

Markt Teisnach

Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Firma Rohde & Schwarz GmbH & Co.
KG, Werk Teisnach

Stand: 22.12.2025



Ausschnitt aus „Änderung des Bebauungsplans GE „Brandwiese“ durch Deckblatt Nr. 8 (Bollwein Architekten, Haas, Vorentwurf 12/2025)

Auftraggeber:
Rohde & Schwarz GmbH & Co. KG
Werk Teisnach
Kaikenrieder Straße 27
94244 Teisnach

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

Projektnr. 2833
Bearbeiter: GK/SK

| | |
|---------------------------|---|
| Inhaltsverzeichnis | |
| 1 | Aufgabenstellung3 |
| 2 | Verkehrssituation im Bestand3 |
| 2.1 | Lage und Erreichbarkeit des Planungsgebiets 3 |
| 2.2 | Datengrundlage: Ergebnisse der Kfz-Verkehrszählung 5 |
| 3 | Verkehrserzeugung der Planungen6 |
| 3.1 | Prognoseansätze 6 |
| 3.2 | Planungen Bauvorhaben Parkhaus 6 |
| 3.3 | Kfz-Gesamtverkehrserzeugung des geplanten Parkhauses..... 7 |
| 3.4 | Vergleichsberechnungen zur Verkehrserzeugung..... 7 |
| 3.5 | Richtungsverteilung des Neu- bzw. Mehrverkehrs der Planungen 8 |
| 3.6 | Prognose-Nullfall 2040..... 8 |
| 3.7 | Prognose-Planfall 2040..... 9 |
| 4 | Auswirkungen der Planungen10 |
| 4.1 | Leistungsfähigkeit Anbindung Parkhaus an die Kaikenrieder Straße (REG 18)..... 10 |
| 4.2 | Auswirkungen im umliegenden Straßennetz..... 11 |
| 5 | Zusammenfassung und Fazit11 |
| 1 | Kfz-Verkehrsbelastung im Bestand 2025 |
| 2 | Verkehrserzeugung |
| 3 | Kfz-Verkehrsbelastung im Prognose-Nullfall 2040 |
| 4 | Kfz-Verkehrsbelastung im Prognose Planfall 2040 |
| 5 | Leistungsfähigkeitsberechnungen Anbindung Parkhaus an die Kaikenrieder Straße (REG 18) |
| 6 | Grenzwerte und Bedeutung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2015 für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage |

Gender-Hinweis: Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf unterschiedliche geschlechtliche Schreibweisen verzichtet und die männliche Schreibweise (generisches Maskulin) verwendet. Es sind aber grundsätzlich alle Geschlechter gleichermaßen angesprochen.

1 Aufgabenstellung

Die Firma Rohde & Schwarz GmbH & Co. KG plant die Erweiterung ihres Werks in Teisnach durch die neue Produktionshalle „Halle 5“ im Werk sowie langfristig ein neues Parkhaus mit etwa 500 Stellplätzen auf Flächen südlich der Kaikenrieder Straße. Das neue Parkhaus soll in das bestehende Parkplatzleitsystem von Rohde & Schwarz integriert werden.

Künftig werden auch bestehende Stellplätze auf dem Werksgelände in Teisnach entfallen und es kommt zu Verkehrsverlagerungen im marktgemeindlichen Hauptstraßennetz von Teisnach.

Im Zuge der Planungen wird eine Verkehrsuntersuchung erforderlich, die die Auswirkungen der Planungen auf das Straßennetz und den neuen Knotenpunkt zum geplanten Parkhaus bewertet, für den vom Straßenbauamt eine Linksabbiegespur für die neue Zufahrt zum Parkhaus gefordert wird.

Als Datenbasis für die Verkehrsuntersuchung sind aktuelle Kfz-Belastungen auf der Kaikenrieder Straße (REG18) für einen Normalwerktag über mindestens 24 Stunden mit Richtungs differenzierung, Erfassung von mind. 5 Fahrzeugklassen und stündlicher (viertelstündlicher) Auswertung notwendig. Die Zählungen wurden per Videoerfassung durchgeführt.

2 Verkehrssituation im Bestand

2.1 Lage und Erreichbarkeit des Planungsgebiets

Das Planungsgebiet befindet sich in der Marktgemeinde Teisnach südöstlich von Teisnach beim Ortsteil Oed an der Kaikenrieder Straße (REG 18).

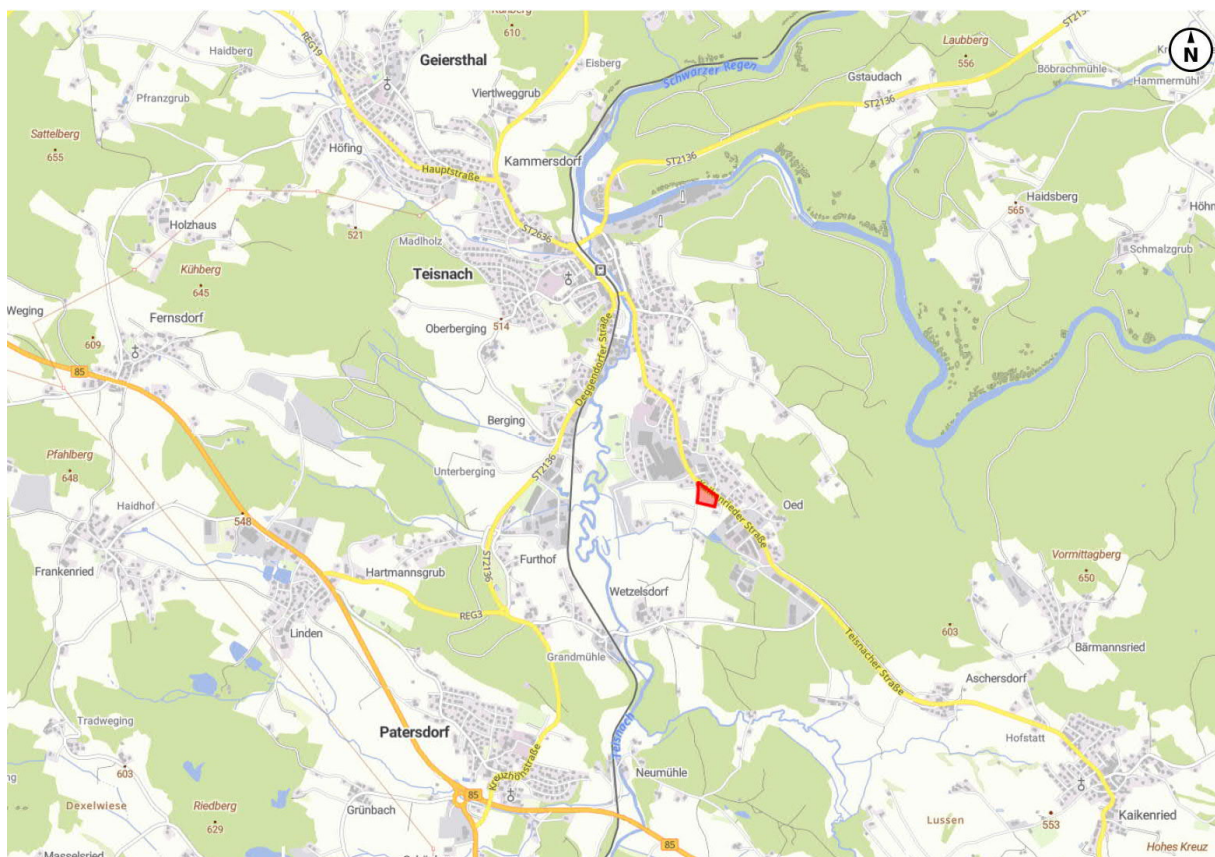


Abbildung 1: Lage des Bauvorhabens (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung, 2025)

Die Kfz-Erschließung des geplanten Parkplatzes bzw. Parkhauses soll direkt an die Kaikenrieder Straße (REG 18) erfolgen.

Über die Kaikenrieder Straße Richtung Südosten wird in 5 Minuten die nächstgelegene Auffahrt der Bundesstraße B 85 erreicht, die Richtung Südosten weiter u.a. nach Regen führt. Über die Grandmühlstraße wird zudem Richtung Westen die St 2136 erreicht, die Richtung Süden an die Bundesstraße B 85 (Richtung Viechtach) und die Bundesstraße B 11 anbindet. Die B 11 führt Richtung Süden weiter bis nach Deggendorf und über die Autobahnanschlussstelle „Kreuz Deggendorf“ wird die A 3 und die A 92 erreicht. Richtung Norden führt die Kaikenrieder Straße in den Hauptort Teisnach, Richtung Osten wird über die St 2136 Bodenmais erreicht, Richtung Norden führt die St 2636 weiter u.a. nach Drachselsried.

Das Bauvorhaben liegt innerorts an der Kaikenrieder Straße, es gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h.

Entlang der Kaikenrieder Straße ist auf Höhe des Bauvorhabens auf der Nordseite ein schmaler straßenbegleitender Gehsteig vorhanden, Anlagen für den Radverkehr sind auf Höhe der Planungen bislang nicht vorhanden.

Mit dem Fahrrad wird Richtung Westen in etwa 6 Minuten über die Jahnstraße und die Fuß- und Radwegebücke über die Teisnach die St 2136 (Wiesenweg, Norma-Filiale) erreicht, die Richtung Süden mit einem straßenbegleitenden Geh- und Radweg ausgebaut ist. Über die Kaikenrieder Straße wird Richtung Südosten in etwa 6 Minuten Kaikenried erreicht, durch Kaikenried führt der überregionale „Regental-Radweg“, der nach Osten weiter u.a. nach Regen und Richtung Westen/Nordwesten nach Viechtach führt. Richtung Norden führt die Kaikenrieder Straße nach Teisnach.

Der Standort ist gut an das regionale Fuß- und Radwegenetz angebunden.

In jeweils etwa 4 Gehminuten Entfernung liegen die nächstgelegenen Bushaltestellen „Fa. Rohde u. Schwarz, Teisnach“ und „Oed, Teisnach“, welche von der Linie 6195 angefahren werden. Die Linie 6195 fährt mehrmals täglich zum/vom Bahnhof/Busbahnhof Regen und nach Viechtach, weist jedoch keinen sehr regelmäßigen Takt auf. Am Bahnhof Regen verkehrt tagsüber im Stundentakt die Waldbahn zwischen Plattling und Bayerisch Eisenstein über Zwiesel, Regen und Deggendorf.

