

FACHBEITRAG VERKEHR "HE- GEWALDGELÄNDE"

Planungsbüro von Mörner vom April 2026

01.2-Anlage 3

VORHABEN

Vorhabenbezogener Bebauungsplan
"MainTerrassen Karlstadt"

LANDKREIS

Main-Spessart

Planungsbüro von Mörner

Mobilität und Verkehr

Karlstadt
Fachbeitrag Verkehr
"Hegewaldgelände"

Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner

Dieburg im Januar 2026

Planungsbüro von Mörner
Tannenweg 6
64807 Dieburg
0171 6435632
buero@vonmoerner.de

vonmoerner.de



Stadt Karlstadt am Main
Fachbeitrag Verkehr
„Hegewaldgelände“

Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner

Dieburg im April 2026

Inhalt

1	Ausgangslage.....	1
2	Erschließung/Erreichbarkeit.....	1
3	Verkehrsmengen.....	1
4	Verkehrserzeugung.....	2
5	Verkehrsverteilung/Leistungsfähigkeit	5
	5.1 Bauvorhaben Hegewaldgelände	5
	5.2 Freibad.....	6
6	Fazit	6

Bilder

- Bild 1** Lage im Ort
- Bild 2** ÖPNV-Anbindung
- Bild 3** Verkehrsmengen – geovista – 27.11.2025
- Bild 4** Erschließung - Parken

Anlagen

Verkehrsprognose

Verkehrszählungen - geovista - 27. November 2025

1 Ausgangslage

In der Stadt Karlstadt soll in direkter Innenstadttrandlage auf dem Hegewaldgelände eine Wohnanlage mit 100 Wohneinheiten entstehen. Das Gebiet liegt in Randlage der Haupteerschließungen, die umgebenden Straßen dienen lediglich der Erschließung eines innenstadtnahen Parkplatzes, der Erschließung des Freibads und der Erschließung der staatlichen Berufsschule (**Bild 1**).

Das Gebiet ist fußläufig gut an die Altstadt (Innenstadt) angeschlossen. Zusätzlich wird das Gebiet von den Buslinien 613 und 620 über die fußläufig zu erreichende Haltestelle „Brückenstraße“ erschlossen. Der Bahnhof ist in ca. 500m Luftlinie zu erreichen (**Bild 2**).

2 Erschließung/Erreichbarkeit

Das Hegewaldgelände ist umschlossen von Baggertsweg (im Norden und Westen), Sendleinsweg im Süden und im Osten angebunden an Laudenbacher Weg und über eine signalgeregelte Kreuzung verbunden mit der ST 2435, die wiederum über eine Schleife an die B27 angebunden ist. Bei den direkt umgebenden Straßen handelt es sich um Wohngebieterschließungsstraßen mit der zusätzlichen Erschließungsfunktion für den Mainparkplatz (ca. 50 öffentliche Parkstände), das Freibad (im Sommer) und die staatliche Berufsschule.

Die Straßen sind im Zwei-Richtungsverkehr befahrbar; lediglich der Sendleinsweg ist im westlichsten Abschnitt auf einer Länge von ca. 80m aufgrund einer Einengung nur nach Westen befahrbar („Unechte Einbahnstraße“).

Im Osten ist der Baggertsweg direkt an die vorfahrtberechtigte St 2435 angebunden. Der Sendleinsweg ist an den vorfahrtberechtigten Laudenbacher Weg angeschlossen. Der Laudenbacher Weg ist über einen signalgeregelten Knoten mit der St 2435 (Brückenstraße) und der Ringstraße verknüpft.

Das Bauvorhaben ist eingebunden in eine Tempo 30-Zone.

3 Verkehrsmengen

Zur Feststellung der Verkehrsmengen im Bestand wurden an einem repräsentativen Werktag Verkehrserhebungen im November 2025 durchgeführt¹.

¹ Geovista – Verkehrszählung 27.11.2025

Im Detail können die Ergebnisse den Anlagen entnommen werden. Die wesentlichen Datengrundlagen sind in **Bild 3** zusammengefasst (Tagesverkehr [Kfz/24h], 4-Stundenverkehre am Vormittag und am Nachmittag [Kfz/4h] und die jeweiligen Spitzenstundenverkehrsmengen am Vormittag und am Nachmittag [Kfz/h]).

Für eine Bewertung der Verkehrsmengen im Zusammenhang mit einer Neubaumaßnahme können die Tagesverkehrswerte herangezogen werden:

- Sändleinsweg Tagesverkehr 470 Kfz/24h
- Baggertsweg West/Süd 670 Kfz/24h
- Baggertsweg West/Nord 650 Kfz/24h
- Baggertsweg Nord 1.255 Kfz/24h
- Laudenbacher Weg Nord 1.800 Kfz/24h
- Laudenbacher Weg Süd 1.350 Kfz/24h

Die Verkehrsmengen liegen rund um das Entwicklungsgebiet in einem sehr niedrigen Bereich; die Spitzenstundenbelastungen betragen 10-12% des Tagesverkehrs und bewegen sich um 35, 65, 85 Kfz/Spitzenstunde am Nachmittag im Süden und Westen; der Baggertsweg hat eine Spitzenstundenbelegung von 140 Kfz/h.

Nach RAS 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) sind diese Verkehrsmengen der untersten Kategorie von Straßen zuzuordnen – einer Wohnstraße. Hier wären nach RAS 06 bis zu 400 Kfz/Spitzenstunde zulässig.

Für „Verkehrsberuhigte Bereiche“ wird in der Regel eine Verkehrsmenge von 200 bis 300 Kfz/Sp-h als noch zulässig angesetzt.

