

**FREUDL**  
VERKEHRSPLANUNG

*Stadt Langen*

**Bebauungsplan Nr. 41.N.1**

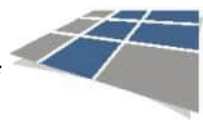
**„Linden Nord/Mörfelder Landstraße, 1. Änderung“**

– verkehrliche Bewertung –

**Langen • RheinMain**  
IDEEEN TREFFEN MENSCHEN



Darmstadt, 4. Dezember 2024



## Inhalt

	Seite
<b>1. Vorbemerkungen und Aufgabe</b>	<b>1</b>
<b>2. Bestand verkehrliche Erschließung</b>	<b>1</b>
<b>3. Verkehrsbelastungen</b>	<b>2</b>
3.1 Grundlagen für schalltechnische Untersuchung	3
3.2 Analyse 2024	3
3.3 Nullfall 2035	4
3.4 Prognose 2035	5
<b>4. Resümee</b>	<b>7</b>

## Abbildungen

<i>Abbildung 1:</i> Lage des Untersuchungsgebietes	1
<i>Abbildung 2:</i> Fotodokumentation	2

## Tabellen

<i>Tabelle 1:</i> Kennwerte für Wohngebiete	6
---	---

## Anhang

### Grundlagen schalltechnische Untersuchung – Verkehrsmengen Straßennetz

<i>Anhang 1.1:</i> Zählergebnisse 2023	
<i>Anhang 1.2:</i> Verkehrsmengen Analyse 2017/19 (DTV <sub>w</sub> )	
<i>Anhang 2:</i> Verkehrsmengen Analyse 2024 (DTV <sub>w</sub> ) – 2.0: DTV	
<i>Anhang 3:</i> Verkehrsmengen Nullfall 2035 (DTV <sub>w</sub> ) – 3.0: DTV	
<i>Anhang 4:</i> Verkehrsmengen Prognose 2035 (DTV <sub>w</sub> ) – 4.0: DTV	



## 1. Vorbemerkungen und Aufgabe

Im Westen der Stadt Langen, südlich der Mörfelder Landstraße, soll für eine ca. 3,9 Hektar große Fläche der bestehende Bebauungsplan aus den 1960er Jahren neu aufgelegt werden. Die in Rede stehende Fläche ist im Bestand durch Wohnnutzungen (zum großen Teil im Geschosswohnungsbau) belegt. Die Stadt Langen hat zur Neufassung des Bebauungsplanes eine hiermit vorliegende verkehrliche Bewertung erstellen lassen, die die Grundlagen für die zu erstellende schalltechnische Untersuchung schafft.

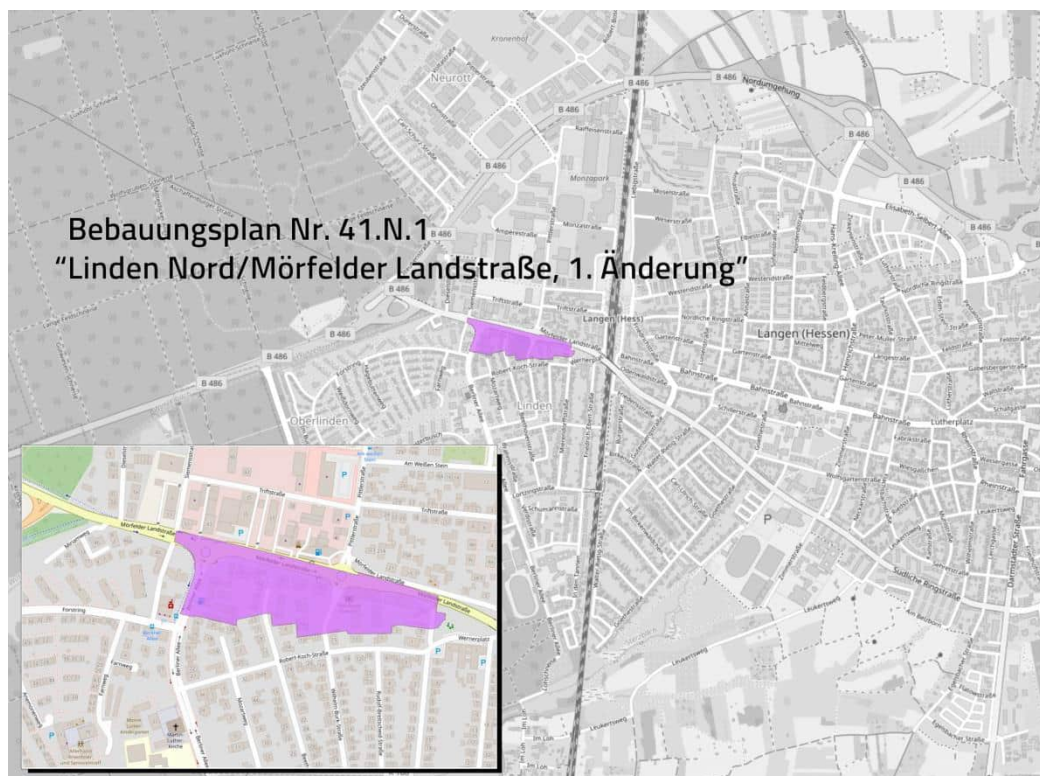


Abbildung 1: Lage des Untersuchungsgebietes (Quelle: OpenStreetMap)

## 2. Bestand verkehrliche Erschließung

Die in Rede stehende B-Plan-Fläche wird im Norden begrenzt von der innerstädtischen Hauptverkehrsstraße Mörfelder Landstraße und im Westen von der Berliner Allee; die südliche Grenze verläuft nördlich der Robert-Koch-Straße.



Abbildung 2.1: Wilhelm-Burk-Straße, Blickrichtung Norden  
(eigenes Foto)



Mörfelder Landstraße, Blickrichtung Westen (eigenes Foto)

Im Zuge einer Ortsbegehung wurde die Bestandssituation erfasst. Eindrücke der Situation vor Ort sind in den *Abbildungen 2* dargestellt, sie zeigen die Wilhelm-Burk-Straße, die Mörfelder Landstraße, die Berliner Allee sowie die Robert-Koch-Straße.



Abbildung 2.2: Berliner Allee, Blickrichtung Norden  
(eigenes Foto)



Robert-Koch-Straße, Blickrichtung Osten (eigenes Foto)

### 3. Verkehrsbelastungen

Die verkehrliche Situation – sowohl die des Bestandes als auch die der Prognose – ist anhand (relativ) aktueller Verkehrsdaten, die von Dritten im Auftrag der Stadt Langen im Zusammenhang mit verkehrlichen Untersuchungen im Nahbereich erhoben worden sind, zu bewerten und als verkehrliche Grundlage für die vorzunehmende schalltechnische Untersuchung bereitzustellen. Maßgeblich ist dies eine Verkehrszählung aus dem Jahr 2023<sup>1</sup>, bei der u.a. der Knotenpunkt Mörfelder Landstraße/Pittlerstraße/Wilhelm-

---

<sup>1</sup> IMB PlanGmbH im Auftrag der Stadt Langen: Verkehrszählungen 2023 „Südliche Ringstraße, Mörfelder Landstraße, Darmstädter Straße“ im Mai 2023





Burk-Straße Bestandteil der Erhebungen war (*Anhang 1.1*). Aus einer ersten verkehrlichen Bewertung für den Bebauungsplan Nr. 41.N.1, die im Jahr 2019 erstellt worden war<sup>2</sup>, liegen Vergleichsdaten vor (*Anhang 1.2*), die mit den aktuellen Daten abgeglichen und so zu einem plausiblen Datengerüst zusammengefügt werden.

