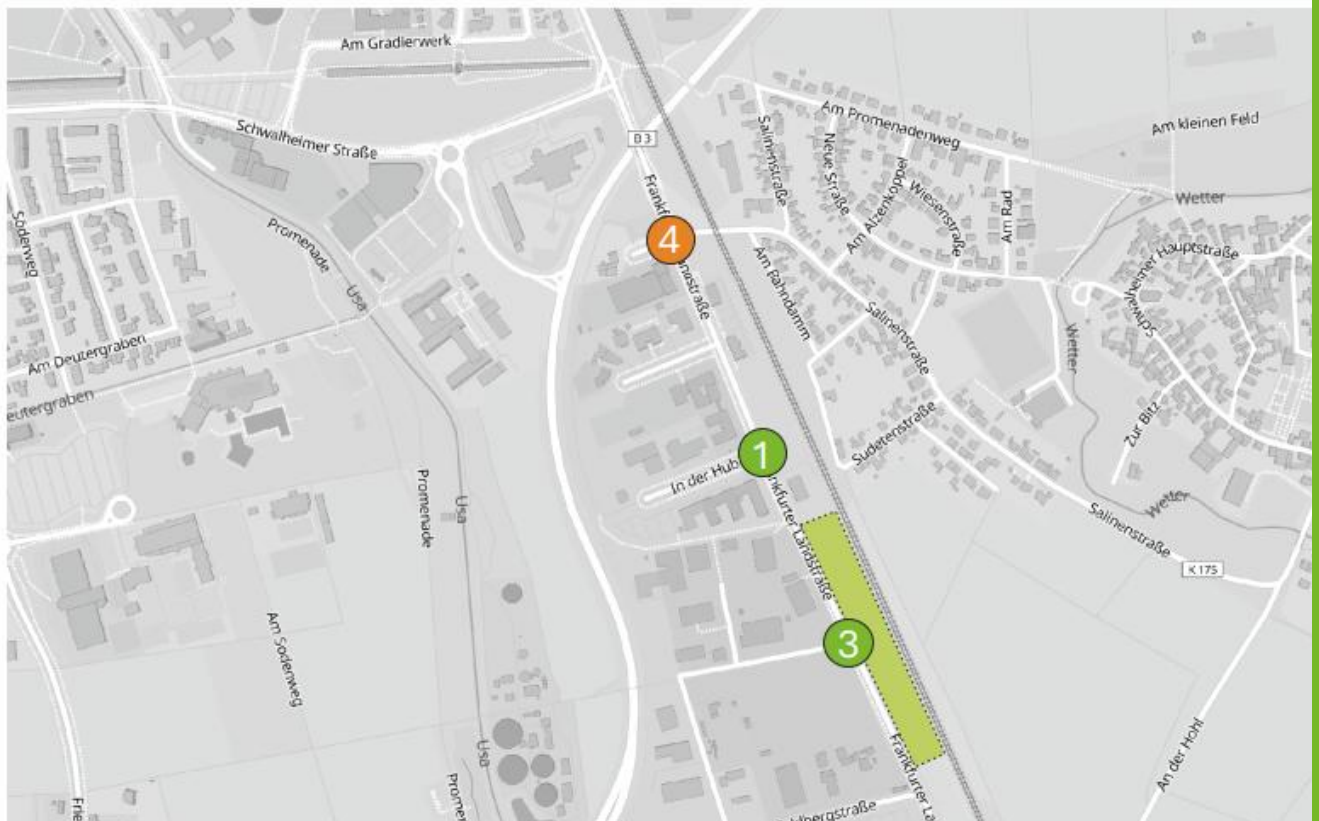




Verkehrsuntersuchung

Bad Nauheim

BP Nr.81 "Erweiterung Gewerbeband Frankfurter Landstraße

Auftraggeber

Stadt Bad Nauheim

Auftragnehmer

SCHLOTHAUER & WAUER
Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH
Niederlassung Wiesbaden
Kreuzberger Ring 24, 65205 Wiesbaden

Bearbeitet von

Tobias Gauer, M.Sc.

wiesbaden@schlothauer.de

Projektnummer

2025-0837

Datum

01.07.2026

Inhaltsverzeichnis

Bildverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	4
1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung	5
2 Verkehrserhebungen	7
2.1 Methodik	7
2.2 Ergebnisse	7
3 Zukünftige Verkehrsbelastung	9
3.1 Abschätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens	9
3.2 Prognosebelastungen im Kfz-Verkehr	12
4 Leistungsfähigkeitsuntersuchung	14
4.1 Methodik	14
4.2 Ergebnisse	16
4.3 Unsignalisierter-Knotenpunkt 1	17
4.4 Signalisierter-Knotenpunkt 2	18
4.5 Unsignalisierter-Knotenpunkt 3	18
4.6 Signalisierter-Knotenpunkt 4	18
5 Kennwerte für die schalltechnische Untersuchung	20
6 Fazit	21

Anlagen

Abbildungen

Bildverzeichnis

Bild 1 Untersuchungsgebiet (Quelle: eigene Darstellung)

5

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Kenngößen für Verkehrsaufkommensabschätzung	10
Tabelle 2:	Tägliche Kfz-Fahrten des Gewerbegebiets	11
Tabelle 3:	Anteile der Spitzenstunde am werktäglichen Kfz-Aufkommen im Quell- bzw. Zielverkehr	11
Tabelle 4:	Spitzenstundenbelastungen durch Gewerbegebietsentwicklung	12
Tabelle 5	Grenzwerte der mittleren Wartezeit im Kfz-Verkehr für die Qualitätsstufen an Knotenpunkten mit Vorfahrtregelung (nach HBS 2015)	15
Tabelle 6	<i>Grenzwerte der mittleren Wartezeit für den Kfz-Verkehr mit den zugehörigen Qualitätsstufen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen (Nach HBS 2015)</i>	16
Tabelle 7	HBS Bewertung KP 1	18
Tabelle 8	HBS Bewertung KP 2	18
Tabelle 9	HBS Bewertung KP 3	18
Tabelle 10	HBS Bewertung KP 4	19

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Stadt Bad Nauheim plant die Erweiterung des bestehenden Gewerbebandes östlich der Frankfurter Landstraße in südlicher Richtung. Im Zuge der vorgesehenen Gebietsentwicklung ist zu untersuchen, welche verkehrlichen Auswirkungen durch die zusätzlichen Gewerbenutzungen auf das umliegende Straßennetz zu erwarten sind und ob die Leistungsfähigkeit der maßgeblichen Knotenpunkte auch künftig gewährleistet werden kann. Vor diesem Hintergrund wurde die SCHLOTHAUER & WAUER GmbH mit der Durchführung einer Verkehrsuntersuchung beauftragt.

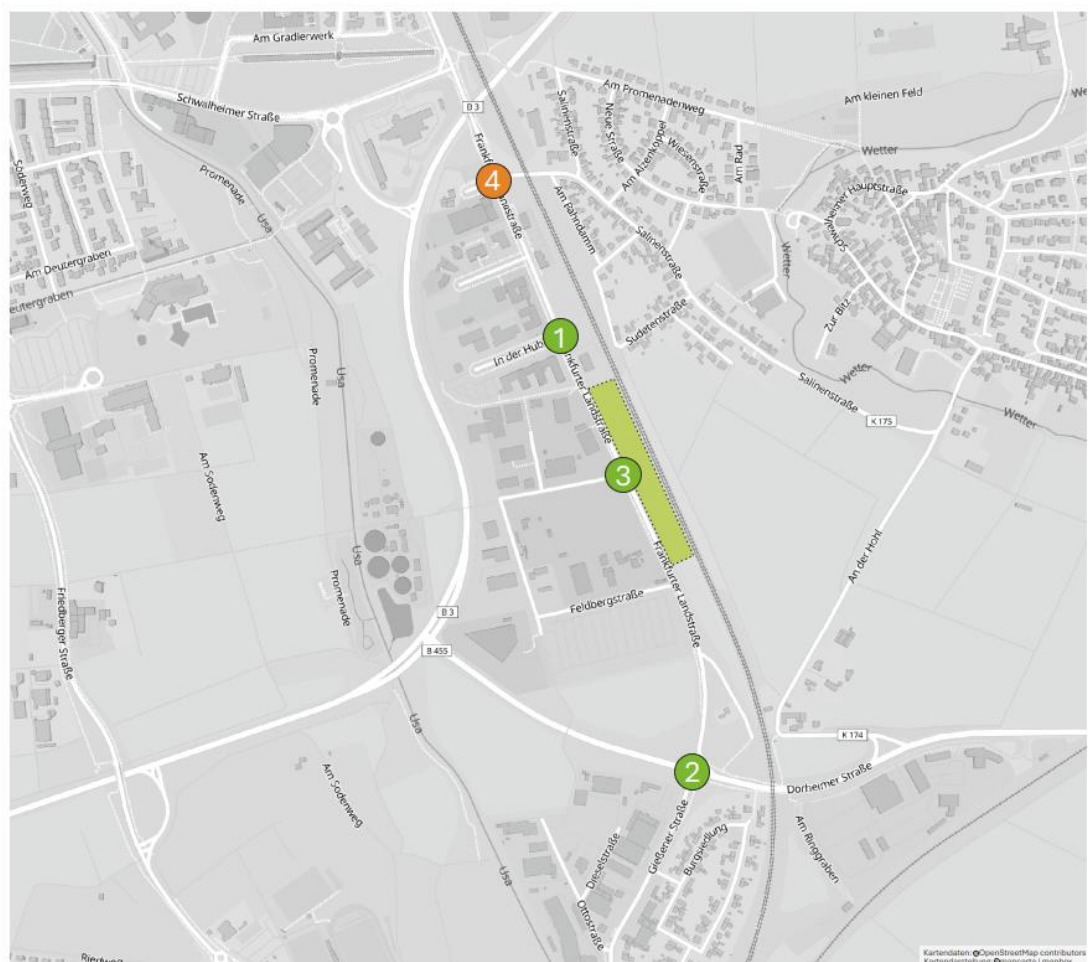


Bild 1 Untersuchungsgebiet (Quelle: eigene Darstellung)

Gegenstand der Untersuchung ist die Ermittlung der bestehenden Verkehrssituation im Umfeld des Plangebietes sowie die Prognose der zukünftigen Verkehrsbelastungen unter Berücksichtigung der geplanten Gebietsentwicklung. Zur Erfassung der aktuellen Verkehrssituation werden Verkehrsstromzählungen an den Knotenpunkten Frankfurter Landstraße / In der Hub, Frankfurter Landstraße / B 455 sowie Frankfurter Landstraße /

Feldbergstraße durchgeführt und ausgewertet. Die vorliegenden Verkehrsbelastungsdaten des Knotenpunktes Frankfurter Landstraße / Salinenstraße werden überprüft und für die Untersuchung aufbereitet. Auf Grundlage der geplanten Nutzungen im Erweiterungsbereich wird das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen abgeschätzt. Anschließend werden die zusätzlichen Verkehre räumlich auf das umliegende Straßennetz verteilt und den vorhandenen Verkehrsbelastungen überlagert. Für die daraus resultierenden Prognosebelastungen werden Leistungsfähigkeitsuntersuchungen nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) durchgeführt. Betrachtet werden die Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag an den relevanten Knotenpunkten im Zuge der Frankfurter Landstraße. Darüber hinaus werden die für schalltechnische Untersuchungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) erforderlichen Verkehrskennwerte für den Bestands- und Prognosezustand ermittelt.

Der vorliegende Bericht dokumentiert die zugrunde gelegten Daten und Annahmen, beschreibt die angewandte Methodik und stellt die Ergebnisse der Verkehrsprognose, der Leistungsfähigkeitsuntersuchungen sowie die schalltechnischen Eingangsgrößen zusammenfassend dar.

2 Verkehrserhebungen

2.1 Methodik

Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Verkehrsbelastungen wurden an einem heiteren Dienstag, dem 03. März 2026, in dem Zeitraum von 6:00 bis 22:00 Uhr an den Knotenpunkten Frankfurter Landstraße / In der Hub (KP 1), Frankfurter Landstraße / B 455 (KP 2), sowie Frankfurter Landstraße / Feldbergstraße (KP 3), erhoben.

Die vorliegenden Verkehrsbelastungsdaten des Knotenpunktes Frankfurter Landstraße / Salinenstraße (KP 4), wurden überprüft und für die Untersuchung aufbereitet.

Die Verkehrsströme an den Knotenpunkten wurden 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

2.2 Ergebnisse

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen an dem Knotenpunkt sind für die Erhebungszeiträume in **Abbildung 2.1** dargestellt. Die Spitzenstunden sind in **Abbildung 2.2** und **Abbildung 2.3** ausgewiesen.

Aus den Ergebnissen geht hervor, dass der Knotenpunkt 2 bereits im Bestand vergleichsweise hoch belastet ist. Die Ein- und Ausbiegeverkehre in die bzw. aus der Frankfurter Landstraße sind in Summe über den Tagesverlauf weitgehend gleichmäßig verteilt. Eine Besonderheit stellt lediglich die leicht erhöhte Zahl der Linksabbieger von der B 455 Ost in die Frankfurter Landstraße während der Morgenverkehrsspitze dar.

Die Knotenpunkte 1 und 3 weisen hinsichtlich der Verkehrsbelastung eine ähnliche Struktur auf. Auf der Frankfurter Landstraße sind die Verkehrsströme in beide Fahrtrichtungen relativ gleichmäßig verteilt. Die Frankfurter Landstraße stellt dabei jeweils die Hauptrichtung dar und prägt das Verkehrsgeschehen deutlich.

Auch am Knotenpunkt 4 bildet die Frankfurter Landstraße die dominante Verkehrsachse. Aus den Nebenrichtungen fahren nur wenige Fahrzeuge in Richtung Frankfurter Landstraße Süd ein bzw. aus. Lediglich in Richtung Frankfurter Landstraße Nord ist ein leicht erhöhtes Abbiegeaufkommen festzustellen.

3 Zukünftige Verkehrsbelastung

3.1 Abschätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens

Das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen des geplanten Entwicklungsgebietes „Erweiterung Gewerbeband Frankfurter Landstraße“ wird maßgeblich durch Art und Umfang der vorgesehenen Nutzungen bestimmt. Nach den vorliegenden Planungen sind eingeschränkte Gewerbeflächen mit einer Gesamtgröße von ca. 1,47 ha vorgesehen. Zur Abschätzung der künftigen Nutzungsstruktur wurden die im Umfeld bereits ansässigen Unternehmen sowie die im Untersuchungsgebiet festgestellte Verkehrsstruktur betrachtet. Dabei wurde insbesondere der vergleichsweise geringe Schwerverkehrsanteil berücksichtigt. Unter Berücksichtigung der bestehenden Standortcharakteristik wurde ein Gewerbemix mit einem Schwerpunkt auf Büro- und Dienstleistungsnutzungen sowie medizinischen Einrichtungen angenommen. Auf dieser Grundlage erfolgte die Ermittlung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens.

