

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangssituation und Aufgabenstellung	3
2	Verkehrserhebung	4
2.1	Methodik	4
2.2	Ergebnisse	4
3	Zukünftige Verkehrsbelastung	6
3.1	Abschätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens	6
3.2	Prognosebelastungen im Kfz-Verkehr	8
4	Kennwerte für schalltechnische Berechnungen nach RLS-19	10
5	Zusammenfassung	12

Anlagen

Abbildungen

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Im Zuge der Entwicklung des Angebots-Bebauungsplans „Gewerbe- und Industriepark Kiebling“ auf dem Gelände der ehemaligen Fliesenfabrik in Staudt, gelegen an der Kreisstraße K148 (Dernbacher Straße), soll eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt werden. Ziel ist die Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen durch diverse Nutzungsmöglichkeiten innerhalb eines Gewerbegebietes (ausgenommen Tankstellen und Vergnügungsstätten). Um eine Aussage über verkehrliche Auswirkungen am Standort und hier betrachteten Knotenpunkten stellen zu können, soll ein Worst-Case-Fall (vorangestellte Nutzung: Logistik und Transport) angenommen werden.

Zur Erfassung der aktuellen Verkehrssituation werden im Vorfeld Verkehrserhebungen durchgeführt – sowohl im Bereich der K148 / Dernbacher Straße als auch im Bereich der Zufahrt zum Plangebiet. Die so gewonnenen Daten zur bestehenden Verkehrsbelastung bilden die Grundlage für eine weiterführende Verkehrsabschätzung. In diesem Rahmen werden zukünftige Belastungswerte prognostiziert und mit den ermittelten Ist-Daten abgeglichen, um etwaige Auswirkungen auf das bestehende Verkehrsnetz zu bewerten.



Bild 1: Ausschnitt des Bebauungsplans „Gewerbe- und Industriepark Kiebling“

Nachfolgend werden das methodische Vorgehen und die Ergebnisse der Untersuchung erläutert.

2 Verkehrserhebung

2.1 Methodik

Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Verkehrsbelastungen wurden am Donnerstag, 08.05.2025 am Knotenpunkt Dernbacher Straße / Zufahrt zur ehemaligen Fliesenfabrik erhoben.

Die Lage der Erhebungsstelle ist in **Abbildung 1** dargestellt. Die Verkehrsmengen wurden am Knotenpunkt über 24 Stunden erfasst.

Die Verkehrsbelastungen am Knotenpunkt wurden mittels Videotechnik erfasst und anschließend ausgewertet. Dabei wurden die Verkehrsbelastungen jeweils richtungsbezogen in Viertelstunden-Intervallen ermittelt und nach den folgenden Fahrzeugarten differenziert:

- Fahrrad
- Kraftrad
- Pkw / Kombi
- Lkw < 3,5 t (Transporter)
- Lkw > 3,5 t
- Bus
- Lastzug / Sattelzug
- Sonstige

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen am Knotenpunkt sind für den Erhebungszeitraum am Donnerstag in **Abbildung 2.1** dargestellt. Die Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag sind in der **Abbildung 2.2** ausgewiesen.

2.2 Ergebnisse

Die Ergebnisse der Verkehrszählung zeigen eine über den Erhebungszeitraum homogene Verteilung der Fahrten in Richtung Osten und Westen. Die in Ost-West Richtung verlaufende Dernbacher Straße ist östlich mit ca. 1.565 Kfz/24h und aus Westen kommend mit ca. 1.444 Kfz/24h belastet. Die aus Norden einmündende Zu- und Abfahrt des ehemaligen Fliesenfabrikgeländes nutzen ca. 18 Kfz/24h, von denen 60 % in Richtung Staudt abfließen und 40 % in Richtung L 313.

In der Vormittagsspitzenstunde zwischen 07.15 und 08.15 Uhr passieren den Knotenpunkt ca. 323 Kfz/h, davon fließen rund 194 Kfz/h von Staudt kommend nach Westen in Richtung Dernbach. Die Gegenrichtung ist mit 129 Kfz/h etwas geringer belastet. Für die von Norden einmündende Zu- und Abfahrt der ehem. Fliesenfabrik sind

keine Verkehrsmengen innerhalb der Vormittagsspitzenstunde erfasst worden. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei ca. 3-5 %.

Während der Nachmittagsspitzenstunde zwischen 15.45 und 16.45 Uhr sind die Belastungen mit ca. 306 Kfz/h etwas geringer als vormittags. Im Vergleich zur Vormittagsspitze verlagert sich die Hauptlastrichtung nun auf den von Westen kommenden Verkehr, der mit rund 168 Kfz/h auf der Dernbacher Straße in Richtung Staudt nach Osten abfließt. In Gegenrichtung liegt die Belastung bei etwa 138 Kfz/h. Analog zur Vormittagsspitze weist die Zu- und Abfahrt der ehem. Fliesenfabrik keine Verkehrsmengen auf.

