



**Verkehrsgutachten  
im Kontext B-Plan-Verfahren  
Nachfolgenutzung  
Alte Schlossbrauerei Haimhausen**



Stand:	August 2025		
Planverfasser:	<b>grabner huber lipp</b> • Gutenbergstraße 11 • 85354 FREISING <b>Andres Ferstl Architekten</b> • Landwehrstraße 39 RG • 80336 München		
Auftraggeber	<b>Max von Bredow Baukultur Haimhausen GmbH &amp; Co.KG</b> • Spinnereiinsel 3b • 83059 KOLBERMOOR		
Bearbeitung	Dipl.-Ing. Christian Fahnberg M. Sc. John Leong Dipl.-Ing. Christian Sieder	Federführung Bearbeitung EDV und Grafik	



## Inhalt

1.	Anlass und Aufgabenstellung .....	3
2.	Verkehrliche Bestandsaufnahme .....	4
3	Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen des Vorhabens .....	9
4.	Gesamtfazit und Empfehlungen für das weitere Vorgehen .....	13
	Anlagen.....	17



## 1. Anlass und Aufgabenstellung

Die **Max von Bredow Baukultur Haimhausen GmbH & Co.KG** • Kolbermoor plant nachstehende Neugestaltung des Geländes der ehemaligen Schlossbrauerei in Haimhausen.



Im Kontext des Bauleitplanverfahrens ist es erforderlich, die verkehrlichen Wirkungen des Vorhabens zu untersuchen.

Die Erarbeitung dieses Gutachtens wurde am 15.05.2025 an INGEVOST • INGENieure für Verkehrsuntersuchungen im Orts- und Stadtbereich • Dipl.-Ing. Christian Fahnberg • Planegg in Auftrag gegeben.

Dabei wurden folgende planerische Leistungen zu erbringen vereinbart:

AP 1 Klären der Aufgabenstellung

AP 2 Berechnung der verkehrlichen Wirkungen

    Bestandsaufnahme der aktuellen verkehrlichen Situation

    Ermittlung des Verkehrsaufkommens und dessen Verteilung

AP 3 Berechnung Dateninput für Lärmgutachten

AP 4 Aussagen zur Leistungsfähigkeit für relevante Knotenpunkte

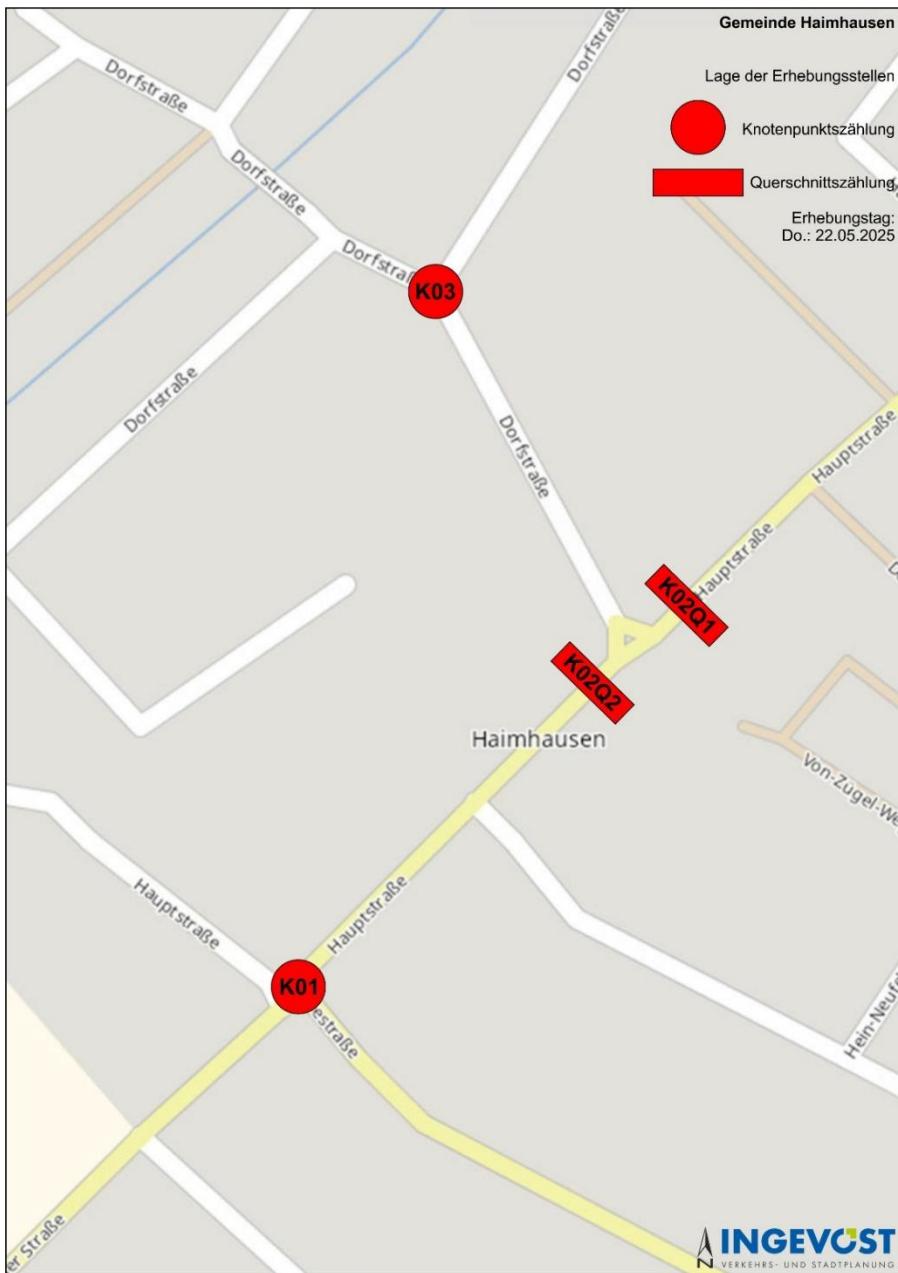
AP 5 Gutachterliche Empfehlungen



## 2. Verkehrliche Bestandsaufnahme

### 2.1. Erhebungskonzept

Grundlage der Verkehrsuntersuchung ist eine Aufnahme entsprechend folgendem Erhebungskonzept.



Die Erhebungen erfolgten am Donnerstag, dem 22. Mai 2025 und umfassen einen Zeitraum von einem Tag.

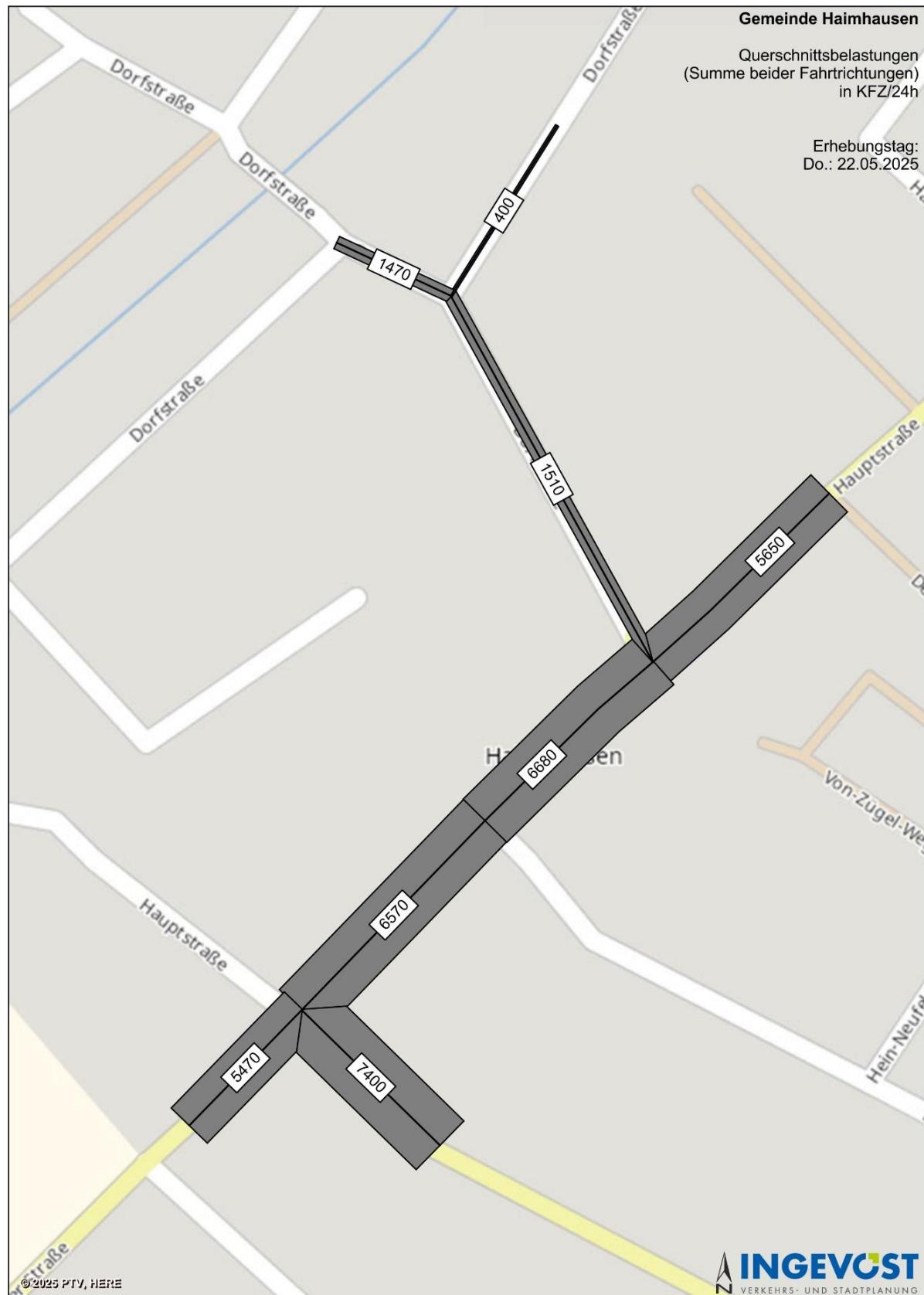
Die nachfolgenden Abbildungen veranschaulichen die Querschnittsbelastungen im Erhebungszeitraum für den Gesamt- und den Schwerverkehr.

