

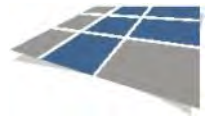
**FREUDL**  
VERKEHRSPANUNG

*Markt Hösbach, Ortsteil Wenighösbach*

**Bebauungsplan „Erweiterung Sternberg“  
*verkehrliche Bewertung***

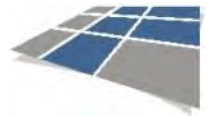


Darmstadt, den 29. Mai 2024



## Inhalt

|  | Seite     |
|--|-----------|
| <b>1. Vorbemerkungen und Aufgabe</b>   | <b>1</b>  |
| <b>2. Bestand 2024</b>   | <b>2</b>  |
| 2.1 verkehrliche Erschließung  | 2         |
| 2.2 Verkehrsbelastungen 2024   | 3         |
| <b>3. Verkehrserzeugung – Verkehrsprognose</b>   | <b>4</b>  |
| 3.1 Eingangsdaten  | 4         |
| 3.2 Allgemeine Verkehrsentwicklung – Nullfall 2035   | 5         |
| 3.3 Struktur und Nutzung   | 6         |
| 3.4 Verkehrserzeugung Wohnnutzungen  | 6         |
| 3.5 Verkehrsmengen in den Spitzenstunden   | 7         |
| 3.6 räumliche und zeitliche Verkehrsverteilung   | 8         |
| 3.7 Abgleich mit gültigem Regelwerk  | 9         |
| <b>4. Leistungsfähigkeit</b>   | <b>9</b>  |
| 4.0 Knotenpunktgeometrie   | 10        |
| 4.1 Bestand 2024   | 10        |
| 4.2 Nullfall + Prognose 2035   | 11        |
| <b>5. Grundlagen für schalltechnische Untersuchung<br/>(Verkehrsmengen Tag- und Nacht-Belastung)</b> | <b>12</b> |
| 5.1 Verkehrsbelastungen Analyse 2024   | 12        |
| 5.2 Nullfall 2035  | 13        |
| 5.3 Prognose 2035  | 13        |
| <b>6. Resümee</b>  | <b>13</b> |



## Abbildungen

|   |   |
|---|---|
| <i>Abbildung 1:</i> Lage des Untersuchungsgebiets | 1 |
| <i>Abbildung 2:</i> Fotodokumentation             | 2 |
| <i>Abbildung 3:</i> Verkehrsverteilung            | 8 |

## Tabellen

|  |         |
|--|---------|
| <i>Tabelle 1:</i> Verkehrsbelastungen Analyse 2024                       | 4       |
| <i>Tabelle 2:</i> Kennwerte für Wohngebiete                              | 6       |
| <i>Tabelle 3:</i> prozentuale Anteile der Kfz-Fahrten der Spitzenstunden | 7       |
| <i>Tabelle 4:</i> induzierte Kfz-Fahrten in den Spitzenstunden           | 7       |
| <i>Tabelle 5:</i> Leistungsfähigkeit (Analyse, Nullfall + Prognose 2035) | 10 + 11 |

## Anhang

### Verkehrsbelastungen Dorfstraße/Friedhofstraße (K1)

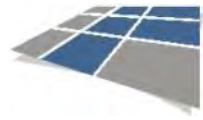
|   |  |
|---|--|
| <b><i>Anhang 1</i></b> Bestand (12. März 2024)  |  |
| 1.1   | Vor- und Nachmittag (6:00...10:00 Uhr und 15:00...19:00 Uhr) |
| 1.2   | vor- und nachmittägliche Spitzenstunden                      |
| <b><i>Anhang 2</i></b> Nullfall + Prognose 2035 |  |
|   | vor- und nachmittägliche Spitzenstunde                       |

### Leistungsfähigkeit Dorfstraße/Friedhofstraße (K1)

|   |  |
|---|--|
| <b><i>Anhang 3</i></b> Bestand 2024             |  |
|   | vor- und nachmittägliche Spitzenstunde |
| <b><i>Anhang 4</i></b> Nullfall + Prognose 2035 |  |
|   | vor- und nachmittägliche Spitzenstunde |

### Grundlagen schalltechnische Untersuchung

|   |   |
|---|---|
| <b><i>Anhang 5</i></b> Verkehrsmengen Straßennetz |   |
| 5.1   | Verkehrsmengen Analyse 2024 (DTV <sub>w</sub> ) – 5.1.0: DTV  |
| 5.2   | Verkehrsmengen Nullfall 2035 (DTV <sub>w</sub> ) – 5.2.0: DTV |
| 5.3   | Verkehrsmengen Planfall 2035 (DTV <sub>w</sub> ) – 5.3.0: DTV |



## 1. Vorbemerkungen und Aufgabe

Im Markt Hösbach, im Ortsteil Wenighösbach, beabsichtigt *BayernGrund* die Erweiterung des Wohnbaugebietes „Sternberg“ um rund 70 Wohneinheiten. Die in Rede stehende Fläche liegt nordöstlich der Sternbergstraße und nordwestlich der Friedhofstraße; an beide soll sie angebunden werden. Die Fläche ist im Bestand unbebaut.

Zur Realisierung dieses Projekts ist ein Bebauungsplanverfahren notwendig. Maßgebliches Ziel der hiermit vorliegenden verkehrlichen Bewertung ist die überschlägige Abschätzung der induzierten Verkehre und der dadurch hervorgerufenen Wirkungen auf das umgebende Straßennetz durch entsprechende Leistungsfähigkeitsnachweise; es erfolgt eine Einordnung der Verkehrsmengen nach dem gültigen Regelwerk (Akzeptanz in der Nachbarschaft). Ein weiteres Ziel ist die Prognose der Verkehrsbelastungen als Grundlage für schalltechnische Untersuchungen.

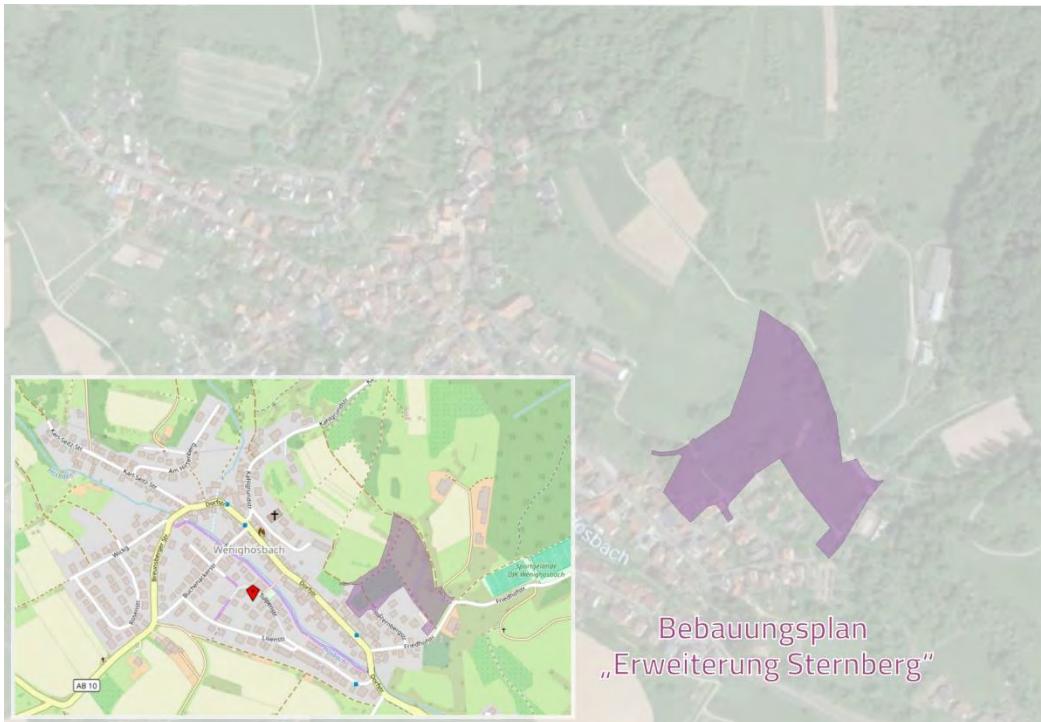
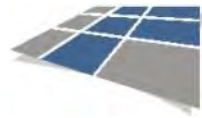


Abbildung 1: Lage des Untersuchungsgebietes (Quelle: OpenStreetmap + GoogleEarth)



## 2. Bestand 2024

### 2.1 verkehrliche Erschließung

Die in Rede stehende Fläche liegt im Osten des Hösbacher Ortsteils Wenighösbach, unmittelbar nordwestlich der Friedhofstraße; sie soll über diese und die Sternbergstraße an das klassifizierte Straßennetz – hier die Dorfstraße, AB 10 – angebunden werden. Im Zuge einer Ortsbegehung wurde die Bestandssituation erfasst. Eindrücke der Situation vor Ort sind in den *Abbildungen 2* dargestellt, sie zeigen die Dorfstraße, die Friedhofstraße und die Sternbergstraße.



Abbildung 2.1: Dorfstraße – Blickrichtung Südosten



Dorfstraße Ost – Blickrichtung Norden



Abbildung 2.2: Friedhofstraße – Blickrichtung Süden



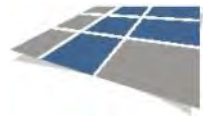
– Blickrichtung Süden



Abbildung 2.3: Sternberg – Blickrichtung Norden



Friedhofstraße – Blickrichtung Nordosten



Mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist die Fläche im Bestand werktags mit angemessener Qualität durch die Bushaltestelle „Gasthaus Ochsen“ grob im Halbstundentakt durch die Buslinie 21 erschlossen. Der Ausbaustandard der Haltestelle entspricht jedoch nicht dem üblichen Niveau – es fehlen z.B. Wetterschutz und barrierefreier Ausbau.

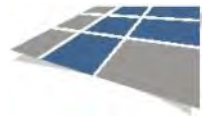
Die Verbindung mit dem Radverkehrsnetz ist nicht in angemessener Qualität gegeben – in der Dorfstraße fehlen jegliche Radverkehrsangebote (wie z.B. Radfahrstreifen oder Radwege), wie dies in einer innerörtlichen Hauptverkehrsstraße notwendig wäre.

## 2.2 Verkehrsbelastungen 2024

Um die verkehrliche Situation beurteilen zu können – sowohl bezogen auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit als auch als Grundlage für schalltechnische Untersuchungen –, sind aktuelle Verkehrsdaten notwendig. Aus diesem Grund wurde eine Bestandsaufnahme des fließenden motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Dienstag, den 12. März 2024 durchgeführt.

Am Knotenpunkt Dorfstraße/Friedhofstraße (Knoten 1) wurde in der vor- und in der nachmittäglichen Stundengruppe von 6:00 bis 10:00 Uhr und von 15:00 bis 19:00 Uhr eine Knotenstromzählung durchgeführt. Dabei wurde die Stärke der Verkehrsbelastungen richtungsgetreunt sowie die zeitliche Verteilung ermittelt. Die Zählung erfolgte in 15-Minuten-Intervallen, wobei nach Fahrtrichtung und Fahrzeugart unterschieden worden ist.

