



**Verkehrsuntersuchung
Wohnanlage Hochdorfer Straße 14-16
Rödersheim-Gronau**

Verkehrsuntersuchung Wohnanlage Hochdorfer Straße 14-16

Rödersheim-Gronau

11. März 2026

Auftraggeber

Nagel&Rerich Wohnungsbau gbR

Wasserturmstraße 50
69214 Eppelheim

Auftragnehmer

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

Bearbeitung durch:

Dominik Könighaus, Dipl.-Ing

Gloria Berghaus, M.Eng.

Alexa Rheinheimer, M.Eng.

Hinweis:

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

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

Inhalt

1	Aufgabe und Vorgehensweise	1
2	Analyse der bestehenden Verkehrssituation	2
3	Verkehrserhebung	4
4	Verkehrsprognose	5
4.1	Prognose-Nullfall	5
4.2	Neuverkehr durch die geplanten Nutzungen	5
4.2.1	Das Plangebiet	6
4.2.2	Verkehrserzeugung	7
4.3	Prognose-Planfall	8
5	Leistungsfähigkeitsberechnungen	9
6	Eingangswerte für die schalltechnische Untersuchung	9
7	Zusammenfassung und Fazit	10
8	Verzeichnisse	12

1 Aufgabe und Vorgehensweise

Aufgabe

Die Nagel & Rerich Wohnungsbau GbR plant an der Hochdorfer Straße 14 bis 16 in Rödersheim-Gronau eine Wohnanlage mit unterschiedlichen Wohnformen: Reihenhäuser für junge Familien, Tagespflegeeinrichtung mit Pflegeappartements und Senioren-Service-Wohnungen (betreutes Wohnen). Die vorliegenden Pläne für den „Pfälzer Garten“ weisen bisher ca. 100 Wohnungen aus.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wurden Bedenken geäußert, dass die Hochdorfer Straße und die hieran angrenzenden Straßen bereits heute schon stark ausgelastet seien und kein zusätzlicher Verkehr mehr aufgenommen werden könnte.

In der Verkehrsuntersuchung sollen die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens aufgezeigt und vor allem geprüft werden, ob das zu erwartende zusätzliche Kfz-Verkehrsaufkommen des Entwicklungsvorhabens im umliegenden Straßennetz leistungsfähig abgewickelt werden kann.

Darüber hinaus werden die verkehrlichen Eingangsdaten für eine schalltechnische Untersuchung ermittelt.

Vorgehensweise

Grundlage des Verkehrsgutachtens bildet eine Verkehrszählung am Knotenpunkt K1 Hauptstraße / Hochdorfer Straße in Rödersheim-Gronau.

Auf die Verkehrszählung aufbauend werden die Verkehrsmengen eines Prognose-Nullfalls ohne den Neuverkehr des Entwicklungsvorhabens hergeleitet.

Anhand der Planungsdaten für das Plangebiet werden die Verkehrsmengen für die unterschiedlichen verkehrsinduzierenden Nutzungen im Plangebiet prognostiziert und auf die das Plangebiet erschließenden Straßen umgelegt. Eine Überlagerung der Verkehrsmengen des Prognose-Nullfalls mit dem zu erwartenden Neuverkehr ergibt die Verkehrsmengen des Prognose-Planfalls.

Für den betrachteten Knotenpunkt wird anschließend der erforderliche Nachweis zur Leistungsfähigkeit erstellt, sowie die Eingangsdaten für eine schalltechnische Untersuchung ermittelt.

2 Analyse der bestehenden Verkehrssituation

Das Plangebiet befindet sich im südöstlichen Bereich von Rödersheim-Gronau. Rödersheim-Gronau selbst gehört zur Verbandsgemeinde Dannstadt-Schauernheim und befindet sich südwestlich von Ludwigshafen am Rhein.

Die Anbindung des Plangebiets selbst an das Straßennetz soll über die Hochdorfer Straße erfolgen. Grundsätzlich wird das Plangebiet im weiteren Verlauf über die Hauptstraße erschlossen (siehe **Abbildung 1**). Über die Hauptstraße wird in Richtung Osten die Assenheimer Straße (K19) erschlossen, wodurch im weiteren Verlauf die L530 und A65 erreicht werden kann. Über die Hauptstraße in Richtung Westen werden die angrenzenden Gemeinden erreicht.



Abbildung 1: Anbindung Plangebiet

Um die derzeitige verkehrliche Situation in Rödersheim-Gronau abschätzen zu können, wurde der Knotenpunkt K1 Hauptstraße / Hochdorfer Straße im weiteren Verlauf der Verkehrsuntersuchung genauer betrachtet. Bei dem Knotenpunkt K1 handelt es sich um einen vorfahrtsgeregelten Knotenpunkt, bei dem die Hochdorfer Straße gegenüber der Hauptstraße untergeordnet ist (Vorfahrt achten).

Für die Fahrbeziehung in Richtung Osten stellt die Gartenstraße eine Alternative zur Hauptstraße dar, die sowohl hinsichtlich Strecke als auch Fahrzeit kürzer ist. Gemäß StVO-Beschilderung darf die Gartenstraße indes nicht als Abkürzung zur Hochdorfer Straße genutzt werden. Die Gartenstraße ist nur

für Anlieger (und Radfahrer) freigegeben. Um dies zu betonen verfügt die Gartenstraße zusätzlich über aufgepflasterte Bereiche zur Geschwindigkeitsdämpfung. Gartenstraße und Hochdorfer Straße sind Teil einer Tempo-30-Zone. In der Hauptstraße beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h, die aufgrund der winkligen Straßenführung nur selten erreicht wird.

Da die Gartenstraße selbst nur für Anlieger (und Radfahrer) - und somit nicht für den Kfz-Durchfahrtsverkehr - freigegeben ist, wird im weiteren Verlauf der Verkehrsuntersuchung unterstellt, dass der gesamte Neuverkehr, der durch das Plangebiet entstehen wird, regelkonform die Fahrbeziehung über K1 (Hauptstraße / Hochdorfer Straße) nutzen wird. Die Berechnungen der Leistungsfähigkeit an K1 und der Zusatzbelastung der Hochdorfer Straße befinden sich somit auf der ingenieurtechnisch sicheren Seite. Dass ein gewisser Anteil die Gartenstraße als Alternative zur Hauptstraße nutzen wird, ist indes nicht auszuschließen.

Die Hochdorfer Straße (und auch die Gartenstraße) weisen eine Fahrbahnbreite von etwa 5,00 m auf, welche durch parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand stellenweise reduziert wird. Begegnungsverkehr ist an diesen Stellen nicht möglich. Die Hauptstraße weist auf Höhe von K1 mit ca. 5,00 m bis 6,00 m eine etwas breitere Fahrbahn auf. Auch hier kann stellenweise (in markierten Bereichen) am Fahrbahnrand geparkt werden – allerdings nicht im unmittelbaren Kreuzungsbereich von K1.

Die Gehwege entlang der Hochdorfer Straße weisen mit stellenweise etwas weniger als 1,50 m eine eher geringe Breite auf. Die Breite kann zwar ausreichen, um den Gehweg allein oder mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator zu benutzen. Zum Nebeneinander-Gehen laden die Gehwege indes nicht ein. Dies ist in ganz Rödersheim-Gronau ähnlich.

Der Radverkehr wird in dem hier betrachteten Bereich im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies ist in Tempo-30-Zonen üblich und angesichts der heutigen und zukünftigen Verkehrsmengen angemessen.

