

FREUDL
VERKEHRSPANUNG

Stadt Rodgau, Stadtteil Jügesheim

Wohnbebauung „Haingrabenstraße 11“ – verkehrliche Bewertung



Darmstadt, 21. Juni 2022



Inhalt

	Seite
1 Ausgangssituation Bauvorhaben „Haingrabenstraße 11“	1
2 Verkehrsbelastungen 2022	1
3 Verkehrsprognose	3
3.1 induzierter Verkehr	3
3.2 Verkehrsmengen in den Spitzenstunden	3
3.3 räumliche und zeitliche Verkehrsverteilung	4
4 Leistungsfähigkeit	5
4.1 Bestand 2022	6
4.2 Prognose 2035	6

Tabellen

<i>Tabelle 1:</i> Verkehrsbelastungen Bereich Haingrabenstraße – Analyse 2022	2
<i>Tabelle 2:</i> prozentuale Anteile der Kfz-Fahrten vor- bzw. nachmittägliche Spitzenstunde am Tagesverkehr	3
<i>Tabelle 3:</i> induzierte Kfz-Fahrten in den Spitzenstunden	4
<i>Tabelle 4:</i> Leistungsfähigkeit	
4.1: Analyse 2022 – K1 + K2	6
4.2: Prognose 2035 – K1 + K2	7
 <i>Abbildung 1:</i> Verkehrsverteilung Spitzenstunden	 4



Anhang

- Anhang 1 Verkehrsbelastungen Analyse 2022**
K1: Dudenhöfer Str./Haingrabenstr. (24.03.2022)
- 1.1 Stundengruppen (6:00 – 10:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr)
 - 1.2 Spitzenstunden (7:30 – 8:30 Uhr und 16:00 – 17:00 Uhr)
- Anhang 2 Verkehrsbelastungen Analyse 2022**
K2: Haingrabenstr./Lessingstr. (24.03.2022)
- 2.1 Stundengruppen (6:00 – 10:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr)
 - 2.2 Spitzenstunden (7:30 – 8:30 Uhr und 16:00 – 17:00 Uhr)
- Anhang 3 K1: Verkehrsbelastungen Prognose 2035**
Spitzenstunden
- Anhang 4 K2: Verkehrsbelastungen Prognose 2035**
Spitzenstunden
- Anhang 5 K1: Leistungsfähigkeit Analyse 2022**
- 5.1 vormittägliche Spitzenstunde
 - 5.2 nachmittägliche Spitzenstunde
- Anhang 6 K1: Leistungsfähigkeit Prognose 2035**
- 6.1 vormittägliche Spitzenstunde
 - 6.2 nachmittägliche Spitzenstunde



1. Ausgangssituation Bauvorhaben „Haingrabenstraße 11“

In Rodgau-Jügesheim plant der Maßnahmenträger – *Hessische Bau- und Grundbesitz GmbH* – im Bereich Lessing-, Haingraben- und Hunsrückstraße auf einer heute gewerblich genutzten Fläche Wohngebäude zu errichten. Die Fläche soll mit einer Tiefgarage an die Lessingstraße angebunden werden, Feuerwehr und Anlieferungen sollen von/zur Lessingstraße ermöglicht werden.

Zu diesem Vorhaben wurde eine verkehrsplanerische Stellungnahme (8. November 2021¹) vorgelegt, die den induzierten Verkehr ermittelt hat. Dazu wurde von der Stadtverwaltung Rodgau eine Ergänzung durch den Nachweis der verkehrlichen Leistungsfähigkeit gefordert (1. Dezember 2021), welche hiermit vorgelegt wird. Weitere Anmerkungen und Kritikpunkte der Verwaltung hat der Maßnahmenträger aufgegriffen und seine Planung angepasst – so wurde z.B. die Anbindung der Tiefgarage von der Haingraben- zur Lessingstraße verlegt, wodurch die als kritisch eingeschätzten Sichtverhältnisse bei der Ausfahrt (bedingt durch eine bestehende Bushaltestelle) deutlich verbessert sind. Die Zahl der geplanten Wohneinheiten bleibt mit 84 unverändert.

2. Verkehrsbelastungen 2022

Um die verkehrliche Situation beurteilen und den Leistungsfähigkeitsnachweis führen zu können, sind aktuelle Verkehrsdaten des fließenden motorisierten Individualverkehrs (MIV) notwendig. Aus diesem Grund wurden an einem repräsentativen Werktag, am Donnerstag, den 24. März 2022, in der vor- und in der nachmittäglichen Stundengruppe von 6:00 bis 10:00 Uhr und von 15:00 bis 19:00 Uhr Knotenstromzählungen an den Knotenpunkten Dudenhöfer Straße/Haingrabenstraße (K1) und Haingrabenstraße/Lessingstraße (K2) durchgeführt. Dabei war sowohl die Stärke der Verkehrsbelastungen als auch die zeitliche und räumliche Verteilung der Verkehrsmengen ermittelt worden. Die Zählung erfolgte in 15-Minuten-Intervallen, wobei nach Fahrtrichtung und Fahrzeugart unterschieden worden ist. Die Zählergebnisse für den Kfz-Verkehr sind grafisch in *Anhang 1+2* dokumentiert, eine tabellarische Aufbereitung zeigt *Tabelle 1*.

Die vormittägliche Spitzenstunde fällt am höher belasteten Knoten K1 auf die Zeit von 7:30 bis 8:30 Uhr. Wie die Tabelle zeigt, weist die Dudenhöfer Straße in dieser Zeit maximale Querschnittbelastungen zwischen 560 Kfz/h und 640 Kfz/h auf; in der Haingrabenstraße liegt die Querschnittsbelastung bei maximal ca. 280 Kfz/h (westlicher Abschnitt).

¹ *Freudl VERKEHRSPLANUNG*: Wohnbebauung „Haingrabenstraße 11“ – verkehrsplanerische Stellungnahme; Darmstadt, 8. November 2021.



Die nachmittägliche Spitzenstunde fällt auf die Zeit von 16:00 bis 17:00 Uhr. In dieser Zeit weist die Dudenhöfer Straße maximale Querschnittbelastungen von 680 Kfz/h bis 730 Kfz/h auf und erreicht damit eine etwas höhere Belastung als am Vormittag. In der Haingrabenstraße liegt die Querschnittsbelastung mit 305 Kfz/h ebenfalls geringfügig höher als am Vormittag.

Am Knotenpunkt K1 werden in der vormittäglichen Spitzenstunde 740 Kfz/h abgewickelt, in der nachmittäglichen sind es 858 Kfz/h; am Knotenpunkt K2 sind es 319 Kfz/h bzw. 360 Kfz/h.

	v.Sp-h [Kfz/h]	v.Sp-h [Kfz/h]	vormittags [Kfz/4h]	vormittags [Kfz/4h]
	Ri Süd	Ri Nord	Ri Süd	Ri Nord
Dudenhöfer Str. nördl. Haingrabenstraße	272	291	799	829
Dudenhöfer Str. südl. Haingrabenstraße	317	319	936	915
Lessingstraße Nord	73	30	191	88
Lessingstraße Süd	26	46	50	111
	Ri West	Ri Ost	Ri West	Ri Ost
Haingrabenstraße West	149	132	448	397
Haingrabenstraße Ost	78	156	225	485
	n.Sp-h [Kfz/h]	n.Sp-h [Kfz/h]	nachmittags [Kfz/4h]	nachmittags [Kfz/4h]
	Ri Süd	Ri Nord	Ri Süd	Ri Nord
Dudenhöfer Str. nördl. Haingrabenstraße	328	351	1.228	1.238
Dudenhöfer Str. südl. Haingrabenstraße	362	372	1.328	1.380
Lessingstraße Nord	46	59	165	238
Lessingstraße Süd	20	19	81	60
	Ri West	Ri Ost	Ri West	Ri Ost
Haingrabenstraße West	159	146	495	537
Haingrabenstraße Ost	160	114	526	385

v.Sp-h – vormittägliche Spitzenstunde; n.Sp-h – nachmittägliche Spitzenstunde

Tabelle 1: Verkehrsbelastungen Bereich Haingrabenstraße – Analyse 2022

Die Coronapandemie in Deutschland hatte über längere Zeit Einschränkungen des öffentlichen Lebens hervorgerufen (Ausgangsbeschränkungen, HomeOffice, versetzte Arbeitszeiten,



Wechselunterricht in Schulen,...), die am Zähltag jedoch weitestgehend aufgehoben waren, sodass durchaus angenommen werden kann, dass „normale“ verkehrliche Bedingungen vorgelegen haben.

3. Verkehrsprognose

3.1 induzierter Verkehr

Aus der zitierten verkehrsplanerischen Stellungnahme [1] werden die dort mit 501 Kfz/24h prognostizierten Verkehrsmengen übernommen, von denen vereinfachend zehn Prozent (= 50 Kfz/24h) dem Wirtschaftsverkehr zugeordnet werden; davon wiederum entfallen erneut etwa zehn Prozent auf den Schwerverkehr (= 5 Lkw/24h).