4 Verkehrserzeugung

Die differenzierten Berechnungen für den Neuverkehr des Baugebiets sind in der Anlage zusammengestellt (**Anlage – Verkehrserzeugung**). Sie basieren auf der einschlägigen Fachliteratur der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sowie dem Planungsstand 02/2026.

Geplant sind ca. 100 WE in unterschiedlichen Kombinationen.

Im Einzelnen werden nachfolgende Annahmen getroffen:

- | | |
|-----------|---|
| 100 WE | Mehrfamilienhäuser, Geschosswohnungsbau
(städtebauliches Konzept, Planungsstand 02/2026) |
| 3,2 EW/WE | (Bandbreite 2,2..3,0..3,5 EW/WE) ²⁾ |

²⁾ Mobilität in Deutschland 2017

3,5 Wege je Einwohner und Tag	(Bandbreite: 3,0...3,5 4,0) ^{3/4)}
15% Abminderung Ziel-/Quellverkehr	(Bandbreite 10 - 15%) ^{3/5)}
60% MIV-Anteil	(Bandbreite: 30 ... 70%) ^{4/5)}
5% Besucherverkehr	(Bandbreite 0 - 5%) ⁸⁾
Bewohner/Wirtschaftsverkehr	0,1 Kfz-Fahrten pro EW ⁸⁾
Besetzungsgrad: 1,2 Personen/Pkw	Bandbreite: 1,05 ... 1,30 ⁷⁾

”In neuen Wohngebieten kann die durchschnittliche Wohnungsbelegungsziffer bei 3,0 Personen liegen. In Gebieten mit hohem Anteil junger Familien ... sind auch höhere Werte möglich.”⁵⁾; hier werden 3,2 EW/WE angesetzt.

Die spezifische Wegehäufigkeit liegt in der Regel ”bei 3,0 bis 3,5 Wegen pro Werktag in bestehenden Gebieten. In Neubaugebieten sind die Durchschnittswerte mit 3,5 bis 4,0 Wege pro Werktag aufgrund des höheren Anteils mobiler Bevölkerungsgruppen etwas höher anzusetzen.”⁶⁾; angesetzt werden 3,5 Wege pro Einwohner und Werktag.

Im ländlichen Raum werden Wege miteinander verbunden, so dass nicht alle Wege von/zur Wohnung verlaufen, daraus resultiert ein mittlerer Abminderungsfaktor von 15%^{3/5)}; dies ist auch der Nähe zur Altstadt geschuldet.

”Die Aufteilung der Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel variiert je nach Standort erheblich. ... Der Anteil der ÖPNV-Wege variiert in Wohngebieten zwischen 5 und 30 % je nach Güte der ÖPNV-Erschließung.”⁷⁾ Hier wird am Rande der Altstadt einer Kleinstadt der Fuß-, Rad- und ÖPNV-Anteil zusammengefasst mit 40 % angenommen.

Der Besucherverkehr wird mit plus 5% bezogen auf den Basis-Bewohnerverkehr berücksichtigt.

”Der Pkw-Besetzungsgrad beträgt über alle Fahrtzwecke im Mittel 1,2 bis 1,3 Personen pro Pkw.”⁸⁾; hier werden 1,2 Personen pro Pkw angesetzt.

³⁾ dito

⁴⁾ dito ff

⁵⁾ FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen; Köln, 2006 – Seite 13

⁶⁾ dito – Seite 18

⁷⁾ dito – Seite 18

⁸⁾ dito – Seite 19

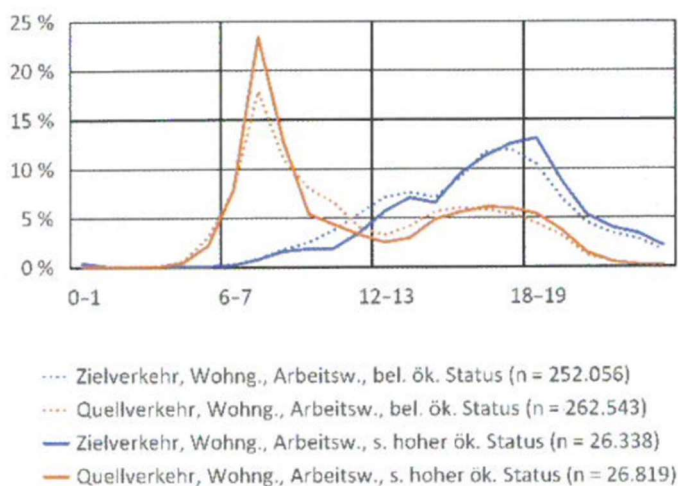
„Zum täglichen Verkehrsaufkommen der Bewohner und Besucher ist der bewohnerbezogene Wirtschaftsverkehr mit ca. 0,10 Kfz-Fahrten/Einwohner zu addieren.“⁹

Auf Basis dieser Kenndaten (siehe **Anlage**) ergibt sich ein

*durchschnittliches werktägliches Verkehrsaufkommen von
494 (gerundet 500) Kfz-Fahrten/Tag.*

Dieser Wert stellt einen realistisch eingestuften "worst case" dar; dieser „Realitätsfall“ wird für die weiteren Überlegungen zugrunde gelegt.

Die nachfolgende Darstellung zeigt die Verteilung des Verkehrsaufkommens über den Tag verteilt. Der morgendliche Quellverkehr weist eine deutliche Spitze mit 20-25% bezogen auf den Tagesverkehr auf - hier entspräche dies ca. 100 Kfz-Fahrten aus dem Wohngebiet heraus; am Nachmittag verteilt sich das Verkehrsaufkommen im rückfließenden Berufsverkehr und Freizeit- bzw. Besorgungsverkehr (ca. 75 Kfz-Fahrten im Querschnitt und in der Spitzenstunde).