### 3.1 Grundlagen für schalltechnische Untersuchung

Die durch nachfolgende Überlegungen zu ermittelnden Verkehrsbelastungen werden differenziert dargestellt nach Tag- (6:00 bis 22:00 Uhr) und Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) und stellen somit die werktägliche Verkehrsbelastung dar ( $DTV_w$  = „durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an den Werktagen von Montag bis Samstag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien“ [Kfz/24h]). Da die zu erstellende schalltechnische Untersuchung DTV-Werte zugrunde legt ( $DTV$  = „durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an allen Tagen des Jahres (Montag bis Sonntag)“ [Kfz/24h]), werden die aus den o.g. Analysedaten stammenden Werte ( $DTV_w$ ) in diese Dimension umgerechnet und im Anhang ergänzend ebenfalls dargestellt (jeweils *Anhang x.0*). Dabei wird im Einklang mit dem relevanten Regelwerk davon ausgegangen, dass ein Verhältnis von (0,8 ... 0,9) \*  $DTV_w = DTV$  die Situation treffend beschreibt – gewählt wird ein oberer Mittelwert von 0,88.

Als wesentlicher Bestandteil der planerischen Aussagen werden die jeweiligen Schwerverkehrsmengen separat ausgewiesen, wobei die Bezeichnungen und Fahrzeugarten gemäß RLS-19<sup>3</sup> gewählt werden (Lkw1, Lkw2). Der Anteil der auf den Nachtzeitraum entfallenden Verkehrsmengen am gesamten Tagesverkehr liegt im Pkw-Verkehr bei nahezu acht Prozent, im Lkw-Verkehr bei etwas mehr als fünf Prozent.

### 3.2 Analyse 2024

Aus den aufgeführten Quellen [1+2] wird die werktägliche Verkehrsbelastung der Mörfelder Landstraße, der Wilhelm-Burk-Straße und der Berliner Allee hergeleitet. In der Mörfelder Landstraße liegen die werktäglichen Tagesbelastungen bei rund 16.470 Kfz/24h im westlichen bzw. rund 17.150 Kfz/24h im östlichen Abschnitt. Die Berliner Allee weist Querschnittbelastungen von ca. 8.840 Kfz/24h (unmittelbar südlich des Kreisverkehrs mit der Mörfelder Landstraße) auf und in der Wilhelm-Burk-Straße ist unmittelbar südlich der Anbindung an die Mörfelder Landstraße von ca. 2.240 Kfz/24h auszugehen.

---

<sup>2</sup> Freudl VERKEHRSPLANUNG im Auftrag der Stadt Langen: Bebauungsplan Nr. 41.N.1 „Linden Nord/Mörfelder Landstraße, 1. Änderung“ – verkehrliche Bewertung; 5. September 2019

<sup>3</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19); Köln, 2020.



Die Schwerverkehrsanteile liegen im Zuge der Mörfelder Landstraße tags bei rund drei Prozent, in der Berliner Allee bei 2,5 Prozent und in der Wilhelm-Burk-Straße bei 2,0 Prozent (sowohl tags als auch nachts). Die Verkehrsbelastungen der Analyse 2024 sind in *Anhang 1* – getrennt nach Tag- und Nachtzeitraum – veranschaulicht.

### 3.3 Nullfall 2035

Die allgemeine Verkehrsentwicklung, die verschiedene Eingangsdaten und Kennwerte, wie die Bevölkerungsentwicklung, Pkw-Dichte und durchschnittliche jährliche Pkw-Fahrleistung in Deutschland oder die Entwicklung des Motorisierungsgrades je Einwohner berücksichtigt, ist ohne Einbeziehung des Bebauungsplanes zu ermitteln. Neben diesen allgemeinen Einflüssen, die nicht auf die Stadt Langen (bzw. ihre Einwohner) zurückzuführen sind, sind die relevanten Entwicklungen zu berücksichtigen, die in Langen absehbar sind, aber nicht aus der hier in Rede stehenden B-Plan-Entwicklung resultieren – hier fließen die planungsrechtlich gesicherten Maßnahmen ein. Dies stellt den Nullfall 2035 dar. Dadurch werden Aussagen zu den spezifischen verkehrlichen Wirkungen des Planvorhabens möglich. Die Prognose der allgemeinen Entwicklung des Verkehrsaufkommens kann üblicherweise mit 0,2 bis 0,3 Prozent Zuwachs pro Jahr vorgenommen werden, mithin etwa plus drei Prozent bis 2035 (ausgehend vom Basisjahr 2023, in dem die o.g. Analysedaten erhoben worden sind).

Aufgrund der aktuell schwierigen Gesamtsituation in Deutschland (Klimakrise, Ukraine-Krieg, Zinspolitik, Tendenz zur Rezession,...) ist zwar denkbar, dass sich die in den letzten drei bis vier Jahren zurückgegangenen Ergebnisse der deutschen Wirtschaft in den kommenden Jahren überproportional „erholen“ werden – mithin könnte ein höherer jährlicher Zuwachs entstehen. Andererseits zeigt die aktuelle Situation (Oktober 2024), dass auch lange nach Ende der Coronapandemie vermehrt Bürotätigkeiten im „HomeOffice“ erledigt werden; des Weiteren haben virtuelle Konferenzen immer häufiger Präsenzveranstaltungen ersetzt – im Beruf ebenso, wie im Studium oder auch im privaten Bereich. Derzeit ist völlig unklar, wie sich die aktuelle allgemeine Lage (russischer Krieg in der Ukraine, Energiekrise, Preissteigerung/Inflation) in den nächsten Jahren auf die Kaufkraft und den Lebensalltag und damit auf das Mobilitätsverhalten der Menschen auswirken wird.

Ergänzend zu den allgemeinen Einflüssen sind hier diejenigen des planungsrechtlich weit fortgeschrittenen 4-streifigen Ausbaus der Bundesstraße B 486 zu berücksichtigen. In der hier als wesentliche Grundlage dienenden Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2019 [2] war dieser Umstand hinreichend gewürdigt worden – es war aus den Aussagen einer diesbezüglich verfassten weiteren Verkehrsuntersuchung<sup>4</sup>, die im Rahmen

---

<sup>4</sup> Dorsch Consult GmbH im Auftrag *HessenMobil*, Straßen- und Verkehrsmanagement Bensheim: Verkehrsuntersuchung zum 4-streifigen Ausbau der B 486 zwischen AS Langen und K 168; September 2012.



des Planfeststellungsverfahrens verfasst worden war, ein Zuwachs für die Mörfelder Landstraße von fünf Prozent hergeleitet worden. Unter Zugrundelegung der erwähnten allgemeinen und spezifischen Entwicklungen im städtischen Raum und unter Berücksichtigung der Zählergebnisse aus dem Jahr 2023 [1] werden folgende Zuwächse von der Analyse zum Nullfall 2035 angesetzt:

- Die Verkehrsmengen in der Wilhelm-Burk-Straße erfahren einen Zuwachs von zwei Prozent,
- die Verkehrsbelastungen der Berliner Allee nehmen um vier Prozent zu und
- für die Mörfelder Landstraße ergibt sich ein Anstieg der Verkehrselastungen um acht Prozent.

