Stadt Dachau

Bebauungsplan „Udldinger Hang West“

Überarbeitung des Verkehrsgutachtens



im Auftrag der Stadt Dachau
Juli 2026

Version 1.1

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Ulrich v. Staszewski

Datum: 23.07.2026

Schuh & Co. GmbH, Goethestr. 17, 82110 Germering, Deutschland
Telefon 089 / 89 41 31-0, info@schuhco.de, www.schuhco.de

Inhaltsverzeichnis

1 Anlass der Planung und Lage im Netz 3

2 Verkehrsbelastung im Bestand 4

2.1 Zählungen im Umfeld des Planungsgebiets 4
2.2 Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs im Bestand 4

3 Prognosenullfall 2040 5

4 Planfall neues Wohnquartier 6

4.1 Verkehrserzeugung der Wohnnutzung 6
4.2 Tageszeitliche Verteilung des Zusatzverkehrs 7
4.3 Räumliche Verteilung des Zusatzverkehrs 7
4.4 Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs im Prognoseplanfall 2040 7

5 Stellplätze 8

5.1 Kraftfahrzeuge 8
5.2 Fahrräder 8

6 Zusammenfassung 9

7 Anlagen 10

Schuh & Co. GmbH, Goethestr. 17, 82110 Germering, Deutschland
Telefon 089 / 89 41 31-0, info@schuhco.de, www.schuhco.de

1 Anlass der Planung und Lage im Netz

In Dachau sollen am westlichen Rand der Kernstadt ein kleines Wohngebiet errichtet werden. Das Gelände wird im Bestand als Grünfläche genutzt.
Die neue Nutzung wird im Bebauungsplan 187/ 22 „Udldinger Hang-West am Schumannweg“ planungsrechtlich festgelegt.

Die Erschließung der Wohnungen erfolgt für den Kfz-Verkehr von Norden von der Augsburger Straße über den Breitenauer Weg und einen neu zu bauenden Erschließungsanger. Von der südlich verlaufenden Brucker Straße ist in Verlängerung des Mitterfeldwegs nur eine Geh- und Radwegverbindung vorgesehen. Anlage 1 zeigt die Lage im Straßennetz des westlichen Stadtgebiets.

Die verkehrliche Erschließung wurde bereits im April 2024 begutachtet [1)]. Zwischenzeitlich wurde die Planung dahingehend geändert, dass im neuen Wohngebiet keine neue Kindertagesstätte errichtet wird. Das Maß der baulichen Nutzung wurde geringfügig geändert und die geplanten Kfz-Stellplätze wurden neu geordnet und erweitert.

Aufgaben der vorliegenden Untersuchung sind insbesondere
- eine Auswertung der neuen Zählung des bestehenden Verkehrs
- die Berechnung des Prognosenullfalls für das Jahr 2040, d.h. eine Verkehrsprognose ohne Realisierung der hier geplanten Bebauung
- die Abschätzung des von der neuen Bebauung erzeugten zusätzlichen Verkehrs und die Überlagerung mit dem Prognosenullfall als Prognoseplanfall 2040
- die Berechnung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für alle Planfälle
- der Abgleich des prognostizierten zusätzlichen Verkehrs mit den geplanten Stellplätzen und der Mobilitätssatzung.

1) Schuh & Co. GmbH: Stadt Dachau, Bebauungsplan „Udldinger Hang West“ – Verkehrsgutachten und Mobilitätskonzept; Germering, April 2024

Schuh & Co. GmbH, Goethestr. 17, 82110 Germering, Deutschland
Telefon 089 / 89 41 31-0, info@schuhco.de, www.schuhco.de

2 Verkehrsbelastung im Bestand

2.1 Zählungen im Umfeld des Planungsgebiets

Am Donnerstag, d. 18.09.2025 wurden von der Stadt Dachau die bestehenden Verkehrsbelastungen an der Einmündung Augsburger Straße/ Breitenauer Weg gezählt.
Anlage 2 zeigt die wesentlichen Zählergebnisse in grafischer Aufbereitung.

Im Breitenauer Weg ist die Morgenspitze deutlich höher als die Nachmittagsspitze. Ursache ist der Verkehr der bestehenden Kindertagesstätte „Tausendfüßler“.

Der Breitenauer Weg ist für Kraftfahrzeuge eine Sackgasse. Eine Durchfahrt zum Mitterfeldweg ist nicht möglich (auf dem Titelbild rechts erkennbar).

Im Vergleich zur letzten Zählung vom Mittwoch, d. 18.10.2023 fällt auf, dass der Kfz-Verkehr im Zuge der Augsburger Straße um 12 bis 15 % zugenommen hat. Dies gilt für den 24-Stunden-Wert sowie für die Spitzenstunden der Lastrichtungen morgens stadteinwärts und nachmittags stadtauswärts. Die Belastungen in den Spitzenstunden der jeweiligen Gegenrichtung haben sich hingegen nicht geändert.

2.2 Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs im Bestand

Die Einmündung Augsburger Straße/ Breitenauer Weg ist grundsätzlich unsignalisiert. Nordwestlich neben der Einmündung ist jedoch ein signalisierter Fußgängerüberweg vorhanden. Die Einmündung Breitenauer Weg wird durch ein Auffangsignal (GELB – ROT – AUS) auf der Augsburger Straße freigehalten, wenn der Fußgängerüberweg freigegeben wird, ein Bus aus der benachbarten Dr.-Hiller-Straße einbiegt oder die Wartezeiten für den Kfz-Verkehr aus dem Breitenauer Weg bzw. der Dr.-Hiller-Straße zu lang werden.
Simulationen des Verkehrsablaufs ohne Berücksichtigung der Lichtsignale ergaben, dass im Bestand die drittbeste Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs erreicht wird (QSV = C).

Die ausführlichen Simulationsergebnisse sind in Anlage 3 zusammengestellt. Anlage 8 enthält eine Übersicht der berechneten QSV-Werte und Definitionen der Qualitätsstufen.

Schuh & Co. GmbH, Goethestr. 17, 82110 Germering, Deutschland
Telefon 089 / 89 41 31-0, info@schuhco.de, www.schuhco.de

3 Prognosenullfall 2040

Für den Planungshorizont 2040 wird eine mittlere jährliche Verkehrszunahme um 1 % angenommen. Mit diesem Faktor von 15 % errechnen sich für den theoretischen Fall, dass das Neubaugebiet noch nicht realisiert ist, Verkehrsbelastungen gemäß Anlage 4.

Analog zu Kap. 2.2 wurden mit diesen Daten ebenfalls die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs berechnet. Beim maßgebenden Linkseinbiegen aus dem Breitenauer Weg in die Augsburger Straße errechnen sich als mittlere Wartezeiten am Morgen ca. 30 Sekunden, am Nachmittag ca. 32 Sekunden.
Damit fällt die Qualitätsstufe nachmittags von C auf D. Am Morgen liegt sie an der Grenze zwischen C und D.

Die tatsächliche Qualität des Verkehrsablaufs ist tendenziell besser, weil durch die in Kap. 2.2 beschriebene Signalschaltung gesicherte Zeitlücken für das Linkseinbiegen erzeugt werden.

Die ausführlichen Simulationsergebnisse sind in Anlage 5 zusammengestellt. Anlage 8 enthält eine Übersicht der berechneten QSV-Werte und Definitionen der Qualitätsstufen.

Schuh & Co. GmbH, Goethestr. 17, 82110 Germering, Deutschland
Telefon 089 / 89 41 31-0, info@schuhco.de, www.schuhco.de

4 Planfall neues Wohnquartier

4.1 Verkehrserzeugung der Wohnnutzung

Gemäß den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans „Udldinger Hang-West am Schumannweg“ ist für die Wohnnutzung in 4 Baukörpern eine Geschoßfläche Wohnen von 6.904 m^2 vorgesehen. Diese verteilt sich auf 64 Wohneinheiten.

Lt. dem allgemein anerkannten Berechnungsprogramm „Ver_Bau“ (Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung) [1)] ist mit 1,8 bis 2,8 Einwohnern pro Wohneinheit zu rechnen.

Angesichts der rechnerischen Wohnungsgrößen und der Wohnraumknappheit im Großraum München wird der obere Wert angenommen: 2,8 x 64 = 179,2 ≈ 180 Einwohner*innen im geplanten Neubaugebiet.

Die Wegehäufigkeit pro Werktag und Bewohner liegt im städtischen Raum lt. „Ver_Bau“ zwischen 3,0 und 3,6 Wegen pro Einwohner und Tag. Wegen der hohen Mobilität im Großraum München wird mit 3,6 Wegen/ EW und Tag gerechnet.

Somit errechnen sich für die Bewohner*innen des Neubaugebiets 180 x 3,6 = 648 Wege/ Tag.

Von den täglichen Wegen werden lt. „Ver_Bau“ zwischen 30% und 70% per Pkw zurückgelegt. Der Besetzungsgrad liegt dabei zwischen 1,1 und 1,2 Personen/ Pkw. Daraus errechnen sich mit den oben berechneten Daten folgende Unter- und Obergrenzen des Bewohnerverkehrs:
(648 x 0,3) / 1,2 = 162 Pkw-Fahrten/ Tag minimal und
(648 x 0,7) / 1,1 = 412 Pkw-Fahrten/ Tag maximal.
Der Mittelwert beträgt 287 Pkw-Fahrten/ Tag.

Die Veröffentlichung „Mobilität im Landkreis Dachau“ des MVV aus dem Jahr 2021 [2)] nennt auf der Basis der Haushaltsbefragung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) von 2017 für die Verkehrsmittelwahl im Landkreis Dachau folgende Zahlen: 45 % Pkw als Fahrer, 14 % Pkw als Mitfahrer.

Daraus errechnen sich 59 % Pkw-Nutzung und ein hoher Besetzungsgrad von 1,31.

Mit diesen Werten errechnen sich (648 x 0,59) / 1,31 = 292 Pkw-Fahrten/ Tag, was etwa dem oben berechneten Mittelwert von 287 Pkw-Fahrten/ Tag entspricht.

Im weiteren wird als Annahme zur sicheren Seite nicht mit ca. 290 Pkw-Fahrten/ Tag, sondern mit dem Maximum von 412 Pkw-Fahrten/ Tag gerechnet.

Dies entspricht 206 Fahrten im Quellverkehr und 206 Fahrten im Zielverkehr pro Tag.

1) Die BBW Software GmbH hat ab 1.1.2024 die Betreuung von „Ver_Bau“ von Dr. Bosserhoff übernommen.

2) https://red.mvv-muenchen.de/fileadmin/mediapool/07-Ueber_den_MVV/02-Dokumente/MVV_in_Zahlen/Desktopdruck_DAH_NOV_22_Basisdaten_komplett.pdf

Schuh & Co. GmbH, Goethestr. 17, 82110 Germering, Deutschland
Telefon 089 / 89 41 31-0, info@schuhco.de, www.schuhco.de

Lt. „Ver_Bau“ hat der Besucherverkehr der Bewohner*innen eine mittlere Stärke von 10% des Bewohnerverkehrs bei ansonsten ähnlichen Parametern.
Somit ist mit minimal 81 x 0,1 ≈ 8 Pkw-Fahrten pro Tag und
maximal 206 x 0,1 = 21 Pkw-Fahrten pro Tag
von Besuchern der Bewohner zu rechnen.

4.2 Tageszeitliche Verteilung des Zusatzverkehrs

Der gemäß Kap. 4.2 erwartete Kfz-Verkehr der geplanten Bebauung wird nach den Ganglinien des Verfahrens „Ver_Bau“ getrennt für die Nutzungen Wohnen und Besucher im Ziel- und Quellverkehr auf den Tag verteilt. Anlage 6 enthält die detaillierte Berechnung.

4.3 Räumliche Verteilung des Zusatzverkehrs

Das städtebauliche Konzept sieht vor, die Pkw-Stellplätze der Bewohner auf einem oberirdischen Parkplatz und in einer Tiefgarage zusammenzufassen, die via Erschließungsanger an den Breitenauer Weg angeschlossen werden. Somit erfolgt der gesamte Kfz-Verkehr der Bewohner und Besucher über den Knotenpunkt Augsburger Straße/ Breitenauer Weg.

Der gemäß Kap. 4.1 und 4.2 berechnete zusätzliche Kfz-Verkehr wurde proportional zum bestehenden Verkehr auf beide Richtungen der Augsburger Straße umgelegt. Anlage 6 zeigt die Verkehre der maßgebenden Spitzenstunden.

4.4 Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs im Prognoseplanfall 2040

Die in Kap. 4.2 berechneten Maximalwerte der Spitzenstunden wurden als ungünstigster Fall mit den Spitzenstunden des Prognosenullfalls 2040 gemäß Kap. 3 überlagert. Gegenseitige zeitliche Verschiebungen blieben dabei als ungünstigster Fall unberücksichtigt.

Anlage 7 enthält die detaillierten Ergebnisse, Anlage 8 eine Übersicht der berechneten QSV-Werte und Definitionen der Qualitätsstufen.

