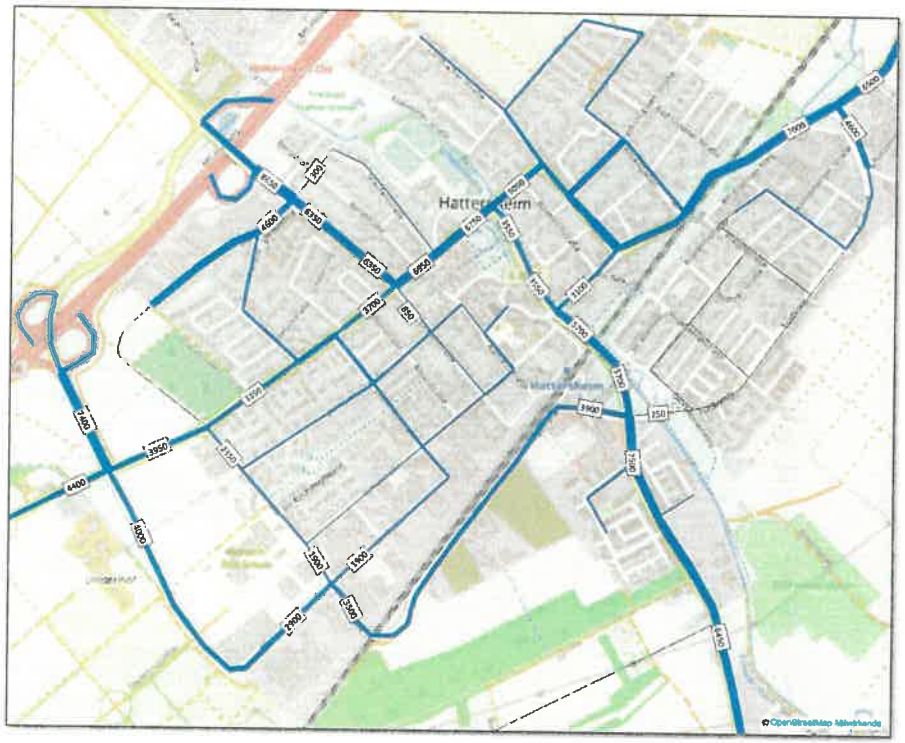
STADT HATTERSHEIM

Verkehrsuntersuchung - Bericht 20.11.2020



mociety consult gmbh
www.mociety.de

August-Ruf-Straße 3
65207 Wiesbaden

Email: info@mociety.de
Telefon: 06127 - 999 787

INHALT

I Text

		Seite
1	Verkehrliche Situation 2019	
1.1	Verkehrserhebungen 2019	1
1.2	Verkehrsbeziehungen 2019	1
2	Verkehrsmodell	6
3	Verkehrsprognose 2035	8
4	Planfalluntersuchung	
4.1	Prognose-Nullfall 2035	11
4.2	Planfälle	11
4.3	Planfall 1a: OU Okriftel-West ohne Anbindung Wohngebiet	12
4.4	Planfall 1b: OU Okriftel-West mit Anbindung Wohngebiet	13
4.5	Planfall 2: BÜ Eddersheim	14
4.6	Planfall 3: Verbindung Heddingheimer Straße – Mainzer Landstraße	15
4.7	Planfall 4: Gewerbe Hattersheim Nord	16
4.8	Planfall 5: OU Hattersheim-West – Okriftel-West	17
4.9	Planfall 6: Kombination Planfälle 2, 3, 4 und 5	18
4.10	Vergleich Planfälle	19
5	Lösungsansätze Schwerverkehr	24

II Quellen

III Abbildungen

IV Anlagen

I Text

1 Verkehrliche Situation 2019

1.1 Verkehrserhebungen 2019

Grundlage für die Bearbeitung bilden aktuelle Verkehrsdaten. Zu deren Ermittlung wurden im Frühjahr 2019 Verkehrserhebungen durchgeführt:

- Videogestützte Verkehrszählungen an 12 Knotenpunkten von 06:00 bis 09:00 Uhr und von 15:00 bis 19:00 Uhr über 7 Stunden (Lage siehe **Abb. 1**)
- Videogestützte Querschnittzählungen an 3 Querschnitten über 24 Stunden (Lage siehe **Abb. 1**)
- Verkehrsbefragungen im fließenden Verkehr an 9 Querschnitten von 06:00 bis 09:00 Uhr und von 15:00 bis 19:00 Uhr über 7 Stunden (Lage siehe **Abb. 2**)

1.2 Verkehrsbeziehungen 2019

Befragungsquoten

In den **Tabellen 1** sind die Befragungsquoten an den Befragungsstellen aufgelistet. Die Befragungsquoten beziffern das Verhältnis zwischen gezählten Fahrzeugen und befragten Fahrzeugen. Je geringer die Anzahl der gezählten Fahrzeuge – die Grundgesamtheit – ist, desto größer sollte die Anzahl der befragten Fahrzeuge – die Stichprobe - sein. Wie aus den **Tabellen 1** hervorgeht, wurde bei allen Befragungsstellen eine gute Stichprobengröße erzielt werden, so dass eine qualifizierte Datengrundlage für die weitere Bearbeitung geschaffen werden konnte.

		befragt	gezählt	Quote
Nr.	Bezeichnung	Kfz/3h	Kfz/3h	%
B 1	Niedeckerstraße	332	924	35,9
B 2	L 3011-Mainzer Landstraße	548	596	91,9
B 3-1	Hofheimer Straße	185	948	19,5
B 3-2	Hofheimer Straße	286	979	29,2
B 4	L 3265-Frankfurter Straße	362	670	54,0
B 5-1	L 3011-Mainstraße	518	1.528	33,9
B 5-2	L 3011-Mainstraße	369	728	50,7
B 6	L 3006-Sindlinger Straße	81	86	94,2
B 7-1	L 3006-Neckarstraße	368	638	57,7
B 7-2	L 3006-Neckarstraße	290	359	80,8
B 8	L 3006-Flörsheimer Straße	242	356	68,0
B 9	L 3366-Weilbacher Straße	125	295	42,4
	GESAMT	**3.706**	**8.107**	**45,7**

Tabelle 1.1: Befragungsquoten Kfz – Morgenverkehr 07:00 bis 10:00 Uhr

		befragt	gezählt	Quote
Nr.	Bezeichnung	Kfz/4h	Kfz/4h	%
B 1	Niedeckerstraße	258	1.091	23,6
B 2	L 3011-Mainzer Landstraße	661	1.179	56,1
B 3-1	Hofheimer Straße	499	3.051	16,4
B 3-2	Hofheimer Straße	421	3.304	12,7
B 4	L 3265-Frankfurter Straße	630	2.675	23,6
B 5-1	L 3011-Mainstraße	688	1.724	39,9
B 5-2	L 3011-Mainstraße	668	2.512	26,6
B 6	L 3006-Sindlinger Straße	571	573	99,7
B 7-1	L 3006-Neckarstraße	433	764	56,7
B 7-2	L 3006-Neckarstraße	402	1.116	36,0
B 8	L 3006-Flörsheimer Straße	394	705	55,9
B 9	L 3366-Weilbacher Straße	300	856	35,0
	GESAMT	**5.925**	**19.550**	**30,3**

Tabelle 1.1: Befragungsquoten Kfz – Abendverkehr 15:00 bis 19:00 Uhr

		befragt	gezählt	Quote
Nr.	Bezeichnung	Kfz/7h	Kfz/7h	%
B 1	Niedeckerstraße	590	2.015	29,3
B 2	L 3011-Mainzer Landstraße	1.209	1.775	68,1
B 3-1	Hofheimer Straße	684	3.999	17,1
B 3-2	Hofheimer Straße	707	4.283	16,5
B 4	L 3265-Frankfurter Straße	992	3.345	29,7
B 5-1	L 3011-Mainstraße	1.206	3.252	37,1
B 5-2	L 3011-Mainstraße	1.037	3.240	32,0
B 6	L 3006-Sindlinger Straße	652	659	98,9
B 7-1	L 3006-Neckarstraße	801	1.402	57,1
B 7-2	L 3006-Neckarstraße	692	1.475	46,9
B 8	L 3006-Flörsheimer Straße	636	1.061	59,9
B 9	L 3366-Weilbacher Straße	425	1.151	36,9
	GESAMT	**9.631**	**27.657**	**34,8**

Tabelle 1.3: Befragungsquoten Kfz – Morgen- und Abendverkehr

Definition Verkehrsarten

Durchgangsverkehrsbeziehungen sind immer relativ zu dem definierten Raum, der durch den sogenannten Außenkordon abgegrenzt wird. In **Bild 1** sind die Verkehrsarten dargestellt. Für die vorliegende Untersuchung ist es interessant, nicht nur die Durchgangsverkehrsbeziehungen für die Gesamtstadt darzustellen, sondern die Auswertungen weiter für die 3 Stadtteile zu differenzieren.

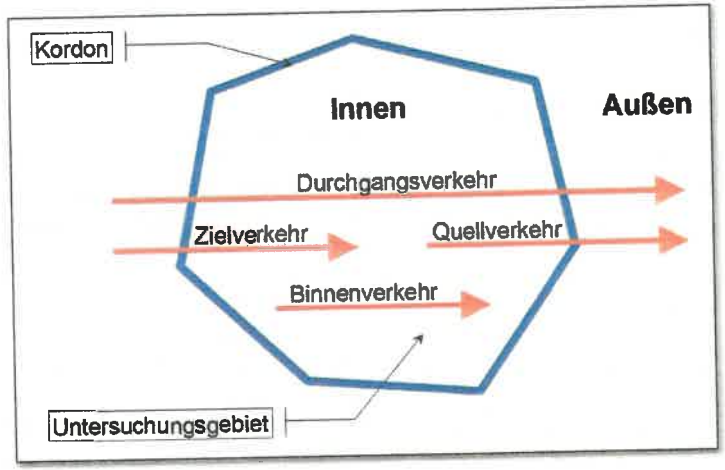


Bild 1: Definition Verkehrsarten

Ziel- und Durchgangsverkehr Gesamtstadt

In den **Tabellen 2** sind die Ziel- und Durchgangsverkehrsbeziehungen bezogen auf die Gesamtstadt aufgelistet. Insgesamt gesehen liegen die Durchgangsverkehrsanteile bezogen auf die Gesamtstadt bei ca. 8%.

		ZV	DV	Summe
Nr.	Bezeichnung	Kfz/7h	Kfz/7h	Kfz/7h
B 1	Niedeckerstraße	2.012	6	**2.017**
B 2	L 3011-Mainzer Landstraße	1.622	155	**1.778**
B 3	Hofheimer Straße	7.620	665	**8.285**
B 4	L 3265-Frankfurter Straße	2.983	361	**3.345**
B 6	L 3006-Sindlinger Straße	577	85	**662**
B 8	L 3006-Flörsheimer Straße	951	110	**1.061**
B 9	L 3366-Weilbacher Straße	1.083	67	**1.150**
	GESAMT	**16.849**	**1.449**	**18.297**

Tabelle 2.1: Ziel- und Durchgangsverkehr am Außenkordon der Gesamtstadt – Kfz/7h

		ZV	DV
Nr.	Bezeichnung	%	%
B 1	Niedeckerstraße	99,7	0,3
B 2	L 3011-Mainzer Landstraße	91,3	8,7
B 3	Hofheimer Straße	92,0	8,0
B 4	L 3265-Frankfurter Straße	89,2	10,8
B 6	L 3006-Sindlinger Straße	87,2	12,8
B 8	L 3006-Flörsheimer Straße	89,6	10,4
B 9	L 3366-Weilbacher Straße	94,2	5,8
	GESAMT	**92,1**	**7,9**

Tabelle 2.2: Ziel- und Durchgangsverkehr am Außenkordon der Gesamtstadt – Anteile in %

Ziel- und Durchgangsverkehr Stadtteile

In den **Bildern 2** bis **4** sind die Durchgangsverkehrsbeziehungen bezogen auf die Stadtteile dargestellt, in **Abbildung 3** sind sie im Gesamtzusammenhang eingetragen. In der Kernstadt ist v.a. die Verkehrsbeziehung von Norden nach Süden – vom Autobahnanschluss über die Hofheimer Straße im Norden von und nach Okriftel über den Hessendamm – stark ausgeprägt. An zweiter Stelle sind die Durchgangsverkehrsbeziehungen Süden-Hessendamm Sindlingen und B 40 im Osten sowie Westen-Niedeckerstraße von nach Süden-Hessendamm zu nennen. Hier zeigt sich die Bedeutung des Hessendamms für die Verbindung von und nach den Stadtteilen Okriftel und Eddersheim

In Okriftel ist die Durchgangsverkehrsbeziehung Norden-Hessendamm von/nach Westen-Rheinstraße dominierend (**Bild 3**). In Eddersheim ist v.a. die Nord-Süd-Beziehung im Zuge der L 3006-Neckarstraße/Flörsheimer Straße bedeutsam. (**Bild 4**)

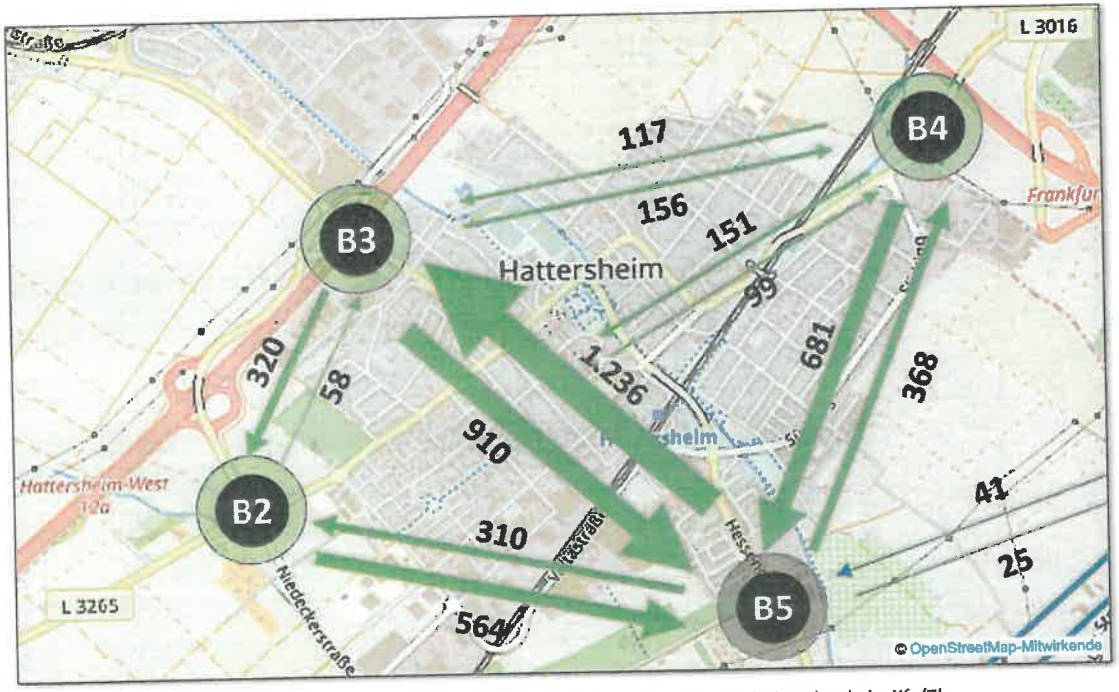


Bild 2: DV-Beziehungen bezogen auf den Bereich Hattersheim – Morgen- und Abendverkehr Kfz/7h

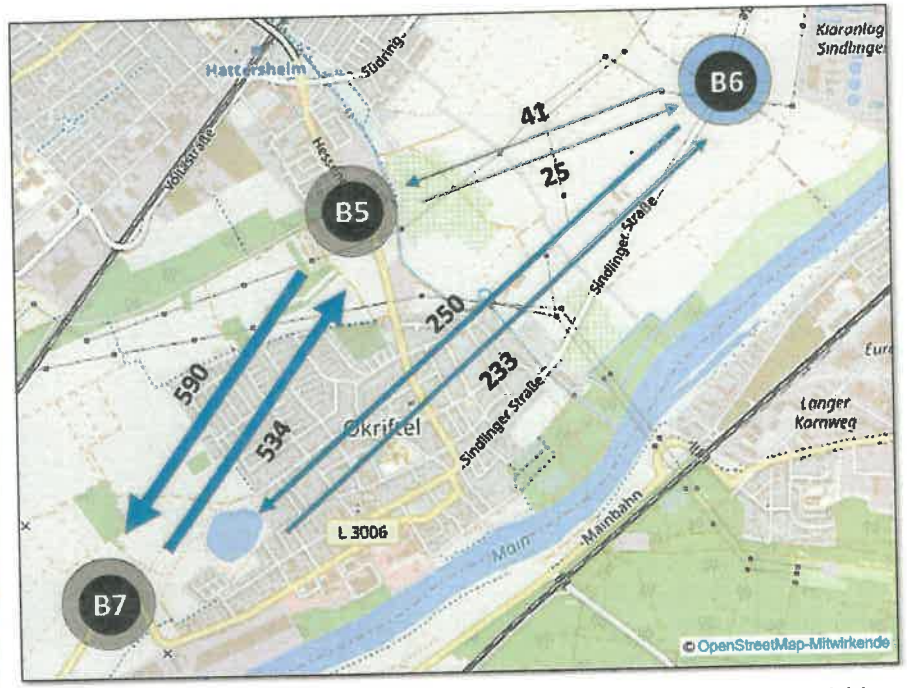


Bild 3: DV-Beziehungen bezogen auf den Bereich Okriftel – Morgen- und Abendverkehr Kfz/7h

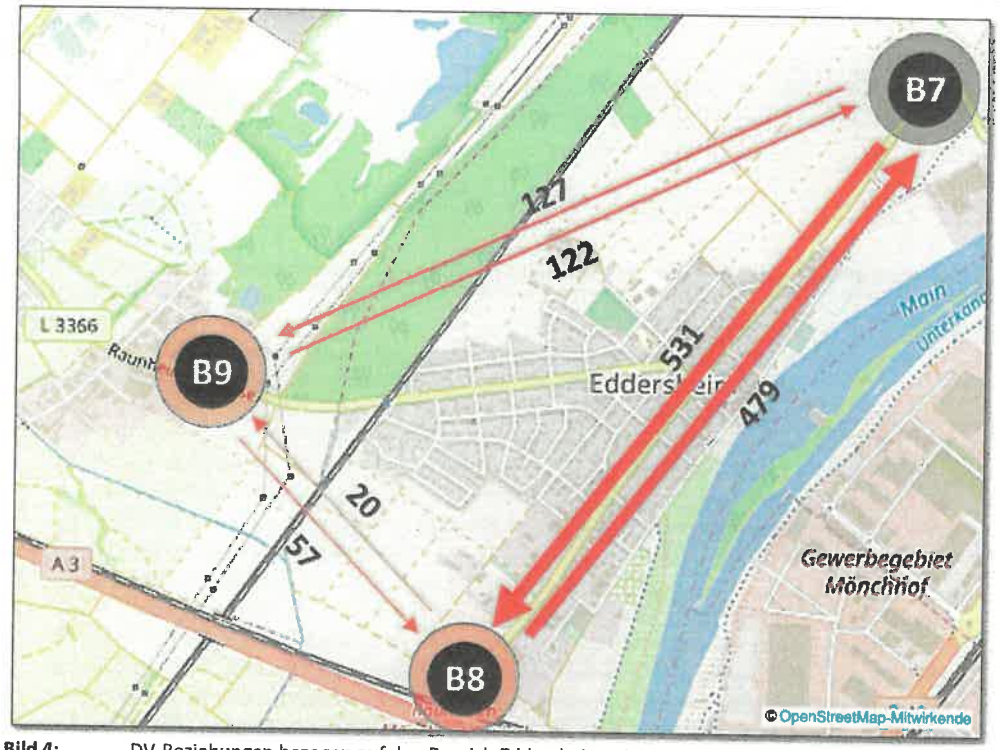


Bild 4: DV-Beziehungen bezogen auf den Bereich Eddersheim – Morgen- und Abendverkehr Kfz/7h

Kordonüberschreitender Verkehr

In **Tabelle 3** sind die Quell- und Zielorte des kordonüberschreitenden Verkehrs aufgelistet. Wie aus der Tabelle hervorgeht, ist der größte Teil der Verkehre auf die Region bezogen, nur etwa 2 bis 3 % der Fahrten sind hessenweit oder **darüber** hinaus gewesen. Dominierend sind die Beziehungen zu den Nachbarstädten, die insgesamt etwa zwei Drittel aller Fahrten als Ziel oder Quelle haben.

	Quellen	Ziele
Bezeichnung	%	%
Flörsheim	12,8	26,4
Hochheim	2,1	3,1
Hofheim	10,9	5,8
Kriftel	4,3	7,0
Zeilsheim	2,6	2,7
Sindlingen	5,5	8,2
Infraserv	4,8	13,0
Schwanheim	0,7	0,4
Flughafen	1,6	1,2
Kelsterbach	1,3	0,4
Raunheim/Rüsselsheim	4,1	2,9
MTK	9,2	5,2
Frankfurt	17,8	14,0
Wiesbaden	5,6	2,1
Mainz	1,9	0,6
GG	1,9	0,8
RTK, HG, OF, DI, He Süd	9,1	3,9
Hessen	1,1	0,4
RPL	1,0	1,2
D	1,2	0,6
Ausland	0,1	0,0

Tabelle 3: **Anteile der Quellen und Ziele außerhalb der Stadt Hattersheim**

2 Verkehrsmodell

Das vorhandene Netzangebot im Straßenverkehr wurde in einem Verkehrsmodell verschlüsselt. Die Verkehrsnachfrage wurde durch die bei den Befragungen ermittelten Verkehrsbeziehungen und Erzeugungsrechnungen in Fahrtenmatrizen zusammengefasst. Anhand der ermittelten Verkehrsbelastungen wurde das Verkehrsmodell geeicht. In den **Abbildungen 5** sind die Modelldaten für den Analyse-Nullfall dargestellt.

Modellgrundlagen
Im Verkehrsmodell sind Angebot und Nachfrage im Raum Hattersheim verschlüsselt. Angebotsseitig wurden die Netzparameter zum Angebot im IV und im ÖPNV für den Analysezustand 2020 im Modell versorgt. Die Nachfrage wurde über die bei den Befragungen ermittelten Verkehrsbeziehungen und über Erzeugungsrechnungen auf Grundlage der Strukturdaten ermittelt und in Fahrtenmatrizen zusammengestellt. Dabei wird die Nachfrage in insgesamt 108 Verkehrsbezirken in das Modell eingespeist.

Modelleichung
Zur Modelleichung wurden die umgelegten Streckenbelastungen aus dem Verkehrsmodell (siehe **Abbildungen 5**) den Streckenbelastungen aus den Erhebungen (siehe **Abbildungen 4**) gegenübergestellt. In einem iterativen Prozess wurden die Modelldaten so angepasst, dass eine möglichst große Übereinstimmung der Werte erreicht werden konnte. Die mittlere Abweichung beträgt ca. 8,7% bei einer Korrelation von nahezu 1 (0,987). Damit konnte eine sehr gute Übereinstimmung erzielt werden und eine valide Datengrundlage für die weiteren Modellrechnungen geschaffen werden. In **Tabelle 4** sind die Vergleichswerte für ausgewählte Abschnitte aufgelistet, die weiteren Werte sind den o.g. Abbildungen zu entnehmen.

Bei der Interpretation der Werte ist zu beachten:

- Entsprechend der Aufgabenstellung bezieht sich die Bearbeitung auf das Hauptstraßennetz in der Stadt Hattersheim. Aus Effizienzgründen beschränkten sich die Zählungen auf diese Bereiche. Zu Nebenstraßen im untergeordneten Netz standen damit keine Vergleichsdaten zur Verfügung. Im untergeordneten Netz werden deshalb nicht alle Strecken im Modell versorgt. Dadurch sind insbesondere die Anbindungen der Bereiche vereinfacht abgebildet und zusammengefasst dargestellt. Im Zusammenhang mit den Planfällen zur Ortsumgehung Okriftel-West wird das Thema näher erläutert
- Das Verkehrsmodell ist eine diskrete Abbildung der realen Situation. Während beispielsweise im realen Geschehen der Verkehr an vielen Stellen eines Straßenabschnittes in das Netz einfährt (von den einzelnen Parkplätzen und Grundstücken), wird dieser Verkehr im Modell aggregiert und an einem oder ggf. mehreren Punkten im Netz eingespeist. Die Aggregation fasst dabei mehrere Straßen in einem Verkehrsbezirk (siehe Beispiel **Bild 5**) zusammen. Durch diese diskrete und nicht kontinuierliche Einspeisung ergeben sich im Modell Belastungssprünge, die es in der Realität so nicht gibt
- Durch Rundungen und Hochrechnungen können Abweichungen entstehen

Bild 5: Beispiel Verkehrsbezirk und Anbindung

Hochrechnung auf 24 Stunden
Aus den Verkehrserhebungsdaten wurden die folgenden pauschalen Faktoren für die Umrechnung von Belastungen in 7 Stunden auf Belastungen in 24 Stunden angesetzt. In den Abbildungen 6 sind die Belastungsdaten als Kfz/24h eingetragen

- Leichtverkehr 1,9
- Schwerverkehr 2,5

Nr.	Bezeichnung	Zählung Kfz/7h	A0 Kfz/7h	Differenz Kfz/7h	%
1	L 3011-Hofheimer Straße Nord	8.050	8.650	-600	-7,5
2	L 3011-West	7.800	7.400	400	5,1
3	L 3265-Mainzer Landstraße West	4.050	3.950	100	2,5
4	L 3265-Mainzer Landstraße westl. Hofheimer Str.	3.750	3.700	50	1,3
5	L 3265-Mainzer Landstraße östl. Hofheimer Str.	6.950	6.950	0	0,0
6	Frankfurter Straße West	3.400	3.100	300	8,8
7	L 3265-Frankfurter Straße Ost	6.800	7.000	-200	-2,9
8	Südring Ost	4.550	4.600	-50	-1,1
9	Hessendamm südl. Frankfurter Straße	6.000	5.700	300	5,0
10	Philipp-Reis-Straße	4.000	3.900	100	2,5
11	Voltastraße Ost	3.250	2.900	350	10,8
12	L 3011-Mainstraße Nord	6.300	6.450	-150	-2,4
13	L 3011-Mainstraße Süd	3.150	3.150	0	0,0
14	L 3006-Sindlinger Straße West	3.650	3.550	100	2,7
15	An der Fähre	2.150	2.150	0	0,0
16	L 3006-Neugasse	1.750	1.700	50	2,9
17	L 3006-Rossertstraße	2.900	2.900	0	0,0
18	L 3006-Rheinstraße Ost	1.900	1.900	0	0,0
19	L 3006 Ortseinfahrt Eddersheim Ost	2.900	2.850	50	1,7
20	L 3006-Neckarstraße	2.200	2.450	-250	-11,4
21	L 3006 Ortseinfahrt Eddersheim West	2.250	2.400	-150	-6,7
22	L 3366-Bahnhofstraße	1.100	1.150	-50	-4,5
23	L 3366-Weilbacher Straße	2.500	2.550	-50	-2,0

Tabelle 4: Analyse-Nullfall 2019 – Vergleich Zähl- und Modellwerte

3 Verkehrsprognose 2035

In der Verkehrsprognose werden die verschiedenen, die verkehrliche Entwicklung beeinflussenden, Parameter zusammengeführt, um die zukünftige Verkehrsentwicklung auf der Angebots- und der Nachfrageseite abzuschätzen.

Entwicklung Verkehrsangebot

Die Entwicklung des Verkehrsangebotes wird auf der Grundlage der folgenden Parameter im Modell versorgt

- Ausbaumaßnahmen zur verkehrlichen Infrastruktur in der Region
- Entwicklung des ÖPNV-Angebotes in der Region
- Planungen in der Stadt Hattersheim

Relevante Maßnahmen in der Region sind:

- B 519-Ortsumgehung Hofheim
- B 519-Ortsumgehung Flörsheim-Weilbach
- Regionaltangente West

Die Planungen in der Stadt Hattersheim, die sich v.a. auf Maßnahmen zur Verbesserung des Angebotes für den Radverkehr beziehen, sind in **Anlage 1** eingetragen.

Entwicklung Verkehrsnachfrage

Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage ist von vielfältigen Parametern beeinflusst. Neben den örtlichen Faktoren zur Strukturentwicklung sind auch übergeordnete Faktoren am Wirken. Allgemeine Änderungen im Mobilitätsverhalten werden sich ebenso auswirken. Für die Abschätzung der Entwicklung der Verkehrsnachfrage werden die folgenden Faktoren einbezogen:

- Allgemeine Verkehrsentwicklung und Veränderung Mobilitätsverhalten
- Strukturentwicklung in der Region
- Strukturentwicklung in der Stadt Hattersheim

In den einschlägigen Studien und Datengrundlagen sind die Tendenzen nicht eindeutig. Unsicherheiten bei der Verkehrsprognose ergeben sich zudem durch die möglicherweise gravierenden Veränderungen durch die „Verkehrswende". In der Verflechtungsprognose 2030 des BMVI /1/ wird eine jährlichen Steigerung im MIV von ca. 0,20 % und im Schwerverkehr von ca. 0,80 % genannt. Das sind, bezogen auf den Zeitraum 2019 bis 2035 +3,2 % im Personen- und +12,8 % im Schwerverkehr. In der aktuellen Shell-Studie /2/ wird bis zum Jahr 2025 noch eine leichte Zunahme der Personen-km erwartet. Ab 2025 wird bis 2040 eine leichte Abnahme der Personen-km prognostiziert (von 2011 bis 2025 + 0,20 % pa, von 2025 bis 2040 -0,14 % pa).

Demgegenüber weisen die Daten zur Bevölkerungsentwicklung /3/ im Rhein-Main-Gebiet mit Ausnahme des Rheingau-Taunus-Kreises durchweg Steigerungen auf, die umgerechnet auf den Zeitraum 2019 bis 2035:

- Stadt Frankfurt am Main +11,4 %
- Stadt Darmstadt +11,0 %
- Stadt Offenbach +10,2 %
- Stadt Wiesbaden +3,5 %
- Main-Taunus-Kreis +6,3 %

Aus den verschiedenen Quellen werden pauschale Faktoren zur allgemeinen Verkehrsentwicklung abgeleitet:

- Leichtverkehr +6,0 %
- Schwerverkehr +10,0 %

Planungen in der Stadt Hattersheim

Auf Grundlage von Angaben der Stadt Hattersheim – siehe Übersicht in **Anlage 2** – wurden die geplanten und die avisierten Projekte zur zukünftigen Siedlungsentwicklung bis 2035 zusammengetragen. In **Tabelle 5** sind die Maßnahmen in der Übersicht zusammengefasst.

Nr.	Bezeichnung	Stadtteil	Art	Maß	Abschluss	LV/Tag	SV/Tag
1	Ölmühle	Hattersheim	Wohnen	360 WE	2021	1.720	17
2	Urbahnsmühle	Hattersheim	Wohnen	66 WE	2022	330	4
3	Untertorstraße	Hattersheim	Wohnen	35 WE	2023	175	2
4	Erweiterung NVZ	Hattersheim	Gewerbe: Einzelhandel	0,5ha/1.500qm VKF	2023	900	12
5	Schulstraße/Lindenstraße	Hattersheim	Wohnen/Gewerbe	150 WE/1,5ha	2023	1.050	53
6	Vordere Voltastraße	Hattersheim	Wohnen	400 WE	2023	2.000	20
7	Vordere Voltastraße	Hattersheim	Gewerbe: Rechenzentrum	1,5ha	2023	450	4
8	Südliche Voltastraße	Hattersheim	Gewerbe: Rechenzentrum	7,0ha	2022	2.250	4
9	3. Grundschule	Hattersheim	Schule	12-16 Klassen	2023	160	2
10	Gewerbe Nord 1	Hattersheim	Gewerbe	9,0ha	2025	1.800	270
11	Gewerbe Nord 2	Hattersheim	Gewerbe	20,0ha	2035	4.000	600
12	Kastengrund	Hattersheim	Gewerbe: Rechenzentrum	offen	2022/2023	600	4
13	Phrix	Okriftel	Wohnen/Gewerbe	240 WE/1,0ha GE/MI	2021	1.350	42
13	NVZ Eddersheim	Eddersheim	Einzelhandel/Wohnen/Sporthalle	1.800 qm VKF	2025	1.500	6

Tabelle 5: Planungen in der Stadt Hattersheim

Für den Bereich 1: Ölmühle wurde im Jahr 2018 bereits eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt, in der die Anzahl der Fahrten ermittelt wurde. Für die anderen Flächen werden die folgenden Annahmen getroffen:

Wohnen:

5,0 Kfz-Fahrten je WE und Tag — 0,05 SV-Fahrten je WE und Tag

Einzelhandel:

60 Kfz-Fahrten je 100qm VKF und Tag — 0,8 SV-Fahrten je 100qm VKF und Tag

Gewerbe allgemein

200 Kfz-Fahrten je ha und Tag — 30 SV-Fahrten je ha und Tag

Rechenzentren

Für die Ermittlung der Fahrten bezogen auf die geplanten Rechenzentren ist die Datenlage uneindeutig. Nach /2/ und /3/ haben Rechenzentren 200 bis 1.800 Beschäftigte je ha Nettobauland, wobei der untere Wert für Orte wie Hattersheim anzusetzen wäre. Nach anderen Studien, z.B. /4/ sind in Rechenzentren nur wenige Beschäftigte je Schicht anwesend, im wesentlichen technisches Personal für Überwachung und Wartung. Der Grund für die großen Spannweiten liegt in den vor Ort angesiedelten Funktionen. Die hohen Zahlen gelten dann, wenn an den Rechenzentren auch Dienstleistungsfunktionen für die Kunden der Rechenzentren angesiedelt sind. Sind vor Ort nur die für die technischen Funktionen, v.a. Wartung und Betrieb des Rechenzentrums, angesiedelt, so sind die deutlich niedrigeren Zahlen anzusetzen. Für die beiden Rechenzentren an der Voltastraße (7 und 8) wird ein Betrieb mit Dienstleistungen angenommen, allerdings wird von nur 100 Beschäftigten je ha ausgegangen. Für das Rechenzentrum auf der Fläche 12: Kastengrund wird eine pauschale Beschäftigtenzahl von 200 Personen angesetzt. Folgende weitere Annahmen wurden getroffen:

3,0 Kfz-Fahrten je Beschäftigtem und Tag — pauschal 4 SV-Fahrten-Tag und Standort

Schule
Für die Schule werden je Klasse 2 zusätzliche Beschäftigte angesetzt. Zur Berücksichtigung der Bring- und Holverkehre werden insgesamt 5,0 Kfz-Fahrten je Beschäftigtem angenommen. Der Schwerverkehr wird mit pauschal 2 Fahrten je Tag angesetzt.

Nahversorgungszentrum (NVZ) Eddersheim
Für das NVZ werden pauschal 170 Kfz je Tag für die Sporthallennutzung angenommen.

4 Planfalluntersuchung

4.1 Prognose-Nullfall 2035

Im Verkehrsmodell für den Analyse-Nullfall 2015 wurden die in **Abschnitt 3** aufgeführten Veränderungen hinsichtlich Angebot und Nachfrage eingearbeitet und der Prognose-Nullfall 2035 (P0) durch Verkehrsumlegungsrechnungen berechnet. Da während der Verkehrserhebungen 2019 der Südring in Hattersheim wegen Sanierungsarbeiten für die Durchfahrt gesperrt war, wurde der Prognose-Nullfall sowohl für die Situation ohne Südring (= Südring gesperrt) und mit Südring (=Südring offen) berechnet. In den **Abbildungen 7** sind die Belastungen für dien Situation ohne Südring eingetragen, in den **Abbildungen 8** die mit Südring.

Für die Beschreibung der verkehrlichen Wirkungen der untersuchten Planfälle wird die Situation mit Südring als Referenzfall zu Grunde gelegt.

4.2 Planfälle

Es wurden insgesamt 5 Planfälle untersucht, wobei der 5. Planfall die Kombination der anderen Planfälle umfasst. Auf den folgenden Seiten sind die Planfälle jeweils beschrieben und die errechneten verkehrlichen Verlagerungen dargestellt (**Kapitel 4.3** bis **4.8**). Anschließend werden die Verlagerungswirkungen vergleichend gegenübergestellt (siehe **Tabellen 6** bis **8**) und Empfehlungen daraus abgeleitet (**Kapitel 4.9**). Es wurden die folgenden Planfälle untersucht:

- Planfall 1a: OU Okriftel-West ohne Anbindung Wohngebiet
- Planfall 1b: OU Okriftel-West mit Anbindung Wohngebiet
- Planfall 2: BÜ Eddersheim
- Planfall 3: Verbindung Heddingheimer Straße – Mainzer Landstraße
- Planfall 4: Gewerbe Hattersheim Nord
- Planfall 5: OU Hattersheim-West – Okriftel-West
- Planfall 6: Kombination Planfälle 2, 3, 4 und 5

4.3 Planfall 1a: OU Okriftel-West ohne Anbindung Wohngebiet

Beschreibung

Verbindung zwischen der L 3011-Mainstraße im Norden von Okriftel zur L 3060-Klarabergstraße westlich von Okriftel. In Planfall 1a ist keine Anbindung des Wohngebietes von Okriftel in dem Bereich zwischen Main- und Rheinstraße enthalten. Die Maßnahme ist in **Bild 6** eingetragen. In den **Abbildungen 9.1** bis **9.4** sind die Belastungen eingetragen, in den **Abbildungen 9.5** bis **9.8** die Differenzbelastungen gegenüber dem Prognose-Nullfall (**Abbildungen 8**).

Bild 6: Planfall 1a: OU Okriftel-West ohne Anbindung Wohngebiet

Verkehrliche Wirkung

Die Ortsumgehung ist mit ca. 5:000 Kfz/24h belastet. Deutlich ausgeprägte Veränderungen in den Belastungen im übrigen Netz – mehr als 10% Zu- oder Abnahme gegenüber dem Prognose-Nullfall – sind nur für den Bereich von Okriftel zu registrieren. Die Ortsdurchfahrt im Zuge der L 3011/L 3006 wird um bis zu ca. 31% entlastet, ausgewiesen sind bis zu ca. 2.400 Kfz/24h weniger. Im Kernbereich von Okriftel - der Straßenzug Neugasse/Rossertstraße/Rheinstraße/Langgasse/An der Fähre/Sindlinger Straße wird um insgesamt ca. 1.000 Kfz/24h entlastet (um die 12%), wenn man die beiden Fahrtrichtungen in dem Einbahnstraßensystem zusammen betrachtet.

Der nördliche (an die L 3011-Mainstraße Nord) und der südwestliche Anschluss der Umgehung (an die L 3060-Klarabergstraße) ist um jeweils ca. 1.500 bis 1.700 Kfz/24h höher belastet, das entspricht etwa 12 bis 17% mehr. Entsprechend sind auch die Ortsdurchfahrten in Eddersheim im Zuge der L 3006-Flörsheimer Straße und der L 3366-Bahnhofstraße um zusammen ca. 700 Kfz/24h höher belastet, das entspricht etwa 3 bis 6% Zunahme.

Bei der Beurteilung der Belastungen in den Zufahrtstraßen in den nordwestlichen Bereich von Okriftel – zwischen Mainstraße und Rheinstraße – sind die Vereinfachungen des Verkehrsmodells bezüglich der Nebenstraßen zu beachten. Aufgrund der Aufgabenstellung und aus Effizienzgründen beschränkten sich die Erhebungen auf das Hauptstraßennetz. Für den genannten Bereich sind deshalb die Verkehre in und aus dem Bereich, das über zahlreiche Nebenstraße angebunden ist (Birkenstraße/Buchenstraße/Erlenstraße/Albert-Schweitzer-Straße/Taunusstraße/Rossertstraße/Domherrenstraße/Diedenberger Straße und Sandstraße) im Modell auf die beiden Streckenzüge Rossertstraße und Buchenstraße aggregiert worden.

4.4 Planfall 1b: OU Okriftel-West mit Anbindung Wohngebiet

Beschreibung

Die Verbindung zwischen der L 3011-Mainstraße im Norden von Okriftel zur L 3060-Klarabergstraße westlich von Okriftel entsprechend Planfall 1a wird ergänzt durch eine Anbindung des Wohngebietes von Okriftel in dem Bereich zwischen Main- und Rheinstraße, die über die nördliche Rossertstraße geführt wird. Die Maßnahme ist in **Bild 7** eingetragen. In den **Abbildungen 10.1** bis **10.4** sind die Belastungen eingetragen, in den **Abbildungen 10.5** bis **10.8** die Differenzbelastungen gegenüber dem Prognose-Nullfall (**Abbildungen 8**).

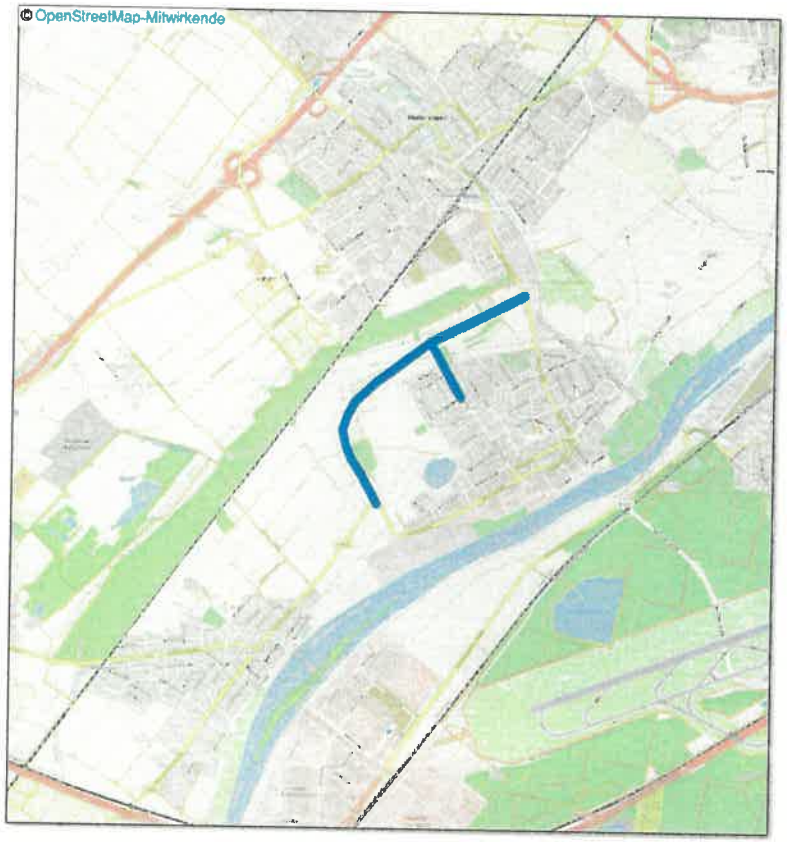


Bild 7: Planfall 1b: OU Okriftel-West mit Anbindung Wohngebiet

Verkehrliche Wirkung

Die Ortsumgehung ist mit ca. 8.700 Kfz/24h im östlichen und ca.4.500 Kfz/24h im westlichen Abschnitt belastet. Deutlich ausgeprägte Veränderungen in den Belastungen im übrigen Netz – mehr als 10% Zu- oder Abnahme gegenüber dem Prognose-Nullfall – sind nur für den Bereich von Okriftel zu registrieren. Die Ortsdurchfahrt im Zuge der L 3011/L 3006 wird um bis zu ca. 36% entlastet, ausgewiesen sind bis zu ca. 4.800 Kfz/24h weniger. Im Kernbereich von Okriftel - der Straßenzug Neugasse/Rossertstraße/Rheinstraße/Langgasse/An der Fähre/Sindlinger Straße wird um insgesamt ca. 2.100 Kfz/24h entlastet (um die 23%), wenn man die beiden Fahrtrichtungen in dem Einbahnstraßensystem zusammen betrachtet.

Der nördliche (an die L 3011-Mainstraße Nord) Anschluss der Umgehung ist um ca. 200 Kfz/24h geringer belastet, im weiteren Streckenzug des Hessendamms ergeben sich Entlastungen von bis zu ca. 9%. Demgegenüber ist die südwestliche Anbindung der Umgehung (an die L 3060-Klarabergstraße) ähnlich wie in Planfall 1a um ca. 1.200 Kfz/24h höher belastet, das entspricht etwa 14% mehr. Entsprechend sind auch die Ortsdurchfahrten in Eddersheim im Zuge der L 3006-Flörsheimer Straße und der L 3366-Bahnhofstraße um zusammen ca. 900 Kfz/24h höher belastet, das entspricht einer Zunahme von etwa 2 bis 15%.

Durch die direkte Anbindung des Bereiches zwischen Main- und Rheinstraße an die Umgehung, die ca. 6.000 Kfz/24h aufweist, werden die innerörtlichen Anbindungen, die im Modell über die Buchen- und die Rossertstraße abgebildet werden, um den gleichen Betrag entlastet. Insgesamt betrachtet sind damit die Entlastungswirkungen einer Ortsumgehung Okriftel in einem erheblichem Umfang von der Gestaltung der Anbindung der Ortsumgehung abhängig.

4.5 Planfall 2: BÜ Eddersheim

Beschreibung

Bei der Maßnahme ist der Bahnübergang in Eddersheim im Zuge der L 3366-Weilbacher Straße/Bahnhofstraße planfrei gestaltet, so dass dort die teilweise erheblichen Wartezeiten aufgrund der Schrankenschließungen entfallen. Die Maßnahme ist in **Bild 8** eingetragen. In den **Abbildungen 11.1** bis **11.4** sind die Belastungen eingetragen, in den **Abbildungen 11.5** bis **11.8** die Differenzbelastungen gegenüber dem Prognose-Nullfall (**Abbildungen 8**).

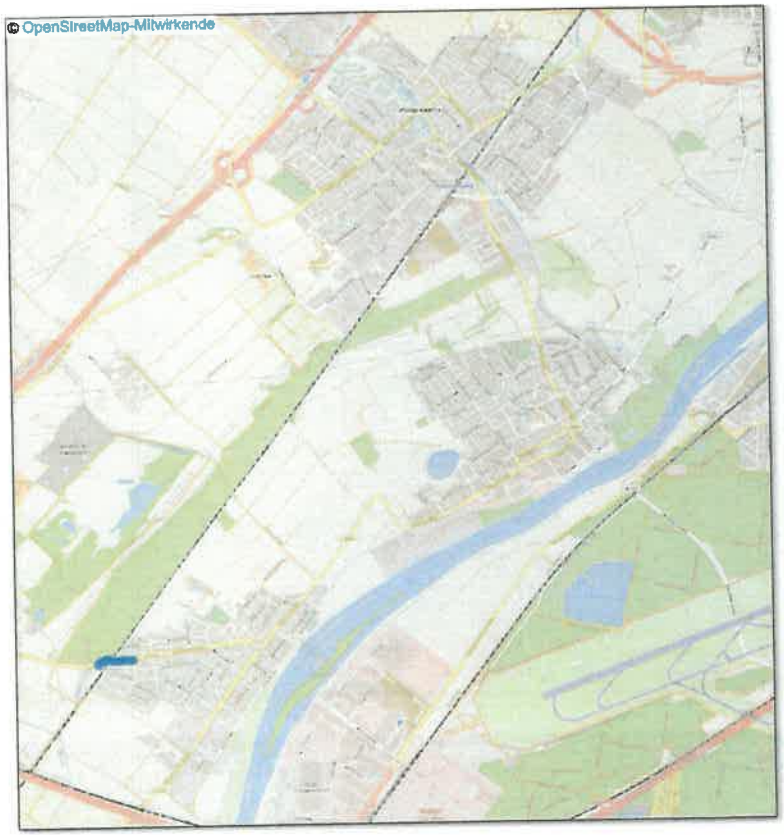


Bild 8: Planfall 2: BÜ Eddersheim

Verkehrliche Wirkung

Durch den planfreien Ausbau des Bahnübergangs in Eddersheim ergibt sich im Wesentlichen eine Verlagerung der Verkehre in Eddersheim. In den übrigen Stadtteilen sind insgesamt nur geringe Veränderungen feststellbar, tendenziell sind überwiegend leichte Entlastungen im unteren einstelligen Prozentbereich festzustellen.

Bei den Ortsdurchfahrten in Eddersheim findet eine Verlagerung von ca. 1.000 Kfz/24h von der südlichen Strecke im Zuge der L 3006-Flörsheimer Straße zur nordwestlichen Strecke im Zuge der L 3366-Bahnhofstraße/Weilbacher Straße statt. Den Mehrbelastungen um ca. 10 bis 12% im Nordwesten stehen Entlastungen von ca. 7 bis 14% im Süden gegenüber.

4.6 Planfall 3: Verbindung Heddingheimer Straße – Mainzer Landstraße

Beschreibung

Die Maßnahme beinhaltet die Verbindung zwischen der Heddingheimer Straße zur Mainzer Landstraße in Hattersheim-Nord. Damit erhält das Gewerbegebiet dort, für das in der Prognose ein weiterer Ausbau der Nutzungen vorgesehen ist, eine direkte Anbindung an das übergeordnete Straßennetz im Westen. Die Maßnahme ist in **Bild 9** eingetragen. In den **Abbildungen 12.1** bis **12.4** sind die Belastungen eingetragen, in den **Abbildungen 12.5** bis **12.8** die Differenzbelastungen gegenüber dem Prognose-Nullfall (**Abbildungen 8**).

