

BEBAUUNGSPLAN NR. 656 „Datencenter Kettelerstrasse“

Verkehr

STAND 30.06.2025



Stellungnahme
Datencenter Kettelerstraße
Offenbach am Main

Stellungnahme Datencenter Kettelerstraße

Der Vorhabenträger CloudHQ Germany GmbH beabsichtigt den Bau eines Rechenzentrums auf der Liegenschaft Kettelerstraße 100 / Mühlheimer Straße 164, Flurstück 253/7 in Offenbach am Main.

Auf Basis der verfügbaren Informationen wird das bisherige Verkehrsaufkommen und das zukünftige Verkehrsaufkommen einander gegenübergestellt und eine Bewertung der Ein- und Ausfahrt in der Kettelerstraße vorgenommen.

Das Plangebiet befindet sich im Nordosten der Stadt Offenbach am Main und grenzt an die Mühlheimer Straße (B43) und die Kettelerstraße (K192). Die Erschließung erfolgt über die Kettelerstraße (K1). Eine Übersicht in Abbildung 1 dargestellt.

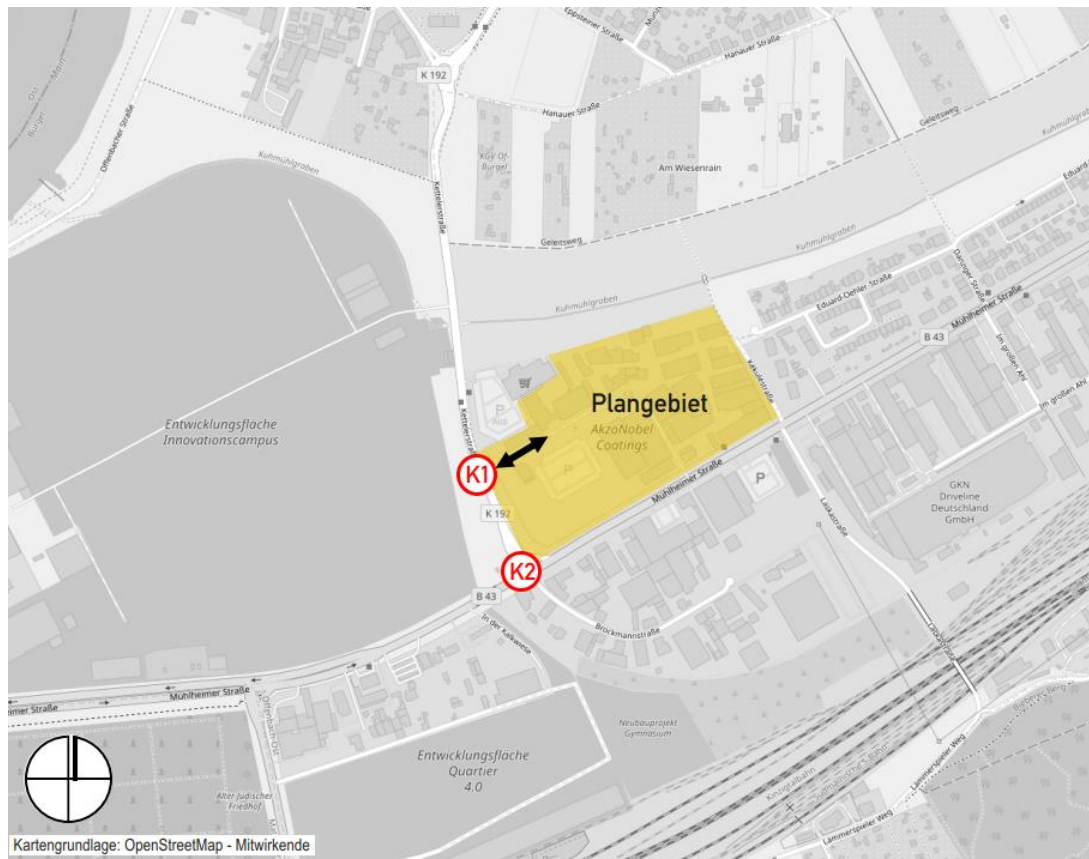


Abbildung 1: Übersicht

Verkehrsmengen im Bestand

Im Rahmen der Fortschreibung der verkehrsplanerischen Studie¹ von Habermehl & Follmann Ingenieurgesellschaft mbH liegen für **K2** Kettelerstraße (K192) / Mühlheimer Straße (B43) Verkehrsmengen vom 02.02.2022 vor. In der vormittäglichen Spitzenstunde von 07:45-08:45 Uhr weist die Kettelerstraße demnach eine Querschnittsbelastung mit ca. 600 Kfz/h auf, in der nachmittäglichen Spitzenstunde von 15.30-16:30 Uhr rund 700 Kfz/h. Innerhalb von 00:00-24:00 Uhr wurden 9570 Fahrzeuge erfasst. Der Schwerverkehrsanteil in der Kettelerstraße beläuft sich in der vormittäglichen Spitzenstunde auf ca. 8%, in der nachmittäglichen Spitzenstunde auf ca. 5% und über den gesamten Tag betrachtet auf ca. 7%.

Verkehrsmenge im Prognose-Nullfall

Der Prognose-Nullfall beinhaltet die Verkehrsinfrastruktur des Prognosejahrs ohne den Neuverkehr des Plangebiets. In der verkehrsplanerischen Studie von Habermehl & Follmann Ingenieurgesellschaft mbH wurden hierzu verschiedene Varianten (mit allen indisponiblen Netzmaßnahmen sowie u. a. mit und ohne Verbindungsstraße B448) mit Hilfe eines Verkehrsmodells untersucht.

Künftige Verkehrsmenge des Plangebiets

Das Gelände des künftigen Rechenzentrums wird bereits gewerblich genutzt. Die dort ansässige Lackfabrik Schramm Coatings GmbH hatte in der Vergangenheit zwischen 140 und 280 Beschäftigte. Inzwischen gehört das Unternehmen zu AkzoNobel und soll im August 2024 schließen, wie aus Pressemeldungen hervorgeht. Aus den vorliegenden Luftbildern lassen sich zurzeit ca. 120 Pkw-Stellplätze ableiten, zusätzlich gibt es noch Lkw-Ladeverkehr.

