

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

HANSESTADT LÜBECK

B-Plan Nr. 21.01.00 „Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moisling“

Verkehrsprognose

Bearbeitungsstand: 31.01.2025

Beauftragt durch:

Hansestadt Lübeck
c/o
PROKOM GmbH
Elisabeth-Haseloff-Straße 1
23564 Lübeck

Verfasst durch:

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

Dipl.-Ing. (FH) Arne Rohkohl

Projekt-Nr.: 124.2219

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung.....	3
2 Verkehrliche Datengrundlage	4
3 Analyse 2024.....	6
4 Verkehrsprognose - Nullfall 2035	7
5 Verkehrsprognose – Planfall 2035.....	8

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1.1: Planzeichnung, B-Plan Nr. 21.01.00 (Stand April 2023).....	3
Abbildung 2.1: Verkehrsbelastungen, Normalwerktag (24h)	5
Abbildung 5.1: Auszug aus dem Rahmenplan „Neue Mitte Moisling“, Teilgebiete.....	8

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3.1: Analyse 2024	6
Tabelle 4.1: Prognose-Nullfall 2035.....	7
Tabelle 5.1: Prognose-Planfall 2035	10

Änderungsindex

Lfd. Nr.	Bemerkung	Datum
1	Textliche Ergänzungen und Beifügen der Abschätzungsformblätter für Verkehrsaufkommen (Ver_Bau, Bosserhoff)	30.01.2025
2	Ergänzung der Lärmfaktoren für den Eulenspiegelweg	31.01.2025
3		

1 EINLEITUNG

Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 21.01.00 die Stärkung des zentralen Versorgungsbereiches und der sozialen Infrastruktur, die Bereitstellung von privaten und öffentlichen Dienstleistungsangeboten, neuen Wohnungsbauten bzw. die Sanierung / Erneuerung des Wohnbestandes sowie die Realisierung von Aufenthaltsflächen und neuen Anbindungen.

Über die hier vorliegende Verkehrsmengenprognose ist die Darlegung der künftigen Verkehrsbelastungen der umliegenden Straßenzüge u.a. als Grundlage für das erforderliche Lärmgutachten zu erbringen. Es sind die relevanten Kennwerte gemäß RLS-19 [1] für die Lastfälle „Analyse“, „Prognose-Nullfall“ und „Prognose-Planfall“ zu erarbeiten. Da es sich bei dem Bebauungsplan um eine Angebotsplanung handelt, sind die späteren tatsächlichen Nutzungen noch unkonkret. Eingang finden daher die groben Ansätze zu den Nutzung aus dem Rahmenplan „Neue Mitte Moisling“.



Abbildung 1.1: Planzeichnung, B-Plan Nr. 21.01.00 (Stand April 2023)

2 VERKEHRLICHE DATENGRUNDLAGE

Durch die Hansestadt Lübeck wurden Verkehrsdaten aus dem aktuellen städtischen Verkehrsmodell für den Analysefall bereitgestellt. Das Verkehrsmodell befindet sich in der Fortschreibung und liefert momentan noch keine Angaben über prognostizierte Verkehre, sodass hierfür im Rahmen der hier vorliegenden Prognose eine Herleitung erforderlich ist.

Das Modell liefert für den Analysefall Daten für die durchschnittliche Tagesverkehrsbelastung (DTV) im Pkw-Verkehr sowie im Lkw-Verkehr. Über das Verkehrsmodell liegen keine Daten bezüglich der Querschnittsbelastungen durch den ÖPNV vor, sodass diese über die Netzpläne und Haltestellenpläne abgeleitet werden müssen.

Über eine eigene automatische Verkehrszählung am Donnerstag, dem 05.12.2024 über 24 Stunden am Knotenpunkt *Oberbüssauer Weg / Sterntalerweg* erfolgt des Weiteren eine Verifizierung der Verkehrsbelastungen nach erfolgter vollständiger Freigabe der P+R Anlage am Bahnhof.

