzelne Quelle): 0,001 dB
Bodeneffektgebiete aus Straßenoberflächen erzeugen: Nein
Straßen als geländefolgend behandeln: Nein

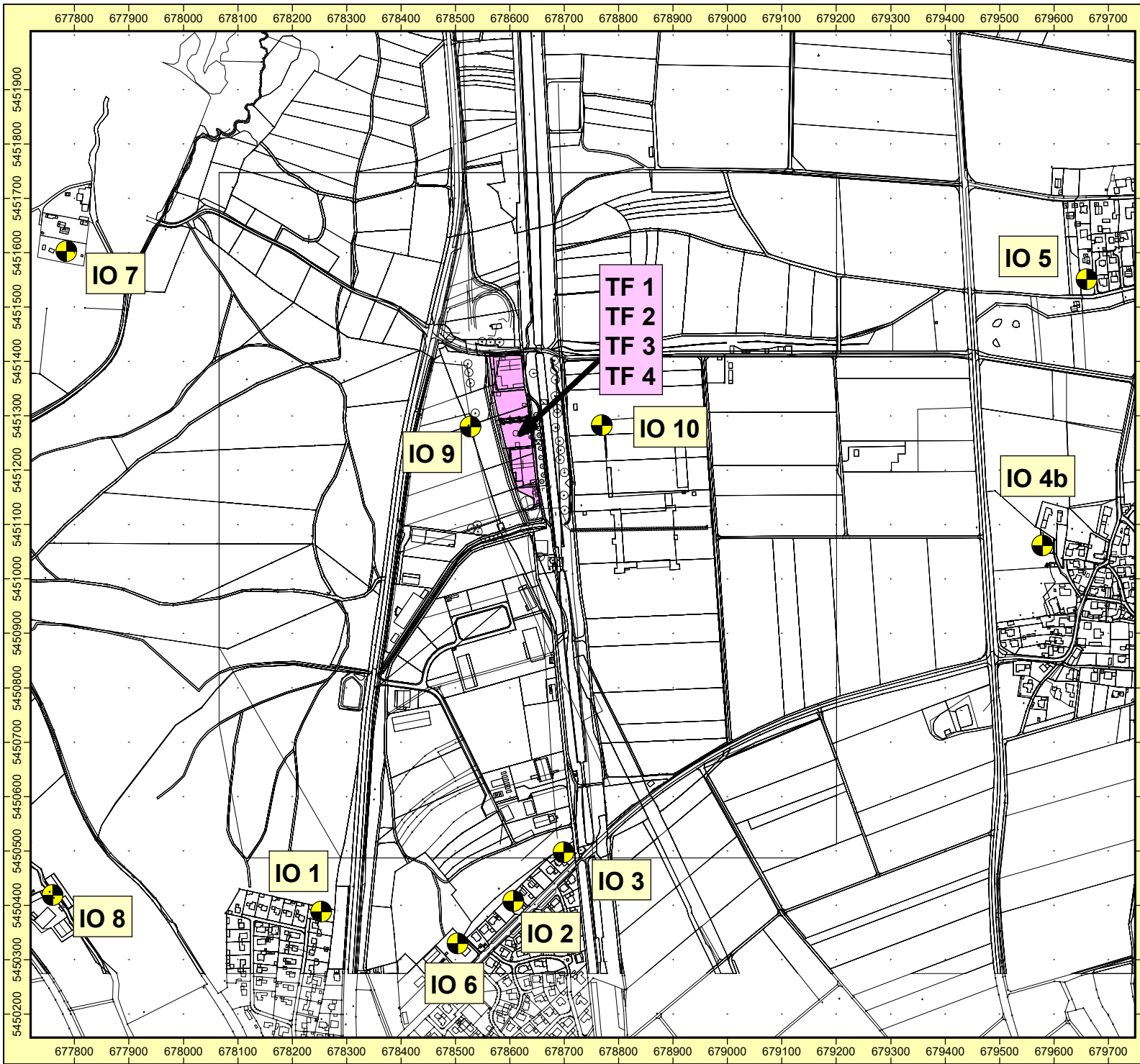
Richtlinien:

Gewerbe: DIN 45691
Seitenbeugung: ausgeschaltet
Minderung
Bewuchs: Keine Dämpfung
Bebauung: Keine Dämpfung
Industriegelände: Keine Dämpfung

Bewertung: Standard Leq 0-24h

[DATEN]

Lage UTM.sit 29.08.2024 06:10:16
- enthält:
BPlan.geo 23.08.2024 16:09:56
Geofile1.geo 11.08.2024 12:41:38
IOS UTM.geo 23.08.2024 16:27:04
Lage UTM.geo 23.08.2024 16:09:56
TF.geo 29.08.2024 06:10:06
BPlan 240827.geo 29.08.2024 06:10:06



Auftraggeber: Gemeinde Mühlhausen
 Projekt:
 SU zum BPlan SO Nahversorgung Mühlhausen Nord
 Projekt-Nr. 2024 - M - 095





Karte
 1

Übersichtslageplan

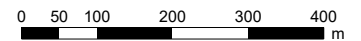
Bearbeiter: Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler
 Erstellt am: 29.08.2024
 Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 13.08.2024

Zeichenerklärung

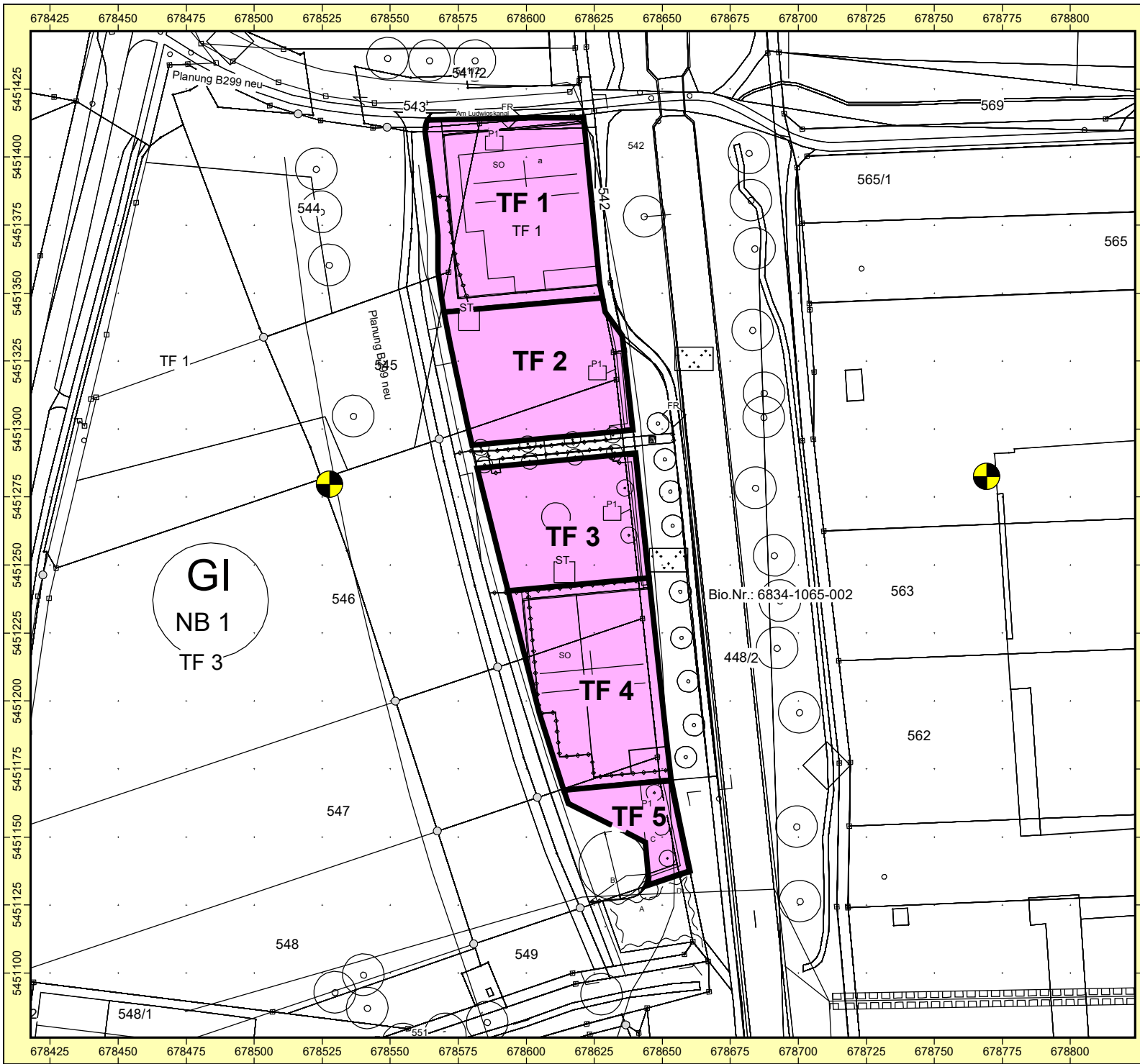
-  Immissionsort
-  Flächenschallquelle



Maßstab 1:10000



GEO.VER.S.U.M
 Planungs- und Gemeinschaft
 resseller & Geiler



Auftraggeber: Gemeinde Mühlhausen
Projekt: SU zum BPlan SO Nahversorgung Mühlhausen
Projekt-Nr. 2024 - M - 095



Karte
2

Lageplan

Bearbeiter: Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler
 Erstellt am: 14.08.2024
 Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 13.08.2024

Zeichenerklärung

- Immissionsort
- Flächenschallquelle



GEO.VER.S.U.M
 Planungs- und
 rassistler & Gemein
 resseller & Geiler



SU zum BPlan SO Nahversorgung Mühlhausen Nord
Geräuschkontingentierung
RNAT0001

Kontingentierung für: Tageszeitraum

| Immissionsort | IO 1 | IO 2 | IO 3 | IO 4b | IO 5 | IO 6 | IO 7 | IO 8 | IO 9 | IO 10 |
|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Gesamtimmissionswert L(GI) | 55,0 | 55,0 | 55,0 | 55,0 | 55,0 | 55,0 | 60,0 | 60,0 | 70,0 | 70,0 |
| Geräuschvorbelastung L(vor) | -15,0 | -15,0 | -15,0 | -15,0 | -15,0 | -15,0 | -15,0 | -15,0 | -15,0 | -15,0 |
| Planwert L(PI) | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 45,0 | 45,0 | 55,0 | 55,0 |

| Teilfläche | Größe [m²] | L(EK) | Teilpegel | | | | | | | | | |
|----------------------------|------------|-------|-----------|------|------|-------|------|------|------|------|------|-------|
| | | | IO 1 | IO 2 | IO 3 | IO 4b | IO 5 | IO 6 | IO 7 | IO 8 | IO 9 | IO 10 |
| TF 1 | 3991,4 | 65 | 29,6 | 30,3 | 31,1 | 29,7 | 29,3 | 29,6 | 31,6 | 27,9 | 48,6 | 44,0 |
| TF 2 | 3023,0 | 64 | 27,8 | 28,6 | 29,4 | 27,7 | 27,1 | 27,8 | 29,1 | 26,0 | 49,3 | 43,3 |
| TF 3 | 2550,5 | 65 | 28,5 | 29,4 | 30,3 | 28,2 | 27,4 | 28,6 | 29,0 | 26,4 | 49,5 | 44,4 |
| TF 4 | 3469,8 | 65 | 30,3 | 31,4 | 32,4 | 29,7 | 28,7 | 30,5 | 30,1 | 28,0 | 48,0 | 45,3 |
| TF 5 | 851,5 | 65 | 24,6 | 25,8 | 26,9 | 23,8 | 22,6 | 24,9 | 23,6 | 22,1 | 38,8 | 38,3 |
| Immissionskontingent L(IK) | | | 35,6 | 36,4 | 37,4 | 35,3 | 34,5 | 35,6 | 36,3 | 33,5 | 55,0 | 50,6 |
| Unterschreitung | | | 4,4 | 3,6 | 2,6 | 4,7 | 5,5 | 4,4 | 8,7 | 11,5 | 0,0 | 4,4 |



SU zum BPlan SO Nahversorgung Mühlhausen Nord
Geräuschkontingentierung
RNAT0001

Kontingentierung für: Nachtzeitraum

| Immissionsort | IO 1 | IO 2 | IO 3 | IO 4b | IO 5 | IO 6 | IO 7 | IO 8 | IO 9 | IO 10 |
|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Gesamtimmissionswert L(GI) | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 45,0 | 45,0 | 70,0 | 70,0 |
| Geräuschvorbelastung L(vor) | -10,0 | -10,0 | -10,0 | -10,0 | -10,0 | -10,0 | -10,0 | -10,0 | -10,0 | -10,0 |
| Planwert L(PI) | 30,0 | 30,0 | 30,0 | 30,0 | 30,0 | 30,0 | 35,0 | 35,0 | 60,0 | 60,0 |

| | | | Teilpegel | | | | | | | | | |
|----------------------------|------------|-------|-----------|------|------|-------|------|------|------|------|------|-------|
| Teilfläche | Größe [m²] | L(EK) | IO 1 | IO 2 | IO 3 | IO 4b | IO 5 | IO 6 | IO 7 | IO 8 | IO 9 | IO 10 |
| TF 1 | 3991,4 | 60 | 24,6 | 25,3 | 26,1 | 24,7 | 24,3 | 24,6 | 26,6 | 22,9 | 43,6 | 39,0 |
| TF 2 | 3023,0 | 46 | 9,8 | 10,6 | 11,4 | 9,7 | 9,1 | 9,8 | 11,1 | 8,0 | 31,3 | 25,3 |
| TF 3 | 2550,5 | 40 | 3,5 | 4,4 | 5,3 | 3,2 | 2,4 | 3,6 | 4,0 | 1,4 | 24,5 | 19,4 |
| TF 4 | 3469,8 | 59 | 24,3 | 25,4 | 26,4 | 23,7 | 22,7 | 24,5 | 24,1 | 22,0 | 42,0 | 39,3 |
| TF 5 | 851,5 | 60 | 19,6 | 20,8 | 21,9 | 18,8 | 17,6 | 19,9 | 18,6 | 17,1 | 33,8 | 33,3 |
| Immissionskontingent L(IK) | | | 28,2 | 29,1 | 30,0 | 27,9 | 27,2 | 28,3 | 29,0 | 26,2 | 46,3 | 42,8 |
| Unterschreitung | | | 1,8 | 0,9 | 0,0 | 2,1 | 2,8 | 1,7 | 6,0 | 8,8 | 13,7 | 17,2 |



SU zum BPlan SO Nahversorgung Mühlhausen Nord
Geräuschkontingentierung
RNAT0001

Entfernungsminderung A(div)

| Teilfläche | Größe [m ²] | IO 1 | IO 2 | IO 3 | IO 4b | IO 5 | IO 6 | IO 7 | IO 8 | IO 9 | IO 10 |
|------------|-------------------------|------|------|------|-------|------|------|------|------|------|-------|
| TF 1 | 3991,4 | 71,4 | 70,7 | 70,0 | 71,3 | 71,7 | 71,5 | 69,4 | 73,1 | 52,4 | 57,0 |
| TF 2 | 3023,0 | 71,0 | 70,2 | 69,4 | 71,1 | 71,7 | 71,0 | 69,7 | 72,8 | 49,5 | 55,5 |
| TF 3 | 2550,5 | 70,5 | 69,7 | 68,8 | 70,9 | 71,7 | 70,5 | 70,0 | 72,6 | 49,6 | 54,7 |
| TF 4 | 3469,8 | 70,1 | 69,0 | 68,0 | 70,7 | 71,7 | 69,9 | 70,3 | 72,4 | 52,4 | 55,1 |
| TF 5 | 851,5 | 69,7 | 68,5 | 67,4 | 70,5 | 71,7 | 69,5 | 70,7 | 72,2 | 55,5 | 56,0 |



SU zum BPlan SO Nahversorgung Mühlhausen Nord
Geräuschkontingentierung
RNAT0001

Vorschlag für textliche Festsetzungen im Bebauungsplan:

Zulässig sind Vorhaben (Betriebe und Anlagen), deren Geräusche die in der folgenden Tabelle angegebenen Emissionskontingente $L_{\{EK\}}$ nach DIN45691 weder tags (6:00 - 22:00 Uhr) noch nachts (22:00 - 6:00 Uhr) überschreiten.

Emissionskontingente

| Teilfläche | L(EK),T | L(EK),N |
|------------|---------|---------|
| TF 1 | 65 | 60 |
| TF 2 | 64 | 46 |
| TF 3 | 65 | 40 |
| TF 4 | 65 | 59 |
| TF 5 | 65 | 60 |

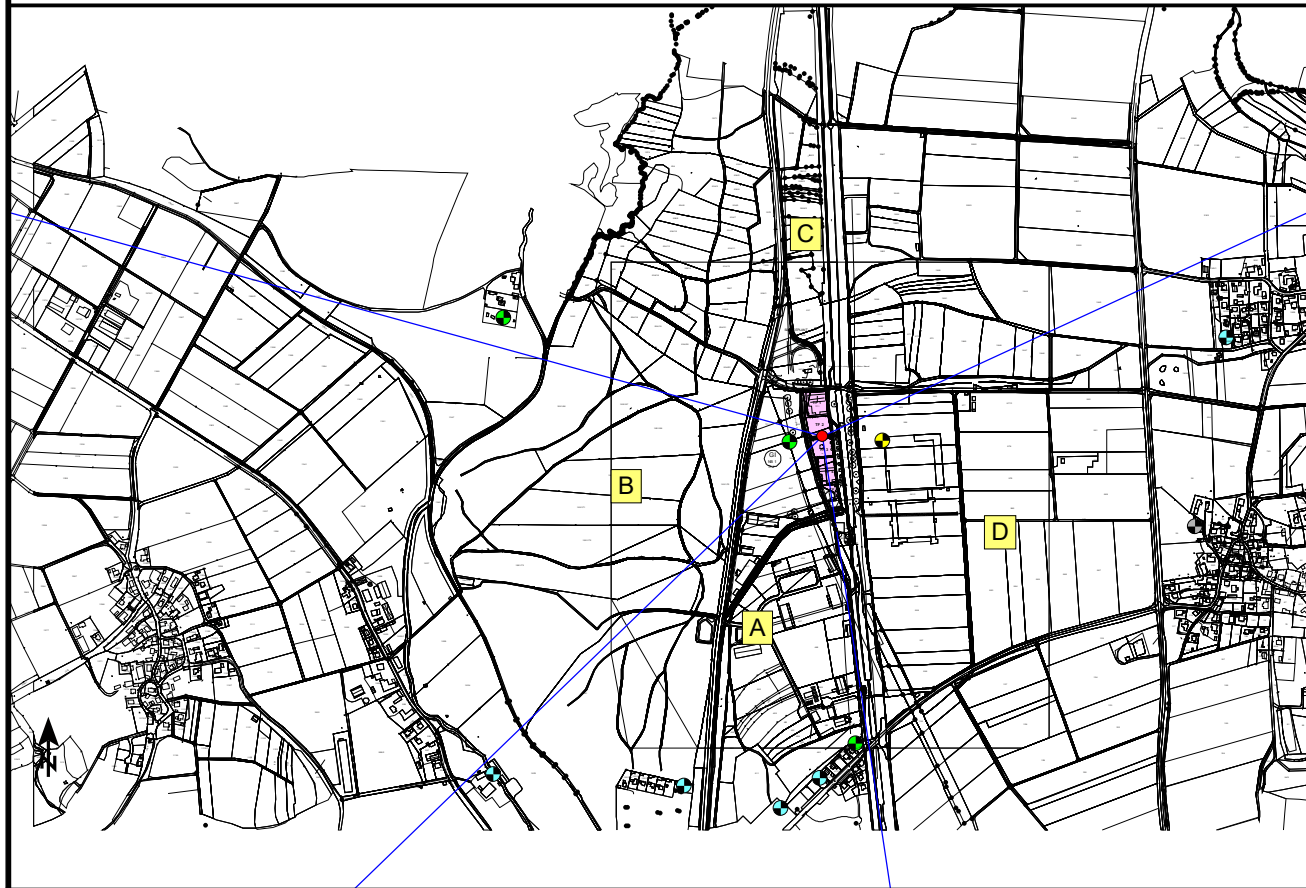
Die Prüfung der Einhaltung erfolgt nach DIN 45691:2006-12, Abschnitt 5.



