



# Straßenverkehrszählung 2015

## Verkehrsentwicklung in Hessen

### Inhalt

Einleitung	3
Hessische Strukturdaten	4
Verkehr in Hessen	6
Entwicklung des Gesamtverkehrs auf den BAB der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main	10
Verkehrsentwicklung auf verschiedenen BAB-Abschnitten	12
Verkehrsentwicklung in den Landkreisen	13
Schlussbetrachtung	14
Impressum	15

### Abkürzungen

AS	Anschlussstelle
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke der Kraftfahrzeuge insgesamt (Montag - Sonntag, alle Tage des Jahres)
Kfz	Kraftfahrzeug (Summe aller Fahrzeuggruppen)

#### Straßenklassen

BAB	Bundesautobahn
B	Bundesstraße
L	Landesstraße

#### Kfz-Gruppen

PV	Fahrzeugarten des Personenverkehrs (Krad, Pkw, Bus)
GV	Fahrzeugarten des Güterverkehrs (Lfw, LoA, Lzg)
SV	Fahrzeugarten des Schwerverkehrs (Bus, LoA, Lzg)
LV	Fahrzeugarten des Leichtverkehrs (Krad, Pkw, Lfw, Rad)

#### Kfz-Arten

Krad	Kräder (motorisierte Zweiräder)	
Pkw	Personenkraftwagen	
Lfw	Lieferwagen (Lkw < 3,5 t)	
LVm	Motorisierter Leichtverkehr (Pkw, Lfw)	
Bus	Busse	
LoA	Lastkraftwagen (Lkw) ohne Anhänger (> 3,5 t)	
Lzg	Lastzüge und Lkw mit Anhänger	

### Ergebnisse, Trends, Einschätzungen

Im Hinblick auf die bundesweite Straßenverkehrszählung werden auf Veranlassung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur turnusmäßig alle fünf Jahre die Verkehrsmengen auf den Bundesfernstraßen erhoben. Wie in den Jahren zuvor, hat sich das Bundesland Hessen mit einer flächendeckenden Zählung der Landesstraßen an der Straßenverkehrszählung 2015 (SVZ 2015) beteiligt. Zudem stand es den jeweiligen Landkreisen frei, im Zuge der Zählung durch das Land Hessen die entsprechenden Kreisstraßen erfassen zu lassen.

In Hessen konnten anlässlich der SVZ 2015 Verkehrsdaten für rd. 3.250 Zählstellen auf Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen erhoben werden. Auf Grundlage dessen erfolgen die Auswertungen der vorliegenden Broschüre.

Eine Besonderheit im Zähljahr 2015 war, dass die bisherige manuelle Verkehrszählung auf Bundes- und Landesstraßen erstmalig durch eine automatische Erfassungsmethodik ergänzt wurde. Sofern die örtlichen Bedingungen gegeben waren, fand die Verkehrsmengenerhebung mittels des sogenannten Verkehrsmonitoring statt. Hierbei werden die Verkehrsmengen über längere Zeiträume mit Hilfe von Leitpostenzählgeräten erhoben. Die Leitpostenzählgeräte erfassen den Verkehr auf Basis der Radartechnik und unterscheiden sich optisch nicht von den Standardleitposten; sie fügen sich in das für den Verkehrsteilnehmer gewohnte Straßenbild ein. Durch diese innovative Methodik konnten für die entsprechenden Zählstellen über mehrere Wochen im Jahr ganztägige Stundenwerte erhoben werden. Im Gegensatz zu den manuellen Erfassungen, die nur über kurze Zeiträume durchgeführt werden können, erhält man so eine breitere und qualitativ hochwertigere Datengrundlage.

Im Zuständigkeitsbereich von Hessen Mobil werden mit dem Verkehrsmonitoring über die Hälfte der Zählstellen auf Bundesstraßen und über zwei Drittel der Zählstellen auf Landesstraßen erhoben. Die Verkehrsmengenerhebung des Bundesautobahnnetzes sowie ein großer Teil des Basisnetzes erfolgten videogestützt. Daher mussten die Verkehrsmengen lediglich an rd. 260 Zählstellen manuell durch Zählpersonal vor Ort erhoben werden, wodurch ein effektiver Mitteleinsatz erreicht wurde.

Die Ergebnisse der bundesweiten Straßenverkehrszählung finden in vielen Bereichen Anwendung, unter anderem dienen sie als Grundlage für die Straßenplanung, für die Berechnung von lokalen und globalen Verkehrsprognosen, zur Ermittlung von Unfallkenngrößen und zur Erstellung von Lärmkatastern.

# Hessische Strukturdaten

## Einwohner

Im Zähljahr 2015 lebten in Hessen 6,2 Mio. Einwohner<sup>1</sup>. Die Bevölkerung Hessens hat sich 2015 gegenüber dem vorherigen Zähljahr 2010 nur leicht verändert und ist um +1,8 % gestiegen.

In den kreisfreien Städten hat die Einwohnerzahl 2015 im Vergleich zu 2010 um +4,9 % zugenommen, im Mittel aller Landkreise hat sie in den vergangenen fünf Jahren dagegen lediglich um +0,8 % zugenommen.

Die stärkste Entwicklung in den letzten fünf Jahren verzeichnete mit +7,8 % die Stadt Frankfurt am Main und mit +7,6 % die Stadt Darmstadt, der deutlichste Rückgang wurde mit -2,9 % für den Werra-Meißner-Kreis sowie im Landkreis Waldeck-Frankenberg mit -2,6 % registriert.

