

# Gemeinde Bodenkirchen

## Baugebiet an der Frauensattlinger Straße im Ortsteil Binabiburg

### Kfz-Verkehrsuntersuchung

Stand 28. April 2026

Bearbeitung:

Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr GmbH  
Josephspitalstraße 7 - 80331 München  
Tel 089 / 54 21 55-0 Fax 089 / 54 21 55-11  
post@pslv.de - www.stadt-land-verkehr.de



# Stellungnahme

- Stand 28. April 2026 -

<u>Inhalt</u>	<u>Seite</u>
<b>1 Aufgabenstellung</b>	<b>1</b>
<b>2 Lage und Erschließung</b>	<b>1</b>
<b>3 Verkehrliche Ausgangssituation</b>	<b>2</b>
3.1 Bestand 2026 (Ergebnisse der Verkehrszählung)	2
3.2 Allgemeine Verkehrsentwicklung bis 2040	2
3.3 Prognose-Nullfall 2040	3
<b>4 Verkehrsprognosen für das geplante Baugebiet</b>	<b>3</b>
4.1 Nutzungsstrukturelle Vorgaben	3
4.2 Geplantes Baugebiet	4
4.3 Neuverkehr durch das geplante Baugebiet	4
<b>5 Auswirkungen des geplanten Baugebiets im Straßennetz</b>	<b>5</b>
5.1 Prognose-Planfall 2040	5
5.2 Leistungsfähigkeit des Anschlussknotens des geplanten Baugebiets	5
5.3 Fazit	6
5.4 Ergänzender Hinweis zu Sichtfeldern	6
<b>6 Zusammenfassung</b>	<b>7</b>

## Anlagen

1	Prognose Neuverkehr durch das geplante Baugebiet
2	Prognose Verkehrsbelastungen Planfall 2040
3	Leistungsfähigkeit: Definition Qualitätsstufen
4	Leistungsfähigkeit: Berechnungsergebnisse

### Gender-Hinweis

Aus Gründen der Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen dieser Stellungnahme gelten jedoch selbstverständlich gleichermaßen für alle Geschlechter.

## 1 AUFGABENSTELLUNG

Für ein geplantes Baugebiet an der Frauensattlinger Straße im Bodenkirchner Ortsteil Binabiburg soll das zu erwartende Kfz-Verkehrsaufkommen prognostiziert und dessen verkehrliche Auswirkungen auf das angrenzende Straßennetz, insbesondere die Leistungsfähigkeit des künftigen Anschlussknotens an die Frauensattlinger Straße (Kreisstraße LA 51), untersucht werden.

Als Datengrundlage werden an einem Normalwerktag außerhalb der bayerischen Schulferien aktuelle Verkehrszählungen am südlich des künftigen Anschlussknotens liegenden Knotenpunkt Frauensattlinger Straße/ Pfarrer-Kaspar-Straße erforderlich.

## 2 LAGE UND ERSCHLIESSUNG

Das geplante Baugebiet liegt am nordwestlichen Rand von Binabiburg südwestlich der als Kreisstraße LA 51 klassifizierten Frauensattlinger Straße (siehe Abbildung 1).