Die Abschätzung erfolgt getrennt für folgende Verkehrsarten:

- Beschäftigtenverkehr
- Kundenverkehr
- Ver- und Entsorgungsverkehr, Lieferverkehr

Für die Berechnungen werden die in **Tabelle 1** aufgeführten Kenngrößen der Verkehrserzeugung angesetzt. Die Kennwerte wurden aus /1/ und /2/ abgeleitet.

	Frankfurter Landstraße
Beschäftigte	- 32,5 m² je Beschäftigtem BGF - 2,8 Wege/Beschäftigtem - 80% Anwesenheit - 5% Abminderung Homeoffice - 80% MIV-Anteil - 1,1 Personen/Pkw Besetzungsgrad
Kunden / Besucher	- 16 Kunden-Wege/Beschäftigtem - 80 % MIV-Anteil - 1,1 Personen/Pkw Besetzungsgrad

-
- /1/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen; Köln, 2007
- /2/ BBW Software GmbH; Ver_Bau nach Bosserhoff – Version 2026: Prognose des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung; Bochum, 2026

Ver- und Entsorgungsverkehr, Lieferverkehr	- 0,1 Lkw-Fahrten/Beschäftigtem - 100% SV-Anteil
--	---

Tabelle 1: Kenngrößen für Verkehrsaufkommensabschätzung

Die aus den aufgeführten Kennwerten berechneten täglichen Kfz-Fahrten sind in **Tabelle 2** zusammengefasst.

Kfz-Fahrten [Kfz/24h] / [SV/24h]	Verkehrsaufkommen
Beschäftigtenverkehr	589 / 0
Kundenverkehr/ Besucher	2024 / 0
Ver- und Entsorgungsverkehr, Lieferverkehr	31 / 31
Summe	2644 / 31

Tabelle 2: Tägliche Kfz-Fahrten des Gewerbegebiets

Aus dem 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 orientieren sich an den Zu- und Abflussganglinien aus /3/ und sind in **Tabelle 3** getrennt für die einzelnen Nutzergruppen zusammengestellt.

Spitzenstundenanteile	Vormittag		Nachmittag	
	Zufluss	Abfluss	Zufluss	Abfluss
Beschäftigtenverkehr	25,5 %	2,9 %	1,4 %	21,8 %
Kunden/Besucherverkehr	16,6 %	2,6 %	4,87 %	13,6 %
Ver- und Entsorgungs- verkehr, Lieferverkehr	8,0 %	4,8 %	6,75 %	8,0%

Tabelle 3: Anteile der Spitzenstunde am werktäglichen Kfz-Aufkommen im Quell- bzw. Zielverkehr

Das mit Hilfe der Spitzenstundenanteile berechnete Verkehrsaufkommen für die geplanten Gewerbenutzungen in der Spitzenstunde am Nachmittag ist in **Tabelle 4** zusammengefasst.

Kfz-Fahrten [Kfz/h] / [SV/h]	Vormittag		Nachmittag	
	Zufluss	Abfluss	Zufluss	Abfluss
Beschäftigtenverkehr	75 / 0	9 / 0	4 / 0	64 / 0
Kundenverkehr	168 / 0	26 / 0	49 / 0	138 / 0
Ver- und Entsorgungs- verkehr, Lieferverkehr	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1
Summe	244 / 1	36 / 1	54 / 1	203 / 1

Tabelle 4: Spitzenstundenbelastungen durch Gewerbegebietsentwicklung

Insgesamt ergeben sich durch die Erschließung des Gewerbegebiets auf den derzeit noch unbebauten Flächen während der Spitzenstunde am Vormittag 36 Kfz-Fahrten im Abfluss und 244 Kfz-Fahrten im Zufluss. In der Spitzenstunde am Nachmittag sind 54 Kfz-Fahrten als Zufluss und 203 Kfz-Fahrten als Abfluss zu verzeichnen.

3.2 Prognosebelastungen im Kfz-Verkehr

Für den untersuchten Knotenpunkt werden die zu erwartenden Verkehrsbelastungen in den Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag prognostiziert. Hierzu werden die Bestandsbelastungen mit dem zusätzlich zu erwartenden Verkehrsaufkommen beaufschlagt. Zur Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung wird auf die Prognosemodellrechnung der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM) /4/ zurückgegriffen. Im Prognosemodell sind die Belastungen leicht rückläufig. Deshalb werden die aktuellen Bestandsbelastungen auch für die Grundlage der Prognose übernommen.

Vor diesem Hintergrund wird für die übergeordneten einzelnen Fahrtrichtungen im Zu- und Abfluss der folgende Verteilungsschlüssel angesetzt. Die Wege werden wie folgt verteilt:

Zielverkehr:

Die Verteilung der Verkehrsströme auf der Frankfurter Landstraße wird wie folgt angenommen:

→ 50 % in Richtung Norden und

/4/ PTV GmbH; Verkehrsdatenbasis Rhein-Main, im Auftrag von Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement; 09.2025; Karlsruhe

→ 50 % in Richtung Süden angenommen.

Quellverkehr:

Die Verteilung der aus dem Plangebiet ausfahrenden Verkehre erfolgt mit:

→ 50 % in Richtung Norden und

→ 50 % in Richtung Süden angenommen.

4 Leistungsfähigkeitsuntersuchung

4.1 Methodik

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.

Grundlage der Berechnungen bilden die in den betrachteten Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag ermittelten Belastungen. Für die Leistungsfähigkeits-berechnung werden die Belastungen der einzelnen Fahrstreifen benötigt. Diese ergeben sich unmittelbar aus den Fahrbeziehungen.

Knotenpunkte mit Vorfahrtbeschilderung 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 der folgenden Tabelle angegeben.

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	- ($q_i > C_i$)	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 5 Grenzwerte der mittleren Wartezeit im Kfz-Verkehr für die Qualitätsstufen an Knotenpunkten mit Vorfahrtregelung (nach HBS 2015)

Knoten mit Lichtsignalanlage

Die Beurteilung der Verkehrsverhältnisse erfolgt nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) /5/. Die Berechnungen werden für die Stundenbelastungen in der Spitzenverkehrszeit am 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 Berechnungsgrundlage für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen bilden konzeptionell entwickelte Phasenabläufe und Signalzeitenpläne, sowie für die Bestandsknotenpunkte die zur Verfügung gestellten signaltechnischen Unterlagen.

Als Ausgangswert für die Sättigungsverkehrsstärke wird ein Wert von ca. 2.000 Pkw pro Stunde und Fahrstreifen angenommen. Ein Einfluss durch Längsneigung auf die Sättigungsverkehrsstärke ist nicht zu erwarten.

Qualitätsstufe	Mittlere Wartezeit	Definition
A	≤ 20 s	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.
B	≤ 35 s	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren
C	≤ 50 s	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.
D	≤ 70 s	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.

E	> 70 s	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.
F	- ($q > C$)	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.

Tabelle 6 Grenzwerte der mittleren Wartezeit für den Kfz-Verkehr mit den zugehörigen Qualitätsstufen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen (Nach HBS 2015)

Der Einfluss des Schwerlastverkehrs und enger Kurvenradien auf die Sättigungsverkehrsstärke fließt über Angleichungsfaktoren in die Berechnungen ein. Dabei wird der jeweilige Schwerverkehrsanteil fahstreifenbezogen berücksichtigt. Es wird angenommen, dass der Schwerverkehr bei parallelen Fahrstreifen ausschließlich den rechten Fahrstreifen benutzt. Die Aufteilung des Gesamtverkehrs auf parallele Fahrstreifen erfolgt nach HBS anhand der Sättigungsverkehrsstärken. Die Kurvenradien bezogen auf die Fahrlinie werden jeweils ermittelt und für die Berechnung verwendet.

Die Fahrstreifenbreite wird grundsätzlich mit mindestens 3 m angesetzt und hat somit keinen Einfluss auf die Sättigungsverkehrsstärke. Ein nennenswerter Einfluss von bedingt verträglichem Fußgängerverkehr auf die Sättigungsverkehrsstärke ist an den vorliegenden Knotenpunkten nicht zu erwarten. Für die Bewertung der Verkehrsqualität wird im HBS die mittlere Wartezeit der einzelnen Kraftfahrzeugströme herangezogen. Maßgebend für die Gesamtbeurteilung eines Knotenpunktes ist die schlechteste Qualität aller beteiligten Verkehrsströme bzw. Fahrstreifen. Tabelle 6 zeigt die Grenzwerte der mittleren Wartezeit im Kfz-Verkehr für die Qualitätsstufen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage.

Die Berechnung der Aufstelllängen erfolgt mit einer Sicherheit gegen Überstauen von 95%. Die so ermittelten Werte werden in der Regel als erforderliche Aufstelllänge angesetzt.

Bei den Anpassungen der Signalprogramme für die einzelnen Varianten wurden die Eingriffe in die Steuerung möglichst geringgehalten, um die Abstimmung der Freigabezeit mit den benachbarten Knotenpunkten so wenig wie möglich zu beeinflussen.

4.2 Ergebnisse

Der unsignalisierte Knotenpunkt 1 ist sowohl im Bestands- als auch im Prognosezustand leistungsfähig. Die rechnerisch ermittelten Rückstaulängen bleiben auch bei einer statistischen Sicherheit gegen Überstauung von 95 % auf einem sehr geringen Niveau.

Der signalisierte Knotenpunkt 2 ist aufgrund der Festzeitsignalisierung, welche im HBS-Verfahren angewendet wird, sowohl im Bestands- als auch im Prognosezustand rechnerisch der Qualitätsstufe F zugeordnet und somit zu keinem Zeitpunkt leistungsfähig. Aufgrund der in der Realität vorhandenen verkehrsabhängigen Steuerung ist voraussichtlich jedoch von einer besseren Ausgangssituation auszugehen. Ebenfalls kann der am Knotenpunkt vorhandene Bypass im Rahmen des HBS-Verfahrens nicht sachgerecht abgebildet werden, von. Unter Betrachtung des Festzeitprogramms wird deutlich, dass der Knotenpunkt nicht leistungsfähig ist. Die integrierte verkehrsabhängige Steuerung stellt in der Realität jedoch ein besseres Ergebnis dar. Nichtsdestotrotz ist auch auf den Videoaufzeichnungen ein deutlicher Rückstau in der Nebenrichtung erkennbar, sodass der Knotenpunkt im Bestand als hoch ausgelastet einzustufen ist.

Der unsignalisierte Knotenpunkt 3 ist sowohl im Bestands- als auch im Prognosezustand leistungsfähig. Die rechnerisch ermittelten Rückstaulängen bleiben auch bei einer statistischen Sicherheit gegen Überstauung von 95 % auf einem sehr geringen Niveau.

Der Knotenpunkt 4 ist sowohl im Bestands- als auch im Prognosezustand leistungsfähig. Auch an diesem Knotenpunkt ist eine verkehrsabhängige Steuerung vorhanden, sodass davon auszugehen ist, dass in der Realität ein deutlich besserer Verkehrsablauf vorliegt. Trotz der konservativen Berechnungsmethode nach HBS bleibt der Knotenpunkt leistungsfähig. Die rechnerisch ermittelten Rückstaulängen bewegen sich zudem auch hier auf einem niedrigen Niveau und lassen keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs erwarten.

4.3 Unsignalisierter-Knotenpunkt 1

Zeitraum / Variante	Gesamt-QSV Knotenpunkt
Frühspitzenstunde – Bestand	B
Spätspitzenstunde – Bestand	B
Frühspitzenstunde – Prognose	B
Spätspitzenstunde – Prognose	C

Tabelle 7 HBS Bewertung KP 1**4.4 Signalisierter-Knotenpunkt 2**

Zeitraum / Variante	Gesamt-QSV Knotenpunkt
Frühspitzenstunde – Bestand	F
Spätspitzenstunde – Bestand	F
Frühspitzenstunde – Prognose	F
Spätspitzenstunde – Prognose	F

Tabelle 8 HBS Bewertung KP 2**4.5 Unsignalisierter-Knotenpunkt 3**

Zeitraum / Variante	Gesamt-QSV Knotenpunkt
Frühspitzenstunde – Bestand	C
Spätspitzenstunde – Bestand	B
Frühspitzenstunde – Prognose	C
Spätspitzenstunde – Prognose	C

Tabelle 9 HBS Bewertung KP 3**4.6 Signalisierter-Knotenpunkt 4**

Zeitraum / Variante	Gesamt-QSV Knotenpunkt
Frühspitzenstunde – Bestand	C
Spätspitzenstunde – Bestand	C

Zeitraum / Variante	Gesamt-QSV Knotenpunkt
Frühspitzenstunde – Prognose	C
Spätspitzenstunde – Prognose	C

Tabelle 10 HBS Bewertung KP 4

5 Kennwerte für die schalltechnische Untersuchung

Für die Kennwerte der schalltechnischen Bewertung werden an den Querschnitten der Straßenabschnitte an dem Knotenpunkt im Umfeld des Quartiers die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) für die Fahrzeuggruppen Krad, Pkw, Lkw ohne Anhänger und Busse (Lkw1) sowie Lkw mit Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge (Lkw2) berechnet. Die Aufteilung der Verkehrsstärken erfolgt für die Tageszeit (6.00–22.00 Uhr) und Nachtzeit (22.00–6.00 Uhr). Grundlage bilden die Ergebnisse der Verkehrszählungen, die Hochrechnung auf DTV sowie die räumliche Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens im Prognosefall. Die ermittelten Werte werden nach RLS-19 für die einzelnen Fahrzeuggruppen aufbereitet und dienen als maßgebliche Kennwerte für die Immissionsberechnung.

Anschließend werden die DTV-Werte für den Prognosefall äquivalent zur Ermittlung der Verkehrsmengen für die Leistungsfähigkeitsberechnungen ermittelt. Auch hier fließt somit die allgemeine Verkehrszunahme, eine Verlagerung der Verkehrsmengen und die zusätzlichen Fahrten durch die zu entwickelnden Gebiete mit Worst-Case-Szenario mit ein. Dazu werden alle Verkehrsmengen auf den DTV umgerechnet und anschließend räumlich verteilt. Dabei werden die beschriebenen Ansätze zur Routenwahl angewendet⁵. Aufbauend auf den DTV-Werten erfolgt anschließend die Ermittlung der Aufteilung der Belastung in die Fahrzeuggruppen sowie in die Zeitbereiche Tag/Nacht gemäß den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-19). Dazu werden die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2021 (SVZ) in Hessen herangezogen. Maßgebend sind im Untersuchungsfall die Daten der nahegelegenen Zählstelle. Die in den Abbildungen dargestellten Tabellen (Abb. 4) geben eine Übersicht über die detaillierte Aufschlüsselung der Lärmkennwerte.

⁵ Schmidt, Gerhard; Hochrechnungsfaktoren für Kurzzeitzählungen auf Innerortsstraßen; in Straßenverkehrstechnik, Heft 11/1996

6 Fazit

Die Auswirkungen der geplanten Erweiterung des Gewerbebandes an der Frankfurter Landstraße wurden anhand einer Verkehrsprognose und anschließender Leistungsfähigkeitsuntersuchungen nach HBS 2015 bewertet.

