

Aktualisierung Verkehrsuntersuchung zur Standort- verlegung des Recyclingzentrums in Mainhausen

Auftraggeber:



November 2025

Inhalt

1	Ausgangssituation und Vorgehensweise _____	1
2	Untersuchungsraum _____	2
3	Verkehrsnachfrage _____	3
3.1	Verkehrserhebung _____	3
3.2	Ermittlung der Verkehrsnachfrage _____	4
3.3	Dimensionierungsbelastungen _____	5
4	Leistungsfähigkeitsbetrachtung _____	6
4.1	Methodik _____	6
4.2	Ergebnisse der HBS-Bewertung _____	7
4.2.1	Prognose-Nullfall 2035 _____	8
4.2.2	Prognose-Planfall 2035 _____	9
5	Zusammenfassung _____	10
	Anlagenverzeichnis _____	11

1 Ausgangssituation und Vorgehensweise

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung zur Standortverlegung des Recyclingzentrums in Mainhausen basiert auf dem gleichnamigen Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2018. Seit September 2018 gibt es hinsichtlich der Standortverlegung bzw. Standorterweiterung an der Sandgrube neue Überlegungen. Verlagerungen der Mengenströme aus dem Ostring in die Sandgrube sind nach jetzigem Stand nicht mehr geplant. Da am Standort Sandgrube die gemäß BimSchG genehmigten Mengen maximal zu 50 % ausgeschöpft sind, wird im Sinne einer „Worst-Case-Betrachtung“ eine theoretische Verdoppelung der Bewegungen angesetzt. Für die nächsten 10 Jahre sind allerdings keine (bis minimale) Veränderungen geplant.

Auf Grundlage dieser Überlegungen ist die vorliegende Verkehrsuntersuchung fortzuschreiben und zu aktualisieren. Ziel der Untersuchung ist nach wie vor der Nachweis, ob der zusätzlich anfallende Verkehr durch das vorhandene Straßennetz leistungsfähig abgewickelt werden kann.

Die Einschätzung der verkehrlichen Auswirkungen der Standortverlegung des Recyclinghofs auf die Ortsdurchfahrt von Zellhausen erfordert zunächst eine Status Quo-Analyse zur derzeitigen Verkehrssituation in der Ortsdurchfahrt von Zellhausen. Darauf aufbauend werden die Auswirkungen einer „Worst-Case-Betrachtung“ auf die Ortsdurchfahrt von Zellhausen prognostiziert und dargelegt.

Das Arbeitsprogramm umfasst folgende wesentliche Arbeitsschritte:

- Erfassung und Auswertung aktueller Verkehrsbelastungen an den maßgebenden Knotenpunkten und Querschnitten im Untersuchungsgebiet.
- Ermittlung der zu erwartenden Neuverkehre durch die geplante Entwicklung (Angaben durch den AG).
- Verteilung der Neuverkehre innerhalb des Untersuchungsraums und Ermittlung der Prognosebelastungen (allgemeine Verkehrssteigerung/ plausible Annahmen) auf Grundlage der aktuell durchgeführten Erhebungen.
- Festlegung der zu berücksichtigenden verkehrlich wirksamen Entwicklungen sowohl für den Prognose-Nullfall 2035 als auch den Prognose-Planfall 2035.
- Herleitung der Dimensionierungsbelastungen für die Prognosefälle mit anschließender Bewertung des Verkehrsablaufs im Status Quo und für alle Prognoseszenarien nach HBS – Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2015 (FGSV) an den relevanten Einzelknoten.

2 Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum umfasst die Ortsdurchfahrt von Mainhausen-Zellhausen entlang der Babenhäuser Straße mit den relevanten Knotenpunkten

- KP01: Babenhäuser Str. / Mainflinger Str./ Wiesenstr. (3-armig, KP)
- KP02: Babenhäuser Str. / Zufahrt Sandgrube (4-armig, KP)

und dem Querschnitt

- QS01: Babenhäuser Str. (Bereich Keilmannplatz) (2-armig, QS)

Abbildung 1 zeigt die Lage der genannten Erhebungsstellen in Mainhausen-Zellhausen sowie die Standorte der Höfling Umweltservice GmbH (Standort Ostring) und Höfling Sandgruben- und Baggerbetriebs-GmbH (Standort Babenhäuser Straße).

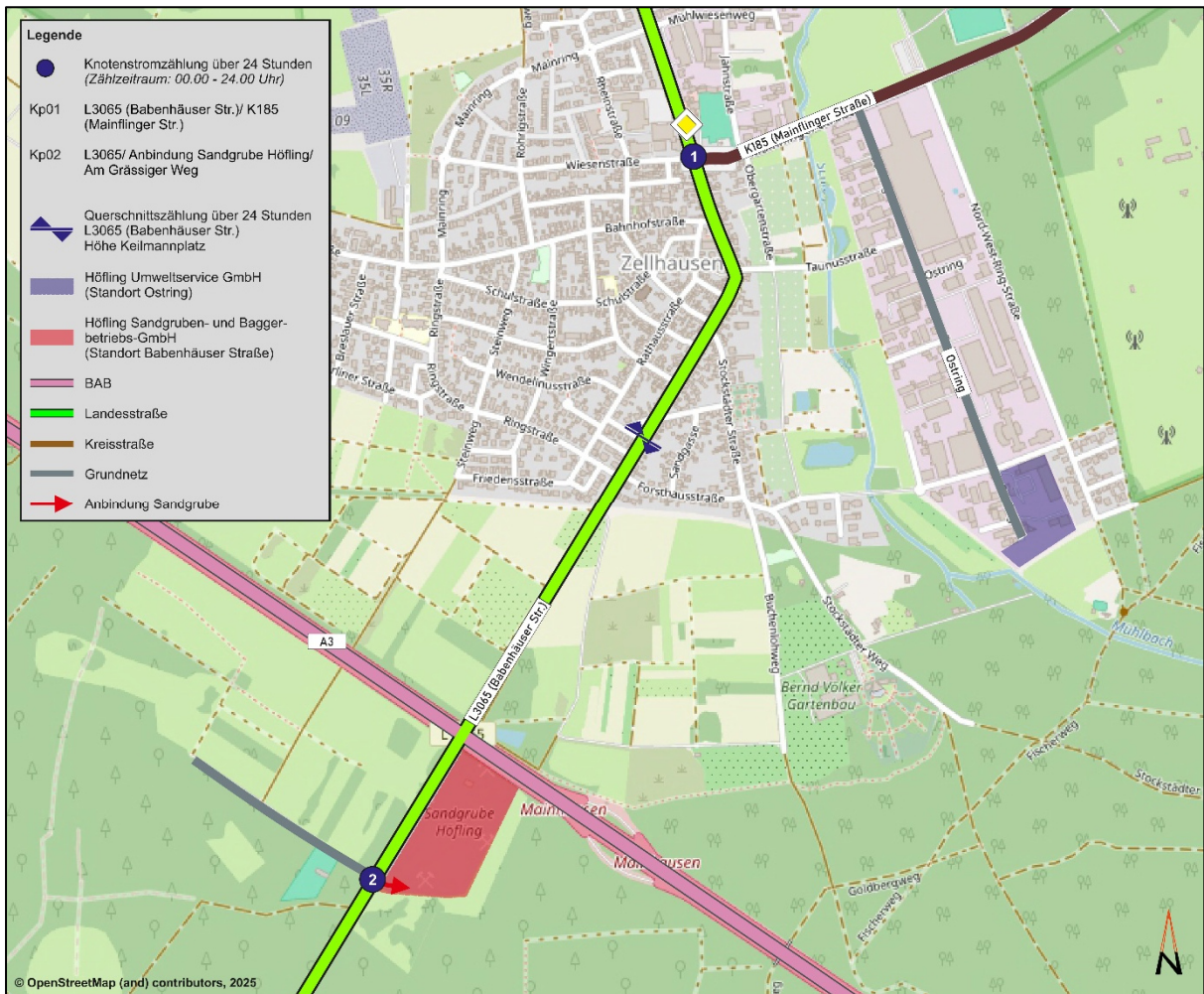


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet

3 Verkehrsnachfrage

Als Grundlage zur Bewertung der verkehrlichen Erschließung ist die Zustandserfassung des Verkehrsablaufs an den maßgeblichen Örtlichkeiten im Untersuchungsraum unerlässlich. Zur Ermittlung der hierfür notwendigen Dimensionierungsbelastungen sind folgende Arbeitsschritte erforderlich:

- Erhebung der aktuellen Verkehrsbelastungen,
- Ermittlung und Verteilung der Neuverkehre,
- Überlagerung der bestehenden und zu erwartenden Verkehrsbelastungen.

3.1 Verkehrserhebung

Die Verkehrserhebung an den o.g. Knoten bzw. dem Querschnitt erfolgte als 24-h-Zählung am Mittwoch, 17.09.2025 per Videoaufnahme.

Die Strombelastungen wurden in 15-Minuten Intervallen ausgewertet. Dabei wurde nach den Fahrzeugarten Personenkraftwagen (Pkw), Lieferfahrzeug $\leq 3,5t$ (Lfz), Lastkraftwagen (Lkw) $>3,5t$, Lastzug (Lz), Bus, motorisierte Zweiräder (Krad) und Fahrrad unterschieden. Somit können die Zeiten maximaler Belastungen während der morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeiten sowie deren stündliche Maximalwerte festgestellt werden. Bei vorhandenen Furten wurde der querende Fuß- und Radverkehr ebenfalls differenziert aufgenommen.

Die Festlegung der morgendlichen bzw. abendlichen Spitzenstunde erfolgt in der maßgebenden Messgröße „Pkw-Einheiten“ (Pkw-E). In dieser Größe sind die Fahrzeugarten Krad, Pkw, Lfz, Lkw, Lz und Bus zueinander gewichtet, um den unterschiedlichen Zeitbedarf der Fahrzeugarten darzustellen. Hierbei gelten für die Berechnung der Verkehrsbelastungen in Pkw-Einheiten folgende Eingangswerte:

- Rad: 0,0 Pkw-E,
- Krad: 0,5 Pkw-E,
- Pkw: 1,0 Pkw-E,
- Lfz: 1,0 Pkw-E,
- Lkw: 2,0 Pkw-E,
- Lz: 2,0 Pkw-E,
- Bus: 2,0 Pkw-E.

Die detaillierten Ergebnisse der Verkehrserhebung sind in **Anlage 1** dargestellt. Dabei sind die Morgen- und Abendspitze sowie die hochgerechneten Tagesverkehre und die Ganglinie der viertelstündlichen Kfz-Belastung jeweils separat nach Gesamt-Kfz und Schwerverkehr (Lkw, Lz, Bus) aufbereitet. Die Ganglinie der gleitenden Stundenbelastung ist in Pkw-E ausgewertet.

3.2 Ermittlung der Verkehrsnachfrage

- **Strukturdaten**

Auf Grundlage der aktuellen Planung/ Vorgaben des Auftraggebers (Stand: Oktober 2025) werden folgende Ansätze zu Grunde gelegt:

- Verlagerungen der Mengenströme aus dem Ostring zur Sandgrube sind nicht geplant.
- Am Standort Ostring sind die gemäß BimSchG genehmigten Mengen bereits ausgeschöpft. Für die nächsten 10 Jahre sind keine (bis minimale) Veränderungen geplant.
- Am Standort Sandgrube sind die gemäß BimSchG genehmigten Mengen maximal zu 50 % ausgeschöpft. Für die nächsten 10 Jahre sind ebenfalls keine (bis minimale) Veränderungen geplant. Im Sinne einer „Worst-Case-Betrachtung“ wird hier aber eine Verdoppelung der heutigen Bewegungen angesetzt.

- **Räumliche Verteilung der Verkehrsnachfrage**

Die Ermittlung der räumlichen Verteilung erfolgt auf Grundlage einer gutachterlichen Annahme, die sich auf die bestehenden Verkehrsverteilungen aus den Verkehrserhebungen sowie plausibler Annahmen stützt. Die Ergebnisse sind in **Anlage 2** enthalten.

3.3 Dimensionierungsbelastungen

Die Dimensionierungsbelastungen für den Prognose-Nullfall 2035 setzen sich aus den Status Quo Belastungen (Zählung) sowie einer Prognose der allgemeinen Verkehrszunahme zusammen.

Der Ansatz für die allgemeine Verkehrszunahme basiert auf der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (Intraplan/BVU: Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Los 3: Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverlagerungen unter Berücksichtigung des Luftverkehrs. Berlin: BMVI, 2014). Gemäß dieser Grundlage ist im klassifizierten Grundnetz ein allgemeiner Anstieg sowohl für den Kfz-Personenverkehr wie für den Güterverkehr von 0,2 % pro Jahr gewählt.

Mit dem Status Quo 2025 und dem Prognosehorizont 2035 ergibt sich somit eine absolute allgemeine Verkehrssteigerung von +2,0 %.

Für den Prognose-Planfall 2035 wurde auf die Belastungen des Prognose-Nullfall 2035 die Neuverkehre der Gebietsentwicklung Sandgrube (Verdopplung der bestehenden Verkehre) in ihrer jeweiligen Verteilung aufgesetzt. Die stündlichen Belastungen der Quell- und Zielverkehre basieren auf den Spitzenstunden des jeweiligen Knotenpunkts. In **Anlage 3** sind die Dimensionierungsbelastungen an den betrachteten Örtlichkeiten für Prognose-Nullfall und -Planfall 2035 für den Gesamtverkehr (Kfz/h) und Schwerverkehr (Kfz >3,5t) jeweils für die Morgen- und die Abendspitze dokumentiert.

4 Leistungsfähigkeitsbetrachtung

4.1 Methodik

Die Verkehrsqualität orientiert sich gemäß HBS 2015 – Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (Köln: FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2015) an Knotenpunkten anhand der mittleren Wartezeiten von Verkehrsströmen. Als Beurteilungskategorien für unsignalisierte Knoten sind hierzu Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) von A bis F entsprechend den Schulnoten „sehr gut“ bis „ungenügend“ definiert:

- Stufe A:** Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.
- Stufe B:** Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.
- Stufe C:** Die Fahrzeugführer 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.
- Stufe D:** Die Mehrzahl der Fahrzeugführer muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Fahrzeuge können Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
- Stufe E:** 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 führen. Die Kapazität ist erreicht.
- Stufe F:** Die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über ein längeres Zeitintervall größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

An Knotenpunkten sollte in den Spitzenstunden stets die **Qualitätsstufe D** oder besser erreicht werden. Maßgebend für die Einstufung des gesamten Knotenpunkts ist dabei die Zufahrt mit der niedrigsten Qualitätsstufe. Zur Einteilung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs A – F gelten die Grenzwerte der mittleren Wartezeit nach **Tabelle 1**. Als noch ausreichend (QSV: D) wird die Verkehrsqualität an vorfahrtsgeregelten Knotenpunkten bei einer mittleren Wartezeit von bis zu 45 Sekunden angesehen.

QSV	Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn
	mittlere Wartezeit [s]
A	≤ 10
B	≤ 20
C	≤ 30
D	≤ 45
E	> 45
F	Sättigungsgrad > 1,0

Tabelle 1: HBS-Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an vorfahrtsgeregelten Knotenpunkten und Kreisverkehrsplätzen

Der Leistungsfähigkeitsnachweis wird anhand geschlossener mathematischer Modelle (Formeln) geführt, die bei vorfahrtsgeregelten Knotenpunkten auf der Zeitlückentheorie (angenommene und abgelehnte Grenz- und Folgezeitlücken basieren. Es wird grundsätzlich von Einzelknotenpunkten mit zufallsverteilten Fahrzeugankünften ausgegangen.

4.2 Ergebnisse der Bewertung hinsichtlich Leistungsfähigkeit

Die Bewertung der Knotenpunkte im Untersuchungsraum erfolgt nach den Kriterien der Verkehrssicherheit und der rechnerischen Leistungsfähigkeit (Kapazitätsreserven, Wartezeiten, Rückstaulängen) gemäß HBS 2015 für beide Hauptverkehrszeiten (Morgen- und Abendspitze) im Prognose-Nullfall sowie im Planfall 2035. Der zu untersuchende und zu beurteilende Querschnitt der L3065 (Babenhäuser Str.) (Höhe Keilmannplatz) wird hinsichtlich vorhandener Leistungsfähigkeitsreserven nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen – RSt 06 (FGSV) beurteilt.

4.2.1 Prognose-Nullfall 2035

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung gemäß HBS 2015 für den Prognose-Nullfall 2035 sind in **Anlage 4** sowie in zusammengefasster Form in **Tabelle 2** dargestellt.