Die genannten Zuwächse von Analyse zu Nullfall führen bei den werktäglichen Tagesbelastungen in der Mörfelder Landstraße zu rund 17.590 Kfz/24h im westlichen bzw. rund 18.520 Kfz/24h im östlichen Abschnitt. Die Verkehrsbelastungen in der Berliner Allee belaufen sich demnach auf ca. 9.190 Kfz/24h und in der Wilhelm-Burk-Straße ist von 2.280 Kfz/24h auszugehen (*Anhang 2*). Die Schwerverkehrsanteile bleiben gegenüber der Analyse unverändert.

### 3.4 Prognose 2035

Der Geltungsbereich des zu erstellenden Bebauungsplanes umfasst rund 3,9 Hektar<sup>5</sup>, auf denen eine maßvolle Entwicklung des baulichen Bestandes gesichert werden soll. Durch Nachverdichtung und Schließen von Baulücken soll in moderatem (jedoch seriös kaum quantifizierbarem) Umfang Wohnbebauung ermöglicht werden.

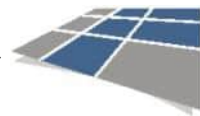
Zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen des Bebauungsplanes auf das umgebende Straßennetz ist der zukünftige Kfz-Neuverkehr (Zu- und Abfluss) in Stärke und Richtung abzuschätzen auf Grundlage der Planungsvorgaben des Maßnahmenträgers und der hierzu relevanten Fachliteratur<sup>6</sup>.

Da keine Größenordnungen bekannt sind, wird beispielhaft ein fiktives, moderates Bauprojekt von z.B. 30 Wohneinheiten durchkalkuliert. Für die Verkehrserzeugung ist daraus die zu erwartende Einwohnerzahl zu ermitteln. Dazu werden allgemein gültige Annahmen getroffen. Es wird ein durchschnittlicher Besatz von 2,3 Personen angenommen (aus einer üblichen Spanne von 2,0 bis 2,7). Aus diesen Annahmen geht hervor, dass in

---

<sup>5</sup> Stadt Langen: Bebauungsplan Nr. 41.N.1 „Linden Nord/Mörfelder Landstraße, 1. Änderung“; Aufstellungsbeschluss vom 30. August 2024.

<sup>6</sup> FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN (FGSV): Hinweise zur Standortentwicklung an Verkehrsknoten; Köln, 2005 und Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen; Köln, 2006.



den neuen Wohngebäuden dann insgesamt ( $30 \cdot 2,3 \approx$ ) ca. 70 Menschen wohnen könnten.

Für das Mobilitätsverhalten der Menschen in Deutschland sind in der Fachliteratur [6] Kennwerte gebräuchlich, aus denen sich die tägliche Anzahl von Wegen und Fahrten ableiten lässt (sowohl der relevante Einwohner- als auch der Besucher- und Wirtschaftsverkehr) – aufgeteilt auf die verschiedenen Verkehrsarten. Die für eine solche Verkehrsprognose relevanten Eingangsdaten sind in der nachfolgenden *Tabelle 1* zusammengefasst.

Wegehäufigkeit	Modal-Split	Besetzungsgrad
Wege/Tag	MIV*-Anteil	Personen/Pkw
3.2.2	3.2.5	3.2.7
3,5 ... 4,0	30 ... 90	1,1 ... 1,4
verwendete Rechenwerte:		
3,6	75 %	1,15

\* MIV – motorisierter Individualverkehr

*Tabelle 1: Kennwerte für Wohngebiete*

Für die fiktiv angenommenen rund 70 Einwohner sind ca. 160 Kfz-Fahrten pro Tag zu erwarten, wenn die Kennwerte aus *Tabelle 1* verwendet werden.

$$70 \text{ Einwohner} \cdot 3,6 \text{ Wege/Tag} \cdot 75\% \text{ MIV-Anteil} / 1,15 \text{ Pers./Pkw} = \underline{164 \text{ Kfz-Fahrten/Tag}}$$

Zur Ermittlung des induzierten Besucher- und Wirtschaftsverkehrs (Lieferanten, Paketdienste, Post Entsorgung,...) wird eine Beaufschlagung von ca. 0,1 bis 0,15 Kfz-Fahrten pro Einwohner angesetzt, sodass sich an Besucher- und Wirtschaftsverkehr täglich bis zu ( $70 \cdot 0,15 =$ ) **10 Kfz-Fahrten** im Querschnitt ergeben (davon ca. 10 Prozent Schwerverkehr = 1 Lkw/24h).

$$164 \text{ Bewohner-} + (9+1) \text{ Wirtsch.-Fahrten/Tag} = \underline{174 \text{ Kfz-Fahrten/Tag}}$$

Für dieses fiktive Projekt sind nun weitere Annahmen erforderlich – würden z.B. die Hälfte dieser Fahrten über die Wilhelm-Burk-Straße zur Mörfelder Landstraße verlaufen, führte dies dort zu einem Zuwachs von ca. drei Prozent:

$$(174 \text{ Kfz-Fahrten/24h} / 2) / 2.238 \text{ Kfz-Fahrten/24h} \approx \mathbf{4 \text{ Prozent}}$$

Die gleiche Verkehrsmenge würde sich in der Berliner Straße mit einem Zuwachs von einem Prozent auswirken, die Verkehrsbelastungen der Mörfelder Landstraße würden sich um ein halbes Prozent erhöhen. Diese sehr vereinfachte Herangehensweise dient allein dazu, mögliche Auswirkungen von Wohnbebauung im B-Plan-Gebiet in ihren Größenordnungen einzuordnen. Da davon auszugehen ist, dass sich die „postulierten“ Ver-





kehrsmengen im Straßennetz stärker verteilen als hier angenommen, wird für die Grundlage der schalltechnischen Berechnungen folgendes festgelegt:

- Die vom Bebauungsplan ausgehenden Neu-Verkehrsmengen bewirken in der Wilhelm-Burk-Straße einen Zuwachs von zwei Prozent,
- die Verkehrsbelastungen der Berliner Allee steigen um ein Prozent und
- für die Mörfelder Landstraße wird kein Einfluss (bzw. Zuwachs) angesetzt.

Die genannten Zuwächse werden auf die Daten des Nullfalles „aufgesattelt“. So ergeben sich die werktäglichen Tagesbelastungen in der Mörfelder Landstraße unverändert zu rund 17.590 Kfz/24h im westlichen bzw. rund 18.520 Kfz/24h im östlichen Abschnitt. Die Verkehrsbelastungen in der Berliner Allee belaufen sich demnach auf ca. 9.290 Kfz/24h und in der Wilhelm-Burk-Straße ist von 2.330 Kfz/24h auszugehen (*Anhang 3*).

#### **4. Resümee**

Für das in Rede stehende Vorhaben der Stadt Langen – die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 41.N.1 „Linden Nord/Mörfelder Landstraße, 1. Änderung“ – sind aus verkehrlicher Sicht keine einschränkenden Aspekte erkennbar, die einer Realisierung unangemessen hohe oder gar unüberwindliche Hürden in den Weg stellen könnten. Dessen Inkrafttreten ist verkehrlich unkritisch.