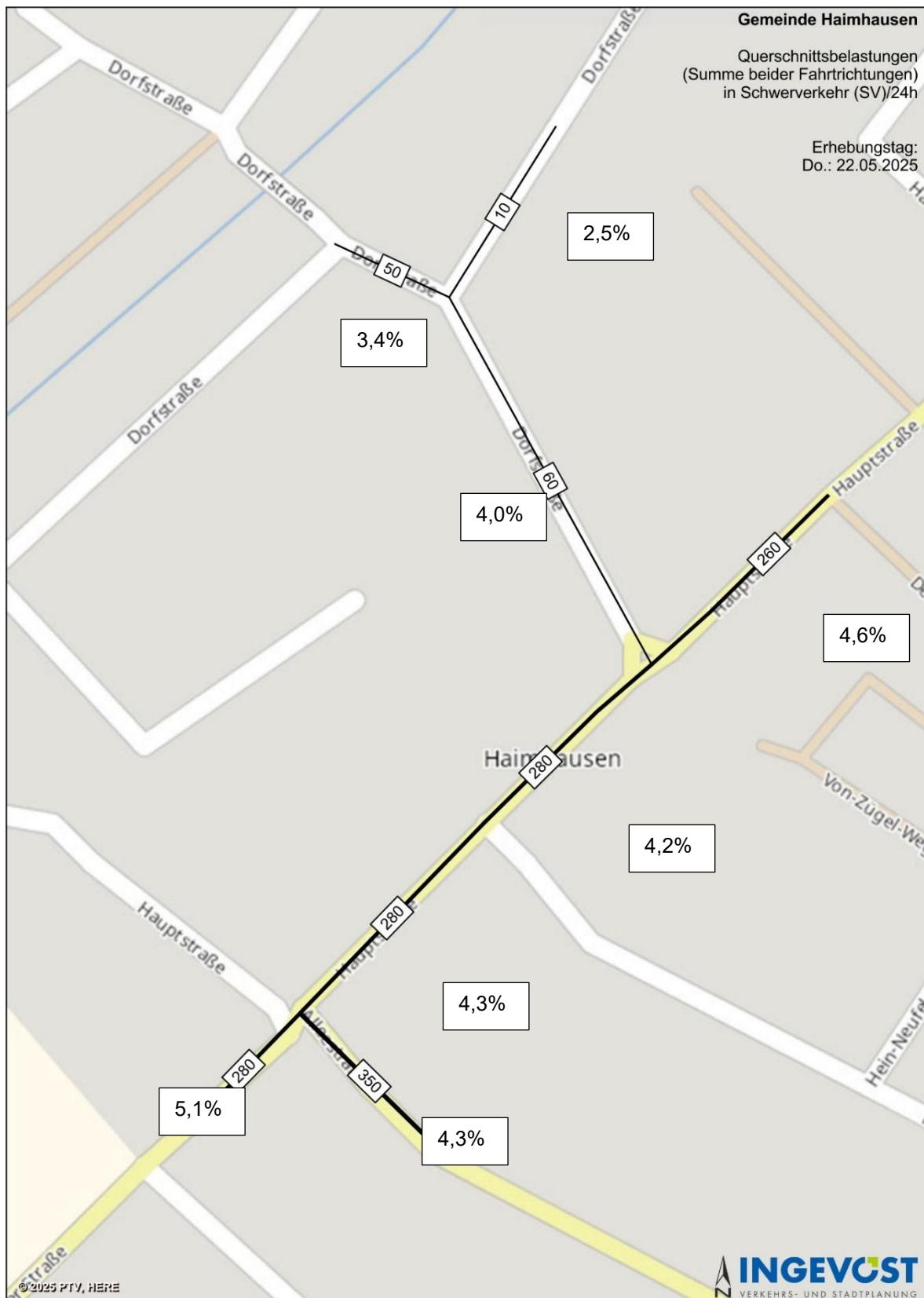
Die Ergebnisse der einzelnen Knotenströme, die Verkehrsstärken der beobachteten Spitzenstunden sowie die Protokolle der Verkehrserhebungen sind den Anlagen zu entnehmen.



## 2.2. Ergebnisse der Verkehrserhebungen

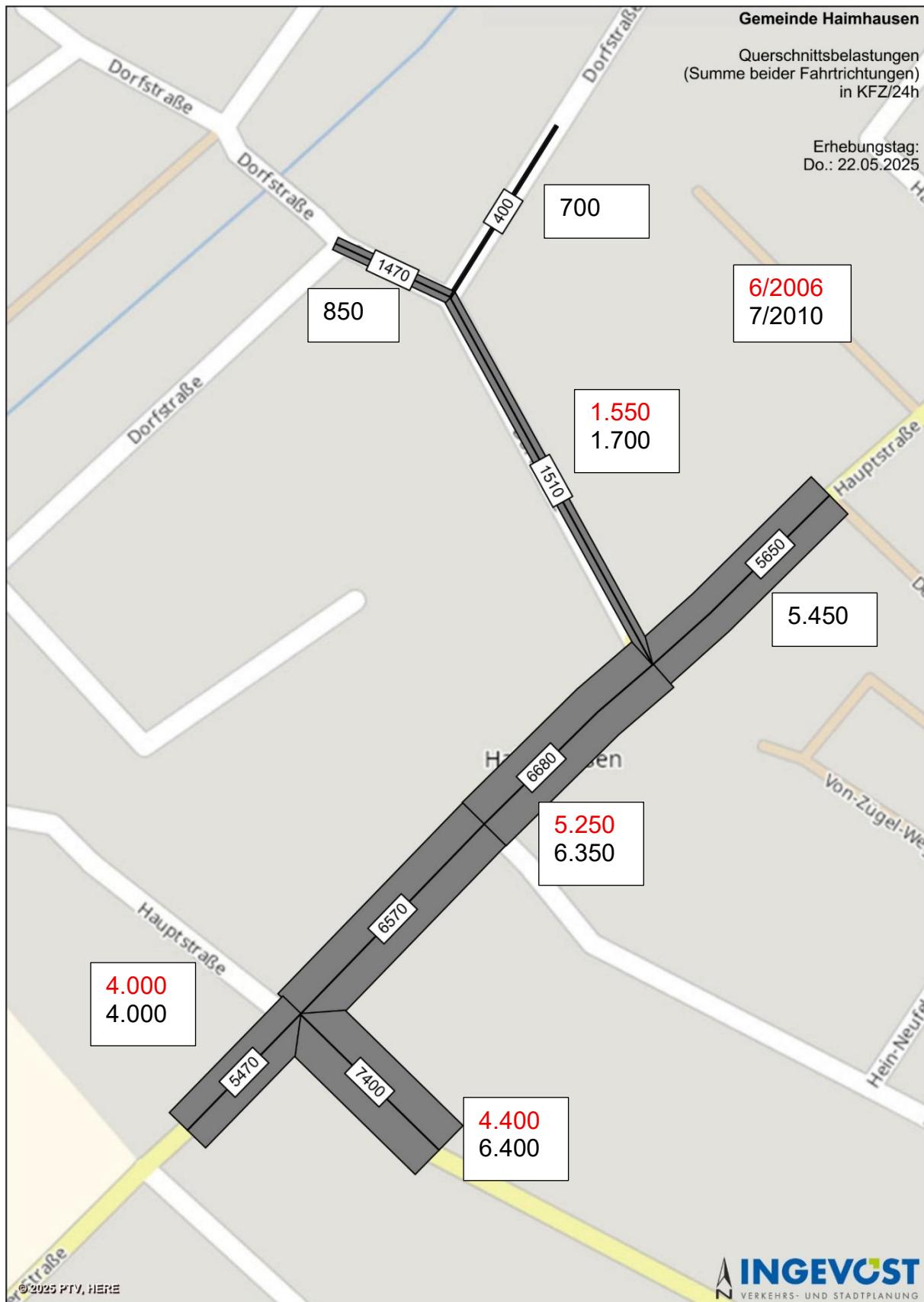
### Querschnittsbelastungen







## 2.3. Zusammenfassung der Ergebnisse





Straßenabschnitt	Jun 06	Jul 10	Mai 25	Δ 2025 : 2010	Δ 2025 : 2006
Dorfstraße Brücke		850	1.470	620	
Dorfstraße innen		700	400	-300	
Dorfstraße nrdl. Hauptstraße	1.550	1.700	1.510	-190	-40
Dachauer Straße	4.000	4.000	5.470	1.470	1.470
Alleestraße	4.400	6.400	7.400	1.000	3.000
Hauptstraße westlich	4.250	6.350	6.570	220	2.320
Hauptstraße Mitte	5.250	6.350	6.680	330	1.430
Hauptstraße östlich		5.450	5.650	200	

Die wesentlichen Verkehrsmengenänderungen in den letzten 15 Jahren haben in der Dachauer Straße und Alleestraße stattgefunden. Die innere Dorfstraße hat in etwa in der Verkehrsmenge abgenommen, wie auf der östlichen Hauptstraße die Zunahme zu verzeichnen ist.

