

Gemeinde Taufkirchen (Vils)

Verkehrsuntersuchung zum neuen Baugebiet „Flaring“

Stand: 17.06.2026



Auftraggeber:
Gemeinde Taufkirchen (Vils)
z. Hd. Frau Obermaier
Rathausplatz 1
84416 Taufkirchen (Vils)

Auftragnehmer:



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

Projektnr. 2916
Bearbeiter: AS/MK

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	3
2	Verkehrssituation im Bestand	3
2.1	Lage und Erschließung	3
2.2	Ergebnisse der Verkehrszählung	5
3	Verkehrserzeugung der Planungen	6
3.1	Allgemeine Prognoseansätze	6
3.2	Kfz-Verkehrserzeugung der Planungen	6
3.3	Richtungsverteilung des Kfz-Mehrverkehrs der Planungen	7
4	Verkehrsprognosen 2040	7
4.1	Prognose-Nullfall 2040	7
4.2	Prognose-Planfall 2040	8
4.3	Ermittlung der Verkehrslärmwerte nach RLS-19	9
5	Auswirkungen der Planungen auf das Straßennetz	9
5.1	Auswirkungen der Planungen auf die betroffenen Straßenabschnitte	9
5.2	Auswirkungen der Planungen auf die Leistungsfähigkeit der untersuchten Knotenpunkte	10
6	Zusammenfassung der Verkehrsuntersuchung	13

Anlagenverzeichnis

Anlage 1:	Bestand 2026: Verkehrsbelastungen Tagesverkehr, Morgenspitze, Abendspitze
Anlage 2:	Kfz-Verkehrserzeugung der Planungen und Kennwerte für Schallschutzbetrachtungen gemäß RLS-19
Anlage 3:	Nullfall 2040: Verkehrsbelastungen Tagesverkehr, Morgenspitze, Abendspitze
Anlage 4:	Planfälle 2040: Verkehrsbelastungen Tagesverkehr, Morgenspitze, Abendspitze
Anlage 5:	Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen der untersuchten Knotenpunkte
Anlage 6:	Grenzwerte und Bedeutung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2015 für signalisierte und unsignalisierte Knotenpunkte

1 Aufgabenstellung

Die Gemeinde Taufkirchen plant, südlich des Hauptorts ein neues Baugebiet auszuweisen. Hierzu läuft aktuell ein Bauleitplanverfahren. Im Verfahren zum Baugebiet „Flaring“ südlich des Hauptorts sollen die verkehrlichen Auswirkungen auf die bestehende Erschließungssituation geprüft und bewertet werden. Hierbei soll das zu erwartende Kfz-Verkehrsaufkommen prognostiziert und dessen verkehrliche Auswirkungen auf das angrenzende Straßennetz, insbesondere auf die Leistungsfähigkeit der Verkehrsknotenpunkte an die Bundesstraße B15 (Dorfener Straße) im Westen sowie an die Kreisstraße ED26 (Kellerberg) im Osten, untersucht werden. Für die Schallschutzbegutachtung werden gemäß dem prognostizierten Kfz-Mehrverkehr die Kennwerte nach RLS-19 für relevante Straßenabschnitte der Straße Flaring ermittelt.

Als Datengrundlage für die Verkehrsuntersuchung werden aktuelle Verkehrszählungen über 24h an den Knotenpunkten B15 (Dorfener Straße) / Flaring und ED26 (Kellerberg) / Flaring notwendig. Diese Zählungen wurden am 21.05.2026 durchgeführt.

2 Verkehrssituation im Bestand

2.1 Lage und Erschließung

Das Baugebiet „Flaring“ liegt südlich des Hauptorts Taufkirchen (Vils). Westlich des Gebiets liegt die Siedlung „Flaringer Berg“, östlich befinden sich aktuell landwirtschaftlich genutzte Flächen. Abbildung 1 zeigt die Lage des Baugebiets südlich von Taufkirchen.



Am Knotenpunkt Flaring/Dorfener Straße befindet sich eine Bushaltestelle der Linien 580, 581 und 586. Zu den Hauptverkehrszeiten (7 Uhr – 10 Uhr, 12 Uhr – 13 Uhr, 15 Uhr – 18 Uhr) besteht stündlich Anschluss an den Busbahnhof in Taufkirchen (Vils) und an den Bahnhof Dorfen. Außerdem besteht zu Schulbeginn und –ende eine Schulbusverbindung.

4

2.2 Ergebnisse der Verkehrszählung

Am 21. Mai 2026 wurden die Verkehrsmengen im Umfeld des geplanten Baugebiets mittels Videozählungen über 24 Stunden erfasst. Hierfür sind Knotenstromzählungen am Knotenpunkt B15 / Flaring und am Knotenpunkt ED 26 / Flaring durchgeführt worden. Das erfasste Verkehrsaufkommen stellt als Bestandsbelastung die Datenbasis dieser Verkehrsuntersuchung dar. Die Ergebnisse der Verkehrszählung sind in Tabelle 1 für die jeweiligen Streckenabschnitte zusammenfassend dargestellt. In Anlage 1 sind die Streckenbelastungen über 24 Stunden sowie die Knotenstrombelastungen zu den verkehrlichen Spitzenstunden grafisch dargestellt.

Die Zählungen erfolgten an einem Normalwerktag außerhalb der bayerischen Schulferien. Das Waldbad, das über die Verbindungsstraße Am Flach erschlossen wird, war am 21. Mai ebenso wie die ergänzenden Sportstätten geöffnet. Aufgrund der Witterungsverhältnisse war das Freibad nicht voll ausgelastet; die Erhebung stellt dennoch einen durchschnittlichen und repräsentativen Werktag im Sommerhalbjahr dar.

Tabelle 1: Querschnittsbelastungen Kfz-Verkehr werktags auf den Straßenabschnitten im Bestand 2026 (Erfassung am 21.05.2026 durch Fa. Schuh & Co. GmbH, Germering)

Straßenabschnitt	Gesamt- tagesverkehr	Anteil Schwerverkehr		Morgen- spitze	Abend- spitze
	Kfz/24h	SV/24h	[%]	Kfz/h	Kfz/h
Dorfener Straße nördlich Flaring	9.842	1.045	10,6	731	815
Dorfener Straße südlich Flaring	9.837	1.056	10,7	732	807
Flaringer Berg	167	3	1,8	8	18
Flaring westlich Flaringer Berg	821	33	4,0	53	92
Flaring östlich Flaringer Berg	852	30	3,5	49	100
Flaring westlich ED 26	779	13	1,7	42	104
Kellerberg (ED26) nördlich Flaring	2.766	128	4,6	217	262
Kellerberg (ED26) südlich Flaring	2.831	129	4,6	231	272

Die höchste Verkehrsbelastung weist die Dorfener Straße (B 15) mit ca. 9.840 Kfz-Fahrten/24 Stunden mit einem hohen Schwerverkehrsanteil (SV) von ca. 10,7 % auf. Auf der Verbindungsstraße Flaring zwischen Flaringer Berg und dem Waldbad Taufkirchen herrscht ein geringes Verkehrsaufkommen von ca. 850 Kfz-Fahrten/24 Stunden (SV-Anteil ca. 3-4 %). Die Kreisstraße ED 26 ist mit ca. 2.800 Kfz-Fahrten/24 Stunden ebenfalls relativ gering belastet (SV-Anteil 4,6 %). Das Verkehrsaufkommen auf dem Flaringer Berg ist mit ungefähr 170 Kfz-Fahrten/24 Stunden sehr gering.

Die Abendspitzenstunde ist verkehrlich stärker belastet als die Morgenspitzenstunde.

3 Verkehrserzeugung der Planungen

3.1 Allgemeine Prognoseansätze

Für die Berechnungsfaktoren zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens der Planungen zum Baugebiet „Flaring“ in Taufkirchen (Vils) werden neben den Angaben der Gemeinde und der beteiligten Planer 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" und aus dem Programm "Ver_Bau 2023" (Dr.-Ing. D. Bosserhoff) sowie eigene Erfahrungswerte aus vergleichbaren Vorhaben herangezogen.

Bei den Ansätzen zur Mobilität (MIV-Anteil = Anteil der Kfz-Fahrten am Gesamtverkehrsaufkommen) werden die Lage im Gemeindegebiet und die Erreichbarkeit zu Fuß, mit dem Rad und dem ÖPNV berücksichtigt.

Insgesamt werden die Ansätze für die Verkehrsprognosen nach Bosserhoff so gewählt, dass die Prognosewerte im oberen Bereich der Bandbreite und damit auf der sicheren Seite liegen.

3.2 Kfz-Verkehrserzeugung der Planungen

Die Planungen der Architekten und Stadtplaner von Angerer sehen in dem Baugebiet 8 Reihenhäuser, 10 Doppelhaushälften, 8 Einfamilienhäuser sowie 8 Tiny Houses vor. Insgesamt sollen 34 Wohneinheiten errichtet werden. Durchschnittlich ist von 3,5 Bewohnern pro Wohneinheit auszugehen.

Die Berechnungsansätze für das zu erwartende Verkehrsaufkommen aus den Planungen im Tagesverkehr sowie zu den Spitzenstunden sind in der Anlage 2.1 zusammengefasst sowie in Anlage 2.2 detailliert aufgeführt. Aus diesen Anlagen gehen auch die gewählten Ansätze hervor. Die Prognose bildet das Verkehrsaufkommen nach Abschluss aller Bauarbeiten und im Falle einer kompletten Auslastung der Wohneinheiten ab.

In der nachfolgenden Tabelle 2 ist die werktägliche Gesamt-Kfz-Verkehrserzeugung der Planungen zum Baugebiet im Gesamttagesverkehr (Kfz/24 Stunden) mit Schwerverkehrs-, Nacht- und Spitzenstundenanteilen zusammengefasst.

Für die Bebauung wird ein Mehrverkehr von insgesamt ca. 200 Kfz-Fahrten/24 Stunden prognostiziert. Zur Morgenspitzenstunde entstehen ca. 24 Kfz-Fahrten/Stunde, zur Abendspitzenstunde sind es 21 zusätzliche Kfz-Fahrten (vergleiche Tabelle 2). Über 24 Stunden werden ca. 6 Schwerverkehrsfahrten und 6 Güterverkehr (Lieferwagen < 3,5 t) zusätzlich erzeugt.

Tabelle 2: Kfz-Verkehrserzeugung der Planungen werktags

	Verkehrsaufkommen Gesamttagungsverkehr Summe Kfz-Verkehr		Anteil Nachtverkehr	Morgen- spitze	Abend- spitze
	Kfz-Fahr- ten/24h	davon Schwerver- kehrsfahrten/ 24h	Kfz-Fahrten/8h (22 - 6 Uhr)	Kfz-Fahrten/h	Kfz-Fahrten/h
Summe Planungen Baugebiet „Flaring“	200	6	12	24	21

3.3 Richtungsverteilung des Kfz-Mehrverkehrs der Planungen

Das Baugebiet soll über eine Zufahrt an die Gemeindeverbindungsstraße „Flaring“ angeschlossen werden. Der prognostizierte zusätzlich Kfz-Verkehr wird wie folgt im Straßennetz verteilt:

- 70 % in Richtung nördliche B15 (u.a. Zentrum Taufkirchen)
- 20 % in Richtung südliche B15 (u.a. Richtung Dorfen)
- 10 % nach Osten in Richtung Waldbad/ Kreisstraße ED 26.

An der ED 26 wird der überwiegende Teil nach Südosten verteilt, lediglich 2 % der Gesamtfahrten führen nach Nordwesten in Richtung des Ortsteils Hilpolding.

4 Verkehrsprognosen 2040

4.1 Prognose-Nullfall 2040

In Verkehrsuntersuchungen beträgt der Prognosezeitraum ungefähr 15 Jahre, daher müssen allgemeine Verkehrsentwicklungen im Straßennetz bis 2040 (ohne Umsetzung der geplanten Bebauung) berücksichtigt werden.