SU zum BPlan SO Nahversorgung Mühlhausen Nord Geräuschkontingentierung RNAT0001

Vorschlag für textliche Festsetzungen im Bebauungsplan:

Für in den im Plan dargestellten Richtungssektoren A bis D liegende Immissionsorte darf in den Gleichungen (6) und (7) der DIN45691 das Emissionskontingent $L\{EK\}$ der einzelnen Teilflächen durch $L\{EK\}+L\{EK,zus\}$ ersetzt werden



Referenzpunkt

| X | Y |
|-----------|------------|
| 678612,28 | 5451295,43 |

Sektoren mit Zusatzkontingenten

| Sektor | Anfang | Ende | EK,zus,T | EK,zus,N |
|--------|--------|-------|----------|----------|
| A | 171,4 | 225,9 | 2 | 0 |
| B | 225,9 | 285,4 | 0 | 13 |
| C | 285,4 | 65,3 | 3 | 6 |
| D | 65,3 | 171,4 | 3 | 2 |

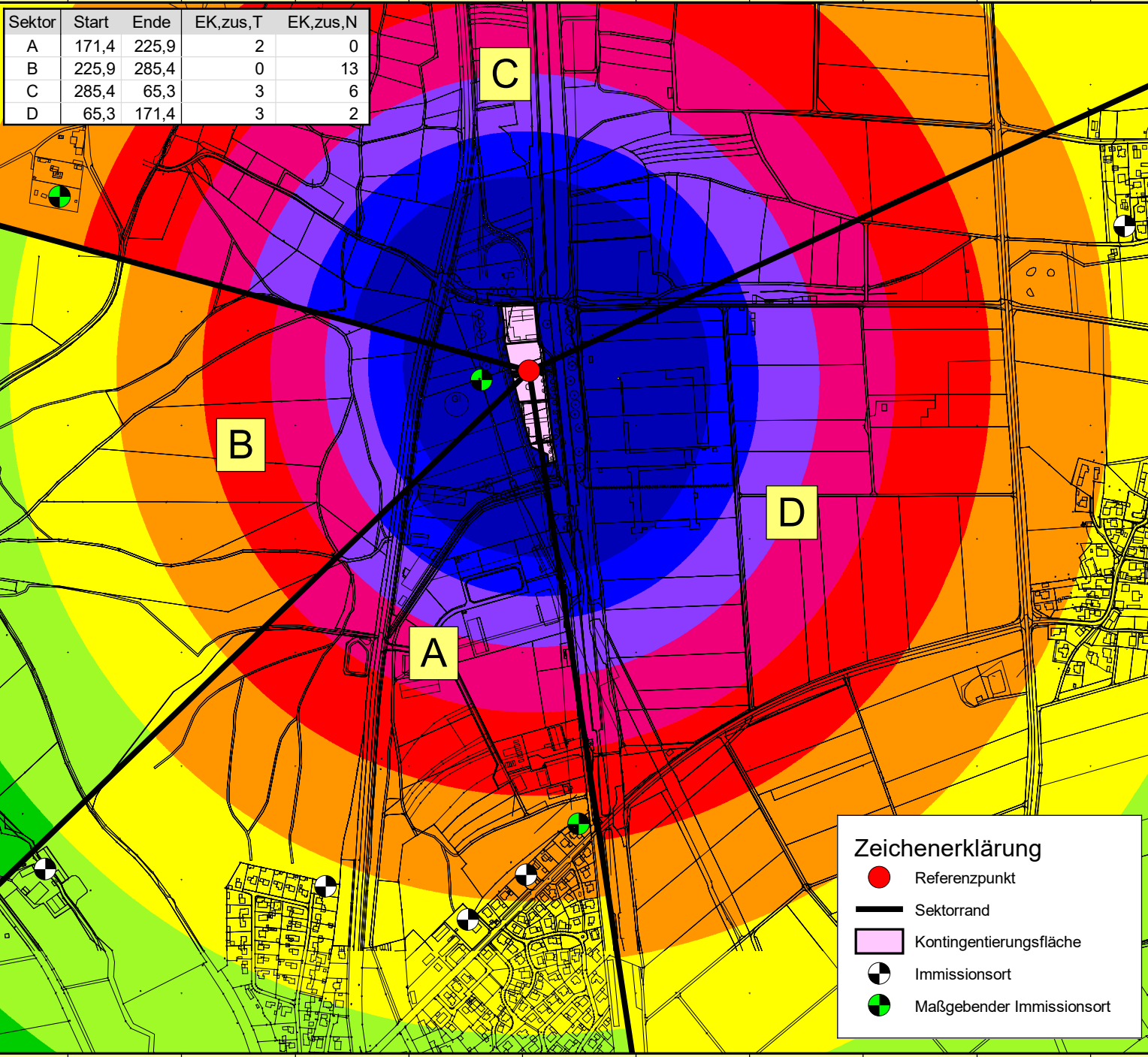
GEO.VER.S.UM

Planungs
ressler & Gemeinschaft
Geiler

GEO.VER.S.UM Elsa-Brandström-Straße 34 93413 Cham

Anhang 2
Seite 8

| Sektor | Start | Ende | EK,zus,T | EK,zus,N |
|--------|-------|-------|----------|----------|
| A | 171,4 | 225,9 | 2 | 0 |
| B | 225,9 | 285,4 | 0 | 13 |
| C | 285,4 | 65,3 | 3 | 6 |
| D | 65,3 | 171,4 | 3 | 2 |



Auftraggeber: Gemeinde Mühlhausen
Projekt:
SU zum BPlan SO Nahversorgung Mühlhausen Nord
Projekt-Nr. 2024 - M - 095

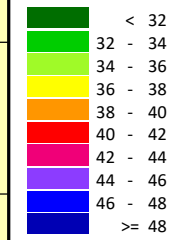


Karte
3

Geräuschkontingentierung DIN 45691
Immissionskontingente TAG

Bearbeiter: Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler
 Erstellt am: 29.08.2024
 Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 13.08.2024

Pegelwerte LrT
 in dB(A)



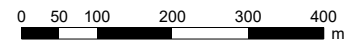
Zeichenerklärung
 Flächenschallquelle

Zeichenerklärung

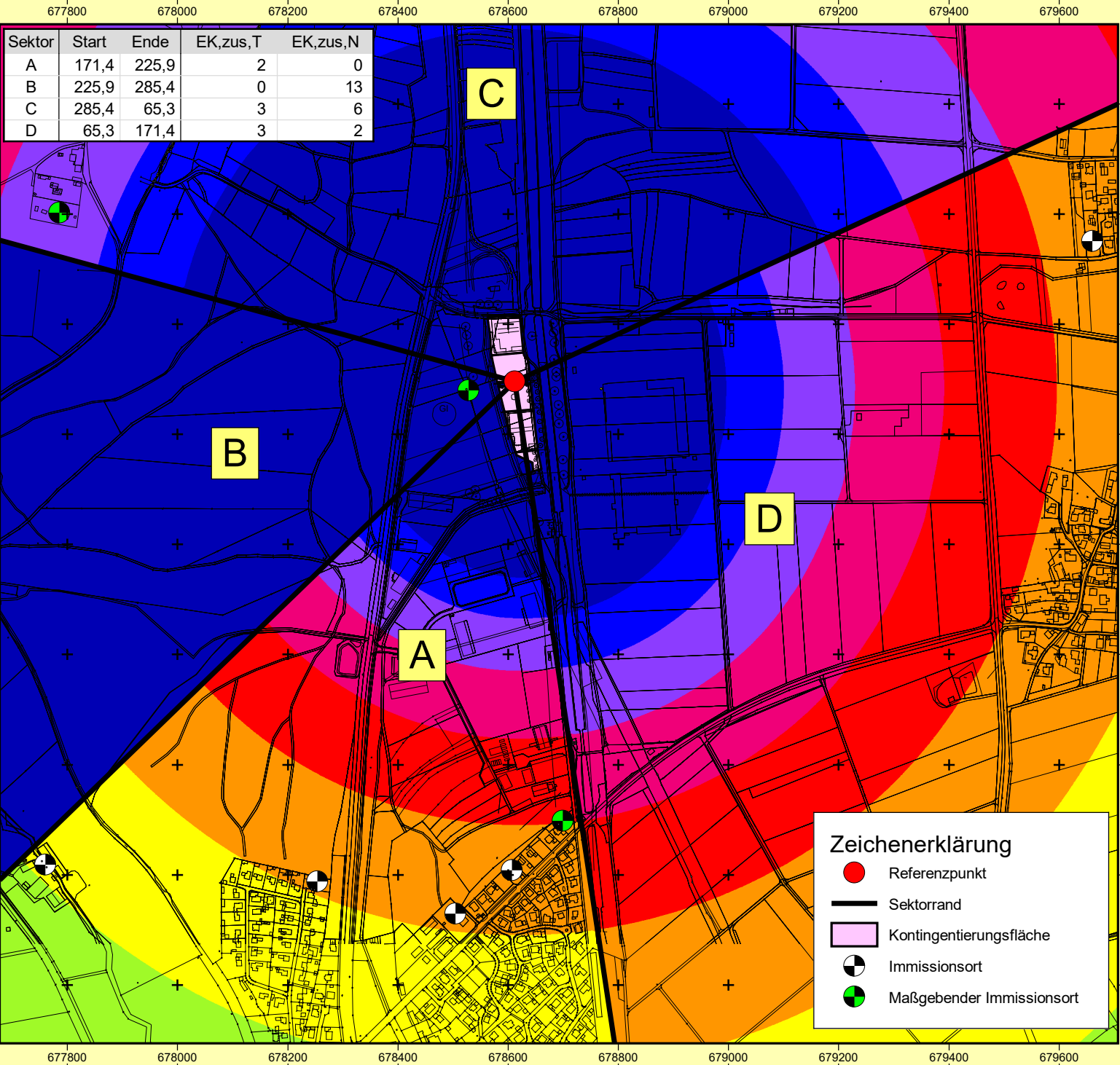
- Referenzpunkt
- Sektorrand
- Kontingentierungsfläche
- Immissionsort
- Maßgebender Immissionsort



Maßstab 1:10000



GEO.VER.S.U.M
 Planungs- und Gemeinschaft
 Pressler & Geiler



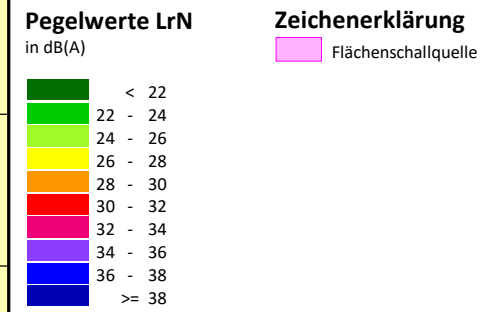
Auftraggeber: Gemeinde Mühlhausen
Projekt:
SU zum BPlan SO Nahversorgung Mühlhausen Nord
Projekt-Nr. 2024 - M - 095



Karte
4

Geräuschkontingentierung DIN 45691
Immissionskontingente TAG

Bearbeiter: Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler
 Erstellt am: 29.08.2024
 Bearbeitet mit SoundPLAN 9.0, Update 13.08.2024



GEO.VER.S.U.M
 Planungs- und Gemeinschaft
 resseller & Geiler



BPlan Sondergebiet Einzelhandel Mühlhausen Nord
Ermittlung der Vorbelastung ohne Teilfläche 4 im BPlan Gewerbegebiet Mühlhausen Nord

| IRW / OW in dB(A) | | | | | | | | |
|-------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|
| IO | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Tag | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 60 | 60 | 60 |
| Nacht | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 45 | 45 | 45 |

| Vorbelastung im BPlan GE Mühlhausen Nord in dB(A) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|----|---|---|
| IO | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Tag | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -6 | 0 | 0 |
| Nacht | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -6 | 0 | 0 |

| Planwerte im BPlan GE Mühlhausen Nord in dB(A) | | | | | | | | |
|--|----|----|----|----|----|----|----|----|
| IO | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Tag | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 54 | 60 | 60 |
| Nacht | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 39 | 45 | 45 |

| LIK Tag inkl. Zusatzkontingente in dB(A) | | | | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|
| IO | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Gesamt | 51 | 54 | 55 | 50 | 49 | 52 | 49 | 48 |
| TF 4 | 36,4 | 37,2 | 38,1 | 35,2 | 35,3 | 36,3 | 37,4 | 34,2 |
| ohne TF 4 | 50,8 | 53,9 | 54,9 | 49,9 | 48,8 | 51,9 | 48,7 | 47,8 |

| LIK Nacht inkl. Zusatzkontingente in dB(A) | | | | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|
| IO | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Gesamt | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 39 | 45 | 45 |
| TF 4 | 21,4 | 22,2 | 23,1 | 25,2 | 29,3 | 21,3 | 27,4 | 24,2 |
| ohne TF 4 | 39,9 | 39,9 | 39,9 | 39,9 | 39,6 | 38,9 | 44,9 | 45,0 |

Die LIK Tag / Nacht ohne TF 4 gehen als Vorbelastung in die Geräuschkontingentierung des BPlans SO EH Mühlhausen Nord ein

ANLAGE B

VERKEHRSUNTERSUCHUNG

Verkehrs- und schalltech-
nische Untersuchung zum
BPlan Mühlhausen Nord
Sondergebiet Einzelhandel
Gemeinde Mühlhausen

Anhang

Anhang 1

Verkehrs- und schalltech-
nische Untersuchung zum
BPlan Mühlhausen Nord
Sondergebiet Einzelhandel
Gemeinde Mühlhausen

Anhang

Projekt-Informationen

Datei : Mühlhausen KVP Nord B299 Prognose GE+SO NMS.krs
Projekt-Nummer : 2024-M-VU095
Projekt : VU zum BPlan SOEH Mühlhausen Nord
Knoten : KVP Nord
Stunde : Prognose GE+SO NMS 16-17 Uhr
Anzahl der Knotenpunktarme: 5
Gesamter Verkehr am Knotenpunkt : 1465 Pkw-Einheiten pro Stunde
Ausgewähltes Bild: KVP.jpg



Einstellungen :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015
Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009
LOS - Einstufung : HBS (D) & SN 640 024a (CH)
Staulänge : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
Fußgänger: Einfahrt : Stufe, 1992
Angestrebte Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs : D (W <= 45)
Kurzform für den Namen des Bearbeiters : Ph

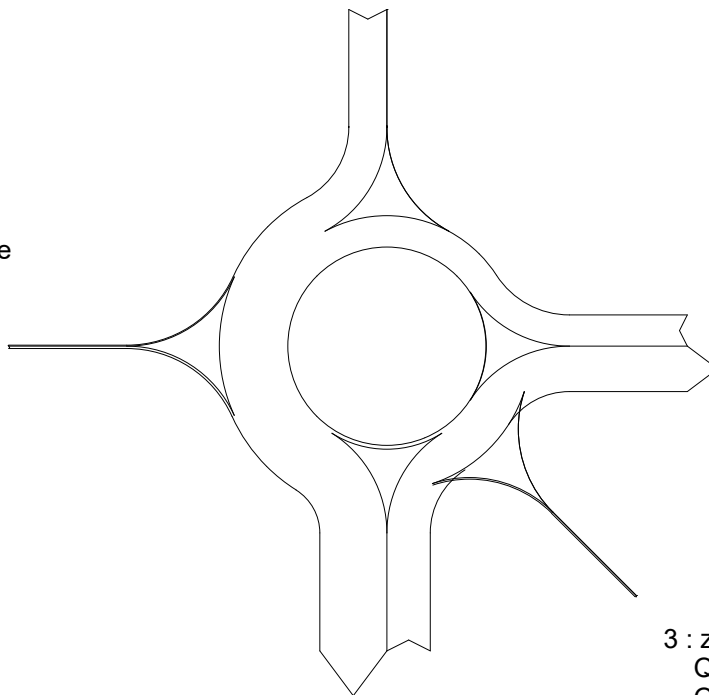
Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: Mühlhausen KVP Nord B299 Prognose GE+SO NMS.krs
Projekt: VU zum BPlan SOEH Mühlhausen Nord
Projekt-Nummer: 2024-M-VU095
Knoten: KVP Nord
Stunde: Prognose GE+SO NMS 16-17 Uhr

0 1000 Pkw-E / h
| | | | |

5 : von B299 Nord
Qa = 0
Qe = 485
Qc = 401

1 : GVS Braunmühle
Qa = 13
Qe = 31
Qc = 873



4 : GVS GE+Wangen
Qa = 577
Qe = 397
Qc = 4

3 : zur B299 Süd
Qa = 21
Qe = 0
Qc = 581

2 : GVS Mühlhausen
Qa = 854
Qe = 552
Qc = 50

Sum = 1465

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : Mühlhausen KVP Nord B299 Prognose GE+SO NMS.krs
 Projekt : VU zum BPlan SOEH Mühlhausen Nord
 Projekt-Nummer : 2024-M-VU095
 Knoten : KVP Nord
 Stunde : Prognose GE+SO NMS 16-17 Uhr



Verkehrsstärke und Kapazität

| | Name | n-in | n-K | q-Kreis | Fußg. | Rad | q-e-vorh | q-e-vorh | q-e-max | q-e-max |
|---|----------------|------|-----|---------|-------|-------|----------|----------|---------|---------|
| | | - | - | Pkw-E/h | Fg/h | Rad/h | Kfz/h | Pkw-E/h | Pkw-E/h | Kfz/h |
| 1 | GVS Braunmühle | 1 | 1 | 873 | - | - | 23 | 31 | 547 | 406 |
| 2 | GVS Mühlhausen | 1 | 1 | 50 | - | - | 535 | 552 | 1200 | 1163 |
| 3 | zur B299 Süd | 1 | 1 | 581 | - | - | 0 | 0 | 761 | 761 |
| 4 | GVS GE+Wangen | 1 | 1 | 4 | - | - | 391 | 397 | 1241 | 1222 |
| 5 | von B299 Nord | 1 | 1 | 401 | - | - | 468 | 485 | 902 | 870 |

Verkehrsqualität

| | Name | x | Reserve | Wz | L | L-95 | L-99 | QSV |
|---|----------------|------|---------|-----|-----|------|------|-----|
| | | - | Fz/h | s | Fz | Fz | Fz | - |
| 1 | GVS Braunmühle | 0,06 | 383 | 9,4 | 0,0 | 1 | 1 | A |
| 2 | GVS Mühlhausen | 0,46 | 628 | 5,7 | 0,6 | 3 | 4 | A |
| 3 | zur B299 Süd | 0,00 | 761 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | A |
| 4 | GVS GE+Wangen | 0,32 | 831 | 4,3 | 0,3 | 2 | 3 | A |
| 5 | von B299 Nord | 0,54 | 402 | 8,9 | 0,8 | 4 | 6 | A |

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1465 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1417 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 2,54 (Kfz*h)/h
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 6,45 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren

Kapazität, mittlere Wartezeit und Stau an Ausfahrten - mit Fußgängereinfluss

Datei : Mühlhausen KVP Nord B299 Prognose GE+SO NMS.krs
 Projekt : VU zum BPlan SOEH Mühlhausen Nord
 Projekt-Nummer : 2024-M-VU095
 Knoten : KVP Nord
 Stunde : Prognose GE+SO NMS 16-17 Uhr

