

Dipl.Geogr.Univ. Horst Pressler  
Elsa-Brandström-Straße 34  
93413 Cham  
Tel. 09971 - 7644597  
Fax. 09971 - 7644598  
Mobil: 0171 - 5271668  
Email:  
h.pressler@pg-geoversum.de

Dipl.Geogr.Univ. Anton Geiler  
Dürerweg 6  
93105 Tegernheim  
Tel. 09403 - 9542 12  
Fax. 09403 - 9542 13  
Mobil: 0171 - 8046117  
Email:  
a.geiler@pg-geoversum.de

## **Gemeinde Mengkofen Beurteilung der Leistungsfähig- keit des Knotenpunktes Haupt- / Dr.-Mayr-Straße nach Umplanung**

Auftraggeber: Gemeinde Mengkofen  
Von-Haniel-Allee 12

84152 Mengkofen

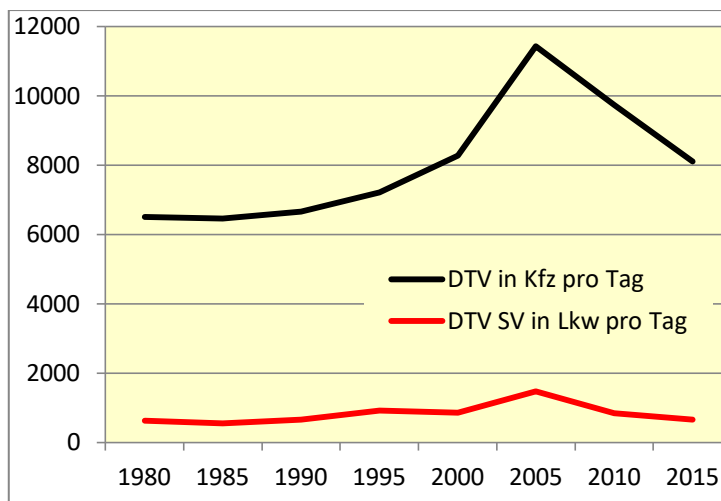
Bearbeitung: GEO.VER.S.UM  
Planungsgemeinschaft Pressler&Geiler  
Dipl. Geogr. Univ. H. Pressler  
Elsa-Brandström-Straße 34  
93413 Cham

Stand : 20.07.2020

Aufgabe der nachfolgenden Untersuchung ist es, die Leistungsfähigkeit und die erforderliche Gestaltung des Knotenpunkts Hauptstraße / Dr.-Mayr-Straße zu beurteilen und zu dimensionieren. Hierzu werden die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2015 rekapituliert und aktualisiert.

## VERKEHRSENTWICKLUNG

Der Verkehr hat sich seit 1980 in der Ortslage von Mengkofen von 6.500 Kfz pro Tag im DTV des Jahres 1980 auf 11.440 Kfz im Jahr 2005 gesteigert, ist seitdem allerdings wieder rückläufig um 17% auf 8.107 Kfz/Tag im DTV. Südlich von Mengkofen dagegen hat sich das Verkehrsaufkommen um 8% erhöht.



Grafik 1: Verkehrsentwicklung St 2111

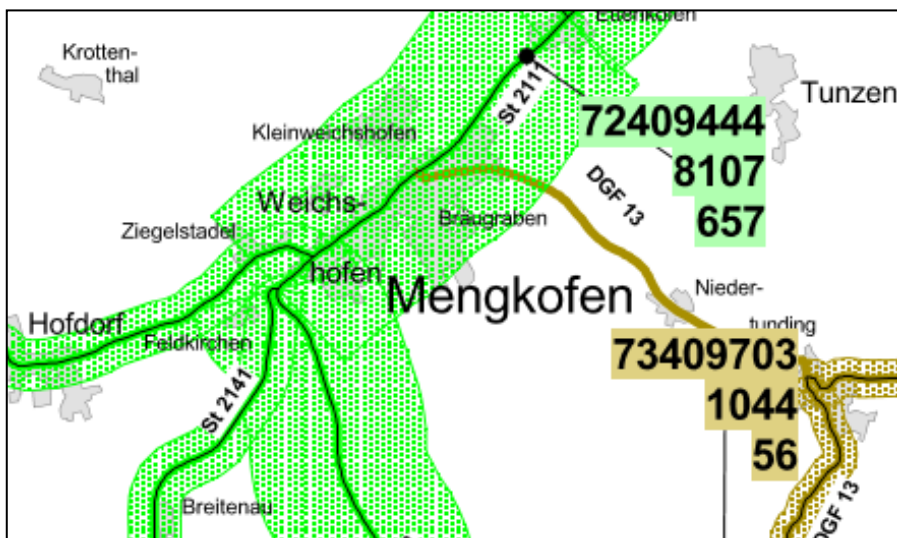
SVZ	DTV	SV
1980	6.502	622
1985	6.460	551
1990	6.665	654
1995	7.209	911
2000	8.275	856
2005	11.441	1.473
2010	9.741	839
2015	8.107	657

Tab. 1: Verkehrsentwicklung St 2111 in Mengkofen. ZStNr.: 72409444

Die Zählstelle befand sich 2015 außerhalb von Mengkofen; im Jahr 2010 innerhalb der Ortsgrenze, wodurch die Differenz/Rückgang unter Umständen erklärbar ist.



Grafik 2.1: SVZ 2010. Verkehrsaufkommen DTV 2010



Grafik 2.2: SVZ 2015. Verkehrsaufkommen DTV 2015

Prognosen zum Verkehrsaufkommen hängen in erster Linie von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung (Weltwirtschaft, Europa und Deutschland) und im besonderen von wirtschaftlichen und strukturellen Entwicklung in Teilräumen (hier Bayern, Niederbayern, Landkreis und Gemeinde) ab.

Aus diesem Grund wurden in 2015 zwei Verfahren zur Abschätzung der zukünftigen Entwicklung angewendet - Trendprognose und Modellprognose.

Die Prognoseansätze für die Trendprognose der allgemeinen Verkehrsentwicklung sind zwischenzeitlich auf eine Zunahme von 0,02% pro Jahr im motorisierten Individualverkehr und 0,8% pro Jahr für den Schwerverkehr bis zum Prognosejahr 2030 reduziert worden.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Verkehrsverflechtungsprognose 2030

## MODELLPROGNOSEN

Auftragsgemäß wurden im Jahr 2015 für die möglichen baulichen Entwicklungen in der Gemeinde Mengkofen so genannte Modellprognosen durchgeführt, die auf Grundlage des so genannten Bosserhoff-Verfahrens<sup>2</sup> den zukünftigen Quell-/ Ziel- und Binnenverkehr aus und in die Wohngebiete abschätzt.

Folgende Grundangaben wurden in 2015 verarbeitet:

Baulücken	Parzellen
Hans-Spielbauer-Straße	5
Am Schwebach	42
Dr.-Mayr-Straße	8
<b>Summe</b>	<b>55</b>

Tab. 2: Baulücken in Mengkofen 2014

Baulücken größeren Umfangs gibt es im Prinzip nur noch im Baugebiet Am Schwebach, an der nordöstlichen Ortsgrenze.

Baugebiete	Fläche
GE Dengkofen	8,0ha
WA südl. Dr.-Mayr-Straße FINr. 1662+1673+1662/5	5,1ha
GE/MI Mengkofen West	1,6ha
WA Mengkofen West	7,1ha
WA Mengkofen westl. Kattenbach	3,4ha
WA Mengkofen östlich Kattenbach	5,4ha
südl. Estenthaler Straße	1,8ha
nördl. Hofdorfer Straße	0,6ha
<b>Summe</b>	<b>32,9</b>

Tab. 3: Mögliche Baugebiete in Mengkofen gem. FNP

Auf Basis dieser Flächen wurden mittels Berechnungsprogramm VER-BAU (Version 2014) Modellprognosen zur Ermittlung bzw. Abschätzung der zukünftigen Verkehrsnachfragen durchgeführt.

Die Baulücken in baurechtlich bereits genehmigten Baugebieten werden ein Verkehrsaufkommen von rd. 440 Fahrten pro Werktag erzeugen.

Nach Auswertung der Abbiegebeziehungen kann davon ausgegangen werden, dass dadurch eine Mehrbelastung von ca. 320 Fahrten pro Werktag (ca. 270 Kfz pro Tag im DTV) auf der Hauptstraße (St 2111) generiert werden wird.

Die geplanten Baugebiete werden nach vollständiger Realisierung in etwa eine Mehrbelastung von 1.700 Kfz pro Tag im DTV auf der Hauptstraße bewirken.