Die Zählergebnisse für den Kfz-Verkehr sind grafisch in *Anhang 1* dokumentiert, eine tabellarische Aufbereitung zeigt *Tabelle 1*. Die vormittägliche Spitzenstunde fällt auf die Zeit von 7:15 bis 8:15 Uhr, die nachmittägliche auf die Zeit von 16:30 bis 17:30 Uhr. Wie die Tabelle zeigt, weist die Dorfstraße in diesen Zeiten Querschnittbelastungen zwischen ca. 190 und maximal 230 Kfz/h auf (Querschnitte A + B) auf. In der Friedhofstraße werden zu den gleichen Zeiten unmittelbar östlich des Anschlusses an die Dorfstraße maximal 20 Kfz/h abgewickelt (Querschnitt C). Der Schwerverkehrsanteil in der Dorfstraße liegt in der vormittäglichen Stundengruppe bei knapp fünf Prozent, in der nachmittäglichen knapp über zwei Prozent.



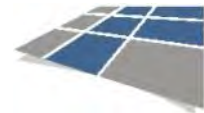
| Verkehrsbelastungen      |                         |                           |                           |                   |                   |
|--------------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------|-------------------|
|                          |                         | 6:00...10:00<br>[Kfz/4h]  | 6:00...10:00<br>[Kfz/4h]  | v.Sp-h<br>[Kfz/h] | v.Sp-h<br>[Kfz/h] |
| <b>A</b> Dorfstraße Nord | Ri Nord                 |                           | Ri Süd                    | Ri Nord           | Ri Süd            |
|                          |                         | 172                       | 396                       | 49                | 142               |
|                          | <b>B</b> Dorfstraße Süd | 175                       | 403                       | 52                | 143               |
| <b>C</b> Friedhofstraße  | Ri Ost                  |                           | Ri West                   | Ri Ost            | Ri West           |
|                          |                         | 21                        | 25                        | 8                 | 6                 |
|                          |                         |                           |                           |                   |                   |
|                          |                         | 15:00...19:00<br>[Kfz/4h] | 15:00...19:00<br>[Kfz/4h] | n.Sp-h<br>[Kfz/h] | n.Sp-h<br>[Kfz/h] |
| <b>A</b> Dorfstraße Nord | Ri Nord                 |                           | Ri Süd                    | Ri Nord           | Ri Süd            |
|                          |                         | 484                       | 324                       | 145               | 78                |
|                          | <b>B</b> Dorfstraße Süd | 487                       | 323                       | 149               | 84                |
| <b>C</b> Friedhofstraße  | Ri Ost                  |                           | Ri West                   | Ri Ost            | Ri West           |
|                          |                         | 48                        | 44                        | 11                | 9                 |
|                          |                         |                           |                           |                   |                   |

Tabelle 1: Verkehrsbelastungen Analyse 2024

### 3. Verkehrserzeugung – Verkehrsprognose

#### 3.1 Eingangsdaten

Zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen des Planvorhabens auf den potenziellen Anbindungsknotenpunkt an die Dorfstraße 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 unter Bezug auf die relevante Fachliteratur<sup>1+2</sup> sowie auf Grundlage der Planungsvorgaben des Maßnahmenträgers. Damit ist eine Abschätzung der zu erwartenden Verkehrssituation möglich.

### 3.2 Allgemeine Verkehrsentwicklung – Nullfall 2035

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

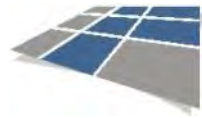
Aufgrund der bereits seit längerem wieder „normalisierten“ Gesamtsituation in Deutschland nach der Coronapandemie ist denkbar, dass sich die in den zurückliegenden vier Jahren deutlich zurückgegangenen Ergebnisse der deutschen Wirtschaft in den kommenden Jahren überproportional „erholen“ werden – mithin könnte ein höherer jährlicher Zuwachs entstehen. Andererseits zeigt die aktuelle Situation (März 2024), dass auch nach Ende der Pandemie 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. Und schließlich ist völlig unklar, wie sich die aktuelle allgemeine Lage (russischer Krieg in der Ukraine, Energiekrise, Preissteigerung/Inflation) in den nächsten Jahren auf die Kaufkraft und den Lebensalltag und damit auf das Mobilitätsverhalten der Menschen auswirken wird.

Quantitative, belastbare, objektive Informationen dazu sind nicht bekannt – eine Prognose der Entwicklung ist daher schwierig und in gewissem Maße subjektiv. Die erfassten Basisdaten der verkehrlichen Bestandssituation stammen aus einer Phase stark gestiegener Energiepreise – inwieweit sich dies bereits am Zähltag auf das Mobilitätsverhalten der Menschen ausgewirkt hat, ist nicht abschätzbar. Vereinfachend und mangels besserer Grundlagen wird für den Nullfall 2035 nun „nur“ der o.g. Prognose-

---

<sup>1</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zur Standortentwicklung an Verkehrsknoten; Köln, 2005 und Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen; Köln, 2006.

<sup>2</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Schätzung von gebietsbezogenen Verkehrsemissionen und verkehrsbedingten Kosten, BMVI-Online-Publikation 01/2016.



zuwachs von drei Prozent angesetzt. Über diesen Ansatz werden die allgemeinen Zuwächse auf die erfassten Bestandsbelastungen aufgebracht.

### 3.3 Struktur und Nutzung

Auf der insgesamt ca. 2,7 Hektar großen Grundstücksfläche sind in verschiedenen Wohngebäuden variierende Wohnflächen möglich. Gemäß der vorliegenden städtebaulichen Konzeption sollen bis zu 70 neue Wohneinheiten entstehen. Für die jeweilige Haushaltsgröße wird mit einem durchschnittlichen Wert von 2,4 Personen gerechnet (aus einer Spanne von ca. 2,0 bis 2,7) – dieser Wert liegt etwas über dem in Bayern gegebenen Durchschnitt<sup>3</sup> von ca. 2,2, da angenommen wird, dass sich viele Familien ansiedeln werden. Daraus ergibt sich folglich, dass auf der in Rede stehenden Gesamtfläche dann ca. 170 Menschen wohnen können.

### 3.4 Verkehrserzeugung Wohnnutzungen

Nach städtebaulichem Entwurf werden auf der zu entwickelnden Wohnfläche voraussichtlich bis zu 170 Einwohner wohnen (*Kapitel 3.3*). Auf dieser Grundlage wird die Verkehrserzeugung gemäß *Tabelle 2* vorgenommen.

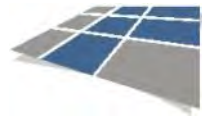
| Einwohner                       | Wegehäufigkeit  | Modal-Split | Besetzungsgrad         |
|---------------------------------|-----------------|-------------|------------------------|
|                                 | Wege/Tag        | MIV*-Anteil | Pers./Pkw              |
| <i>nach [1] – jeweils Kap.:</i> | 3.2.2           | 3.2.5       | 3.2.7                  |
|                                 | 3,3 ... 4,0     | 30 ... 90   | 1,1 ... 1,4            |
| abgeleitete Rechenwerte:        |                 |             |                        |
|                                 | 3,5             | 85 %        | 1,15                   |
| <b>Summe: 168 Einwohner</b>     | <b>588 Wege</b> |             | <b>435 Kfz-Fahrten</b> |

\* MIV – motorisierter Individualverkehr

*Tabelle 2: Kennwerte für Wohngebiete*

Mit den genannten Kennwerten als Grundlage für die Ermittlung des induzierten Verkehrs ergeben sich für die neuen Wohnbauflächen die in Fettschrift angegebenen Kfz-Fahrten pro Tag. Demnach werden die etwa 170 neuen Einwohner dann etwa 435 Kfz-Fahrten pro Tag verursachen.

<sup>3</sup> <https://www.stmwi.bayern.de/landesentwicklung/raumb Beobachtung/daten-zur-raumb Beobachtung/wohnungen/> – abgerufen am 27. März 2024



Zusätzlich zum Verkehr, der durch die Bewohner des neuen Wohngebiets entsteht, ist noch der Besucher- und Wirtschaftsverkehr zu addieren. Dieser wird gemäß Literatur überschlägig mit rund 0,1 Kfz-Fahrten/Einwohner angesetzt ( $\approx 17$ ), ein Fünftel davon als Lkw-Verkehr ( $\approx 3$ ). Demnach werden durch Wohnen insgesamt ca. 450 Kfz-Fahrten im Querschnitt induziert (je knapp 225 Hin- und Rückfahrten):

$$435 \text{ Bewohner-Fahrten} + (14+3) \text{ Wirtschafts-Fahrten} = \mathbf{452 \text{ Kfz-Fahrten}}$$

### 3.5 Verkehrsmengen in den Spitzenstunden

Die zeitliche Verteilung aller Fahrten auf die Spitzenstunden wird üblicherweise gemäß maßgeblicher Fachliteratur [1] aus normierten Tagesganglinien erzeugt, die auf empirischen Untersuchungen basieren. Demnach verteilen sich die ermittelten Fahrten pro Tag analog *Tabelle 3* auf die Vor- bzw. Nachmittagsspitze (7:15 bis 8:15 Uhr bzw. 16:30 bis 17:30 Uhr).

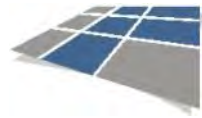
|                    | Quellverkehr |        | Zielverkehr |        | Gesamtneuverkehr<br>pro Richtung |
|--------------------|--------------|--------|-------------|--------|----------------------------------|
|                    | v.Sp-h       | n.Sp-h | v.Sp-h      | n.Sp-h |                                  |
| Bewohner           | 12,5 %       | 6,8 %  | 2,1 %       | 13,9 % | von 435/2 Kfz/Tag                |
| Wirtschaftsverkehr | 5,2 %        | 7,8 %  | 8,6 %       | 5,8 %  | von 17/2 Kfz/Tag                 |

*Tabelle 3: prozentuale Anteile der Kfz-Fahrten in den Spitzenstunden am Tagesverkehr (7:15 – 8:15 Uhr bzw. 16:30 – 17:30 Uhr) nach [1]*

Für die Bewertung der Leistungsfähigkeit der Anbindungen der Fläche an die Dorfstraße sind demnach in der vormittäglichen Spitzenstunde insgesamt (27+6=) **33 Kfz-Fahrten** zu berücksichtigen, in der nachmittäglichen sind es analog **46 Kfz-Fahrten**. Diese Angaben werden für die vorzunehmenden Leistungsfähigkeitsnachweise verwendet (*Kapitel 4.2*).

|                         | Quellverkehr |           | Zielverkehr |           | Gesamtneuverkehr<br>pro Richtung |           |
|-------------------------|--------------|-----------|-------------|-----------|----------------------------------|-----------|
|                         | v.Sp-h       | n.Sp-h    | v.Sp-h      | n.Sp-h    |                                  |           |
| Bewohner                | 27           | 15        | 5           | 30        | 32                               | 45        |
| Wirtschaftsverk.        | 0            | 1         | 1           | 0         | 1                                | 1         |
| <b>Summe Neuverkehr</b> | <b>27</b>    | <b>16</b> | <b>6</b>    | <b>30</b> | <b>33</b>                        | <b>46</b> |

*Tabelle 4: induzierte Kfz-Fahrten in den Spitzenstunden (vor- und nachmittags)*



### 3.6 räumliche und zeitliche Verkehrsverteilung

Für den prognostizierten Neuverkehr wird eine Verkehrsverteilung für die künftige Situation erstellt, die sich am Ergebnis der Bestands-Zählung am Knoten Dorfstraße/Friedhofstraße sowie an der Siedlungsstruktur des Ortsteils und des Umlandes orientiert. Daraus werden die resultierenden Verkehrsströme abgeleitet, wie in *Abbildung 3* dargestellt:

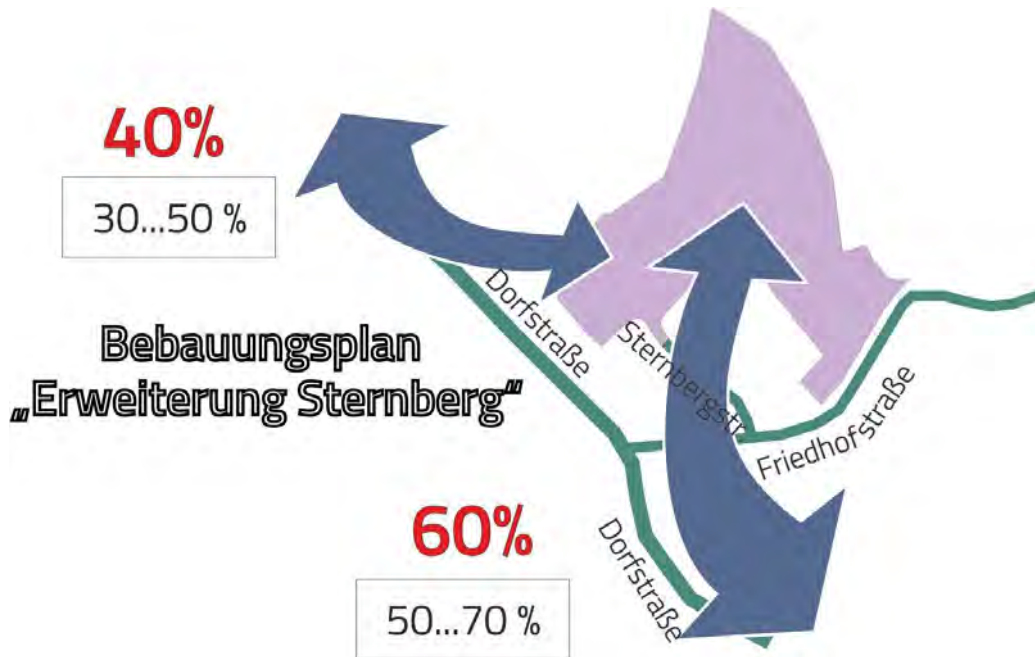


Abbildung 3: Verkehrsverteilung

Die aufgeführten Quell-/Zielbeziehungen sind im Detail auf die Situation am relevanten Knotenpunkt anzuwenden. Die entsprechenden Knotenstrombelastungen der Spitzenstunden sind (einschließlich des Nullfalles) in *Anhang 2* angegeben.

#### vormittägliche Spitzenstunde

**Quellverkehr:** 27 Kfz-Fahrten \* 40 Prozent = 11 Kfz-Fahrten – nach Nordwesten

27 Kfz-Fahrten \* 60 Prozent = 16 Kfz-Fahrten – nach Südosten

**Zielverkehr:** 6 Kfz-Fahrten \* 40 Prozent = 3 Kfz-Fahrten – von Nordwesten

6 Kfz-Fahrten \* 60 Prozent = 3 Kfz-Fahrten – von Südosten

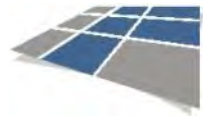
#### nachmittägliche Spitzenstunde

**Quellverkehr:** 16 Kfz-Fahrten \* 40 Prozent = 6 Kfz-Fahrten – nach Nordwesten

16 Kfz-Fahrten \* 60 Prozent = 10 Kfz-Fahrten – nach Südosten

**Zielverkehr:** 30 Kfz-Fahrten \* 40 Prozent = 12 Kfz-Fahrten – von Nordwesten

30 Kfz-Fahrten \* 60 Prozent = 18 Kfz-Fahrten – von Südosten



### 3.7 Abgleich mit gültigem Regelwerk

Für die Bewertung einer „zumutbaren“ oder „akzeptablen“ Verkehrsbelastung der Straßen in Wenighösbach – hier zum einen die Dorfstraße, zum anderen die Friedhofstraße – steht explizit kein Regelwerk zur Verfügung, anhand dessen diese ermittelt werden könnten; gleichwohl ist es übliche Praxis, Vergleiche anzustellen mit Aussagen und Angaben der RAST 06<sup>4</sup>. Die Ortsdurchfahrt (Dorfstraße) wird als „dörfliche Hauptstraße“ (Kapitel 5.2.5 ebenda) kategorisiert. In einer solchen wird in dieser Richtlinie vornehmlich der „entwurfsprägende Nutzungsanspruch“ *Fußgängerlängs- und Querverkehr, Radverkehr*, aber auch u.a. *Aufenthalt* sowie *Lieferrn, Laden und Parken* definiert. Die RAST 06 gibt in diesem Zusammenhang dafür Verkehrsbelastungen von 200 bis 1.000 Kfz/h als akzeptabel oder zumutbar an. Die Friedhofstraße ist als Wohnstraße zu kategorisieren (Kapitel 5.2.2 ebenda); in einer solchen wird in dieser Richtlinie der „entwurfsprägende Nutzungsanspruch“ *Radverkehr* und *Aufenthalt* sowie teilweise *Parken* definiert. Die in diesem Zusammenhang als akzeptabel oder zumutbar angegebenen Verkehrsbelastungen liegen bei maximal 400 Kfz/h.

In *Kapitel 2.2* waren die stündlichen Querschnittbelastungen in der Dorfstraße mit maximal 230 Kfz/h ermittelt worden, in der Friedhofstraße mit maximal 20 Kfz/h. Zusätzlich der allgemeinen Verkehrsentwicklung von plus drei Prozent (Nullfall) steigt die Verkehrsbelastung in der Dorfstraße bis zum Prognosehorizont auf rund 220 Kfz/h (vormittags) bzw. 270 Kfz/h (nachmittags) an; in der Friedhofstraße werden Maximalwerte von ca. 70 Kfz/h erreicht (vor- und nachmittags).

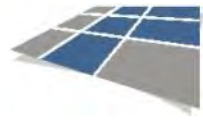
Diese Prognosewerte für die stündlichen Verkehrsbelastungen in der Dorf- und in der Friedhofstraße liegen stets innerhalb der im Regelwerk angegebenen Spannen bzw. sehr deutlich unter den dort genannten Höchstwerten von 1.000 Kfz/h (Dorfstraße) bzw. 400 Kfz/h (Friedhofstraße).

## 4. Leistungsfähigkeit

Der relevante Knotenpunkt in der Dorfstraße, an die das Plangebiet angeschlossen werden soll, wird durch die Wirkungen des Plangebietes Zusatzbelastungen erfahren; daher ist zunächst die Leistungsfähigkeit mit den Bestandszahlen zu prüfen, um die durch die geplanten Nutzungen eintretenden Veränderungen feststellen und bewerten zu können;

---

<sup>4</sup> FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, (RASt 06); Köln, 2006.



anschließend wird dieser Schritt auch für den Nullfall 2035 einschließlich der Prognose 2035 ausgeführt.

Für die Bewertung der Leistungsfähigkeit wird das allgemein anerkannte Rechenprogramm *KNOSIMO*<sup>5</sup> verwendet. Sie erfolgt nach den Kriterien des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)<sup>6</sup> durch die Einteilung in Verkehrsqualitätsstufen über die mittlere Wartezeit (z.B. hier: mittlere Wartezeit kleiner oder gleich 20 Sekunden ⇒ 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“).

#### 4.0 Knotenpunktgeometrie

Im Bestand ist der Knoten Dorfstraße/Friedhofstraße (K 1) als unsignalisierte Einmündungen mit Vorfahrt für die Dorfstraße geregelt; keinem Verkehrsstrom steht eine eigene Abbiegespur zur Verfügung, alle Ströme werden gemeinsam geführt.

#### 4.1 Bestand 2024

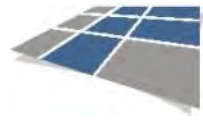
| Kennwerte  | K 1                  |                      |
|--|----------------------|----------------------|
|  | v.Sp-h <sup>1)</sup> | n.Sp-h <sup>1)</sup> |
| Knotenpunktbelastung [Kfz/h]                                   | 200                  | 238                  |
| mittlere Wartezeit [s]<br><i>des kritischen Verkehrsstroms</i> | 12,9<br><i>(12)</i>  | 13,2<br><i>(10)</i>  |
| Rückstaulänge [Kfz]<br><i>des kritischen Verkehrsstroms</i>    | 0                    | 0                    |
| Verkehrsqualitätsstufe   | A                    | A                    |

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

Tabelle 5.1: Leistungsfähigkeit Analyse 2024 – Dorfstraße/Friedhofstraße

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

<sup>6</sup> FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS); Köln, 2015.



Es ist festzustellen, dass die vorhandenen Verkehrsmengen am Knotenpunkt leistungsfähig abgewickelt werden – die erreichten Verkehrsqualitäten beim Berechnungsverfahren nach HBS liegen sowohl in der vor- als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde bei der sehr guten Qualitätsstufe A (*Anhang 3, Tabelle 5.1*).

#### 4.2 Nullfall + Prognose 2035

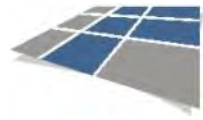
Aufgrund der insgesamt moderaten Prognosedaten (von maximal 80 Kfz/h) wird beim Nachweis der Leistungsfähigkeit keine Differenzierung zwischen Null- und Planfall vorgenommen. Zunächst wird also der Einfluss des Nullfalles (*Kapitel 3.2*) mit einem Zuwachs von drei Prozent auf die Analysebelastungen aufgebracht und darauf werden dann die aus der Realisierung des Bebauungsplanes erwarteten induzierten Verkehrsmengen addiert. Wie in *Tabelle 5.2* erkennbar ist, verändern sich die Kennwerte der Verkehrsqualität gegenüber der Analyse nicht – weder in der vor- noch in der nachmittäglichen Spitzenstunde; es wird jeweils weiterhin die sehr gute Qualitätsstufe A erreicht (*Anhang 4*).

| Kennwerte  | K 1                  |                      |
|--|----------------------|----------------------|
|  | v.Sp-h <sup>1)</sup> | n.Sp-h <sup>1)</sup> |
| Knotenpunktbelastung [Kfz/h]                                   | 238                  | 290                  |
| mittlere Wartezeit [s]<br><i>des kritischen Verkehrsstroms</i> | 13,2<br><i>(10)</i>  | 13,3<br><i>(10)</i>  |
| Rückstaulänge [Kfz]<br><i>des kritischen Verkehrsstroms</i>    | 0                    | 0                    |
| Verkehrsqualitätsstufe   | A                    | A                    |

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

*Tabelle 5.2: Leistungsfähigkeit Nullfall und Prognose 2035*

<sup>7</sup> FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, (RASt 06); Köln, 2006.



