



- werktätliches Fahrtenaufkommen von insgesamt **246 Kfz-Fahrten**, das auf der Grundlage von üblichen Tagesganglinien des Ziel- und Quellverkehrs im Tageszeitraum von 6.00 – 22.00 Uhr abgewickelt wird.
- 246 Kfz-Bewegungen / 16 h = 15,4 Kfz-Bewegungen / Stunde tagsüber

*Für die Lärmuntersuchung wurden 26,3 Kfz-Bewegungen / Stunde ausschließlich tagsüber angenommen.*

- **Wohnen: ca. 370 Bewohner**

Die Gesamtbewohnerzahl für Einzelappartements, 2- und 3-Zimmer-Wohnungen und das Boardinghouse wird mit ca. 370 Personen geschätzt.

Das Fahrtenaufkommen ergibt sich wie folgt:

370 Personen · 81% mobile Personen = 300 mobile Personen · 4 Wege pro Tag und Person · 60% MIV-Anteil / 1,3 Personen je Kfz = **554 Kfz-Fahrten durch Bewohner**

300 mobile Personen · 4 Wege · 5% · 40% / 1,1 Personen je Kfz = **22 Kfz-Fahrten durch Bewohner**

- Werktätliches Fahrtenaufkommen von insgesamt **576 Kfz-Fahrten**, das auf der Grundlage von üblichen Tagesganglinien des Ziel- und Quellverkehrs zu 98% im Tageszeitraum von 6.00 – 22.00 Uhr und zur 2% im Nachtzeitraum von 22.00 – 6.00 Uhr abgewickelt wird.
- 564 Kfz-Bewegungen / 16 h = 35,3 Kfz-Bewegungen / Stunde tagsüber
- 12 Kfz-Bewegungen / 8 h = 1,5 Kfz-Bewegungen / Stunde nachts. Max 12 Kfz / Stunde in der lautesten Nachtstunde

*Für die Lärmuntersuchung wurden 31,2 Bewegungen / Stunde tagsüber und 11,7 Bewegungen / Stunde angenommen.*

*Für das Boardinghouse im Baukörper 4 wird eine geringere Freqüenzierung mit 6,8 Bewegungen / Stunde tagsüber und 2,6 / Bewegungen / Stunde nachts angenommen. Da Boardinghouses in der Regel für temporäres Wohnen genutzt werden, deren Bewohner verstärkt auf den ÖPNV oder Car-Sharing-Angebot zurückgreifen, ist dies ebenfalls als plausibel anzunehmen.*

- **Sport- und Fitnessnutzungen**

Die geplanten Sport- und Fitnessnutzungen umfassen gezielte Trainings- und Diagnoseangebote für Lauftraining u.a. Fitnessseinrichtungen.

Das Fahrtenaufkommen ergibt sich wie folgt:

300 Besucher · 2 Wege · 75% MIV-Anteil / 1,5 Pers. Je Kfz = **300 Kfz-Fahrten / Besucher.**

Hinzu kommt ein pauschales Fahrtenaufkommen für **Beschäftigte und Lieferverkehr von 10 Kfz-Fahrten / Tag.**

- Werktätliches Fahrtenaufkommen von insgesamt 310 Kfz-Fahrten durch Besucher und Beschäftigte, das auf der Grundlage von üblichen Tagesganglinie des Ziel- und Quellverkehr zu 85% im Tageszeitraum von

6.00 – 22.00 Uhr und zu 15% im Nachtzeitraum von 22.00 - 6.00 Uhr abgewickelt wird.

→ 264 Kfz-Bewegungen / 16 h = 16,5 Kfz-Bewegungen / Stunde tagsüber

→ 46 Kfz-Bewegungen / 8 h = 5,8 Kfz-Bewegungen / Stunde nachts. Bis zu 18,4 Kfz / Stunde in der lautesten Nachtstunde

*Für die Lärmuntersuchung wurden 23,8 Bewegungen / Stunde tagsüber und 22,0 Bewegungen / Stunde angenommen (bzw. 24,0 Bewegungen in der lautesten Nachtstunde).*

- **Gastronomie: 1.600 m<sup>2</sup>**

Das prognostizierte Fahrtenaufkommen ergibt sich wie folgt:

1.600 m<sup>2</sup> Gastronomiefläche / 5 m<sup>2</sup> je Gast = ca. 320 Gasträumplätze · 4facher Wechsel / Tag = 1.280 Besucher / Tag · 50% Mitnahme/Kopplungseffekt mit anderen Nutzungen = 640 Personen Eigenanreise zur Gastronomie · 75% MIV-Anteil / 2,3 Personen je Kfz ≈ **210 Kfz-Fahrten durch Gastrobekucher**

Hinzu kommen ein pauschales Fahrtenaufkommen für Anlieferung und Beschäftigte von **26 Kfz-Fahrten / Tag**

→ Werktägliches Fahrtenaufkommen von insgesamt **236 Kfz-Fahrten** durch Gäste und Beschäftigte, das auf der Grundlage von üblichen Tagesganglinien des Ziel- und Quellverkehrs zu 85% im Tageszeitraum von 6.00 – 22.00 Uhr und zu 15% im Nachtzeitraum von 22.00 – 6.00 Uhr abgewickelt wird.