Nr.	Name	KP-Form	Prognose-Nullfall 2035	
			Morgenspitze	Abendspitze
1	Babenhäuser Str. / Mainflinger Str./ Wiesenstr.	<i>vorfahrtgeregelt</i>	C	C
2	Babenhäuser Str. / Zufahrt Sandgrube	<i>vorfahrtgeregelt</i>	A	A

Tabelle 2: Übersicht Leistungsfähigkeitsberechnungen nach HBS 2015 für den Prognose-Nullfall 2035

Der Knotenpunkt Babenhäuser Str. / Mainflinger Str./ Wiesenstr. ist nach der Leistungsfähigkeitsberechnung gemäß HBS 2015 im Prognose-Nullfall 2035 sowohl in der Morgen- als auch der Abendspitze mit Qualitätsstufe C leistungsfähig. Die Fahrzeugführer in den Nebenströmen müssen aber auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten.

Der Knotenpunkt Babenhäuser Str. / Zufahrt Sandgrube ist nach der Leistungsfähigkeitsberechnung gemäß HBS 2015 im Prognose-Nullfall 2035 sowohl in der Morgen- als auch der Abendspitze mit Qualitätsstufe A leistungsfähig. Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.

Die Landstraße 3065 zwischen Babenhausen und dem Ortskern Mainhausen kann nach RASt 06 als örtliche Einfahrtsstraße deklariert werden. Der Querschnitt weist eine Charakterisierung wie eine Hauptverkehrsstraße (HS IV, HS III) auf und kann eine Verkehrsstärke zwischen 400 und 1.800 Kfz/24h abwickeln (RASt 06, Kap. 5.2.6). Der Querschnitt L3065 (Höhe Keilmannplatz) weist im Prognose-Nullfall 2035 eine Gesamtverkehrsbelastung von ca. 465 Kfz in der Morgenspitze auf. Diese Belastung bewegt sich nach RASt 06 an der unteren Grenze der vertragbren Verkehrsstärke einer örtlichen Einfahrtsstraße. Daher werden keine Kapazitätsengpässe im Bereich L3065 Keilmannplatz erwartet.

4.2.2 Prognose-Planfall 2035

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung entspr. HBS 2015 für den Prognose-Planfall 2035 sind in **Anlage 4** sowie in zusammengefasster Form in **Tabelle 3** dargestellt.

Nr.	Name	KP-Form	Prognose-Planfall 2035	
			Morgenspitze	Abendspitze
1	Babenhäuser Str. / Mainflinger Str./ Wiesenstr.	<i>vorfahrtgeregelt</i>	C	C
2	Babenhäuser Str. / Zufahrt Sandgrube	<i>vorfahrtgeregelt</i>	A	A

Tabelle 3: Übersicht Leistungsfähigkeitsberechnungen nach HBS 2015 für den Prognose-Planfall 2035

Der Knotenpunkt Babenhäuser Str. / Mainflinger Str./ Wiesenstr. ist nach der Leistungsfähigkeitsberechnung entspr. HBS 2015 auch im Prognose-Planfall 2035 sowohl in der Morgen- als auch der Abendspitze mit Qualitätsstufe C weiterhin leistungsfähig. Die Wartezeiten der Nebenströmen erhöhen sich geringfügig um bis zu 2 Sekunden.

Der Knotenpunkt Babenhäuser Str. / Zufahrt Sandgrube ist nach der Leistungsfähigkeitsberechnung entspr. HBS 2015 im Prognose-Planfall 2035 sowohl in der Morgen- als auch der Abendspitze weiterhin mit Qualitätsstufe A leistungsfähig. Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann weiterhin nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren und die Wartezeiten sind sehr gering.

Der Querschnitt L3065 (Höhe Keilmannplatz) weist im Prognose-Planfall 2035 eine Gesamtverkehrsbelastung von ca. 475 Kfz in der Morgenspitze auf. Diese Belastung bewegt sich nach RASt 06 an der unteren Grenze der vertretbaren Verkehrsstärke einer örtlichen Einfahrtsstraße (400 – 1.800 Kfz/h). Daher werden keine Kapazitätsengpässe im Bereich L3065 Keilmannplatz im Prognose-Planfall 2035 erwartet.

5 Zusammenfassung

Aufgabe der vorliegenden Verkehrsuntersuchung war der Nachweis der gesicherten äußeren verkehrlichen Erschließung für die geplanten Entwicklungen bzgl. des Recyclingzentrums in Mainhausen.

Die Verkehrsuntersuchung hat den Prognosehorizont 2035 und die prognostizierte allgemeine Verkehrsentwicklung basiert auf einem allgemeinen Ansatz.

Die Verteilung der Neuverkehre fundiert auf gutachterlichen Einschätzungen. Aus der Untersuchung resultieren folgende Aussagen:

- *Der **KP Babenhäuser Str. / Mainflinger Str./ Wiesenstr.** ist nach der Leistungsfähigkeitsberechnung entspr. HBS 2015 im Prognose-Planfall 2035 sowohl in der Morgen- als auch der Abendspitze mit Qualitätsstufe **C leistungsfähig.***
- *Der **KP Babenhäuser Str. / Zufahrt Sandgrube** ist nach der Leistungsfähigkeitsberechnung entspr. HBS 2015 im Prognose-Planfall 2035 sowohl in der Morgen- als auch der Abendspitze mit Qualitätsstufe **A leistungsfähig.***
- *Die prognostizierten Gesamtverkehrsbelastungen am **Querschnitt L3065 Höhe Keilmannplatz** bewegen sich sowohl im Prognose-Nullfall als auch Prognose-Planfall an der nach RASt 06 definierten vertretbaren Verkehrsstärke unteren Grenze (Bandbreite „örtliche Einfahrtsstraße“ 400 bis 1.800 Kfz/h). Somit kann der Querschnitt der L3065 als **leistungsfähig** erachtet werden.*
- *Die äußere verkehrliche Erschließung der angenommenen Gebietsentwicklung ist somit für den Kfz-Verkehr **sichergestellt.***

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Dokumentation der Verkehrserhebung

- 1.1 KP01 – Babenhäuser Str. / Mainflinger Str./ Wiesenstr. (3-armig, KP)
- 1.2 KP02 –Babenhäuser Str. / Zufahrt Sandgrube (4-armig, KP)
- 1.3 QS01 –Babenhäuser Str. (Bereich Keilmannplatz) (2-armig, QS)

relevant für Anlage 1

1.x.Blatt 1 Morgenspitze [Kfz/ h] und [Kfz_{sv}/ h]

1.x.Blatt 2 Abendspitze [Kfz/ h] und [Kfz_{sv}/ h]

1.x.Blatt 3 hochgerechneter Tagesverkehr [Kfz/ 24h] und [Kfz_{sv}/ 24h]

1.x.Blatt 4 Ganglinie der viertelstündlichen Kfz-Belastung [Kfz/ 15min]

1.x.Blatt 5 Ganglinie der viertelstündlichen Schwerverkehrsbelastung [Kfz_{sv}/ 15min]

1.x.Blatt 6 Ganglinie der gleitenden Stundenbelastung [Pkw-E/ h]

Anlage 2: Räumliche Verteilung der Neuverkehre

Anlage 3: Dimensionierungsbelastungen Morgen- und Abendspitze

- 3.1 Prognose-Nullfall 2035 Morgenspitze [Kfz/ h] und [Kfz_{sv}/ h]
- 3.2 Prognose-Nullfall 2035 Abendspitze [Kfz/ h] und [Kfz_{sv}/ h]
- 3.3 Prognose-Planfall 2035 Morgenspitze [Kfz/ h] und [Kfz_{sv}/ h]
- 3.4 Prognose-Planfall 2035 Abendspitze [Kfz/ h] und [Kfz_{sv}/ h]

Anlage 4: Leistungsfähigkeitsbetrachtung

- 4.1 KP01 – Babenhäuser Str. / Mainflinger Str./ Wiesenstr.
- 4.2 KP02 –Babenhäuser Str. / Zufahrt Sandgrube

relevant für Anlage 4

4.x.1 HBS-Bewertung Prognose-Nullfall 2035

4.x.2 HBS-Bewertung Prognose-Planfall 2035

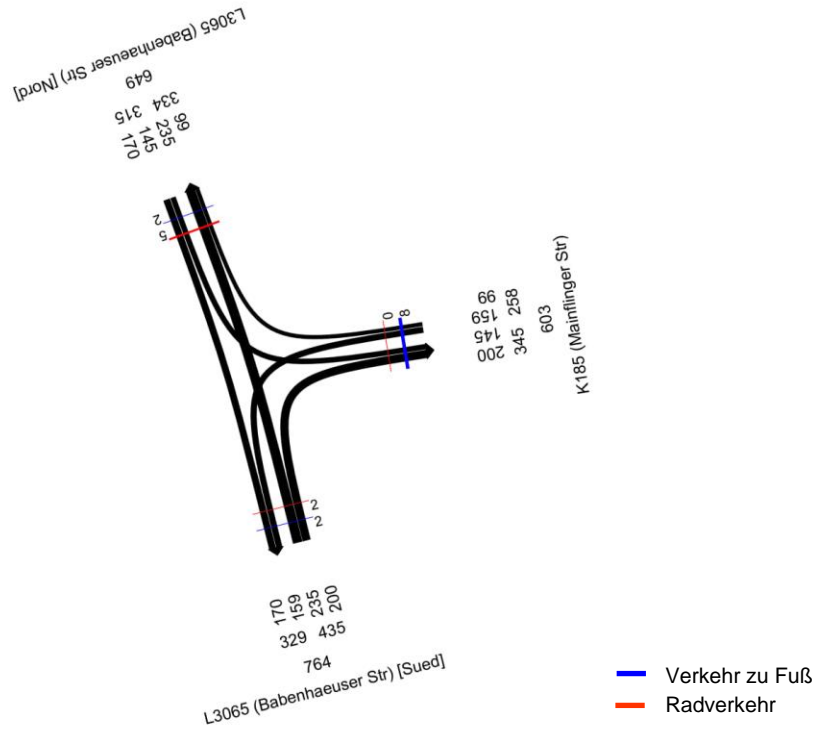
4.x.x Blatt 1 Morgenspitze [Kfz/ h] und [Kfz_{sv}/ h]

4x.x Blatt 2 Abendspitze [Kfz/ h] und [Kfz_{sv}/ h]

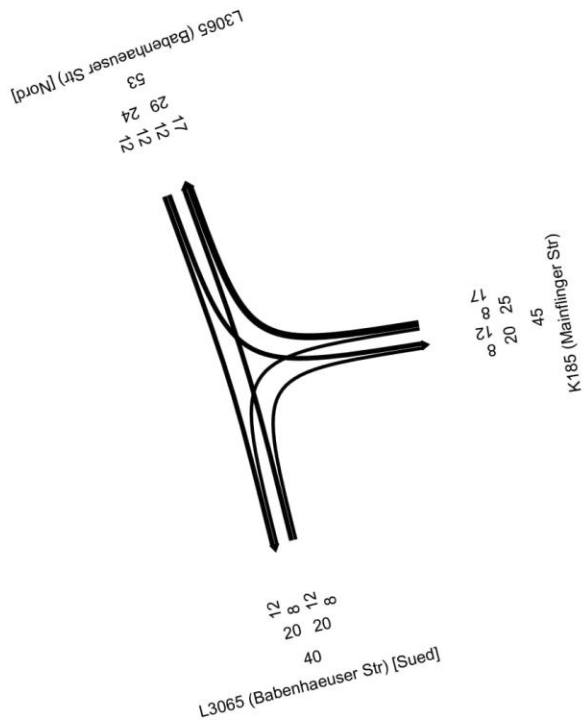
Anlage 1.1 - Blatt 1

Knotenstromzählung: KP 01 – L3065 (Babenhäuser Str.)/ K185 (Mainflinger Str.)

Bemessungsverkehrsstärken [Kfz/ h]: Morgenspitze 07:30 – 08:30 Uhr



Schwerverkehrsbelastungen >3,5t [Kfz_{SV}/ h]: Morgenspitze 07:30 – 08:30 Uhr

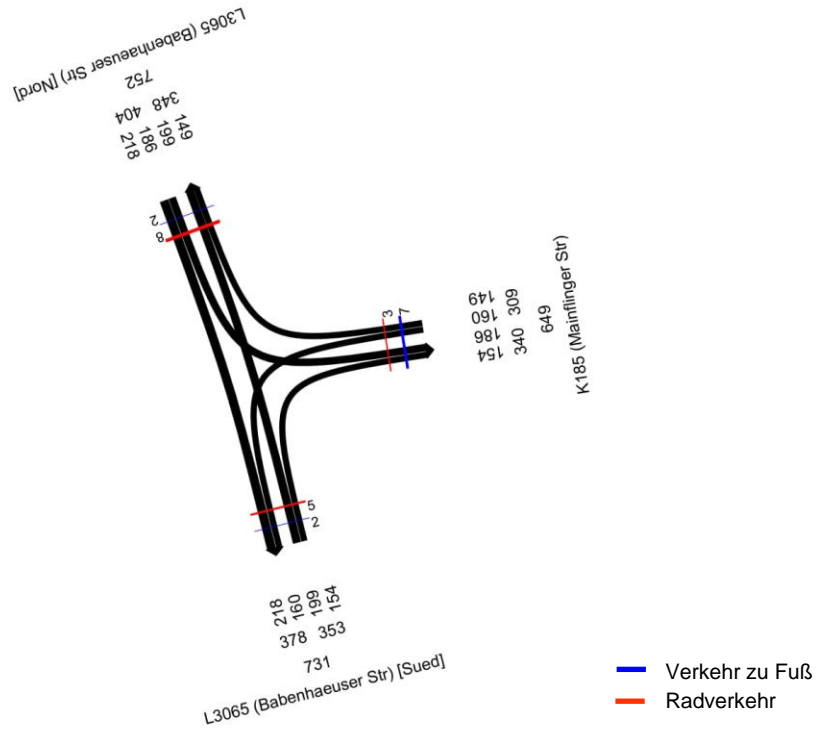


Erhebung
Mittwoch, 17.09.2025

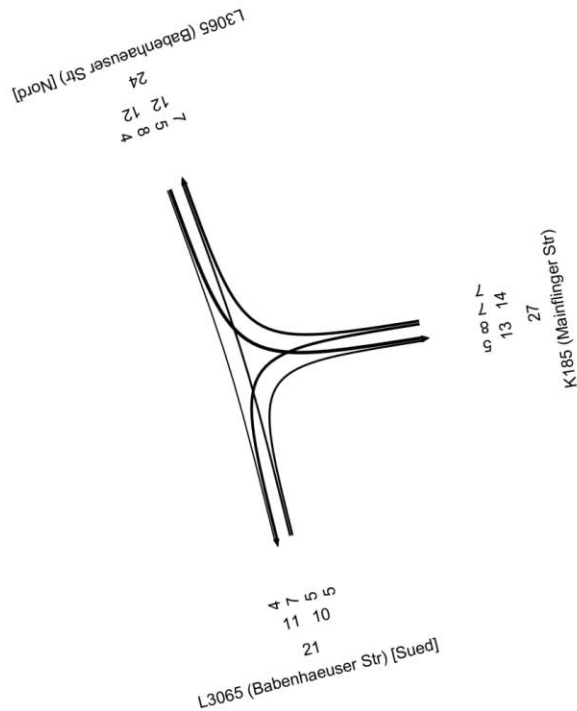
Anlage 1.1 - Blatt 2

Knotenstromzählung: KP 01 – L3065 (Babenhäuser Str.)/ K185 (Mainflinger Str.)