## Kfz-Bestand

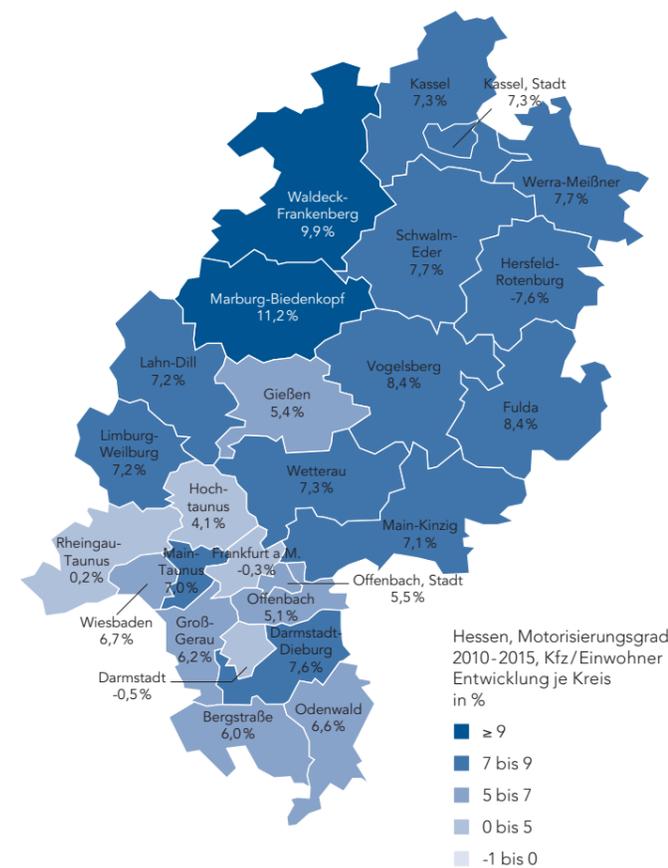
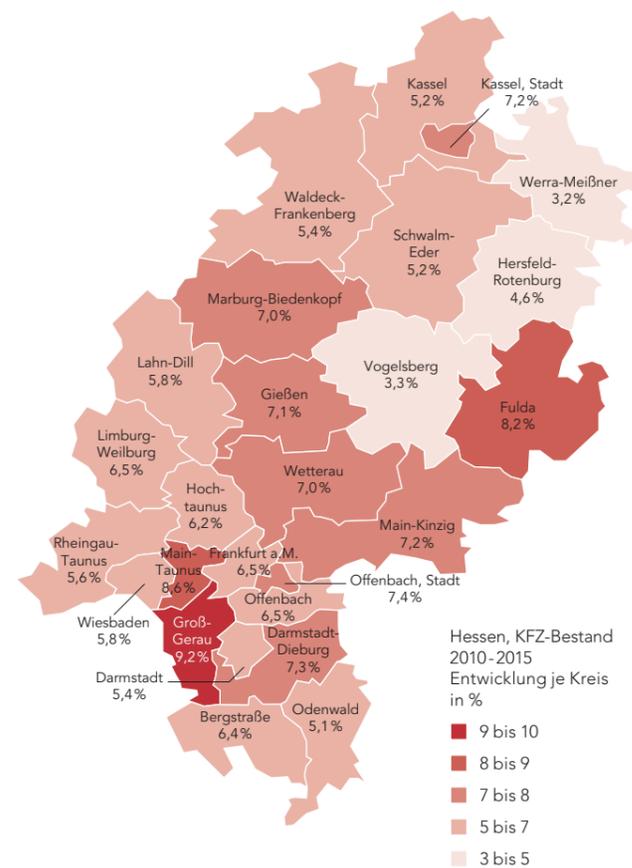
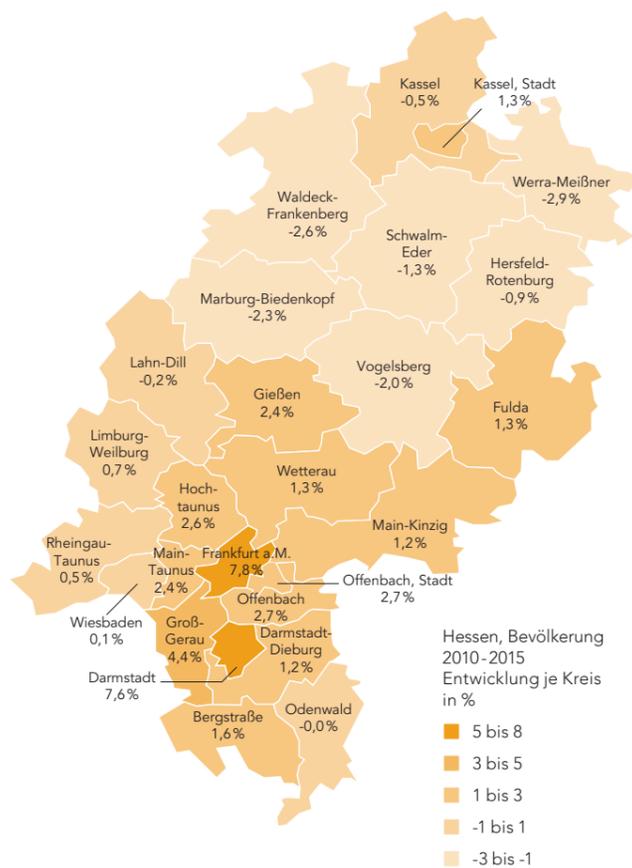
Im Zähljahr 2015 waren in Hessen 4,2 Mio. Kraftfahrzeuge registriert<sup>2</sup>. Gegenüber dem vorangegangenen Zähljahr 2010 bedeutet dies einen Zuwachs von +6,5 %. Der Zuwachs im Kfz-Bestand in den Jahren 2010 bis 2015 belief sich in den kreisfreien Städten auf +6,4 % und in den Landkreisen auf +6,5 % nahezu gleichbleibend.

Den stärksten Zuwachs seit Januar 2010 verzeichnete mit +9,2 % der Landkreis Groß-Gerau, im Werra-Meißner-Kreis gab es mit +3,2 % neben dem Vogelsbergkreis mit +3,3 % die geringsten Zunahmen im Kfz-Bestand.

## Motorisierungsgrad

Der Motorisierungsgrad beschreibt das Verhältnis zwischen der Einwohnerzahl und der Anzahl an Kraftfahrzeugen. Zum Anfang des Zähljahres 2015 waren in Hessen 683 Kfz/1000 Einwohner zugelassen. Gegenüber dem vorangegangenen Zähljahr 2010 entspricht dies einem Zuwachs von +5,9 % (644 Kfz/1000 Einwohner). Der Landkreis mit der höchsten Kraftfahrzeugdichte war, wie auch im Jahre 2010, der Main-Taunus-Kreis mit 867 Kfz/1000 Einwohner, an zweiter Stelle folgt der Vogelsbergkreis mit 841 Kfz/1000 Einwohner.

Mit +11,2 % konnte der Landkreis Marburg-Biedenkopf den größten Zuwachs des Motorisierungsgrades verzeichnen. Dem gegenüber stehen die Städte Frankfurt am Main und Darmstadt, die mit -0,3 % und -0,5 % von 2010 bis 2015 am stärksten rückläufig gewesen sind.



