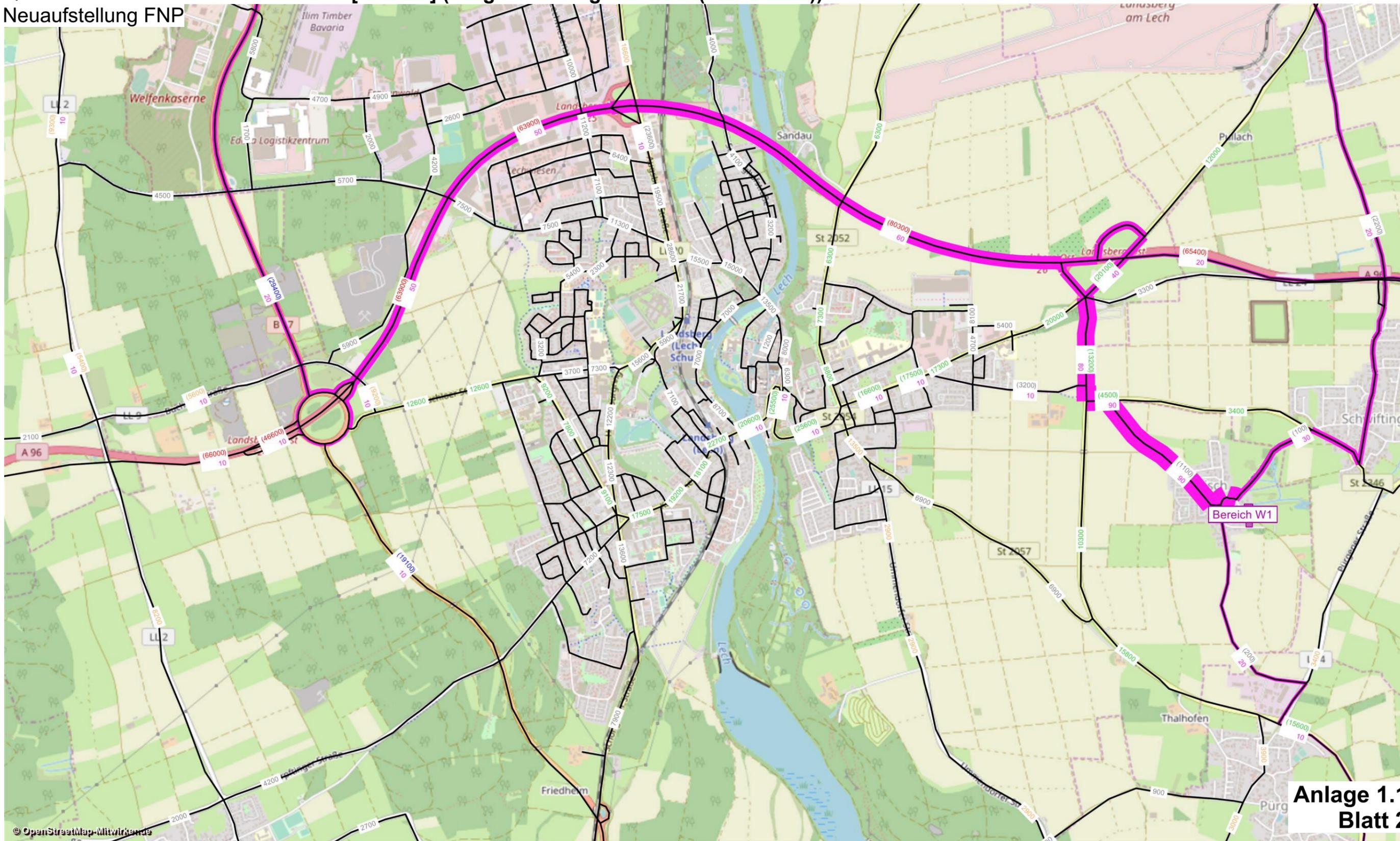


| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|--------------------------------------|--|----------------------------------|-----------|-----------------|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Reisch | | | |
| Gebietsbezeichnung | Bereich W1 | | | |
| Geplante Gebietsart | Wohnbauflächen | | | |
| Größe [ha] | 1,50 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | EFH | | | |
| Anzahl Wohneinheiten | 30 | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 3,8 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 68 | | | |
| Beschäftigte | 3 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 69% | | 1% | |
| Verkehrsaufkommen | 140 | Kfz-Fahrten/24 h | 0 | ÖV-Fahrten/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 260 | Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgängerverkehr | Die Nahversorgung ist fußläufig nicht gegeben. | | | |
| - Radverkehr | Die Nahversorgung ist mit dem Rad gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Die nächste Bushaltestelle ist fußläufig akzeptabel erreichbar. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle nicht regelmäßig. Möglichkeiten zur Verbesserung des Bedienungshäufigkeit sind zu prüfen. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Die Erschließung erfolgt ausschließlich über ein bestehendes Wohngebiet. | | | |

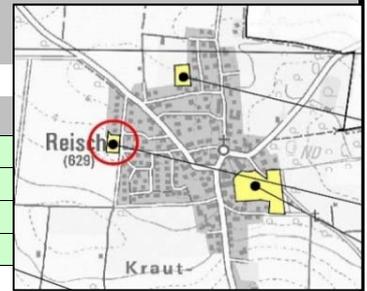


Quell- und Zielverkehr Bereich W1 - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP

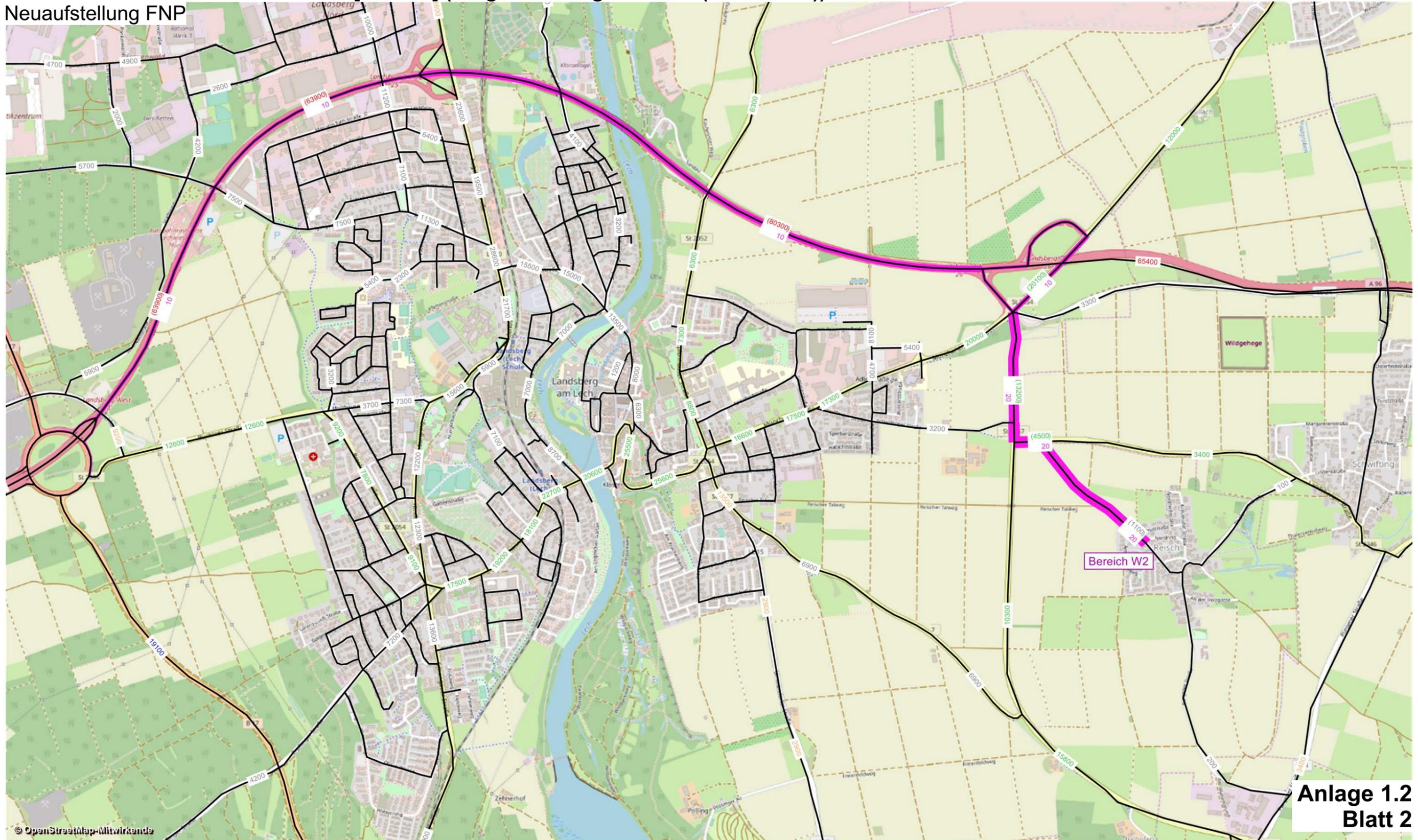


| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|--------------------------------------|---|----------------------------------|-----------|-----------------|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Reisch | | | |
| Gebietsbezeichnung | Bereich W2 | | | |
| Geplante Gebietsart | Wohnbauflächen | | | |
| Größe [ha] | 0,23 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | EFH | | | |
| Anzahl Wohneinheiten | 5 | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 3,5 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 11 | | | |
| Beschäftigte | 1 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 67% | | 3% | |
| Verkehrsaufkommen | 20 | Kfz-Fahrten/24 h | 0 | ÖV-Fahrten/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 40 | Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgängerverkehr | Die Nahversorgung ist fußläufig nicht gegeben. | | | |
| - Radverkehr | Die Nahversorgung ist mit dem Rad gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Die nächste Bushaltestelle ist gut fußläufig erreichbar. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle nicht regelmäßig. Möglichkeiten zur Verbesserung des Bedienungshäufigkeit sind zu prüfen. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Die Erschließung erfolgt ausschließlich über ein bestehendes Wohngebiet. | | | |



Quell- und Zielverkehr Bereich W2 - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

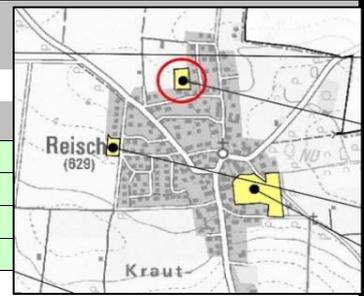
Neuaufstellung FNP



© OpenStreetMap-Mitwirkende

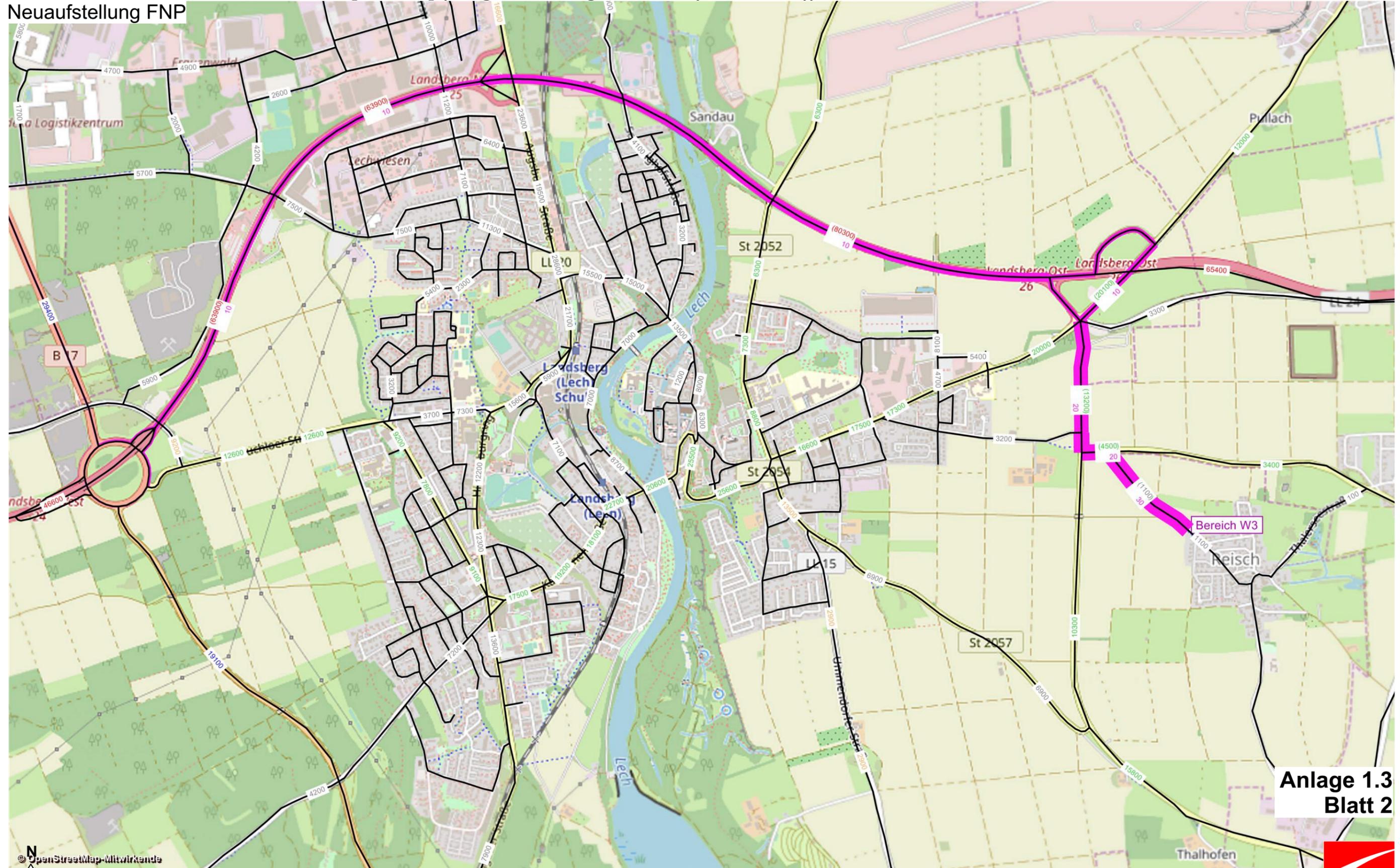


| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|--------------------------------------|--|----------------------------------|-----------|-----------------|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Reisch | | | |
| Gebietsbezeichnung | Bereich W3 | | | |
| Geplante Gebietsart | Wohnbauflächen | | | |
| Größe [ha] | 0,31 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | EFH | | | |
| Anzahl Wohneinheiten | 6 | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 3,6 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 14 | | | |
| Beschäftigte | 1 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 69% | | 1% | |
| Verkehrsaufkommen | 30 | Kfz-Fahrten/24 h | 0 | ÖV-Fahrten/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 50 | Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgängerverkehr | Die Nahversorgung ist fußläufig nicht gegeben. | | | |
| - Radverkehr | Die Nahversorgung ist mit dem Rad gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Die nächste Bushaltestelle ist fußläufig akzeptabel erreichbar. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle nicht regelmäßig. Möglichkeiten zur Verbesserung des Bedienungshäufigkeit sind zu prüfen. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Die Erschließung erfolgt mit einer indirekten Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz. | | | |



Quell- und Zielverkehr Bereich W3 - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP

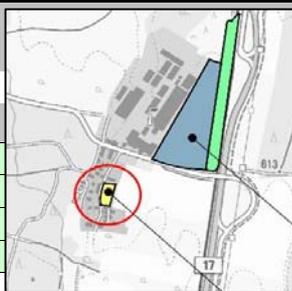


Anlage 1.3
Blatt 2



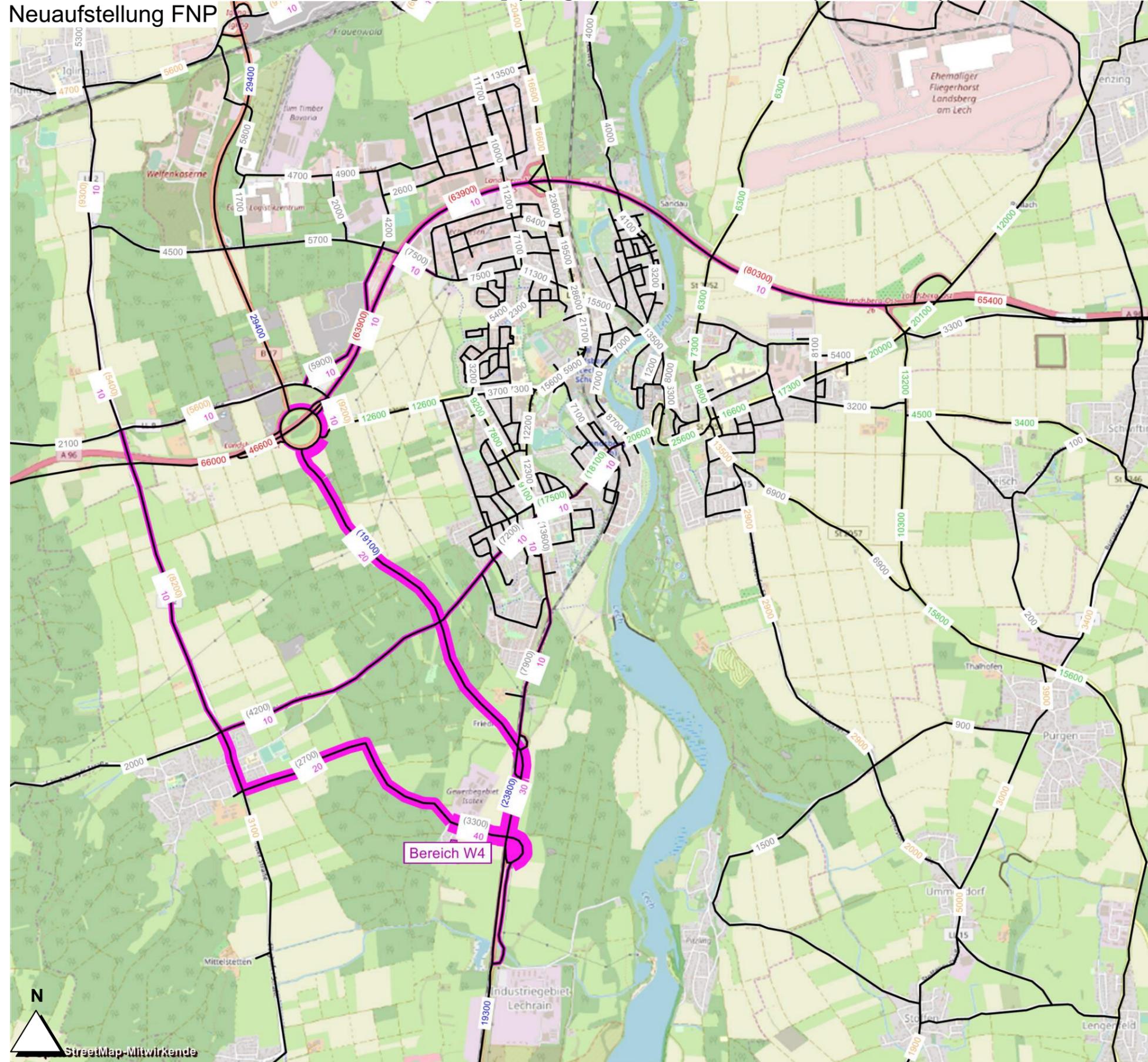
Kartengrundlage:
Die Karte wurde mit „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ erstellt.



