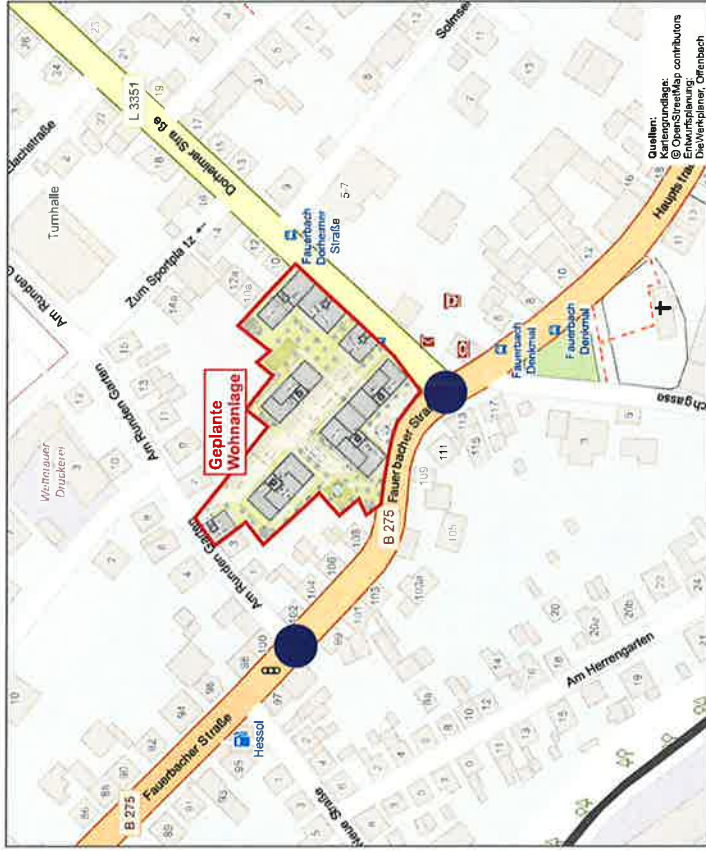


# Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan 92 „Fauerbacher Straße / Dorheimer Straße“ in der Stadt Friedberg

Fischer Smits & Coll. GmbH



Erläuterungsbericht  
23. Februar 2018



HEINZ + FEIER GmbH

## Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan 93 „Fauerbacher Straße / Dorheimer Straße“ in der Stadt Friedberg

im Auftrag der Fischer Smits & Kollegen GmbH

Erläuterungsbericht

23. Februar 2018

**Bearbeitung:**  
Dipl.-Ing. Jörg Fleischer  
Dipl.-Geogr. Lars-Fredrik Koch  
Christoph Göbel

**HEINZ + FEIER GmbH**  
Kreuzberger Ring 24  
65205 Wiesbaden  
Telefon 0611 71464 - 0  
Telefax 0611 71464 - 79  
E-Mail [info@heinz-feier.de](mailto:info@heinz-feier.de)

HEINZ + FEIER GmbH

Anlage 7 Verkehrsunters.

| 1. AUSGANGSSITUATION UND AUFGABENSTELLUNG                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Im Stadtteil Fauerbach der Stadt Friedberg soll eine bisher durch ein Autohaus genutzte Fläche zwischen Fauerbacher Straße, Dorheimer Straße und der Straße Am Runden Garten einer neuen Nutzung zugeführt werden. Geplant sind derzeit 62 Wohneinheiten in unterschiedlichen Größen sowie kleinteilige Gewerbe- und Einzelhandelsflächen. Die Erschließung des Areals im motorisierten Verkehr soll ausschließlich über die Straße Am Runden Garten erfolgen. Über die dortige Zufahrt sind die oberirdisch und in einer Tiefgarage angeordneten Stellplätze angebunden. |  |
| Grundlage der vorliegenden Untersuchung sind zwei Knotenpunktzählungen an der Fauerbacher Straße (B 275), mit denen die Verkehrsbelastung im Bestand ermittelt wird. Diese wird mit dem für die neuen Nutzungen abgeschätzten Verkehrsaufkommen für die Spitzenstunden am Vormittag und am Nachmittag beaufschlagt. Ebenfalls berücksichtigt wird die allgemeine Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2030.                                                                                                                                                                   |  |
| Anschließend wird die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Fauerbacher Straße (B 275) / Dorheimer Straße (L 3351) und</li><li>• Fauerbacher Straße (B 275) / Am Runden Garten</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |  |
| nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) untersucht.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |  |
| Als Grundlage für schalltechnische Berechnungen werden zudem für die betroffenen Straßenabschnitte im Zuge der B 275, L 3351 und Am Runden Garten die verkehrlichen Eingangsgrößen berechnet und ausgewiesen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |  |
| Nachfolgend werden das methodische Vorgehen und die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung erläutert.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |

| INHALT                                                       | Seite |
|--------------------------------------------------------------|-------|
| 1. AUSGANGSSITUATION UND AUFGABENSTELLUNG                    | 1     |
| 2. BESTEHENDE VERKEHRSBELASTUNGEN                            | 2     |
| 3. ZUKÜNFTIGE VERKEHRSBELASTUNG                              | 4     |
| 3.1 Abschätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens          | 4     |
| 3.2 Zukünftige Kfz-Belastung                                 | 8     |
| 4. LEISTUNGSFÄHIGKEITSUNTERSUCHUNG                           | 11    |
| 4.1 Methodik                                                 | 11    |
| 4.2 Ergebnisse                                               | 13    |
| 5. VERKEHRSLICHE KENNWERTE FÜR SCHALLTECHNISCHE BERECHNUNGEN | 15    |
| 6. ZUSAMMENFASSUNG                                           | 17    |

ANLAGEN

ABBILDUNGEN

## 2. BESTEHENDE VERKEHRSBELASTUNGEN

Zur Erfassung des aktuellen Verkehrsgeschehens wurden am Donnerstag, 25. Januar 2018 an zwei Knotenpunkten im Zuge der B 275 in Fauerbach (siehe **Abbildung 1**) Verkehrszählungen durchgeführt. Die Verkehrsströme wurden in der Zeit zwischen 6.00 und 10.00 Uhr sowie von 15.00 bis 19.00 Uhr mittels Videotechnik erfasst und anschließend ausgewertet. Dabei wurden die Verkehrsströme jeweils richtungsbezogen in Viertelstunden-Intervallen ermittelt und nach den folgenden Fahrzeugarten differenziert:

- Fahrrad
- Kraftrad
- Pkw / Kombi
- Lkw < 3,5 t (Transporter)
- Lkw > 3,5 t
- Bus
- Lastzug / Sattelzug
- Sonstige

Am Erhebungstag herrschte morgens trockenes und nachmittags regnerisches Winterwetter.

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen für die beiden Erhebungszeiträume am Vor- und Nachmittag sind in **Abbildung 2.1 und 2.2** dokumentiert. Die Belastungen in den Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag sind in **Abbildung 3.1 und 3.2** dargestellt.

In der Spitzenstunde am Vormittag treten demnach auf der B 275 Querschnittsbelastungen zwischen 990 Kfz/h südlich der L 3351 und 1.125 Kfz/h nördlich Am Runden Garten auf. Dabei ist die Fahrtrichtung Friedberg (Kernstadt) morgens mit ca. 780 Kfz/h deutlich stärker belastet als die Gegenrichtung mit je nach Abschnitt ca. 350-370 Kfz/h. Die Querschnittsbelastung auf der L 3351 liegt in der morgendlichen Spitzenstunde bei ca. 550 Kfz/h, ebenfalls mit einer ausgeprägten Lasttrichtung in Richtung Friedberg. Die Straße Am Runden Garten wird mit 11 Kfz/h nur gering frequentiert. In den Videoaufzeichnungen am Knotenpunkt B 275 / L 3351 ist in der morgendlichen Hauptverkehrszeit zeitweise stockender Verkehr im Zuge der B 275 in Richtung Friedberg (Kernstadt) zu erkennen. Der Einmündungsbereich wird dabei jedoch von den Verkehrsteilnehmern soweit freigehalten, dass die Linksabbieger von der B 275 zur L 3351 Richtung Dorheim und die Linkseinbieger von der L 3351 auf die B 275 Richtung Ossenheim abfließen können. Ebenso wird den Rechtseinbiegern

von der L 3351 auf die B 275 Richtung Friedberg das Einordnen in den Verkehrsstrom ermöglicht. Diese Situation ist auf einen eng begrenzten Zeitraum von ca. 7:35 Uhr bis 7:50 Uhr begrenzt. Außerhalb dieses Zeitraums lassen sich sowohl am Vormittag als auch am Nachmittag keine Störungen im Verkehrsablauf beobachten.

In der Spitzenstunde am Nachmittag treten auf der B 275 mit ca. 1.175 Kfz/h bis ca. 1.420 Kfz/h höhere Querschnittsbelastungen als in der morgendlichen Spitzenstunde auf. Die Fahrtrichtung Ossenheim bzw. Dorheim ist deutlich höher belastet als die Gegenrichtung. Auf der L 3351 werden in der Spitzenstunde am Nachmittag ca. 580 Kfz/h gezählt. Die Lasttrichtung liegt hier in Fahrtrichtung Dorheim.

Der Lkw-Anteil auf den betrachteten Abschnitten B 275 und der L 3351 ist mit unter 2% gering.

3. ZUKÜNFTIGE VERKEHRSBELASTUNG

3.1 Abschätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens

Die Grundlage für die Abschätzung des Verkehrsaufkommens bilden die vom Auftraggeber zur Verfügung gestellten Unterlagen und Angaben zu Art und Maß der geplanten Nutzungen. Demnach sind auf dem Areal 62 Wohneinheiten, zwei Gewerbeeinheiten (100 und 140 qm Nutzfläche, für Steuerberater-Kanzlei o.ä.) sowie zwei kleine Einzelhandelseinheiten (jeweils ca. 20 qm Verkaufsfläche, für Kiosk o.ä.) vorgesehen. Die Aufteilung der Wohneinheiten nach Zimmeranzahl und die für diese Untersuchung angenommenen Einwohnerzahlen je Wohnungsgröße sind in **Tabelle 1** ausgewiesen. Zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch die Wohnnutzung wird demnach von 119 Einwohnern ausgegangen.

| Wohnungsgröße | Anzahl Wohneinheiten | Einwohner je Wohneinheit | Anzahl Einwohner |
|---------------|----------------------|--------------------------|------------------|
| 2 Zimmer      | 18                   | 1,5                      | 27               |
| 2-3 Zimmer    | 1                    | 1,5                      | 1,5              |
| 3 Zimmer      | 37                   | 2,0                      | 74               |
| 3-4 Zimmer    | 3                    | 2,5                      | 7,5              |
| 4 Zimmer      | 3                    | 3,0                      | 9                |
| Summe         | 62                   |                          | 119              |

Tabelle 1: Wohnungsgrößen und Anzahl der Einwohner

Das Aufkommen im Kfz-Verkehr für die verschiedenen Nutzungen wird unter Berücksichtigung spezifischer Kennwerte jeweils getrennt für die folgenden Verkehrsarten abgeschätzt:

- Einwohnerverkehr
- Besucherverkehr der Einwohner
- Lieferverkehr (Einwohner)
- Beschäftigtenverkehr
- Besucher-/Kundenverkehr (Gewerbe/Einzelhandel)
- Liefer-/Wirtschaftsverkehr (Gewerbe/Einzelhandel)

Den Berechnungen liegen die nachfolgend aufgeführten Kenngrößen der Verkehrserzeugung zugrunde, die aus /1/, /2/ und /3/ abgeleitet wurden.

