

**Verkehrsuntersuchung
zum Bebauungsplanverfahren
„Industrie- und Gewerbegebiet an
der Autobahnanschlussstelle
Teublitz“
in der Stadt Teublitz**

Auftraggeber: Stadt Teublitz
Platz der Freiheit 7
93158 Teublitz

Bearbeitung: GEO.VER.S.UM
Planungsgemeinschaft Pressler&Geiler
Dipl. Geogr. univ. H. Pressler
Elsa-Brandström-Straße 32
93413 Cham

INHALTSVERZEICHNIS

1. AUSGANGSSITUATION UND AUFGABENSTELLUNG	1
2. UNTERLAGEN	2
3. VERKEHRSUNTERSUCHUNG	3
3.1 GRUNDLAGEN	3
3.2 VERKEHRSSITUATION	3
3.3 VERKEHRSERHEBUNGEN 2024	3
3.4 VERKEHRSTRENDPROGNOSE	5
3.5 VERKEHRSNACHFRAGEPROGNOSE BEBAUUNGSPLAN	8
3.6 VERKEHRSMODELLPROGNOSE	9
4. LEISTUNGSBERECHNUNGEN	12
4.1 ERLÄUTERUNGEN ZUR LEISTUNGSFÄHIGKEIT	12
4.2 ERGEBNISSE DER LEISTUNGSBERECHNUNGEN	13
5. BERECHNUNGSPARAMETER LÄRM.....	14
5.1 BERECHNUNGSPARAMETER 2024 NACH RLS-19	14
5.2 BERECHNUNGSPARAMETER TRENDPROGNOSE 2040 NACH RLS-19.....	14
5.3 BERECHNUNGSPARAMETER TREND- UND MODELLPROGNOSE 2040 NACH RLS-19	15
6. ZUSAMMENFASSUNG	16

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Verkehrsaufkommen im DTV 2024	4
Tabelle 2: Spitzenstundenaufkommen 2024	5
Tabelle 3: Verkehrsaufkommen Trendprognose 2040	7
Tabelle 4: Nettobaulandflächen	8
Tabelle 5: Aufteilung Schwerverkehr	9
Tabelle 6: Verkehrsprognose	10
Tabelle 7: Verkehrsprognose - Zunahmen	11
Tabelle 8: Definition Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten mit LSA	12
Tabelle 9: Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte.....	13
Tabelle 10: Berechnungsparameter RLS-19. 2024	14
Tabelle 11: Berechnungsparameter RLS-19. Trendprognose 2040	14
Tabelle 12: Berechnungsparameter RLS-19. Modellprognose 2040	15

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Lage des Bebauungsplans	1
Abbildung 2: Zählpunkte und Zählquerschnitte	3
Abbildung 3: Verkehrsaufkommen im DTV 2024.....	4
Abbildung 4: Verkehrsentwicklung St 2397 westlich Teublitz	5
Abbildung 5: Verkehrsentwicklung SAD 1 östlich Teublitz	6
Abbildung 6: Verkehrsentwicklung SAD 1 östlich SAD 8	6
Abbildung 7: Verkehrsaufkommen Trendprognose 2040	7
Abbildung 8: BPlan „Industrie- und Gewerbegebiet an der Autobahnanschlussstelle Teublitz“	8
Abbildung 9: Einzugsbereich.....	10
Abbildung 10: Verkehrsprognose nach Realisierung der Bauleitplanung.....	11

ANLAGEN

Anlage 1:	Verkehrsaufkommen 2020
Anlage 2:	Verkehrsaufkommen 2024
Anlage 3:	Verkehrsnachfrageprognose Plangebiet
Anlage 4:	Verkehrstrendprognose, Verkehrsmodellprognose
Anlage 5:	Ergebnisse der Leistungsberechnungen
Anlage 6:	Abschätzung Einzugsbereich, Planzeichnung Bebauungsplan

1. AUSGANGSSITUATION UND AUFGABENSTELLUNG

Die Stadt Teublitz plant die Aufstellung des Bebauungsplans "Industrie- und Gewerbegebiet an der Autobahnanschlussstelle Teublitz".

Hierzu wurde durch das Landschaftsarchitektur- und Stadtplanungsbüro HEIGL aus Bogen ein städtebaulicher Vorentwurf erstellt.

Die nachfolgende Untersuchung beschäftigt sich mit den verkehrlichen Auswirkungen dieser Planung.

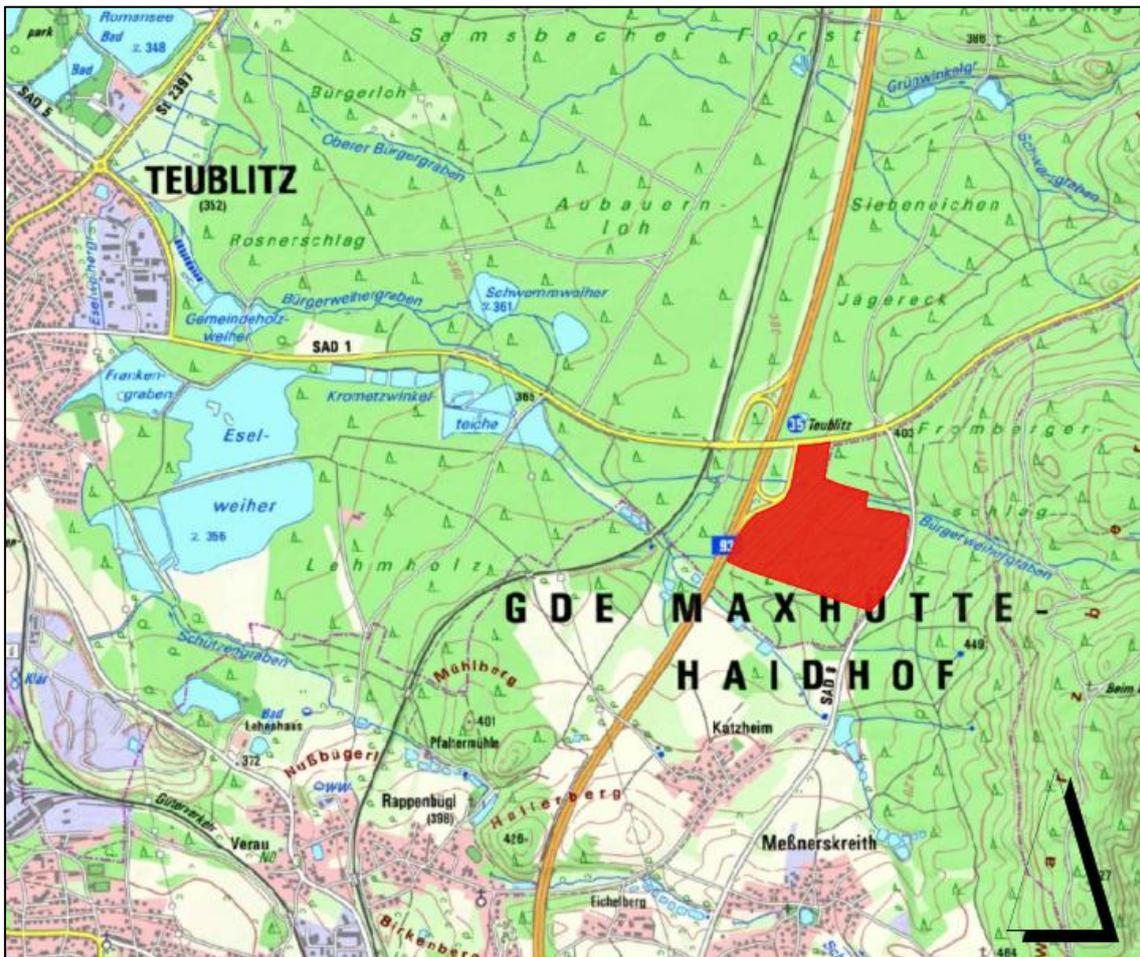


Abbildung 1: Lage des Bebauungsplans

2. UNTERLAGEN

Es wurden folgende Unterlagen, Normen und Richtlinien verwendet:

- /1/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Empfehlungen für Verkehrserhebungen Ausgabe 2012.
- /2/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Ausgabe 2015
- /3/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Ausgabe 2006
- /4/ AB Heigl, Bogen. Entwurf BPlan "Industrie- und Gewerbegebiet an der Autobahnanschlussstelle Teublitz" vom 18.02.2021.
- /5/ GEO.VER.S.UM. Verkehrserhebungen November 2024
- /6/ GEO.VER.S.UM. Verkehrsuntersuchung zum Raumordnungsverfahren Umfahrungsstraße Städtedreieck Burglengenfeld – Maxhütte-Haidhof-Teublitz. Juli 2020
- /7/ Landesbaudirektion Bayern. Zentralstelle Straßeninformationssysteme. Straßenverkehrszählung 2023
- /8/ Bundesministerium für Digitales und Verkehr. „Prognose 2022“, Gleitende Verkehrsprognose 2021-2022. 01.03.2023
- /9/ Bayerisches Landesamt für Statistik. Statistik kommunal Stadt Teublitz u.a. 2021
- /10/ Dr. Dietmar Bosserhoff. Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung. 2023
- /11/ PTV AG. Verkehrsplanungsprogramm VISUM
- /12/ BPS GmbH. Knotensimulationsprogramm KNOSIMO 6.1.8

3. VERKEHRSUNTERSUCHUNG

3.1 GRUNDLAGEN

Als Datengrundlagen zur Beurteilung der Verkehrssituation im Planungsbereich dienen zum einen eigens durchgeführte Verkehrszählungen vom November 2024, die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2023 sowie Modellprognosen zum BPlan „Industrie- und Gewerbegebiet an der Autobahnanschlussstelle Teublitz“.

3.2 VERKEHRSSITUATION

Das Plangebiet wird im Westen begrenzt durch die Bundesautobahn A93 Anschlussstelle Teublitz, Abfahrtsast Ost, im Norden durch die Kreisstraße SAD 1 und im Osten durch die Kreisstraße SAD 8. Die verkehrliche Anbindung erfolgt über einen neu zu schaffenden Knotenpunkt mit der Kreisstraße SAD 8.

3.3 VERKEHRSERHEBUNGEN 2024

Um die aktuellen Verkehrsmengen im Untersuchungsgebiet festzustellen, wurden Verkehrszählungen ...

- an der Kreuzung SAD 1 / SAD 8 / Pendlerparkplatz
- an der Einmündung SAD 1 / AS Teublitz Anschlussast Ost
- an der Einmündung SAD 1 / AS Teublitz Anschlussast West
- an der Einmündung SAD 1 / Fischbacherstraße und
- an der Kreuzung Regensburger Straße / Fischbacherstraße / Platz der Freiheit durchgeführt.

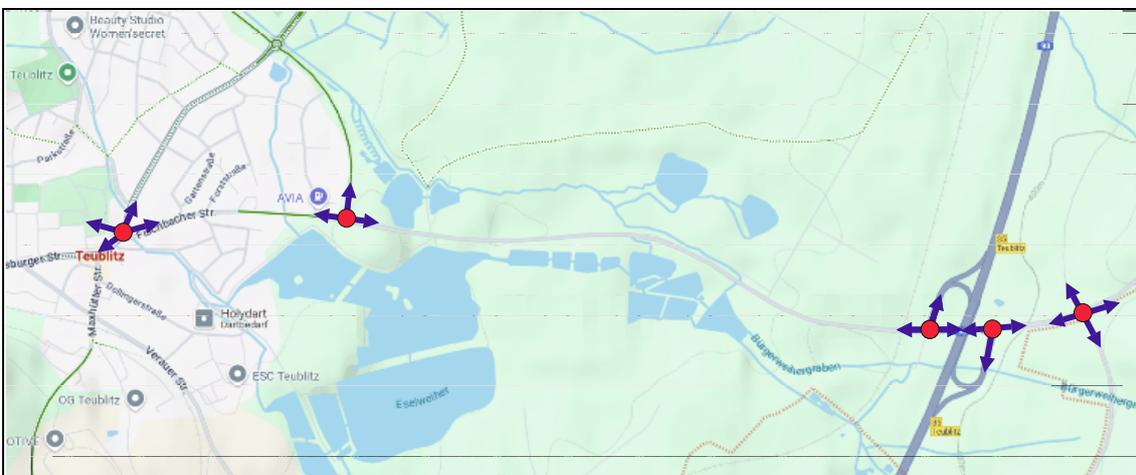


Abbildung 2: Zählpunkte und Zählquerschnitte

Es wurde dabei nach EVE eine Erhebungswoche im November gewählt. Die Verkehrserhebungen fanden an vier repräsentativen Wochentagen über den Zeitraum von 8 Stunden als Knotenstromzählungen statt, um auch die bestehenden Fahrbeziehungen erfassen zu können, die die Grundlage für das zu erstellende Verkehrsmodell bilden sollen. Die erhobenen Verkehrsmengen wurden nach HBS 2015 auf Ganztages- und DTV-Werte hochgerechnet.

