

**Städtebauliche  
Entwicklungsmaßnahme  
neuer geplanter Stadtteil im  
Nordwesten Frankfurts (SEM-4)**

- Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung -

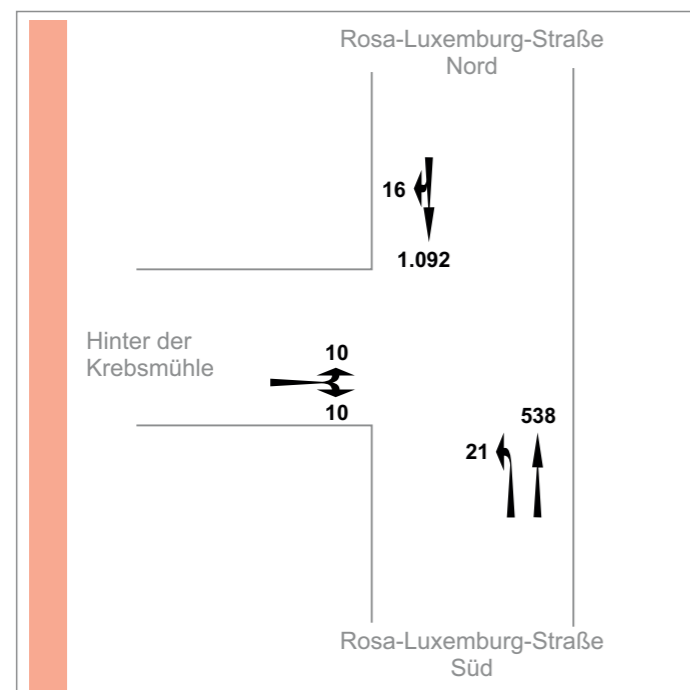
Anhang 1.1

**Analyse Datengrundlage MIV**

**Knotenstrombelastungen**

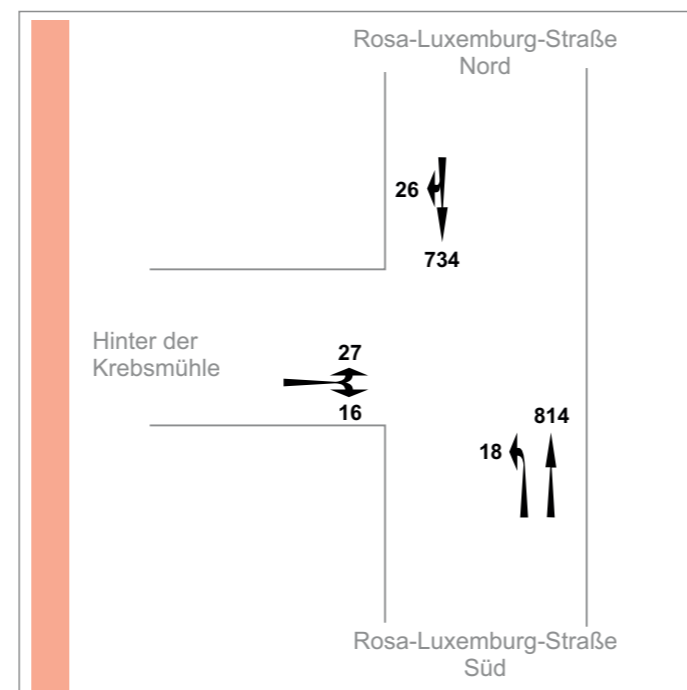
**KP 6  
Rosa-Luxemburg-Straße / Hinter der  
Krebsmühle**

**vormittägliche Spitzenstunde**



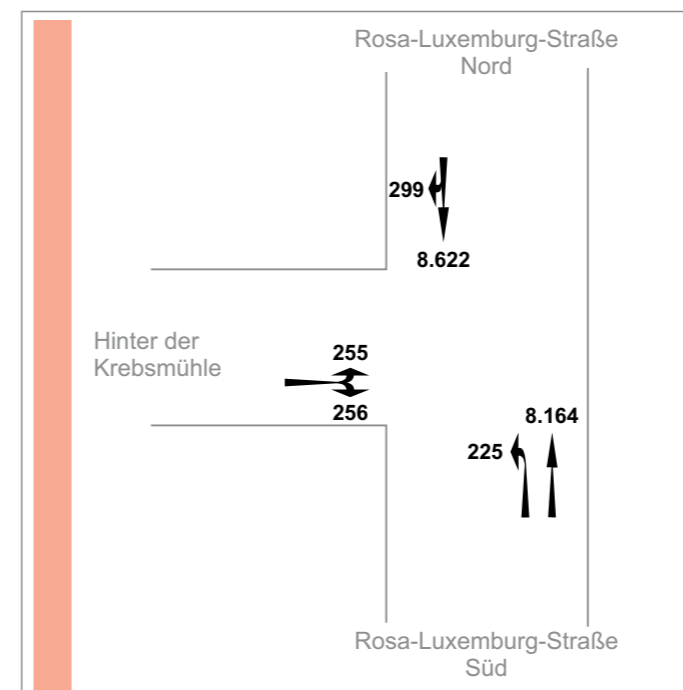
[Kfz/h]

**nachmittägliche Spitzenstunde**



[Kfz/h]

**Tagesverkehr**



[Kfz/24h]

 Planungsgebiet

Darmstadt, Oktober 2019

**Durth Roos  
Consulting GmbH**



**Städtebauliche  
Entwicklungsmaßnahme  
neuer geplanter Stadtteil im  
Nordwesten Frankfurts (SEM-4)**

- Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung -

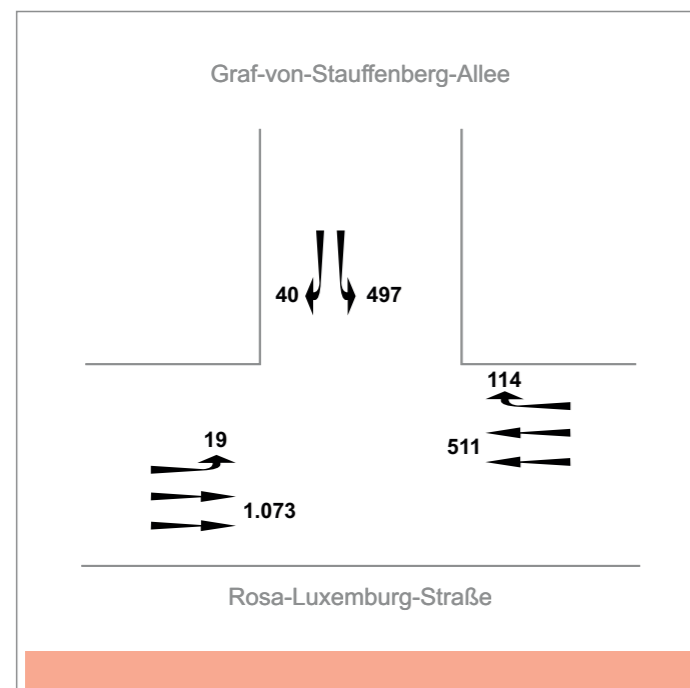
Anhang 1.2

**Analyse Datengrundlage MIV**

**Knotenstrombelastungen**

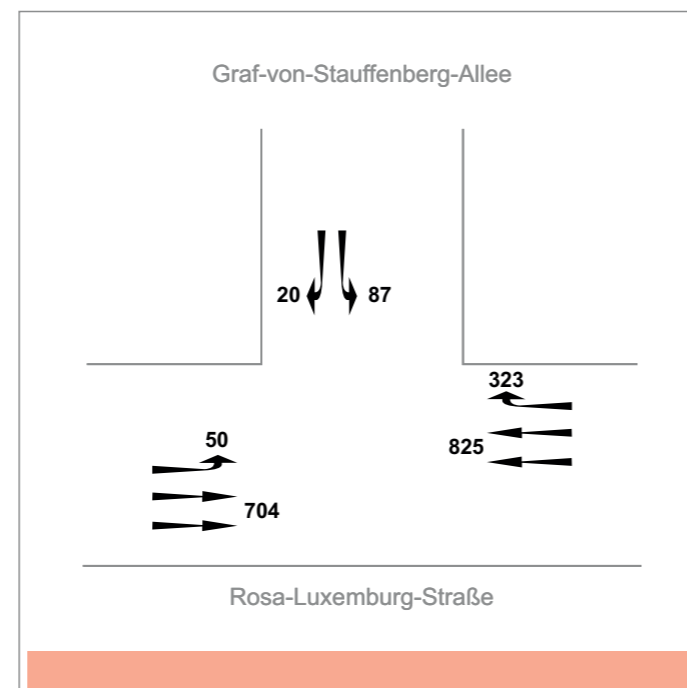
**KP 7  
Rosa-Luxemburg-Straße /  
Graf-von-Stauffenberg-Allee**

**vormittägliche Spitzenstunde**



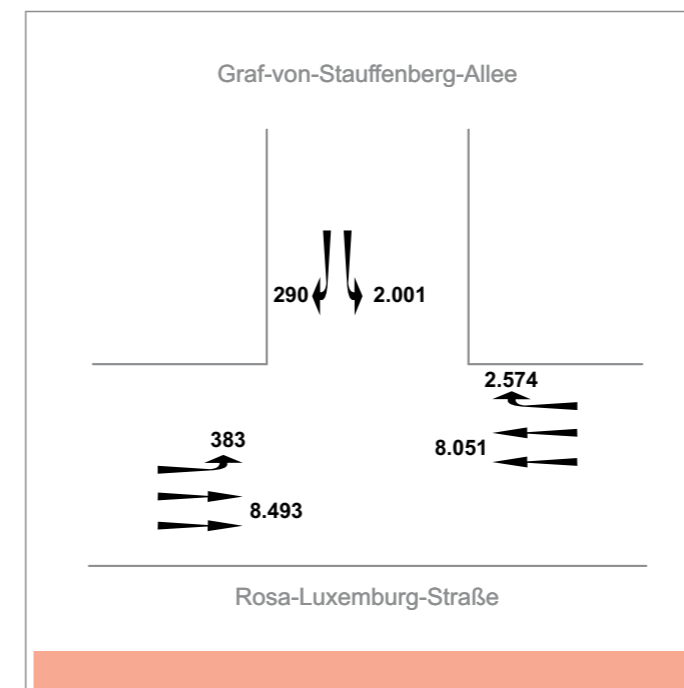
[Kfz/h]