Die Ergebnisse werden in nachfolgender Tabelle zusammengefasst:

<sup>2</sup> in: FGSV. HBS 2001/2009

Baulücken	Parzellen	Kfz/Tag
Hans-Spielbauer-Straße	5	40
Am Schwebach	42	340
Dr.-Mayr-Straße	8	60
<b>Summe</b>	<b>55</b>	<b>440</b>
Baugebiete	Fläche	Kfz/Tag
GE Dengkofen	8,0ha	800
WA südl. Dr.-Mayr-Straße FINr. 1662+1673+1662/5	5,1ha	660
GE/MI Mengkofen West	1,6ha	250
WA Mengkofen West	7,1ha	880
WA Mengkofen westl. Kattenbach	3,4ha	420
WA Mengkofen östlich Kattenbach	5,4ha	680
südl. Estenthaler Straße	1,8ha	220
nördl. Hofdorfer Straße	0,6ha	80
<b>Summe</b>	<b>32,9</b>	<b>3990</b>
<b>Summe, gesamt</b>		<b>4430</b>

Tab. 4: Verkehrsnachfrageprognosen für mögliche Baugebiete in Mengkofen

Die Ergebnisse werden unverändert übernommen.

### AUSWIRKUNGEN DER BAULEITPLANUNG

Die Bauleitplanung wird, wie oben beschrieben, zu einer weiteren Erhöhung des Verkehrsaufkommens in den Zufahrten zu den einzelnen Baugebieten führen. Sekundäre Auswirkung ist aufgrund der Siedlungsstruktur eine Bündelung der Verkehrsströme in der Hauptstraße durch Mengkofen und damit eine mögliche Minderung der Leistungsfähigkeit aller Einmündungen und Kreuzungen zur Hauptstraße.

Dies wurde rechnerisch für den Knotenpunkt Hauptstraße / Dr.-Mayr-Straße ermittelt.

In einem ersten Schritt wurden daher die Leistungsfähigkeiten im IST-Zustand 2015 untersucht.

Einmündung	QSV VMS	QSV NMS	Bemerkung
Am Schwebach	B	D	
Am Bräugraben	C	D	D bzw. E, aufgrund eingeschränkter Sichtbeziehungen
Klausenweg	C	C	D, aufgrund eingeschränkter Sichtbeziehungen
Dr.-Mayr-Straße	B	D	

Tab. 5: Qualitätsstufen im Verkehrsablauf 2015

In der Dr.-Mayr-Straße kann morgens eine gute Leistungsfähigkeit mit der QSV B festgestellt werden; am Nachmittag allerdings nur noch QSV D.

### BAULICHE ENTWICKLUNG AUF DEN FLNR 1662+1673

Eine erste kurz- bis mittelfristige bauliche Entwicklung war auf den Flurnummern 1662+1673 möglich. Dieses Baugebiet würde über die Dr.-Mayr-Straße an die Hauptstraße angebunden. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen würde die QSV in der Morgenspitze etwa auf die ausreichende QSV C verschlechtern. Am Nachmittag ist keine wesentliche Leistungseinbuße erkennbar; die QSV verbleibt auf der noch ausreichenden QSV D.

Einmündung	QSV VMS	QSV NMS	Bemerkung
Dr.-Mayr-Straße	C	D	Umbau des Knotenpunkts möglich

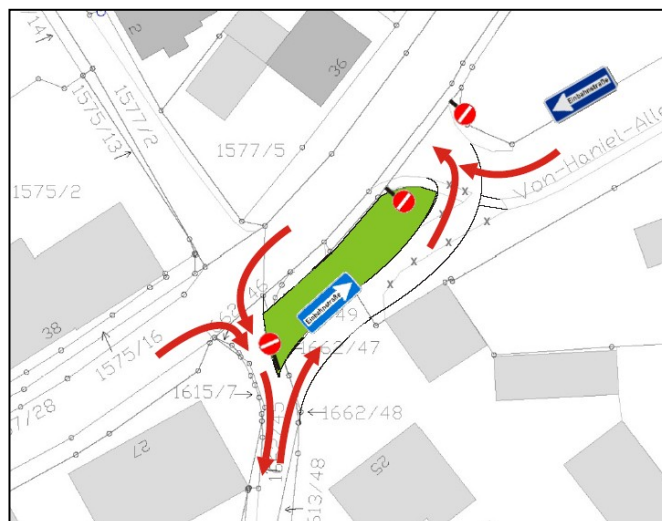
Tab. 6: Qualitätsstufe Dr.-Mayr-Straße nach Realisierung der Bauleitplanung auf FINr. 1662+1673

Die Kreuzung Haupt-/OBAG-/Dr.-Mayr-Straße ist derzeit aufgrund ungegliederter Verkehrsflächen und einer mangelnden Abgrenzung derselben etwas unübersichtlich gestaltet.



Grafik 3: Luftbild Knotenpunkt Dr.-Mayr-Straße

Es wurde in der Untersuchung 2015 eine leistungsfähige Lösung vorgeschlagen bei der die Zufahrtsbereiche der Dr.-Mayr-Straße und von-Haniel-Straße als Einbahnstraßen miteinander verknüpft werden.



Grafik 4: Vorschlag Umgestaltung Dr.-Mayr-Straße



**BAULICHE ENTWICKLUNG SÜDLICH DER HAUPTSTRASSE**

Wie bereits oben in Grafik 4 dargestellt, ist im Flächennutzungsplan der Gemeinde südlich der Hauptstraße eine Fläche von ca. 22,5 ha vorwiegend für Wohnnutzung dargestellt.

Baugebiete	Fläche	Kfz/Tag	Anbindung
WA südl. Dr.-Mayr-Straße FINr. 1662+1673+1662/5	5,1ha	660	Dr.-Mayr-Straße
GE/MI Mengkofen West	1,6ha	250	St 2111 südwestlich Mengkofen
WA Mengkofen West	7,1ha	880	
WA Mengkofen westl. Kattenbach	3,4ha	420	Klausenweg und Dr-Mayr-Straße
WA Mengkofen östlich Kattenbach	5,4ha	680	

**Tab. 7: Planungsflächen und Anbindung**

Die Anbindung der einzelnen Baugebiete könnte wie folgt gestaltet werden:



**Grafik 5: Vorschlag Anbindungen Planungsgebiete südlich der Hauptstraße**

Die Flurnummern 1662 und 1673 werden dabei über die Dr.-Mayr-Straße angebunden. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts bleibt erhalten.

Das Planungsgebiet östlich der Kattenbachstraße wird primär über den Klausenweg angebunden. Optimierungsmaßnahmen am Knotenpunkt (Verbesserung der Sichtbeziehungen) empfehlen sich bereits im IST-Zustand

Das Planungsgebiet westlich der Kattenbachstraße wird primär über die St 2111 südwestlich von Mengkofen über eine neu zu bauende Zufahrt angebunden.

Das Planungsgebiet GE/MI Mengkofen West und WA Mengkofen West können ebenfalls über die neu zu bauende Zufahrt zur St 2111 erschlossen werden.

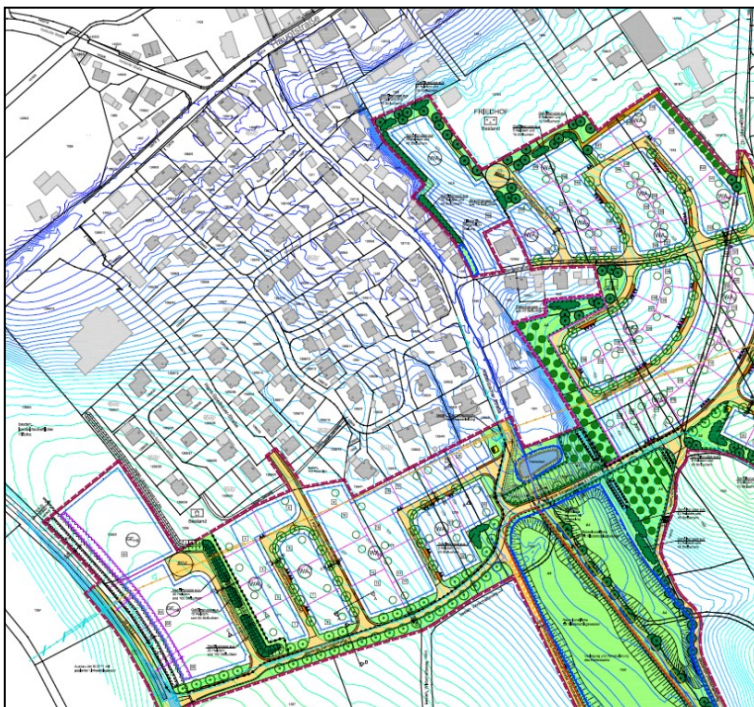
Wichtig ist in diesem Zusammenhang

- a) der leistungsfähige und verkehrssichere Ausbau der Zufahrt im außerörtlichen Bereich und
- b) der bedarfsgerechte Ausbau der Erschließungsstraßen innerhalb des Planungsgebiets.

Die Ausweisung als Tempo 30 sowie ein verkehrsberuhigter Ausbau verstehen sich von selbst. Dadurch lassen sich Durchgangsverkehre vermeiden. Darüber hinaus sollte die Sammelstraße durch das Plangebiet von der St 2111 bis zur Klausenstraße reichen. Eine Weiterführung bis zum Baugebiet Am Schwebach würde sich nur anbieten, wenn eine innerörtliche Entlastung für den Quell-, Ziel- und Binnenverkehr gewünscht werden sollte.

Keinesfalls sollte eine durchgängige Spange zwischen der St 2111 südöstlich Mengkofen über den Klausenweg und die Tundinger Straße zur St 2111 nordwestlich von Mengkofen geschaffen werden.