**Einwohner**

- 3,8 Wege/Einwohner
- 85% heimgelundene Wege
- 70% MIV-Anteil
- 1,5 Personen/Pkw Beteiligungsgrad

**Besucher**

- 0,15 Besucherwege/Einwohnerweg
- 80% MIV-Anteil
- 1,8 Personen/Pkw Beteiligungsgrad

**Lieferungen Einwohner**

- 0,05 Lkw-Fahrten/Einwohner

**Beschäftigte Gewerbe**

- 30 qm Nutzfläche/Beschäftigtem
- 2,75 Wege/Beschäftigtem
- 90% Anwesenheit
- 90% MIV-Anteil
- 1,1 Personen/Pkw Beteiligungsgrad

**Besucher/Geschäftsverkehr Pkw Gewerbe**

- 0,5 Wege/Beschäftigtem
- 90% MIV-Anteil
- 1,1 Personen/Pkw Beteiligungsgrad

**Beschäftigte Einzelhandel**

- 20 qm Verkaufsfläche/Beschäftigtem
- 2,5 Wege/Beschäftigtem
- 100% Anwesenheit

- /1/
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Geleislypen; Köln, 2007.
- /2/
- Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff; Programm Ver\_Bau: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vornaben der Bauleitplanung; Gustavsburg, 2016.
- /3/
- Regionalverband FrankfurtRheinMain; Mobilitätskennziffern für die Region Frankfurt/Rhein-Main und ihre Kommunen. Daten für eine integrierte Planung; Frankfurt, 2014.

- 90% MIV-Anteil
  - 1,1 Personen/Pkw Besetzungsgrad
- Kunden Einzelhandel**
- 8,0 Kunden/qm Verkaufsfläche
  - 2,0 Wege/Kunden
  - 65% MIV-Anteil
  - 1,2 Personen/Pkw Besetzungsgrad
  - 20% Verbundeffekt
  - 25% Mitnahmeeffekt

**Lieferungen/Wirtschaftsverkehr Gewerbe + Einzelhandel**

- pauschal 4 Lkw-Fahrten je Spitzenstunde

Das berechnete tägliche Kfz-Fahrtenaufkommen ist in **Tabelle 2** zusammengefasst. Es ist ausschließlich der auf das Areal bezogene zusätzliche Verkehr enthalten. Demnach sind durch die neuen Nutzungen auf dem Areal im Quell- und Zielverkehr 523 Kfz-Fahrten/24h zu erwarten. Den höchsten Anteil daran haben die Kunden-Fahrten der Einzelhandelseinrichtungen. Hierbei handelt es sich zum Teil um Fahrten, die bereits heute im Zuge der B 275 vorhanden sind und zukünftig die Fahrt unterbrechen, um die Einzelhandelseinrichtungen aufzusuchen (Mitnahmeeffekt). Dies wird bei der Ermittlung der Prognose-Verkehrsbelastungen berücksichtigt.

|                              | Kfz-Fahrten |
|------------------------------|-------------|
| Einwohner                    | 179         |
| Besucher Einwohner           | 31          |
| Lieferungen Einwohner        | 6           |
| Beschäftigte Gewerbe         | 16          |
| Beschäftigte Einzelhandel    | 4           |
| Besucher Gewerbe             | 3           |
| Kunden Einzelhandel          | 276         |
| Lieferungen Gewerbe + Handel | psch. 8     |
| <b>Summe</b>                 | <b>523</b>  |

**Tabelle 2:** durchschnittliche auf das geplante Baugebiet bezogene Kfz-Fahrten pro Normalwerktag (Quell- und Zielverkehr)

Aus dem zusätzlichen täglichen Kfz-Aufkommen werden die Zu- und Abflüsse in den relevanten Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag ermittelt. Die dabei zugrunde gelegten Anteile für den Quell- und Zielverkehr der verschiedenen Nutzungen orientieren sich an den Zu- und Abflussganglinien aus /4/. Die Anteile für die einzelnen Nutzergruppen sind in **Tabelle 3** zusammengestellt.

| Kfz-Fahrten |                              | Zufluss | Abfluss |
|-------------|------------------------------|---------|---------|
| Vormittag   | Einwohner                    | 2%      | 15%     |
|             | Besucher Einwohner           | 3%      | 2%      |
|             | Lieferungen Einwohner        | 8%      | 5%      |
|             | Beschäftigte                 | 29%     | 5%      |
|             | Besucher Gewerbe             | 2%      | 0%      |
|             | Kunden Einzelhandel          | 10%     | 10%     |
|             | Lieferungen Gewerbe + Handel | psch.   | psch.   |
| Nachmittag  | Einwohner                    | 14%     | 8%      |
|             | Besucher Einwohner           | 12%     | 8%      |
|             | Lieferungen Einwohner        | 7%      | 9%      |
|             | Beschäftigte                 | 1,5%    | 14%     |
|             | Besucher Gewerbe             | 7%      | 11%     |
|             | Kunden Einzelhandel          | 12%     | 12%     |
|             | Lieferungen Gewerbe + Handel | psch.   | psch.   |

**Tabelle 3:** Spitzenstundenanteile am Kfz-Aufkommen an Normalwerktagen

Das mit Hilfe der Stundenanteile berechnete zusätzliche Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden am Vor- Nachmittag ist in **Tabelle 4** zusammengefasst. In der Spitzenstunde am Vormittag sind 21 Kfz-Fahrten im Zielverkehr und 30

/4/ Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff; Programm Ver\_Bau; Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung; Gustavsburg, 2016

Fahrten im Quellverkehr zu erwarten. Nachmittags fließen 33 Kfz/h dem Areal zu und 33 Kfz/h ab.

| Kfz-Fahrten/h         |  | Zufluss | Abfluss |
|-----------------------|--|---------|---------|
| Vormittag             |  |         |         |
| Einwohner             |  | 2       | 13      |
| Besucher Einwohner    |  | 0       | 0       |
| Lieferungen Einwohner |  | 0       | 0       |
| Beschäftigte          |  | 3       | 0       |
| Besucher Gewerbe      |  | 0       | 0       |
| Kunden Einzelhandel   |  | 14      | 14      |
| Lieferungen Gewerbe   |  | 2       | 2       |
| Summe                 |  | 21      | 30      |
| Nachmittag            |  |         |         |
| Einwohner             |  | 12      | 7       |
| Besucher Einwohner    |  | 2       | 1       |
| Lieferungen Einwohner |  | 0       | 0       |
| Beschäftigte          |  | 0       | 2       |
| Besucher Gewerbe      |  | 0       | 0       |
| Kunden Einzelhandel   |  | 17      | 17      |
| Lieferungen Gewerbe   |  | 2       | 2       |
| Summe                 |  | 33      | 29      |

Tabelle 4: Kfz-Fahrten in den Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag

3.2 Zukünftige Kfz-Belastung

Für die Prognose der zukünftigen Verkehrsbelastung an den zu untersuchenden Knotenpunkten im Zuge der B 275 wird neben den zusätzli-

chen Verkehren der neuen Nutzungen eine allgemeine Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2030 berücksichtigt. Diese wird aus der Bevölkerungsprognose der Hessen Agentur /5/ abgeleitet, die für die Stadt Friedberg bis 2030 einen Bevölkerungszuwachs von ca. 7% ausweist. Die erhobenen Spitzenstundenbelastungen werden dementsprechend ebenfalls um 7% erhöht. Nicht berücksichtigt werden die Wirkungen der geplanten, im Bundesverkehrswegeplan 2030 als vordringlicher Bedarf eingestuftan Ortsumgehung Friedberg-Ossenheim im Zuge der B 275, die bei Realisierung sinkende Verkehrsbelastungen in Fauerbach erwarten lässt.

Anschließend erfolgt die Beaufschlagung mit dem zu erwartenden Aufkommen im Kfz-Verkehr durch die neuen Nutzungen des Plangebietes. Die räumliche Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens erfolgt unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsbelastungen. Vor diesem Hintergrund wird für die einzelnen Fahrtrichtungen im Zu- und Abfluss der folgende Verteilungsschlüssel zugrunde gelegt:

Spitzenstunde am Vormittag, Quellverkehr:

- 60% über B 275 Nord in Richtung Friedberg (Kernstadt)
- 30% über B 275 Süd in Richtung Ossenheim
- 10% über L 3351 in Richtung Dorheim

Spitzenstunde am Vormittag, Zielverkehr:

- 45% über B 275 Süd aus Richtung Ossenheim
- 30% über L 3351 aus Richtung Dorheim
- 25% über B 275 Nord aus Richtung Friedberg (Kernstadt)

Spitzenstunde am Nachmittag, Quellverkehr:

- 40% über B 275 Süd in Richtung Ossenheim
- 35% über B 275 Nord in Richtung Friedberg (Kernstadt)
- 25% über L 3351 in Richtung Dorheim

Spitzenstunde am Nachmittag, Zielverkehr:

- 60% über B 275 Nord aus Richtung Friedberg (Kernstadt)
- 30% über B 275 Süd aus Richtung Ossenheim
- 10% über L 3351 aus Richtung Dorheim

Sämtliche Fahrten im Zielverkehr fließen dem Plangebiet über die B 275 und die Straße Am Runden Garten zu. Im Quellverkehr wird angenommen, dass

/5/

HA Hessen Agentur GmbH; Hessisches Gemeindelexikon, abrufbar unter [www.hessen-gemeindelexikon.de](http://www.hessen-gemeindelexikon.de), Stand Oktober 2017, Wiesbaden.

die Fahrten in Richtung Dorheim über Am Runden Garten und die Elachstraße direkt zur L 3351 abfließen. Die restlichen Fahrten fließen über die B 275 über den Knotenpunkt Fauerbacher Straße / Am Runden Garten ab. Bei der Ermittlung der Verkehrsbelastung wird bei den Fahrten der Einzelhandelskunden der Mitnahmeeffekt berücksichtigt.

Die aus den Berechnungen resultierenden Verkehrsbelastungen an den zu untersuchenden Knotenpunkten in den betrachteten Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag an Normalwerktagen im Kfz-Verkehr sind in den **Abbildungen 6.1 bis 6.2** dargestellt. Die Querschnittsbelastungen steigen demnach auf B 275 und L 3351 insbesondere durch die angenommene allgemeine Verkehrsentwicklung deutlich an und liegen z.B. auf der B 275 nördlich der Straße Am Runden Garten bei ca. 1.220 Kfz/h am Vormittag und ca. 1.550 Kfz/h am Nachmittag. Die Zuwächse resultieren zu ca. 80 % aus den allgemeinen Verkehrszunahme und maximal ca. 20 % aus den Nutzungen im Plangebiet. So liegt beispielsweise der Zuwachs am Querschnitt der B 275 nördlich der Einmündung „Am Runden Garten“ in der Spitzenstunde am Nachmittag durch die allgemeine Verkehrsentwicklung bei +99 Kfz/h und durch die neuen Nutzungen bei +27 Kfz/h (vgl. **Tabelle 5**).

|            | Querschnitt                      | Zuwachs [Kfz/h] durch |                            |              |
|------------|----------------------------------|-----------------------|----------------------------|--------------|
|            |                                  | Kfz/h Bestand         | allg. Verkehrs-entwicklung | neue Nutzung |
| Vormittag  | B 275 nördl. „Am Runden Garten“  | 1.125                 | +79                        | +18          |
|            | B 275 südlich „Am Runden Garten“ | 1.120                 | +79                        | +21          |
|            | B 275 nördlich L 3351            | 1.249                 | +86                        | +21          |
|            | L 3351 an Einmündung zur B 275   | 551                   | +38                        | +4           |
|            | B 275 südlich L 3351             | 990                   | +68                        | +17          |
| Nachmittag | B 275 nördl. „Am Runden Garten“  | 1.421                 | +99                        | +27          |
|            | B 275 südlich „Am Runden Garten“ | 1.408                 | +99                        | +20          |
|            | B 275 nördlich L 3351            | 1.399                 | +98                        | +20          |
|            | L 3351                           | 581                   | +39                        | +4           |
|            | B 275 südlich L 3351             | 1.174                 | +84                        | +16          |

**Tabelle 5:** Vergleich der Querschnittsbelastungen in den Spitzenstunden am Vormittag und am Nachmittag

4. LEISTUNGSFÄHIGKEITSUNTERSUCHUNG

4.1 Methodik

Die Beurteilung der Verkehrsverhältnisse erfolgt nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) /6/ und wird ausschließlich für den motorisierten Individualverkehr (MIV) durchgeführt. Betrachtet werden die vorfahrtsregelten Einmündungen

- Fauerbacher Straße (B 275) / Dorheimer Straße (L 3351) und
- Fauerbacher Straße (B 275) / Am Runden Garten.

