

Stadt Pocking

Kfz-Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan „Quartier am See“

Stand: 03.12.2024



Auftraggeber:

Jürgen Schuster GmbH
Rotthofer Straße 10
D-94099 Ruhstorf a. d. Rott

Auftragnehmer:

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

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	4
2	Lage im Verkehrswegenetz.....	4
3	Verkehrsbelastungen.....	5
3.1	Verkehrsbelastungen aus der Verkehrserhebung	5
3.2	Prognose Nullfall 2040 im Straßennetz	6
3.3	Planungen Wohnbebauung „Quartier am See“	7
3.4	Prognoseansätze	8
3.5	Verkehrserzeugung der Planung	8
3.6	Gesamtprognose Planfall 2040.....	9
4	Leistungsfähigkeit und Sicht	10
4.1	Allgemeine Vorgaben.....	10
4.2	Leistungsfähigkeit B 12/ Fasanenallee/ Simbacher Straße.....	11
4.3	Sichtfelder am Knotenpunkt B 12/ Simbacher Straße	13
5	Zusammenfassung.....	15
	Anlagen.....	16

Anlagen

- 1.1 – 1.5 Verkehrsbelastungen im Prognose Nullfall 2040 – Tagesverkehr, Morgenspitze, Abendspitze
- 2.1 – 2.3 Verkehrsabschätzung Wohngebiet westlich Fasanenallee
- 3.1 – 3.2 Verkehrserzeugung der Planungen
- 4.1 – 4.3 Verkehrsbelastungen in der Gesamtprognose 2040 – Tagesverkehr, Morgenspitze, Abendspitze
- 5.1 – 5.4 Detaillierte Leistungsnachweise Knotenpunkt B 12/ Fasanenallee/ Simbacher Straße
6. Grenzwerte und Bedeutung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2015 für unsignalisierte Knotenpunkte
7. Sichtfeld Anfahrtsicht

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage des Bebauungsplangebiets (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung, 2024).....	4
Abbildung 2: Ausschnitt aus Bebauungsplan „Wohnenquartier am Naturfreibad“, Garnhartner, Schober, Spörl, Passau, Stand: September 2022	7
Abbildung 3: Knotenpunkt B 12/ Fasanenallee/ Simbacher Straße - Blick in Fasanenallee, GoogleMaps, Juli 2023.....	11
Abbildung 4: Knotenpunkt B 12/ Fasanenallee/ Simbacher Straße – Blick in Simbacher Straße, GoogleMaps, Juli 2023.....	12
Abbildung 5: Ausschnitt aus „Sichtfeld (Anfahrtsicht)“, Anlage 7	14

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verkehrszählung 2010 (DTVw) – Kfz-Streckenbelastungen (Querschnittswerte der Straßenabschnitte).....	5
Tabelle 2: Neuverkehr durch das geplante Wohnbaugebiet im Tagesverkehr [Kfz/24h]	8
Tabelle 3: Neuverkehr durch das geplante Wohnbaugebiet - Spitzenstunden [Kfz/h]	9
Tabelle 4: Vergleich der Verkehrsbelastungen im Straßenraum – DTVw (Datengrundlage: Verkehrskonzept zum ISEK, PSLV, 2020)	9

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

Am südwestlichen Ortseingang in Pocking ist südlich der B 12 ein Wohnbauprojekt geplant. Im Rahmen der Aufstellung eines Bebauungsplans soll auf Wunsch des staatlichen Bauamts Passau die verkehrliche Leistungsfähigkeit des Anschlussknotenpunktes Fasanenallee/ B 12/ Simbacher Straße bzw. Zufahrt Bauvorhaben untersucht und bewertet werden.

Die Prognoseberechnungen für die künftig zu erwartenden Verkehrsbelastung auf der B 12 wurde in Abstimmung mit dem Büro Prof. Kurzak erarbeitet.

2 Lage im Verkehrswegenetz

Das Planungsgebiet befindet sich südöstlich an der Bundesstraße 12 sowie südwestlich außerorts der Stadt Pocking im Ortsgebiet Pocking (siehe Abbildung 1) und soll direkt an die B 12 angebunden werden. Das gegenüberliegende Wohnbaugelände westlich und östlich entlang der Fasanenallee befindet sich dabei bereits innerhalb des Ortsgebiets der Stadt Pocking.

Es liegt in etwa 800m Entfernung zum Anschluss der St 2117 an die B 12, die weiter Richtung Süden nach Würding und Richtung Norden in den Ortskern von Pocking sowie im weiteren Verlauf zu einer Anschlussstelle an die B 388 führt. Auch die Kreisstraßen PA 64 und PA 58 werden über die St 2117 erreicht und führen weiter nach Westen und nach Süden ins GE Füssinger Straße und weiter nach Bad Füssing. Im weiteren Verlauf der B 12 Richtung Ost/ Nordost wird in etwa 5km eine weitere Anschlussstelle der B 388 erreicht, in 7,5km, nordöstlich von Pocking, wird zudem der Autobahnanschluss „Pocking“ der A 3 erreicht, die nach Süden weiter nach Österreich und nach Norden u.a. nach Passau führt. Richtung Südwesten schließt die B 12 im weiteren Verlauf an die, in Abschnitten im Bau befindliche, Autobahn 94 an, die u.a. nach Malching führt.

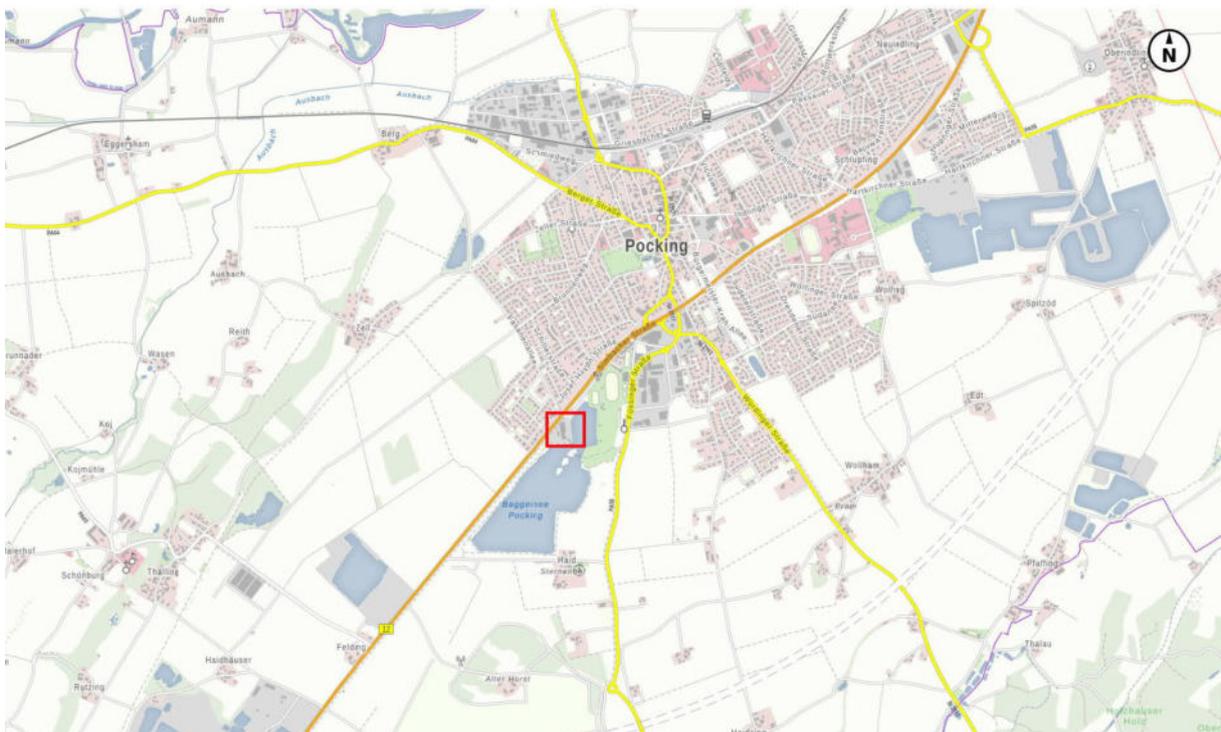


Abbildung 1: Lage des Bebauungsplangebiets (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung, 2024)

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auf Höhe der geplanten Bebauung 100 km/h.

Der nächstgelegenen Bushalt befindet sich in der Fasanenallee in knapp 300m Entfernung, ist allerdings gegenwärtig nur für den Schulbus angedacht. Die nächstgelegene vollwertige Bushaltestelle „OBI, Pocking“ liegt etwa 650m Luftlinie vom Bauvorhaben entfernt

Auf der Südseite entlang der B 12 besteht südwestlich außerorts ein gemeinsamer Geh- und Radweg, der auch auf Höhe des Planvorhabens verläuft und in die Simbacher Straße übergeht, die als Sackgasse beschildert ist und gegenwärtig hauptsächlich dem Radverkehr dient. Über die Kfz-Sackgasse Simbacher Straße, die weiter parallel südlich zur B 12 verläuft, werden Richtung Nordost auch die Sportanlagen um das Pottal-Stadion und das südliche Gewerbegebiet von Pocking sowie die Wohngebiete südlich der B 12 erreicht. Unmittelbar an der Kreuzung der B 12/ Fasanenallee/ Simbacher Straße (Planvorhaben) und auf Höhe der Füssinger Straße weiter nördlich sind Unterführungen der B 12 für den Fuß- und Radfahrverkehr vorhanden. Die Ortsteile von Pocking nördlich der B 12 sind somit vom Planungsgebiet aus gut für Fußgänger und Radfahrer erreichbar.

Ergänzend lässt sich Richtung Osten zudem der Pockinger Badeweiher über zwei Brücken für Fußgänger und Radfahrer, die über eine kleine Insel verbunden sind, überqueren, wodurch man die Füssinger Straße (Naturfreibad, Sportanlagen, südliches Gewerbegebiet Pocking) erreicht.

3 Verkehrsbelastungen

3.1 Verkehrsbelastungen aus der Verkehrserhebung

Als Datengrundlage für die Bewertung der verkehrlichen Situation dienen Ergebnisse der Verkehrserhebungen vom 28.09.2010 und vom 17.10.2019 im Zuge des Verkehrsentwicklungsplanes und des Verkehrskonzeptes zum ISEK.

Die Verkehrszählungen erfolgten an einem repräsentativen „Normalwerktag“ außerhalb der bayrischen Schulferien und wurden auf den Tagesverkehr hochgerechnet.