Die erfassten Verkehrsmengen stellen sich wie folgt dar:

Straßenabschnitt	2024		zum Vergleich 2020	
	DTV in Kfz/Tag	davon SV in Lkw/Tag	DTV in Kfz/Tag	davon SV in Lkw/Tag
St 2397 Regensburger Straße Nord	11.060	490	11.190	410
St 2397 Regensburger Straße Süd	15.000	510	15.300	530
Platz der Freiheit	140	0		
Fischbacher Straße West	4.580	20	5.320	100
Fischbacher Straße Ost	4.920	80	5.300	100
SAD 1 Nord	3.370	350	3.630	210
SAD 1 östlich Fischbacher Straße	7.810	400	8.230	290
A93 AS Teublitz Ast West	4.660	140		
SAD 1 zwischen AS Teublitz West und Ost	7.590	380		
A93 AS Teublitz Ast Ost	4.530	230		
SAD 1 östlich A93 AS Teublitz Ost	7.160	360		
SAD 8	3.850	160	3.150	110
SAD 1 östlich SAD 8	5.620	310	5.080	410
Pendlerparkplatz	520	10		

Tabelle 1: Verkehrsaufkommen im DTV 2024

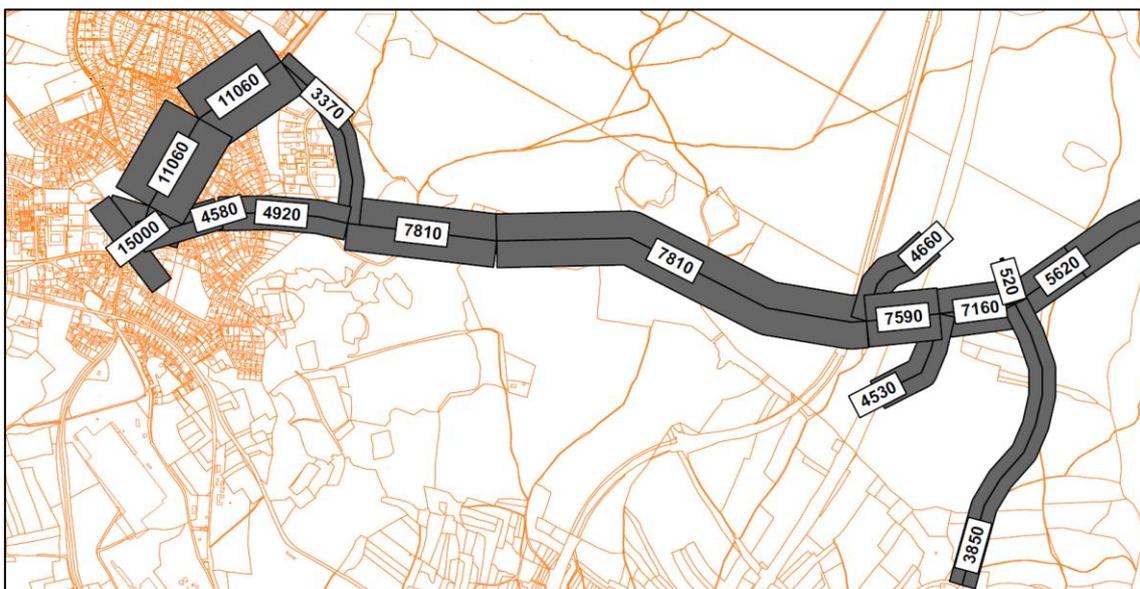


Abbildung 3: Verkehrsaufkommen im DTV 2024

In den Spitzenstunden am Morgen (VMS: 7-8 Uhr) und am Nachmittag (NMS: 16-17 Uhr) konnten folgende Verkehrsmengen ermittelt werden:

Straßenabschnitt	VMS	NMS
St 2397 Regensburger Straße Nord	740	852
St 2397 Regensburger Straße Süd	1.057	1.098
Platz der Freiheit	6	10
Fischbacher Straße West	363	314
Fischbacher Straße Ost	442	424
SAD 1 Nord	318	360
SAD 1 östlich Fischbacher Straße	730	752
A93 AS Teublitz Ast West	508	376
SAD 1 zwischen AS Teublitz West und Ost	703	399
A93 AS Teublitz Ast Ost	330	447
SAD 1 östlich A93 AS Teublitz Ost	593	631
SAD 8	369	412
SAD 1 östlich SAD 8	531	506
Pendlerparkplatz	52	63

Tabelle 2: Spitzenstundenaufkommen 2024

3.4 VERKEHRSTRENDPROGNOSE

Das Verkehrsaufkommen der St 2397 (vormals B15) westlich von Teublitz ist im Zeitraum zwischen 2019 und 2023 von rd. 9.000 auf rund 7.840 Kfz pro Tag im DTV gesunken. Der Schwerverkehr ist im gleichen Zeitraum ebenfalls gesunken; von 330 auf 285 Lkw pro Tag im DTV.

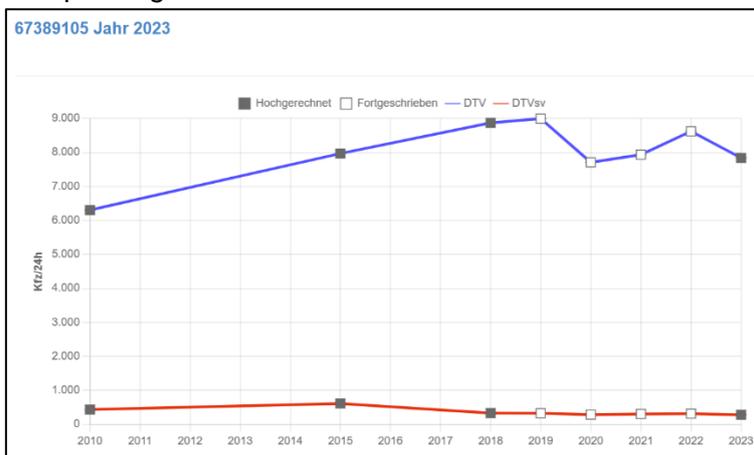


Abbildung 4: Verkehrsentwicklung St 2397 westlich Teublitz

Demgegenüber ist das Verkehrsaufkommen der Kreisstraße SAD 1 östlich von Teublitz im selben Beobachtungszeitraum von rund 7.300 auf 7.800 Kfz pro Tag im DTV gestiegen; ebenso der Schwerverkehr von 360 auf 450 Lkw pro Tag im DTV.

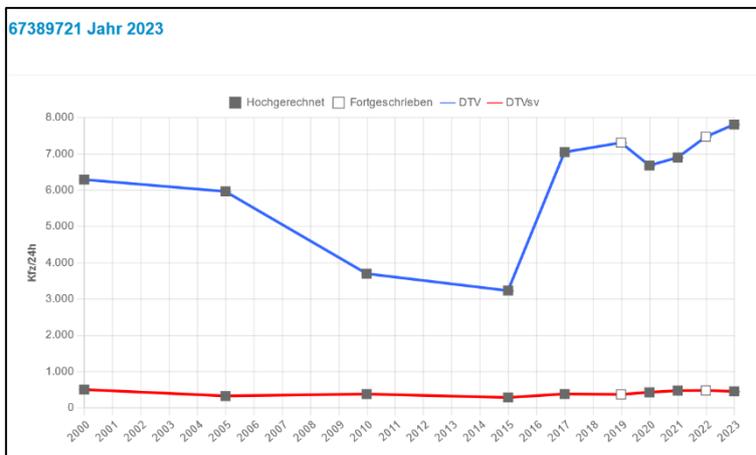


Abbildung 5: Verkehrsentwicklung SAD 1 östlich Teublitz

Eine ähnliche Entwicklung lässt sich an der Kreisstraße SAD 1 östlich der Einmündung der Kreisstraße SAD 8 beobachten. Hier stieg der Verkehr zwischen 2019 und 2023 von 5.085 auf 5.604 Kfz pro Tag im DTV. Allerdings hat der Schwerverkehr im selben Zeitraum von 383 auf 335 Lkw pro Tag im DTV abgenommen.

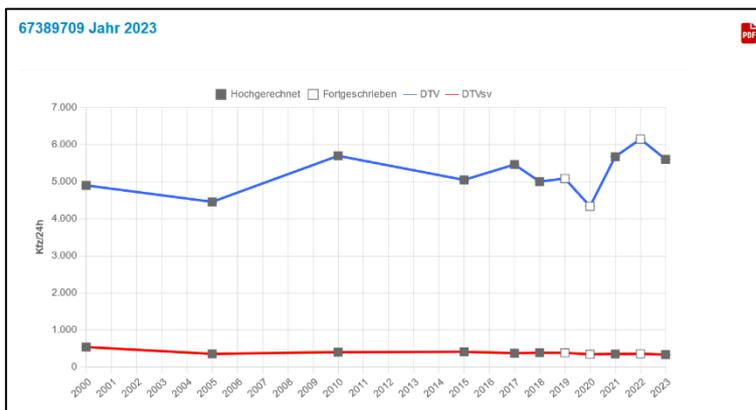


Abbildung 6: Verkehrsentwicklung SAD 1 östlich SAD 8

Die Trendprognose auf Basis der „Langfristigen Trendprognose“ des Bundesministerium für Digitales und Verkehr aus dem Jahr 2023 führt zu nachfolgenden Ergebnissen:

Trendprognose Straßenabschnitt	2040		zum Vergleich 2024	
	DTV in Kfz/Tag	davon SV in Lkw/Tag	DTV in Kfz/Tag	davon SV in Lkw/Tag
St 2397 Regensburger Straße Nord	11.350	570	11.060	490
St 2397 Regensburger Straße Süd	15.370	590	15.000	510
Platz der Freiheit	140	0	140	0
Fischbacher Straße West	4.680	20	4.580	20
Fischbacher Straße Ost	5.030	90	4.920	80
SAD 1 Nord	3.490	400	3.370	350
SAD 1 östlich Fischbacher Straße	8.050	460	7.810	400
A93 AS Teublitz Ast West	4.780	270	4.660	140
SAD 1 zwischen AS Teublitz West und Ost	7.800	450	7.590	380
A93 AS Teublitz Ast Ost	4.650	260	4.530	230
SAD 1 östlich A93 AS Teublitz Ost	7.340	400	7.160	360
SAD 8	3.950	180	3.850	160
SAD 1 östlich SAD 8	5.770	360	5.620	310
Pendlerparkplatz	530	10	520	10

Tabelle 3: Verkehrsaufkommen Trendprognose 2040

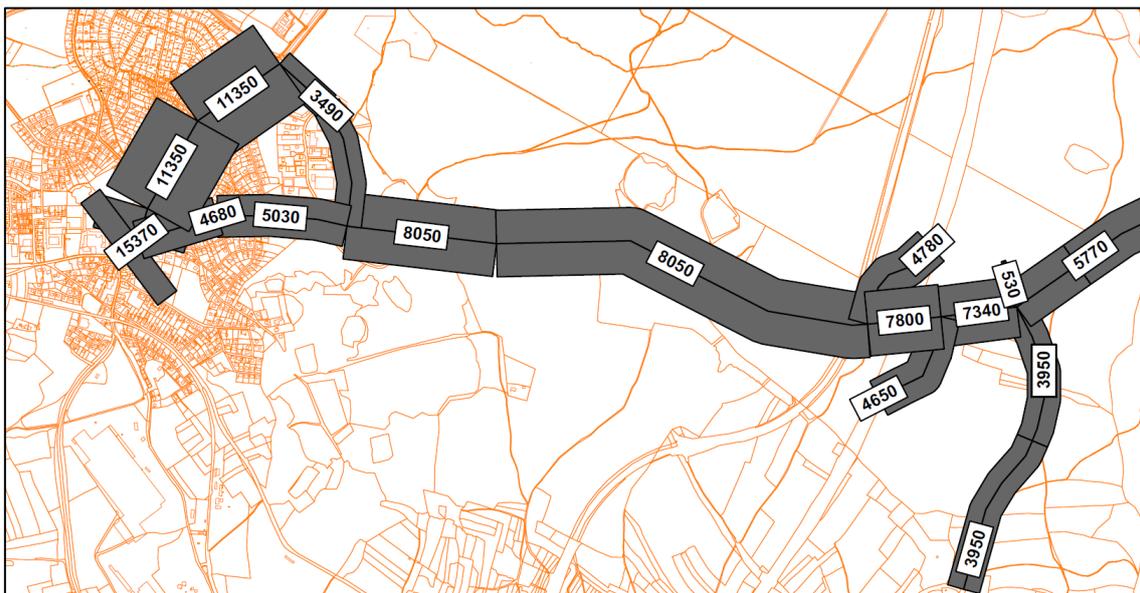


Abbildung 7: Verkehrsaufkommen Trendprognose 2040

3.5 VERKEHRSNACHFRAGEPROGNOSE BEBAUUNGSPLAN

Zur Abschätzung des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens aus dem Plangebiet wurde eine Verkehrsnachfrageprognose nach dem Verfahren der FGSV auf Basis des Bebauungsplanentwurfs vorgenommen.

