

Machbarkeit der Erschließung Kinderbetreuungseinrichtung Untere Au im Kontext Bauleitplanverfahren



Stand	28.11.2025
Planverfasser	Architekt+Stadtplaner REIMANN Stadelberger Str. 24 a 82256 Fürstenfeldbruck
Auftraggeber	GEMEINDE EMMERING Bauverwaltung Amperstraße 11 a 82275 Emmering
Bearbeitung	Dipl.-Ing. Christian Fahnberg M. Sc. John Leong Dipl.-Ing. Christian Sieder

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Aufgabenstellung	3
2	Verkehrliche Bestandsaufnahme	4
3	Ermittlung des Verkehrsaufkommens der Kinderbetreuungseinrichtung	14
4	Planungsvorschlag	15
5	Ausarbeitung zum Thema Querungshilfe über die Kreisstraße	16
6	Gesamtfazit und Empfehlungen für das weitere Vorgehen	19
	Anlagen	21

1 Anlass und Aufgabenstellung

Auszug aus der Begründung zum Bebauungsplan „Kinderbetreuungseinrichtung Untere Au“

Ziel der Neuaufrstellung ist es, die planungsrechtliche Grundlage für eine notwendige Kinderbetreuungseinrichtung im Ortsteil Untere Au zu schaffen und damit den Ortsteil Untere Au zu stärken. Die Gemeinde beabsichtigt so Baurecht für ein Kinderhaus mit sechs Gruppen und Erweiterungsmöglichkeit auf bis zu acht Gruppen zu schaffen, um den kurz und mittelfristig fehlenden Bedarf an Kindergartenplätzen zu kompensieren. Dabei soll das Vorhaben auf einem Grundstück der öffentlichen Hand, hier der Gemeinde, verwirklicht werden.

Zweck der Änderung ist es, den sozialen Bedürfnissen, insbesondere der jungen Menschen (§ 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB), Rechnung zu tragen. Gleichzeitig möchte die Gemeinde dadurch die Attraktivität der Arbeitsplätze in den Gewerbegebieten der Unteren Au erhöhen.

Die Neuaufrstellung des Bebauungsplanes sieht die Festsetzung einer „Fläche für Gemeinbedarf - Sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen - Kinderbetreuungseinrichtung“ (ca. 5.735 m²) vor. Die Gemeinde Emmering plant an der Roggensteiner Straße (Kreisstraße FFB17) westlich der Siedlung Untere Au auf dem Grundstück 1132 mit 4 Kita- und 2 Krippengruppen die Kinderbetreuungseinrichtung.

Aktuell ist der Bebauungsplan in Bearbeitung. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ist eingeleitet.

Diese Untersuchung soll sich im Wesentlichen mit den Themen „Hol- und Bringverkehr“ versus „Radverkehr im Zuge der Kreisstraße“ befassen.

Die Erarbeitung dieser Machbarkeitsstudie wurde am 28. August 2025 an **INGEVOST • INGENieure für Verkehrsuntersuchungen im Orts- und STadtbereich • Dipl.- Ing. Christian Fahnberg • Planegg** in Auftrag gegeben.

Dabei wurden folgende inhaltliche Leistungen zu erbringen vereinbart:

AP1 Klären der Aufgabenstellung

AP2 Verkehrliche Bestandserhebungen

AP3 Machbarkeitsstudien zur Erschließung der Kinderbetreuungseinrichtung

Als verkehrliche Bestandserhebung wurde vereinbart, das Verkehrsgeschehen an der Einmündung der Straße UNTERE AU an der Roggensteiner Straße mit einer Videokamera zu erfassen, die Ergebnisse auszuwerten und darzustellen. Die Ergebnisse sollen helfen, die Situation quantitativ und qualitativ beurteilen zu können:

Ergänzt wird diese Situation durch eine Aufzeichnung an der westlich gelegenen Querungshilfe.



Weil sich im Zuge von Bauarbeiten auf der Kreisstraße FFB17 zwischen Fürstenfeldbruck und Emmering in Sommerzeit eine Baustelle befand, hat man sich verständigt, die Verkehrsaufnahme erst am **Donnerstag, dem 16.10.2025** vorzunehmen.

2 Verkehrliche Bestandsaufnahme

2.1. Erhebungskonzept

Grundlage der Verkehrsuntersuchung ist eine aktuelle Aufnahme des Verkehrsgeschehens

- an der Einmündung der Straße Untere Au in die Roggensteiner Straße (FFB17)
- an der westlich davon gelegenen Querungshilfe

Die Aufnahmen erfolgten am **16. Oktober 2025** und umfassten einen Zeitraum von 24 Stunden.

Die nachfolgenden Abbildungen veranschaulichen die Verkehrsstärken im Erhebungszeitraum, den anteiligen absoluten Schwerverkehr sowie die Verkehrsstärken der beobachteten Spitzenstunden.

Das Protokoll der Verkehrserhebungen ist den Anlagen zu entnehmen.

2.2. Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Belastungsdarstellung der Knotenströme