3.2 Verkehrsmengen in den Spitzenstunden

Die zeitliche Verteilung aller Fahrten auf die Spitzenstunden wird üblicherweise gemäß maßgeblicher Fachliteratur²⁺³ aus normierten Tagesganglinien erzeugt, die auf empirischen Untersuchungen basieren (*Tabelle 2*). Demnach verteilen sich die ermittelten Fahrten pro Tag analog *Tabelle 3* auf die Vor- bzw. Nachmittagsspitze von 7:00 bis 8:00 Uhr und von 16:00 bis 17:00 Uhr.

	Quellverkehr v.Sp-h	Zielverkehr v.Sp-h	Gesamtneuverkehr pro Richtung
Bewohner	11,0 %	2,3 %	von 451/2 Kfz/24h
Wirtschaftsverkehr	5,6 %	9,2 %	von 50/2 Kfz/24h
Bewohner	n.Sp-h	n.Sp-h	
Bewohner	6,0 %	14,0 %	von 451/2 Kfz/24h
Wirtschaftsverkehr	8,8 %	6,8 %	von 50/2 Kfz/24h

Tabelle 2: prozentuale Anteile der Kfz-Fahrten der vor- bzw. nachmittäglichen Spitzenstunde am Tagesverkehr (7:30 – 8:30 Uhr/16:00 – 17:00 Uhr) nach [2]

Für die Bewertung der Leistungsfähigkeit der Anbindung der Fläche an die Lessing- bzw. Haingrabenstraße und in deren Fortsetzung an die Dudenhöfer Straße sind demnach in der vormittäglichen Spitzenstunde (27+7=) **34 Kfz-Fahrten** zu berücksichtigen, in der in der nachmittäglichen sind es **50 Kfz/h**.

² FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN (FGSV): Hinweise zur Standortentwicklung an Verkehrsknoten; Köln, 2005 und Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen; Köln.

³ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Schätzung von gebietsbezogenen Verkehrsemissionen und verkehrsbedingten Kosten, BMVI-Online-Publikation 01/2016.



	Quellverkehr		Zielverkehr		Summe	
	v.Sp-h	n.Sp-h	v.Sp-h	n.Sp-h	v.Sp-h	n.Sp-h
Bewohner	25	14	5	32	30	46
Wirtschaftsverkehr	2	2	2	2	4	4
Summe Neuverkehr	27	16	7	34	34	50

Tabelle 3: induzierte Kfz-Fahrten in den Spitzenstunden

3.3 räumliche und zeitliche Verkehrsverteilung

Für den prognostizierten Neuverkehr wird eine Verkehrsverteilung für die künftige Situation erstellt, die sich an der Verkehrszählung vom März 2022 orientiert. Daraus werden die resultierenden Verkehrsströme abgeleitet, wie in *Abbildung 1* dargestellt.

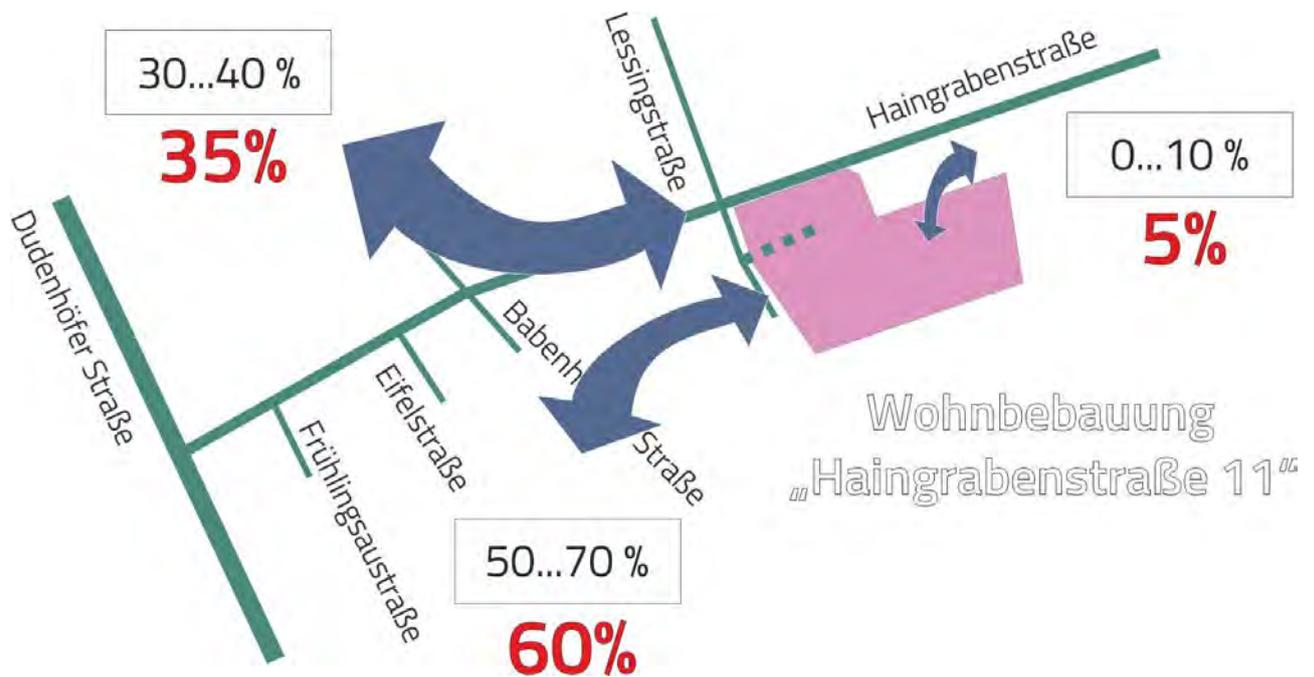


Abbildung 1: Verkehrsverteilung Spitzenstunden

vormittägliche Spitzenstunde

- Quellverkehr:**
- 27 Kfz-Fahrten * 35 Prozent = 10 Kfz-Fahrten – nach Norden
 - 27 Kfz-Fahrten * 5 Prozent = 1 Kfz-Fahrten – nach Osten
 - 27 Kfz-Fahrten * 60 Prozent = 16 Kfz-Fahrten – nach Süden
- Zielverkehr:**
- 7 Kfz-Fahrten * 35 Prozent = 3 Kfz-Fahrten – von Norden
 - 7 Kfz-Fahrten * 5 Prozent = 0 Kfz-Fahrten – von Osten
 - 7 Kfz-Fahrten * 60 Prozent = 4 Kfz-Fahrten – von Süden



nachmittägliche Spitzenstunde

Quellverkehr:	16 Kfz-Fahrten * 35 Prozent = 5 Kfz-Fahrten – nach Norden
	16 Kfz-Fahrten * 5 Prozent = 1 Kfz-Fahrten – nach Osten
	16 Kfz-Fahrten * 60 Prozent = 10 Kfz-Fahrten – nach Süden
Zielverkehr:	34 Kfz-Fahrten * 35 Prozent = 12 Kfz-Fahrten – von Norden
	34 Kfz-Fahrten * 5 Prozent = 2 Kfz-Fahrten – von Osten
	34 Kfz-Fahrten * 60 Prozent = 20 Kfz-Fahrten – von Süden

Die aufgeführten Quell-/Zielbeziehungen sind auf die Situation am Anbindungsknotenpunkt der Tiefgarage einerseits und auf den Knoten K2 andererseits anzuwenden. Als Grundlage der Leistungsfähigkeitsbewertung werden zur Vereinfachung keine Unterscheidungen getroffen zwischen Pkw- und Lkw-Verkehr. Die entsprechenden Knotenstrombelastungen der Spitzenstunden sind in *Anhang 3+4* angegeben.

4. Leistungsfähigkeit

Die neuen Nutzungen sollen im Planfall an die Lessingstraße angebunden werden, über die sie zur übergeordneten Dudenhöfer Straße fließen. Für die Einmündung der Haingrabenstraße in die Dudenhöfer Straße ist zunächst die Leistungsfähigkeit mit den Bestandszahlen zu prüfen, um die durch die geplanten Nutzungen eintretenden Veränderungen feststellen und bewerten zu können. Anschließend wird dieser Schritt für die Prognose ausgeführt.

Die Bewertung der Leistungsfähigkeit erfolgt nach den Kriterien des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)⁴ durch die Einteilung in eine Verkehrsqualitätsstufe über die mittlere Wartezeit (z.B. hier: mittlere Wartezeit kleiner oder gleich 20 Sekunden \Rightarrow gute Verkehrsqualitätsstufe B; mittlere Wartezeit = Verlustzeit minus 8 Sekunden). Im HBS werden sechs verschiedene Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) definiert. Stufe A stellt die beste Qualität dar („...die Wartezeiten sind sehr kurz“) und Stufe F die schlechteste („...die Wartezeiten sind sehr lang,... Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken“).

Für Knoten K1 (und später auch für die Tiefgaragenanbindung) wird das allgemein anerkannte Rechenprogramm *KNOSIMO*⁵ verwendet; für K2 wird das im HBS enthaltene Ableseverfahren aus Kapitel S5.4.9 herangezogen. Im Bestand ist Knoten K1 vorfahrtgeregelt – vorfahrtberechtigt ist die Dudenhöfer Straße; für keinen Abbiegestrom stehen eigene Abbiege-

⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS); Köln, 2015.

⁵ BPS GmbH, Bochum/Karlsruhe: Simulationsprogramm für Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage (KNOSIMO, Version 5.1); Karlsruhe, 2013.



spuren zur Verfügung, es ist jeweils ein Mischfahrstreifen vorhanden. Der Knoten K2 ist „rechts-vor-links“ geregelt.

