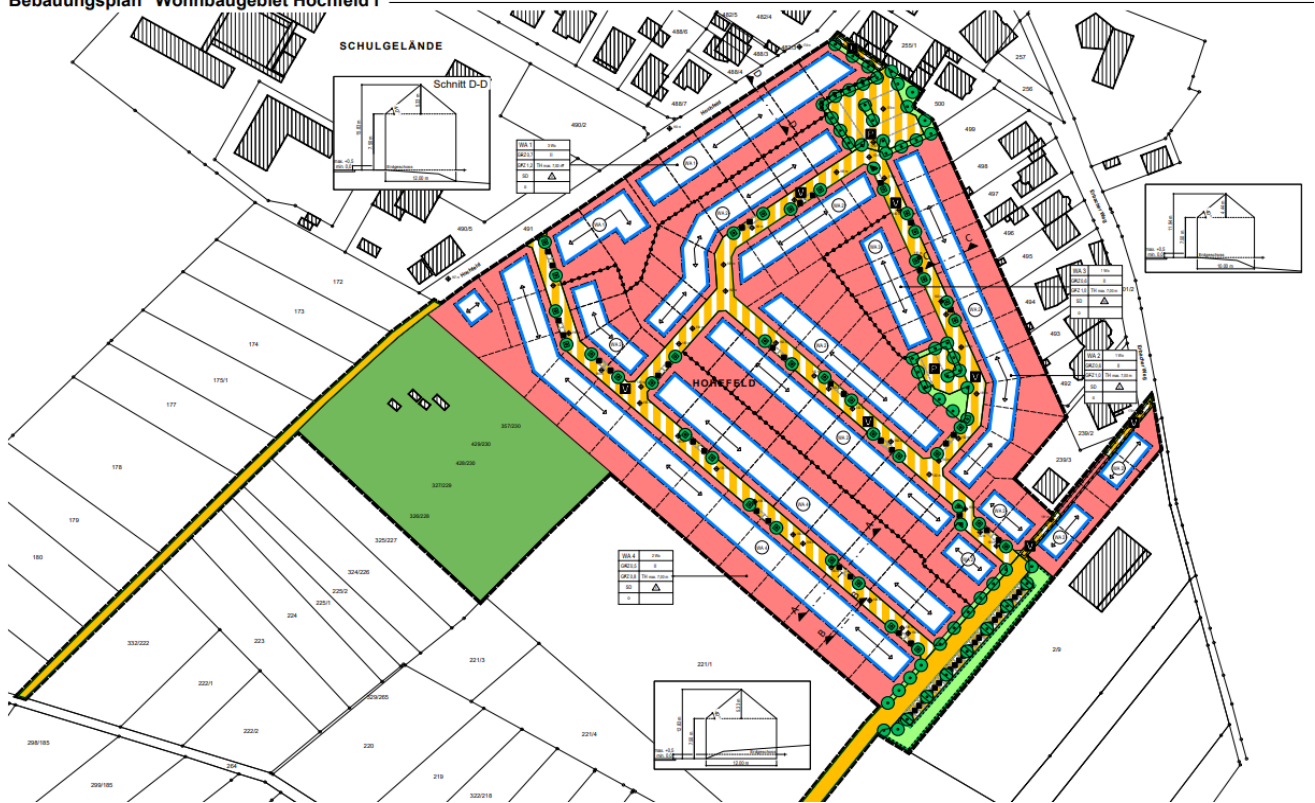


Bebauungsplan "Wohnbaugebiet Hochfeld I"



Verkehrsuntersuchung

Kiedrich-Wohngebiet Hochfeld I

Auftraggeber

Gemeinde Kiedrich
Marktstraße 27
65399 Kiedrich

Auftragnehmer

SCHLOTHAUER & WAUER
Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH
Niederlassung Wiesbaden
Kreuzberger Ring 24, 65205 Wiesbaden

Bearbeitet von

M. Eng. Tobias Gauer

wiesbaden@schlothauer.de

Projektnummer

2026-0093

Datum

13.02.2026

Inhaltsverzeichnis

Bildverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	4
1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung	5
2 Verkehrserhebungen	7
2.1 Methodik	7
2.2 Ergebnisse	7
3 Abschätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens	9
3.1 Prognosebelastungen im Kfz-Verkehr	12
4 Leistungsfähigkeitsuntersuchung	14
4.1 Methodik	14
4.2 Ergebnisse	15
4.3 Unsignalisierter-Knotenpunkt 1; K 638/ Am Kiesling (Sportplatz)	15
4.4 Unsignalisierter-Knotenpunkt 2; K 638/ Bingerpfortenstraße	16
5 Fazit	17
Anlagen	
Abbildungen	

Bildverzeichnis

Bild 1	Untersuchungsgebiet	5
Bild 2	Grenzwerte der mittleren Wartezeit im Kfz-Verkehr für die Knotenpunkten mit Vorfahrtregelung (nach HBS 2015)	15

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Angenommene Nutzung für die Flächen	10
Tabelle 2	Auf die geplanten Wohnnutzung bezogene, tägliche Kfz-Fahrten an Normalwerktagen	11
Tabelle 3	Anteile der Spitzenstunden am werktäglichen Kfz-Aufkommen im Quell- bzw. Zielverkehr	11
Tabelle 4	Spitzenstundenbelastungen infolge der Wohnnutzungen	12
Tabelle 5	HBS Bewertung K 638/ Am Kiesling (Sportplatz)	16
Tabelle 6	HBS Bewertung K 638/ Bingerpfortenstraße	16

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Gemeinde Kiedrich plant südöstlich des bestehenden Siedlungskörpers die Entwicklung des Wohngebietes „Im Hochfeld I“ mit einer Fläche von rund 4 ha. Das Plangebiet grenzt im Nordwesten an die Straße „Hochfeld“ und im Nordosten an bestehende Wohnbebauung; südwestlich und südöstlich schließen landwirtschaftlich genutzte Flächen an. Die städtebauliche Struktur des vorgesehenen Gebietes folgt dem vorliegenden Konzeptentwurf des beauftragten Fachbüros.



Abbildung 1 *Untersuchungsgebiet (Quelle; Geoportalhessen; Geobasisdaten © Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und GeoinformationPräsentationsgraphiken, Topographische Gebietskarten, Geländedarstellung)*

Ziel der Verkehrsuntersuchung ist die fachliche Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen, die durch die geplanten Wohnnutzungen entstehen. Zentrale

Fragestellung ist, ob die Leistungsfähigkeit der maßgeblichen Knotenpunkte im Umfeld des Plangebiets unter zukünftigen Verhältnissen gewährleistet bleibt. Hierzu werden das zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen, dessen räumliche Verteilung sowie die daraus resultierenden Verkehrsbelastungen in den maßgebenden Spitzenstunden ermittelt. Darauf aufbauend erfolgt eine Leistungsfähigkeitsanalyse der relevanten Knotenpunkte gemäß den Verfahren des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015).