Gemeinde Emmering

Zählstelle: K01 Roggensteiner Straße / Untere Au

Zähltag: Do., 16.10.2025

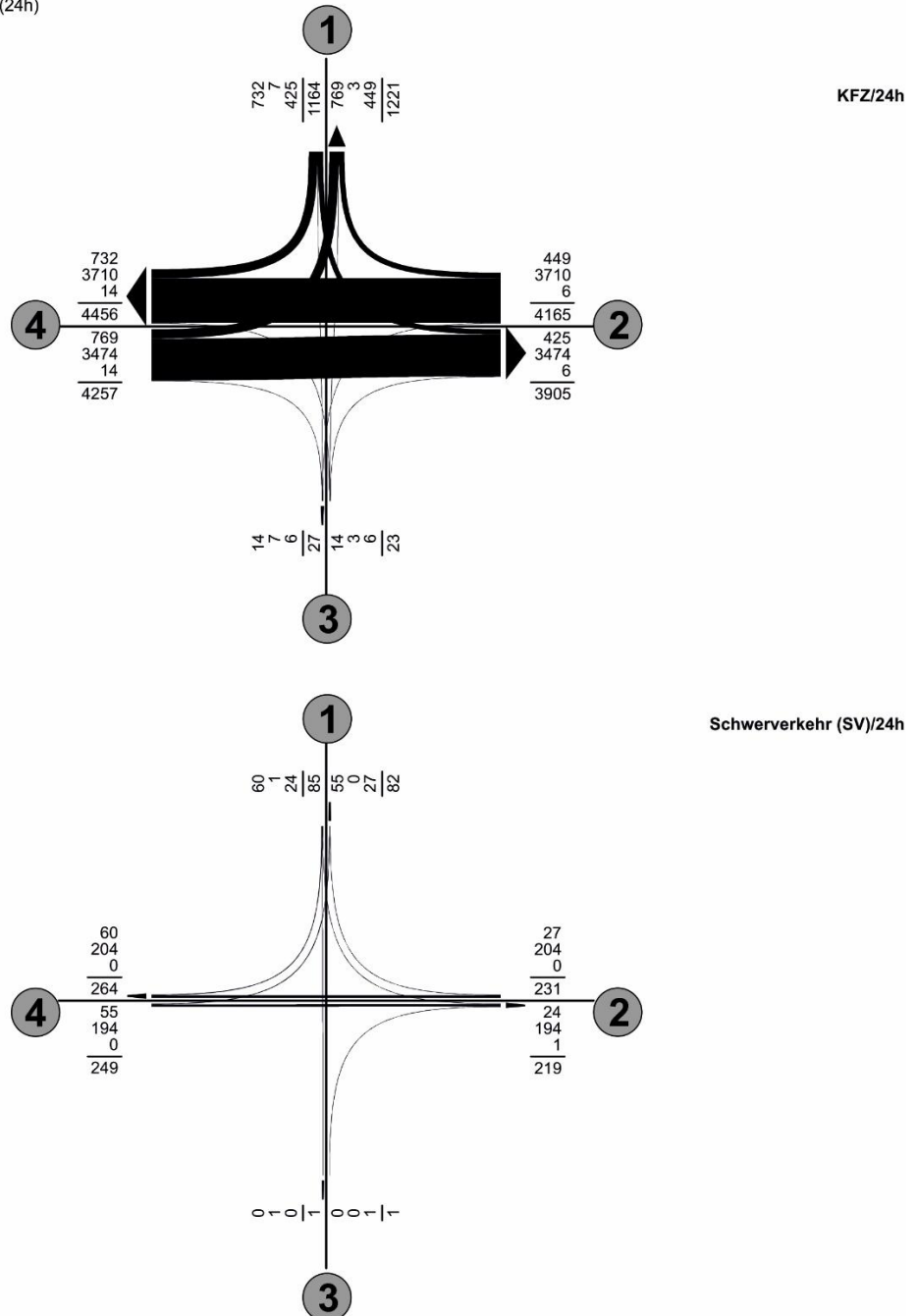
Zählzeit: 00:00 Uhr - 24:00 Uhr (24h)

Zu-/Ablauf 1: Untere Au

Zu-/Ablauf 2: Roggensteiner Str. (von/nach Ortsauswärts)

Zu-/Ablauf 3: Tusculum

Zu-/Ablauf 4: Roggensteiner Str. (von/nach Ortseinwärts)



Spitzenstunden

Gemeinde Emmering

Zählstelle: K01 Roggensteiner Straße / Untere Au

Zähltag: Do., 16.10.2025

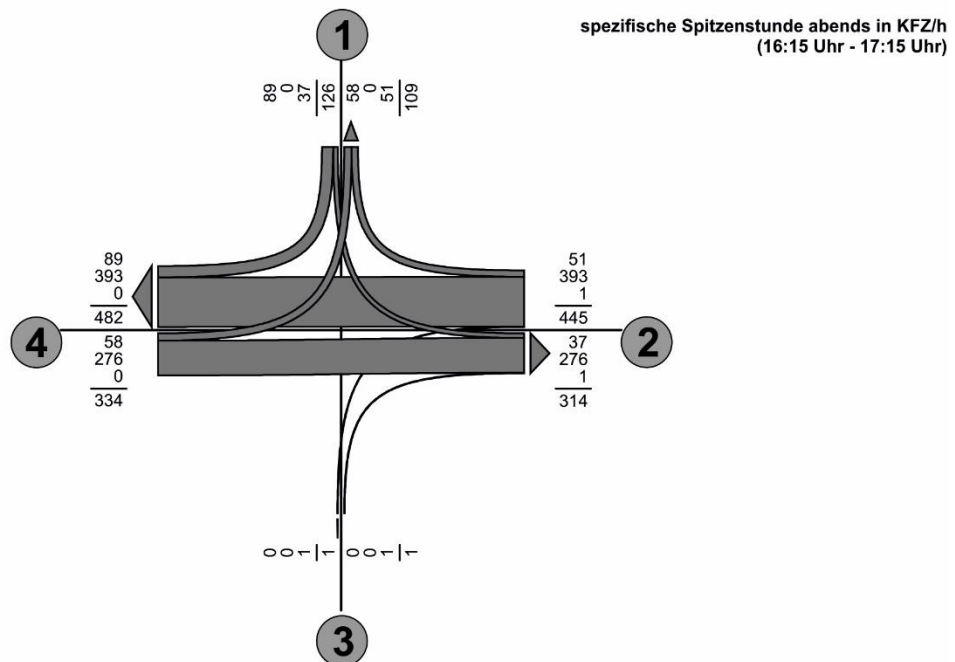
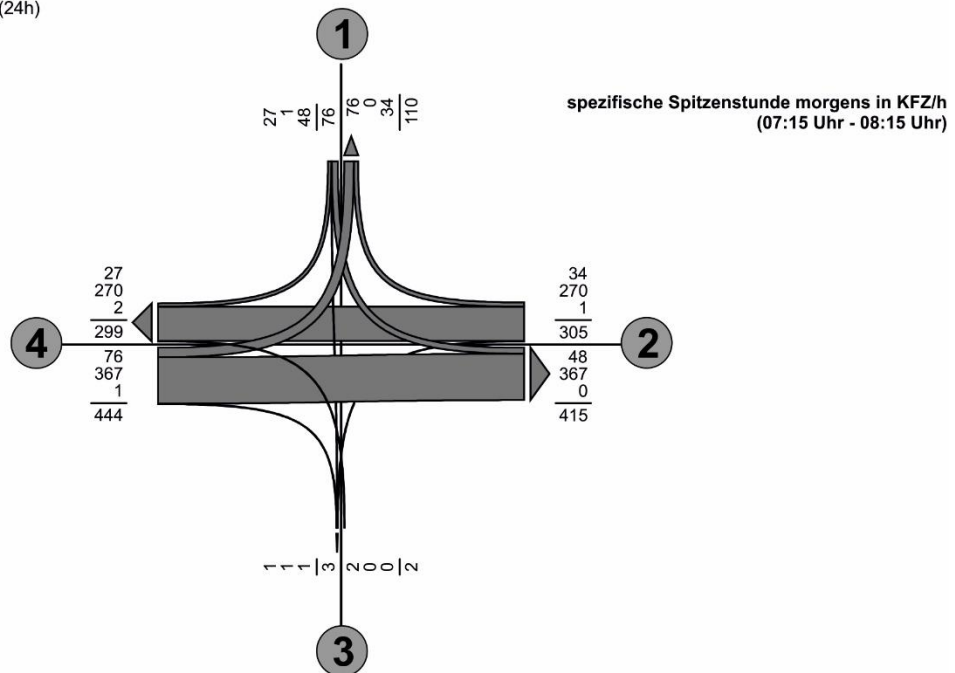
Zählzeit: 00:00 Uhr - 24:00 Uhr (24h)