Für den Prognose-Nullfall 2040 wird unter Berücksichtigung der Gemeindeentwicklung und dem Ausbau des Straßennetzes eine Steigerung der Kfz-Belastung prognostiziert. Hierzu wird insbesondere die Datengrundlage des bayerischen Landesverkehrsmodells berücksichtigt, um eine möglichst realistische Vorhersage treffen zu können.

Durch diverse Um- und Neubaumaßnahmen im weiteren Umfeld der Gemeinde prognostiziert das Landesverkehrsmodell eine Zunahme des Verkehrs auf der Bundesstraße B 15 von ca. 47 % bis zum Jahr 2040. Gemäß Abstimmungen mit dem Staatlichen Bauamt Freising wird diese Zunahme für den Prognose-Nullfall 2040 übernommen.

Für die Gemeindestraßen von Taufkirchen (Vils) kann aufgrund der Bevölkerungsentwicklung von einer moderaten allgemeinen Verkehrssteigerung ausgegangen werden. Um auf der sicheren Seite

zu liegen, wird diese Verkehrszunahme mit 10 % angesetzt. Dieser Zuwachsfaktor wird für den Gesamttagungsverkehr und die Spitzenstunden angesetzt, um die Belastungen auf dem Straßennetz der Kreis- und Gemeindestraßen für den Prognose-Nullfall 2040 (Anlagen 3) zu errechnen.

4.2 Prognose-Planfall 2040

Die künftigen Prognoseverkehrsbelastungen 2040 stellen die Summen aus den Verkehrsbelastungen im Nullfall 2040 und dem Mehrverkehr aus den Planungen zur Wohnbebauung dar (Anlage 2.2). In Anlage 4 sind die Belastungen für den Planfall als Knotenstromdarstellungen für die Spitzenstunden sowie als Streckenbelastungen für den Tagesverkehr dargestellt.

Die folgende Tabelle 3 zeigt die Entwicklung der Verkehrsbelastungen auf den das Baugebiet umgebenden Straßenabschnitten im Falle der Errichtung von 34 Wohneinheiten.

Die größte Zunahme erfährt die Gemeindeverbindungsstraße Flaring im Bereich westlich des Anschlusses des Baugebiets und westlich des Flaringer Bergs, was im Hinblick auf die angenommene Erschließung und Richtungsverteilung zu erwarten ist. Hier steigt die Verkehrsbelastung im Vergleich zum Nullfall um ca. 20 % auf ca. 1.080 Kfz-Fahrten/24 Stunden. Flaring östlich der Anbindung des Baugebiets wird mit ca. 2 % zusätzlich belastet. Die Dorfener Straße (B 15) nördlich des Knotenpunkts ist im Planfall 2040 mit ca. 14.610 Kfz-Fahrten/24 Stunden und damit ca. 1 % stärker als im Nullfall belastet. Auf den übrigen für die Erschließung relevanten Straßenabschnitten steigt die Belastung sehr leicht um maximal weniger als 1 %. (geht in den täglichen Schwankungen unter)

Tabelle 3: Prognose-Planfall 2040; Verkehrsentwicklung im Gesamttagungsverkehr auf den umliegenden Straßenabschnitten im Nullfall und Prognose-Planfall in Kfz-Fahrten/24 Stunden (Werte auf 10 gerundet)

Straßenabschnitt	Nullfall 2040	Planfall 2040	Zunahmen zu Nullfall
	Kfz/24 h	Kfz/24 h	[%]
Anschluss Baugebiet	-	200	-
Dorfener Straße nördlich Flaring	14.470	14.610	1,0
Dorfener Straße südlich Flaring	14.460	14.500	0,3
Flaringer Berg	180	180	0,0
Flaring westlich Flaringer Berg	900	1.080	20,0
Flaring östlich Flaringer Berg	940	1.120	19,1
Flaring westlich ED 26	860	880	2,3
Kellerberg (ED26) nördlich Flaring	3.040	3.050	0,3
Kellerberg (ED26) südlich Flaring	3.110	3.130	0,6

4.3 Ermittlung der Verkehrslärmwerte nach RLS-19

Für die Schallschutzbetrachtungen nach RLS-19 ist die Verkehrsentwicklung auf den anliegenden Straßenabschnitten im Jahresdurchschnitt (DTV) zum Tag- und Nachtzeitraum für den Kfz-Verkehr und die Lkw₁-Anteile (Lkw ohne Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t und Busse) und Lkw₂-Anteile (Lkw mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge (Zugmaschinen mit Auflieger) mit zulässiger Gesamtmasse über 3,5 t) relevant.

Daher werden die Ergebnisse der gezählten Bestandsbelastungen am Wochentag (Donnerstag) nach Tag- und Nachtanteilen für den Kfz-Verkehr und für die Fahrzeugklassen Lkw₁ und Lkw₂ ausgewertet und auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) umgerechnet. Diese Werte werden wie die Prognosewerte mit dem gleichen Faktor verrechnet, um den DTV im Nullfall 2040 zu erhalten.

Auch die für die Planungen prognostizierte Verkehrserzeugung wird mit Faktoren in Jahresdurchschnittswerte umgerechnet. Für die vorgesehene Wohnnutzung wird 0,91 (gemäß Ableitung nach der Fahrtenhäufigkeit der Bewohner) angesetzt. In Abstimmung mit dem Schallschutzgutachter wurden die Kennwerte für die Straßenabschnitte westlich und östlich der neuen Anbindung sowie für die Anbindung selbst ermittelt.

Die Umrechnung des prognostizierten werktäglichen Mehrverkehrs des Baugebiets (werktags) auf DTV-Werte ist detailliert in der Anlage 2.3 dargestellt. Die Tabellen der Anlage 2.3 beinhalten die Herleitung der Prognosewerte der Tag- und Nachtwerte im Straßennetz und die für die Untersuchungen zum Schallschutz relevanten Kennwerte für die Maximalentwicklung (Planfall 2040) im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung.

Die Ergebnisse der Verkehrszählung von Mai 2026, die Prognosen zum Verkehrsaufkommen des geplanten Wohngebiets und zur Entwicklung der Verkehrsbelastungen bis 2040 können als Datenbasis für die Verkehrslärberechnungen nach RLS-19 herangezogen werden.

5 Auswirkungen der Planungen auf das Straßennetz

5.1 Auswirkungen der Planungen auf die betroffenen Straßenabschnitte

Durch das geplante Bauvorhaben steigt das Verkehrsaufkommen auf den umliegenden Straßen im untersuchten Gebiet im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2040.

Die Dorfener Straße (B15) ist nach RASt 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswege, Ausgabe 2006) eine Hauptverkehrsstraße und als Verbindungsstraße zu klassifizieren. Nach der Richtlinie liegen die Verkehrsstärken für Verbindungsstraße im Bereich von 800 – 2.600 Kfz/Stunde. Im Planfall 2040 beträgt die stärkste Belastung auf der Dorfener Straße ca. 1.200 Kfz-Fahrten/Stunde und damit im unteren Bereich der Belastungen von Verbindungsstraßen.

Die Straße „Flaring“ hat als Sammelstraße eine Erschließungsfunktion. Nach RAS 06 sind Verkehrsstärken von 400 – 800 Kfz/Stunde charakteristisch. Östlich des Knotenpunkts mit der Dorfener Straße weist die Straße im Planfall 2040 eine Belastung von maximal ca. 140 Kfz-Fahrten/Stunde auf, westlich des Knotenpunkts mit der Kreisstraße ED 26 liegt die Belastung bei maximal ca. 120 Kfz-Fahrten/Stunde. Somit bewegt sich die Verkehrsbelastung für diese Straßenkategorie gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAS 06) im unteren Belastungsbereich.

Die Straße „Flaring“ weist gemäß RAS 06 zwischen der B 15 und der neuen Erschließungsstraße mit einer Fahrbahnbreite von 6,00 m einen ausreichend dimensionierten Querschnitt für den Begegnungsfall zweier Pkw sowie eines Pkw mit einem Lkw auf. Auch die Begegnung zweier Lkw ist bei eingeschränktem Bewegungsspielraum, also geringer Fahrgeschwindigkeit grundsätzlich möglich.

Für die Abwicklung der prognostizierten Verkehrsbelastungen wäre gemäß RAS 06 eine Fahrbahnbreite von mindestens 5,90 m erforderlich. Mit der vorhandenen Fahrbahnbreite von 6,00 m wird dieser Wert eingehalten.

Die Kreisstraße ED26 (Kellerberg) dient der Verbindung vom Bauvorhaben nach Südosten und kann, wie die Dorfener Straße, als Verbindungsstraße klassifiziert werden. Im Planfall 2040 liegt die maximale Belastung bei ungefähr 300 Kfz-Fahrten/Stunde.

Das Straßennetz kann den Mehrverkehr, der durch die Realisierung des Bauvorhabens entsteht, leistungsfähig aufnehmen. Für den Planfall 2040 ist keine Überlastung der Straßenabschnitte nach RAS 06 zu erwarten.

5.2 Auswirkungen der Planungen auf die Leistungsfähigkeit der untersuchten Knotenpunkte

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

Unsignalisierter Knotenpunkt Dorfener Straße (B15) / Flaring

Am dreiarmligen, unsignalisierten Knotenpunkt B15 (Dorfener Straße) / Flaring ist der Straßenraum der B15 aus nördlicher Richtung kommend aufgeweitet, so dass ein Aufstellbereich für Linksabbieger mit ca. 26m Länge zur Verfügung steht. Die Dorfener Straße (B 15) ist vorfahrtsberechtigt; die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt für beide Straßen 50 km/h.

Tabelle 4: Leistungsfähigkeit unsignalisierter Knotenpunkt Dorfer Straße (B15) / Flaring im Bestand 2026, Nullfall 2040 und Planfall 2040, nach HBS 2015 (MS: Morgenspitze, AS: Abendspitze; vgl. Anlagen 5.1 – 5.6)

	Bestand 2026		Nullfall 2040		Planfall 2040	
	MS	AS	MS	AS	MS	AS
Qualitätsstufe (QSV) für gesamten Knotenpunkt	A	B	B	B	B	C
Ungünstigster Strom (ausschlaggebend für die Gesamtbewertung)	4 (LE aus Flaring)	4 (LE aus Flaring)	4 (LE aus Flaring)	4 (LE aus Flaring)	4 (LE aus Flaring)	4 (LE aus Flaring)
mittlere Wartezeit [s] (ungünstigster Strom)	9,0	10,5	15,0	19,2	15,4	20,1
Staulänge N-99 [Pkw-E] (max. Rückstaulänge un- günstigster Strom)	1	1	1	1	1	1

Im Bestand 2026 wird zur Morgenspitzenstunde die bestmögliche Qualitätsstufe „A“ erreicht, für die Abendspitzenstunde ergibt sich die gute Qualitätsstufe „B“. Im Nullfall 2040 errechnet sich für den Knotenpunkt zu beiden Spitzenstunden ebenfalls die gute Qualitätsstufe „B“.

Im Planfall wird zur Morgenspitze ebenfalls die Stufe „B“ erreicht, zur Abendspitzenstunde wird die Grenze der befriedigenden Qualitätsstufe „C“ (Wartezeit 20 Sekunden) leicht überschritten.

Der Knotenpunkt weist im Bestandsaubau noch Reserven auf und kann den Mehrverkehr aus dem Bauvorhaben ohne Leistungsfähigkeitsprobleme aufnehmen. Eine Notwendigkeit des Ausbaus der Linksabbiegespur ergibt sich aus der Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015 nicht.

