

Stadt Friedberg

Bebauungsplan für das Gebiet östlich und westlich der Friedberger Ach in Friedberg

Verkehrstechnische Untersuchung



MODUS CONSULT ULM 
GmbH

Prof. Kh. Schaechterle
Dipl.-Ing. H. Siebrand
Dipl.-Ing. (FH) R. Neumann

Schillerstraße 18
89077 Ulm
0731/39 94 94-0

30.06.2025

Impressum

| | |
|----------------------|---|
| Auftraggeber | Stadt Friedberg Abt. 32 - Stadtplanung Marienplatz 5, 86316 Friedberg Telefon: 07309 / 84-401 Internet: https://www.friedberg.de |
| Auftragnehmer | MODUS CONSULT ULM GmbH Schillerstraße 18, 89077 Ulm Telefon: 0731 / 39 94 94-0 Internet: www.modusconsult-ulm.de |
| Bearbeitung | Dipl.-Ing. Stefan Hangleiter B. Eng. Julia Fengler |
| Projektnummer | 41726 |
| Projektstatus | Abschlussbericht |
| Aufgestellt | Ulm, 30. Juni 2025 |

Inhalt

| | |
|---|---|
| 1. Aufgabenstellung..... | 1 |
| 2. Bestandsaufnahme MIV 2025 | 1 |
| 3. Neuverkehrsaufkommen der geplanten Entwicklungen | 2 |
| 4. Verkehrsräumliche Situation | 3 |
| 5. Zusammenfassung..... | 7 |
| Quellenverzeichnis | 9 |

Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1 Bestandsaufnahme MIV 2025
Untersuchungsgebiet mit Zählstellenplan
- Anlage 2 Bestandsaufnahme
Knotenpunktbelastung 2025
Gesamtverkehr
Kfz / 24 Stunden
Verkehrserhebung vom Dienstag, 06.05.2025
- Anlage 3 Bestandsaufnahme
Knotenpunktbelastung 2025
Schwerverkehr
SV / 24 Stunden
Verkehrserhebung vom Dienstag, 06.05.2025
- Anlage 4 Bestandsaufnahme
Knotenpunktbelastung 2025
Morgendliche Spitzenstunde
Kfz / Stunde
Verkehrserhebung vom Dienstag, 06.05.2025
- Anlage 5 Bestandsaufnahme
Knotenpunktbelastung 2025
Abendliche Spitzenstunde
Kfz / Stunde
Verkehrserhebung vom Dienstag, 06.05.2025
- Anlage 6 Verkehrserzeugung nach Dr. Dietmar Bosserhoff
Ermittlung Neuverkehrsaufkommen für ein Wohngebiet
- Anlage 7 Tagesganglinie Neuverkehrsaufkommen

1. Aufgabenstellung

In der Stadt Friedberg wird aktuell der Bebauungsplan Nr. 95 „für das Gebiet östlich und westlich der Friedberger Ach“ erstellt. Das Plangebiet unterteilt sich in einen westlichen und einen östlichen Bereich. Der östliche Teil wird über die bestehende „Achstraße“ erschlossen, die abschnittsweise eine Breite von lediglich etwa 4,0 m aufweist und stellenweise durch ruhenden Verkehr beeinträchtigt ist. Geplant ist die Umnutzung des östlichen Teils, insbesondere der ehemaligen Schreinerei Rupp¹, für Wohnzwecke, wobei bis zu 17 Wohnungen realisiert werden sollen. Auf dem Grundstück ist eine Tiefgarage mit ausreichenden Parkmöglichkeiten geplant.

Im Rahmen des laufenden Planverfahrens ist in einem ersten Schritt das zu erwartende Neuverkehrsaufkommen infolge des geplanten Bauvorhabens nach den anerkannten Ansätzen zur Verkehrserzeugung (Dr. Bosserhoff) zu ermitteln. Dabei ist die aktuelle Erschließungs- und verkehrsräumliche Situation hinsichtlich des zu erwartenden Neuverkehrs verkehrlich zu analysieren und zu beurteilen.

Zur Beurteilung der Verkehrsbelastungen im Zuge der Achstraße wurde mittels Knotenpunktzählungen (Videotechnik) die Verkehrsnachfrage an den beiden Knotenpunkten Achstraße / Unterm Berg und Achstraße / Achstraße an einem Normalwerktag erhoben (siehe **Anlage 1** - Zählstellenplan). Als Zählintervall wurde 00:00 bis 24:00 Uhr gewählt.

Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zusammen. Das Untersuchungsgebiet ist in der **Anlage 1** dargestellt.

2. Bestandsaufnahme MIV 2025

Grundlage für die verkehrliche Beurteilung bilden aktuelle Verkehrsdaten. Zur Ermittlung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Untersuchungsgebiet wurde im Mai 2025 eine Verkehrserhebung an den beiden Knotenpunkten Achstraße / Unterm Berg und Achstraße / Achstraße über 24 Stunden durchgeführt. Die Kraftfahrzeuge wurden mittels Videokamera getrennt nach Abbiegebeziehungen, unterteilt in 15 Minuten-Intervalle und unterschieden nach den Verkehrsmitteln Krad, Pkw, Bus, Lkw < 3,5 t, Lkw > 3,5 t sowie Lastzüge und landwirtschaftliche Fahrzeuge erfasst².

