



**Verkehrsgutachten
Standortverlagerung ALDI
Mörfelden-Walldorf**

Verkehrsgutachten Standortverlagerung ALDI

Mörfelden-Walldorf

08. Oktober 2021

Auftraggeber

Planungsbüro für Städtebau
göringer_hoffmann_bauer
Ansprechpartner:
Uwe Hoffmann
Im rauhen See 1
64846 Groß-Zimmern
Telefon: 06071/ 493 - 33
Telefax: 06071/ 493 - 59
info@planung-ghb.de
www.planungsbuero-fuer-staedtebau.de

Auftragnehmer

R+T Verkehrsplanung GmbH
Julius-Reiber-Straße 17
64293 Darmstadt
Telefon: 06151 / 2712 0
Telefax: 06151 / 2712 20
darmstadt@rt-verkehr.de
www.rt-verkehr.de

Bearbeitung durch:
Martin Zahn, Dipl.-Ing.

Hinweis:

In allen von R+T verfassten Texten wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf eine geschlechtsspezifische Unterscheidung verzichtet. Es sind stets alle Menschen jeden Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Alle Inhalte dieses Berichts, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei R+T Verkehrsplanung GmbH.

Inhalt

1	Aufgabe und Vorgehensweise	1
2	Kfz-Verkehrsmengen	3
2.1	Verkehrsmengen Bestand	3
2.2	Verkehrsmengen Prognose Ohne-Fall	3
2.3	Neuverkehr	4
2.4	Verkehrsmengen Prognose Mit-Fall	5
2.5	Verkehrsmengen Prognose Planfall 1	6
2.6	Verkehrsmengen Prognose Planfall 2	6
3	Leistungsfähigkeit	7
3.1	Grundlagen	7
3.2	Prognose Ohne-Fall	8
3.3	Prognose Mit-Fall	10
3.4	Prognose Planfall mit Linkseinfädelstreifen	11
3.5	Prognose Planfall 1	14
3.6	Prognose Planfall 2	17
4	Städtebauliche Argumente	20
5	Zusammenfassung und Fazit	30
	Verzeichnisse	31

1 Aufgabe und Vorgehensweise

Aufgabe

Im Bereich des östlichen Ortseingangs vom Mörfelden ist nördlich der Langener Straße (Langener Straße 100) die Umwidmung einer bisher gewerblich genutzten Fläche zu einem Wohn- und Geschäftshaus geplant. Hierzu wird ein vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt. Das Wohn- und Geschäftshaus soll bestehen aus:

- einem ALDI-Markt mit ca. 1.200m² Verkaufsfläche im Erdgeschoss (Verlagerung der Filiale Mörfelden Opelstraße),
- ca. 1.600m² Büronutzung im 1.OG sowie
- 32 Wohnungen im 2. und 3. OG.

Außerdem sind etwa 16 weitere Wohneinheiten auf dem westlich daran angrenzenden Grundstück (Langener Straße 98ff) geplant.

Die Langener Straße ist im Bereich der Anbindungen Langener Straße 98ff und 100 als Ortsdurchfahrt Bundesstraße B486 klassifiziert (der OD-Stein liegt östlich der Bebauungsgrenze). Neben den bereits bestehenden Grundstückszufahrten und Einmündungen können in diesem Abschnitt grundsätzlich weitere erfolgen. Die Langener Straße ist hier formal anbaufähig.

Die Erschließung der beiden geplanten Nutzungen soll analog zum Bestand erfolgen. Die Grundstücksanbindung der Langener Straße 100 (Wohn- und Geschäftshaus) soll analog zur bisherigen Nutzung direkt über die Langener Straße (B486) erfolgen, die Anbindung der zusätzlichen Wohnnutzungen erfolgt über die bestehende Anbindung der Langener Straße 98ff.

Im Rahmen einer früheren Verkehrsuntersuchung, welcher ein vorangegangenes Nutzungskonzept zugrunde lag, war zunächst eine zeitweise Überlastung der Ausfahrt des Wohn- und Geschäftshauses im Mitfall ermittelt worden. In diesem Szenario wurde die geplante Nutzung mit einer bestandsnahen Anbindung an die Langener Straße für das Prognosejahr 2030 untersucht. In Vorgesprächen mit Hessen Mobil, dem Baulastträger der Straße, konnte keine Einigung auf eine flankierende Maßnahme in der Langener Straße (z.B. ein Linksabbiegestreifen) erzielt werden. Als problematisch zeigte sich insbesondere die vormittägliche Spitzenstunde aufgrund des starken Bringverkehrs der ursprünglich geplanten Kindertagesstätte (KiTa). Zwischenzeitlich haben sich Änderungen am Nutzungskonzept ergeben, der Bedarf einer KiTa wird an diesem Standort nicht mehr gesehen. Daher soll auf Basis eines geänderten Nutzungskonzeptes für das Wohn- und Geschäftshaus die Situation erneut geprüft werden. Außerdem sollen zwei Netzergänzungsvorschläge von Hessen Mobil als Planfälle hinsichtlich Leistungsfähigkeit untersucht werden. Hierbei soll der rückwärtig zu den Grundstücken an der Langener Straße parallel verlaufende „Alte Weg“ ausgebaut werden. Ein Szenario sieht dazu eine Verknüpfung zur B44, das andere eine Verknüpfung zur Industriestraße vor.

Durch die zu erwartenden Wechselwirkungen mit dem benachbarten Gewerbegebiet Mörfelden-Ost und den dort geplanten Entwicklungen erfolgt die Leistungsfähigkeitsuntersuchung als umfassende Verkehrssimulation, welche die Auswirkungen der Planung auf die umliegenden Knotenpunkte prüft.

Vorgehensweise

Für das benachbarte Gewerbegebiet Mörfelden-Ost wurde unlängst eine Verkehrsuntersuchung erstellt¹. Diese dient als Basis, die Leistungsfähigkeitsuntersuchung erfolgt auf der Grundlage des bestehenden Simulationsmodells für das Gewerbegebiet Mörfelden-Ost, das dazu im Westen bis zur B44 erweitert wurden. Das Modell umfasst somit folgende zusätzliche Knotenpunkte:

- Anbindung des geplanten Wohn- und Geschäftshauses (Langener Straße 100) an die B486
- Anbindung des Fahrwegs, der die westlich angrenzenden Grundstücke erschließt, an die B486
- Knotenpunkt B486 / B44
- Knotenpunkt B44 / Böcklerstraße / Alter Weg

Die Daten der zusätzlich erhobenen Knotenpunkte wurden in die Prognose des benachbarten Gewerbegebietes Mörfelden-Ost integriert und ein Gesamtmodell erstellt. Basis ist der Planfall 3 der Mikrosimulation Anbindung Gewerbegebiet Mörfelden-Ost – dieser sieht für das Prognosejahr 2030 die Erweiterung des Gewerbegebietes-Ost in der 2. Stufe vor und beinhaltet einen Ausbau des Knotenpunktes B486/Industriestraße und den Umbau der Einmündung Industriestraße / Starkenburgstraße zum Kreisverkehr. Dieses Szenario wird als Prognose Ohne-Fall, also ohne den in der Langener Straße geplanten Entwicklungen, den weiteren Betrachtungen zugrunde gelegt. Damit lassen sich methodisch sauber die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Entwicklung an der Langener Straße aufzeigen, die als Mit-Fall betrachtet und bewertet werden. Im Prognose Mit-Fall wird die Inbetriebnahme der geplanten Nutzungen ohne weitergehende Maßnahmen am öffentlichen Straßennetz untersucht. Schließlich wird als Plan-Fall eine Ertüchtigung an der Langener Straße zur Verbesserung der Grundstücksausfahrt des Wohn- und Geschäftshauses untersucht. Anschließend werden die beiden Varianten zur rückwärtigen Erschließung untersucht, die jeweils darauf abzielen, die Anbindung des geplanten Wohn- und Geschäftshauses an die Langener Straße zu entlasten.

Eine vollständige Anbindung des Vorhabens über die rückwärtige Anbindung ist aus städtebaulichen und wirtschaftlichen Gründen nicht möglich und damit auch nicht Gegenstand dieser Untersuchung.

¹ Mikrosimulation Anbindung Gewerbegebiet Mörfelden-Ost; R+T Ingenieure für Verkehrsplanung; Darmstadt 18.01.2019

2 Kfz-Verkehrsmengen

2.1 Verkehrsmengen Bestand

Das als Basis dienende Verkehrsmodell fußt auf mehreren Verkehrserhebungen, die im Jahr 2014 durchgeführt und 2016 verifiziert und ergänzt wurden.

Zur Bestimmung der Kfz-Verkehrsmengen der für die Untersuchung der Standortverlagerung von ALDI notwendigen Erweiterung des Verkehrsmodells, wurden videobasierte Knotenpunktzählungen durchgeführt. Hierbei wurden folgende Knotenpunkte erfasst:

- Anbindung des geplanten Wohn- und Geschäftshauses (Langener Straße 100) an die B486
- Anbindung des Fahrwegs, der die westlich angrenzenden Grundstücke erschließt, an die B486
- Knotenpunkt B486 / B44
- Knotenpunkt B44 / Böcklerstraße / Alter Weg

Die Zählung fand an einem repräsentativen Werktag, Dienstag dem 21.08.2018 statt. Die Verkehrszählung umfasste die Zeiträume von 06:00 – 10:00 Uhr sowie von 15:00 – 19:00 Uhr. Damit ist gewährleistet, dass jeweils die vor- und nachmittägliche Spitzenstunde erfasst wurde.

In der **Anlage 1** sind die erhobenen Verkehrsmengen im Netzzusammenhang dargestellt (vormittägliche Spitzenstunde: **Anlage 1.1**; nachmittägliche Spitzenstunde: **Anlage 1.2**).

2.2 Verkehrsmengen Prognose Ohne-Fall

Der Prognose Ohne-Fall beinhaltet die für das Prognosejahr 2030 beabsichtigten Entwicklungen (Änderungen der Verkehrsmengen, Netzergänzungen), die unabhängig von der geplanten Entwicklung im B-Plan-Gebiet sind.

Maßgeblich sind hier insbesondere auch die Entwicklungen des benachbarten Gewerbegebietes Mörfelden-Ost, für die bereits eine Verkehrsuntersuchung mit Simulationsmodell erstellt wurden. Basis ist das dort als Planfall 3 bezeichnete Szenario der Mikrosimulation – dieses sieht für das Prognosejahr 2030 die Erweiterung des Gewerbegebietes Mörfelden-Ost in den Stufen 1 und 2 und einen Ausbau des Knotenpunktes B486/Industriestraße und Umbau der Einmündung Industriestraße / Starkenburgstraße zum Kreisverkehr vor.

Dieses Prognose-Szenario wird als „Ohne-Fall“, also ohne den in der Langener Straße geplanten Entwicklungen, den weiteren Betrachtungen zugrunde gelegt. Die Daten der zusätzlich erhobenen Knotenpunkte werden

hochgerechnet, in das Prognose-Modell integriert und das Gesamtmodell entsprechend erweitert.

Die Verkehrsmengen des Prognose Ohne-Falls sind für die vormittägliche Spitzenstunde in **Anlage 2.1** und die nachmittägliche Spitzenstunde in **Anlage 2.2** im Netzzusammenhang dargestellt.

2.3 Neuverkehr

Im Bereich des östlichen Ortseingangs von Mörfelden sind nördlich der B 486 Entwicklungen auf insgesamt 2 Teilflächen geplant (**Plan 1.1**):

- Teilfläche 1 – Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses
 - ALDI-Markt mit ca. 1.200m² Verkaufsfläche im Erdgeschoss
 - ca. 1.600m² Büronutzung im 1.OG sowie
 - 32 Wohnungen im 2. und 3. OG.
- Teilfläche 2 – Wohnbebauung
 - etwa 16 Wohneinheiten verteilt auf mehrere Gebäude zwischen der bestehenden Wohnbebauung und Teilfläche 1

Die Erschließung der Teilflächen soll jeweils direkt über die Langener Straße (B486) erfolgen. Die Erschließung der Teilfläche 1 erfolgt an nahezu gleicher Stelle der bereits bestehenden Grundstückzufahrt zur Langener Straße 100. Zur Erschließung der Teilfläche 2 wird der bereits vorhandene Fahrweg der Wohnbebauung Langener Straße 98 genutzt.

Zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen bei einer Entwicklung der beiden Teilflächen auf das umliegende Straßennetz ist es erforderlich, den zukünftigen Kfz-Neuverkehr (Zu- und Abfluss) in Stärke und Verteilung abzuschätzen.

Die Berechnung des Neuverkehrs erfolgte entsprechend den Hinweisen zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen der Forschungsgesellschaft für Straße- und Verkehrswesen (FGSV).

Die Prognose des Neuverkehrs erfolgte für einen durchschnittlichen Werktag für die vor- und nachmittägliche Spitzenstunde. Die Verkehrsanteile während der Spitzenstunden wurden aus Tagesganglinien abgeleitet, welche auf empirischen Untersuchungen basieren.

Bei der Prognose des Neuverkehrs wird zudem in verschiedene Nutzergruppen unterschieden (Bewohner, Beschäftigte, Kunden / Besucher und Wirtschaftsverkehr). Insbesondere beim geplanten ALDI-Markt ist mit einem hohen Anteil an Kunden / Besuchern zu rechnen. Diese machen den insgesamt größten Anteil des Neuverkehrs der beiden Teilflächen aus. Für die geplante

Büronutzung ist nach Angaben des Maßnahmenbetreibers von normalen, nicht publikumsorientierten Dienstleistungen bzw. Büros auszugehen.

Beim Kundenverkehr des ALDI-Marktes ist neben dem zu erwartenden Neuverkehr auch der Mitnahmeeffekt zu berücksichtigen. Durch die Lage der Aldi-Filiale an der B 486 Langener Straße, zwischen dem Ortsrand Mörfelden und an der Hauptverknüpfung Richtung Langen und zur Autobahn-Anschlussstelle ist von einem relativ hohen Mitnahme-Effekt auszugehen. Beispielsweise wird in diesen Fällen das Einkaufen auf dem Nachhause-Weg mit erledigt. Damit ist also ein Teil des Verkehrs in der Grundstückszufahrt des geplanten Wohn- und Geschäftshauses kein zusätzlicher Verkehr im Untersuchungsgebiet auf der B 486.

Die detaillierte Prognoseberechnung des Neuverkehrs ist in der **Anlage 3** dokumentiert.

Insgesamt werden demnach werktäglich knapp 3.200 Kfz/24h im Querschnitt der beiden Grundstückszufahrten erwartet (1.600 Kfz/24h zufahrend, 1.600 Kfz/24h ausfahrend).

Der weitaus meiste Verkehr ist Teilfläche 1 zuzuordnen, mit rund 3.100 Kfz/24h im Querschnitt (entsprechend 1.550 Kfz/24h zufahrend und 1.550 Kfz/24h ausfahrend). Nahezu 2.800 Kfz/24h werden durch die Einkaufsnutzung induziert. Der tatsächliche Neuverkehr der Teilfläche 1 bezogen auf die B486 liegt jedoch bei lediglich rund 1.000 Kfz/24h, in Folge des beschriebenen Mitnahmeeffektes (Kundenverkehr).

In der Zufahrt zur Teilfläche 2 (geplante Wohnbebauung) treten lediglich knapp 100 Kfz/24h auf (46 Kfz/24h zufahrend, 46 Kfz/24h ausfahrend).

Die prognostizierte Richtungsverteilung und Verkehrsmenge zu den Spitzenstunden ist für den Prognose-Neuverkehr in **Anlage 4** dokumentiert (vormittägliche Spitzenstunde **Anlage 4.1**, nachmittägliche Spitzenstunde **Anlage 4.2**). Der Neuverkehr wurde an den Knotenpunkten analog der heutigen und der im Netzzusammenhang zu erwartenden zukünftigen Fahrbeziehungen verteilt.

2.4 Verkehrsmengen Prognose Mit-Fall

Die Verkehrsmenge des Prognose Mit-Falls ergibt sich aus der Überlagerung des Prognose Ohne-Falls und dem Neuverkehr, der durch die Entwicklung der beiden Teilflächen (Langener Straße 98ff und 100) entsteht. Die infolge der Umnutzung wegfallenden Verkehre der bisherigen Nutzung werden entsprechend aus der Verkehrsprognose Mit-Fall heraus gerechnet.

Die heutige Nutzung (Abschleppdienst) auf der Gewerbefläche Langener Straße 100 induziert deutlich weniger Verkehr als dies für Gewerbeflächen

typisch ist. D.h. auch ohne B-Plan-Verfahren könnte hier eine andere gewerbliche Nutzung angesiedelt werden, die ggf. deutlich verkehrintensiver wäre.

Die Verkehrsmengen des Prognose Mit-Falls sind für die vormittägliche Spitzenstunde in **Anlage 5.1** und die nachmittägliche Spitzenstunde in **Anlage 5.2** im Netzzusammenhang dargestellt.

2.5 Verkehrsmengen Prognose Planfall 1

Als Planfall 1 wird eine ergänzende rückwärtige Erschließung der geplanten Flächen über den parallel zur Langener Straße verlaufenden Alten Weg untersucht, der hierzu bis zur B44 durchgebunden und insgesamt ausgebaut werden muss. Die Einmündung zur B44 erfolgt wie im Bestand, als Vollanschluss. Hierdurch kann der Anschluss der Teilfläche 1 (Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses) an die Langener Straße auf die Fahrbeziehungen rechts-rein und rechts-raus reduziert werden. Eine schematische Darstellung dieses Erschließungsprinzips zeigt **Plan 1.2**.

Die Verkehrsmengen des Planfalls 1 sind für die vormittägliche Spitzenstunde in **Anlage 9.1** und die nachmittägliche Spitzenstunde in **Anlage 9.2** im Netzzusammenhang dargestellt.

2.6 Verkehrsmengen Prognose Planfall 2

In Planfall 2 wird eine ergänzende rückwärtige Erschließung der Teilfläche 1 (Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses) über den Alten Weg an die Industriestraße untersucht. In der Parzelle des heute unbefestigten Weges ist lediglich der Ausbau zur Einbahnstraße (vergl. **Abschnitt 3.6**) möglich. Die Einmündung liegt so nahe zum Knotenpunkt Industriestraße/B486, dass hier die Industriestraße bereits 3-streifig aufgeweitet ist. Aus diesem Grund erscheint lediglich das Rechtseinbiegen vom Alten Weg in die Industriestraße verkehrssicher möglich. Auch das Erschließungsprinzip des Planfalls 2 veranschaulicht **Plan 1.2**.

Die Verkehrsmengen des Planfalls 2 sind für die vormittägliche Spitzenstunde in **Anlage 11.1** und die nachmittägliche Spitzenstunde in **Anlage 11.2** im Netzzusammenhang dargestellt.

3 Leistungsfähigkeit

3.1 Grundlagen

Verfahren Mikrosimulation

Ziel der Untersuchung ist es, die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes im Untersuchungsgebiet zu überprüfen. Durch die gegenseitigen Wechselwirkungen der teils stark belasteten und eng benachbarten Knotenpunkte im Osten von Mörfelden erfolgt dies in detaillierter Form mittels Einzelfahrzeugsimulation mit dem Programm VISSIM.

Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit erfolgt nach dem HBS² anhand von Verkehrsqualitätsstufen, die basierend auf der durchschnittlichen Wartezeit des jeweiligen Verkehrsstroms definiert sind. Die angegebenen Rückstaulängen sind gemäß Regelwerk als maximale Rückstaulänge mit einer statistischen Sicherheit gegen Überstauung von mindestens 95% ermittelt.

Für die regelmäßig eintretende werktägliche Spitzenstunde wird üblicherweise an allen Knotenpunkten für alle Knotenströme eine Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) von mindestens D angestrebt.

Für den Kfz-Verkehr bedeutet dies, dass der Verkehrszustand stabil ist. An signalgeregelten Knotenpunkten liegt bei QSV D die durchschnittliche Wartezeit für den Kfz-Verkehr unter 70 Sekunden. Bei unsignalisierten Knotenpunkten liegt diese Grenze bei einer durchschnittlichen Wartezeit von weniger als 45 Sekunden für den Kfz-Verkehr.

Untersuchungsraum

Grundlage ist das bestehende Simulationsmodell für das Gewerbegebiet Mörfelden-Ost, das dazu im Westen bis zur B44 erweitert wurde. Das Modell umfasst somit den folgenden Ausschnitt des Straßennetzes:

- Knotenpunkt B44 / Böcklerstraße / Alter Weg
- Knotenpunkt B486 / B44
- Anbindung des geplanten Wohn- und Geschäftshauses (Langener Straße 100) an die B486
- Anbindung des Fahrwegs, der die westlich angrenzenden Grundstücke erschließt, an die B486

und aus dem Simulationsmodell für das Gewerbegebiet Mörfelden-Ost:

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Köln 2015

- Knotenpunkt B44/Industriestraße
- Industriestraße (inkl. der einmündenden Straßen sowie wichtiger Grundstückszufahrten)
- Knotenpunkt B486/Industriestraße
- B486 bis zum Autobahnanschluss "Langen / Mörfelden"

Basis der Mikrosimulation ist der Planfall 3 der Verkehrsuntersuchung „Anbindung Gewerbegebiet Mörfelden-Ost“, der einen Ausbau des Knotenpunktes B486/Industriestraße und Umbau der Einmündung Industriestraße / Starkenburgstraße zum Kreisverkehr vorsieht.

Die Lichtsignalanlagen der Knotenpunkte B486 / B44, B486/ Industriestraße und B44 / Industriestraße wurden jeweils mit Festzeitprogrammen in die Simulation eingebunden. In der Realität werden die Knotenpunkte verkehrabhängig geschaltet, wodurch auf Anforderung und Rückstaulängen einzelner Verkehrsströme reagiert werden soll. Bei stark schwankenden oder relativ geringen Verkehrsmengen lassen sich hierdurch in der Realität etwas günstigere Wartezeiten oder Rückstaulängen erreichen.

3.2 Prognose Ohne-Fall

Die Ergebnisse der Mikrosimulation des Prognose Ohne-Falls sind in **Plan 2** veranschaulicht und zusätzlich in detaillierter Form in **Anlage 6.1** und **6.2** angegeben.

Durch die beschriebene Erweiterung des Simulationsmodells nach Westen, ergeben sich keine abweichenden Leistungsfähigkeitswerte gegenüber den ursprünglichen Berechnungen für den Bereich Gewerbegebiet Mörfelden-Ost. D.h. die zum Prognose Ohne-Fall für das Prognosejahr 2030 erwarteten Verkehrsmengen (allgemeiner Verkehrszuwachs und die Entwicklungen im Gewerbegebiet Mörfelden-Ost) können durch die ebenfalls dem Prognose Ohne-Fall zugrundeliegenden Ertüchtigungsmaßnahmen (zusätzlicher Linksabbiegestreifen am Knotenpunkt B486 / Industriestraße und Umgestaltung der Einmündung Starkenburgstraße zum Kreisverkehr) im Bereich des Gewerbegebiets Mörfelden-Ost leistungsfähig abgewickelt werden.

Langener Straße

Im Bereich der geplanten Entwicklungen an der Langener Straße liegen zwischen den beiden Hauptknoten Langener Straße (B486) / B44 (Ortseingang Mörfelden) und Langener Straße (B486) / Industriestraße mehrere vorfahrts-regelte Anbindungen und Grundstückszufahrten. Die Langener Straße ist im Bereich dieser Anbindungen 2-streifig ausgebaut, d.h. ohne Aufweitungen oder Linksabbiegestreifen zu den Anbindungen. Dadurch halten potenziell wartende linksabbiegende Fahrzeuge den nachfolgenden Verkehr auf. Es

entstehen aber lediglich sehr kurzzeitige Stockungen dadurch, denn durch die benachbarten Signalanlagen treten regelmäßig Lücken im Verkehrsfluss auf, so dass das Linksabbiegen vergleichsweise zügig möglich wird (QSV A). Ähnliches gilt für die Anbindungen der Langener Straße. Auch hier treten nur kurze Wartezeiten in den Einmündungen auf (QSV A bis B).

Knotenpunkt B486 / Industriestraße

Um mögliche Einflüsse durch die Einmündungen im Umfeld des Knotenpunkts B486 / Industriestraße auf den Verkehrsfluss entlang der B486 zu erfassen, wurden die Wartezeiten des westlichen Knotenpunktarms über den gesamten Streckenverlauf der Langener Straße – also ab Knotenpunkt B44 / B486 – ermittelt. Auch bei dieser kumulierten Betrachtungsweise ergeben sich für den Geradeaus-Strom (Fahrtrichtung Osten) der B486 mit QSV A nur minimale Wartezeiten (vergl. KP9; Strom-Nr. G in **Anlage 6.1** und **6.2**).

Insgesamt ist der Knotenpunkt B486 / Industriestraße in dem betrachteten Ausbauzustand leistungsfähig, mit ausreichender Verkehrsqualität der Linksabbiegeströme (QSV C bzw. D) und einem reibungsarmen Verkehrsfluss entlang der B486 (QSV A bzw. B).

Knotenpunkt B486 / B44

Der Knotenpunkt B486 / B44 verfügt über zwei freie Rechtsabbiegestreifen (B486 → B44 Richtung Norden und B44 → B486 Richtung Osten), über die jeweils signalgeregelte Furten geführt sind. Diese wurden im Simulationsmodell verkehrsabhängig, rein auf Anforderung durch Fußgänger, implementiert. Für den Hauptknoten wurde das bestehende Festzeitprogramm zugrunde gelegt, das zu beiden Spitzenstunden eine Umlaufzeit von 100 Sekunden vorsieht. Die Freigabezeiten wurden dabei an die Verkehrsmengen des Prognosejahrs 2030 angepasst (ähnlich würde dies in der Realität durch eine verkehrsabhängige Steuerung erfolgen).