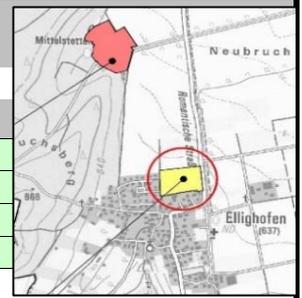
| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|---|---|-------------------|--------------|--|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Friedheim | | | |
| Gebietsbezeichnung | Bereich W4 | | | |
| Geplante Gebietsart | Wohnbauflächen | | | |
| Größe [ha] | 0,42 | | | |
|  | | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | EFH, RH/DHH | | | |
| Anzahl Wohneinheiten | 12 | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 5,3 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 27 | | | |
| Beschäftigte | 1 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 72% | | 3% | |
| Verkehrsaufkommen | 60 Kfz-Fahrten/24 h | 0 ÖV-Fahrten/24 h | 20 Wege/24 h | |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 100 Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgängerverkehr | Die Nahversorgung ist fußläufig nicht gegeben. | | | |
| - Radverkehr | Die Nahversorgung ist mit dem Rad eingeschränkt gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Die nächste Bushaltestelle ist gut fußläufig erreichbar. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle nicht regelmäßig. Möglichkeiten zur Verbesserung des Bedienungshäufigkeit sind zu prüfen. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Die Erschließung erfolgt ausschließlich über ein bestehendes Wohngebiet. | | | |

Quell- und Zielverkehr Bereich W4 - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP

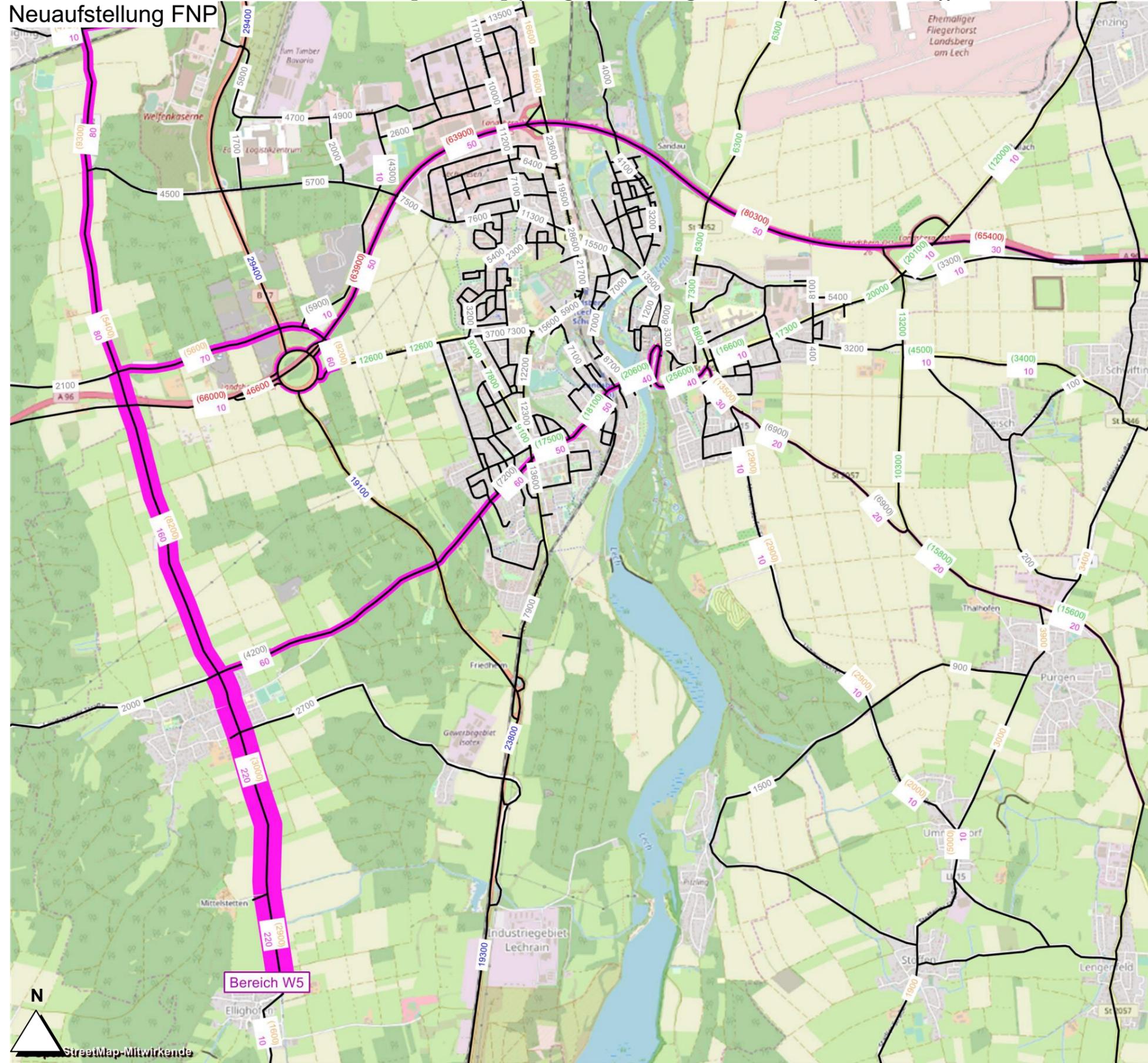


| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|--------------------------------------|---|----------------------------------|-----------|-----------------|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Ellighofen | | | |
| Gebietsbezeichnung | Bereich W5 | | | |
| Geplante Gebietsart | Wohnbauflächen | | | |
| Größe [ha] | 2,32 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | EFH | | | |
| Anzahl Wohneinheiten | 46 | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 7,1 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 104 | | | |
| Beschäftigte | 5 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 74% | | 1% | |
| Verkehrsaufkommen | 230 | Kfz-Fahrten/24 h | 0 | ÖV-Fahrten/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 390 | Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgängerverkehr | Die Nahversorgung ist fußläufig nicht gegeben. | | | |
| - Radverkehr | Die Nahversorgung ist mit dem Rad nicht gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Möglichkeiten zur Verbesserung der Bushaltestellendichte sind zu prüfen. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle nicht regelmäßig. Möglichkeiten zur Verbesserung des Bedienungshäufigkeit sind zu prüfen. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Das Gebiet ist über eine direkte Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz erschlossen. | | | |

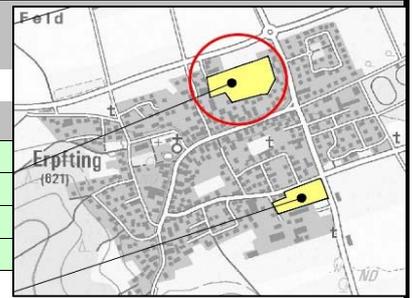


Quell- und Zielverkehr Bereich W5 - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP

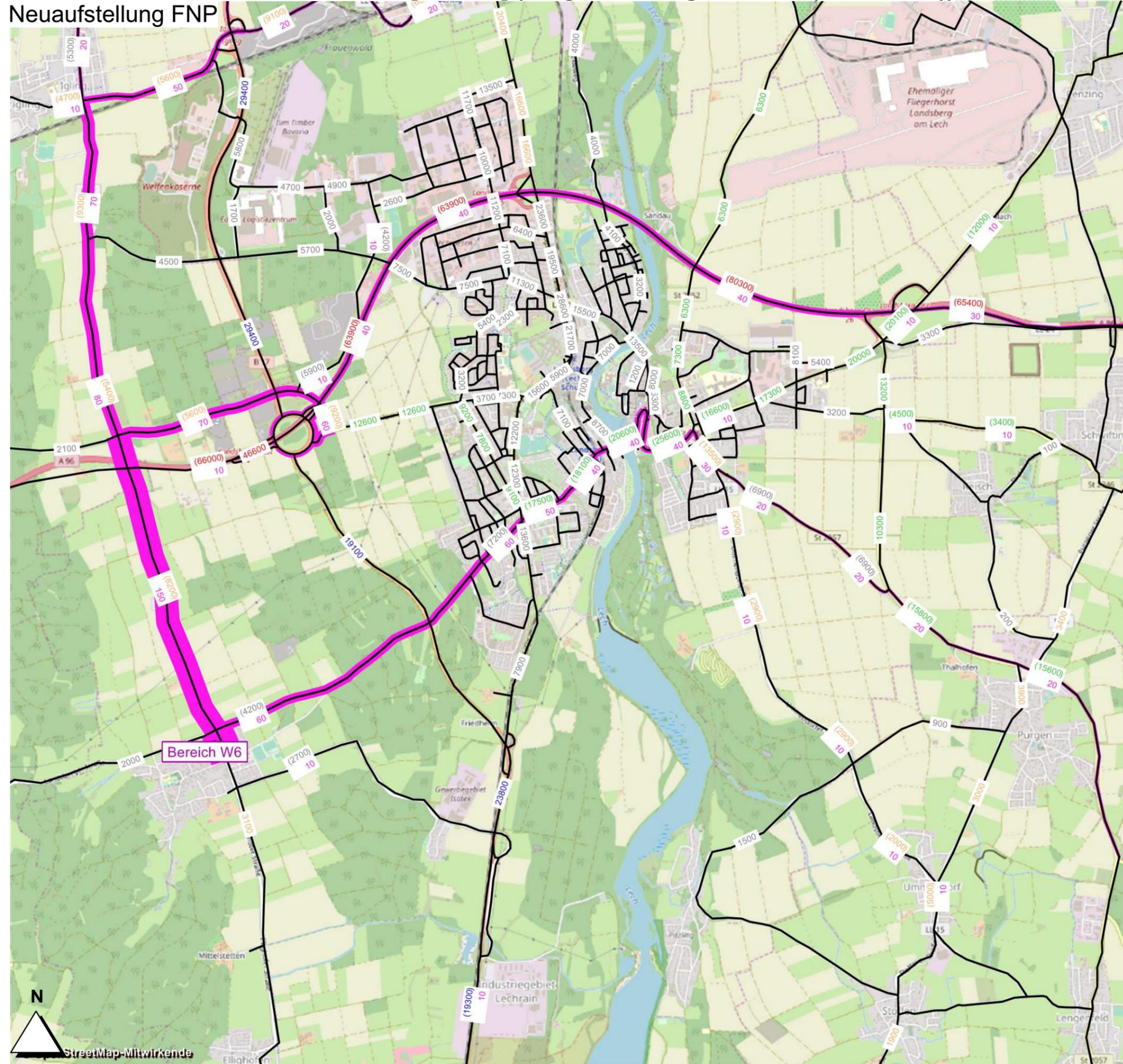


| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|--------------------------------------|---|----------------------------------|-----------|-----------------|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Erpfting | | | |
| Gebietsbezeichnung | Bereich W6 | | | |
| Geplante Gebietsart | Wohnbauflächen | | | |
| Größe [ha] | 2,15 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | EFH | | | |
| Anzahl Wohneinheiten | 43 | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 4,7 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 97 | | | |
| Beschäftigte | 5 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 74% | | 1% | |
| Verkehrsaufkommen | 220 | Kfz-Fahrten/24 h | 0 | ÖV-Fahrten/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 360 | Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgängerverkehr | Die Nahversorgung ist fußläufig nicht gegeben. | | | |
| - Radverkehr | Die Nahversorgung ist mit dem Rad eingeschränkt gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Möglichkeiten zur Verbesserung der Bushaltestellendichte sind zu prüfen. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle nicht regelmäßig. Möglichkeiten zur Verbesserung des Bedienungshäufigkeit sind zu prüfen. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Die Erschließung erfolgt ausschließlich über ein bestehendes Wohngebiet. | | | |

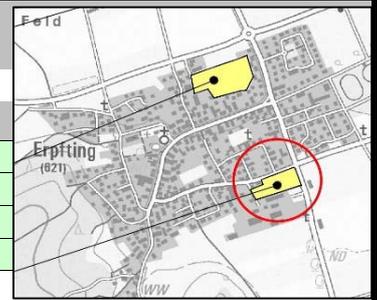


Quell- und Zielverkehr Bereich W6 - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP

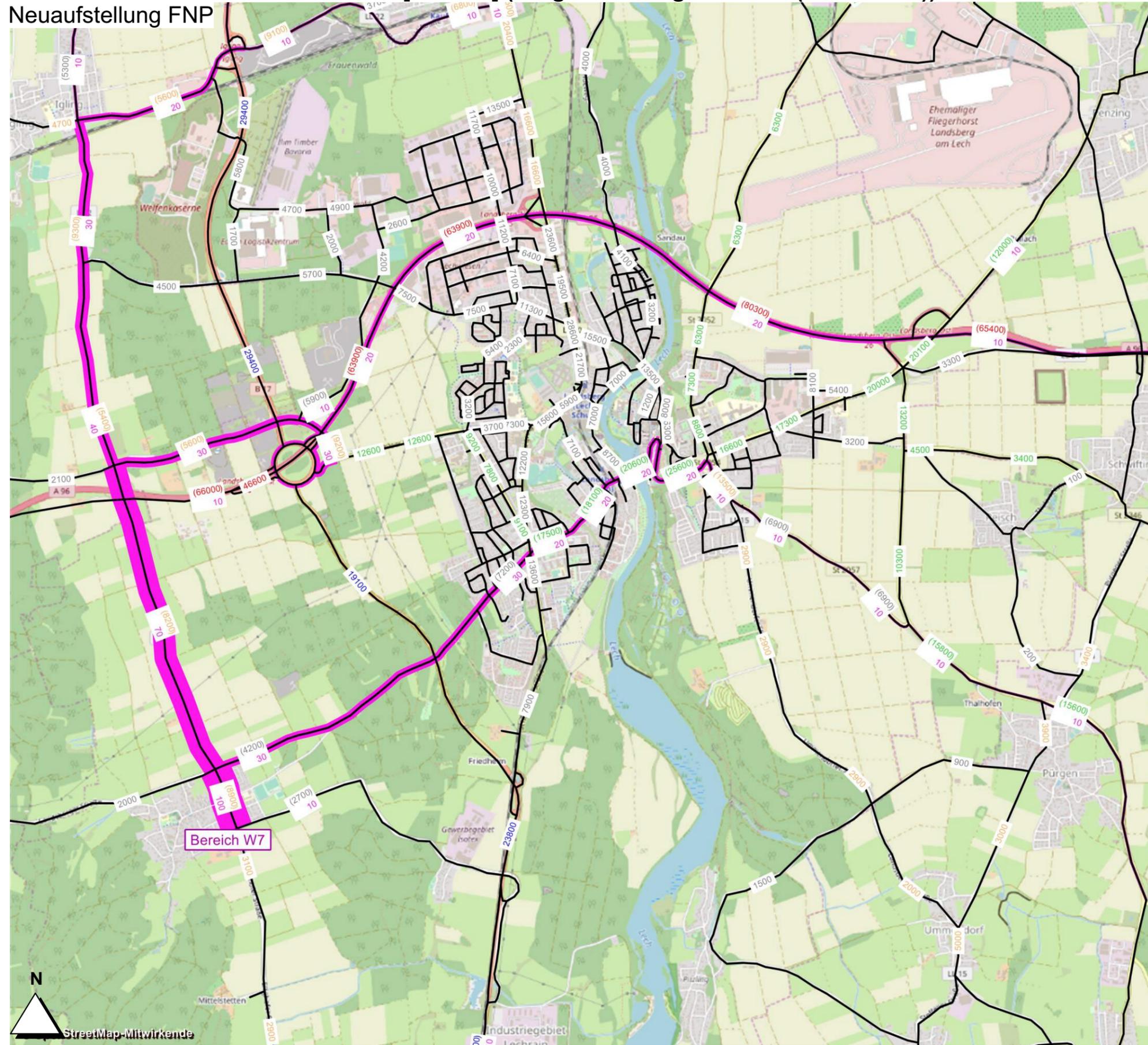


| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|--------------------------------------|---|----------------------------------|-----------|-----------------|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Erpfting | | | |
| Gebietsbezeichnung | Bereich W7 | | | |
| Geplante Gebietsart | Wohnbauflächen | | | |
| Größe [ha] | 1,08 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | EFH | | | |
| Anzahl Wohneinheiten | 21 | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 5,1 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 47 | | | |
| Beschäftigte | 2 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 72% | | 3% | |
| Verkehrsaufkommen | 100 | Kfz-Fahrten/24 h | 10 | ÖV-Fahrten/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 180 | Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgängerverkehr | Die Nahversorgung ist fußläufig nicht gegeben. | | | |
| - Radverkehr | Die Nahversorgung ist mit dem Rad eingeschränkt gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Die nächste Bushaltestelle ist gut fußläufig erreichbar. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle nicht regelmäßig. Möglichkeiten zur Verbesserung des Bedienungshäufigkeit sind zu prüfen. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Das Gebiet ist über eine direkte Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz erschlossen. | | | |

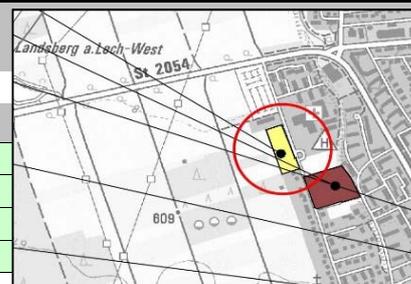


Quell- und Zielverkehr Bereich W7 - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP

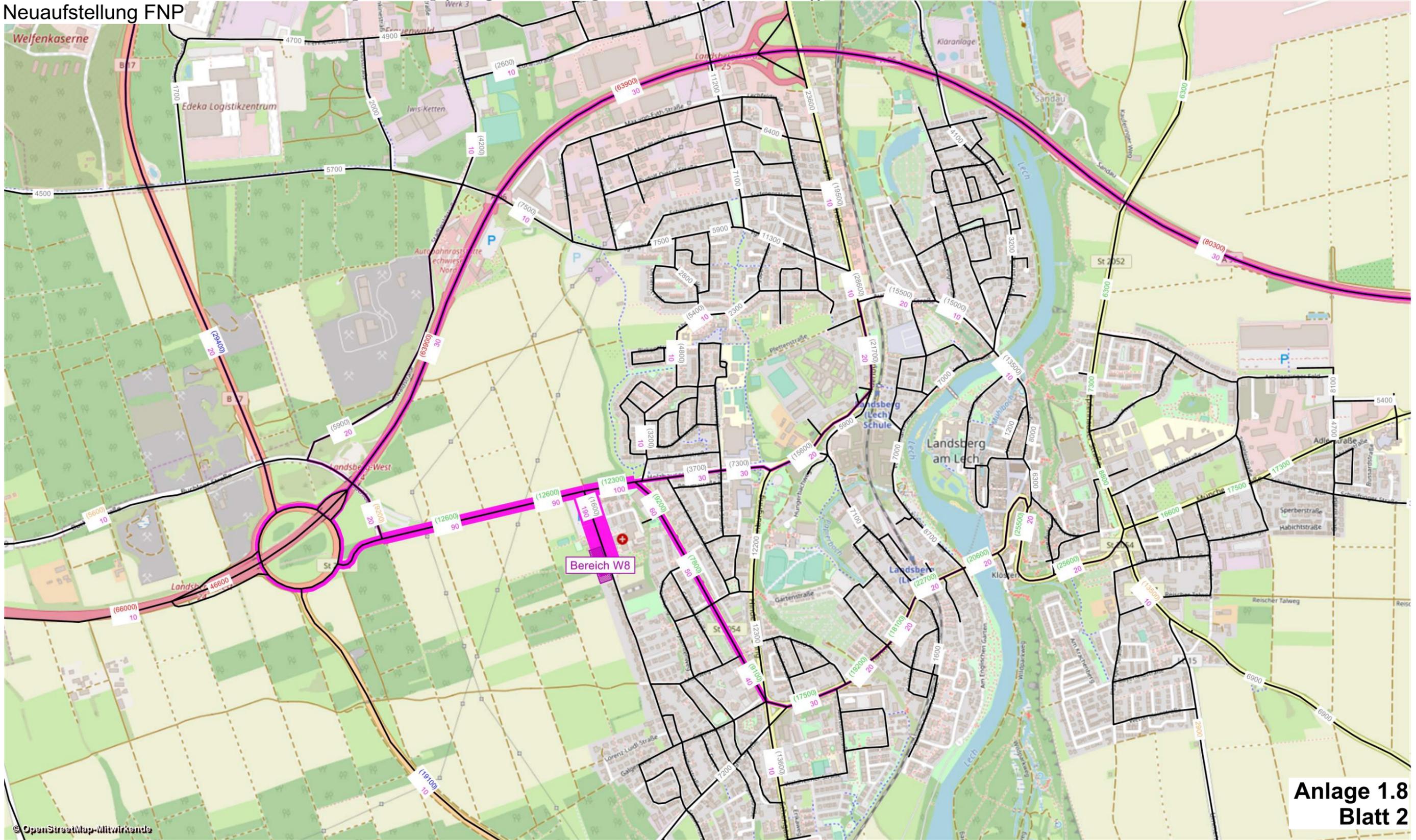


| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|--------------------------------------|---|----------------------------------|-----------|-----------------|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Süd | | | |
| Gebietsbezeichnung | Bereich W8 | | | |
| Geplante Gebietsart | Wohnbauflächen | | | |
| Größe [ha] | 0,9 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | RH/DHH | | | |
| Anzahl Wohneinheiten | 45 | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 2,6 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 99 | | | |
| Beschäftigte | 5 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 64% | | 6% | |
| Verkehrsaufkommen | 190 | Kfz-Fahrten/24 h | 20 | ÖV-Fahrten/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 370 | Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgängerverkehr | Die Nahversorgung ist fußläufig eingeschränkt gegeben. | | | |
| - Radverkehr | Die Nahversorgung ist mit dem Rad gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Die nächste Bushaltestelle ist gut fußläufig erreichbar. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle regelmäßig. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Die Erschließung erfolgt ausschließlich über ein bestehendes Wohngebiet. | | | |



Quell- und Zielverkehr Bereich W8 - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