An der Einmündung Augsburger Straße/ Breitenauer Weg würde in den Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag rechnerisch die Qualitätsstufe D erreicht. Tendenziell sind allerdings wie im Bestand kürzere mittlere Wartezeiten wahrscheinlich, weil zeitweise teilsignalisiert eingebogen werden kann (vgl. Kap. 2.2).
Beim maßgebenden Linkseinbiegen aus dem Breitenauer Weg in die Augsburger Straße errechnen sich als mittlere Wartezeiten am Morgen ca. 31 Sekunden und am Nachmittag ca. 32 Sekunden.

Die verkehrliche Erschließung ist somit hinsichtlich der Anbindung an das übergeordnete Straßennetz gewährleistet.

Schuh & Co. GmbH, Goethestr. 17, 82110 Germering, Deutschland
Telefon 089 / 89 41 31-0, info@schuhco.de, www.schuhco.de

5 Stellplätze

Es gilt die „Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kfz-Stellplätzen sowie deren Ablösung (Mobilitätssatzung)“ der Stadt Dachau vom 05.08.2025.

5.1 Kraftfahrzeuge

Die Mobilitätssatzung enthält in ihrer Anlage 1 Richtzahlen für den Stellplatzbedarf. Der Zeile 1.1.1 zufolge ist in Gebäuden mit Wohnungen

- 1 Stellplatz für Bewohner je Wohneinheit mit weniger als 120 m² Wohnfläche und
- 2 Stellplätze für Bewohner je Wohneinheit mit 120 m² und mehr Wohnfläche

erforderlich.

Gemäß den Daten aus Kap. 4.1 sind 64 Wohneinheiten auf 6.904m² geplant, womit die Wohnungsgröße unter 120 m² liegt.

Daraus errechnen sich 64 erforderliche Stellplätze für Bewohner. Diese sind gemäß Bebauungsplan vorgesehen. Hinzu kommen lt. Mobilitätssatzung 10 % für Besucher.

5.2 Fahrräder

Die Mobilitätssatzung enthält in ihrer Anlage 1 auch für Fahrräder Richtzahlen für den Stellplatzbedarf. Demnach sind

- 2 Fahrradstellplätze für Bewohner je Wohneinheit mit weniger als 120 m² Wohnfläche und
- 3 Fahrradstellplätze für Bewohner je Wohneinheit mit 120 m² und mehr Wohnfläche

erforderlich.
Hinzu kommen 0,1 Abstellplätze für Lastenräder je Wohneinheit oder anders formuliert 1 Abstellplatz für Lastenräder je 10 Wohneinheiten.

Somit sind mindestens 2 x 64 + 0,1 x 64 ≈ 135 Fahrradstellplätze erforderlich.

Lt. Bebauungsplan, Kapitel B 5.2 sind im städtebaulichen Entwurf [1)] insgesamt 220 Radstellplätze nachgewiesen und damit deutlich mehr als mindestens erforderlich.

1) BEM Landschaftsarchitekten Stadtplaner: „Große Kreisstadt Dachau, BP 187 Udldinger Hang, Städtebauliches Konzept“; München, 06.08.25

Schuh & Co. GmbH, Goethestr. 17, 82110 Germering, Deutschland
Telefon 089 / 89 41 31-0, info@schuhco.de, www.schuhco.de

6 Zusammenfassung

In Dachau soll am westlichen Rand der Kernstadt ein kleines Wohngebiet namens „Udldinger Hang-West am Schumannweg“ errichtet werden. Das Gelände wird im Bestand als Grünfläche genutzt. Es ist von bestehenden Wohngebieten umgeben.

Die Erschließung der Wohnungen erfolgt für den Kfz-Verkehr von Norden von der Augsburger Straße über den Breitenauer Weg.

Die vorliegende Untersuchung hat die Aufgabe, die verkehrliche Erschließung zu beurteilen.

Im Jahr 2024 wurde bereits eine ähnliche Untersuchung durchgeführt. Seinerzeit war im Neubaugebiet noch eine Kindertagesstätte geplant, die auch von Süden aus Richtung Brucker Straße angeschlossen werden sollte.

Für die aktuelle Untersuchung wurde von der Stadt Dachau am Donnerstag, d. 18.09.2025 eine Verkehrszählung an der Einmündung Augsburger Straße/ Breitenauer Weg durchgeführt. Die Auswertung ergab, dass im Bestand die drittbeste Qualitätsstufe C des Verkehrsablaufs (QSV) gemäß „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS) erreicht wird.

Als Prognosenullfall wurden das Jahr 2040 und eine jährliche Verkehrszunahme von etwa 1 % angenommen. Mit diesem Faktor von 15 % wurden die gezählten Verkehrsbelastungen erhöht. Für diesen theoretischen Fall, dass das Neubaugebiet noch nicht realisiert ist, wurden ebenfalls die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs berechnet. QSV liegt demzufolge am Morgen an der Grenze zwischen C und D und nachmittags bei D.

Im neuen Wohngebiet sind 64 Wohneinheiten auf einer Geschossfläche von 6.904 m^2 vorgesehen. Deren Verkehrserzeugung wurde anhand des Programms „Ver_Bau“ (Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung) berechnet. Die so gewonnenen Daten wurden mit Daten der Haushaltsbefragung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) für den Landkreis Dachau abgeglichen. Im Ergebnis ist damit zu rechnen, dass die Bewohner*innen pro Tag folgende Pkw-Fahrten erzeugen:

- minimal 162 Pkw-Fahrten/ Tag
- im Mittel 290 Pkw-Fahrten/ Tag
- maximal 412 Pkw-Fahrten/ Tag.

Hinzu kommen jeweils etwa 10 % für den Besucherverkehr.

Die weiteren Berechnungen wurden für den ungünstigsten Fall vorgenommen, d.h. 412 x 1,1/ 2 = je 227 Fahrten im Quellverkehr und im Zielverkehr. Diese Fahrten wurden gemäß den Ganglinien des Programms „Ver_Bau“ auf den Tag verteilt und mit den Daten des Prognosenullfalls als Prognoseplanfall 2040 überlagert. Die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs liegt dann in den Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag jeweils bei QSV = D.

Die berechneten QSV-Werte sind in der Praxis tendenziell besser, weil neben der unsignalisierten Einmündung ein signalisierter Fußgängerüberweg vorhanden ist. Die Einmündung Breitenauer Weg wird durch ein Auffangsignal (GELB – ROT – AUS) auf der Augsburger Straße freige-

Schuh & Co. GmbH, Goethestr. 17, 82110 Germering, Deutschland
Telefon 089 / 89 41 31-0, info@schuhco.de, www.schuhco.de

halten, wenn der Fußgängerüberweg freigegeben wird. „Im Schatten“ dieser Signalisierung kann dann aus dem Breitenauer Weg nach links eingebogen werden.

Für die geplanten 64 Wohnungen sind gemäß der Mobilitätssatzung der Stadt Dachau mindestens 64 Pkw-Stellplätze erforderlich. Die erforderlichen Stellplätze sind im städtebaulichen Entwurf nachgewiesen.

Je Wohnung sind außerdem 2 Fahrradstellplätze und je 10 Wohnungen ein Lastenradstellplatz erforderlich, woraus sich 135 erforderliche Stellplätze errechnen. Geplant sind 220 Radstellplätze.

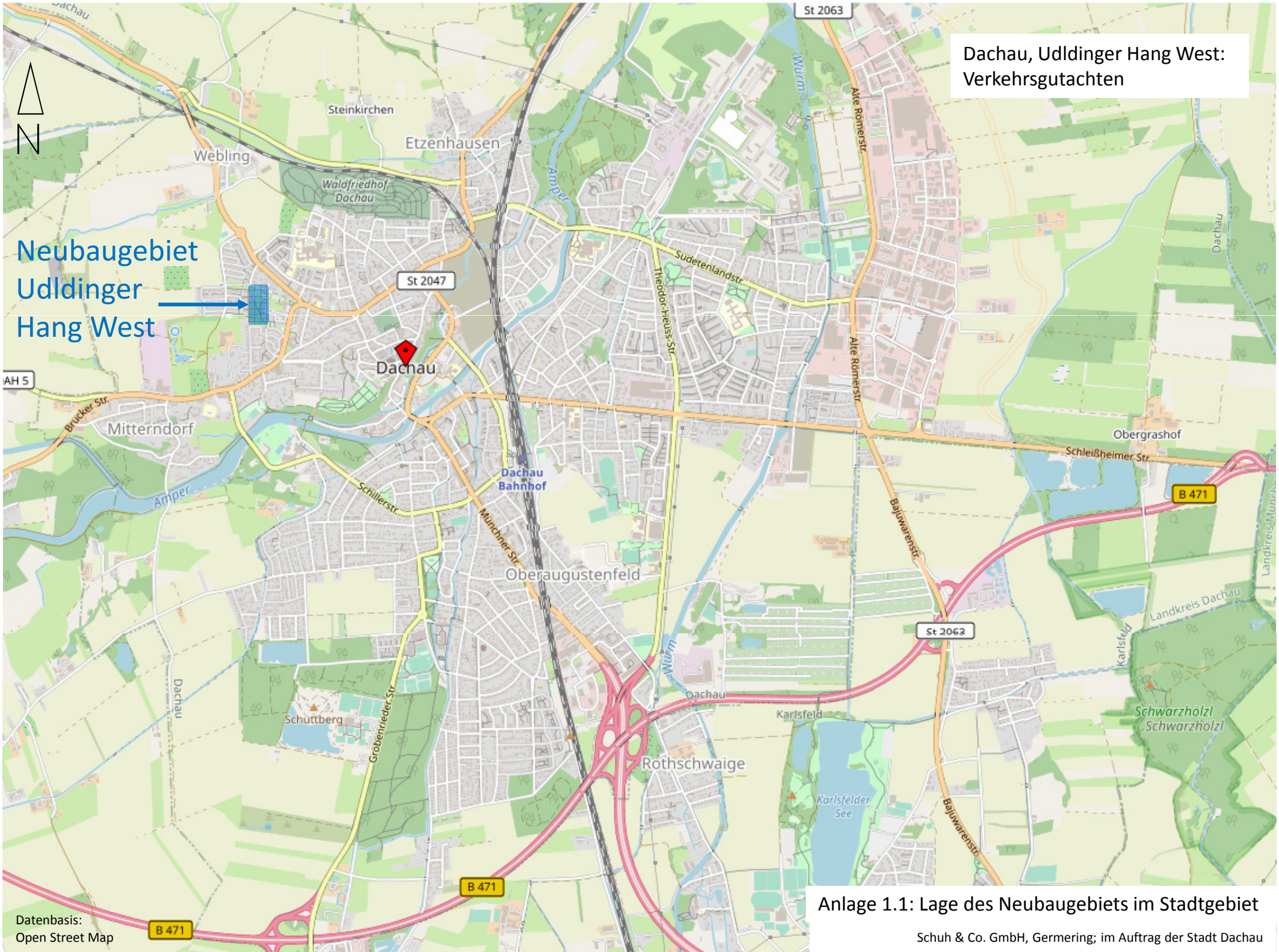
Die verkehrliche Erschließung des geplanten Neubaugebiets „Udldinger Hang-West am Schumannweg“ ist somit hinsichtlich der Anbindung an das übergeordnete Straßennetz und der erforderlichen Stellplätze gewährleistet.

7 Anlagen

1 Lage des Neubaugebiets im Stadtgebiet
2 Ergebnisse der Verkehrszählung (Übersicht)
3 Berechnung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) im Bestand
4 Verkehrsbelastungen im Prognosenullfall 2040
5 Berechnung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) im Prognosenullfall 2040
6 Verkehrserzeugung des Neubaugebiets und Verteilung auf das Straßennetz
7 Berechnung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) im Prognoseplanfall 2040
8 Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs in den verschiedenen Planfällen (Übersicht).

