



Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr, Josephspitalstraße 7, 80331 München

Stadt Geisenfeld  
z.Hd. Herrn Herbert Meier  
Kirchplatz 4  
85290 Geisenfeld

## Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr GmbH

Josephspitalstraße 7  
D-80331 München  
Tel.: 089 – 542155-0/-22  
Fax: 089 – 542155-11  
www.stadt-land-verkehr.de  
Email: [post@pslv.de](mailto:post@pslv.de)  
[kern@pslv.de](mailto:kern@pslv.de)

München, den 22.08.2025  
2774-Geisenfeld\_SO\_Ritterswörth-Verkehrliche-  
Stellungnahme\_PSLV\_250821.doc

### Bauleitplanverfahren Breitner – Reitanlage Geisenfeld, Gemarkung Zell/ Gemeinde Geisenfeld Grobabschätzung der verkehrlichen Auswirkungen des SO Pferdehaltung

#### AUFGABENSTELLUNG

Die Stadt Geisenfeld plant die Durchführung eines Bauleitplanverfahrens. Beabsichtigt ist die Schaffung von Baurecht als sonstiges Sondergebiet für Pferdehaltung gem. § 11 BauNVO.

Geplant ist die Haltung von ca. 30-50 eigenen Pferden des künftigen Nutzers. Eine gewerbliche Unterbringung von Pferden als sogenannte Einsteller ist nicht geplant.

Das Planungsgebiet liegt in der Gemarkung Zell/ Gemeinde Geisenfeld und wird über die Ritterswörther Allee mit Anschluss an die Münchener Straße (St 2232) erschlossen.

Für die Planungen der Baulandentwicklung für Pferdehaltung soll in einer Stellungnahme der Kfz-Mehrverkehr der Planungen auf Basis einer Betriebsbeschreibung ermittelt und die Auswirkungen auf die unmittelbar betroffenen Straßenabschnitte der Ritterswörther Allee und der Münchener Straße (St 2232) grob benannt und beurteilt werden.

Diese Grobaschätzung der verkehrlichen Auswirkungen erfolgt auf Basis der Anliegernutzungen der Ritterswörther Allee (aktuelle Einwohnerzahlen) und den Ergebnissen der bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ) auf der St 2232 an der Zählstelle 73359586 (ohne aktuelle Verkehrszählungen an der Einmündung der Ritterswörther Allee in die Münchener Straße).

## LAGE IM VERKEHRSWEGENETZ UND BESTANDSSITUATION

### Lage und Erschließung

Das Planungsgebiet befindet sich im südlichen Ortsrand von Geisenfeld an der Kreuzung Ritterswörther Allee und Fohlenhof westlich der Münchener Straße (siehe Abbildung 1).

Die Kfz-Erschließung verläuft über die Ritterswörther Allee zur Münchener Straße.

Über die als Staatsstraße St 2232 klassifizierte Münchener Straße, die im Stadtgebiet auch eine wichtige Sammelfunktion für die anliegende Bebauung hat, sind sowohl B300 im Norden mit Anschlüssen an die A9 im Westen und Verbindungen Richtung Neustadt an der Donau Richtung Osten, als auch die A99 im Süden gut mit dem Kfz erreichbar.