Rödersheim-Gronau ist über die Buslinie 580 an das ÖV-Netz angeschlossen. Die Linie 580 fährt im 60-min-Takt zwischen Ludwigshafen und Deidesheim (in Hauptverkehrszeiten auch häufiger). Die nächst gelegenen Haltestellen sind im Osten die Haltestelle „Gronau Mitte“ in ca. 500m Entfernung und im Westen die Haltestelle „Rödersheim Ost“ in ca. 300m Entfernung. Beide Haltestellen befinden sich auf der Hauptstraße.

3 Verkehrserhebung

Grundlage der Verkehrsuntersuchung bildet eine Verkehrszählung am Knotenpunkt **K1** Hauptstraße / Hochdorfer Straße. Die Aufnahmen wurden über 24 Stunden erfasst und in 15-Minuten-Intervallen, differenziert nach Fahrzeugarten (Fahrräder, Krafträder, Personenkraftwagen, Kleintransporter, Busse, Lastkraftwagen und Sattelzüge) über einen Zeitraum von 24 Stunden ausgewertet. Die Erhebung an einem Stichtag ist die übliche Vorgehensweise.

Die Erhebung wurde an einem Werktag (Donnerstag, 26.06.2025) durchgeführt. Die Stadtteilerhebung endete am Dienstag, 24.06.2025. Wetterbedingt waren keine Beeinträchtigungen festzustellen.

Der Bau der Umgehungsstraße Assenheim war zu diesem Zeitpunkt bereits fertiggestellt, allerdings noch nicht für den Verkehr freigegeben. Für den betrachteten Knotenpunkt K1 und für die Hochdorfer Straße hat dies jedoch keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Beurteilung der Verkehrsmenge und der Leistungsfähigkeit, da die Fahrbeziehung in Richtung Osten weiterhin über die Assenheimer Straße möglich ist (ob im weiteren Verlauf durch Assenheim hindurch oder um Assenheim herum ist für die Verkehrsmenge an K1 in Rödersheim-Gronau nicht entscheidend). Die Autobahnanschlussstelle war bereits seit Mitte Juni wieder benutzbar.

Die Querschnittsbelastungen belaufen sich auf ca. 2.700 Kfz/24h in der Hauptstraße (ca. 200 Kfz/h in der vor- und ca. 230 Kfz/h in der nachmittäglichen Spitzenstunde) und etwa 230 Kfz/24h der Hochdorfer Straße (12 Kfz/h in der vor- und 19 Kfz/h in der nachmittäglichen Spitzenstunde). In der Hochdorfer Straße ist der Radverkehrsanteil sehr hoch: 100 Fahrräder wurden in 24 Stunden erfasst. Von allen 330 Fahrzeugen in der Hochdorfer Straße waren 30% Fahrräder.

Insgesamt wurden an K1 etwa 2.800 Kfz und rund 200 Radfahrer in 24h erfasst. Der Schwerverkehrsanteil des Knotenpunktes liegt bei knapp 4 %.

Der Fahrzeugstrom mit der höchsten Verkehrsbelastung ist der Geradeausstrom entlang der Hauptstraße mit 125 Kfz/h in der vormittäglichen Spitzenstunde (in Fahrtrichtung Osten) und 136 Kfz/h in der nachmittäglichen Spitzenstunde (aus Osten kommend).

Die Richtungsverteilung für die Fahrbeziehung in/aus der Hochdorfer Straße zeigt jedoch insgesamt eine stärkere Verteilung in/aus Richtung Westen. Insbesondere in der vormittäglichen Spitzenstunde fährt der Großteil als Linksabbieger in Richtung Westen, während die Richtungen in der nachmittäglichen Spitzenstunde recht gleich verteilt ist.

Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten erscheint die stärkere Richtungsverteilung in/aus die/der Hochdorfer Straße aus/in Richtung Westen

überraschend. In Hinblick auf mögliche Ziele in der Umgebung scheint auf den ersten Blick die Fahrbeziehung in/aus Richtung Osten und L530 und A65 als die wahrscheinlichere. Die starke Verkehrsbelastung in/aus Osten spiegelt sich in der Richtungsverteilung der geradeausfahrenden Fahrzeugströme entlang der Hauptstraße wider (vormittags Quellverkehr in Richtung Osten und nachmittags Zielverkehr aus Osten kommend), welche aufgrund der deutlich höheren Verkehrsmenge als maßgeblich zu betrachten ist.

Die Ursache der unerwartet starken Verkehrsverteilung in/aus die/der Hochdorfer Straße aus/in Richtung Westen lässt sich wie folgt begründen:

- ein Teil der Fahrzeuge in/aus Richtung Osten nutzt die Gartenstraße als ordnungswidrige Alternative zur Hauptstraße und fährt somit erst gar nicht über K1
- Fahrzeuge aus der Gartenstraße selbst fahren über die Hochdorfer Straße und K1 ausschließlich in Richtung Westen (in Richtung Osten können sie direkt über die Gartenstraße fahren)

Die Erhebungsergebnisse sind der **Anlage 1** zu entnehmen.

4 Verkehrsprognose

Aufbauend auf den Erhebungswerten wurden die Verkehrsmengen für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall ermittelt.

4.1 Prognose-Nullfall

Der Prognose-Nullfall beinhaltet die Verkehrsnachfrage eines Prognosejahrs (z.B. 2040) ohne den Neuverkehr des Plangebiets. Für die Prognoseverkehrsmengen des Prognose-Nullfalls wurde ein pauschaler Aufschlag von 5% angesetzt, um Entwicklungen im Umfeld zu berücksichtigen.

4.2 Neuverkehr durch die geplanten Nutzungen

Das künftige Kfz-Verkehrsaufkommen, welches durch die geplanten Entwicklungen entsteht, wurde entsprechend der aktuellen Planungsüberlegungen prognostiziert. Die dazu erforderlichen städtebaulichen Kenndaten werden im Folgenden beschrieben.

4.2.1 Das Plangebiet

Geplant ist eine Wohnanlage mit unterschiedlichen Wohnformen: Reihenhäuser für junge Familien, Tagespflegeeinrichtung mit Pflegeappartements und Senioren-Service-Wohnungen (betreutes Wohnen). Die vorliegenden Pläne für den „Pfälzer Garten“ weisen bisher ca. 100 Wohnungen aus. Es handelt sich hierbei um insgesamt 3 Baufelder. Auf Baufeld 1 sind 15 Reihenhäuser geplant. Baufeld 2 besteht aus insgesamt zwei Häusern - in Haus Nord sollen insgesamt 27 Wohneinheiten (WE) als Senioren-Service-Wohnungen und in Haus Süd eine Tagespflege im EG mit zusätzlich 21 Pflegeappartements entstehen. Baufeld 3 besteht ebenfalls aus zwei Häusern mit gemeinsamen Erschließungstrakt und zusätzlich 35 Senioren-Service-Wohnungen.

Insgesamt handelt es sich rund 100 Wohneinheiten, welche wie folgt aufgeteilt sind:

- Baufeld 1 – Reihenhäuser mit 15 WE
- Baufeld 2 – 27 Senioren-Service-Wohnungen und 21 Pflegeappartements mit Tagespflege im EG
- Baufeld 3 – 35 Senioren-Service-Wohnungen

Das Plangebiet wird über die Hochdorfer Straße erschlossen. Geplant ist ein autofreies Quartier. Parkmöglichkeiten befinden sich am Rande des Plangebietes entlang der Hochdorfer Straße, sowie auf dem Grundstück entlang der Planstraße im Süden und im Erdgeschoss des südlichen Gebäudeteils von Baufeld 3.

Der Gehweg entlang der Hochdorfer Straße verläuft zwischen den hier vorgesehenen Senkrechtparkplätzen und der Wohnbebauung. Um eine lückenlose Erschließung für den Fußverkehr zu ermöglichen, sollte dieser direkt an das bestehende Fußwegenetz anschließen.