3 Zukünftige Verkehrsbelastung

3.1 Abschätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens

Für die Abschätzung des Verkehrs auf dem ehemaligen Gelände der Fliesenfabrik sollen neben den Angaben aus dem Bebauungsplan „Gewerbe- und Industriepark Kießling“, Annahmen für eine Worst-Case-Betrachtung aufgestellt werden. Dies erlaubt, die maximale Auslastung und dadurch resultierende Belastung der Nutzungen am Standort abzuschätzen und besser einzuordnen für eine mögliche Entwicklung des Areals.

Für die Annahme werden neben den Kenngrößen der Fläche (4,32 ha Bruttogeschossfläche BGF) und der angesetzten Nutzung Transport / Speditionsstandort mit Nachnutzung (möglicher Mehr-Schicht-Betrieb) angesetzt.

Die Betrachtung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens für einen Normalwerktag erfolgt unter Berücksichtigung weiteren spezifischen Werten jeweils differenziert für die folgenden Verkehrsarten Leicht und Schwerverkehr. Daraus resultiert eine Zusammenstellung des Beschäftigten, Kunden (Besucher) - und Güterverkehrs. Die Kennwerte in **Tabelle 1** sind dabei direkt vom Bebauungsplan und mit Erfahrungswerten von /1/ abgeleitet.

- Beschäftigtenverkehr
 - 43.200 m² BGF Fläche
 - 300 Fläche / Beschäftigten → 144 Beschäftigte
 - 2,5 Wege / Beschäftigte / Tag
 - 90 % MIV-Anteil
 - Pkw-Besetzungsgrad 1,1
- ≙ 236 Pkw-Fahrten pro Werktag
- Kundenverkehr (Besucher)
 - 0,1 Wege / Beschäftigte / Tag
 - 90 % MIV-Anteil
 - 1,1 Besetzungsgrad
- ≙ 12 Pkw-Fahrten pro Werktag
- Güterverkehr
 - 3,0 Lkw-Fahrten / Beschäftigtem / Tag
- ≙ 432 Lkw-Fahrten pro Werktag

/1/ Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff; Programm Ver_Bau: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung; Gustavsburg, 2025

Kfz-Fahrten	In 24h (Werktag)	DTV – Umrechnung /2/
Beschäftigtenverkehr	236	207
Kundenverkehr (Besucher)	12	11
Güterverkehr	432	303
Summe [Kfz / SV]	680 / 432	521 / 303

Tabelle 1: Auf die geplante Gewerbenutzung bezogene, tägliche Kfz-Fahrten und Schwerverkehrsanteil an einem Normalwerktag (die Fahrten sind jeweils hälftig als Quell- und Zielverkehr zu bewerten)

Dementsprechend ist davon auszugehen, dass für das gesamte geplante Gebiet pro Tag etwa 680 Kfz-Fahrten das umliegende Straßennetz zusätzlich belasten. Für die weitergehenden Berechnungen (**Kapitel 4**) wurden die Werte außerdem in DTV umgerechnet, damit diese standardisierte Werte für einen durchschnittlichen Tag im Jahr für die Kennwerte für schalltechnische Berechnungen genutzt werden können.

Aus dem relevanten zusätzlichen täglichen Kfz-Aufkommen werden die Zu- und Abflüsse in den relevanten Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag ermittelt. Die dabei zugrunde gelegten Anteile für den Quell- und Zielverkehr orientieren sich an den Zu- und Abflussganglinien aus /3/ und sind in **Tabelle 2** getrennt für die einzelnen Nutzergruppen zusammengestellt.

Spitzenstundenanteile	Vormittag		Nachmittag	
	Zufluss	Abfluss	Zufluss	Abfluss
Beschäftigte	25 %	21 %	15 %	13 %
Kundenverkehr (Besucher)	5 %	3 %	11 %	18 %
Güterverkehr	15 %	12 %	8 %	5 %

Tabelle 2: Anteile der Spitzenstunden am werktäglichen Kfz-Aufkommen im Quell- bzw. Zielverkehr

/2/ Gemäß Umrechnungsverfahren nach Schmidt, 1997. Der DTV-Wert entspricht der mittleren Anzahl an Fahrzeugen innerhalb von 24 Stunden bezogen auf ein ganzes Jahr, also inklusive Wochenenden und Feiertagen.

/3/ Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff; Programm Ver_Bau: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung; Gustavsburg, 2025

Das mit Hilfe der Spitzenstundenanteile berechnete, zusätzliche Verkehrsaufkommen für die geplante Entwicklung in den Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag ist in **Tabelle 3** zusammengefasst.

