



**Verkehrsuntersuchung
Baugebiet Mühlweide**

Nidderau-Ostheim

Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide

Nidderau-Ostheim

05. Juli 2022

Auftraggeber

Stadtverwaltung Nidderau
FB Stadtentwicklung und Bauwesen
Ansprechpartner:
C. Brauneis
Am Steinweg 1
61130 Nidderau
Telefon: 06187 299 175
Telefax: 06187 299 101
christine.brauneis@nidderau.de
<https://www.nidderau.de>

Auftragnehmer

R+T Verkehrsplanung GmbH
Julius-Reiber-Straße 17
64293 Darmstadt
Telefon: 06151 / 2712 0
Telefax: 06151 / 2712 20
darmstadt@rt-verkehr.de
www.rt-verkehr.de

Bearbeitung durch:
Ralf Huber-Erler, Dr.-Ing.
Jenny Büttner, M.Eng.

Hinweis:

In allen von R+T verfassten Texten wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf eine geschlechtsspezifische Unterscheidung verzichtet. Es sind stets alle Menschen jeden Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Alle Inhalte dieses Berichts, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei R+T Verkehrsplanung GmbH.

Inhalt

1	Aufgabe und Vorgehensweise	1
2	Verkehrliche Situation der Bestandssituation	3
2.1	Lage / Verkehrserschließung	3
2.2	Kfz-Verkehrsmengen Bestand	4
3	Verkehrsprognose	4
3.1	Prognose-Nullfall	4
3.2	Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen	6
3.3	Kfz-Verkehrsmenge zur Spitzenstunde	7
3.4	Räumliche Verteilung des Kfz-Neuverkehrs	7
3.5	Prognose-Verkehrsmenge im Untersuchungsgebiet	8
4	Leistungsfähigkeitsuntersuchung	8
4.1	Leistungsfähigkeit Prognose-Nullfall	9
4.2	Leistungsfähigkeit Prognose-Planfall	10
5	Machbarkeit Kreisverkehr	11
6	Zusammenfassung und Fazit	12
	Verzeichnisse	14

1 Aufgabe und Vorgehensweise

Aufgabe

Die Stadt Nidderau plant die Entwicklung des Baugebiets Mühlweide in Nidderau-Ostheim.

Für das in **Abbildung 1** dargestellte Baugebiet mit einer Fläche von ca. 7 ha sollen im Westen des Gebietes ein Feuerwehrstandort für die beiden Wehren Ostheim sowie Windecken auf einer Fläche von rund 3.000 m² und östlich davon Wohnbauflächen für voraussichtlich 193 Wohnungseinheiten geschaffen werden.



Abbildung 1: Abgrenzung Baugebiet

Die verkehrliche Erschließung des Gebietes soll über eine ringförmige Trasse mit einem Anbindungspunkt an die Wonnecker Straße im Osten des Plangebietes sowie einem Anbindungspunkt an die L3009 im Westen des Plangebietes erfolgen. Dazu wird mit Hessen Mobil die zusätzliche Zu- und Abfahrt an die L3009 im Westen des Plangebietes abgestimmt. Seitens der Stadt ist gewünscht, die L3009 in diesem Abschnitt aufgrund der Planung zu einer innerörtlichen Landstraße umzufunktionieren.

Mit dem vorliegenden Verkehrsgutachten, das sich auf das geplante Baugebiet Mühlweide bezieht, wurde geklärt, welche verkehrliche Situation im Bestand vorliegt und welche verkehrlichen Auswirkungen durch die Wohnnutzungen und die beiden Wehre zu erwarten sind. Zusätzlich wurden die Kfz-Neuverkehre in Bezug auf die Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten im umliegenden Straßennetz aufgezeigt und die Anschlüsse des Plangebietes an das öffentliche Straßennetz überprüft. Für den westlichen Anschluss wurde die entwurfstechnische Machbarkeit als Kreisverkehr geprüft.

Vorgehensweise

Grundlage des Verkehrsgutachtens bilden eine Verkehrszählung an zwei Knotenpunkten im unmittelbaren Umfeld des Plangebietes sowie ergänzende Querschnittserhebungen über eine Woche, die jeweils aktuelle Daten zum Verkehrsaufkommen liefern.

Das Kfz-Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen und die zu erwartenden Verkehrszunahmen im umliegenden Straßennetz wurden prognostiziert und auf das umliegende Verkehrsnetz umgelegt. Durch einen Vergleich der Knotenleistungsfähigkeit im Prognose-Planfall mit der Knotenleistungsfähigkeit im Prognose-Nullfall wurde untersucht, ob ggfls. ausgemachte Leistungs-fähigkeitsengpässe auf die neu entstehenden Verkehre zurückzuführen sind oder ohnehin bereits bestehen. Dabei wurde auch die geplanten Anbindungen des Plangebietes an das öffentliche Straßennetz überprüft. Für die westliche Anbindung wurde die Leistungsfähigkeit sowohl als vorfahrtsgeregelte Kreuzung als auch als Kreisverkehr überprüft.

Darüber hinaus wurde die entwurfstechnische Machbarkeit der westlichen Anbindung an die L3009 als Kreisverkehrsplatz zwischen den Stadtteilen Wind-ecken und Ostheim mit Anbindung der südlichen und nördlichen Entwick-lungsflächen geprüft. Als Grundlage dafür wurde in diesem Bereich eine Vermessung durchgeführt.

2 Verkehrliche Situation der Bestandssituation

2.1 Lage / Verkehrserschließung

Das Untersuchungsgebiet befindet sich am westlichen Ortsausgang von Ostheim. Das Gebiet wird im Osten durch die Straße In den Pfortenwiesen sowie im Süden durch die L3009 bzw. die Wonnecker Straße begrenzt und schließt im Westen sowie Norden an landwirtschaftlich genutzte Fläche an, wie in **Plan 1** dargestellt. Die verkehrliche Erschließung soll über eine ringförmige Trasse mit zwei Anbindungspunkten, einen an die Wonnecker Straße und einen an die L3009, erfolgen. Der östliche Anschluss liegt somit in versetzter Gegenlage zu einer geplanten Zufahrt zum Schulgelände der Johann-Hinrich-Wichern-Schule, welche zukünftig umgestaltet werden soll. Perspektivisch sind hier eine Bushaltestelle sowie ein Fußgängerüberweg vorgesehen und der Knotenpunkt soll signalisiert werden. Für den weiteren Anschlussknotenpunkt am westlichen Rand des Plangebietes wird die Anlage eines Kreisverkehrs in Betracht gezogen.

Außerdem sieht das Konzept vor, den betroffenen Abschnitt der Landesstraße verkehrsrechtlich in die Ortslage zu integrieren, sodass auf die Ausweisung einer Bauverbotszone verzichtet werden kann. Dabei soll der Straßenabschnitt zur Vermeidung von Verkehrskonflikten jedoch anbaufrei, ohne Zu- und Abfahrten, ausgebildet werden.

Innerhalb des Gebietes ist eine parallel zur Wonnecker Straße verlaufende Erschließungsstraße mit beidseitigen Gehwegen vorgesehen. Die Straße verbindet so die Anbindungen des Baugebiets an die L3009 bzw. Wonnecker Straße innerhalb des Gebietes. Eine zweite Ringstraße ist entlang des nördlichen Siedlungsrandes als Mischverkehrsfläche vorgesehen.

Die geplanten Nutzungen sind mit der L3009 bzw. der Wonnecker Straße sehr gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden. In südlicher und östlicher Umgebung des Untersuchungsgebietes befindet sich Wohnbebauung mit Ein- bis Zweifamilienhäusern. Östlich des Gebietes sind zudem vereinzelt Mischnutzungen verortet und im Süden grenzen unmittelbar die Förderschule Johann-Hinrichs-Wichern, die Grundschule Ostheim sowie die Kita Maria Merian an.

Durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist das Plangebiet über die direkt anliegende Bushaltestelle „Ostheim Schule“ erschlossen. Die Haltestelle wird von dem Bus 562 (Bruchköbel – Hanau) im 60-Minuten-Takt sowie den Bussen MKK46 (Stadtbus Nidderau) und 42S (Bruchköbel – Hanau) zu Schulbeginn- und Ende bedient. Außerdem ist der Bahnhofepunkt Ostheim (Kr Hanau) in etwa 15-20 Minuten fußläufig vom Untersuchungsgebiet erreichbar. Der Bahnhofepunkt bietet Anschluss an Regionalzüge in Richtung Hanau und in Richtung Gießen/Marburg (Lahn) im 30- bzw. 60-Minuten-Takt.

2.2 Kfz-Verkehrsmengen Bestand

Als Grundlage für den Prognose-Nullfall und um die Bestandssituation im Untersuchungsgebiet beurteilen zu können, sind aktuelle Verkehrsdaten notwendig. Aus diesem Grund wurden an einem repräsentativen Werktag (Dienstag, den 17.05.2022) in den Zeiten von 06:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr mithilfe von Videotechnik Verkehrszählungen des fließenden Kfz-Verkehrs an folgenden Knotenpunkten durchgeführt:

- K1: Ostheimer Straße / Mühlbergstraße / L3009
- K2: Wonnecker Straße / In den Pfortenwiesen

Darüber hinaus wurden zwei Abschnitte auf der L3009 über 7 Tage im Querschnitt gezählt. Die genaue Verortung der Querschnittszählungen ist in **Plan 1** dargestellt.

Mit den Zählungen wurden sowohl die Kfz-Verkehrsmengen als auch deren zeitliche und räumliche Verteilung ermittelt. Die Zählung erfolgte in 15-Minuten-Intervallen, wobei nach Fahrtrichtung und Fahrzeugart unterschieden wurde. In **Plan 1** sind die Kfz-Verkehrsmengen der Spitzenstunde vormittags (07:30 bis 08:30 Uhr) und nachmittags (16:15 bis 17:15 Uhr) zusammengefasst. Die detaillierten Zählergebnisse sind in **Anlage 1** (Spitzenstunden), **Anlage 2** (Vor- und Nachmittag), **Anlage 3** und **Anlage 4** (Querschnittszählungen) dokumentiert.

3 Verkehrsprognose

3.1 Prognose-Nullfall

Der Prognose-Nullfall beinhaltet die Verkehrsinfrastruktur des Prognosejahres 2035 sowie die entsprechende Verkehrsnachfrage – jedoch ohne den Neuverkehr durch das Plangebiet.

Über eine Gegenüberstellung der durchgeführten Querschnittszählung (siehe **Anlage 3**) westlich des Knotenpunktes K1 (Ostheimer Straße / Mühlbergstraße / L3009) mit den Werten der Dauerzählstelle von Hessen Mobil an dieser Stelle lässt sich die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre abbilden. Darauf aufbauend lässt sich eine Tendenz für zukünftige Entwicklungen ableiten. Die aktuellste Verkehrszählung von Hessen Mobil stammt aus dem Jahr 2015 (siehe **Abbildung 2**).

Zählstelle
57190365

Jahr	DTV	DTV SV	DTV Rad	Straße	von NK	nach NK
2015	6.637	158	11	L 3009	5719017	5719044
2010	7.561	180	252	L 3009	5719017	5719044
2005	8.261	292	301	L 3009	5719017	5719044
2000	6.458	230	147	L 3009	5719017	5719044

Abbildung 2: Dauerzählstelle Hessen Mobil¹

Im Vergleich zu den aktuell erhobenen Querschnittswerten (**Plan 1** und **Anlage 3**) mit denen von Hessen Mobil (2015) liegen die Verkehrsmengen im Querschnitt in einem vergleichbaren Bereich:

- DTV 2022: 6.611 Kfz/24h (erhoben)
- DTV 2015: 6.637 Kfz/24h (Hessen Mobil)

Die Kfz-Verkehrsmenge ist demnach im Bereich des Querschnitts 1 seit 2015 auf einem konstanten Niveau. Da die Stadtverwaltung von Nidderau zukünftig auf Grundlage der Bevölkerungsentwicklung von einem allgemein leicht ansteigenden Kfz-Verkehrsaufkommen ausgeht, wurde für den allgemeinen Prognose-Nullfall eine geringe Verkehrszunahme von 3 Prozent bis 2035 (etwa 0,25 Prozent pro Jahr) für den Prognose-Nullfall angesetzt.

Außerdem wurden die folgenden Entwicklungen, die bereits bekannt sind, beim Prognose-Nullfall berücksichtigt:

- Entwicklung Wohnbaugrundstückes "Mühlbergstraße" (0,18 ha)
- Entwicklung Wohnnutzung ehemaliges Norma- und Rewe-Grundstück (jeweils 40 WE)
- Bebauungskonzept Tinyhouses (20 WE) und sozialer Wohnungsbau (20 WE) - Ostheimer Straße / Wallerweg
- Zusätzliche Anschluss an L3009 zur Grundschule Ostheim in versetzter Gegenlage zum östlichen Anschluss des Plangebietes, der vorrangig für den Schulbus (als Haltestelle) und die Sporthalle genutzt werden soll. (Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass über diesen

¹ Quelle: <https://mobil.hessen.de/verkehr/interaktive-verkehrsmengenkarte>; zuletzt aufgerufen am 28.06.2022

Anschluss ebenfalls Schüler- und Lehrerverkehr ein- und ausfährt, wurde ebenfalls zusätzlicher Verkehr für die Grundschule angesetzt.)

Die jeweilige Verkehrserzeugung der berücksichtigten Nutzungen befindet sich in **Anlage 5**. Die Kfz-Verkehrsmengen im Prognose-Nullfall sind in **Plan 2** dargestellt.

3.2 Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen

Das aktuelle Konzept für das Plangebiet sieht den Bau von 193 Wohneinheiten sowie einen Feuerwehrstandort für die beiden Wehren Ostheim und Windecken vor.

Bei dem Feuerwehrstandort handelt es sich um einen Standort für die freiwillige Feuerwehr. Übungen, Schulungen sowie das Vereinsleben finden vorrangig in den Abendstunden und am Wochenende außerhalb der Spitzenstunden statt, so dass kaum Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs und auch keine Verkehrsmengen während der werktäglichen Spitzenstunden zu erwarten sind. Der Verkehr, der durch die Feuerwehr entsteht ist somit für die Leistungsfähigkeitsberechnung, welche für die Spitzenstunden durchgeführt wird, nicht relevant. Er wird bei den Berechnungen ausgeklammert.

Zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen der Wohnnutzungen des Untersuchungsgebietes auf das umliegende Straßennetz ist es erforderlich, den zukünftigen Kfz-Neuverkehr (Zu- und Abfluss) in Stärke und Richtung abzuschätzen. Dies geschieht sowohl für den gesamten Tagesverkehr als auch für die Spitzenstunden am Vormittag, Mittag und Nachmittag. Die prognostizierten Kfz-Verkehrsmengen dienen als Grundlage für die anschließende Leistungsfähigkeitsüberprüfung.

Die Ermittlung des induzierten Verkehrs wird in enger Anlehnung an die Fachliteratur vorgenommen, die als Basis herangezogen wird²⁺³. Mithilfe von Erfahrungswerten aus vergleichbaren Vorhaben und den erhobenen Verkehrsmengen werden die Ergebnisse auf Plausibilität geprüft. Für die Berechnung des induzierten Verkehrs durch die Wohnnutzung werden die Bewohnerverkehre, Besucherverkehre sowie Wirtschaftsverkehre anhand einzelner Nutzungsansprüche und Kenngrößen unterschieden und anschließend das Gesamtverkehrsaufkommen ermittelt.

2 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Köln 2006.

3 Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung – Grundsätze und Umsetzung, Abschätzung und Verkehrserzeugung (Heft 42). Wiesbaden 2000.

Die neuen Nutzungen induzieren demnach werktäglich ca. 750 Fahrten/24h (375 Quell- und 375 Zielfahrten).

Die detaillierte Herleitung der Verkehrserzeugung befindet sich in **Anlage 6**.

3.3 Kfz-Verkehrsmenge zur Spitzenstunde

Maßgeblich für die Leistungsfähigkeitsbeurteilung sind die vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde. Das Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen während der Spitzenstunden wird aus normierten Tagesganglinien⁴⁺⁵ gemäß Regelwerk abgeleitet und anhand vergleichbarer Nutzungen auf Plausibilität geprüft. Die ermittelten Kfz-Neuverkehrsmengen zur Spitzenstunde sind in **Tabelle 1** angegeben, jeweils unterschieden in vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde sowie in Ziel- und Quellverkehr.

Nutzergruppen	vormittägliche Spitzenstunde		nachmittägliche Spitzenstunde	
	Zielverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr	Quellverkehr
Bewohner	2,0 %	14,0 %	14,0 %	6,0 %
Besucher	3,5 %	3,0 %	6,0 %	5,0 %
Wirtschaftsverkehr	8,0 %	5,0 %	7,0 %	9,0 %

Tabelle 1: Bauvorhaben Frankfurter Straße – Spitzenstundenanteile am Tagesverkehr

Unter Verwendung dieser Anteile ergibt sich in den jeweiligen Spitzenstunden folgendes zusätzliches Verkehrsaufkommen, induziert durch die Wohnnutzung:

- Zielverkehr vormittägliche Spitzenstunde: 9 Kfz/h
- Quellverkehr vormittägliche Spitzenstunde: 50 Kfz/h
- Zielverkehr nachmittägliche Spitzenstunde: 50 Kfz/h
- Quellverkehr nachmittägliche Spitzenstunde: 23 Kfz/h

3.4 Räumliche Verteilung des Kfz-Neuverkehrs

Für den prognostizierten Kfz-Neuverkehr wird die Verkehrsverteilung für die künftige Situation an den relevanten Knotenpunkten prognostiziert. Es wird davon ausgegangen, dass sich die räumliche Verkehrsverteilung des Kfz-Neuverkehrs analog der heutigen Verkehre im Straßennetz verteilt. Dabei

4 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Köln 2006.

5 INFAS - Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH: Mobilität in Deutschland 2008 (beauftragt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung). Bonn 2009.

wird berücksichtigt, dass sich der Verkehr in/ aus Richtung des südlichen Knotenpunktarm an K1 zusätzlich auf den neuen südlichen Knotenpunktarm an K-neu umverteilt.

Da zur Gewichtung der beiden Anschlüsse (z.B. welcher der beiden Anschlüsse soll als Hauptanschluss genutzt werden) des Baugebietes Mühlweide bisher keine genaueren Angaben vorliegen, wurden für die Verkehrsverteilung des Neuverkehrs zwei Varianten angesetzt. In Variante 1 wird der gesamte Neuverkehr des Plangebietes an K-neu eingespeist und in Variante 2 am K2. Somit stellt Variante 1 die worst case Variante für K-neu und Variante 2 die worst case Variante für K2 dar. K1 stellt sich in beiden Varianten gleich dar. Daraus lässt sich ableiten, ob sich an beiden Knotenpunkten K2 und K-neu jeweils der gesamte Neuverkehr vom Plangebiet auch alleinig leistungsfähig ins Verkehrsnetz einspeisen lassen würde. Ist dies der Fall, ist eine variable Aufteilung des Neuverkehrs auf die beiden Anschlüsse möglich.

3.5 Prognose-Verkehrsmenge im Untersuchungsgebiet

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen der neuen Nutzungen wird mit der heutigen Verkehrsmenge des Prognose-Nullfalls überlagert. Durch die Überlagerung wird die Prognoseverkehrsmenge für das umgebende Straßennetz ermittelt.

Die Prognoseverkehrsmengen zu den Spitzenstunden sind sowohl in **Plan 3.1** (Variante 1) sowie in **Plan 3.2** (Variante 2) dargestellt.

Es zeigt sich, dass durch das Plangebiet und die allgemeine zukünftige Verkehrsentwicklung die Verkehrsmenge auf der L3009 zur vormittäglichen Spitzenstunde um etwa 20-30 Prozent und um etwa 15 Prozent in der nachmittäglichen Spitzenstunde im Vergleich zum Bestand steigt. Bei einer Gegenüberstellung der allgemeinen zukünftigen Verkehrsmenge mit dem Prognose-Verkehr ist eine Steigerung auf der L3009 zur vormittäglichen Spitzenstunde um etwa 5-10 Prozent und um etwa 5 Prozent in der nachmittäglichen Spitzenstunde zu verzeichnen. Die Erhöhung der Verkehrsmenge, die nur aus dem Plangebiet resultiert, liegt demnach bei etwa 5-10 Prozent.

4 Leistungsfähigkeitsuntersuchung

Nachdem der Kfz-Verkehr in seiner Stärke und Richtung für den Prognose-Nullfall sowie Prognose-Planfall ermittelt wurde, wird für den fließenden Kfz-Verkehr die Verkehrsqualität an den maßgeblichen Knotenpunkten untersucht. Es wird überprüft, ob sowohl die Verkehrsmengen des Prognose-Nullfalls als auch des Prognose-Planfalls an den umliegenden Knotenpunkten leistungsfähig abgewickelt werden kann und die Erschließung des

Plangebietes somit gesichert ist oder ob gegebenenfalls Ertüchtigungen erforderlich werden.

Basis der Berechnung und Beurteilung der Leistungsfähigkeiten ist das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)⁶. Die abschließende Bewertung erfolgt durch die Einteilung in Verkehrsqualitätsstufen, abhängig von der mittleren Wartezeit. Im HBS werden dafür sechs verschiedene **Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs** (QSV) definiert. Stufe A stellt die beste Qualität dar und Stufe F die schlechteste. Angestrebt wird im Allgemeinen mindestens eine QSV D – in diesem Verkehrszustand entstehen kurze Rückstaus, die sich jedoch auch innerhalb der Spitzenstunde immer wieder abbauen. Außerhalb der Spitzenstunde stellt sich in der Regel ein besserer Verkehrsablauf ein.

4.1 Leistungsfähigkeit Prognose-Nullfall

Für die ermittelten Verkehrsmengen des Prognose-Planfalls wurde die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte K1 und K2 überprüft. Die Leistungsfähigkeitsnachweise des Prognose-Nullfalls sind in **Anlage 7** bzw. **Plan 4** dargestellt.

K1 - Ostheimer Straße / Mühlbergstraße / L3009

Der zu untersuchende Knotenpunkt K1 (Ostheimer Straße / Mühlbergstraße / L3009) ist eine vorfahrtgeregelte Kreuzung mit der L3009 als übergeordnete Straße. Es befindet sich eine Fußgängerschutzanlage am westlichen Knotenpunktarm. Die Signalisierung der Fußgängeranlage erfolgt bedarfsgerecht auf Anforderung. Da die Nachfrage der Fußgängerquerung mit max. 8 Fußgängern in der Spitzenstunde (siehe **Anlage 1.1** und **Anlage 1.2**) sehr gering ist, kann von einer maßgeblichen Beeinflussung des Kfz-Verkehrs nicht ausgegangen werden.

Der Knotenpunkt weist sowohl zur vormittäglichen als auch zur nachmittäglichen Spitzenstunde mit der Qualitätsstufe A (QSV A) in allen Strömen eine sehr gute Verkehrsqualität auf (siehe **Anlage 7.1** und **Anlage 7.2**).

K2: Wonnecker Straße / In den Pfortenwiesen

Der Knotenpunkt K2 (Wonnecker Straße / In den Pfortenwiesen) ist vorfahrts-geregelt, mit der Wonnecker Straße als übergeordneter Straße. Die Einmündung weist sowohl zur vormittäglichen, als auch zur nachmittäglichen

6 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hrsg.): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) – Teil S Stadtstraßen. Köln 2015.

Spitzenstunde mit QSV A eine sehr gute Qualität des Verkehrsablaufs auf (siehe **Anlage 7.3** und **Anlage 7.4**).

4.2 Leistungsfähigkeit Prognose-Planfall

Für die Verkehrsmengen des Prognose-Planfalls wird die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte K1, K2 und K-neu überprüft. Die Variante 1 stellt für K-neu den „worst case“ dar (der gesamte Neuverkehr fährt an K-neu ein) und die Variante 2 für K2 (der gesamte Neuverkehr fährt an K2 ein). K1 stellt sich in beiden Varianten gleich dar. Daher wurde in Variante 1 die Leistungsfähigkeit für K1, K-neu und K2 geprüft – in Variante 2 ergänzend K2.

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsüberprüfung für die Verkehrsmengen des Prognose-Planfalls sind in **Anlage 8** (Variante 1), **Anlage 9** (Variante 2) bzw. **Plan 5.1** (Variante 1) und **Plan 5.2** (Variante 2) dargestellt.

K1 - Ostheimer Straße / Mühlbergstraße / L3009

Wie bereits im Prognose-Nullfall weist der zu untersuchende Knotenpunkt K1 (Ostheimer Straße / Mühlbergstraße / L3009) sowohl zur vormittäglichen als auch zur nachmittäglichen Spitzenstunde mit der QSV A in allen Strömen eine sehr gute Verkehrsqualität (unabhängig der Varianten) auf (siehe **Anlage 8.1** und **Anlage 8.2**).

K-neu – L3009 / Anschluss Plangebiet

K-neu (L3009 / Anschluss Plangebiet) wurde sowohl als vorfahrtsgeregelter Knotenpunkt, mit der L3009 als übergeordneter Straße, als auch als Kreisverkehr auf seine Leistungsfähigkeit überprüft. Als vorfahrtsgeregelter Knotenpunkt weist K-neu zur vormittäglichen Spitzenstunde mit QSV A eine sehr gute Verkehrsqualität und zur nachmittäglichen Spitzenstunde mit QSV B eine gute Verkehrsqualität auf (siehe **Anlage 8.5** und **Anlage 8.6**). Als Kreisverkehr verbessert sich die Qualitätsstufe an K-neu auf QSV A sowohl zur vormittäglichen als auch zur nachmittäglichen Spitzenstunde (siehe **Anlage 8.7** und **Anlage 8.8**).