Das Wohngebiet soll überwiegend über die Kreisstraße K 638 sowie über eine neu geplante Planstraße von Süden her erschlossen werden. Die Ein- und Ausfahrt erfolgt dabei über den bestehenden Knotenpunkt am Sportplatz, der an die K 638 angebunden ist.

Abweichend hiervon wird lediglich das äußere Baufenster WA 1 im Norden über die bestehende Erschließungsstraße „Hochfeld“ angebunden. Der östliche Teilbereich WA 2 wird über die vorhandene Erschließungsstraße „Erbacher Weg“ erschlossen.

Durch die Anbindung über den Erbacher Weg und die Hochfeldstraße, die abschnittsweise für den Kfz-Verkehr freigegeben ist und darüber hinaus durchgängig dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung steht, ist eine Anbindung der Anwohnenden an die Bushaltestelle „Kiedrich Sonnlandstraße“ sichergestellt. Die fußläufige Entfernung von etwa 500 m entspricht den üblichen Erschließungsstandards und gewährleistet eine angemessene Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr. In Richtung des Sportplatzes ist eine direkte Fuß- und Radverkehrsanbindung vorgesehen, wodurch eine sichere und komfortable Erreichbarkeit der Sportstätten gewährleistet wird. Ergänzend wird die neu angelegte Erschließungsstraße des Wohngebiets mit Gehwegen ausgestattet, sodass auch darüber eine gute fußläufige Anbindung besteht. Vor diesem Hintergrund erscheint eine spätere Umnutzung des derzeit vorgesehenen Fuß- und Radwegs zu einer zusätzlichen Erschließungsstraße grundsätzlich möglich, bedarf jedoch gesonderter planerischer Prüfung.

2 Verkehrserhebungen

2.1 Methodik

Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Verkehrsbelastungen wurden an einem heiteren Dienstag, den 26.08.2025, in den Zeiträumen von 6:00 bis 10:00 Uhr sowie 15:00 bis 19:00 Uhr an den beiden Knotenpunkten:

1. Zu- und Abfahrt Sportplatz/ K 638 Norden/ Süden
2. Bingerpforte West/ K 638 Ost

Die Verkehrsströme an den Knotenpunkten wurden mittels Videotechnik erfasst und anschließend ausgewertet. Dabei wurden die Verkehrsströme jeweils richtungs- bzw. fahrstreifenbezogen in Viertelstunden-Intervallen ermittelt und nach den folgenden Fahrzeugarten differenziert:

- Fahrrad
- Kraftrad
- Pkw / Kombi
- Lkw < 3,5 t (Transporter)
- Lkw > 3,5 t
- Bus
- Lastzug / Sattelzug
- Sonstige

2.2 Ergebnisse

Knotenpunkt 1

Am Knotenpunkt mit der K 638 ist diese eindeutig die stärker belastete Straßenachse. Die Ein- und Abbiegevorgänge zum Weg „Vom Sportplatz“ sind im Verhältnis ähnlich ausgeprägt, jedoch insgesamt sehr gering. In der abendlichen Spitzenstunde wurden lediglich 55 Ein- und Ausfahrten erfasst; in der morgendlichen Spitzenstunde lag der Wert bei 21 Ein- und Ausfahrten.

Knotenpunkt 2

Am Knotenpunkt zeigt sich, dass der überwiegende Verkehrsfluss entlang der Bingerpforte-Straße verläuft und lediglich ein geringer Anteil des Verkehrs auf die K 638 ein- bzw. von dieser in die Binger Pforte abbiegt. In der morgendlichen Spitzenstunde dominiert die Fahrtrichtung von Osten nach Westen. In der nachmittäglichen Spitzenstunde zeigt sich ein gegenläufiges Muster, da der Hauptstrom dann von Westen

nach Osten verläuft. Insgesamt liegen die Verkehrsbelastungen im Bereich der K 638 für eine Kreisstraße auf vergleichsweise niedrigem Niveau.

3 Abschätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens

Für das geplante Wohnbaugebiet (EFH, ZFH, MFH...) wurde im Rahmen der Verkehrsprognose eine konservative Annahme getroffen, um sämtliche realistischen Ausprägungen eines Wohngebiets abzubilden und eine typische Wohnnutzung angemessen zu berücksichtigen.

Das Verkehrsaufkommen wird unter Berücksichtigung spezifischer Kennwerte jeweils getrennt für die folgenden Verkehrsarten abgeschätzt:

- Bewohnerverkehre
- Besucherverkehr
- Ver- und Entsorgungsverkehr

Zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens sind zunächst die spezifischen Kenngrößen der Bewohner, des täglichen Besucheranteils sowie des Versorgungsverkehrs zu bestimmen. Diese Kenngrößen orientieren sich grundsätzlich an den Charakteristika des künftigen Wohngebiets. Für das vorgesehene Nutzungsspektrum wurden den einzelnen Bereichen entsprechende Annahmen zugeordnet. Auf dieser Grundlage wird für die Wohnbauflächen ein gemittelter Kennwert ermittelt, der den weiteren Berechnungen zugrunde gelegt wird. Aufgrund der Anbindungssituation wird ein Teil des Wohngebietes – das oberste Baufenster im WA 1 – über die bestehende Gemeindestraße Hochfeldstraße erschlossen. Das östlich gelegene Baufenster im WA 2 wird hingegen über den Erbacher Weg angebunden. Für die vorliegende Untersuchung wurden diese Bereiche daher abgezogen. Daraus ergeben sich folgende Werte.

Nr.	Nutzung	Anzahl der Wohneinheiten
1	Reihenhaus/ Doppelhaus/ 1 WO	61
2	Einfamilienhaus/ 2 WO	44
3	MFH/ 3 WO	12

Tabelle 1: Angenommene Nutzung für die Flächen

Für die Berechnungen werden die nachfolgend aufgeführten Kenngrößen der Verkehrserzeugung angesetzt. Die Kennwerte wurden neben den gewählten Kennwerten aus /1/ und /2/ abgeleitet.

Bewohner:

- ca. 4 ha Bruttobaulandfläche
- ca. 345 Bewohner
- 3,5 Wege pro Tag
- 70 % MIV-Anteil
- 1,2 Personen pro Pkw

Besucher:

- 4% Anteil des Besucherverkehrs
- 65 % MIV-Anteil
- 1,3 Personen pro Pkw

Ver- und Entsorgung/ Lieferverkehr:

- 0,1 KFZ-Fahrten pro Einwohner

Der in der Nähe gelegene Grünschnittplatz wurde für die Untersuchung ebenfalls berücksichtigt. Aufgrund der geringen Anlagengröße sowie der sehr niedrigen Wahrscheinlichkeit, dass Grünschnitt in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden angeliefert wird, ist von einem vernachlässigbaren Verkehrsaufkommen auszugehen. Der Grünschnittplatz spielt daher eine deutlich untergeordnete Rolle, wird jedoch in der Berechnung konservativ mit einer zusätzlichen Fahrt pro Spitzenstunde berücksichtigt.