4.1 Bestand 2022

Es ist festzustellen, dass der Knotenpunkt K1 die vorhandenen Verkehrsmengen leistungsfähig abwickeln kann – die erreichte Verkehrsqualität beim Berechnungsverfahren nach HBS liegt sowohl in der vor- als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde bei der guten Qualitätsstufe B (*Anhang 5.1+5.2, Tabelle 4.1*).

Kennwerte	K1		K2	
	v. Sp-h*	n. Sp-h*	v. Sp-h*	n. Sp-h*
Knotenpunktbelastung [Kfz/h]	740	858	319	360
mittlere Verlustzeit** [s] <i>des kritischen Verkehrsstroms</i>	22,1 (10)	24,6 (10)	8	8
mittlere Rückstaulänge [Kfz] <i>des kritischen Verkehrsstroms</i>	1 (1, 10, 12)	1 (1, 10, 12)		
Verkehrsqualitätsstufe	B	B	A/B	A/B

* v.Sp-h: vormittägliche Spitzenstunde; n.Sp-h: nachmittägliche Spitzenstunde

** entspricht der mittleren Wartezeit für „rechts-vor-links“-geregelter Knotenpunkte

Tabelle 4.1: Leistungsfähigkeit Analyse 2022 – K1 + K2

In der vormittäglichen Spitzenstunde wird K2 insgesamt von 319 Kfz/h (*Anhang 2.1*) befahren, in der nachmittäglichen von 360 Kfz/h (*Anhang 2.2*). Nach HBS lässt sich daraus die größte mittlere Wartezeit zu rund acht Sekunden ermitteln, was den guten/sehr guten Verkehrsqualitätsstufen A/B entspricht – eine Differenzierung wird in der Literatur hier nicht vorgenommen.

4.2 Prognose 2035

Die sich durch die Neubebauung ergebende Verkehrssituation wird bezüglich der Leistungsfähigkeit „durchgespielt“. Die ansteigenden Verkehrsbelastungen, hervorgerufen durch die geplante Realisierung des Objekts, lassen sich im Planfall am Knotenpunkt Dudenhöfer Straße/Haingrabenstraße in der vor- und in der nachmittäglichen Spitzenstunde weiterhin leistungsfähig mit der gleichen Verkehrsqualitätsstufe B abwickeln, wie in der Analyse 2022 (*Tabelle 4.2, Anhang 6.1+6.2*). Demnach wirkt sich das Vorhaben auf die Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunktes kaum nachweisbar aus und erzeugt somit keinen Handlungsbedarf.

Durch den induzierten Neu-Verkehr der Wohnbebauung (*Kapitel 3.3*) wird die Gesamtverkehrsbelastung am Knoten K2 um voraussichtlich 34 Kfz/h in der vormittäglichen bzw. 48



Kfz/h in der nachmittäglichen Spitzenstunde steigen. Somit wird der Knotenpunkt im Prognosefall zukünftig von $(319+34=)$ 353 Kfz/h bzw. $(360+50=)$ 410 Kfz/h befahren (Anhang 4). Die größte mittlere Wartezeit nach HBS liegt auch mit diesen Werten weiterhin bei rund acht Sekunden. Ebenso, wie für den Knoten K1 bleibt damit auch am Knoten K2 die gleiche gute Verkehrsqualitätsstufe A/B erhalten.

Kennwerte	K1		K2	
	v. Sp-h*	n. Sp-h*	v. Sp-h*	n. Sp-h*
Knotenpunktbelastung [Kfz/h]	773	905	353	410
mittlere Verlustzeit** [s] <i>des kritischen Verkehrsstroms</i>	13,6 (4)	27,8 (10)	8	8
mittlere Rückstaulänge [Kfz] <i>des kritischen Verkehrsstroms</i>	0	1 (1, 10, 12)		
Verkehrsqualitätsstufe	B	B	A/B	A/B

* v.Sp-h: vormittägliche Spitzenstunde; n.Sp-h: nachmittägliche Spitzenstunde

** entspricht der mittleren Wartezeit für „rechts-vor-links“-geregelter Knotenpunkte

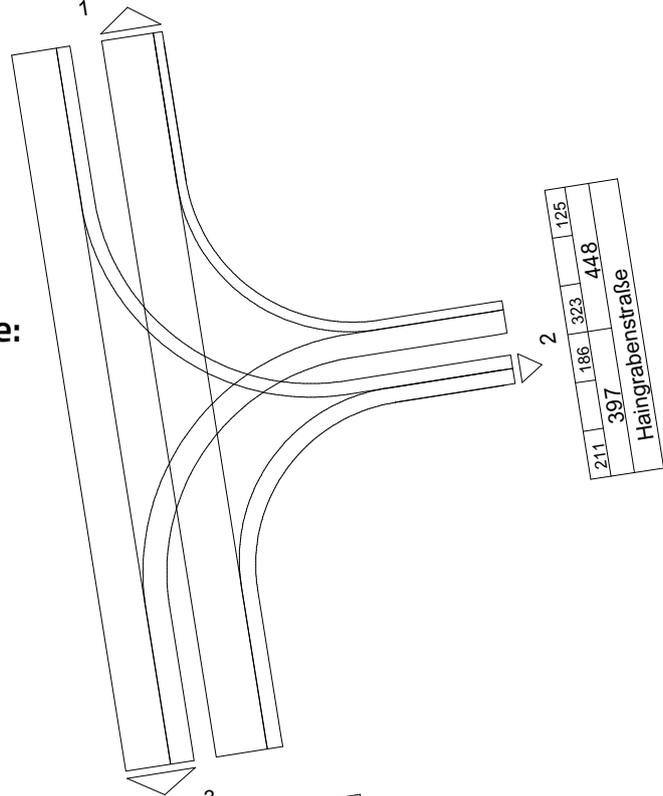
Tabelle 4.2: Leistungsfähigkeit Prognose 2035 – K1 + K2

Darmstadt, 21. Juni 2022

Dipl.-Ing. Klaus Freudl

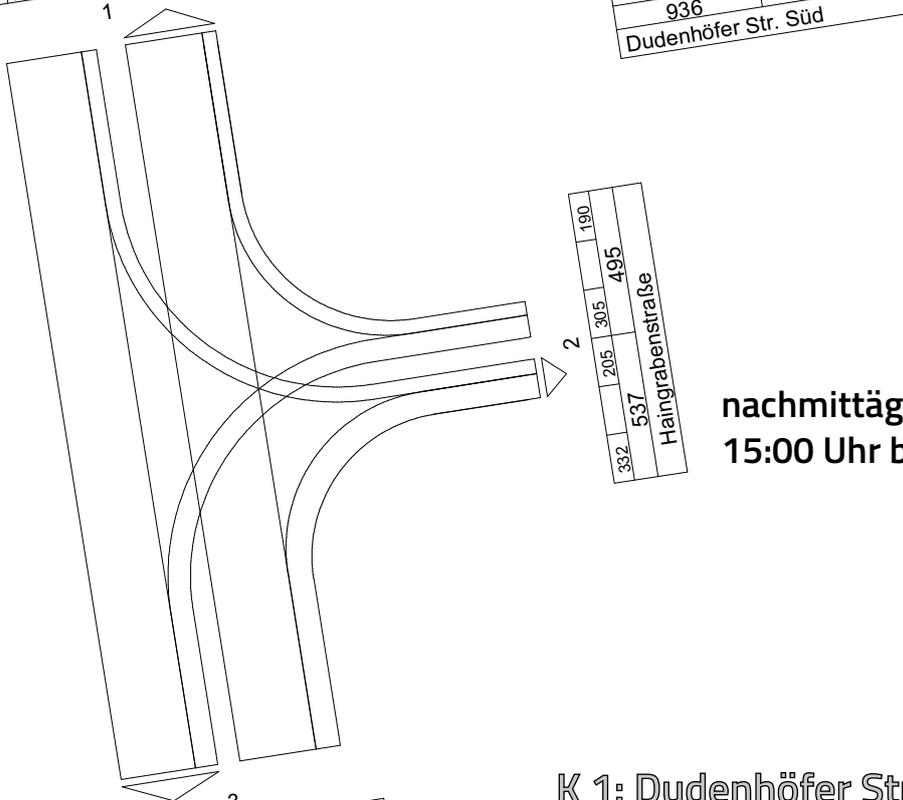
**vormittägliche Stundengruppe:
6:00 Uhr bis 10:00 Uhr**