Zu-/Ablauf 1: Untere Au

Zu-/Ablauf 2: Roggensteiner Str. (von/nach Ortsauswärts)

Zu-/Ablauf 3: Tusculum

Zu-/Ablauf 4: Roggensteiner Str. (von/nach Ortseinwärts)



2.3. Zusammenfassung der Ergebnisse am Knotenpunkt

Tageswerte

	KFZ/24h	SV/24h		SPHM KFZ		SPHA KFZ	
K1	Untere Au						
1 >> 4	732	61	8,3%	27	3,7%	89	12,2%
1 >> 2	425	28	6,6%	48	11,3%	37	8,7%
2 >> 1	449	28	6,2%	34	7,6%	51	11,4%
2 >> 4	3.710	235	6,3%	270	7,3%	393	10,6%
4 >> 2	3.474	223	6,4%	270	7,8%	393	11,3%
4 >> 1	769	60	7,8%	27	3,5%	89	11,6%
	9.559	635	6,6%	676	7,1%	1.052	11,0%
1 = Untere Au							
2 = Roggensteiner Ost							
4 = Roggensteiner West							

An der Einmündung (ohne den südlichen Wegeast mit zu betrachten) passieren diesen Knotenpunkt täglich knapp 10.000 KFZ; der Schwerverkehrsanteil liegt bei 6,6%.

Der Schwerverkehr in der Straße UNTERE AU liegt bei ca. 8%.

Der Anteil der Spitzenstunden liegt am Morgen bei 7%, am Abend – deutlich höher – bei 11%

Inputdaten für Lärmuntersuchungen

tags			
	Zu/Ab 1	Zu/Ab 2	Zu/Ab 4
mt(h)	148	482	521
p1t(%)	4,11%	4,36%	4,41%
p2t(%)	2,74%	2,07%	2,30%
nachts			
	Zu/Ab 1	Zu/Ab 2	Zu/Ab 4
mn(h)	7	44	48
p1n(%)	28,57%	4,55%	6,25%
p2n(%)	0,00%	2,27%	4,17%

Der hohe Wert nachts (22:00 – 06:00 Uhr) [28,57%] relativiert sich, wenn man weiß, dass die Prozentzahl (nur) **zwei** Fahrzeuge bedeutet.

2.4. Ergebnisse der Erhebungen an der Querungshilfe

Westlich der Einmündung liegt im Zuge der Roggensteiner Straße in Höhe von einem Haltestellenpaar eine Querungshilfe, die die Fahrgäste sicherer die Fahrbahn queren lässt.

Bushalte am Erhebungstag, Donnerstag, den 16.10.2025

Richtung Ost				Richtung West			
Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist
07:03	07:05	13:24	13:24	07:14	07:14	13:35	13:34
07:22	07:23	13:43	13:45	07:34	07:35	13:54	13:53
07:23	07:24	14:02	14:03	07:35	07:36	14:14	14:12
07:43	07:44	14:03	14:04	07:54	07:54	14:15	14:18
08:02	08:02	14:23	14:26	08:14	08:14	14:34	14:38
08:03	08:03	14:42	14:43	08:15	08:15	14:54	14:54
08:23	08:24	14:43	14:43	08:34	08:33	14:55	14:57
08:42	08:42	15:03	15:07	08:54	08:52	15:14	15:14
08:43	08:42	15:22	15:23	08:55	08:53	15:34	15:34
09:03	09:02	15:23	15:26	09:14	09:14	15:35	15:35
09:22	09:21	15:43	15:44	09:34	09:33	15:54	15:54
09:23	09:21	16:02	16:01	09:35	09:38	16:14	16:14
09:43	09:44	16:03	16:04	09:54	09:54	16:15	16:16
10:02	10:04	16:25	16:24	10:14	10:13	16:34	16:34
10:03	10:05	16:42	16:42	10:15	10:19	16:54	16:54
10:23	10:22	16:43	16:47	10:34	10:34	16:55	16:55
10:42	10:41	17:03	17:03	10:54	10:53	17:14	17:14
10:43	10:43	17:22	17:22	10:55	10:55	17:34	17:33
11:03	11:05	17:23	17:27	11:14	11:13	17:35	17:37
11:22	11:20	17:43	17:44	11:34	11:32	17:54	17:55
11:23	11:22	18:02	18:02	11:35	11:39	18:14	18:14
11:45	11:45	18:03	18:06	11:54	11:54	18:15	18:15
12:02	12:02	18:23	18:23	12:14	12:14	18:34	18:34
12:03	12:03	18:42	18:41	12:15	12:15	18:54	18:55
12:23	12:23	18:43	18:44	12:34	12:34	18:55	18:57
12:43	12:42	19:03	19:04	12:54	12:54	19:14	19:15
12:44	12:45	19:22	19:22	12:55	13:00	19:34	19:34
13:03	13:02	19:23	19:24	13:14	13:15	19:35	19:35
13:23	13:23	19:43	19:43	13:34	13:34	19:54	19:54