Die Berechnungen werden für die Stundenbelastungen in der Spitzenverkehrszeit am Vor- und Nachmittag an Normalwerktagen vorgenommen. Außerhalb der Spitzenverkehrszeiten sind aufgrund der geringeren Belastungen niedrigere mittlere Wartezeiten und geringere Auslastungen zu erwarten. Daher kann zu diesen Zeiten in der Regel von einer besseren Qualität des Verkehrsablaufs ausgegangen werden.

Die Verkehrsqualität wird in Abhängigkeit von der mittleren Wartezeit der einzelnen Kraftfahrzeugströme definiert. Maßgebend für die Gesamtbeurteilung eines Knotenpunktes ist die schlechteste Qualität aller beteiligten Verkehrsströme bzw. Fahrstreifen. Das Berechnungsverfahren betrachtet dabei die Knotenpunkte jeweils separat. Wechselwirkungen zwischen benachbarten Knotenpunkten können nicht abgebildet werden. Ebenfalls nicht abgebildet werden kann der Einfluss der Fußgänger-Signalanlagen im Zuge der B 275 auf den Verkehrsablauf.

Grundlage der Berechnungen bilden die in den betrachteten Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag ermittelten Belastungen (s. Kapitel 3.2). Für die Leistungsfähigkeitsberechnung werden die Belastungen der einzelnen Fahrstreifen benötigt. Diese ergeben sich unmittelbar aus den Fahrbeziehungen.

Für die Berechnungen nach HBS 2015 für Knotenpunkte mit Vorfahrtregelung werden die Spitzenstundenbelastungen getrennt für Leicht- und Schwerverkehr herangezogen. Bei den durch die neue Gebietsnutzung entstehenden Fahrten wird der Einwohner-, Besucher-, Kunden- und Beschäftigtenverkehr als Leichtverkehr (Motorräder, Pkw und Lieferwagen mit/ohne Anhänger) und der Lieferverkehr als Schwerverkehr (Lkw) eingestuft.

/6/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Kommission Bemessung von Straßenverkehrsanlagen; Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS, Teil S Stadtstraßen; Köln, 2015

Knotenpunkte mit Vorfahrbeschilderung ohne Radverkehrsanlagen und Kreisverkehre, die eine mittlere Wartezeit des wartepflichtigen Stroms von bis zu 45 Sekunden aufweisen, sind als ausreichend leistungsfähig anzusehen. Die einzelnen Qualitätsstufen sind in **Tabelle 6** angegeben. Die Berechnung der Aufstelllängen erfolgt mit einer Sicherheit gegen Überstauen von 95%. Die so ermittelten Werte werden in der Regel als erforderliche Aufstelllänge angesetzt.

| Qualitätsstufe | Mittlere Wartezeit                             | Definition                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A              | $\leq 10 \text{ s}$                            | Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| B              | $\leq 20 \text{ s}$                            | Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.                                                                                                                                                                                                                                               |
| C              | $\leq 30 \text{ s}$                            | Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.                                                                             |
| D              | $\leq 45 \text{ s}$                            | Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.                                        |
| E              | $> 45 \text{ s}$                               | Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.                                                                                        |
| F              | $\begin{matrix} - \\ (q_i > C_i) \end{matrix}$ | Die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet. |

**Tabelle 6:** Qualitätsstufen an Knotenpunkten mit Regelung durch Vorfahrbeschilderung für Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn (nach HBS 2015)

#### 4.2 Ergebnisse

Auf der Grundlage der erhobenen Verkehrsbelastungen für den Bestand und den prognostizierten Belastungen für die einzelnen Untersuchungsfälle wird die mittlere Wartezeit für die einzelnen Verkehrsströme nach HBS 2015 berechnet und die maßgebende Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs ermittelt. Dabei werden für die bestehenden Knotenpunkte die vorhandene Vorfahrtregelung und die jeweilige Gestaltung unterstellt.

Die detaillierten Ergebnisse der Berechnungen für die beiden Knotenpunkte in der Spitzenstunde am Vor- und Nachmittag nach HBS 2015 sind für den Bestand in den **Anlagen 1.1 bis 1.4** und für den Planfall (allgemeine Verkehrszunahme bis 2030 und Verkehre der neuen Nutzungen) in den **Anlagen 2.1 bis 2.4** dokumentiert.

Die aus den Berechnungen resultierenden Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für die beiden Knotenpunkte in den jeweiligen Untersuchungsfällen sind in **Tabelle 7** zusammengefasst.

| Knotenpunkt              | Bestand |   | Planfall |   |
|--------------------------|---------|---|----------|---|
|                          | V       | N | V        | N |
| B 275 / L 3351           | C       |   | E        | C |
| B 275 / Am Runden Garten | B       |   | A        | B |
|                          |         |   | D        |   |

**Tabelle 7:** Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse nach HBS 2015

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen beschrieben.

#### Bestand

Der Knotenpunkt Fauerbacher Straße (B 275) / Dorheimer Straße (L 3351) weist in der Spitzenstunde am Vormittag die Qualitätsstufe C und am Nachmittag die Qualitätsstufe E auf. Die höchsten mittleren Wartezeiten treten für den Linkseinbieger von der Dorheimer Straße auf die B 275 Richtung



Ossenheim mit 21,5 s am Vormittag und 53,2 s am Nachmittag auf. Trotz der störungsfreien Abwicklung der übrigen wartepflichtigen Verkehrsströme (Qualitätsstufe A), ist der Knotenpunkt im Bestand demnach rechnerisch nicht mehr als leistungsfähig einzustufen. Die vorhandenen Stauraumlängen sind jedoch bei allen wartepflichtigen Strömen ausreichend bemessen.

Am Knotenpunkt Fauerbacher Straße (B 275) / Am Runden Garten kann das Verkehrsaufkommen im Bestand mit Qualitätsstufe B in der morgendlichen Spitzenstunde und Qualitätsstufe A in der Spitzenstunde am Nachmittag leistungsfähig abgewickelt werden.

### Planfall

Im Planfall erhöhen sich aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme die mittleren Wartezeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme am Knotenpunkt Fauerbacher Straße (B 275) / Dorheimer Straße (L 3351) in der Spitzenstunde am Vormittag, z.B. beim Linkseinbieger von der L 3351 auf die B 275 von 21,5 s auf 28 s. Die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs verschlechtert sich gegenüber dem Bestand nicht und liegt weiterhin bei Stufe C. In der Spitzenstunde am Nachmittag weist der Verkehrsablauf am Knotenpunkt wie schon im Bestand die Qualitätsstufe E auf. Die mittlere Wartezeit des Linkseinbiegers von der L 3351 auf die B 275 Richtung Ossenheim erhöht sich von 53,2 s auf 82,9 s. Betroffen davon sind im Planfall 44 Kfz/h. Grund für die höhere Wartezeit ist das prognostizierte steigende Verkehrsaufkommen im Zuge der bevorrechtigten B 275. Die heute vorhandenen Stauraumlängen für die wartepflichtigen Ströme sind aber auch im Planfall noch ausreichend bemessen.

Am Knotenpunkt Fauerbacher Straße (B 275) / Am Runden Garten wird im Planfall in der Spitzenstunde am Vormittag wie im Bestand die Qualitätsstufe B erreicht. In der Spitzenstunde am Nachmittag sinkt die Qualität des Verkehrsablaufs durch die zusätzlichen Verkehre der neuen Nutzungen und der allgemeinen Verkehrszunahme im Plangebiet von Stufe A im Bestand auf Stufe D im Planfall. Das Verkehrsaufkommen kann demnach noch leistungsfähig abgewickelt werden.

## 5. VERKEHRLICHE KENNWERTE FÜR SCHALLTECHNISCHE BERECHNUNGEN

Als Grundlage für die im weiteren Planungsprozess ggf. erforderliche Berechnung von Lärmimmissionen werden die notwendigen Kennwerte berechnet. Dabei werden neben der „durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke“ (DTV) auch die Schwerverkehrsanteile für die Zeitbereiche Tag (6.00 – 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 – 6.00 Uhr) ermittelt.

Die nachfolgenden Berechnungen erfolgen auf der Grundlage des Verfahrens nach Schmidt /7/. Dabei wird in mehreren Schritten eine Hoch- und Umrechnung vollzogen, welche u.a. die Einflüsse des Erhebungsortes bzw. der Funktion des betroffenen Straßenabschnitts, des Erhebungszeitraums sowie des Erhebungszeitpunkts wie Wochentag und Jahreszeit berücksichtigt. Ausgewiesen werden die DTV-Werte für den Bestand und den Planfall für die betroffenen Abschnitte der B 275, L 3351 und der Straße Am Runden Garten.

Zur Ermittlung der Bestandssituation werden die am 25. Januar 2018 erhobenen Verkehrsbelastungen auf DTV umgerechnet. Dies erfolgt querschnittbezogen getrennt für Pkw und Schwerverkehr. Die Ergebnisse für den Bestand sind in **Abbildung 5.1** als Tageswerte mit Schwerverkehr > 3,5t zulässigen Gesamtgewicht (zGG) und in den **Abbildungen 5.2 und 5.3** aufgeteilt auf Tages- und Nachtzeitraum mit Schwerverkehr > 2,8t zGG dargestellt. Die Aufteilung Tag/Nacht erfolgt anhand der Ganglinien in /7/, während sich die Umrechnung der Schwerverkehrsfahrten von 3,5t auf 2,8t zGG auf Informationen aus den Zulassungsstatistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes stützt.

Die Belastungen im Planfall werden durch ein Beaufschlagen mit den für die zukünftigen Nutzungen auf dem Areal prognostizierten Verkehren ermittelt. Dazu werden die zusätzlichen Verkehre nach dem oben beschriebenen Verfahren auf DTV umgerechnet und auf die zu- und abführenden Fahrtrouten umgelegt. Die daraus resultierenden Belastungen werden auf die vom Bestand abgeleitete Grundbelastung aufgeschlagen. In der Grundbelastung ist die allgemeine Verkehrszunahme bis 2030 von 7% berücksichtigt (vgl. Kapitel 3.2). Die so ermittelten DTV-Werte sind in **Abbildung 6.1** ausgewiesen.