4.2.2 Verkehrserzeugung

Die Ermittlung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens wird in enger Anlehnung an die Fachliteratur vorgenommen, die als Basis herangezogen wird¹⁺². Mithilfe von Erfahrungswerten aus vergleichbaren Vorhaben und den erhobenen Verkehrsmengen werden die Ergebnisse auf Plausibilität geprüft. Für die Berechnung werden die Bewohnerverkehre, Besucher- / Kundenverkehre sowie Wirtschaftsverkehre anhand der einzelnen Nutzungsansprüche und Kenngrößen unterschieden und anschließend das Gesamtverkehrsaufkommen für einen Werktag (24h) und die vor- und nachmittägliche Spitzenstunde ermittelt. Die detaillierte Verkehrserzeugung kann der **Anlage 2** entnommen werden.

Bei der Verkehrserzeugung wird grundsätzlich zwischen Wohnnutzung, Gewerbenutzung und Handel unterschieden. In dem hier betrachteten Plangebiet ist lediglich Wohnnutzung vorgesehen. Bei der Wohnnutzung wurde zwischen den einzelnen Baufeldern unterschieden, da die Zielgruppe der Reihenhäuser (vorwiegend Familien) ein teilweise anderes Mobilitätsverhalten zu Grunde gelegt wurde, als der Zielgruppen von den Baufeldern 2 und 3 (Senioren).

Gewerbenutzung oder Einzelhandel ist nicht geplant. Da im Rahmen der Eigentumswohnungen jedoch auch ein Senioren Service und Tagepflege geplant ist, müssen auch hierbei Beschäftigte berücksichtigt werden. Diese wurden für die jeweiligen Baufelder unter „Beschäftigtenverkehr - sonstige Nutzungen“ aufgeführt.

Die neuen Nutzungen generieren demnach:

- ca. 280 Kfz/24h (ca. 140 Quell- und 140 Zielfahrten)
- ca. 20 Kfz/h in der vormittäglichen Spitzenstunde
- ca. 25 Kfz/h in der nachmittäglichen Spitzenstunde

Zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Nutzungen auf das umliegende Straßennetz ist es erforderlich, den künftigen Kfz-Neuverkehr (Zu- und Abfluss) in Stärke und Richtung abzuschätzen.

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

2 Büro Bosserhoff: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung (Ver_Bau). Gustavsburg 2016

Das Verkehrsaufkommen des Entwicklungsvorhabens wurde auf Grundlage der Verkehrserhebung auf die einzelnen Verkehrsströme des betrachteten Knotenpunkts verteilt. Wie bereits in **Kapitel 3** beschrieben, konnte an K1 Hauptstraße / Hochdorfer Straße festgestellt werden, dass sich die Verkehrsmenge aus/in der/die Hochdorfer Straße stärker in/aus Richtung West verteilen, als der maßgebliche Hauptstrom. Eine mögliche Begründung liegt in der Nutzung der alternativen Route über die Gartenstraße.

Die Gartenstraße selbst ist nur für Anlieger (und Radfahrer) - und somit nicht für den Kfz-Durchfahrtsverkehr - freigeben, daher wird unterstellt, dass der gesamte durch das Plangebiet entstehende Neuverkehr regelkonform die Fahrbeziehung über K1 (Hauptstraße / Hochdorfer Straße) nutzen wird. Die anschließenden Berechnungen der Leistungsfähigkeit an K1 befinden sich somit auf der ingenieurtechnisch sicheren Seite.

Für die Verteilung des Neuverkehrs an K1 wurde für die vor- und nachmittägliche Spitzendstunde eine Verteilung von 50% nach West und 50% nach Ost analog der Ergebnisse aus der Verkehrserhebung in der nachmittäglichen Spitzenstunde gewählt.

4.3 Prognose-Planfall

Durch die Überlagerung der Verkehrsmengen des Prognose-Nullfalls mit den zu erwartenden Verkehrsmengen durch das Entwicklungsvorhaben auf dem B-Plan-Gebiet, entsteht das Kfz-Verkehrsaufkommen des Prognose-Planfalls. Die prognostizierte Kfz-Verkehrsmengen dienen als Grundlage für die anschließende Leistungsfähigkeitsüberprüfung.

Die Verkehrsmenge in der Hochdorfer Straße wird sich durch die neuen Nutzungen in der vormittäglichen Spitzenstunde um knapp 20 Fahrzeuge und in der nachmittäglichen Spitzenstunde um ca. 25 Fahrzeuge erhöhen.

Aufgrund der derzeit geringen Grundbelastung in der Hochdorfer Straße wird sich die Kfz-Verkehrsmenge am Gesamttag etwa um den Faktor 2,25 erhöhen (von 230 Kfz/24h auf 515 Kfz/24h). Die resultierenden Gesamtverkehrsmengen bleiben indes gering und in einem Bereich, der sogar für Wohnwege oder verkehrsberuhigte Bereiche noch üblich ist, obwohl es sich um eine Wohnstraße bzw. Erschließungsstraße handelt.

Basierend auf der höheren Grundbelastung in der Hauptstraße fällt hier die relative Mehrbelastung mit rund 10% Zuwachs durch die neue Nutzung deutlich geringer aus. Die Veränderungen liegen damit nur unwesentlich über den Veränderungen durch tägliche Schwankungen (ca. 5%) und werden dort zu keinen wesentlichen Änderungen des Verkehrsgeschehens sorgen. Ob die Veränderung schalltechnische relevant ist, wird im schalltechnischen Bericht dargelegt.

5 Leistungsfähigkeitsberechnungen

Bei der Leistungsfähigkeitsberechnung werden für den Kfz-Verkehr die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) nach dem HBS³ ermittelt. Die Einteilung in die verschiedenen Qualitätsstufen richtet sich nach der mittleren Wartezeit während der Spitzenstunde. Im HBS werden dafür sechs verschiedene Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs definiert. Stufe A stellt die beste Qualität dar und Stufe F die schlechteste. Angestrebt wird die QSV D (ausreichende Verkehrsqualität) oder besser. Außerhalb der Spitzenstunde stellt sich in der Regel ein besserer Verkehrsablauf ein.

Die Berechnung der Leistungsfähigkeit wurde für den Knotenpunkt K1 Hauptstraße / Hochdorfer Straße für den Bestand, den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall jeweils für die beiden Spitzenstunden vor- und nachmittags eines normalen Werktages berechnet.

Der Knotenpunkt K1 erweist sich im Bestand, im Prognose-Nullfall und im Prognose-Planfall jeweils mit der Gesamtqualitätsstufe A in beiden Spitzenstunden als leistungsfähig. Auf Grund der geringen Verkehrsbelastung weist der Knotenpunkt bereits im Bestand eine sehr gute Verkehrsqualität auf. Der durch das Plangebiet hinzukommende Verkehr kann abgewickelt werden, ohne die sehr gute Verkehrsqualität des Knotenpunktes zu verändern.

Die Knotenverkehrsmenge steigt durch den Mehrverkehr

- In der vormittäglichen Spitzenstunde von 204 auf 233 Kfz/h
- In der nachmittäglichen Spitzenstunde von 238 auf 276 Kfz/h.

Die detaillierten Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung sind in **Anlage 3** zu finden.

6 Eingangswerte für die schalltechnische Untersuchung

Damit die Verkehrsmengen als Eingangswerte für eine schalltechnische Untersuchung nach RLS-19 verwendet werden können, müssen anhand der werktäglichen Kfz-Verkehrsmengen mittels Umrechnungsfaktoren die durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen (DTV) ermittelt werden.

Anhand der Zählergebnisse konnten die Anteile des täglichen (06:00 bis 22:00 Uhr) und nächtlichen (22:00 bis 06:00 Uhr) Verkehrs abgelesen werden und auf die stündliche Verkehrsstärke M umgerechnet werden. Die jeweiligen prozentualen Anteile p1 und p2 konnten so ebenfalls ermittelt werden.

