

FREUDL
VERKEHRSPLANUNG

Stadt Dieburg

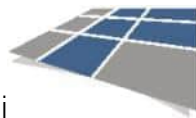
Bebauungsplan Nr. 85 „Dieburg Süd – FW+ADS“

Verkehrsuntersuchung



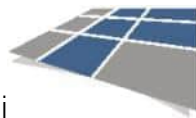
Darmstadt, 13. November 2025

Dipl.-Ing. Klaus Freudl



Inhalt

	Seite
1. Vorbemerkungen und Aufgabe	1
2. Bestand 2025	2
2.1 verkehrliche Erschließung Kfz-Verkehr	3
2.2 Radverkehr	3
2.3 öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	4
2.4 Verkehrsbelastungen	4
3. Verkehrserzeugung – Verkehrsprognose	5
3.1 allgemeine Verkehrsentwicklung – Nullfall 2035	6
3.2 Verkehrserzeugung Schulnutzung	7
3.2.1 induzierter Kfz-Verkehr Schulpersonal	8
3.2.2 Verkehrsprognose Schüler	8
3.2.3 Dreifeld-Sporthalle	9
3.2.4 Wirtschaftsverkehr	11
3.2.5 Verkehrsprognose Schule gesamt	11
3.3 Feuerwehr	11
3.4 gesamter induzierter Verkehr B-Plan Teil 1	13
3.5 Verkehrsmengen in den Spitzenstunden	13
3.6 räumliche und zeitliche Verkehrsverteilung	14
4. verkehrliche Erschließung	15
4.1 Variante 1: Erschließung über Bestandsstraßen	16
4.2 Variante 2: Erschließung von/nach Osten	18
4.3 Variante 3: Erschließung gemäß Langfristplanung	20
4.4 Radverkehr	21
4.5 öffentlicher Personennahverkehr	22
5. Leistungsfähigkeit	23
5.1 Bestand 2025	23
5.2 Null- und Planfall 2035	24
5.2.1 Kreisverkehr	24
5.2.2 K 126/Im Flürchen	24
6. Grundlagen für schalltechnische Untersuchung	
Verkehrsmengen Tag- und Nacht-Belastung	25
6.1 Analyse 2025	25
6.2 Nullfall 2035	26
6.3 Prognose 2035	26
7. Resümee	27



Abbildungen

Abbildung 1:	Lage des Untersuchungsgebiets	1
Abbildung 2:	Fotodokumentation Bestand	2
Abbildung 3:	Lage der Zählstellen und der Referenzquerschnitte	4
Abbildung 4:	Verkehrsverteilung Spitzenstunden (B-Plan „Dieburg Süd, FW+ADS“)	14
Abbildung 5:	Straßennetz	
5.1:	Bestand 2025	16
5.2:	Erschließung beider Flächen von/nach Westen	17
5.3:	Erschließung beider Flächen von/nach Osten	18
5.4:	Erschließung beider Flächen langfristige B-Plan-Erschließung	20

Tabellen

Tabelle 1:	Verkehrsbelastungen K 128 + K 1 – Analyse 2025	5
Tabelle 2:	Prognose Hole-/Bringeverkehr Alfred-Delp-Schule	9
Tabelle 3:	prozentuale Anteile der Kfz-Fahrten der vor- bzw. nachmittäglichen Spitzenstunde am Tagesverkehr (7:30 – 8:30 Uhr/16:30 – 17:30 Uhr)	13
Tabelle 4:	induzierte Kfz-Fahrten in den Spitzenstunden	14
Tabelle 5:	Leistungsfähigkeit (Analyse 2025, Null-/Planfall 2035)	23-25

Anhang

Verkehrsbelastungen K 128/Ketteler-/Klein-Zimmerner Straße

Anhang 1	Bestand 2025
Anhang 2	Prognose 2035

Leistungsfähigkeit K 128/Ketteler-/Klein-Zimmerner Straße

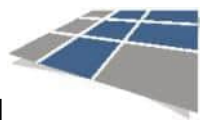
Anhang 3	Analyse 2025
Anhang 4	Prognose 2035

Knoten K 126/Im Flürchen

Anhang 5	Verkehrsbelastungen Analyse + Prognose
Anhang 6	Leistungsfähigkeit Analyse + Prognose

Grundlage für schalltechnische Untersuchung

Anhang 7	Verkehrsmengen Analyse 2025
Anhang 8	Verkehrsmengen Nullfall 2035
Anhang 9	Verkehrsmengen 2035



1. Vorbemerkungen und Aufgabe

In der Stadt Dieburg ist die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 85 „Dieburg Süd“ seit langem in der Diskussion. Die Fläche befindet sich südlich der Kernstadt und nördlich der B 26. Bislang war von überwiegend Wohnnutzung sowie teilweise gewerblichen Nutzungen ausgegangen worden, eine abschließende Festlegung der hier angemessenen Nutzungen befindet sich aktuell (Oktober 2025) noch in der politischen Diskussion. Detailfragen sind noch zu klären, wie z.B. die innere Erschließung des Gebietes; demnach ist ein Rückbau der bestehenden Kreisstraße (K 128) zugunsten einer internen Haupterschließungsstraße ebenso offen, wie die Ausbildung der notwendigen neu entstehenden Knotenpunkte im Zentrum (Kreuzung oder Verkehrskreisel).

Relevante Planungen, die das o.g. Thema berühren, sind inzwischen auf Kreisebene getroffen worden: die Alfred-Delp-Schule (ADS) soll im Westen der in Rede stehenden Fläche neu gebaut werden; unmittelbar nördlich davon ist ein Feuerwehrstandort geplant. Dazu soll der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan (s.o.) geteilt und der westliche Abschnitt vorgezogen bearbeitet bzw. herausgelöst werden, wofür die hiermit vorliegende Verkehrsuntersuchung erforderlich wird.

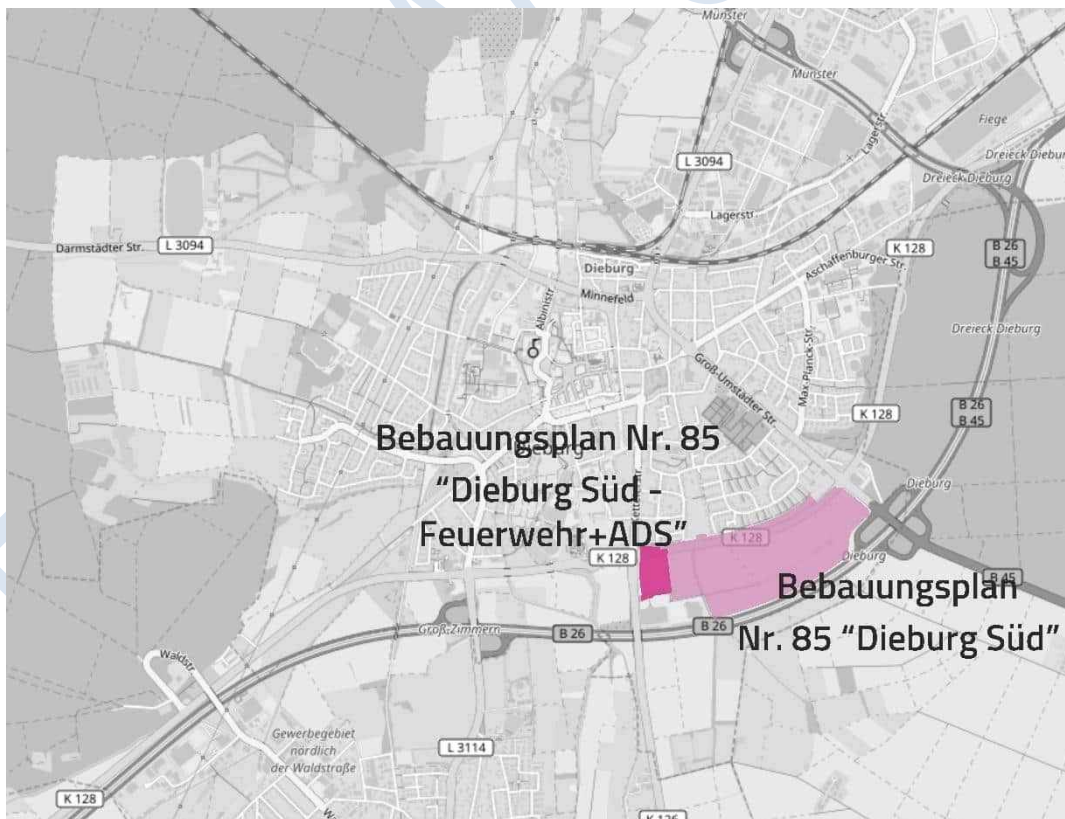
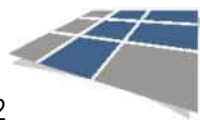


Abbildung 1: Lage des Untersuchungsgebietes (Quelle: OpenStreetMap)



Die Bebauungsplanerstellung Teil 1 ist bezüglich der verkehrlichen Belange sach- und fachgerecht zu begleiten. Es soll der Nachweis der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs (westlicher Anschluss an die K 128, Knoten mit der Kettelerstraße) erbracht werden; auch für den zweiten Teil des Bebauungsplanes wird dann in einem späteren Bearbeitungsschritt eine Verkehrsuntersuchung erstellt werden.

Maßgebliches Ziel der hiermit vorliegenden Verkehrsuntersuchung ist die überschlägige Abschätzung der durch die neuen Nutzungen (ADS und Feuerwehr) induzierten Verkehre und der dadurch hervorgerufenen Wirkungen auf das relevante Straßennetz. Dazu werden Aussagen zu einer geeigneten inneren Erschließung einerseits und einer angemessenen Verknüpfung mit dem städtischen Straßennetz andererseits getroffen und es werden die verkehrlichen Grundlagen für die notwendige schalltechnische Untersuchung geschaffen.

2. Bestand 2025



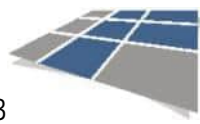
Abbildung 2.1: Kreisverkehr K 128/Kettelerstr. (Blick nach Osten)



K 128 (Blick nach Osten)



Abbildung 2.2: Kreisverkehr K 126 (Blick nach Norden)



Im Zuge einer Ortsbegehung wurde die Bestandssituation erfasst. Eindrücke der Situation vor Ort sind in den *Abbildungen 2* dargestellt, sie zeigen die in Rede stehende Fläche südlichen der bebauten Ortslage; dabei auch die Stellen, an denen die Anbindungen des B-Plan-Gebietes geplant sind.

2.1 verkehrliche Erschließung Kfz-Verkehr

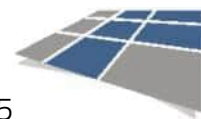
Die ca. drei Hektar große B-Plan-Fläche (Teil 1) liegt südlich der bebauten Ortslage unmittelbar südlich der Kreisstraße K 128 und östlich der Kreisstraße K 126. Die K 128 stellt im Bestand eine Ortsrandverbindungsstraße dar, die als wichtige Andienungsstraße der zwischen Kreis- und Bundesstraße gelegenen gewerblichen Nutzungen dient; auch die K 126 erfüllt eine solche Funktion – insbesondere auch als Andienung der südlich gelegenen Märkte.

Die beiden als Kreisstraßen klassifizierte Straßen sind anbaufreie Hauptverkehrsstraßen, in denen die zugelassene Höchstgeschwindigkeit 70 km/h beträgt. In der Klein-Zimmerner Straße gilt nördlich des Kreisverkehrs die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, allerdings separat beschildert und nicht im Rahmen einer Tempo 30-Zone.

2.2 Radverkehr

Die Fläche am südlichen Rand der bebauten Ortslage von Dieburg ist für den Radverkehr nur mäßig erschlossen. Die in Ost-West-Richtung verlaufende K 128 weist nur abschnittsweise Angebote für den Radverkehr auf: im Westen ist auf der Südseite ein separat geführter Radweg vorhanden, der unmittelbar westlich des „Schwimmbadkreisel“ beginnt und unmittelbar östlich des Kreisels K 128/Klein-Zimmerner Straße endet; in der Gegenrichtung steht dem Radverkehr die unmittelbar parallel verlaufende Lessingstraße zwischen den genannten Kreisverkehren zur Verfügung. Der Abschnitt zwischen Kreisel 1 und Kreisel 2 verfügt über keinerlei Radverkehrsangebote – allerdings nutzen etliche Radfahrer den asphaltierten landwirtschaftlichen Wirtschaftsweg, der zwischen der Tankstelle im Osten des Gebietes und den Einkaufsmärkten (Lebensmitteldiscounter und Baumarkt) im Süden verläuft. Ein weiteres Teilstück eines separaten Radweges liegt zwischen dem Kreisel 2 und der benannten Tankstelle. In Nord-Süd-Richtung ist ein Angebot im Zuge der Klein-Zimmerner Straße vorhanden: zwischen dem Kreisel mit der K 128 und der Anbindung an die genannten Einkaufsmärkte ist auf der Ostseite ein abgesetzter Radweg vorhanden, auf der Westseite verläuft ebenfalls ein solcher, der eine di-

Freudl VERKEHRSPLANUNG



füßbar. Dabei war der Kreisverkehr K 2 erfasst worden, nicht jedoch K 1 (*Abbildung 3*). Ein Abgleich beider Ergebnisse – der älteren aus 2017 mit der neueren (Zähldatum 14. September 2022) soll für die nachfolgenden Planungsaussagen als Grundlage dienen.

Mit dieser Vorgehensweise ergeben sich die in *Tabelle 1* zusammengestellten Verkehrsbelastungen unter Bezug auf die in *Abbildung 3* angegebenen Referenzquerschnitte. Die Zählergebnisse für den Kfz-Verkehr sind grafisch in *Anhang 1* dokumentiert.

X Referenzquerschnitt (<i>Abbildung 3</i>)	Verkehrsbelastungen			
	v.Sp-h		n.Sp-h	
	Ri West	Ri Ost	Ri West	Ri Ost
A K 128 West	395	265	463	458
C K 128 Mitte	244	326	532	368
E K 128 Ost *	260	320	525	395
	Ri Süd	Ri Nord	Ri Süd	Ri Nord
B Kettelerstraße	163	446	305	194
D Klein-Zimmerner Str.	186	681	641	371

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

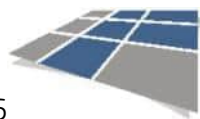
* Zählergebnisse aus 2023 [2]

Tabelle 1: Verkehrsbelastungen K 128 + K 1 – Analyse 2025

Die Zählergebnisse für den Kfz-Verkehr sind grafisch in *Anhang 1* dokumentiert, eine tabellarische Aufbereitung zeigt *Tabelle 1* unter Bezug auf die in *Abbildung 3* angegebenen Referenzquerschnitte.

3. Verkehrserzeugung – Verkehrsprognose

Zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen des Planvorhabens auf die relevanten Anbindungsknotenpunkte und zur Sicherstellung der Leichtigkeit des Verkehrs wird der zukünftige Kfz-Neuverkehr (Zu- und Abfluss) für die Vor- und Nachmittagsspitze in Stärke und Richtung abgeschätzt. Zusätzlich ist in diesem Zusammenhang die allgemeine, von der geplanten Maßnahme unabhängige Situation zu prognostizieren. Der vorliegenden Untersuchung wird der Prognosehorizont 2035 zugrunde gelegt. Die Abschätzung



der zu erwartenden Verkehre erfolgt auf Grundlage der im B-Plan-Entwurf enthaltenen Planungsinhalte des Maßnahmenträgers und der hierzu relevanten Fachliteratur³⁺⁴. Weitere Veröffentlichungen⁵, die sich mit der Prognose von Bevölkerung und Mobilität befassen, sind in die Überlegungen eingeflossen und bestätigen die getroffenen Annahmen bzw. die verwendete Methodik.

Die Abschätzungen sind in dem nun anstehenden ersten Schritt vorzunehmen für die ADS einerseits und für die Feuerwehr andererseits. Im zweiten Schritt für den gesamten Bebauungsplan ist eine Abschätzung für Bewohner und Besucher, für Beschäftigte und für den Wirtschaftsverkehr erforderlich.

Der Geltungsbereich des zu erstellenden Bebauungsplan-Teiles umfasst etwa drei Hektar⁶. Es sind ausschließlich Sondernutzungen Feuerwehr und Schule vorgesehen.

3.1 allgemeine Verkehrsentwicklung – Nullfall 2035

Die allgemeine Verkehrsentwicklung ist ohne Einbeziehung des unmittelbaren Planvorhabens zu berücksichtigen. Neben diesen allgemeinen Einflüssen, die nicht auf die Stadt Dieburg (bzw. ihre Einwohner) zurückzuführen sind, sind die in Dieburg absehbaren, planungsrechtlich gesicherten Entwicklungen zu berücksichtigen, aber nicht aus der hier in Rede stehenden Projektentwicklung resultieren.

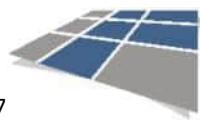
Die allgemeine Verkehrsentwicklung berücksichtigt verschiedene Eingangsdaten und Kennwerte, wie die Bevölkerungsentwicklung, Pkw-Dichte und durchschnittliche jährliche Pkw-Fahrleistung in Deutschland oder die Entwicklung des Motorisierungsgrades je Einwohner. Daraus ergibt sich der Nullfall 2035. Dadurch werden Aussagen zu den spezifischen verkehrlichen Wirkungen des Planvorhabens möglich. Die Prognose der allgemeinen Entwicklung des Verkehrsaufkommens kann üblicherweise mit 0,2 bis 0,3 Prozent Zuwachs pro Jahr vorgenommen werden, mithin etwa plus drei Prozent bis 2035.

³ FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN (FGSV): Hinweise zur Standortentwicklung an Verkehrsknoten; Köln, 2005 und Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen; Köln.

⁴ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Schätzung von gebietsbezogenen Verkehrsemissionen und verkehrsbedingten Kosten, BMVI-Online-Publikation 01/2016.

⁵ Dr.-Ing. D. Bosserhoff: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung, 2000 (Ver_Bau 2017) und Shell Deutschland Oil GmbH in Zusammenarbeit mit Prognos AG, Basell: Shell PKW-Szenarien bis 2040 *Fakten, Trends und Perspektiven für Auto-Mobilität (2014)* und Bertelsmann Stiftung *wegweiser-kommune.de*, 2012

⁶ *planungsbüro für städtebau*: Bebauungsplan Nr. 85 „Dieburg Süd – Schule/Feuerwehr“, Planungsstand: August 2025.



Aufgrund der aktuell schwierigen Gesamtsituation in Deutschland (Klimakrise, Ukraine-Krieg, Zinspolitik, Tendenz zur Rezession,...) ist zwar denkbar, dass sich die in den letzten ca. fünf Jahren zurückgegangenen Ergebnisse der deutschen Wirtschaft in den kommenden Jahren überproportional „erholen“ werden – mithin könnte ein höherer jährlicher Zuwachs entstehen. Andererseits zeigt die aktuelle Situation (Oktober 2025), dass auch lange nach Ende der Coronapandemie vermehrt Bürotätigkeiten im „HomeOffice“ erledigt werden; des Weiteren haben virtuelle Konferenzen immer häufiger Präsenzveranstaltungen ersetzt – im Beruf ebenso, wie im Studium oder auch im privaten Bereich. Es erscheint völlig unklar, wie sich die aktuellen Entwicklungen in den nächsten Jahren auf die Kaufkraft und den Lebensalltag und damit auf das Mobilitätsverhalten der Menschen auswirken werden.

Quantitative, belastbare, objektive Informationen dazu sind noch nicht valide – eine Prognose der Entwicklung ist daher schwierig und in gewissem Maße subjektiv. Vereinfachend und mangels besserer Grundlagen wird für den Nullfall 2035 „nur“ der o.g. Prognosezuwachs von drei Prozent angesetzt. Über diesen Ansatz werden die allgemeinen Zuwächse auf die erfassten Bestandsbelastungen aufgebracht.

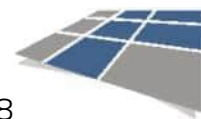
Lokale Faktoren, die den für die Planung relevanten Bereich bezüglich der verkehrlichen Komponenten maßgeblich berühren, sind hier der in Rede stehende Bebauungsplan Nr. 85, der im zweiten Bearbeitungsschritt Untersuchungsgegenstand sein wird.

3.2 Verkehrserzeugung Schulinutzung

Nachfolgend wird der induzierte Verkehr durch den Schulbetrieb ermittelt. Maßgeblich ist dabei der Kfz-Verkehr, der einerseits Stellplatzbedarf erzeugt und andererseits relevant ist für die schalltechnischen Berechnungen, für die die verkehrlichen Ausgangsdaten bereitgestellt sind.

Die Alfred-Delp-Schule (ADS) soll laut Schulentwicklungsplan für ca. 600 Schüler der Oberstufe (Jahrgangsstufen 11 bis 13) mit Erweiterungspotenzial für weitere 150 ausgelegt werden. Für die weiteren Planungsüberlegungen wird von 750 ausgegangen. Dafür ist eine Versorgung mit rund 40 Lehrkräften (Voll- und Teilzeit) erforderlich, sodass für die Schule insgesamt von rund 50 Angestellten (Lehrkräfte, Sekretariat, Hausmeister,...) ausgegangen wird.

Da die Verkehrsmittelwahl der Schüler maßgeblich von deren Alter abhängt, ist nachfolgend abzuschätzen, wie viele volljährige Schüler zu erwarten sind. Während die Schüler



der Jahrgangsstufe 11 in der Regel nicht volljährig sind, ist dies bei Jahrgangsstufe 13 für nahezu alle anzunehmen; in Jahrgangsstufe 12 ist dies demnach durchmischt. Vereinfachend und auf Grundlage der Statistiken des Landkreises ist davon auszugehen, dass rund 60 Prozent aller Schüler 18 Jahre alt sind und somit berechtigt, einen Pkw zu führen.

Bei der Prognose des Neuverkehrs ist der für Schulen üblicherweise starke Pkw-Verkehr durch Hole- und Bringefahrten („Elterntaxis“) bei den teilweise volljährigen Schülern in reduziertem Maße relevant – stattdessen ist von etlichen Selbstfahrern auszugehen. Sowohl für den Schülerverkehr als auch für das Mobilitätsverhalten der Angestellten sind plausible Annahmen auf Basis der Fachliteratur [3] zu treffen und diese mit Erfahrungen vergleichbarer Vorhaben abzugleichen.

3.2.1 induzierter Kfz-Verkehr Schulpersonal

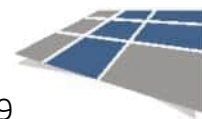
Bedingt durch Teilzeitkräfte sowie durch die nicht den ganzen Tag überspannenden Schuldienstzeiten der Vollzeitkräfte wird angenommen, dass sich über den Tag hinweg teilweise ein Personalwechsel vollzieht. Es wird unterstellt, dass ca. 75 bis 90 Prozent (setze: 85%) der Angestellten mit dem Pkw zur Arbeit fahren; 70 bis 85 Prozent der Angestellten (setze: 80%) sind zur gleichen Zeit am Arbeitsplatz (Reduzierung wegen Teilzeit, Krankheit,...); Fahrgemeinschaften werden vernachlässigt. Die Anzahl der induzierten Kfz-Fahrten pro Tag und die damit zusammenhängende Zahl der notwendigen Stellplätze ergibt sich wie folgt:

- (1) $50 \text{ Angestellte} * 85\% * 2 \text{ (Hin- und Rückfahrt)} \approx \mathbf{85 \text{ Kfz-Fahrten/24h}}$
- (2) $50 \text{ Angestellte} * 85\% * 80\% \approx \mathbf{34 \text{ Pkw-Abstellplätze}}$

3.2.2 Verkehrsprognose Schüler

Neben den Verkehren, die den Angestellten zuzuordnen sind, sind der Hole- bzw. Bringeverkehr sowie die selbstfahrenden Schüler relevant. Eltern bringen ihre Kinder zur Schule und holen sie anschließend wieder ab, soweit diese nicht zu Fuß gehen, mit dem Fahrrad, dem Bus oder selbst fahren. Diese Hole-/Bringeverkehre belegen keine Stellplätze dauerhaft, da die Schüler lediglich abgesetzt bzw. abgeholt werden, erzeugen jedoch insgesamt vier Fahrten pro Tag – zweimal hin und zweimal weg. In Abhängigkeit der Größe des Einzugsgebietes und der Lage zur Wohnbebauung variiert der Anteil der Schüler, die gebracht werden. Für die Verkehrsmittelwahl der Schüler werden folgende Annahmen getroffen, wobei die Altersstruktur berücksichtigt ist:

zu Fuß	5...10%	7 %
Fahrrad	15...20%	20 %
Bus	30...50%	40 %



➤ Pkw (Selbstfahrer)	15...30% ⁷	13 %
➤ Pkw (Hole-/Bringeverkehr)	15...25%	20 %
➤ zusammen		100 %

Auf dieser Grundlage lässt sich bei ca. 750 Schülern, wie *Tabelle 2* zeigt, insgesamt eine Spanne von 110 bis rund 190 Schülern, die mit dem Kfz gebracht (bzw. geholt) werden, ableiten; die Verwendung eines durchaus plausiblen Mittelwertes führt zu einer Anzahl von 150 Schülern – dieser wird hier angesetzt. Viele Eltern setzen lediglich ein Kind an der Schule ab, andere bilden Fahrgemeinschaften, sodass gleichzeitig mehrere Kinder befördert werden. In vergleichbaren Untersuchungen hat sich gezeigt, dass ein Kfz rechnerisch im Durchschnitt mit etwa 1,2 Kindern belegt ist; bei dieser Besetzung resultieren daraus ca. **500 Kfz-Fahrten/ Tag** durch Hole-/Bringeverkehre.

	Alfred-Delp-Schule
Gesamtzahl Schüler	750
Anteil „gebrachter“ Schüler	15% ... 20% ... 25%
„gebrachte“ Schüler	113 ... 150 ... 188
Anzahl der Kfz-Fahrten⁽¹⁾	375 ... 500 ... 625

(1) pro Bringevorgang 4 Fahrten im Querschnitt (zwei hin, zwei abfließend),
Besetzungsgrad 1,2 (Anzahl Schüler pro Kfz).

Tabelle 2: Prognose Hole-/Bringeverkehr Alfred-Delp-Schule

Die Selbstfahrer erzeugen folgende Fahrtenzahl, wobei als Maximum angenommen wird, dass jeder Schüler jeden Tag anwesend ist:

(3) $750 \text{ Schüler} * 13\% \text{ Selbstfahrer} * 2 \text{ (Hin- und Rückfahrt)} \approx \mathbf{195 \text{ Kfz-Fahrten}}$

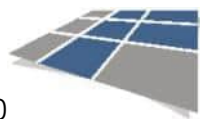
Aus diesem Wert lässt sich auch die Zahl der notwendigen Stellplätze ableiten; dabei kann jedoch berücksichtigt werden, dass aufgrund von Krankheit oder versetzten Schulzeiten eine reduzierte Zahl (setze 80%) an Schülern in die Berechnung eingeht:

(4) $195 \text{ Kfz-Fahrten} * 85\% \text{ Anwesenheit} / 2 \text{ (Hin- und Rückfahrt)} \approx \mathbf{83 \text{ Pkw-Stellplätze}}$

3.2.3 Dreifeld-Sporthalle

Die Schule soll auch über eine Sporthalle verfügen – es wird eine Dreifeldsporthalle gebaut werden. Für die schulische Nutzung ist diesbezüglich keine separate verkehrliche Beurteilung erforderlich. Da die Halle ab dem Nachmittag (Annahme: z.B. ab 17 Uhr) auch

⁷ nur bezogen auf die volljährigen Schüler – daher $60\% * (15...30\%)$



Vereinen zugänglich gemacht werden soll, ist eine Prognose des dadurch induzierten Verkehrs vorzunehmen, wofür eigene Abschätzungen für die möglichen Nutzungen vorgenommen werden müssen.

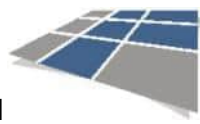
Bei Sportanlagen ist der Besucherverkehr bezogen auf das maximale Verkehrsaufkommen die bestimmende Größe – dieses tritt jedoch vornehmlich an Wochenenden auf, was hier aber nicht Bewertungskriterium ist. Im werktäglichen Alltag wird das Verkehrsaufkommen durch die Sporttreibenden selbst bestimmt – dies sind hier die ortsansässigen Vereine oder andere Hobby-Sportler. Dabei ist zu berücksichtigen, dass auch Bring- und Holeverkehre von Bedeutung sind (Kinder/Jugendliche werden zur Sporthalle gefahren und abgeholt). Beschäftigten- und Wirtschaftsverkehr spielen eine zu vernachlässigende Rolle.

Die Sporthalle wird im Prinzip ganztags genutzt, die Nutzungszeiten durch Externe finden aber nur zwischen ca. 17:00 und 22:00 Uhr statt, wobei die Altersstruktur vom Kindes- bis zum Seniorenalter reicht. Bei der Berechnung des Verkehrsaufkommens für einen durchschnittlichen Werktag wird für eine Kern-Trainings-/Nutzungszeit (z.B. 17:00 bis 19:00 Uhr) Voll-Auslastung angenommen, für die verbleibende Zeit wird vereinfachend eine Teil-Auslastung unterstellt (zwei Drittel). Des Weiteren wird für die Bemessung angenommen, dass die Halle werktäglich nachmittags in drei aufeinander folgenden „Schichten“ genutzt wird: dabei wird zweimal 2/3-Belegung und einmal Vollbelegung angenommen. Bei Einzelereignissen (z.B. Wettkampf am Wochenende,...) sind andere Intensitäten und damit andere Verkehrsströme zu erwarten; auch ist von weiteren abweichenden Einzelereignissen (z.B. Saisonabschlussfeiern,...) auszugehen, diese werden jedoch nicht als planungsrelevant für die vorliegende Aufgabe eingestuft.

Folgende Nutzergruppen könnten für die Sporthalle relevant sein

- MSG Dieburg/Groß-Zimmern (Handball)
- TV Dieburg (Basketball)
- TV Dieburg/Groß-Zimmern (Badminton)

Weitere Nutzergruppen sind denkbar (Tennis, Faustball, usw.). Nachfolgend wird die Methodik für die Prognose dargelegt, die als Grundlage für die schalltechnischen Untersuchung aufzubereiten ist (folglich ist der gesamten Tageszeitraum zu prognostizieren). Die Leistungsfähigkeitsbewertung des Kreisverkehrs wird als irrelevant eingestuft, da die externen Fahrten nicht in die Spitzenstunden fallen.



Prognose-Ansatz Dreifeldsporthalle

- (1) Mannschaftsstärke etwa 10 bis 20 Personen (setze 15), keine Zuschauer
- (2) Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr: 40 bis 100 Prozent – setze 70 Prozent, da auch Jugendliche zu berücksichtigen sind
- (3) 2,5 Wege/Sportler (mehr als 2,0 wegen Bringe- und Holfahrten)
- (4) Pkw-Besetzungsgrad: ca. 1,0 bis 1,5 Personen pro Fahrzeug – setze 1,25

Für den Normalbetrieb einer Dreifeldsporthalle wird davon ausgegangen, dass drei Mannschaften typischer Hallensportarten (z.B. Basketball, Handball,...) gleichzeitig in der Sporthalle trainieren.

$$\Rightarrow (3 \cdot 15) \cdot 70\% \cdot 2,5 / 1,25 = 63 \text{ Kfz-Fahrten/Schicht}$$

$$(2 \cdot 2/3 + 1) \cdot 63 \text{ Kfz-Fahrten} = \mathbf{147 \text{ Kfz-Fahrten/24h}}$$

Bezüglich der Verkehrsverteilung auf Tag- und Nachtzeitraum kann unterstellt werden, dass nach 22:00 Uhr nur noch Quellverkehr auftritt; für diesen wird angenommen, dass er aus einer 2/3-Belegung resultiert, von der noch die Hälfte vor Ort ist – mithin:

$$\Rightarrow 2/3 \cdot 50\% \cdot 63 = 21 \text{ Kfz-Fahrten/h (davon 50\% QV} \approx \mathbf{10 \text{ Kfz-Fahrten/h}}$$

3.2.4 Wirtschaftsverkehr

Abschließend ist auch der Wirtschaftsverkehr (Lieferanten, Paketdienste, Post Entsorgung,...) abzuschätzen. Dieser wird mit täglich bis zu **20 Kfz-Fahrten** im Querschnitt angenommen (davon ca. 10 Prozent Schwerverkehr = 2 Lkw/24h).

3.2.5 Verkehrsprognose Schule gesamt

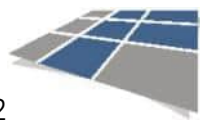
Die durch die Schulansiedelung zu erwartende induzierte Gesamtverkehrsmenge an Kfz-Verkehr ergibt sich aus der Addition des Verkehrs der Angestellten, der Schüler, des Hole- und Bringeverkehrs, der externen Hallennutzer sowie des Wirtschaftsverkehrs. Diese Gesamtbelastungen sind auf das umgebende Straßennetz in Anlehnung an *Abbildung 4* zu verteilen.

$$85 \text{ Angestellten} + 195 \text{ Schüler} + 500 \text{ Hole-/Bringe-} + 147 \text{ Sport-} + (18+2) \text{ Wirtschafts-}$$

$$\text{Fahrten} = \mathbf{947 \text{ Kfz-Fahrten/24h}}$$

3.3 Feuerwehr

Für den Feuerwehrstützpunkt sind keine konkreten Planungen bekannt. Vereinfachend werden Angaben, die sich auf den bestehenden Stützpunkt Am Altstädter See beziehen, auf den in Rede stehenden Standort übertragen. Um die Ergebnisse „auf der sicheren



Seite“ zu haben und unter der Maßgabe, dass die neue Einrichtung mit einem spürbaren Zuwachs an verkehrlichen Wirkungen verbunden sein könnte, werden die Ergebnisse abschließend mit einem Zuschlagsfaktor erhöht. Am derzeitigen Feuerwehrstützpunkt sind permanent 2 Beschäftigte anwesend; des Weiteren ist aus dem Alltag abzuleiten, dass:

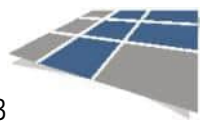
- bis zu drei Besucher/Bürger täglich zum Stützpunkt kommen und
- dass täglich zwei bis drei dienstliche Erledigungen der Mitarbeiter durchgeführt werden.
- Vereinfachend wird eine gewerbliche Anlieferung pro Tag angenommen (z.B. Paketdienst; weitere Warenanlieferungen erscheinen vernachlässigbar);
- Fort-/Weiterbildungen/Übungseinheiten finden zwar regelmäßig, aber nicht täglich statt. Um einen durchschnittlichen Wert berücksichtigen zu können, wird von einer unteren Anzahl von 20 Personen pro Veranstaltung/Übungseinheit ausgegangen, die alle mit einem Pkw an- und abreisen. Es wird unterstellt, dass bis zu 30 Prozent der Teilnehmer die Einrichtung nach 22:00 Uhr verlassen.