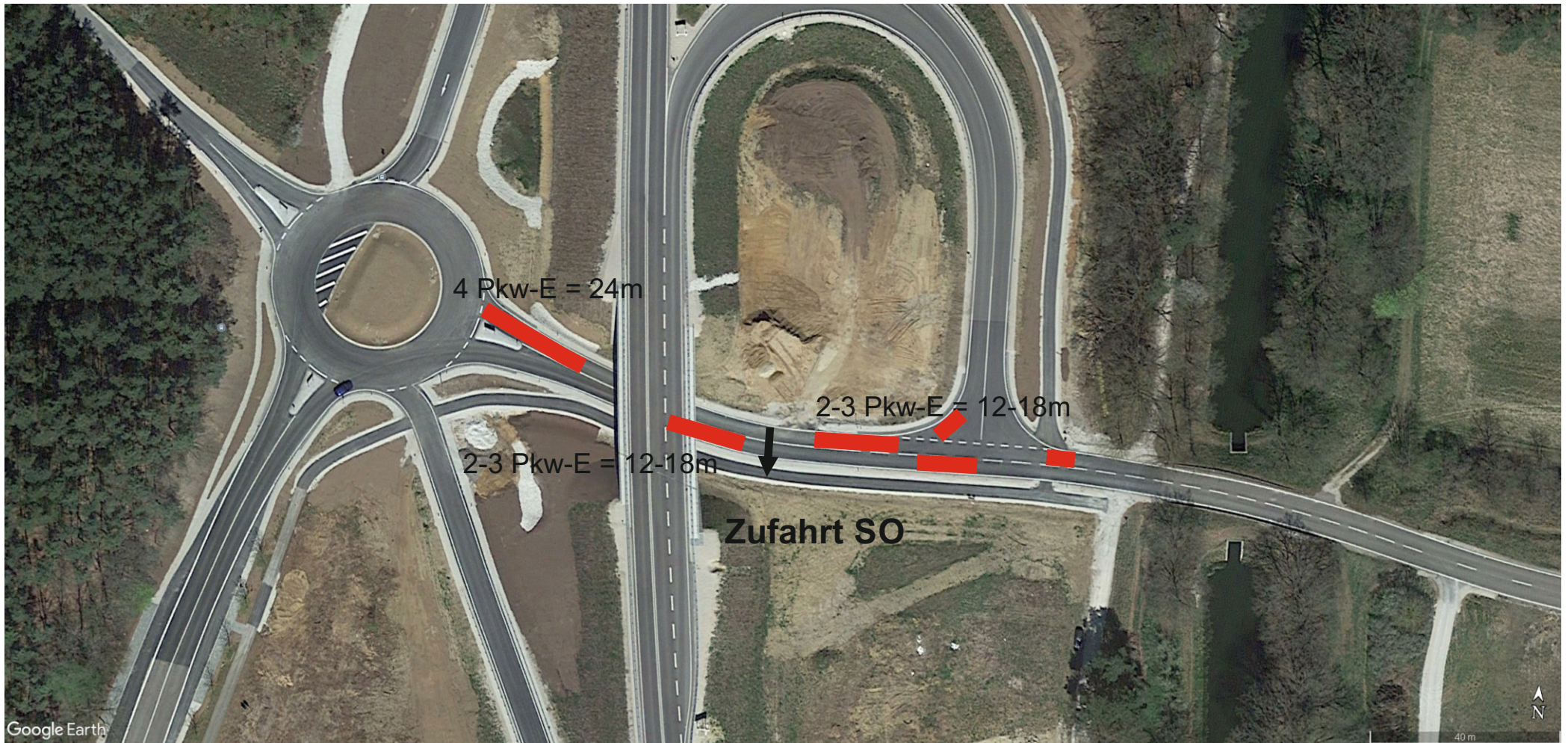
| | | n-FS | F+R | Kapazität(0) | q-a-vorh | q-a-max | x | Reserve |
|---|----------------|------|-----|--------------|----------|---------|------|---------|
| | Name | - | /h | Pkw-E/h | Pkw-E/h | Pkw-E/h | - | Pkw-E/h |
| 1 | GVS Braunmühle | 1 | 0 | 1440 | 13 | 1440 | 0,01 | 1427 |
| 2 | GVS Mühlhausen | 1 | 0 | 1440 | 854 | 1440 | 0,59 | 586 |
| 3 | zur B299 Süd | 1 | 0 | 1440 | 21 | 1440 | 0,01 | 1419 |
| 4 | GVS GE+Wangen | 1 | 0 | 1440 | 577 | 1440 | 0,40 | 863 |
| 5 | von B299 Nord | 1 | 0 | 1440 | 0 | 1440 | 0,00 | 1440 |

| | | mittl. Vz | L | L-95 | L-99 | n | p(L>n) |
|---|----------------|-----------|-------|-------|-------|-------|--------|
| | Name | s | Pkw-E | Pkw-E | Pkw-E | Pkw-E | - |
| 1 | GVS Braunmühle | 2,5 | 0,0 | 1 | 1 | 1 | 0,00 |
| 2 | GVS Mühlhausen | 6,1 | 1,0 | 5 | 7 | 1 | 0,35 |
| 3 | zur B299 Süd | 2,5 | 0,0 | 1 | 1 | 1 | 0,00 |
| 4 | GVS GE+Wangen | 4,2 | 0,5 | 2 | 4 | 1 | 0,16 |
| 5 | von B299 Nord | 0,0 | 0,0 | 1 | 1 | 1 | 0,00 |

Gesamter Verkehr
im Kreis

Abfluss über alle Ausfahrten : 1465 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1417 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 2,1 (Kfz*h)/h
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 5,3 s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Schmotz, 2014 / Beachtung der Fußgänger: mit FGÜ: 0,90 / ohne FGÜ: 0,27
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 / T = 3600 s







GEO.VER.S.UM

Planungs
ressler & **G**emeinschaft
eiler

Blick aus Richtung Westen
Maximale Rückstaulängen Nachmittagsspitzenstunde
Bestand 2024 + Prognose Rest-GE/GI + Prognose SO EH

Anhang 2

Verkehrs- und schalltech-
nische Untersuchung zum
BPlan Mühlhausen Nord
Sondergebiet Einzelhandel
Gemeinde Mühlhausen

Anhang 

Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes

Projekt : VU SO EH Mühlhausen
 Knotenpunkt : GVS KVP-Wangen / Zufahrt SO
 Zeitraum : Prognose NMS 16-17 Uhr
 Datei : Leist Prognose GE+SO NMS.kso



Knotenpunkttyp : T-Einmündung
 Lage : Außerorts & außerhalb von Ballungsgebiet (ländlich)

| | | |
|--|----------------------|----------|
| | Strom | Strom |
| Dreiecksinsel, Hauptstraße : | 3 : ja | |
| | Strom3 untergeordnet | |
| Dreiecksinsel, Nebenstraße : | 6 : nein | |
| Anzahl der Fahrstreifen : | 2 : 1 | 8 : 1 |
| Linksabbiegestreifen vorhanden? | | 7 : nein |
| Anzahl der zusätzlichen Aufstellplätze (Rechts-Ein-Bieger) | 6 : 5 | |
| Vorfahrtzeichen (StVO §52) : | 4 & 6 : Z. 205 | |

| | | |
|---------|-------------|-----------------|
| Knoten- | Straßenname | keine Fußgänger |
| -arm | -typ | |

| | | |
|---|---|-----------------|
| 1 | 3 | KVP Nord |
| 2 | 2 | Zufahrt SO EH |
| 3 | 1 | GE Ost + Wangen |

Verkehrsstärken für ein Zeitintervall

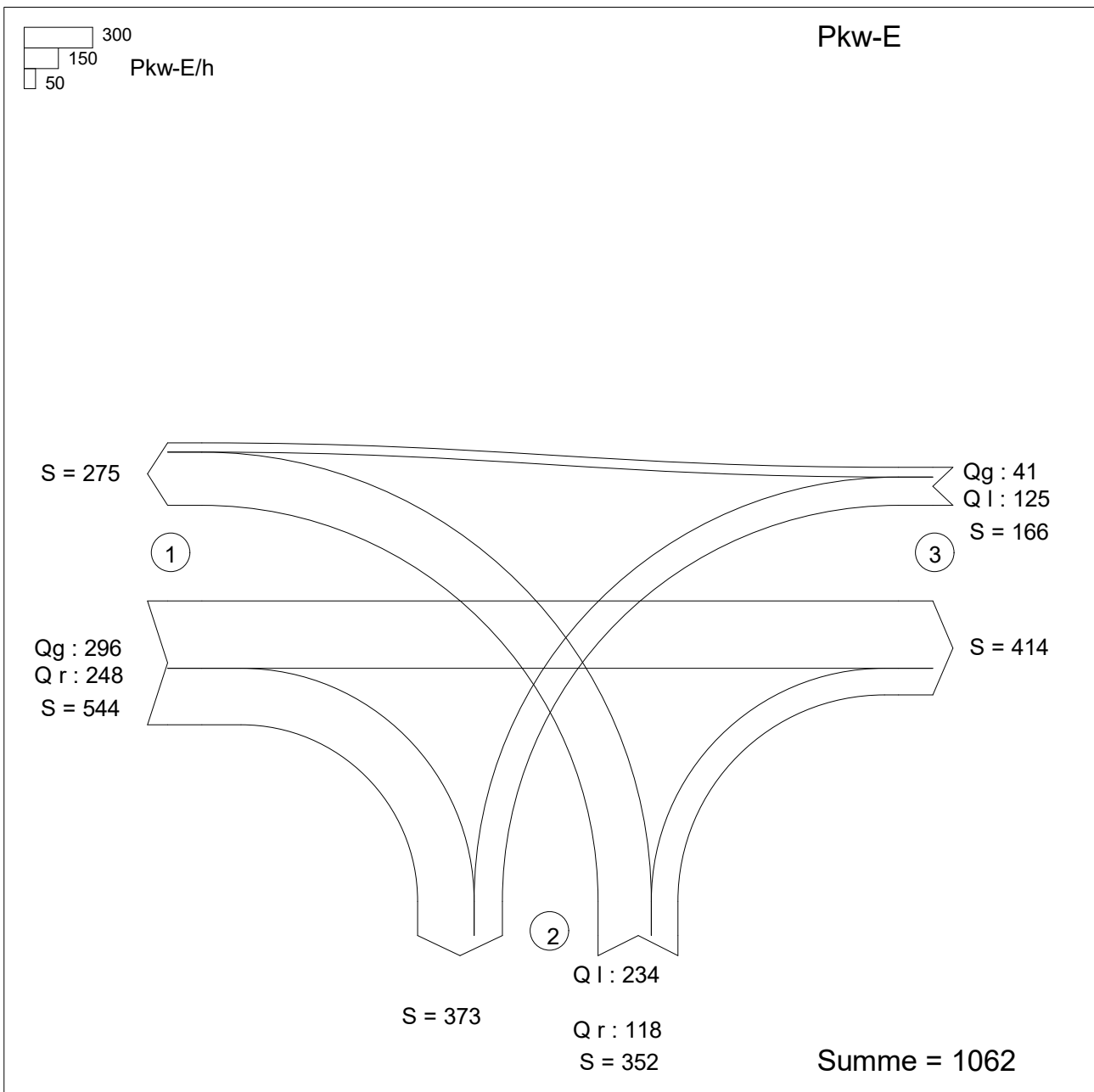
Projekt : VU SO EH Mühlhausen
 Knotenpunkt : GVS KVP-Wangen / Zufahrt SO
 Zeitraum : Prognose NMS 16-17 Uhr
 Datei : Leist Prognose GE+SO NMS.kso

Zeitintervall 1 von 16:00 bis 17:00

| Strom | Pkw / h | Lkw / h | Lastzug / h | Krad / h | Fahrrad / h | Pkw-E / h |
|-------|------------|------------|----------------|-------------|----------------|--------------|
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | 248 | 19 | 9 | 2 | 0 | 296 |
| 3 | 246 | 0 | 1 | 0 | 0 | 248 |
| 4 | 232 | 0 | 1 | 0 | 0 | 234 |
| 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | 116 | 0 | 1 | 0 | 0 | 118 |
| 7 | 123 | 0 | 1 | 0 | 0 | 125 |
| 8 | 27 | 4 | 4 | 0 | 0 | 41 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : VU SO EH Mühlhausen
 Knotenpunkt : GVS KVP-Wangen / Zufahrt SO
 Zeitraum : Prognose NMS 16-17 Uhr
 Datei : Leist Prognose GE+SO NMS.kso









Zufahrt 1: KVP Nord
 Zufahrt 2: Zufahrt SO EH
 Zufahrt 3: GE Ost + Wangen

Ergebnis der Simulation für ein Intervall

Projekt : VU SO EH Mühlhausen
 Knotenpunkt : GVS KVP-Wangen / Zufahrt SO
 Zeitraum : Prognose NMS 16-17 Uhr
 Datei : Leist Prognose GE+SO NMS.kso

Intervall 1 von 16:00 bis 17:00

| | Strom q-gegeb. -Nr. [Pkw-E/h] | q-sim. [Pkw-E/h] | tg [s] | tf [s] | q-Haupt [Fz/h] | C-estim. [Pkw-E/h] | w [s] | N-95 [Pkw-E] | N-99 [Pkw-E] | QSV | |
|---|----------------------------------|---------------------|-----------|-----------|-------------------|-----------------------|----------|-----------------|-----------------|-----|---|
|  | 2 | 296 | 301 | | | | | | | A | |
|  | 3 | 248 | 255 | 7,3 | 3,1 | 124 | 950 | 5,3 | 2 | 3 | A |
|  | 4 | 234 | 233 | 7,4 | 3,4 | 437 | 439 | 14,7 | 4 | 6 | B |
|  | 6 | 118 | 119 | 7,3 | 3,1 | 278 | 733 | 6,4 | 1 | 2 | A |
|  | 8 | 41 | 41 | | | | 1800 | 0,4 | 1 | 1 | A |
|  | 7 | 125 | 121 | 5,9 | 2,6 | 278 | 955 | 4,7 | 1 | 2 | A |

Gesamt: 1062 1070 1,70 Std./Std.
 mittlere Wartezeit über alle Ströme: 8,0 s

QSV-gesamt: **B**

Lage des Knotenpunktes: ländlich / außerhalb Ballungsraum
 Zwischenzeiten: Hyper-Erlang-Verteilung
 Grenz- und Folgezeitlücken: Erlang-Verteilung definiert durch: HBS 2015
 in-konsistentes Verhalten der Fahrer

Anzahl der Wiederholungen = 10

Ergebnis für einen Strom in einem Zeitintervall

Projekt : VU SO EH Mühlhausen
 Knotenpunkt : GVS KVP-Wangen / Zufahrt SO
 Zeitraum : Prognose NMS 16-17 Uhr
 Datei : Leist Prognose GE+SO NMS.kso

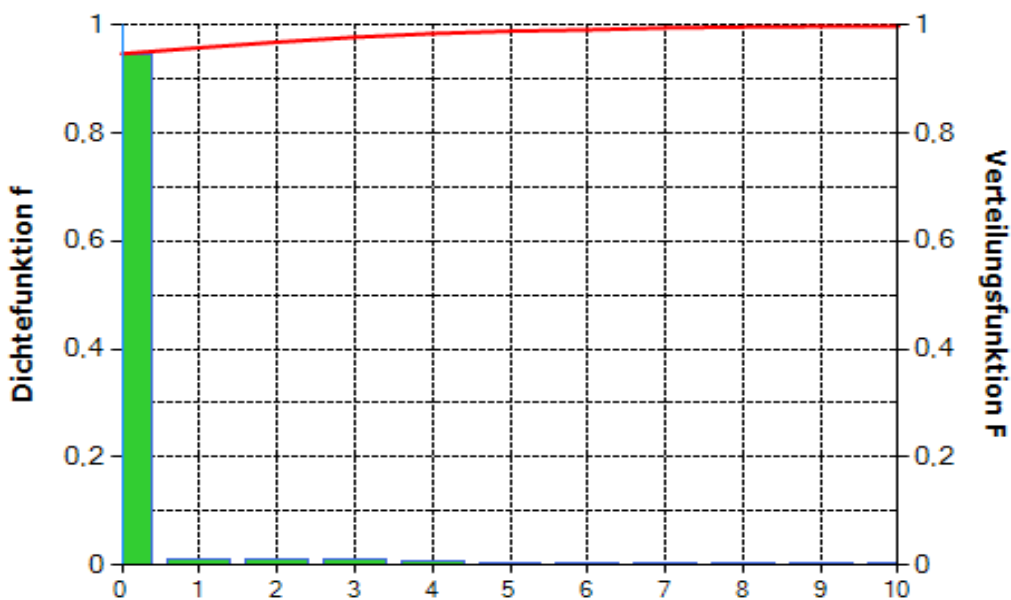
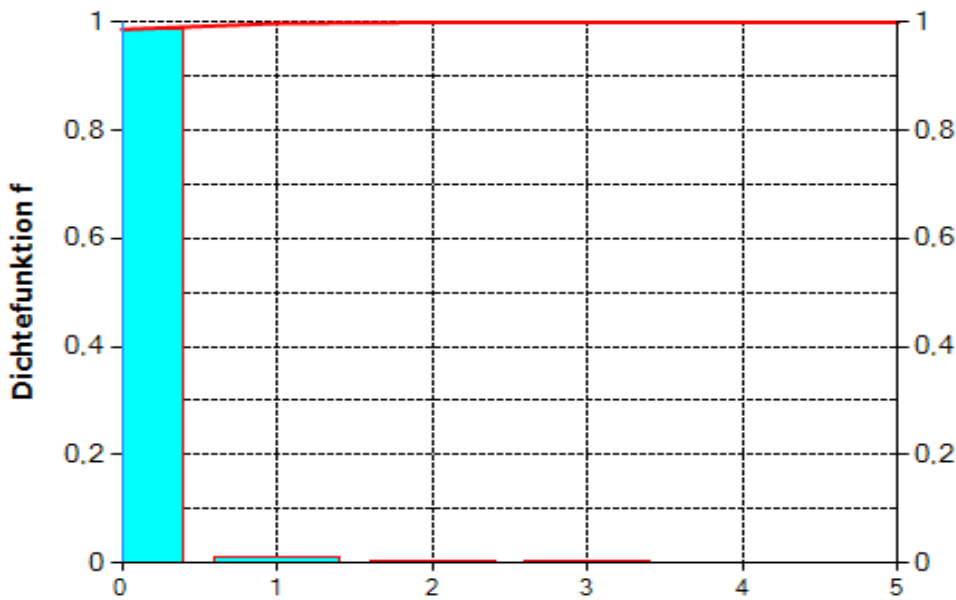


Ergebnis für einen Strom in einem Zeitintervall

Strom 2 Zeitintervall 1 von 16:00 bis 17:00

QSV = A

| | |
|--------------------------------------|---|
| vorgegebene Verkehrsstärke : 296 | simulierte Verkehrsstärke : 301 Pkw-E/h |
| Mittlere Wartezeit : 0,0 s | Mittlere Staulänge : 0,00 Pkw-E |
| Standardabweichung Wartezeit : 0,0 s | 90%-Stau : 0 Pkw-E |
| WZ 95% : 0,0 s | 95%-Stau : 0 Pkw-E |
| WZ 99% : 0,0 s | 99%-Stau : 0 Pkw-E |



KNOSIMO 6.1.5

Ergebnis für einen Strom in einem Zeitintervall

Projekt : VU SO EH Mühlhausen
 Knotenpunkt : GVS KVP-Wangen / Zufahrt SO
 Zeitraum : Prognose NMS 16-17 Uhr
 Datei : Leist Prognose GE+SO NMS.kso