Legende

	Buslinie 862
	Buslinie 863

An der Querungshilfe wurden für den Fuß- und den Radverkehr in der Zeit zwischen 7:00 und 20:00 Uhr folgende Relationen ausgewertet



Bushaltestelle Nord

von...nach	Darstellung	Fuß	Rad	Summe
3-4		22	0	22
5-4		3	0	3
6-4		3	0	3
4-3		13	0	13
4-5		6	0	6
Summe		47	0	47

75% der Fahrgäste der **nördlichen** Bushaltestelle entfallen auf Wege zum oder vom REWE-Markt.

Bushaltestelle Süd

von...nach	Darstellung	Fuß	Rad	Summe
3-7		17	0	17
5-7		1	0	1
6-7		3	0	3
7-3		25	0	25
7-6		2	0	2
8-7		1	0	1
Summe		49	0	49

85% der Fahrgäste der **südlichen** Bushaltestelle entfallen auf Wege zum oder vom REWE-Markt.

Ost-West

von...nach	Darstellung	Fuß	Rad	Summe
1-5		7	1	8
1-6		1	0	1
1-8		1	0	1
5-1		4	1	5
5-6		3	0	3
5-8		1	26	27
6-1		1	0	1
6-8		23	184	207
8-5		1	18	19
8-6		25	183	208
Summe		67	413	480

Etwa 86% des Fuß- und Radverkehrs verläuft auf dem gemeinsamen Fuß- und Radweg im Süden (Relation 6 <--> 8)
 Der Fußverkehr bleibt überwiegend auf einer Straßenseite, während der Radverkehr deutlich häufiger die Straßenseite wechselt.

REWE

von...nach	Darstellung	Fuß	Rad	Summe
1-2		24	2	26
2-1		17	2	19
3-1		5	5	10
3-5		2	1	3
3-6		14	8	22
3-8		11	33	44
5-3		3	0	3
6-3		9	6	15
8-2		0	4	4
8-3		17	52	69
Summe		102	113	215

Der überwiegende Teil des Verkehrs zum und vom REWE-Markt verläuft in westlicher Richtung. Im Abschnitt 1–2 ist ein erhöhtes Fußgängeraufkommen festzustellen, bedingt durch die direkte Wegeverbindung.

Der Radverkehr konzentriert sich dagegen auf der Südseite, was die Ergebnisse der Ost-West-Analyse bestätigen: Die Südseite weist insgesamt die stärksten Verkehrsströme auf.

Abschnitt	Fuß	Rad	Summe
Bushaltestelle Nord	47	0	47
Bushaltestelle Süd	49	0	49
Ost-West	67	413	480
REWE	102	113	215
Gesamtsumme	265	526	791
davon Querungshilfe	59	143	202

Insgesamt wurden knapp 100 Fahrgäste an den Bushaltestellen gezählt.

Knapp 500 Passanten frequentieren die beiden straßenbegleitenden Geh- bzw. kombinierten Geh- und Radwege; der Radanteil liegt bei ca.85%.

Der Radanteil am KFZ-Verkehr beträgt für die Roggensteiner Straße etwa 5%.

Die Besucherfrequenzen zu Fuß vs. mit dem Rad für den REWE-Markt sind in etwa gleich groß.

Die Querungshilfe haben insgesamt ca. 200 nichtmotorisierte Personen frequentiert; $\frac{3}{4}$ davon mit dem Rad.

Diese kommen – wahrscheinlich zum größeren Teil – aus dem nördlich gelegenen Gewerbegebiet.

3 Ermittlung des Verkehrsaufkommens der Kinderbetreuungseinrichtung

Das Verkehrsaufkommen der Kinderbetreuungseinrichtung ist von folgenden Personengruppen geprägt: Mitarbeitenden (GruppenleiterInnen und anderen Mitarbeitenden (wie Küchenhilfen, Putzkräfte etc.)) und Kindern, die in die Einrichtung – auf jeden Fall in Begleitung von Erwachsenen – kommen müssen.

Das Bringen und Holen erfolgt in der Mehrzahl durch „Elterntaxi“. In günstigen Fällen organisieren Eltern die Mitnahme anderer Kinder und reduzieren hierdurch die Fahrbewegungen mit dem PKW.

In nachstehender Tabelle ist ein Ansatz gewählt, der in mehreren Kindereinrichtungen praktiziert wird.

Lfd. Nr.	Gruppenarten	Verkehrsart	Anzahl * Personen	Faktor Wege pro Tag	Anzahl Wege pro Tag	Anteil MIV an Wegen	Besetzungsgrad	Fahrten pro Tag aus Einzelerzeugung	
							Kinder/KFZ		gerundet
1	Kindergarten	Kinder 5 Gruppen a 25 Kinder	125	4,0	500	70%	1,4	250	250
		Mitarbeitende: 2 pro Gruppe	10	2,3	25	75%	1,1	17	15
1	Kinderkrippe	Kinder 3 Gruppen a 12 Kinder	36	4,0	144	80%	1,2	96	95
		Mitarbeitende 3 pro Gruppe	3	2,3	5	75%	1,1	3	5
		sonstige Personen	3	2	6	75%	1,1	4	5
		Wirtschafts-/Lieferverkehr	2	2,0	4	100%	1,0	4	5
								375	370

	Elterntaxis		90
	Parkplatzbedarf		15

Danach ist für die Mitarbeitenden – rechnerisch – ein **Bedarf von 15 Stellplätzen** angezeigt.

(Anmerkung: das entspricht **nicht** der GaStellV, die bei „Tageseinrichtungen für > 12 Kinder“ 1 Stellplatz / 30 Kinder vorsieht. Diese – im konkreten Fall – anzuwenden, erscheint aus fachlicher Sicht nicht zielführend.)