**nachmittägliche Spitzenstunde**



[Kfz/h]

**Tagesverkehr**



[Kfz/24h]

 Planungsgebiet

Darmstadt, Oktober 2019

**Durth Roos  
Consulting GmbH**



**Städtebauliche  
Entwicklungsmaßnahme  
neuer geplanter Stadtteil im  
Nordwesten Frankfurts (SEM-4)**

**- Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung -**

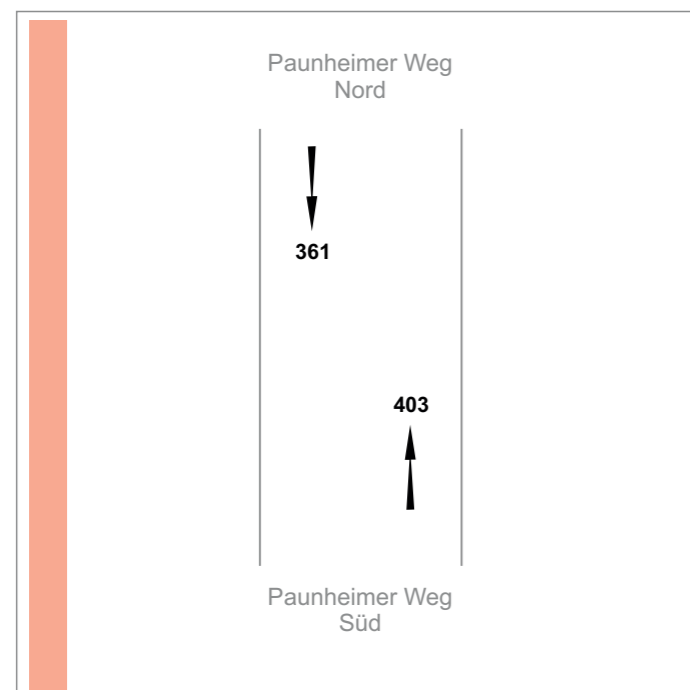
Anhang 1.3

**Analyse Datengrundlage MIV**

**Knotenstrombelastungen**

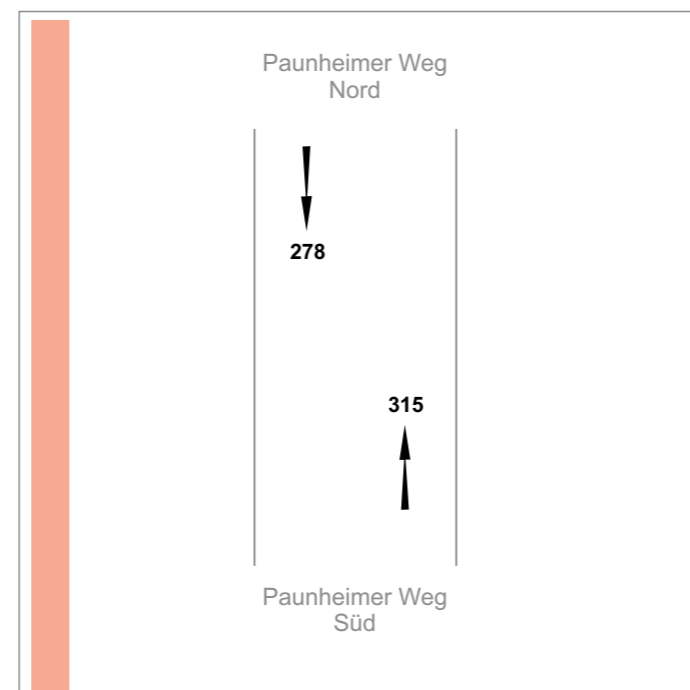
**KP 11  
Praunheimer Weg**

**vormittägliche Spitzenstunde**



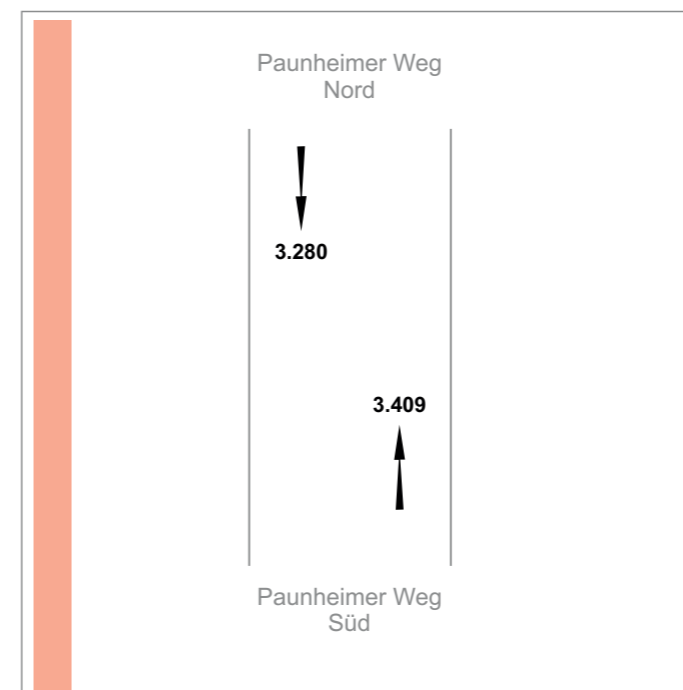
[Kfz/h]

**nachmittägliche Spitzenstunde**



[Kfz/h]

**Tagesverkehr**



[Kfz/24h]

 Planungsgebiet

Darmstadt, Oktober 2019

**Durth Roos  
Consulting GmbH**



**Städtebauliche  
Entwicklungsmaßnahme  
neuer geplanter Stadtteil im  
Nordwesten Frankfurts (SEM-4)**

- Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung -

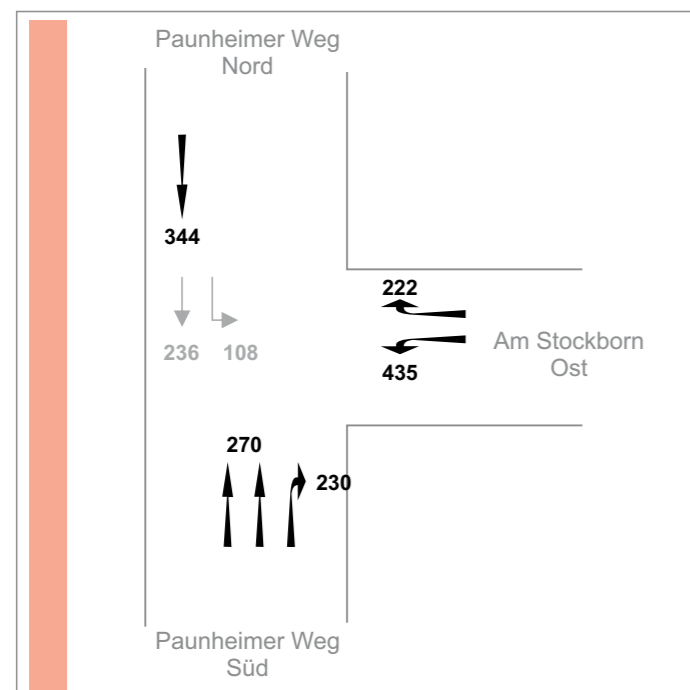
Anhang 1.4

**Analyse Datengrundlage MIV**

**Knotenstrombelastungen**

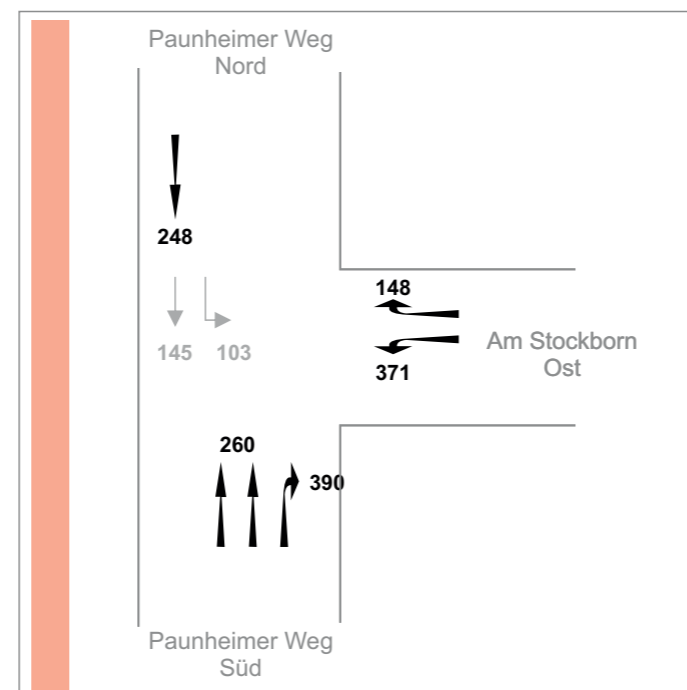
**KP 12  
Praunheimer Weg / Am Stockborn**