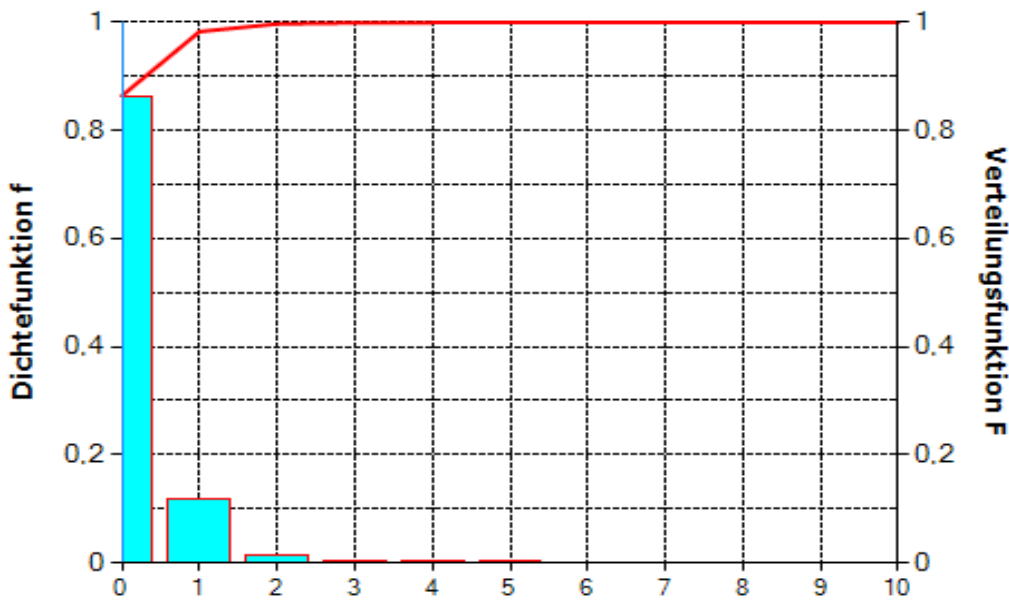


Ergebnis für einen Strom in einem Zeitintervall

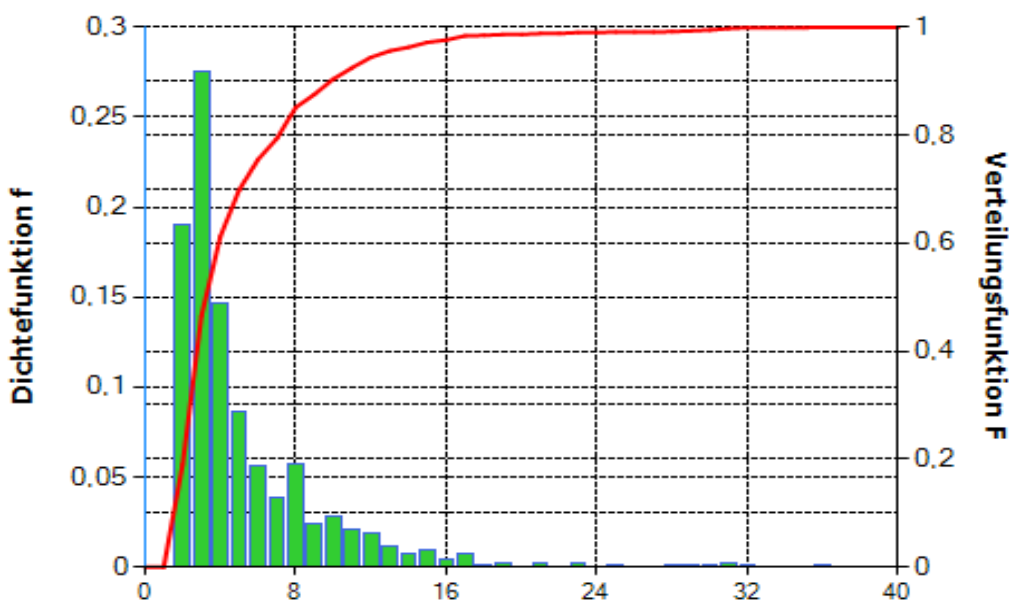
Strom 7 Zeitintervall 1 von 16:00 bis 17:00

QSV = A

| | |
|--------------------------------------|---|
| vorgegebene Verkehrsstärke : 125 | simulierte Verkehrsstärke : 121 Pkw-E/h |
| Mittlere Wartezeit : 4,7 s | Mittlere Staulänge : 0,16 Pkw-E |
| Standardabweichung Wartezeit : 5,4 s | 90%-Stau : 1 Pkw-E |
| WZ 95% : 13,0 s | 95%-Stau : 1 Pkw-E |
| WZ 99% : 23,0 s | 99%-Stau : 2 Pkw-E |



Stau-
längen



Warte-
zeiten

KNOSIMO 6.1.5

Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes

Projekt : VU SO EH Mühlhausen
 Knotenpunkt : GVS KVP-Wangen / Zufahrt SO
 Zeitraum : Prognose NMS 16-17 Uhr
 Datei : Leist Prognose GE+SO NMS.kso



Knotenpunkttyp : T-Einmündung
 Lage : Außerorts & außerhalb von Ballungsgebiet (ländlich)

| | | |
|--|----------------------|----------|
| | Strom | Strom |
| Dreiecksinsel, Hauptstraße : | 3 : ja | |
| | Strom3 untergeordnet | |
| Dreiecksinsel, Nebenstraße : | 6 : nein | |
| Anzahl der Fahrstreifen : | 2 : 1 | 8 : 1 |
| Linksabbiegestreifen vorhanden? | | 7 : nein |
| Anzahl der zusätzlichen Aufstellplätze (Rechts-Ein-Bieger) | 6 : 5 | |
| Vorfahrtzeichen (StVO §52) : | 4 & 6 : Z. 205 | |

| | | |
|---------|-------------|-----------------|
| Knoten- | Straßenname | keine Fußgänger |
| -arm | -typ | |

| | | |
|---|---|-----------------|
| 1 | 3 | KVP Nord |
| 2 | 2 | Zufahrt SO EH |
| 3 | 1 | GE Ost + Wangen |

Verkehrsstärken für ein Zeitintervall

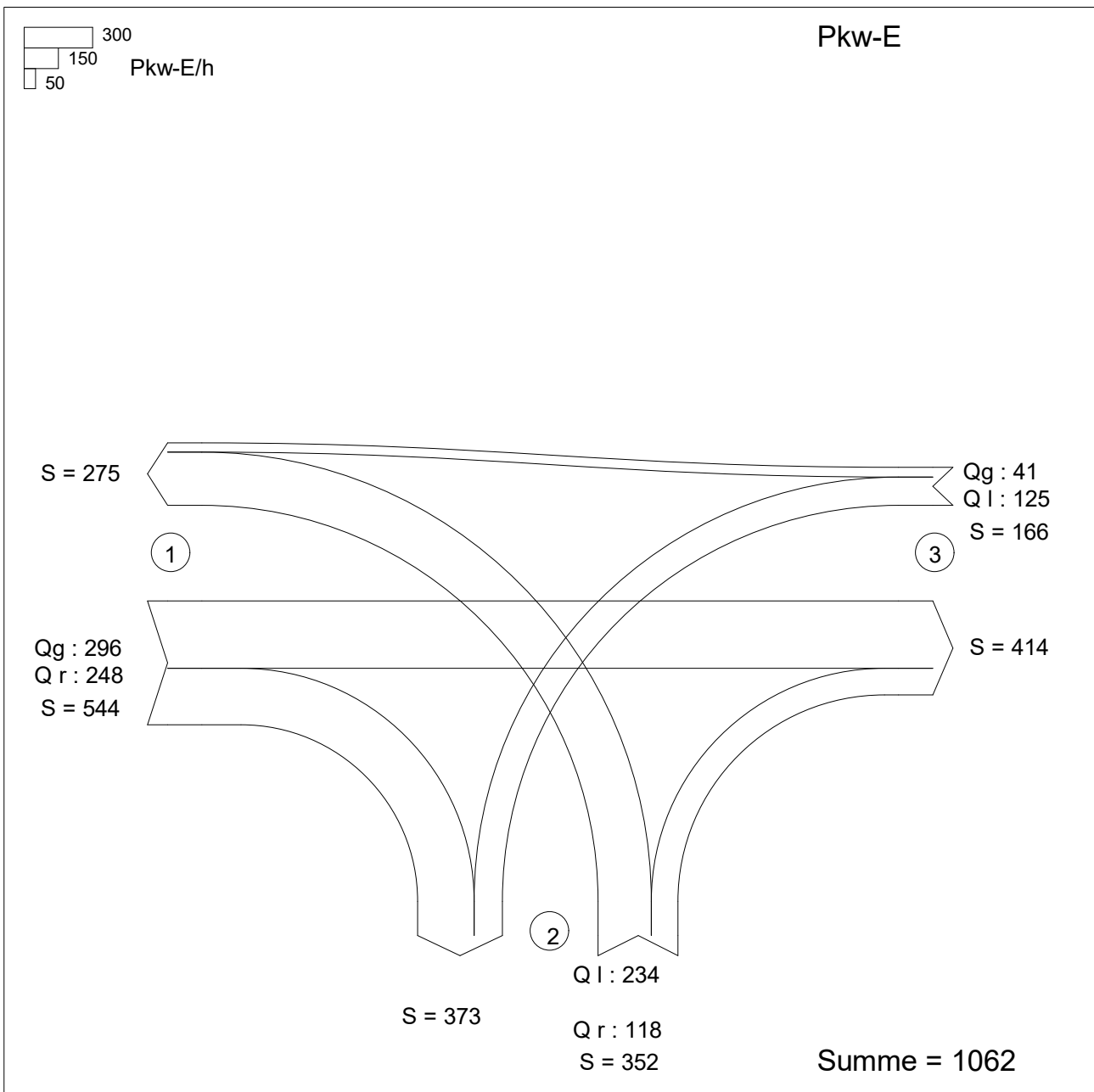
Projekt : VU SO EH Mühlhausen
 Knotenpunkt : GVS KVP-Wangen / Zufahrt SO
 Zeitraum : Prognose NMS 16-17 Uhr
 Datei : Leist Prognose GE+SO NMS.kso

Zeitintervall 1 von 16:00 bis 17:00

| Strom | Pkw / h | Lkw / h | Lastzug / h | Krad / h | Fahrrad / h | Pkw-E / h |
|-------|------------|------------|----------------|-------------|----------------|--------------|
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | 248 | 19 | 9 | 2 | 0 | 296 |
| 3 | 246 | 0 | 1 | 0 | 0 | 248 |
| 4 | 232 | 0 | 1 | 0 | 0 | 234 |
| 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | 116 | 0 | 1 | 0 | 0 | 118 |
| 7 | 123 | 0 | 1 | 0 | 0 | 125 |
| 8 | 27 | 4 | 4 | 0 | 0 | 41 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : VU SO EH Mühlhausen
 Knotenpunkt : GVS KVP-Wangen / Zufahrt SO
 Zeitraum : Prognose NMS 16-17 Uhr
 Datei : Leist Prognose GE+SO NMS.kso









Zufahrt 1: KVP Nord
 Zufahrt 2: Zufahrt SO EH
 Zufahrt 3: GE Ost + Wangen

KNOSIMO 6.1.5

Ergebnis der Simulation für ein Intervall

Projekt : VU SO EH Mühlhausen
 Knotenpunkt : GVS KVP-Wangen / Zufahrt SO
 Zeitraum : Prognose NMS 16-17 Uhr
 Datei : Leist Prognose GE+SO NMS.kso

Intervall 1 von 16:00 bis 17:00

| | Strom q-gegeb. -Nr. [Pkw-E/h] | q-sim. [Pkw-E/h] | tg [s] | tf [s] | q-Haupt [Fz/h] | C-estim. [Pkw-E/h] | w [s] | N-95 [Pkw-E] | N-99 [Pkw-E] | QSV | |
|---|----------------------------------|---------------------|-----------|-----------|-------------------|-----------------------|----------|-----------------|-----------------|-----|---|
|  | 2 | 296 | 301 | | | | | | | A | |
|  | 3 | 248 | 255 | 7,3 | 3,1 | 124 | 950 | 5,3 | 2 | 3 | A |
|  | 4 | 234 | 233 | 7,4 | 3,4 | 437 | 439 | 14,7 | 4 | 6 | B |
|  | 6 | 118 | 119 | 7,3 | 3,1 | 278 | 733 | 6,4 | 1 | 2 | A |
|  | 8 | 41 | 41 | | | | 1800 | 0,4 | 1 | 1 | A |
|  | 7 | 125 | 121 | 5,9 | 2,6 | 278 | 955 | 4,7 | 1 | 2 | A |

Gesamt: 1062 1070 1,70 Std./Std.
 mittlere Wartezeit über alle Ströme: 8,0 s

QSV-gesamt: **B**

Lage des Knotenpunktes: ländlich / außerhalb Ballungsraum
 Zwischenzeiten: Hyper-Erlang-Verteilung
 Grenz- und Folgezeitlücken: Erlang-Verteilung definiert durch: HBS 2015
 in-konsistentes Verhalten der Fahrer

Anzahl der Wiederholungen = 10

Ergebnis für einen Strom in einem Zeitintervall

Projekt : VU SO EH Mühlhausen
 Knotenpunkt : GVS KVP-Wangen / Zufahrt SO
 Zeitraum : Prognose NMS 16-17 Uhr
 Datei : Leist Prognose GE+SO NMS.kso

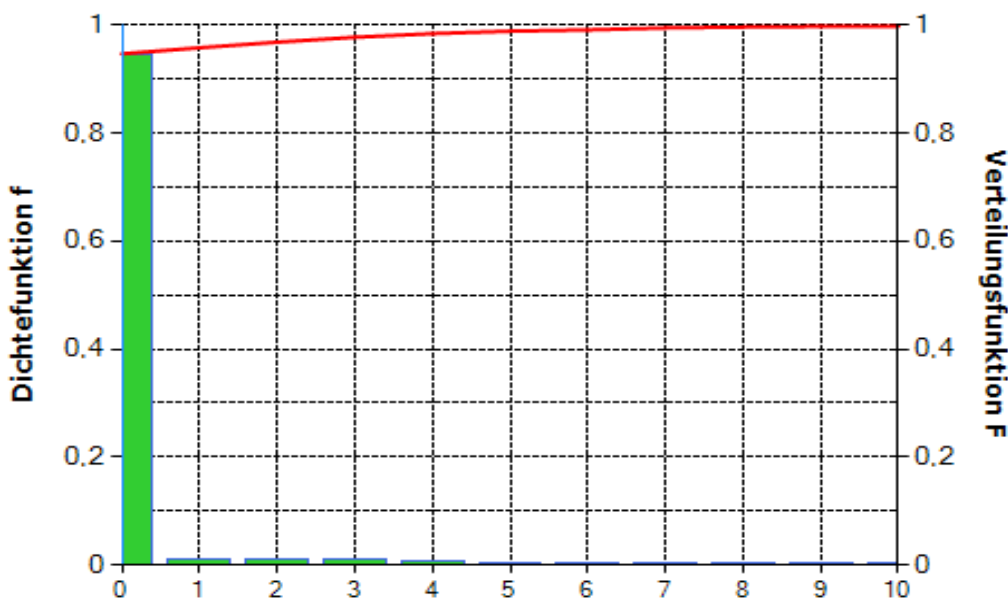
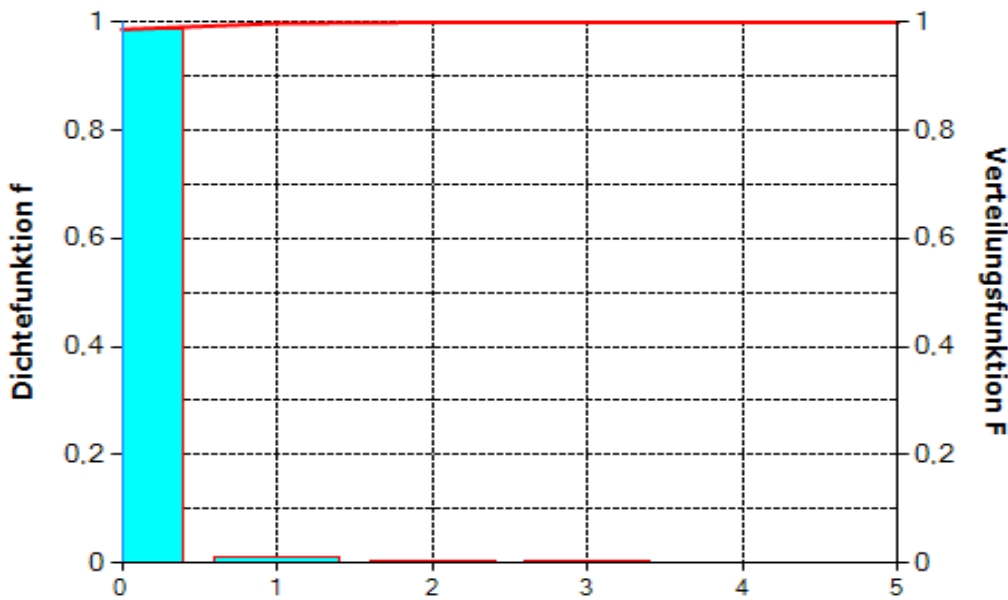


Ergebnis für einen Strom in einem Zeitintervall

Strom 2 Zeitintervall 1 von 16:00 bis 17:00

QSV = A

| | |
|--------------------------------------|---|
| vorgegebene Verkehrsstärke : 296 | simulierte Verkehrsstärke : 301 Pkw-E/h |
| Mittlere Wartezeit : 0,0 s | Mittlere Staulänge : 0,00 Pkw-E |
| Standardabweichung Wartezeit : 0,0 s | 90%-Stau : 0 Pkw-E |
| WZ 95% : 0,0 s | 95%-Stau : 0 Pkw-E |
| WZ 99% : 0,0 s | 99%-Stau : 0 Pkw-E |



KNOSIMO 6.1.5

Ergebnis für einen Strom in einem Zeitintervall

Projekt : VU SO EH Mühlhausen
 Knotenpunkt : GVS KVP-Wangen / Zufahrt SO
 Zeitraum : Prognose NMS 16-17 Uhr
 Datei : Leist Prognose GE+SO NMS.kso