Für den Bring- und Holverkehr sind – rechnerisch – jeweils knapp 100 Fahrten binnen einer Stunde zu erwarten mit einer Konzentration von ca. 50 – 60 Fahrten binnen 30 Minuten.

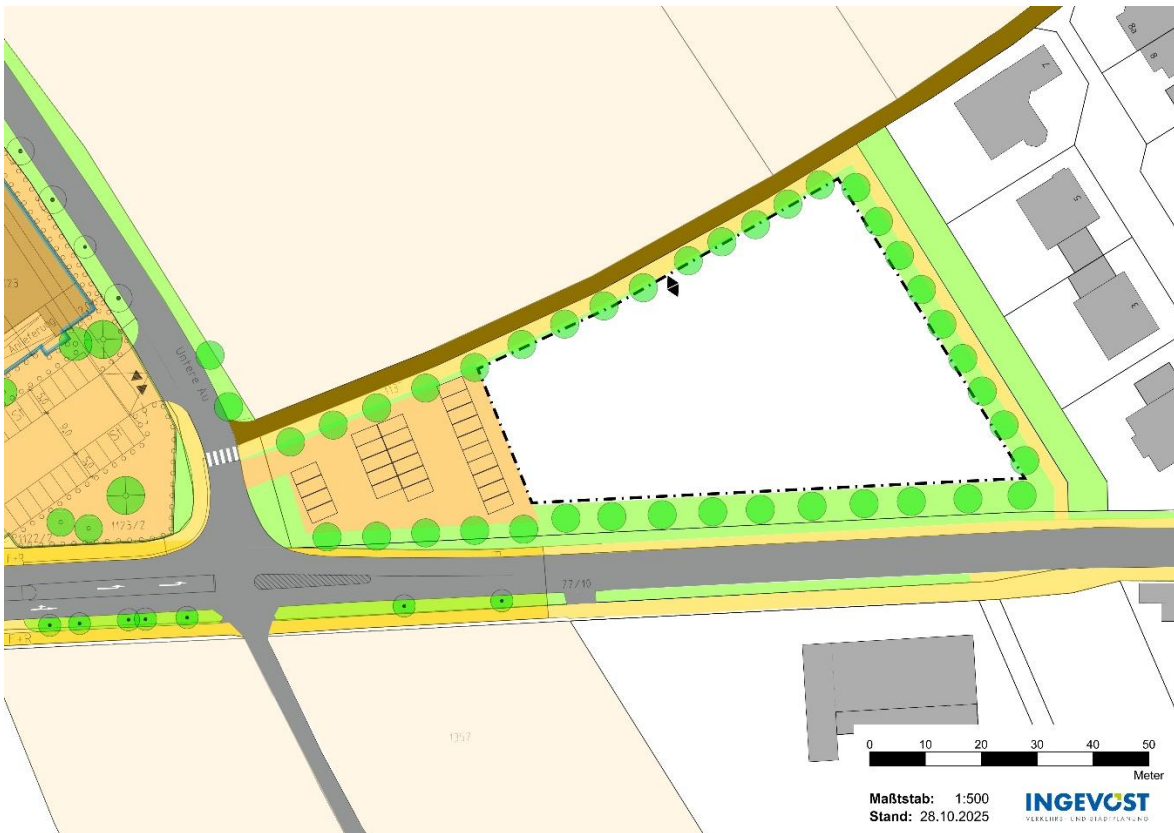
Da Kinder von den Eltern in das Gebäude gebracht werden müssen, bei Krippenplätzen ist das unumgänglich, stellt sich die Frage, wo der hierfür notwendige Stellplatzbedarf zu gewinnen ist.

Eine Möglichkeit wäre, die Parkplätze im Zulauf zum REWE-Parkplatz vorzusehen.

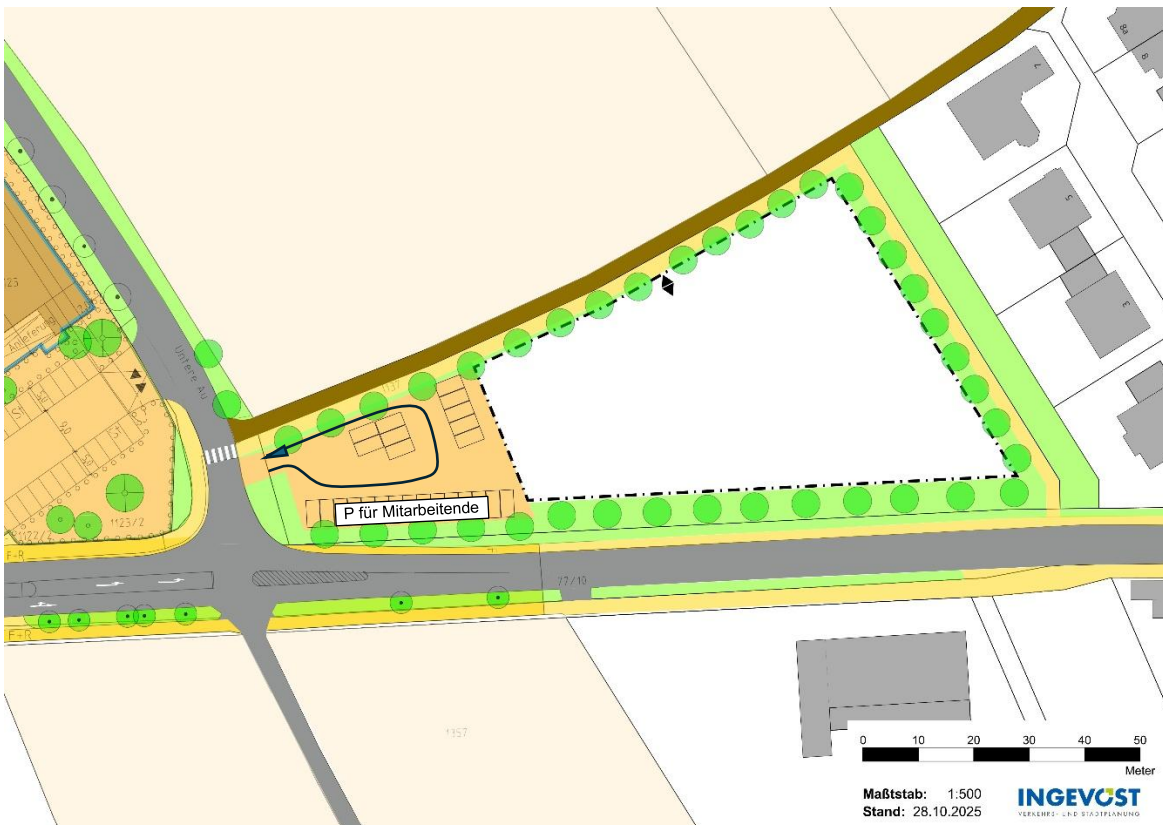
Die aus der Kinderbetreuungseinrichtung resultierenden Verkehrsmengen lassen sich in den gegebenen Umständen problemlos abwickeln.