Für den Verkehrsablauf auf der L3009 bedeutet dies, dass sich die Beeinträchtigungen durch Kfz-Verkehre der geplanten Nutzungen auf ein Minimum begrenzen.

K2: Wonnecker Straße / In den Pfortenwiesen

K2 wurde für den Prognose-Planfall wie im Prognose-Nullfall als vorfahrtsge-
regelter Knotenpunkt mit der Wonnecker Straße als übergeordneter Straße
auf seine Leistungsfähigkeit überprüft. Ebenso wie K1 weist der Knoten-
punkt K2 (Wonnecker Straße / In den Pfortenwiesen) wie im Prognose-Nullfall
sowohl zur vormittäglichen, als auch zur nachmittäglichen Spitzenstunde mit
QSV A in Variante 1 (siehe **Anlage 8.3** und **Anlage 8.4**) und in Variante 2
(siehe **Anlage 9.1** und **Anlage 9.2**) eine sehr gute Qualität des Verkehrsab-
laufs auf.

Wie bei K-neu lässt sich auch hier daraus schließen, dass sich die Beeinträch-
tigungen durch Kfz-Verkehre der geplanten Nutzungen auf ein Minimum be-
grenzen.

5 Machbarkeit Kreisverkehr

Im Zusammenhang mit den Planungen zum Baugebiet Mühlweide wurde die
Gestaltung des Anschlusses an die L3009 überdacht, wobei die Option eines
Kreisverkehrs geprüft werden soll. Die entwurfstechnische Machbarkeitsprü-
fung eines kleinen Kreisverkehrs an K-neu ist in **Plan 6** dargestellt. Der Kreis-
verkehr weist einen Außendurchmesser von 35 m und eine Fahrbahnbreite
von 5,25 m (entspricht inkl. Innenring einer Breite des Kreisrings von 7 m) auf.
Die Mittelinsel hat einen Durchmesser von 21 m und wird von einem überfahr-
baren Innenring mit einer Breite von 1,75 m eingefasst. Der Kreismittelpunkt
liegt etwa im Schnittpunkt der beiden Hauptachsen. In Verbindung mit der
Mittelinsel ergibt sich somit die notwendige Ablenkung gradeausfahrender
Fahrzeuge. Die Lage des Kreisverkehrs wurde in Abstimmung mit der Stadt-
verwaltung so gewählt, dass kein Eingriff in private Grundstücke westlich des
Knotenpunktes notwendig wird.

Da es sich bei der L3009 westlich des Kreisverkehrs um eine anbaufreie Lan-
desstraße (ohne Gehwegangebot) handelt, wird dort keine Querungsmöglich-
keit für Fußgänger angeboten. Aus diesem Grund kann ebenfalls im Norden
auf eine Querungsstelle für Fußgänger verzichtet werden. Für den Querungs-
bedarf des Fußverkehrs aus bzw. zu dem Baugebiet Mühlweide zu dem süd-
lich gelegenen Gebiet wird hingegen eine Querungsstelle am östlichen und
südlichen Knotenpunktarm vorgesehen. Der Gehweg am südlichen Knoten-
punktarm könnte ebenfalls von den Bewohnern des hier geplanten Wohnge-
bietes genutzt werden.

Der Kreisverkehr bringt Vorteile wie einen gesteigerten Verkehrsfluss und
eine größere Verkehrssicherheit mit sich. Zudem werden die Belange des
Fußverkehrs (Querung in Richtung Süden) auch ohne Signalanlage berück-
sichtigt.

Eine Alternative wäre ein vorfahrtsgeregelter Knotenpunkt analog zu K1 mit einer signalisierten Fußgängerfurt am westlichen Knotenpunktarm.

6 Zusammenfassung und Fazit

In Nidderau-Ostheim wird von der Stadt Nidderau die Entwicklung des Baugebiets Mühlweide mit einem Feuerwehrstandort und voraussichtlich 193 Wohneinheiten geplant. Die verkehrliche Erschließung des Gebietes soll über eine ringförmige Trasse mit einem Anbindungspunkt an die Woncker Straße im Osten des Plangebietes sowie einem Anbindungspunkt an die L3009 im Westen des Plangebietes erfolgen.

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung stellt dar, wie sich die neuen Nutzungen verkehrlich auf das umgebende Straßennetz auswirken.

Auf Basis aktueller Verkehrszählungen und allgemeiner Prognosezuwächse wurde ein Verkehrsmengengerüst (Prognose-Nullfall) ermittelt, das mit dem prognostizierten Kfz-Neuverkehr des Untersuchungsgebietes beaufschlagt wurde. Da die Feuerwehr vor allem Fahrten außerhalb der Spitzenstunde erzeugt und der Einsatzfall ein besonderes Ereignis darstellt, wurden diese Fahrten dabei nicht berücksichtigt.

Durch die Entwicklung von Wohnnutzungen auf dem Baugebiet werden rund 750 Fahrten/24h (375 Quell- und 375 Zielfahrten) induziert. Diese Fahrten verteilen sich auf das umliegende Straßennetz. Auf der L3009 erhöht sich die Kfz-Verkehrsmenge im Prognose-Planfall durch die Entwicklungen des Prognose-Nullfalls und des Planfalls um etwa 20-30 Prozent in der vormittäglichen Spitzenstunde und um etwa 15 Prozent in der nachmittäglichen Spitzenstunde im Vergleich zum Bestand. Die Erhöhung der Verkehrsmenge die nur aus dem Plangebiet resultiert, liegt dabei bei etwa 5-10 Prozent.

Zur Überprüfung der Abwicklung dieser Verkehrsmengen im umliegenden Verkehrsnetz wurden zwei relevante Knotenpunkte im Prognose-Nullfall und im Prognose-Planfall auf ihre Leistungsfähigkeit untersucht. Zusätzlich wurde K-neu, neben K2 ein weiterer geplanter Anschluss des Plangebietes an die L3009, im Prognose-Planfall untersucht.

Im Prognose-Nullfall weisen sowohl K1 (Ostheimer Str. / Mühlbergstr. / L3009) als auch K2 (Woncker Str. / In den Pfortenwiesen) eine sehr gute Qualitätsstufe QSV A auf.

Für den Prognose-Planfall wurden zwei Varianten untersucht, da bisher keine genauen Angaben zur Gewichtung der beiden Anschlüsse des Plangebietes an die L3009 (K2 und K-neu) vorliegen. In Variante 1 wird der gesamte Neuverkehr des Plangebietes an K-neu eingespeist und in Variante 2 am K2. Dadurch wurde überprüft, ob K2 und K-neu jeweils den kompletten

Neuverkehr des Plangebietes abwickeln können. Da für K-neu die Anlage eines Kreisverkehrs in Betracht gezogen wird, wurde K-neu sowohl als vorfahrtsgeregelter Knotenpunkt, mit der L3009 als übergeordneter Straße, als auch als Kreisverkehr auf seine Leistungsfähigkeit überprüft.

In Variante 1 weisen K1 und K2 mit QSV A sowohl zur vormittäglichen als auch zur nachmittäglichen Spitzenstunde eine sehr gute Leistungsfähigkeit auf. K-neu weist als vorfahrtsgeregelter Knotenpunkt zur vormittäglichen Spitzenstunde eine sehr gute QSV A und zur nachmittäglichen Spitzenstunde eine gute QSV B auf. Als Kreisverkehr verbessert sich die Qualitätsstufe an K-neu auf eine QSV A sowohl zur vormittäglichen als auch zur nachmittäglichen Spitzenstunde.

In Variante 2 weist ausschließlich K2 eine größere Verkehrsmenge auf als in Variante 1. Daher wurde in Variante 2 nur K2 überprüft. K2 weist in Variante 2 mit QSV A sowohl zur vormittäglichen als auch zur nachmittäglichen Spitzenstunde eine sehr gute Leistungsfähigkeit auf.

Daraus lässt sich ableiten, dass der gesamte Neuverkehr an beiden Anschlüssen (K2 und K-neu) leistungsfähig abgewickelt werden kann. An K-neu verbessert sich die Qualitätsstufe zur nachmittäglichen Spitzenstunde von QSV B zu QSV A durch die Gestaltung als Kreisverkehr. Für den Verkehrsablauf auf der L3009 lässt sich ableiten, dass sich die Beeinträchtigungen durch Kfz-Verkehre der geplanten Nutzungen auf ein Minimum begrenzen.

Für K-neu wurde zuletzt die entwurfstechnische Machbarkeit eines Kreisverkehrs aufgezeigt, bei der die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Es zeigt sich, dass ein entsprechender Kreisverkehr realisierbar wäre. Für die Umsetzung eines Kreisverkehrs an dieser Stelle sprechen vor allem ein verbesserter Verkehrsfluss sowie die gesteigerte Verkehrssicherheit.

Aus verkehrlicher Sicht kann die vorgesehene Entwicklung des Baugebietes Mühlweide erfolgen. Das umliegende Straßennetz ist ausreichend leistungsfähig, um die prognostizierten Verkehrsmengen im jetzigen Ausbauzustand abzuwickeln.

Verzeichnisse

Abbildungen im Text:

Abbildung 1: Abgrenzung Baugebiet	1
Abbildung 2: Dauerzählstelle Hessen Mobil	5

Tabellen im Text:

Tabelle 1: Bauvorhaben Frankfurter Straße – Spitzenstundenanteile am Tagesverkehr	7
-----------------------------------------------------------------------------------	---

Plandarstellungen als Anhang:

Plan 1	Kfz-Verkehrsmengen Bestand
Plan 2	Kfz-Verkehrsmengen Prognose-Nullfall
Plan 3	Kfz-Verkehrsmengen Prognose-Planfall
Plan 4	Leistungsfähigkeit Prognose-Nullfall
Plan 5	Leistungsfähigkeit Prognose-Planfall
Plan 6	Konzeptioneller Entwurf Kreisverkehr

Anlagen:

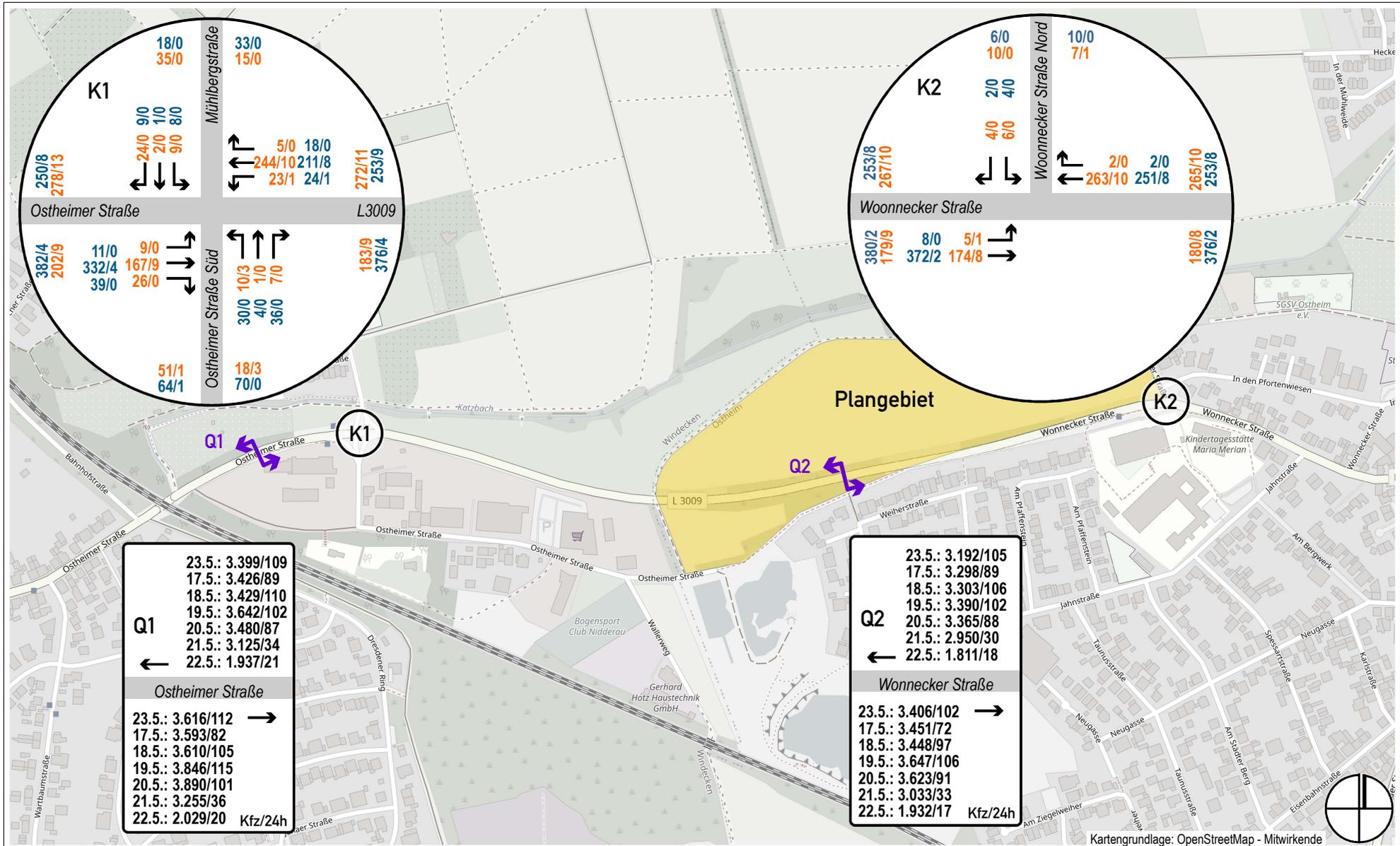
Anlage 1	Kfz-Verkehrsmengen Bestand – Spitzenstunden
Anlage 2	Kfz-Verkehrsmengen Bestand – Vor- und Nachmittag
Anlage 3	Dokumentation Dauerzählstelle Q1
Anlage 4	Dokumentation Dauerzählstelle Q2
Anlage 5	Verkehrserzeugung Prognose-Nullfall
Anlage 6	Verkehrserzeugung Neuverkehr
Anlage 7	Leistungsfähigkeitsuntersuchung Prognose-Nullfall

Anlage 8 Leistungsfähigkeitsuntersuchung Prognose-Planfall – Variante 1

Anlage 9 Leistungsfähigkeitsuntersuchung Prognose-Planfall – Variante 2

Pläne

Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide - Nidderau-Ostheim



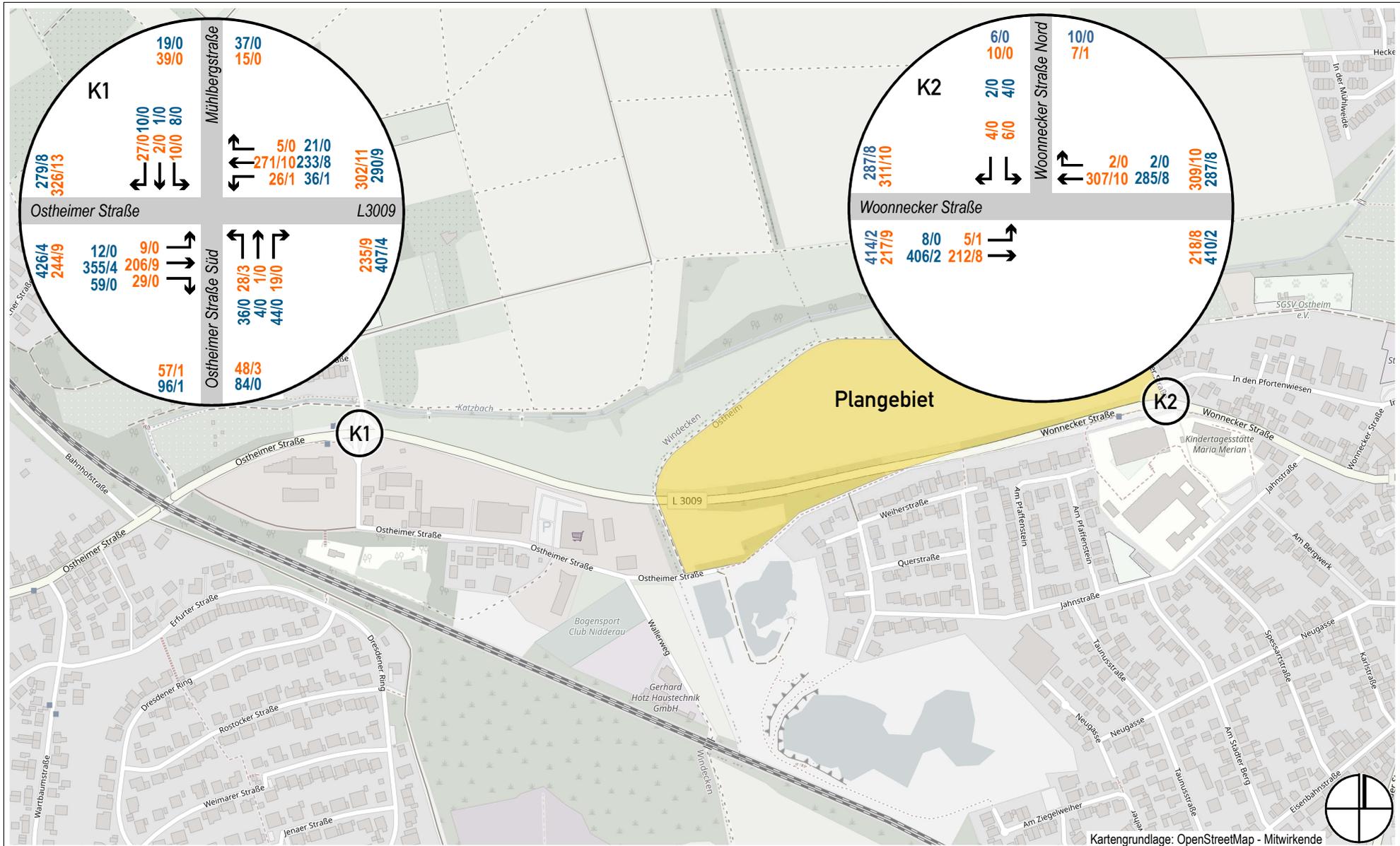
100 / 10
Kfz / davon Schwerverkehr

Knotenpunkte: Kfz / h
Spitzenstunde **Vormittag** 7:30 - 8:30 Uhr
Spitzenstunde **Nachmittag** 16:15 - 17:15 Uhr

Querschnitte: Kfz/24h für 7 Tage

Kfz-Verkehrsmengen
Bestand
Zählung von Di, 17.05.2022

Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide - Nidderau-Ostheim



100 / 10
Kfz / davon Schwerverkehr

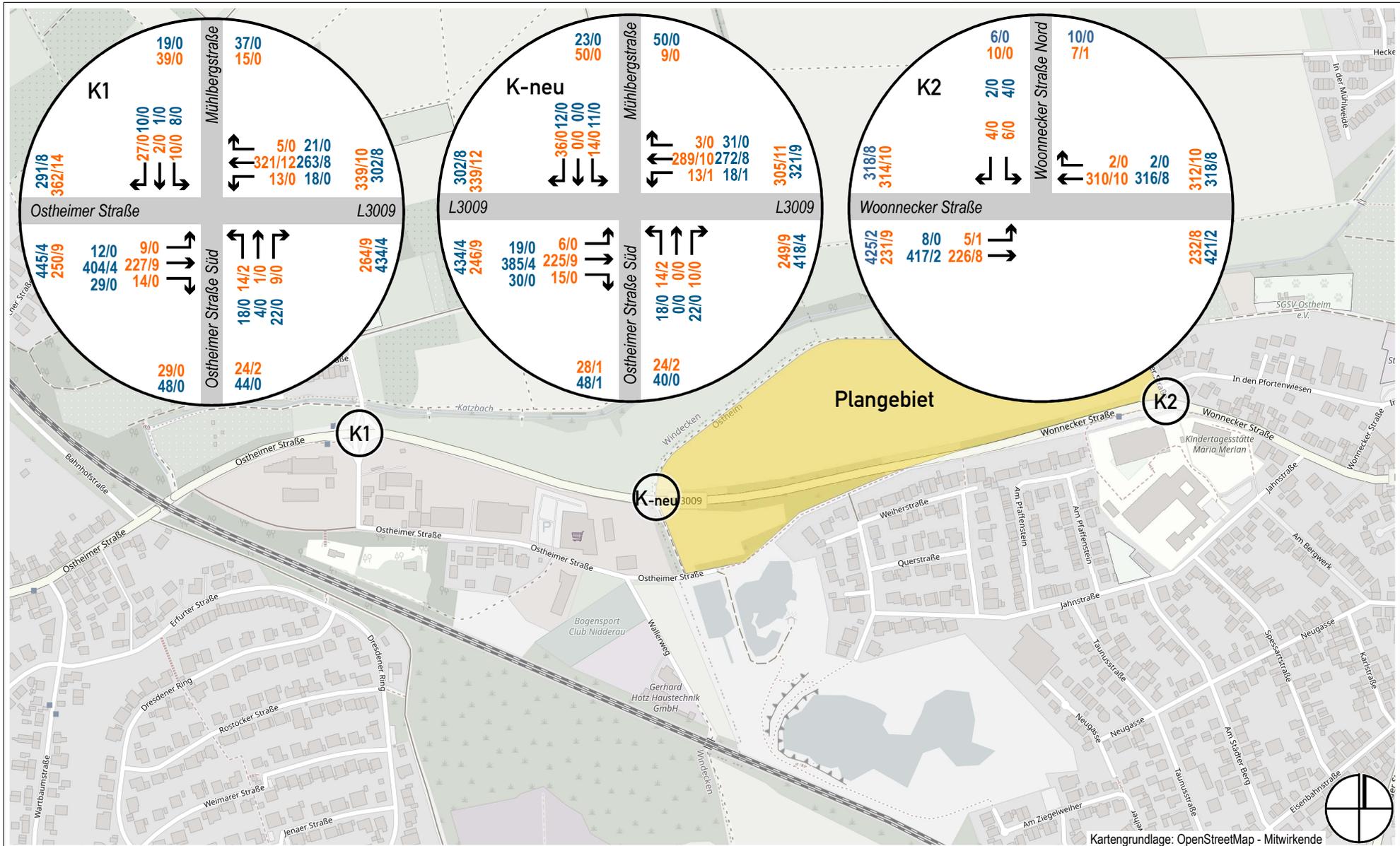
Knotenpunkte: Kfz / h
Spitzenstunde **Vormittag**
Spitzenstunde **Nachmittag**

Kfz-Verkehrsmengen
Prognose-Nullfall

Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

Stand: 05.07.2022

Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide - Nidderau-Ostheim



100 / 10
Kfz / davon Schwerverkehr

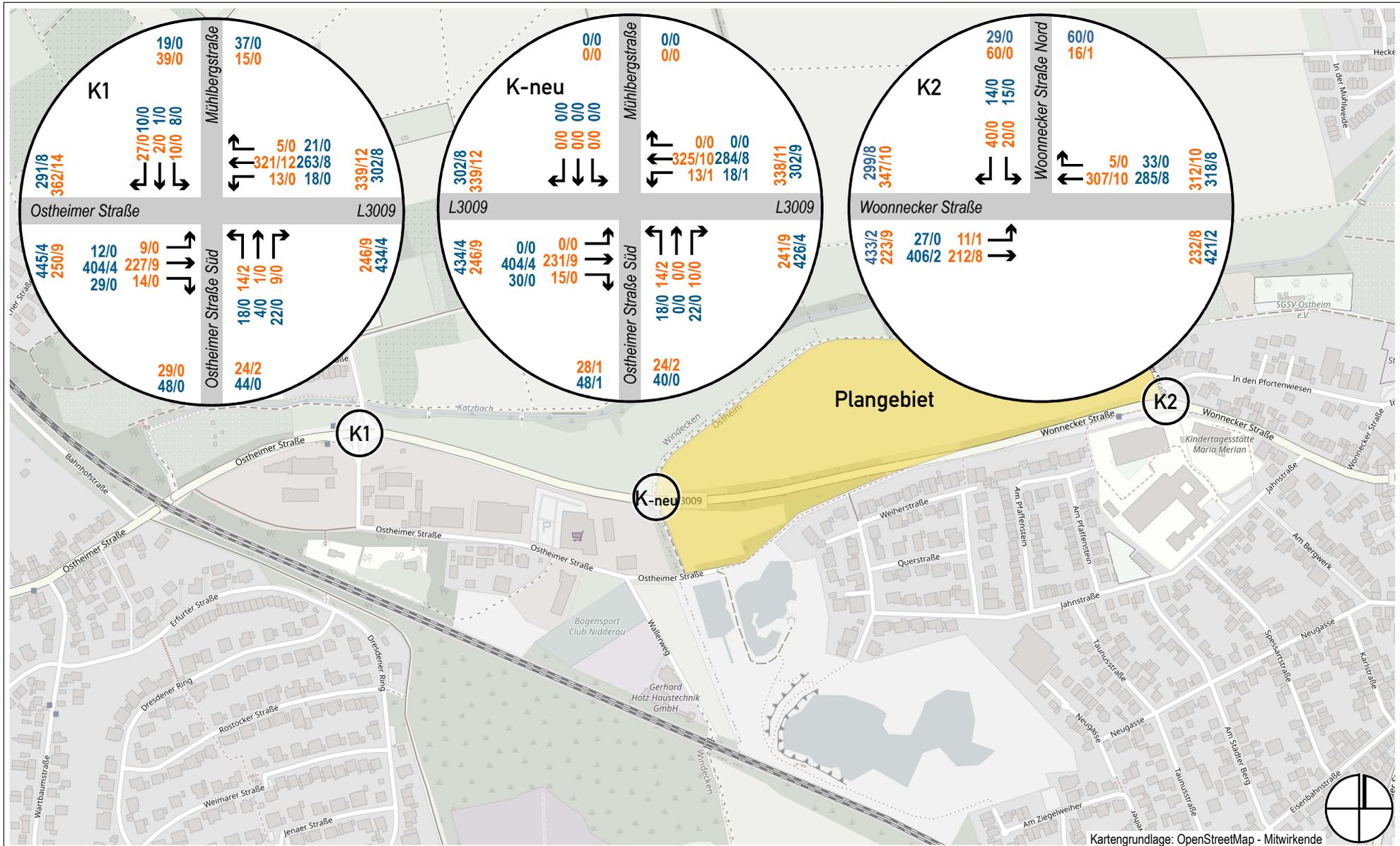
Knotenpunkte: Kfz / h
Spitzenstunde **Vormittag**
Spitzenstunde **Nachmittag**