Dudenhöfer Str. Nord			
799		829	
613	186	704	125



Haingrabenstraße			
397		448	
211	186	323	125

Dudenhöfer Str. Nord			
1228		1238	
1023	205	1048	190



Dudenhöfer Str. Süd			
936		915	
613	323	704	211

Haingrabenstraße			
537		495	
332	205	305	190

**nachmittägliche Stundengruppe:
15:00 Uhr bis 19:00 Uhr**

Dudenhöfer Str. Süd			
1328		1380	
1023	305	1048	332

Anhang 1.1

K 1: Dudenhöfer Straße/Haingrabenstraße

Verkehrsbelastungen Analyse 2022

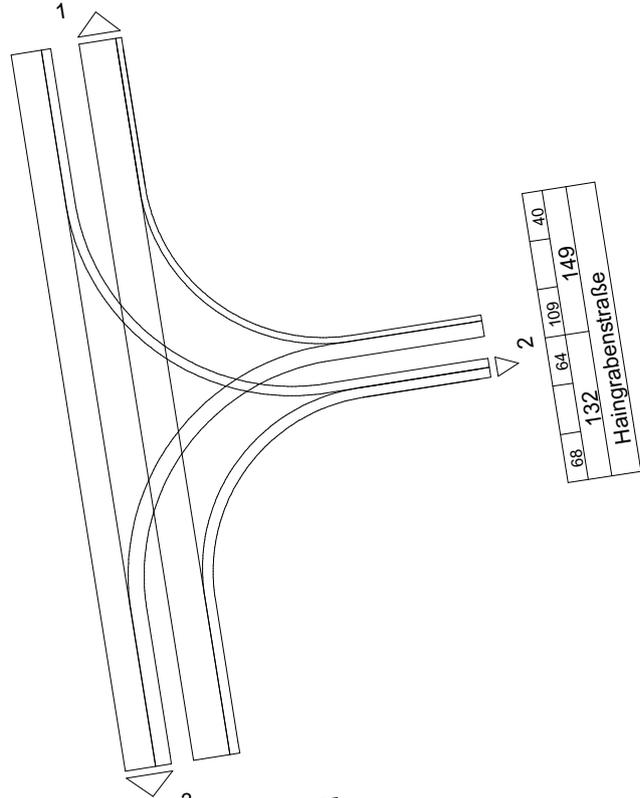
24. März 2022

Stadt Rodgau, Stadtteil Jügesheim

Wohnbebauung „Haingrabenstraße 11“ – verkehrliche Bewertung

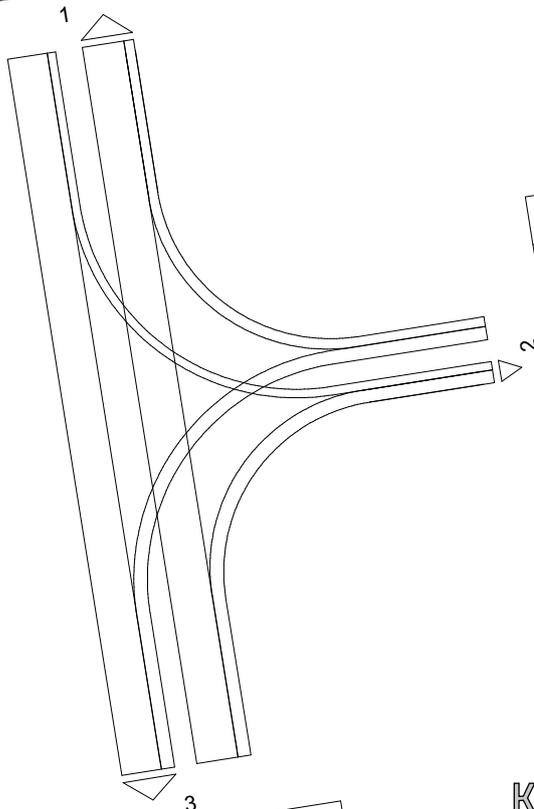
**vormittägliche Spitzenstunde:
7:30 Uhr bis 8:00 Uhr**