➤ Pkw-Fahrten Beschäftigte (hin und zurück)	$2 * 2,0 = 4 \text{ Kfz/24h}$
➤ Pkw-Fahrten Besucher (hin und zurück)	$3 * 2,0 = 6 \text{ Kfz/24h}$
➤ Pkw-Fahrten dienstliche Erledigungen (hin und zurück)	$3 * 2,0 = 6 \text{ Kfz/24h}$
➤ Lkw-Fahrten gewerbliche Anlieferung	$1 * 2,0 = 2 \text{ Kfz/24h}$

Bei Feuerwehreinsätzen treten zwar deutlich größere Fahrzeugbewegungen auf (bis zu 20 zufahrende Einsatzkräfte, vier bis sechs ausrückende Einsatzfahrzeuge), diese sind jedoch nicht planungsrelevant (und auch nicht planbar), sodass deren Berücksichtigung unterbleibt. Somit ist an induziertem Verkehr für den Feuerwehrstützpunkt zu erwarten:

- Pkw-Fahrten: $4 + 6 + 6 = 16 \text{ Pkw/24h}$
- Lkw-Fahrten: $= 2 \text{ Lkw/24h}$
- Kfz-Fahrten gesamt: $16 \text{ Pkw} + 2 \text{ Lkw} = 18 \text{ Kfz/24h}$
- **=> $2 * (16 \text{ Pkw} + 2 \text{ Lkw}) = 36 \text{ Kfz/24h}$**

Für diese sehr geringe Fahrtenzahl wird vereinfachend unterstellt, dass die Fahrten der Beschäftigten zum/vom Arbeitsplatz ausnahmslos in die allgemeinen Spitzenstunden fallen, alle übrigen hingegen außerhalb derselben liegen.



3.4 gesamter induzierter Verkehr B-Plan Teil 1

Insgesamt werden durch die Schule und die Feuerwehr im Beschäftigten-, Schüler- und Wirtschaftsverkehr am Tag rund 840 Kfz-Fahrten im Querschnitt als Neuverkehr induziert – davon jeweils die Hälfte zu- und abfahrend:

Schule: 945 Pkw- + 2 Lkw-Fahrten = 947 Kfz-Fahrten/24h

Feuerwehr: 32 Pkw- + 4 Lkw-Fahrten = 36 Kfz-Fahrten/24h

zusammen: (945+32) Pkw- + (2+4) Lkw-Fahrten = 983 Kfz-Fahrten/24h

3.5 Verkehrsmengen in den Spitzenstunden

Die zeitliche Verteilung aller Fahrten auf die Spitzenstunden wird üblicherweise gemäß maßgeblicher Fachliteratur [3] aus normierten Tagesganglinien erzeugt, die auf empirischen Untersuchungen basieren (*Tabelle 3*). Demnach verteilen sich die ermittelten Fahrten pro Tag analog *Tabelle 4* auf die Vor- bzw. Nachmittagsspitze von 7:30 bis 8:30 Uhr und von 16:30 bis 17:30 Uhr.

	Quellverkehr v.Sp-h	Zielverkehr v.Sp-h	Gesamtneuverkehr pro Richtung
Angestellte	0 %	35,0 %	von (85+32)/2 Kfz/Tag
Schüler (Hole-/Bringe)	25 %	25 %	von 500/2 Kfz/Tag
Schüler (Selbstfahrer)	0 %	50 %	von 195/2 Kfz/Tag
Sportler	0 %	0 %	von 147/2 Kfz/Tag
Wirtschaftsverkehr (G+W)	10 %	10 %	von (18+6)/2 Kfz/Tag
	n.Sp-h	n.Sp-h	
Angestellte	15 %	0 %	von 117/2 Kfz/Tag
Schüler (Hole-/Bringe)	2,5 %	2,5 %	von 500/2 Kfz/Tag
Schüler (Selbstfahrer)	5 %	0 %	von 195/2 Kfz/Tag
Sportler	0 %	0 %	von 147/2 Kfz/Tag
Wirtschaftsverkehr	15 %	5 %	von 24/2 Kfz/Tag

* Für die Schüler wird unterstellt, dass die Hälfte in der vormittäglichen Spitzenstunde gebracht wird, nahezu keiner in der nachmittäglichen Spitzenstunde geholt.

Tabelle 3: prozentuale Anteile der Kfz-Fahrten der vor- bzw. nachmittäglichen Spitzenstunde am Tagesverkehr (7:30 – 8:30 Uhr/16:30 – 17:30 Uhr) nach [3]

	Quellverkehr		Zielverkehr		Summe	
	<i>v.Sp-h</i>	<i>n.Sp-h</i>	<i>v.Sp-h</i>	<i>n.Sp-h</i>	<i>v.Sp-h</i>	<i>n.Sp-h</i>
Angestellte	0	9	21	0	21	9
Schüler (Hole-/Bringe)	63	6	63	6	126	12
Schüler (Selbstfahrer)	0	5	49	0	49	5
Sportler	0	0	0	0	0	0
Wirtschaftsverkehr	1	2	1	1	2	3
Summe Neuverkehr	64	22	134	7	198	29

Tabelle 4: induzierte Kfz-Fahrten in den Spitzenstunden

Für die Bewertung der Leistungsfähigkeit der Anbindung der Fläche an die beiden Kreisverkehre sind demnach in der vormittäglichen Spitzenstunde rund $(64+134=)$ **198 Kfz-Fahrten** zu berücksichtigen, in der in der nachmittäglichen sind es voraussichtlich **29**.

3.6 räumliche und zeitliche Verkehrsverteilung

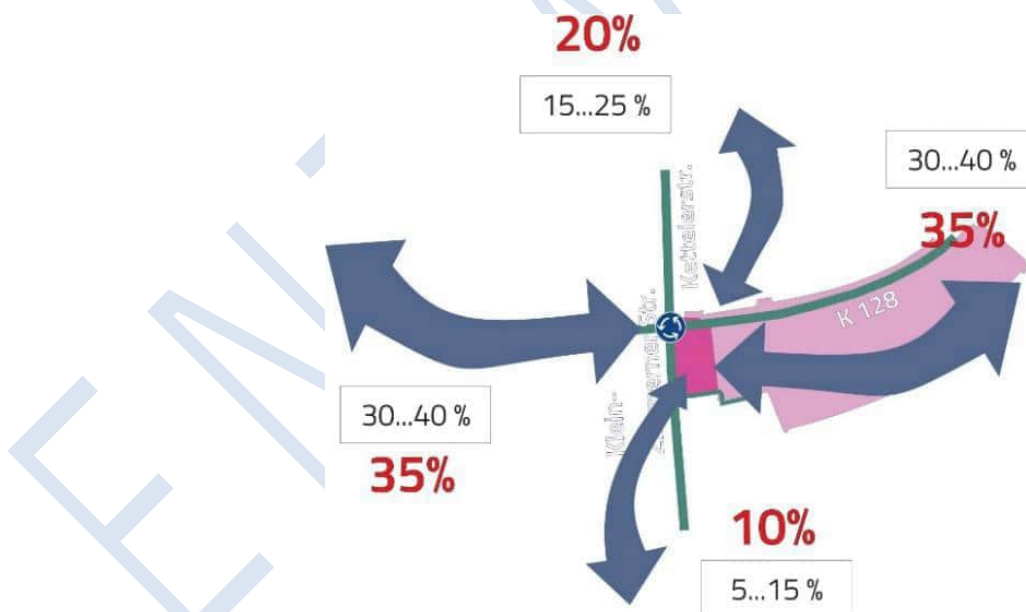
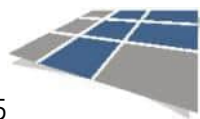


Abbildung 4: Verkehrsverteilung Spitzenstunden (B-Plan „Dieburg Süd – Teil FW+ADS“)

Für den prognostizierten Neuverkehr wird eine Verkehrsverteilung für die künftige Situation erstellt, die sich an der Siedlungsstruktur der Stadt orientiert; maßgeblich ist aber auch hier die VDRM ([5], Kapitel 3.1.1), aus der über die erwähnten Netzausschnitte die



Verkehrsverteilung deutlich wird. Daraus werden die resultierenden Verkehrsströme abgeleitet, wie in *Abbildung 4* dargestellt, und ergeben folgende Verteilungen⁸.

vormittägliche Spitzenstunde

Quellverkehr: 64 Kfz-Fahrten * 20 Prozent = 13 Kfz-Fahrten – nach Norden
64 Kfz-Fahrten * 35 Prozent = 22 Kfz-Fahrten – nach Osten
64 Kfz-Fahrten * 10 Prozent = 7 Kfz-Fahrten – nach Süden
64 Kfz-Fahrten * 35 Prozent = 22 Kfz-Fahrten – nach Westen

Zielverkehr: 134 Kfz-Fahrten * 20 Prozent = 27 Kfz-Fahrten – von Norden
134 Kfz-Fahrten * 35 Prozent = 47 Kfz-Fahrten – von Osten
134 Kfz-Fahrten * 10 Prozent = 13 Kfz-Fahrten – von Süden
134 Kfz-Fahrten * 35 Prozent = 47 Kfz-Fahrten – von Westen

nachmittägliche Spitzenstunde

Quellverkehr: 22 Kfz-Fahrten * 20 Prozent = 4 Kfz-Fahrten – nach Norden
22 Kfz-Fahrten * 35 Prozent = 8 Kfz-Fahrten – nach Osten
22 Kfz-Fahrten * 10 Prozent = 2 Kfz-Fahrten – nach Süden
22 Kfz-Fahrten * 35 Prozent = 8 Kfz-Fahrten – nach Westen

Zielverkehr: 7 Kfz-Fahrten * 20 Prozent = 1 Kfz-Fahrten – von Norden
7 Kfz-Fahrten * 35 Prozent = 2 Kfz-Fahrten – von Osten
7 Kfz-Fahrten * 10 Prozent = 1 Kfz-Fahrten – von Süden
7 Kfz-Fahrten * 35 Prozent = 3 Kfz-Fahrten – von Westen

Die aufgeführten Quell-/Zielbeziehungen werden auf den Kreisverkehr umgelegt, wobei die Verteilung der Verkehrsströme nach *Abbildung 4* erfolgt. Die daraus resultierenden Knotenstrombelastungen der Spitzenstunden sind in *Anhang 2* angegeben.

4. verkehrliche Erschließung

Ein wesentlicher Aspekt bei der Entwicklung des B-Plan-Gebietes – hier explizit der herausgelösten, vorgezogenen Fläche für den Neubau der Feuerwehr und den Neubau der Alfred-Delp-Schule (ADS) – ist die Festlegung der äußeren Erschließung. Aufgrund der zeitlichen Entzerrung eines Teilbereichs des Bebauungsplanes ist zunächst eine Erschließung herzustellen, die einerseits die beiden Maßnahmen Feuerwehr und ADS kurzfristig

⁸ Die B 26 nimmt dabei im Abschnitt zwischen den beiden Anschlussstellen „West“ und „Mitte“ relativ wenig Verkehr auf – dieser verläuft häufig über die K 128.

ermöglicht, die andererseits aber auch die künftige Flächenerschließung vorab im Blick hat – diese zumindest nicht be- oder verhindert.

Die beiden in Rede stehenden Flächen liegen unmittelbar östlich der Kreisstraße K 126 (Klein-Zimmerner Straße), südlich der Kreisstraße K 128 und nördlich der städtischen Erschließungsstraße Im Flürchen (Abbildung 5.1).



Abbildung 5.1: Straßennetz Bestand

Die Führung des Fuß- und Radverkehrs und die Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr sind wesentliche Rahmenbedingungen (insbesondere, da hier ein Schulstandort Planungsgegenstand ist), jedoch wird die äußere Anbindung an das umgebende Straßennetz zunächst für den Kfz-Verkehr konzipiert, da dieser weiterhin eine maßgebliche Funktion haben wird und den Flächenbedarf vorgibt. Nachfolgend werden Erschließungsvarianten entwickelt und mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen dargestellt. Bei den grafischen Darstellungen ist die aktuelle, gemäß Bearbeitungsstand des Bebauungsplanes vorgesehene künftige innere Erschließung zur Orientierung stets eingeblendet.

4.1 Variante 1: Erschließung über Bestandsstraßen

Die Anbindung der Fläche an das städtische Straßennetz soll nach Variante 1 über das Bestandsnetz erfolgen. Die naheliegendste Lösung ist die Anbindung beider Flächen von/

nach Westen (Abbildung 5.2, links). Alternativ oder ergänzend könnte die Fläche der Feuerwehr von/nach Norden angebunden werden (Abbildung 5.2, rechts) – im Einsatzfall wäre auch ein direkter Anschluss an den Kreisverkehr K 126/K 128 denkbar.



Abbildung 5.2: Erschließung beider Flächen von/nach Westen

Variante 1A: Anbindung über gemeinsame Einmündung,

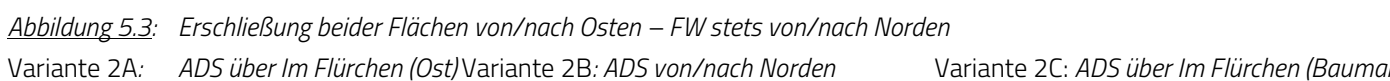
Variante 1B: Erschließung FW von/nach Norden,
Erschließung ADS von/nach Westen

Die Vor- und Nachteile, die aus verkehrlicher Sicht bei Variante 1A (Abbildung 5.2, links) bestehen, sind:

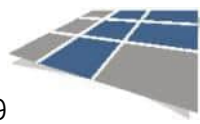
- + Zu- und Ausfahrt für beide Flächen gebündelt über Klein-Zimmerner Straße (K 126), dadurch keine verkehrlichen Eingriffe in der K 128.
- + Minimierung des baulichen Aufwandes (und damit der Herstellungskosten).
- + Minimierung der Flächenversiegelung, da Nutzung bestehender Straßen.
- Wegfall bestehender Bushaltestelle – neuer Standort schwierig und voraussichtlich ungünstiger als Bestand.
- Leistungsfähigkeit der Ein- und Ausfahrt möglicherweise zumindest zeitweise eingeschränkt (Nachweise sind zu führen).
- Nähe zum Kreisverkehr der beiden klassifizierten Kreisstraßen (ca. 50...80 m) lässt Probleme im Genehmigungsverfahren erwarten – Zustimmung Straßenbaulastträger unwahrscheinlich.

beide Flächen getrennt – dadurch Unabhängigkeit für F
gegenseitigen Einschränkungen.
auf eigenem Grundstück möglich.
Belastung aufgrund zweier Anbindungen.
beide Flächen getrennt, dadurch höhere Herstellungsko
(GK 128) – genehmigungsrechtlich problematisch.

- ung von/nach Osten



Variante 2A: ADS über Im Flürchen (Ost) Variante 2B: ADS von/nach Norden Variante 2C: ADS über Im Flürchen (Baumarkt)



Bei Variante 2 wird die Fläche von Osten mit dem städtischen Straßennetz verbunden. Vorschlag 2A trennt die beiden Flächen, indem die Feuerwehr von/nach Norden orientiert wird (*Abbildung 5.3, links*), während die ADS von/nach Süden angebunden werden würde. Bei Variante 2B (*Abbildung 5.3, Mitte*) werden beide Flächen nach Norden zur K 128 angebunden. Eine dritte Variante 2C (*Abbildung 5.3, rechts*) bindet die ADS unmittelbar am Fuß des Anstiegs zur K 126 an und entspricht damit Variante 2A. In allen drei Fällen ist im Abstand von ca. 120...140 m östlich des Kreisverkehrs eine Erschließungsstraße an die K 128 anzubinden, die den langfristig geplanten Straßenverlauf einer Gewerbegebietserschließung vorwegnimmt bzw. aufgreift.

Die verkehrlichen Charakteristika mit ihren Vor- und Nachteilen werden bei Variante 2A (*Abbildung 5.3, links*) wie folgt beschrieben:

- + Beide Flächen mit Zu- und Ausfahrt separat erschlossen (über K 128 einerseits, über Klein-Zimmerner Straße (K 126) andererseits).
- + Erhalt der bestehenden Bushaltestelle an verkehrlich angemessenem Standort.
- + angemessener baulicher Aufwand aufgrund Nutzung vorhandener Straßen (K 128 bzw. Im Flürchen).
- + Minderung der Flächenversiegelung, da weitgehend Ausnutzung des bestehenden Straßennetzes.
- + bevorzugte Lage für ÖPNV-Anschluss.
- + angemessener Abstand zum Kreisverkehr (FW ca. 120...140 m, ADS über bestehenden Anschluss).
- + Leistungsfähigkeit der Anbindung Nord nahezu irrelevant (relativ geringe Verkehrsbewegungen allein durch FW).
- Leistungsfähigkeit der Ein- und Ausfahrt Im Flürchen/K 126 möglicherweise eingeschränkt (Nachweise sind zu führen).
- umwegige Verkehrsführung zur ADS; allerdings bei zu erwartenden mäßigen Verkehrsbelastungen.