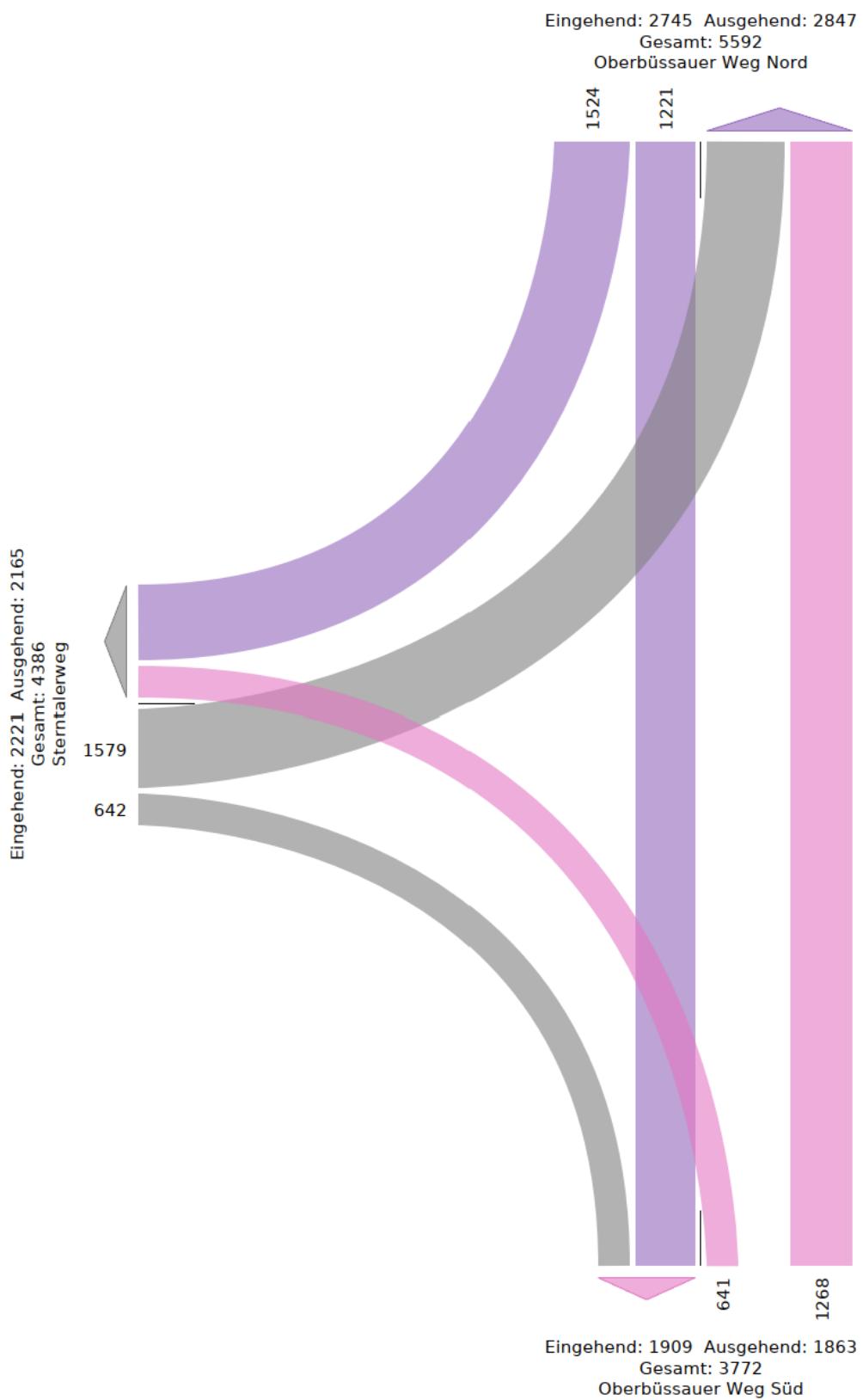


Abbildung 2.1: Verkehrsbelastungen, Normalwerktag (24h)

Zur Bestimmung der Lärmfaktoren nach RLS 19 [1] werden ebenfalls von Referenzerhebungen die Tag-/ Nachtanteile sowie die Anteile Lkw1 bzw. Lkw2 hergeleitet.