Für das Datencenter sind bisher nur ca. 50 Pkw-Stellplätze vorgesehen. Gemäß Aussagen des Bauherrn handelt es sich um maximal 50 Mitarbeiter und ca. 1 bis 2 Lkw pro Tag. Grundsätzlich soll die verkehrliche Erschließung des Grundstücks über die Kettelerstraße gesichert werden (Beibehaltung der Ein- und Ausfahrt von AkzoNobel).

Das geplante Datencenter weist demnach eine geringere Mitarbeiter- und Stellplatzanzahl auf. Entsprechend ist künftig von einem geringeren Verkehrsaufkommen als bei der bisherigen Nutzung auszugehen.

1 Habermehl & Follmann Ingenieurgesellschaft mbH: Fortschreibung der verkehrsplanerischen Studie zur Anbindung des ehemaligen Farbwerks an das städtische Verkehrsnetz in Offenbach am Main – Verkehrliche Bewertung der Gebietserschließung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplan B653 „Innovationscampus (ehem. Farbwerke)“. November 2023

Da die Lackfabrik zum Zeitpunkt der Zählung von Habermehl & Follmann noch in Betrieb war, ergibt sich der zu erwartende Neuverkehr aus der Differenz der künftigen Nutzung und der bisherigen Nutzung. Die Verkehrsmenge am K1 und somit auch K2 wird sich demnach künftig insgesamt verringern.

Um das Ergebnis auf der ingenieurtechnischen sicheren Seite zu berechnen, wird für die Mitarbeiter der Lackfabrik im Folgenden lediglich die Mindestanzahl von 150 Mitarbeitern unterstellt.

Die Ermittlung der Verkehrsmengen ausgehend von der Mitarbeiteranzahl, bzw. der Anzahl an Stellplätzen ist der **Anlage 1** zu entnehmen und ergibt folgende **Verkehrsmengen am Tag**:

- Lackfabrik: ca. 330 Kfz-Fahrten/Tag (je 165 Ziel- und Quellverkehr)
- Datencenter: ca. 100 Kfz-Fahrten/Tag (je 50 Ziel- und Quellverkehr)

Ausgehend von etwa. 25% Ziel- und 5% Quellverkehr in der **vormittäglichen Spitzenstunde**:

- Lackfabrik: 33 Kfz/h als Zielverkehr und 10 Kfz/h als Quellverkehr
- Datencenter: 11 Kfz/h als Zielverkehr und 2 Kfz/h als Quellverkehr

Ausgehend von etwa. 5 % Ziel- und 20 % Quellverkehr in der **nachmittäglichen Spitzenstunde**:

- Lackfabrik: 10 Kfz/h als Zielverkehr und 28 Kfz/h als Quellverkehr
- Datencenter: 2 Kfz/h als Zielverkehr und 9 Kfz/h als Quellverkehr

Hinsichtlich der Kfz-Bewegungen des Parkplatzes für den Datencenter kann für den Zeitraum zwischen 05:00-23:00 Uhr die folgende Verteilung angenommen werden (siehe Tabelle 1).