Bei Variante 2B (*Abbildung 5.3, Mitte*) wird auch die ADS über den Anschluss der Feuerwehr entsprechend Variante 2A geführt:

- + Entzerrung von Einkaufsverkehr (Im Flürchen) und Verkehr ADS.
- + Herstellung der ohnehin langfristig für das Gewerbegebiet notwendigen Anbindung an die K 128.
- + gemeinsame Nutzung der in Variante 2A geplanten Anbindung.

Schließlich stellt Variante 2C (Abbildung 5.3, rechts) eine Lösung dar, bei der die ADS einfach und günstig von/nach Süden erschlossen wird – allerdings ist dazu die Anbindung des vorhandenen Baemarktes zu einem neuen gemeinsamen Knotenpunkt zu verlegen. Es entstehen die gleichen Vor- und Nachteile, wie bei Variante 2A, mit folgenden Ausnahmen:

- + weitergehende Minimierung der Flächenversiegelung, da nahezu komplett bestehende Straßen genutzt werden.
- +/- Verkehrsführung zur ADS noch angemessen (bei zu erwartenden mäßigen Verkehrsbelastungen).
- Veränderung der Anbindung des benachbarten Baemarktes (Abstimmung, ggf. Grunderwerb notwendig).

4.3 Variante 3: Erschließung gemäß Langfristplanung

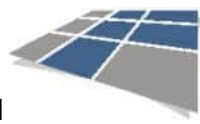


Abbildung 5.4: Erschließung beider Flächen über langfristig geplante B-Plan-Erschließung

Variante 3A: Erschließung FW und ADS von/nach Norden

Variante 3B: Erschließung FW und ADS von/nach Norden und Aufgreifen geplanter innerer Erschließung B-Plan

In Variante 3 wird schließlich die langfristig angestrebte Erschließung der Gesamtfläche weitgehend aufgegriffen. Bei beiden Untervarianten soll die Straße Im Flürchen dem Straßennetz entnommen werden, wodurch die südlich gelegenen Märkte über die neue



Verbindung erschlossen werden würden – dadurch kann die bestehende Anbindung an die K 126 aufgegeben und die gewonnene Fläche der Gebietsentwicklung zugeschlagen werden. Bei Untervariante 3A soll östlich entlang der beiden Flächen eine Erschließungsstraße entstehen (*Abbildung 5.4, links*), bei Variante 3B wird die ADS über eine Fläche angebunden, die den langfristig denkbaren bzw. sinnvollen Kreisverkehr vorwegnimmt (*Abbildung 5.4, rechts*).

Die verkehrlichen Vor- und Nachteile von Variante 3A (*Abbildung 5.4, links*) werden wie folgt charakterisiert:

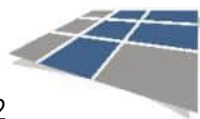
- + Zu- und Ausfahrt für beide Flächen gebündelt über K 128.
- + Entlastung der K 126 durch Wegfall Anschluss Im Flürchen.
- + Erhalt der bestehenden Bushaltestelle an verkehrlich angemessenem Standort.
- + angemessener baulicher Aufwand zugunsten von Flächengewinn und Verhinderung zusätzlicher Flächenversiegelung (Tausch neue Erschließung gegen Straße Im Flürchen).
- + Herstellung der ohnehin langfristig für das Gewerbegebiet notwendigen Anbindung an die K 128.
- + Anbindung der bestehenden Märkte über angemessene neue Erschließung.
- Leistungsfähigkeit der Anbindung K 128 möglicherweise eingeschränkt (vorbehaltlich zu führender Nachweise).

Variante 3B (*Abbildung 5.4, rechts*) vertieft gegenüber Variante 3A die in die Zukunft gerichtete Verkehrsführung, indem die innere Erschließung des Gewerbegebietes bereits zugrunde gelegt wird. Die Darstellung eines Rückbaus der K 128 bei Variante 3B weist auf die Zukunftsfähigkeit dieser Anbindungsform hin – der Rückbau muss nicht zur Funktionsfähigkeit der Variante erfolgen. Der Unterschied zu Variante 3A, die dem Grunde nach in genau gleicher Weise konzipiert ist, besteht allein darin:

- + Realisierung der für das Gewerbegebiet notwendigen Anbindung bei Vorbereitung der späteren Erschließung durch Herstellung des Kreisverkehrs.

4.4 Radverkehr

Die Erschließung des Schulstandortes für den Radverkehr ist dem Grunde nach durch die Bestandsangebote bereits gegeben. Von/nach Süden verläuft ein separat geführter Geh- und Radweg, der bereits im Bestand eine wichtige Funktion als Verbindung zwischen Dieburg und Klein-Zimmern sowie als Anbindung der südöstlich liegenden Märkte hat.



Aufgrund der Topografie (die K 126 verläuft über ein Brückenbauwerk, welches die Geländeoberkante der Umgebung etwa im Bereich der heutigen Bushaltestellen wieder erreicht) ist eine nähere Anbindung an die Fläche nicht möglich.

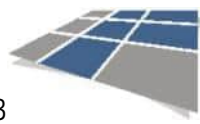
Für die aus dem Stadtgebiet Dieburg zufließenden Schüler stehen nur mäßig geeignete Radverkehrsangebote zur Verfügung. Sieht man den bestehenden Kreisverkehr als Hauptverteiler auch für den Radverkehr an, so wird dieser von/nach Osten gar nicht angebunden, von/nach Norden über die Kettelerstraße ohne eigene Angebote und von/nach Westen stellt ein separat geführter Rad-/Gehweg eine gute Anbindung dar.

Das fehlende Angebot entlang der K 128 ist akzeptabel, da dieses innerhalb der bebauten Ortslage durch Wohnstraßen kompensiert werden kann. Allerdings sollte eine Quermöglichkeit ca. 450 m östlich des Kreisverkehrs, nahe der Mozartstraße, erwogen werden. Dort liegt im Bestand eine Wegebeziehung, die offenkundig bereits rege genutzt wird – es darf erwartet werden, dass diese auch als Verbindung zum Schulstandort wahrgenommen werden würde.

Da ein Kreisverkehr insbesondere auch für den Fußgänger- und Radverkehr eine sehr sichere Knotenpunktform darstellt, ist dieser als Verteiler der zu erwartenden Verkehrsströme im nicht-motorisierten Verkehr als angemessen anzusehen.

4.5 öffentlicher Personennahverkehr

Ein Schulstandort ist per se ein Ort, der mit dem ÖPNV gut erschlossen sein muss. Die vorliegende Verkehrsuntersuchung hat eine Konzeption der Buslinien jedoch nicht zum Inhalt. Eine angemessene Erschließung ist zwischen DADINA (Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation) als Träger des regionalen ÖPNV bzw. dem RMV und dem Schulträger abzustimmen und festzulegen. Unstrittig ist – und auch ein wesentlicher Aspekt bei der Bewertung der Erschließungsvarianten (*Kapitel 4.2*) – die Notwendigkeit einer geeigneten Bushaltestelle. Bereits im Bestand liegt in der Kreisstraße K 126 die Haltestelle „Klein-Zimmerner Straße“. Diese kann und soll an dieser Stelle erhalten bleiben. Die Führung einer Buslinie in die Fläche hinein wird weder als notwendig noch als möglich erachtet. Der Erhalt der bestehenden Haltestelle wird aus verkehrsplanerischer Sicht empfohlen.



5. Leistungsfähigkeit

Der bestehende Kreisverkehr K 128/Ketteler-/Klein-Zimmerner Straße ist ein wichtiger Knotenpunkt für die Funktionsfähigkeit des Plangebietes anschließen; daher 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 auch für den Nullfall 2035 sowie schließlich für den Planfall 2035 ausgeführt.

Für die Bewertung der Leistungsfähigkeit wird das allgemein anerkannte Rechenprogramm *KREISEL*⁹ verwendet. Sie erfolgt nach den Kriterien des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)¹⁰ durch die Einteilung in eine Verkehrsqualitätsstufe über die mittlere Wartezeit (z.B. hier: mittlere Wartezeit (z.B. für unsignalisierte Knotenpunkte: mittlere Wartezeit kleiner oder gleich 28 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 gering“) und Stufe F die schlechteste („...Der Knotenpunkt ist überlastet“).

5.1 Bestand 2025

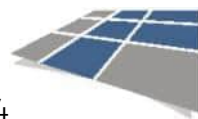
Kennwerte	K 1 K 128/Kettelerstraße	
	v.Sp-h	n.Sp-h
Knotenpunktbelastung [Kfz/h]	1.353	1.666
mittlere Wartezeit [s] <i>über alle Fahrzeuge</i>	8,7	8,6
Rückstaulänge L-95 [Kfz]	6 (<i>Strom 2</i>)	4 (<i>Strom 1+3</i>)
Verkehrsqualitätsstufe	B	B

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

Tabelle 5.1: Leistungsfähigkeit Analyse 2025 – Kreisel K 128

⁹ BPS GmbH: Programm für die Berechnung der Kapazität und Qualität des Verkehrsablaufs an einem Kreisverkehr (Programmsystem KREISEL, Version 8.1.7); Ettlingen/Bochum 2015.

¹⁰ FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Teil 5 Stadtstraßen; Köln, 2015.



Im Bestand ist festzustellen, dass die vorhandenen Verkehrsmengen leistungsfähig abgewickelt werden können – die erreichten Verkehrsqualitätsstufen beim Berechnungsverfahren nach HBS liegen sowohl in der vor- als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde bei der guten Qualitätsstufe B (*Anhang 3, Tabelle 5.1*).

5.2 Null- und Planfall 2035

Zur Vervollständigung der Betrachtungen zur Leistungsfähigkeit wird schließlich die Situation auch für den Planfall „durchgespielt“. Aufgrund des moderaten Zuwachses im Nullfall (plus 3 Prozent) einerseits und der relativ niedrigen Prognosebelastungen andererseits werden Null- und Planfall gemeinsam bewertet.

5.2.1 Kreisverkehr

Die in *Kapitel 3* dargelegte Verkehrsprognose wird nun in eine Leistungsfähigkeitsbewertung des Kreisverkehrs überführt. Die erwarteten Mehrbelastungen erreichen ein moderates Niveau; sie führen zu geringfügig veränderten Ergebnissen – weiterhin wird sowohl in der vor- als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde die gute Verkehrsqualitätsstufe B erreicht (*Tabelle 5.2* und *Anhang 4*).

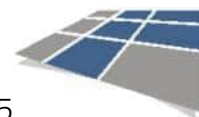
Kennwerte	K 1	
	K 128/Kettelerstraße	
	v.Sp-h	n.Sp-h
Knotenpunktbelastung [Kfz/h]	1.566	1.739
mittlere Wartezeit [s] <i>über alle Fahrzeuge</i>	11,4	9,5
Rückstaulänge L-95 [Kfz]	9 (<i>Strom 2</i>)	4 (<i>Strom 1+3</i>)
Verkehrsqualitätsstufe	B	B

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

Tabelle 5.2: Leistungsfähigkeit Prognose 2035 – Kreis K 128

5.2.2 K 126/Im Flürchen

Wird die ADS über die Straße Im Flürchen erschlossen, ist auch die Leistungsfähigkeit der Einmündung K 126/Im Flürchen zu bewerten. Durch Bezug auf die Verkehrsbelastungen des Kreisverkehrs ergänzt durch eine Stichprobenerhebung am 11. November 2025 ergeben sich die in *Anhang 5* dargestellten Verkehrsbelastungen dieses Knotenpunktes.



Im *Anhang 6* sind die Leistungsfähigkeiten für die Analyse 2025 angegeben und die resultierenden Qualitätsstufen; des Weiteren sind die korrespondierenden Ergebnisse der Prognose dargestellt. Dabei wird eine Erschließung gemäß Variante 2A oder 2C angenommen, welche für diesen Knotenpunkt die ungünstigste Situation abbildet. Die Ergebnisse sind *Tabelle 5.2* zu entnehmen.

Es zeigt sich, dass die Leistungsfähigkeit in allen überprüften Fällen gegeben ist – in der Analyse wird in der vormittäglichen Spitzenstunde die gute Qualitätsstufe B erreicht, in der nachmittäglichen die befriedigende Qualitätsstufe C. Im Prognosefall wird in beiden Spitzenstunden jeweils die befriedigende Qualitätsstufe C erreicht (*Anhang 6*).

Kennwerte	Analyse 2025		Prognose 2035	
	v.Sp-h*	n.Sp-h*	v.Sp-h*	n.Sp-h*
Knotenpunktbelastung [Kfz/h]	939	1.090	1.155	1.137
mittlere Wartezeit** [s] <i>über alle Fahrzeuge</i>	23,2	29,3	37,4	31,1
mittlere Rückstaulänge [Kfz]	1 (1, 10, 12)	1 (1, 10, 12)	1 (1, 10, 12)	1 (1, 10, 12)
Verkehrsqualitätsstufe	B	C	C	C

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

** – mittlere Verlustzeit beim Berechnungsverfahren *KNOSIMO*¹³

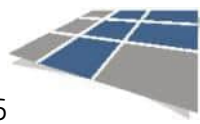
Tabelle 5.2: Leistungsfähigkeit K 126/Im Flürchen – Analyse 2025 und Prognose 2035

6. Grundlagen für schalltechnische Untersuchung Verkehrsmengen Tag- und Nacht-Belastung

6.1 Analyse 2025

Für die schalltechnische Untersuchung werden die notwendigen Aussagen aus Analyse und Prognose abgeleitet. Die Verkehrsbelastungen werden differenziert dargestellt nach Tag- (6:00 bis 22:00 Uhr) und Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr), sodass sich daraus auch die werktäglichen Verkehrsbelastung (DTV_w) ergibt. Ergänzend werden auch die je-

¹³BPS GmbH, Bochum/Karlsruhe: Simulationsprogramm für Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage (KNOSIMO, Version 5.1); Karlsruhe, 2013.



weiligen Schwerverkehrsmengen separat ausgewiesen, wobei die Bezeichnungen und Fahrzeugarten gemäß RLS-19¹⁴ gewählt werden (Lkw1, Lkw2). Der Anteil der auf den Nachtzeitraum entfallenden Verkehrsmengen am gesamten Tagesverkehr liegt im Pkw-Verkehr bei ca. acht Prozent, im Lkw-Verkehr bei etwa fünf Prozent.

Die im Bestand als Ortsrandstraße fungierende K 128 weist Tagesbelastungen zwischen ca. 7.960 Kfz/24h und ca. 8.420 Kfz/24h auf; die Kettelerstraße ist mit ca. 5.050 Kfz/24h belastet; auf die Klein-Zimmerner Straße entfallen rund 8.500 Kfz/24h. Die Schwerverkehrsanteile betragen rund drei bis vier Prozent.

Der Anteil der auf den Nachtzeitraum entfallenden Verkehrsmengen am gesamten Tagesverkehr liegt im Pkw-Verkehr bei knapp acht Prozent, im Lkw-Verkehr bei etwas über fünf Prozent. Die Verkehrsbelastungen der Analyse 2025 sind in *Anhang 7* – getrennt nach Tag- und Nachtzeitraum – veranschaulicht.

6.2 Nullfall 2035

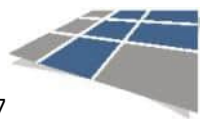
Die Verkehrsbelastungen des Nullfalles werden analog *Kapitel 3.1* ermittelt. Damit ergibt sich eine Querschnittbelastung in der K 128 zwischen rund 8.190 Kfz/24h und ca. 8.670 Kfz/24h; die Verkehrsbelastungen in der Kettelerstraße steigen auf ca. 5.200 Kfz/24h und in der Klein-Zimmerner Straße auf rund 8.750 Kfz/24h. Die Schwerverkehrsanteile bleiben unverändert bei rund drei bis vier Prozent. Die Verkehrsbelastungen dieses Teils des Straßennetzes sind für den Nullfall 2035 in *Anhang 8* dargestellt – wiederum getrennt nach Tag- und Nachtzeitraum.

6.3 Prognose 2035

Auf die Verkehrsbelastungen des Nullfalles werden die Prognosedaten „aufgesattelt“. Die daraus resultierenden Ergebnisse sind durch Überlagerung des Neuverkehrs mit den vorliegenden Verkehrsmengen – analog *Kapitel 3.5* – in *Anhang 9* dargestellt. Der auf das Gebiet bezogene Neuverkehr liegt demnach bei rund 980 Kfz/24h (*Kapitel 3.5*), die komplett auf den Tag-Zeitraum entfallen.

Die K 128 weist nach Überlagerung des Nullfalles mit den Belastungszuwächsen durch den Bebauungsplan Tagesbelastungen im westlichen Abschnitt von ca. 9.020 Kfz/24h

¹⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19); Köln, 2019.



auf, im östlichen ca. 8.540 Kfz/24h; die Kettelerstraße ist mit ca. 5.400 Kfz/24h belastet, auf die Klein-Zimmerner Straße entfallen rund 8.850 Kfz/24h. Die Schwerverkehrsanteile betragen rund drei bis vier Prozent.