Die Anteilsfaktoren für den Tag- / Nachzeitraum sowie für die Lkw1 und Lkw2 Anteile werden über ca. 80 eigene Querschnittszählungen von Gemeindestraßen in Schleswig-Holstein abgeleitet. Demnach beträgt der Anteil des Kfz-Verkehrs im Tageszeitraum (6.00 – 22.00 Uhr) ca. 94,7 % und der Anteil des Schwerverkehrs ca. 90,3 %. Der Anteil Lkw1 am Schwerverkehr beträgt im Tageszeitraum (6.00 – 22.00 Uhr) ca. 88,5 % und im Nachtzeitraum (22.00 – 6.00 Uhr) ca. 85,0 %.

3 ANALYSE 2024

Nachfolgend werden die über die Zusammenführung der Datengrundlagen ermittelten Verkehrsbelastungen des Analysefalls 2024 als DTV bzw. DTV_{SV} sowie die weiteren Lärmfaktoren für die betrachtungsrelevanten Streckenabschnitte des Untersuchungsraumes tabellarisch dargestellt.

Tabelle 3.1: Analyse 2024

Analyse 2024	DTV	DTV,SV	M _t	p1 Tag	p2 Tag	M _n	p1 Nacht	p2 Nacht
	[Kfz/24h]	[Lkw/24h]	[Kfz/h]	[%]	[%]	[Kfz/h]	[%]	[%]
Sterntalerweg zwischen Niendorfer Straße und Oberbüssauer Weg	3.900	330	231	7,1	0,9	26	13,2	2,3
Oberbüssauer Weg zwischen Bahntrasse und Eulenspiegelweg	1.100	500	65	43,1	0,3	7	82,7	0,5
Oberbüssauer Weg zwischen Eulenspiegelweg und Moilinger Mühlenweg	2.300	500	136	20,4	0,3	15	39,2	0,6
Oberbüssauer Weg zwischen Moilinger Mühlenweg und Sterntalerweg	3.300	400	195	10,2	1,3	22	18,9	3,3
Oberbüssauer Weg zwischen Sterntalerweg und Niendorfer Straße	4.900	180	290	3,1	0,4	32	5,7	1,0
Niendorfer Straße zwischen Sterntalerweg und Oberbüssauer Weg	2.200	20	130	0,8	0,1	15	1,4	0,2
Niendorfer Straße nördlich vom Oberbüssauer Weg	6.700	120	397	1,5	0,2	44	2,8	0,5
Sterntalerweg nördlich der Niendorfer Straße	3.300	300	195	7,7	1,0	22	14,1	2,5
Moislinger Mühlenweg zwischen Oberbüssauer Weg und Kiwittredder	1.200	90	71	6,7	0,5	8	12,8	0,9
Moislinger Mühlenweg zwischen Kiwittredder und Hasselbreite	1.200	90	71	6,7	0,5	8	12,8	0,9
Moislinger Mühlenweg östlich der Hasselbreite	200	90	12	42,9	0,0	1	82,4	0,0
Hasselbreite	1.000	10	59	0,0	1,0	7	0,0	1,8
Kiwittredder	700	0	41	0,0	0,0	5	0,0	0,0
Eulenspiegelweg	1.200	10	71	0,7	0,1	8	1,3	0,2