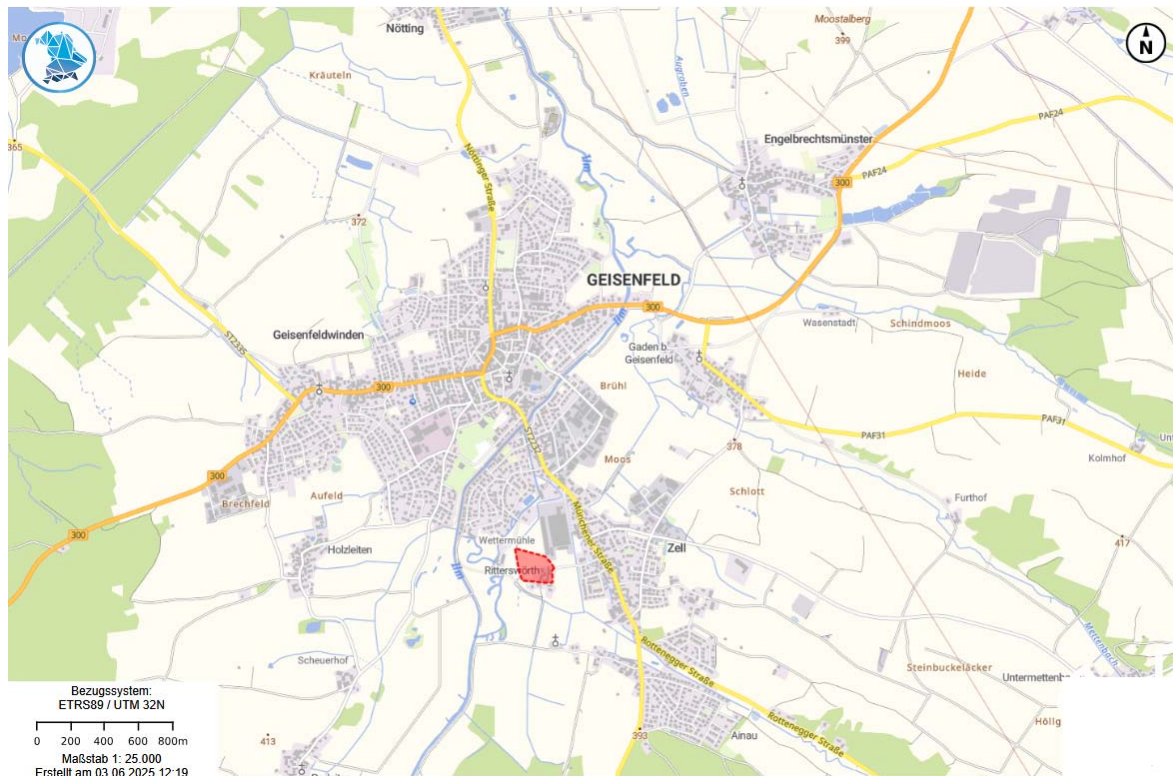


Abbildung 1: Lage des Baugebiets innerhalb der Stadt Geisenfeld (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung, 2025)

Die nächste Bushaltestelle „Geisenfeld-Zell, Moosweg“ befindet sich an der Münchener Straße circa 400 m Luftlinie vom Gut entfernt und kann über die Ritterswörther Allee und die Münchener Straße zu Fuß in 8 Minuten erreicht werden. Von hier fahren werktags die Buslinien 16, 580, 581 und 9201 zu den Destinationen Bahnhof Rohrbach am Inn, ZOB Geisenfeld, Realschule Pfaffenhofen und zum ZOB Ingolstadt.

Vom Bahnhof Rohrbach fahren die Regionalzüge RB16 und RE1 im 30 Minuten-Takt nach Ingolstadt. Die Reisezeit zum Ingolstädter Hauptbahnhof beträgt 15 Minuten.

Neben der Zufahrt zu der Reitanlage befindet sich zudem eine Erschließung durch einen Radweg, welcher die Stadt Geisenfeld mit dem Umland verbindet.

## Ritterswörther Allee - Bestandssituation



Abbildung 2: Ritterswörther Allee an der Einmündung in die Münchener Straße (Foto Google Street View, August 2023)

Die Ritterswörther Allee hat heute die Funktion einer Wohn- und Erschließungsstraße für die anliegende Wohnbebauung und zur Erschließung des Guts Ritterswörth.

Die Geschwindigkeit ist im Bereich zwischen Münchener Straße und Einmündung Fohlenweg mit Zeichen 274-30 StVO auf 30 km/h beschränkt. Es besteht zusätzlich eine Tonnagebeschränkung auf 16t (Zeichen 253-16, StVO.)



Abbildung 3: Ritterswörther Allee (Foto Google Street View, August 2023)

Die Fahrbahn der Ritterswörther Allee ist im Bereich der Wohnbebauung (gemäß Luftbild) zwischen 4-5m breit. Die guten Sichtverhältnisse durch die gerade Linienführung, bestehende Ausbuchtungen sowie die Grundstückseinfahrten ohne Grünstreifen ermöglichen heute ein Ausweichen bei Gegenverkehr an mehreren Stellen im Straßenverlauf.

Die heutigen Verkehrsbelastungen dieser Straße sind gering. Das Gut Ritterswörth liegt derzeit brach und wird nur noch vom Besitzer genutzt, erzeugt daher derzeit nur ein sehr geringes Verkehrsaufkommen von weniger als 10 Kfz-Fahrten/24 Stunden.