Kfz-Verkehrsmengen
Planfall Variante 1

Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

Stand: 05.07.2022

Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide - Nidderau-Ostheim



100 / 10
Kfz / davon Schwerverkehr

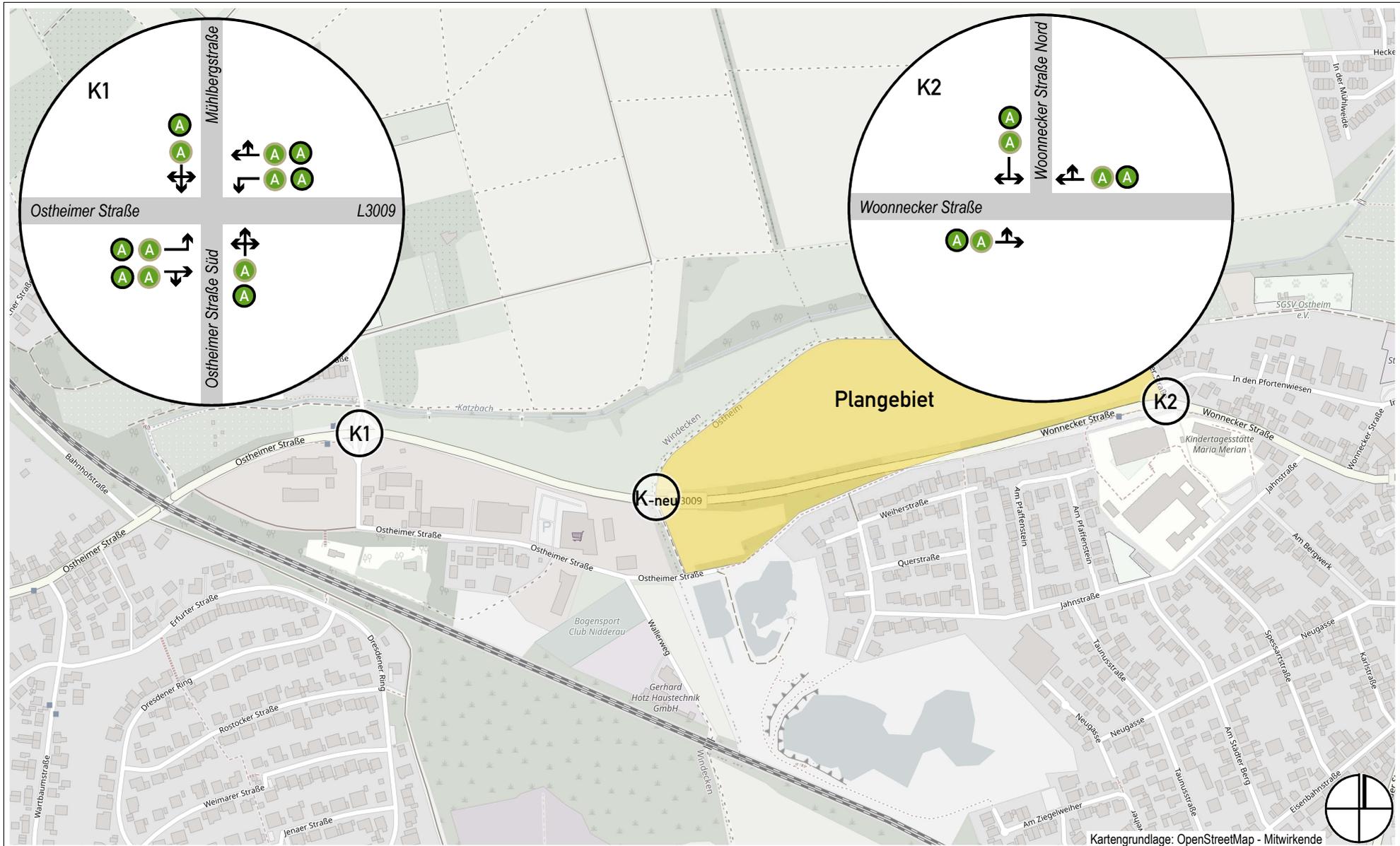
Knotenpunkte: Kfz / h
Spitzenstunde **Vormittag**
Spitzenstunde **Nachmittag**

Kfz-Verkehrsmengen
Planfall Variante 2

Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

Stand: 05.07.2022

Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide - Nidderau-Ostheim



Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs:



Spitzenstunde Vormittag

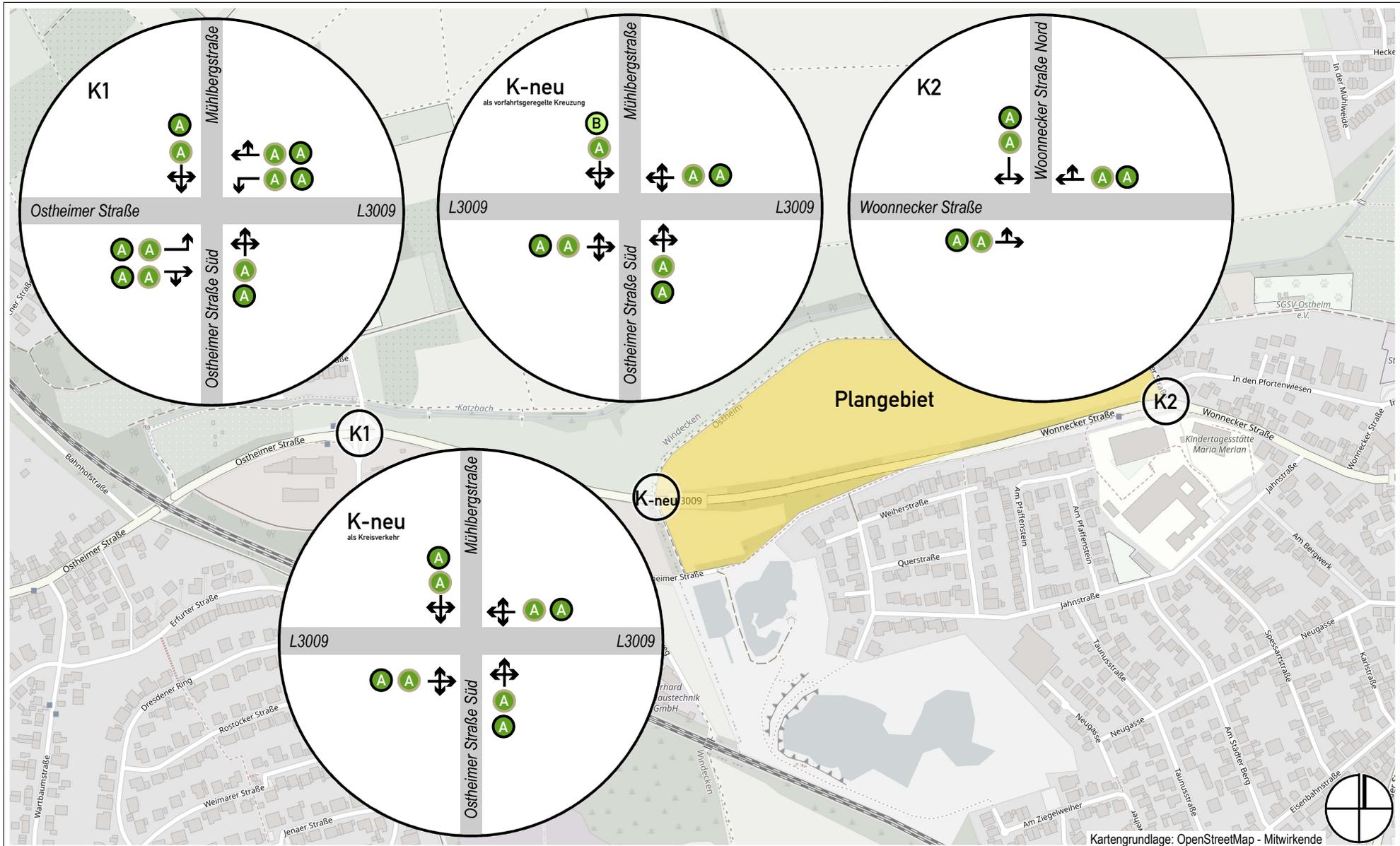
Spitzenstunde Nachmittag

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs
Prognose-Nullfall

Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

Stand: 05.07.2022

Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide - Nidderau-Ostheim



Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs:



Spitzenstunde Vormittag

Spitzenstunde Nachmittag

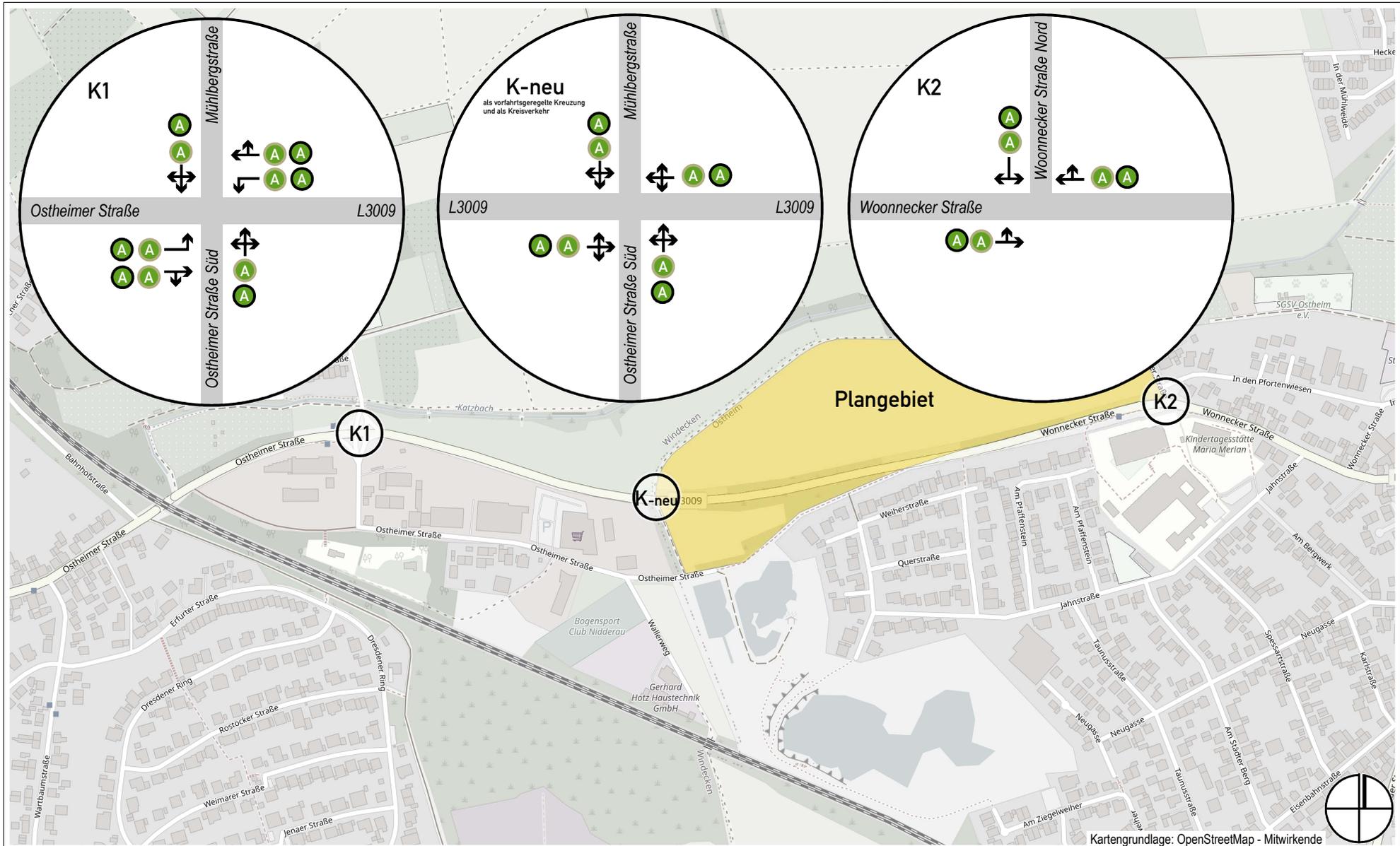
Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Planfall Variante 1

Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

Stand: 05.07.2022

Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide - Nidderau-Ostheim



Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs:



Spitzenstunde Vormittag

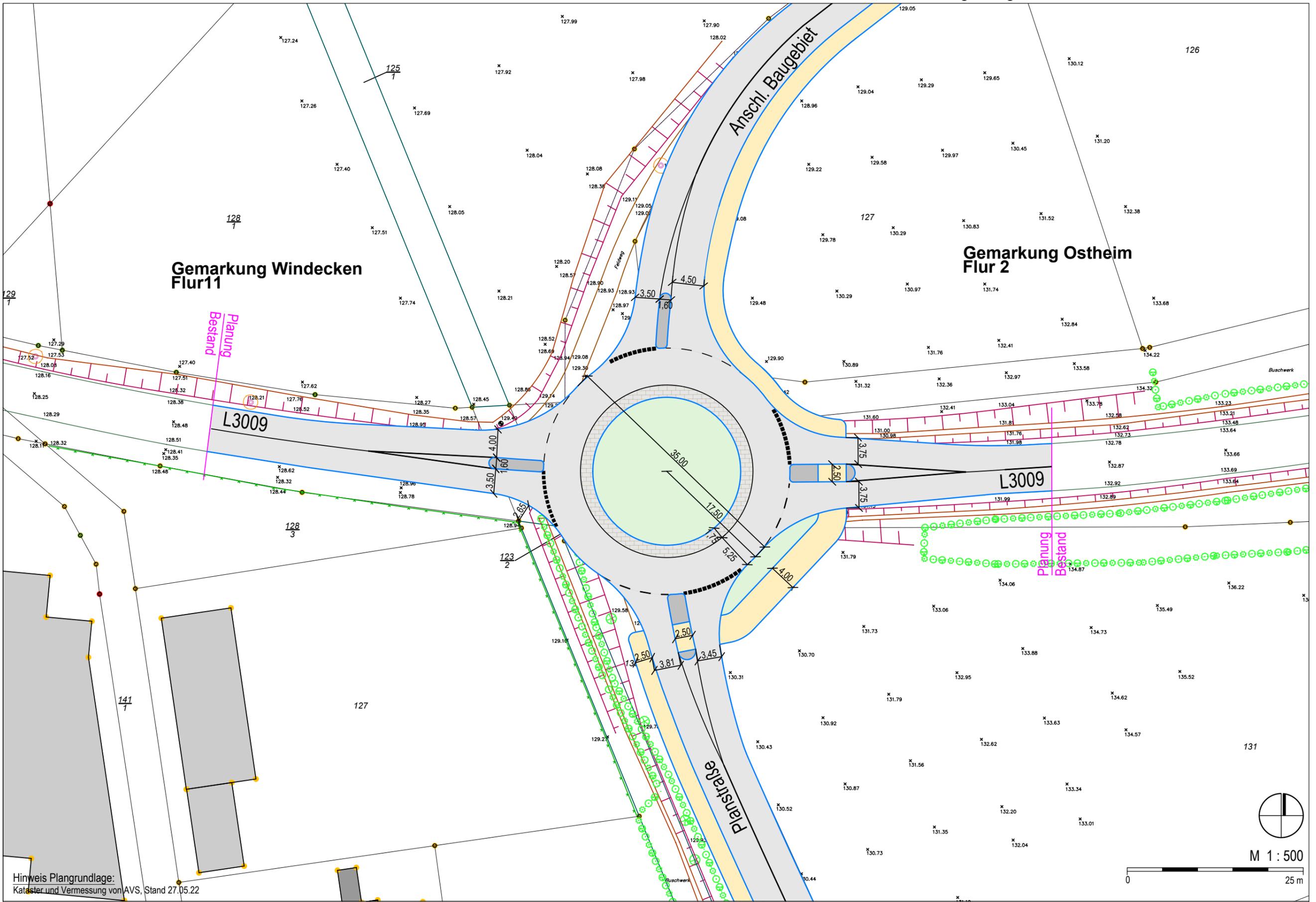
Spitzenstunde Nachmittag

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Planfall Variante 2

Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

Stand: 05.07.2022



Hinweis Plangrundlage:
Kataster und Vermessung von AVS, Stand 27.05.22

Legende

- Asphalt
- Fahrbahnteiler
- Begrünte Verkehrsinsel
- Gehweg (Planung)
- überfahrbarer Innenring
- Bord (Planung)

Entwurfstechnische Machbarkeit

Kreisverkehr
L3009 / Anschluss Baugebiet Mühlweide

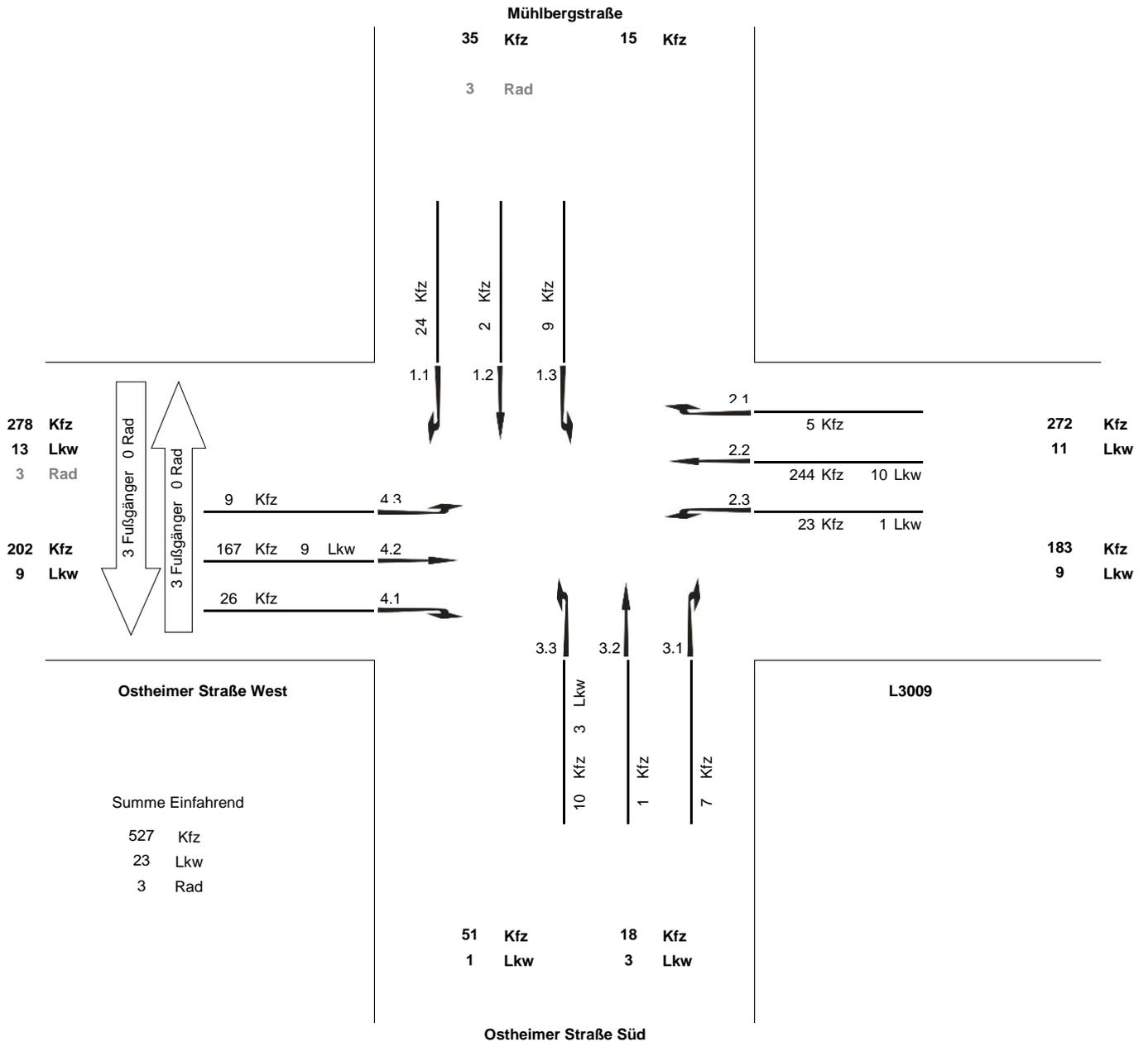
Anlagen

Anlage 1
Kfz-Verkehrsmengen Bestand – Spitzenstunden

**Verkehrszählung in Nidderau - Ostheim
vom 17.05.2022**

Spitzenstunde von 07:30 bis 08:30 Uhr

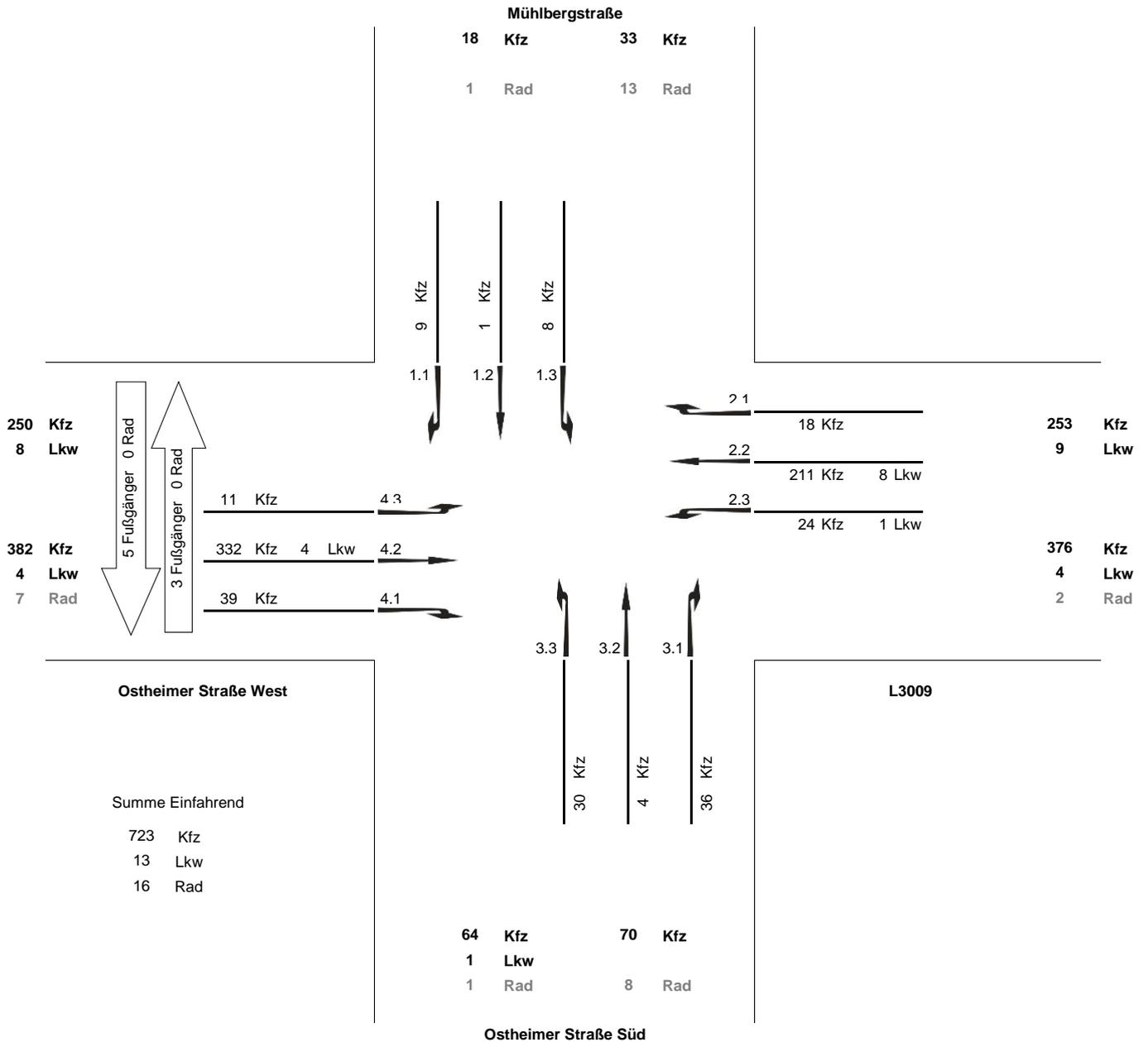
K1: Mühlbergstraße / L3009 / Ostheimer Straße Süd / Ostheimer Straße West