Demnach ist der Knotenpunkt B486 / B44 leistungsfähig, mit QSV D zur vormittäglichen Spitzenstunde und QSV C nachmittags. Analog zum Bestand werden signaltechnisch die Hauptverkehrsströme priorisiert. Entsprechend wird ein reibungsarmer Verkehrsfluss und relativ geringe Wartezeiten (QSV A bis C) entlang der B486 und B44 erreicht.

Insgesamt ist das betrachtete Verkehrssystem im Prognose Ohne-Fall leistungsfähig, mit einem vergleichsweise reibungsarmen und zügigen Verkehrsablauf.

3.3 Prognose Mit-Fall

Im Prognose Mit-Fall werden die Verkehrsmengen für das Prognosejahr 2030 mit denen der geplanten Nutzungen überlagert. Die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems wird im Prognose Mit-Fall ohne weitergehende Maßnahmen am öffentlichen Straßennetz überprüft. Die Anbindung erfolgt bestandsnahe an nahezu der gleichen Stelle der heutigen Anbindung, wie **Plan 3** zeigt.

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsermittlung für den Prognose Mit-Fall sind in **Plan 4** veranschaulicht und zusätzlich in detaillierter Form in **Anlage 7.1** und **7.2** angegeben.

Langener Straße – geplante Entwicklung

Insgesamt wirken sich die geplanten Nutzungen nur geringfügig auf den Verkehrsfluss und die Leistungsfähigkeiten der verschiedenen vorfahrtsgeregelten Anbindungen und Grundstückszufahrten im Streckenabschnitt der Langener Straße zwischen den beiden Hauptknoten Langener Straße (B486) / B44 und Langener Straße (B486) / Industriestraße aus.

Die beiden Anbindungen der Teilflächen 1 (geplantes Wohn- und Geschäftshaus) und 2 (Erweiterung Wohnen) erzeugen im Verkehrsablauf der Langener Straße einen lediglich geringen Anstieg der Wartezeiten im Bereich weniger Sekunden. Das Linksabbiegen von der Langener Straße in die Anbindungen ist trotz des Verkehrszuwachs weiterhin vergleichsweise zügig möglich (QSV A und B).

Bei der Grundstücksausfahrt vom Wohn- und Geschäftshaus (Teilfläche 1) ist gegenüber der Bestandssituation ein Anstieg der Wartezeiten und Rückstaus auf dem neu geplanten Kundenparkplatz zu rechnen. Die bestandsnahe, vorfahrtsgeregelte Ausfahrt bleibt mit den prognostizierten Verkehrsmengen ausreichend leistungsfähig mit QSV D zur vormittäglichen und QSV C zur nachmittäglichen Spitzenstunde.

Im Vergleich zum ursprünglichen Nutzungskonzept mit KiTa entfällt der starke morgendliche ein- und ausfahrende Bring-Verkehr der Eltern. Im Hinblick auf Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss entfällt damit auch das Erfordernis einer Ertüchtigung der Anbindung – die bestandsnahe Anbindung des geplanten Wohn- und Geschäftshauses ist mit dem vorgesehenen Nutzungskonzept leistungsfähig (QSV C bzw. D).

Gleichwohl sollen die im Planungsprozess diskutierten Ausbaumöglichkeiten (Planfall: Aufweitung der Langener Straße mit Linkseinfädelstreifen) und Netzergänzungen (Planfälle 1 und 2: Ausbau und Durchbindung des Alten Wegs) der Vollständigkeit halber ebenfalls auf Leistungsfähigkeit und Verkehrsablauf geprüft werden (siehe **Kapitel 3.4** bis **3.6**).

Im Hinblick auf den an der Nordseite der Langener Straße verlaufenden Zwei-Richtungsradweg (gemeinsamer Geh- und Radweg), sollte im Bereich der Grundstückszufahrt zum geplanten Wohn- und Geschäftshaus eine klare

Markierung und Beschilderung (Rot-Markierung, Piktogramme etc.) vorgesehen werden, um die Verkehrssicherheit des Radverkehrs gewährleisten zu können.

An der Anbindung der Teilfläche 2 (Wohnbebauung) wirkt sich der Verkehrszuwachs der zusätzlichen Wohnnutzung nur geringfügig aus, mit QSV B treten nach wie vor nur kurze Wartezeiten auf (**Plan 4**).

Knotenpunkt B486 / Industriestraße

In der kumulierten Betrachtung des westlichen Knotenpunktarms am Knotenpunkt B486 / Industriestraße zeigt sich, dass die geplanten Nutzungen nur sehr geringen Einfluss auf den Verkehrsfluss der Langener Straße über den gesamten Abschnitt der B 486 vom Knotenpunkt B44 / B486 zum Knotenpunkt B486 / Industriestraße haben. In dieser kumulierten Betrachtungsweise entstehen für den Geradeaus-Strom (Fahrtrichtung Osten) der B486 bei QSV A nur minimale Wartezeiten und im Vergleich zum Prognose Ohne-Fall ein kaum merklicher Anstieg um wenige Sekunden (vergl. KP9; Strom-Nr. G in **Anlage 7.1** und **7.2**).

Insgesamt ist der Knotenpunkt B486 / Industriestraße auch im Prognose Mit-Fall leistungsfähig, mit ausreichender Verkehrsqualität der Linksabbiegeströme (QSV C bzw. D) und einem reibungsarmen Verkehrsfluss entlang der B486 (QSV A bzw. B).

Knotenpunkt B486 / B44

Am Knotenpunkt B486 / B44 treten im Vergleich zum Prognose Ohne-Fall kaum merkliche Veränderungen der Wartezeiten im Bereich weniger Sekunden auf. Der Knoten ist mit QSV D weiterhin leistungsfähig.

Das betrachtete Verkehrssystem des öffentlichen Straßenraums ist im Prognose Mit-Fall leistungsfähig, mit einem vergleichsweise reibungsarmen und zügigen Verkehrsablauf in den Hauptströmen. Auch die bestandsnahe, vorfahrtsgeregelte Grundstücksausfahrt des Wohn- und Geschäftshauses ist ausreichend leistungsfähig mit QSV D zur vormittäglichen und QSV C zur nachmittäglichen Spitzenstunde. Eine Ertüchtigung oder alternative Anbindungsformen sind im Hinblick auf Leistungsfähigkeit, Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit nicht erforderlich.

3.4 Prognose Planfall mit Linkseinfädelstreifen

Mit dem Ziel den Verkehrsfluss entlang der Langener Straße zu verbessern und gleichzeitig das Linkseinbiegen in die Langener Straße zu erleichtern, wurde eine Aufweitung der Langener Straße mit einem innenliegenden Linkseinfädelstreifen und zusätzlichem Linksabbiegestreifen in Richtung des Wohn- und Geschäftshauses konzipiert.

Durch diesen Einfädelstreifen benötigen die Linkseinbieger nur noch eine Lücke im Verkehrsstrom der Langener Straße in Fahrtrichtung Westen (Richtung Mörfelden) abzuwarten. Mit dem Verkehr in Richtung Osten steht der Verflechtungsbereich bis zum Knotenpunkt Langener Straße / Industriestraße zu Verfügung. Das Einfahren in die Langener Straße vollzieht sich dadurch in zwei zeitlich entzerrten Schritten. Im Zuge dieser Maßnahme bietet es sich an, auch einen Linksabbiegestreifen zum Wohn- und Geschäftshaus herzustellen. Hierdurch werden in der Langener Straße wartende Linksabbieger separat geführt, wodurch sich potenziell Verbesserungen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses entlang der Langener Straße ergeben können.

In **Plan 5** ist die Ertüchtigung der Anbindung von Teilfläche 1 (Wohn- und Geschäftshaus) mit Aufweitung der Langener Straße und einem innenliegenden Linkseinfädelstreifen dargestellt. Die wesentlichen Merkmale dieser Alternative sind:

- Die Langener Straße (B486) wird zwischen der Grundstücksanbindung (Haus Nr. 98ff) und bis zum Beginn des Knotenpunktarms B486 / Industriestraße am südlichen Fahrbahnrand aufgeweitet, sodass die Fahrbahn 3-streifig wird.
- Der westliche Abschnitt (zwischen Grundstücksanbindung Haus Nr. 98ff und Anbindung Teilfläche 1) wird damit um einen ca. 50m langen Linksabbiegestreifen zum geplanten Wohn- und Geschäftshaus ergänzt. Ziel ist hier die Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses entlang der B486 (keine wartenden Linksabbieger auf der B486) Zusätzlich wird so die erforderliche Aufweitung für den nachfolgenden Einfädelstreifen anmoderiert.
- Östlich der Anbindung von Teilfläche 1 schließt der innenliegende Einfädelstreifen an. Auf einer Strecke von ca. 25m steht dieser Fahrstreifen allein dem aus Teilfläche 1 ausbiegenden Verkehr, als Beschleunigungsstreifen und zu Verflechtung zur Verfügung.
- Die verbleibende Strecke wird zur Verflechtung und mithin zur Verlängerung des Linksabbiegestreifens (von rund 95m auf ca. 110m) zur Einmündung Industriestraße genutzt.
- Die Skizze stellt allein die Fahrbahnverbreiterung dar, mögliche zusätzlich erforderliche Flächen für Bankette, Beleuchtung, Böschung, Begrünung etc. sind nicht dargestellt. Die sich hieraus ergebende Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie der ggf. erforderlicher Grunderwerb müssen in nachfolgenden vertiefenden Planungen geprüft werden.

Auch in dieser Variante solle im Hinblick auf den an der Nordseite der Langener Straße verlaufenden Zwei-Richtungsradweg (gemeinsamer Geh- und Radweg), im Bereich der Grundstückszufahrt zum geplanten Wohn- und Geschäftshaus eine klare Markierung und Beschilderung (Rot-Markierung,

Piktogramme etc.) vorgesehen werden, um die Verkehrssicherheit des Radverkehrs gewährleisten zu können.

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsermittlung für den Prognose Plan-Fall sind in **Plan 6** veranschaulicht und zusätzlich in detaillierter Form in **Anlage 8.1** und **8.2** angegeben.

Langener Straße – geplante Entwicklung

Durch einen Ausbau der Anbindung von Teilfläche 1 mit einem innenliegenden Linkseinfädelstreifen in der Langener Straße verkürzen sich die Wartezeiten bei der Grundstücksausfahrt. Es werden nun mit QSC A bzw. B gute bis sehr gute Verkehrsqualitätsstufen erreicht – anstatt QSV D (ausreichend leistungsfähig) bzw. C (befriedigend) ohne diese Ertüchtigung.

Durch den separaten Linksabbiegestreifen von der Langener Straße zum Wohn- und Geschäftshaus entstehen keine Änderungen der Wartezeiten in diesem Verkehrsstrom.

Knotenpunkt B486 / Industriestraße

Die Ertüchtigungsmaßnahme zur Anbindung von Teilfläche 1 wirkt sich positiv auf den Verkehrsfluss der Langener Straße aus. Wie sich an der kumulierten Betrachtung des westlichen Knotenpunktarms am Knotenpunkt B486 / Industriestraße zeigt, ist dieser Effekt jedoch vergleichsweise gering. Die Summe der Wartezeiten über den gesamten Abschnitt der B 486 vom Knotenpunkt B44 / B486 zum Knotenpunkt B486 / Industriestraße nimmt im Vergleich zum Prognose Mit-Fall und zum Prognose Ohne-Fall um 4 bzw. 5 Sekunden, also kaum merklich ab (vergl. KP9; Strom-Nr. G in **Anlage 8.1** und **8.2**).

Insgesamt ist der Knotenpunkt B486 / Industriestraße im Prognose Plan-Fall unverändert leistungsfähig, mit ausreichender Verkehrsqualität der Linksabbiegeströme (QSV C bzw. D) und einem reibungsarmen Verkehrsfluss entlang der B486 (QSV A bzw. B).

Knotenpunkt B486 / B44

Am Knotenpunkt B486 / B44 treten ebenso wie im Prognose Mit-Fall kaum merkliche Veränderungen auf. Im Vergleich zum Prognose Ohne-Fall variieren die Wartezeiten lediglich im Bereich weniger Sekunden. Der Knoten ist mit QSV D weiterhin leistungsfähig.

Durch den als Prognose Plan-Fall betrachteten Ausbau der Langener Straße im Bereich der Anbindung von Teilfläche 1 nehmen die Wartezeiten in der Grundstücksausfahrt des geplanten Wohn- und Geschäftshauses ab. Die Leistungsfähigkeit der Ausfahrt ist gut bis sehr gut und ein entsprechend reibungsarmer und zügiger Verkehrsablauf zu erwarten. Die Leistungsfähigkeit des betrachteten öffentlichen

Verkehrssystem ist gewährleistet. Durch den Linksabbiegestreifen zum geplanten Wohn- und Geschäftshaus wird das Konfliktpotenzial mit dem nachfolgenden Fließverkehr nochmals verringert und es ergeben sich in der Langener Straße in Fahrtrichtung Osten geringfügig kürzere Wartezeiten im Vergleich zum Prognose-Mitfall.

3.5 Prognose Planfall 1

Im Prognose Planfall 1 wird der Alte Weg ausgebaut und bis zu den geplanten neuen Nutzungen Langener Straße 98ff und 100 (Teilflächen 1 und 2) verlängert. Die Verkehrsmengen für das Prognosejahr 2030 werden mit den geplanten Nutzungen und der Durchbindung des Alten Wegs als ergänzende rückwärtige Erschließung an die B44 überlagert.

In **Plan 7** ist der erforderliche Ausbau des Alten Weg dargestellt. Die wesentlichen Merkmale dieser Alternative sind:

- Der Alte Weg wird um einen Gehweg ergänzt und auf eine Fahrbahnbreite, die Zwei-Richtungsverkehr zulässt, verbreitert. Dadurch muss die Baumreihe an der Nordseite des Wegs entfallen und die Zufahrt zum geplanten Feuerwehr-Standort (ansonsten nicht Gegenstand dieser Untersuchung) angepasst werden.
- Für den angestrebten Ausbau des Alten Weg reicht die heutige Parzelle nicht aus³, Grunderwerb ist erforderlich.
- Der Alte Weg bindet wie im Bestand und weiterhin vorfahrts geregelt und als Vollanschluss (alle Fahrbeziehungen sind erlaubt) an die B44 an.
- Die Anbindung des Parkplatzes Langener Straße 100 (geplantes Wohn- und Geschäftshaus) an die Langener Straße bleibt gegenüber dem Bestand quasi unverändert, jedoch werden nur noch die Fahrbeziehungen rechts-rein und rechts-raus zugelassen.
 - Dadurch wird das Linkseinbiegen in die Langener Straße unterbunden, das allerdings auch ohne flankierende Maßnahmen leistungsfähig wäre (vergl. **Kapitel 3.3**).
 - Außerdem ermöglicht die rückwärtige Erschließung aus Richtung Westen (Mörfelden) nun über den Alten Weg zu den geplanten Nutzungen zu fahren. Entsprechend wird im Planfall 1 das Linksabbiegen von der Langener Straße zum geplanten Wohn- und Geschäftshaus untersagt.

Auch in dieser Variante solle im Hinblick auf den an der Nordseite der Langener Straße verlaufenden Zwei-Richtungsradweg (gemeinsamer Geh- und

³ In vertiefenden Planungen sind außerdem die Erfordernisse an landwirtschaftliche Wendewege sowie Straßenentwässerung zu berücksichtigen.

Radweg), im Bereich der Grundstückszufahrt zum geplanten Wohn- und Geschäftshaus eine klare Markierung und Beschilderung (Rot-Markierung, Piktogramme etc.) vorgesehen werden, um die Verkehrssicherheit des Radverkehrs gewährleisten zu können.

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsermittlung für den Prognose Planfall 1 sind in **Plan 8** veranschaulicht und zusätzlich in detaillierter Form in **Anlage 9.1** und **9.2** angegeben.

Langener Straße – geplante Entwicklung

Die direkte Anbindung der Teilfläche 1 (geplantes Wohn- und Geschäftshaus) an die Langener Straße ist als nur noch reiner Rechtsabbiegestrom leistungsfähig. Mit QSV A bzw. B liegen die Wartezeiten auf einem sehr geringen Niveau. Dieselben günstigen Leistungsfähigkeitswerte werden auch im Planfall mit Linkseinfädelstreifen (vergl. **Kapitel 3.4**) erreicht, dann sogar mit umwegarmem Vollanschluss an die Langener Straße.

Rückwärtige Anbindung – Alter Weg / B44

Der Alte Weg mündet vorfahrts geregelt in die B44 nur unweit des signalgeregelten Knotenpunktes B44 / Langener Straße (B486) und liegt damit in dessen Rückstaubereich. Durch die Funktion des Alten Wegs als zusätzliche Anbindung der geplanten Nutzungen steigt die Verkehrsmenge an und am benachbarten Knotenpunkt B44 / Langener Straße (B486) ändern sich dadurch mehrere Verkehrsströme. Beide Effekte erfordern eine geringfügige Anpassung am Signalprogramm des Knotenpunktes B44 / Langener Straße (B486), damit der ansonsten überstaute Linksabbieger des Knotenpunktes B44 / Langener Straße (B486) abfließen kann und nicht den Knoten Alter Weg / B44 blockiert. Hierzu sind wenige Sekunden mehr Freigabezeit für die Linksabbieger-Phase der B44 zulasten der Geradeaus-Fahrtrichtung der B44 ausreichend. Zu prüfen ist, ob ggf. zusätzliche Rückstauschleifen und eine entsprechend angepasste verkehrabhängige Signalsteuerung am Knotenpunkt B44 / Langener Straße (B486) zielführend sind.

Knotenpunkt B486 / Industriestraße

In der kumulierten Betrachtung des westlichen Knotenpunktarms am Knotenpunkt B486 / Industriestraße zeigt sich, dass die geplanten Nutzungen nur sehr geringen Einfluss auf den Verkehrsfluss der Langener Straße über den gesamten Abschnitt der B 486 vom Knotenpunkt B44 / B486 zum Knotenpunkt B486 / Industriestraße haben.

Am Hauptknoten Langener Straße (B486) / Industriestraße wird im Planfall 1 QSV A für die Fahrtrichtung geradeaus und mindestens QSV D für die Fahrtrichtung links erreicht. Durch den Wegfall der Linksabbiege- und Linkseinbiegemöglichkeit der Anbindung der Teilfläche 1 (geplantes Wohn- und Geschäftshaus) an die Langener Straße ergibt sich kein signifikant besserer

Verkehrsfluss entlang der Langener Straße in Fahrtrichtung Osten im Vergleich zum Mit-Fall (also mit Vollanschluss der Teilfläche 1 an die Langener Straße und ohne Ertüchtigungen) und nahezu identische Werte im Vergleich zum Prognose-Nullfall (vergl. KP9; Strom-Nr. G in **Anlagen 6.1, 7.1, 10.1 und 6.2, 7.2, 10.2**).

Insgesamt ist der Knotenpunkt B486 / Industriestraße im Prognose Planfall 1 leistungsfähig, mit ausreichender Verkehrsqualität der Linksabbiegeströme (QSV C bzw. D) und einem reibungsarmen Verkehrsfluss entlang der B486 (QSV A bzw. B).

Knotenpunkt B486 / B44

Wie oben beschrieben sind am Knotenpunkt B486 / B44 geringfügige Anpassungen am Signalprogramm erforderlich, um auf die geänderten Knotenströme in Folge der rückwärtigen Anbindung der geplanten Nutzungen zu reagieren und zu häufiges Überstauen des Linksabbiegestroms der nördlichen Knotenzufahrt der B44 über den Knoten Alter Weg / Böcklerstraße zu vermeiden.

Diese Änderungen der Freigabezeiten liegt im üblichen Bereich, in der eine verkehrsabhängige Steuerung auf Schwankungen der Verkehrsmengen reagiert. Zu prüfen ist, ob ggf. zusätzliche Rückstauschleifen und eine hierauf angepasste verkehrsabhängige Signalsteuerung am Knotenpunkt B44 / Langener Straße (B486) zielführend sind.

Der Knoten ist mit QSV D weiterhin leistungsfähig. Im Vergleich zum Prognose-Nullfall und zum Mit-Fall nimmt die Verkehrsqualitätsstufe zur nachmittäglichen Spitzenstunde des Linksabbiegestroms B44 Nord Fahrtrichtung Osten und des Geradeausstroms der B44 Süd nach Nord von QSV C auf QSV D ab. Durch die umwegige Führung der abfließenden Kfz-Verkehre vom geplanten Wohn- und Geschäftshaus in Fahrtrichtung Osten müssen diese Fahrten nun zusätzlich vom Knoten B486 / B44 abgewickelt werden.

Das betrachtete Verkehrssystem des öffentlichen Straßenraums ist im Prognose Planfall 1 leistungsfähig, mit einem vergleichsweise reibungsarmen und zügigen Verkehrsablauf. Im Vergleich zum Mit-Fall (ohne Ertüchtigung) und zum Planfall mit Linkseinfädelstreifen entstehen hinsichtlich Leistungsfähigkeit im öffentlichen Straßennetz keine signifikanten Vorteile. Dagegen entstehen sogar Nachteile, da die Anbindung der geplanten Nutzungen nun umwegiger ist und dies die Orientierung der Verkehrsteilnehmer erschwert. Es ist zudem zu befürchten, dass nicht alle Verkehrsteilnehmer die rückwärtige Erschließung über den Alten Weg wie vorgesehen nutzen, sondern ggf. in der Langener Straße wenden, z.B. am Knoten B44 / Langener Straße (B486).

Gegenüber der bestandsnahen Erschließung des Wohn- und Geschäftshauses (Mit-Fall; Kapitel 3.3) ergeben sich überwiegend Nachteile durch den erforderlichen Ausbau des Alten Weges, der Umwegigkeit und erschwerten Orientierung und letztlich keine Vorteile im Hinblick auf Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss. Aus verkehrlicher Sicht erscheint eine Erschließung gemäß Planfall 1 daher nicht sinnvoll.

3.6 Prognose Planfall 2

Als Prognose Planfall 2 wird die Durchbindung des Alten Wegs als ergänzende rückwärtige Erschließung untersucht. Allerdings wird hier der Alte Weg nur als Verbindung vom Grundstück Langener Straße 100 (Teilfläche 1) an die Industriestraße ausgebaut. Die Verkehrsmengen ergeben sich aus der Überlagerung der Verkehre im Prognosejahr 2030, den geplanten Nutzungen und der Durchbindung des Alten Wegs an die Industriestraße.

In **Plan 9** ist der erforderliche Ausbau des Alten Weg dargestellt. Die wesentlichen Merkmale dieser Alternative sind:

- Die Parzelle des Feldwegs ermöglicht bei einer Durchbindung des Gehweges lediglich eine Fahrbahnbreite von ca. 3,0m. Damit ist lediglich eine Pkw-Ausfahrt als Einbahnstraße zur Industriestraße möglich.
- In geringem Umfang ist Grunderwerb erforderlich (zum Ausrunden der Einmündung in die Industriestraße).
- Durch die Lage der Einmündung im unmittelbaren Knotenpunktbereich Industriestraße / B486 und die dichte Folge von Einmündungen der gegenüberliegenden Straßenseite sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit die Ausfahrt nur in Fahrtrichtung rechts ermöglicht werden (Richtung B486).
- Der Alte Weg kann vorfahrtsgeregelt an die Industriestraße angebunden werden.
- Die Anbindung des Parkplatzes Langener Straße 100 (geplantes Wohn- und Geschäftshaus) / Langener Straße bleibt gegenüber dem Bestand quasi unverändert, jedoch entfällt die Möglichkeit des Links-einbiegens in die Langener Straße.

Auch in dieser Variante solle im Hinblick auf den an der Nordseite der Langener Straße verlaufenden Zwei-Richtungsradweg (gemeinsamer Geh- und Radweg), im Bereich der Grundstückszufahrt zum geplanten Wohn- und Geschäftshaus eine klare Markierung und Beschilderung (Rot-Markierung, Piktogramme etc.) vorgesehen werden, um die Verkehrssicherheit des Radverkehrs gewährleisten. Sofern an der Westseite der Industriestraße ein Gehweg bzw. ein Geh- und Radweg zukünftig vorgesehen wird, gilt für diese

Anbindung das Gleiche, klare Markierung und Beschilderung der Radwegquerung sind zu berücksichtigen.

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsermittlung für den Prognose Planfall 2 sind in **Plan 10** veranschaulicht und zusätzlich in detaillierter Form in **Anlage 12.1** und **12.2** angegeben.

Langener Straße – geplante Entwicklung

Die direkte Anbindung der Teilfläche 1 (geplantes Wohn- und Geschäftshaus) an die Langener Straße erfolgt ohne Linkseinbiege-Möglichkeit in die Langener Straße (diese Fahrbeziehung wird über die rückwärtige Anbindung abgedeckt). Die Parkplatz-Ausfahrt mit der verbliebenen Rechtseinbiege-Beziehung in die Langener Straße ist leistungsfähig, auf einem guten bis sehr guten Niveau (QSV A bzw. B).