Über die Ritterswörther Allee werden nach Angaben der Stadt Geisenfeld Wohngrundstücke mit 33 Einwohnern erschlossen. Unter Berücksichtigung der Mobilitätskennwerte aus der Haushaltsbefragung 2017 erzeugen diese 33 Einwohner ein werktägliches Verkehrsaufkommen von ca. 100 Kfz-Fahrten/24 Stunden (Anlage 1). Im DTV (Jahresdurchschnitt) beträgt die heutige Verkehrsbelastung ca. 95 Kfz-Fahrten/24 Stunden (Anlage 1.2).

An der Einmündung der Ritterswörther Allee in die Münchener Straße beträgt die werktägliche Verkehrsbelastung somit (einschließlich jetzigem Besitzer des Guts) bis zu 110 Kfz-Fahrten/24 Stunden, das entspricht etwa 100 Kfz-Fahrten/24 Stunden im Jahresdurchschnitt (DTV).

Gemäß Bosserhoff beträgt der Nachtanteil bei Wohnen durchschnittlich 6,5% im Ziel- und 6% im Quellverkehr, das entspricht 6-7 Kfz-Fahrten/8 Stunden zwischen 22 und 6 Uhr.



Abbildung 4: Ritterswörther Allee mit Blickrichtung Gut Ritterswörth (Foto Google Street View, August 2023)

Im Bereich der Erschließung des Guts Ritterswörth westlich der Einmündung der Straße „Am Fohlenhof“ verengt sich die Straße zu einer beidseitig mit Bäumen eingefassten Allee und dient nur noch der Erschließung des Guts. Auch hier sind die Sichtbeziehungen durch den geradlinigen Verlauf der Allee gut (Abbildung 4).

### Bestandsituation Münchener Straße (St2232) an der Ritterswörther Allee

Die als Staatsstraße St 2232 klassifizierte Münchener Straße hat als Hauptverkehrsstraße im Stadtgebiet auch eine wichtige Erschließungs- und Sammelfunktion für die anliegende Bebauung.

Die zulässige Geschwindigkeit beträgt auf Höhe der Ritterswörther Allee (innerorts) 50 km/h. Sie ist mit jeweils einer Richtungsfahrbahn und begleitenden Gehwegen leistungsfähig ausgebaut.



Abbildung 5: Münchener Straße nordöstlich der Ritterswörther Allee mit Bushaltestelle „Geisenfeld-Zell, Moosweg“ (Foto Google Street View, August 2022)

Für die Münchner Straße (St 2232) liegen Zählergebnisse aus der bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ) an der Zählstelle 73359586 vor, die sich ca. 400m nördlich der Einmündung der Ritterswörther Allee auf Höhe der Grundstücke Münchener Straße 49 bzw. 56 befindet.

#### **73359586 Jahr 2024**

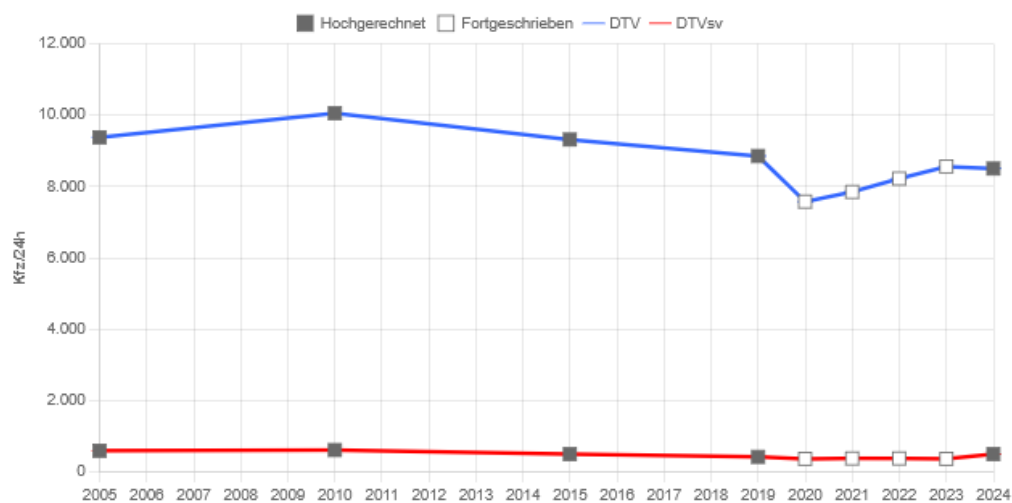


Abbildung 6: Verkehrsentwicklung an der DTV-Dauerzählstelle 7335586 (Quelle: Baysis, Landesbaudirektion Bayern, Zentralstelle Straßeninformationssysteme, 2025)

Gemäß SVZ beträgt die aktuelle Verkehrsbelastung der Staatsstraße gemäß Zählungen 2024 werktags knapp 9.450 Kfz-Fahrten/24 Stunden mit einem Schwerverkehrsanteil von 7,37%.