3 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen. Köln 2015

Die Eingangswerte für die schalltechnische Untersuchung wurden für die an K1 befindlichen Querschnitte Hochstraße Nord, Schubertstraße und Hochstraße Süd jeweils für den Bestand, den Prognose-Nullfall sowie für den Prognose-Planfall ermittelt. Die Eingangswerte können der **Anlage 4** entnommen werden.

7 Zusammenfassung und Fazit

Die Nagel & Rerich Wohnungsbau GbR plant an der Hochdorfer Straße 14 – 16 in Rödersheim-Gronau eine Wohnanlage mit unterschiedlichen Wohnformen. In der Verkehrsuntersuchung sollen die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens aufgezeigt und vor allem geprüft werden, ob das zu erwartende zusätzliche Kfz-Verkehrsaufkommen des Entwicklungsvorhabens im umliegenden Straßennetz leistungsfähig abgewickelt werden kann.

Grundlage des Verkehrsgutachtens bildet eine Verkehrszählung am Knotenpunkt Hauptstraße / Hochdorfer Straße (K1), welche am Donnerstag, den 26.06.2026 durchgeführt wurde.

Auf die Verkehrszählung aufbauend wurden die Verkehrsmengen eines Prognose-Nullfalls ohne den Neuverkehr des Entwicklungsvorhabens hergeleitet.

Anhand der Planungsdaten für das Plangebiet wurden die Verkehrsmengen für die unterschiedlichen verkehrsinduzierenden Nutzungen im Plangebiet prognostiziert und auf die das Plangebiet erschließenden Straßen umgelegt. Insgesamt handelt es sich ca. 100 Wohneinheiten, welche wie folgt aufgeteilt sind:

- Baufeld 1 – Reihenhäuser mit 15 WE
- Baufeld 2 – 27 Senioren-Service-Wohnungen (Haus 1) und 21 Pflegeappartements mit Tagespflege im EG (Haus 2)
- Baufeld 3 – 35 Senioren-Service-Wohnungen

Die Ermittlung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens wurde in enger Anlehnung an die Fachliteratur vorgenommen. Die neuen Nutzungen generieren demnach:

- ca. 280 Kfz/24h (ca. 140 Quell- und 140 Zielfahrten)
- ca. 20 Kfz/h in der vormittäglichen Spitzenstunde
- ca. 25 Kfz/h in der nachmittäglichen Spitzenstunde

Eine Überlagerung der Verkehrsmengen des Prognose-Nullfalls mit dem zu erwartenden Neuverkehr ergibt die Verkehrsmengen des Prognose-Planfalls.

Für die Fahrbeziehung in Richtung Osten stellt die Gartenstraße eine kürzere Alternative zur Hauptstraße dar. Da die Gartenstraße selbst nur für Anlieger

(und Radfahrer) - und somit nicht für den Kfz-Durchfahrtsverkehr - freigegeben ist, wird im weiteren Verlauf der Verkehrsuntersuchung unterstellt, dass der gesamte Neuverkehr, der durch das Plangebiet entstehen wird, regelkonform die Fahrbeziehung über K1 (Hauptstraße / Hochdorfer Straße) nutzen wird. Die Berechnungen der Leistungsfähigkeit an K1 befinden sich somit auf der ingenieurtechnisch sicheren Seite. Dass ein gewisser Anteil die Gartenstraße als Alternative zur Hauptstraße nutzen wird, bleibt jedoch nicht auszuschließen.

Im Zuge einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung konnte nachgewiesen werden, dass der Knotenpunkt K1 (Hauptstraße / Hochdorfer Straße) im Bestand, im Prognose-Nullfall und im Prognose-Planfall mit der Gesamtqualitätsstufe A eine sehr gute Verkehrsqualität aufweist. Der Knotenpunkt weist demnach noch erhebliche Kapazitäten für weitere Entwicklungen auf.

Die Kennwerte für die schalltechnische Untersuchung sind der Anlage 4 zu entnehmen.

Die Verkehrsmenge in der Hochdorfer Straße wird sich durch die neuen Nutzungen in der vormittäglichen Spitzenstunde um knapp 20 Fahrzeuge und in der nachmittäglichen Spitzenstunde um ca. 25 Fahrzeuge erhöhen.

Aufgrund der derzeit geringen Grundbelastung in der Hochdorfer Straße wird sich die Kfz-Verkehrsmenge am Gesamttag um den Faktor 2,25 erhöhen (von 230 Kfz/24h auf 515 Kfz/24h). Die resultierenden Gesamtverkehrsmengen bleiben indes gering und in einem Bereich, der sogar für Wohnwege oder verkehrsberuhigte Bereiche noch üblich ist.

Der Entwicklung der Wohnanlage Hochdorfer Straße 14-16 steht aus verkehrlicher Sicht nichts entgegen. Das zusätzliche Kfz-Verkehrsaufkommen kann im umliegenden Straßennetz abgewickelt werden.

8 Verzeichnisse

Anlagen:

- Anlage 1 Auswertung Zählung vom 26.06.2025
- Anlage 2 Verkehrserzeugung
- Anlage 3 Leistungsfähigkeitsuntersuchung
 - 3.1 Leistungsfähigkeiten Bestand
 - 3.2 Leistungsfähigkeiten Prognose-Nullfall
 - 3.3 Leistungsfähigkeiten Prognose-Planfall
- Anlage 4 Eingangswerte für die schalltechnische Untersuchung