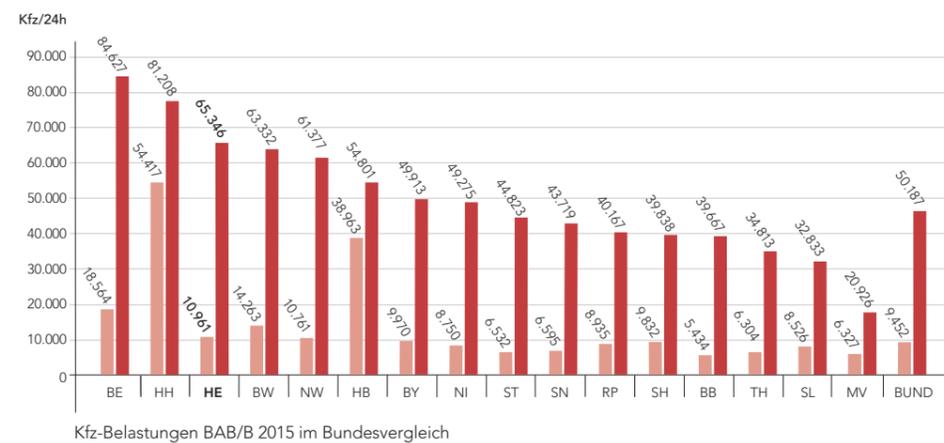
<sup>1</sup> Statistisches Jahrbuch, Hessisches Landesamt für Statistik  
<sup>2</sup> Veröffentlichung Kraftfahrtbundesamt, Zulassungsstatistik 2005-2015

# Verkehr in Hessen

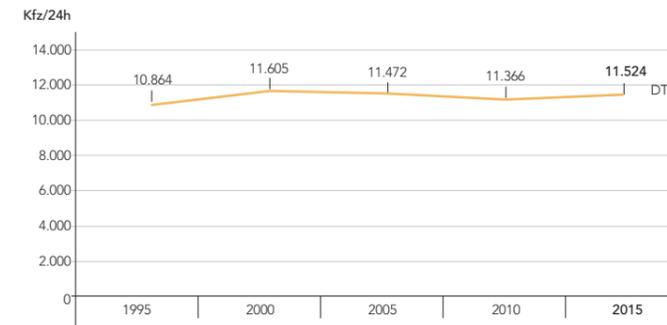
## Vergleich DTV 2015 gesamt Hessen/Bundesländer für die Bundesfernstraßen

Mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von rd. 65.400 Kfz/24h auf den Bundesautobahnen hatte Hessen im Erhebungsjahr 2015, wie auch zuvor, den höchsten DTV-Wert aller Flächenländer auf Autobahnen. Bezogen auf den DTV-Wert aller Autobahnen im Bundesgebiet von rd. 50.200 Kfz/24h, fällt der Kfz-Verkehr auf den Autobahnen in Hessen um rd. 30 % höher aus als im Bundesdurchschnitt.

Für die Bundesstraßen in Hessen wurden im Außerortsbereich 2015 eine durchschnittliche Verkehrsstärke von rd. 11.000 Kfz/24h ermittelt. Im Hinblick auf den durchschnittlichen DTV-Wert aller Bundesstraßen im Bundesgebiet von rd. 9.500 Kfz/24h lag der Kfz-Verkehr auf den hessischen Bundesstraßen um rd. 16 % höher.<sup>3</sup>



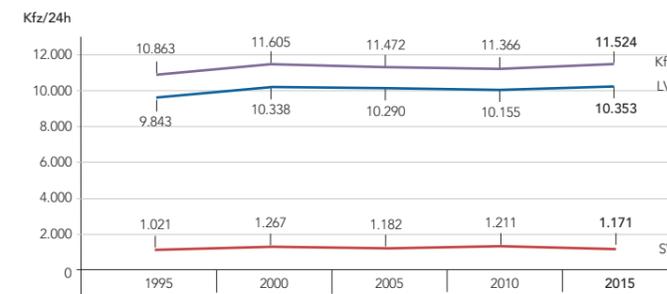
## Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) in Hessen Gesamtnetz Hessen (BAB+B+L) 1995-2015



Von 2010 zu 2015 ist der Kfz-Verkehr in Hessen um +1,4 % angestiegen; bezogen auf den 20-Jahreszeitraum von 1995 bis 2015 ergibt sich ein Zuwachs des Kfz-Verkehrs von +6 %. Bei einer Beurteilung dieser Zahlen ist zu berücksichtigen, dass bei den Straßenverkehrszählungen bis 2005 in den Abschnitten der Außerorts-, Bundes- und Landesstraßen auch Teile von Ortsdurchfahrten mit höherem Quell- und Zielverkehr enthalten waren. Dies ist seit der Zählung 2010 nicht mehr der Fall.

Entwicklung Gesamtverkehr im Gesamtnetz (Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen ab 1995 auf freier Strecke) von 1995 bis 2015

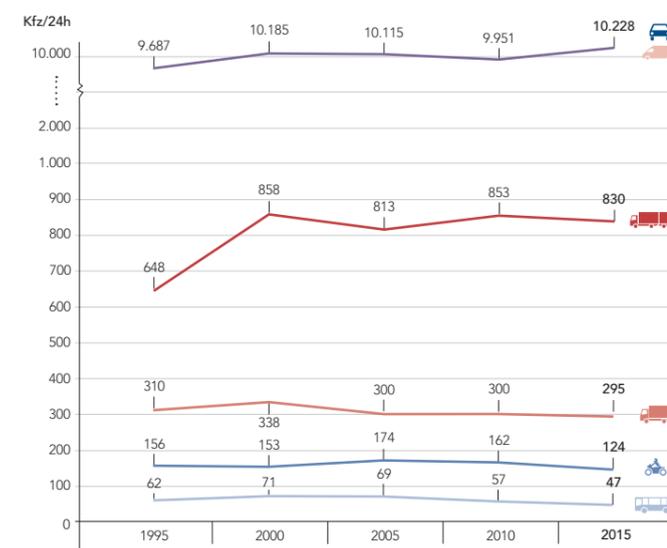
## Entwicklung Fahrzeuggruppen Gesamt-netz Hessen 1995-2015



Nahezu analog zur Entwicklung des Kfz-Verkehrs ergibt sich für den gesamten Zeitraum von 1995 bis 2015 ein Zuwachs des Leichtverkehrs (LV: Personenkraftwagen, motorisierte Zweiräder, Lieferwagen ≤ 3,5 t) von +5,2 %, seit 2010 ist der Leichtverkehr um +1,9 % gestiegen. Beim Schwerverkehr (SV: Kraftomnibusse, Lastkraftwagen >3,5 t, Lastzüge) ist dagegen seit dem Jahr 1995 ein Zuwachs von +14,7 % zu verzeichnen. Gegenüber dem Jahr 2010 ist der Schwerverkehr um -3,3 % zurückgegangen.

Entwicklung Leicht-/Schwerverkehr (Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen ab 1995 auf freier Strecke) von 1995 bis 2015

## Entwicklung Fahrzeugarten Gesamt-netz Hessen 1995-2015



Bei den Fahrzeugarten zeigen die aktuellen Entwicklungen auf dem hessischen Straßennetz der Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen seit der letzten Straßenverkehrszählung 2010 nur geringe Veränderungen. Einen Zuwachs zum vorangegangenen Zähljahr 2010 hat der motorisierte Leichtverkehr (LVM: Personenkraftwagen und Lieferwagen) von +2,7 % zu verzeichnen.