Die Tabelle 1 fasst die wichtigsten Zählergebnisse der Erhebungen zusammen:

Tabelle 1: Verkehrszählung 2010 (DTVw) – Kfz-Streckenbelastungen (Querschnittswerte der Straßenabschnitte)

Bestand 2010 (werktags)	Tagesverkehr		Morgenspitze	Abendspitze
	Kfz/ 24h	SV-Anteil	Kfz/h	Kfz/h
B 12 (Nordost)	11.850	12,5%	773	1.035
B 12 (Südwest)	11.450	13,0%	739	992
Fasanenallee	1.150	2,2%	83	73
Simbacher Straße (südliche)	550	1,3%	25	52

Bei der Verkehrserhebung 2010 wurden zudem im Zuge der B 12 im Querschnitt etwa 50 Radfahrer im Tagesverkehr ermittelt.

3.2 Prognose Nullfall 2040 im Straßennetz

Für die Ermittlung des Prognose Nullfalls 2040 wurden die Prognosen aus dem Verkehrskonzept zum ISEK (PSLV, 2020) und die Prognosen zum vierspurigen Ausbau der A 94 von Prof. Kurzak herangezogen. Es wird dabei der „Verkehrsumlegung, Planfall 1 mit A94, 2035“ mit Ausbau der Umfahrung von Pocking durch die A 94 und ohne Bau einer möglichen Westumfahrung von Pocking zu Grunde gelegt. Zudem wurde die Verkehrserzeugung des - damals noch nicht bestehenden - Wohnbaugebietes westlich der Fasanenallee überschlägig abgeschätzt und berücksichtigt (das Kfz-Verkehrsaufkommen des Wohnbaugebietes wurde, analog zur heutigen Verkehrsverteilung am Knotenpunkt, im Straßennetz verteilt und auf die Belastung im ehem. Prognose Planfall 1 addiert).

Die Abschätzung der Verkehrserzeugung des Wohngebietes westlich der Fasanenallee ist in Anlage 2 dargestellt.

Für die Datengrundlage der Verkehrsbelastung zu den Spitzenstunden wurden zunächst die beiden Verkehrszählungen aus den Jahren 2010 und 2019 an drei in beiden Jahren gezählten Knotenpunkten in der Abendspitzenstunde verglichen. Es kann festgestellt werden, dass an keinem der betrachteten Knotenpunkte eine Verkehrssteigerung ermittelt wurde. Vielmehr ging die Belastung z.B. am Kreisverkehr Würdinger Straße/ Füssinger Straße/ St 2117 um etwa 15% zurück.

Um auf „der sicheren Seite zu sein“ wurden am betrachteten Knotenpunkt der B 12/ Fasanenallee/ Simbacher Straße zu den beiden Spitzenstunden die Zählwerte aus dem Jahr 2010 zu Grunde gelegt und die Verkehrserzeugung des mittlerweile neu entstandenen Wohngebietes westlich der Fasanenallee addiert. Möglicher entfallener Verkehr durch Entfall des Gewerbebetriebes auf dem Gelände der Planungen wurden nicht abgezogen.

Die Darstellungen zum Prognose Nullfall 2040 im Tagesverkehr als Streckenbelastungen und zu den Spitzenstunden als Knotenströme sind in den Anlagen 1.1 – 1.3 enthalten.

3.3 Planungen Wohnbebauung „Quartier am See“

Auf der bisher gewerblich genutzten Fläche südlich der Bundesstraße 12 auf den Flurstücken 516/6 und 517 soll ein neues Wohngebiet entstehen.

Die vorliegenden Planungen Stand September 2022 (Abb. 2) sehen künftig 8 Wohngebäude als Stockwerkwohnungsbau vor, die Geschossflächen jeweils zwischen 1.000 und maximal 2.800 m² vorsehen.



Abbildung 2: Ausschnitt aus Bebauungsplan „Wohnenquartier am Naturfreibad“, Garnhartner, Schober, Spörl, Passau, Stand: September 2022

Es ist geplant, das gesamte Planungsvorhaben über den bestehenden Anschluss der (südlichen) Simbacher Straße an die Bundesstraße 12 zu erschließen. Stellplätze für das Gebiet sollen sowohl oberirdisch (im westlichen Bereich) und in einer Tiefgarage zur Verfügung stehen. Die Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage ist im Norden des Bauvorhabens in Nähe zum Anschlussknoten der B 12 angedacht.

3.4 Prognoseansätze

Für die Berechnungsfaktoren zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens wurden empirische Werte aus den „Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“, Ausgabe 2006, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung [1], aus dem Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung „Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung“ von Dr.-Ing. D. Bosserhoff, Wiesbaden, 2000 [2] und aus dem Programm Ver_Bau 2017 von Dr.-Ing. D. Bosserhoff [3] sowie eigene Erfahrungswerte aus vergleichbaren Vorhaben herangezogen.

Es wurde davon ausgegangen, dass eine Anzahl von Einwohnern (EW) und deren Besucher und Lieferanten/ Entsorger eine bestimmte Verkehrsmenge im Ziel-/ Quellverkehr bezogen auf den Standort des Baugebietes in Pocking erzeugt.

Berücksichtigt wurde bei den Mobilitätsannahmen die Lage und Erschließung des Baugebietes, die Erreichbarkeit u.a. der Arbeits-, Schul- und Einkaufsschwerpunkte in der näheren und weiteren Umgebung, die künftige Anbindung an das Radwegenetz und die ÖPNV-Erschließung.

Ausgehend vom Modal-Split wurde das Kfz-Verkehrsaufkommen prognostiziert.

Für die Nachweise der Auswirkungen der Planungen im anliegenden Straßennetz und vor allem an den Knotenpunkten wurde die werktägliche Verkehrserzeugung der Einzelnutzungen im mittleren bis oberen Bereich der Bandbreiten ermittelt, um im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung den ungünstigsten Fall zu berücksichtigen.

3.5 Verkehrserzeugung der Planung

Die Berechnungsansätze für das zu erwartende Verkehrsaufkommen aus den Planungen im Tagesverkehr sowie zu den Spitzenstunden sind detailliert in den Anlagen 3.1 - 3.3 aufgeführt und in den nachfolgenden Tabellen zusammengefasst.

Tabelle 2: Neuverkehr durch das geplante Wohnbaugebiet im Tagesverkehr [Kfz/24h]

Neuverkehr Planungen	Einwohner (Kfz/ 24 h)	Besucher (Kfz/ 24 h)	Güterverkehr (Lkw/ 24 h)	Summe (Kfz/ 24 h)
Bebauungsplan Wohnen „Quartier am See“ (WA1)	398	49	10	457
Bebauungsplan Wohnen „Quartier am See“ (WA2)	410	51	10	471
Summe	808	100	20	928

Tabelle 3: Neuverkehr durch das geplante Wohnbaugebiet - Spitzenstunden [Kfz/h]

Neuverkehr Planungen	Morgenspitzenstunde (Kfz/h)			Abendspitzenstunde (Kfz/h)		
	Zielverkehr	Quellverkehr	Summe	Zielverkehr	Quellverkehr	Summe
Bebauungsplan Wohnen „Quartier am See“ (WA1)	5	29	34	30	18	48
Bebauungsplan Wohnen „Quartier am See“ (WA2)	5	30	35	32	19	51
Summe	10	59	69	62	37	99

Insgesamt erzeugen die für die Planungen (ca. 150 WE) angesetzten 375 Einwohner, deren Besucher und Lieferverkehr an einem durchschnittlichen Werktag knapp 930 Kfz-Fahrten/24 h.

Der Schwerverkehrsanteil > 3,5t beträgt dabei 20 Schwerverkehrs-Fahrten/24 h bzw. ca. 2,1% des Kfz-Gesamttagungsverkehrsaufkommens.

3.6 Gesamtprognose Planfall 2040

Der Neuverkehr der Planungen verteilt sich an der Bundesstraße 12 zu etwa 60% nach Nordosten und zu etwa 35% nach Südwesten, 5% fahren über die Fasanenallee und ihre anliegenden Straßen. Die im Bau befindliche Umfahrung der A 94 hat auf den Ziel- und Quellverkehr des geplanten Wohngebietes keine Auswirkungen, da die Anschlüsse zu weit entfernt liegen als das eine Umfahrung sich lohnen würde.

Gemäß der Verteilungsmatrix wurde der Mehrverkehr aus dem Bauvorhaben im Gesamttagungsverkehr und zu den Spitzenstunden im Straßennetz verteilt.

Die künftigen Prognoseverkehrsbelastungen 2040 stellen die Summe aus Prognose Nullfall 2040 (unter Berücksichtigung der Realisierung der A 94-Umfahrung sowie des Mehrverkehrs des mittlerweile größtenteils bestehenden Wohngebietes westlich der Fasanenallee) und dem Neuverkehr aus den Planungen zum Wohnbaugebiet „Quartier am See“ dar.

Tabelle 4: Vergleich der Verkehrsbelastungen im Straßenraum – DTWw (Datengrundlage: Verkehrskonzept zum ISEK, PSLV, 2020)

	Bestand 2010 – [Kfz/24h]	Prognose Nullfall 2040 [Kfz/24h]	Gesamtprognose 2040 [Kfz/24h]
B 12 nordöstlich des Bauvorhabens	11.850	6.740	7.300
B 12 südwestlich des Bauvorhabens	11.450	7.430	7.750
Simbacher Straße am Anschlussknoten B 12*	550	550	1.480
Fasanenallee	1.150	2.290	2.340

*Im Sinne einer Worst-Case-Szenario-Betrachtung wurde der zum Teil entfallene Verkehr, der nicht genau der Simbacher Straße (Parken entlang Simbacher Straße) oder dem Gewerbebetrieb der an

diese angeschlossen war zuzuordnen ist, im Prognose Nullfall und der Gesamtprognose nicht reduziert (obwohl der Bestandsverkehr des ehemaligen Gewerbebetriebes entfällt).

Die grafischen Darstellungen der Streckenbelastungen im Tagesverkehr und der Knotenströme zu den Spitzenstunden von Prognose Nullfall 2040 und Gesamtprognose 2040 im DTVw (werktäglicher Verkehr) sind in den Anlagen 1.1 – 1.3 und 4.1 – 4.3 dargestellt.

Die höchsten Verkehrssteigerungen im Straßennetz durch das Bauvorhaben ergeben sich in der Simbacher Straße unmittelbar am Knotenpunkt, der als einzige Anbindung des Bauvorhabens dienen soll. Hier erhöht sich der Verkehr um etwa 930 Kfz-Fahrten/24 Stunden. Im übergeordneten Straßennetz auf der B 12 erhöht sich nordöstlich des Bauvorhabens der Verkehr um etwa 560 Kfz-Fahrten/24 Stunden, was einer Verkehrssteigerung gegenüber dem Prognose Nullfall von 8,3% entspricht. Südöstlich des Bauvorhabens muss mit einer Mehrbelastung gegenüber dem Nullfall von etwa 320 Kfz-Fahrten/24 Stunden gerechnet werden. In der Fasanenallee sind die Auswirkungen durch das Bauvorhaben mit gut 2% Mehrverkehr sehr gering.

