

Stadt Buchloe

Verkehrsuntersuchung zum geplanten Bauvorhaben
an der Gansbichlstraße

Stand: 20.02.2026

Auftraggeber:

MWG-Grundstücksverwertung
Geschäftsführungs GmbH
Bahnhofstrasse 39
86807 Buchloe

Auftragnehmer:

Planungsgesellschaft
Stadt-Land-Verkehr GmbH
Josephspitalstraße 7
D-80331 München

Inhaltsverzeichnis	
1	Aufgabenstellung3
2	Verkehrssituation im Bestand3
2.1	Lage und Erreichbarkeit des Planungsgebiets 3
2.2	Datengrundlage: Ergebnisse der Verkehrszählung 5
2.3	Fußgänger-Zählung 7
3	Verkehrserzeugung der Planungen8
3.1	Prognoseansätze 8
3.2	Planungen Bauvorhaben 8
3.3	Kfz-Gesamtverkehrserzeugung der Planungen..... 9
3.4	Richtungsverteilung des Neuverkehrs der Planungen 10
4	Verkehrsprognosen 2040.....11
4.1	Prognose Nullfall 2040 11
4.2	Prognose Planfall 2040..... 11
5	Auswirkungen der Planungen13
5.1	Auswirkungen der Planungen im Straßennetz 13
5.2	Bewertung der Leistungsfähigkeiten..... 17
6	Zusammenfassung und Fazit20

Anlagen

- 1 Kfz-Verkehrsbelastung im Bestand 2024
- 2 Verkehrserzeugung der Planungen
- 3 Kfz-Verkehrsbelastung im Prognose Nullfall 2040
- 4 Kfz-Verkehrsbelastung im Prognose Planfall 2040
- 5 Leistungsfähigkeit unsignalisierte Knotenpunkte Definition Qualitätsstufen
- 6 Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Gansbichlstraße/ Münchener Straße
- 7 Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Am Hirtenhausberg/ Gansbichlstraße

Anhang

- 1 - 10 Ergebnisse der Fußgängerzählung 2024

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

An der Gansbichlstraße ist ein Wohnbauvorhaben geplant.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahren wird in dieser Verkehrsuntersuchung das aus den Planungen zu erwartende Kfz-Verkehrsaufkommen nach Flächen- und Nutzungsvorgaben des Auftraggebers prognostiziert sowie die verkehrlichen Auswirkungen auf das angrenzende Straßennetz ermittelt und bewertet.

Als Datenbasis für die Untersuchung dienen Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2024 an drei umliegenden Knotenpunkten zur Ermittlung des Bestandsverkehrs, durchgeführt durch die Firma Schuh & Co. GmbH.

Ergänzend wurde zur Verkehrsanalyse eine Fußgängerzählung an drei Knotenpunkten der Gansbichlstraße durchgeführt.

2 Verkehrssituation im Bestand

2.1 Lage und Erreichbarkeit des Planungsgebiets

Das Planungsgebiet befindet sich im Süden der Stadt Buchloe in einem Wohngebiet zwischen Gansbichlstraße, Alois-Reiner-Straße, südlich der Schrankenstraße und nördlich Am Bad.

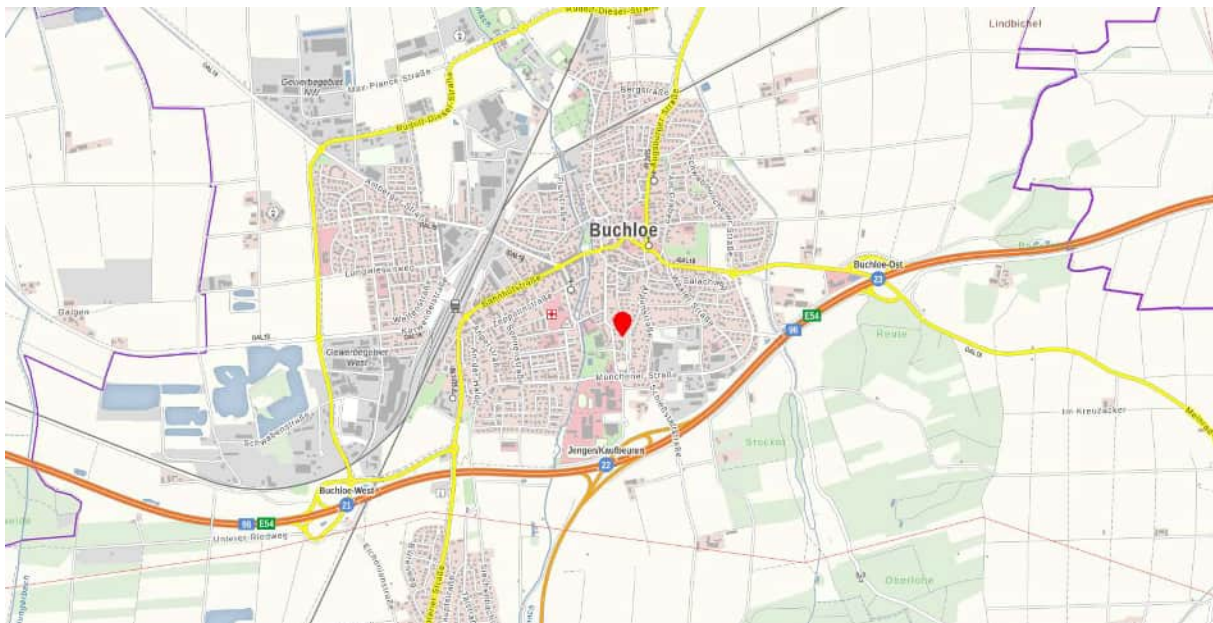


Abbildung 1: Lage des Bauvorhabens (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung, 2024)

Die Kfz-Erschließung der Planungen soll über mehrere Zufahrten an die Gansbichlstraße sowie die Schrankenstraße erfolgen.

Das geplante Bauvorhaben liegt in einer Tempo-30-Zone mit "Rechts-vor-Links"-Regelung an den Knotenpunkten.

Die Gansbichlstraße ist abschnittsweise mit einem einseitigen Gehweg ausgebaut; im Abschnitt zwischen Wildboldweg und der Abzweigung Am Hohen Weg sind keine Gehwege vorhanden und die Fußgänger nutzen die Fahrbahn als Mischfläche.

Der Standort ist gut an das regionale Fuß- und Radwegenetz angebunden. Über die Wegeverbindungen der Schrankenstraße, der Alois-Reiner-Straße und der Münchner Straße führen ausgeschilderte Radwege ("Schlossparkradrunde im Allgäu") am Bauvorhaben vorbei. Die Münchener Straße weist hierbei Fahrradschutzstreifen auf.

In etwa 5 Gehminuten Entfernung liegt die nächstgelegene Bushaltestelle "Grundschule, Buchloe", welche von den Linien 16, 17 und 35 angefahren wird. Die Buslinie 16 verkehrt zwischen Buchloe, Ketterschwang und Kaufbeuren, die Haltestelle "Grundschule, Buchloe" wird jedoch nur werktags 4-mal täglich angefahren. Die Buslinie 17 fährt zwischen Buchloe, Waal und Kaufbeuren, auch hier wird die Haltestelle werktags 4-mal täglich angefahren. Die Buslinie 35 verbindet Buchloe mit Lamerdingen und Großkitzighofen, wobei von der Haltestelle werktags sechs Busse täglich nach Großkitzighofen fahren, und umgekehrt vier Busse täglich von Großkitzighofen ankommen.

Die Bushaltestelle "Schulzentrum, Buchloe" ist ebenfalls in wenigen Gehminuten erreichbar und wird neben diesen Linien mit etwas höherer Fahrtenanzahl zudem von den Linien 57 und 910R bedient. Die Buslinie 57 verbindet Buchloe mit Rieden und Kaufbeuren, der Rufbus 910R fährt zwischen Buchloe und Mindelheim.

Die Bushaltestelle "Gasthaus Krone, Buchloe" ist vom Bauvorhaben in etwa 10 Gehminuten erreichbar, und wird etwa häufiger angefahren als die Haltestellen an den Schulen (Linien 17 und 35).

Der Bahnhof Buchloe ist zu Fuß in etwa 15 Minuten zu erreichen, mit dem Rad in etwa 5 Minuten. Von hier bestehen unter anderem Zugverbindungen nach München und Augsburg (jeweils etwa dreimal stündlich), nach Memmingen/ Lindau und Kempten/ Lindau (jeweils stündlich bis halbstündlich) sowie Füssen (etwa stündlich).

2.2 Datengrundlage: Ergebnisse der Verkehrszählung

Als Datengrundlage für die Bewertung der verkehrlichen Situation dienen Ergebnisse der am Donnerstag, den 18.04.2024 von Schuh & Co. GmbH, Germering, durchgeführten videobasierten Kfz-Verkehrszählungen über 24 Stunden an den unsignalisierten Knotenpunkten Gansbichlstraße/ Münchener Straße, Am Hirtenhausberg/ Gansbichlstraße und Schrankenstraße/ Am Hirtenhausberg.

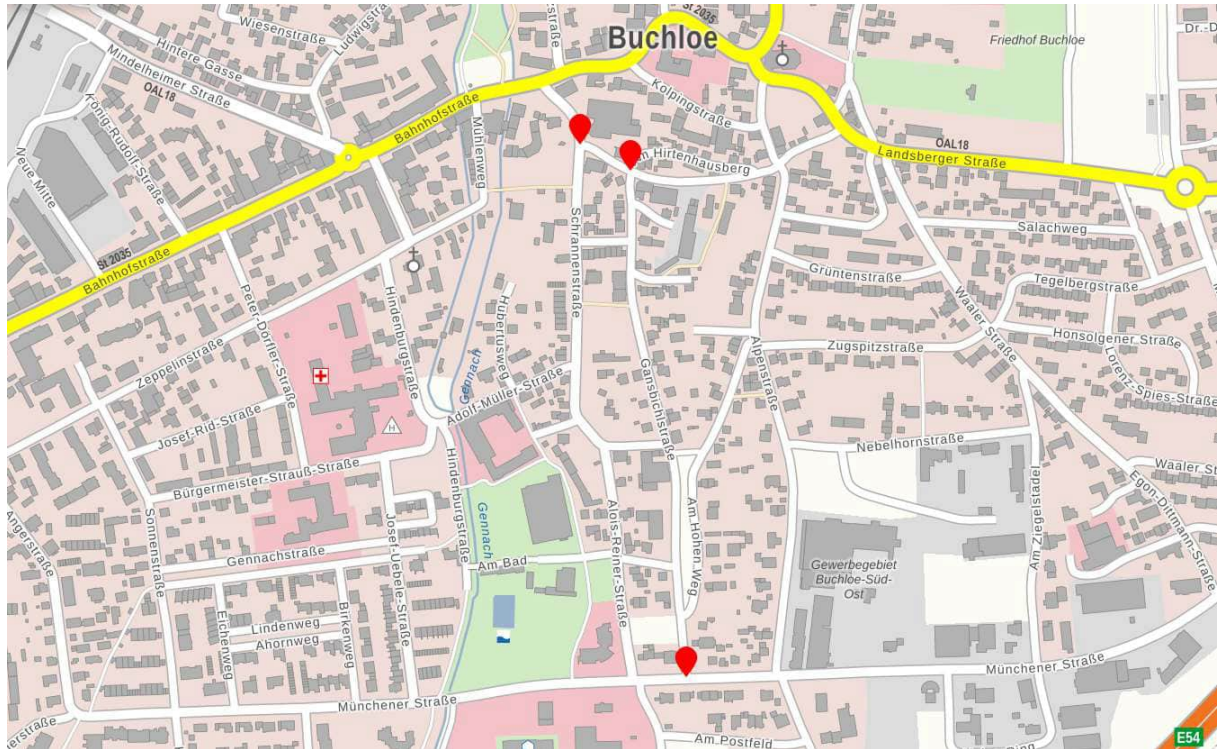


Abbildung 2: Lage der Zählstellen (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung, 2024)

Die Ergebnisse der Verkehrszählung vom 18.04.2024 der drei Knotenpunkte im Gesamttagverkehr und zu den Spitzenstunden sind in Anlage 1 dargestellt.

Die Verkehrszählung am 18.04.2024 fand an einem Normalwerktag außerhalb der Schulferien statt. Zum Zeitpunkt der Verkehrszählung war auf der Münchner Straße auf Höhe des Knotenpunkts mit der Angerstraße eine Baustelle mit einem einspurig befahrbaren Abschnitt (ohne Lichtsignalanlage) eingerichtet. Die Zählung kann aus diesem Grund nur bedingt repräsentativen Verkehrsdaten auf der Münchner Straße liefern. Es ist aber davon auszugehen, dass der Ziel- und Quellverkehr der Anlieger in den angrenzenden Wohnstraßen (vor allem der Schrankenstraße, Am Hirtenhausberg, Gansbichlstraße) von dieser Baustellensituation unbeeinträchtigt ist.

Die maximalen Verkehrsbelastungen dieser Verkehrszählung weist die Münchner Straße mit etwa 4.580 - 4.625 Kfz-Fahrten/24 Stunden auf bei einem Schwerverkehrsanteil von etwa 2%. Die Schrankenstraße ist mit etwa 225 - 245 Kfz-Fahrten/24 Stunden mit unter 4% Schwerverkehrsanteil belastet und die Gansbichlstraße mit etwa 275 - 310 Kfz-Fahrten/24 Stunden, im nördlichen Teil mit etwa 12% und im südlichen Teil mit etwa 3% Schwerverkehrsanteil. Der überraschend hohe Schwerverkehrsanteil im nördlichen Teil der Gansbichlstraße ist wahrscheinlich den anliegenden Kleingewerben und vor allem dem Bauhof zuzuschreiben.

Tabelle 1: Querschnittsbelastungen Kfz-Verkehr werktags auf den Straßenabschnitten im Bestand 2024

Straßenabschnitt	Gesamt- tagesverkehr	Anteil Schwerverkehr		Morgen- spitze	Abend- spitze
	Kfz-F./24h	SV-F./24h	%	Kfz-F./h	Kfz-F./h
Schrannenstraße nördlich Am Hirtenhausberg	2.477	83	3,4	244	234
Schrannenstraße südlich Am Hirtenhausberg	2.122	51	2,4	227	208
Am Hirtenhausberg östlich Schrankenstr., westl. Gansbichlstr.	833	46	5,5	79	76
Am Hirtenhausberg nördlich Gansbichlstraße	18	0	0	1	2
Am Hirtenhausberg östlich Gansbichlstraße	699	14	2,0	65	60
Gansbichlstraße südlich Am Hirtenhausberg	308	38	12,3	33	24
Gansbichlstraße (Am Hohen Weg) nördlich Münchner Straße	277	8	2,9	35	20
Münchner Straße westlich Gansbichlstraße	4.623	76	1,6	527	459
Münchner Straße östlich Gansbichlstraße	4.578	78	1,7	518	461

Zur Morgenspitze (07.15 – 08.15 Uhr) fließt der größte Verkehrsstrom auf der Münchner Straße von Ost nach West (etwa 260 Kfz-Fahrten/ Stunde), dicht gefolgt vom Strom von West nach Ost (etwa 245 Kfz-Fahrten/ Stunde). Auf der Schrankenstraße fahren morgens etwas mehr Kfz nach Süden als nach Norden. Am nördlichen Ende der Gansbichlstraße fahren etwa gleich viele Kfz ein wie aus, die Ausrichtung besteht hauptsächlich nach Westen (Am Hirtenhausberg). Am südlichen Ende der Gansbichlstraße fahren morgens deutlich mehr Kfz aus als ein.

Zur Abendspitze (17.00 – 18.00 Uhr) ist es auf der Münchner Straße genauso, der stärkste Verkehrsstrom fließt von Ost nach West (etwa 270 Kfz-Fahrten/ Stunde), gefolgt von etwa 185 Kfz-Fahrten/ Stunde von West nach Ost. Auf der Schrankenstraße fahren auch abends mehr Kfz nach Süden als nach Norden.

2.3 Fußgänger-Zählung

Ergänzend wurde zur Verkehrsanalyse eine Fußgängerzählung an drei Knotenpunkten der Gansbichlstraße durchgeführt.



Abbildung 3: Lage der Zählstellen (Kartenbasis Bayerische Vermessungsverwaltung 2024)

Zur Erfassung der Bestandssituation wurden am Donnerstag, den 13.06.2024 Fußgängerzählungen in zwei Intervallen (morgens und mittags) durchgeführt. Damit wurde ein Normalwerktag außerhalb der bayrischen Schulferien gewählt. Es war leicht bewölkt und mittags teils sonnig.

Die Verkehrserhebungen können entsprechend als repräsentativ angesehen werden.

Die Ergebnisse der Fußgängerzählungen sind dem Anhang zu entnehmen.

3 Verkehrserzeugung der Planungen

3.1 Prognoseansätze

Für die Berechnungsfaktoren zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens werden empirische Werte aus "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, Ausgabe 2006), aus "Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung" (Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung 2000, Dr.-Ing. D. Bosserhoff) und aus dem Programm "Ver_Bau 2023" (Dr.-Ing. D. Bosserhoff) sowie eigene Erfahrungswerte aus vergleichbaren Vorhaben herangezogen.

Bei der Berechnung des Verkehrsaufkommens wird davon ausgegangen, dass eine bestimmte Anzahl von Bewohnern, Besuchern, sowie Lieferanten/ Entsorgern eine bestimmte Verkehrsmenge erzeugt.

Die verwendeten Ansätze berücksichtigen die Lage und Erreichbarkeit des Standortes.