Rückwärtige Anbindung – Alter Weg / Industriestraße

Der Alte Weg mündet vorfahrts geregelt in die Industriestraße nur unweit des signalgeregelten Knotenpunktes Industriestraße / Langener Straße (B486) und liegt damit in dessen Rückstaubereich. Die zusätzlich in die Industriestraße eingespeiste Verkehrsmenge ist grundsätzlich leistungsfähig abwickelbar (vormittags QSV A; nachmittags QSV B). Allerdings sind dazu am benachbarten Hauptknoten Industriestraße / Langener Straße (B486) geringe Verlängerungen der Freigabezeit der Industriestraße zulasten der B486 erforderlich, um auch zur nachmittäglichen Spitzenstunde die nun als Linksabbieger über die Industriestraße verlaufenden Verkehre leistungsfähig abwickeln zu können. Zu prüfen ist, ob ggf. zusätzliche Rückstauschleifen und eine entsprechend angepasste verkehrsabhängige Signalsteuerung am Knotenpunkt B486 / Industriestraße zielführend sind.

Knotenpunkt B486 / Industriestraße

Infolge der rückwärtigen Erschließung, die in die Industriestraße mündet, erhöhen sich dort die Verkehrsmengen leicht. Im Vergleich zum Prognose-Nullfall wird daher eine geringfügige Anpassung der Freigabezeiten am Hauptknoten Langener Straße (B486) / Industriestraße erforderlich. Betroffen ist primär die nachmittägliche Spitzenzeit. Die Anpassungen bewegen sich im Bereich weniger Sekunden und liegen mithin im Korridor dessen, worauf verkehrsabhängige Steuerungen ohnehin variieren, um auf übliche Schwankungen der Verkehrsmengen zu reagieren.

Die Verkehre der rückwärtigen Erschließung treten als Linksabbieger in der Industriestraße mit Fahrtrichtung B486 Osten auf. Entsprechend muss, um auch zur nachmittäglichen Spitzenstunde die über die Industriestraße verlaufenden Verkehre leistungsfähig abwickeln zu können, deren Freigabedauer, zu Lasten der B486, geringfügig erhöht werden. Zu prüfen ist, ob ggf. zusätzliche Rückstauschleifen und eine entsprechend angepasste

verkehrsabhängige Signalsteuerung am Knotenpunkt B486 / Industriestraße zielführend sind.

Am Hauptknoten Langener Straße (B486) / Industriestraße wird im Planfall 2 für die Fahrtrichtung geradeaus entlang der B486 mindestens QSV B erreicht und mindestens QSV D für die Linksabbiegeströme der B486 und Industriestraße. Der Knoten ist damit, wie auch in den übrigen Planfällen, leistungsfähig. Vor allem zur nachmittäglichen Spitzenzeit wirkt sich die Führung der abfließenden Kfz-Verkehre vom geplanten Wohn- und Geschäftshaus in Fahrtrichtung Osten, die nun als Linksabbieger in der Industriestraße auftreten, negativ auf die Kapazitätsreserven am Knoten B486 / Industriestraße aus – wenn auch nur geringfügig.

Kritisch zu hinterfragen ist jedoch, ob eine weitere Einmündung bzw. Grundstücksausfahrt zweckdienlich hinsichtlich Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit des südlichen Abschnitts der Industriestraße ist. Durch die an der Ostseite der Industriestraße sehr nahe am Hauptknotenpunkt B486 / Industriestraße gelegenen Grundstücksausfahrten treten bereits heute teilreiche Interaktionen auf. Durch eine zusätzliche Einmündung auf der Gegenseite wird die Verkehrssituation unvermeidlich komplexer. Für die Anbindungen südlich des Hessenrings an der Ostseite der Industriestraße ist infolge dessen mit längeren Wartezeiten zu rechnen und einer Zunahme des Konfliktpotenzials.

Knotenpunkt B486 / B44

Am Knotenpunkt B486 / B44 treten im Vergleich zum Prognose Ohne-Fall kaum merkliche Veränderungen der Wartezeiten im Bereich weniger Sekunden auf. Der Knoten ist mit QSV D weiterhin leistungsfähig.

Das betrachtete Verkehrssystem des öffentlichen Straßenraums ist zwar auch im Prognose Planfall 2 leistungsfähig und ein weitgehend reibungsarmer und zügiger Verkehrsablauf ist zu erwarten. Im Vergleich zum Mit-Fall (ohne Ertüchtigung) und zum Planfall mit Linkseinfädelseifen entstehen hinsichtlich Leistungsfähigkeit im öffentlichen Straßennetz aber keine Vorteile. Insofern erscheint es besonders nachteilig, wenn durch eine zusätzliche Anbindung in der südlichen Industriestraße die ohnehin dichte Folge von Anbindungen sich dort weiter erhöht und mithin die Verkehrssituation unvermeidlich komplexer wird.

Aus verkehrlicher Sicht ergeben sich durch die rückwärtige Erschließung im Planfall 2 letztlich keine positiven Wirkungen. Gegenüber der bestandsnahen Erschließung des Wohn- und Geschäftshauses (Mit-Fall; Kapitel 3.3) überwiegen die Nachteile durch den erforderlichen Ausbau des Alten Weg und die komplexere Verkehrssituation in der Industriestraße. Aus verkehrlicher Sicht erscheint eine Erschließung gemäß Planfall 2 daher nicht sinnvoll. Zusätzlich ist zu erwarten, dass diese weitere Anbindung an der Industriestraße im Zuge eines möglichen

Ausbaus einer Nord- bzw. Südumgehung und der damit einhergehenden Bedeutung der Industriestraße zuwiderläuft und die Trassensuche für eine Umgehung zusätzlich erschwert.

4 Städtebauliche Argumente

Die nachfolgend dargelegten städtebaulichen Argumente wurden vom planungsbüro für städtebau, göringer_hoffmann_bauer erarbeitet und hier wiedergegeben.

Bebauungsplan „Nr. 52 VEP – Wohnen und Handel – Langener Straße“

Ergänzung zum „Verkehrsgutachten Standortverlagerung ALDI“, R+T Verkehrsplanung GmbH
Zusatzleistung: Erschließung des Plangebietes im rückwärtigen Bereich über den „Alten Weg“

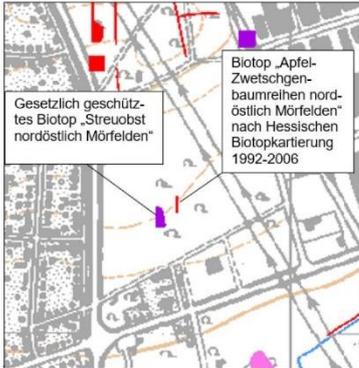
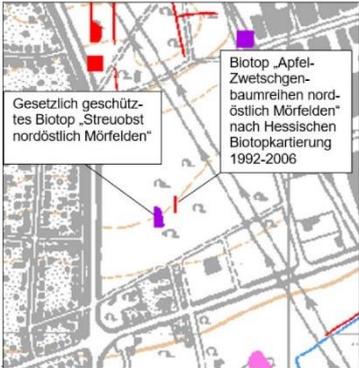
Städtebauliche Argumente zur rückwärtigen Erschließung des Plangebietes

Bei der Wahl der geeigneten Erschließung ist das Zusammenwirken von sowohl verkehrlichen Aspekten als auch von städtebaulichen Argumenten zu beachten und abzuwägen.

Einer rückwärtigen Erschließung steht eine Reihe an städtebaulichen Aspekten entgegen. Diese werden nachfolgend für den Planfall 1 (Erschließung über den westlichen Teil des „Alten Weges“) und Planfall 2 (Erschließung über den östlichen Teil des „Alten Weges“) tabellarisch gegenübergestellt.

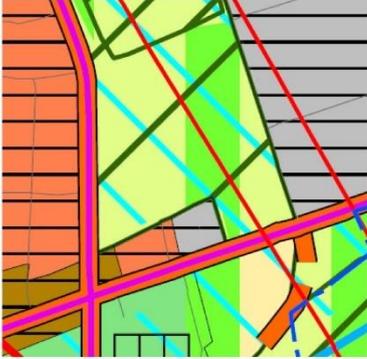
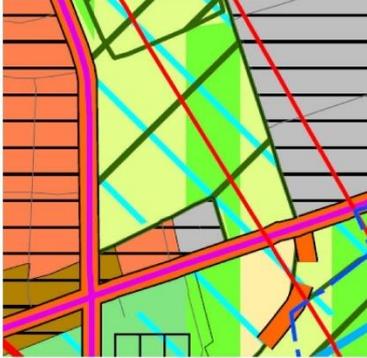
	Planfall 1	Planfall 2
Naherholung	Die Errichtung einer Erschließungsstraße in dem rückwärtigen Bereich am Feldrand würde die Erholungsfunktion des nördlich angrenzenden Freiraumes erheblich beeinträchtigen, aufgrund des zu erwartenden Verkehrs und der damit verbundenen Immissionen. Der notwendige Ausbau würde mit einer Erhöhung der Lärmimmissionen und vermehrtem Verkehrsaufkommen einhergehen. → Hohe negative Auswirkung	Die Errichtung einer Erschließungsstraße in dem rückwärtigen Bereich am Feldrand würde die Erholungsfunktion des nördlich angrenzenden Freiraumes mäßig beeinträchtigen, aufgrund des zu erwartenden Verkehrs und der damit verbundenen Immissionen. Die ausschließlich für das Vorhaben errichtete Erschließungsstraße würde mit Erhöhung der Lärmimmissionen und vermehrtem Verkehrsaufkommen bzw. längeren Wegen zum Plangebiet einhergehen. → Mittlere negative Auswirkung
	Für die Errichtung einer Erschließungsstraße in diesem Bereich müssten 12 Laubbäume gerodet werden. Durch den Wegfall der Bäume entlang des „Alten Weges“, hervorgerufen durch den notwendigen Ausbau wäre die Naherholungsqualität gemindert, auch wenn eine Neupflanzung von Bäumen vorgesehen ist. → Hohe negative Auswirkung	Der wasserdurchlässig befestigte „Alter Weg“ grenzt nur an Ackerflächen an und weist aufgrund der Nähe zum Gewerbegebiet Mörfelden-Ost keine große Attraktivität auf. → Geringe negative Auswirkung
	Laut Interaktiven Umweltprüfung (WebSUP) des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain tangiert der westliche Bereich der Straßenparzelle des „Alten Weges“ sowie die umliegenden Flächen „Gebiete mit hoher Straßenlärmimmissionsbelastung“. Betroffen hiervon sind nur Randbereiche an der Bundesstraße 44. Die Errichtung der Erschließungsstraße durch die <i>Fortführung nächste Seite!</i>	Laut WebSUP des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain tangiert der östliche Bereich der Straßenparzelle des „Alten Weges“ sowie die benachbarten, östlichen Teile der landwirtschaftlichen Flächen geringfügig „Gebiete mit hoher Straßenlärmimmissionsbelastung“ (vgl. nachfolgende Abb.). <i>Fortführung nächste Seite!</i>

	<p>Erweiterung des „Alten Weges“ würde mit einer Erhöhung des Verkehrs und somit einer Zunahme der Immissionen einhergehen. Dies würde negative Auswirkungen auf das benachbarte Wohngebiet haben (vgl. nachfolgende Abb.).</p> <p>Dieser Abschnitt des „Alten Weges“ hat eine besondere Bedeutung für die Bevölkerung der benachbarten Wohngebiete, da nach Süden hin mit der Langer Straße ein deutlich verlärmteter Bereich angrenzt. Eine Erschließung über eine Erweiterung des „Alten Weges“ würde eine zusätzliche Verlärmung der bisher einziger „ruhigen“ Seite mit sich bringen.</p>  <p>→ Hohe negative Auswirkung</p>	 <p>→ Geringe negative Auswirkung</p>
<p>Natur und Landschaft (Naturschutz)</p>	<p>Die Fläche nördlich des „Alten Weges“ wird derzeit überwiegend landwirtschaftlich als Ackerfläche mäßig bis intensiv genutzt.</p> <p>Angrenzend an den „Alten Weg“ befindet sich eine Baumreihe bestehend aus mehreren Laubbäumen. Des Weiteren sind ein Feldgehölz sowie Baumgruppen in wenigen Metern Entfernung vom „Alten Weg“ vorzufinden. Ein Vollausbau des „Alten Weges“ müsste eine Breite von insg. ca. 11,5 m aufweisen auf einer Gesamtlänge von ca. 264 m (ausgenommen der durch das geplante Feuerwehrgerätehaus beanspruchten Fläche). Zusätzlich müsste bei der Erschließung in diesem Bereich des „Alten Weges“ ein ca. 4 m breiter landwirtschaftlicher Wendeweg (ausgenommen der durch das geplante Feuerwehrgerätehaus beanspruchten Fläche) errichtet werden, da sonst kein Zugang zu den nördlich des „Alten Weges“ liegenden Ackerflächen gegeben wäre. Der für die Erschließungsstraße notwendiger Ausbau des „Alten Weges“, zusammen mit dem genannten landwirtschaftlichen Wendeweg, würde also mit erheblichem Eingriff in den Freiraum, aufgrund der</p> <p><i>Fortführung nächste Seite!</i></p>	<p>Die Fläche nördlich des „Alten Weges“ wird derzeit landwirtschaftlich als Ackerfläche mäßig bis intensiv genutzt.</p> <p>Hierzu müsste der „Alter Weg“, welcher in diesem Bereich derzeit eine wasser-durchlässig befestigte Fläche darstellt, vollständig ausgebaut werden. Der Vollausbau der Erschließungsstraße würde mit einer notwendigen Breite von ca. 7,30 m und einer Länge von ca. 161 m eine Fläche von ca. 1.176 m² beanspruchen. Die zusätzliche Versiegelung würde ca. 854 m² betragen. Bei der Einmündung in die Industriestraße müsste in einen Baumbestand eingegriffen werden.</p> <p>→ Mittlere negative Auswirkung</p>

	<p>beanspruchten Fläche von ca. 2.193 m² einhergehen. Für die Straßenerweiterung müssten auch 12 Laubbäume entlang des „Alten Weges“ gerodet werden. Auch die Feldholzinseln und die Baumgruppe müssten teilweise gerodet werden.</p> <p>→ Hohe negative Auswirkung</p>	
	<p>Laut WebSUP des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain tangiert das Gebiet nördlich des „Alten Weges“ ein Biotopverbundsystem (vgl. nachfolgende Abb.).</p>  <p>→ Hohe negative Auswirkung</p>	<p>Laut WebSUP des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain tangieren der „Alte Weg“ sowie dessen benachbarten landwirtschaftlichen Flächen nördlich und südlich das Biotopverbundsystem (vgl. nachfolgende Abb.).</p>  <p>→ Hohe negative Auswirkung</p>
	<p>Nördlich des „Alten Weges“, in einer Entfernung von ca. 70 m, befindet sich das gesetzlich geschützte Biotop „Streuobst nordöstlich Mörfelden“ und in einer Entfernung von ca. 80 m das Biotop „Apfel-Zwetschgenbaumreihen nordöstlich Mörfelden“ nach Hessischen Biotopkartierung 1992-2006 (vgl. nachfolgende Abb.).</p>  <p>Quelle: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie</p> <p>→ Mittlere negative Auswirkung</p>	<p>Nördlich des „Alten Weges“, in einer Entfernung von ca. 110 m, befindet sich das gesetzlich geschützte Biotop „Streuobst nordöstlich Mörfelden“ und in einer Entfernung von ca. 93 m das Biotop „Apfel-Zwetschgenbaumreihen nordöstlich Mörfelden“ nach Hessischen Biotopkartierung 1992-2006 (vgl. nachfolgende Abb.).</p>  <p>Quelle: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie</p> <p>→ Geringe negative Auswirkung</p>

	<p>Die geplante Erschließungsstraße befindet sich im Randbereich eines im Regionalplan Südhessen 2010 / Regionalen Flächennutzungsplan dargestellten „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“ überlagert mit „Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft“ und „Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen“ (vgl. nachfolgende Abb.).</p>  <p>→ Mittlere negative Auswirkung</p>	<p>Im Regionalplan Südhessen 2010 / Regionalen Flächennutzungsplan ist die Fläche, auf der Erschließungsstraße errichtet werden soll als „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“ überlagert mit „Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft“ und „Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen“ dargestellt (vgl. nachfolgende Abb.).</p>  <p>→ Hohe negative Auswirkung</p>
<p>Grundwasser</p>	<p>Laut WebSUP des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain tangiert die Fläche nördlich des „Alten Weges“ sowie die für die Erweiterung benötigte Fläche „Gebiete mit hoher Grundwasserneubildung über Grundwasserleitern“ (vgl. nachfolgende Abb.). Baumaßnahmen in diesen Gebieten sollten möglichst vermieden werden.</p>  <p>→ Hohe negative Auswirkung</p>	<p>Laut WebSUP des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain tangiert der Bereich des „Alten Weges“ sowie die für die Erweiterung benötigte Fläche geringfügig „Gebiete mit hoher Grundwasserneubildung über Grundwasserleitern“ (vgl. nachfolgende Abb.). Baumaßnahmen in diesen Gebieten sollten möglichst vermieden werden.</p>  <p>→ Mittlere negative Auswirkung</p>
	<p>Laut WebSUP des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain tangieren die Straßenparzelle des „Alten Weges“ sowie die umliegenden Flächen „Gebiete mit hoher Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers“ (vgl. nachfolgende Abb.). Somit sind besondere Maßnahmen zur Ableitung von Straßenabwasser erforderlich.</p> <p><i>Fortführung nächste Seite!</i></p>	<p>Laut WebSUP des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain tangiert die Straßenparzelle des „Alten Weges“ sowie die umliegenden Flächen „Gebiete mit hoher Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers“ (vgl. nachfolgende Abb.). Somit sind besondere Maßnahmen zur Ableitung von Straßenabwasser erforderlich.</p> <p><i>Fortführung nächste Seite!</i></p>

	 <p>→ Hohe negative Auswirkung</p>	 <p>→ Hohe negative Auswirkung</p>
<p>Klimaschutz</p>	<p>Laut WebSUP des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain tangieren die Fläche nördlich des „Alten Weges“ sowie Flächen unmittelbar angrenzend an das Plangebiet, auch im Bereich der Anbindung der Erschließungsstraße an das Plangebiet „Gebiete mit hoher Relevanz für den Kaltlufthaushalt mit klimawirksamer Fläche mit sehr hoher Bedeutung“ (vgl. nachfolgende Abb.). Eine Erweiterung des „Alten Weges“ würde mit zusätzlicher Versiegelung und Erwärmung der Luft in diesem Bereich einhergehen. Dies sollte also vermieden werden.</p>  <p>→ Mittlere negative Auswirkung</p>	<p>Laut WebSUP des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain tangiert gänzlich die Straßenparzelle des „Alten Weges“ im Bereich des Planfalls 2, also auch der geplanten Anbindung an das Plangebiet sowie die landwirtschaftlich genutzten Flächen nördlich und südlich des „Alten Weges“ „Gebiete mit hoher Relevanz für den Kaltlufthaushalt mit klimawirksamer Fläche mit sehr hoher Bedeutung“ (vgl. nachfolgende Abb.).</p> <p>Eine Erweiterung des „Alten Weges“ würde mit zusätzlicher Versiegelung und Erwärmung der Luft in diesem Bereich einhergehen. Dies sollte also vermieden werden. Aufgrund der Tatsache, dass die Fläche derzeit nicht versiegelt ist, würde die Baumaßnahme sehr hohe negative Auswirkungen haben.</p>  <p>→ Hohe negative Auswirkung</p>
	<p>Laut WebSUP des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain tangieren die Straßenparzelle des „Alten Weges“ sowie die umliegenden Flächen die „Gebiete mit hoher Wärmebelastung („Bioklima““ (vgl. nachfolgende Abb.). Die Erweiterungsmaßnahme würde zusätzliche Wärmebelastung, hervorgerufen durch zusätzliche Versiegelung und</p> <p><i>Fortführung nächste Seite!</i></p>	<p>Laut WebSUP des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain tangieren die Straßenparzelle des „Alten Weges“ sowie die umliegenden Flächen die „Gebiete mit hoher Wärmebelastung („Bioklima““ (vgl. nachfolgende Abb.). Der Ausbau des derzeitigen Feldweges würde zusätzliche Wärmebelastung, hervorgerufen durch zusätzliche Versiegelung und</p> <p><i>Fortführung nächste Seite!</i></p>

	<p>zusätzlichen Verkehr mit sich bringen. Der zusätzliche Ausbau würde eine Fläche von ca. 2.193 m² umfassen mit einer zusätzlichen Versiegelung von ca. 1.340 m².</p>  <p>→ Sehr hohe negative Auswirkung</p>	<p>zusätzlichen Verkehr mit sich bringen. Der Ausbau des Feldweges würde eine Fläche von ca. 1.176 mit einer Versiegelung von ca. 854 m² umfassen.</p>  <p>→ Hohe negative Auswirkung</p>
	<p>Die geplante Erschließungsstraße befindet sich im Randbereich eines im Regionalplan Südhessen 2010 / Regionalen Flächennutzungsplan dargestellten „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“ überlagert mit „Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft“ und „Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen“ (vgl. nachfolgende Abb.).</p>  <p>→ Mittlere negative Auswirkung</p>	<p>Die Fläche nördlich des „Alten Weges“ ist im Regionalplan Südhessen 2010 / Regionalen Flächennutzungsplan als „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“, überlagert mit „Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen“ dargestellt. Der komplette Ausbau des derzeitigen Feldweges zu einer Erschließungsstraße würde diese Darstellung tangieren (vgl. nachfolgende Abb.). Baumaßnahmen in diesen Bereichen sollten vermieden werden.</p>  <p>→ Hohe negative Auswirkung</p>
<p>Verlärmung</p>	<p>Laut WebSUP des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain tangiert der westliche Bereich der Straßenparzelle des „Alten Weges“ sowie die umliegenden Flächen „Gebiete mit hoher Straßenlärmimmissionsbelastung“. Betroffen hiervon sind nur Randbereiche an der Bundesstraße 44. Die Errichtung der Erschließungsstraße durch die Erweiterung des „Alten Weges“ würde mit einer Erhöhung des Verkehrs und somit einer Zunahme der Immissionen einhergehen.</p> <p><i>Fortführung nächste Seite!</i></p>	<p>Laut WebSUP des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain tangieren geringfügig der östlicher Bereich der Straßenparzelle des „Alten Weges“ sowie die benachbarten, östlichen Teile der landwirtschaftlichen Flächen „Gebiete mit hoher Straßenlärmimmissionsbelastung“ (vgl. nachfolgende Abb.).</p> <p><i>Fortführung nächste Seite!</i></p>

	<p>Dies würde negative Auswirkungen auf das benachbarte Wohngebiet haben (vgl. nachfolgende Abb.).</p>  <p>→ Mittlere negative Auswirkung</p>	 <p>→ Sehr geringe negative Auswirkung</p>
<p>Wirtschaftlichkeit der Erschließungsstraße</p>	<p>Der Bereich nördlich des „Alten Weges“ liegt derzeit und auch in der Zukunft (mit Ausnahme eines Feuerwehrgerätehauses) im Außenbereich. Im Regionalplan Südhessen 2010 / Regionalen Flächennutzungsplan sind Randbereiche als „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“ überlagert mit „Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft“ und „Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen“ dargestellt. Der Regionalplan Südhessen 2010 / Regionaler Flächennutzungsplan sieht hier keine Möglichkeit einer Baulandentwicklung vor. Eine Erschließung im rückwärtigen Bereich über den „Alten Weg“ würde fast ausschließlich (ausgenommen des Feuerwehrgerätehauses) für das Vorhaben errichtet. Aus diesem Grund ist eine Erschließung in diesem Bereich als unwirtschaftlich einzustufen.</p> <p>→ Sehr hohe negative Auswirkung</p>	<p>Der Bereich nördlich des „Alten Weges“ liegt derzeit und auch in der Zukunft im Außenbereich. Im Regionalplan Südhessen 2010 / Regionalen Flächennutzungsplan ist die nördlich angrenzende Fläche als „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“ überlagert mit „Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft“ und „Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen“ dargestellt. Der Regionalplan Südhessen 2010 / Regionaler Flächennutzungsplan sieht hier keine Möglichkeit für eine Baulandentwicklung vor. Die Stadt beabsichtigt hier ebenso keine Siedlungserweiterung. Eine Erschließung im rückwärtigen Bereich über den „Alten Weg“ würde fast ausschließlich (ausgenommen des Feuerwehrgerätehauses) für das Vorhaben errichtet. Aus diesem Grund ist eine Erschließung in diesem Bereich als unwirtschaftlich einzustufen.</p> <p>→ Sehr hohe negative Auswirkung</p>
	<p>Die Erschließung nach Planfall 1 würde aufgrund der Notwendigkeit eines Vollausbaus des „Alten Weges“ mit Errichtung eines landwirtschaftlichen Wendewegs für die nördlich des „Alten Weges“ liegende Ackerflächen mit erheblichen Kosten einhergehen. Bei einem Vollausbau (ca. 6 m für zwei Fahrspuren mit Parken auf der Fahrbahn, ca. 2,5 m für Gehweg und ca. 3 m Grünstreifen) + landwirtschaftlichen Wendeweg (ca. 4 m) auf einer Gesamtlänge von ca. 264 m² würde die Erschließung insgesamt eine Fläche von ca. 4.086 m² einnehmen (zusammen mit dem Bestand). Nach Abzug des Flurstücks des „Alten Weges“ auf der Gesamtlänge des Ausbaus ergibt sich eine Flächengröße, die noch angekauft werden müsste (derzeit</p> <p><i>Fortführung nächste Seite!</i></p>	<p>Der Ausbau des Feldweges würde eine Fläche von ca. 1.176 m² (ca. 1 m Bankett, ca. 2,25 m für Gehweg, ca. 3,05 m für Fahrbahn und ca. 1 m für Bankett) mit einer Versiegelung von ca. 854 m² umfassen.</p> <p>→ Hohe negative Auswirkung</p>