Die aus den aufgeführten Kennwerten berechneten täglichen Kfz-Fahrten (Zu- und Abfluss) sind in Tabelle 2 zusammengefasst. Es ist ausschließlich der auf die Wohnnutzung bezogene Verkehr berücksichtigt. Fahrten innerhalb des Untersuchungsgebiets (Binnenverkehr) sind aufgrund der geringen Gebietsgröße nicht enthalten.

/1/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen; Köln, 2007
/2/ BBW Software GmbH; Ver_Bau nach Bosserhoff – Version 2025: Prognose des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung; Bochum, 2025

Kfz-Fahrten	[Kfz/ 24h]
	Wohn Erweiterung
Bewohnerverkehre	613
Besucherverkehr	24
Lieverkehr	35
Summe	672

Tabelle 2 Auf die geplanten Wohnnutzung bezogene, tägliche Kfz-Fahrten an Normalwerktagen

Dementsprechend ist davon auszugehen, dass für das gesamte Wohngebiet pro Normalwerktag etwa 672 Kfz-Fahrten (Quell- und Zielverkehr) das umliegende Straßennetz belasten.

Aus dem zusätzlichen täglichen Kfz-Aufkommen werden die Zu- und Abflüsse in den relevanten Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag ermittelt. Die dabei zugrunde gelegten Anteile für den Quell- und Zielverkehr orientieren sich an den Zu- und Abflussganglinien aus /3/ und sind in **Tabelle 3** zusammengestellt.

Spitzenstundenanteile	Morgen		Nachmittag	
	Abfluss	Zufluss	Zufluss	Abfluss
	14%	2%	14%	6%

Tabelle 3 Anteile der Spitzenstunden am werktäglichen Kfz-Aufkommen im Quell- bzw. Zielverkehr

Das mit Hilfe der Spitzenstundenanteile berechnete Verkehrsaufkommen für die geplanten Wohnnutzungen in den Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag ist in **Tabelle 4** zusammengefasst.

/3/ BBW Software GmbH; Ver_Bau nach Bosserhoff – Version 2025: Prognose des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung; Bochum, 2025

Kfz-Fahrten [Kfz/ h]	Morgen		Nachmittag	
	Abfluss	Zufluss	Zufluss	Abfluss
Bewohnerverkehre/ Besucherverkehr/ Lieferverkehr	47	7	51	20

Tabelle 4 Spitzenstundenbelastungen infolge der Wohnnutzungen

Insgesamt ergeben sich durch die Wohngebietsnutzung auf den derzeit noch unbebauten Flächen während der Spitzenstunden am Vormittag 47 Kfz-Fahrten als Abfluss und 7 Kfz-Fahrten als Zufluss. Am Nachmittag sind 51 Kfz-Fahrten als Zufluss und 20 Kfz-Fahrten als Abfluss zu verzeichnen.

3.1 Prognosebelastungen im Kfz-Verkehr

Für den untersuchten Knotenpunkt werden die zu erwartenden Verkehrsbelastungen in den Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag prognostiziert. Hierzu werden die Bestandsbelastungen mit dem zusätzlich zu erwartenden Verkehrsaufkommen beaufschlagt.

Aus der Begutachtung des Verkehrsmodells von Hessen Mobil sowie der darin enthaltenen Strukturdaten geht hervor, dass sowohl ein Rückgang der Einwohnerzahlen als auch ein Rückgang des Verkehrsaufkommens modellseitig berücksichtigt sind. Für eine belastbare und konservative Untersuchung wird daher der Bestand als Prognose-Nullfall herangezogen, um das Gutachten auf der sicheren Seite zu führen.

Aufgrund der möglichen Anbindungen des Wohngebiets (über die K 638) wurden die Lage des Wohngebiets sowie die damit einhergehenden Zielbeziehungen der Bewohner analysiert. Nahegelegene übergeordnete Zielräume sind Wiesbaden, das Rhein-Main-Gebiet sowie die Stadt Eltville. Da sich in Richtung Erbach ein Bahnübergang sowie sehr enge Straßenräume befinden, wurden diese verkehrlichen Restriktionen in der Analyse des Richtungsverhaltens berücksichtigt.

Vor diesem Hintergrund wird für die einzelnen Fahrtrichtungen im Zu- und Abfluss folgender Verteilungsschlüssel angesetzt:

100 % der Erschließung erfolgt über die Zufahrt am Sportplatz.

Spitzenstundenanteile am neuen Knotenpunkt

Frühspitze

Quellverkehr (Fahrzeuge, die das Wohngebiet verlassen):

- 25% in Richtung Norden
- 75% in Richtung Süden

Zielverkehr (Fahrzeuge, die ins Wohngebiet einfahren):

- 60% Aus Richtung Norden
- 40% Aus Richtung Süden

Spätspitze

Quellverkehr (Fahrzeuge, die das Wohngebiet verlassen):

- 40% in Richtung Süden
- 60% in Richtung Norden

Zielverkehr (Fahrzeuge, die ins Wohngebiet einfahren):

- 60% Aus Richtung Norden
- 40% Aus Richtung Süden

Für den Knotenpunkt Bingerpforte/ (K 638) wurde bewusst nicht der im Bestand ermittelte Verteilungsschlüssel angesetzt. Hintergrund ist, dass das dortige Klinikum sowie Kloster Eberbach nicht den Zielbeziehungen der Bewohner eines reinen Wohngebietes entsprechen. Daher wurde davon ausgegangen, dass Fahrten überwiegend als Route in Richtung Osten nach Eltville und Wiesbaden erfolgen und diesen Richtungen der absolute Hauptanteil des Verkehrs zuzuordnen ist.

Frühspitze und Spätspitze

Quellverkehr (Fahrzeuge, die das Wohngebiet verlassen):

- 95 % in Richtung Osten
- 5 % in Richtung Westen

Zielverkehr (Fahrzeuge, die ins Wohngebiet einfahren):

- 95 % Aus Richtung Osten
- 5 % Aus Richtung Westen

4 Leistungsfähigkeitsuntersuchung

4.1 Methodik

Die Verkehrsqualität wird in Abhängigkeit von der mittleren Wartezeit der einzelnen Kraftfahrzeugströme definiert. Maßgebend für die Gesamtbeurteilung eines Knotenpunktes ist die schlechteste Qualität aller beteiligten Verkehrsströme bzw. Fahrstreifen. Das Berechnungsverfahren betrachtet dabei die Knotenpunkte jeweils separat. Wechselwirkungen zwischen benachbarten Knotenpunkten können nicht abgebildet werden.

Grundlage der Berechnungen bilden die in den betrachteten Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag ermittelten Belastungen. Für die Leistungsfähigkeits-berechnung werden die Belastungen der einzelnen Fahrstreifen benötigt. Diese ergeben sich unmittelbar aus den Fahrbeziehungen.