3.2 Planungen Bauvorhaben

Gemäß den vorliegenden Planungen (Jörg Architekten, Prem/ Planstand 29.01.2026) ist der Neubau einer Wohnanlage mit 56 Wohneinheiten in zwei Gebäuden geplant. Die beiden Tiefgaragen sollen 58 Pkw-Stellplätze enthalten, oberirdisch sind 14 Stellplätze vorgesehen (insgesamt 72 Stellplätze).

Dadurch wird der Bestand auf den Flurnummern 234 und 235 überplant, die bisherigen Nutzungen dort entfallen.



Abbildung 4: Lageplan, Jörg Architekten, 29.01.2026

Die Entwurfsplanung zum Bauvorhaben umfasst einen Wohnungsmix von 2-Zimmer-Wohnungen für "Junges Wohnen" oder ältere alleinstehende Menschen bis hin zu familientauglichen 4-Zimmer-Wohnungen.

Die geplanten Wohnungsgrößen liegen unter dem bestehenden Durchschnitt in Buchloe von etwa 102,3 m² pro Wohnung. Für Buchloe kann daraus (bei insgesamt 13.005 Einwohnern und 5.808 Wohnungen) eine durchschnittliche Wohnfläche von ca. 45,7 m²/ Einwohner ermittelt werden.¹

Erfahrungsgemäß sind im Wohnungsneubau geringere Wohnflächen pro Einwohner üblich. Die folgende tabellarische Einwohnerberechnung für das geplante Bauvorhaben berücksichtigt dies. Insgesamt werden etwa 85 Einwohner für die geplanten 56 Wohneinheiten prognostiziert.

Tabelle 2: Einwohnerberechnung für geplante Wohneinheiten (WE)

Planungen Bauvorhaben	Anzahl WE	EW/WE	EW
2-Zimmer-Wohnungen (<60 m ²)	28	1,2	34
2-Zimmer-Wohnungen (>60 m ²)	6	1,4	8
3-Zimmer-Wohnungen (<60 m ²)	6	1,5	9
3-Zimmer-Wohnungen (>60 m ²)	12	1,9	23
4-Zimmer-Wohnungen (>80 m ²)	4	2,8	11
Summen Planungen	56		85

3.3 Kfz-Gesamtverkehrserzeugung der Planungen

Da zu den überplanten Bestandsnutzungen keine Verkehrszählungen oder weiteren Angaben zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens vorliegen, wird der hier entfallende Verkehr (im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung) nicht abgezogen.

Für die künftigen Bewohner wird ein MIV-Anteil (Motorisierter Individualverkehr) von 65% und ein Pkw-Besetzungsgrad von 1,3 angesetzt. Diese Zahlen basieren (auf der sicheren Seite aufgerundet) auf Erhebungen zur Verkehrsmittelwahl in Buchloe (vergleiche folgende Abbildung, PSLV 2014).

**Verkehrsmittelwahl
Einwohner Buchloe insgesamt
50.831 Wege/Fahrten**

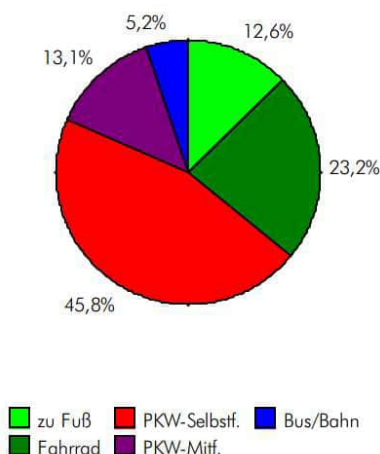


Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl Einwohner Buchloe insgesamt, Verkehrsentwicklungsplan, Analyse der Verkehrserhebungen, Stand November 2014, PSLV

¹ Bayerisches Landesamt für Statistik, Stadt Buchloe, https://www.statistik.bayern.de/mam/produkte/statistik_kommunal/2018/09777121.pdf.

Laut dem Ergebnisbericht Mobilität in Deutschland MiD 2017 beträgt die durchschnittliche Anzahl an Wegen pro Person und Tag 3,1 (und 3,6 Wege pro mobiler Person und Tag), bei Senioren ist dieser Wert geringer.² Für die tägliche Anzahl der Wege wurde in dieser Verkehrsuntersuchung im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung durchschnittliche 3,5 Wege pro Person und Tag angenommen.

Für die künftigen Bewohner werden insgesamt etwa 150 Kfz-Fahrten/ 24 Stunden prognostiziert.

Bei einem Ansatz von etwa 0,2 Besuchern je Bewohner errechnen sich etwa 15 Besucher je Tag (entspricht etwa 20 Kfz-Fahrten/ 24 Stunden), zusätzlich werden etwa 2 Schwerverkehrsfahrten/ 24 Stunden prognostiziert.

Die Berechnungsansätze für das durch die Planungen zu erwartende Verkehrsaufkommen im Tagesverkehr sowie zu den Spitzenstunden sind detailliert Anlage 2 aufgeführt. In der nachfolgenden Tabelle ist die Kfz-Verkehrserzeugung der Planungen im Gesamttagesverkehr mit Schwerverkehrs-, Nacht- und Spitzenstundenanteilen zusammengefasst.

Tabelle 3: Neuverkehr durch die Planungen

	Verkehrsaufkommen Gesamttagesverkehr		Anteil Nachtverkehr	Morgenspitze	Abendspitze
	Kfz-Fahrten/ 24h	SV-Fahrten/ 24h	Kfz-Fahrten/8h (22 - 6 Uhr)	Kfz-Fahrten/h	Kfz-Fahrten/h
Bauvorhaben	170	2	11	15	21

Gesamttagesverkehr

Insgesamt erzeugen die Planungen etwa 170 Kfz-Fahrten/ 24 Stunden. Der Schwerverkehrsanteil beträgt dabei mit 2 Lkw-Fahrten/ 24 Stunden etwa 1,2%.

Verkehrserzeugung zu den Spitzenstunden

Zur Morgenspitzenstunde überwiegt wie in Wohngebieten üblich der Quellverkehr mit etwa 13 Kfz-Fahrten/ Stunde, der prognostizierte Zielverkehr beträgt etwa 2 Kfz-Fahrten/ Stunde.

Abends ist die prognostizierte Verkehrserzeugung der Gesamtplanungen mit etwa 13 Kfz-Fahrten/ Stunde im Zielverkehr und etwa 8 Kfz-Fahrten/ Stunde im Quellverkehr (insgesamt etwa 21 Kfz-Fahrten/ Stunde) höher als morgens.

3.4 Richtungsverteilung des Neuverkehrs der Planungen

Die Verteilung des Neuverkehrs der Planungen wird entsprechend der Erreichbarkeit der umliegenden Ziele und der Anbindung an das übergeordnete Verkehrsstraßennetz sowie der Ergebnisse der Knotenstromzählungen (Bestandsanalyse) wie folgt angesetzt:

- etwa 40% Nordwest
- etwa 15% Nordost
- etwa 25% Südwest
- etwa 20% Südost

² Ergebnisbericht Mobilität in Deutschland – MiD 2017, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, infas GmbH, Februar 2019, https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf

4 Verkehrsprognosen 2040

4.1 Prognose Nullfall 2040

In der verkehrlichen Stellungnahme werden auch die allgemeinen Verkehrsentwicklungen im Prognosezeitraum bis 2040 berücksichtigt.

Im direkten Umfeld der Planungen liegen keine Dauerzählstellen der Landesbaudirektion Bayern. Dauerzählstellen im Umfeld Buchloe (beispielsweise Nr. 79309804, vergleiche folgende Abbildung) zeigen ein mehr oder weniger gleichbleibendes Niveau des Verkehrs.

79309804 Jahr 2021

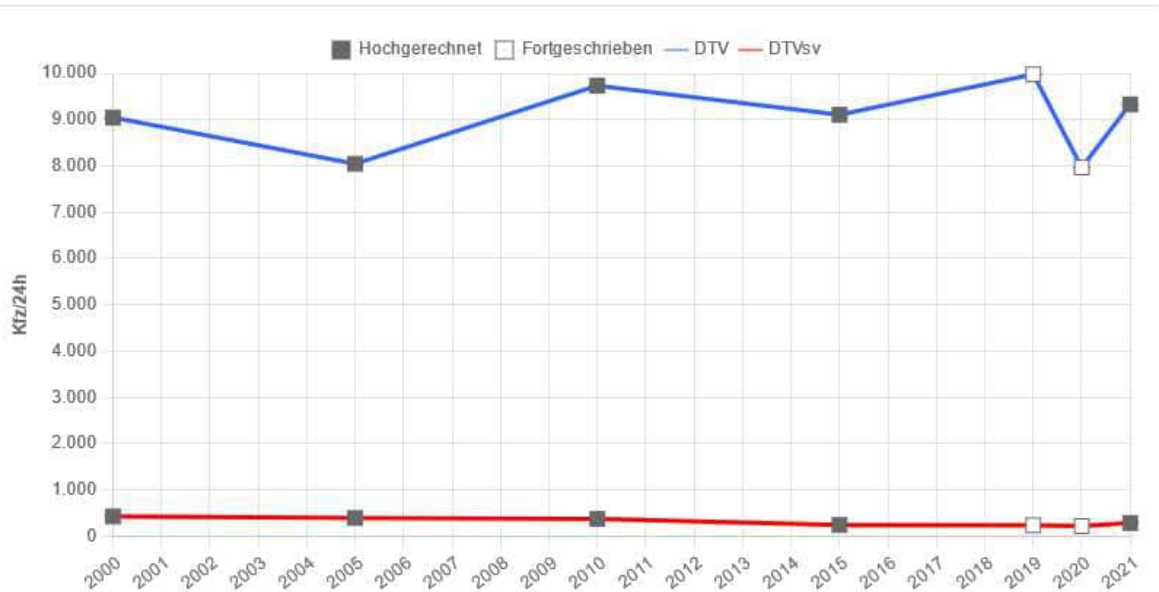


Abbildung 6: Verkehrsentwicklung (DTV und DTVsv) in Buchloe an der OAL 18, Dauerzählstelle 79309804 (Quelle: Landesbaudirektion Bayern, Zentralstelle Straßeninformationssysteme, baysis.bayern.de)

Im Umfeld der Planungen gibt es nur bedingt Potential für weitere bauliche Entwicklungen, welche zu spürbaren Verkehrssteigerungen führen könnten.

Für den Prognose Nullfall 2040 wird eine allgemeine Verkehrssteigerung von insgesamt etwa 10% im Tagesverkehr und etwa 5% zu den Spitzenstunden angesetzt (Anlage 3).

4.2 Prognose Planfall 2040

Die künftigen Gesamtverkehrsbelastungen im Prognose Planfall 2040 (Anlage 4) stellen die Summen aus den Verkehrsbelastungen im Prognose Nullfall 2040 und dem prognostizierten Neuverkehr aus den Planungen dar.

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der werktäglichen Verkehrsbelastungen (DTVw) auf den umliegenden Straßenabschnitten.

Tabelle 4: Verkehrsbelastungen im Gesamttagesverkehr auf den umliegenden Straßenabschnitten im Bestand, Prognose Nullfall2040 und Prognose Planfall 2040 in Kfz/ 24h (DTVw), auf 5 Fahrzeuge gerundet

Straßenabschnitt	Bestand 2024	Prognose Nullfall 2040	Prognose Planfall 2040	Zunahme Planfall zu Nullfall*
	Kfz/24 h	Kfz/24 h	Kfz/24 h	[%]
Schrannenstraße nördlich Am Hirtenhausberg	2.475	2.725	2.795	3
Schrannenstraße südlich Am Hirtenhausberg	2.120	2.335	2.370	1
Am Hirtenhausberg östlich Schrankenstraße, westlich Gansbichlstraße	835	915	950	4
Am Hirtenhausberg nördlich Gansbichlstraße	20	20	20	-
Am Hirtenhausberg östlich Gansbichlstraße	700	770	795	3
Gansbichlstraße südlich Am Hirtenhausberg	310	340	400	18
Bauvorhaben	-	-	170	-
Gansbichlstraße (Am Hohen Weg) nördlich Münchner Straße	275	305	380	25
Münchner Str. westlich Gansbichlstraße	4.625	5.085	5.125	1
Münchner Str. östlich Gansbichlstraße	4.580	5.035	5.070	1

*) Zunahmen entsprechen den Auswirkungen der Planungen des Bauvorhabens

Der Neuverkehr der Planungen führt auf der Münchner Straße zu Verkehrszunahmen von unter 1%, für die Schrankenstraße werden aus den Planungen Verkehrszunahmen von bis zu etwa 3% und die Straße Am Hirtenhausberg von bis zu etwa 4% prognostiziert – diese Zunahmen gehen jeweils in den täglichen Verkehrsschwankungen unter.

Die Gansbichlstraße erfährt als Anschlussstraße des Bauvorhabens die größten Verkehrszunahmen von bis zu etwa 25%.

5 Auswirkungen der Planungen

5.1 Auswirkungen der Planungen im Straßennetz

Die Münchner Straße dient als Erschließungs- und Hauptverkehrsstraße für umliegende Wohnbebauung, Gemeinschaftseinrichtungen und Gewerbe und kann nach den "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)" als Quartiersstraße mit charakteristischen Verkehrsstärke zwischen 400 und 1.000 Kfz/Stunde eingestuft werden.

Im Prognose Planfall 2040 beträgt die Verkehrsbelastung der Münchner Straße in der hier stärker belasteten Morgenspitzenstunde maximal etwa 550 Kfz/Stunde und liegt somit im unteren Bereich der für Quartiersstraßen charakteristischen Verkehrsstärke.

Die Münchner Straße kann den aus dem Bauvorhaben generierten Mehrverkehr daher problemlos aufnehmen.



Abbildung 7: Blick auf Münchner Straße, Knotenpunkt Gansbichlstraße beziehungsweise Am Hohen Weg (Foto: Google Street View, Juni 2022)

Die Schrankenstraße (und ihre Weiterführung als Alois-Reiner-Straße) dient der Erschließung der anliegenden Wohnbebauung und Gemeinschaftseinrichtungen und kann gemäß RASt 06 als Sammelstraße mit charakteristischen Verkehrsstärken von 400 bis 800 Kfz/ Stunde eingeordnet werden.

Im Prognose Planfall 2040 beträgt die Verkehrsbelastung auf der Schrankenstraße in der hier stärker belasteten Morgenspitzenstunde maximal etwa 250 Kfz/Stunde und liegt somit deutlich unter der für Sammelstraßen charakteristischen Verkehrsstärke.

Die Schrankenstraße kann den aus dem Bauvorhaben generierten Mehrverkehr daher problemlos aufnehmen.



Abbildung 8: Schrankenstraße, Blick nach Norden (Foto: Mapillary, August 2021)

Die Straße Am Hirtenhausberg dient der Erschließung der umliegenden Wohnbebauung und kann gemäß RASt 06 als Wohnstraße mit charakteristischen Verkehrsstärken bis 400 Kfz/ Stunde eingestuft werden.

Im Prognose Planfall 2040 beträgt die Verkehrsbelastung auf der Straße Am Hirtenhausberg in der hier stärker belasteten Morgenspitzenstunde unter 100 Kfz-Fahrten/Stunde und liegt somit weit unter der für Wohnstraßen charakteristischen Verkehrsstärke.

Die Straße Am Hirtenhausberg kann den aus dem Bauvorhaben generierten Mehrverkehr daher problemlos aufnehmen, auch wenn sie aufgrund der Straßenführung und angrenzenden Bebauung teilweise unübersichtlich ist.



Abbildung 9: Blick auf Am Hirtenhausberg nach Osten (Foto: Google Street View, Juni 2022)

Die Gansbichlstraße ist Teil einer Tempo-30-Zone und kann gemäß RASt 06 ebenfalls als Wohnstraße mit charakteristischen Verkehrsstärken bis 400 Kfz/ Stunde eingestuft werden.

Im Prognose Planfall 2040 beträgt die Verkehrsbelastung auf der Gansbichlstraße in der hier stärker belasteten Morgenspitzenstunde unter 50 Kfz-Fahrten/Stunde und liegt somit weit unter der für Wohnstraßen charakteristischen Verkehrsstärke.

Die Gansbichlstraße kann den aus dem Bauvorhaben generierten Mehrverkehr daher problemlos aufnehmen.