Insgesamt können die Hauptverkehrsstraßen im Umfeld der Planungen die, im Verhältnis zu den Bestands- und Nullfallbelastungen, geringen Verkehrszunahmen im Querschnitt leistungsfähig aufnehmen.

4 Leistungsfähigkeit und Sicht

4.1 Allgemeine Vorgaben

Die Verkehrsqualität der neuen Einmündung wird überschlägig gemäß HBS 2015 („Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2015) ermittelt. Die Bewertungen in Form von Buchstaben „A“ bis „F“ entsprechen dem Berechnungsverfahren nach HBS 2015, wobei „A“ die beste und „F“ die schlechteste Beurteilung („völlige Überlastung der Verkehrsanlage“) darstellt. Ein Ergebnis im Bereich „D“ ist das Mindestergebnis, das angestrebt werden sollte. Die Definition der Grenzwerte der mittleren Wartezeiten für die einzelnen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (Q SV) für unsignalisierte Knotenpunkte sind in Anlage 6 dargestellt.

Betrachtet wird die Leistungsfähigkeit des relevanten Knotenpunktes im Prognose Nullfall 2040 und in der Gesamtprognose 2040, die sowohl die allgemeine Verkehrsentwicklung im Straßennetz bis 2040 (Nullfall) als auch das Neuverkehrsaufkommen aus den Planungen berücksichtigt. Dabei wird im Prognose Nullfall 2040 um „auf der sicheren Seite“ zu sein im Zuge einer Worst-Case-Szenario-Betrachtung die Verkehrserzeugung des Wohngebietes westlich der Fasanenallee auf die Zählwerte von 2010 addiert. Entfallender Verkehr durch den Wegfall des Gewerbebetriebes auf dem Gelände der Planungen und durch Entfall von Durchgangsverkehr durch die im Bau befindliche Umfahrung A 94 von Pocking wurden nicht abgezogen.

Die Nachweise der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes erfolgen jeweils für die am Knotenpunkt maßgeblichen absoluten Morgen- und Abendspitzenstunden, die bei den Verkehrszählungen ermittelt wurden.

4.2 Leistungsfähigkeit B 12/ Fasanenallee/ Simbacher Straße

Das Bauvorhaben des Wohngebietes „Quartier am See“ soll komplett über die bestehende Anbindung der Simbacher Straße an die Bundesstraße 12 angebunden werden. Die Einmündung ist derzeit als einfacher vierarmiger Knotenpunkt und mit zwei jeweils zwischen 100 und 110m langen Linksabbiegespuren auf der B 12 ausgebaut. Die B 12 ist die bevorrechtigte Straße und die Fasanenallee und die Simbacher Straße sind mit einem Stop-Schild wartepflichtig. In der Fasanenallee sind dabei zwei Aufstellspuren markiert, eine Spur für die Rechtsabbieger und eine gemeinsame Spur für den Geradeaus- und den Linksabbiegestrom. In der Simbacher Straße ist im Bestand nur eine breite, nicht markierte Aufstellfläche für alle Ströme vorhanden. Die Zufahrt zum, derzeit bebauten, Gelände des Planvorhabens muss die Vorfahrt gegenüber der Simbacher Straße gewähren (Zeichen 205, StVO). Da die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der B 12 mit 100 km/h festgelegt ist, wird die Kreuzung als Knotenpunkt mit Lage „In einem Ballungsgebiet (außerorts)“ betrachtet.



Abbildung 3: Knotenpunkt B 12/ Fasanenallee/ Simbacher Straße - Blick in Fasanenallee, GoogleMaps, Juli 2023



Abbildung 4: Knotenpunkt B 12/ Fasanenallee/ Simbacher Straße – Blick in Simbacher Straße, GoogleMaps, Juli 2023

Der Knotenpunkt B 12/ Fasanenallee/ Simbacher Straße ist im Prognose Nullfall in der Morgenspitze mit der guten Qualitätsstufe „B“ nach HBS2015 leistungsfähig, in der stärker belasteten Abendspitze wird knapp die Grenze zur befriedigende Q SV „C“ überschritten. Der kritischste Strom ist dabei jeweils der Linksabbieger aus der Fasanenallee, der in der Abendspitze mittlere Wartezeiten bis gut 21 Sekunden in Kauf nehmen muss. Hohe Rückstaulängen sind auf keiner der Spuren im Nullfall zu erwarten, in der Fasanenallee stauen sich in der Mischspur rechnerisch maximal 2 Pkw-Einheiten (N-99). Auf der Bundesstraße 12 ist bei Rechtsabbiegevorgängen von der Bundesstraße in die Simbacher Straße und in die Fasanenallee mit einer mittleren Wartezeit von 3,3 Sekunden zu rechnen. Die sehr langen Linksabbiegespuren auf der B 12 sind im Nullfall ausreichend ausgebaut und die mittleren Wartezeiten sind mit maximal ca. 5 Sekunden sehr kurz. Alle Ströme auf der Bundesstraße erreichen die sehr gute Q SV „A“ nach HBS2015.

In der Gesamtprognose 2040 mit dem Mehrverkehr aus dem Bauvorhaben wird in der Morgenspitze weiterhin die gute Q SV „B“ und in der Abendspitze weiterhin die Qualitätsstufe „C“ nach HBS 2015 erreicht. In der kritischeren Abendspitzenstunde erhöhen sich in dieser Worst-Case-Betrachtung vor allem die mittleren Wartezeiten für aus der Simbacher Straße kommende Fahrzeuge. Es müssen hier künftig mittlere Wartezeiten von 19 -23 Sekunden für die Geradeausfahrer in die Fasanenallee und die Linksabbieger in die Bundesstraße Richtung Südwesten in Kauf genommen werden. Nennenswerte Rückstaus (N-99: Zu 99% der Zeit ist der Rückstau kürzer oder gleich der angegebenen Werte) entstehen in der Simbacher Straße auch in der Gesamtprognose künftig nicht (max. eine Pkw-Einheit), wodurch auch die Ausfahrt vom Gelände des Planungsvorhabens in die Simbacher Straße und zum Knotenpunkt der B12 künftig leistungsfähig gewährleistet werden kann. Auch die Linksabbieger auf den Linksabbiegespuren der B12 haben durch den Mehrverkehr aus dem Bauvorhaben künftig mit keinen spürbaren Auswirkungen zu rechnen, alle Ströme auf der Bundesstraße

erreichen auch künftig die sehr gute QSV „A“ mit mittleren Wartezeiten von maximal ca. 5 Sekunden.

Der Knotenpunkt B 12/ Fasanenallee/ Simbacher Straße kann den Mehrverkehr aus den Planungen auch in dieser Worst-Case-Szenario-Betrachtung (kein Abzug von Durchgangsverkehr und wegfallendem Verkehr zu den Spitzenstunden im Nullfall) leistungsfähig aufnehmen. Es sind am Knotenpunkt keine zusätzlichen Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit notwendig.

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung des Knotenpunktes sind in Anlage 5 detailliert dargestellt.

4.3 Sichtfelder am Knotenpunkt B 12/ Simbacher Straße

Aus Sicht des Staatlichen Bauamts gab es hinsichtlich der Sichtbeziehungen am Knotenpunkt B 12/ Fasanenallee/ Simbacher Straße v.a. von der Simbacher Straße bedenken. Aufgrund der bestehenden Vorfahrtregelung mit je einem Stop-Schild in den wartepflichtigen Straßen werden die Sichtfelder der Anfahrsicht gemäß den Richtlinien für die Anlage von Landstraße (RAL) geprüft.

Als Anfahrsicht wird die Sicht bezeichnet, die ein Kraftfahrer haben muss, der mit einem Abstand von 3,00m vom Fahrbahnrand der übergeordneten Straße wartet (maßgebend ist der Abstand zwischen dem Auge des Kraftfahrers und dem Rand der übergeordneten Straße), um mit einer zumutbaren Behinderung bevorrechtigter Kraftfahrzeuge aus dem Stand in die übergeordnete Straße einfahren zu können. Dies ist bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 100 km/h auf der übergeordneten Straße gewährleistet, wenn ein Sichtfeld mit einer Schenkellänge von 200 m berücksichtigt wird.

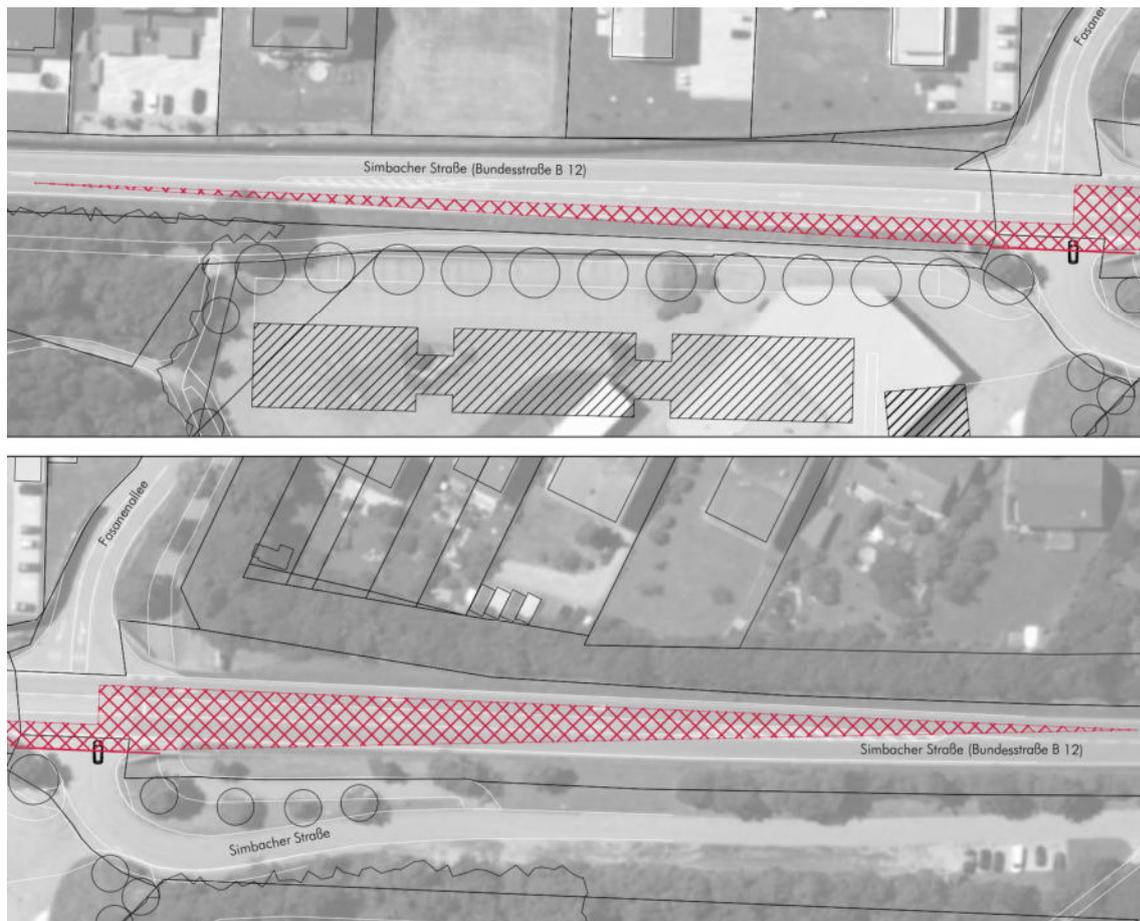


Abbildung 5: Ausschnitt aus „Sichtfeld (Anfahrtsicht)“, Anlage 7

Die Sichtfelder sind sowohl Richtung Nordosten als auch Richtung Südwesten ausreichend gegeben und die Sicht auf bevorrechtigte Kraftfahrzeuge ist nicht verdeckt.