Im DTV wurden für 2024 ca. 8.500 Kfz/24 Stunden mit einem Schwerverkehrsanteil von 5,74% ermittelt. Die Abbildung 6 zeigt, dass die Verkehrsbelastungen auf der Münchener Straße im DTV seit 2010 leicht rückläufig sind.

## **VERKEHRSERZEUGUNG DER PLANUNGEN**

### Planungen SO Pferdehaltung

Konkrete Planungen zur endgültigen Nutzung des Sondergebiets für Pferdehaltung liegen noch nicht vor und sind vom künftigen Betreiber abhängig. Der Zielpferdebestand liegt zwischen 30 und 50 Pferden, in gemischter Zusammensetzung vom Fohlen bis zum Rentner, vom Kleinpferd bis zum Großpferd. Nach Planerangaben orientiert sich die maximal mögliche Pferdezahl an der zur Verfügung stehenden hofnahen Bewegungs- und Koppelfläche, die für ca. maximal 50 Pferde ausreicht.

Ob der Schwerpunkt im Bereich Zucht, Ausbildung oder Pensionspferdehaltung liegt, ist zum heutigen Tag nicht vorhersehbar und sollte gemäß Planerangaben offenbleiben.

Die Verkehrserzeugung kann nur grob überschlägig abgeschätzt werden.

### Prognoseansätze

Als Grundlage für die Berechnungen der Verkehrserzeugung dienen die Planungen mit bis zu 50 Pferden.

Es wird unterstellt, dass 50% der Pferde für Besucher oder als Pensionspferde genutzt werden. Dafür werden pro Pferd 3 Besucher/ Nutzer pro Tag angesetzt.

Alle Ansätze (u.a. unter Berücksichtigung von Bring- und Holfahrten) werden so gewählt, dass die Verkehrserzeugung im mittleren bis oberen Bereich der Bandbreite liegt.

Die Verkehrsprognosen für die Planungen beziehen sich auf einen Durchschnittstag im Jahresverlauf (DTV-Werte), da davon ausgegangen wird, dass die Pferde an allen Tagen gleich betreut werden müssen.

### Verkehrsprognosen SO Pferdehaltung im DTV

Die Kfz-Verkehrserzeugung des SO Pferdehaltung ist gering.

Insgesamt erzeugt das Planungsvorhaben unter Berücksichtigung der oben beschriebenen Vorgaben und Ansätze ein Verkehrsaufkommen von ca. 150 -160 Kfz-Fahrten/24 Stunden im DTV mit einem Schwerverkehrsanteil von 2 Kfz/24 Stunden (Ansatz ein Pferdetransporter/ Tag).

Das stündliche Verkehrsaufkommen ist wahrscheinlich nachmittags unter Berücksichtigung von Bring- und Holfahrten mit insgesamt 15 Kfz-Fahrten/Stunde (durchschnittlich ein Pkw alle 4 Minuten) am höchsten.

Nachtverkehr zwischen 22 und 6 Uhr kann nur durch den frühen Beginn von wenigen Beschäftigten bzw. die Wegfahrt von z.B. einem sehr späten Besucher entstehen. Die Größenordnung des prognostizierten Nachtverkehrs liegt unter 5 Kfz-Fahrten/8 Stunden.

## AUSWIRKUNGEN DER PLANUNGEN IM ANGRENZENDEN STRASSENNETZ

### Ritterswörther Allee – Auswirkungen Planungen

Die Ritterswörther Allee hat die Funktion einer Wohnstraße mit Erschließungsfunktion für das Gut Ritterswörth und ist heute nach Auflassung des ehemaligen Pferdebetriebs am Gut mit ca. 100 Kfz-Fahrten/24 Stunden im DTV sehr gering belastet. Die maximale Spitzenstundenbelastung liegt derzeit bei unter 15 Kfz-Fahrten/Stunde nachmittags.