Die Gemeinde Mengkofen hat mit E-Mail vom 20.07.2020 nachfolgenden Planausschnitt des Baugebiets zur Verfügung gestellt.



**Grafik 6: Planausschnitt Baugebiet**



Demzufolge wird auch die Kattenbacherstraße eine Erschließungsfunktion für dieses Baugebiet übernehmen. Aufgrund der Anbindung an das vorhandene Straßennetz und der inneren Erschließung kann davon ausgegangen werden, dass die Kattenbacherstraße der Primäranschluss für ca. 16 Bauparzellen sein wird.

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen wird dabei ca. 180 Fahrzeugbewegungen pro Werktag erreichen. Die Verkehrszählung 2015 ergab ein werktägliches Verkehrsaufkommen von 420 Kfz.

Die Spitzenstundenbelastung wird sich durch das Baugebiet von 41 auf 53 Fahrzeuge erhöhen.

### UMGESTALTUNGSVORSCHLAG

#### 2020 KNOTENPUNKT HAUPT- / DR.-MAYR-STRASSE

Auf Anregung der Gemeindeverwaltung wurde eine Umgestaltung des Knotenpunkts Haupt- / OBAG- / Dr.-Mayr-Straße geprüft. Diese sieht

- eine Entkopplung der Verbindung zwischen der Dr.-Mayr-Straße und der von-Haniel-Allee vor.
- eine Aufteilung der Dr.-Mayr-Straße in eine Geradeaus- mit Linksabbiegespur und eine Rechtsabbiegespur vor.

Die Rechtsabbiegespur würde dabei auf eine Aufstelllänge von rd. 18m kommen. Desweiteren wäre auch weiterhin ein begleitender Gehweg auf der Ostseite möglich sowie eine direkte Gehwegverbindung zur von-Haniel-Allee.

Der Umgestaltungsvorschlag wird in nachfolgender Planskizze aufgezeigt.



Grafik 6: Vorschlag 2020 Umgestaltung Dr.-Mayr-Straße

### LEISTUNGSFÄHIGKEIT DER EINMÜNDUNG DR.-MAYR-STRASSE

Auf Basis der Verkehrsnachfrage- und überarbeiteten Trendprognose sowie der Auswertung der Fahrbeziehungen an den Wohngebietszufahrten wurde eine Umlagerungsabschätzung und darauf aufbauend eine neuerliche Leistungsrechnungen mittels Knotensimulationsprogramm KNOSIMO durchgeführt.

Es konnten folgende Ergebnisse ermittelt werden:

Übersicht von 07:00 bis 08:00																
Strom	VZ ges [min]	VZ mitt [sec]	VZ 85% [sec]	VZ max [sec]	RS mitt [Kfz]	RS 85% [Kfz]	RS 95% [Kfz]	RS max [Kfz]	H ges [-]	H mitt [-]	H max [-]	Fz. ang. [Kfz]	Fz. abg. [Kfz]	Fz. wart. [Kfz]	QSV [-]	
1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	A
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	334	334	0	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	28	28	0	0	A
4	12,1	16,4	29,0	172,1	0,2	1	1	4	54	1,2	4	44	44	0	0	B
5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	A
6	3,8	4,9	8,0	65,4	0,1	0	1	3	50	1,1	3	47	47	0	0	A
7	2,3	4,6	8,0	21,9	0,0	0	0	4	33	1,1	6	31	31	0	0	A
8	1,2	0,1	4,0	17,8	0,0	0	0	4	36	0,1	5	487	487	0	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	1	1	0	0	A
10	0,2	18,5	19,0	70,8	0,0	0	0	1	1	1,0	1	1	1	0	0	B
11	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	A
12	0,2	7,0	14,0	27,8	0,0	0	0	1	2	1,0	1	2	2	0	0	A
Sum	19,9	1,2		172,1	0,0			4		0,2	6	975				

**Tab. 8: Leistungsfähigkeit Haupt-/Dr.-Mayr-Straße. Vormittagsspitze**

Der Knotenpunkt wird auch in Zukunft in der Vormittagsspitzenstunde unverändert leistungsfähig mit der QSV B bleiben.

Die Rückstaulängen in der Zufahrt der Dr.-Mayr-Straße betragen in 95% aller Fälle lediglich 1 Pkw-Einheit.

Übersicht von 16:30 bis 17:30															
Strom	VZ ges [min]	VZ mitt [sec]	VZ 85% [sec]	VZ max [sec]	RS mitt [Kfz]	RS 85% [Kfz]	RS 95% [Kfz]	RS max [Kfz]	H ges [-]	H mitt [-]	H max [-]	Fz. ang. [Kfz]	Fz. abg. [Kfz]	Fz. wart. [Kfz]	QSV [-]
1	0,1	4,7	4,0	18,9	0,0	0	0	1	1	1,0	1	1	1	0	A
2	0,0	0,0	4,0	14,2	0,0	0	0	2	1	0,0	3	599	599	0	A
3	0,0	0,0	2,0	3,5	0,0	0	0	1	0	0,0	2	44	44	0	A
4	22,0	30,8	59,0	324,5	0,4	1	2	5	58	1,4	4	43	42	1	D
5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	A
6	5,3	8,5	14,0	115,0	0,1	0	1	2	41	1,1	4	38	38	0	A
7	5,1	7,7	13,0	76,3	0,1	0	1	3	45	1,1	7	40	40	0	A
8	7,8	0,9	4,0	63,5	0,1	0	1	11	146	0,3	12	534	533	1	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	1	1	0	A
10	3,1	30,1	61,0	184,9	0,1	0	0	2	6	1,0	2	6	6	0	D
11	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	A
12	0,2	9,8	21,0	25,7	0,0	0	0	1	2	1,0	1	2	2	0	A
Sum	43,7	2,0		324,5	0,1			11		0,2	12	1308			

**Tab. 9: Leistungsfähigkeit Haupt-/Dr.-Mayr-Straße. Nachmittagsspitze**

Der Knotenpunkt wird auch in Zukunft in der Nachmittagsspitzenstunde noch ausreichend leistungsfähig mit der QSV D bleiben.

Die Rückstaulängen in der Zufahrt der Dr.-Mayr-Straße betragen in 95% aller Fälle 2 Pkw-Einheiten für die Linksabbieger und 1 Pkw-Einheit für die Rechtsabbieger.

Die geplanten und realisierbaren Aufstelllängen in der Zufahrt der Dr.-Mayr-Straße sind ausreichend.

Die von der Verwaltung vorgeschlagene Umgestaltung des Zufahrtbereichs der Dr.-Mayr-Straße ist demzufolge in der Lage auch unter Ansatz der zukünftig möglichen Verkehrsentwicklung die gegenwärtige Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts beizubehalten.

## LEISTUNGSFÄHIGKEIT DER EINMÜNDUNG KATTENBACHERSTRASSE

Auf Basis der Verkehrsnachfrage- und überarbeiteten Trendprognose sowie der Auswertung der Fahrbeziehungen an den Wohngebietszufahrten wurde eine Umlagerungsabschätzung und darauf aufbauend eine Leistungsberechnungen mittels Knotensimulationsprogramm KNOSIMO durchgeführt.

Es konnten folgende Ergebnisse ermittelt werden:

Übersicht von 07:00 bis 08:00															
Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	356	356	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	4	4	0	A
4	2,0	12,0	20,0	92,2	0,0	0	0	3	11	1,1	4	10	10	0	B
6	1,9	6,8	9,0	75,9	0,0	0	0	2	18	1,1	4	17	17	0	A
7	0,2	4,0	6,0	9,5	0,0	0	0	1	3	1,0	1	3	3	0	A
8	0,1	0,0	4,0	9,3	0,0	0	0	2	3	0,0	3	411	411	0	A
Sum	4,2	0,3		92,2	0,0			3		0,0	4	800			

Übersicht von 16:30 bis 17:30															
Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	592	592	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	15	15	0	A
4	5,4	27,6	47,0	258,2	0,1	0	1	3	13	1,1	4	12	12	0	C
6	2,7	12,6	19,0	204,8	0,0	0	0	3	15	1,2	4	13	13	0	B
7	2,4	6,4	11,0	42,0	0,0	0	0	2	23	1,0	4	22	22	0	A
8	2,6	0,3	4,0	36,6	0,0	0	0	6	55	0,1	7	500	500	0	A
Sum	13,0	0,7		258,2	0,0			6		0,1	7	1154			

**Tab. 10.1 und 10.2: Leistungsfähigkeit Haupt-/Kattenbacherstraße Vormittags-  
spitze (o.) und Nachmittagsspitze (u.)**

Der Knotenpunkt wird auch in Zukunft in den Spitzenstunden ausreichend leistungsfähig mit der QSV B bis C bleiben.

Die Rückstaulängen in der Zufahrt der Kattenbacherstraße betragen in 95% aller Fälle 1 bis 2 Pkw-Einheiten.

Die mittleren Wartezeiten werden für den ausfahrenden Verkehr unter 20 Sekunden am Vormittag und unter 40 Sekunden am Nachmittag betragen.

Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit sind nicht erforderlich und auch aufgrund einer paritätischen Verteilung der Verkehrsaufkommen aus dem Baugebiet über mehrere Zufahrten zur Hauptstraße auch nicht vorteilhaft.

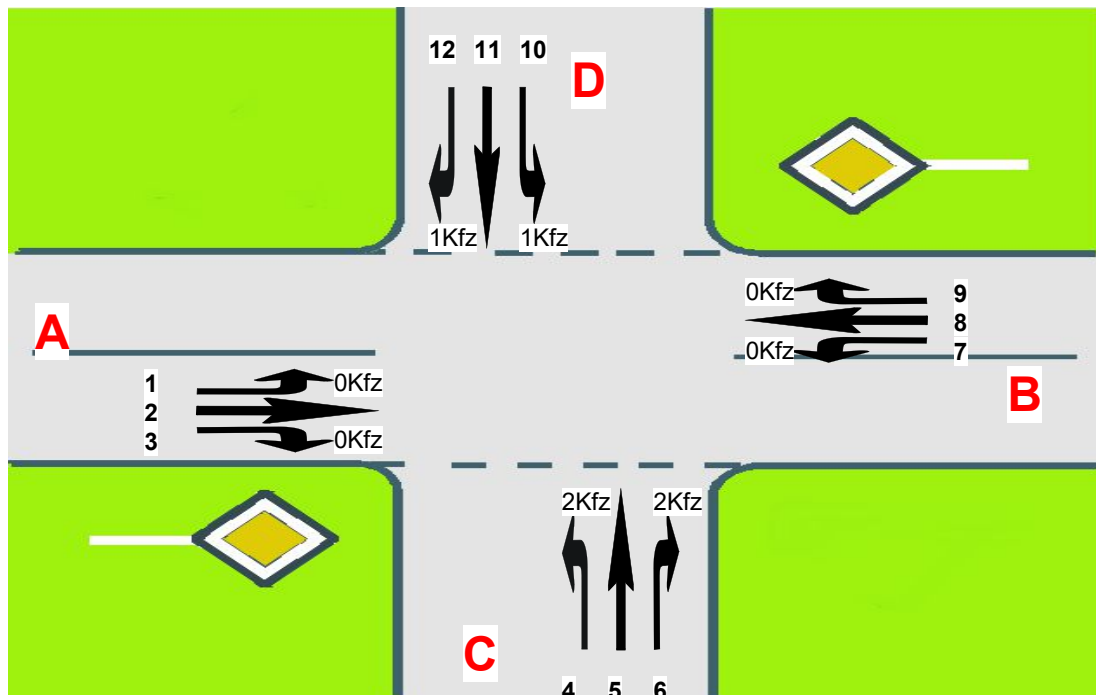




## Geometriedaten

Knotenpunktbezeichnung : Gemeinde Mengkofen. Haupt-/OBAG-/Dr.-Mayr-Straße  
 Prognose mit 1662+1673. VMS  
 Name der Datei : Mayr Prog 2020 1662+1673 VMS.EIN

Geometriedaten												
Innerorts/außerorts:	in											
ländlich/Ballungsgebiet:	ländl.											
Hauptfahrrichtung:	West -- Ost											
Simulations-Schleifen:	10											
Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Dreiecksinsel:	nein			nein			nein			nein		
Vorfahrtregelung:				Z205	Z205	Z205				Z205	Z205	Z205
mehrstreifig:	nein											
Stauraum [Kfz]:	0		0	2		2	0		0	1		1
tg [s]:	5,5			6,5	6,7	5,9	5,5			6,5	6,7	5,9
tf [s]:	2,8			3,2	3,3	3,0	2,8			3,2	3,3	3,0
Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
(tg und tf nach HBS (2015))												
Geometriedaten												



A=Hauptstraße DGF  
 C=Dr.-Mayr-Straße  
 B=Hauptstraße SR  
 D=OBAG-Straße

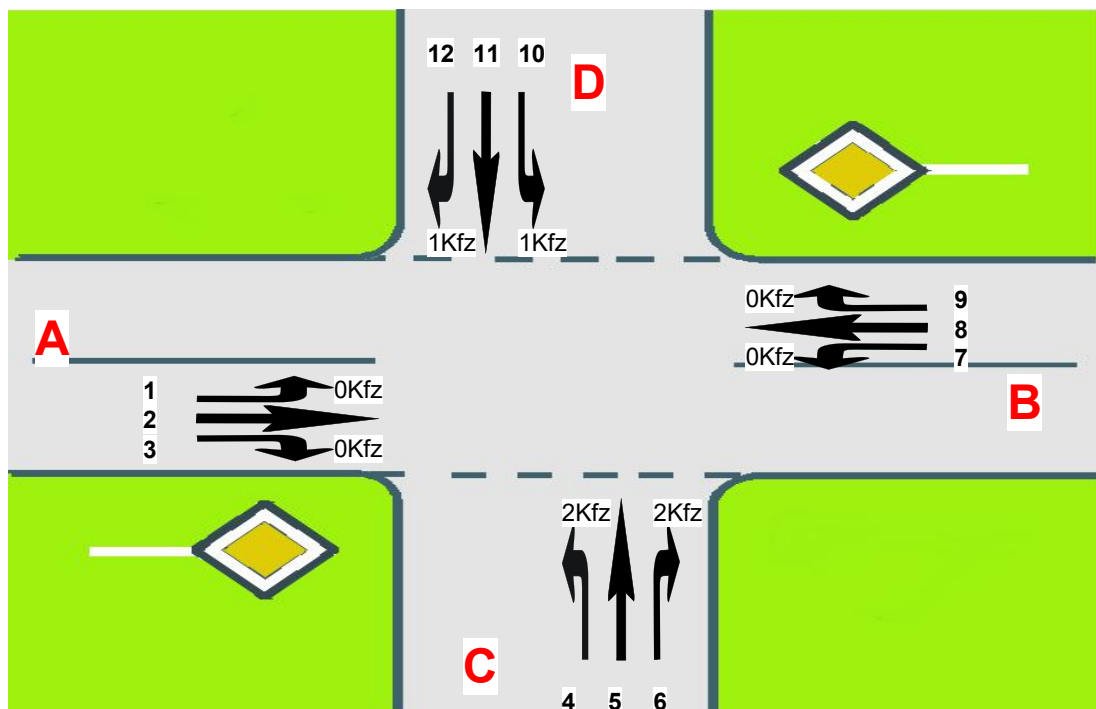
## Verkehrsstärke in KFZ [Kfz/h]

Knotenpunktbezeichnung : Gemeinde Mengkofen. Haupt-/OBAG-/Dr.-Mayr-Straße  
 Prognose mit 1662+1673. VMS  
 Name der Datei : Mayr Prog 2020 1662+1673 VMS.EIN

Verkehrsstärke in KFZ [Kfz/h]												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
07:00 - 08:00	0	328	28	47	0	46	31	486	1	1	0	2
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Verkehrsstärke in KFZ [Kfz/h]												
-------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

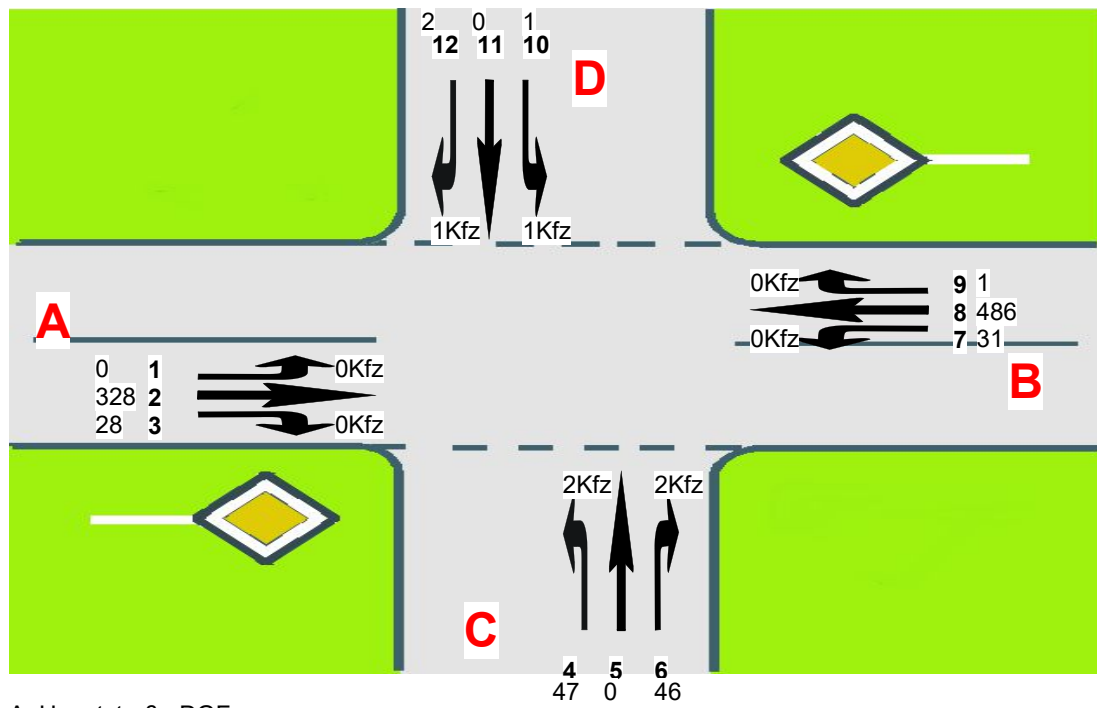


A=Hauptstraße DGF  
 C=Dr.-Mayr-Straße  
 B=Hauptstraße SR  
 D=OBAG-Straße

## Übersicht von 07:00 bis 08:00

Knotenpunktbezeichnung : Gemeinde Mengkofen. Haupt-/OBAG-/Dr.-Mayr-Straße  
 Prognose mit 1662+1673. VMS  
 Name der Datei : Mayr Prog 2020 1662+1673 VMS.EIN