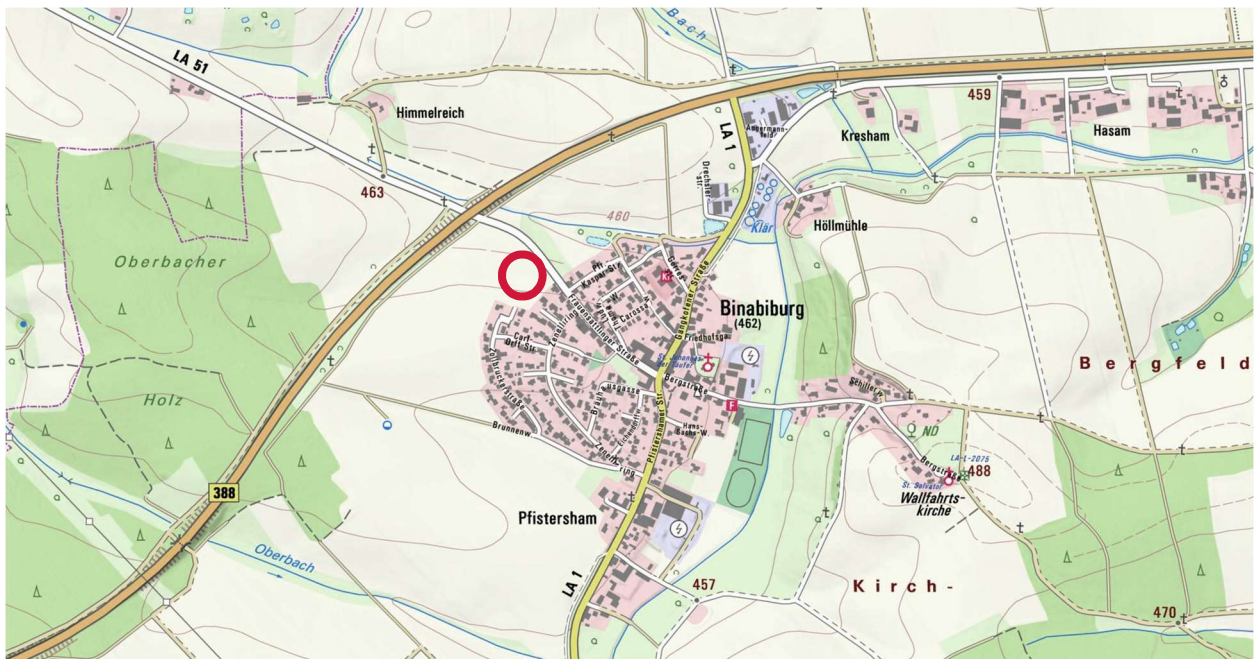


Abbildung 1: Lage des geplanten Baugebietes [Kartengrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, 2026]

Die Erschließung des geplanten Baugebietes soll über einen neuen Anschluss an die Frauensattlinger Straße unter Berücksichtigung der bestehenden Position der Ortstafel (Zeichen 310 gemäß StVO) von Binabiburg innerhalb der geschlossenen Ortschaft erfolgen.

### 3 VERKEHRLICHE AUSGANGSSITUATION

#### 3.1 Bestand 2026 (Ergebnisse der Verkehrszählung)

Im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung werden am Dienstag, den 21. April 2026 am südlich des geplanten neuen Anschlussknotens liegenden Knotenpunkt Frauensattlinger Straße/ Pfarrer-Kaspar-Straße durch die Firma Schuh & Co. GmbH Videozählungen über 24 Stunden durchgeführt.

Die in diesem Zeitraum erhobenen Belastungswerte für den für das geplante Baugebiet relevanten Straßenabschnitt nördlich des erhobenen Knotenpunkts im Bestand 2026 sind in Tabelle 1 aufgeführt.

Tabelle 1: Verkehrsbelastung Frauensattlinger Straße, Bestand 2026

		Fahrtrichtung Nordwest <i>(ortsauwärts)</i>	Fahrtrichtung Südost <i>(ortseinwärts)</i>	Querschnitt <i>(beide Richtungen)</i>
Gesamttagerverkehr	Kfz-Verkehr <i>Kfz-Fahrten/24 Stunden</i>	551	593	1.144
	Schwerverkehr <i>SV-Fahrten/24 Stunden</i>	26	40	66
Morgenspitzenstunde	Kfz-Verkehr <i>Kfz-Fahrten/24 Stunden</i>	59	41	100
	Schwerverkehr <i>SV-Fahrten/24 Stunden</i>	4	2	6
Abendspitzenstunde	Kfz-Verkehr <i>Kfz-Fahrten/24 Stunden</i>	52	74	126
	Schwerverkehr <i>SV-Fahrten/24 Stunden</i>	2	5	7

#### 3.2 Allgemeine Verkehrsentwicklung bis 2040

Gemäß dem Landesverkehrsmodell des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr sind für die Frauensattlinger Straße zwischen Binabiburg und Frauensattling in den 18 Jahren vom Ausgangshorizont 2019 bis zum Prognosehorizont 2037 im Gesamttagerverkehr Verkehrssteigerungen von etwa 13 bis 14 Prozent zu erwarten.