Unsignalisierter Knotenpunkt Kellerberg (ED 26) / Flaring

Der dreiarmlige unsignalisierte Knotenpunkt von der Kreisstraße ED 26 (im Ortsgebiet Kellerberg) und Flaring ist im Bestand ohne Abbiegespuren ausgebaut. Die Kreisstraße (zulässige Höchstgeschwindigkeit 100 km/h) ist vorfahrtsberechtigt; Verkehrsteilnehmer aus Flaring (zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h) müssen Vorfahrt gewähren. Tabelle 5 zeigt die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen.

Tabelle 5: Leistungsfähigkeit unsignalisierter Knotenpunkt Kreisstraße ED 26 (Kellerberg) / Flaring im Bestand 2026, Nullfall 2040 und Planfall 2040, nach HBS 2015 (MS: Morgenspitze, AS: Abendspitze; vgl. Anlagen 5.7 – 5.12)

	Bestand 2026		Nullfall 2040		Planfall 2040	
	MS	AS	MS	AS	MS	AS
Qualitätsstufe (QSV) für gesamten Knotenpunkt	A	A	A	A	A	A
Ungünstigster Strom (ausschlaggebend für die Gesamtbewertung)	4 (LE aus Flaring)	4 (LE aus Flaring)	4 (LE aus Flaring)	4 (LE aus Flaring)	4 (LE aus Flaring)	4 (LE aus Flaring)
mittlere Wartezeit [s] (ungünstigster Strom)	5,0	5,7	5,2	6,0	5,2	6,0
Staulänge N-99 [Pkw-E] (max. Rückstaulänge ungünstigster Strom)	1	1	1	1	1	1

Der unsignalisierte Knotenpunkt Flaring / Kreisstraße ED 26 erreicht zu beiden Spitzenstunden im Bestand, im Nullfall 2040 und im Planfall 2040 die sehr gute Qualitätsstufe „A“. Für Verkehrsteilnehmer, die den Knotenpunkt von Flaring kommend passieren, entstehen maximale mittlere Wartezeiten von ca. 6 Sekunden.

Das durch das Bauvorhaben erzeugte Verkehrsaufkommen kann am Knotenpunkt Flaring / Kreisstraße ED 26 leistungsfähig abgewickelt werden. Ausbaumaßnahmen sind im Zusammenhang mit den Planungen nicht erforderlich.

6 Zusammenfassung der Verkehrsuntersuchung

Die Gemeinde Taufkirchen (Vils) führt aktuell ein Bauleitplanverfahren zur Ausweisung eines neuen Baugebiets an der Gemeindeverbindungsstraße Flaring südlich des Gemeindegebiets durch.

Als Datenbasis für die Untersuchung dienen Verkehrszählungen vom Donnerstag, den 21.05.2026, an zwei Knotenpunkten in der Umgebung des Baugebiets.

Die erfassten werktäglichen Belastungen betragen auf der Bundesstraße B 15 (Dorfener Straße) in der Umgebung des Knotenpunkts mit Flaring ca. 9.900 Kfz-Fahrten/24 Stunden mit einem Schwerverkehrsanteil von 10 – 11 %. Flaring ist mit ca. 850 Kfz-Fahrten/24 Stunden belastet, der Schwerverkehrsanteil beträgt 3 – 4 %. Die Kreisstraße ED 26 ist mit ca. 2.800 Kfz-Fahrten/24 Stunden belastet.

Die Planungen sehen den Bau von 34 Wohneinheiten vor. Hierdurch werden insgesamt ca. 200 Kfz-Fahrten/24 Stunden, davon ca. 24 Kfz-Fahrten/Stunde zur Morgenspitzenstunde und ca. 21 Kfz-Fahrten/Stunde zur Abendspitzenstunde prognostiziert. Die Verkehrserzeugung während der Nachtstunden zwischen 22 und 6 Uhr beträgt ca. 12 Kfz-Fahrten/8 Stunden.

Für den Prognose-Nullfall 2040 und insbesondere des bayerischen Landesverkehrsmodells eine Steigerung der Kfz-Belastung auf der Bundesstraße B15 von ca. 47 % angesetzt. Um die Bevölkerungsentwicklung von Taufkirchen adäquat abzubilden und für die Prognose auf der sicheren Seite zu liegen, wurde für die Gemeindestraßen eine Verkehrssteigerung von 10 % angesetzt. Die künftigen Prognoseverkehrsbelastungen 2040 stellen die Summen aus den Verkehrsbelastungen im Nullfall 2040 und dem jeweiligen Mehrverkehr aus den Planungen dar.

Durch die Lage des Bauvorhabens sind die größten Verkehrssteigerungen unmittelbar östlich des Knotenpunkts Flaring / Dorfener Straße (B 15) zu erwarten. Die Gemeindeverbindungsstraße (Flaring) kann als Sammelstraße die prognostizierten Gesamtverkehrsmengen von maximal ca. 25 Kfz-Fahrten/Stunde im Planfall 2040 leistungsfähig abwickeln.

Das umliegende Straßennetz kann den Mehrverkehr, der durch die Realisierung des Bauvorhabens erzeugt wird, leistungsfähig aufnehmen. Es ist keine Überlastung der Straßenabschnitte zu erwarten. Auch die Leistungsnachweise nach HBS 2015 für die beiden betrachteten Knotenpunkte kommen zu positiven Ergebnissen. Der Mehrverkehr kann zu allen Spitzenstunden leistungsfähig abgewickelt werden. An beiden untersuchten Knotenpunkten sind keine Ausbaumaßnahmen im Zusammenhang mit den Planungen erforderlich.

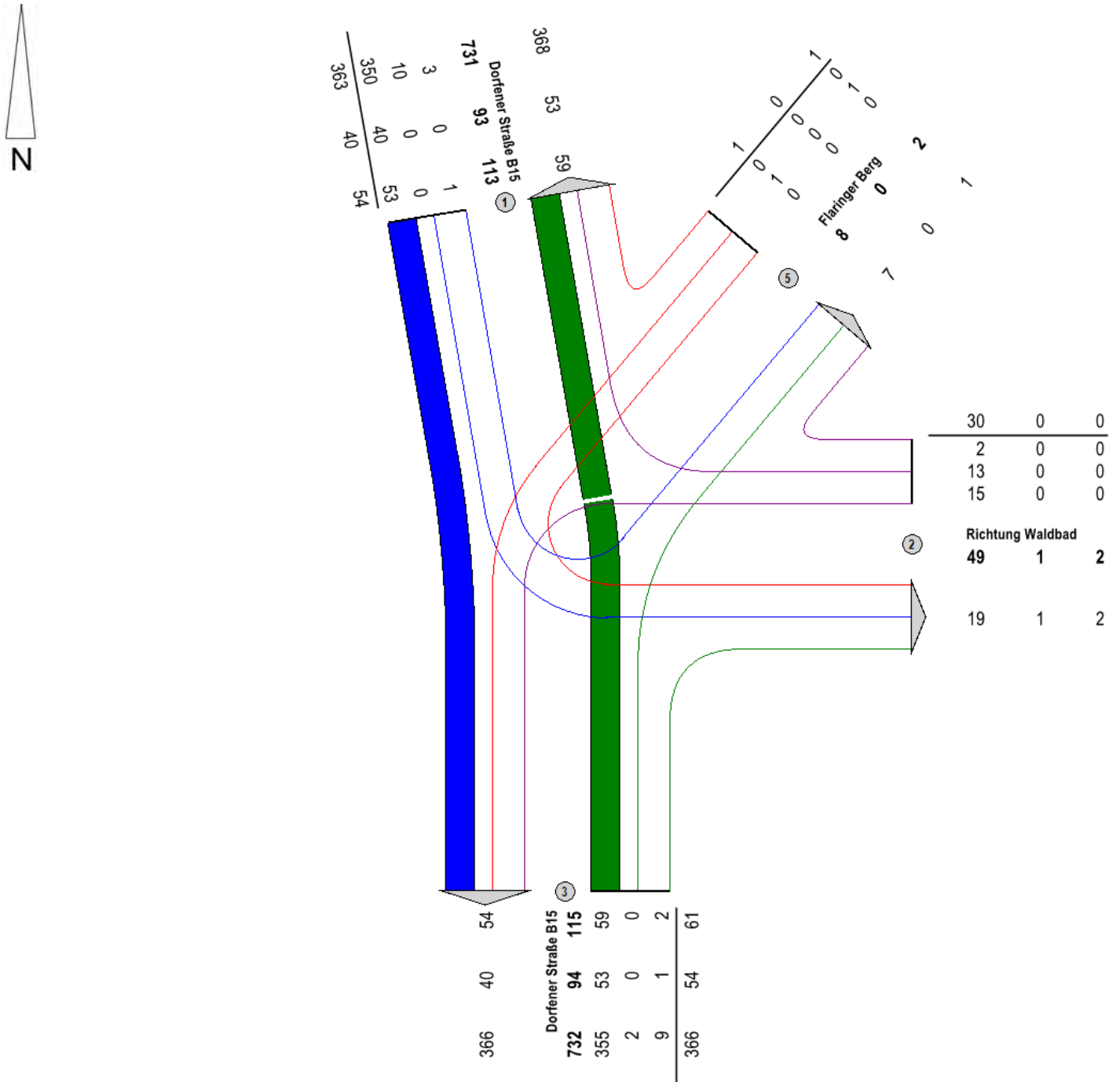
Mit der Verkehrsuntersuchung wurden die Nachweise erbracht, dass das Straßennetz und die beiden betrachteten Knotenpunkte den Mehrverkehr des Bauvorhabens leistungsfähig aufnehmen und abwickeln können.

Das Bauvorhaben wird insgesamt als verkehrsverträglich eingestuft.

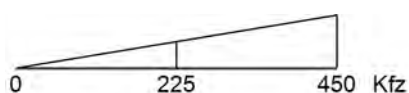
Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr, München, 17.06.2026

Bezeichnung	Taufkirchen Flaring
Zählung	K052102
Platz	
Datum	Do. 21.05.2026
Block	06:00 - 10:00
SpitzenStd	07:30 - 08:30