	<p>südliche Bereiche der zahlreichen landwirtschaftlich genutzten Flächen) von insg. ca. 2.193 m². Die tatsächliche zusätzliche Versiegelung würde eine Fläche von ca. 1.340 m² umfassen. Aufgrund der Größe der zu versiegelnden Fläche sowie den notwendigen Ankauf der südlichen Bereiche der landwirtschaftlich genutzten Flurstücke würde die Erschließung mit erheblichem Kostenaufwand einhergehen.</p> <p>→ Sehr hohe negative Auswirkung</p>	
<p>Bodenschutz</p>	<p>Nördlich des „Alten Weges“ treten laut BodenViewer Hessen „Böden aus carbonatfreien schluffiglehmigen Auensedimenten“ mit der Bodeneinheit „Braunerden“ auf. Die Böden weisen ein „geringes“ Ertragspotential auf. Das Filtervermögen des Bodens ist als „sehr gering“ eingestuft.</p> <p>Die Bodenfunktion nördlich des „Alten Weges“ ist in der Gesamtbewertung als „sehr gering“ bewertet. Die Böden weisen folgende Merkmale auf: Standorttypisierung (mittel), Ertragspotential (gering), Feldkapazität (gering), Nitratrückhaltevermögen (gering).</p> <p>→ Geringe negative Auswirkung</p>	<p>Nördlich des „Alten Weges“ im Bereich des Planfalls 2 treten laut BodenViewer Hessen überwiegend „Böden aus carbonatfreien schluffiglehmigen Auensedimenten“ mit der Bodeneinheit Braunerden auf. Die Böden weisen auf „geringes“ Ertragspotential auf. Das Filtervermögen des Bodens ist als „sehr gering“ eingestuft.</p> <p>Die Bodenfunktion nördlich des „Alten Weges“ ist in der Gesamtbewertung als „sehr gering“ bewertet. Die Böden weisen folgende Merkmale auf: Standorttypisierung (mittel), Ertragspotential (gering), Feldkapazität (gering), Nitratrückhaltevermögen (gering).</p> <p>Laut WebSUP des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain weisen der Feldweg und die südlich benachbarten Flächen „extreme oder seltene Böden mit hoher Lebensraum- und/oder Archivfunktion (BFD50) auf. Hierzu zählen folgende Merkmale: sehr hohe Gesamtbewertung (hohes Biotopentwicklungspotenzial, pot. Nassstandort), hohe Seltenheit (Gleye im Hochflutbereich), hohes Nitratfiltervermögen, sehr hohe Gesamtbewertung (hohes Biotopentwicklungspotenzial, pot. Nassstandort mit Auedynamik), hohe Seltenheit (Auenboden), sehr hohes Ertragspotential, sehr hohe Gesamtbewertung (sehr hohes Biotopentwicklungspotenzial, Nassstandort), hohe Seltenheit (Gleye im Hochflutbereich), hohes Nitratfiltervermögen, sehr hohe Gesamtbewertung (hohe Seltenheit, mächtige Flugsanddecke, hohes Ertragspotential (vgl. nachfolgende Abb.).</p> <p><i>Fortführung nächste Seite!</i></p>

		 <p>→ Sehr hohe negative Auswirkung</p>
<p>Sparsamer Umgang mit Grund und Boden</p>	<p>Gemäß des § 1a BauGB ist mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen. Der zusätzliche Ausbau würde eine Fläche von ca. 2.193 m² umfassen mit einer zusätzlichen Versiegelung von ca. 1.340 m².</p> <p>Da es hier eine andere Alternative für eine Erschließung über den Bestand gibt, wird aus städtebaulicher Sicht eine Erschließung über den rückwärtigen Bereich nicht als sinnvoll angesehen. Eine zusätzliche Versiegelung der derzeit landwirtschaftlich genutzten Fläche sollte vermieden werden.</p> <p>→ Hohe negative Auswirkung</p>	<p>Gemäß § 1a BauGB ist mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen. Der „Alter Weg“, der in diesem Bereich derzeit eine wasserdurchlässig befestigte Fläche darstellt, müsste vollständig ausgebaut werden. Der Bau der Erschließungsstraße würde eine Fläche von ca. 1.176 m² beanspruchen. Die zusätzliche Versiegelung würde ca. 854 m² betragen.</p> <p>Da es hier eine andere Alternative für eine Erschließung über den Bestand gibt, wird aus städtebaulicher Sicht eine Erschließung über den rückwärtigen Bereich nicht als sinnvoll angesehen. Eine zusätzliche Versiegelung der derzeit landwirtschaftlich genutzten Fläche soll vermieden werden.</p> <p>→ Hohe negative Auswirkung</p>
<p>Nachhaltigkeit</p>	<p>Der § 1 Abs. 5 Satz 1 BauGB besagt, dass „die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.“</p> <p>Eine Baumaßnahme mit einer Erschließung im rückwärtigen Bereich würde einer nachhaltigen Bauleitplanung nicht entsprechen.</p> <p>→ Hohe negative Auswirkung</p>	<p>Der § 1 Abs. 5 Satz 1 BauGB besagt, dass „die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.“</p> <p>Eine Baumaßnahme mit einer Erschließung im rückwärtigen Bereich würde einer nachhaltigen Bauleitplanung nicht entsprechen.</p> <p>→ Hohe negative Auswirkung</p>

5 Zusammenfassung und Fazit

Durch die geplanten Maßnahmen (Errichtung eines Wohn- und Geschäftshauses in Teilfläche 1; Erweiterung Wohnen in Teilfläche 2) entstehen im öffentlichen Straßenraum Mehrverkehre, die auch nach Abschluss des geplanten Ausbaus des benachbarten Gewerbegebietes Mörfelden-Ost vom umliegenden Straßennetz leistungsfähig abgewickelt werden können.

Gegenüber ersten Konzeptionen hat sich das Nutzungskonzept des Wohn- und Geschäftshauses geändert (u.a. Wegfall KiTA zugunsten von Büronutzung), wodurch insbesondere zur morgendlichen Spitzenstunde dort deutlich niedrigere Verkehrsmengen zu erwarten sind.

Mit einer bestandnahen Anbindung zur Langener Straße können die Verkehrsmengen der Teilfläche 1 bei dem aktuell geplanten Nutzungskonzept auch in den werktäglichen Spitzenstunden leistungsfähig und verkehrssicher abgewickelt werden. Eine Ertüchtigung der vorfahrtsgeregelten Einmündung, z.B. durch Linksabbiegestreifen in der Langener Straße, ist aus Gründen der Leistungsfähigkeit oder des Verkehrsablaufs nicht erforderlich.

Mit der untersuchten Ertüchtigung der Anbindung von Teilfläche 1 mittels Aufweitung der Langener Straße und innenliegendem Linkseinfädelseifen lassen sich geringere Wartezeiten und ein leichteres Ausfahren aus der Grundstücksanbindung erreichen. Durch den Linksabbiegestreifen zum geplanten Wohn- und Geschäftshaus reduziert sich das Konfliktpotenzial mit dem nachfolgenden Fließverkehr nochmals und es ergeben sich in der Langener Straße in Fahrtrichtung Osten geringfügig kürzere Wartezeiten im Vergleich zum Prognose-Mitfall. Außerdem verlängert sich durch diese Maßnahme der Aufstellbereich des westlichen Knotenarms Langener Straße / Industriestraße, wodurch sich auch Vorteile für den Verkehrsablauf entlang der Langener Straße ergeben – allerdings ist dieser Effekt auf die ermittelten Wartezeiten vergleichsweise gering.

Als Alternativen zu einer Ertüchtigung mittels Linkseinfädelseifen wurden zwei rückwärtigen Erschließungen mit abschnittweisem Ausbau des Alten Weg untersucht. Prognose Planfall 1 (Durchbindung zur B44) und Prognose Planfall 2 (Durchbindung zur Industriestraße) ermöglichen zwar jeweils einen leistungsfähigen Verkehrsablauf im öffentlichen Netz, wie auch in den Anbindungen der geplanten Nutzungen. Allerdings überwiegen die verkehrlichen und städtebaulichen Nachteile beider Planfälle zur rückwärtigen Erschließung u.a. infolge von Umwegigkeit, erschwelter Orientierung und teils durch komplexere Verkehrssituationen, wodurch letztlich Nachteile hinsichtlich Verkehrssicherheit zu erwarten wären.

Durch die geplanten Nutzungen Langener Straße 98ff (Wohnen) und Langener Straße 100 (Wohn- und Geschäftshaus) werden demnach keine Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit erforderlich.

Verzeichnisse

Plandarstellungen als Anhang:

- Plan 1.1 Übersicht
- Plan 1.2 Erschließungsvarianten
- Plan 2 Leistungsfähigkeit – Prognose Ohne-Fall
- Plan 3 Lageplan Langener Straße / Anschluss ALDI – Prognose Mit-Fall
- Plan 4 Leistungsfähigkeit – Prognose Mit-Fall
- Plan 5 Entwurfstechnische Machbarkeit – Innenliegender Linkseinfädelsstreifen Langener Straße / Anschluss ALDI
- Plan 6 Leistungsfähigkeit – Prognose Planfall (Linkseinfädelsstreifen)
- Plan 7 Entwurfstechnische Machbarkeit – Anschluss ALDI über Alter Weg an B44 – Planfall 1
- Plan 8 Leistungsfähigkeit – Prognose Planfall 1 (rückwärtige Erschließung an B44)
- Plan 9 Entwurfstechnische Machbarkeit – Ausfahrt ALDI über Alter Weg an Industriestraße – Planfall 2
- Plan 10 Leistungsfähigkeit – Prognose Planfall 2 (rückwärtige Erschließung an Industriestraße)

Anlagen:

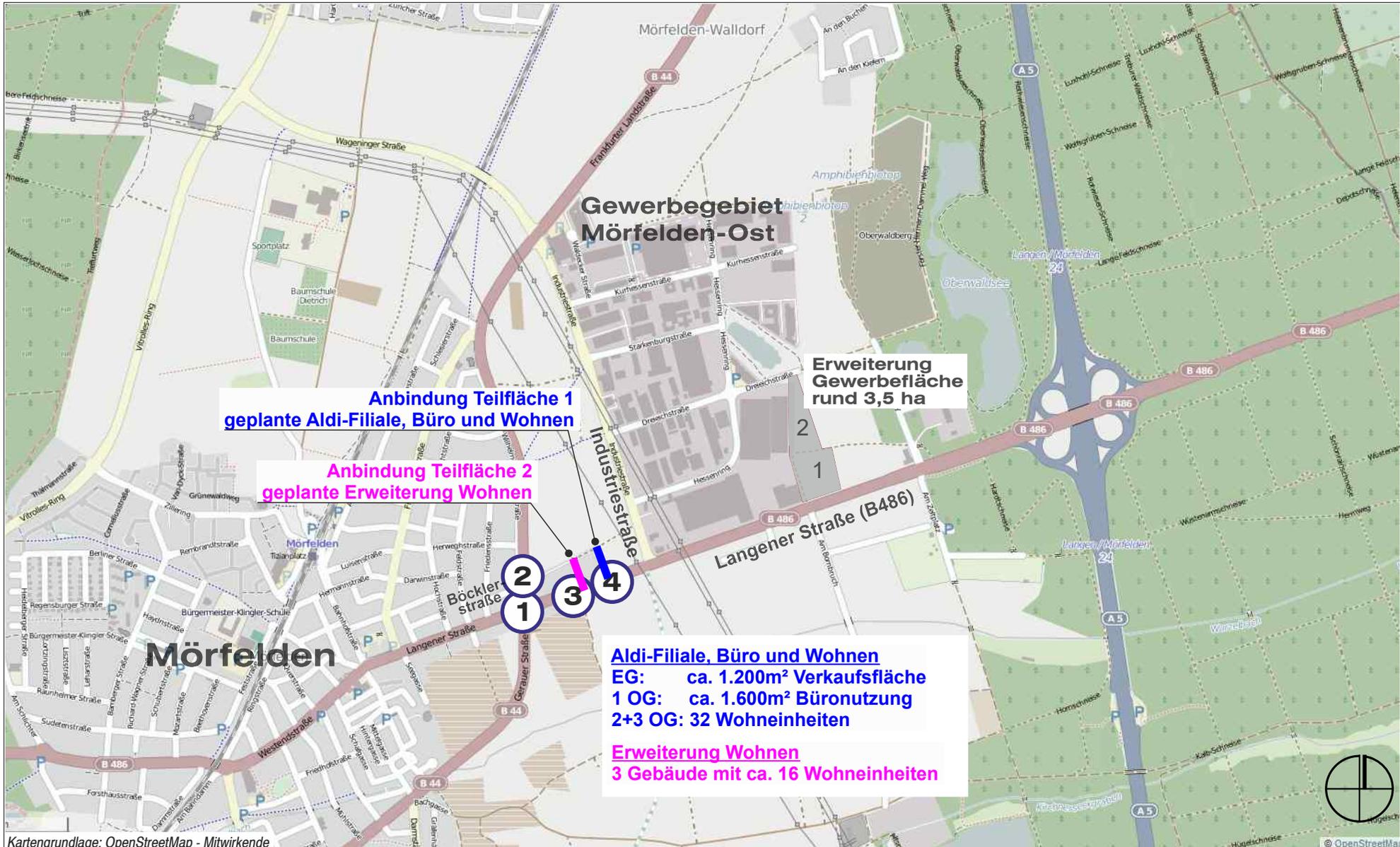
- Anlage 1 Verkehrsmengen Bestand
 - 1.1 Vormittägliche Spitzenstunde Werktag
 - 1.2 Nachmittägliche Spitzenstunde Werktag
- Anlage 2 Verkehrsmengen Prognose Ohne-Fall
 - 2.1 Vormittägliche Spitzenstunde Werktag
 - 2.2 Nachmittägliche Spitzenstunde Werktag
- Anlage 3 Verkehrserzeugung Prognose Neuverkehr
- Anlage 4 Neuverkehr
 - 4.1 Vormittägliche Spitzenstunde Werktag
 - 4.2 Nachmittägliche Spitzenstunde Werktag
- Anlage 5 Verkehrsmengen Prognose Mit-Fall
 - 5.1 Vormittägliche Spitzenstunde Werktag
 - 5.2 Nachmittägliche Spitzenstunde Werktag

- Anlage 6 Leistungsfähigkeitsuntersuchung Prognose Ohne-Fall
 - 6.1 Vormittägliche Spitzenstunde Werktag
 - 6.2 Nachmittägliche Spitzenstunde Werktag
- Anlage 7 Leistungsfähigkeitsuntersuchung Prognose Mit-Fall
 - 7.1 Vormittägliche Spitzenstunde Werktag
 - 7.2 Nachmittägliche Spitzenstunde Werktag
- Anlage 8 Leistungsfähigkeitsuntersuchung Prognose Planfall
Linkseinfädelstreifen in Langener Straße
 - 8.1 Vormittägliche Spitzenstunde Werktag
 - 8.2 Nachmittägliche Spitzenstunde Werktag
- Anlage 9 Verkehrsmengen Prognose Planfall 1
rückwärtige Erschließung an B44
 - 9.1 Vormittägliche Spitzenstunde Werktag
 - 9.2 Nachmittägliche Spitzenstunde Werktag
- Anlage 10 Leistungsfähigkeitsuntersuchung Prognose Planfall 1
rückwärtige Erschließung an B44
 - 10.1 Vormittägliche Spitzenstunde Werktag
 - 10.2 Nachmittägliche Spitzenstunde Werktag
- Anlage 11 Verkehrsmengen Prognose Planfall 2
rückwärtige Erschließung an Industriestraße
 - 11.1 Vormittägliche Spitzenstunde Werktag
 - 11.2 Nachmittägliche Spitzenstunde Werktag
- Anlage 12 Leistungsfähigkeitsuntersuchung Prognose Planfall 2
rückwärtige Erschließung an Industriestraße
 - 12.1 Vormittägliche Spitzenstunde Werktag
 - 12.2 Nachmittägliche Spitzenstunde Werktag

Pläne

Verkehrsgutachten Standortverlagerung ALDI - Mörfelden Walldorf

1.1



Anbindung Teilfläche 1
geplante Aldi-Filiale, Büro und Wohnen

Anbindung Teilfläche 2
geplante Erweiterung Wohnen

Erweiterung
Gewerbefläche
rund 3,5 ha

Aldi-Filiale, Büro und Wohnen
EG: ca. 1.200m² Verkaufsfläche
1 OG: ca. 1.600m² Büronutzung
2+3 OG: 32 Wohneinheiten

Erweiterung Wohnen
3 Gebäude mit ca. 16 Wohneinheiten

Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

Verkehrszählung: 21.08.2018 06:00-10:00 + 15:00-19:00Uhr

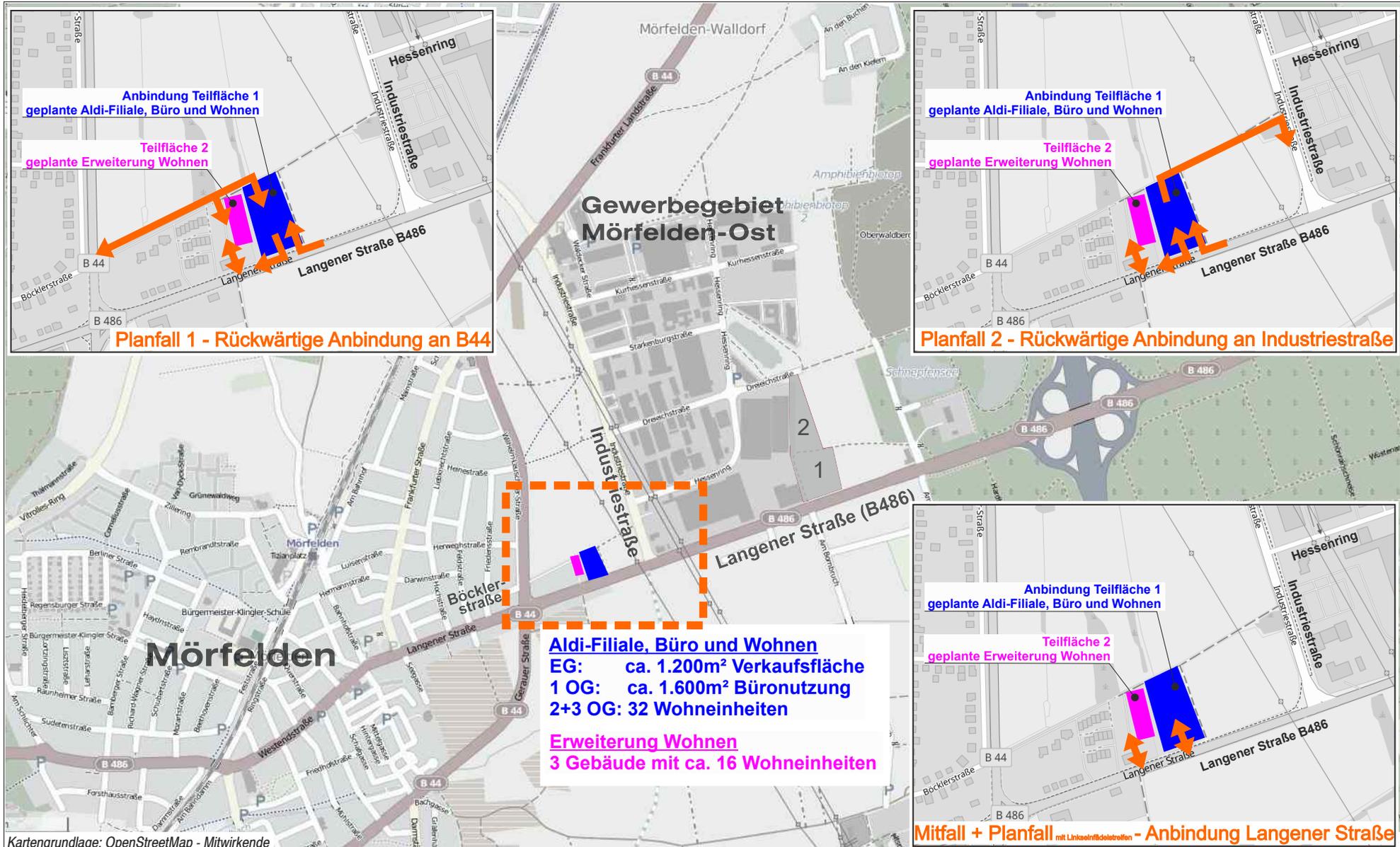
① Zählstelle (Nr.)

Übersicht

Stand: 20.08.2021

Verkehrsgutachten Standortverlagerung ALDI - Mörfelden Walldorf

1.2



R+T
Verkehrsplanung

Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

Erschließungsvarianten
Anbindung Langener Straße - Mitfall und Planfall
Ergänzende rückwärtige Erschließung - Planfälle 1 und 2

Stand: 20.08.2021

1.2

Verkehrsgutachten Standortverlagerung ALDI - Mörfelden Walldorf



Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

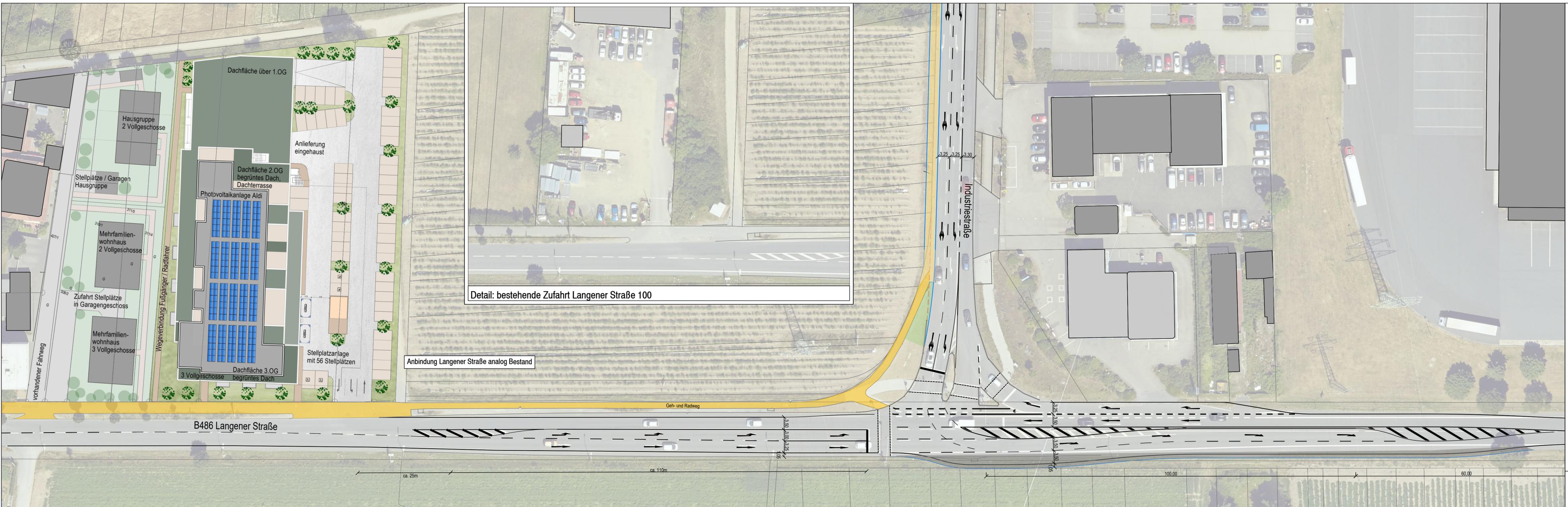
Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs:

- | | | | | | | |
|----------|----------|----------|----------|----------|----------|------------|
| A | B | C | D | E | F | Vormittag |
| A | B | C | D | E | F | Nachmittag |

Leistungsfähigkeit

Prognose Ohne-Fall
 (Basis Planfall 3 der Erweiterung GE-Mörfelden-Ost)

Stand: 15.05.2020



Legende

- Fläche Fußverkehr
- Fläche Fuß- und Radverkehr
- Fläche Radverkehrsfurt
- Fläche Grün
- Markierung
- Bordsteinkante
- Bordsteinkante (entfällt)