**Verkehrszählung in Nidderau - Ostheim
vom 17.05.2022**

Spitzenstunde von 16:15 bis 17:15 Uhr

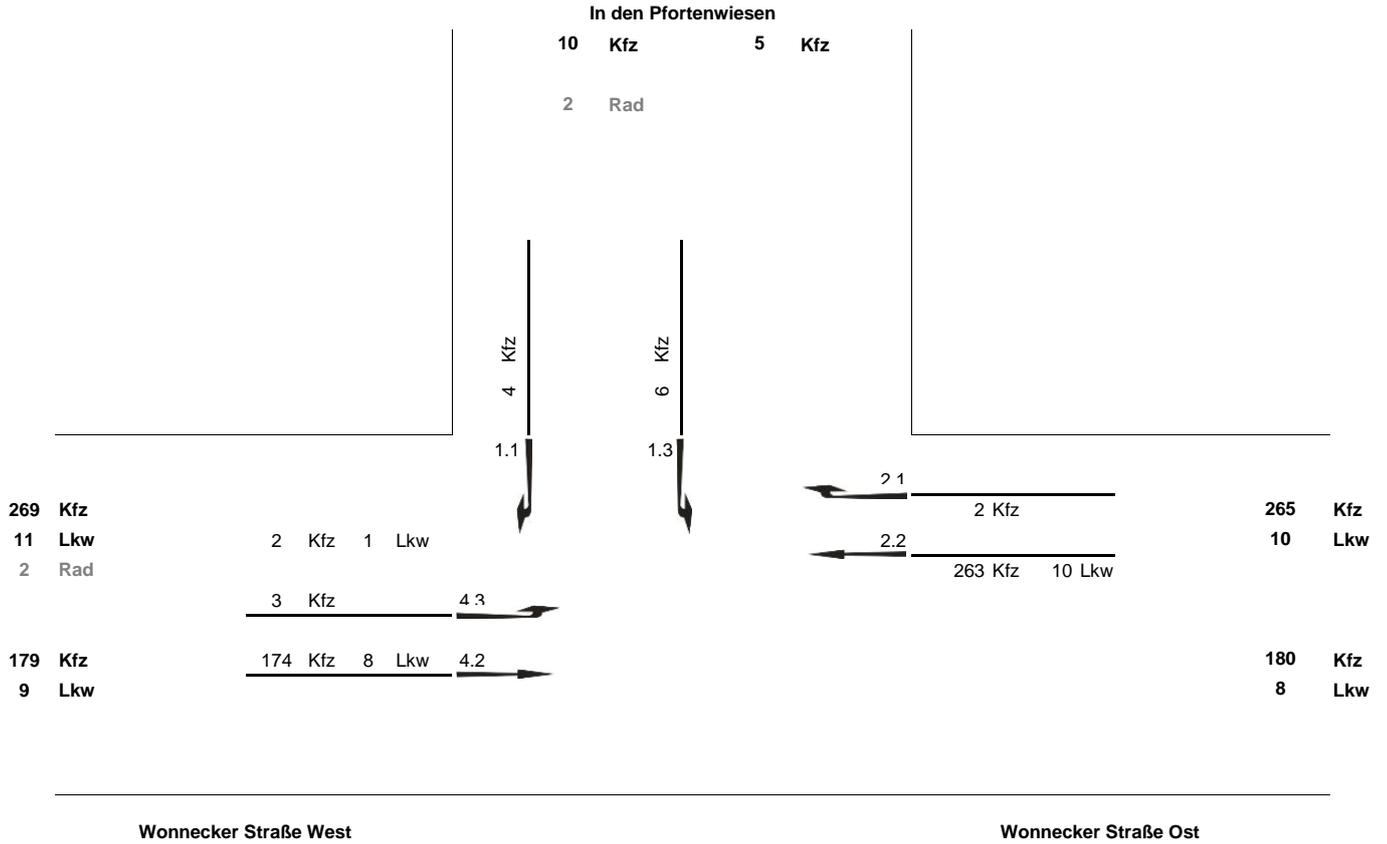
K1: Mühlbergstraße / L3009 / Ostheimer Straße Süd / Ostheimer Straße West



**Verkehrszählung in Nidderau - Ostheim
vom 17.05.2022**

Spitzenstunde von 07:30 bis 08:30 Uhr

K2: In den Pfortenwiesen / Wonnecker Straße Ost / Wonnecker Straße West



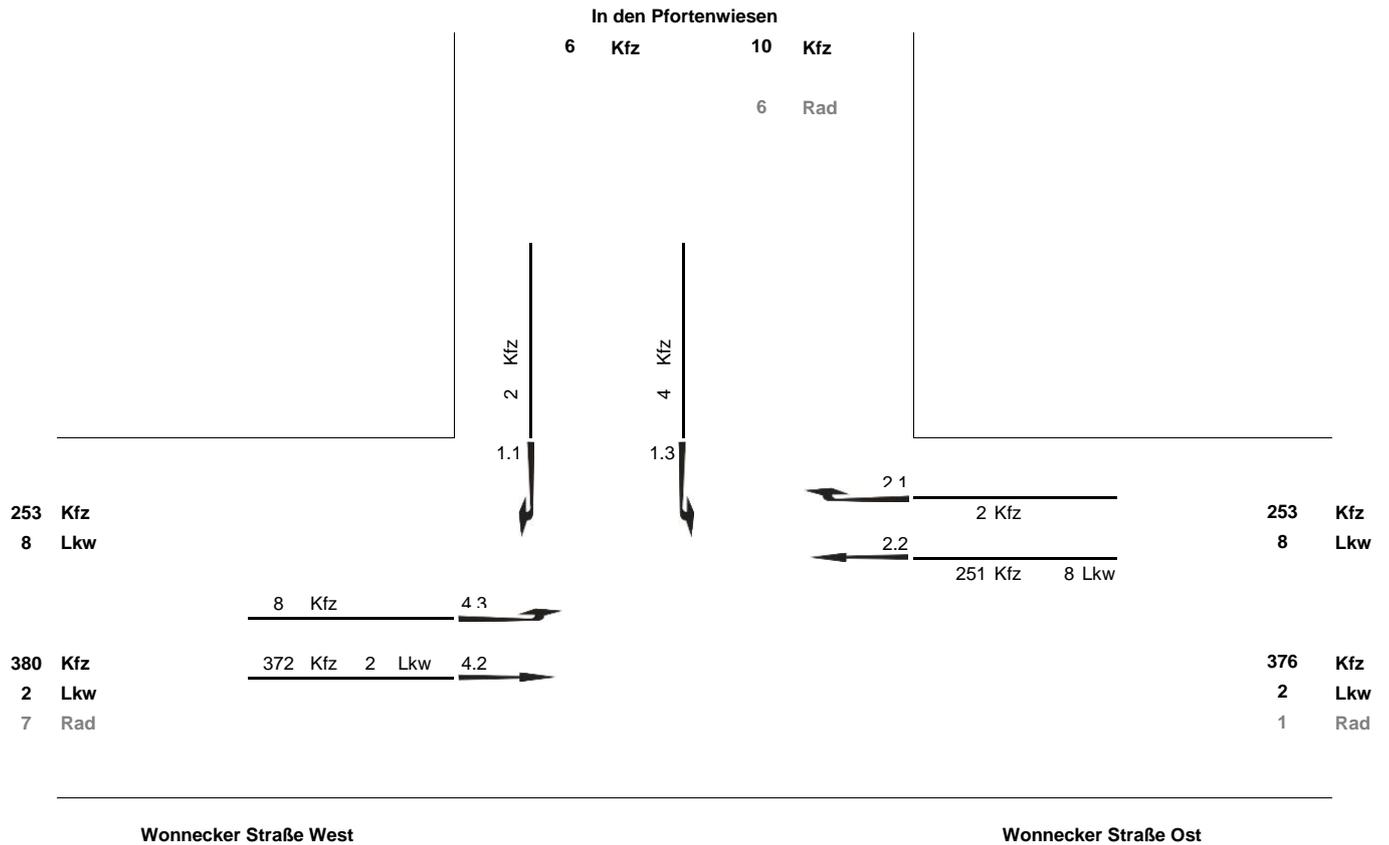
Summe Einfahrend

454 Kfz
19 Lkw
2 Rad

**Verkehrszählung in Nidderau - Ostheim
vom 17.05.2022**

Spitzenstunde von 16:15 bis 17:15 Uhr

K2: In den Pfortenwiesen / Wonnecker Straße Ost / Wonnecker Straße West



Summe Einfahrend

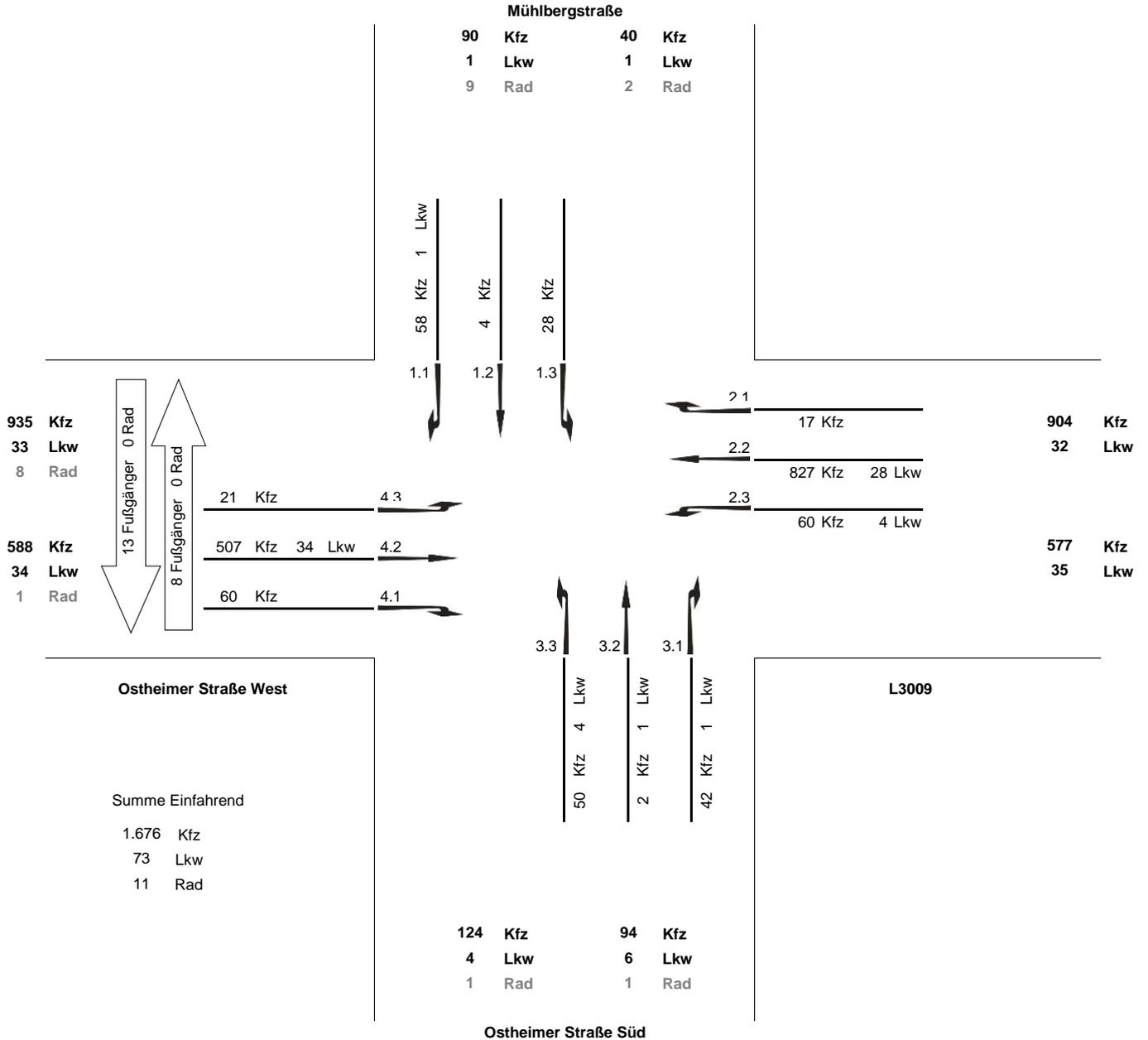
639 Kfz
10 Lkw
7 Rad

Anlage 2
Kfz-Verkehrsmengen Bestand – Vor- und Nachmittag

**Verkehrszählung in Nidderau - Ostheim
vom 17.05.2022**

Stundengruppe von 06:00 bis 10:00 Uhr

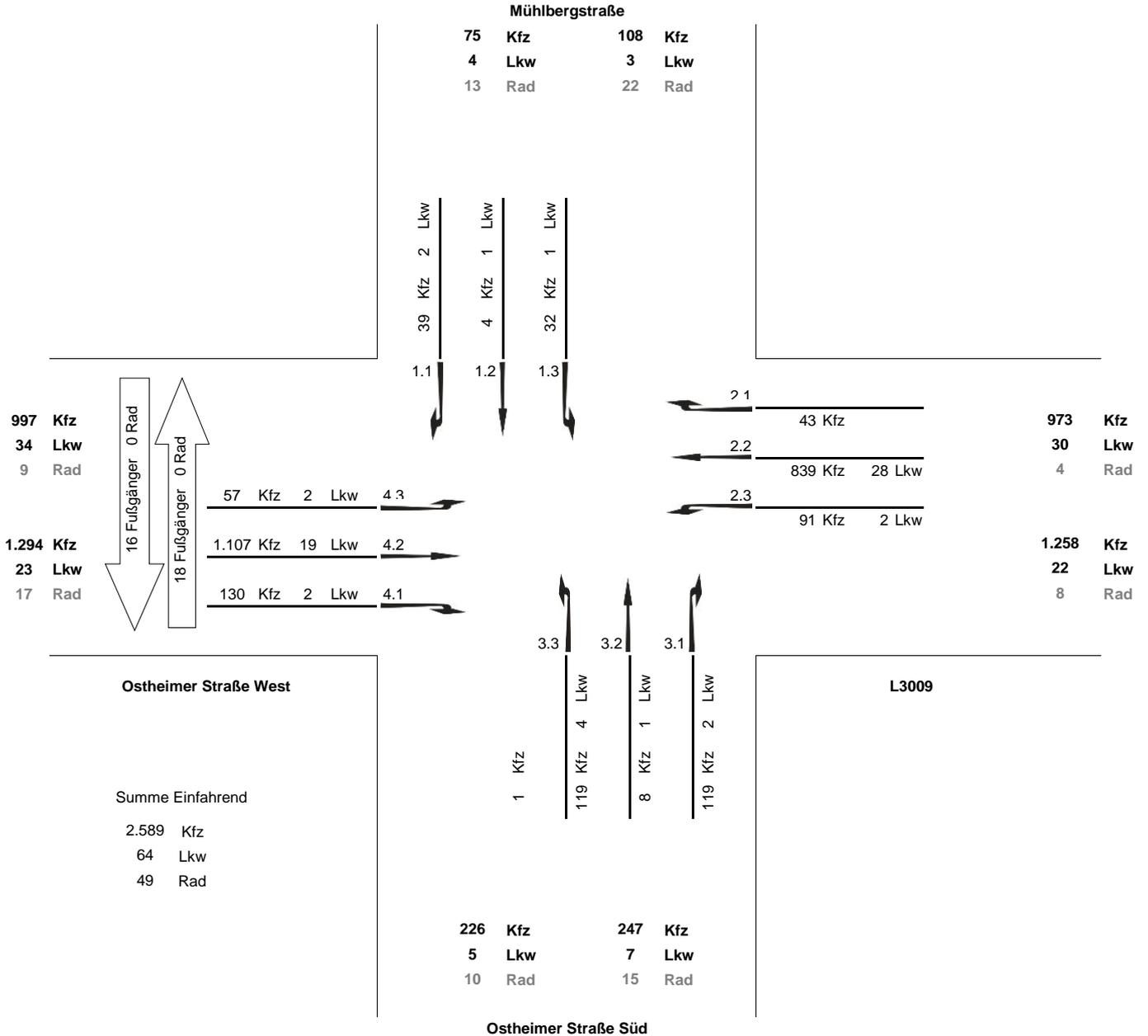
K1: Mühlbergstraße / L3009 / Ostheimer Straße Süd / Ostheimer Straße West



**Verkehrszählung in Nidderau - Ostheim
vom 17.05.2022**

Stundengruppe von 15:00 bis 19:00 Uhr

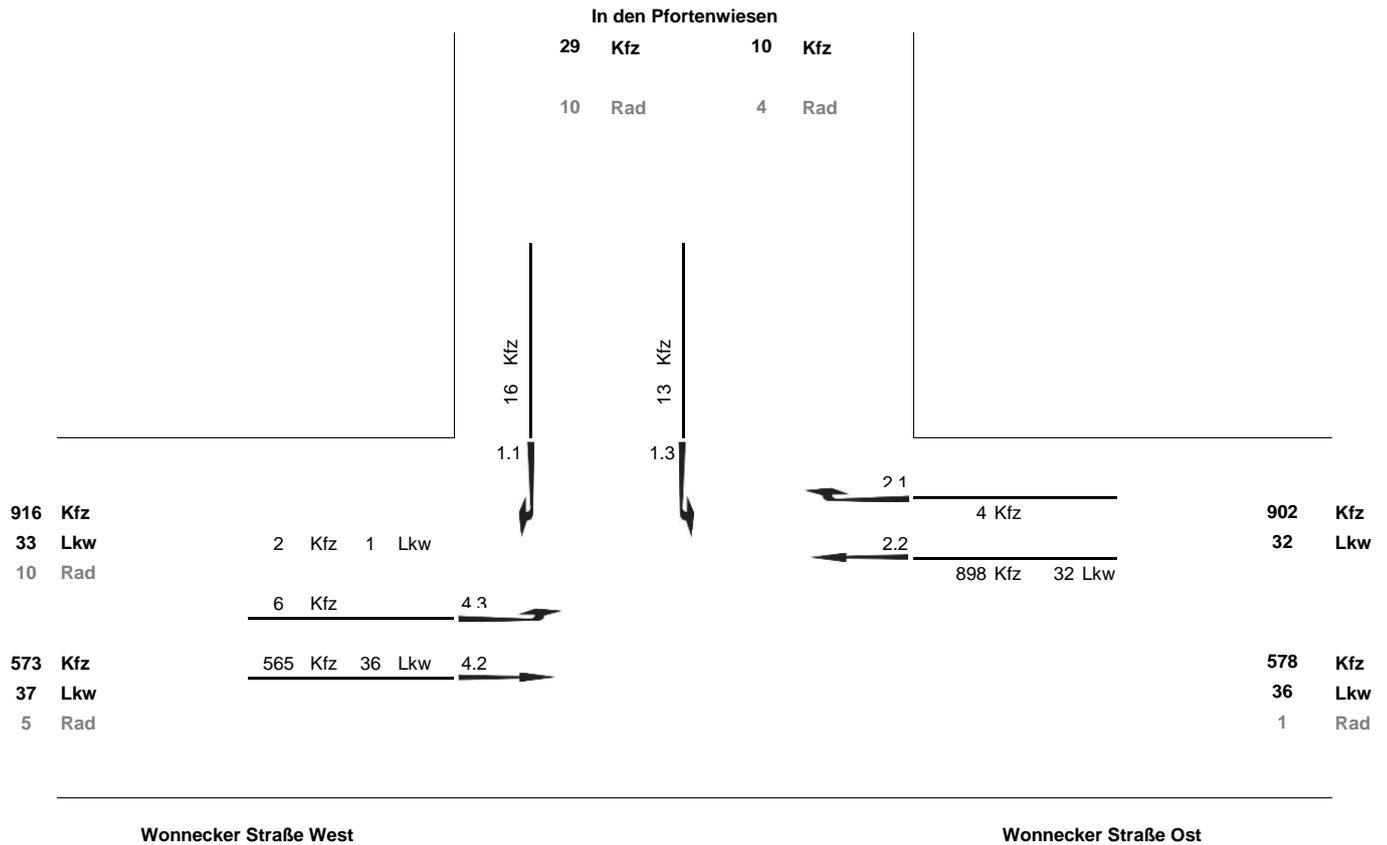
K1: Mühlbergstraße / L3009 / Ostheimer Straße Süd / Ostheimer Straße West



**Verkehrszählung in Nidderau - Ostheim
vom 17.05.2022**

Stundengruppe von 06:00 bis 10:00 Uhr

K2: In den Pfortenwiesen / Wonnecker Straße Ost / Wonnecker Straße West



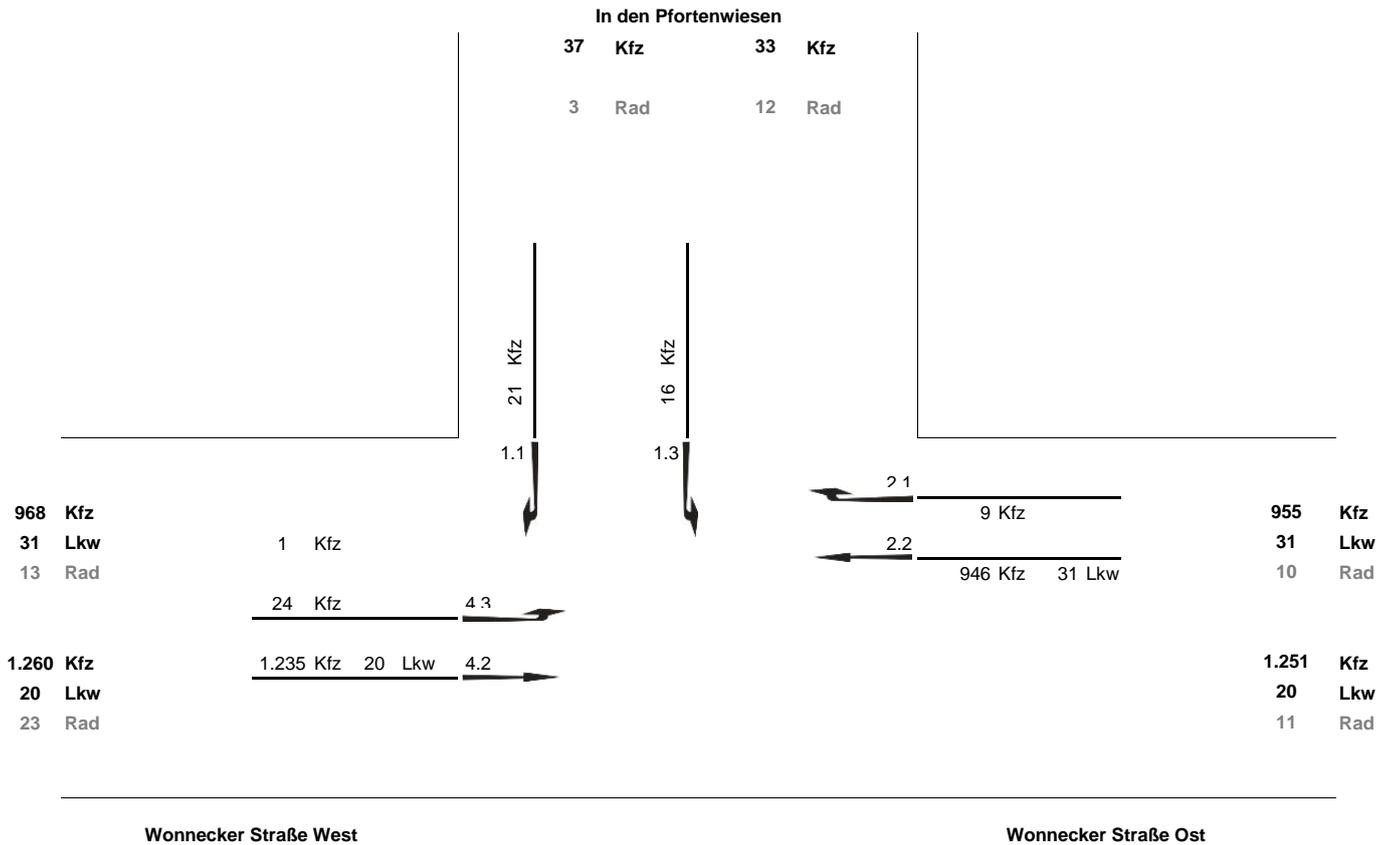
Summe Einfahrend

1.504 Kfz
69 Lkw
15 Rad

**Verkehrszählung in Nidderau - Ostheim
vom 17.05.2022**

Stundengruppe von 15:00 bis 19:00 Uhr

K2: In den Pfortenwiesen / Wonnecker Straße Ost / Wonnecker Straße West



Dokumentation Dauerzählstelle	
Projekt:	Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
Stadt:	Nidderau - Ostheim
Querschnitt:	westlich KP L3009 / Mühlbergstraße
Zähldauer:	24h
Zählzeitraum:	17.05.2022 bis 23.05.2022