1 Dorfener Straße B15
2 Richtung Waldbad
3 Dorfener Straße B15
5 Flaringer Berg

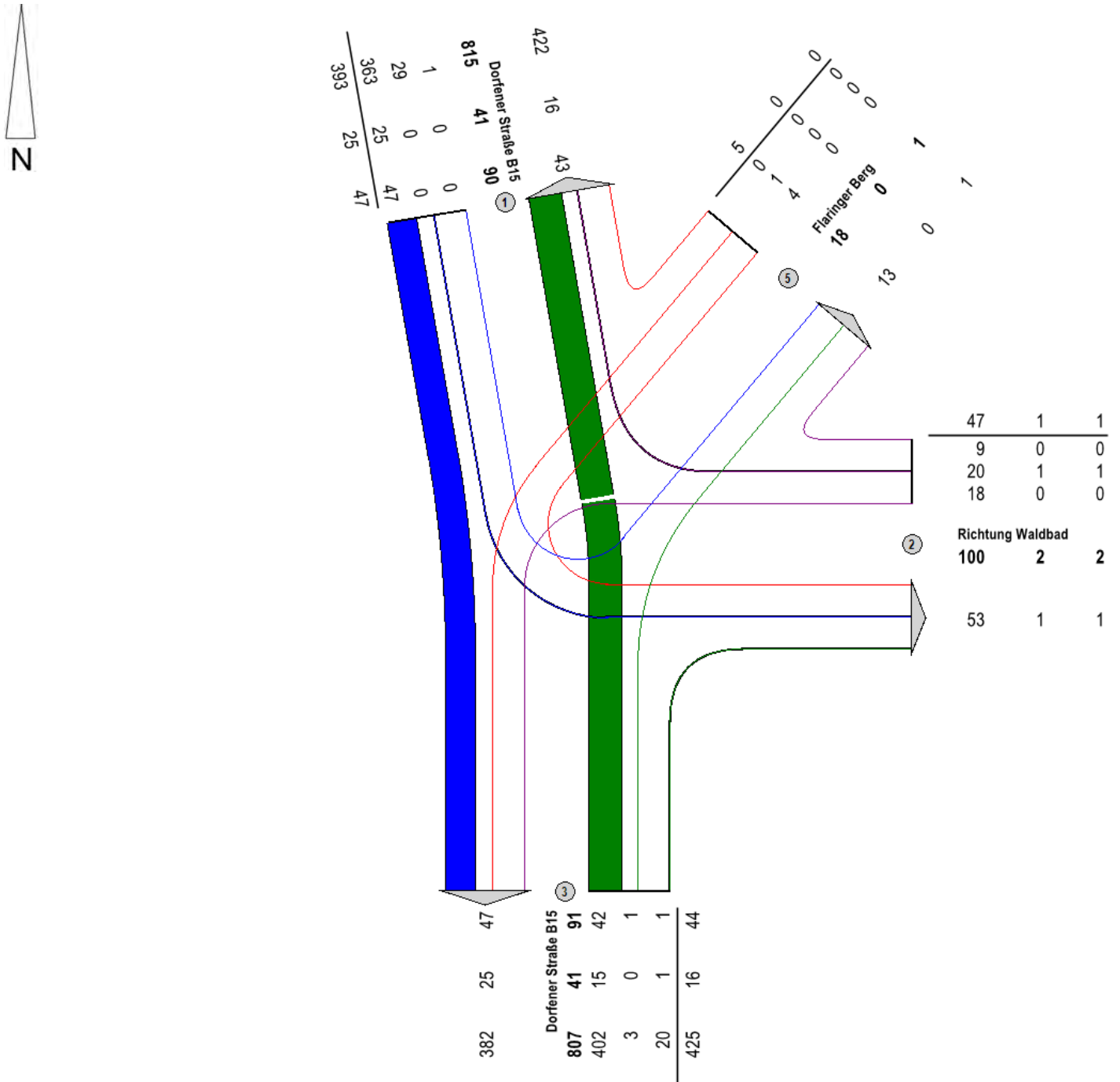


Kfz | SV | GV

$$K_{fz} = P_{kw} + Bus + L_{fw} + L_{kw} + L_z + K_{rd}$$
$$SV = Bus + Lkw + Lz$$
$$GV = L_{fw} + L_{kw} + L_z$$


Bezeichnung	Taufkirchen Flaring
Zählung	K052102
Platz	
Datum	Do. 21.05.2026
Block	15:00 - 19:00
SpitzenStd	16:45 - 17:45

1 Dorfener Straße B15
2 Richtung Waldbad
3 Dorfener Straße B15
5 Flaringer Berg

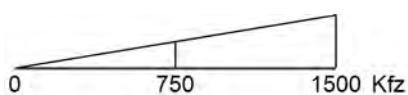
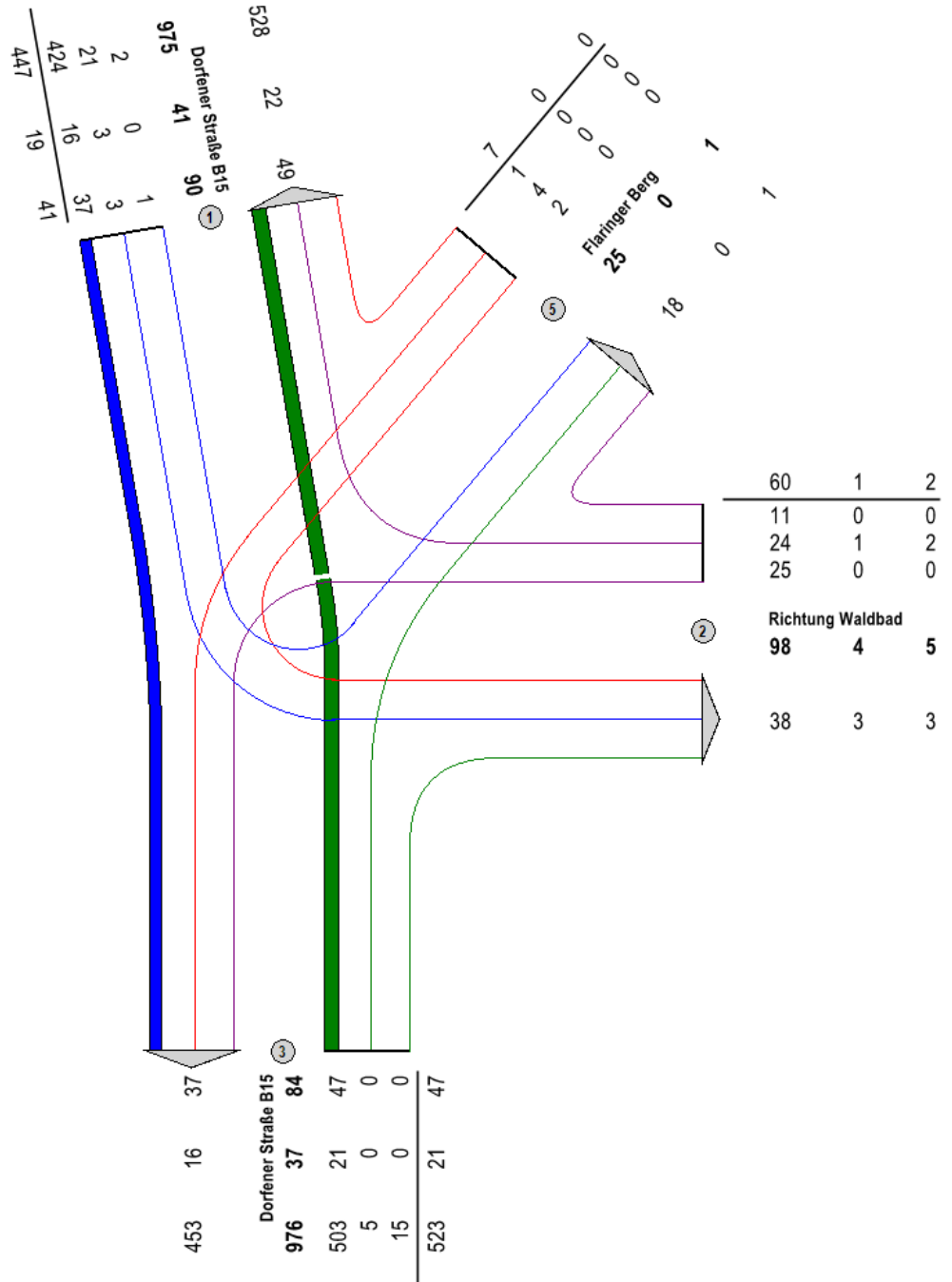


Kfz | SV | GV

$$K_{fz} = P_{kw} + Bus + L_{fw} + L_{kw} + L_z + K_{rd}$$
$$SV = Bus + Lkw + Lz$$
$$GV = L_{fw} + L_{kw} + L_z$$


Bezeichnung Taufkirchen Flaring
Zählung K052102
Platz
Datum Do. 21.05.2026
Block 19:00 - 22:00

- 1 Dorfer Straße B15
- 2 Richtung Waldbad
- 3 Dorfer Straße B15
- 5 Flaringer Berg



Kfz | SV | GV

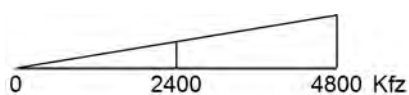
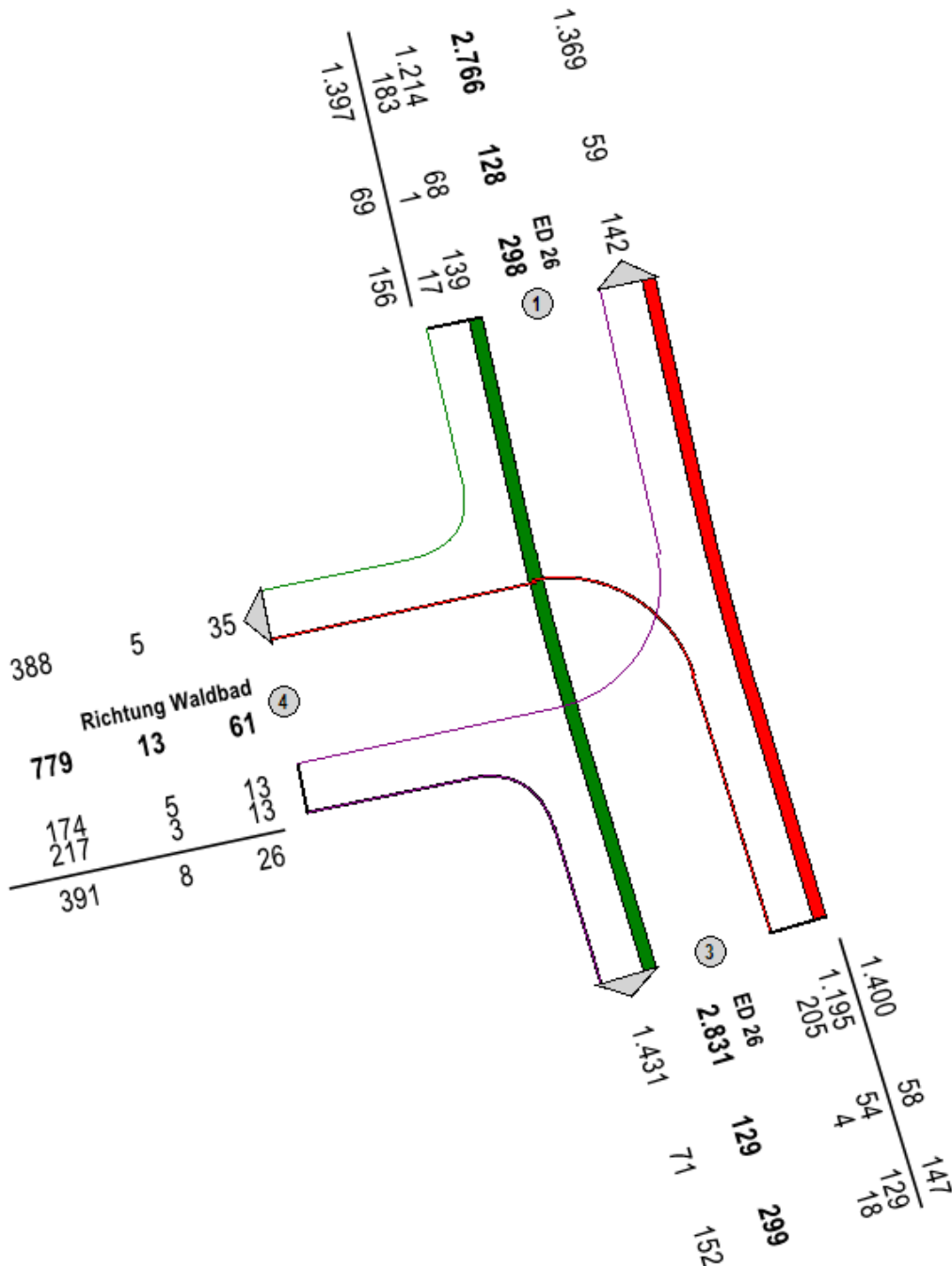
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