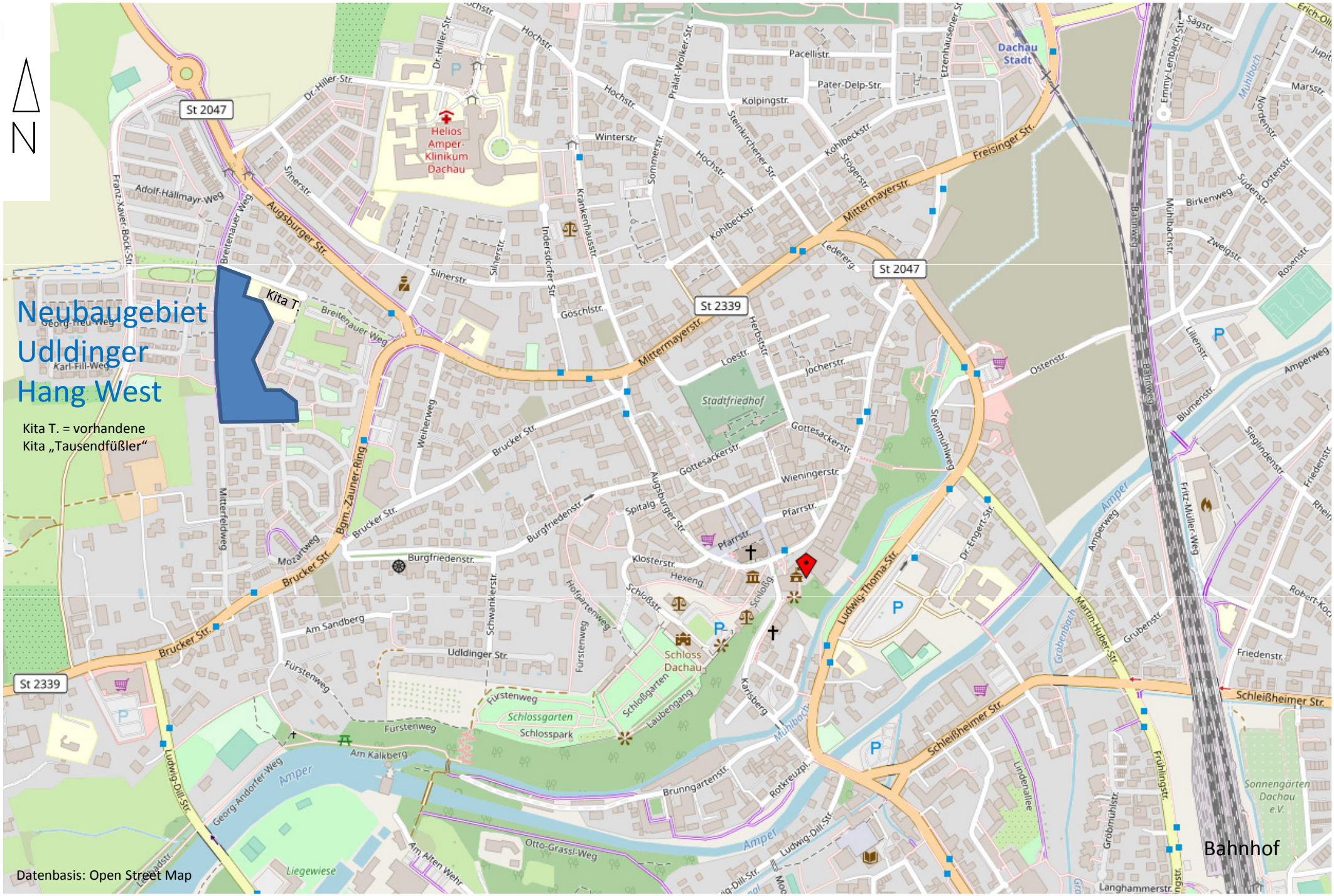
Schuh & Co. GmbH
23.07.2026

Schuh & Co. GmbH, Goethestr. 17, 82110 Germering, Deutschland
Telefon 089 / 89 41 31-0, info@schuhco.de, www.schuhco.de



Anlage 1.1: Lage des Neubaugebiets im Stadtgebiet

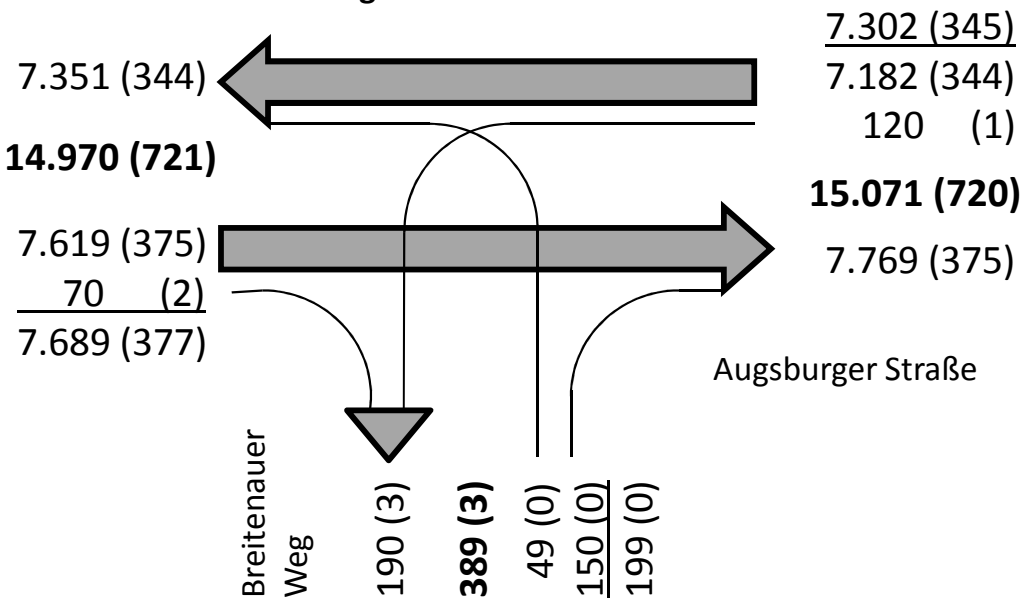
Schuh & Co. GmbH, Germering; im Auftrag der Stadt Dachau



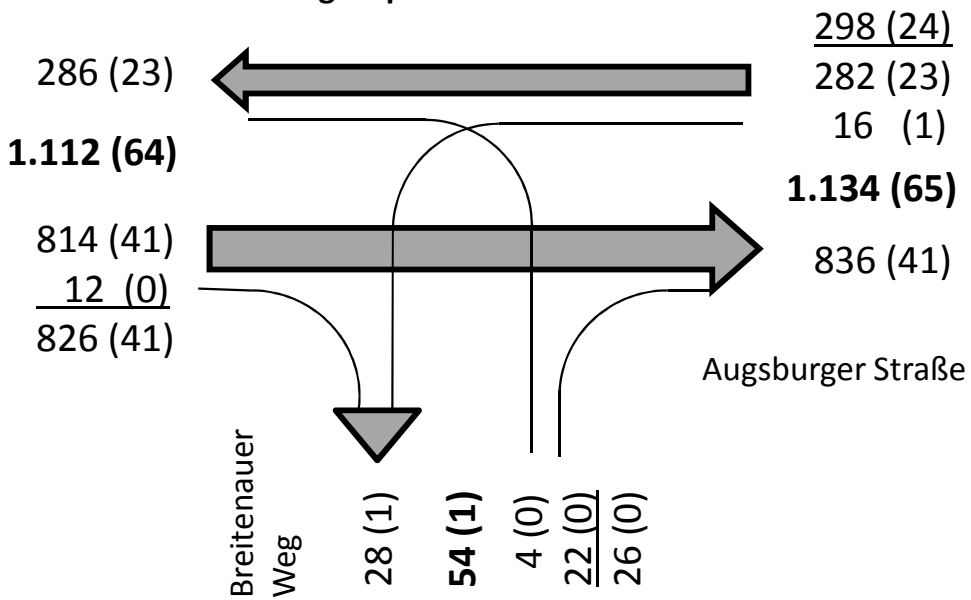
Anlage 1.2: Lage des Neubaugebiets im Stadtgebiet

Dachau, Udldinger Hang West: Verkehrszählung Do., d. 18.09.2025

Tagesverkehr 0 – 24 Uhr

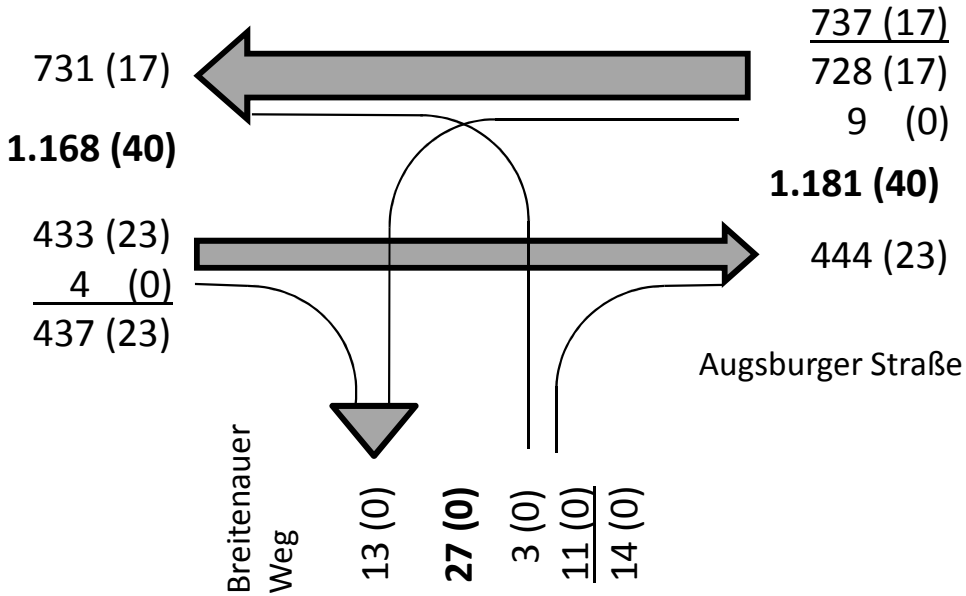


Morgenspitze 07.15 – 08.15 Uhr



Legende:
Kfz im Zeitbereich (davon Schwerverkehr)
Fett = Querschnittsbelastung

Nachmittagsspitze 16.15 – 17.15 Uhr



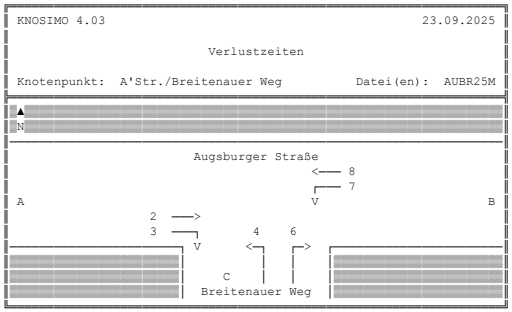
Anlage 2: bestehende Verkehrsbelastung

Dachau, Bebauungsplan "Udldinger Hang West"

Leistungsfähigkeitsuntersuchung und Bewertung (QSV) der Einmündung Augsburger Straße/ Breitenauer Weg

Bestand 2025 Morgenspitze

1. Simulation



von 7.15 bis 7.30 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	192	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	34.7	26.7*	30.7	58.2
6	5	76.7	16.0	8.0	37.9
7	2	36.5	15.2	10.3	41.7
8	69	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	269	147.9	0.5		58.2

von 7.30 bis 7.45 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	246	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0	0.0	0.0	0.0	0.0
4	0	0.0	0.0	0.0	0.0
6	3	71.7	19.9*	17.2	64.3
7	1	22.0	18.4	21.8	35.8
8	79	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	329	93.8	0.3		64.3

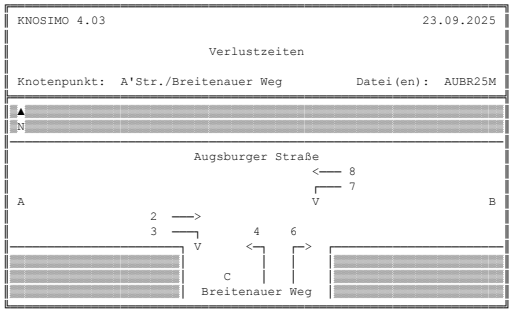
von 7.45 bis 8.00 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	196	0.0	0.0	0.0	0.0
3	6	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	23.8	17.0*	15.8	44.4
6	6	109.5	16.8	9.0	46.4
7	6	97.7	16.0	7.9	40.7
8	65	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	280	231.0	0.8		46.4

von 8.00 bis 8.15 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	192	0.0	0.0	0.0	0.0
3	6	0.0	0.0	0.0	0.0
4	2	50.2	25.1*	23.8	66.6
6	8	141.0	17.2	9.0	50.4
7	7	90.3	13.5	5.6	30.4
8	68	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	284	281.5	1.0		66.6

2. Simulation



von 7.15 bis 7.30 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	184	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	30.8	28.0*	39.8	50.7
6	3	40.4	15.5	9.7	33.6
7	2	24.6	13.7	9.4	35.2
8	70	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	259	95.8	0.4		50.7

von 7.30 bis 7.45 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	250	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0	0.0	0.0	0.0	0.0
4	0	0.0	0.0	0.0	0.0
6	3	65.1	19.7*	12.5	50.2
7	1	20.8	18.9	30.2	38.9
8	82	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	336	85.9	0.3		50.2