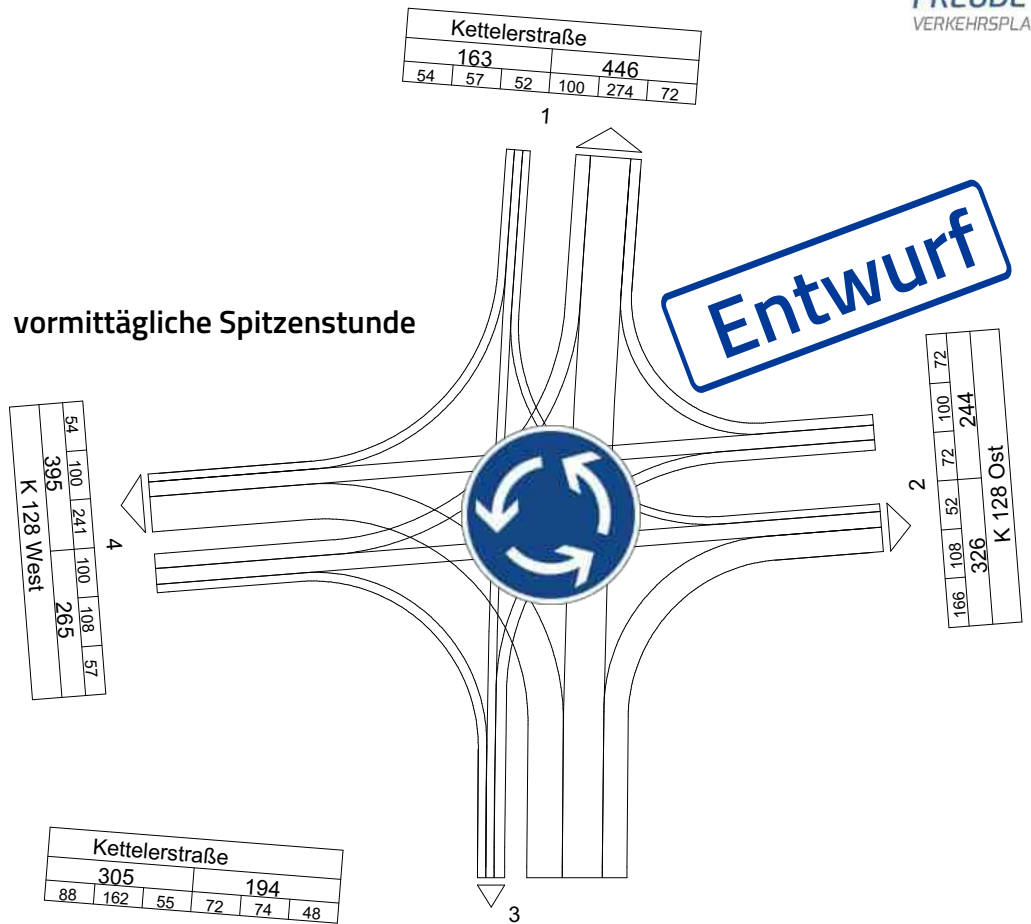
7. Resümee

Die Ansiedelung der Alfred-Delp-Schule und der Feuerwache im separaten Bebauungsplan Nr. 85 „Dieburg Süd – FW + ADS“ wird mäßige verkehrliche Auswirkungen auf das umgebend Straßennetz haben. Insgesamt sind nahezu 1.000 Kfz-Fahrten/24h zu erwarten; auf die vor- bzw. nachmittägliche Spitzenstunde entfallen davon rund 200 Kfz/h bzw. 30 Kfz/h.

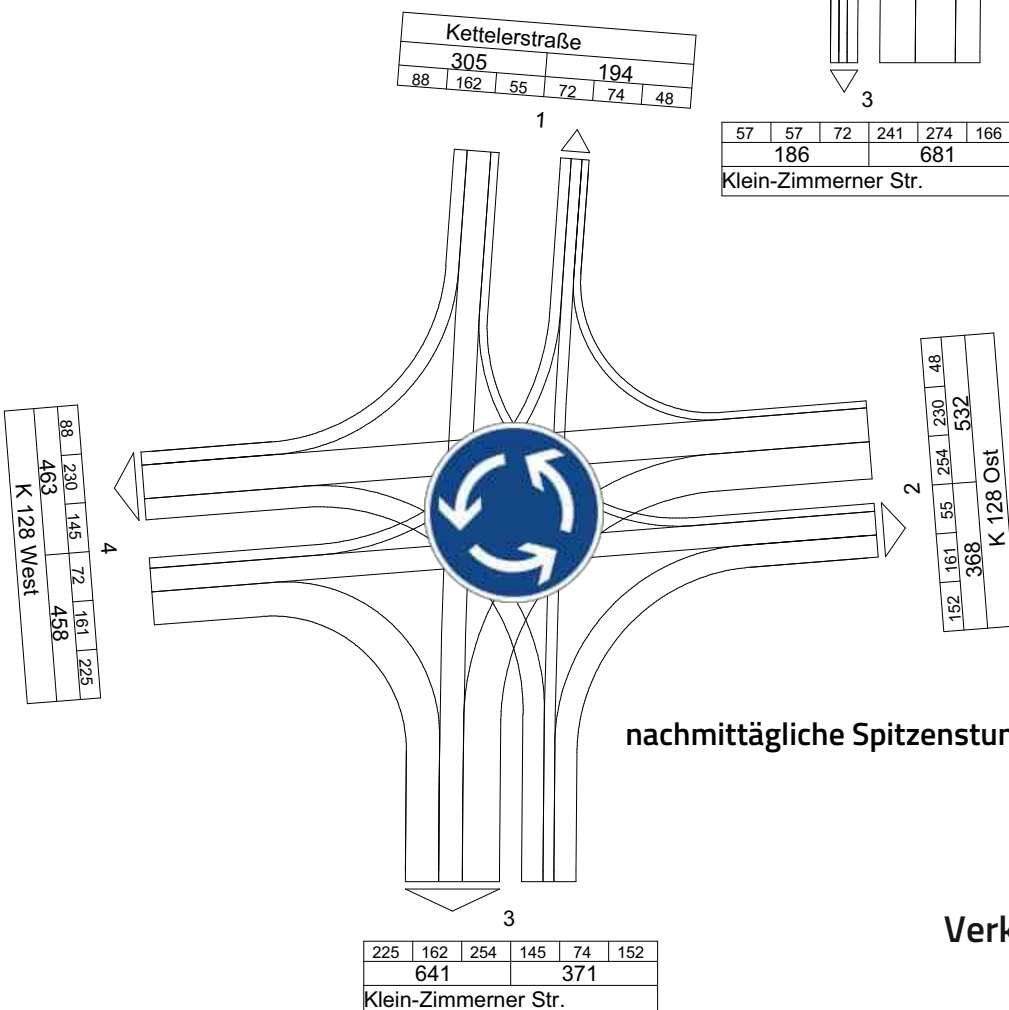
Die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Kreisverkehrs (K 128/Klein-Zimmerner Straße) ist bei weiterhin guter Verkehrsqualität gewährleistet (Qualitätsstufe B). Als angemessene Anbindung der Fläche an das klassifizierte Straßennetz wird eine Führung über die Straße Im Flürchen (Variante 2C) oder eine Anbindung von Norden gemäß Variante 2B empfohlen. So können vorhandene Ressourcen genutzt werden. Die vorhandene Bushaltestelle in der K 126 bleibt bestehen.

Entwurf

vormittägliche Spitzenstunde



nachmittägliche Spitzenstunde



Anhang 1

Verkehrsbelastungen Bestand

Analyse 2025

K 128/Kettelerstraße/Klein-Zimmerner Straße (K 1)

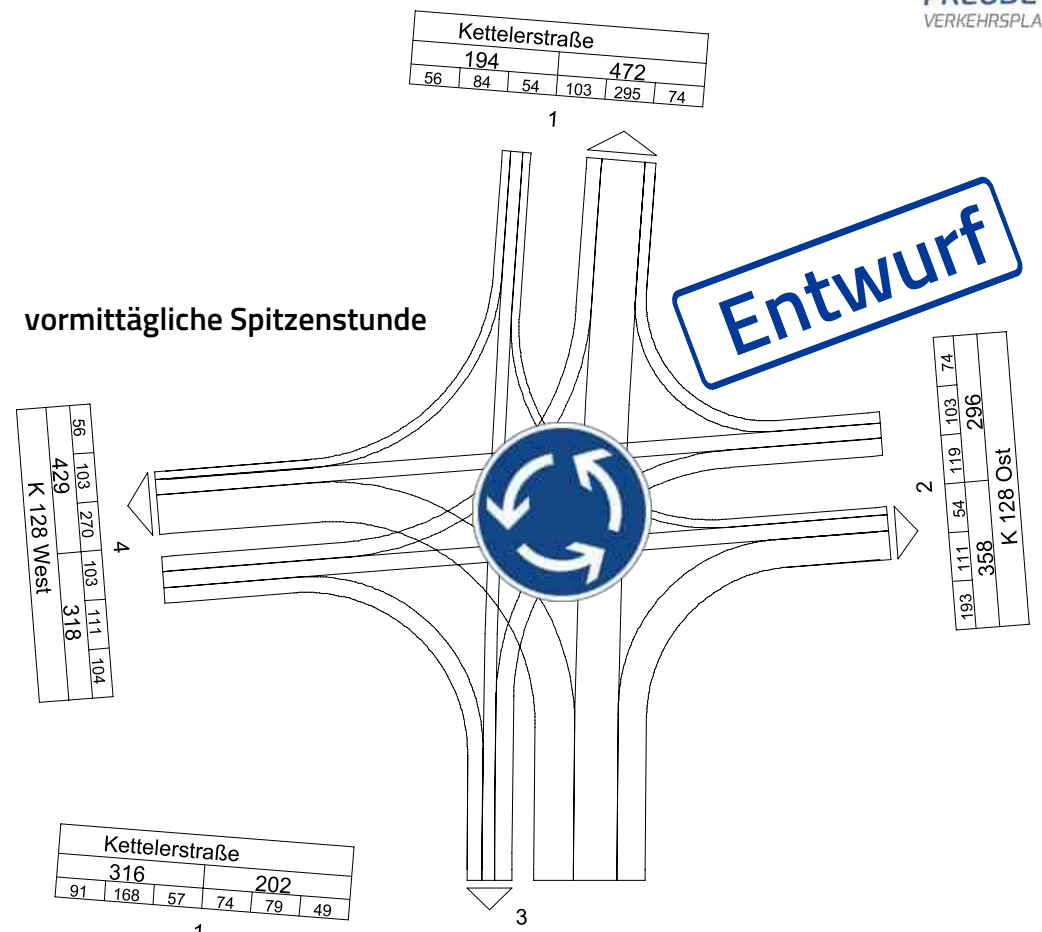
Stadt Dieburg

Bebauungsplan Nr. 85 "Dieburg Süd, Teil FW+ADS"

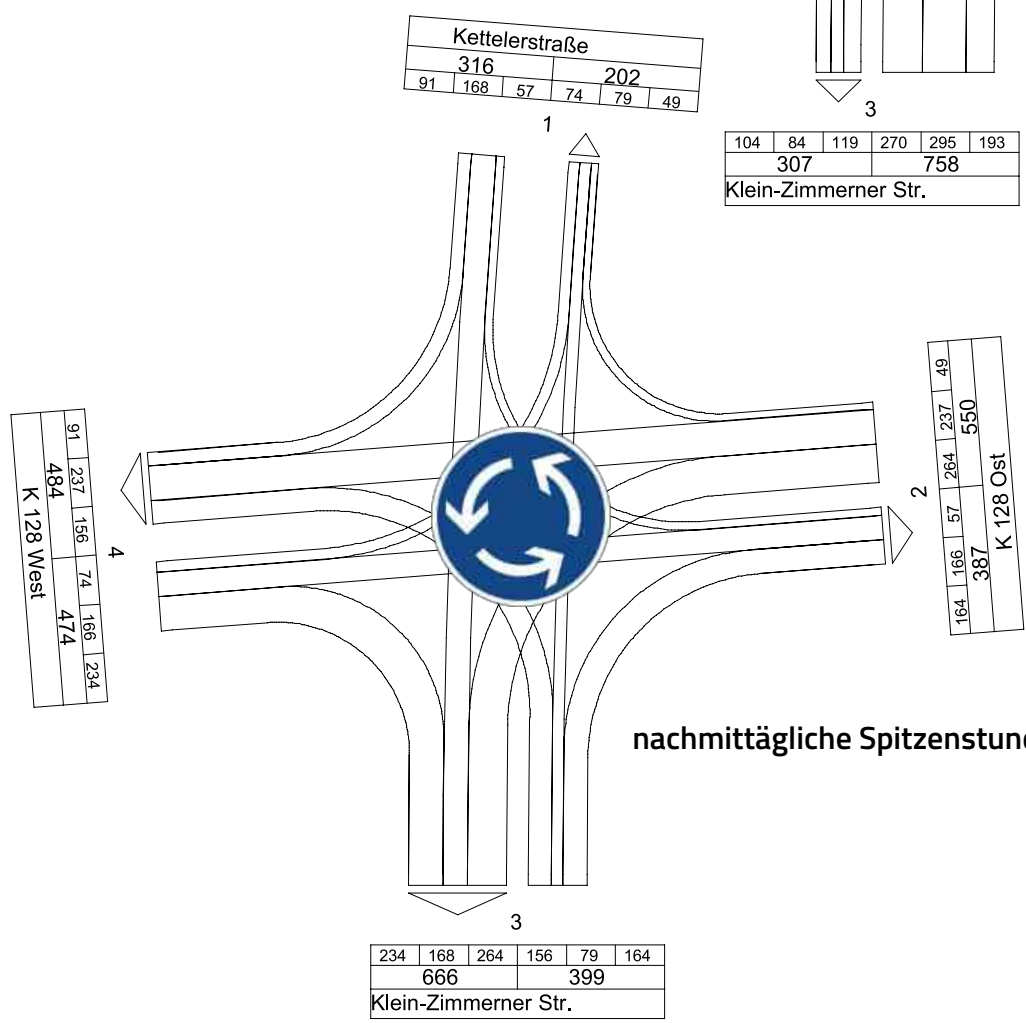
Oktober 2025

Entwurf

vormittägliche Spitzenstunde



nachmittägliche Spitzenstunde



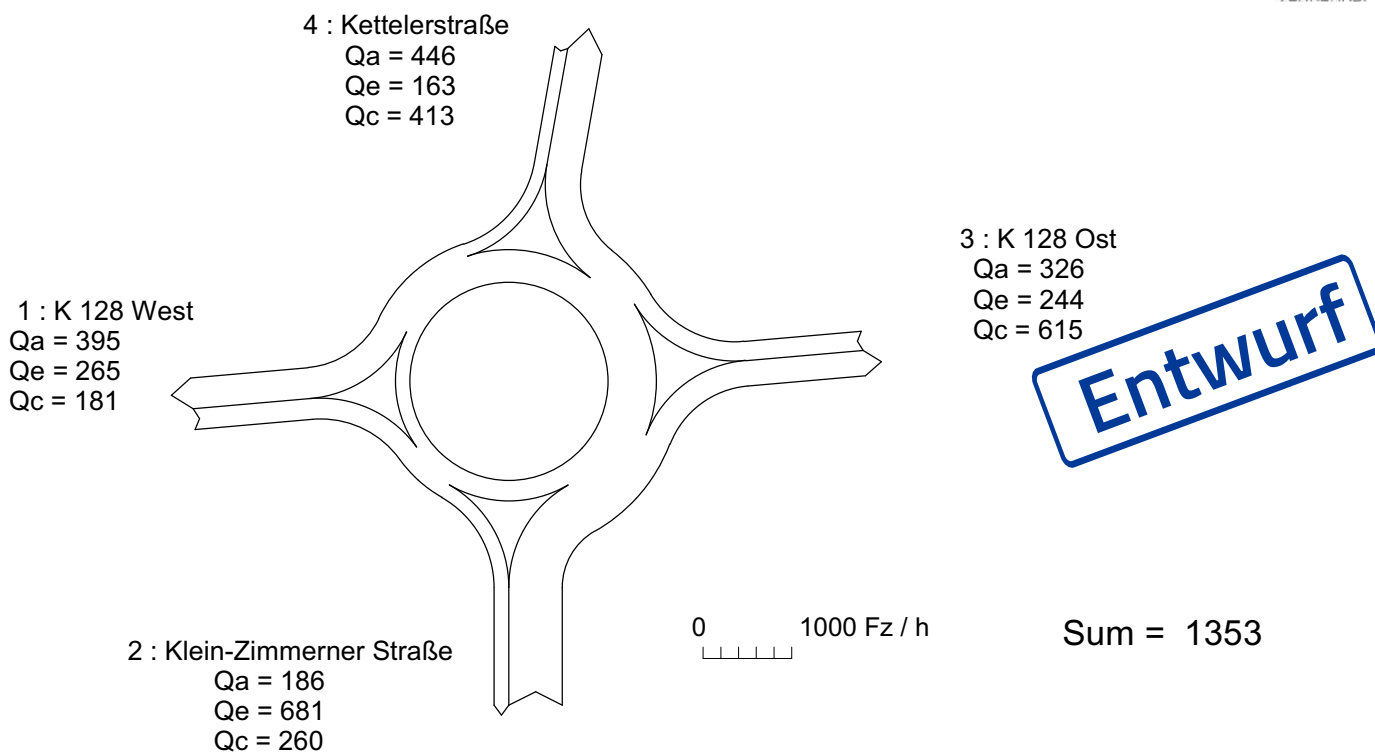
Anhang 2

Verkehrsbelastungen
Prognose 2035

K 128/Kettelerstraße/Klein-Zimmerner Straße (K 1)

Stadt Dieburg
Bebauungsplan Nr. 85 "Dieburg Süd - FW+ADS"

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen



Wartezeiten										
	Name	n-in	n-K	q-Kreis Pkw-E/h	q-e-vorh Pkw-E/h	q-e-max Pkw-E/h	x	Reserve Pkw-E/h	Wz s	QSV
1	K 128 West	1	1	186	271	1073	0,25	802	4,6	A
2	Klein-Zimmerner Stra.	1	1	266	686	1003	0,68	317	11,3	B
3	K 128 Ost	1	1	620	249	714	0,35	465	7,9	A
4	Kettelerstraße	1	1	417	168	877	0,19	709	5,2	A