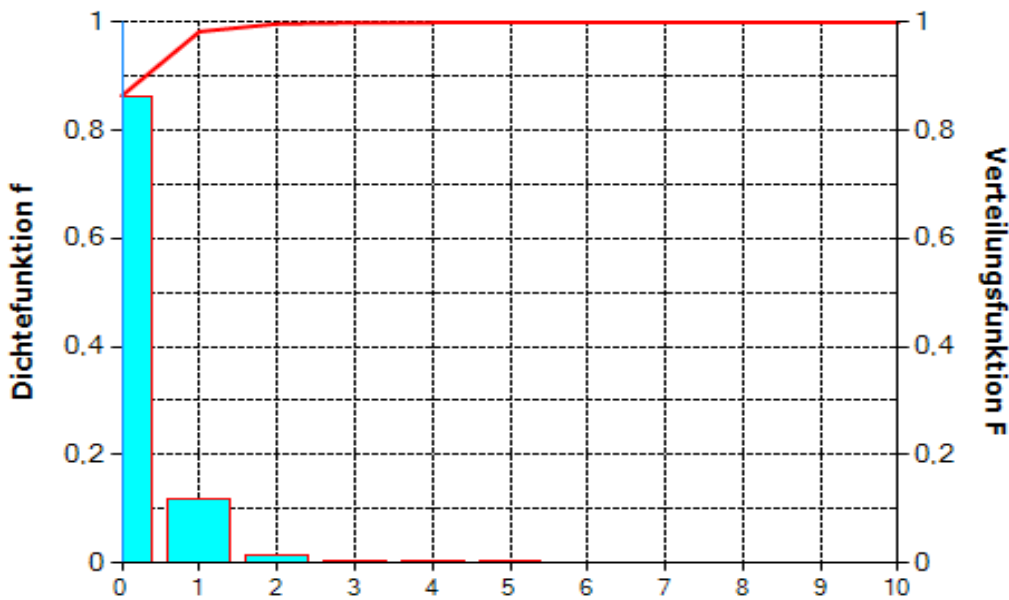


Ergebnis für einen Strom in einem Zeitintervall

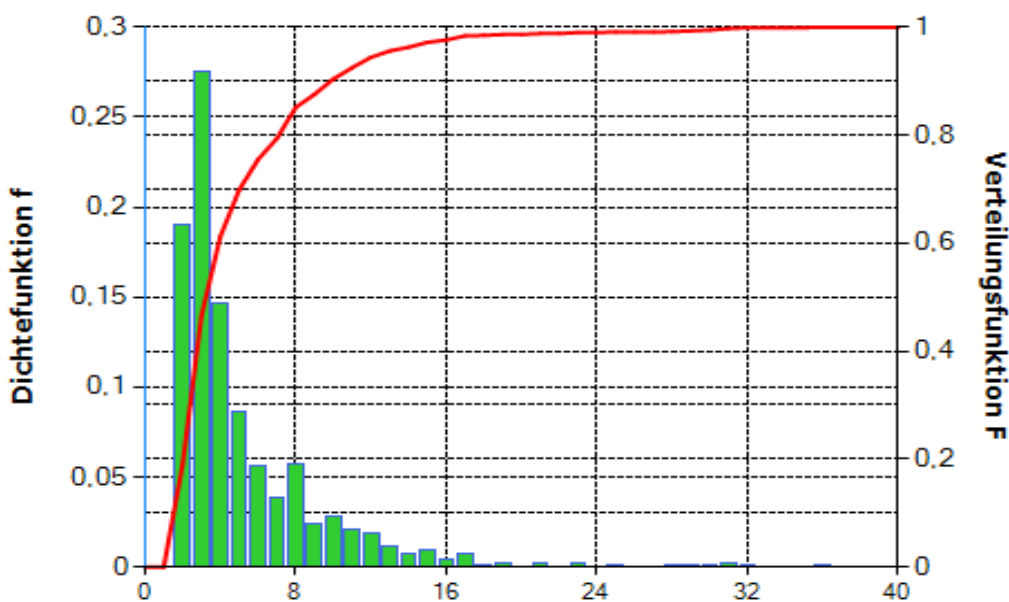
Strom 7 Zeitintervall 1 von 16:00 bis 17:00

QSV = A

| | |
|--------------------------------------|---|
| vorgegebene Verkehrsstärke : 125 | simulierte Verkehrsstärke : 121 Pkw-E/h |
| Mittlere Wartezeit : 4,7 s | Mittlere Staulänge : 0,16 Pkw-E |
| Standardabweichung Wartezeit : 5,4 s | 90%-Stau : 1 Pkw-E |
| WZ 95% : 13,0 s | 95%-Stau : 1 Pkw-E |
| WZ 99% : 23,0 s | 99%-Stau : 2 Pkw-E |



Stau-
längen



Warte-
zeiten

KNOSIMO 6.1.5

Anhang 3

Verkehrs- und schalltech-
nische Untersuchung zum
BPlan Mühlhausen Nord
Sondergebiet Einzelhandel
Gemeinde Mühlhausen

Anhang

3.3 Einzelhandelseinrichtungen: Abschätzung der Schlüsselgrößen (Kunden und Beschäftigte)

Hinweis: Wenn die Anzahl der Kunden/Besucher oder Beschäftigten bekannt ist, ist diese in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil einzutragen.

3.3.1 Abschätzung der Kunden-/Besucheranzahl über die Bruttogeschossfläche

| <u>Gebiet</u> | <u>Nutzung</u> | <u>BGF</u> in qm | Kunden/ qm BGF | |
|---------------|----------------|---------------------|-------------------|-----|
| | | | <u>K/BGF</u> | |
| | | | Min | Max |
| SO | REWE | | | |
| Mühl | dm | | | |
| hausen | ALDI | | | |
| Nord | | | | |
| | | | | |
| Summe | | | | |

| Kunden | |
|--------|-----|
| | |
| Min | Max |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

3.3.1 Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Bruttogeschossfläche

| <u>Gebiet</u> | <u>Nutzung</u> | <u>BGF</u> in qm | BGF/ Beschäftigtem | |
|---------------|----------------|---------------------|-----------------------|-----|
| | | | <u>BGF/B</u> | |
| | | | Max | Min |
| SO | REWE | | | |
| Mühl | dm | | | |
| hausen | ALDI | | | |
| Nord | | | | |
| | | | | |
| Summe | | | | |

| Beschäftigte | |
|--------------|-----|
| | |
| Min | Max |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

3.3.2 Abschätzung der Kunden-/Besucheranzahl über die Verkaufsfläche

| Gebiet | Nutzung | VKF in qm | Kunden/ qm VKF | |
|--------------|---------|--------------|-------------------|------|
| | | | K/VKF | |
| | | | Min | Max |
| SO | REWE | 2.460 | 0,66 | 1,37 |
| Mühl | dm | 944 | 0,50 | 1,00 |
| hausen | ALDI | 1.720 | 0,90 | 1,50 |
| Nord | | | | |
| | | | | |
| Summe | | 5.124 | | |

| Kunden | |
|--------|-------|
| Min | Max |
| 1.624 | 3.370 |
| 472 | 944 |
| 1.548 | 2.580 |
| | |
| | |
| 3.644 | 6.894 |

3.3.2 Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Verkaufsfläche

| Gebiet | Nutzung | VKF in qm | VKF/ Beschäftigte | |
|--------------|---------|--------------|----------------------|-----|
| | | | VKF/B | |
| | | | Max | Min |
| SO | REWE | 2.460 | 70 | 50 |
| Mühl | dm | 944 | 33 | 33 |
| hausen | ALDI | 1.720 | 90 | 70 |
| Nord | | | | |
| | | | | |
| Summe | | 5.124 | | |

| Beschäftigte | |
|--------------|-----|
| Min | Max |
| 35 | 49 |
| 29 | 29 |
| 19 | 25 |
| | |
| | |
| 83 | 102 |

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Kunden-/Besucheranzahl

| Gebiet | Nutzung | Kunden | | Kunden | | Kunden | | Kunden | | Kunden | |
|--------------|---------|---------------------------------------|-----|---------------------------------|-------|-------------------------------|-----|----------------------------------|-----|---|-------|
| | | Abschätzung über Bruttogeschossfläche | | Abschätzung über Verkaufsfläche | | Abschätzung über Jahresumsatz | | Abschätzung über Analogieschluss | | Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| SO | REWE | | | 1.624 | 3.370 | | | | | 1.630 | 3.370 |
| Mühl | dm | | | 472 | 944 | | | | | 480 | 950 |
| hausen | ALDI | | | 1.548 | 2.580 | | | | | 1.550 | 2.580 |
| Nord | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| Summe | | | | 3.644 | 6.894 | | | | | 3.660 | 6.900 |

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Beschäftigtenanzahl

| Gebiet | Nutzung | Beschäftigte | | Beschäftigte | | Beschäftigte | | Beschäftigte | | Beschäftigte | |
|--------------|---------|---------------------------------------|-----|---------------------------------|-----|------------------------------------|-----|----------------------------------|-----|---|-----|
| | | Abschätzung über Bruttogeschossfläche | | Abschätzung über Verkaufsfläche | | Abschätzung über Anteil VKF an BGF | | Abschätzung über Analogieschluss | | Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| SO | REWE | | | 35 | 49 | | | | | 35 | 50 |
| Mühl | dm | | | 29 | 29 | | | | | 30 | 30 |
| hausen | ALDI | | | 19 | 25 | | | | | 20 | 25 |
| Nord | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| Summe | | | | 83 | 102 | | | | | 85 | 105 |

Einzelhandelseinrichtungen: Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Kundenverkehr:

Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Kundenanzahl verwendet.

| Gebiet | Nutzung | Kunden | | Wege/Werktag | | MIV-Anteil | | Pkw-Besetzung |
|--------------|---------|--------|-------|--------------|--------|------------|-----|---------------|
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | |
| | | | | 2,0 | | | | |
| | | | | Wege/K/d | | in % | | Pers./Pkw |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | |
| SO | REWE | 1.630 | 3.370 | 3.260 | 6.740 | 100 | 100 | 1,3 |
| Mühl | dm | 480 | 950 | 960 | 1.900 | 100 | 100 | 1,3 |
| hausen | ALDI | 1.550 | 2.580 | 3.100 | 5.160 | 100 | 100 | 1,3 |
| Nord | | | | | | | | |
| Summe | | 3.660 | 6.900 | 7.320 | 13.800 | | | |

| Pkw-Fahrten/ Werktag | |
|-------------------------|--------|
| Min | Max |
| 2.508 | 5.185 |
| 738 | 1.462 |
| 2.385 | 3.969 |
| | |
| 5.631 | 10.616 |

Beschäftigtenverkehr:

Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Beschäftigtenanzahl verwendet.

| Gebiet | Nutzung | Beschäftigte | | Anwesenheit | Wege/ Beschäftigtem/d | | Wege/Werktag | | MIV-Anteil | |
|--------------|---------|--------------|-----|-------------|--------------------------|-----|--------------|-----|------------|-----|
| | | Min | Max | | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| | | | | | Wege/B/d | | | | in % | |
| | | Min | Max | in % | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| SO | REWE | 35 | 50 | 70 | 2,0 | 2,5 | 49 | 88 | 100 | 100 |
| Mühl | dm | 30 | 30 | 70 | 2,0 | 2,5 | 42 | 53 | 100 | 100 |
| hausen | ALDI | 20 | 25 | 70 | 2,0 | 2,5 | 28 | 44 | 100 | 100 |
| Nord | | | | | | | | | | |
| Summe | | 85 | 105 | | | | 119 | 184 | | |

| Pkw-Fahrten/ Werktag | |
|-------------------------|-----|
| Min | Max |
| 1,1 | |
| Pers./Pkw | |
| 45 | 80 |
| 38 | 48 |
| 25 | 40 |
| | |
| 108 | 168 |

Güter- und Gesamtverkehr ohne Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten
 Hinweis: Es sind entweder die VKF **oder** die BGF und die zugehörigen spezifischen Werte einzugeben!

| Gebiet | Nutzung | Fläche in qm | Lkw-Fahrten/ 100 qm Fläche | | Lkw- Anteil in % | Lkw-Fahrten/ Werktag | |
|--------------|---------|-----------------|-------------------------------|----------------------------|----------------------------|-------------------------|-----|
| | | | VKF BGF | Lkw-F/VKF/d Lkw-F/BGF/d | | Min | Max |
| | | | Min | Max | | Min | Max |
| SO | REWE | 2.460 | 2,30 | 3,20 | 100 | 57 | 79 |
| Mühl | dm | 944 | 0,20 | 0,20 | 100 | 2 | 2 |
| hausen | ALDI | 1.720 | 0,60 | 2,00 | 100 | 10 | 34 |
| Nord | | | | | | | |
| Summe | | 5.124 | | | | 69 | 115 |

| Kfz-Fahrten/ Werktag | |
|-------------------------|--------|
| Min | Max |
| 2.610 | 5.344 |
| 778 | 1.512 |
| 2.420 | 4.043 |
| | |
| 5.808 | 10.899 |

Güter- und Gesamtverkehr bei Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten

| Gebiet | Nutzung | Fläche in qm | Anteil Konkurrenz- effekt in % | Anteil Verbund- effekt in % | Anteil Mitnahme- effekt in % | Pkw-Fahrten/ Werktag | | Lkw-Fahrten/ Werktag | |
|--------------|---------|-----------------|---|--------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------|-------|-------------------------|-----|
| | | | | | | Min | Max | Min | Max |
| SO | REWE | 2.460 | 0 | 0 | 50 | 2.553 | 5.265 | 57 | 79 |
| Mühl | dm | 944 | 0 | 30 | 50 | 555 | 1.071 | 2 | 2 |
| hausen | ALDI | 1.720 | 0 | 30 | 50 | 1.695 | 2.818 | 10 | 34 |
| Nord | | | | | | | | | |
| Summe | | 5.124 | | | | 4802 | 9155 | 69 | 115 |

| Kfz-Fahrten/ Werktag | |
|-------------------------|-------|
| Min | Max |
| 2.610 | 5.344 |
| 557 | 1.073 |
| 1.705 | 2.852 |
| | |
| 4.871 | 9.270 |

| Neu induzierte Kfz-Fahrten/ Werktag | |
|---|-------|
| Min | Max |
| 1.356 | 2.752 |
| 298 | 562 |
| 870 | 1.463 |
| | |
| 2.524 | 4.776 |

Einzelhandelseinrichtungen: Gesamtverkehr (ohne Berücksichtigung von Mitnahmeeffekten)

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr [Wege/Fahrten mit allen Verkehrsmitteln]

Quell-/Zielverkehr der Einrichtung

| Gebiet | Nutzung | Einzelhandelsnutzung | | | | | | | |
|--------------|---------|--------------------------------|--------|---------------------------------------|-----|-------------------------------|-----|-------------------------------|--------|
| | | Kunden-Verkehr Wege/Fahrten | | Beschäftigten-Verkehr Wege/Fahrten | | Güter-Verkehr Wege/Fahrten | | Gesamtverkehr Wege/Fahrten | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| SO | REWE | 3.260 | 6.740 | 49 | 88 | 57 | 79 | 3.366 | 6.907 |
| Mühl | dm | 672 | 1.330 | 42 | 53 | 2 | 2 | 716 | 1.385 |
| hausen | ALDI | 2.170 | 3.612 | 28 | 44 | 10 | 34 | 2.208 | 3.690 |
| Nord | | | | | | | | | |
| Summe | | 6.102 | 11.682 | 119 | 184 | 69 | 115 | 6.290 | 11.981 |

Einzelhandelseinrichtungen: ÖPNV (ohne Berücksichtigung von Mitnahmeeffekten)

ÖPNV-Anteile:

| Gebiet | Nutzung | Einzelhandelsnutzung | | | | | |
|--------|---------|----------------------|-----|-----------------------|-----|---------------|-----|
| | | Kunden-Verkehr | | Beschäftigten-Verkehr | | Güter-Verkehr | |
| | | ÖPNV-Anteil | | ÖPNV-Anteil | | ÖPNV-Anteil | |
| | | in % | | in % | | in % | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| SO | REWE | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Mühl | dm | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| hausen | ALDI | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Nord | | | | | | 0 | 0 |
| | | | | | | 0 | 0 |

Tagesbelastungen im ÖPNV: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit ÖPNV]

Quell-/Zielverkehr der Einrichtung

| Gebiet | Nutzung | Einzelhandelsnutzung | | | | | | | |
|--------------|---------|--------------------------------|-----|---------------------------------------|-----|-------------------------------|-----|-------------------------------|-----|
| | | Kunden-Verkehr ÖPNV-Fahrten | | Beschäftigten-Verkehr ÖPNV-Fahrten | | Güter-Verkehr ÖPNV-Fahrten | | Gesamtverkehr ÖPNV-Fahrten | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| SO | REWE | | | | | | | | |
| Mühl | dm | | | | | | | | |
| hausen | ALDI | | | | | | | | |
| Nord | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| Summe | | | | | | | | | |

Einzelhandelseinrichtungen: Gesamtverkehr (ohne Berücksichtigung von Mitnahmeeffekten)

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr [Wege/Fahrten mit allen Verkehrsmitteln]

Quell-/Zielverkehr der Einrichtung

| Gebiet | Nutzung | Einzelhandelsnutzung | | | | | | | |
|--------------|---------|--------------------------------|--------|---------------------------------------|-----|-------------------------------|-----|-------------------------------|--------|
| | | Kunden-Verkehr Wege/Fahrten | | Beschäftigten-Verkehr Wege/Fahrten | | Güter-Verkehr Wege/Fahrten | | Gesamtverkehr Wege/Fahrten | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| SO | REWE | 3.260 | 6.740 | 49 | 88 | 57 | 79 | 3.366 | 6.907 |
| Mühl | dm | 672 | 1.330 | 42 | 53 | 2 | 2 | 716 | 1.385 |
| hausen | ALDI | 2.170 | 3.612 | 28 | 44 | 10 | 34 | 2.208 | 3.690 |
| Nord | | | | | | | | | |
| Summe | | 6.102 | 11.682 | 119 | 184 | 69 | 115 | 6.290 | 11.981 |

Einzelhandelseinrichtungen: Radverkehr (ohne Berücksichtigung von Mitnahmeeffekten)

Rad-Anteile:

| Gebiet | Nutzung | Einzelhandelsnutzung | | | | | |
|--------|---------|----------------------|-----|-----------------------|-----|--------------------|-----|
| | | Kunden-Verkehr | | Beschäftigten-Verkehr | | Güter-Verkehr | |
| | | Rad-Anteil in % | | Rad-Anteil in % | | Rad-Anteil in % | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| SO | REWE | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Mühl | dm | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| hausen | ALDI | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Nord | | | | | | | |
| | | | | | | | |

Tagesbelastungen im Radverkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Rad-Fahrten]

Quell-/Zielverkehr der Einrichtung

| Gebiet | Nutzung | Einzelhandelsnutzung | | | | | | | |
|--------------|---------|-------------------------------|-----|--------------------------------------|-----|------------------------------|-----|------------------------------|-----|
| | | Kunden-Verkehr Rad-Fahrten | | Beschäftigten-Verkehr Rad-Fahrten | | Güter-Verkehr Rad-Fahrten | | Gesamtverkehr Rad-Fahrten | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| SO | REWE | | | | | | | | |
| Mühl | dm | | | | | | | | |
| hausen | ALDI | | | | | | | | |
| Nord | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| Summe | | | | | | | | | |

Einzelhandelseinrichtungen: Kfz-Verkehr (ohne Berücksichtigung von Mitnahmeeffekten)

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Gesamtquerschnitt
 Quell-/Zielverkehr der Einrichtung

| Gebiet | Nutzung | Einzelhandelsnutzung | | | | | | | |
|--------------|---------|-------------------------------|-------|--------------------------------------|-----|------------------------------|-----|------------------------------|-------|
| | | Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten | | Beschäftigten-Verkehr Pkw-Fahrten | | Güter-Verkehr Lkw-Fahrten | | Gesamtverkehr Kfz-Fahrten | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| SO | REWE | 2.508 | 5.185 | 45 | 80 | 57 | 79 | 2.610 | 5.344 |
| Mühl | dm | 517 | 1.023 | 38 | 48 | 2 | 2 | 557 | 1.073 |
| hausen | ALDI | 1.670 | 2.778 | 25 | 40 | 10 | 34 | 1.705 | 2.852 |
| Nord | | | | | | | | | |
| Summe | | 4.694 | 8.987 | 108 | 168 | 69 | 115 | 4.872 | 9.269 |

Binnenverkehrs-Anteile im Kfz-Verkehr (Anteile der Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet):

Hinweis: Binnenverkehr tritt auf, wenn die Einrichtung in einem Gebiet mit zusätzlichen Nutzungen liegt, für die ebenfalls der Verkehr abzuschätzen ist.

| Gebiet | Nutzung | Einzelhandelsnutzung | | |
|--------|---------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| | | Kunden-Verkehr | Beschäftigten-Verkehr | Güter-Verkehr |
| | | <u>Anteil Binnen-V.</u> in % | <u>Anteil Binnen-V.</u> in % | <u>Anteil Binnen-V.</u> in % |
| SO | REWE | 0 | 0 | 0 |
| Mühl | dm | 0 | 0 | 0 |
| hausen | ALDI | 0 | 0 | 0 |
| Nord | | 0 | 0 | 0 |
| | | 0 | 0 | 0 |