**vormittägliche Spitzenstunde**



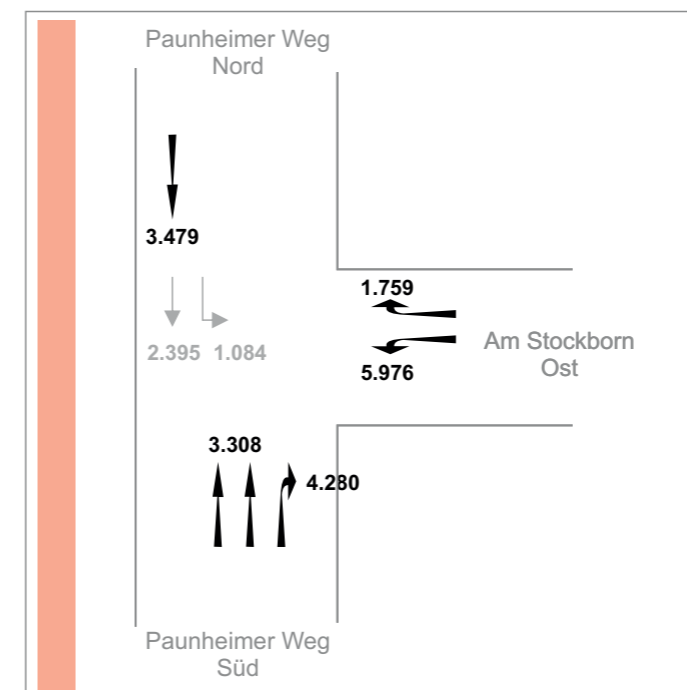
[Kfz/h]

**nachmittägliche Spitzenstunde**



[Kfz/h]

**Tagesverkehr**



[Kfz/24h]

 Planungsgebiet

Darmstadt, Oktober 2019

**Durth Roos  
Consulting GmbH**



**Städtebauliche  
Entwicklungsmaßnahme  
neuer geplanter Stadtteil im  
Nordwesten Frankfurts (SEM-4)**

- Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung -

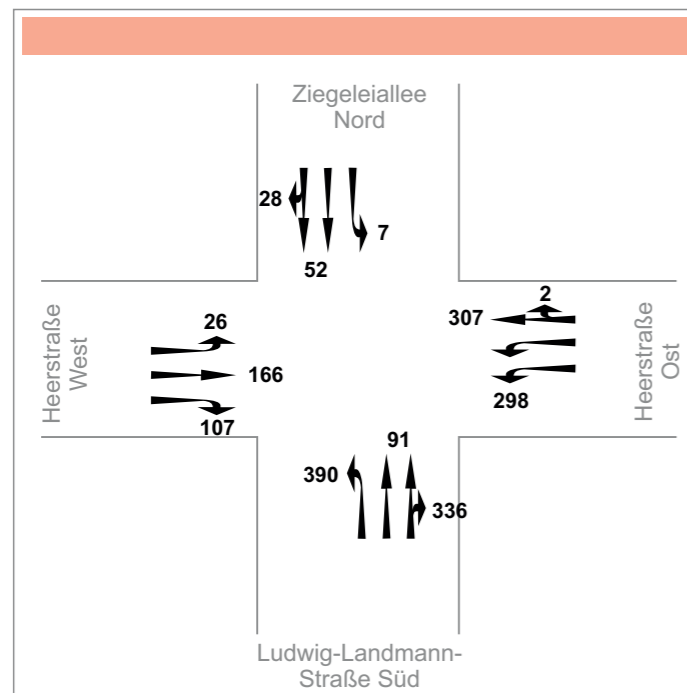
Anhang 1.5

**Analyse Datengrundlage MIV**

**Knotenstrombelastungen**

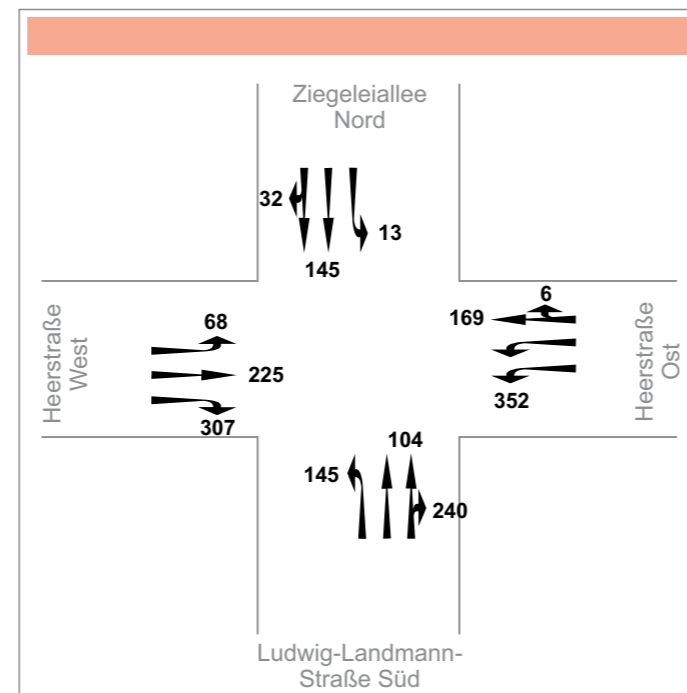
**KP 14  
Heerstraße / Ludwig-Landmann-Straße**

**vormittägliche Spitzenstunde**



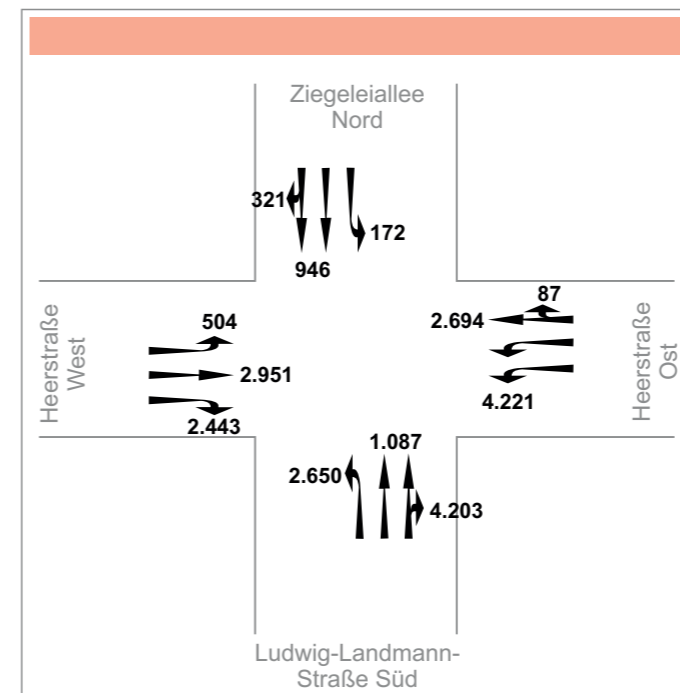
[Kfz/h]

**nachmittägliche Spitzenstunde**



[Kfz/h]

**Tagesverkehr**



[Kfz/24h]

 Planungsgebiet

Darmstadt, Oktober 2019

**Durth Roos  
Consulting GmbH**



**Städtebauliche  
Entwicklungsmaßnahme  
neuer geplanter Stadtteil im  
Nordwesten Frankfurts (SEM-4)**

**- Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung -**

---

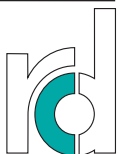
Anhang 2

**Prognose Verkehrsaufkommen**

Darmstadt, Oktober 2019

---

**Durth Roos  
Consulting GmbH**



Nutzung	Bewohneraufkommen										Besucheraufkommen						Wirtschaftsverkehr Lieferfahrzeuge pro WE		
	Ganglinien-Typ	WE	Bewohner pro WE	Wegehäufigkeit <sup>1)</sup> Wege pro Bew.	Anwesenheitsgrad	Modal Split <sup>2)</sup>				Pkw-Besetzungsgrad	Ganglinien-Typ	Besucher pro WE	Wegekettensfaktor	Modal Split <sup>2)</sup>				Pkw-Besetzungsgrad	
						Fußgänger-Anteil	Radfahrer-Anteil	ÖV-Anteil	IV-Anteil					Fußgänger-Anteil	Radfahrer-Anteil	ÖV-Anteil			IV-Anteil
Wohnen Ost 1	Ew	680	2,50	3,75	90%	5,0%	15,0%	30,0%	50,0%	1,20	BF	0,5	1,00	25,0%	25,0%	25,0%	25,0%	1,20	0,25
Wohnen Ost 2	Ew	2.092	2,50	3,75	90%	5,0%	15,0%	30,0%	50,0%	1,20	BF	0,5	1,00	25,0%	25,0%	25,0%	25,0%	1,20	0,25
Wohnen Ost 3	Ew	1.449	2,50	3,75	90%	5,0%	15,0%	30,0%	50,0%	1,20	BF	0,5	1,00	25,0%	25,0%	25,0%	25,0%	1,20	0,25
Wohnen West I	Ew	3.278	2,50	3,75	90%	5,0%	15,0%	30,0%	50,0%	1,20	BF	0,5	1,00	25,0%	25,0%	25,0%	25,0%	1,20	0,25
Wohnen West II	Ew	2.651	2,50	3,75	90%	5,0%	15,0%	30,0%	50,0%	1,20	BF	0,5	1,00	25,0%	25,0%	25,0%	25,0%	1,20	0,25