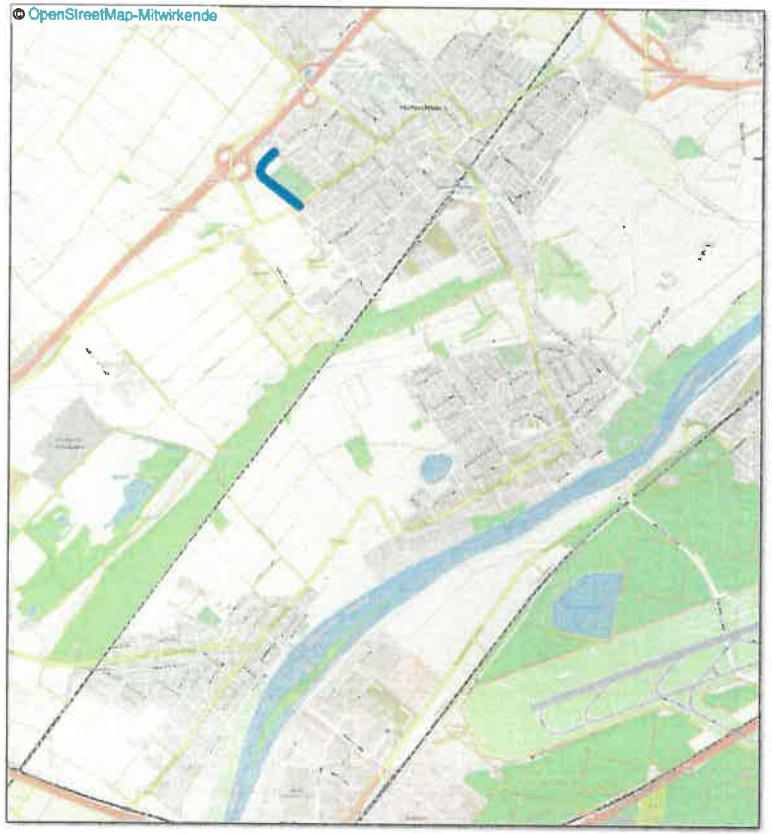


Bild 9: Planfall 3: Verbindung Heddingheimer Straße – Mainzer Landstraße

Verkehrliche Wirkung

Die neue Verbindungsstraße ist mit ca. 5.900 Kfz/24h belastet. Ausgeprägte Verlagerungswirkungen beziehen sich auf die beiden Streckenzüge L 3011-Hofheimer Straße im Osten und die L 3265-Mainzer Landstraße im Süden. In allen anderen Bereichen sind nur geringere Veränderungen mit niedrigen einstelligen prozentualen Werten ausgewiesen.

In der Umgebung des Gewerbegebietes Hattersheim-Nord kommt es zu einer Umlagerung von ca. 1.500 Kfz/24h vom östlichen Streckenzug L 3011-Hofheimer Straße auf den südlichen Streckenzug L 3265-Mainzer Landstraße. Aufgrund der im Prognose-Nullfall im Süden bereits bestehenden hohen Auslastungen werden dadurch andere Verkehre verlagert, so dass die zusätzlichen Belastungen insgesamt geringer sind. Hier müsste in einer vertieften verkehrstechnischen Untersuchung überprüft werden, wie die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen in dem Bereich verbessert werden kann.

4.7 Planfall 4: Gewerbe Hattersheim Nord

Beschreibung

In dem Planfall ist die Ausweitung der gewerblichen Nutzungen im Hattersheimer Norden enthalten. In der Prognose wurde für die zusätzlichen Nutzungen ein tägliches Verkehrsaufkommen von ca. 4.600 Kfz/24h ermittelt. Die Maßnahme ist in **Bild 10** eingetragen. In den **Abbildungen 13.1** bis **13.4** sind die Belastungen eingetragen, in den **Abbildungen 13.5** bis **13.8** die Differenzbelastungen gegenüber dem Prognose-Nullfall (**Abbildungen 8**).

Bild 10: Planfall 4: Gewerbe Hattersheim Nord

Verkehrliche Wirkung

Durch die zusätzlichen Nutzungen wird das Netz in dem Bereich der Anbindung mit weiteren ca. 4.600 Kfz/24h belastet. Aufgrund der schon im Prognose-Nullfall sehr hohen Belastungen in dem Bereich werden dadurch andere Verkehre verdrängt, so dass die Mehrbelastungen sich auf ca. 3.700 Kfz/24h summieren. Dadurch wird v.a. der südliche Streckenzug L 3265-Mainzer Landstraße höher belastet. Wie bereits bei Planfall 3 gilt, dass in einer vertieften verkehrstechnischen Untersuchung überprüft werden muss, wie die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen in dem Bereich verbessert werden kann.

4.8 Planfall 5: OU Hattersheim-West – Okriftel-West

Beschreibung

Schaffung einer Westumgehung von Okriftel durch die Verbindung der L 3011 im Norden über die Niedeckerstraße zur L 3060-Klarabergstraße westlich von Okriftel. Die Maßnahme ist in **Bild 11** eingetragen. In den **Abbildungen 14.1** bis **14.4** sind die Belastungen eingetragen, in den **Abbildungen 14.5** bis **14.8** die Differenzbelastungen gegenüber dem Prognose-Nullfall (**Abbildungen 8**).

Bild 11: Planfall 5: OU Hattersheim-West – Okriftel-West

Verkehrliche Wirkung

Die Westumgehung Okriftel wird knapp 10.000 Kfz/24h aufnehmen. Durch die Westumgehung Okriftel werden in der Kernstadt Hattersheim v.a. die beiden Streckenzüge in Ost-West-Richtung über die L 3011/L 3265-Mainzer-Landstraße sowie in Nord-Süd-Richtung über die L 3011-Hessendamm entlastet. Ausgewiesen sind Werte von bis zu ca. 1.900 Kfz/24h im Zuge der Mainzer Landstraße, das entspricht etwa 13%, und bis zu ca. 4.400 Kfz/24h im Zuge des Hessendamms, was etwa 37% entspricht.

In der Ortslage von Okriftel ergibt sich eine nahezu spiegelbildliche Lage: Während der Westen um bis zu ca. 4.000 Kfz/24h stärker belastet wird, in Prozent sind bis zu ca. 56% ausgewiesen, sind im Osten bis zu ca. 2.400 Kfz/24h weniger zu registrieren, das entspricht bis zu ca. 48%.

In der Ortslage von Eddersheim sind leichtere Veränderungen von bis zu plus ca. 200 und minus ca. 750 Kfz/24h, etwa 5%mehr bzw. ca. 9% weniger, ausgewiesen.

4.9 Planfall 6: Kombination Planfälle 2, 3, 4 und 5

Beschreibung

In dem Planfall sind die Maßnahmen der Planfälle 2, 3, 4 und 5 miteinander kombiniert. Die Maßnahme ist in **Bild 12** eingetragen. In den **Abbildungen 15.1** bis **15.4** sind die Belastungen eingetragen, in den **Abbildungen 15.5** bis **15.8** die Differenzbelastungen gegenüber dem Prognose-Nullfall (**Abbildungen 8**).

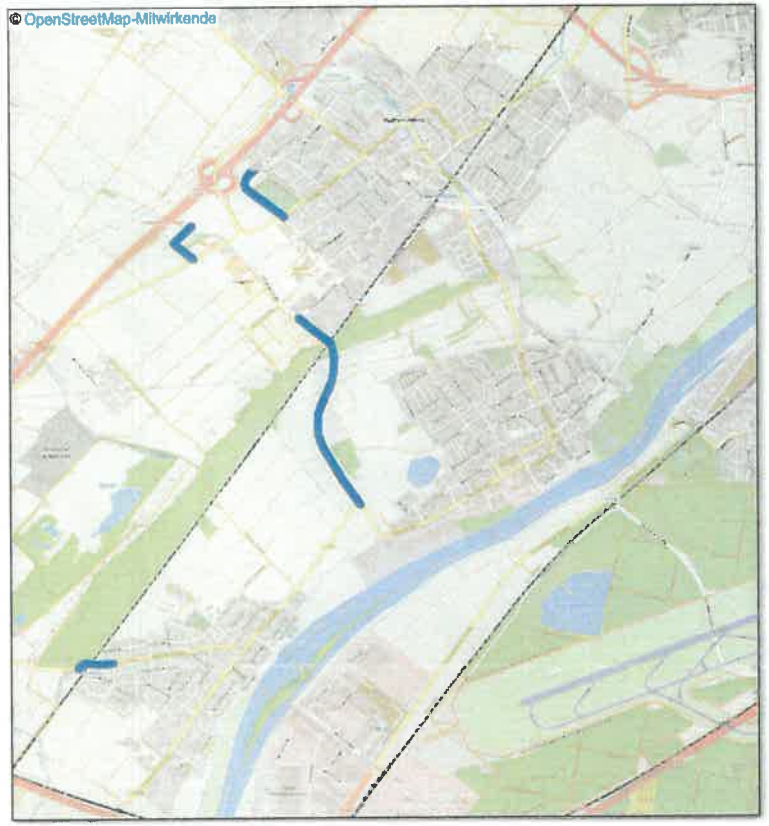


Bild 12: Planfall 6: Kombination Planfälle 2, 3, 4 und 5

Verkehrliche Wirkung

Auch bei der Kombination der einzelnen Maßnahmen lassen sich die Wirkungsrichtungen der einzelnen Planfälle, wenn auch leicht verändert, ablesen:

- Wie in Planfall 5 wird durch die Westumgehung Okriftel in der Ortslage der Kernstadt Hattersheim der Streckenzug in Nord-Süd-Richtung über die L 3011-Hessendamm deutlich entlastet, mit bis zu ca. 4.300 Kfz/24h (etwa 33%) leicht weniger als im Planfall 5. Demgegenüber ist der Streckenzug in Ost-West-Richtung über die L 3011/L 3265-Mainzer-Landstraße stärker belastet. Ausgewiesen sind Werte von bis zu ca. 3.000 Kfz/24h im Zuge der Mainzer Landstraße, das entspricht etwa 47%
- In der Ortslage von Okriftel ist das Bild ebenfalls dem in Planfall 5 ähnlich, Entlastungen im Osten von bis zu ca. 4.400 Kfz/24h (ca. 31%) stehen zusätzliche Belastungen im Westen von bis zu ca. 4.200 Kfz/24h gegenüber, das entspricht ca. 59%. Damit sind die Effekte nahezu gleich zu denen in Planfall 5.
- Die Ortslage von Eddersheim wird im Süden um bis zu ca. 1.000 Kfz/24h entlastet, das entspricht ca. 12%. Im Norden im Zuge der Bahnhofstraße steigen die Belastungen, die positiven Effekte durch den plangleichen Ausbau des Bahnübergangs in Eddersheim werden in ihrer Wirkung durch die Westumgehung Okriftel und die Veränderungen im Bereich Gewerbegebiet Hattersheim-Nord kompensiert. Ausgewiesen sind bis zu ca. 900 Kfz/24h mehr, in Prozent liegen die Veränderungen bei bis zu ca. 24%.
- Im Bereich Hattersheim Nord sind die Entlastungen durch die Verbindung Heddingheimer Straße ebenfalls durch die zusätzlichen Belastungen der verstärkten Gewerbenutzungen überlagert, so dass sie deutlich geringer ausfallen. Insgesamt ist das Straßennetz in Hattersheim v.a. im Zuge der L 3265-Mainzer Landstraße deutlich stärker belastet. Wieder stellt sich die Frage, wie und ob die verkehrsanlagen in dem Bereich leistungsfähig gestaltet werden können

4.10 Vergleich Planfälle

In **Bild 13** sind die im Text besprochenen Vergleichsquerschnitte eingetragen. In den **Tabellen 6** und **7** sind die Vergleichswerte aufgelistet, in **Tabelle 8** sind die prozentualen Veränderungen eingetragen.

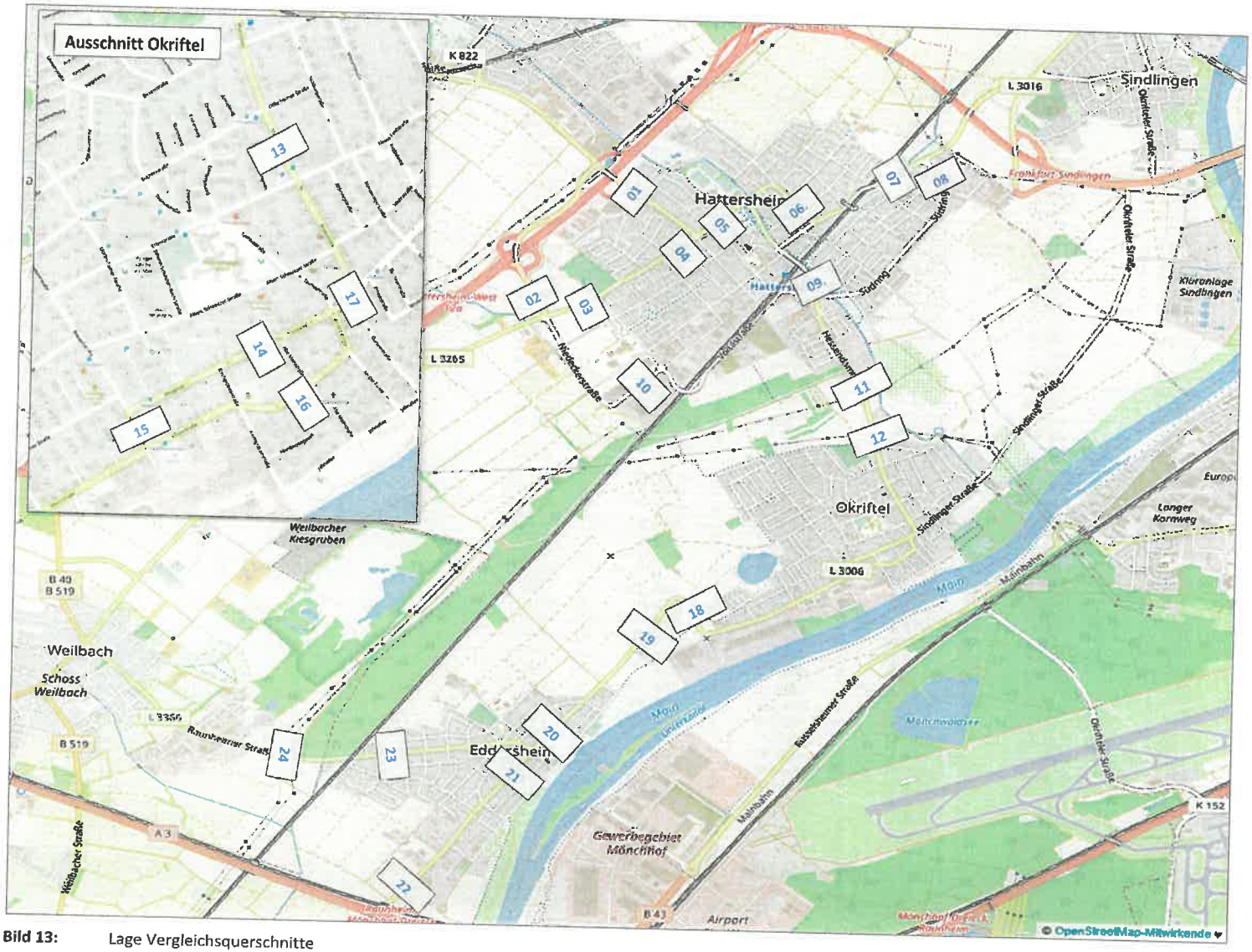


Bild 13: Lage Vergleichsquerschnitte

Nr.	Querschnitt	P0 mit Süd- Kfz/24h	P1a Kfz/24h	P1b Kfz/24h	P2 Kfz/24h	P3 Kfz/24h	P4 Kfz/24h	P5 Kfz/24h	P6 Kfz/24h
1	L 3011-Hofheimer Straße Nord	17.200	17.050	16.700	17.350	16.250	17.350	16.700	15.400
2	L 3011-West	16.850	16.900	17.050	16.750	16.600	17.150	16.450	16.800
3	L 3265-Mainzer Landstraße West	11.150	10.800	10.700	10.400	12.150	12.450	10.450	12.350
4	L 3265-Mainzer Landstraße westl. Hofheimer Str	6.350	6.150	6.200	6.150	7.600	7.050	8.350	9.400
5	L 3265-Mainzer Landstraße östl. Hofheimer Str.	14.900	14.200	13.550	14.900	14.500	15.350	13.000	13.800
6	Nassauer Straße Süd	11.450	11.500	11.300	11.300	11.300	11.600	11.350	11.100
7	L 3265-Frankfurter Straße Ost	13.050	12.900	12.700	12.950	13.000	13.100	12.800	12.700
8	Südring Ost	9.700	9.600	9.150	9.750	9.650	9.850	8.950	9.100
9	Hessendamm südl. Frankfurter Straße	12.250	12.950	11.950	12.250	11.950	12.650	9.450	9.450
10	Philipp-Reis-Straße	7.050	7.200	7.050	6.950	6.800	6.900	7.200	7.250
11	L 3011-Mainstraße Nord	13.050	14.700	12.850	13.550	13.150	13.550	8.700	8.800
12	L 3011-Mainstraße Mitte	13.050	11.400	8.300	13.550	13.150	13.550	8.700	8.800
13	L 3011-Mainstraße Süd	7.600	5.650	5.850	7.100	8.100	7.900	7.850	7.700
14	L 3006-Neugasse	4.650	3.800	3.500	4.300	4.650	4.850	4.500	4.800
15	L 3006-Rossertstraße	7.050	6.400	5.550	6.700	6.850	7.200	11.100	11.300
16	L 3006-Langgasse	4.300	4.200	3.400	4.350	4.300	4.350	3.800	3.850
17	L 3006-Sindlinger Straße West	8.300	7.000	6.200	7.950	8.250	8.500	8.150	8.200
18	L 3006-Klarabergstraße	8.700	8.150	7.450	8.250	8.600	8.800	11.300	11.750
19	L 3006 zw. Okriftel und Eddersheim	8.700	10.150	9.900	8.250	8.600	8.800	9.800	10.400
20	L 3006-Neckarstraße	7.250	7.900	7.800	6.950	7.300	7.550	7.450	7.450
21	L 3006-Flörsheimer Straße	5.950	6.350	6.200	5.050	5.700	5.450	5.400	5.250
22	L 3006 Ortseinfahrt Eddersheim West Bahnhof-	7.600	8.050	8.150	6.500	7.450	7.550	6.850	6.600
23	L 3366-Bahnhofstraße	6.250	6.400	6.300	6.400	6.150	6.300	6.400	6.450
24	L 3366-Raunheimer Straße	6.450	6.600	6.500	7.150	6.400	6.500	6.600	7.250

Tabelle 6: Vergleich der Planfälle – Kfz/24h

Nr.	Querschnitt	P1a Kfz/24h	P1b Kfz/24h	P2 Kfz/24h	P3 Kfz/24h	P4 Kfz/24h	P5 Kfz/24h	P6 Kfz/24h
1	L 3011-Hofheimer Straße Nord	-150	-500	150	-950	150	-500	-1.800
2	L 3011-West	50	200	-100	-250	300	-400	-50
3	L 3265-Mainzer Landstraße West	-350	-450	-750	1.000	1.300	-700	1.200
4	L 3265-Mainzer Landstraße westl. Hofheimer Str.	-200	-150	-200	1.250	700	2.000	3.050
5	L 3265-Mainzer Landstraße östl. Hofheimer Str.	-700	-1.350	0	-400	450	-1.900	-1.100
6	Nassauer Straße Süd	50	-150	-150	-150	150	-100	-350
7	L 3265-Frankfurter Straße Ost	-150	-350	-100	-50	50	-250	-350
8	Südring Ost	-100	-550	50	-50	150	-750	-600
9	Hessendamm südl. Frankfurter Straße	700	-300	0	-300	400	-2.800	-2.800
10	Philipp-Reis-Straße	150	0	-100	-250	-150	150	200
11	L 3011-Mainstraße Nord	1.650	-200	500	100	500	-4.350	-4.250
12	L 3011-Mainstraße Mitte	-1.650	-4.750	500	100	500	-4.350	-4.250
13	L 3011-Mainstraße Süd	-1.950	-1.750	-500	500	300	250	100
14	L 3006-Neugasse	-850	-1.150	-350	0	200	-150	150
15	L 3006-Rossertstraße	-650	-1.500	-350	-200	150	4.050	4.250
16	L 3006-Langgasse	-100	-900	50	0	50	-500	-450
17	L 3006-Sindlinger Straße West	-1.300	-2.100	-350	-50	200	-150	-100
18	L 3006-Klarabergstraße	-550	-1.250	-450	-100	100	2.600	3.050
19	L 3006 zw. Okriftel und Eddersheim	1.450	1.200	-450	-100	100	1.100	1.700
20	L 3006-Neckarstraße	650	550	-300	50	300	200	200
21	L 3006-Flörsheimer Straße	400	250	-900	-250	-500	-550	-700
22	L 3006 Ortseinfahrt Eddersheim West Bahnhof-	450	550	-1.100	-150	-50	-750	-1.000
23	L 3366-Bahnhofstraße	150	50	150	-100	50	150	200
24	L 3366-Raunheimer Straße	150	50	700	-50	50	150	800

Tabelle 7: Vergleich der Planfälle – Veränderung gegenüber P0 in Kfz/24h

Nr.	Querschnitt	P1a %	P1b %	P2 %	P3 %	P4 %	P5 %	P6 %
1	L 3011-Hofheimer Straße Nord	-0,9	-2,9	0,9	-5,5	0,9	-2,9	-10,5
2	L 3011-West	0,3	1,2	-0,6	-1,5	1,8	-2,4	-0,3
3	L 3265-Mainzer Landstraße West	-3,1	-4,0	-6,7	9,0	11,7	-6,3	10,8
4	L 3265-Mainzer Landstraße westl. Hofheimer Str.	-3,1	-2,4	-3,1	19,7	11,0	31,5	48,0
5	L 3265-Mainzer Landstraße östl. Hofheimer Str.	-4,7	-9,1	0,0	-2,7	3,0	-12,8	-7,4
6	Nassauer Straße Süd	0,4	-1,3	-1,3	-1,3	1,3	-0,9	-3,1
7	L 3265-Frankfurter Straße Ost	-1,1	-2,7	-0,8	-0,4	0,4	-1,9	-2,7
8	Südring Ost	-1,0	-5,7	0,5	-0,5	1,5	-7,7	-6,2
9	Hessendamm südl. Frankfurter Straße	5,7	-2,4	0,0	-2,4	3,3	-22,9	-22,9
10	Philipp-Reis-Straße	2,1	0,0	-1,4	-3,5	-2,1	2,1	2,8
11	L 3011-Mainstraße Nord	12,6	-1,5	3,8	0,8	3,8	-33,3	-32,6
12	L 3011-Mainstraße Mitte	-12,6	-36,4	3,8	0,8	3,8	-33,3	-32,6
13	L 3011-Mainstraße Süd	-25,7	-23,0	-6,6	6,6	3,9	3,3	1,3
14	L 3006-Neugasse	-18,3	-24,7	-7,5	0,0	4,3	-3,2	3,2
15	L 3006-Rossertstraße	-9,2	-21,3	-5,0	-2,8	2,1	57,4	60,3
16	L 3006-Langgasse	-2,3	-20,9	1,2	0,0	1,2	-11,6	-10,5
17	L 3006-Sindlinger Straße West	-15,7	-25,3	-4,2	-0,6	2,4	-1,8	-1,2
18	L 3006-Klarabergstraße	-6,3	-14,4	-5,2	-1,1	1,1	29,9	35,1
19	L 3006 zw. Okriftel und Eddersheim	16,7	13,8	-5,2	-1,1	1,1	12,6	19,5
20	L 3006-Neckarstraße	9,0	7,6	-4,1	0,7	4,1	2,8	2,8
21	L 3006-Flörsheimer Straße	6,7	4,2	-15,1	-4,2	-8,4	-9,2	-11,8
22	L 3006 Ortseinfahrt Eddersheim West Bahnhof-	5,9	7,2	-14,5	-2,0	-0,7	-9,9	-13,2
23	L 3366-Bahnhofstraße	2,4	0,8	2,4	-1,6	0,8	2,4	3,2
24	L 3366-Raunheimer Straße	2,3	0,8	10,9	-0,8	0,8	2,3	12,4

Tabelle 8: Vergleich der Planfälle – Veränderung gegenüber P0 in % (Werte ab +/- 10% sind farbig markiert)

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Ergebnisse lassen sich in der Übersicht folgendermaßen zusammenfassen:

- Durch eine Ortsumgehung Okriftel im Norden, wie in den Planfällen 1 ist eine deutliche Entlastung der Ortslage von Okriftel ermöglicht, insbesondere bei Anbindung der Umgehung an die Ortslage. Stärkere Verlagerungen im zweistelligen Prozentbereich sind im weitgehend auf die Ortslage von Okriftel beschränkt
- Der plangleiche Ausbau des Bahnübergangs in Eddersheim führt im Wesentlichen zu einer Verlagerung von dem südlichen Streckenzug L 3006-Flörsheimer Straße auf die L 3366 Bahnhofstraße. Stärkere Verlagerungen im zweistelligen Prozentbereich sind weitgehend auf die Ortslage von Okriftel beschränkt
- Durch die Verbindung zwischen der Heddingheimer Straße an die L 3265-Mainzer Landstraße wird eine zweite Anbindung des Gewerbegebietes im Hattersheimer Norden geschaffen, die zu einer Verlagerung vom östlichen Bereich im Zuge der L 3011-Hofheimer Straße auf die L 3265-Mainzer Landstraße führt. Dadurch wird in dem Bereich die Leistungsfähigkeitsgrenze erreicht und es werden Überlegungen zur leistungsfähigen Gestaltung der Verkehrsanlagen erforderlich. Wiederum beschränken sich die Wirkungen v.a. auf den Bereich im Umkreis der Maßnahme
- Der zusätzliche Ausbau der gewerblichen Nutzungen im Norden Hattersheims verstärkt die belastet die verkehrlichen Anlagen in dem Bereich weiter, so dass die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen zu überprüfen ist.
- Die Westumgehung Okriftel führt zu einer Entlastung v.a. im Osten im Zuge des Hessendamms und zu Mehrbelastungen im Westen. Bei der Bewertung der Maßnahme ist zu berücksichtigen, dass durch die Mehrbelastungen überwiegend gewerblich genutzte Bereiche betroffen sind, während in den entlasteten Bereichen Wohnnutzungen stärker ausgeprägt sind. Durch eine Optimierung der Verkehrsregelungen sind ggf. weitere Verbesserungen möglich

5 Lösungsansätze Schwerverkehr

Struktur der Schwerverkehrsbelastungen - Übersicht

Die Schwerverkehrsbelastungen in Hattersheim beruhen in erster Linie aus Quell- und Zielfahrten. Aufgrund der leistungsfähigen Strecken im Zuge der A 66 im Norden und der B 40 im Osten entsteht bei Durchgangsfahrten durch Hattersheim für den Schwerverkehr i.d.R. kein zeitlicher Vorteil. Maßgebend für die Struktur der Schwerverkehrsbelastungen ist deshalb die Lage der wichtigen Ziel- und Quellorte für den Schwerverkehr. In **Bild 14** sind die wichtigsten eingetragen. Die meisten Schwerpunkte liegen gut angebunden an das übergeordnete Netz in den Randbereichen der Stadt. Das Gewerbegebiet am Main im Osten von Okriftel hat ein besonders starkes Verkehrsaufkommen im Schwerverkehr und ist zudem an das überordneten Netz nur über die Ortsdurchfahrten von Eddersheim und Okriftel erreichbar.

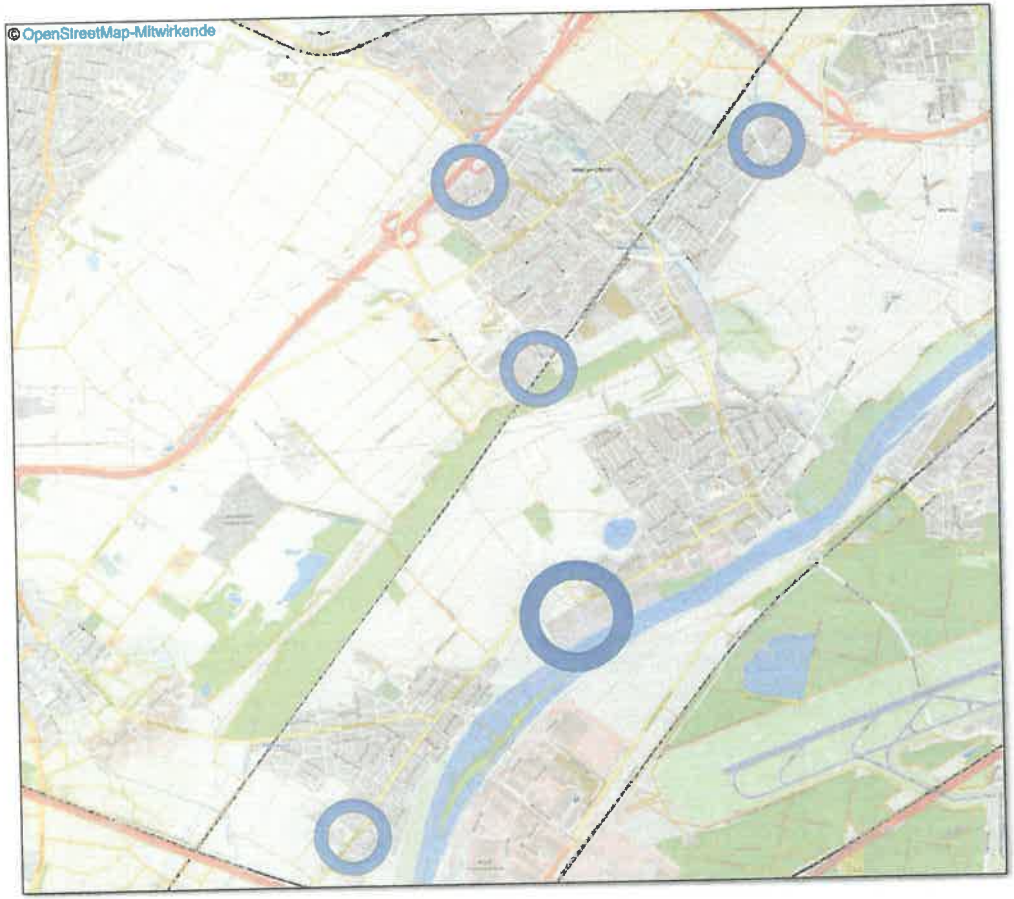


Bild 14: Wichtige Quell- und Zielorte Schwerverkehr

Struktur der Schwerverkehrsbelastungen - Bestand

In den **Bildern 15** und **16** ist die durch die Verteilung der Quell- und Zielorte bedingte Struktur der Schwerverkehrsbelastungen deutlich erkennbar. Sowohl im heutigen Straßennetz (**Bild 15**), wie auch mit den Prognose-Nullfall-Maßnahmen zu Veränderungen im Angebot (**Bild 16**) sind die höchsten Belastungen zwischen Okriftel und Eddersheim zu erkennen. Die anderen wichtigen Gewerbestandorte weisen die stärksten Schwerverkehrsbelastungen jeweils nach außen zum überordneten Netz hin auf.

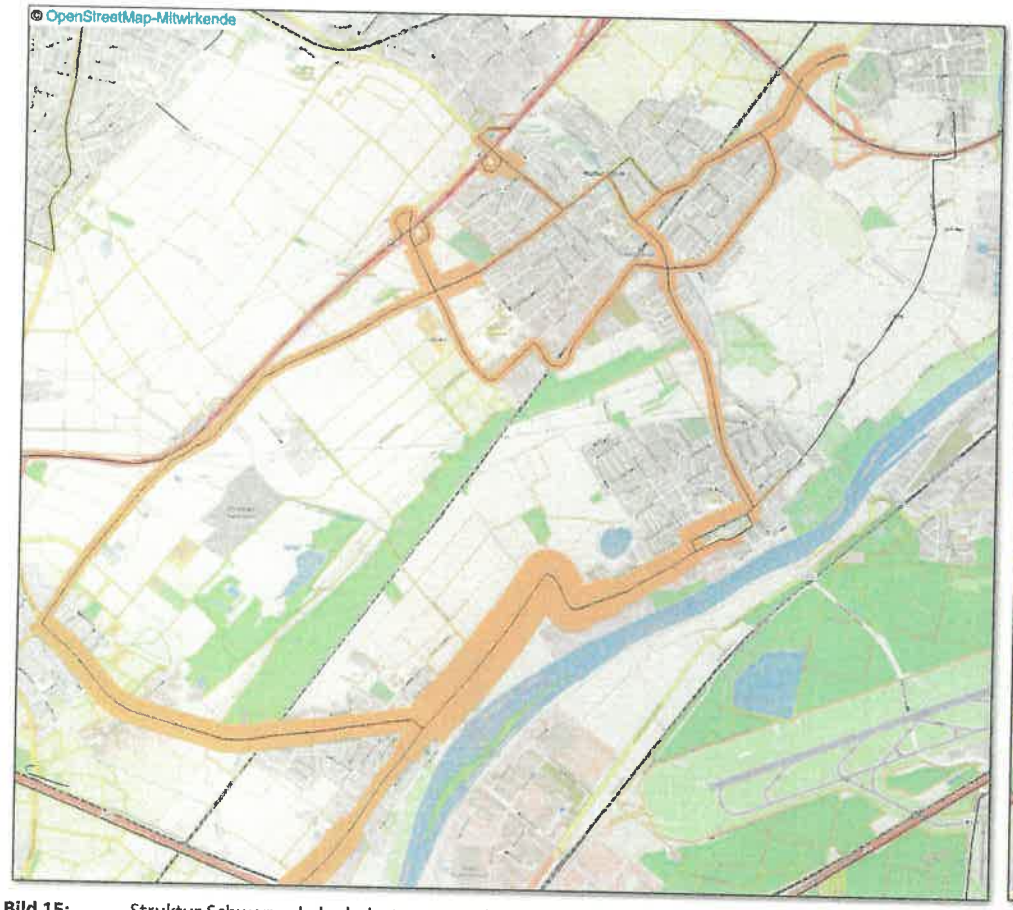


Bild 15: Struktur Schwerverkehrsbelastungen im bestehenden Straßennetz

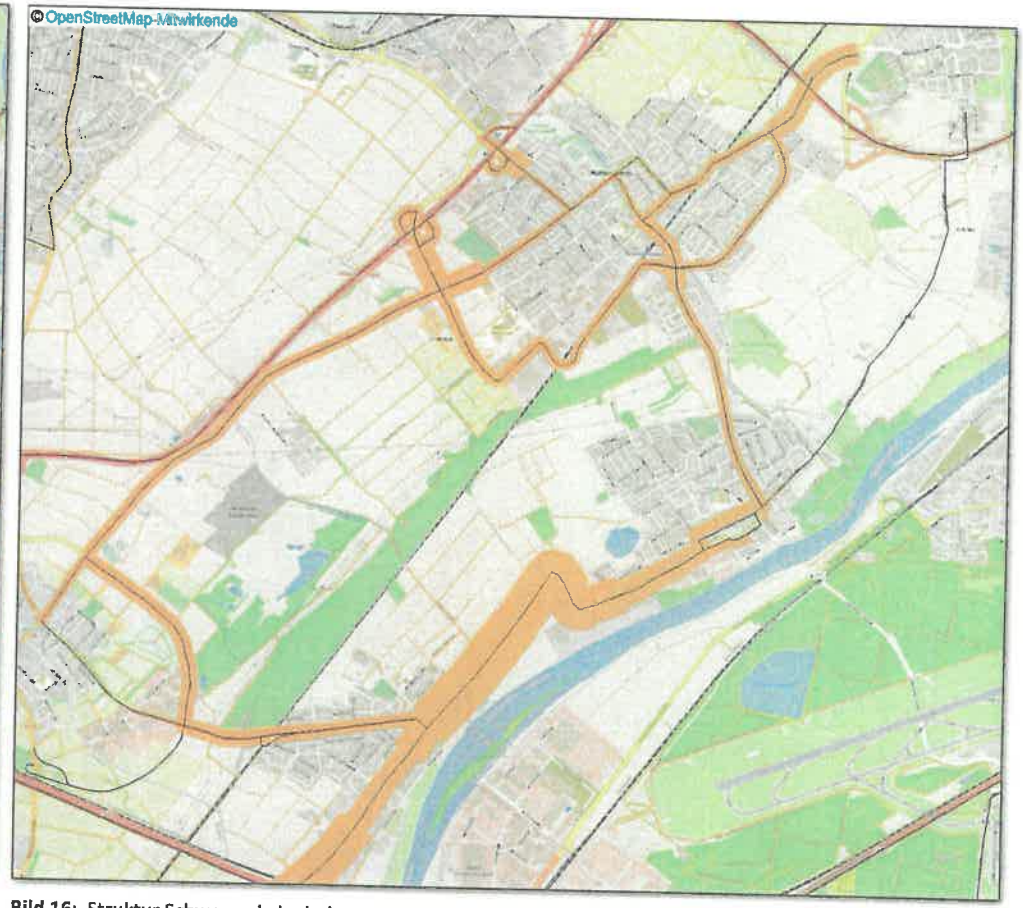


Bild 16: Struktur Schwerverkehrsbelastungen im zukünftigen Straßennetz

Struktur der Schwerverkehrsbelastungen – Maßnahmen I

In **Bild 17** ist die Sperrung der Hofheimer Straße südlich der Heddingheimer Landstraße und der Mainzer Landstraße für den Schwerverkehr simuliert, in **Bild 18** ist die Wirkung der Ortsumfahrung Hattersheim-West auf die Schwerverkehrsbelastungen dargestellt. Die Sperrung der Hofheimer Straße wirkt sich auf die meisten Fahrbeziehungen nur wenig aus, da diese gut nach außen angebunden sind.

Die Ortsumfahrung Hattersheim-West ist sehr gut geeignet, den Gewerbestandort am Main zwischen Okriftel und Eddersheim an das übergeordnete Netz anzubinden. Die Ortslagen in beiden Stadtteilen profitieren deutlich von der Maßnahme.

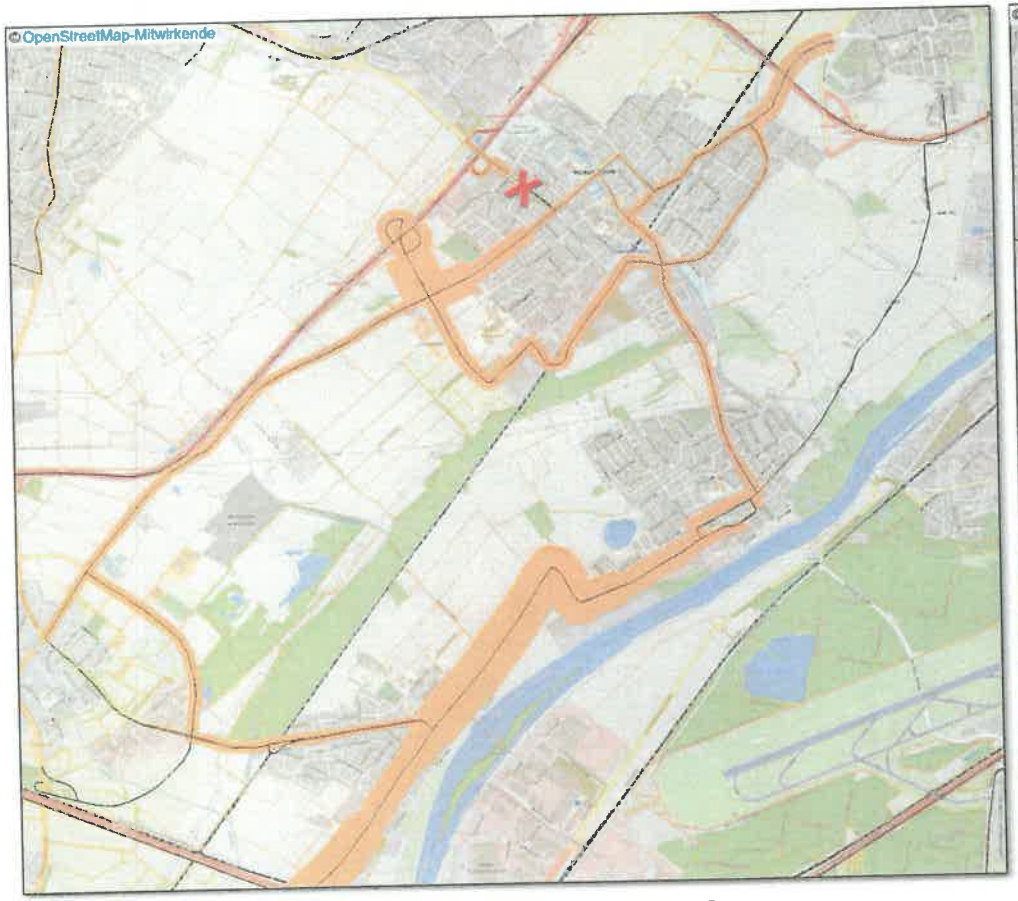


Bild 17: Struktur Schwerverkehrsbelastungen - Sperrung Hofheimer Straße

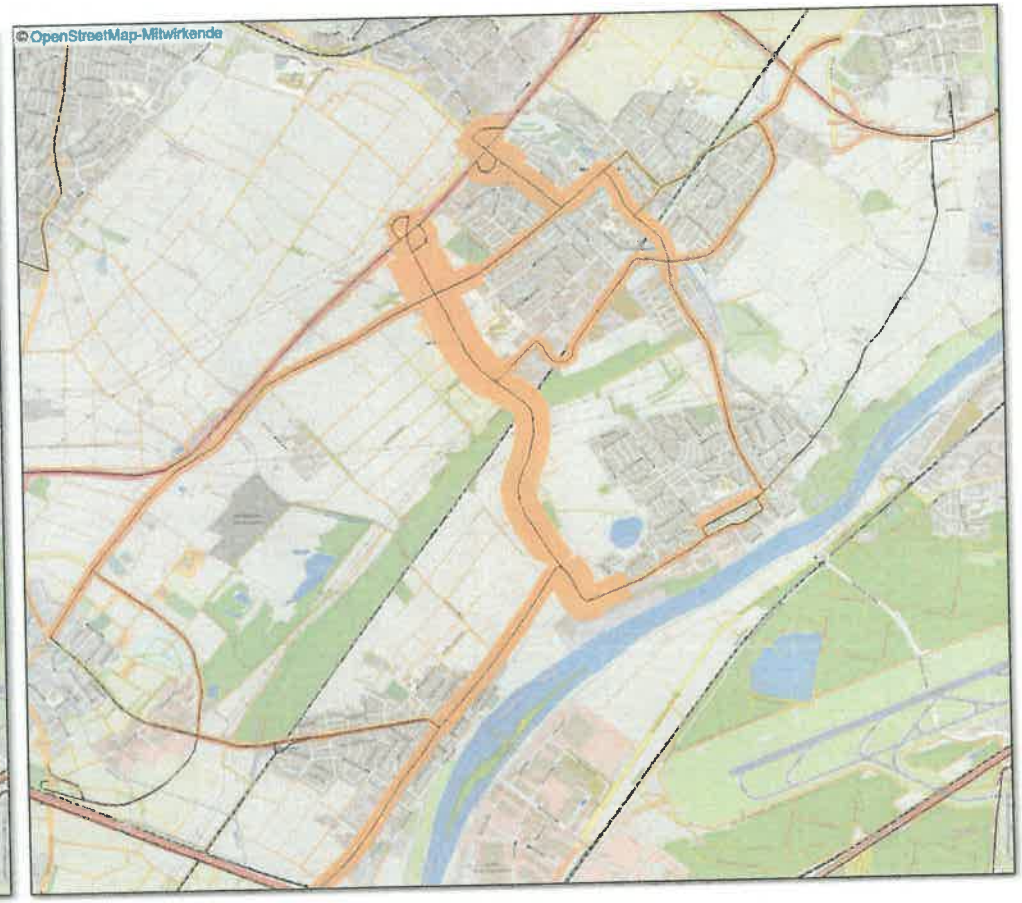


Bild 18: Struktur Schwerverkehrsbelastungen – OU Hattersheim-West

Struktur der Schwerverkehrsbelastungen – Maßnahmen II

In **Bild 19** ist die OU Hattersheim-West mit der Schwerverkehrssperrung der Hofheimer Straße kombiniert, in **Bild 19** ist die Wirkung der Ortsumfahrung Hattersheim-West mit Schwerverkehrssperrungen in den von Wohnnutzungen dominierten Streckenzügen Neugasse und Südring sowie mit in der Hofheimer Straße kombiniert. Die Maßnahmen ergänzen sich und verstärken die Wirkungen.

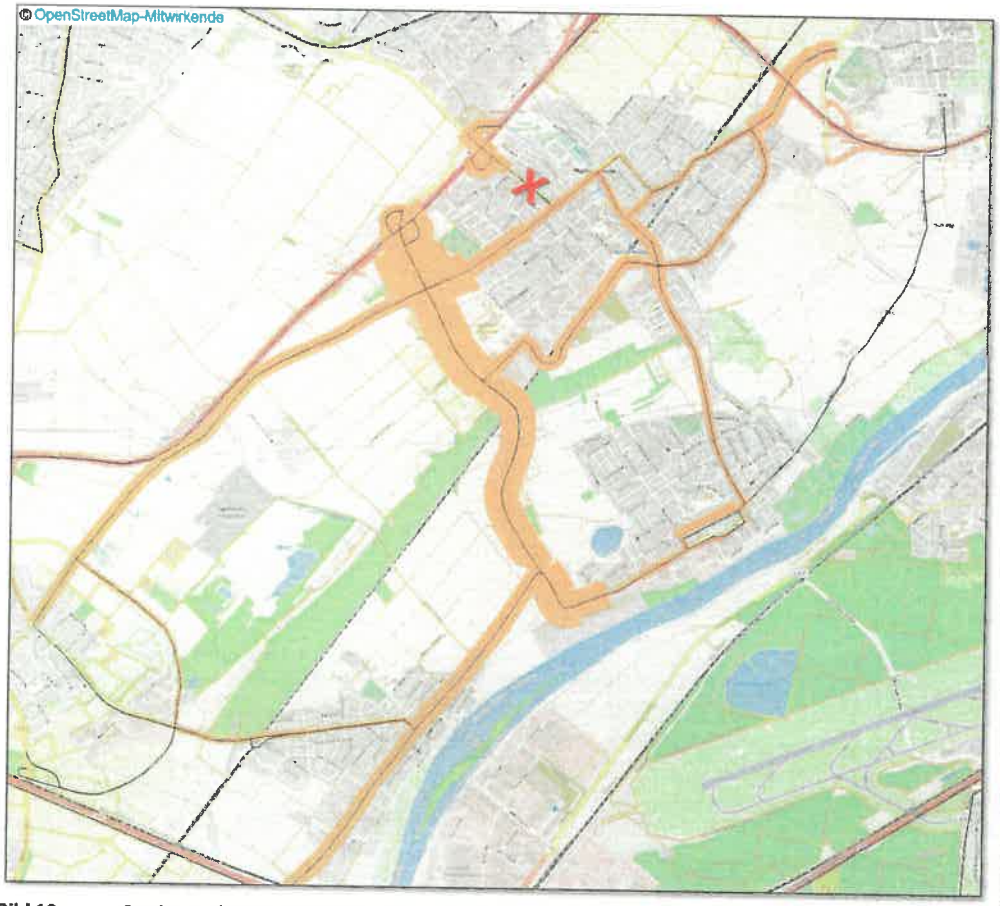


Bild 19: Struktur Schwerverkehrsbelastungen – OU Ha-West und Sperrung Hofheimer

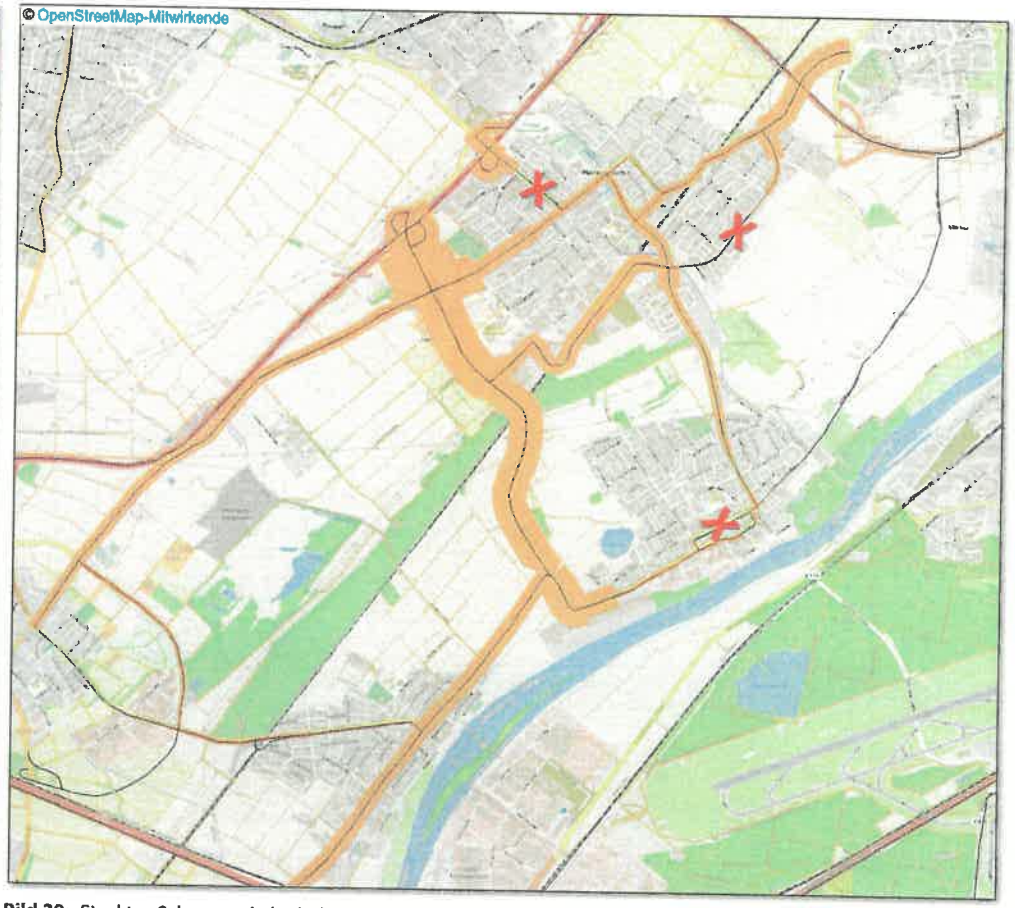


Bild 20: Struktur Schwerverkehrsbelastungen - OU Ha-West + Sperrungen Hofheimer, Neugasse und Südring

Lösungsansätze

In den vorrangehenden Betrachtungen sind zwei Lösungsansätze qualitativ untersucht worden:

- **Sperrungen für den Schwerverkehr** in verschiedenen sensiblen Streckenabschnitten. Diese Maßnahmen sind aufgrund der guten Anbindung der meisten Gewerbestandorte gut verträglich und können zu erheblichen Verringerungen der Schwerverkehrsbelastungen beitragen, ohne dass die Erschließung der Gewerbegebiete sich verschlechtert
- **Ortsumfahrung Hattersheim-West**: Nur mit dieser Maßnahme konnten wirksame Verbesserungen für die Anbindung des bedeutsamen Gewerbestandortes am Main zwischen Okriftel und Eddersheim erzielt werden, bei denen die Ortsdurchfahrten deutlich vom Schwerverkehr entlastet werden können

Da der Gewerbestandort am Main verkehrlich nur durch den Bau einer neuen Straße so angebunden werden kann, dass die Ortslagen von Okriftel und Eddersheim nicht belastet werden, werden noch darüber hinaus gehende Anregungen zur Lösung des Problems gemacht:

- **Logistikkonzept Gewerbebetriebe**: Hierdurch könnte eine gewisse Optimierung erfolgen, insbesondere zur Reduzierung von Fahrten. Aufgrund der Nutzerstruktur sind die Potenziale als nicht ausreichend einzuschätzen
- **Anbindung an den Main:** Da ein wesentlicher Teil des Schwerverkehrsaufkommens an dem Standort durch einen stahlverarbeitenden Betrieb verursacht wird, sollten die Möglichkeiten zur Anbindung an den Schiffverkehr überprüft werden. Hierbei sind auch Verbundeffekte mit anderen gewerblichen Main-Anrainern im Umkreis (z.B. Industriepark Höchst, Griesheim etc.) in die Überlegungen einzubeziehen. Es könnte auch eine kombinierte Fähre/Straße-Nutzung zur Anbindung an die südliche Mainseite in Frage kommen
- **Neuordnung Gewerbenutzungen**: Sollte keiner der genannten Lösungsansätze bzw. deren Kombination in absehbarer umsetzbar sein, sollte eine Neuordnung der Gewerbenutzungen diskutiert werden. Wie die Anbindung der anderen Gewerbegebiete in Hattersheim zeigt, sind die günstig zum übergeordneten Netz gelegenen Gewerbeflächen einfacher verträglich zu betreiben, insbesondere bei hohem Schwerverkehrsaufkommen.