Abschließend ist festzuhalten, dass durch die geplante Entwicklung des Gewerbegebiets lediglich ein vergleichsweise geringes zusätzliches Verkehrsaufkommen entsteht. Die prognostizierten Neuverkehre fallen im Verhältnis zu den bereits vorhandenen Verkehrsbelastungen gering aus und führen im umliegenden Verkehrsnetz zu keiner grundlegenden Veränderung der Verkehrsqualität. Die vorhandenen Leistungsfähigkeitsdefizite am Knotenpunkt Frankfurter Landstraße / B 455 (KP 2) bestehen bereits im Bestand und sind nicht auf die geplante Gebietsentwicklung zurückzuführen. Durch eine Optimierung der Signalsteuerung und ggf. einer Anpassung der Aufstellflächen, insbesondere in den Nebenrichtungen, könnte voraussichtlich sowohl im Bestand als auch im Prognosezustand ein leistungsfähiger Verkehrsablauf erreicht werden. Die zusätzlichen Verkehre bewirken am Knotenpunkt lediglich eine geringe Mehrbelastung gegenüber der bereits heute hohen Verkehrsbelastung. Insgesamt zeigt sich, dass die geplante Gebietsentwicklung keine maßgeblichen zusätzlichen verkehrlichen Auswirkungen verursacht und die durch das Vorhaben hervorgerufenen Mehrverkehre vom bestehenden Verkehrsnetz weitgehend aufgenommen werden können.

Wiesbaden, im Juli 2026

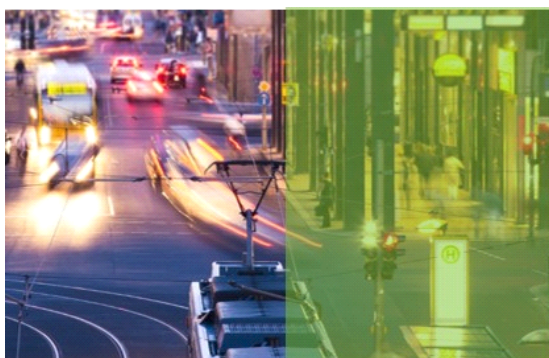
Schlothauer & Wauer Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung

Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1:** Übersichtsplan
- Abb. 2:** Ergebnisse der Knotenpunktzählungen
- Abb. 3:** Ergebnisse der Knotenpunktzählungen Prognose
- Abb. 4:** Ergebnisse der Lärmkennzahlen



KP1 Frankfurter Straße / In der Hub

Auftraggeber:

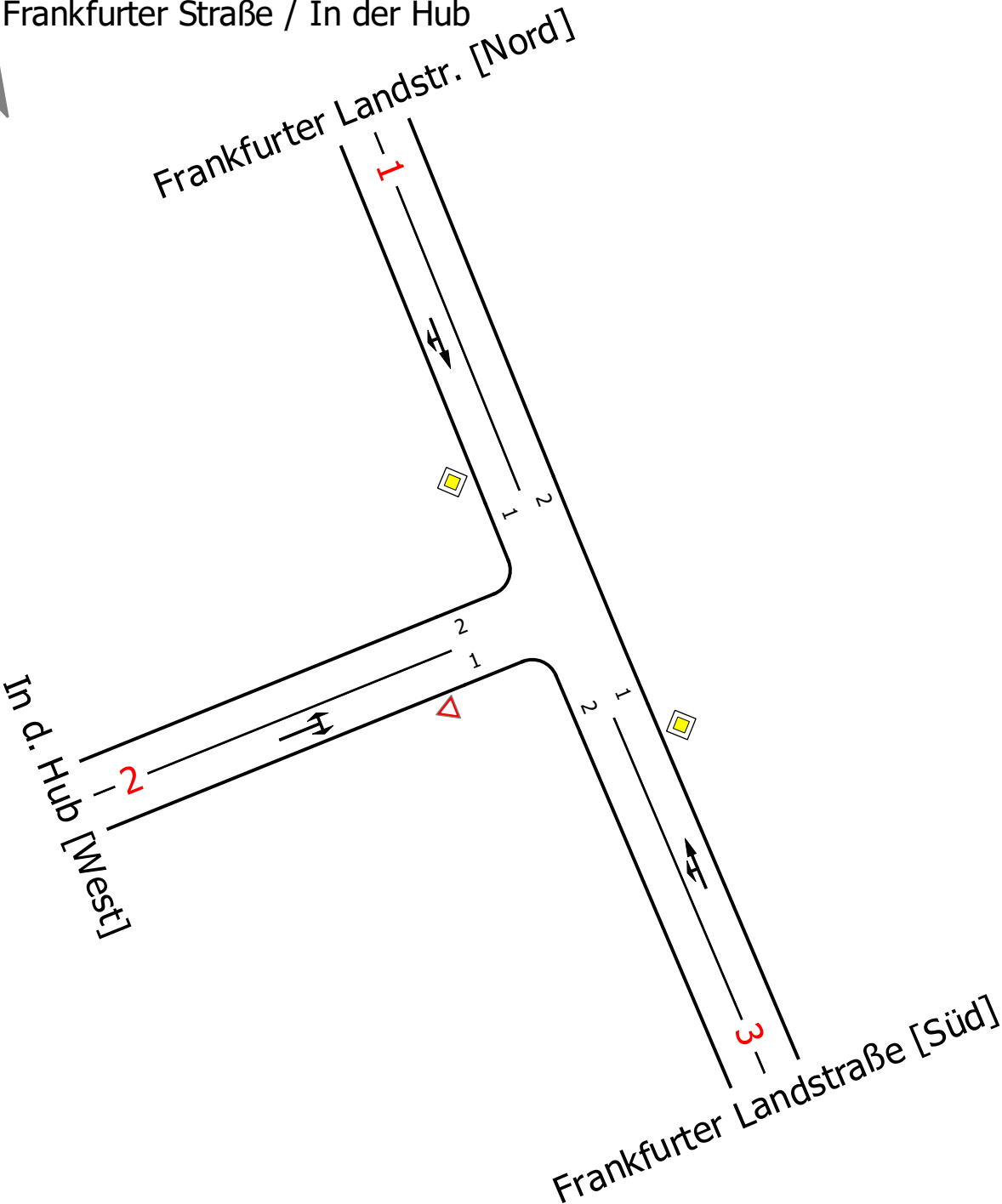
Bearbeiter:

Firma: Schlothauer & Wauer, Niederlassung Wiesbaden

Auftragsnr.:

Datum: 01.07.2026

KP1 Frankfurter Straße / In der Hub



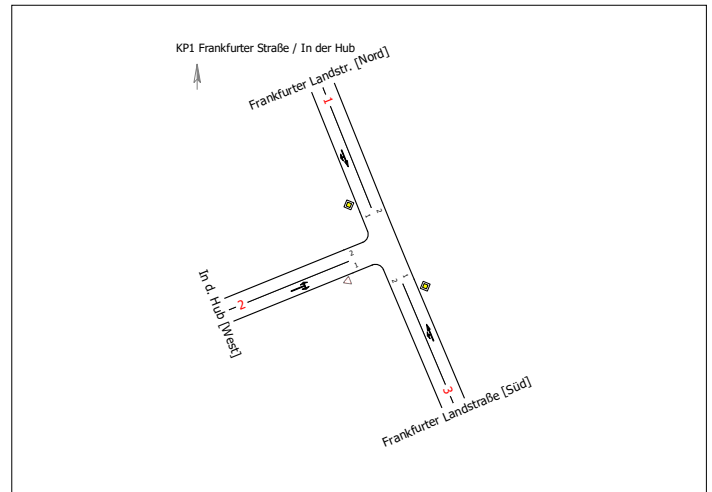
Knotenpunkt	KP1 Frankfurter Straße / In der Hub					
Variante	0.1					
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026	
Abzeichnung				Blatt		

Bewertung Einmündung ohne LSA

LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Morgenspitze Bestand

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	A		Vorfahrtsstraße
2	B		Vorfahrt gewähren!
3	C		Vorfahrtsstraße



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	N ₉₅ [m]	tw [s]	QSV
1	A	1 → 3	2	432,0	439,5	1.800,0	1.770,0	0,244	1.338,0	-	2,7	A
		1 → 2	3	37,0	37,0	1.600,0	1.600,0	0,023	1.563,0	6,0	2,3	A
2	B	2 → 1	4	11,0	11,0	206,5	206,5	0,053	195,5	6,0	18,4	B
		2 → 3	6	9,0	9,0	692,0	692,0	0,013	683,0	6,0	5,3	A
3	C	3 → 2	7	37,0	37,0	753,5	753,5	0,049	716,5	6,0	5,0	A
		3 → 1	8	697,0	708,0	1.800,0	1.771,5	0,393	1.074,5	-	3,3	A
Mischströme												
2	B	-	4+6	20,0	20,0	303,0	303,0	0,066	283,0	6,0	12,7	B
3	C	-	7+8	734,0	745,0	1.800,0	1.773,5	0,414	1.039,5	18,0	3,5	A
Gesamt QSV												B

PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
N₉₅, N₉₉ : Staulänge
t_w : Mittlere Wartezeit

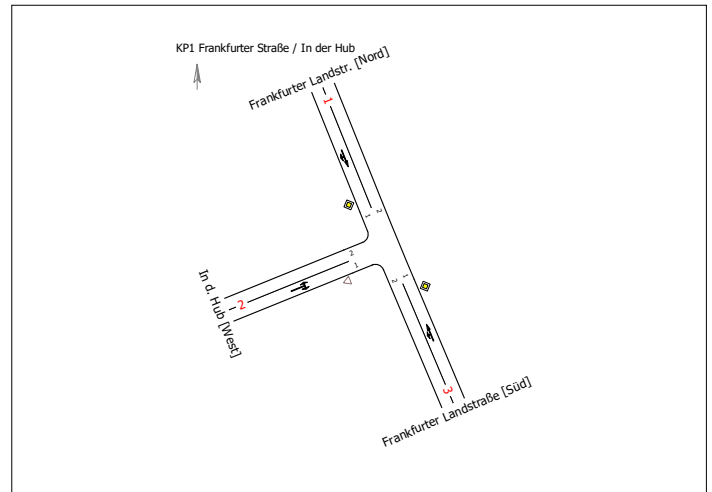
Knotenpunkt	KP1 Frankfurter Straße / In der Hub						
Variante	0.1						
Bearbeiter		Status	Entwurf		Datum	01.07.2026	
Abzeichnung					Blatt		

Bewertung Einmündung ohne LSA

LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Abendspitze Bestand

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	A		Vorfahrtsstraße
2	B		Vorfahrt gewähren!
3	C		Vorfahrtsstraße



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q ^{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	N ₉₅ [m]	tw [s]	QSV
1	A	1 → 3	2	508,0	514,5	1.800,0	1.777,0	0,286	1.269,0	-	2,8	A
		1 → 2	3	4,0	4,0	1.600,0	1.600,0	0,003	1.596,0	6,0	2,3	A
2	B	2 → 1	4	28,0	28,0	267,5	267,5	0,105	239,5	6,0	15,0	B
		2 → 3	6	27,0	27,0	643,5	643,5	0,042	616,5	6,0	5,8	A
3	C	3 → 2	7	2,0	2,0	717,5	717,5	0,003	715,5	6,0	5,0	A
		3 → 1	8	540,0	542,5	1.800,0	1.791,0	0,301	1.251,0	-	2,9	A
Mischströme												
2	B	-	4+6	55,0	55,0	374,0	374,0	0,147	319,0	6,0	11,3	B
3	C	-	7+8	542,0	544,5	1.800,0	1.791,0	0,303	1.249,0	12,0	2,9	A
Gesamt QSV												B

PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
N₉₅, N₉₉ : Staulänge
t_w : Mittlere Wartezeit

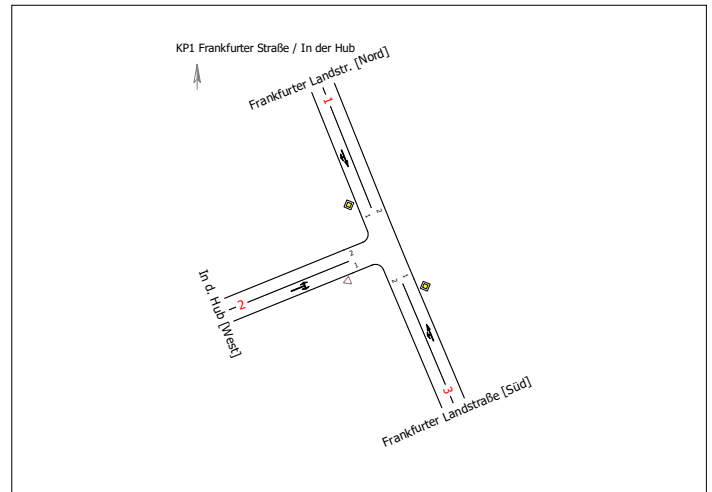
Knotenpunkt	KP1 Frankfurter Straße / In der Hub						
Variante	0.1						
Bearbeiter		Status	Entwurf		Datum	01.07.2026	
Abzeichnung					Blatt		

Bewertung Einmündung ohne LSA

LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Abendspitze Prognose

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung		Verkehrsstrom
1	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
2	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6
3	C		Vorfahrtsstraße	7
				8



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	N ₉₅ [m]	tw [s]	QSV
1	A	1 → 3	2	535,0	542,0	1.800,0	1.777,0	0,301	1.242,0	-	2,9	A
		1 → 2	3	4,0	4,0	1.600,0	1.600,0	0,003	1.596,0	6,0	2,3	A
2	B	2 → 1	4	28,0	28,0	223,0	223,0	0,126	195,0	6,0	18,5	B
		2 → 3	6	27,0	27,0	622,5	622,5	0,043	595,5	6,0	6,0	A
3	C	3 → 2	7	2,0	2,0	696,0	696,0	0,003	694,0	6,0	5,2	A
		3 → 1	8	647,0	650,0	1.800,0	1.791,0	0,361	1.144,0	-	3,1	A
Mischströme												
2	B	-	4+6	55,0	55,0	325,5	325,5	0,169	270,5	6,0	13,3	B
3	C	-	7+8	649,0	652,0	1.800,0	1.791,0	0,362	1.142,0	12,0	3,2	A
Gesamt QSV												B

PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
N₉₅, N₉₉ : Staulänge
t_w : Mittlere Wartezeit

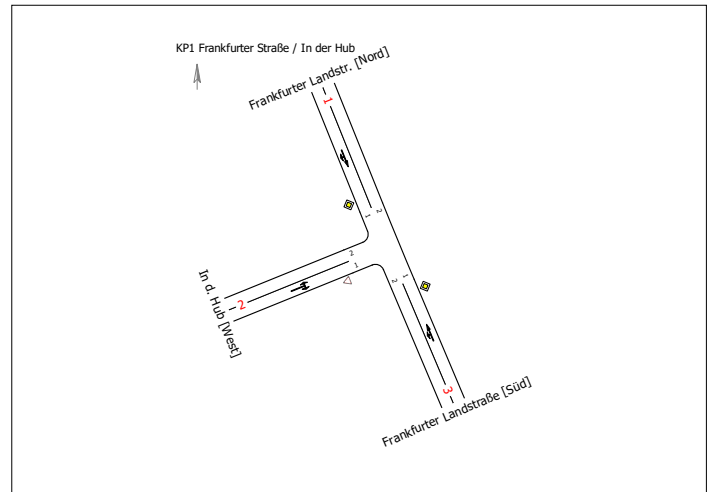
Knotenpunkt	KP1 Frankfurter Straße / In der Hub						
Variante	0.1						
Bearbeiter		Status	Entwurf		Datum	01.07.2026	
Abzeichnung					Blatt		