M 1 : 500



Lageplan
Langener Straße / Anschluss ALDI
Prognose Mit-Fall

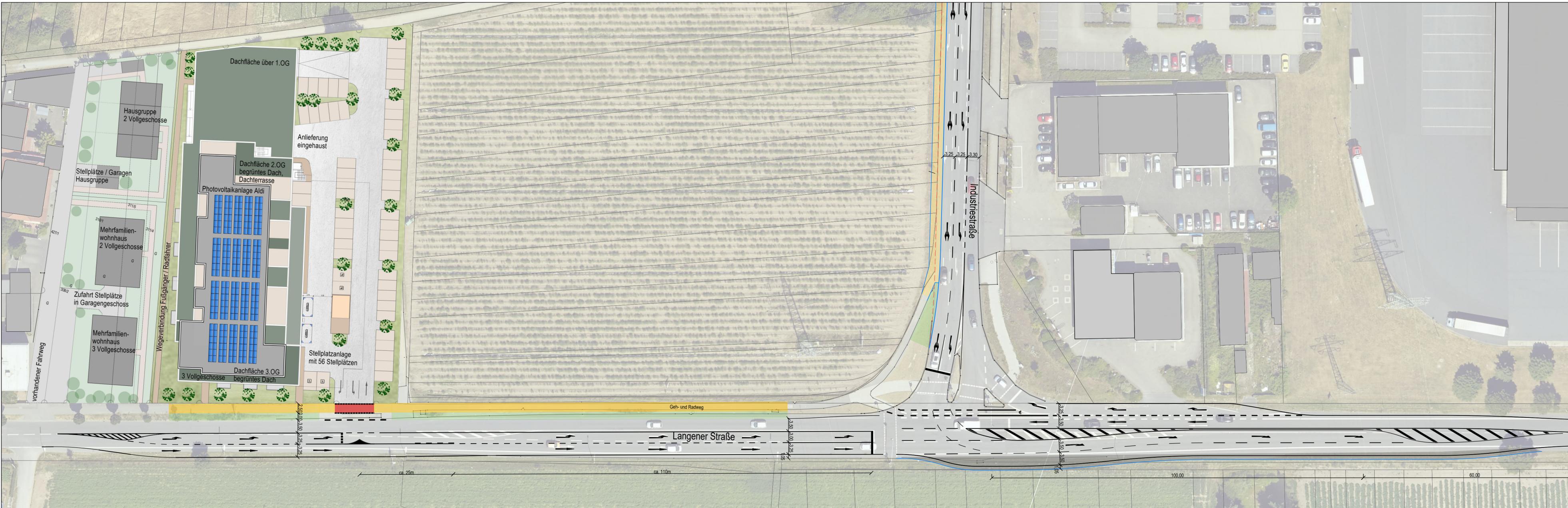
Verkehrsgutachten Standortverlagerung ALDI - Mörfelden Walldorf



Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs:

- A B C D E F Vormittag
- A B C D E F Nachmittag

Leistungsfähigkeit
Prognose Mit-Fall



Legende

- Fläche Fußverkehr
- Fläche Fuß- und Radverkehr
- Fläche Radverkehrsstur
- Fläche Grün
- Markierung
- Bordsteinkante
- Bordsteinkante (entfällt)



M 1 : 500



Entwurfstechnische Machbarkeit
Innenliegender Linkseinfädelseifen
Langener Straße / Anschluss ALDI

Verkehrsgutachten Standortverlagerung ALDI - Mörfelden Walldorf

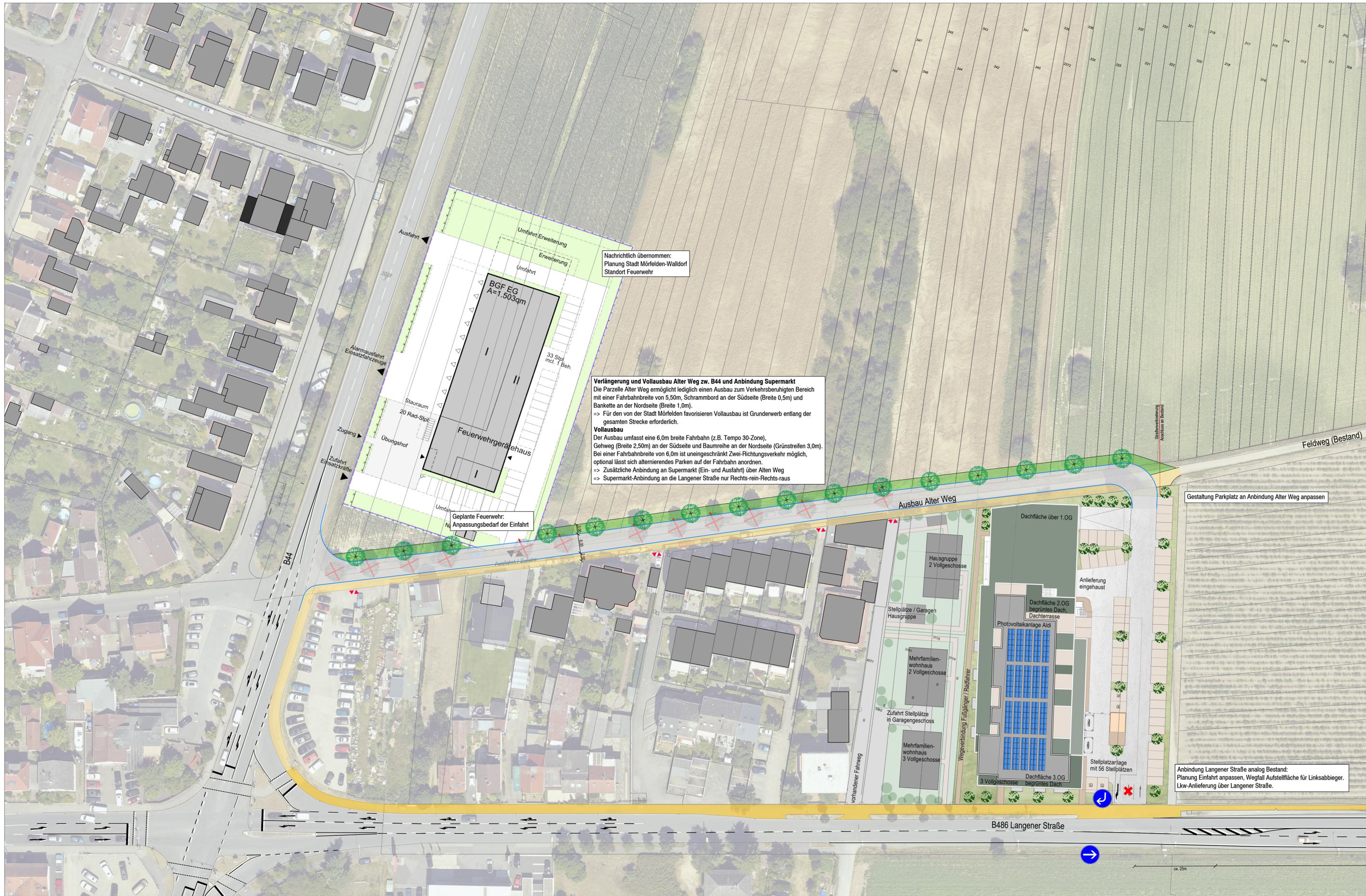


Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs:

- A B C D E F Vormittag
- A B C D E F Nachmittag

Leistungsfähigkeit
Prognose Planfall - Linkseinfädelstreifen



Nachrichtlich übernommen:
Planung Stadt Mörfelden-Walldorf
Standort Feuerwehr

Verlängerung und Vollausbau Alter Weg zw. B44 und Anbindung Supermarkt
Die Parzelle Alter Weg ermöglicht lediglich einen Ausbau zum Verkehrsberuhigten Bereich mit einer Fahrbahnbreite von 5,50m, Schrammbord an der Südseite (Breite 0,5m) und Bankette an der Nordseite (Breite 1,0m).
=> Für den von der Stadt Mörfelden favorisierten Vollausbau ist Grunderwerb entlang der gesamten Strecke erforderlich.

Vollausbau
Der Ausbau umfasst eine 6,0m breite Fahrbahn (z.B. Tempo 30-Zone), Gehweg (Breite 2,50m) an der Südseite und Baumreihe an der Nordseite (Grünstreifen 3,0m). Bei einer Fahrbahnbreite von 6,0m ist uneingeschränkt Zwei-Richtungsverkehr möglich, optional lässt sich alternierendes Parken auf der Fahrbahn anordnen.
=> Zusätzliche Anbindung an Supermarkt (Ein- und Ausfahrt) über Alten Weg
=> Supermarkt-Anbindung an die Langener Straße nur Rechts-rein-Rechts-raus

Geplante Feuerwehr:
Anpassungsbedarf der Einfahrt

Gestaltung Parkplatz an Anbindung Alter Weg anpassen

Anbindung Langener Straße analog Bestand:
Planung Einfahrt anpassen, Wegfall Aufstellfläche für Linksabbieger, Lkw-Anlieferung über Langener Straße.

Legende

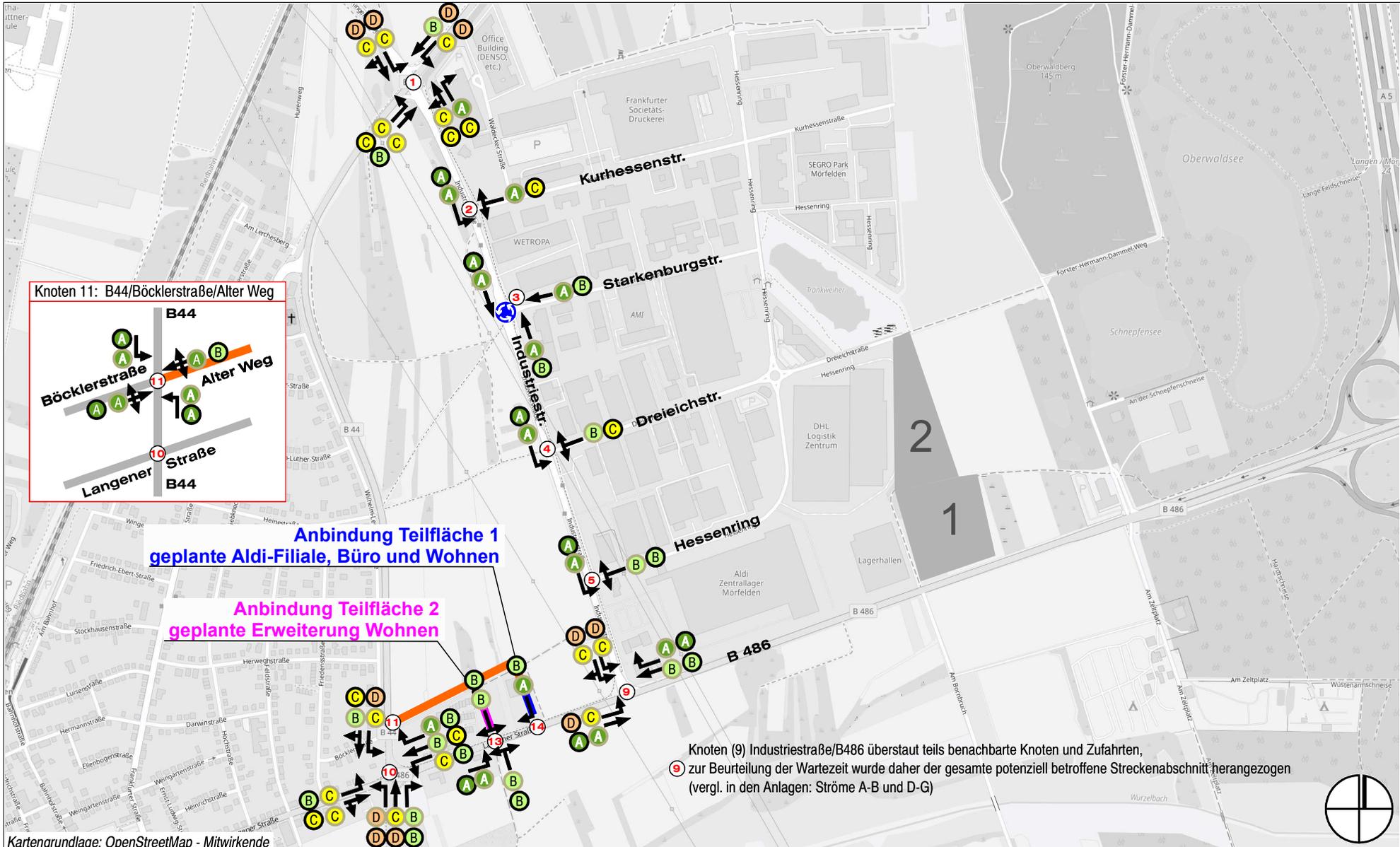
- Fläche Fußverkehr
- Fläche Fuß- und Radverkehr
- Fläche Bankett
- Fläche Grün
- Markierung
- Bordsteinkante
- Bordsteinkante (entfällt)
- Baum (Bestand)
- Baum (Planung)



M 1 : 500



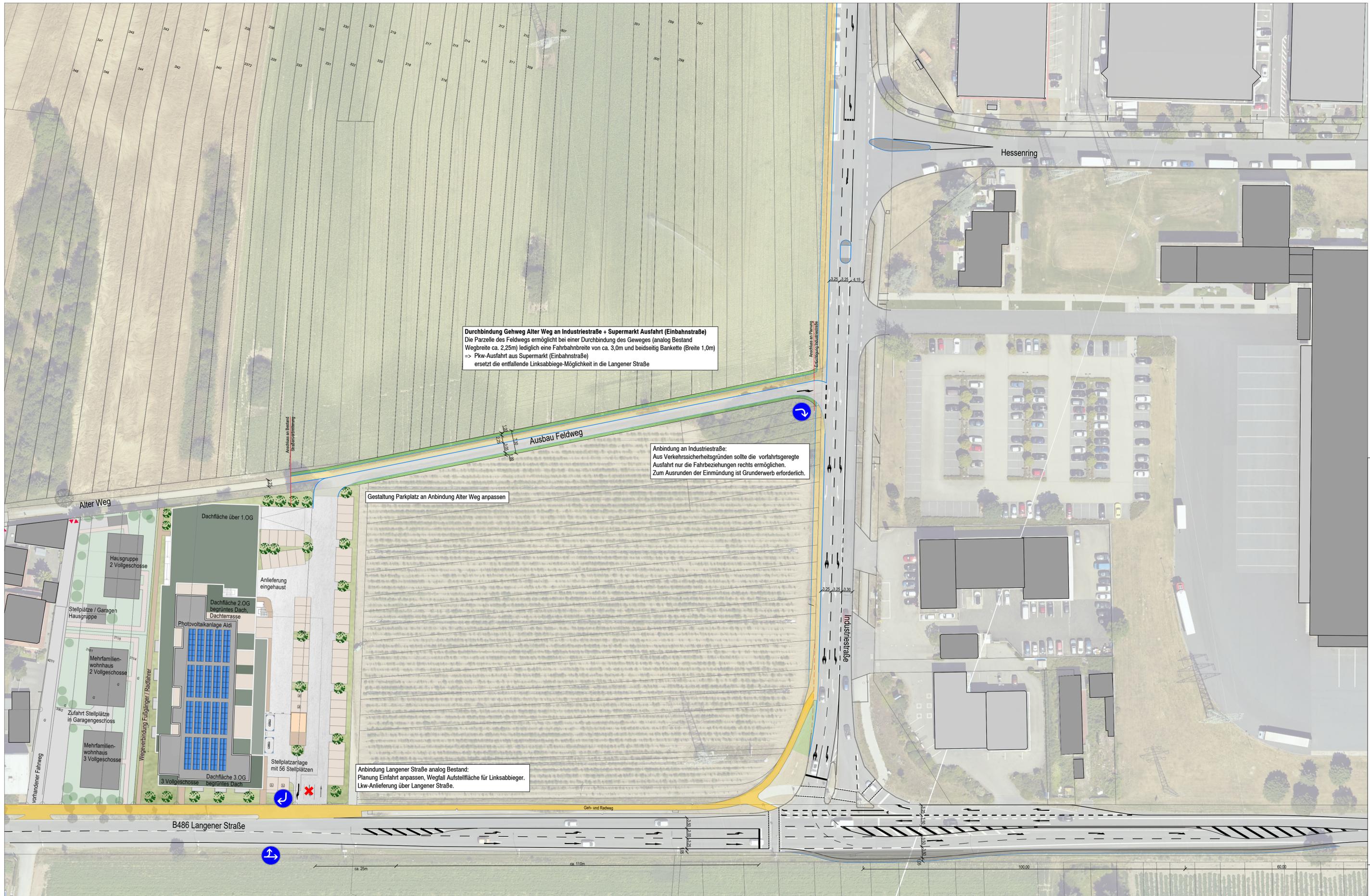
Verkehrsgutachten Standortverlagerung ALDI - Mörfelden Walldorf



Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs:

- A B C D E F Vormittag
- A B C D E F Nachmittag

Leistungsfähigkeit
Prognose Planfall 1
rückwärtige Erschließung an B44



Durchbindung Gehweg Alter Weg an Industriestraße + Supermarkt Ausfahrt (Einbahnstraße)
 Die Parzelle des Feldwegs ermöglicht bei einer Durchbindung des Geweges (analog Bestand Wegbreite ca. 2,25m) lediglich eine Fahrbahnbreite von ca. 3,0m und beidseitig Bankette (Breite 1,0m)
 => Pkw-Ausfahrt aus Supermarkt (Einbahnstraße)
 ersetzt die entfallende Linksabbiege-Möglichkeit in die Langener Straße

Anbindung an Industriestraße:
 Aus Verkehrssicherheitsgründen sollte die vorfahrtserechte Ausfahrt nur die Fahrbeziehungen rechts ermöglichen.
 Zum Ausrunden der Einmündung ist Grunderwerb erforderlich.

Gestaltung Parkplatz an Anbindung Alter Weg anpassen

Anbindung Langener Straße analog Bestand:
 Planung Einfahrt anpassen, Wegfall Aufstellfläche für Linksabbieger.
 Lkw-Anlieferung über Langener Straße.

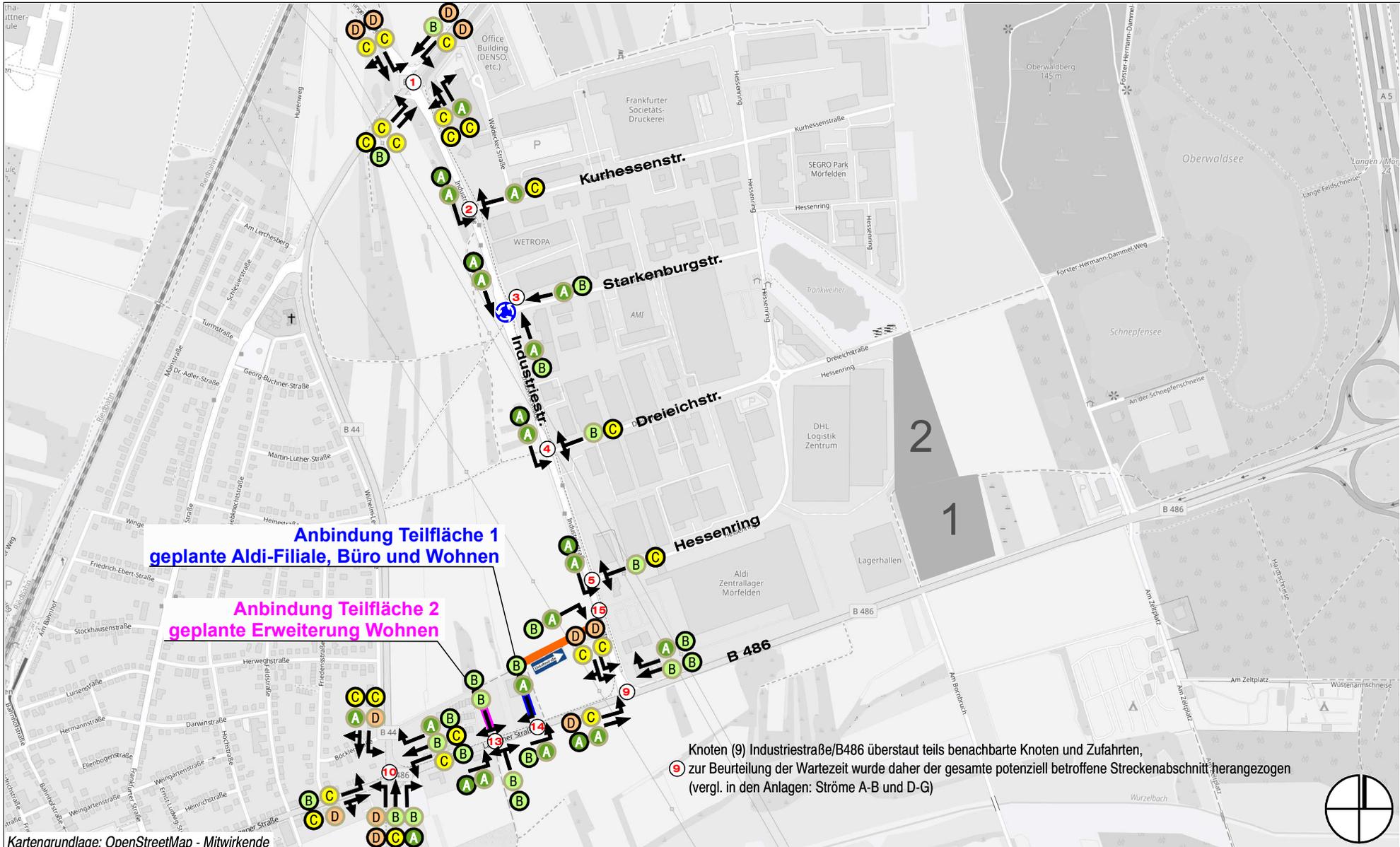
Legende

- Fläche Fußverkehr
- Fläche Fuß- und Radverkehr
- Fläche Bankett
- Fläche Grün
- Markierung
- Bordsteinkante
- Bordsteinkante (entfällt)
- Baum (Bestand)
- Baum (Planung)



M 1 : 500





Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

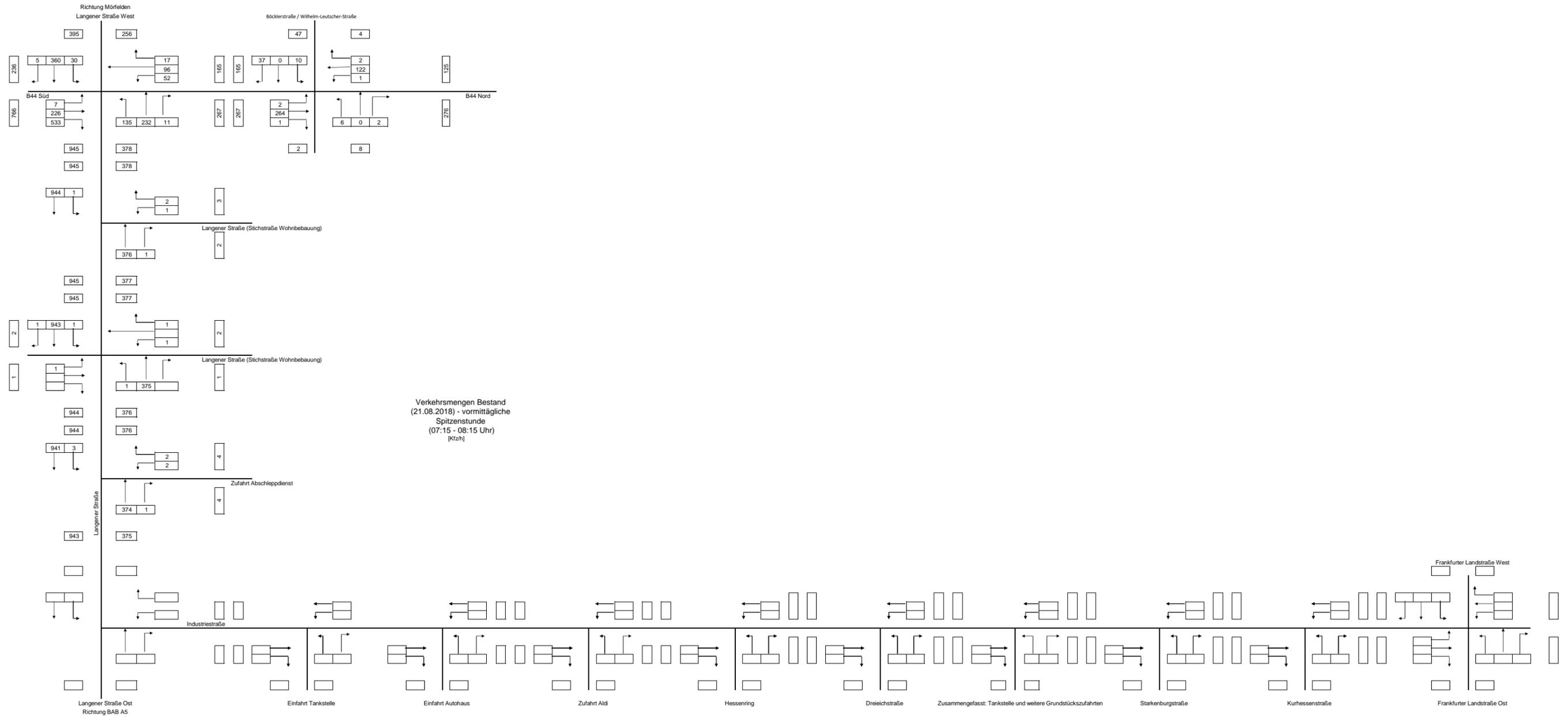
Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs:

- | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|------------|
| A | B | C | D | E | F | Vormittag |
| A | B | C | D | E | F | Nachmittag |