Abbildung 10: Gansbichlstraße, Blick auf Kreuzung Schrankenstraße und Gehweg Am Hohen Weg (Foto: Google Street View, Juni 2022)

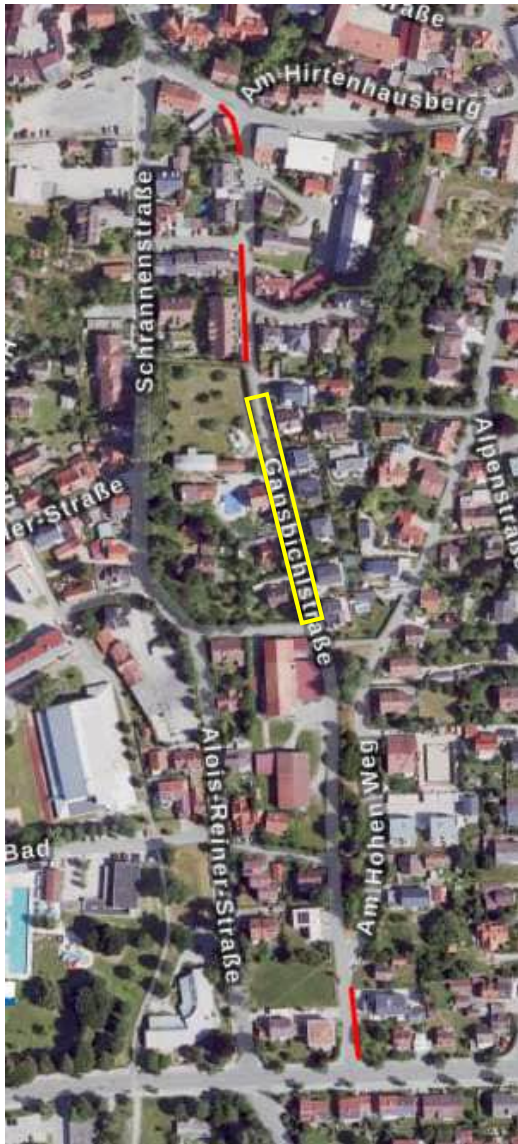


Abbildung 11: Gansbichlstraße, (Luftbild: Bayerische Vermessungsverwaltung, 2024)

Rot: begleitender Gehweg,

Gelb: eingegengte Fahrbahn mit Querschnitten zwischen etwa 4,0 und etwa 4,5 m, punktuell nur etwa 3,5 m

Die Gansbichlstraße weist in ihrem Streckenverlauf Engstellen auf, nördlich des geplanten Bauvorhabens beträgt die Straßenquerschnittsbreite gemäß digitaler Flurkarte der Stadt Buchloe maximal etwa 4 m.

Abschnittsweise sind einseitig Gehwege vorhanden (rote Markierung in der Abbildung links), in den restlichen Abschnitten nutzen Fußgänger die Fahrbahn im Mischverkehr mit.

Da die Begegnung zweier Pkw beziehungsweise Pkw/Lkw hier abschnittsweise nicht möglich ist, müssen die Fahrzeuge im Begegnungsfall entweder in den Seitenraum ausweichen oder auf Sicht gegenseitig Rücksicht nehmen. Der zusätzliche Kfz-Verkehr durch das Bauvorhaben von etwa 60 Kfz-Fahrten am Tag wird aufgrund der heutigen geringen Verkehrsbelastung als unproblematisch eingestuft.

Lkw-Fahrten sollten in diesem Abschnitt allerdings vermieden werden. Eine Lkw-Durchfahrtsbeschränkung wird empfohlen.

Auf Höhe des Bauvorhabens wird eine Mindestbreite von 5,00 m empfohlen um den Begegnungsfall Pkw/Lkw zu ermöglichen.

Der südliche Teil der Gansbichlstraße (beziehungsweise der Straße Am Hohen Weg) weist einen breiteren Straßenquerschnitt auf und sollte als Haupteerschließung dienen.

Grundsätzlich bestünde die Möglichkeit, die Gansbichlstraße abschnittsweise als Verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325/326 StVO, umgangssprachlich "Spielstraße") umzugestalten, da gemäß ihrer Lage in einem Wohngebiet die Aufenthaltsfunktion überwiegt und nur gering mit Kfz-Verkehr frequentiert wird (Voraussetzung erfüllt: Verkehrsbelastung in Gansbichlstraße sehr gering; Empfehlung: nördlicher Bereich bis zur Zufahrt Bauhof). Die Vorfahrtsregelung "Rechts vor Links" bliebe damit erhalten, die zulässige Geschwindigkeit würde auf Schrittgeschwindigkeit reduziert.

Ein solcher Verkehrsberuhigter Bereich sollte durch die "besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat" (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)). Hierfür ist meistens ein niveaugleicher Ausbau der gesamten Straßenbreite sinnvoll.

5.2 Bewertung der Leistungsfähigkeiten

Die Verkehrsqualität der unsignalisierten Knotenpunkte wird überschlägig gemäß HBS 2015 ("Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2015) mit dem Programm KNOBEL Version 7.1.19 (BPS GmbH, Karlsruhe, Programm zur Leistungsfähigkeitsprüfung nicht signalisierter Knotenpunkte) ermittelt.

Die Bewertungen in Form von Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) reichen von "A" bis "F", wobei "A" die beste und "F" die schlechteste Beurteilung ("Überlastung der Verkehrsanlage") darstellt. Ein Ergebnis im Bereich "D" ist das Mindestergebnis, das angestrebt werden sollte. Die überschlägige Leistungsfähigkeit wird für die verkehrlichen Spitzenstunden ermittelt.

Die Definition der Grenzwerte der mittleren Wartezeiten für die einzelnen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) für unsignalisierte Knotenpunkte sind in Anlage 5 dargestellt.

Unsignalisierter Knotenpunkt Gansbichlstraße/ Münchener Straße

Der dreiarmlige unsignalisierte Knotenpunkt Gansbichlstraße (Am Hohen Weg)/ Münchener Straße liegt etwa 55m östlich des Knotenpunkts Münchener Straße/ Kerschensteinerstraße/ Alois-Reiner-Straße und etwa 95m westlich des Knotenpunkts Münchener Straße/ Alpenstraße (Schießstattstraße).

Am Knotenpunkt Gansbichlstraße/ Münchener Straße sind Fahrzeuge auf der Münchener Straße bevorrechtigt, Fahrzeuge aus der Gansbichlstraße müssen Vorfahrt gewähren.

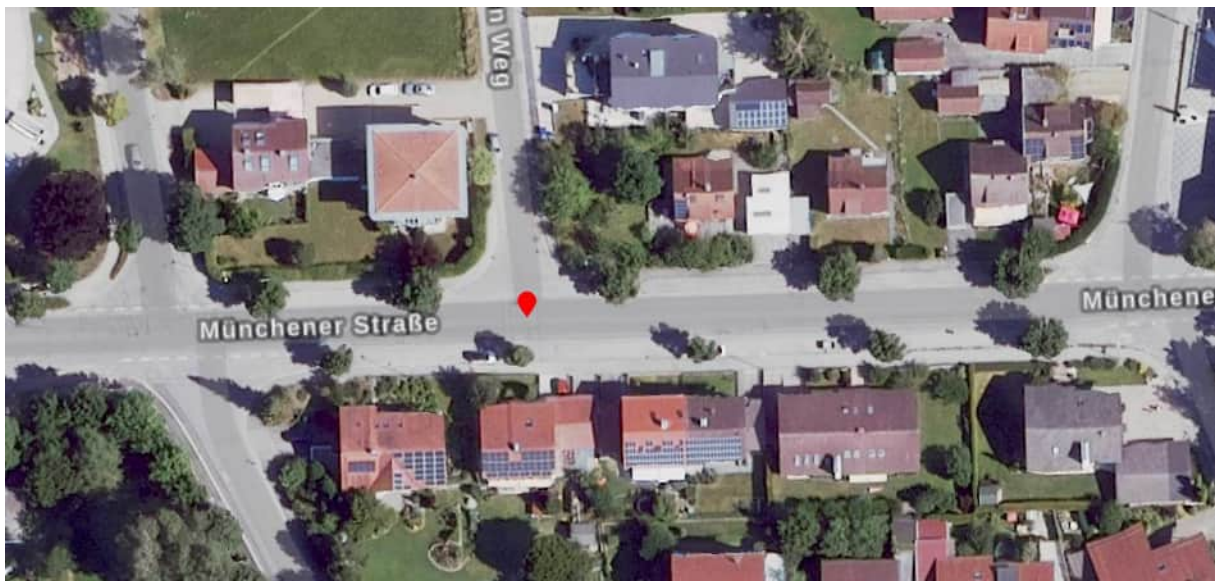


Abbildung 12: Luftbild Knotenpunkt Gansbichlstraße/ Münchener Straße (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung, 2024)

Die folgende Tabelle fasst die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen des Knotenpunkts Gansbichlstraße (Am Hohen Weg)/ Münchener Straße zusammen.

Tabelle 5: Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Gansbichlstraße/ Münchener Straße nach HBS 2015 (Anlage 6)

Knotenpunkt Gansbichlstraße/ Münchener Straße	Prognose Nullfall 2040 <u>ohne</u> Bauvorhaben		Prognose Planfall 2040 <u>mit</u> Bauvorhaben	
	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze	Abendspitze
Qualitätsstufe (QSV) für gesamten Knotenpunkt	A	A	A	A
Ungünstigster Strom (ausschlaggebend für Gesamtbewertung)	4 (Linkseinbieger aus Gansbichlstraße)	4 (Linkseinbieger aus Gansbichlstraße)	4 (Linkseinbieger aus Gansbichlstraße)	4 (Linkseinbieger aus Gansbichlstraße)
mittlere Wartezeit [s] (ungünstigster Strom)	6,8	6,2	6,8	6,3
Staulänge N-99 [Pkw-E] (maximale Rückstaulänge ungünstigster Strom)	1	1	1	1

Der unsignalisierte Knotenpunkt Gansbichlstraße (Am Hohen Weg)/ Münchener Straße erhält gemäß der überschlägigen Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015 sowohl im Prognose Nullfall 2040 als auch im Prognose Planfall 2040 in beiden Spitzenstunden jeweils die Qualitätsstufe "A" (Bestbewertung) und ist somit sehr gut leistungsfähig.

Der ungünstigste Strom ist jeweils der Linkseinbieger aus der Gansbichlstraße, hier müssen mittlere Wartezeiten von maximal bis zu etwa 7 Sekunden in Kauf genommen werden – hierbei sind lediglich marginale Steigerungen durch das geplante Bauvorhaben zu erwarten. Es kommt zu Rückstaus von bis zu maximal etwa einer Fahrzeuglänge. Auf dem westlichen Arm der Münchner Straße kann es ebenfalls zu Rückstaus von jeweils etwa einer Fahrzeuglänge kommen – hierdurch sind jedoch keine Beeinträchtigungen der benachbarten Knotenpunkte zu erwarten.

Im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben sind keine Ausbaumaßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts notwendig.

Unsignalisierter Knotenpunkt Am Hirtenhausberg/ Gansbichlstraße

Der vierarmige unsignalisierte Knotenpunkt Am Hirtenhausberg/ Gansbichlstraße liegt in einer Tempo-30-Zone, dementsprechend gilt hier die Regelung "Rechts vor Links".



Abbildung 13: Luftbild Knotenpunkt Am Hirtenhausberg/ Gansbichlstraße (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung, 2024)

Die folgende Tabelle fasst die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen des Knotenpunkts Am Hirtenhausberg/ Gansbichlstraße zusammen.

Tabelle 6: Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Am Hirtenhausberg/ Gansbichlstraße nach HBS 2015 (Anlage 7)

Knotenpunkt Am Hirtenhausberg/ Gansbichlstraße	Prognose Nullfall 2040 <u>ohne</u> Bauvorhaben		Prognose Planfall 2040 <u>mit</u> Bauvorhaben	
	Morgenspitze	Abendspitze	Morgenspitze	Abendspitze
Qualitätsstufe (QSV) für gesamten Knotenpunkt	A	A	B	B
Ungünstigster Strom (ausschlaggebend für Gesamtbewertung)	4 Linksabbieger Gansbichlstraße	7 Linksabbieger Hirtenhausberg Ost	4 Linksabbieger Gansbichlstraße	7 Linksabbieger Hirtenhausberg Ost
mittlere Wartezeit [s] (ungünstigster Strom)	3,99	3,98	4,02	4,00
Staulänge N-99 [Pkw-E] (maximale Rückstaulänge ungünstigster Strom)	1	1	1	1

Die überschlägige Berechnung der Leistungsfähigkeit nach Wu ("Rechts-vor-Links"-Regelung) ergibt im Prognose Nullfall 2040 die Qualitätsstufe "A" (Bestbewertung). Im Prognose Planfall 2040 (mit Mehrverkehr der Planungen) wird durch minimale Verlängerung der mittleren Wartezeiten um wenige (in der Praxis nicht spürbare) Hundertstelsekunden jeweils die Grenze zur guten Qualitätsstufe "B" erreicht beziehungsweise knapp überschritten.

Die relevanten Verkehrsströme müssen mittlere Wartezeiten von etwa 4 Sekunden in Kauf nehmen, es kommt zu Rückstau von maximal bis zu einer Fahrzeuglänge.

Im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben sind keine Ausbaumaßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts notwendig.

6 Zusammenfassung und Fazit

An der Gansbichlstraße ist ein Wohnbauvorhaben geplant. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahren wird in dieser Verkehrsuntersuchung das aus den Planungen zu erwartende Kfz-Verkehrsaufkommen nach Flächen- und Nutzungsvorgaben des Auftraggebers prognostiziert sowie die verkehrlichen Auswirkungen auf das angrenzende Straßennetz ermitteln und bewertet.

Als Datenbasis dienen Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2024 (videobasierte Verkehrszählungen über 24 Stunden) an drei umliegenden Knotenpunkten. Auf der Gansbichlstraße wurden etwa 275 bis 310 Kfz-Fahrten/24 Stunden gezählt, auf der Schrankenstraße etwa 2.120 bis 2.475 Kfz-Fahrten/24 Stunden, auf Am Hirtenhausberg bis zu etwa 835 Kfz-Fahrten/24 Stunden und auf der Münchener Straße etwa 4.580 bis 5.625 Kfz-Fahrten/24 Stunden.

Die Planungen sehen 56 Wohneinheiten vor. Die Anzahl der künftigen Bewohner wird auf etwa 85 abgeschätzt. Die Tiefgarage und die oberirdischen Stellplätze der Wohnanlage werden über mehrere Zufahrten an die Gansbichlstraße und die Schrankenstraße angebunden. Insgesamt erzeugen die geplanten Wohnnutzungen (werktags) einen Neuverkehr von etwa 170 Kfz-Fahrten/24 Stunden.

Im Prognose Planfall 2040 steigt die Verkehrsbelastung auf der Münchener Straße hierdurch um weniger als 1%. Für die Schrankenstraße werden Verkehrszunahmen bis zu etwa 3% auf bis etwa 2.800 Kfz-Fahrten/24 Stunden prognostiziert. Auf der Gansbichlstraße steigt die Verkehrsbelastung im Planfall auf etwa 380 bis 400 Kfz-Fahrten/24 Stunden.

Die Straßenabschnitte im Umfeld des Bauvorhabens können gemäß RASt 06 als Wohnstraße mit einer charakteristischen Verkehrsstärke von bis zu 400 Kfz/Stunde (Gansbichlstraße, Am Hirtenhausberg), als Sammelstraße mit einer charakteristischen Verkehrsstärke von 400 bis 800 Kfz/Stunde (Schrankenstraße) beziehungsweise Quartiersstraße mit einer charakteristischen Verkehrsstärke von 400 bis 1.000 Kfz/Stunde (Münchener Straße) eingestuft werden. In allen betrachteten Straßenabschnitten liegt die Verkehrsbelastung auch im Prognose Planfall 2040 unter den Maximalwerten der jeweiligen charakteristischen Verkehrsstärke – sie können den aus dem Bauvorhaben generierten Mehrverkehr daher problemlos aufnehmen.

Nördlich des Bauvorhabens weist die Gansbichlstraße Straßenquerschnitte von maximal etwa 4,0m auf. Im Begegnungsfall zweier Pkw beziehungsweise Pkw/Lkw müssen Fahrzeuge entweder in den Seitenraum ausweichen oder auf Sicht gegenseitig Rücksicht nehmen. Der zusätzliche Kfz-Verkehr durch das Bauvorhaben wird aufgrund der heutigen geringen Verkehrsbelastung als unproblematisch eingestuft. Auf Höhe des Bauvorhabens wird eine Mindestbreite von 5,0 m empfohlen.

Aufgrund der größeren Fahrbahnbreite wird angeraten, die verkehrliche Anbindung weitestgehend über den südlichen Abschnitt der Gansbichlstraße abzuwickeln und den nördlichen Abschnitt als Anliegerstraße mit Lkw-Durchfahrtsverbot auszuweisen.

Der unsignalisierte Knotenpunkt Münchener Straße/ Gansbichlstraße erhält nach überschlägiger Leistungsfähigkeitsberechnung gemäß HBS 2015 sowohl im Prognose Nullfall 2040 als auch im Prognose Planfall 2040 die Qualitätsstufe "A" (Bestbewertung).

Der unsignalisierte Knotenpunkt Gansbichlstraße/ Am Hirtenhausberg wird im Prognose Planfall 2040 mit der guten Qualitätsstufe "B" bewertet.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Bauvorhaben sind keine Ausbaumaßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der betrachteten Knotenpunkte notwendig.

Das geplante Bauvorhaben wird insgesamt als verkehrsverträglich eingestuft.