Bezogen auf den Tagesverkehr liegen die aus allen Verkehrsarten resultierenden Spitzenstunden in der Regel in einem Bereich von 10-12% des Tagesverkehrs. Hier sind somit rund 50-60 Kfz-Fahrten zusätzlich zum bestehenden Verkehrsaufkommen hinzuzurechnen. Diese teilen sich aufgrund der geplanten baulichen Gegebenheiten auf Baggertsweg und Sendleinsweg auf.

Das Bauvorhaben „Hegewaldgelände“ soll rund 100WE beinhalten. Auf Basis einschlägiger Kennwerte und unter Berücksichtigung der Lage des Bauvorhabens

- attraktive Lage in unmittelbarer Nachbarschaft zur Altstadt,
- attraktive Fuß- und Radverbindungen zur Altstadt,

⁹ dito - Seite 19

- direkte Busanbindung,
- Entfernung zum Bahnhof ca. 600m,
- Entfernung zum nächsten Supermarkt ca. 600m

kann das zu erwartende Verkehrsaufkommen auf rund 500 Kfz-Bewegungen am Tag abgeschätzt werden (siehe Anlage). Dies entspricht ca. 50-60 Kfz zusätzlich in der nachmittäglichen Spitzenstunde und liegt damit in Summe deutlich unter dem in der RAST06 genannten zulässigen Wert von 400 Kfz/Sp-h.

5 Verkehrsverteilung/Leistungsfähigkeit

5.1 Bauvorhaben Hegewaldgelände

Im Bereich des Hegewaldgeländes sind ca. 200 Stellplätze in Tiefgaragen und ebenerdigen Anlagen für die Bewohner geplant. Diese werden zu ca. 70% nach Norden an den Baggertsweg angebunden und zu ca. 30 nach Süden an den Sendleinsweg (**Bild 4**).

Zu- und Ausfahrten sind in Richtung Osten zur St 2435 hin orientiert. Zusätzlich kann über den Sendleinsweg nach Westen ausgefahren werden (was aber keinen Sinn macht).

Im Bereich des Quartiersplatzes sollen Poller die Durchfahrt für den allgemeinen Verkehr verhindern, so dass ein vom Verkehr beruhigter Innenbereich entsteht. Lediglich für Müllabfuhr und sonstige Versorgungsfahrzeuge kann die Durchfahrt zugelassen werden.

In den Spitzenzeiten müssen in Richtung Baggertsweg ca. 50 Kfz im Zwei-Richtungsverkehr zusätzlich eingebunden werden. Bezogen auf eine Grundbelastung von 140 Kfz/h ergeben sich rund 200 Kfz/h im Querschnitt. Die Verkehrsmengen entsprechen nach RAST 06 Wohngebietskategorien und sind damit leistungsfähig voll integrierbar. Auch der Anschluss an die St 2435 ist über die vorfahrtberechtigte Einmündung problemlos abwickelbar. Gesonderte Leistungsfähigkeitsberechnungen sind hier nicht erforderlich.

Im Süden werden ca. 30% des Neuverkehrs angebunden, dies entspricht ca. 20-30 Kfz in der Spitzenstunde. Hier liegen die Bestandsaufnahmen bei 35 Kfz am Nachmittag; die zukünftigen Verkehrsmengen sind analog Baggertsweg voll leistungsfähig einzubinden.

Auch in der Verknüpfung mit dem signalgeregelten Knoten Brückenstraße/Laudenbacher Weg/Ringstraße bedingen die Mehrbelastungen der geplanten Wohnbebauung Mehrverkehrsanteile deutlich unter 10% der Gesamtbelastung des Knotens. Damit sind die üblicherweise zu berücksichtigenden Schwankungsbreiten bei der Einschätzung von Leistungsfähigkeiten weit unterschritten. Der signalgeregelte Knoten kann den zusätzlichen Verkehr voll leistungsfähig aufnehmen.

Zusätzlich zum eigentlichen Wohnbauvorhaben sollen im Westen des Bauareals ca. 150 geordnete öffentliche Parkstände erstellt werden, um die Gesamtsituation des Parkens in Kombination mit dem Freibad zu

entschärfen. Außerdem können diese Parkstände auch für die fußläufige Erreichbarkeit der Altstadt genutzt werden.

5.2 Freibad

Eine Besonderheit stellt das Freibad zu Zeiten schönen Wetters, am Wochenende, im Sommer dar.

Nach Angaben der Stadtverwaltung ist durchschnittlich mit 500-800 Besuchern des Freibads zu rechnen; in Spitzenzeiten (Sommerwochenende bei gutem Wetter – Mittagszeit) können auch bis zu 2.500 Besucher gezählt werden.

Für die Frage der verkehrlichen Auswirkungen des Bauvorhabens „Hegewaldgelände“ ist die Frage der verkehrlichen Auswirkungen des Schwimmbadbetriebs nicht relevant. Die Nutzung „Schwimmbad“ bestand bereits vorher und wird auch weiterhin bestehen. Auch wenn sich die Nutzungen überlagern, kann wegen des geringen zusätzlichen Verkehrs der Baumaßnahme „Hegewaldgelände“ aus verkehrlicher Sicht kein Handlungsbedarf abgeleitet werden.

Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass im Zuge der Baumaßnahme ca. 150 geordnete öffentliche Parkstände geschaffen werden sollen und sich die Gesamtsituation damit leicht entspannen kann.