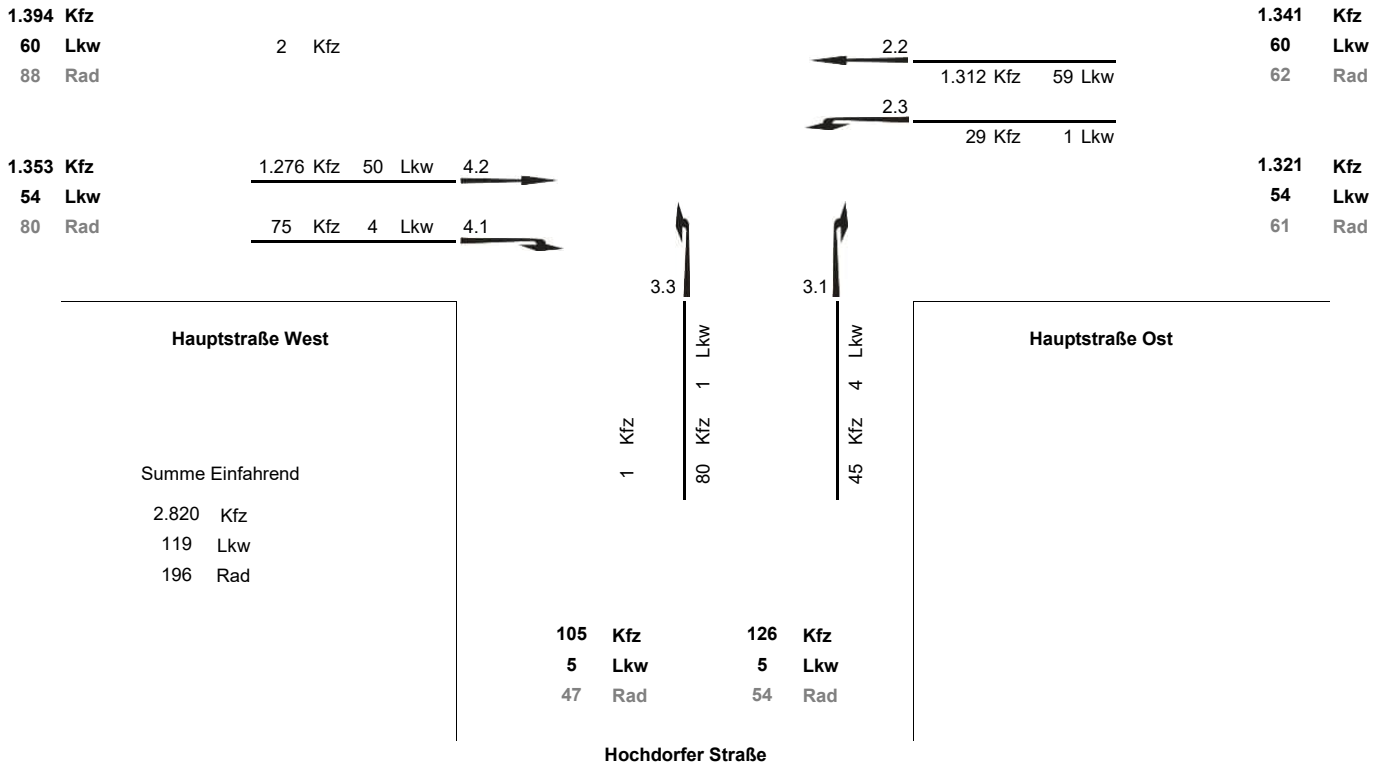
Anlagen

Anlage 1
Auswertung Zählung vom 26.06.2025

**Verkehrszählung in Rödersheim-Gronau
vom 26.06.2025**

Gesamtmenge von 00:00 bis 00:00 Uhr

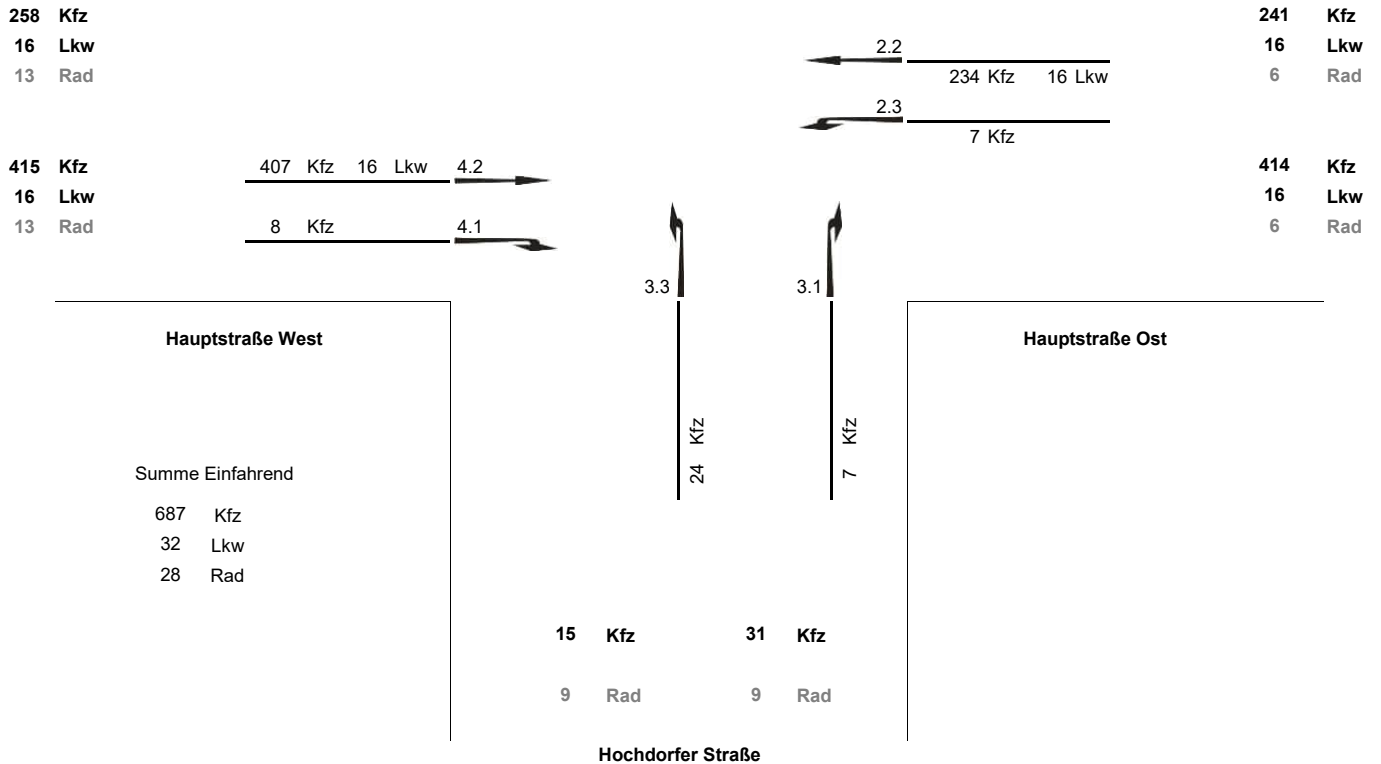
K1: Hauptstraße Ost / Hochdorfer Straße / Hauptstraße West



**Verkehrszählung in Rödersheim-Gronau
vom 26.06.2025**

Stundengruppe von 06:00 bis 10:00 Uhr

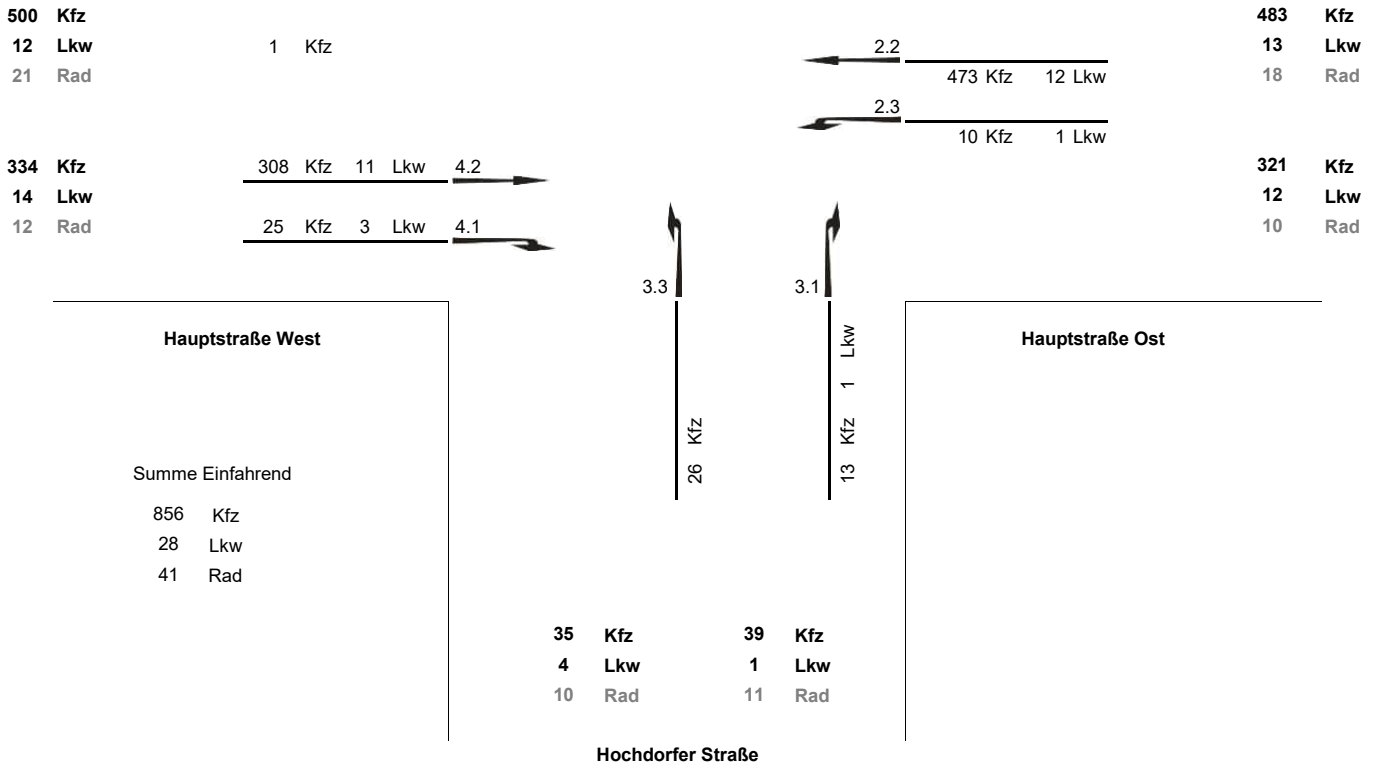
K1: Hauptstraße Ost / Hochdorfer Straße / Hauptstraße West