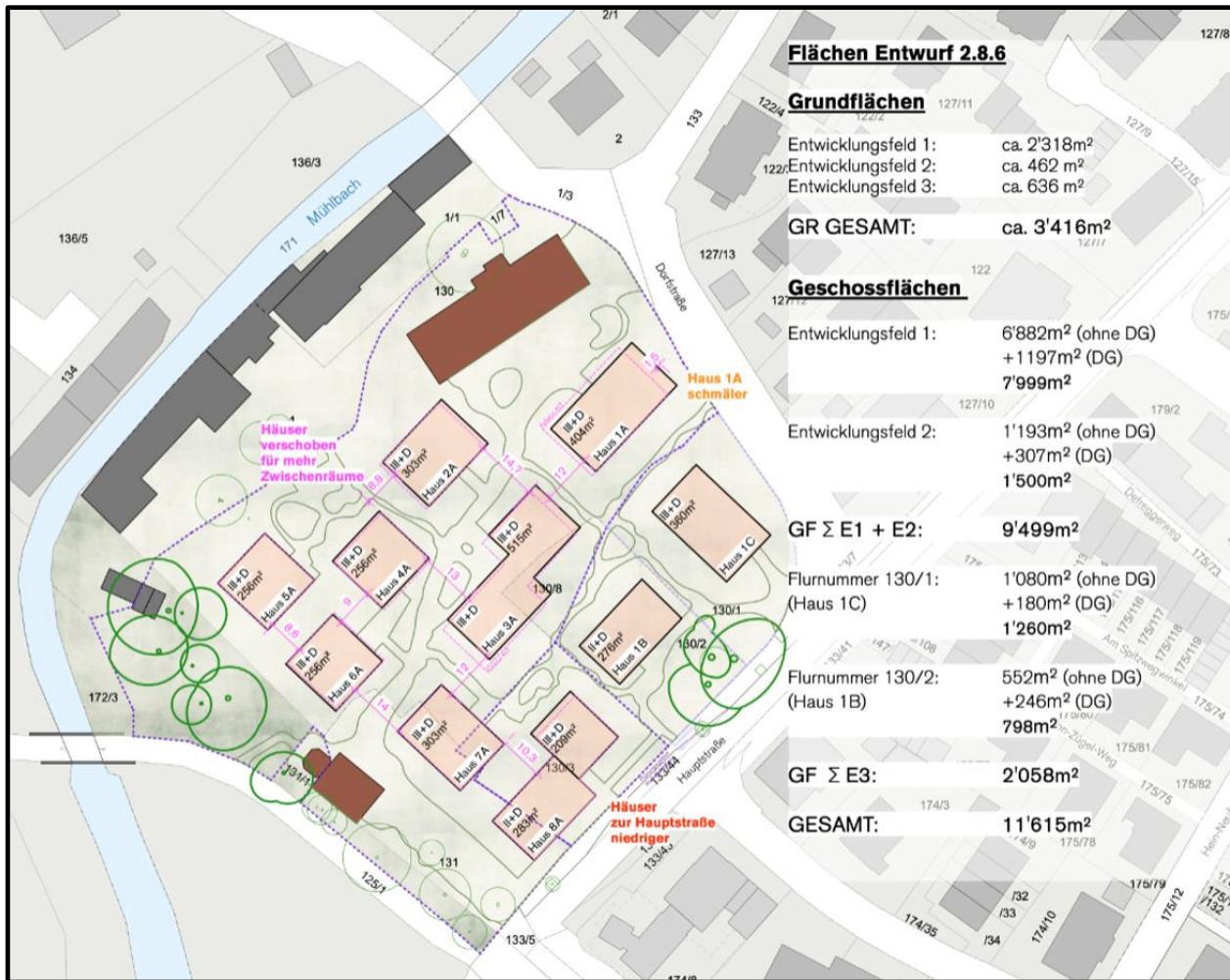
Die Zunahme auf der Dorfstraße in Höhe der Brücke dürfte auf die internationale Schule zurückzuführen sein.



### 3 Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen des Vorhabens

Auf dem Areal der ehemaligen Schlossbrauerei in Haimhausen planen drei verschiedene Eigentümer zehn neue Gebäudekörper.

Das **Sudhaus** und die **Klause** sind denkmalgeschützte Gebäude, die in die Planung integriert werden.



Die Grundflächen betragen auf 3 Entwicklungsfeldern insgesamt ca. 3.416 m<sup>2</sup>. Darauf sind ca. 11.615 m<sup>2</sup> Geschoßflächen zu errichten vorgesehen.

In dem Gebäude 1A ist betreutes Wohnen geplant. Im Erdgeschoß von drei Gebäuden (8A, 1B und 1C) ist auf ca. 520 m<sup>2</sup> eine gewerbliche Nutzung vorgesehen. Auf den restlichen Flächen sollen rd. 110 bis 130 Wohneinheiten als 1 bis 3-Zimmerwohnungen realisiert werden.

Im **Sudhaus** entsteht – nach aktuellem Planungsstand – ein Café mit einer Nutzfläche von etwa 150 qm und Büroräume mit einer Nutzfläche von etwa 700 qm. Die **Klause** mit einer Nutzfläche von rund 200 m<sup>2</sup> besteht aus Gästezimmern, Gemeinschaftsräumen, Co-Workingspaces etc.

In einer Tiefgarage (von der Dorfstraße her erschlossen) sind bis zu 200 Stellplätze vorgesehen, die nördlich und südlich der Klause um 16 und entlang der Dorfstraße um weitere 15 Stellplätze oberirdisch ergänzt sind.

90 Stellplätze für Räder sind jeweils den Gebäuden zugeordnet.



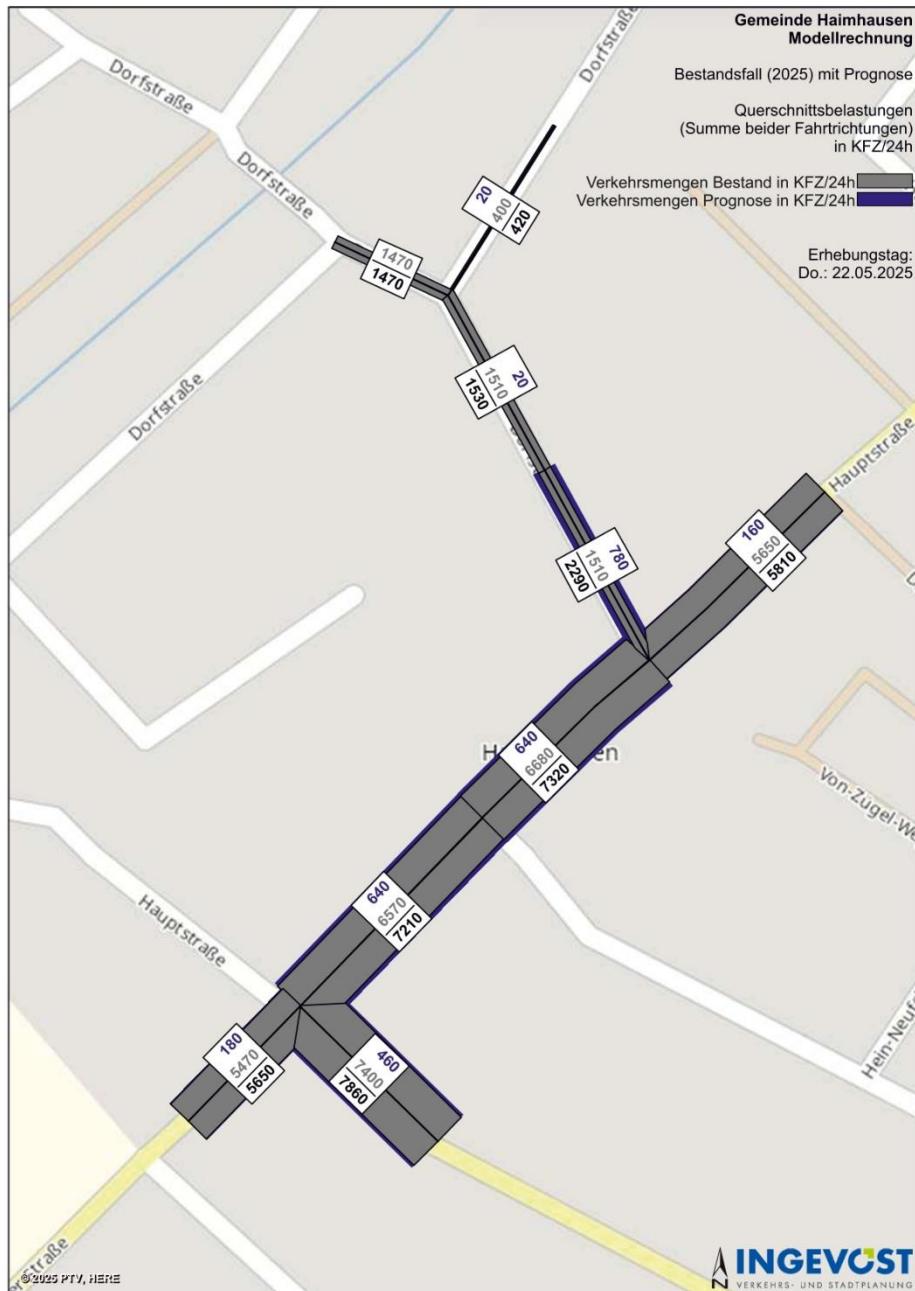
Auf Basis üblicher Ansätze und Angaben der potenziellen Nutzer wurde für das Projekt folgendes Verkehrsaufkommen ermittelt:

Nachfolgenutzung Schlossbrauerei Haimhausen											
Lfd. Nr.	Nutzungsart/ Branche	Netto-nutz-fläche (circa Angaben)	Verkehrsart	Anzahl	Wege pro Tag	Summe Wege bzw. Fahrten	Anteil MIV an Wegen	Besetzungsgrad	Fahrten pro Tag aus Einzelerzeugung	Anteil Extra-fahrten	Fahrten pro Tag unter Berücksichtigung von Koppelungen innerhalb Vorhaben
		m <sup>2</sup>	minimal					Pers/KFZ		Schnitt	
1	<b>Gebäude 1 A Betreutes Wohnen</b>	<b>1.100</b>	Bewohner	<b>30</b>	2,00	<b>60</b>	10%	1,1	5	100%	5
			Besucher							20%	4
			Pflegende	<b>10</b>	2,00	<b>20</b>	100%	1,0	20	100%	20
			Wirtschafts-/Lieferverkehr	<b>2</b>	2,00	<b>0</b>	100%	1,0	4	100%	4
	<b>Summen</b>			<b>42</b>		<b>80</b>			<b>29</b>		<b>30</b>
2	<b>Gebäude 1 B, 1 C und 8A Gewerbe im EG</b>	<b>400</b>	Beschäftigte	<b>20</b>	2,30	<b>45</b>	80%	1,1	33	100%	33
			Kunden	<b>10</b>	2,00	<b>20</b>	60%	1,0	12	100%	12
			Wirtschafts-/Lieferverkehr	<b>5</b>	2,00	<b>10</b>	100%	1,0	10	80%	8
	<b>Summen</b>			<b>35</b>		<b>155</b>			<b>89</b>		<b>90</b>
3	<b>Sudhaus Café</b>	<b>150 m<sup>2</sup></b>	Beschäftigte	<b>6</b>	2,00	<b>10</b>	80%	1,1	9	100%	9
			Kunden	<b>40</b>	2,00	<b>80</b>	60%	1,0	48	20%	10
			Wirtschafts-/Lieferverkehr	<b>2</b>	2,00	<b>4</b>	100%	1,0	4	50%	2
	<b>Sudhaus Büroräume</b>	<b>700 m<sup>2</sup></b>	Beschäftigte	<b>20</b>	2,30	<b>45</b>	60%	1,1	25	100%	25
			Kunden	<b>4</b>	2,00	<b>8</b>	80%	1,0	6	80%	5
			Wirtschafts-/Lieferverkehr	<b>4</b>	2,00	<b>8</b>	100%	1,0	8	50%	4
	<b>Summen</b>			<b>76</b>		<b>155</b>			<b>100</b>		<b>50</b>
4	<b>Wohnen</b>		Bewohner	<b>264</b>	3,70	<b>977</b>	70%	1,1	622	100%	622
			Besucher	<b>24</b>	2,00	<b>48</b>	70%	1,0	34	70%	24
			Wirtschafts-/Lieferverkehr	<b>12</b>	2,00	<b>24</b>	100%	1,0	24	50%	12
	<b>Summen</b>			<b>300</b>		<b>1.049</b>			<b>679</b>		<b>660</b>
	<b>Gesamtsumme</b>			<b>453</b>		<b>1.439</b>			<b>898</b>		<b>830</b>

Unter der Annahme typischer Ansätze für die Quartiersentwicklung werden etwa 450 neue Personen prognostiziert werden. Bei einer Berücksichtigung der täglichen Wegehäufigkeit 3,7 Wege pro Bewohner und i.d.R. 2 Wege für Besucher bzw. Beschäftigte generieren diese werktäglich knapp 1.500 Wege.

Bei für die verschiedenen Personengruppen – auf Basis von fundierten Quellen – angesetzten Anteilen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und einem Besetzungsgrad von 1,1 Personen pro PKW resultieren daraus knapp 900 **zusätzliche PKW-Bewegungen**, die sich unter Berücksichtigung von Koppelungseffekten auf Werte zwischen **800 und 850** in der Summe aller Richtungen reduzieren.

## Verkehrsverteilung im Raum



Die Verteilung der zusätzlichen KFZ-Fahrten auf die umliegenden Straßen wird zu mehr als 95% über die Dorfstraße in Richtung Hauptstraße abgeschätzt.

An der Einmündung der Dorfstraße in die Hauptstraße wird die Verteilung – in Anlehnung an die erhobene Verteilung – zu 20% (ca. 150 KFZ/dw) in Richtung ortseinwärts und 80% in Richtung Alleestraße (ca. 650 KFZ/dw) prognostiziert.

## Leistungsfähigkeit

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit bedarf es keiner Maßnahmen, um den Verkehr auf den Straßen komplikationslos abzuwickeln.

Der Kreisverkehrsplatz Dorfstraße/Hauptstraße weist auch für die prognostizierten Verkehrsbelastungen eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.



### Inputdaten für Schallgutachten

	K1 Hauptstraße W						K2 Hauptstraße Ost						Dorfstraße					
24h	3501	3007	6508	640			3084	2566	5650	160			745	757	1502	780		
16h	3329	2873					2874	2433					738	742				
8h	232	134					210	133					11	15				
	p1	p2			p1	p2		p1	p2				p1	p2		p1	p2	
tag	388	4,12	0,77	426	3,75	0,70	332	4,52	0,60	341	4,40	0,58	93	4,35	0,00	141	2,86	0,00
nachts	46	4,35	0,00	50	3,96	0,00	43	4,65	0,00	44	4,52	0,00	3	0,00	0,00	5	0,00	0,00
	Alleestr																	
24h	3557	3841	7398	460														
16h	3402	3521																
8h	155	320																
	p1	p2			p1	p2												
tag	433	3,93	1,15	460	3,70	1,08												
nachts	59	3,39	0,00	63	3,19	0,00												
	Dachauer Str.																	
24h	2600	2870	5470	180														
16h	2419	2756																
8h	181	114																
	p1	p2			p1	p2												
tag	323	4,33	1,24	334	4,19	1,20												
nachts	37	5,41	0,00	38	5,24	0,00												



## 4. Gesamtfazit und Empfehlungen für das weitere Vorgehen

### Zusammenfassung

#### Das Vorhaben

Auf dem Areal der ehemaligen Schlossbrauerei in Haimhausen planen drei verschiedene Eigentümer zehn neue Gebäudekörper.

Das **Sudhaus** und die **Klause** sind denkmalgeschützte Gebäude, die in die Planung integriert werden.

Die Grundflächen betragen auf 3 Entwicklungsfeldern insgesamt ca. 3.416 m<sup>2</sup>. Darauf sind ca. 11.615 m<sup>2</sup> Geschoßflächen zu errichten vorgesehen.

In dem Gebäude 1A ist betreutes Wohnen geplant.

Im Erdgeschoß von drei Gebäuden (8A, 1B und 1C) ist auf ca. 520 m<sup>2</sup> eine gewerbliche Nutzung vorgesehen. Auf den restlichen Flächen sollen rd. 110 bis 130 Wohneinheiten als 1 bis 3-Zimmerwohnungen realisiert werden.

Im **Sudhaus** entsteht – nach aktuellem Planungsstand – ein Café mit einer Nutzfläche von etwa 150 qm und Büroräume mit einer Nutzfläche von etwa 700 qm. Die **Klause** mit einer Nutzfläche von rund 200 m<sup>2</sup> besteht aus Gästezimmern, Gemeinschaftsräumen, Co-Workingspaces etc.

In einer Tiefgarage (von der Dorfstraße her erschlossen) sind bis zu 200 Stellplätze vorgesehen, die nördlich und südlich der Klause um 16 und entlang der Dorfstraße um weitere 15 Stellplätze oberirdisch ergänzt sind.

90 Stellplätze für Räder sind jeweils den Gebäuden zugeordnet.

Das Gelände – als solches – ist autofrei; eine Erschließung für Müllfahrzeuge, Feuerwehr etc. ist berücksichtigt.



## Verkehrserhebungen

Um die verkehrlichen Wirkungen des Vorhabens beurteilen zu können, wurde das Verkehrsgeschehen im anliegenden Straßennetz mit folgendem Ergebnis erhoben und mit Vorerhebungen verglichen.

Straßenabschnitt	Jun 06	Jul 10	Mai 25	Δ 2025 : 2010	Δ 2025 : 2006
Dorfstraße Brücke		850	1.470	620	
Dorfstraße innen		700	400	-300	
Dorfstraße nrdl. Hauptstraße	1.550	1.700	1.510	-190	-40
Dachauer Straße	4.000	4.000	5.470	1.470	1.470
Alleestraße	4.400	6.400	7.400	1.000	3.000
Hauptstraße westlich	4.250	6.350	6.570	220	2.320
Hauptstraße Mitte	5.250	6.350	6.680	330	1.430
Hauptstraße östlich		5.450	5.650	200	

Danach sind nur auf der Dachauer Straße und der Alleestraße nennenswerte Verkehrsmengen registriert worden.