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Quell-/Zielverkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Gesamtquerschnitt
 ohne Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet)

| Gebiet | Nutzung | Einzelhandelsnutzung | | | | | | | |
|--------------|---------|-------------------------------|-------|--------------------------------------|-----|------------------------------|-----|------------------------------|-------|
| | | Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten | | Beschäftigten-Verkehr Pkw-Fahrten | | Güter-Verkehr Lkw-Fahrten | | Gesamtverkehr Kfz-Fahrten | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| SO | REWE | 2.508 | 5.185 | 45 | 80 | 57 | 79 | 2.610 | 5.344 |
| Mühl | dm | 517 | 1.023 | 38 | 48 | 2 | 2 | 557 | 1.073 |
| hausen | ALDI | 1.670 | 2.778 | 25 | 40 | 10 | 34 | 1.705 | 2.852 |
| Nord | | | | | | | | | |
| Summe | | 4.695 | 8.986 | 108 | 168 | 69 | 115 | 4.872 | 9.269 |

Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Richtung

| Gebiet | Nutzung | Einzelhandelsnutzung | | | | | | | |
|--------------|---------|-----------------------|-------|------------------------------|-----|----------------------|-----|---------------------------|-------|
| | | Kunden-Verkehr Pkw | | Beschäftigten-Verkehr Pkw | | Güter-Verkehr Lkw | | Quell-/Zielverkehr Kfz | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| SO | REWE | 1.254 | 2.593 | 23 | 40 | 29 | 40 | 1.306 | 2.673 |
| Mühl | dm | 259 | 512 | 19 | 24 | 1 | 1 | 279 | 537 |
| hausen | ALDI | 835 | 1.389 | 13 | 20 | 5 | 17 | 853 | 1.426 |
| Nord | | | | | | | | | |
| Summe | | 2.348 | 4.494 | 55 | 84 | 35 | 58 | 2.438 | 4.636 |

| | Mittelwert | Mittelwert | Mittelwert | Mittelwert |
|--------------|------------|------------|------------|------------|
| Summe | 3.421 | 70 | 47 | 3.537 |

Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw-Einheiten]: Pkw-Einheiten/24h*Richtung

| Gebiet | Nutzung | Einzelhandelsnutzung | | | | | | | |
|--------------|---------|-------------------------|-------|--------------------------------|-----|------------------------|-----|-----------------------------|-------|
| | | Kunden-Verkehr Pkw-E | | Beschäftigten-Verkehr Pkw-E | | Güter-Verkehr Pkw-E | | Quell-/Zielverkehr Pkw-E | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| SO | REWE | 1.254 | 2.593 | 23 | 40 | 58 | 80 | 1.335 | 2.713 |
| Mühl | dm | 259 | 512 | 19 | 24 | 2 | 2 | 280 | 538 |
| hausen | ALDI | 835 | 1.389 | 13 | 20 | 10 | 34 | 858 | 1.443 |
| Nord | | | | | | | | | |
| Summe | | 2.348 | 4.494 | 55 | 84 | 70 | 116 | 2.473 | 4.694 |

| | Mittelwert | Mittelwert | Mittelwert | Mittelwert |
|--------------|------------|------------|------------|------------|
| Summe | 3.421 | 70 | 94 | 3.584 |

Einzelhandelseinrichtungen: Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert: Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Einrichtungen in Kfz

| Stunde | Einzelhandelsnutzung: Ganglinien für neue Öffnungszeiten | | | | | | Einzelhandelsnutzung: Ganglinien für alte Öffnungszeiten | | | | | | Gesamt-Verkehr | Stunde |
|-----------|--|-------|------------------|-----|----------------|-----|--|-----|------------------|-----|---------------|-----|----------------|---------|
| | Kunden-Verkehr | | Beschäftigten-V. | | Güter-Verkehr | | Kunden-Verkehr | | Beschäftigten-V. | | Güter-Verkehr | | | |
| | Bezugswert | | Bezugswert | | Bezugswert | | Bezugswert | | Bezugswert | | Bezugswert | | | |
| | 3.421 | | 70 | | 47 | | 0 | | 0 | | 0 | | | |
| | Anteil | Pkw | Anteil | Pkw | Anteil | Lkw | Anteil | Pkw | Anteil | Pkw | Anteil | Lkw | Kfz | |
| 00-01 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 00-01 |
| 01-02 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 01-02 |
| 02-03 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 02-03 |
| 03-04 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 03-04 |
| 04-05 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 04-05 |
| 05-06 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 5,00 | 2 | | 0 | | 0 | | 0 | 2 | 05-06 |
| 06-07 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 06-07 |
| 07-08 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 07-08 |
| 08-09 | 12,88 | 441 | 0,00 | 0 | 15,00 | 7 | | 0 | | 0 | | 0 | 448 | 08-09 |
| 09-10 | 10,54 | 361 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 361 | 09-10 |
| 10-11 | 8,55 | 292 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 292 | 10-11 |
| 11-12 | 10,77 | 369 | 0,00 | 0 | 10,00 | 5 | | 0 | | 0 | | 0 | 373 | 11-12 |
| 12-13 | 8,31 | 284 | 0,00 | 0 | 10,00 | 5 | | 0 | | 0 | | 0 | 289 | 12-13 |
| 13-14 | 5,50 | 188 | 0,00 | 0 | 15,00 | 7 | | 0 | | 0 | | 0 | 195 | 13-14 |
| 14-15 | 6,91 | 236 | 0,00 | 0 | 5,00 | 2 | | 0 | | 0 | | 0 | 239 | 14-15 |
| 15-16 | 5,50 | 188 | 0,00 | 0 | 10,00 | 5 | | 0 | | 0 | | 0 | 193 | 15-16 |
| 16-17 | 9,48 | 324 | 30,00 | 21 | 5,00 | 2 | | 0 | | 0 | | 0 | 348 | 16-17 |
| 17-18 | 8,31 | 284 | 20,00 | 14 | 5,00 | 2 | | 0 | | 0 | | 0 | 301 | 17-18 |
| 18-19 | 9,48 | 324 | 0,00 | 0 | 5,00 | 2 | | 0 | | 0 | | 0 | 327 | 18-19 |
| 19-20 | 3,40 | 116 | 0,00 | 0 | 15,00 | 7 | | 0 | | 0 | | 0 | 123 | 19-20 |
| 20-21 | 0,35 | 12 | 45,00 | 32 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 44 | 20-21 |
| 21-22 | 0,00 | 0 | 5,00 | 4 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 4 | 21-22 |
| 22-23 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 22-23 |
| 23-24 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 23-24 |
| Summe | 100,00 | 3.421 | 100,00 | 70 | 100,00 | 47 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 3.538 | Summe |
| Kommentar | Heidemann 2016 | | IVV 2018 | | Heidemann 2016 | | | | | | | | 448 | Maximum |

Maximum

Einzelhandelseinrichtungen: Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert: Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Einrichtungen in Kfz

| Stunde | Einzelhandelsnutzung: Ganglinien für neue Öffnungszeiten | | | | | | Einzelhandelsnutzung: Ganglinien für alte Öffnungszeiten | | | | | | Gesamt-Verkehr | Stunde |
|-----------|--|-------|------------------|-----|----------------|-----|--|-----|------------------|-----|---------------|-----|----------------|---------|
| | Kunden-Verkehr | | Beschäftigten-V. | | Güter-Verkehr | | Kunden-Verkehr | | Beschäftigten-V. | | Güter-Verkehr | | | |
| | Bezugswert | | Bezugswert | | Bezugswert | | Bezugswert | | Bezugswert | | Bezugswert | | | |
| | Anteil | Pkw | Anteil | Pkw | Anteil | Lkw | Anteil | Pkw | Anteil | Pkw | Anteil | Lkw | | |
| | 3.421 | | 70 | | 47 | | 0 | | 0 | | 0 | | 3.538 | |
| 00-01 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 00-01 |
| 01-02 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 01-02 |
| 02-03 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 02-03 |
| 03-04 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 03-04 |
| 04-05 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 04-05 |
| 05-06 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 5,00 | 2 | | 0 | | 0 | | 0 | 2 | 05-06 |
| 06-07 | 0,00 | 0 | 5,00 | 4 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 4 | 06-07 |
| 07-08 | 2,93 | 100 | 45,00 | 32 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 132 | 07-08 |
| 08-09 | 11,36 | 389 | 0,00 | 0 | 15,00 | 7 | | 0 | | 0 | | 0 | 396 | 08-09 |
| 09-10 | 9,48 | 324 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 324 | 09-10 |
| 10-11 | 8,78 | 300 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 300 | 10-11 |
| 11-12 | 10,42 | 357 | 50,00 | 35 | 15,00 | 7 | | 0 | | 0 | | 0 | 399 | 11-12 |
| 12-13 | 8,43 | 288 | 0,00 | 0 | 15,00 | 7 | | 0 | | 0 | | 0 | 295 | 12-13 |
| 13-14 | 5,39 | 184 | 0,00 | 0 | 10,00 | 5 | | 0 | | 0 | | 0 | 189 | 13-14 |
| 14-15 | 7,38 | 252 | 0,00 | 0 | 5,00 | 2 | | 0 | | 0 | | 0 | 255 | 14-15 |
| 15-16 | 5,15 | 176 | 0,00 | 0 | 5,00 | 2 | | 0 | | 0 | | 0 | 179 | 15-16 |
| 16-17 | 10,66 | 365 | 0,00 | 0 | 10,00 | 5 | | 0 | | 0 | | 0 | 369 | 16-17 |
| 17-18 | 8,08 | 276 | 0,00 | 0 | 5,00 | 2 | | 0 | | 0 | | 0 | 279 | 17-18 |
| 18-19 | 8,55 | 292 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 292 | 18-19 |
| 19-20 | 3,40 | 116 | 0,00 | 0 | 15,00 | 7 | | 0 | | 0 | | 0 | 123 | 19-20 |
| 20-21 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 20-21 |
| 21-22 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 21-22 |
| 22-23 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 22-23 |
| 23-24 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 23-24 |
| Summe | 100,00 | 3.421 | 100,00 | 70 | 100,00 | 47 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 3.538 | Summe |
| Kommentar | Heidemann 2016 | | IVV 2018 | | Heidemann 2016 | | | | | | | | 399 | Maximum |

Maximum

Einzelhandelseinrichtungen: Ergebnis der Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Der Text in grau markierten Zellen muss vom Anwender ausgefüllt oder ggf. angepasst werden.

| Ergebnis Programm <i>Ver_Bau</i> | REWE | | dm | | ALDI | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---------------|---|---------------|
| Größe der Nutzung Einheit Bezugsgröße | 2.460 qm Verkaufsfläche | | 944 qm Verkaufsfläche | | 1.720 qm Verkaufsfläche | | qm Verkaufsfläche | | qm Verkaufsfläche | |
| Beschäftigtenverkehr | | | | | | | | | | |
| | min. Kfz-Zahl | max. Kfz-Zahl | min. Kfz-Zahl | max. Kfz-Zahl | min. Kfz-Zahl | max. Kfz-Zahl | min. Kfz-Zahl | max. Kfz-Zahl | min. Kfz-Zahl | max. Kfz-Zahl |
| Kennwert für Beschäftigte | 70 qm Verkaufsfläche je Beschäftigtem | 50 qm Verkaufsfläche je Beschäftigtem | 33 qm Verkaufsfläche je Beschäftigtem | 33 qm Verkaufsfläche je Beschäftigtem | 90 qm Verkaufsfläche je Beschäftigtem | 70 qm Verkaufsfläche je Beschäftigtem | qm Verkaufsfläche je Beschäftigtem | | qm Verkaufsfläche je Beschäftigtem | |
| Anzahl Beschäftigte | 35 | 50 | 30 | 30 | 20 | 25 | | | | |
| Anwesenheit [%] | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | | | | |
| Wegehäufigkeit | 2,0 | 2,5 | 2,0 | 2,5 | 2,0 | 2,5 | | | | |
| Wege der Beschäftigten | 49 | 88 | 42 | 53 | 28 | 44 | | | | |
| MIV-Anteil [%] | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | | | | |
| Pkw-Besetzungsgrad | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| Pkw-Fahrten/Werktag | 45 | 80 | 38 | 48 | 25 | 40 | | | | |
| Kunden-/Besucherverkehr | | | | | | | | | | |
| Kennwert für Kunden/Besucher | 0,66 Kunden/Besucher je qm Verkaufsfläche | | 1,37 Kunden/Besucher je qm Verkaufsfläche | | 0,50 Kunden/Besucher je qm Verkaufsfläche | | 1,00 Kunden/Besucher je qm Verkaufsfläche | | 0,90 Kunden/Besucher je qm Verkaufsfläche | |
| Anzahl Kunden/Besucher | 1.630 | 3.370 | 480 | 950 | 1.550 | 2.580 | | | | |
| Wegehäufigkeit | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 |
| Wege der Kunden/Besucher | 3.260 | 6.740 | 960 | 1.900 | 3.100 | 5.160 | | | | |
| MIV-Anteil [%] | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | | | | |
| Pkw-Besetzungsgrad | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | | | | |
| Pkw-Fahrten/Werktag ohne Effekte | 2.508 | 5.185 | 738 | 1.462 | 2.385 | 3.969 | | | | |
| Verbundeffekt | | | 30 | 30 | 30 | 30 | | | | |
| Konkurrenzeffekt | | | | | | | | | | |
| Pkw-Fahrten/Werktag mit Effekten | 2.508 | 5.185 | 517 | 1.023 | 1.670 | 2.778 | | | | |
| Güterverkehr | | | | | | | | | | |
| Kennwert für Güterverkehr | 2,30 Lkw-Fahrten je 100 qm Verkaufsfläche | | 3,20 Lkw-Fahrten je 100 qm Verkaufsfläche | | 0,20 Lkw-Fahrten je 100 qm Verkaufsfläche | | 0,20 Lkw-Fahrten je 100 qm Verkaufsfläche | | 0,60 Lkw-Fahrten je 100 qm Verkaufsfläche | |
| Lkw-Fahrten/Werktag | 57 | 79 | 2 | 2 | 10 | 34 | | | | |
| Gesamtverkehr | | | | | | | | | | |
| Pkw- und Lkw-Fahrten je Werktag mit Effekten | 2.610 | 5.344 | 557 | 1.073 | 1.705 | 2.852 | | | | |
| Pkw- und Lkw-Fahrten je Werktag ohne Effekte | 2.610 | 5.344 | 778 | 1.512 | 2.420 | 4.043 | | | | |
| Binnenverkehr je Werktag | | | | | | | | | | |
| Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag mit Effekten | 1.305 | 2.672 | 278 | 537 | 852 | 1.426 | | | | |
| Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag ohne Effekte | 1.305 | 2.672 | 389 | 756 | 1.210 | 2.022 | | | | |

Einzelhandelseinrichtungen: Ergebnis der Abschätzung des Verkehrsaufkommens


Hinweis: Der Text in grau markierten Zellen muss vom Anwender ausgefüllt oder ggf. angepasst werden.

| Ergebnis Programm <i>Ver_Bau</i> | REWE | dm | ALDI | | |
|--|---|--|--|---|---|
| Größe der Nutzung Einheit Bezugsgröße | 2.460 qm Verkaufsfläche | 944 qm Verkaufsfläche | 1.720 qm Verkaufsfläche | qm Verkaufsfläche | qm Verkaufsfläche |
| Beschäftigtenverkehr | | | | | |
| Kennwert für Beschäftigte | 70 qm Verkaufsfläche je Beschäftigtem | 33 qm Verkaufsfläche je Beschäftigtem | 90 qm Verkaufsfläche je Beschäftigtem | qm Verkaufsfläche je Beschäftigtem | qm Verkaufsfläche je Beschäftigtem |
| Anzahl Beschäftigte | 35 | 30 | 20 | | |
| Anwesenheit [%] | 70 | 70 | 70 | | |
| Wegehäufigkeit | 2,0 | 2,0 | 2,0 | | |
| Wege der Beschäftigten | 49 | 42 | 28 | | |
| MIV-Anteil [%] | 100 | 100 | 100 | | |
| Pkw-Besetzungsgrad | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| Pkw-Fahrten/Werntag | 45 | 38 | 25 | | |
| Kunden-/Besucherverkehr | | | | | |
| Kennwert für Kunden/Besucher | 0,66 Kunden/Besucher je qm Verkaufsfläche | 0,5 Kunden/Besucher je qm Verkaufsfläche | 0,9 Kunden/Besucher je qm Verkaufsfläche | Kunden/Besucher je qm Verkaufsfläche | Kunden/Besucher je qm Verkaufsfläche |
| Anzahl Kunden/Besucher | 1.630 | 480 | 1.550 | | |
| Wegehäufigkeit | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 |
| Wege der Kunden/Besucher | 3.260 | 960 | 3.100 | | |
| MIV-Anteil [%] | 100 | 100 | 100 | | |
| Pkw-Besetzungsgrad | 1,3 | 1,3 | 1,3 | | |
| Pkw-Fahrten/Werntag ohne Effekte | 2.508 | 738 | 2.385 | | |
| Verbundeffekt | | 30 | 30 | | |
| Konkurrenzeffekt | | | | | |
| Pkw-Fahrten/Werntag mit Effekten | 2.508 | 517 | 1.670 | | |
| Güterverkehr | | | | | |
| Kennwert für Güterverkehr | 2,3 Lkw-Fahrten je 100 qm Verkaufsfläche | 0,2 Lkw-Fahrten je 100 qm Verkaufsfläche | 0,6 Lkw-Fahrten je 100 qm Verkaufsfläche | Lkw-Fahrten je 100 qm Verkaufsfläche | Lkw-Fahrten je 100 qm Verkaufsfläche |
| Lkw-Fahrten/Werntag | 57 | 2 | 10 | | |
| Gesamtverkehr | | | | | |
| Pkw- und Lkw-Fahrten je Werktag mit Effekten | 2.610 | 557 | 1.705 | | |
| Pkw- und Lkw-Fahrten je Werktag ohne Effekte | 2.610 | 778 | 2.420 | | |
| Binnenverkehr je Werktag | | | | | |
| Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag mit Effekten | 1.305 | 278 | 852 | | |
| Quell- bzw. Zielverkehr je Werktag ohne Effekte | 1.305 | 389 | 1.210 | | |

Anhang 4

Verkehrs- und schalltech-
nische Untersuchung zum
BPlan Mühlhausen Nord
Sondergebiet Einzelhandel
Gemeinde Mühlhausen