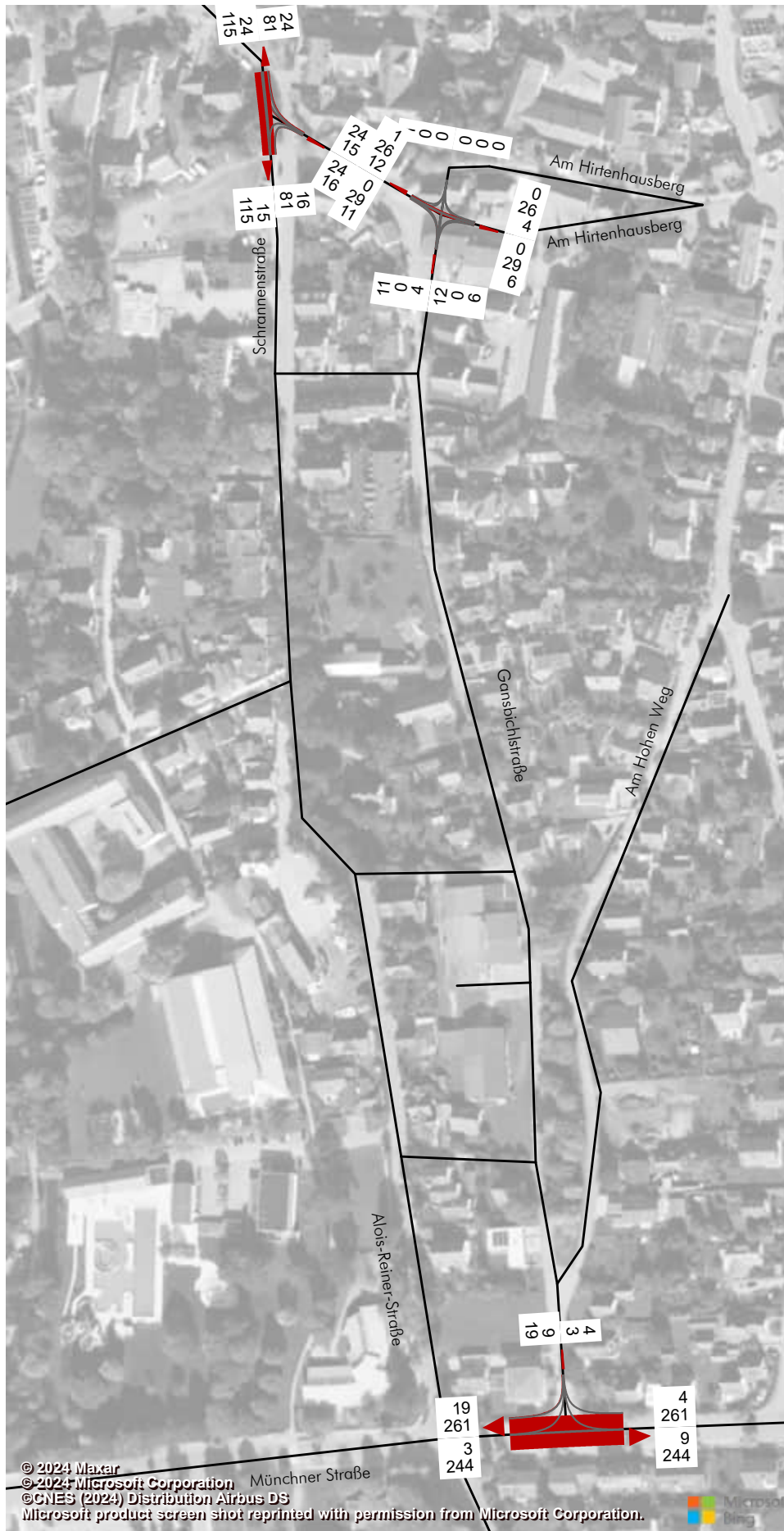
PSLV; München, den 20.02.2026

Anlagen/ Anhang



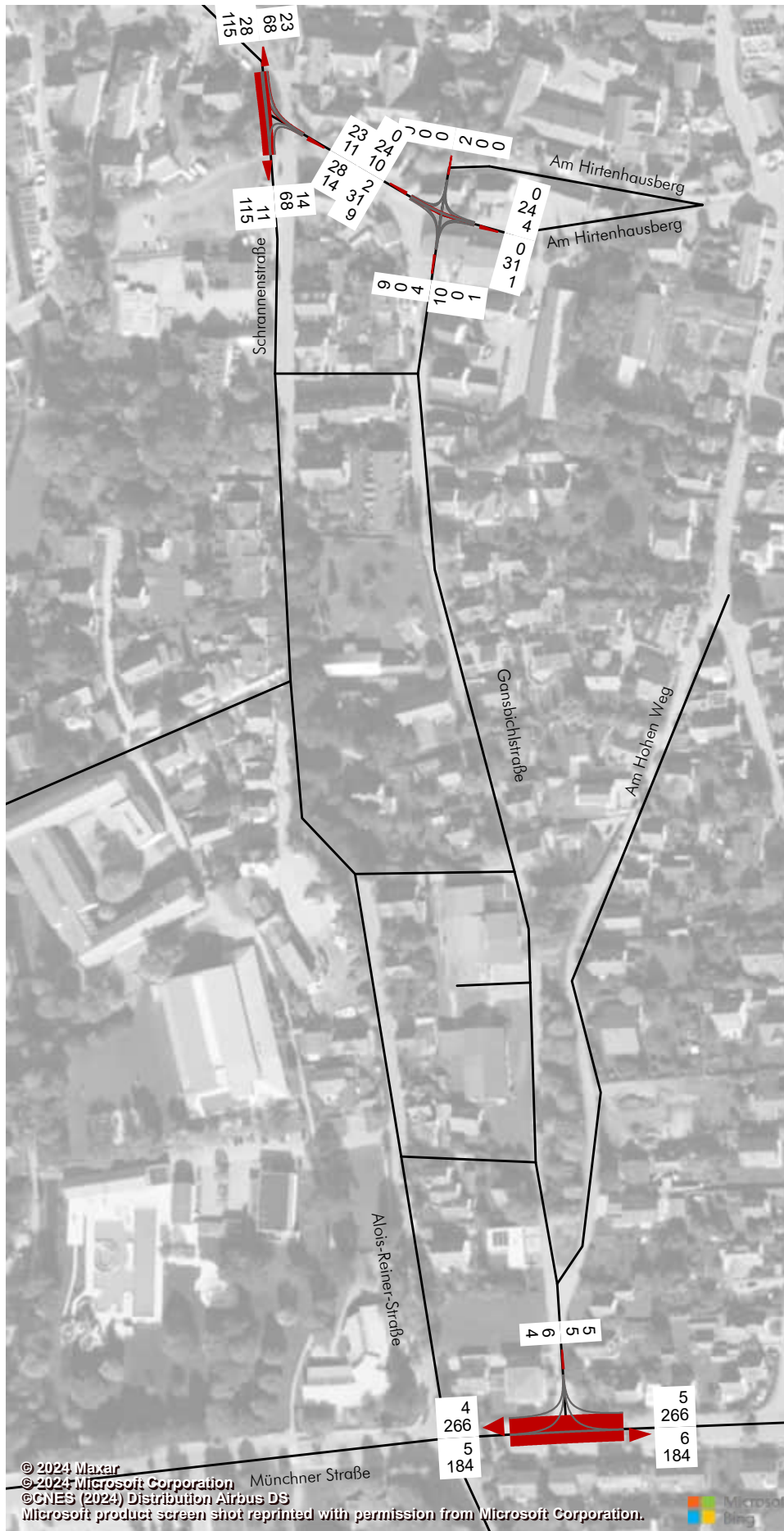
Datengrundlage:
Videobasierte 24h-Verkehrszählung vom 18.04.2024
durchgeführt durch Fa. Schuh & Co. GmbH, Germering

Anlage 1.1
Bestand 2024
Gesamttagungsverkehr [Kfz-Fahrten/ 24 Stunden]
Streckenbelastung im Querschnitt (DTVw)



Datengrundlage:
 Videobasierte 24h-Verkehrszählung vom 18.04.2024
 durchgeführt durch Fa. Schuh & Co. GmbH, Germering

Anlage 1.2
 Bestand 2024
 Morgenspitzenstunde [Kfz-Fahrten/ Stunde]
 Abbeigebeziehungen (DTVw)



Datengrundlage:
Videobasierte 24h-Verkehrszählung vom 18.04.2024
durchgeführt durch Fa. Schuh & Co. GmbH, Germering

Anlage 1.3
Bestand 2024
Abendspitzenstunde [Kfz-Fahrten/ Stunde]
Abbiegebeziehungen (DTVw)

Verkehrsaufkommen

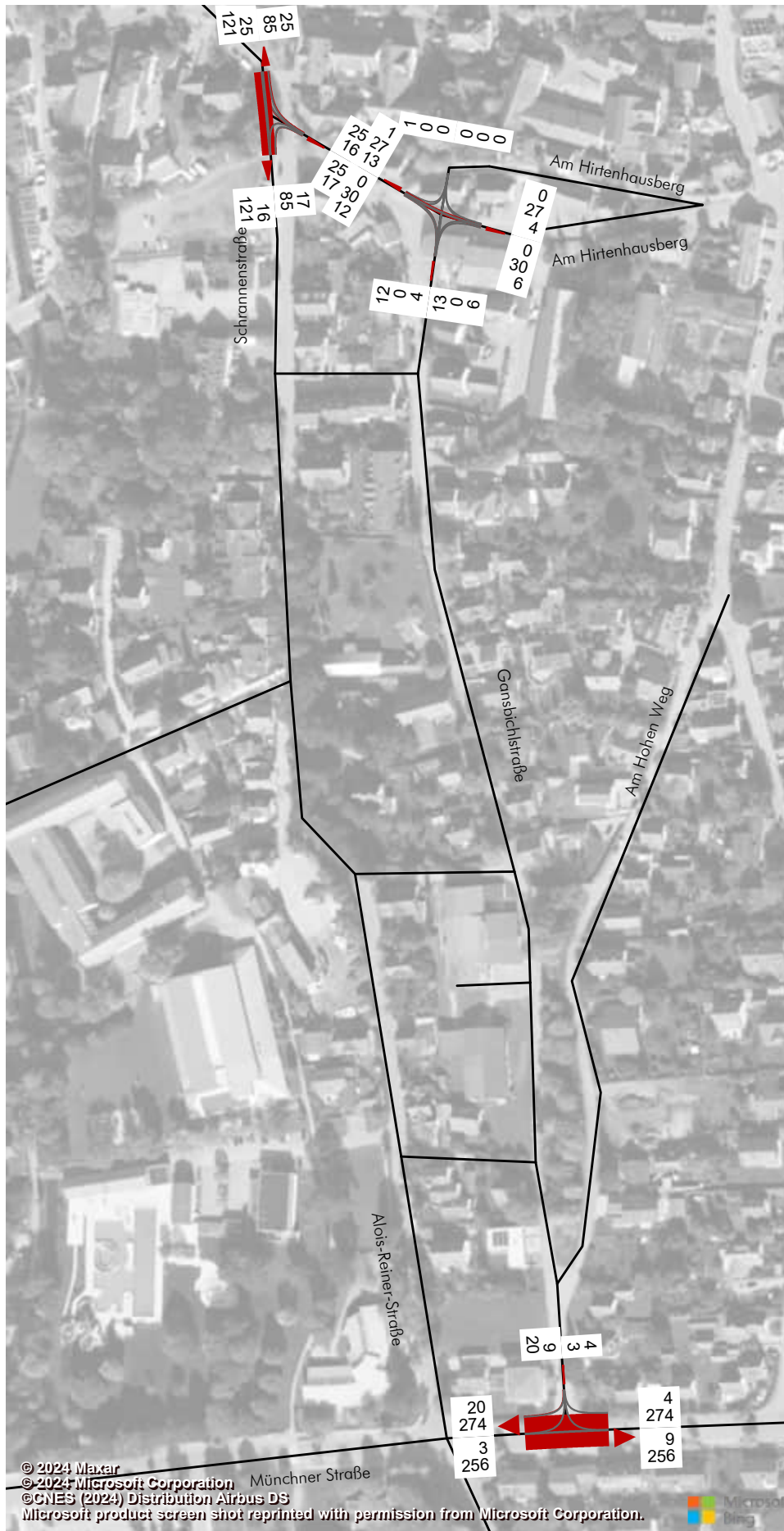
	Ansätze		Kfz-F./Richtung			Kfz-F./beide Richt.	
			Kfz/Tag Zielv.	Kfz/Std Zielv.	Kfz/Std Quellv.	Kfz/Tag	Kfz/Std
Wohnen							
Wohneinheiten		56					
Verkehrsaufkommen Bewohner			74			148	
Morgenspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	3%	18%		2	13		15
Abendspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	14%	8%		10	6		16
Anzahl der Einwohner		85					
Anzahl der Wege je Bewohner (im Ziel- und Quellverkehr)		3,5					
MIV-Anteil		65%					
Pkw-Besetzungsgrad		1,3					
Verkehrsaufkommen Besucher			10			20	
Morgenspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	3%	3%		0	0		0
Abendspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	25%	15%		3	2		5
Anzahl Besucher		17					
Besucher je Bewohner		0,2					
Anzahl der Wege je Besucher		2					
MIV-Anteil der Besucher		75%					
Pkw-Besetzungsgrad Besucher		1,3					
Güterverkehr, Lkw			1			2	
Morgenspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	8%	5%		0	0		0
Abendspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	7%	9%		0	0		0
Anzahl LKW-Fahrten je Bewohner		0,025					
Anzahl LKW/ Tag		1					
Summe Verkehrsaufkommen Wohnen		Kfz-Fahrten/24h	85			170	
davon Lkw		Kfz-Fahrten/24h	1			2	
Morgenspitze (Ziel-/ Quellverkehr)		Kfz/h		2	13		15
Abendspitze (Ziel-/ Quellverkehr)		Kfz/h		13	8		21
Tag-/Nachtverkehrsanteile							
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen							
Anteil Tagesstunden (6-22 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	93,5%	94,0%		79	80	159	Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22-6 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	6,5%	6,0%		6	5	11	Kfz-F./8Std.

Einwohnerberechnung für geplante Wohneinheiten

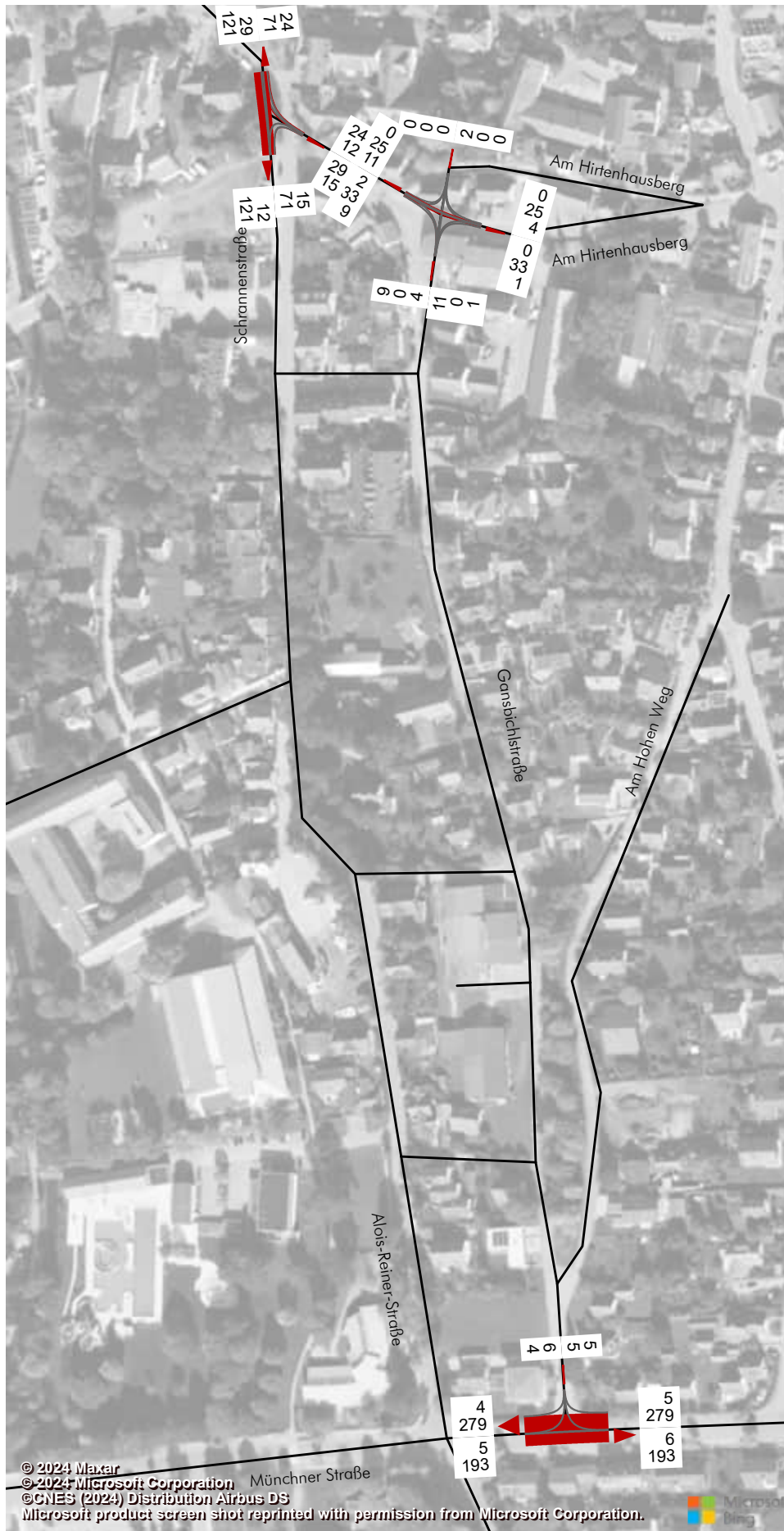
Planungen Mehrfamilienhäuser	Anzahl	EW/WE	EW
2-Zimmer-Wohnungen (<60 m²)	28	1,2	34
2-Zimmer-Wohnungen (>60 m²)	6	1,4	8
3-Zimmer-Wohnungen (<60 m²)	6	1,5	9
3-Zimmer-Wohnungen (>60 m²)	12	1,9	23
4-Zimmer-Wohnungen (>80 m²)	4	2,8	11
Summen Planungen WE	56		85



Anlage 3.1
Nullfall 2040
Gesamttagungsverkehr [Kfz-Fahrten/ 24 Stunden]
Streckenbelastung im Querschnitt (DTVw)