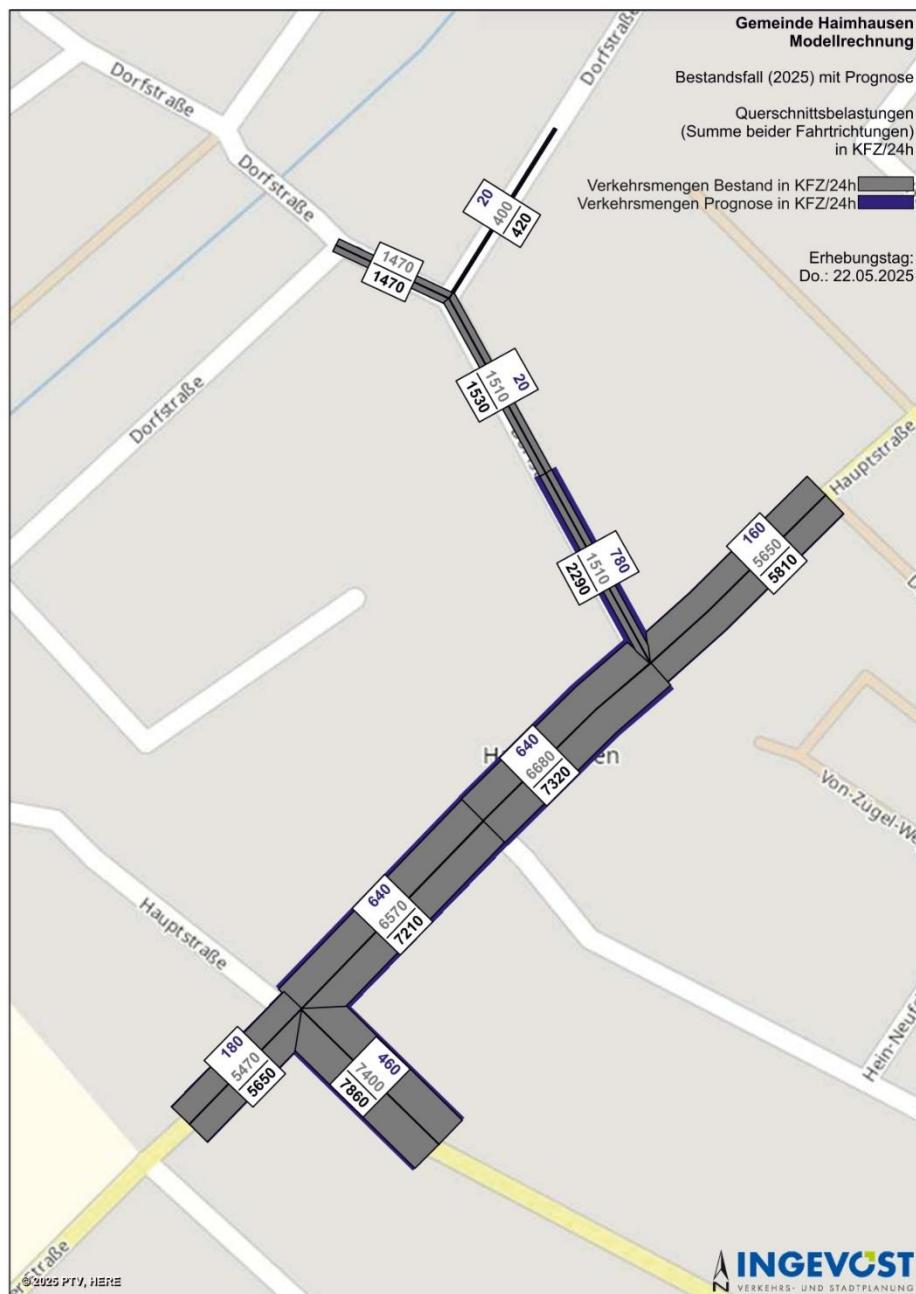
## Verkehrsaufkommen

Auf Basis üblicher Ansätze und Angaben der potenziellen Nutzer wurde für das Projekt folgendes Verkehrsaufkommen ermittelt:

Unter der Annahme typischer Ansätze für die Quartiersentwicklung werden etwa 450 neue Personen prognostiziert. Bei einer Berücksichtigung der täglichen Wegehäufigkeit 3,7 Wege pro Bewohner und i.d.R. 2 Wege für Besucher bzw. Beschäftigte generieren diese werktäglich knapp **1.500 Wege**.

Bei für die verschiedenen Personengruppen – auf Basis von fundierten Quellen – angesetzten Anteilen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und einem Besetzungsgrad von 1,1 Personen pro PKW resultieren daraus knapp 900 **zusätzliche PKW-Bewegungen**, die sich unter Berücksichtigung von Koppelungseffekten auf Werte zwischen **800 und 850** in der Summe aller Richtungen reduzieren.

## Verkehrsverteilung im Raum



Die Verteilung der zusätzlichen KFZ-Fahrten auf die umliegenden Straßen wird zu mehr als 95% über die Dorfstraße in Richtung Hauptstraße abgeschätzt.

An der Einmündung der Dorfstraße in die Hauptstraße wird die Verteilung – in Anlehnung an die erhobene Verteilung – zu 20% (ca. 150 KFZ/dw) in Richtung ortseinwärts und 80% in Richtung Alleestraße (ca. 650 KFZ/dw) prognostiziert.



## Leistungsfähigkeit

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit bedarf es keiner Maßnahmen, um den Verkehr auf den Straßen komplikationslos abzuwickeln.

Der Kreisverkehrsplatz Dorfstraße/Hauptstraße weist auch für die prognostizierten Verkehrsbelastungen eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

## FAZIT

Aus verkehrlicher Sicht kann man diesem Vorhaben zustimmen.

Mit den geplanten Radabstellanlagen sind auch Maßnahmen vorgesehen, das Verkehrsmittelwahlverhalten – hinzu weniger PKW-Verkehr – zu steuern: Das Konzept einer autofreien Innenererschließung stützt diesen Planungsansatz.

Planegg, im August 2025

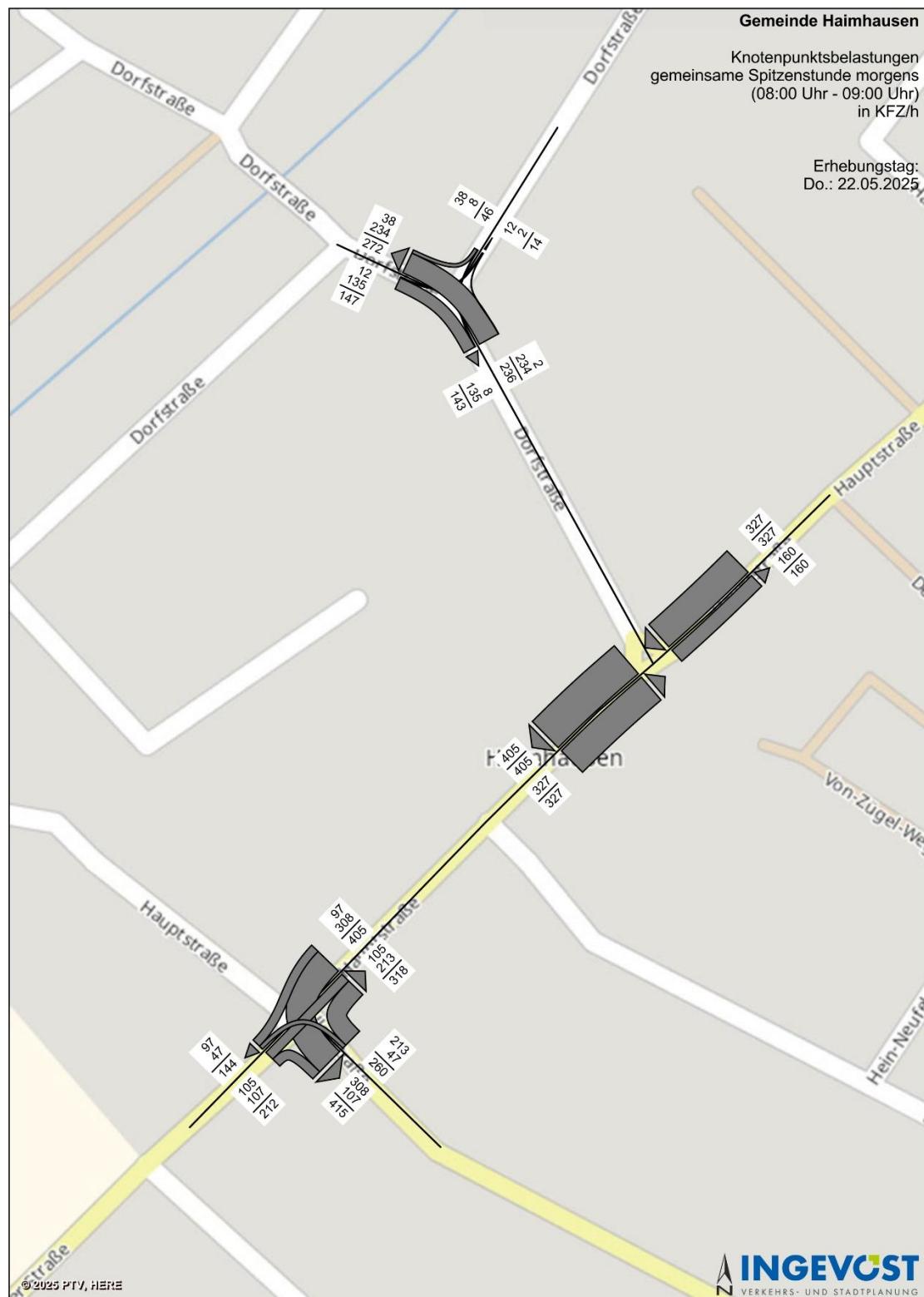
Dipl.-Ing. Christian Fahnberg  
Verkehrs- und Stadtplaner  
SRL, BayAK (Stadtplanerliste), FGsv, VSvI