¹ Der Schreinereibetrieb Rupp existierte in seiner Rechtsform bis November 2020. Eine Nutzung bestand zuletzt bis ins Jahr 2009, das daraus resultierende Fahrtenaufkommen setzte sich aus den täglichen An- und Abfahrten des Schreinermeisters sowie den An- und Abfahrten auf Baustellen zusammen. Außerdem wurde regelmäßig Holz angeliefert. Bis in die Neunziger-Jahre hinein gab es eine Gemeinschaft von vier Schreibern in der Werkstatt, das Fahrtenaufkommen war seinerzeit entsprechend höher.

² Durchführung und Auswertung der automatisierten Knotenpunktzählungen durch die Firma Schuh & Co. GmbH, Goethestraße 17, 82110 Germering

- Zähltag: Dienstag, 06.05.2025
- Zählstellen: K 11, K 12
- Zählzeit: 00 – 24 Uhr

Tabelle 1: Zusammenfassung der Zählergebnisse

| Zählstelle Nr. | Bezeichnung | Kfz/24h | SV-Fz/24 h | Kfz/h Morgenspitze | Kfz/h Abendspitze |
|----------------|-------------------------|---------|--------------|--------------------|-------------------|
| K 11 | Achstraße / Unterm Berg | 800 | 14 (1,8%) | 48 (6%) | 72 (9%) |
| K 12 | Achstraße / Achstraße | 176 | 1 (0,6%) | 13 (7,4%) | 24 (13,6%) |

Detaillierte Ergebnisse der Verkehrserhebung sind nach folgender Aufteilung dokumentiert.

- Anlage 1: Untersuchungsgebiet mit Zählstellenübersicht
- Anlage 2: Gesamtverkehrsaufkommen in Kfz/24h
- Anlage 3: Schwerververkehrsaufkommen in SVfz/24h (> 3,5t)
- Anlage 4: morgendliche Spitzenstunde in Kfz/h
- Anlage 5: abendliche Spitzenstunde in Kfz/h

In der Achstraße wurde südlich der Einmündung Achstraße / Unterm Berg ein Verkehrsaufkommen im Querschnitt von lediglich rund 245 Kfz/24h mit einem Schwerververkehrsanteil von rund 6% festgestellt. Die Querschnittsbelastung nördlich des Knotenpunktes Achstraße / Achstraße wurde am Erhebungstag mit rund 160 Kfz/24h und einem Schwerververkehrsanteil von unter 1 % dokumentiert.

3. Neuverkehrsaufkommen der geplanten Entwicklungen

Neben der Analyse des vorhandenen Verkehrsaufkommens ist der zu erwartende Neuverkehr infolge der geplanten Entwicklungen von Interesse.

Eine wesentliche Grundlage für die überschlägige Ermittlung der notwendigen Kennwerte bildet dabei das Planungstool *Ver_Bau* (Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, Stand: 2023 /4/). Im vorliegenden Fall sind Abschätzungen für Wohngebiete zu treffen.

Für das zu untersuchende Wohngebiet ist gemäß den Angaben im Bebauungsplanentwurf von 17 Wohneinheiten auszugehen. Die Herleitung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens kann der **Anlage 6** entnommen werden.

Entsprechend den aufgeführten Ansätzen kann von ca. 36 Einwohnern in der geplanten Wohngebietserweiterung ausgegangen werden. Diese Einwohner erzeugen unter Berücksichtigung des Wirtschafts- und Besucherverkehrs ein Neuverkehrsaufkommen von rund 30 Fahrten pro Richtung bzw. rund 60 Kfz/24h (beginnende und endende Fahrten) im Querschnitt.

Aus der **Anlage 7** kann der Tagesgang des Quell- (beginnende Fahrten) sowie des Zielverkehrs (endende Fahrten) für das Verkehrsaufkommen der geplanten Wohnnutzung abgelesen werden. Die Ganglinie zeigt, dass durch das aktuelle Planvorhaben mit Wohnnutzung nur maximal 6 Fahrten (davon 2 beginnende und 4 endende) innerhalb einer Stunde generiert werden (hier: abendliche Spitzenstunde 16:00 bis 17:00 Uhr und 17:00 und 18:00 Uhr).

4. Verkehrsräumliche Situation

Anhand des Gesamtverkehrsaufkommens sowie der Verkehrsbelastung während der Spitzenstunden können, unter Berücksichtigung der RAS 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen /6/), Rückschlüsse auf die Bedeutung, Funktion und Charakteristik im Kontext der Ausbausituation der Straßenabschnitte gezogen werden. Ausgehend von der Erschließungsfunktion ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an die Querschnittsgestaltung, um alle Verkehrsteilnehmer sicher im vorhandenen Verkehrsraum führen zu können. In der nachfolgenden Tabelle sind, abhängig von der Charakterisierung, typische Verkehrsbelastungen zusammengestellt.