Dudenhöfer Str. Nord				
272		291		
208	64	251	40	



Haingrabenstraße				
132		149		
68	64	109	40	

Dudenhöfer Str. Nord				
328		351		
270	58	284	67	



Dudenhöfer Str. Süd				
317		319		
208	109	251	68	

Haingrabenstraße				
146		159		
88	58	92	67	

**nachmittägliche Spitzenstunde
16:00 Uhr bis 17:00 Uhr**

Dudenhöfer Str. Süd				
362		372		
270	92	284	88	

Anhang 1.2

K 1: Dudenhöfer Straße/Haingrabenstraße

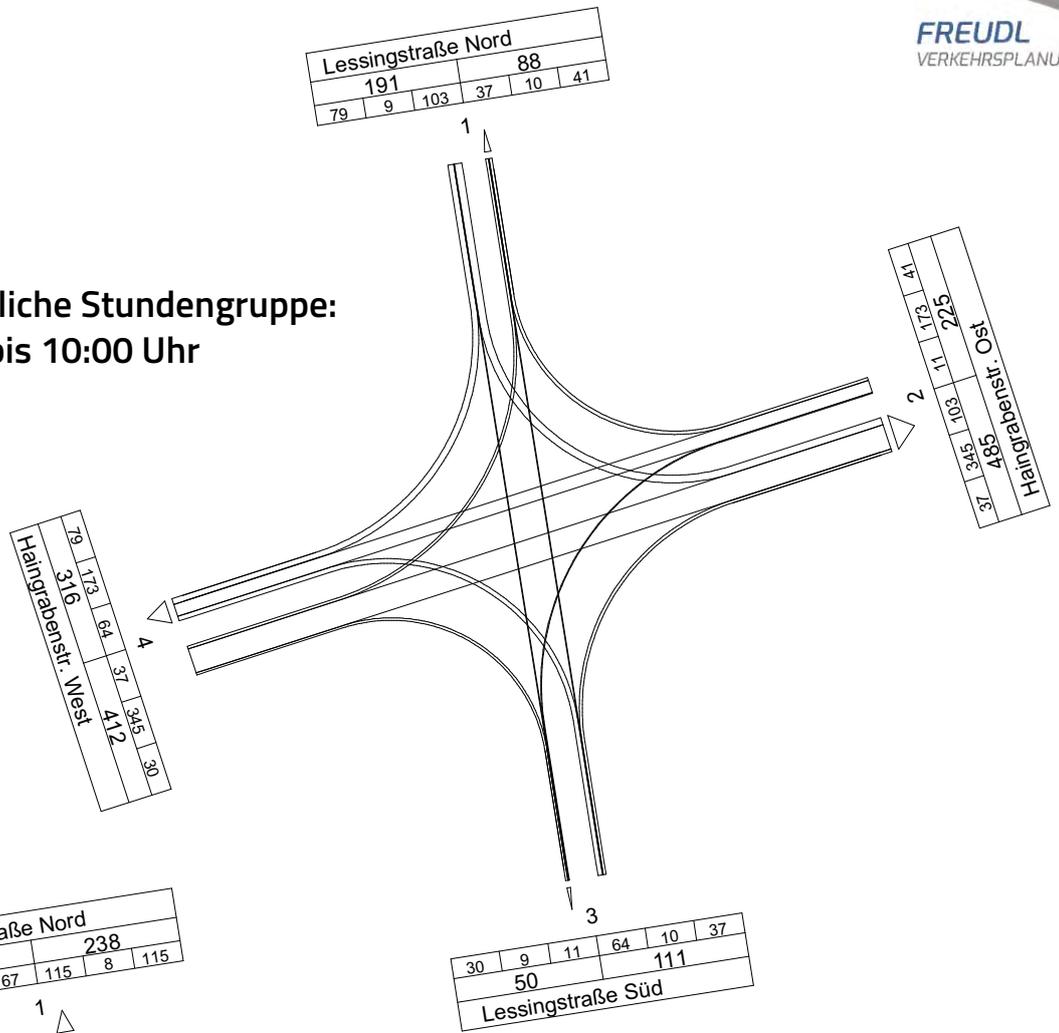
Verkehrsbelastungen Analyse 2022

24. März 2022

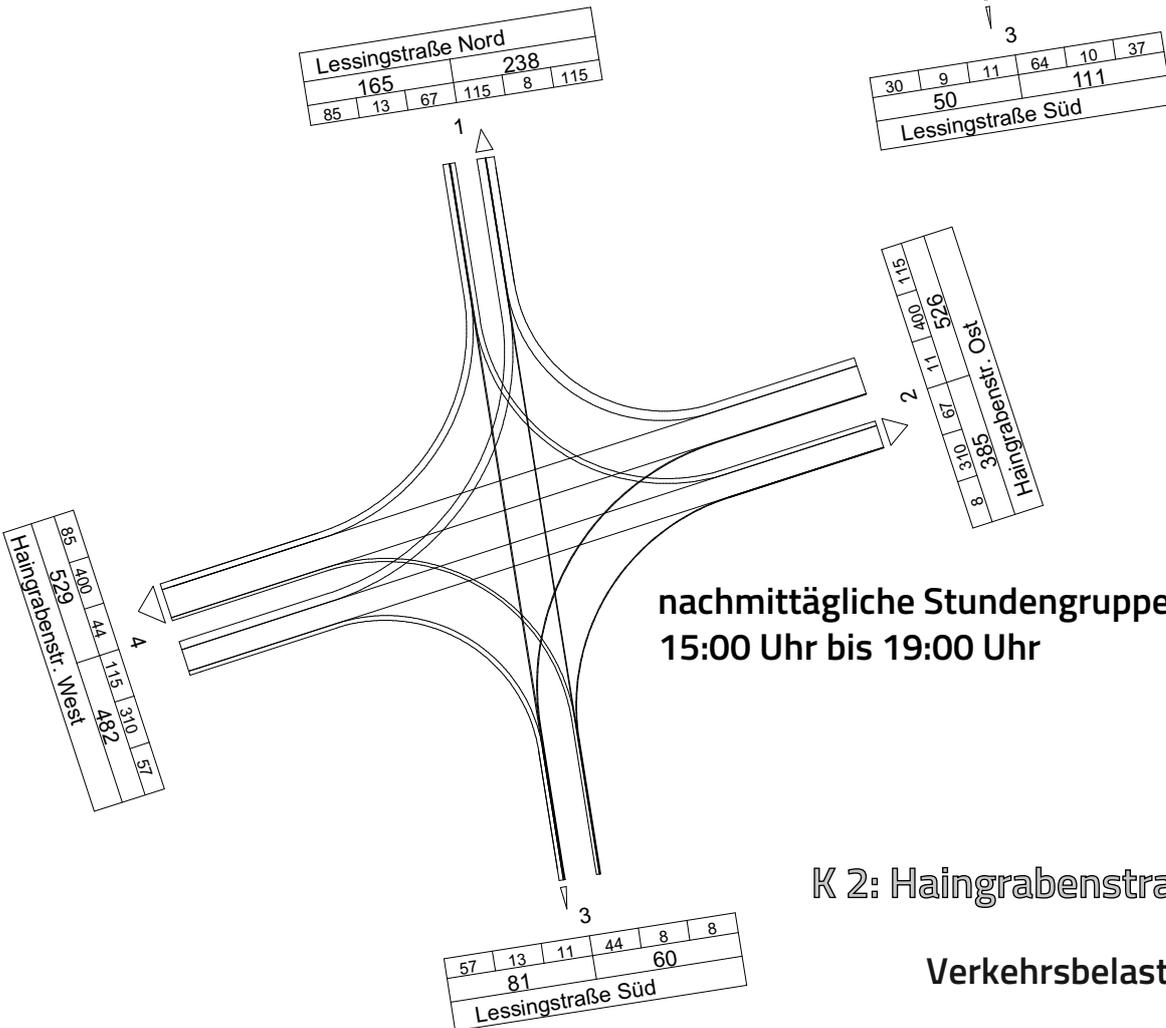
Stadt Rodgau, Stadtteil Jügesheim

Wohnbebauung „Haingrabenstraße 11“ – verkehrliche Bewertung

**vormittägliche Stundengruppe:
6:00 Uhr bis 10:00 Uhr**