/7/ Schmidt, Gerhard: Hochrechnungsfaktoren für Kurzzeitzählungen auf Innerortsstraßen; in Straßenverkehrstechnik, Heft 11/1996

Anschließend wird anhand der Ganglinien in /7/ die Aufteilung der Verkehre auf die beiden Zeitbereiche am Tag und in der Nacht ermittelt. Dabei erfolgt eine Umrechnung des Schwerverkehrs ab 3,5 t (Grundlage der Erhebungen) auf Schwerverkehr ab 2,8 t (Grundlage der schalltechnischen Berechnungen), die sich auf die Zulassungssstatistik stützt. Das Ergebnis kann für den Tageszeitbereich der **Abbildung 6.2** und für den Nachtzeitraum der **Abbildung 6.3** entnommen werden.

## 6.

### ZUSAMMENFASSUNG

Das heutige Verkehrsaufkommen auf der Fauerbacher Straße (B 275), der Dorheimer Straße (L 3351) und der Straße Am Runden Garten im direkten Umfeld des Geltungsbereichs des Bebauungsplans „Fauerbacher Straße / Dorheimer Straße“ wurde durch Verkehrszählungen an zwei Knotenpunkten erhoben. Für den Planfall wurden die Verkehrsbelastungen in den Spitzenstunden am Vormittag und am Nachmittag prognostiziert. Dabei wird neben dem zusätzlichen Verkehr durch die neuen Nutzungen im Plangebiet eine allgemeine Verkehrszunahme von +7% angenommen. Die sich daraus ergebenden Belastungszuwächse sind zu ca. 80 % in der allgemeinen Verkehrsentwicklung und maximal ca. 20 % in den neuen Nutzungen im Plangebiet begründet. In der Spitzenstunde am Nachmittag liegt beispielsweise am Querschnitt der B 275 nördlich der Einnündung „Am Runden Garten“ der Verkehrszuwachs durch die allgemeine Verkehrszunahme bei +99 Kfz/h, während die Zunahme durch die neuen Nutzungen +27 Kfz/h beträgt. Die beiden Knotenpunkte B 275 / L 3351 und B 275 / Am Runden Garten wurden für den Bestand und den Planfall hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit untersucht. Dazu wird das methodische Vorgehen des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen /8/ herangezogen. Für die einzelnen Ströme wird die mittlere Wartezeit berechnet. Über die maßgebende mittlere Wartezeit (höchste Wartezeit aller Neben- oder Mischströme) wird die Qualität des Verkehrsablaufs am jeweiligen Knotenpunkt in sechs Stufen von A bis F angegeben.

Die Ergebnisse der Berechnungen zeigen, dass das Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt B 275 / Am Runden Garten im Bestand in den Spitzenstunden am Vor- und am Nachmittag leistungsfähig abgewickelt werden kann. Gleiches gilt für den Knotenpunkt B 275 / L 3351 in der Spitzenstunde am Vormittag. In der Spitzenstunde am Nachmittag wird jedoch bereits im Bestand für den Linkseinbieger von der L 3351 auf die B 275 nur die Qualitätsstufe E erreicht. Der Knotenpunkt ist demnach in der Spitzenstunde am Nachmittag rechnerisch nicht leistungsfähig. Die vorhandenen Stauraumlängen sind aber ausreichend dimensioniert.

Im Planfall kann das Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt B 275 / Am Runden Garten auch unter Berücksichtigung der zusätzlichen Verkehre des Plangebietes und einer allgemeinen Verkehrszunahme leistungsfähig

/8/

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Kommission Bemessung von Straßenverkehrsanlagen; Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS, Teil L Landstraßen; Köln, 2015.

(mindestens Qualitätsstufe D) abgewickelt werden. Gleiches gilt für den Knotenpunkt B 275 / L3351 in der Spitzenstunde am Vormittag. In der Spitzenstunde am Nachmittag verbleibt der Verkehrsablauf hier wie im Bestand in der Qualitätsstufe E. Die mittlere Wartezeit des Linkeinbiegers von der L 3351 auf die B 275 wird durch das steigende allgemeine Verkehrsaufkommen sowie in geringerem Umfang durch das Aufkommen der neuen Nutzungen weiter verlängert. Der vorhandene Stauraum ist aber auch im Planfall weiterhin ausreichend bemessen. Von der längeren mittleren Wartezeit sind im Planfall 44 Kfz/h im Vergleich zu 42 Kfz/h im Bes tand betroffen.

Auf Grundlage der Verkehrszählungen und der prognostizierten Mehrverkehre wurden die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) sowie die Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf den Tages- und den Nachtzeitbereich als Eingangsdaten für schalltechnische Berechnungen ermittelt.

Wiesbaden, im Februar 2018

HEINZ + FEIER GmbH

## ANLAGEN

**Anlage 1.1:** Leistungsfähigkeitsberechnung Knotenpunkt Fauerbacher Straße (B 275) / Dorheimer Straße (L 3351), Bestand, Spitzenstunde am Vormittag

**Anlage 1.2:** Leistungsfähigkeitsberechnung Knotenpunkt Fauerbacher Straße (B 275) / Dorheimer Straße (L 3351), Bestand, Spitzenstunde am Nachmittag

**Anlage 1.3:** Leistungsfähigkeitsberechnung Knotenpunkt Fauerbacher Straße (B 275) / Am Runden Garten, Bestand, Spitzenstunde am Vormittag

**Anlage 1.4:** Leistungsfähigkeitsberechnung Knotenpunkt Fauerbacher Straße (B 275) / Am Runden Garten, Bestand, Spitzenstunde am Nachmittag

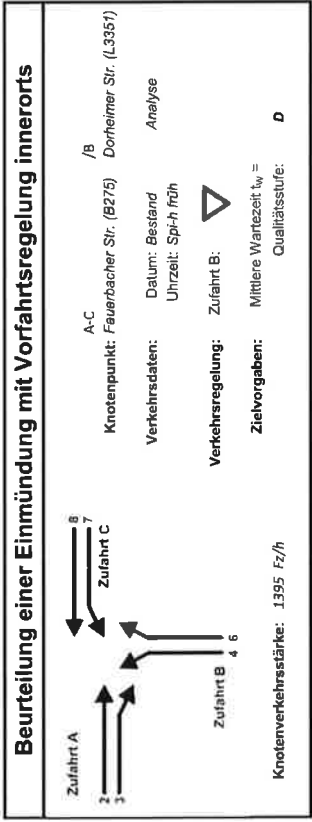
**Anlage 2.1:** Leistungsfähigkeitsberechnung Knotenpunkt Fauerbacher Straße (B 275) / Dorheimer Straße (L 3351), Planfall, Spitzenstunde am Vormittag

**Anlage 2.2:** Leistungsfähigkeitsberechnung Knotenpunkt Fauerbacher Straße (B 275) / Dorheimer Straße (L 3351), Planfall, Spitzenstunde am Nachmittag

**Anlage 2.3:** Leistungsfähigkeitsberechnung Knotenpunkt Fauerbacher Straße (B 275) / Am Runden Garten, Planfall, Spitzenstunde am Vormittag

**Anlage 2.4:** Leistungsfähigkeitsberechnung Knotenpunkt Fauerbacher Straße (B 275) / Am Runden Garten, Planfall, Spitzenstunde am Nachmittag

Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Fauerbacher Str. (B 275) / Dorheimer Str. (L 3351)  
Bestand, Spitzenstunde am Vormittag

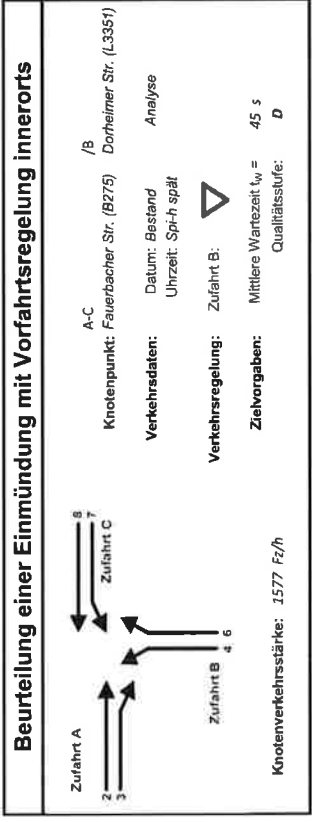


**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:** liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme |        |             |           |               |           |              |            |  |  |
|------------------------------|--------|-------------|-----------|---------------|-----------|--------------|------------|--|--|
| Zufahrt                      | Strom  | Hauptströme | Grundkap. | Abminderungs- | Kapazität | Auslastungs- | staufreier |  |  |
|                              | (Rang) | $q_{H,i}$   | $G_i$     | faktor $f_i$  | $C_{E,i}$ | grad $x_i$   | Zustand    |  |  |
|                              |        | [Fz/h]      | [Pkw-E/h] | [-]           | [Fz/h]    | [-]          | $P_0$      |  |  |
| A                            | 2 (1)  | —           | 1800      | 1,000         | 1800      | 0,318        | —          |  |  |
|                              | 3 (1)  | 0           | 1600      | 1,000         | 1600      | 0,023        | —          |  |  |
|                              | 4 (3)  | 931         | 317       | 1,000         | 281       | 0,400        | —          |  |  |
| B                            | 6 (2)  | 590         | 584       | 1,000         | 584       | 0,582        | —          |  |  |
|                              | 7 (2)  | 607         | 644       | 1,000         | 644       | 0,113        | 0,667      |  |  |
| C                            | 8 (1)  | —           | 1800      | 1,000         | 1800      | 0,155        | —          |  |  |

| Qualität der Einzel- und Mischströme              |       |           |           |           |           |              |               |             |            |
|---------------------------------------------------|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------|---------------|-------------|------------|
| Zufahrt                                           | Strom | Fahrzeuge | Faktoren  | Kapazität | Kapazität | Auslastungs- | Kapazitäts-   | mittlere    | Qualitäts- |
|                                                   |       | $q_{F,i}$ | $f_{F,i}$ | $C_{E,i}$ | $C_i$     | grad $x_i$   | reserve $R_i$ | Wartezeit w | stufe      |
|                                                   |       | [Fz/h]    | [-]       | [Pkw-E/h] | [Fz/h]    | [-]          | [Fz/h]        | [s]         | QSV        |
| A                                                 | 2     | 572       | 1,001     | 1800      | 1798      | 0,318        | 1226          | 0,0         | A          |
|                                                   | 3     | 35        | 1,060     | 1600      | 1509      | 0,023        | 1474          | 0,0         | A          |
|                                                   | 4     | 111       | 1,013     | 281       | 278       | 0,400        | 167           | 21,5        | C          |
| B                                                 | 6     | 336       | 1,010     | 584       | 578       | 0,582        | 242           | 14,8        | B          |
|                                                   | 7     | 69        | 1,051     | 644       | 613       | 0,113        | 544           | 6,6         | A          |
| C                                                 | 8     | 272       | 1,026     | 1800      | 1755      | 0,155        | 1483          | 0,0         | A          |
| A                                                 | 2+3   | 607       | 1,005     | 1786      | 1778      | 0,341        | 1171          | 0,0         | A          |
| B                                                 | 4+6   | —         | —         | —         | —         | —            | —             | —           | —          |
| C                                                 | 7+8   | —         | —         | —         | —         | —            | —             | —           | —          |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ, ges</sub> |       |           |           |           |           |              |               |             |            |
| C                                                 |       |           |           |           |           |              |               |             |            |

Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Fauerbacher Str. (B 275) / Dorheimer Str. (L 3351)  
Bestand, Spitzenstunde am Nachmittag