Übersicht von 07:00 bis 08:00															
Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV [-]
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]
1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	A
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	334	334	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	28	28	0	A
4	12,1	16,4	29,0	172,1	0,2	1	1	4	54	1,2	4	44	44	0	B
5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	A
6	3,8	4,9	8,0	65,4	0,1	0	1	3	50	1,1	3	47	47	0	A
7	2,3	4,6	8,0	21,9	0,0	0	0	4	33	1,1	6	31	31	0	A
8	1,2	0,1	4,0	17,8	0,0	0	0	4	36	0,1	5	487	487	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	1	1	0	A
10	0,2	18,5	19,0	70,8	0,0	0	0	1	1	1,0	1	1	1	0	B
11	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	A
12	0,2	7,0	14,0	27,8	0,0	0	0	1	2	1,0	1	2	2	0	A
Sum	19,9	1,2		172,1	0,0			4		0,2	6	975			



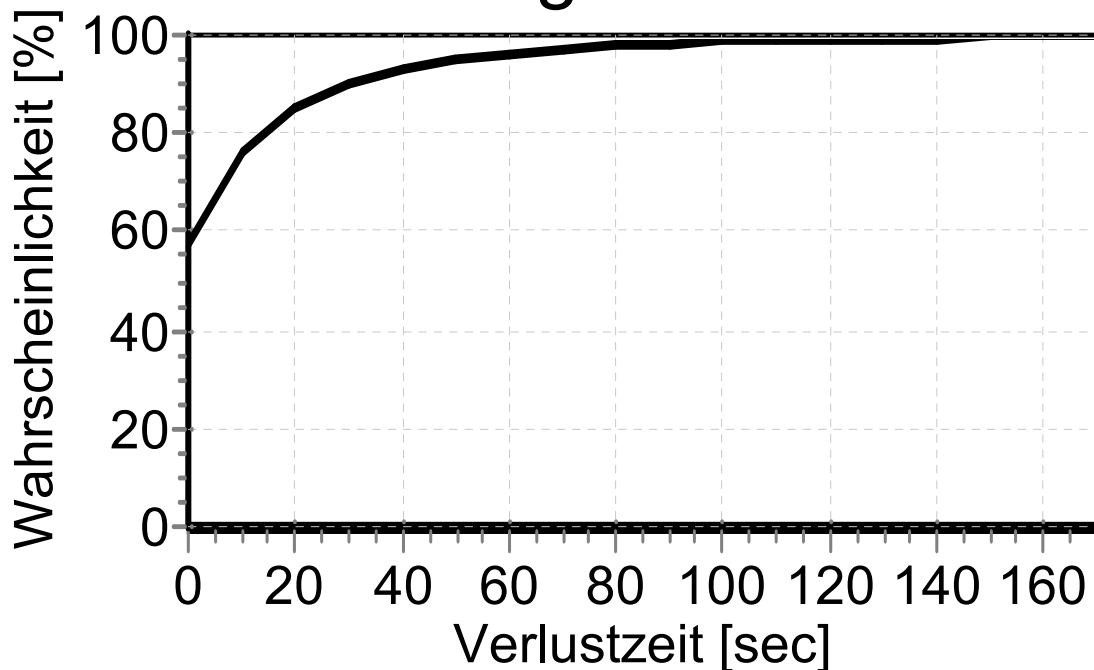
A=Hauptstraße DGF  
 C=Dr.-Mayr-Straße  
 B=Hauptstraße SR  
 D=OBAG-Straße

Strom 4 von 07:00 bis 08:00: Verteilung der Verlustzeiten

Knotenpunktbezeichnung : Gemeinde Mengkofen. Haupt-/OBAG-/Dr.-Mayr-Straße  
 Prognose mit 1662+1673. VMS  
 Name der Datei : Mayr Prog 2020 1662+1673 VMS.EIN

		Strom 4 von 07:00 bis 08:00:			Verteilung der Verlustzeiten		
angekommen:	44 [Kfz]	sec	%	Summe	sec	%	Summe
abgefahren:	44 [Kfz]						
wartend:	0 [Kfz]						
		0-10	57,8	57,8	150-160	0,2	99,8
		10-20	18,7	76,5	160-170	0,0	99,8
		20-30	9,0	85,6	170-180	0,2	100,0
VZges =	725,7 [sec]	30-40	5,0	90,5	180-190		
VZmitt =	16,4 [sec]	40-50	2,7	93,2	190-200		
VZabw =	22,4 [sec]	50-60	1,4	94,6	200-210		
VZmax =	172,1 [sec]	60-70	1,1	95,7	210-220		
RSmitt =	0,2 [Kfz]	70-80	1,4	97,1	220-230		
RSmax =	4 [Kfz]	80-90	1,1	98,2	230-240		
RS95 =	1 [Kfz]	90-100	0,0	98,2	240-250		
RS85 =	1 [Kfz]	100-110	0,9	99,1	250-260		
Hges =	54,0	110-120	0,0	99,1	260-270		
Hmitt =	1,2	120-130	0,5	99,5	270-280		
Hmax =	4,0	130-140	0,0	99,5	280-290		
		Strom 4 von 07:00 bis 08:00:			Verteilung der Verlustzeiten		

## Verteilungsfunktion



Strom 4 von 07:00 bis 08:00: Verteilung der Rückstaulängen

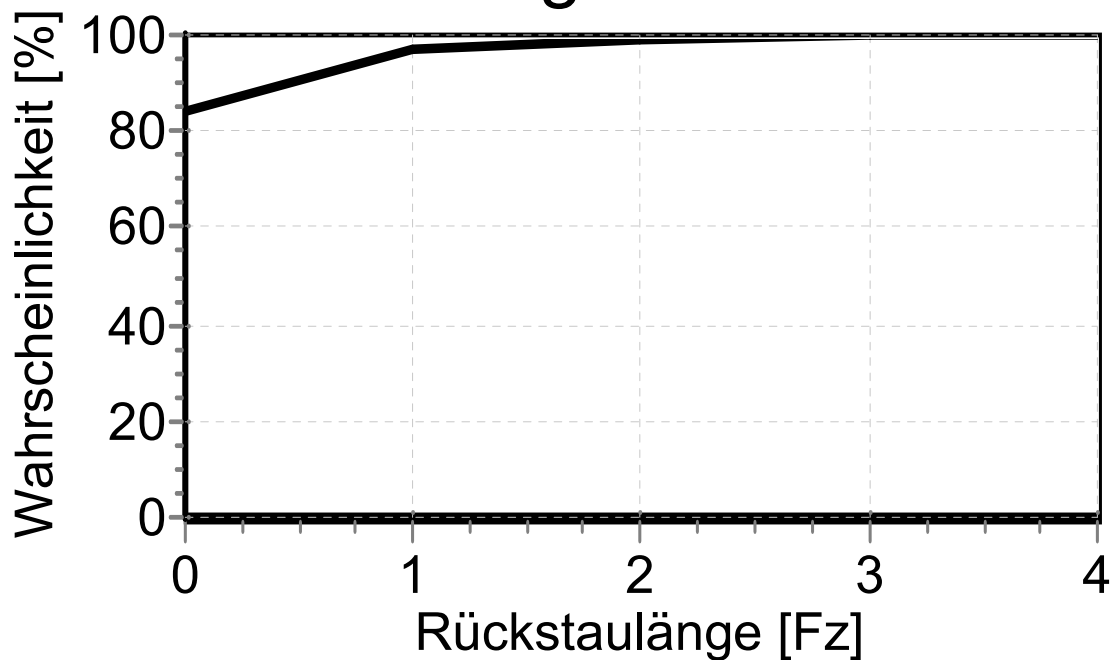
Knotenpunktbezeichnung : Gemeinde Mengkofen. Haupt-/OBAG-/Dr.-Mayr-Straße  
 Prognose mit 1662+1673. VMS