	Parkplatz					
Uhrzeit	Ziel- ver- kehr	Quell- verkehr		Uhrzeit	Ziel- ver- kehr	Quell- verkehr
05:00-06:00	3	0		14:00-15:00	2	4
06:00-07:00	8	1		15:00-16:00	0	8
07:00-08:00	11	1		16:00-17:00	1	10
08:00-09:00	4	2		17:00-18:00	2	3
09:00-10:00	4	1		18:00-19:00	2	2
10:00-11:00	3	4		19:00-20:00	1	2
11:00-12:00	4	3		20:00-21:00	1	1
12:00-13:00	4	4		21:00-22:00	0	1
13:00-14:00	3	5		22:00-23:00	0	1

Tabelle 1: Kfz-Bewegungen auf dem Parkplatz des Datencenters

Verkehrsmenge im Prognose-Planfall

Grundsätzlich ergibt sich die Verkehrsmenge des Prognose-Planfalls durch die Überlagerung der zu erwartenden Verkehrsmenge durch das Entwicklungsvorhaben mit der Verkehrsmenge aus dem Prognose-Nullfall.

Das Datencenter war bei der Ermittlung der Verkehrsmengen für die Prognose-Nullfälle von Habermehl & Follmann Ingenieurgesellschaft mbH noch nicht Bestandteil der Untersuchung. Hier wurde die heutige Nutzung (Lackfabrik) unterstellt. Dementsprechend war das Datencenter auch nicht Bestandteil der Verkehrsmengen der Prognose-Planfälle. Bei der hier durchgeführten Ermittlung der Verkehrsmenge für das Datencenter im Vergleich zur derzeitigen Nutzung wird jedoch deutlich, dass insgesamt von einer Reduzierung der Verkehrsmenge auszugehen ist.

Es handelt sich um eine Reduzierung um etwa 230 Kfz-Fahrten am Tag, um ca. 30 Kfz-Fahrten in der vor- und um ca. 27 Kfz-Fahrten in der nachmittäglichen Spitzenstunde. Im Vergleich zu den Verkehrsmengen im Bestand handelt es sich somit um eine Reduzierung von weniger als 3%.

Der Einfluss durch die Reduzierung der Verkehrsmenge fällt somit sehr gering aus. Die ermittelten Verkehrsmengen für die Prognose-Nullfälle und die Prognose-Planfälle von Habermehl & Follmann Ingenieurgesellschaft mbH können aufgrund des geringen Unterschiedes weiterhin herangezogen werden und befinden sich nun auf der ingenieurtechnisch sicheren Seite.

Bewertung der Ein- und Ausfahrt in der Kettelerstraße (K1):

Der verkehrlichen Erschließung des Grundstücks über die Kettelerstraße mittels einer vorfahrtgeregelten Einmündung ohne Linksabbiegestreifen analog zum Bestand (Beibehaltung der Ein- und Ausfahrt von AkzoNobel) spricht nichts entgegen. Eine überschlägige Betrachtung hinsichtlich der Leistungsfähigkeit zeigt, dass Leistungsfähigkeitsreserven vorhanden sind. Eine genaue Berechnung der Leistungsfähigkeit mit Aussage zu Verkehrsqualitätsstufen ist ohne vorliegende Verkehrszählung an K1 nicht zielführend.

Bei der Lage der Zufahrtskontrolle (Schrankenanlage) sollte darauf geachtet werden, dass auch der Schwerverkehr zunächst einfahren kann, ohne den Verkehr auf der Kettelerstraße zu beeinträchtigen.