Unter Berücksichtigung der prognostizierten Gesamtverkehrsbelastungen mit dem neuen Sondergebiet Pferdehaltung von insgesamt ca. 250 Kfz-Fahrten/24 Stunden bzw. bis zu 30 Kfz-Fahrten/Stunde (durchschnittlich ein Pkw alle zwei Minuten) kann die Ritterswörther Allee auch künftig gemäß den „Typischen Entwurfsituationen“ der RASSt06 als Wohnstraße eingestuft werden. Die prognostizierte Gesamtbelastung liegt mit 30 Kfz-Fahrten/Stunde und damit weit unterhalb der gemäß RASSt06 charakteristischen Werte für Wohnstraßen von bis zu 400 Kfz-Fahrten/Stunde.

Begegnungsfälle zweier Pkw sind unter Berücksichtigung des grob abgeschätzten Verkehrsaufkommens auch in Zukunft nur selten zu erwarten. Mit Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs (u.a. der Anwohner) durch Gegenverkehr muss daher nach wie vor allenfalls sporadisch und lediglich kurzzeitig gerechnet werden. Durch die guten Sichtverhältnisse, die gerade Linienführung und die bestehenden Ausweichmöglichkeiten an den Ausbuchtungen bzw. Grundstückseinfahrten sind bei Beachtung von §1 der STVO (gegenseitige Rücksichtnahme) keine Konflikte im angebauten Bereich der Ritterswörther Allee zu erwarten.

### Münchener Straße (St 2232) – Auswirkungen Planungen

Die als Staatsstraße St 2232 klassifizierte Münchener Straße hat als Hauptverkehrsstraße im Stadtgebiet auch eine wichtige Erschließungs- und Sammelfunktion für die anliegende Bebauung. Die heutige Verkehrsbelastung liegt in einer Größenordnung ca. 8.500 Kfz/24 Stunden im Jahresdurchschnitt. Sie ist leistungsfähig für den Kfz-Verkehr ausgebaut und hat begleitende Gehwege.

Der geringe Mehrverkehr von ca. 15 Kfz-Fahrten/Stunde bzw. ca. 150 Kfz-Fahrten/24 Stunden aus dem Planungsvorhaben verteilt sich an der Einmündung ca. zu 75% nach Norden und 25% Richtung Süden auf der Münchener Straße. Im nördlichen Abschnitt beträgt die Steigerung dadurch weniger als 1,5% und geht in den üblichen Schwankungen der Verkehrsbelastungen auf Hauptverkehrsstraßen unter.

## ZUSAMMENFASSUNG

Konkrete Planungen zur endgültigen Nutzung des Sondergebiets für Pferdehaltung liegen noch nicht vor. Der Zielpferdebestand liegt zwischen 30 und 50 Pferden, in gemischter Zusammensetzung vom Fohlen bis zum Rentner, vom Kleinpferd bis zum Großpferd. Ob der Schwerpunkt im Bereich Zucht, Ausbildung oder Pensionspferdehaltung liegt, ist zum heutigen Tag nicht vorhersehbar, daher kann die Verkehrserzeugung nur grob überschlägig abgeschätzt werden.

Insgesamt werden für das Sondergebiet Pferdehaltung ca. 150 Kfz-Fahrten/24 Stunden im DTV mit einem Schwerverkehrsanteil von 2 Kfz/24 Stunden (Ansatz ein Pferdetransporter/ Tag) prognostiziert.

Durch den sehr geringen Kfz-Mehrverkehr der Planungen von bis zu 15 Kfz-Fahrten/Stunde insgesamt ändert sich nichts an der Straßenfunktion und dem Straßencharakter der Ritterswörther Allee.

Durch die guten Sichtverhältnisse, die gerade Linienführung und die bestehenden Ausweichmöglichkeiten an den Ausbuchtungen bzw. Grundstückseinfahrten sind bei Beachtung von §1 der StVO (gegenseitige Rücksichtnahme) keine Konflikte im angebauten Bereich der Ritterswörther Allee zu erwarten.