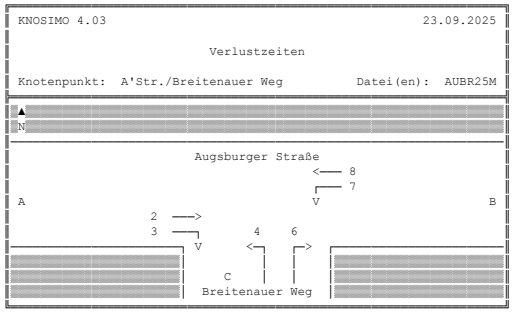
von 7.45 bis 8.00 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	196	0.0	0.0	0.0	0.0
3	7	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	22.4	22.4*	0.0	34.9
6	6	89.4	15.1	8.2	39.1
7	7	108.4	15.9	6.9	33.4
8	65	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	281	220.2	0.8		39.1

von 8.00 bis 8.15 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	190	0.0	0.0	0.0	0.0
3	6	0.0	0.0	0.0	0.0
4	3	58.1	23.2*	14.8	53.2
6	8	123.3	15.8	7.0	42.5
7	8	117.1	14.8	6.2	33.9
8	73	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	288	298.5	1.0		53.2

3. Simulation



von 7.15 bis 7.30 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	178	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	30.1	25.1*	35.8	61.6
6	5	59.8	13.0	4.5	28.1
7	2	22.2	13.0	5.0	20.8
8	75	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	260	112.1	0.4		61.6

von 7.30 bis 7.45 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	242	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0	0.0	0.0	0.0	0.0
4	0	0.0	0.0	0.0	0.0
6	3	58.4	18.2*	10.5	41.9
7	2	22.9	14.3	8.9	28.4
8	73	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	319	81.2	0.3		41.9

von 7.45 bis 8.00 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	198	0.0	0.0	0.0	0.0
3	6	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	28.7	26.1*	44.4	58.6
6	7	103.0	15.9	7.0	42.4
7	7	100.0	14.7	6.8	34.7
8	64	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	283	231.7	0.8		58.6

von 8.00 bis 8.15 Uhr

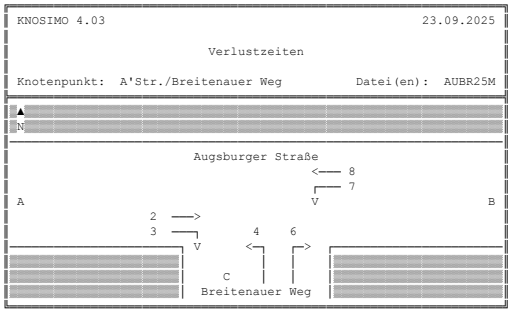
Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	186	0.0	0.0	0.0	0.0
3	6	0.0	0.0	0.0	0.0
4	2	32.5	17.1*	11.4	40.9
6	9	146.9	16.3	8.9	57.4
7	6	88.7	15.6	8.2	46.0
8	70	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	278	268.0	1.0		57.4

Dachau, Bebauungsplan "Udldinger Hang West"

Leistungsfähigkeitsuntersuchung und Bewertung (QSV) der Einmündung Augsburger Straße/ Breitenauer Weg

Bestand 2025 Morgenspitze

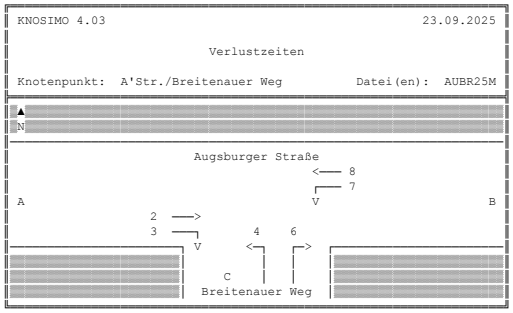
1. Simulation



von 7.15 bis 8.15 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	826	0.0	0.0	0.0	0.0
3	12	0.0	0.0	0.0	0.0
4	5	108.8	23.6*	16.6	66.6
6	23	398.9	17.6	9.8	64.3
7	16	246.4	15.2	7.1	41.7
8	281	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	1162	754.1	0.6		66.6

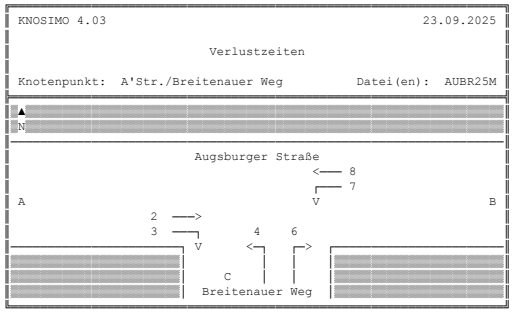
2. Simulation



von 7.15 bis 8.15 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	820	0.0	0.0	0.0	0.0
3	13	0.0	0.0	0.0	0.0
4	5	111.3	24.2*	12.4	53.2
6	19	318.1	16.4	8.1	50.2
7	17	270.9	15.6	7.2	52.7
8	290	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	1164	700.3	0.6		53.2

3. Simulation



von 7.15 bis 8.15 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	804	0.0	0.0	0.0	0.0
3	12	0.0	0.0	0.0	0.0
4	4	91.2	22.2*	14.4	61.6
6	23	367.2	15.9	7.5	57.4
7	16	233.7	14.8	6.7	46.0
8	282	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	1141	692.1	0.6		61.6

Bewertung

QSV gemäß HBS
A
A
C
B
B
A
C

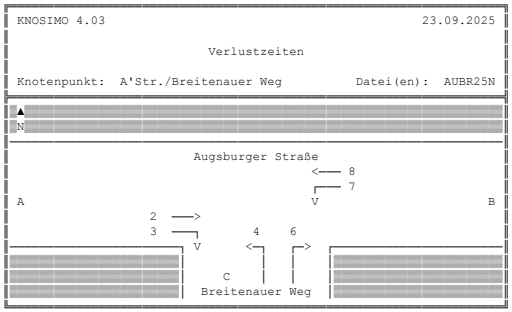
Legende:
Fzg.anzahl = Verkehrsbelastung überlagert mit Zufallszahlen
VZmitt = mittlere Wartezeit aller Kfz des Stroms in Sekunden
Vzges = Gesamtwartezeit aller Kfz des Stroms in Sekunden
Vzmax = maximale Wartezeit eines Kfz des Stroms in Sekunden

Dachau, Bebauungsplan "Udldinger Hang West"

Leistungsfähigkeitsuntersuchung und Bewertung (QSV) der Einmündung Augsburger Straße/ Breitenauer Weg

Bestand 2025 Nachmittagsspitze

1. Simulation



von 16.15 bis 16.30 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	100	0.0	0.0	0.0	0.0
3	2	0.0	0.0	0.0	0.0
4	0	0.0	0.0	0.0	0.0
6	2	23.0	13.5*	10.2	36.8
7	3	34.7	10.9	2.7	20.1
8	185	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	291	57.7	0.2		36.8

von 16.30 bis 16.45 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	118	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0	0.0	0.0	0.0	0.0
4	3	54.8	21.9*	15.1	53.5
6	3	44.1	14.2	8.0	37.8
7	2	24.3	12.1	9.1	36.5
8	174	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	300	123.2	0.4		53.5

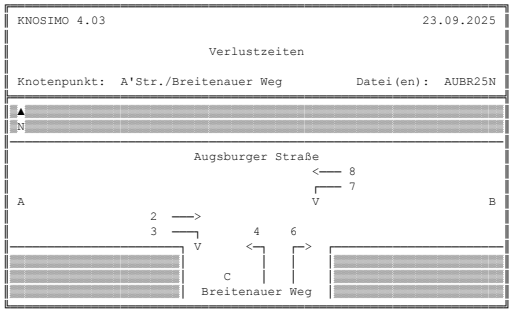
von 16.45 bis 17.00 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	122	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	16.2	23.1*	0.0	44.1
6	5	63.5	14.1	6.1	37.5
7	3	30.7	11.4	5.2	27.5
8	173	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	303	110.4	0.4		44.1

von 17.00 bis 17.15 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	92	0.0	0.0	0.0	0.0
3	2	0.0	0.0	0.0	0.0
4	0	0.0	0.0	0.0	0.0
6	3	39.8	12.8*	5.3	25.3
7	2	27.4	12.5	5.2	22.1
8	181	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	281	67.2	0.2		25.3

2. Simulation



von 16.15 bis 16.30 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	102	0.0	0.0	0.0	0.0
3	2	0.0	0.0	0.0	0.0
4	0	0.0	0.0	0.0	0.0
6	1	11.7	10.6	8.0	14.5
7	4	44.5	11.7*	3.6	25.0
8	189	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	298	56.3	0.2		25.0

von 16.30 bis 16.45 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	123	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0	0.0	0.0	0.0	0.0
4	3	68.5	24.5*	19.2	74.7
6	3	43.0	13.9	5.4	28.6
7	2	28.0	12.2	5.2	23.5
8	176	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	306	139.5	0.5		74.7

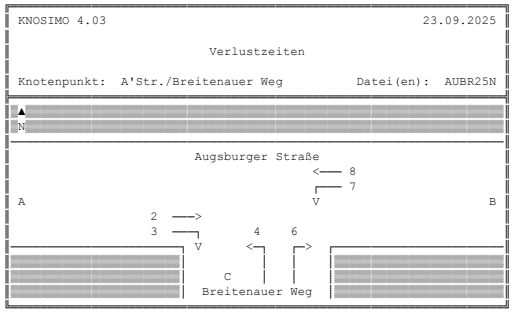
von 16.45 bis 17.00 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	118	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	21.3	30.5*	0.0	68.7
6	3	42.2	14.1	5.3	26.9
7	2	26.6	11.6	3.2	18.2
8	179	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	304	90.1	0.3		68.7

von 17.00 bis 17.15 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	93	0.0	0.0	0.0	0.0
3	2	0.0	0.0	0.0	0.0
4	0	0.0	0.0	0.0	0.0
6	2	32.3	14.7*	12.3	42.9
7	2	19.1	11.9	4.5	18.7
8	181	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	279	51.4	0.2		42.9

3. Simulation



von 16.15 bis 16.30 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	94	0.0	0.0	0.0	0.0
3	2	0.0	0.0	0.0	0.0
4	0	0.0	0.0	0.0	0.0
6	2	24.6	12.9*	5.8	22.2
7	4	48.8	11.6	4.4	25.8
8	185	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	287	73.4	0.3		25.8

von 16.30 bis 16.45 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	120	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0	0.0	0.0	0.0	0.0
4	2	29.8	19.9*	15.9	42.1
6	3	42.5	13.7	5.5	26.7
7	2	26.5	11.5	4.9	21.1
8	175	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	302	98.8	0.3		42.1

von 16.45 bis 17.00 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	113	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	32.7	25.2*	47.3	99.7
6	3	40.9	13.6	6.1	29.6
7	2	23.7	11.3	2.9	18.4
8	183	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	303	97.3	0.3		99.7

von 17.00 bis 17.15 Uhr

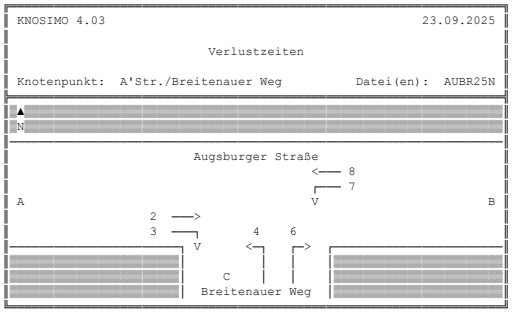
Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	89	0.0	0.0	0.0	0.0
3	1	0.0	0.0	0.0	0.0
4	0	1.9	19.4*	0.0	19.4
6	3	34.8	12.9	4.1	20.2
7	2	19.2	10.6	2.3	14.5
8	176	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	270	55.9	0.2		20.2

Dachau, Bebauungsplan "Udldinger Hang West"

Leistungsfähigkeitsuntersuchung und Bewertung (QSV) der Einmündung Augsburger Straße/ Breitenauer Weg

Bestand 2025 Nachmittagsspitze

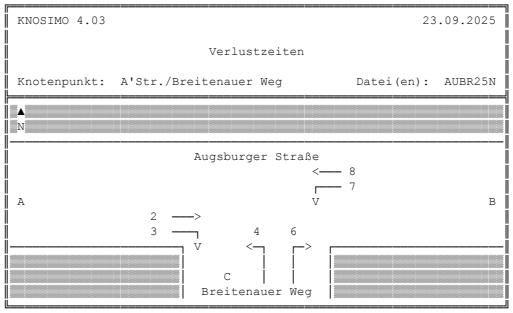
1. Simulation



von 16.15 bis 17.15 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	432	0.0	0.0	0.0	0.0
3	4	0.0	0.0	0.0	0.0
4	3	71.0	22.2*	14.7	53.5
6	12	170.7	13.9	5.8	37.8
7	10	117.1	11.8	4.3	36.5
8	713	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	1175	358.7	0.3		53.5