Bewertung des Knotenpunkts Kettelerstraße / Mühlheimer Str. (K2):

Beim K2 handelt es sich um einen Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage etwa 100m südlich der geplanten Anbindung (K1). Der Knotenpunkt K2 wurde bereits in der Fortschreibung der verkehrsplanerischen Studie von Habermehl & Follmann Ingenieurgesellschaft mbH betrachtet und erwies sich in allen untersuchten Planfällen als leistungsfähig (inkl. Sättigungsausgleich/Grünzeitenanpassung). Die Ergebnisse sind

aufgrund der (wenn auch nur geringfügigen) Reduzierung der Verkehrsmenge durch das Datencenter weiterhin aussagekräftig.

Auswirkungen auf weitere Knotenpunkte:

Neben dem Knotenpunkt Kettelerstraße / Mühlheimer Straße wurden in der Fortschreibung der verkehrsplanerischen Studie von Habermehl & Follmann Ingenieurgesellschaft mbH auch weitere Knotenpunkte hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit untersucht.

Hierbei erwiesen sich unter anderem die folgenden beiden Knotenpunkte als nicht ausreichend leistungsfähig:

- Untere Grenzstraße (B43) / Mühlheimer Straße (B43) / Anbindung Inno-Campus Süd
- Mühlheimer Straße (B43) / Laskastraße / Kékuléstraße

Bei der genaueren Betrachtung der durchgeführten Leistungsfähigkeitsuntersuchungen für die verschiedenen Planfälle konnte festgestellt werden, dass auch die Reduzierung der Verkehrsmenge aufgrund des vorgesehenen Datencenters keine nennenswerte Verbesserung der Ergebnisse hervorbringen wird. Zum einen, weil zum Teil Verkehrsströme betroffen sind, auf die das Datencenter keinen Einfluss hat, oder weil die Ergebnisse sehr eindeutig sind und eine deutliche Reduzierung der Verkehrsmenge notwendig wäre, um bessere Ergebnisse zu erzielen.

Die erforderlichen Ertüchtigungsmaßnahmen sind in der verkehrsplanerischen Studie von Habermehl & Follmann Ingenieurgesellschaft mbH beschrieben. Deren Erforderlichkeit geht nicht auf die Neuansiedlung des Datencenters zurück.

Auswirkungen auf die Kékuléstraße

Bei der Kékuléstraße handelt es um die östlich an das Datencenter angrenzende Stichstraße. Das Datencenter wird lediglich über die westlich angrenzende Kettelerstraße erschlossen. Auswirkungen auf die Verkehrsmengen in der Kékuléstraße hat das Datencenter somit nicht.

Die Verkehrsmengen können aus der verkehrsplanerischen Studie von Habermehl & Follmann Ingenieurgesellschaft mbH abgeleitet werden. Für die Kékuléstraße kann im Bestand und allen relevanten Planfällen von rund 100 Kfz-Fahrten am Tag ausgegangen werden.

Radverkehrsführung in der Kettelerstraße

Die Radverkehrsführung in der Ketteler Straße ist zurzeit nicht optimal gelöst. Da sich ein Bereich der Kettelerstraße auch im Umgriff dieses B-Plans befindet, können

ggf. Flächen zur Verbesserung der Radverkehrssituation vorgehalten werden. Laut VEP 2035 handelt es sich bei der Kettelerstraße um eine Hauptroute des Radverkehrs.

Es wird empfohlen, den Schutzstreifen auf beiden Seiten fortzuführen und die Fahrbahnbreite dementsprechend anzupassen. Eine rote Bodenmarkierung im Bereich der geplanten Anbindung dient der besseren Wahrnehmung des Radverkehrs. Selbstverständlich kann der Radverkehr auch durch eine andere Führungsform als Schutzstreifen berücksichtigt werden.

Die Fortführung einer geeigneten Radverkehrsführung ist auch im weiteren Verlauf und somit außerhalb des Umgriffs des B-Plans wünschenswert. Dies gilt nicht zuletzt für die nördlichen gelegenen Zufahrt zum Aldi-Markt.

Fazit

Die Nutzung der Flächen der ehemaligen Lackfabrik als Datencenter wird weniger Kfz-Verkehr verursachen als die Lackfabrik. Dies gilt sowohl für den Tagesverkehr (Kfz/24h) als auch für den Verkehr in der vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstunde (Kfz/4), die für Leistungsfähigkeitsbetrachtung herangezogen wird.

Daher kann die umfangreiche Untersuchung von Habermehl & Follmann², welche die Entwicklung des Innovationscampus in unmittelbarer Nachbarschaft betrachtete, als aussagekräftig für die verkehrliche Erschließung des Standorts des Datencenters herangezogen werden. Darin ist stets der Verkehr der bisherigen Lackfabrik enthalten und damit eine Betrachtung auf der sicheren Seite erfolgt.