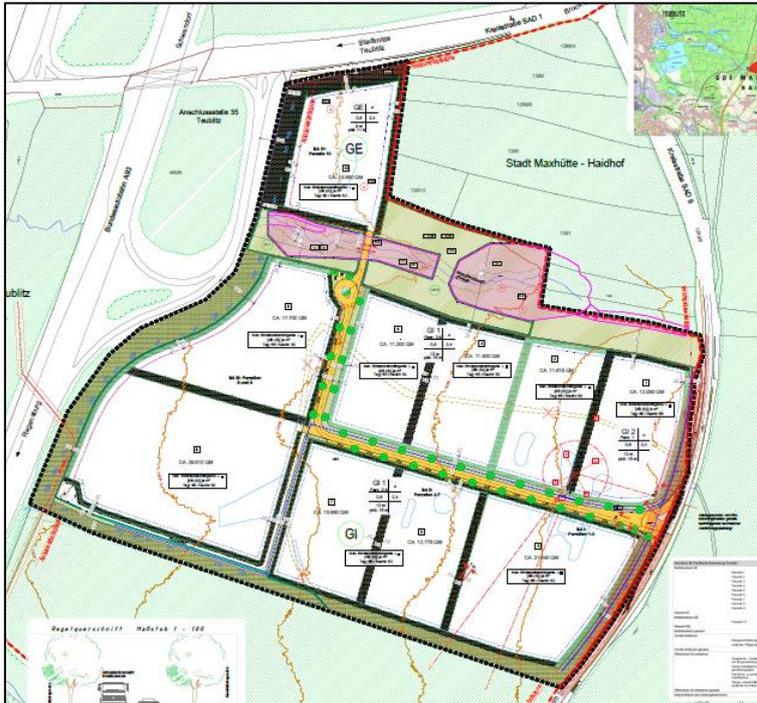


Abbildung 8: BPlan „Industrie- und Gewerbegebiet an der Autobahnanschlussstelle Teublitz“

Plangebiet	Nettobauandfläche
GE	13.850 m ²
GI 2 Parzelle 1	12.930 m ²
GI 1 Parzelle 2	11.615 m ²
GI 1 Parzelle 3	21.840 m ²
GI 1 Parzelle 4	11.800 m ²
GI 1 Parzelle 5	12.775 m ²
GI 1 Parzelle 6	11.200 m ²
GI 1 Parzelle 7	13.580 m ²
GI 1 Parzelle 8	29.510 m ²
GI 1 Parzelle 9	17.700 m ²
Gesamt	156.800 m ²

Tabelle 4: Nettobauandflächen

Es lassen sich nach dem Verfahren der FGSV ca. 3.600 Kfz pro Tag im Werktagsverkehr abschätzen, davon sind ca. 500 Fahrten dem Schwerverkehr zuzuordnen.

Die Ergebnisse der Nachfrageprognose sind dem Anhang 3 beigelegt.

3.6 VERKEHRSMODELLPROGNOSE

Die Umlegung der Verkehrsnachfrageprognose im Individualverkehr wurde wie folgt vorgenommen:

1. Abgrenzung des Einzugsbereichs für Arbeitnehmer bis zu einer Entfernung von rund 20 km mit den Gemeinden Maxhütte-Haidhof, Burglengenfeld, Bodenwöhr, Regenstauf, Schwandorf, Schwarzenfeld, Steinberg, Wackersdorf, Bruck i.d.Opf. und natürlich Teublitz.
2. Auswertung der Arbeitslosenzahlen dieser Gemeinden
3. Auswertung der Einwohnerzahlen dieser Gemeinden
4. Auswertung der Entfernung zwischen diesen Gemeinden und dem Industriegebiet
5. Gewichtung der Arbeitslosen- und Einwohnerzahlen mit der Entfernung
6. Aufteilung auf die durch die Verkehrszählung vorgefundenen Verkehrsverteilungen

Nicht berücksichtigt wurde ein "Mitnahmeeffekt" in der Hinsicht, dass Arbeitslose und Arbeitnehmer die analysierten Streckenabschnitte bereits jetzt nutzen und später evtl. das neue Arbeitsangebot nutzen

Die Umlegung der Verkehrsnachfrageprognose im Schwerverkehr wurde anhand der vorgefundenen Verkehrsverteilungen vereinfacht wie folgt vorgenommen:

Fahrbeziehung	Anteil
A93 Nord	20 %
A93 Süd	20 %
SAD 8 Süd	10 %
SAD 1 Ost	30 %
SAD 1 West	20 %

Tabelle 5: Aufteilung Schwerverkehr

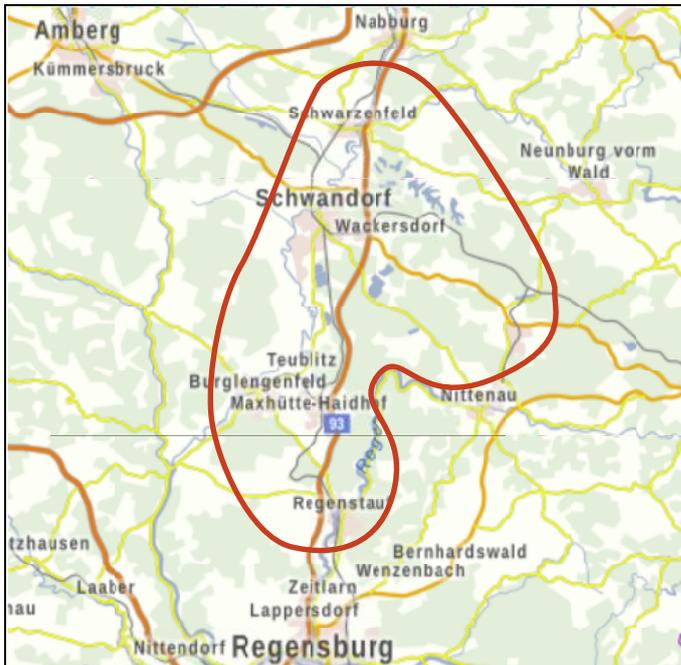


Abbildung 9: Einzugsbereich

Es werden folgende Verkehrsaufkommen nach Realisierung der Bauleitplanung erwartet:

Modellprognose	Modellprognose 2040		zum Vergleich: Trendprognose 2040	
	DTV in Kfz/Tag	davon SV in Lkw/Tag	DTV in Kfz/Tag	davon SV in Lkw/Tag
St 2397 Regensburger Straße Nord	11.430	620	11.350	570
St 2397 Regensburger Straße Süd	15.820	640	15.370	590
Platz der Freiheit	140	0	140	0
Fischbacher Straße West	5.150	20	4.680	20
Fischbacher Straße Ost	5.500	90	5.030	90
SAD 1 Nord	3.910	500	3.490	400
SAD 1 östlich Fischbacher Straße	8.940	560	8.050	460
A93 AS Teublitz Ast West	5.330	370	4.780	270
SAD 1 zwischen AS Teublitz West und Ost	9.240	650	7.800	450
A93 AS Teublitz Ast Ost	5.200	360	4.650	260
SAD 1 östlich A93 AS Teublitz Ost	9.330	700	7.340	400
SAD 8 südlich SAD 1	6.270	630	3.950	180
Plangebiet	3.510	500		
SAD 8 nördlich Meßnerskreith	5.090	230	3.950	180
SAD 1 östlich SAD 8	6.100	510	5.770	360
Pendlerparkplatz	530	10	530	10

Tabelle 6: Verkehrsprognose

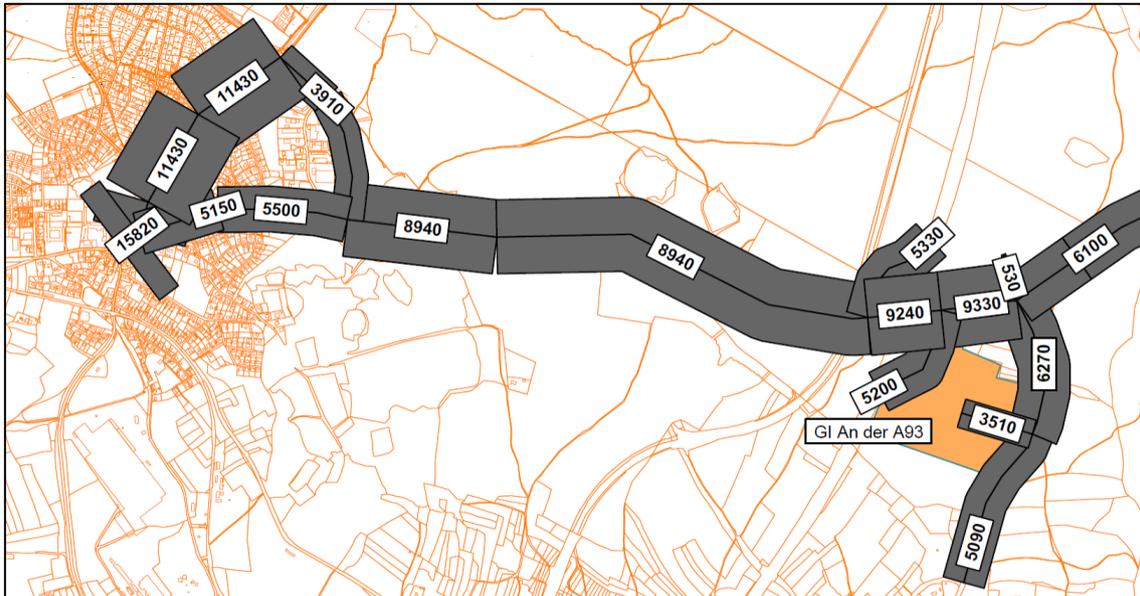


Abbildung 10: Verkehrsprognose nach Realisierung der Bauleitplanung

Die Zunahmen im Verkehrsaufkommen betragen wie folgt:

Straßenabschnitt	DTV in Kfz/Tag	davon SV in Lkw/Tag
St 2397 Regensburger Straße Nord	80	50
St 2397 Regensburger Straße Süd	450	50
Platz der Freiheit	0	0
Fischbacher Straße West	470	0
Fischbacher Straße Ost	470	0
SAD 1 Nord	420	100
SAD 1 östlich Fischbacher Straße	890	100
A93 AS Teublitz Ast West	550	100
SAD 1 zwischen AS Teublitz West und Ost	1.440	200
A93 AS Teublitz Ast Ost	550	100
SAD 1 östlich A93 AS Teublitz Ost	1.990	300
SAD 8 südlich SAD 1	2.330	450
Plangebiet		
SAD 8 nördlich Meßnerskreith	1.190	50
SAD 1 östlich SAD 8	330	150
Pendlerparkplatz	0	0

Tabelle 7: Verkehrsprognose - Zunahmen

4. LEISTUNGSBERECHNUNGEN

4.1 ERLÄUTERUNGEN ZUR LEISTUNGSFÄHIGKEIT

Das HBS 2015 erläutert die Qualitätsstufen im Verkehrsablauf (QSV) an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen wie folgt:

QSV	Knotenpunkt mit LSA	Knotenpunkt ohne LSA
QSV A	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering
QSV B	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.	Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.
QSV C	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.	Die Fahrzeugführer 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.
QSV D	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.	Die Mehrzahl der Fahrzeugführer muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten hinnehmen. Für einzelne Fahrzeuge 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.
QSV E	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.	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 führen. Die Kapazität wird erreicht.
QSV F	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.	Die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über ein längeres Zeitintervall größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Tabelle 8: Definition Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten mit LSA

4.2 ERGEBNISSE DER LEISTUNGSBERECHNUNGEN

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen wurden mit dem Knotensimulationsprogramm KNOSIMO und dem HBS 2015 durchgeführt.

Es konnten folgende Ergebnisse in der Trend- und Modellprognose 2040 nach Realisierung des Industrie- und Gewerbegebiets ermittelt werden, die in Anhang 5 dokumentiert sind.

Knotenpunkt	Vormittagsspitze IST → Prognose	Nachmittagsspitze IST → Prognose
SAD 8 / BPlan	-- → A	-- → B
SAD 1 / SAD 8	B → C	B → C
SAD 1 / AS Teublitz Ast Ost	B → B	B → C
SAD 1 / AS Teublitz Ast West	B → C	B → B
SAD 1 / Fischbacher Straße	A → A	A → A
St 2397 / SAD 1	C → D	C → D

Tabelle 9: Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte

Die Qualitätsstufen im Verkehrsablauf (QSV) sind an allen Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage im „grünen Bereich“. Die Knotenpunkte sind allesamt leistungsfähig, im Fall des Knotenpunktes St 2397 / SAD 1 noch stabil, und verfügen darüber hinaus noch über Leistungsreserven.

Die Leistung an allen Knotenpunkten verschlechtert sich gegenüber dem IST-Zustand 2024 um maximal 1 Qualitätsstufe.

Am Knotenpunkt der Regensburger- / Fischbacher Straße tritt in der Prognose aufgrund der erwarteten Verkehrszunahme eine Verschlechterung der Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage ein, die sich bei den Rückstaulängen bemerkbar machen wird. Die Kapazitätsgrenze wird mit der Qualitätsstufe D erreicht.