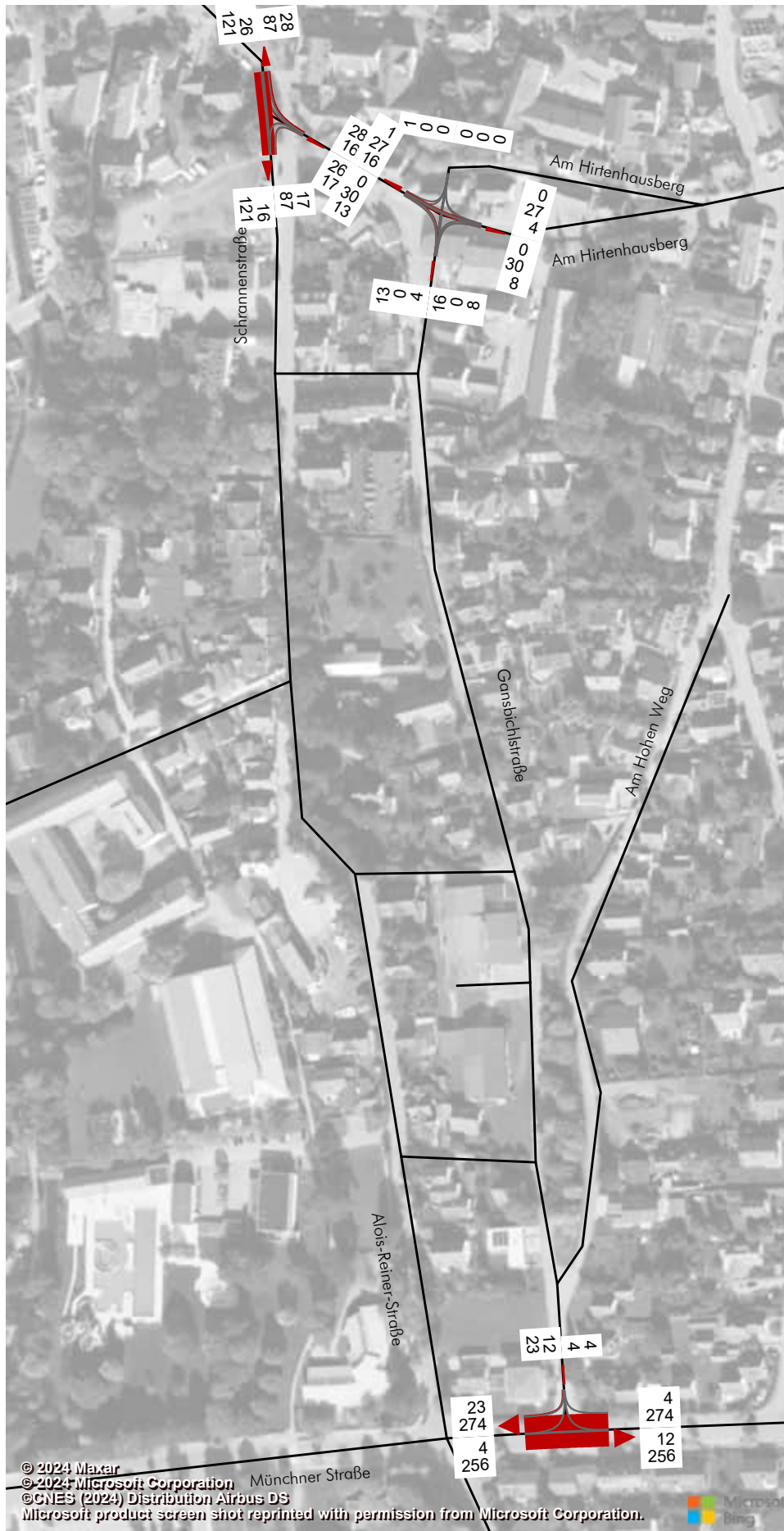
Anlage 3.2
 Nullfall 2040
 Morgenspitzenstunde [Kfz-Fahrten/ Stunde]
 Abbiegebeziehungen (DTVw)



Anlage 3.3
 Nullfall 2040
 Abendspitzenstunde [Kfz-Fahrten/ Stunde]
 Abbiegebeziehungen (DTVw)



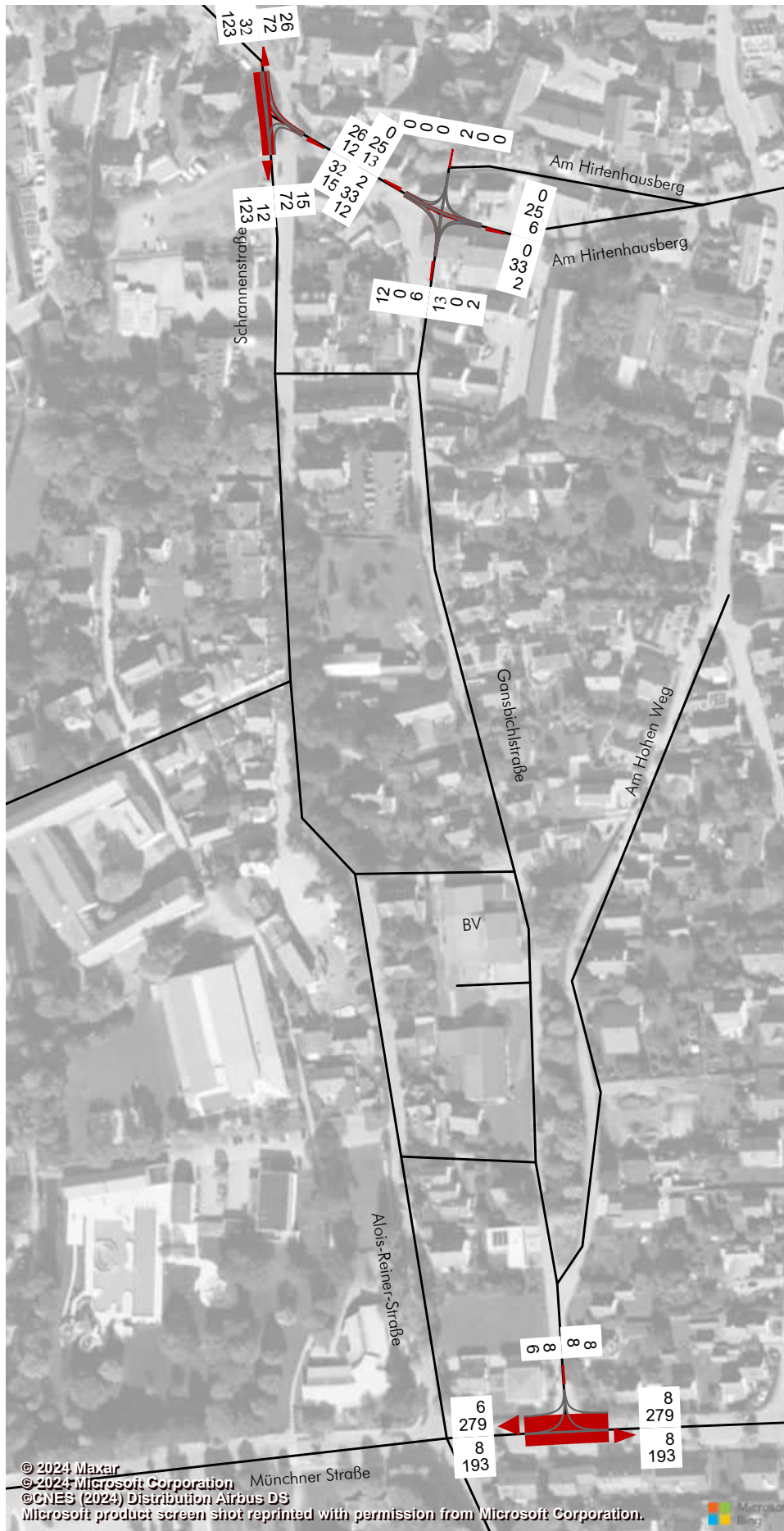
Anlage 4.1
Planfall 2040
Gesamttagungsverkehr [Kfz-Fahrten/ 24 Stunden]
Streckenbelastung im Querschnitt (DTVw)



© 2024 Maxar
 © 2024 Microsoft Corporation
 © CNES (2024) Distribution Airbus DS
 Microsoft product screen shot reprinted with permission from Microsoft Corporation.



Anlage 4.2
 Planfall 2040
 Morgenspitzenstunde [Kfz-Fahrten/ Stunde]
 Abbeigebeziehungen (DTVw)



Anlage 4.3
Planfall 2040
Abendspitzenstunde [Kfz-Fahrten/ Stunde]
Abbiegebeziehungen (DTVw)

Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Grenzwerte und Bedeutung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2015

QSV	Beschreibung der Qualitätsstufen	mittlere Wartezeit t_w [s] *
A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.	≤ 10
B	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.	≤ 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.	≤ 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.	≤ 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 : 2893 Gansbichlstraße, Buchloe
Knotenpunkt : Münchener Straße/ Gansbichlstraße (Am Hohen Weg)
Stunde : Bestand 2024, 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		265				1800					A
3		4				1600					A
4		9	6,5	3,2	510	560		6,5	1	1	A
6		19	5,9	3,0	263	870		4,2	1	1	A
Misch-N											
8		247				1800					A
7		3	5,5	2,8	265	951		3,8	1	1	A
Misch-H		250				1800	7 + 8	2,3	1	1	A

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts







Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Münchener Straße Ost
Münchener Straße West
Nebenstrasse : Gansbichlstraße (Am Hohen Weg)

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2893 Gansbichlstraße, Buchloe
Knotenpunkt : Münchener Straße/ Gansbichlstraße (Am Hohen Weg)
Stunde : Bestand 2024, 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		266				1800					A
3		5				1600					A
4		6	6,5	3,2	458	600		6,1	1	1	A
6		4	5,9	3,0	269	864		4,2	1	1	A
Misch-N											
8		185				1800					A
7		5	5,5	2,8	271	944		3,8	1	1	A
Misch-H		190				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 : Münchener Straße Ost
Münchener Straße West
Nebenstrasse : Gansbichlstraße (Am Hohen Weg)

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2893 Gansbichlstraße, Buchloe
Knotenpunkt : Münchener Straße/ Gansbichlstraße (Am Hohen Weg)
Stunde : Prognose Nullfall 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		278				1800					A
3		4				1600					A
4		9	6,5	3,2	535	541		6,8	1	1	A
6		20	5,9	3,0	276	856		4,3	1	1	A
Misch-N											
8		259				1800					A
7		3	5,5	2,8	278	937		3,9	1	1	A
Misch-H		262				1800	7 + 8	2,4	1	1	A

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts







Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Münchener Straße Ost
Münchener Straße West
Nebenstrasse : Gansbichlstraße (Am Hohen Weg)

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2893 Gansbichlstraße, Buchloe
Knotenpunkt : Münchener Straße/ Gansbichlstraße (Am Hohen Weg)
Stunde : Prognose Nullfall 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		279				1800					A
3		5				1600					A
4		6	6,5	3,2	480	582		6,2	1	1	A
6		4	5,9	3,0	282	851		4,3	1	1	A
Misch-N											
8		194				1800					A
7		5	5,5	2,8	284	930		3,9	1	1	A
Misch-H		199				1800	7 + 8	2,3	1	1	A

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts







Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Münchener Straße Ost
Münchener Straße West
Nebenstrasse : Gansbichlstraße (Am Hohen Weg)

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2893 Gansbichlstraße, Buchloe
Knotenpunkt : Münchener Straße/ Gansbichlstraße (Am Hohen Weg)
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		278				1800					A
3		4				1600					A
4		12	6,5	3,2	536	540		6,8	1	1	A
6		23	5,9	3,0	276	856		4,3	1	1	A
Misch-N											
8		259				1800					A
7		4	5,5	2,8	278	937		3,9	1	1	A
Misch-H		263				1800	7 + 8	2,4	1	1	A

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts







Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Münchener Straße Ost
Münchener Straße West
Nebenstrasse : Gansbichlstraße (Am Hohen Weg)

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2893 Gansbichlstraße, Buchloe
Knotenpunkt : Münchener Straße/ Gansbichlstraße (Am Hohen Weg)
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		279				1800					A
3		8				1600					A
4		8	6,5	3,2	484	577		6,3	1	1	A
6		6	5,9	3,0	283	849		4,3	1	1	A
Misch-N											
8		194				1800					A
7		8	5,5	2,8	287	927		3,9	1	1	A
Misch-H		202				1800	7 + 8	2,3	1	1	A

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts













Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

- Hauptstrasse : Münchener Straße Ost
Münchener Straße West
- Nebenstrasse : Gansbichlstraße (Am Hohen Weg)

Kreuzung mit 'Rechts vor Links'-Regelung (RvL) nach Wu

Projekt : 2893 Gansbichlstraße, Buchloe
Knotenpunkt : Gansbichlstraße/ Am Hirtenhausberg
Stunde : Bestand 2024, Morgenspitzenstunde

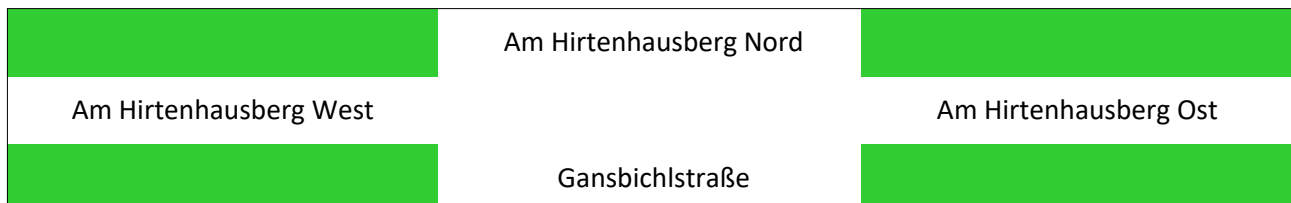
Strom		q-vorh	CO	schein. C	W	QSV	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
- Nr.		[PWE/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	[s]		strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		0	947	903	0	A					
2		29	1029	1007	3,68	A	41	3,7	0	1	A
3		12	1029	1029	3,54	A					
4		14	947	917	3,98	A					
5		0	1029	997	0	A	20	3,88	0	1	A
6		6	1029	1029	3,52	A					
7		4	947	908	3,98	A					
8		27	1029	1028	3,6	A	31	3,68	0	1	A
9		0	1029	1029	0	A					
10		0	947	904	0	A					
11		0	1029	987	0	A	1	3,5	0	0	A
12		1	1029	1029	3,5	A					

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts













Berechnung 'Rechts vor Links': nach HBS 2015 (Stephan, 2003)

Strassennamen :



Kreuzung mit 'Rechts vor Links'-Regelung (RvL) nach Wu

Projekt : 2893 Gansbichlstraße, Buchloe
 Knotenpunkt : Gansbichlstraße/ Am Hirtenhausberg
 Stunde : Bestand 2024, Abendspitzenstunde

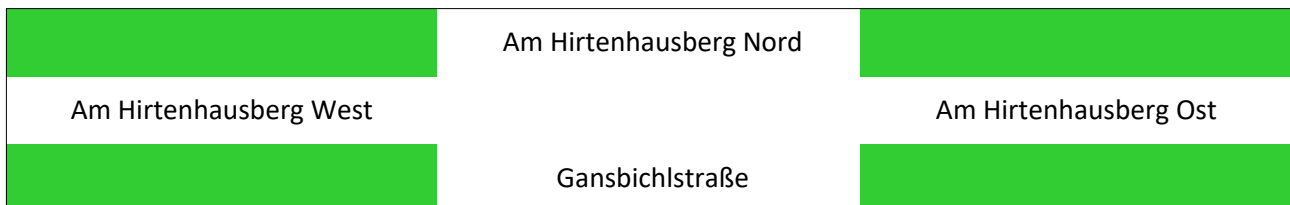
Strom		q-vorh	CO	schein. C	W	QSV	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
- Nr.		[PWE/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	[s]		strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		2	947	914	3,95	A					
2		31	1029	1016	3,65	A	42	3,71	0	1	A
3		9	1029	1029	3,53	A					
4		10	947	921	3,95	A					
5		0	1029	1000	0	A	11	3,92	0	1	A
6		1	1029	1029	3,5	A					
7		4	947	910	3,97	A					
8		24	1029	1029	3,58	A	28	3,67	0	1	A
9		0	1029	1029	0	A					
10		0	947	907	0	A					
11		0	1029	986	0	A	0	0	0	0	-
12		0	1029	1029	0	A					

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts













Berechnung 'Rechts vor Links': nach Wu, 2003

Strassennamen :



Kreuzung mit 'Rechts vor Links'-Regelung (RvL) nach Wu

Projekt : 2893 Gansbichlstraße, Buchloe
 Knotenpunkt : Gansbichlstraße/ Am Hirtenhausberg
 Stunde : Prognose Nullfall 2040, Morgenspitzenstunde