Knotenpunkte mit Vorfahrtbeschilderung und Kreisverkehre, die eine mittlere Wartezeit des wartepflichtigen Stroms von bis zu 45 Sekunden aufweisen, sind als ausreichend leistungsfähig anzusehen. Die einzelnen Qualitätsstufen sind in der folgenden Grafik angegeben.

Qualitätsstufe	Mittlere Wartezeit	Definition
A	≤ 10 s	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.
B	≤ 20 s	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.
C	≤ 30 s	Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.
D	≤ 45 s	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
E	> 45 s	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.

F	- (qi > Ci)	Die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.
----------	--------------------------	--

Bild 2 Grenzwerte der mittleren Wartezeit im Kfz-Verkehr für die Qualitätsstufen an Knotenpunkten mit Vorfahrtregelung (nach HBS 2015)

4.2 Ergebnisse

Die zwei bestehenden, untersuchten unsignalisierten Knotenpunkte weisen sowohl im Bestand als auch im Prognosefall in allen betrachteten Spitzenstunden die Qualitätsstufe A auf. Dies deutet auf eine insgesamt sehr stabile und leistungsfähige Verkehrssituation ohne erkennbare Überlastungen hin (vgl. Tabellen 5 und 6 / Anlage 1).

Auch der geplante Knotenpunkt K 638 / Am Kiesling, Ausfahrt „Hochfeld 1“, wird in der Prognose mit der Qualitätsstufe A bewertet, sodass auch hier nur sehr geringe Wartezeiten auftreten und der Knotenpunkt als leistungsfähig einzustufen ist.

Aus verkehrlicher Sicht ergeben sich an den untersuchten Knotenpunkten für das geplante Entwicklungsgebiet keine erkennbaren Einschränkungen.

4.3 Unsignalisierter-Knotenpunkt 1; K 638/ Am Kiesling (Sportplatz)

Zeitraum / Variante	Gesamt-QSV Knotenpunkt
Frühspitzenstunde – Bestand	A
Frühspitzenstunde – Prognose	A
Spätspitzenstunde – Bestand	A
Spätspitzenstunde – Prognose	A

Tabelle 5 HBS Bewertung

K 638/ Am Kiesling (Sportplatz)

4.4 Unsignalisierter-Knotenpunkt 2; K 638/ Bingerpfortenstraße

Zeitraum / Variante	Gesamt-QSV Knotenpunkt
Frühspitzenstunde – Bestand	A
Frühspitzenstunde – Prognose	A
Spätspitzenstunde – Bestand	A
Spätspitzenstunde – Prognose	A

Tabelle 6 HBS Bewertung

K 638/ Bingerpfortenstraße

5 Fazit

Die Untersuchung der unsignalisierten Knotenpunkte zeigt, dass sowohl im Bestand als auch im Prognosefall in allen betrachteten Spitzenstunden die Qualitätsstufe A erreicht wird. Dies belegt eine stabile und leistungsfähige Verkehrssituation an den Knotenpunkten ohne erkennbare Überlastungen oder relevante Rückstaulängen. Aus verkehrlicher Sicht ergibt sich durch das Entwicklungsgebiet keine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit der untersuchten Knotenpunkte und der angeschlossenen Straßen.

Wiesbaden, im Februar 2026

Schlothauer & Wauer Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH

Anlagenverzeichnis

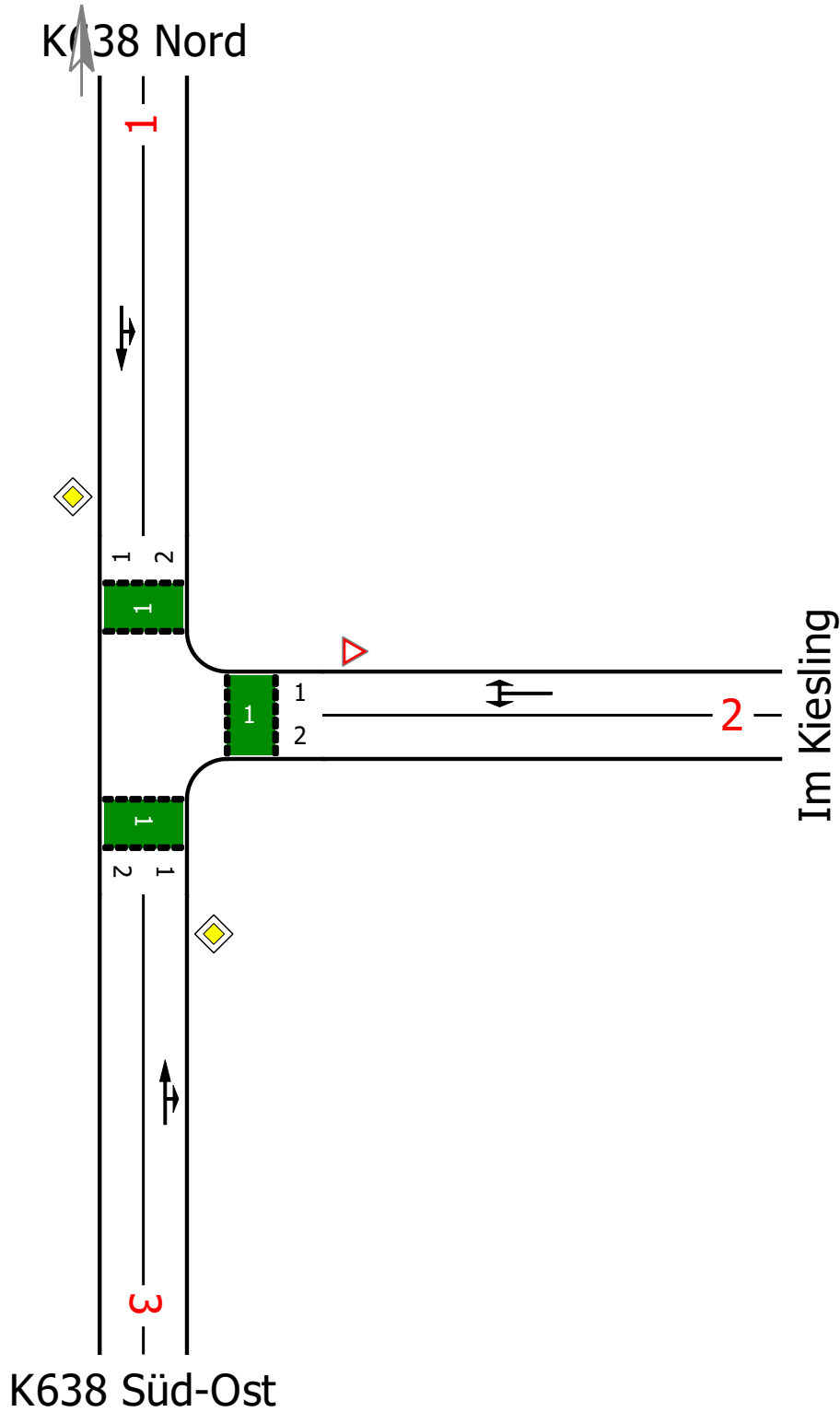
Anlage 1: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Übersichtsplan