Name der Datei : Mayr Prog 2020 1662+1673 VMS.EIN

Strom 4 von 07:00 bis 08:00:		Verteilung der Rückstaulängen					
angekommen:	44 [Kfz]	Fz	%	Summe	Fz	%	Summe
abgefahren:	44 [Kfz]						
wartend:	0 [Kfz]	0	84,3	84,3	15		
		1	12,3	96,6	16		
		2	2,7	99,3	17		
VZges =	725,7 [sec]	3	0,4	99,7	18		
VZmitt =	16,4 [sec]	4	0,3	100,0	19		
VZabw =	22,4 [sec]	5			20		
VZmax =	172,1 [sec]	6			21		
RSmitt =	0,2 [Kfz]	7			22		
RSmax =	4 [Kfz]	8			23		
RS95 =	1 [Kfz]	9			24		
RS85 =	1 [Kfz]	10			25		
Hges =	54,0	11			26		
Hmitt =	1,2	12			27		
Hmax =	4,0	13			28		

Strom 4 von 07:00 bis 08:00: Verteilung der Rückstaulängen

## Verteilungsfunktion

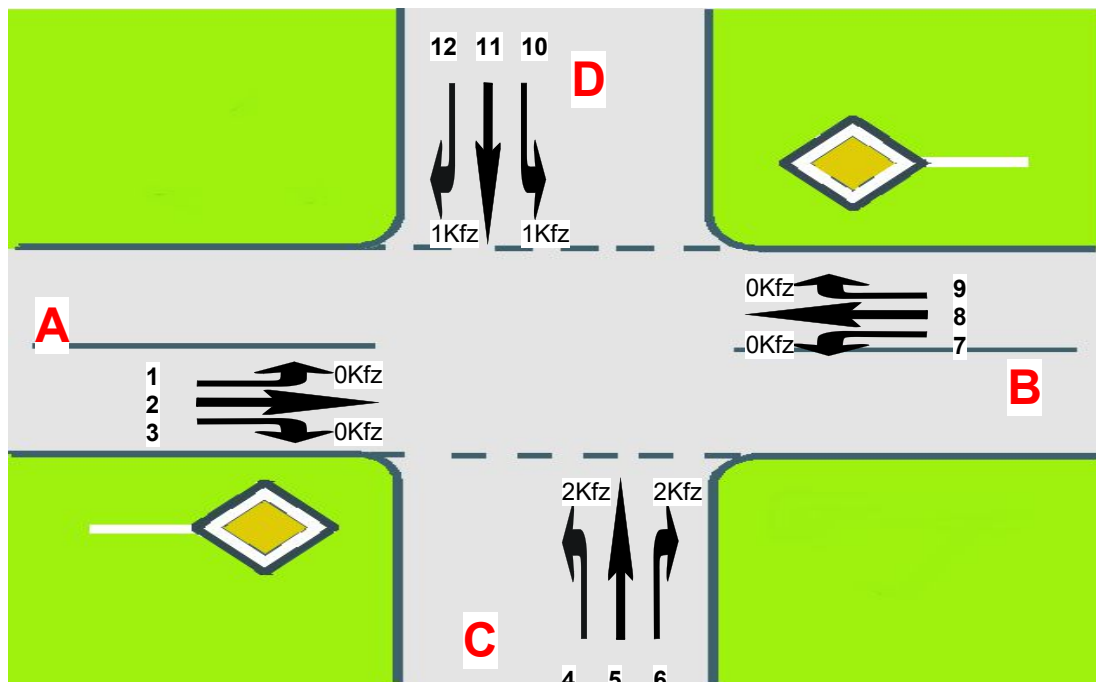




## Geometriedaten

Knotenpunktbezeichnung : Gemeinde Mengkofen. Haupt-/OBAG-/Dr.-Mayr-Straße  
 Prognose mit 1662+1673. NMS  
 Name der Datei : Mayr Prog 2020 1662+1673 NMS.EIN

Geometriedaten												
Innerorts/außerorts:	in											
ländlich/Ballungsgebiet:	ländl.											
Hauptfahrrichtung:	West -- Ost											
Simulations-Schleifen:	10											
Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Dreiecksinsel:	nein			nein			nein			nein		
Vorfahrtregelung:				Z205	Z205	Z205				Z205	Z205	Z205
mehrstreifig:	nein											
Stauraum [Kfz]:	0		0	2		2	0		0	1		1
tg [s]:	5,5			6,5	6,7	5,9	5,5			6,5	6,7	5,9
tf [s]:	2,8			3,2	3,3	3,0	2,8			3,2	3,3	3,0
Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
(tg und tf nach HBS (2015))												
Geometriedaten												



A=Hauptstraße DGF  
 C=Dr.-Mayr-Straße  
 B=Hauptstraße SR  
 D=OBAG-Straße

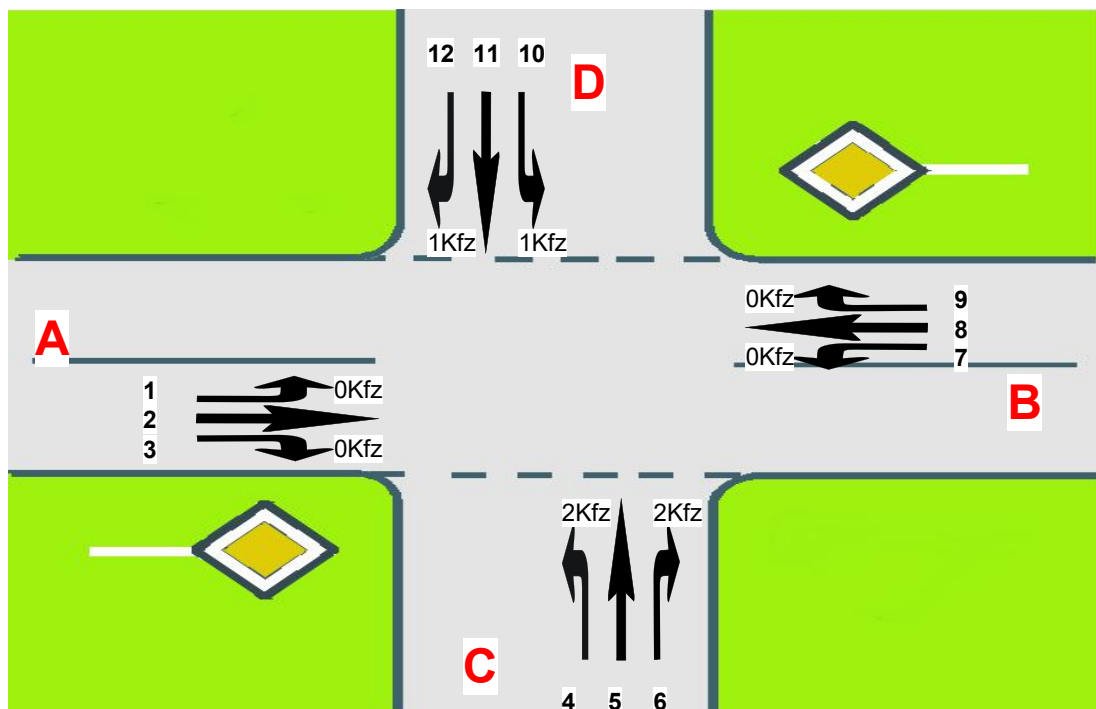
## Verkehrsstärke in KFZ [Kfz/h]

Knotenpunktbezeichnung : Gemeinde Mengkofen. Haupt-/OBAG-/Dr.-Mayr-Straße  
 Prognose mit 1662+1673. NMS  
 Name der Datei : Mayr Prog 2020 1662+1673 NMS.EIN

Verkehrsstärke in KFZ [Kfz/h]												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
16:30 - 17:30	1	596	43	45	0	37	42	535	1	6	0	1
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Verkehrsstärke in KFZ [Kfz/h]												
-------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