1) Summe der Richtungen

2) Modal Split (Verteilung auf Verkehrsmittel) ergibt in Summe 100 %

**Tabelle 1a:** Annahmen zur Berechnung des Verkehrsaufkommens

Nutzung	WE	Bewohneraufkommen		Besucheraufkommen		Anlieferfahrten pro Tag und Richtung
		gesamt <sup>3)</sup>	Wege pro Tag und Richtung	gesamt <sup>4)</sup>	Wege pro Tag und Richtung	
Wohnen Ost 1	680	1.700	2.869	340	340	170
Wohnen Ost 2	2.092	5.230	8.826	1.046	1.046	523
Wohnen Ost 3	1.449	3.623	6.113	725	725	362
Wohnen West I	3.278	8.195	13.829	1.639	1.639	820
Wohnen West II	2.651	6.628	11.184	1.326	1.326	663
<b>Summe</b>	<b>10.150</b>	<b>25.376</b>	<b>42.821</b>	<b>5.076</b>	<b>5.076</b>	<b>2.538</b>

3) ohne Wegehäufigkeit und Anwesenheitsgrad

4) ohne Wegekettensfaktor

**Tabelle 1b:** Wege pro Tag und Richtung

Nutzung	Kfz-Fahrten bzw. Wege der Bewohner pro Tag und Richtung				Kfz-Fahrten bzw. Wege der Besucher pro Tag und Richtung				Anlieferfahrten pro Tag und Richtung	Summe aller Kfz-Fahrten bzw. Wege pro Tag und Richtung			
	FG	Rad	ÖV	IV	FG	Rad	ÖV	IV		IV	FG	Rad	ÖV
Wohnen Ost 1	143	430	861	1.195	85	85	85	71	170	228	515	946	1.436
Wohnen Ost 2	441	1.324	2.648	3.678	262	262	262	218	523	703	1.586	2.910	4.419
Wohnen Ost 3	306	917	1.834	2.547	181	181	181	151	362	487	1.098	2.015	3.060
Wohnen West I	691	2.074	4.149	5.762	410	410	410	341	820	1.101	2.484	4.559	6.923
Wohnen West II	559	1.678	3.355	4.660	332	332	332	276	663	891	2.010	3.687	5.599
<b>Summe</b>	<b>2.140</b>	<b>6.423</b>	<b>12.847</b>	<b>17.842</b>	<b>1.270</b>	<b>1.270</b>	<b>1.270</b>	<b>1.057</b>	<b>2.538</b>	<b>3.410</b>	<b>7.693</b>	<b>14.117</b>	<b>21.437</b>

**Tabelle 1c:** Fahrten bzw. Wege pro Tag und Richtung

Nutzung	Summe aller ÖV-Wege bzw. Kfz-Fahrten in der vormittäglichen Spitzensunde (07:00 - 08:00 Uhr)						Summe aller ÖV-Wege bzw. Kfz-Fahrten in der nachmittäglichen Spitzensunde (16:00 - 17:00 Uhr)					
	Rad-Fahrten/h		ÖV-Wege/h		Kfz-Fahrten/h		Rad-Fahrten/h		ÖV-Wege/h		Kfz-Fahrten/h	
	ZV	QV	ZV	QV	ZV	QV	ZV	QV	ZV	QV	ZV	QV
Wohnen Ost 1	11	63	18	123	37	175	65	28	126	52	183	86
Wohnen Ost 2	33	193	56	379	115	537	201	86	387	160	564	263
Wohnen Ost 3	23	134	39	262	80	372	139	60	268	111	390	182
Wohnen West I	51	303	88	593	180	842	315	135	606	251	883	412
Wohnen West II	41	245	71	480	146	681	255	109	490	203	714	333
<b>Summe</b>	<b>158</b>	<b>937</b>	<b>273</b>	<b>1.837</b>	<b>559</b>	<b>2.606</b>	<b>976</b>	<b>419</b>	<b>1.875</b>	<b>778</b>	<b>2.734</b>	<b>1.277</b>

**Tab 1d:** Spitzenstd VA

Uhrzeit	Summe Ziel- und Quellverkehr	Kfz-Fahrten im Quellverkehr	Spitzenstundenanteile für den Quellverkehr in [%] bzw in [Kfz]												
			Ew		Bu		A		E		BF		W		
				17.842		0		0		0		1.057		2.538	
0:00 - 0:30	20	2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,20	2,10	0,00	0,00
0:30 - 1:00	20	2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,20	2,10	0,00	0,00
1:00 - 1:30	12	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1:30 - 2:00	12	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2:00 - 2:30	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2:30 - 3:00	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3:00 - 3:30	20	20	0,10	17,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,17	1,75	0,00	0,00
3:30 - 4:00	20	20	0,10	17,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,17	1,75	0,00	0,00
4:00 - 4:30	86	82	0,45	80,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,12	1,23	0,00	0,00
4:30 - 5:00	86	82	0,45	80,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,12	1,23	0,00	0,00
5:00 - 5:30	450	404	2,20	392,52	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,13	0,00	0,00	0,00	0,44	11,17
5:30 - 6:00	450	404	2,20	392,52	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,13	0,00	0,00	0,00	0,44	11,17
6:00 - 6:30	1.430	1.300	7,10	1.266,78	0,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,00	0,96	10,16	0,90	22,84
6:30 - 7:00	1.430	1.300	7,10	1.266,78	0,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,00	0,96	10,19	0,90	22,84
7:00 - 7:30	1.582	1.303	7,00	1.248,94	2,20	0,00	0,00	0,00	0,81	0,00	1,50	15,86	1,50	38,07	38,07
7:30 - 8:00	1.582	1.303	7,00	1.248,94	2,20	0,00	0,00	0,00	0,81	0,00	1,50	15,86	1,50	38,07	38,07
8:00 - 8:30	1.183	816	4,00	713,68	2,57	0,00	0,00	0,00	2,57	0,00	1,80	19,03	3,30	83,75	83,75
8:30 - 9:00	1.183	816	4,00	713,68	2,57	0,00	0,00	0,00	2,57	0,00	1,80	19,03	3,30	83,75	83,75
9:00 - 9:30	945	580	2,60	463,89	1,74	0,00	0,00	0,00	3,07	0,00	0,90	9,51	4,20	106,60	106,60
9:30 - 10:00	945	580	2,60	463,89	1,74	0,00	0,00	0,00	3,07	0,00	0,90	9,51	4,20	106,60	106,60
10:00 - 10:30	1.310	851	4,10	731,52	1,66	0,00	0,00	0,00	4,13	0,00	0,51	5,39	4,50	114,21	114,21
10:30 - 11:00	1.310	851	4,10	731,52	1,66	0,00	0,00	0,00	4,13	0,00	0,51	5,39	4,50	114,21	114,21
11:00 - 11:30	1.031	416	1,50	267,63	1,20	0,00	2,87	0,00	4,28	0,00	1,79	18,92	5,10	129,44	129,44
11:30 - 12:00	1.031	416	1,50	267,63	1,20	0,00	2,87	0,00	4,28	0,00	1,79	18,92	5,10	129,44	129,44
12:00 - 12:30	1.239	460	1,80	321,16	6,50	0,00	5,52	0,00	3,15	0,00	2,30	24,35	4,50	114,21	114,21
12:30 - 13:00	1.239	460	1,80	321,16	6,50	0,00	5,52	0,00	3,15	0,00	2,30	24,35	4,50	114,21	114,21
13:00 - 13:30	1.340	600	2,70	481,73	6,00	0,00	9,03	0,00	2,64	0,00	1,54	16,29	4,00	101,52	101,52
13:30 - 14:00	1.340	600	2,70	481,73	6,00	0,00	9,03	0,00	2,64	0,00	1,54	16,29	4,00	101,52	101,52
14:00 - 14:30	1.086	600	2,80	499,58	3,02	0,00	4,20	0,00	2,55	0,00	2,30	24,35	3,00	76,14	76,14
14:30 - 15:00	1.086	600	2,80	499,58	3,02	0,00	4,20	0,00	2,55	0,00	2,30	24,35	3,00	76,14	76,14
15:00 - 15:30	1.252	538	2,40	428,21	3,50	0,00	4,00	0,00	3,48	0,00	1,70	17,97	3,60	91,37	91,37
15:30 - 16:00	1.252	538	2,40	428,21	3,50	0,00	4,00	0,00	3,48	0,00	1,70	17,97	3,60	91,37	91,37
16:00 - 16:30	2.005	638	2,80	499,58	5,90	0,00	6,40	0,00	5,50	0,00	2,32	24,53	4,50	114,21	114,21
16:30 - 17:00	2.005	638	2,80	499,58	5,90	0,00	6,40	0,00	5,50	0,00	2,32	24,53	4,50	114,21	114,21
17:00 - 17:30	1.962	597	2,60	463,89	6,95	0,00	4,40	0,00	8,80	0,00	3,96	41,87	3,60	91,37	91,37
17:30 - 18:00	1.962	597	2,60	463,89	6,95	0,00	4,40	0,00	8,80	0,00	3,96	41,87	3,60	91,37	91,37
18:00 - 18:30	1.576	521	2,20	392,52	3,50	0,00	2,54	0,00	5,50	0,00	5,64	59,57	2,70	68,53	68,53
18:30 - 19:00	1.576	521	2,20	392,52	3,50	0,00	2,54	0,00	5,50	0,00	5,64	59,57	2,70	68,53	68,53
19:00 - 19:30	1.196	510	2,20	392,52	1,30	0,00	2,65	0,00	1,33	0,00	6,30	66,59	2,00	50,76	50,76
19:30 - 20:00	1.196	510	2,20	392,52	1,30	0,00	2,65	0,00	1,33	0,00	6,30	66,59	2,00	50,76	50,76
20:00 - 20:30	677	273	1,10	196,26	0,96	0,00	4,65	0,00	0,90	0,00	4,90	51,79	1,00	25,38	25,38
20:30 - 21:00	677	273	1,10	196,26	0,96	0,00	4,65	0,00	0,90	0,00	4,90	51,79	1,00	25,38	25,38
21:00 - 21:30	409	100	0,25	44,61	0,65	0,00	2,01	0,00	0,63	0,00	4,31	45,55	0,40	10,10	10,10
21:30 - 22:00	409	100	0,25	44,61	0,65	0,00	2,01	0,00	0,63	0,00	4,31	45,55	0,40	10,10	10,10
22:00 - 22:30	413	74	0,10	17,84	0,71	0,00	1,20	0,00	0,22	0,00	4,13	43,62	0,50	12,62	12,62
22:30 - 23:00	413	74	0,10	17,84	0,71	0,00	1,20	0,00	0,22	0,00	4,13	43,62	0,50	12,62	12,62
23:00 - 23:30	211	35	0,00	0,00	0,18	0,00	0,53	0,00	0,00	0,00	2,65	28,03	0,27	6,73	6,73
23:30 - 00:00	211	35	0,00	0,00	0,18	0,00	0,53	0,00	0,00	0,00	2,65	28,03	0,27	6,73	6,73