Staulängen										
	Name	n-in	n-K	q-Kreis Pkw-E/h	q-e-vorh Pkw-E/h	q-e-max Pkw-E/h	L Fz	L-95 Fz	L-99 Fz	QSV
1	K 128 West	1	1	186	271	1073	0,2	1	2	A
2	Klein-Zimmerner Stra.	1	1	266	686	1003	1,5	6	9	B
3	K 128 Ost	1	1	620	249	714	0,4	2	2	A
4	Kettelerstraße	1	1	417	168	877	0,2	1	1	A

mittlere Wartezeit: 8,7 Sekunden
Rückstaulänge L 95: 6 Kfz (Strom 2)

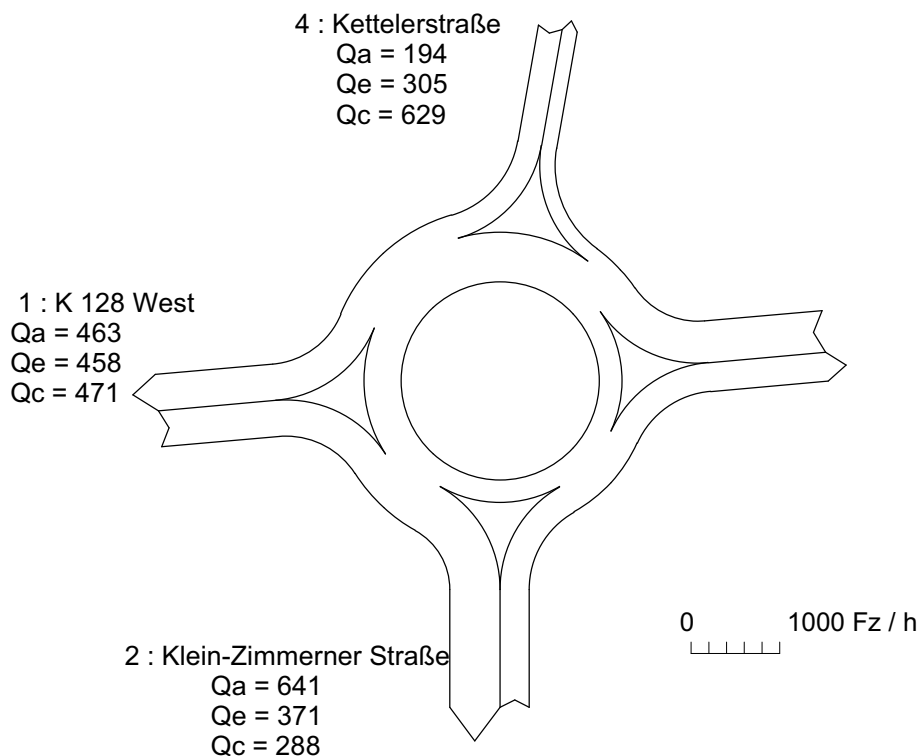
Gesamt-Qualitätsstufe : B

Anhang 3.1

Leistungsfähigkeit Analyse 2025

vormittägliche Spitzenstunde (7:15 bis 8:15 Uhr)

K 128/Kettelerstraße/Klein-Zimmerner Straße (K 1)



Entwurf

Sum = 1666

Wartezeiten										
-------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

	Name	n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
		-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	K 128 West	1	1	483	464	823	0,56	359	10,1	B
2	Klein-Zimmerner Stra.	1	1	297	380	977	0,39	597	6,2	A
3	K 128 Ost	1	1	297	541	977	0,55	436	8,4	A
4	Kettelerstraße	1	1	639	317	699	0,45	382	9,8	A

Staulängen										
------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

	Name	n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
		-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	K 128 West	1	1	483	464	823	0,9	4	6	B
2	Klein-Zimmerner Stra.	1	1	297	380	977	0,4	2	3	A
3	K 128 Ost	1	1	297	541	977	0,9	4	6	A
4	Kettelerstraße	1	1	639	317	699	0,6	2	4	A

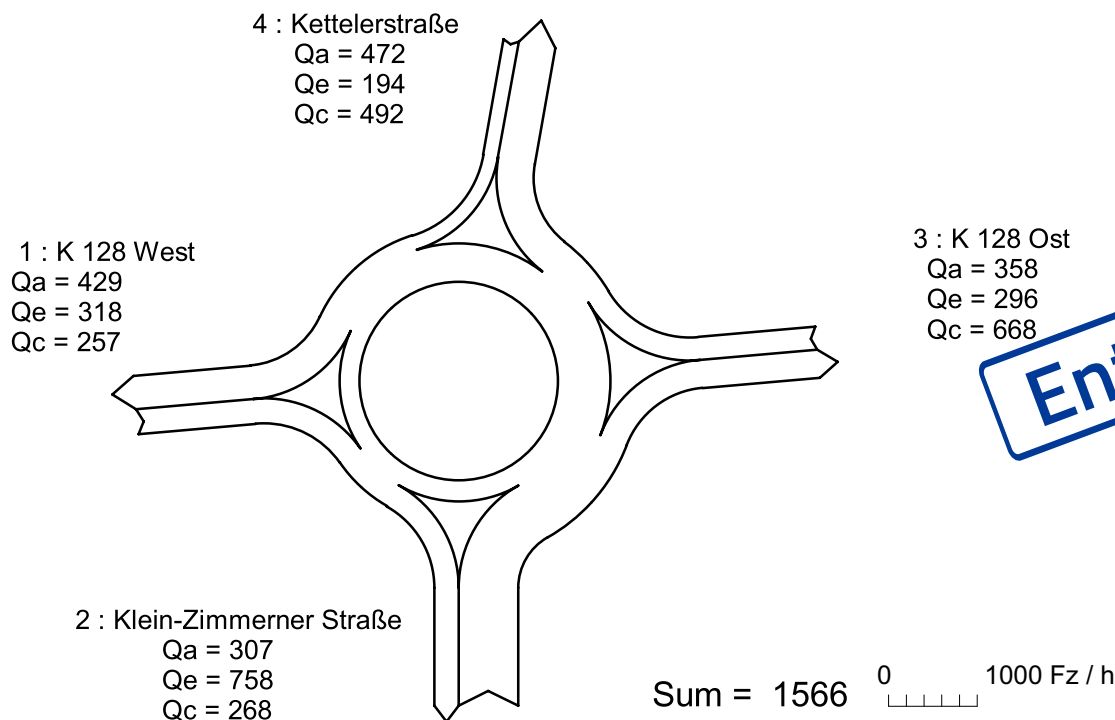
mittlere Wartezeit: 8,6 Sekunden
Rückstaulänge L 95: 4 Kfz (Strom 1+3)

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Anhang 3.2

Leistungsfähigkeit Analyse 2025
nachmittägliche Spitzenstunde (16:30 bis 17:30 Uhr)

K 128/Kettelerstraße/Klein-Zimmerner Straße (K 1)



Wartezeiten										
-------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	K 128 West	1	70	262	324	997	0,32	673	5,4	A
2	Klein-Zimmerner Stra.	1	70	274	763	987	0,77	224	15,8	B
3	K 128 Ost	1	70	673	301	666	0,45	365	10,0	B
4	Kettelerstraße	1	0	496	199	812	0,25	613	6,0	A

Staulängen										
------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	K 128 West	1	70	262	324	997	0,3	1	2	A
2	Klein-Zimmerner Stra.	1	70	274	763	987	2,3	9	14	B
3	K 128 Ost	1	70	673	301	666	0,6	2	4	B
4	Kettelerstraße	1	0	496	199	812	0,2	1	1	A

Gesamt-Qualitätsstufe : B

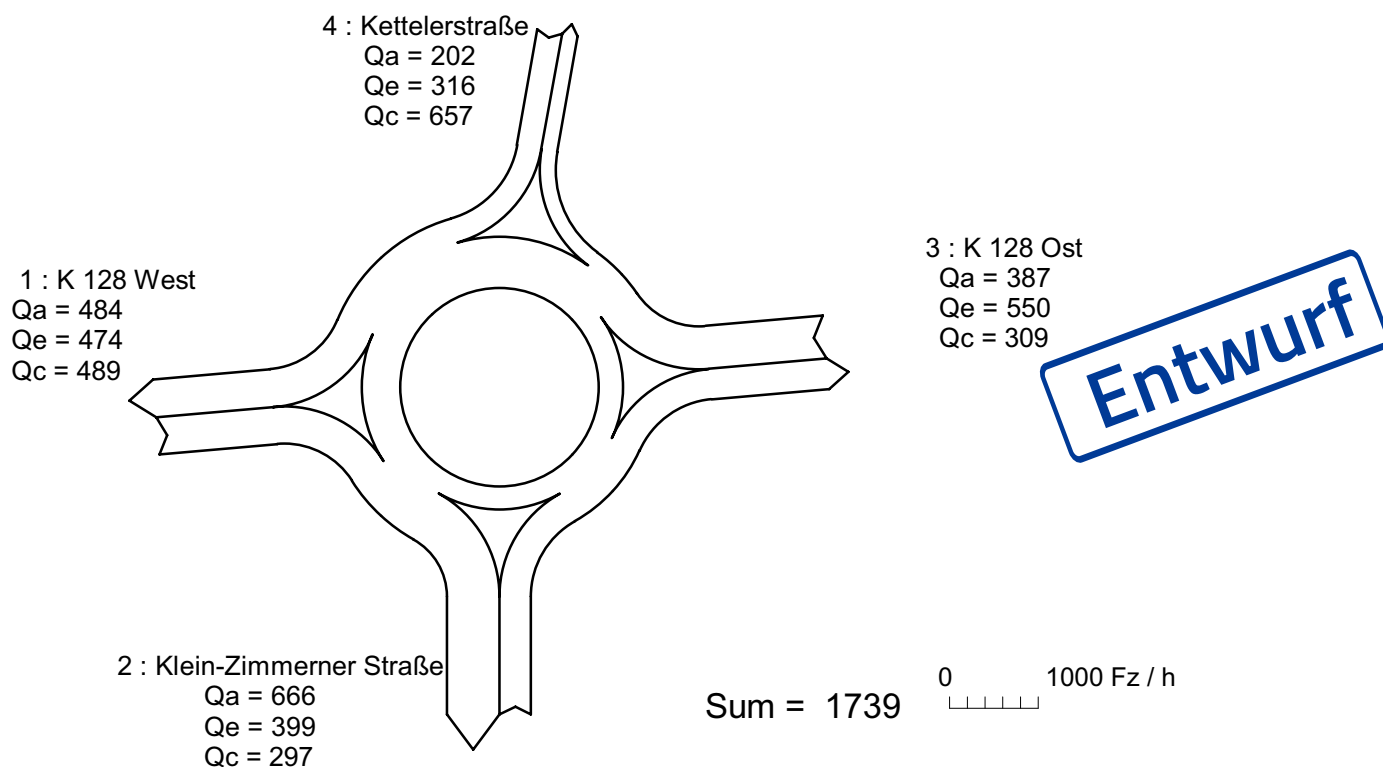
mittlere Wartezeit: 11,4 Sekunden
Rückstaulänge L 95: 9 Kfz (Strom 2)

Anhang 4.1

Leistungsfähigkeit Planfall 2035

vormittägliche Spitzenstunde (7:15 bis 8:15 Uhr)

K 128/Kettelerstraße/Klein-Zimmerner Straße (K 1)



Wartezeiten										
	Name	n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
		-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	K 128 West	1	70	501	480	801	0,60	321	11,3	B
2	Klein-Zimmerner Stra.	1	70	306	408	960	0,43	552	6,7	A
3	K 128 Ost	1	70	315	559	953	0,59	394	9,2	A
4	Kettelerstraße	1	0	667	328	678	0,48	350	10,6	B

Staulängen										
	Name	n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
		-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	K 128 West	1	70	501	480	801	1,0	4	7	B
2	Klein-Zimmerner Stra.	1	70	306	408	960	0,5	2	3	A
3	K 128 Ost	1	70	315	559	953	1,0	4	6	A
4	Kettelerstraße	1	0	667	328	678	0,6	3	4	B

Gesamt-Qualitätsstufe : B

mittlere Wartezeit: 9,5 Sekunden
Rückstaulänge L 95: 4 Kfz (Strom 1+3)

Anhang 4.2

Leistungsfähigkeit Planfall 2035

nachmittägliche Spitzenstunde (16:30 bis 17:30 Uhr)

K 128/Kettelerstraße/Klein-Zimmerner Straße (K 1)

Klein-Zimmerner Str.

186	681
65	542
121	139

1  vormittägliche Spitzenstunde

A blue rectangular stamp with the word "Entwurf" (Draft) written in a bold, sans-serif font, tilted at an angle.

45	121	27	139
166			166
Im Flürchen			

Klein-Zimmerner Str.				
641		371		
419	222		179	192

	65	27		542	45
	92		587		
K 126					

nachmittägliche Spitzenstunde

30		222	48	192
252			240	
Im Flürchen				

	419	48		179	30
	467			209	
	K 126				

Anhang 5.1

Verkehrsbelastungen Bestand

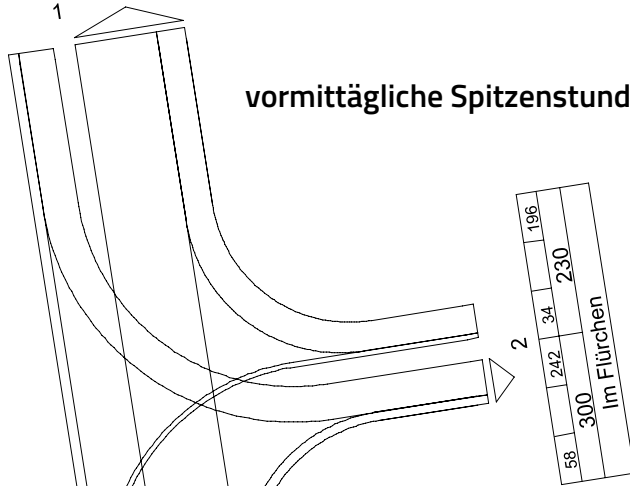
Analyse 2025

K 126/Im Flürchen

Stadt Dieburg

Bebauungsplan Nr. 85 "Dieburg Süd, Teil FW+ADS"

Klein-Zimmerner Str.				
309			754	
67	242		558	196



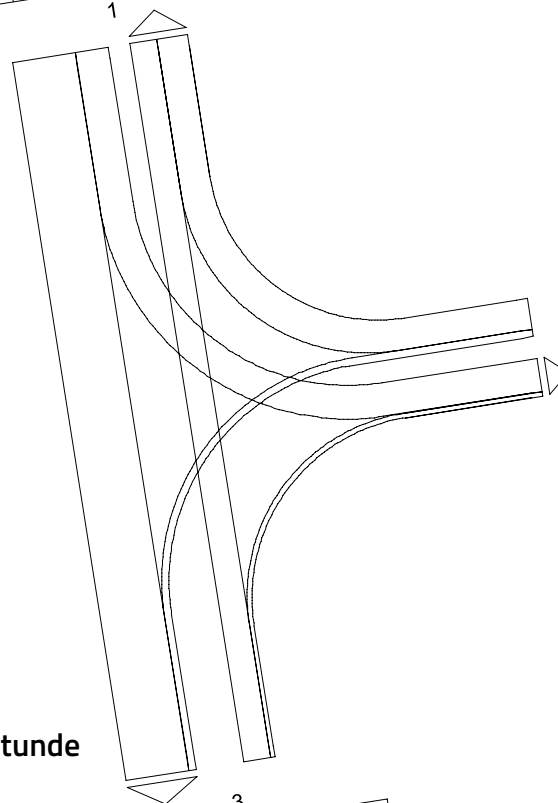
vormittägliche Spitzenstunde

Entwurf

58	300	242	34	196
				230
				Im Flürchen

Klein-Zimmerner Str.				
660			396	
432	228		184	212

67	34		558	58
101			616	
				K 126



nachmittägliche Spitzenstunde

31	259	228	50	212
				262
				Im Flürchen

432	50		184	31
482			215	
				K 126

Anhang 5.2

Verkehrsbelastungen Prognose 2035

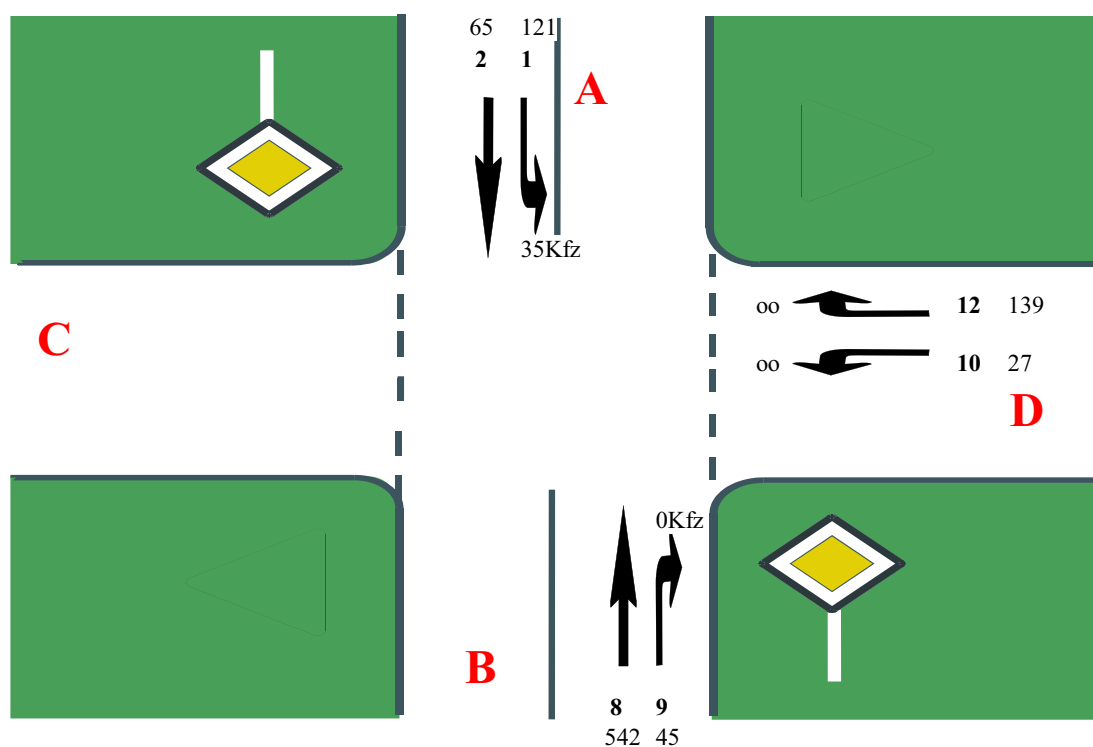
K 126/Im Flürchen

Stadt Dieburg

Bebauungsplan Nr. 85 "Dieburg Süd, Teil FW+ADS"