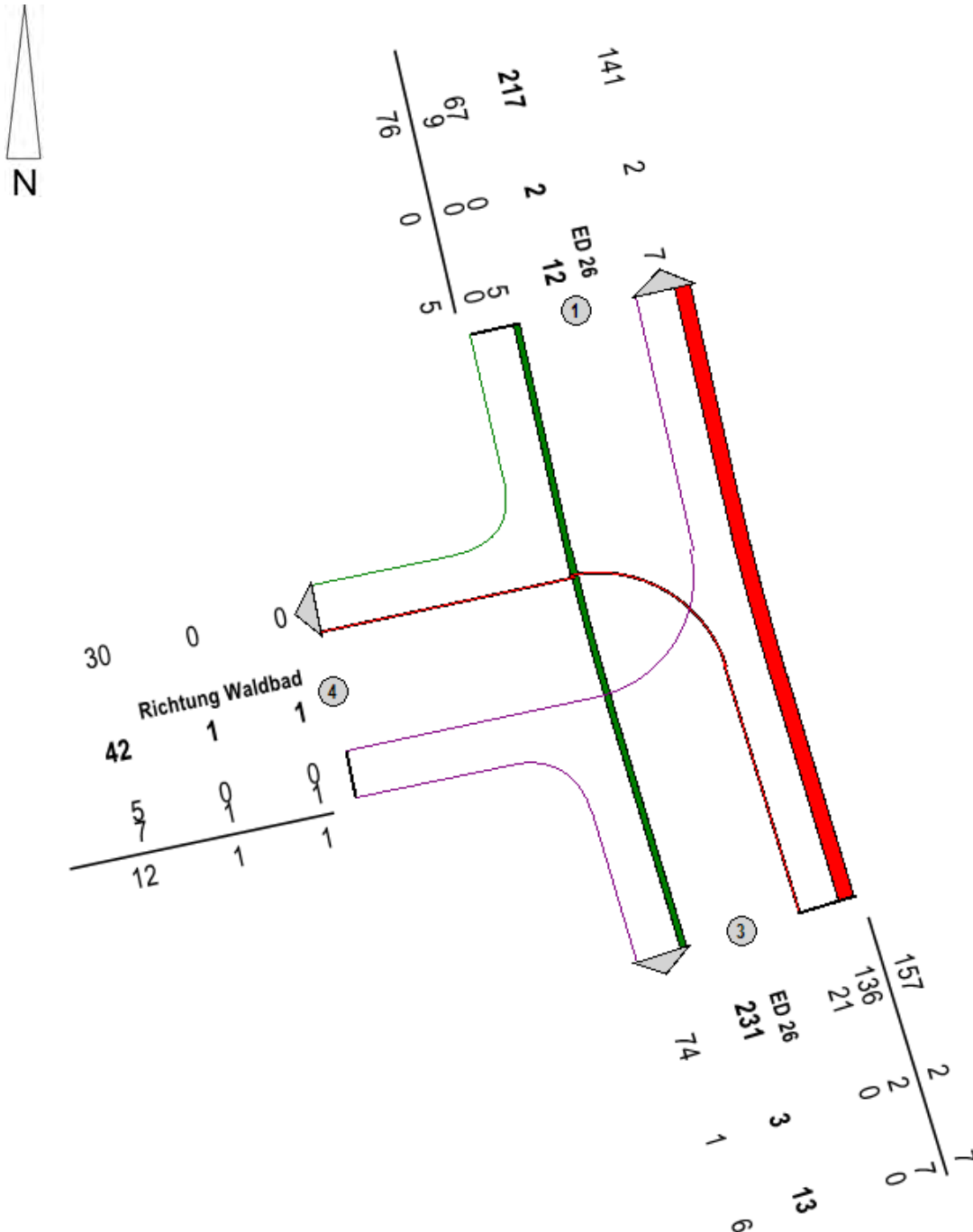
Bezeichnung Taufkirchen Flaring
Zählung K052101
Platz
Datum Do. 21.05.2026
Summe 00:00-24:00

1 ED 26
3 ED 26
4 Richtung Waldbad



Bezeichnung Taufkirchen Flaring
Zählung K052101
Platz
Datum Do. 21.05.2026
Block 06:00 - 10:00
SpitzenStd 07:00 - 08:00

1 ED 26
3 ED 26
4 Richtung Waldbad

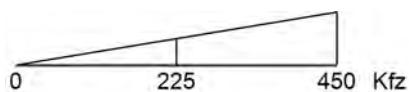


Kfz | SV | GV

Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

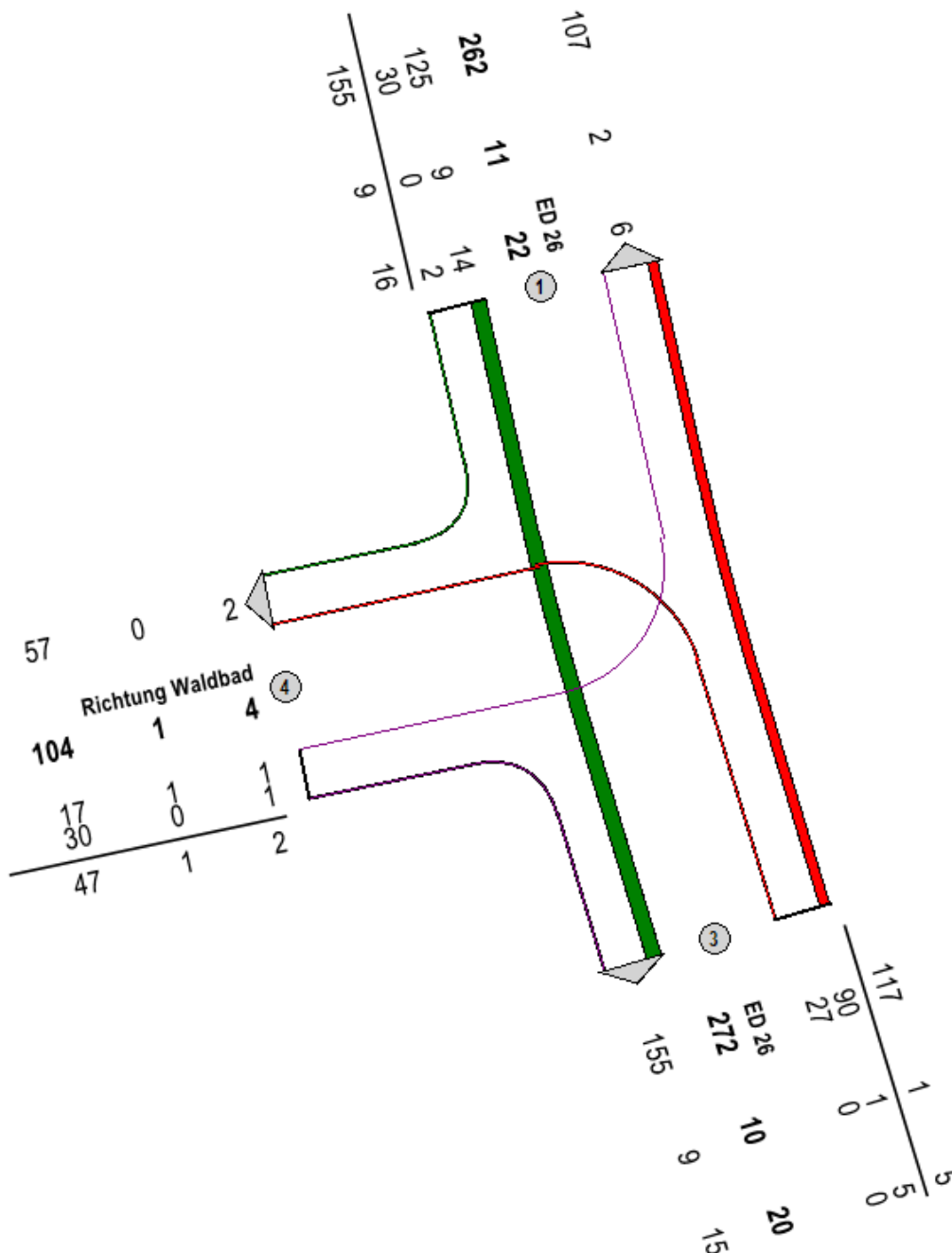
SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz



Bezeichnung Taufkirchen Flaring
Zählung K052101
Platz
Datum Do. 21.05.2026
Block 15:00 - 19:00
SpitzenStd 16:30 - 17:30

1 ED 26
3 ED 26
4 Richtung Waldbad



Kfz | SV | GV

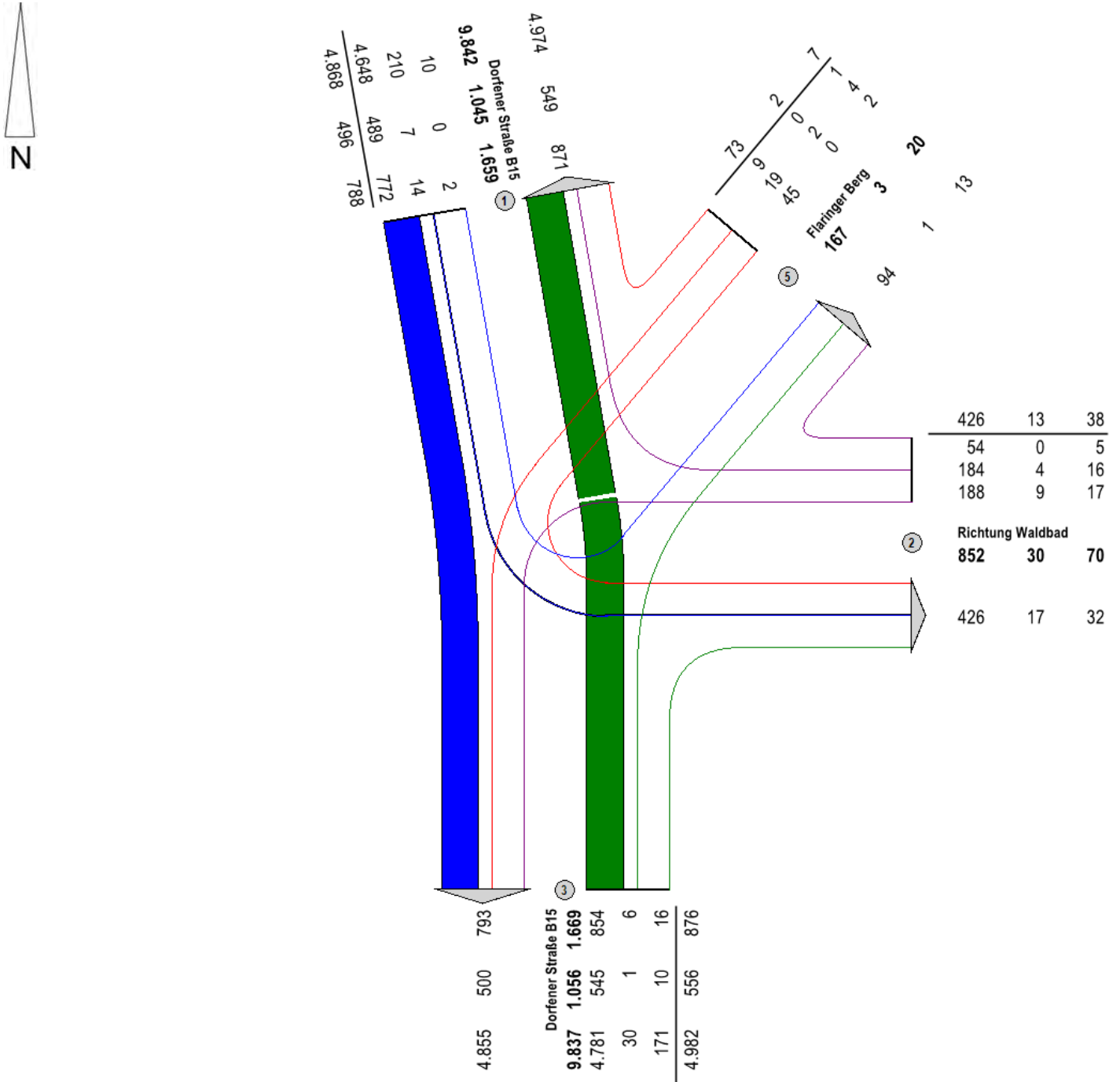
Kfz = Pkw + Bus + Lfw + Lkw + Lz + Krd

SV = Bus + Lkw + Lz

GV = Lfw + Lkw + Lz

Bezeichnung Taufkirchen Flaring
Zählung K052102
Platz
Datum Do. 21.05.2026
Summe 00:00-24:00