II Quellen

/1/ BMVI (Hrsg.):
Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – LOS 3: Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen unter Berücksichtigung des Luftverkehrs (Schlussbericht Los 3) und LOS 4: Netzumlegung Straße (Schlussbericht Los 4);
Berlin, 2014

/2/ Shell Deutschland Oil GmbH (Hrsg.):
Shell Deutschland und Prognos AG: Shell Pkw-Szenarien bis 2040;
Hamburg, ohne Jahresangabe

/3/ Hessisches Statistisches Landesamt
Regionale Bevölkerungsvorausberechnung 2018 bis 2040, Bevölkerungsentwicklung
https://statistik.hessen.de/zahlen-fakten/bevoelkerung-gebiet-haushalte-familien/bevoelkerung/tabellen
Wiesbaden, 2019

III Abbildungen

Abbildungsverzeichnis

Analyse 2019

Abb. 1: Zählungen 2019

Abb. 2: Befragungen 2019

Abb. 3: Durchgangsverkehrsbeziehungen

Abb. 4.1: Zählwerte Hattersheim - Kfz/7h
Abb .4.2: Zählwerte Okriftel - Kfz/7h
Abb. 4.3: Zählwerte Eddersheim - Kfz/7h

Abb. 5.1: Analyse-Nullfall - Hattersheim - Kfz/7h
Abb. 5.2: Analyse-Nullfall - Okriftel - Kfz/7h
Abb. 5.3: Analyse-Nullfall - Eddersheim - Kfz/7h

Abb. 6.1: Analyse-Nullfall - Gesamtstadt - Kfz/24h
Abb. 6.2: Analyse-Nullfall - Hattersheim - Kfz/24h
Abb. 6.3: Analyse-Nullfall - Okriftel - Kfz/24h
Abb. 6.4: Analyse-Nullfall - Eddersheim - Kfz/24h

Prognose-Nullfall 2035

Abb. 7.1: Prognose-Nullfall 2035 ohne Südring - Gesamtstadt - Kfz/24h
Abb. 7.2: Prognose-Nullfall 2035 ohne Südring - Hattersheim - Kfz/24h
Abb. 7.3: Prognose-Nullfall 2035 ohne Südring - Okriftel - Kfz/24h
Abb. 7.4: Prognose-Nullfall 2035 ohne Südring - Eddersheim - Kfz/24h

Abb. 8.1: Prognose-Nullfall 2035 mit Südring - Gesamtstadt - Kfz/24h
Abb. 8.2: Prognose-Nullfall 2035 mit Südring - Hattersheim - Kfz/24h
Abb. 8.3: Prognose-Nullfall 2035 mit Südring - Okriftel - Kfz/24h
Abb. 8.4: Prognose-Nullfall 2035 mit Südring - Eddersheim - Kfz/24h

Planfall 1: Ortsumgehung Okriftel-West

Abb. 9.1: Planfall 1a: OU Okriftel-West ohne Anbindung - Gesamtstadt - Kfz/24h
Abb. 9.2: Planfall 1a: OU Okriftel-West ohne Anbindung - Hattersheim - Kfz/24h
Abb. 9.3: Planfall 1a: OU Okriftel-West ohne Anbindung - Okriftel - Kfz/24h
Abb. 9.4: Planfall 1a: OU Okriftel-West ohne Anbindung - Eddersheim - Kfz/24h
Abb. 9.5: Differenznetz Planfall 1a - Gesamtstadt - Kfz/24h

Abb. 9.6: Differenznetz Planfall 1a - Hattersheim - Kfz/24h
Abb. 9.7: Differenznetz Planfall 1a - Okriftel - Kfz/24h
Abb. 9.8: Differenznetz Planfall 1a - Eddersheim - Kfz/24h

Abb. 10.1: Planfall 1b: OU Okriftel-West mit Anbindung - Gesamtstadt - Kfz/24h
Abb. 10.2: Planfall 1b: OU Okriftel-West mit Anbindung - Hattersheim - Kfz/24h
Abb. 10.3: Planfall 1b: OU Okriftel-West mit Anbindung - Okriftel - Kfz/24h
Abb. 10.4: Planfall 1b: OU Okriftel-West mit Anbindung - Eddersheim - Kfz/24h
Abb. 10.5: Differenznetz Planfall 1b - Gesamtstadt - Kfz/24h
Abb. 10.6: Differenznetz Planfall 1b - Hattersheim - Kfz/24h
Abb. 10.7: Differenznetz Planfall 1b - Okriftel - Kfz/24h
Abb. 10.8: Differenznetz Planfall 1b - Eddersheim - Kfz/24h

Planfall 2: Bahnübergang Eddersheim

Abb. 11.1: Planfall 2: BÜ Eddersheim - Gesamtstadt - Kfz/24h
Abb. 11.2: Planfall 2: BÜ Eddersheim - Hattersheim - Kfz/24h
Abb. 11.3: Planfall 2: BÜ Eddersheim - Okriftel - Kfz/24h
Abb. 11.4: Planfall 2 BÜ Eddersheim - Eddersheim - Kfz/24h
Abb. 11.5: Differenznetz Planfall 2 - Gesamtstadt - Kfz/24h
Abb. 11.6: Differenznetz Planfall 2 - Hattersheim - Kfz/24h
Abb. 11.7: Differenznetz Planfall 2 - Okriftel - Kfz/24h
Abb. 11.8: Differenznetz Planfall 2 - Eddersheim - Kfz/24h

Planfall 3: Verbindung Heddingheimer Straße - Mainzer Landstraße

Abb. 12.1: Planfall 3: Verbindung Heddingheimer - Gesamtstadt - Kfz/24h
Abb. 12.2: Planfall 3: Verbindung Heddingheimer - Hattersheim - Kfz/24h
Abb. 12.3: Planfall 3: Verbindung Heddingheimer - Okriftel -Kfz/24h
Abb. 12.4: Planfall 3: Verbindung Heddingheimer - Eddersheim - Kfz/24h
Abb. 12.5: Differenznetz Planfall 3 - Gesamtstadt - Kfz/24h
Abb. 12.6: Differenznetz Planfall 3 - Hattersheim - Kfz/24h
Abb. 12.7: Differenznetz Planfall 3 - Okriftel - Kfz/24h
Abb. 12.8: Differenznetz Planfall 3 - Eddersheim - Kfz/24h

Planfall 4: Gewerbe Hattersheim Nord

Abb. 13.1: Planfall 4: Gewerbe Hattersheim Nord ohne PF3 - Kfz/24h
Abb. 13.2: Planfall 4: Gewerbe Hattersheim Nord ohne PF3- Hattersheim - Kfz/24h
Abb. 13.3: Planfall 4: Gewerbe Hattersheim Nord ohne PF3- Okriftel - Kfz/24h
Abb. 13.4: Planfall 4: Gewerbe Hattersheim Nord ohne PF3- Eddersheim - Kfz/24h
Abb. 13.5: Differenznetz Planfall 4 - Gesamtstadt - Kfz/24h
Abb. 13.6: Differenznetz Planfall 4 - Hattersheim - Kfz/24h
Abb. 13.7: Differenznetz Planfall 4 - Okriftel - Kfz/24h

Abb. 13.8: Differenznetz Planfall 4 - Eddersheim - Kfz/24h

Planfall 5: OU Hattersheim-West – Okriftel-West

Abb. 14.1: Planfall 5: Kombination Planfälle - Gesamtstadt - Kfz/24h
Abb. 14.2: Planfall 5: Kombination Planfälle - Hattersheim - Kfz/24h
Abb. 14.3: Planfall 5: Kombination Planfälle - Okriftel - Kfz/24h
Abb. 14.4: Planfall 5: Kombination Planfälle - Eddersheim - Kfz/24h
Abb. 14.5: Differenznetz Planfall 5 - Gesamtstadt - Kfz/24h
Abb. 14.6: Differenznetz Planfall 5 - Hattersheim - Kfz/24h
Abb. 14.7: Differenznetz Planfall 5 - Okriftel - Kfz/24h
Abb. 14.8: Differenznetz Planfall 5 - Eddersheim - Kfz/24h

Planfall 6: Kombination Planfälle 2, 3, 4 und 5

Abb. 14.1: Planfall 6: Kombination Planfälle - Gesamtstadt - Kfz/24h
Abb. 14.2: Planfall 6: Kombination Planfälle - Hattersheim - Kfz/24h
Abb. 14.3: Planfall 6: Kombination Planfälle - Okriftel - Kfz/24h
Abb. 14.4: Planfall 6: Kombination Planfälle - Eddersheim - Kfz/24h
Abb. 14.5: Differenznetz Planfall 6 - Gesamtstadt - Kfz/24h
Abb. 14.6: Differenznetz Planfall 6 - Hattersheim - Kfz/24h
Abb. 14.7: Differenznetz Planfall 6 - Okriftel - Kfz/24h
Abb. 14.8: Differenznetz Planfall 6 - Eddersheim - Kfz/24h

Abb. 1:
Zählungen 2019

K1 L 3265 / L 3011 / Mainzer Landstr. [L 3011] / Niedeckerstr.

K2 Philipp-Reis-Str. / Voltastr. / Dürerstr. / Im Boden

K3 Mainzer Landstr. [L 3011] / Dürerstr.

K4 Mainzer Landstr. [L 3011] / Hofheimer Str. / Lindenstr.

K5 Hofheimer Str. / Heddingheimer Str. / Ladislaus-Winterstein-Ring

K6 Mainzer Landstraße [L 3011] / Hessendamm [L 3011]

K7 Hessendamm [L 3011] / Frankfurter Str. / Hauptstraße

K8 Frankfurter Str. [L 3265] / Südring

K9 Hessendamm [L 3011] / Südring / Voltastr.

K10 Sindlinger Str. [L 3006] / Neugasse [L 3006] / An der Fähre / Taunusstr.

K11 Rheinstr. [L 3006] / Rossertstr. [L 3006]

K12 Neckarstr. [L 3006] / Flörsheimer Str. / Bahnhofstr. [L 3366] / Propsteistr.

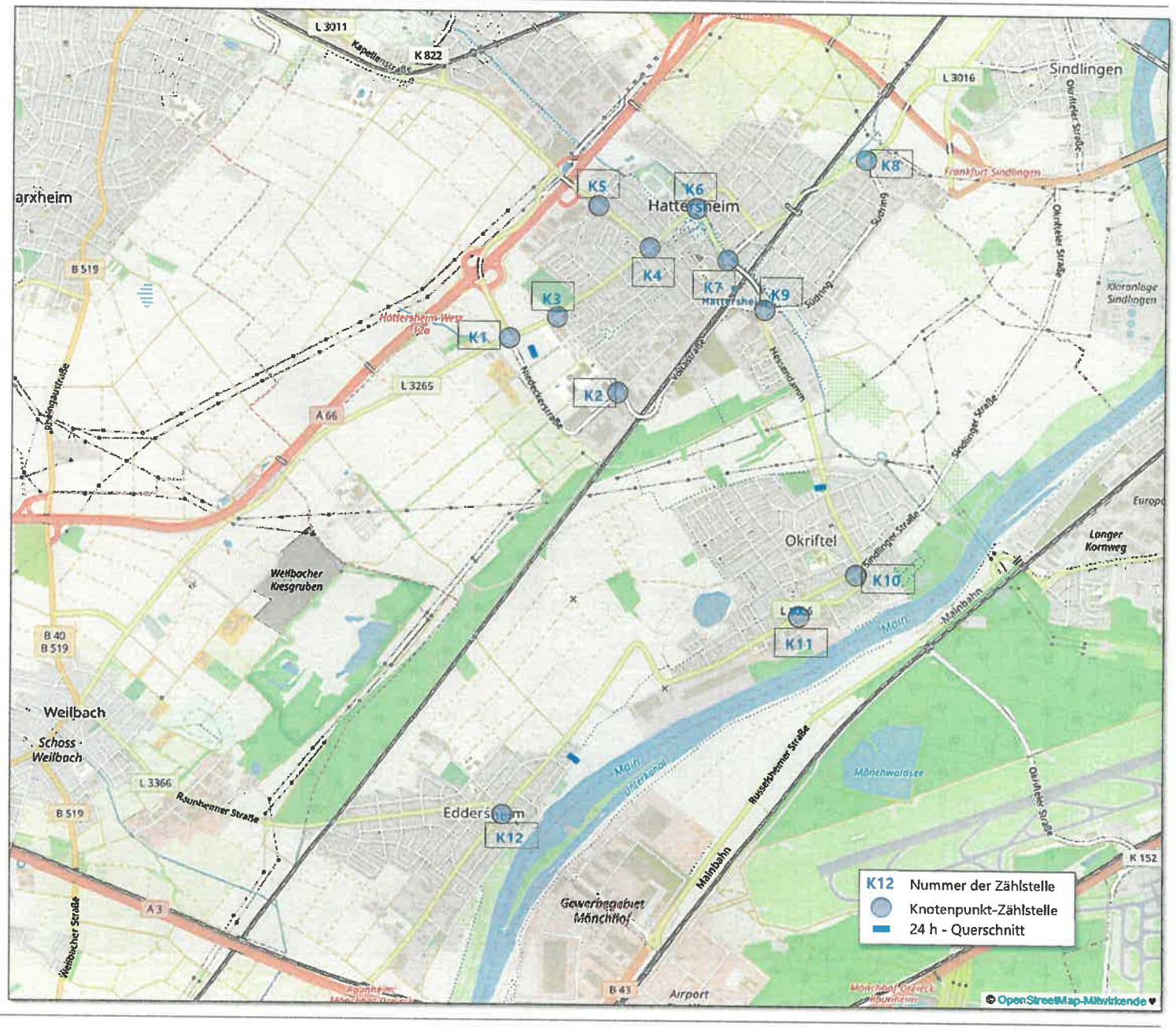


Abb. 2:
Befragungen 2019

B1	09.04.	Niedeckerstraße
B2	10.04.	L 3011-Mainzer Landstraße
B3-1	03.04.	Hofheimer Straße
B3-2	04.04.	Hofheimer Straße
B4	02.04.	L 3265-Frankfurter Straße
B5-1	27.03.	L 3011-Mainstraße
B5-2	28.03.	L 3011-Mainstraße
B6	26.03.	L 3006-Sindlinger Straße
B7-1	07.05.	L 3006-Neckarstraße
B7-2	08.05.	L 3006-Neckarstraße
B8	11.04.	L 3006-Flörsheimer Straße
B9	09.05.	L 3366-Weilbacher Straße