Die Sichtfelder für die Anfahrtsicht in der Simbacher Straße am Knotenpunkt B 12/ Simbacher Straße/ Fasanenallee sind im derzeitigen Bestandsausbau ausreichend gegeben und in der Anlage 7 dargestellt.

5 Zusammenfassung

Am südwestlichen Ortseingang in Pocking ist südlich der B 12 ein Wohnbauprojekt geplant. Auf dem Gelände, das im Bestand mit einem Gewerbebetrieb bebaut ist, sollen etwa 150 Wohneinheiten im Geschossbau in zwei Abschnitten entstehen. Das Bauvorhaben soll komplett über den bestehenden Anschluss der Simbacher Straße an die Bundesstraße 12 erfolgen.

Als Datengrundlage für die Bewertung der verkehrlichen Situation dienen Ergebnisse der Verkehrserhebungen von 2010 und 2019 im Zuge des Verkehrsentwicklungsplanes und des Verkehrskonzepts zum ISEK (PSLV) und der darauf basierenden „Verkehrsumlegung Planfall 1 mit A94, 2035“ von PSLV und Prof. Kurzak. Für den Prognose Nullfall wurde zudem die Verkehrserzeugung des mittlerweile größtenteils entstandenen Wohnbaugebietes westlich der Fasanenallee abgeschätzt und mit einbezogen.

Insgesamt erzeugen die Planungen ein Mehrverkehrsaufkommen von ca. 930 Kfz-Fahrten/24 Stunden im werktäglichen Verkehr, davon ca. 20 Schwerverkehrsfahrten/24 Stunden.

Die höchsten Verkehrssteigerungen im Straßennetz durch das Bauvorhaben ergeben sich in der Simbacher Straße unmittelbar am Knotenpunkt, der als einzige Anbindung des Bauvorhabens dienen soll. Hier erhöht sich der Verkehr um etwa 930 Kfz-fahrten/24 Stunden. Im übergeordneten Straßennetz auf der B 12 erhöht sich nordöstlich des Bauvorhabens der Verkehr um etwa 560 Kfz-Fahrten/24 Stunden, was einer Verkehrssteigerung gegenüber dem Prognose Nullfall von 8,3% entspricht. Südöstlich des Bauvorhabens muss mit einer Mehrbelastung gegenüber dem Nullfall von etwa 320 Kfz-Fahrten/24 Stunden gerechnet werden.

Insgesamt ergibt sich somit auf der B 12 je nach Abschnitt am Knotenpunkt eine Verkehrsbelastung in der Gesamtprognose 2040 zwischen 7.300 und 7.750 Kfz-Fahrten/24 Stunden.

Der Knotenpunkt B 12/ Fasanenallee/ Simbacher Straße kann den Mehrverkehr aus den Planungen auch in dieser Worst-Case-Szenario-Betrachtung (kein Abzug von Durchgangsverkehr und wegfallendem Verkehr zu den Spitzenstunden im Nullfall) leistungsfähig aufnehmen. Es wird in jedem Szenario trotzdem mindestens die befriedigende Qualitätsstufe „C“ nach HBS2015 erreicht, alle Ströme auf der Bundesstraße erreichen jeweils die sehr gute Q SV „A“. Es sind am Knotenpunkt keine zusätzlichen Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit notwendig.

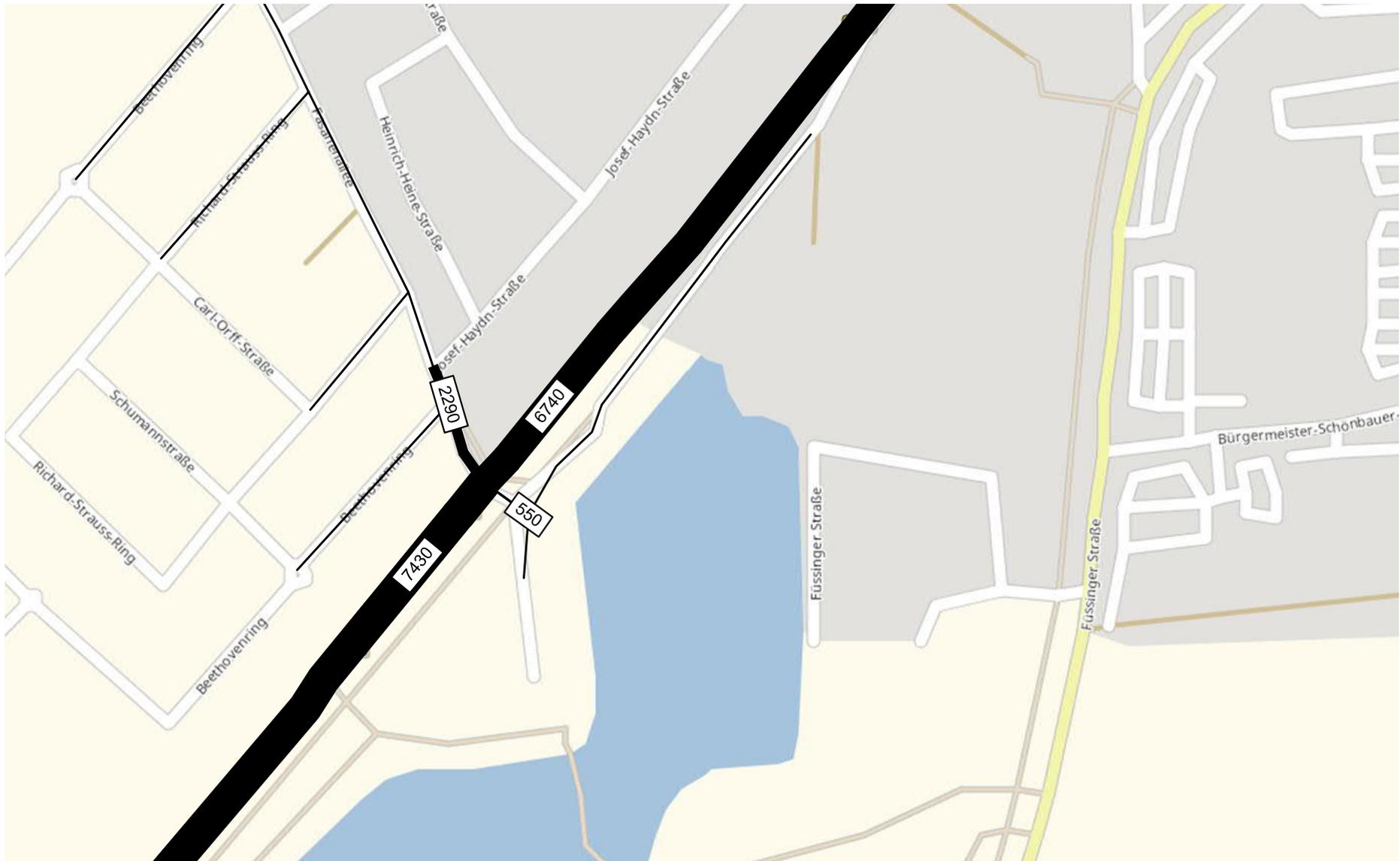
Die Sichtfelder für die Anfahrtsicht in der Simbacher Straße am Knotenpunkt B 12/ Simbacher Straße/ Fasanenallee sind im derzeitigen Bestandsausbau ausreichend gegeben.

Die Anbindung für den Fußgänger- und Radverkehr des Gebietes an das Wegenetz von Pocking ist ausreichend gegeben.

Insgesamt ist das Bauvorhaben für das anliegende Straßennetz und den betroffenen Knotenpunkt verkehrsverträglich.