**Verkehrszählung in Rödersheim-Gronau
vom 26.06.2025**

Stundengruppe von 15:00 bis 19:00 Uhr

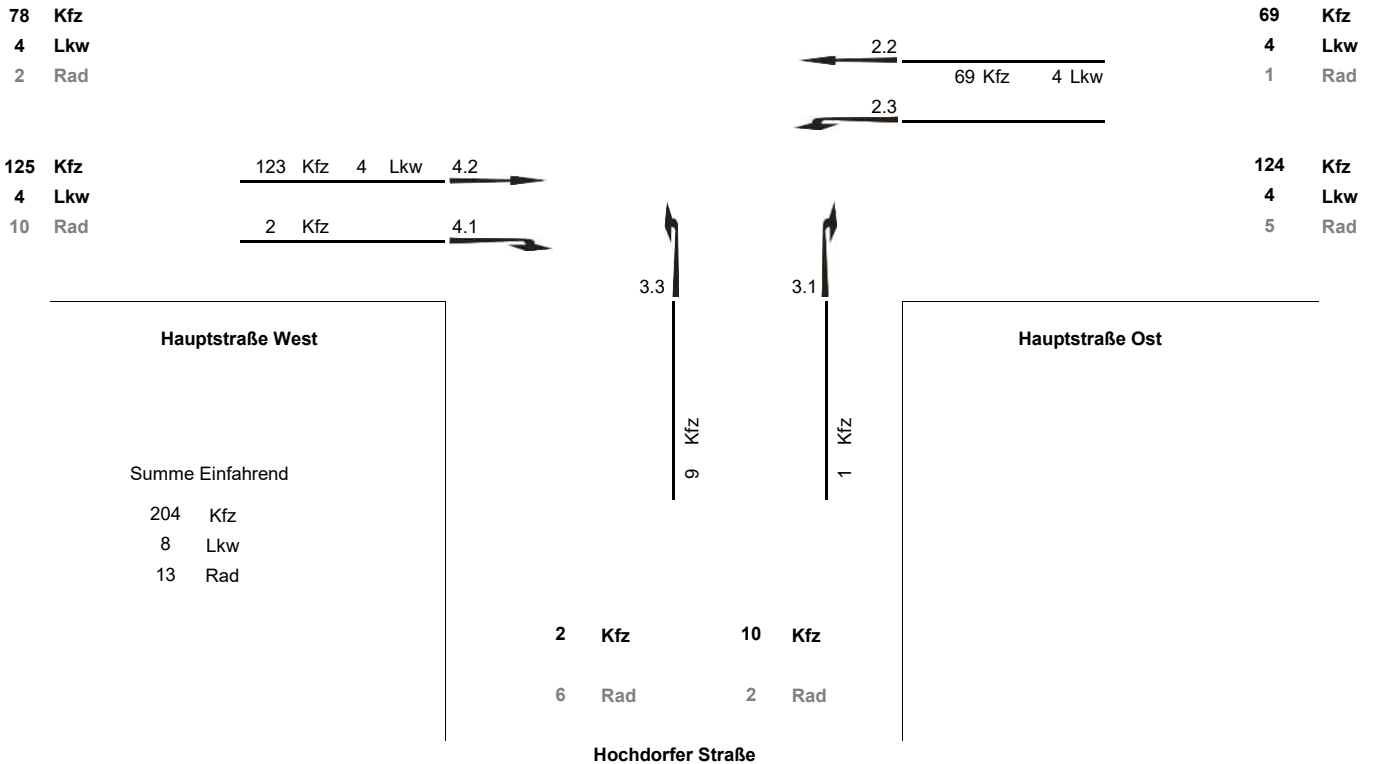
K1: Hauptstraße Ost / Hochdorfer Straße / Hauptstraße West



**Verkehrszählung in Rödersheim-Gronau
vom 26.06.2025**

Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr

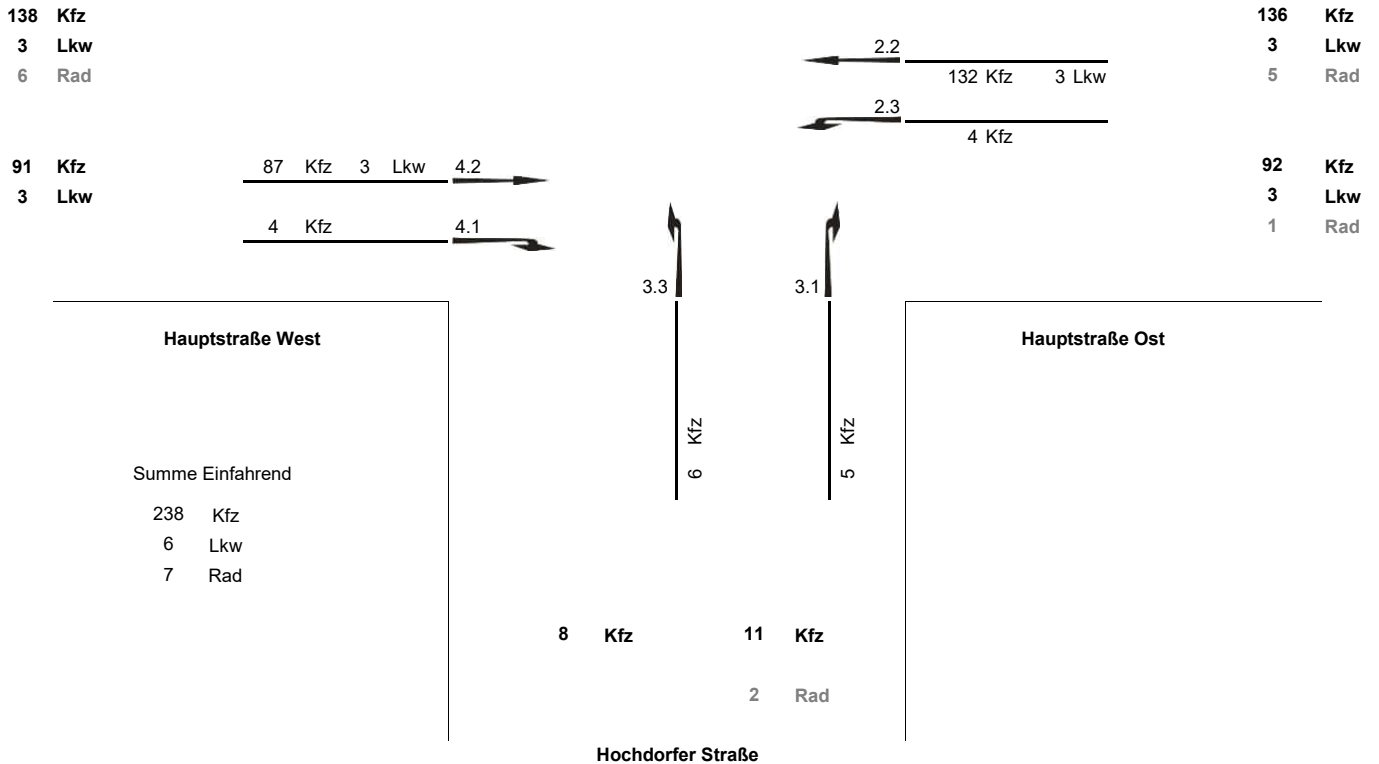
K1: Hauptstraße Ost / Hochdorfer Straße / Hauptstraße West