Der Bahnhof „Rohde&Schwarz“ ist über die Fuß- und Radwegebücke westlich des Werks Teisnach der Fa. Rohde & Schwarz in nur wenigen Gehminuten erreichbar. Von hier besteht eine Verbindung der Länderbahn über den WBA RB38 im Stundentakt jeweils nach Viechtach und im Stundentakt nach Gotteszell. Die Bahn verkehrt regelmäßig zwischen 04.17 bzw. 5.13 Uhr morgens und 22.02 bzw. 22.59 Uhr abends.

2.2 Datengrundlage: Ergebnisse der Kfz-Verkehrszählung

Als Datengrundlage für die Bewertung der verkehrlichen Situation dienen Ergebnisse der am 11.11.2025 durchgeführten videobasierten Kfz-Verkehrszählungen über 24 Stunden an Kaikenrieder Straße (REG 18) südlich des Anschlusses Kaikenrieder Straße 36/ 38 und Parkplatz P2 (Fa. Rohde & Schwarz) an die REG 18.

Die Verkehrszählung fand an einem Dienstag außerhalb der bayerischen Schulferien statt und bildet somit einen „Normalwerktag“ im Bestand 2025 ab.

Die Kaikenrieder Straße (REG 18) war am Zähltag auf Höhe des geplanten Parkhauses mit insgesamt ca. 4.600 Kfz-Fahrten/24 Stunden, davon ca. 180 Kfz-Fahrten/24 Stunden im Schwerverkehr belastet.

In Tabelle 1 sind die für die Verkehrsuntersuchung relevanten Verkehrsbelastungen der Kaikenrieder Straße (REG 18) auf Höhe des geplanten Parkhauses im Gesamttagesverkehr und zu den Spitzenstunden werktags dargestellt.

Tabelle 1: Ergebnisse der Verkehrszählung: richtungsbezogene Kfz-Belastungen der Kaikenrieder Straße (REG 18) im Gesamttagesverkehr und zu den relevanten Spitzenstunden werktags

| Bestand 2025 (DTVw) | | | Richtung Süden | Richtung Norden | Querschnittsbelastung |
|--|------------|------------|----------------|-----------------|-----------------------|
| Gesamttagesverkehr | Kfz gesamt | [Kfz/24 h] | 2.245 | 2.361 | 4.606 |
| | SV-Anteil | [Kfz/24 h] | 82 | 99 | 181 |
| Morgenspitzenstunde 6.30 - 7.30 Uhr | Kfz gesamt | [Kfz/h] | 115 | 280 | 395 |
| | SV-Anteil | [Kfz/h] | 5 | 8 | 13 |
| Abendspitzenstunde 15.00- 16.00 Uhr | Kfz gesamt | [Kfz/h] | 340 | 125 | 465 |
| | SV-Anteil | [Kfz/h] | 7 | 11 | 18 |

Tabelle 2 fasst die für die Schallbetrachtungen relevanten Daten zur Bestandssituation werktags (DTVw) - Fahrzeuganteile Lkw1, Lkw2 und Krad zusammen.

Tabelle 2: Ergebnisse der Verkehrszählung am 11.11.2025: Kfz-Querschnittsbelastungen (DTVw) im Gesamttages- und Nachtverkehr auf der Kaikenrieder Straße (REG 18) südlich der Jahnstraße

| Bestand 2025 (DTVw) | Kfz gesamt | davon Lkw 1 | Lkw 2 | Krad |
|---|------------|-------------|-------|------|
| Gesamttagesverkehr (0-24 Uhr) in Kfz-Fahrten/ 24 h | 4.606 | 124 | 57 | 20 |
| Anteil Nachtverkehr (22-6 Uhr) in Kfz-Fahrten/ 8 h | 555 | 7 | 0 | 5 |

Die Ergebnisse der Kfz-Verkehrszählung vom 11.11.2025 im Gesamttagesverkehr und zu den Spitzenstunden sind in den Anlagen 1 dargestellt.

3 Verkehrserzeugung der Planungen

3.1 Prognoseansätze

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

3.2 Planungen Bauvorhaben Parkhaus

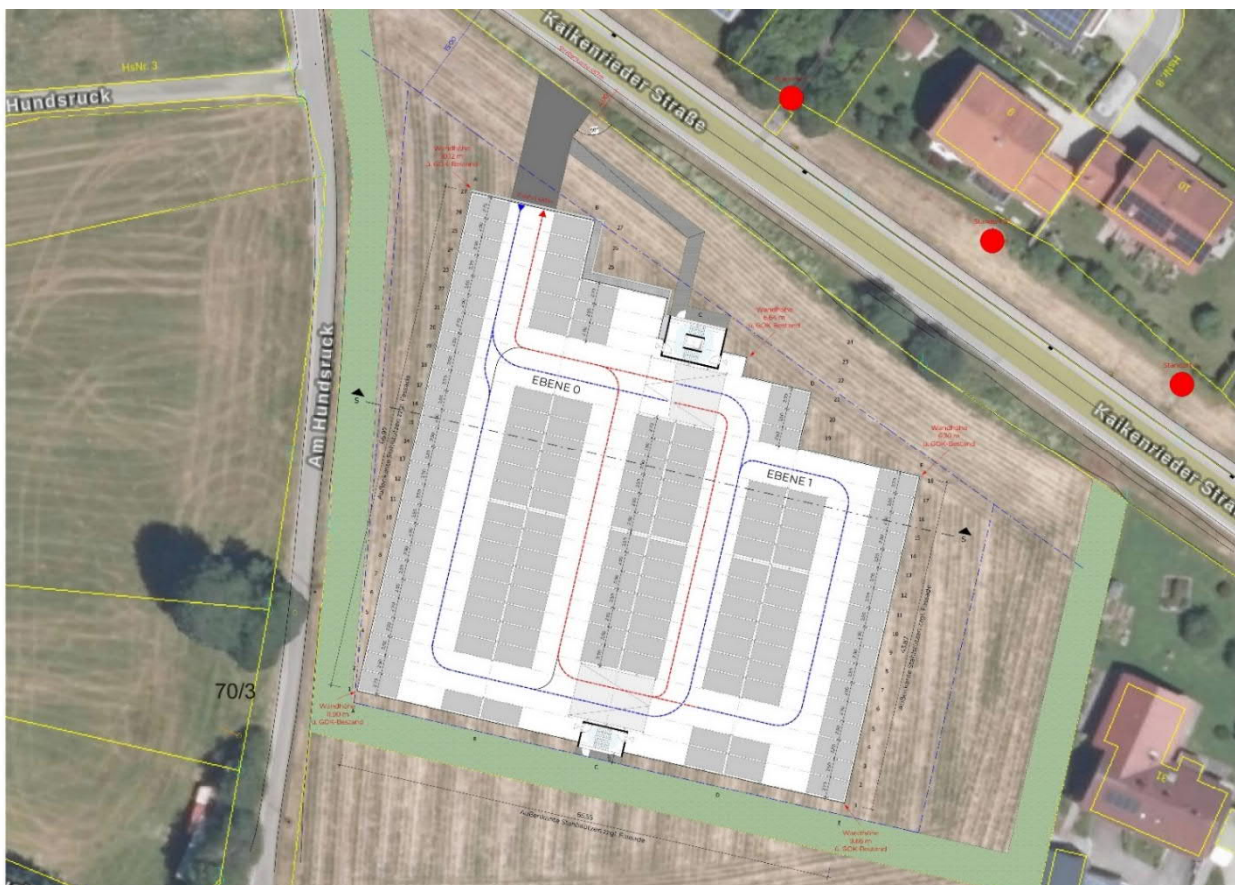


Abbildung 2: Ausschnitt aus Lageplan (und Schnitt) des neuen Parkhauses der Rohde & Schwarz GmbH & Co. KG, Werk Teisnach (Goldbeck Ost GmbH, 08.2025)

Die Fa. Rohde & Schwarz plant die Erweiterung ihres Werks in Teisnach durch die neue Produktionshalle „Halle 5“ im Werk, eine moderate Erhöhung der Beschäftigtenzahlen sowie den Bau eines neuen Parkhauses mit etwa 500 Stellplätzen. Ein Parkplatz auf dem Firmengelände mit ca. 90 Stellplätzen entfällt.

In der Verkehrsuntersuchung wird der Prognosehorizont 2040 betrachtet, das heißt, der Zustand nach Bau des neuen mehrstöckigen Parkhauses. Der „Zwischenzustand“ mit Nutzung der Flächen für einen ebenerdigen Parkplatz wird nicht extra betrachtet, da die Verkehrserzeugung des Parkhauses den verkehrlichen Worst-Case-Fall darstellt.

Gemäß den vorliegenden Planungen zum Parkhaus an der Kaikenrieder Straße sind knapp 500 Stellplätze auf sieben versetzten Geschossen angedacht. Im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung wird die geplante Anzahl an Stellplätzen auf 500 aufgerundet.

3.3 Kfz-Gesamtverkehrserzeugung des geplanten Parkhauses

Bei der Berechnung des Verkehrsaufkommens des geplanten Parkhauses wird berücksichtigt, dass der Großteil an Beschäftigten in der ersten bzw. Normalschicht, ein Anteil in der zweiten Schicht und ein Anteil in der Nachtschicht arbeiten. Das heißt, es wird angenommen, dass der Spät- und Nachtschichtanteil der Beschäftigten in Summe ca. 15 % beträgt. Es wird davon ausgegangen, dass diese Beschäftigten auch weiterhin mehrere Parkmöglichkeiten nutzen.

Unter Berücksichtigung eines Dienstreiseanteils und der 15 % Beschäftigten in der zweiten bzw. Nachtschicht werden 2,4 Fahrten pro Stellplatz und eine komplette Belegung angesetzt.

Gemäß den Berechnungen in Anlage 2 generieren die geplanten 500 Stellplätze ein Verkehrsaufkommen in der Gesamtverkehrserzeugung von 1.200 Kfz-Fahrten/24 Stunden, das entspricht jeweils 600 Ein- und Ausfahrten/24 Stunden (Anlage 2.1).

Zur Morgenspitzenstunde (6.30-7.30 Uhr) überwiegen die Einfahrten mit 270 Kfz-Fahrten/Stunde, nur 10 Kfz/Stunde fahren aus.

Zur Abendspitzenstunde verlassen 180 Kfz/Stunde das Parkhaus und nur 10 Kfz/ Stunde fahren hinein.

Im Nachtverkehr zwischen 22 und 6 Uhr werden insgesamt knapp 170 Kfz-Fahrten/8 Stunden, davon ca. 110 Einfahrten und ca. 60 Ausfahrten prognostiziert.