## 5. Grundlagen für schalltechnische Untersuchung (Verkehrsmengen Tag- und Nacht-Belastung)

Aus den Ergebnissen der Verkehrszählung werden die für die schalltechnische Untersuchung notwendigen Aussagen abgeleitet. Die Verkehrsbelastungen der Dorfstraße und der Friedhofstraße werden differenziert dargestellt nach Tag- (6:00 bis 22:00 Uhr) und Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr), sodass sich daraus auch die werktägliche Verkehrsbelastung ergibt ( $DTV_w$  = „durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an den Werktagen von Montag bis Samstag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien“ [Kfz/24h]). Da die zu erstellende schalltechnische Untersuchung DTV-Werte zugrunde legt (= „durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an allen Tagen des Jahres (Montag bis Sonntag)“, DTV, Kfz/24h), werden die aus den o.g. Analysedaten abgeleiteten Werte – die de facto dem  $DTV_w$  entsprechen – in diese Dimension umgerechnet und im Anhang ergänzend ebenfalls dargestellt (jeweils *Anhang 5.x.0*). Dabei wird im Einklang mit dem relevanten Regelwerk davon ausgegangen, dass ein Verhältnis von  $(0,8 \dots 0,9) * DTV_w = DTV$  die Situation treffend beschreibt – gewählt wird ein oberer Mittelwert von 0,88.

Als wesentlicher Bestandteil der planerischen Aussagen werden die jeweiligen Schwerverkehrsmengen separat ausgewiesen, wobei die Bezeichnungen und Fahrzeugarten gemäß RLS-19<sup>8</sup> 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 rund fünf Prozent.

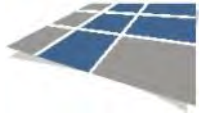
### 5.1 Verkehrsbelastungen Analyse 2024

In der Dorfstraße werden die Tagesbelastungen wie folgt angegeben: nördlich der Einmündung mit der Friedhofstraße liegen diese bei 2.370 Kfz/24h; davon werden rund 2.190 Kfz/16h am Tag und etwa 180 Kfz/8h in der Nacht abgewickelt; südlich davon liegen sie bei rund 2.390 Kfz/24h, von denen rund 2.210 Kfz/16h auf den Tag- und etwa 180 Kfz/8h auf den Nachtzeitraum entfallen. In der Friedhofstraße ergeben sich rund 230 Kfz/16h am Tag und etwa 20 Kfz/8h in der Nacht.

Die gemäß der o.g. Methodik ermittelten Verkehrsbelastungen sind für die Analyse 2024 in *Anhang 5.1* angegeben – getrennt nach Tag- und Nachtzeitraum.

---

<sup>8</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19); Köln, 20.



## 5.2 Nullfall 2035

Die Verkehrsbelastungen des Nullfalles werden analog *Kapitel 3.1* ermittelt. Damit ergeben sich in der Dorfstraße Nord rund 2.440 Kfz/24h, davon werden rund 2.250 Kfz/16h am Tag und etwa 190 Kfz/8h in der Nacht abgewickelt; im südlichen Abschnitt liegen sie bei ca. 2.460 Kfz/24h, von denen rund 2.270 Kfz/16h auf den Tag- und etwa 190 Kfz/8h auf den Nachtzeitraum entfallen. In der Friedhofstraße liegen sie dann bei rund 250 Kfz/24h, von denen rund 230 Kfz/16h auf den Tag- und etwa 20 Kfz/8h auf den Nachtzeitraum entfallen. Die resultierenden Verkehrsbelastungen sind in *Anhang 5.2* dargestellt.

## 5.3 Prognose 2035

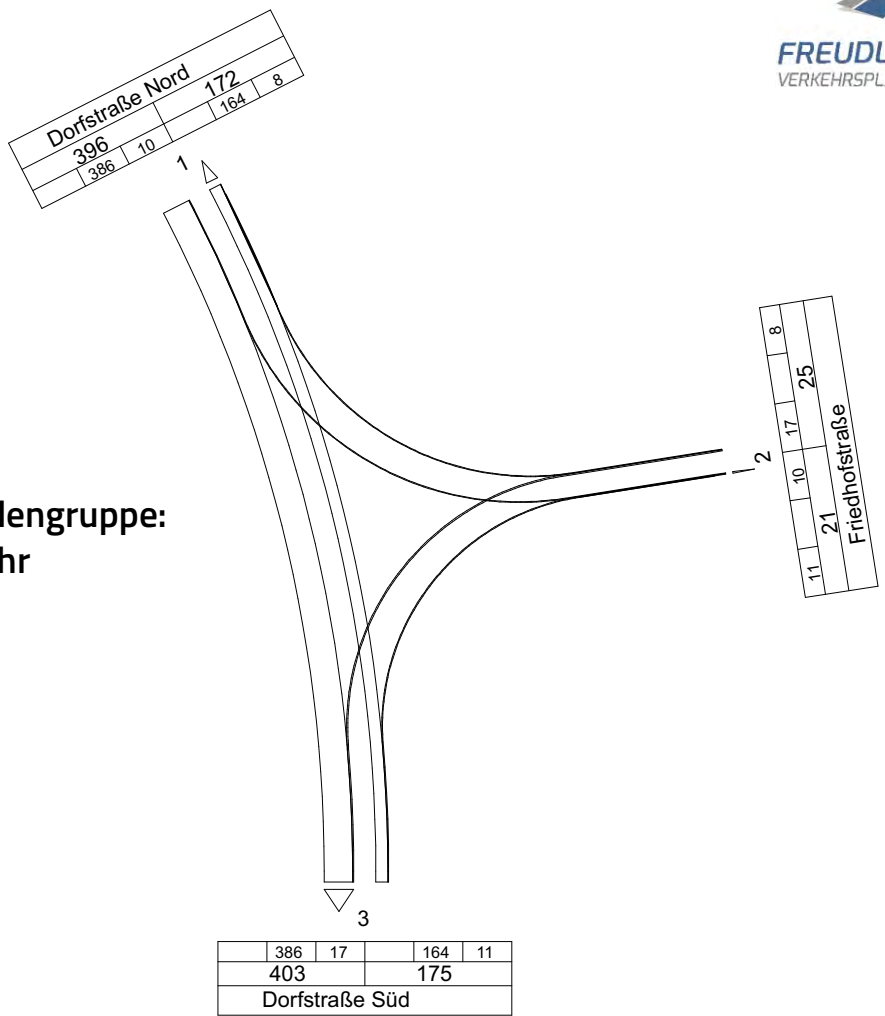
Auf die Verkehrsbelastungen des Nullfalles werden die Prognosedaten „aufgesattelt“. Die daraus resultierenden Ergebnisse sind durch Überlagerung des Neuverkehrs mit den vorliegenden Verkehrsmengen – analog *Kapitel 3.4 und 3.6* – zu ermitteln. Der auf das geplante Gebiet bezogene Neuverkehr liegt bei rund 450 Kfz/24h (414 Kfz/16h davon im Tag-Zeitraum, 35 Kfz/8h während der Nacht).

In Folge dessen steigen die Verkehrsbelastungen in der Dorfstraße Nord auf rund 2.620 Kfz/24h (rund 2.420 Kfz/16h am Tag und etwa 200 Kfz/8h in der Nacht); in der Dorfstraße Süd liegen sie dann bei rund 2.730 Kfz/24h (2.520 Kfz/16h am Tag und etwa 210 Kfz/8h in der Nachtzeit). In der Friedhofstraße werden unmittelbar vor der Einmündung in die Dorfstraße Querschnittsbelastungen von rund 700 Kfz/24h erreicht (rund 650 Kfz/16h am Tag und etwa 50 Kfz/8h in der Nacht), *Anhang 5.3*.

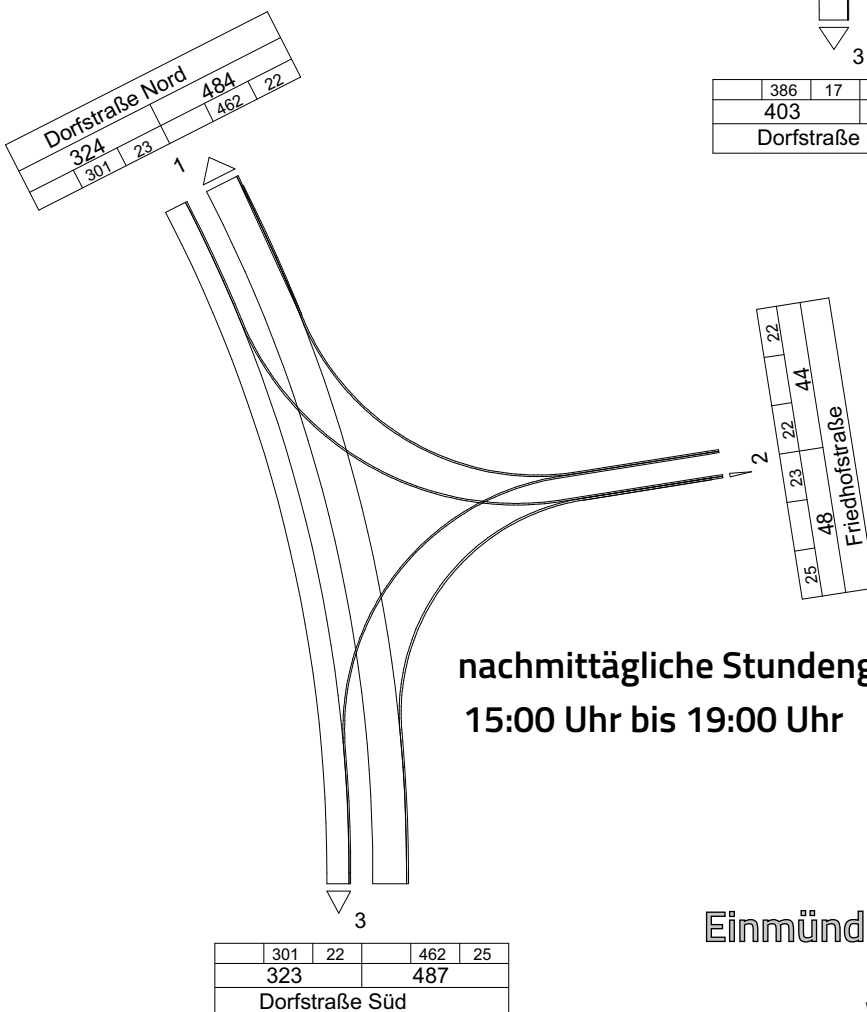
## 6. Resümee

Das in Rede stehende Vorhaben im Markt Hösbach, im Ortsteil Wenighösbach ist aus verkehrlicher Sicht positiv zu bewerten; dessen Realisierung wird keine unangemessen hohen oder unzumutbaren Verkehrsbelastungen generieren. Die mit den neuen Nutzungen verbundenen induzierten Verkehrsströme können stets in der sehr guten Leistungsfähigkeitsqualitätsstufe A abgewickelt werden.