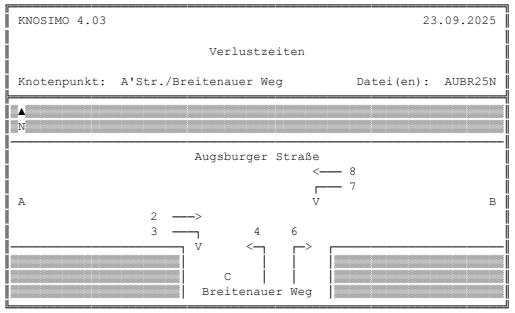
2. Simulation



von 16.15 bis 17.15 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	436	0.0	0.0	0.0	0.0
3	4	0.0	0.0	0.0	0.0
4	4	89.9	25.7*	19.1	74.7
6	9	129.2	13.9	6.2	42.9
7	10	118.2	11.8	3.3	25.0
8	725	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	1187	337.3	0.3		74.7

3. Simulation



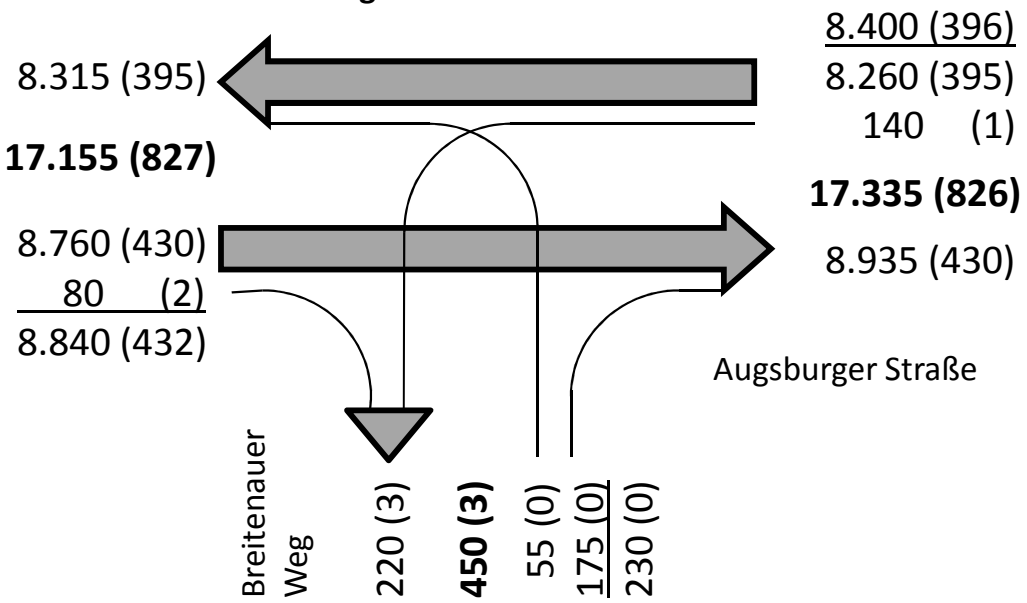
von 16.15 bis 17.15 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]	Bewertung QSV gemäß HBS
2	416	0.0	0.0	0.0	0.0	A
3	3	0.0	0.0	0.0	0.0	A
4	3	64.4	23.0*	21.3	99.7	C
6	11	142.7	13.3	4.5	29.6	B
7	10	118.3	11.5	3.2	25.8	B
8	719	0.0	0.0	0.0	0.0	A
SUMME	1162	325.4	0.3		99.7	C

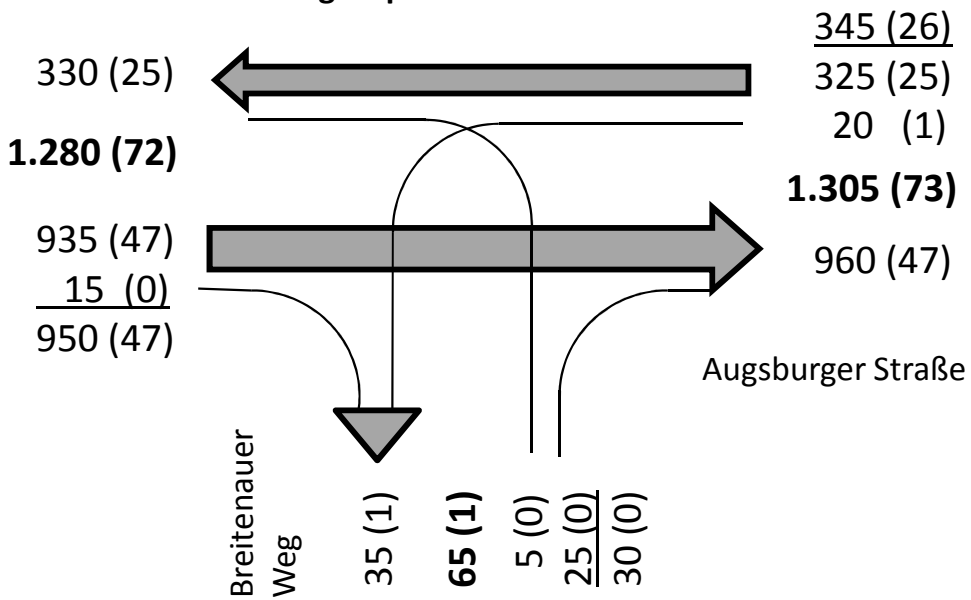
Legende:
Fzg.anzahl = Verkehrsbelastung überlagert mit Zufallszahlen
VZmitt = mittlere Wartezeit aller Kfz des Stroms in Sekunden
Vzges = Gesamtwartezeit aller Kfz des Stroms in Sekunden
Vzmax = maximale Wartezeit eines Kfz des Stroms in Sekunden

Dachau, Udldinger Hang West: Verkehrsbelastung im Prognosenullfall 2040

Tagesverkehr 0 – 24 Uhr

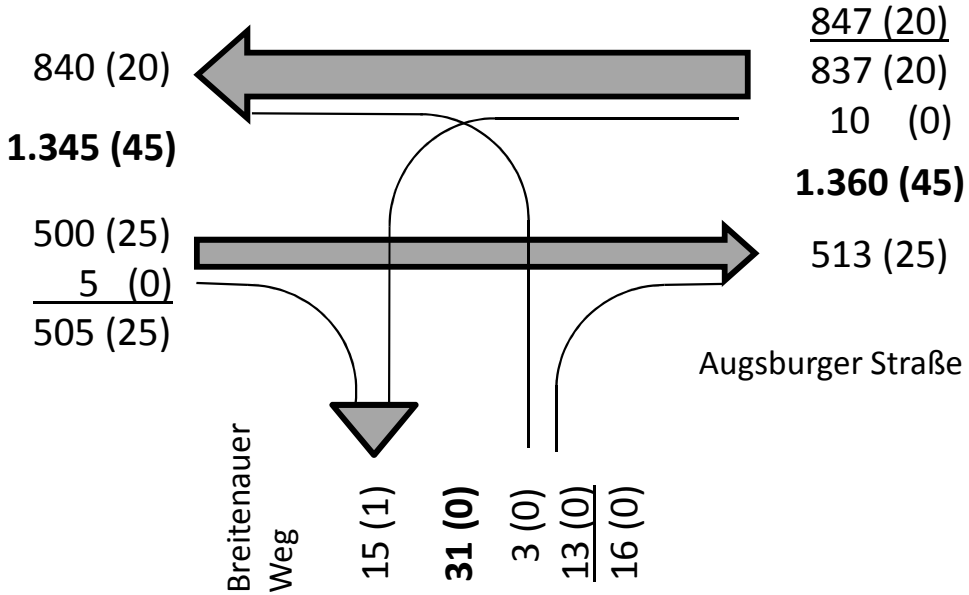


Morgenspitze 07.15 – 08.15 Uhr



Legende:
Kfz im Zeitbereich (davon Schwerverkehr)
Fett = Querschnittsbelastung

Nachmittagsspitze 16.15 – 17.15 Uhr



Dachau, Bebauungsplan "Udldinger Hang West"

Leistungsfähigkeitsuntersuchung und Bewertung (QSV) der Einmündung Augsburger Straße/ Breitenauer Weg

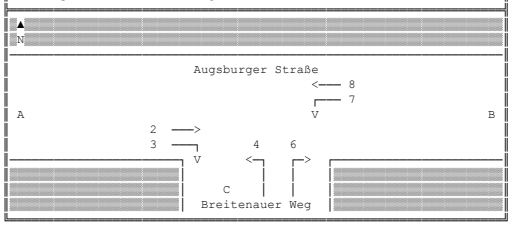
Prognosenullfall 2040 Morgenspitze

1. Simulation

KNOSIMO 4.03 23.09.2025

Verlustzeiten

Knotenpunkt: A'Str./Br'Weg Nullf.2040 Datei(en): AUBR40M



von 7.15 bis 7.30 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	214	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	37.4	31.2*	38.2	64.3
6	6	106.7	19.1	11.2	57.2
7	2	28.3	16.7	15.3	41.1
8	77	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	300	172.5	0.6		64.3

von 7.30 bis 7.45 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	282	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	36.1	32.8*	77.1	86.0
6	3	79.3	25.6	22.3	84.2
7	1	23.4	21.3	32.4	39.0
8	91	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	378	138.8	0.4		86.0

von 7.45 bis 8.00 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	233	0.0	0.0	0.0	0.0
3	8	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	27.4	54.8*	0.0	111.7
6	6	96.4	16.6	8.1	47.9
7	7	119.5	17.6	10.5	65.1
8	69	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	322	243.4	0.8		111.7

von 8.00 bis 8.15 Uhr

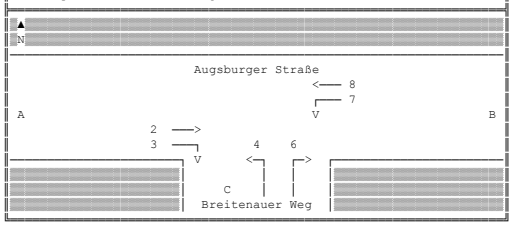
Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	208	0.0	0.0	0.0	0.0
3	7	0.0	0.0	0.0	0.0
4	2	61.2	30.6*	19.0	66.9
6	11	187.2	17.2	8.7	43.7
7	8	148.5	17.7	9.3	43.9
8	81	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	318	396.9	1.2		66.9

2. Simulation

KNOSIMO 4.03 23.09.2025

Verlustzeiten

Knotenpunkt: A'Str./Br'Weg Nullf.2040 Datei(en): AUBR40M



von 7.15 bis 7.30 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	218	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	22.4	24.9*	0.0	59.1
6	5	80.4	16.4	7.9	37.2
7	2	23.6	13.9	7.3	27.8
8	79	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	305	126.4	0.4		59.1

von 7.30 bis 7.45 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	284	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	26.6	53.2*	0.0	132.2
6	4	75.0	18.3	11.9	51.1
7	1	17.2	15.6	28.2	39.0
8	92	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	381	118.8	0.3		132.2

von 7.45 bis 8.00 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	229	0.0	0.0	0.0	0.0
3	6	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	18.2	20.2*	0.0	33.2
6	6	110.1	18.7	9.9	53.8
7	7	106.3	16.1	7.1	39.2
8	73	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	321	234.6	0.7		53.8

von 8.00 bis 8.15 Uhr

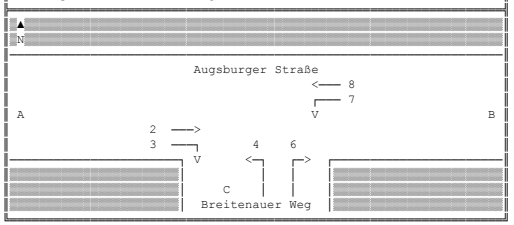
Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	212	0.0	0.0	0.0	0.0
3	8	0.0	0.0	0.0	0.0
4	2	36.1	24.1*	25.3	54.2
6	9	162.6	18.1	9.2	55.9
7	8	122.3	15.5	9.4	74.2
8	82	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	320	321.0	1.0		74.2

3. Simulation

KNOSIMO 4.03 23.09.2025

Verlustzeiten

Knotenpunkt: A'Str./Br'Weg Nullf.2040 Datei(en): AUBR40M



von 7.15 bis 7.30 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	216	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	16.6	20.7*	0.0	36.6
6	6	101.1	18.1	10.5	47.6
7	2	28.5	14.2	8.0	25.0
8	83	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	308	146.1	0.5		47.6

von 7.30 bis 7.45 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	284	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	41.7	32.1*	33.1	58.4
6	3	75.1	23.5	21.3	106.0
7	1	20.1	22.4	0.0	47.6
8	88	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	377	137.0	0.4		106.0

von 7.45 bis 8.00 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	226	0.0	0.0	0.0	0.0
3	8	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	35.3	25.2*	27.5	57.0
6	6	115.8	18.1	11.1	52.6
7	7	127.2	17.9	9.6	49.7
8	72	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	320	278.2	0.9		57.0

von 8.00 bis 8.15 Uhr

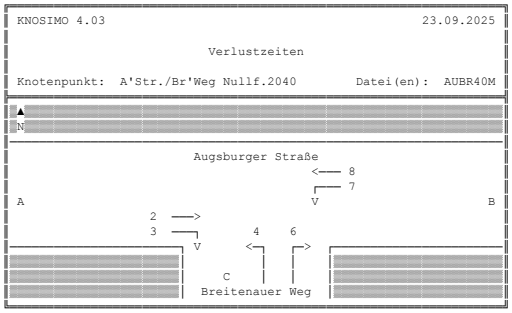
Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	211	0.0	0.0	0.0	0.0
3	6	0.0	0.0	0.0	0.0
4	2	59.5	25.9*	14.1	56.7
6	11	214.7	19.2	10.9	78.6
7	9	133.3	15.1	6.3	33.8
8	84	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	323	407.6	1.3		78.6