November 2025

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	30,6	15,8	21,0	91,4	0,3	1	1	5	145	1,2	5	116	116	0	A
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	63	63	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	544	544	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	44	44	0	A
10	10,2	23,2	33,0	145,5	0,1	0	1	3	29	1,1	3	26	26	0	B
12	47,8	20,1	29,0	163,5	0,5	1	2	7	206	1,4	7	143	142	1	B
Sum	88,5	5,7		163,5	0,1			7		0,4	7	936			



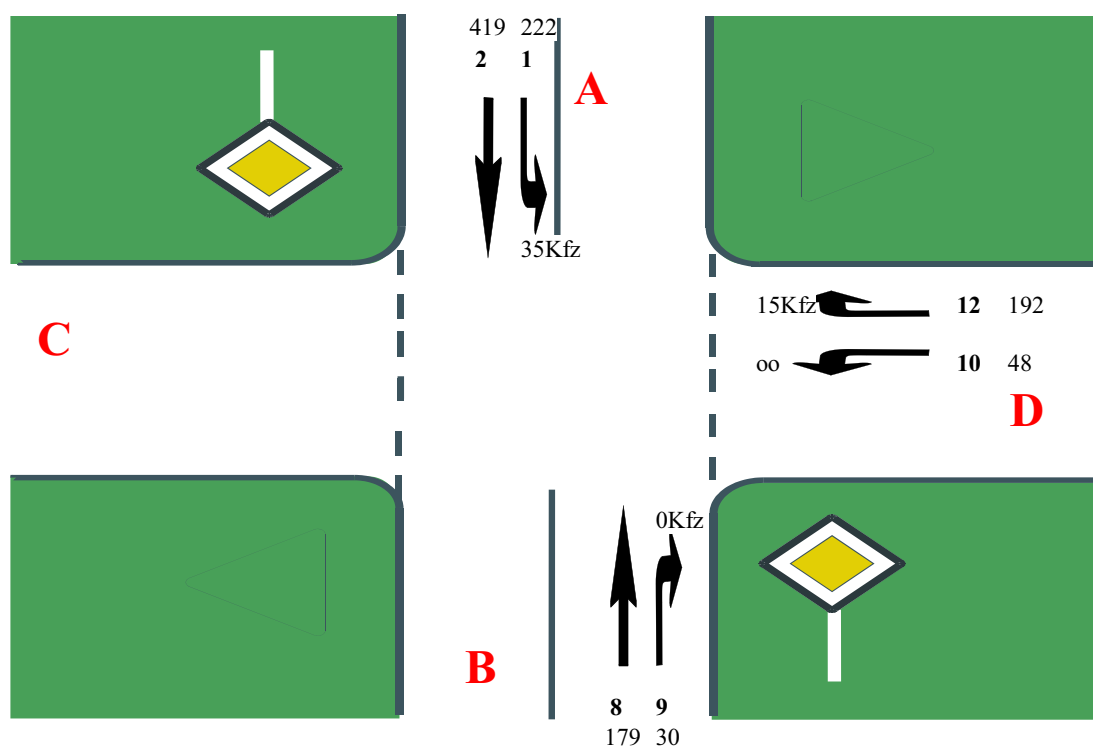
B=K 126
D=Im Flürchen
A=Kettelerstraße

Anhang 6.1.1
K 126/Im Flürchen
Analyse 2025
vormittägliche Spitzenstunde

Stadt Dieburg
Bebauungsplan Nr. 85 "Dieburg Süd, Teil FW+ADS"

November 2025

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	45,8	12,2	14,0	59,7	0,3	1	1	6	265	1,2	6	225	225	0	A
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	421	421	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	182	182	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	28	28	0	A
10	23,3	29,3	47,0	192,3	0,3	1	2	5	62	1,3	5	48	48	0	C
12	47,3	14,3	18,0	86,9	0,3	1	1	7	249	1,2	7	199	199	0	A
Sum	116,4	6,3		192,3	0,1			7		0,5	7	1103			



B=K 126
D=Im Flürchen
A=Kettelerstraße

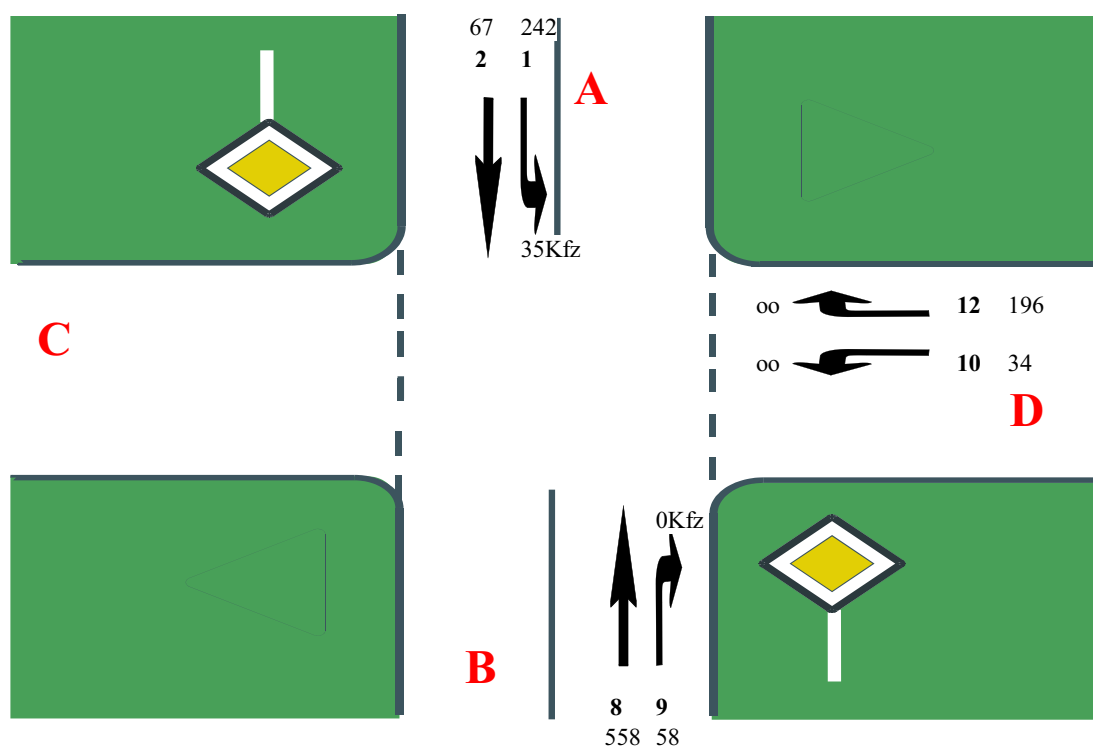
Anhang 6.1.2

K 126/Im Flürchen

Analyse 2025

nachmittägliche Spitzenstunde

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	74,7	18,7	27,0	138,6	0,7	2	3	12	400	1,7	12	240	239	1	B
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	70	70	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	560	560	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	56	56	0	A
10	21,9	37,4	62,0	272,5	0,3	1	2	6	44	1,3	7	35	35	0	C
12	87,2	25,8	38,0	253,9	1,0	2	4	21	409	2,0	21	203	202	1	B
Sum	183,8	9,5		272,5	0,3			21		0,7	21	1164			



B=K 126
D=Im Flürchen
A=Kettelerstraße

Anhang 6.2.1

K 126/Im Flürchen

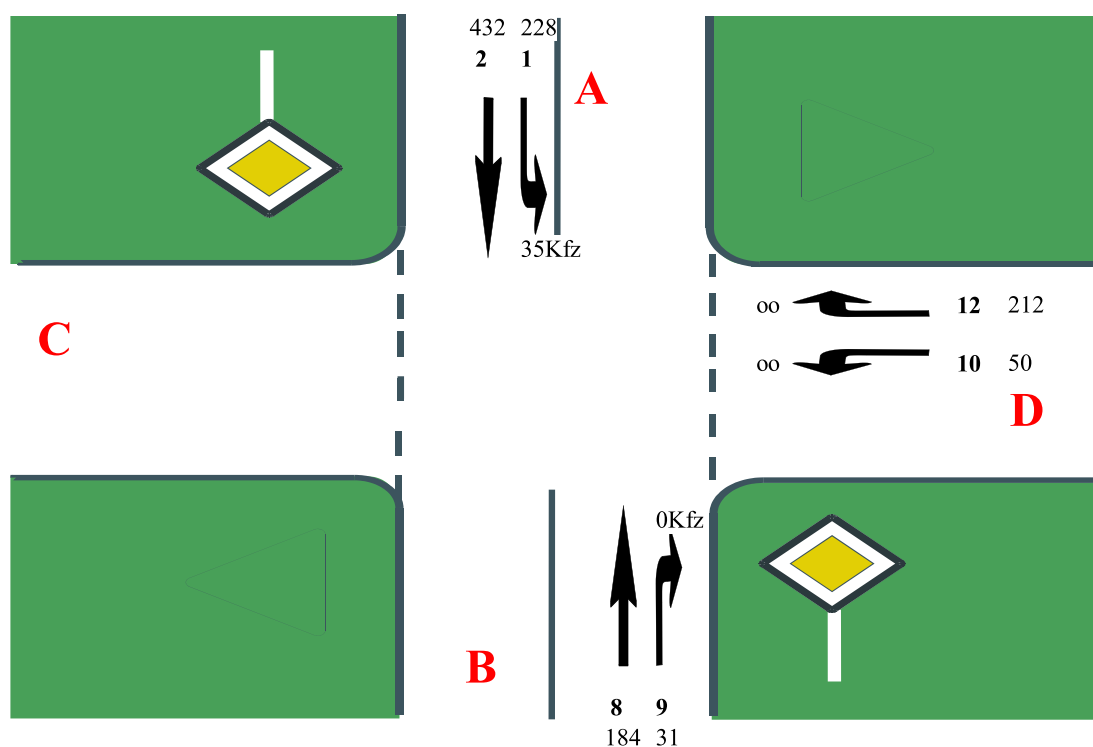
Nullfall + Prognose 2035
vormittägliche Spitzenstunde

Stadt Dieburg

Bebauungsplan Nr. 85 "Dieburg Süd, Teil FW+ADS"

November 2025

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	47,1	12,2	14,0	56,0	0,3	1	1	6	270	1,2	6	232	232	0	A
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	433	433	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	188	188	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	29	29	0	A
10	25,5	31,1	50,0	267,4	0,3	1	2	5	63	1,3	5	49	48	1	C
12	51,9	14,2	18,0	55,5	0,4	1	2	6	279	1,3	6	219	219	0	A
Sum	124,5	6,5		267,4	0,2			6		0,5	6	1150			



B=K 126
D=Im Flürchen
A=Kettelerstraße

Anhang 6.2.2

K 126/Im Flürchen

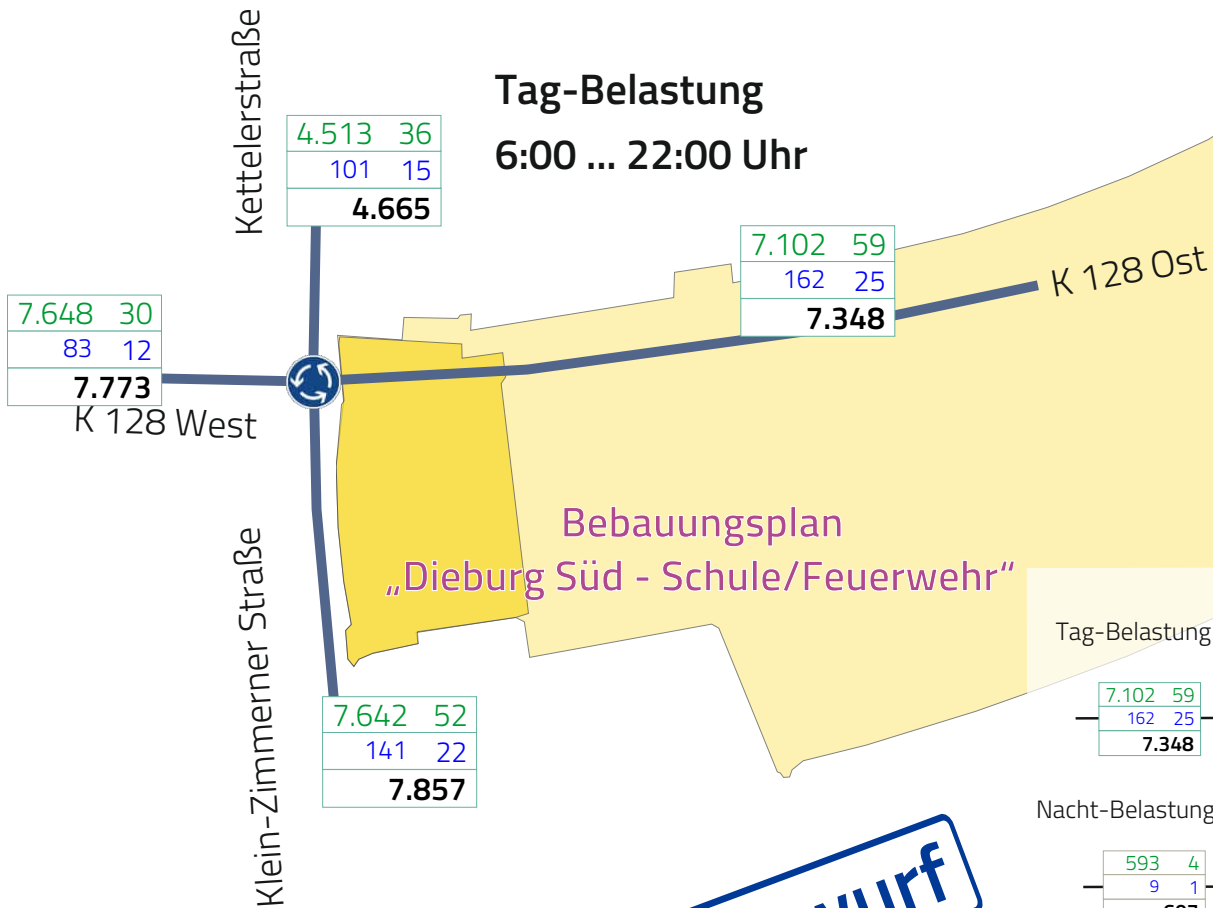
Nullfall + Prognose 2035
nachmittägliche Spitzenstunde

Stadt Dieburg

Bebauungsplan Nr. 85 "Dieburg Süd, Teil FW+ADS"

November 2025

Tag-Belastung 6:00 ... 22:00 Uhr



Entwurf
November

Legende

Tag-Belastung (6:00 bis 22:00 Uhr)

7.102	59	7.102	Pkw
162	25	162	Krad/Zeit
7.348		25	Lkw1
		7.348	Lkw2/Zeit
			607 Kfz/Zeit