Abb. 2: Ergebnisse der Knotenpunktzählungen

Abb. 3: Ergebnisse der Prognose (Knotenpunktzählung)

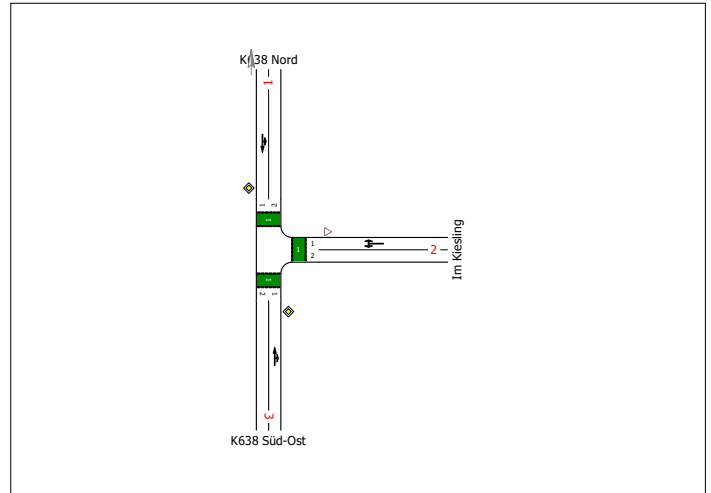


Knotenpunkt	KP 1				
Variante	Bestand				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	12.02.2026
Abzeichnung				Blatt	

Bewertung Einmündung ohne LSA

LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Morgenspitze



Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung		Verkehrsstrom
1	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
2	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6
3	A		Vorfahrtsstraße	2
				3

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t _w [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	38,0	39,0	1.800,0	1.754,5	0,022	1.716,5	2,1	A
		3 → 2	3	1,0	1,0	1.600,0	1.600,0	0,001	1.599,0	2,3	A
2	B	2 → 3	4	1,0	0,5	1.003,0	2.006,0	0,000	2.005,0	1,8	A
		2 → 1	6	1,0	1,0	1.145,0	1.145,0	0,001	1.144,0	3,1	A
1	C	1 → 2	7	0,0	0,0	1.230,0	1.118,0	0,000	1.118,0	-	-
		1 → 3	8	46,0	46,0	1.800,0	1.800,0	0,026	1.754,0	2,1	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	2,0	1,5	1.500,0	2.000,0	0,001	1.998,0	1,8	A
1	C	-	7+8	46,0	46,0	1.800,0	1.800,0	0,026	1.754,0	2,1	A
Gesamt QSV											A

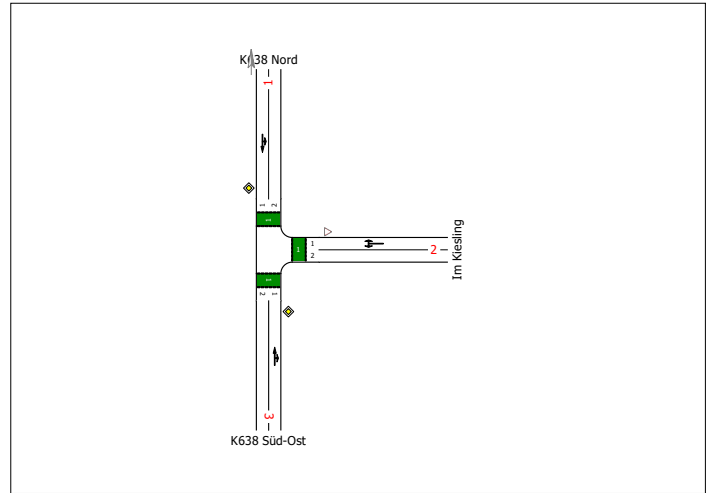
PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
t_w : Mittlere Wartezeit

Knotenpunkt	KP 1											
Variante	Bestand											
Bearbeiter		Status	Entwurf						Datum	12.02.2026		
Abzeichnung									Blatt			

Bewertung Einmündung ohne LSA

LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Abendspitze



Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	C		Vorfahrtsstraße
			7
2	B		Vorfahrt gewähren!
			4
3	A		Vorfahrtsstraße
			2
			3

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t _w [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	70,0	70,0	1.800,0	1.800,0	0,039	1.730,0	2,1	A
		3 → 2	3	12,0	12,0	1.600,0	1.600,0	0,008	1.588,0	2,3	A
2	B	2 → 3	4	12,0	12,0	941,0	941,0	0,013	929,0	3,9	A
		2 → 1	6	6,0	6,0	1.093,5	1.093,5	0,005	1.087,5	3,3	A
1	C	1 → 2	7	7,0	7,0	1.171,0	1.171,0	0,006	1.164,0	3,1	A
		1 → 3	8	44,0	44,0	1.800,0	1.800,0	0,024	1.756,0	2,0	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	18,0	18,0	1.000,0	1.000,0	0,018	982,0	3,7	A
1	C	-	7+8	51,0	51,0	1.800,0	1.800,0	0,028	1.749,0	2,1	A
Gesamt QSV											A

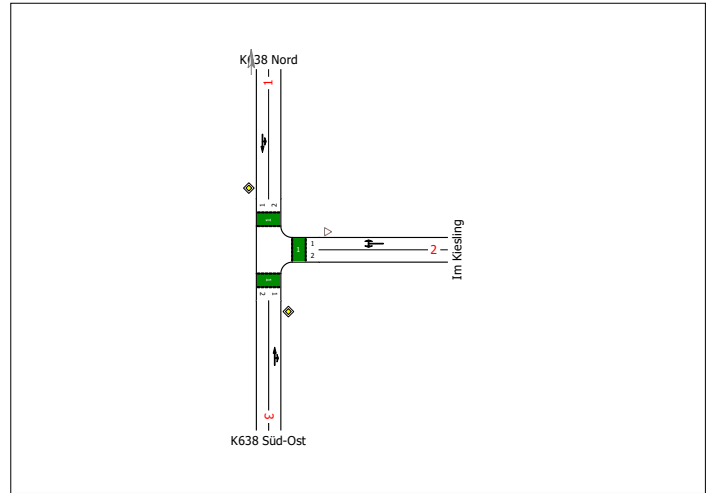
PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
t_w : Mittlere Wartezeit

Knotenpunkt	KP 1											
Variante	Bestand											
Bearbeiter		Status	Entwurf						Datum	12.02.2026		
Abzeichnung								Blatt				