		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
Querschnittbelastung	[Kfz/24h]	7.015	7.019	7.039	7.488	7.370	6.380	3.966
TAG-Anteil*	[%]	96%	95%	95%	93%	95%	94%	93%
NACHT-Anteil*	[%]	4%	5%	5%	7%	5%	6%	7%
SV-Anteil	[%]	3,1%	2,5%	3,0%	2,9%	2,5%	1,1%	1,1%

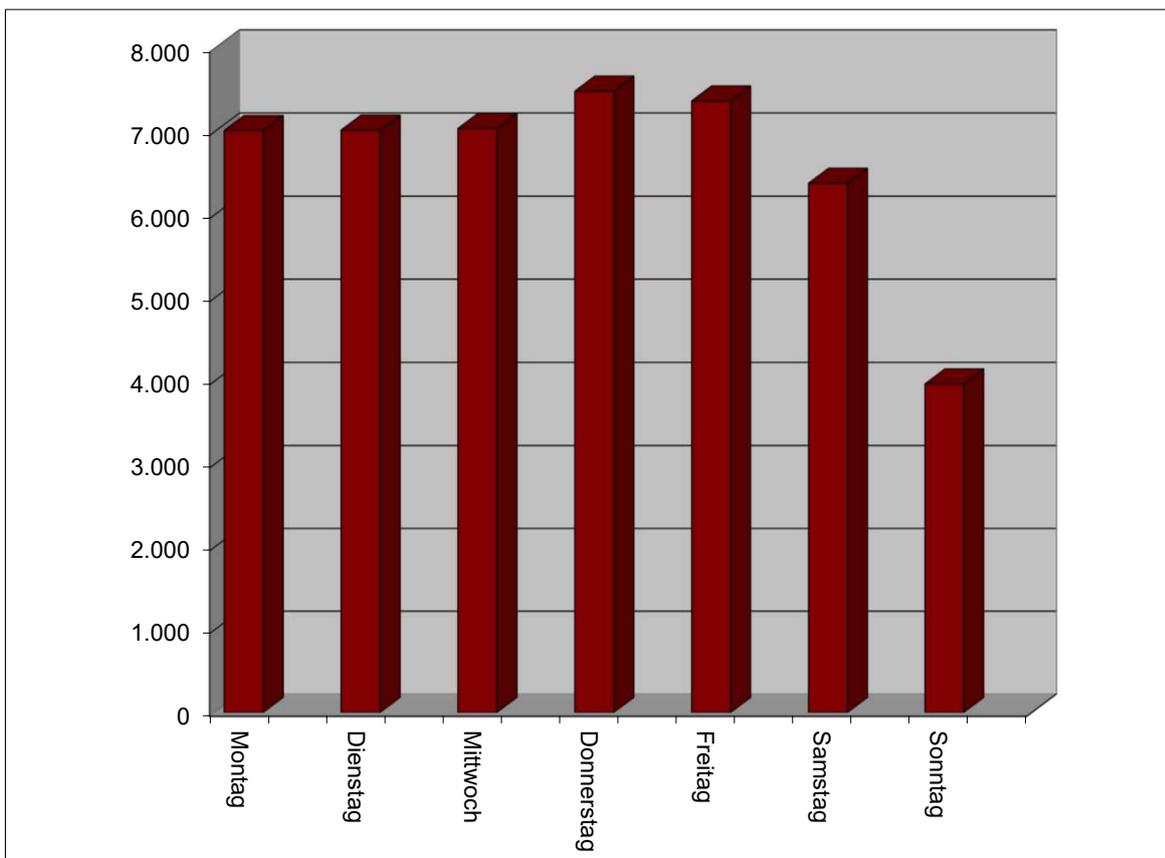
* TAG-Belastung von 06:00 bis 22:00 Uhr; NACHT-Belastung von 22:00 bis 06:00 Uhr

		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
Querschnittbelastung	[Kfz/h]	625	627	605	668	593	589	352
Zeitraum	[Uhrzeit]	16:15 bis 17:15	16:15 bis 17:15	16:00 bis 17:00	16:00 bis 17:00	14:45 bis 15:45	11:30 bis 12:30	11:00 bis 12:00
Anteil an Gesamttag	[%]	9%	9%	9%	9%	8%	9%	9%

		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
Durchschnitt	[km/h]	46	45	45	45	45	46	47
V85*	[km/h]	52	52	52	52	52	53	54

* Geschwindigkeit die von 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird.

Diagramm



Dokumentation Dauerzählstelle	
Projekt:	Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
Stadt:	Nidderau - Ostheim
Querschnitt:	westlich KP L3009 / Mühlbergstraße
Zähldauer:	24h
Datum:	23.05.2022

Tagesauswertung Montag				
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt
Querschnittbelastung	[Kfz/24h]	3.616	3.399	7.015
TAG-Anteil*	(%)	96%	95%	96%
NACHT-Anteil*	(%)	4%	5%	4%
SV-Anteil	(%)	3,1%	3,2%	3,1%

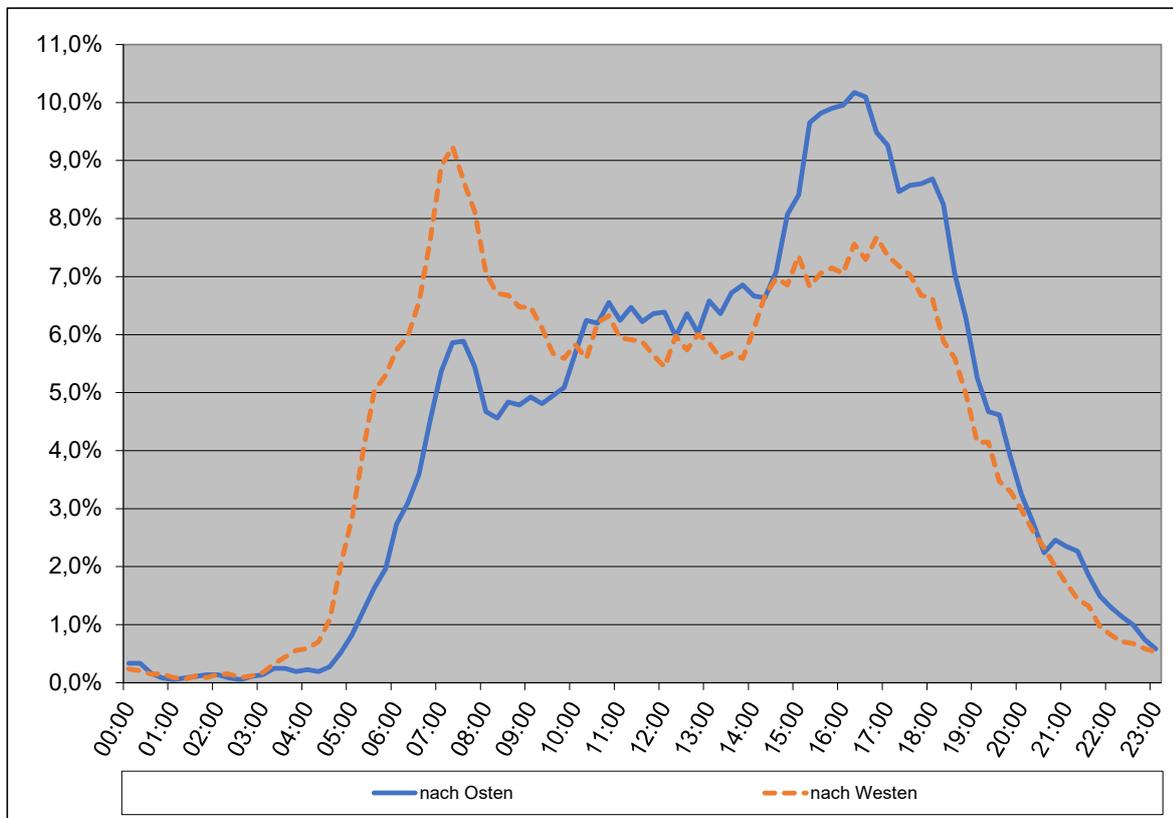
* TAG-Belastung von 06:00 bis 22:00 Uhr; NACHT-Belastung von 22:00 bis 06:00 Uhr

Querschnittbelastungen Zeitraum Vormittag und Nachmittag				
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt
Vormittag**	[Kfz/4h]	640	958	1.598
Nachmittag**	[Kfz/4h]	1.313	965	2.278

** Vormittag: 06:00 bis 10:00 Uhr; Nachmittag: 15:00 bis 19:00 Uhr

Spitzenstunden Vormittag und Nachmittag				
		nach Osten	nach Westen	Gesamt
Vormittagsspitze	[Kfz/h]	213	314	526
	[Lkw/h]	11	8	20
Zeitraum	[Uhrzeit]	07:30 bis 08:30	07:15 bis 08:15	07:15 bis 08:15
Anteil an Gesamttag	(%)	5,9%	9,2%	7,5%
Nachmittagsspitze	[Kfz/h]	368	261	625
	[Lkw/h]	6	5	11
Zeitraum	[Uhrzeit]	16:15 bis 17:15	16:45 bis 17:45	16:15 bis 17:15
Anteil an Gesamttag	(%)	10,2%	7,7%	8,9%

Tagesganglinie



Dokumentation Dauerzählstelle	
Projekt:	Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
Stadt:	Nidderau - Ostheim
Querschnitt:	westlich KP L3009 / Mühlbergstraße
Zähldauer:	24h
Zählzeitraum:	17.05.2022

Tagesauswertung Dienstag				
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt
Querschnittbelastung	[Kfz/24h]	3.593	3.426	7.019
TAG-Anteil*	(%)	96%	95%	95%
NACHT-Anteil*	(%)	4%	5%	5%
SV-Anteil	(%)	2,3%	2,6%	2,5%

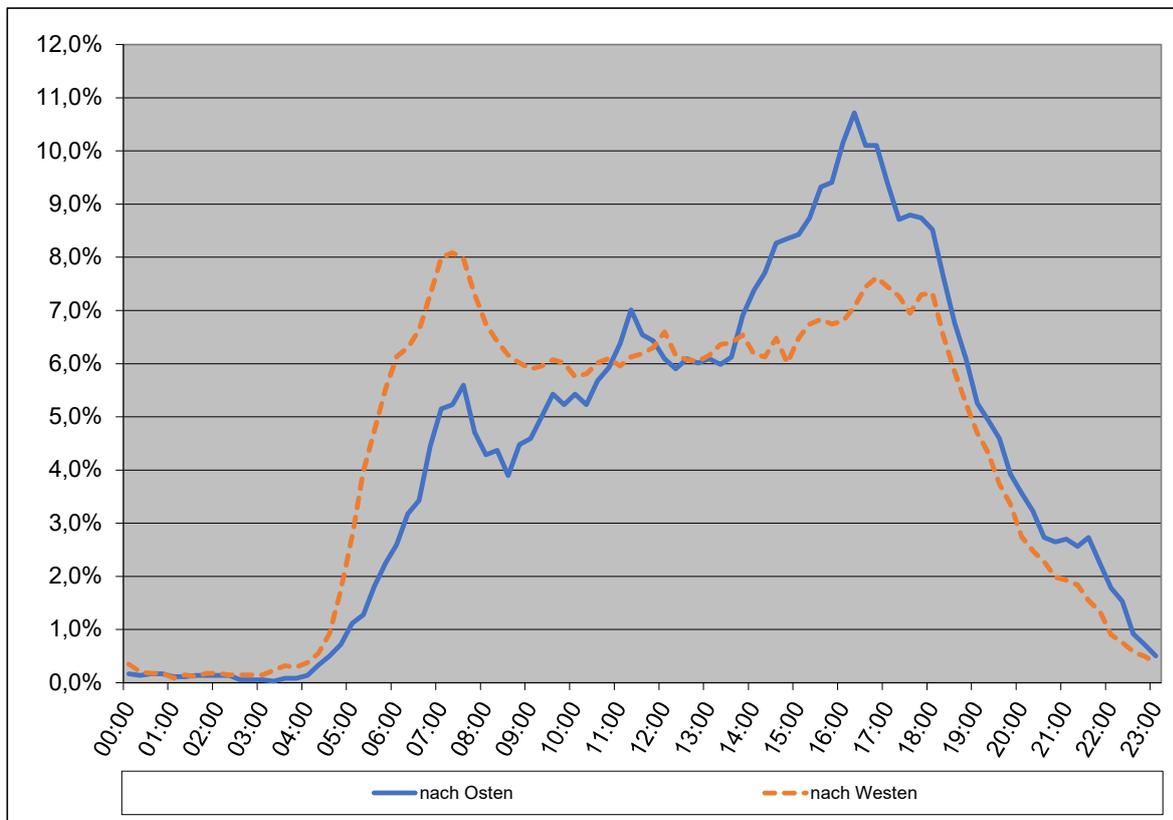
* TAG-Lastung von 06:00 bis 22:00 Uhr; NACHT-Lastung von 22:00 bis 06:00 Uhr

Querschnittbelastungen Zeitraum Vormittag und Nachmittag				
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt
Vormittag**	[Kfz/4h]	597	917	1.514
Nachmittag**	[Kfz/4h]	1.311	961	2.272

** Vormittag: 06:00 bis 10:00 Uhr; Nachmittag: 15:00 bis 19:00 Uhr

Spitzenstunden Vormittag und Nachmittag				
		nach Osten	nach Westen	Gesamt
Vormittagsspitze	[Kfz/h]	201	277	474
	[Lkw/h]	9	7	19
Zeitraum	[Uhrzeit]	07:30 bis 08:30	07:15 bis 08:15	07:30 bis 08:30
Anteil an Gesamttag	(%)	5,6%	8,1%	6,8%
Nachmittagsspitze	[Kfz/h]	385	261	627
	[Lkw/h]	3	2	6
Zeitraum	[Uhrzeit]	16:15 bis 17:15	16:45 bis 17:45	16:15 bis 17:15
Anteil an Gesamttag	(%)	10,7%	7,6%	8,9%

Tagesganglinie



Dokumentation Dauerzählstelle	
Projekt:	Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
Stadt:	Nidderau - Ostheim
Querschnitt:	westlich KP L3009 / Mühlbergstraße
Zähldauer:	24h
Zählzeitraum:	18.05.2022

Tagesauswertung Mittwoch					
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt	
Querschnittbelastung	[Kfz/24h]	3.610	3.429	7.039	
TAG-Anteil*	(%)	96%	95%	95%	
NACHT-Anteil*	(%)	4%	5%	5%	
SV-Anteil	(%)	2,9%	3,2%	3,0%	

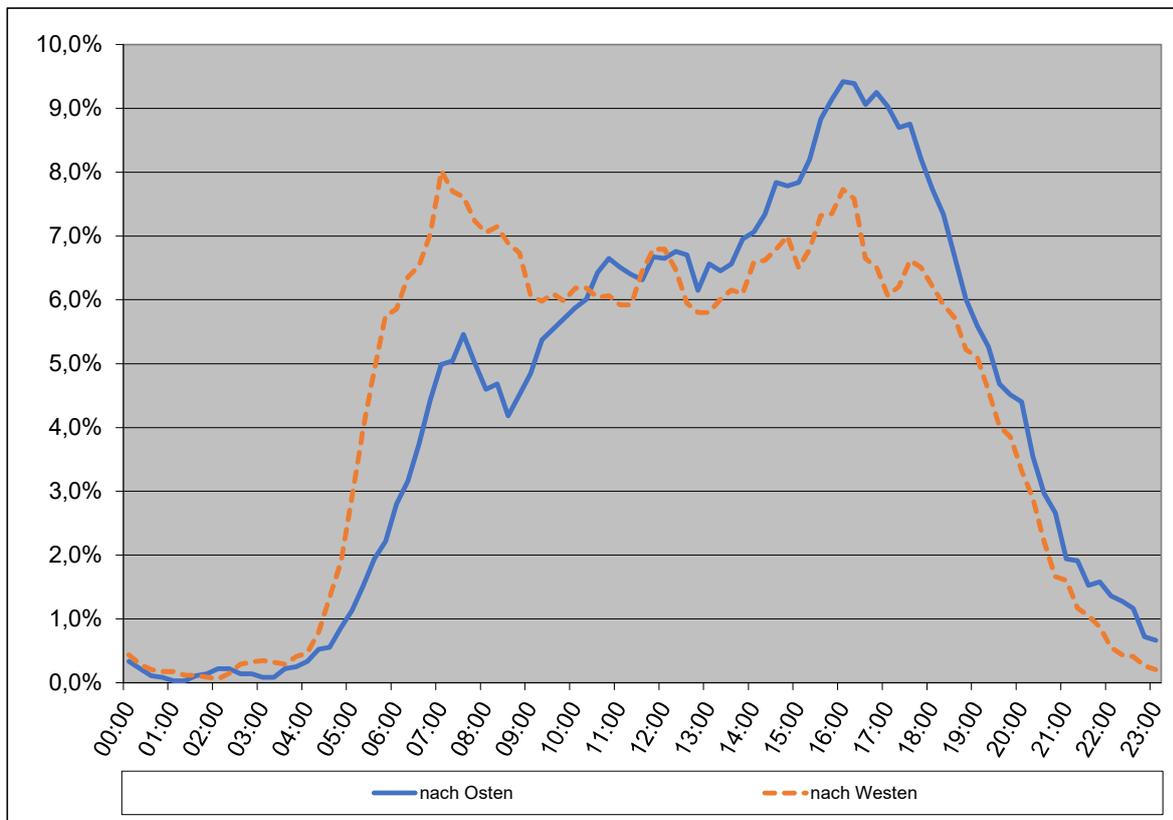
* TAG-Belastung von 06:00 bis 22:00 Uhr; NACHT-Belastung von 22:00 bis 06:00 Uhr

Querschnittbelastungen Zeitraum Vormittag und Nachmittag					
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt	
Vormittag**	[Kfz/4h]	622	926	1.548	
Nachmittag**	[Kfz/4h]	1.228	909	2.137	

** Vormittag: 06:00 bis 10:00 Uhr; Nachmittag: 15:00 bis 19:00 Uhr

Spitzenstunden Vormittag und Nachmittag					
		nach Osten	nach Westen	Gesamt	
Vormittagsspitze	[Kfz/h]	197	275	458	
	[Lkw/h]	8	9	18	
Zeitraum	[Uhrzeit]	07:30 bis 08:30	07:00 bis 08:00	07:30 bis 08:30	
Anteil an Gesamttag	(%)	5,5%	8,0%	6,5%	
Nachmittagsspitze	[Kfz/h]	340	265	605	
	[Lkw/h]	5	9	14	
Zeitraum	[Uhrzeit]	16:00 bis 17:00	16:00 bis 17:00	16:00 bis 17:00	
Anteil an Gesamttag	(%)	9,4%	7,7%	8,6%	

Tagesganglinie



Dokumentation Dauerzählstelle	
Projekt:	Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
Stadt:	Nidderau - Ostheim
Querschnitt:	westlich KP L3009 / Mühlbergstraße
Zähldauer:	24h
Zählzeitraum:	19.05.2022

Tagesauswertung Donnerstag					
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt	
Querschnittbelastung	[Kfz/24h]	3.846	3.642	7.488	
TAG-Anteil*	(%)	94%	92%	93%	
NACHT-Anteil*	(%)	6%	8%	7%	
SV-Anteil	(%)	3,0%	2,8%	2,9%	

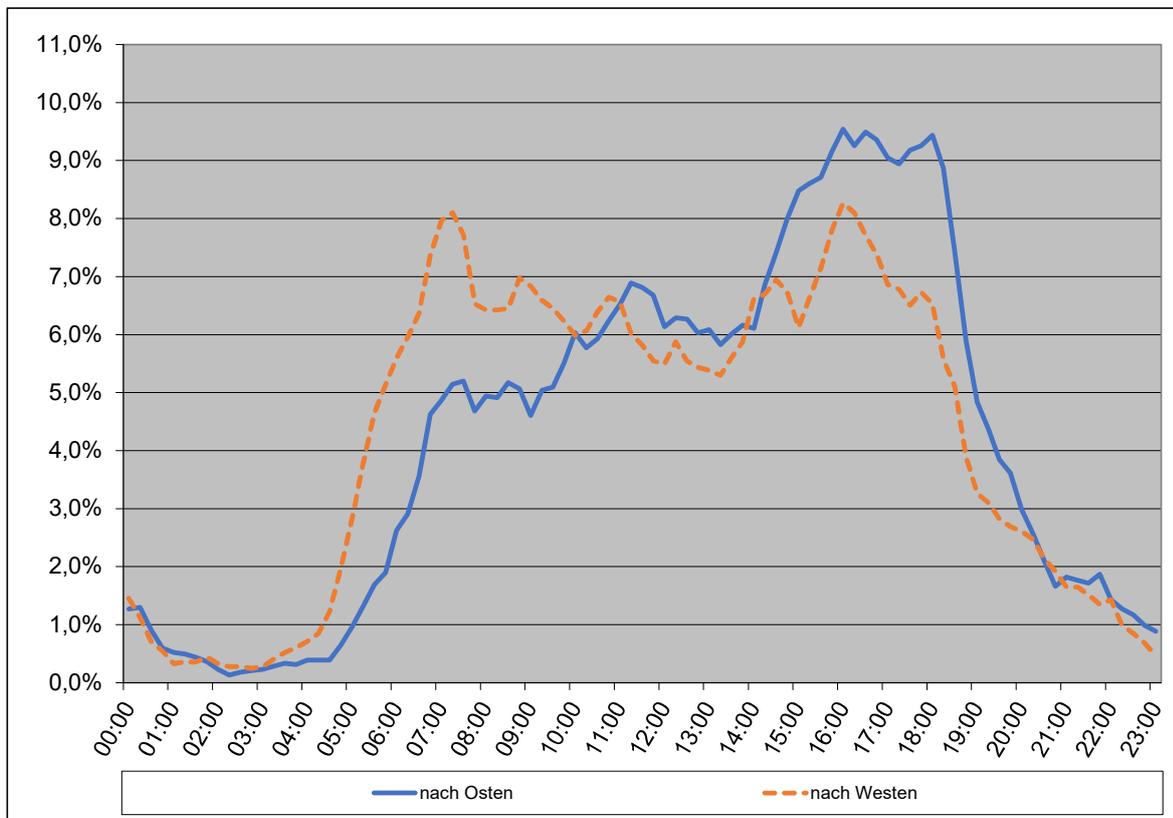
* TAG-Belastung von 06:00 bis 22:00 Uhr; NACHT-Belastung von 22:00 bis 06:00 Uhr

Querschnittbelastungen Zeitraum Vormittag und Nachmittag					
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt	
Vormittag**	[Kfz/4h]	655	977	1.632	
Nachmittag**	[Kfz/4h]	1.404	1.012	2.416	

** Vormittag: 06:00 bis 10:00 Uhr; Nachmittag: 15:00 bis 19:00 Uhr

Spitzenstunden Vormittag und Nachmittag					
		nach Osten	nach Westen	Gesamt	
Vormittagsspitze	[Kfz/h]	200	295	493	
	[Lkw/h]	11	7	15	
Zeitraum	[Uhrzeit]	07:30 bis 08:30	07:15 bis 08:15	07:15 bis 08:15	
Anteil an Gesamttag	(%)	5,2%	8,1%	6,6%	
Nachmittagsspitze	[Kfz/h]	367	301	668	
	[Lkw/h]	4	7	11	
Zeitraum	[Uhrzeit]	16:00 bis 17:00	16:00 bis 17:00	16:00 bis 17:00	
Anteil an Gesamttag	(%)	9,5%	8,3%	8,9%	

Tagesganglinie



Dokumentation Dauerzählstelle	
Projekt:	Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
Stadt:	Nidderau - Ostheim
Querschnitt:	westlich KP L3009 / Mühlbergstraße
Zähldauer:	24h
Zählzeitraum:	20.05.2022

Tagesauswertung Freitag				
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt
Querschnittbelastung	[Kfz/24h]	3.890	3.480	7.370
TAG-Anteil*	(%)	95%	95%	95%
NACHT-Anteil*	(%)	5%	5%	5%
SV-Anteil	(%)	2,6%	2,5%	2,5%