Anhang



Zählstelle: Gemeinde Mühlhausen AS B299 N KVP

| Zeit von bis | B299 N --> Braunmühle | | | | | | | B299 N --> Mühlhausen | | | | | | | B299 N --> B299 S | | | | | | | B299N --> GE | | | | | | |
|----------------------|-----------------------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|-------------|-------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|--------------|-----------|----------|----------|----------|-----------|------------|
| | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum |
| 07:00 - 07:30 | 2 | | | | | | 2 | 33 | 3 | 1 | | | 1 | 38 | | | | | | | 0 | 14 | 1 | | | 3 | 18 | |
| 07:30 - 08:00 | 0 | | | | | | 0 | 43 | 3 | 1 | | | | 47 | | | | | | | 0 | 16 | | | | | 16 | |
| 08:00 - 08:30 | 0 | | | | | | 0 | 32 | 4 | | | | 1 | 37 | | | | | | | 0 | 6 | 2 | | | | 8 | |
| 08:30 - 09:00 | 0 | | | | | | 0 | 40 | 1 | 1 | | | 4 | 46 | | | | | | | 0 | 3 | | | | | 3 | |
| 09:00 - 09:30 | 0 | | | | | | 0 | 33 | 3 | | | | | 36 | | | | | | | 0 | 4 | | | 2 | | 6 | |
| 09:30 - 10:00 | 2 | | | | | | 2 | 34 | 1 | | 1 | | | 36 | | | | | | | 0 | 14 | 1 | | | | 15 | |
| Summe Int 1 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 215 | 15 | 3 | 1 | 0 | 6 | 240 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 57 | 4 | 0 | 0 | 0 | 5 | 66 |
| 12:00 - 12:30 | 0 | | | | | | 0 | 66 | 3 | 1 | 1 | | 1 | 72 | | | | | | | 0 | 2 | | | | 1 | 3 | |
| 12:30 - 13:00 | 0 | | | | | | 0 | 67 | 2 | 1 | | | 2 | 72 | | | | | | | 0 | 11 | 3 | | | 3 | 17 | |
| 13:00 - 13:30 | 0 | | | | | | 0 | 50 | | | 1 | | | 51 | | | | | | | 0 | 23 | 1 | | | 1 | 25 | |
| 13:30 - 14:00 | 1 | | | | | | 1 | 69 | | 3 | 1 | | | 73 | | | | | | | 0 | 82 | 1 | | | 2 | 85 | |
| Summe Int 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 252 | 5 | 5 | 3 | 0 | 3 | 268 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 118 | 5 | 0 | 0 | 0 | 7 | 130 |
| 15:00 - 15:30 | 1 | | | | | | 1 | 55 | 2 | 1 | 1 | | 1 | 60 | | | | | | | 0 | 13 | | | | 1 | 14 | |
| 15:30 - 16:00 | 1 | | | | | | 1 | 81 | | | 4 | | 1 | 86 | | | | | | | 0 | 2 | 1 | | 1 | 2 | 6 | |
| 16:00 - 16:30 | 2 | | | | | | 2 | 126 | 1 | 2 | | | 1 | 130 | | | | | | | 0 | 6 | 1 | | | 1 | 8 | |
| 16:30 - 17:00 | 1 | | | | | | 1 | 85 | 1 | | | | 2 | 88 | | | | | | | 0 | 7 | 2 | | | 1 | 10 | |
| 17:00 - 17:30 | 0 | | | | | | 0 | 95 | 1 | | 3 | | 2 | 101 | | | | | | | 0 | 6 | | | | | 6 | |
| 17:30 - 18:00 | 0 | | | | | | 0 | 92 | | 1 | 2 | | 1 | 96 | | | | | | | 0 | 6 | | | | | 6 | |
| Summe Int 3 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 534 | 5 | 4 | 10 | 0 | 8 | 561 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 40 | 4 | 0 | 1 | 0 | 5 | 50 |
| Summe Int 1-3 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 1001 | 25 | 12 | 14 | 0 | 17 | 1069 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 215 | 13 | 0 | 1 | 0 | 17 | 246 |
| Summe 24h | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20 | 1990 | 44 | 21 | 28 | 0 | 30 | 2112 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 427 | 23 | 0 | 2 | 0 | 30 | 482 |
| Summe DTV | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 18 | 1773 | 30 | 15 | 25 | 0 | 21 | 1863 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 381 | 16 | 0 | 2 | 0 | 21 | 419 |

Zählstelle: Gemeinde Mühlhausen AS B299 N KVP

| Zeit von bis | | | | | | | | Braunmühle --> Mühlhausen | | | | | | | Braunmühle --> B299 S | | | | | | | Braunmühle --> GE | | | | | | | |
|-----------------|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|---------------------------|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----------------------|-----|-----|-----|-----|----|-----|-------------------|-----|-----|-----|-----|----|-----|----|
| | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | |
| 07:00 - 07:30 | | | | | | | 0 | 3 | | | | | | 3 | 1 | | | | | | | 1 | 3 | | | | | | 3 |
| 07:30 - 08:00 | | | | | | | 0 | 0 | | | | | | 0 | 0 | | | | | | | 0 | 3 | | | | | | 3 |
| 08:00 - 08:30 | | | | | | | 0 | 10 | | | | | | 10 | 1 | | | | | | | 1 | 1 | 1 | | | | | 2 |
| 08:30 - 09:00 | | | | | | | 0 | 0 | | | | | | 0 | 0 | | | | | | | 0 | 0 | | | | | | 0 |
| 09:00 - 09:30 | | | | | | | 0 | 0 | | | | | | 0 | 0 | | | | | | | 0 | 0 | | | | | | 0 |
| 09:30 - 10:00 | | | | | | | 0 | 3 | | | | | | 3 | 0 | | | | | | | 0 | 2 | | | | | | 2 |
| Summe Int 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| 12:00 - 12:30 | | | | | | | 0 | 1 | | | | | | 1 | 0 | | | | | | | 0 | 1 | | | | | | 1 |
| 12:30 - 13:00 | | | | | | | 0 | 0 | | | | | | 0 | 1 | | | | | | | 1 | 0 | | | | | | 0 |
| 13:00 - 13:30 | | | | | | | 0 | 0 | | | | | | 0 | 0 | | | | | | | 0 | 1 | 1 | | | | | 2 |
| 13:30 - 14:00 | | | | | | | 0 | 0 | | | | | | 0 | 0 | | | | | | | 0 | 1 | | | | | | 1 |
| Summe Int 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 15:00 - 15:30 | | | | | | | 0 | 4 | | | | | | 4 | 0 | | | | | | | 0 | 0 | | | | | | 0 |
| 15:30 - 16:00 | | | | | | | 0 | 0 | | | | | | 0 | 1 | | | | | | | 1 | 2 | | | | | | 2 |
| 16:00 - 16:30 | | | | | | | 0 | 4 | | | | | | 4 | 0 | | | | | | | 0 | 1 | 1 | | | | | 2 |
| 16:30 - 17:00 | | | | | | | 0 | 1 | | | | | | 1 | 0 | | | | | | | 0 | 1 | | | | | | 1 |
| 17:00 - 17:30 | | | | | | | 0 | 0 | | | | | | 0 | 0 | | | | | | | 0 | 1 | | | | | | 1 |
| 17:30 - 18:00 | | | | | | | 0 | 0 | | | | | | 0 | 0 | | | | | | | 0 | 0 | | | | | | 0 |
| Summe Int 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| Summe Int 1-3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 26 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 17 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20 |
| Summe 24h | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 52 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 52 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 34 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 39 |
| Summe DTV | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 46 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 46 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 30 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 34 |

Zählstelle: Gemeinde Mühlhausen AS B299 N KVP

| Zeit von bis | Mühlhausen --> Braunmühle | | | | | | | Mühlhausen --> B299 S | | | | | | | Mühlhausen --> GE | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|-------------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-------------|------------|-----------|-----------|----------|-----------|-------------|------------|
| | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | | | | | | | |
| 07:00 - 07:30 | 2 | | | | | | 2 | | | | | | 0 | 2 | | | | | | | 2 | 71 | 7 | 3 | 1 | | 2 | 84 |
| 07:30 - 08:00 | 0 | | | | | | 0 | | | | | | 0 | 3 | | | | | | | 3 | 64 | 4 | | 1 | | | 69 |
| 08:00 - 08:30 | 1 | | | | | | 1 | | | | | | 0 | 0 | | | | | | | 0 | 41 | 4 | 1 | | 1 | | 47 |
| 08:30 - 09:00 | 0 | | | | | | 0 | | | | | | 0 | 1 | 1 | | | | | | 2 | 53 | 5 | | 2 | 2 | | 62 |
| 09:00 - 09:30 | 0 | | | | | | 0 | | | | | | 0 | 2 | | | | | | | 2 | 51 | 1 | | | 3 | | 55 |
| 09:30 - 10:00 | 0 | | | | | | 0 | | | | | | 0 | 3 | | | | | | | 3 | 39 | 3 | 1 | 2 | | | 45 |
| Summe Int 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 319 | 24 | 5 | 6 | 0 | 8 | 362 |
| 12:00 - 12:30 | 0 | 1 | | | | | 1 | | | | | | 0 | 3 | | | | | | | 3 | 55 | 2 | 1 | | 1 | | 59 |
| 12:30 - 13:00 | 1 | | | | | | 1 | | | | | | 0 | 5 | 1 | | | | | | 6 | 72 | 4 | | 1 | 1 | | 78 |
| 13:00 - 13:30 | 0 | | | | | | 0 | | | | | | 0 | 1 | | | | | | | 1 | 51 | 4 | | | 3 | | 58 |
| 13:30 - 14:00 | 1 | | | | | | 1 | | | | | | 0 | 0 | | | | | | | 0 | 55 | 1 | | | 1 | | 57 |
| Summe Int 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 233 | 11 | 1 | 1 | 0 | 6 | 252 | |
| 15:00 - 15:30 | 2 | | | | | | 2 | | | | | | 0 | 1 | | | | | | | 1 | 51 | 4 | 1 | 1 | 2 | | 59 |
| 15:30 - 16:00 | 5 | | | | | | 5 | | | | | | 0 | 3 | | | | | | | 3 | 65 | 4 | | | | | 69 |
| 16:00 - 16:30 | 1 | | | | | | 1 | | | | | | 0 | 2 | | | | | | | 2 | 73 | 4 | 1 | 1 | 3 | | 82 |
| 16:30 - 17:00 | 1 | | | | | | 1 | | | | | | 0 | 3 | | | | | | | 3 | 77 | 2 | 1 | | 1 | | 81 |
| 17:00 - 17:30 | 2 | | | | | | 2 | | | | | | 0 | 5 | | | | | | | 5 | 62 | 2 | | 1 | | | 65 |
| 17:30 - 18:00 | 1 | | | | | | 1 | | | | | | 0 | 2 | | | | | | | 2 | 63 | 1 | | 1 | | | 65 |
| Summe Int 3 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16 | 391 | 17 | 3 | 4 | 0 | 6 | 421 | |
| Summe Int 1-3 | 17 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 22 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 24 | 943 | 52 | 9 | 11 | 0 | 20 | 1035 | |
| Summe 24h | 34 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 36 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 44 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 47 | 1875 | 91 | 16 | 22 | 0 | 35 | 2038 | |
| Summe DTV | 30 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 39 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 41 | 1670 | 63 | 11 | 19 | 0 | 24 | 1788 | |

Zählstelle: Gemeinde Mühlhausen AS B299 N KVP

| Zeit von bis | GE --> Braunmühle | | | | | | | GE --> Mühlhausen | | | | | | | GE --> B299 S | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-------------------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|-------------------|-----------|----------|----------|----------|-----------|------------|---------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|----------|----------|----------|----------|----|
| | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ |
| 07:00 - 07:30 | 0 | | | | | | 0 | 1 | | | | | 1 | 2 | 0 | | | | | | | | | | | 0 | |
| 07:30 - 08:00 | 1 | | | | | | 1 | 1 | | | | | 1 | 1 | 3 | | | | | | | | | | | | 3 |
| 08:00 - 08:30 | 1 | | | | | | 1 | 6 | 1 | | | | 7 | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | 1 |
| 08:30 - 09:00 | 0 | | | | | | 0 | 6 | | | | | 6 | 0 | | | | | | | | | | | | | 0 |
| 09:00 - 09:30 | 1 | | | | | | 1 | 3 | | | | 1 | 4 | 0 | 1 | | | | | | | | | | | | 1 |
| 09:30 - 10:00 | 0 | | | | | | 0 | 6 | 1 | | | 7 | 0 | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| Summe Int 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 23 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 27 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 12:00 - 12:30 | 0 | | | | | | 0 | 6 | | | | 1 | 7 | 0 | | | | | | | | | | | | | 0 |
| 12:30 - 13:00 | 0 | | | | | | 0 | 4 | 2 | | | 1 | 7 | 0 | | | | | | | | | | | | | 0 |
| 13:00 - 13:30 | 1 | | | | | | 1 | 4 | 3 | | | 3 | 10 | 2 | 1 | | | | | 1 | | | | | | | 4 |
| 13:30 - 14:00 | 0 | | | | | | 0 | 4 | 1 | | | 3 | 8 | 0 | 1 | | | | | | | | | | | | 1 |
| Summe Int 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 18 | 6 | 0 | 0 | 0 | 8 | 32 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 15:00 - 15:30 | 0 | | | | | | 0 | 5 | 2 | | | | 7 | 4 | | | | | | | | | | | | | 4 |
| 15:30 - 16:00 | 2 | | | | | | 2 | 10 | 3 | | | | 13 | 4 | | | | | | | | | | | | | 4 |
| 16:00 - 16:30 | 2 | | | | | | 2 | 6 | 1 | | | 1 | 8 | 2 | | | | | | | | | | | | | 2 |
| 16:30 - 17:00 | 2 | | | | | | 2 | 6 | 1 | | | 1 | 8 | 0 | | | | | | | | | | | | | 0 |
| 17:00 - 17:30 | 2 | | | | | | 2 | 6 | 1 | | | | 7 | 3 | | | | | | | | | | | | | 3 |
| 17:30 - 18:00 | 0 | | | | | | 0 | 5 | | | | | 5 | 0 | | | | | | | | | | | | | 0 |
| Summe Int 3 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 38 | 8 | 0 | 0 | 0 | 2 | 48 | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Summe Int 1-3 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 79 | 16 | 0 | 0 | 0 | 12 | 107 | 19 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 23 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Summe 24h | 24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 24 | 157 | 28 | 0 | 0 | 0 | 21 | 206 | 38 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 45 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Summe DTV | 21 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 21 | 140 | 19 | 0 | 0 | 0 | 15 | 174 | 34 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 38 | 0 | 0 | 0 | 0 | |

Zählstelle: Gemeinde Mühlhausen AS B299 N KVP

| Zeit von bis | von B299 N | | | | | | | nach B299 N | | | | | | | von Braunmühle | | | | | | | nach Braunmühle | | | | | | |
|-----------------|------------|-----|-----|-----|-----|----|------|-------------|-----|-----|-----|-----|----|-----|----------------|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----------------|-----|-----|-----|-----|----|-----|
| | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum |
| 07:00 - 07:30 | 49 | 4 | 1 | 0 | 0 | 4 | 58 | | | | | | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 07:30 - 08:00 | 59 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 63 | | | | | | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 08:00 - 08:30 | 38 | 6 | 0 | 0 | 0 | 1 | 45 | | | | | | 0 | 12 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 08:30 - 09:00 | 43 | 1 | 1 | 0 | 0 | 4 | 49 | | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 09:00 - 09:30 | 37 | 3 | 0 | 0 | 0 | 2 | 42 | | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 09:30 - 10:00 | 50 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 53 | | | | | | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Summe Int 1 | 276 | 19 | 3 | 1 | 0 | 11 | 310 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 27 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 28 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| 12:00 - 12:30 | 68 | 3 | 1 | 1 | 0 | 2 | 75 | | | | | | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 12:30 - 13:00 | 78 | 5 | 1 | 0 | 0 | 5 | 89 | | | | | | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 13:00 - 13:30 | 73 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 76 | | | | | | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 13:30 - 14:00 | 152 | 1 | 3 | 1 | 0 | 2 | 159 | | | | | | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Summe Int 2 | 371 | 10 | 5 | 3 | 0 | 10 | 399 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 15:00 - 15:30 | 69 | 2 | 1 | 1 | 0 | 2 | 75 | | | | | | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 15:30 - 16:00 | 84 | 1 | 0 | 5 | 0 | 3 | 93 | | | | | | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| 16:00 - 16:30 | 134 | 2 | 2 | 0 | 0 | 2 | 140 | | | | | | 0 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 16:30 - 17:00 | 93 | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 | 99 | | | | | | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 17:00 - 17:30 | 101 | 1 | 0 | 3 | 0 | 2 | 107 | | | | | | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 17:30 - 18:00 | 98 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 102 | | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Summe Int 3 | 579 | 9 | 4 | 11 | 0 | 13 | 616 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 25 |
| Summe Int 1-3 | 1226 | 38 | 12 | 15 | 0 | 34 | 1325 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 47 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50 | 39 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 40 |
| Summe 24h | 2437 | 66 | 21 | 30 | 0 | 59 | 2614 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 93 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 99 | 78 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 79 |
| Summe DTV | 2172 | 46 | 15 | 27 | 0 | 41 | 2300 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 83 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 87 | 69 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 70 |

Zählstelle: Gemeinde Mühlhausen AS B299 N KVP

| Zeit von bis | von Mühlhausen | | | | | | | nach Mühlhausen | | | | | | | von B299 S | | | | | | | nach B299 Süd | | | | | | |
|----------------------|----------------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|-------------|-----------------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|-------------|------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|---------------|----------|----------|----------|----------|----------|------------|
| | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum |
| 07:00 - 07:30 | 75 | 7 | 3 | 1 | 0 | 2 | 88 | 37 | 3 | 1 | 0 | 0 | 2 | 43 | | | | | | | | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | |
| 07:30 - 08:00 | 67 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 72 | 44 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 48 | | | | | | | | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | |
| 08:00 - 08:30 | 42 | 4 | 1 | 0 | 0 | 1 | 48 | 48 | 5 | 0 | 0 | 0 | 1 | 54 | | | | | | | | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | |
| 08:30 - 09:00 | 54 | 6 | 0 | 2 | 0 | 2 | 64 | 46 | 1 | 1 | 0 | 0 | 4 | 52 | | | | | | | | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | |
| 09:00 - 09:30 | 53 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 57 | 36 | 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 40 | | | | | | | | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | |
| 09:30 - 10:00 | 42 | 3 | 1 | 2 | 0 | 0 | 48 | 43 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 46 | | | | | | | | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | |
| Summe Int 1 | 333 | 25 | 5 | 6 | 0 | 8 | 377 | 254 | 17 | 3 | 1 | 0 | 8 | 283 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 19 |
| 12:00 - 12:30 | 58 | 3 | 1 | 0 | 0 | 1 | 63 | 73 | 3 | 1 | 1 | 0 | 2 | 80 | | | | | | | | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | |
| 12:30 - 13:00 | 78 | 5 | 0 | 1 | 0 | 1 | 85 | 71 | 4 | 1 | 0 | 0 | 3 | 79 | | | | | | | | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | 7 | |
| 13:00 - 13:30 | 52 | 4 | 0 | 0 | 0 | 3 | 59 | 54 | 3 | 0 | 1 | 0 | 3 | 61 | | | | | | | | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 5 | |
| 13:30 - 14:00 | 56 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 58 | 73 | 1 | 3 | 1 | 0 | 3 | 81 | | | | | | | | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| Summe Int 2 | 244 | 13 | 1 | 1 | 0 | 6 | 265 | 271 | 11 | 5 | 3 | 0 | 11 | 301 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 16 |
| 15:00 - 15:30 | 54 | 4 | 1 | 1 | 0 | 2 | 62 | 64 | 4 | 1 | 1 | 0 | 1 | 71 | | | | | | | | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | |
| 15:30 - 16:00 | 73 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 77 | 91 | 3 | 0 | 4 | 0 | 1 | 99 | | | | | | | | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | |
| 16:00 - 16:30 | 76 | 4 | 1 | 1 | 0 | 3 | 85 | 136 | 2 | 2 | 0 | 0 | 2 | 142 | | | | | | | | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | |
| 16:30 - 17:00 | 81 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 85 | 92 | 2 | 0 | 0 | 0 | 3 | 97 | | | | | | | | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | |
| 17:00 - 17:30 | 69 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 72 | 101 | 2 | 0 | 3 | 0 | 2 | 108 | | | | | | | | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | |
| 17:30 - 18:00 | 66 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 68 | 97 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 101 | | | | | | | | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | |
| Summe Int 3 | 419 | 17 | 3 | 4 | 0 | 6 | 449 | 581 | 13 | 4 | 10 | 0 | 10 | 618 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 30 |
| Summe Int 1-3 | 996 | 55 | 9 | 11 | 0 | 20 | 1091 | 1106 | 41 | 12 | 14 | 0 | 29 | 1202 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 59 | 5 | 0 | 0 | 0 | 1 | 65 |
| Summe 24h | 1980 | 96 | 16 | 22 | 0 | 35 | 2148 | 2199 | 71 | 21 | 28 | 0 | 51 | 2369 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 117 | 9 | 0 | 0 | 0 | 2 | 128 |
| Summe DTV | 1764 | 67 | 11 | 19 | 0 | 24 | 1885 | 1959 | 50 | 15 | 25 | 0 | 35 | 2083 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 105 | 6 | 0 | 0 | 0 | 1 | 112 |