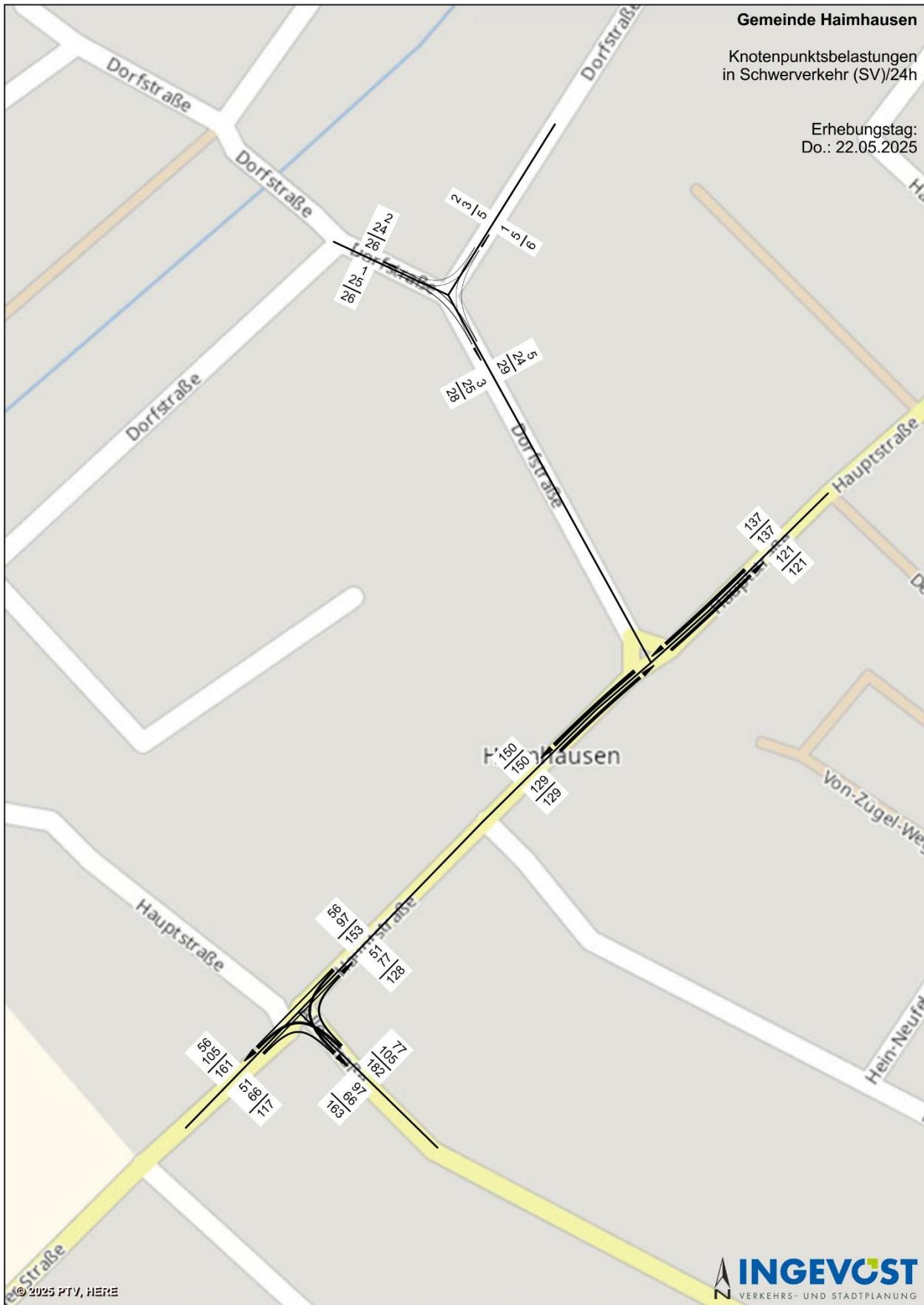


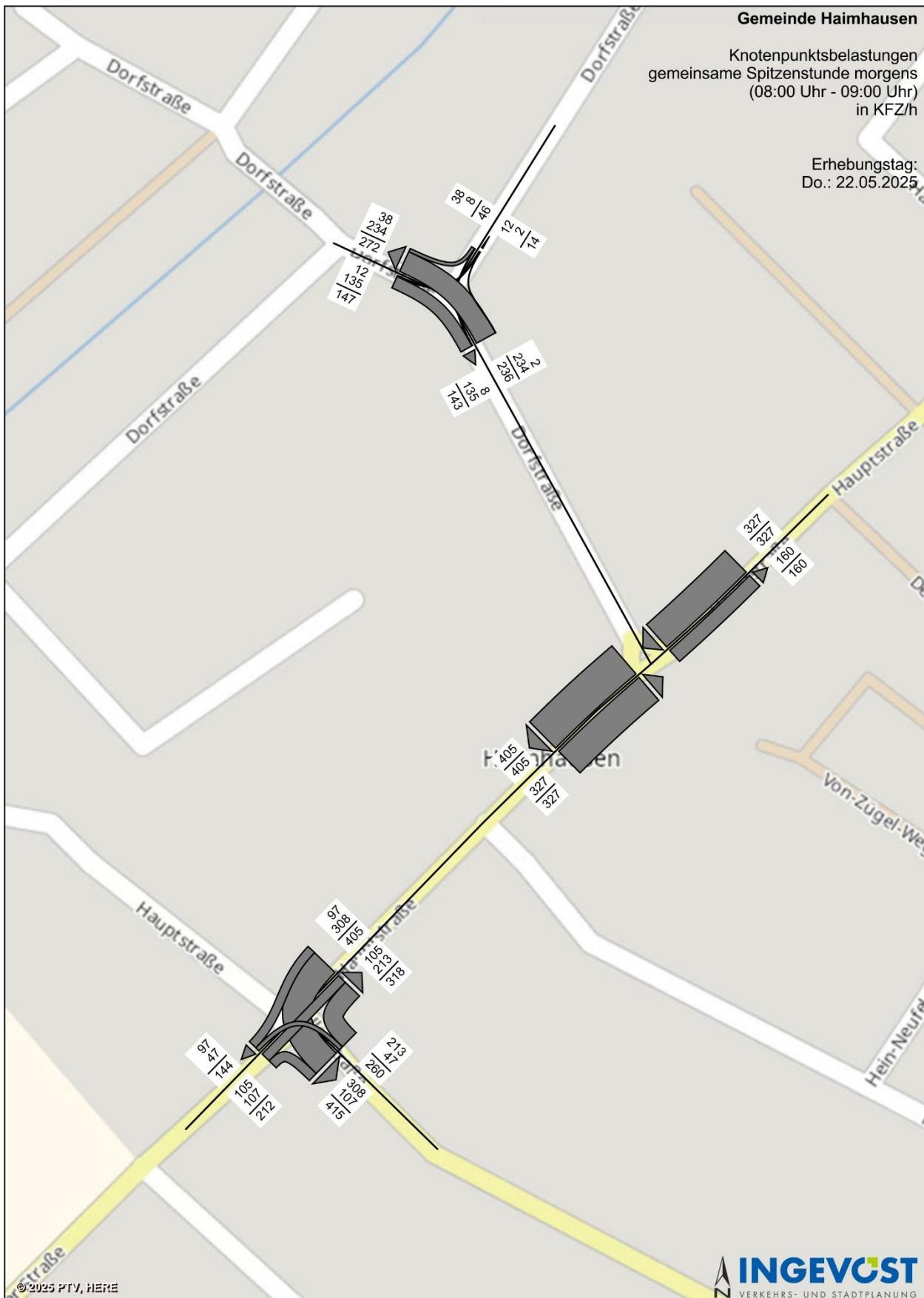
## Anlagen

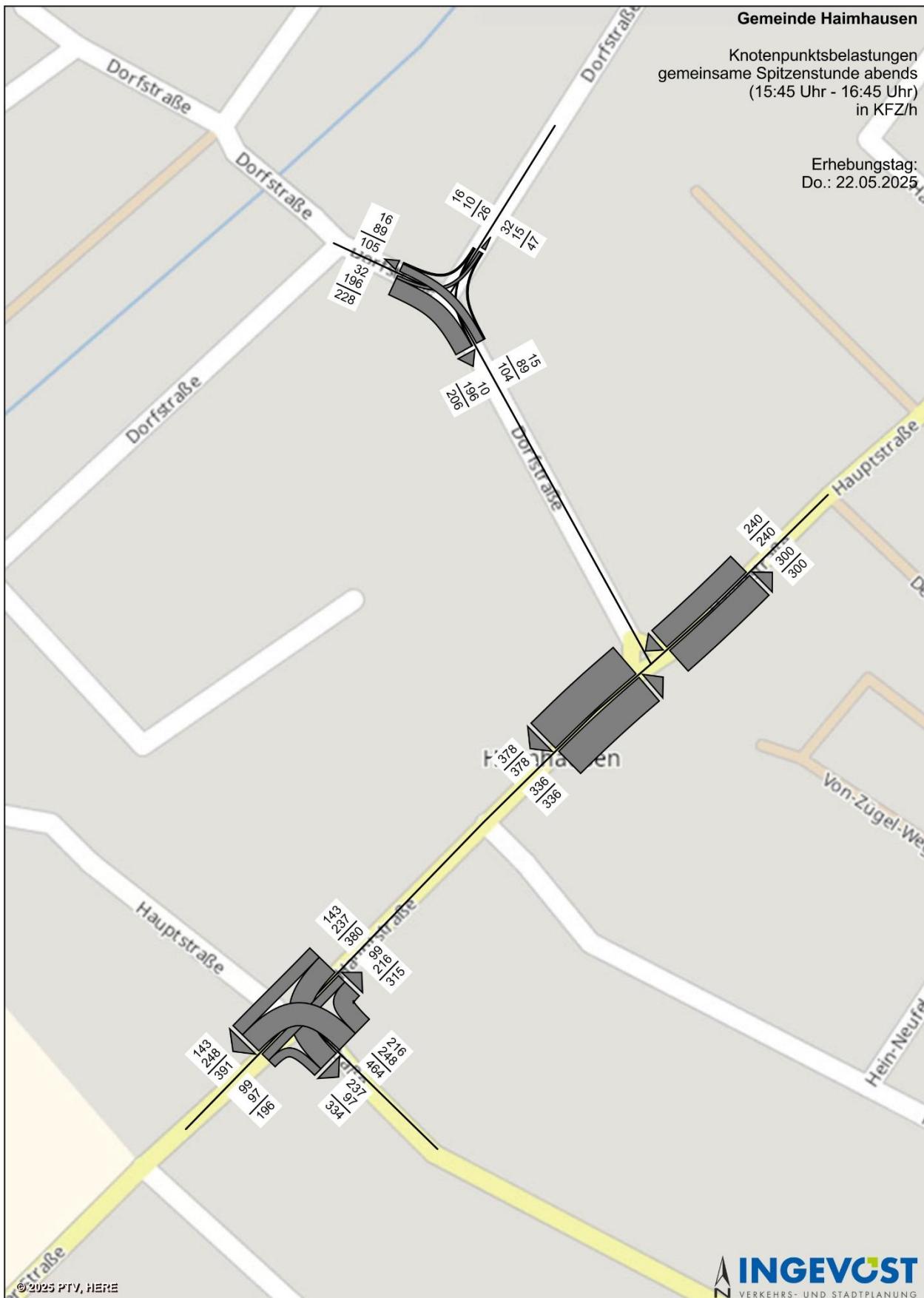
### Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Querschnittsbelastungen richtungsgrenztrennt











## Erhebungsprotokolle

### Gemeinde Haimhausen

Zählstelle: K01: Hauptstraße / Alleestraße

Zu-/Ablauf 1: Hauptstr.