Bewertung Einmündung ohne LSA

LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Morgenspitze Prognose

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	A		Vorfahrtsstraße
2	B		Vorfahrt gewähren!
3	C		Vorfahrtsstraße



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q ^{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	N ₉₅ [m]	tw [s]	QSV
1	A	1 → 3	2	554,0	560,5	1.800,0	1.778,5	0,311	1.224,5	-	2,9	A
		1 → 2	3	37,0	37,0	1.600,0	1.600,0	0,023	1.563,0	6,0	2,3	A
2	B	2 → 1	4	11,0	11,0	168,0	168,0	0,065	157,0	6,0	22,9	C
		2 → 3	6	9,0	9,0	596,0	596,0	0,015	587,0	6,0	6,1	A
3	C	3 → 2	7	37,0	37,0	656,0	656,0	0,056	619,0	6,0	5,8	A
		3 → 1	8	715,0	726,5	1.800,0	1.771,5	0,404	1.056,5	-	3,4	A
Mischströme												
2	B	-	4+6	20,0	20,0	250,0	250,0	0,080	230,0	6,0	15,7	B
3	C	-	7+8	752,0	763,5	1.800,0	1.773,5	0,424	1.021,5	18,0	3,5	A
Gesamt QSV												C

PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
N₉₅, N₉₉ : Staulänge
t_w : Mittlere Wartezeit

Knotenpunkt	KP1 Frankfurter Straße / In der Hub						
Variante	0.1						
Bearbeiter		Status	Entwurf		Datum	01.07.2026	
Abzeichnung					Blatt		



KP2 Frankfurter Str. B455

Auftraggeber:

Bearbeiter:

Firma: Schlothauer & Wauer, Niederlassung Wiesbaden

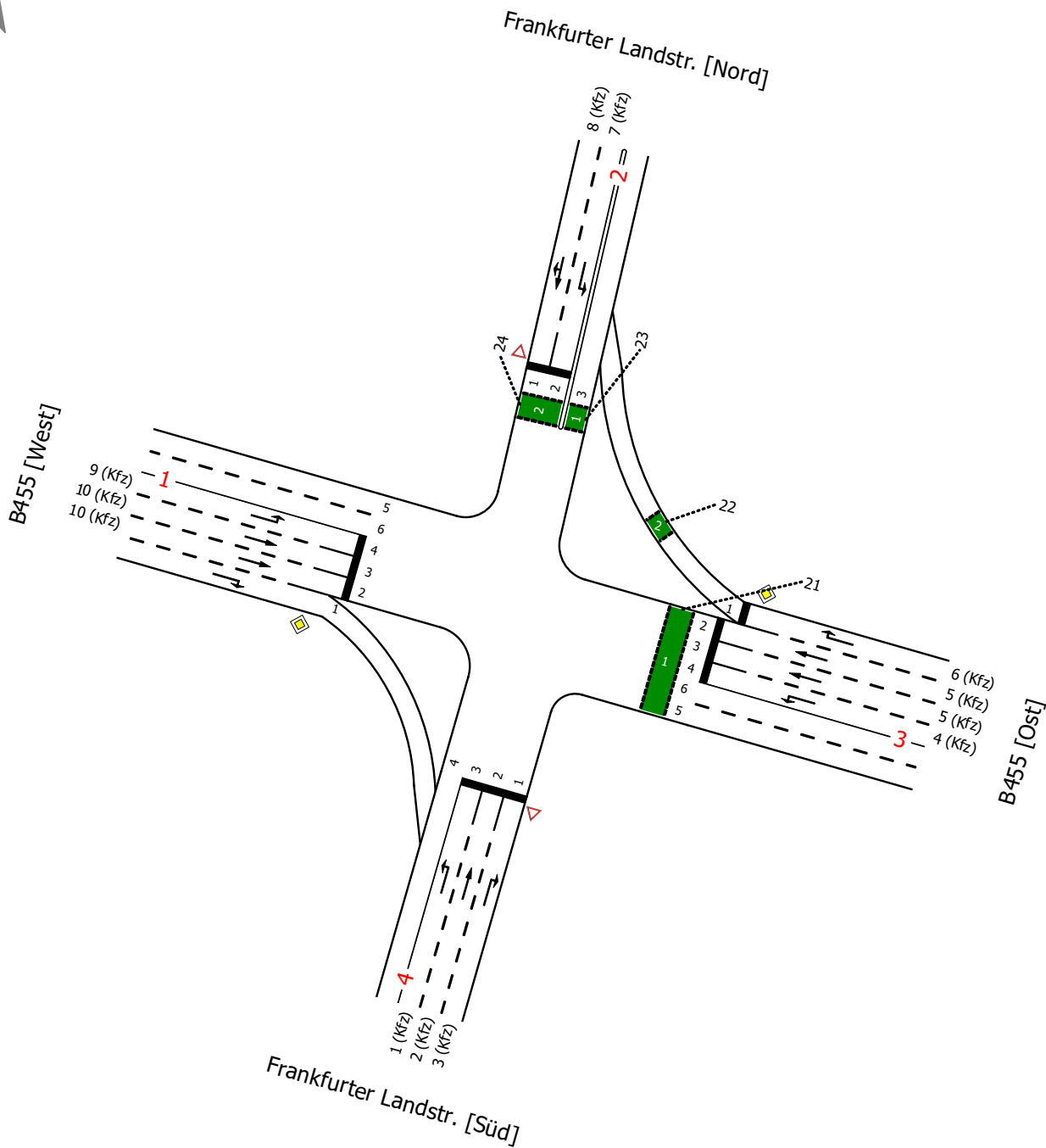
Auftragsnr.:

Datum: 01.07.2026



LISA

KP2 Frankfurter Str. B455

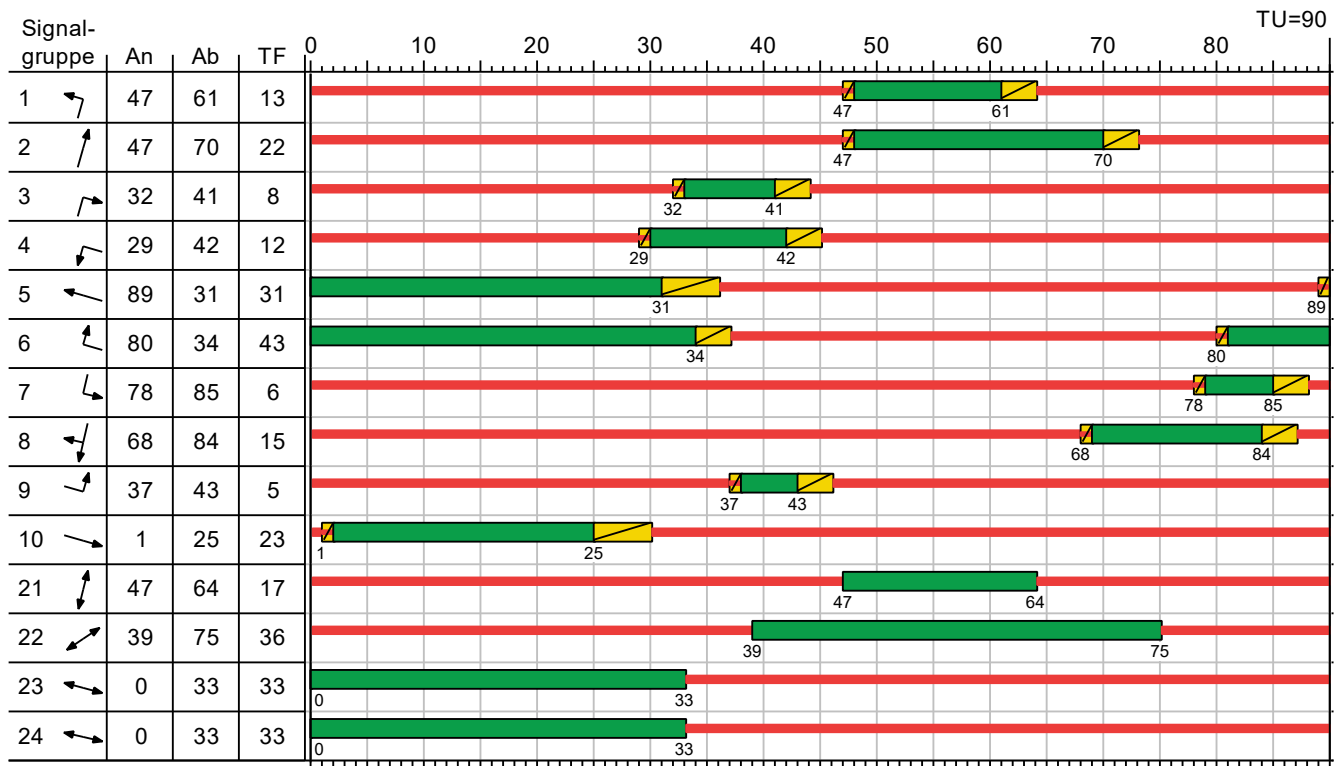


Knotenpunkt	KP2 Frankfurter Str. B455					
Variante	0.1					
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026	
Abzeichnung				Blatt		

Signalzeitenplan SZP 1

LISA

SZP 1



Knotenpunkt	KP2 Frankfurter Str. B455				
Variante	0.1				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026
Abzeichnung				Blatt	

MIV - SZP 1 (TU=90) - Morgenspitze Bestand

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	f _{in} [-]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	L _K [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	4		9	5	85	0,067	101	2,525	1,1	2,424	1485	99	2	6,130	8,655	13,631	95,771		-	1,020	264,894	F	
	3		10	23	67	0,267	134	3,350	1,1	2,002	1798	480	12	0,221	2,874	5,741	38,304		-	0,279	27,782	B	
	2		10	23	67	0,267	134	3,350	1,1	2,002	1798	480	12	0,221	2,874	5,741	38,304		-	0,279	27,782	B	
	1																						
2	1		8	15	75	0,178	248	6,200	1,1	1,995	1805	322	8	2,374	8,280	13,147	82,668		-	0,770	61,777	D	
	2		7	6	84	0,078	134	3,350	1,1	1,881	1914	149	4	4,389	7,711	12,407	77,792		-	0,899	147,181	E	
3	1		6	43	47	0,489	489	12,225	1,1	1,847	1949	953	24	0,644	8,983	14,052	86,504		-	0,513	18,118	A	
	2		5	31	59	0,356	274	6,850	1,1	1,879	1916	680	17	0,397	5,547	9,530	59,696		-	0,403	23,891	B	
	3		5	31	59	0,356	273	6,825	1,1	1,879	1916	680	17	0,393	5,520	9,494	59,470		-	0,401	23,852	B	
	4		4	12	78	0,144	324	8,100	1,1	2,080	1731	249	6	39,524	47,624	59,295	357,549		-	1,301	609,951	F	
4	3		1	13	77	0,156	143	3,575	1,1	1,838	1959	306	8	0,522	3,776	7,062	43,262		-	0,467	40,715	C	
	2		2	22	68	0,256	221	5,525	1,1	1,867	1928	494	12	0,481	5,123	8,951	55,693		-	0,447	31,633	B	
	1		3	8	82	0,100	89	2,225	1,1	2,105	1710	171	4	0,648	2,760	5,570	33,988		-	0,520	52,091	D	
Knotenpunktssummen:							2564					5063											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,621	119,436		
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
f _{in}	Instationaritätsfaktor	[-]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L _K	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Knotenpunkt	KP2 Frankfurter Str. B455					
Variante	0.1					
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026	
Abzeichnung				Blatt		

Fußgängerverkehr - SZP 1 (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
2	2 (2), 1 (2)	23, 24	Geteilte Furt	-	57	0,000	57	0,000	57,000	D	
3	1 (3)	21	Einzelne Furt	-	73				73,000	E	
	2 (3)	22	Dreiecksinsel	-	54				54,000	C	

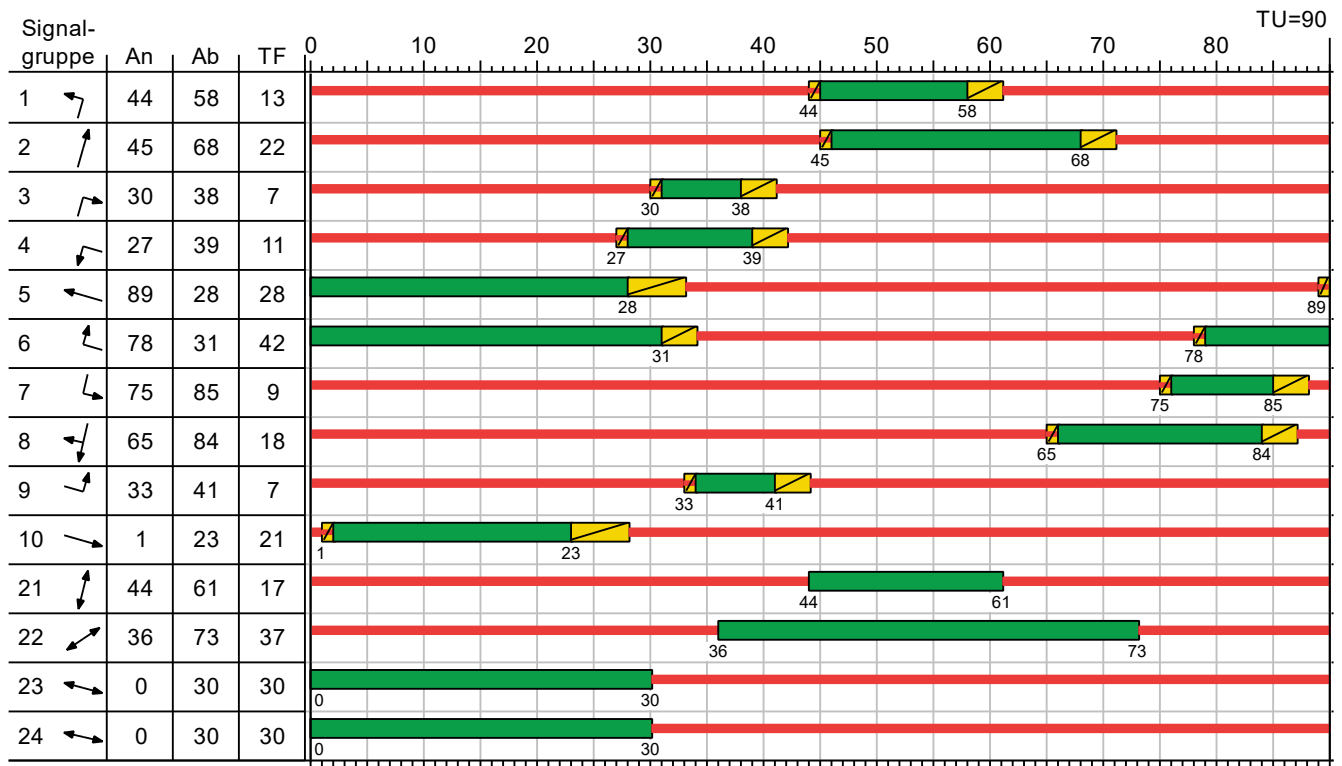
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts 1	Sperrzeit 1	[s]
tw 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts 2	Sperrzeit 2	[s]
tw 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
tw max	Max. Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Knotenpunkt	KP2 Frankfurter Str. B455					
Variante	0.1					
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026	
Abzeichnung				Blatt		