Gegenüber dem Ist-Zustand 2024 werden die Rückstauungen in der Vormittagsspitze im Zustrom der Fischbacher Straße um ca. 10m zunehmen. In der Nachmittagsspitzenstunde betragen die Zunahmen der Rückstauungen im Zustrom der St 2397 aus Süden 5m und in der Fischbacher Straße 20m.

Es sei jedoch angemerkt, dass sich die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage wieder an diejenige vor Corona-Zeiten angleichen wird. Eine Verschlechterung darüber hinaus ist mittelfristig nicht zu erwarten.

5. BERECHNUNGSPARAMETER LÄRM

5.1 BERECHNUNGSPARAMETER 2024 NACH RLS-19

2024						
Straßenabschnitt	mt	p1	p2	mn	p1	p2
St 2397 Regensburger Straße Nord	631,5	2,2	2,4	120,0	1,6	1,5
St 2397 Regensburger Straße Süd	856,0	1,7	1,8	163,3	1,3	1,1
Platz der Freiheit	8,0	0,0	0,0	1,5	0,0	0,0
Fischbacher Straße West	261,2	0,4	0,0	50,3	0,3	0,0
Fischbacher Straße Ost	280,7	1,0	0,5	53,8	0,6	0,3
SAD 1 Nord	193,0	3,4	7,2	35,6	2,1	4,4
SAD 1 östlich Fischbacher Straße	447,4	2,1	3,2	84,5	1,3	1,9
A93 AS Teublitz Ast West	265,8	1,6	3,6	50,2	1,0	2,2
SAD 1 zwischen AS Teublitz West und Ost	433,5	1,8	3,5	81,9	1,1	2,1
A93 AS Teublitz Ast Ost	258,5	1,3	3,7	48,8	0,8	2,3
SAD 1 östlich A93 AS Teublitz Ost	408,2	1,7	3,2	77,2	1,1	1,9
SAD 8 südlich SAD 1	219,9	2,8	1,5	41,8	1,8	0,9
Plangebiet						
SAD 8 nördlich Meßnerskreith	219,9	2,8	1,5	41,8	1,8	0,9
SAD 1 östlich SAD 8	320,8	1,9	3,8	60,5	1,2	2,3
Pendlerparkplatz	29,5	1,0	0,0	5,7	0,6	0,0

Tabelle 10: Berechnungsparameter RLS-19. 2024

5.2 BERECHNUNGSPARAMETER TRENDPROGNOSE 2040 NACH RLS-19

Trendprognose 2040						
Straßenabschnitt	mt	p1	p2	mn	p1	p2
St 2397 Regensburger Straße Nord	648,2	2,4	2,7	122,9	1,9	1,7
St 2397 Regensburger Straße Süd	877,3	2,0	2,0	167,1	1,5	1,2
Platz der Freiheit	8,1	0,0	0,0	1,6	0,0	0,0
Fischbacher Straße West	266,6	0,5	0,0	51,4	0,3	0,3
Fischbacher Straße Ost	286,9	1,1	0,6	55,0	0,7	0,4
SAD 1 Nord	199,7	3,8	8,0	36,7	2,4	5,0
SAD 1 östlich Fischbacher Straße	459,7	2,3	3,6	86,6	1,4	2,2
A93 AS Teublitz Ast West	273,1	1,8	4,1	51,4	1,1	2,5
SAD 1 zwischen AS Teublitz West und Ost	445,4	2,0	3,9	83,9	1,2	2,4
A93 AS Teublitz Ast Ost	265,5	1,5	4,2	50,0	0,9	2,6
SAD 1 östlich A93 AS Teublitz Ost	419,2	2,0	3,6	79,1	1,2	2,2
SAD 8 südlich SAD 1	225,6	3,1	1,7	42,7	2,0	1,0
Plangebiet						
SAD 8 nördlich Meßnerskreith	225,6	3,1	1,7	42,7	2,0	1,0
SAD 1 östlich SAD 8	329,7	2,1	4,3	62,0	1,3	2,6
Pendlerparkplatz	30,2	1,1	0,0	5,8	0,7	0,0

Tabelle 11: Berechnungsparameter RLS-19. Trendprognose 2040

5.3 BERECHNUNGSPARAMETER TREND- UND MODELLPROGNOSE 2040 NACH RLS-19

Trend- und Modellprognose 2040						
Straßenabschnitt	mt	p1	p2	mn	p1	p2
St 2397 Regensburger Straße Nord	652,5	2,6	3,0	123,5	2,0	1,8
St 2397 Regensburger Straße Süd	950,9	2,1	2,1	172,3	1,5	1,3
Platz der Freiheit	8,1	0,0	0,0	1,6	0,0	0,0
Fischbacher Straße West	293,4	0,4	0,0	56,5	0,3	0,0
Fischbacher Straße Ost	313,7	1,0	0,5	60,2	0,6	0,3
SAD 1 Nord	223,6	4,7	8,5	40,8	3,0	5,3
SAD 1 östlich Fischbacher Straße	510,3	2,7	3,8	95,9	1,6	2,3
A93 AS Teublitz Ast West	304,6	2,6	4,6	57,1	1,6	2,8
SAD 1 zwischen AS Teublitz West und Ost	527,9	2,8	4,4	98,9	1,7	2,7
A93 AS Teublitz Ast Ost	297,0	2,3	4,8	55,7	1,4	2,9
SAD 1 östlich A93 AS Teublitz Ost	533,3	3,2	4,5	99,7	2,0	2,8
SAD 8 südlich SAD 1	358,8	5,7	4,8	66,4	3,6	2,9
Plangebiet	196,3	13,5	13,5	33,7	9,0	9,0
SAD 8 nördlich Meßnerskreith	293,5	2,9	1,8	55,6	1,9	1,1
SAD 1 östlich SAD 8	348,8	3,3	5,3	65,0	2,1	3,2
Pendlerparkplatz	30,2	1,1	0,0	5,8	0,7	0,0

Tabelle 12: Berechnungsparameter RLS-19. Modellprognose 2040

6. ZUSAMMENFASSUNG

Die Stadt Teublitz plant östlich der Bundesautobahn A93 ein Industrie- und Gewerbegebiet. Die Erschließung des Plangebiets erfolgt über die Kreisstraße SAD 8.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurden Knotenstromverkehrszählungen nach EVE an den umliegenden Knotenpunkten bis Teublitz durchgeführt, eine Verkehrsnachfrageprognose auf Basis des städtebaulichen Entwurfs durchgeführt sowie ein einfaches Rechenmodell zur Umlegung der Verkehrsnachfrage erzeugt.

Die Verkehrserhebungen belegen, dass an den meisten Zählquerschnitten ein Rückgang im Verkehrsaufkommen gegenüber dem Vor-Corona-Niveau zu verzeichnen ist.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Verkehrserhebungen wurde ein Trendprognose für das Prognosejahr 2040 auf Basis der „Langfrist-Verkehrsprognose“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr erstellt.

Die Verkehrsumlegung der zukünftigen Verkehrsnachfrage aus dem Plangebiet wurde auf Basis der Arbeitslosen- und Einwohnerzahlen der Gemeinden im Umkreis von rund 20 km Fahrstrecke sowie der vorgefundenen Verkehrsbeziehungen durchgeführt und auf die Straßenabschnitte im Untersuchungsgebiet verteilt.

Die Leistungsberechnungen für die Knotenpunkte an der SAD 1 und SAD 8 zeigen, dass die vorhandenen Knotenpunktformen und auch die Ausbauquerschnitte ausreichend für die zusätzlich zu erwartenden Verkehrsmengen sein werden. Die Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlagen haben darüber hinaus noch Kapazitätsreserven. Umbau- bzw. Erüchtigungsmaßnahmen werden nicht erforderlich.

Die lichtsignalgesteuerte Kreuzung Regensburger-/Fischbacher Straße wird unter Berücksichtigung der Trend und Modellprognose ihre Kapazitätsgrenze erreichen.

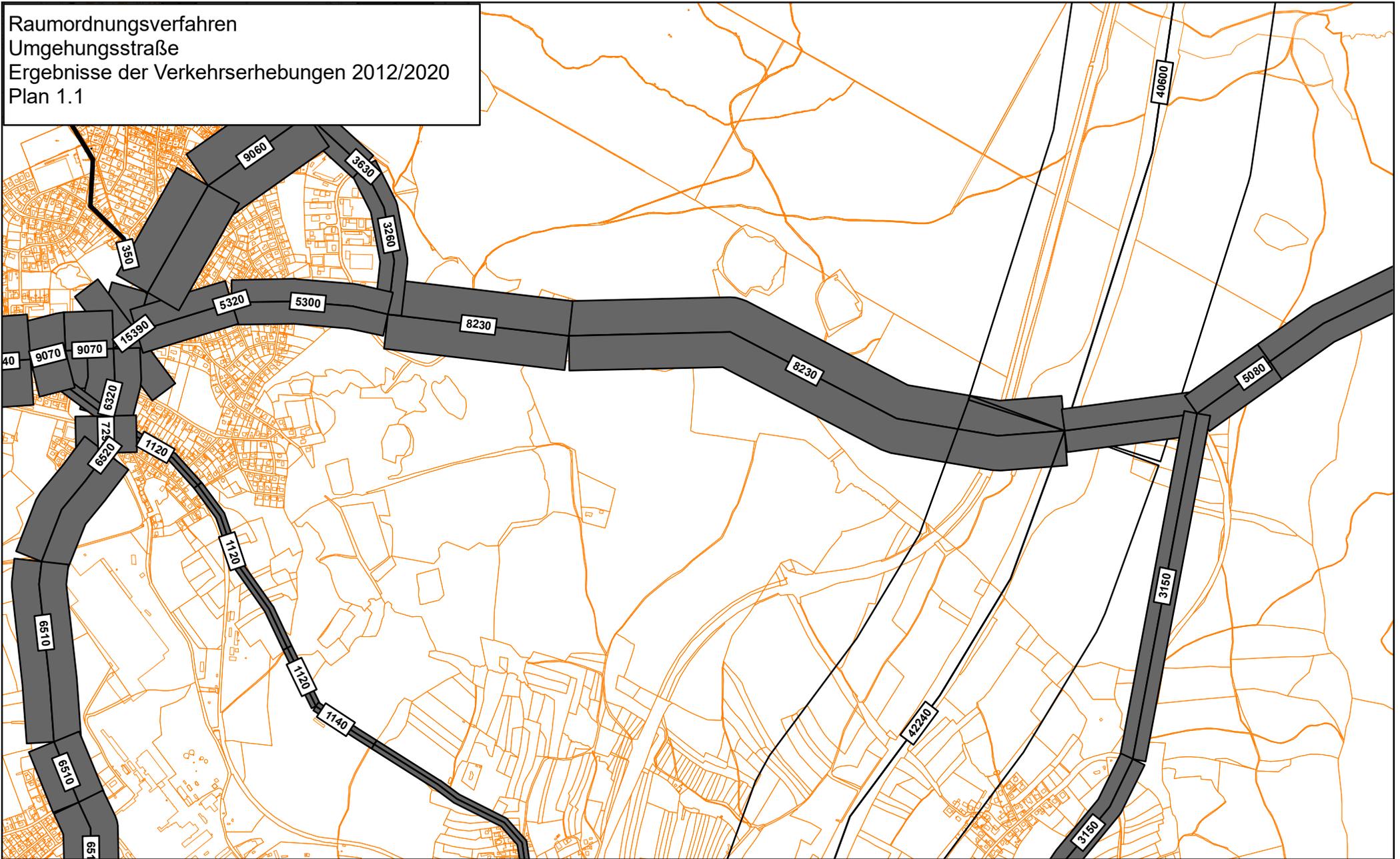
Cham, 02.12.2024



Dipl. Geogr. Univ. H. Pressler

ANHANG 1

Raumordnungsverfahren
 Umgehungsstraße
 Ergebnisse der Verkehrserhebungen 2012/2020
 Plan 1.1



GEO.VER.S.UM	Verkehrsaufkommen 2020	Raumordnungsverfahren
Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler	DTV in Kfz/Tag	Anhang 1 Seite 1

Raumordnungsverfahren
Umgehungsstraße
Ergebnisse der Verkehrserhebungen 2012/2020
Plan 1.2