→ 200 Kfz-Bewegungen / 16 h = 12,5 Kfz-Bewegungen / Stunde tagsüber

→ 36 Kfz-Bewegungen / 8 h = 4,5 Kfz-Bewegungen / Stunde nachts. Bis zu 14,4 Kfz / Stunde in der lautesten Nachtstunde (Abreise der Beschäftigten und einzelner Gäste)

Die Abschätzung des Fahrtenaufkommens berücksichtigt, dass die angebotenen gastronomischen Einrichtungen in besonderem Maße einen Mitnahmeeffekt auslösen, bei dem die Gäste insbesondere aus Besuchern anderer Nutzungen bestehen und so nur zum Teil ein eigenständiges Fahrtenaufkommen generiert wird.

*Für die Lärmuntersuchung wurden 49,1 Bewegungen / Stunde tagsüber und 39,0 Bewegungen / Stunde angenommen (bzw. 17,0 Bewegungen in der lautesten Nachtstunde).*

- **Einzelhandel: 760 m<sup>2</sup>**

Das Fahrtenaufkommen ergibt sich wie folgt:

760 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche · 125 Kunden je 100 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche = 950 Kunden / Tag abzgl. 30% für Kopplungs/Mitnahmeeffekte anderer Nutzungen = 665 Kunden zur Eigenanreise · 2 Wege · 55% MIV-Anteil ≈ **488 Kfz-Fahrten durch Kunden**

Hinzu kommt ein pauschales Fahrtenaufkommen von **18 Kfz-Fahrten / Tag im Lieferverkehr** und **20 Kfz-Fahrten durch Beschäftigte**

- Werktägliches Fahrtenaufkommen von insgesamt **526 Kfz-Fahrten** durch Kunden und Beschäftigte, das auf der Grundlage von üblichen Tagesganglinien des Ziel- und Quellverkehrs zu 100% im Tageszeitraum von 6.00 – 22.00 Uhr abgewickelt wird.
- 526 Kfz-Bewegungen / 16 h = 32,9 Kfz-Bewegungen / Stunde tagsüber

*Für die Lärmuntersuchung wurden 40 Bewegungen / Stunde tagsüber und 39,0 Bewegungen / Stunde angenommen (bzw. 17,0 Bewegungen in der lautesten Nachstunde).*

### **Zusammenfassung / Fazit**

Für alle Nutzungen ist festzustellen, dass die Ansätze der Lärmuntersuchung höher gewählt sind als diese bei einer nutzungsspezifischen Ermittlung des Fahrtenaufkommens der Einzelnutzungen abgeschätzt werden können. Daher sind die Ansätze der Lärmuntersuchung insgesamt als plausibel und auf der sicheren Seite liegend zu bewerten.

Das Fahrtenaufkommen der geplanten Nutzungen beträgt insgesamt:

Büroflächen	246 Kfz-Fahrten
Wohnen	576 Kfz-Fahrten
Sport- und Fitness	310 Kfz-Fahrten
Gastronomie	236 Kfz-Fahrten
<u>Einzelhandel</u>	<u>526 Kfz-Fahrten</u>
Summe	1.894 Kfz-Fahrten / Tag

Das gesamte werktägliche Fahrtenaufkommen beträgt ca. 1.894 Kfz-Fahrten. Diese teilen sich auf in jeweils 947 Kfz-Fahrten jeweils im Ziel- und Quellverkehr.

Das Fahrtenaufkommen in der mittleren Spitzenstunde kann überschläglich mit ca. 10% des Tagesverkehrs angenommen werden. Damit ergibt sich für die Spitzenstunden eine prognostizierte Gesamtbelastung von ca. 189 Kfz-Fahrten (Summe Ziel- und Quellverkehr) bzw. ca. 95 Kfz /h je Richtung.

Das Areal wird über die Fakultätsstraße erschlossen, die das Plangebiet östlich begrenzt. Dieser Straßenzug ist im Süden über die Campusallee an die Quettinger Straße und im Norden über die Feuerstraße / Werkstättenstraße an die Lützenkirchener Straße angebunden und so mit dem übergeordneten Straßennetz verknüpft. Es ist zu erwarten, dass sich das zusätzliche Fahrtenaufkommen sowohl in nördlicher als auch südlicher Richtung verteilt (jeweils ca. 95 Kfz/h im Querschnitt).

***Ein derartiges Fahrtenaufkommen kann vom umliegenden Straßennetz mit einer ausreichenden und angemessenen Leistungsfähigkeit aufgenommen werden und verkehrssicher abgewickelt werden.***

Bei Rückfragen stehe ich gerne zu Ihrer Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH



i.V. Dipl. Geogr. Christoph Richling  
Leitung Infrastruktur Straße