**nachmittägliche Stundengruppe:
15:00 Uhr bis 19:00 Uhr**



Anhang 2.1

K 2: Haingrabenstraße/Lessingstraße

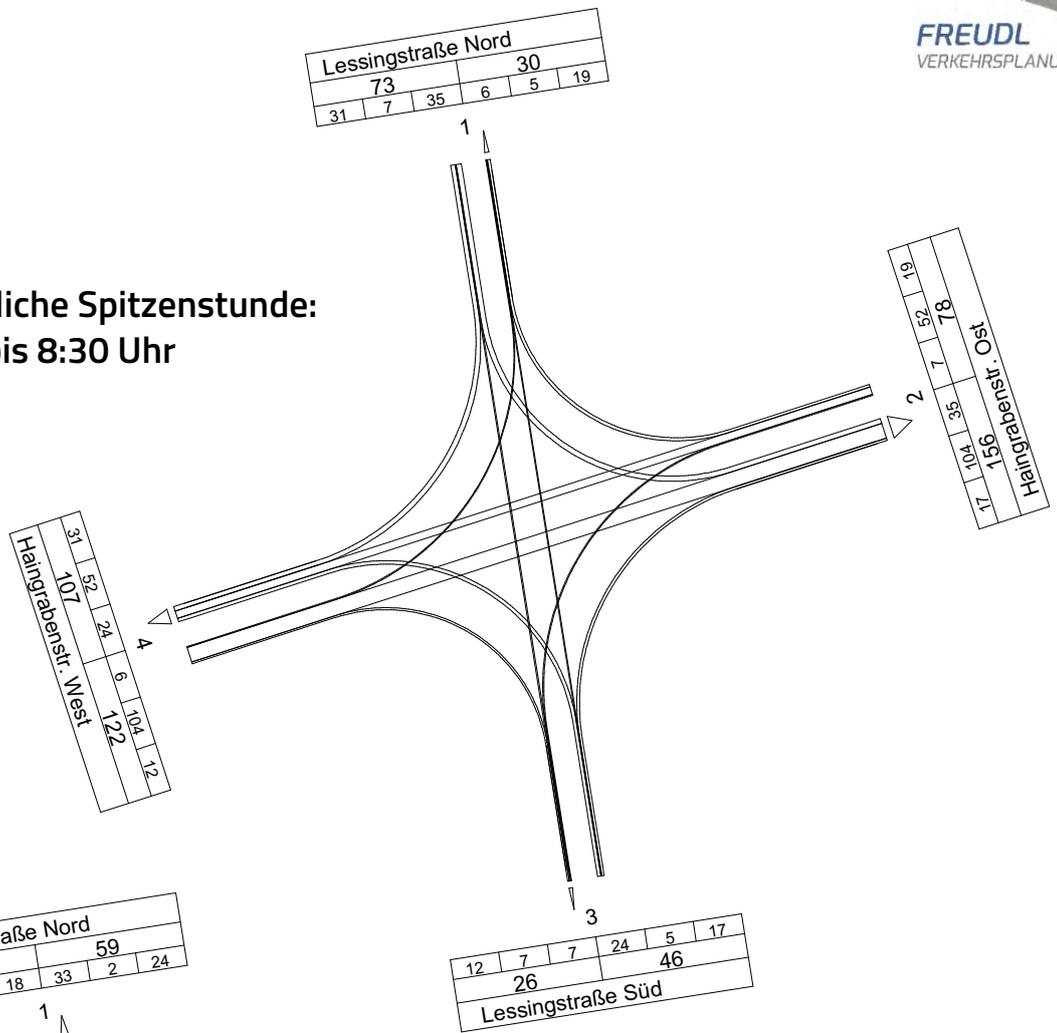
Verkehrsbelastungen Analyse 2022

24. März 2022

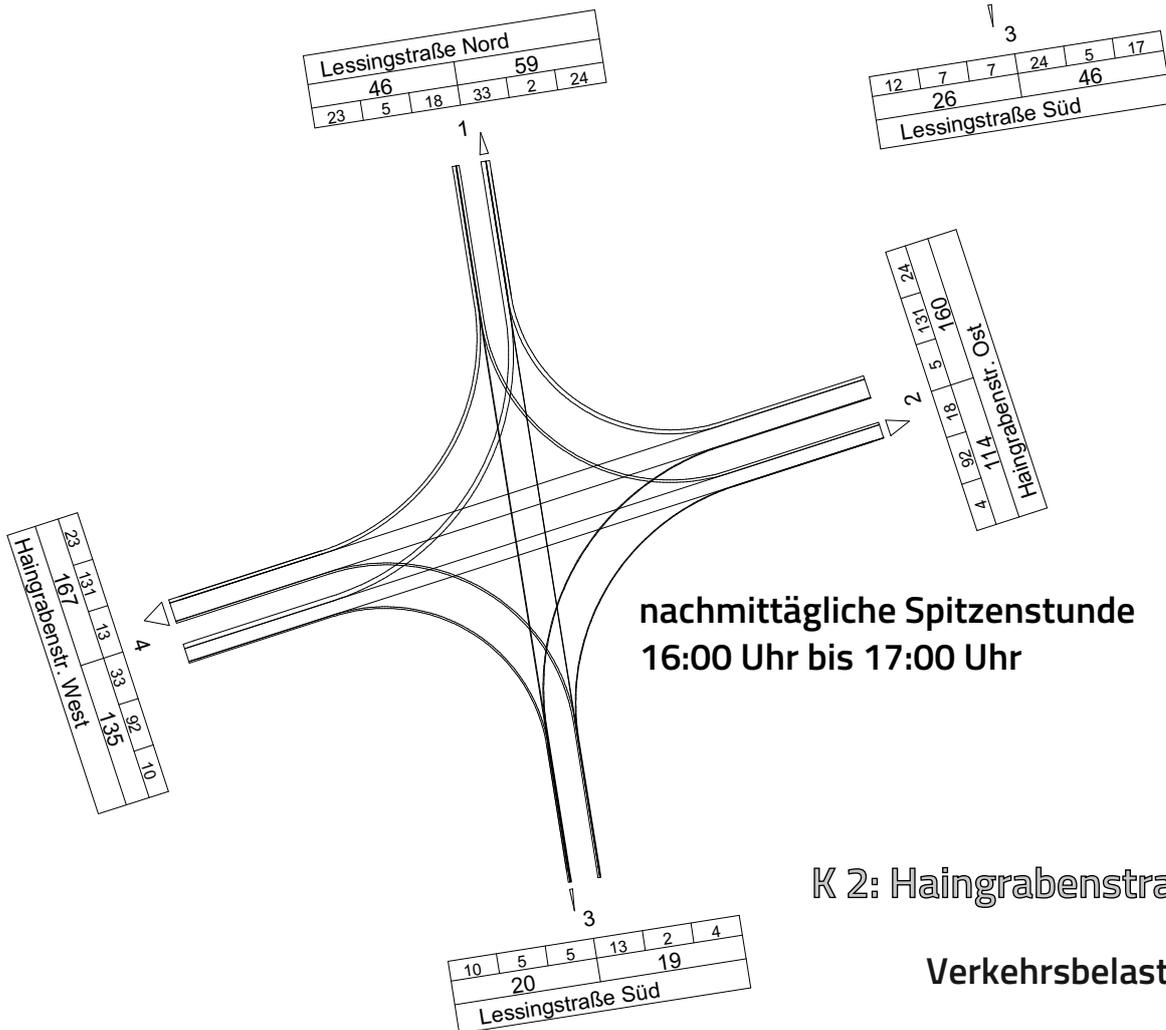
Stadt Rodgau, Stadtteil Jügesheim

Wohnbebauung „Haingrabenstraße 11“ – verkehrliche Bewertung

**vormittägliche Spitzenstunde:
7:30 Uhr bis 8:30 Uhr**



**nachmittägliche Spitzenstunde
16:00 Uhr bis 17:00 Uhr**



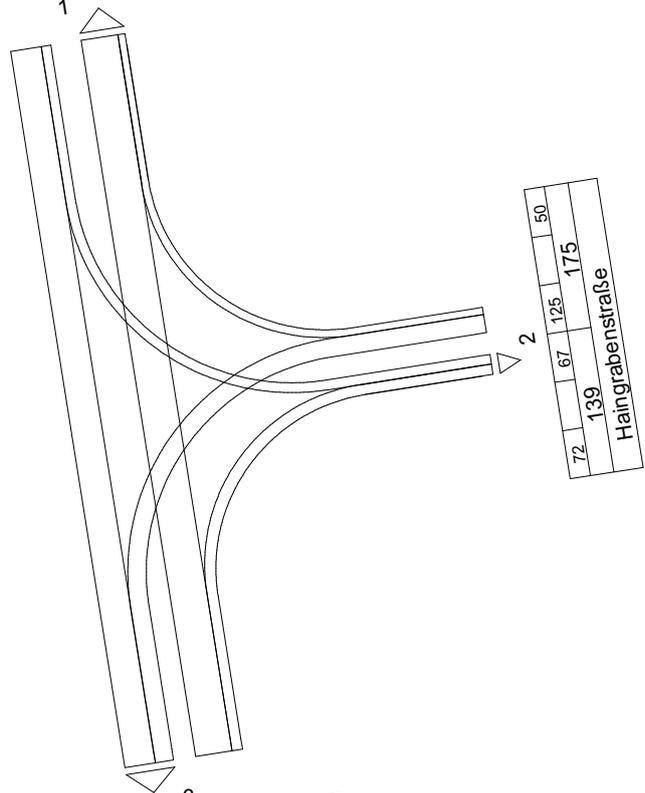
Anhang 2.2 K 2: Haingrabenstraße/Lessingstraße

**Verkehrsbelastungen Analyse 2022
24. März 2022**

Stadt Rodgau, Stadtteil Jügesheim
Wohnbebauung „Haingrabenstraße 11“ – verkehrliche Bewertung