GEO.VER.S.UM

Verkehrsaufkommen 2020 - Schwerverkehr

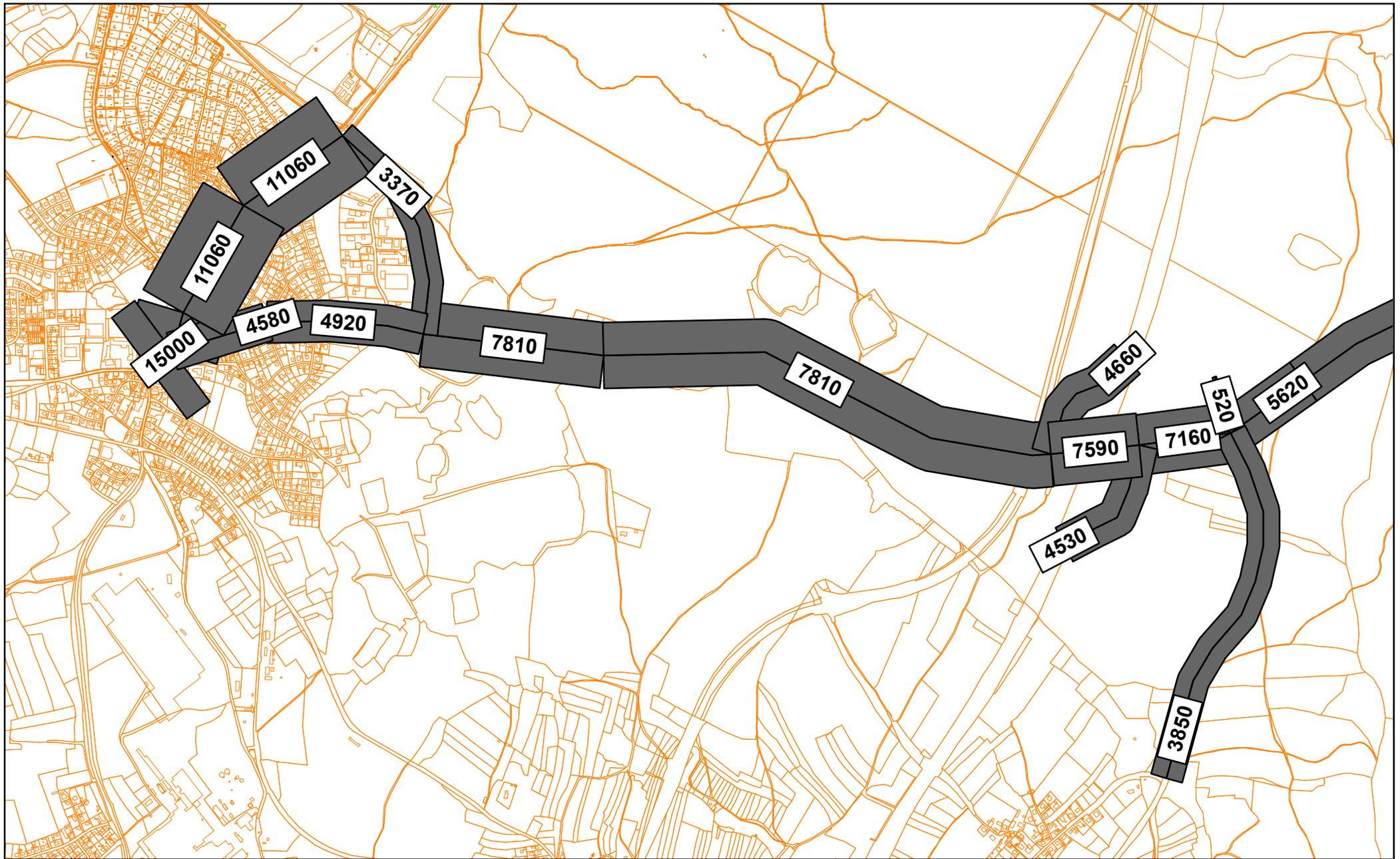
Raumordnungsverfahren

Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

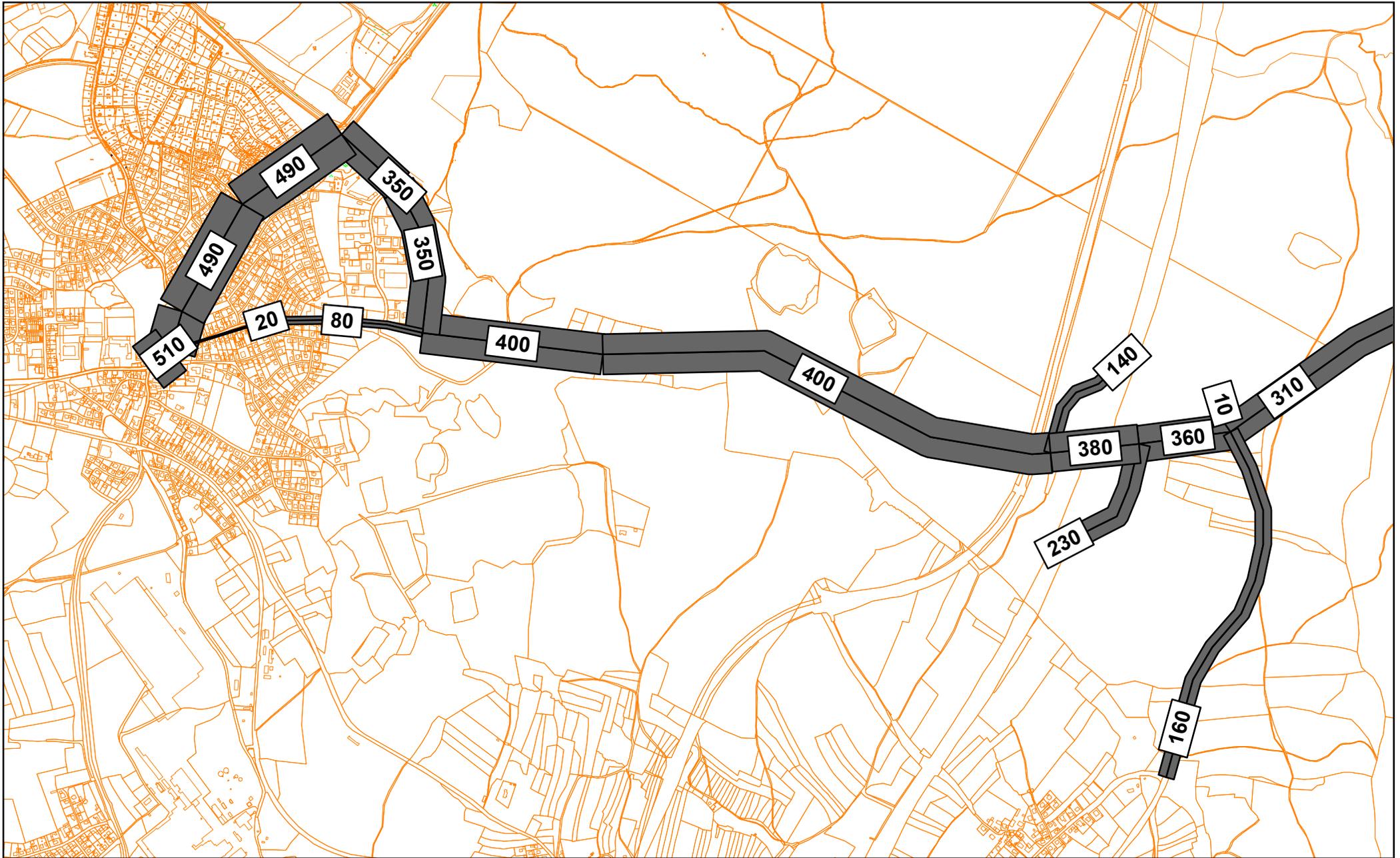
DTV in Lkw/Tag

Anhang 1
Seite 2

ANHANG 2



GEO.VER.S.UM	Verkehrsaufkommen 2024	Stadt Teublitz VU GI A93
Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler	DTV in Kfz/Tag	Anhang 2 Seite 1



GEO.VER.S.UM	Verkehrsaufkommen 2024	Stadt Teublitz VU GI A93
Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler	DTV SV in Lkw/Tag	Anhang 2 Seite 2

ANHANG 3



3.4 Gewerbegebiete (GE, GI): Abschätzung der Strukturgrößen (Beschäftigte)

Hinweis: Wenn verkehrsentensive Einrichtungen im Gebiet sind, müssen zusätzlich deren Verkehrsaufkommen nach Kapitel 3.5 ermittelt werden.

Hinweis: Wenn die Anzahl der Beschäftigten bekannt ist, ist diese in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil einzutragen.

(3.1.3) Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Brutto-Baulandfläche und Beschäftigtendichte

Gebiet	Nutzung	Fläche (brutto) in ha	Beschäftigten- dichte	
			Min	Max
BA i	GI	4,6	10,0	100,0
BA II	GI	4,9	10,0	100,0
BA III	GI	4,7	10,0	100,0
BA IV	GE	1,4	30,0	150,0
Summe		15,7		

Beschäftigte	
Min	Max
46	464
49	494
47	472
42	208
185	1.637



Zusammenstellung der Ergebnisse für die Beschäftigtenanzahl

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über BGF/NFL		Abschätzung über GFZ	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA i	GI	46	464								
BA II	GI	49	494								
BA III	GI	47	472								
BA IV	GE	42	208								
Summe		185	1.637								

Beschäftigte	
<u>Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung</u>	
Min	Max
50	460
50	490
50	470
40	210
190	1.630



3.4 Gewerbegebiete (GE, GI): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Strukturgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Beschäftigtenzahl verwendet.

Gewerbliche Nutzung: Beschäftigtenverkehr:

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Anwesenheit	Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw- Besetzung
		Min	Max	in %	Wege/B/d		Min	Max	in %		Pers./Pkw
				Min	Max	Min			Max	Min	Max
BA i	GI	50	460	85	2,0	2,5	85	978	100	100	1,1
BA II	GI	50	490	85	2,0	2,5	85	1.041	100	100	1,1
BA III	GI	50	470	85	2,0	2,5	85	999	100	100	1,1
BA IV	GE	40	210	85	2,0	2,5	68	446	100	100	1,1
Summe		190	1.630				323	3.464			

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
77	889
77	947
77	908
62	406
293	3.150

Gewerbliche Nutzung: Kundenverkehr

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw- Besetzung
		Min	Max	Wege/B/d		Min	Max	in %		Pers./Pkw
				Min	Max			Min	Max	
BA i	GI	50	460	0,5	1,0	25	460	100	100	1,1
BA II	GI	50	490	0,5	1,0	25	490	100	100	1,1
BA III	GI	50	470	0,5	1,0	25	470	100	100	1,1
BA IV	GE	40	210	0,5	1,0	20	210	100	100	1,1
Summe		190	1.630			95	1.630			

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
23	418
23	445
23	427
18	191
87	1.481



Gebietsbezogener Wirtschaftsverkehr und Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Kfz-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Kfz-Fahrten Werktag		Zuschlag extern. WiV	Kfz-Fahrten Werktag		Kfz-Fahrten/ Werktag	
		Min	Max	WiV-F/B/d		interner Wirtschaftsverkehr			externer Wirtschaftsverkehr		gesamter Wirtschaftsverkehr	
				Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min
BA i	GI	50	460	1,00	1,00	50	460	5	4	44	54	504
BA II	GI	50	490	1,00	1,00	50	490	5	4	47	54	537
BA III	GI	50	470	1,00	1,00	50	470	5	4	45	54	515
BA IV	GE	40	210	1,00	1,00	40	210	5	3	20	43	230
Summe		190	1.630			190	1.630		15	158	205	1.788

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
154	1.811
154	1.929
154	1.850
123	827
585	6.419

Schwerverkehr

Gebiet	Nutzung	Kfz-Fahrten/ Werktag		Anteil Schwer-V.
		Wirtschaftsverkehr		
		Min	Max	
BA i	GI	54	504	50
BA II	GI	54	537	50
BA III	GI	54	515	50
BA IV	GE	43	230	50
Summe		205	1.788	

Fahrten Schwer-V./ Werktag	
Wirtschaftsverkehr	
Min	Max
27	252
27	269
27	258
22	115
103	894



Gewerbegebiete (GE, GI): Gesamtverkehr

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr (ohne Wirtschaftsverkehr): Gebietsbezogener Verkehr [Wege/Fahrten mit allen Verkehrsmitteln]
Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung					
		Beschäftigten-Verkehr Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Gesamtverkehr Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA i	GI	85	978	25	460	110	1.438
BA II	GI	85	1.041	25	490	110	1.531
BA III	GI	85	999	25	470	110	1.469
BA IV	GE	68	446	20	210	88	656
Summe		323	3.464	95	1.630	418	5.094



Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): ÖPNV

ÖPNV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung			
		Beschäftigten-Verkehr		Kunden-Verkehr	
		ÖPNV-Anteil in %		ÖPNV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max
BA i	GI	0	0	0	0
BA II	GI	0	0	0	0
BA III	GI	0	0	0	0
BA IV	GE	0	0	0	0



Gewerbegebiete (GE, GI): Gesamtverkehr

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr (ohne Wirtschaftsverkehr): Gebietsbezogener Verkehr [Wege/Fahrten mit allen Verkehrsmitteln]
Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung					
		Beschäftigten-Verkehr Wege/Fahrten		Kunden-Verkehr Wege/Fahrten		Gesamtverkehr Wege/Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA i	GI	85	978	25	460	110	1.438
BA II	GI	85	1.041	25	490	110	1.531
BA III	GI	85	999	25	470	110	1.469
BA IV	GE	68	446	20	210	88	656
Summe		323	3.464	95	1.630	418	5.094



Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Nicht-motorisierter Verkehr (NMIV)

NMIV-Anteile:

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung			
		Beschäftigten-Verkehr		Kunden-Verkehr	
		NMIV-Anteil in %		NMIV-Anteil in %	
		Min	Max	Min	Max
BA i	GI	0	0	0	0
BA II	GI	0	0	0	0
BA III	GI	0	0	0	0
BA IV	GE	0	0	0	0