3.4 Vergleichsberechnungen zur Verkehrserzeugung

Da es sich bei den Planungen auf der ca. 8000 m² großen Fläche der Brandlwiese südlich der Kaikenrider Straße (REG 18) um eine Planung zu einem Angebotsbauungsplan handelt, soll im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung evaluiert werden, ob es sich bei den Planungen zum Parkhaus für das Werk Teisnach der Fa. Rohde & Schwarz bereits um den Worst-Case-Fall der Verkehrserzeugung handelt oder ob durch andere auf der Fläche theoretisch zugelassenen Nutzungen ein erhöhtes Verkehrsaufkommen entstehen könnte.

Die Vergleichsberechnungen der Verkehrserzeugung anderer zulässiger Nutzungen gehen nach "Ver_Bau 2023" (Dr.-Ing. D. Bosserhoff) vom Flächenansatz aus, demzufolge für die bei Ansatz einer Fläche von 0,8 ha ermittelte Anzahl von Beschäftigten im Minimal- bzw. Maximalansatz eine bestimmte Verkehrsmenge im Beschäftigten- Kunden- und Lieferverkehr erzeugt.

Für dieses Gewerbegebiet sind nach §8 BauNVO ausschließlich Gewerbebetriebe, die das Wohnen nicht wesentlich stören, zulässig, wie z.B. Lagerplätze, Parkhäuser, Parkplätze und Büro- und Verwaltungsgebäude. Dem gegenüber sind u.a. Tankstellen und Anlagen für sportliche Zwecke nicht zulässig. Die Vergleichsberechnungen zur Verkehrserzeugung in Anlage 2.2 betrachten daher drei andere Nutzungsvarianten: V1 ein allgemeines GE-Gebiet, V2 Handwerk/ Kleinproduktion und V3 Büro- und Verwaltungsnutzungen gegenüber dem Parkhaus. Die folgende Tabelle zeigt die Verkehrserzeugung im Vergleich:

Tabelle 3: Vergleich Verkehrserzeugung für den Angebotsbebauungsplan bei verschiedenen Nutzungsvarianten

| | Kfz gesamt Kfz-Fahrten/24 h | davon Schwerverkehr Lkw-Fahrten/24 h |
|--------------------------------|--------------------------------|--|
| Planungen Parkhaus (500 Stpl.) | 1.200 | 0 |
| V1 – allgemeines GE | 223 | 20 |
| V2 – Handwerk/ Kleinproduktion | 207 | 30 |
| V3 – Büro/ Verwaltung | 316 | 16 |

Bei allen drei Bebauungsvarianten liegen die Prognosen der Kfz-Gesamtverkehrserzeugung deutlich unter den Kfz-Verkehrsprognosen für das Parkhaus mit maximal 1.200 Kfz-Fahrten/24 Stunden. Allerdings erzeugt das Parkhaus nur Pkw-Verkehr, bei den anderen zulässigen Nutzungen wird auch Schwerverkehr erzeugt. Beim Vergleichsansatz „Handwerk/ Kleinproduktion“ ist die Verkehrserzeugung im Schwerverkehr mit 30 Kfz-Fahrten/24 Stunden (Lkw>3,5t) am höchsten. Dieses Schwerverkehrsaufkommen bedeutet aber auch nur maximal 15 Lkw>3,5t, die einmal am Tag zu – und ausfahren, bzw. maximal 3-5 Lkw-Fahrten/ Stunde, die im bestehenden Verkehrsaufkommen der Kaikenrieder Straße zu unwesentlichen Erhöhungen führen.

Aus diesen Vergleichsrechnungen lässt sich ableiten, dass der Ansatz Parkhaus mit 500 Stellplätzen das Worst-Case-Szenario der Verkehrserzeugung auf dem Planungsgebiet entspricht. Daher werden in Kapitel 4 der Verkehrsuntersuchung die Auswirkungen der Planungen im Straßennetz und zur Leistungsfähigkeit des neuen Knotenpunktes für den Ansatz „Parkhaus mit 500 Stellplätzen“ als Worst-Case betrachtet.

3.5 Richtungsverteilung des Neu- bzw. Mehrverkehrs der Planungen

Die Verteilung des Neuverkehrs der Planungen wurde entsprechend der Erreichbarkeit der umliegenden Ziele und der Anbindung an das übergeordnete Verkehrsstraßennetz wie folgt angesetzt:

- 33% Nord
- 67% Süd

3.6 Prognose-Nullfall 2040

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

69449700 Jahr 2024

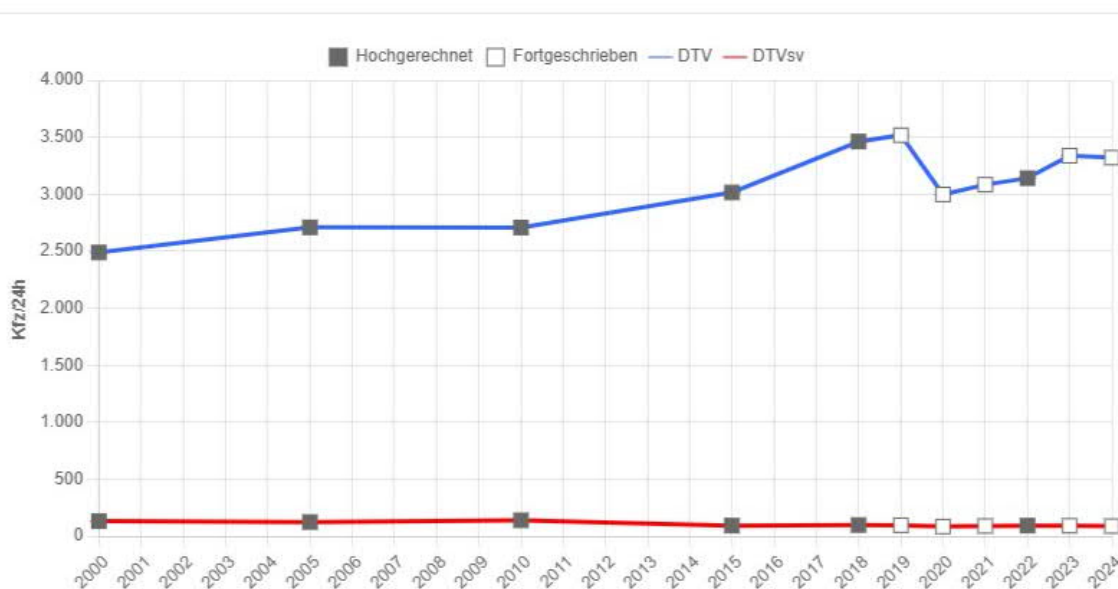


Abbildung 3: Verkehrsentwicklung an der DTV-Zählstelle 69449700 (Quelle: Baysis, Landesbaudirektion Bayern, Zentralstelle Straßeninformationssysteme, 2025)

Das Landesverkehrsmodell gibt für den werktäglichen Verkehr und den DTV deutlich geringere als die durch Zählung erfassten Zahlen aus und geht zudem von einer Reduzierung des Verkehrs zwischen 2019 und 2037 auf der REG 18 aus. Dies erscheint nicht einwandfrei schlüssig, da auch an der Dauerzählstelle der Landesbaudirektion Bayern südlich von Oed auf der REG 18 höhere Belastungen erfasst sind, die zuletzt eine leichte Tendenz der Zunahme gezeigt haben.

Gemäß „Demographie-Spiegel für Bayern, Markt Teisnach, Berechnungen bis 2033“, August 2021 wird für den Markt Teisnach eine geringe Bevölkerungsabnahme von ca. 3,1 % im Prognosehorizont von 2019 bis 2033 (etwa 15 Jahres-Zeitraum) prognostiziert.

Aus der geringen Bevölkerungsabnahme und dem politischen Willen zur Verkehrswende lässt sich, auch aufgrund der Abnahmen im LVM, nur eine geringe allgemeine Steigerung der Kfz-Verkehrsbelastungen im gemeindlichen Straßennetz des Marktes Teisnach ableiten.

Um mit den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung auf der sicheren Seite zu liegen, wird trotz dieser eher rückläufigen Tendenz der stagnierenden Verkehrsentwicklung in dieser Verkehrsuntersuchung für den Zeitraum zwischen 2025 und 2040 eine allgemeine Verkehrssteigerung auf allen Straßenabschnitten von 5 % im Gesamttagesverkehr und 5 % zu den verkehrlichen Spitzenstunden im Prognose-Nullfall 2040 angesetzt (Anlagen 3).

3.7 Prognose-Planfall 2040

Die künftigen Prognoseverkehrsbelastungen 2040 (Anlagen 4) stellen die Summen aus den Verkehrsbelastungen im Prognose-Nullfall 2040 (Anlagen 3) und dem Neuverkehr aus den Planungen zum Parkhaus (Worst-Case-Fall der Verkehrserzeugung für die Planungsfläche), unter Berücksichtigung der Verkehrsverlagerungen durch den Wegfall von 90 Stellplätzen auf dem Firmengelände, dar.

Für die entfallenden 90 Stellplätze wird ein Verkehrsaufkommen von insgesamt 210 Kfz-Fahrten/24 Stunden angesetzt, davon 140 Kfz-Fahrten/24 Stunden von/nach Süden, die Teil des Bestandsverkehrs auf der Kaikenrieder Straße auf Höhe des künftigen Parkhauses sind.

Zu den verkehrlichen Spitzenstunden wird im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung kein entfallender Verkehr aufgrund des Wegfalls der Stellplätze angesetzt, sondern nur der Mehrverkehr der Planungen zum Parkhaus auf den Nullfall addiert.

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

Tabelle 4: Verkehrsbelastungen im Gesamttagesverkehr auf den umliegenden Straßenabschnitten im Bestand, Nullfall und Prognose-Planfall in Kfz/24 h (DTVw), auf 10 Fahrzeuge gerundet

| Straßenabschnitt | Bestand 2025 | Prognose Nullfall 2040 | Prognose Planfall 2040 | Mehrverkehr durch die Planungen* |
|--|--------------|------------------------|------------------------|----------------------------------|
| | Kfz/24 h | Kfz/24 h | Kfz/24 h | Kfz/24 h |
| Kaikenrieder Straße (REG 18) nördlich Parkhaus | 4.600 | 4.840 | 5.120 | 280 |
| Parkhaus (NEU) | - | - | 1.200 | 1.200 |
| Kaikenrieder Straße (REG 18) südlich Parkhaus | 4.600 | 4.840 | 5.480 | 640 |

*) Mehrverkehr = Differenz zwischen Planfall und Nullfall

Der Mehrverkehr der Planungen führt auf der Kaikenrieder Straße (REG 18) nördlich des Parkhauses zu Verkehrszunahmen von 280 Kfz-Fahrten/24 Stunden, was einer Zunahme von 5,8 % entspricht. Südlich des Parkhauses steigen die Verkehrsbelastungen der Kaikenrieder Straße (REG 18) um 640 Kfz-Fahrten/24 Stunden (+ 13,2 % gegenüber der Nullfallbelastung).