Bewertung Einmündung ohne LSA

LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Prognose Morgenspitze



Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	C		Vorfahrtsstraße
			7
2	B		Vorfahrt gewähren!
			4
3	A		Vorfahrtsstraße
			2
			3

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t _w [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	38,0	39,0	1.800,0	1.754,5	0,022	1.716,5	2,1	A
		3 → 2	3	4,0	4,0	1.600,0	1.600,0	0,003	1.596,0	2,3	A
2	B	2 → 3	4	20,0	12,0	991,5	1.652,5	0,012	1.632,5	2,2	A
		2 → 1	6	29,0	29,0	1.142,5	1.142,5	0,025	1.113,5	3,2	A
1	C	1 → 2	7	4,0	4,5	1.225,5	1.089,5	0,004	1.085,5	3,3	A
		1 → 3	8	46,0	46,0	1.800,0	1.800,0	0,026	1.754,0	2,1	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	49,0	41,0	1.108,0	1.324,0	0,037	1.275,0	2,8	A
1	C	-	7+8	50,0	50,5	1.800,0	1.782,0	0,028	1.732,0	2,1	A
Gesamt QSV											A

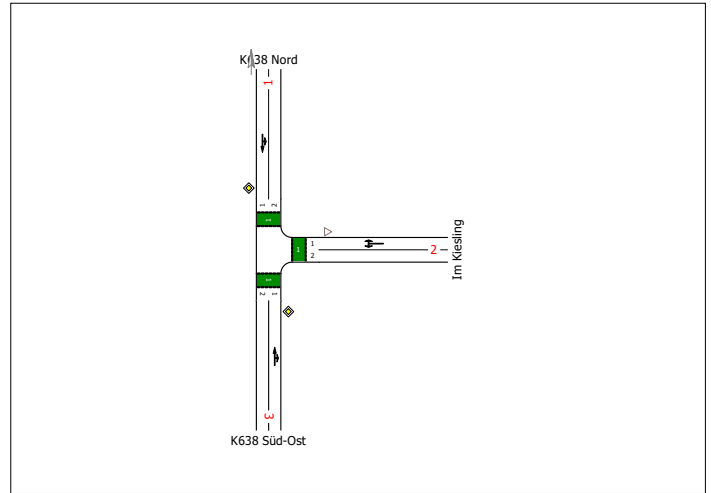
PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
t_w : Mittlere Wartezeit

Knotenpunkt	KP 1											
Variante	Bestand											
Bearbeiter		Status	Entwurf						Datum	12.02.2026		
Abzeichnung									Blatt			

Bewertung Einmündung ohne LSA

LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Prognose Abendspitze



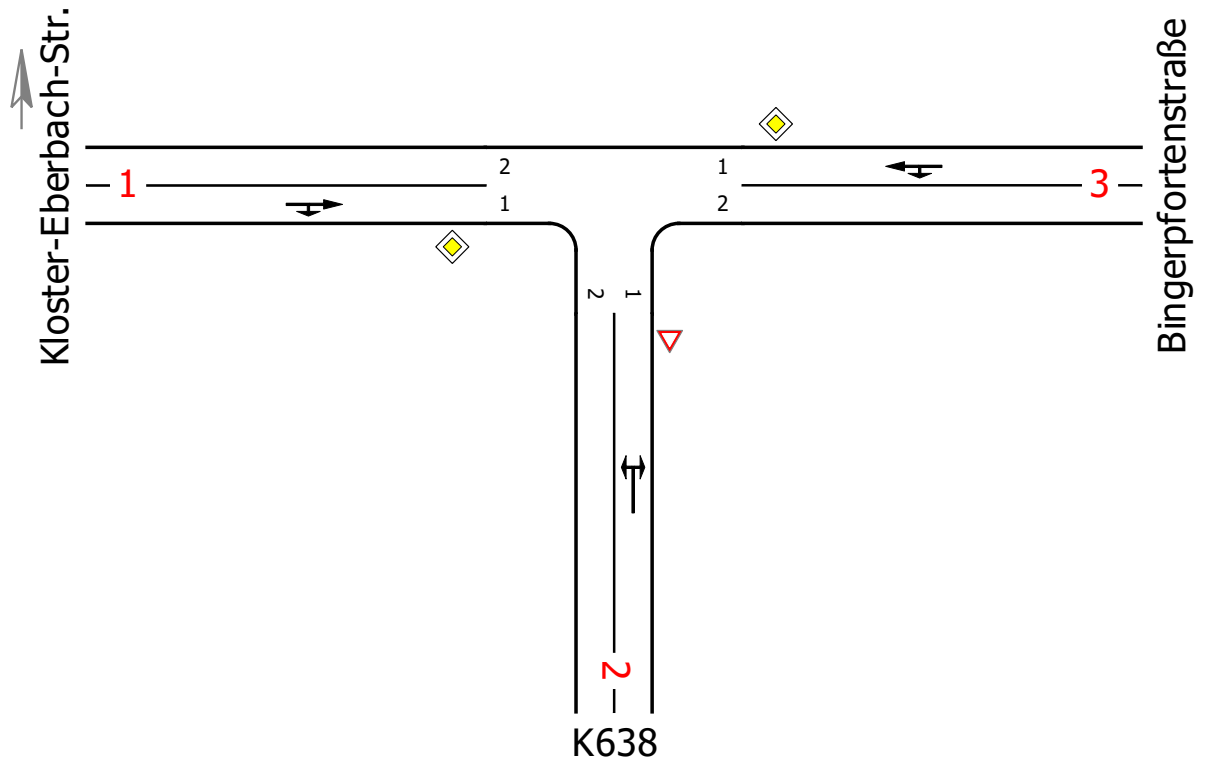
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	C		Vorfahrtsstraße
			7
2	B		Vorfahrt gewähren!
			4
3	A		Vorfahrtsstraße
			2
			3

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t _w [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	70,0	70,0	1.800,0	1.800,0	0,039	1.730,0	2,1	A
		3 → 2	3	32,0	32,5	1.600,0	1.575,0	0,020	1.543,0	2,3	A
2	B	2 → 3	4	20,0	20,5	863,0	842,0	0,024	822,0	4,4	A
		2 → 1	6	18,0	19,0	1.080,5	1.023,0	0,018	1.005,0	3,6	A
1	C	1 → 2	7	38,0	39,5	1.144,5	1.101,5	0,035	1.063,5	3,4	A
		1 → 3	8	44,0	44,0	1.800,0	1.800,0	0,024	1.756,0	2,0	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	38,0	39,5	940,5	905,0	0,042	867,0	4,2	A
1	C	-	7+8	82,0	83,5	1.800,0	1.768,0	0,046	1.686,0	2,1	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
t_w : Mittlere Wartezeit

Knotenpunkt	KP 1											
Variante	Bestand											
Bearbeiter		Status	Entwurf						Datum	12.02.2026		
Abzeichnung									Blatt			