## Verfasser Datengrundlage:

**lin3 PLAN**

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

**Stadt Langen**

Verkehrszählungen 2023



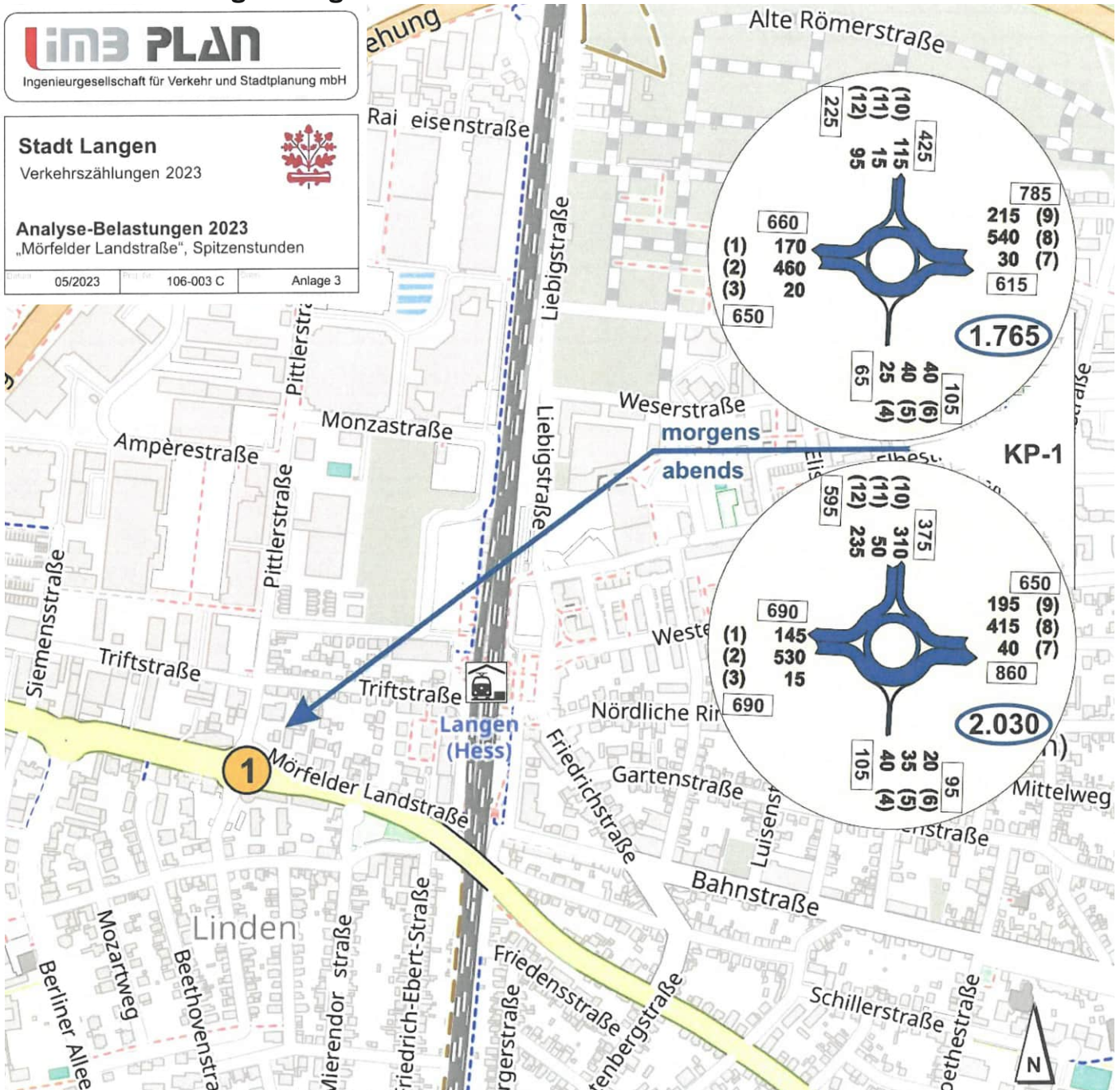
**Analyse-Belastungen 2023**

„Mörfelder Landstraße“, Spitzenstunden

05/2023

106-003 C

Anlage 3



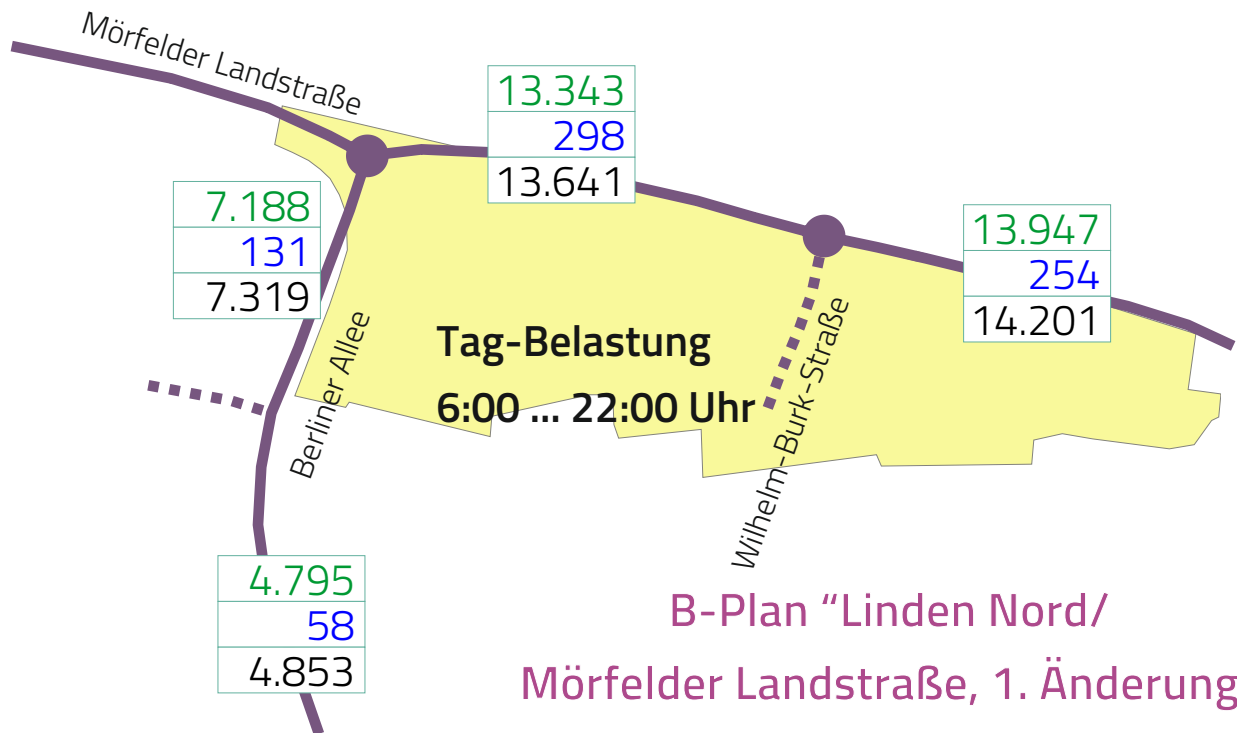
## Anhang 1.1

### Zählergebnisse 2023

Stadt Langen

Bebauungsplan Nr. 41.N.1 "Linden Nord/Mörfelder Landstraße, 1. Änderung"  
verkehrliche Bewertung

Oktober 2024



## Anhang 1.2

Verkehrsmengen (DTVw)