Kfz-Fahrten [Kfz/ h]	Vormittag		Nachmittag	
	Zufluss	Abfluss	Zufluss	Abfluss
Beschäftigte	30	25	18	15
Kundenverkehr (Besucher)	0	0	1	1
Güterverkehr	32	26	17	11
Summe [Kfz / SV]	62 / 32	51 / 26	36 / 17	27 / 11

Tabelle 3: Spitzenstundenbelastungen infolge der neuen geplanten Nutzung (Kfz / Schwerverkehr)

Insgesamt ist für das geplante Gebiet aufgrund der Eingangsgrößen mit nicht deutlich stärkerem zusätzlichem Verkehrsaufkommen in spezifischen Spitzenstunden zu rechnen, da sich die Verkehrsmengen gemäß möglicher Schichtdienste über den Tag hinweg stärker verteilen. Insgesamt sind bis zu 680 Kfz-Fahrten über den ganzen Tag für den Zu- und Abfluss zu erwarten, wovon in den Spitzenstunden mit maximal 113 Kfz-Fahrten vom bzw. auf das Gelände zu rechnen sind. Diese sind hälftig als zu- und abfließenden Verkehr zu betrachten.

3.2 Prognosebelastungen im Kfz-Verkehr

Für den untersuchten Knotenpunkt werden die zu erwartenden Verkehrsbelastungen in den Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag prognostiziert. Hierzu werden die Bestandsbelastungen mit dem zusätzlich zu erwartenden Verkehrsaufkommen beaufschlagt.

Eine allgemeine Verkehrszunahme für den untersuchten Knotenpunkt wurde nicht angesetzt. Gemäß des Rheinland-Pfalz Modells (Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz) ist bis 2035 von keinem deutlichen Rückgang oder Anstieg der Verkehrsmengen zu rechnen.

Die räumliche Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens orientiert sich an den vorhandenen Belastungen und der möglichen Nutzungsschwerpunkte auf dem Areal, welche gemäß Kapitel 3.1 einen hohen Anteil an Schwerverkehrsfahrzeuge inne haben. Aufgrund der Lage ist zum einen ein direkter Verkehrsanschluss an die L313 bzw. über den Autobahnanschluss (A3) über Montabaur sowie innerorts durch die Staudt möglich.

Hierbei können sowohl Zuwege aus Norden (z.B. Koblenz) aber auch aus Süden (z.B. Frankfurt bedient werden). Gleiches gilt auch für den Leichtverkehr aus Beschäftigten und Besuchern (Kunden).

Vor diesem Hintergrund wird für die einzelnen Fahrtrichtungen im Zu- und Abfluss der folgende Verteilungsschlüssel in **Tabelle 4** angesetzt.

	Fahrtrichtung Ost (Richtung Staudt)		Fahrtrichtung West (Richtung L313)	
	Kommen (Quellverkehr)	Gehen (Zielverkehr)	Kommen (Quellverkehr)	Gehen (Zielverkehr)
Schwerverkehr	50 %	50 %	50 %	50 %
Leichtverkehr	60 %	60 %	40 %	40 %

Tabelle 4: Verteilung der prognostizierten Fahrten für die beiden Fahrtrichtungen

4 Kennwerte für schalltechnische Berechnungen nach RLS-19

Als Grundlage für die im weiteren Planungsprozess erforderliche Berechnung von Lärmimmissionen werden zunächst die notwendigen verkehrlichen Eingangsgrößen berechnet. Dabei werden neben der „durchschnittlichen tägliche Verkehrsstärke“ (DTV) auch die Schwerverkehrsanteile für die Zeitbereiche Tag (6.00 – 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 – 6.00 Uhr) ermittelt. Auf Grundlage der durchgeführten Verkehrszählungen und prognostizierten Belastungen werden die DTV-Werte jener Knotenpunktzufahrt bestimmt, an denen die Verkehrsbelastung gezählt wurde.

Im ersten Schritt erfolgt eine Hoch- bzw. Umrechnung der erhobenen Belastungen auf DTV anhand des Verfahrens nach Schmidt /4/. Dabei werden in mehreren Schritten u.a. die Einflüsse des Erhebungsortes bzw. der Funktion des betroffenen Straßenabschnitts, des Erhebungszeitraums sowie des Erhebungszeitpunkts wie Wochentag und Jahreszeit berücksichtigt. Die Umrechnung erfolgt separat für die Fahrzeugarten Pkw und Lkw.

Anschließend werden die DTV-Werte für den Bestand mit den für die geplante Entwicklung prognostizierten Verkehren beaufschlagt und so die Belastungen für den Untersuchungsfall ermittelt. Dazu wird das für das Gebiet abgeschätzte Verkehrsaufkommen an Normalwerktagen auf DTV umgerechnet und anschließend räumlich verteilt (Kapitel 3.2). Dabei werden die beschriebenen Ansätze zur Routenwahl angewendet. Aufbauend auf den DTV-Werten erfolgt anschließend die Ermittlung der Aufteilung der Belastung in die Fahrzeuggruppen sowie in die Zeitbereiche Tag/Nacht gemäß den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-19). Dazu werden die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2021 (SVZ) herangezogen. Maßgebend sind hier die Daten der nahegelegenen Zählstelle: **5512 0888**.