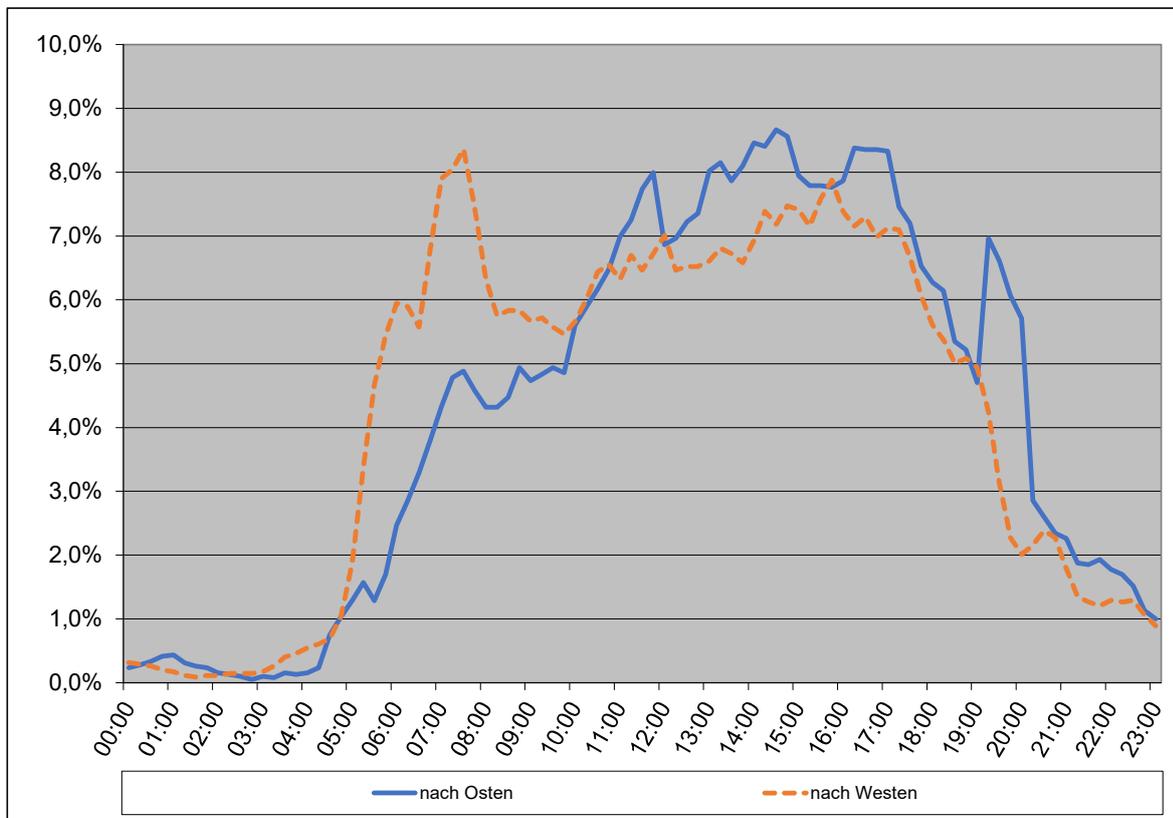
* TAG-Belastung von 06:00 bis 22:00 Uhr; NACHT-Belastung von 22:00 bis 06:00 Uhr

Querschnittbelastungen Zeitraum Vormittag und Nachmittag				
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt
Vormittag**	[Kfz/4h]	616	899	1.515
Nachmittag**	[Kfz/4h]	1.183	958	2.141

** Vormittag: 06:00 bis 10:00 Uhr; Nachmittag: 15:00 bis 19:00 Uhr

Spitzenstunden Vormittag und Nachmittag				
		nach Osten	nach Westen	Gesamt
Vormittagsspitze	[Kfz/h]	192	291	481
	[Lkw/h]	9	5	14
Zeitraum	[Uhrzeit]	08:45 bis 09:45	07:30 bis 08:30	07:30 bis 08:30
Anteil an Gesamttag	(%)	4,9%	8,4%	6,5%
Nachmittagsspitze	[Kfz/h]	326	274	579
	[Lkw/h]	5	8	9
Zeitraum	[Uhrzeit]	16:15 bis 17:15	15:45 bis 16:45	16:30 bis 17:30
Anteil an Gesamttag	(%)	8,4%	7,9%	7,9%

Tagesganglinie



Dokumentation Dauerzählstelle	
Projekt:	Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
Stadt:	Nidderau - Ostheim
Querschnitt:	westlich KP L3009 / Mühlbergstraße
Zähldauer:	24h
Zählzeitraum:	21.05.2022

Tagesauswertung Samstag					
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt	
Querschnittbelastung	[Kfz/24h]	3.255	3.125	6.380	
TAG-Anteil*	(%)	93%	94%	94%	
NACHT-Anteil*	(%)	7%	6%	6%	
SV-Anteil	(%)	1,1%	1,1%	1,1%	

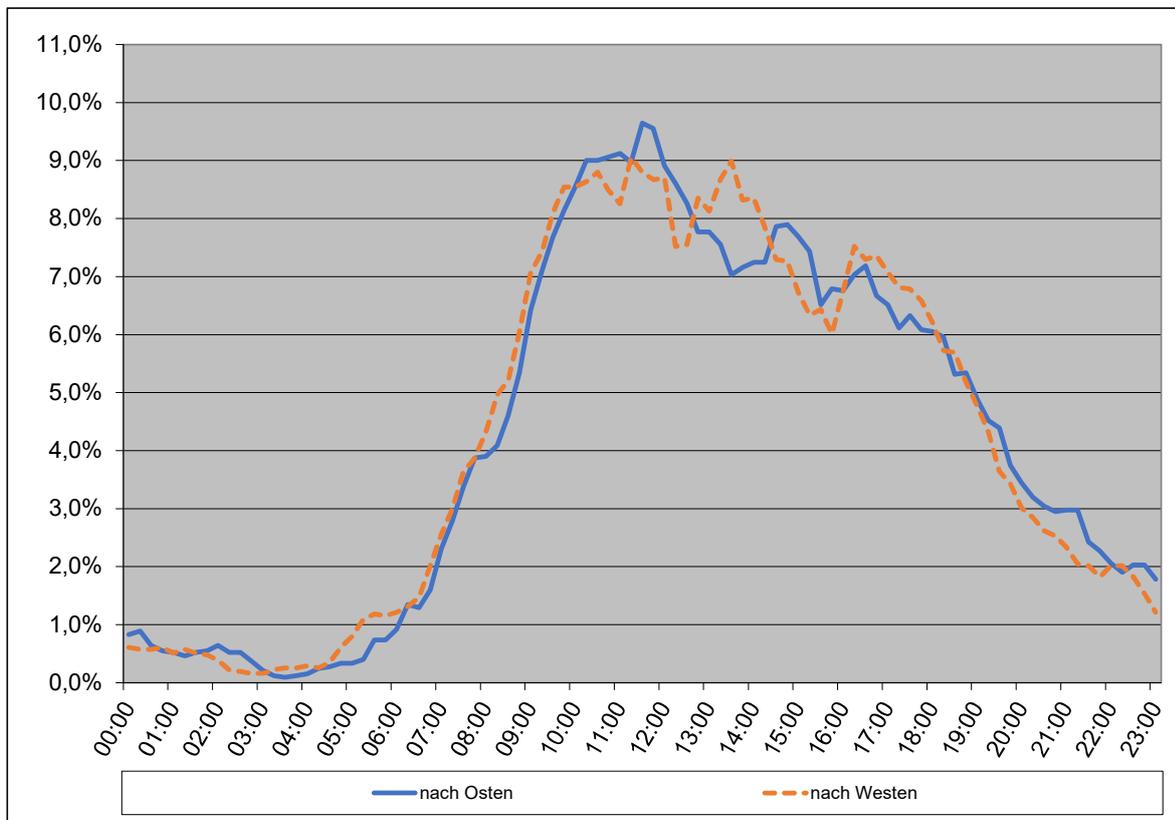
* TAG-Belastung von 06:00 bis 22:00 Uhr; NACHT-Belastung von 22:00 bis 06:00 Uhr

Querschnittbelastungen Zeitraum Vormittag und Nachmittag					
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt	
Vormittag**	[Kfz/4h]	441	474	915	
Nachmittag**	[Kfz/4h]	879	836	1.715	

** Vormittag: 06:00 bis 10:00 Uhr; Nachmittag: 15:00 bis 19:00 Uhr

Spitzenstunden Vormittag und Nachmittag					
		nach Osten	nach Westen	Gesamt	
Vormittagsspitze	[Kfz/h]	174	189	363	
	[Lkw/h]	2	3	5	
Zeitraum	[Uhrzeit]	08:45 bis 09:45	08:45 bis 09:45	08:45 bis 09:45	
Anteil an Gesamttag	(%)	5,3%	6,0%	5,7%	
Nachmittagsspitze	[Kfz/h]	250	235	464	
	[Lkw/h]	1	3	7	
Zeitraum	[Uhrzeit]	15:00 bis 16:00	16:15 bis 17:15	16:15 bis 17:15	
Anteil an Gesamttag	(%)	7,7%	7,5%	7,3%	

Tagesganglinie



Dokumentation Dauerzählstelle	
Projekt:	Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
Stadt:	Nidderau - Ostheim
Querschnitt:	westlich KP L3009 / Mühlbergstraße
Zähldauer:	24h
Zählzeitraum:	22.05.2022

Tagesauswertung Sonntag					
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt	
Querschnittbelastung	[Kfz/24h]	2.029	1.937	3.966	
TAG-Anteil*	(%)	93%	93%	93%	
NACHT-Anteil*	(%)	7%	7%	7%	
SV-Anteil	(%)	1,0%	1,1%	1,1%	

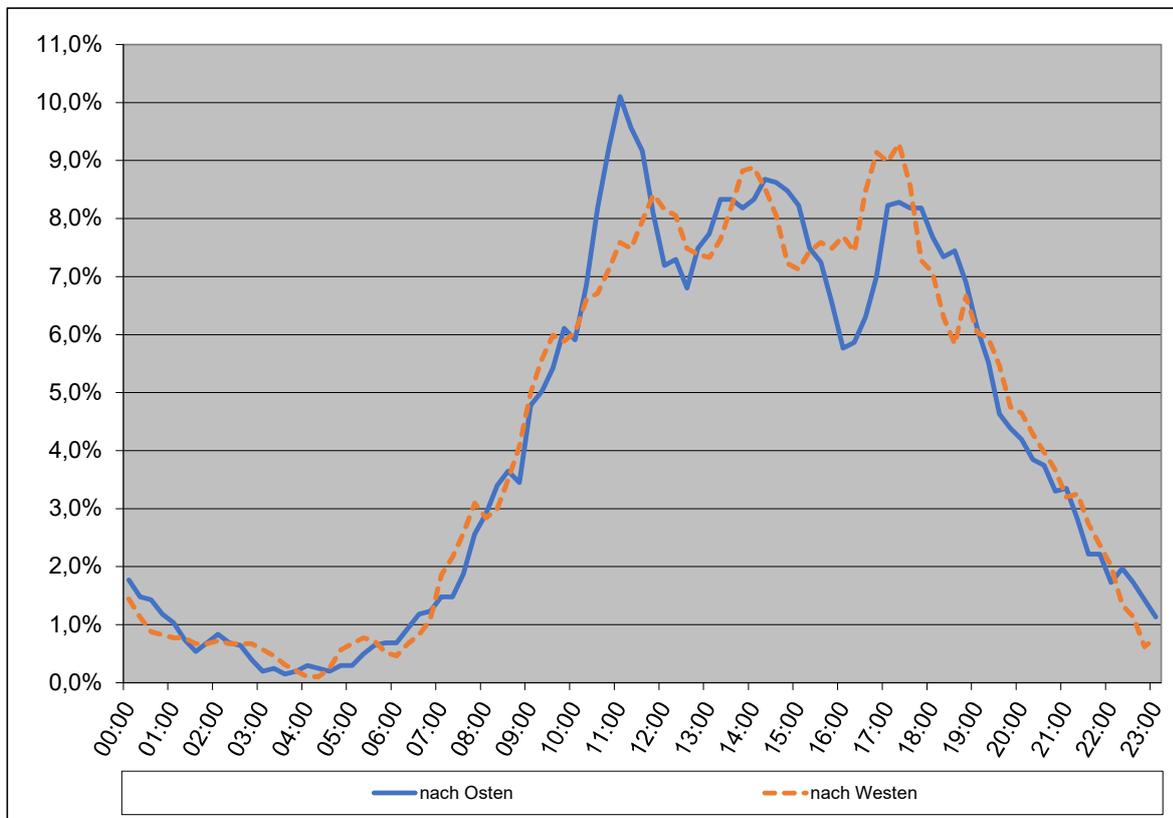
* TAG-Belastung von 06:00 bis 22:00 Uhr; NACHT-Belastung von 22:00 bis 06:00 Uhr

Querschnittbelastungen Zeitraum Vormittag und Nachmittag					
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt	
Vormittag**	[Kfz/4h]	200	197	397	
Nachmittag**	[Kfz/4h]	607	598	1.205	

** Vormittag: 06:00 bis 10:00 Uhr; Nachmittag: 15:00 bis 19:00 Uhr

Spitzenstunden Vormittag und Nachmittag					
		nach Osten	nach Westen	Gesamt	
Vormittagsspitze	[Kfz/h]	74	79	149	
	[Lkw/h]	1	3	4	
Zeitraum	[Uhrzeit]	08:30 bis 09:30	08:45 bis 09:45	08:45 bis 09:45	
Anteil an Gesamttag	(%)	3,6%	4,1%	3,8%	
Nachmittagsspitze	[Kfz/h]	168	180	348	
	[Lkw/h]	1	1	2	
Zeitraum	[Uhrzeit]	17:15 bis 18:15	17:15 bis 18:15	17:15 bis 18:15	
Anteil an Gesamttag	(%)	8,3%	9,3%	8,8%	

Tagesganglinie



Dokumentation Dauerzählstelle	
Projekt:	Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
Stadt:	Nidderau - Ostheim
Querschnitt	vor Baugebiet
Zähldauer	24h
Zählzeitraum	17.05.2022 bis 23.05.2022

		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
Querschnittbelastung	[Kfz/24h]	6.598	6.749	6.751	7.037	6.988	5.983	3.743
TAG-Anteil*	[%]	95%	95%	95%	93%	95%	93%	93%
NACHT-Anteil*	[%]	5%	5%	5%	7%	5%	7%	7%
SV-Anteil	[%]	3,1%	2,4%	3,0%	2,9%	2,6%	1,1%	1,0%

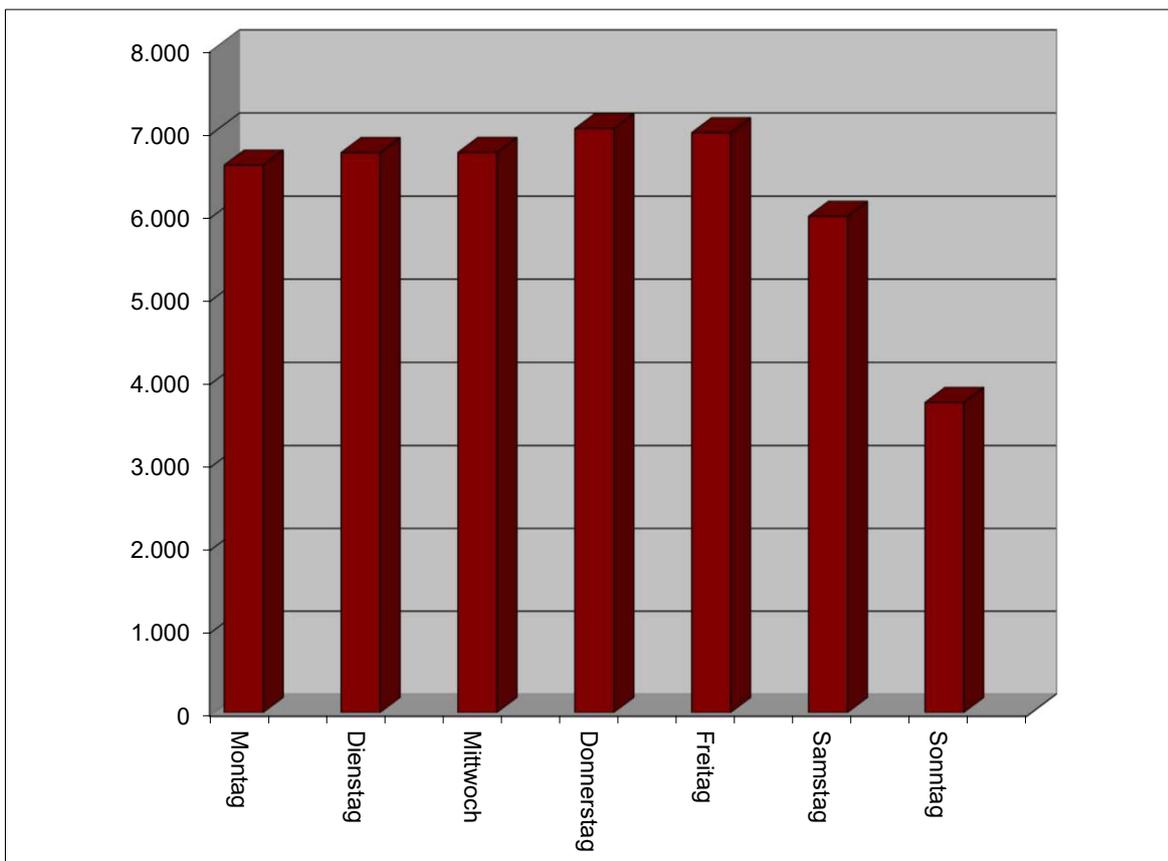
* TAG-Belastung von 06:00 bis 22:00 Uhr; NACHT-Belastung von 22:00 bis 06:00 Uhr

		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
Querschnittbelastung	[Kfz/h]	597	613	579	643	583	556	324
Zeitraum	[Uhrzeit]	16:30 bis 17:30	16:15 bis 17:15	16:15 bis 17:15	16:30 bis 17:30	14:45 bis 15:45	11:30 bis 12:30	17:00 bis 18:00
Anteil an Gesamttag	[%]	9%	9%	9%	9%	8%	9%	9%

		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
Durchschnitt	[km/h]	63	62	62	62	63	65	65
V85*	[km/h]	72	70	71	71	71	73	75

* Geschwindigkeit die von 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird.

Diagramm



Dokumentation Dauerzählstelle	
Projekt:	Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
Stadt:	Nidderau - Ostheim
Querschnitt:	vor Baugebiet
Zähldauer:	24h
Datum:	23.05.2022

Tagesauswertung Montag				
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt
Querschnittbelastung	[Kfz/24h]	3.406	3.192	6.598
TAG-Anteil*	(%)	96%	94%	95%
NACHT-Anteil*	(%)	4%	6%	5%
SV-Anteil	(%)	3,0%	3,3%	3,1%

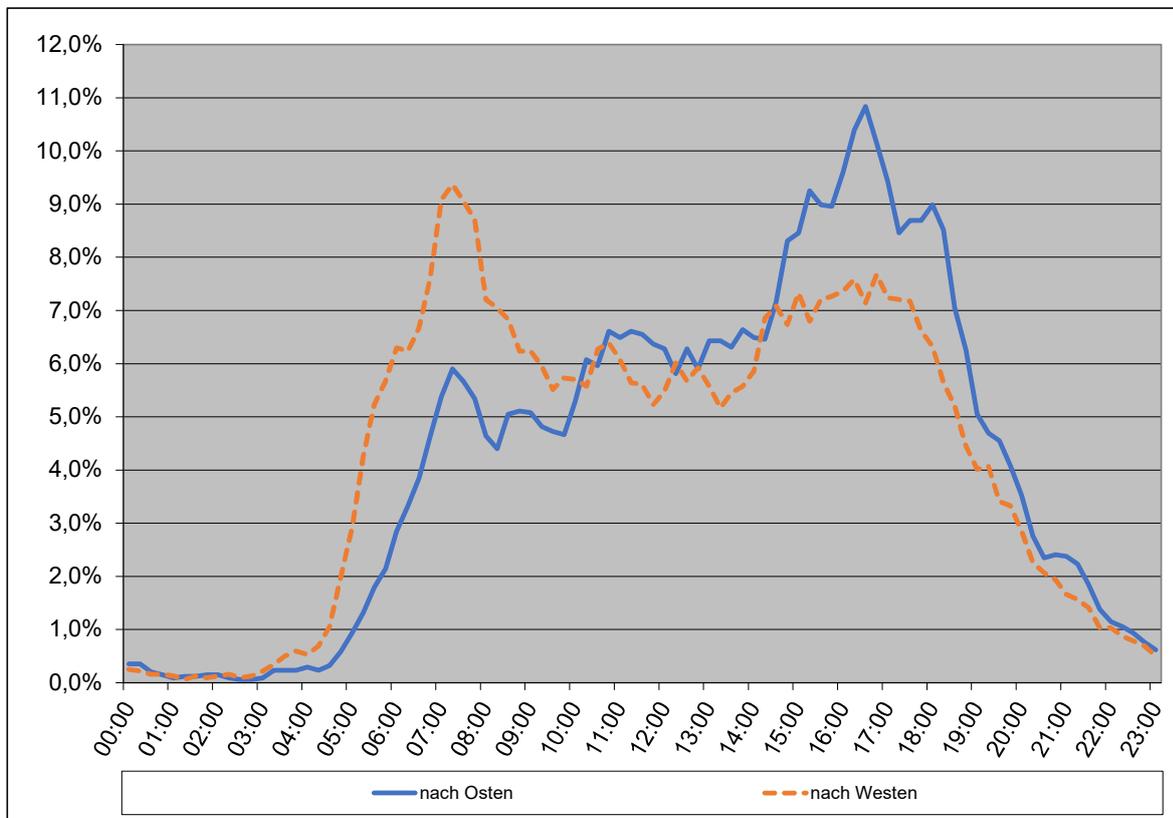
* TAG-Belastung von 06:00 bis 22:00 Uhr; NACHT-Belastung von 22:00 bis 06:00 Uhr

Querschnittbelastungen Zeitraum Vormittag und Nachmittag				
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt
Vormittag**	[Kfz/4h]	611	920	1.531
Nachmittag**	[Kfz/4h]	1.242	902	2.144

** Vormittag: 06:00 bis 10:00 Uhr; Nachmittag: 15:00 bis 19:00 Uhr

Spitzenstunden Vormittag und Nachmittag				
		nach Osten	nach Westen	Gesamt
Vormittagsspitze	[Kfz/h]	201	299	500
	[Lkw/h]	12	8	20
Zeitraum	[Uhrzeit]	07:15 bis 08:15	07:15 bis 08:15	07:15 bis 08:15
Anteil an Gesamttag	(%)	5,9%	9,4%	7,6%
Nachmittagsspitze	[Kfz/h]	369	245	597
	[Lkw/h]	5	5	10
Zeitraum	[Uhrzeit]	16:30 bis 17:30	16:45 bis 17:45	16:30 bis 17:30
Anteil an Gesamttag	(%)	10,8%	7,7%	9,0%

Tagesganglinie



Dokumentation Dauerzählstelle	
Projekt:	Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
Stadt:	Nidderau - Ostheim
Querschnitt:	vor Baugebiet
Zähldauer:	24h
Zählzeitraum:	17.05.2022

Tagesauswertung Dienstag				
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt
Querschnittbelastung	[Kfz/24h]	3.451	3.298	6.749
TAG-Anteil*	(%)	96%	95%	95%
NACHT-Anteil*	(%)	4%	5%	5%
SV-Anteil	(%)	2,1%	2,7%	2,4%

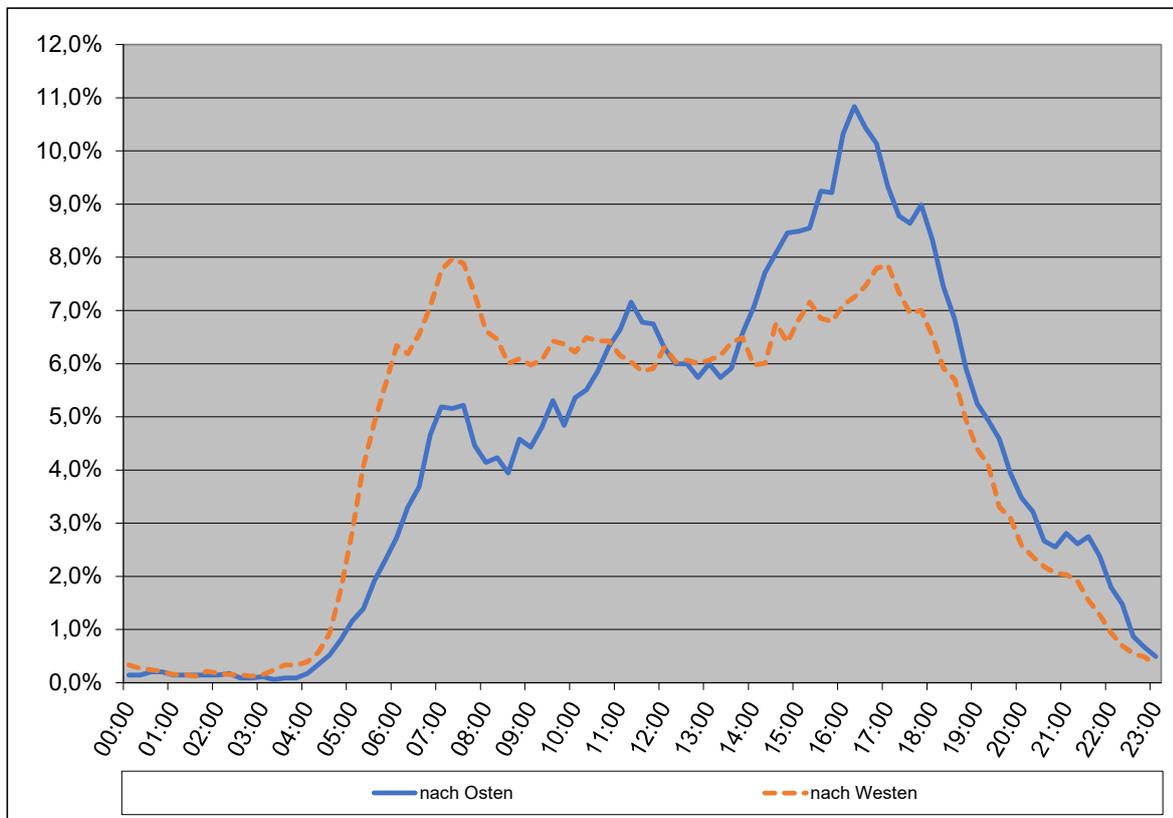
* TAG-Belastung von 06:00 bis 22:00 Uhr; NACHT-Belastung von 22:00 bis 06:00 Uhr