Im Sinne eines Worst-Case-Szenarios werden in dieser Verkehrsuntersuchung für die 14 Jahre vom aktuellen Jahr 2026 bis zum angesetzten Prognosehorizont 2040 sowohl im Gesamttagerverkehr als auch zu den Spitzenstunden Verkehrssteigerungen von etwa 12 Prozent angesetzt.

### 3.3 Prognose-Nullfall 2040

Die sich unter Berücksichtigung dieser Ansätze ergebenden Belastungswerte für den für das geplante Baugebiet relevanten Straßenabschnitt nördlich des erhobenen Knotenpunkts im Bestand 2026 sind in Tabelle 2 aufgeführt.

Tabelle 2: Verkehrsbelastung Frauensattlinger Straße, Prognose-Nullfall 2040

	Fahrtrichtung Nordwest (ortsauwärts)	Fahrtrichtung Südost (ortseinwärts)	Querschnitt (beide Richtungen)	
Gesamttagesverkehr	Kfz-Verkehr <i>Kfz-Fahrten/24 Stunden</i>	617	664	1.281
	Schwerverkehr <i>SV-Fahrten/24 Stunden</i>	29	45	74
Morgenspitzenstunde	Kfz-Verkehr <i>Kfz-Fahrten/24 Stunden</i>	66	46	112
	Schwerverkehr <i>SV-Fahrten/24 Stunden</i>	4	2	6
Abendspitzenstunde	Kfz-Verkehr <i>Kfz-Fahrten/24 Stunden</i>	58	83	141
	Schwerverkehr <i>SV-Fahrten/24 Stunden</i>	2	6	8

## 4 VERKEHRSPROGNOSEN FÜR DAS GEPLANTE BAUGEBIET

### 4.1 Nutzungsstrukturelle Vorgaben

Die durch die geplante Entwicklung zu erwartende Verkehrserzeugung wird anhand der vom Auftraggeber zur Verfügung gestellten Angaben zu den geplanten Neubauten und eigener Erfahrungswerte sowie Orientierungswerten aus den folgenden Quellen ermittelt und auf Plausibilität überprüft:

- Dr.-Ing. D. Bosserhoff: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung (2000)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (Ausgabe 2006)
- Dr.-Ing. D. Bosserhoff: Ver\_Bau 2023 (Programm zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung)

Im Sinne eines Worst-Case-Szenarios werden für die Prognosen jeweils Parameter im mittleren bis oberen Bereich des möglichen Spektrums gewählt.

## 4.2 Geplantes Baugebiet

Die vorliegende Planung sieht ein Wohngebiet mit insgesamt 16 Wohneinheiten in Einzelhäusern oder Doppelhaushälften vor (siehe Abbildung 2).



Abbildung 2: Geplantes Baugebiet [Datengrundlage: Lageplan (Ingenieurbüro Preiss & Schuster, Vilsbiburg), März 2026]

## 4.3 Neuverkehr durch das geplante Baugebiet

Für die künftigen Bewohner und Besucher sowie den erforderlichen Lieferverkehr wird ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von etwa 160 Kfz-Fahrten/24 Stunden prognostiziert – inklusive etwa 2 Schwerverkehrsfahrten/ 24 Stunden).

Hiervon entfallen etwa 12 Kfz-Fahrten/Stunde auf die Morgenspitzenstunde (Summe aus etwa 2 Kfz-Fahrten/Stunde im Zielverkehr sowie etwa 10 Kfz-Fahrten/Stunde im Quellverkehr) und etwa 20 Kfz-Fahrten/Stunde auf die Abendspitzenstunde (Summe aus etwa 13 Kfz-Fahrten/Stunde im Zielverkehr sowie etwa 7 Kfz-Fahrten/Stunde im Quellverkehr).

Die dieser Prognose zugrundeliegenden Berechnungsansätze sowie die resultierenden Ergebnisse sind in Anlage 1 detailliert aufgeführt.

Die Verteilung des prognostizierten Neuverkehrs am neuen Anschlussknoten an die Frauensattlinger Straße in die beiden möglichen Fahrtrichtungen nach Süden (Binabiburg) und Norden (Frauensattling/Vilsbiburg) im Gesamttagverkehr sowie zu den beiden Spitzenstunden orientiert sich an der jeweiligen Verteilung des Kfz-Verkehrs am erhobenen Knotenpunkt Frauensattlinger Straße/ Pfarrer-Kaspar-Straße.