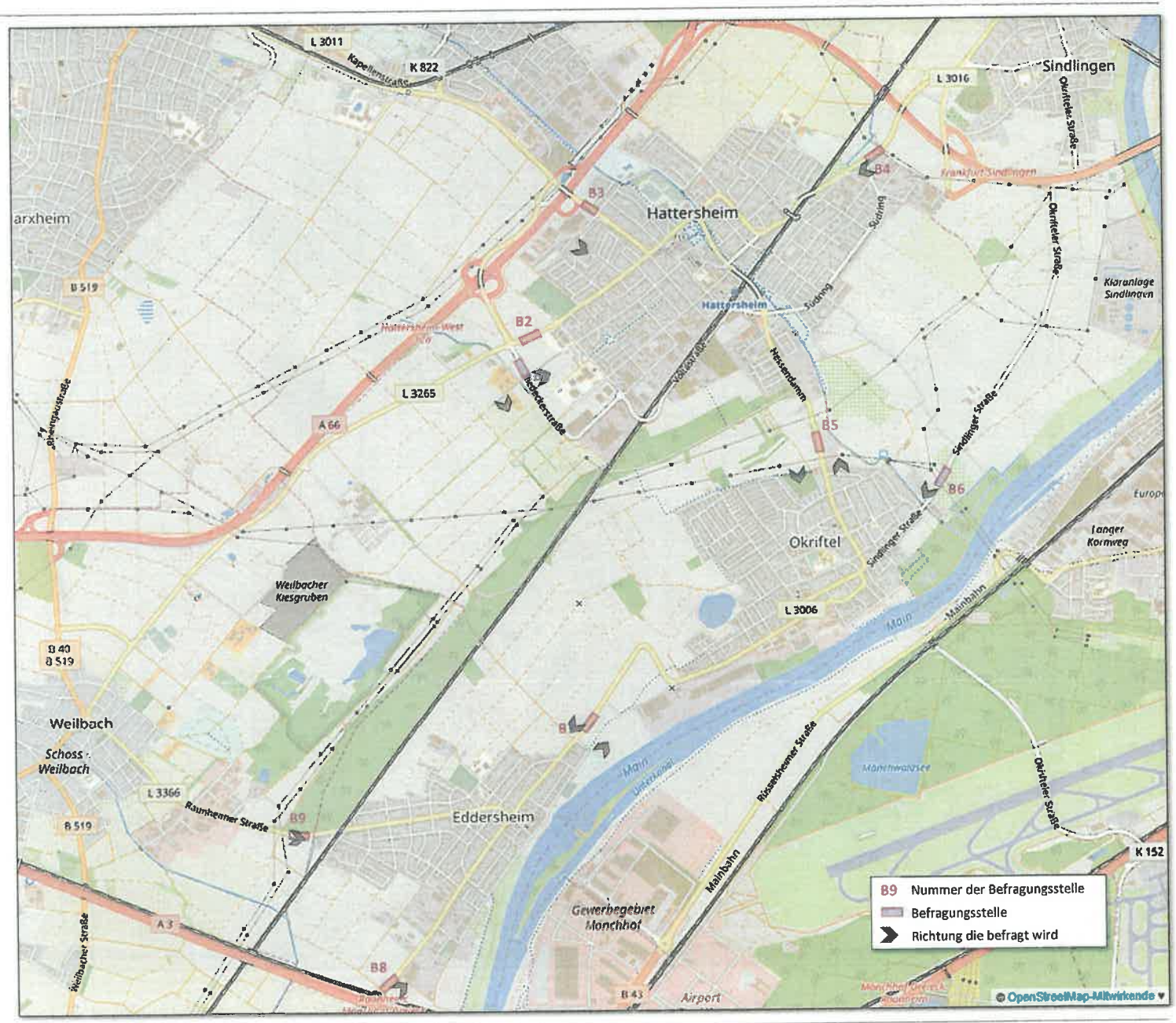


Abb. 3:
Durchgangsverkehrsbeziehungen -bezogen auf die Stadtteile

Kfz/7h

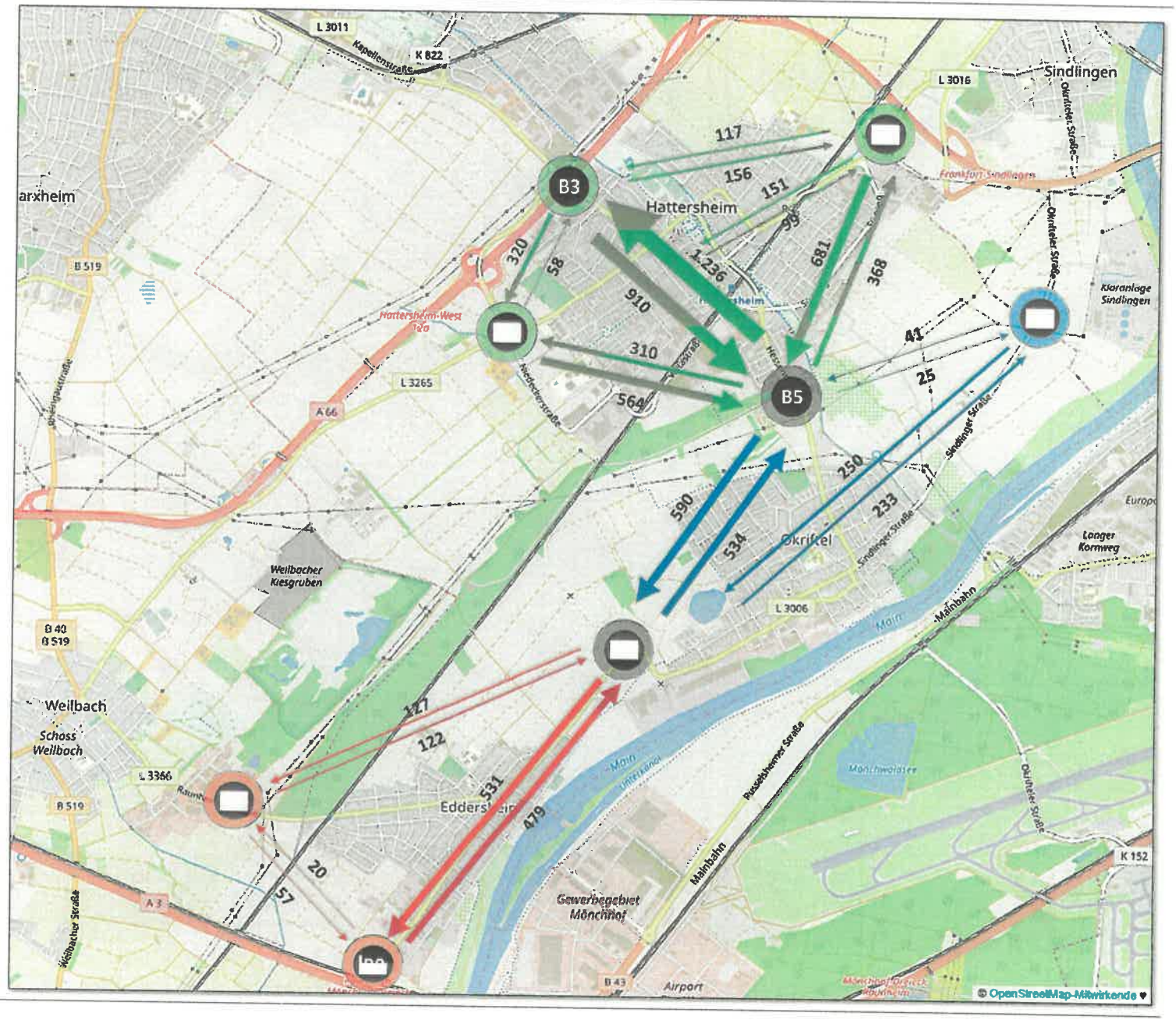


Abb. 4.1:
Zählwerte Hattersheim

Analyse 2019
Kfz/7h

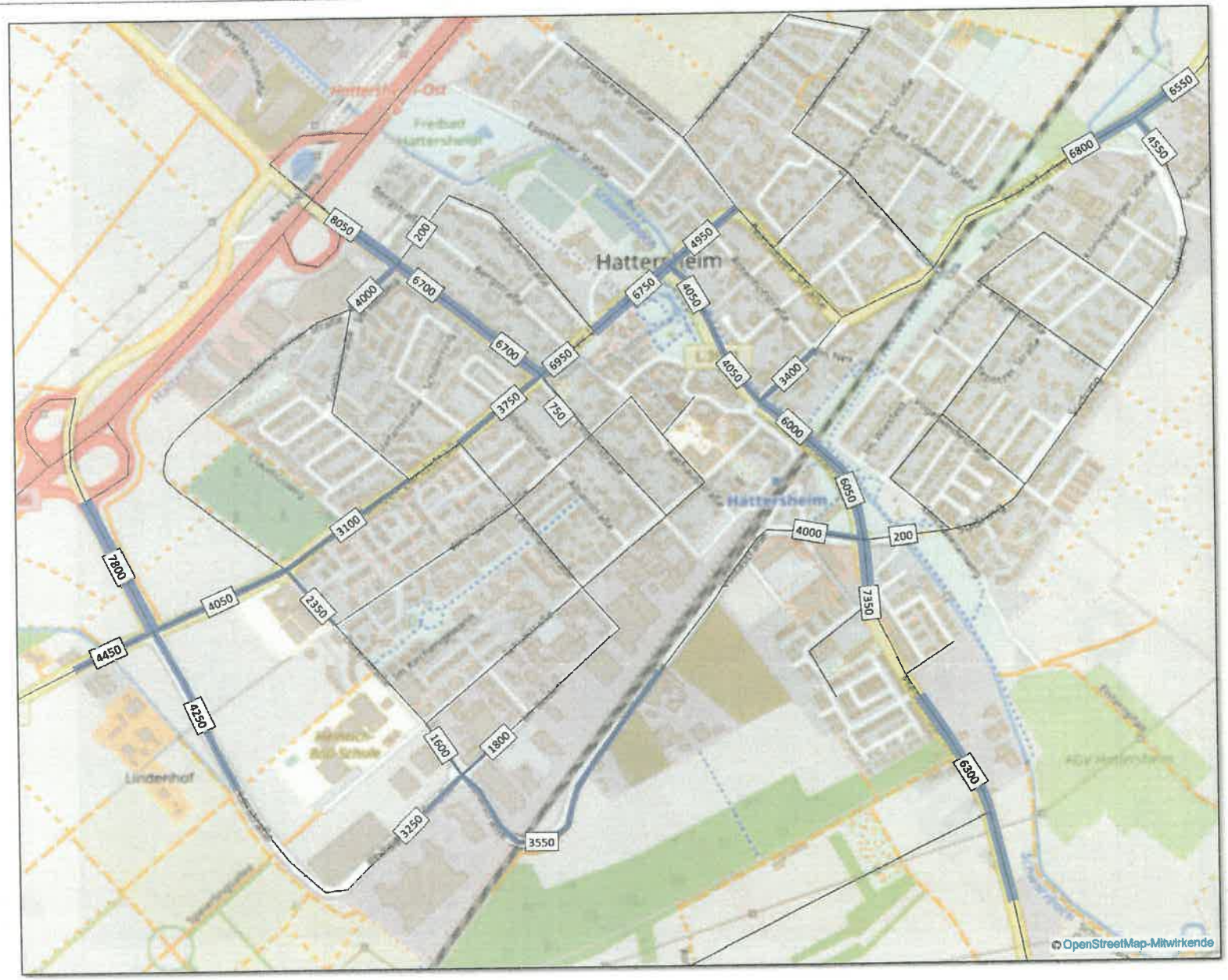


Abb. 4.2:
Zählwerte - Okriftel

Analyse 2019
Kfz/7h

Abb. 4.3:
Zählwerte - Eddersheim

Analyse 2019
Kfz/7h

Abb. 5.1:
Analyse-Nullfall - Hattersheim

Analyse 2019
Kfz/7h

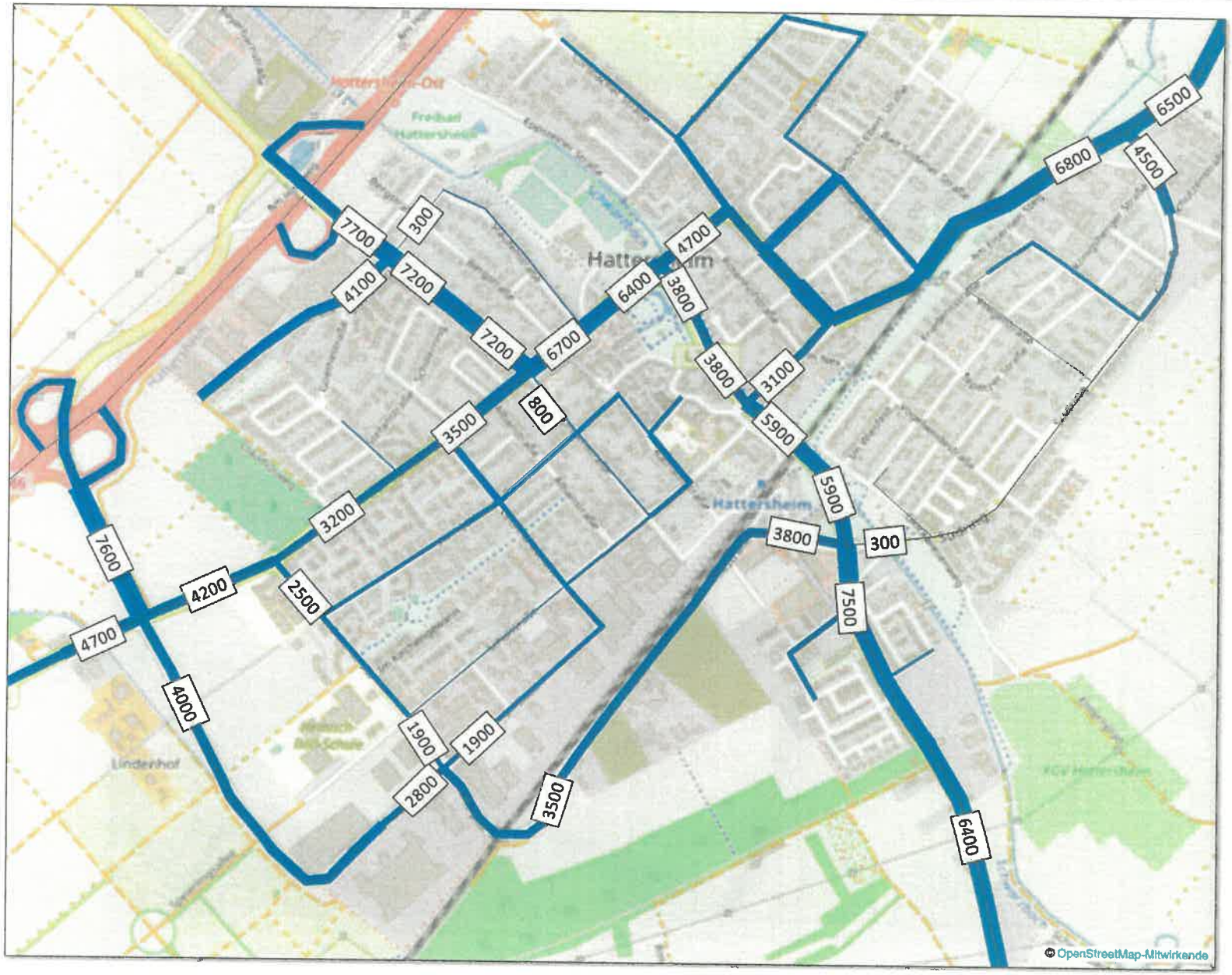


Abb. 5.2:
Analyse-Nullfall - Okriftel

Analyse 2019
Kfz/7h

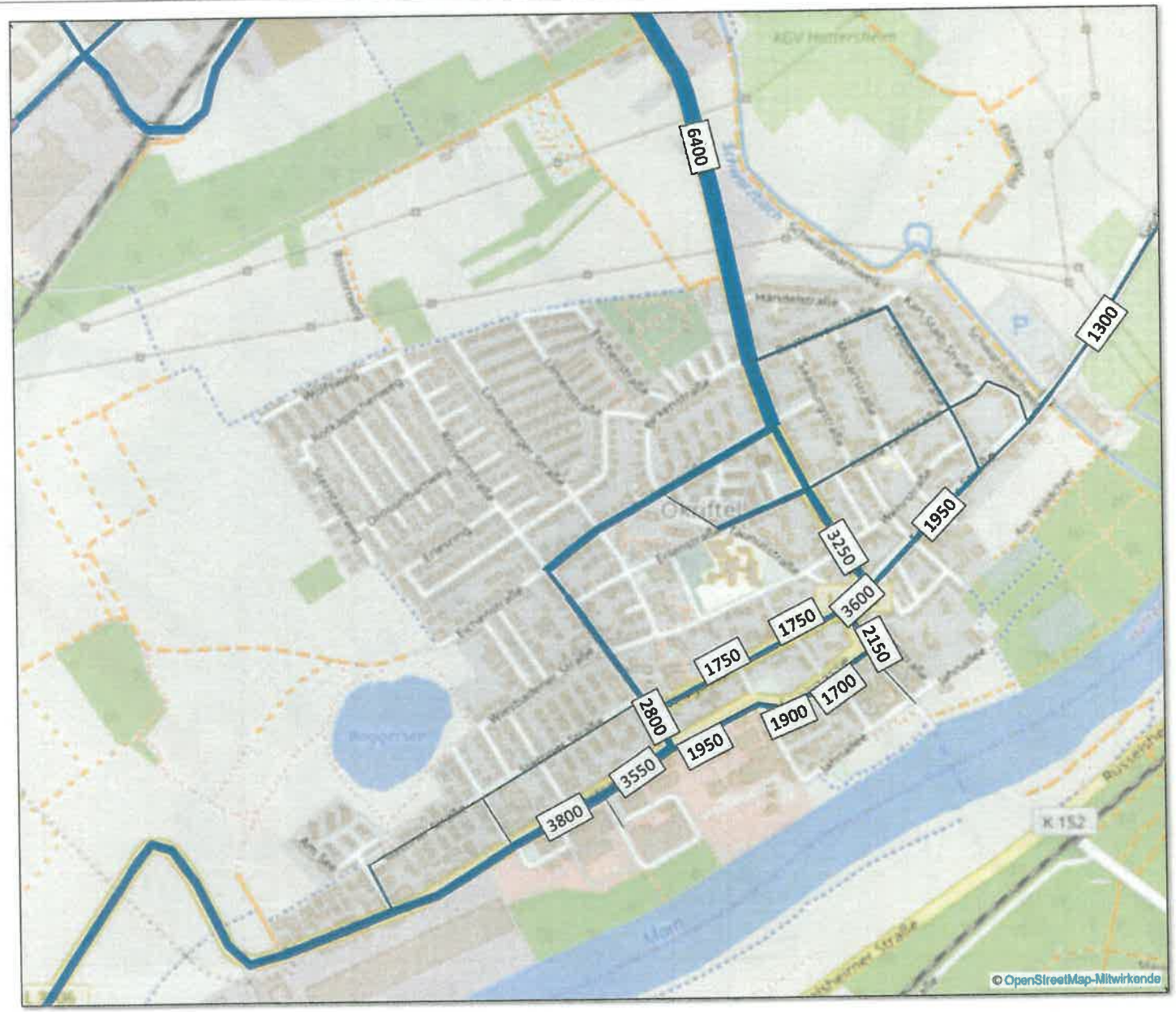


Abb. 5.3:
Analyse-Nullfall - Eddersheim

Analyse 2019
Kfz/7h

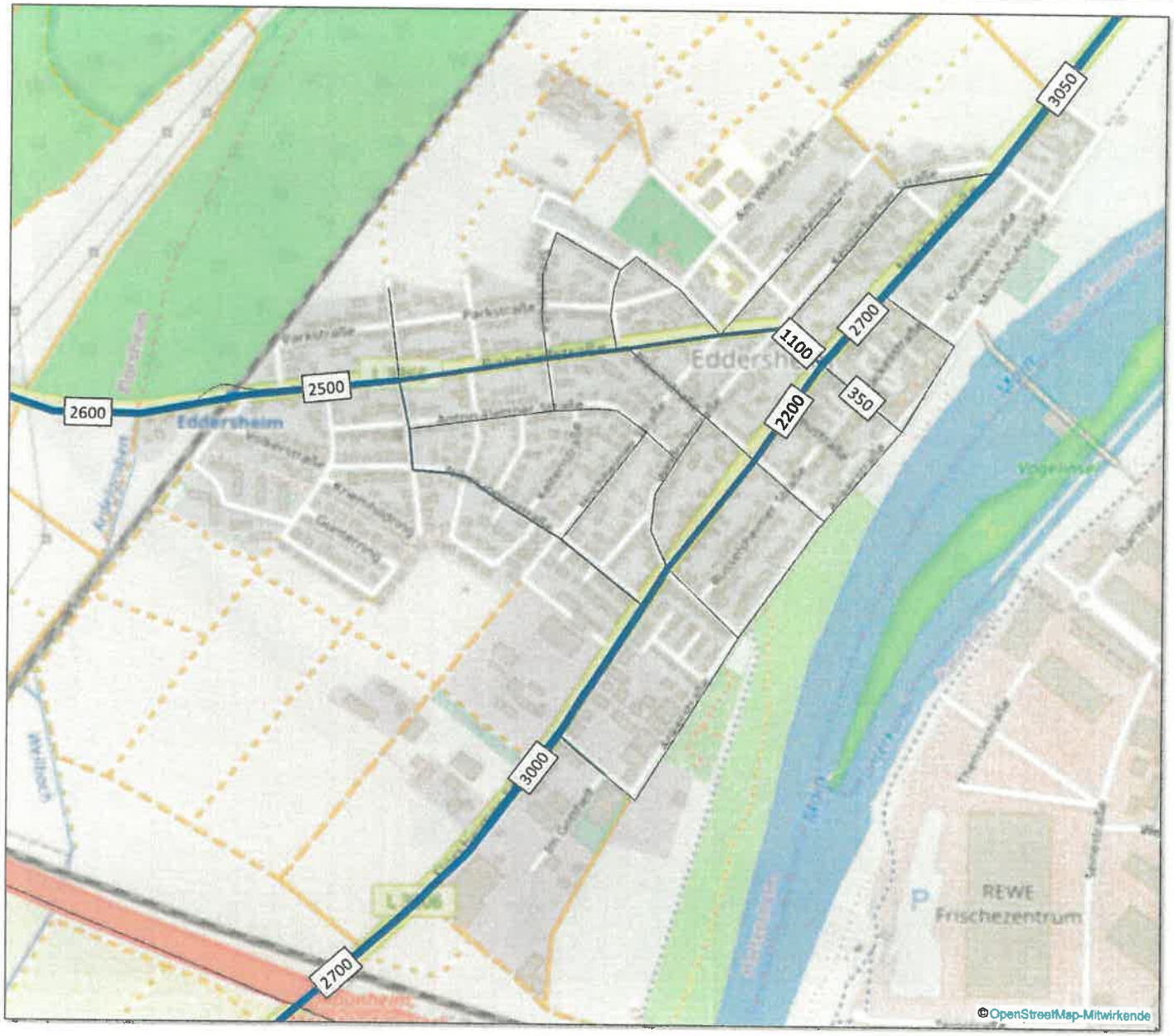


Abb. 6.1:
Analyse-Nullfall - Gesamtstadt

Analyse 2019
Kfz/24h

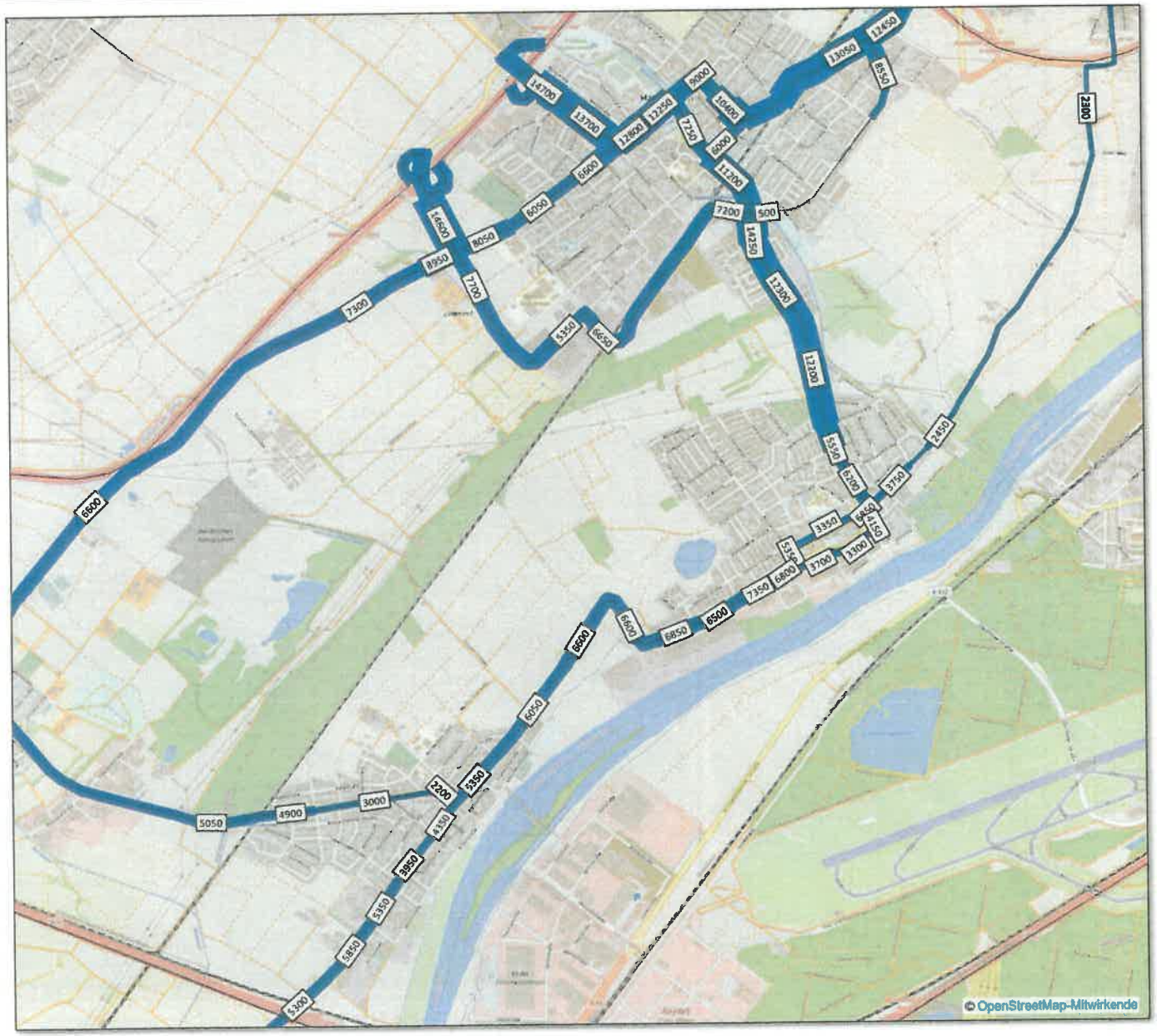


Abb. 6.2: Analyse-Nullfall - Hattersheim

Analyse 2019
Kfz/24h

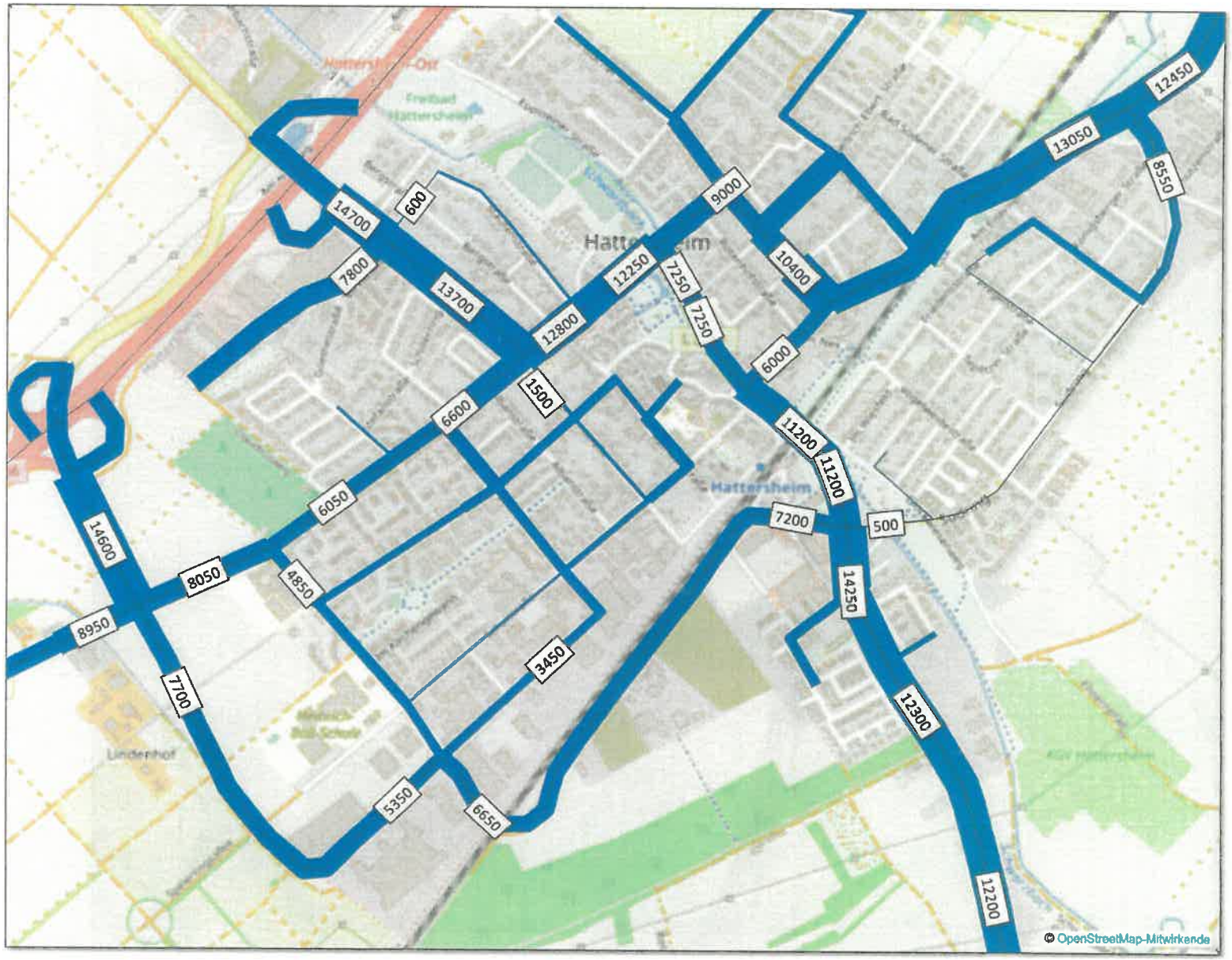


Abb. 6.3:
Analyse-Nullfall - Okriftel

Analyse 2019
Kfz/24h

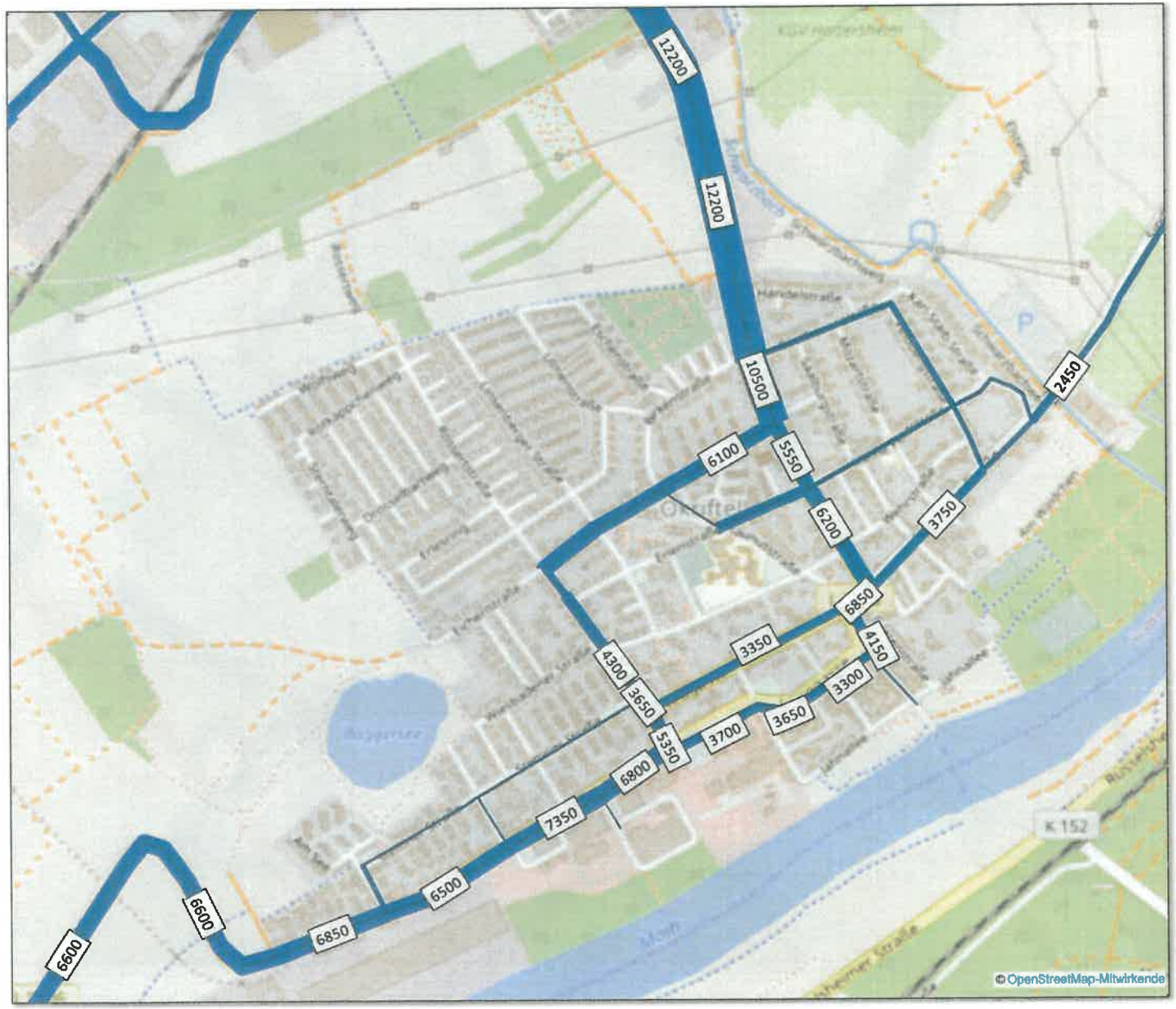


Abb. 6.4:
Analyse-Nullfall - Eddersheim

Analyse 2019
Kfz/24h

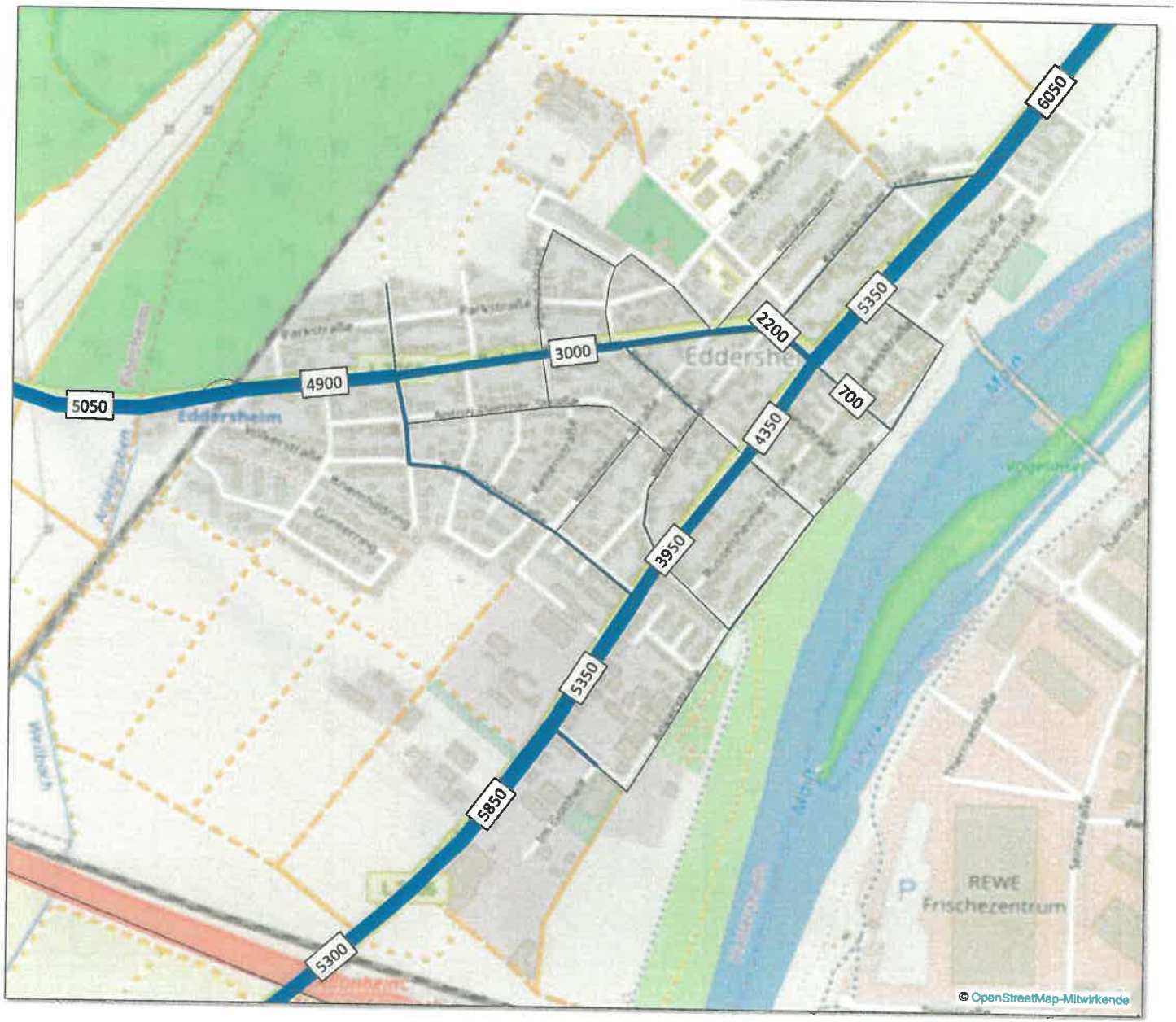


Abb. 7.1:
Prognose- Nullfall ohne Südring - Gesamtstadt

Prognose 2035
Kfz/24h

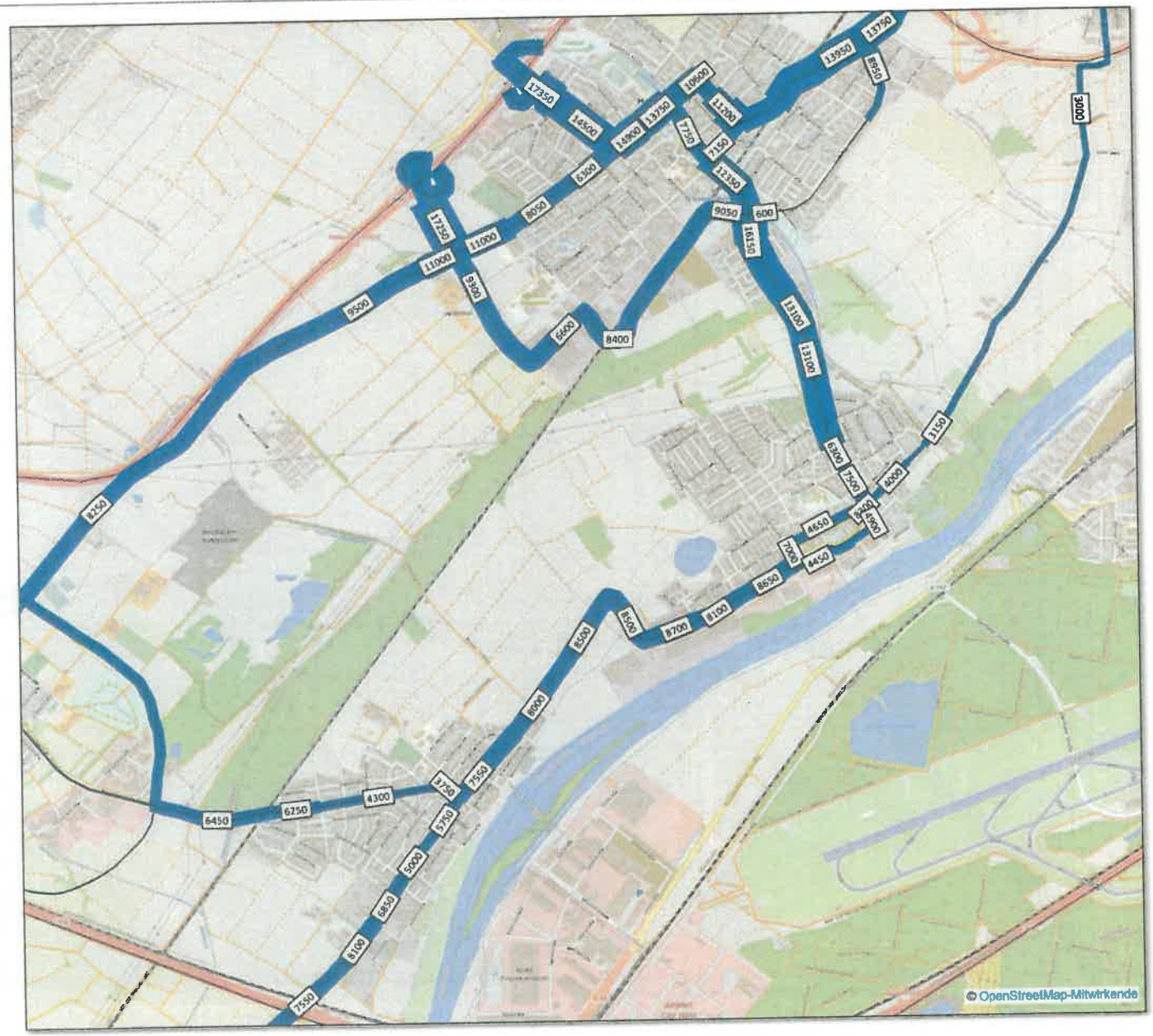


Abb. 7.2:
Prognose- Nullfall ohne Südring Hattersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

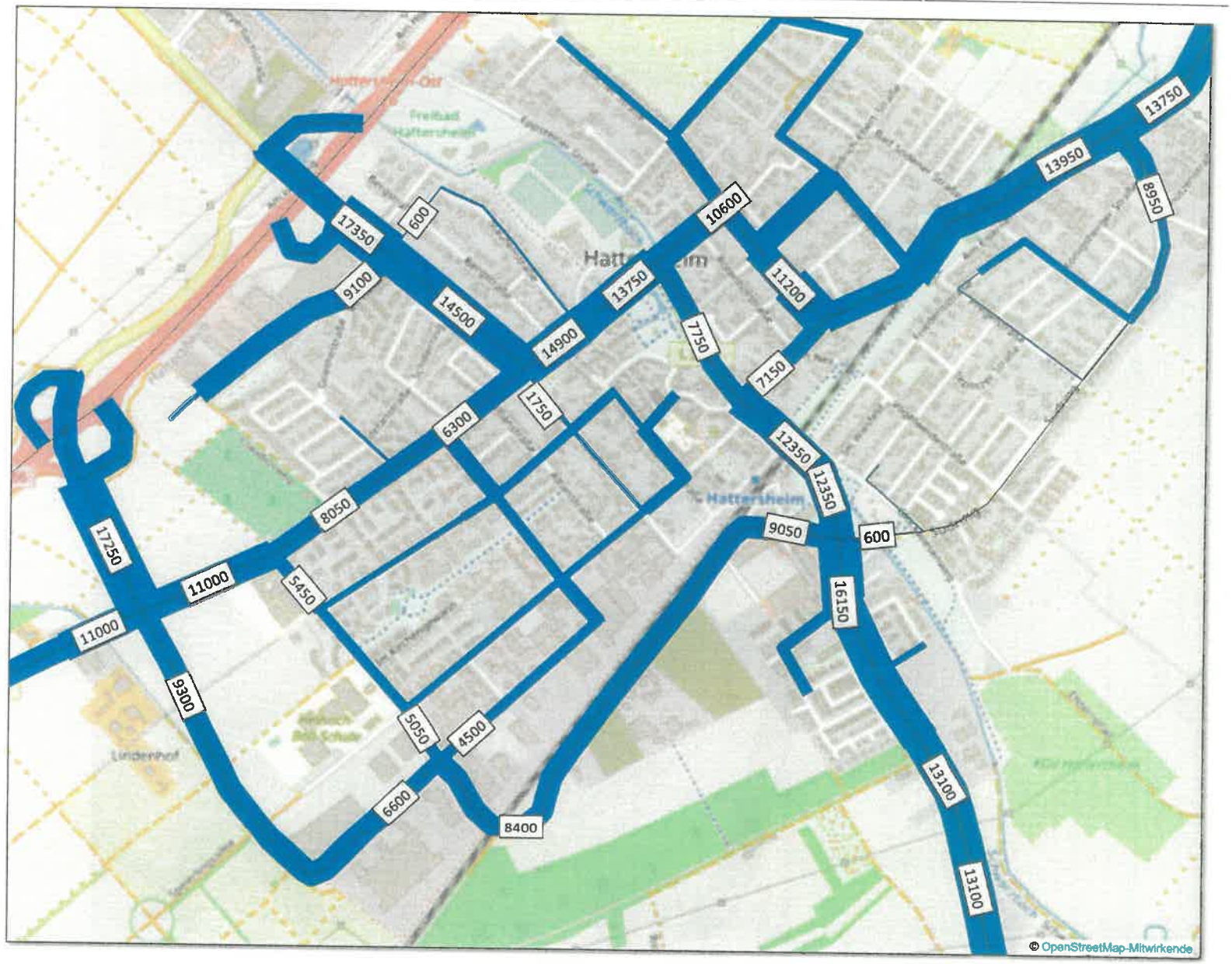


Abb. 7.3:
Prognose- Nullfall ohne Südring - Okriftel

Prognose 2035
Kfz/24h

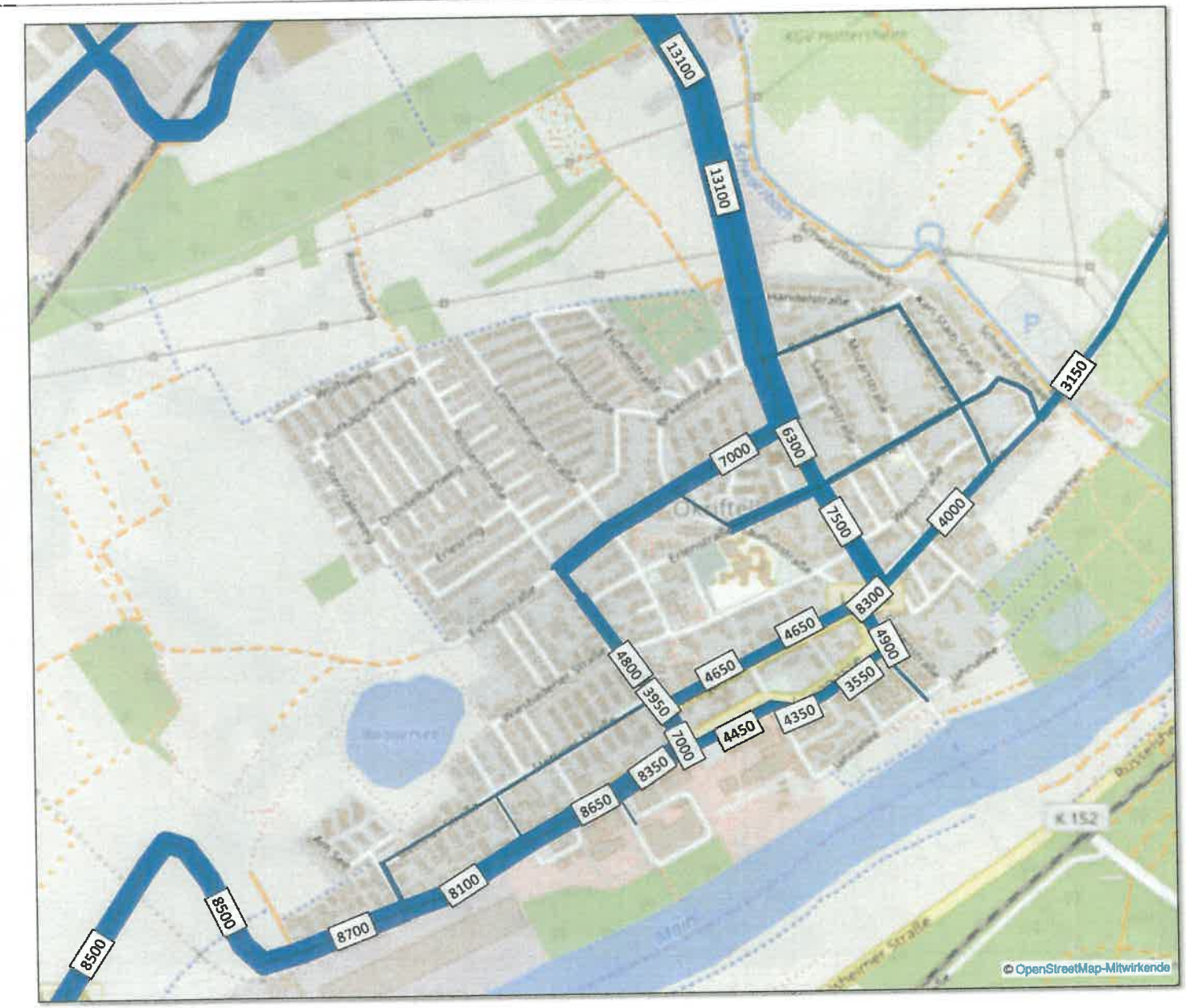


Abb. 7.4:
Prognose- Nullfall ohne Südring - Eddersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

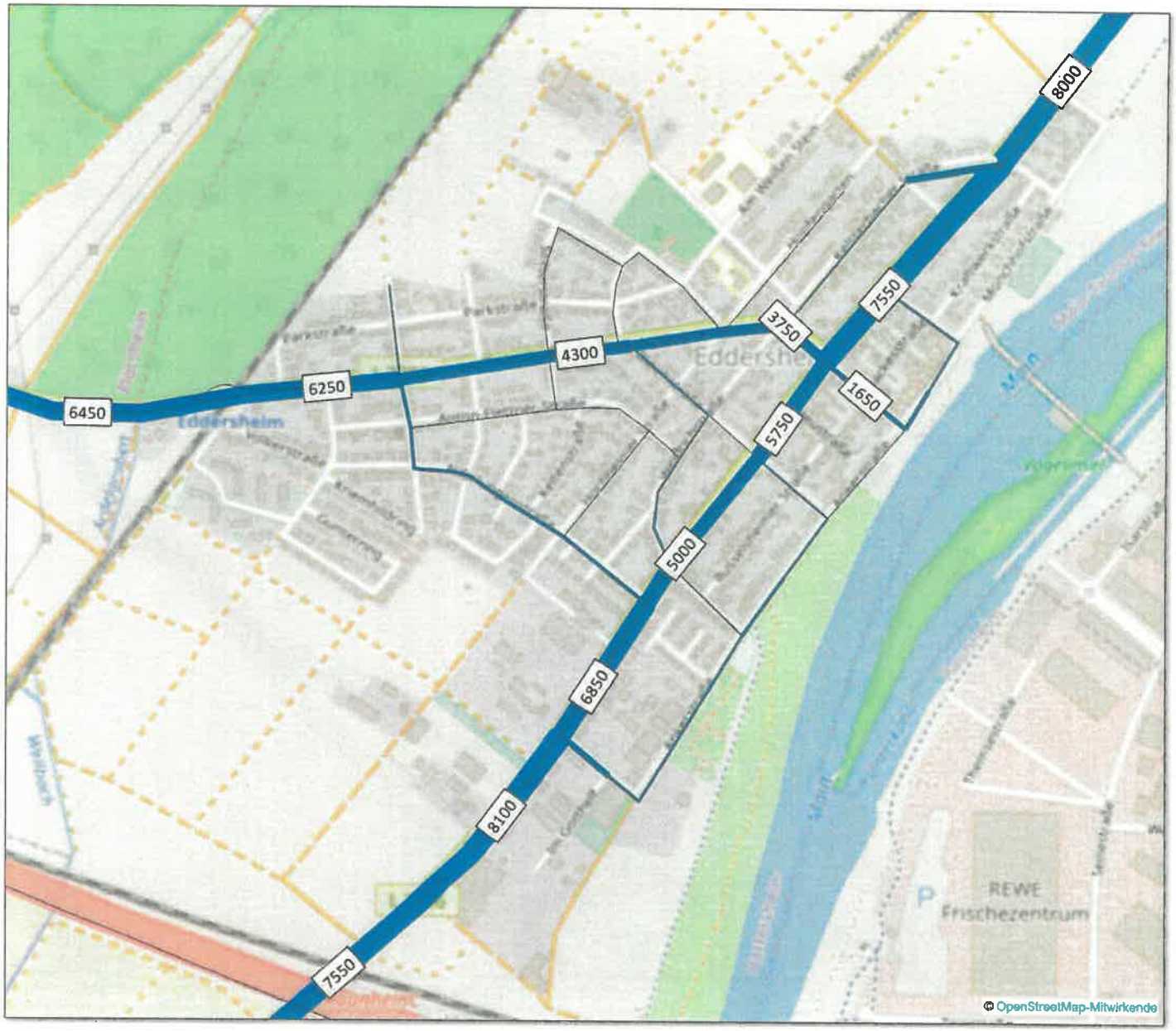


Abb. 8.1:
Prognose- Nullfall mit Südring - Gesamtstadt

Prognose 2035
Kfz/24h

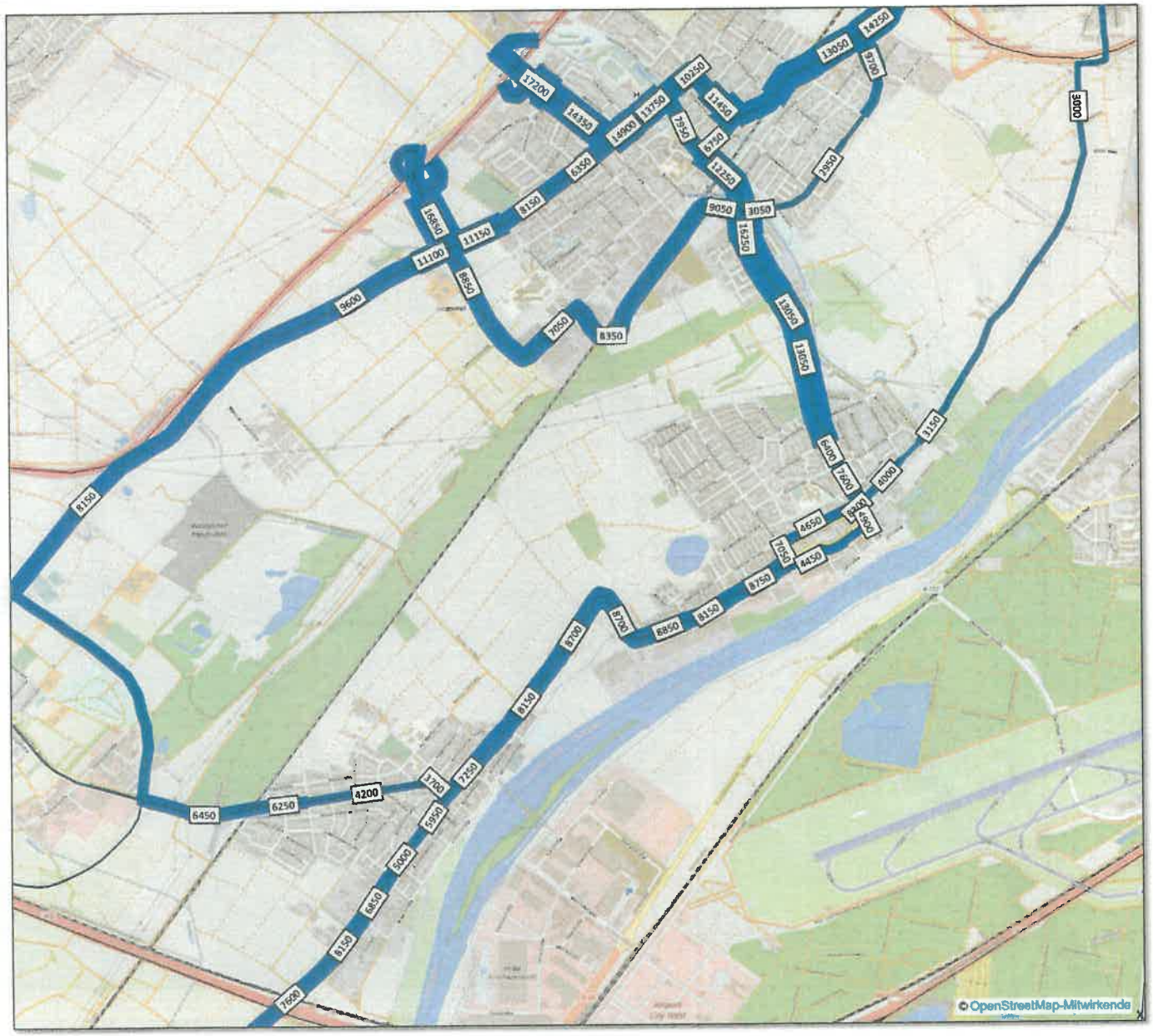


Abb. 8.2:
Prognose- Nullfall mit Südring Hattersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

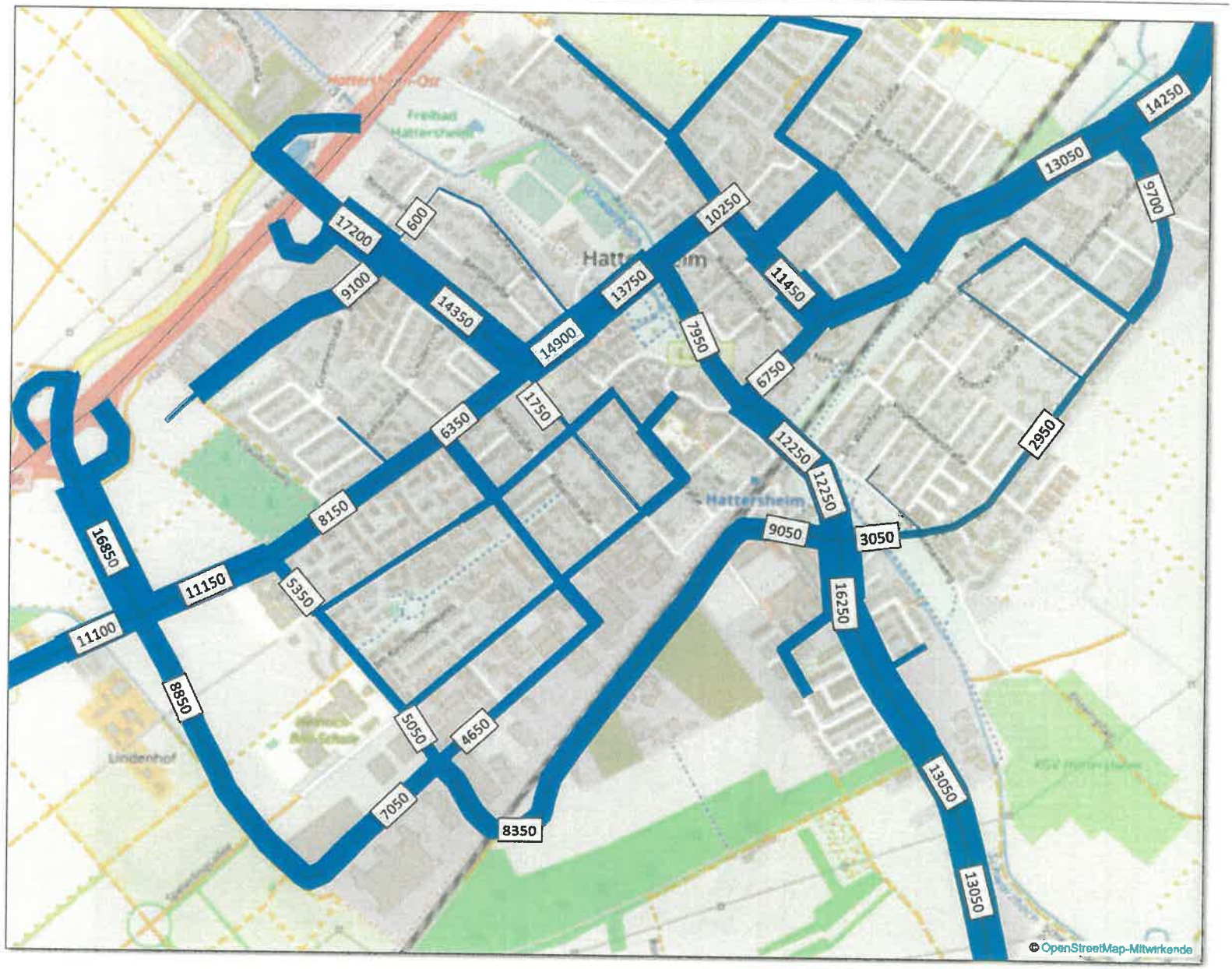


Abb. 8.3:
Prognose- Nullfall mit Südring - Okriftel

Prognose 2035
Kfz/24h

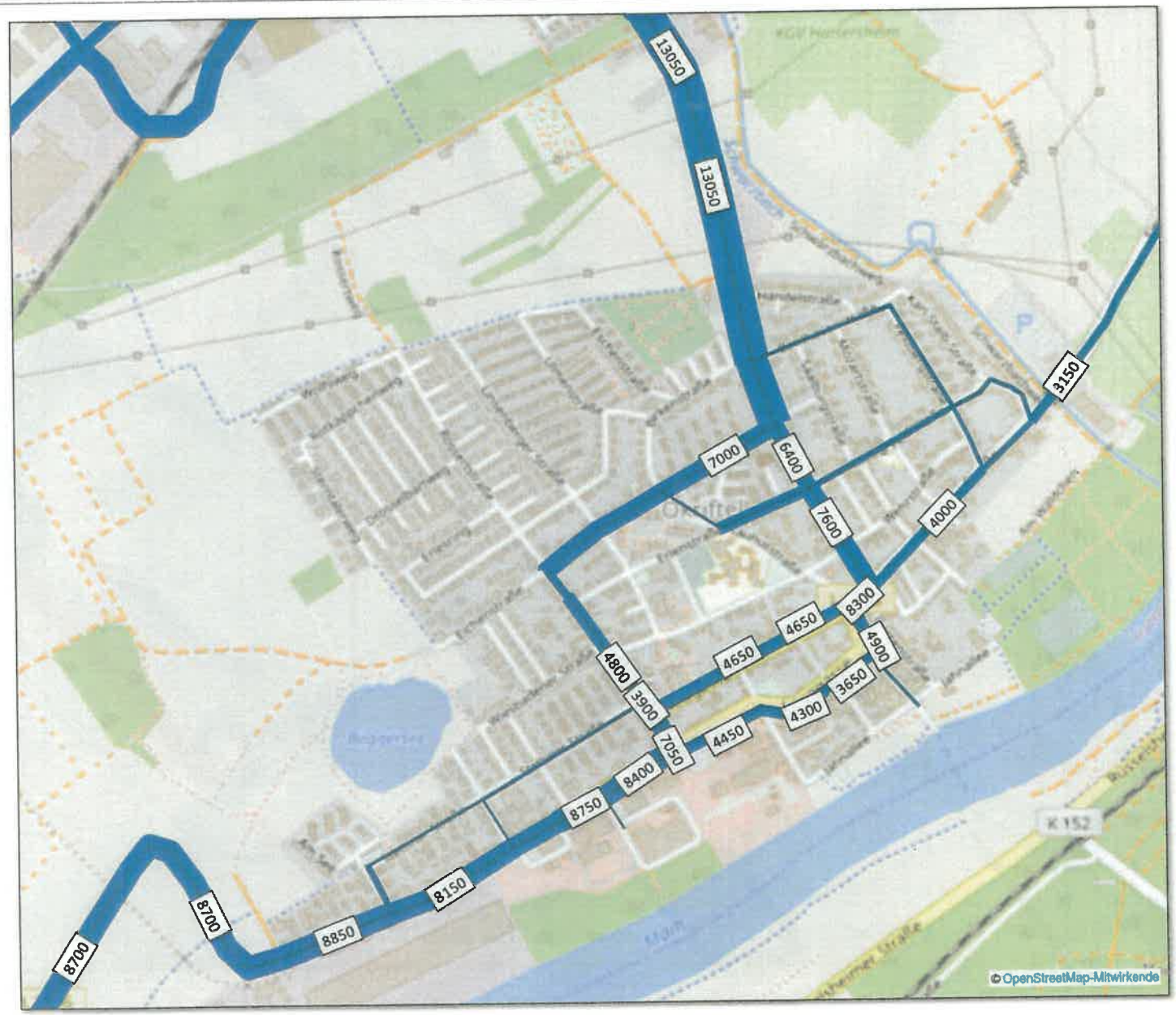


Abb. 8.4:
Prognose- Nullfall mit Südring - Eddersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

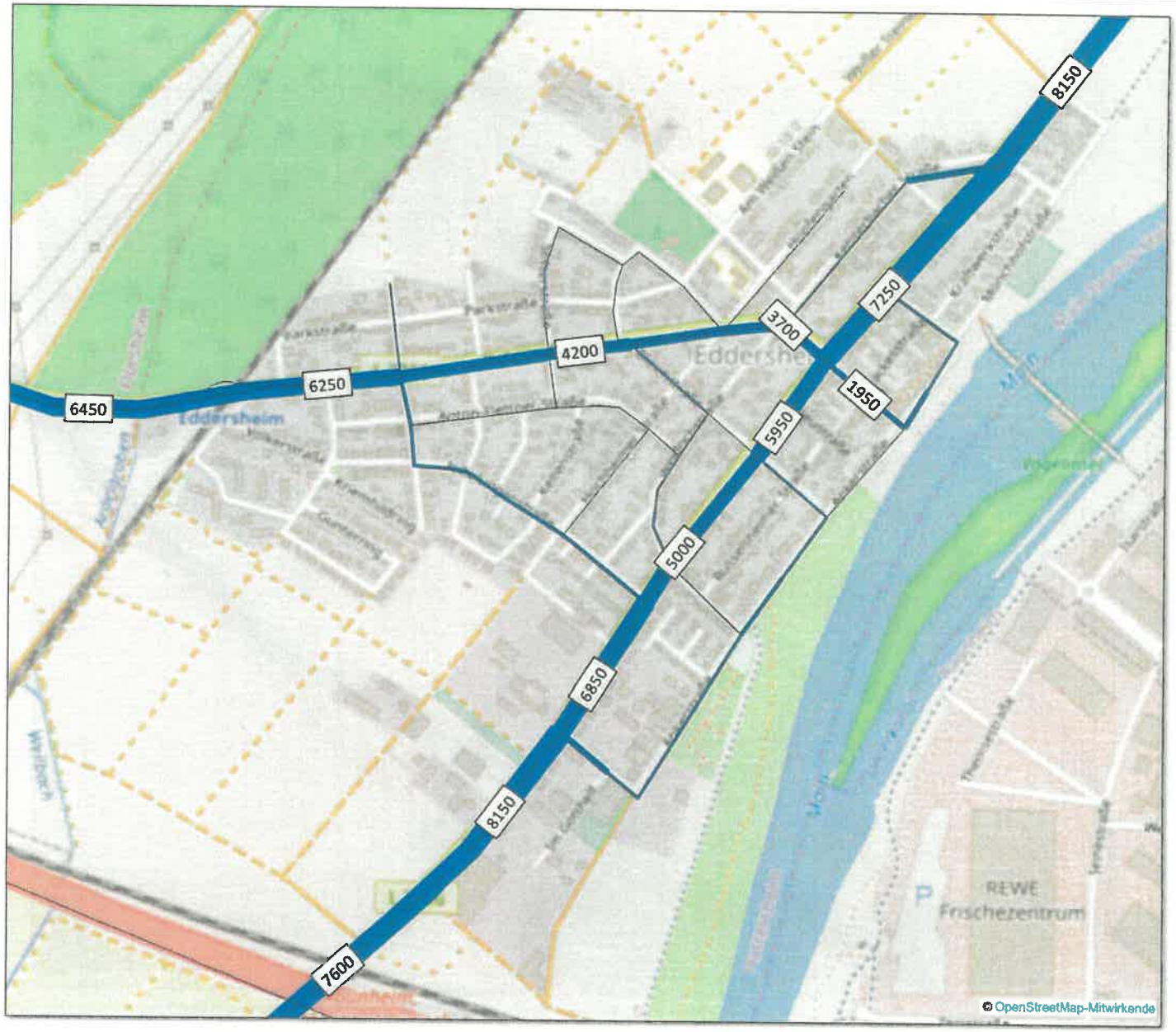


Abb. 9.1:
Planfall 1a: OU Okriftel West ohne Anbindung Wohngebiet Gesamtstadt

Prognose 2035
Kfz/24h

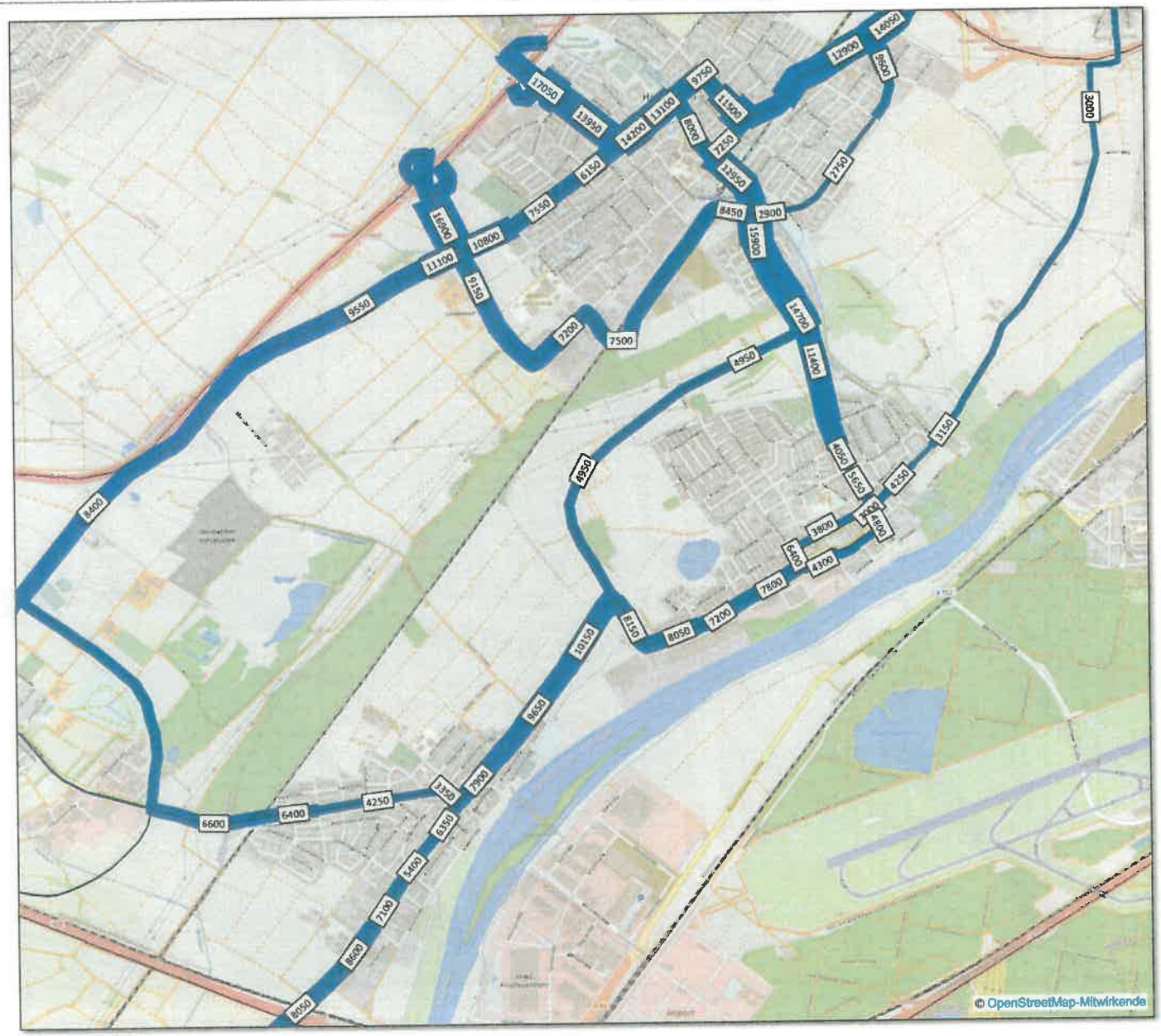


Abb. 9.2:
Planfall 1a: OU Okriftel West ohne Anbindung Wohngebiet Hattersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

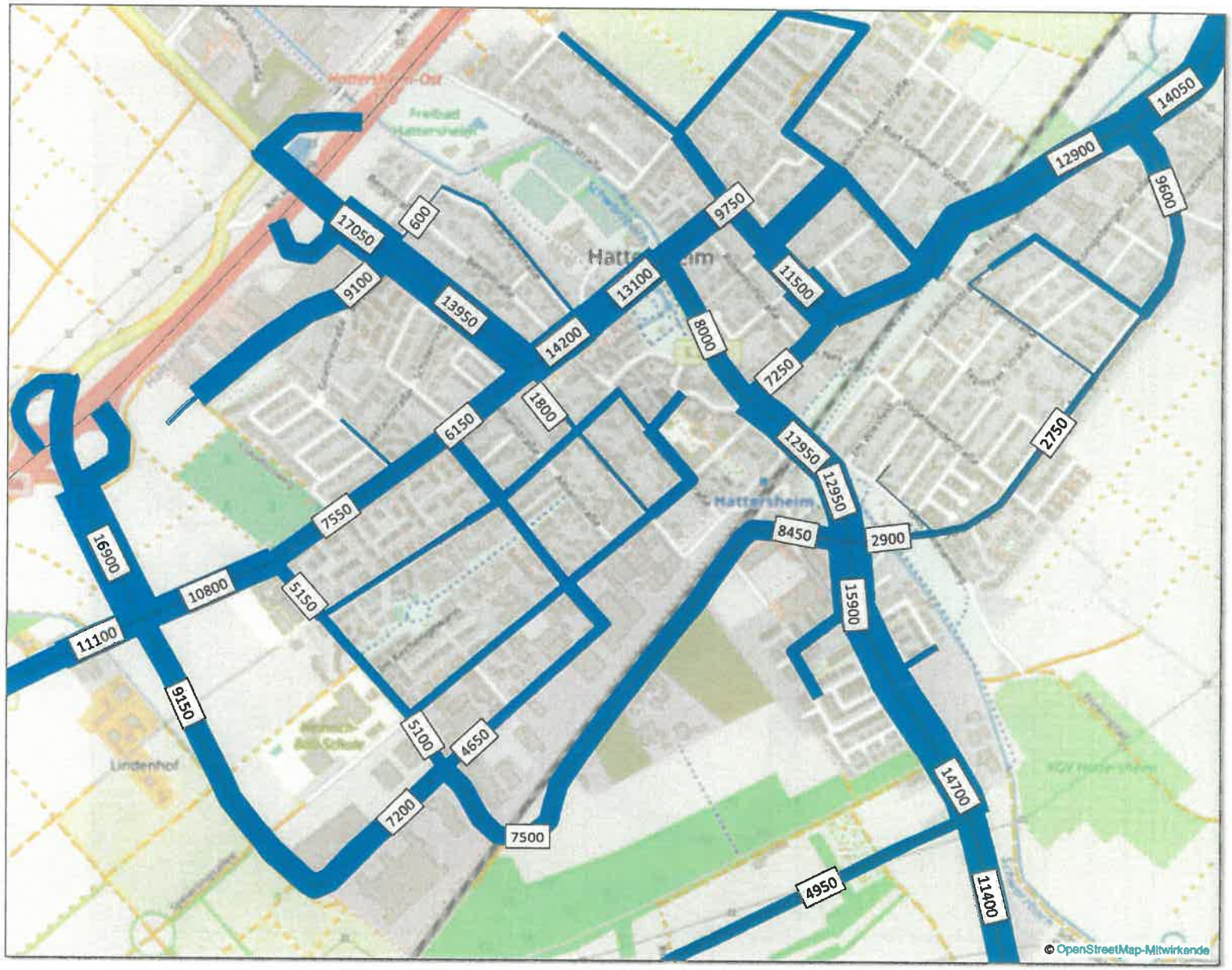


Abb. 9.3:
Planfall 1a: OU Okriftel West ohne Anbindung Wohngebiet Okriftel

Prognose 2035
Kfz/24h

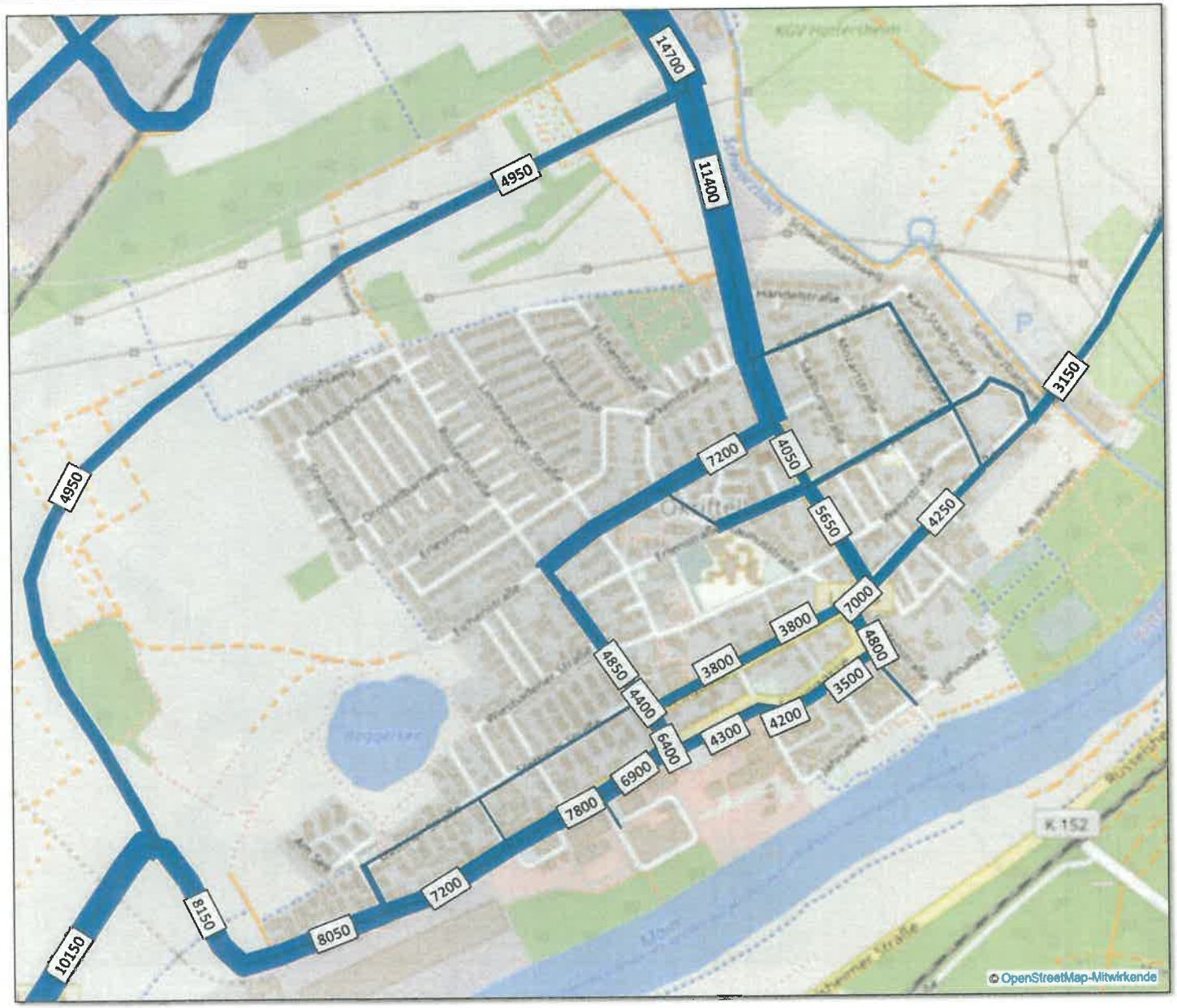


Abb. 9.4:
Planfall 1a: OU Okriftel West ohne Anbindung Wohngebiet Eddersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