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



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



## Anhang 1.1 Einmündung Dorfstraße/Friedhofstraße

**Verkehrsbelastungen Analyse 2024  
12. März 2024**

*Markt Hösbach, Ortsteil Wenighösbach*

**Bebauungsplan „Erweiterung Sternberg“ – verkehrliche Bewertung**

**vormittägliche Spitzenstunde:  
7:15 Uhr bis 8:15 Uhr**

|                 |   |    |   |
|-----------------|---|----|---|
| Dorfstraße Nord |   |    |   |
| 142             |   | 49 | 2 |
| 139             | 3 | 47 |   |

|                |   |   |   |   |
|----------------|---|---|---|---|
| Friedhofstraße |   |   |   |   |
| 5              | 8 | 3 | 4 | 2 |
|                |   |   | 6 |   |

|                |   |    |   |
|----------------|---|----|---|
| 139            | 4 | 47 | 5 |
| 143            |   | 52 |   |
| Dorfstraße Süd |   |    |   |

|                 |   |     |   |
|-----------------|---|-----|---|
| Dorfstraße Nord |   |     |   |
| 78              |   | 145 | 4 |
| 77              | 1 | 141 |   |

|                |   |   |    |   |
|----------------|---|---|----|---|
| Friedhofstraße |   |   |    |   |
| 8              | 9 | 1 | 7  | 4 |
|                |   |   | 11 |   |

**nachmittägliche Spitzenstunde:  
16:30 Uhr bis 17:30 Uhr**

|                |   |     |   |
|----------------|---|-----|---|
| 77             | 7 | 141 | 8 |
| 84             |   | 149 |   |
| Dorfstraße Süd |   |     |   |

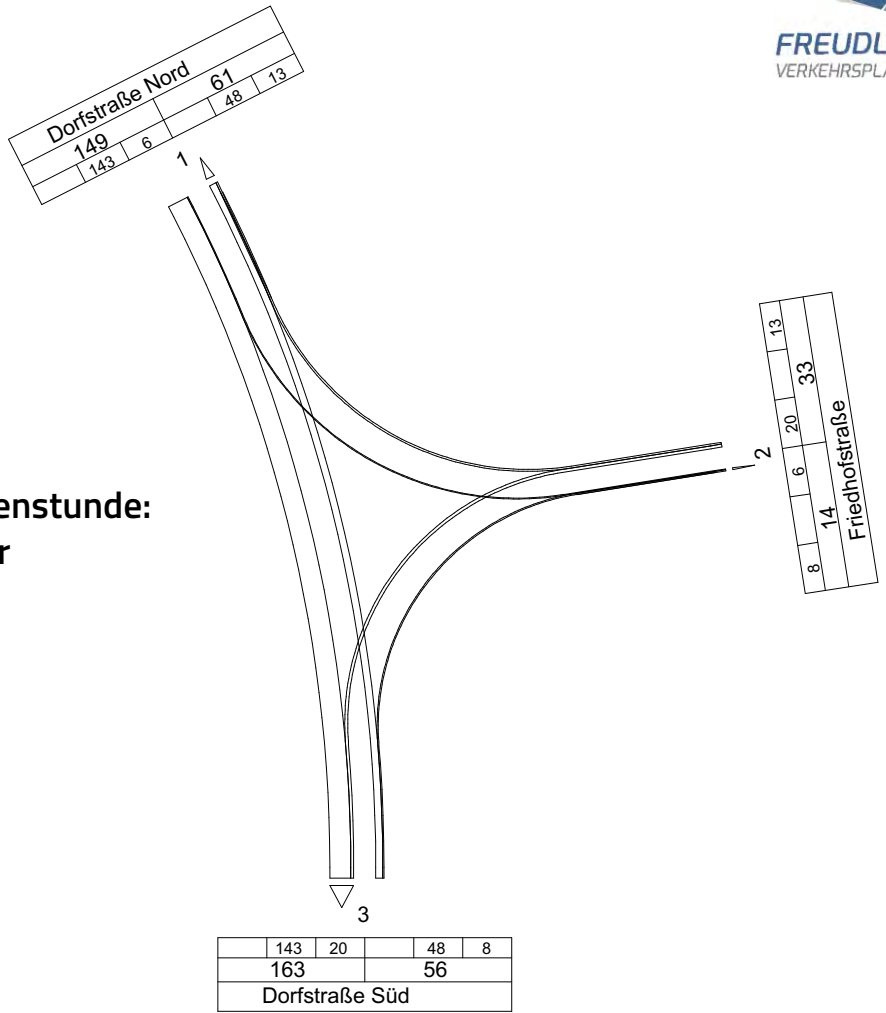
## Anhang 1.2 Einmündung Dorfstraße/Friedhofstraße

**Verkehrsbelastungen Analyse 2024  
12. März 2024**

*Markt Hösbach, Ortsteil Wenighösbach*

**Bebauungsplan „Erweiterung Sternberg“ – verkehrliche Bewertung**

**vormittägliche Spitzenstunde:  
7:15 Uhr bis 8:15 Uhr**



**nachmittägliche Spitzenstunde:  
16:30 Uhr bis 17:30 Uhr**



## Anhang 2

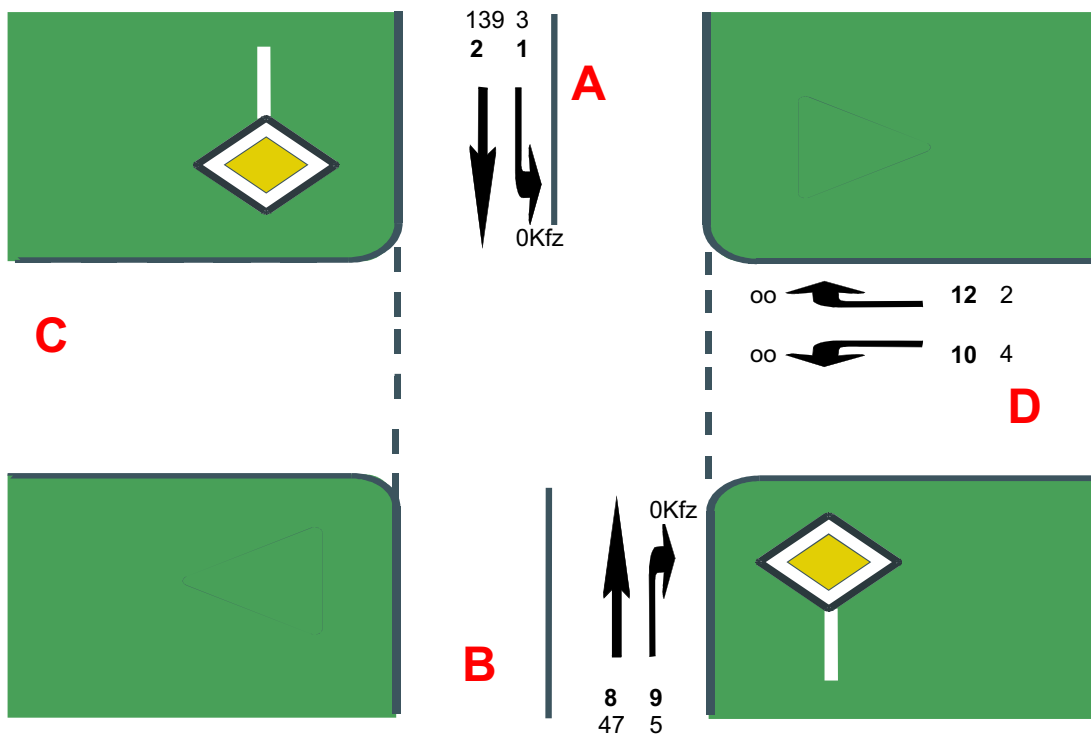
### Einmündung Dorfstraße/Friedhofstraße

### Verkehrsbelastungen Nullfall + Prognose 2035

*Markt Hösbach, Ortsteil Wenighösbach*

**Bebauungsplan „Erweiterung Sternberg“ – verkehrliche Bewertung**

| 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     | 0,5          | 10,8          | 13,0         | 14,0         | 0,0           | 0            | 0            | 1            | 3         | 1,0        | 1         | 3              | 3              | 0               | A       |
| 2     | 0,0          | 0,0           | 4,0          | 6,3          | 0,0           | 0            | 0            | 1            | 0         | 0,0        | 2         | 138            | 138            | 0               | A       |
| 8     | 0,0          | 0,0           | 0,0          | 0,0          | 0,0           | 0            | 0            | 0            | 0         | 0,0        | 0         | 46             | 46             | 0               | A       |
| 9     | 0,0          | 0,0           | 0,0          | 0,0          | 0,0           | 0            | 0            | 0            | 0         | 0,0        | 0         | 5              | 5              | 0               | A       |
| 10    | 0,7          | 12,2          | 14,0         | 19,7         | 0,0           | 0            | 0            | 1            | 3         | 1,0        | 1         | 3              | 3              | 0               | A       |
| 12    | 0,3          | 12,9          | 14,0         | 33,9         | 0,0           | 0            | 0            | 1            | 1         | 1,0        | 1         | 1              | 1              | 0               | A       |
| Sum   | 1,5          | 0,5           |              | 33,9         | 0,0           |              |              | 1            |           | 0,0        | 2         | 196            |                |                 |         |



B=Dorfstraße Südost  
D=Friedhofstraße  
A=Dorfstraße Nordwest

## Anhang 3.1

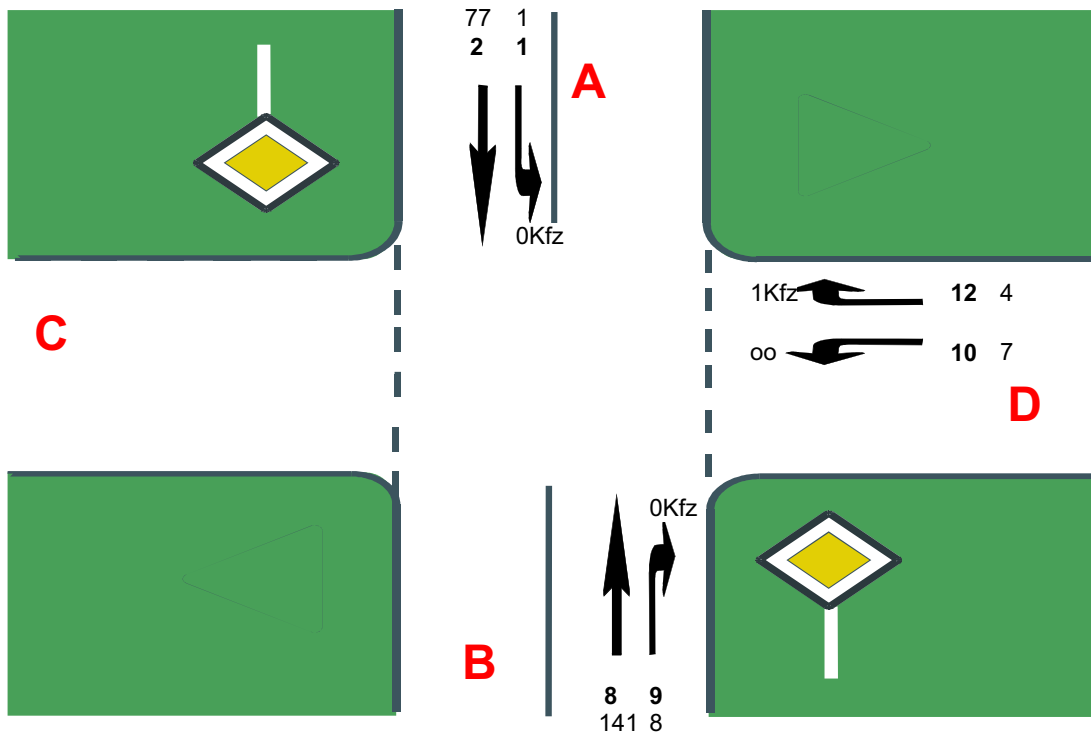
### K1: Dorfstraße/Friedhofstraße

Analyse 2024, vormittägliche Spitzenstunde

Markt Hösbach, Ortsteil Wenighösbach

Bebauungsplan „Erweiterung Sternberg“ – verkehrliche Bewertung

| 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     | 0,1          | 10,6          | 13,0         | 14,7         | 0,0           | 0            | 0            | 1            | 1         | 1,0        | 1         | 1              | 1              | 0               | A       |
| 2     | 0,0          | 0,0           | 4,0          | 5,3          | 0,0           | 0            | 0            | 1            | 0         | 0,0        | 1         | 77             | 77             | 0               | A       |
| 8     | 0,0          | 0,0           | 0,0          | 0,0          | 0,0           | 0            | 0            | 0            | 0         | 0,0        | 0         | 138            | 138            | 0               | A       |
| 9     | 0,0          | 0,0           | 0,0          | 0,0          | 0,0           | 0            | 0            | 0            | 0         | 0,0        | 0         | 8              | 8              | 0               | A       |
| 10    | 1,4          | 13,2          | 16,0         | 25,7         | 0,0           | 0            | 0            | 2            | 7         | 1,0        | 2         | 7              | 7              | 0               | A       |
| 12    | 0,8          | 12,7          | 15,0         | 23,0         | 0,0           | 0            | 0            | 1            | 4         | 1,0        | 1         | 4              | 4              | 0               | A       |
| Sum   | 2,4          | 0,6           |              | 25,7         | 0,0           |              |              | 2            |           | 0,0        | 2         | 234            |                |                 |         |