Querschnittbelastungen Zeitraum Vormittag und Nachmittag				
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt
Vormittag**	[Kfz/4h]	569	880	1.449
Nachmittag**	[Kfz/4h]	1.258	933	2.191

** Vormittag: 06:00 bis 10:00 Uhr; Nachmittag: 15:00 bis 19:00 Uhr

Spitzenstunden Vormittag und Nachmittag				
		nach Osten	nach Westen	Gesamt
Vormittagsspitze	[Kfz/h]	180	263	441
	[Lkw/h]	8	9	17
Zeitraum	[Uhrzeit]	07:30 bis 08:30	07:15 bis 08:15	07:15 bis 08:15
Anteil an Gesamttag	(%)	5,2%	8,0%	6,5%
Nachmittagsspitze	[Kfz/h]	374	259	613
	[Lkw/h]	3	3	7
Zeitraum	[Uhrzeit]	16:15 bis 17:15	17:00 bis 18:00	16:15 bis 17:15
Anteil an Gesamttag	(%)	10,8%	7,9%	9,1%

Tagesganglinie



Dokumentation Dauerzählstelle	
Projekt:	Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
Stadt:	Nidderau - Ostheim
Querschnitt:	vor Baugebiet
Zähldauer:	24h
Zählzeitraum:	18.05.2022

Tagesauswertung Mittwoch				
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt
Querschnittbelastung	[Kfz/24h]	3.448	3.303	6.751
TAG-Anteil*	(%)	96%	95%	95%
NACHT-Anteil*	(%)	4%	5%	5%
SV-Anteil	(%)	2,8%	3,2%	3,0%

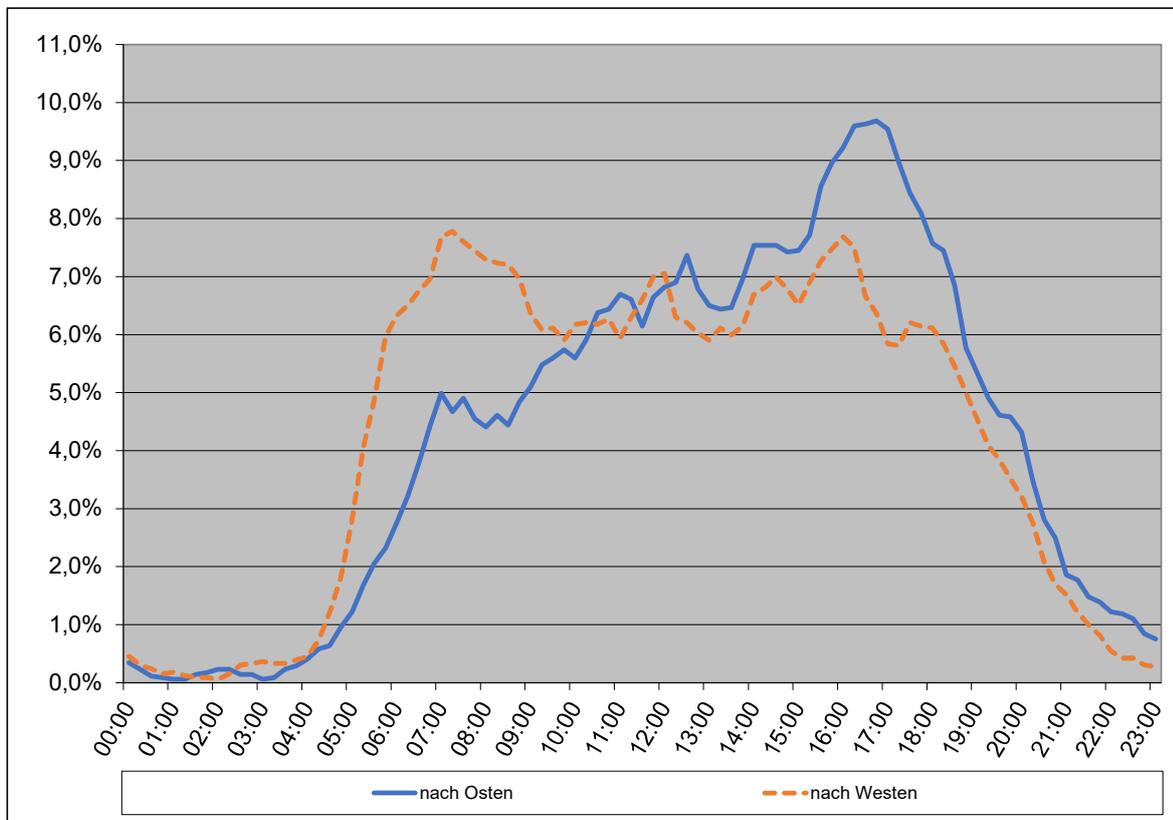
* TAG-Belastung von 06:00 bis 22:00 Uhr; NACHT-Belastung von 22:00 bis 06:00 Uhr

Querschnittbelastungen Zeitraum Vormittag und Nachmittag				
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt
Vormittag**	[Kfz/4h]	595	914	1.509
Nachmittag**	[Kfz/4h]	1.165	864	2.029

** Vormittag: 06:00 bis 10:00 Uhr; Nachmittag: 15:00 bis 19:00 Uhr

Spitzenstunden Vormittag und Nachmittag				
		nach Osten	nach Westen	Gesamt
Vormittagsspitze	[Kfz/h]	172	257	426
	[Lkw/h]	14	7	22
Zeitraum	[Uhrzeit]	07:00 bis 08:00	07:15 bis 08:15	07:00 bis 08:00
Anteil an Gesamttag	(%)	5,0%	7,8%	6,3%
Nachmittagsspitze	[Kfz/h]	334	254	579
	[Lkw/h]	3	7	7
Zeitraum	[Uhrzeit]	16:45 bis 17:45	16:00 bis 17:00	16:15 bis 17:15
Anteil an Gesamttag	(%)	9,7%	7,7%	8,6%

Tagesganglinie



Dokumentation Dauerzählstelle	
Projekt:	Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
Stadt:	Nidderau - Ostheim
Querschnitt:	vor Baugebiet
Zähldauer:	24h
Zählzeitraum:	19.05.2022

Tagesauswertung Donnerstag					
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt	
Querschnittbelastung	[Kfz/24h]	3.647	3.390	7.037	
TAG-Anteil*	(%)	94%	92%	93%	
NACHT-Anteil*	(%)	6%	8%	7%	
SV-Anteil	(%)	2,9%	3,0%	2,9%	

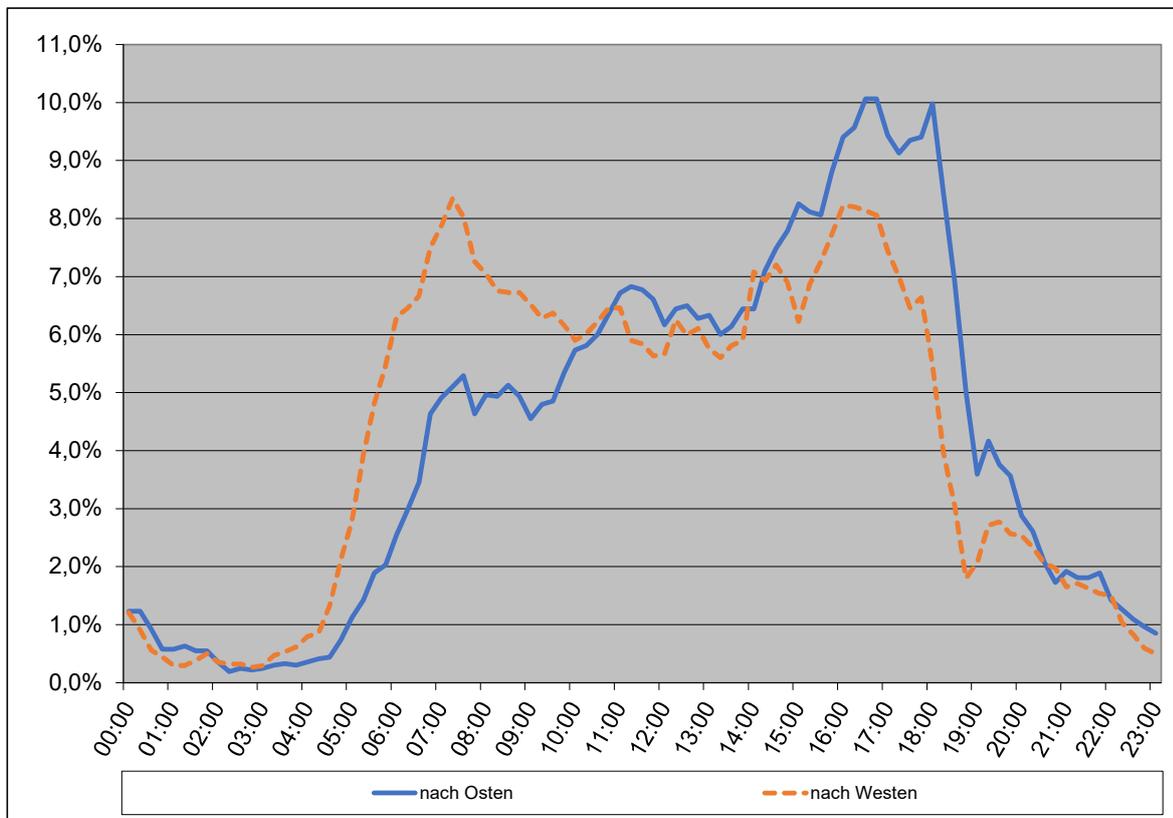
* TAG-Belastung von 06:00 bis 22:00 Uhr; NACHT-Belastung von 22:00 bis 06:00 Uhr

Querschnittbelastungen Zeitraum Vormittag und Nachmittag					
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt	
Vormittag**	[Kfz/4h]	619	941	1.560	
Nachmittag**	[Kfz/4h]	1.352	928	2.280	

** Vormittag: 06:00 bis 10:00 Uhr; Nachmittag: 15:00 bis 19:00 Uhr

Spitzenstunden Vormittag und Nachmittag					
		nach Osten	nach Westen	Gesamt	
Vormittagsspitze	[Kfz/h]	193	283	469	
	[Lkw/h]	9	12	19	
Zeitraum	[Uhrzeit]	07:30 bis 08:30	07:15 bis 08:15	07:15 bis 08:15	
Anteil an Gesamttag	(%)	5,3%	8,3%	6,7%	
Nachmittagsspitze	[Kfz/h]	367	279	643	
	[Lkw/h]	6	7	9	
Zeitraum	[Uhrzeit]	16:30 bis 17:30	16:00 bis 17:00	16:30 bis 17:30	
Anteil an Gesamttag	(%)	10,1%	8,2%	9,1%	

Tagesganglinie



Dokumentation Dauerzählstelle	
Projekt:	Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
Stadt:	Nidderau - Ostheim
Querschnitt:	vor Baugebiet
Zähldauer:	24h
Zählzeitraum:	20.05.2022

Tagesauswertung Freitag					
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt	
Querschnittbelastung	[Kfz/24h]	3.623	3.365	6.988	
TAG-Anteil*	(%)	95%	96%	95%	
NACHT-Anteil*	(%)	5%	4%	5%	
SV-Anteil	(%)	2,5%	2,6%	2,6%	

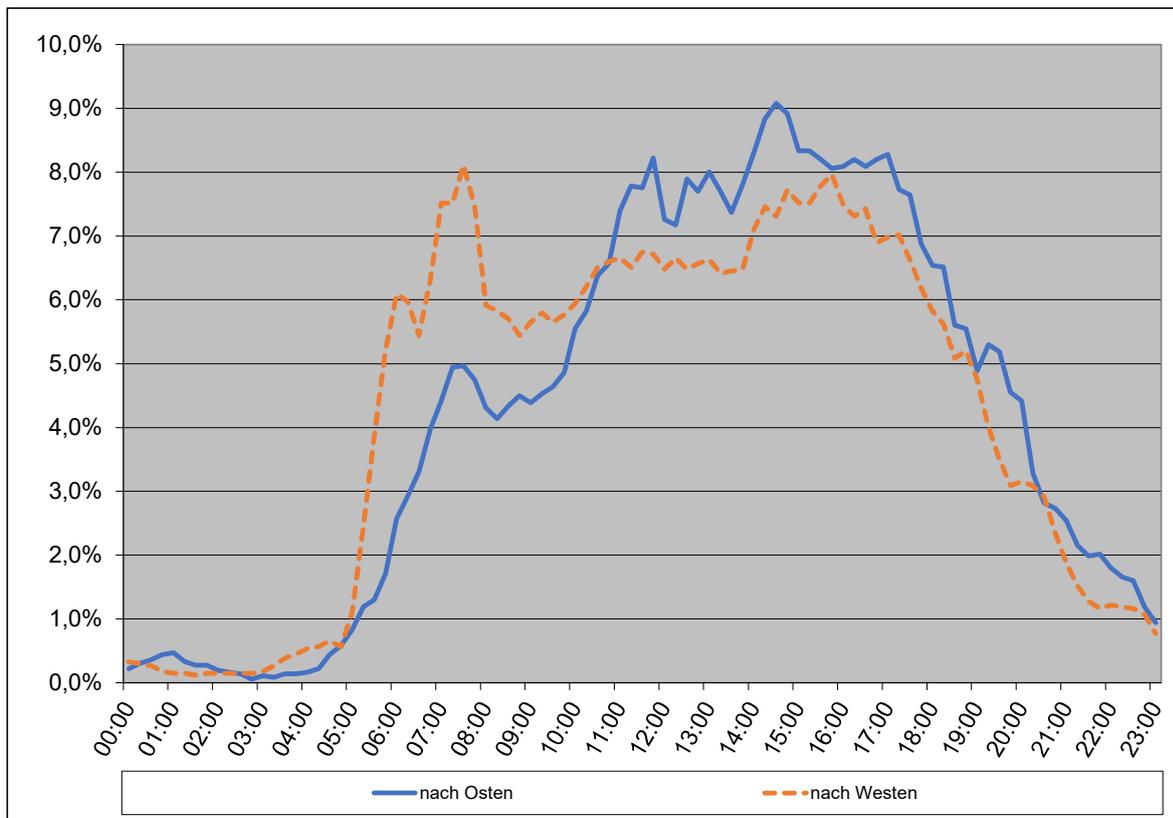
* TAG-Belastung von 06:00 bis 22:00 Uhr; NACHT-Belastung von 22:00 bis 06:00 Uhr

Querschnittbelastungen Zeitraum Vormittag und Nachmittag					
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt	
Vormittag**	[Kfz/4h]	568	847	1.415	
Nachmittag**	[Kfz/4h]	1.132	936	2.068	

** Vormittag: 06:00 bis 10:00 Uhr; Nachmittag: 15:00 bis 19:00 Uhr

Spitzenstunden Vormittag und Nachmittag					
		nach Osten	nach Westen	Gesamt	
Vormittagsspitze	[Kfz/h]	180	273	453	
	[Lkw/h]	9	5	14	
Zeitraum	[Uhrzeit]	07:30 bis 08:30	07:30 bis 08:30	07:30 bis 08:30	
Anteil an Gesamttag	(%)	5,0%	8,1%	6,5%	
Nachmittagsspitze	[Kfz/h]	302	268	560	
	[Lkw/h]	9	9	17	
Zeitraum	[Uhrzeit]	15:00 bis 16:00	15:45 bis 16:45	15:45 bis 16:45	
Anteil an Gesamttag	(%)	8,3%	8,0%	8,0%	

Tagesganglinie



Dokumentation Dauerzählstelle	
Projekt:	Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
Stadt:	Nidderau - Ostheim
Querschnitt:	vor Baugebiet
Zähldauer:	24h
Zählzeitraum:	21.05.2022

Tagesauswertung Samstag					
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt	
Querschnittbelastung	[Kfz/24h]	3.033	2.950	5.983	
TAG-Anteil*	[%]	93%	94%	93%	
NACHT-Anteil*	[%]	7%	6%	7%	
SV-Anteil	[%]	1,1%	1,0%	1,1%	

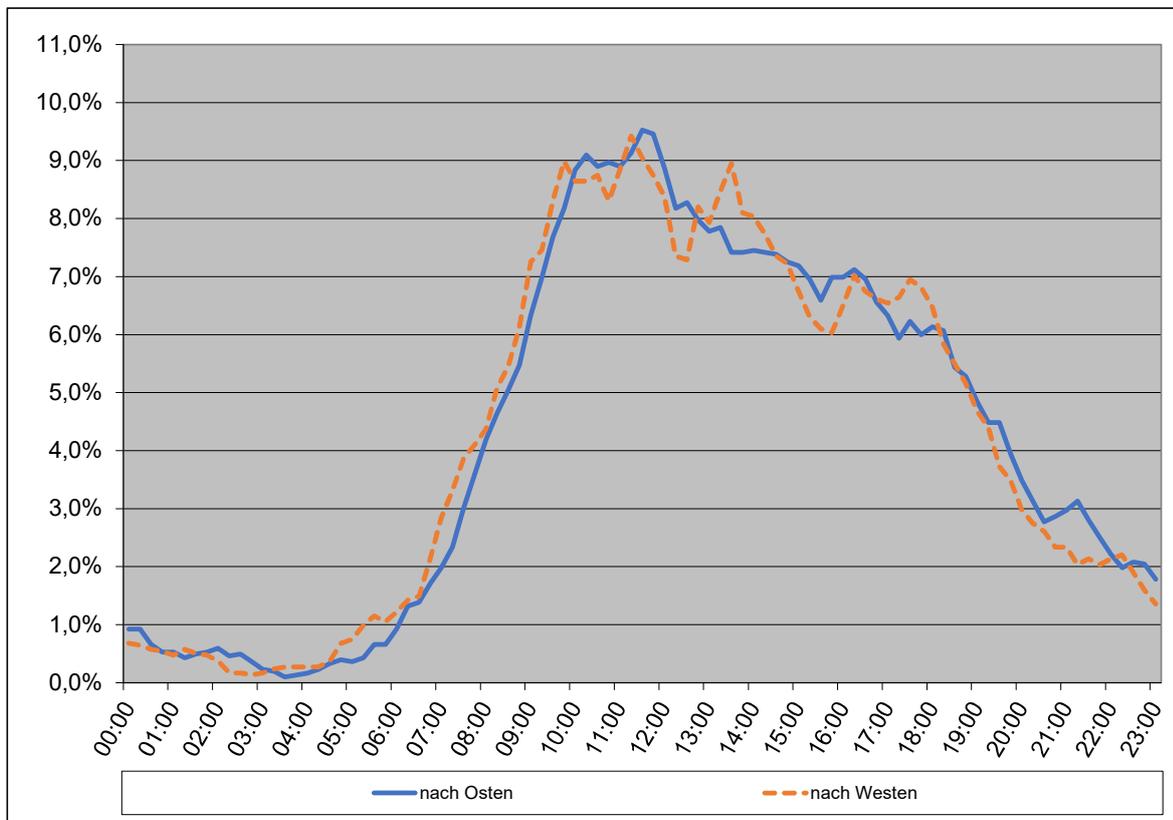
* TAG-Belastung von 06:00 bis 22:00 Uhr; NACHT-Belastung von 22:00 bis 06:00 Uhr

Querschnittbelastungen Zeitraum Vormittag und Nachmittag					
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt	
Vormittag**	[Kfz/4h]	407	463	870	
Nachmittag**	[Kfz/4h]	808	775	1.583	

** Vormittag: 06:00 bis 10:00 Uhr; Nachmittag: 15:00 bis 19:00 Uhr

Spitzenstunden Vormittag und Nachmittag					
		nach Osten	nach Westen	Gesamt	
Vormittagsspitze	[Kfz/h]	166	181	347	
	[Lkw/h]	2	3	5	
Zeitraum	[Uhrzeit]	08:45 bis 09:45	08:45 bis 09:45	08:45 bis 09:45	
Anteil an Gesamttag	[%]	5,5%	6,1%	5,8%	
Nachmittagsspitze	[Kfz/h]	218	207	423	
	[Lkw/h]	2	2	6	
Zeitraum	[Uhrzeit]	15:00 bis 16:00	16:15 bis 17:15	16:15 bis 17:15	
Anteil an Gesamttag	[%]	7,2%	7,0%	7,1%	

Tagesganglinie



Dokumentation Dauerzählstelle	
Projekt:	Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
Stadt:	Nidderau - Ostheim
Querschnitt:	vor Baugebiet
Zähldauer:	24h
Zählzeitraum:	22.05.2022

Tagesauswertung Sonntag					
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt	
Querschnittbelastung	[Kfz/24h]	1.932	1.811	3.743	
TAG-Anteil*	(%)	92%	93%	93%	
NACHT-Anteil*	(%)	8%	7%	7%	
SV-Anteil	(%)	0,9%	1,0%	1,0%	

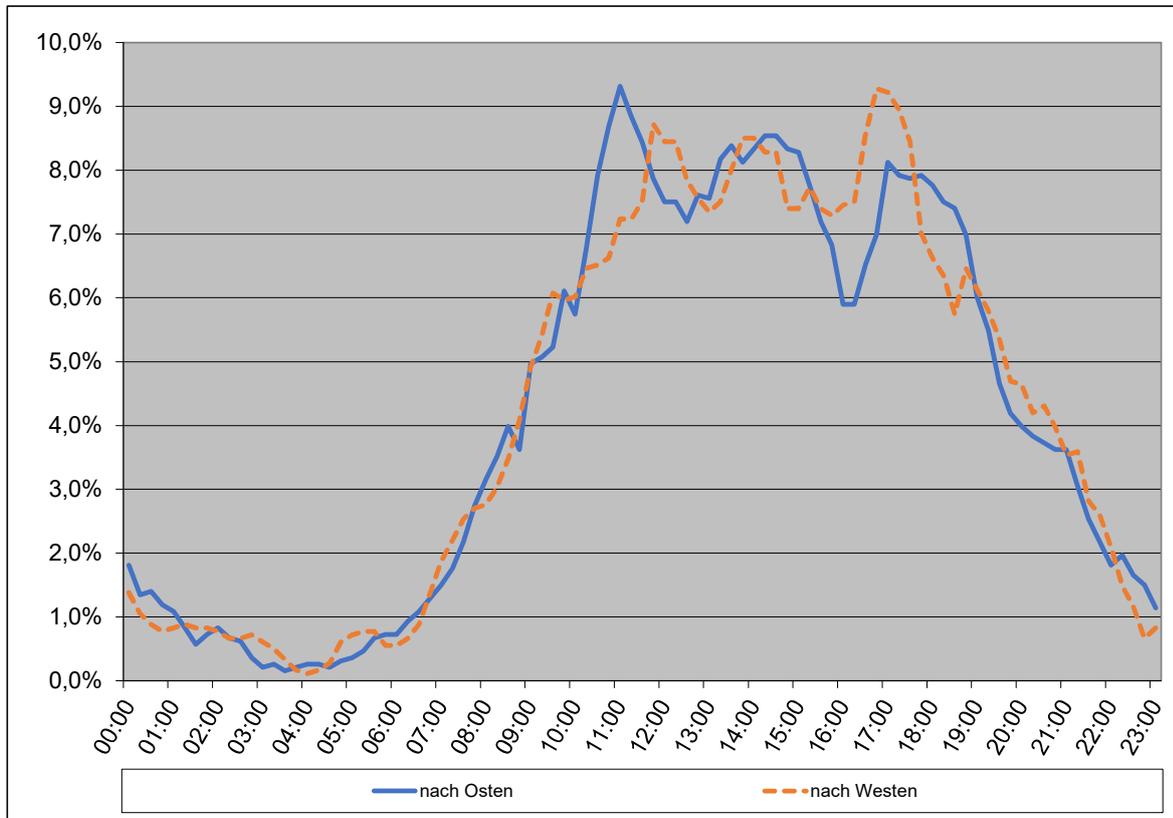
* TAG-Belastung von 06:00 bis 22:00 Uhr; NACHT-Belastung von 22:00 bis 06:00 Uhr

Querschnittbelastungen Zeitraum Vormittag und Nachmittag					
Richtung		nach Osten	nach Westen	Gesamt	
Vormittag**	[Kfz/4h]	200	183	383	
Nachmittag**	[Kfz/4h]	581	556	1.137	

** Vormittag: 06:00 bis 10:00 Uhr; Nachmittag: 15:00 bis 19:00 Uhr

Spitzenstunden Vormittag und Nachmittag					
		nach Osten	nach Westen	Gesamt	
Vormittagsspitze	[Kfz/h]	77	74	144	
	[Lkw/h]	1	3	4	
Zeitraum	[Uhrzeit]	08:30 bis 09:30	08:45 bis 09:45	08:45 bis 09:45	
Anteil an Gesamttag	(%)	4,0%	4,1%	3,8%	
Nachmittagsspitze	[Kfz/h]	160	168	324	
	[Lkw/h]	1	1	2	
Zeitraum	[Uhrzeit]	15:00 bis 16:00	16:45 bis 17:45	17:00 bis 18:00	
Anteil an Gesamttag	(%)	8,3%	9,3%	8,7%	