Aus den Ergebnissen der SVZ 2021 werden die Anteile der Fahrzeuggruppen Krad, Lkw1 und Lkw2 am DTV(LV) bzw. am DTV(SV) für die drei Querschnitte (**Abbildung 3**) auf dem östlichen Arm der Dernbacher Straße, auf dem westlichen Arm der K148 und auf der Zu- und Abfahrt des Geländes ermittelt und auf die projektbezogenen Verkehrsstärken übertragen. Die Anteile der Fahrzeuggruppen sind in **Tabelle 5** ausgewiesen.

Zählstelle	Anteil DTVKrad an DTVLV [%]	Anteil DTVBus+LoA an DTVSV [%]	Anteil DTVLZ an DTVSV [%]
5512 0888	0,013	60	40

Tabelle 5: DTV-Anteile der Fahrzeuggruppen nach RLS-19 an DTVLV und DTVSV

/4/ Schmidt, Gerhard; Hochrechnungsfaktoren für Kurzzeitmessungen auf Innerortsstraßen; in Straßenverkehrstechnik, Heft 11/1996

Die berechneten Lkw-Belastungen werden anhand der Anteile in die Fahrzeuggruppen Lkw1 (Lkw ohne Anhänger und Busse) und Lkw2 (Lkw mit Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge) unterteilt. Zudem legt die RLS-19 fest, dass Motorräder (Kräder nach TLS 2012) hinsichtlich ihrer Lärmemissionen wie Lkw2 einzustufen sind. Das Aufkommen der Fahrzeuggruppe Krad wird daher ermittelt und der Fahrzeuggruppe Lkw2 aufgeschlagen. Die DTV-Werte werden somit unterteilt für die Fahrzeuggruppen Pkw, Krad, Lkw1 und Lkw2 ausgewiesen.

Die so ermittelten DTV-Belastungen der einzelnen Fahrzeuggruppen werden in einem weiteren Schritt auf die für Verkehrslärbetrachtungen relevanten Zeitbereiche Tag (6.00 – 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 – 6.00 Uhr) aufgeteilt. Hierfür wird auf das Verfahren nach Schmidt /5/ zurückgegriffen, in dem eine entsprechende Ausweisung der prozentualen Anteilwerte für definierte Stundengruppen am Tagesverkehr vorhanden ist. Aus diesen Angaben kann die Tag/Nacht-Aufteilung für Pkw und Schwerverkehr ermittelt werden, die in **Tabelle 6** aufgelistet ist.

	Tag [%]	Nacht [%]
Aufteilung PKW	92,9	7,1
Aufteilung LKW	90,9	9,1

Tabelle 6: Tag/Nacht-Aufteilung der DTV für Pkw und Lkw

Die Tag/Nacht-Aufteilung wird nun auf die zuvor ermittelten DTV Verkehrsstärken der einzelnen Fahrzeuggruppen übertragen. Da keine separate Tagesganglinie für die Fahrzeuggruppe Krad vorhanden ist, werden für die Fahrzeuggruppe Krad die Tag/Nacht-Anteile der Fahrzeuggruppe Pkw übernommen. Die Ergebnisse der Berechnungen sind in **Abbildung 3** und in den **Anlagen 1 und 2** für den Bestand und die Prognose zusammengefasst.

/5/ Schmidt, Gerhard; Hochrechnungsfaktoren für Kurzzeitählungen auf Innerortsstraßen; in Straßenverkehrstechnik, Heft 11/1996

5 Zusammenfassung

Auf dem Gelände der ehemaligen Fliesenfabrik in Staudt soll aufgrund einer geplanten Neuentwicklung mit Schwerpunkt Gewerbestandort eine verkehrliche Untersuchung durchgeführt werden. Neben der Ermittlung der bestehenden Verkehrsbelastung soll auf Basis von Kennwerten gemäß Bebauungsplan „Gewerbe- und Industriepark Kießling“ der zukünftige Verkehr abgeschätzt und auf das Straßennetz entsprechend der Lage des Standortes und aktueller Belastungswerte verteilt werden. Im Anschluss an die Ermittlung der Bestandsbelastung und die Prognoseverteilung sollen zudem Kennwerte für schalltechnische Berechnungen gemäß RLS-19 bestimmt werden.

Um einen Worst-Case-Fall (also höchstmögliche Belastungswerte) für die geplante Umsetzung des Bebauungsplans zu analysieren soll eine Nutzung mit Schwerpunkt Logistik und Transport angesetzt werden, da hier mit erhöhten Mengen von Schwerlastverkehr zu rechnen ist. Auf der, im Bebauungsplan aufgestellt gewerblichen bzw. industriellen Fläche, ist im Betrachtungsfall mit bis zu 680 Kfz / 24h zusätzlichen Fahrten zu rechnen (hälftig Quell- und Zielverkehr), wovon rund zwei Drittel dem Schwerlastverkehr zuzuordnen sind. Aufgrund der räumlichen Lage zwischen dem Randgebiet außerhalb von Staudt und der L313 (mit Anschlüssen an Wirges und Montabaur) werden die Zu- und Abfahrten hälftig auf die jeweiligen Richtungen verteilt. Das erzeugt erhöhte Belastungswerte auf den jeweiligen Fahrrichtungen, ist jedoch aufgrund eines möglichen Mehr-Schicht-Betriebs stärker über den ganzen Tag verteilt. Dadurch kommt es weniger in den typischen Spitzstunden zu Überlastungen, sondern eher in den Randzeiten morgens und abends. Auch Beschäftigten- und Besucher- verkehre werden weniger zu bestimmten Zeiten stärker an- und abreisen, sondern sich vielmehr über den Tag verteilen. Hier wird gemäß Betrachtungsfall eine Verteilung stärker (rund 60 %) in Richtung Osten, Staudt, verlaufen.