Leistungsfähigkeit

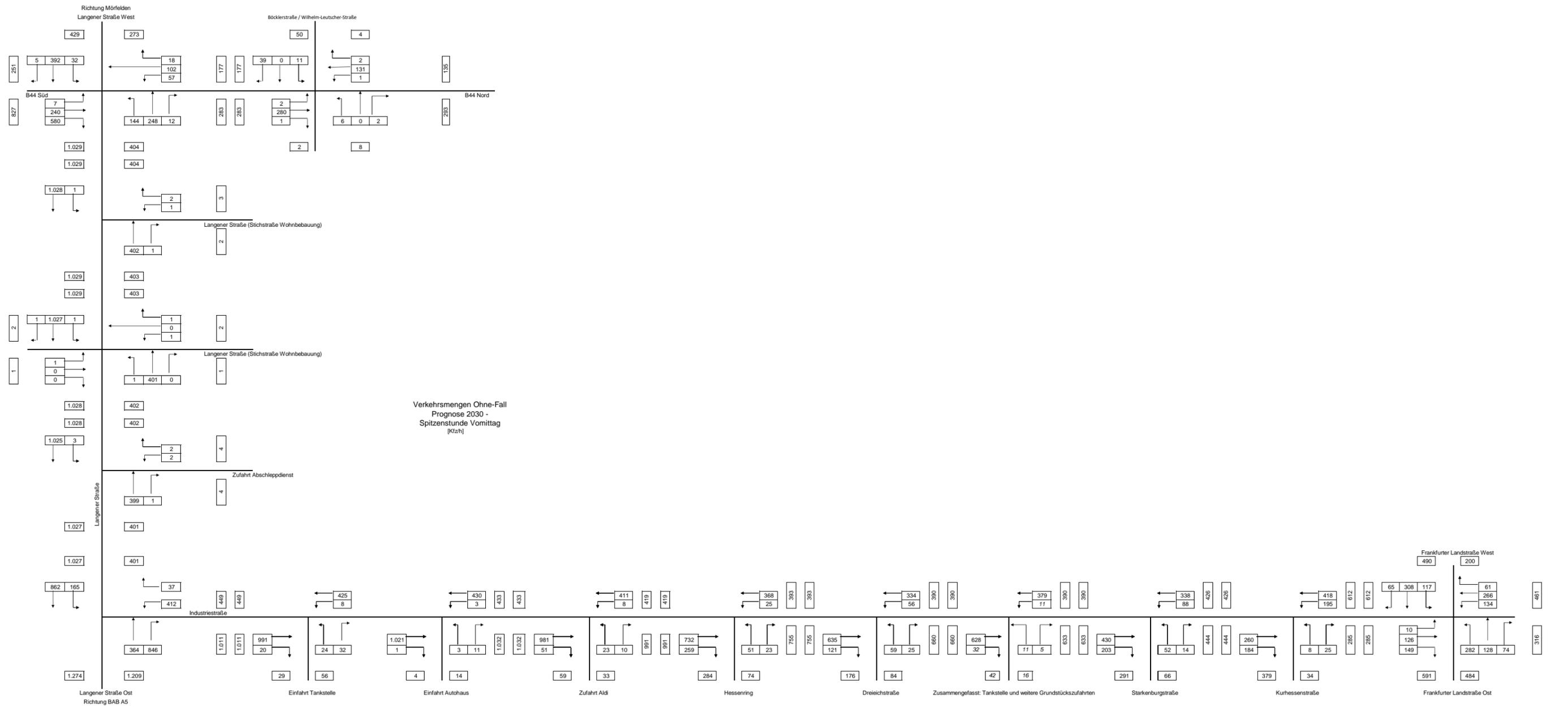
Prognose Planfall 2
rückwärtige Erschließung an Industriestraße

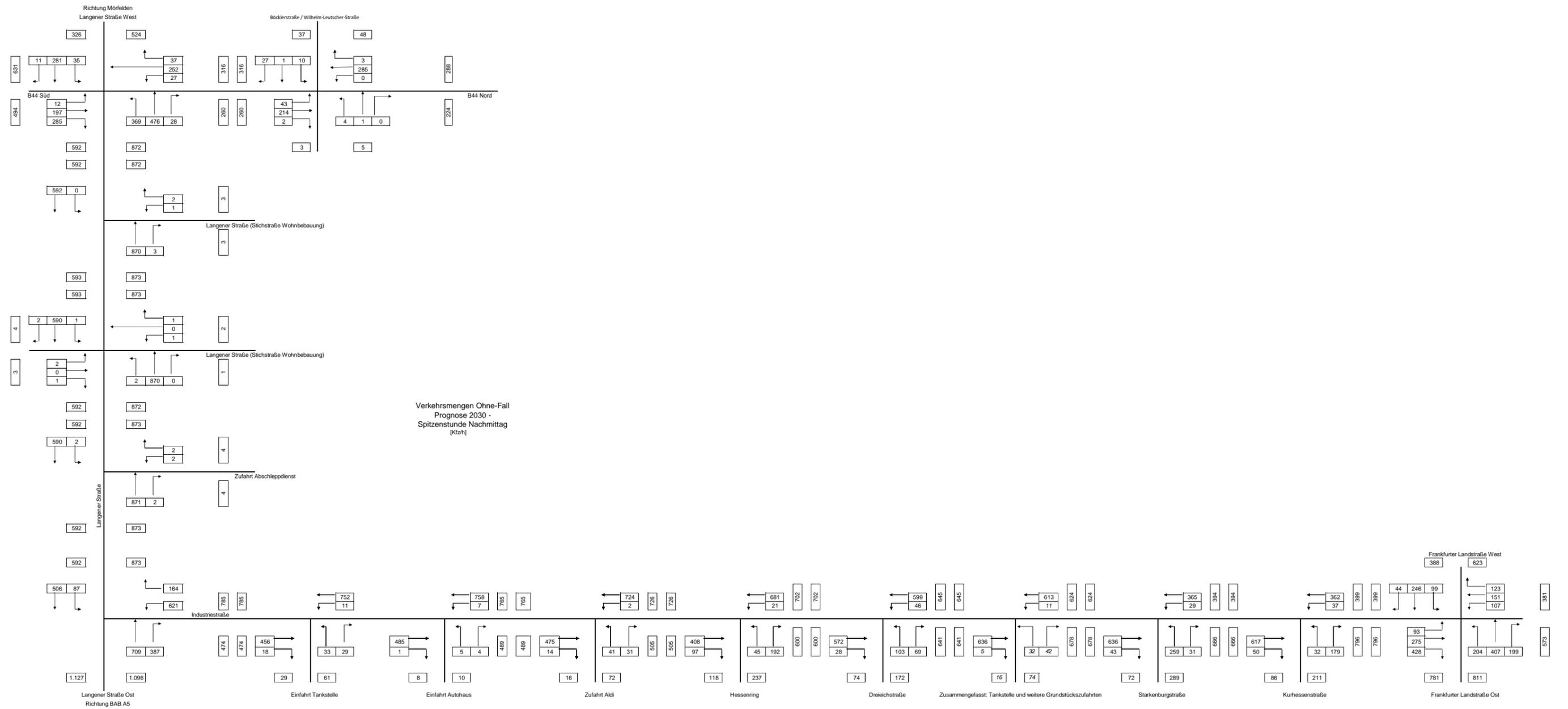
Anlage 1
Verkehrsmengen Bestand





Anlage 2
Verkehrsmengen Prognose Ohne-Fall





Neuverkehr		
Summe Neuverkehr		
Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	3.198
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	1.599
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	1.599
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	86
Zielverkehr	[Kfz/h]	59
Quellverkehr	[Kfz/h]	27
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz / h]	299
Zielverkehr	[Kfz/h]	156
Quellverkehr	[Kfz/h]	143

Mitnahmeeffekt im Kundenverkehr		
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	2.791
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	56
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	266
Mitnahmeeffekt	[%]	80%
Verlagerung der Abbiegeströme ggü. Bestand		
Kfz-Fahrten / Tag	[Kfz / 24h]	-2.233
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	-45
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	-213
Summe Neuverkehr auf bestehender Straße		
Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	965
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	483
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	483
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz / h]	41
Zielverkehr	[Kfz/h]	28
Quellverkehr	[Kfz/h]	13
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz / h]	86
Zielverkehr	[Kfz/h]	45
Quellverkehr	[Kfz/h]	41

Wohnnutzungen		Summe	Wohnen Aldi	Wohnen West
Wohneinheiten	[WE]	48	32	16
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]		3,0	3,0
Bewohner	[Pers.]	144	96	48
Bewohnerverkehr				
Wege/Bewohner	[Wege/Pers.*24h]		3,6	3,6
Summe Wege Bewohner	[Wege/24h]	519	346	173
Anteil heimgebundener Wege	[%]		90%	90%
Anzahl heimgebundener Wege	[Wege/24h]		311	156
MIV-Anteil	[%]		70%	70%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]		1,3	1,3
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)				
	[Kfz/24h]	251	167	84
Zielverkehr	[Kfz/24h]	126	84	42
Quellverkehr	[Kfz/24h]	126	84	42
Anteile Spitzenstunde vormittags				
Zielverkehr	[%]		4,7%	4,7%
Quellverkehr	[%]		9,1%	9,1%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags				
	[Kfz/h]	18	12	6
Zielverkehr	[Kfz/h]	6	4	2
Quellverkehr	[Kfz/h]	12	8	4
Anteile Spitzenstunde nachmittags				
Zielverkehr	[%]		10,3%	10,3%
Quellverkehr	[%]		6,1%	6,1%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags				
	[Kfz/h]	21	14	7
Zielverkehr	[Kfz/h]	13	9	4
Quellverkehr	[Kfz/h]	8	5	3

Wohnnutzungen		Summe	Wohnen Aldi	Wohnen West
Wohneinheiten	[WE]	48	32	16
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]		3	3
Bewohner	[Pers.]	144	96	48
Besucherverkehr Wohnnutzungen				
Fahrtenzuschlag Besucher an Fahrten von Bew	[%]		5%	5%
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)				
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	12	8	4
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	6	4	2
Anteile Spitzenstunde vormittags				
Zielverkehr	[%]		4,7%	4,7%
Quellverkehr	[%]		9,1%	9,1%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags				
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	0	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags				
Zielverkehr	[%]		10,3%	10,3%
Quellverkehr	[%]		6,1%	6,1%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags				
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	0	0

Wohnnutzungen		Summe	Wohnen Aldi	Wohnen West
Wohneinheiten	[WE]	48	32	16
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]		3,0	3,0
Bewohner	[Pers.]	144	96	48
Wirtschaftsverkehr Wohnnutzungen				
Kfz-Fahrten/Bewohner	[Fahrten/Pers.*24h]		0,10	0,10
Summe Kfz-Fahrten	[Wege]		10	5
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	14	10	5
Zielverkehr	[Kfz/24h]	7	5	2
Quellverkehr	[Kfz/24h]	7	5	2
Anteile Spitzenstunde vormittags				
Zielverkehr	[%]		8,0%	8,0%
Quellverkehr	[%]		4,8%	4,8%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	0	0	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	0	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags				
Zielverkehr	[%]		5,3%	5,3%
Quellverkehr	[%]		7,0%	7,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	0	0	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	0	0
<u>davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)</u>	[%]		50%	50%
Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Lkw/24h]	7	5	2
Zielverkehr	[Lkw/24h]	4	3	1
Quellverkehr	[Lkw/24h]	4	3	1
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags				
Zielverkehr	[Lkw/h]	0	0	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0	0	0
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags				
Zielverkehr	[Lkw/h]	0	0	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0	0	0

Büro-Nutzung		Büro
Bruttogeschossfläche	[m² BGF]	1.600
Beschäftigte/BGF	[BGF/Besch]	35
Anzahl Beschäftigte	[Besch.]	46
Beschäftigtenverkehr Büro-Nutzung		
Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers. *24h]	2,5
Anwesenheitsgrad	[%]	60%
Summe Wege Beschäftigte	[Wege]	68
MIV-Anteil	[%]	75%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	46
Zielverkehr	[Kfz/24h]	23
Quellverkehr	[Kfz/24h]	23
Anteile Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[%]	28,7%
Quellverkehr	[%]	5,3%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	8
Zielverkehr	[Kfz/h]	7
Quellverkehr	[Kfz/h]	1
Anteile Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[%]	1,0%
Quellverkehr	[%]	13,8%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	3
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	3

Büro-Nutzung		Büro
Bruttogeschossfläche	[m² BGF]	1.600
Anzahl Beschäftigte	[Besch.]	46
Kunden Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers. *24h]	0,7
Besucherverkehr Büro-Nutzung		
MIV-Anteil	[%]	90%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)		
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	54
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	27
Anteile Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[%]	3,9%
Quellverkehr	[%]	1,8%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[Kfz/h]	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[%]	12,0%
Quellverkehr	[%]	10,6%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[Kfz/h]	6
Quellverkehr	[Kfz/h]	3

Büro-Nutzung		Büro
Bruttogeschossfläche	[m² BGF]	1.600,0
Anzahl Beschäftigte	[Besch.]	46
Wirtschaftsverkehr Büro-Nutzung		
Kfz-Fahrten/Beschäftigten	[Fahrten/Pers.*24h]	0,10
Summe Kfz-Fahrten (interner Wirtschaftsverkehr)	[Wege]	5
Summe Kfz-Fahrten (externer Wirtschaftsverkehr)	[Wege]	4
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)		
Zielverkehr	[Kfz/24h]	4
Quellverkehr	[Kfz/24h]	2
Anteile Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[%]	8,0%
Quellverkehr	[%]	4,8%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[%]	5,3%
Quellverkehr	[%]	7,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	20,0%
Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)		
Zielverkehr	[Lkw/24h]	0
Quellverkehr	[Lkw/24h]	0
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[Lkw/h]	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[Lkw/h]	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0

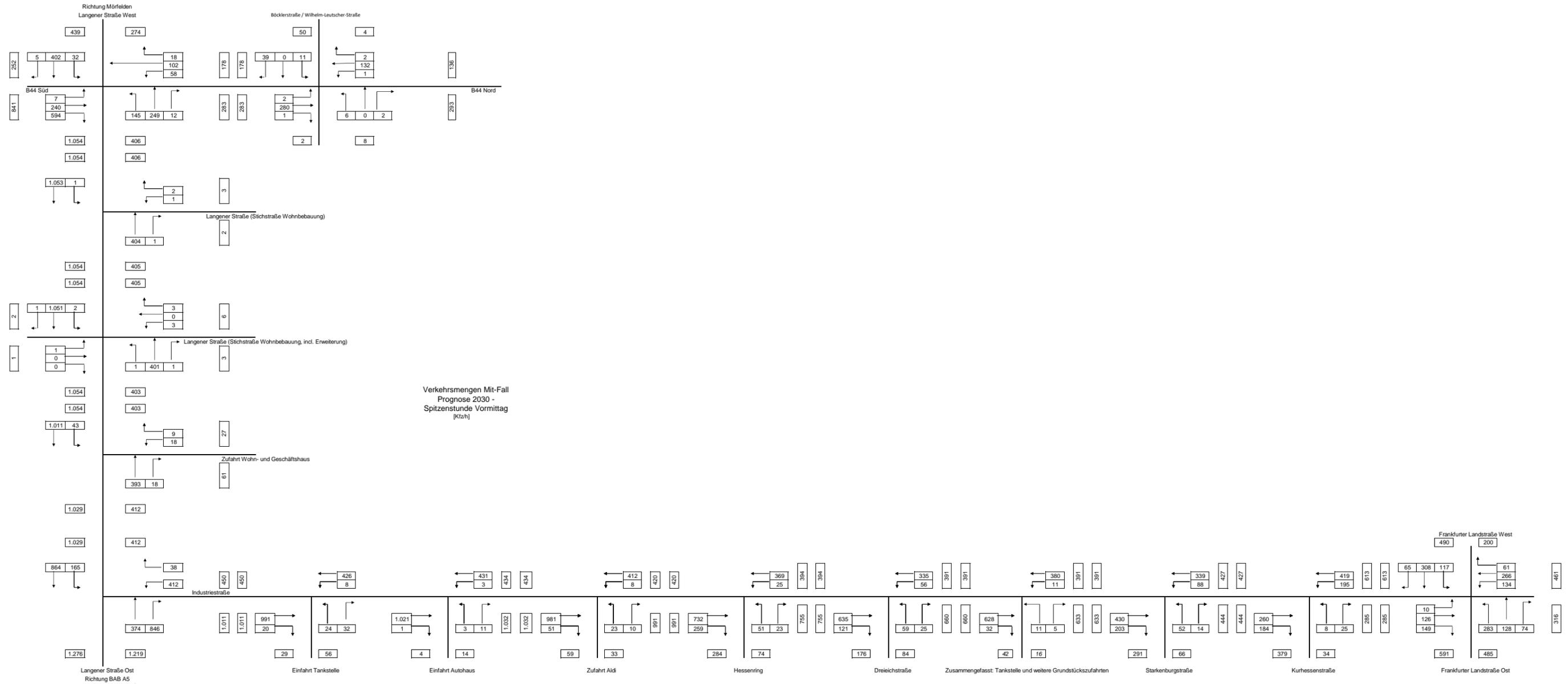
Einzelhandel (Lebensmittelmarkt)		ALDI
Verkaufsfläche (VKF)	[m²]	1.200
Verkaufsfläche je Beschäftigtem	[m²/Besch.]	80
Beschäftigte	[Pers.]	15
Beschäftigtenverkehr Einzelhandel		
Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers. *24h]	2,5
Anwesenheitsgrad	[%]	75%
Summe Wege Beschäftigte	[Wege]	28
MIV-Anteil	[%]	80%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)		
Zielverkehr	[Kfz/24h]	10
Quellverkehr	[Kfz/24h]	10
Anteile Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[%]	34%
Quellverkehr	[%]	0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[Kfz/h]	3
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[%]	0%
Quellverkehr	[%]	28%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	3

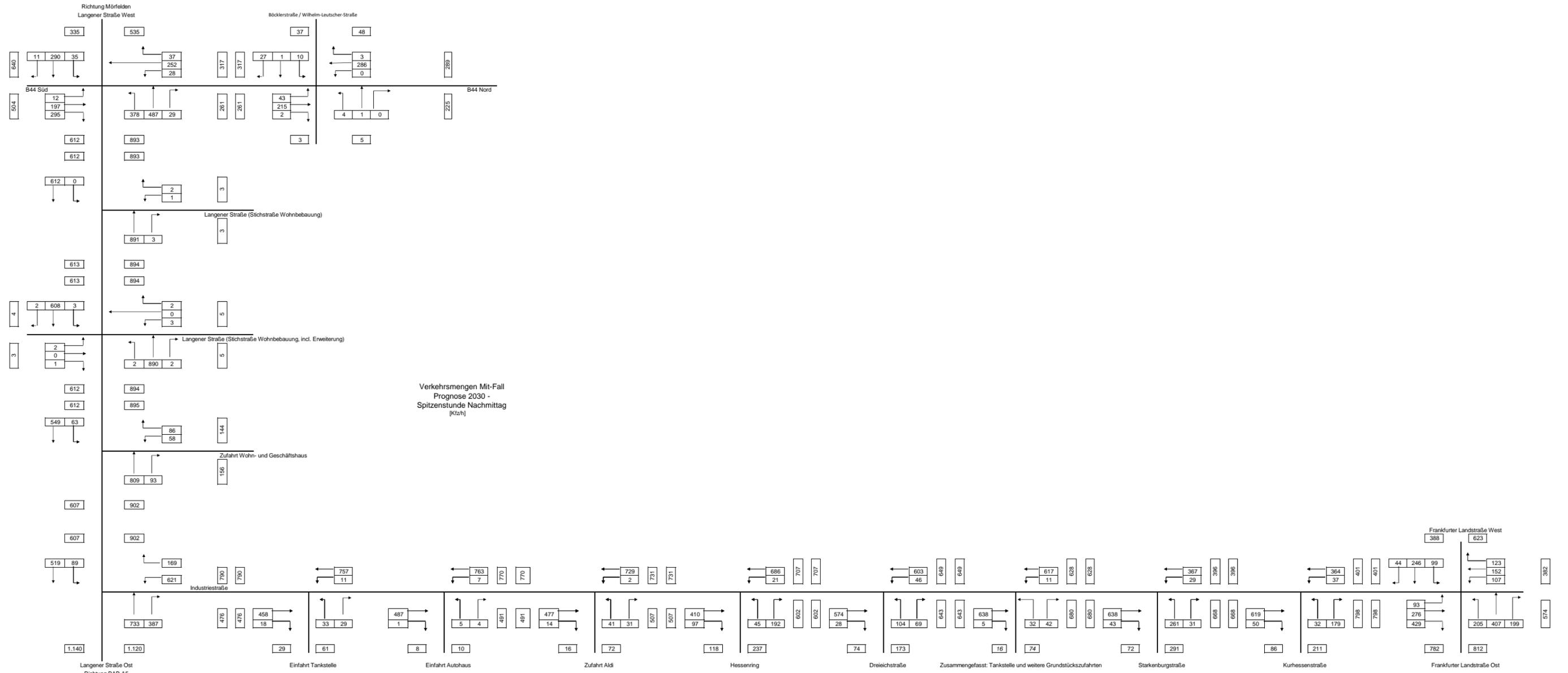
Einzelhandel (Lebensmittelmarkt)		ALDI
Verkaufsfläche (VKF)	[m ²]	1.200
Kunden u. Besucher je m ² VKF	[Pers./m ²]	2,1
Kunden und Besucher	[Pers.]	2.520
Kundenverkehr Einzelhandel		
Wege/Kunden	[Wege/Person]	2,0
Summe Wege	[Wege]	5.040
MIV-Anteil	[%]	80%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,3
Konkurrenzeffekt	[%]	10%
Verbundeffekt	[%]	0%
Mitnahmeeffekt (<i>siehe unten</i>)	[%]	<i>siehe unten</i>
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)		
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	1.396
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	1.396
Anteile Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[%]	3,0%
Quellverkehr	[%]	1,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[Kfz/h]	42
Quellverkehr	[Kfz/h]	14
Anteile Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[%]	10,0%
Quellverkehr	[%]	9,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[Kfz/h]	140
Quellverkehr	[Kfz/h]	126
Mitnahmeeffekt im Kundenverkehr		
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	2.791
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	56
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	266
Mitnahmeeffekt	[%]	80%
Verlagerung der Abbiegeströme ggü. Bestand		
Kfz-Fahrten / Tag	[Kfz / 24h]	-2.233
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	-45
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	-213

Einzelhandel (Lebensmittelmarkt)		ALDI
Verkaufsfläche (VKF)	[m ²]	1.200
Beschäftigte je 100 m ² VKF	[Pers./100m ²]	80,0
Beschäftigte	[Pers.]	15
Wirtschaftsverkehr Einzelhandel		
Kfz-Fahrten je 100 m ² VKF	[Fahrten/Pers.*24h]	0,55
Summe Kfz-Fahrten	[Wege]	6
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)		
	[Kfz/24h]	6
Zielverkehr	[Kfz/24h]	3
Quellverkehr	[Kfz/24h]	3
Anteile Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[%]	8,0%
Quellverkehr	[%]	4,8%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		
	[Kfz/h]	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[%]	5,3%
Quellverkehr	[%]	7,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		
	[Kfz/h]	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	66%
Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)		
	[Lkw/24h]	4
Zielverkehr	[Lkw/24h]	2
Quellverkehr	[Lkw/24h]	2
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		
	[Lkw/h]	0
Zielverkehr	[Lkw/h]	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		
	[Lkw/h]	0
Zielverkehr	[Lkw/h]	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0

Anlage 4
Neuverkehr

Anlage 5
Verkehrsmengen Prognose Mit-Fall





Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Prognose Ohne-Fall - vormittägliche Spitzenstunde
(Basis Planfall 3 der Erweiterung GE-Mörfelden-Ost)

							QSV
Nr.	KP	Art	Verkehrstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
1,2	1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	38,1	329	184	C
3	1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	36,2	135	183	C
4	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	23,2	66	88	B
5	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	47,2	312	249	C
6	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	48,6	121	64	C
7	1	Kfz	Industriestr. [R]	18,8	149	44	A
8,9	1	Kfz	Industriestr. [G+L]	36,5	135	56	C
10	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	3,1	74	13	A
11	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	25,0	127	56	B
12	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	37,2	283	125	C
13,14	1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)	5,0	30		A
15,16	1	FG	Wageninger Str. (Teil West)	6,3	30		A
17,18	1	FG	Frankfurter Landstr.	3,3	30		A
19	2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,8	195	117	A
20	2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	2,0	26	11	A
21	2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	8,0	8	10	A
22	3	Kfz	Industriestraße Nord	4,1	427	75	A
23	3	Kfz	Industriestraße Süd	8,7	632	158	A
24	3	Kfz	Starkenburgerstraße	4,7	68	29	A
28	4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	4,3	58	50	A
29	4	Kfz	Dreieichstr. [R]	4,7	25	45	A
30	4	Kfz	Dreieichstr. [L]	14,9	57	41	B
31	5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	8,4	24	62	A
32	5	Kfz	Hessenring [R]	4,4	23	23	A
33	5	Kfz	Hessenring [L]	17,6	53	37	B
43	9	Kfz	Industriestr. [R]	22,8	37	82	B
44	9	Kfz	Industriestr. [L]	25,3	416	81	B
45	9	Kfz	B 486 West [G]	12,5	860	351	A
46	9	Kfz	B 486 West [L]	44,8	163	70	C
47	9	Kfz	B 486 Ost [R]	11,5	839	373	A
48	9	Kfz	B 486 Ost [G]	21,7	368	230	B
49	9	Rad	B 486 West [G]	4,7	10		A
50	9	Rad	B 486 Ost [G]	12,7	10		B
51,52	9	FG	Industriestr. (Teil Ost)	8,9	31		A
53,54	9	FG	Industriestr. (Teil Mitte)	10,2	30		B
55,56	9	FG	Industriestr. (Teil West)	30,2	30		D
57,58	9	FG	B 486	36,2	50		D