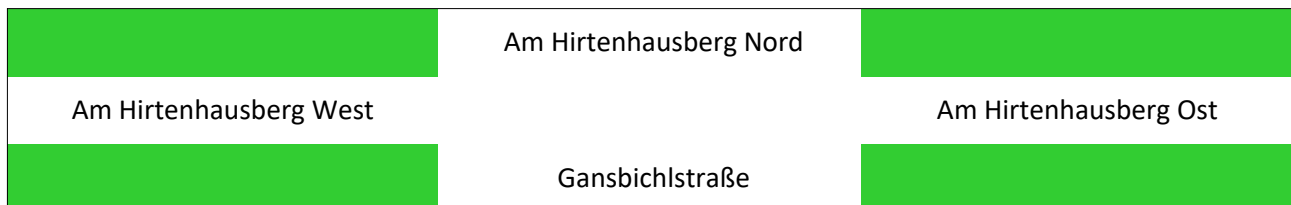
Strom		q-vorh	CO	schein. C	W	QSV	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
- Nr.		[PWE/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	[s]		strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		0	947	902	0	A					
2		30	1029	1007	3,69	A	42	3,71	0	1	A
3		12	1029	1029	3,54	A					
4		14	947	916	3,99	A					
5		0	1029	996	0	A	20	3,88	0	1	A
6		6	1029	1029	3,52	A					
7		4	947	907	3,99	A					
8		28	1029	1028	3,6	A	32	3,68	0	1	A
9		0	1029	1029	0	A					
10		0	947	903	0	A					
11		0	1029	986	0	A	1	3,5	0	0	A
12		1	1029	1029	3,5	A					

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts













Berechnung 'Rechts vor Links': nach Wu, 2003

Strassennamen :



Kreuzung mit 'Rechts vor Links'-Regelung (RvL) nach Wu

Projekt : 2893 Gansbichlstraße, Buchloe
Knotenpunkt : Gansbichlstraße/ Am Hirtenhausberg
Stunde : Prognose Nullfall 2040, Abendspitzenstunde

Strom		q-vorh	CO	schein. C	W	QSV	Misch- strom	W	N-95	N-99	QSV
- Nr.		[PWE/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	[s]			[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		2	947	913	3,95	A					
2		33	1029	1016	3,66	A	44	3,71	0	1	A
3		9	1029	1029	3,53	A					
4		10	947	920	3,96	A					
5		0	1029	999	0	A	11	3,92	0	1	A
6		1	1029	1029	3,5	A					
7		4	947	908	3,98	A					
8		25	1029	1029	3,59	A	29	3,67	0	1	A
9		0	1029	1029	0	A					
10		0	947	905	0	A					
11		0	1029	984	0	A	0	0	0	0	-
12		0	1029	1029	0	A					

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts













Berechnung 'Rechts vor Links': nach Wu, 2003

Strassennamen :

	Am Hirtenhausberg Nord	
Am Hirtenhausberg West		Am Hirtenhausberg Ost
	Gansbichlstraße	

Kreuzung mit 'Rechts vor Links'-Regelung (RvL) nach Wu

Projekt : 2893 Gansbichlstraße, Buchloe
Knotenpunkt : Gansbichlstraße/ Am Hirtenhausberg
Stunde : Prognose Planfall 2040, Morgenspitzenstunde

Strom		q-vorh	CO	schein. C	W	QSV	Misch- strom	W	N-95	N-99	QSV
- Nr.		[PWE/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	[s]			[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		0	947	892	0	A					
2		30	1029	997	3,72	A	46	3,74	0	1	A
3		16	1029	1029	3,56	A					
4		21	947	916	4,02	B					
5		0	1029	995	0	A	29	3,93	0	1	A
6		8	1029	1029	3,53	A					
7		4	947	903	4	B					
8		29	1029	1028	3,61	A	33	3,68	0	1	A
9		0	1029	1029	0	A					
10		0	947	897	0	A					
11		0	1029	982	0	A	1	3,5	0	0	A
12		1	1029	1029	3,5	A					

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts













Berechnung 'Rechts vor Links': nach Wu, 2003

Strassennamen :

	Am Hirtenhausberg Nord	
Am Hirtenhausberg West		Am Hirtenhausberg Ost
	Gansbichlstraße	

Kreuzung mit 'Rechts vor Links'-Regelung (RvL) nach Wu

Projekt : 2893 Gansbichlstraße, Buchloe
 Knotenpunkt : Gansbichlstraße/ Am Hirtenhausberg
 Stunde : Prognose Planfall 2040, Abendspitzenstunde

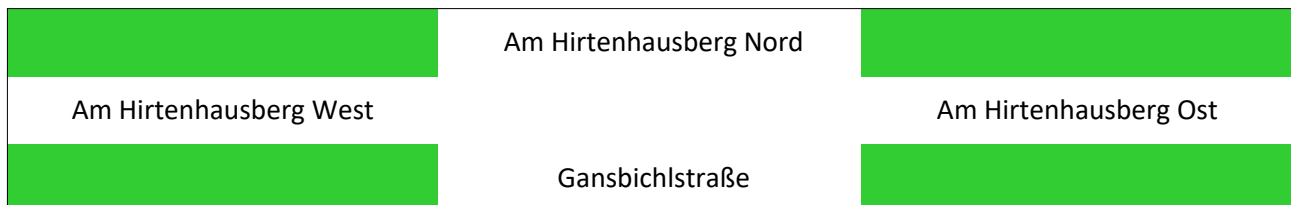
Strom		q-vorh	CO	schein. C	W	QSV	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
- Nr.		[PWE/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	[s]		strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		2	947	909	3,97	A					
2		33	1029	1012	3,68	A	47	3,73	0	1	A
3		12	1029	1029	3,54	A					
4		13	947	918	3,98	A					
5		0	1029	997	0	A	15	3,93	0	1	A
6		2	1029	1029	3,51	A					
7		6	947	905	4	B					
8		25	1029	1029	3,59	A	31	3,71	0	1	A
9		0	1029	1029	0	A					
10		0	947	902	0	A					
11		0	1029	981	0	A	0	0	0	0	-
12		0	1029	1029	0	A					

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

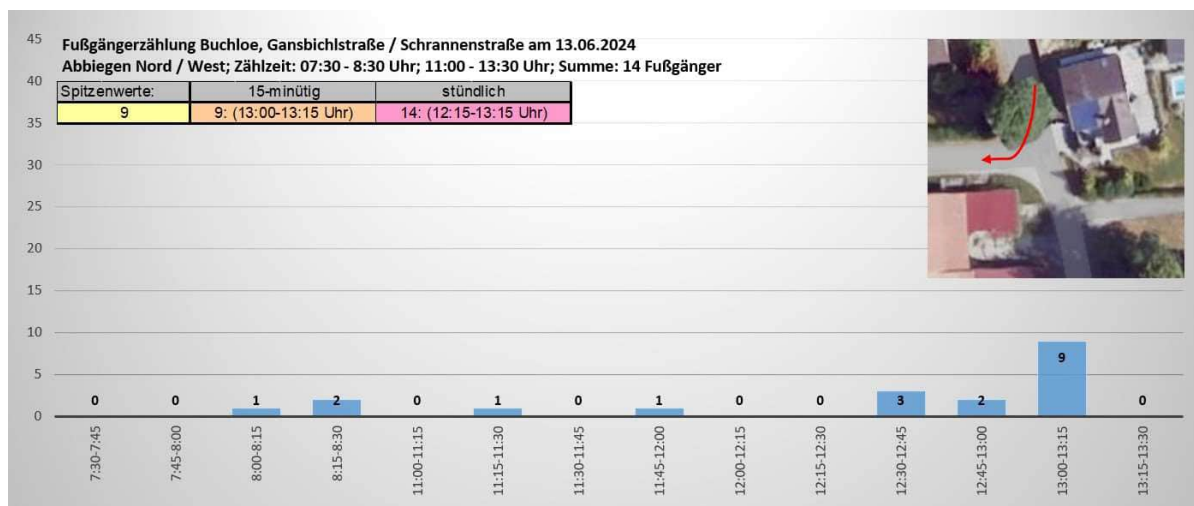
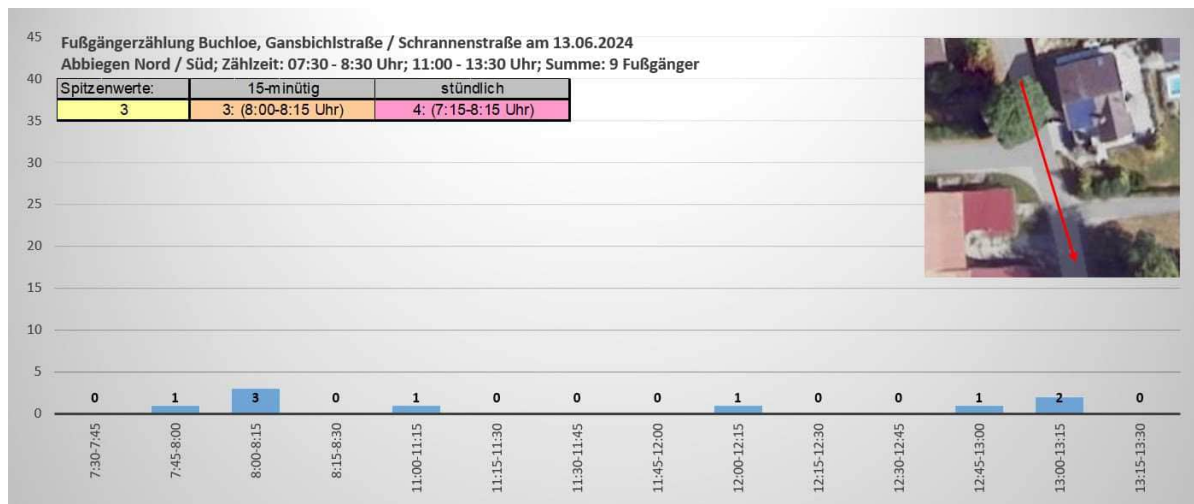
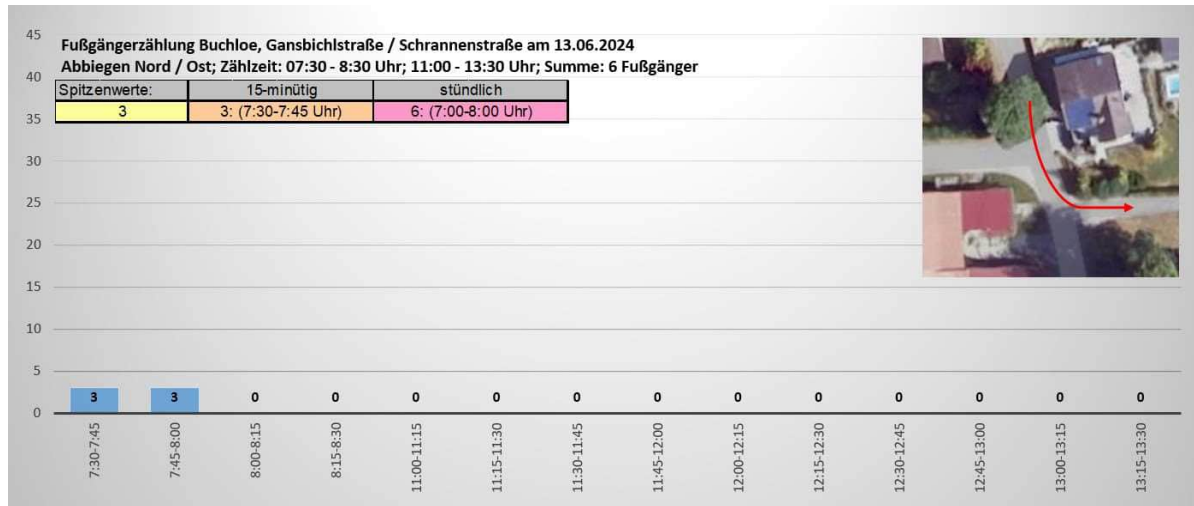
Lage des Knotenpunktes : Innerorts

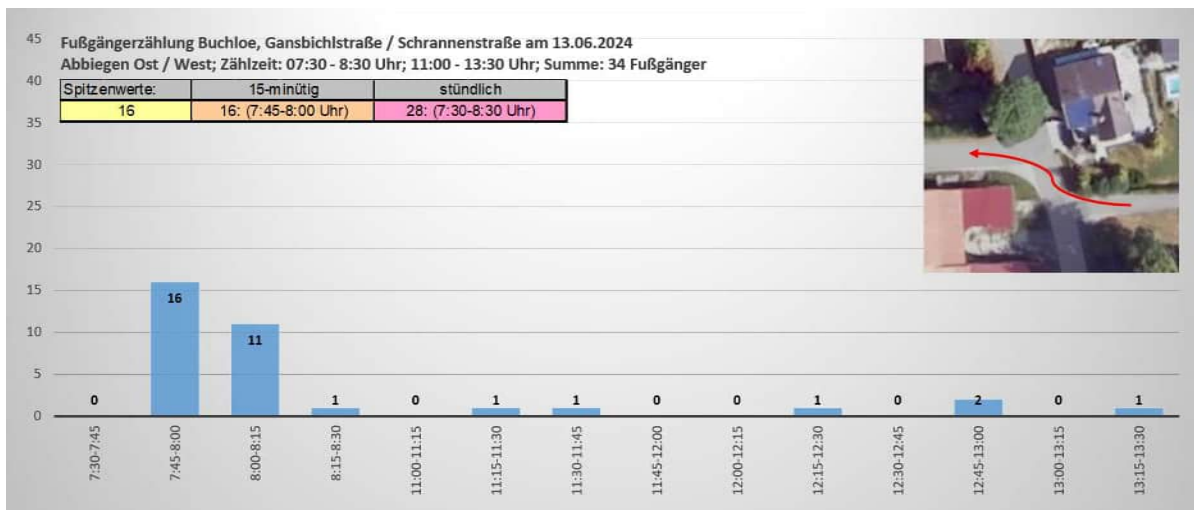
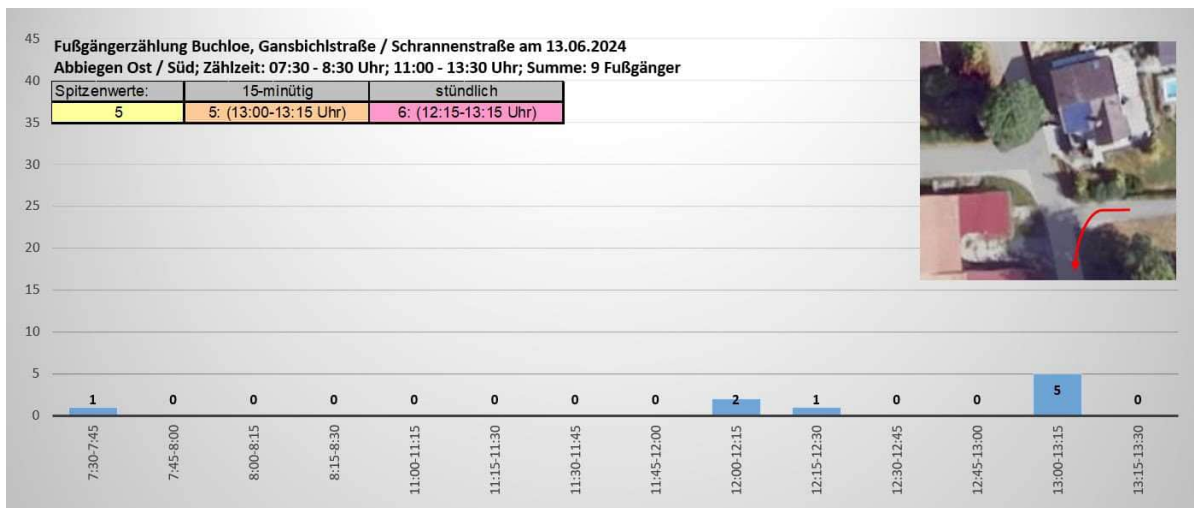
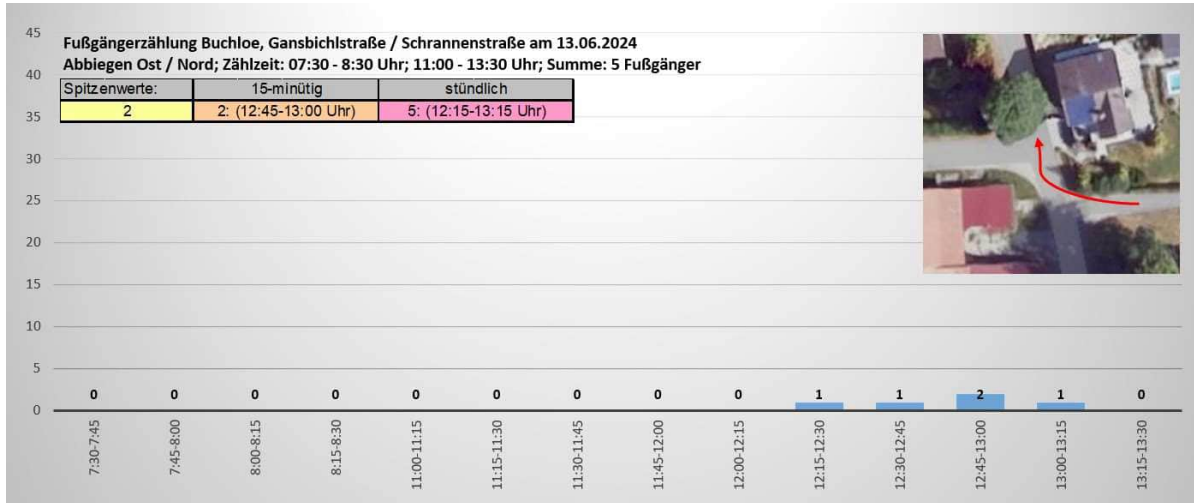
Berechnung 'Rechts vor Links': nach Wu, 2003