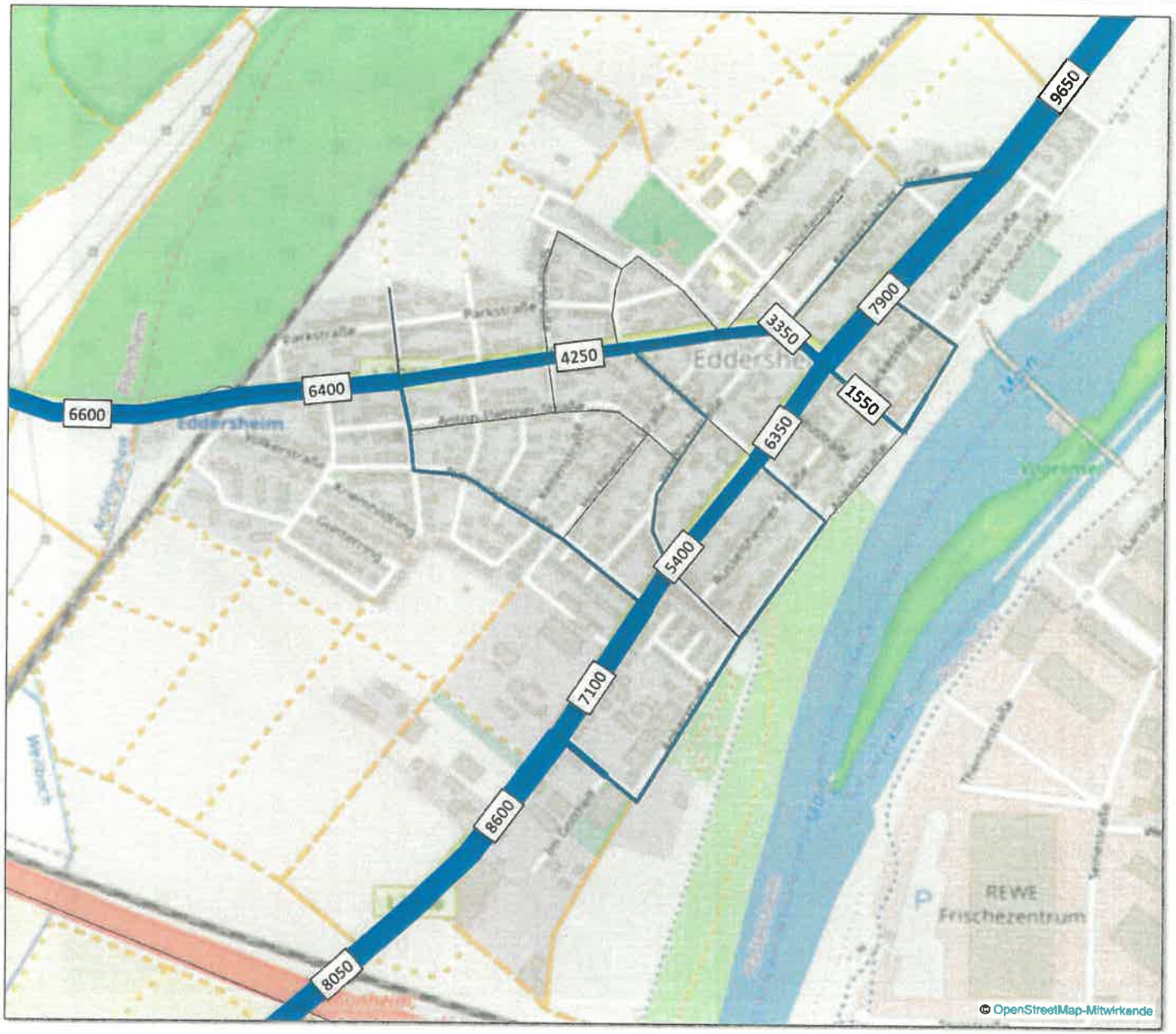


Abb. 9.5:
Differenznetz Planfall 1a - Gesamtstadt

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

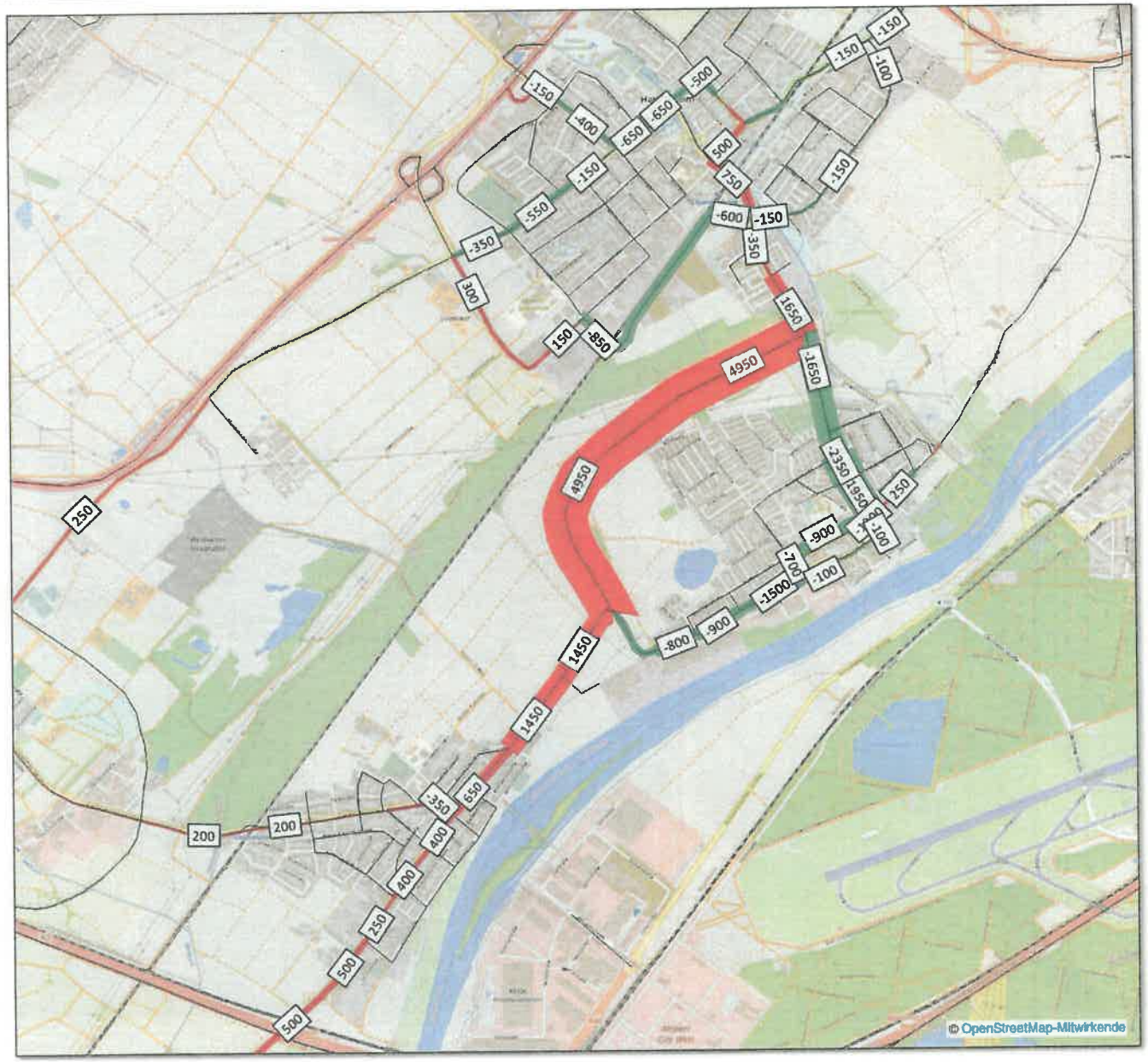


Abb. 9.6:
Differenznetz Planfall 1a - Hattersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

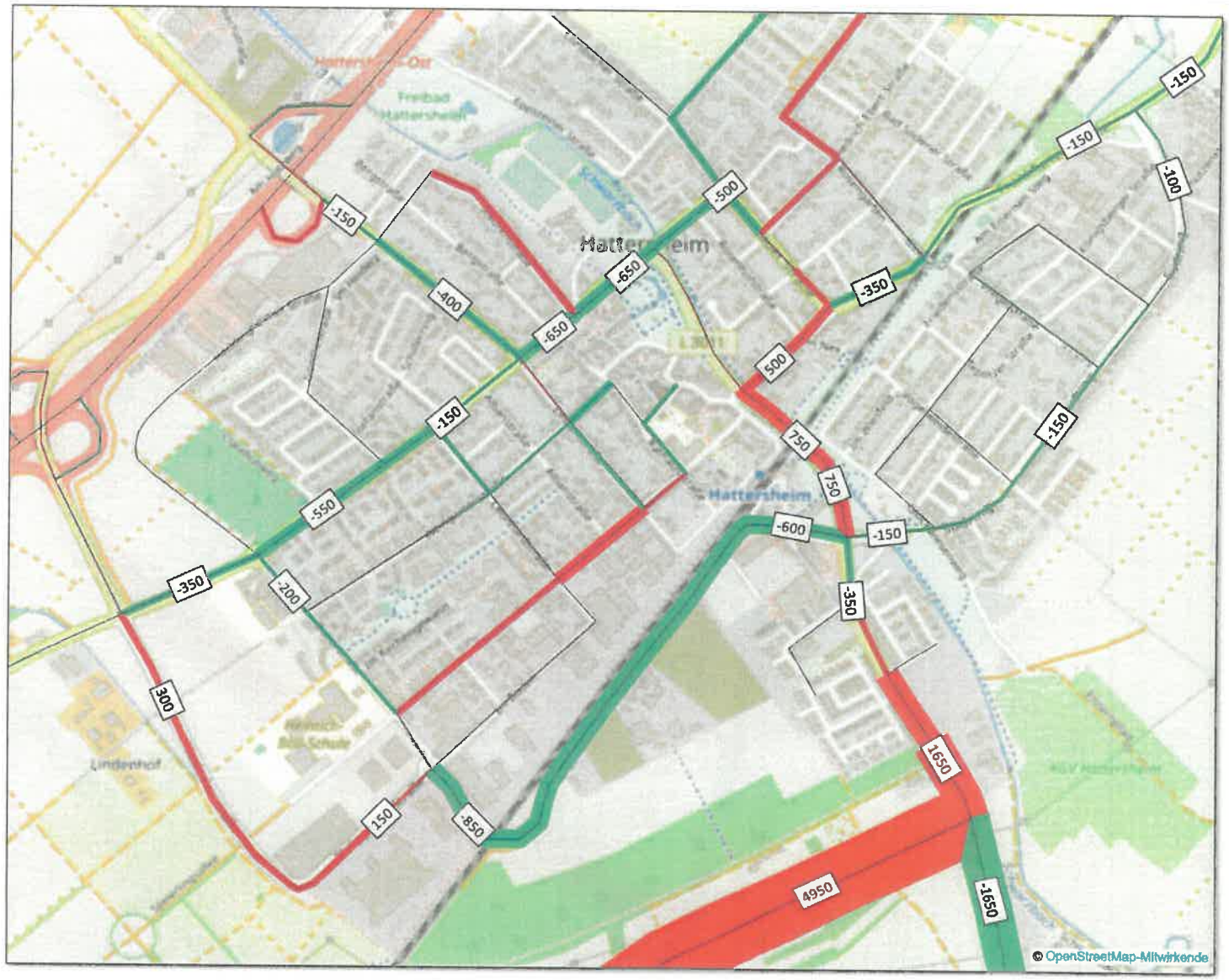


Abb. 9.7:
Differenznetz Planfall 1a - Okriftel

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

Abb. 9.8:
Differenznetz Planfall 1a - Eddersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

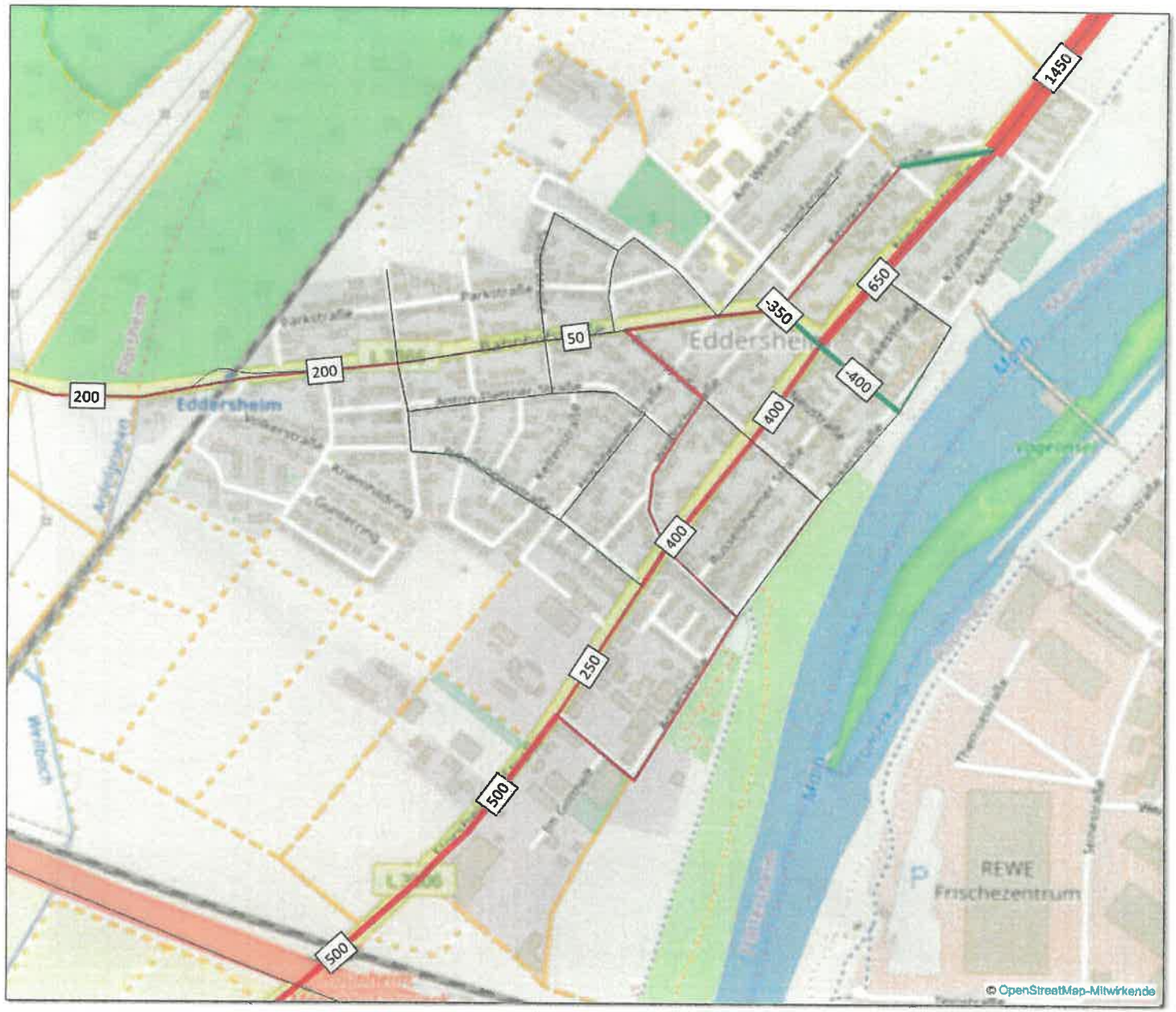


Abb. 10.1:
Planfall 1b: OU Okriftel West mit Anbindung Wohngebiet Gesamtstadt

Prognose 2035
Kfz/24h

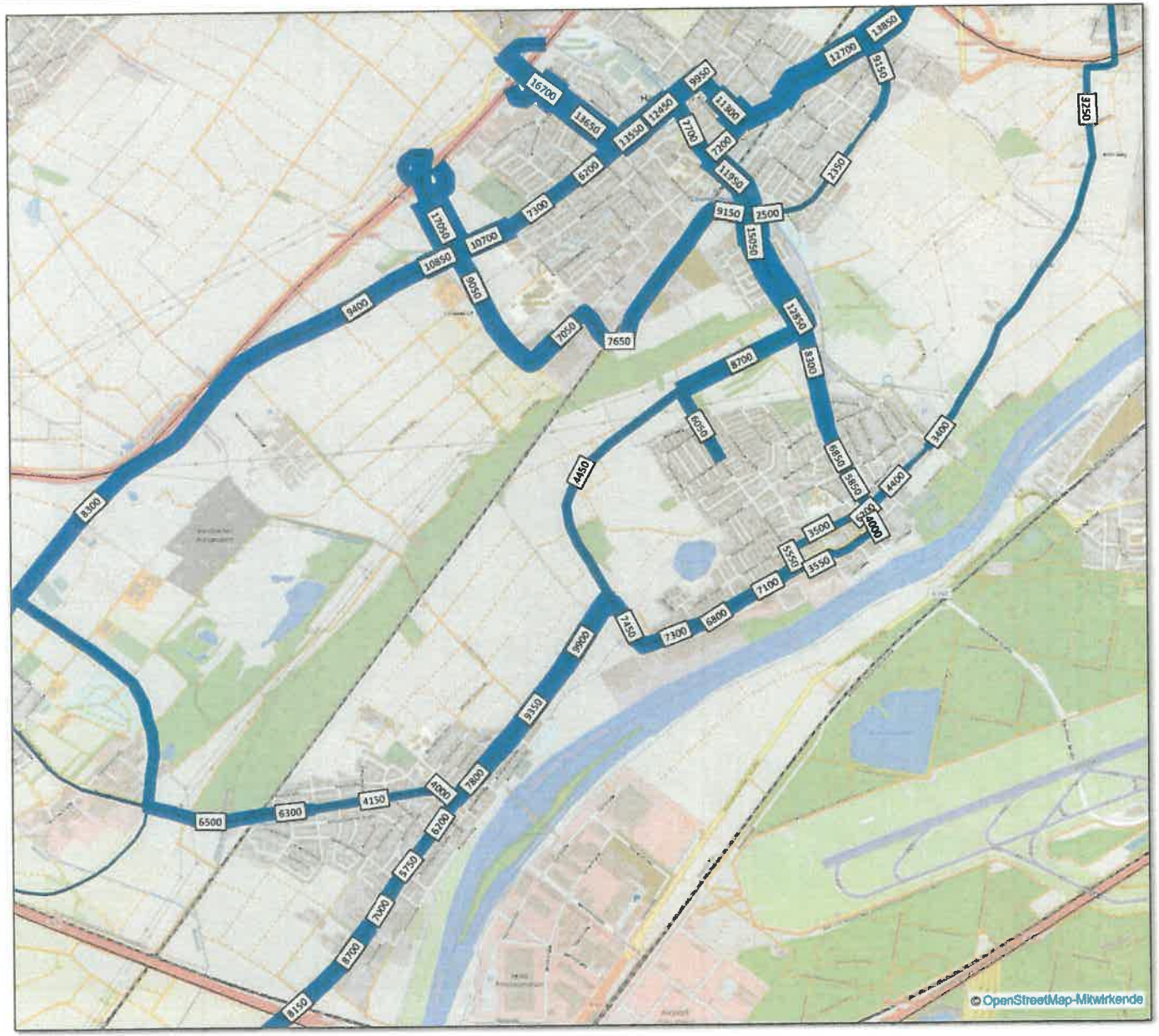


Abb. 10.2:
Planfall 1b: OU Okriftel West mit Anbindung Wohngebiet Hattersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

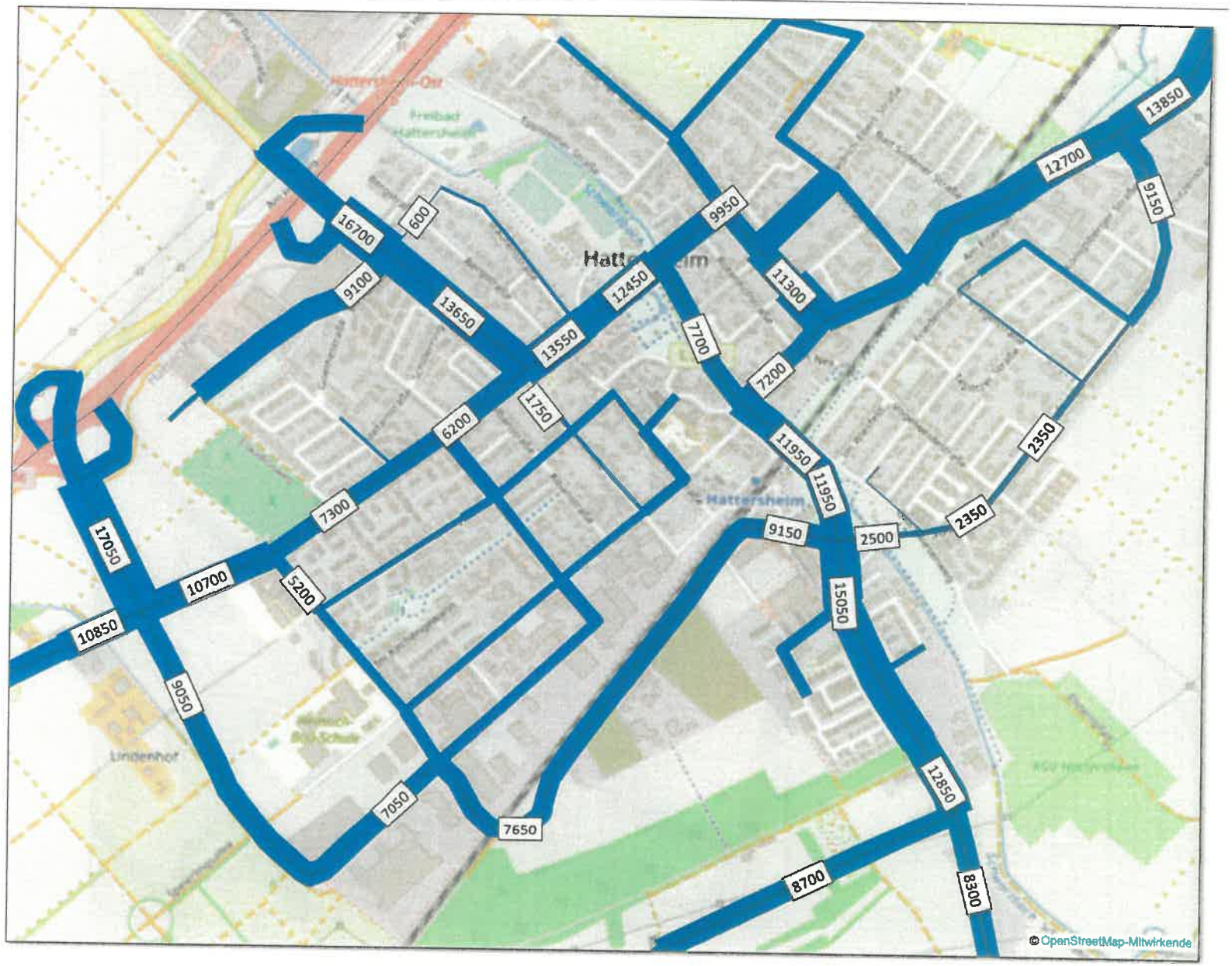


Abb. 10.3:
Planfall 1b: OU Okriftel West mit Anbindung Wohngebiet Okriftel

Prognose 2035
Kfz/24h

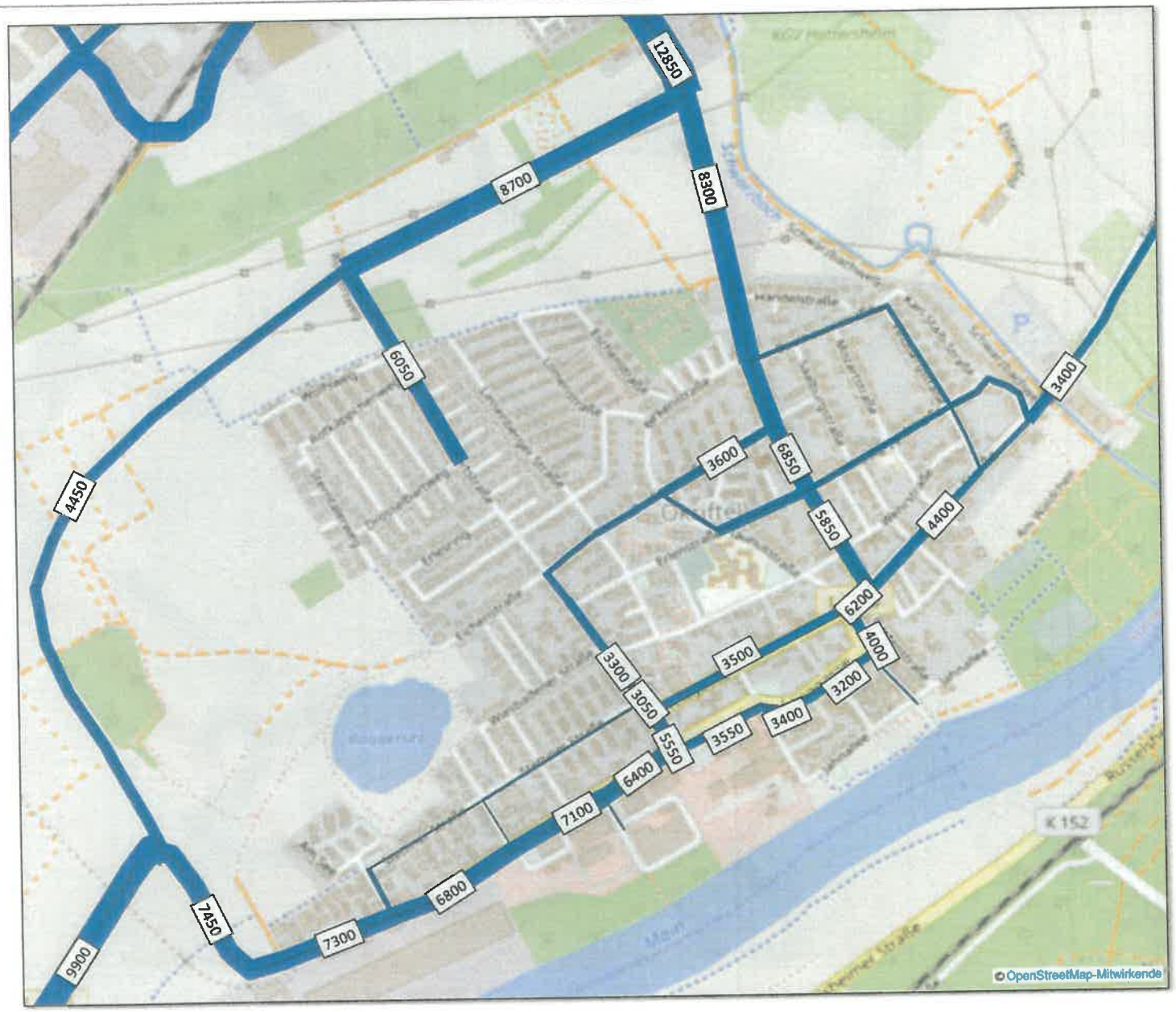


Abb. 10.4:
Planfall 1b: OU Okriftel West mit Anbindung Wohngebiet Eddersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

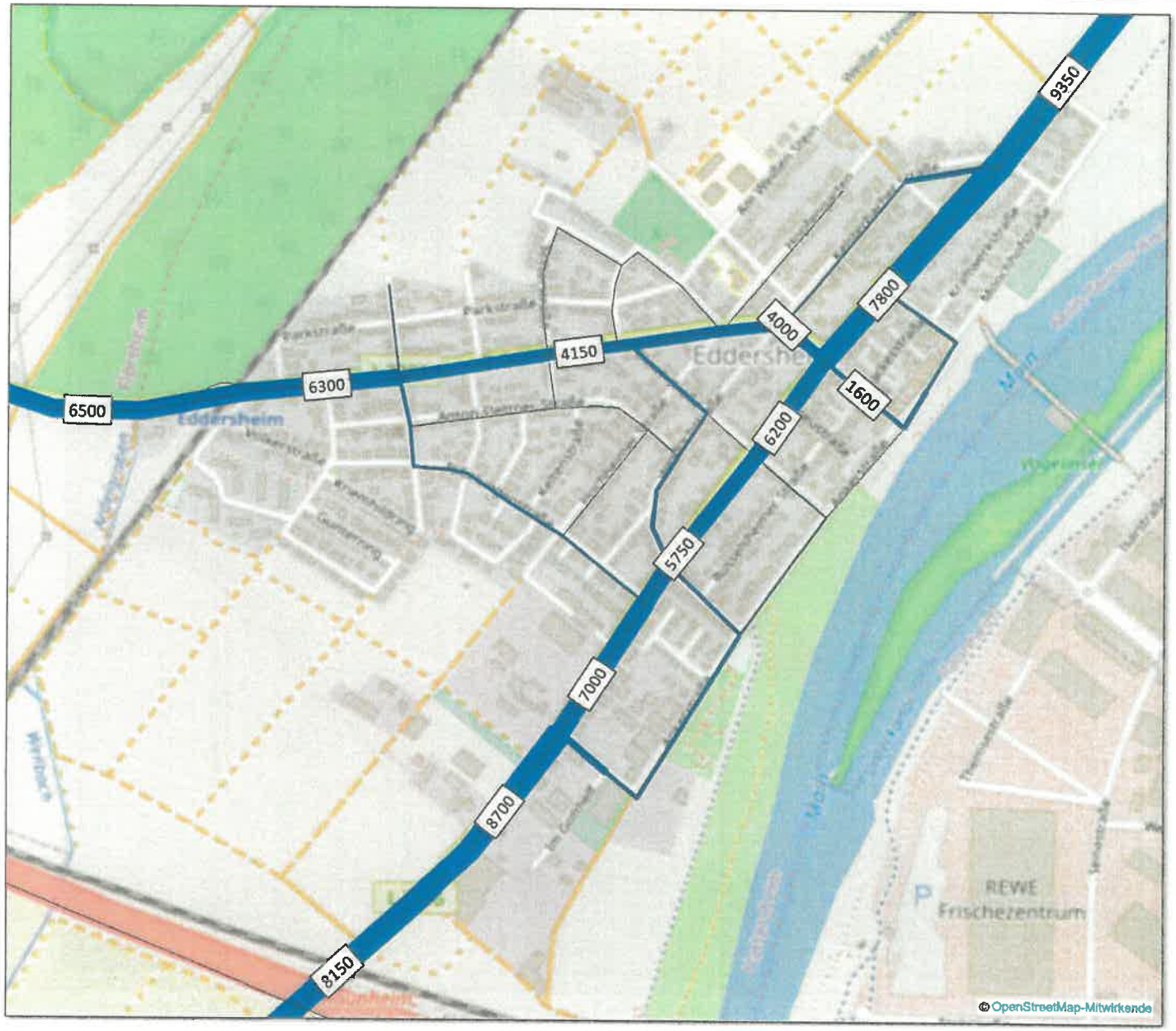


Abb. 10.5:
Differenznetz Planfall 1b - Gesamtstadt

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

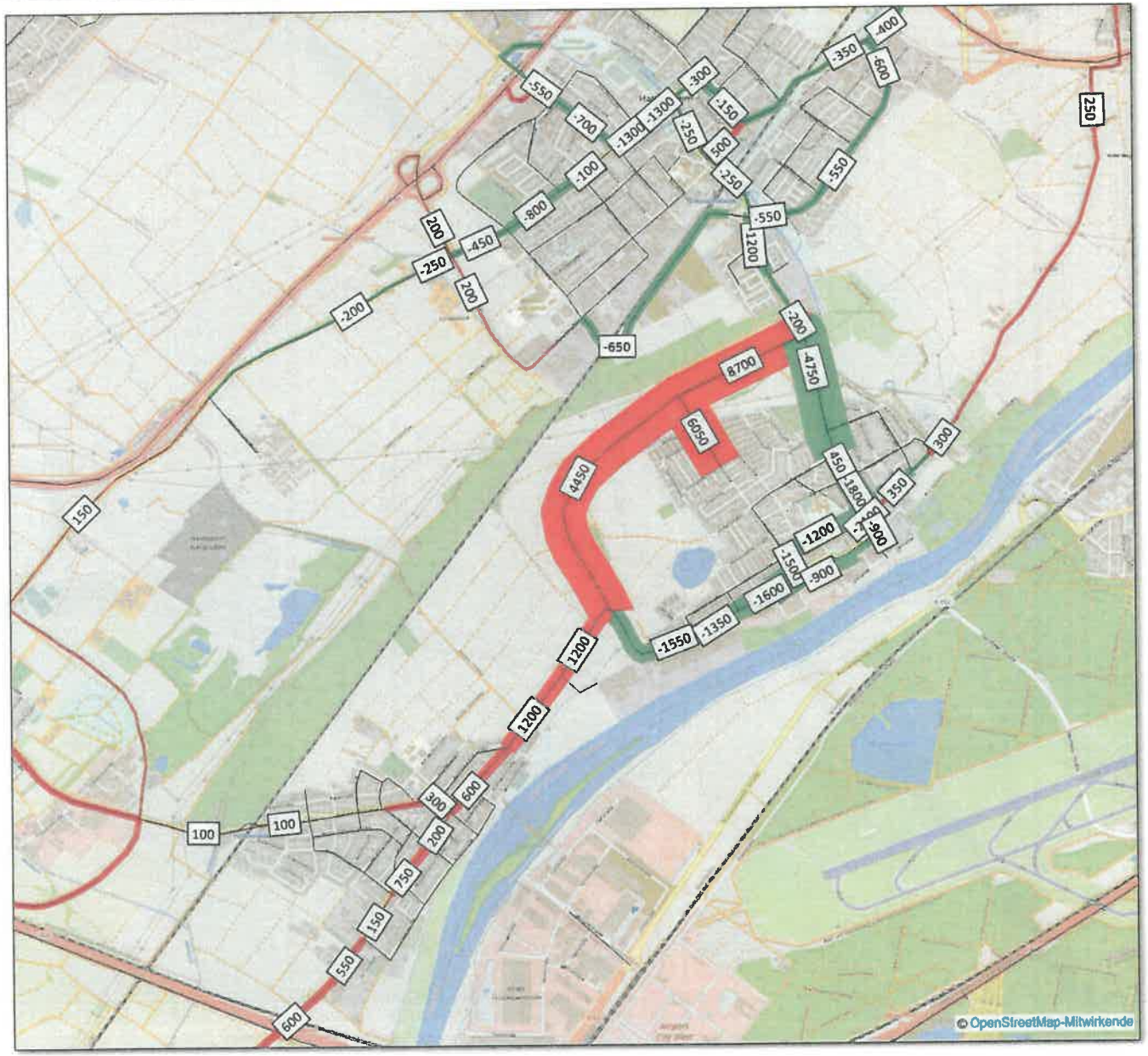


Abb. 10.6:
Differenznetz Planfall 1b - Hattersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

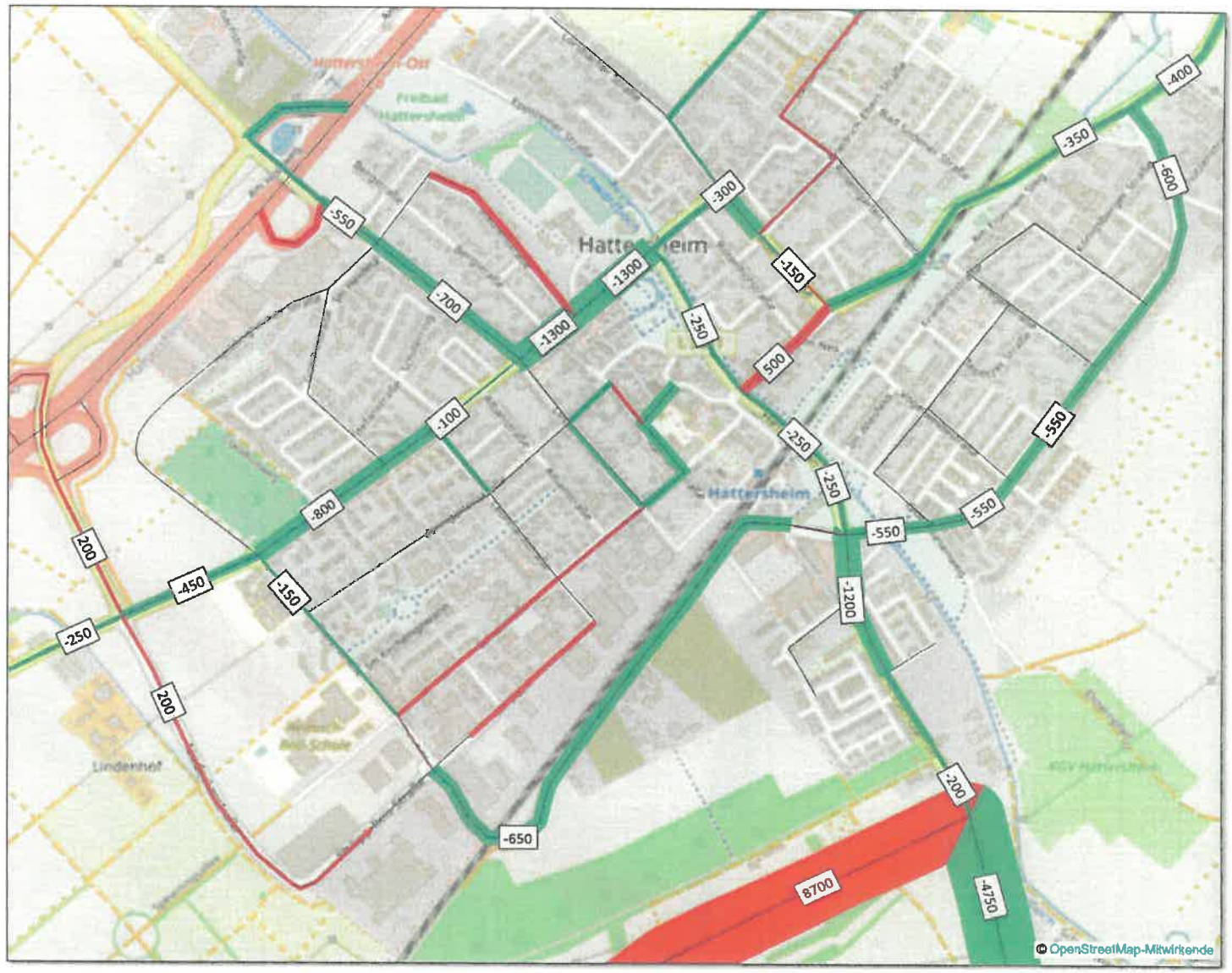


Abb. 10.7:
Differenznetz Planfall 1b - Okriftel

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

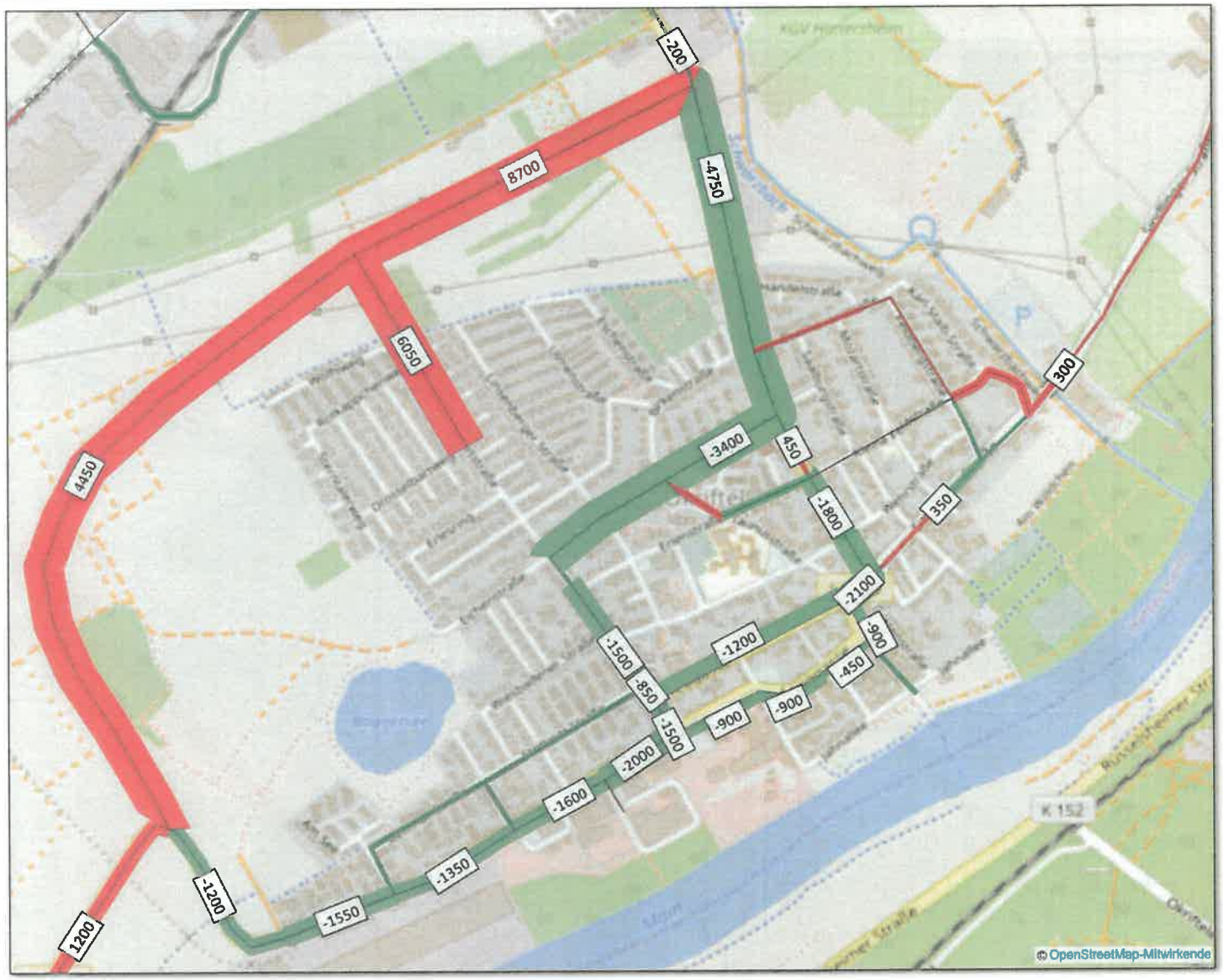


Abb. 10.8:
Differenznetz Planfall 1b - Eddersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

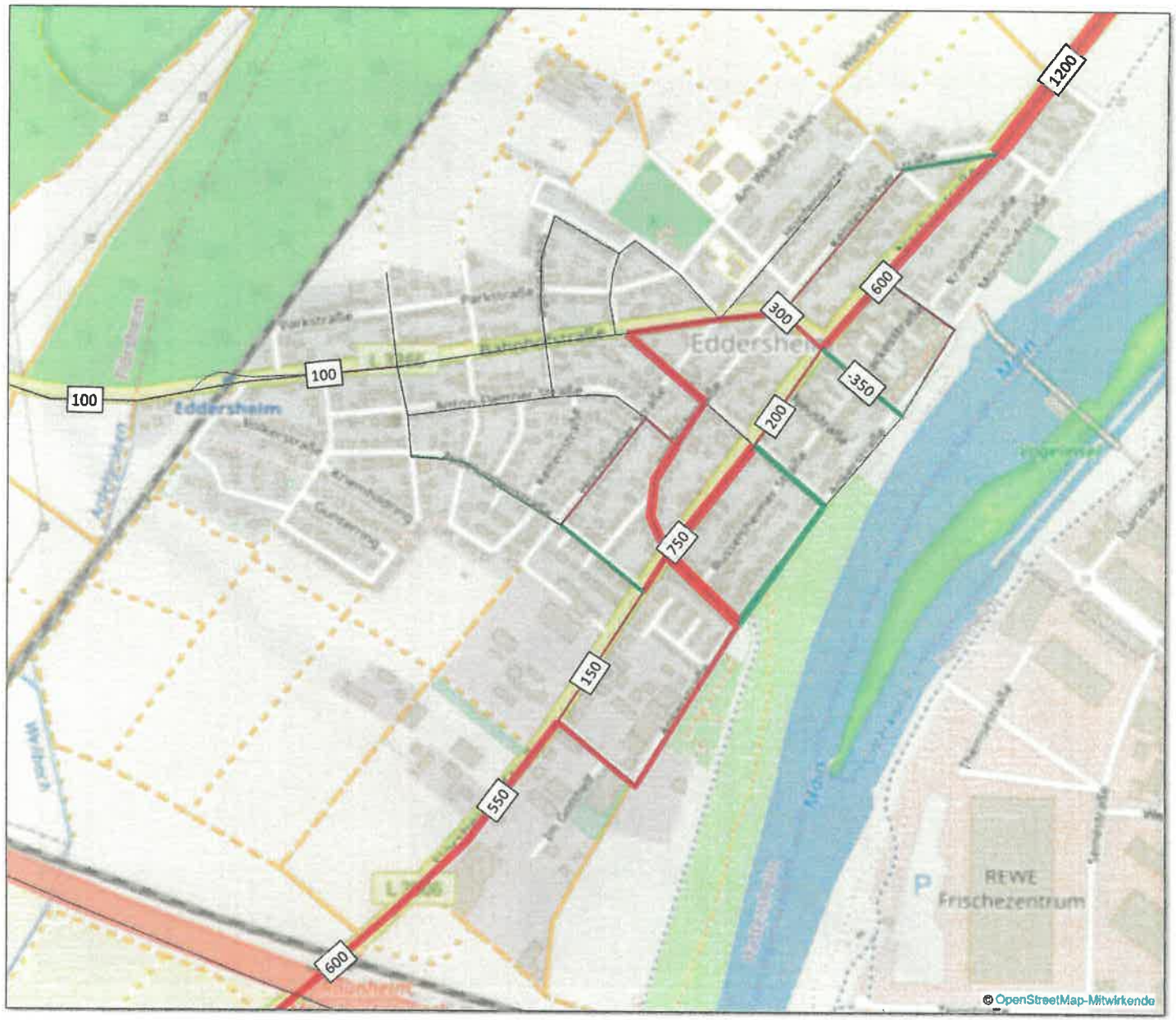


Abb. 11.1:
Planfall 2: BÜ Eddersheim - Gesamtstadt

Prognose 2035
Kfz/24h

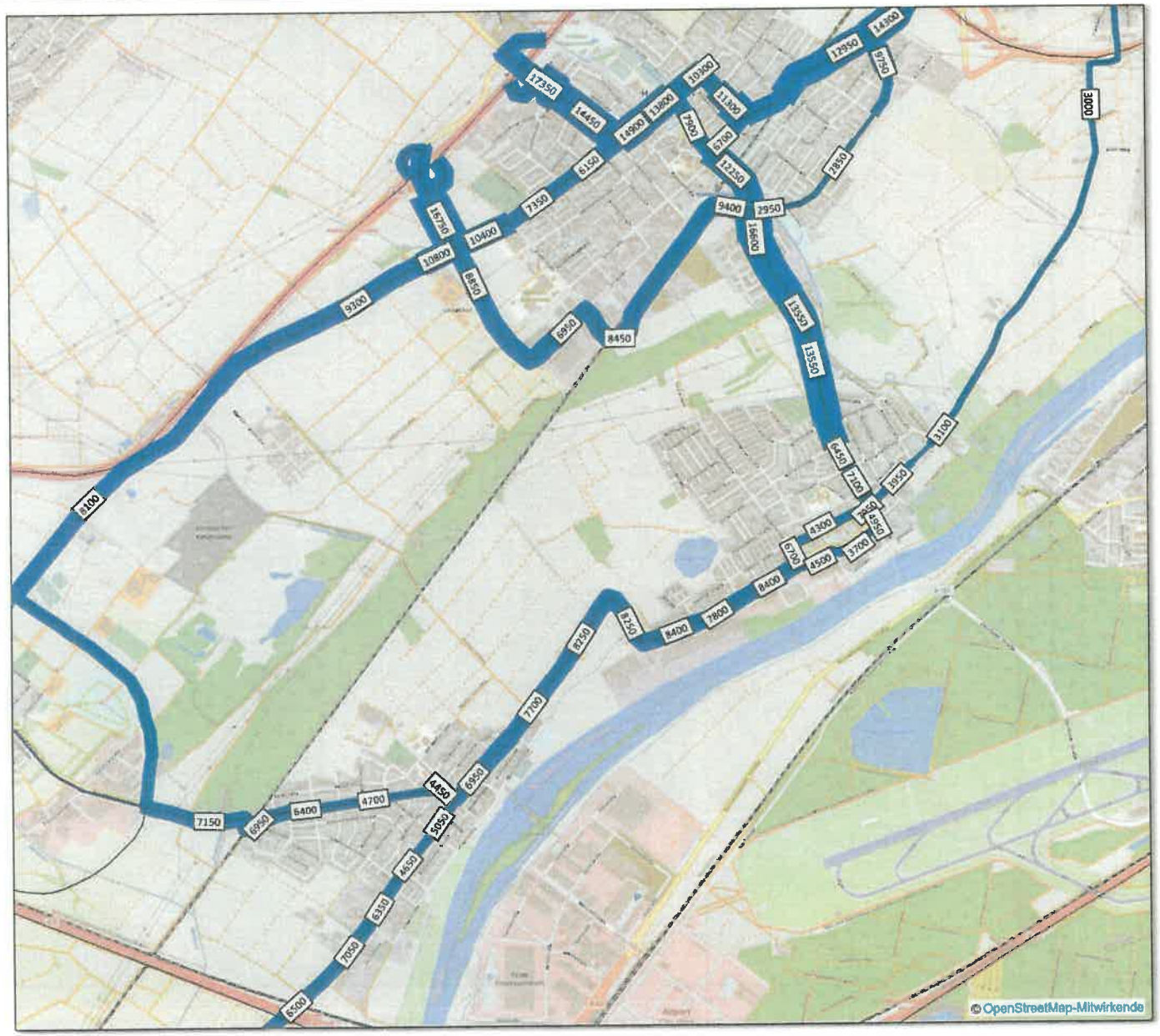


Abb. 11.2:
Planfall 2: BÜ Eddersheim - Hattersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