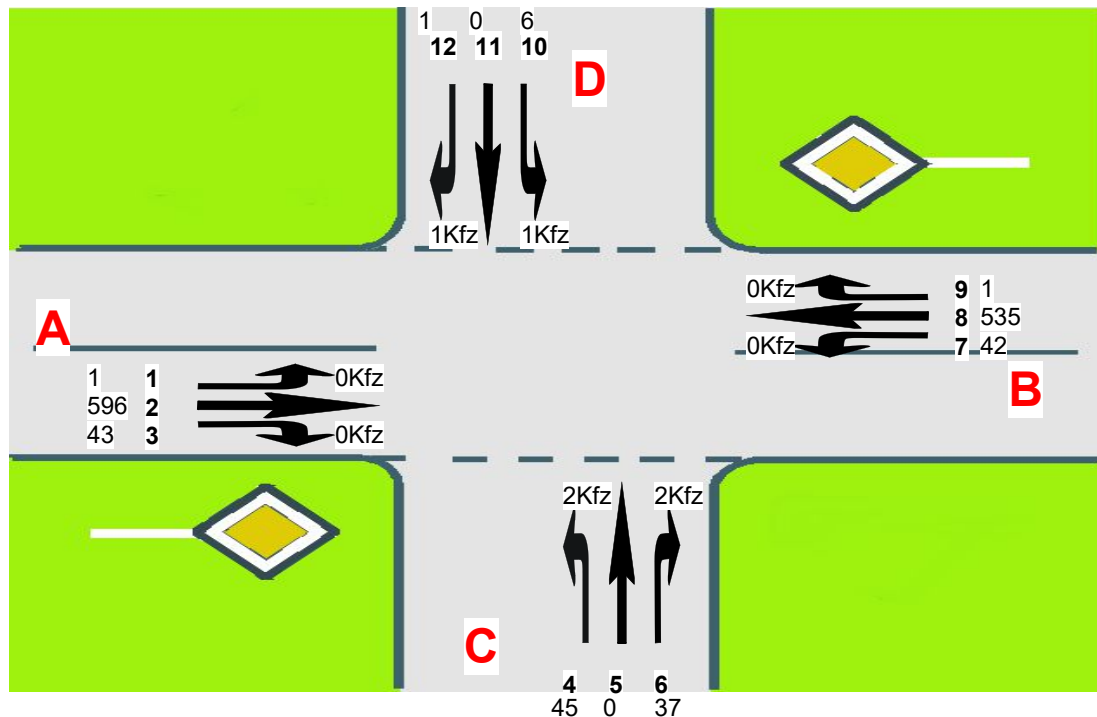


A=Hauptstraße DGF  
 C=Dr.-Mayr-Straße  
 B=Hauptstraße SR  
 D=OBAG-Straße

## Übersicht von 16:30 bis 17:30

Knotenpunktbezeichnung : Gemeinde Mengkofen. Haupt-/OBAG-/Dr.-Mayr-Straße  
 Prognose mit 1662+1673. NMS  
 Name der Datei : Mayr Prog 2020 1662+1673 NMS.EIN

Übersicht von 16:30 bis 17:30															
Strom	VZ ges [min]	VZ mitt [sec]	VZ 85% [sec]	VZ max [sec]	RS mitt [Kfz]	RS 85% [Kfz]	RS 95% [Kfz]	RS max [Kfz]	H ges [-]	H mitt [-]	H max [-]	Fz. ang. [Kfz]	Fz. abg. [Kfz]	Fz. wart. [Kfz]	QSV [-]
1	0,1	4,7	4,0	18,9	0,0	0	0	1	1	1,0	1	1	1	0	A
2	0,0	0,0	4,0	14,2	0,0	0	0	2	1	0,0	3	599	599	0	A
3	0,0	0,0	2,0	3,5	0,0	0	0	1	0	0,0	2	44	44	0	A
4	22,0	30,8	59,0	324,5	0,4	1	2	5	58	1,4	4	43	42	1	D
5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	A
6	5,3	8,5	14,0	115,0	0,1	0	1	2	41	1,1	4	38	38	0	A
7	5,1	7,7	13,0	76,3	0,1	0	1	3	45	1,1	7	40	40	0	A
8	7,8	0,9	4,0	63,5	0,1	0	1	11	146	0,3	12	534	533	1	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	1	1	0	A
10	3,1	30,1	61,0	184,9	0,1	0	0	2	6	1,0	2	6	6	0	D
11	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	A
12	0,2	9,8	21,0	25,7	0,0	0	0	1	2	1,0	1	2	2	0	A
Sum	43,7	2,0		324,5	0,1			11		0,2	12	1308			



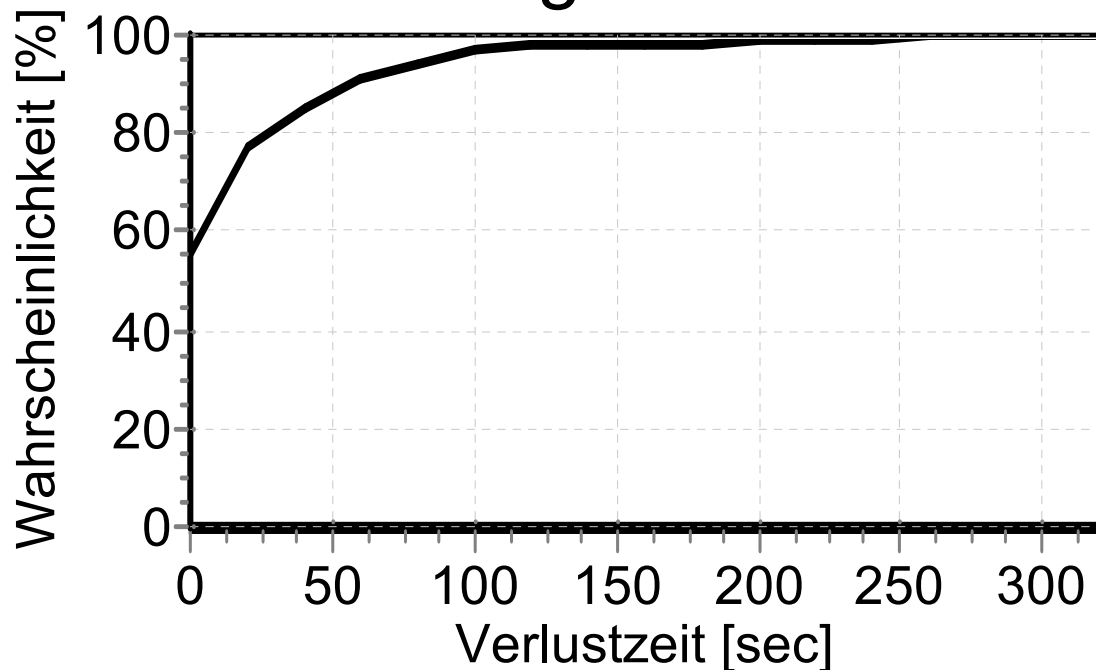
A=Hauptstraße DGF  
 C=Dr.-Mayr-Straße  
 B=Hauptstraße SR  
 D=OBAG-Straße

Strom 4 von 16:30 bis 17:30: Verteilung der Verlustzeiten

Knotenpunktbezeichnung : Gemeinde Mengkofen. Haupt-/OBAG-/Dr.-Mayr-Straße  
 Prognose mit 1662+1673. NMS  
 Name der Datei : Mayr Prog 2020 1662+1673 NMS.EIN

		Strom 4 von 16:30 bis 17:30:			Verteilung der Verlustzeiten		
angekommen:	43 [Kfz]	sec	%	Summe	sec	%	Summe
abgefahren:	42 [Kfz]						
wartend:	1 [Kfz]	0-20	55,8	55,8	300-320	0,0	99,8
		20-40	21,3	77,1	320-340	0,2	100,0
		40-60	8,2	85,3	340-360		
		60-80	5,8	91,1	360-380		
VZges =	1318,1 [sec]	80-100	3,3	94,4	380-400		
VZmitt =	30,8 [sec]	100-120	2,3	96,7	400-420		
VZabw =	41,1 [sec]	120-140	1,2	97,9	420-440		
VZmax =	324,5 [sec]	140-160	0,5	98,4	440-460		
RSmitt =	0,4 [Kfz]	160-180	0,0	98,4	460-480		
RSmax =	5 [Kfz]	180-200	0,0	98,4	480-500		
RS95 =	2 [Kfz]	200-220	0,5	98,8	500-520		
RS85 =	1 [Kfz]	220-240	0,5	99,3	520-540		
Hges =	57,8	240-260	0,2	99,5	540-560		
Hmitt =	1,4	260-280	0,2	99,8	560-580		
Hmax =	4,0						
		Strom 4 von 16:30 bis 17:30:			Verteilung der Verlustzeiten		

## Verteilungsfunktion



Strom 4 von 16:30 bis 17:30: Verteilung der Rückstaulängen

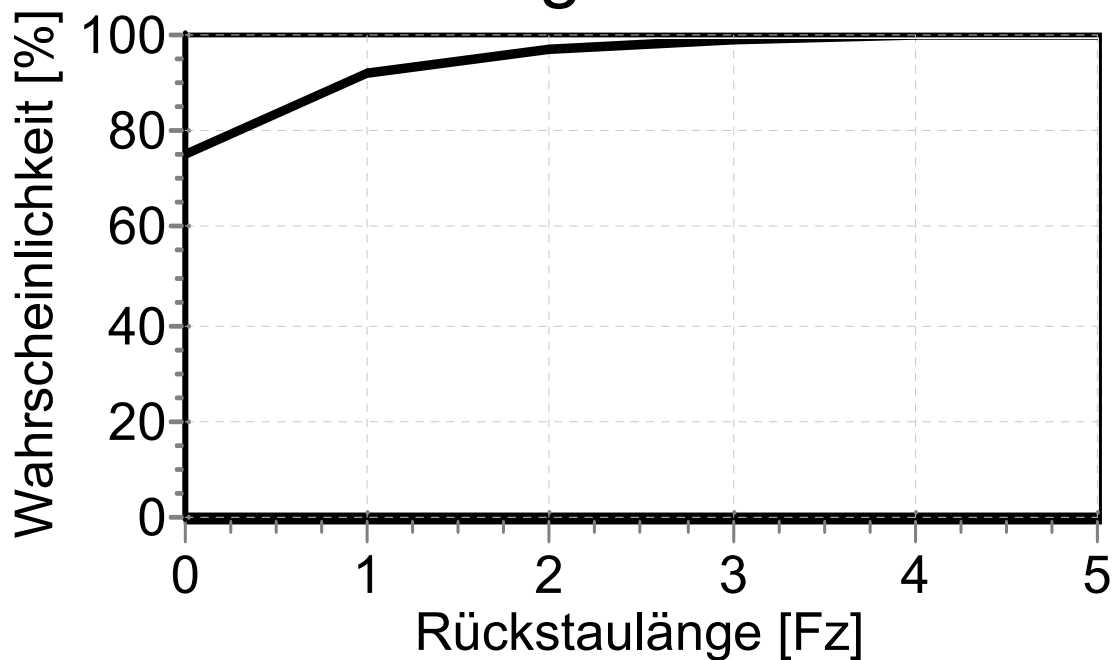
Knotenpunktbezeichnung : Gemeinde Mengkofen. Haupt-/OBAG-/Dr.-Mayr-Straße  
 Prognose mit 1662+1673. NMS