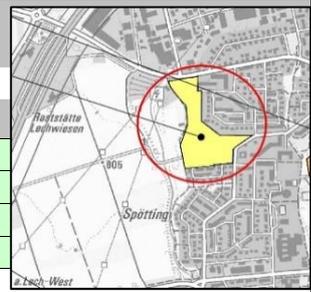
Neuaufstellung FNP



Anlage 1.8
Blatt 2

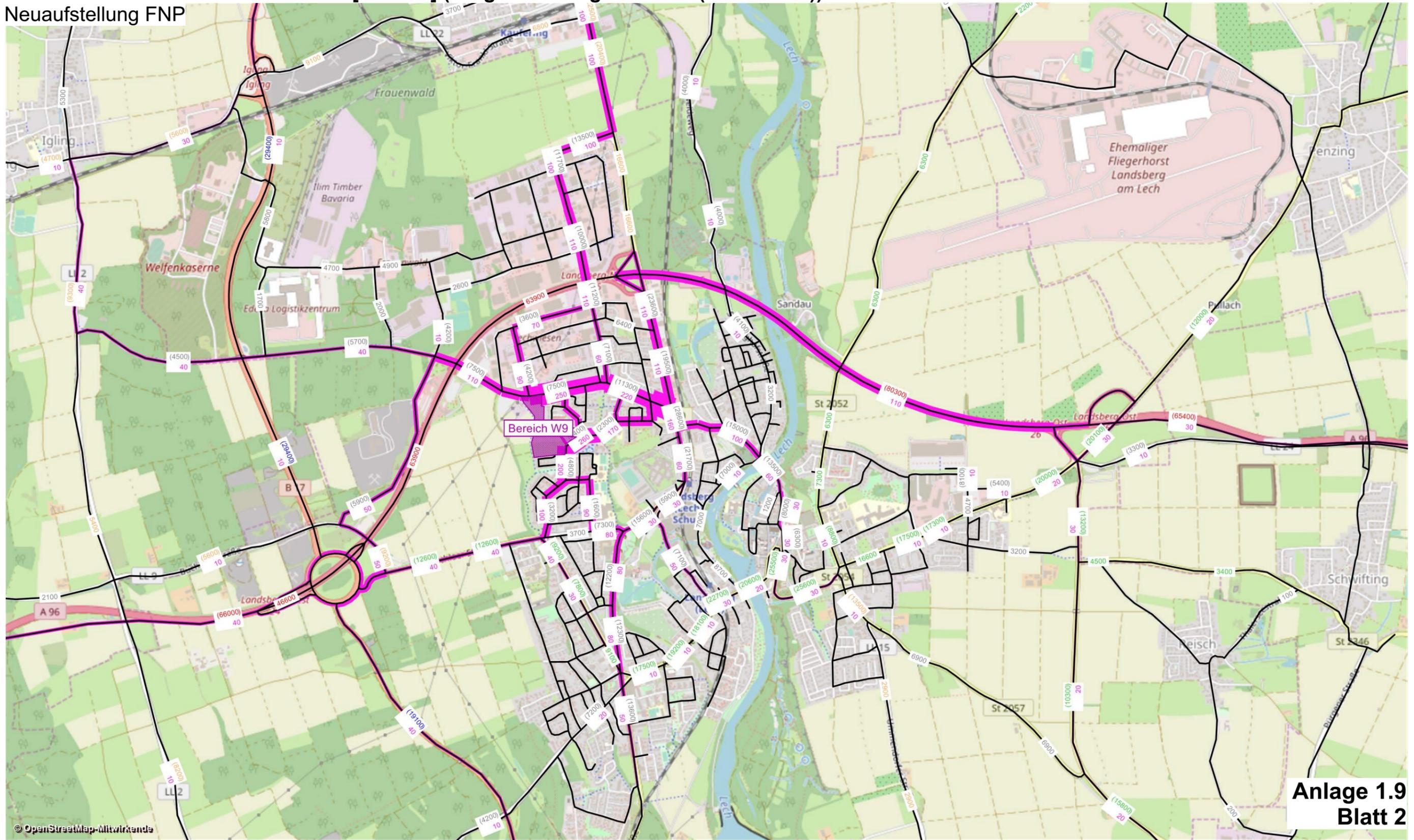


| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|--------------------------------------|---|----------------------------------|-----------|-----------------|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Nord | | | |
| Gebietsbezeichnung | Bereich W9 | | | |
| Geplante Gebietsart | Wohnbauflächen | | | |
| Größe [ha] | 5,74 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | EFH, RH/DHH | | | |
| Anzahl Wohneinheiten | 197 | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 2,4 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 413 | | | |
| Beschäftigte | 21 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 62% | | 4% | |
| Verkehrsaufkommen | 760 | Kfz-Fahrten/24 h | 60 | ÖV-Fahrten/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 1550 | Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgängerverkehr | Die Nahversorgung ist fußläufig eingeschränkt gegeben. | | | |
| - Radverkehr | Die Nahversorgung ist mit dem Rad gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Die nächste Bushaltestelle ist gut fußläufig erreichbar. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle regelmäßig. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Das Gebiet ist über eine direkte Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz erschlossen. | | | |



Quell- und Zielverkehr Bereich W9 - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

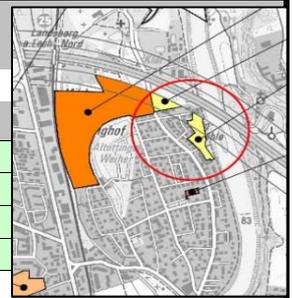
Neuaufstellung FNP



Anlage 1.9
Blatt 2

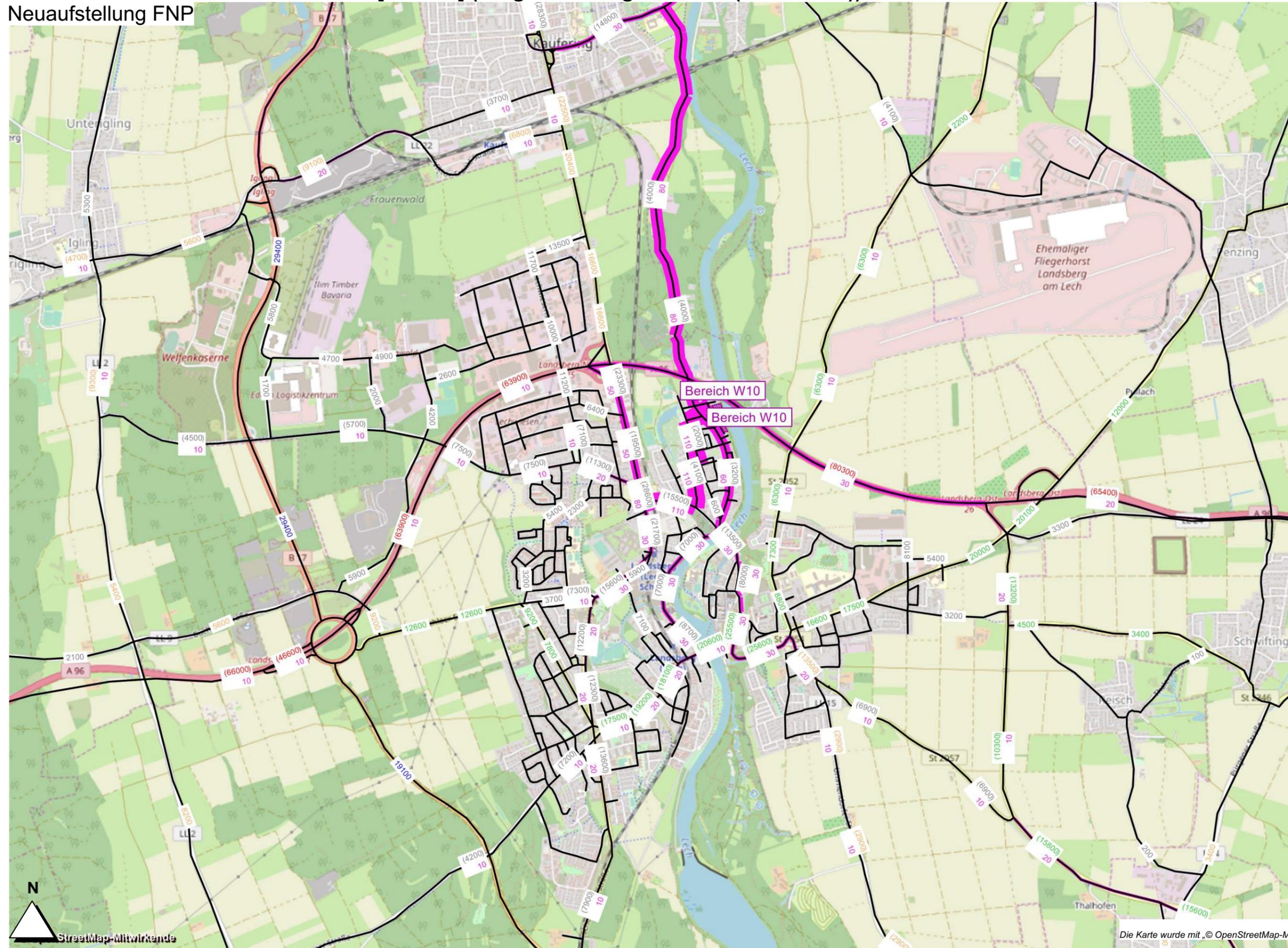


| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|--------------------------------------|--|----------------------------------|-----------|-----------------|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Nord | | | |
| Gebietsbezeichnung | Bereich W10 | | | |
| Geplante Gebietsart | Wohnbauflächen | | | |
| Größe [ha] | 1,73 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | EFH, RH/DHH | | | |
| Anzahl Wohneinheiten | 60 | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 1,9 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 132 | | | |
| Beschäftigte | 7 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 66% | | 4% | |
| Verkehrsaufkommen | 260 | Kfz-Fahrten/24 h | 20 | ÖV-Fahrten/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 500 | Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgängerverkehr | Die Nahversorgung ist fußläufig nicht gegeben. | | | |
| - Radverkehr | Die Nahversorgung ist mit dem Rad gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Die nächste Bushaltestelle ist fußläufig akzeptabel erreichbar. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle regelmäßig. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Das Gebiet ist über eine direkte Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz erschlossen. | | | |

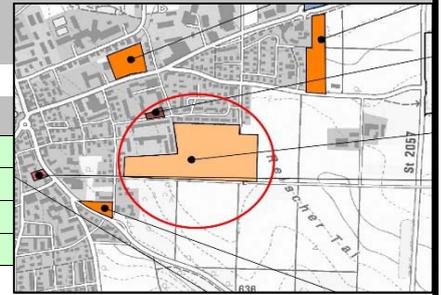


Quell- und Zielverkehr Bereich W10 - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP

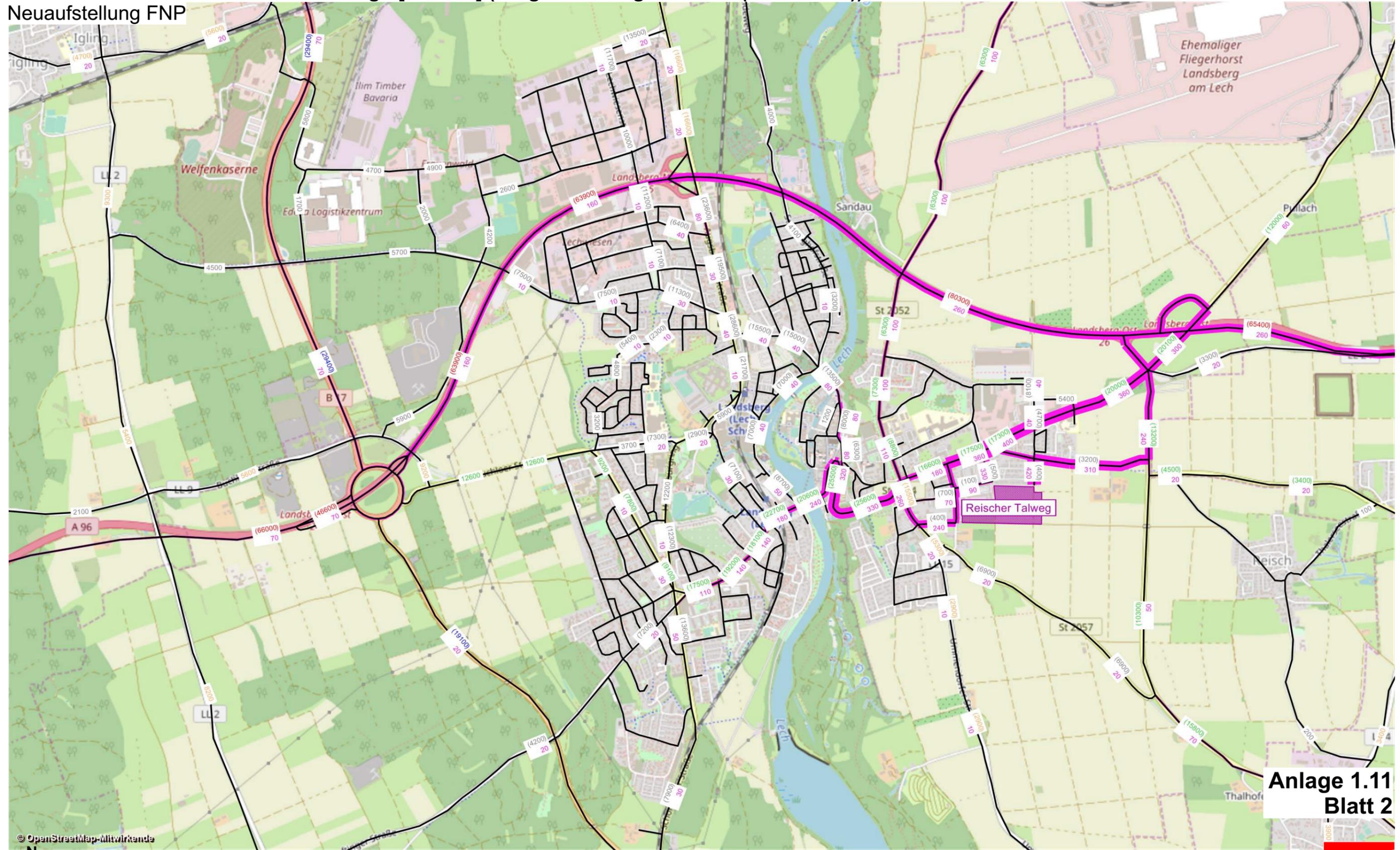


| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|--------------------------------------|---|----------------------------------|-----------|-----------------|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Ost und Altstadt | | | |
| Gebietsbezeichnung | Reischer Talweg | | | |
| Geplante Gebietsart | Wohnbauflächen | | | |
| Größe [ha] | 9,62 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | EFH,RH/DHH | | | |
| Anzahl Wohneinheiten | 324 | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 1,6 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 713 | | | |
| Beschäftigte | 36 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 58% | | 12% | |
| Verkehrsaufkommen | 1260 | Kfz-Fahrten/24 h | 320 | ÖV-Fahrten/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 2670 | Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgängerverkehr | Die Nahversorgung ist fußläufig eingeschränkt gegeben. | | | |
| - Radverkehr | Die Nahversorgung ist mit dem Rad gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Möglichkeiten zur Verbesserung der Bushaltestellendichte sind zu prüfen. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle regelmäßig. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Die Erschließung erfolgt ausschließlich über ein bestehendes Wohngebiet. | | | |



Quell- und Zielverkehr Reischer Talweg - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP



Anlage 1.11
Blatt 2

© OpenStreetMap-Mitwirkende



Kartengrundlage:
Die Karte wurde mit „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ erstellt.

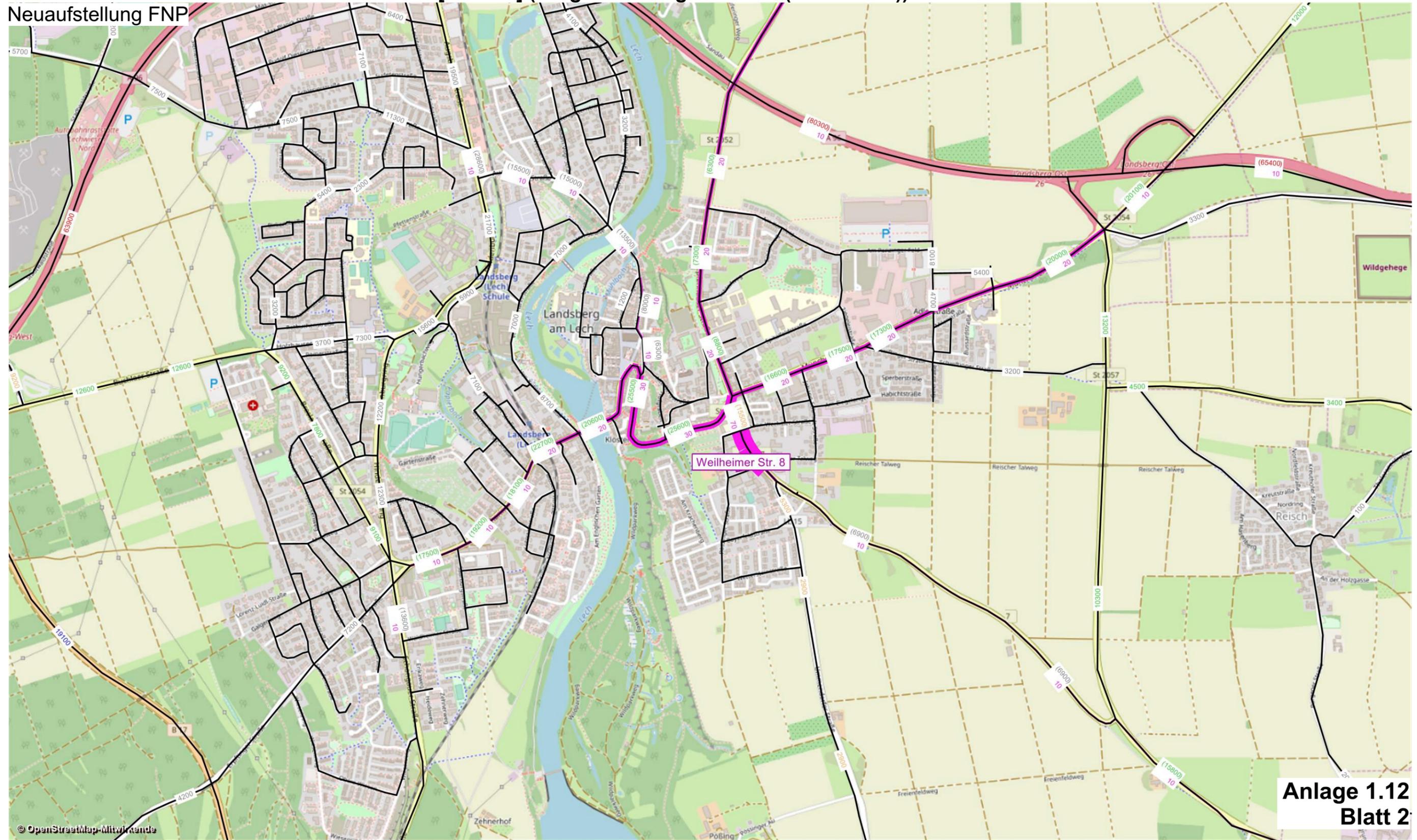


| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|--------------------------------------|---|----------------------------------|-----------|-----------------|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Ost und Altstadt | | | |
| Gebietsbezeichnung | Weilheimer Straße 8 | | | |
| Geplante Gebietsart | Wohnbauflächen | | | |
| Größe [ha] | 0,2 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | WA | | | |
| Anzahl Wohneinheiten | 22 | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 1 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 46 | | | |
| Beschäftigte | 2 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 60% | | 6% | |
| Verkehrsaufkommen | 80 | Kfz-Fahrten/24 h | 10 | ÖV-Fahrten/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 170 | Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgängerverkehr | Die Nahversorgung ist fußläufig gegeben. | | | |
| - Radverkehr | Die Nahversorgung ist mit dem Rad gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Die nächste Bushaltestelle ist gut fußläufig erreichbar. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle regelmäßig. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Das Gebiet ist über eine direkte Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz erschlossen. | | | |



Quell- und Zielverkehr Weilheimer Straße 8 - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

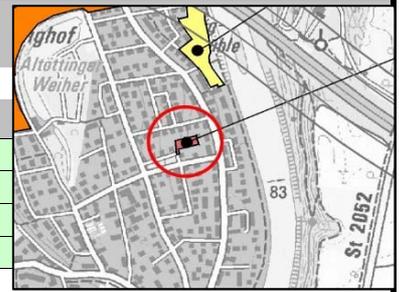
Neuaufstellung FNP



© OpenStreetMap-Mitwirkende

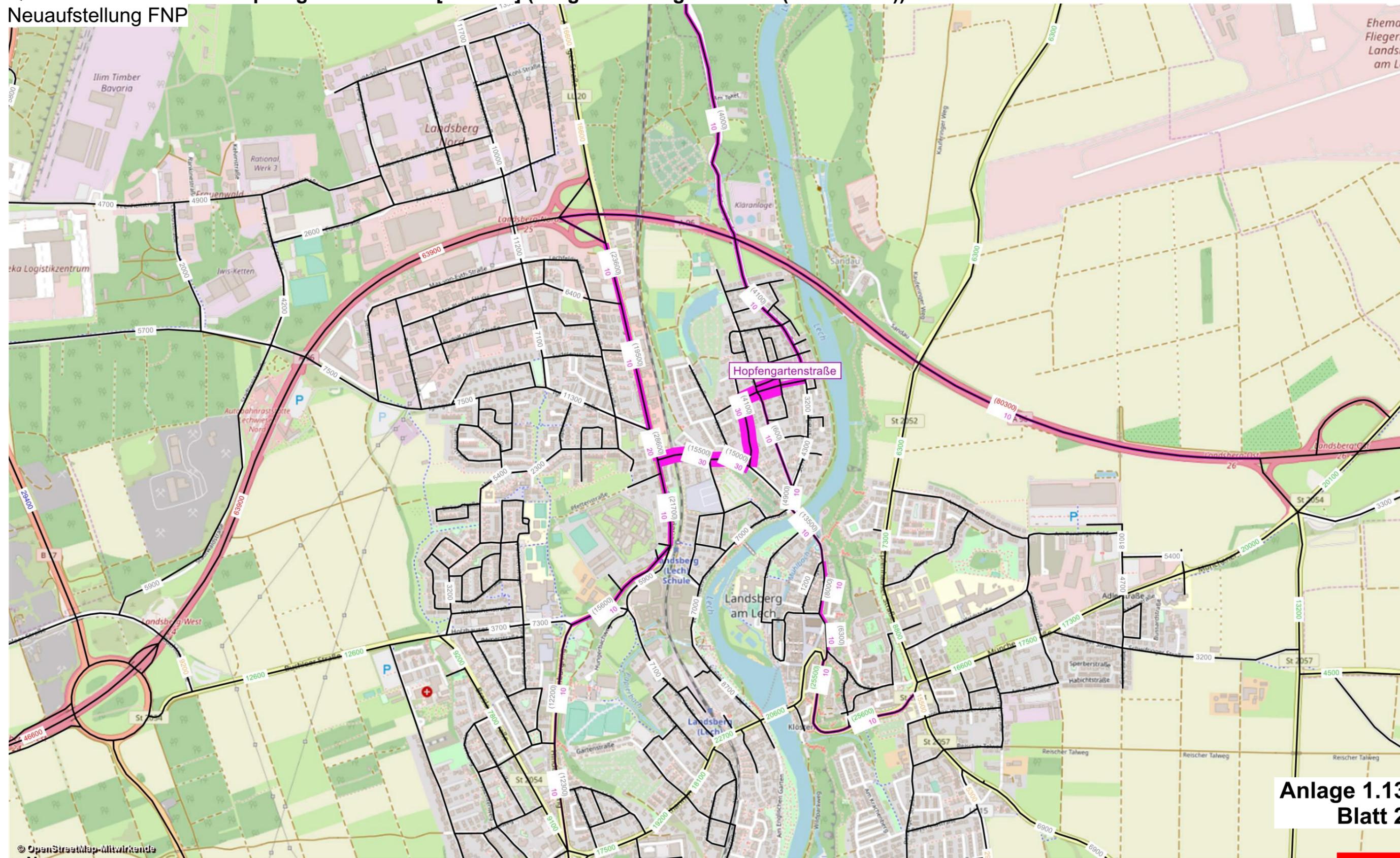


| | | | | |
|---|---|----------------------------------|-----------|-----------------|
| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Nord | | | |
| Gebietsbezeichnung | Hopfengartenstraße | | | |
| Geplante Gebietsart | Wohnbauflächen | | | |
| Größe [ha] | 0,15 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | WA | | | |
| Anzahl Wohneinheiten | 12 | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 1,5 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 25 | | | |
| Beschäftigte | 1 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 69% | | 1% | |
| Verkehrsaufkommen | 50 | Kfz-Fahrten/24 h | 0 | ÖV-Fahrten/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 90 | Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgängerverkehr | Die Nahversorgung ist fußläufig nicht gegeben. | | | |
| - Radverkehr | Die Nahversorgung ist mit dem Rad gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Die nächste Bushaltestelle ist gut fußläufig erreichbar. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle regelmäßig. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Die Erschließung erfolgt ausschließlich über ein bestehendes Wohngebiet. | | | |