Aufgrund des in Randlage liegenden Geländes sowie der aktuell geringen Belastungswerte am untersuchten Knotenpunkt und den Querschnitten ist insgesamt mit nur sehr geringen bis keinen Störungen im Verkehrsablauf zu rechnen.

Die verkehrlichen Auswirkungen, hier in Form des Worst-Case-Falls analysiert, werden insgesamt als verkehrsverträglich eingeschätzt, sodass einer Umsetzung bzw. weiteren Entwicklung gemäß Bebauungsplan aus verkehrlicher Sicht keine Hindernisse entgegenstehen.

Wiesbaden, im Juli 2025

Schlothauer & Wauer

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Kennwerte für schalltechnische Berechnungen nach RLS-19 [Bestand]

Anlage 2: Kennwerte für schalltechnische Berechnungen nach RLS-19 [Prognose]

Kennwerte für schalltechnische Berechnungen nach RLS-19 [Bestand]

Bestand	DTV			DTV				
	Kfz	Pkw+ Krad	Lkw > 3,5t	Kfz	Pkw	Krad	Lkw1	Lkw2
Dernbacher Straße Ost	2.627	2.551	76	2.627	2.513	38	48	28
K148 (West)	2.620	2.545	74	2.619	2.507	38	46	28
Zu- und Abfahrt Firmengelände	32	28	4	32	28	0	3	1

Bestand	6-22 Uhr										22-6 Uhr									
	Pkw	Krad	Lkw1	Lkw2	Lkw2+ Krad	Kfz	M _T (Kfz/h)	p _{1T} (%)	pKrad _T (%)	p _{2T} Lkw2 (%)	Pkw	Krad	Lkw1	Lkw2	Lkw2+ Krad	Kfz	M _N (Kfz/h)	p _{1N} (%)	pKrad _N (%)	p _{2N} Lkw2 (%)
Dernbacher Straße Ost	2.351	36	45	26	62	2.458	154	1,83	1,46	1,06	162	2	3	2	4	169	21	1,77	1,18	1,18
K148 (West)	2.345	36	43	26	62	2.450	153	1,76	1,47	1,06	162	2	3	2	4	169	21	1,77	1,18	1,18
Zu- und Abfahrt Firmengelände	26	0	3	1	1	30	2	9,94	0,00	3,31	2	0	0	0	0	2	0	0,00	0,00	0,00