**Verkehrszählung in Rödersheim-Gronau
vom 26.06.2025**

Spitzenstunde von 16:45 bis 17:45 Uhr

K1: Hauptstraße Ost / Hochdorfer Straße / Hauptstraße West



Anlage 2
Verkehrserzeugung

Neuverkehr		
Wohneinheiten		98
Bewohner		154
Summe Neuverkehr		
Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	274
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	137
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	137
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[Kfz/h]	7
Quellverkehr	[Kfz/h]	12
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[Kfz / h]	14
Quellverkehr	[Kfz/h]	12
davon Schwerverkehr		
Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	12
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	6
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	6
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[Kfz / h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0

Wohnnutzungen		Summe	Baufeld 1 Reihen-häuser	Baufeld 2 Haus Nord Senioren- Service- Wohnen	Baufeld 2 Haus Süd Pflege- apartements	Baufeld 3 Haus 3 Senioren- Service- Wohnen
Wohneinheiten	[WE]	98	15	27	21	35
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]		3,5	1,0	1,0	1,5
Bewohner	[Pers.]	154	53	27	21	53
Bewohnerverkehr						
Wege/Bewohner	[Wege/Pers.*24h]		3,5	3,0	3,0	3,0
Summe Wege Bewohner	[Wege/24h]	489	186	81	63	159
Anteil heimgebundener Wege	[%]		85%	85%	85%	85%
Anzahl heimgebundener Wege	[Wege/24h]	416	158	69	54	135
MIV-Anteil	[%]		80%	70%	0%	70%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]		1,3	1,2	1,2	1,2
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	217	98	40	0	79
Zielverkehr	[Kfz/24h]	109	49	20	0	40
Quellverkehr	[Kfz/24h]	109	49	20	0	40
Anteile Spitzenstunde vormittags						
Zielverkehr	[%]		5%	5%	5%	5%
Quellverkehr	[%]		10%	10%	10%	10%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	16	7	3	0	6
Zielverkehr	[Kfz/h]	5	2	1	0	2
Quellverkehr	[Kfz/h]	11	5	2	0	4
Anteile Spitzenstunde nachmittags						
Zielverkehr	[%]		15%	10%	10%	10%
Quellverkehr	[%]		10%	10%	10%	10%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	24	12	4	0	8
Zielverkehr	[Kfz/h]	13	7	2	0	4
Quellverkehr	[Kfz/h]	11	5	2	0	4

Wohnnutzungen		Summe	Baufeld 1 Reihen-häuser	Baufeld 2 Haus Nord Senioren- Service- Wohnen	Baufeld 2 Haus Süd Pflege- apartements	Baufeld 3 Haus 3 Senioren- Service- Wohnen
Wohneinheiten	[WE]	98	15	21	27	35
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]		3,5	1,0	1,0	1,5
Bewohner	[Pers.]	154	53	21	27	53
Besucherverkehr Wohnnutzungen						
Fahrtzuschlag Besucher an Fahrten von Bewohnern	[%]		5%	5%	5%	5%
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	12	6	2	0	4
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	6	3	1	0	2
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	6	3	1	0	2
Anteile Spitzenstunde vormittags						
Zielverkehr	[%]		5%	5%	5%	5%
Quellverkehr	[%]		5%	5%	5%	5%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	0	0	0	0	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	0	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	0	0	0	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags						
Zielverkehr	[%]		15%	15%	15%	15%
Quellverkehr	[%]		10%	10%	10%	10%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	0,05	0	0	0	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	0	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	0	0	0	0

Wohnnutzungen		Summe	Baufeld 1 Reihen-häuser	Baufeld 2 Haus Süd Senioren- Service- Wohnen	Baufeld 2 Haus Nord Pflege- apartements	Baufeld 3 Haus 3 Senioren- Service- Wohnen
Wohneinheiten	[WE]	98	15	21	27	35
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]		3,5	1,0	1,0	1,5
Bewohner	[Pers.]	154	53	21	27	53
Wirtschaftsverkehr Wohnnutzungen						
Kfz-Fahrten/Bewohner	[Fahrten/Pers.*24h]		0,10	0,10	0,15	0,10
Summe Kfz-Fahrten	[Wege]	17	6	2	4	5
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	17	6	2	4	5
Zielverkehr	[Kfz/24h]	9	3	1	2	3
Quellverkehr	[Kfz/24h]	9	3	1	2	3
Anteile Spitzenstunde vormittags						
Zielverkehr	[%]		10%	10%	10%	10%
Quellverkehr	[%]		5%	5%	5%	5%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	0	0	0	0	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	0	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	0	0	0	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags						
Zielverkehr	[%]		10%	10%	10%	10%
Quellverkehr	[%]		10%	10%	10%	10%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	0	0	0	0	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	0	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	0	0	0	0
davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]		60%	60%	60%	60%
Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)						
Zielverkehr	[Lkw/24h]	6	2	1	1	2
Quellverkehr	[Lkw/24h]	6	2	1	1	2
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags						
Zielverkehr	[Lkw/h]	0	0	0	0	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0	0	0	0	0
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags						
Zielverkehr	[Lkw/h]	0	0	0	0	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0	0	0	0	0

sonstige Nutzung		Summe	Baufeld 2 Haus Nord	Baufeld 2 Haus Süd	Baufeld 3 Haus 3
			Senioren- Service- Wohnen	Tages- pflege / Pflegeapart- ements	Senioren- Service- Wohnen
Bewohner	[m²]	83	27	21	35
Beschäftigte je Platz	[Pers./100m²]		0,1	0,2	0,1
Beschäftigte	[Pers.]	12	3	5	4
Beschäftigtenverkehr					
Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers.*24h]		2,5	4,5	2,5
Anwesenheitsgrad	[%]		85%	85%	85%
Summe Wege Beschäftigte	[Wege]	34	6	19	9
<i>darin auch Wege zum Bringen/Holen Tagespflege enthalten</i>					
MIV-Anteil	[%]		80%	90%	80%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]		1,1	1,1	1,1
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	28	4	16	8
Zielverkehr	[Kfz/24h]	14	2	8	4
Quellverkehr	[Kfz/24h]	14	2	8	4
Anteile Spitzenstunde vormittags					
Zielverkehr	[%]		20%	15%	20%
Quellverkehr	[%]		5%	15%	5%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	3	0	2	1
Zielverkehr	[Kfz/h]	2	0	1	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	1	0	1	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags					
Zielverkehr	[%]		5%	15%	5%
Quellverkehr	[%]		10%	15%	10%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	2	0	2	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	1	0	1	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	1	0	1	0

Anlage 3
Leistungsfähigkeitsuntersuchung

Knotenpunkt: K1 - Hauptstraße / Hochdorfer Straße
 Zeitraum: Spitzenstunde Vormittag
 Variante: Bestand - Werktag