Tagesbelastungen im NMIV: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit dem Rad, Fußwege]

Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung					
		Beschäftigten-Verkehr NMIV-Wege		Kunden-Verkehr NMIV-Wege		Gesamtverkehr NMIV-Wege	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA i	GI						
BA II	GI						
BA III	GI						
BA IV	GE						
Summe							



Gewerbegebiete (GE, GI): Kfz-Verkehr

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Gesamtquerschnitt
 Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung								Gewerbl. Nutzung	
		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten		Schwerverkehr-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA i	GI	77	889	23	418	54	504	154	1.811	27	252
BA II	GI	77	947	23	445	54	537	154	1.929	27	269
BA III	GI	77	908	23	427	54	515	154	1.850	27	258
BA IV	GE	62	406	18	191	43	230	123	827	22	115
Summe		293	3.150	87	1.481	205	1.788	585	6.419	103	894

Binnenverkehrs-Anteile im Pkw-Verkehr (Anteile der Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet):

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung		
		Beschäftigten-Verkehr	Kunden-Verkehr	Wirtschafts-Verkehr
		<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %
BA i	GI	0	0	0
BA II	GI	0	0	0
BA III	GI	0	0	0
BA IV	GE	0	0	0
		0	0	0



Gewerbegebiete (GE, GI): Kfz-Verkehr

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Quell-/Zielverkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Gesamtquerschnitt
ohne Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung								Gewerbl. Nutzung	
		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten		Schwerverkehr- Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA i	GI	77	889	23	418	54	504	154	1.811	27	252
BA II	GI	77	947	23	445	54	537	154	1.929	27	269
BA III	GI	77	908	23	427	54	515	154	1.850	27	258
BA IV	GE	62	406	18	191	43	230	123	827	22	115
Summe		293	3.150	87	1.481	205	1.786	585	6.417	103	894

Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Richtung

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung								Gewerbl. Nutzung	
		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Wirtschafts-Verkehr Kfz		Quell-/Zielverkehr Kfz		Schwerverkehr Lkw > 3,5 to	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BA i	GI	39	445	12	209	27	252	78	906	14	126
BA II	GI	39	474	12	223	27	269	78	966	14	135
BA III	GI	39	454	12	214	27	258	78	926	14	129
BA IV	GE	31	203	9	96	22	115	62	414	11	58
Summe		148	1.576	45	742	103	894	296	3.212	53	448

	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe	862	394	499	1.754	251



Gewerbegebiete (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Gewerbliche Nutzung						Beschäftigten-V. Kunden-Verkehr Wirtschafts-Verkehr						Gesamt-Verkehr	Stunde
	Beschäftigten-V. Bezugswert		Kunden-Verkehr Bezugswert		Wirtschafts-Verkehr Bezugswert		Beschäftigten-V. Bezugswert		Kunden-Verkehr Bezugswert		Wirtschafts-Verkehr Bezugswert			
	862	394	499	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.755	
Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw			
00-01	0,20	2	0,00	0	0,00	0		0		0		0	2	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04
04-05	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	04-05
05-06	1,40	12	0,00	0	1,00	5		0		0		0	17	05-06
06-07	3,20	28	0,20	1	1,75	9		0		0		0	37	06-07
07-08	2,90	25	0,30	1	4,75	24		0		0		0	50	07-08
08-09	5,00	43	3,30	13	6,50	32		0		0		0	89	08-09
09-10	3,60	31	7,20	28	8,25	41		0		0		0	101	09-10
10-11	2,30	20	7,40	29	9,00	45		0		0		0	94	10-11
11-12	2,00	17	7,30	29	10,25	51		0		0		0	97	11-12
12-13	3,60	31	8,20	32	8,75	44		0		0		0	107	12-13
13-14	5,70	49	7,40	29	7,75	39		0		0		0	117	13-14
14-15	7,50	65	8,90	35	5,60	28		0		0		0	128	14-15
15-16	16,80	145	10,20	40	7,00	35		0		0		0	220	15-16
16-17	21,80	188	9,10	36	8,75	44		0		0		0	267	16-17
17-18	5,70	49	6,50	26	7,00	35		0		0		0	110	17-18
18-19	5,70	49	5,10	20	5,25	26		0		0		0	95	18-19
19-20	3,60	31	4,70	19	3,75	19		0		0		0	68	19-20
20-21	3,40	29	4,30	17	1,75	9		0		0		0	55	20-21
21-22	2,70	23	4,40	17	1,00	5		0		0		0	46	21-22
22-23	2,30	20	4,10	16	1,25	6		0		0		0	42	22-23
23-24	0,70	6	1,30	5	0,65	3		0		0		0	14	23-24
Summe	100,10	863	99,90	394	100,00	499	0,00	0	0,00	0	0,00	0	1.755	Summe
Komment.	EAR 2005		EAR 2005		EAR 1991								267	Maximum

Maximum



Gewerbegebiete (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Gewerbliche Nutzung						Beschäftigten-V. Kunden-Verkehr Wirtschafts-Verkehr						Gesamt-Verkehr	Stunde
	Beschäftigten-V. Bezugswert		Kunden-Verkehr Bezugswert		Wirtschafts-Verkehr Bezugswert		Beschäftigten-V. Bezugswert		Kunden-Verkehr Bezugswert		Wirtschafts-Verkehr Bezugswert			
	862	394	499	0	0	0	1.755							
Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz		
00-01	0,50	4	0,00	0	0,00	0		0		0		0	4	00-01
01-02	0,20	2	0,00	0	0,00	0		0		0		0	2	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,20	2	0,00	0	0,00	0		0		0		0	2	03-04
04-05	3,40	29	0,10	0	0,25	1		0		0		0	31	04-05
05-06	8,40	72	0,40	2	1,50	7		0		0		0	81	05-06
06-07	21,40	184	0,80	3	3,00	15		0		0		0	203	06-07
07-08	25,50	220	4,30	17	8,00	40		0		0		0	277	07-08
08-09	8,60	74	8,30	33	10,40	52		0		0		0	159	08-09
09-10	1,80	16	8,10	32	8,75	44		0		0		0	91	09-10
10-11	1,80	16	7,60	30	10,25	51		0		0		0	97	10-11
11-12	2,50	22	7,70	30	9,90	49		0		0		0	101	11-12
12-13	4,30	37	8,60	34	7,00	35		0		0		0	106	12-13
13-14	4,10	35	8,90	35	6,50	32		0		0		0	103	13-14
14-15	3,40	29	9,60	38	6,00	30		0		0		0	97	14-15
15-16	0,70	6	8,10	32	7,75	39		0		0		0	77	15-16
16-17	1,40	12	6,60	26	6,75	34		0		0		0	72	16-17
17-18	3,20	28	6,10	24	5,00	25		0		0		0	77	17-18
18-19	3,20	28	5,20	20	3,75	19		0		0		0	67	18-19
19-20	1,60	14	5,10	20	3,25	16		0		0		0	50	19-20
20-21	2,00	17	2,70	11	1,45	7		0		0		0	35	20-21
21-22	0,90	8	1,10	4	0,25	1		0		0		0	13	21-22
22-23	0,90	8	0,60	2	0,25	1		0		0		0	11	22-23
23-24	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	23-24
Summe	100,00	862	99,90	394	100,00	499	0,00	0	0,00	0	0,00	0	1.755	Summe
Komment.	EAR 2005		EAR 2005		EAR 1991								277	Maximum

Maximum



Gewerbegebiete (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Gewerbliche Nutzung						Beschäftigten-V. Bezugswert	Kunden-Verkehr Bezugswert	Wirtschafts-Verkehr Bezugswert	Beschäftigten-V. Bezugswert	Kunden-Verkehr Bezugswert	Wirtschafts-Verkehr Bezugswert	Gesamt- Verkehr	Stunde	
	Beschäftigten-V. Bezugswert		Kunden-Verkehr Bezugswert		Wirtschafts-Verkehr Bezugswert										251 Kfz
	0	0	0	0	251	0							0		
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw							Anteil		Pkw
00-01	0,20	0	0,00	0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	00-01		
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	01-02		
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	02-03		
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	03-04		
04-05	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	04-05		
05-06	1,40	0	0,00	0	1,00	3	0	0	0	0	0	3	05-06		
06-07	3,20	0	0,20	0	1,75	4	0	0	0	0	0	4	06-07		
07-08	2,90	0	0,30	0	4,75	12	0	0	0	0	0	12	07-08		
08-09	5,00	0	3,30	0	6,50	16	0	0	0	0	0	16	08-09		
09-10	3,60	0	7,20	0	8,25	21	0	0	0	0	0	21	09-10		
10-11	2,30	0	7,40	0	9,00	23	0	0	0	0	0	23	10-11		
11-12	2,00	0	7,30	0	10,25	26	0	0	0	0	0	26	11-12		
12-13	3,60	0	8,20	0	8,75	22	0	0	0	0	0	22	12-13		
13-14	5,70	0	7,40	0	7,75	19	0	0	0	0	0	19	13-14		
14-15	7,50	0	8,90	0	5,60	14	0	0	0	0	0	14	14-15		
15-16	16,80	0	10,20	0	7,00	18	0	0	0	0	0	18	15-16		
16-17	21,80	0	9,10	0	8,75	22	0	0	0	0	0	22	16-17		
17-18	5,70	0	6,50	0	7,00	18	0	0	0	0	0	18	17-18		
18-19	5,70	0	5,10	0	5,25	13	0	0	0	0	0	13	18-19		
19-20	3,60	0	4,70	0	3,75	9	0	0	0	0	0	9	19-20		
20-21	3,40	0	4,30	0	1,75	4	0	0	0	0	0	4	20-21		
21-22	2,70	0	4,40	0	1,00	3	0	0	0	0	0	3	21-22		
22-23	2,30	0	4,10	0	1,25	3	0	0	0	0	0	3	22-23		
23-24	0,70	0	1,30	0	0,65	2	0	0	0	0	0	2	23-24		
Summe	100,10	0	99,90	0	100,00	251	0,00	0	0,00	0	0,00	0	251	Summe	
Komment.							SV EAR 1991							26 Maximum	

Maximum



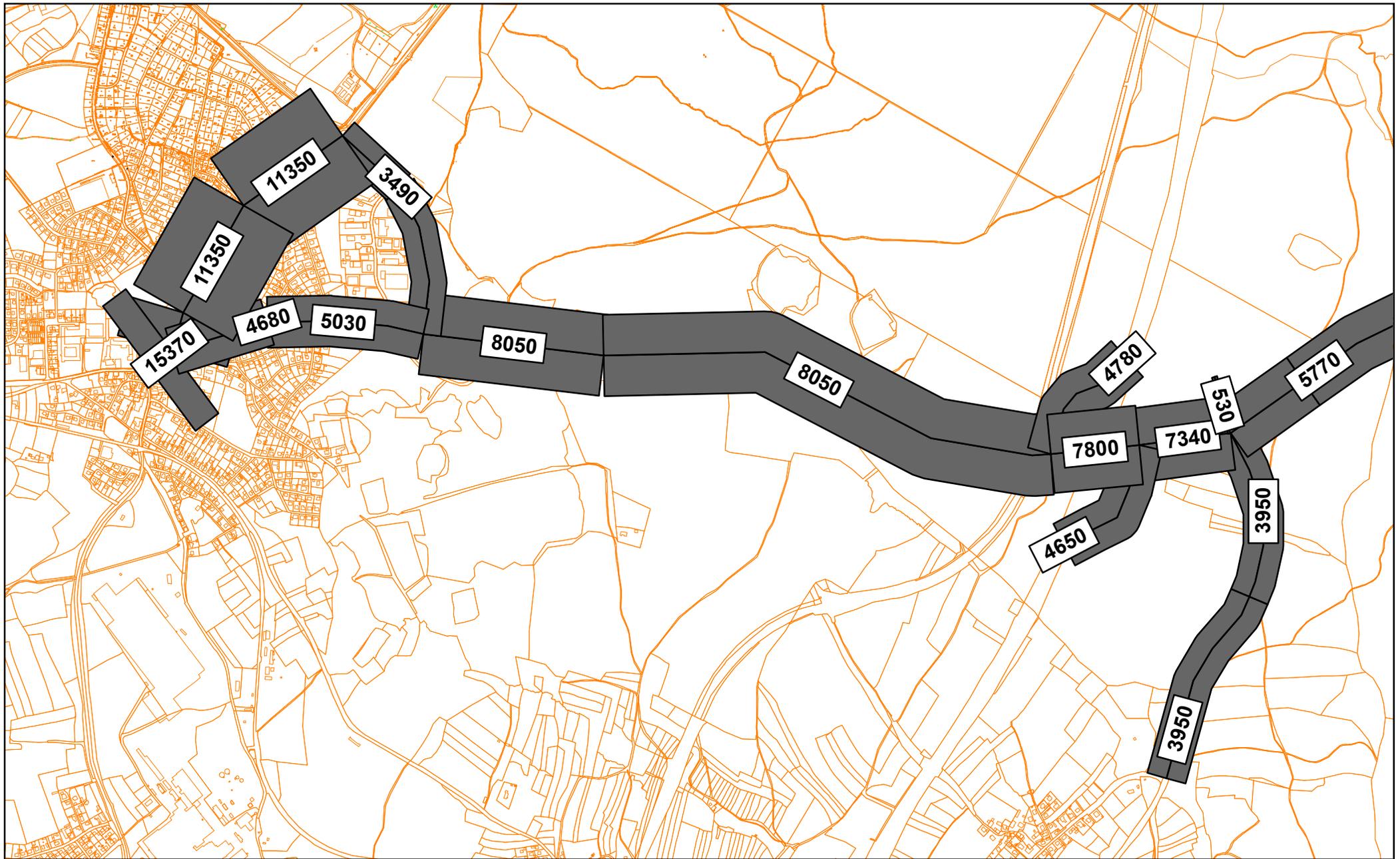
Gewerbegebiete (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