Zählstelle: Gemeinde Mühlhausen AS B299 N KVP

| Zeit von bis | von GE | | | | | | | nach GE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|--------|-----|-----|-----|-----|----|-----|---------|-----|-----|-----|-----|----|------|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|---|---|
| | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | | |
| 07:00 - 07:30 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 88 | 8 | 3 | 1 | 0 | 5 | 105 | | | | | | | | 0 | | | | | | | | 0 |
| 07:30 - 08:00 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 83 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 88 | | | | | | | | 0 | | | | | | | | 0 |
| 08:00 - 08:30 | 8 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 48 | 7 | 1 | 0 | 0 | 1 | 57 | | | | | | | | 0 | | | | | | | | 0 |
| 08:30 - 09:00 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 56 | 5 | 0 | 2 | 0 | 2 | 65 | | | | | | | | 0 | | | | | | | | 0 |
| 09:00 - 09:30 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 6 | 55 | 1 | 0 | 0 | 0 | 5 | 61 | | | | | | | | 0 | | | | | | | | 0 |
| 09:30 - 10:00 | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 55 | 4 | 1 | 2 | 0 | 0 | 62 | | | | | | | | 0 | | | | | | | | 0 |
| Summe Int 1 | 30 | 3 | 0 | 0 | 0 | 2 | 35 | 385 | 29 | 5 | 6 | 0 | 13 | 438 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12:00 - 12:30 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 7 | 58 | 2 | 1 | 0 | 0 | 2 | 63 | | | | | | | | 0 | | | | | | | | 0 |
| 12:30 - 13:00 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 7 | 83 | 7 | 0 | 1 | 0 | 4 | 95 | | | | | | | | 0 | | | | | | | | 0 |
| 13:00 - 13:30 | 7 | 4 | 0 | 0 | 0 | 4 | 15 | 75 | 6 | 0 | 0 | 0 | 4 | 85 | | | | | | | | 0 | | | | | | | | 0 |
| 13:30 - 14:00 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 3 | 9 | 138 | 2 | 0 | 0 | 0 | 3 | 143 | | | | | | | | 0 | | | | | | | | 0 |
| Summe Int 2 | 21 | 8 | 0 | 0 | 0 | 9 | 38 | 354 | 17 | 1 | 1 | 0 | 13 | 386 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15:00 - 15:30 | 9 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 64 | 4 | 1 | 1 | 0 | 3 | 73 | | | | | | | | 0 | | | | | | | | 0 |
| 15:30 - 16:00 | 16 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 19 | 69 | 5 | 0 | 1 | 0 | 2 | 77 | | | | | | | | 0 | | | | | | | | 0 |
| 16:00 - 16:30 | 10 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 12 | 80 | 6 | 1 | 1 | 0 | 4 | 92 | | | | | | | | 0 | | | | | | | | 0 |
| 16:30 - 17:00 | 8 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 10 | 85 | 4 | 1 | 0 | 0 | 2 | 92 | | | | | | | | 0 | | | | | | | | 0 |
| 17:00 - 17:30 | 11 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 69 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 72 | | | | | | | | 0 | | | | | | | | 0 |
| 17:30 - 18:00 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 69 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 71 | | | | | | | | 0 | | | | | | | | 0 |
| Summe Int 3 | 59 | 8 | 0 | 0 | 0 | 2 | 69 | 436 | 22 | 3 | 5 | 0 | 11 | 477 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Summe Int 1-3 | 110 | 19 | 0 | 0 | 0 | 13 | 142 | 1175 | 68 | 9 | 12 | 0 | 37 | 1301 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Summe 24h | 219 | 33 | 0 | 0 | 0 | 23 | 274 | 2336 | 118 | 16 | 24 | 0 | 64 | 2558 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Summe DTV | 195 | 23 | 0 | 0 | 0 | 16 | 234 | 2081 | 82 | 11 | 21 | 0 | 45 | 2241 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Zählstelle: Gemeinde Mühlhausen AS B299 N KVP

| Zeit von bis | B299 N | | | | | | | GS Braunmühle | | | | | | | GS Mühlhausen | | | | | | | B299 S | | | | | | | |
|----------------------|-------------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|-------------|---------------|----------|----------|----------|----------|----------|------------|---------------|------------|-----------|-----------|----------|-----------|-------------|------------|----------|----------|----------|----------|----------|------------|---|
| | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | Sum | |
| 07:00 - 07:30 | 49 | 4 | 1 | 0 | 0 | 4 | 58 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 112 | 10 | 4 | 1 | 0 | 0 | 4 | 131 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 07:30 - 08:00 | 59 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 63 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 111 | 7 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 120 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| 08:00 - 08:30 | 38 | 6 | 0 | 0 | 0 | 1 | 45 | 14 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 90 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 102 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 08:30 - 09:00 | 43 | 1 | 1 | 0 | 0 | 4 | 49 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 7 | 1 | 2 | 0 | 0 | 6 | 116 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 09:00 - 09:30 | 37 | 3 | 0 | 0 | 0 | 2 | 42 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 89 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 97 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 09:30 - 10:00 | 50 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 53 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 85 | 5 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 94 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| Summe Int 1 | 276 | 19 | 3 | 1 | 0 | 11 | 310 | 37 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 38 | 587 | 42 | 8 | 7 | 0 | 16 | 660 | 17 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 19 | |
| 12:00 - 12:30 | 68 | 3 | 1 | 1 | 0 | 2 | 75 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 131 | 6 | 2 | 1 | 0 | 0 | 3 | 143 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 12:30 - 13:00 | 78 | 5 | 1 | 0 | 0 | 5 | 89 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 149 | 9 | 1 | 1 | 0 | 0 | 4 | 164 | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| 13:00 - 13:30 | 73 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 76 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 106 | 7 | 0 | 1 | 0 | 0 | 6 | 120 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 5 |
| 13:30 - 14:00 | 152 | 1 | 3 | 1 | 0 | 2 | 159 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 129 | 2 | 3 | 1 | 0 | 0 | 4 | 139 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Summe Int 2 | 371 | 10 | 5 | 3 | 0 | 10 | 399 | 9 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 515 | 24 | 6 | 4 | 0 | 17 | 566 | 12 | 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 16 | |
| 15:00 - 15:30 | 69 | 2 | 1 | 1 | 0 | 2 | 75 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 118 | 8 | 2 | 2 | 0 | 0 | 3 | 133 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 15:30 - 16:00 | 84 | 1 | 0 | 5 | 0 | 3 | 93 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 164 | 7 | 0 | 4 | 0 | 0 | 1 | 176 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| 16:00 - 16:30 | 134 | 2 | 2 | 0 | 0 | 2 | 140 | 10 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 212 | 6 | 3 | 1 | 0 | 0 | 5 | 227 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 16:30 - 17:00 | 93 | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 | 99 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 173 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 | 182 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 17:00 - 17:30 | 101 | 1 | 0 | 3 | 0 | 2 | 107 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 170 | 4 | 0 | 4 | 0 | 0 | 2 | 180 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| 17:30 - 18:00 | 98 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 102 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 163 | 1 | 1 | 3 | 0 | 0 | 1 | 169 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Summe Int 3 | 579 | 9 | 4 | 11 | 0 | 13 | 616 | 40 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 41 | 1000 | 30 | 7 | 14 | 0 | 16 | 1067 | 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 30 | |
| Summe Int 1-3 | 1226 | 38 | 12 | 15 | 0 | 34 | 1325 | 86 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 90 | 2102 | 96 | 21 | 25 | 0 | 49 | 2293 | 59 | 5 | 0 | 0 | 0 | 1 | 65 | |
| Summe 24h | 2437 | 66 | 21 | 30 | 0 | 59 | 2614 | 171 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 178 | 4179 | 167 | 37 | 50 | 0 | 85 | 4518 | 117 | 9 | 0 | 0 | 0 | 2 | 128 | |
| Summe DTV | 2172 | 46 | 15 | 27 | 0 | 41 | 2300 | 152 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 157 | 3723 | 116 | 25 | 44 | 0 | 59 | 3968 | 105 | 6 | 0 | 0 | 0 | 1 | 112 | |

Zählstelle: Gemeinde Mühlhausen AS B299 N KVP

| Zeit | | GS GE | | | | | | | Sum |
|----------------------|---------|-------------|------------|-----------|-----------|----------|-----------|-------------|-----|
| von | bis | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | | |
| 07:00 | - 07:30 | 89 | 8 | 3 | 1 | 0 | 6 | 107 | |
| 07:30 | - 08:00 | 88 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 93 | |
| 08:00 | - 08:30 | 56 | 8 | 1 | 0 | 0 | 1 | 66 | |
| 08:30 | - 09:00 | 62 | 5 | 0 | 2 | 0 | 2 | 71 | |
| 09:00 | - 09:30 | 59 | 2 | 0 | 0 | 0 | 6 | 67 | |
| 09:30 | - 10:00 | 61 | 5 | 1 | 2 | 0 | 0 | 69 | |
| Summe Int 1 | | 415 | 32 | 5 | 6 | 0 | 15 | 473 | |
| 12:00 | - 12:30 | 64 | 2 | 1 | 0 | 0 | 3 | 70 | |
| 12:30 | - 13:00 | 87 | 9 | 0 | 1 | 0 | 5 | 102 | |
| 13:00 | - 13:30 | 82 | 10 | 0 | 0 | 0 | 8 | 100 | |
| 13:30 | - 14:00 | 142 | 4 | 0 | 0 | 0 | 6 | 152 | |
| Summe Int 2 | | 375 | 25 | 1 | 1 | 0 | 22 | 424 | |
| 15:00 | - 15:30 | 73 | 6 | 1 | 1 | 0 | 3 | 84 | |
| 15:30 | - 16:00 | 85 | 8 | 0 | 1 | 0 | 2 | 96 | |
| 16:00 | - 16:30 | 90 | 7 | 1 | 1 | 0 | 5 | 104 | |
| 16:30 | - 17:00 | 93 | 5 | 1 | 0 | 0 | 3 | 102 | |
| 17:00 | - 17:30 | 80 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 84 | |
| 17:30 | - 18:00 | 74 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 76 | |
| Summe Int 3 | | 495 | 30 | 3 | 5 | 0 | 13 | 546 | |
| Summe Int 1-3 | | 1285 | 87 | 9 | 12 | 0 | 50 | 1443 | |
| Summe 24h | | 2555 | 152 | 16 | 24 | 0 | 87 | 2833 | |
| Summe DTV | | 2276 | 105 | 11 | 21 | 0 | 61 | 2474 | |

Zählstelle: Gemeinde Mühlhausen AS B299 N KVP

| Zeit | | zufließender Verkehr | | | | | | Sum |
|----------------------|---------|----------------------|------------|-----------|-----------|----------|-----------|-------------|
| von | bis | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | |
| 07:00 | - 07:30 | 131 | 11 | 4 | 1 | 0 | 6 | 153 |
| 07:30 | - 08:00 | 129 | 7 | 1 | 1 | 0 | 0 | 138 |
| 08:00 | - 08:30 | 92 | 11 | 1 | 0 | 0 | 2 | 106 |
| 08:30 | - 09:00 | 97 | 7 | 1 | 2 | 0 | 6 | 113 |
| 09:00 | - 09:30 | 90 | 4 | 0 | 0 | 0 | 5 | 99 |
| 09:30 | - 10:00 | 97 | 5 | 1 | 3 | 0 | 0 | 106 |
| Summe Int 1 | | 636 | 45 | 8 | 7 | 0 | 19 | 715 |
| 12:00 | - 12:30 | 128 | 6 | 2 | 1 | 0 | 3 | 140 |
| 12:30 | - 13:00 | 157 | 10 | 1 | 1 | 0 | 6 | 175 |
| 13:00 | - 13:30 | 126 | 6 | 0 | 1 | 0 | 4 | 137 |
| 13:30 | - 14:00 | 209 | 2 | 3 | 1 | 0 | 3 | 218 |
| Summe Int 2 | | 620 | 24 | 6 | 4 | 0 | 16 | 670 |
| 15:00 | - 15:30 | 127 | 6 | 2 | 2 | 0 | 4 | 141 |
| 15:30 | - 16:00 | 160 | 5 | 0 | 5 | 0 | 3 | 173 |
| 16:00 | - 16:30 | 215 | 7 | 3 | 1 | 0 | 5 | 231 |
| 16:30 | - 17:00 | 176 | 5 | 1 | 0 | 0 | 4 | 186 |
| 17:00 | - 17:30 | 171 | 3 | 0 | 4 | 0 | 2 | 180 |
| 17:30 | - 18:00 | 164 | 1 | 1 | 3 | 0 | 1 | 170 |
| Summe Int 3 | | 1013 | 27 | 7 | 15 | 0 | 19 | 1081 |
| Summe Int 1-3 | | 2269 | 96 | 21 | 26 | 0 | 54 | 2466 |
| Summe 24h | | 4511 | 167 | 37 | 52 | 0 | 94 | 4861 |
| Summe DTV | | 4019 | 116 | 25 | 46 | 0 | 65 | 4272 |

Zählstelle: Gemeinde Mühlhausen AS B299 N KVP

| Zeit von bis | Kreissegment NW | | | | | | Sum | Kreissegment SW | | | | | | Sum | Kreissegment S | | | | | | Sum | Kreissegment SO | | | | | | Sum | Kreissegment NO | | | | | | Sum | | |
|----------------------|-----------------|------------|-----------|-----------|----------|-----------|-------------|-----------------|------------|-----------|-----------|----------|-----------|-------------|----------------|------------|-----------|-----------|----------|-----------|-------------|-----------------|------------|-----------|-----------|----------|-----------|-------------|-----------------|------------|----------|----------|----------|-----------|------------|---|-----------|
| | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | | Pkw | Lkw | Bus | Mot | Rad | LZ | | | |
| 07:00 - 07:30 | 52 | 4 | 1 | 0 | 0 | 5 | 62 | 55 | 4 | 1 | 0 | 0 | 5 | 65 | 93 | 8 | 3 | 1 | 0 | 0 | 5 | 110 | 90 | 8 | 3 | 1 | 0 | 0 | 5 | 107 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 |
| 07:30 - 08:00 | 64 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 68 | 66 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 70 | 89 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 94 | 83 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 88 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 08:00 - 08:30 | 47 | 7 | 0 | 0 | 0 | 1 | 55 | 57 | 8 | 0 | 0 | 0 | 1 | 66 | 51 | 7 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 60 | 49 | 7 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 58 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| 08:30 - 09:00 | 49 | 1 | 1 | 0 | 0 | 4 | 55 | 49 | 1 | 1 | 0 | 0 | 4 | 55 | 57 | 6 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 67 | 56 | 5 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 65 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| 09:00 - 09:30 | 41 | 4 | 0 | 0 | 0 | 3 | 48 | 40 | 4 | 0 | 0 | 0 | 3 | 47 | 57 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 64 | 55 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 61 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| 09:30 - 10:00 | 56 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 60 | 59 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 63 | 58 | 4 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 65 | 55 | 4 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 62 | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| Summe Int 1 | 309 | 22 | 3 | 1 | 0 | 13 | 348 | 326 | 23 | 3 | 1 | 0 | 13 | 366 | 405 | 31 | 5 | 6 | 0 | 13 | 460 | 388 | 29 | 5 | 6 | 0 | 13 | 441 | 33 | 3 | 0 | 0 | 0 | 2 | 38 | | |
| 12:00 - 12:30 | 74 | 4 | 1 | 1 | 0 | 3 | 83 | 76 | 3 | 1 | 1 | 0 | 3 | 84 | 61 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 67 | 58 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 64 | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| 12:30 - 13:00 | 83 | 7 | 1 | 0 | 0 | 6 | 97 | 83 | 7 | 1 | 0 | 0 | 6 | 97 | 90 | 8 | 0 | 1 | 0 | 0 | 4 | 103 | 84 | 7 | 0 | 1 | 0 | 0 | 4 | 96 | 5 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 18 |
| 13:00 - 13:30 | 80 | 5 | 0 | 1 | 0 | 5 | 91 | 80 | 6 | 0 | 1 | 0 | 5 | 92 | 78 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 90 | 75 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 85 | 7 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 |
| 13:30 - 14:00 | 157 | 3 | 3 | 1 | 0 | 5 | 169 | 156 | 3 | 3 | 1 | 0 | 5 | 168 | 139 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 145 | 139 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 144 | 5 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| Summe Int 2 | 394 | 19 | 5 | 3 | 0 | 19 | 440 | 395 | 19 | 5 | 3 | 0 | 19 | 441 | 368 | 21 | 1 | 1 | 0 | 14 | 405 | 356 | 18 | 1 | 1 | 0 | 13 | 389 | 23 | 9 | 0 | 0 | 0 | 9 | 41 | | |
| 15:00 - 15:30 | 80 | 4 | 1 | 1 | 0 | 2 | 88 | 81 | 4 | 1 | 1 | 0 | 2 | 89 | 71 | 4 | 1 | 1 | 0 | 0 | 3 | 80 | 66 | 4 | 1 | 1 | 0 | 0 | 3 | 75 | 11 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 |
| 15:30 - 16:00 | 105 | 4 | 0 | 5 | 0 | 3 | 117 | 100 | 4 | 0 | 5 | 0 | 3 | 112 | 82 | 5 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 90 | 74 | 5 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 82 | 21 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 24 |
| 16:00 - 16:30 | 145 | 3 | 2 | 0 | 0 | 3 | 153 | 145 | 4 | 2 | 0 | 0 | 3 | 154 | 85 | 6 | 1 | 1 | 0 | 0 | 4 | 97 | 81 | 6 | 1 | 1 | 0 | 0 | 4 | 93 | 11 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 |
| 16:30 - 17:00 | 102 | 4 | 0 | 0 | 0 | 4 | 110 | 100 | 4 | 0 | 0 | 0 | 4 | 108 | 89 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 96 | 86 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 93 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 |
| 17:00 - 17:30 | 114 | 2 | 0 | 3 | 0 | 2 | 121 | 111 | 2 | 0 | 3 | 0 | 2 | 118 | 79 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 82 | 71 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 74 | 13 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 |
| 17:30 - 18:00 | 104 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 108 | 103 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 107 | 72 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 74 | 70 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 72 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| Summe Int 3 | 650 | 17 | 4 | 11 | 0 | 15 | 697 | 640 | 18 | 4 | 11 | 0 | 15 | 688 | 478 | 22 | 3 | 5 | 0 | 11 | 519 | 448 | 22 | 3 | 5 | 0 | 11 | 489 | 71 | 8 | 0 | 0 | 0 | 2 | 81 | | |
| Summe Int 1-3 | 1353 | 58 | 12 | 15 | 0 | 47 | 1485 | 1361 | 60 | 12 | 15 | 0 | 47 | 1495 | 1251 | 74 | 9 | 12 | 0 | 38 | 1384 | 1192 | 69 | 9 | 12 | 0 | 37 | 1319 | 127 | 20 | 0 | 0 | 0 | 13 | 160 | | |
| Summe 24h | 2690 | 101 | 21 | 30 | 0 | 82 | 2924 | 2706 | 105 | 21 | 30 | 0 | 82 | 2943 | 2487 | 129 | 16 | 24 | 0 | 66 | 2722 | 2370 | 120 | 16 | 24 | 0 | 64 | 2594 | 252 | 35 | 0 | 0 | 0 | 23 | 310 | | |
| Summe DTV | 2397 | 70 | 15 | 27 | 0 | 57 | 2565 | 2411 | 73 | 15 | 27 | 0 | 57 | 2581 | 2216 | 90 | 11 | 21 | 0 | 46 | 2384 | 2111 | 84 | 11 | 21 | 0 | 45 | 2272 | 225 | 24 | 0 | 0 | 0 | 16 | 265 | | |