4 Auswirkungen der Planungen

4.1 Leistungsfähigkeit Anbindung Parkhaus an die Kaikenrieder Straße (REG 18)

Allgemeine Vorgaben

Die Verkehrsqualität des neuen dreiarmligen Anschlusses des Parkhauses an die Kaikenrieder Straße (REG 18) wird gemäß HBS 2015 („Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2015) mit dem Programm KNOBEL Version 7.1.19 (BPS GmbH, Karlsruhe, Programm zur Leistungsfähigkeitsprüfung nicht signalisierter Knotenpunkte) ermittelt.

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

Die Definition der Grenzwerte der mittleren Wartezeiten für die einzelnen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) für unsignalisierte Knotenpunkte sind in Anlage 6 dargestellt.

Leistungsfähigkeit Knotenpunkt REG18/ Anbindung neues Parkhaus

Der neue innerorts liegende dreiarmlige unsignalisierte Knotenpunkt soll als unsignalisierte Einmündung und ggf. mit einer Linksabbiegespur auf der REG 18, die vom Straßenbauamt gewünscht ist, ausgebaut werden.

Die folgende Tabelle fasst die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen des neuen Knotenpunkts im Ausbau ohne/ mit Linksabbiegespur zusammen:

Tabelle 5: Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Kaikenrieder Straße (REG 18) / Neue Anbindung Parkhaus nach HBS 2015 (Anl. 5)

| Knotenpunkt REG18/ Anbindung neues Parkhaus | Planfall 2040 Ausbau <u>ohne</u> Linksabbiegespur | | Prognose Planfall 2040 Ausbau <u>mit</u> Linksabbiegespur | |
|---|--|--|--|--|
| | MS | AS | MS | AS |
| Qualitätsstufe (QSV) für gesamten Knotenpunkt | A | A | A | A |
| Ungünstigster Strom (ausschlaggebend für Gesamtbewertung) | 3 (Linkseinbieger aus neuer Anbindung Parkhaus) | 3 (Linkseinbieger aus neuer Anbindung Parkhaus) | 3 (Linkseinbieger aus neuer Anbindung Parkhaus) | 3 (Linkseinbieger aus neuer Anbindung Parkhaus) |
| mittlere Wartezeit [s] (ungünstigster Strom) | 9,8 | 7,1 | 9,4 | 7,1 |
| Staulänge N-99 [Pkw-E] (maximale Rückstaulänge un- günstigster Strom) | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Staulänge N-99 [Pkw-E] auf REG 18 von Süden | 2 | 1 | - | - |

Der neue unsignalisierte Knotenpunkt REG18/ neue Anbindung Parkhaus erhält gemäß der Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015 im Prognose Planfall 2040 in allen geprüften Varianten die sehr gute Qualitätsstufe „A“ nach HBS 2015 und ist damit sehr leistungsfähig.

Der ungünstigste Strom ist dabei jeweils der Linkseinbieger aus dem Parkhaus.

Beim Ausbau ohne Linksabbiegespur käme es morgens auf der übergeordneten Kreisstraße (REG 18) zu Wartezeiten von 2,8 Sekunden im Mischstrom und kurzen Rückstaus von 2 Fahrzeuglängen.

Für die Abwicklung der maximal 270 Zufahrer/Stunde, davon ca. 180 Kfz/Stunde von Süden kommend, morgens zwischen 6.30 und 7.30 Uhr führt der Ausbau mit einer kurzen Linksabbiegespur zu einer leichten Verbesserung, aber auch für einen Ausbau ohne Abbiegespur ist die Leistungsfähigkeit nachgewiesen.

4.2 Auswirkungen im umliegenden Straßennetz

Insgesamt erzeugen die Planungen ein werktägliches Mehrverkehrsaufkommen von ca. 990 Kfz-Fahrten/24 Stunden (mit Berücksichtigung Wegfall), das sich im Gesamttagesverkehr in der Kaikenrieder Straße (REG 1) zu ca. 67% nach Süden und 33 % nach Norden verteilt.

Der Mehrverkehr der Planungen im Worst-Case-Szenario mit Ansatz Parkhaus führt in den umliegenden Straßenabschnitten der Kaikenrieder Straße (REG 18) zu Verkehrssteigerungen von ca. 5 und 13 % gegenüber den Nullfallbelastungen.

Die klassifizierte Kaikenrieder Straße, die auf Höhe der Planungen großteils anbaufrei gestaltet ist, kann nach RAS06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 2006) am ehesten den Kategorien „Örtliche Einfahrtsstraße“ und „Anbaufreie Straße“ mit einer gewissen Ortsverbindungsfunktion zugeordnet werden. Sie ist heute im Bestand mit etwa 4.600 Kfz-Fahrten/24 Stunden im Querschnitt belastet.

Durch die angesetzte allgemeine Verkehrssteigerung bis 2040 um 5 % und den Mehrverkehr der Planungen steigen die Verkehrsbelastungen im meistbelasteten Abschnitt südlich der Planungen auf insgesamt knapp 5.500 Kfz-Fahrten/24 Stunden bzw. max. ca. 620 Kfz/Stunde. Diese Prognosebelastung liegt damit auch weiterhin im unteren Bereich der gemäß RAS06 für diesen Straßentyp zulässigen Belastung von 4.000 – 18.000 Kfz/24 Stunden (bzw. 400 – 1.800 Kfz/Stunde) für Örtliche Einfahrtsstraßen.

Die Kaikenrieder Straße (REG 18) kann die zusätzlichen Verkehrsbelastungen im bestehenden Querschnitt leistungsfähig aufnehmen, die Straßenklassifizierung nach RAS06 ändert sich nicht.

Im Zusammenhang mit den Planungen zur Erweiterung Rohde & Schwarz GmbH & Co. KG, Werk Teisnach, im Markt Teisnach und dem dadurch indizierten Mehrverkehr im umliegenden Straßennetz sind keine Ausbaumaßnahmen in den Straßenquerschnitten erforderlich.

5 Zusammenfassung und Fazit

Die Firma Rohde & Schwarz GmbH & Co. KG plant die Erweiterung ihres Werks in Teisnach durch die neue Produktionshalle „Halle 5“ im Werk sowie langfristig ein neues Parkhaus mit etwa 500 Stellplätzen auf Flächen südlich der Kaikenrieder Straße (REG 18).

Als Datengrundlage für die Bewertung der verkehrlichen Situation dienen aktuelle Verkehrserhebungen (videobasierte Verkehrszählungen über 24 Stunden) an der Kaikenrieder Straße (REG 18). Auf der Kaikenrieder Straße wurden im Querschnitt etwa 4.600 Kfz-Fahrten/24 Stunden gezählt.

Das geplante Parkhaus mit aufgerundet 500 Stellplätzen, das den Worst-Case der Verkehrserzeugung auf den betroffenen Flächen des Angebotsbebauungsplans darstellt, erzeugt werktags etwa 1.200 Kfz-Fahrten Neuverkehr, die sich zu etwa 1/3 nach Norden und 2/3 nach Süden verteilen.

Zu den verkehrlichen Spitzenstunden fahren künftig in der Morgenspitze (6.30 – 7.30 Uhr) etwa 270 Fahrzeuge in das Parkhaus (10 ausfahrende Pkw) und in der Abendspitze etwa 180 Pkw aus dem Parkhaus (10 Zufahrer).

Im Prognose Planfall 2040, in dem neben 5 % allgemeiner Verkehrssteigerungen auch der Mehrverkehr der Planungen abzüglich der Verkehrsverlagerungen durch den Wegfall eines Parkplatzes auf dem Firmengelände angesetzt wird, steigt die Verkehrsbelastung auf der Kaikenrieder Straße (REG 18) um etwa 5 % bzw. 13 % (nördlich bzw. südlich) auf maximal 5.480 Kfz-Fahrten/24 Stunden südlich des geplanten Parkhauses.

Die Kaikenrieder Straße (REG 18) kann den Mehrverkehr der Planungen leistungsfähig aufnehmen, die Straßenfunktion nach RASf06 ändert sich dabei nicht und planungsbedingte Ausbaumaßnahmen im Straßenquerschnitt sind nicht notwendig.