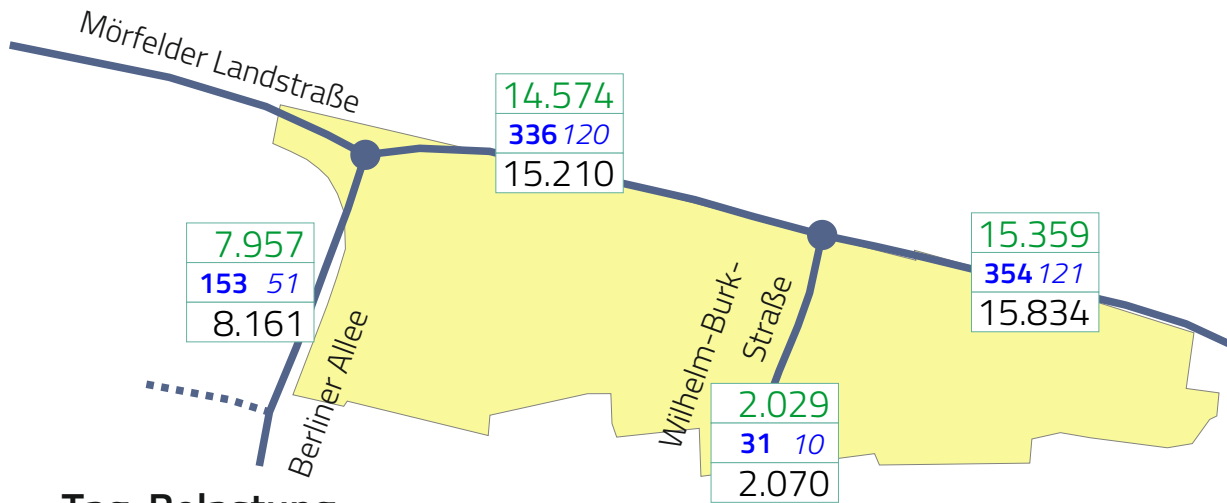
Analyse 2017/19

Stadt Langen

Bebauungsplan Nr. 41.N.1 "Linden Nord/Mörfelder Landstraße, 1. Änderung"

verkehrliche Bewertung

Oktober 2024



**Tag-Belastung**

**6:00 ... 22:00 Uhr**

## B-Plan "Linden Nord/ Mörfelder Landstraße, 1. Änderung"

### Legende

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

15.359	15.359 - Pkw/Zeit
354 121	354 Lkw1/Zeit
15.834	121 Lkw2/Zeit
	15.834 - Kfz/Zeit

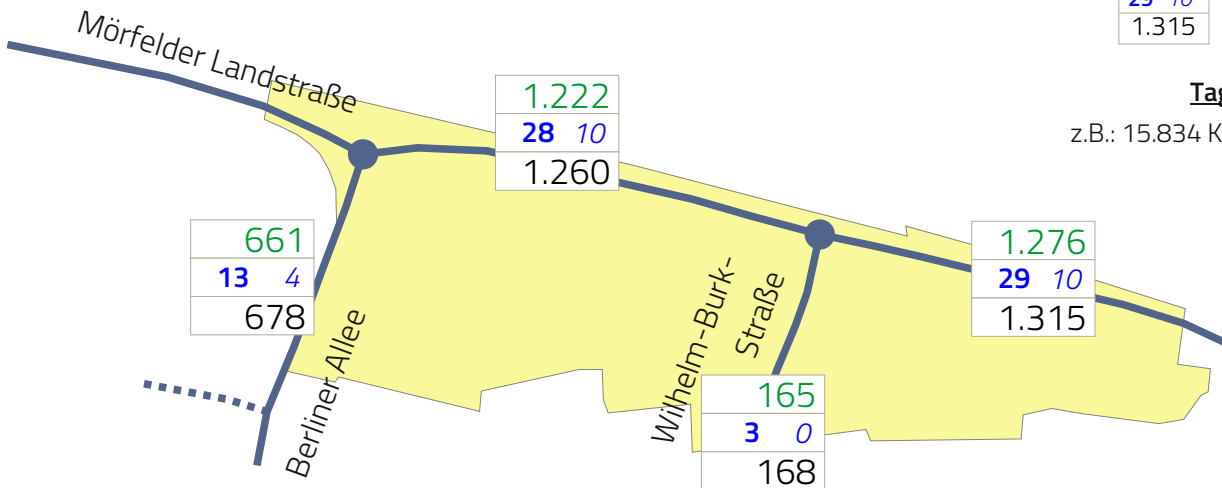
Nacht-Belastung (22:00 bis 6:00 Uhr)

1.276	1.276 - Pkw/Zeit
29 10	29 Lkw1/Zeit
1.315	10 Lkw2/Zeit
	1.315 - Kfz/Zeit

### Tagesbelastung (DTVw)

z.B.: 15.834 Kfz/16h + 1.315 Kfz/8h

= 17.149 Kfz/24h



**Nacht-Belastung**

**22:00 ... 6:00 Uhr**

## B-Plan "Linden Nord/ Mörfelder Landstraße, 1. Änderung"

### Anhang 2

**Verkehrsmengen (DTVw)**

**Analyse 2024**

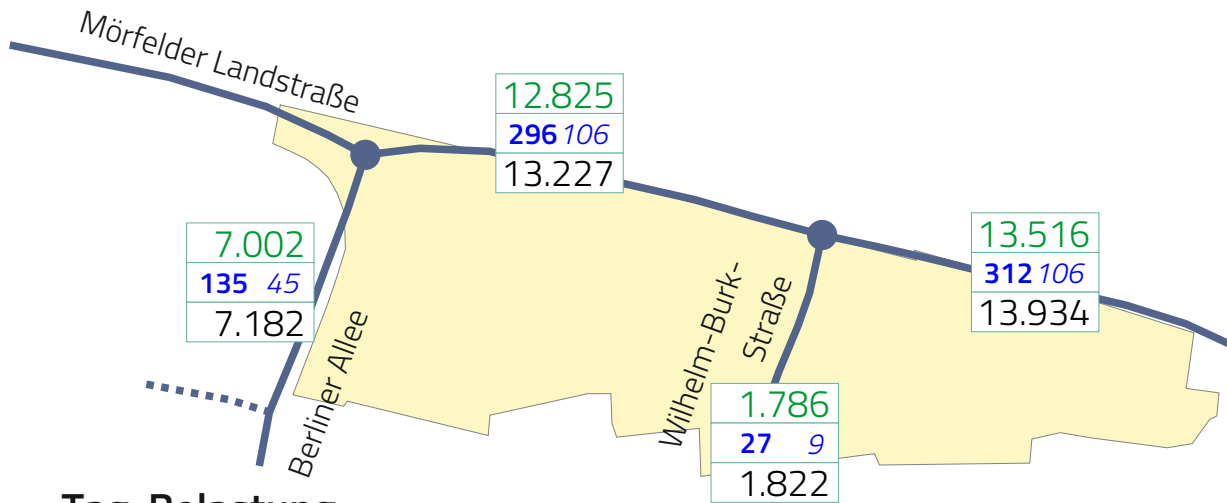
*Stadt Langen*

**Bebauungsplan Nr. 41.N.1 "Linden Nord/Mörfelder Landstraße, 1. Änderung"**

**verkehrliche Bewertung**

Oktober 2024





**Tag-Belastung**

**6:00 ... 22:00 Uhr**

## B-Plan "Linden Nord/ Mörfelder Landstraße, 1. Änderung"

### Legende

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

15.359	15.359 - Pkw/Zeit
354 121	354 Lkw1 / 121 Lkw2/Zeit
15.834	15.834 - Kfz/Zeit