Tabelle 2: Überlagerung des Quellverkehrs für alle Nutzergruppen



Uhrzeit	Summe Ziel- und Quellverkehr	Kfz-Fahrten im Zielverkehr	Spitzenstundenanteile für den Zielverkehr in [%] bzw in [Kfz]										
			Ew	Bu	A	E	BF	W					
			17.841	0	0	0	0	1.057	2.538				
0:00 - 0:30	20	18	0,10	18,48	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0:30 - 1:00	20	18	0,10	18,48	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1:00 - 1:30	12	12	0,07	12,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1:30 - 2:00	12	12	0,07	12,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2:00 - 2:30	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2:30 - 3:00	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3:00 - 3:30	20	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3:30 - 4:00	20	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4:00 - 4:30	86	4	0,00	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,14	3,55
4:30 - 5:00	86	4	0,00	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,14	3,55
5:00 - 5:30	450	46	0,15	26,76	3,34	0,00	1,32	0,00	0,16	0,00	0,00	0,77	19,54
5:30 - 6:00	450	46	0,15	26,76	3,34	0,00	1,32	0,00	0,16	0,00	0,00	0,77	19,54
6:00 - 6:30	1.430	130	0,42	74,94	11,17	0,00	2,21	0,00	0,35	0,00	1,53	16,17	1,54
6:30 - 7:00	1.430	130	0,42	74,94	11,17	0,00	2,21	0,00	0,35	0,00	1,53	16,17	1,54
7:00 - 7:30	1.582	279	0,90	160,58	14,41	0,00	18,70	0,00	1,85	0,00	1,66	17,55	3,99
7:30 - 8:00	1.582	279	0,90	160,58	14,41	0,00	18,70	0,00	1,85	0,00	1,66	17,55	3,99
8:00 - 8:30	1.183	367	1,26	224,81	4,35	0,00	10,55	0,00	3,65	0,00	0,79	8,35	5,27
8:30 - 9:00	1.183	367	1,26	224,81	4,35	0,00	10,55	0,00	3,65	0,00	0,79	8,35	5,27
9:00 - 9:30	945	365	1,36	242,65	0,89	0,00	5,52	0,00	4,73	0,00	1,08	11,42	4,38
9:30 - 10:00	945	365	1,36	242,65	0,89	0,00	5,52	0,00	4,73	0,00	1,08	11,42	4,38
10:00 - 10:30	1.310	459	1,78	317,59	0,47	0,00	2,24	0,00	4,37	0,00	1,19	12,58	5,09
10:30 - 11:00	1.310	459	1,78	317,59	0,47	0,00	2,24	0,00	4,37	0,00	1,19	12,58	5,09
11:00 - 11:30	1.031	615	2,63	468,35	0,27	0,00	0,69	0,00	2,90	0,00	1,95	20,61	4,96
11:30 - 12:00	1.031	615	2,63	468,35	0,27	0,00	0,69	0,00	2,90	0,00	1,95	20,61	4,96
12:00 - 12:30	1.239	779	3,73	665,51	2,54	0,00	0,69	0,00	2,83	0,00	2,36	24,95	3,50
12:30 - 13:00	1.239	779	3,73	665,51	2,57	0,00	0,69	0,00	2,83	0,00	2,36	24,95	3,50
13:00 - 13:30	1.340	740	3,58	638,74	6,72	0,00	1,59	0,00	1,81	0,00	1,80	19,03	3,23
13:30 - 14:00	1.340	740	3,58	638,74	6,72	0,00	1,59	0,00	1,81	0,00	1,80	19,03	3,23
14:00 - 14:30	1.086	486	2,15	383,60	2,66	0,00	0,85	0,00	3,60	0,00	2,51	26,53	3,00
14:30 - 15:00	1.086	486	2,15	383,60	2,66	0,00	0,85	0,00	3,60	0,00	2,51	26,53	3,00
15:00 - 15:30	1.252	714	3,30	588,79	0,84	0,00	0,93	0,00	4,11	0,00	2,63	27,80	3,83
15:30 - 16:00	1.252	714	3,30	588,79	0,84	0,00	0,93	0,00	4,11	0,00	2,63	27,80	3,83
16:00 - 16:30	2.005	1.367	7,00	1.248,94	0,65	0,00	0,00	0,00	6,77	0,00	3,02	31,92	3,40
16:30 - 17:00	2.005	1.367	7,00	1.248,94	0,65	0,00	0,00	0,00	6,77	0,00	3,02	31,92	3,40
17:00 - 17:30	1.962	1.365	6,94	1.238,23	0,52	0,00	2,36	0,00	8,45	0,00	5,99	63,31	2,50
17:30 - 18:00	1.962	1.365	6,94	1.238,23	0,52	0,00	2,36	0,00	8,45	0,00	5,99	63,31	2,50
18:00 - 18:30	1.576	1.055	5,19	926,00	0,15	0,00	2,35	0,00	2,43	0,00	7,56	79,91	1,92
18:30 - 19:00	1.576	1.055	5,19	926,00	0,15	0,00	2,35	0,00	2,43	0,00	7,56	79,91	1,92
19:00 - 19:30	1.196	686	3,10	553,10	0,19	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	8,80	93,02	1,57
19:30 - 20:00	1.196	686	3,10	553,10	0,19	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	8,80	93,02	1,57
20:00 - 20:30	677	404	1,88	335,43	0,00	0,00	0,00	0,00	0,51	0,00	4,92	52,00	0,67
20:30 - 21:00	677	404	1,88	335,43	0,00	0,00	0,00	0,00	0,51	0,00	4,92	52,00	0,67
21:00 - 21:30	409	309	1,65	294,39	0,32	0,00	0,00	0,00	0,35	0,00	1,14	12,05	0,12
21:30 - 22:00	409	309	1,65	294,39	0,32	0,00	0,00	0,00	0,35	0,00	1,14	12,05	0,12
22:00 - 22:30	413	339	1,85	330,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,13	0,00	0,59	6,24	0,12
22:30 - 23:00	413	339	1,85	330,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,13	0,00	0,59	6,24	0,12
23:00 - 23:30	211	176	0,96	171,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,48	5,07	0,00
23:30 - 00:00	211	176	0,96	171,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,48	5,07	0,00

Tabelle 3: Überlagerung des Zielverkehrs für alle Nutzergruppen

# Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme neuer geplanter Stadtteil im Nordwesten Frankfurts (SEM-4)

- Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung -

Anhang 3.1

Prognose MIV

Vorzugsvariante B1

Knotenstrombelastungen (VISUM)  
Tagesgesamtverkehr

ohne Maßstab



Grundlage:

Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM),  
Netzausschnitt Stand September 2018