4 Planungsvorschlag

Variante 1



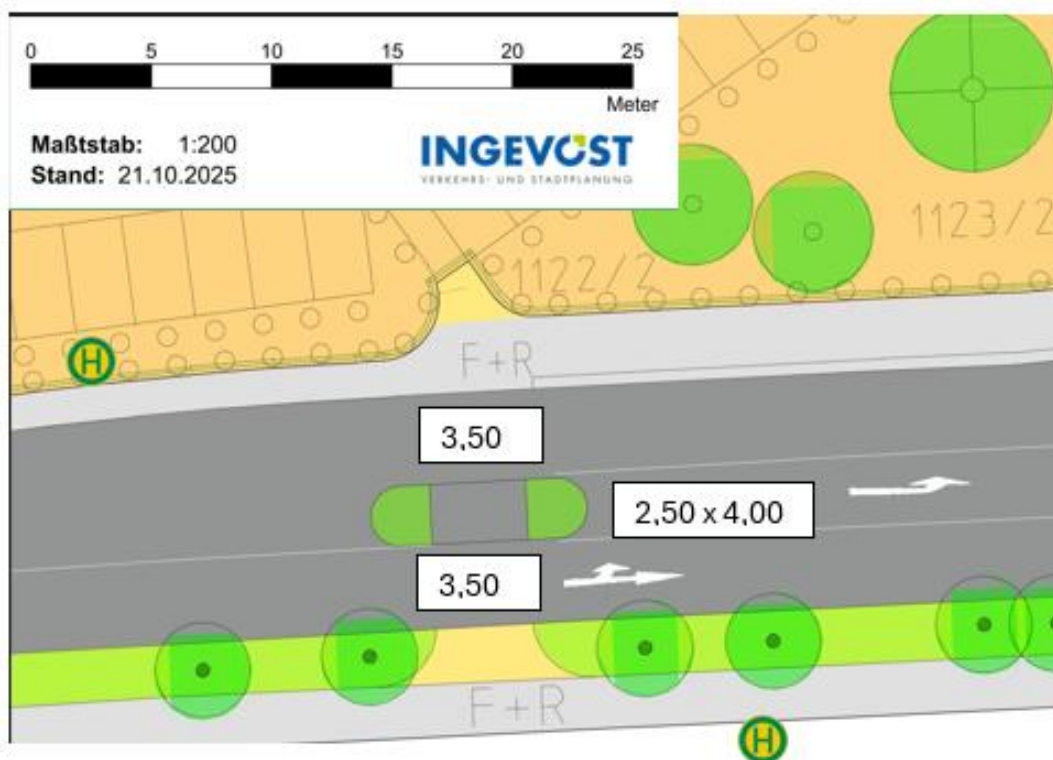
Variante 2



5 Ausarbeitung zum Thema Querungshilfe über die Kreisstraße



Quelle: Google Maps



Bestandsaufnahme

Plangrundlage: Teilplan 1 aus vorhabenbezogenem B-Plan Nr. 1169 „Einzelhandel an der Roggensteiner Straße“



Fußgängerüberweg (FGÜ)



LZA-Steuerung



Verbreiterung der Mittelinsel

HINWEISE zu den QUERUNGSMÖGLICHKEITEN

FGÜ

Der FGÜ (Zebrastreifen) bedarf – gerade an dieser Stelle - einer Beachtung von „Handlungsanweisungen zur dessen Anlage und Ausstattung (Beschilderung, Beleuchtung etc.)

Die aktuelle Querungshilfe hat eine Ausbildung, auf der längere Fahrräder oder auch solche mit Anhänger – auch querstehend – nicht untergebracht werden können.

Formalrechtlich ist der querende Fuß- und (schiebende) Radverkehr gegenüber den Autofahrern bevorrechtigt. Im konkreten Fall besteht die Gefahr, dass die Autofahrer dies nicht (immer) beachten.

Eine T-30-Anordnung sollte nach der STVO durchsetzbar sein.

LZA-Steuerung

Eine LZA-Steuerung sollte bedarfsorientiert installiert werden. Diese ist mit Sicherheit verkehrssicherer als eine FGÜ. Derart gesteuert, nimmt sie auch nicht viel Einfluss auf die Flüssigkeit des KFZ-Verkehrs.

Das Problem der zu kurzen Querungshilfe für Radfahrende ist so auch nicht mehr gegeben.

Verbreiterung der Mittelinsel

Eine Verbreiterung der Mittelinsel auf – am besten - 4,00m, würde für längere Räder das Queren sicherer machen. Hierfür muss aber der Querschnitt der Roggensteiner Straße entsprechend angepasst werden:

Eine Ergänzung dieser Planung mit einem FGÜ wäre für die Verkehrssicherheit der sehr sinnvoll.

Diese Version wird die meisten Kosten verursachen.

6 Gesamtfazit und Empfehlungen für das weitere Vorgehen

Zusammenfassung

Die Gemeinde Emmering plant am westlichen Rand der Bebauung des Ortsteils **Untere Au** eine Kinderbetreuungseinrichtung für 5 Kindergartengruppen für je 25 Kinder und 3 Kinderkrippen mit jeweils 15 Plätzen. Die Lage wird als optimal gesehen, weil somit nicht nur der Ortsteil Untere Au versorgt ist, sondern auch der östliche Bereich des Kernortes Emmering.