Tabelle 2: RAS 06; Querschnitte und Verkehrsstärken

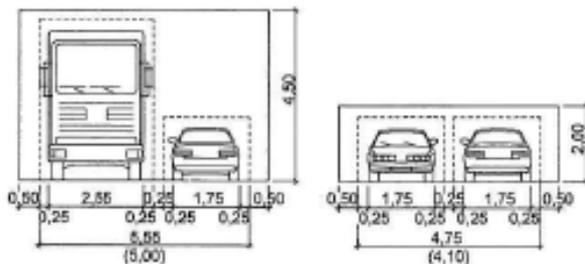
| Charakterisierung | von Kfz/h | bis Kfz/h | Spitzenstunde | von Kfz/24h | bis Kfz/24h |
|--------------------------|-----------|-----------|---------------|-------------|-------------|
| Wohnweg | 0 | 150 | 12% | 0 | 1.300 |
| Wohnstraße | 0 | 400 | 12% | 0 | 3.300 |
| Sammelstraße | 400 | 800 | 12% | 3.300 | 6.700 |
| Quartierstraße | 400 | 1.000 | 10% | 4.000 | 10.000 |
| Dörfliche Hauptstraße | 200 | 1.000 | 10% | 2.000 | 10.000 |
| Örtliche Einfahrtsstraße | 400 | 1.800 | 10% | 4.000 | 18.000 |
| Örtliche Geschäftsstraße | 400 | 2.600 | 10% | 4.000 | 26.000 |
| Hauptgeschäftsstraße | 800 | 2.600 | 10% | 8.000 | 26.000 |
| Gewerbestraße | 400 | 1.800 | 12% | 3.300 | 15.000 |
| Industriestraße | 800 | 2.600 | 12% | 6.700 | 21.700 |
| Verbindungsstraße | 800 | 2.600 | 9% | 8.900 | 28.900 |
| Anbaufreie Straße | 800 | 2.600 | 9% | 8.900 | 28.900 |

Die erfasste normalwerktägliche Verkehrsbelastung in der Achstraße beträgt zwischen den beiden gezählten Knotenpunkten derzeit rd. 160 bis 245 Kfz/24h bzw. rd. 10 bis 20 Kfz/h in der Spitzenstunde. Künftig werden mit der geplanten Wohnbauweiterung zusätzlich rd.

60 Kfz-Fahrten/24h bzw. maximal rd. 6 Kfz/h erwartet. Dies impliziert, dass in dem Zeitfenster der Spitzenstunde ca. alle 10 Minuten 1 zusätzliches Fahrzeug (beginnende oder endende Fahrt) aus der Verkehrserzeugung durch das geplante Bauvorhaben zu verzeichnen ist.

Somit kann die Achstraße in dem betrachteten Abschnitt als Wohnweg charakterisiert werden. Dieser kennzeichnet sich durch eine in der Regel ausschließliche Erschließungsfunktion für überwiegende Wohnnutzungen in Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen. Die Fahrbahnbreite soll den Begegnungsfall Pkw/Pkw ermöglichen und ist daher zwischen rund 4,50 m und 5,50 m festzulegen. Größere Fahrbahnbreiten bedingen ggf. ein höheres Geschwindigkeitsniveau und unterstreichen somit nicht den Charakter dieses Streckentyps. Geringfügige Einschränkungen z.B. beim Begegnungsfall Pkw/Lkw werden als unkritisch eingestuft. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Beispiele für Verkehrsräume und lichte Räume gemäß /6/ für die Begegnungsfälle Lkw/Pkw und Pkw/Pkw (Klammermaße: mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen).