- 1 Dorferer Straße B15
- 2 Richtung Waldbad
- 3 Dorferer Straße B15
- 5 Flaringer Berg



Verkehrsaufkommen

	Ansätze	Kfz-F./Richtung			Kfz-F./beide Richt.	
		Kfz/Tag	Kfz/Std.	Kfz/Std.	Kfz-F./Tag	Kfz-F./Std.
Planungen Wohnbebauung			Zielv.	Quellv.		
Anzahl der Wohneinheiten	34					
Verkehrsaufkommen Einwohner (Kfz/Tag)		80			160	
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(3%) (25%)		2	20		22
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(14%) (7%)		11	6		17
Einwohner pro Wohneinheit	3,5					
Anzahl der Einwohner	120					
Gesamtwege pro Einwohner	4,00					
Anteil Wege mit Standortbezug	80%					
Wege pro Einwohner im Ziel-/Quellverkehr	3,2					
MIV-Anteil der Wege im Ziel-/Quellverkehr	75%					
Pkw-Besetzungsgrad	1,8					
Verkehrsaufkommen Besucher		14			28	
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(3%) (3%)		0	0		0
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(20%) (10%)		3	1		4
Anzahl der Besucher	24					
Besucher pro Einwohner	0,2					
MIV-Anteil	80%					
Pkw-Besetzungsgrad	1,4					
Güterverkehr, Lieferwagen bis 3,5t pro Tag		3			6	
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(8%) (5%)		0	0		0
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(7%) (9%)		0	0		0
Lieferwagen/Tag	3					
Schwerverkehr, Lkw > 3,5t pro Tag		3			6	
Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(25%) (25%)		1	1		2
Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)	(15%) (15%)		0	0		0
Schwerverkehr pro Einwohner	0,05					
Summe Verkehrsaufkommen						
Planungen Wohnbebauung (Kfz-Fahrten/Tag)		100			200	
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/Tag)		3			6	
Vormittagsspitze	Kfz/h		3	21		24
Nachmittagsspitze	Kfz/h		14	7		21
Tag-/Nachtverkehrsanteile						
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen						
Anteil Tagesstunden (6.00 - 22.00 Uhr) Ziel-/Quellverkehr	93,5% 94,0%		94	94	188 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

Auswertungen der Verkehrsdaten für Schallschutzbetrachtungen
Zusammenfassung der Verkehrsentwicklung im angrenzenden Straßennetz und der Kennwerte für die Verkehrslärberechnungen nach RLS-19

Normalwerktag Bestand 2026

Verkehrszählung am 21.05.2026 (Schuh & Co)	Kfz/Gesamttag	Lkw1/Gesamttag	Lkw2/Gesamttag	Krad/Gesamttag	Taganteil Kfz	Taganteil Lkw1	Taganteil Lkw2	Taganteil Krad	Nachanteil Kfz	Nachanteil Lkw1	Nachanteil Lkw2	Nachanteil Krad
	24-Stunden-Wert (werktags)				16-Stunden-Wert (werktags)				Nachanteil (22-6 Uhr)			
	[Kfz/24h]	[Lkw1/24h]	[Lkw2/24h]	[Krad/24h]	[Kfz/16h]	[Lkw1/16h]	[Lkw2/16h]	[Krad/16h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]	[Krad/8h]
Flaring westlich Anbindung Baugebiet	852	27	3	14	824	25	3	14	28	2	0	0
Flaring östlich Anbindung Baugebiet	779	12	1	11	748	10	1	11	31	2	0	0

Umrechnungsfaktoren für Gemeindestraßen DTVw --> DTV

	Kfz *	Lkw1 *	Lkw2 *	Krad * *
Wochenfaktor Spitzenbelastung < 400 Kfz/h	0,91	0,85	0,85	unter Berücksichtigung von 3 Monaten Winterzeit und 20 % Schlechtwetter
Wochenfaktor Spitzenbelastung 900-1700 Kfz/h	0,90	0,82	0,82	
Saisonfaktor (Mai)	0,95	0,91	0,91	0,60

*) Hochrechnung Innerorts nach Intraplan Consult GmbH München und Schuh & Co. GmbH Germering, 2011

* *) Ansatz PSLV

DTV-Werte Bestand 2026

	Kfz/Gesamttag	Lkw1/Gesamttag	Lkw2/Gesamttag	Krad/Gesamttag	Taganteil Kfz	Taganteil Lkw1	Taganteil Lkw2	Taganteil Krad	Nachanteil Kfz	Nachanteil Lkw1	Nachanteil Lkw2	Nachanteil Krad
	24-Stunden-Wert (DTV)				16-Stunden-Wert (DTV)				Nachanteil (22-6 Uhr)			
	[Kfz/24h]	[Lkw1/24h]	[Lkw2/24h]	[Krad/24h]	[Kfz/16h]	[Lkw1/16h]	[Lkw2/16h]	[KRAD/16h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]	[Krad/8h]
Flaring westlich Anbindung Baugebiet	737	21	2	8	713	21	2	8	24	0	0	0
Flaring östlich Anbindung Baugebiet	673	0	1	7	646	0	1	7	27	0	0	0

Kennwerte für die Verkehrslärberechnungen

DTV Bestand

m _t	Lkw1, p _{n1}	Lkw2, p _{n2}	Krad, p _{n3}	m _n	Lkw1, p _{n1}	Lkw2, p _{n2}	Krad, p _{n3}
Maßgebliche Verkehrsstärke mt in Kfz/h nach RLS-19, Tagesbereich 6-22 Uhr	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw1 im Tagesbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw2 im Tagesbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe KRAD im Tagesbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M	Maßgebliche Verkehrsstärke mt in Kfz/h nach RLS-19, Nachtbereich 6-22 Uhr	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw1 im Nachtbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw2 im Nachtbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe KRAD im Nachtbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M
Kfz/h	in %	in %	in %	Kfz/h	in %	in %	in %
45	2,95%	0,28%	1,12%	3	0,00%	0,00%	0,00%
40	0,00%	0,15%	1,08%	3	0,00%	0,00%	0,00%

Prognose-Nullfall 2040 (DTV)

Nullfall 2040 (ohne Bauvorhaben) auf Flaring geringe Änderung zu erwarten (Ansatz + 10%) 1,1	Kfz/Gesamttag	Lkw1/Gesamttag	Lkw2/Gesamttag	Krad/Gesamttag	Taganteil Kfz	Taganteil Lkw1	Taganteil Lkw2	Taganteil Krad	Nachanteil Kfz	Nachanteil Lkw1	Nachanteil Lkw2	Nachanteil Krad
	24-Stunden-Wert (DTV)				16-Stunden-Wert (DTV)				Nachanteil (22-6 Uhr)			
	[Kfz/24h]	[Lkw1/24h]	[Lkw2/24h]	[Krad/24h]	[Kfz/16h]	[Lkw1/16h]	[Lkw2/16h]	[KRAD/16h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]	[Krad/8h]
Flaring westlich Anbindung Baugebiet	811	23	2	9	784	23	2	9	26	0	0	0
Flaring östlich Anbindung Baugebiet	740	0	1	8	711	0	1	8	30	0	0	0

Prognose-Nullfall 2040 (DTV)

m _t	Lkw1, p _{n1}	Lkw2, p _{n2}	Krad, p _{n3}	m _n	Lkw1, p _{n1}	Lkw2, p _{n2}	Krad, p _{n3}
Maßgebliche Verkehrsstärke mt in Kfz/h nach RLS-19, Tagesbereich 6-22 Uhr	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw1 im Tagesbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw2 im Tagesbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe KRAD im Tagesbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M	Maßgebliche Verkehrsstärke mt in Kfz/h nach RLS-19, Nachtbereich 6-22 Uhr	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw1 im Nachtbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw2 im Nachtbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe KRAD im Nachtbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M
Kfz/h	in %	in %	in %	Kfz/h	in %	in %	in %
49	2,95%	0,28%	1,12%	3	0,00%	0,00%	0,00%
44	0,00%	0,15%	1,08%	4	0,00%	0,00%	0,00%

Verkehrsprognose Planungen (DTV)

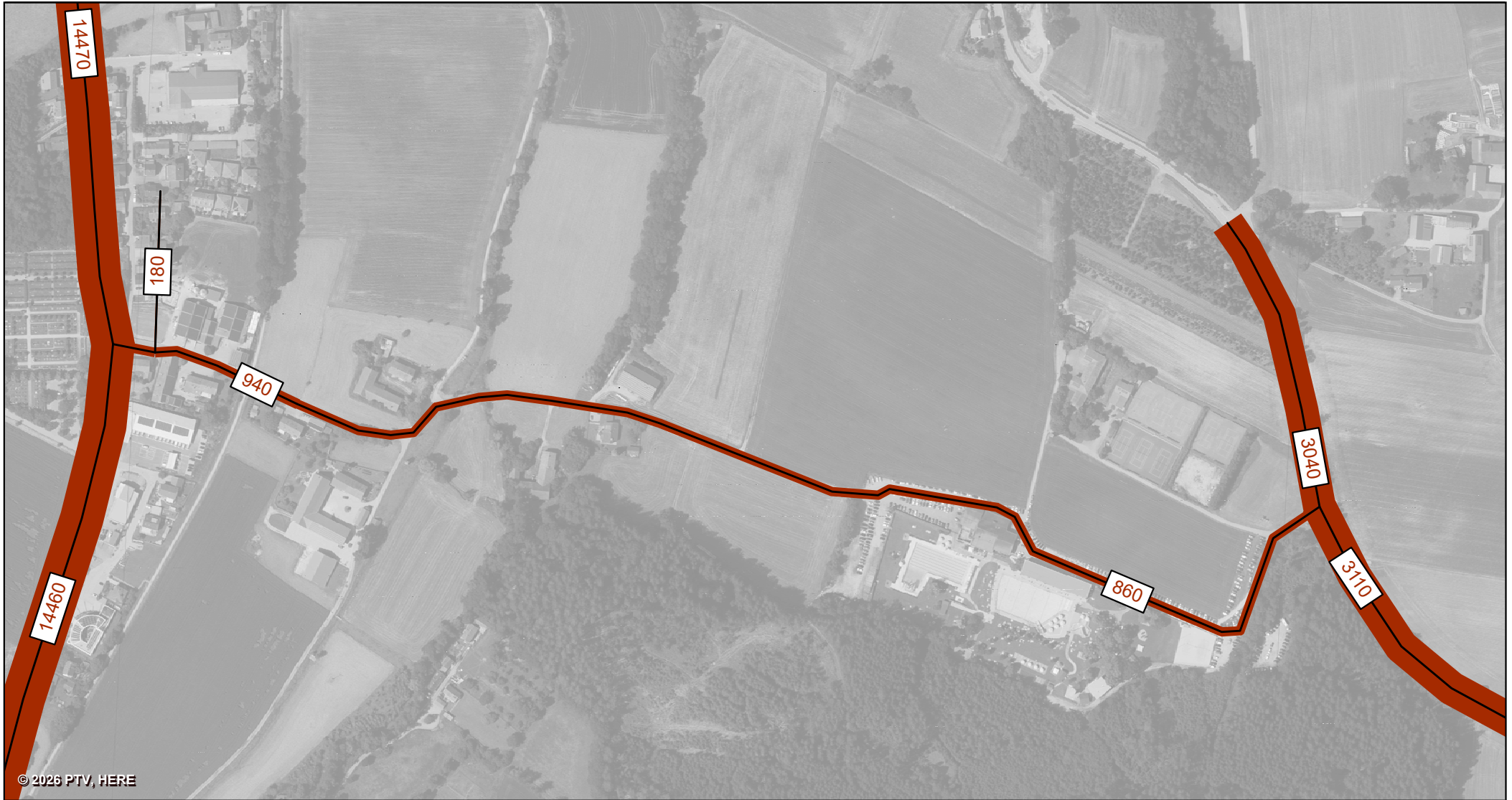
Prognosewerte für Bauvorhaben	Kfz/Gesamttag	Lkw1/Gesamttag	Lkw2/Gesamttag	Krad/Gesamttag	Taganteil Kfz	Taganteil Lkw1	Taganteil Lkw2	Taganteil Krad	Nachanteil Kfz	Nachanteil Lkw1	Nachanteil Lkw2	Nachanteil Krad
	24-Stunden-Wert				16-Stunden-Wert				Nachanteil (22-6 Uhr)			
	[Kfz/24h]	[Lkw1/24h]	[Lkw2/24h]	[KRAD/24h]	[Kfz/16h]	[Lkw1/16h]	[Lkw2/16h]	[KRAD/16h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]	[Krad/8h]
Flaring westlich Anbindung Baugebiet	164	4	4	3	155	4	4	3	9	0	0	0
Anbindung Baugebiet	182	5	5	3	171	5	5	3	11	0	0	0
Flaring östlich Anbindung Baugebiet	18	1	1	0	16	1	1	0	2	0	0	0