Darmstadt, Oktober 2019

**Durth Roos  
Consulting GmbH**



**Städtebauliche  
Entwicklungsmaßnahme  
neuer geplanter Stadtteil im  
Nordwesten Frankfurts (SEM-4)**

**- Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung -**

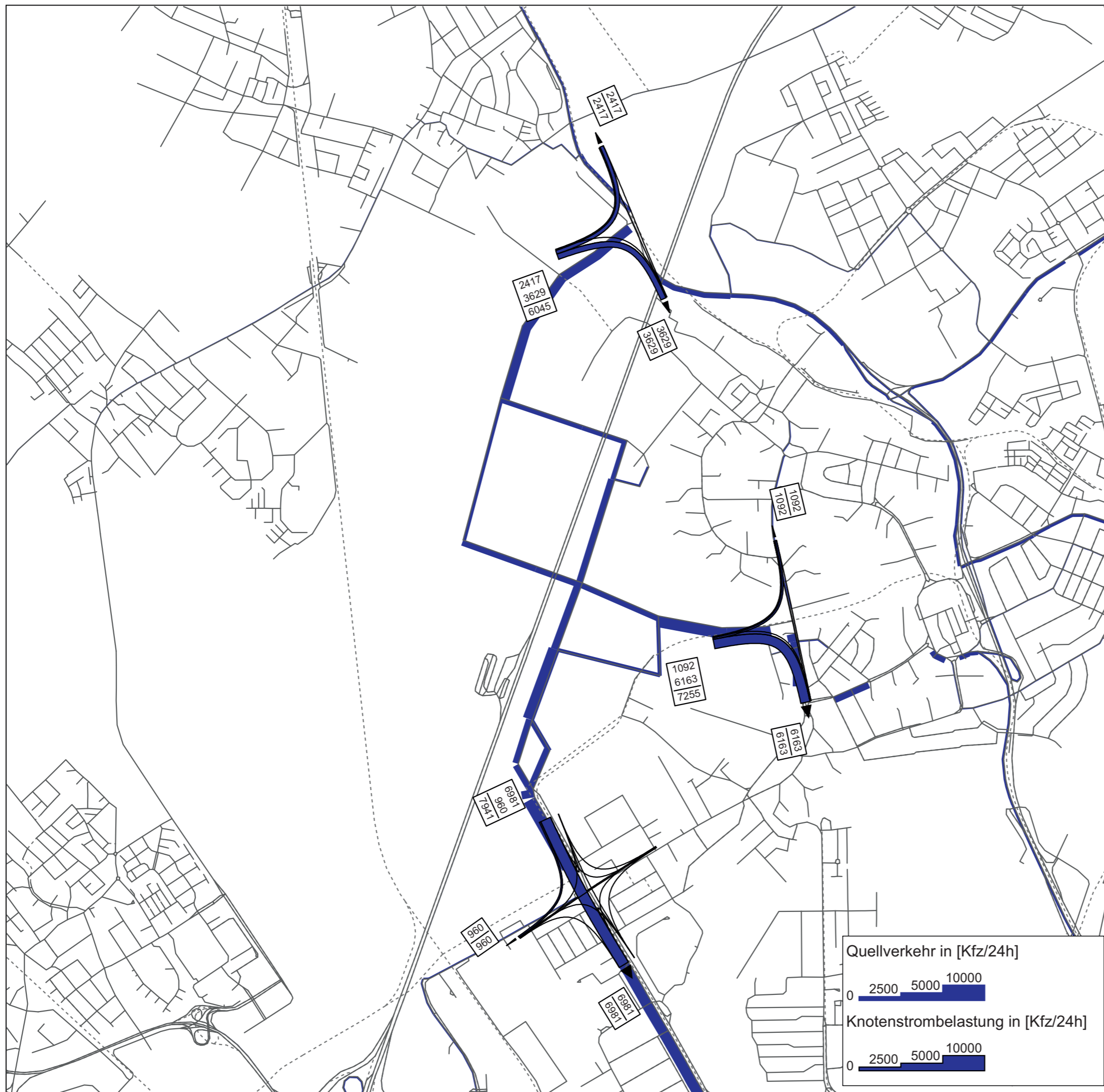
Anhang 3.2

**Prognose MIV**

**Vorzugsvariante B1**

**Knotenstrombelastungen (VISUM)  
Tagesquellverkehr**

ohne Maßstab



Grundlage:

Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM),  
Netzausschnitt Stand September 2018

Darmstadt, Oktober 2019

**Durth Roos  
Consulting GmbH**



**Städtebauliche  
Entwicklungsmaßnahme  
neuer geplanter Stadtteil im  
Nordwesten Frankfurts (SEM-4)**

**- Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung -**

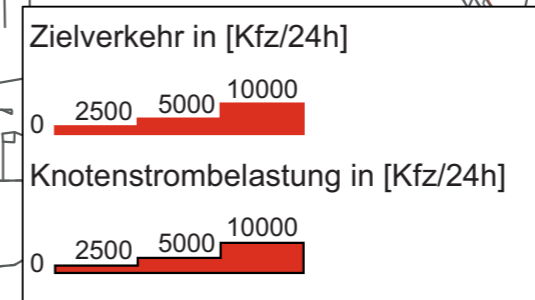
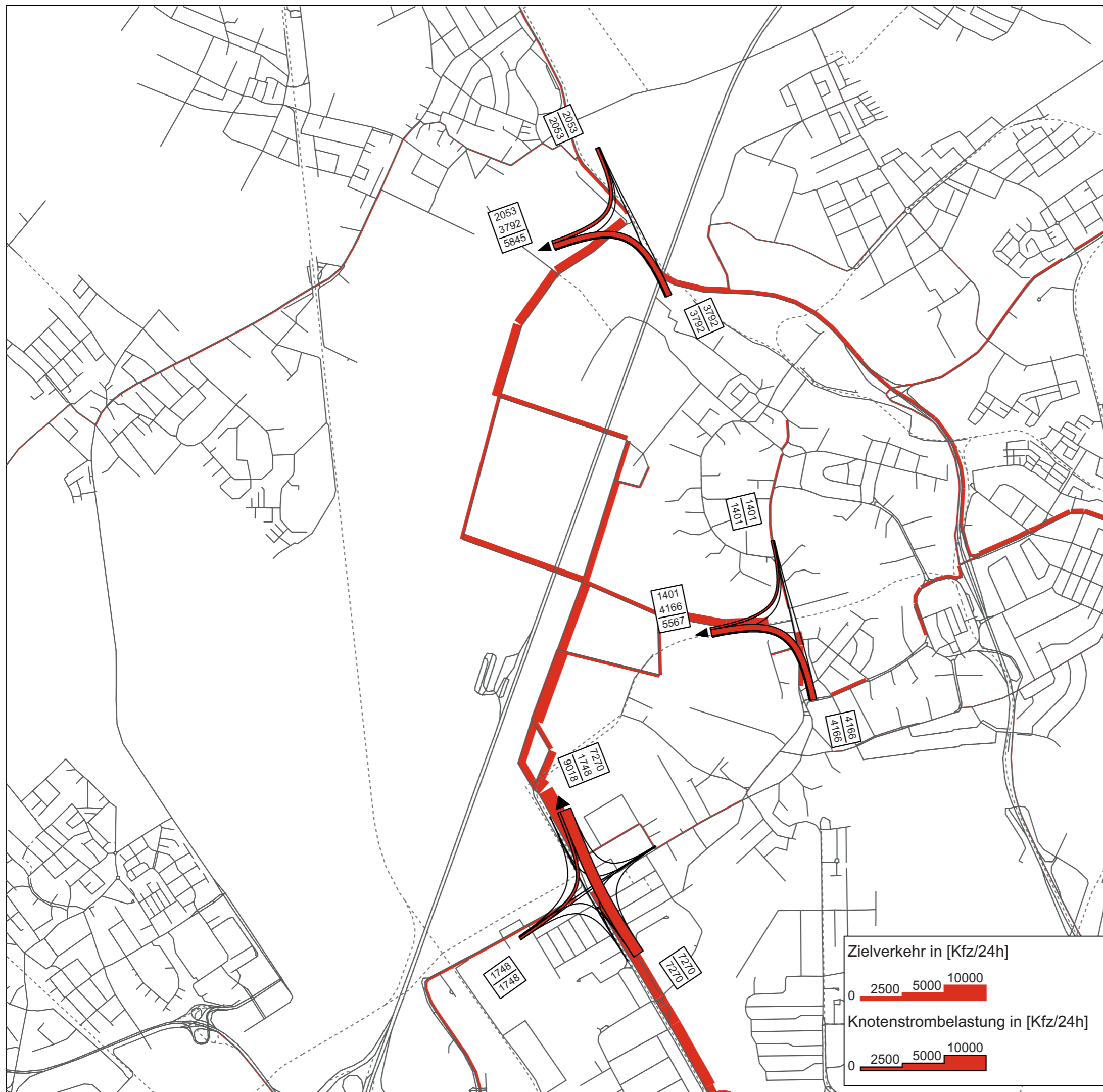
Anhang 3.3

**Prognose MIV**

**Vorzugsvariante B1**

**Knotenstrombelastungen (VISUM)  
Tageszielverkehr**

ohne Maßstab



Grundlage:

Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM),  
Netzausschnitt Stand September 2018