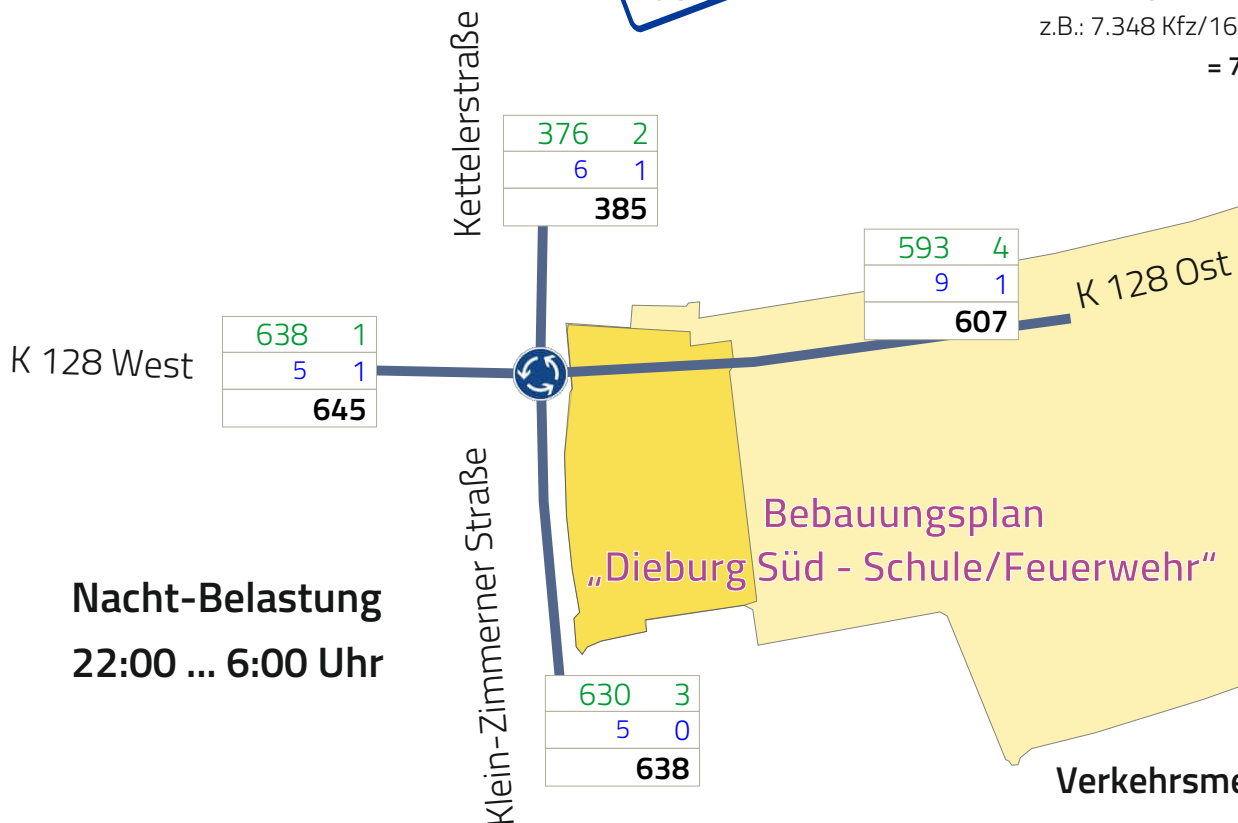
Nacht-Belastung (22:00 bis 6:00 Uhr)

593	4	593	Pkw
9	1	9	Krad/Zeit
		1	Lkw1
			Lkw2/Zeit
		607	607 Kfz/Zeit

Tagesbelastung (DTVw):

z.B.: 7.348 Kfz/16h+607 Kfz/8h

= 7.955 Kfz/24h



Nacht-Belastung 22:00 ... 6:00 Uhr

Anhang 7

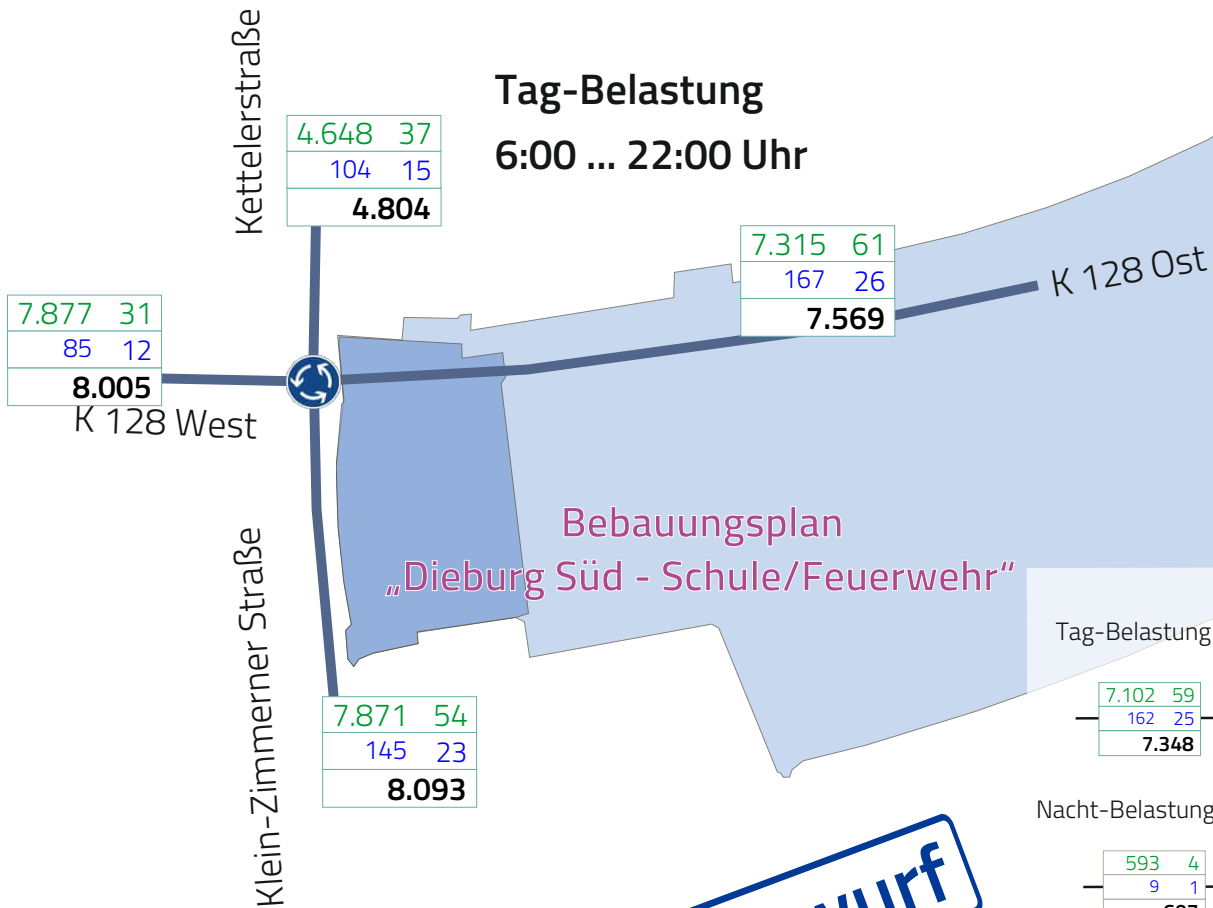
Verkehrsmengen (DTVw)

Analyse 2025

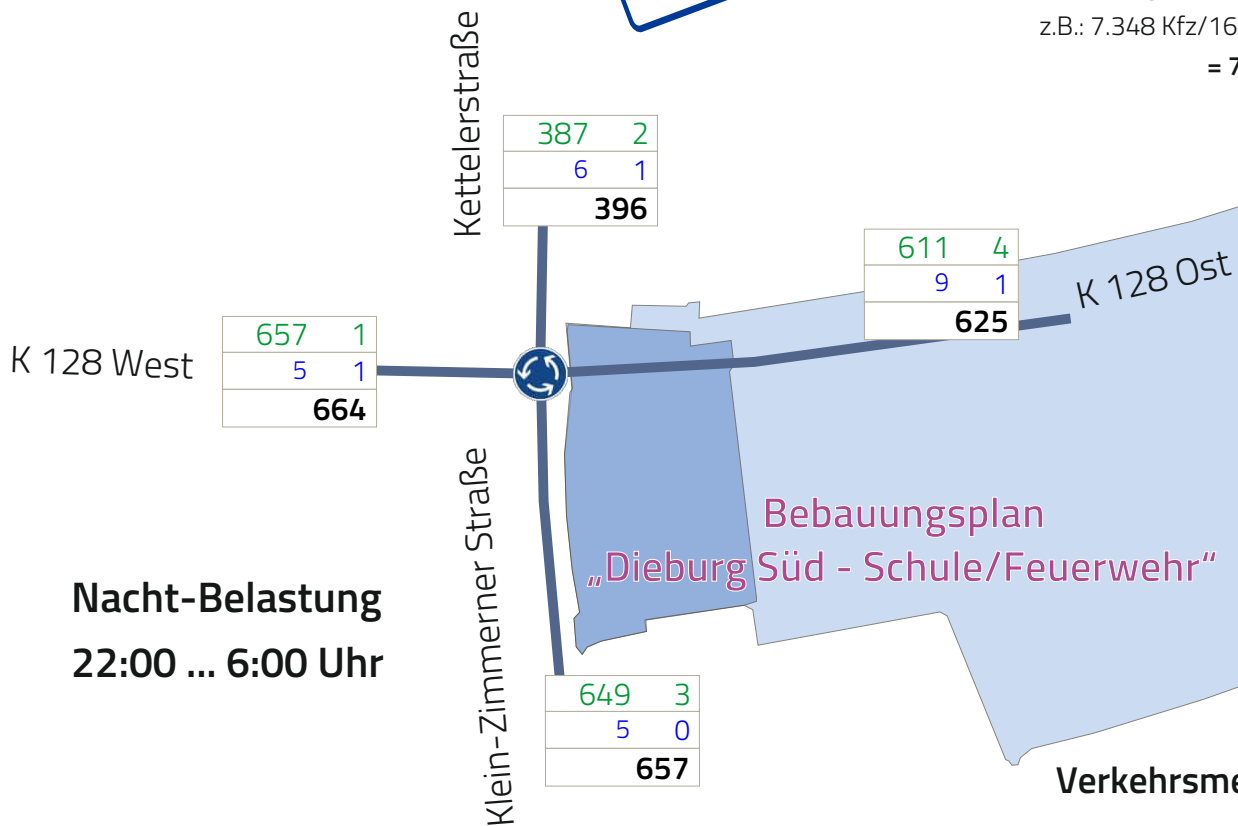
Stadt Dieburg

Bebauungsplan Nr. 85 "Dieburg Süd, FW+ADS"

Tag-Belastung 6:00 ... 22:00 Uhr

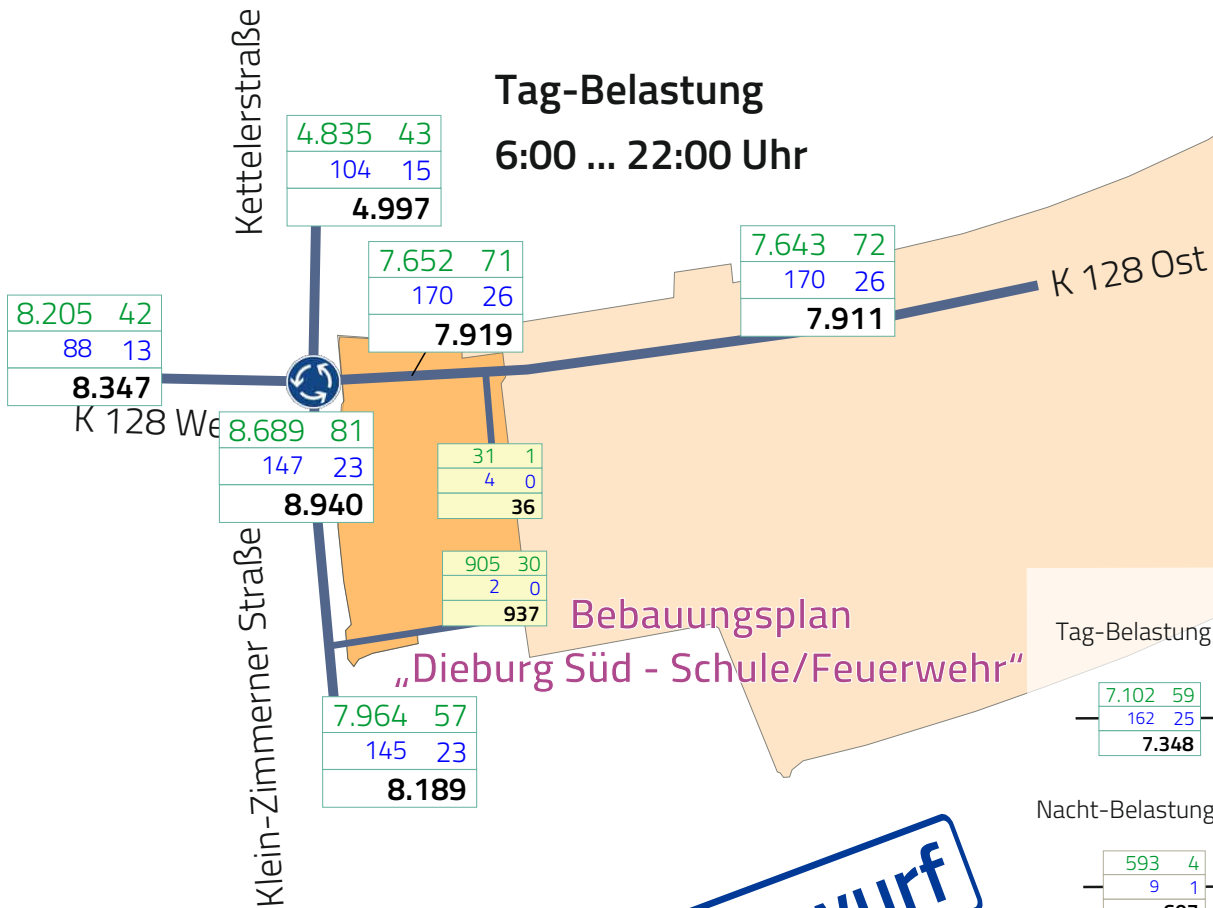


Entwurf



Anhang 8
Verkehrsmengen (DTVw)
Nullfall 2035

Tag-Belastung 6:00 ... 22:00 Uhr



Legende

Tag-Belastung (6:00 bis 22:00 Uhr)

7.102	59	Pkw
162	25	Krad/Zeit
7.348		Lkw1/Zeit
		7.348 Kfz/Zeit

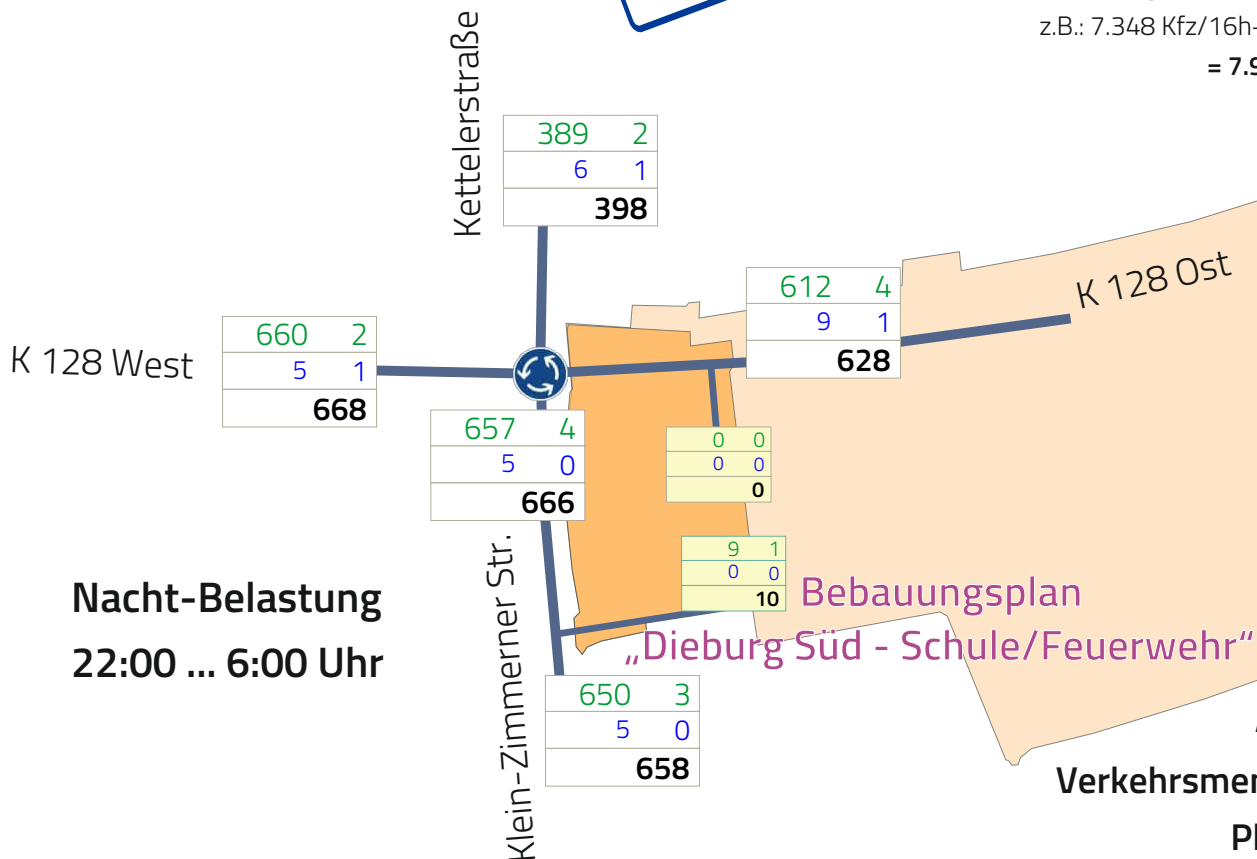
Nacht-Belastung (22:00 bis 6:00 Uhr)

593	4	Pkw
9	1	Krad/Zeit
607		Lkw1/Zeit
		607 Kfz/Zeit

Tagesbelastung (DTVw):

z.B.: 7.348 Kfz/16h+607 Kfz/8h

= 7.955 Kfz/24h



Anhang 9

Verkehrsmengen (DTVw)

Planfall 2035

Stadt Dieburg

Bebauungsplan Nr. 85 "Dieburg Süd, FW+ADS"