Signalzeitenplan SZP 2

LISA

SZP 2



Knotenpunkt	KP2 Frankfurter Str. B455				
Variante	0.1				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026
Abzeichnung				Blatt	

MIV - SZP 2 (TU=90) - Nachmittagspitze Bestand

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	f _{in} [-]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	4		9	7	83	0,089	47	1,175	1,1	2,236	1610	143	4	0,281	1,384	3,374	21,864		-	0,329	45,547	C	
	3		10	21	69	0,244	279	6,975	1,1	1,854	1942	474	12	0,903	7,061	11,555	71,410		-	0,589	36,894	C	
	2		10	21	69	0,244	278	6,950	1,1	1,854	1942	474	12	0,891	7,022	11,504	71,095		-	0,586	36,777	C	
	1																						
2	1		8	18	72	0,211	306	7,650	1,1	1,946	1850	390	10	2,693	9,927	15,256	92,909		-	0,785	58,433	D	
	2		7	9	81	0,111	273	6,825	1,1	1,800	2000	222	6	27,971	34,796	44,772	268,632		-	1,230	493,589	F	
3	1		6	42	48	0,478	212	5,300	1,1	1,838	1959	936	23	0,165	3,267	6,324	38,741		-	0,226	14,382	A	
	2		5	28	62	0,322	183	4,575	1,1	1,836	1961	628	16	0,235	3,658	6,893	42,185		-	0,291	24,171	B	
	3		5	28	62	0,322	182	4,550	1,1	1,838	1959	628	16	0,234	3,637	6,862	42,037		-	0,290	24,157	B	
	4		4	11	79	0,133	169	4,225	1,1	2,078	1732	230	6	1,845	5,905	10,015	60,330		-	0,735	66,369	D	
4	3		1	13	77	0,156	218	5,450	1,1	1,838	1959	306	8	1,663	6,838	11,261	68,985		-	0,712	55,625	D	
	2		2	22	68	0,256	264	6,600	1,1	1,820	1978	506	13	0,667	6,335	10,592	64,251		-	0,522	33,496	B	
	1		3	7	83	0,089	363	9,075	1,1	2,078	1732	154	4	105,350	114,425	132,516	798,276		-	2,357	2503,722	F	
Knotenpunktsummen:							2774					5091											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,846	406,703		
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
f _{in}	Instationaritätsfaktor	[-]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Knotenpunkt	KP2 Frankfurter Str. B455					
Variante	0.1					
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026	
Abzeichnung				Blatt		

Fußgängerverkehr - SZP 2 (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
2	2 (2), 1 (2)	23, 24	Geteilte Furt	-	60	0,000	60	0,000	60,000	D	
3	1 (3)	21	Einzelne Furt	-	73				73,000	E	
	2 (3)	22	Dreiecksinsel	-	53				53,000	C	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts 1	Sperrzeit 1	[s]
tw 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts 2	Sperrzeit 2	[s]
tw 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
tw max	Max. Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Knotenpunkt	KP2 Frankfurter Str. B455					
Variante	0.1					
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026	
Abzeichnung				Blatt		



LISA

MIV - SZP 1 (TU=90) - Morgenspitze Prognose

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	f _{in} [-]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	L _K [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	4		9	5	85	0,067	113	2,825	1,1	2,387	1508	101	3	9,111	11,936	17,779	122,995		-	1,119	366,734	F		
	3		10	23	67	0,267	134	3,350	1,1	2,002	1798	480	12	0,221	2,874	5,741	38,304		-	0,279	27,782	B		
	2		10	23	67	0,267	134	3,350	1,1	2,002	1798	480	12	0,221	2,874	5,741	38,304		-	0,279	27,782	B		
	1																							
2	1		8	15	75	0,178	259	6,475	1,1	1,994	1805	321	8	3,058	9,273	14,423	90,865		-	0,807	69,801	D		
	2		7	6	84	0,078	141	3,525	1,1	1,877	1918	150	4	5,539	9,046	14,133	88,444		-	0,940	174,216	E		
3	1		6	43	47	0,489	550	13,750	1,1	1,845	1951	954	24	0,861	10,649	16,168	99,433		-	0,577	19,618	A		
	2		5	31	59	0,356	274	6,850	1,1	1,879	1916	680	17	0,397	5,547	9,530	59,696		-	0,403	23,891	B		
	3		5	31	59	0,356	273	6,825	1,1	1,879	1916	680	17	0,393	5,520	9,494	59,470		-	0,401	23,852	B		
	4		4	12	78	0,144	324	8,100	1,1	2,080	1731	249	6	39,524	47,624	59,295	357,549		-	1,301	609,951	F		
4	3		1	13	77	0,156	143	3,575	1,1	1,838	1959	306	8	0,522	3,776	7,062	43,262		-	0,467	40,715	C		
	2		2	22	68	0,256	270	6,750	1,1	1,856	1940	497	12	0,732	6,565	10,898	67,415		-	0,543	34,233	B		
	1		3	8	82	0,100	89	2,225	1,1	2,105	1710	171	4	0,648	2,760	5,570	33,988		-	0,520	52,091	D		
Knotenpunktssummen:							2704					5069												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,651	123,041		
				TU = 90 s T = 3600 s																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
f _{in}	Instationaritätsfaktor	[-]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L _K	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Knotenpunkt	KP2 Frankfurter Str. B455					
Variante	0.1					
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026	
Abzeichnung				Blatt		

Fußgängerverkehr - SZP 1 (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
2	2 (2), 1 (2)	23, 24	Geteilte Furt	-	57	0,000	57	0,000	57,000	D	
3	1 (3)	21	Einzelne Furt	-	73				73,000	E	
	2 (3)	22	Dreiecksinsel	-	54				54,000	C	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts 1	Sperrzeit 1	[s]
tw 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts 2	Sperrzeit 2	[s]
tw 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
tw max	Max. Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Knotenpunkt	KP2 Frankfurter Str. B455					
Variante	0.1					
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026	
Abzeichnung				Blatt		

MIV - SZP 2 (TU=90) - Abendspitze Prognose

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	f _{in} [-]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	4		9	7	83	0,089	50	1,250	1,1	2,225	1618	144	4	0,305	1,480	3,537	22,814		-	0,347	46,162	C	
	3		10	21	69	0,244	279	6,975	1,1	1,854	1942	474	12	0,903	7,061	11,555	71,410		-	0,589	36,894	C	
	2		10	21	69	0,244	278	6,950	1,1	1,854	1942	474	12	0,891	7,022	11,504	71,095		-	0,586	36,777	C	
	1																						
2	1		8	18	72	0,211	359	8,975	1,1	1,934	1861	393	10	7,814	16,585	23,472	142,663		-	0,913	106,277	E	
	2		7	9	81	0,111	326	8,150	1,1	1,804	1996	222	6	53,472	61,622	74,898	450,287		-	1,468	907,119	F	
3	1		6	42	48	0,478	225	5,625	1,1	1,836	1961	937	23	0,179	3,496	6,658	40,747		-	0,240	14,539	A	
	2		5	28	62	0,322	183	4,575	1,1	1,836	1961	628	16	0,235	3,658	6,893	42,185		-	0,291	24,171	B	
	3		5	28	62	0,322	182	4,550	1,1	1,838	1959	628	16	0,234	3,637	6,862	42,037		-	0,290	24,157	B	
	4		4	11	79	0,133	169	4,225	1,1	2,078	1732	230	6	1,845	5,905	10,015	60,330		-	0,735	66,369	D	
4	3		1	13	77	0,156	218	5,450	1,1	1,838	1959	306	8	1,663	6,838	11,261	68,985		-	0,712	55,625	D	
	2		2	22	68	0,256	268	6,700	1,1	1,820	1978	506	13	0,691	6,458	10,756	65,246		-	0,530	33,735	B	
	1		3	7	83	0,089	363	9,075	1,1	2,078	1732	154	4	105,350	114,425	132,516	798,276		-	2,357	2503,722	F	
Knotenpunktssummen:							2900					5096											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,892	451,733		
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
f _{in}	Instationaritätsfaktor	[-]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

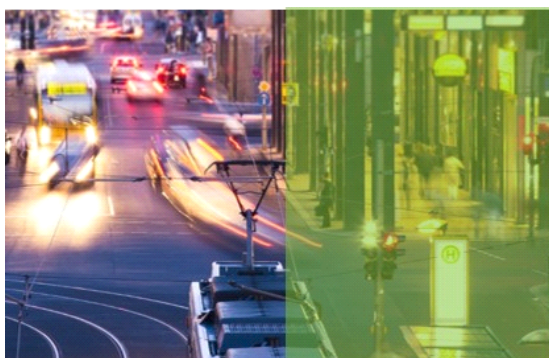
Knotenpunkt	KP2 Frankfurter Str. B455					
Variante	0.1					
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026	
Abzeichnung				Blatt		

Fußgängerverkehr - SZP 2 (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
2	2 (2), 1 (2)	23, 24	Geteilte Furt	-	60	0,000	60	0,000	60,000	D	
3	1 (3)	21	Einzelne Furt	-	73				73,000	E	
	2 (3)	22	Dreiecksinsel	-	53				53,000	C	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts 1	Sperrzeit 1	[s]
tw 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts 2	Sperrzeit 2	[s]
tw 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
tw max	Max. Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Knotenpunkt	KP2 Frankfurter Str. B455					
Variante	0.1					
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026	
Abzeichnung				Blatt		



KP3 Frankfurter Landstraße / Feldbergstraße

Bestand

Auftraggeber:

Bearbeiter:

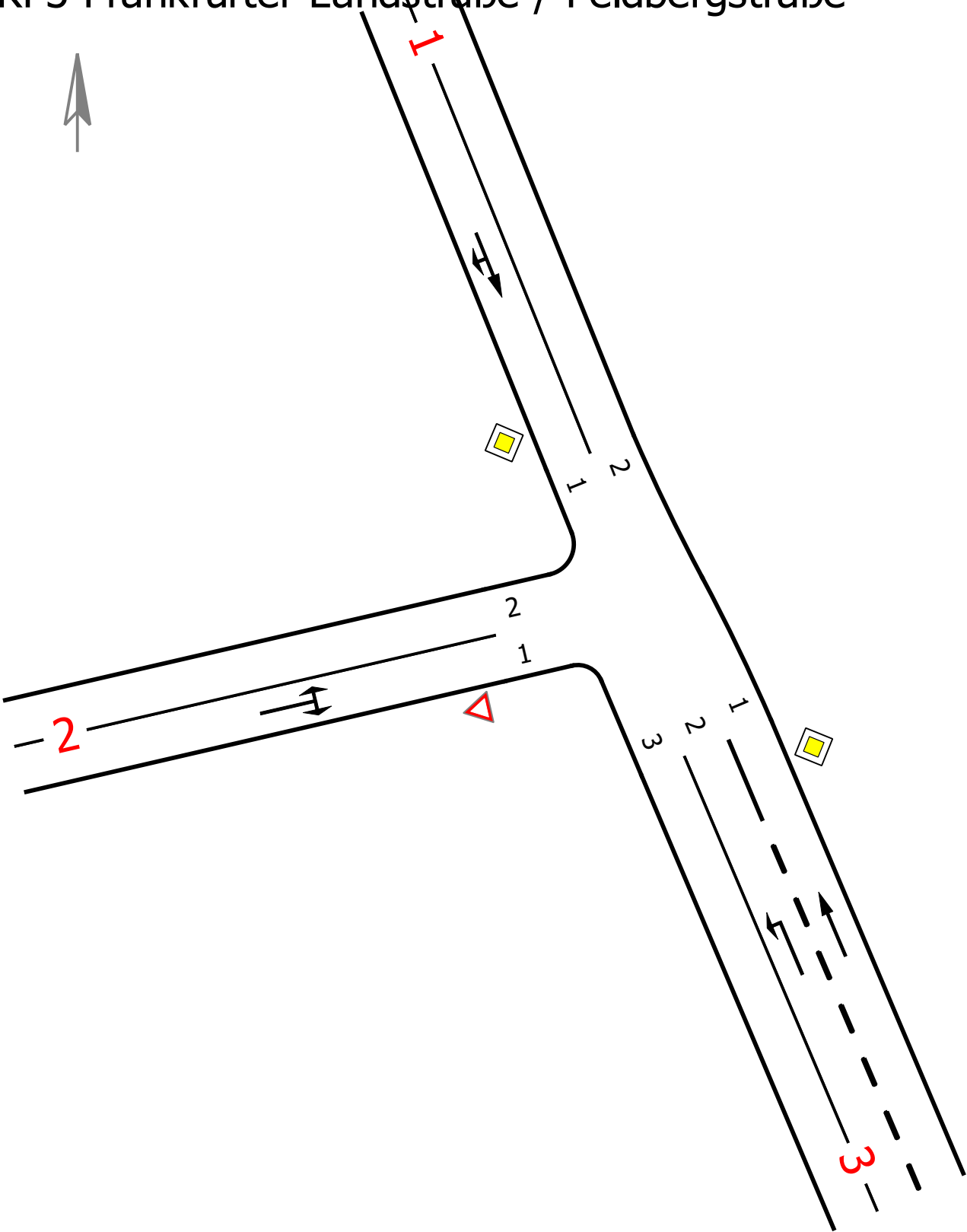
Firma: Schlothauer & Wauer, Niederlassung Wiesbaden

Auftragsnr.:

Datum: 01.07.2026



KP3 Frankfurter Landstraße / Feldbergstraße



Knotenpunkt	KP3 Frankfurter Landstraße / Feldbergstraße					
Variante	Bestand					
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026	
Abzeichnung				Blatt		