Quell- und Zielverkehr Hopfengartenstraße - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

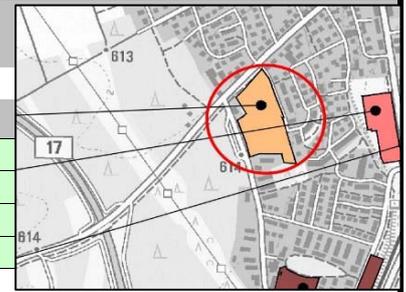
Neuaufstellung FNP



Anlage 1.13
Blatt 2

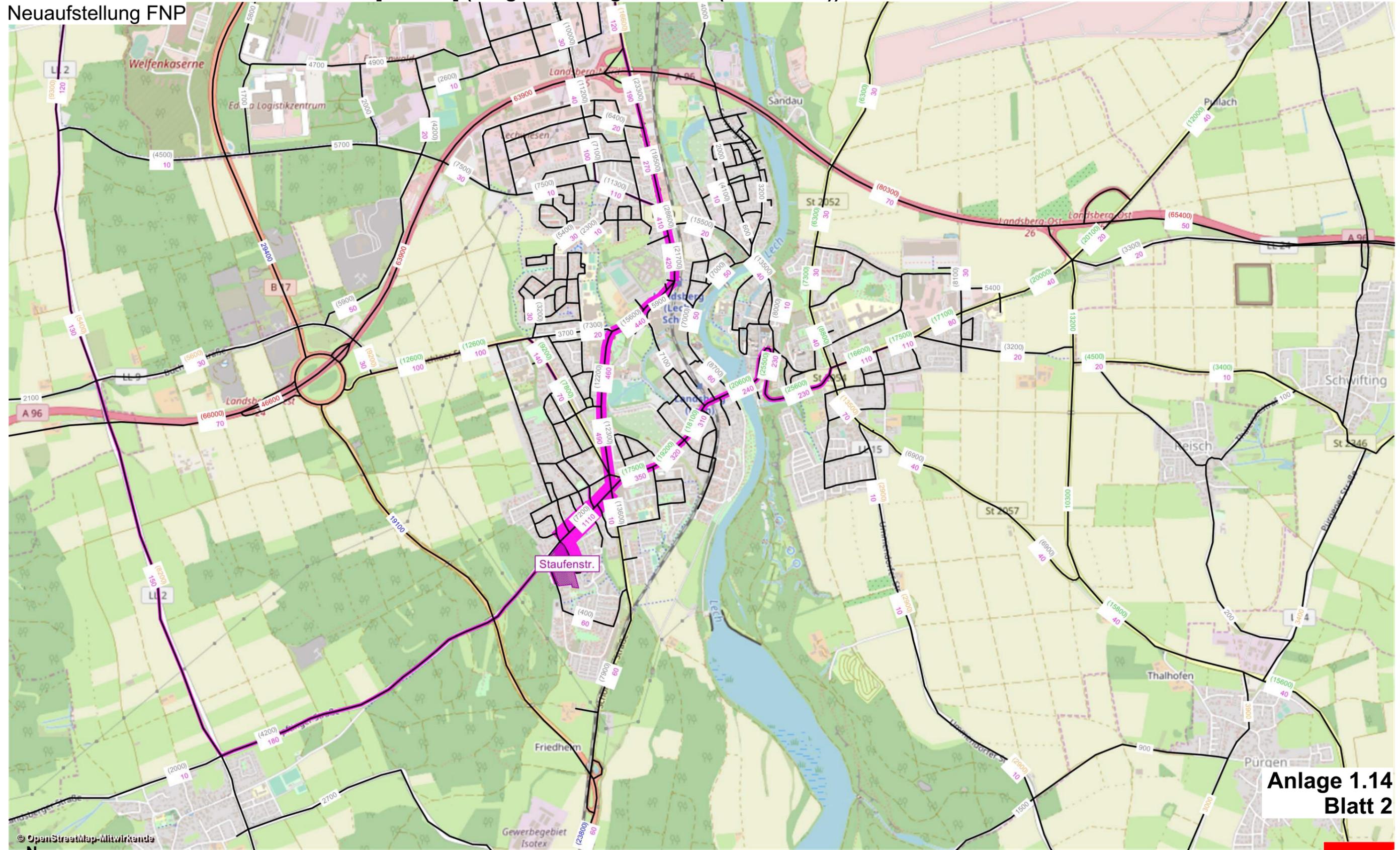


| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|--------------------------------------|---|----------------------------------|-----------|-----------------|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Süd | | | |
| Gebietsbezeichnung | Staufenstr. | | | |
| Geplante Gebietsart | Wohnbauflächen | | | |
| Größe [ha] | 2,78 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | WA | | | |
| Anzahl Wohneinheiten | 260 | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 2,1 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 655 | | | |
| Beschäftigte | 33 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 69% | | 6% | |
| Verkehrsaufkommen | 1350 | Kfz-Fahrten/24 h | 150 | ÖV-Fahrten/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 2450 | Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgängerverkehr | Die Nahversorgung ist fußläufig nicht gegeben. | | | |
| - Radverkehr | Die Nahversorgung ist mit dem Rad gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Die nächste Bushaltestelle ist gut fußläufig erreichbar. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle regelmäßig. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Das Gebiet ist über eine direkte Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz erschlossen. | | | |



Quell- und Zielverkehr Staufenstr. - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP



Anlage 1.14
Blatt 2

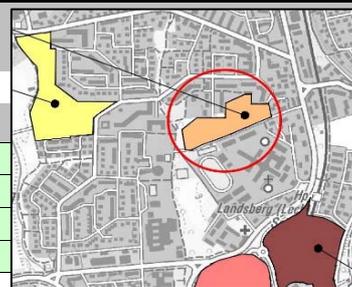
© OpenStreetMap-Mitwirkende



Kartengrundlage:
Die Karte wurde mit „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ erstellt.

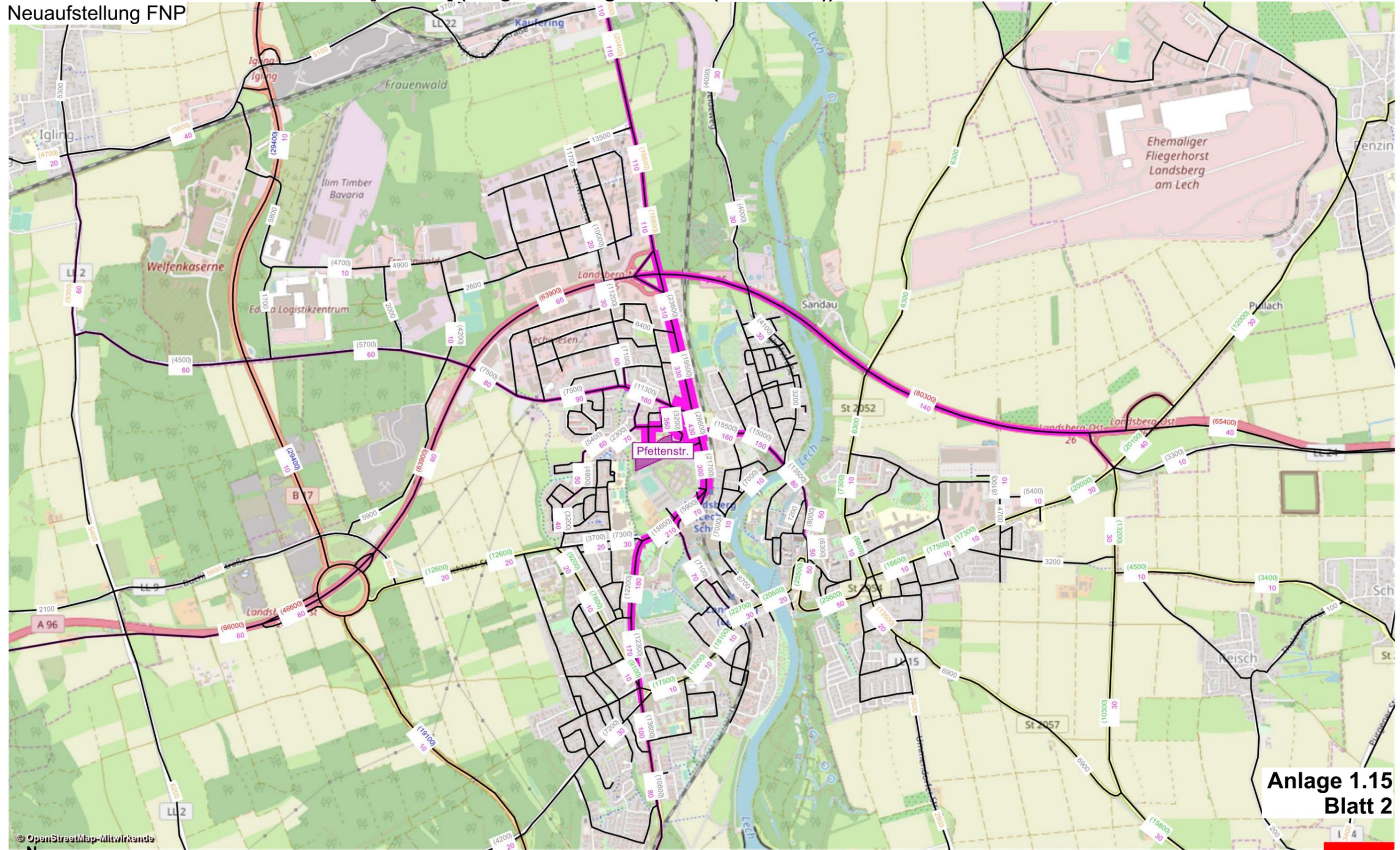


| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|--------------------------------------|--|----------------------------------|-----------|-----------------|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Nord | | | |
| Gebietsbezeichnung | Pfettenstr. | | | |
| Geplante Gebietsart | Wohnbauflächen | | | |
| Größe [ha] | 3,06 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | RH/DHH, MFH groß, MFH klein | | | |
| Anzahl Wohneinheiten | 245 | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 1,7 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 513 | | | |
| Beschäftigte | 26 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 66% | | 9% | |
| Verkehrsaufkommen | 1000 | Kfz-Fahrten/24 h | 150 | ÖV-Fahrten/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 1900 | Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgängerverkehr | Die Nahversorgung ist fußläufig nicht gegeben. | | | |
| - Radverkehr | Die Nahversorgung ist mit dem Rad gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Die nächste Bushaltestelle ist fußläufig akzeptabel erreichbar. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle regelmäßig. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Die Erschließung erfolgt ausschließlich über ein bestehendes Wohngebiet. | | | |



Quell- und Zielverkehr Pfettenstraße - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP



Anlage 1.15
Blatt 2

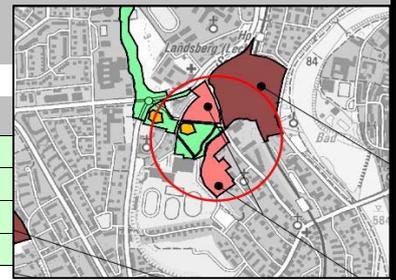
© OpenStreetMap-Mitwirkende



Kartengrundlage:
Die Karte wurde mit „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ erstellt.



| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|--------------------------------------|---|----------------------------------|-----------|-----------------|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Süd | | | |
| Gebietsbezeichnung | Hindenburgring, Spöttinger Str. | | | |
| Geplante Gebietsart | Wohnbauflächen | | | |
| Größe [ha] | 3,25 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | - | | | |
| Anzahl Wohneinheiten | 152 | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 1,4 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 318 | | | |
| Beschäftigte | 16 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 65% | | 1% | |
| Verkehrsaufkommen | 620 | Kfz-Fahrten/24 h | 10 | ÖV-Fahrten/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 1190 | Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgängerverkehr | Die Nahversorgung ist fußläufig eingeschränkt gegeben. | | | |
| - Radverkehr | Die Nahversorgung ist mit dem Rad gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Möglichkeiten zur Verbesserung der Bushaltestellendichte sind zu prüfen. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle regelmäßig. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Das Gebiet ist über eine direkte Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz erschlossen. | | | |



Quell- und Zielverkehr Hindenburgring, Spöttinger Straße - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

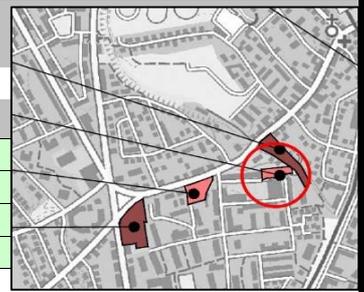
Neuaufstellung FNP



Anlage 1.16
Blatt 2

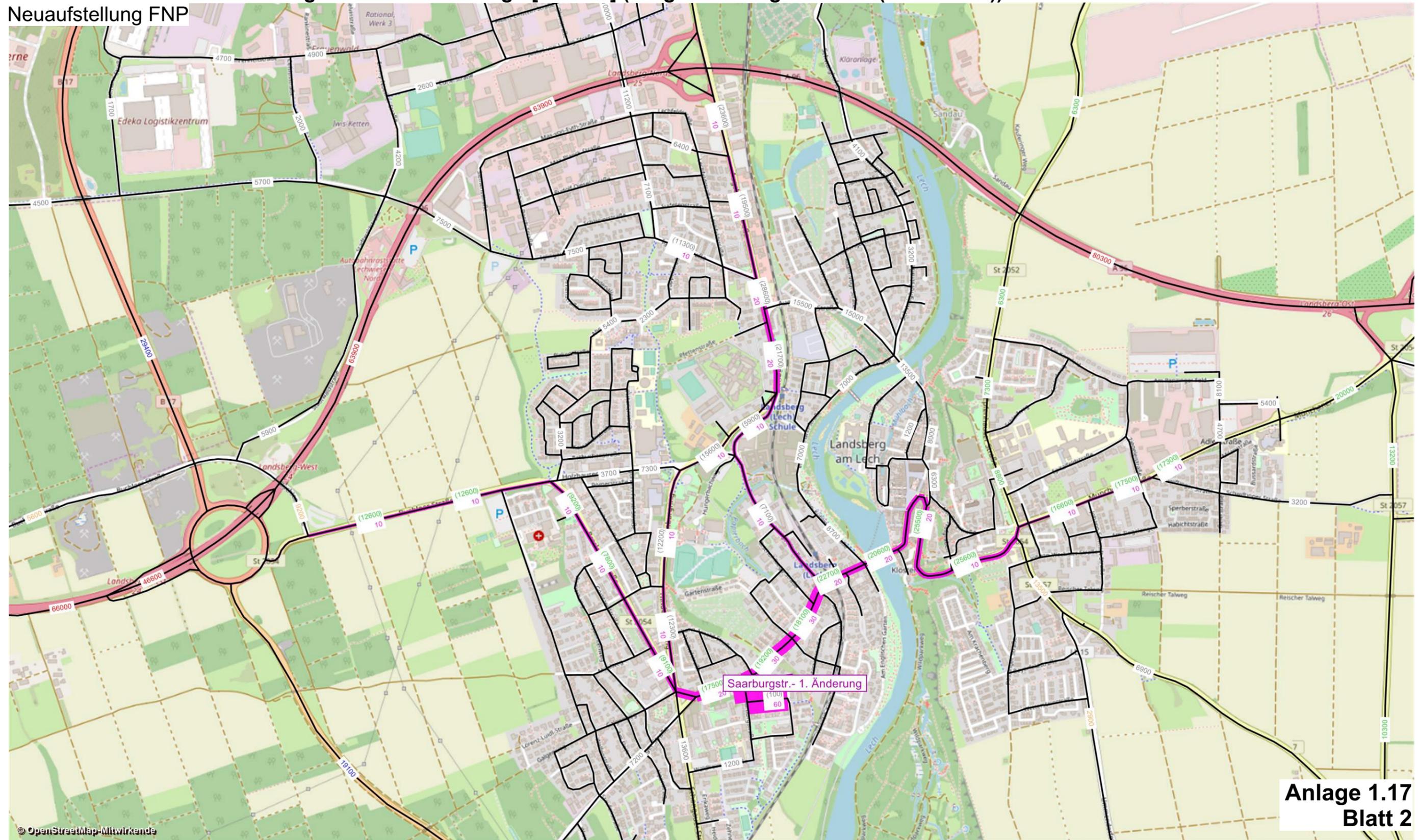


| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|--------------------------------------|---|--------------------|--------------|--|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Ost und Altstadt | | | |
| Gebietsbezeichnung | Saarburgstraße - 1. Änderung | | | |
| Geplante Gebietsart | Wohnbauflächen | | | |
| Größe [ha] | 0,21 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | - | | | |
| Anzahl Wohneinheiten | 17 | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 1,3 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 36 | | | |
| Beschäftigte | 2 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 61% | | 9% | |
| Verkehrsaufkommen | 60 Kfz-Fahrten/24 h | 10 ÖV-Fahrten/24 h | 50 Wege/24 h | |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 140 Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgängerverkehr | Die Nahversorgung ist fußläufig gegeben. | | | |
| - Radverkehr | Die Nahversorgung ist mit dem Rad gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Die nächste Bushaltestelle ist gut fußläufig erreichbar. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle regelmäßig. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Die Erschließung erfolgt ausschließlich über ein bestehendes Wohngebiet. | | | |



Quell- und Zielverkehr Saarbургstraße - 1. Änderung - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP



© OpenStreetMap-Mitwirkende

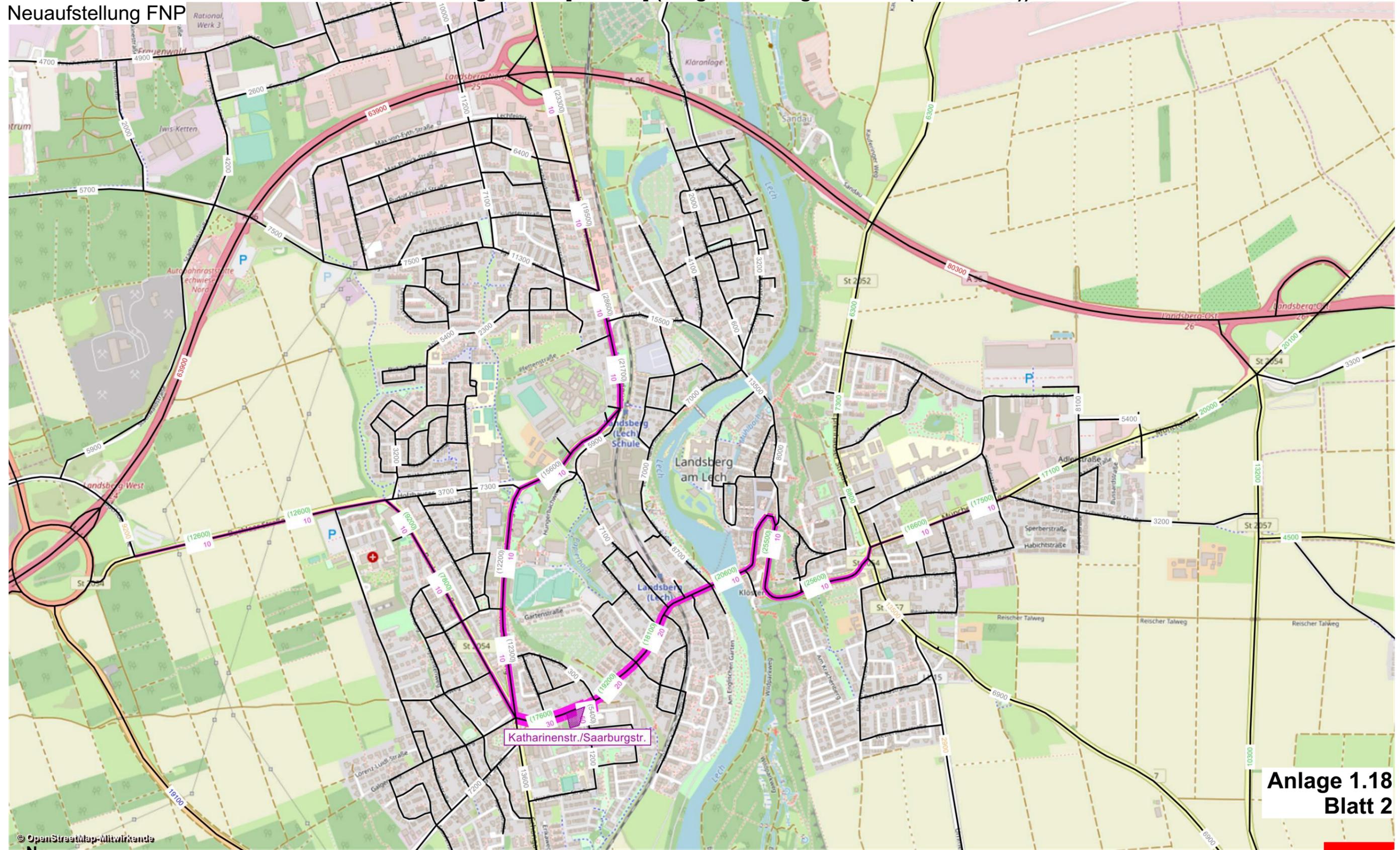


| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|--------------------------------------|---|--------------------|--------------|--|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Süd | | | |
| Gebietsbezeichnung | Katharinenstr./ Saarbürgstr. | | | |
| Geplante Gebietsart | Wohnbauflächen | | | |
| Größe [ha] | 0,35 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | - | | | |
| Anzahl Wohneinheiten | 15 | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 1,2 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 31 | | | |
| Beschäftigte | 2 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 58% | | 12% | |
| Verkehrsaufkommen | 50 Kfz-Fahrten/24 h | 10 ÖV-Fahrten/24 h | 40 Wege/24 h | |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 120 Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgängerverkehr | Die Nahversorgung ist fußläufig gegeben. | | | |
| - Radverkehr | Die Nahversorgung ist mit dem Rad gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Die nächste Bushaltestelle ist gut fußläufig erreichbar. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle regelmäßig. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Das Gebiet ist über eine direkte Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz erschlossen. | | | |



Quell- und Zielverkehr Katharinenstraße, Saarburtstraße - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP



Anlage 1.18
Blatt 2

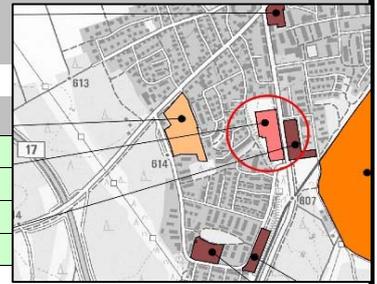
© OpenStreetMap-Mitwirkende



Kartengrundlage:
Die Karte wurde mit „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ erstellt.