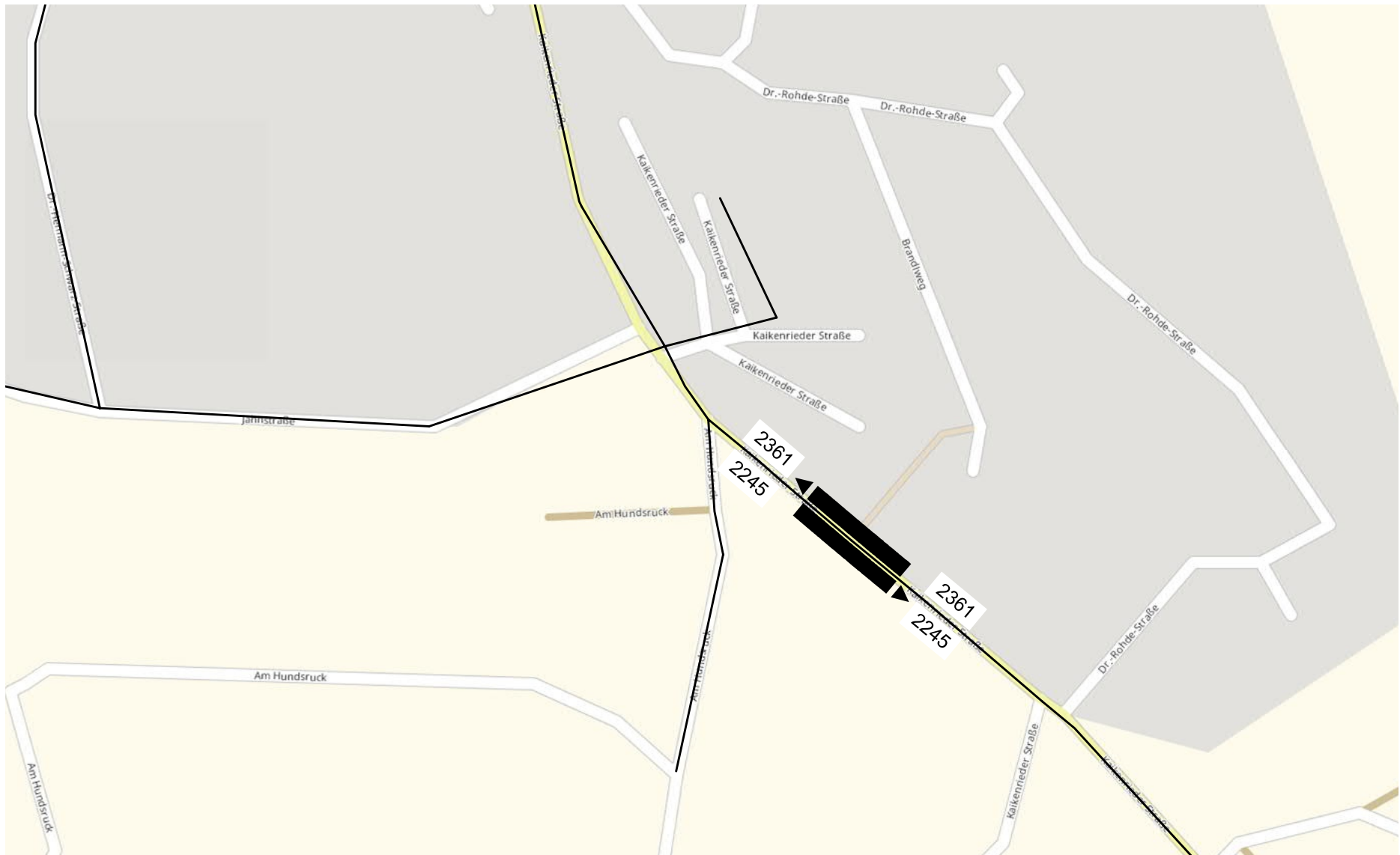
Der unsignalisierte Knotenpunkt Kaikenrieder Straße (REG 18)/ Neue Anbindung Parkhaus erhält nach Leistungsfähigkeitsberechnung gemäß HBS 2015 im Prognose Planfall 2040 in allen untersuchten Varianten und zu beiden Spitzenstunden jeweils die sehr gute Bewertung Qualitätsstufe QSV „A“ nach HBS 2015.

Für die Abwicklung der maximal 270 Zufahrer/Stunde, davon ca. 180 Kfz/Stunde von Süden kommend, morgens zwischen 6.30 und 7.30 Uhr führt der Ausbau mit einer kurzen Linksabbiegespur zu einer leichten Verbesserung, aber auch für einen Ausbau ohne Abbiegespur konnte eine sehr gute Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden.

Das Planvorhaben zur Erweiterung der Rohde & Schwarz GmbH & Co. KG, Werk Teisnach wird insgesamt als verkehrsverträglich eingestuft.

PSLV, München, den 22.12.2025

Anlagen



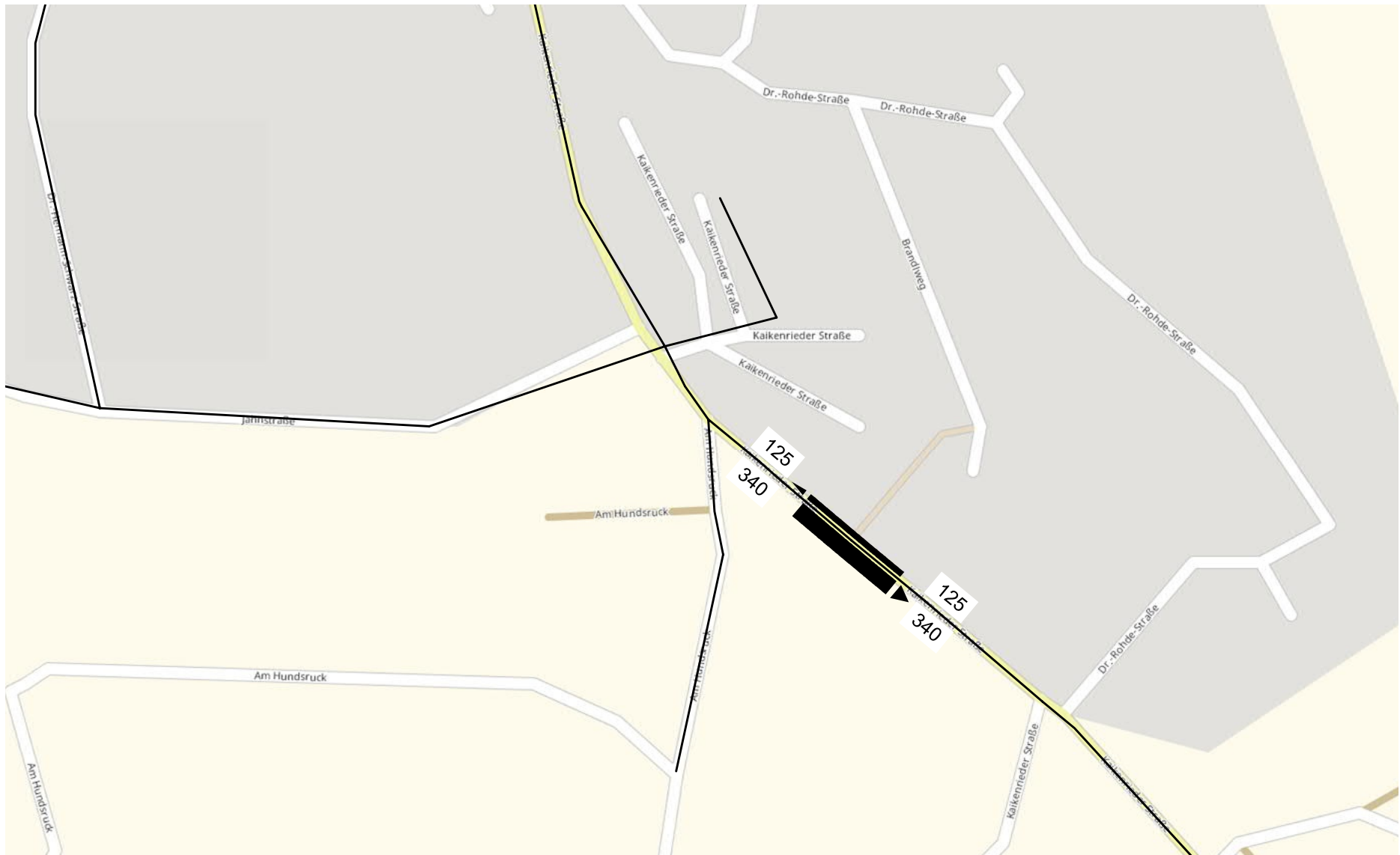
Datengrundlage:
Verkehrszählungen vom 11.11.2025 der Fa. Schuh & Co. GmbH

Anlage 1.1
Bestand 2025
Tagesverkehr
Knotenströme Kfz/24 h



Datengrundlage:
Verkehrszählungen vom 11.11.2025 der Fa. Schuh & Co. GmbH

Anlage 1.2
Bestand 2025
Morgenspitze
Knotenströme Kfz/24 h



Datengrundlage:
Verkehrszählungen vom 11.11.2025 der Fa. Schuh & Co. GmbH

Anlage 1.3
Bestand 2025
Abendspitze
Knotenströme Kfz/24 h

Kennwerte zur Abschätzung des Neuverkehrs der Planungen (Worst-Case-Ansatz)

Ansätze für die Planungen des Parkhauses an der Kaikenrieder Straße (REG18)

| | | | |
|--|---------------|------------|-------------------------|
| Stellplätze Planung gesamt | (aufgerundet) | 500 | Stellplätze |
| Umschlag pro Stellplatz und Tag | | 1,2 | Kfz-Fahrten/Stellplatz* |
| Ansatz für Fahrten pro Stellplatz und 24 Stunden | | 2,4 | Kfz-Fahrten/Stellplatz* |
| *) unter Berücksichtigung von ca. 15 % der Mitarbeiter im Mehrschichtbetrieb (2. bzw. Nachtschicht) und Dienstreisen | | | |

Prognose Verkehrserzeugung des Parkhauses an der Kaikenrieder Straße

Verkehrserzeugung im Tages- und Nachtverkehr

| | Summe Kfz | EIN-Fahrten (Zielverkehr) | AUS-Fahrten (Quellverkehr) |
|--|--------------|------------------------------|-------------------------------|
| Gesamtverkehr Parkhaus Kfz-Fahrten/24 Stunden (Werktag) | 1.200 | 600 | 600 |
| davon Kaikenrieder Nord | 396 | 198 | 198 |
| Kaikenrieder Süd | 804 | 402 | 402 |
| Anteil Tagstunden (6-22 Uhr) Kfz-Fahrten/16 Stunden | 1.032 | 492 | 540 |
| davon Kaikenrieder Nord | 324 | 162 | 162 |
| Kaikenrieder Süd | 708 | 330 | 378 |
| Anteil Nachtstunden (22-6 Uhr) Kfz-Fahrten/8 Stunden | 168 | 108 | 60 |
| Nachtstundenanteil 22.00-6.00 Uhr | | 18,00% | 10,00% |
| davon Kaikenrieder Nord | 56 | 36 | 20 |
| Kaikenrieder Süd | 112 | 72 | 40 |

Verkehrserzeugung zu den Spitzenstunden

| | Summe Kfz | EINFahrten (Zielverkehr) | AUSfahrten (Quellverkehr) |
|--|------------|-----------------------------|------------------------------|
| Morgenspitzenstunde (Kfz/Stunde) | 280 | 270 | 10 |
| Sptzenstundenanteil morgens 6.30-7.30 Uhr | | 45,00% | 2,00% |
| davon Kaikenrieder Nord | 92 | 89 | 3 |
| Kaikenrieder Süd | 188 | 181 | 7 |
| Abendspitzenstunde (Kfz/Stunde) | 190 | 10 | 180 |
| Sptzenstundenanteil abends 15.00-16.00 Uhr | | 2,00% | 30,00% |
| davon Kaikenrieder Nord | 62 | 3 | 59 |
| Kaikenrieder Süd | 128 | 7 | 121 |

Vergleichsberechnungen zur Verkehrserzeugung möglicher Nutzungen gemäß Angebotsbebauungsplan