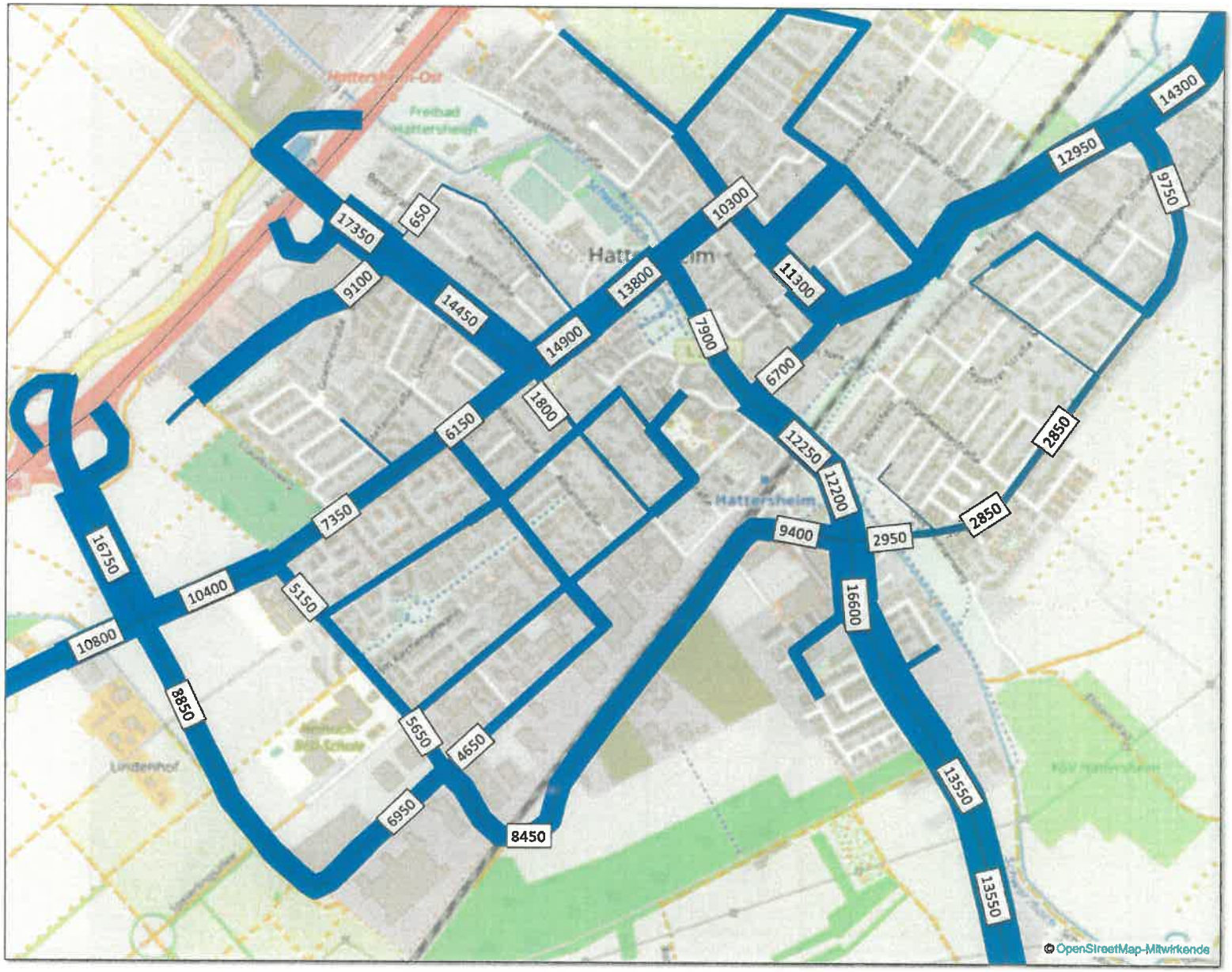


Abb. 11.3:
Planfall 2: BÜ Eddersheim - Okriftel

Prognose 2035
Kfz/24h

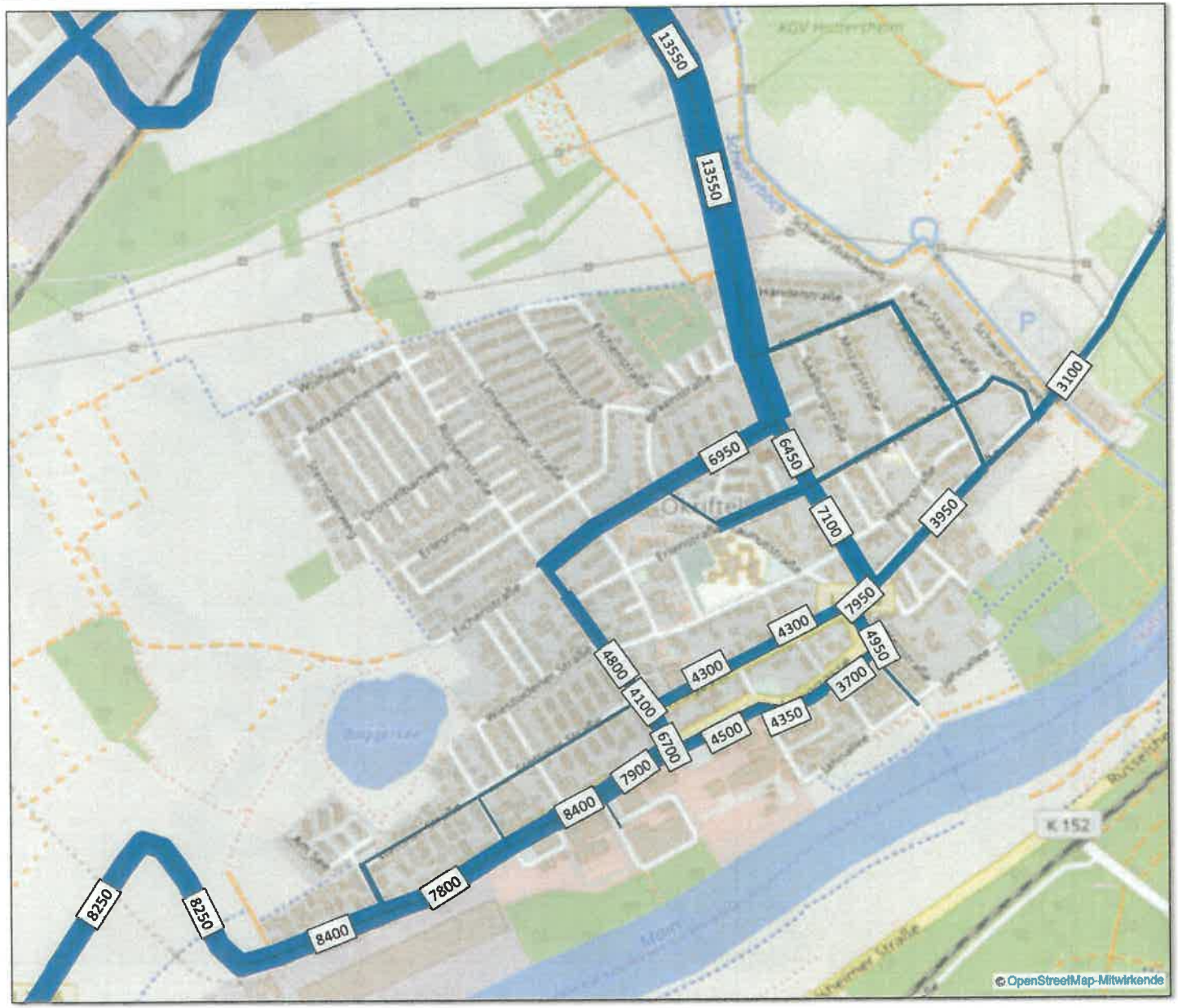


Abb. 11.4:
Planfall 2: BÜ Eddersheim - Eddersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

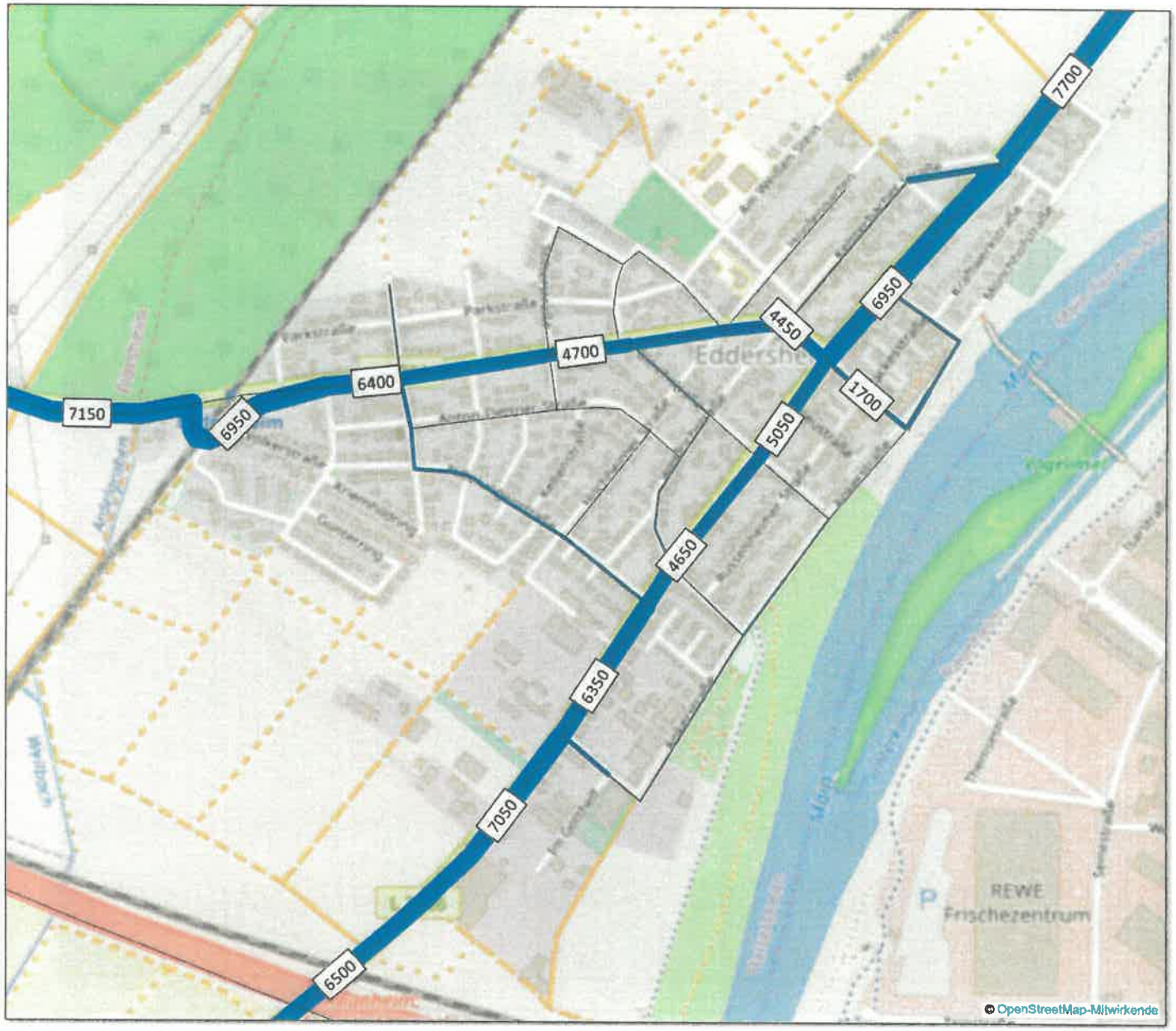


Abb. 11.5:
Differenznetz Planfall 2 - Gesamtstadt

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

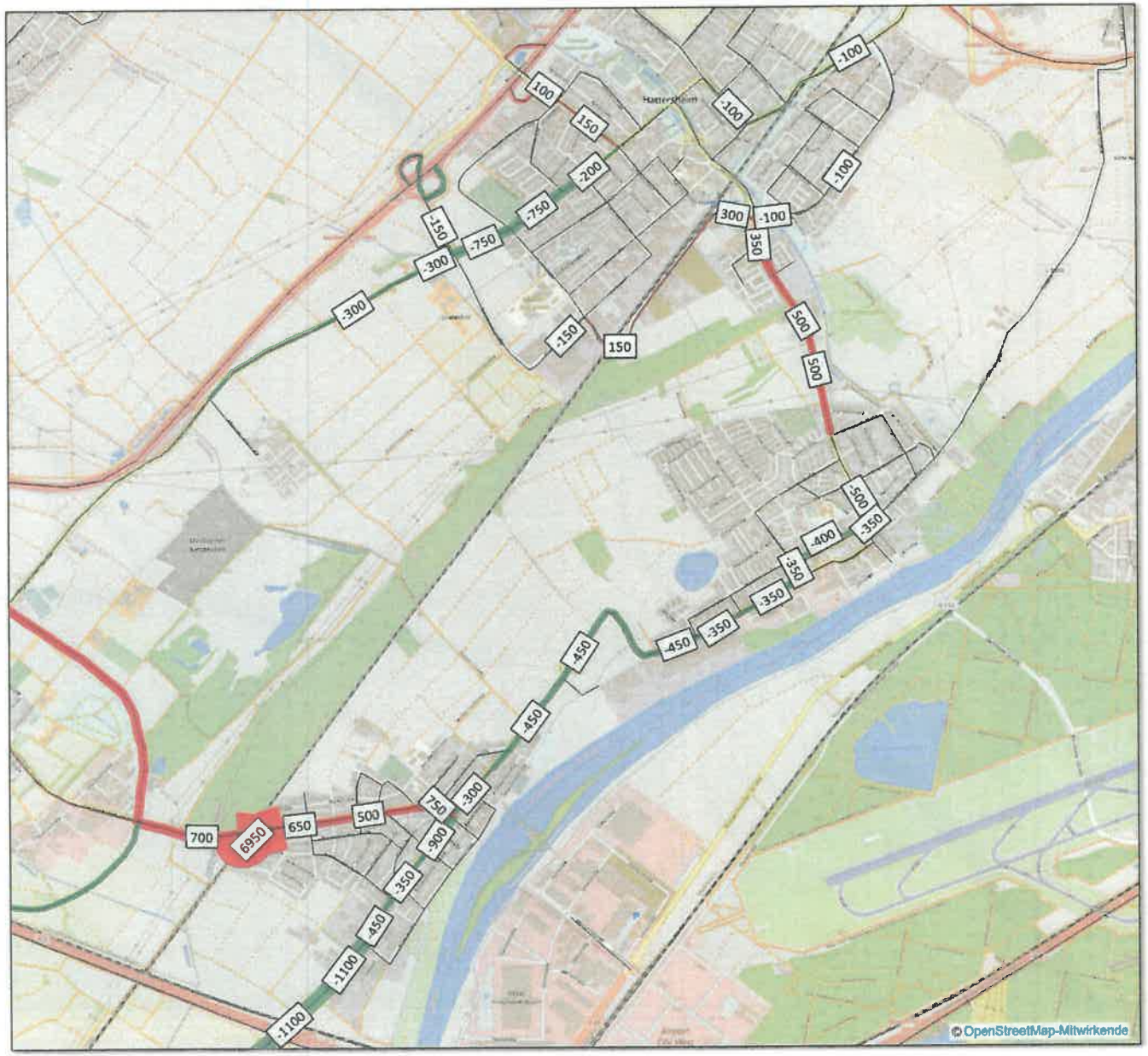


Abb. 11.6:
Differenznetz Planfall 2 - Hattersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

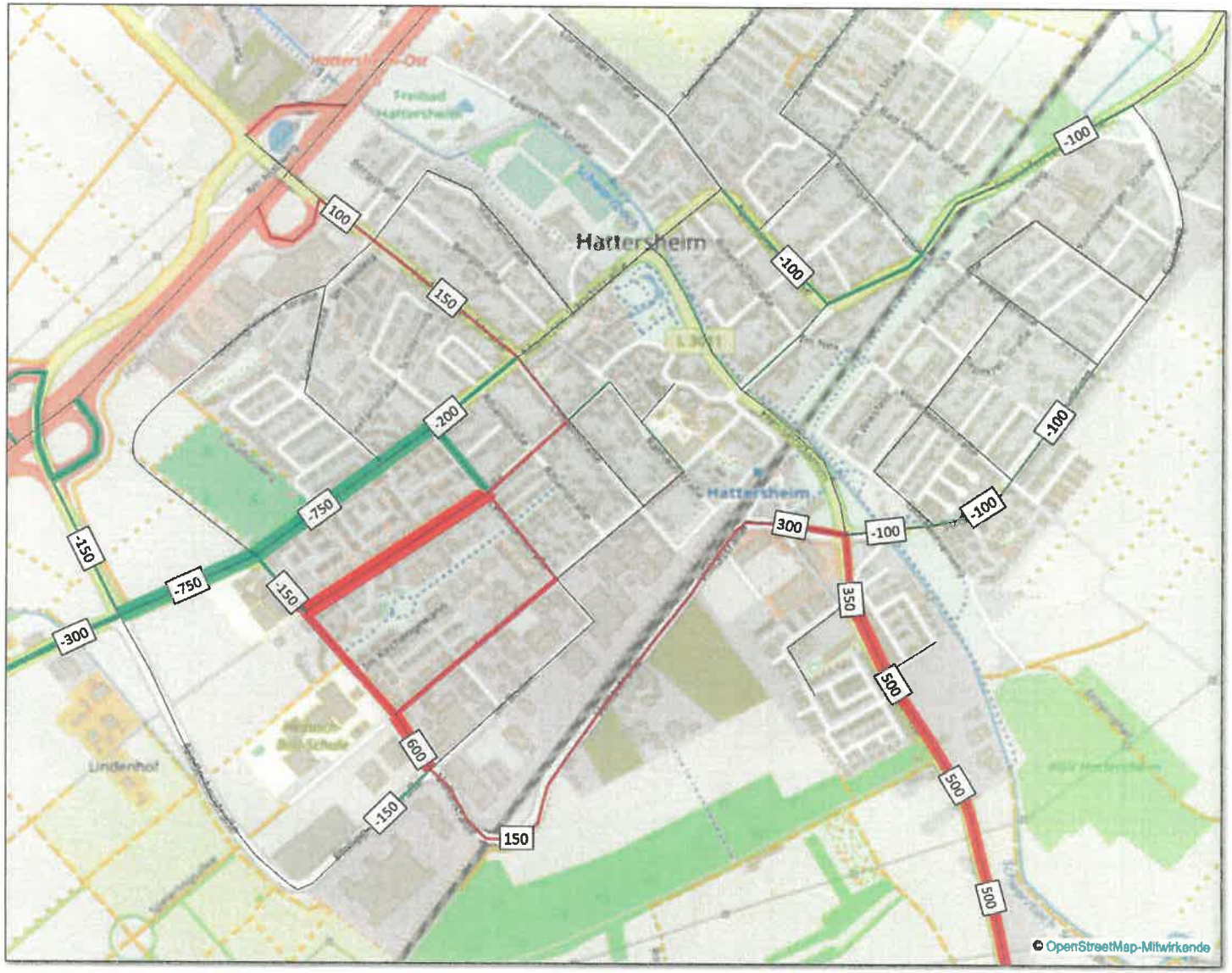


Abb. 11.7:
Differenznetz Planfall 2 - Okriftel

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

Abb. 11.8:
Differenznetz Planfall 2 - Eddersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

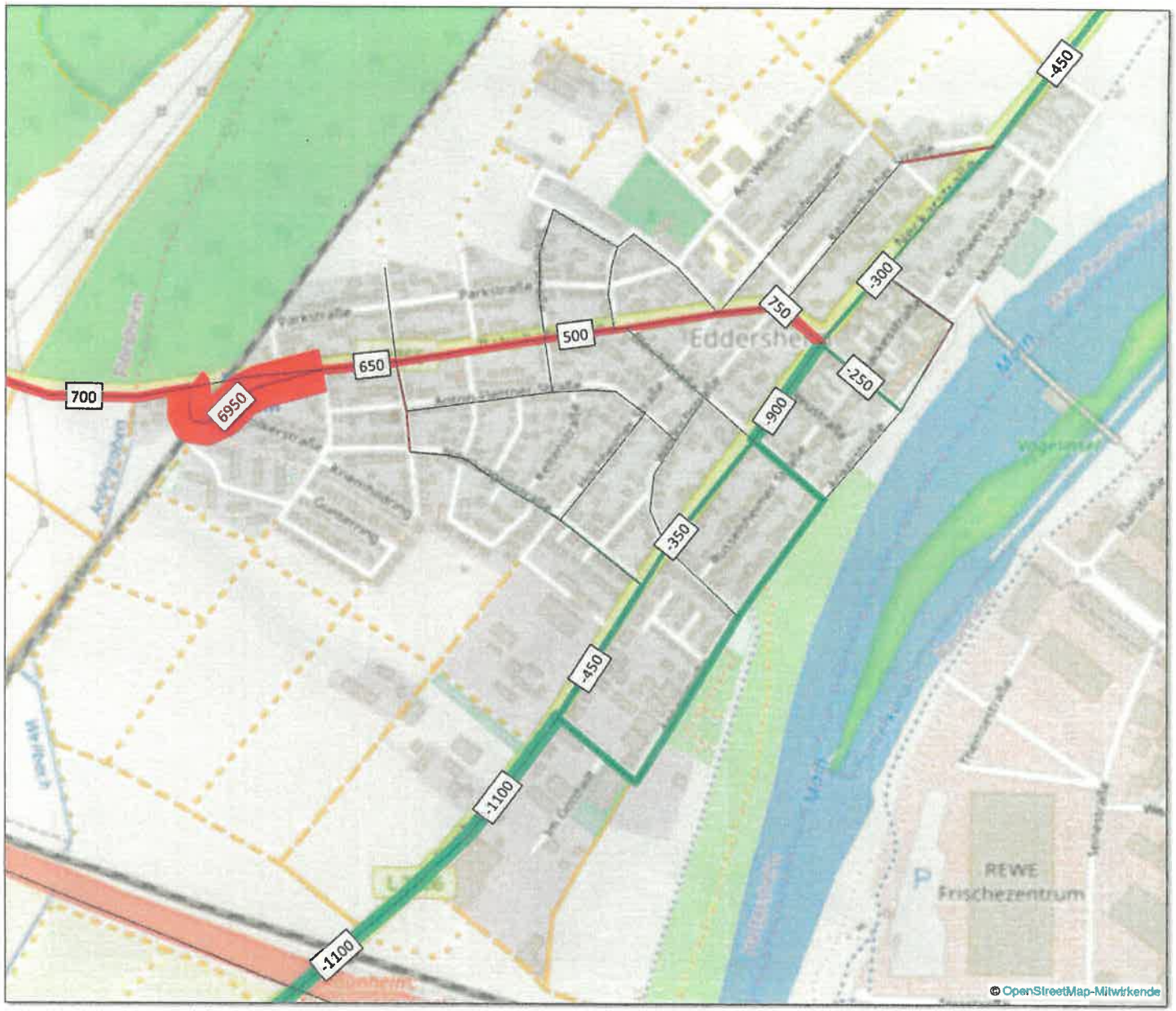


Abb. 12.1:
Planfall 3: Verbindung Heddingheimer Straße - Gesamtstadt

Prognose 2035
Kfz/24h

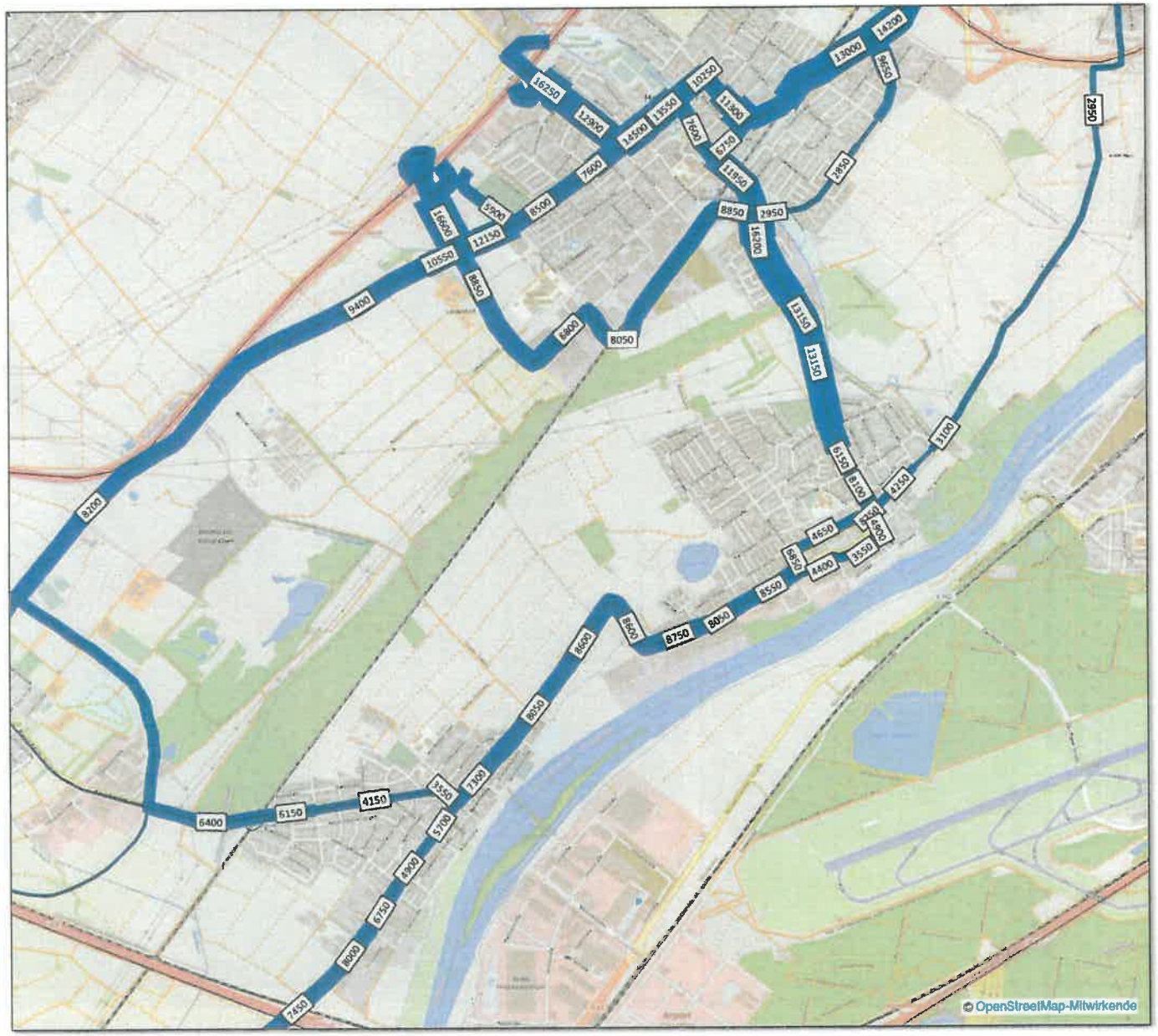


Abb. 12.2:
Planfall 3: Verbindung Heddingheimer Str. Hattersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

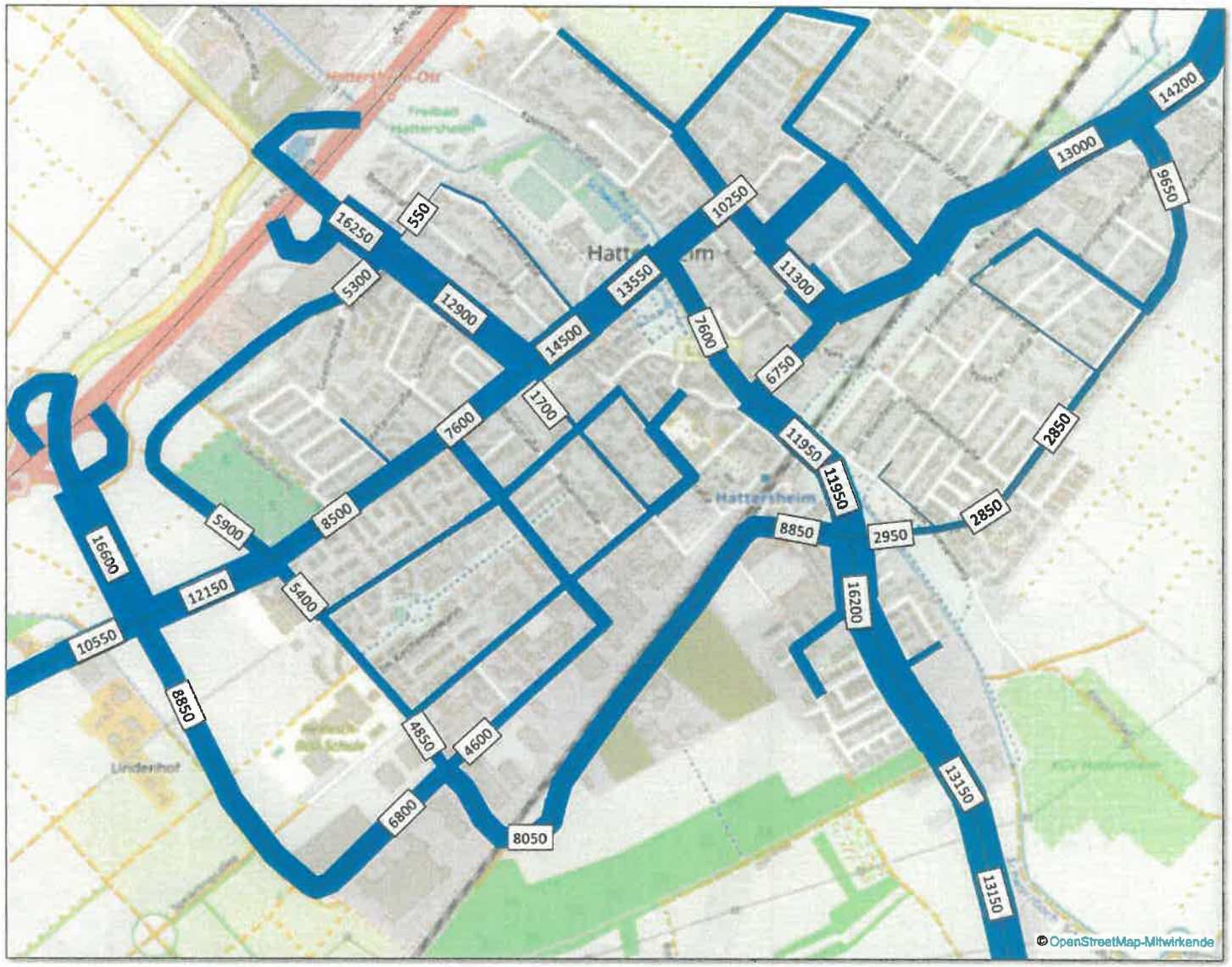


Abb. 12.3:
Planfall 3: Verbindung Heddingheimer Straße - Okriftel

Prognose 2035
Kfz/24h

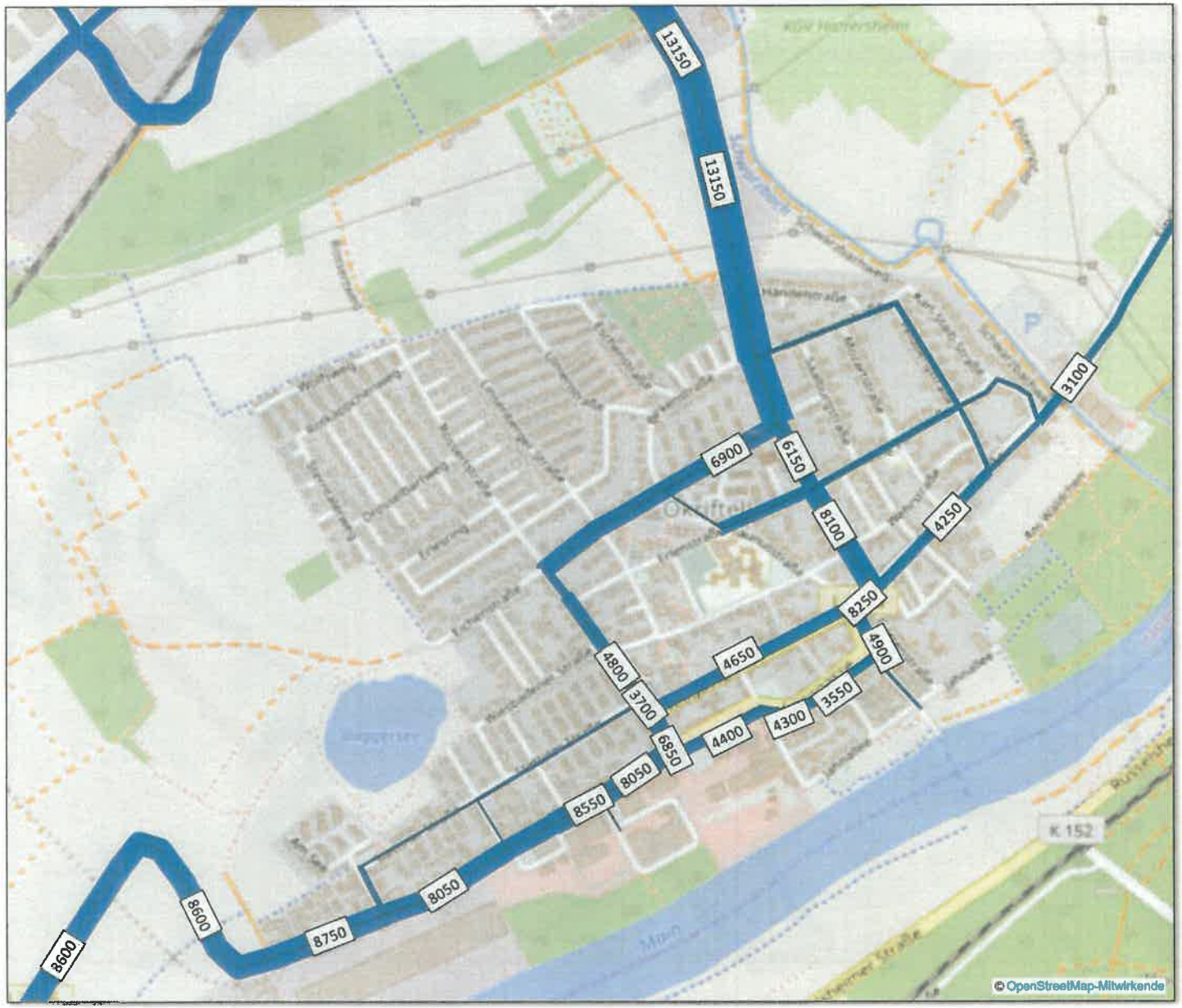


Abb. 12.4:
Planfall 3: Verbindung Heddingheimer Straße - Eddersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

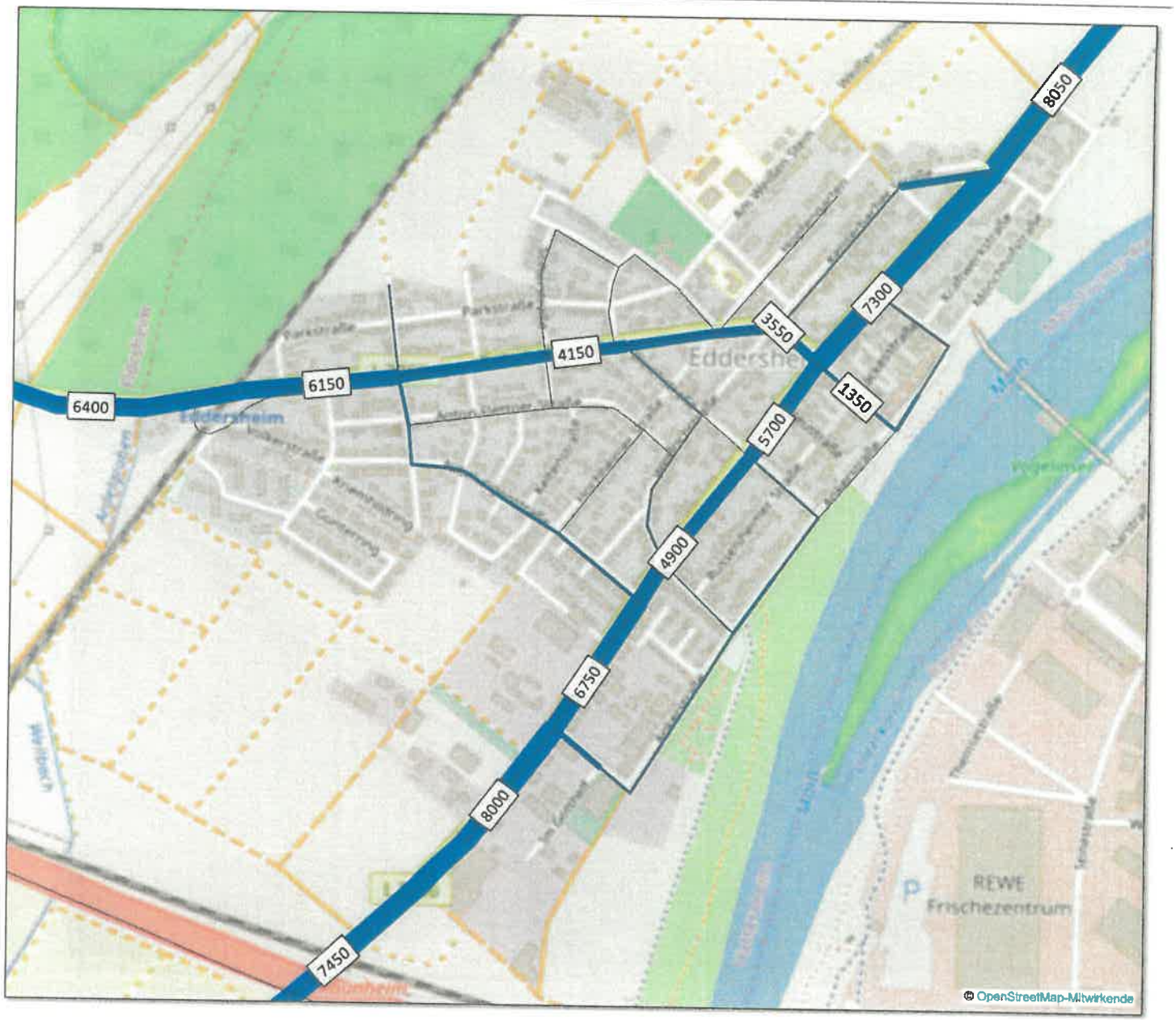


Abb. 12.5:
Differenznetz Planfall 3 - Gesamtstadt

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

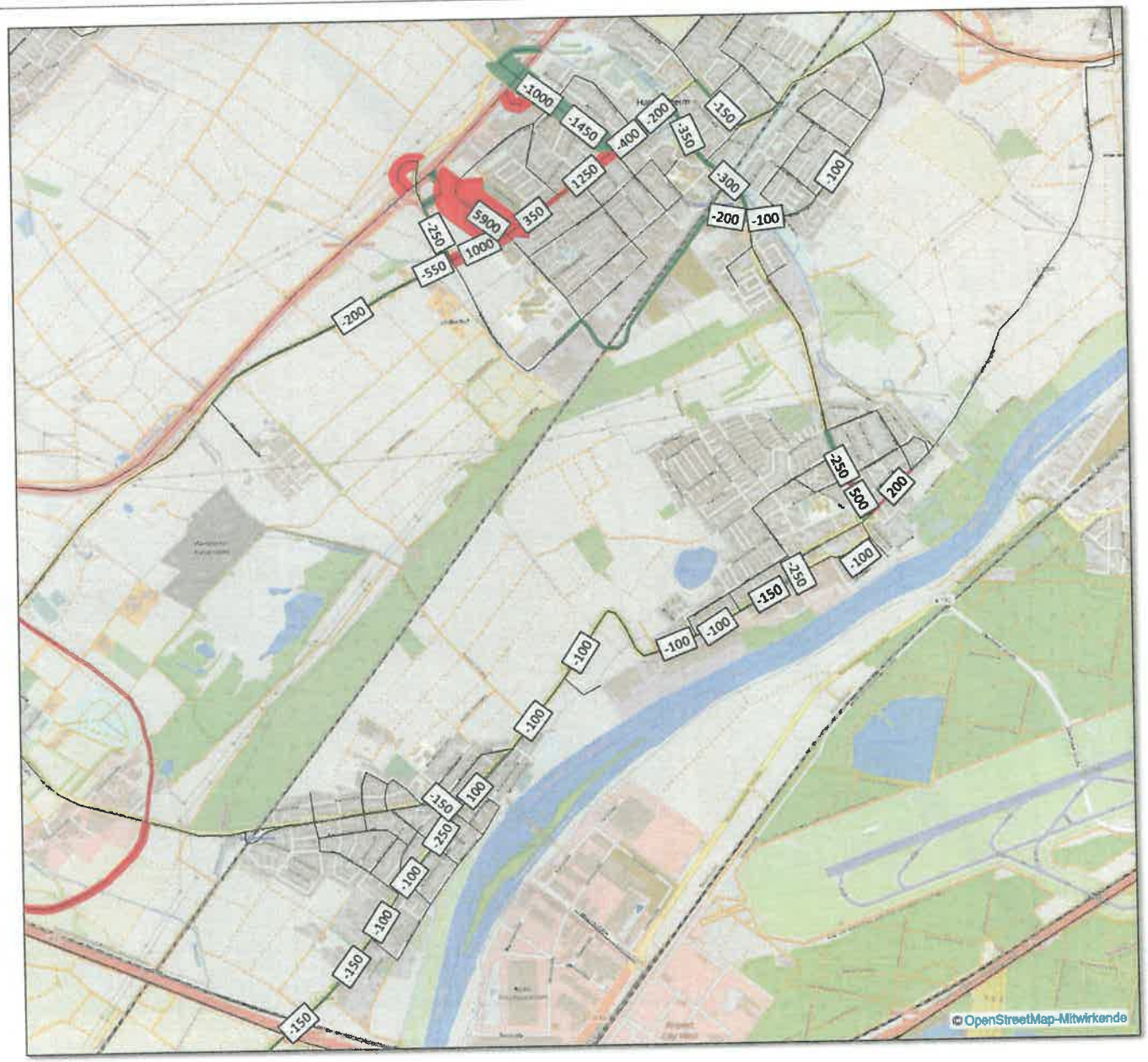


Abb. 12.6:
Differenznetz Planfall 3 - Hattersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

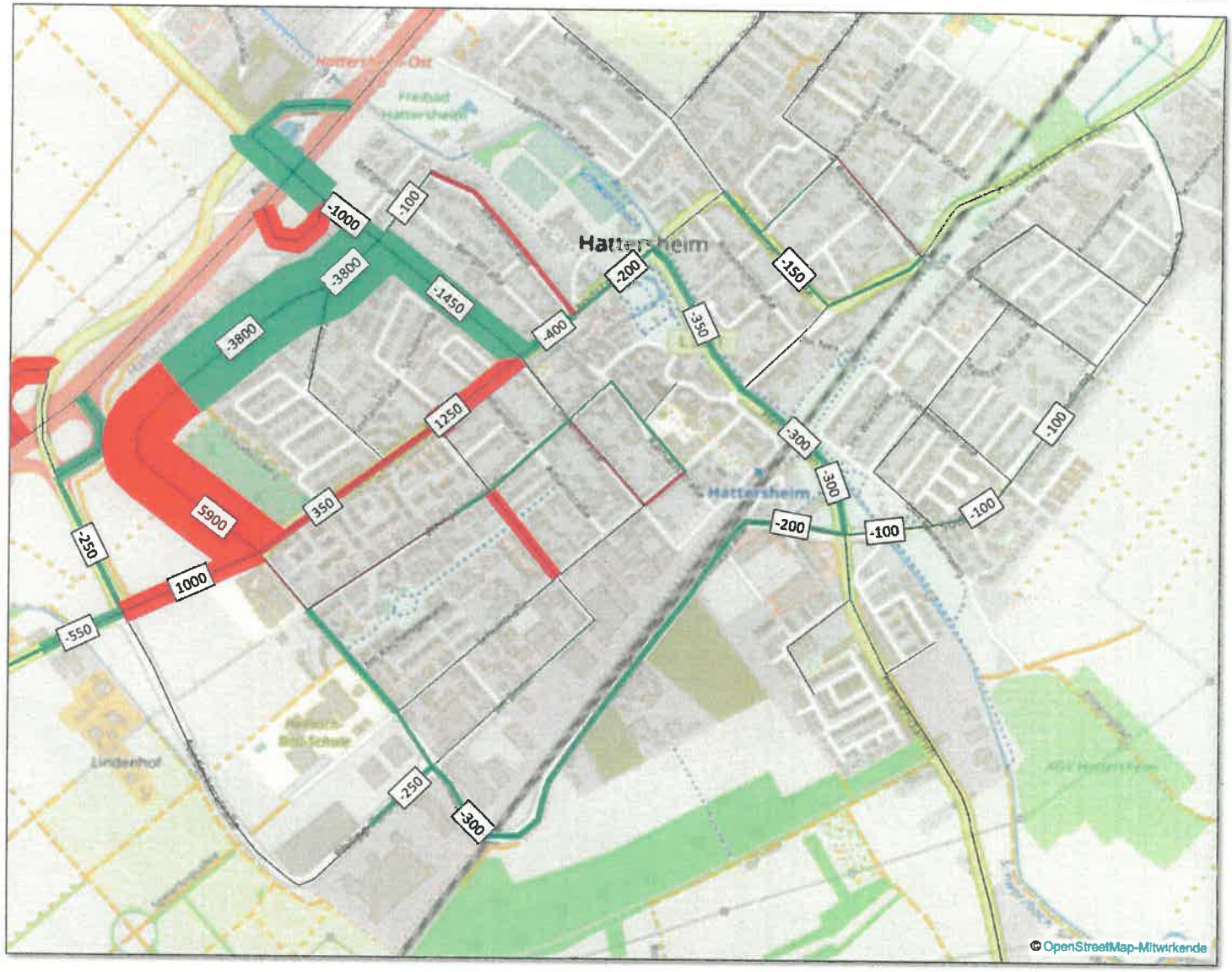


Abb. 12.7:
Differenznetz Planfall 3 - Okriftel

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

Abb. 12.8:
Differenznetz Planfall 3 - Eddersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

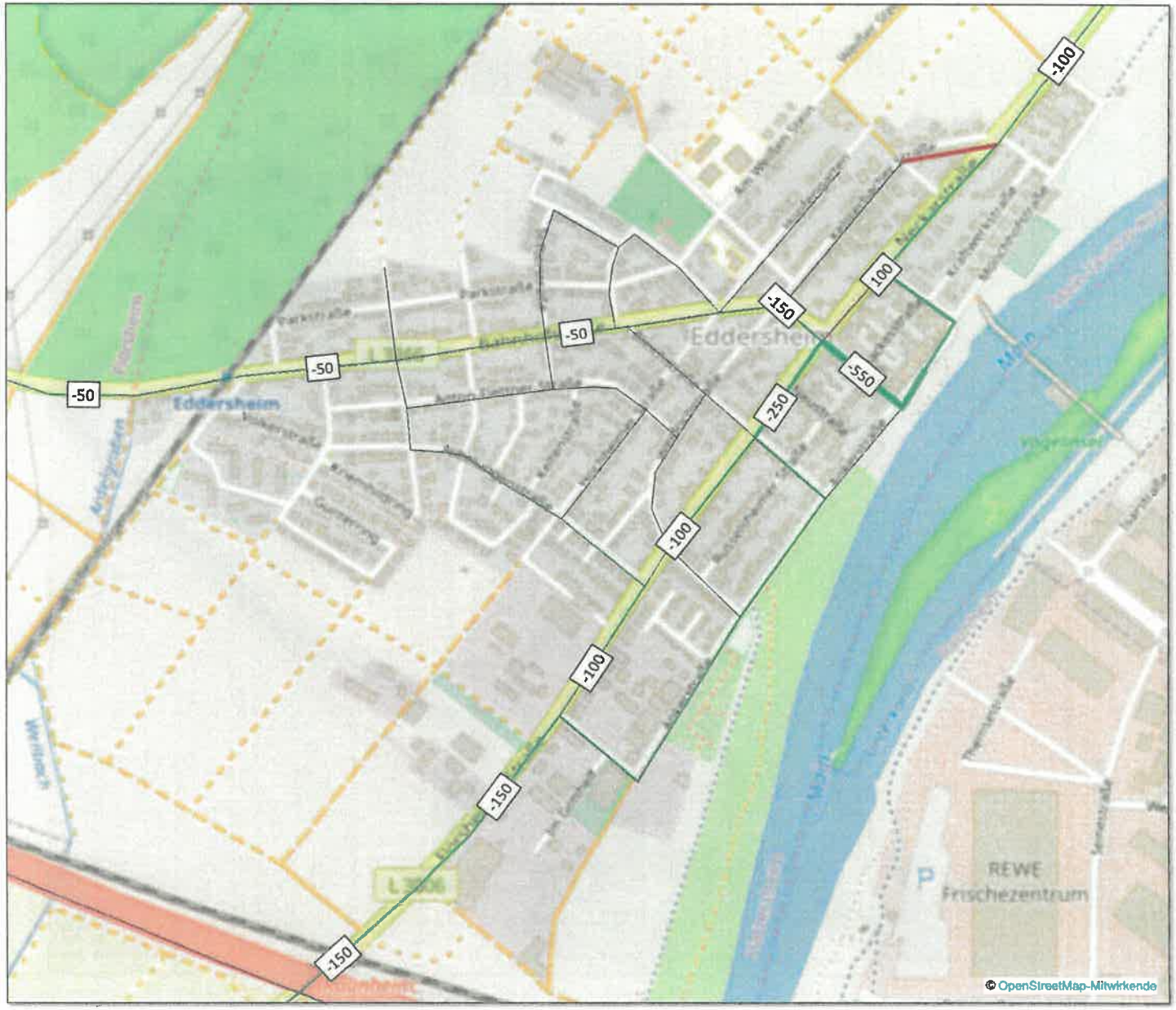


Abb. 13.1:
Planfall 4: Gewerbe Hattersheim Nord - Gesamtstadt

Prognose 2035
Kfz/24h

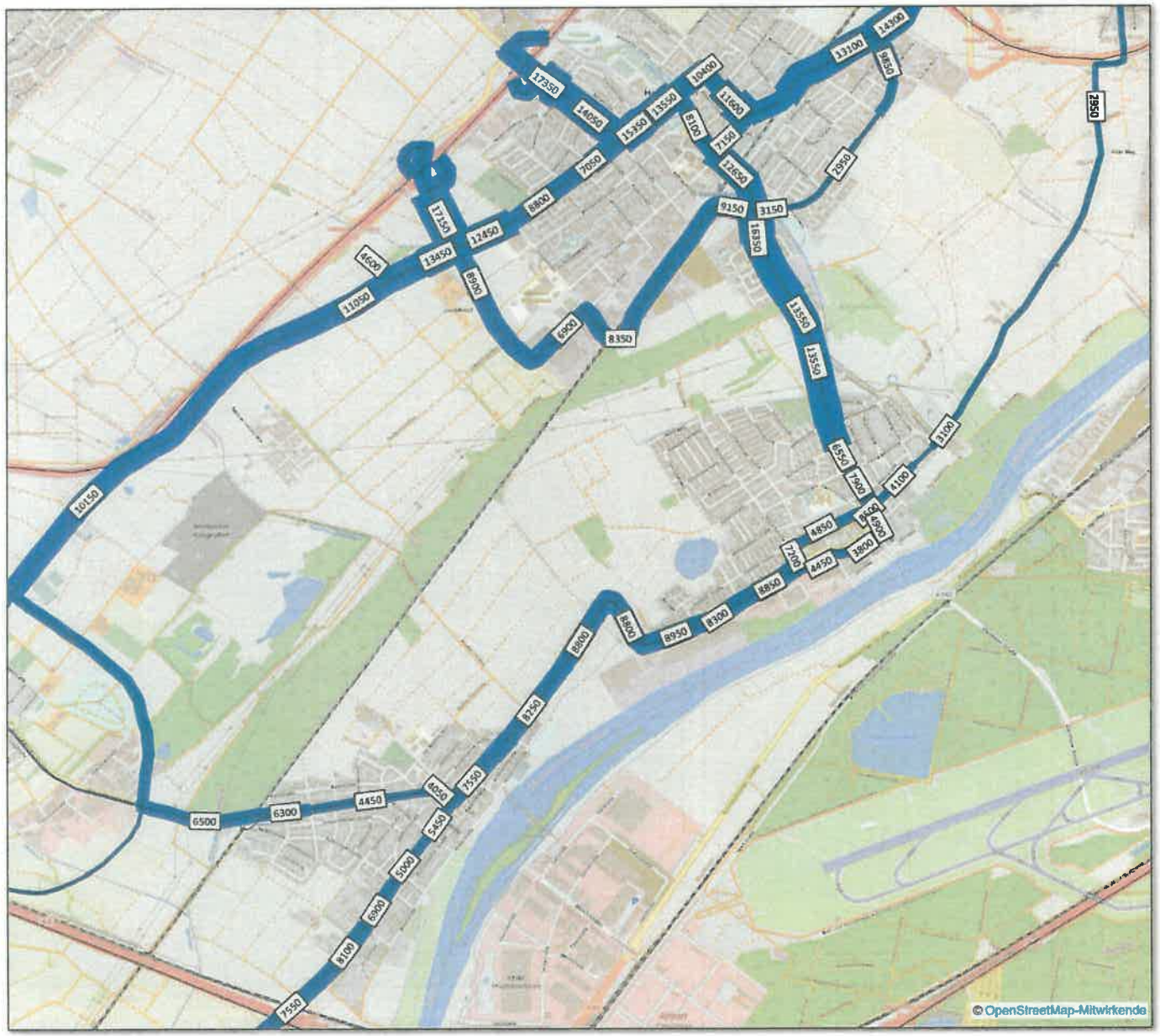


Abb. 13.2:
Planfall 4: Gewerbe
Hattersheim Nord - Hattersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