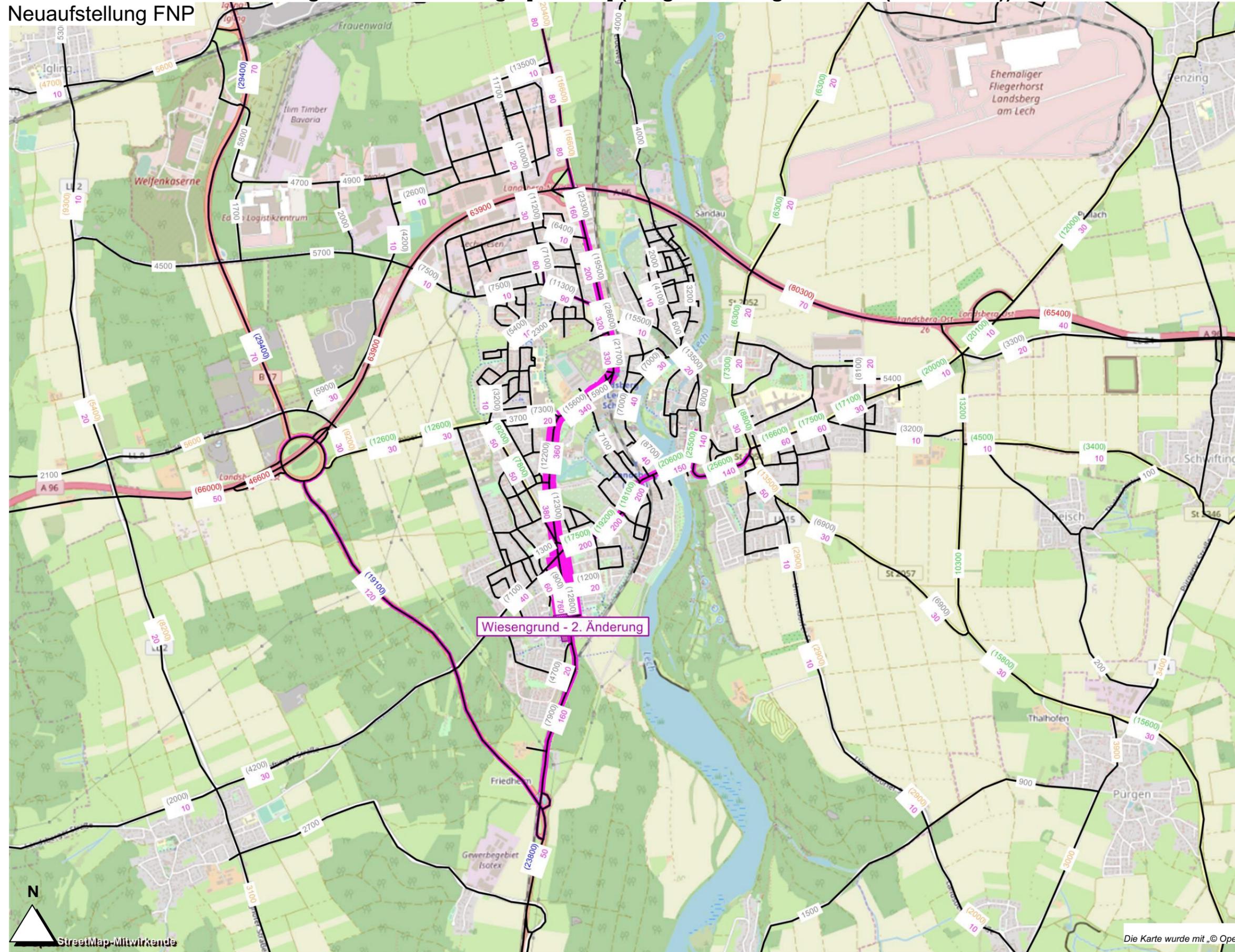


| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|--------------------------------------|---|----------------------------------|-----------|-----------------|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Süd | | | |
| Gebietsbezeichnung | Wiesengrund - 2. Änderung | | | |
| Geplante Gebietsart | Wohnbauflächen | | | |
| Größe [ha] | 1,52 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | - | | | |
| Anzahl Wohneinheiten | 235 | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 2 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 492 | | | |
| Beschäftigte | 25 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 64% | | 6% | |
| Verkehrsaufkommen | 950 | Kfz-Fahrten/24 h | 110 | ÖV-Fahrten/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 1850 | Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgängerverkehr | Die Nahversorgung ist fußläufig eingeschränkt gegeben. | | | |
| - Radverkehr | Die Nahversorgung ist mit dem Rad gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Die nächste Bushaltestelle ist gut fußläufig erreichbar. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle regelmäßig. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Das Gebiet ist über eine direkte Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz erschlossen. | | | |



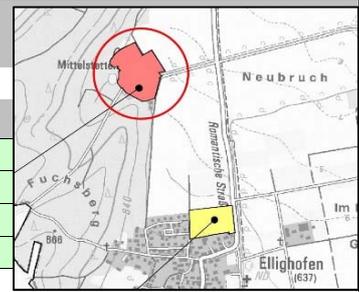
Quell- und Zielverkehr Wiesengrund - 2. Änderung - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP



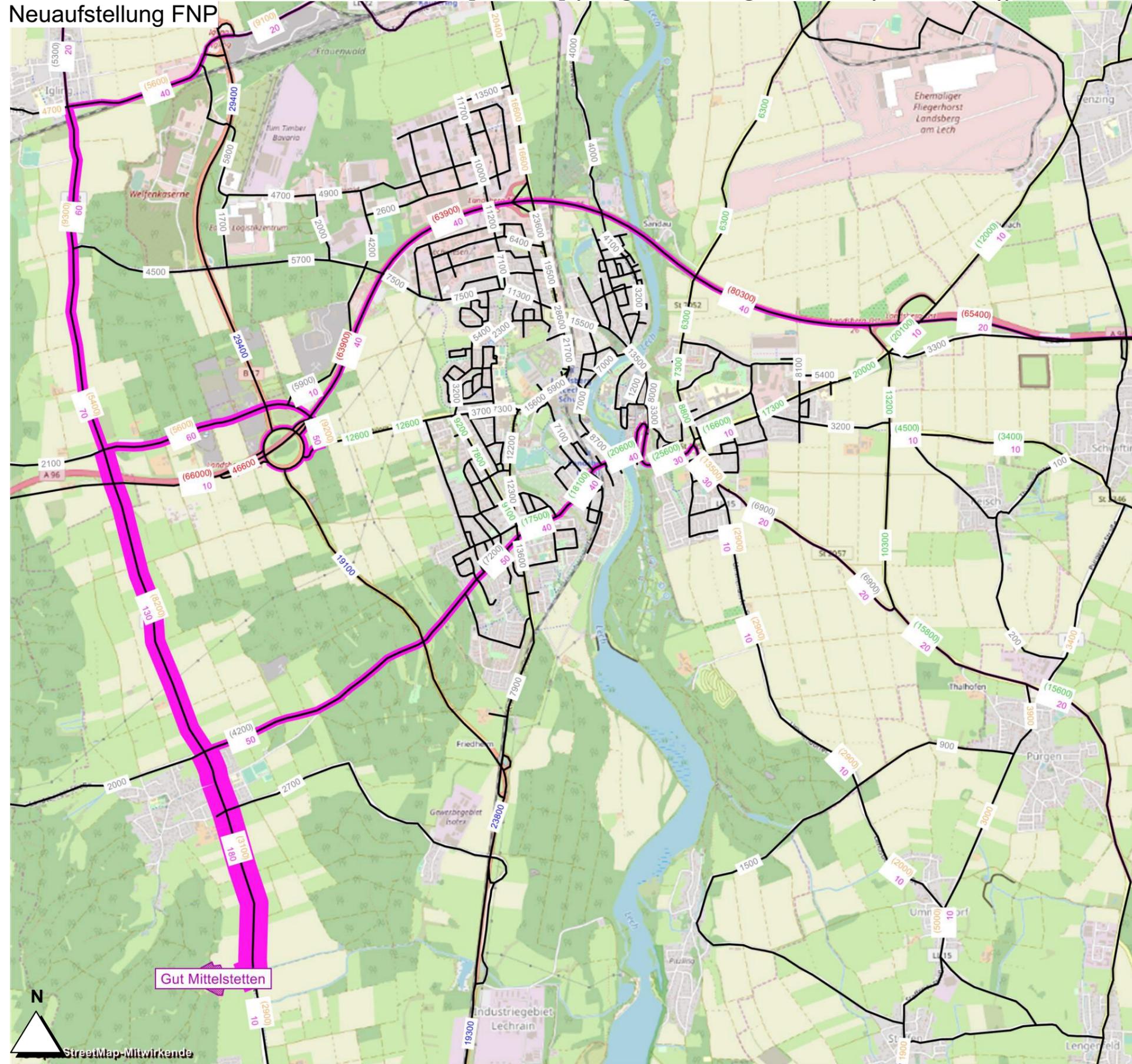
Anlage 1.19
Blatt 2

| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|--------------------------------------|---|----------------------------------|-----------|-----------------|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Ellighofen | | | |
| Gebietsbezeichnung | Gut Mittelstetten | | | |
| Geplante Gebietsart | Wohnbauflächen | | | |
| Größe [ha] | 3,77 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | - | | | |
| Anzahl Wohneinheiten | 40 | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 6,9 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 84 | | | |
| Beschäftigte | 4 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 74% | | 1% | |
| Verkehrsaufkommen | 190 | Kfz-Fahrten/24 h | 0 | ÖV-Fahrten/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 320 | Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgängerverkehr | Die Nahversorgung ist fußläufig nicht gegeben. | | | |
| - Radverkehr | Die Nahversorgung ist mit dem Rad nicht gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Möglichkeiten zur Verbesserung der Bushaltestellendichte sind zu prüfen. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle nicht regelmäßig. Möglichkeiten zur Verbesserung des Bedienungshäufigkeit sind zu prüfen. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Das Gebiet ist über eine direkte Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz erschlossen. | | | |

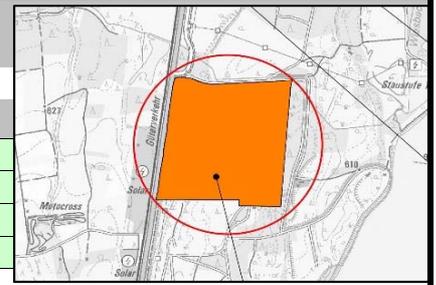


Quell- und Zielverkehr Gut Mittelstetten - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP

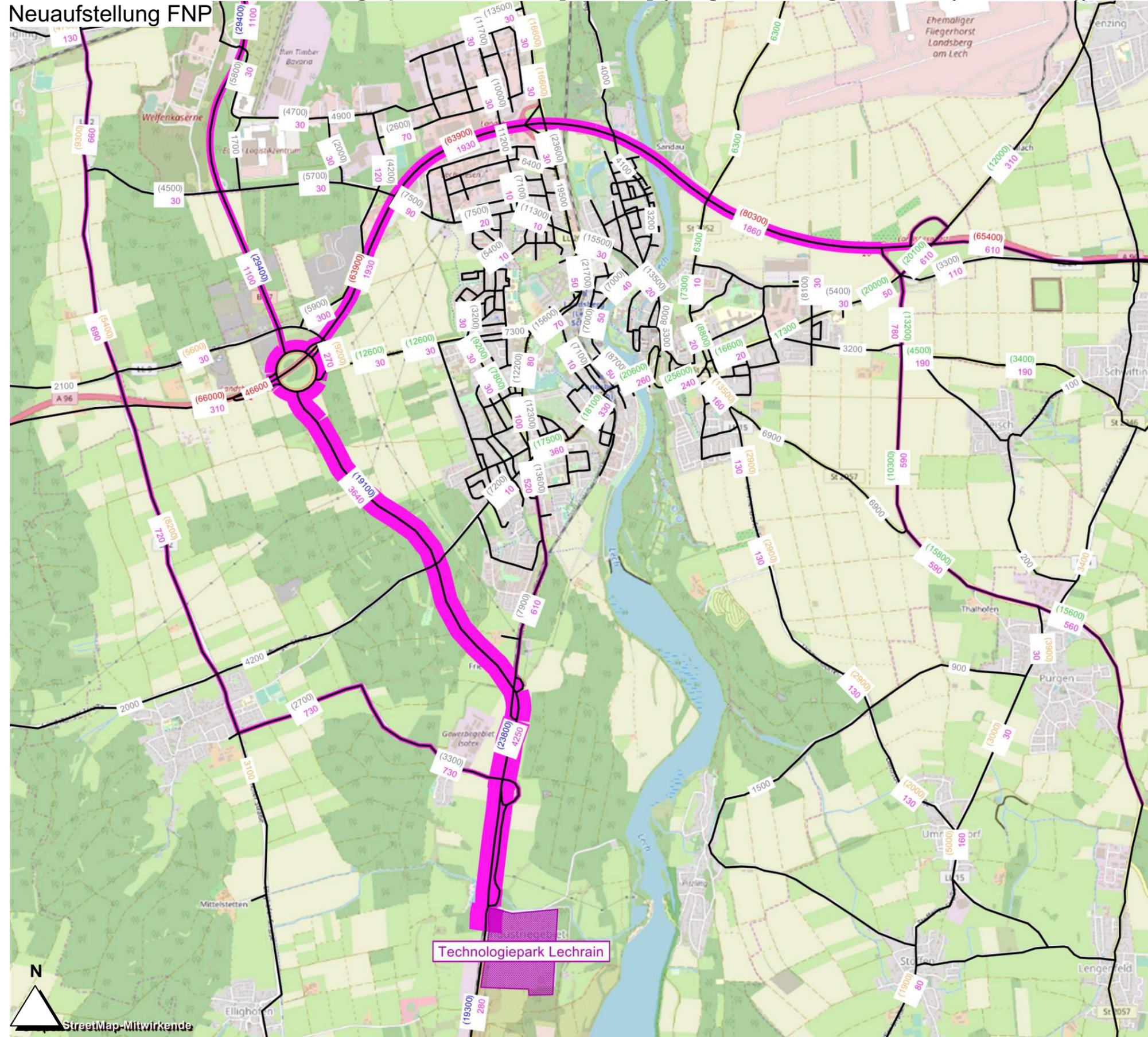


| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|--------------------------------------|---|---------------------|---------------|--|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Sonstige | | | |
| Gebietsbezeichnung | Technologiepark Lechrain | | | |
| Geplante Gebietsart | Sonderbaufläche | | | |
| Größe [ha] | 3,4 Wohnen und 34,7 Gewerbe | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | - | | | |
| Anzahl Wohneinheiten | 50 | | | |
| Angestrebte Dichte (Gewerbe) | - (bei Gewerbe Annahme Gewerbepark) | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 6,7 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 105 | | | |
| Beschäftigte | 1560 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 90% | | 5% | |
| Verkehrsaufkommen | 5300 Kfz-Fahrten/24 h | 300 ÖV-Fahrten/24 h | 310 Wege/24 h | |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 6300 Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgängerverkehr | Die Nahversorgung ist fußläufig nicht gegeben. | | | |
| - Radverkehr | Die Nahversorgung ist mit dem Rad eingeschränkt gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Möglichkeiten zur Verbesserung der Bushaltestellendichte sind zu prüfen. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle nicht regelmäßig. Möglichkeiten zur Verbesserung des Bedienungshäufigkeit sind zu prüfen. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Das Gebiet ist über eine direkte Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz erschlossen. | | | |



Quell- und Zielverkehr Technologiepark Lechrain - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP

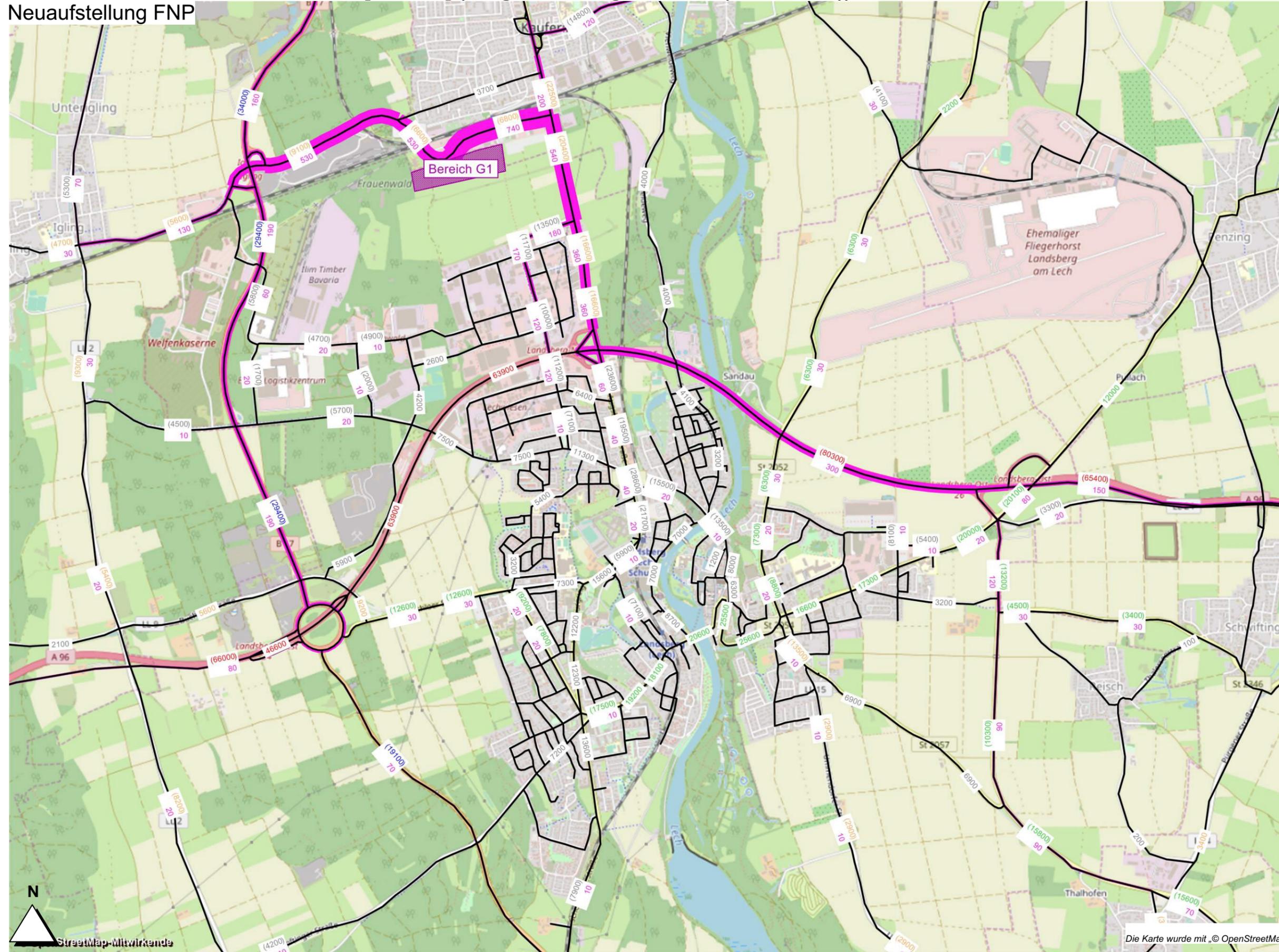


| FNP 2035 Fortschreibung Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
|---|---|----------------------------------|-----------|-----------------|
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Gewerbe- und Industriegebiet | | | |
| Gebietsbezeichnung | Bereich G1 | | | |
| Geplante Gebietsart | Gewerbliche Bauflächen | | | |
| Größe [ha] | 12,03 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | - | | | |
| Angestrebte Dichte | - (Annahme Produktionsorientierter Gewerbestandort) | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 4,6 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 0 | | | |
| Beschäftigte | 420 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | Fuß/Rad |
| Verkehrsanteile | 83% | | 8% | 9% |
| Verkehrsaufkommen | 1260 | Kfz-Fahrten/24 h | 120 | ÖV-Fahrten/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 1620 | Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgänger- und Radverkehr | Die Erreichbarkeit ist aufgrund der Nähe zu Wohngebieten gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Möglichkeiten zur Verbesserung der Bushaltestellendichte sind zu prüfen. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle regelmäßig. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Das Gebiet ist über eine direkte Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz erschlossen. Diese erfolgt jedoch nur über den Markt Kaufering | | | |