Bemessungsverkehrsstärken [Kfz/ h]: Abendspitze 16:00 – 17:00 Uhr



Schwerverkehrsbelastungen >3,5t [Kfz_{SV}/ h]: Abendspitze 16:00 – 17:00 Uhr

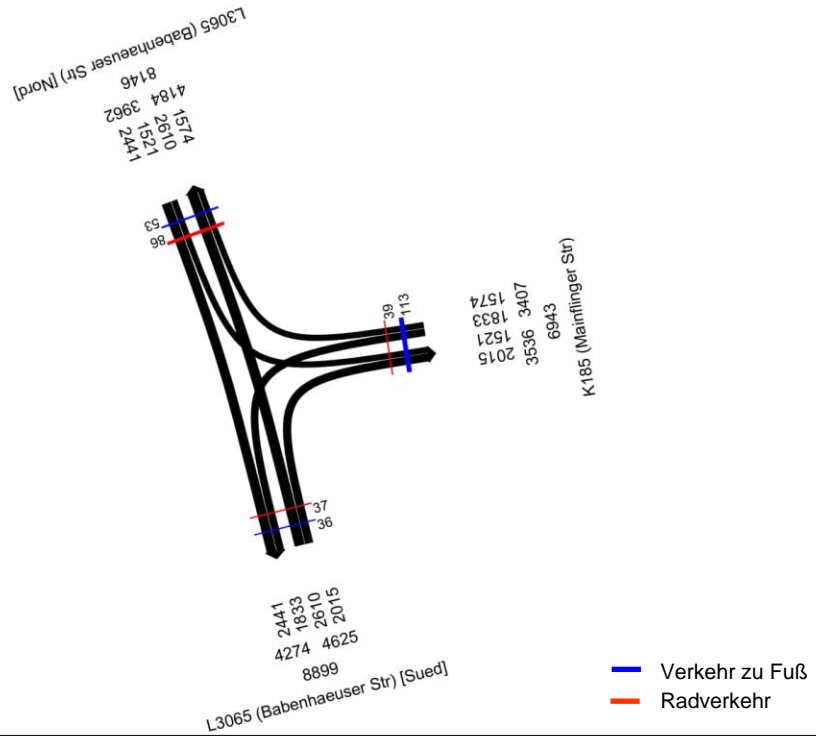


Erhebung
Mittwoch, 17.09.2025

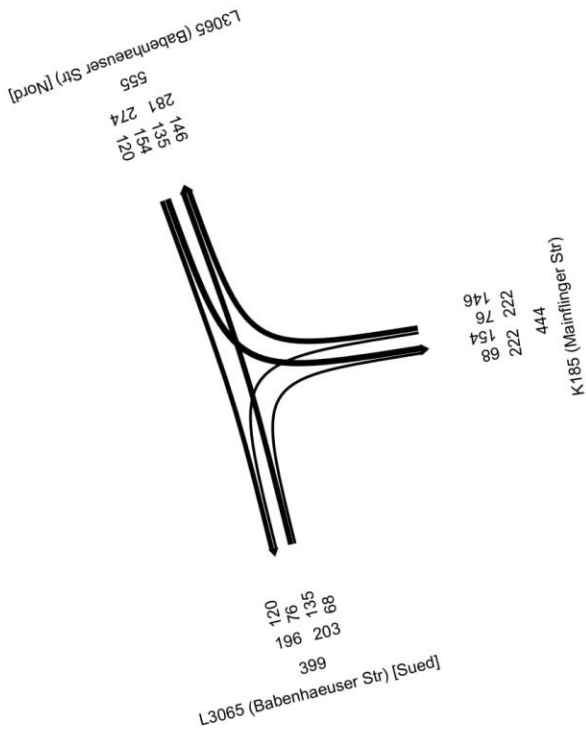
Anlage 1.1 - Blatt 3

Knotenstromzählung: KP 01 – L3065 (Babenhäuser Str.)/ K185 (Mainflinger Str.)

werktägliche Kfz-Belastungen [Kfz/ 24h]: Tagesverkehr 00:00 – 24:00 Uhr



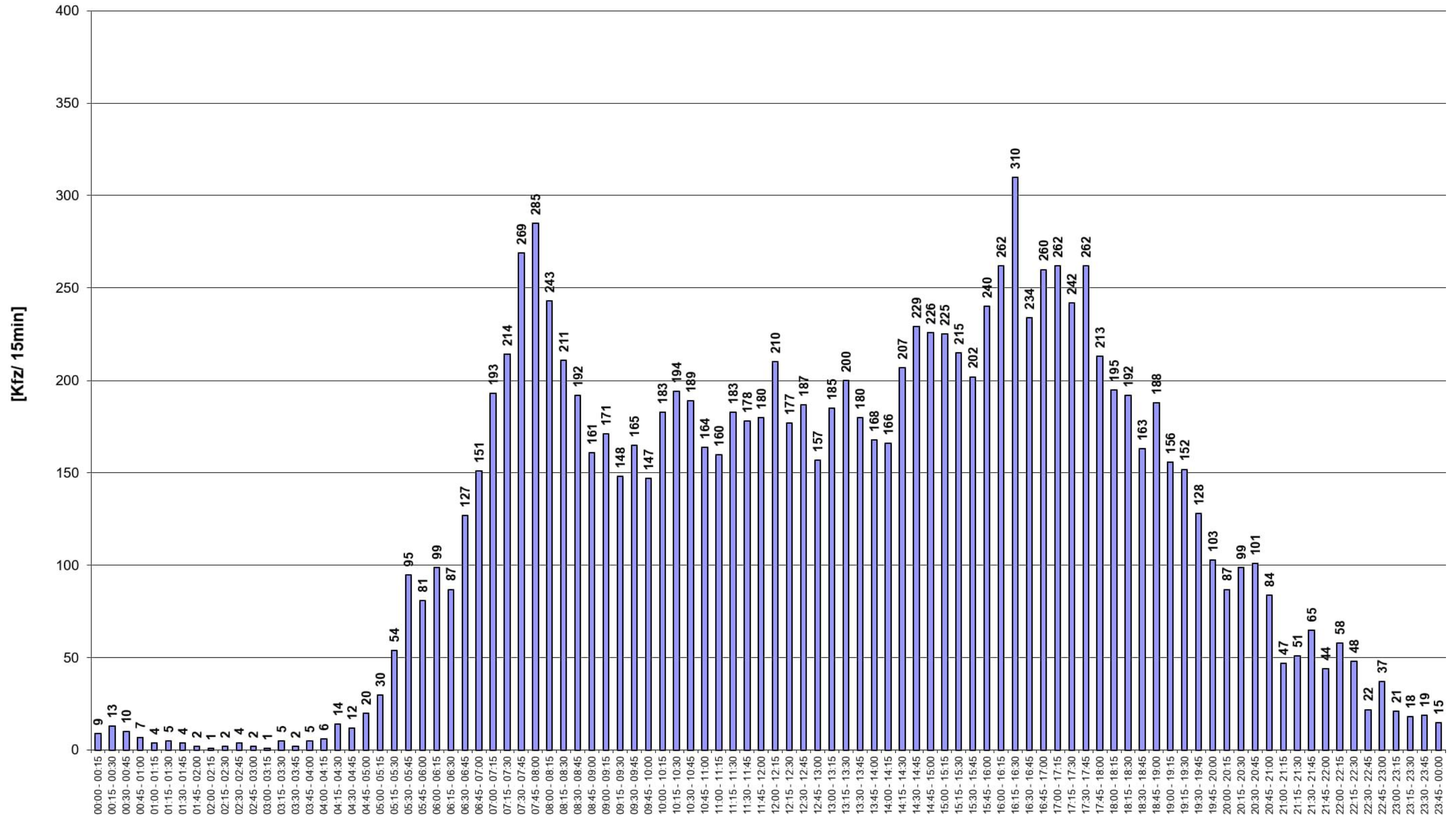
werktägliche Schwerverkehrsbelastung [Kfz_{sv}/ 24h]: Tagesschwerverkehr 00:00 – 24:00 Uhr



Erhebung
Mittwoch, 17.09.2025

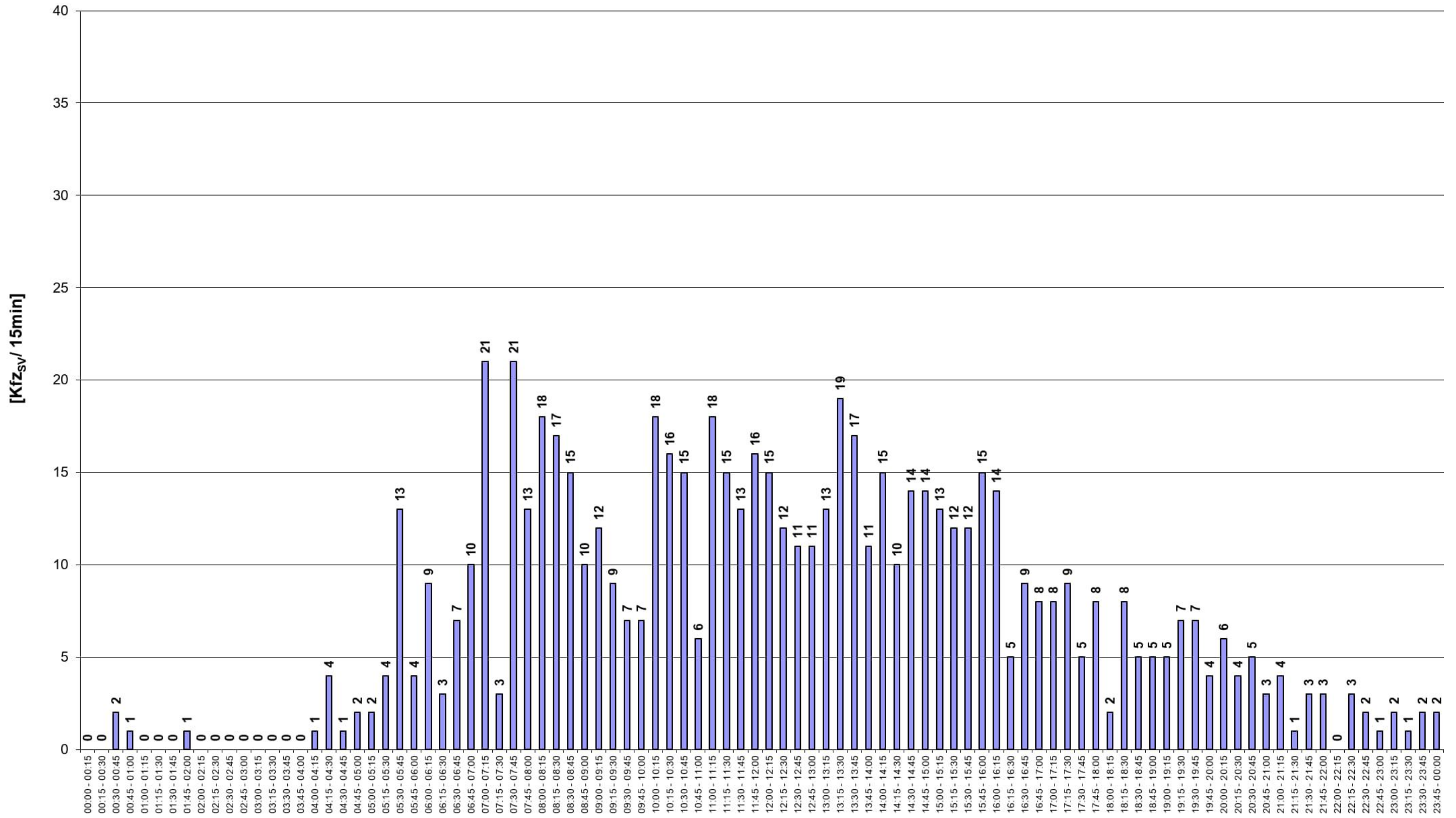
Anlage 1.1 - Blatt 4

Knotenstromzählung: KP 01 – L3065 (Babenhäuser Str.)/ K185 (Mainflinger Str.)
 Ganglinie der viertelstündlichen Kfz-Belastung [Kfz/ 15min]



Anlage 1.1 - Blatt 5

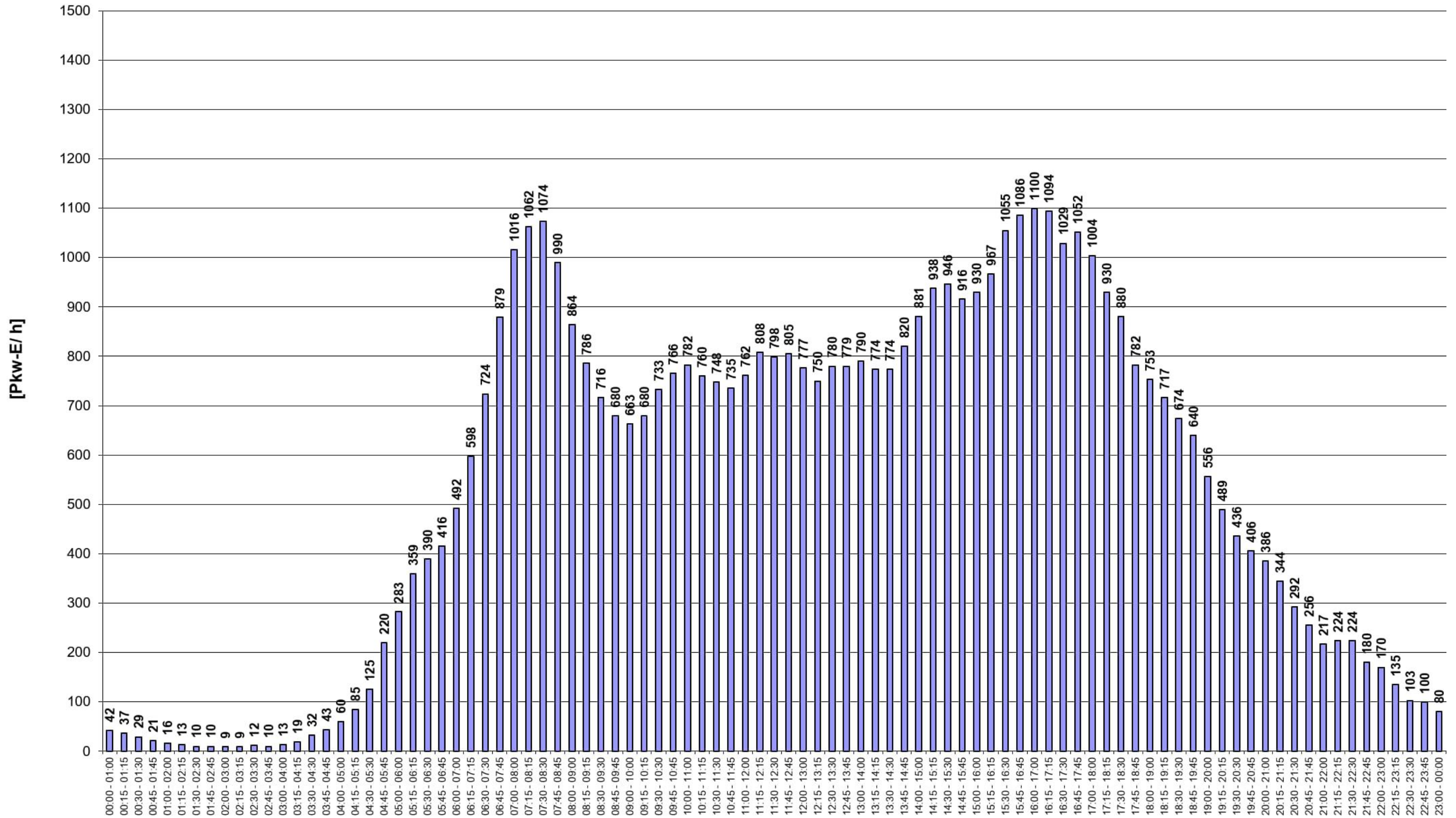
Knotenstromzählung: KP 01 – L3065 (Babenhäuser Str.)/ K185 (Mainflinger Str.)
 Ganglinie der viertelstündlichen Schwerverkehrsbelastung > 3,5 t [Kfz_{sv}/ 15min]



Erhebung
 Mittwoch, 17.09.2025

Anlage 1.1 - Blatt 6

Knotenstromzählung: KP 01 – L3065 (Babenhäuser Str.)/ K185 (Mainflinger Str.)
 Ganglinie der gleitenden Stundenbelastung [Pkw-E/ h]



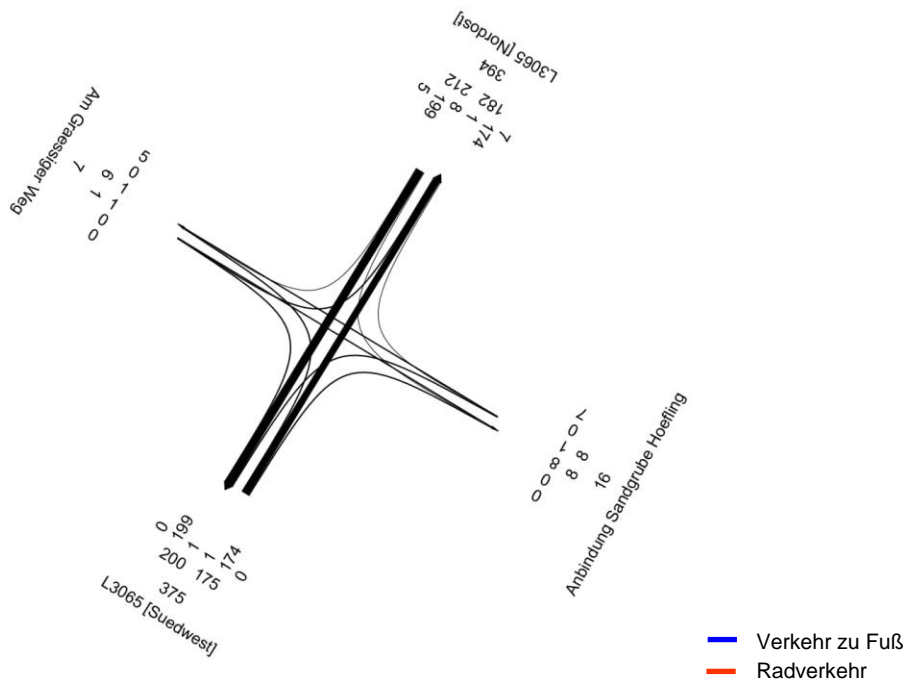
Erhebung
 Mittwoch, 17.09.2025

Anlage 1.2 - Blatt 1

Knotenstromzählung: KP 02 – L3065/ Anbindung Sandgrube Höfiling/ Am Grässiger Weg