Name der Datei : Mayr Prog 2020 1662+1673 NMS.EIN

Strom 4 von 16:30 bis 17:30:		Verteilung der Rückstaulängen					
angekommen:	43 [Kfz]	Fz	%	Summe	Fz	%	Summe
abgefahren:	42 [Kfz]						
wartend:	1 [Kfz]	0	75,7	75,7	15		
		1	16,7	92,4	16		
		2	4,5	96,9	17		
VZges =	1318,1 [sec]	3	2,0	98,8	18		
VZmitt =	30,8 [sec]	4	0,8	99,7	19		
VZabw =	41,1 [sec]	5	0,3	100,0	20		
VZmax =	324,5 [sec]	6			21		
RSmitt =	0,4 [Kfz]	7			22		
RSmax =	5 [Kfz]	8			23		
RS95 =	2 [Kfz]	9			24		
RS85 =	1 [Kfz]	10			25		
Hges =	57,8	11			26		
Hmitt =	1,4	12			27		
Hmax =	4,0	13			28		

Strom 4 von 16:30 bis 17:30: Verteilung der Rückstaulängen

## Verteilungsfunktion



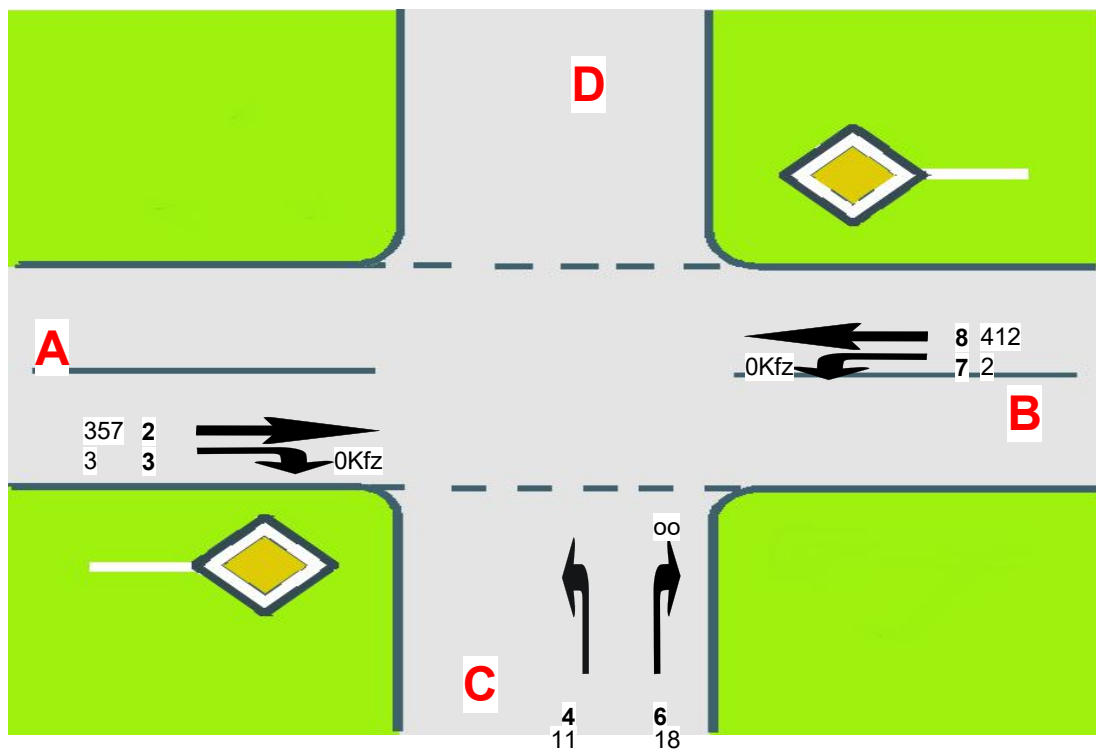


## Übersicht von 07:00 bis 08:00

Knotenpunktbezeichnung : Gemeinde Mengkofen. Haupt-/Kattenbachstraße  
 Prognose. VMS  
 Name der Datei : Kattenbach VMS.EIN

Übersicht von 07:00 bis 08:00															
Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	356	356	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	4	4	0	A
4	2,0	12,0	20,0	92,2	0,0	0	0	3	11	1,1	4	10	10	0	B
6	1,9	6,8	9,0	75,9	0,0	0	0	2	18	1,1	4	17	17	0	A
7	0,2	4,0	6,0	9,5	0,0	0	0	1	3	1,0	1	3	3	0	A
8	0,1	0,0	4,0	9,3	0,0	0	0	2	3	0,0	3	411	411	0	A
Sum	4,2	0,3		92,2	0,0			3		0,0	4	800			

Übersicht von 07:00 bis 08:00



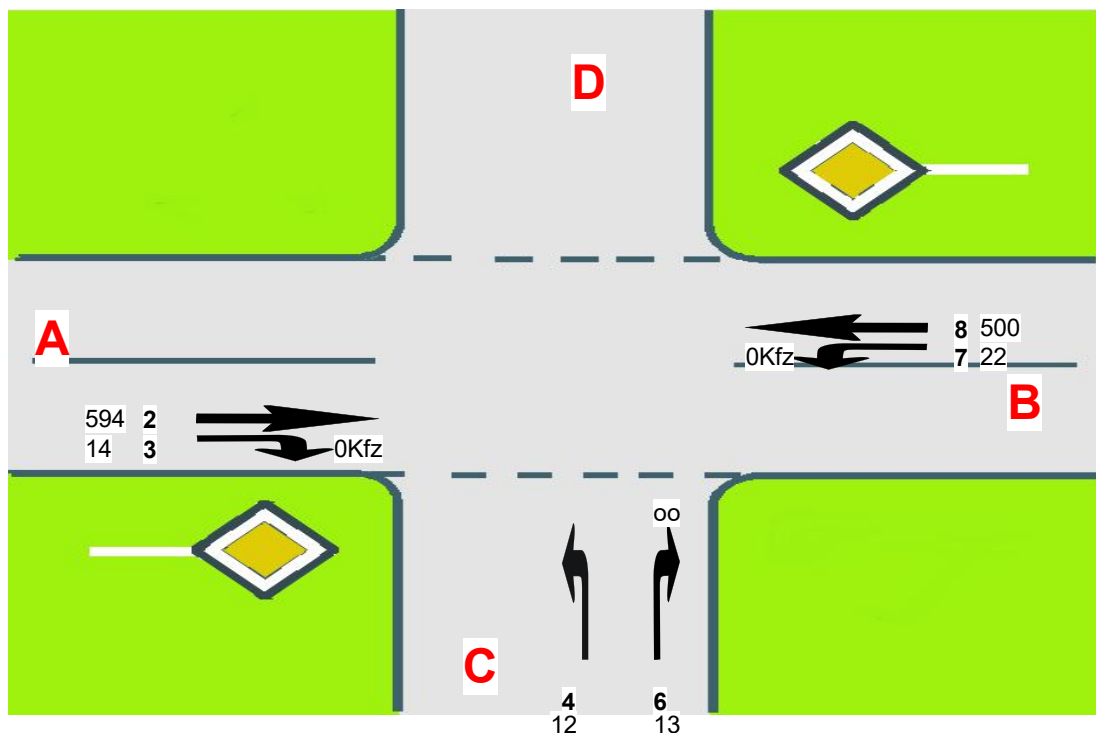
A=Hauptstraße DGF  
 C=Kattenbachstraße  
 B=Hauptstraße SR  
 D=

## Übersicht von 16:30 bis 17:30

Knotenpunktbezeichnung : Gemeinde Mengkofen. Haupt-/Kattenbachstraße  
Prognose. NMS

Name der Datei : Kattenbach NMS.EIN

Übersicht von 16:30 bis 17:30															
Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	592	592	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	15	15	0	A
4	5,4	27,6	47,0	258,2	0,1	0	1	3	13	1,1	4	12	12	0	C
6	2,7	12,6	19,0	204,8	0,0	0	0	3	15	1,2	4	13	13	0	B
7	2,4	6,4	11,0	42,0	0,0	0	0	2	23	1,0	4	22	22	0	A
8	2,6	0,3	4,0	36,6	0,0	0	0	6	55	0,1	7	500	500	0	A
Sum	13,0	0,7		258,2	0,0			6		0,1	7	1154			



A=Hauptstraße DGF  
C=Kattenbachstraße  
B=Hauptstraße SR  
D=