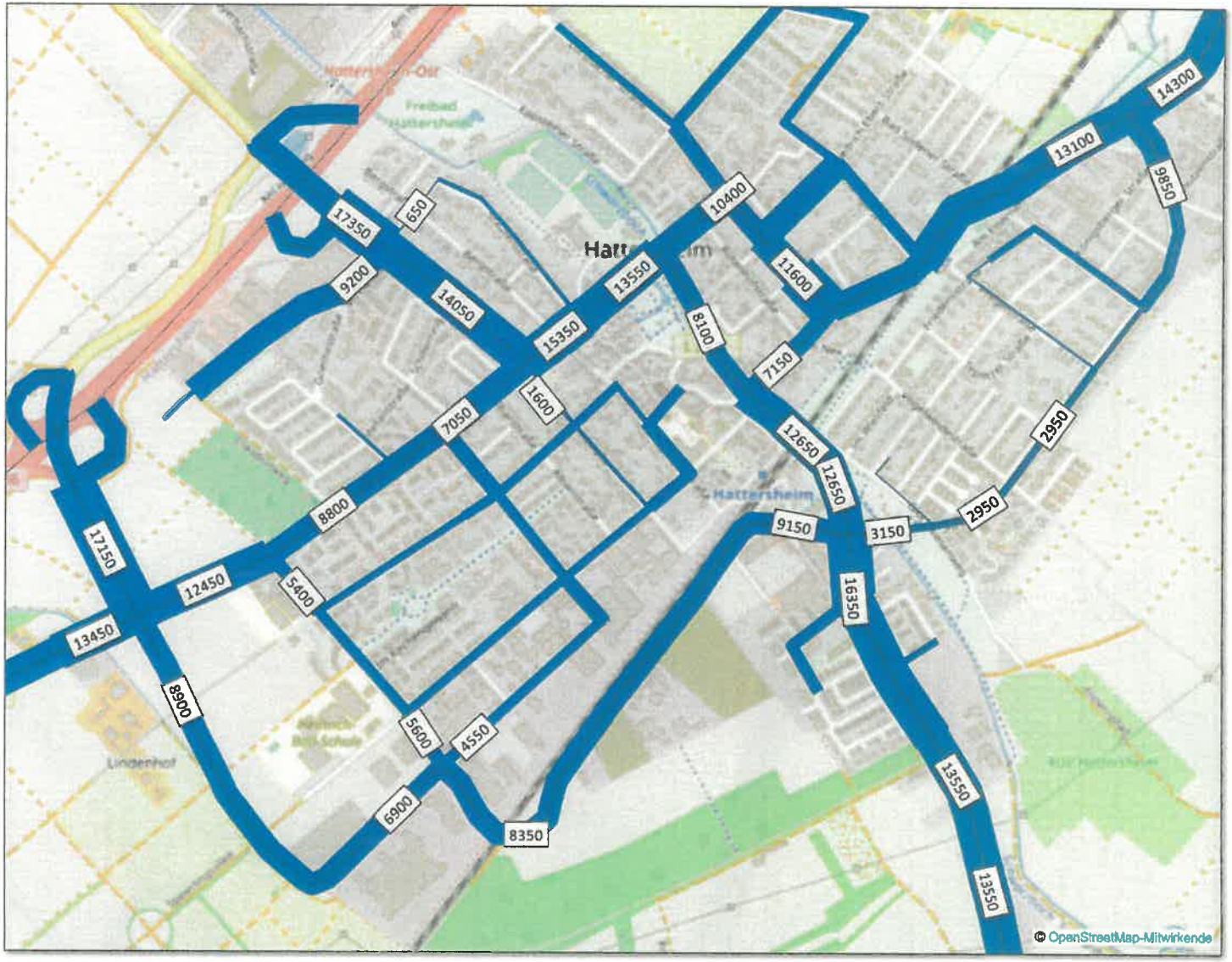


Abb. 13.3:
Planfall 4: Gewerbe Hattersheim Nord - Okriftel

Prognose 2035
Kfz/24h

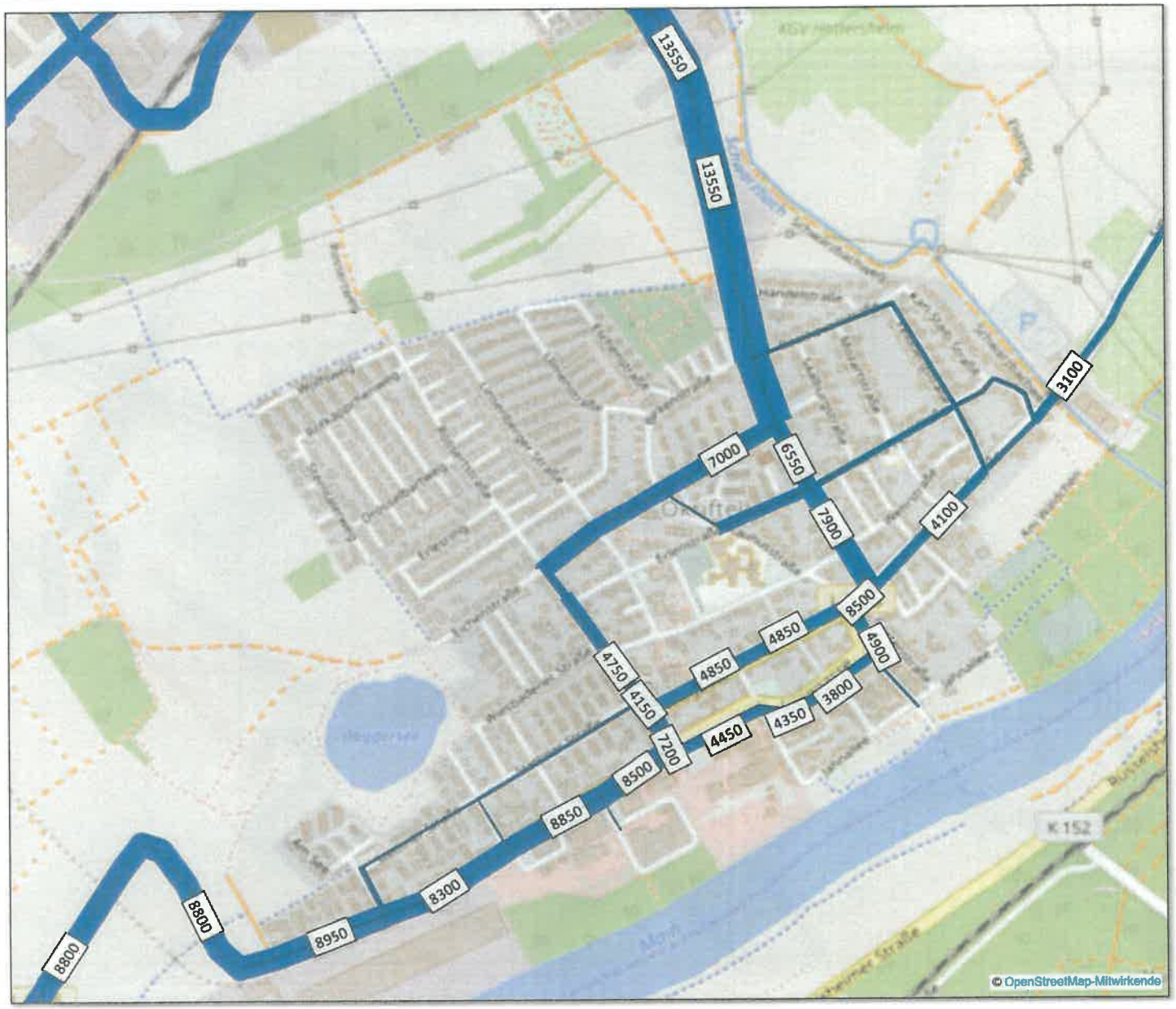


Abb. 13.4:
Planfall 4: Gewerbe Hattersheim Nord - Eddersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

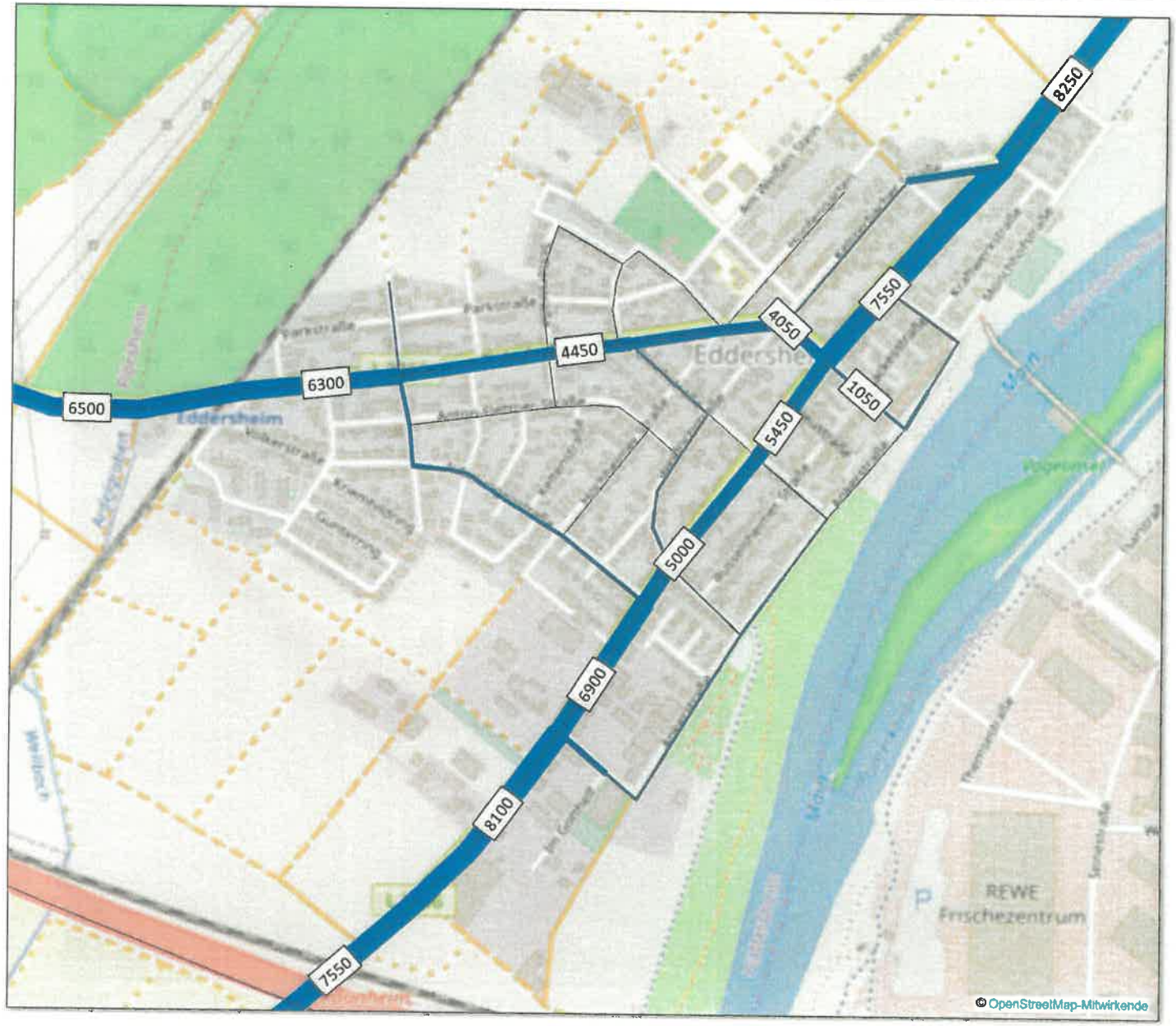


Abb. 13.5:
Differenznetz Planfall 4 - Gesamtstadt

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

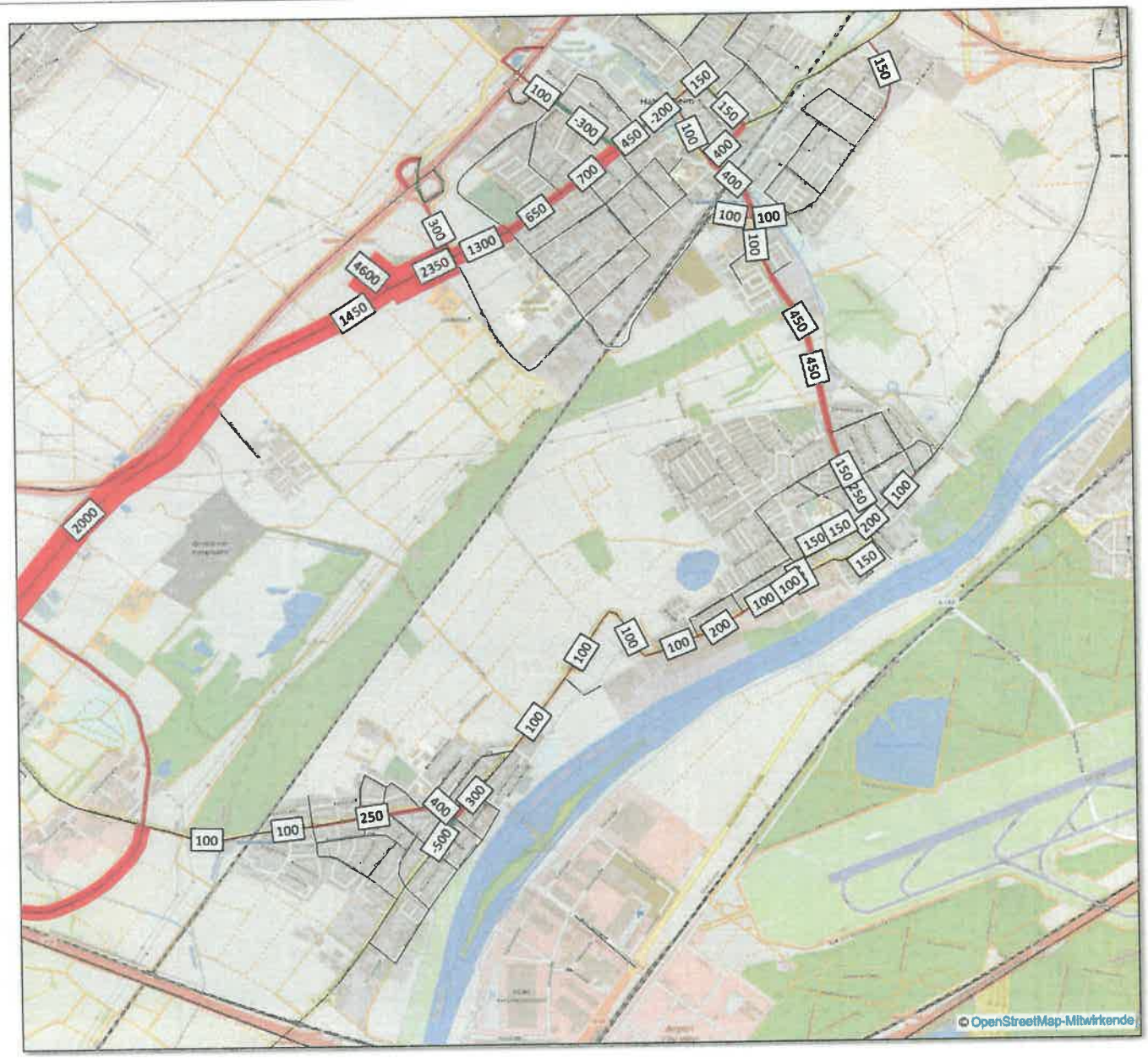


Abb. 13.6:
Differenznetz Planfall 4 – Hattersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500

Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500

Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

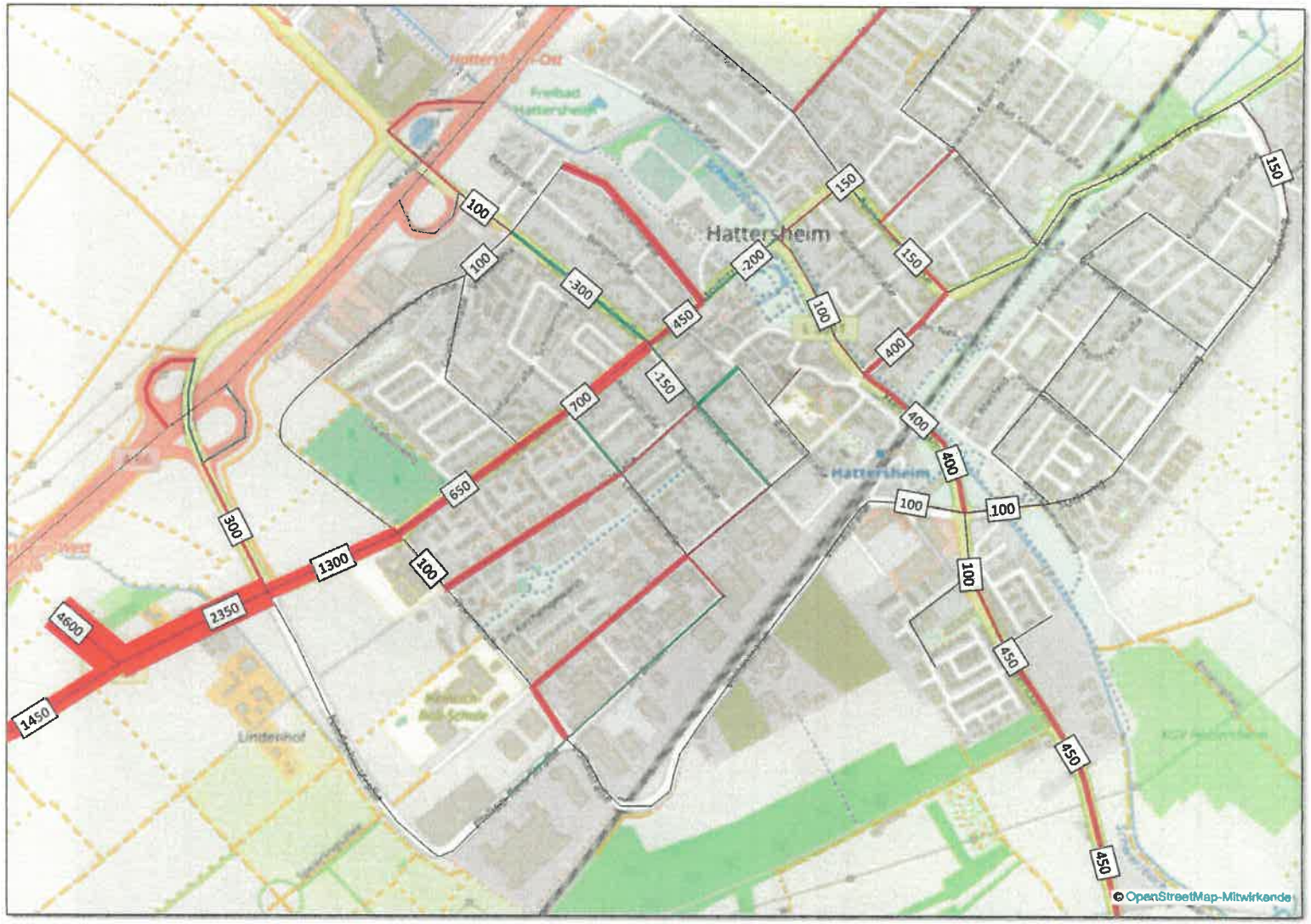


Abb. 13.7:
Differenznetz Planfall 4 - Okriftel

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500	Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall
500	Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

Abb. 13.8:
Differenznetz Planfall 4- Eddersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

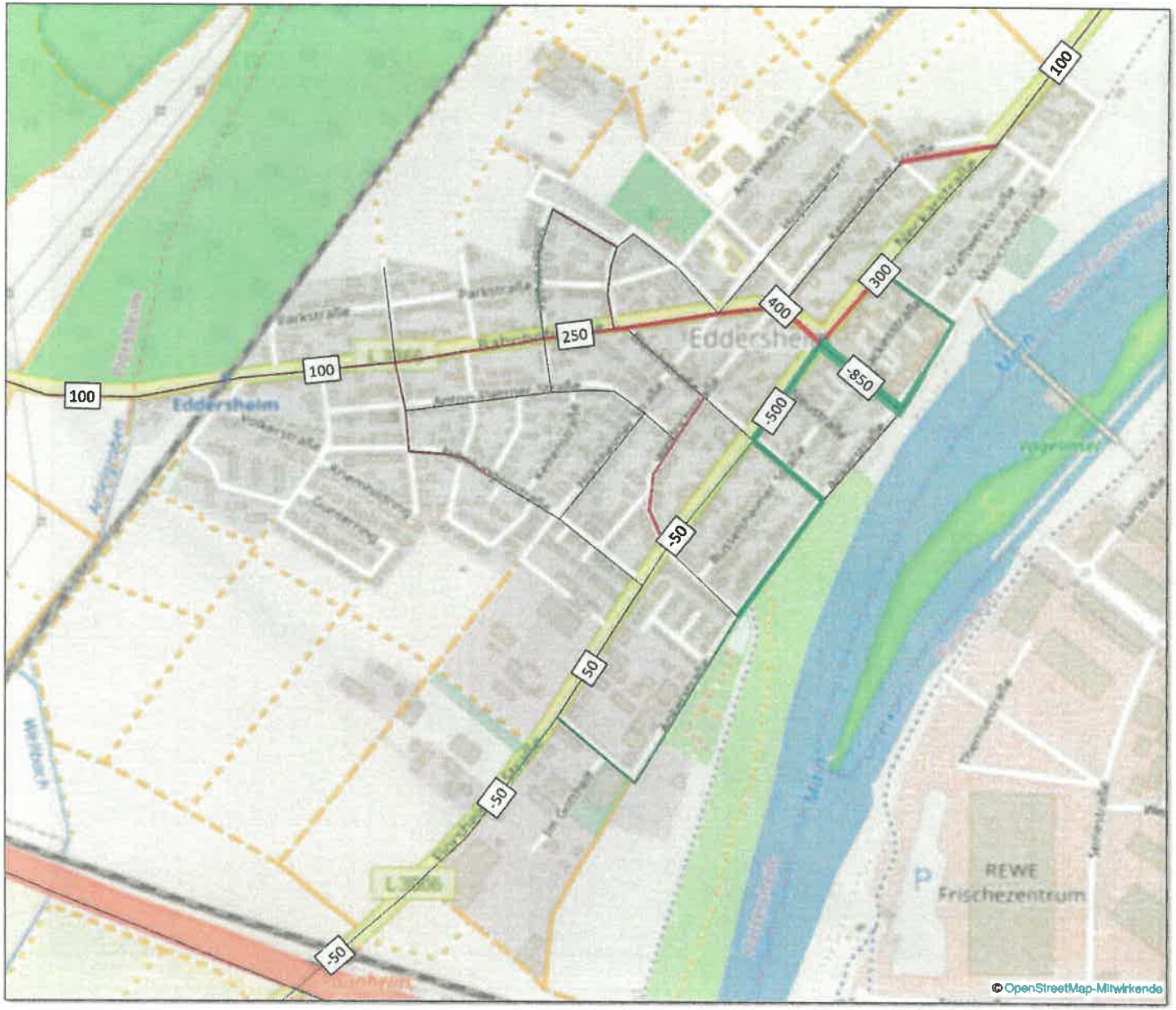


Abb. 14.1:
Planfall 5: OU Hattersheim-West – Okriftel-West
Gesamtstadt

Prognose 2035
Kfz/24h

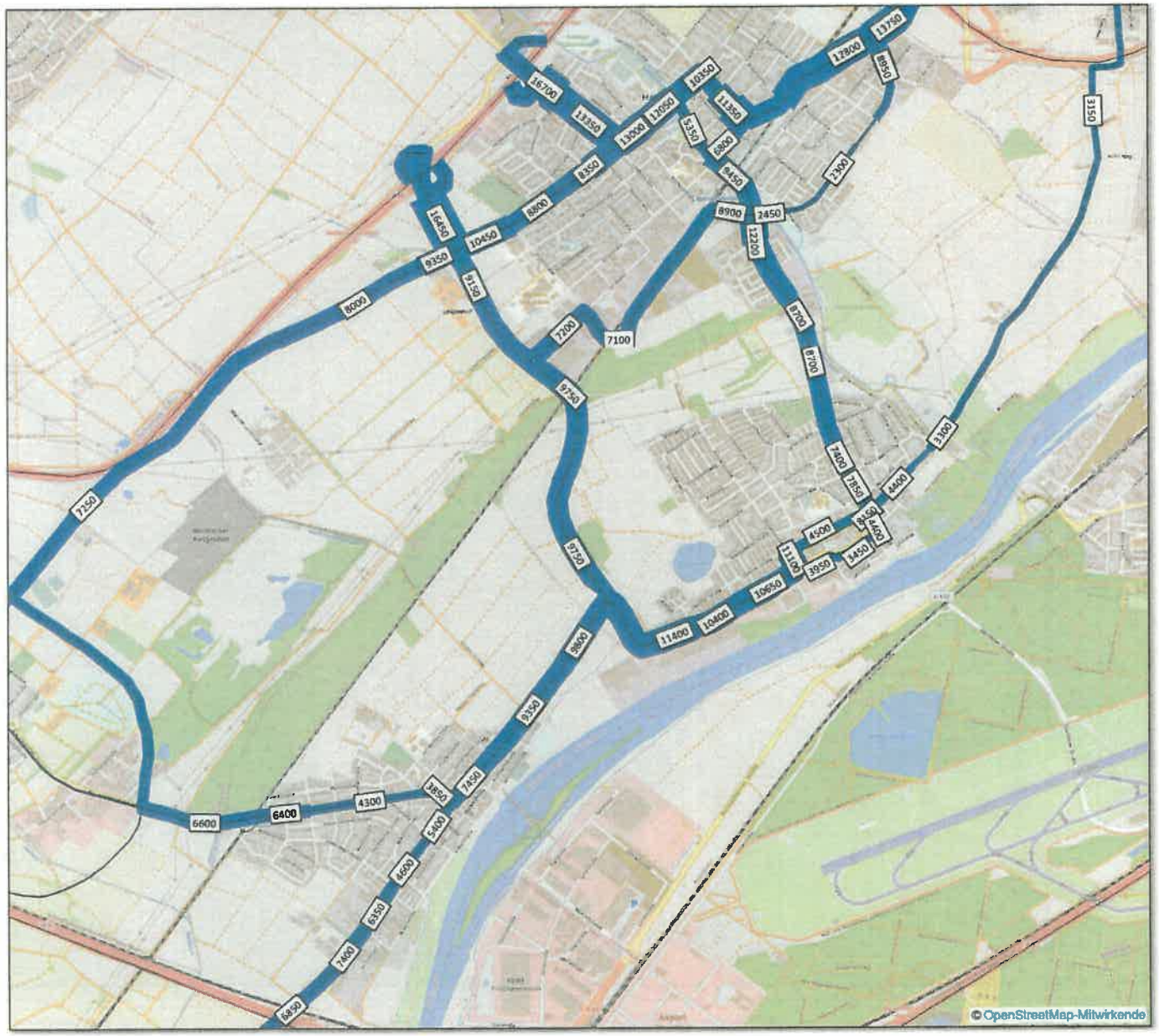


Abb. 14.2:
Planfall 5: OU Hattersheim-West – Okriftel-West Hattersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

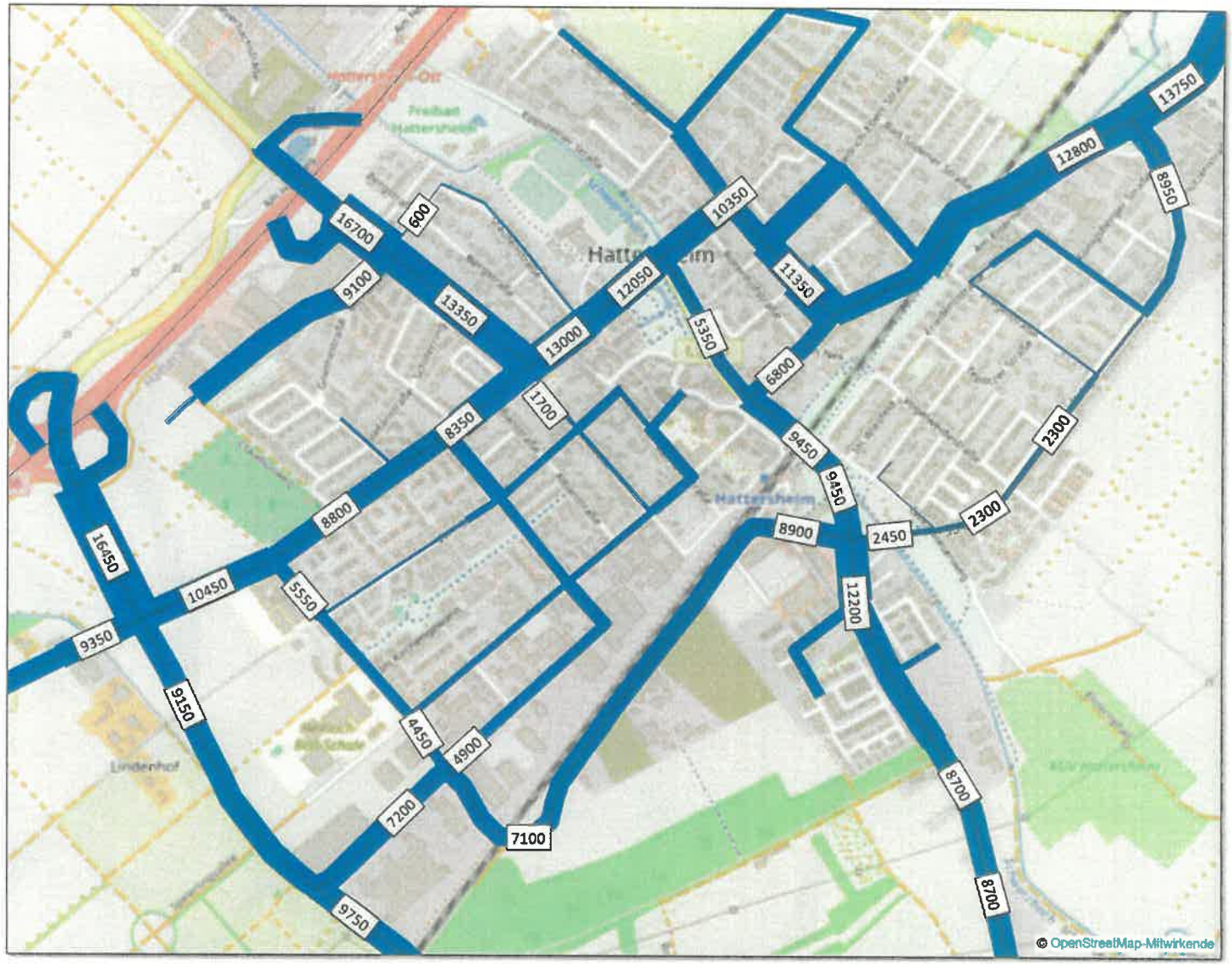


Abb. 14.3:
Planfall 5: OU Hattersheim-West - Okriftel-West
Okriftel

Prognose 2035
Kfz/24h

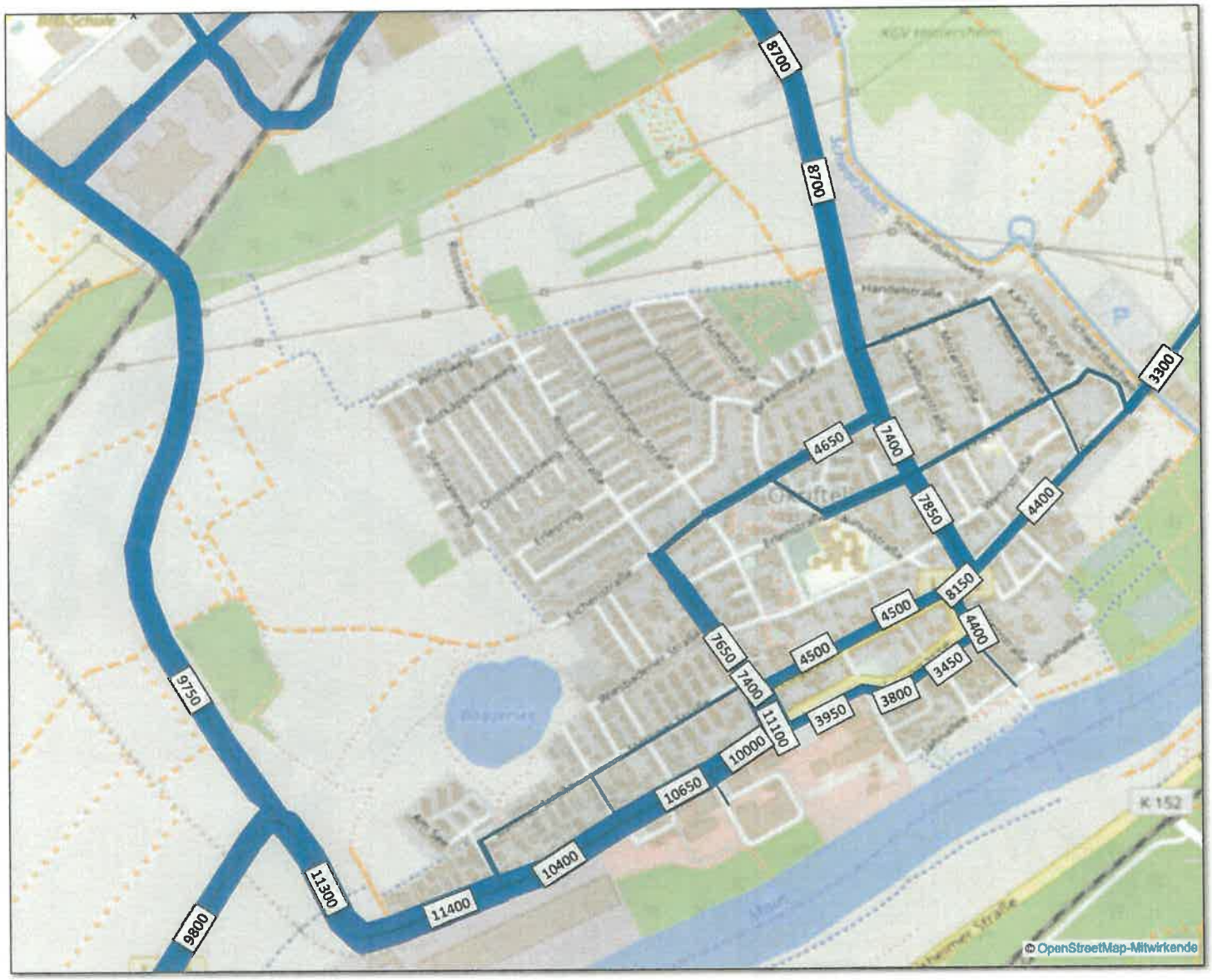


Abb. 14.4:
Planfall 5: OU Hattersheim-West – Okriftel-West Eddersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

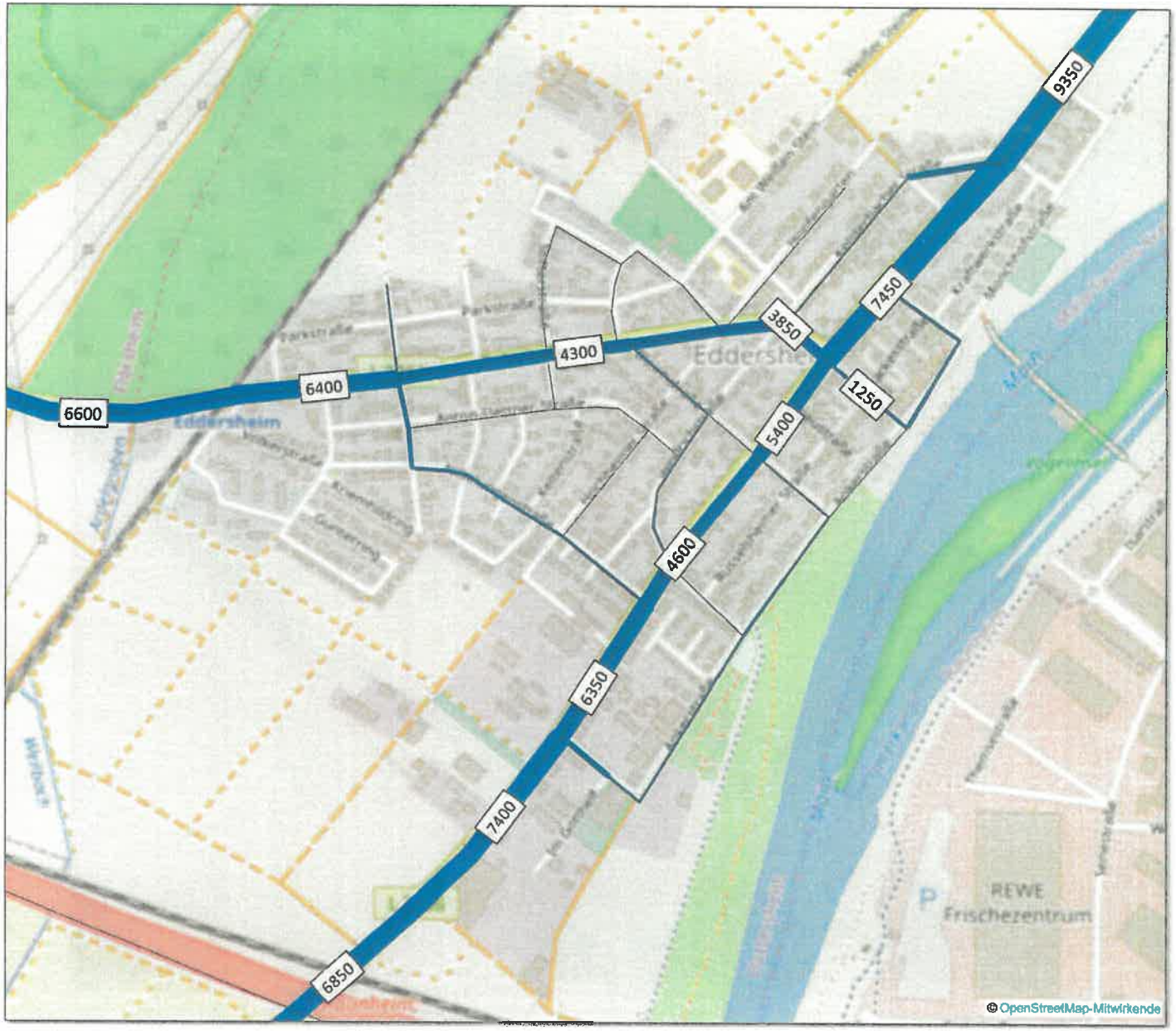


Abb. 14.5:
Differenznetz Planfall 5 - Gesamtstadt

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

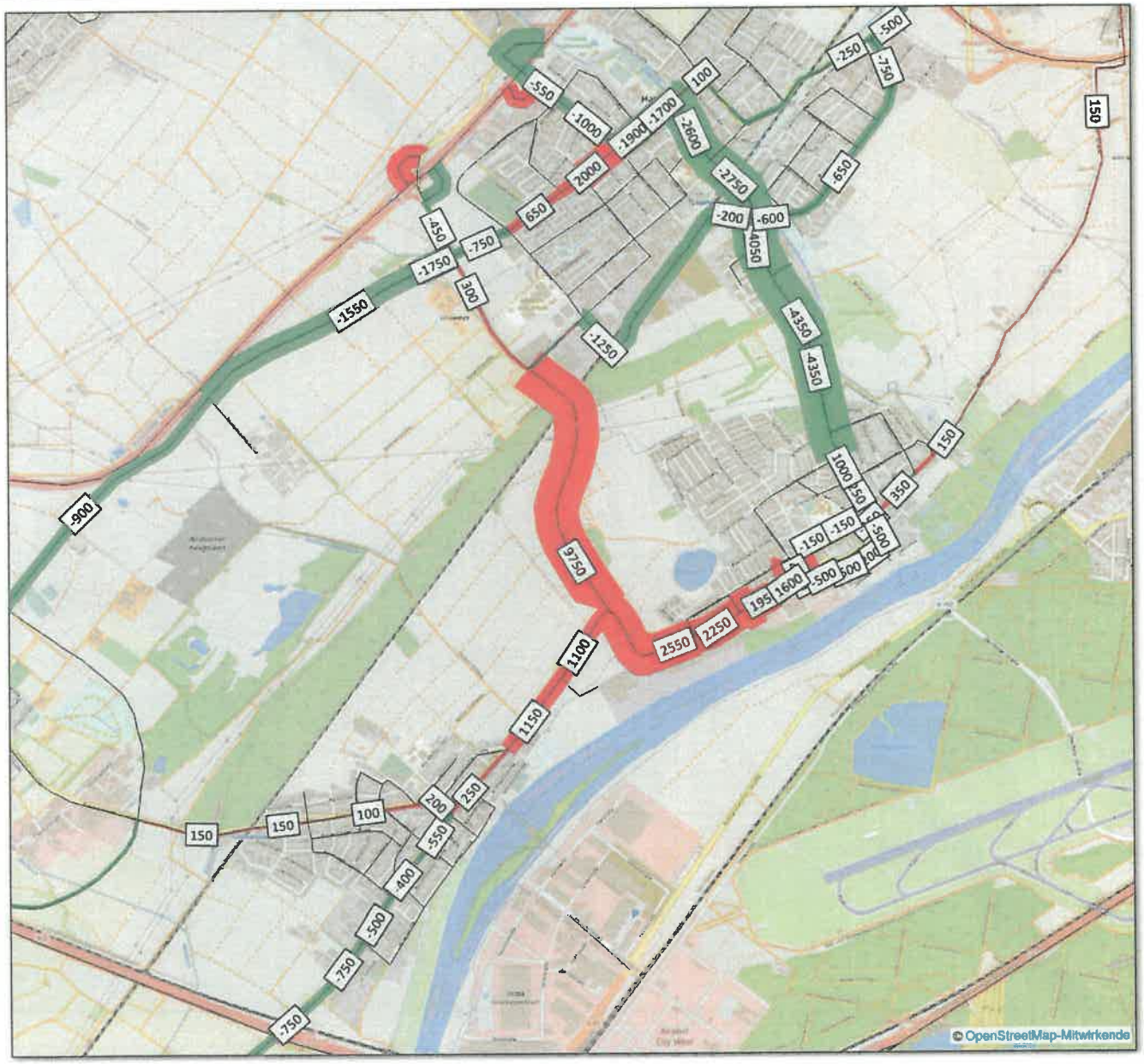


Abb. 14.6:
Differenznetz Planfall 5 – Hattersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500

Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500

Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

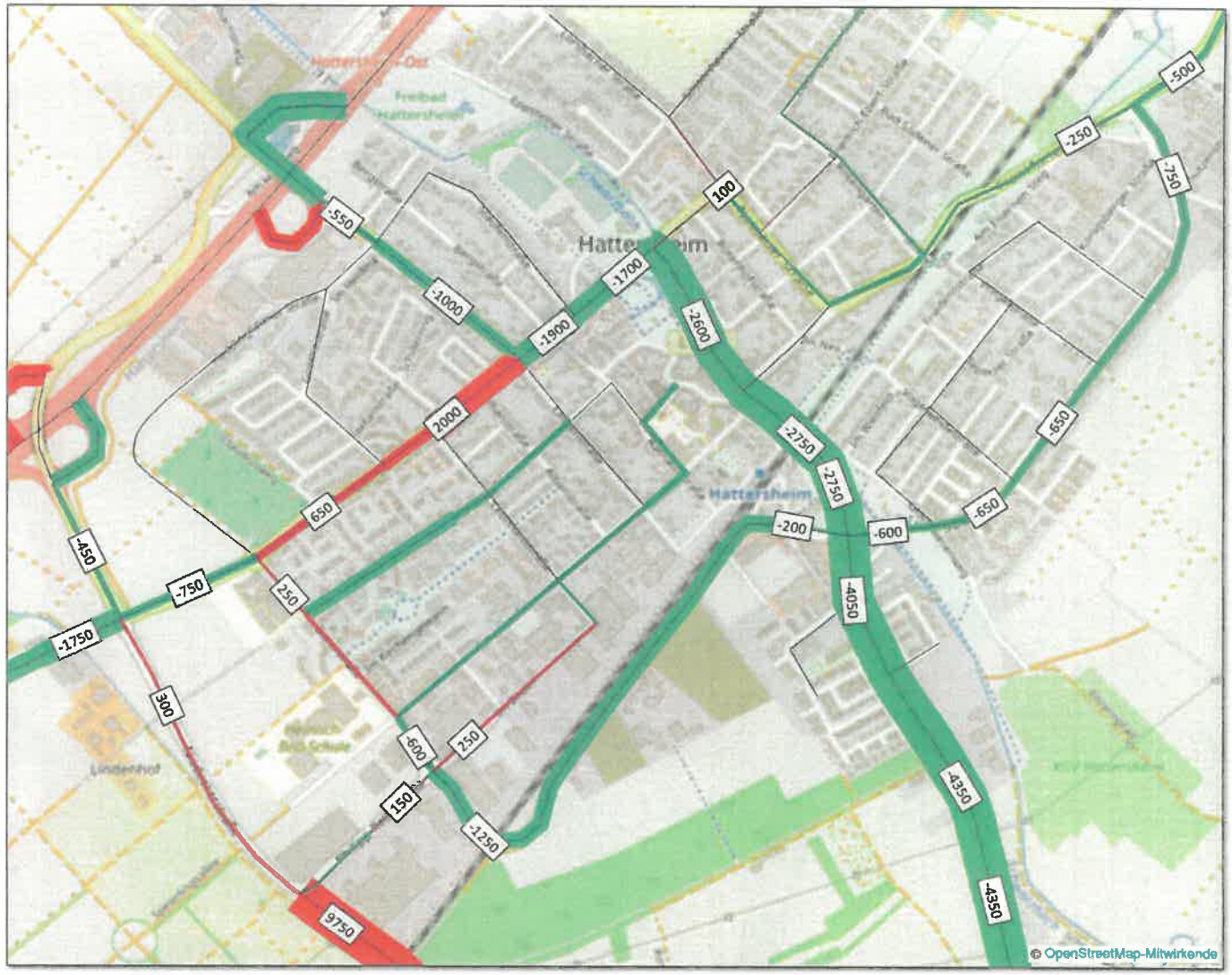


Abb. 14.7:
Differenznetz Planfall 5 - Okriftel

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

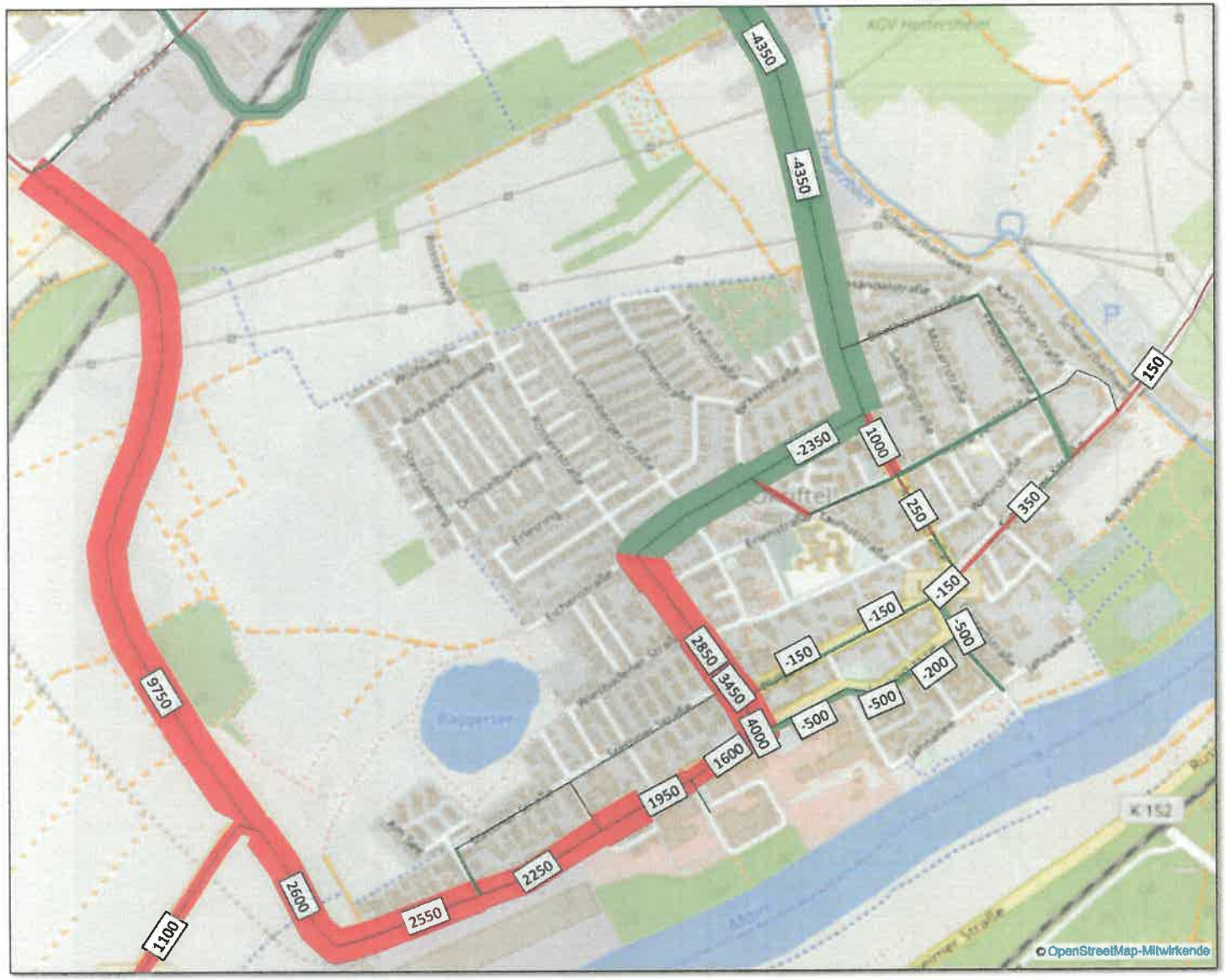


Abb. 14.8:
Differenznetz Planfall 5 - Eddersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