Gesamtprognose 2040 (DTV)

Belastungen Nullfall + Neuverkehr - Überplanung	Kfz/Gesamttag	Lkw1/Gesamttag	Lkw2/Gesamttag	Krad/Gesamttag	Taganteil Kfz	Taganteil Lkw1	Taganteil Lkw2	Taganteil Krad	Nachanteil Kfz	Nachanteil Lkw1	Nachanteil Lkw2	Nachanteil Krad
	24-Stunden-Wert (DTV)				16-Stunden-Wert (DTV)				Nachanteil (22-6 Uhr)			
	[Kfz/24h]	[Lkw1/24h]	[Lkw2/24h]	[Krad/24h]	[Kfz/16h]	[Lkw1/16h]	[Lkw2/16h]	[Krad/16h]	[Kfz/8h]	[Lkw1/8h]	[Lkw2/8h]	[Krad/8h]
Flaring westlich Anbindung Baugebiet	975	27	6	11	939	27	6	11	36	0	0	0
Anbindung Baugebiet	182	5	5	3	171	5	5	3	11	0	0	0
Flaring östlich Anbindung Baugebiet	759	1	2	8	727	1	2	8	32	0	0	0

Gesamtprognose 2040 (DTV)

m _t	Lkw1, p _{n1}	Lkw2, p _{n2}	Krad, p _{n3}	m _n	Lkw1, p _{n1}	Lkw2, p _{n2}	Krad, p _{n3}
Maßgebliche Verkehrsstärke mt in Kfz/h nach RLS-19, Tagesbereich 6-22 Uhr	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw1 im Tagesbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw2 im Tagesbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe KRAD im Tagesbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M	Maßgebliche Verkehrsstärke mt in Kfz/h nach RLS-19, Nachtbereich 6-22 Uhr	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw1 im Nachtbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw2 im Nachtbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M	Maßgeblicher Anteil der Fahrzeuggruppe KRAD im Nachtbereich nach RLS-19 am Gesamtverkehr M
Kfz/h	in %	in %	in %	Kfz/h	in %	in %	in %
59	2,91%	0,69%	1,21%	4	0,00%	0,00%	0,42%
11	2,98%	2,98%	1,64%	1	0,00%	0,00%	1,64%
45	0,12%	0,27%	1,10%	4	0,00%	0,00%	0,09%



Taufkirchen (Vils), Gutachterliche Stellungnahme zum Baugebiet "Flaring"

Gesamtverkehr Nullfall	Streckenbelastungen Gesamttag [Kfz-Fahrten/24 Stunden]	Nullfall 2040
------------------------	--	---------------



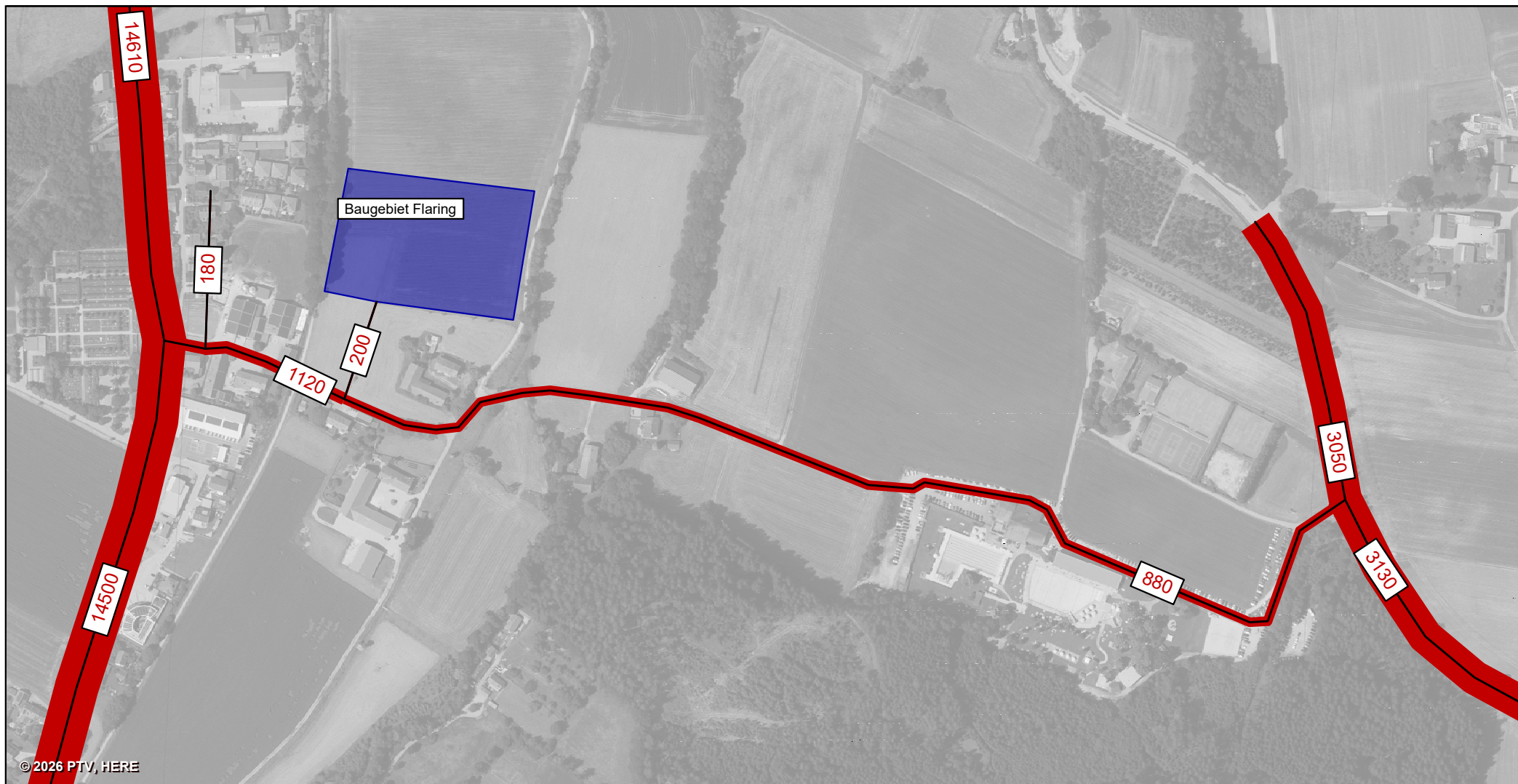
Taufkirchen (Vils), Gutachterliche Stellungnahme zum Baugebiet "Flaring"

Gesamtverkehr Nullfall	Knotenstrombelastungen Morgenspitzenstunde [Kfz-Fahrten/Stunde]	Nullfall 2040
------------------------	---	---------------



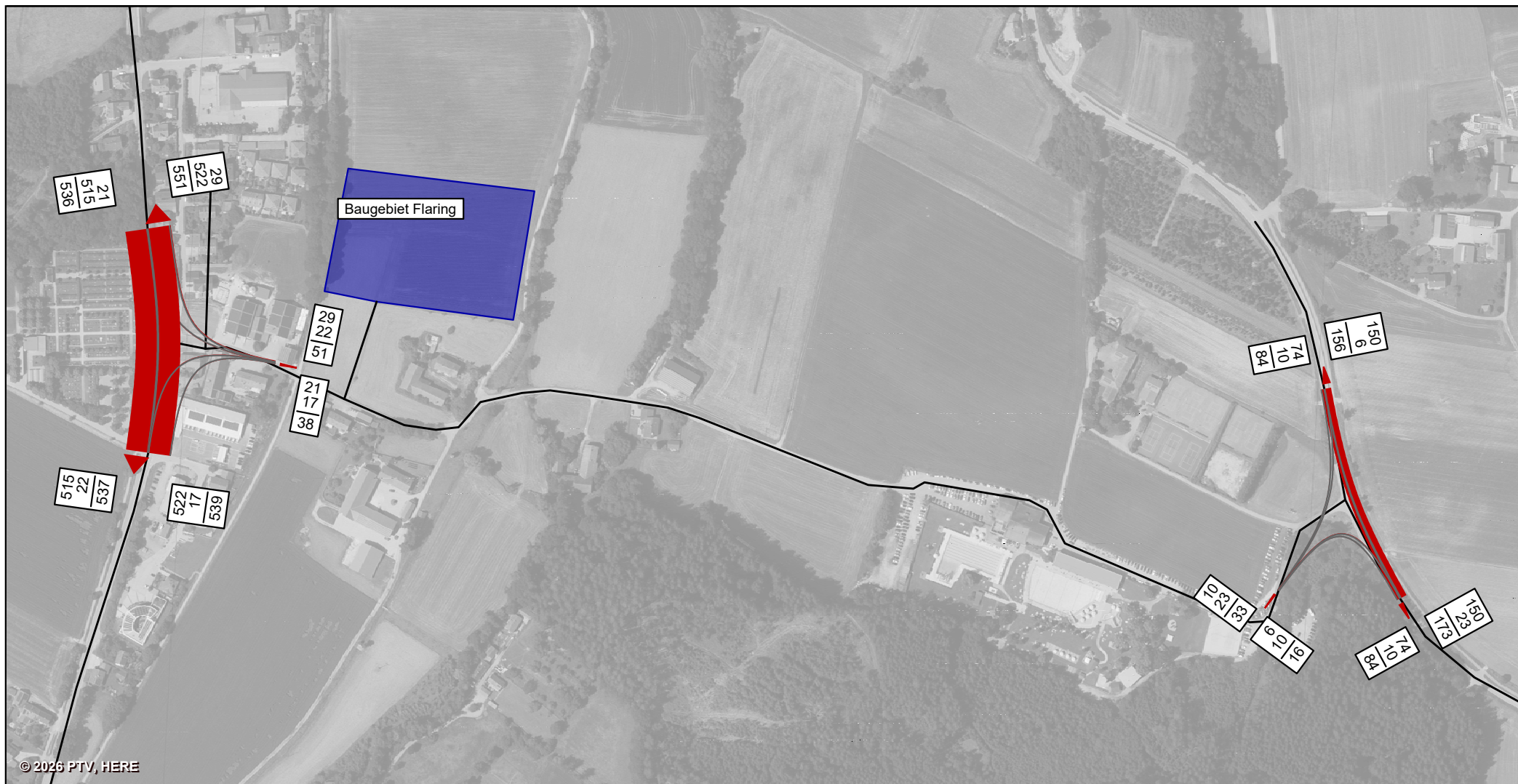
Taufkirchen (Vils), Gutachterliche Stellungnahme zum Baugebiet "Flaring"