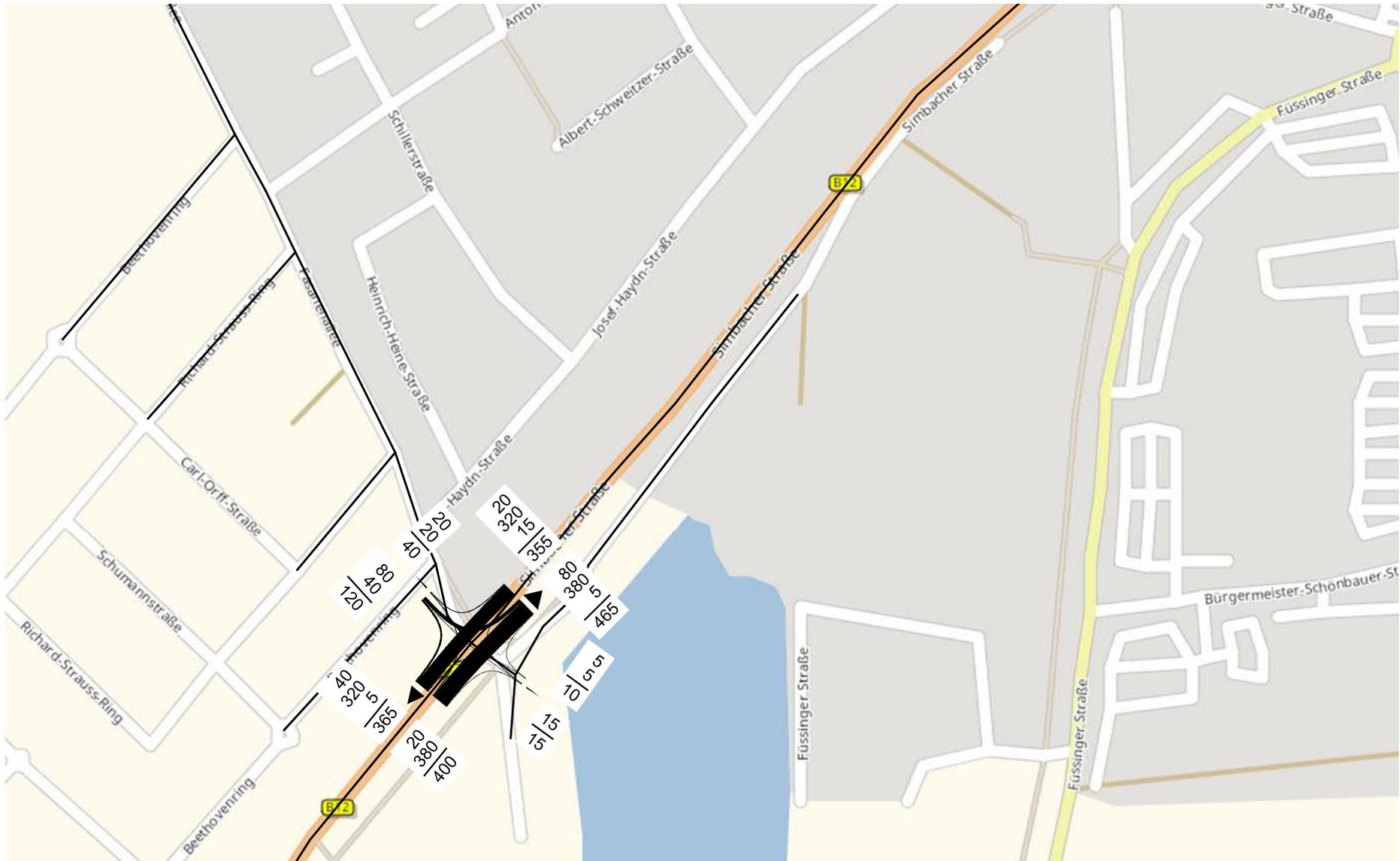
München, den 03.12.2024

Anlagen



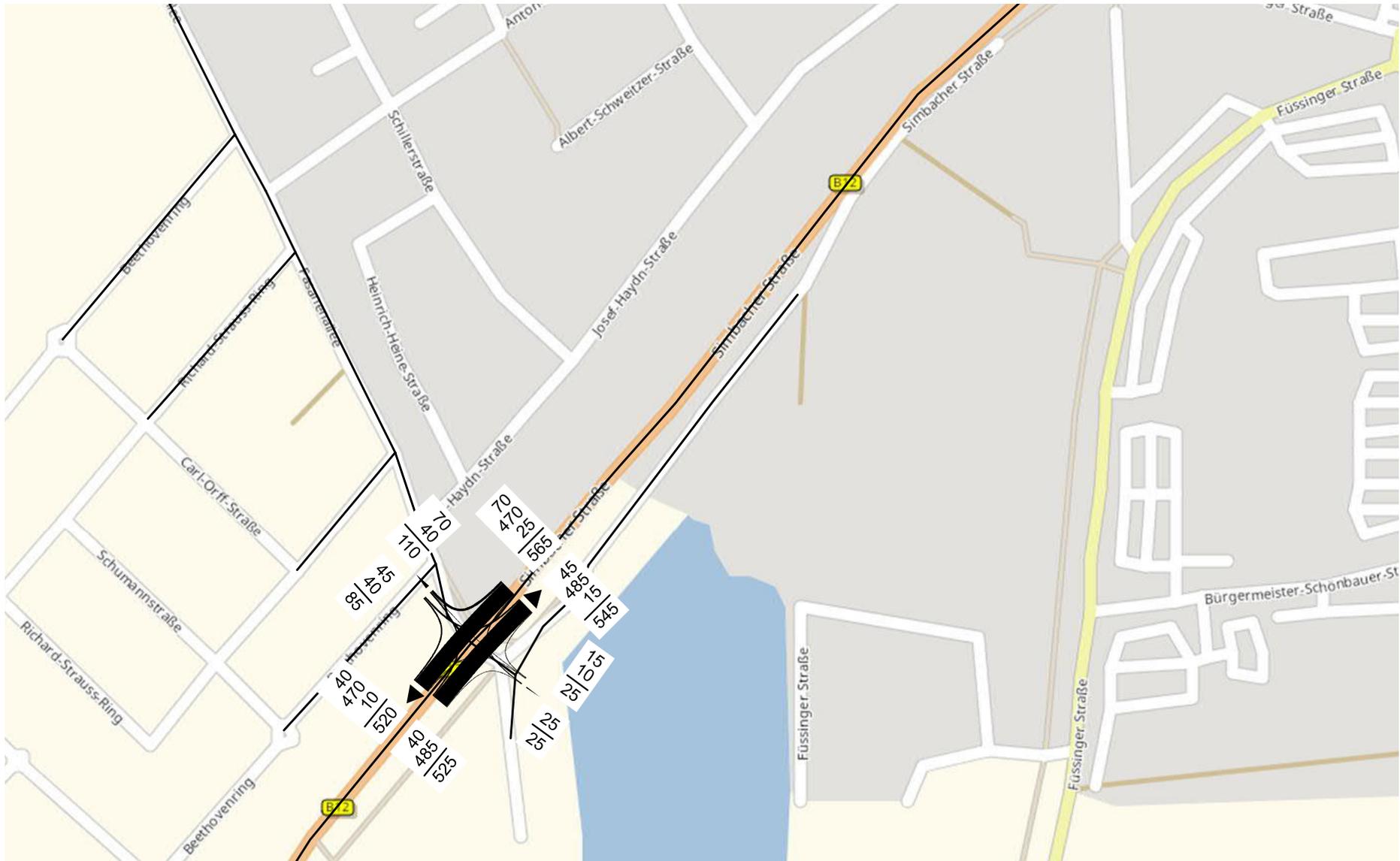
Datengrundlage:
Verkehrszählungen 2010 und 2019 im Zuge des Verkehrskonzept
„Verkehrsumlegung Planfall 1 mit A94, 2035“, Verkehrskonzept zum ISEK, PSLV & Prof.
Kurzak, 2020 + Verkehrserzeugung Wohngebiet westlich der Fasanenallee

Anlage 1.1
Prognose Nullfall 2040
Tagesverkehr
Streckenbelastungen Kfz/24 h



Datengrundlage:
Verkehrszählungen 2010 und 2019 im Zuge des Verkehrskonzept
„Verkehrsumlegung Planfall 1 mit A94, 2035“, Verkehrskonzept zum ISEK, PSLV & Prof.
Kurzak, 2020 + Verkehrserzeugung Wohngebiet westlich der Fasanenallee

Anlage 1.2
Prognose Nullfall 2040
Morgenspitzenstunde
Knotenstrombelastung Kfz/h



Datengrundlage:
Verkehrszählungen 2010 und 2019 im Zuge des Verkehrskonzept
„Verkehrsumlegung Planfall 1 mit A94, 2035“, Verkehrskonzept zum ISEK, PSLV & Prof.
Kurzak, 2020 + Verkehrserzeugung Wohngebiet westlich der Fasanenallee

Anlage 1.3
Prognose Nullfall 2040
Abendspitzenstunde
Knotenstrombelastung Kfz/h

Verkehrserzeugung des Wohnbaugebietes westlich der Fasanenallee - Bestand + Potential

Normalwerktag

Zusammenfassung Saldo Verkehrsaufkommen Tagesverkehr mit Nachtanteilen & Spitzenstunden

	Anzahl			Verkehrsaufkommen Tagesverkehr Kfz-Fahrten/24h (Summe beider Richtungen)				Nachtverkehr Anteil 22 - 6 Uhr
	Bewohner	Besucher	Schwerverkehr (Lkw > 3,5t)	Bewohner	Besucher	Schwerverkehr (Lkw > 3,5t)	Summe Kfz-Fahrten	Summe Kfz-Fahrten/8h
Bestand Wohnen - Fasanenallee (MFH)	113	23	3	242	30	6	278	17
Bestand Wohnen - Fasanenallee (EFH)	219	44	5	404	58	10	472	29
Bestand Wohnen - Fasanenallee (DHH)	90	18	2	166	24	4	194	12
Potential Wohnen - Fasanenallee	78	16	2	144	21	4	169	10
Summe Mehrverkehr				956	133	24	1.113	68

	Morgenspitzenstunde				Abendspitzenstunde			
	Zielverkehr Kfz-Fahrten/h	Quellverkehr Kfz-Fahrten/h	Summe Kfz-Fahrten/h	davon Schwerverkehr SV-Fahrten/h	Zielverkehr Kfz- Fahrten/h	Quellverkehr Kfz-Fahrten/h	Summe Kfz-Fahrten/h	davon Schwerverkehr SV-Fahrten/h
Bestand Wohnen - Fasanenallee (MFH)	2	17	19	0	19	12	31	0
Bestand Wohnen - Fasanenallee (EFH)	5	29	34	0	31	19	50	0
Bestand Wohnen - Fasanenallee (DHH)	2	12	14	0	13	8	21	0
Potential Wohnen - Fasanenallee	1	10	11	0	11	7	18	0
Summe Mehrverkehr	10	68	78	0	74	46	120	0

Verkehrsaufkommen Abschätzung - Bestand	Ansätze	Kfz-F./Richtung			Kfz-F./beide Richt.	
		Kfz/Tag	Kfz/Std.	Kfz/Std.	Kfz-F./Tag	Kfz-F./Std.
Wohnen - Fasanenallee (> 50 m²) (Mehrfamilienhäuser)			Zielv.	Quellv.		
Anzahl der Wohneinheiten	45					
Verkehrsaufkommen Einwohner (Kfz/Tag)		121			242	
Vormittagsspitze (Kfz/ Stunde)			2	17		19
Nachmittagsspitze (Kfz/ Stunde)			17	10		27
Anzahl der Einwohner pro WEH	2,5					
Anzahl der Einwohner	113					
mobile Personen	95%					
Gesamtwege pro Einwohner	4,0					
Anteil Wege mit Standortbezug	85%					
Wege pro Einwohner im Ziel-/ Quellverkehr	3,4					
MIV-Anteil der Wege im Ziel-/ Quellverkehr	80%					
Pkw-Besetzungsgrad	1,2					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/ Quellverkehr	2%	14%				
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/ Quellverkehr	14%	8%				
Verkehrsaufkommen Besucher		15			30	
Vormittagsspitze			0	0		0
Nachmittagsspitze			2	2		4
Anzahl der Besucher	23					
Besucher pro Einwohner	0,2					
MIV-Anteil	80%					
Pkw-Besetzungsgrad	1,2					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/ Quellverkehr	3%	3%				
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/ Quellverkehr	10%	10%				
Güterverkehr, Lkw pro Tag		3			6	
Vormittagsspitze			0	0		0
Nachmittagsspitze			0	0		0
Güterverkehr pro Einwohner	0,05					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/ Quellverkehr	8%	5%				
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/ Quellverkehr	7%	9%				
Summe Verkehrsaufkommen (Kfz-Fahrten/ Tag)		139			278	
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/ Tag)		3			6	
Vormittagsspitze (Kfz/ Stunde)			2	17		19
Nachmittagsspitze (Kfz/ Stunde)			19	12		31
Tag-/ Nachtverkehrsanteile Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen						
Anteil Tagesstunden (6.00 -22.00 Uhr) Ziel-/ Quellverkehr	93,5%	94,0%	130	131	261	Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22.00 - 6.00 Uhr) Ziel-/ Quellverkehr	6,5%	6,0%	9	8	17	Kfz-F./8Std.