Für den 20-Jahreszeitraum von 1995 bis 2015 ergibt sich bei den Fahrzeugarten des motorisierten Leichtverkehrs eine Zunahme von +5,3 % (2010/2015: +2,8 %) und eine Abnahme bei den motorisierten Zweirädern von -20,3 % (2010/2015: -23,2 %). Bei den Bussen ist die Entwicklung mit -24,8 % (2010/2015: -18,0 %) ebenfalls rückläufig. Seit 1995 zeigt sich ein deutlicher Anstieg von +28,0% bei den Lastzügen (2010/2015: -2,8 %). Nahezu gleichbleibend ist die Verkehrsentwicklung der Lkw ohne Anhänger.

Entwicklung Fahrzeugarten (Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen ab 1995 auf freier Strecke) von 1995 bis 2015

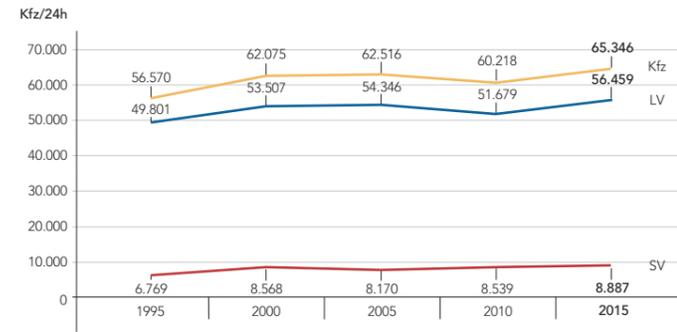
## Verkehrsentwicklung Fahrzeuggruppen und -arten nach Straßenklassen

### Entwicklung Fahrzeuggruppen auf Bundesautobahnen in Hessen

Die Entwicklung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs auf den Autobahnen in Hessen verlief zwischen 1995 und 2015 je nach Fahrzeuggruppe sehr unterschiedlich.

Der Leichtverkehr erhöhte sich in den vergangenen 20 Jahren um +13,4 %, die deutlichste Zunahme fand hierbei mit +9,2 % zwischen den Jahren 2010 und 2015 statt.

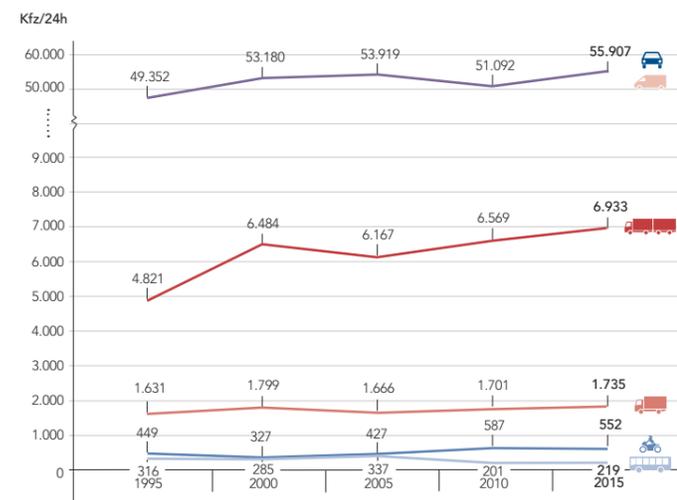
Der Schwerverkehr auf den Bundesautobahnen ist seit 1995 signifikant um +31,3 % gestiegen, gegenüber dem Zähljahr 2010 um +4,1 %. Für den Kfz-Verkehr seit 1995 ergibt sich daraus insgesamt ein Zuwachs von +15,5 %, insbesondere durch den wieder gestiegenen Leichtverkehr. Eine bedeutende Zunahme mit +8,5 % ergab sich in den Jahren zwischen 2010-2015.



Entwicklung Fahrzeuggruppen Bundesautobahnen von 1995 bis 2015

### Entwicklung Fahrzeugarten auf Bundesautobahnen in Hessen

Der motorisierte Leichtverkehr (LVm: Personenkraftwagen und Lieferwagen) zeigt den größten Verkehrszuwachs seit 2010 auf. Er ist im Zeitraum 1995 bis 2015 um +13,3 % und im Zeitraum 2010 bis 2015 besonders deutlich um +9,4 % angestiegen. Bei den Lastwagen ohne Anhänger ist seit 2010 ein Zuwachs von +2,0 % und bei den Lastzügen ein Zuwachs von +5,5 % zu verzeichnen.

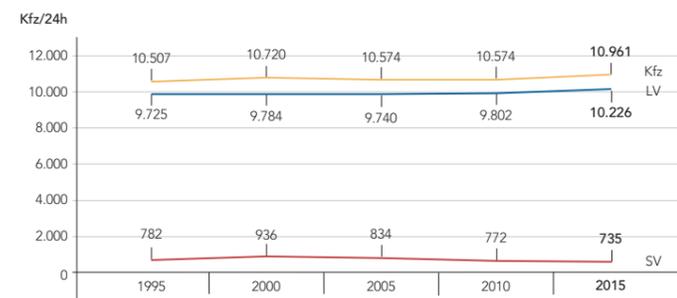


Entwicklung Fahrzeugarten Bundesautobahnen von 1995 bis 2015

### Entwicklung Fahrzeuggruppen auf Bundesstraßen

Für den Kfz-Verkehr auf Bundesstraßen im Außerortsbereich ergibt sich im Betrachtungszeitraum von 1995 bis 2015 ein Zuwachs in Höhe von +4,1 %. Für den 5-jährigen Zeitraum ab 2010 konnte ein Zuwachs in Höhe von +4,3 % festgestellt werden.

Nahezu parallel dazu hat sich der Leichtverkehr (LV) entwickelt und in den vergangenen 20 Jahren um +5,2 % zugenommen, die deutlichste Zunahme ist hierbei zwischen den Jahren 2010 und 2015 mit +4,3 % zu verzeichnen. Der Schwerverkehr hat zwischen 1995 und 2015 geringfügig abgenommen, zwischen 2010 und 2015 um -4,8 %.



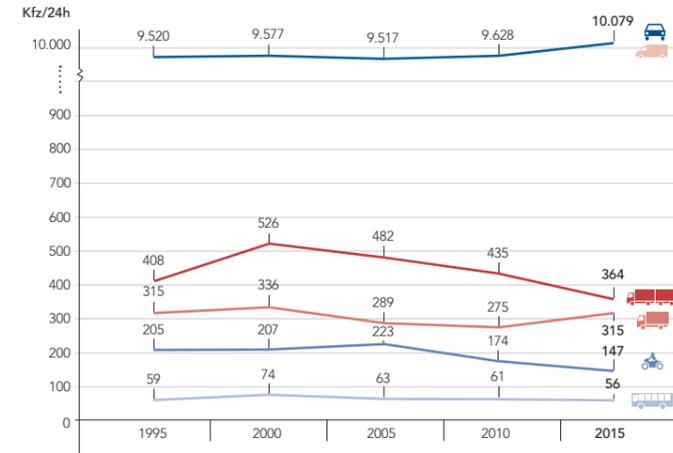
Entwicklung Fahrzeuggruppen auf Bundesstraßen von 1995 bis 2015

### Entwicklung Fahrzeugarten auf Bundesstraßen

Bei den Lastzügen ist der Verkehr seit 1995 erstmals unter den Ausgangswert und somit um -10,8 % gesunken (2010/2015: -16,3 %).