6 Fazit

In der Stadt Karlstadt am Main sollen auf dem „Hegewaldgelände“ Wohnungen für rund 100 WE entstehen. Das Gebiet befindet sich in Randlage zur Altstadt von Karlstadt; es ist von wenig belasteten Randstraßen umschlossen und in eine Tempo 30-Zone integriert. Die Altstadt und eine Bushaltestelle sind fußläufig im Nahbereich zu erreichen. Der Bahnhof und größere Märkte zur Deckung des Tagesbedarfs befinden sich in 500-600m Entfernung.

Der Neuverkehr wird auf rund 500 Kfz-Bewegungen pro Tag abgeschätzt.

Die Verkehrsmengen der umgebenden Straßen (Verkehrserhebung im November 2025) werden als äußerst gering eingestuft, so dass die verkehrsbezogene Ausgangslage für eine Bewertung des Bauvorhabens als sehr günstig angesehen werden kann.

Der Neuverkehr der geplanten Bebauung verteilt sich entsprechend der Zufahrten auf Baggertsweg-Nord und Sändleinsweg. Der Baggertsweg-Nord ist direkt an die vorfahrtberechtigte Brückenstraße angebunden. Der Sändleinsweg schließt an den Laudenbacher Weg, der vorfahrtberechtigt beschildert ist, an. Der Laudenbacher Weg selbst ist über einen signalgeregelten Knoten an die Bundesstraße 27 angebunden. Die zu erwartenden Verkehrszuwächse durch das geplante Bauvorhaben sind an den Anschlussknoten ohne weitere Maßnahmen leistungsfähig verträglich einzubinden. Die Mehrbelastungen der einzelnen Anschlusspunkte

liegen unterhalb von 10% der Tagesbelastung und damit in einem üblichen Schwankungsbereich der tageszeitlich auftretenden Verkehrsmengen.

Eine Besonderheit stellt das in unmittelbarer Nähe liegende Freibad dar. Hier entstehen im Sommer zu Spitzenzeiten deutlich höhere Verkehrsmengen. Für die Frage der verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Bauvorhabens ist dies jedoch nicht relevant. Das Freibad bestand bereits vorher und wird auch weiterhin bestehen. Zur Entlastung tragen die geordnet vorgesehenen ca. 150 Parkstände westlich des Baugebiets bei; Handlungsbedarf im Zusammenhang mit der geplanten Wohnbebauung wird nicht gesehen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die durch das Bauvorhaben entstehenden zusätzlichen Verkehrsmengen im bestehenden Netz aufgefangen werden können. Gesonderte Leistungsfähigkeitsberechnungen sind nicht erforderlich.

Das Bauvorhaben ist verkehrlich verträglich in die bestehende Verkehrsinfrastruktur einzubinden.

Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner

Dieburg im April 2026

Bilder



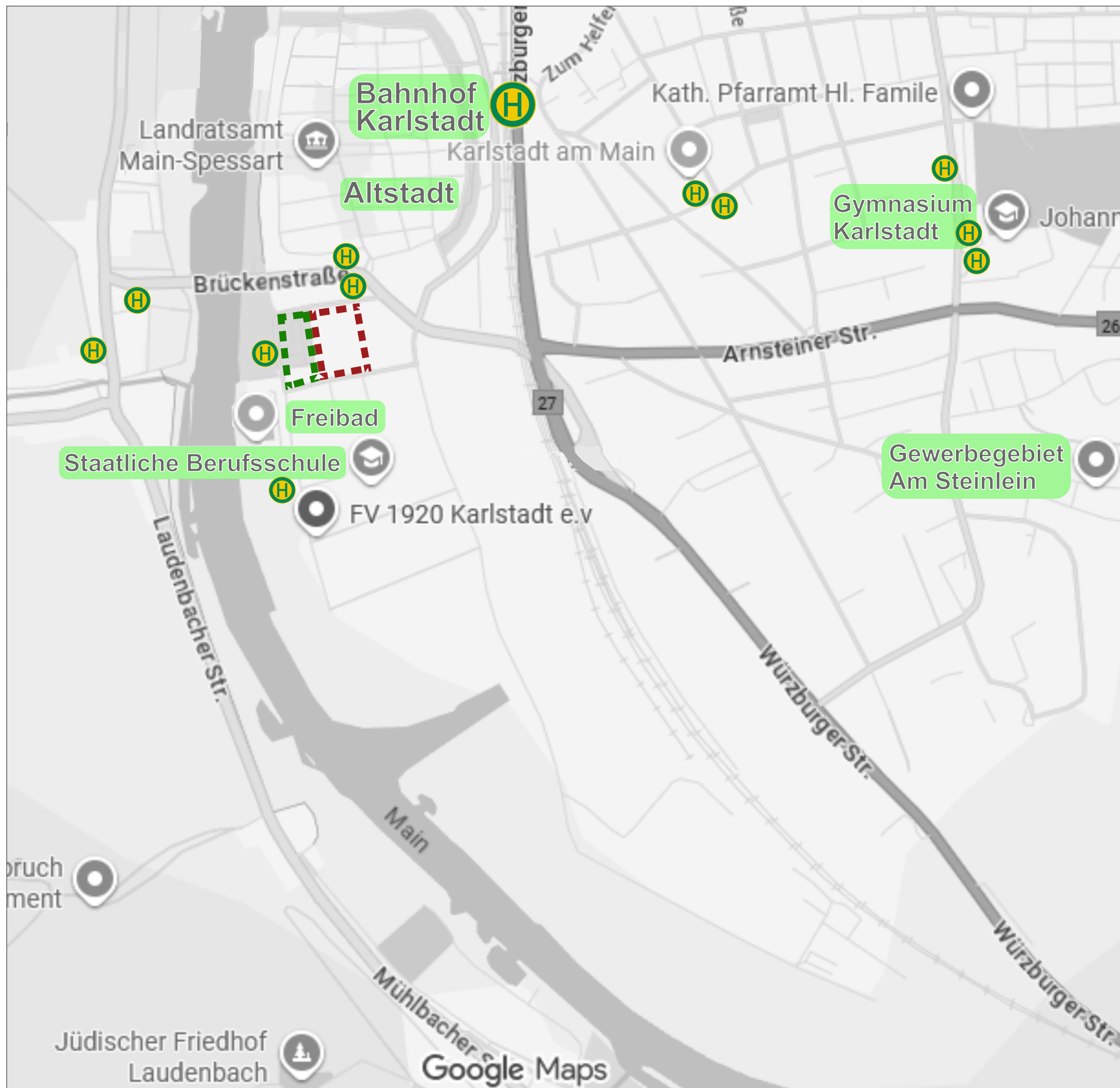
Karlstadt
"Hegewaldgelände"