## 5 AUSWIRKUNGEN DES GEPLANTEN BAUGEBIETS IM STRASSENNETZ

### 5.1 Prognose-Planfall 2040

Die Belastungswerte für den Prognose-Planfall 2040 (Addition des Neuverkehrs durch das geplante Baugebiet auf den Prognose-Nullfall 2040) sind in Anlage 2 dargestellt und für den Tagesverkehr in der folgenden Tabelle 3 zusammengefasst.

Tabelle 3: Verkehrsbelastung Frauensattlinger Straße, Prognose-Planfall 2040

Straßenabschnitt	Kfz-Verkehr	Schwerverkehr
	Kfz-Fahrten/24 Stunden	Schwerverkehrsfahrten/24 Stunden
Frauensattlinger Straße (nördlich der Zufahrt zum geplanten Baugebiet)	1.361	75
Frauensattlinger Straße (südlich der Zufahrt zum geplanten Baugebiet)	1.361	75
Zufahrt zum geplanten Baugebiet	160	2

### 5.2 Leistungsfähigkeit des Anschlussknotens des geplanten Baugebiets

Die Berechnungen zur Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes werden für beide relevanten Spitzenstunden auf Basis der erhobenen sowie der prognostizierten Verkehrsströme nach dem "Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015)" durchgeführt.

Die Bewertung der Leistungsfähigkeit mittels Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) in Form von Buchstaben entspricht dem Berechnungsverfahren nach HBS 2015, wobei "A" die beste und "F" die schlechteste Beurteilung ("völlige Überlastung der Verkehrsanlage") darstellt. Die Definition der Grenzwerte der mittleren Wartezeiten für die einzelnen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs ist in Anlage 3 aufgeführt. Ein Ergebnis im Bereich "D" mit mittleren Wartezeiten bis zu 45 Sekunden für unsignalisierte Knotenpunkte ist das Mindestergebnis, das angestrebt werden sollte.

Die Leistungsfähigkeit des unsignalisierten dreiarmligen Knotenpunktes Frauensattlinger Straße/ Zufahrt zum geplanten Baugebiet für den Prognose-Planfall 2040 jeweils zur Morgen- und Abendspitzenstunde ist in Anlage 4 detailliert dargestellt und in der folgenden Tabelle 4 vergleichend zusammengefasst.

Tabelle 4: Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Frauensattlinger Straße/ Zufahrt zum geplanten Baugebiet, Prognose-Planfall 2040  
(Berechnung gemäß HBS 2015)

	Qualitätsstufe Kfz (QSV) für gesamten Knotenpunkt	Ungünstigster Strom ausschlaggebend für Gesamtbewertung	Mittlere Wartezeit [s] ungünstigster Strom	Staulänge (I <sub>Stau-95</sub> ) [m] ungünstigster Strom
Morgenspitzenstunde	A	4 Linkseinbieger neue Zufahrt	3,8	1
Abendspitzenstunde	A	4 Linkseinbieger neue Zufahrt	4,0	1

Zum Prognosehorizont 2040 erreicht der Anschlussknoten des geplanten Baugebietes im Planfall (bei Umsetzung des geplanten Baugebietes) in beiden Spitzenstunden jeweils die sehr gute Qualitätsstufe "A" (Bestbewertung).

Sowohl die mittleren Wartezeiten als auch die Staulängen, welche in 95% der Fälle nicht überschritten werden, sind sehr gering.

Nennenswerte Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs auf der Frauensattlinger Straße (Kreisstraße LA 51) sind nicht zu erwarten.

### 5.3 Fazit

Der durch das geplante Baugebiet zu erwartende Neuverkehr kann vom künftigen Anschlussknoten an die Frauensattlinger Straße leistungsfähig abgewickelt werden.

Zusätzliche bauliche Maßnahmen, insbesondere eine Linksabbiegespur auf der Frauensattlinger Straße, sind hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes nicht erforderlich.

Das geplante Baugebiet wird in der vorliegenden Form aus verkehrlicher Sicht als verträglich eingestuft.