Dachau, Bebauungsplan "Udldinger Hang West"

Leistungsfähigkeitsuntersuchung und Bewertung (QSV) der Einmündung Augsburger Straße/ Breitenauer Weg

Prognosenullfall 2040 Morgenspitze

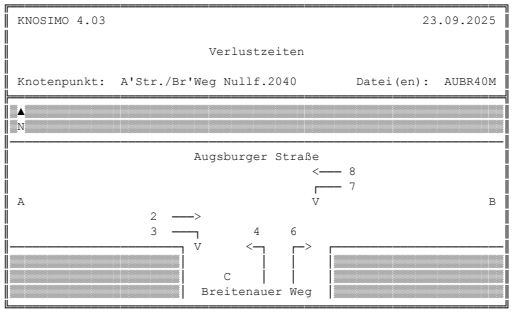
1. Simulation



von 7.15 bis 8.15 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	937	0.0	0.0	0.0	0.0
3	15	0.0	0.0	0.0	0.0
4	5	161.9	35.2*	24.2	111.7
6	25	469.7	18.5	10.9	84.2
7	18	320.4	17.9	9.6	65.1
8	318	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	1318	952.0	0.7		111.7

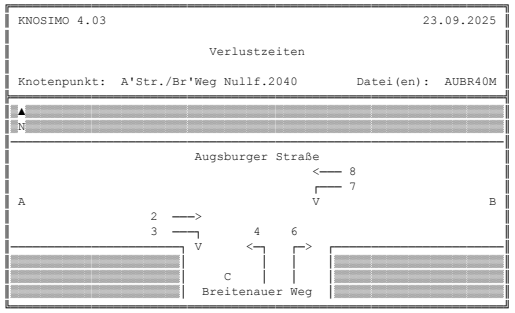
2. Simulation



von 7.15 bis 8.15 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	943	0.0	0.0	0.0	0.0
3	14	0.0	0.0	0.0	0.0
4	4	103.3	27.2*	26.2	132.2
6	24	428.1	18.0	9.0	55.9
7	17	269.4	15.6	7.9	74.2
8	326	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	1328	800.8	0.6		132.2

3. Simulation



von 7.15 bis 8.15 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]	QSV gemäß HBS
2	937	0.0	0.0	0.0	0.0	A
3	14	0.0	0.0	0.0	0.0	A
4	6	153.1	26.4*	14.7	58.4	C *)
6	26	506.7	19.3	11.6	106.0	B
7	19	309.1	16.6	9.1	65.1	B
8	327	0.0	0.0	0.0	0.0	A
SUMME	1329	968.9	0.7		106.0	C *)

Bewertung

*) an der Grenze zu D (Grenze bei 30 s)

Legende:
Fzg.anzahl = Verkehrsbelastung überlagert mit Zufallszahlen
VZmitt = mittlere Wartezeit aller Kfz des Stroms in Sekunden
Vzges = Gesamtwartezeit aller Kfz des Stroms in Sekunden
Vzmax = maximale Wartezeit eines Kfz des Stroms in Sekunden

Dachau, Bebauungsplan "Udldinger Hang West"

Leistungsfähigkeitsuntersuchung und Bewertung (QSV) der Einmündung Augsburger Straße/ Breitenauer Weg

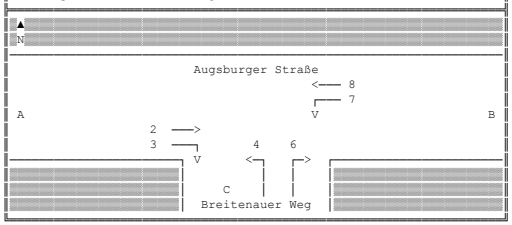
Prognosenullfall 2040 Nachmittagsspitze

1. Simulation

KNOSIMO 4.03 23.09.2025

Verlustzeiten

Knotenpunkt: A'Str./Br'Weg Nullf.2040 Datei(en): AUBR40N



von 16.15 bis 16.30 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	126	0.0	0.0	0.0	0.0
3	3	0.0	0.0	0.0	0.0
4	0	0.0	0.0	0.0	0.0
6	2	34.0	16.2*	10.1	36.1
7	3	37.2	13.3	7.6	36.3
8	216	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	350	71.2	0.2		36.3

von 16.30 bis 16.45 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	134	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0	0.0	0.0	0.0	0.0
4	2	79.9	33.3*	27.4	85.6
6	3	42.2	12.4	4.3	21.2
7	3	30.6	12.2	6.3	29.1
8	211	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	354	152.7	0.4		85.6

von 16.45 bis 17.00 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	136	0.0	0.0	0.0	0.0
3	1	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	27.2	27.2*	0.0	66.9
6	5	66.7	13.6	5.0	29.3
7	2	28.7	13.7	6.3	22.9
8	212	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	357	122.6	0.3		66.9

von 17.00 bis 17.15 Uhr

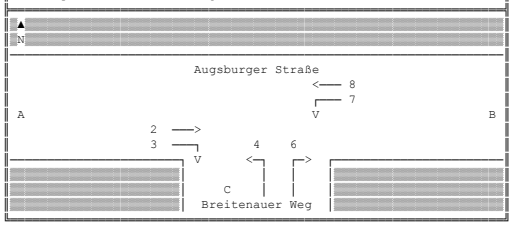
Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	107	0.0	0.0	0.0	0.0
3	2	0.0	0.0	0.0	0.0
4	0	0.0	0.0	0.0	0.0
6	5	59.5	13.2*	5.2	30.5
7	3	32.0	11.0	3.1	18.9
8	209	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	325	91.6	0.3		30.5

2. Simulation

KNOSIMO 4.03 23.09.2025

Verlustzeiten

Knotenpunkt: A'Str./Br'Weg Nullf.2040 Datei(en): AUBR40N



von 16.15 bis 16.30 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	115	0.0	0.0	0.0	0.0
3	2	0.0	0.0	0.0	0.0
4	0	0.0	0.0	0.0	0.0
6	2	24.1	12.1	4.8	20.1
7	4	49.2	12.9*	5.7	30.0
8	212	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	335	73.3	0.2		30.0

von 16.30 bis 16.45 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	144	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0	0.0	0.0	0.0	0.0
4	2	68.0	30.9*	23.5	77.6
6	3	44.3	13.8	6.9	31.1
7	1	13.3	12.1	12.8	21.5
8	203	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	353	125.6	0.4		77.6

von 16.45 bis 17.00 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	131	0.0	0.0	0.0	0.0
3	1	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	24.4	34.9*	0.0	98.9
6	5	73.1	15.2	9.9	54.5
7	2	26.7	12.1	3.4	20.9
8	211	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	351	124.2	0.4		98.9

von 17.00 bis 17.15 Uhr

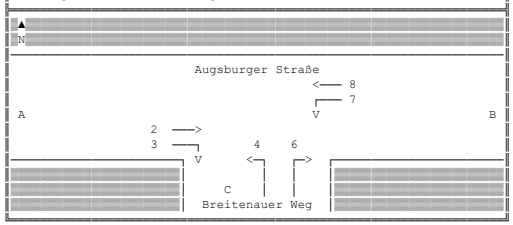
Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	108	0.0	0.0	0.0	0.0
3	2	0.0	0.0	0.0	0.0
4	0	0.0	0.0	0.0	0.0
6	4	46.9	13.4*	6.0	30.6
7	4	41.6	10.9	2.3	18.9
8	206	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	324	88.4	0.3		30.6

3. Simulation

KNOSIMO 4.03 23.09.2025

Verlustzeiten

Knotenpunkt: A'Str./Br'Weg Nullf.2040 Datei(en): AUBR40N



von 16.15 bis 16.30 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	114	0.0	0.0	0.0	0.0
3	2	0.0	0.0	0.0	0.0
4	0	0.0	0.0	0.0	0.0
6	2	19.7	12.3	6.2	25.4
7	3	43.7	12.8*	4.4	27.8
8	215	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	336	63.4	0.2		27.8

von 16.30 bis 16.45 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	137	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	50.2	35.8*	41.5	86.7
6	3	49.5	14.6	6.9	30.2
7	2	29.2	14.6	8.4	31.6
8	209	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	352	128.9	0.4		86.7

von 16.45 bis 17.00 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	131	0.0	0.0	0.0	0.0
3	1	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	20.3	18.5*	29.2	42.8
6	4	53.4	14.1	5.0	25.7
7	3	41.7	13.0	4.8	25.9
8	214	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	354	115.4	0.3		42.8

von 17.00 bis 17.15 Uhr

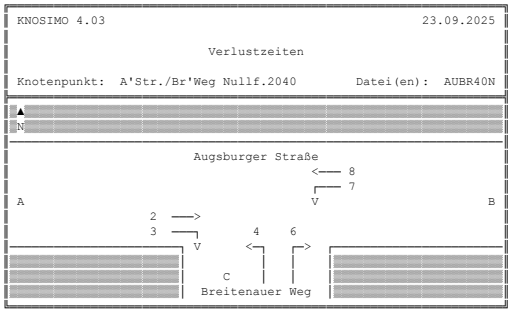
Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	114	0.0	0.0	0.0	0.0
3	2	0.0	0.0	0.0	0.0
4	0	0.0	0.0	0.0	0.0
6	4	49.1	12.6*	3.4	22.2
7	4	45.1	12.5	6.1	34.4
8	204	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	327	94.2	0.3		34.4

Dachau, Bebauungsplan "Udldinger Hang West"

Leistungsfähigkeitsuntersuchung und Bewertung (QSV) der Einmündung Augsburger Straße/ Breitenauer Weg

Prognosenullfall 2040 Nachmittagsspitze

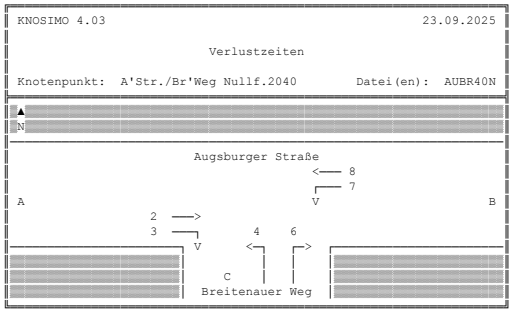
1. Simulation



von 16.15 bis 17.15 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	502	0.0	0.0	0.0	0.0
3	6	0.0	0.0	0.0	0.0
4	3	107.1	32.4*	23.7	85.6
6	15	202.5	13.7	5.1	36.1
7	10	128.5	12.7	5.0	36.3
8	849	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	1385	438.1	0.3		85.6

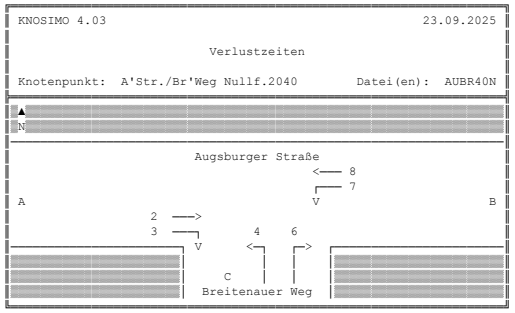
2. Simulation



von 16.15 bis 17.15 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	497	0.0	0.0	0.0	0.0
3	6	0.0	0.0	0.0	0.0
4	3	92.4	31.9*	26.2	98.9
6	13	188.3	14.1	6.9	54.5
7	11	131.4	12.1	3.7	30.0
8	833	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	1363	412.1	0.3		98.9

3. Simulation



von 16.15 bis 17.15 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]	QSV gemäß HBS
2	495	0.0	0.0	0.0	0.0	A
3	4	0.0	0.0	0.0	0.0	A
4	2	70.5	29.4*	25.9	86.7	D
6	13	171.8	13.5	4.7	30.2	B
7	12	159.6	13.1	4.9	34.4	B
8	842	0.0	0.0	0.0	0.0	A
SUMME	1369	401.8	0.3		86.7	D

Bewertung

Legende:
Fzg.anzahl = Verkehrsbelastung überlagert mit Zufallszahlen
VZmitt = mittlere Wartezeit aller Kfz des Stroms in Sekunden
Vzges = Gesamtwartezeit aller Kfz des Stroms in Sekunden
Vzmax = maximale Wartezeit eines Kfz des Stroms in Sekunden

Dachau, Udldinger Hang West: Verkehrliche Erschließung
Kfz-Verkehrserzeugung an Werktagen montags bis freitags und Verkehrsverteilung