1

Lage im Ort

-  Baufenster 100 WE
-  Baufenster öffentliches Parken "Parken West"





Karlstadt
"Hegewaldgelände"

2

ÖPNV-Anbindung



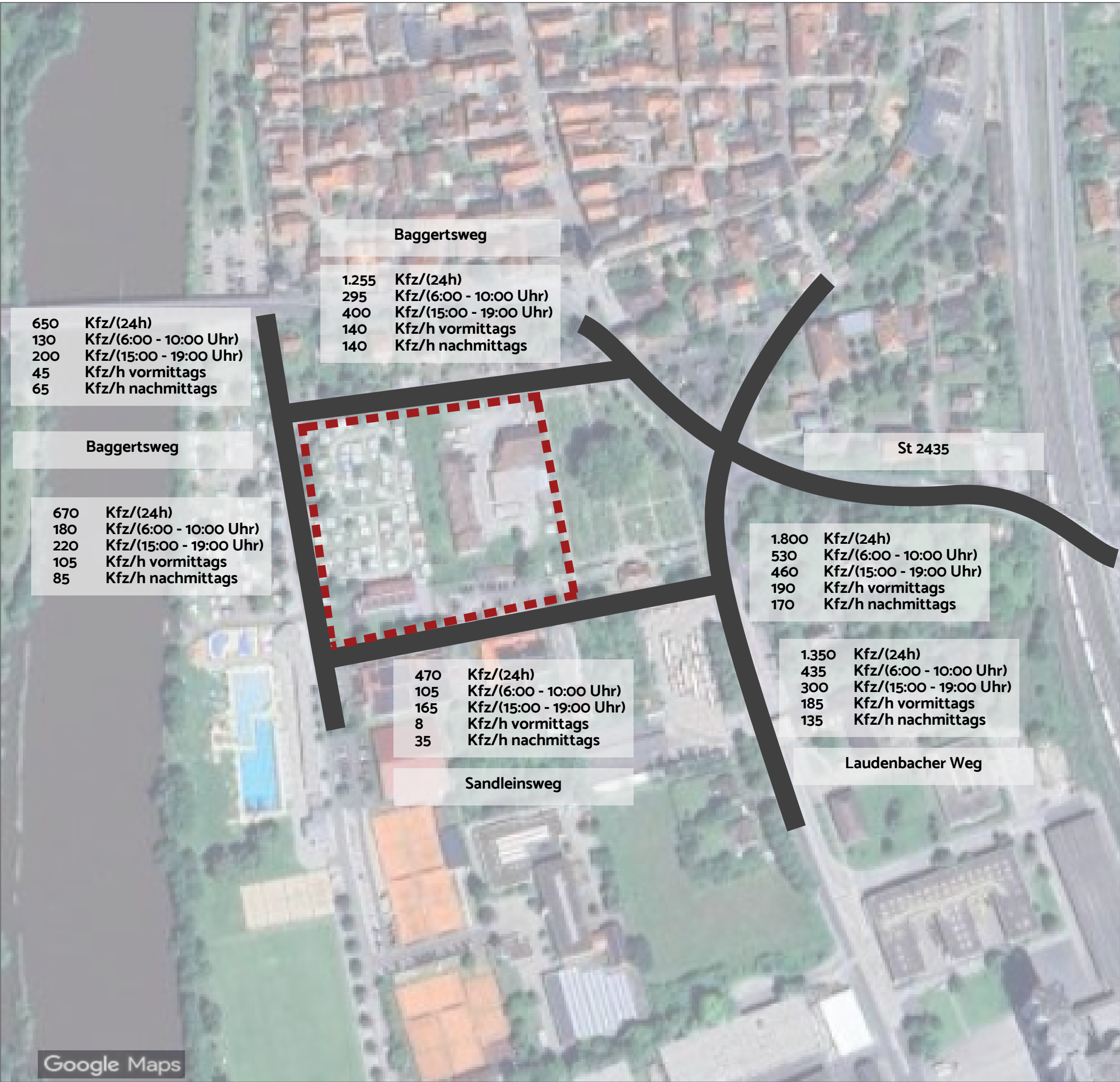
Baufenster

Entfernung zum Bahnhof ca. 600 m



öffentlicher Verkehr



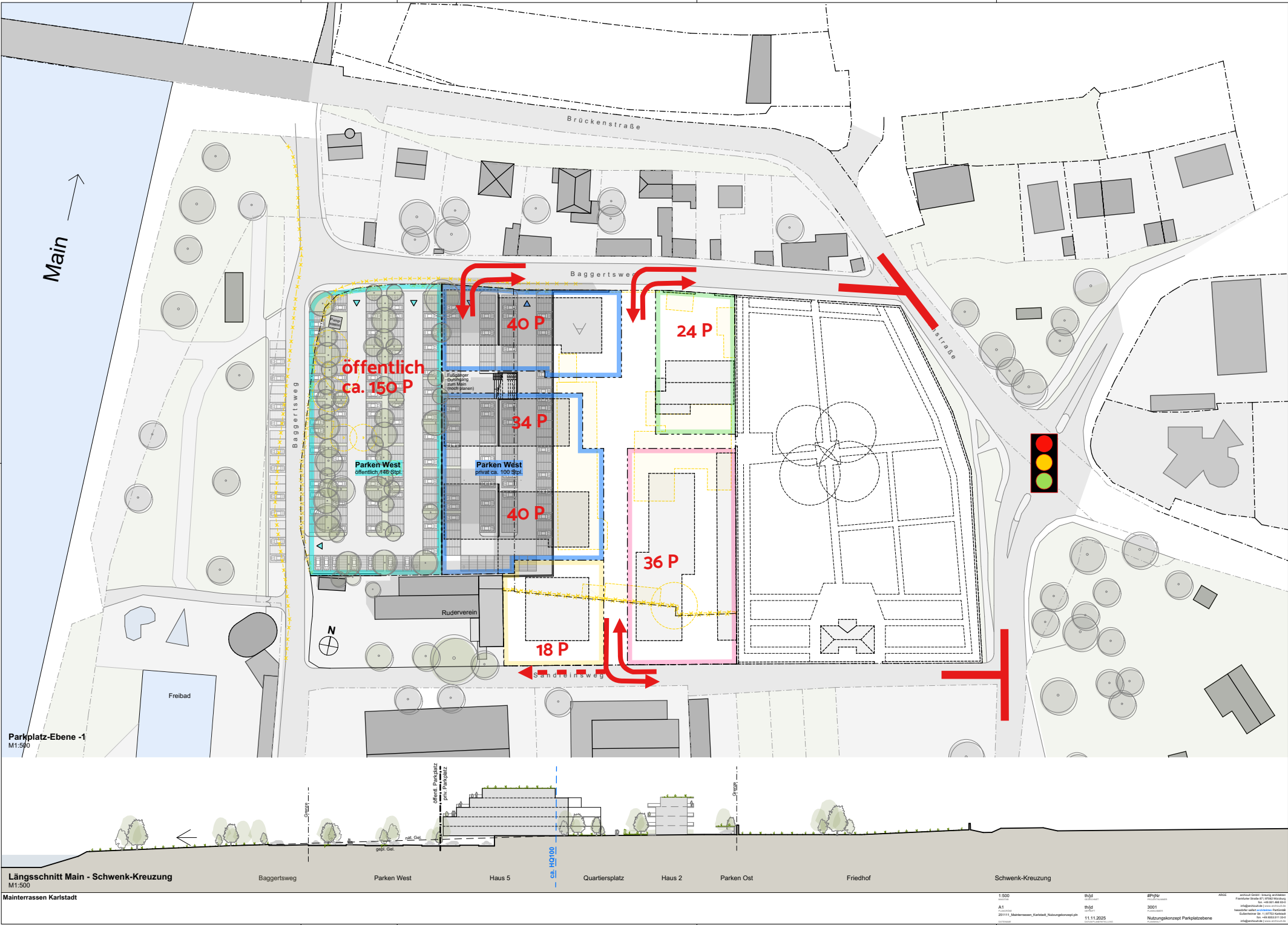


Karlstadt
"Hegewaldgelände"

Verkehrsmengen
geovista
27.11.2025



Erschließung Parken



Anlage

Verkehrserzeugung

Wohngebiet Karlstadt
"Hegewaldgelände"

Wohneinheiten WE	Haushaltsgröße EW/WE	Wegehäufigkeit Wege/Werktag	Abminderung für Quell- u. Zielverkehr [%]	Besucherverkehr [%]	Modal-Split MIV-Anteil	Binnenverkehrs- abschlag [%]	Besetzungs- grad Pers./Pkw	Zuschlag Wirtschaftsverkehr Kfz-Fahrten/EW
	2,2 - 3,5	3,0 - 4,0	10 - 15	0 - 5	30 - 70	0 - 10	1,2 - 1,3	0,1

Wohneinheiten WE	Haushaltsgröße EW/WE	Wegehäufigkeit Wege/Werktag	Abminderung für Quell- u. Zielverkehr [%]	Besucherverkehr [%]	Modal-Split MIV-Anteil	Binnenverkehrs- abschlag [%]	Besetzungs- grad Pers./Pkw	Zuschlag Wirtschaftsverkehr Kfz-Fahrten/EW
100	3,2	3,5	15	5	60	5	1,2	0,1

Wohneinheiten	Einwohner EW	Wegehäufigkeit Wege	Quell- u. Zielverkehr Wege	Besucherverkehr Wege	Gesamtwege Wege	Binnenverkehr Wege	Kfz-Fahrten Kfz-Fahrten	Wirtschaftsverkehr Kfz-Fahrten
100	320	1120	952	56	1008	50	462	32

Summe: 494

Anhang

**Berechnung der maßgebenden Verkehrsstärke M, dem maßgebenden Lkw-Anteil
p1 + p2 sowie dem maßgebenden Krad-Anteil gemäß RLS-19 am
QS Baggertsweg Ost**

Stadt: Karlstadt

Datum:

Donnerstag, 27.11.2025

Erhebungszeitraum:

00:00 - 24:00 Uhr

Zeit	QS Baggertsweg Ost			
	Kfz gesamt	Lkw1	Lkw2	Krad
00:00 - 01:00	1	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0	0	0
05:00 - 06:00	3	0	0	0
06:00 - 07:00	32	0	0	0
07:00 - 08:00	60	3	0	1
08:00 - 09:00	137	7	0	1
09:00 - 10:00	65	0	0	0
10:00 - 11:00	86	0	0	0
11:00 - 12:00	65	0	0	0
12:00 - 13:00	98	1	0	2
13:00 - 14:00	82	2	0	3
14:00 - 15:00	82	0	0	0
15:00 - 16:00	124	0	0	3
16:00 - 17:00	130	0	0	0
17:00 - 18:00	94	0	0	0
18:00 - 19:00	50	0	0	0
19:00 - 20:00	35	1	0	0
20:00 - 21:00	61	0	0	0
21:00 - 22:00	28	0	0	0
22:00 - 23:00	14	0	0	0
23:00 - 24:00	8	0	0	0
Summe 6-22	1229	14	0	10
Summe 22-24	22	0	0	0
Summe 0-6	4	0	0	0
Gesamt	1255	14	0	10
M_t (Kfz)	77			
M_n (Kfz)	3			
p1_t (Kfz)		1		
p1_t (%)		1		
p1_n (Kfz)		0		
p1_n (%)		0		
p2_t (Kfz)			0	
p2_t (%)			0	
p2_n (Kfz)			0	
p2_n (%)			0	
Krad_t (Kfz)				1
Krad_t (%)				1
Krad_n (Kfz)				0
Krad_n (%)				0

Berechnungsgrundlage:

M_t Summe Kfz 06:00 - 22:00 Uhr / 16 - Ergebnis gerundet

M_n Summe Kfz 22:00 - 06:00 Uhr / 8 - Ergebnis gerundet

p1_t + p2_t Summe SV 06:00 - 22:00 Uhr / 16 - Ergebnis gerundet; Errechnung prozentualer Anteil an M_t - Ergebnis gerundet

p1_n + p2_n Summe SV 22:00 - 06:00 Uhr / 8 - Ergebnis gerundet; Errechnung prozentualer Anteil an M_n - Ergebnis gerundet

Krad_t Summe Krad 06:00 - 22:00 Uhr / 16 - Ergebnis gerundet; Errechnung prozentualer Anteil an M_t - Ergebnis gerundet

Krad_n Summe Krad 22:00 - 06:00 Uhr / 8 - Ergebnis gerundet; Errechnung prozentualer Anteil an M_n - Ergebnis gerundet

**Berechnung der maßgebenden Verkehrsstärke M, dem maßgebenden Lkw-Anteil
p1 + p2 sowie dem maßgebenden Krad-Anteil gemäß RLS-19 am
QS Baggertsweg Süd**

Stadt: Karlstadt

Datum:

Donnerstag, 27.11.2025

Erhebungszeitraum:

00:00 - 24:00 Uhr

Zeit	QS Baggertsweg Süd			
	Kfz gesamt	Lkw1	Lkw2	Krad
00:00 - 01:00	0	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0	0	0
05:00 - 06:00	3	0	0	0
06:00 - 07:00	27	0	0	0
07:00 - 08:00	41	3	0	1
08:00 - 09:00	94	7	0	1
09:00 - 10:00	19	0	0	0
10:00 - 11:00	15	0	0	0
11:00 - 12:00	27	0	0	0
12:00 - 13:00	50	1	0	2
13:00 - 14:00	40	2	0	3
14:00 - 15:00	40	0	0	0
15:00 - 16:00	63	0	0	3
16:00 - 17:00	74	0	0	0
17:00 - 18:00	55	0	0	0
18:00 - 19:00	28	0	0	0
19:00 - 20:00	17	1	0	1
20:00 - 21:00	50	0	0	0
21:00 - 22:00	20	0	0	0
22:00 - 23:00	7	0	0	0
23:00 - 24:00	3	0	0	0
Summe 6-22	660	14	0	11
Summe 22-24	10	0	0	0
Summe 0-6	3	0	0	0
Gesamt	673	14	0	11
M_t (Kfz)	41			
M_n (Kfz)	2			
p1_t (Kfz)		1		
p1_t (%)		2		
p1_n (Kfz)		0		
p1_n (%)		0		
p2_t (Kfz)			0	
p2_t (%)			0	
p2_n (Kfz)			0	
p2_n (%)			0	
Krad_t (Kfz)				1
Krad_t (%)				2
Krad_n (Kfz)				0
Krad_n (%)				0

Berechnungsgrundlage:

M_t Summe Kfz 06:00 - 22:00 Uhr / 16 - Ergebnis gerundet

M_n Summe Kfz 22:00 - 06:00 Uhr / 8 - Ergebnis gerundet

p1_t + p2_t Summe SV 06:00 - 22:00 Uhr / 16 - Ergebnis gerundet; Errechnung prozentualer Anteil an M_t - Ergebnis gerundet

p1_n + p2_n Summe SV 22:00 - 06:00 Uhr / 8 - Ergebnis gerundet; Errechnung prozentualer Anteil an M_n - Ergebnis gerundet

Krad_t Summe Krad 06:00 - 22:00 Uhr / 16 - Ergebnis gerundet; Errechnung prozentualer Anteil an M_t - Ergebnis gerundet

Krad_n Summe Krad 22:00 - 06:00 Uhr / 8 - Ergebnis gerundet; Errechnung prozentualer Anteil an M_n - Ergebnis gerundet

**Berechnung der maßgebenden Verkehrsstärke M, dem maßgebenden Lkw-Anteil
p1 + p2 sowie dem maßgebenden Krad-Anteil gemäß RLS-19 am
QS Laudenbacher Weg Nord**

Stadt: Karlstadt

Datum:

Donnerstag, 27.11.2025

Erhebungszeitraum:

00:00 - 24:00 Uhr

Zeit	QS Laudenbacher Weg Nord			
	Kfz gesamt	Lkw1	Lkw2	Krad
00:00 - 01:00	1	0	1	0
01:00 - 02:00	2	0	1	0
02:00 - 03:00	1	0	1	0
03:00 - 04:00	7	0	2	1
04:00 - 05:00	16	0	8	1
05:00 - 06:00	68	0	20	2
06:00 - 07:00	192	3	16	3
07:00 - 08:00	107	4	32	0
08:00 - 09:00	135	6	46	2
09:00 - 10:00	97	7	38	1
10:00 - 11:00	97	9	27	1
11:00 - 12:00	107	10	29	2
12:00 - 13:00	122	4	29	0
13:00 - 14:00	146	7	27	2
14:00 - 15:00	114	7	31	1
15:00 - 16:00	169	6	17	3
16:00 - 17:00	122	0	13	0
17:00 - 18:00	93	0	6	1
18:00 - 19:00	76	0	8	0
19:00 - 20:00	37	0	3	0
20:00 - 21:00	34	0	3	0
21:00 - 22:00	21	0	1	0
22:00 - 23:00	23	0	0	0
23:00 - 24:00	4	0	1	0
Summe 6-22	1669	63	326	16
Summe 22-24	27	0	1	0
Summe 0-6	95	0	33	4
Gesamt	1791	63	360	20
M_t (Kfz)	104			
M_n (Kfz)	15			
p1_t (Kfz)		4		
p1_t (%)		4		
p1_n (Kfz)		0		
p1_n (%)		0		
p2_t (Kfz)			20	
p2_t (%)			19	
p2_n (Kfz)			4	
p2_n (%)			27	
Krad_t (Kfz)				1
Krad_t (%)				1
Krad_n (Kfz)				1
Krad_n (%)				7

Berechnungsgrundlage:

M_t Summe Kfz 06:00 - 22:00 Uhr / 16 - Ergebnis gerundet

M_n Summe Kfz 22:00 - 06:00 Uhr / 8 - Ergebnis gerundet

p1_t + p2_t Summe SV 06:00 - 22:00 Uhr / 16 - Ergebnis gerundet; Errechnung prozentualer Anteil an M_t - Ergebnis gerundet

p1_n + p2_n Summe SV 22:00 - 06:00 Uhr / 8 - Ergebnis gerundet; Errechnung prozentualer Anteil an M_n - Ergebnis gerundet

Krad_t Summe Krad 06:00 - 22:00 Uhr / 16 - Ergebnis gerundet; Errechnung prozentualer Anteil an M_t - Ergebnis gerundet

Krad_n Summe Krad 22:00 - 06:00 Uhr / 8 - Ergebnis gerundet; Errechnung prozentualer Anteil an M_n - Ergebnis gerundet

**Berechnung der maßgebenden Verkehrsstärke M, dem maßgebenden Lkw-Anteil
p1 + p2 sowie dem maßgebenden Krad-Anteil gemäß RLS-19 am
QS Sandleinsweg**

Stadt: Karlstadt

Datum:

Donnerstag, 27.11.2025

Erhebungszeitraum:

00:00 - 24:00 Uhr

Zeit	QS Sandleinsweg			
	Kfz gesamt	Lkw1	Lkw2	Krad
00:00 - 01:00	0	0	0	0
01:00 - 02:00	1	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0	0	0
04:00 - 05:00	1	0	1	0
05:00 - 06:00	3	0	3	0
06:00 - 07:00	8	0	3	0
07:00 - 08:00	25	0	4	0
08:00 - 09:00	45	0	2	2
09:00 - 10:00	27	1	6	0
10:00 - 11:00	25	0	1	0
11:00 - 12:00	17	0	0	0
12:00 - 13:00	25	0	1	0
13:00 - 14:00	33	0	1	1
14:00 - 15:00	19	0	3	1
15:00 - 16:00	37	0	1	0
16:00 - 17:00	41	0	1	0
17:00 - 18:00	43	0	1	0
18:00 - 19:00	46	0	0	0
19:00 - 20:00	28	0	0	0
20:00 - 21:00	21	0	0	0
21:00 - 22:00	10	0	0	0
22:00 - 23:00	11	0	0	0
23:00 - 24:00	2	0	0	0
Summe 6-22	450	1	24	4
Summe 22-24	13	0	0	0
Summe 0-6	5	0	4	0
Gesamt	468	1	28	4
M_t (Kfz)	28			
M_n (Kfz)	2			
p1_t (Kfz)		0		
p1_t (%)		0		
p1_n (Kfz)		0		
p1_n (%)		0		
p2_t (Kfz)			2	
p2_t (%)			7	
p2_n (Kfz)			1	
p2_n (%)			50	
Krad_t (Kfz)				0
Krad_t (%)				0
Krad_n (Kfz)				0
Krad_n (%)				0

Berechnungsgrundlage:

M_t Summe Kfz 06:00 - 22:00 Uhr / 16 - Ergebnis gerundet

M_n Summe Kfz 22:00 - 06:00 Uhr / 8 - Ergebnis gerundet

p1_t + p2_t Summe SV 06:00 - 22:00 Uhr / 16 - Ergebnis gerundet; Errechnung prozentualer Anteil an M_t - Ergebnis gerundet

p1_n + p2_n Summe SV 22:00 - 06:00 Uhr / 8 - Ergebnis gerundet; Errechnung prozentualer Anteil an M_n - Ergebnis gerundet

Krad_t Summe Krad 06:00 - 22:00 Uhr / 16 - Ergebnis gerundet; Errechnung prozentualer Anteil an M_t - Ergebnis gerundet

Krad_n Summe Krad 22:00 - 06:00 Uhr / 8 - Ergebnis gerundet; Errechnung prozentualer Anteil an M_n - Ergebnis gerundet