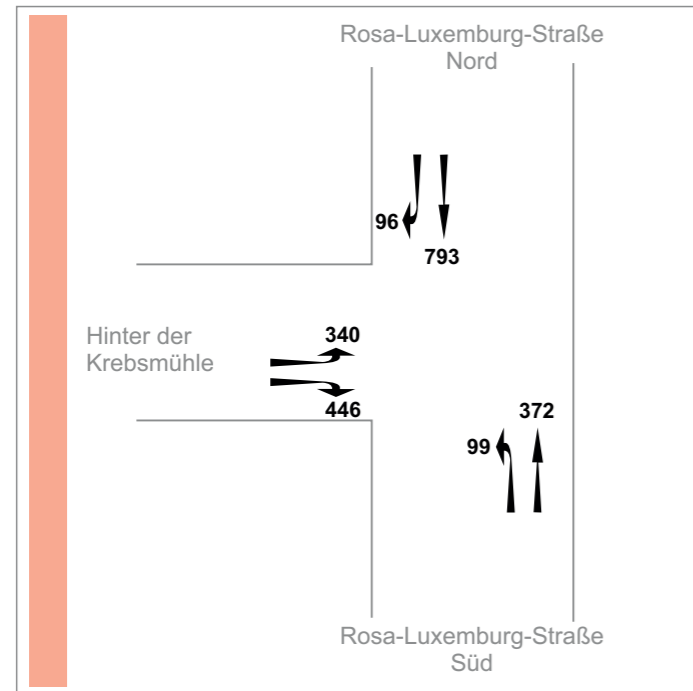
Darmstadt, Oktober 2019

**Durth Roos  
Consulting GmbH**



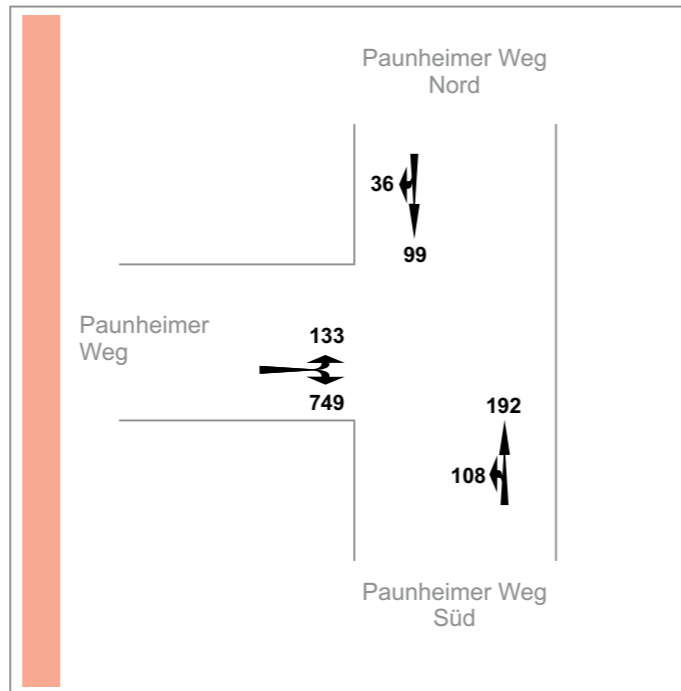
## Vormittägliche Spitzenstunde

**Anbindungspunkt 1 (KP6)**  
Rosa-Luxemburg-Straße / Hinter der Krebsmühle



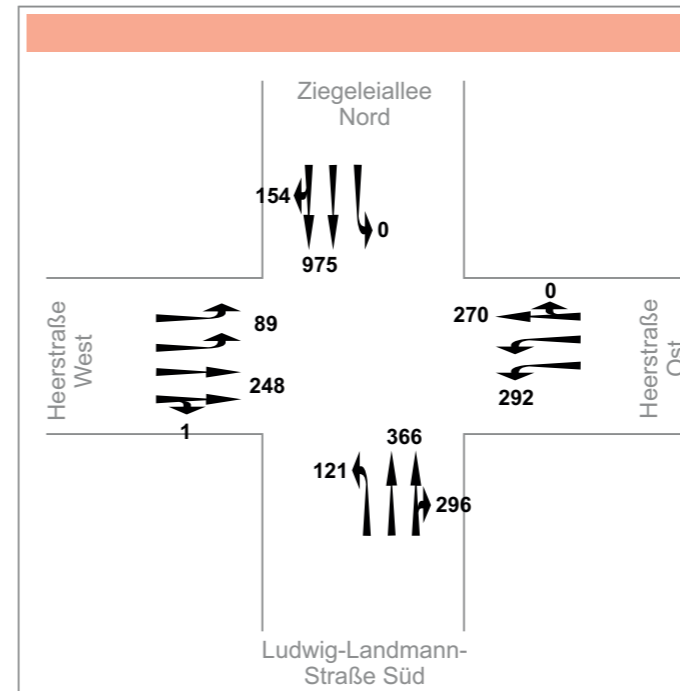
[Kfz/h]

**Anbindungspunkt 3 (KP11)**  
Pauheimer Weg



[Kfz/h]

**Anbindungspunkt 4 (KP14)**  
Ludwig-Landmann-Straße / Heerstraße



[Kfz/h]

## Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme neuer geplanter Stadtteil im Nordwesten Frankfurts (SEM-4)

- Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung -

Anhang 4

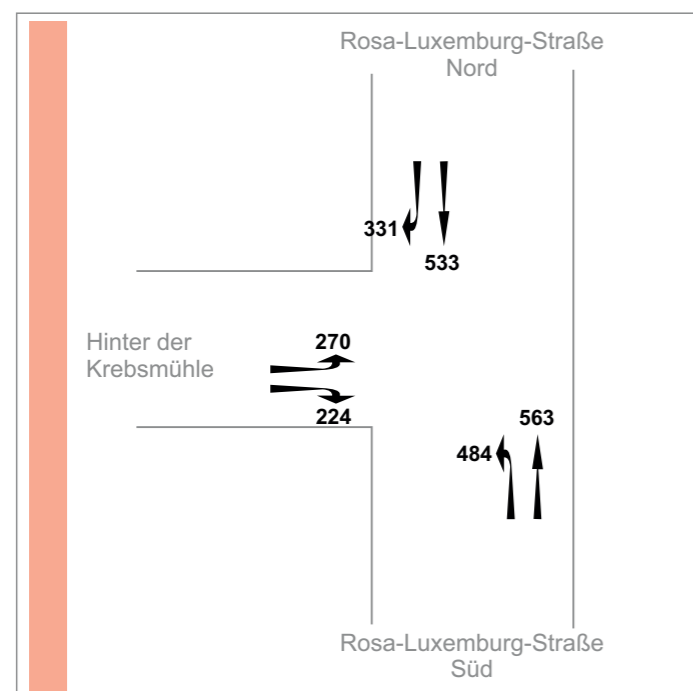
Prognose MIV

Vorzugsvariante B1

Knotenstrombelastungen in den Spitzenstunden

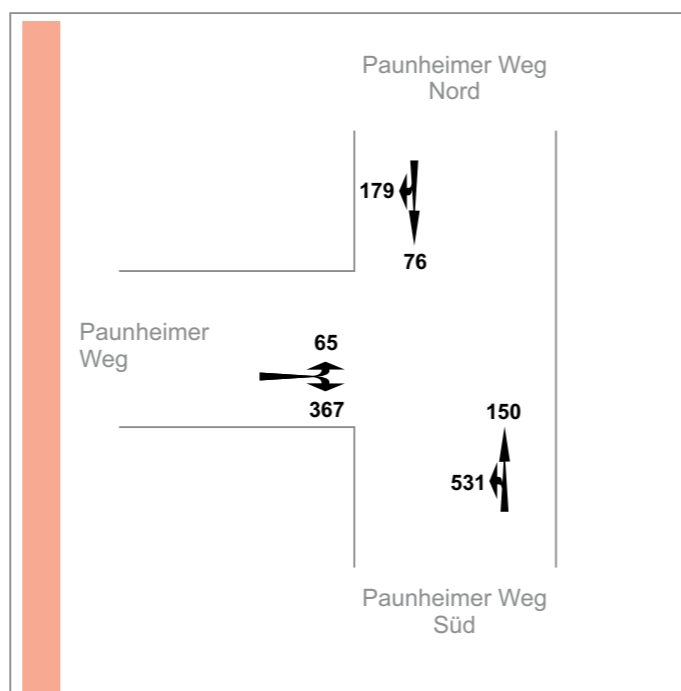
## Nachmittägliche Spitzenstunde

**Anbindungspunkt 1 (KP6)**  
Rosa-Luxemburg-Straße / Hinter der Krebsmühle



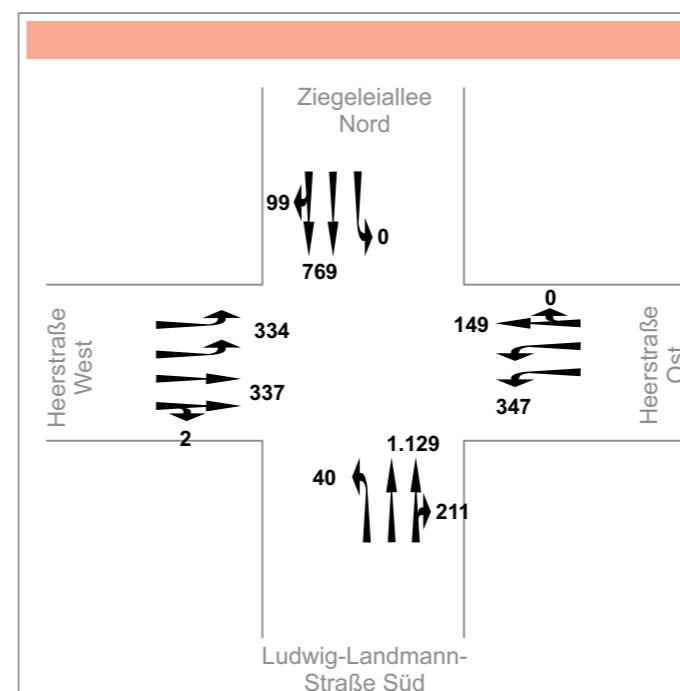
[Kfz/h]

**Anbindungspunkt 3 (KP11)**  
Pauheimer Weg



[Kfz/h]

**Anbindungspunkt 4 (KP14)**  
Ludwig-Landmann-Straße / Heerstraße



[Kfz/h]

Planungsgebiet

Darmstadt, Oktober 2019

Durth Roos  
Consulting GmbH



**Städtebauliche  
Entwicklungsmaßnahme  
neuer geplanter Stadtteil im  
Nordwesten Frankfurts (SEM-4)**

**- Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung -**

---

Anhang 5.1

**Prognose MIV**

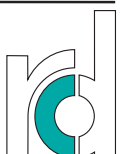
**Vorzugsvariante B1**

**Leistungsfähigkeitsuntersuchungen  
Anbindungspunkt 1 (KP 6)**

Darmstadt, Oktober 2019

---

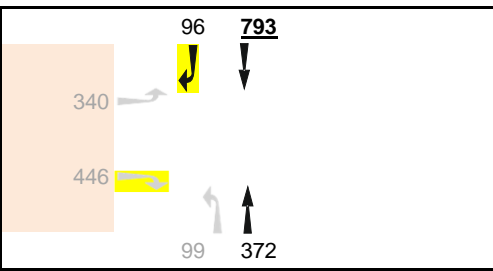
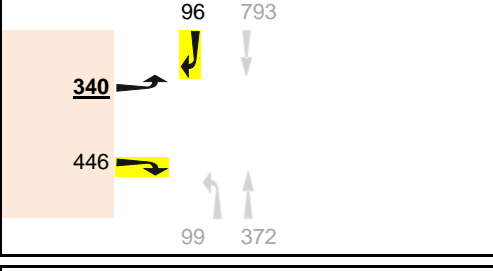
**Durth Roos  
Consulting GmbH**



## Leistungsfähigkeitsnachweis nach dem vereinfachten Grünzeitenverfahren

**Knotenpunkt:** Anbindungspunkt 1 (KP 6 - Rosa-Luxemburg-Straße / Hinter der Krebsmühle)  
**Zeitabschnitt:** Prognose - vormittägliche Spitzenstunde  
**Stadt:** Frankfurt  
**Datum:** Oktober 2019  
**Bearbeiter:** FB