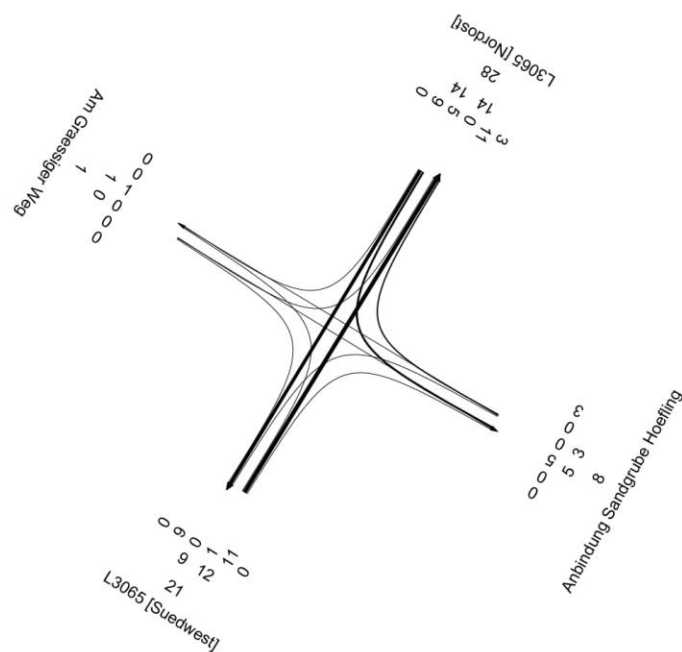
Bemessungsverkehrsstärken [Kfz/ h]:

Morgenspitze 07:30 – 08:30 Uhr



Schwerverkehrsbelastungen >3,5t [Kfz_{sv}/ h]:

Morgenspitze 07:30 – 08:30 Uhr



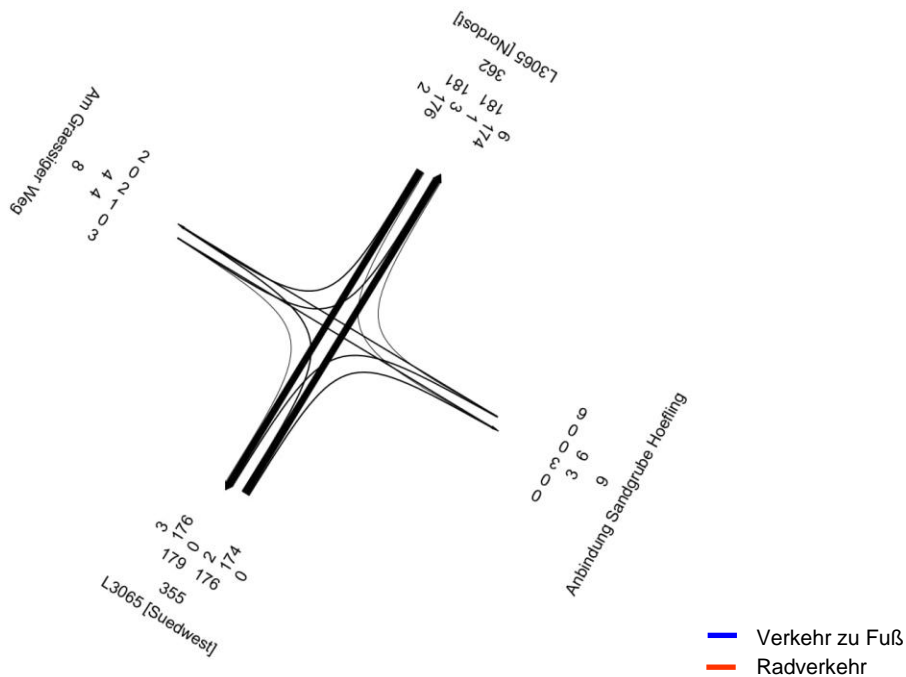
Erhebung
Mittwoch, 17.09.2025

Anlage 1.2 - Blatt 2

Knotenstromzählung: KP 02 – L3065/ Anbindung Sandgrube Höfiling/ Am Grässiger Weg

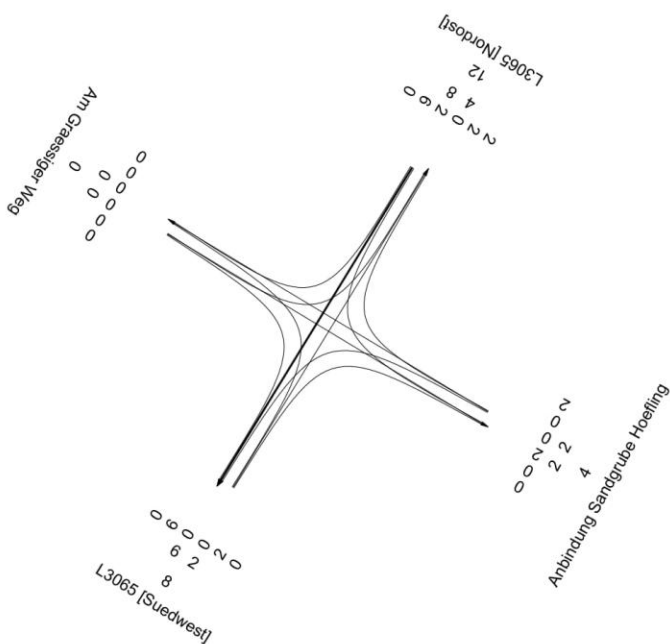
Bemessungsverkehrsstärken [Kfz/ h]:

Abendspitze 16:00 – 17:00 Uhr



Schwerverkehrsbelastungen >3,5t [Kfz_{sv}/ h]:

Abendspitze 16:00 – 17:00 Uhr

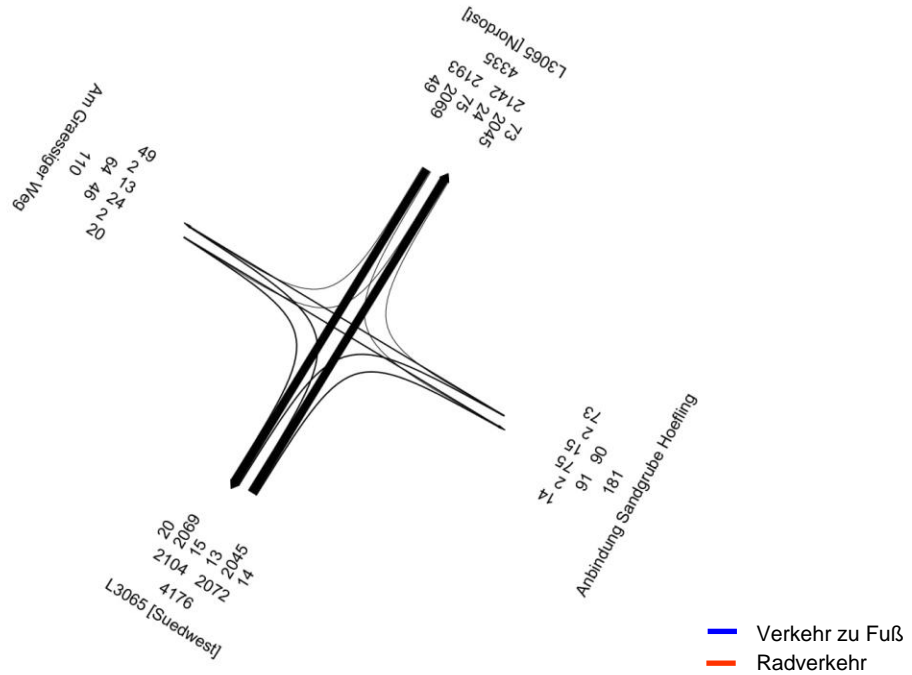


Erhebung
Mittwoch, 17.09.2025

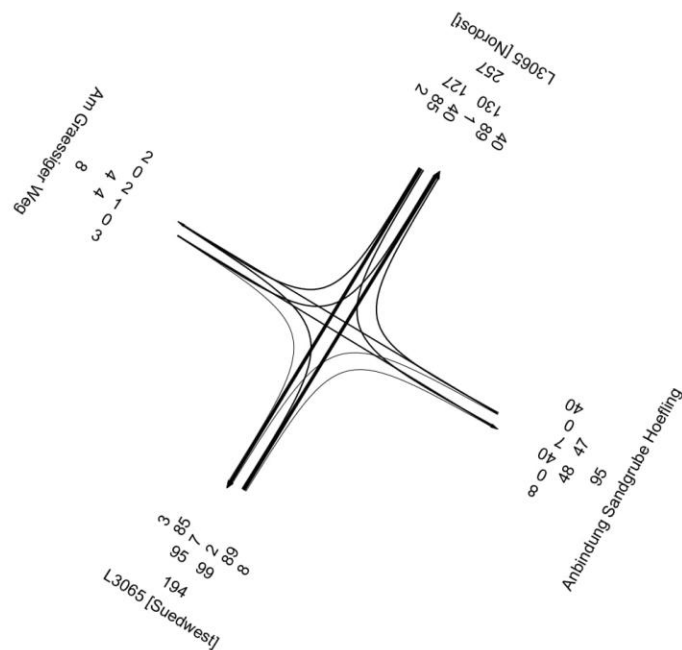
Anlage 1.2 - Blatt 3

Knotenstromzählung: KP 02 – L3065/ Anbindung Sandgrube Höfling/ Am Grässiger Weg

werktägliche Kfz-Belastungen [Kfz/ 24h]: Tagesverkehr 00:00 – 24:00 Uhr



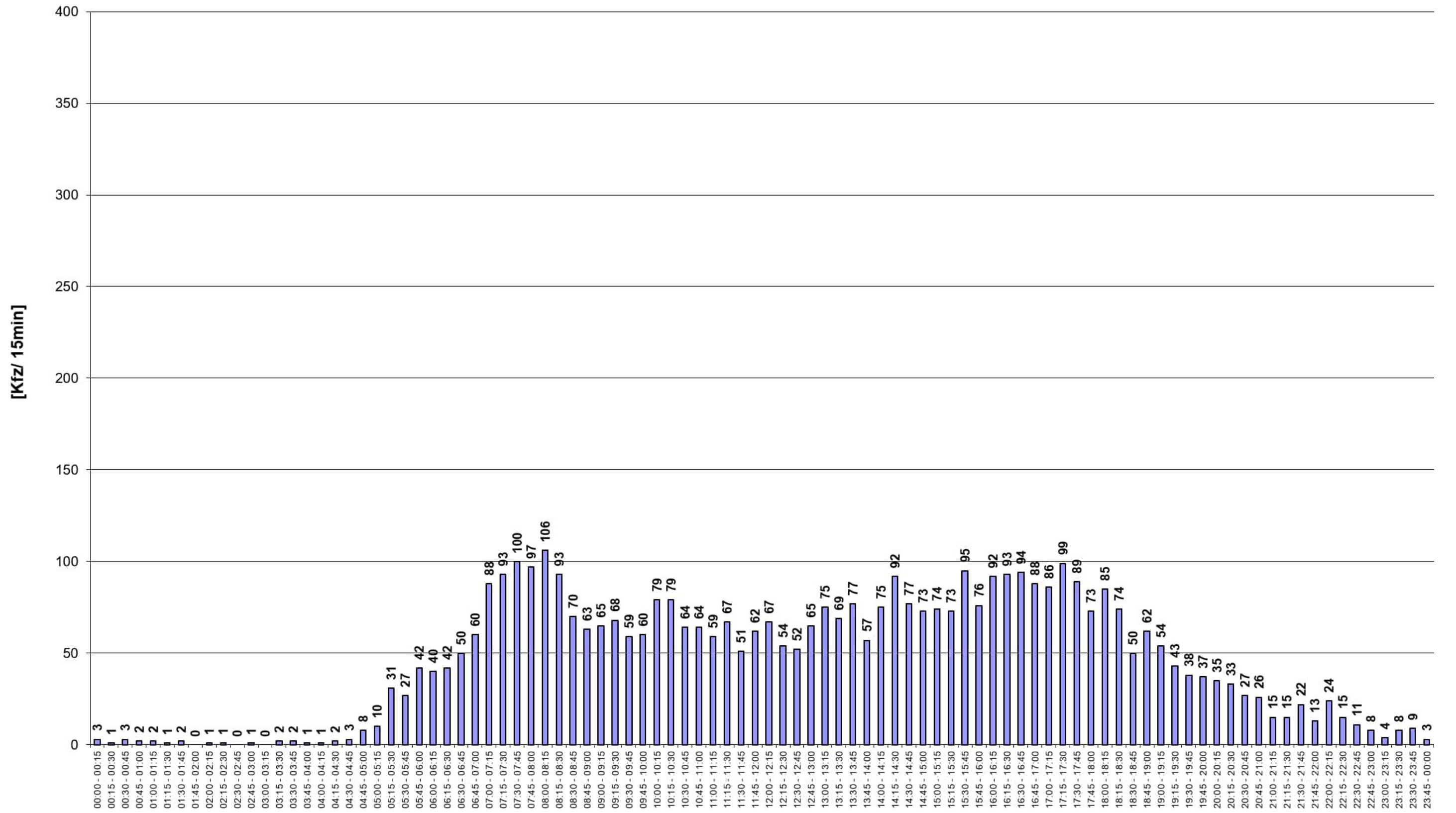
werktägliche Schwerverkehrsbelastung [Kfz_{sv}/ 24h]: Tagesschwerverkehr 00:00 – 24:00 Uhr



Erhebung
Mittwoch, 17.09.2025

Anlage 1.2 - Blatt 4

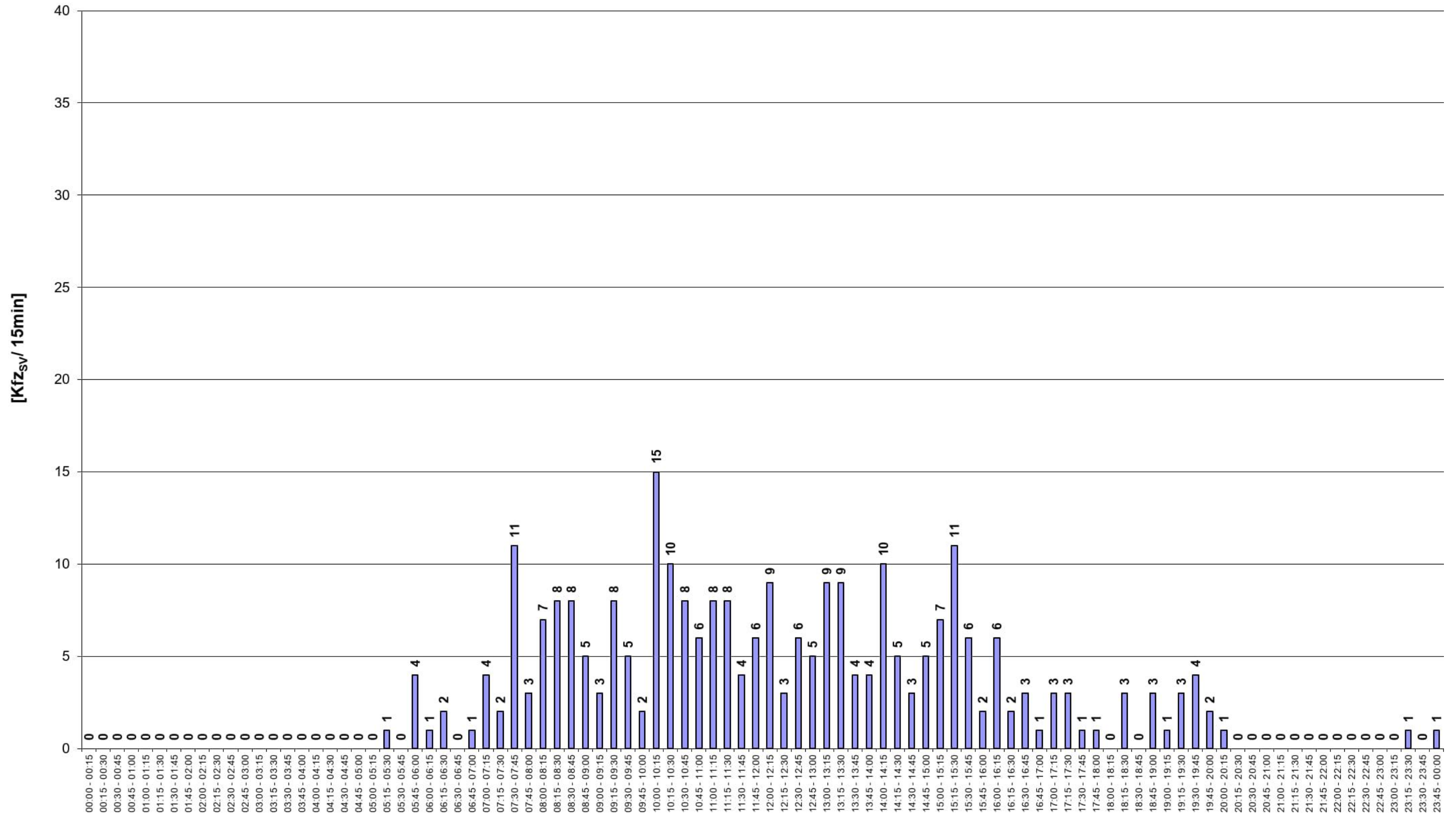
Knotenstromzählung: KP 02 – L3065/ Anbindung Sandgrube Höfling/ Am Grässiger Weg
Ganglinie der viertelstündlichen Kfz-Belastung [Kfz/ 15min]