Die Gemeindeverwaltung hält es für sinnvoll, im Kontext des Bauleitplanverfahrens die Erreichbarkeit dieses Vorhabens auch für den nichtmotorisierten Verkehr durch ein Gutachten untersuchen zu lassen.

Das Fachbüro **INGEVOST** • **INGE**nieurs für **Verkehr**suntersuchungen im **Orts-** und **STadt**bereich • Dipl.-Ing. Christian Fahnberg, • Planegg wurde am 20. August 2025 mit dieser Untersuchung beauftragt.

Hierfür wurde die Verkehrssituation an der Einmündung der Straße **Untere Au** in die Kreisstraße FFB17 (Roggensteiner Straße) am Donnerstag, dem **16.10.2025** mit Videokameras aufgenommen.

(Anmerkung: Die Erhebung wurde erst zu diesem Zeitpunkt durchgeführt, weil von Fürstenfeldbruck die Kreisstraße im Bauzustand war.)

In Kürze lassen sich die Erhebungsergebnisse folgendermaßen zusammenfassen:

Die Einmündung wird an einem Werktag von knapp 10.000 Kraftfahrzeugen frequentiert; der Schwerverkehrsanteil wurde zu 6,6% erhoben; davon fahren ca.2.300 KFZ die Straße **Untere Au**.

Die morgendliche Spitzenstunde hat einen Anteil von über 7%, die abendliche einen solchen von 11%.

Westlich der Einmündung liegt im Zuge der Roggensteiner Straße in Höhe von einem Haltestellenpaar eine Querungshilfe, die die Fahrgäste sicherer die Fahrbahn queren lässt.

An der Querungshilfe wurden folgende Frequenzen erhoben:

Abschnitt	Fuß	Rad	Summe
Bushaltestelle Nord	47	0	47
Bushaltestelle Süd	49	0	49
Ost-West	67	413	480
REWE	102	113	215
Gesamtsumme	265	526	791
davon Querungshilfe	59	143	202

Insgesamt wurden knapp 100 Fahrgäste an den Bushaltestellen gezählt.

Knapp 500 Passanten frequentieren die beiden straßenbegleitenden Geh- bzw. kombinierten Geh- und Radwege; der Radanteil liegt bei ca.85%.

Der Radanteil am KFZ-Verkehr beträgt für die Roggensteiner Straße etwa 5%.

Die Besucherfrequenzen zu Fuß vs. mit dem Rad für den REWE-Markt sind in etwa gleich groß.

Die Querungshilfe haben insgesamt ca. 200 nichtmotorisierte Personen frequentiert; ¾ davon mit dem Rad.

Diese kommen – wahrscheinlich zum größeren Teil – aus dem nördlich gelegenen Gewerbegebiet.

Für die Kinderbetreuungseinrichtung wurde ein KFZ-Verkehrsaufkommen ermittelt, wie es in nachstehender Tabelle zusammengestellt ist:

Lfd. Nr.	Gruppenarten	Verkehrsart	Anzahl * Personen	Faktor Wege pro Tag	Anzahl Wege pro Tag	Anteil MIV an Wegen	Besetzungsgrad	Fahrten pro Tag aus Einzelerzeugung	
							Kinder/KFZ		gerundet
1	Kindergarten	Kinder 5 Gruppen a 25 Kinder	125	4,0	500	70%	1,4	250	250
		Mitarbeitende: 2 pro Gruppe	10	2,3	25	75%	1,1	17	15
1	Kinderkrippe	Kinder 3 Gruppen a 12 Kinder	36	4,0	144	80%	1,2	96	95
		Mitarbeitende 3 pro Gruppe	3	2,3	5	75%	1,1	3	5
		sonstige Personen	3	2	6	75%	1,1	4	5
		Wirtschafts-/Lieferverkehr	2	2,0	4	100%	1,0	4	5
								375	370
		Elterntaxis							90
		Parkplatzbedarf							15

Danach ist für die Mitarbeitenden – rechnerisch – ein **Bedarf von 15 Stellplätzen** angezeigt.

(Anmerkung: das entspricht **nicht** der GaStellV, die bei „Tageseinrichtungen für > 12 Kinder“ 1 Stellplatz / 30 Kinder vorsieht. Diese – im konkreten Fall – anzuwenden, erscheint aus fachlicher Sicht nicht zielführend.)

Für den Bring- und Holverkehr sind – rechnerisch – jeweils knapp 100 Fahrten binnen einer Stunde zu erwarten mit einer Konzentration von ca. 50 – 60 Fahrten binnen 30 Minuten.

Dabei ist davon ausgegangen, dass 30% der Kindergartenkinder und 20% der Krippenkinder **nicht mit PKW's** gebracht werden.

Da Kinder von den Eltern in das Gebäude gebracht werden müssen, bei Krippenplätzen ist das unumgänglich, stellt sich die Frage, wo der hierfür notwendige Stellplatzbedarf zu gewinnen ist.

Es ist sinnvoll, die Querung der Straße Untere Au zu Fuß durch einen Zebrastreifen zu sichern.

Die aus der Kinderbetreuungseinrichtung resultierenden Fahrzeugmengen lassen sich im Straßennetz - unter den gegebenen Umständen - problemlos abwickeln.

Problematisch ist das die Roggensteiner Straße querende (nicht-motorisierte) Fuß- und Radverkehrsgeschehen.

Auf alle Fälle sollte – wegen der Erhöhung der Verkehrssicherheit und auch dem Umfeld der Kinderbetreuungseinrichtung – eine T-30-Regelung eingeführt werden.

Für die Ausführung der Querungssituation wurden drei Ausführungsskizzen erarbeitet.

Letztendlich werden die anfallenden Kosten den Ausschlag geben, welche Variante umgesetzt werden kann. Die erforderliche Kostenermittlung ist aber nicht Inhalt dieses Auftrages.