LISA

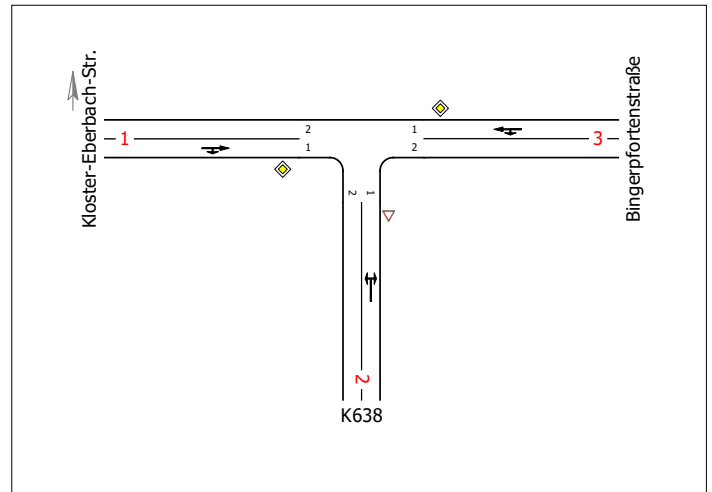


Knotenpunkt	KP 2				
Variante	Bestand				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	12.02.2026
Abzeichnung				Blatt	

Bewertung Einmündung ohne LSA

LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Morgenspitze



Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung		Verkehrsstrom
1	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
2	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6
3	C		Vorfahrtsstraße	7
				8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t _w [s]	QSV
1	A	1 → 3	2	42,0	45,5	1.800,0	1.662,0	0,025	1.620,0	2,2	A
		1 → 2	3	7,0	7,0	1.600,0	1.600,0	0,004	1.593,0	2,3	A
2	B	2 → 1	4	30,0	29,5	852,5	867,0	0,035	837,0	4,3	A
		2 → 3	6	17,0	17,0	1.135,0	1.135,0	0,015	1.118,0	3,2	A
3	C	3 → 2	7	15,0	15,0	1.216,0	1.216,0	0,012	1.201,0	3,0	A
		3 → 1	8	134,0	136,5	1.800,0	1.766,5	0,076	1.632,5	2,2	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	47,0	46,5	930,0	940,5	0,050	893,5	4,0	A
3	C	-	7+8	149,0	151,5	1.800,0	1.770,0	0,084	1.621,0	2,2	A
Gesamt QSV											A

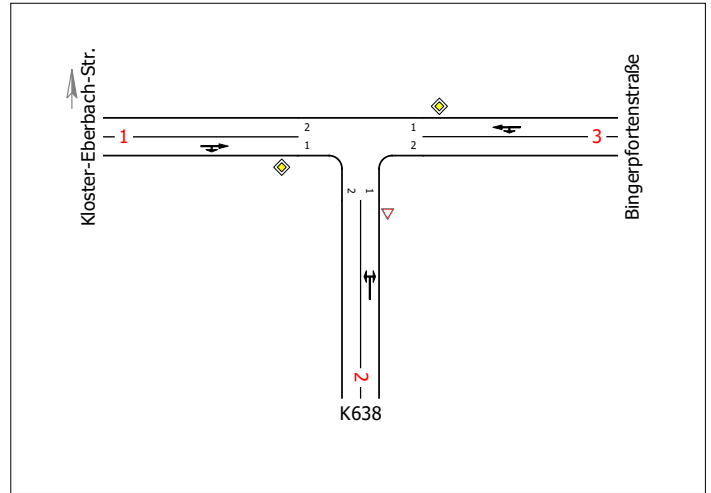
PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
t_w : Mittlere Wartezeit

Knotenpunkt	KP 2											
Variante	Bestand											
Bearbeiter		Status	Entwurf					Datum	12.02.2026			
Abzeichnung							Blatt					

Bewertung Einmündung ohne LSA

LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Abendspitze



Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung		Verkehrsstrom
1	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
2	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6
3	C		Vorfahrtsstraße	7
				8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t _w [s]	QSV
1	A	1 → 3	2	139,0	140,0	1.800,0	1.787,5	0,078	1.648,5	2,2	A
		1 → 2	3	22,0	21,0	1.600,0	1.675,5	0,013	1.653,5	2,2	A
2	B	2 → 1	4	14,0	11,5	778,0	947,5	0,015	933,5	3,9	A
		2 → 3	6	58,0	58,5	999,0	990,0	0,059	932,0	3,9	A
3	C	3 → 2	7	27,0	27,5	1.070,5	1.050,5	0,026	1.023,5	3,5	A
		3 → 1	8	74,0	81,0	1.800,0	1.644,0	0,045	1.570,0	2,3	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	72,0	70,0	946,0	973,5	0,074	901,5	4,0	A
3	C	-	7+8	101,0	108,5	1.800,0	1.676,0	0,060	1.575,0	2,3	A
Gesamt QSV											A

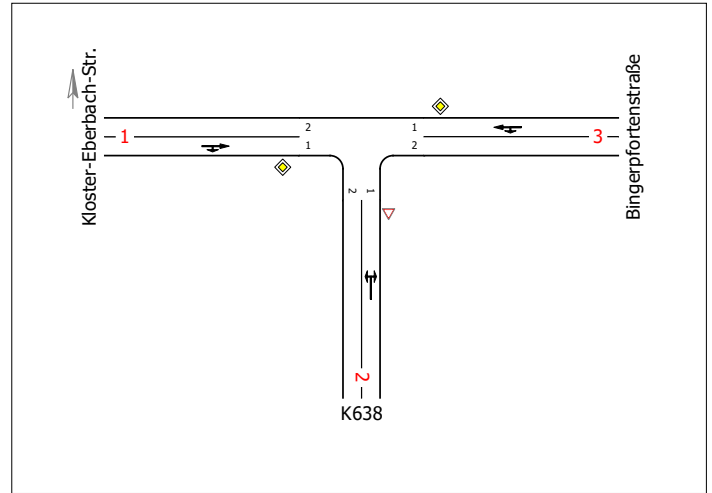
PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
t_w : Mittlere Wartezeit

Knotenpunkt	KP 2											
Variante	Bestand											
Bearbeiter		Status	Entwurf						Datum	12.02.2026		
Abzeichnung									Blatt			

Bewertung Einmündung ohne LSA

LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Prognose Morgenspitze



Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	A		Vorfahrtsstraße
			2
2	B		Vorfahrt gewähren!
			3
3	C		Vorfahrtsstraße
			4
			6
			7
			8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t _w [s]	QSV
1	A	1 → 3	2	42,0	45,5	1.800,0	1.662,0	0,025	1.620,0	2,2	A
		1 → 2	3	9,0	9,0	1.600,0	1.600,0	0,006	1.591,0	2,3	A
2	B	2 → 1	4	32,0	31,5	796,0	809,0	0,040	777,0	4,6	A
		2 → 3	6	45,0	46,0	1.133,5	1.109,0	0,041	1.064,0	3,4	A
3	C	3 → 2	7	44,0	45,0	1.213,0	1.185,5	0,037	1.141,5	3,2	A
		3 → 1	8	134,0	136,5	1.800,0	1.766,5	0,076	1.632,5	2,2	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	77,0	77,5	957,0	951,5	0,081	874,5	4,1	A
3	C	-	7+8	178,0	181,5	1.800,0	1.764,5	0,101	1.586,5	2,3	A
Gesamt QSV											A