Bei der Entwicklung der Lkw ohne Anhänger wurde im Jahr 2015 der gleiche Wert wie im Jahr 1995 erreicht, gegenüber 2010 ist deren Wert um +14,5 % gestiegen.

Der motorisierte Leichtverkehr wies mit +5,9 % seit 1995 eine Zunahme auf, die deutlichste Zunahme mit +4,7 % erfolgte im Zeitraum zwischen 2010 und 2015.

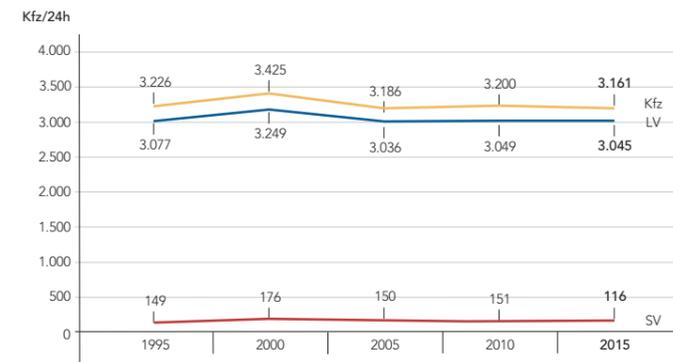


Entwicklung Fahrzeugarten auf Bundesstraßen von 1995 bis 2015

### Entwicklung Fahrzeuggruppen auf Landesstraßen

Auf den Landesstraßen im Außerortsbereich hat sich der gesamte Kfz-Verkehr in den 20 Jahren seit 1995 um -2,0 % reduziert (2010/2015: -1,2 %).

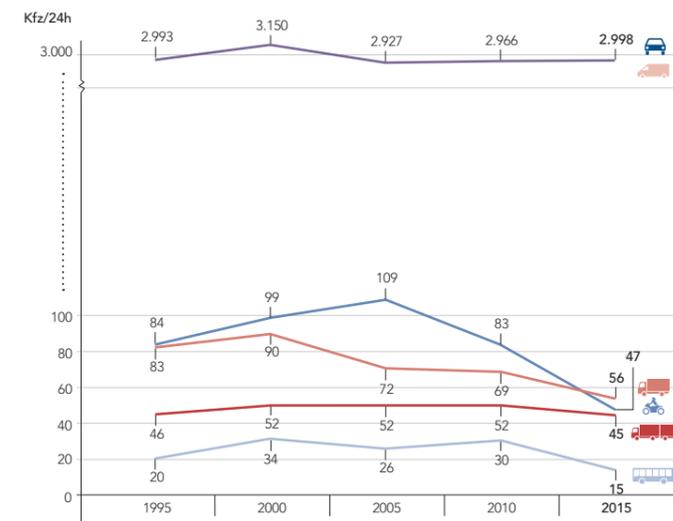
Der Leichtverkehr hat sich seit 1995 kaum verändert und ist nach einem Hoch im Jahr 2000 bis zum Jahr 2015 um -1,0 % gesunken (2010/2015: -0,1 %). Der Schwerverkehr ist seit 2000 rückläufig.



Entwicklung Fahrzeuggruppen auf Landesstraßen von 1995 bis 2015

### Entwicklung Fahrzeugarten auf Landesstraßen

Insgesamt sind auf den Landesstraßen im Zuständigkeitsbereich von Hessen Mobil alle Fahrzeugarten seit 1995 gesunken, lediglich der motorisierte Leichtverkehr (Personenkraftwagen und Lieferwagen) ist seit 1995 um +0,2 % gestiegen (2010/2015: +1,1 %). Für die übrigen Fahrzeugarten auf Landesstraße liegen eher niedrige Absolutwerte vor, so dass eine vollständige Interpretation der prozentualen Veränderungen immer im Zusammenhang mit den Absolutwerten der Grafik entnommen werden kann.



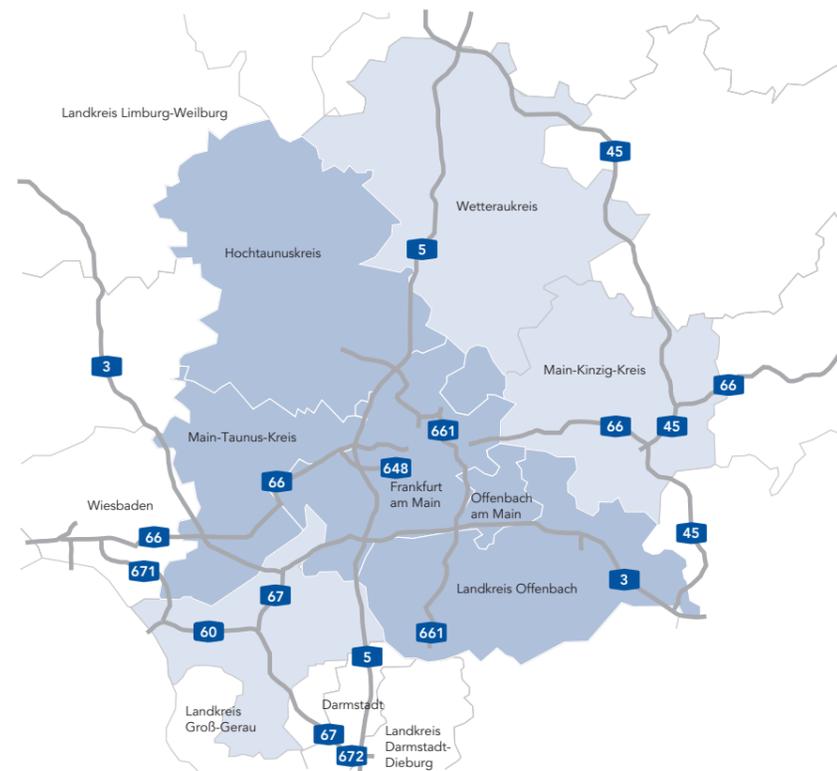
Entwicklung Fahrzeugarten auf Landesstraßen von 1995 bis 2015

# Entwicklung des Gesamtverkehrs auf den BAB der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main

Im Gebiet der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main leben im Zähljahr 2015 ca. 2,4 Mio. Menschen. Die räumliche Abgrenzung dieser Region ist gesetzlich definiert<sup>2</sup> und in der Grafik abgebildet.