Abbildung 1: Beispiele für Verkehrsräume und lichte Räume beim Begegnen

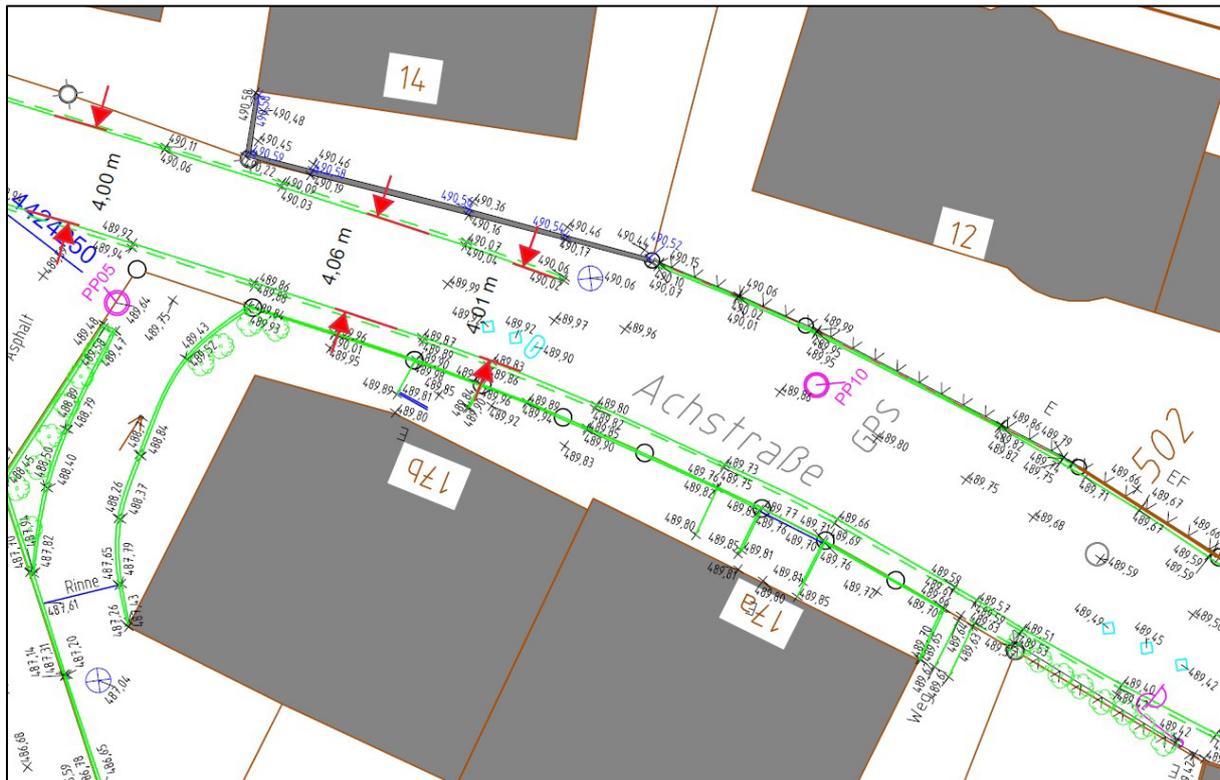


Das Schwerverkehrsaufkommen kann mit gezählten 1 bis 10 SV-Fahrzeugen (Lkw > 3,5t, Lz und Busse) / 24 Stunden als gering eingestuft werden. Trotz der zum Teil geringen Fahrbahnbreiten ist gewährleistet, dass es im Bestand zu Schwerverkehrsfahrten durch Müllfahrzeuge, Feuerwehrfahrzeuge, Umzugswagen, Andienungs- und Lieferverkehre etc. kommt. Im Begegnungsfall muss dabei auch auf die Gehwege sowie Grundstücksein- und -ausfahrten ausgewichen werden. Der durch das geplante Bauvorhaben verursachte Baustellenverkehr wird zu einer temporären Erhöhung des Schwerverkehrsaufkommens führen. Aufgrund der geplanten Nutzung (rd. 17 Wohneinheiten) wird das zu erwartende Schwerverkehrsaufkommen im Zuge der Baustelle als verträglich beurteilt.

Die Achstraße ist Teil einer ausgewiesenen Tempo-30-Zone und ist als Anliegerstraße (Zeichen 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“ mit Zusatzzeichen 1020-30 „Anlieger frei“) deklariert. Durchgangsverkehr, der die Achstraße zwischen Augsburger Straße und Bahnhofstraße durchfährt, ist somit per Definition nicht zugelassen. Die Achstraße weist im Bestand eine minimale Fahrbahnbreite von rd. 4,00m auf. Abschnittsweise ist der Querschnitt baulich gegliedert mit geringem Höhenversatz zu den beidseitig angelegten Gehwegen und es kommt punktuell zu Fahrbahneinengungen durch parkende Fahrzeuge an der Westseite (Anmerkung: an der Ostseite ist ein absolutes Halteverbot angeordnet).

Ein Begegnungsverkehr Lkw/Pkw bzw. Pkw/Pkw kann bei 4,00 m Fahrbahnbreite nicht gewährleistet werden. In der Praxis wird daher bereits heute über die vorhandenen Gehwege bzw. überall da ausgewichen, wo dies aufgrund von Aufweitungen (z.B. Hofeinfahrten) möglich ist. Dabei wird ein Begegnungsfall Lkw/Pkw bzw. Pkw/Pkw mit Hilfe einer Verständigung auf Sicht auch in Anbetracht der mit Neuverkehr zu erwartenden Begegnungshäufigkeit als praktikabel und funktional beurteilt.

Abbildung 2: Auszug Lageplan Vermessung mit gemessenen Fahrbahnbreiten /3/



Die folgenden Fotos zeigen die Problematik und Charakteristik der Achstraße in dem Abschnitt zwischen den Hausnummern 8 und 23 (Blickrichtung jeweils von Süd nach Nord). Es wird deutlich, dass durch parkende Fahrzeuge auf der Westseite die vorhandenen Gehwege zugeparkt werden und darüber hinaus die Fahrbahnbreiten für die entsprechenden Begegnungsfälle nicht ausreichen. Allerdings muss konstatiert werden, dass bei einer stündlichen Querschnittsbelastung von maximal 22 Kfz/h (davon überschlägig hälftig pro Richtung) Begegnungsfälle eher als seltenes Ereignis angesehen werden können.