Die Münchener Straße (St 2232) ist derzeit mit ca. 8.500 Kfz/24 Stunden im Jahresdurchschnitt belastet und leistungsfähig für den Kfz-Verkehr ausgebaut. Der geringe Mehrverkehr von ca. 15 Kfz-Fahrten/Stunde bzw. ca. 150 Kfz-Fahrten/24 Stunden durch das Sondergebiet Pferdehaltung, der sich an der Einmündung auch noch auf beide Fahrtrichtungen verteilt, geht in den üblichen Schwankungen der Verkehrsbelastungen auf Hauptverkehrs- bzw. Sammelstraßen unter und ist im Straßenverlauf nicht spürbar.

Die Ritterswörther Allee und die als Staatsstraße St 2232 klassifizierte Münchener Straße sind im heutigen Ausbau in der Lage, den Kfz-Neuverkehr durch die Planungen leistungsfähig aufzunehmen.

München, den 22.08.2025

- Anlagen:
- 1 Abschätzung Bestandsverkehr Ritterswörther Allee über die Anlieger (Einwohner)
  - 2 Ermittlung Verkehrsaufkommen der Planungen

## Abschätzung

### Bestandsverkehr Ritterswörther Allee über Anlieger (Einwohner)

|                                                                       | Ansätze         |       | Kfz-F./Richtung |          |          | Kfz-F./beide Richt. |               |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------------|-------|-----------------|----------|----------|---------------------|---------------|
|                                                                       | werktags        |       | Kfz/Tag         | Kfz/Std. | Kfz/Std. | Kfz-F./Tag          | Kfz-F./Std.   |
|                                                                       |                 |       | Zielv.          | Quellv.  |          |                     |               |
| Anzahl Einwohner (gemäß Einwohnermeldeamt)                            | 33              |       |                 |          |          |                     |               |
| Verkehrsaufkommen Einwohner (Kfz/Tag)                                 |                 |       | 40              |          |          | 80                  |               |
| Morgenspitze (Ziel-/Quellverkehr)                                     | 3%              | 14%   |                 | 1        | 6        |                     | 7             |
| Abendspitze (Ziel-/Quellverkehr)                                      | 14%             | 7%    |                 | 6        | 3        |                     | 9             |
| Anteil Nachtverkehr (22-6 Uhr) (Ziel-/Quellverkehr)                   | 6,5%            | 6,0%  |                 | 3        | 2        |                     | 5             |
| lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr) 5-6 Uhr                     | 1,0%            | 4,5%  |                 | 0        | 2        |                     | 2             |
| Anzahl der Einwohner                                                  | 33              |       |                 |          |          |                     |               |
| mobile Personen                                                       |                 | 100%  |                 |          |          |                     |               |
| Gesamtwege pro Einwohner (DTV-Faktor/ werktags)                       | 0,92            | 4,00  |                 |          |          |                     |               |
| Anteil Wege mit Standortbezug                                         |                 | 80%   |                 |          |          |                     |               |
| Wege pro Einwohner im Ziel-/Quellverkehr (DTV)                        |                 | 2,9   |                 |          |          |                     |               |
| MIV-Anteil der Wege im Ziel-/Quellverkehr                             |                 | 90%   |                 |          |          |                     |               |
| Pkw-Besetzungsgrad                                                    |                 | 1,1   |                 |          |          |                     |               |
| Verkehrsaufkommen Besucher/Lieferwagen                                |                 |       | 6               |          |          | 12                  |               |
| Morgenspitze (Ziel-/Quellverkehr)                                     | 3%              | 3%    |                 | 0        | 0        |                     | 0             |
| Abendspitze (Ziel-/Quellverkehr)                                      | 25%             | 15%   |                 | 2        | 1        |                     | 3             |
| Nachtanteil (Ziel-/Quellverkehr)                                      | 10,0%           | 10,0% |                 | 1        | 1        |                     | 2             |
| lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr) 5-6 Uhr                     | 1,0%            | 4,5%  |                 | 0        | 2        |                     | 2             |
| Anzahl der Besucher                                                   | 8               |       |                 |          |          |                     |               |
| Besucher/ Lieferwagen pro Einwohner                                   |                 | 0,25  |                 |          |          |                     |               |
| MIV-Anteil                                                            |                 | 90%   |                 |          |          |                     |               |
| Pkw-Besetzungsgrad                                                    |                 | 1,3   |                 |          |          |                     |               |
| Güterverkehr, Lkw pro Tag                                             |                 |       | 1               |          |          | 2                   |               |
| Morgenspitze (Ziel-/Quellverkehr)                                     | 8%              | 5%    |                 | 0        | 0        |                     | 0             |
| Abendspitze (Ziel-/Quellverkehr)                                      | 7%              | 9%    |                 | 0        | 0        |                     | 0             |
| Anteil Nachtverkehr (22-6 Uhr) (Ziel-/Quellverkehr)                   | 0%              | 0%    |                 | 0        | 0        |                     | 0             |
| lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr) 5-6 Uhr                     | 0,0%            | 0,0%  |                 | 0        | 0        |                     | 0             |
| Güterverkehr (Kfz-Fahrten) pro Einwohner                              |                 | 0,05  |                 |          |          |                     |               |
| Lkw/ Tag                                                              |                 | 1     |                 |          |          |                     |               |
| davon Lkw 1                                                           | 70%             | 1     |                 |          |          |                     |               |
| Lkw 2                                                                 | 30%             | 0     |                 |          |          |                     |               |
| <b>Summe Kfz-Verkehrsaufkommen</b>                                    | Kfz-Fahrten/24h |       | <b>47</b>       |          |          | <b>94</b>           |               |
| davon Schwerverkehr                                                   | Kfz-Fahrten/24h |       | 1               |          |          | 2                   |               |
| davon Lkw 1                                                           | Kfz-Fahrten/24h |       | 0               |          |          | 0                   |               |
| Lkw 2                                                                 | Kfz-Fahrten/24h |       | 1               |          |          | 2                   |               |
| Morgenspitze (Ziel-/Quellverkehr)                                     | Kfz/h           |       |                 | 1        | 6        |                     | 7             |
| Abendspitze (Ziel-/Quellverkehr)                                      | Kfz/h           |       |                 | 8        | 4        |                     | 12            |
| lauteste Nachstunde (Ziel-/ Quellverkehr) 5-6 Uhr                     | Kfz/h           |       |                 | 4        | 3        |                     | 7             |
| <b>Tag-/Nachtverkehrsanteile</b>                                      |                 |       |                 |          |          |                     |               |
| <b>Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen</b> |                 |       |                 |          |          |                     |               |
| Anteil Tagesstunden (6.00 -22.00 Uhr) Ziel-/Quellverkehr              | 93,5%           | 94,0% | 44              | 44       |          | 88                  | Kfz-F./16Std. |
| Anteil Nachtstunden (22.00 - 6.00 Uhr) Ziel-/Quellverkehr Kfz         | 6,5%            | 6,0%  | 4               | 3        |          | 7                   | Kfz-F./8Std.  |
| davon Lkw1                                                            |                 |       | 0               | 0        |          | 0                   | Kfz-F./8Std.  |
| Lkw2                                                                  |                 |       | 0               | 0        |          | 0                   | Kfz-F./8Std.  |