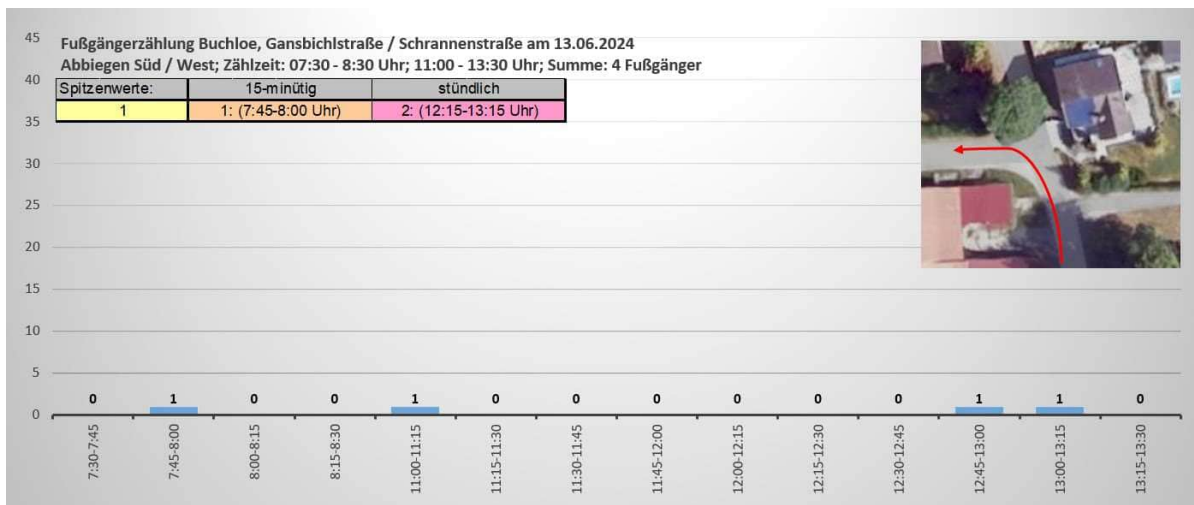
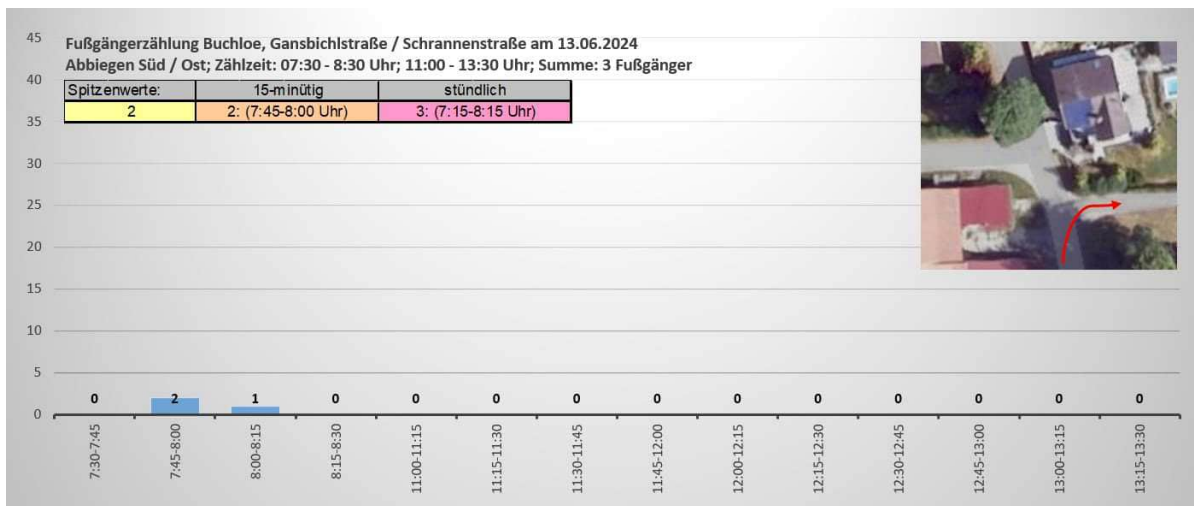
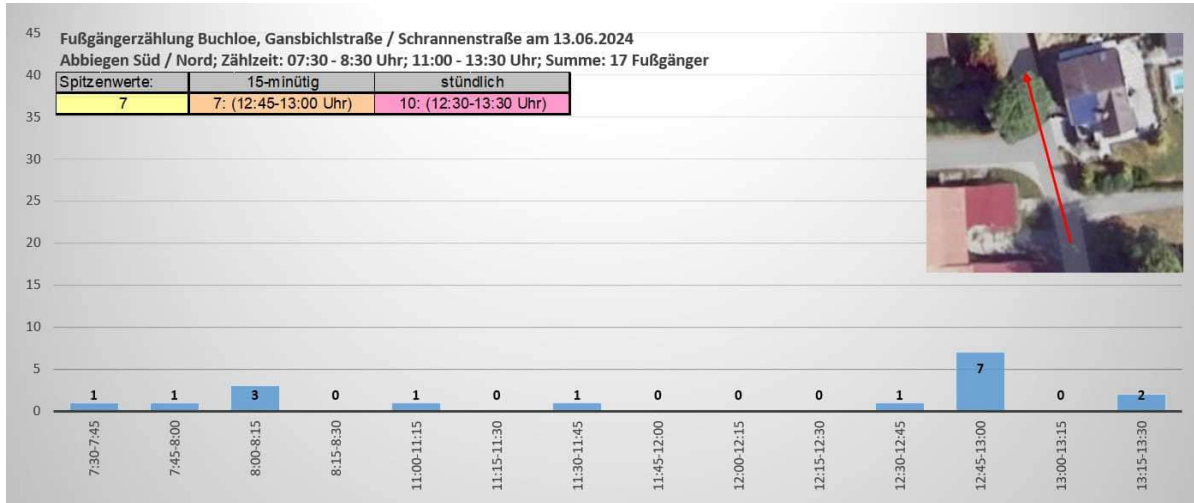
Strassennamen :

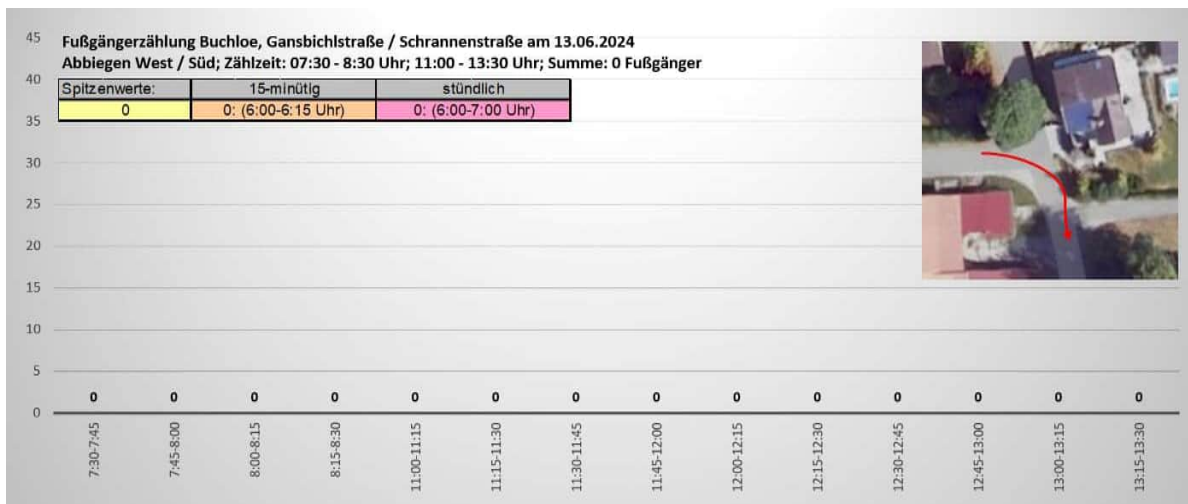
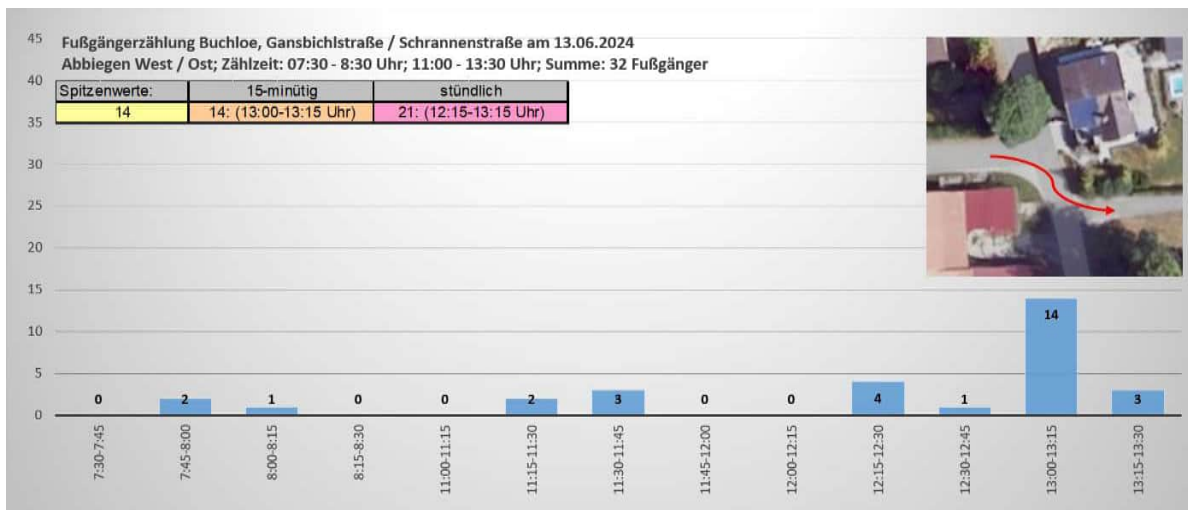
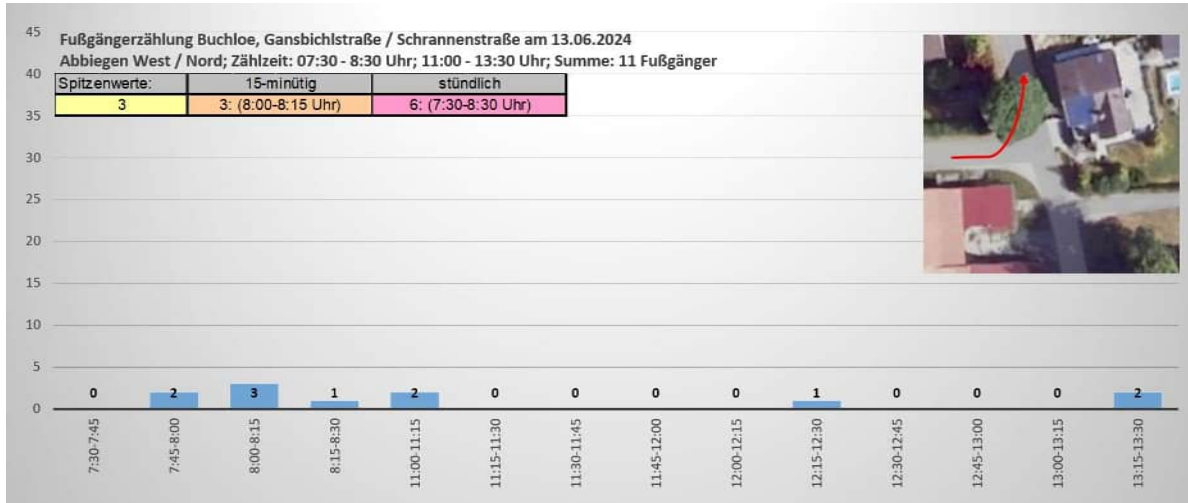


Fußgängerzählungen am Knotenpunkt Nord

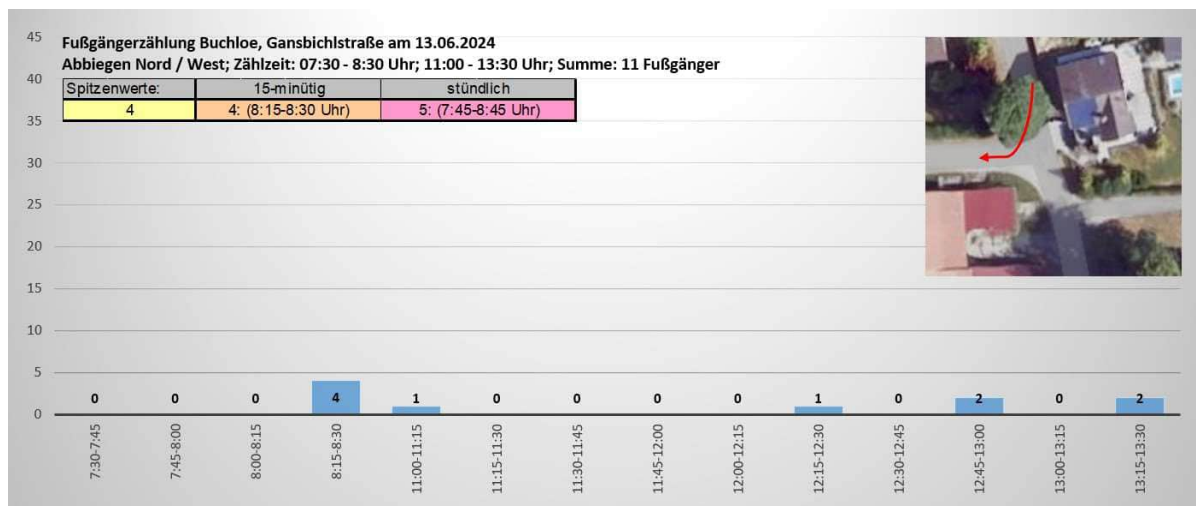
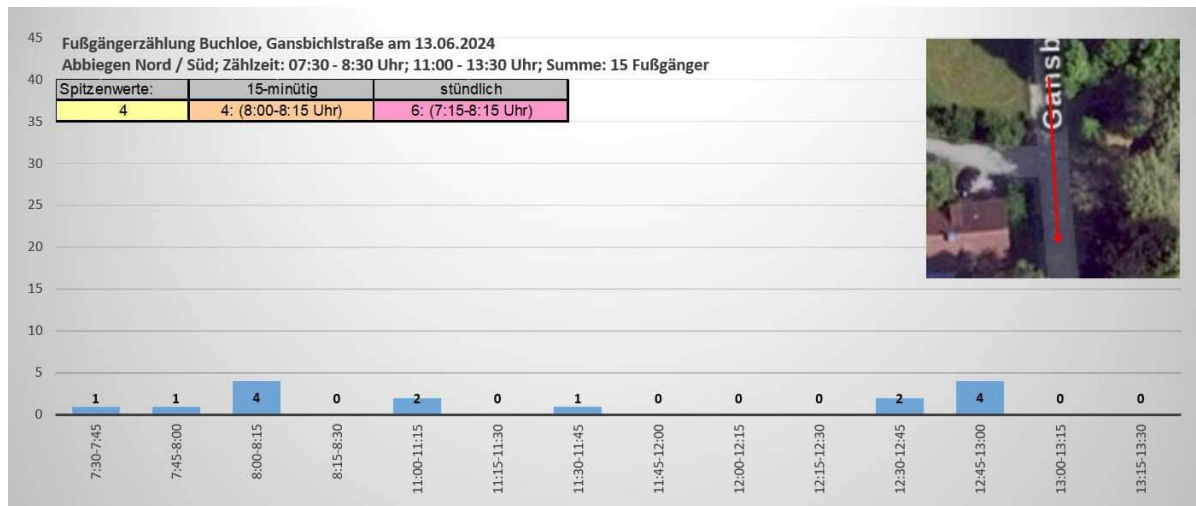
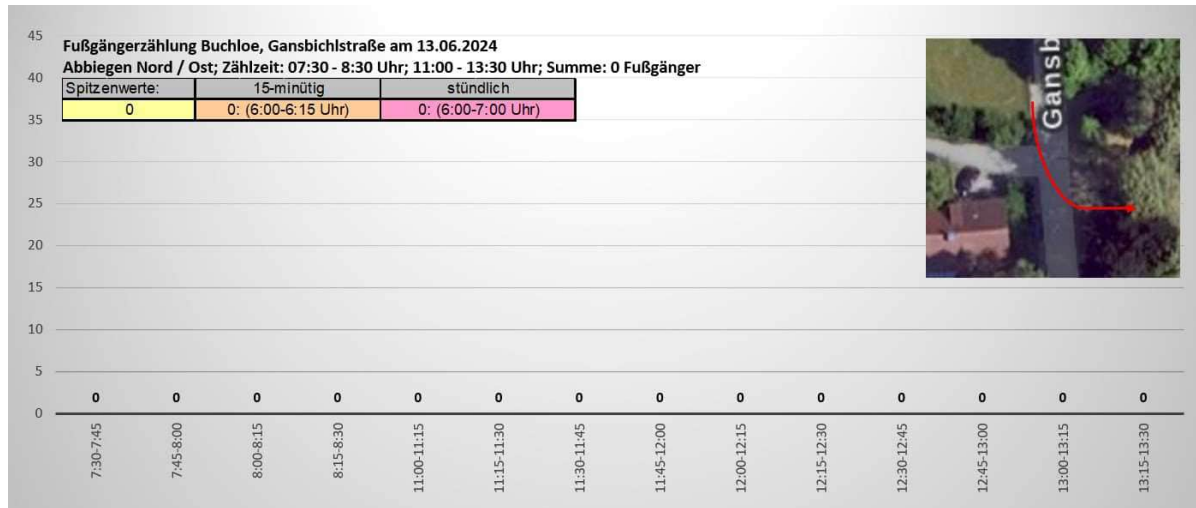