Erhebung
Mittwoch, 17.09.2025

Anlage 1.2 - Blatt 5

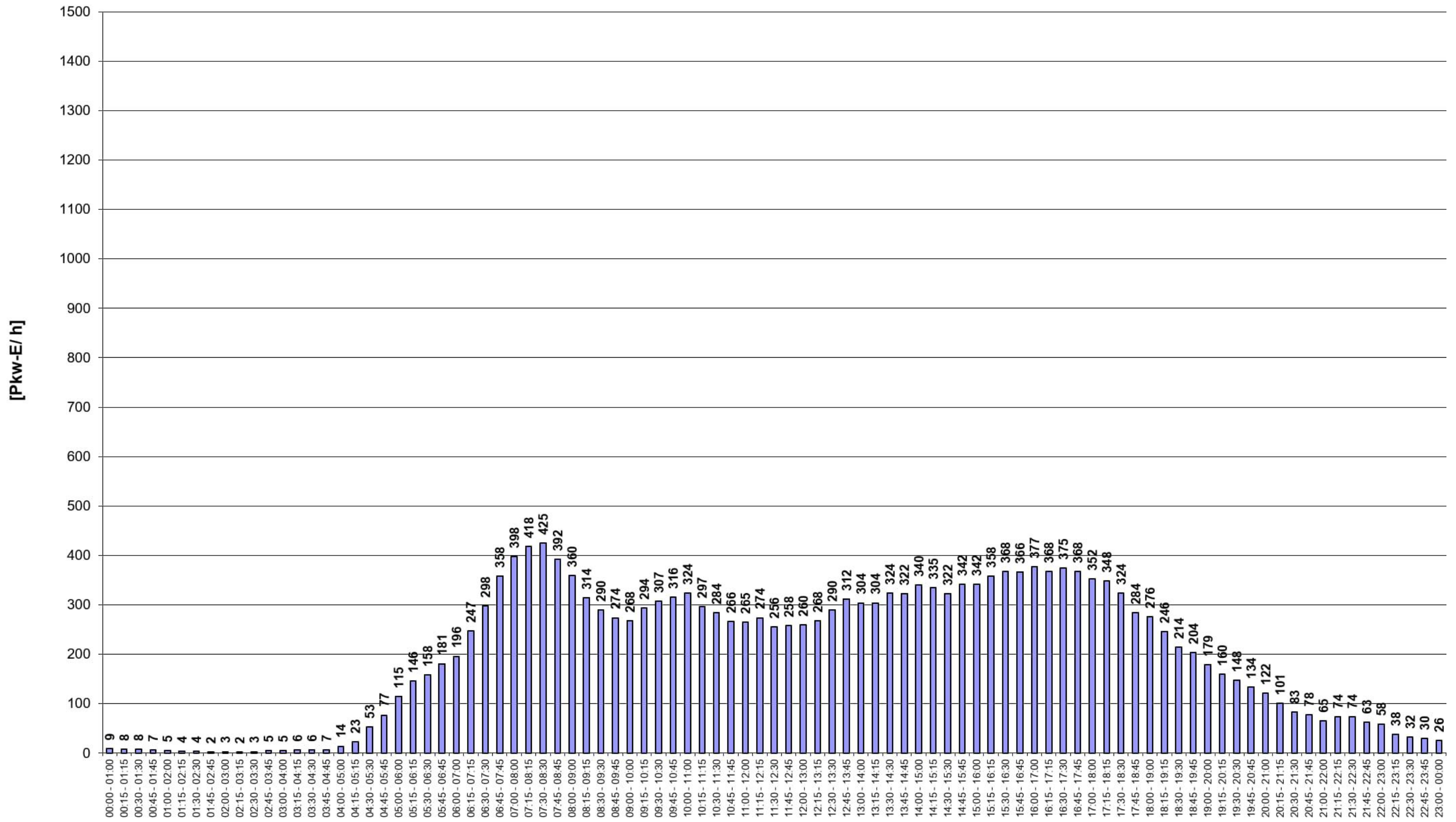
Knotenstromzählung: KP 02 – L3065/ Anbindung Sandgrube Höfling/ Am Grässiger Weg
 Ganglinie der viertelstündlichen Schwerverkehrsbelastung > 3,5 t [Kfz_{sv}/ 15min]



Erhebung
 Mittwoch, 17.09.2025

Anlage 1.2 - Blatt 6

Knotenstromzählung: KP 02 – L3065/ Anbindung Sandgrube Höfling/ Am Grässiger Weg
Ganglinie der gleitenden Stundenbelastung [Pkw-E/ h]

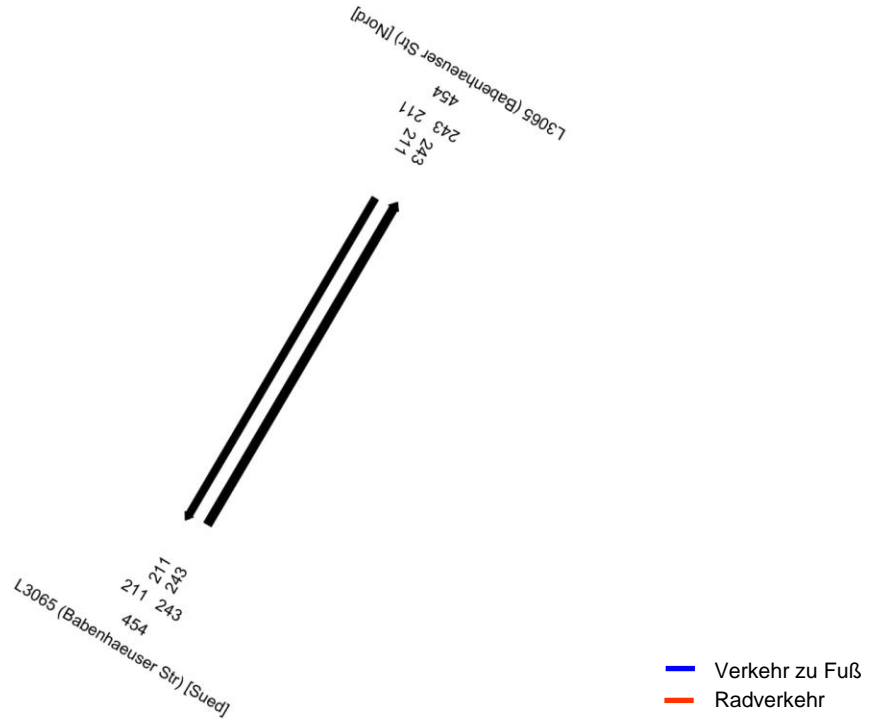


Erhebung
Mittwoch, 17.09.2025

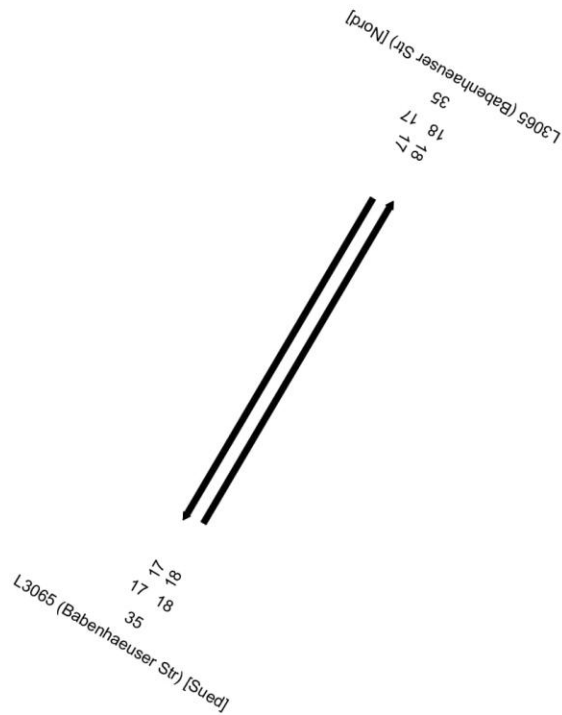
Anlage 1.3 - Blatt 1

Querschnittszählung: QS 01 – L3065 (Babenhäuser Str.) [Höhe Keilmannplatz]

Bemessungsverkehrsstärken [Kfz/ h]: Morgenspitze 07:30 – 08:30 Uhr



Schwerverkehrsbelastungen >3,5t [Kfz_{sv}/ h]: Morgenspitze 07:30 – 08:30 Uhr

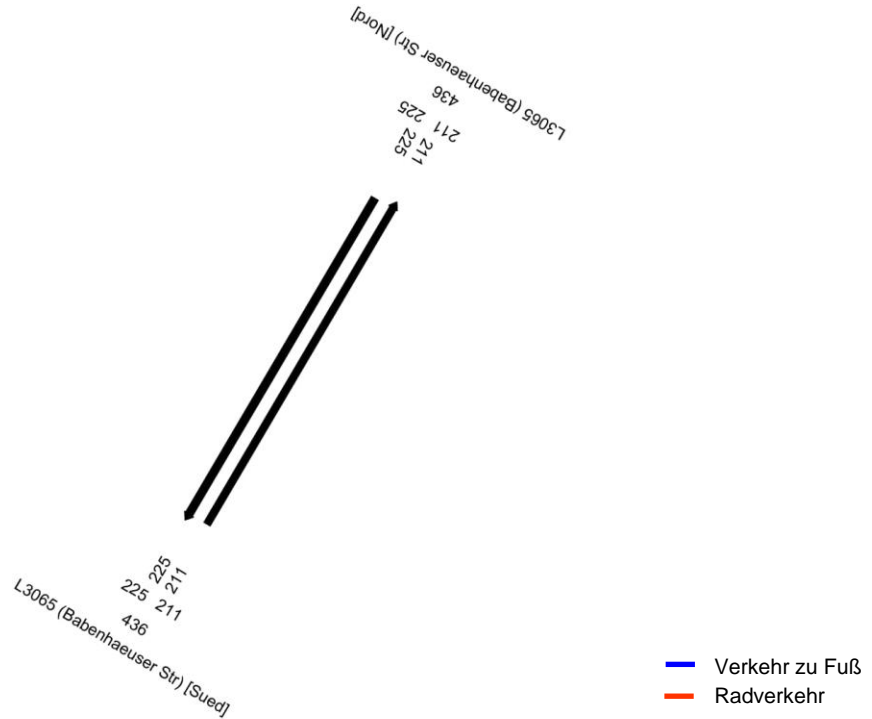


Erhebung
Mittwoch, 17.09.2025

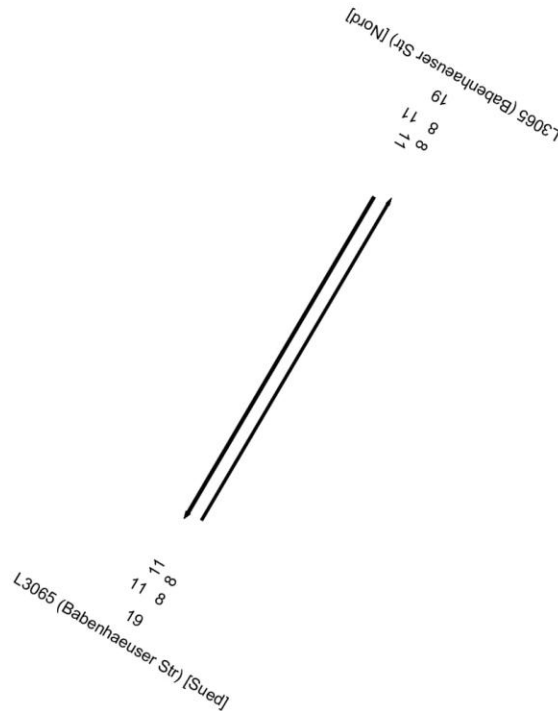
Anlage 1.3 - Blatt 2

Querschnittszählung: QS 01 – L3065 (Babenhäuser Str.) [Höhe Keilmannplatz]

Bemessungsverkehrsstärken [Kfz/ h]: Abendspitze 16:00 – 17:00 Uhr



Schwerverkehrsbelastungen >3,5t [Kfz_{sv}/ h]: Abendspitze 16:00 – 17:00 Uhr

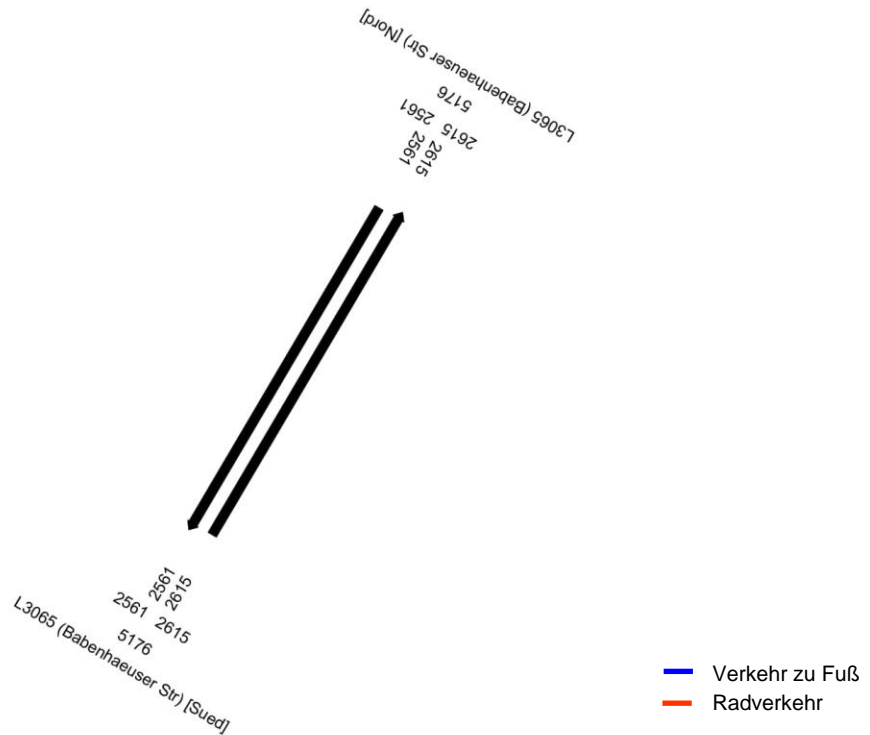


Erhebung
Mittwoch, 17.09.2025

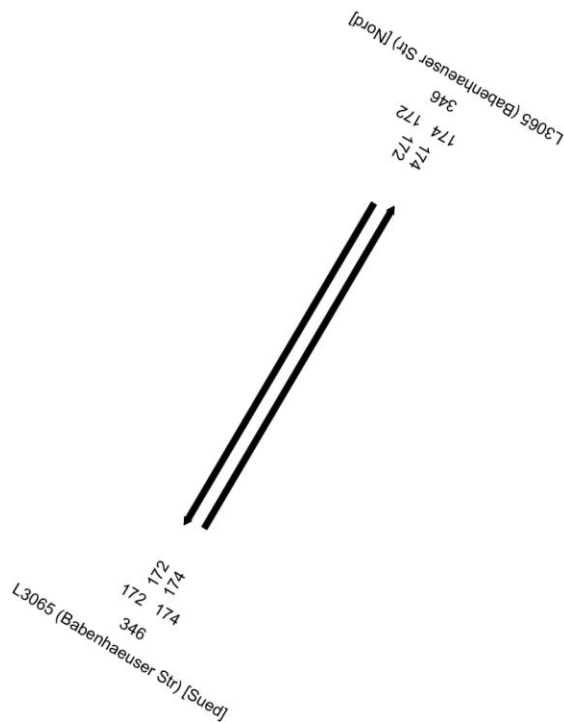
Anlage 1.3 - Blatt 3

Querschnittszählung: QS 01 – L3065 (Babenhäuser Str.) [Höhe Keilmannplatz]

werktägliche Kfz-Belastungen [Kfz/ 24h]: Tagesverkehr 00:00 – 24:00 Uhr



werktägliche Schwerverkehrsbelastung [Kfz_{sv}/ 24h]: Tagesschwerverkehr 00:00 – 24:00 Uhr