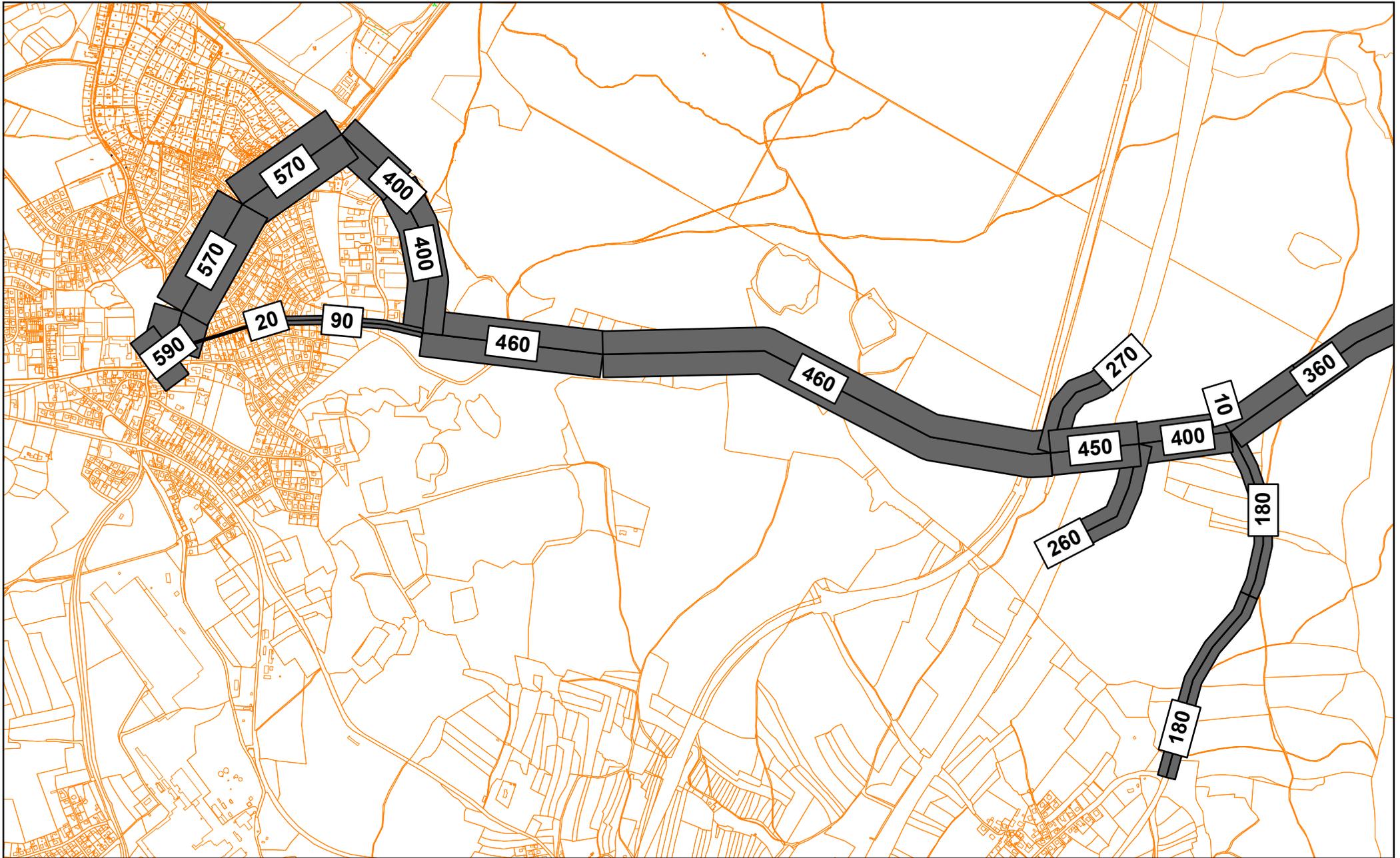
Stunde	Gewerbliche Nutzung						Beschäftigten-V. Bezugswert 0	Kunden-Verkehr Bezugswert 0	Wirtschafts-Verkehr Bezugswert 251	Beschäftigten-V. Bezugswert 0	Kunden-Verkehr Bezugswert 0	Wirtschafts-Verkehr Bezugswert 0	Gesamt-Verkehr 251	Stunde						
	Beschäftigten-V. Bezugswert 0		Kunden-Verkehr Bezugswert 0		Wirtschafts-Verkehr Bezugswert 251										Beschäftigten-V. Bezugswert 0		Kunden-Verkehr Bezugswert 0		Wirtschafts-Verkehr Bezugswert 0	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw							Anteil		Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	
00-01	0,50	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	00-01							
01-02	0,20	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	01-02							
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	02-03							
03-04	0,20	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	03-04							
04-05	3,40	0	0,10	0	0,25	1		0		0		0	04-05							
05-06	8,40	0	0,40	0	1,50	4		0		0		0	05-06							
06-07	21,40	0	0,80	0	3,00	8		0		0		0	06-07							
07-08	25,50	0	4,30	0	8,00	20		0		0		0	07-08							
08-09	8,60	0	8,30	0	10,40	26		0		0		0	08-09							
09-10	1,80	0	8,10	0	8,75	22		0		0		0	09-10							
10-11	1,80	0	7,60	0	10,25	26		0		0		0	10-11							
11-12	2,50	0	7,70	0	9,90	25		0		0		0	11-12							
12-13	4,30	0	8,60	0	7,00	18		0		0		0	12-13							
13-14	4,10	0	8,90	0	6,50	16		0		0		0	13-14							
14-15	3,40	0	9,60	0	6,00	15		0		0		0	14-15							
15-16	0,70	0	8,10	0	7,75	19		0		0		0	15-16							
16-17	1,40	0	6,60	0	6,75	17		0		0		0	16-17							
17-18	3,20	0	6,10	0	5,00	13		0		0		0	17-18							
18-19	3,20	0	5,20	0	3,75	9		0		0		0	18-19							
19-20	1,60	0	5,10	0	3,25	8		0		0		0	19-20							
20-21	2,00	0	2,70	0	1,45	4		0		0		0	20-21							
21-22	0,90	0	1,10	0	0,25	1		0		0		0	21-22							
22-23	0,90	0	0,60	0	0,25	1		0		0		0	22-23							
23-24	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	23-24							
Summe	100,00	0	99,90	0	100,00	251	0,00	0	0,00	0	0,00	0	251	Summe						
Komment.					SV EAR 1991								26 Maximum							

Maximum

ANHANG 4



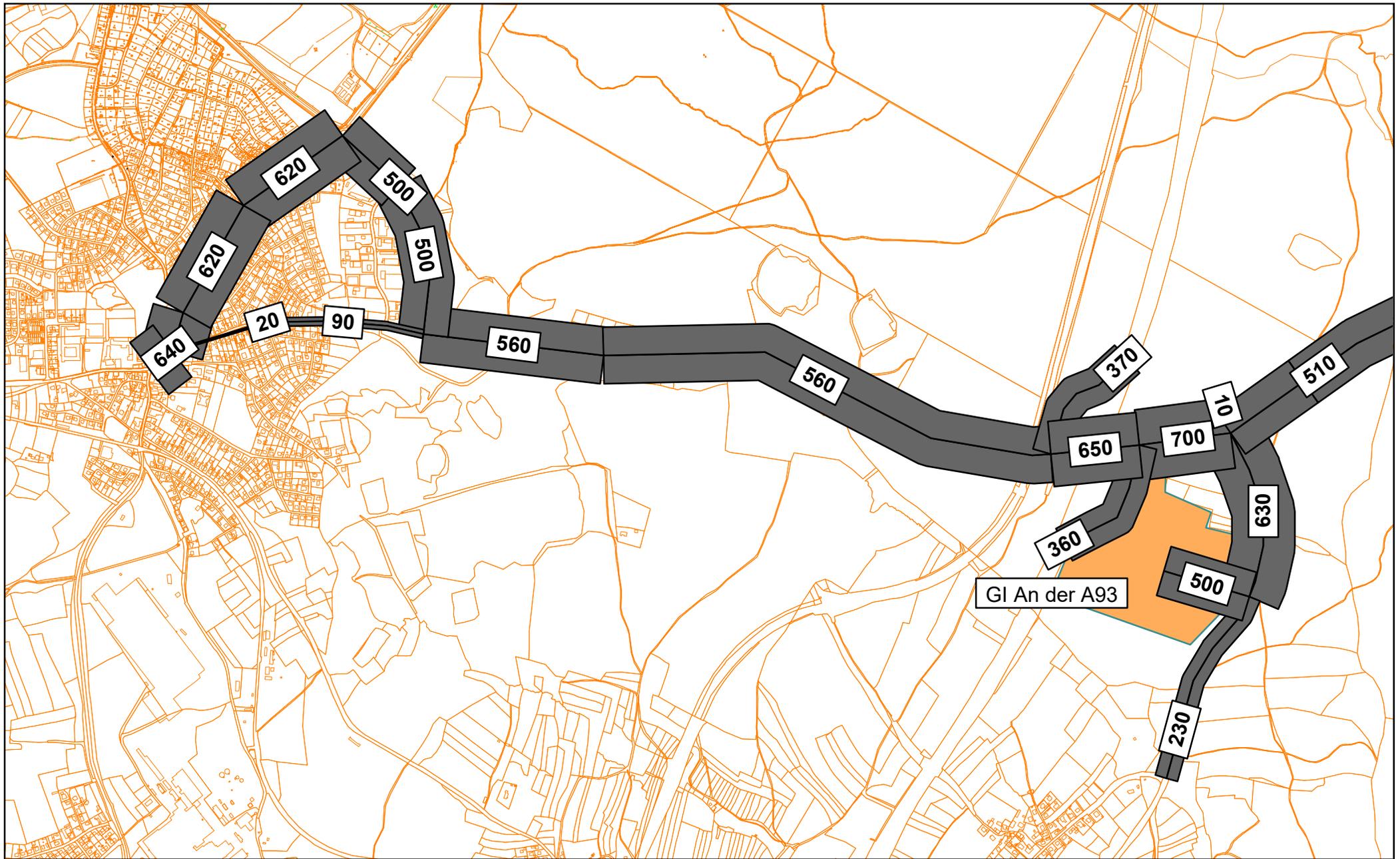
GEO.VER.S.UM	Verkehrsaufkommen Trendprognose 2040	Stadt Teublitz VU GI A93
Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler	DTV in Kfz/Tag	Anhang 4 Seite 1



GEO.VER.S.UM	Verkehrsaufkommen Trendprognose Schwerverkehr 2040	Stadt Teublitz VU GI A93
Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler	DTV in Lkw/Tag	Anhang 4 Seite 2



GEO.VER.S.UM	Verkehrsaufkommen Trend- und Modellprognose 2040	Stadt Teublitz VU GI A93
Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler	DTV in Kfz/Tag	Anhang 4 Seite 3



GEO.VER.S.UM	Verkehrsaufkommen Trend- und Modellprognose Schwerverkehr 2040	Stadt Teublitz VU GI A93
Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler	DTV in Lkw/Tag	Anhang 4 Seite 4

ANHANG 5

Ergebnis der Simulation für ein Intervall

Projekt : Stadt Teublitz VU GI An der AS A93
 Knotenpunkt : GI / SAD 8
 Zeitraum : VMS 7-8 Uhr
 Datei : Prog VMS GI-SAD 8.kso

Intervall 1 von 07:00 bis 08:00

	Strom -Nr.	q-gegeb. [Pkw-E/h]	q-sim. [Pkw-E/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	C-estim. [Pkw-E/h]	w [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
→	2	160	159								A
↘	3	195	191								A
↙	4	46	47	7,4	3,4	471	415	9,9	1	2	A
↗	6	16	15	7,3	3,1	145	917	4,1	1	1	A
←	8	232	232				1800	0,3	1	1	A
↘	7	102	100	5,9	2,6	322	897	3,8	1	1	A