Umlaufzeit  $t_U$ : 90 s      Zeitbedarfswert  $t_b$ : 2 s      Freigabezeit:  $t_{gr} = q \times \frac{t_u}{q_s} = q \times \frac{t_u \times t_b}{3600}$

Phaseneinteilung	Werte in Kfz/h	Freigabezeit $t_{gr}$		Zwischenzeit $t_z$
		erf.	vorh.	
Phase 1		40 s		7 s
Phase 2		6 s		7 s
Phase 3		17 s		7 s
Phase 4				
Summe $t_{gr}$ bzw. $t_z$		<b>63 s</b>	<b>69 s</b>	<b>21 s</b>
$t_u$ , erf.		<b>84 s</b>		
$t_u$ , vorh.			<b>90 s</b>	
Auslastung		<b>91%</b>		



**Leistungsfähigkeitsnachweis  
nach dem vereinfachten Grünzeitenverfahren**

<b>Knotenpunkt:</b>	Anbindungspunkt 1 (KP 6 - Rosa-Luxemburg-Straße / Hinter der Krebsmühle)
<b>Zeitabschnitt:</b>	Prognose - nachmittägliche Spitzenstunde
<b>Stadt:</b>	Frankfurt
<b>Datum:</b>	Oktober 2019
<b>Bearbeiter:</b>	FB

Umlaufzeit  $t_U$ : 90 s      Zeitbedarfswert  $t_b$ : 2 s      Freigabezeit:  $t_{gr} = q \times \frac{t_u}{q_s} = q \times \frac{t_u \times t_b}{3600}$

Phaseneinteilung	Freigabezeit $t_{gr}$		Zwischenzeit $t_z$
	erf.	vorh.	
Werte in Kfz/h Phase 1 	27 s		7 s
Phase 2 	25 s		7 s
Phase 3 	14 s		7 s
Phase 4			
Summe $t_{gr}$ bzw. $t_z$	<b>66 s</b>	<b>69 s</b>	<b>21 s</b>
$t_u$ , erf.	<b>87 s</b>		
$t_u$ , vorh.		<b>90 s</b>	
Auslastung		<b>96%</b>	



**Städtebauliche  
Entwicklungsmaßnahme  
neuer geplanter Stadtteil im  
Nordwesten Frankfurts (SEM-4)**

**- Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung -**

---

Anhang 5.2

**Prognose MIV**

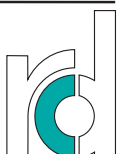
**Vorzugsvariante B1**

**Leistungsfähigkeitsuntersuchungen  
Anbindungspunkt 3 (KP 11)**

Darmstadt, Oktober 2019

---

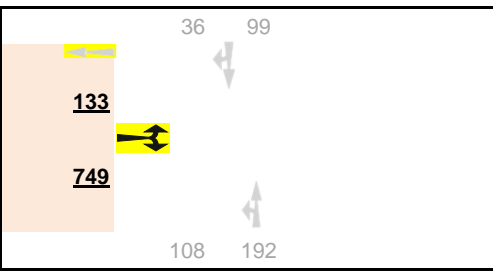
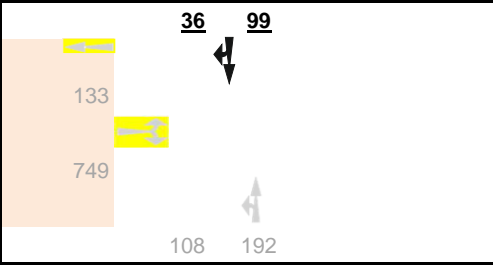
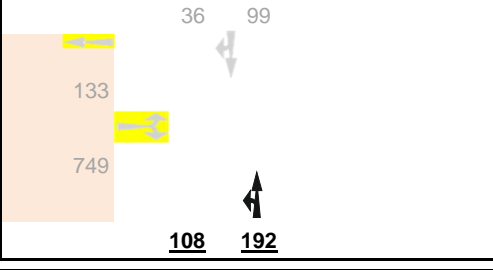
**Durth Roos  
Consulting GmbH**



## Leistungsfähigkeitsnachweis nach dem vereinfachten Grünzeitenverfahren

**Knotenpunkt:** Anbindungspunkt 3 (KP 11 (B1.2) - Praunheimer Weg)  
**Zeitabschnitt:** Prognose - vormittägliche Spitzenstunde  
**Stadt:** Frankfurt  
**Datum:** Oktober 2019  
**Bearbeiter:** FB

Umlaufzeit  $t_U$ : 90 s      Zeitbedarfswert  $t_b$ : 2 s      Freigabezeit:  $t_{gr} = q \times \frac{t_u}{q_s} = q \times \frac{t_u \times t_b}{3600}$

Phaseneinteilung	Werte in Kfz/h	Freigabezeit $t_{gr}$		Zwischenzeit $t_z$
		erf.	vorh.	
Phase 1		45 s		6 s
Phase 2		7 s		6 s
Phase 3		15 s		6 s
Phase 4				
Summe $t_{gr}$ bzw. $t_z$		<b>67 s</b>	<b>72 s</b>	<b>18 s</b>
$t_u$ , erf.		<b>85 s</b>		
$t_u$ , vorh.			<b>90 s</b>	
Auslastung		<b>93%</b>		

## Leistungsfähigkeitsnachweis nach dem vereinfachten Grünzeitenverfahren

**Knotenpunkt:** Anbindungspunkt 3 (KP 11 (B1.2) - Praunheimer Weg)  
**Zeitabschnitt:** Prognose - nachmittägliche Spitzenstunde  
**Stadt:** Frankfurt  
**Datum:** Oktober 2019  
**Bearbeiter:** FB

Umlaufzeit  $t_U$ : 90 s      Zeitbedarfswert  $t_b$ : 2 s      Freigabezeit:  $t_{gr} = q \times \frac{t_u}{q_s} = q \times \frac{t_u \times t_b}{3600}$

Phaseneinteilung	Werte in Kfz/h	Freigabezeit $t_{gr}$		Zwischenzeit $t_z$
		erf.	vorh.	
Phase 1		22 s		6 s
Phase 2		13 s		6 s
Phase 3		35 s		6 s
Phase 4				
Summe $t_{gr}$ bzw. $t_z$		<b>70 s</b>	<b>72 s</b>	<b>18 s</b>
$t_{u, erf.}$		<b>88 s</b>		
$t_{u, vorh.}$			<b>90 s</b>	
Auslastung		<b>97%</b>		

**Städtebauliche  
Entwicklungsmaßnahme  
neuer geplanter Stadtteil im  
Nordwesten Frankfurts (SEM-4)**

**- Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung -**

---

Anhang 5.3

**Prognose MIV**

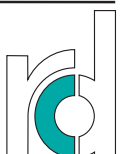
**Vorzugsvariante B1**

**Leistungsfähigkeitsuntersuchungen  
Anbindungspunkt 4 (KP 14)**

Darmstadt, Oktober 2019

---

**Durth Roos  
Consulting GmbH**





**Leistungsfähigkeitsnachweis  
nach dem vereinfachten Grünzeitenverfahren**

<b>Knotenpunkt:</b>	Anbindungspunkt 4 (KP 14 - Heerstraße / Ludwig-Landmann-Straße)
<b>Zeitabschnitt:</b>	Prognose - vormittägliche Spitzenstunde
<b>Stadt:</b>	Frankfurt
<b>Datum:</b>	Oktober 2019
<b>Bearbeiter:</b>	FB

Umlaufzeit  $t_U$ : 90 s      Zeitbedarfswert  $t_b$ : 2 s      Freigabezeit:  $t_{gr} = q \times \frac{t_u}{q_s} = q \times \frac{t_u \times t_b}{3600}$

Phaseneinteilung	Werte in Kfz/h	Freigabezeit $t_{gr}$		Zwischenzeit $t_z$
		erf.	vorh.	
Phase 1		14 s		7 s
Phase 2		29 s		7 s
Phase 3		7 s		7 s
Phase 4		8 s		7 s
Summe $t_{gr}$ bzw. $t_z$		<b>58 s</b>	<b>62 s</b>	<b>28 s</b>
$t_u$ , erf.		<b>86 s</b>		
$t_u$ , vorh.			<b>90 s</b>	
Auslastung		<b>94%</b>		



**Leistungsfähigkeitsnachweis  
nach dem vereinfachten Grünzeitenverfahren**

<b>Knotenpunkt:</b>	Anbindungspunkt 4 (KP 14 - Heerstraße / Ludwig-Landmann-Straße)
<b>Zeitabschnitt:</b>	Prognose - nachmittägliche Spitzenstunde
<b>Stadt:</b>	Frankfurt
<b>Datum:</b>	Oktober 2019
<b>Bearbeiter:</b>	FB

Umlaufzeit  $t_U$ : 90 s      Zeitbedarfswert  $t_b$ : 2 s      Freigabezeit:  $t_{gr} = q \times \frac{t_u}{q_s} = q \times \frac{t_u \times t_b}{3600}$

Phaseneinteilung Werte in Kfz/h	Freigabezeit $t_{gr}$		Zwischenzeit $t_z$
	erf.	vorh.	
Phase 1 	9 s		7 s
Phase 2 	34 s		7 s
Phase 3 	5 s Mindestfreigabe		7 s
Phase 4 	9 s		7 s
Summe $t_{gr}$ bzw. $t_z$	<b>57 s</b>	<b>62 s</b>	<b>28 s</b>
$t_u$ , erf.	<b>85 s</b>		
$t_u$ , vorh.		<b>90 s</b>	
Auslastung		<b>92%</b>	