Morgenspitze Bestand

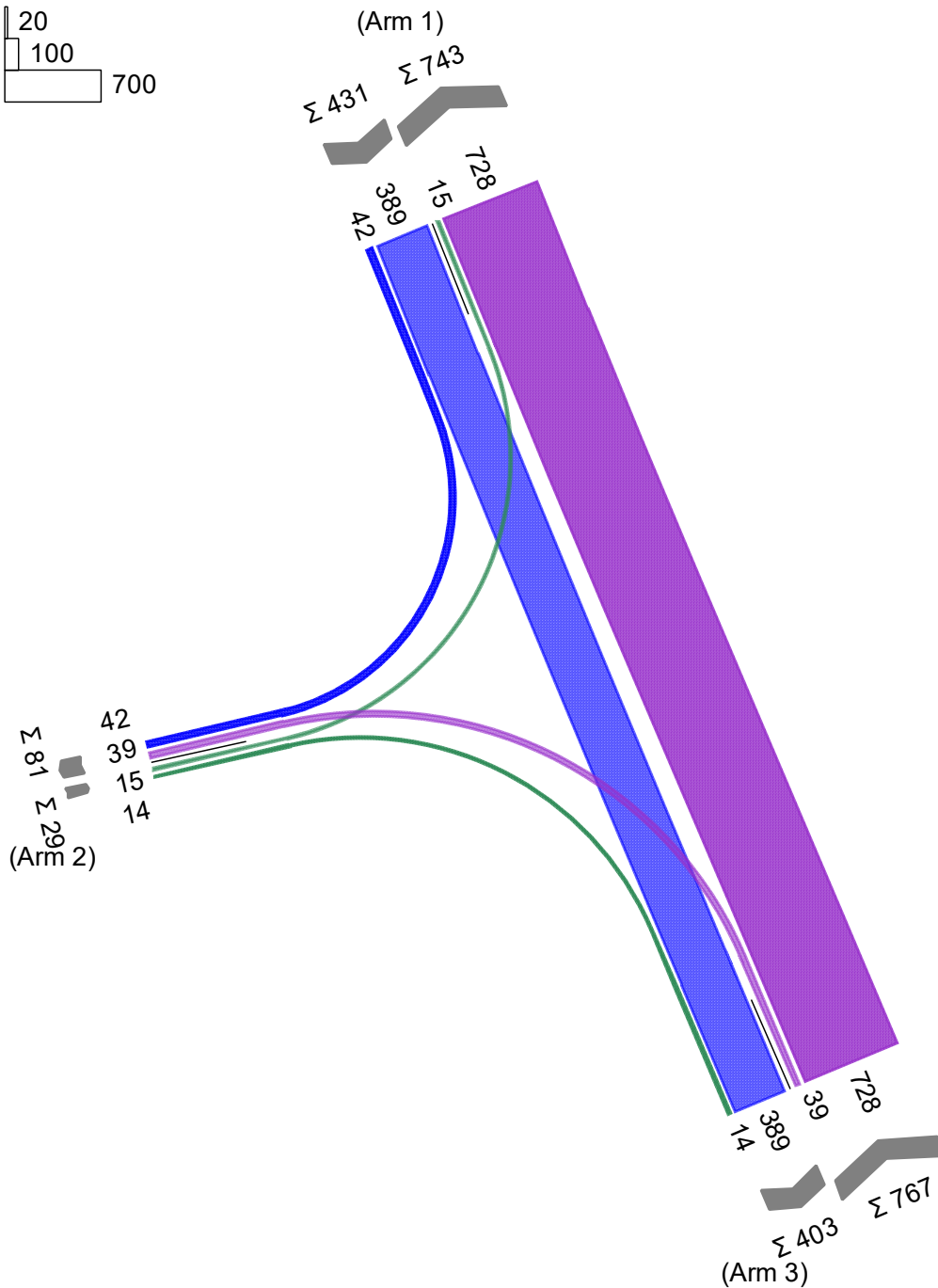
Zählung Bad Nauheim KP3 - 03.03.2026 06:00 (ErfassVZ-EVA)

Spitzenstunde 07:15 - 08:15

Auf Basis eines Zeitintervalls 03.03.2026 06:00 - 03.03.2026 10:00

1227 Pkw + Krad + Rad + Lieferfg + Lkw + Lastzug + Bus

von\nach	1	2	3	Arm	Fußg.	Rad
1		42	389	1		
2	15		14	2		
3	728	39		3		



Knotenpunkt	KP3 Frankfurter Landstraße / Feldbergstraße					
Variante	Bestand					
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026	
Abzeichnung				Blatt		

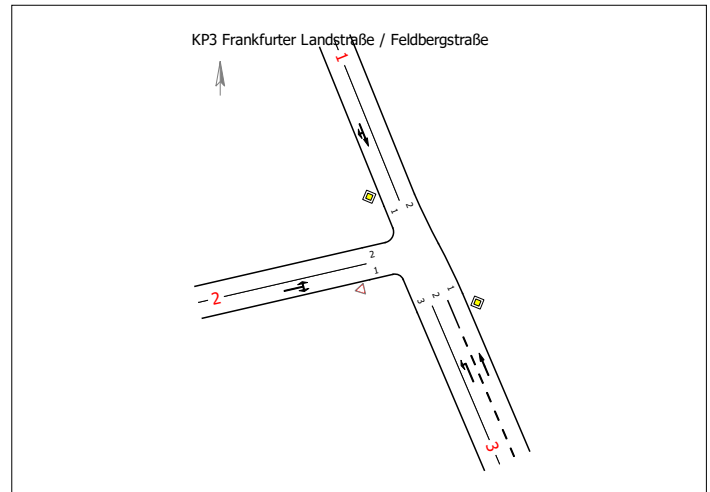
Bewertung Einmündung ohne LSA



LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Morgenspitze Bestand

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung		Verkehrsstrom
1	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
2	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6
3	C		Vorfahrtsstraße	7
				8



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q ^{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	N ₉₅ [m]	tw [s]	QSV
1	A	1 → 3	2	389,0	395,5	1.800,0	1.770,0	0,220	1.381,0	-	2,6	A
		1 → 2	3	42,0	44,0	1.600,0	1.526,5	0,028	1.484,5	6,0	2,4	A
2	B	2 → 1	4	15,0	17,0	205,0	181,0	0,083	166,0	6,0	21,7	C
		2 → 3	6	14,0	16,5	727,0	616,5	0,023	602,5	6,0	6,0	A
3	C	3 → 2	7	39,0	44,0	787,0	697,5	0,056	658,5	6,0	5,5	A
		3 → 1	8	728,0	736,5	1.800,0	1.778,5	0,409	1.050,5	-	3,4	A
Mischströme												
2	B	-	4+6	29,0	33,5	316,0	273,5	0,106	244,5	6,0	14,7	B
Gesamt QSV												C

PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
N₉₅, N₉₉ : Staulänge
t_w : Mittlere Wartezeit

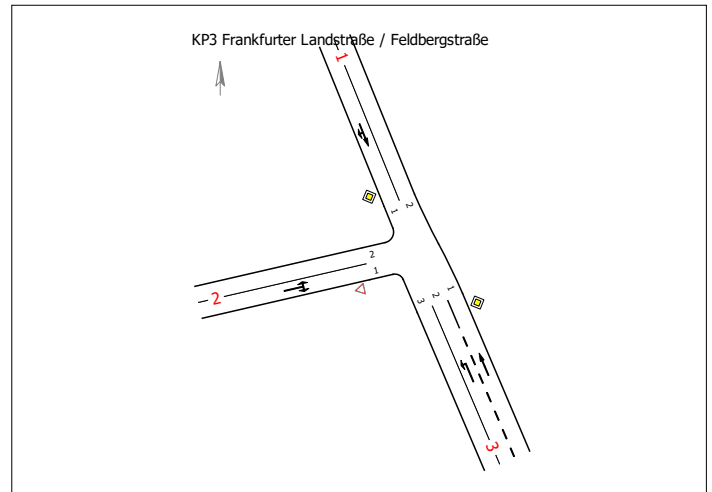
Knotenpunkt	KP3 Frankfurter Landstraße / Feldbergstraße						
Variante	Bestand						
Bearbeiter		Status	Entwurf		Datum	01.07.2026	
Abzeichnung					Blatt		

Bewertung Einmündung ohne LSA

LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Abendspitze Bestand

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung		Verkehrstrom
1	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
2	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6
3	C		Vorfahrtsstraße	7
				8



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	q ^{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	N ₉₅ [m]	tw [s]	QSV
1	A	1 → 3	2	515,0	516,0	1.800,0	1.796,5	0,287	1.281,5	-	2,8	A
		1 → 2	3	18,0	19,0	1.600,0	1.515,0	0,012	1.497,0	6,0	2,4	A
2	B	2 → 1	4	39,0	39,0	258,5	258,5	0,151	219,5	6,0	16,4	B
		2 → 3	6	31,0	31,0	632,5	632,5	0,049	601,5	6,0	6,0	A
3	C	3 → 2	7	15,0	18,0	700,5	584,0	0,026	569,0	6,0	6,3	A
		3 → 1	8	513,0	517,5	1.800,0	1.784,0	0,288	1.271,0	-	2,8	A
Mischströme												
2	B	-	4+6	70,0	70,0	350,0	350,0	0,200	280,0	6,0	12,9	B
Gesamt QSV												B

PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
N₉₅, N₉₉ : Staulänge
t_w : Mittlere Wartezeit

Knotenpunkt	KP3 Frankfurter Landstraße / Feldbergstraße						
Variante	Bestand						
Bearbeiter		Status	Entwurf			Datum	01.07.2026
Abzeichnung						Blatt	

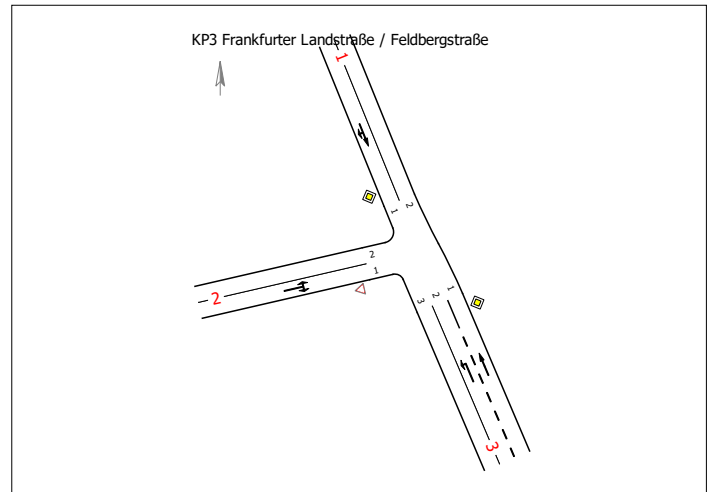
Bewertung Einmündung ohne LSA



LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Morgenspitze Prognose

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung		Verkehrstrom
1	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
2	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6
3	C		Vorfahrtsstraße	7
				8



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	q ^{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	N ₉₅ [m]	tw [s]	QSV
1	A	1 → 3	2	477,0	485,0	1.800,0	1.770,0	0,269	1.293,0	-	2,8	A
		1 → 2	3	42,0	44,0	1.600,0	1.526,5	0,028	1.484,5	6,0	2,4	A
2	B	2 → 1	4	15,0	17,0	166,5	147,0	0,102	132,0	6,0	27,3	C
		2 → 3	6	14,0	16,5	653,0	554,0	0,025	540,0	6,0	6,7	A
3	C	3 → 2	7	39,0	44,0	712,0	631,0	0,062	592,0	6,0	6,1	A
		3 → 1	8	780,0	789,5	1.800,0	1.778,5	0,439	998,5	-	3,6	A
Mischströme												
2	B	-	4+6	29,0	33,5	264,0	228,5	0,127	199,5	6,0	18,0	B
Gesamt QSV												C

PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
N₉₅, N₉₉ : Staulänge
t_w : Mittlere Wartezeit

Knotenpunkt	KP3 Frankfurter Landstraße / Feldbergstraße						
Variante	Bestand						
Bearbeiter		Status	Entwurf			Datum	01.07.2026
Abzeichnung						Blatt	

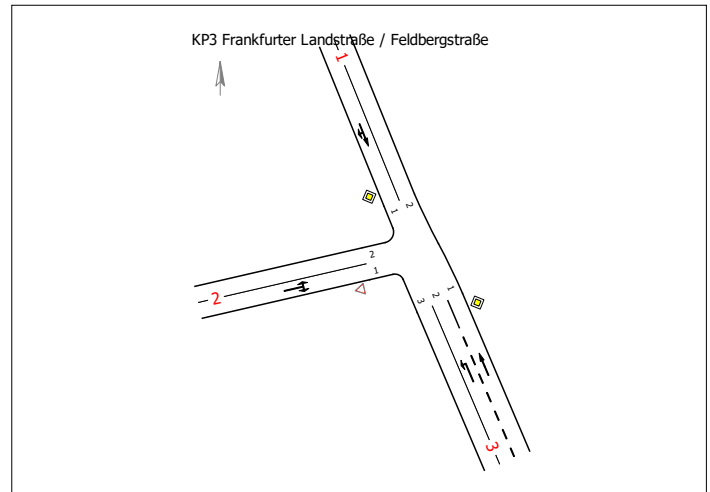
Bewertung Einmündung ohne LSA



LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Abendspitze Prognose

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung		Verkehrstrom
1	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
2	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6
3	C		Vorfahrtsstraße	7
				8



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q ^{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	N ₉₅ [m]	tw [s]	QSV
1	A	1 → 3	2	573,0	574,5	1.800,0	1.794,5	0,319	1.221,5	-	2,9	A
		1 → 2	3	18,0	19,0	1.600,0	1.515,0	0,012	1.497,0	6,0	2,4	A
2	B	2 → 1	4	39,0	39,0	215,0	215,0	0,181	176,0	6,0	20,4	C
		2 → 3	6	31,0	31,0	589,0	589,0	0,053	558,0	6,0	6,5	A
3	C	3 → 2	7	15,0	18,0	656,0	546,5	0,027	531,5	6,0	6,8	A
		3 → 1	8	588,0	592,5	1.800,0	1.785,5	0,329	1.197,5	-	3,0	A
Mischströme												
2	B	-	4+6	70,0	70,0	299,0	299,0	0,234	229,0	6,0	15,7	B
Gesamt QSV												C

PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
N₉₅, N₉₉ : Staulänge
t_w : Mittlere Wartezeit

Knotenpunkt	KP3 Frankfurter Landstraße / Feldbergstraße						
Variante	Bestand						
Bearbeiter		Status	Entwurf		Datum	01.07.2026	
Abzeichnung					Blatt		

MIV - SP 3 (TU=90) - Morgenspitze Bestand

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	f _{in} [-]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>N_K} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		6	59	31	0,667	514	12,850	1,1	1,849	1947	1298	32	0,385	6,200	10,411	64,090		-	0,396	7,849	A	
	1		5	19	71	0,222	58	1,450	1,1	1,847	1949	433	11	0,086	1,249	3,139	19,324		-	0,134	28,788	B	
2	2		4	21	69	0,244	169	4,225	1,1	1,816	1982	484	12	0,310	3,801	7,098	42,971		-	0,349	30,419	B	
	1		3	6	84	0,078	24	0,600	1,1	1,913	1882	147	4	0,109	0,669	2,052	12,718		-	0,163	41,415	C	
3	1		2	33	57	0,378	5	0,125	1,1	2,610	1379	192	5	0,015	0,123	0,716	6,229		-	0,026	33,761	B	
	2		2	33	57	0,378	619	15,475	1,1	1,841	1955	739	18	4,620	18,708	26,023	159,573		-	0,838	47,987	C	
4	1		1	5	85	0,067	8	0,200	1,1	2,323	1550	104	3	0,046	0,234	1,052	8,206		-	0,077	40,967	C	
Knotenpunktssummen:							1397					3397											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,568	30,093		
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
f _{in}	Instationaritätsfaktor	[-]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Knotenpunkt	Frankfurter Landstr./ Salinenstr./ Auf dem Schützenrain					
Variante	Bestand					
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026	
Abzeichnung				Blatt		