Die in der Untersuchung von Habermehl & Follmann nicht enthaltenen Angaben zu den Kfz-Bewegungen auf den Parkierungsflächen und zur Kfz-Verkehrsmengen auf der Kékuléstraße sind in der vorliegenden Stellungnahme enthalten.

2 Habermehl & Follmann Ingenieurgesellschaft mbH: Fortschreibung der verkehrsplanerischen Studie zur Anbindung des ehemaligen Farbwerks an das städtische Verkehrsnetz in Offenbach am Main – Verkehrliche Bewertung der Gebietserschließung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplan B653 „Innovationscampus (ehem. Farbwerke)“. November 2023

Anlagen

Neuverkehr		Lackfabrik	Datencenter
Summe Neuverkehr			
Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	333	105
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	167	52
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	167	52
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	43	13
Zielverkehr	[Kfz/h]	33	11
Quellverkehr	[Kfz/h]	10	2
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz / h]	38	11
Zielverkehr	[Kfz/h]	10	2
Quellverkehr	[Kfz/h]	28	9

Gewerbenutzung		Lackfabrik	Datencenter
Mitarbeiter bzw. Stellplätze	[Pers.]	150	50
Beschäftigtenverkehr			
Wege/Beschäftigtem bzw. Stellplatz	[Wege/Pers.*24h]	2,5	2,5
Anwesenheitsgrad	[%]	85%	85%
Summe Wege	[Wege]	319	106
MIV-Anteil	[%]	80%	80%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1	1,1
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	232	77
Zielverkehr	[Kfz/24h]	116	39
Quellverkehr	[Kfz/24h]	116	39
Anteile Spitzenstunde vormittags			
Zielverkehr	[%]	25%	25%
Quellverkehr	[%]	5%	5%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	35	12
Zielverkehr	[Kfz/h]	29	10
Quellverkehr	[Kfz/h]	6	2
Anteile Spitzenstunde nachmittags			
Zielverkehr	[%]	5%	5%
Quellverkehr	[%]	20%	20%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	29	10
Zielverkehr	[Kfz/h]	6	2
Quellverkehr	[Kfz/h]	23	8

Gewerbenutzung		Lackfabrik	Datencenter
Beschäftigte	[Pers.]	150	50
Kundenverkehr Gewerbe			
Wege/Beschäftigtem	[Wege/Person]	0,5	0,5
Summe Wege	[Wege]	75	25
MIV-Anteil	[%]	70%	70%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1	1,1
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	48	16
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	24	8
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	24	8
Anteile Spitzenstunde vormittags			
Zielverkehr	[%]	10%	10%
Quellverkehr	[%]	5%	5%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	3	1
Zielverkehr	[Kfz/h]	2	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	1	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags			
Zielverkehr	[%]	5%	5%
Quellverkehr	[%]	10%	10%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	3	1
Zielverkehr	[Kfz/h]	1	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	2	1

Gewerbenutzung		Lackfabrik	Datencenter
Beschäftigte	[Pers.]	150	50
Wirtschaftsverkehr Gewerbe			
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr) der Beschäftigten	[Kfz/24h]	232	77
Zuschlag zu den für das Gebiet ermittelten Fahrten der Beschäftigten:			
von außen in das Gebiet eingetragen	[%]	10%	10%
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	23	8
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	23	8
Zielverkehr	[Kfz/24h]	12	4
Quellverkehr	[Kfz/24h]	12	4
Anteile Spitzenstunde vormittags			
Zielverkehr	[%]	5%	5%
Quellverkehr	[%]	10%	10%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	2	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	1	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	1	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags			
Zielverkehr	[%]	10,0%	10,0%
Quellverkehr	[%]	10,0%	10,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	2	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	1	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	1	0
Lkw-Fahrten je Beschäftigtem	[Lkw-Fahrten/Pers.]	0,2	-
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	30	4
Zielverkehr	[Kfz/24h]	15	2
Quellverkehr	[Kfz/24h]	15	2
Anteile Spitzenstunde vormittags			
Zielverkehr	[%]	5%	5%
Quellverkehr	[%]	10%	10%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	3	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	1	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	2	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags			
Zielverkehr	[%]	10,0%	10,0%
Quellverkehr	[%]	10,0%	10,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	4	0