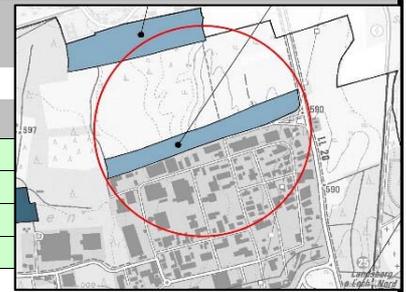


Quell- und Zielverkehr Bereich G1 - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP

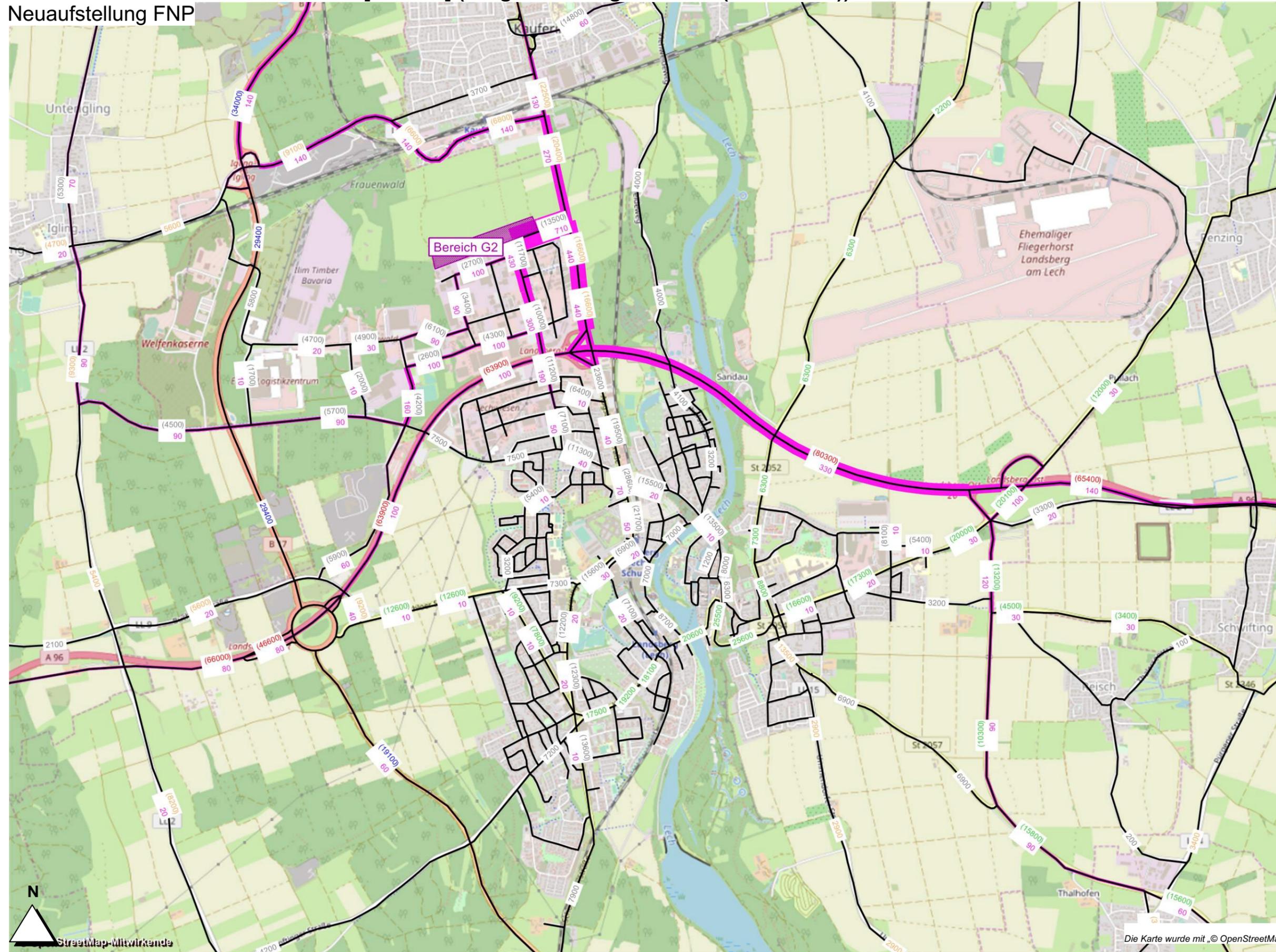


| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|--|--|----------------------------------|-----------|-----------------|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Gewerbe- und Industriegebiet | | | |
| Gebietsbezeichnung | Bereich G2 | | | |
| Geplante Gebietsart | Gewerbliche Bauflächen | | | |
| Größe [ha] | 9,85 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | - | | | |
| Angestrebte Dichte | - (Annahme Produktionsorientierter Gewerbestandort) | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 3,6 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 0 | | | |
| Beschäftigte | 340 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 93% | | 4% | |
| Verkehrsaufkommen | 1140 | Kfz-Fahrten/24 h | 60 | ÖV-Fahrten/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 1330 | Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgänger- und Radverkehr | Die Erreichbarkeit ist aufgrund der großen Entfernung zu Wohngebieten kaum gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Die nächste Bushaltestelle ist fußläufig akzeptabel erreichbar. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle regelmäßig. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Das Gebiet ist über eine direkte Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz erschlossen. | | | |

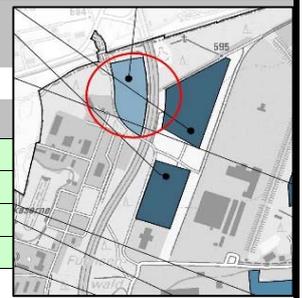


Quell- und Zielverkehr Bereich G2 - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP

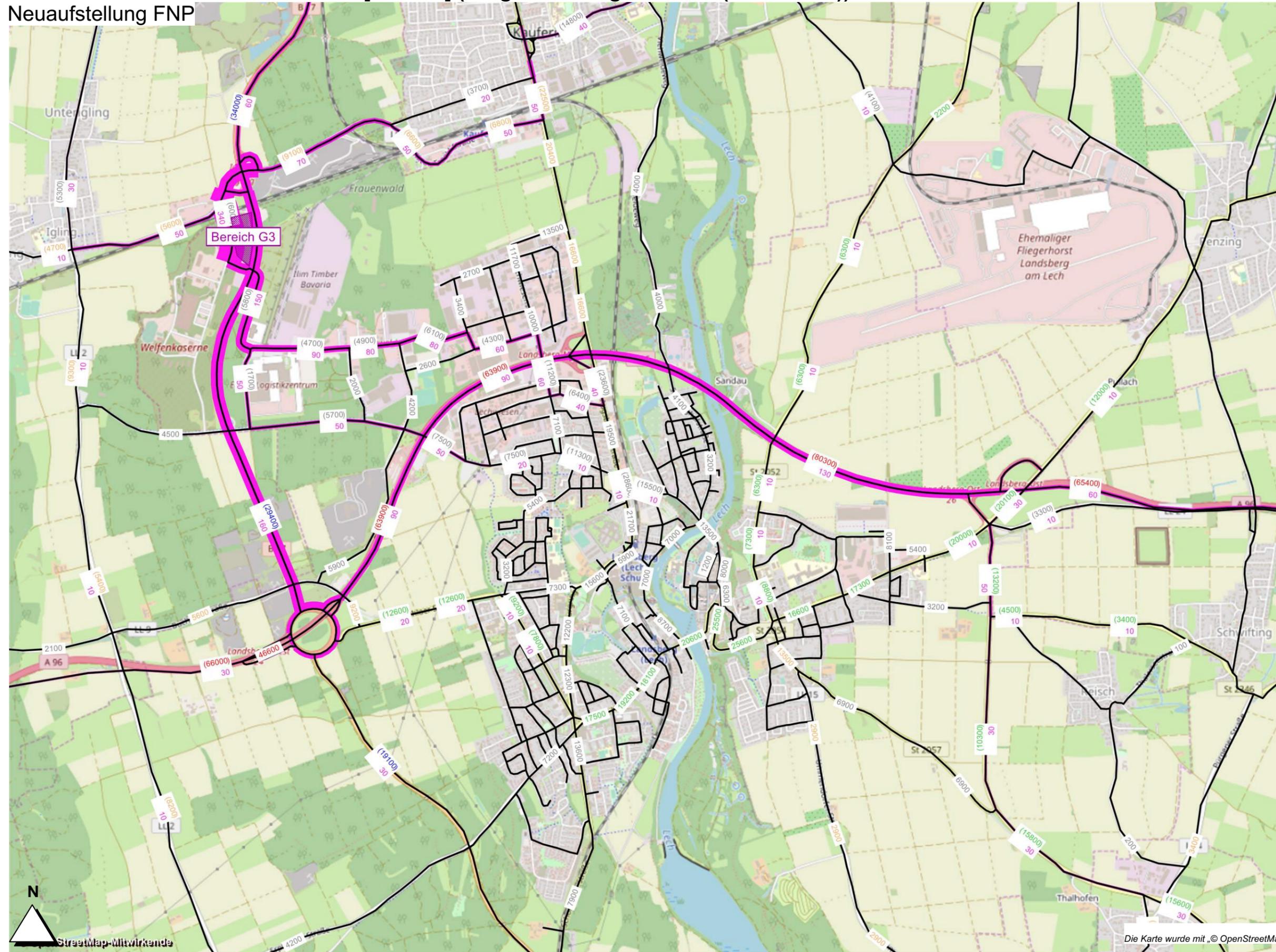


| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|--|---|----------------------------------|-----------|-----------------|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Gewerbe- und Industriegebiet | | | |
| Gebietsbezeichnung | Bereich G3 | | | |
| Geplante Gebietsart | Gewerbliche Bauflächen | | | |
| Größe [ha] | 4,19 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | - | | | |
| Angestrebte Dichte | - (Annahme Produktionsorientierter Gewerbestandort) | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 5,8 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 0 | | | |
| Beschäftigte | 150 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 93% | | 1% | |
| Verkehrsaufkommen | 490 | Kfz-Fahrten/24 h | 0 | ÖV-Fahrten/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 560 | Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgänger- und Radverkehr | Die Erreichbarkeit ist aufgrund der großen Entfernung zu Wohngebieten kaum gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Möglichkeiten zur Verbesserung der Bushaltestellendichte sind zu prüfen. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle nicht regelmäßig. Möglichkeiten zur Verbesserung des Bedienungshäufigkeit sind zu prüfen. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Das Gebiet ist über eine direkte Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz erschlossen. | | | |

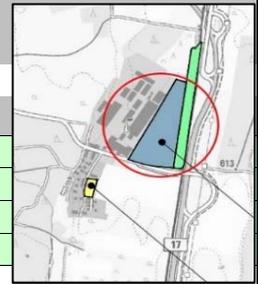


Quell- und Zielverkehr Bereich G3 - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP

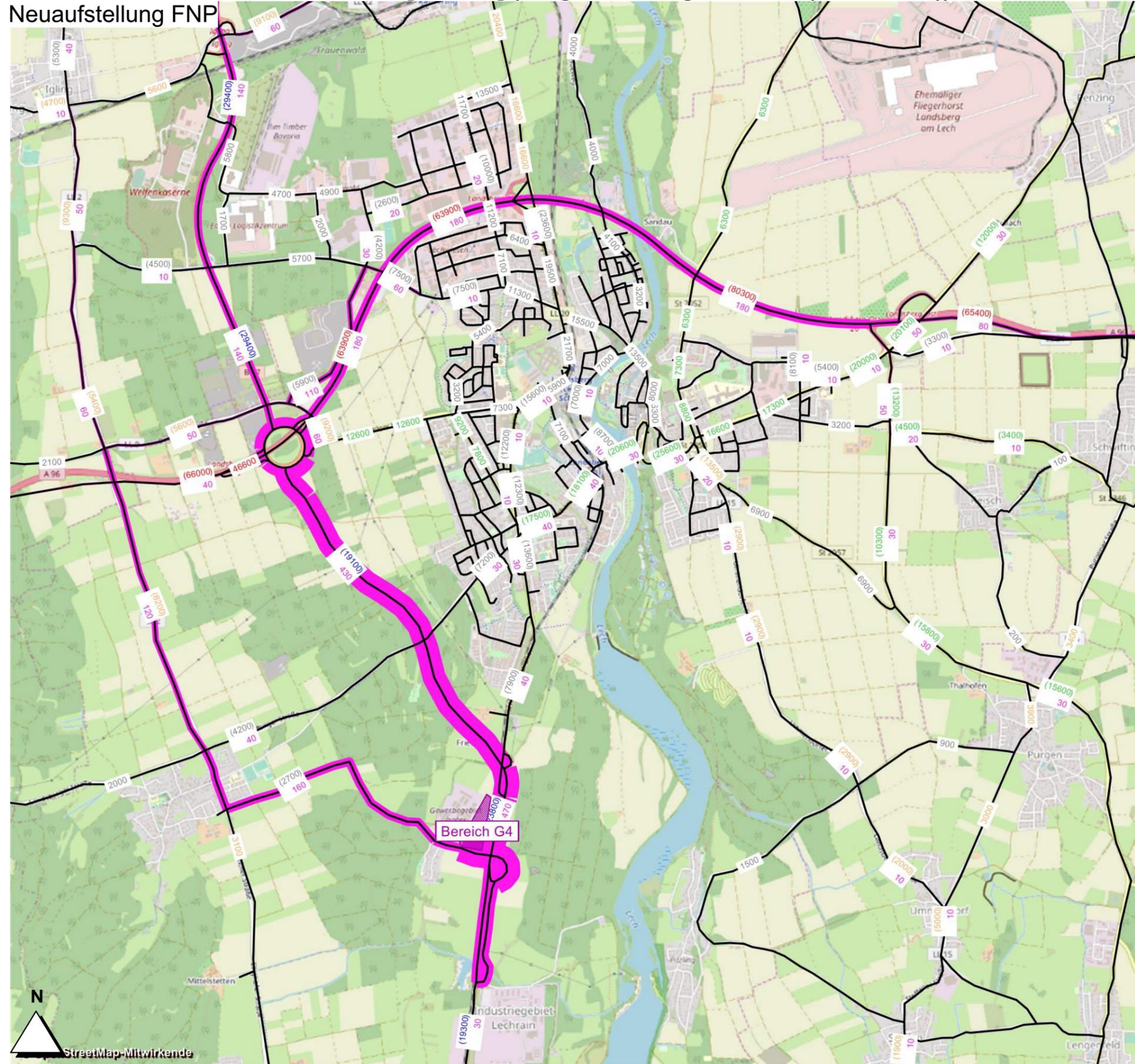


| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|--|---|----------------------------------|-----------|-----------------|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Friedheim | | | |
| Gebietsbezeichnung | Bereich G4 | | | |
| Geplante Gebietsart | Gewerbliche Bauflächen | | | |
| Größe [ha] | 6,01 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | - | | | |
| Angestrebte Dichte | - (Annahme Produktionsorientierter Gewerbestandort) | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 3,1 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 0 | | | |
| Beschäftigte | 210 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 87% | | 4% | |
| Verkehrsaufkommen | 660 | Kfz-Fahrten/24 h | 30 | ÖV-Fahrten/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 810 | Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgänger- und Radverkehr | Die Erreichbarkeit ist aufgrund der Nachbarschaft zu Wohngebieten gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Die nächste Bushaltestelle ist gut fußläufig erreichbar. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle nicht regelmäßig. Möglichkeiten zur Verbesserung des Bedienungshäufigkeit sind zu prüfen. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Das Gebiet ist über eine direkte Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz erschlossen. | | | |

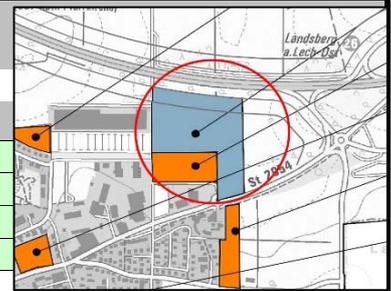


Quell- und Zielverkehr Bereich G4 - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP

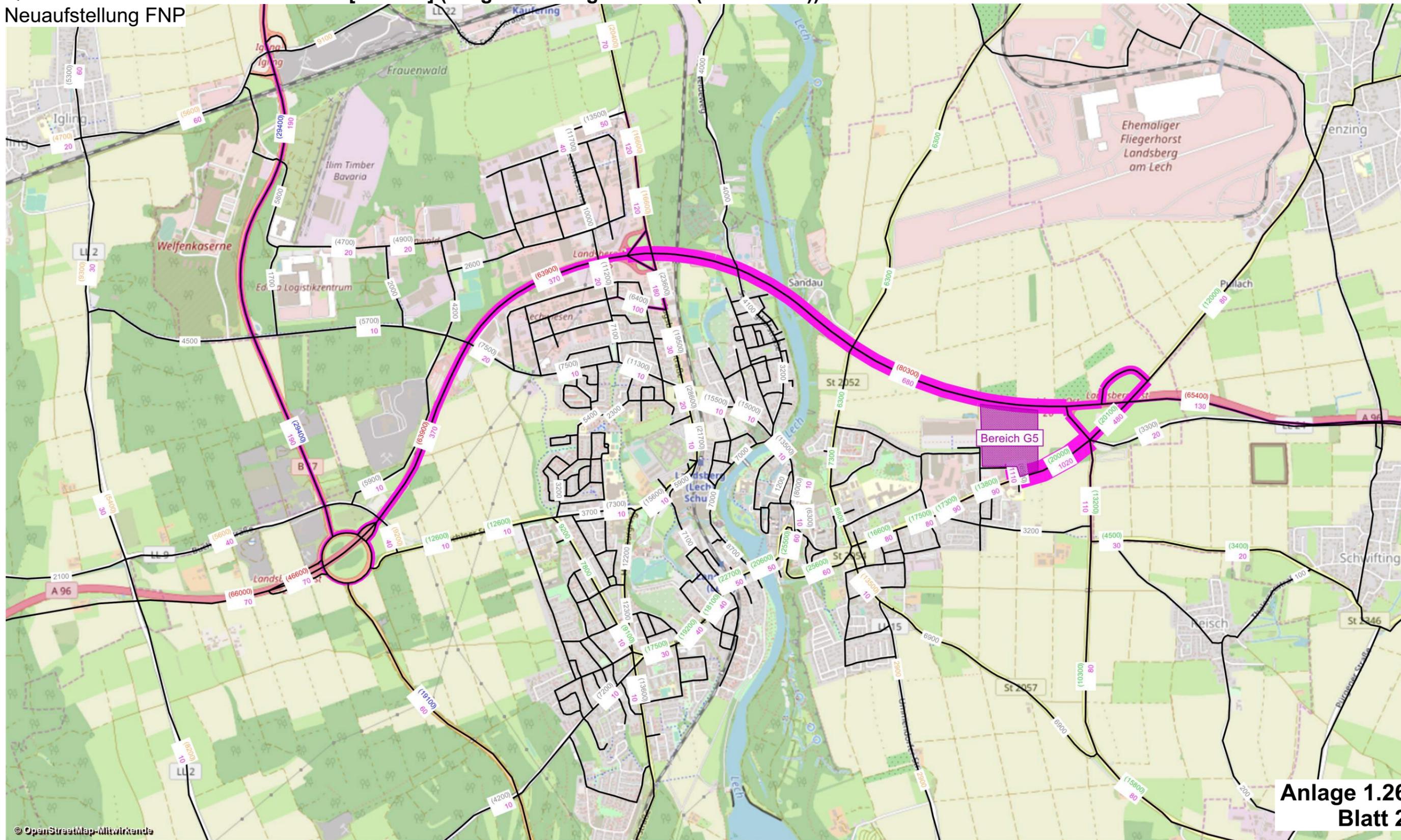


| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|--------------------------------------|--|----------------------------------|-----------|-----------------|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Ost + Altstadt | | | |
| Gebietsbezeichnung | Bereich G5 | | | |
| Geplante Gebietsart | Gewerbliche Bauflächen | | | |
| Größe [ha] | 10,29 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | - | | | |
| Angestrebte Dichte | - (Annahme Produktionsorientierter Gewerbestandort) | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 5,5 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 0 | | | |
| Beschäftigte | 360 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | |
| Verkehrsanteile | 86% | | 4% | |
| Verkehrsaufkommen | 1120 | Kfz-Fahrten/24 h | 60 | ÖV-Fahrten/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 1390 | Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgänger- und Radverkehr | Die Erreichbarkeit ist aufgrund der Nachbarschaft zu Wohngebieten gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Die nächste Bushaltestelle ist fußläufig akzeptabel erreichbar. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle regelmäßig. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Das Gebiet ist über eine direkte Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz erschlossen. | | | |



Quell- und Zielverkehr Bereich G5 - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