Abbildung 3: Darstellung der Bestandsituation Achstraße (Hausnummern 8 bis 23)



Quelle: Apple Karten App

Insgesamt wird die verkehrliche Situation im Verlauf der Achstraße heute wie künftig als verträglich eingestuft. Mit einem zu erwartenden Verkehrsaufkommen von \leq rund 300 Kfz/24h bzw. rund 30 Kfz/h weist die Achstraße ein vergleichsweise geringes Verkehrsaufkommen auf.

Es wird empfohlen, die vorhandene Verkehrsraum- und Querschnittsgestaltung im Verlauf der Achstraße durch die Schaffung einer Mischfläche (Aufgabe der ohnehin sehr schmalen und höhenmäßig abgesetzten Gehwege) zu verbessern. Darüber hinaus sollte darüber nachgedacht werden, in der Achstraße punktuell in den Abschnitten, die durch geringe Fahrbahnbreiten charakterisiert sind, einen verkehrsberuhigten Bereich, der durch das Verkehrszeichen 325.1 gekennzeichnet ist, umzusetzen.

Die Achstraße wird als verträglich und angemessen hinsichtlich einer funktionalen und sicheren Verkehrsabwicklung mit entsprechend niedrigem Geschwindigkeitsniveau heute wie auch mit dem prognostizierten Neuverkehrskommen beurteilt.

5. Zusammenfassung

Die Stadt Friedberg beabsichtigt die Erweiterung einer Wohnbaufläche /2/. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Entwicklung untersucht.

Grundlage für die verkehrliche Beurteilung bilden aktuelle Verkehrsdaten. Zur Ermittlung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Untersuchungsgebiet wurde im Mai 2025 eine Verkehrserhebung an den beiden Knotenpunkten Achstraße / Unterm Berg und Achstraße / Achstraße über 24 Stunden durchgeführt.

Das derzeitige normalwerttägliche Verkehrsaufkommen im Verlauf der Achstraße beträgt zwischen den beiden gezählten Knotenpunkt rd. 160 bis 245 Kfz/24h. Das Schwerverkehrsaufkommen entspricht mit einem Anteil von <1% der Nutzungssituation des angebundenen Wohngebiets.

Anhand der strukturellen Angaben für die geplante Wohngebietserweiterung wird unter Berücksichtigung des Wirtschafts- und Besucherverkehrs ein Neuverkehrsaufkommen von rund 30 Fahrten pro Richtung bzw. rund 60 Kfz/24h (Fahrten im Querschnitt) prognostiziert.

Für die Achstraße wird nach Überlagerung des bestehenden Verkehrs mit dem Neuverkehrsaufkommen eine Verkehrsbelastung von rd. 300 Kfz/24h erwartet. Entsprechend der erfassten Belastungen ist ein Verkehrsaufkommen zur Spitzenstunde von rund 30 Kfz/h anzusetzen. Überschlägig bedeutet dies künftig alle 10 Minuten ein zusätzliches Fahrzeug während der Spitzenstunde.

Mit den prognostizierten rd. 300 Kfz/24h und den zu erwartenden Spitzenstundenbelastungen in der Achstraße kann die Verkehrsstärke gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06 /5/) einer typischen Wohnwegbelastung (<150 Kfz/h) zugeordnet werden. Wohnwege kennzeichnen sich durch eine ausschließliche Erschließungsfunktion für überwiegende Wohnnutzungen in Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen.

Insgesamt wird die verkehrliche Situation im Verlauf der Achstraße heute wie künftig als verträglich eingestuft. Mit einem zu erwartenden Verkehrsaufkommen von \leq rund 300 Kfz/24h weist die betrachtete Erschließungsstraße ein vergleichsweise geringes Verkehrsaufkommen auf.

Der durch das geplante Bauvorhaben verursachte Baustellenverkehr wird zu einer temporären Erhöhung des Schwerverkehrsaufkommens führen. Aufgrund der geplanten Nutzung (rd. 17 Wohneinheiten) wird das zu erwartende Schwerverkehrsaufkommen im Zuge der Baustelle als verträglich beurteilt. Es wird empfohlen, im Vorfeld der Baumaßnahme den Oberbau der Gehwege hinsichtlich der baulichen Dimensionierung zu überprüfen, da während der Bauphase mit einer höheren Belastung auf die Gehwegbereiche zu rechnen ist.

Es wird empfohlen, die vorhandene Verkehrsraum- und Querschnittsgestaltung im Verlauf der Achstraße durch die Schaffung einer Mischfläche (Aufgabe der ohnehin sehr schmalen und höhenmäßig abgesetzten Gehwege) zu verbessern. Darüber hinaus sollte darüber nachgedacht werden, in der Achstraße punktuell in den Abschnitten, die durch geringe Fahrbahnbreiten charakterisiert sind, einen verkehrsberuhigten Bereich, der durch das Verkehrszeichen 325.1 gekennzeichnet ist, umzusetzen.