Verkehrserzeugung Quellverkehr maximal

Tagessummen gemäß Kap. 4.1 und 4.2; Ganglinien gemäß "Ver_Bau"

Stunde	Geschoss-wohnungsbau Bewohner		Geschoss-wohnungsbau Besucher		**Summe Wohnungsbau**		Stunde	Verteilung proportional zum Bestand (VZ 18.9.25)			
								links (Augsburger Straße Nord)		rechts (Augsburger Straße Süd)	
	%	Pkw-Fahrten	%	Kfz-Fahrten	Kfz-Fahrten	gerundet		%	Kfz	%	Kfz
00 - 01	0,00	0	0,00	0	0	0	00 - 01				
01 - 02	0,00	0	0,00	0	0	0	01 - 02				
02 - 03	0,00	0	0,00	0	0	0	02 - 03				
03 - 04	0,25	0,515	0,00	0	0,515	1	03 - 04				
04 - 05	1,00	2,06	0,00	0	2,06	2	04 - 05				
05 - 06	4,50	9,27	0,00	0	9,27	9	05 - 06				
06 - 07	15,00	30,90	3,00	0,63	31,53	**32**	06 - 07				
07 - 08	14,00	28,84	3,25	0,68	29,52	30	**07 - 08**	27%	8	73%	22
08 - 09	8,00	16,48	1,50	0,32	16,80	17	08 - 09				
09 - 10	5,25	10,82	2,00	0,42	11,24	11	09 - 10				
10 - 11	4,25	8,76	2,25	0,47	9,23	9	10 - 11				
11 - 12	3,00	6,18	4,00	0,84	7,02	7	11 - 12				
12 - 13	3,50	7,21	4,90	1,03	8,24	8	12 - 13				
13 - 14	5,50	11,33	3,50	0,74	12,07	12	13 - 14				
14 - 15	6,00	12,36	5,00	1,05	13,41	13	14 - 15				
15 - 16	4,75	9,79	5,25	1,10	10,89	11	15 - 16				
16 - 17	6,00	12,36	6,00	1,26	13,62	14	**16 - 17**	21%	3	79%	11
17 - 18	7,50	15,45	12,00	2,52	17,97	18	17 - 18				
18 - 19	4,50	9,27	15,20	3,19	12,462	12	18 - 19				
19 - 20	4,25	8,76	17,75	3,7275	12,4825	12	19 - 20				
20 - 21	2,00	4,12	9,90	2,079	6,199	6	20 - 21				
21 - 22	0,50	1,03	2,25	0,4725	1,5025	2	21 - 22				
22 - 23	0,25	0,515	1,25	0,2625	0,7775	1	22 - 23				
23 - 24	0,00	0	1,00	0,21	0,21	0	23 - 24				
Summe	100,00	206	100,00	21	227,00	227					

rot = Maximum Augsburger Str./ Breitenauer Weg
orange = Maximum Wohngebiet

Dachau, Udldinger Hang West: Verkehrliche Erschließung
Kfz-Verkehrserzeugung an Werktagen montags bis freitags und Verkehrsverteilung

Verkehrserzeugung Zielverkehr maximal

Tagessummen gemäß Kap. 4.1 und 4.2; Ganglinien gemäß "Ver_Bau"

Stunde			Wohnungsbau Bewohner		Wohnungsbau Besucher		**Summe Wohnungsbau**		Stunde			Verteilung proportional zum Bestand (VZ 18.9.25)			
												links (Augsburger Straße Nord)		rechts (Augsburger Straße Süd)	
			%	Pkw-Fahrten	%	Kfz-Fahrten	Kfz-Fahrten	gerundet				%	Kfz	%	Kfz
00	-	01	0,25	0,515	0,50	0,105	0,62	1	00	-	01				
01	-	02	0,20	0,412	0,00	0	0,412	0	01	-	02				
02	-	03	0,00	0	0,00	0	0	0	02	-	03				
03	-	04	0,00	0	0,40	0,084	0,084	0	03	-	04				
04	-	05	0,00	0	0,25	0,0525	0,0525	0	04	-	05				
05	-	06	0,25	0,515	0,00	0	0,515	1	05	-	06				
06	-	07	0,90	1,85	2,00	0,42	2,274	2	06	-	07				
07	**-**	**08**	2,00	4,12	3,00	0,63	4,75	**5**	**07**	**-**	**08**	43%	2	57%	3
08	-	09	2,50	5,15	3,50	0,74	5,89	6	08	-	09				
09	-	10	2,75	5,67	1,75	0,37	6,03	6	09	-	10				
10	-	11	3,50	7,21	1,25	0,26	7,47	7	10	-	11				
11	-	12	5,25	10,82	3,50	0,74	11,55	12	11	-	12				
12	-	13	7,50	15,45	4,50	0,95	16,40	16	12	-	13				
13	-	14	7,00	14,42	3,25	0,68	15,10	15	13	-	14				
14	-	15	4,25	8,76	4,50	0,95	9,70	10	14	-	15				
15	-	16	6,50	13,39	3,40	0,71	14,10	14	15	-	16				
16	**-**	**17**	14,00	28,84	4,75	0,9975	29,8375	**30**	**16**	**-**	**17**	31%	9	69%	21
17	-	18	13,75	28,33	8,00	1,68	30,005	**30**	17	-	18				
18	-	19	10,40	21,424	11,50	2,415	23,839	24	18	-	19				
19	-	20	6,00	12,36	12,70	2,667	15,027	15	19	-	20				
20	-	21	3,75	7,725	9,50	1,995	9,72	10	20	-	21				
21	-	22	3,50	7,21	8,50	1,785	8,995	9	21	-	22				
22	-	23	3,75	7,725	8,00	1,68	9,405	9	22	-	23				
23	-	24	2,00	4,12	5,25	1,1025	5,2225	5	23	-	24				
Summe			100,00	206	100,00	21	227,00	227							

rot = Maximum Augsburger Str./ Breitenauer Weg
orange = Maximum Wohngebiet

Dachau, Bebauungsplan "Udldinger Hang West"

Leistungsfähigkeitsuntersuchung und Bewertung (QSV) der Einmündung Augsburger Straße/ Breitenauer Weg

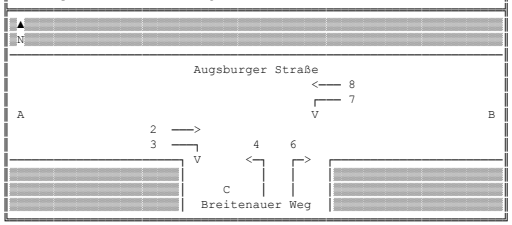
Prognoseplanfall 2040 Morgenspitze

1. Simulation

KNOSIMO 4.03 23.09.2025

Verlustzeiten

Knotenpunkt: A'Str./Br'Weg Planfall40 Datei(en): AUB40PM



von 7.15 bis 7.30 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	208	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0	0.0	0.0	0.0	0.0
4	3	69.5	21.7*	11.1	42.7
6	9	174.0	19.8	12.1	69.4
7	2	30.3	15.9	11.4	36.8
8	86	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	308	273.7	0.9		69.4

von 7.30 bis 7.45 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	292	0.0	0.0	0.0	0.0
3	1	0.0	0.0	0.0	0.0
4	2	71.9	37.8*	33.2	97.4
6	5	118.0	22.7	14.1	59.0
7	2	39.7	19.8	17.4	59.9
8	86	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	388	229.6	0.6		97.4

von 7.45 bis 8.00 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	233	0.0	0.0	0.0	0.0
3	7	0.0	0.0	0.0	0.0
4	3	83.0	31.9*	22.8	66.4
6	13	266.9	20.9	14.9	99.5
7	10	182.8	19.0	10.6	62.5
8	75	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	340	532.7	1.6		99.5

von 8.00 bis 8.15 Uhr

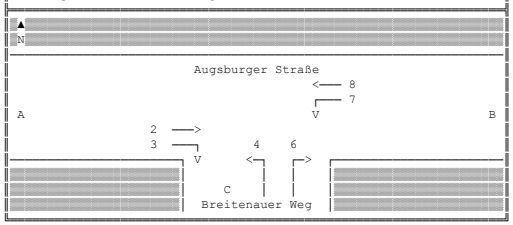
Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	213	0.0	0.0	0.0	0.0
3	6	0.0	0.0	0.0	0.0
4	5	148.3	32.2*	22.0	93.9
6	18	337.1	18.7	11.4	73.2
7	9	143.9	15.5	8.0	46.6
8	81	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	332	629.3	1.9		93.9

2. Simulation

KNOSIMO 4.03 23.09.2025

Verlustzeiten

Knotenpunkt: A'Str./Br'Weg Planfall40 Datei(en): AUB40PM



von 7.15 bis 7.30 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	218	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0	0.0	0.0	0.0	0.0
4	3	84.4	28.1*	24.9	105.9
6	9	154.4	18.0	8.4	50.5
7	1	18.6	13.3	8.0	21.8
8	84	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	315	257.4	0.8		105.9

von 7.30 bis 7.45 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	278	0.0	0.0	0.0	0.0
3	2	0.0	0.0	0.0	0.0
4	3	124.4	37.7*	28.0	113.1
6	6	137.3	24.5	19.4	98.7
7	2	36.9	18.4	15.7	55.8
8	94	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	384	298.6	0.8		113.1

von 7.45 bis 8.00 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	227	0.0	0.0	0.0	0.0
3	8	0.0	0.0	0.0	0.0
4	3	82.3	27.4*	13.1	47.2
6	15	308.9	19.9	10.7	63.9
7	9	139.9	16.3	8.6	67.7
8	71	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	333	531.1	1.6		67.7

von 8.00 bis 8.15 Uhr

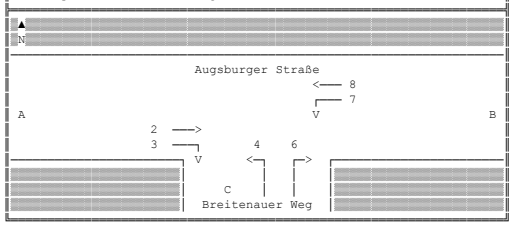
Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	211	0.0	0.0	0.0	0.0
3	6	0.0	0.0	0.0	0.0
4	4	113.2	25.7*	19.8	87.2
6	17	330.0	18.8	10.1	59.6
7	10	159.8	16.0	8.0	48.2
8	82	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	330	603.0	1.8		87.2

3. Simulation

KNOSIMO 4.03 23.09.2025

Verlustzeiten

Knotenpunkt: A'Str./Br'Weg Planfall40 Datei(en): AUB40PM



von 7.15 bis 7.30 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	212	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0	0.0	0.0	0.0	0.0
4	2	58.2	30.6*	23.4	61.7
6	7	136.0	19.7	11.6	60.9
7	2	29.8	15.7	10.5	35.4
8	78	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	300	224.1	0.7		61.7

von 7.30 bis 7.45 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	284	0.0	0.0	0.0	0.0
3	1	0.0	0.0	0.0	0.0
4	3	115.7	35.1*	20.6	69.4
6	5	109.9	22.0	14.2	70.5
7	1	31.5	26.3	33.3	62.0
8	87	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	381	257.1	0.7		70.5

von 7.45 bis 8.00 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	227	0.0	0.0	0.0	0.0
3	7	0.0	0.0	0.0	0.0
4	3	92.9	29.0*	22.4	100.2
6	14	267.0	19.2	11.3	89.0
7	6	96.8	17.0	9.5	46.3
8	72	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	328	456.7	1.4		100.2

von 8.00 bis 8.15 Uhr

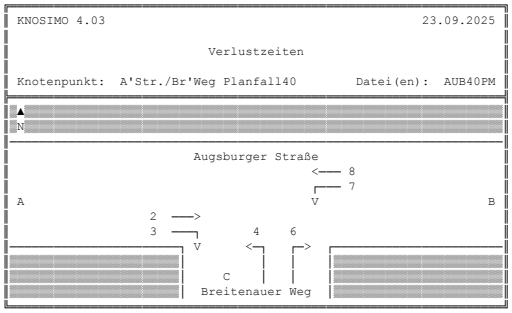
Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	215	0.0	0.0	0.0	0.0
3	8	0.0	0.0	0.0	0.0
4	4	129.6	30.1*	29.3	147.4
6	20	348.1	17.8	9.0	53.9
7	9	142.5	16.2	7.9	45.3
8	75	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	331	620.1	1.9		147.4

Dachau, Bebauungsplan "Udldinger Hang West"

Leistungsfähigkeitsuntersuchung und Bewertung (QSV) der Einmündung Augsburger Straße/ Breitenauer Weg