Prognose-Fall mit Datencenter

Straße (Querschnitt)				Verkehrsstärken tags (06.00 - 22.00 Uhr)								Verkehrsstärken nachts (22.00 - 06.00 Uhr)							
Nr.	Straße	Straßenabschnitt		DTV_{tag}	DTV_{nachts}	DTV_{gesamt}	$p_{>3,5\varnothing}$	gemäß RLS-19*				DTV_{tag}	DTV_{nachts}	DTV_{gesamt}	$p_{>3,5\varnothing}$	M_{tag}	gemäß RLS-19*		
				D	$TV_i = q_{Anb,i} \cdot t_i / H$	M_i	$>3,5\varnothing$	$p_{>3,5\varnothing}$	$p_{>3,5\varnothing}$	$p_{>3,5\varnothing}$	$p_{>3,5\varnothing}$	D	$TV_i = q_{Anb,i} \cdot t_i / H$	M_i	$>3,5\varnothing$	M_{tag}	$p_{>3,5\varnothing}$	$p_{>3,5\varnothing}$	$p_{>3,5\varnothing}$
				[Kfz./16h]	[Kfz./16h]	[Kfz/16h]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[Kfz./16h]	[Kfz./16h]	[Kfz/16h]	[%]	[Kfz/h]	[%]	[%]	[%]
1	Mainstr.	zw. Austr. und Arthur-Zitscher-Str.		16.511	484	16.995	2,8%	1.062	2,20%	0,6%		1.436	52	1.488	3,5%	186	2,80%	0,70%	
2	Mainstr.	zw. Arthur-Zitscher-Str. und Friedhofstr.		6.915	253	7.169	3,5%	448	2,8%	0,7%		601	27	629	4,3%	79	3,50%	0,80%	
3	Mainstr.	zw. Friedhofstr. und Anbindung Nord Innovationscampus		6.875	253	7.129	3,6%	446	2,9%	0,7%		598	27	625	4,4%	78	3,60%	0,80%	
3.2	Mainstr.	zw. Anbindungen Nord Innovationscampus		6.880	245	7.125	3,4%	445	2,70%	0,7%		598	26	625	4,2%	78	3,40%	0,80%	
4	Offenbacher Str.	zw. Anbindung Nord Innovationscampus und Neue Trasse Mainstr.		6.875	216	7.092	3,1%	443	2,50%	0,6%		598	23	621	3,7%	78	2,90%	0,80%	
5	Offenbacher Str.	zw. Neue Trasse Mainstr. und Bildstockstr.		6.875	216	7.092	3,1%	443	2,50%	0,6%		598	23	621	3,7%	78	2,90%	0,80%	
6	Altkönigstr.	zw. Offenbach Str. und Kettelerstr.		2.401	180	2.581	7,0%	161	5,60%	1,4%		209	19	228	8,5%	29	6,80%	1,7%	
7	Offenbacher Str.	zw. Altkönigstr. und Alicestr.		3270	150	3420	4,4%	214	3,5%	0,9%		285	15	300	5,0%	38	4,0%	1,0%	
8	Kettelerstr.	zw. Altkönigstr. und Alicestr.		2220	135	2355	5,7%	147	4,6%	1,1%		195	15	210	7,1%	26	5,7%	1,4%	
9	Kettelerstr.	zw. K192 (Mainzer Ring) und Bildstockstr.		5.223	171	5.394	3,2%	337	2,60%	0,6%		454	18	473	3,9%	59	3,10%	0,8%	
10	K192 (Mainzer Ring)	zw. Eppsteiner Str. und Alicestr.		7.832	109	7.941	1,4%	496	1,2%	0,3%		681	12	693	1,7%	87	1,30%	0,40%	
11	K192 (Kettelerstr.)	zw. Anbindung Ost Innovationscampus und K192 (Mainzer Ring)		7.425	231	7.655	3,0%	478	2,40%	0,6%	1,0%* 1	646	25	670	3,7%	84	3,0%	0,7%	0,5%* 1
12	K192 (Kettelerstr.)	zw. B43 (Mühlheimer Str.) und Anbindung Ost Innovationscampus		7.696	572	8.268	6,9%	517	5,50%	1,4%		669	61	731	8,4%	91	6,80%	1,60%	
13	B43 (Mühlheimer Str.)	zw. K192 (Kettelerstr.) und Laskastr.		21.698	931	22.630	4,1%	1.414	3,3%	0,8%		1.887	100	1.987	5,0%	248	4,0%	1,0%	