4 VERKEHRSPROGNOSE - NULLFALL 2035

Aufgrund der intensiven Bestrebungen der Hansestadt Lübeck, eine nachhaltige Mobilitätswende voranzutreiben, wird davon ausgegangen, dass sich die allgemeine Grundlast im Kfz-Verkehr in den folgenden Jahren nicht weiter erhöht. Dieses entspricht auch dem Grundsatz der *Basisprognose 2040* des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr [2]. Verkehrserhöhungen kommen somit nur im Nahbereich durch konkrete Vorhaben zustande. Im Weiteren wird daher davon ausgegangen, dass die Verkehrsbelastung des Prognose-Nullfalls 2035 annähernd der Verkehrsbelastung der Analyse 2024 entspricht. Lediglich die Lkw-Verkehre werden durch einen Faktor von 1,20 hochgerechnet, was den zunehmenden Anteil an innerstädtischen Lieferverkehrsfahrten abbildet.

Nachfolgend werden die Verkehrsbelastungen des Prognose-Nullfalls 2035 als DTV bzw. DTV_{SV} sowie die weiteren Lärmfaktoren für die betrachtungsrelevanten Streckenabschnitte des Untersuchungsraumes tabellarisch dargestellt.

Tabelle 4.1: Prognose-Nullfall 2035

Prognose-Nullfall 2035	DTV	DTV,SV	M _t	p1 Tag	p2 Tag	M _n	p1 Nacht	p2 Nacht
	[Kfz/24h]	[Lkw/24h]	[Kfz/h]	[%]	[%]	[Kfz/h]	[%]	[%]
Sterntalerweg zwischen Niendorfer Straße und Oberbüssauer Weg	3.900	360	231	7,8	1,0	26	14,4	2,5
Oberbüssauer Weg zwischen Bahntrasse und Eulenspiegelweg	1.100	500	65	43,1	0,3	7	82,7	0,5
Oberbüssauer Weg zwischen Eulenspiegelweg und Moilinger Mühlenweg	2.300	510	136	20,8	0,3	15	39,9	0,6
Oberbüssauer Weg zwischen Moilinger Mühlenweg und Sterntalerweg	3.300	420	195	10,7	1,4	22	19,8	3,5
Oberbüssauer Weg zwischen Sterntalerweg und Niendorfer Straße	4.900	240	290	4,1	0,5	32	7,6	1,3
Niendorfer Straße zwischen Sterntalerweg und Oberbüssauer Weg	2.200	50	130	1,9	0,2	15	3,5	0,6
Niendorfer Straße nördlich vom Oberbüssauer Weg	6.700	200	397	2,5	0,3	44	4,6	0,8
Sterntalerweg nördlich der Niendorfer Straße	3.300	330	195	8,4	1,1	22	15,6	2,7
Moislinger Mühlenweg zwischen Oberbüssauer Weg und Kiwittredder	1.200	100	71	7,4	0,5	8	14,3	1,0
Moislinger Mühlenweg zwischen Kiwittredder und Hasselbreite	1.200	100	71	7,4	0,5	8	14,3	1,0
Moislinger Mühlenweg östlich der Hasselbreite	200	90	12	42,9	0,0	1	82,4	0,0
Hasselbreite	1.000	20	59	0,0	1,9	7	0,0	3,7
Kiwittredder	700	0	41	0,0	0,0	5	0,0	0,0
Eulenspiegelweg	1.200	20	71	1,4	0,2	8	2,6	0,5

5 VERKEHRSPROGNOSE – PLANFALL 2035

Der Rahmenplan „Neue Mitte Moisling“ sieht eine Vielzahl von städtebaulichen Anpassungen vor. Für die wesentlichen angedachten Entwicklungen wird das Verkehrsaufkommen abgeschätzt und auf das Streckennetz umgelegt. Nachfolgend wird die Übersicht über die Teilgebiete des Rahmenplanes dargestellt.