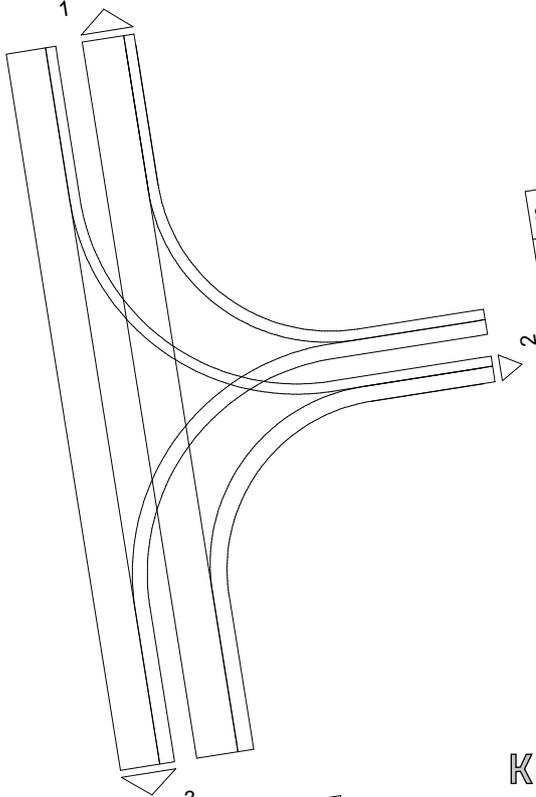
vormittägliche Spitzenstunde

Dudenhöfer Str. Nord			
275		301	
208	67	251	50



72	139	67	125	50
Haingrabenstraße				
		175		

Dudenhöfer Str. Nord			
340		356	
270	70	284	72



208	125	251	72
333			
Dudenhöfer Str. Süd			

108	178	70	102	72
Haingrabenstraße				
		174		

nachmittägliche Spitzenstunde

270	102	284	108
372			
Dudenhöfer Str. Süd			

Anhang 3

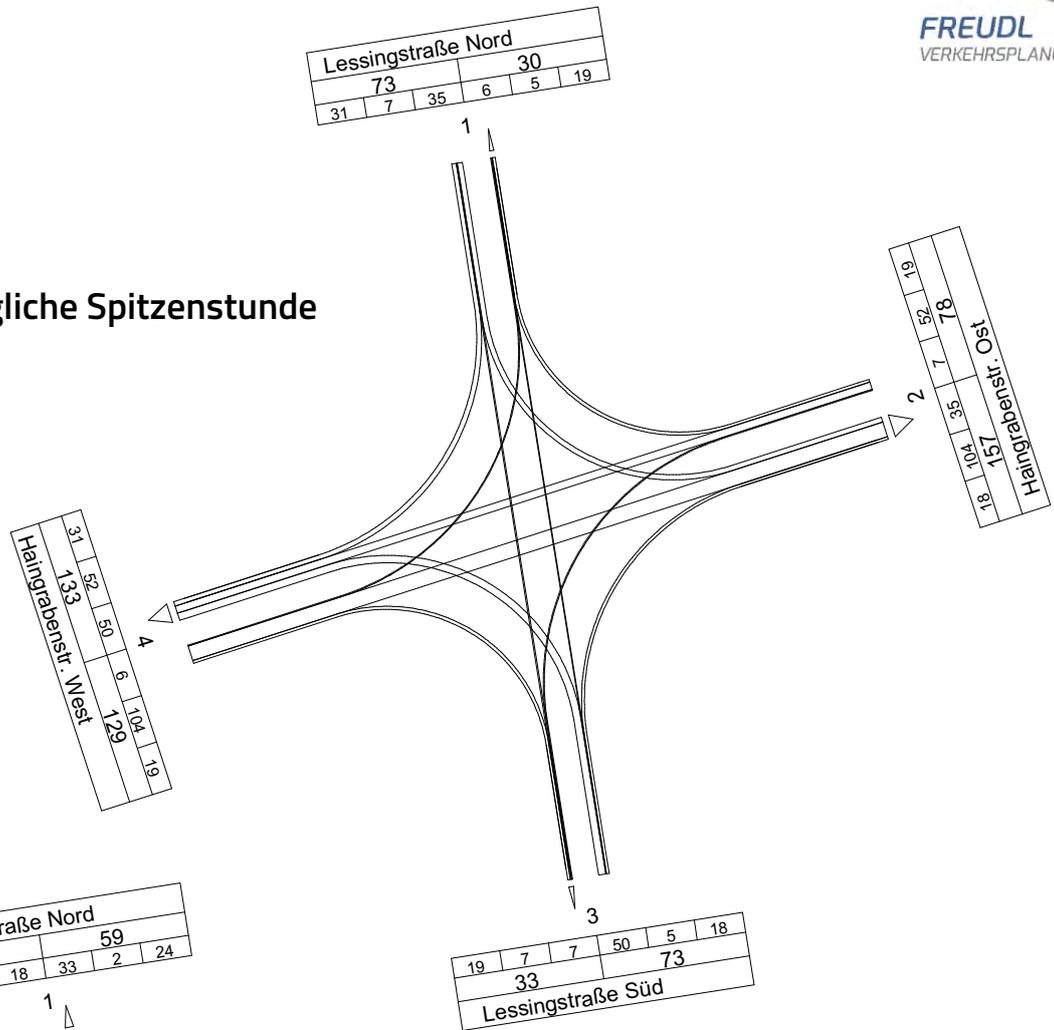
K 1: Dudenhöfer Straße/Haingrabenstraße

Verkehrsbelastungen Prognose 2035

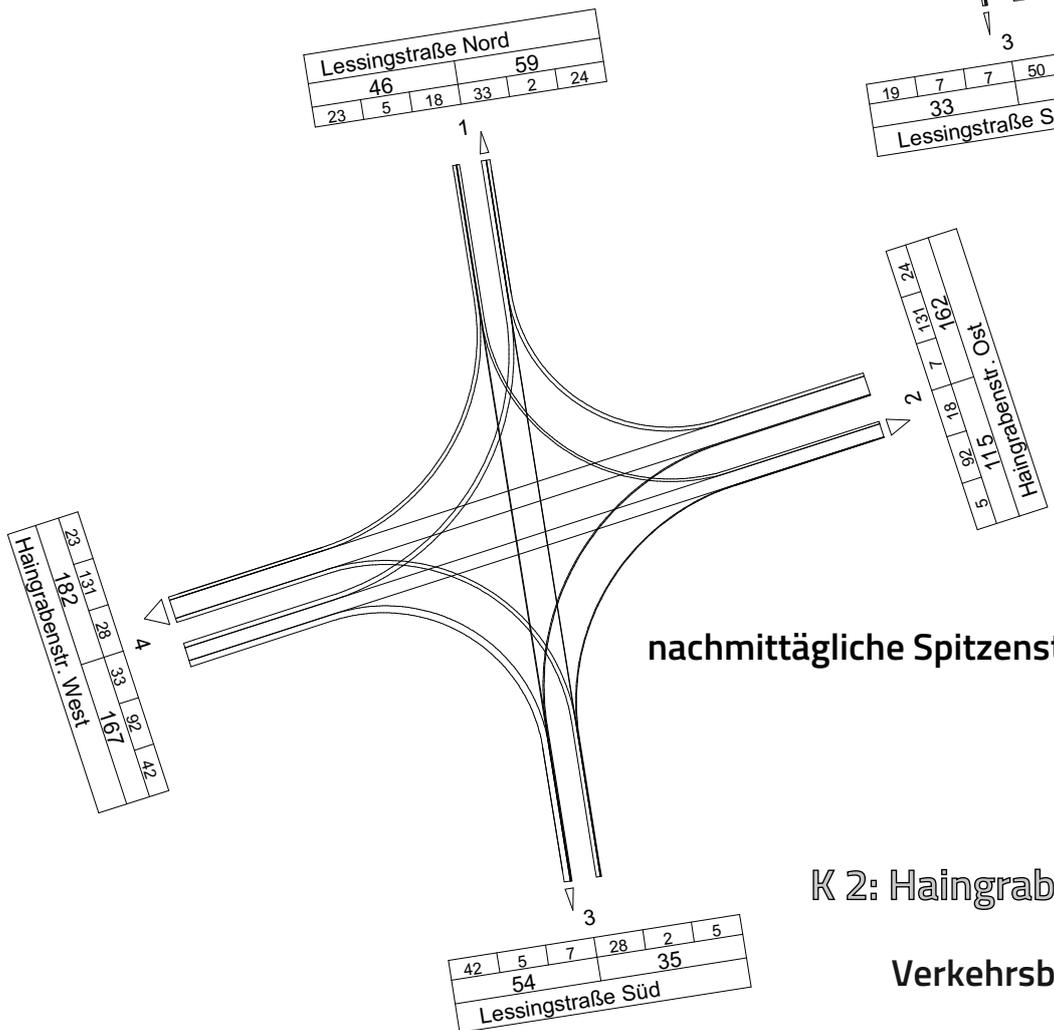
Stadt Rodgau, Stadtteil Jügesheim

Wohnbebauung „Haingrabenstraße 11“ – verkehrliche Bewertung

vormittägliche Spitzenstunde



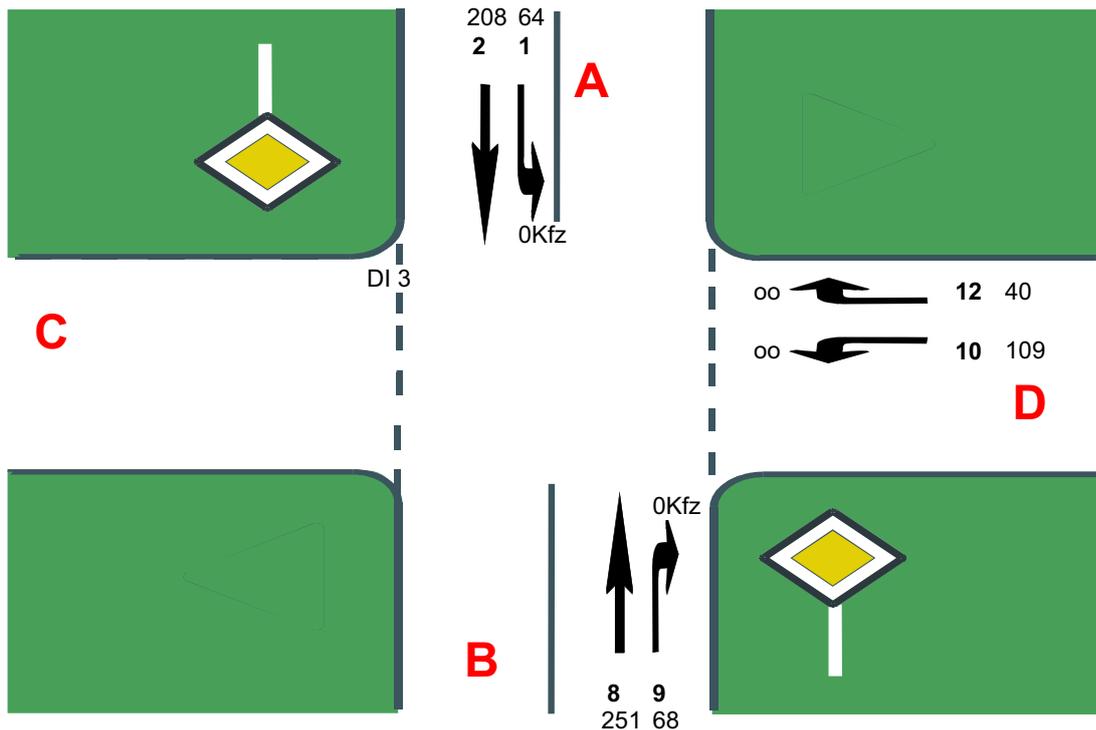
nachmittägliche Spitzenstunde



Anhang 4
K 2: Haingrabenstraße/Lessingstraße
Verkehrsbelastungen Prognose 2035

K 1: Dudenhöfer Straße/Haingrabenstraße

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]
1	13,3	12,5	15,0	37,4	0,1	0	1	3	68	1,1	5	64	64	0	A
2	2,7	0,8	4,0	33,4	0,0	0	0	5	36	0,2	5	205	205	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	251	251	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	72	72	0	A
10	41,1	22,1	33,0	110,8	0,4	1	2	7	170	1,5	8	112	111	1	B
12	11,9	18,2	27,0	105,9	0,1	0	1	4	60	1,5	6	39	39	0	B
Sum	69,1	5,6		110,8	0,1			7		0,4	8	743			



B=Dudenhöfer Str. S
D=Haingrabenstraße
A=Dudenhöfer Str. N

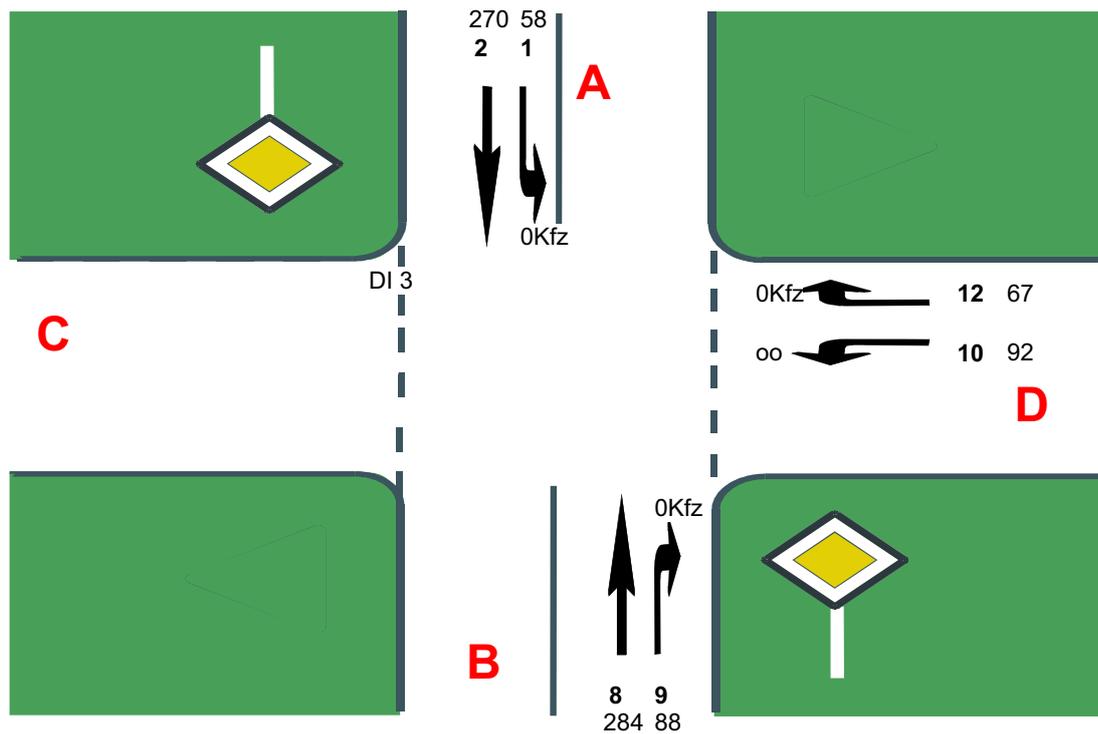
Anhang 5.1

Leistungsfähigkeit Analyse 2022
vormittägliche Spitzenstunde

Stadt Rodgau, Stadtteil Jügesheim
Wohnbebauung „Haingrabenstraße 11“ – verkehrliche Bewertung