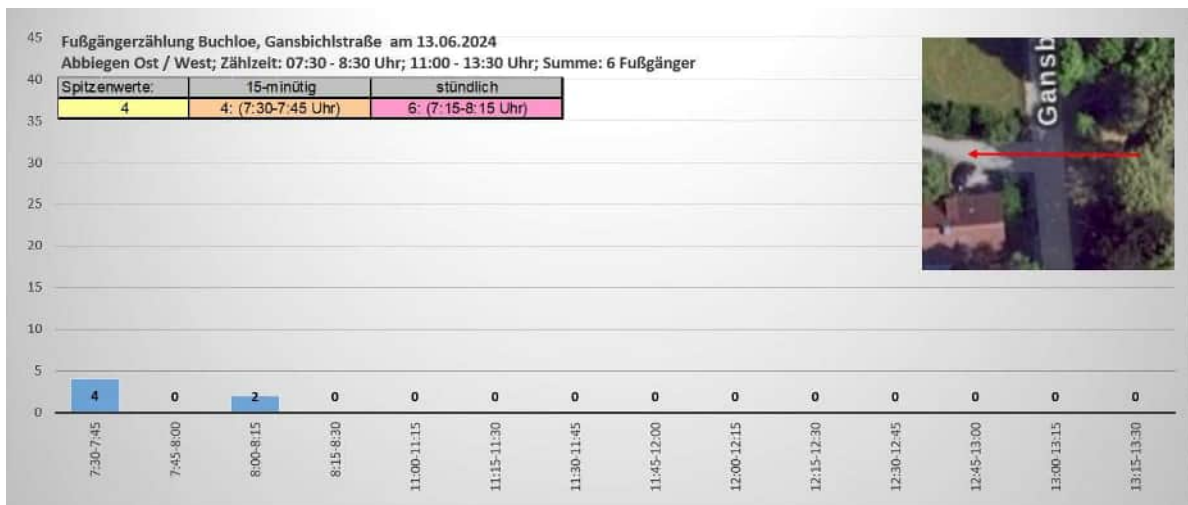
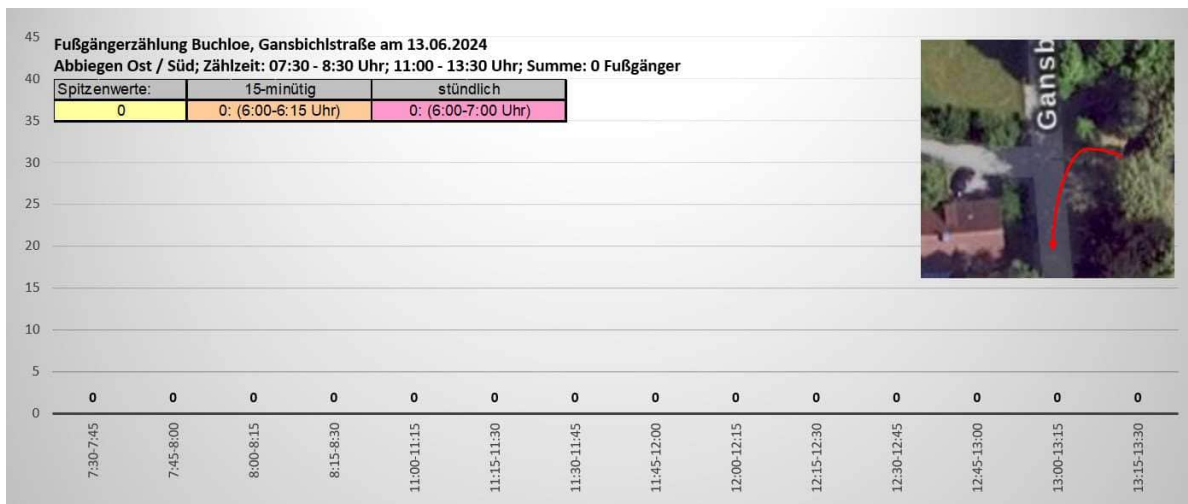
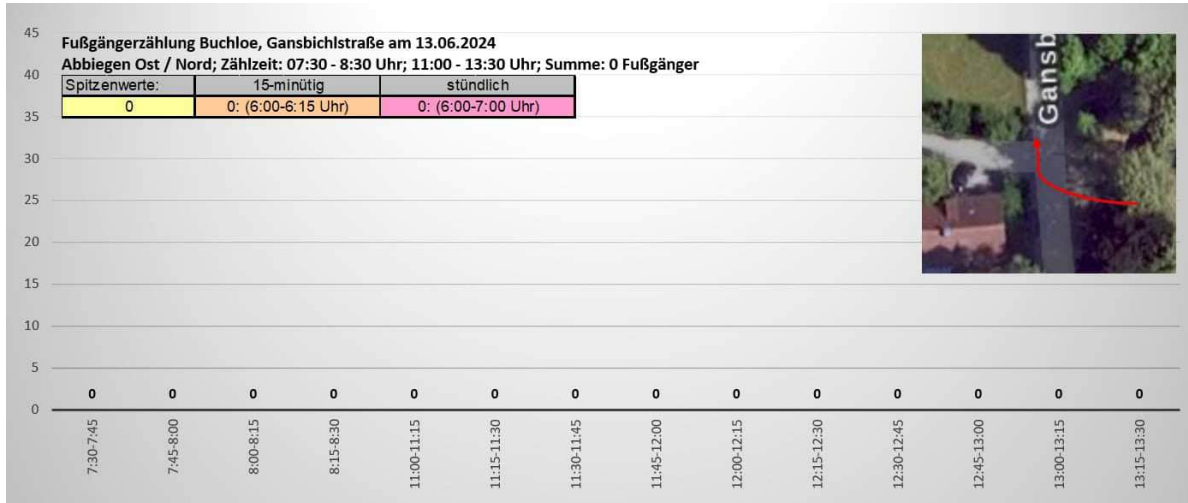


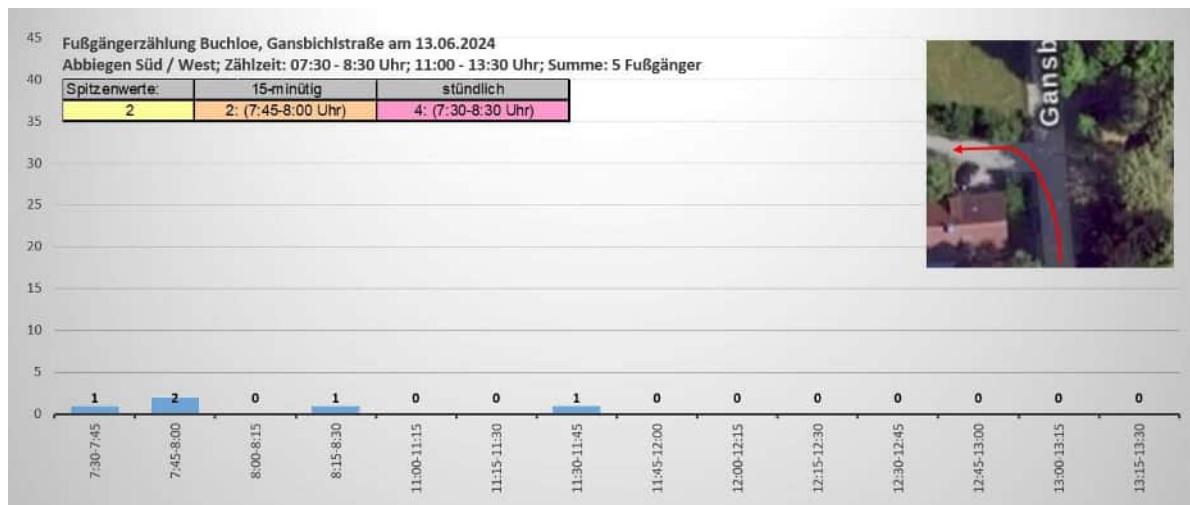
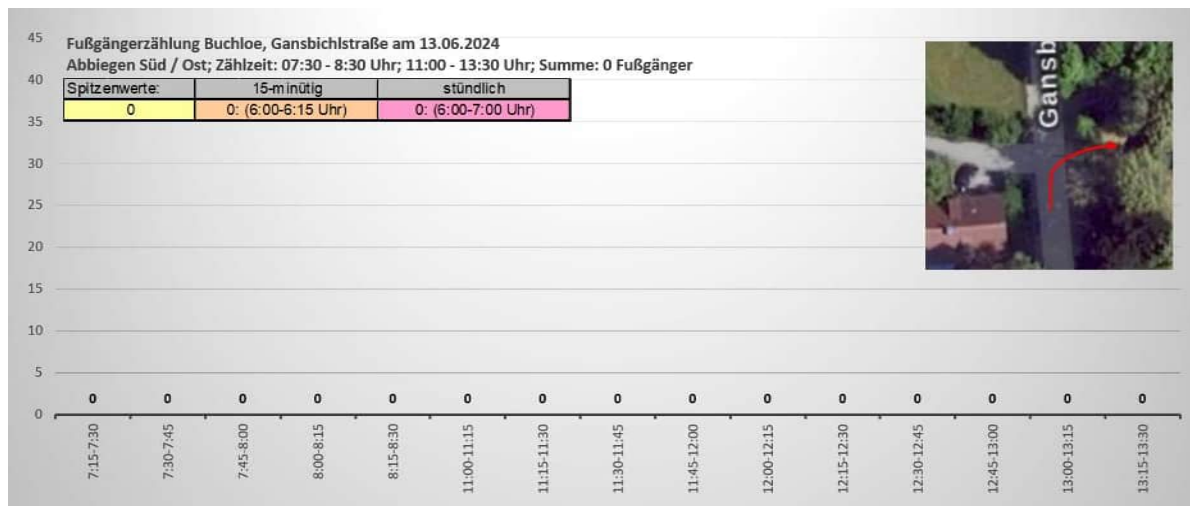
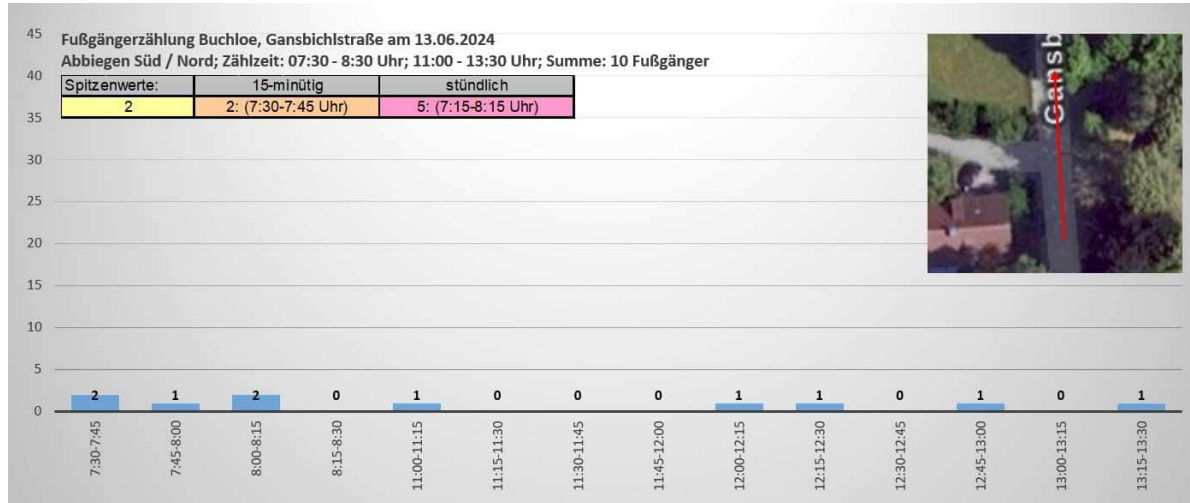


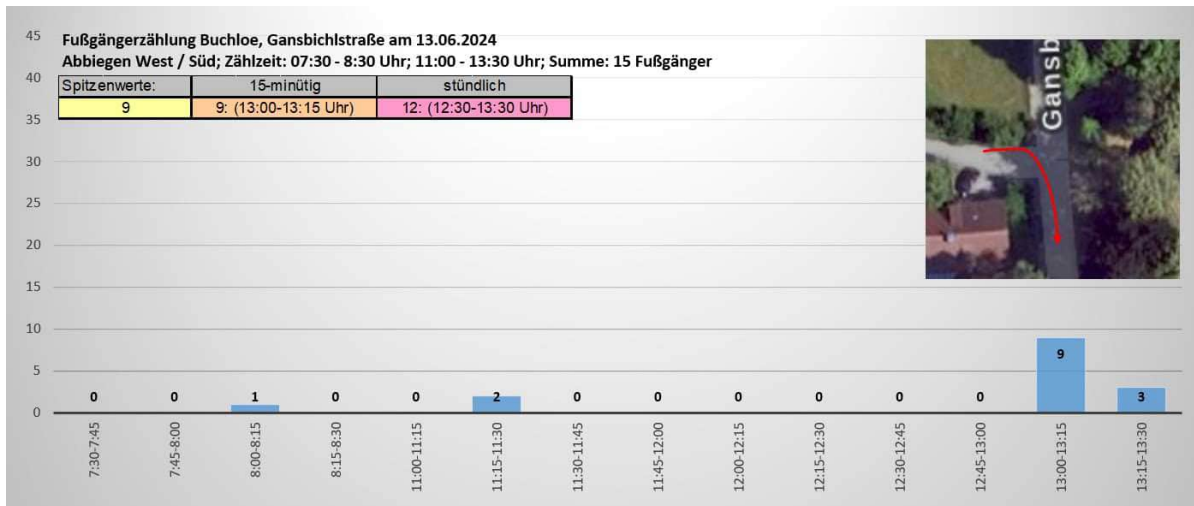
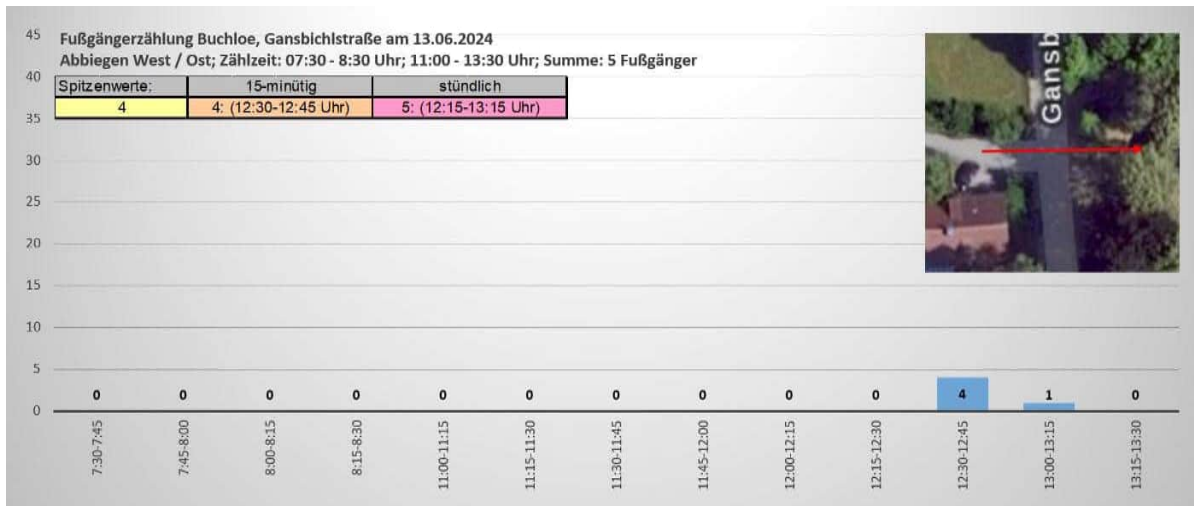
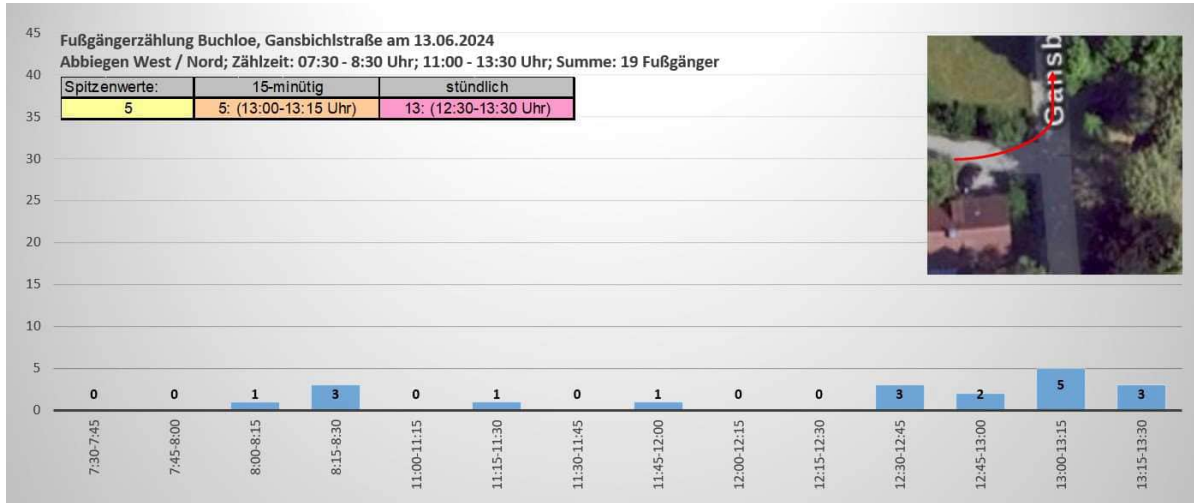


Fußgängerzählungen am Knotenpunkt Mitte









Fußgängerzählungen am Knotenpunkt Süd