Abbildung 5.1: Auszug aus dem Rahmenplan „Neue Mitte Moisling“, Teilgebiete

In den Teilgebieten **Moislanger Markt / Hasselbreite**, die im Wesentlichen gemeinsam über die Straße *Hasselbreite* erschlossen werden, ist vom Neubau eines Lebensmittelmarktes mit ca. 1.500 m² Verkaufsfläche ein relevanter Mehrverkehr von ca. 1.500 Kfz/24h mit einem Anteil von ca. 14 Lkw/24h zu erwarten. Das angedachte Stadtteilhaus führt zu keinem wesentlichen Mehrverkehr, da hier u.a. auch ein sehr hoher Anteil beim nicht motorisierten Verkehr erwartet wird. Es wird ein geringes Verkehrsaufkommen in der Größe von ca. 100 Kfz/24h angesetzt. Im Gesamtgebiet ist von einer Reduktion um ca. 75 Wohneinheiten auszugehen, wobei diese am stärksten im Teilbereich Moislanger Markt stattfindet. Durch die Reduktion ist eine Abminderung des induzierten Verkehrs um ca. 300 Kfz/24h mit einem Anteil von ca. 10 Lkw/24h zu erwarten. Eine neue Quartiersgarage dient der Zentralisierung des Parkens der umgebenden Wohnbebauung und des Reduzierung von Straßenrandparken.

Im Teilgebiet **Kiwittredder** geht von dem geplanten Pflegeheim mit ca. 140 Plätzen ein Verkehrsaufkommen von ca. 200 Kfz/24h mit einem Anteil von ca. 2 Lkw/24h aus. Die unkonkrete gewerbliche Nutzung auf einer Fläche von ca. 5.100 m² lässt ein Verkehrsaufkommen von ca. 1.200 Kfz/24h mit einem Anteil von ca. 20 Lkw/24h erwarten.

Im Teilgebiet **Sterntaler** ist vom Neubau einer Kita ein Verkehrsaufkommen von ca. 200 Kfz/24h mit einem Anteil von ca. 2 Lkw/24h zu erwarten. Der verkehrliche Beitrag des Familienzentrums wird mit zusätzlichen ca. 100 Kfz/24h und weiteren 2 Lkw/24h angesetzt.

Die rechnerischen Ansätze gemäß *Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung (Ver_Bau 2023, Bosserhoff)* [3] sind dem Anhang zu entnehmen.

Die sich nach Überlagerung vom Prognose-Nullfall 2035 und den vorhabeninduzierten Verkehrsveränderungen ergebenden Verkehrsbelastungen für den Prognose-Planfall 2035 werden nachfolgend dargestellt.

Tabelle 5.1: Prognose-Planfall 2035

Prognose-Planfall 2035	DTV	DTV,SV	M _t	p1 Tag	p2 Tag	M _n	p1 Nacht	p2 Nacht
	[Kfz/24h]	[Lkw/24h]	[Kfz/h]	[%]	[%]	[Kfz/h]	[%]	[%]
Sterntalerweg zwischen Niendorfer Straße und Oberbüssauer Weg	4.400	360	260	6,9	0,9	29	12,7	2,2
Oberbüssauer Weg zwischen Bahntrasse und Eulenspiegelweg	1.100	500	65	43,1	0,3	7	82,7	0,5
Oberbüssauer Weg zwischen Eulenspiegelweg und Moilinger Mühlenweg	3.000	520	178	16,3	0,3	20	31,2	0,5
Oberbüssauer Weg zwischen Moilinger Mühlenweg und Sternalterweg	5.000	450	296	7,6	1,0	33	14,0	2,5
Oberbüssauer Weg zwischen Sternalterweg und Niendorfer Straße	6.200	270	367	3,7	0,5	41	6,8	1,2
Niendorfer Straße zwischen Sternalterweg und Oberbüssauer Weg	2.200	50	130	1,9	0,2	15	3,5	0,6
Niendorfer Straße nördlich vom Oberbüssauer Weg	8.000	230	474	2,4	0,3	53	4,5	0,8
Sternalterweg nördlich der Niendorfer Straße	3.500	330	207	8,0	1,0	23	14,7	2,6
Moislinger Mühlenweg zwischen Oberbüssauer Weg und Kiwittredder	3.200	120	189	3,3	0,2	21	6,4	0,4
Moislinger Mühlenweg zwischen Kiwittredder und Hasselbreite	2.600	120	154	4,1	0,3	17	7,9	0,5
Moislinger Mühlenweg östlich der Hasselbreite	1.100	100	65	8,7	0,0	7	16,6	0,0
Hasselbreite	2.300	30	136	0,0	1,2	15	0,0	2,4
Kiwittredder	2.100	20	124	0,0	0,9	14	0,0	1,7
Eulenspiegelweg	1.900	30	112	1,3	0,2	13	2,5	0,4