B=Dorfstraße Südost  
D=Friedhofstraße  
A=Dorfstraße Nordwest

## Anhang 3.2

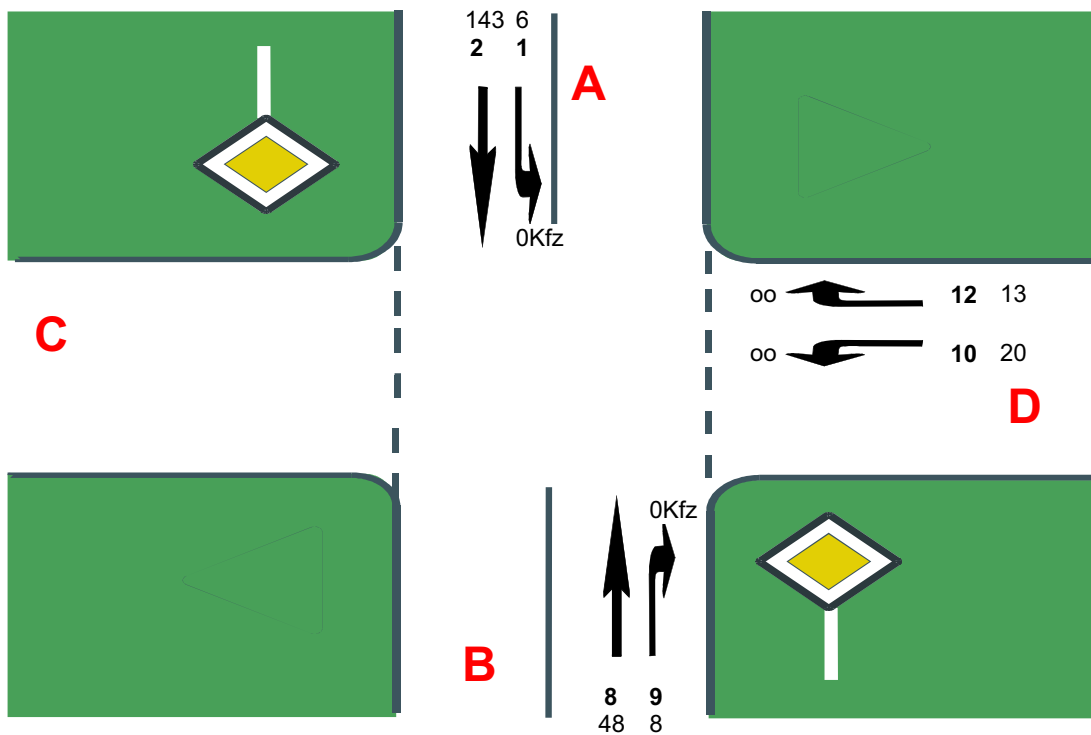
### K1: Dorfstraße/Friedhofstraße

Analyse 2024, nachmittägliche Spitzenstunde

Markt Hösbach, Ortsteil Wenighösbach

Bebauungsplan „Erweiterung Sternberg“ – verkehrliche Bewertung

| Strom | VZ ges | VZ mitt | VZ 85% | VZ max | RS mitt | RS 85% | RS 95% | RS max | H ges | H mitt | H max | Fz. ang. | Fz. abg. | Fz. wart. | QSV |
|-------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|--------|-------|----------|----------|-----------|-----|
|       | [min]  | [sec]   | [sec]  | [sec]  | [Kfz]   | [Kfz]  | [Kfz]  | [Kfz]  | [-]   | [-]    | [-]   | [Kfz]    | [Kfz]    | [Kfz]     | [-] |
| 1     | 1,1    | 10,6    | 12,0   | 13,7   | 0,0     | 0      | 0      | 1      | 6     | 1,0    | 1     | 6        | 6        | 0         | A   |
| 2     | 0,1    | 0,0     | 4,0    | 9,4    | 0,0     | 0      | 0      | 2      | 1     | 0,0    | 3     | 141      | 141      | 0         | A   |
| 8     | 0,0    | 0,0     | 0,0    | 0,0    | 0,0     | 0      | 0      | 0      | 0     | 0,0    | 0     | 50       | 50       | 0         | A   |
| 9     | 0,0    | 0,0     | 0,0    | 0,0    | 0,0     | 0      | 0      | 0      | 0     | 0,0    | 0     | 9        | 9        | 0         | A   |
| 10    | 4,5    | 13,2    | 16,0   | 36,0   | 0,0     | 0      | 0      | 2      | 21    | 1,0    | 2     | 20       | 20       | 0         | A   |
| 12    | 2,3    | 11,8    | 14,0   | 18,9   | 0,0     | 0      | 0      | 1      | 12    | 1,0    | 1     | 12       | 12       | 0         | A   |
| Sum   | 7,9    | 2,0     |        | 36,0   | 0,0     |        |        | 2      |       | 0,2    | 3     | 238      |          |           |     |



## Anhang 4.1

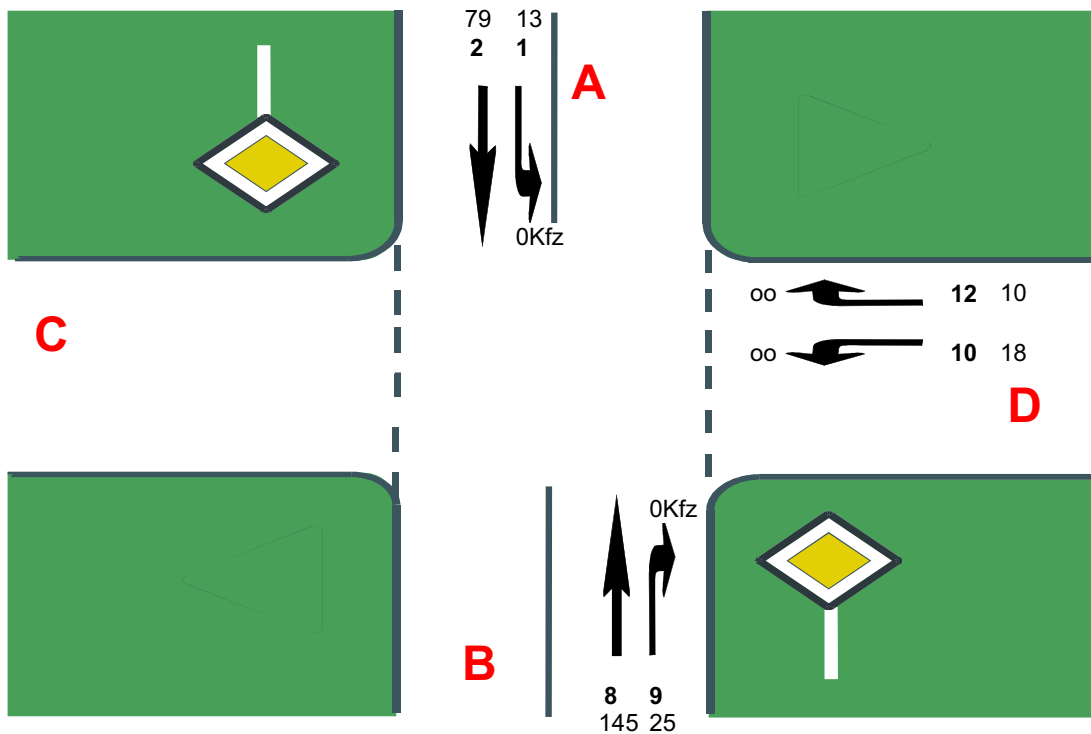
### K1: Dorfstraße/Friedhofstraße

#### Nullfall + Prognose 2035, vormittägliche Spitzenstunde

Markt Hösbach, Ortsteil Wenighösbach

### Bebauungsplan „Erweiterung Sternberg“ – verkehrliche Bewertung

| Strom | VZ ges | VZ mitt | VZ 85% | VZ max | RS mitt | RS 85% | RS 95% | RS max | H ges | H mitt | H max | Fz. ang. | Fz. abg. | Fz. wart. | QSV |
|-------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|--------|-------|----------|----------|-----------|-----|
|       | [min]  | [sec]   | [sec]  | [sec]  | [Kfz]   | [Kfz]  | [Kfz]  | [Kfz]  | [-]   | [-]    | [-]   | [Kfz]    | [Kfz]    | [Kfz]     | [-] |
| 1     | 2,3    | 11,2    | 14,0   | 23,8   | 0,0     | 0      | 0      | 1      | 12    | 1,0    | 1     | 12       | 12       | 0         | A   |
| 2     | 0,1    | 0,1     | 4,0    | 15,6   | 0,0     | 0      | 0      | 1      | 2     | 0,0    | 2     | 75       | 75       | 0         | A   |
| 8     | 0,0    | 0,0     | 0,0    | 0,0    | 0,0     | 0      | 0      | 0      | 0     | 0,0    | 0     | 146      | 146      | 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    | 3,9    | 13,3    | 16,0   | 39,7   | 0,0     | 0      | 0      | 2      | 18    | 1,0    | 2     | 18       | 18       | 0         | A   |
| 12    | 1,9    | 12,4    | 14,0   | 26,2   | 0,0     | 0      | 0      | 2      | 9     | 1,0    | 2     | 9        | 9        | 0         | A   |
| Sum   | 8,2    | 1,7     |        | 39,7   | 0,0     |        |        | 2      |       | 0,1    | 2     | 288      |          |           |     |