Gesamtverkehr Nullfall	Knotenstrombelastungen Abendspitzenstunde [Kfz-Fahrten/Stunde]	Nullfall 2040
------------------------	--	---------------



Taufkirchen (Vils), Gutachterliche Stellungnahme zum Baugebiet "Flaring"

Gesamtverkehr Planfall	Streckenbelastungen Gesamttag [Kfz-Fahrten/24 Stunden]	Planfall 2040
------------------------	--	---------------



Taufkirchen (Vils), Gutachterliche Stellungnahme zum Baugebiet "Flaring"

Gesamtverkehr Planfall	Knotenstrombelastungen Morgenspitzenstunde [Kfz-Fahrten/Stunde]	Planfall 2040
------------------------	---	---------------



Taufkirchen (Vils), Gutachterliche Stellungnahme zum Baugebiet "Flaring"

Gesamtverkehr Planfall	Knotenstrombelastungen Abendspitzenstunde [Kfz-Fahrten/Stunde]	Planfall 2040
------------------------	--	---------------

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Taufkirchen (Vils) - Baugebiet Flaring
 Knotenpunkt : Dorfener Straße (B15) - Flaring
 Stunde : Bestand 2026 Morgenspitzenstunde
 Datei : 2918_TAUFKIRCHEN-VILS_FLARING_BESTAND_MS_MK_260601.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		408				1800					A
3		12				1600					A
4		15	6,5	3,2	724	414		9,0	1	1	A
6		13	5,9	3,0	361	772		4,7	1	1	A
Misch-N											
8		390				1800					A
7		13	5,5	2,8	366	847		4,3	1	1	A
Misch-H		390				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Dorfener Straße (B15) (Strom 2, 3)
 Dorfener Straße (B15) (Strom 7, 8)
 Nebenstrasse : Flaring (Strom 4, 6)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Taufkirchen (Vils) - Baugebiet Flaring
 Knotenpunkt : Dorfener Straße (B15) - Flaring
 Stunde : Bestand 2026 Abendspitzenstunde
 Datei : 2918_Taufkirchen-Vils_Flaring_Bestand_AS_MK_260601.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		417				1800					A
3		24				1600					A
4		19	6,5	3,2	807	361		10,5	1	1	B
6		21	5,9	3,0	414	724		5,4	1	1	A
Misch-N											
8		388				1800					A
7		30	5,5	2,8	425	792		4,7	1	1	A
Misch-H		388				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

B

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Dorfener Straße (B15) (Strom 2, 3)
 Dorfener Straße (B15) (Strom 7, 8)
 Nebenstrasse : Flaring (Strom 4, 6)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Taufkirchen (Vils) - Baugebiet Flaring
 Knotenpunkt : Dorfener Straße (B15) - Flaring
 Stunde : Nullfall 2026 Morgenspitzenstunde
 Datei : 2918_TAUFKIRCHEN-VILS_FLARING_Nullfall_MS_MK_260609.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		600				1800					A
3		17				1600					A
4		17	6,5	3,2	1064	257		15,0	1	1	B
6		14	5,9	3,0	530	628		5,9	1	1	A
Misch-N											
8		574				1800					A
7		19	5,5	2,8	538	697		5,3	1	1	A
Misch-H		574				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

B

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Dorfener Straße (B15) (Strom 2, 3)
 Dorfener Straße (B15) (Strom 7, 8)
 Nebenstrasse : Flaring (Strom 4, 6)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Taufkirchen (Vils) - Baugebiet Flaring
 Knotenpunkt : Dorfener Straße (B15) - Flaring
 Stunde : Nullfall 2026 Abendspitzenstunde
 Datei : 2918_TAUFKIRCHEN-VILS_FLARING_NULLFALL_AS_MK_260609.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		613				1800					A
3		35				1600					A
4		21	6,5	3,2	1186	208		19,2	1	1	B
6		23	5,9	3,0	608	571		6,9	1	1	A
Misch-N											
8		571				1800					A
7		45	5,5	2,8	625	631		6,3	1	1	A
Misch-H		571				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

B

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Dorfener Straße (B15) (Strom 2, 3)
 Dorfener Straße (B15) (Strom 7, 8)
 Nebenstrasse : Flaring (Strom 4, 6)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Taufkirchen (Vils) - Baugebiet Flaring
 Knotenpunkt : Dorfener Straße (B15) - Flaring
 Stunde : Planfall 2026 Morgenspitzenstunde
 Datei : 2918_TAUFKIRCHEN-VILS_FLARING_PlanFALL_MS_MK_260609.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		600				1800					A
3		18				1600					A
4		22	6,5	3,2	1067	255		15,4	1	1	B
6		29	5,9	3,0	531	627		6,0	1	1	A
Misch-N											
8		574				1800					A
7		21	5,5	2,8	539	696		5,3	1	1	A
Misch-H		574				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

B

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Dorfener Straße (B15) (Strom 2, 3)
 Dorfener Straße (B15) (Strom 7, 8)
 Nebenstrasse : Flaring (Strom 4, 6)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Taufkirchen (Vils) - Baugebiet Flaring
 Knotenpunkt : Dorfener Straße (B15) - Flaring
 Stunde : Planfall 2026 Abendspitzenstunde
 Datei : 2918_TAUFKIRCHEN-VILS_FLARING_Planfall_AS_MK_260609.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		613				1800					A
3		38				1600					A
4		22	6,5	3,2	1198	201		20,1	1	1	C
6		28	5,9	3,0	610	570		6,9	1	1	A
Misch-N											
8		571				1800					A
7		55	5,5	2,8	628	629		6,4	1	1	A
Misch-H		571				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : C

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Dorfener Straße (B15) (Strom 2, 3)
 Dorfener Straße (B15) (Strom 7, 8)
 Nebenstrasse : Flaring (Strom 4, 6)

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Taufkirchen (Vils), Baugebiet Flaring
 Knotenpunkt : ED 26 (Kellerberg) / Flaring
 Stunde : Bestand 2026 Morgenspitzenstunde
 Datei : 2916_Taufkirchen-Vils_Flaring_ED26_Bestand_MS_MK_260609



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	
2		67				1800						A
3		9				1600		2,3	1	1	1	A
Misch-H		76				1774	2 + 3	2,1	1	1	1	A
4		5	7,4	3,4	229	724		5,0	1	1	1	A
6		8	7,3	3,1	72	1036		4,0	1	1	1	A
Misch-N												
8		138				1800						A
7		21	5,9	2,6	76	1256		2,9	1	1	1	A
Misch-H		159				1800	7 + 8	2,2	1	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

A

Strassennamen :

Hauptstrasse : ED 25 (Kellerberg) Nord (Strom 2, 3)
 ED 26 (Kellerberg) Süd (Strom 7, 8)
 Nebenstrasse : Flaring (Strom 4, 6)

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Taufkirchen (Vils), Baugebiet Flaring
 Knotenpunkt : ED 26 (Kellerberg) / Flaring
 Stunde : Bestand 2026 Abendspitzenstunde
 Datei : 2916_Taufkirchen-Vils_Flaring_ED26_Bestand_AS_MK_260609.kob



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	
2		134				1800						A
3		30				1600		2,3	1	1	1	A
Misch-H		164				1760	2 + 3	2,4	1	1	1	A
4		18	7,4	3,4	257	687		5,7	1	1	1	A
6		30	7,3	3,1	140	929		4,0	1	1	1	A
Misch-N												
8		91				1800						A
7		27	5,9	2,6	155	1136		3,2	1	1	1	A
Misch-H		118				1800	7 + 8	2,2	1	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

A

Strassennamen :

Hauptstrasse : ED 25 (Kellerberg) Nord (Strom 2, 3)
 ED 26 (Kellerberg) Süd (Strom 7, 8)
 Nebenstrasse : Flaring (Strom 4, 6)

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Taufkirchen (Vils), Baugebiet Flaring

Knotenpunkt : ED 26 (Kellerberg) / Flaring

Stunde : Nullfall 2040 Morgenspitzenstunde

Datei : 2916_TAUFKIRCHEN-VILS_FLARING_ED26_NULLFALL_MS_MK_260609.kob



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	
2		74				1800						A
3		10				1600						A
Misch-H		84				1774	2 + 3	2,1	1	1	1	A
4		6	7,4	3,4	251	697		5,2	1	1	1	A
6		9	7,3	3,1	79	1024		4,0	1	1	1	A
Misch-N												
8		151				1800						A
7		23	5,9	2,6	84	1244		2,9	1	1	1	A
Misch-H		174				1800	7 + 8	2,2	1	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : ED 25 (Kellerberg) Nord (Strom 2, 3)

ED 26 (Kellerberg) Süd (Strom 7, 8)

Nebenstrasse : Flaring (Strom 4, 6)

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Taufkirchen (Vils), Baugebiet Flaring
 Knotenpunkt : ED 26 (Kellerberg) / Flaring
 Stunde : Nullfall 2040 Abendspitzenstunde
 Datei : 2916_Taufkirchen-Vils_Flaring_ED26_Nullfall_AS_MK_260609.kob



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	
2		148				1800						A
3		33				1600		2,3	1	1	1	A
Misch-H		181				1760	2 + 3	2,4	1	1	1	A
4		20	7,4	3,4	284	657		6,0	1	1	1	A
6		33	7,3	3,1	155	907		4,1	1	1	1	A
Misch-N												
8		100				1800						A
7		30	5,9	2,6	171	1113		3,3	1	1	1	A
Misch-H		130				1800	7 + 8	2,2	1	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

A

Strassennamen :

Hauptstrasse : ED 25 (Kellerberg) Nord (Strom 2, 3)
 ED 26 (Kellerberg) Süd (Strom 7, 8)
 Nebenstrasse : Flaring (Strom 4, 6)

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Taufkirchen (Vils), Baugebiet Flaring

Knotenpunkt : ED 26 (Kellerberg) / Flaring

Stunde : Planfall 2040 Morgenspitzenstunde

Datei : 2916_TAUFKIRCHEN-VILS_FLARING_ED26_PLANFALL_MS_MK_260609.kob



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	
2		74				1800						A
3		10				1600						A
Misch-H		84				1774	2 + 3	2,1	1	1	1	A
4		6	7,4	3,4	254	694		5,2	1	1	1	A
6		11	7,3	3,1	79	1024		3,9	1	1	1	A
Misch-N												
8		154				1800						A
7		23	5,9	2,6	84	1244		2,9	1	1	1	A
Misch-H		177				1800	7 + 8	2,2	1	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : ED 25 (Kellerberg) Nord (Strom 2, 3)

ED 26 (Kellerberg) Süd (Strom 7, 8)

Nebenstrasse : Flaring (Strom 4, 6)

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.19

Planungsgesellschaft Stadt - Land - Verkehr GmbH München

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Taufkirchen (Vils), Baugebiet Flaring
 Knotenpunkt : ED 26 (Kellerberg) / Flaring
 Stunde : Planfall 2040 Abendspitzenstunde
 Datei : 2916_Taufkirchen-Vils_Flaring_ED26_Planfall_AS_MK_260609.kob



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	
2		148				1800						A
3		33				1600		2,3	1	1	1	A
Misch-H		181				1760	2 + 3	2,4	1	1	1	A
4		20	7,4	3,4	285	655		6,0	1	1	1	A
6		34	7,3	3,1	155	907		4,1	1	1	1	A
Misch-N												
8		100				1800						A
7		31	5,9	2,6	171	1113		3,3	1	1	1	A
Misch-H		131				1800	7 + 8	2,2	1	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

A

Strassennamen :

Hauptstrasse : ED 25 (Kellerberg) Nord (Strom 2, 3)
 ED 26 (Kellerberg) Süd (Strom 7, 8)
 Nebenstrasse : Flaring (Strom 4, 6)

HBS 2015 L5

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 ($q_i > C_i$).