K 1: Dudenhöfer Straße/Haingrabenstraße

Strom	VZ ges [min]	VZ mitt [sec]	VZ 85% [sec]	VZ max [sec]	RS mitt [Kfz]	RS 85% [Kfz]	RS 95% [Kfz]	RS max [Kfz]	H ges [-]	H mitt [-]	H max [-]	Fz. ang. [Kfz]	Fz. abg. [Kfz]	Fz. wart. [Kfz]	QSV [-]
1	12,7	13,1	16,0	68,4	0,1	0	1	3	65	1,1	6	58	58	0	A
2	4,1	0,9	4,0	62,5	0,0	0	0	5	52	0,2	8	269	269	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	288	288	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	92	92	0	A
10	38,0	24,6	38,0	183,0	0,4	1	2	7	150	1,6	8	93	93	0	B
12	21,5	19,2	28,0	142,9	0,2	1	1	5	107	1,6	9	67	66	1	B
Sum	76,3	5,3		183,0	0,1			7		0,4	9	867			



B=Dudenhöfer Str. S
D=Haingrabenstraße
A=Dudenhöfer Str. N

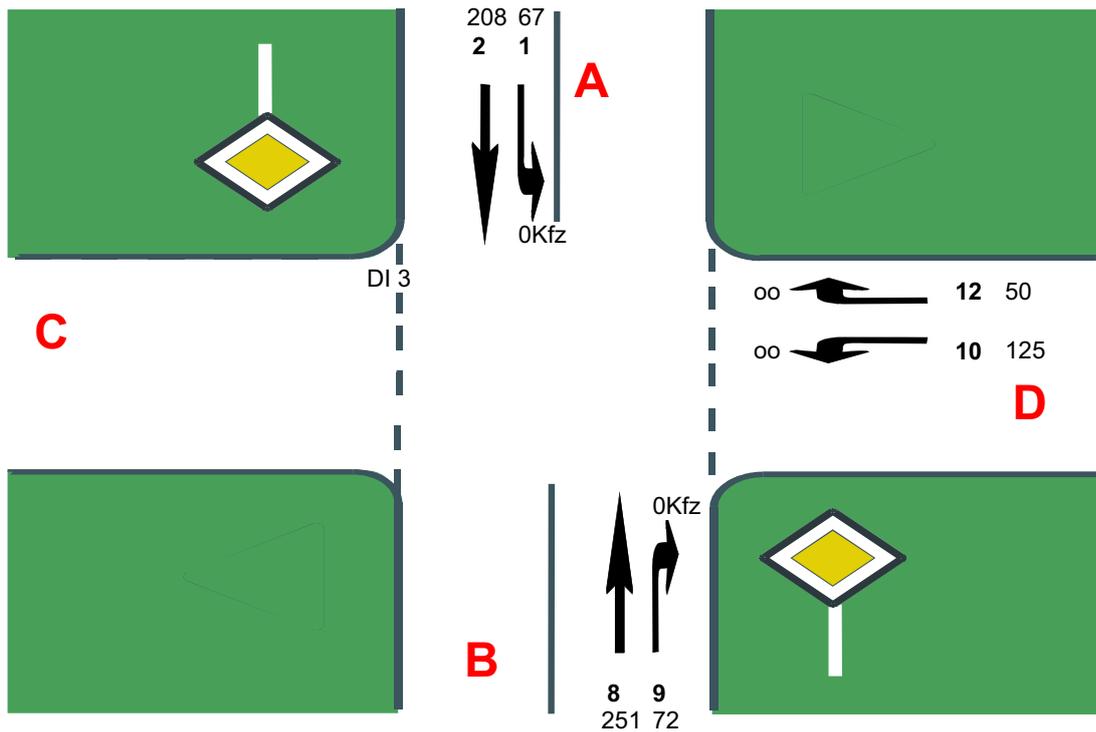
Anhang 5.2

Leistungsfähigkeit Analyse 2022
nachmittägliche Spitzenstunde

Stadt Rodgau, Stadtteil Jügesheim
Wohnbebauung „Haingrabenstraße 11“ – verkehrliche Bewertung

K 1: Dudenhöfer Straße/Haingrabenstraße

Strom	VZ ges [min]	VZ mitt [sec]	VZ 85% [sec]	VZ max [sec]	RS mitt [Kfz]	RS 85% [Kfz]	RS 95% [Kfz]	RS max [Kfz]	H ges [-]	H mitt [-]	H max [-]	Fz. ang. [Kfz]	Fz. abg. [Kfz]	Fz. wart. [Kfz]	QSV [-]
1	14,3	12,7	15,0	66,9	0,1	0	1	3	74	1,1	6	67	67	0	A
2	2,9	0,8	4,0	56,6	0,0	0	0	6	37	0,2	8	210	210	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	249	249	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	72	72	0	A
10	51,8	23,9	37,0	161,6	0,6	1	2	7	220	1,7	11	130	129	1	B
12	16,3	19,9	28,0	165,2	0,2	0	1	6	85	1,7	12	49	49	0	B
Sum	85,3	6,6		165,2	0,1			7		0,5	12	777			



B=Dudenhöfer Str. S
D=Haingrabenstraße
A=Dudenhöfer Str. N

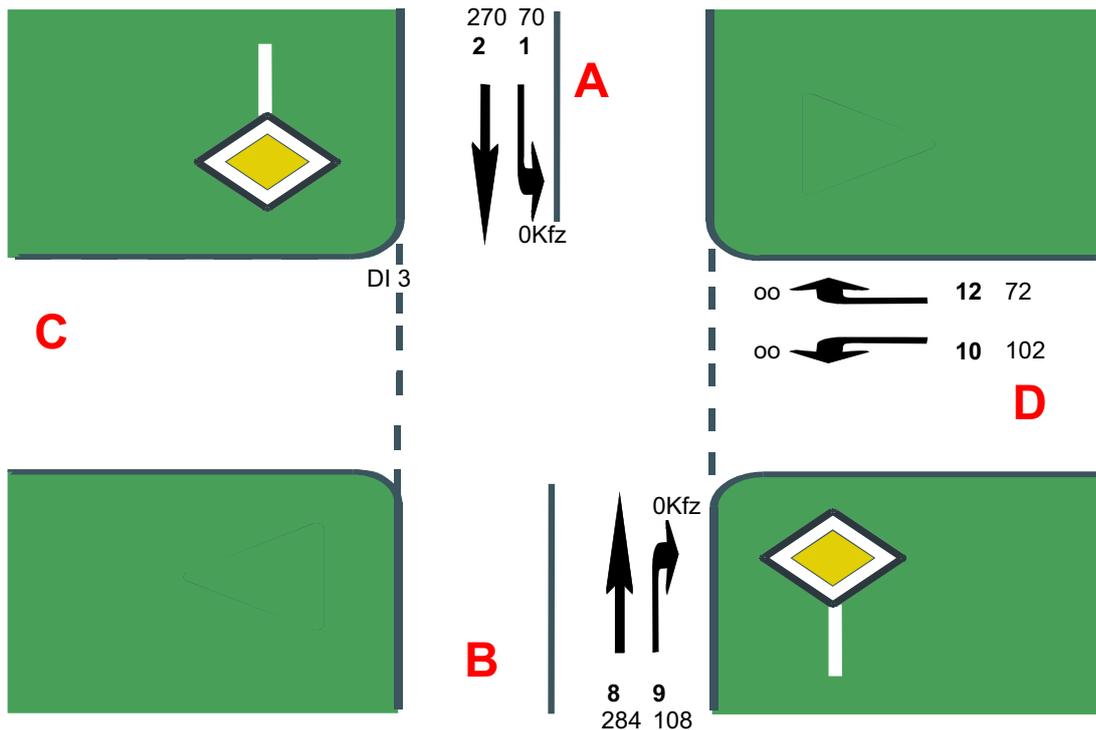
Anhang 6.1

Leistungsfähigkeit Prognose 2035
vormittägliche Spitzenstunde

Stadt Rodgau, Stadtteil Jügesheim
Wohnbebauung „Haingrabenstraße 11“ – verkehrliche Bewertung

K 1: Dudenhöfer Straße/Haingrabenstraße

Strom	VZ ges [min]	VZ mitt [sec]	VZ 85% [sec]	VZ max [sec]	RS mitt [Kfz]	RS 85% [Kfz]	RS 95% [Kfz]	RS max [Kfz]	H ges [-]	H mitt [-]	H max [-]	Fz. ang. [Kfz]	Fz. abg. [Kfz]	Fz. wart. [Kfz]	QSV [-]
1	15,4	13,2	17,0	47,9	0,1	0	1	5	79	1,1	7	70	70	0	A
2	4,6	1,0	4,0	42,2	0,0	0	0	6	60	0,2	7	274	274	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	283	283	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	107	107	0	A
10	48,7	27,8	45,0	211,8	0,6	1	3	9	194	1,8	13	105	104	1	B
12	27,7	22,7	36,0	215,0	0,3	1	2	6	134	1,8	14	73	73	0	B
Sum	96,3	6,3		215,0	0,2			9		0,5	14	912			



B=Dudenhöfer Str. S
D=Haingrabenstraße
A=Dudenhöfer Str. N

Anhang 6.2

Leistungsfähigkeit Prognose 2035
nachmittägliche Spitzenstunde

Stadt Rodgau, Stadtteil Jügesheim
Wohnbebauung „Haingrabenstraße 11“ – verkehrliche Bewertung