Tagesganglinie



Anlage 5
Verkehrserzeugung Prognose-Nullfall

Prognose-Nullfall

zusätzlicher Verkehr Prognose-Nullfall Windecken		
Summe Neuverkehr		
Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	42
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	21
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	21
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	3
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[Kfz / h]	3
Quellverkehr	[Kfz/h]	1

zusätzlicher Verkehr Prognose-Nullfall Norma, Rewe, Tinyhouses, sozialer Wohnungsbau		
Summe Neuverkehr		
Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	466
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	233
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	233
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[Kfz/h]	4
Quellverkehr	[Kfz/h]	30
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[Kfz / h]	30
Quellverkehr	[Kfz/h]	12

zusätzlicher Verkehr Prognose-Nullfall Schule und Turnhalle			über Ein-/Ausfahrt
Summe Neuverkehr			
Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	685	445
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	343	223
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	343	223
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags			
Zielverkehr	[Kfz/h]	134	67
Quellverkehr	[Kfz/h]	79	40
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags			
Zielverkehr	[Kfz / h]	27	27
Quellverkehr	[Kfz/h]	43	32

Wohnnutzungen Mühlweide		Wohnen Grundstück Windecken	Wohnen ehem. Norma	Wohnen ehem. Rewe	Wohnen Tinyhouses	Wohnen sozialer Wohnungsbau	
Bruttobaulandfläche bzw. Wohneinheiten	[ha]	0,18	[WE]	40	40	20	20
Bewohner/Bruttobaulandfläche bzw. Bewohner/M	[Pers./ha]	145,0	[Pers./WE]	2,4	2,4	2,4	2,4
Bewohner	[Pers.]	26	[Pers.]	96	96	48	48
Bewohnerverkehr							
Wege/Bewohner	[Wege/Pers.*24h]	3,5	[Wege/Pers.*24h]	3,5	3,5	3,5	3,5
Summe Wege Bewohner	[Wege/24h]	91	[Wege/24h]	336	336	168	168
Anteil heimgebundener Wege	[%]	85%	[%]	85%	85%	85%	85%
Anzahl heimgebundener Wege	[Wege/24h]	77	[Wege/24h]	286	286	143	143
MIV-Anteil	[%]	60%	[%]	60%	60%	60%	60%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,2	[Pers./Pkw]	1,2	1,2	1,2	1,2
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)							
Zielverkehr	[Kfz/24h]	39	[Kfz/24h]	143	143	72	72
Quellverkehr	[Kfz/24h]	20	[Kfz/24h]	72	72	36	36
Anteile Spitzenstunde vormittags							
Zielverkehr	[%]	2,0%	[%]	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%
Quellverkehr	[%]	14,0%	[%]	14,0%	14,0%	14,0%	14,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags							
Zielverkehr	[Kfz/h]	3	[Kfz/h]	11	11	6	6
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	[Kfz/h]	1	1	1	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	3	[Kfz/h]	10	10	5	5
Anteile Spitzenstunde nachmittags							
Zielverkehr	[%]	14,0%	[%]	14,0%	14,0%	14,0%	14,0%
Quellverkehr	[%]	6%	[%]	6%	6%	6%	6%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags							
Zielverkehr	[Kfz/h]	4	[Kfz/h]	14	14	7	7
Quellverkehr	[Kfz/h]	3	[Kfz/h]	10	10	5	5
Quellverkehr	[Kfz/h]	1	[Kfz/h]	4	4	2	2

Wohnnutzungen		Wohnen Grundstück Windecken		Wohnen ehem. Norma	Wohnen ehem. Rewe	Wohnen Tinyhouses	Wohnen sozialer Wohnungsbau
Bruttobaulandfläche bzw. Wohneinheiten	[ha]	0,18	[WE]	40,00	40,00	20,00	20,00
Bewohner/Bruttobaulandfläche bzw. Bewohner/V	[Pers./ha]	145,0	[Pers./WE]	2,4	2,4	2,4	2,4
Bewohner	[Pers.]	26	[Pers.]	96	96	48	48
Besucherverkehr Wohnnutzungen							
Fahrtzuschlag Besucher an Fahrten von Bewohnern	[%]	5%	[%]	5%	5%	5%	5%
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)							
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	2	[Kfz / 24h]	7	7	4	4
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	1	[Kfz / 24h]	4	4	2	2
Anteile Spitzenstunde vormittags							
Zielverkehr	[%]	3,5%	[%]	3,5%	3,5%	3,5%	3,5%
Quellverkehr	[%]	3,0%	[%]	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags							
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	[Kfz/h]	0	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	[Kfz/h]	0	0	0	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags							
Zielverkehr	[%]	6,0%	[%]	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%
Quellverkehr	[%]	5,0%	[%]	5,0%	5,0%	5,0%	5,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags							
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	[Kfz/h]	0	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	[Kfz/h]	0	0	0	0

Wohnnutzungen		Wohnen Grundstück Windecken		Wohnen ehem. Norma	Wohnen ehem. Rewe	Wohnen Tinyhouses	Wohnen sozialer Wohnungsbau
Bruttobaulandfläche bzw. Wohneinheiten	[ha]	0,18	[WE]	40,00	40,00	20,00	20,00
Bewohner/Bruttobaulandfläche bzw. Bewohner/M	[Pers./ha]	145,0	[Pers./WE]	2,4	2,4	2,4	2,4
Bewohner	[Pers.]	26	[Pers.]	96	96	48	48
Wirtschaftsverkehr Wohnnutzungen							
Kfz-Fahrten/Bewohner	[Fahrten/Pers.*24h]	0,05	[Fahrten/Pers.*24h]	0,05	0,05	0,05	0,05
Summe Kfz-Fahrten	[Wege]	1	[Wege]	5	5	2	2
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	1	[Kfz/24h]	5	5	2	2
Zielverkehr	[Kfz/24h]	1	[Kfz/24h]	2	2	1	1
Quellverkehr	[Kfz/24h]	1	[Kfz/24h]	2	2	1	1
Anteile Spitzenstunde vormittags							
Zielverkehr	[%]	8,0%	[%]	8,0%	8,0%	8,0%	8,0%
Quellverkehr	[%]	5,0%	[%]	5,0%	5,0%	5,0%	5,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	0	[Kfz/h]	0	0	0	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	[Kfz/h]	0	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	[Kfz/h]	0	0	0	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags							
Zielverkehr	[%]	7,0%	[%]	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%
Quellverkehr	[%]	9,0%	[%]	9,0%	9,0%	9,0%	9,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	0	[Kfz/h]	0	0	0	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	[Kfz/h]	0	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	[Kfz/h]	0	0	0	0
davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	15%	[%]	15%	15%	15%	15%
Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)							
Zielverkehr	[Lkw/24h]	0	[Lkw/24h]	1	1	0	0
Quellverkehr	[Lkw/24h]	0	[Lkw/24h]	0	0	0	0
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags							
Zielverkehr	[Lkw/h]	0	[Lkw/h]	0	0	0	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0	[Lkw/h]	0	0	0	0
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags							
Zielverkehr	[Lkw/h]	0	[Lkw/h]	0	0	0	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0	[Lkw/h]	0	0	0	0

		Grundschule	Sporthalle
Beschäftigte	[Pers.]	50	10
Beschäftigtenverkehr			
Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers.*24h]	2,5	2,5
Anwesenheitsgrad	[%]	90%	85%
Summe Wege Beschäftigte	[Wege]	113	21
MIV-Anteil	[%]	60%	60%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1	1,1
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	62	11
Zielverkehr	[Kfz/24h]	31	6
Quellverkehr	[Kfz/24h]	31	6
Anteile Spitzenstunde vormittags			
Zielverkehr	[%]	75%	0%
Quellverkehr	[%]	0%	0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	23	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	23	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags			
Zielverkehr	[%]	2%	25%
Quellverkehr	[%]	50%	25%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	17	4
Zielverkehr	[Kfz/h]	1	2
Quellverkehr	[Kfz/h]	16	2

		Grundschule	Sporthalle
Beschäftigte	[Pers.]	50	10
Kunden- / Besucher- / Ausbildungsverkehr			
Anzahl Kinder (SchülerInnen)	[Pers.]	387	-
Anwesenheit	[%]	90%	-
Anteil Hol-Bring-Verkehr	[%]	30%	30%
Begleiter bei Hol-Bring-Verkehr (Pkw)	[Pers.]	104	-
Besucher	[Pers.]	-	120
Wege/Begleiter	[Wege/Person]	4,0	4,0
Wege/Besucher ohne Hol-Bring-Verkehr	[Wege/Person]	-	2,0
Summe Wege Begleiter (Hol-Bring-Verkehr)	[Wege]	418	144
Summe Wege Selbstfahrer	[Wege]	-	168
MIV-Anteil	[%]	-	60%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	-	2
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	418	194
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	209	97
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	209	97
Anteile Spitzenstunde vormittags			
Zielverkehr	[%]	53,0%	0,0%
Quellverkehr	[%]	38,0%	0,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	190	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	111	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	79	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags			
Zielverkehr	[%]	0,0%	25,0%
Quellverkehr	[%]	3,0%	20,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	6	43
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	24
Quellverkehr	[Kfz/h]	6	19

Anlage 6
Verkehrserzeugung Neuverkehr

Neuverkehr		
Summe Neuverkehr		
Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	746
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	373
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	373
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[Kfz/h]	9
Quellverkehr	[Kfz/h]	50
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[Kfz/h]	50
Quellverkehr	[Kfz/h]	23

Wohnnutzungen Mühlweide		Wohnen
Wohneinheiten	[WE]	193
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]	2,4
Bewohner	[Pers.]	463
Bewohnerverkehr		
Wege/Bewohner	[Wege/Pers. *24h]	3,5
Summe Wege Bewohner	[Wege/24h]	1621
Anteil heimgebundener Wege	[%]	85%
Anzahl heimgebundener Wege	[Wege/24h]	1378
MIV-Anteil	[%]	60%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,2
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	689
Zielverkehr	[Kfz/24h]	345
Quellverkehr	[Kfz/24h]	345
Anteile Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[%]	2,0%
Quellverkehr	[%]	14,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	55
Zielverkehr	[Kfz/h]	7
Quellverkehr	[Kfz/h]	48
Anteile Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[%]	14,0%
Quellverkehr	[%]	6%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	69
Zielverkehr	[Kfz/h]	48
Quellverkehr	[Kfz/h]	21

Wohnnutzungen		Wohnen
Wohneinheiten	[WE]	193
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]	2,4
Bewohner	[Pers.]	463
Besucherverkehr Wohnnutzungen		
Fahrtzuschlag Besucher an Fahrten von Bewohnern	[%]	5%
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)		
	[Kfz / 24h]	34
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	17
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	17
Anteile Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[%]	3,5%
Quellverkehr	[%]	3,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		
	[Kfz/h]	2
Zielverkehr	[Kfz/h]	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	1
Anteile Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[%]	6,0%
Quellverkehr	[%]	5,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		
	[Kfz/h]	2
Zielverkehr	[Kfz/h]	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	1

Wohnnutzungen		Wohnen
Wohneinheiten	[WE]	193
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]	2,4
Bewohner	[Pers.]	463
Wirtschaftsverkehr Wohnnutzungen		
Kfz-Fahrten/Bewohner	[Fahrten/Pers.*24h]	0,05
Summe Kfz-Fahrten	[Wege]	23
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)		
	[Kfz/24h]	23
Zielverkehr	[Kfz/24h]	12
Quellverkehr	[Kfz/24h]	12
Anteile Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[%]	8,0%
Quellverkehr	[%]	5,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		
	[Kfz/h]	2
Zielverkehr	[Kfz/h]	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	1
Anteile Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[%]	7,0%
Quellverkehr	[%]	9,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		
	[Kfz/h]	2
Zielverkehr	[Kfz/h]	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	1
davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	15%
Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)		
	[Lkw/24h]	3
Zielverkehr	[Lkw/24h]	2
Quellverkehr	[Lkw/24h]	2
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		
	[Lkw/h]	0
Zielverkehr	[Lkw/h]	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		
	[Lkw/h]	0
Zielverkehr	[Lkw/h]	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
 Knotenpunkt : K1: Ostheimer Straße / Mühlbegrstraße
 Stunde : vormittägliche Spitzenstunde
 Datei : 2022-07-06_RT_NIDDERAU-OSTHEIM_BAUGEBIET MÜHLWEIDE_PNF_K1_Av1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
1		9	5,5	2,8	276	939		3,9	1	1	A
2		211				1800					A
3		29				1533					A
Misch-H											
4		30	6,5	3,2	541	479		8,4	1	1	A
5		1	6,7	3,3	517	509		7,1	1	1	A
6		19	5,9	3,0	206	933		3,9	1	1	A
Misch-N											
9		5				1600					A
8		276				1800					A
7		27	5,5	2,8	235	984		3,8	1	1	A
Misch-H											
10		10	6,5	3,2	532	514		7,1	1	1	A
11		2	6,7	3,3	541	492		7,3	1	1	A
12		27	5,9	3,0	271	826		4,5	1	1	A
Misch-N											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Ostheimer Straße West
L3009

Nebenstrasse : Ostheimer Straße Süd
Mühlbergstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
 Knotenpunkt : K1: Ostheimer Straße / Mühlbegrstraße
 Stunde : nachmittägliche Spitzenstunde
 Datei : 2022-07-06_RT_NIDDERAU-OSTHEIM_BAUGEBIET MÜHLWEIDE_PNF_K1_P1.vi.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
1		12	5,5	2,8	254	963		3,8	1	1	A
2		357				1800					A
3		59				1533					A
Misch-H											
4		36	6,5	3,2	647	415		9,5	1	1	A
5		4	6,7	3,3	657	409		8,9	1	1	A
6		44	5,9	3,0	355	778		4,9	1	1	A
Misch-N											
9		21				1600					A
8		237				1800					A
7		37	5,5	2,8	414	802		4,8	1	1	A
Misch-H											
10		8	6,5	3,2	684	391		9,4	1	1	A
11		1	6,7	3,3	695	388		9,3	1	1	A
12		10	5,9	3,0	233	865		4,2	1	1	A
Misch-N											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Ostheimer Straße West
L3009

Nebenstrasse : Ostheimer Straße Süd
Mühlbergstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
 Knotenpunkt : K2: Wonnecker Straße / In den Pfortenwiesen
 Stunde : vormittägliche Spitzenstunde
 Datei : 2022-07-06_RT_NIDDERAU-OSTHEIM_BAUGEBIET MÜHLWEIDE_PNF_K2_Av1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		312				1800					A
3		2				1600					A
4		6	6,5	3,2	525	547		6,7	1	1	A
6		4	5,9	3,0	308	824		4,4	1	1	A
Misch-N											
8		216				1800					A
7		6	5,5	2,8	309	904		4,4	1	1	A
Misch-H		222				1800	7 + 8	2,3	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassenamen :

- Hauptstrasse : Wonnecker Str. Ost
Wonnecker Straße West
- Nebenstrasse : In den Pfortenwiesen

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
 Knotenpunkt : K2: Wonnecker Straße / In den Pfortenwiesen
 Stunde : nachmittägliche Spitzenstunde
 Datei : 2022-07-06_RT_NIDDERAU-OSTHEIM_BAUGEBIET MÜHLWEIDE_PNF_K2_PVI.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		289				1800					A
3		2				1600					A
4		4	6,5	3,2	700	429		8,5	1	1	A
6		2	5,9	3,0	286	846		4,3	1	1	A
Misch-N											
8		407				1800					A
7		8	5,5	2,8	287	927		3,9	1	1	A
Misch-H		415				1800	7 + 8	2,6	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassenamen :

- Hauptstrasse : Wonnecker Str. Ost
Wonnecker Straße West
- Nebenstrasse : In den Pfortenwiesen

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
 Knotenpunkt : K1: Ostheimer Straße / Mühlbegrstraße
 Stunde : vormittägliche Spitzenstunde
 Datei : 2022-07-06_RT_NIDDERAU-OSTHEIM_BAUGEBIET MÜHLWEIDE_VARIANTE 1_K1_AVI.KOD



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
1		9	5,5	2,8	326	887		4,1	1	1	A
2		232				1800					A
3		14				1533					A
Misch-H											
4		15	6,5	3,2	599	448		8,9	1	1	A
5		1	6,7	3,3	575	476		7,6	1	1	A
6		9	5,9	3,0	227	909		4,0	1	1	A
Misch-N											
9		5				1600					A
8		327				1800					A
7		13	5,5	2,8	241	977		3,7	1	1	A
Misch-H											
10		10	6,5	3,2	580	493		7,5	1	1	A
11		2	6,7	3,3	584	470		7,7	1	1	A
12		27	5,9	3,0	321	777		4,8	1	1	A
Misch-N											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

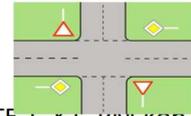
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Ostheimer Straße West
 L3009
 Nebenstrasse : Ostheimer Straße Süd
 Mühlbergstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
 Knotenpunkt : K1: Ostheimer Straße / Mühlbegrstraße
 Stunde : nachmittägliche Spitzenstunde
 Datei : 2022-07-06_RT_NIDDERAU-OSTHEIM_BAUGEBIET MÜHLWEIDE_VARIANTE 1_K1_P1M1.kod



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
1		12	5,5	2,8	284	930		3,9	1	1	A
2		406				1800					A
3		29				1533					A
Misch-H											
4		18	6,5	3,2	708	391		9,7	1	1	A
5		4	6,7	3,3	718	384		9,5	1	1	A
6		22	5,9	3,0	404	732		5,1	1	1	A
Misch-N											
9		21				1600					A
8		267				1800					A
7		18	5,5	2,8	433	785		4,7	1	1	A
Misch-H											
10		8	6,5	3,2	723	389		9,4	1	1	A
11		1	6,7	3,3	726	380		9,5	1	1	A
12		10	5,9	3,0	263	834		4,4	1	1	A
Misch-N											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Ostheimer Straße West
L3009

Nebenstrasse : Ostheimer Straße Süd
Mühlbergstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
 Knotenpunkt : K2: Wonnecker Straße / In den Pfortenwiesen
 Stunde : vormittägliche Spitzenstunde
 Datei : 2022-07-06_RT_NIDDERAU-OSTHEIM_BAUGEBIET MÜHLWEIDE_VARIANTE 1_K2_AIV1.KOD



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		315				1800					A
3		2				1600					A
4		6	6,5	3,2	542	534		6,8	1	1	A
6		4	5,9	3,0	311	821		4,4	1	1	A
Misch-N											
8		230				1800					A
7		6	5,5	2,8	312	901		4,4	1	1	A
Misch-H		236				1800	7 + 8	2,3	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Wonnecker Str. Ost
 Wonnecker Straße West
 Nebenstrasse : In den Pfortenwiesen

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
 Knotenpunkt : K2: Wonnecker Straße / In den Pfortenwiesen
 Stunde : nachmittägliche Spitzenstunde
 Datei : 2022-07-06_RT_NIDDERAU-OSTHEIM_BAUGEBIET MÜHLWEIDE_VARIANTE 1_K2_P1M1.KOD



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		320				1800					A
3		2				1600					A
4		4	6,5	3,2	742	405		9,0	1	1	A
6		2	5,9	3,0	317	815		4,4	1	1	A
Misch-N											
8		418				1800					A
7		8	5,5	2,8	318	895		4,1	1	1	A
Misch-H		426				1800	7 + 8	2,6	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

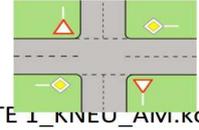
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Wonnecker Str. Ost
 Wonnecker Straße West
 Nebenstrasse : In den Pfortenwiesen

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
 Knotenpunkt : KNEU: L3009 / Anschluss Plangebiet
 Stunde : vormittägliche Spitzenstunde
 Datei : 2022-07-06_RT_NIDDERAU-OSTHEIM_BAUGEBIET MÜHLWEIDE_VARIANTE 1_KNEU_AIVI.KC



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
1		6	5,5	2,8	292	847		4,3	1	1	A
2		230				1800					A
3		15				1470					A
Misch-H		251				1800	1 + 2 + 3	2,4	1	1	A
4		15	6,5	3,2	578	457		8,7	1	1	A
5		0	6,7	3,3	544	496					
6		10	5,9	3,0	233	866		4,2	1	1	A
Misch-N											
9		3				1470					A
8		294				1800					A
7		14	5,5	2,8	240	899		4,2	1	1	A
Misch-H		311				1800	7 + 8 + 9	2,5	1	1	A
10		14	6,5	3,2	552	490		7,6	1	1	A
11		0	6,7	3,3	550	492					
12		36	5,9	3,0	291	806		4,7	1	1	A
Misch-N											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

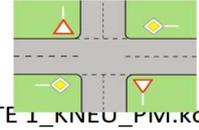
Strassennamen :

Hauptstrasse : L3009 West
 L3009 Ost

Nebenstrasse : Anschluss Plangebiet
 Anschluss Plangebiet

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
 Knotenpunkt : KNEU: L3009 / Anschluss Plangebiet
 Stunde : nachmittägliche Spitzenstunde
 Datei : 2022-07-06_RT_NIDDERAU-OSTHEIM_BAUGEBIET MÜHLWEIDE_VARIANTE 1_KNEU_PVI.KC



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
1		19	5,5	2,8	303	836		4,4	1	1	A
2		387				1800					A
3		30				1470					A
Misch-H		436				1800	1 + 2 + 3	2,7	1	2	A
4		18	6,5	3,2	737	367		10,3	1	1	B
5		0	6,7	3,3	740	363					
6		22	5,9	3,0	400	705		5,3	1	1	A
Misch-N											
9		31				1470					A
8		276				1800					A
7		19	5,5	2,8	415	736		5,2	1	1	A
Misch-H		326				1800	7 + 8 + 9	2,5	1	2	A
10		11	6,5	3,2	747	356		10,4	1	1	B
11		0	6,7	3,3	740	364					
12		12	5,9	3,0	288	809		4,5	1	1	A
Misch-N											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : L3009 West
 L3009 Ost

Nebenstrasse : Anschluss Plangebiet
 Anschluss Plangebiet

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: 2022-07-06_RT_Nidderau-Ostheim_Baugebiet Mühlweide_Variante 1_KNEU_KVP_AM.krs
 Projekt: Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
 Projekt-Nummer:
 Knoten: KNeu: L3009 / Anschluss Plangebiet
 Stunde: vormittägliche Spitzenstunde

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	L3009 West	1	1	28	251	1216	0,21	965	3,7	A
2	Anschluss Plangebiet.	1	1	250	25	1021	0,02	996	3,6	A
3	L3009 Ost	1	1	21	311	1223	0,25	912	3,9	A
4	Anschluss Plangebiet.	1	1	323	50	960	0,05	910	4,0	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	L3009 West	1	1	28	251	1216	0,2	1	1	A
2	Anschluss Plangebiet.	1	1	250	25	1021	0,0	0	0	A
3	L3009 Ost	1	1	21	311	1223	0,2	1	2	A
4	Anschluss Plangebiet.	1	1	323	50	960	0,0	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 637 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 625 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 0,7 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 3,8 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: 2022-07-06_RT_Nidderau-Ostheim_Baugebiet Mühlweide_Variante 1_KNEU_KVP_PM.krs
 Projekt: Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
 Projekt-Nummer:
 Knoten: KNeu: L3009 / Anschluss Plangebiet
 Stunde: nachmittägliche Spitzenstunde

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	L3009 West	1	1	30	436	1214	0,36	778	4,6	A
2	Anschluss Plangebiet.	1	1	417	40	882	0,05	842	4,3	A
3	L3009 Ost	1	1	37	326	1208	0,27	882	4,1	A
4	Anschluss Plangebiet.	1	1	313	23	968	0,02	945	3,8	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	L3009 West	1	1	30	436	1214	0,4	2	3	A
2	Anschluss Plangebiet.	1	1	417	40	882	0,0	0	0	A
3	L3009 Ost	1	1	37	326	1208	0,3	1	2	A
4	Anschluss Plangebiet.	1	1	313	23	968	0,0	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 825 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 818 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 1,0 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 4,4 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
 Knotenpunkt : K2: Wonnecker Straße / In den Pfortenwiesen
 Stunde : vormittägliche Spitzenstunde
 Datei : 2022-07-06_RT_NIDDERAU-OSTHEIM_BAUGEBIET MÜHLWEIDE_VARIANTE 2_K2_AIM.KOD



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		312				1800					A
3		5				1600					A
4		20	6,5	3,2	533	537		7,0	1	1	A
6		40	5,9	3,0	310	822		4,6	1	1	A
Misch-N											
8		216				1800					A
7		12	5,5	2,8	312	901		4,2	1	1	A
Misch-H		228				1800	7 + 8	2,3	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

- Hauptstrasse : Wonnecker Str. Ost
Wonnecker Straße West
- Nebenstrasse : In den Pfortenwiesen

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Baugebiet Mühlweide
 Knotenpunkt : K2: Wonnecker Straße / In den Pfortenwiesen
 Stunde : nachmittägliche Spitzenstunde
 Datei : 2022-07-06_RT_NIDDERAU-OSTHEIM_BAUGEBIET MÜHLWEIDE_VARIANTE 2_K2_P1M.kod



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		289				1800					A
3		33				1600					A
4		15	6,5	3,2	735	398		9,4	1	1	A
6		14	5,9	3,0	302	830		4,4	1	1	A
Misch-N											
8		407				1800					A
7		27	5,5	2,8	318	895		4,1	1	1	A
Misch-H		434				1800	7 + 8	2,6	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

- Hauptstrasse : Wonnecker Str. Ost
Wonnecker Straße West
- Nebenstrasse : In den Pfortenwiesen