BERECHNUNGSGRUNDLAGEN zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens

aus: Programm *Ver_Bau* Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der *Bauleitplanung* © Dr. Bosserhoff
 Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI)

3.2.1.1 Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Brutto-Baulandfläche und Beschäftigendichte

| Gebiet | Nutzung | Fläche in ha | Beschäftigendichte | |
|-------------------------------|----------------------|---------------------|--------------------|-------|
| | | | Beschäftigte/ ha | |
| | | | Min | Max |
| V1 | allgemeines GE | 0,8 | 50,0 | 100,0 |
| V2 | Handwerk/ Kleinprod. | 0,8 | 60,0 | 60,0 |
| V3 | Büro/ Verwaltung | 0,8 | 100,0 | 200,0 |
| <i>Parkhaus zum Vergleich</i> | | <i>Stellplätze:</i> | <i>500,0</i> | |

| Beschäftigte Anzahl | |
|------------------------|-----|
| Min | Max |
| 40 | 80 |
| 48 | 48 |
| 80 | 160 |
| | |

Ermittlung des Gesamttagesverkehrs werktags

Beschäftigtenverkehr: einschließlich Dienstfahrten

Beschäftigte

| | Nutzung | Beschäftigte | | Anwesenheit in % | Wege/ Beschäftigtem/d Wege/B/d | | Wege/Werktag | | MIV-Anteil in % | | Pkw- Besetzung Pers./Pkw | Pkw-Fahrten/ Werktag | |
|-------------------------------|----------------------|--------------|-----|---------------------|--------------------------------------|-----|--------------|-------|--------------------|-----|--------------------------------|-------------------------|------|
| | | Min | Max | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | | Min | Max |
| V1 | allgemeines GE | 40 | 80 | 85 | 2,0 | 2,5 | 68 | 170 | 95 | 100 | 1,1 | 59 | 155 |
| V2 | Handwerk/ Kleinprod. | 48 | 48 | 85 | 3,0 | 5,0 | 122 | 204 | 100 | 100 | 1,5 | 81 | 136 |
| V3 | Büro/ Verwaltung | 80 | 160 | 85 | 2,0 | 2,2 | 136 | 299 | 95 | 100 | 1,1 | 117 | 272 |
| <i>Parkhaus zum Vergleich</i> | | | 500 | | 2,2 | 2,4 | 1100 | 1.200 | 100 | 100 | 1,0 | 1100 | 1200 |

Kundenverkehr: einschließlich Lieferungen Sprinter

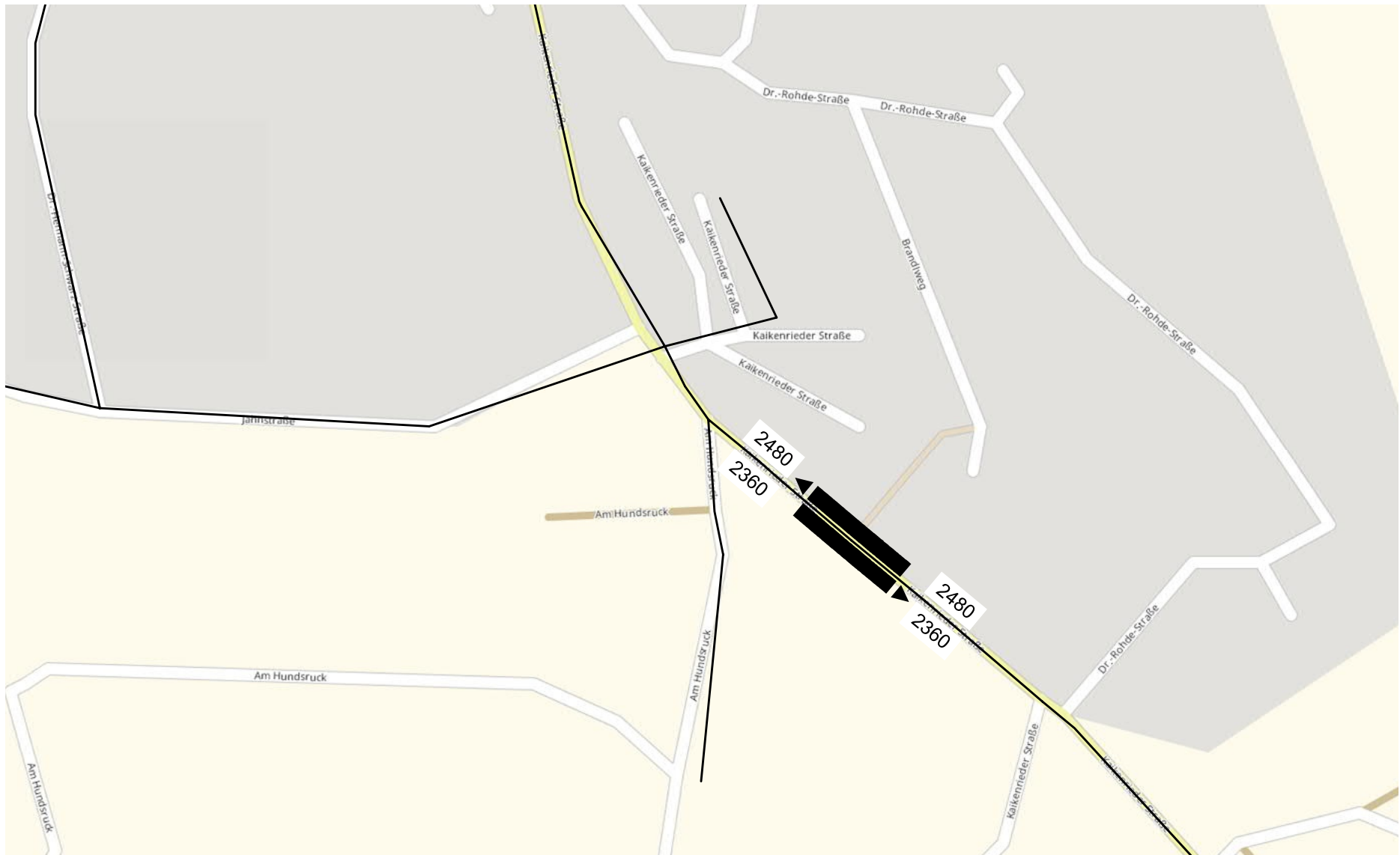
Kunden

| | Nutzung | Beschäftigte | | Wege/ Beschäftigtem/d Wege/B/d | | Wege/Werktag | | MIV-Anteil in % | | Pkw- Besetzung Pers./Pkw | Pkw-Fahrten/ Werktag | |
|-------------------------------|----------------------|--------------|-----|--------------------------------------|-----|--------------|-----|--------------------|-----|--------------------------------|-------------------------|-----|
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max | | Min | Max |
| V1 | allgemeines GE | 40 | 80 | 0,5 | 0,7 | 20 | 56 | 95 | 95 | 1,1 | 17 | 48 |
| V2 | Handwerk/ Kleinprod. | 48 | 48 | 0,5 | 1,0 | 24 | 48 | 95 | 95 | 1,1 | 21 | 41 |
| V3 | Büro/ Verwaltung | 80 | 160 | 0,1 | 0,2 | 8 | 32 | 95 | 95 | 1,1 | 7 | 28 |
| <i>Parkhaus zum Vergleich</i> | | | | | | | | | | | 0 | 0 |

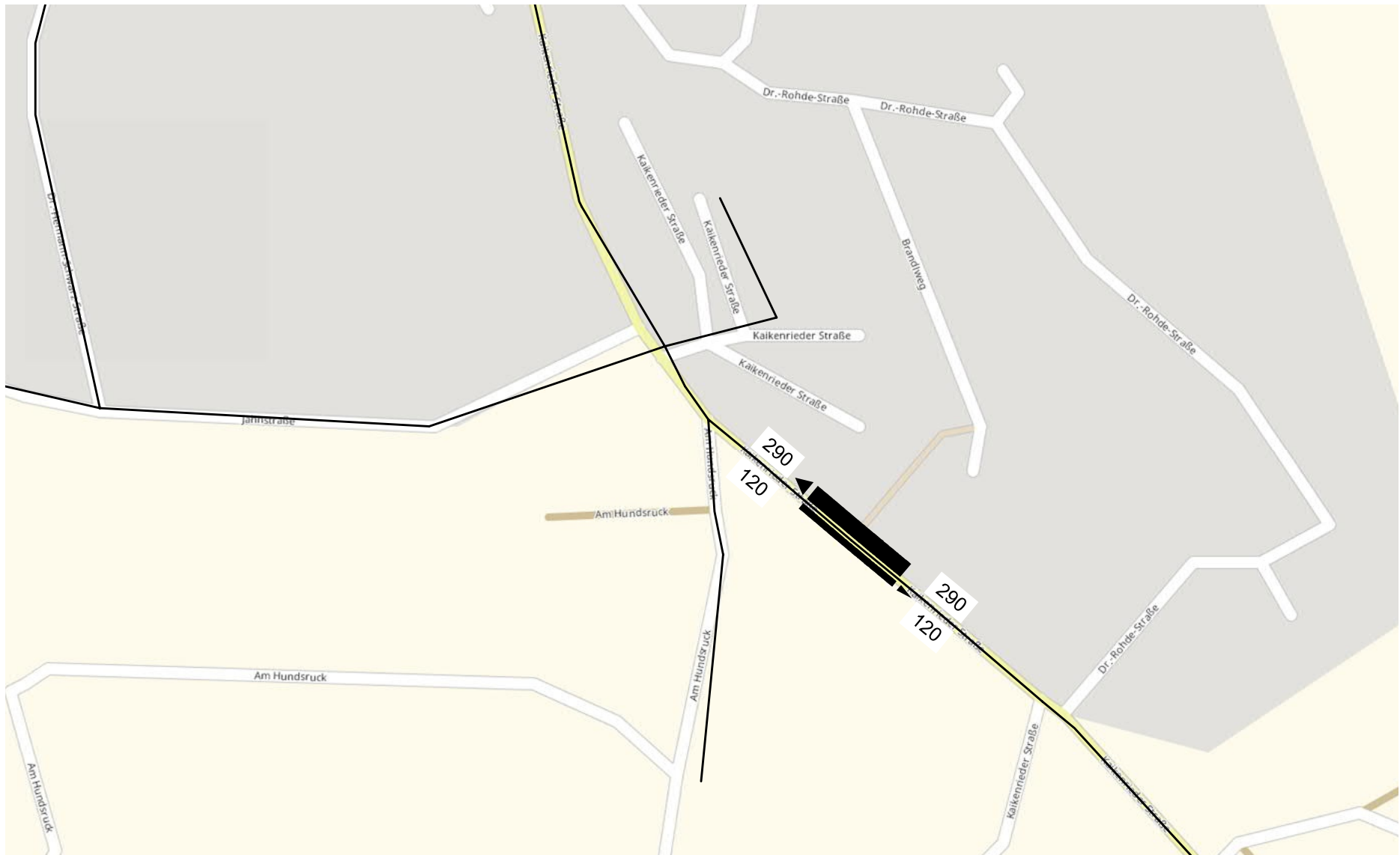
Güter- und Gesamtverkehr ohne Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten

Gesamt

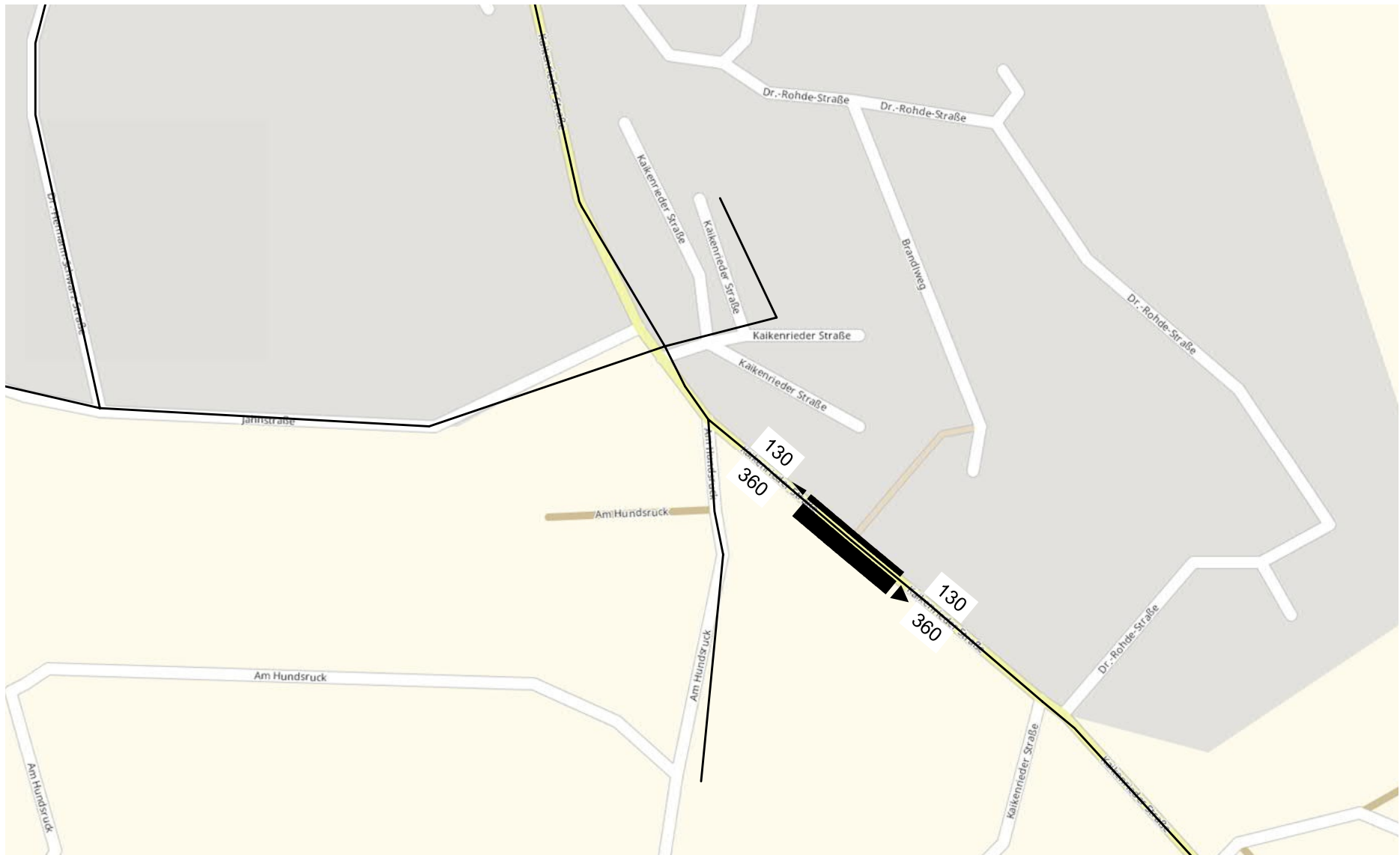
| | Nutzung | Beschäftigte | | Lkw-Fahrten/ Beschäftigtem/d Lkw-F/B/d | | Lkw- Anteil in % | Lkw-Fahrten/ Werktag | | Gesamtverkehr Kfz-Fahrten/ Werktag | |
|-------------------------------|----------------------|--------------|------|--|------|------------------------|-------------------------|-----|--|------|
| | | Min | Max | Min | Max | | Min | Max | Min | Max |
| V1 | allgemeines GE | 40 | 80 | 0,20 | 0,25 | 100 | 8 | 20 | 84 | 223 |
| V2 | Handwerk/ Kleinprod. | 48 | 48 | 0,40 | 0,60 | 100 | 20 | 30 | 122 | 207 |
| V3 | Büro/ Verwaltung | 80 | 160 | 0,05 | 0,10 | 100 | 4 | 16 | 128 | 316 |
| <i>Parkhaus zum Vergleich</i> | | 1100 | 1200 | | | | | | 1.100 | 1200 |



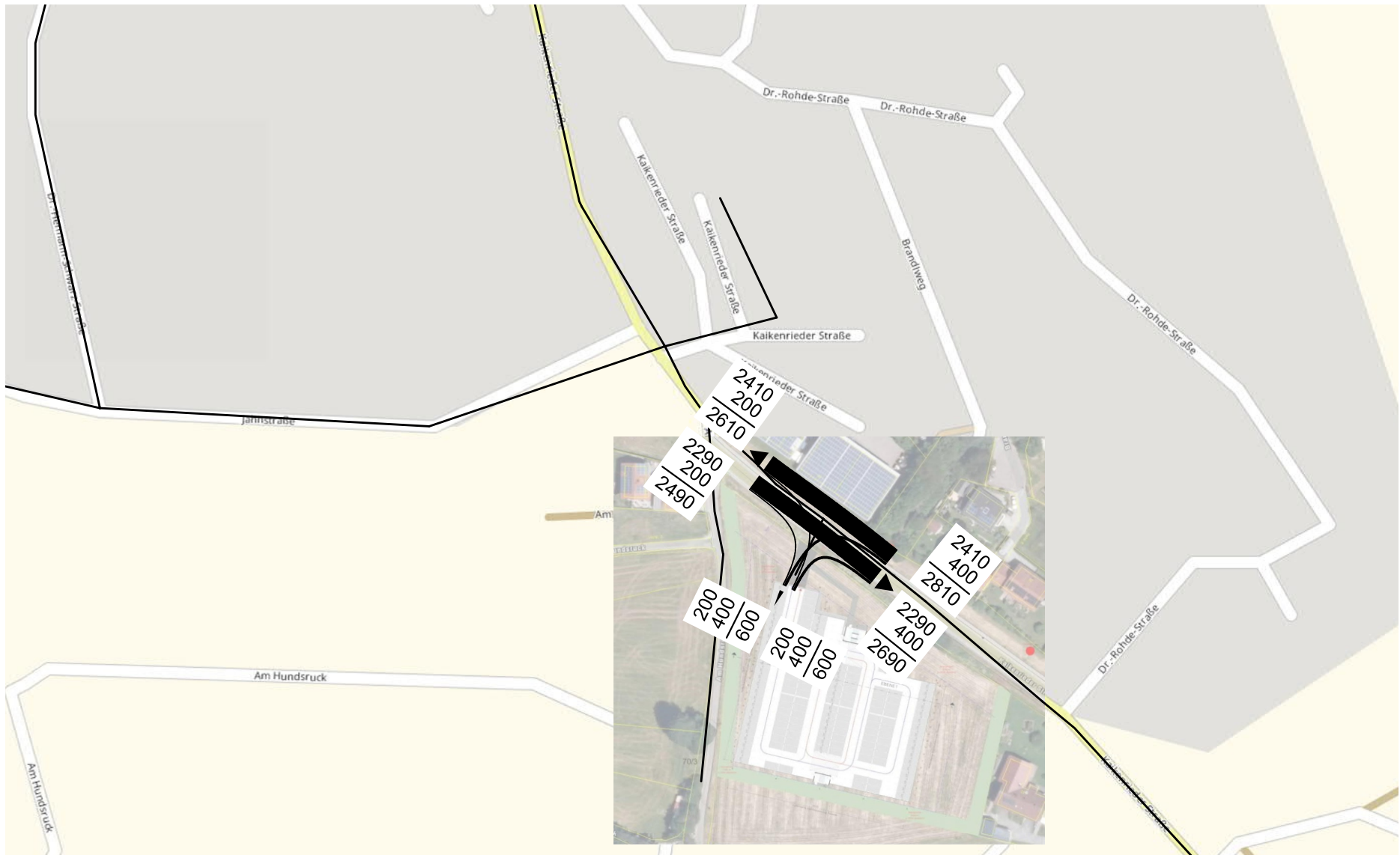
Anlage 3.1
Prognose Nullfall 2040
Tagesverkehr
Knotenströme Kfz/24 h