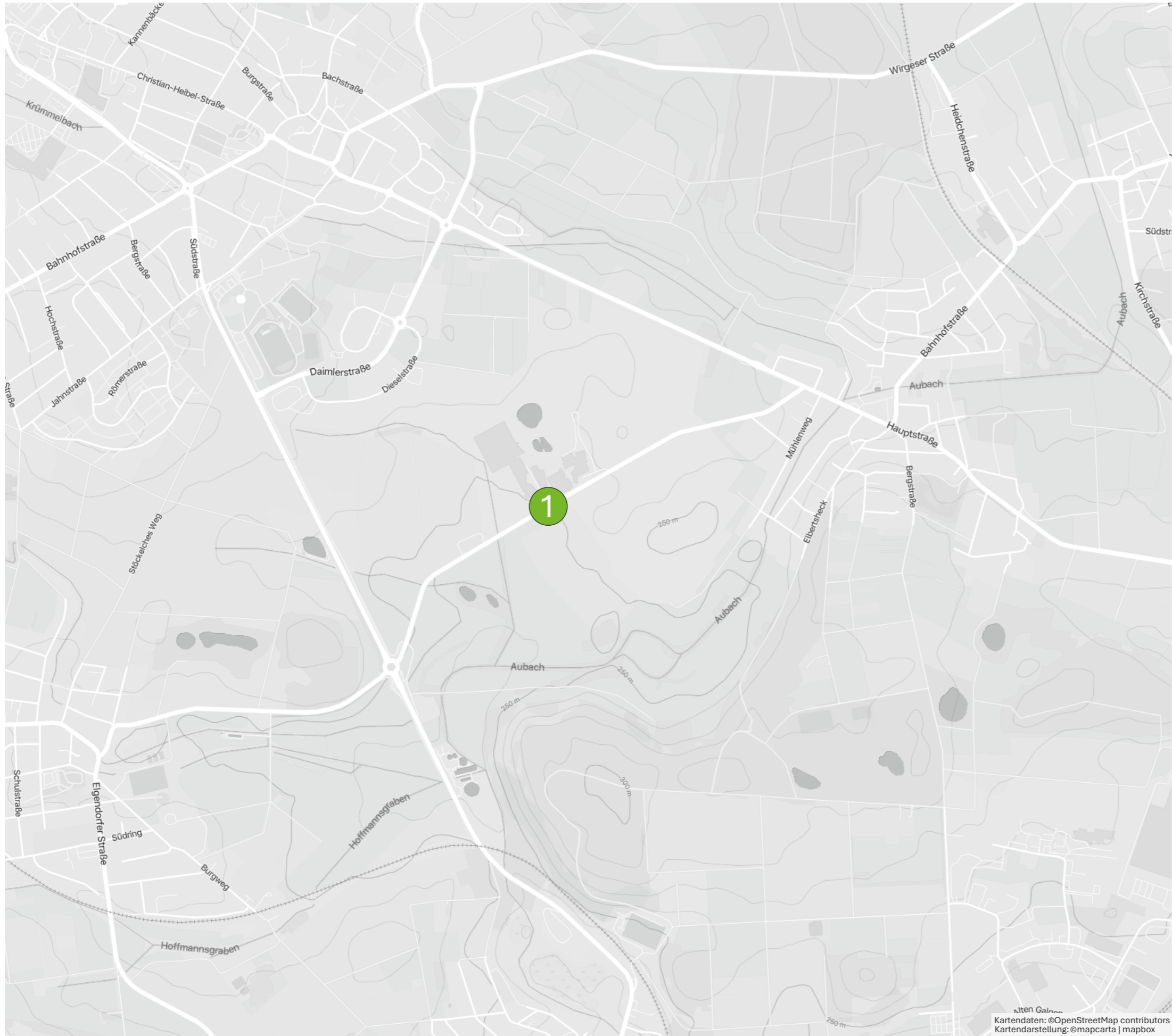
Kennwerte für schalltechnische Berechnungen nach RLS-19 [Prognose]

Prognose	DTV			DTV		
	Kfz	Pkw+ Krad	Lkw > 3,5t	Kfz	Pkw	Krad
Dernbacher Straße Ost	2.833	2.881	152	2.833	2.641	40
K148 (West)	2.784	2.632	152	2.784	2.593	39
Zu- und Abfahrt Firmengelände	549	246	303	549	242	4
						Lkw2
						95
						95
						113

Prognose	6-22 Uhr										22-6 Uhr									
	Pkw	Krad	Lkw1	Lkw2	Lkw2+ Krad	Kfz	M _T (Kfz/h)	p _{1T} (%)	pKrad _T (%)	p _{2T} Lkw2 (%)	Pkw	Krad	Lkw1	Lkw2	Lkw2+ Krad	Kfz	M _N (Kfz/h)	p _{1N} (%)	pKrad _N (%)	p _{2N} Lkw2 (%)
Dernbacher Straße Ost	2.470	37	88	53	90	2.648	166	3,32	1,40	2,00	171	3	7	4	7	185	23	3,79	1,62	2,17
K148 (West)	2.425	36	88	53	89	2.602	163	3,38	1,38	2,04	168	3	7	4	7	182	23	3,85	1,65	2,20
Zu- und Abfahrt Firmengelände	226	4	176	104	108	510	32	34,49	0,78	20,38	16	0	14	9	9	39	5	36,23	0,00	23,29

Abbildungsverzeichnis

- Abb.1:** Übersichtsplan
- Abb. 2.1:** Verkehrsbelastungen im Bestand Zeitbereiche Vormittag und Nachmittag
- Abb. 2.2:** Verkehrsbelastungen im Bestand Spitzenstunden Vor- und Nachmittags
- Abb. 3:** Kennwerte für schalltechnische Berechnungen nach RLS-19 [Bestand und Prognose]