nachts kein LKW-Verkehr

Verkehrsaufkommen Abschätzung - Bestand	Ansätze	Kfz-F./Richtung			Kfz-F./beide Richt.	
		Kfz/Tag	Kfz/Std.	Kfz/Std.	Kfz-F./Tag	Kfz-F./Std.
			Zielv.	Quellv.		
Wohnen - Fasanenallee (Einfamilienhäuser)						
Anzahl der Häuser/ Wohneinheiten	73					
Verkehrsaufkommen Einwohner (Kfz/Tag)		202				404
Vormittagsspitze (Kfz/ Stunde)			4	28		32
Nachmittagsspitze (Kfz/ Stunde)			28	16		44
Anzahl der Einwohner pro WEH	3,0					
Anzahl der Einwohner	219					
mobile Personen	95%					
Gesamtwege pro Einwohner	4,0					
Anteil Wege mit Standortbezug	85%					
Wege pro Einwohner im Ziel-/ Quellverkehr	3,4					
MIV-Anteil der Wege im Ziel-/ Quellverkehr	80%					
Pkw-Besetzungsgrad	1,4					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/ Quellverkehr	2%	14%				
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/ Quellverkehr	14%	8%				
Verkehrsaufkommen Besucher		29				58
Vormittagsspitze			1	1		2
Nachmittagsspitze			3	3		6
Anzahl der Besucher	44					
Besucher pro Einwohner	0,2					
MIV-Anteil	80%					
Pkw-Besetzungsgrad	1,2					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/ Quellverkehr	3%	3%				
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/ Quellverkehr	10%	10%				
Güterverkehr, Lkw pro Tag		5				10
Vormittagsspitze			0	0		0
Nachmittagsspitze			0	0		0
Güterverkehr pro Einwohner	0,05					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/ Quellverkehr	8%	5%				
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/ Quellverkehr	7%	9%				
Summe Verkehrsaufkommen (Kfz-Fahrten/ Tag)		236				472
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/ Tag)		5				10
Vormittagsspitze (Kfz/ Stunde)			5	29		34
Nachmittagsspitze (Kfz/ Stunde)			31	19		50
Tag-/ Nachtverkehrsanteile Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen						
Anteil Tagesstunden (6.00 -22.00 Uhr) Ziel-/ Quellverkehr	93,5%	94,0%	221	222		443 Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22.00 - 6.00 Uhr) Ziel-/ Quellverkehr	6,5%	6,0%	15	14		29 Kfz-F./8Std.

nachts kein LKW-Verkehr

Verkehrsaufkommen Abschätzung - Bestand	Ansätze	Kfz-F./Richtung			Kfz-F./beide Richt.	
		Kfz/Tag	Kfz/Std.	Kfz/Std.	Kfz-F./Tag	Kfz-F./Std.
			Zielv.	Quellv.		
Wohnen - Fasanenallee (Doppelhaushälften)						
Anzahl der Häuser/ Wohneinheiten	30					
Verkehrsaufkommen Einwohner (Kfz/Tag)		83				166
Vormittagsspitze (Kfz/ Stunde)			2	12		14
Nachmittagsspitze (Kfz/ Stunde)			12	7		19
Anzahl der Einwohner pro WEH	3,0					
Anzahl der Einwohner	90					
mobile Personen	95%					
Gesamtwege pro Einwohner	4,0					
Anteil Wege mit Standortbezug	85%					
Wege pro Einwohner im Ziel-/ Quellverkehr	3,4					
MIV-Anteil der Wege im Ziel-/ Quellverkehr	80%					
Pkw-Besetzungsgrad	1,4					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/ Quellverkehr	2%	14%				
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/ Quellverkehr	14%	8%				
Verkehrsaufkommen Besucher		12				24
Vormittagsspitze			0	0		0
Nachmittagsspitze			1	1		2
Anzahl der Besucher	18					
Besucher pro Einwohner	0,2					
MIV-Anteil	80%					
Pkw-Besetzungsgrad	1,2					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/ Quellverkehr	3%	3%				
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/ Quellverkehr	10%	10%				
Güterverkehr, Lkw pro Tag		2				4
Vormittagsspitze			0	0		0
Nachmittagsspitze			0	0		0
Güterverkehr pro Einwohner	0,05					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/ Quellverkehr	8%	5%				
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/ Quellverkehr	7%	9%				
Summe Verkehrsaufkommen (Kfz-Fahrten/ Tag)		97				194
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/ Tag)		2				4
Vormittagsspitze (Kfz/ Stunde)			2	12		14
Nachmittagsspitze (Kfz/ Stunde)			13	8		21
Tag-/ Nachtverkehrsanteile						
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen						
Anteil Tagesstunden (6.00 -22.00 Uhr) Ziel-/ Quellverkehr	93,5%	94,0%	91	91		182 Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22.00 - 6.00 Uhr) Ziel-/ Quellverkehr	6,5%	6,0%	6	6		12 Kfz-F./8Std.

nachts kein LKW-Verkehr

Verkehrsaufkommen Abschätzung - Potential (freie Flurstücke im Gebiet)	Ansätze	Kfz-F./Richtung		Kfz-F./beide Richt.	
		Kfz/Tag	Kfz/Std.	Kfz/Std.	Kfz-F./Tag
Wohnen - Fasanenallee (Einfamilienhäuser/ Doppelhaushälften)		Zielv.	Quellv.		
Anzahl der Häuser/ Wohneinheiten	26				
Verkehrsaufkommen Einwohner (Kfz/ Tag)		72			144
Vormittagsspitze (Kfz/ Stunde)			1	10	11
Nachmittagsspitze (Kfz/ Stunde)			10	6	16
Anzahl der Einwohner pro WEH	3,0				
Anzahl der Einwohner	78				
mobile Personen	95%				
Gesamtwege pro Einwohner	4,0				
Anteil Wege mit Standortbezug	85%				
Wege pro Einwohner im Ziel-/ Quellverkehr	3,4				
MIV-Anteil der Wege im Ziel-/ Quellverkehr	80%				
Pkw-Besetzungsgrad	1,4				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/ Quellverkehr	2%	14%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/ Quellverkehr	14%	8%			
Verkehrsaufkommen Besucher		10			21
Vormittagsspitze			0	0	0
Nachmittagsspitze			1	1	2
Anzahl der Besucher	16				
Besucher pro Einwohner	0,2				
MIV-Anteil	80%				
Pkw-Besetzungsgrad	1,2				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/ Quellverkehr	3%	3%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/ Quellverkehr	10%	10%			
Güterverkehr, Lkw pro Tag		2			4
Vormittagsspitze			0	0	0
Nachmittagsspitze			0	0	0
Güterverkehr pro Einwohner	0,05				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/ Quellverkehr	8%	5%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/ Quellverkehr	7%	9%			
Summe Verkehrsaufkommen (Kfz-Fahrten/ Tag)		84			169
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/ Tag)		2			4
Vormittagsspitze (Kfz/ Stunde)			1	10	11
Nachmittagsspitze (Kfz/ Stunde)			11	7	18
Tag-/ Nachtverkehrsanteile					
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen					
Anteil Tagesstunden (6.00 -22.00 Uhr) Ziel-/ Quellverkehr	93,5%	94,0%	79	79	158 Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22.00 - 6.00 Uhr) Ziel-/ Quellverkehr	6,5%	6,0%	5	5	10 Kfz-F./8Std.

nachts kein LKW-Verkehr

Verkehrserzeugung des Wohnbaugebietes "Quartier am See" - Planung

Normalwerktag

Zusammenfassung Saldo Verkehrsaufkommen Tagesverkehr mit Nachtanteilen & Spitzenstunden

	Anzahl			Verkehrsaufkommen Tagesverkehr Kfz-Fahrten/24h (Summe beider Richtungen)				Nachtverkehr Anteil 22 - 6 Uhr
	Bewohner	Besucher	Schwerverkehr (Lkw > 3,5t)	Bewohner	Besucher	Schwerverkehr (Lkw > 3,5t)	Summe Kfz-Fahrten	Summe Kfz-Fahrten/8h
Planung Wohnen - Quartier am See (WA1)	185	37	5	398	49	10	457	29
Planung Wohnen - Quartier am See (WA2)	190	38	5	410	51	10	471	29
Summe Mehrverkehr				808	100	20	928	58

	Morgenspitzenstunde				Abendspitzenstunde			
	Zielverkehr Kfz-Fahrten/h	Quellverkehr Kfz-Fahrten/h	Summe Kfz-Fahrten/h	davon Schwerverkehr SV-Fahrten/h	Zielverkehr Kfz- Fahrten/h	Quellverkehr Kfz-Fahrten/h	Summe Kfz-Fahrten/h	davon Schwerverkehr SV-Fahrten/h
Planung Wohnen - Quartier am See (WA1)	5	29	34	0	30	18	48	0
Planung Wohnen - Quartier am See (WA2)	5	30	35	0	32	19	51	0
Summe Mehrverkehr	10	59	69	0	62	37	99	0

Verkehrsaufkommen	Ansätze	Kfz-F./Richtung		Kfz-F./beide Richt.	
		Kfz/Tag	Kfz/Std.	Kfz/Std.	Kfz-F./Tag
Wohnen - Quartier am See (> 50 m²) (Planung - WA1)		Zielv.		Quellv.	
Anzahl der Wohneinheiten	74				
Verkehrsaufkommen Einwohner (Kfz/Tag)		199			398
Vormittagsspitze (Kfz/ Stunde)			4	28	32
Nachmittagsspitze (Kfz/ Stunde)			28	16	44
Anzahl der Einwohner pro WEH	2,5				
Anzahl der Einwohner	185				
mobile Personen	95%				
Gesamtwege pro Einwohner	4,0				
Anteil Wege mit Standortbezug	85%				
Wege pro Einwohner im Ziel-/ Quellverkehr	3,4				
MIV-Anteil der Wege im Ziel-/ Quellverkehr	80%				
Pkw-Besetzungsgrad	1,2				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/ Quellverkehr	2%	14%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/ Quellverkehr	14%	8%			
Verkehrsaufkommen Besucher		25			49
Vormittagsspitze			1	1	2
Nachmittagsspitze			2	2	4
Anzahl der Besucher	37				
Besucher pro Einwohner	0,2				
MIV-Anteil	80%				
Pkw-Besetzungsgrad	1,2				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/ Quellverkehr	3%	3%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/ Quellverkehr	10%	10%			
Güterverkehr, Lkw pro Tag		5			10
Vormittagsspitze			0	0	0
Nachmittagsspitze			0	0	0
Güterverkehr pro Einwohner	0,05				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/ Quellverkehr	8%	5%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/ Quellverkehr	7%	9%			
Summe Verkehrsaufkommen (Kfz-Fahrten/ Tag)		229			457
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/ Tag)		5			10
Vormittagsspitze (Kfz/ Stunde)			5	29	34
Nachmittagsspitze (Kfz/ Stunde)			30	18	48
Tag-/ Nachtverkehrsanteile					
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen					
Anteil Tagesstunden (6.00 -22.00 Uhr) Ziel-/ Quellverkehr	93,5%	94,0%	214	215	429 Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22.00 - 6.00 Uhr) Ziel-/ Quellverkehr	6,5%	6,0%	15	14	29 Kfz-F./8Std.