Die vorhandene Verkehrsraum- und Querschnittsgestaltung im Verlauf der Achstraße wird insgesamt als verträglich und angemessen hinsichtlich einer funktionalen und sicheren Verkehrsabwicklung mit entsprechend niedrigem Geschwindigkeitsniveau heute wie auch mit dem prognostizierten Neuverkehrskommen beurteilt.

Es ist evident darauf hinzuweisen, dass nach der Schließung der früheren Schreinerei Rupp keine gewerbliche Nutzung mehr, sondern ausschließlich Wohnnutzung in der Achstraße zu verzeichnen ist. Die ehemals vorhandenen Fahrtbewegungen durch die Schreinerei fallen folgerichtig zukünftig nicht mehr an.

Quellenverzeichnis

- /1/ Schuh & Co. GmbH: Knotenpunktzählungen am 06. Mai 2025
- /2/ Stadt Friedberg: Bebauungsplan mit Grünordnungsplan Nr. 95 „für das Gebiet östlich und westlich der Friedberger Ach in Friedberg“, Planzeichnung im Maßstab 1:500 in der Fassung vom 28. Januar 2025, Kling Consult GmbH
- /3/ Hyna + Weiß Bauingenieure Partnerschaftsgesellschaft: Stadt Friedberg, Achstraße, Bestand, Maßstab 1:250, Stand: Mai 2019
- /4/ Dr. Ing. Dietmar Bosserhoff: Programm Ver_Bau: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, Stand: 2023
- /5/ Veröffentlichung Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung: Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung, Wiesbaden 2000
- /6/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RASt 06; Ausgabe 2006