Tages- / Nachtanteile

Zu-/Ablauf 2: Alleestr.

Zähltag: Do., 22.05.2025

Zählezeit: 00:00 Uhr - 24:00 Uhr (24h)

0

Zählzeit: 00:00 Uhr - 24:00 Uhr (24h)

Summe Zählzeit

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
RAD	1	14	0	0	0	0	0	17	0	0	0	0	15	0	17	0	17	1	14	0	32
KRAD	10	4	0	2	10	0	0	9	0	0	0	0	20	12	9	0	11	16	14	0	41
PKW	2083	1040	0	1735	1423	0	1000	1400	0	0	0	0	3132	3158	2400	0	2735	3483	2472	0	8690
BUS	37	36	0	41	8	0	30	8	0	0	0	0	73	49	38	0	71	45	44	0	160
LFW	173	83	0	65	140	0	68	6	0	0	0	0	256	205	74	0	133	179	223	0	535
LKW	53	16	0	32	72	0	19	41	0	0	0	0	71	104	60	0	51	94	90	0	235
LZ	7	2	0	4	25	0	2	17	0	0	0	0	9	29	19	0	6	24	27	0	57
KFZ	2369	1192	0	1879	1678	0	1128	1472	0	0	0	0	3561	3557	2600	0	3007	3841	2870	0	9718
PKW+LFW	2256	1132	0	1800	1563	0	1068	1406	0	0	0	0	3388	3363	2474	0	2868	3662	2695	0	9225
LKW1	90	54	0	73	80	0	49	49	0	0	0	0	144	153	98	0	122	139	134	0	395
LKW2	23	6	0	6	35	0	11	17	0	0	0	0	29	41	28	0	17	40	41	0	98
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum

### Summe Tagesverkehr (06:00 - 22:00 Uhr)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
RAD	1	14	0	0	0	0	0	17	0	0	0	0	15	0	17	0	17	1	14	0	32
KRAD	10	3	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	19	11	9	0	11	16	12	0	39
PKW	1017	1008	0	1652	1367	0	958	1206	0	0	0	0	2925	3019	2224	0	2610	3183	2375	0	8168
BUS	36	34	0	39	8	0	29	8	0	0	0	0	70	47	37	0	68	44	42	0	154
LFW	100	79	0	63	136	0	67	0	0	0	0	0	239	199	73	0	130	166	215	0	511
LKW	51	18	0	30	67	0	18	30	0	0	0	0	69	97	57	0	48	90	85	0	223
LZ	5	2	0	4	25	0	2	17	0	0	0	0	7	29	19	0	6	22	27	0	55
KFZ	2185	1144	0	1790	1612	0	1083	1336	0	0	0	0	3329	3402	2419	0	2873	3521	2756	0	9150
PKW+LFW	2077	1087	0	1715	1503	0	1025	1272	0	0	0	0	3164	3218	2297	0	2740	3349	2590	0	8679
LKW1	87	52	0	69	75	0	47	47	0	0	0	0	139	144	94	0	116	134	127	0	377
LKW2	21	5	0	6	34	0	11	17	0	0	0	0	26	40	28	0	17	38	39	0	94
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum

### Stundenmittel Tagesverkehr (16h)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
KFZ	137	72	0	112	101	0	68	84	0	0	0	0	208	213	151	0	180	220	172	0	572
PKW+LFW	130	68	0	107	94	0	64	80	0	0	0	0	198	201	144	0	171	209	162	0	543
LKW1	5	3	0	4	5	0	3	3	0	0	0	0	9	9	6	0	7	8	8	0	24
LKW2	1	0	0	0	2	0	1	1	0	0	0	0	2	3	2	0	1	2	2	0	7

	Zu/Ab 1	Zu/Ab 2	Zu/Ab 3	Zu/Ab 4
m <sub>1</sub> (h)	386	433	323	0
p1,(%)	4,12%	3,93%	4,33%	#DIV/0!
p2,(%)	0,77%	1,15%	1,24%	#DIV/0!

### Summe Nachtverkehr (22:00 - 06:00 Uhr)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
RAD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
KRAD	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	2	
PKW	105	41	0	83	56	0	42	134	0	0	0	0	207	139	176	0	125	300	97	0	522
BUS	1	2	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	3	2	1	0	3	1	2	0	6
LFW	13	4	0	2	4	0	1	0	0	0	0	0	17	6	1	0	3	13	8	0	24
LKW	2	0	0	2	5	0	1	2	0	0	0	0	2	7	3	0	3	4	5	0	12
LZ	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2
KFZ	184	48	0	85	66	0	45	136	0	0	0	0	232	155	181	0	134	320	114	0	568
PKW+LFW	179	45	0	85	60	0	43	134	0	0	0	0	224	145	177	0	128	313	105	0	546
LKW1	3	2	0	4	5	0	2	2	0	0	0	0	5	9	4	0	6	5	7	0	18
LKW2	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	2	2	0	4
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum

### Stundenmittel Nachtverkehr (0h)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
KFZ	23	5	0	11	8	0	6	17	0	0	0	0	29	19	23	0	17	40	14	0	71
PKW+LFW	22	6	0	11	8	0	5	17	0	0	0	0	28	18	22	0	16	39	13	0	68
LKW1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	1	0	3
LKW2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

|  | Zu/Ab 1 | Zu/Ab 2 | Zu/Ab 3 | Zu/Ab 4 |
</tr
| --- | --- | --- | --- | --- |



#### Gemeinde Haimhausen

Zählstelle: K03: Dorfstraße

Zu-/Ablauf 1: Dorfstr. Nordöstlich

Tages- / Nachtanteile

Zu-/Ablauf 2: Dorfstr. Südostlich

Zähltag: Do., 22.05.2025

Zähldauer: 00:00 Uhr - 24:00 Uhr (24h)

0

Zählzeit: 00:00 Uhr - 24:00 Uhr (24h)

#### Summe Zählzeit

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
RAD	5	18	0	6	10	0	19	19	0	0	0	0	23	16	38	0	25	24	28	0	77
KRAD	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	1	1	2	0	1	3	0	0	4
PKW	100	90	0	93	600	0	78	602	0	0	0	0	190	693	680	0	171	702	690	0	1563
BUS	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	8	9	0	0	9	8	0	17
LFW	5	6	0	9	17	0	4	19	0	0	0	0	11	26	23	0	13	24	23	0	60
LKW	3	2	0	5	15	0	1	15	0	0	0	0	5	21	17	0	6	19	18	0	43
LZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
KFZ	109	98	0	108	641	0	83	648	0	0	0	0	207	745	731	0	191	757	739	0	1687
PKW+LFW	105	95	0	102	617	0	82	621	0	0	0	0	201	719	703	0	184	726	713	0	1623
LKW1	3	2	0	5	24	0	1	25	0	0	0	0	5	29	26	0	6	28	26	0	60
LKW2	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	1	1	2	0	1	3	0	0	4
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum

#### Summe Tagesverkehr (06:00 - 22:00 Uhr)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
RAD	5	17	0	6	10	0	17	19	0	0	0	0	22	16	36	0	23	24	27	0	74
KRAD	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	1	1	2	0	1	3	0	0	4
PKW	91	90	0	88	505	0	77	500	0	0	0	0	181	683	673	0	165	687	665	0	1537
BUS	0	0	0	0	8	0	0	9	0	0	0	0	0	8	9	0	0	9	8	0	17
LFW	5	6	0	9	15	0	4	19	0	0	0	0	11	25	23	0	13	24	22	0	59
LKW	3	2	0	5	15	0	1	15	0	0	0	0	5	21	17	0	6	19	18	0	43
LZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
KFZ	100	98	0	103	635	0	82	642	0	0	0	0	198	738	724	0	185	742	733	0	1680
PKW+LFW	95	95	0	97	611	0	81	615	0	0	0	0	192	708	696	0	178	711	707	0	1595
LKW1	3	2	0	5	24	0	1	25	0	0	0	0	5	29	26	0	6	28	26	0	60
LKW2	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	1	1	2	0	1	3	0	0	4
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum

#### Stundenmittel Tagesverkehr (16h)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
KFZ	6	6	0	6	40	0	5	40	0	0	0	0	12	46	45	0	12	46	46	0	103
PKW+LFW	6	6	0	5	38	0	5	38	0	0	0	0	12	44	44	0	11	44	44	0	100
LKW1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0	2	2	0	4
LKW2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

	Zu/Ab 1	Zu/Ab 2	Zu/Ab 3	Zu/Ab 4
m <sub>1</sub> (h)	24	92	91	0
p <sub>1</sub> (%)	0,00%	4,35%	4,40%	#DIV/0!
p <sub>2</sub> (%)	0,00%	0,00%	0,00%	#DIV/0!