Fußgängerverkehr - SP 3 (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	23	Einzelne Furt	-	82				82,000	E	
4	1 (4)	21	Einzelne Furt	-	31				31,000	B	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts 1	Sperrzeit 1	[s]
tw 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts 2	Sperrzeit 2	[s]
tw 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
tw max	Max. Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Knotenpunkt	Frankfurter Landstr./ Salinenstr./ Auf dem Schützenrain					
Variante	Bestand					
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026	
Abzeichnung				Blatt		

MIV - SP 3 (TU=90) - Abendspitze Bestand

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	f _{in} [-]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>N_K} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		6	59	31	0,667	525	13,125	1,1	1,834	1963	1309	33	0,394	6,360	10,625	64,961		-	0,401	7,896	A	
	1		5	19	71	0,222	110	2,750	1,1	1,813	1986	441	11	0,188	2,453	5,102	30,826		-	0,249	30,367	B	
2	2		4	21	69	0,244	97	2,425	1,1	1,814	1985	484	12	0,141	2,068	4,500	27,216		-	0,200	28,088	B	
	1		3	6	84	0,078	12	0,300	1,1	1,913	1882	147	4	0,050	0,328	1,297	8,272		-	0,082	39,724	C	
3	1		2	33	57	0,378	1	0,025	1,1	1,800	2000	270	7	0,002	0,024	0,286	1,716		-	0,004	33,715	B	
	2		2	33	57	0,378	561	14,025	1,1	1,826	1972	745	19	2,273	14,468	20,901	127,162		-	0,753	35,321	C	
4	1		1	5	85	0,067	8	0,200	1,1	2,176	1654	111	3	0,043	0,231	1,044	6,264		-	0,072	40,757	C	
Knotenpunktssummen:							1314					3507											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,519	23,487		
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
f _{in}	Instationaritätsfaktor	[-]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

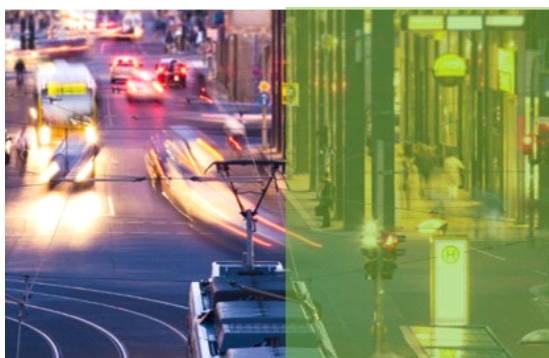
Knotenpunkt	Frankfurter Landstr./ Salinenstr./ Auf dem Schützenrain					
Variante	Bestand					
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026	
Abzeichnung				Blatt		

Fußgängerverkehr - SP 3 (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	23	Einzelne Furt	-	82				82,000	E	
4	1 (4)	21	Einzelne Furt	-	31				31,000	B	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts 1	Sperrzeit 1	[s]
tw 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts 2	Sperrzeit 2	[s]
tw 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
tw max	Max. Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Knotenpunkt	Frankfurter Landstr./ Salinenstr./ Auf dem Schützenrain					
Variante	Bestand					
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026	
Abzeichnung				Blatt		



Frankfurter Landstr./ Salinenstr./ Auf dem Schützenrain

Bestand

Auftraggeber:

Bearbeiter:

Firma: Schlothauer & Wauer, Niederlassung Wiesbaden

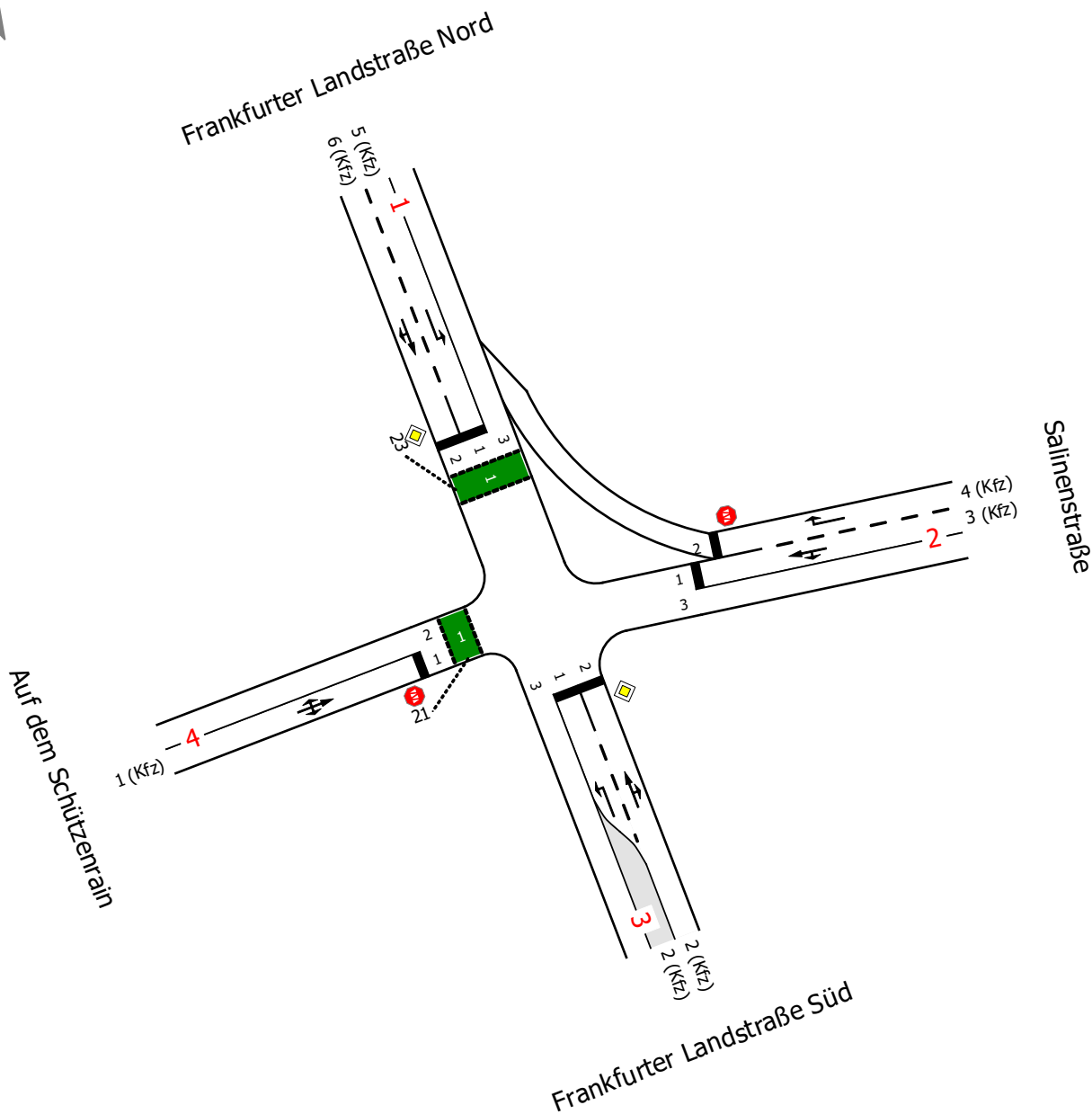
Auftragsnr.:

Datum: 01.07.2026



LISA

Frankfurter Landstr./ Salinenstr./ Auf dem Schützenrain

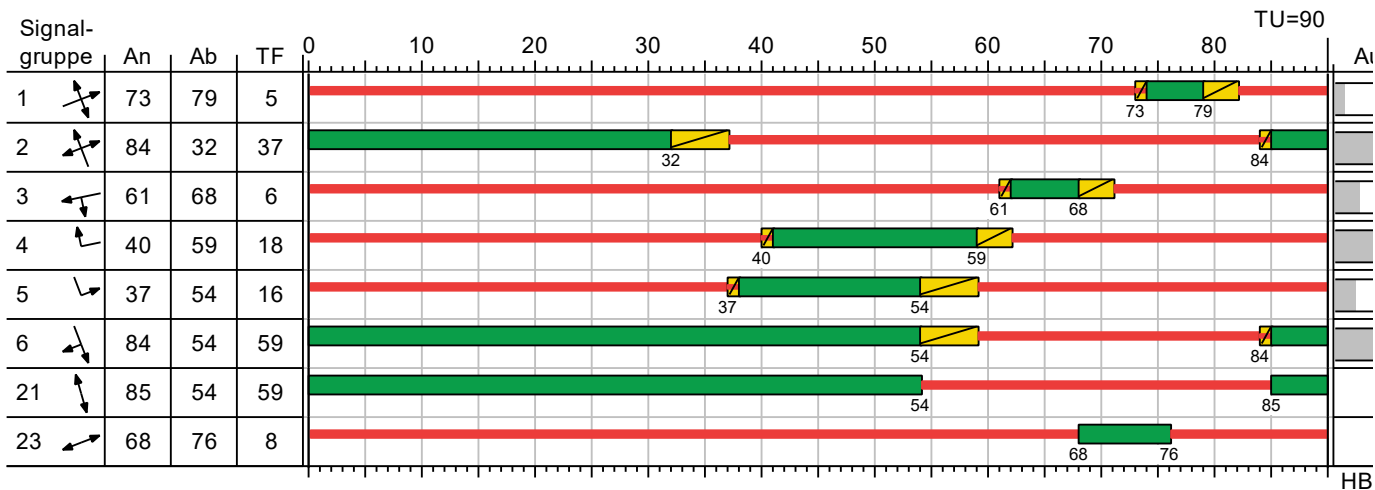


Knotenpunkt	Frankfurter Landstr./ Salinenstr./ Auf dem Schützenrain					
Variante	Bestand					
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026	
Abzeichnung				Blatt		

Signalzeitenplan SP2

LISA

SP2



Knotenpunkt	Frankfurter Landstr./ Salinenstr./ Auf dem Schützenrain					
Variante	Bestand					
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026	
Abzeichnung				Blatt		



LISA

MIV - SP2 (TU=90) - Morgenspitze Prognose

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	f _{in} [-]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>n_C} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	2		6	59	31	0,667	632	15,800	1,1	1,843	1953	1302	33	0,570	8,347	13,233	81,224		-	0,485	8,952	A		
	1		5	16	74	0,189	58	1,450	1,1	1,847	1949	368	9	0,105	1,317	3,258	20,056		-	0,158	31,535	B		
2	2		4	18	72	0,211	169	4,225	1,1	1,816	1982	418	10	0,398	4,042	7,442	45,054		-	0,404	34,052	B		
	1		3	6	84	0,078	28	0,700	1,1	1,896	1899	148	4	0,131	0,786	2,285	14,094		-	0,189	42,012	C		
3	1		2	37	53	0,422	5	0,125	1,1	2,610	1379	178	4	0,016	0,125	0,723	6,290		-	0,028	34,587	B		
	2		2	37	53	0,422	637	15,925	1,1	1,841	1955	825	21	2,625	16,277	23,100	141,649		-	0,772	33,753	B		
4	1		1	5	85	0,067	8	0,200	1,1	2,323	1550	104	3	0,046	0,234	1,052	8,206		-	0,077	40,967	C		
Knotenpunktssummen:							1537					3343												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,574	23,695		
				TU = 90 s T = 3600 s																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
f _{in}	Instationaritätsfaktor	[-]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Knotenpunkt	Frankfurter Landstr./ Salinenstr./ Auf dem Schützenrain					
Variante	Bestand					
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026	
Abzeichnung				Blatt		

Fußgängerverkehr - SP2 (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	23	Einzelne Furt	-	82				82,000	E	
4	1 (4)	21	Einzelne Furt	-	31				31,000	B	

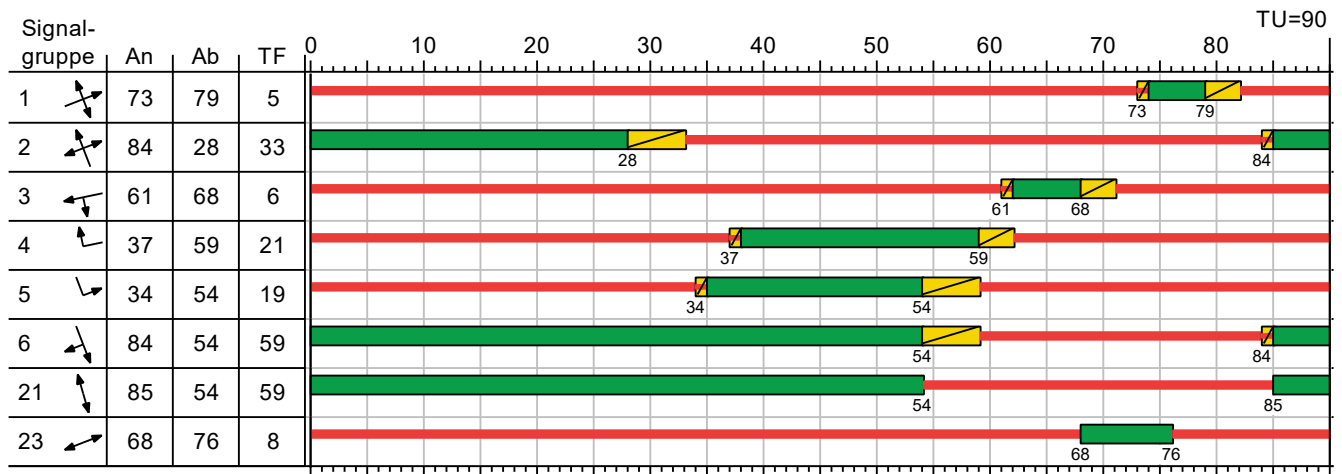
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts 1	Sperrzeit 1	[s]
tw 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts 2	Sperrzeit 2	[s]
tw 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
tw max	Max. Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Knotenpunkt	Frankfurter Landstr./ Salinenstr./ Auf dem Schützenrain					
Variante	Bestand					
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026	
Abzeichnung				Blatt		

Signalzeitenplan SP 3

LISA

SP 3



Knotenpunkt	Frankfurter Landstr./ Salinenstr./ Auf dem Schützenrain					
Variante	Bestand					
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026	
Abzeichnung				Blatt		

MIV - SP 3 (TU=90) - Morgenspitze Prognose

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	f _{in} [-]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>N_K} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		6	59	31	0,667	632	15,800	1,1	1,843	1953	1302	33	0,570	8,347	13,233	81,224		-	0,485	8,952	A	
	1		5	19	71	0,222	58	1,450	1,1	1,847	1949	433	11	0,086	1,249	3,139	19,324		-	0,134	28,788	B	
2	2		4	21	69	0,244	169	4,225	1,1	1,816	1982	484	12	0,310	3,801	7,098	42,971		-	0,349	30,419	B	
	1		3	6	84	0,078	28	0,700	1,1	1,896	1899	148	4	0,131	0,786	2,285	14,094		-	0,189	42,012	C	
3	1		2	33	57	0,378	5	0,125	1,1	2,610	1379	158	4	0,018	0,129	0,736	6,403		-	0,032	35,785	C	
	2		2	33	57	0,378	637	15,925	1,1	1,841	1955	739	18	5,956	20,649	28,334	173,744		-	0,862	54,838	D	
4	1		1	5	85	0,067	8	0,200	1,1	2,323	1550	104	3	0,046	0,234	1,052	8,206		-	0,077	40,967	C	
Knotenpunktssummen:							1537					3368											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,604	31,934		
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
f _{in}	Instationaritätsfaktor	[-]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Knotenpunkt	Frankfurter Landstr./ Salinenstr./ Auf dem Schützenrain					
Variante	Bestand					
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026	
Abzeichnung				Blatt		