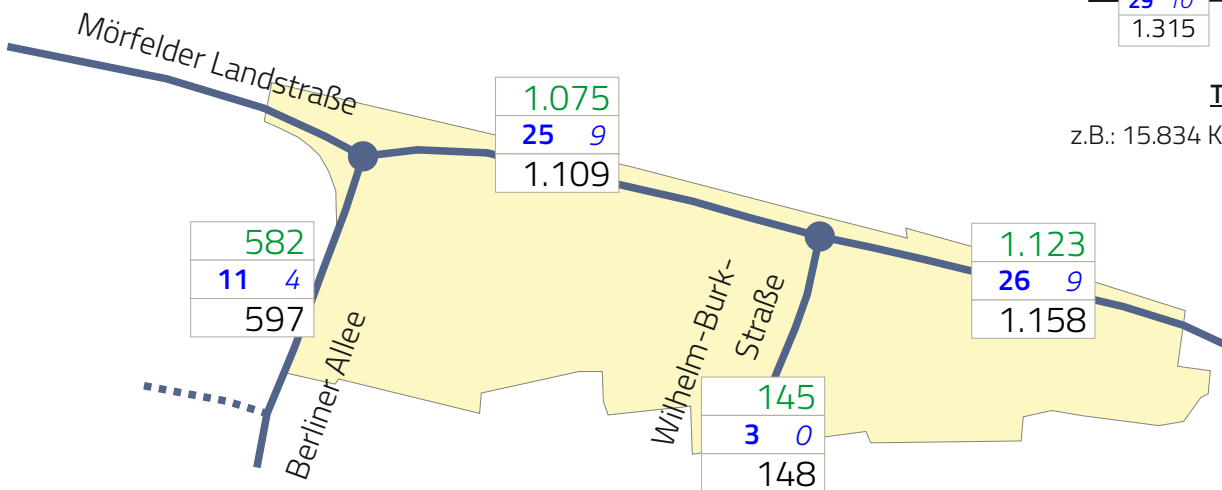
Nacht-Belastung (22:00 bis 6:00 Uhr)

1.276	1.276 - Pkw/Zeit
29 10	29 Lkw1 / 10 Lkw2/Zeit
1.315	1.315 - Kfz/Zeit

### Tagesbelastung (DTV)

z.B.: 15.834 Kfz/16h + 1.315 Kfz/8h

= 17.149 Kfz/24h



**Nacht-Belastung**

**22:00 ... 6:00 Uhr**

## B-Plan "Linden Nord/ Mörfelder Landstraße, 1. Änderung"

### Anhang 2.0

Verkehrsmengen (DTV)

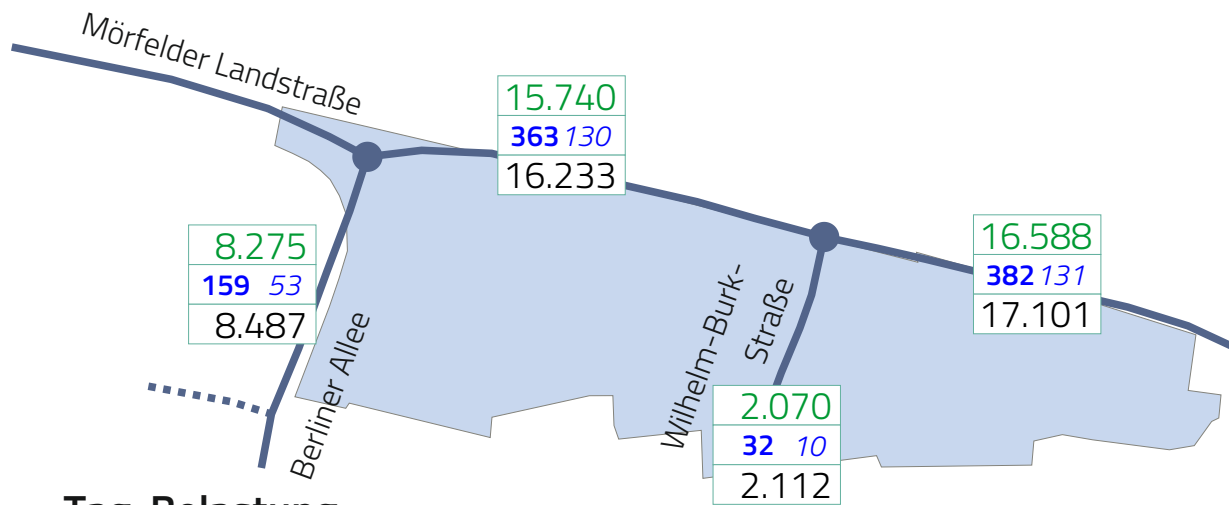
Analyse 2024

Stadt Langen

Bebauungsplan Nr. 41.N.1 "Linden Nord/Mörfelder Landstraße, 1. Änderung"

verkehrliche Bewertung

Oktober 2024



**Tag-Belastung**

**6:00 ... 22:00 Uhr**

## B-Plan "Linden Nord/ Mörfelder Landstraße, 1. Änderung"

### Legende

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

15.359	354	121	15.834
15.359 - Pkw/Zeit			
354 - Lkw1/Zeit			
121 - Lkw2/Zeit			
15.834 - Kfz/Zeit			

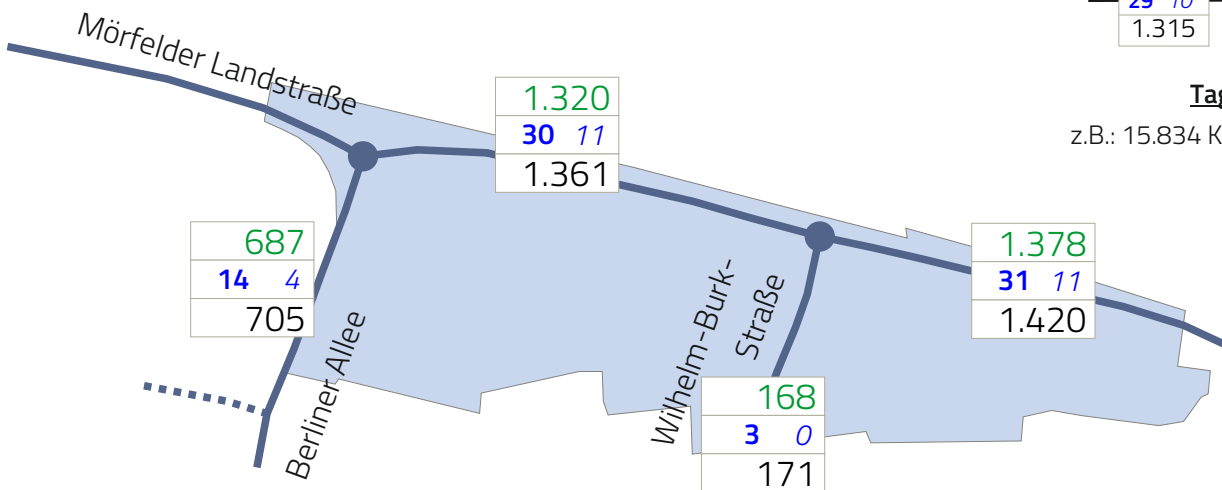
Nacht-Belastung (22:00 bis 6:00 Uhr)

1.276	29	10	1.315
1.276 - Pkw/Zeit			
29 - Lkw1/Zeit			
10 - Lkw2/Zeit			
1.315 - Kfz/Zeit			