Anlage 3.2
Prognose Nullfall 2040
Morgenspitze
Knotenströme Kfz/24 h



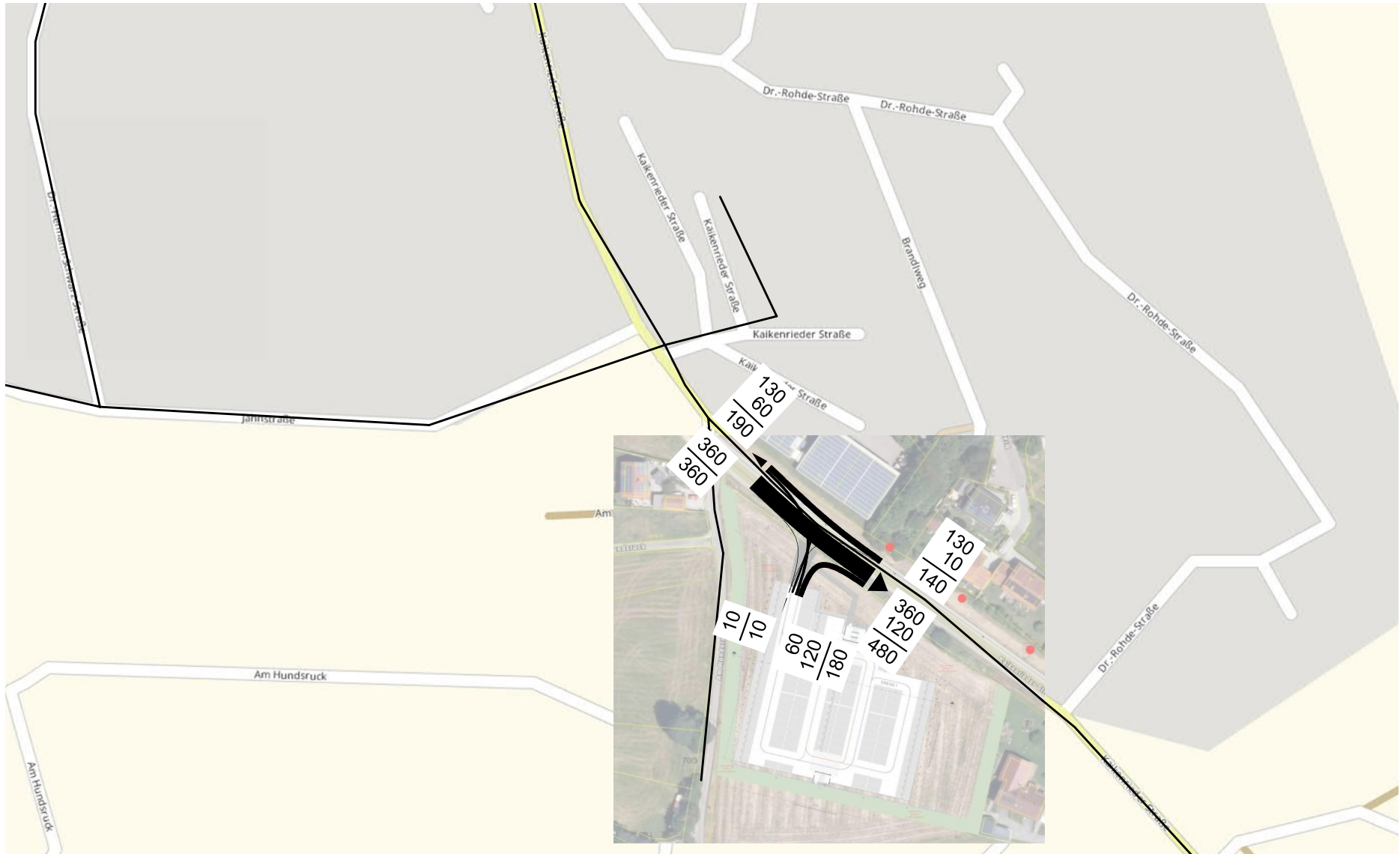
Anlage 3.3
Prognose Nullfall 2040
Abendspitze
Knotenströme Kfz/24 h



Anlage 4.1
Gesamtprognose 2040
Tagesverkehr
Knotenströme Kfz/24 h



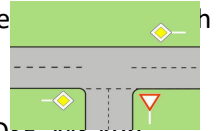
Anlage 4.2
Gesamtprognose 2040
Morgenspitze
Knotenströme Kfz/24 h



Anlage 4.3
Gesamtprognose 2040
Abendspitze
Knotenströme Kfz/24 h

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2833 - VU zur Erweiterung der Rohde & Schwarz GmbH & Co. KG, Werk Te
 Knotenpunkt : Kaikenrieder Straße (REG 18)/ Neue Anbindung Parkhaus
 Stunde : Morgenspitze (6.30 - 7.30 Uhr) - Prongose Planfall 2040
 Datei : 2833_TEISNACH_ERWEITERUNG_ROHDE_SCHWARZ_PARKHAUS_PROGNOSE_MIS.KOD



| Strom | Strom | q-vorh | tg | tf | q-Haupt | q-max | Misch- | W | N-95 | N-99 | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|--------|-----|------|------|-----|
| -Nr. | | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h] | [PWE/h] | strom | [s] | Fz | Fz | |
| 2 | | 125 | | | | 1800 | | | | | A |
| 3 | | 89 | | | | 1600 | | | | | A |
| 4 | | 3 | 6,5 | 3,2 | 641 | 370 | | 9,8 | 1 | 1 | A |
| 6 | | 7 | 5,9 | 3,0 | 166 | 980 | | 3,7 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | | | | | | | | | | |
| 8 | | 300 | | | | 1800 | | | | | A |
| 7 | | 181 | 5,5 | 2,8 | 210 | 1012 | | 4,3 | 1 | 1 | A |
| Misch-H | | 481 | | | | 1800 | 7 + 8 | 2,8 | 2 | 2 | A |

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaikenrieder Straße Nordwest (REG 18)

Kaikenrieder Straße Südost (REG 18)

Nebenstrasse : Neue Anbindung Parkhaus

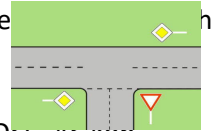
HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2833 - VU zur Erweiterung der Rohde & Schwarz GmbH & Co. KG, Werk Te
 Knotenpunkt : Kaikenrieder Straße (REG 18)/ Neue Anbindung Parkhaus
 Stunde : Abendspitze (15.00 - 16.00 Uhr) - Prongose Planfall 2040
 Datei : 2833_TEISNACH_ERWEITERUNG_ROHDE_SCHWARZ_PARKHAUS_PROGNOSE_AS.KOD



| Strom | Strom | q-vorh | tg | tf | q-Haupt | q-max | Misch- | W | N-95 | N-99 | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|--------|-----|------|------|-----|
| -Nr. | | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h] | [PWE/h] | strom | [s] | Fz | Fz | |
| 2 | | 362 | | | | 1800 | | | | | A |
| 3 | | 3 | | | | 1600 | | | | | A |
| 4 | | 59 | 6,5 | 3,2 | 497 | 567 | | 7,1 | 1 | 1 | A |
| 6 | | 121 | 5,9 | 3,0 | 359 | 774 | | 5,5 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | | | | | | | | | | |
| 8 | | 139 | | | | 1800 | | | | | A |
| 7 | | 7 | 5,5 | 2,8 | 360 | 853 | | 4,3 | 1 | 1 | A |
| Misch-H | | 146 | | | | 1800 | 7 + 8 | 2,3 | 1 | 1 | A |

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaikenrieder Straße Nordwest (REG 18)

Kaikenrieder Straße Südost (REG 18)

Nebenstrasse : Neue Anbindung Parkhaus

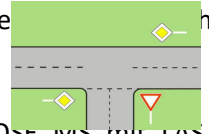
HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2833 - VU zur Erweiterung der Rohde & Schwarz GmbH & Co. KG, Werk Te
 Knotenpunkt : Kaikenrieder Straße (REG 18)/ Neue Anbindung Parkhaus
 Stunde : Morgenspitze (6.30 - 7.30 Uhr) - Prongose Planfall 2040 - mit LAS
 Datei : 2833_TEISNACH_ERWEITERUNG_ROHDE_SCHWARZ_PARKHAUS_PROGNOSE_MIS MIT LAS.kob



| Strom | Strom | q-vorh | tg | tf | q-Haupt | q-max | Misch- | W | N-95 | N-99 | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|--------|-----|------|------|-----|
| -Nr. | | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h] | [PWE/h] | strom | [s] | Fz | Fz | |
| 2 | | 125 | | | | 1800 | | | | | A |
| 3 | | 89 | | | | 1600 | | | | | A |
| 4 | | 3 | 6,5 | 3,2 | 641 | 386 | | 9,4 | 1 | 1 | A |
| 6 | | 7 | 5,9 | 3,0 | 166 | 980 | | 3,7 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | | | | | | | | | | |
| 8 | | 300 | | | | 1800 | | | | | A |
| 7 | | 181 | 5,5 | 2,8 | 210 | 1012 | | 4,3 | 1 | 1 | A |
| Misch-H | | 300 | | | | 1800 | | | | | |

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaikenrieder Straße Nordwest (REG 18)

Kaikenrieder Straße Südost (REG 18)

Nebenstrasse : Neue Anbindung Parkhaus

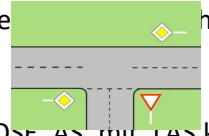
HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2833 - VU zur Erweiterung der Rohde & Schwarz GmbH & Co. KG, Werk Te
 Knotenpunkt : Kaikenrieder Straße (REG 18)/ Neue Anbindung Parkhaus
 Stunde : Abendspitze (15.00 - 16.00 Uhr) - Prongose Planfall 2040 - mit LAS
 Datei : 2833_TEISNACH_ERWEITERUNG_ROHDE_SCHWARZ_PARKHAUS_PROGNOSE_AS_mit_LAS.kob



| Strom | Strom | q-vorh | tg | tf | q-Haupt | q-max | Misch- | W | N-95 | N-99 | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|--------|-----|------|------|-----|
| -Nr. | | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h] | [PWE/h] | strom | [s] | Fz | Fz | |
| 2 | | 362 | | | | 1800 | | | | | A |
| 3 | | 3 | | | | 1600 | | | | | A |
| 4 | | 59 | 6,5 | 3,2 | 497 | 568 | | 7,1 | 1 | 1 | A |
| 6 | | 121 | 5,9 | 3,0 | 359 | 774 | | 5,5 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | | | | | | | | | | |
| 8 | | 139 | | | | 1800 | | | | | A |
| 7 | | 7 | 5,5 | 2,8 | 360 | 853 | | 4,3 | 1 | 1 | A |
| Misch-H | | 139 | | | | 1800 | | | | | |

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaikenrieder Straße Nordwest (REG 18)

Kaikenrieder Straße Südost (REG 18)

Nebenstrasse : Neue Anbindung Parkhaus

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Grenzwerte und Bedeutung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2015

| QSV | Beschreibung der Qualitätsstufen | mittlere Wartezeit t_w [s] * |
|-----|--|--------------------------------|
| A | Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering. | ≤ 10 |
| B | Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering. | ≤ 20 |
| C | Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt. | ≤ 30 |
| D | Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil. | ≤ 45 |
| E | Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht. | > 45 |
| F | Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet. | — ** |

* Regelung durch Vorfahrtbeschilderung

** Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q_i über der Kapazität C_i liegt ($q_i > C_i$).