#### Summe Nachtverkehr (22:00 - 06:00 Uhr)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
RAD	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	2	0	2	0	1	0	3
KRAD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PKW	9	0	0	5	5	0	1	6	0	0	0	0	9	10	7	0	6	15	5	0	26
BUS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LFW	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
LKW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
KFZ	5	0	0	5	6	0	1	6	0	0	0	0	9	11	7	0	6	15	6	0	27
PKW+LFW	9	0	0	5	6	0	1	6	0	0	0	0	9	11	7	0	6	15	5	0	27
LKW1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LKW2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum

#### Stundenmittel Nachtverkehr (8h)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
KFZ	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	0	1	2	1	0	3
PKW+LFW	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	0	1	2	1	0	3
LKW1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LKW2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

	Zu/Ab 1	Zu/Ab 2	Zu/Ab 3	Zu/Ab 4
m <sub>1</sub> (h)	2	3	2	0
p <sub>1</sub> (%)	0,00%	0,00%	0,00%	#DIV/0!
p <sub>2</sub> (%)	0,00%	0,00%	0,00%</	



Gemeinde Haimhausen

Zählstelle: K02Q1 Hauptstraße nordöstlich Dorfstraße

1 - 2 = Fahrtrichtung südwestlich (Kreisverkehr zufahrend)

2 - 1 = Fahrtrichtung nordöstlich (Kreisverkehr abfahrend)

Tages- / Nachtanteile

0

0

Zähltag: Do., 22.05.2025

Zähldauer: 00:00 Uhr - 24:00 Uhr (24h)

Summe Zeitzeit

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
RAD	34	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	34	20	0	0	20	34	0	0	54
KRAD	18	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	18	14	0	0	14	18	0	0	32
PKW	2080	0	0	2242	0	0	0	0	0	0	0	0	2686	2242	0	0	2242	2686	0	0	4928
BUS	64	0	0	63	0	0	0	0	0	0	0	0	64	63	0	0	63	64	0	0	127
LFW	243	0	0	180	0	0	0	0	0	0	0	0	243	180	0	0	189	243	0	0	432
LKW	66	0	0	53	0	0	0	0	0	0	0	0	66	53	0	0	53	66	0	0	119
LZ	7	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	7	5	0	0	5	7	0	0	12
KFZ	3084	0	0	2566	0	0	0	0	0	0	0	0	3084	2566	0	0	2566	3084	0	0	5650
PKW+LFW	2929	0	0	2431	0	0	0	0	0	0	0	0	2929	2431	0	0	2431	2929	0	0	5360
LKW1	130	0	0	116	0	0	0	0	0	0	0	0	130	116	0	0	116	130	0	0	246
LKW2	25	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	25	19	0	0	19	25	0	0	44
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum

Summe Tagesverkehr (06:00 - 22:00 Uhr)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
RAD	34	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	34	20	0	0	20	34	0	0	54
KRAD	17	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	17	14	0	0	14	17	0	0	31
PKW	2502	0	0	2123	0	0	0	0	0	0	0	0	2502	2123	0	0	2123	2502	0	0	4625
BUS	61	0	0	60	0	0	0	0	0	0	0	0	61	60	0	0	60	61	0	0	121
LFW	223	0	0	181	0	0	0	0	0	0	0	0	223	181	0	0	181	223	0	0	404
LKW	65	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	65	50	0	0	50	65	0	0	115
LZ	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	6	5	0	0	5	6	0	0	11
KFZ	2874	0	0	2433	0	0	0	0	0	0	0	0	2874	2433	0	0	2433	2874	0	0	5307
PKW+LFW	2725	0	0	2304	0	0	0	0	0	0	0	0	2725	2304	0	0	2304	2725	0	0	5029
LKW1	126	0	0	110	0	0	0	0	0	0	0	0	126	110	0	0	110	126	0	0	236
LKW2	23	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	23	19	0	0	19	23	0	0	42
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum

Stundenmittel Tagesverkehr (16h)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
KFZ	180	0	0	152	0	0	0	0	0	0	0	0	180	152	0	0	152	180	0	0	332
PKW+LFW	170	0	0	144	0	0	0	0	0	0	0	0	170	144	0	0	144	170	0	0	314
LKW1	8	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	8	7	0	0	7	8	0	0	15
LKW2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	2

	Zu/Ab 1	Zu/Ab 2	Zu/Ab 3	Zu/Ab 4
m <sub>1</sub> (h)	332	332	0	0
p <sub>1</sub> (%)	4,52%	4,52%	#DIV/0!	#DIV/0!
p <sub>2</sub> (%)	0,60%	0,60%	#DIV/0!	#DIV/0!

Summe Nachtverkehr (22:00 - 06:00 Uhr)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
RAD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
KRAD	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	
PKW	184	0	0	119	0	0	0	0	0	0	0	0	184	119	0	0	119	184	0	0	303
BUS	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	3	3	0	0	6
LFW	20	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	20	8	0	0	8	20	0	0	28
LKW	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	3	1	0	0	4
LZ	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
KFZ	210	0	0	133	0	0	0	0	0	0	0	0	210	133	0	0	133	210	0	0	343
PKW+LFW	204	0	0	127	0	0	0	0	0	0	0	0	204	127	0	0	127	204	0	0	331
LKW1	4	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	4	6	0	0	6	4	0	0	10
LKW2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum

Stundenmittel Nachtverkehr (8h)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
KFZ	26	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	26	17	0	0	17	26	0	0	43
PKW+LFW	26	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	26	15	0	0	16	26	0	0	42
LKW1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	2
LKW2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

	Zu/Ab 1	Zu/Ab 2	Zu/Ab 3	Zu/Ab 4
m <sub>1</sub> (h)	43	43	0	0
p <sub>1</sub> (%)</				



Gemeinde Haimhausen

Zählstelle: K02Q2 Hauptstraße südwestlich Dorfstraße

1 - 2 = Fahrtrichtung südwestlich (Kreisverkehr abfahrend)

2 - 1 = Fahrtrichtung nordöstlich (Kreisverkehr zufahrend)

Tages- / Nachtstelle

0

Zähltag: Do., 22.05.2025

Zählzeit: 00:00 Uhr - 24:00 Uhr (24h)

Summe Zählzeit

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
RAD	29	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	29	30	0	0	30	29	0	0	59
KRAD	15	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	15	23	0	0	23	15	0	0	38
PKW	3208	0	0	2714	0	0	0	0	0	0	0	0	3208	2714	0	0	2714	3208	0	0	5922
BUS	72	0	0	72	0	0	0	0	0	0	0	0	72	72	0	0	72	72	0	0	144
LFW	247	0	0	102	0	0	0	0	0	0	0	0	247	192	0	0	192	247	0	0	439
LKW	69	0	0	51	0	0	0	0	0	0	0	0	69	51	0	0	51	69	0	0	120
LZ	9	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	9	6	0	0	6	9	0	0	15
KFZ	3620	0	0	3058	0	0	0	0	0	0	0	0	3620	3058	0	0	3058	3620	0	0	6678
PKW+LFW	3455	0	0	2906	0	0	0	0	0	0	0	0	3455	2906	0	0	2906	3455	0	0	6361
LKW1	141	0	0	123	0	0	0	0	0	0	0	0	141	123	0	0	123	141	0	0	264
LKW2	24	0	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	24	29	0	0	29	24	0	0	53
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum

Summe Tagesverkehr (06:00 - 22:00 Uhr)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
RAD	28	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	28	30	0	0	30	28	0	0	58
KRAD	15	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	15	23	0	0	23	15	0	0	38
PKW	3000	0	0	2504	0	0	0	0	0	0	0	0	3009	2594	0	0	2594	3009	0	0	5603
BUS	60	0	0	60	0	0	0	0	0	0	0	0	69	69	0	0	69	69	0	0	138
LFW	228	0	0	183	0	0	0	0	0	0	0	0	228	183	0	0	183	228	0	0	411
LKW	68	0	0	48	0	0	0	0	0	0	0	0	68	48	0	0	48	68	0	0	116
LZ	8	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	8	6	0	0	6	8	0	0	14
KFZ	3397	0	0	2923	0	0	0	0	0	0	0	0	3397	2923	0	0	2923	3397	0	0	6320
PKW+LFW	3337	0	0	2777	0	0	0	0	0	0	0	0	3337	2777	0	0	2777	3337	0	0	6014
LKW1	137	0	0	117	0	0	0	0	0	0	0	0	137	117	0	0	117	137	0	0	254
LKW2	23	0	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	23	29	0	0	29	23	0	0	52
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum

Stundenmittel Tagesverkehr (16h)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
KFZ	212	0	0	183	0	0	0	0	0	0	0	0	212	183	0	0	183	212	0	0	395
PKW+LFW	202	0	0	174	0	0	0	0	0	0	0	0	202	174	0	0	174	202	0	0	375
LKW1	9	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	9	7	0	0	7	9	0	0	16
LKW2	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	2	1	0	0	3

	Zu/Ab 1	Zu/Ab 2	Zu/Ab 3	Zu/Ab 4
m <sub>1</sub> (h)	395	395	0	0
p1,(%)	4,05%	4,05%	#DIV/0!	#DIV/0!
p2,(%)	0,76%	0,76%	#DIV/0!	#DIV/0!

Summe Nachtverkehr (22:00 - 06:00 Uhr)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
RAD	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
KRAD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PKW	109	0	0	120	0	0	0	0	0	0	0	0	199	120	0	0	120	199	0	0	319
BUS	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	3	3	0	0	6
LFW	10	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	19	9	0	0	9	19	0	0	28
LKW	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	3	1	0	0	4
LZ	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
KFZ	223	0	0	135	0	0	0	0	0	0	0	0	223	135	0	0	135	223	0	0	356
PKW+LFW	218	0	0	129	0	0	0	0	0	0	0	0	218	129	0	0	129	218	0	0	347
LKW1	4	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	4	6	0	0	6	4	0	0	10
LKW2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum

Stundenmittel Nachtverkehr (8h)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
KFZ	28	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	28	17	0	0	17	28	0	0	45
PKW+LFW	27	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	27	16	0	0	16	27	0	0	43
LKW1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	2
LKW2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

	Zu/Ab 1	Zu/Ab 2	Zu/Ab 3	Zu/Ab 4
m <sub>1</sub> (h)	45	45	0	0
p1,(%)	4,44%	4,44%	#DIV/0!	#DIV/0!