### Tagesbelastung (DTVw)

z.B.: 15.834 Kfz/16h + 1.315 Kfz/8h

= 17.149 Kfz/24h



**Nacht-Belastung**

**22:00 ... 6:00 Uhr**

## B-Plan "Linden Nord/ Mörfelder Landstraße, 1. Änderung"

### Anhang 3

**Verkehrsmengen (DTVw)**

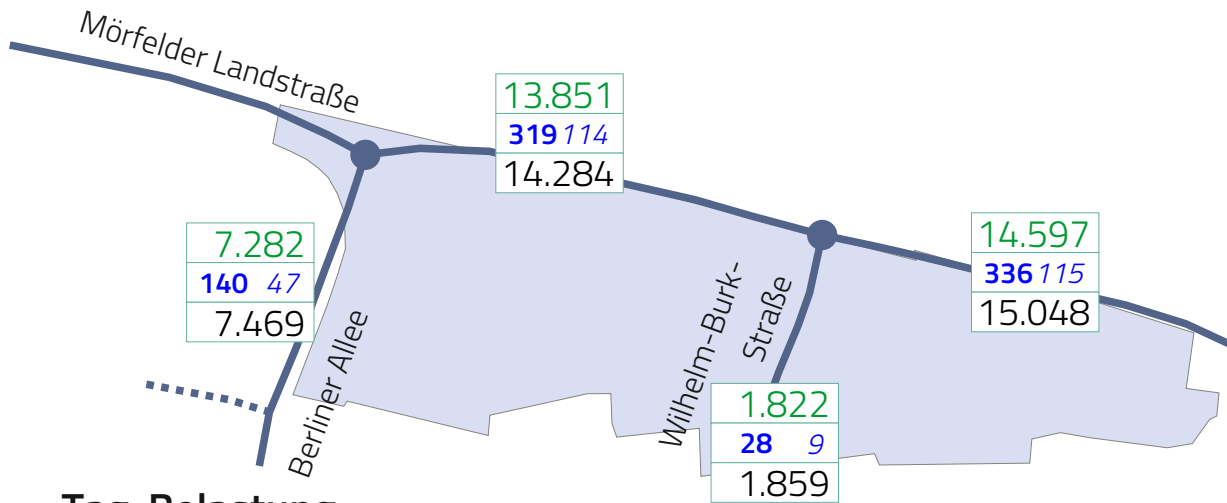
**Nullfall 2035**

*Stadt Langen*

**Bebauungsplan Nr. 41.N.1 "Linden Nord/Mörfelder Landstraße, 1. Änderung"**

**verkehrliche Bewertung**

Oktober 2024



**Tag-Belastung**

**6:00 ... 22:00 Uhr**

## B-Plan "Linden Nord/ Mörfelder Landstraße, 1. Änderung"

### Legende

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

15.359	354	121	15.834
15.359 - Pkw/Zeit	354 - Lkw1	121 - Lkw2/Zeit	15.834 - Kfz/Zeit

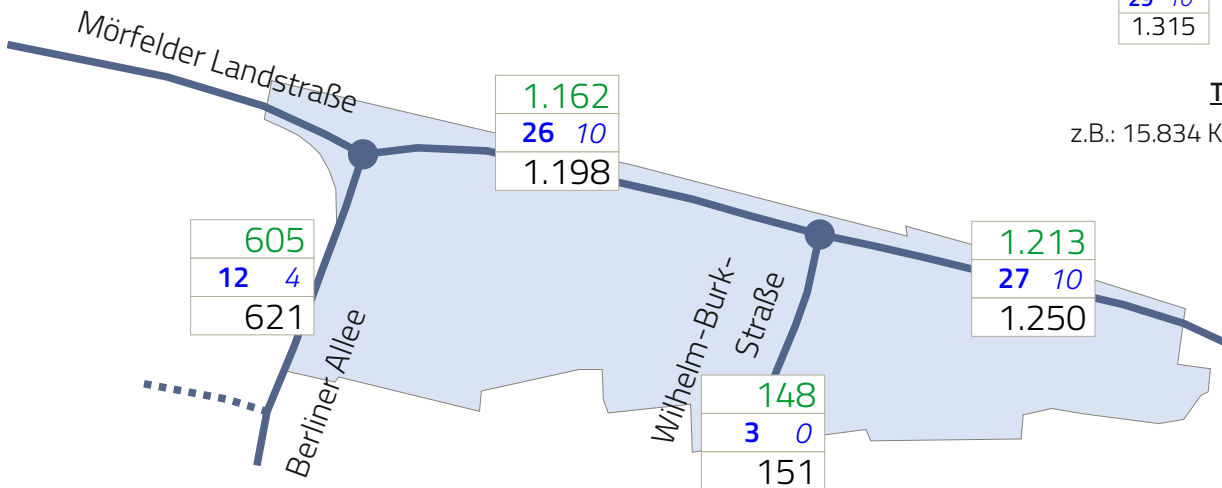
Nacht-Belastung (22:00 bis 6:00 Uhr)

1.276	29	10	1.315
1.276 - Pkw/Zeit	29 - Lkw1	10 - Lkw2/Zeit	1.315 - Kfz/Zeit

### Tagesbelastung (DTV)

z.B.: 15.834 Kfz/16h + 1.315 Kfz/8h

= 17.149 Kfz/24h



**Nacht-Belastung**

**22:00 ... 6:00 Uhr**

## B-Plan "Linden Nord/ Mörfelder Landstraße, 1. Änderung"

### Anhang 3.0

Verkehrsmengen (DTV)

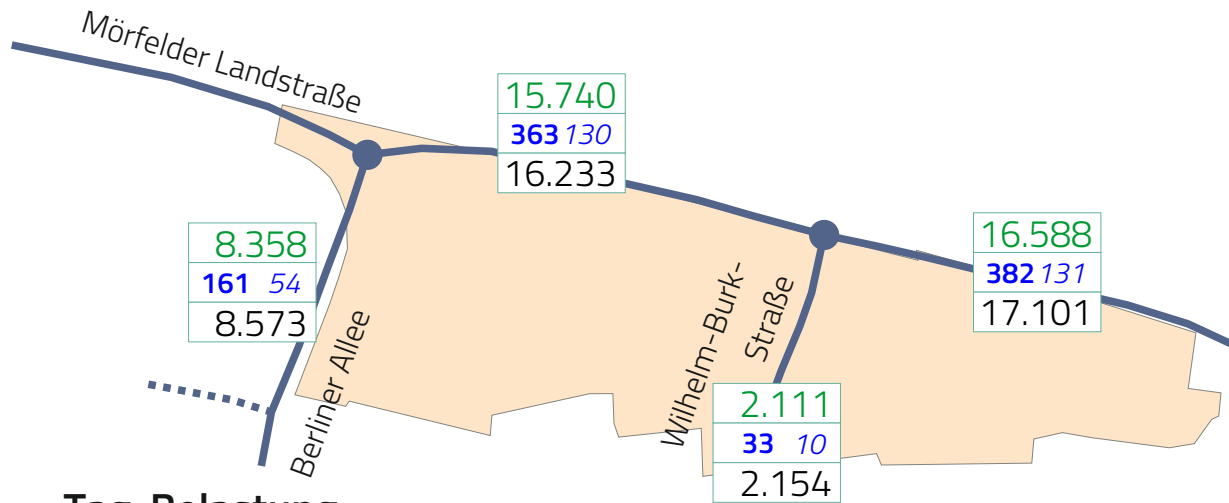
Nullfall 2035

Stadt Langen

Bebauungsplan Nr. 41.N.1 "Linden Nord/Mörfelder Landstraße, 1. Änderung"

verkehrliche Bewertung

Oktober 2024



**Tag-Belastung**

**6:00 ... 22:00 Uhr**

## B-Plan "Linden Nord/ Mörfelder Landstraße, 1. Änderung"

### Legende

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

15.359	354	121	15.834
15.359 - Pkw/Zeit	354 - Lkw1/Zeit	121 - Lkw2/Zeit	15.834 - Kfz/Zeit