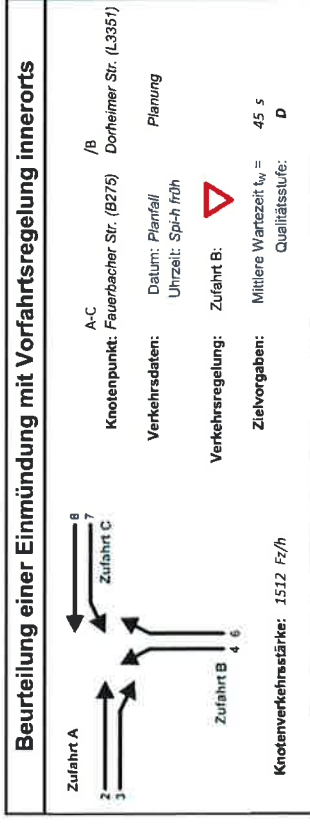
**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:** liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme |        |             |           |               |           |              |            |  |  |
|------------------------------|--------|-------------|-----------|---------------|-----------|--------------|------------|--|--|
| Zufahrt                      | Strom  | Hauptströme | Grundkap. | Abminderungs- | Kapazität | Auslastungs- | staufreier |  |  |
|                              | (Rang) | $q_{H,i}$   | $G_i$     | faktor $f_i$  | $C_{E,i}$ | grad $x_i$   | Zustand    |  |  |
|                              |        | [Fz/h]      | [Pkw-E/h] | [-]           | [Fz/h]    | [-]          | $P_0$      |  |  |
| A                            | 2 (1)  | —           | 1800      | 1,000         | 1800      | 0,213        | —          |  |  |
|                              | 3 (1)  | 0           | 1600      | 1,000         | 1600      | 0,096        | —          |  |  |
|                              | 4 (3)  | 1340        | 182       | 1,000         | 111       | 0,384        | —          |  |  |
| B                            | 6 (2)  | 448         | 694       | 1,000         | 684       | 0,185        | —          |  |  |
|                              | 7 (2)  | 516         | 714       | 1,000         | 714       | 0,388        | 0,612      |  |  |
| C                            | 8 (1)  | —           | 1800      | 1,000         | 1800      | 0,347        | —          |  |  |

| Qualität der Einzel- und Mischströme              |       |           |           |           |           |              |               |             |            |
|---------------------------------------------------|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------|---------------|-------------|------------|
| Zufahrt                                           | Strom | Fahrzeuge | Faktoren  | Kapazität | Kapazität | Auslastungs- | Kapazitäts-   | mittlere    | Qualitäts- |
|                                                   |       | $q_{F,i}$ | $f_{F,i}$ | $C_{E,i}$ | $C_i$     | grad $x_i$   | reserve $R_i$ | Wartezeit w | stufe      |
|                                                   |       | [Fz/h]    | [-]       | [Pkw-E/h] | [Fz/h]    | [-]          | [Fz/h]        | [s]         | QSV        |
| A                                                 | 2     | 380       | 1,009     | 1800      | 1784      | 0,213        | 1404          | 0,0         | A          |
|                                                   | 3     | 136       | 1,015     | 1600      | 1576      | 0,096        | 1440          | 0,0         | A          |
|                                                   | 4     | 42        | 1,017     | 111       | 109       | 0,384        | 67            | 53,2        | E          |
| B                                                 | 6     | 127       | 1,011     | 694       | 686       | 0,185        | 559           | 6,4         | A          |
|                                                   | 7     | 276       | 1,005     | 714       | 711       | 0,388        | 435           | 8,3         | A          |
| C                                                 | 8     | 616       | 1,013     | 1800      | 1778      | 0,347        | 1162          | 0,0         | A          |
| A                                                 | 2+3   | 516       | 1,011     | 1742      | 1724      | 0,299        | 1208          | 0,0         | A          |
| B                                                 | 4+6   | —         | —         | —         | —         | —            | —             | —           | —          |
| C                                                 | 7+8   | —         | —         | —         | —         | —            | —             | —           | —          |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ, ges</sub> |       |           |           |           |           |              |               |             |            |
| E                                                 |       |           |           |           |           |              |               |             |            |



Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Fauerbacher Str. (B 275) / Dorheimer Str. (L 3351)  
Planfall, Spitzenstunde am Vormittag



**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

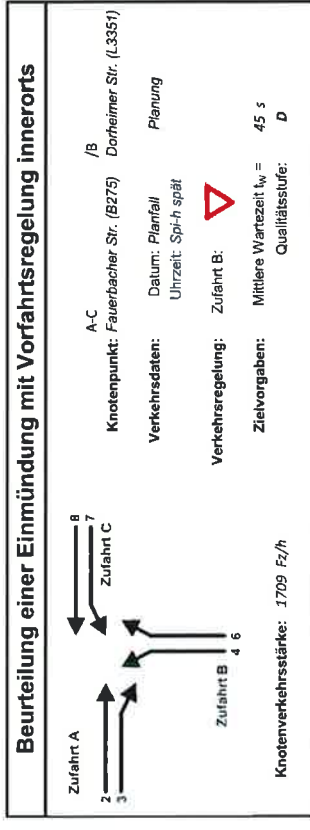
liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme |                 |                                   |                                |                                      |                                      |                                   |                                 |
|------------------------------|-----------------|-----------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| Zufahrt                      | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{\mu}$<br>[FzH] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-Eh] | Abminderungs-<br>faktor $f_i$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{\mu i}$<br>[Pkw-Eh] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | stufenförm.<br>Zustand<br>$P_0$ |
| A                            | 2 (1)           | ---                               | 1800                           | 1,000                                | 1800                                 | 0,345                             | ---                             |
|                              | 3 (1)           | 0                                 | 1600                           | 1,000                                | 1600                                 | 0,024                             | ---                             |
| B                            | 4 (3)           | 1010                              | 285                            | 1,000                                | 249                                  | 0,483                             | ---                             |
|                              | 6 (2)           | 638                               | 551                            | 1,000                                | 551                                  | 0,669                             | ---                             |
| C                            | 7 (2)           | 656                               | 609                            | 1,000                                | 609                                  | 0,124                             | 0,876                           |
|                              | 8 (1)           | ---                               | 1800                           | 1,000                                | 1800                                 | 0,1                               | ---                             |

| Qualität der Einzel- und Mischströme          |       |                       |                      |                       |                    |                            |                              |                           |                            |
|-----------------------------------------------|-------|-----------------------|----------------------|-----------------------|--------------------|----------------------------|------------------------------|---------------------------|----------------------------|
| Zufahrt                                       | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{Fz}$ | Faktoren<br>$f_{Fz}$ | Kapazität<br>$C_{Fz}$ | Kapazität<br>$C_i$ | Auslastungs-<br>grad $x_i$ | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$ | mittlere<br>Wartezeit $w$ | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
|                                               |       | $[Fz/h]$              | $[-]$                | $[Pkw-E/h]$           | $[Fz/h]$           | $[-]$                      | $[Fz/h]$                     | $[s]$                     |                            |
| A                                             | 2     | 619                   | 1,003                | 1800                  | 1794               | 0,345                      | 1175                         | 0,0                       | A                          |
|                                               | 3     | 37                    | 1,057                | 1600                  | 1514               | 0,024                      | 1477                         | 0,0                       | A                          |
|                                               | 4     | 119                   | 1,012                | 249                   | 247                | 0,483                      | 128                          | 28,0                      | C                          |
| B                                             | 6     | 365                   | 1,010                | 551                   | 545                | 0,669                      | 180                          | 19,7                      | B                          |
|                                               | 7     | 72                    | 1,049                | 609                   | 581                | 0,124                      | 509                          | 7,1                       | A                          |
| C                                             | 8     | 300                   | 1,026                | 1800                  | 1755               | 0,171                      | 1455                         | 0,0                       | A                          |
|                                               | 4+6   | 656                   | 1,006                | 1767                  | 1775               | 0,369                      | 1119                         | 0,0                       | A                          |
| B                                             |       |                       |                      |                       |                    |                            |                              |                           |                            |
| C                                             | 7+8   |                       |                      |                       |                    |                            |                              |                           |                            |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>max</sub> |       |                       |                      |                       |                    |                            |                              |                           | C                          |

HEINZ + FEIER GmbH

Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Fauerbacher Str. (B 275) / Dorheimer Str. (L 3351)  
Planfall, Spitzenstunde am Nachmittag



**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

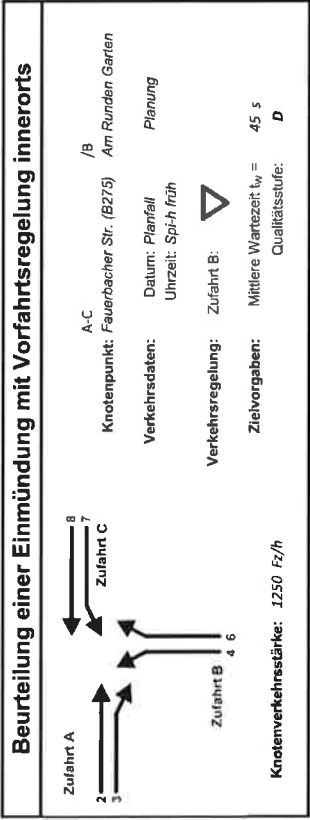
| Kapazitäten der Einzelströme |                 |                                    |                                |                                      |                                           |                                   |                                |
|------------------------------|-----------------|------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| Zufahrt                      | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{\mu}$<br>[F/zh] | Grundkap.<br>$G_1$<br>[Pkw-Eh] | Abminderungs-<br>faktor $f_1$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{\text{Pkw}}$<br>[Pkw-Eh] | Auslastungs-<br>grad $x_1$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$P_0$ |
| A                            | 2 (1)           | —                                  | 1800                           | 1 000                                | 1800                                      | 0,233                             | —                              |
|                              | 3 (1)           | 0                                  | 1600                           | 1 000                                | 1600                                      | 0,092                             | —                              |
| B                            | 4 (3)           | 1453                               | 156                            | 1 000                                | 86                                        | 0,509                             | —                              |
|                              | 6 (2)           | 488                                | 661                            | 1 000                                | 661                                       | 0,214                             | —                              |
| C                            | 7 (2)           | 560                                | 679                            | 1 000                                | 679                                       | 0,436                             | 0,564                          |
|                              | 8 (1)           | —                                  | 1800                           | 1 000                                | 1800                                      | 0,377                             | —                              |

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge<br>$\eta_{FZ}$ | Faktoren<br>$f_{FCU}$ | Kapazität<br>C <sub>FCU</sub> | Kapazität<br>C <sub>i</sub> | Auslastungs-grad x <sub>s</sub> | Kapazitäts-reserve R <sub>k</sub> | mittlere Wartezeit w | Qualitätsstufe |
|---------|-------|--------------------------|-----------------------|-------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|----------------------|----------------|
|         |       | [%]                      | -                     | [kW·h]                        | [kWh]                       | [-]                             | [kWh]                             | [s]                  | QSV            |
| A       | 2     | 415                      | 1,010                 | 1800                          | 1762                        | 0,233                           | 1367                              | 0,0                  | A              |
|         | 3     | 145                      | 1,014                 | 1600                          | 1577                        | 0,092                           | 1432                              | 0,0                  | A              |
|         | 4     | 44                       | 1,016                 | 88                            | 86                          | 0,509                           | 42                                | 82,9                 | E              |
| B       | 6     | 140                      | 1,010                 | 861                           | 855                         | 0,214                           | 515                               | 7,0                  | A              |
|         | 7     | 295                      | 1,005                 | 579                           | 576                         | 0,436                           | 381                               | 9,4                  | A              |
| B       | 8     | 670                      | 1,013                 | 1800                          | 1778                        | 0,377                           | 1108                              | 0,0                  | A              |
| A       | 2+3   | 560                      | 1,011                 | 1743                          | 1724                        | 0,325                           | 1164                              | 0,0                  | A              |
| B       | 4+6   |                          |                       |                               |                             |                                 |                                   |                      |                |
| C       | 7+8   |                          |                       |                               |                             |                                 |                                   |                      |                |

erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ max.</sub>

HEINZ + FEIER GmbH

Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Fauerbacher Str. (B 275) / Am Runden Garten  
Planfall, Spitzenstunde am Vormittag