Die Verkehrsbelastungen der betrachteten Streckenabschnitte liegen im Prognose-Planfall 2035 in einem Spektrum von 1.100 bis 8.000 Kfz/24h. Gemäß der *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAST [3]* liegt die verkehrliche Kapazität von Sammelstraßen bei ca. 800 Kfz/h bzw. 8.000 Kfz/24h. Für Wohnstraßen beträgt die Kapazität 400 Kfz/h bzw. 4.000 Kfz/24h. Unter Berücksichtigung der Straßencharakteristiken ist demnach eine Verkehrsverträglichkeit im gesamten Untersuchungsraum gegeben.

Aufgestellt:

Neumünster, den 31.01.2025

gez.

ppa. Arne Rohkohl

Dipl.-Ing. (FH)



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

Literaturverzeichnis

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS)*, 2019.
- [2] Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), *Verkehrsprognose 2040, Band 6.1 E: Verkehrsentwicklungsprognose, Prognosefall 1 "Basisprognose 2040" (Ergebnisse)*, 24.10.2024.
- [3] Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, *Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung (Ver_Bau)*, 2023.
- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)*, 2006.

Abschätzung des Verkehrsaufkommens

entsprechend der 'Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen' der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2006, Bosserhoff 2023



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

1. Eingangsdaten

Nutzung	Geschossfläche [m ²]	Verkaufsfläche [m ²]	VK / GF [%]
Supermarkt	2.000	1.500	75%

2. Kundenaufkommen

Supermarkt	80 Kunden/100 m ² VK	120 Kunden/100 m ² VK
	Min	Max
Kundenaufkommen:	1.200 Kunden	1.800 Kunden
Wegehäufigkeit:	2,0 Wege/Kunde	2,0 Wege/Kunde
Pkw-Besetzungsgrad:	1,4 Kunden/Fz	1,2 Kunden/Fz
MIV-Anteil:	30%	80%
Summe Quell-/Ziel	514 Kfz/24h	2.400 Kfz/24h

3. Beschäftigungsaufkommen

Supermarkt	1,0 Besch./ 100 m ² GF	1,4 Besch./ 100 m ² GF
	Min	Max
Beschäftigtenanzahl:	20 Beschäftigte	28 Beschäftigte
Anwesenheitsfaktor:	0,8	0,9
Wegehäufigkeit:	2,0 Wege/Besch.	2,5 Wege/Besch.
Pkw-Besetzungsgrad:	1,1 Besch./Fz	1,0 Besch./Fz
MIV-Anteil:	30%	70%
Summe Quell-/Ziel	9 Kfz/24h	44 Kfz/24h

4. Güterverkehrsaufkommen

Supermarkt mit VK > 800 m ²	Min	Max
Schwerverkehr:	0,50 Lkw-Fahrten/100m ² VK	1,10 Lkw-Fahrten/100m ² VK
Summe Quell-/Ziel	8 Lkw/24h	17 Lkw/24h

Gesamtverkehrsaufkommen

	Min	Max
Gesamtverkehrsaufkommen [Kfz/24h davon Lkw/24h]:	531 / 8	2461 / 17
arithmetischer, gerundeter Tagesmittelwert [Kfz/24h davon Lkw/24h]:	1500 / 14	