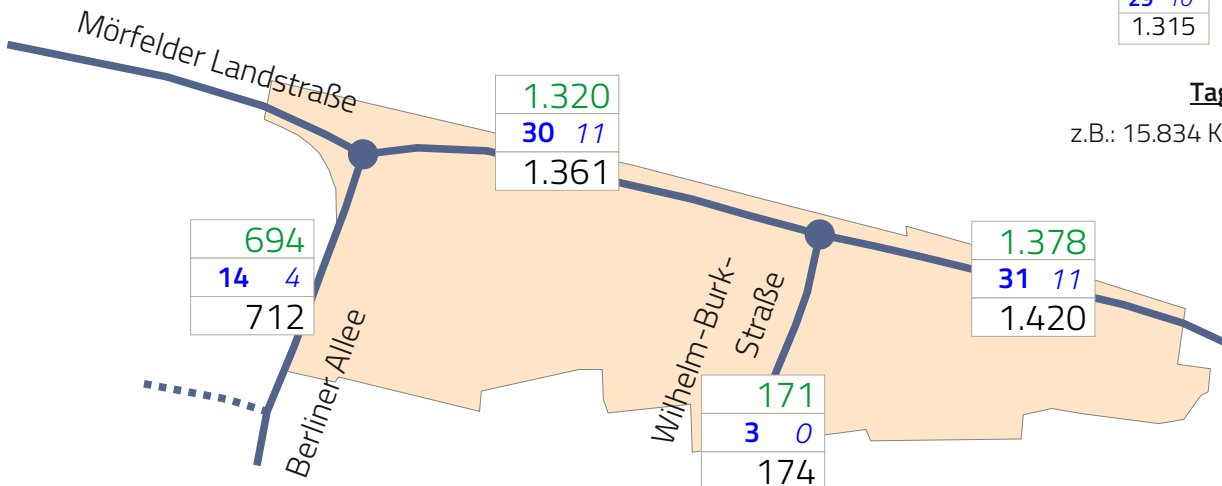
Nacht-Belastung (22:00 bis 6:00 Uhr)

1.276	29	10	1.315
1.276 - Pkw/Zeit	29 - Lkw1/Zeit	10 - Lkw2/Zeit	1.315 - Kfz/Zeit

### Tagesbelastung (DTV<sub>w</sub>)

z.B.: 15.834 Kfz/16h + 1.315 Kfz/8h

= 17.149 Kfz/24h



**Nacht-Belastung**

**22:00 ... 6:00 Uhr**

## B-Plan "Linden Nord/ Mörfelder Landstraße, 1. Änderung"

### Anhang 4

Verkehrsmengen (DTV<sub>w</sub>)

Prognose 2035

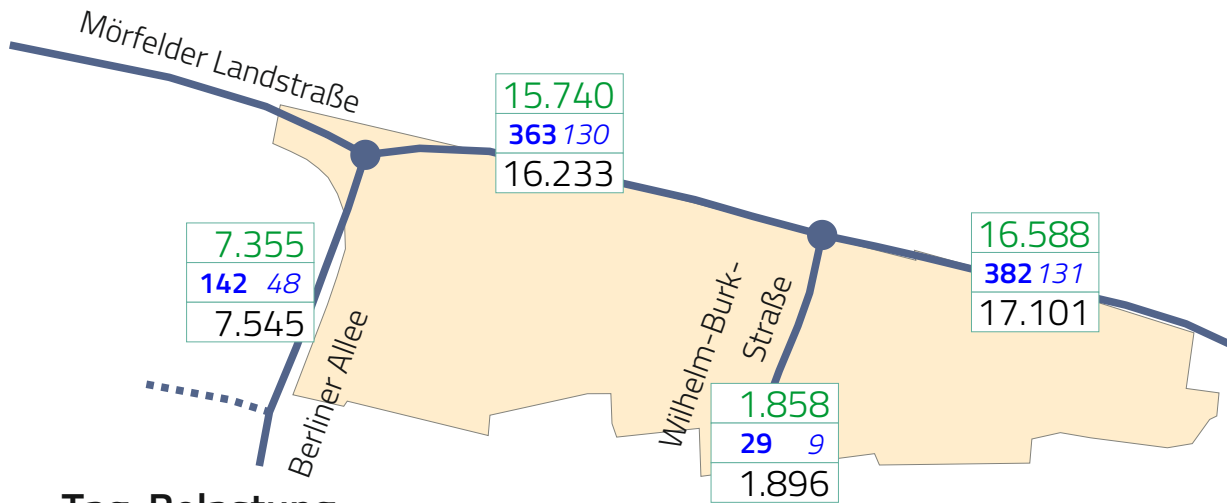
Stadt Langen

Bebauungsplan Nr. 41.N.1 "Linden Nord/Mörfelder Landstraße, 1. Änderung"

verkehrliche Bewertung

Oktober 2024





**Tag-Belastung**

**6:00 ... 22:00 Uhr**

## B-Plan "Linden Nord/ Mörfelder Landstraße, 1. Änderung"

### Legende

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

15.359	354	121	Lkw1
354	121	Lkw2/Zeit	
15.834		15.834 - Kfz/Zeit	

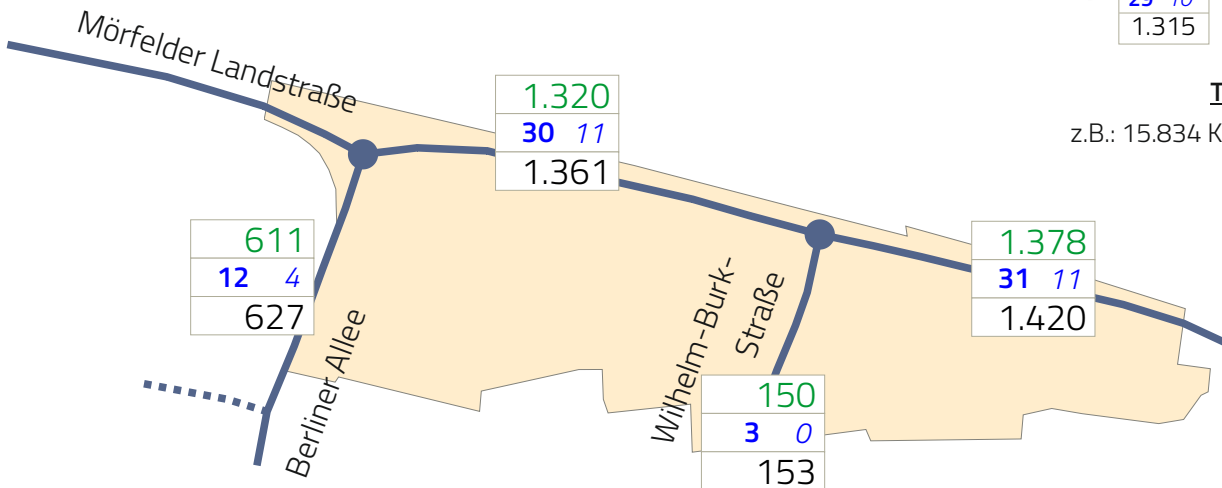
Nacht-Belastung (22:00 bis 6:00 Uhr)

1.276	29	10	Lkw1
29	10	Lkw2/Zeit	
1.315		1.315 - Kfz/Zeit	

### Tagesbelastung (DTV)

z.B.: 15.834 Kfz/16h + 1.315 Kfz/8h

= 17.149 Kfz/24h



**Nacht-Belastung**

**22:00 ... 6:00 Uhr**

## B-Plan "Linden Nord/ Mörfelder Landstraße, 1. Änderung"

### Anhang 4.0

Verkehrsmengen (DTV)

Prognose 2035

Stadt Langen

Bebauungsplan Nr. 41.N.1 "Linden Nord/Mörfelder Landstraße, 1. Änderung"

verkehrliche Bewertung

Oktober 2024