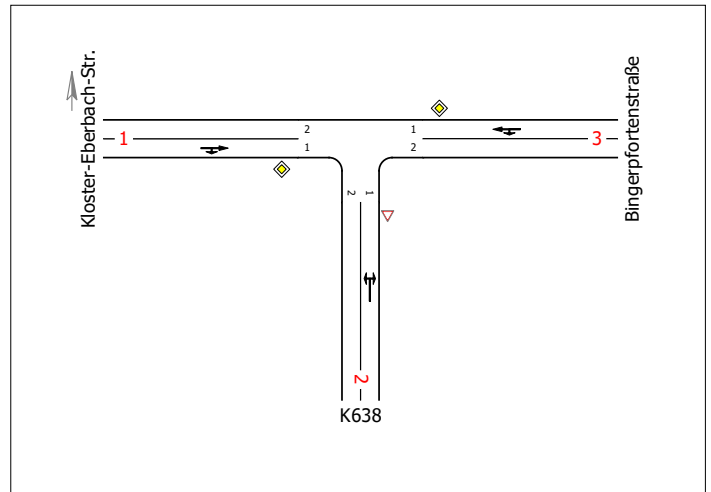
PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
t_w : Mittlere Wartezeit

Knotenpunkt	KP 2											
Variante	Bestand											
Bearbeiter		Status	Entwurf						Datum	12.02.2026		
Abzeichnung									Blatt			

Bewertung Einmündung ohne LSA

LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Prognose Abendspitze



Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung		Verkehrsstrom
1	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
2	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6
3	C		Vorfahrtsstraße	7
				8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t _w [s]	QSV
1	A	1 → 3	2	139,0	140,0	1.800,0	1.787,5	0,078	1.648,5	2,2	A
		1 → 2	3	24,0	23,0	1.600,0	1.670,0	0,014	1.646,0	2,2	A
2	B	2 → 1	4	15,0	14,0	724,0	776,0	0,019	761,0	4,7	A
		2 → 3	6	70,0	71,5	998,0	977,5	0,072	907,5	4,0	A
3	C	3 → 2	7	56,0	58,0	1.068,0	1.031,0	0,054	975,0	3,7	A
		3 → 1	8	74,0	81,0	1.800,0	1.644,0	0,045	1.570,0	2,3	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	85,0	85,5	939,5	934,0	0,091	849,0	4,2	A
3	C	-	7+8	130,0	139,0	1.800,0	1.684,0	0,077	1.554,0	2,3	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
t_w : Mittlere Wartezeit

Knotenpunkt	KP 2											
Variante	Bestand											
Bearbeiter		Status	Entwurf					Datum	12.02.2026			
Abzeichnung							Blatt					



Übersichtsplan

Zählung am Knotenpunkt
Schlothauer & Wauer GmbH



Donnerstag, 13. November 2025
06.00 - 10.00 Uhr und 15.00-19.00 Uhr



Entwicklungsgebiet Hochfeld I

Gemeinde Kiedrich Verkehrsuntersuchung zum B-Plan „Hochfeld I“ in Kiedrich

Kartendaten: ©OpenStreetMap contributors
Kartendarstellung: ©mapcarta | mapbox



Verkehrsbelastungen im Bestand

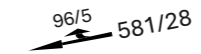
Zeitbereich am Vormittag

[Kfz/Schwerverkehr / 4h]

Zählung am Knotenpunkt
Schlothauer & Wauer GmbH



Donnerstag, 13. November 2025
06.00 - 10.00 Uhr und 15.00-19.00 Uhr



Spurbezogene Belastung
[Kfz/Schwerverkehr]

Gemeinde Kiedrich

Verkehrsuntersuchung zum
B-Plan „Hochfeld I“ in Kiedrich

Kartendaten: ©OpenStreetMap contributors
Kartendarstellung: ©mapcarta | mapbox



Verkehrsbelastungen im Bestand

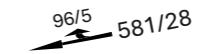
Zeitbereich am Nachmittag

[Kfz/Schwerverkehr / 4h]

Zählung am Knotenpunkt
Schlothauer & Wauer GmbH



Donnerstag, 13. November 2025
06.00 - 10.00 Uhr und 15.00-19.00 Uhr



Spurbezogene Belastung
[Kfz/Schwerverkehr]

Gemeinde Kiedrich
Verkehrsuntersuchung zum
B-Plan „Hochfeld I“ in Kiedrich

Kartendaten: ©OpenStreetMap contributors
Kartendarstellung: ©mapcarta | mapbox



Verkehrsbelastungen im Bestand

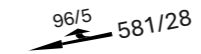
Spitzenstunden am Vormittag

[Kfz/Schwerverkehr / h]

Zählung am Knotenpunkt
Schlothauer & Wauer GmbH



Donnerstag, 13. November 2025
06.00 - 10.00 Uhr und 15.00-19.00 Uhr



Spurbezogene Belastung
[Kfz/Schwerverkehr]

Gemeinde Kiedrich

Verkehrsuntersuchung zum
B-Plan „Hochfeld I“ in Kiedrich

Kartendaten: ©OpenStreetMap contributors
Kartendarstellung: ©mapcarta | mapbox



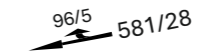
Verkehrsbelastungen im Bestand
Spitzenstunden am Nachmittag

[Kfz/Schwerverkehr / h]

Zählung am Knotenpunkt
Schlothauer & Wauer GmbH



Donnerstag, 13. November 2025
06.00 - 10.00 Uhr und 15.00-19.00 Uhr



Spurbezogene Belastung
[Kfz/Schwerverkehr]

96/5 581/28

Gemeinde Kiedrich
Verkehrsuntersuchung zum
B-Plan „Hochfeld I“ in Kiedrich

Kartendaten: ©OpenStreetMap contributors
Kartendarstellung: ©mapcarta | mapbox



Verkehrsbelastungen in der Prognose
Spitzenstunden am Vormittag

[Kfz/Schwerverkehr / h]

-  Prognose am Knotenpunkt
-  geplanter Knotenpunkt
-  Spurbesogene Belastung [Kfz/Schwerverkehr]
-  Entwicklungsgebiet Hochfeld I

Gemeinde Kiedrich
Verkehrsuntersuchung zum
B-Plan „Hochfeld I“ in Kiedrich

Kartendaten: ©OpenStreetMap contributors
Kartendarstellung: ©mapcarta | mapbox