C=Dorfstraße Südost  
 B=Friedhofstraße  
 D=Dorfstraße Nordwest

## Anhang 4.2

### K1: Dorfstraße/Friedhofstraße

#### Nullfall + Prognose 2035, nachmittägliche Spitzenstunde

Markt Hösbach, Ortsteil Wenighösbach

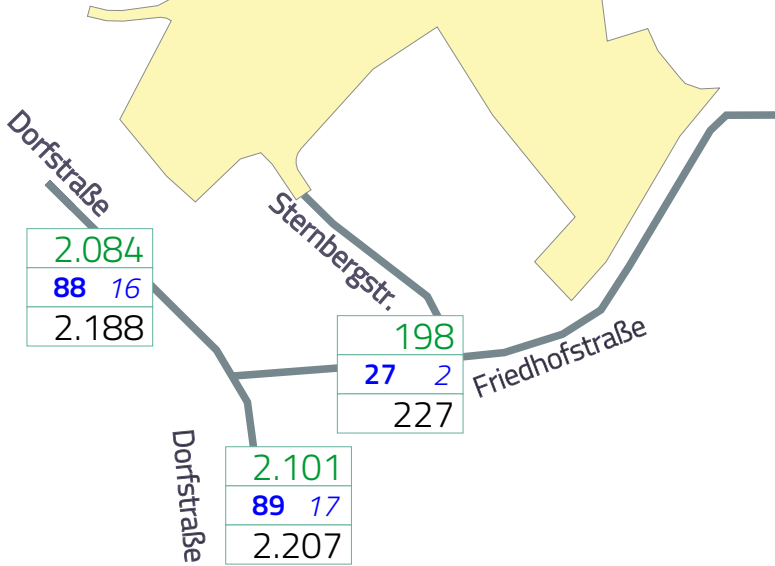
### Bebauungsplan „Erweiterung Sternberg“ – verkehrliche Bewertung

### Tag-Belastung

6:00 ... 22:00 Uhr

### Bebauungsplan

„Erweiterung Sternberg“



#### Legende

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

|      |                  |
|------|------------------|
| 198  | 198 - Pkw/Zeit   |
| 27 2 | 27 2 - Lkw1/Zeit |
| 227  | 227 - Kfz/Zeit   |

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

|     |                 |
|-----|-----------------|
| 16  | 16 - Pkw/Zeit   |
| 1 0 | 1 0 - Lkw1/Zeit |
| 17  | 17 - Kfz/Zeit   |

#### Tagesbelastung (DTVw)

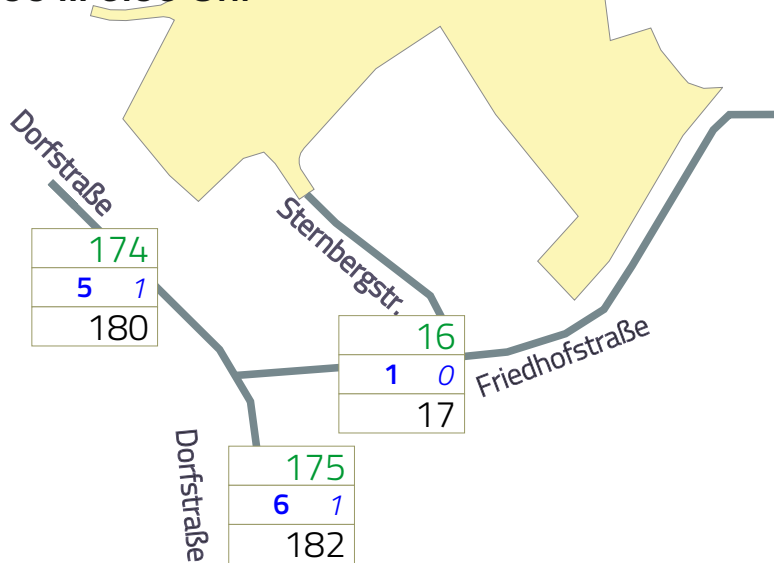
z.B.: 227 Kfz/16h+17 Kfz/8h  
= 234 Kfz/24h

### Nacht-Belastung

22:00 ... 6:00 Uhr

### Bebauungsplan

„Erweiterung Sternberg“



## Anhang 5.1

Verkehrsmengen (DTVw)

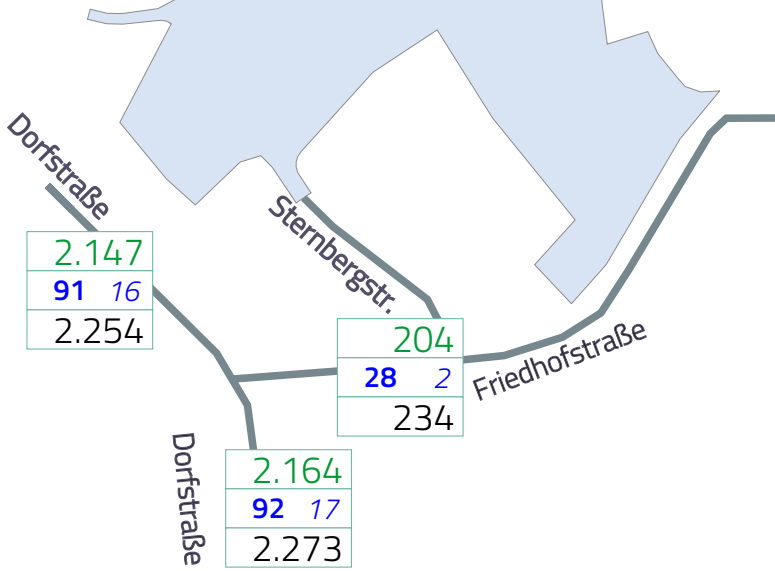
Analyse 2024

Markt Hösbach, Ortsteil Wenighösbach

Bebauungsplan „Erweiterung Sternberg“ – verkehrliche Bewertung

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

**Bebauungsplan „Erweiterung Sternberg“**



**Legende**

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

|      |
|------|
| 198  |
| 27 2 |
| 227  |

198 - Pkw/Zeit  
27 2 - Lkw1/Zeit  
227 - Kfz/Zeit

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

|     |
|-----|
| 16  |
| 1 0 |
| 17  |

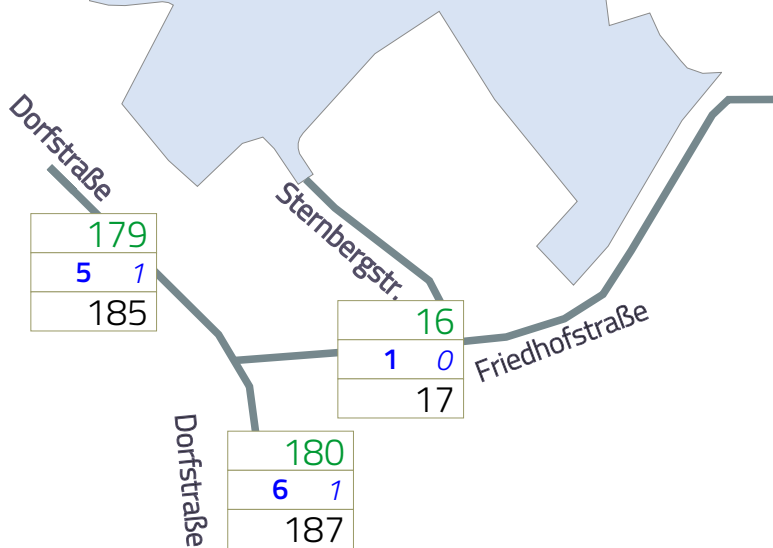
16 - Pkw/Zeit  
1 0 - Lkw1/Zeit  
17 - Kfz/Zeit

**Tagesbelastung (DTVw)**

z.B.: 227 Kfz/16h+17 Kfz/8h  
= 234 Kfz/24h

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

**Bebauungsplan „Erweiterung Sternberg“**



**Anhang 5.2**

**Verkehrsmengen (DTVw)**

**Nullfall 2035**

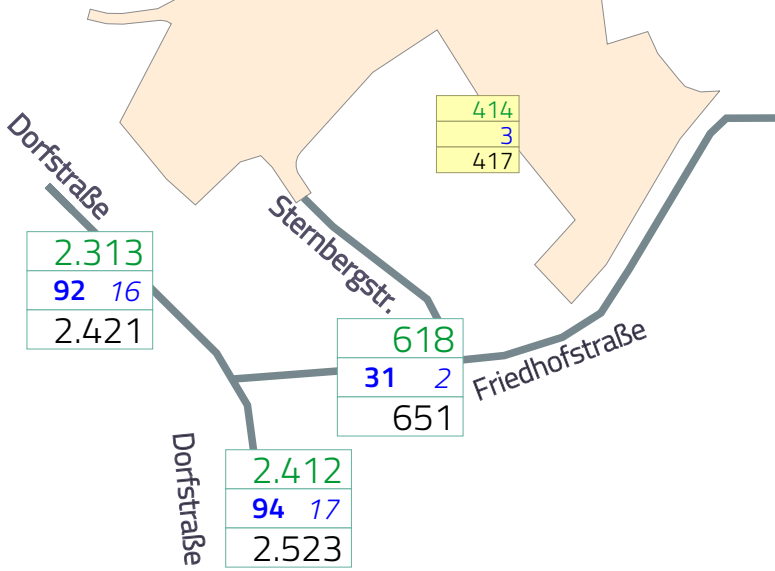
Markt Hösbach, Ortsteil Wenighösbach

**Bebauungsplan „Erweiterung Sternberg“ – verkehrliche Bewertung**

### Tag-Belastung

6:00 ... 22:00 Uhr

## Bebauungsplan „Erweiterung Sternberg“



#### Legende

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

|      |                  |
|------|------------------|
| 198  | 198 - Pkw/Zeit   |
| 27 2 | 27 2 - Lkw1/Zeit |
| 227  | 227 - Kfz/Zeit   |

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

|     |                 |
|-----|-----------------|
| 16  | 16 - Pkw/Zeit   |
| 1 0 | 1 0 - Lkw1/Zeit |
| 17  | 17 - Kfz/Zeit   |

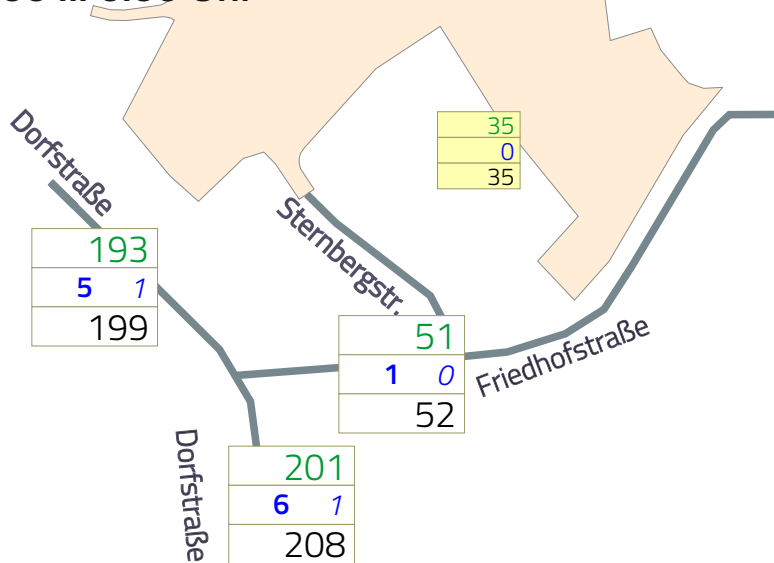
#### Tagesbelastung (DTVw)

z.B.: 227 Kfz/16h+17 Kfz/8h  
= 234 Kfz/24h

### Nacht-Belastung

22:00 ... 6:00 Uhr

## Bebauungsplan „Erweiterung Sternberg“



## Anhang 5.3

Verkehrsmengen (DTVw)