14	B43 (Mühlheimer Str.)	zw. B43 (Untere Grenzstr.) und K192 (Kettelerstr.)		28.228	1.504	29.732	5,1%	1.858	4,1%	1,0%		2.455	162	2.616	6,2%	327	5,0%	1,2%	
15	B43 (Untere Grenzstr.)	zw. Hebestr. und B43 (Mühlheimer Str.)		24.232	1.699	25.931	6,6%	1.621	5,3%	1,3%		2.107	183	2.290	8,0%	286	6,40%	1,6%	
16	Mühlheimer Str.	zw. Friedhofstr. und B43 (Untere Grenzstr.)		18.154	720	18.874	3,8%	1.180	3,1%	0,8%		1.579	77	1.656	4,7%	207	3,70%	1,0%	
17	Friedhofstr.	zw. Mühlheimer Str. und Mainstr.		375	0	375	0,0%	23	0,0%	0,0%		30	0	30	0,0%	4	0,0%	0,0%	
18	Mühlheimer Str.	zw. Mathildenstr. und Friedhofstr.		18.438	724	19.162	3,8%	1.198	3,0%	0,8%		1.603	78	1.681	4,7%	210	3,8%	0,9%	
19	Mathildenstr.	zw. Bieberer Str. und Gerberstr.		10.309	444	10.753	4,1%	672	3,30%	0,8%		896	48	944	5,3%	118	4,30%	1,0%	
20	Arthur-Zitscher-Str.	zw. Mathildenstr. und Hermann-Steinhäuser-Str.		11440	300	11740	2,6%	734	2,1%	0,5%		995	30	1025	2,9%	#	2,3%	0,6%	
21	Arthur-Zitscher-Str.	zw. Hermann-Steinhäuser-Str. und Mainstr.		10450	275	10725	2,6%	670	2,1%	0,5%		910	0	910	0,0%	#	0,0%	0,0%	
22	Mainstr.	Neue Trassenführung		-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	
23	Planstraße A	südliche Anbindung; nördlich B43 (Mühlheimer Str.)		3145	185	3330	5,6%	208	4,0%	1,5%		105	10	115	8,7%	14	6,3%	2,4%	
24	Anbindung	Quartiersgarage		705	0	705	0,0%	44	0,0%	0,0%		20	0	20	0,0%	3	0,0%	0,0%	
25	Anbindung	BioSpring Süd		565	75	640	11,7%	40	8,5%	3,3%		55	0	55	0,0%	7	0,0%	0,0%	
26	Anbindung	Einfahrt Mobilitätszentrale SAMSON		885	0	885	0,0%	55	0,0%	0,0%		10	0	10	0,0%	1	0,0%	0,0%	
27	Planstraße A	zw. Ein- und Ausfahrt Mobilitätszentrale SAMSON		1000	115	1115	10,3%	70	7,4%	2,9%	1,0%* 1	15	10	25	40,0%	3	28,9%	11,1%	
28	Anbindung	Ausfahrt Mobilitätszentrale SAMSON		885	0	885	0,0%	55	0,0%	0,0%		10	0	10	0,0%	1	0,0%	0,0%	
29	Anbindung	EVO Pelletwerk		115	115	230	50,0%	14	36,1%	13,9%		5	10	15	66,7%	2	48,1%	18,5%	
30	Planstraße B	nördliche Anbindung; südlich Mainstr.		15	55	70	78,6%	4	56,7%	21,8%		0	0	0	0,0%	0	0,0%	0,0%	
30.2	Planstraße B Ausfahrt	nördliche Anbindung; südlich Mainstr.		10	15	25	60,0%	2	43,3%	16,7%		0	0	0	0,0%	0	0,0%	0,0%	
31	Planstraße C	östliche Anbindung; westlich K192 (Kettlerstr.)		185	240	425	56,5%	27	40,8%	15,7%		20	0	20	0,0%	3	0,0%	0,0%	
32	Kékuléstraße			88		88		6	3%	3%	1%		-	8		1	3%	3%	0,5%
33	Eppsteiner Straße			617		617		39	3%	3%	1%		-	54		7	3%	3%	0,5%

Gelbe Zellen: Querschnitte mit Veränderung gegenüber HaFO

Blassgrüne Zellen: Aus Anschauung abgeleitete Neue Querschnitte