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		127				1800					A
3		2				1600					A
4		9	6,5	3,2	193	865		4,2	1	1	A
6		1	5,9	3,0	124	1031		3,5	1	1	A
Misch-N		10				879	4 + 6	4,1	1	1	A
8		73				1800					A
7		0	5,5	2,8	125	1115					
Misch-H		73				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : _____

A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Knotenpunkt: K1 - Hauptstraße / Hochdorfer Straße
 Zeitraum: Spitzenstunde Nachmittag
 Variante: Bestand - Werktag



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2	→	90				1800					A
3	↘	4				1600					A
4	↙	6	6,5	3,2	225	825		4,4	1	1	A
6	↗	5	5,9	3,0	89	1076		3,4	1	1	A
Misch-N		11				923	4 + 6	3,9	1	1	A
8	←	135				1800					A
7	↘	4	5,5	2,8	91	1159		3,1	1	1	A
Misch-H		139				1800	7 + 8	2,2	1	1	A

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Knotenpunkt: K1 - Hauptstraße / Hochdorfer Straße

Zeitraum: Spitzenstunde Vormittag

Variante: Prognose-Nullfall - Werktag



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2	→	133				1800					A
3	↘	2				1600					A
4	↙	9	6,5	3,2	202	855		4,3	1	1	A
6	↗	1	5,9	3,0	130	1024		3,5	1	1	A
Misch-N		10				869	4 + 6	4,2	1	1	A
8	←	76				1800					A
7	↘	0	5,5	2,8	131	1108					
Misch-H		76				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Knotenpunkt: K1 - Hauptstraße / Hochdorfer Straße

Zeitraum: Spitzenstunde Nachmittag

Variante: Prognose-Nullfall - Werktag



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2	→	94				1800					A
3	↘	4				1600					A
4	↙	6	6,5	3,2	236	813		4,5	1	1	A
6	↗	5	5,9	3,0	93	1071		3,4	1	1	A
Misch-N		11				913	4 + 6	4,0	1	1	A
8	←	142				1800					A
7	↘	4	5,5	2,8	95	1154		3,1	1	1	A
Misch-H		146				1800	7 + 8	2,2	1	1	A

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Knotenpunkt: K1 - Hauptstraße / Hochdorfer Straße
 Zeitraum: Spitzenstunde Vormittag
 Variante: Prognose-Planfall- Werktag



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
2	→	133				1800					A
3	↘	6				1600					A
MischH											
4	↙	15	6,5	3,2	208	844		4,3	1	1	A
6	↗	7	5,9	3,0	132	1021		3,6	1	1	A
MischN		22				894	4 + 6	4,1	1	1	A
8	←	76				1800					A
7	↘	4	5,5	2,8	135	1102		3,3	1	1	A
MischH		80				1800	7 + 8	2,2	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

HBS 2015 S5

Knotenpunkt: K1 - Hauptstraße / Hochdorfer Straße

Zeitraum: Spitzenstunde Nachmittag

Variante: Prognose-Planfall- Werktag



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
2	→	94				1800					A
3	↘	11				1600					A
MischH											
4	↙	12	6,5	3,2	247	796		4,6	1	1	A
6	↘	11	5,9	3,0	97	1066		3,4	1	1	A
MischN		23				906	4 + 6	4,1	1	1	A
8	←	142				1800					A
7	↙	11	5,5	2,8	102	1145		3,2	1	1	A
MischH		153				1800	7 + 8	2,2	1	1	A

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

HBS 2015 S5

Anlage 4
Eingangswerte für die schalltechnische Untersuchung

Übersicht Kennwerte für Lärmberechnung nach RLS19

Eingangswerte aus 24h-Zählung (bzw. aus normierten Ganglinien bzw. Standardwerte)	Anteil stündliche Verkehrsstärke M an DTV	
	M _{tags} [%]	M _{nachts} [%]
Straße (Querschnitt)		
1 Hauptstraße Ost	5,89%	0,71%
2 Hochdorfer Straße	5,76%	0,97%
3 Hauptstraße West	5,89%	0,73%

Bestand	DTV-Werhtag (0.00 - 24.00 Uhr)	DTV (0.00 - 24.00 Uhr)	Tag (6.00 - 22.00 Uhr)				Nacht (22.00 - 6.00 Uhr)			
	gesamt	gesamt	stündliche Verkehrsstärke	Lkw-Anteil p1	Lkw-Anteil p2	Krad-Anteil p Mot	stündliche Verkehrsstärke	Lkw-Anteil p1	Lkw-Anteil p2	Krad-Anteil p Mot
Straße (Querschnitt)	DTV _w [Kfz/24]	DTV [Kfz/24]	M _{tags} [Kfz/h]	p _{1 tags} [%]	p _{2 tags} [%]	p _{Mot tags} [%]	M _{nachts} [Kfz/h]	p _{1 nachts} [%]	p _{2 nachts} [%]	p _{Mot nachts} [%]
1 Hauptstraße Ost	2.660	2.480	146	3,6%	0,1%	2,1%	18	4,0%	0,0%	3,3%
2 Hochdorfer Straße	230	220	12	4,0%	0,0%	2,8%	2	0,0%	0,0%	5,6%
3 Hauptstraße West	2.750	2.560	150	3,5%	0,1%	2,0%	19	3,8%	0,0%	3,8%

Prognose-Nullfall 2040	DTV-Werhtag (0.00 - 24.00 Uhr)	DTV (0.00 - 24.00 Uhr)	Tag (6.00 - 22.00 Uhr)				Nacht (22.00 - 6.00 Uhr)			
	gesamt	gesamt	stündliche Verkehrsstärke	Lkw-Anteil p1	Lkw-Anteil p2	Krad-Anteil p Mot	stündliche Verkehrsstärke	Lkw-Anteil p1	Lkw-Anteil p2	Krad-Anteil p Mot
Straße (Querschnitt)	DTV _w [Kfz/24]	DTV [Kfz/24]	M _{tags} [Kfz/h]	p _{1 tags} [%]	p _{2 tags} [%]	p _{Mot tags} [%]	M _{nachts} [Kfz/h]	p _{1 nachts} [%]	p _{2 nachts} [%]	p _{Mot nachts} [%]
1 Hauptstraße Ost	2.800	2.600	153	3,6%	0,1%	2,1%	18	3,8%	0,0%	3,1%
2 Hochdorfer Straße	240	230	13	4,3%	0,0%	2,7%	2	0,0%	0,0%	5,2%
3 Hauptstraße West	2.880	2.680	158	3,5%	0,1%	2,0%	20	3,6%	0,0%	3,6%

Planfall 2040	DTV-Werhtag (0.00 - 24.00 Uhr)	DTV (0.00 - 24.00 Uhr)	Tag (6.00 - 22.00 Uhr)				Nacht (22.00 - 6.00 Uhr)			
	gesamt	gesamt	stündliche Verkehrsstärke	Lkw-Anteil p1	Lkw-Anteil p2	Krad-Anteil p Mot	stündliche Verkehrsstärke	Lkw-Anteil p1	Lkw-Anteil p2	Krad-Anteil p Mot
Straße (Querschnitt)	DTV _w [Kfz/24]	DTV [Kfz/24]	M _{tags} [Kfz/h]	p _{1 tags} [%]	p _{2 tags} [%]	p _{Mot tags} [%]	M _{nachts} [Kfz/h]	p _{1 nachts} [%]	p _{2 nachts} [%]	p _{Mot nachts} [%]
1 Hauptstraße Ost	2.930	2.730	161	3,6%	0,1%	2,0%	19	3,6%	0,0%	3,0%
2 Hochdorfer Straße	520	480	28	4,3%	0,0%	1,9%	5	0,0%	0,0%	2,5%
3 Hauptstraße West	3.020	2.810	165	3,5%	0,1%	1,9%	20	3,5%	0,0%	3,4%