### 5.4 Ergänzender Hinweis zu Sichtfeldern

Für die Ausbildung des Anschlussknotens des geplanten Baugebiets sowie der südwestlich der Frauensattlinger Straße angrenzenden Flächen wird empfohlen, frühzeitig die erforderlichen Sichtfelder gemäß den "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)" zu ermitteln und im weiteren Planungsverlauf freizuhalten.

Für das südostwärts gerichtete Sichtfeld kann hierfür aufgrund der Lage des Anschlussknotens des geplanten Baugebiets eine Schenkellänge von 70 Metern für die innerhalb geschlossener Ortschaften maximal zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h angesetzt werden. Unter Berücksichtigung der aktuell bestehenden Position der Ortstafel ("Ortsende") in verhältnismäßig geringem Abstand zum geplanten Anschlussknoten des Baugebiets wird jedoch aus Gründen der Verkehrssicherheit für das nordwestwärts gerichtete Sichtfeld eine Schenkellänge von mindestens 110 Metern empfohlen (für Geschwindigkeiten von 70 km/h), um höheren Fahrgeschwindigkeiten außerhalb der geschlossenen Ortschaft Rechnung zu tragen.

## 6 ZUSAMMENFASSUNG

### Verkehrliche Grundlagen und Ansätze

Datengrundlage für diese Verkehrsuntersuchung bildet die am Dienstag, den 21. April 2026 am Knotenpunkt Frauensattlinger Straße/ Pfarrer-Kaspar-Straße durchgeführte Verkehrszählung.

Im Sinne eines Worst-Case-Szenarios werden in dieser Verkehrsuntersuchung bis zum Prognosehorizont 2040 sowohl im Gesamttagesverkehr als auch zu den Spitzenstunden Verkehrssteigerungen von etwa 12 Prozent angesetzt.

### Geplantes Baugebiet

Die vorliegende Planung sieht ein Wohngebiet mit insgesamt 16 Wohneinheiten in Einzelhäusern oder Doppelhaushälften vor.

### Neuverkehr

Für das geplante Baugebiet wird ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von etwa 160 Kfz-Fahrten/ 24 Stunden prognostiziert, hiervon etwa 12 Kfz-Fahrten/Stunde in der Morgenspitzenstunde und etwa 20 Kfz-Fahrten/Stunde in der Abendspitzenstunde.

### Leistungsfähigkeit des Anschlussknotens

Der durch das geplante Baugebiet zu erwartende Neuverkehr kann vom Anschlussknoten an die Frauensattlinger Straße leistungsfähig abgewickelt werden.

Bauliche Maßnahmen, insbesondere eine Linksabbiegespur auf der Frauensattlinger Straße, sind hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes nicht erforderlich.

Das geplante Baugebiet wird in der vorliegenden Form aus verkehrlicher Sicht als verträglich eingestuft.

### Ergänzender Hinweis zu Sichtfeldern

Für die Ausbildung des Anschlussknotens des geplanten Baugebiets sowie der südwestlich der Frauensattlinger Straße angrenzenden Flächen wird empfohlen, frühzeitig die erforderlichen Sichtfelder gemäß den "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)" zu ermitteln und im weiteren Planungsverlauf freizuhalten.

München, den 28. April 2026

## ANLAGEN

## Verkehrsaufkommen Wohnnutzung

Grundlegende Ansätze		
Anzahl Bewohner pro Wohneinheit/ Anzahl Wohneinheiten	3,8	16

Spitzenstunden			Tagesverkehr	
[Kfz-Fahrten/Stunde]			[Kfz-Fahrten/24 Stunden]	
Ziel- verkehr	Quell- verkehr	Summe (Querschnitt)	Ziel- bzw. Quell- verkehr	Summe (Querschnitt)

Verkehrsaufkommen Bewohner*					
Anzahl der Bewohner	61				
Anzahl der Gesamtwege pro Bewohner	3,8				
Anteil der Wege mit Standortbezug	75%				
Wege pro Bewohner im Ziel-/ Quellverkehr	2,9				
MIV-Anteil der Bewohner im Ziel-/ Quellverkehr	95%				
Pkw-Besetzungsgrad der Bewohner	1,2				
Anteil Morgenspitzenstunde Ziel-/ Quellverkehr	3%	14%	2	10	12
Anteil Abendspitzenstunde Ziel-/ Quellverkehr	14%	7%	10	5	15
<b>Gesamtverkehrsaufkommen Bewohner</b>					69 138