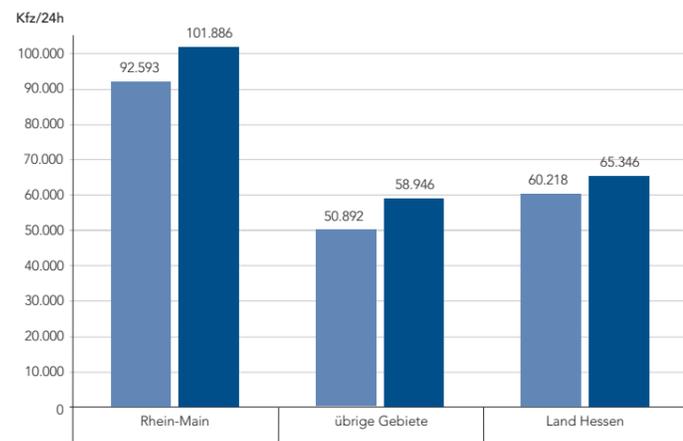
Die tägliche Verkehrsbelastung des BAB-Netzes dieser Metropolregion ist geprägt durch den Fern- und Transitverkehr sowie durch ca. 340 Tsd. Einpendler, die täglich in den Frankfurter Raum einströmen. Dieses Netz ist täglich mit durchschnittlich rd. 102.000 Kfz/24h belastet. Der Verkehr ist in dieser Region gegenüber 2010 um +10 % gestiegen und liegt im Vergleich zu Gesamthessen mit ca. 65.300 Kfz/24h deutlich über der durchschnittlichen Belastung der Bundesautobahnen in Hessen.

Auf den Autobahnen in Hessen ist im Jahr 2015 gegenüber 2010 der DTV-Wert insgesamt um +8,5 % gestiegen. Für die Autobahnen außerhalb der Metropolregion wurde eine Steigerung des durchschnittlichen täglichen Kfz-Verkehrs von +15,8 % ermittelt.



Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main<sup>1,2</sup>

■ Kreise in Hessen, die der Metropolregion vollständig angehören  
 ■ Kreise in Hessen, die nur in Teilen der Metropolregion angehören



Entwicklung des längengewichteten DTV BAB Rhein-Main/Hessen 2010 und 2015

■ 2010  
 ■ 2015

## Verkehrsentwicklung im Bereich Frankfurter Kreuz

Eine der bedeutendsten Verkehrsknotenpunkte der Metropolregion ist das Frankfurter Kreuz (A 3/A 5). Dieser wichtige Verkehrsknoten gehört auch im Jahr 2015 mit einem DTV zwischen ca. 128.900 Kfz/24h (A 3, AS Frankfurt Flughafen – Frankfurter Kreuz) und 156.400 (A 5, AS Frankfurt-Niederrad – Frankfurter Kreuz) zu den höchstbelasteten Autobahnkreuzen im Bundesgebiet. Auf der A 5 zwischen dem Frankfurter Kreuz und der Anschlussstelle Zeppelinheim lagen die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken 2015 bei ca. 143.800 Kfz. Der Abschnitt der A 3 zwischen dem Frankfurter Kreuz und der Anschlussstelle Frankfurt-Süd war im jahrestäglichen Durchschnitt mit rd. 141.500 Kfz belastet. Auf dem höchstbelasteten Abschnitt der A 5, Anschlussstelle Frankfurt-Niederrad bis zum Frankfurter Kreuz lag der DTV, wie im Jahr 2010, um ca. das 2,4-fache über dem Landesmittel der hessischen Autobahnen von rd. 65.400 Kfz/24h.

Der Gesamtverkehr hat sich von 2010 auf 2015 an den vier Autobahnabschnitten zwischen +4,8 % und +9,2 % erhöht.

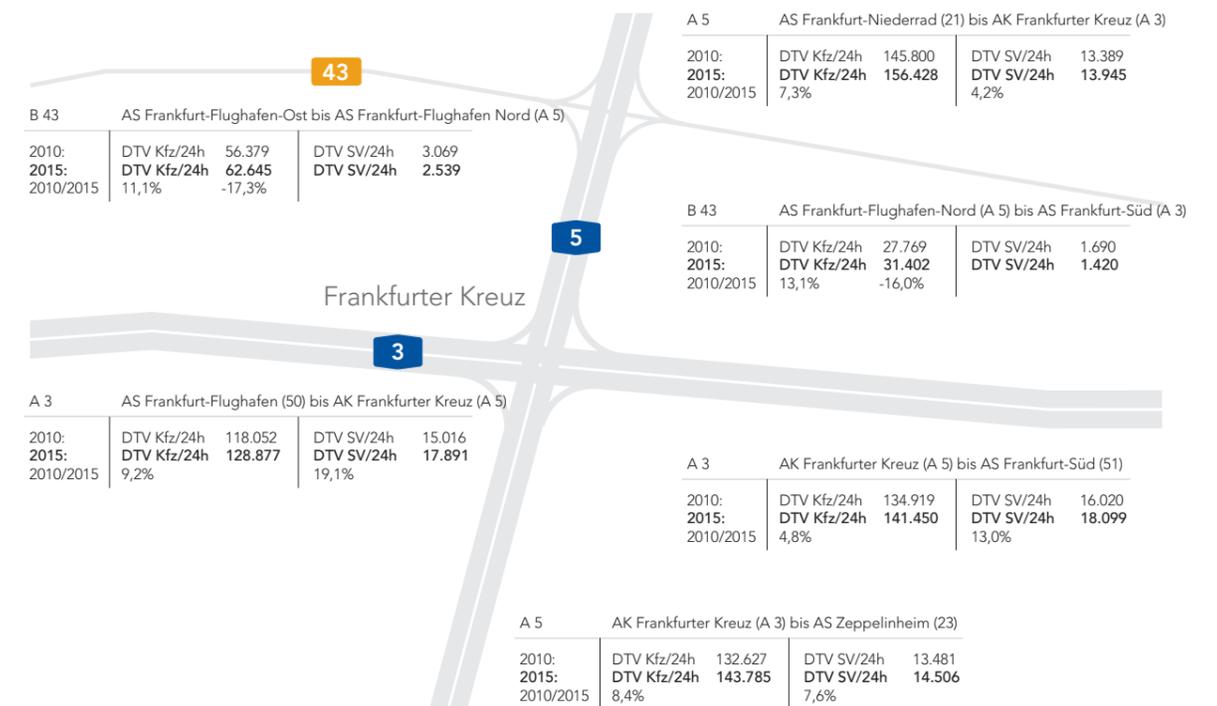
Der Schwerverkehr lag an den vier Autobahnabschnitten rund um das Frankfurter Kreuz mit einem DTV zwischen rd. 13.900 Kfz/24h (A 5, AS Frankfurt-Niederrad – Frankfurter Kreuz) und 18.100 (A 3, Frankfurter Kreuz – AS Frankfurt-Süd) ebenfalls deutlich über dem mittleren

Schwerverkehr auf den hessischen Autobahnen von rd. 8.900 Kfz/24h. Im Gegensatz zum Gesamtverkehr hat sich der Schwerverkehr an den vier Streckenabschnitten zwischen +4,2 % und +19,1 % erhöht.