Prognoseplanfall 2040 Morgenspitze

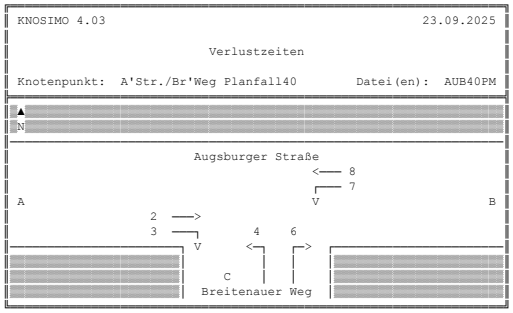
1. Simulation



von 7.15 bis 8.15 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	946	0.0	0.0	0.0	0.0
3	14	0.0	0.0	0.0	0.0
4	12	372.6	30.8*	19.4	97.4
6	44	896.5	20.3	12.9	115.3
7	23	396.6	17.5	9.5	62.5
8	328	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	1367	1665.7	1.2		115.3

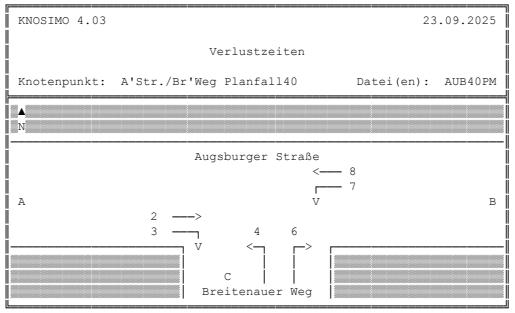
2. Simulation



von 7.15 bis 8.15 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	934	0.0	0.0	0.0	0.0
3	15	0.0	0.0	0.0	0.0
4	13	404.3	30.2*	22.0	166.4
6	47	930.7	19.8	11.4	98.7
7	22	355.2	16.2	8.2	67.7
8	331	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	1362	1690.1	1.2		166.4

3. Simulation



von 7.15 bis 8.15 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]	QSV gemäß HBS
2	938	0.0	0.0	0.0	0.0	A
3	15	0.0	0.0	0.0	0.0	A
4	13	396.3	31.7*	22.3	147.4	D
6	45	861.0	19.0	10.5	89.0	B
7	18	300.7	17.2	8.9	62.0	B
8	312	0.0	0.0	0.0	0.0	A
SUMME	1340	1558.1	1.2		147.4	D

Bewertung

Legende:
Fzg.anzahl = Verkehrsbelastung überlagert mit Zufallszahlen
VZmitt = mittlere Wartezeit aller Kfz des Stroms in Sekunden
Vzges = Gesamtwartezeit aller Kfz des Stroms in Sekunden
Vzmax = maximale Wartezeit eines Kfz des Stroms in Sekunden

Dachau, Bebauungsplan "Udldinger Hang West"

Leistungsfähigkeitsuntersuchung und Bewertung (QSV) der Einmündung Augsburger Straße/ Breitenauer Weg

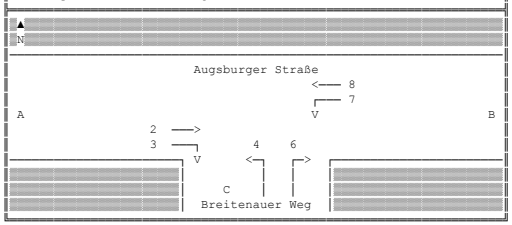
Prognoseplanfall 2040 Nachmittagsspitze

1. Simulation

KNOSIMO 4.03 23.09.2025

Verlustzeiten

Knotenpunkt: A'Str./B'Weg Planfall 40 Datei(en): AUB40PN



von 16.15 bis 16.30 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	118	0.0	0.0	0.0	0.0
3	6	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	38.3	31.9*	37.4	61.1
6	4	52.9	12.9	4.6	28.3
7	7	78.7	11.9	4.0	32.1
8	217	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	354	169.8	0.5		61.1

von 16.30 bis 16.45 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	134	0.0	0.0	0.0	0.0
3	1	0.0	0.0	0.0	0.0
4	2	60.2	30.1*	24.5	69.1
6	6	79.3	13.4	5.8	38.6
7	8	96.6	12.2	3.9	25.3
8	198	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	350	236.2	0.7		69.1

von 16.45 bis 17.00 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	137	0.0	0.0	0.0	0.0
3	3	0.0	0.0	0.0	0.0
4	2	64.7	36.0*	36.7	119.1
6	7	110.9	15.2	7.8	46.2
7	8	100.5	12.4	4.6	32.6
8	209	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	366	276.1	0.8		119.1

von 17.00 bis 17.15 Uhr

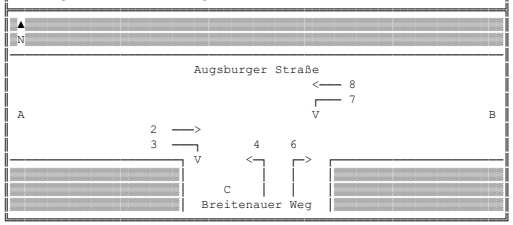
Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	102	0.0	0.0	0.0	0.0
3	3	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	37.5	26.8*	35.5	85.5
6	6	82.0	13.0	5.3	30.3
7	10	113.7	12.0	3.7	24.0
8	201	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	323	233.1	0.7		85.5

2. Simulation

KNOSIMO 4.03 23.09.2025

Verlustzeiten

Knotenpunkt: A'Str./B'Weg Planfall 40 Datei(en): AUB40PN



von 16.15 bis 16.30 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	115	0.0	0.0	0.0	0.0
3	6	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	16.5	20.7*	0.0	38.6
6	3	36.1	12.4	3.7	23.4
7	8	99.5	12.1	4.5	36.0
8	216	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	348	152.2	0.4		38.6

von 16.30 bis 16.45 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	134	0.0	0.0	0.0	0.0
3	1	0.0	0.0	0.0	0.0
4	3	69.8	24.1*	15.1	65.2
6	6	78.6	13.3	4.0	24.8
7	6	82.4	13.5	5.5	29.6
8	213	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	363	230.7	0.6		65.2

von 16.45 bis 17.00 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	133	0.0	0.0	0.0	0.0
3	3	0.0	0.0	0.0	0.0
4	2	61.5	29.3*	22.1	75.8
6	6	83.5	13.0	5.4	39.8
7	7	84.3	12.6	3.9	25.2
8	204	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	355	229.3	0.6		75.8

von 17.00 bis 17.15 Uhr

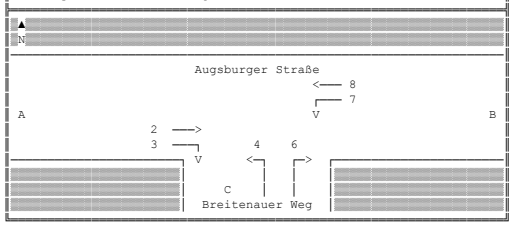
Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	114	0.0	0.0	0.0	0.0
3	5	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	37.0	37.0*	0.0	107.3
6	7	97.1	14.3	6.7	34.4
7	9	115.7	12.9	4.8	33.4
8	216	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	352	249.8	0.7		107.3

3. Simulation

KNOSIMO 4.03 23.09.2025

Verlustzeiten

Knotenpunkt: A'Str./B'Weg Planfall 40 Datei(en): AUB40PN



von 16.15 bis 16.30 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	117	0.0	0.0	0.0	0.0
3	6	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	30.7	25.6*	42.6	66.0
6	3	45.6	13.8	6.3	29.6
7	8	98.7	12.5	4.0	25.8
8	213	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	349	175.0	0.5		66.0

von 16.30 bis 16.45 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	145	0.0	0.0	0.0	0.0
3	1	0.0	0.0	0.0	0.0
4	3	81.9	30.3*	20.5	81.2
6	5	79.8	15.1	7.5	43.7
7	8	99.8	12.6	4.5	28.4
8	206	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	369	261.4	0.7		81.2

von 16.45 bis 17.00 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	132	0.0	0.0	0.0	0.0
3	2	0.0	0.0	0.0	0.0
4	2	60.4	33.6*	35.3	92.1
6	7	84.0	12.7	3.9	25.2
7	8	95.6	12.1	3.5	24.9
8	209	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	360	240.0	0.7		92.1

von 17.00 bis 17.15 Uhr

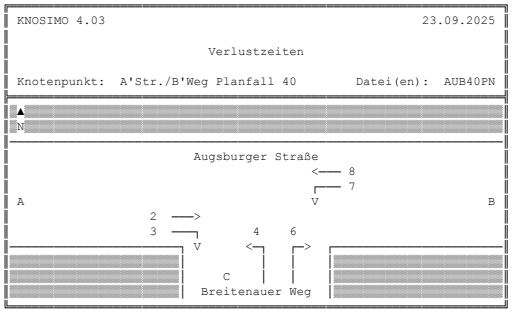
Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	113	0.0	0.0	0.0	0.0
3	6	0.0	0.0	0.0	0.0
4	1	34.9	31.7*	71.8	89.4
6	8	104.3	13.5	5.5	33.4
7	9	112.2	12.6	4.5	28.2
8	206	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	342	251.3	0.7		89.4

Dachau, Bebauungsplan "Udldinger Hang West"

Leistungsfähigkeitsuntersuchung und Bewertung (QSV) der Einmündung Augsburger Straße/ Breitenauer Weg

Prognoseplanfall 2040 Nachmittagsspitze

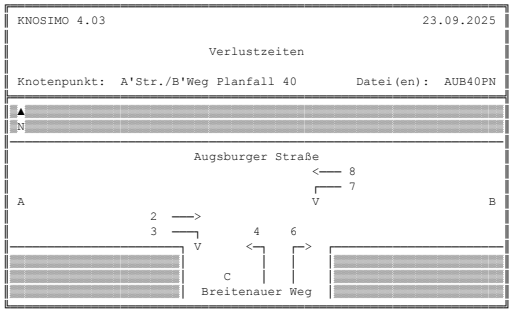
1. Simulation



von 16.15 bis 17.15 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	492	0.0	0.0	0.0	0.0
3	13	0.0	0.0	0.0	0.0
4	6	200.8	32.9*	23.4	119.1
6	24	325.1	13.8	5.9	46.2
7	32	389.9	12.2	3.9	32.6
8	826	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	1393	915.7	0.7		119.1

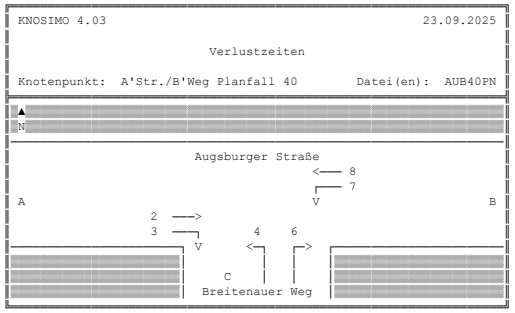
2. Simulation



von 16.15 bis 17.15 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]
2	496	0.0	0.0	0.0	0.0
3	15	0.0	0.0	0.0	0.0
4	7	184.8	27.2*	18.3	107.3
6	22	295.0	13.5	4.9	39.8
7	30	382.4	12.8	4.4	36.0
8	849	0.0	0.0	0.0	0.0
SUMME	1418	862.2	0.6		107.3

3. Simulation



von 16.15 bis 17.15 Uhr

Strom	Fzg.anzahl [Kfz]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	VZabw [sec]	VZmax [sec]	QSV gemäß HBS
2	507	0.0	0.0	0.0	0.0	A
3	15	0.0	0.0	0.0	0.0	A
4	7	207.9	30.6*	21.3	92.1	D
6	23	313.7	13.8	5.8	50.7	B
7	33	406.9	12.5	4.0	28.4	B
8	834	0.0	0.0	0.0	0.0	A
SUMME	1419	928.6	0.7		92.1	D

Bewertung

Legende:
Fzg.anzahl = Verkehrsbelastung überlagert mit Zufallszahlen
VZmitt = mittlere Wartezeit aller Kfz des Stroms in Sekunden
Vzges = Gesamtwartezeit aller Kfz des Stroms in Sekunden
Vzmax = maximale Wartezeit eines Kfz des Stroms in Sekunden

Dachau, Udldinger Hang West: Überarbeitung des Verkehrsgutachtens

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs in den verschiedenen Planfällen

Bestand = Verkehrszählung vom 17.09.2025

Prognosenullfall 2040 = Bestand x 1,15

Prognoseplanfall 2040 = Prognosenullfall 2040 + maximaler Verkehr des neuen Wohngebiets

Knoten-punkt	Augsburger Straße/ Breitenauer Weg	
Spitzen-stunde / Planfall	Morgen	Nach-mittag
Bestand	C	C
Prognose-nullfall 2040	C [1)]	D
Prognose-planfall 2040	D	D

1) Die Wartezeit der Linkseinbieger liegt an der Grenze zu QSV = D

Definition der Qualitätsstufen (QSV) gemäß "Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen" (HBS):

QSV = A (mittlere Wartezeit <= 10s):

Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.

QSV = B (mittlere Wartezeit <= 20s):

Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.

QSV = C (mittlere Wartezeit <= 30s):

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.

QSV = D (mittlere Wartezeit <= 45s):

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.

QSV = E (mittlere Wartezeit > 45s):

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.

QSV = F (Die nachgefragte Verkehrsstärke liegt über der Kapazität):

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.