## Verkehrsaufkommen Planungen im DTV

| Ansätze                                                               | Kfz/Richtung    |         |       | Kfz-F./beide Richt. |                 |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------------|---------|-------|---------------------|-----------------|
|                                                                       | Kfz/24h         | Kfz/h   | Kfz/h | Kfz-F./24h          | Kfz-F./h        |
|                                                                       | Zielv.          | Quellv. |       |                     |                 |
| <b>SO Pferdehaltung</b>                                               |                 |         |       |                     |                 |
| Anzahl Pferde (Maximalansatz)                                         | 50              |         |       |                     |                 |
| Verkehrsaufkommen Beschäftigte                                        | 10              |         |       | 8                   |                 |
| Vormittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)                                 | 30%             | 1%      | 1     | 0                   | 1               |
| Nachmittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)                                | 1%              | 20%     | 0     | 1                   | 1               |
| Anteil Nachtverkehr (22-6 Uhr) (Ziel-/Quellverkehr)                   | 15%             | 5%      | 1     | 0                   | 1               |
| lauteste Nachtstunde (Ziel-/ Quellverkehr)                            | (10%)           | (0%)    | 1     | 0                   | 1               |
| Anzahl Beschäftigte (Schätzung)                                       | 10              |         |       |                     |                 |
| Anwesenheit der Beschäftigten (pro Tag)                               | 6               | 60%     |       |                     |                 |
| Wege pro Beschäftigtem im ZV/QV                                       |                 | 2,0     |       |                     |                 |
| MIV-Anteil                                                            |                 | 60%     |       |                     |                 |
| Pkw-Besetzungsgrad                                                    |                 | 1,0     |       |                     |                 |
| Verkehrsaufkommen Besucher (Schüler/ Besitzer Pensionspferde)         |                 |         | 68    |                     | 136             |
| Vormittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)                                 | 3%              | 0%      | 3     | 0                   | 3               |
| Nachmittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)                                | 10%             | 10%     | 7     | 7                   | 14              |
| Anteil Nachtverkehr (22-6 Uhr) (Ziel-/Quellverkehr)                   | 0%              | 1%      | 0     | 1                   | 1               |
| Lauteste Nachtstunde (Ziel-/Quellverkehr)                             | 0%              | 0%      | 0     | 0                   | 0               |
| Anteil z.B. Reit- oder Schulpferde                                    | 50%             | 25      |       |                     |                 |
| Besucher/ Nutzer pro Pferd / Besucher/ Nutzer /Tag                    | 3               | 75      |       |                     |                 |
| MIV-Anteil der Besucher/ Nutzer im Ziel-/Quellverkehr                 |                 | 60%     |       |                     |                 |
| Fahrten/ Person (einschließlich Bringen und Holen)                    |                 | 3,0     |       |                     |                 |
| Lieferwagen                                                           | <3,5t           |         | 3     |                     | 6               |
| Vormittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)                                 | 20%             | 20%     | 1     | 1                   | 2               |
| Nachmittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)                                | 10%             | 10%     | 0     | 0                   | 0               |
| Anteil Nachtverkehr (22-6 Uhr) (Ziel-/Quellverkehr)                   | 0%              | 0%      | 0     | 0                   | 0               |
| Lauteste Nachtstunde (Ziel-/Quellverkehr)                             | 0%              | 0%      | 0     | 0                   | 0               |
| Anzahl der Lieferungen/ Tag                                           | 3               |         |       |                     |                 |
| Schwerverkehr                                                         | SV > 3,5t       |         | 1     |                     | 2               |
| Vormittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)                                 | 8%              | 8%      | 0     | 0                   | 0               |
| Nachmittagsspitze (Ziel-/Quellverkehr)                                | 8%              | 8%      | 0     | 0                   | 0               |
| Anteil Nachtverkehr (22-6 Uhr) (Ziel-/Quellverkehr)                   | 3%              | 1%      | 0     | 0                   | 0               |
| Lauteste Nachtstunde (Ziel-/Quellverkehr)                             | 2%              | 0%      | 0     | 0                   | 0               |
| Anzahl der Lkw SV > 3,5t/ Tag                                         | 1               |         |       |                     |                 |
| davon Lkw 1                                                           | 30%             | 0       |       |                     |                 |
| Lkw 2 (Pferdetransporter)                                             | 70%             | 1       |       |                     |                 |
|                                                                       |                 |         | ZV/QV | ZV                  | QV              |
| <b>Summe Verkehrsaufkommen (Kfz-Fahrten/Tag)</b>                      | werktags        |         | 76    |                     | 152             |
| <b>davon Lkw &gt; 3,5t (Schwerverkehrsfahrten/Tag)</b>                |                 |         | 1     |                     | 2               |
| davon Lkw 1                                                           | Kfz-Fahrten/24h |         | 0     |                     | 0               |
| Lkw 2                                                                 | Kfz-Fahrten/24h |         | 1     |                     | 2               |
| Vormittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)                                | Kfz/h           |         | 5     | 1                   | 6               |
| Nachmittagsspitze (Ziel-/ Quellverkehr)                               | Kfz/h           |         | 7     | 8                   | 15              |
| Lauteste Nachtstunde (Ziel-/Quellverkehr) 22-23 Uhr                   | Kfz/h           |         | 1     | 0                   | 1               |
| <b>Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen</b> |                 |         |       |                     |                 |
| Anteil Tagesstunden (6-22 Uhr) Ziel-/Quellverkehr                     | 98,7%           | 98,7%   | 75    | 75                  | 150 Kfz-F./ 16h |
| Anteil Nachtstunden (22-6 Uhr) Ziel-/Quellverkehr                     | 1,3%            | 1,3%    | 1     | 1                   | 2 Kfz-F./ 8h    |
| davon                                                                 | Lkw1            |         | 0     | 0                   | 0 Kfz-F./8Std.  |
|                                                                       | Lkw2            |         | 0     | 0                   | 0 Kfz-F./8Std.  |