Planfall 2035

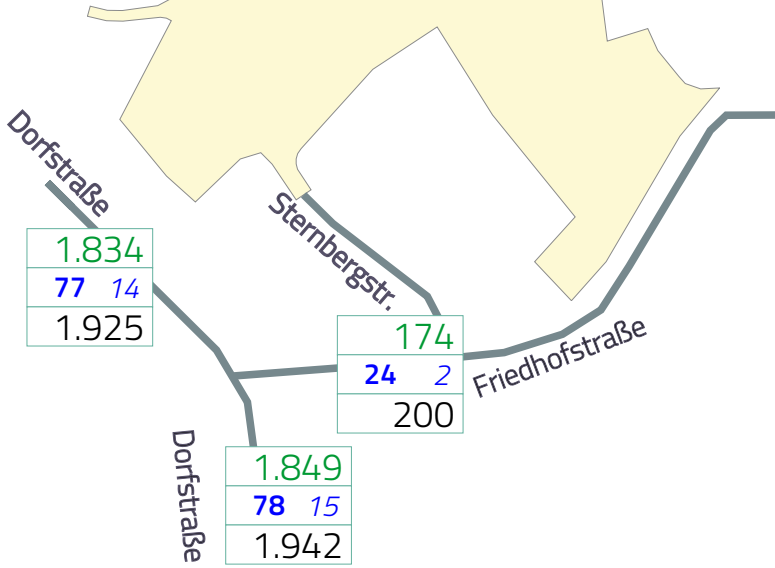
Markt Hösbach, Ortsteil Wenighösbach

Bebauungsplan „Erweiterung Sternberg“ – verkehrliche Bewertung

### Tag-Belastung

6:00 ... 22:00 Uhr

## Bebauungsplan „Erweiterung Sternberg“



#### Legende

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

|      |
|------|
| 174  |
| 24 2 |
| 200  |

174 - Pkw/Zeit  
24 2 - Lkw1/Zeit  
200 - Kfz/Zeit

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

|     |
|-----|
| 14  |
| 1 0 |
| 15  |

14 - Pkw/Zeit  
1 0 - Lkw1/Zeit  
15 - Kfz/Zeit

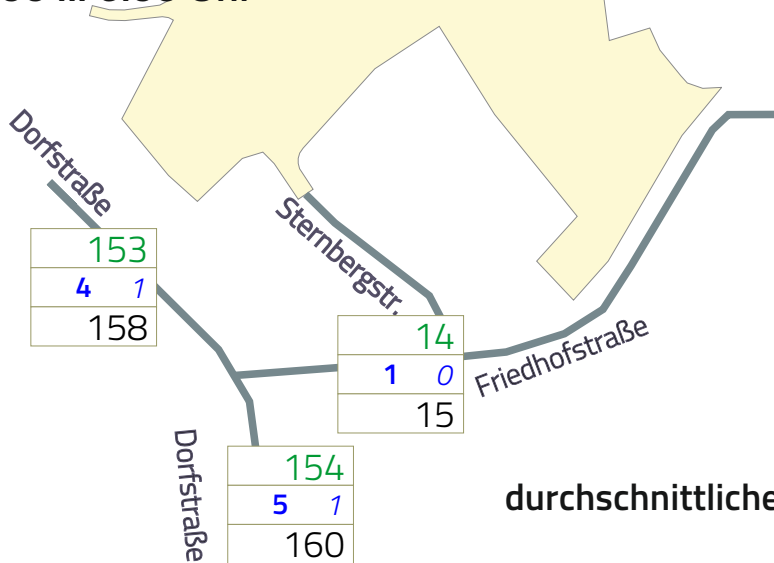
#### Tagesbelastung (DTV)

z.B.: 200 Kfz/16h + 15 Kfz/8h  
= 215 Kfz/24h

### Nacht-Belastung

22:00 ... 6:00 Uhr

## Bebauungsplan „Erweiterung Sternberg“



## Anhang 5.1.0

durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (DTV)

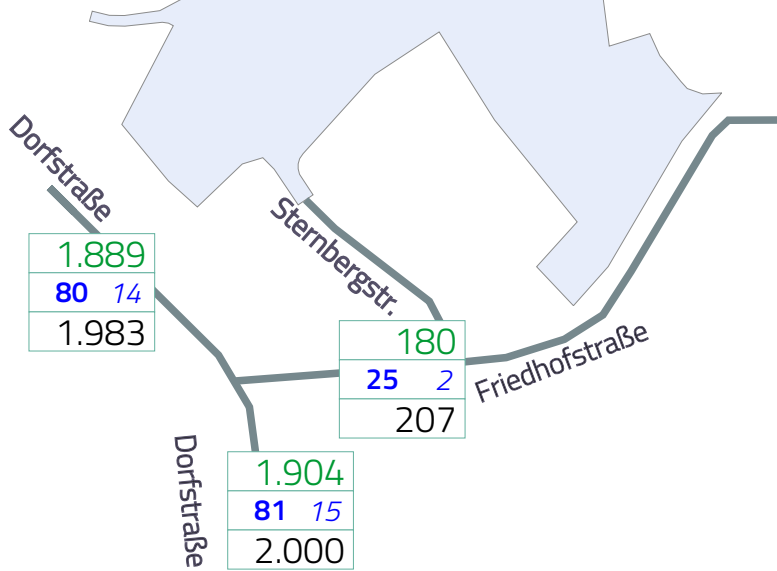
Analyse 2024

Markt Hösbach, Ortsteil Wenighösbach

Bebauungsplan „Erweiterung Sternberg“ – verkehrliche Bewertung

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

**Bebauungsplan**  
**„Erweiterung Sternberg“**



**Legende**

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

|      |                  |
|------|------------------|
| 174  | 174 - Pkw/Zeit   |
| 24 2 | 24 2 - Lkw1/Zeit |
| 200  | 200 - Kfz/Zeit   |

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

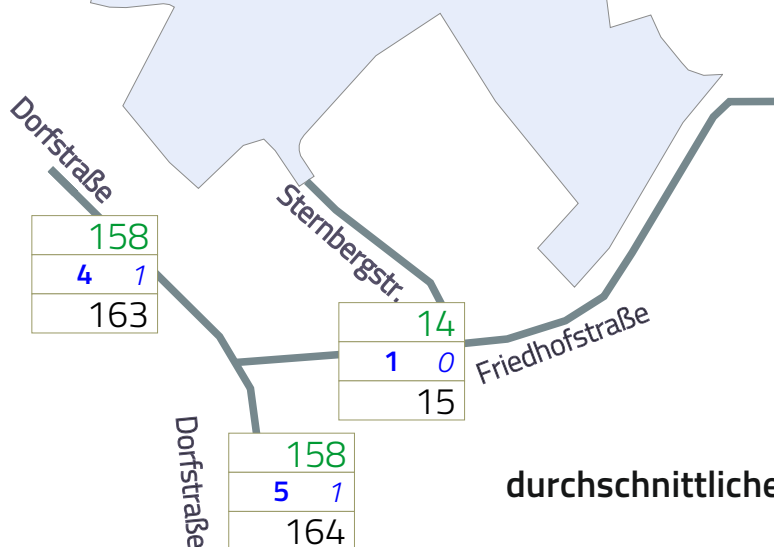
|     |                 |
|-----|-----------------|
| 14  | 14 - Pkw/Zeit   |
| 1 0 | 1 0 - Lkw1/Zeit |
| 15  | 15 - Kfz/Zeit   |

**Tagesbelastung (DTV)**

z.B.: 200 Kfz/16h + 15 Kfz/8h  
= 215 Kfz/24h

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

**Bebauungsplan**  
**„Erweiterung Sternberg“**



**Anhang 5.2.0**

**durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (DTV)**  
**Analyse 2024**

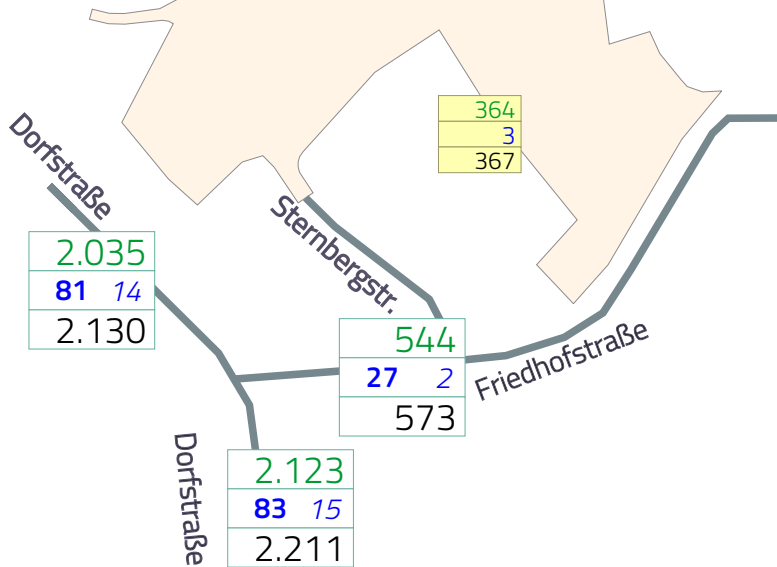
*Markt Hösbach, Ortsteil Wenighösbach*

**Bebauungsplan „Erweiterung Sternberg“ – verkehrliche Bewertung**

### Tag-Belastung

6:00 ... 22:00 Uhr

## Bebauungsplan „Erweiterung Sternberg“



#### Legende

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

|      |                  |
|------|------------------|
| 174  | 174 - Pkw/Zeit   |
| 24 2 | 24 2 - Lkw1/Zeit |
| 200  | 200 - Kfz/Zeit   |

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

|     |                 |
|-----|-----------------|
| 14  | 14 - Pkw/Zeit   |
| 1 0 | 1 0 - Lkw1/Zeit |
| 15  | 15 - Kfz/Zeit   |

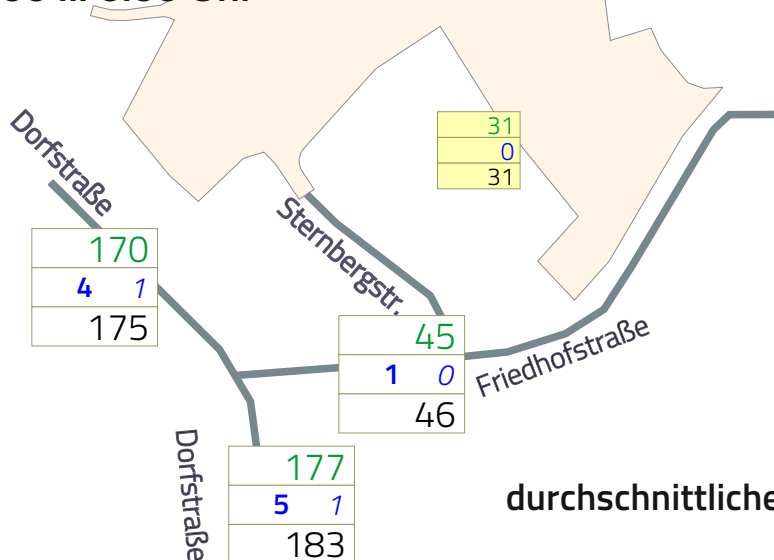
#### Tagesbelastung (DTV)

z.B.: 200 Kfz/16h + 15 Kfz/8h  
= 215 Kfz/24h

### Nacht-Belastung

22:00 ... 6:00 Uhr

## Bebauungsplan „Erweiterung Sternberg“



## Anhang 5.3.0

durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (DTV)

Analyse 2024

Markt Hösbach, Ortsteil Wenighösbach

Bebauungsplan „Erweiterung Sternberg“ – verkehrliche Bewertung