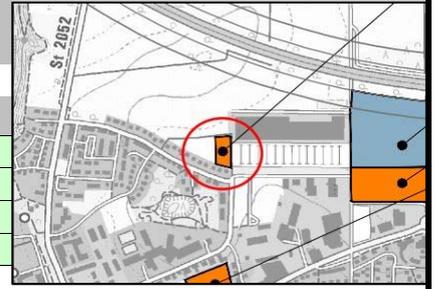
Neuaufstellung FNP



Anlage 1.26
Blatt 2

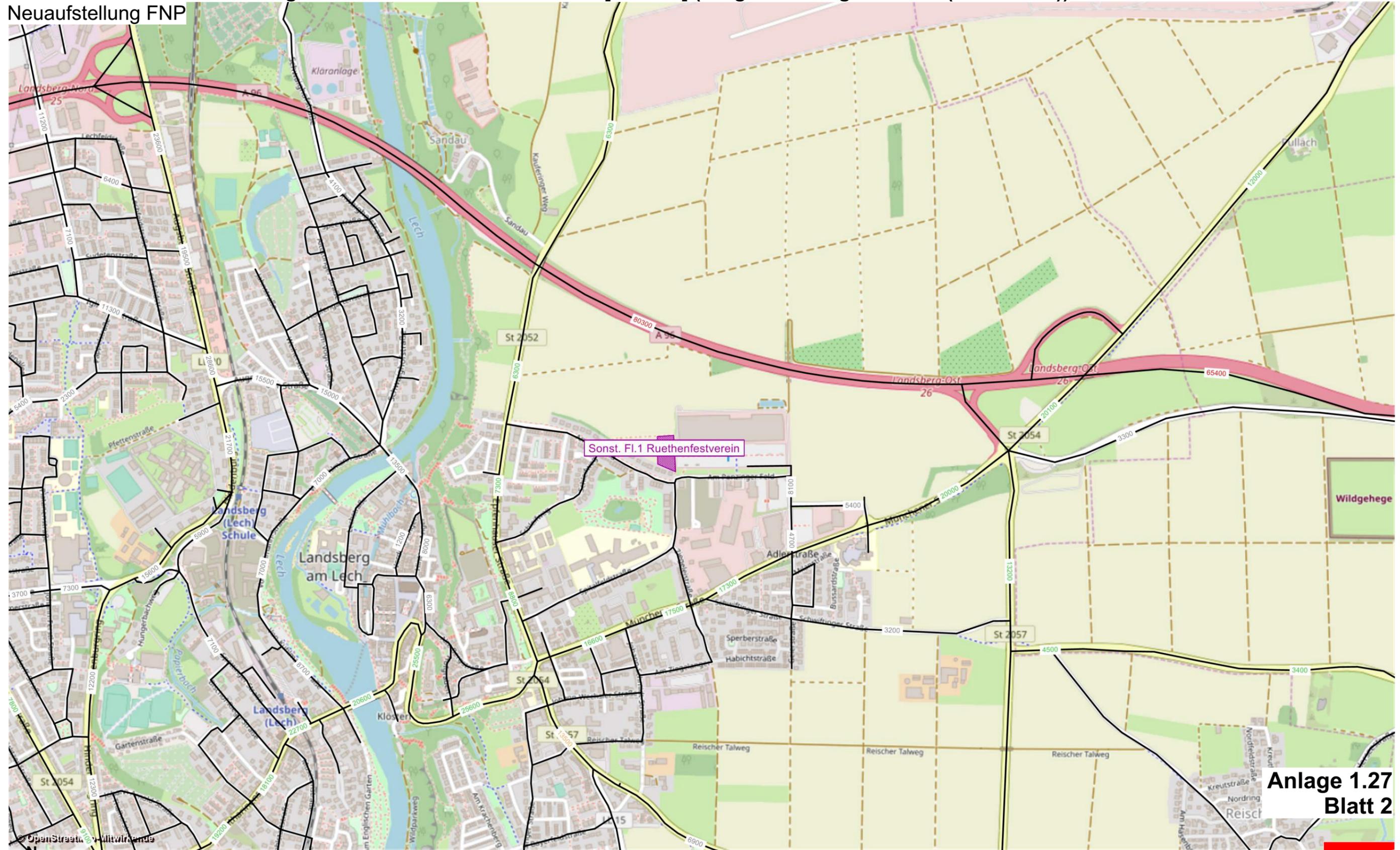


| FNP 2035 Fortschreibung Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | |
|---|---|-------------------|----------------|
| Allgemeine Angaben | | | |
| Stadtteil | Ost + Altstadt | | |
| Gebietsbezeichnung | Sonst. Fl. 1 Ruethenfestverein | | |
| Geplante Gebietsart | Sonderbauflächen | | |
| Größe [ha] | 0,51 | | |
| Städtebauliche Angaben | | | |
| Nutzung | Vereinsanlagen Ruethenfestverein | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 2 | | |
| Strukturgrößen | | | |
| Einwohner | 0 | | |
| Beschäftigte | 0 | | |
| Verkehrliche Angaben | | | |
| | MIV | ÖV | Fuß/Rad |
| Verkehrsanteile | - | - | - |
| Verkehrsaufkommen | 0 Kfz-Fahrten/24 h | 0 ÖV-Fahrten/24 h | 0 Wege/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 0 Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | |
| - Fußgänger- und Radverkehr | Die Erreichbarkeit ist aufgrund der integrierten Lage gegeben. | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Die nächste Bushaltestelle ist gut fußläufig erreichbar. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle regelmäßig. | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Die Erschließung erfolgt ausschließlich über ein bestehendes Wohngebiet. | | |



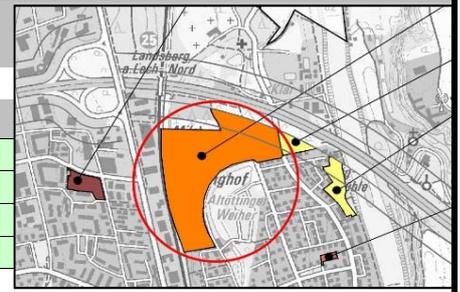
Quell- und Zielverkehr Sonstige Fläche 1 - Ruethenfestverein - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP



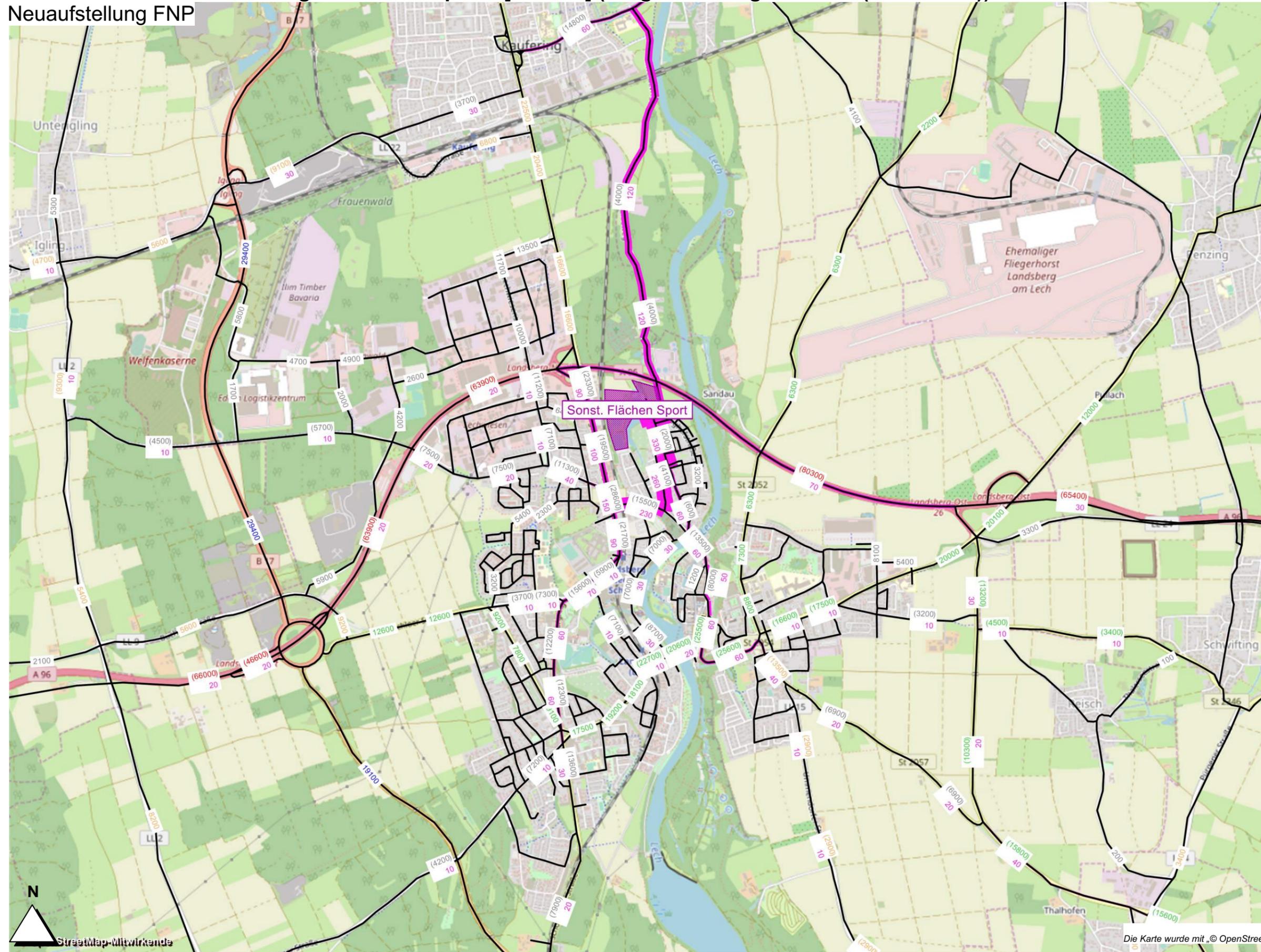
Anlage 1.27
Blatt 2

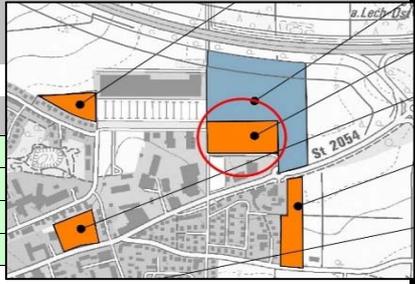
| | | | | | |
|---|---|--------------------|-----------|---------------|----------------|
| FNP 2035 Fortschreibung | | | | | |
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | | |
| Stadtteil | Nord | | | | |
| Gebietsbezeichnung | Sonst. Fl. 2 Sport | | | | |
| Geplante Gebietsart | Sonderbauflächen | | | | |
| Größe [ha] | 10,7 | | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | | |
| Nutzung | Sportgelände | | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 2 | | | | |
| Strukturgrößen | | | | | |
| Einwohner | 0 | | | | |
| Beschäftigte | 0 | | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | | |
| | MIV | | ÖV | | Fuß/Rad |
| Verkehrsanteile | 69% | | 1% | | 30% |
| Verkehrsaufkommen | 460 Kfz-Fahrten/24 h | 10 ÖV-Fahrten/24 h | | 450 Wege/24 h | |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 1500 Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | | | |
| Erschließung: | | | | | |
| - Fußgänger- und Radverkehr | Die Erreichbarkeit ist aufgrund der integrierten Lage gegeben. | | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Möglichkeiten zur Verbesserung der Bushaltestellendichte sind zu prüfen. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle regelmäßig. | | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Das Gebiet ist über eine direkte Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz erschlossen. | | | | |



Quell- und Zielverkehr Sonstige Fläche 2 - Sport - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

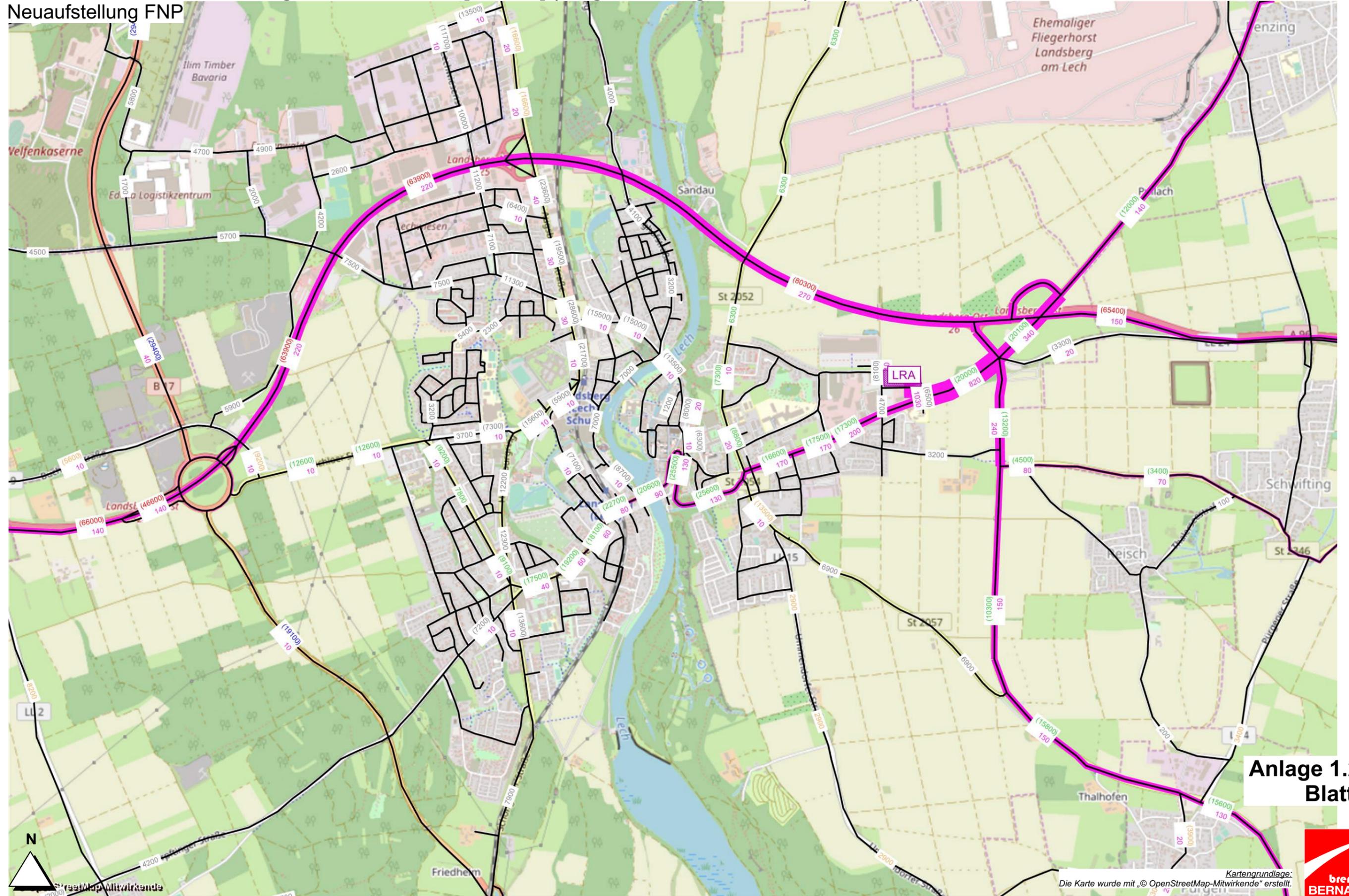
Neuaufstellung FNP



| FNP 2035 Fortschreibung Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
|---|--|------------------|-----------|-----------------|
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Ost + Altstadt | | | |
| Gebietsbezeichnung | Sonst. Fl. 3 LRA | | | |
| Geplante Gebietsart | Sonderbauflächen | | | |
| Größe [ha] | 3 | | | |
|  | | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | Landratsamt | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 2,2 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 0 | | | |
| Beschäftigte | 300 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | | ÖV | Fuß/Rad |
| Verkehrsanteile | 77% | | 3% | 20% |
| Verkehrsaufkommen | 1040 | Kfz-Fahrten/24 h | 60 | ÖV-Fahrten/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 1590 Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgänger- und Radverkehr | Die Erreichbarkeit ist aufgrund der Nachbarschaft zu Wohngebieten gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Die nächste Bushaltestelle ist fußläufig akzeptabel erreichbar. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle regelmäßig. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Die Erschließung erfolgt mit einer indirekten Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz. | | | |

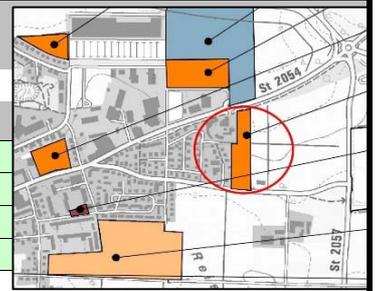
Quell- und Zielverkehr Sonstige Fläche 3 - LRA - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP



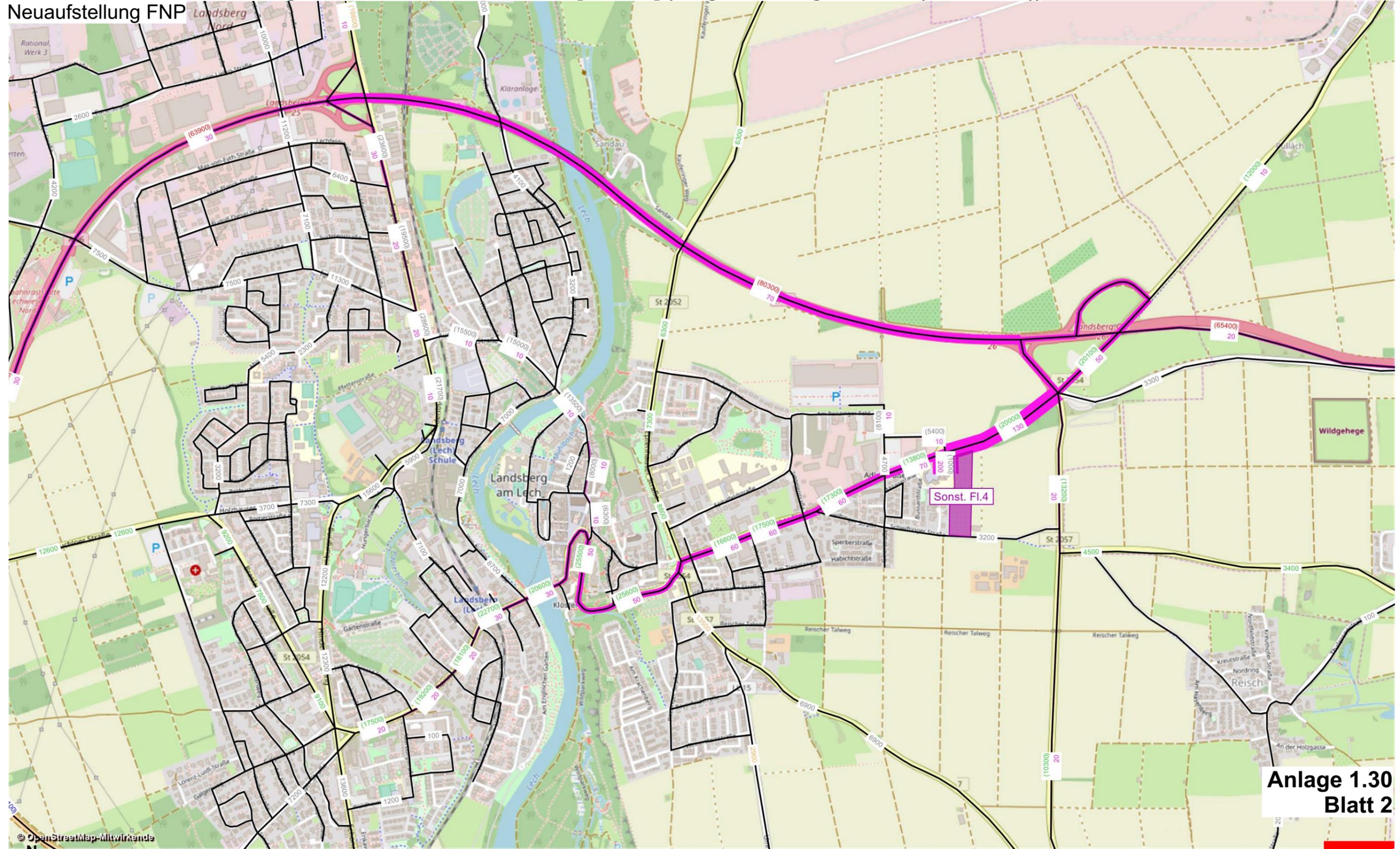
Anlage 1.29
Blatt 2

| FNP 2035 Fortschreibung Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
|---|---|--------------------|----------------|--|
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Ost + Altstadt | | | |
| Gebietsbezeichnung | Sonst. Fl. 4 Soziale Zwecke | | | |
| Geplante Gebietsart | Sonderbauflächen | | | |
| Größe [ha] | 2,25 | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | Soziale Zwecke (Annahme Kindergarten, Erweiterung Waldorfschule) | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 2,1 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 0 | | | |
| Beschäftigte | 11 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | ÖV | Fuß/Rad | |
| Verkehrsanteile | 60% | 20% | 20% | |
| Verkehrsaufkommen | 200 Kfz-Fahrten/24 h | 80 ÖV-Fahrten/24 h | 90 Wege/24 h | |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 430 Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgänger- und Radverkehr | Die Erreichbarkeit ist aufgrund der integrierten Lage gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Möglichkeiten zur Verbesserung der Bushaltestellendichte sind zu prüfen. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle regelmäßig. Die Erreichbarkeit des Standortes für die Schüler ist mit einem angemessenen Schulbusangebot sicherzustellen. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Das Gebiet ist über eine direkte Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz erschlossen. | | | |