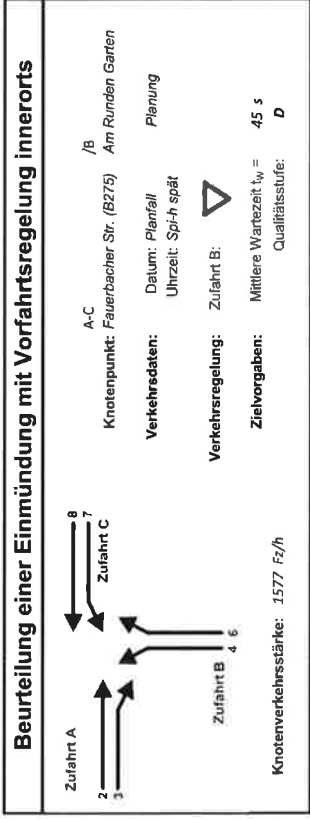


**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:** liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme |              |                              |                           |                               |                                |                            |                          |  |  |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------|--|--|
| Zufahrt                      | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{H,i}$ [Fz/h] | Grundkap. $G_i$ [PKw-E/h] | Abminderungs-faktor $f_i$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [PKw-E/h] | Auslastungs-grad $x_i$ [-] | staufreier Zustand $P_0$ |  |  |
| A                            | 2 (1)        | ---                          | 1800                      | 1,000                         | 1800                           | 0,466                      | ---                      |  |  |
|                              | 3 (1)        | 0                            | 1600                      | 1,000                         | 1600                           | 0,013                      | ---                      |  |  |
|                              | 4 (3)        | 1212                         | 216                       | 1,000                         | 210                            | 0,048                      | ---                      |  |  |
| B                            | 6 (2)        | 838                          | 431                       | 1,000                         | 431                            | 0,046                      | ---                      |  |  |
|                              | 7 (2)        | 847                          | 490                       | 1,000                         | 490                            | 0,024                      | 0,870                    |  |  |
| C                            | 8 (1)        | ---                          | 1800                      | 1,000                         | 1800                           | 0,208                      | ---                      |  |  |

| Qualität der Einzel- und Mischströme              |       |                            |                         |                                |                        |                            |                                 |                          |                     |
|---------------------------------------------------|-------|----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|--------------------------|---------------------|
| Zufahrt                                           | Strom | Fahrzeuge $q_{F,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [PKw-E/h] | Kapazität $C_i$ [Fz/h] | Auslastungs-grad $x_i$ [-] | Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
| A                                                 | 2     | 829                        | 1,011                   | 1800                           | 1780                   | 0,466                      | 951                             | 0,0                      | A                   |
|                                                   | 3     | 18                         | 1,117                   | 1600                           | 1433                   | 0,013                      | 1415                            | 0,0                      | A                   |
|                                                   | 4     | 10                         | 1,000                   | 210                            | 210                    | 0,048                      | 200                             | 18,0                     | B                   |
| B                                                 | 6     | 19                         | 1,037                   | 431                            | 416                    | 0,046                      | 397                             | 9,1                      | A                   |
|                                                   | 7     | 11                         | 1,064                   | 490                            | 461                    | 0,024                      | 450                             | 8,0                      | A                   |
| C                                                 | 8     | 363                        | 1,033                   | 1800                           | 1743                   | 0,208                      | 1380                            | 0,0                      | A                   |
|                                                   | 2+3   | 847                        | 1,013                   | 1795                           | 1771                   | 0,478                      | 924                             | 0,0                      | A                   |
| B                                                 | 4+6   | 28                         | 1,024                   | 318                            | 310                    | 0,093                      | 281                             | 12,8                     | B                   |
|                                                   | 7+8   | 374                        | 1,034                   | 1800                           | 1741                   | 0,215                      | 1367                            | 2,6                      | A                   |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ, ges</sub> |       |                            |                         |                                |                        |                            |                                 |                          |                     |
|                                                   |       |                            |                         |                                |                        |                            |                                 |                          | B                   |

Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Fauerbacher Str. (B 275) / Am Runden Garten  
Planfall, Spitzenstunde am Nachmittag



**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:** liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme |              |                              |                           |                               |                                |                            |                          |  |  |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------|--|--|
| Zufahrt                      | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{H,i}$ [Fz/h] | Grundkap. $G_i$ [PKw-E/h] | Abminderungs-faktor $f_i$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [PKw-E/h] | Auslastungs-grad $x_i$ [-] | staufreier Zustand $P_0$ |  |  |
| A                            | 2 (1)        | ---                          | 1800                      | 1,000                         | 1800                           | 0,309                      | ---                      |  |  |
|                              | 3 (1)        | 0                            | 1600                      | 1,000                         | 1600                           | 0,012                      | ---                      |  |  |
|                              | 4 (3)        | 1541                         | 138                       | 1,000                         | 123                            | 0,089                      | ---                      |  |  |
| B                            | 6 (2)        | 563                          | 603                       | 1,000                         | 603                            | 0,029                      | ---                      |  |  |
|                              | 7 (2)        | 572                          | 670                       | 1,000                         | 670                            | 0,052                      | 0,890                    |  |  |
| C                            | 8 (1)        | ---                          | 1800                      | 1,000                         | 1800                           | 0,528                      | ---                      |  |  |

| Qualität der Einzel- und Mischströme              |       |                            |                         |                                |                        |                            |                                 |                          |                     |
|---------------------------------------------------|-------|----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|--------------------------|---------------------|
| Zufahrt                                           | Strom | Fahrzeuge $q_{F,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [PKw-E/h] | Kapazität $C_i$ [Fz/h] | Auslastungs-grad $x_i$ [-] | Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
| A                                                 | 2     | 553                        | 1,005                   | 1800                           | 1791                   | 0,309                      | 1238                            | 0,0                      | A                   |
|                                                   | 3     | 19                         | 1,037                   | 1600                           | 1543                   | 0,012                      | 1524                            | 0,0                      | A                   |
|                                                   | 4     | 11                         | 1,000                   | 123                            | 123                    | 0,089                      | 112                             | 32,1                     | D                   |
| B                                                 | 6     | 16                         | 1,088                   | 603                            | 555                    | 0,029                      | 539                             | 6,7                      | A                   |
|                                                   | 7     | 34                         | 1,021                   | 670                            | 637                    | 0,052                      | 623                             | 5,8                      | A                   |
| C                                                 | 8     | 944                        | 1,007                   | 1800                           | 1781                   | 0,528                      | 843                             | 0,0                      | A                   |
|                                                   | 2+3   | 572                        | 1,006                   | 1792                           | 1781                   | 0,321                      | 1209                            | 0,0                      | A                   |
| B                                                 | 4+6   | 27                         | 1,052                   | 240                            | 228                    | 0,118                      | 201                             | 17,9                     | B                   |
|                                                   | 7+8   | 978                        | 1,008                   | 1800                           | 1786                   | 0,548                      | 808                             | 4,4                      | A                   |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ, ges</sub> |       |                            |                         |                                |                        |                            |                                 |                          |                     |
|                                                   |       |                            |                         |                                |                        |                            |                                 |                          | D                   |



## ABBILDUNGEN

### Abb. 1: Übersichtsplan

Abb. 2.1: Verkehrsbelastung im Bestand – Zeitbereich am Vormittag

Abb. 2.2: Verkehrsbelastung im Bestand – Zeitbereich am Nachmittag

Abb. 3.1: Verkehrsbelastung im Bestand – Spitzenstunde am Vormittag

Abb. 3.2: Verkehrsbelastung im Bestand – Spitzenstunde am Nachmittag

Abb. 4.1: Verkehrsbelastung im Planfall – Spitzenstunde am Vormittag

Abb. 4.2: Verkehrsbelastung im Planfall – Spitzenstunde am Nachmittag

Abb. 5.1: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) im Bestand, Kfz/Schwerverkehr > 3,5t ZGG

Abb. 5.2: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV, Tag (6.00 – 22.00 Uhr), Bestand, Kfz/Schwerverkehr > 2,8t ZGG

Abb. 5.3: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV, Nacht (22.00 – 6.00 Uhr), Bestand, Kfz/Schwerverkehr > 2,8t ZGG

Abb. 6.1: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) im Planfall, Kfz/Schwerverkehr > 3,5t ZGG

Abb. 6.2: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV, Tag (6.00 – 22.00 Uhr), Planfall, Kfz/Schwerverkehr > 2,8t ZGG

Abb. 6.3: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV, Nacht (22.00 – 6.00 Uhr), Planfall, Kfz/Schwerverkehr > 2,8t ZGG

Stand: 22.02.2018

Abb. 1

### Übersichtsplan



Knotenpunktzählung  
HEINZ + FEIER GmbH  
Donnerstag 25. Januar 2018  
6.00 - 10.00 Uhr und 15.00 - 19.00 Uhr

Fischer Smits & Coll. GmbH

Verkehrsuntersuchung zum  
Bebauungsplan 93 „Fauerbacher  
Straße / Dorheimer Straße“ in der  
Stadt Friedberg



HEINZ + FEIER GmbH



### Verkehrsbelastung im Bestand Zeitbereich am Vormittag 6.00 - 10.00 Uhr

[Kfz/Schwerverkehr / 4h]

● Knotenpunktzählung  
durch die HEINZ + FEIER GmbH  
am Donnerstag, 25. Januar 2018  
6.00 - 10.00 Uhr und 15.00 - 19.00 Uhr

9615 561/28  
48523 Spurbazogene Belastung  
[Kfz/Schwerverkehr]

Fischer Smits &amp; Coll. GmbH

Verkehrsuntersuchung zum  
Bebauungsplan 93 „Fauerbacher  
Straße / Dorheimer Straße“ in der  
Stadt Friedberg



HEINZ + FEIER GmbH

1687\_VU FB-Fauerbach abbildungen des

### Verkehrsbelastung im Bestand Zeitbereich am Nachmittag 15.00 - 19.00 Uhr

[Kfz/Schwerverkehr / 4h]

● Knotenpunktzählung  
durch die HEINZ + FEIER GmbH  
am Donnerstag, 25. Januar 2018  
6.00 - 10.00 Uhr und 15.00 - 19.00 Uhr

9615 561/28  
48523 Spurbazogene Belastung  
[Kfz/Schwerverkehr]

Fischer Smits &amp; Coll. GmbH

Verkehrsuntersuchung zum  
Bebauungsplan 93 „Fauerbacher  
Straße / Dorheimer Straße“ in der  
Stadt Friedberg



HEINZ + FEIER GmbH

1687\_VU FB-Fauerbach abbildungen des



### Verkehrsbelastung im Bestand Spitzenstunde am Vormittag

[Kfz/Schwerverkehr / h]

Knotenpunktzählung  
durch die HEINZ + FEIER GmbH  
am Donnerstag, 25. Januar 2018  
6.00 - 10.00 Uhr und 15.00 - 19.00 Uhr