Übersichtsplan

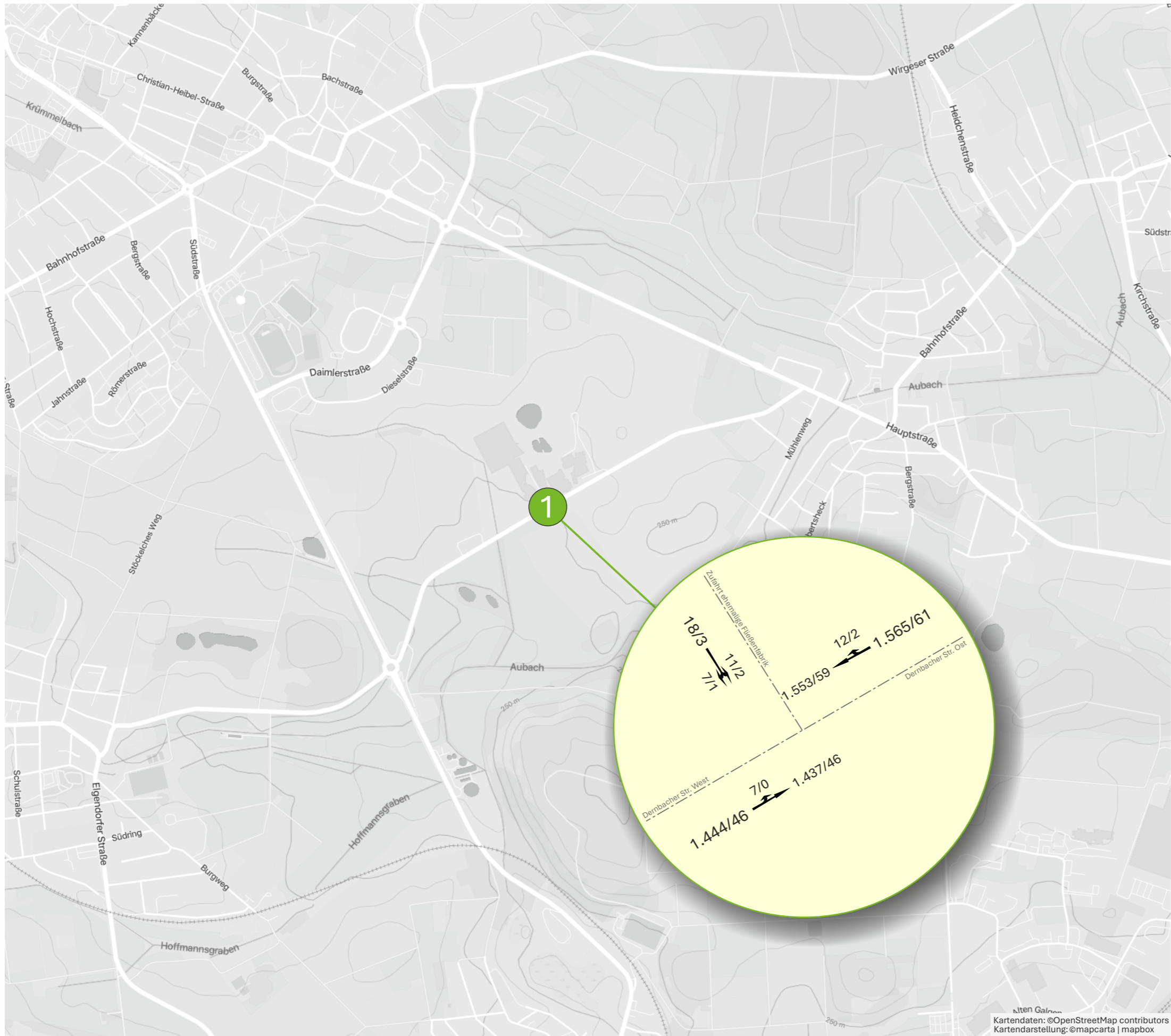
Zählung am Knotenpunkt
Schlothauer & Wauer GmbH



Donnerstag, 08. Mai 2025
00.00 - 24.00 Uhr

Kießling Immobilien GmbH & Co. KG
Verkehrsuntersuchung ehemalige
Fliesenfabrik in Staudt

Kartendaten: ©OpenStreetMap contributors
Kartendarstellung: ©mapcarta | mapbox



Verkehrsbelastungen im Bestand

Zeitbereich über 24 Stunden

[Kfz/Schwerverkehr / 24h]

Zählung am Knotenpunkt
Schlothauer & Wauer GmbH

● Donnerstag, 08. Mai 2025
00.00 - 24.00 Uhr

↗ 96/5 581/28 ↖
Spurbezogene Belastung
[Kfz/Schwerverkehr]

Kießling Immobilien GmbH & Co. KG

**Verkehrsuntersuchung ehemalige
Fliesenfabrik in Staudt**

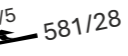
Kartendaten: ©OpenStreetMap contributors
Kartendarstellung: ©mapcarta | mapbox



Verkehrsbelastungen im Bestand
Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag

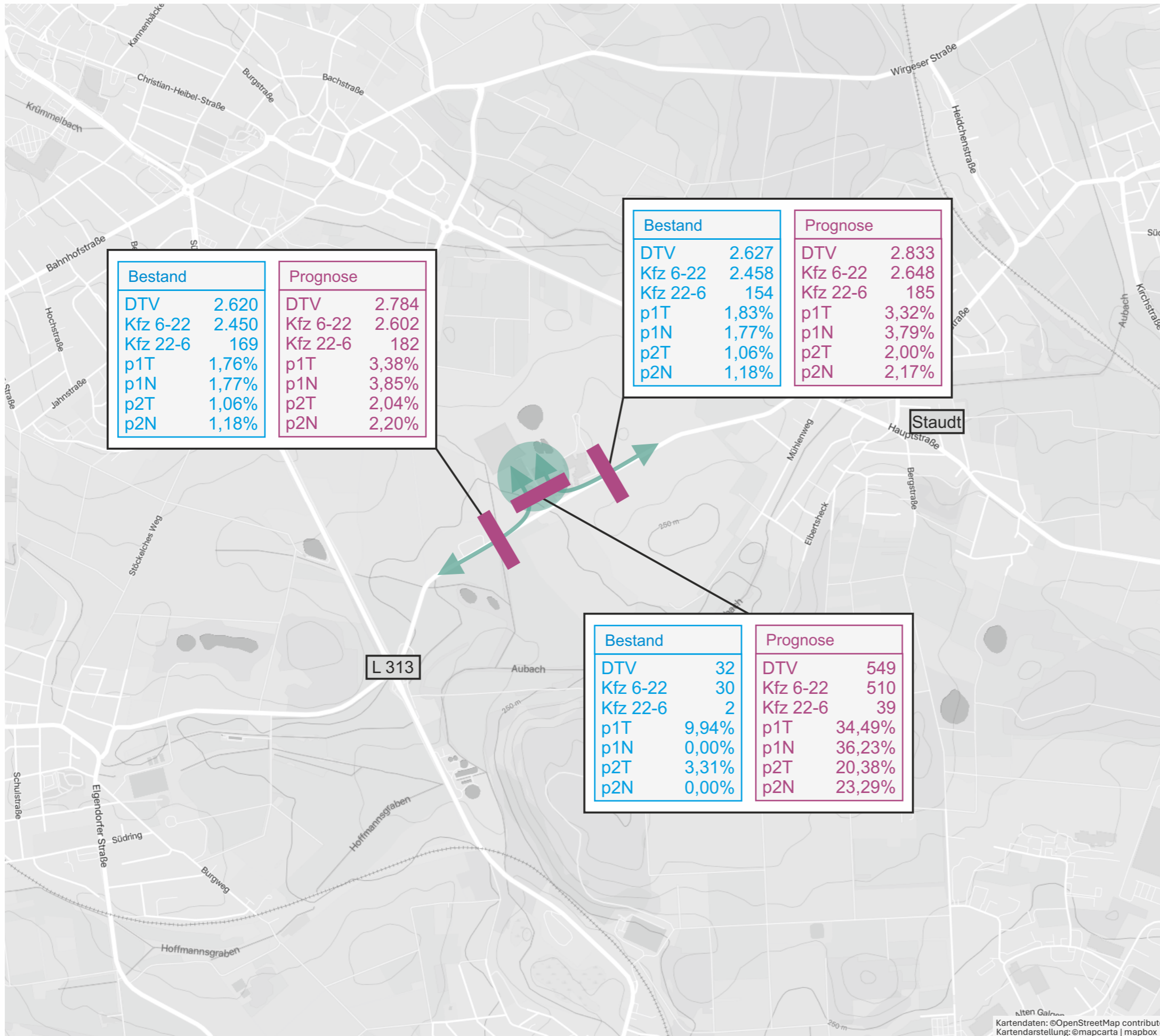
[Kfz/Schwerverkehr / h]

- Zählung am Knotenpunkt Schlothauer & Wauer GmbH
- Donnerstag, 08. Mai 2025 00.00 - 24.00 Uhr
- Spurbezogene Belastung [Kfz/Schwerverkehr]



Kießling Immobilien GmbH & Co. KG
Verkehrsuntersuchung ehemalige Fliesenfabrik in Staudt

Kartendaten: ©OpenStreetMap contributors
Kartendarstellung: ©mapcarta | mapbox



Bestand		Prognose	
DTV	2.620	DTV	2.784
Kfz 6-22	2.450	Kfz 6-22	2.602
Kfz 22-6	169	Kfz 22-6	182
p1T	1,76%	p1T	3,38%
p1N	1,77%	p1N	3,85%
p2T	1,06%	p2T	2,04%
p2N	1,18%	p2N	2,20%

Bestand		Prognose	
DTV	2.627	DTV	2.833
Kfz 6-22	2.458	Kfz 6-22	2.648
Kfz 22-6	154	Kfz 22-6	185
p1T	1,83%	p1T	3,32%
p1N	1,77%	p1N	3,79%
p2T	1,06%	p2T	2,00%
p2N	1,18%	p2N	2,17%

Bestand		Prognose	
DTV	32	DTV	549
Kfz 6-22	30	Kfz 6-22	510
Kfz 22-6	2	Kfz 22-6	39
p1T	9,94%	p1T	34,49%
p1N	0,00%	p1N	36,23%
p2T	3,31%	p2T	20,38%
p2N	0,00%	p2N	23,29%

Kennwerte für schalltechnische Berechnungen nach RLS-19

Bestand und Prognose

- Querschnitt
- Kennwerte für Schalltechnische Berechnungen nach RLS-19
- Fahrrichtungen aus und in das geplante Gelände [Bebauungsplan Gewerbe- und Industriepark Kießling]

Kießling Immobilien GmbH & Co. KG
Verkehrsuntersuchung ehemalige Fliesenfabrik in Staudt

Kartendaten: ©OpenStreetMap contributors
 Kartendarstellung: ©mapcarta | mapbox