Verkehrsaufkommen Besucher*					
Besucher pro Bewohner und Tag	0,2				
Anzahl der Besucher	12				
MIV-Anteil der Besucher	95%				
Pkw-Besetzungsgrad der Besucher	1,2				
Anteil Morgenspitzenstunde Ziel-/ Quellverkehr	3%	3%	0	0	0
Anteil Abendspitzenstunde Ziel-/ Quellverkehr	25%	15%	3	2	5
<b>Gesamtverkehrsaufkommen Besucher</b>					10 20

Verkehrsaufkommen Güterverkehr					
Güterverkehr (Lkw) pro Bewohner und Tag	0,04				
Anteil Morgenspitzenstunde Ziel-/ Quellverkehr	8%	5%	0	0	0
Anteil Abendspitzenstunde Ziel-/ Quellverkehr	7%	9%	0	0	0
<b>Gesamtverkehrsaufkommen Güterverkehr (Lkw)</b>					1 2

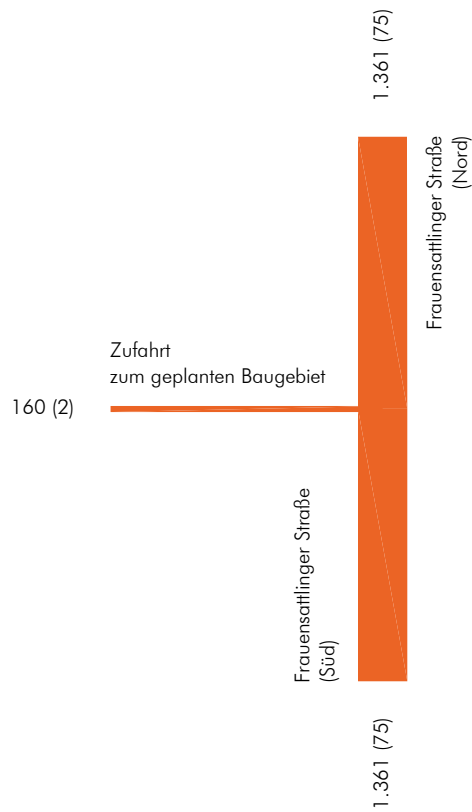
Summe Verkehrsaufkommen Wohnnutzung					
Morgenspitzenstunde			2	10	12
Abendspitzenstunde			13	7	20
<b>Gesamtverkehr (Kfz)</b>					80 160
davon Lkw (Schwerverkehr)					1 2

Tag-/ Nachtverkehrsanteile (Anteile des Verkehrs in den Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen)						
Anteil Tagesstunden (6 - 22 Uhr) Ziel-/ Quellverkehr	93,5%	94,0%	75	75	150	Kfz-Fahrten/16 Stunden
Anteil Nachtstunden (22 - 6 Uhr) Ziel-/ Quellverkehr	6,5%	6,0%	5	5	10	Kfz-Fahrten/8 Stunden

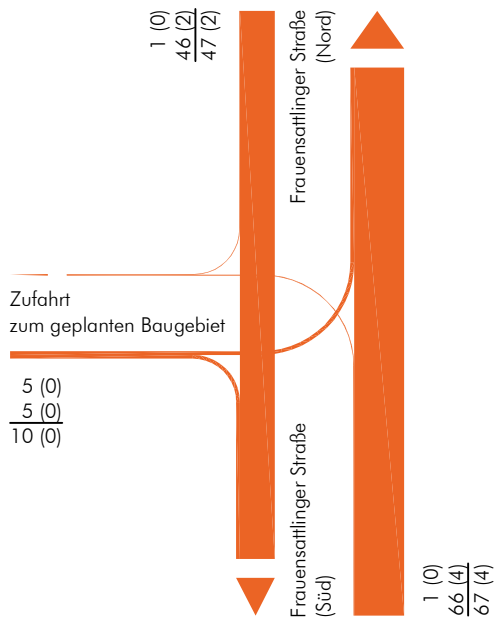
\* Gender-Hinweis:

Aus Gründen der Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet.  
Sämtliche Personenbezeichnungen gelten jedoch selbstverständlich gleichermaßen für alle Geschlechter.