Spurbezogene Belastung  
[Kfz/Schwerverkehr]

Fischer Smits &amp; Coll. GmbH

Verkehrsuntersuchung zum  
Bebauungsplan 93 „Fauerbacher  
Straße / Dorheimer Straße“ in der  
Stadt Friedberg



HEINZ + FEIER GmbH

1687\_VU\_FB-Fauerbach abbildungen des

### Verkehrsbelastung im Bestand Spitzenstunde am Nachmittag

[Kfz/Schwerverkehr / h]

Knotenpunktzählung  
durch die HEINZ + FEIER GmbH  
am Donnerstag, 25. Januar 2018  
6.00 - 10.00 Uhr und 15.00 - 19.00 Uhr

Spurbezogene Belastung  
[Kfz/Schwerverkehr]

Fischer Smits &amp; Coll. GmbH

Verkehrsuntersuchung zum  
Bebauungsplan 93 „Fauerbacher  
Straße / Dorheimer Straße“ in der  
Stadt Friedberg



HEINZ + FEIER GmbH

1687\_VU\_FB-Fauerbach abbildungen des



Abb. 4.1

Verkehrsbelastung im Planfall  
Spitzenstunde am Vormittag,

[Kfz/Schwerverkehr / h]

485/23 96/5 581/28 Spurbelastung  
[Kfz/Schwerverkehr]

Fischer Smits &amp; Coll. GmbH

Verkehrsuntersuchung zum  
Bebauungsplan 93 „Fauerbacher  
Straße / Dorheimer Straße“ in der  
Stadt Friedberg



HEINZ + FEIER GmbH

1687\_VU FB-Fauerbachm abbildungen des

Abb. 4.2

Verkehrsbelastung im Planfall  
Spitzenstunde am Nachmittag,

[Kfz/Schwerverkehr / h]

485/23 96/5 581/28 Spurbelastung  
[Kfz/Schwerverkehr]

Fischer Smits &amp; Coll. GmbH

Verkehrsuntersuchung zum  
Bebauungsplan 93 „Fauerbacher  
Straße / Dorheimer Straße“ in der  
Stadt Friedberg



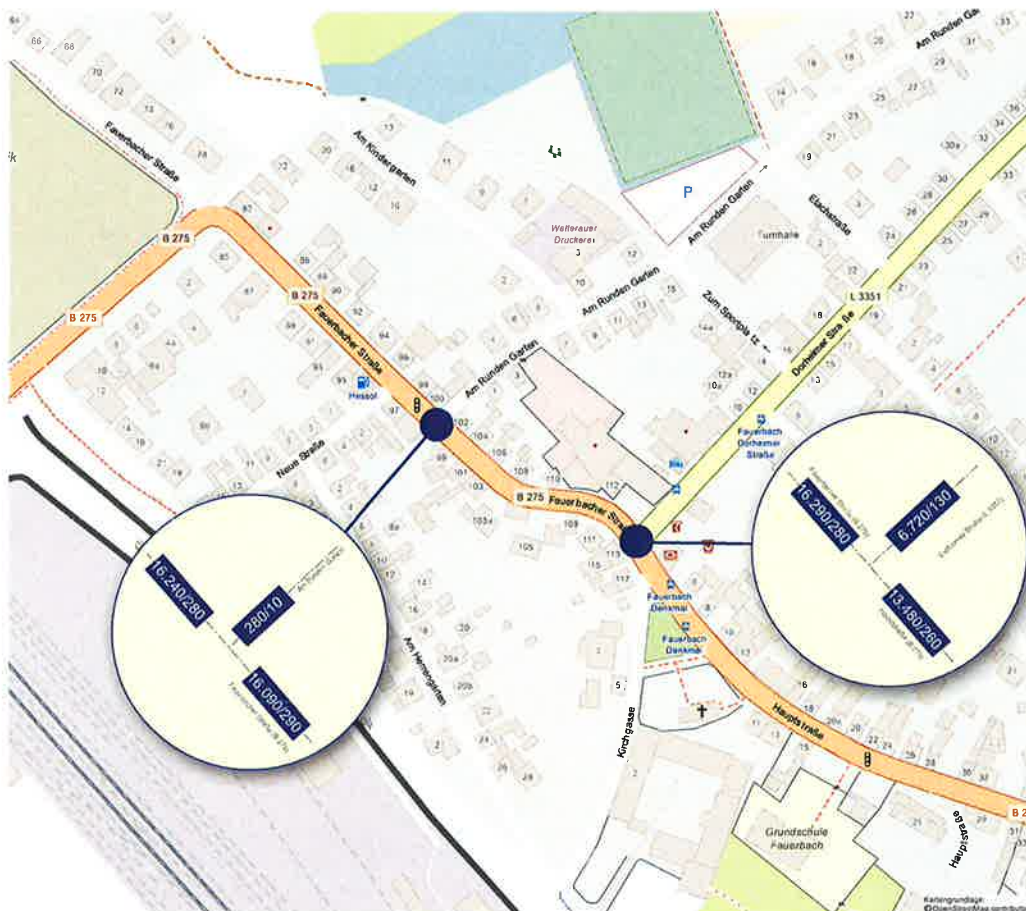
HEINZ + FEIER GmbH

1687\_VU FB-Fauerbachm abbildungen des



### Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) Bestand

[Kfz/Schwerverkehr &gt; 3,5t zGG / 24h]



Fischer Smits &amp; Coll. GmbH

Verkehrsuntersuchung zum  
Bebauungsplan 93 „Fauerbacher  
Straße / Dorheimer Straße“ in der  
Stadt Friedberg

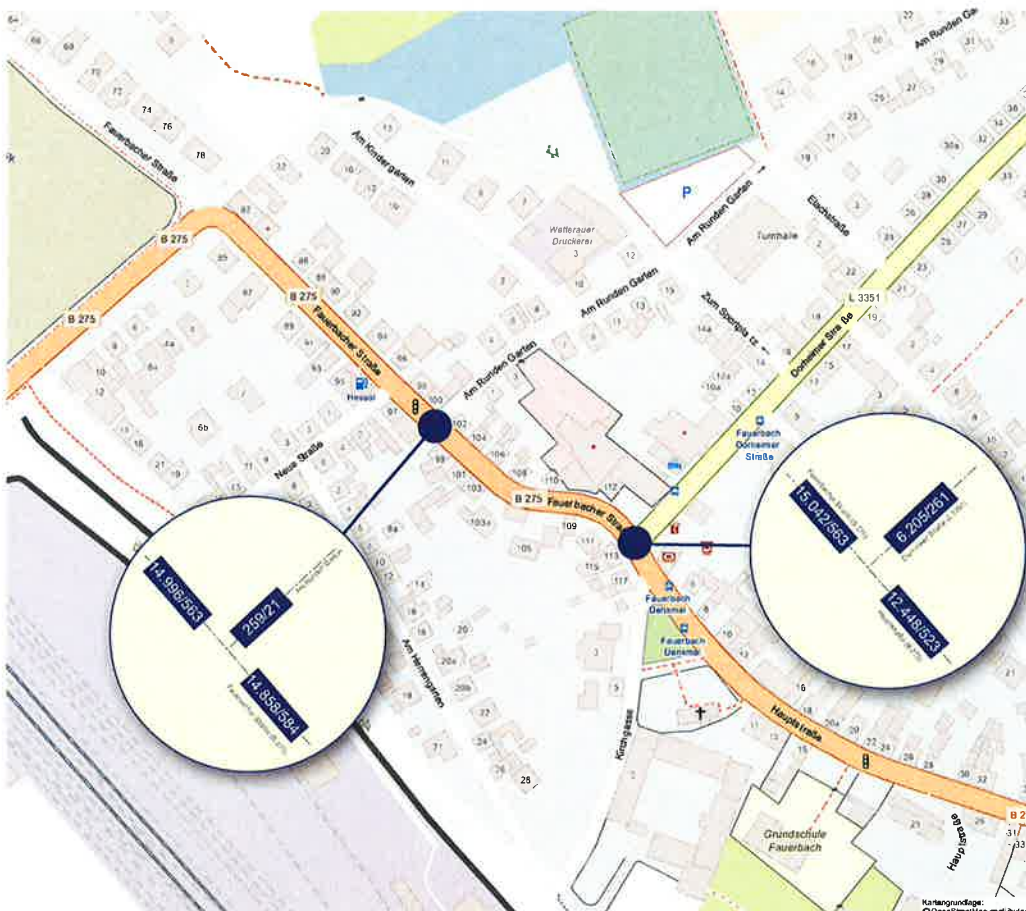


HEINZ + FEIER GmbH

1687\_VU FB Fauerbach abbildungen des

### Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) Tag (6.00 - 22.00 Uhr) Bestand

[Kfz/Schwerverkehr &gt; 2,8t zGG / 16h]



Fischer Smits &amp; Coll. GmbH

Verkehrsuntersuchung zum  
Bebauungsplan 93 „Fauerbacher  
Straße / Dorheimer Straße“ in der  
Stadt Friedberg



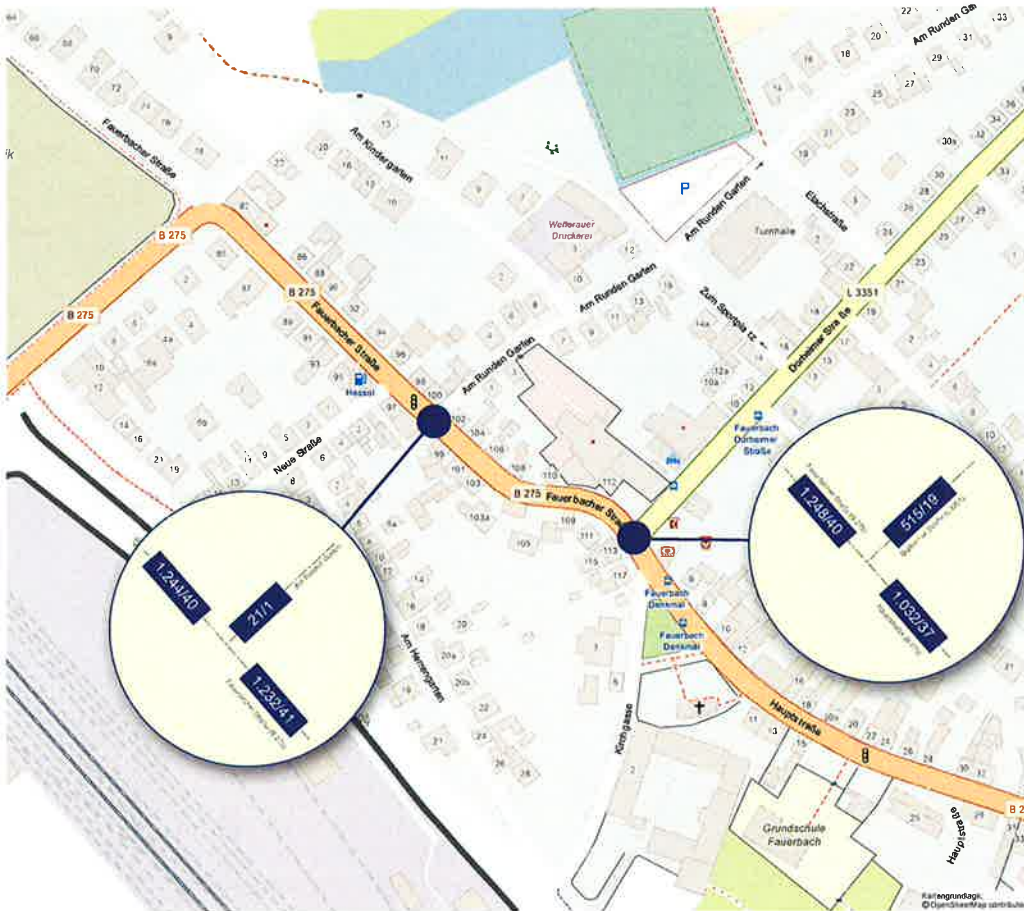
HEINZ + FEIER GmbH

1687\_VU FB Fauerbach abbildungen des



Abb. 5.3

Durchschnittliche tägliche  
Verkehrsstärke (DTV)  
Nacht (22.00 - 6.00 Uhr)  
Bestand  
[Kfz/Schwerverkehr > 2,8t zGG / 8h]