Abschätzung des Verkehrsaufkommens

entsprechend des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der
Bauleitplanung (Ver_Bau 2023) sowie den Hinweisen zur Schätzung
des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, FGSV 2006



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

1. Eingangsdaten

Nutzung Wohneinheiten

[
-]

Wohnen 75

2. Bewohnerverkehr

Einwohner je Wohneinheit:	2,00 Einw. / WE	2,50 Einw. / WE
---------------------------	-----------------	-----------------

	Min	Max
Einwohner:	150 Einw.	188 Einw.
Wegehäufigkeit:	3,5 Wege / 24 h	4,0 Wege / 24 h
Pkw-Besetzungsgrad:	1,5 Personen / Fz	1,5 Personen / Fz
MIV-Anteil:	30%	70%
Summe Quell-/Ziel	105 Kfz/24h	351 Kfz/24h

3. Besuchendenverkehr

	Min	Max
Anteil an Bewohnerverkehr:	11%	11%
Summe Quell-/Ziel	12 Kfz/24h	39 Kfz/24h

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

	Min	Max
Aufkommen je Einwohner:	0,05 Lkw-Fahrten / Einw.	0,05 Lkw-Fahrten / Einw.
Summe Quell-/Ziel	8 Lkw/24h	9 Lkw/24h

Gesamtverkehrsaufkommen

	Min	Max
Gesamtverkehrsaufkommen [Kfz/24h davon Lkw/24h]:	125 / 8	399 / 9
arithmetischer gerundeter Tagesmittelwert [Kfz/24h davon Lkw/24h]:	300 / 10	

Abschätzung des Verkehrsaufkommens

entsprechend der "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen", FGSV sowie Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung (Ver_Bau, 2023), Bosserhoff



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

1. Eingangsdaten

Nutzung	Anzahl der Plätze [-]	Geschossfläche [m ²]
Pflegeheim	140	6.000

2. Besucherverkehr

Pflegeheim:	1,0 Besucher/100m ² GF	2,0 Besucher/100m ² GF
	Min	Max
Besucher:	60 Besucher	120 Besucher
Wegehäufigkeit:	2,0 Wege / 24 h	2,0 Wege / 24 h
Pkw-Besetzungsgrad:	1,3 Personen / Fz	1,2 Personen / Fz
MIV-Anteil:	40%	90%
Summe Quell-/Ziel	37 Kfz/24h	180 Kfz/24h

3. Beschäftigtenverkehr

Pflegeheim:	0,60 Besch./Platz	1,00 Besch./Platz
	Min	Max
Beschäftigtenzahl:	84	140
Anwesenheitsfaktor:	0,8	0,9
Wegehäufigkeit:	2,5 Wege / 24 h	2,5 Wege / 24 h
Pkw-Besetzungsgrad:	1,1 Besch./Fz	1,1 Besch./Fz
MIV-Anteil:	30%	70%
Summe Quell-/Ziel	46 Kfz/24h	200 Kfz/24h

4. Wirtschaftsverkehr

	Min	Max
Aufkommen je Beschäftigten:	0,50 Lkw-Fahrten / Besch.	1,00 Lkw-Fahrten / Besch.
Summe Quell-/Ziel	0 Lkw/24h	1 Lkw/24h

Gesamtverkehrsaufkommen

	Min	Max
Gesamtverkehrsaufkommen [Kfz/24h davon Lkw/24h]:	83 / 0	381 / 1
arithmetischer, gerundeter Tagesmittelwert [Kfz/24h davon Lkw/24h]:		200 / 2

Abschätzung des Verkehrsaufkommens

entsprechend der 'Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen' der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2006, Bosserhoff 2023



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

1. Eingangsdaten

Nutzung	Bruttogeschoßfläche [m ²]	Verkaufsfläche [m ²]	VKF / BGF [%]
Fachmärkte, kleinflächig	5.100	4.000	78%