Auf der parallel zur Autobahn A 3 verlaufenden Bundesstraße B 43 ist der Gesamtverkehr zwischen 2010 und 2015 um +11,1 % (zwischen Anschlussstelle Flughafen-Ost und Frankfurt-Flughafen Nord) bzw. um +13,1 % (zwischen Frankfurt-Flughafen Nord und Anschlussstelle Frankfurt-Süd) gestiegen. Insgesamt lagen die DTV-Werte im Bereich des Flughafens 2015 bei ca. 62.650 Kfz/24h, im Bereich bis zur Anschlussstelle Frankfurt-Süd bei 31.400 Kfz/24h.

Die SV-Anteile sind seit 2010 an beiden Zählstellen der B 43 zurückgegangen, im Bereich des Flughafens um -17,3 % und bis zur Anschlussstelle Frankfurt-Süd um -16,0 % und liegen bei rd. 1.400 Kfz/24h bis 2.540 Kfz/24h.

Hinsichtlich der beiden Autobahnabschnitte A 3 Frankfurt-Süd bis zum Offenbacher Kreuz (163.400 Kfz/24h) und A 5 Westkreuz Frankfurt bis zur Anschlussstelle Frankfurt-Westhafen (160.800 Kfz/24h) weist Hessen zwei der zehn am stärksten belasteten Autobahnabschnitte der Bunderepublik auf.



Entwicklung Frankfurter Kreuz 2010 bis 2015

# Verkehrsentwicklung auf verschiedenen BAB-Abschnitten

## A 5 zwischen Hattenbacher Dreieck bis Reiskirchener Dreieck

Der Abschnitt der A 5 zwischen dem Hattenbacher Dreieck und dem Reiskirchener Dreieck war 2015 mit durchschnittlich rd. 58.800 Kfz/24h belastet, der Schwerverkehrsanteil lag bei 18,2%. Gegenüber 2010 hat sich der Kfz-Verkehr auf diesem eher vom Fernverkehr geprägten Abschnitt um +3,1 %, der Schwerverkehr um +3,6 % erhöht.

## A 66 zwischen Wiesbadener Kreuz und Eschborner Dreieck

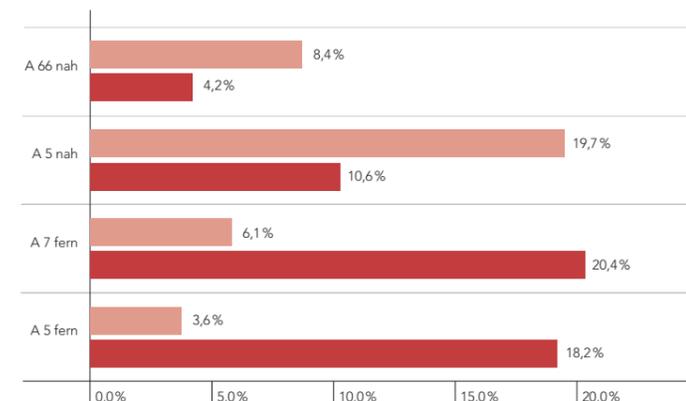
Bei dem Abschnitt der A 66 zwischen dem Wiesbadener Kreuz und dem Eschborner Dreieck handelt es sich um einen Streckenzug mit überwiegendem regionalem Verkehr (Pendler, Einkauf etc.). Der durchschnittliche tägliche Verkehr ist 2015 mit rd. 115.300 Kfz/24h gegenüber 2010 um +14,3 % gestiegen. Dabei stieg der Schwerverkehr 2015 mit rd. 4.900 Kfz/24h und einem Anteil von +4,2 % am Kfz-Verkehr gegenüber 2010 um +8,4 %.

## A 7 zwischen Hattenbacher Dreieck und Dreieck Fulda

Bei dem Abschnitt der A 7 zwischen dem Hattenbacher Dreieck und dem Dreieck Fulda handelt es sich um einen Streckenzug mit überwiegendem Fernverkehr. Der durchschnittliche tägliche Verkehr lag 2015 mit rd. 47.400 Kfz/24h um +14,3 % über dem entsprechenden DTV-Wert von 2010, dabei hat der Schwerverkehr 2015 um +6,1 % gegenüber 2010 zugenommen.

## A 5 zwischen Bad Homburger Kreuz bis Frankfurter Kreuz

Auf dem südlich gelegenen Autobahnabschnitt der A 5 zwischen dem Bad Homburger Kreuz und dem Frankfurter Kreuz wird der Fernverkehr deutlich vom regionalen Verkehr (Pendler, Einkauf etc.) überlagert. Mit fast 141.000 Kfz/24h war dieser Streckenzug mehr als doppelt so hoch belastet (Faktor 2,4) wie der nördliche Abschnitt vom Hattenbacher Dreieck bis zum Reiskirchener Dreieck. Der Schwerverkehr hatte einen Anteil von 10,6 % am Kfz-Verkehr und lag mit knapp 15.000 Kfz um ca. +40 % höher als auf dem Abschnitt der A 5 zwischen dem Hattenbacher Dreieck und dem Reiskirchener Dreieck. Der Kfz-Verkehr insgesamt ist zwischen dem Bad Homburg Kreuz und dem Frankfurter Kreuz seit 2010 um rd. +9,3% gestiegen, der Schwerverkehr hat sich dagegen mit +19,7 % deutlich stärker erhöht als auf dem nördlicheren Abschnitt der A 5 mit eher Fernverkehrscharakter (SV 2010/2015: +3,6 %).