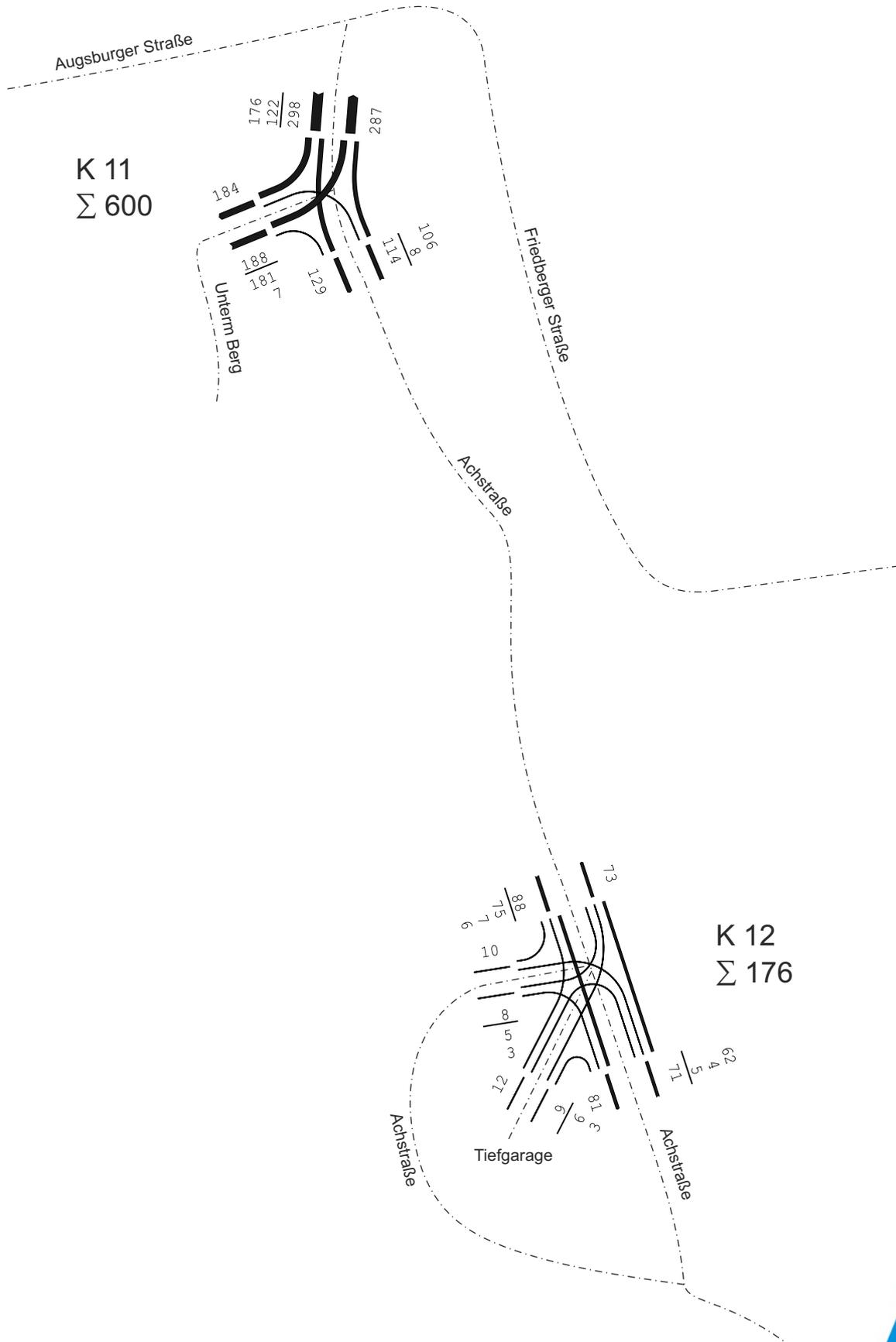
Stadt Friedberg

Verkehrsuntersuchung B-Plan „Friedberger Ach“ Knotenpunktbelastung 2025

Gesamtverkehr

Kfz / 24 Stunden

Grundlage: Erhebung vom Dienstag, 06.05. 2025



Stadt Friedberg

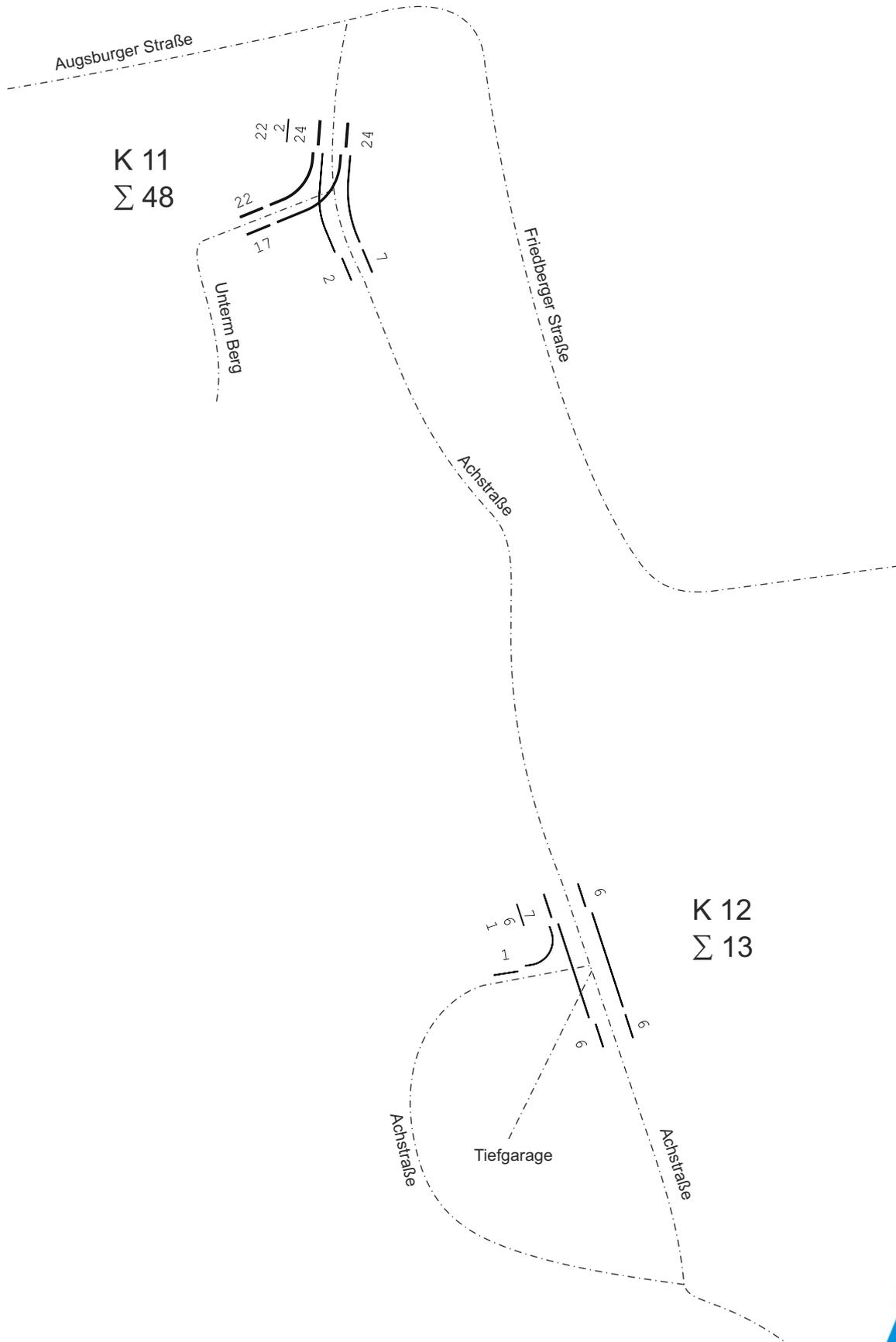
Verkehrsuntersuchung B-Plan „Friedberger Ach“