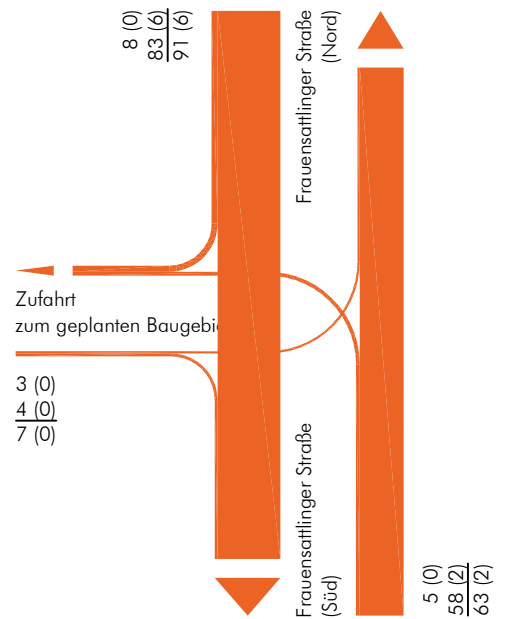
Gesamttagungsverkehr  
[Kfz/24h (SV/24h)]



Morgenspitzenstunde  
[Kfz/h (SV/h)]



Abendspitzenstunde  
[Kfz/h (SV/h)]



Anlage 2

**Verkehrsbelastung Prognose-Planfall 2040**  
**Normalwerktag**

Knotenpunkt Frauensattlinger Straße/ Zufahrt zum geplanten Baugebiet

## Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

### Grenzwerte und Bedeutung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2015







QSV	Bedeutung der Qualitätsstufe	Kfz-Verkehr mittlere Wartezeit $t_w$ [s] *
A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.	$\leq 10$
B	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.	$\leq 20$
C	Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.	$\leq 30$
D	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.	$\leq 45$
E	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.	$> 45$
F	Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.	— **

\* Regelung durch Vorfahrtbeschilderung

\*\* Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke  $q_i$  über der Kapazität  $C_i$  liegt ( $q_i > C_i$ ).

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bodenkirchen Binabiburg  
 Knotenpunkt : Frauensattlinger Straße/ Zufahrt zum geplanten Baugebiet  
 Stunde : Prognose-Planfall 2040, Morgenspitzenstunde

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		48				1800					A
3		1				1600					A
4		5	6,5	3,2	114	963		3,8	1	1	A
6		5	5,9	3,0	47	1134		3,2	1	1	A
Misch-N		10				1042	4 + 6	3,5	1	1	A
8		70				1800					A
7		1	5,5	2,8	47	1219		3,0	1	1	A
Misch-H		71				1800	7 + 8	2,2	1	1	A

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts







Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Straßennamen :

Hauptstraße : Frauensattlinger Straße Nord Ströme 2 und 3  
 Frauensattlinger Straße Süd Ströme 4 und 6  
 Nebenstraße : Zufahrt zum geplanten Baugebiet Ströme 7 und 8

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Bodenkirchen Binabiburg  
 Knotenpunkt : Frauensattlinger Straße/ Zufahrt zum geplanten Baugebiet  
 Stunde : Prognose-Planfall 2040, Abendspitzenstunde

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		89				1800					A
3		8				1600					A
4		3	6,5	3,2	150	913		4,0	1	1	A
6		4	5,9	3,0	87	1079		3,3	1	1	A
Misch-N		7				1001	4 + 6	3,6	1	1	A
8		60				1800					A
7		5	5,5	2,8	91	1159		3,1	1	1	A
Misch-H		65				1800	7 + 8	2,1	1	1	A

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Straßennamen :

Hauptstraße : Frauensattlinger Straße Nord Ströme 2 und 3  
 Frauensattlinger Straße Süd Ströme 4 und 6  
 Nebenstraße : Zufahrt zum geplanten Baugebiet Ströme 7 und 8