Entwicklung Schwerverkehr 2010-2015 und Schwerverkehrsanteile auf BAB mit überwiegend Fern- bzw. Nahverkehr

■ Zunahme Schwerverkehr von 2010 bis 2015  
■ Anteil Schwerverkehr am Gesamtverkehr von 2010 bis 2015

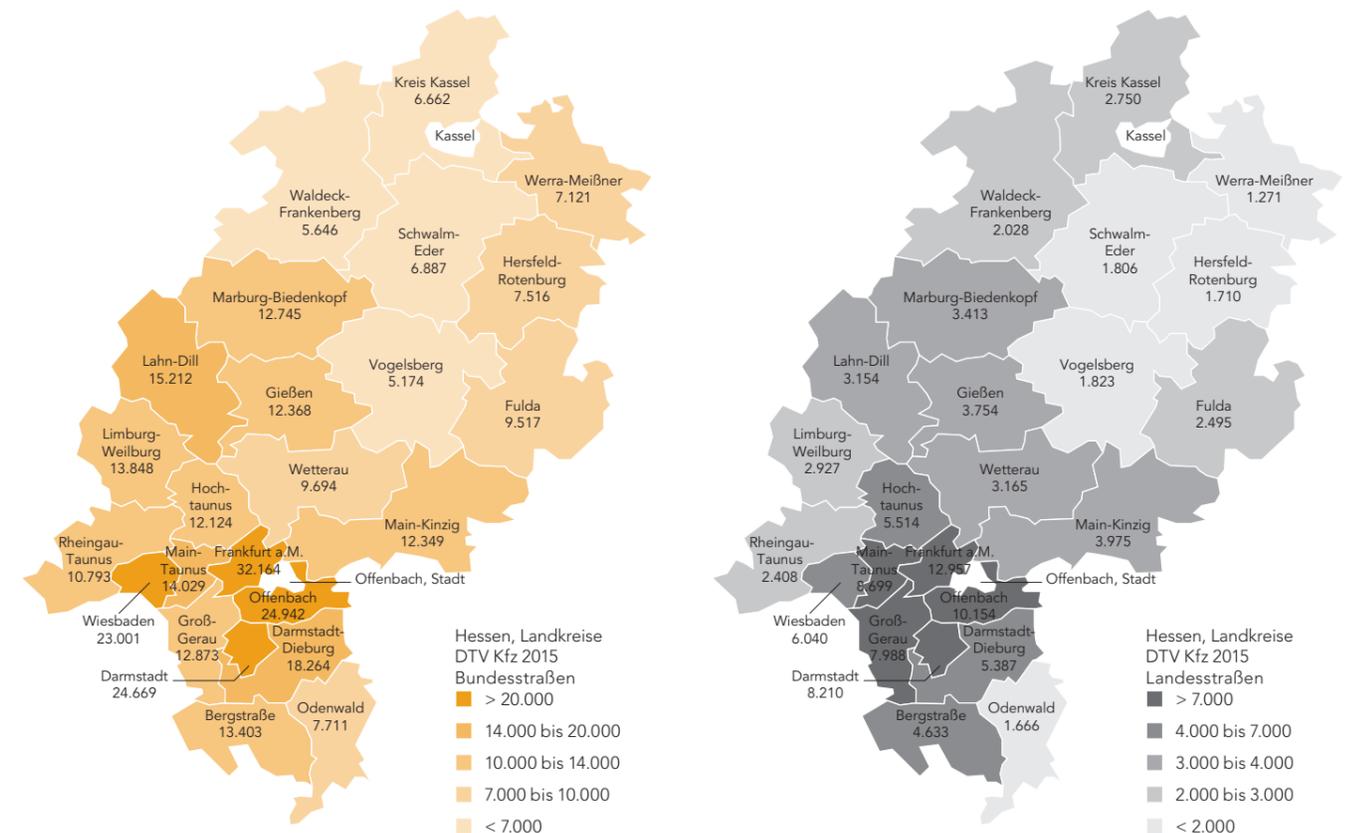
# Verkehrsentwicklung in den Landkreisen

## Bundesstraßen

Mit knapp 25.000 Kfz/24h wurde 2015 für den Landkreis Offenbach der höchste DTV-Wert der Bundesstraßen ermittelt. Es folgten mit Abstand der Landkreis Darmstadt-Dieburg mit ca. 18.250 Kfz/24h, der Lahn-Dill-Kreis mit rd. 15.200 Kfz/24h und der Main-Taunus-Kreis mit rd. 14.000 Kfz/24h. Mit weniger als 6.000 Kfz/24h hatten die Landkreise Waldeck-Frankenberg und Vogelsbergkreis die am geringsten belasteten Bundesstraßen.

## Landesstraßen

Den höchsten DTV-Wert für Landesstraßen wies 2015 mit ca. 10.200 Kfz/24h ebenfalls der Landkreis Offenbach auf. Es folgten der Main-Taunus-Kreis mit knapp 8.700 Kfz/24h, der Landkreis Groß-Gerau mit rd. 8.000 Kfz/24h und mit schon deutlicherem Abstand der Hochtaunuskreis mit rd. 5.500 Kfz/24h. Mit weniger als 2.000 Kfz/24h waren die Landesstraßen der Kreise Vogelsbergkreis, Schwalm-Eder-Kreis, Landkreis Hersfeld-Rotenburg, Odenwaldkreis und Werra-Meißner-Kreis belastet.



## Schlussbetrachtung

Die Ergebnisse der bundesweiten Verkehrszählung haben eine Geltungsdauer von fünf Jahren und sind Grundlage für die verschiedensten Anwendungen. Grundsätzlich ist zu beachten, dass diese und die in den vorausgegangenen Kapiteln aufgezeigten Verkehrsentwicklungen und -veränderungen auf dem Hessischen Straßennetz im Prinzip das Verkehrsgeschehen im Erhebungsjahr darstellen. Es ist eine zeitliche Momentaufnahme des Verkehrsgeschehens, das durch konjunkturelle Entwicklungen der Wirtschaft, demografische Entwicklungen, aber auch durch temporäre Beeinflussungen wie Baustellen, Umleitungsverkehre, nicht erkannte Unfallsituationen usw. wesentlich beeinflusst werden kann.

## Impressum

Herausgeber:  
Hessen Mobil  
Straßen- und Verkehrsmanagement  
Dezernat Verkehrstechnik und Straßenausstattung  
Wilhelmstraße 10  
65185 Wiesbaden

Tel.: 0611-366 0  
Fax: 0611-366 3435  
E-Mail: [info@mobil.hessen.de](mailto:info@mobil.hessen.de)  
[mobil.hessen.de](http://mobil.hessen.de)

Stand Juni 2018

Auswertung und Analyse:  
Büro für angewandte Statistik (BAS)  
Aachen

Layout und Gestaltung:  
studio cg, Darmstadt  
[studiocg.de](http://studiocg.de)

## Anmerkung

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Hessischen Landesregierung herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen.

Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen und Werbemittel.

Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Die genannten Beschränkungen gelten unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Druckschrift dem Empfänger zugegangen ist. Den Parteien ist jedoch gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

<sup>1</sup> Statistisches Jahrbuch, Hessisches Landesamt für Statistik  
<sup>2</sup> Veröffentlichung Kraftfahrbundesamt, Zulassungstatistik 2005 - 2015  
<sup>3</sup> Statistik 1, SVZ 2015, Bundesanstalt für Straßenwesen

Hessen Mobil  
Straßen- und Verkehrsmanagement  
Wilhelmstraße 10  
65185 Wiesbaden

Tel.: 0611-366 0  
Fax: 0611-366 3435  
E-Mail: [info@mobil.hessen.de](mailto:info@mobil.hessen.de)  
[mobil.hessen.de](http://mobil.hessen.de)