Knotenpunktbelastung 2025

Morgendliche Spitzenstunde

Kfz / Stunde

Grundlage: Erhebung vom Dienstag, 06.05. 2025



Stadt Friedberg

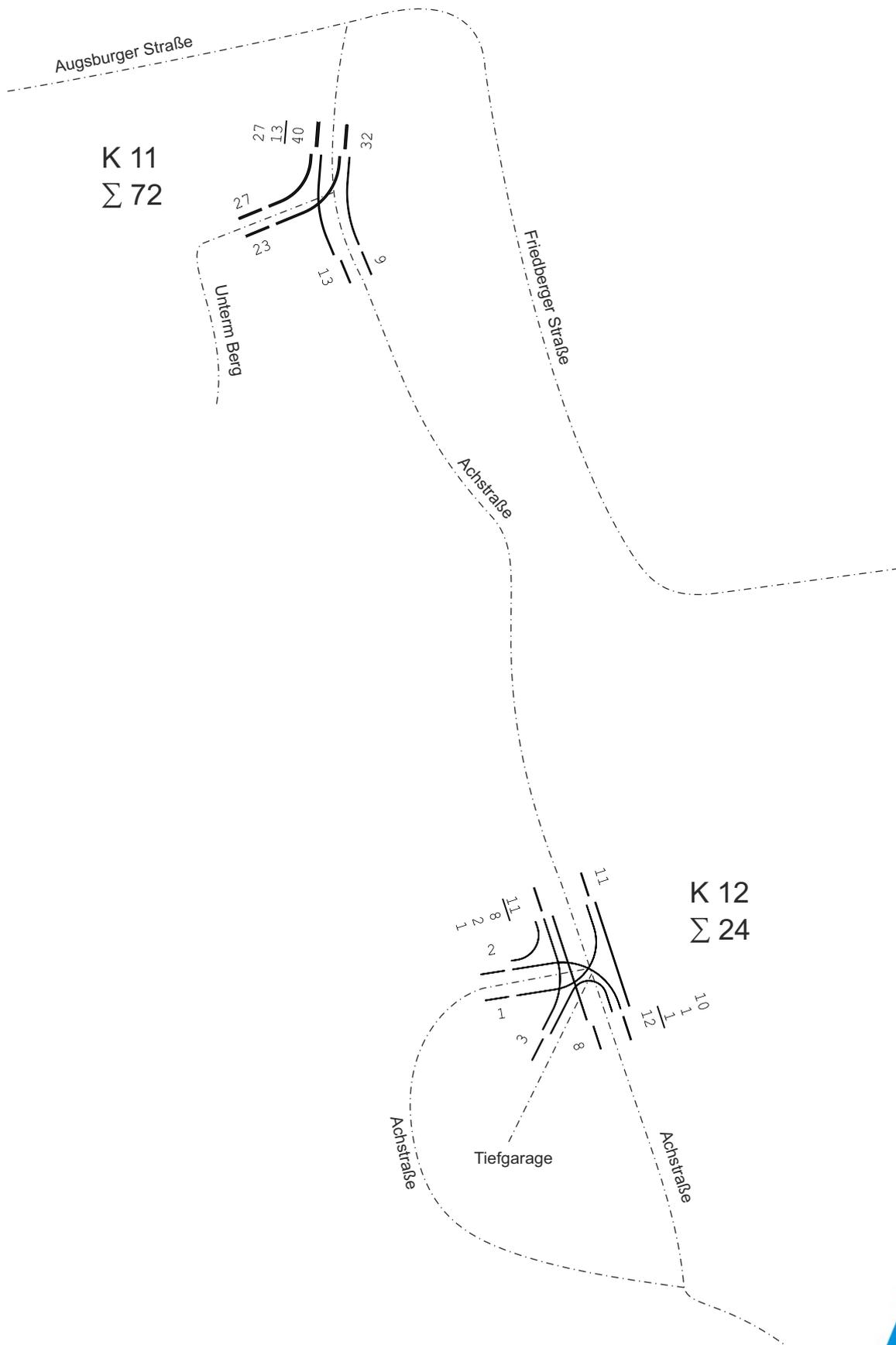
Verkehrsuntersuchung B-Plan „Friedberger Ach“

Knotenpunktbelastung 2025

Abendliche Spitzenstunde

Kfz / Stunde

Grundlage: Erhebung vom Dienstag, 06.05. 2025



VU Friedberg: B-Plan Friedberger Ach (Ost)

Ermittlung des Neuverkehrsaufkommens

Stand: 28.05.2025

| | |
|--------------------------------------|-----------|
| Einwohnerverkehr | |
| Nutzungsart | Wohnen |
| Anzahl der Wohneinheiten | 17 |
| Einwohner pro Wohneinheit | 2,1 |
| Anzahl Einwohner | 36 |
| Wege pro Einwohner pro Werktag | 3,6 |
| MIV-Anteil | 60% |
| Pkw-Besetzungsgrad | 1,5 |
| Kfz-Fahrten pro Werktag | 51 |
| Besucherverkehr | |
| Anteil Besucherverkehr (Wohnnutzung) | 5% |
| Pkw-Fahrten pro Werktag | 3 |
| Wirtschaftsverkehr | |
| Kfz-Fahrten/Einwohner/Tag | 0,1 |
| Anzahl der Lkw-Fahrten/Tag | 4 |
| Gesamtverkehr je Werktag | |
| Kfz-Fahrten pro Werktag | 60 |
| Quell- bzw. Zielverkehr | 30 |

Friedberg - B-Plan Friedberger Ach (Ost)
Stand: Mai 2025