Anlagen

Protokoll der Erhebungsergebnisse

Gemeinde Emmering

Zählstelle: KD1 Roggensteiner Straße /Untere Au

Tages- / Nachtanteile

Zähltag: Do., 16.10.2025

Zählzeit: 00:00 Uhr - 24:00 Uhr (24h)

Zu-/Ablauf 1: Untere Au

Zu-/Ablauf 2: Roggensteiner Str. (von/nach Ortsauswärts)

Zu-/Ablauf 3: Tuscolum

Zu-/Ablauf 4: Roggensteiner Str. (von/nach Ortseinswärts)

Summe Zählzeit

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
RAD	2	18	4	7	0	31	10	0	1	11	3	1	24	38	11	15	28	5	19	36	88
KRAD	2	0	3	1	0	31	0	0	1	5	29	1	5	32	1	35	6	31	1	35	73
PKW	355	5	509	304	0	3253	1	5	13	635	3022	11	959	3623	19	3668	1000	3382	22	3865	8269
BUS	0	0	0	0	0	84	0	0	0	0	80	0	0	84	0	80	0	80	0	84	164
LFW	44	1	70	57	0	222	2	0	0	74	229	2	115	279	2	305	133	273	3	292	701
LKW	17	1	38	20	0	70	0	1	0	33	74	0	56	96	1	107	53	92	1	114	260
LZ	7	0	22	7	0	44	0	0	0	22	40	0	29	51	0	62	29	47	0	65	142
KFZ	425	7	732	449	6	3710	3	6	14	769	3474	14	1164	4165	23	4257	1221	3905	27	4456	9609
PKW+LFW	399	6	669	421	6	3475	3	5	13	709	3251	13	1074	3902	21	3973	1133	3655	25	4157	8970
LKW1	17	1	38	20	0	160	0	1	0	33	154	0	56	180	1	187	53	172	1	198	424
LKW2	9	0	25	8	0	75	0	0	1	27	69	1	34	83	1	97	35	78	1	101	215
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum

Summe Tagesverkehr (06:00 - 22:00 Uhr)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
RAD	2	17	4	7	0	30	9	0	1	10	2	1	23	37	10	13	26	4	18	35	83
KRAD	2	0	3	1	0	29	0	0	1	4	28	1	5	30	1	33	5	30	1	33	69
PKW	354	5	502	355	5	3100	1	5	11	614	2873	10	951	3460	17	3497	970	3232	20	3703	7925
BUS	0	0	0	0	0	78	0	0	0	0	70	0	0	78	0	76	0	76	0	78	154
LFW	43	1	67	50	0	217	2	0	0	71	221	2	111	273	2	294	129	264	3	284	680
LKW	16	1	35	19	0	72	0	1	0	30	71	0	52	91	1	101	49	88	1	107	245
LZ	7	0	22	7	0	42	0	0	0	22	38	0	29	49	0	60	29	45	0	64	138
KFZ	422	7	719	438	5	3538	3	6	12	741	3307	13	1148	3981	21	4061	1182	3735	25	4269	9211
PKW+LFW	397	6	659	411	5	3317	3	5	11	685	3094	12	1062	3733	19	3791	1099	3496	23	3987	8605
LKW1	16	1	35	19	0	150	0	1	0	30	147	0	52	169	1	177	49	164	1	185	399
LKW2	9	0	25	8	0	71	0	0	1	26	66	1	34	79	1	93	34	75	1	97	207
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum

Stundenmittel Tagesverkehr (16h)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
KFZ	26	0	45	27	0	221	0	0	1	40	207	1	72	249	1	254	74	233	2	267	576
PKW+LFW	25	0	41	26	0	207	0	0	1	43	193	1	66	233	1	237	69	219	1	249	537
LKW1	1	0	2	1	0	9	0	0	0	2	9	0	3	11	0	11	3	10	0	12	25
LKW2	1	0	2	1	0	4	0	0	0	2	4	0	2	5	0	6	2	5	0	6	13

	Zu/Ab 1	Zu/Ab 2	Zu/Ab 3	Zu/Ab 4
m _h (h)	146	482	3	521
p ₁ (%)	4,11%	4,36%	0,00%	4,41%
p ₂ (%)	2,74%	2,07%	0,00%	2,30%

Summe Nachtverkehr (22:00 - 06:00 Uhr)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
RAD	0	1	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1	2	2	1	1	1	5
KRAD	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	1	0	0	2	0	2	1	1	0	2	4
PKW	1	0	7	9	1	153	0	0	2	21	149	1	8	163	2	171	30	150	2	162	344
BUS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	6	0	4	0	4	0	6	10
LFW	1	0	3	1	0	5	0	0	0	3	8	0	4	6	0	11	4	9	0	8	21
LKW	1	0	3	1	0	4	0	0	0	3	3	0	4	5	0	6	4	4	0	7	15
LZ	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	2	0	2	0	2	4
KFZ	3	0	13	11	1	172	0	0	2	28	167	1	16	184	2	196	39	170	2	187	398
PKW+LFW	2	0	10	10	1	158	0	0	2	24	157	1	12	169	2	182	34	159	2	170	365
LKW1	1	0	3	1	0	10	0	0	0	3	7	0	4	11	0	10	4	8	0	13	25
LKW2	0	0	0	0	0	4	0	0	0	1	3	0	0	4	0	4	1	3	0	4	8
FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum

Stundenmittel Nachtverkehr (8h)

FZ-ART	1-2	1-3	1-4	2-1	2-3	2-4	3-1	3-2	3-4	4-1	4-2	4-3	Zu. 1	Zu. 2	Zu. 3	Zu. 4	Ab. 1	Ab. 2	Ab. 3	Ab. 4	K-Sum
KFZ	0	0	2	1	0	22	0	0	0	4	21	0	2	23	0	25	5	21	0	23	50
PKW+LFW	0	0	1	1	0	20	0	0	0	3	20	0	2	21	0	23	4	20	0	21	46
LKW1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	1	0	2	3
LKW2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	2

LKW1 = LKW + BUS

LKW2 = KRAD + LZ

	Zu/Ab 1	Zu/Ab 2	Zu/Ab 3	Zu/Ab 4
m _h (h)	7	44	0	48
p ₁ (%)	26,57%	4,55%	#DIV/0!	6,25%
p ₂ (%)	0,00%	2,27%	#DIV/0!	4,17%

Fotodokumentation

Vor Ort 5266 bis 5274



Parkplatz westlich REWE