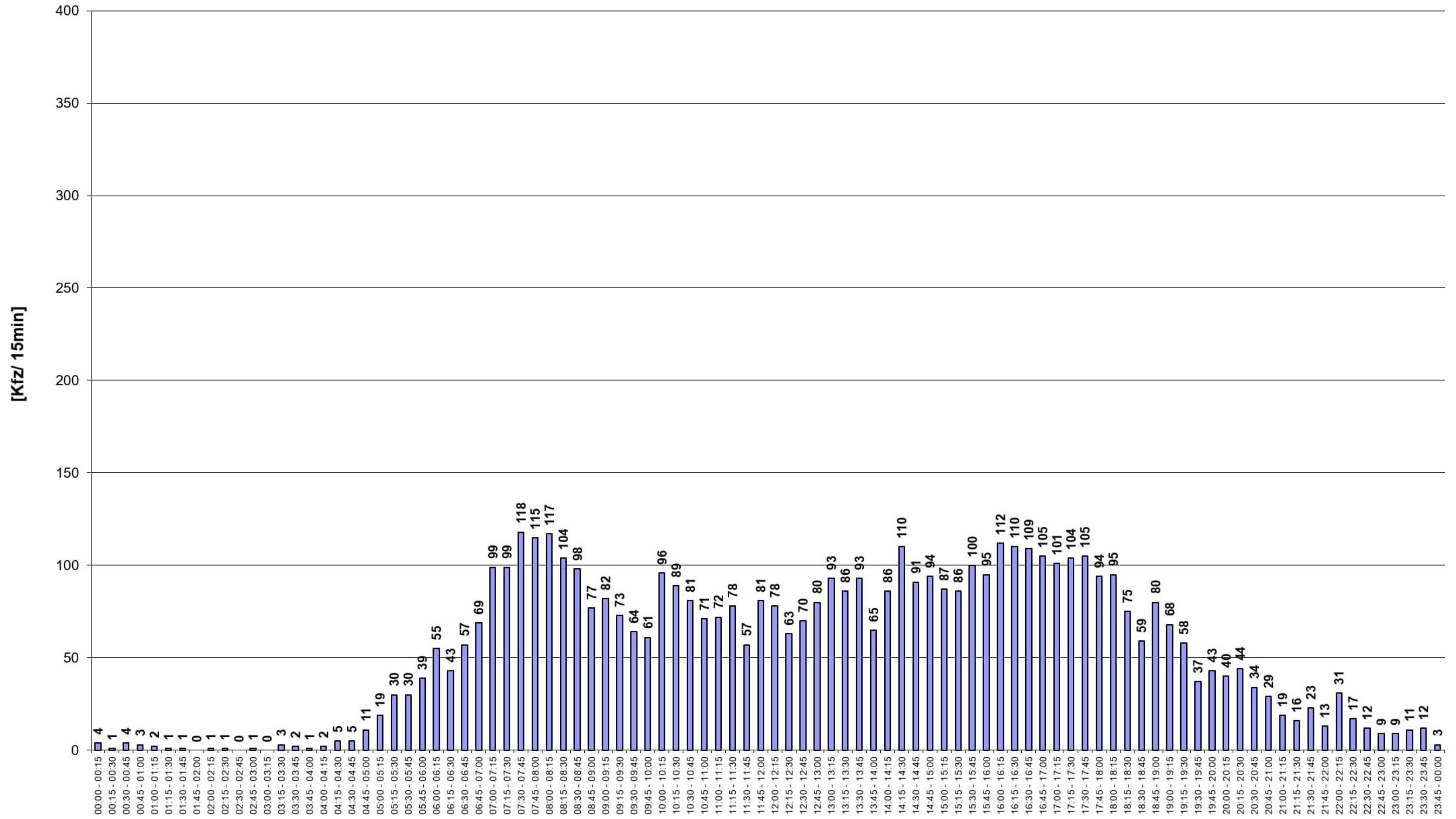


Erhebung
Mittwoch, 17.09.2025

Anlage 1.3 - Blatt 4

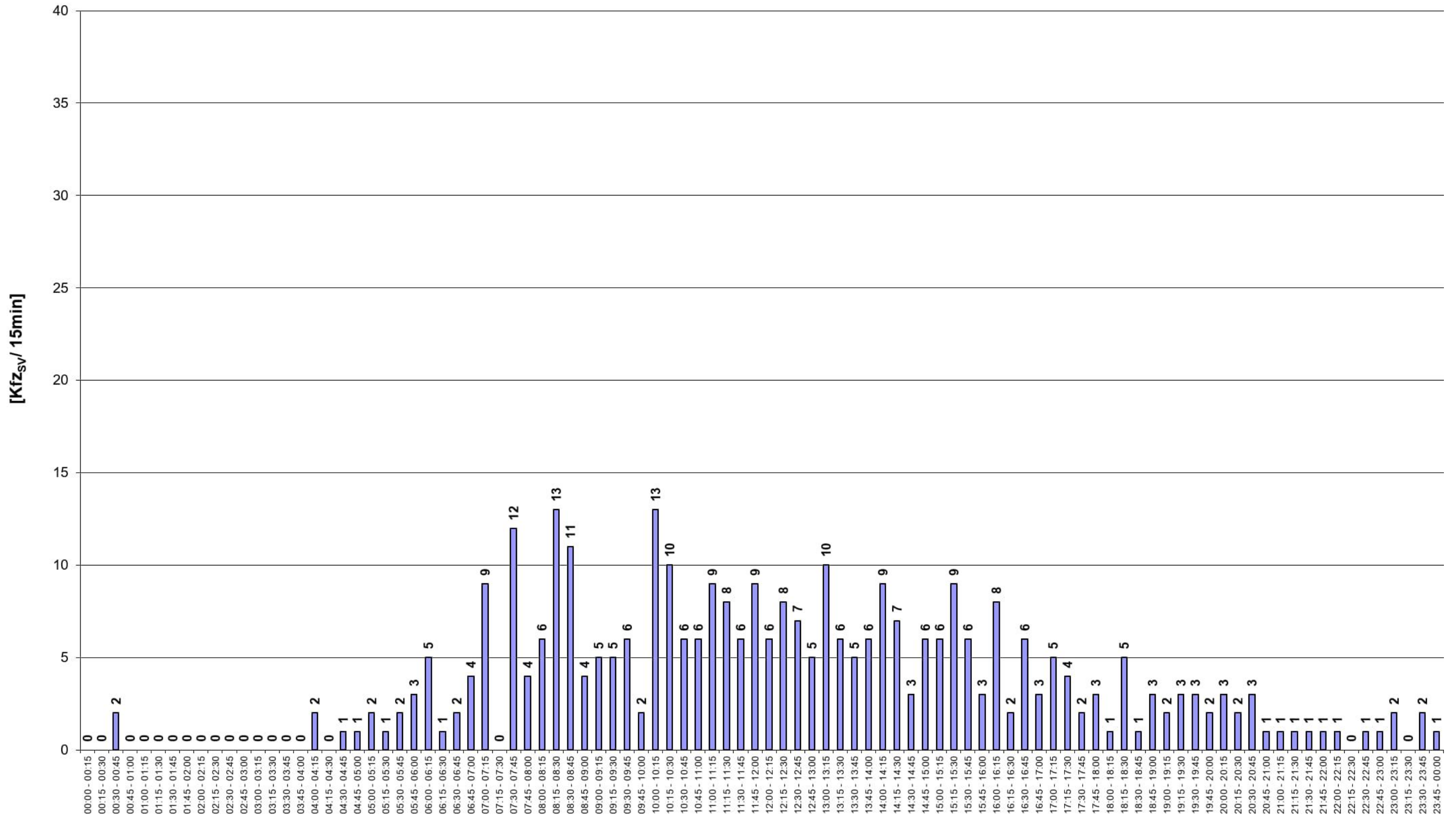
Querschnittszählung: QS 01 – L3065 (Babenhäuser Str.) [Höhe Keilmannplatz]

Ganglinie der viertelstündlichen Kfz-Belastung [Kfz/ 15min]



Anlage 1.3 - Blatt 5

Querschnittszählung: QS 01 – L3065 (Babenhäuser Str.) [Höhe Keilmannplatz]
 Ganglinie der viertelstündlichen Schwerververkehrsbelastung > 3,5 t [Kfz_{sv}/ 15min]

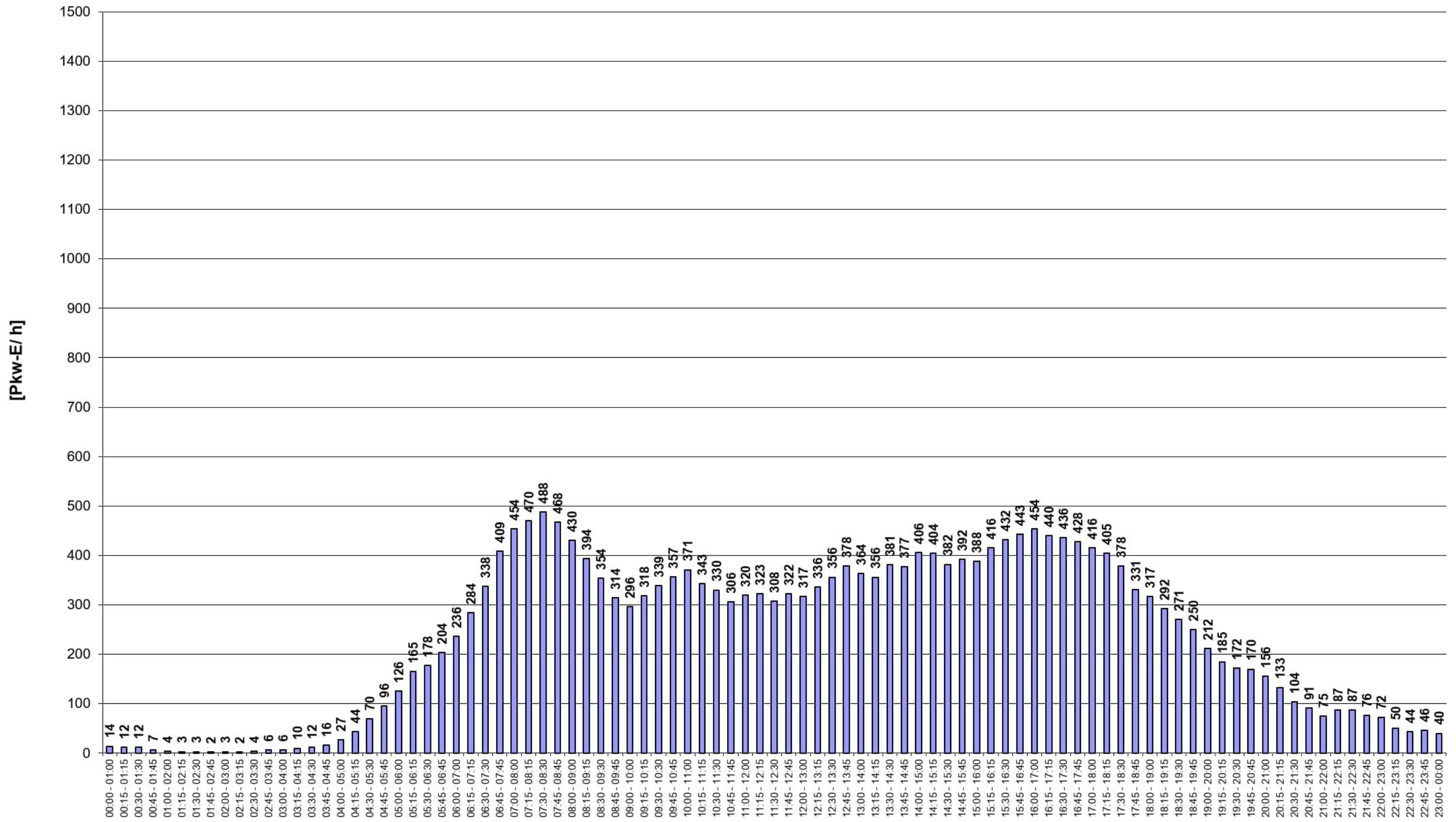


Erhebung
 Mittwoch, 17.09.2025

Anlage 1.3 - Blatt 6

Querschnittszählung: QS 01 – L3065 (Babenhäuser Str.) [Höhe Keilmannplatz]

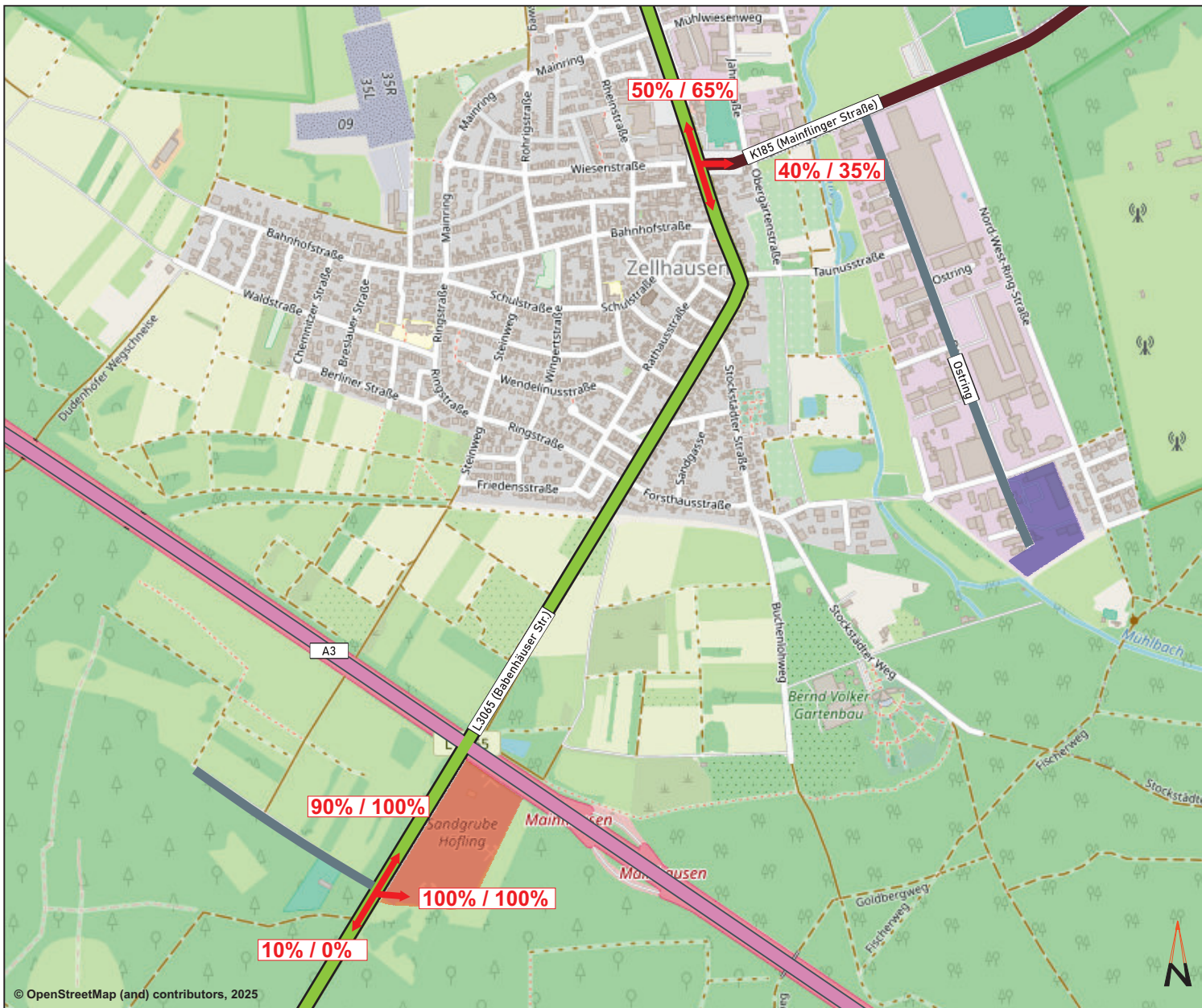
Ganglinie der gleitenden Stundenbelastung [Pkw-E/ h]