2. Kundenaufkommen

Fachmärkte, kleinflächig	10 Kunden/100 m ² BGF	40 Kunden/100 m ² BGF
	Min	Max
Kundenaufkommen:	510 Kunden	2040 Kunden
Wegehäufigkeit:	2,0 Wege/Kunde	2,0 Wege/Kunde
Pkw-Besetzungsgrad:	1,2 Kunden/Fz	1,2 Kunden/Fz
MIV-Anteil:	10%	60%
Verbundeffekt:	35%	5%
Summe Quell-/Ziel	55 Kfz/24h	1938 Kfz/24h

3. Beschäftigungsaufkommen

Fachmärkte, kleinflächig	2,0 Besch./100m ² BGF	5,0 Besch./100m ² BGF
	Min	Max
Beschäftigtenanzahl:	102 Beschäftigte	255 Beschäftigte
Anwesenheitsfaktor:	0,8	0,9
Wegehäufigkeit:	2,0 Wege/Besch.	2,5 Wege/Besch.
Pkw-Besetzungsgrad:	1,1 Besch./Fz	1,0 Besch./Fz
MIV-Anteil:	10%	60%
Summe Quell-/Ziel	15 Kfz/24h	344 Kfz/24h

4. Güterverkehrsaufkommen

	Min	Max
Schwerverkehr:	0,40 Lkw-Fahrten/100m ² BGF	0,40 Lkw-Fahrten/100m ² BGF
Summe Quell-/Ziel	20 Lkw/24h	20 Lkw/24h

Gesamtverkehrsaufkommen

	Min	Max
Gesamtverkehrsaufkommen [Kfz/24h davon Lkw/24h]:	90 / 20	2302 / 20
arithmetischer, gerundeter Tagesmittelwert [Kfz/24h davon Lkw/24h]:		1200 / 20

Abschätzung des Verkehrsaufkommens
 entsprechend der *Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, FGSV sowie Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung (Ver_Bau, 2023)*, Bosserhoff



WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
 INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN

INGENIEURE KRÜGER & KOY

1. Eingangsdaten

Nutzung	Anzahl der Plätze [-]
Kindertagesstätte	100

2. Besucherverkehr

Kindertagesstätte:	1,0 Kinder / Platz	1,0 Kinder / Platz
	Min	Max
Kinder:	100 Kinder	100 Kinder
Wegehäufigkeit:	2,0 Wege / 24 h	2,0 Wege / 24 h
Pkw-Besetzungsgrad:	0,5 Kinder / Fz	0,5 Kinder / Fz
MIV-Anteil:	30%	80%
Summe Quell-/Ziel	120 Kfz/24h	320 Kfz/24h

3. Beschäftigtenverkehr

Kindertagesstätte:	0,15 Besch./Platz	0,20 Besch./Platz
	Min	Max
Beschäftigtenzahl:	15	20
Anwesenheitsfaktor:	0,65	0,87
Wegehäufigkeit:	2,0 Wege / 24 h	3,0 Wege / 24 h
Pkw-Besetzungsgrad:	1,1 Besch./Fz	1,0 Besch./Fz
MIV-Anteil:	30%	80%
Summe Quell-/Ziel	5 Kfz/24h	42 Kfz/24h

4. Wirtschaftsverkehr

	Min	Max
Aufkommen je Beschäftigten:	0,04 Lkw-Fahrten/Besch.	0,10 Lkw-Fahrten/Besch.
Summe Quell-/Ziel	1 Lkw/24h	2 Lkw/24h

Gesamtverkehrsaufkommen

	Min	Max
Gesamtverkehrsaufkommen [Kfz/24h davon Lkw/24h]:	126 / 1	364 / 2
arithmetischer, gerundeter Tagesmittelwert [Kfz/24h davon Lkw/24h]:	200 / 2	