Fischer Smits &amp; Coll. GmbH

Verkehrsuntersuchung zum  
Bebauungsplan 93 „Feuerbacher  
Straße / Dorheimer Straße“ in der  
Stadt Friedberg



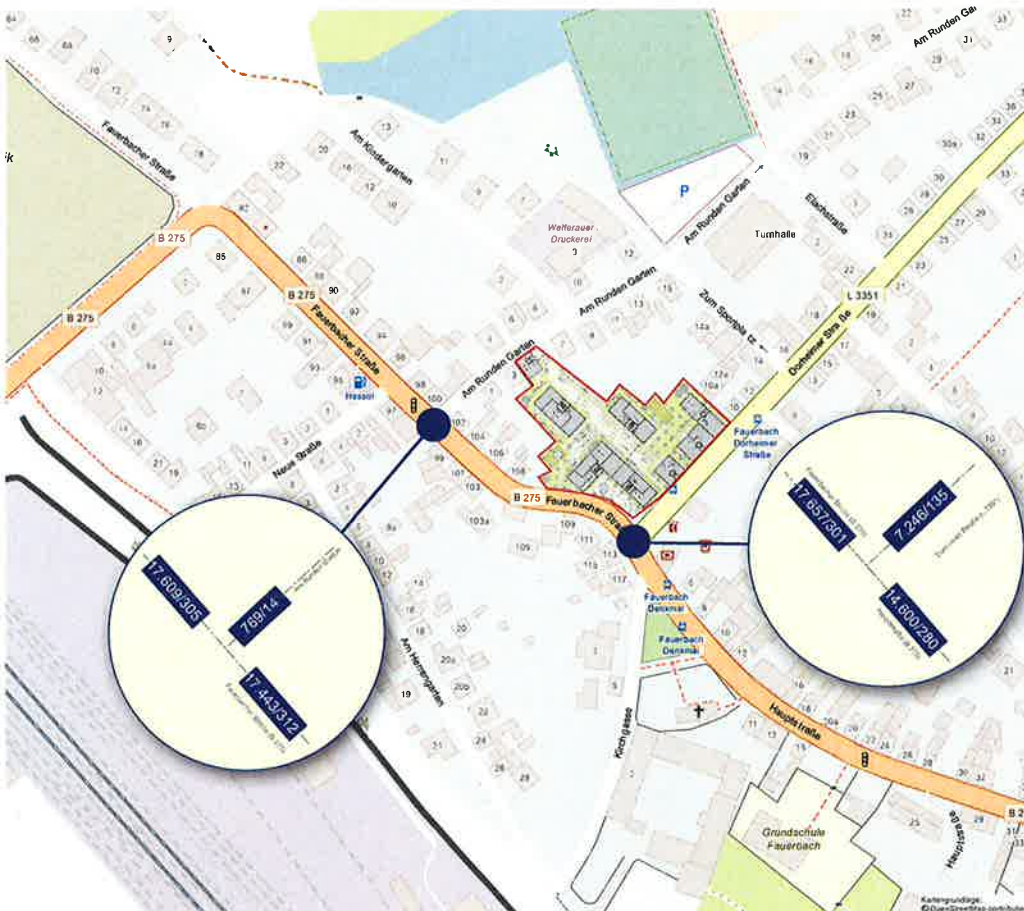
HEINZ + FEIER GmbH

1687\_VU FB-Feuerbach abbildungen des

Abb. 6.1

Durchschnittliche tägliche  
Verkehrsstärke (DTV)  
Planfall

[Kfz/Schwerverkehr > 3,5t zGG / 24h]



Fischer Smits &amp; Coll. GmbH

Verkehrsuntersuchung zum  
Bebauungsplan 93 „Feuerbacher  
Straße / Dorheimer Straße“ in der  
Stadt Friedberg

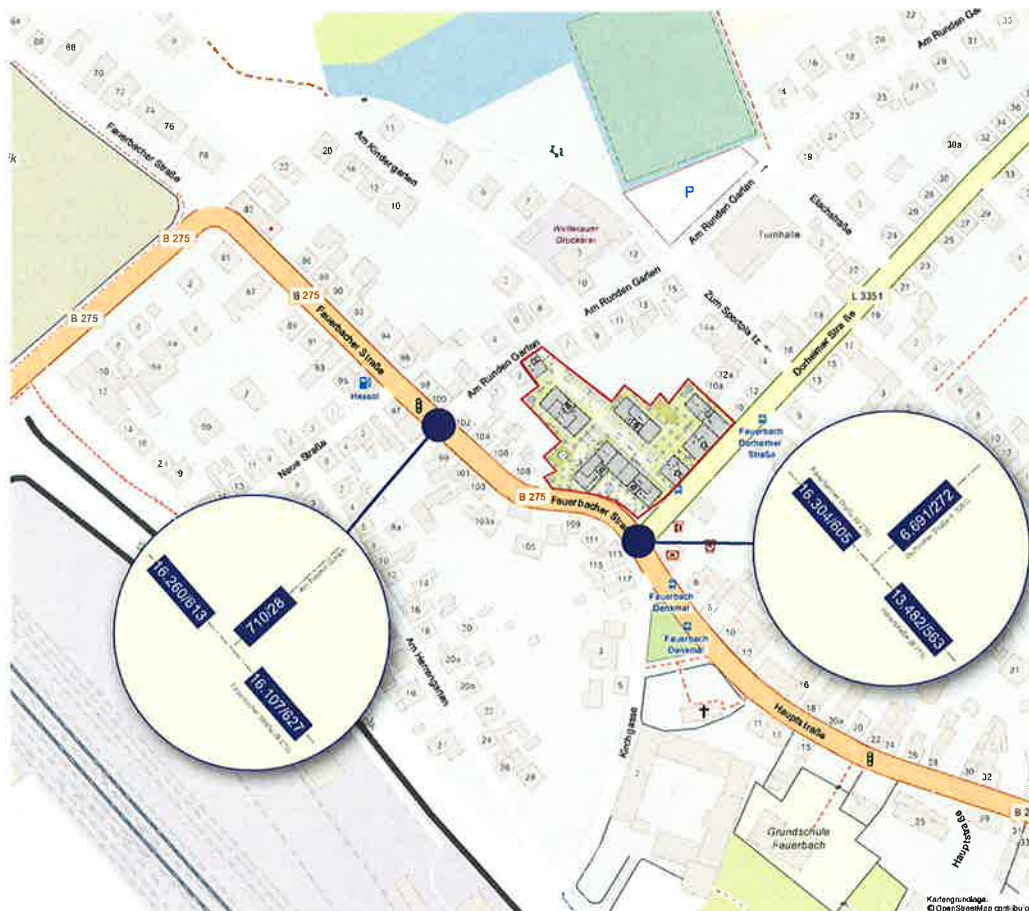


HEINZ + FEIER GmbH

1687\_VU FB-Feuerbach abbildungen des



Durchschnittliche tägliche  
Verkehrsstärke (DTV)  
Planfall  
Tag (6.00 - 22.00 Uhr)  
[Kfz/Schwerverkehr > 2,8t zGG / 16h]



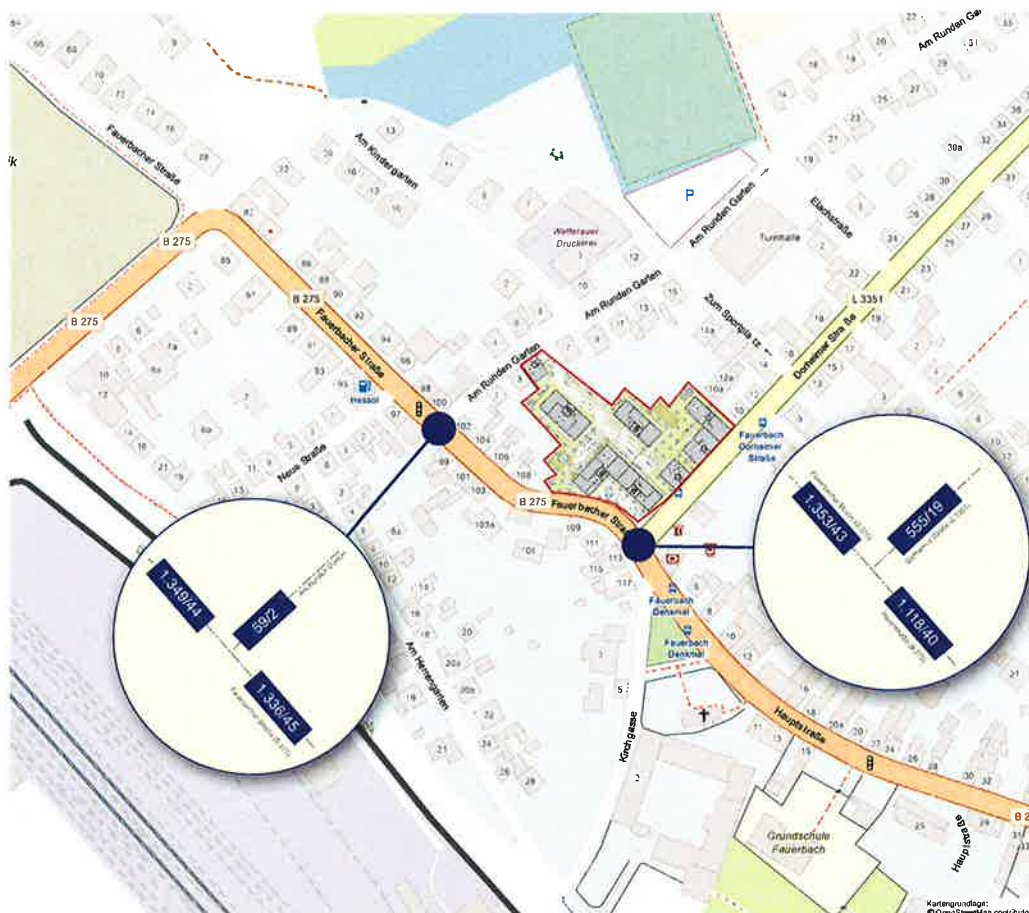
Fischer Smits & Coll. GmbH

Verkehrsuntersuchung zum  
Bebauungsplan 93 „Fauerbacher  
Straße / Dorheimer Straße“ in der  
Stadt Friedberg



HEINZ + FEIER GmbH

Durchschnittliche tägliche  
Verkehrsstärke (DTV)  
Planfall  
Nacht (22.00 - 6.00 Uhr)  
[Kfz/Schwerverkehr > 2,8t zGG / 8h]



Fischer Smits & Coll. GmbH

Verkehrsuntersuchung zum  
Bebauungsplan 93 „Fauerbacher  
Straße / Dorheimer Straße“ in der  
Stadt Friedberg



HEINZ + FEIER GmbH