Erhebung
Mittwoch, 17.09.2025

Aktualisierung Verkehrsuntersuchung zur Standortverlegung des Recyclingzentrums in Mainhausen

Verkehrsnachfrage Räumliche Verteilung Planfall - Leicht- und Schwerverkehr



Legende

- prozentualer Anteil der Verteilung
- Leichtverkehr / Schwerverkehr
- Höfling Umweltservice GmbH (Standort Ostring)
- Höfling Sandgruben- und Baggerbetriebs-GmbH (Standort Babenhäuser Straße)
- BAB
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Grundnetz

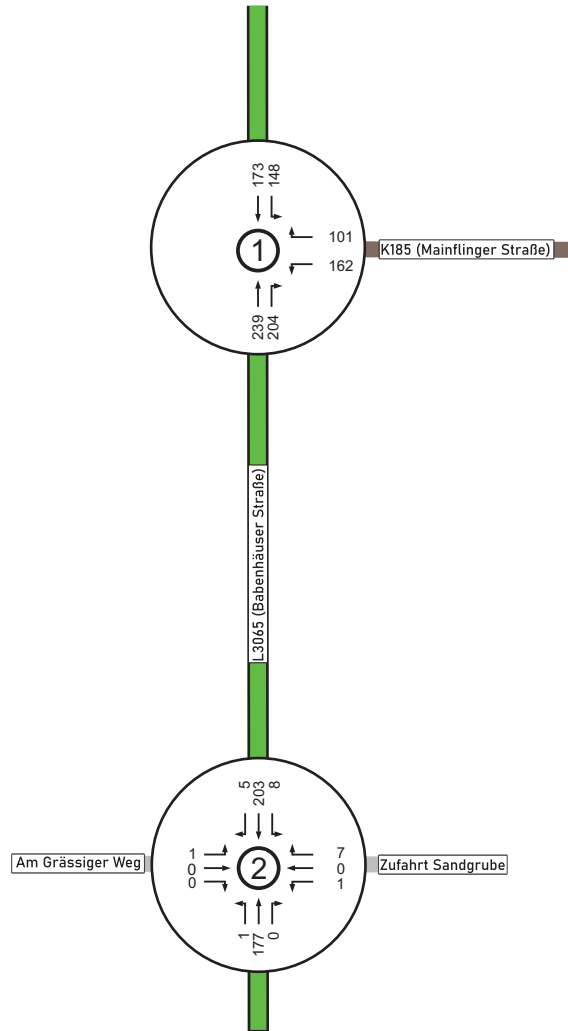
Basis: Digitale Netzknotenkarte Hessen, Ausschnitt Region Rhein-Main, Ausgabe 2024 Hessen Mobil (https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/2024-08/dnk_region_rhein_main_2024.pdf, abgerufen am 06.10.2025)

HABERMEHL FOLLMANN <small>INGENIEURGESELLSCHAFT MBH</small> Frankfurt Str. 79 · D-63110 Rodgau Telefon 06106 8525-50 · Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de	Projekt-Nr.: 2025 0710
	Zeichen
	Bearbeitet: EZ
	Gezeichnet: EZ
	Anlage: 2
	Datum: 11 / 2025
Auftraggeber: Höfling Sandgruben und Baggerbetriebs GmbH Ostring 32 63533 Mainhausen	
Projektbezeichnung: Aktualisierung Verkehrsuntersuchung zur Standortverlegung des Recyclingzentrums in Mainhausen	
Planbezeichnung: Verkehrsnachfrage Räumliche Verteilung Planfall - Leicht- und Schwerverkehr	

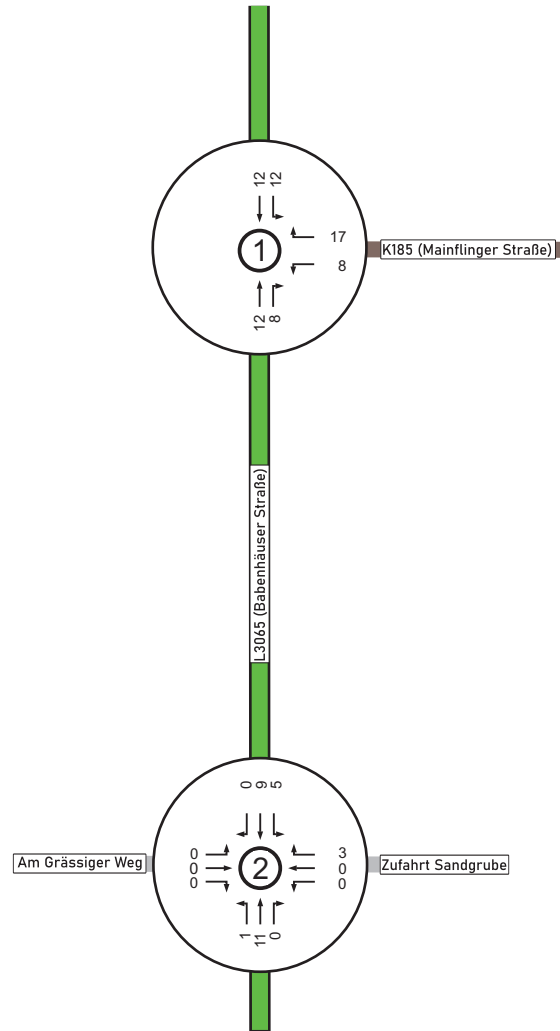
Vktualisierung Verkehrsuntersuchung zur Standortverlegung des Recyclingzentrums in Mainhausen

Dimensionierungsbelastungen Prognose-Nullfall 2035 - Morgenspitze

Gesamtverkehr [Kfz/h] Prognose-Nullfall 2035 - Morgenspitze



Schwerverkehr [Kfz_{sv}/h] Prognose-Nullfall 2035 - Morgenspitze



Legende

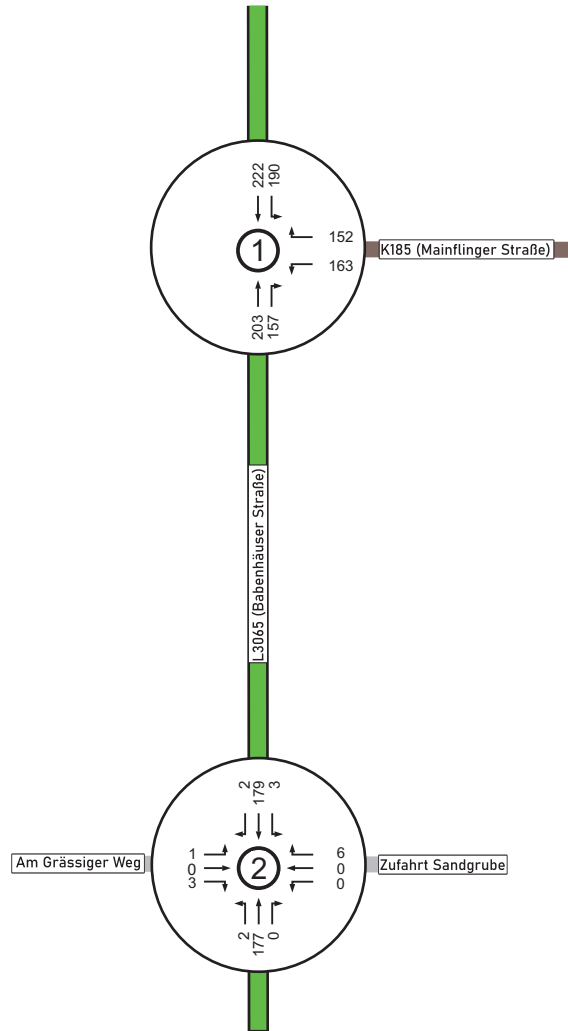
- ① L3065 (Babenhäuser Str.)/ K185 (Mainflinger Str.)
- ② L3065/ Anbindung Sandgrube Höfling/ Am Grässiger Weg
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Grundnetz

HABERMEHL FOLLMANN <small>INGENIEURGESELLSCHAFT MBH</small> <small>Frankfurter Str. 79 · D-63110 Rodgau Telefon 06106 8525-50 · Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de</small>	Projekt-Nr.: 2025 0710
	Zeichen
	Bearbeitet EZ
	Gezeichnet EZ
Anlage 3,1	
Datum 11 / 2025	
Auftraggeber: Höfling Sandgruben und Baggerbetriebs GmbH Ostring 32 63533 Mainhausen	
Projektbezeichnung: Aktualisierung Verkehrsuntersuchung zur Standortverlegung des Recyclingzentrums in Mainhausen	
Planbezeichnung: Dimensionierungsbelastungen Prognose-Nullfall 2035 Morgenspitze	

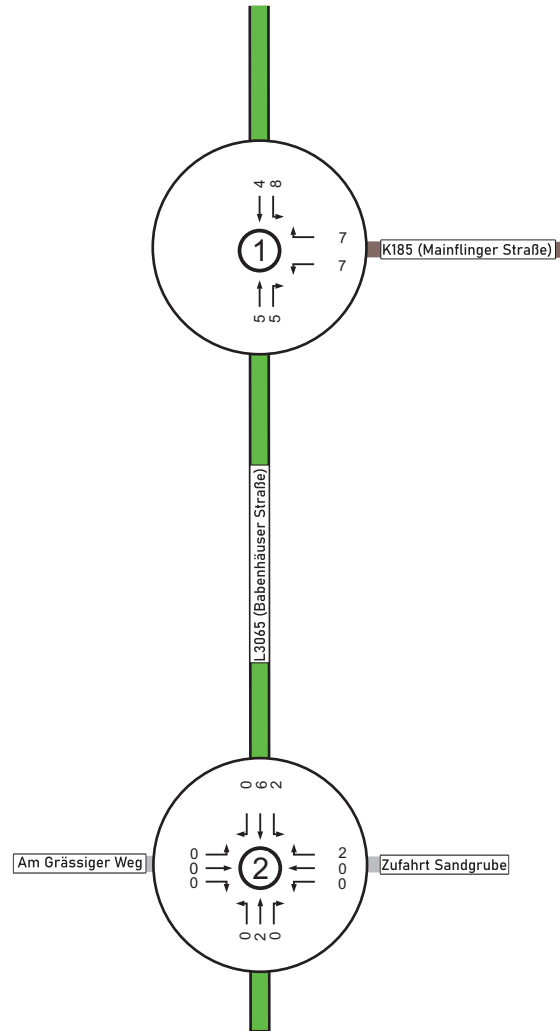
Vktualisierung Verkehrsuntersuchung zur Standortverlegung des Recyclingzentrums in Mainhausen

Dimensionierungsbelastungen Prognose-Nullfall 2035 - Abendspitze

Gesamtverkehr [Kfz/h] Prognose-Nullfall 2035 - Abendspitze



Schwerverkehr [Kfz_{sv}/h] Prognose-Nullfall 2035 - Abendspitze



Legende

- ① L3065 (Babenhäuser Str.)/ K185 (Mainflinger Str.)
- ② L3065/ Anbindung Sandgrube Höfling/ Am Grässiger Weg

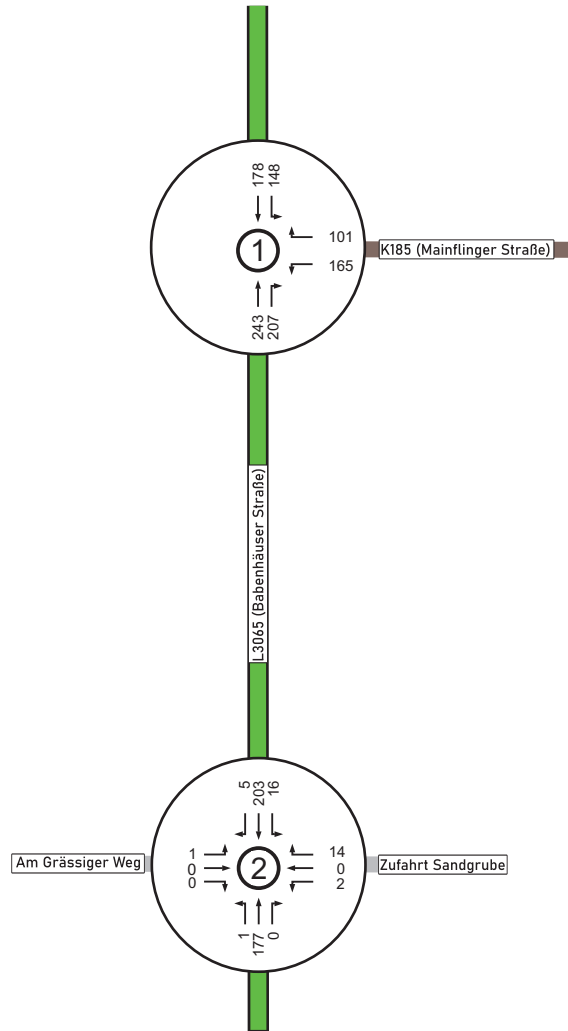
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Grundnetz

HABERMEHL FOLLMANN <small>INGENIEURGESELLSCHAFT MBH</small> <small>Frankfurter Str. 79 · D-63110 Rodgau Telefon 06106 8525-50 · Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de</small>	Projekt-Nr.:	2025 0710
	Bearbeitet:	EZ
	Gezeichnet:	EZ
	Anlage:	3.2
Datum:		11 / 2025
Auftraggeber: Höfling Sandgruben und Baggerbetriebs GmbH Ostring 32 63533 Mainhausen		
Projektbezeichnung: Aktualisierung Verkehrsuntersuchung zur Standortverlegung des Recyclingzentrums in Mainhausen		
Planbezeichnung: Dimensionierungsbelastungen Prognose-Nullfall 2035 Abendspitze		

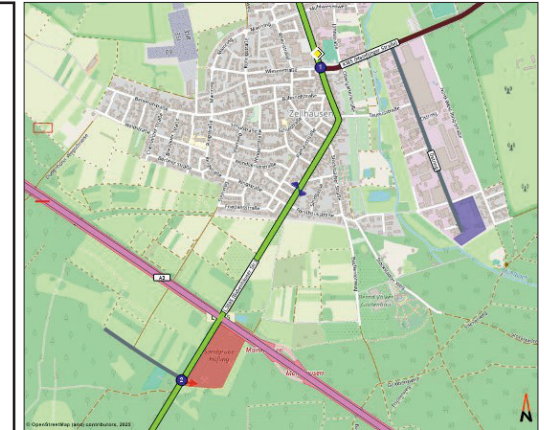
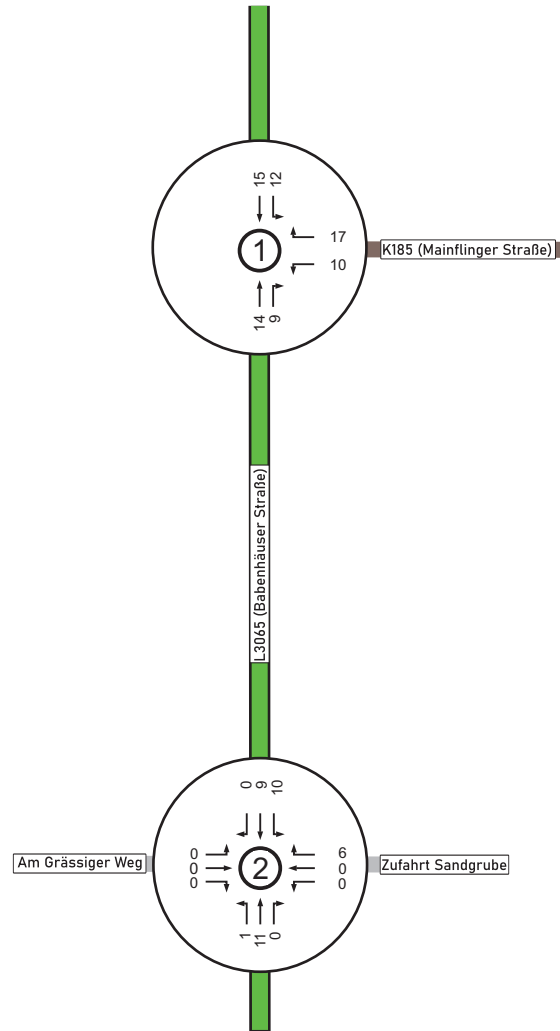
Vktualisierung Verkehrsuntersuchung zur Standortverlegung des Recyclingzentrums in Mainhausen

Dimensionierungsbelastungen Prognose-Planfall 2035 - Morgenspitze

Gesamtverkehr [Kfz/h] Prognose-Planfall 2035 - Morgenspitze



Schwerverkehr [Kfz_{sv}/h] Prognose-Planfall 2035 - Morgenspitze



Legende

- ① L3065 (Babenhäuser Str.)/ K185 (Mainflinger Str.)
- ② L3065/ Anbindung Sandgrube Höfling/ Am Grässiger Weg
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Grundnetz