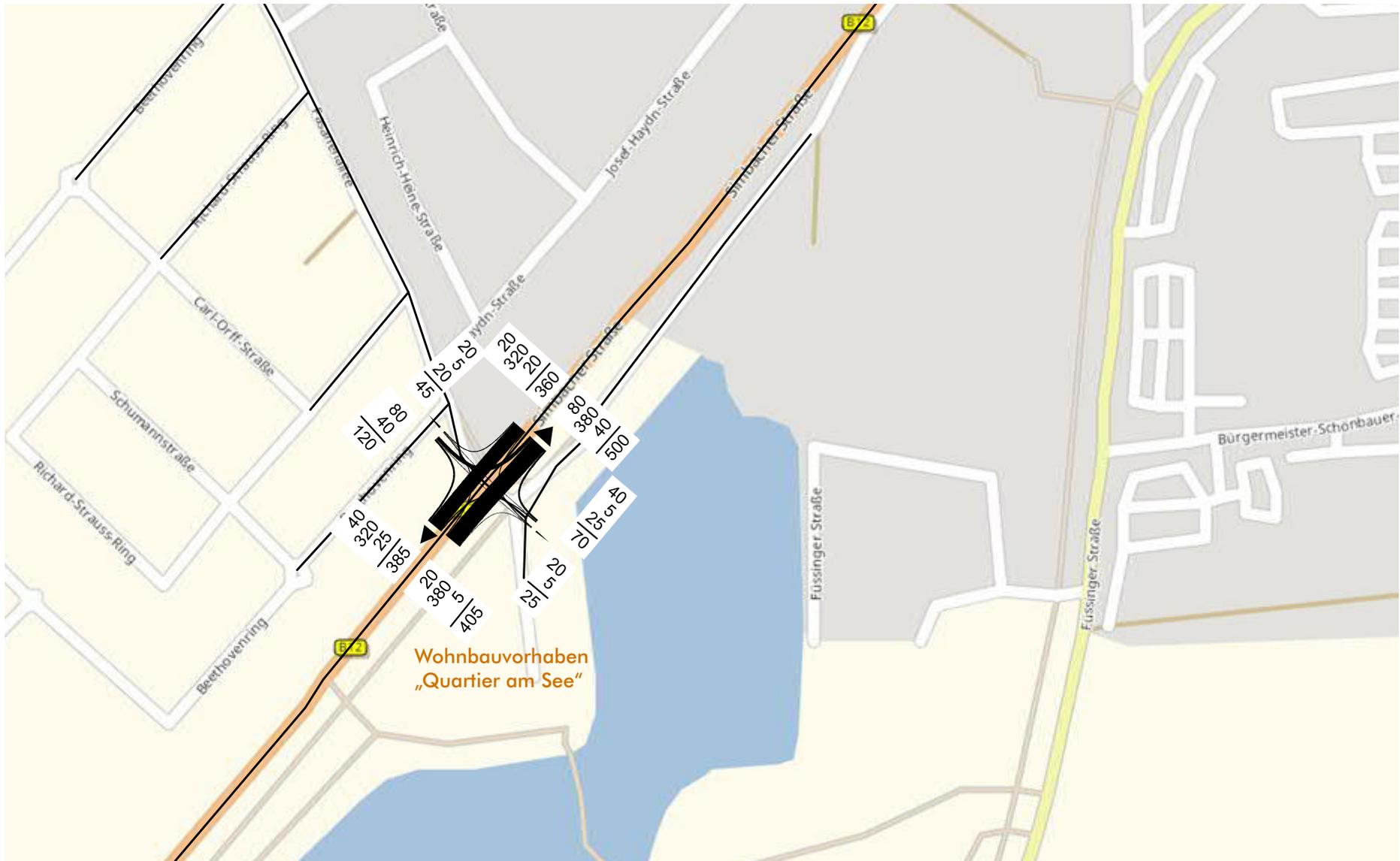
nachts kein LKW-Verkehr

Verkehrsaufkommen	Ansätze	Kfz-F./Richtung		Kfz-F./beide Richt.	
		Kfz/Tag	Kfz/Std.	Kfz/Std.	Kfz-F./Tag
Wohnen - Quartier am See (> 50 m²) (Planung - WA2)		Zielv.	Quellv.		
Anzahl der Wohneinheiten	76				
Verkehrsaufkommen Einwohner (Kfz/Tag)		205			410
Vormittagsspitze (Kfz/ Stunde)			4	29	33
Nachmittagsspitze (Kfz/ Stunde)			29	16	45
Anzahl der Einwohner pro WEH	2,5				
Anzahl der Einwohner	190				
mobile Personen	95%				
Gesamtwege pro Einwohner	4,0				
Anteil Wege mit Standortbezug	85%				
Wege pro Einwohner im Ziel-/ Quellverkehr	3,4				
MIV-Anteil der Wege im Ziel-/ Quellverkehr	80%				
Pkw-Besetzungsgrad	1,2				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/ Quellverkehr	2%	14%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/ Quellverkehr	14%	8%			
Verkehrsaufkommen Besucher		25			51
Vormittagsspitze			1	1	2
Nachmittagsspitze			3	3	6
Anzahl der Besucher	38				
Besucher pro Einwohner	0,2				
MIV-Anteil	80%				
Pkw-Besetzungsgrad	1,2				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/ Quellverkehr	3%	3%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/ Quellverkehr	10%	10%			
Güterverkehr, Lkw pro Tag		5			10
Vormittagsspitze			0	0	0
Nachmittagsspitze			0	0	0
Güterverkehr pro Einwohner	0,05				
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/ Quellverkehr	8%	5%			
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/ Quellverkehr	7%	9%			
Summe Verkehrsaufkommen (Kfz-Fahrten/ Tag)		235			471
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/ Tag)		5			10
Vormittagsspitze (Kfz/ Stunde)			5	30	35
Nachmittagsspitze (Kfz/ Stunde)			32	19	51
Tag-/ Nachtverkehrsanteile					
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen					
Anteil Tagesstunden (6.00 -22.00 Uhr) Ziel-/ Quellverkehr	93,5%	94,0%	220	221	441 Kfz-F./16Std.
Anteil Nachtstunden (22.00 - 6.00 Uhr) Ziel-/ Quellverkehr	6,5%	6,0%	15	14	29 Kfz-F./8Std.

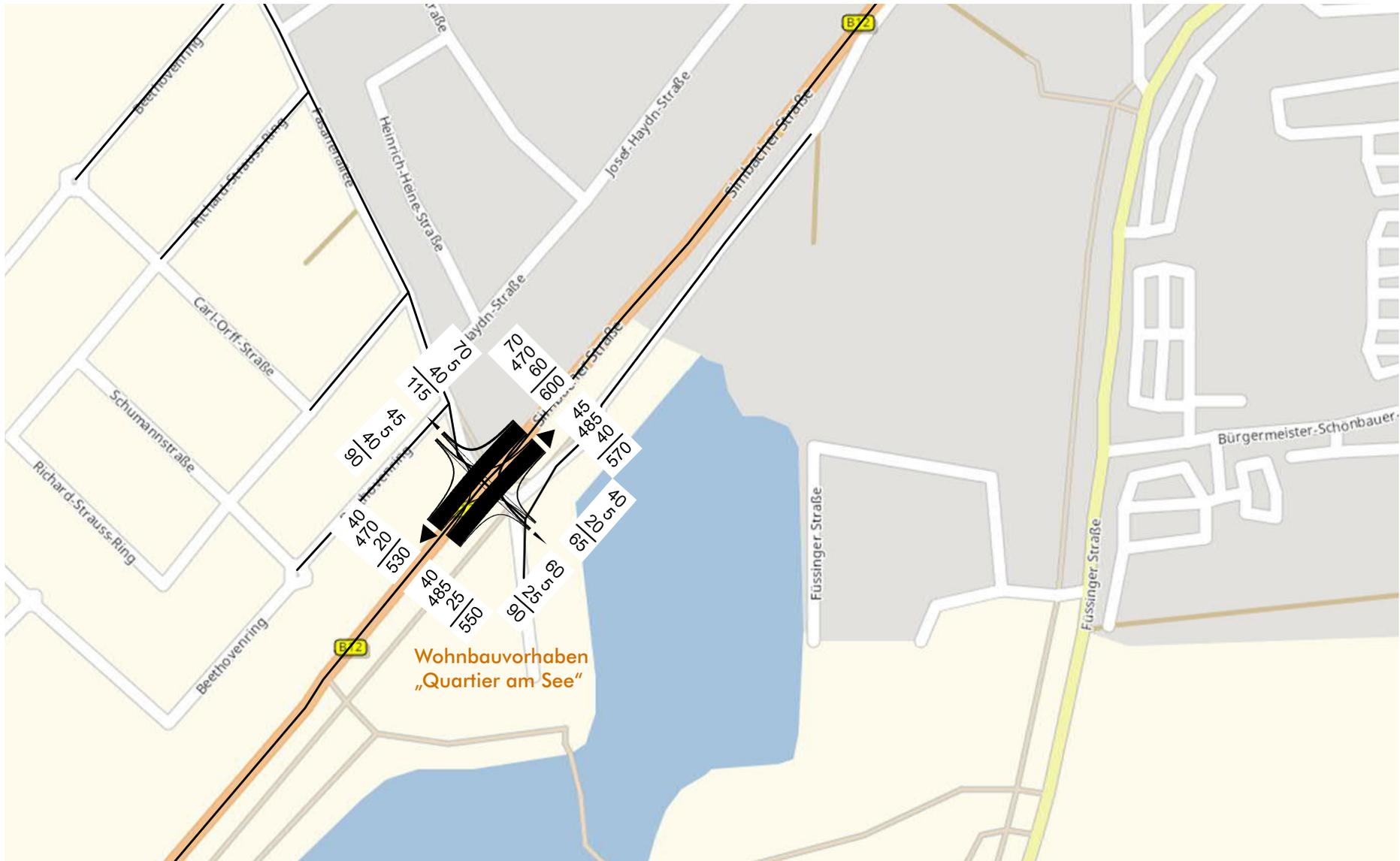
nachts kein LKW-Verkehr



Anlage 4.1
Gesamtprognose 2040
Tagesverkehr
Streckenbelastungen Kfz/24 h



Anlage 4.2
Gesamtprognose 2040
Morgenspitzenstunde
Knotenstrombelastung Kfz/h



Anlage 4.3
Gesamtprognose 2040
Abendspitzenstunde
Knotenstrombelastung Kfz/h

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Kfz-Verkehrsuntersuchung zum Bpl. Quartier am See , Stadt Pocking
 Knotenpunkt : B12/ Fasanenallee/ Simbacher Straße
 Stunde : Morgenspitze, Prognose Nullfall 2040
 Datei : 2602_POCKING_QUARTIER_AM_SEE_MORGENSPITZE_NULLFALL_2040_2024_12_03.kop