Quell- und Zielverkehr Sonstige Fläche 4 - Soziale Zwecke - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP



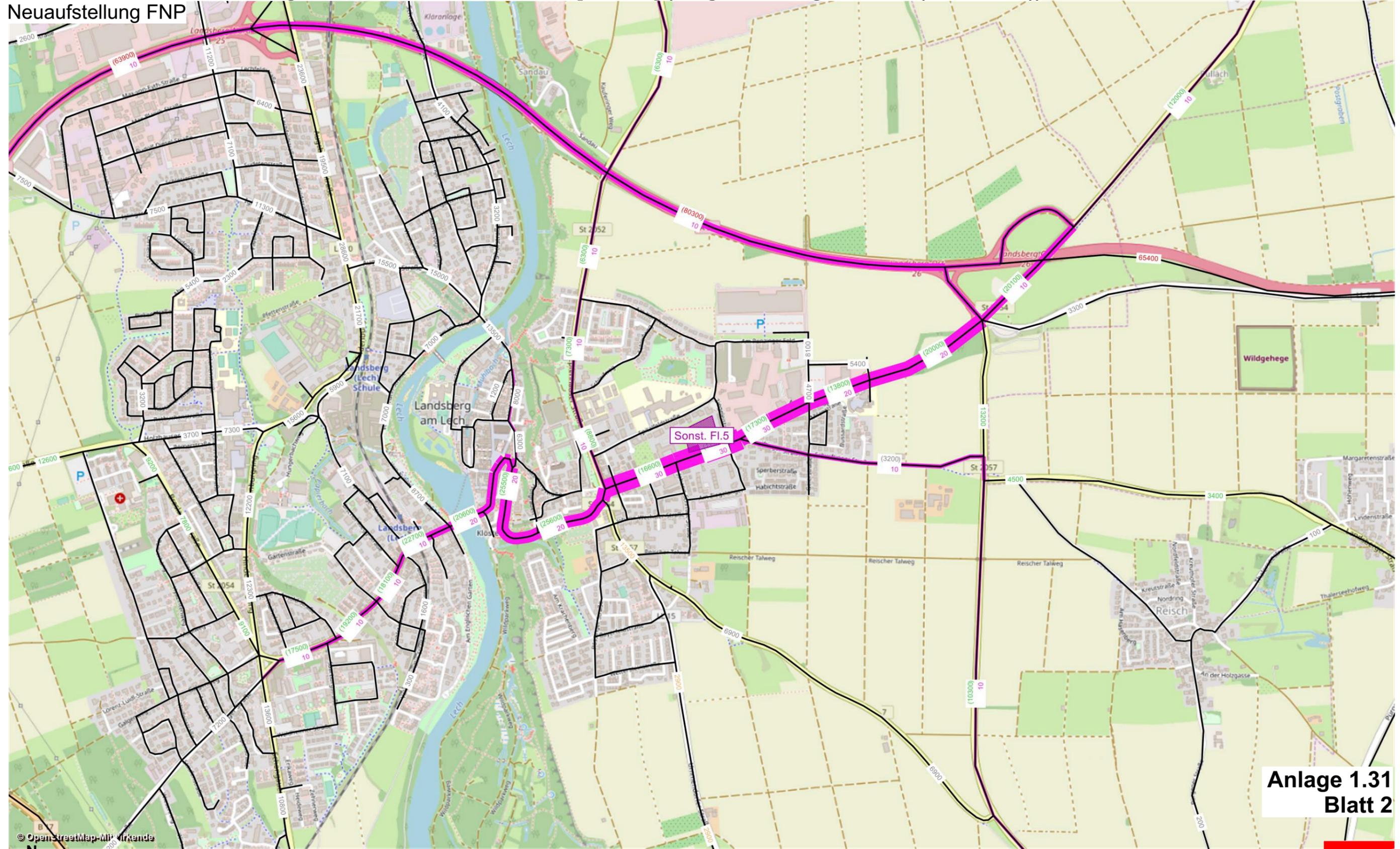
Anlage 1.30
Blatt 2

| FNP 2035 Fortschreibung Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | |
|---|---|-------------------|----------------|
| Allgemeine Angaben | | | |
| Stadtteil | Ost + Altstadt | | |
| Gebietsbezeichnung | Sonst. Fl. 5 Soziale Zwecke | | |
| Geplante Gebietsart | Sonderbauflächen | | |
| Größe [ha] | 1,57 | | |
| Städtebauliche Angaben | | | |
| Bebauung | Behinderteneinrichtung mit Förderstätte, Werkstatt, Wohnen, Mehrzweckbau | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 1,4 | | |
| Strukturgrößen | | | |
| Einwohner | 38 | | |
| Beschäftigte | 34 | | |
| Verkehrliche Angaben | | | |
| | MIV | ÖV | Fuß/Rad |
| Verkehrsanteile | 88% | 3% | 10% |
| Verkehrsaufkommen | 60 Kfz-Fahrten/24 h | 8 ÖV-Fahrten/24 h | 30 Wege/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 290 Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | |
| - Fußgänger- und Radverkehr | Die Erreichbarkeit ist aufgrund der integrierten Lage gegeben. | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Die nächste Bushaltestelle ist gut fußläufig erreichbar. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle regelmäßig. | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Das Gebiet ist über eine direkte Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz erschlossen. | | |



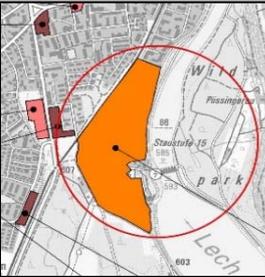
Quell- und Zielverkehr Sonstige Fläche 5 - Soziale Zwecke - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP



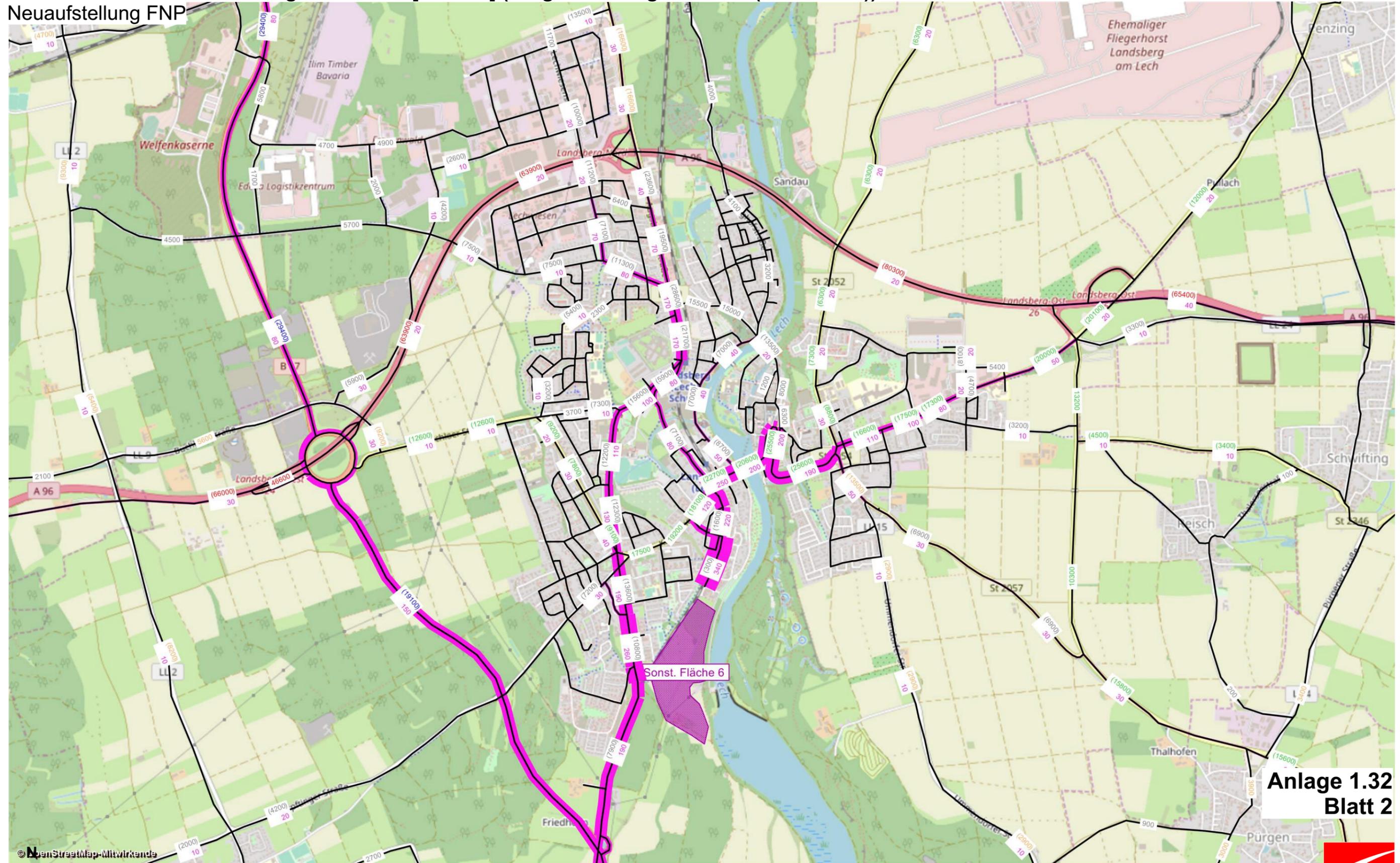
Anlage 1.31
Blatt 2



| FNP 2035 Fortschreibung | | | | |
|---|---|--------------------|----------------|--|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | | |
| Allgemeine Angaben | | | | |
| Stadtteil | Ost + Altstadt | | | |
| Gebietsbezeichnung | Sonst. Fl. 6 Naherholung Freizeit Kleingarten Sport | | | |
| Geplante Gebietsart | Sonderbauflächen | | | |
| Größe [ha] | 22,07 | | | |
|  | | | | |
| Städtebauliche Angaben | | | | |
| Bebauung | Naherholung, Freizeit, Kleingarten, Sport | | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 2 | | | |
| Strukturgrößen | | | | |
| Einwohner | 0 | | | |
| Beschäftigte | 0 | | | |
| Verkehrliche Angaben | | | | |
| | MIV | ÖV | Fuß/Rad | |
| Verkehrsanteile | 59% | 1% | 40% | |
| Verkehrsaufkommen | 810 Kfz-Fahrten/24 h | 30 ÖV-Fahrten/24 h | 1240 Wege/24 h | |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 3090 Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | | |
| Erschließung: | | | | |
| - Fußgänger- und Radverkehr | Die Erreichbarkeit ist aufgrund der integrierten Lage gegeben. | | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Möglichkeiten zur Verbesserung der Bushaltestellendichte sind zu prüfen. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle regelmäßig. | | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Die Erschließung erfolgt ausschließlich über ein bestehendes Wohngebiet. | | | |

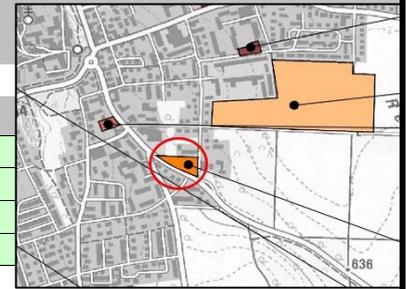
Quell- und Zielverkehr Sonstige Fläche 6 - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP



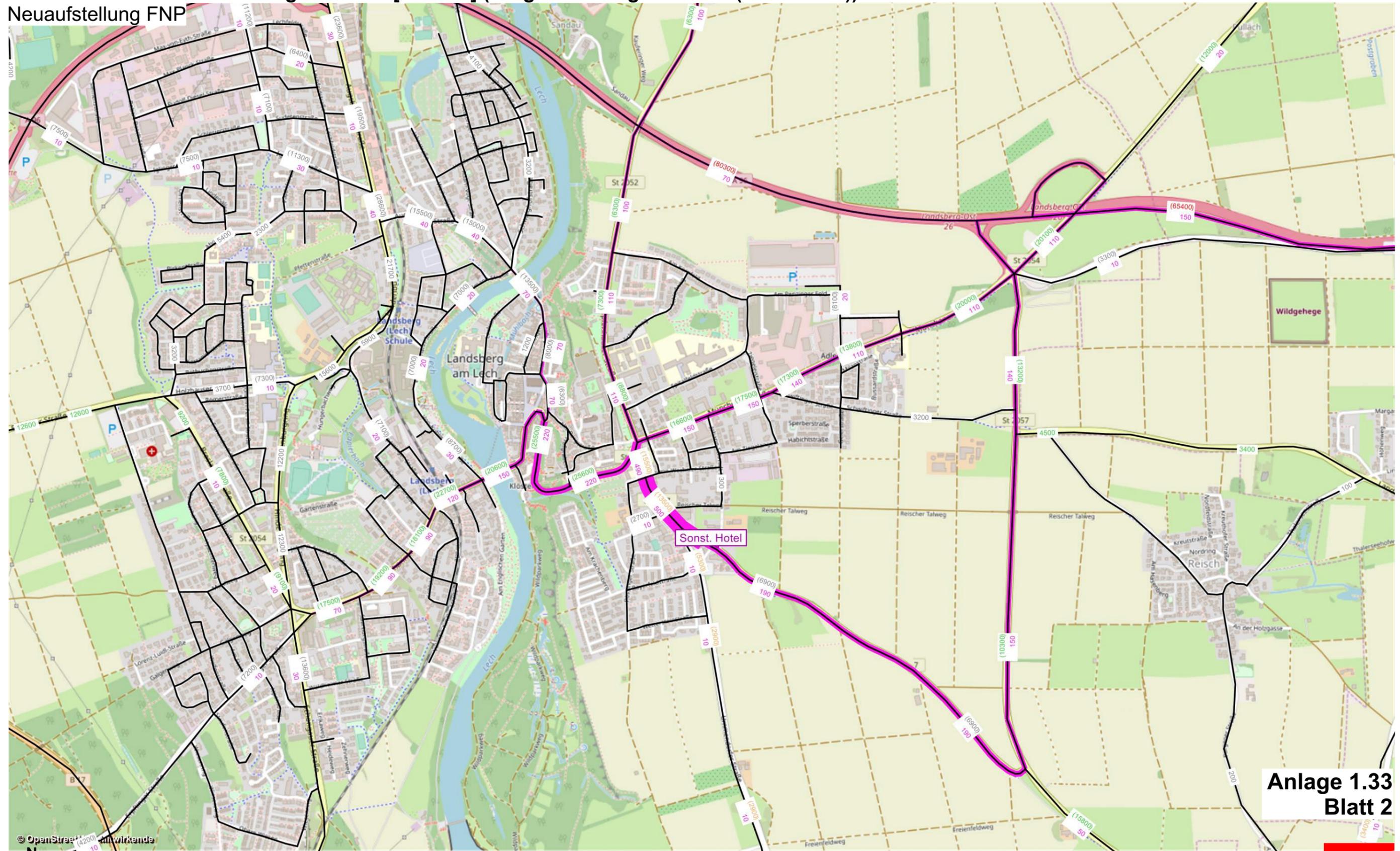
Anlage 1.32
Blatt 2

| FNP 2035 Fortschreibung | | | |
|--------------------------------------|---|--------------------|----------------|
| Datenblatt Verkehrliche Auswirkungen | | | |
| Allgemeine Angaben | | | |
| Stadtteil | Ost + Altstadt | | |
| Gebietsbezeichnung | Sonst. Hotel | | |
| Geplante Gebietsart | Sonderbauflächen | | |
| Größe [ha] | 0,53 | | |
| Städtebauliche Angaben | | | |
| Bebauung | Hotel mit Tagungsraum, Boardinghaus, Gastronomie, Physiotherapiezentrum | | |
| Fahrtweite zum Hauptplatz [km] | 1,4 | | |
| Strukturgrößen | | | |
| Bewohner | 0 | | |
| Beschäftigte | 41 | | |
| Verkehrliche Angaben | | | |
| | MIV | ÖV | Fuß/Rad |
| Verkehrsanteile | 78% | 1% | 21% |
| Verkehrsaufkommen | 710 Kfz-Fahrten/24 h | 10 ÖV-Fahrten/24 h | 220 Wege/24 h |
| Verkehrsaufkommen gesamt | 1060 Wege/24 h einschl. Pkw-Mitfahrer | | |
| Erschließung: | | | |
| - Fußgänger- und Radverkehr | Die Erreichbarkeit ist aufgrund der integrierten Lage gegeben. | | |
| - Öffentlicher Verkehr | Liegt nicht im Einzugsbereich einer Schienenhaltestelle. Die nächste Bushaltestelle ist gut fußläufig erreichbar. Busse halten an der nächsten Bushaltestelle regelmäßig. | | |
| - Motorisierter Individualverkehr | Das Gebiet ist über eine direkte Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz erschlossen. | | |



Quell- und Zielverkehr Sonstiges Hotel - [Kfz/24h] (Prognosebezugsfall 2035 (Mitfall FNP))

Neuaufstellung FNP



Anlage 1.33
Blatt 2



Erläuterungen zum Verständnis der Mobilitätssteckbriefe

Bemerkungen zu Blatt 1:

1. Die Karten in der oberen rechten Ecke sind unmaßstäbliche Auszüge aus der Anlage 6 „Entwicklungsflächen“.
2. Geplante Gebietsart: hier wird nur die vorwiegende geplante Nutzung angegeben, die genaue Nutzung wird im jeweiligen Bebauungsplan festgelegt.
3. Bedeutung der Abkürzungen in der Zeile Bebauung:
 - EFH: Einfamilienhäuser
 - RH/DHH: Reihenhäuser/Doppelhaushälften
 - WA: Wohnanlagen ohne genauere Definition
 - MFH: Mehrfamilienhäuser
4. Fahrtweite zum Hauptplatz: Fahrtweite mit einem Kfz vom jeweiligen Gebiet bis zum Hauptplatz in Landsberg.
5. Verkehrliche Angaben. Die Zahlen werden immer auf die 10er Stelle gerundet. Die Berechnung der Verkehrsanteile funktioniert wie folgt:
 - Öffentlicher Verkehr (ÖV):
In Abhängigkeit der Lage zu einer Haltestelle und der Bedienungshäufigkeit pro Tag und Richtung. Dabei gilt für die Lage:
 - Einzugsbereich Bus: 300m
 - Am Rande des Einzugsbereich Bus: 500m
 - Einzugsbereich Zug: 1.000m
 Unterscheidung nach **Wohnen** und **Gewerbe**

| Bedienungen/ Tag & Richtung | Im Einzugsbereich | | Am Rande | Außerhalb |
|--------------------------------|-------------------|----------|----------|-----------|
| | Zug & Bus | Bus | Bus | |
| ≥ 45 | 12% / 15% | 9% / 12% | 7% / 10% | 1% / 1% |
| 23 - 44 | 9% / 12% | 6% / 9% | 4% / 7% | 1% / 1% |
| < 23 | 6% / 9% | 3% / 6% | 1% / 4% | 1% / 1% |



- Fuß/Rad: Unterscheidung zwischen Wohnen und Gewerbe
 - Wohnen: Abhängig von den Erreichbarkeiten von Einrichtungen des täglichen Bedarfs und des ÖV-Angebots
Dabei gilt für die Erreichbarkeit:
 - Rad:
 - < 3.000m: Erreichbarkeit gegeben
 - 3.000 - 5.000m: Erreichbarkeit eingeschränkt
 - Fuß:
 - < 500m: Erreichbarkeit gegeben
 - 500 – 1.000m: Erreichbarkeit eingeschränkt

| ÖV-Anteil | Zu Fuß & Rad gegeben (500 m) | Zu Fuß eingeschränkt & Rad gegeben (1.000 m) | Zu Fuß nicht & Rad gegeben (3.000 m) | Zu Fuß nicht & Rad eingeschränkt (5.000 m) |
|-----------|------------------------------|--|--------------------------------------|--|
| ≤ 5 | 40% | 35% | 30% | 25% |
| > 5 | 35% | 30% | 25% | 20% |

- Gewerbe:

| ÖV-Anteil | Integriert (Stadtgebiet, angrenzend) | Nicht integriert |
|-----------|--------------------------------------|------------------|
| ≤ 5 | 20% | 10% |
| > 5 | 15% | 5% |

- Motorisierter Individualverkehr (MIV mit Pkw, Lkw, etc.): Ergibt sich aus: 100 % - (ÖV-Anteil + NMIV-Anteil)

6. Die Summe aus der Zeile „Verkehrsaufkommen“ kann sich vom Wert der Zeile „Verkehrsaufkommen gesamt“ unterscheiden. Das liegt daran, dass das Verkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr den tatsächlichen Fahrzeugen entspricht. Ein Fahrzeug mit Fahrer und Mitfahrer zählt als 1. In der Zeile „Verkehrsaufkommen gesamt“ werden diese beiden Personen als 2 Wege gezählt, da beide jeweils eine Ortsveränderung, also einen Weg, durchführen.

Bemerkungen zu Blatt 2:

In den Plänen werden ausschließlich die erzeugten Verkehre (Quell- und Zielverkehr) der entsprechenden Gebiete auf Basis des Prognosebezugsfalls 2035 dargestellt. Entlastungswirkungen, die beispielsweise aus Standortverlegungen resultieren, werden nicht berücksichtigt. Zu Grunde gelegt ist die aktuelle Verkehrsmittelwahl in Landsberg (Modal Split). Die Balkenstärke bezieht sich dabei immer auf die höchste erzeugte Verkehrsstärke in einem Plan. Die Dicke der Balken kann zwischen verschiedenen Plänen nicht als Vergleich dienen, es sind dabei die eingetragenen Zahlen zu beachten.

Der Verkehrsentwicklungsplan dient dazu, die dargestellte verkehrliche Situation durch geeignete Maßnahmen zu verbessern.