HABERMEHL FOLLMANN <small>INGENIEURGESELLSCHAFT MBH</small> <small>Frankfurter Str. 79 · D-63110 Rodgau Telefon 06106 8525-50 · Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de</small>	Projekt-Nr.:	2025 0710
	Bearbeitet	EZ
	Gezeichnet	EZ
	Anlage	3,3
	Datum	11 / 2025

Auftraggeber: Höfling Sandgruben und Baggerbetriebs GmbH
Ostring 32
63533 Mainhausen

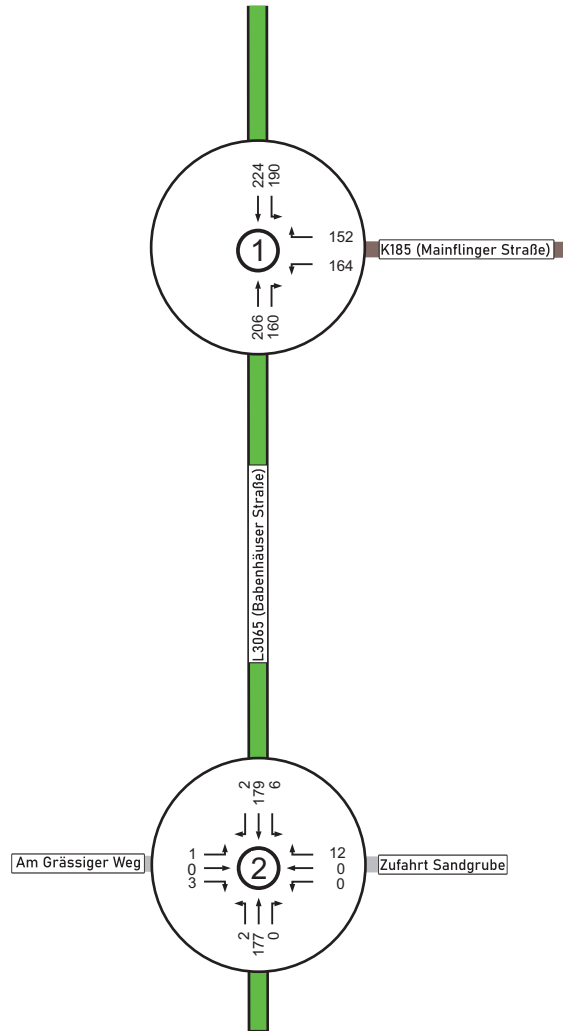
Projektbezeichnung: **Aktualisierung Verkehrsuntersuchung zur Standortverlegung des Recyclingzentrums in Mainhausen**

Planbezeichnung: **Dimensionierungsbelastungen Prognose-Planfall 2035 Morgenspitze**

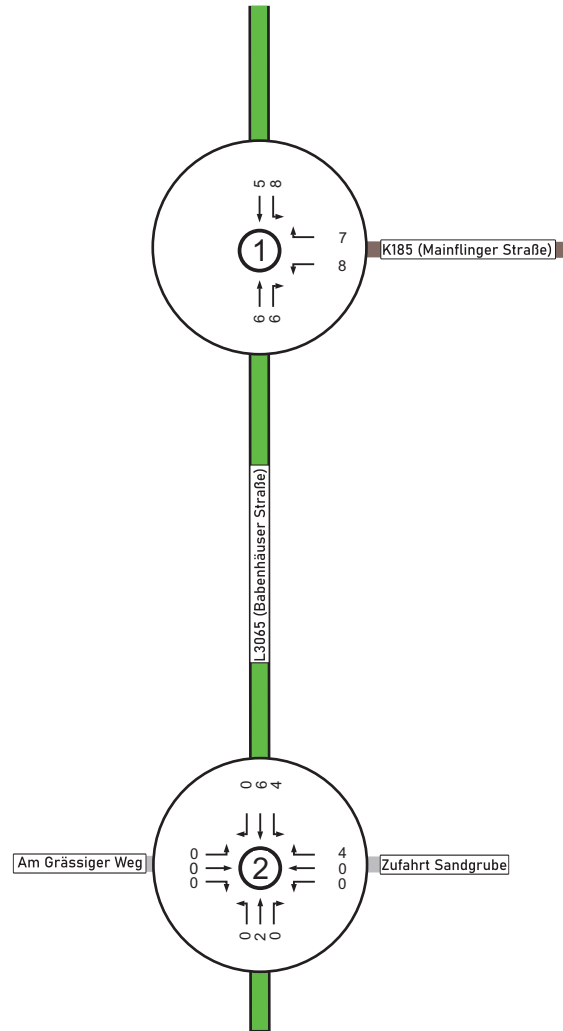
Vktualisierung Verkehrsuntersuchung zur Standortverlegung des Recyclingzentrums in Mainhausen

Dimensionierungsbelastungen Prognose-Planfall 2035 - Abendspitze

Gesamtverkehr [Kfz/h] Prognose-Planfall 2035 - Abendspitze



Schwerverkehr [Kfz_{sv}/h] Prognose-Planfall 2035 - Abendspitze



Legende

- ① L3065 (Babenhäuser Str.)/ K185 (Mainflinger Str.)
- ② L3065/ Anbindung Sandgrube Höfling/ Am Grässiger Weg

- Landesstraße
- Kreisstraße
- Grundnetz

HABERMEHL FOLLMANN <small>INGENIEURGESELLSCHAFT MBH</small> <small>Frankfurter Str. 79 · D-63110 Rodgau Telefon 06106 8525-50 · Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de</small>	Projekt-Nr.: 2025 0710
	Zeichen
	Bearbeitet EZ
	Gezeichnet EZ
Anlage 3,4	
Datum 11 / 2025	

Auftraggeber: Höfling Sandgruben und Baggerbetriebs GmbH
Ostring 32
63533 Mainhausen

Projektbezeichnung: **Aktualisierung Verkehrsuntersuchung zur Standortverlegung des Recyclingzentrums in Mainhausen**

Planbezeichnung: **Dimensionierungsbelastungen Prognose-Planfall 2035 Abendspitze**

Anlage 4.1 Leistungsfähigkeitsbetrachtung
Kp01 – Babenhäuser Str. / Mainflinger Str./ Wiesenstr.
- Blatt 1 Prognose-Nullfall 2035 – Morgenspitze

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2025_0710_VU_Mainhausen_Recyclingzentrum
Knotenpunkt : KP01_L3065_Babenhaeuser_Str_K185_Mainflinger_Str
Stunde : Morgenspitze Prognose-Nullfall 2035
Datei : VU_MAINHAUSEN_KPO1_MOSP_NF.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
2	→	251				1800					A
3	↘	212				1533					A
MischH											
4	←	170	6,5	3,2	687	346		21,3	3	5	C
6	→	118	5,9	3,0	366	767		6,5	1	1	A
MischN											
8	←	185				1800					A
7	↙	160	5,5	2,8	468	739		6,7	1	2	A
MischH		185				1800					

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

HBS 2015 S5

Strassennamen :

Hauptstrasse : L3065 (Babenhäuser Str.) Süd
L3065 (Babenhäuser Str.) Nord
Nebenstrasse : K185 (Mainflinger Str.) Ost

Anlage 4.1 Leistungsfähigkeitsbetrachtung
Kp01 – Babenhäuser Str. / Mainflinger Str./ Wiesenstr.
- Blatt 2 Prognose-Nullfall 2035 – Abendspitze

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2025_0710_VU_Mainhausen_Recyclingzentrum
Knotenpunkt : KP01_L3065_Babenhaeuser_Str_K185_Mainflinger_Str
Stunde : Abendspitze Prognose-Nullfall 2035
Datei : VU_MAINHAUSEN_KPO1_ABSP_NF.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
2	→	208				1800					A
3	↘	162				1533					A
MischH											
4	↙	170	6,5	3,2	719	320		24,8	4	5	C
6	↗	159	5,9	3,0	307	825		5,7	1	2	A
MischN											
8	←	226				1800					A
7	↘	198	5,5	2,8	385	812		6,1	1	2	A
MischH		226				1800					

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

HBS 2015 S5

Strassennamen :

Hauptstrasse : L3065 (Babenhäuser Str.) Süd
L3065 (Babenhäuser Str.) Nord
Nebenstrasse : K185 (Mainflinger Str.) Ost

Anlage 4.1 Leistungsfähigkeitsbetrachtung
Kp01 – Babenhäuser Str. / Mainflinger Str./ Wiesenstr.
- Blatt 3 Prognose-Planfall 2035 – Morgenspitze

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2025_0710_VU_Mainhausen_Recyclingzentrum
Knotenpunkt : KP01_L3065_Babenhaeuser_Str_K185_Mainflinger_Str
Stunde : Morgenspitze Prognose-Planfall 2035
Datei : VU_MAINHAUSEN_KPO1_MOSP_PF.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
2	→	257				1800					A
3	↘	216				1533					A
MischH											
4	↙	175	6,5	3,2	698	340		22,9	4	5	C
6	↗	118	5,9	3,0	372	762		6,5	1	1	A
MischN											
8	←	193				1800					A
7	↘	160	5,5	2,8	475	733		6,8	1	2	A
MischH		193				1800					

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

HBS 2015 S5

Strassennamen :

- Hauptstrasse : L3065 (Babenhäuser Str.) Süd
L3065 (Babenhäuser Str.) Nord
- Nebenstrasse : K185 (Mainflinger Str.) Ost

Anlage 4.1 Leistungsfähigkeitsbetrachtung
Kp01 – Babenhäuser Str. / Mainflinger Str./ Wiesenstr.
- Blatt 4 Prognose-Planfall 2035 – Abendspitze

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2025_0710_VU_Mainhausen_Recyclingzentrum
Knotenpunkt : KP01_L3065_Babenhaeuser_Str_K185_Mainflinger_Str
Stunde : Abendspitze Prognose-Planfall 2035
Datei : VU_MAINHAUSEN_KPO1_ABSP_PF.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
2	→	212				1800					A
3	↘	166				1533					A
MischH											
4	↙	172	6,5	3,2	725	316		25,9	4	6	C
6	↗	159	5,9	3,0	311	821		5,7	1	2	A
MischN		331				609	4 + 6	13,5	4	6	B
8	←	229				1800					A
7	↘	198	5,5	2,8	391	806		6,2	1	2	A
MischH		229				1800					

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

HBS 2015 S5

Strassennamen :

Hauptstrasse : L3065 (Babenhäuser Str.) Süd
L3065 (Babenhäuser Str.) Nord
Nebenstrasse : K185 (Mainflinger Str.) Ost

Anlage 4.2 Leistungsfähigkeitsbetrachtung Kp02 – Babenhäuser Str. / Zufahrt Sandgrube - Blatt 1 Prognose-Nullfall 2035 – Morgenspitze

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2025_0710_VU_Mainhausen_Recyclingzentrum\
Knotenpunkt : KP02_L3065_Anbindung_Sandgrube_Hoefling_Am_Graessiger_Weg
Stunde : Morgenspitze Prognose-Nullfall 2035
Datei : VU_MAINHAUSEN_KP02_MOSP_NF.kob



Strom		q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	[Fz]	
1		2	5,5	2,6	208	1086		6,6	1	1	1	A
2		188				1800						A
3		0				1600						
Misch-H		190				1788	1 + 2 + 3	2,4	1	1	1	A
4		1	6,6	3,4	392	612		5,9	1	1	1	A
5		0	6,5	3,5	394	602						
6		10	6,5	3,1	177	910		5,7	1	1	1	A
Misch-N												
9		5				1600						A
8		212				1800						A
7		13	5,5	2,6	177	1126		5,3	1	1	1	A
Misch-H		230				1737	7 + 8 + 9	2,5	1	1	1	A
10		1	6,6	3,4	399	600		6,0	1	1	1	A
11		0	6,5	3,5	392	604						
12		0	6,5	3,1	206	875						
Misch-N												

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

Lage des Knotenpunktes : In einem Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

HBS 2015 L5

Strassennamen :

Hauptstrasse : L3065 Südwest

L3065 Nordost

Nebenstrasse : Anbindung Sandgrube Höfling

Am Grässiger Weg

Anlage 4.2 Leistungsfähigkeitsbetrachtung

Kp02 – Babenhäuser Str. / Zufahrt Sandgrube

- Blatt 2 Prognose-Nullfall 2035 – Abendspitze

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2025_0710_VU_Mainhausen_Recyclingzentrum\
Knotenpunkt : KP02_L3065_Anbindung_Sandgrube_Hoefling_Am_Graessiger_Weg
Stunde : Abendspitze Prognose-Nullfall 2035
Datei : VU_MAINHAUSEN_KP02_ABSP_NF.kob



Strom		q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	[Fz]	
1		2	5,5	2,6	181	1121		3,2	1	1	1	A
2		179				1800						A
3		0				1600						
Misch-H		181				1788	1 + 2 + 3	2,3	1	1	1	A
4		0	6,6	3,4	365	638						
5		0	6,5	3,5	363	633						
6		8	6,5	3,1	177	910		5,3	1	1	1	A
Misch-N												
9		2				1600						A
8		185				1800						A
7		5	5,5	2,6	177	1126		5,4	1	1	1	A
Misch-H		192				1770	7 + 8 + 9	2,4	1	1	1	A
10		1	6,6	3,4	368	632		5,7	1	1	1	A
11		0	6,5	3,5	362	634						
12		3	6,5	3,1	180	907		4,0	1	1	1	A
Misch-N												

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

Lage des Knotenpunktes : In einem Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

HBS 2015 L5

Strassennamen :

Hauptstrasse : L3065 Südwest
L3065 Nordost

Nebenstrasse : Anbindung Sandgrube Höfiling
Am Grässiger Weg

Anlage 4.2 Leistungsfähigkeitsbetrachtung

Kp02 – Babenhäuser Str. / Zufahrt Sandgrube

- Blatt 3 Prognose-Planfall 2035 – Morgenspitze

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2025_0710_VU_Mainhausen_Recyclingzentrum\
Knotenpunkt : KP02_L3065_Anbindung_Sandgrube_Hoefling_Am_Graessiger_Weg
Stunde : Morgenspitze Prognose-Planfall 2035
Datei : VU_MAINHAUSEN_KP02_MOSP_PF.kob



Strom		q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	[Fz]	
1		2	5,5	2,6	208	1086		6,6	1	1	1	A
2		188				1800						A
3		0				1600						
Misch-H		190				1788	1 + 2 + 3	2,4	1	1	1	A
4		1	6,6	3,4	392	612		5,9	1	1	1	A
5		0	6,5	3,5	394	602						
6		10	6,5	3,1	177	910		5,7	1	1	1	A
Misch-N												
9		5				1600						A
8		212				1800						A
7		13	5,5	2,6	177	1126		5,3	1	1	1	A
Misch-H		230				1737	7 + 8 + 9	2,5	1	1	1	A
10		1	6,6	3,4	399	600		6,0	1	1	1	A
11		0	6,5	3,5	392	604						
12		0	6,5	3,1	206	875						
Misch-N												

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

Lage des Knotenpunktes : In einem Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

HBS 2015 L5

Strassennamen :

Hauptstrasse : L3065 Südwest
L3065 Nordost

Nebenstrasse : Anbindung Sandgrube Höfling
Am Grässiger Weg

Anlage 4.2 Leistungsfähigkeitsbetrachtung

Kp02 – Babenhäuser Str. / Zufahrt Sandgrube

- Blatt 4 Prognose-Planfall 2035 – Abendspitze

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2025_0710_VU_Mainhausen_Recyclingzentrum\
Knotenpunkt : KP02_L3065_Anbindung_Sandgrube_Hoefling_Am_Graessiger_Weg
Stunde : Abendspitze Prognose-Planfall 2035
Datei : VU_MAINHAUSEN_KP02_ABSP_PF.kob



Strom		q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	[Fz]	
1		2	5,5	2,6	181	1121		3,2	1	1	1	A
2		179				1800						A
3		0				1600						
Misch-H		181				1788	1 + 2 + 3	2,3	1	1	1	A
4		0	6,6	3,4	368	632						
5		0	6,5	3,5	366	627						
6		16	6,5	3,1	177	910		5,4	1	1	1	A
Misch-N												
9		2				1600						A
8		185				1800						A
7		10	5,5	2,6	177	1126		5,4	1	1	1	A
Misch-H		197				1745	7 + 8 + 9	2,4	1	1	1	A
10		1	6,6	3,4	377	615		5,9	1	1	1	A
11		0	6,5	3,5	365	628						
12		3	6,5	3,1	180	907		4,0	1	1	1	A
Misch-N												

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

Lage des Knotenpunktes : In einem Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

HBS 2015 L5

Strassennamen :

Hauptstrasse : L3065 Südwest

L3065 Nordost

Nebenstrasse : Anbindung Sandgrube Höfling

Am Grässiger Weg