Gesamt: 751 744
 mittlere Wartezeit über alle Ströme: 0,27 Std./Std.
 2,5 s

QSV-gesamt: **A**

Lage des Knotenpunktes: ländlich / außerhalb Ballungsraum
 Zwischenzeiten: Hyper-Erlang-Verteilung
 Grenz- und Folgezeitlücken: Erlang-Verteilung definiert durch: HBS 2015
 in-konsistentes Verhalten der Fahrer

Anzahl der Wiederholungen = 10

Ergebnis der Simulation für ein Intervall

Projekt : Stadt Teublitz VU GI An der AS A93
 Knotenpunkt : GI / SAD 8
 Zeitraum : NMS 16-17 Uhr
 Datei : Prog NMS GI-SAD 8.kso

Intervall 1 von 16:00 bis 17:00

	Strom -Nr.	q-gegeb. [Pkw-E/h]	q-sim. [Pkw-E/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	C-estim. [Pkw-E/h]	w [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV	
→	2	245	235								A	
↘	3	77	79								A	
↙	4	193	195	7,4	3,4	444	481	13,2	3	5	B	
↗	6	97	91	7,3	3,1	236	787	5,5	1	2	A	
←	8	187	189								A	
↘	7	33	34	5,9	2,6	298	928	4,3	1	1	A	
Gesamt:		832	824					0,90 Std./Std.				
		mittlere Wartezeit über alle Ströme:						10,0 s				

QSV-gesamt: **B**

Lage des Knotenpunktes: ländlich / außerhalb Ballungsraum
 Zwischenzeiten: Hyper-Erlang-Verteilung
 Grenz- und Folgezeitlücken: Erlang-Verteilung definiert durch: HBS 2015
 in-konsistentes Verhalten der Fahrer

Anzahl der Wiederholungen = 10

Ergebnis der Simulation für ein Intervall

Projekt : Stadt Teublitz VU GI An der AS A93
 Knotenpunkt : SAD 1 / SAD 8
 Zeitraum : VMS 07-08 Uhr
 Datei : Prog VMS SAD 1 -SAD 8.kso

Intervall 1 von 07:00 bis 08:00

	Strom -Nr.	q-gegeb. [Pkw-E/h]	q-sim. [Pkw-E/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	C-estim. [Pkw-E/h]	w [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
	1	24	26	5,9	2,6	282	950	4,3	1	1	A
	2	160	159								A
	3	260	263								A
	4	220	222	7,4	3,4	550	344	24,8	5	8	C
	5	3	3	7,0	3,5	535	378	11,8	1	1	B
	6	58	64	7,3	3,1	141	923	7,3	1	2	A
	9	6	6								A
	8	294	307								A
	7	98	98	5,9	2,6	377	829	3,6	1	1	A
	10	2	2	7,4	3,4	588	306	10,5	1	1	B
	11	1	1	7,0	3,5	768	245	5,7	1	1	A
	12	17	16	7,3	3,1	279	732	6,0	1	1	A
Gesamt:		1143	1165					1,81	Std./Std.		
mittlere Wartezeit über alle Ströme:								15,4	s		

QSV-gesamt: **C**

Lage des Knotenpunktes: ländlich / außerhalb Ballungsraum
 Zwischenzeiten: Hyper-Erlang-Verteilung
 Grenz- und Folgezeitlücken: Erlang-Verteilung definiert durch: HBS 2015
 in-konsistentes Verhalten der Fahrer

Anzahl der Wiederholungen = 10

KNOSIMO 6.1.6

Ergebnis der Simulation für ein Intervall

Projekt : Stadt Teublitz VU GI An der AS A93
 Knotenpunkt : SAD 1 / SAD 8
 Zeitraum : NMS 16-17 Uhr
 Datei : Prog NMS SAD 1 -SAD 8.kso

Intervall 1 von 16:00 bis 17:00

	Strom	q-gegeb.	q-sim.	tg	tf	q-Haupt	C-estim.	w	N-95	N-99	QSV	
	-Nr.	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]		
	1	20	17	5,9	2,6	149	1140	3,5	1	1	A	
	2	228	226								A	
	3	250	248								A	
	4	274	266	7,4	3,4	484	390	23,9	7	10	C	
	5	4	4	7,0	3,5	454	445	13,8	1	1	B	
	6	106	109	7,3	3,1	216	815	9,1	2	3	A	
	9	4	4								A	
	8	151	156								A	
	7	79	83	5,9	2,6	445	749	4,1	1	1	A	
	10	3	4	7,4	3,4	549	313	16,2	1	1	B	
	11	7	7	7,0	3,5	681	296	12,3	1	1	B	
	12	25	23	7,3	3,1	147	914	4,3	1	1	A	
Gesamt:		1151	1146					2,28 Std./Std.				
mittlere Wartezeit über alle Ströme:								15,9	s			

QSV-gesamt: **C**

Lage des Knotenpunktes: ländlich / außerhalb Ballungsraum
 Zwischenzeiten: Hyper-Erlang-Verteilung
 Grenz- und Folgezeitlücken: Erlang-Verteilung definiert durch: HBS 2015
 in-konsistentes Verhalten der Fahrer

Anzahl der Wiederholungen = 10

Ergebnis der Simulation für ein Intervall

Projekt : Stadt Teublitz VU GI An der AS A93
 Knotenpunkt : SAD 1 / AS 93 Ost
 Zeitraum : VMS 07-08 Uhr
 Datei : Prog VMS SAD 1 - AS Ri SAD.kso

		Intervall 1		von 07:00 bis 08:00							
Strom	q-gegeb.	q-sim.	tg	tf	q-Haupt	C-estim.	w	N-95	N-99	QSV	
-Nr.	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]		
	2	198	200							A	
	3	144	145							A	
	4	55	54	7,4	3,4	602	318	12,8	1	2	B
	6	97	101	7,3	3,1	176	871	5,2	1	2	A
	8	334	328								A
	7	134	133	5,9	2,6	308	915	4,1	1	2	A
Gesamt:		962	962					0,49 Std./Std.			
mittlere Wartezeit über alle Ströme:								6,1 s			

QSV-gesamt: **B**

Lage des Knotenpunktes: ländlich / außerhalb Ballungsraum
 Zwischenzeiten: Hyper-Erlang-Verteilung
 Grenz- und Folgezeitlücken: Erlang-Verteilung definiert durch: HBS 2015
 in-konsistentes Verhalten der Fahrer

Anzahl der Wiederholungen = 10

Ergebnis der Simulation für ein Intervall

Projekt : Stadt Teublitz VU GI An der AS A93
 Knotenpunkt : SAD 1 / AS 93 Ost
 Zeitraum : NMS 16-17 Uhr
 Datei : Prog NMS SAD 1 - AS Ri SAD.kso

Intervall 1 von 16:00 bis 17:00

Strom	q-gegeb.	q-sim.	tg	tf	q-Haupt	C-estim.	w	N-95	N-99	QSV
-Nr.	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	

→	2	307	304							A	
↘	3	105	106							A	
↙	4	175	171	7,4	3,4	713	258	25,0	4	7	C
↗	6	142	142	7,3	3,1	286	723	10,0	2	4	B
←	8	343	346								A
↘	7	111	108	5,9	2,6	385	819	4,9	1	2	A

Gesamt: 1183 1176 1,76 Std./Std.
 mittlere Wartezeit über alle Ströme: 14,8 s

QSV-gesamt: **C**

Lage des Knotenpunktes: ländlich / außerhalb Ballungsraum
 Zwischenzeiten: Hyper-Erlang-Verteilung
 Grenz- und Folgezeitlücken: Erlang-Verteilung definiert durch: HBS 2015
 in-konsistentes Verhalten der Fahrer

Anzahl der Wiederholungen = 10

Ergebnis der Simulation für ein Intervall

Projekt : Stadt Teublitz VU GI An der AS A93
 Knotenpunkt : SAD 1 / AS 93 West
 Zeitraum : NMS 16-17 Uhr
 Datei : Prog NMS SAD 1 - AS Ri R.kso

		Intervall 1		von 16:00 bis 17:00							
Strom	q-gegeb.	q-sim.	tg	tf	q-Haupt	C-estim.	w	N-95	N-99	QSV	
-Nr.	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]		
→	2	372	374							A	
↘	3	119	117							A	
↙	4	138	131	7,4	3,4	682	283	18,5	3	4	B
↗	6	119	126	7,3	3,1	360	635	8,8	2	3	A
←	8	263	268								A
↘	7	81	82	5,9	2,6	466	726	5,2	1	1	A
Gesamt:		1092	1097					1,12 Std./Std.			
mittlere Wartezeit über alle Ströme:						11,9		s			

QSV-gesamt: **B**

Lage des Knotenpunktes: ländlich / außerhalb Ballungsraum
 Zwischenzeiten: Hyper-Erlang-Verteilung
 Grenz- und Folgezeitlücken: Erlang-Verteilung definiert durch: HBS 2015
 in-konsistentes Verhalten der Fahrer

Anzahl der Wiederholungen = 10

Ergebnis der Simulation für ein Intervall

Projekt : Stadt Teublitz VU GI An der AS A93
 Knotenpunkt : SAD 1 / Fischbacher Straße
 Zeitraum : VMS 07-08 Uhr
 Datei : Prog VMS SAD 1 - Fischbacher.kso

Intervall 1 von 07:00 bis 08:00

	Strom -Nr.	q-gegeb. [Pkw-E/h]	q-sim. [Pkw-E/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	C-estim. [Pkw-E/h]	w [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV	
→	2	182	182								A	
↘	3	138	145								A	
↙	4	274	272	6,5	3,2	368	657	9,0	3	4	A	
↗	6	9	9	5,9	3,0	180	957	3,6	1	1	A	
←	8	183	178								A	
↘	7	6	5	5,5	2,8	290	908	3,2	1	1	A	
Gesamt:		792	791					0,70 Std./Std.				
mittlere Wartezeit über alle Ströme:								8,7 s				

QSV-gesamt: **A**

Lage des Knotenpunktes: innerorts
 Zwischenzeiten: Hyper-Erlang-Verteilung
 Grenz- und Folgezeitlücken: Erlang-Verteilung definiert durch: HBS 2015
 in-konsistentes Verhalten der Fahrer

Anzahl der Wiederholungen = 10

Ergebnis der Simulation für ein Intervall

Projekt : Stadt Teublitz VU GI An der AS A93
 Knotenpunkt : SAD 1 / Fischbacher Straße
 Zeitraum : NMS 16-17 Uhr
 Datei : Prog NMS SAD 1 - Fischbacher.kso

Intervall 1 von 16:00 bis 17:00

	Strom -Nr.	q-gegeb. [Pkw-E/h]	q-sim. [Pkw-E/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	C-estim. [Pkw-E/h]	w [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
	2	256	259								A
	3	280	285								A
	4	154	154	6,5	3,2	461	565	8,3	2	3	A
	6	8	8	5,9	3,0	253	869	4,4	1	1	A
	8	201	203								A
	7	8	8	5,5	2,8	516	670	3,5	1	1	A
Gesamt:		907	916					0,37 Std./Std.			
mittlere Wartezeit über alle Ströme:								7,9 s			

QSV-gesamt: **A**

Lage des Knotenpunktes: innerorts
 Zwischenzeiten: Hyper-Erlang-Verteilung
 Grenz- und Folgezeitlücken: Erlang-Verteilung definiert durch: HBS 2015
 in-konsistentes Verhalten der Fahrer

Anzahl der Wiederholungen = 10

ANHANG 6

Abschätzung des Einzugsbereichs

Gemeinde/Stadt	Arbeitslose	Einwohner	Entfernung	Standardabweichung der Entfernung	standardisierte Bewertung der Entfernung	Arbeitslosenzahlen gewichtet nach Entfernung
Maxhütte-Haidhof	229	12027	5	79,2	20,4	46,8
Burglengenfeld	278	14086	9	24,0	11,4	31,6
Bodenwöhr	90	4033	17	9,6	6,0	5,4
Regenstauf	263	16244	16	4,4	6,4	16,8
Schwandorf	708	29254	18	16,8	5,7	40,2
Schwarzenfeld	99	6350	22	65,6	4,6	4,6
Steinberg	30	2006	12	3,6	8,5	2,6
Teublitz	119	7678	4	98,0	25,6	30,4
Wackersdorf	71	5427	17	9,6	6,0	4,3
Bruck	94	4469	19	26,0	5,4	5,1
Summe	1981	101574	13,9		100,0	187,7

Gemeinde/Stadt	Einwohnerzahlen gewichtet nach Entfernung	Anteil Arbeitslose	Anteil Einwohner	Anteilswerte an Einzugsbereich
Maxhütte-Haidhof	2458,9	24,9	24,6	24,8
Burglengenfeld	1599,9	16,8	16,0	16,4
Bodenwöhr	242,5	2,9	2,4	2,7
Regenstauf	1037,8	9,0	10,4	9,7
Schwandorf	1661,4	21,4	16,6	19,0
Schwarzenfeld	295,1	2,5	3,0	2,7
Steinberg	170,9	1,4	1,7	1,5
Teublitz	1962,2	16,2	19,6	17,9
Wackersdorf	326,3	2,3	3,3	2,8
Bruck	240,4	2,7	2,4	2,5
Summe	9995,5	100,0	100,0	100,0