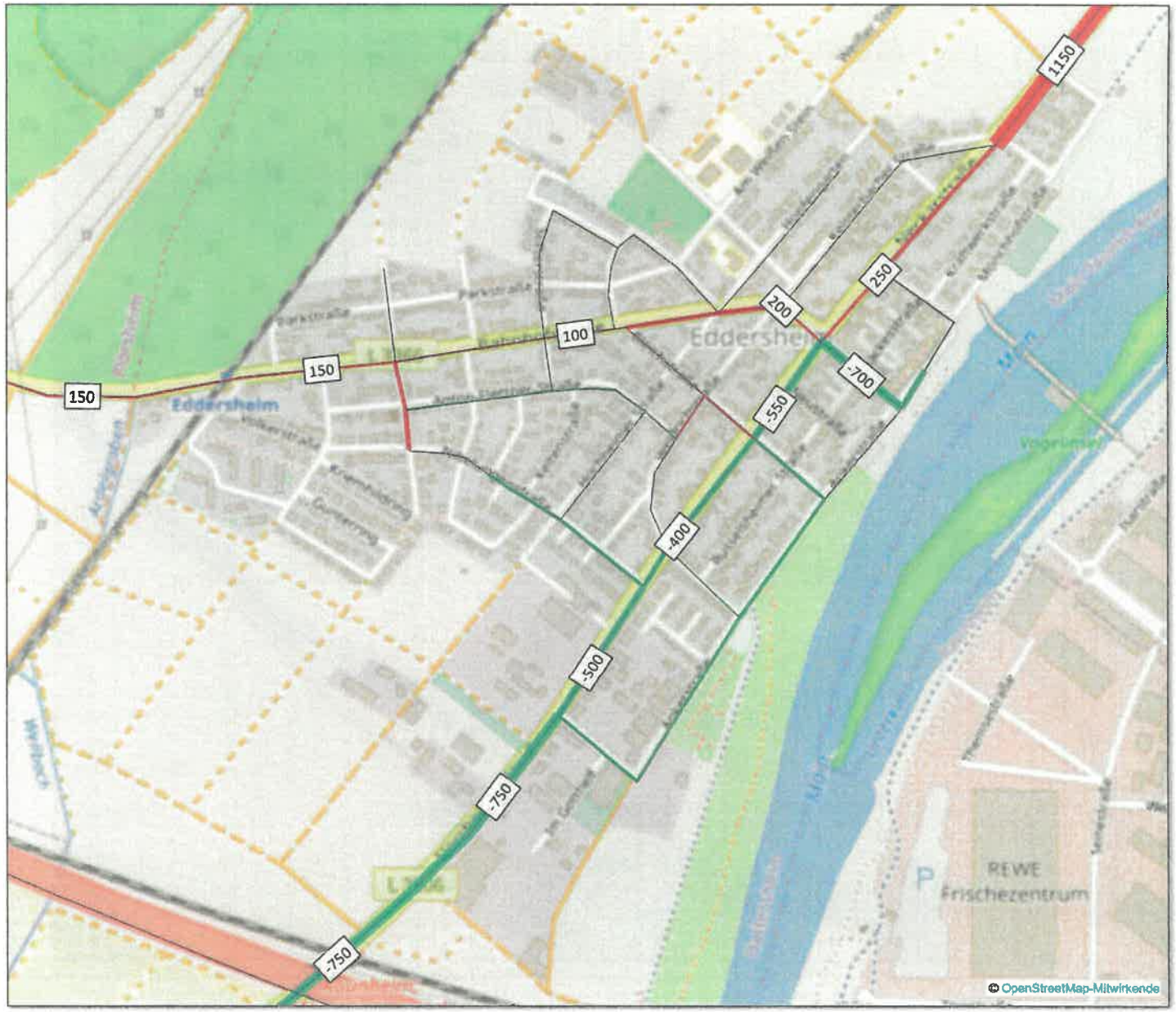


Abb. 15.1:
Planfall 6: Kombination Planfälle - Gesamtstadt

Prognose 2035
Kfz/24h

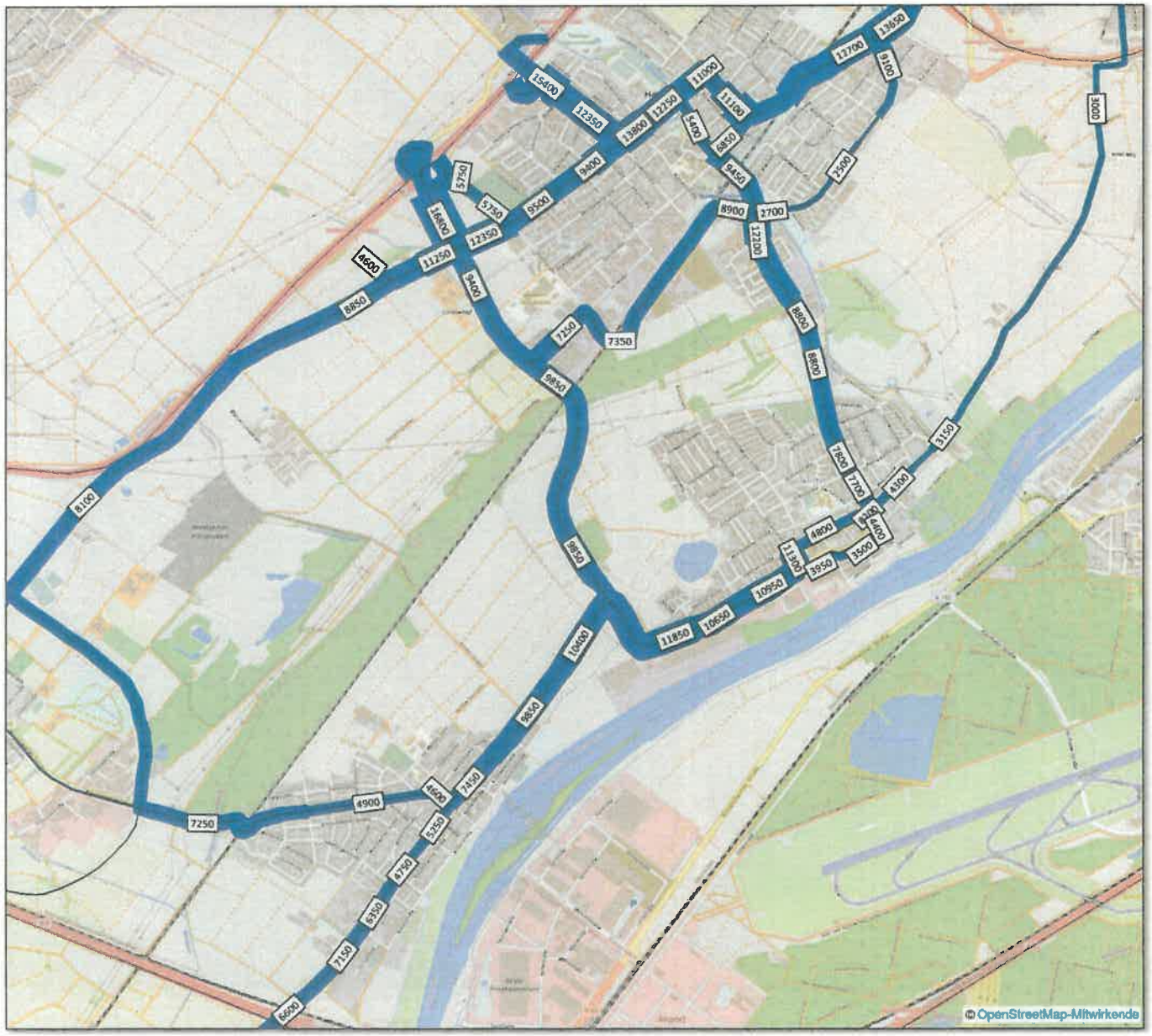


Abb. 15.2:
Planfall 6: Kombination Planfälle – Hattersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

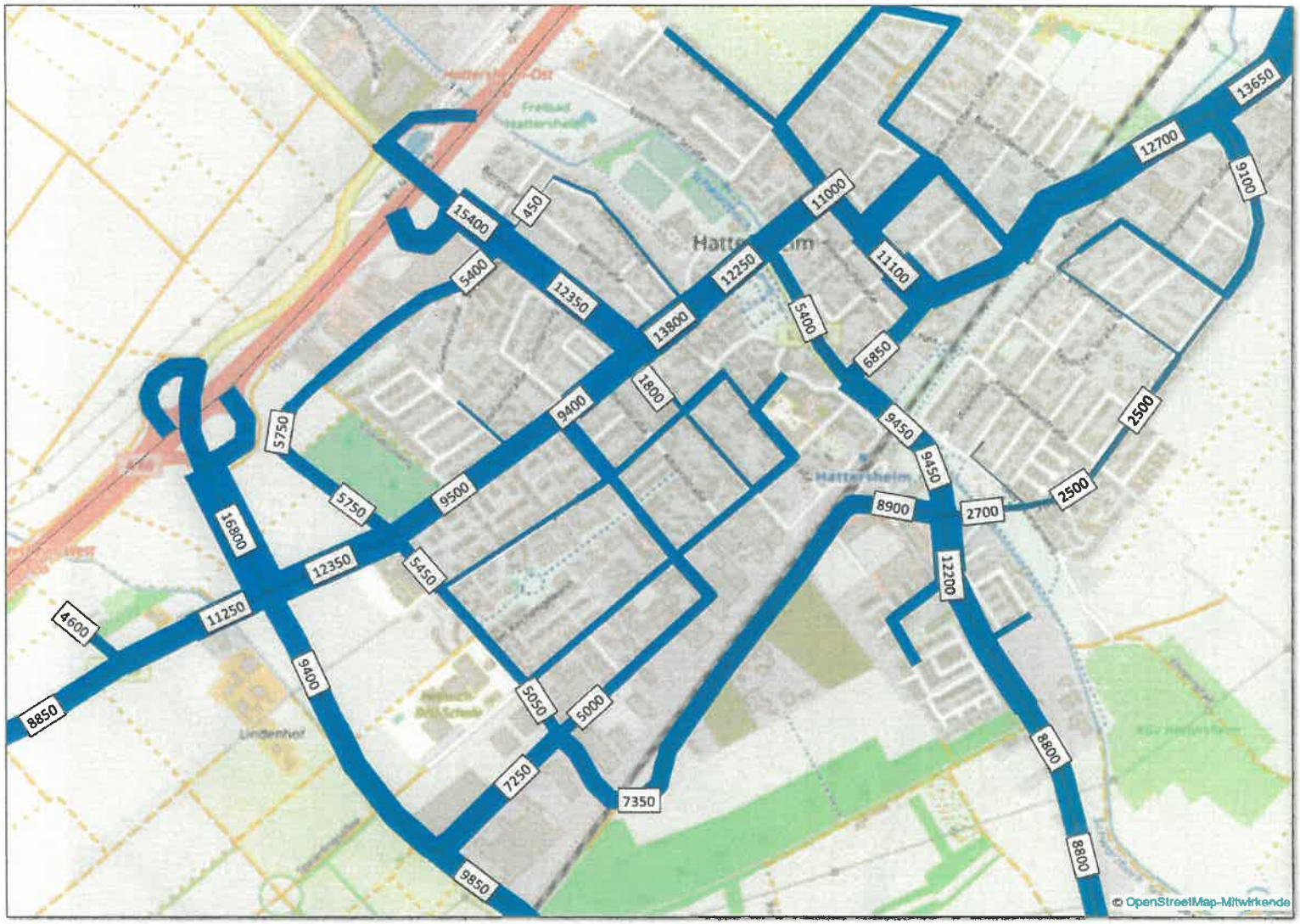


Abb. 15.3:
Planfall 6: Kombination Planfälle - Okriftel

Prognose 2035
Kfz/24h

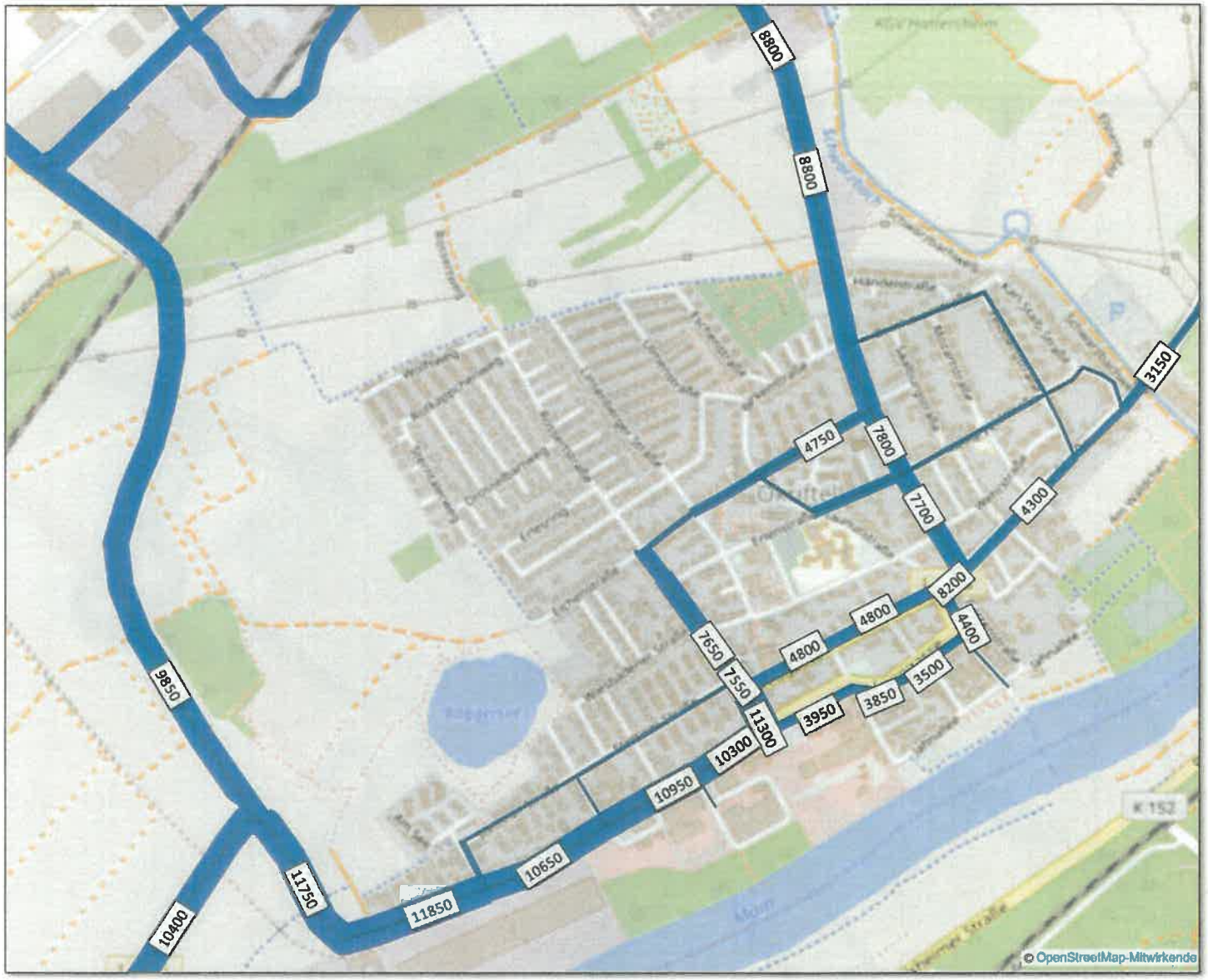


Abb. 15.4:
Planfall 6: Kombination Planfälle - Eddersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

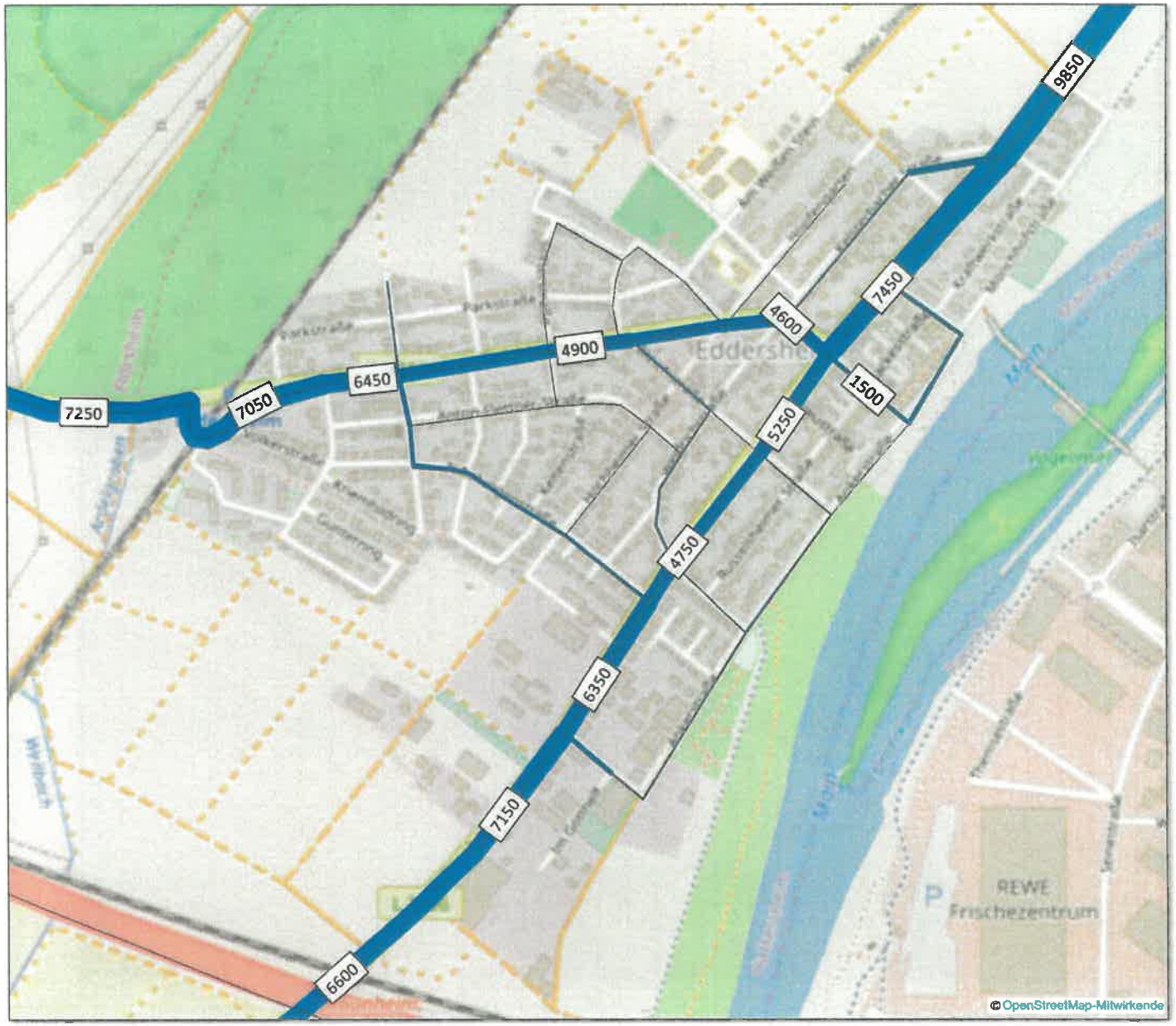


Abb. 15.5:
Differenznetz Planfall 6 - Gesamtstadt

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

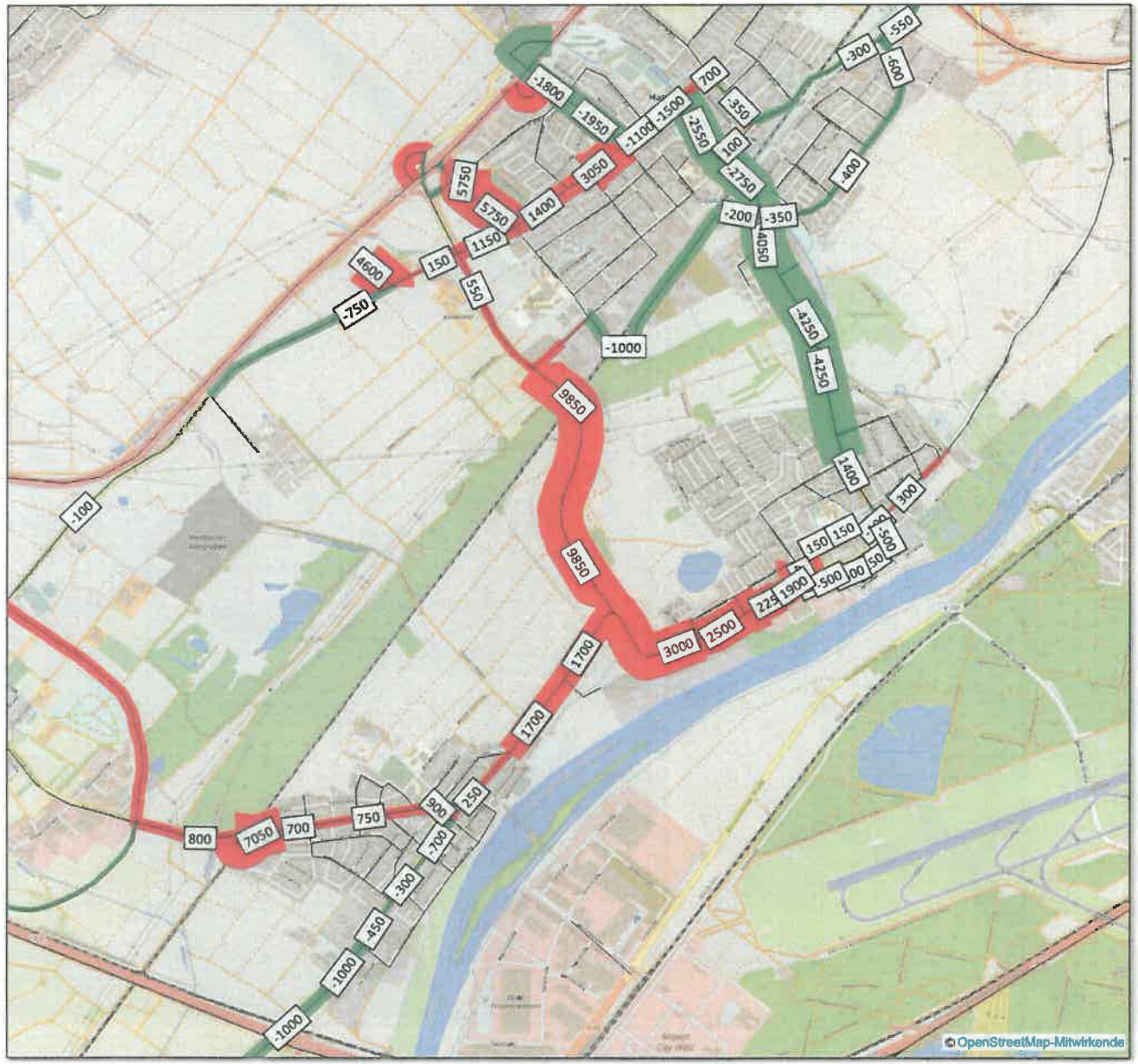


Abb. 15.6:
Differenznetz Planfall 6 – Hattersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500

Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500

Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

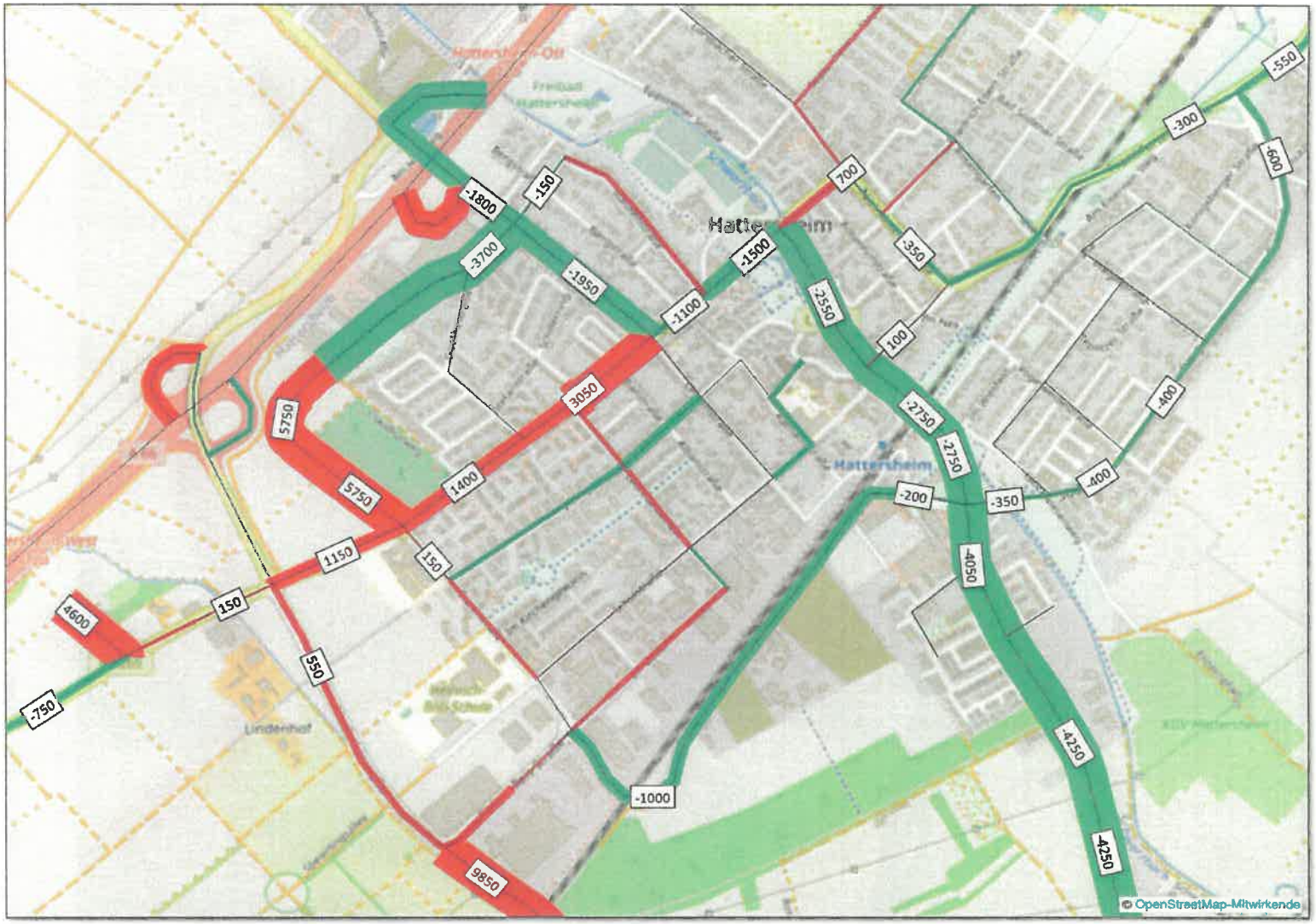


Abb. 15.7:
Differenznetz Planfall 6 - Okriftel

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall

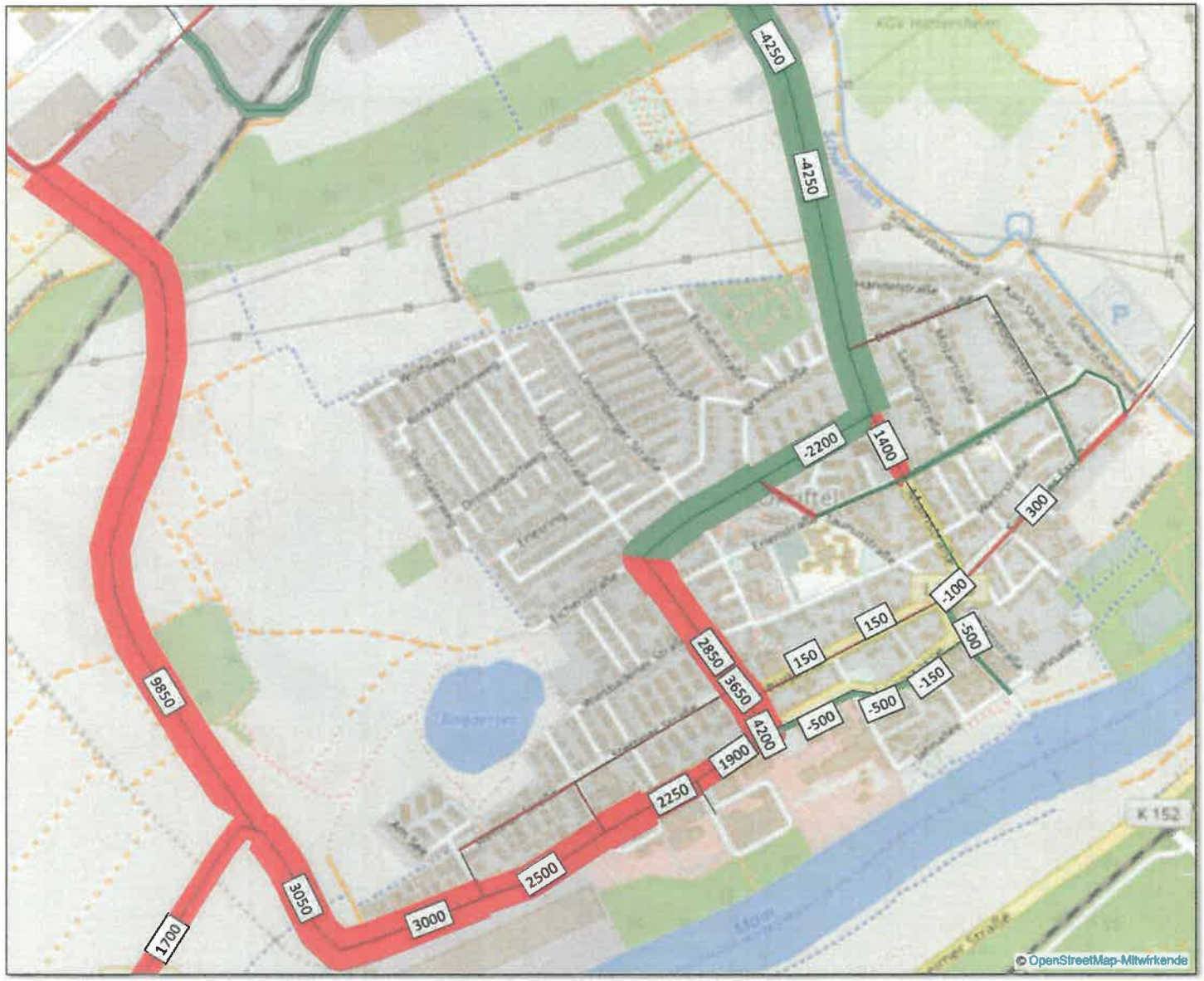


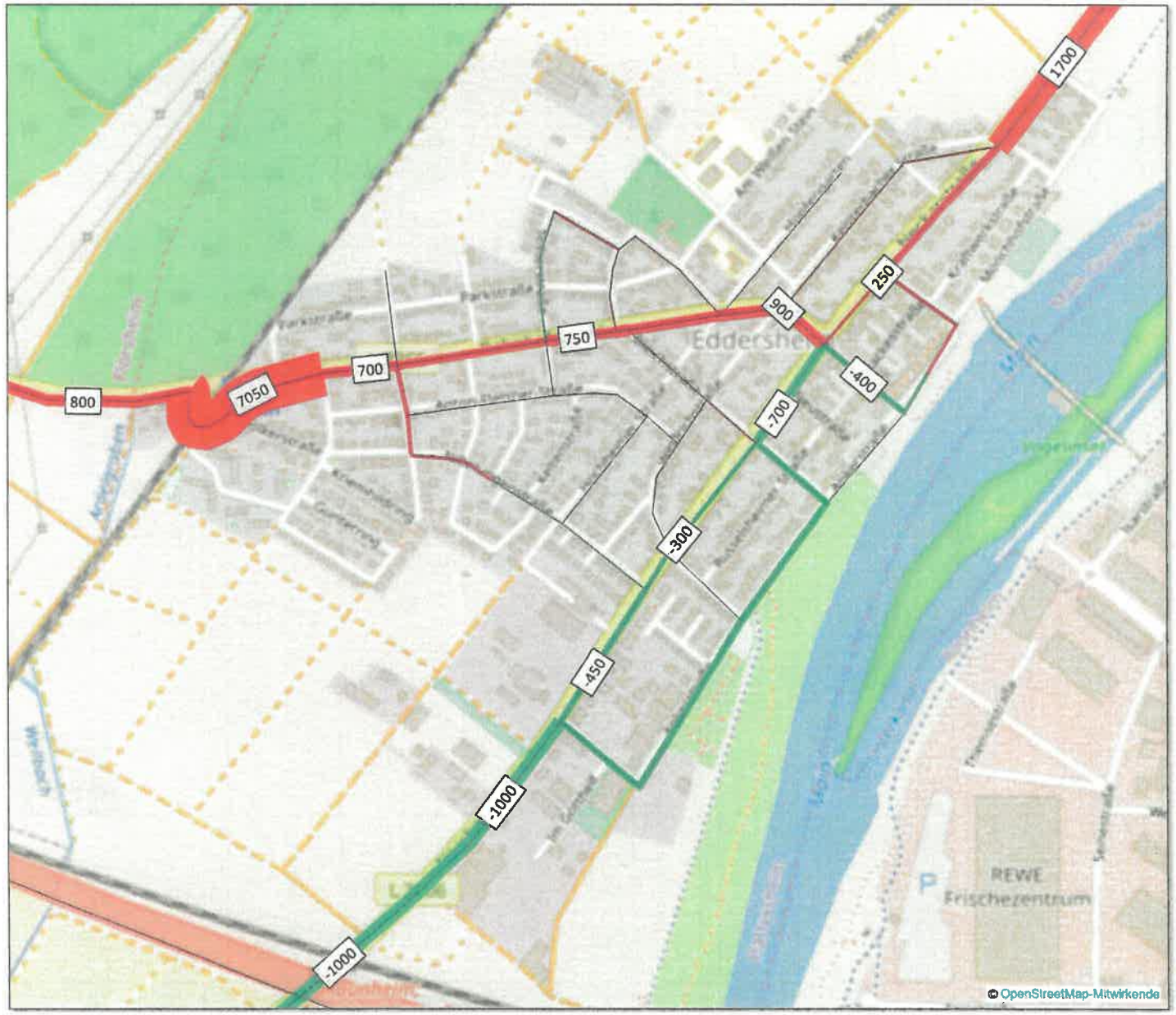
Abb. 15.8:
Differenznetz Planfall 6 - Eddersheim

Prognose 2035
Kfz/24h

Im Vergleich zu Prognose-Nullfall mit Südring (Abb. 8.1)

-500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall niedriger als im Prognose-Nullfall

500 Belastung um den gezeigten Wert im Planfall höher als im Prognose-Nullfall



IV Anlagen

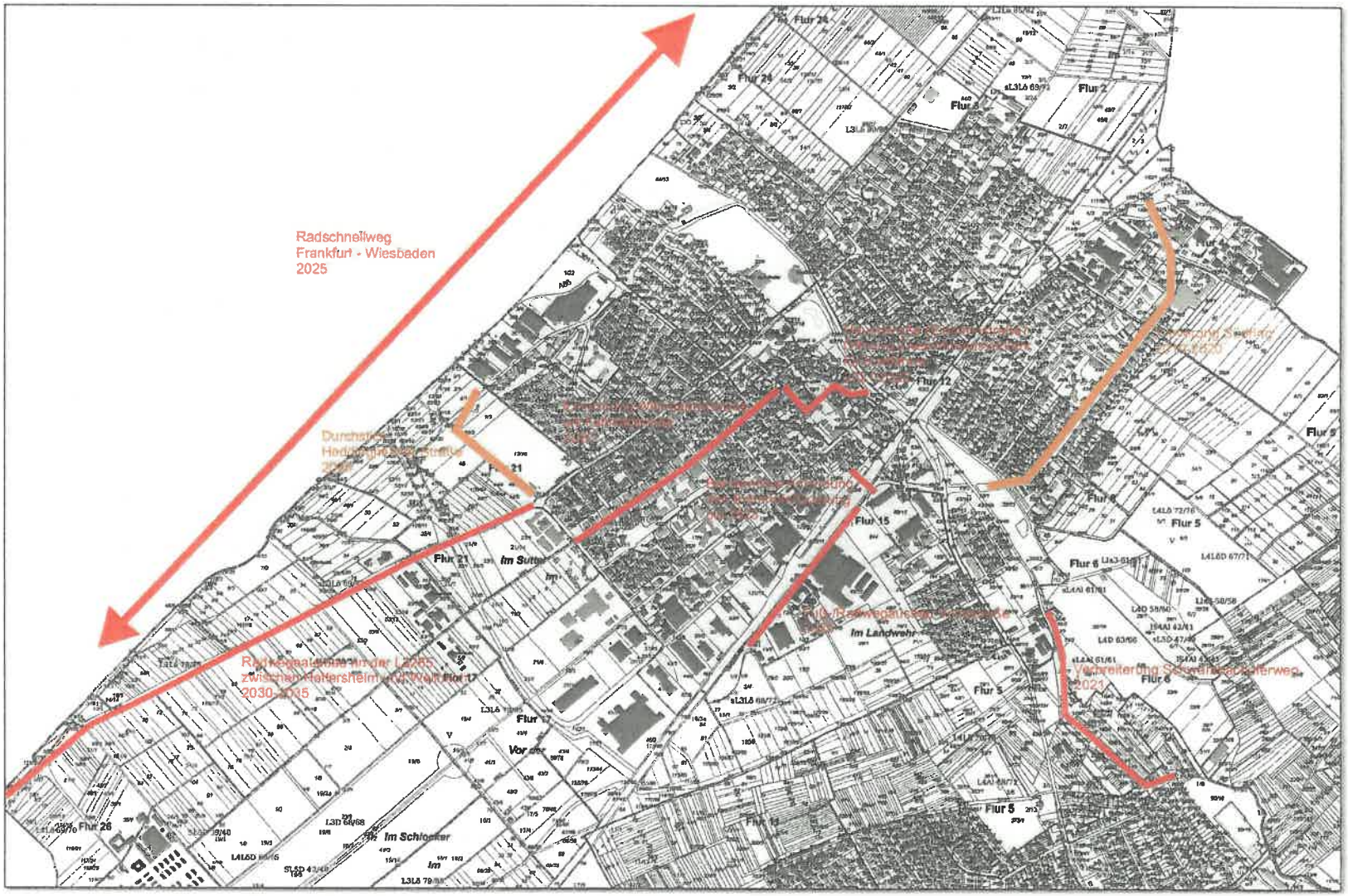
Anlagenverzeichnis

Anl. 1.1: **Verkehrliche Planungen Stadt Hattersheim - Bereich Nord**
Anl. 1.2: **Verkehrliche Planungen Stadt Hattersheim - Bereich Süd**

Anl. 2: **Siedlungsentwicklung Stadt Hattersheim - Lage Projekte**

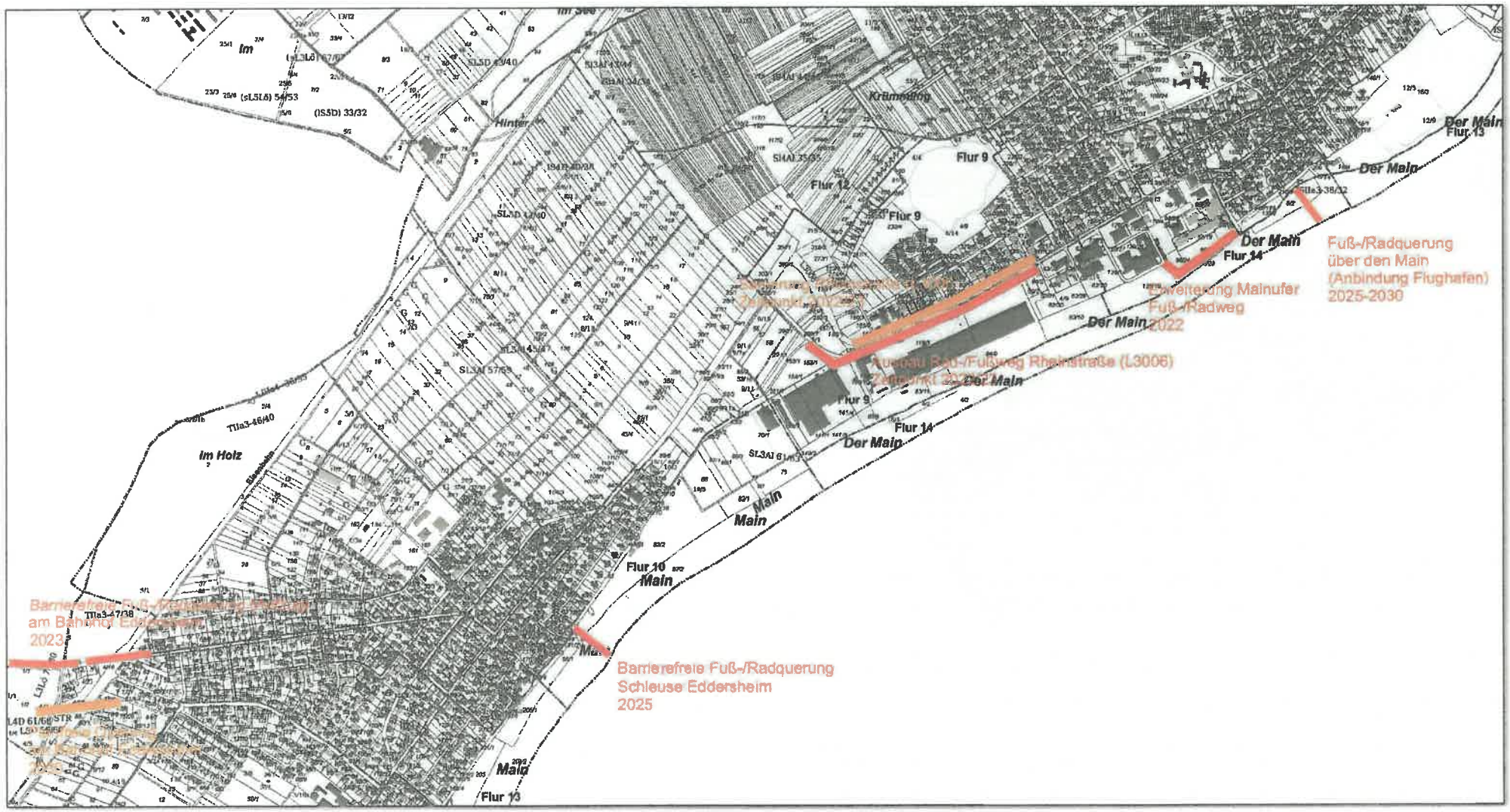
Anlage 1.1:
Verkehrliche Planungen Stadt Hattersheim –
Bereich Nord

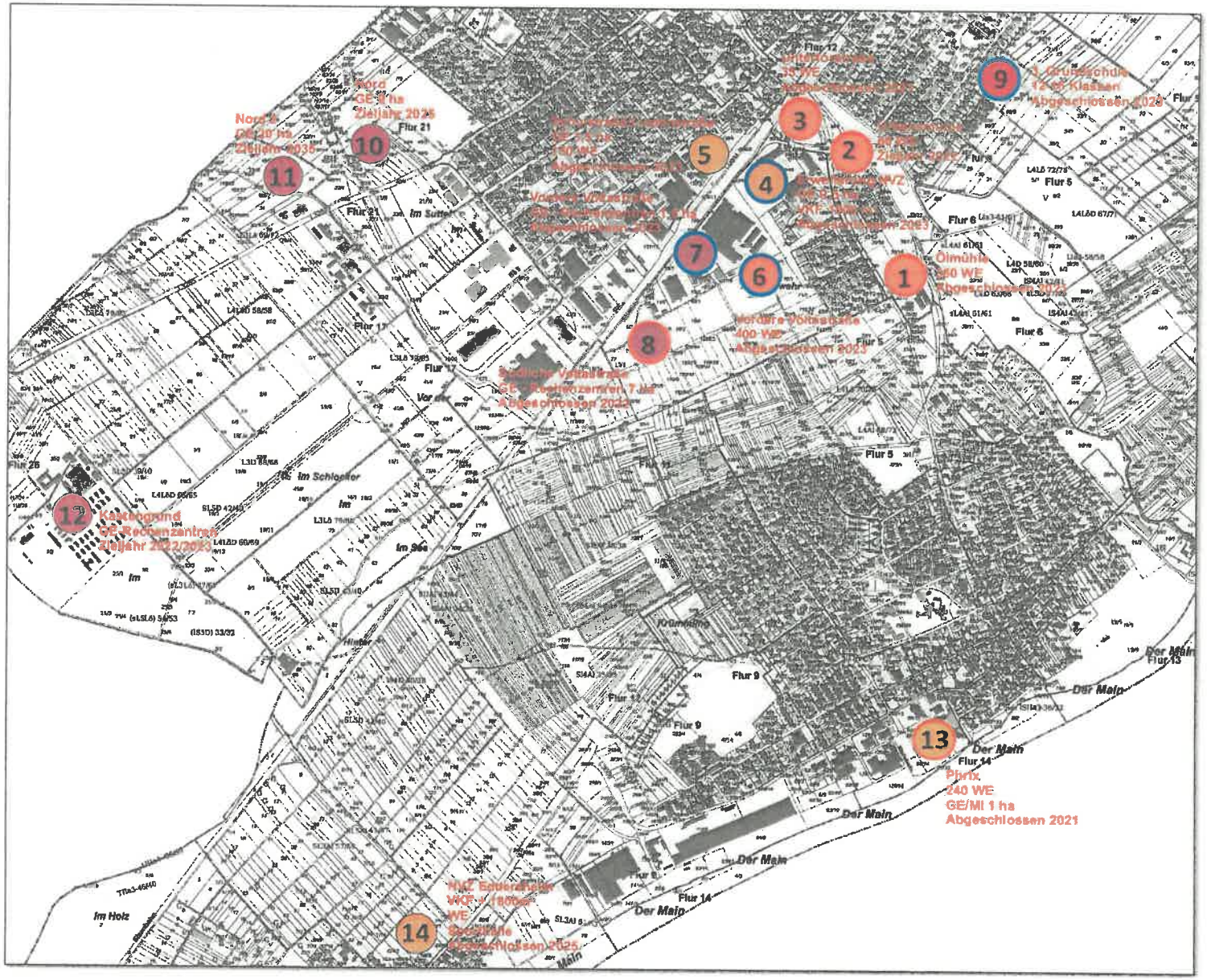
Quelle: Planunterlagen der Stadt Hattersheim 12-2019



Anlage 1.1:
Verkehrliche Planungen Stadt Hattersheim –
Bereich Süd

Quelle: Planunterlagen der Stadt Hattersheim 12-2019



Anlage 2:
Siedlungsentwicklung Stadt Hattersheim
Lage Projekte

Quelle: Planunterlagen der Stadt Hattersheim 12-2019