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Prognose Ohne-Fall - vormittägliche Spitzenstunde
(Basis Planfall 3 der Erweiterung GE-Mörfelden-Ost)

							QSV
Nr.	KP	Art	Verkehrstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
A	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	38,8	37		C
B	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	42,8	416		C
C	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	13,8	1004		B
D	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	14,3	839		A
E	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	24,9	368		B
F	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	48,8	163		C
G	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	16,4	862		A
150,151	10	Kfz	Langener Straße West [R+G]	56,5	398	315	D
152	10	Kfz	Langener Straße West [L]	47,1	33	24	C
153	10	Kfz	B44 Süd [R]	19,7	578	439	A
154	10	Kfz	B44 Süd [G]	29,9	243	477	B
155	10	Kfz	B44 Süd [L]	50,7	7	17	D
156,1745	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	14,8	12	83	A
157,1746	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	37,2	250	110	C
158,1747	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	46,1	146	109	C
159,160,	10	Kfz	B44 Nord [R+G]	18,8	121	48	A
161,1741	10	Kfz	B44 Nord [L]	51,4	56	45	D
162,163	10	FG	Langener Straße West	33,7	101		E
164,165	10	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)	11,6	100		A
166,167	10	FG	B44 Süd (Teil West)	32,1	99		E
168,169	10	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)	13,4	100		A
170,171	10	FG	B44 Nord	33,8	50		E
172,173	11	Kfz	Böcklerstraße [R+G+L]	0,9	50	5	A
178,179	11	Kfz	Feldweg [R+L]	0,7	8	4	A
180	11	Kfz	B44 Nord [L]	1,2	1	0	A
181	11	Kfz	B44 Süd [L]	0,1	2	0	A
182	12	Kfz	B486 West [L]	0,8	1	61	A
183,184	12	Kfz	Langener Straße (Wohnweg 94ff) [R+L]	5,8	3	0	A
188	13	Kfz	B486 West [L]	2,2	1	124	A
189,190	13	Kfz	Feldweg [R+G+L]	11,9	1	0	B
191	13	Kfz	B486 Ost [L]	9,5	1	43	A
192,193	13	Kfz	Langener Straße (Wohnweg 98ff) [R+L]	7,9	2	0	A
194	14	Kfz	B486 Ost [L]	1,4	4	201	A
195,196	14	Kfz	Zufahrt Langener Straße 100 [R+G+L]	5,6	4	12	A

- (R) Rechtsabbieger
- (G) Geradeausfahrer
- (L) Linksabbieger

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Prognose Ohne-Fall - nachmittägliche Spitzenstunde

(Basis Planfall 3 der Erweiterung GE-Mörfelden-Ost)

							QSV
Nr.	KP	Art	Verkehrstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
1,2	1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	65,8	274	227	D
3	1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	62,6	107	227	D
4	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	8,9	44	11	A
5	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	30,6	248	108	B
6	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	42,0	103	56	C
7	1	Kfz	Industriestr. [R]	36,7	428	404	C
8,9	1	Kfz	Industriestr. [G+L]	45,2	366	404	C
10	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	33,0	199	482	B
11	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	50,0	402	652	C
12	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	63,2	204	535	D
13,14	1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)	9,3	31		A
15,16	1	FG	Wageninger Str. (Teil West)	17,2	30		A
17,18	1	FG	Frankfurter Landstr.	1,8	31		A
19	2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	4,3	36	63	A
20	2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	31,5	180	237	C
21	2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	28,6	31	237	C
22	3	Kfz	Industriestraße Nord	12,6	394	145	A
23	3	Kfz	Industriestraße Süd	13,7	680	267	B
24	3	Kfz	Starkenburgerstraße	16,1	291	101	B
28	4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,8	47	77	A
29	4	Kfz	Dreieichstr. [R]	9,5	69	84	A
30	4	Kfz	Dreieichstr. [L]	23,6	100	82	C
31	5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,7	21	56	A
32	5	Kfz	Hessenring [R]	4,0	194	45	A
33	5	Kfz	Hessenring [L]	19,5	45	43	B
43	9	Kfz	Industriestr. [R]	23,0	163	166	B
44	9	Kfz	Industriestr. [L]	25,7	619	165	B
45	9	Kfz	B 486 West [G]	10,4	501	118	A
46	9	Kfz	B 486 West [L]	52,2	87	52	D
47	9	Kfz	B 486 Ost [R]	13,5	387	51	A
48	9	Kfz	B 486 Ost [G]	25,2	706	708	B
49	9	Rad	B 486 West [G]	4,7	10		A
50	9	Rad	B 486 Ost [G]	10,4	10		B
51,52	9	FG	Industriestr. (Teil Ost)	10,1	31		A
53,54	9	FG	Industriestr. (Teil Mitte)	5,6	30		A
55,56	9	FG	Industriestr. (Teil West)	30,2	30		D
57,58	9	FG	B 486	36,2	50		D

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Prognose Ohne-Fall - nachmittägliche Spitzenstunde

(Basis Planfall 3 der Erweiterung GE-Mörfelden-Ost)

							QSV
Nr.	KP	Art	Verkehrstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
A	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	60,2	163		D
B	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	60,0	619		D
C	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	38,0	474		D
D	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	16,8	387		A
E	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	28,9	706		B
F	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	55,8	88		D
G	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	13,7	505		A
150,151	10	Kfz	Langener Straße West [R+G]	37,2	293	161	C
152	10	Kfz	Langener Straße West [L]	32,3	36	33	B
153	10	Kfz	B44 Süd [R]	15,2	285	199	A
154	10	Kfz	B44 Süd [G]	43,9	197	220	C
155	10	Kfz	B44 Süd [L]	44,8	11	17	C
156,1745	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	26,3	29	331	B
157,1746	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	41,0	476	337	C
158,1747	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	33,2	367	337	B
159,160,	10	Kfz	B44 Nord [R+G]	47,5	289	239	C
161,1741	10	Kfz	B44 Nord [L]	45,2	26	236	C
162,163	10	FG	Langener Straße West	33,7	101		E
164,165	10	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)	11,3	100		A
166,167	10	FG	B44 Süd (Teil West)	34,3	99		E
168,169	10	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)	15,9	100		B
170,171	10	FG	B44 Nord	35,5	50		F
172,173	11	Kfz	Böcklerstraße [R+G+L]	6,9	36	12	A
178,179	11	Kfz	Feldweg [R+L]	10,2	4	4	B
180	11	Kfz	B44 Nord [L]	0,0	0	171	A
181	11	Kfz	B44 Süd [L]	1,1	44	42	A
182	12	Kfz	B486 West [L]	0,0	0	0	A
183,184	12	Kfz	Langener Straße (Wohnweg 94ff) [R+L]	9,8	3	0	A
188	13	Kfz	B486 West [L]	3,0	1	13	A
189,190	13	Kfz	Feldweg [R+G+L]	11,5	3	6	B
191	13	Kfz	B486 Ost [L]	7,8	2	135	A
192,193	13	Kfz	Langener Straße (Wohnweg 98ff) [R+L]	5,4	2	0	A
194	14	Kfz	B486 Ost [L]	4,1	2	33	A
195,196	14	Kfz	Zufahrt Langener Straße 100 [R+G+L]	6,1	4	12	A

- (R) Rechtsabbieger
- (G) Geradeausfahrer
- (L) Linksabbieger

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Prognose Mit-Fall - vormittägliche Spitzenstunde

								QSV
Nr.	KP	Art	Verkehrstrom aus:	Q soll	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
1,2	1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	328	38,3	330	193	C
3	1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	134	36,4	134	193	C
4	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	65	23,4	66	88	B
5	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	308	47,4	312	249	C
6	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	117	48,6	121	64	C
7	1	Kfz	Industriestr. [R]	149	18,6	149	42	A
8,9	1	Kfz	Industriestr. [G+L]	136	36,4	135	74	C
10	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	74	3,0	74	8	A
11	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	128	24,5	127	50	B
12	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	283	36,9	284	165	C
13,14	1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)		5,0	30		A
15,16	1	FG	Wageninger Str. (Teil West)		6,3	30		A
17,18	1	FG	Frankfurter Landstr.		3,3	30		A
19	2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	195	1,8	195	99	A
20	2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	25	2,3	26	16	A
21	2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	8	9,0	8	17	A
22	3	Kfz	Industriestraße Nord	427	4,2	430	91	A
23	3	Kfz	Industriestraße Süd	633	9,2	630	133	A
24	3	Kfz	Starkenburgerstraße	66	5,0	68	28	A
28	4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	56	4,4	59	49	A
29	4	Kfz	Dreieichstr. [R]	25	5,4	25	36	A
30	4	Kfz	Dreieichstr. [L]	59	14,7	57	35	B
31	5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	25	8,2	24	74	A
32	5	Kfz	Hessenring [R]	23	4,3	24	16	A
33	5	Kfz	Hessenring [L]	51	17,7	53	44	B
43	9	Kfz	Industriestr. [R]	38	21,9	37	89	B
44	9	Kfz	Industriestr. [L]	412	25,5	418	88	B
45	9	Kfz	B 486 West [G]	864	14,3	846	352	A
46	9	Kfz	B 486 West [L]	165	46,5	160	74	C
47	9	Kfz	B 486 Ost [R]	846	11,5	837	297	A
48	9	Kfz	B 486 Ost [G]	374	21,4	377	230	B
49	9	Rad	B 486 West [G]		4,7	10		A
50	9	Rad	B 486 Ost [G]		12,7	10		B
51,52	9	FG	Industriestr. (Teil Ost)		8,9	31		A
53,54	9	FG	Industriestr. (Teil Mitte)		10,2	30		B
55,56	9	FG	Industriestr. (Teil West)		30,2	30		D
57,58	9	FG	B 486		36,2	50		D

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Prognose Mit-Fall - vormittägliche Spitzenstunde

								QSV
Nr.	KP	Art	Verkehrsstrom aus:	Q soll	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
A	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	38	38,5	37		C
B	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	412	43,5	418		C
C	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	1011	14,0	1001		B
D	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	846	14,9	837		A
E	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	374	25,3	377		B
F	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	165	49,5	163		C
G	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	864	17,2	862		A
150,151	10	Kfz	Langener Straße West [R+G]	407	50,7	407	305	D
152	10	Kfz	Langener Straße West [L]	32	45,5	33	36	C
153	10	Kfz	B44 Süd [R]	594	22,2	592	485	B
154	10	Kfz	B44 Süd [G]	240	32,9	243	484	B
155	10	Kfz	B44 Süd [L]	7	52,8	7	17	D
156,1745	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	12	13,6	12	84	A
157,1746	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	249	35,2	250	97	C
158,1747	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	145	47,6	146	96	C
159,160,	10	Kfz	B44 Nord [R+G]	120	20,0	120	50	A
161,1741	10	Kfz	B44 Nord [L]	58	52,4	58	47	D
162,163	10	FG	Langener Straße West		33,7	101		E
164,165	10	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)		11,7	100		A
166,167	10	FG	B44 Süd (Teil West)		32,2	99		E
168,169	10	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)		13,2	100		A
170,171	10	FG	B44 Nord		33,8	50		E
172,173	11	Kfz	Böcklerstraße [R+G+L]	50	0,8	50	5	A
178,179	11	Kfz	Feldweg [R+L]	8	1,0	8	4	A
180	11	Kfz	B44 Nord [L]	1	1,2	1	0	A
181	11	Kfz	B44 Süd [L]	2	0,2	2	0	A
182	12	Kfz	B486 West [L]	1	1,8	1	62	A
183,184	12	Kfz	Langener Straße (Wohnweg 94ff) [R+L]	3	6,8	3	0	A
188	13	Kfz	B486 West [L]	2	2,2	2	124	A
189,190	13	Kfz	Feldweg [R+G+L]	1	13,4	1	0	B
191	13	Kfz	B486 Ost [L]	1	8,5	1	37	A
192,193	13	Kfz	Langener Straße (Wohnweg 98ff) [R+L]	6	11,7	6	0	B
194	14	Kfz	B486 Ost [L]	43	4,1	44	206	A
195,196	14	Kfz	Zufahrt Aldi Langener Straße 100 [R+L]	27	27,8	26	24	C

- (R) Rechtsabbieger
- (G) Geradeausfahrer
- (L) Linksabbieger

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Prognose Mit-Fall - nachmittägliche Spitzenstunde

								QSV
Nr.	KP	Art	Verkehrsstrom aus:	Q soll	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
1,2	1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	274	64,8	275	218	D
3	1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	107	61,8	107	217	D
4	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	44	8,9	44	11	A
5	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	246	30,6	248	108	B
6	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	99	42,0	103	56	C
7	1	Kfz	Industriestr. [R]	429	37,4	430	432	C
8,9	1	Kfz	Industriestr. [G+L]	369	45,3	367	432	C
10	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	199	33,9	199	495	B
11	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	407	51,0	402	652	D
12	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	205	64,1	205	512	D
13,14	1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)		9,3	31		A
15,16	1	FG	Wageninger Str. (Teil West)		17,2	30		A
17,18	1	FG	Frankfurter Landstr.		1,8	31		A
19	2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	37	4,1	36	61	A
20	2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	179	24,6	180	216	B
21	2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	32	22,9	31	216	B
22	3	Kfz	Industriestraße Nord	396	13,0	396	140	A
23	3	Kfz	Industriestraße Süd	680	13,2	681	347	B
24	3	Kfz	Starkenburgerstraße	291	17,3	294	111	B
28	4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	46	3,3	47	73	A
29	4	Kfz	Dreieichstr. [R]	69	10,7	69	88	B
30	4	Kfz	Dreieichstr. [L]	104	24,7	101	86	C
31	5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	21	1,5	21	51	A
32	5	Kfz	Hessenring [R]	192	3,9	194	51	A
33	5	Kfz	Hessenring [L]	45	21,2	45	36	C
43	9	Kfz	Industriestr. [R]	169	23,2	167	223	B
44	9	Kfz	Industriestr. [L]	621	25,5	618	222	B
45	9	Kfz	B 486 West [G]	519	15,0	466	124	A
46	9	Kfz	B 486 West [L]	89	59,3	81	67	D
47	9	Kfz	B 486 Ost [R]	387	15,3	387	44	A
48	9	Kfz	B 486 Ost [G]	733	27,6	728	684	B
49	9	Rad	B 486 West [G]		4,7	10		A
50	9	Rad	B 486 Ost [G]		10,4	10		B
51,52	9	FG	Industriestr. (Teil Ost)		10,1	31		A
53,54	9	FG	Industriestr. (Teil Mitte)		5,6	30		A
55,56	9	FG	Industriestr. (Teil West)		30,2	30		D
57,58	9	FG	B 486		36,2	50		D

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Prognose Mit-Fall - nachmittägliche Spitzenstunde

								QSV
Nr.	KP	Art	Verkehrsstrom aus:	Q soll	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
A	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	169	61,0	167		D
B	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	621	60,7	618		D
C	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	476	37,7	476		D
D	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	387	18,6	387		A
E	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	733	31,3	728		B
F	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	89	61,7	90		D
G	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	519	16,9	519		A
150,151	10	Kfz	Langener Straße West [R+G]	300	37,8	302	132	C
152	10	Kfz	Langener Straße West [L]	35	33,0	36	34	B
153	10	Kfz	B44 Süd [R]	295	16,6	296	337	A
154	10	Kfz	B44 Süd [G]	197	46,0	197	336	C
155	10	Kfz	B44 Süd [L]	12	50,5	11	17	D
156,1745	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	29	27,0	30	333	B
157,1746	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	487	42,4	486	339	C
158,1747	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	378	33,6	375	339	B
159,160,	10	Kfz	B44 Nord [R+G]	289	48,3	289	240	C
161,1741	10	Kfz	B44 Nord [L]	28	46,1	27	237	C
162,163	10	FG	Langener Straße West		33,8	101		E
164,165	10	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)		11,3	100		A
166,167	10	FG	B44 Süd (Teil West)		34,3	99		E
168,169	10	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)		16,1	100		B
170,171	10	FG	B44 Nord		35,5	50		F
172,173	11	Kfz	Böcklerstraße [R+G+L]	37	7,5	36	16	A
178,179	11	Kfz	Feldweg [R+L]	5	12,5	4	5	B
180	11	Kfz	B44 Nord [L]	0	0,0	0	171	A
181	11	Kfz	B44 Süd [L]	43	1,3	44	40	A
182	12	Kfz	B486 West [L]	0	0,0	0	64	A
183,184	12	Kfz	Langener Straße (Wohnweg 94ff) [R+L]	3	7,2	3	0	A
188	13	Kfz	B486 West [L]	3	5,2	3	127	A
189,190	13	Kfz	Feldweg [R+G+L]	3	13,1	3	6	B
191	13	Kfz	B486 Ost [L]	2	7,1	2	156	A
192,193	13	Kfz	Langener Straße (Wohnweg 98ff) [R+L]	5	13,4	5	0	B
194	14	Kfz	B486 Ost [L]	63	11,5	62	208	B
195,196	14	Kfz	Zufahrt Aldi Langener Straße 100 [R+L]	144	35,2	142	124	D

- (R) Rechtsabbieger
- (G) Geradeausfahrer
- (L) Linksabbieger

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Prognose Planfall (Linkseinfädelstreifen) - vormittägliche Spitzenstunde

								QSV
Nr.	KP	Art	Verkehrstrom aus:	Q soll	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
1,2	1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	328	38,4	330	193	C
3	1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	134	36,5	134	193	C
4	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	65	23,2	66	88	B
5	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	308	47,2	312	249	C
6	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	117	48,6	121	64	C
7	1	Kfz	Industriestr. [R]	149	18,0	149	43	A
8,9	1	Kfz	Industriestr. [G+L]	136	36,0	135	61	C
10	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	74	3,0	74	13	A
11	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	128	24,4	127	50	B
12	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	283	36,8	284	125	C
13,14	1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)		5,0	30		A
15,16	1	FG	Wageninger Str. (Teil West)		6,3	30		A
17,18	1	FG	Frankfurter Landstr.		3,3	30		A
19	2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	195	1,9	195	103	A
20	2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	25	2,2	26	16	A
21	2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	8	7,5	8	16	A
22	3	Kfz	Industriestraße Nord	427	4,1	430	73	A
23	3	Kfz	Industriestraße Süd	633	8,6	630	202	A
24	3	Kfz	Starkenburgerstraße	66	4,8	68	28	A
28	4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	56	4,3	58	56	A
29	4	Kfz	Dreieichstr. [R]	25	4,9	25	47	A
30	4	Kfz	Dreieichstr. [L]	59	14,4	57	44	B
31	5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	25	8,6	24	71	A
32	5	Kfz	Hessenring [R]	23	4,6	23	17	A
33	5	Kfz	Hessenring [L]	51	17,2	53	44	B
43	9	Kfz	Industriestr. [R]	38	21,2	37	82	B
44	9	Kfz	Industriestr. [L]	412	24,4	418	81	B
45	9	Kfz	B 486 West [G]	864	11,2	863	260	A
46	9	Kfz	B 486 West [L]	165	43,7	163	326	C
47	9	Kfz	B 486 Ost [R]	846	11,7	836	359	A
48	9	Kfz	B 486 Ost [G]	374	22,0	377	167	B
49	9	Rad	B 486 West [G]		4,7	10		A
50	9	Rad	B 486 Ost [G]		12,7	10		B
51,52	9	FG	Industriestr. (Teil Ost)		8,9	31		A
53,54	9	FG	Industriestr. (Teil Mitte)		10,2	30		B
55,56	9	FG	Industriestr. (Teil West)		30,2	30		D
57,58	9	FG	B 486		36,2	50		D

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Prognose Planfall (Linkseinfädelstreifen) - vormittägliche Spitzenstunde

								QSV
Nr.	KP	Art	Verkehrsstrom aus:	Q soll	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
A	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	38	37,8	37		C
B	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	412	42,2	418		C
C	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	1011	13,6	1001		B
D	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	846	14,9	836		A
E	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	374	25,7	376		B
F	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	165	47,6	163		C
G	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	864	14,9	863		A
150,151	10	Kfz	Langener Straße West [R+G]	407	50,4	407	296	D
152	10	Kfz	Langener Straße West [L]	32	45,1	33	25	C
153	10	Kfz	B44 Süd [R]	594	21,8	592	485	B
154	10	Kfz	B44 Süd [G]	240	32,4	243	484	B
155	10	Kfz	B44 Süd [L]	7	52,3	7	17	D
156,1745	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	12	13,6	12	77	A
157,1746	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	249	35,1	250	93	B
158,1747	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	145	47,0	146	93	C
159,160,	10	Kfz	B44 Nord [R+G]	120	20,0	120	50	A
161,1741	10	Kfz	B44 Nord [L]	58	52,2	58	47	D
162,163	10	FG	Langener Straße West		33,7	101		E
164,165	10	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)		11,7	100		A
166,167	10	FG	B44 Süd (Teil West)		32,2	99		E
168,169	10	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)		13,2	100		A
170,171	10	FG	B44 Nord		33,8	50		E
172,173	11	Kfz	Böcklerstraße [R+G+L]	50	0,8	50	5	A
178,179	11	Kfz	Feldweg [R+L]	8	1,0	8	4	A
180	11	Kfz	B44 Nord [L]	1	1,1	1	0	A
181	11	Kfz	B44 Süd [L]	2	0,2	2	0	A
182	12	Kfz	B486 West [L]	1	1,9	1	36	A
183,184	12	Kfz	Langener Straße (Wohnweg 94ff) [R+L]	3	6,5	3	0	A
188	13	Kfz	B486 West [L]	2	2,4	2	98	A
189,190	13	Kfz	Feldweg [R+G+L]	1	13,2	1	0	B
191	13	Kfz	B486 Ost [L]	1	9,9	1	37	A
192,193	13	Kfz	Langener Straße (Wohnweg 98ff) [R+L]	6	10,1	6	0	B
194	14	Kfz	B486 Ost [L]	43	3,9	44	17	A
195,196	14	Kfz	Zufahrt Aldi Langener Straße 100 [R+L]	27	3,7	26	7	A

- (R) Rechtsabbieger
- (G) Geradeausfahrer
- (L) Linksabbieger

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Prognose Planfall (Linkseinfädelstreifen) - nachmittägliche Spitzenstunde

								QSV
Nr.	KP	Art	Verkehrstrom aus:	Q soll	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
1,2	1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	274	64,8	275	218	D
3	1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	107	62,0	107	217	D
4	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	44	8,9	44	11	A
5	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	246	30,6	248	108	B
6	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	99	42,0	103	56	C
7	1	Kfz	Industriestr. [R]	429	36,9	430	381	C
8,9	1	Kfz	Industriestr. [G+L]	369	44,7	368	431	C
10	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	199	33,9	199	366	B
11	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	407	51,0	402	652	D
12	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	205	64,1	205	511	D
13,14	1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)		9,3	31		A
15,16	1	FG	Wageninger Str. (Teil West)		17,2	30		A
17,18	1	FG	Frankfurter Landstr.		1,8	31		A
19	2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	37	4,5	36	59	A
20	2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	179	28,5	180	199	C
21	2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	32	25,6	31	199	C
22	3	Kfz	Industriestraße Nord	396	12,9	396	150	A
23	3	Kfz	Industriestraße Süd	680	13,8	683	306	B
24	3	Kfz	Starkenburgerstraße	291	17,8	294	112	B
28	4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	46	3,1	47	70	A
29	4	Kfz	Dreieichstr. [R]	69	10,9	69	100	B
30	4	Kfz	Dreieichstr. [L]	104	24,6	101	98	C
31	5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	21	1,8	21	80	A
32	5	Kfz	Hessenring [R]	192	4,0	194	48	A
33	5	Kfz	Hessenring [L]	45	20,8	45	39	C
43	9	Kfz	Industriestr. [R]	169	21,3	168	184	B
44	9	Kfz	Industriestr. [L]	621	24,6	620	183	B
45	9	Kfz	B 486 West [G]	519	10,2	519	120	A
46	9	Kfz	B 486 West [L]	89	52,4	91	104	D
47	9	Kfz	B 486 Ost [R]	387	17,7	387	56	A
48	9	Kfz	B 486 Ost [G]	733	30,8	728	815	B
49	9	Rad	B 486 West [G]		4,7	10		A
50	9	Rad	B 486 Ost [G]		10,4	10		B
51,52	9	FG	Industriestr. (Teil Ost)		10,1	31		A
53,54	9	FG	Industriestr. (Teil Mitte)		5,6	30		A
55,56	9	FG	Industriestr. (Teil West)		30,2	30		D
57,58	9	FG	B 486		36,2	50		D