Fußgängerverkehr - SP 3 (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	23	Einzelne Furt	-	82				82,000	E	
4	1 (4)	21	Einzelne Furt	-	31				31,000	B	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts 1	Sperrzeit 1	[s]
tw 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts 2	Sperrzeit 2	[s]
tw 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
tw max	Max. Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Knotenpunkt	Frankfurter Landstr./ Salinenstr./ Auf dem Schützenrain					
Variante	Bestand					
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	01.07.2026	
Abzeichnung				Blatt		



Geplantes Gewerbegebiet
„Erweiterung Gewerbeband
Frankfurter Landstraße“ (B-Plan Nr. 81)

Erweiterung Gewerbeband Frankfurter Landstraße



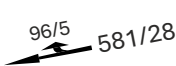
Verkehrsbelastungen im Bestand

Zeitbereich

[Kfz/Schwerverkehr / 16h]

Zählung am Knotenpunkt
Schlothauer & Wauer GmbH

Dienstag, 03. März 2026
6.00 - 22.00 Uhr



Spurbezogene Belastung
[Kfz/Schwerverkehr]

96/5 581/28

Stadt Bad Nauheim

**Erweiterung Gewerbeband
Frankfurter Landstraße**

Kartendaten: ©OpenStreetMap contributors
Kartendarstellung: ©mapcarta | mapbox



Verkehrsbelastungen im Bestand

Spitzenstunde am Vormittag

[Kfz/Schwerverkehr / h]

Zählung am Knotenpunkt
Schlothauer & Wauer GmbH



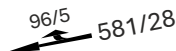
Dienstag, 03. März 2026
6.00 - 22.00 Uhr

Zählung am Knotenpunkt
Habemehl & Folimann Ingen



Dienstag, 14. Mai 2024
00.00 - 24.00 Uhr

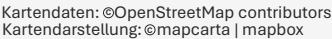
Spurbezogene Belastung
[Kfz/Schwerverkehr]



Stadt Bad Nauheim

Erweiterung Gewerbeband
Frankfurter Landstraße

Kartendaten: ©OpenStreetMap contributors
Kartendarstellung: ©mapcarta | mapbox



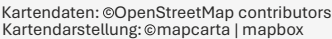
[Kfz/Schwerverkehr / h]

Dienstag, 14. Mai 2024
00.00 - 24.00 Uhr

Spurbezogene Belastung
[Kfz/Schwerverkehr]

96/5 581/28

Erweiterung Gewerbeband Frankfurter Landstraße



Spitzenstunde am Vormittag

[Kfz/Schwerverkehr / h]



Dienstag, 14. Mai 2024
00.00 - 24.00 Uhr

96/5 581/28

Erweiterung Gewerbeband Frankfurter Landstraße



Verkehrsbelastungen in der Prognose

Spitzenstunde am Nachmittag

[Kfz/Schwerverkehr / h]

Zählung am Knotenpunkt
Schlothauer & Wauer GmbH



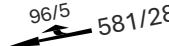
Dienstag, 03. März 2026
6.00 - 22.00 Uhr

Zählung am Knotenpunkt
Habemehl & Folimann Ingen



Dienstag, 14. Mai 2024
00.00 - 24.00 Uhr

Spurbezogene Belastung
[Kfz/Schwerverkehr]



Stadt Bad Nauheim

Erweiterung Gewerbeband
Frankfurter Landstraße

Kartendaten: ©OpenStreetMap contributors
Kartendarstellung: ©mapcarta | mapbox

KP 1 Bestand:

?

Bestand		Frankfurter Landstraße (Nord)	Frankfurter Landstraße (Süd)	In der Hub (West)
DTV	Kfz	12.827	12.803	810
	Pkw+ Krad	12.553	12.532	807
	Lkw > 3,5t	274	271	3
DTV	Kfz	12.827	12.803	810
	Pkw	12.394	12.373	797
	Krad	159	159	10
	Lkw1	234	231	3
	Lkw2	40	40	0
6-22 Uhr	Pkw	11.008	10.989	708
	Krad	141	141	9
	Lkw1	215	212	3
	Lkw2	36	35	0
	Lkw2+ Krad	177	176	9
	Kfz	11.400	11.377	720
	MT (Kfz/h)	712	711	45
	p1T (%)	1,89	1,86	0,42
	p2T (%) (ohne Krad)	0,32	0,31	0,00
22-6 Uhr	Pkw	1.386	1.384	89
	Krad	18	18	1
	Lkw1	19	19	0
	Lkw2	4	5	0
	Lkw2+ Krad	22	23	1
	Kfz	1.427	1.426	90
	MN (Kfz/h)	178	178	11
	p1N (%)	1,33	1,33	0,00
	p2N(%) (ohne Krad)	0,29	0,34	0,23

KP2 Bestand:

?

Bestand		Frankfurter Landstraße (Nord)	B455 (Ost)	Frankfurter Landstraße (Süd)	B455 (West)
DTV	Kfz	13.189	21.762	14.943	15.786

	Pkw+Krad	12.744	21.141	14.729	15.094
	Lkw 3,5t >	445	621	214	692
DTV	Kfz	13.189	21.762	14.943	15.786
	Pkw	12.583	20.873	14.542	14.903
	Krad	161	268	187	191
	Lkw1	379	530	183	590
	Lkw2	66	91	31	102
6-22 Uhr	Pkw	11.176	18.539	12.915	13.236
	Krad	143	238	166	170
	Lkw1	349	487	168	543
	Lkw2	58	81	28	90
	Lkw2+Krad	201	319	194	260
	Kfz	11.726	19.345	13.277	14.039
	MT (Kfz/h)	733	1.209	830	877
	p1T (%)	2,98	2,52	1,27	3,87
	p2T (%) (ohne Krad)	0,49	0,42	0,21	0,64
22-6 Uhr	Pkw	1.407	2.334	1.626	1.667
	Krad	18	30	21	21
	Lkw1	30	43	15	47
	Lkw2	8	10	3	12
	Lkw2+Krad	26	40	24	33
	Kfz	1.463	2.418	1.665	1.746
	MN (Kfz/h)	183	302	208	218
	p1N (%)	2,05	1,78	0,90	2,69
	p2N(%) (ohne Krad)	0,53	0,42	0,18	0,67

KP 3 Bestand:

?

Bestand		Frankfurter Landstraße (Nord)	Frankfurter Landstraße (Süd)	Feldbergstraße (West)
DTV	Kfz	12.811	12.669	1.112
	Pkw+Krad	12.556	12.412	984
	Lkw 3,5t >	256	257	128
DTV	Kfz	12.811	12.669	1.112
	Pkw	12.397	12.255	972
	Krad	159	157	12

	Lkw1	218	219	109
	Lkw2	38	38	19
6-22 Uhr	Pkw	11.010	10.884	863
	Krad	141	139	11
	Lkw1	200	201	100
	Lkw2	33	34	17
	Lkw2+ Krad	174	173	28
	Kfz	11.384	11.258	991
	MT (Kfz/ h)	712	704	62
	p1T (%)	1,76	1,79	10,09
	p2T (%) (ohne Krad)	0,29	0,30	1,72
22-6 Uhr	Pkw	1.386	1.371	109
	Krad	18	18	1
	Lkw1	18	18	9
	Lkw2	5	4	2
	Lkw2+ Krad	23	22	3
	Kfz	1.427	1.411	121
	MN (Kfz/ h)	178	176	15
	p1N (%)	1,26	1,28	7,44
	p2N(%) (ohne Krad)	0,33	0,30	1,85

KP 4 Bestand:

?

Bestand		Frankfurter Land- straße (Nord)	Salinen- straße (Ost)	Frankfurter Land- straße (Süd)	Auf dem Schützen- rain (West)
DTV	Kfz	15.035	2.878	12.934	239
	Pkw+ Krad	14.612	2.813	12.504	137
	Lkw > 3,5t	423	65	430	102
DTV	Kfz	15.035	2.878	12.934	239
	Pkw	14.427	2.777	12.346	135
	Krad	185	36	158	2
	Lkw1	361	55	367	87
	Lkw2	62	10	63	15
6-22 Uhr	Pkw	12.813	2.466	10.965	120
	Krad	164	32	140	2
	Lkw1	332	51	337	80
	Lkw2	55	9	56	13

	Lkw2+Krad	219	41	196	15
	Kfz	13.364	2.558	11.498	215
	MT (Kfz/h)	835	160	719	13
	p1T (%)	2,48	1,99	2,93	37,23
	p2T (%) (ohne Krad)	0,41	0,35	0,49	6,05
22-6 Uhr	Pkw	1.614	311	1.381	15
	Krad	21	4	18	0
	Lkw1	29	4	30	7
	Lkw2	7	1	7	2
	Lkw2+Krad	28	5	25	2
	Kfz	1.671	320	1.436	24
	MN (Kfz/h)	209	40	179	3
	p1N (%)	1,74	1,25	2,09	29,05
	p2N(%) (ohne Krad)	0,42	0,31	0,49	8,30

KP 1 Prognose:

?

Prognose		Frankfurter Landstraße (Nord)	Frankfurter Landstraße (Süd)	In der Hub (West)
DTV	Kfz	14.065	14.041	810
	Pkw+Krad	13.780	13.759	807
	Lkw > 3,5t	285	282	3
DTV	Kfz	14.065	14.041	810
	Pkw	13.605	13.585	797
	Krad	175	174	10
	Lkw1	243	240	3
	Lkw2	42	42	0
6-22 Uhr	Pkw	12.083	12.065	708
	Krad	155	155	9
	Lkw1	223	221	3
	Lkw2	37	37	0
	Lkw2+Krad	192	192	9
	Kfz	12.498	12.478	720
	MT (Kfz/h)	781	780	45

22-6 Uhr	p1T (%)	1,78	1,77	0,42
	p2T (%) (ohne Krad)	0,30	0,30	0,00
	Pkw	1.522	1.519	89
	Krad	20	19	1
	Lkw1	20	19	0
	Lkw2	5	5	0
	Lkw2+ Krad	25	24	1
	Kfz	1.567	1.562	90
	MN (Kfz/h)	196	195	11
	p1N (%)	1,28	1,22	0,00
	p2N (%) (ohne Krad)	0,33	0,31	0,23

KP 2 Prognose

?

Prognose		Frankfurter Landstraße (Nord)	B455 (Ost)	Frankfurter Landstraße (Süd)	B455 (West)
DTV	Kfz	13.313	23.000	15.562	16.281
	Pkw+ Krad	12.867	22.367	15.342	15.584
	Lkw > 3,5t	446	633	220	697
DTV	Kfz	13.313	23.000	15.562	16.281
	Pkw	12.704	22.084	15.148	15.387
	Krad	163	283	194	197
	Lkw1	380	540	188	594
	Lkw2	66	93	32	103
6-22 Uhr	Pkw	11.283	19.614	13.454	13.666
	Krad	145	251	172	175
	Lkw1	349	497	173	546
	Lkw2	58	83	28	91
	Lkw2 + Krad	203	334	200	266
	Kfz	11.835	20.445	13.827	14.478
	MT (Kfz/h)	740	1.278	864	905

22-6 Uhr	p1T (%)	2,95	2,43	1,25	3,77
	p2T (%) (ohne Krad)	0,49	0,41	0,20	0,63
	Pkw	1.421	2.470	1.694	1.721
	Krad	18	32	22	22
	Lkw1	31	43	15	48
	Lkw2	8	10	4	12
	Lkw2 + Krad	26	42	26	34
	Kfz	1.478	2.555	1.735	1.803
	MN (Kfz/h)	185	319	217	225
	p1N (%)	2,10	1,68	0,86	2,66
	p2N (%) (ohne Krad)	0,53	0,40	0,23	0,65

KP 3 Prognose:

?

Prognose		Frankfurter Landstraße (Nord)	Frankfurter Landstraße (Süd)	Feldbergstraße (West)
DTV	Kfz	14.049	13.907	1.112
	Pkw+ Krad	13.782	13.638	984
	Lkw > 3,5t	268	269	128
DTV	Kfz	14.049	13.907	1.112
	Pkw	13.607	13.465	972
	Krad	175	173	12
	Lkw1	228	230	109
	Lkw2	40	39	19
6-22 Uhr	Pkw	12.085	11.959	863
	Krad	155	154	11
	Lkw1	210	211	100
	Lkw2	35	35	17
	Lkw2 + Krad	190	189	28
	Kfz	12.485	12.359	991
	MT (Kfz/h)	780	772	62

22-6 Uhr	p1T (%)	1,68	1,71	10,09
	p2T (%) (ohne Krad)	0,28	0,28	1,72
	Pkw	1.522	1.506	109
	Krad	20	19	1
	Lkw1	18	19	9
	Lkw2	5	4	2
	Lkw2 + Krad	25	23	3
	Kfz	1.564	1.548	121
	MN (Kfz/h)	196	194	15
	p1N (%)	1,15	1,23	7,44
	p2N (%) (ohne Krad)	0,30	0,28	1,85

KP4 Prognose:

?

Prognose		Frankfurter Land- straße (Nord)	Salinenstraße (Ost)	Frankfurter Land- straße (Süd)	Auf dem Schützen- rain (West)
DTV	Kfz	16.235	2.916	14.172	239
	Pkw + Krad	15.801	2.851	13.731	137
	Lkw > 3,5t	434	65	441	102
DTV	Kfz	16.235	2.916	14.172	239
	Pkw	15.601	2.815	13.557	135
	Krad	200	36	174	2
	Lkw 1	370	55	376	87
	Lkw 2	64	10	65	15
6-22 Uhr	Pkw	13.856	2.500	12.041	120
	Krad	178	32	155	2
	Lkw 1	340	51	346	80
	Lkw 2	57	9	58	13

	Lkw 2+ Krad	235	41	213	15
	Kfz	14.431	2.592	12.600	215
	MT (Kfz/ h)	902	162	787	13
	p1T (%)	2,36	1,97	2,75	37,23
	p2T (%) (ohne Krad)	0,39	0,35	0,46	6,05
22-6 Uhr	Pkw	1.745	315	1.516	15
	Krad	22	4	19	0
	Lkw 1	30	4	30	7
	Lkw 2	7	1	7	2
	Lkw 2+ Krad	29	5	26	2
	Kfz	1.804	324	1.572	24
	MN (Kfz/ h)	225	40	197	3
	p1N (%)	1,66	1,24	1,91	29,05
	p2N (%) (ohne Krad)	0,39	0,31	0,45	8,30