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
1		21	5,5	2,6	340	931		4,3	1	1	1	A
2		427				1800						A
3		1				1600						A
Misch-H		428				1799	2 + 3	2,9	1	1	2	A
4		3	6,6	3,8	745	322		11,3	1	1	1	B
5		0	6,5	4,0	755	337						
6		7	6,5	3,7	383	594		6,1	1	1	1	A
Misch-N												
9		21				1600						A
8		357				1800						A
7		14	5,5	2,6	383	886		4,4	1	1	1	A
Misch-H		378				1788	8 + 9	2,8	1	1	2	A
10		83	6,6	3,8	745	341		14,2	1	1	2	B
11		1	6,5	4,0	746	341		10,6	1	1	1	B
12		41	6,5	3,7	331	635		6,1	1	1	1	A
Misch-N												

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

Lage des Knotenpunktes : In einem Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : B12 West
 B12 Ost

Nebenstrasse : Simbacher Straße
 Fasanenallee

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Kfz-Verkehrsuntersuchung zum Bpl. Quartier am See , Stadt Pocking

Knotenpunkt : B12/ Fasanenallee/ Simbacher Straße

Stunde : Abendspitze, Prognose Nullfall 2040

Datei : 2602_POCKING_QUARTIER_AM_SEE_ABENDSPITZE_NULLFALL_2040_2024_12_05.k00



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
1		38	5,5	2,6	537	740		5,1	1	1	1	A
2		540				1800						A
3		2				1600						A
Misch-H		542				1799	2 + 3	3,2	1	2	2	A
4		8	6,6	3,8	1049	203		18,4	1	1	1	B
5		1	6,5	4,0	1083	213		16,9	1	1	1	B
6		17	6,5	3,7	484	521		7,1	1	1	1	A
Misch-N												
9		68				1600						A
8		522				1800						A
7		25	5,5	2,6	485	786		4,9	1	1	1	A
Misch-H		590				1774	8 + 9	3,3	2	2	3	A
10		45	6,6	3,8	1049	213		21,4	1	1	2	C
11		0	6,5	4,0	1050	222						
12		41	6,5	3,7	503	508		7,7	1	1	1	A
Misch-N												

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

Lage des Knotenpunktes : In einem Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : B12 West
B12 Ost

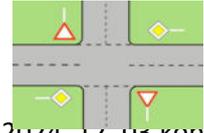
Nebenstrasse : Simbacher Straße
Fasanenallee

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Kfz-Verkehrsuntersuchung zum Bpl. Quartier am See , Stadt Pocking
 Knotenpunkt : B12/ Fasanenallee/ Simbacher Straße
 Stunde : Morgenspitze, Gesamtprognose 2040
 Datei : 2602_POCKING_QUARTIER_AM_SEE_MORGENSPITZE_PROGNOSE_2040_2024_12_05.k00



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
1		21	5,5	2,6	340	931		4,3	1	1	1	A
2		427				1800						A
3		4				1600						A
Misch-H		431				1798	2 + 3	2,9	1	1	2	A
4		24	6,6	3,8	753	315		12,4	1	1	1	B
5		3	6,5	4,0	762	332		10,9	1	1	1	B
6		42	6,5	3,7	384	593		6,5	1	1	1	A
Misch-N												
9		21				1600						A
8		357				1800						A
7		20	5,5	2,6	386	883		4,4	1	1	1	A
Misch-H		378				1788	8 + 9	2,8	1	1	2	A
10		83	6,6	3,8	753	312		15,9	1	2	2	B
11		2	6,5	4,0	755	335		10,8	1	1	1	B
12		41	6,5	3,7	331	635		6,1	1	1	1	A
Misch-N												

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

Lage des Knotenpunktes : In einem Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : B12 West
B12 Ost

Nebenstrasse : Simbacher Straße
Fasanenallee

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Kfz-Verkehrsuntersuchung zum Bpl. Quartier am See , Stadt Pocking
 Knotenpunkt : B12/ Fasanenallee/ Simbacher Straße
 Stunde : Abendspitze, Gesamtprognose 2040
 Datei : 2602_POCKING_QUARTIER_AM_SEE_ABENDSPITZE_PROGNOSE_2040_2024_12_U3.KOD



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
1		38	5,5	2,6	537	740		5,1	1	1	1	A
2		540				1800						A
3		24				1600						A
Misch-H		564				1790	2 + 3	3,3	2	2	3	A
4		21	6,6	3,8	1097	179		22,8	1	1	1	C
5		3	6,5	4,0	1131	191		19,2	1	1	1	B
6		39	6,5	3,7	495	513		7,6	1	1	1	A
Misch-N												
9		68				1600						A
8		522				1800						A
7		62	5,5	2,6	507	766		5,2	1	1	1	A
Misch-H		590				1774	8 + 9	3,3	2	2	3	A
10		45	6,6	3,8	1097	180		26,7	1	1	2	C
11		3	6,5	4,0	1109	196		18,6	1	1	1	B
12		41	6,5	3,7	503	508		7,7	1	1	1	A
Misch-N												

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

Lage des Knotenpunktes : In einem Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : B12 West
B12 Ost

Nebenstrasse : Simbacher Straße
Fasanenallee

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

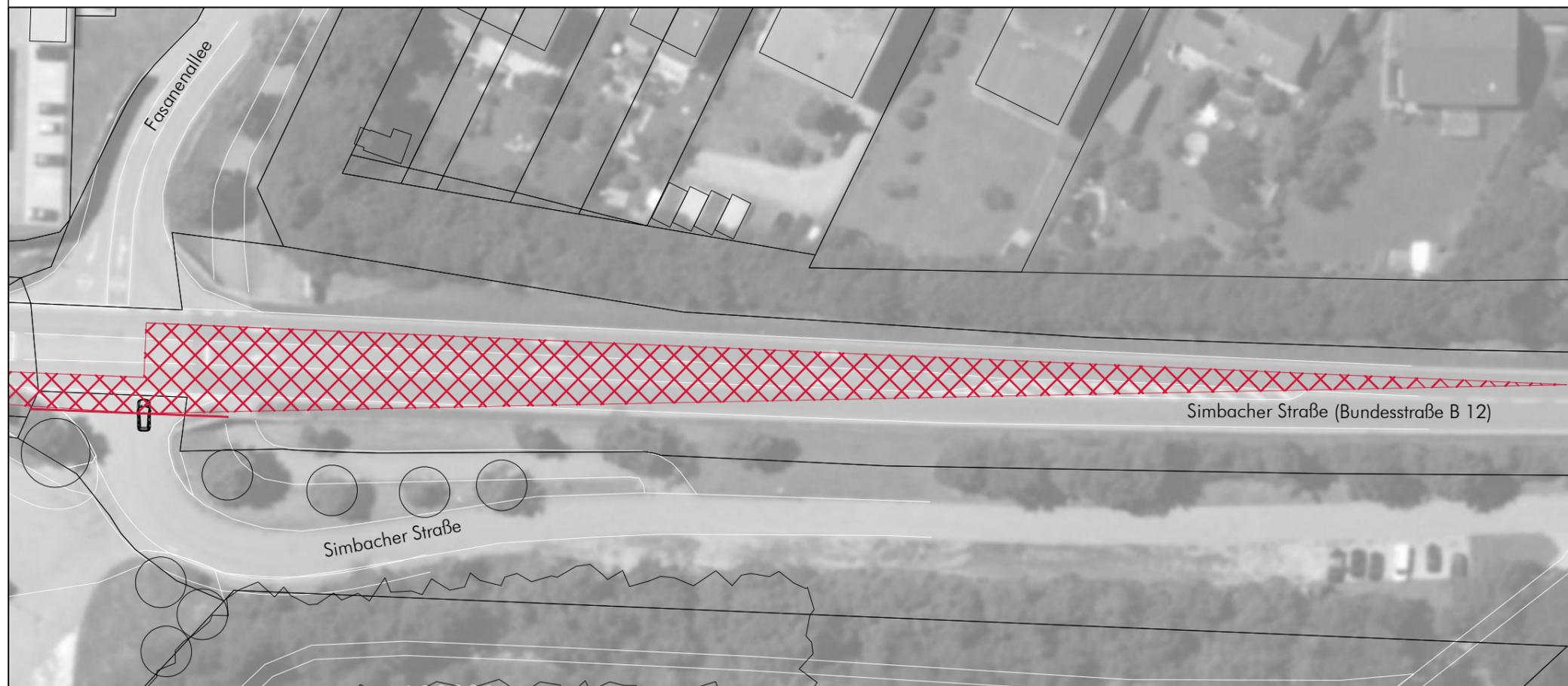
Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Grenzwerte und Bedeutung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2015

Q SV	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 Q SV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q_i über der Kapazität C_i liegt ($q_i > C_i$).



Legende

 Sichtfeld Anfahrsicht zu übergeordnetem Kfz-Verkehr (zulässige Geschwindigkeit 100km/h)

Anfahrsicht gemäß RAL

("Richtlinien für die Anlage von Landstraßen")

Als Anfahrsicht wird die Sicht bezeichnet, die ein Kraftfahrer haben muss, der mit einem Abstand von 3,00m vom Fahrbahnrand der übergeordneten Straße wartet (maßgebend ist der Abstand zwischen dem Auge des Kraftfahrers und dem Rand der übergeordneten Straße), um mit einer zumutbaren Behinderung bevorrechtigter Kraftfahrzeuge aus dem Stand in die übergeordnete Straße einfahren zu können.

Dies ist bei einer zulässigen Geschwindigkeit von **100 km/h** auf der übergeordneten Straße gewährleistet, wenn ein Sichtfeld mit einer Schenkellänge von **200 m** berücksichtigt wird.

Anlage 7

Sichtfeld (Anfahrsicht)

Knotenpunkt Simbacher Straße (B 12)/ Fasanenallee

Maßstab 1:750 (DIN A3)

Planstand 26.08.2024 (PF)