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

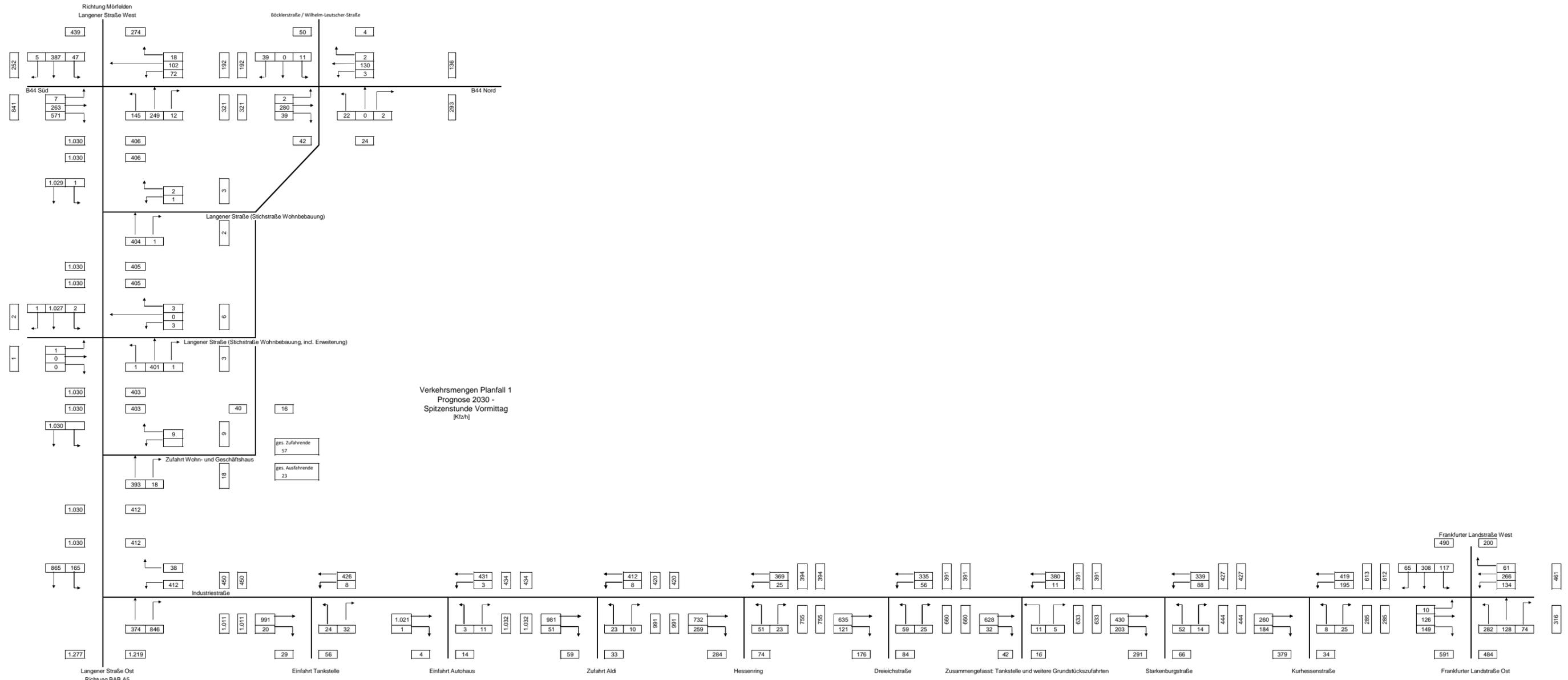
Prognose Planfall (Linkseinfädelstreifen) - nachmittägliche Spitzenstunde

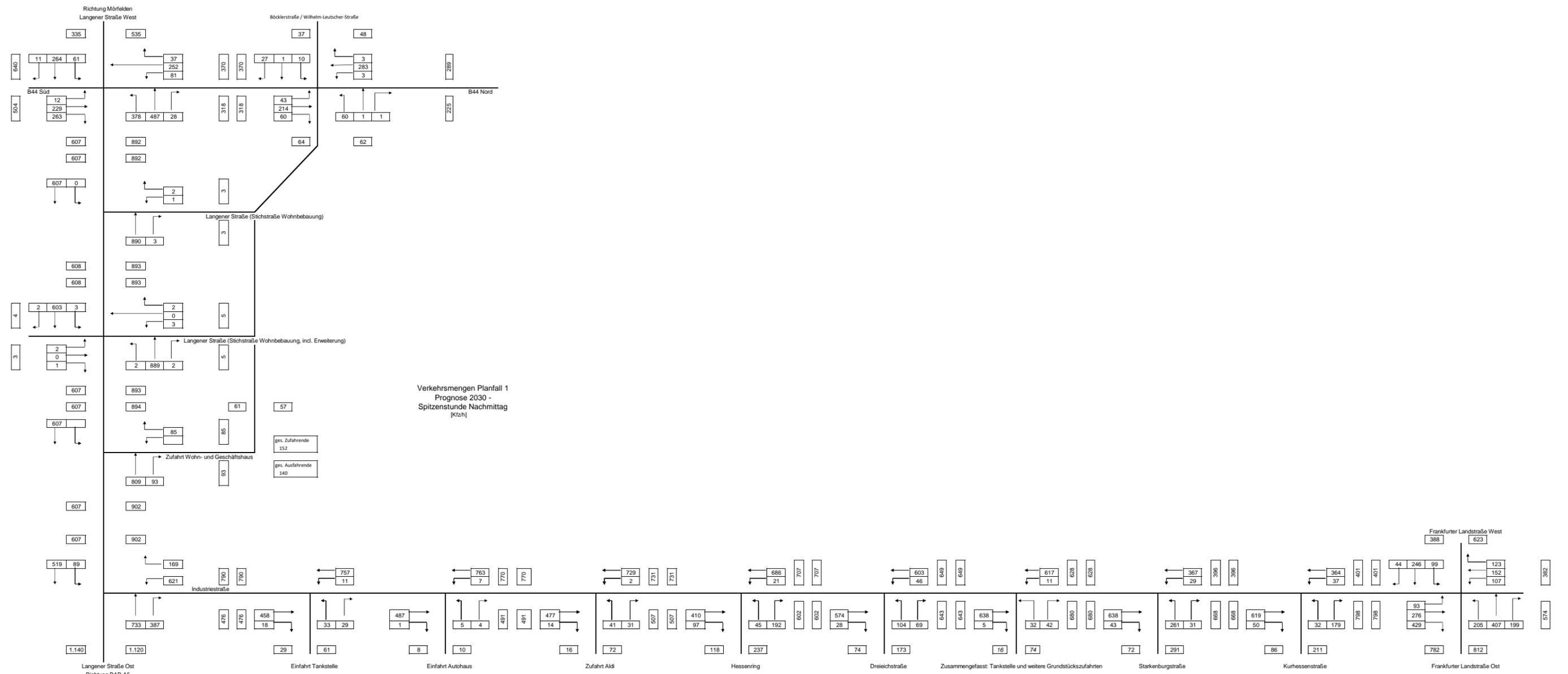
								QSV
Nr.	KP	Art	Verkehrsstrom aus:	Q soll	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
A	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	169	55,7	168		D
B	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	621	56,3	620		D
C	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	476	37,5	477		D
D	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	387	20,9	387		B
E	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	733	34,6	728		B
F	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	89	54,7	91		D
G	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	519	12,2	519		A
150,151	10	Kfz	Langener Straße West [R+G]	300	37,8	302	140	C
152	10	Kfz	Langener Straße West [L]	35	33,0	36	34	B
153	10	Kfz	B44 Süd [R]	295	16,6	296	337	A
154	10	Kfz	B44 Süd [G]	197	46,0	197	336	C
155	10	Kfz	B44 Süd [L]	12	50,5	11	17	D
156,1745	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	29	25,6	30	337	B
157,1746	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	487	42,1	486	344	C
158,1747	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	378	34,1	375	344	B
159,160,	10	Kfz	B44 Nord [R+G]	289	48,3	289	240	C
161,1741	10	Kfz	B44 Nord [L]	28	46,1	27	237	C
162,163	10	FG	Langener Straße West		33,8	101		E
164,165	10	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)		11,3	100		A
166,167	10	FG	B44 Süd (Teil West)		34,3	99		E
168,169	10	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)		16,4	100		B
170,171	10	FG	B44 Nord		35,5	50		F
172,173	11	Kfz	Böcklerstraße [R+G+L]	37	7,5	36	16	A
178,179	11	Kfz	Feldweg [R+L]	5	12,5	4	5	B
180	11	Kfz	B44 Nord [L]	0	0,0	0	171	A
181	11	Kfz	B44 Süd [L]	43	1,2	44	40	A
182	12	Kfz	B486 West [L]	0	0,0	0	5	A
183,184	12	Kfz	Langener Straße (Wohnweg 94ff) [R+L]	3	8,6	3	0	A
188	13	Kfz	B486 West [L]	3	4,1	3	68	A
189,190	13	Kfz	Feldweg [R+G+L]	3	12,3	3	5	B
191	13	Kfz	B486 Ost [L]	2	6,6	2	265	A
192,193	13	Kfz	Langener Straße (Wohnweg 98ff) [R+L]	5	13,4	5	0	B
194	14	Kfz	B486 Ost [L]	63	11,9	62	29	B
195,196	14	Kfz	Zufahrt Aldi Langener Straße 100 [R+L]	144	16,0	142	62	B

- (R) Rechtsabbieger
- (G) Geradeausfahrer
- (L) Linksabbieger

Anlage 9

Verkehrsmengen Prognose Planfall 1





Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Planfall 1 (rückwärtige Erschließung an B44) - vormittägliche Spitzenstunde

								QSV
Nr.	KP	Art	Verkehrstrom aus:	Q soll	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
1,2	1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	328	38,2	329	184	C
3	1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	134	36,2	134	184	C
4	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	65	23,2	66	83	B
5	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	308	47,3	312	249	C
6	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	117	48,6	121	64	C
7	1	Kfz	Industriestr. [R]	149	18,4	149	42	A
8,9	1	Kfz	Industriestr. [G+L]	136	35,8	135	52	C
10	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	74	3,2	74	14	A
11	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	128	25,0	127	56	B
12	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	282	37,2	283	125	C
13,14	1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)		5,0	30		A
15,16	1	FG	Wageninger Str. (Teil West)		6,3	30		A
17,18	1	FG	Frankfurter Landstr.		3,3	30		A
19	2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	195	1,9	194	101	A
20	2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	25	2,6	26	14	A
21	2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	8	7,7	8	11	A
22	3	Kfz	Industriestraße Nord	427	4,1	428	80	A
23	3	Kfz	Industriestraße Süd	633	8,8	630	178	A
24	3	Kfz	Starkenburgerstraße	66	4,9	68	28	A
28	4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	56	4,1	58	51	A
29	4	Kfz	Dreieichstr. [R]	25	4,7	25	29	A
30	4	Kfz	Dreieichstr. [L]	59	14,2	57	37	B
31	5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	25	8,1	25	82	A
32	5	Kfz	Hessenring [R]	23	4,4	23	23	A
33	5	Kfz	Hessenring [L]	51	17,7	53	45	B
43	9	Kfz	Industriestr. [R]	38	23,0	37	95	B
44	9	Kfz	Industriestr. [L]	412	25,3	416	94	B
45	9	Kfz	B 486 West [G]	865	12,6	866	374	A
46	9	Kfz	B 486 West [L]	165	44,4	164	70	C
47	9	Kfz	B 486 Ost [R]	846	11,2	836	331	A
48	9	Kfz	B 486 Ost [G]	374	21,1	377	173	B
49	9	Rad	B 486 West [G]		4,7	10		A
50	9	Rad	B 486 Ost [G]		12,7	10		B
51,52	9	FG	Industriestr. (Teil Ost)		8,9	31		A
53,54	9	FG	Industriestr. (Teil Mitte)		10,2	30		B
55,56	9	FG	Industriestr. (Teil West)		30,2	30		D
57,58	9	FG	B 486		36,2	50		D

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Planfall 1 (rückwärtige Erschließung an B44) - vormittägliche Spitzenstunde

								QSV	
Nr.	KP	Art	Verkehrsstrom aus:	Q soll	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]		
A	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	38	38,7	37		C	
B	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	412	42,9	416		C	
C	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	1011	13,7	1001		B	
D	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	846	14,6	836		A	
E	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	374	24,9	377		B	
F	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	165	46,9	164		C	
G	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	865	15,0	868		A	
150,151	10	Kfz	Langener Straße West [R+G]	392	48,2	392	229	C	
152	10	Kfz	Langener Straße West [L]	47	44,5	48	78	C	
153	10	Kfz	B44 Süd [R]	571	26,7	569	486	B	
154	10	Kfz	B44 Süd [G]	263	38,7	266	485	C	
155	10	Kfz	B44 Süd [L]	7	52,6	7	17	D	
156,1745	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	12	14,1	12	83	A	
157,1746	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	249	34,8	249	96	B	
158,1747	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	145	47,5	145	96	C	
159,160,	10	Kfz	B44 Nord [R+G]	120	20,5	121	74	B	
161,1741	10	Kfz	B44 Nord [L]	72	48,2	74	71	C	
162,163	10	FG	Langener Straße West		33,7	101		E	
164,165	10	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)		11,6	100		A	
166,167	10	FG	B44 Süd (Teil West)		32,2	99		E	
168,169	10	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)		13,4	100		A	
170,171	10	FG	B44 Nord		33,8	50		E	
172,173	11	Kfz	Böcklerstraße [R+G+L]	50	0,9	50	9	A	
178,179	11	Kfz	Alter Weg (Ausgebaut) [R+G+L]	24	2,1	22	5	A	
180	11	Kfz	B44 Nord [L]	3	1,0	1	0	A	
181	11	Kfz	B44 Süd [L]	2	0,2	2	0	A	
182	12	Kfz	B486 West [L]	1	1,2	1	84	A	
183,184	12	Kfz	Langener Straße (Wohnweg 94ff) [R+L]	3	7,0	3	0	A	
188	13	Kfz	B486 West [L]	2	3,5	2	146	A	
189,190	13	Kfz	Feldweg [R+G+L]	1	17,3	1	0	B	
191	13	Kfz	B486 Ost [L]	1	6,8	1	47	A	
192,193	13	Kfz	Langener Straße (Wohnweg 98ff) [R+L]	6	10,2	6	0	B	
194	14	Kfz	B486 Ost [L]		<i>gesperrt</i>				
195,196	14	Kfz	Ausfahrt Aldi Langener Straße 100 [R]	9	5,3	8	6	A	

- (R) Rechtsabbieger
- (G) Geradeausfahrer
- (L) Linksabbieger

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Planfall 1 (rückwärtige Erschließung an B44 - nachmittägliche Spitzenstunde)

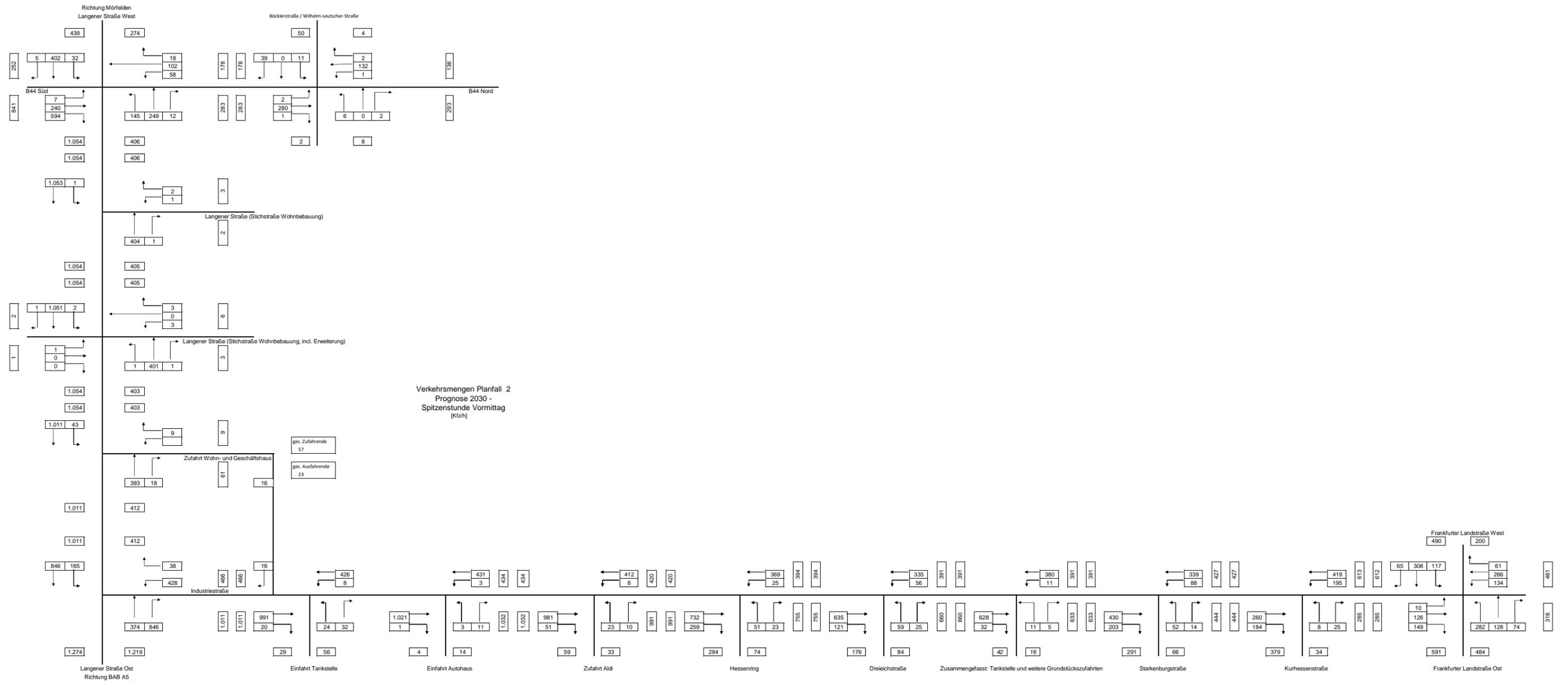
								QSV
Nr.	KP	Art	Verkehrstrom aus:	Q soll	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
1,2	1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	274	64,7	275	218	D
3	1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	107	61,9	107	217	D
4	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	44	8,9	44	11	A
5	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	246	30,6	248	108	B
6	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	99	42,0	103	56	C
7	1	Kfz	Industriestr. [R]	429	37,4	429	433	C
8,9	1	Kfz	Industriestr. [G+L]	369	45,5	367	432	C
10	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	199	33,9	199	495	B
11	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	407	51,0	402	652	D
12	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	205	64,2	205	511	D
13,14	1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)		9,3	31		A
15,16	1	FG	Wageninger Str. (Teil West)		17,2	30		A
17,18	1	FG	Frankfurter Landstr.		1,8	31		A
19	2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	37	4,2	36	57	A
20	2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	179	34,0	180	290	C
21	2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	32	30,4	31	290	C
22	3	Kfz	Industriestraße Nord	396	12,7	395	107	A
23	3	Kfz	Industriestraße Süd	680	12,8	682	267	B
24	3	Kfz	Starkenburgerstraße	291	17,2	294	117	B
28	4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	46	3,1	47	90	A
29	4	Kfz	Dreieichstr. [R]	69	11,3	69	207	B
30	4	Kfz	Dreieichstr. [L]	104	25,0	101	205	C
31	5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	21	1,7	21	59	A
32	5	Kfz	Hessenring [R]	192	3,9	194	41	A
33	5	Kfz	Hessenring [L]	45	19,5	45	32	B
43	9	Kfz	Industriestr. [R]	169	23,2	166	190	B
44	9	Kfz	Industriestr. [L]	621	25,9	616	189	B
45	9	Kfz	B 486 West [G]	519	10,8	515	124	A
46	9	Kfz	B 486 West [L]	89	53,9	89	50	D
47	9	Kfz	B 486 Ost [R]	387	14,9	388	118	A
48	9	Kfz	B 486 Ost [G]	733	26,7	729	661	B
49	9	Rad	B 486 West [G]		4,7			A
50	9	Rad	B 486 Ost [G]		10,4			B
51,52	9	FG	Industriestr. (Teil Ost)		10,1			A
53,54	9	FG	Industriestr. (Teil Mitte)		5,6			A
55,56	9	FG	Industriestr. (Teil West)		30,2			D
57,58	9	FG	B 486		36,2			D

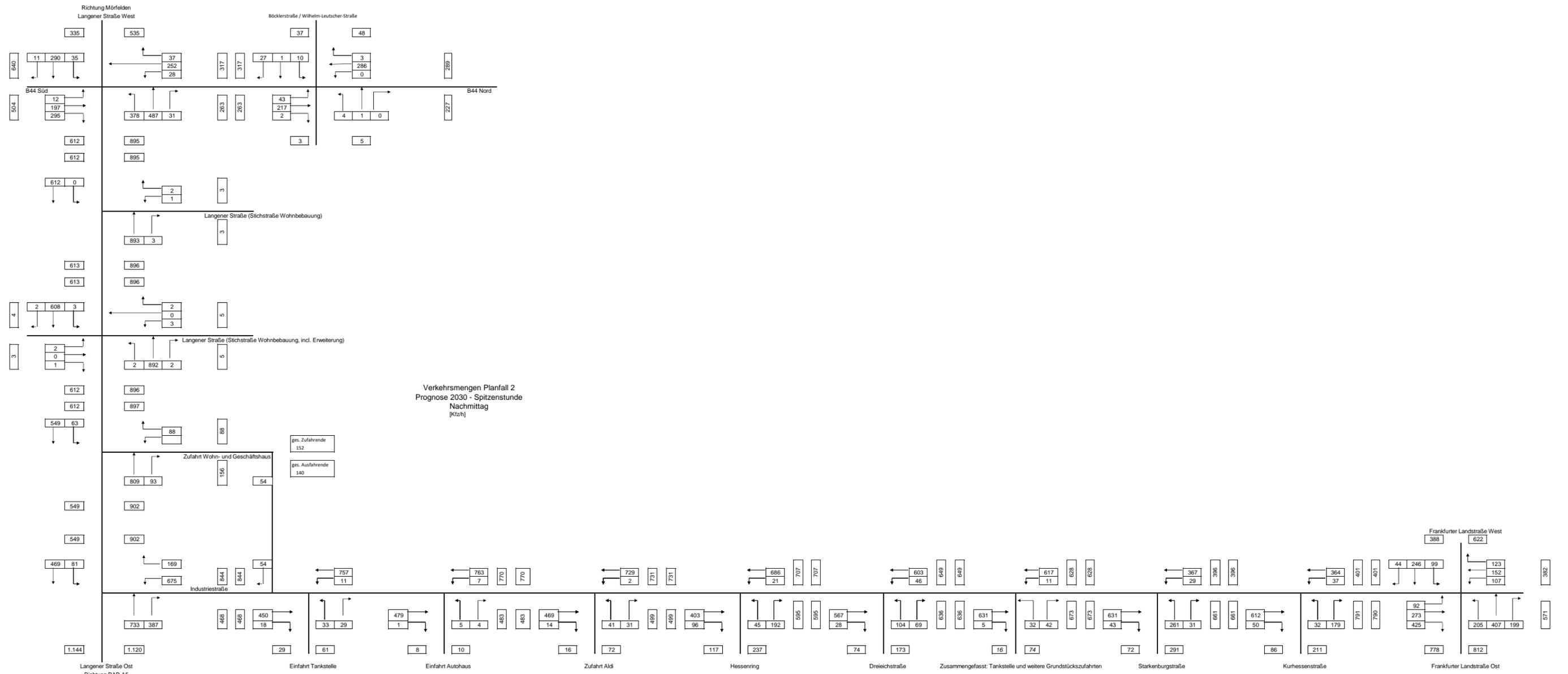
Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Planfall 1 (rückwärtige Erschließung an B44 - nachmittägliche Spitzenstunde)

								QSV	
Nr.	KP	Art	Verkehrsstrom aus:	Q soll	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]		
A	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	169	62,7	166		D	
B	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	621	62,1	616		D	
C	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	476	37,7	476		D	
D	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	387	18,2	388		A	
E	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	733	30,6	729		B	
F	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	89	56,1	90		D	
G	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	519	12,5	519		A	
150,151	10	Kfz	Langener Straße West [R+G]	274	37,1	276	132	C	
152	10	Kfz	Langener Straße West [L]	61	34,0	62	50	B	
153	10	Kfz	B44 Süd [R]	263	23,8	262	410	B	
154	10	Kfz	B44 Süd [G]	229	52,5	230	409	D	
155	10	Kfz	B44 Süd [L]	12	52,5	11	17	D	
156,1745	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	28	28,0	29	318	B	
157,1746	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	487	43,1	486	399	C	
158,1747	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	378	34,0	373	398	B	
159,160,	10	Kfz	B44 Nord [R+G]	289	47,5	286	169	C	
161,1741	10	Kfz	B44 Nord [L]	81	57,6	83	166	D	
162,163	10	FG	Langener Straße West		33,7			E	
164,165	10	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)		11,3			A	
166,167	10	FG	B44 Süd (Teil West)		34,3			E	
168,169	10	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)		16,4			B	
170,171	10	FG	B44 Nord		35,5			F	
172,173	11	Kfz	Böcklerstraße [R+G+L]	37	8,3	36	18	A	
178,179	11	Kfz	Alter Weg (Ausgebaut) [R+G+L]	62	14,0	63	37	B	
180	11	Kfz	B44 Nord [L]	3	4,7	3	101	A	
181	11	Kfz	B44 Süd [L]	43	1,6	45	44	A	
182	12	Kfz	B486 West [L]	0	0,0	0	0	A	
183,184	12	Kfz	Langener Straße (Wohnweg 94ff) [R+L]	3	8,9	3	0	A	
188	13	Kfz	B486 West [L]	3	5,6	3	52	A	
189,190	13	Kfz	Feldweg [R+G+L]	3	11,2	3	6	B	
191	13	Kfz	B486 Ost [L]	2	6,1	2	215	A	
192,193	13	Kfz	Langener Straße (Wohnweg 98ff) [R+L]	5	12,1	5	0	B	
194	14	Kfz	B486 Ost [L]		<i>gesperrt</i>				
195,196	14	Kfz	Ausfahrt Aldi Langener Straße 100 [R]	85	12,9	82	30	B	

- (R) Rechtsabbieger
- (G) Geradeausfahrer
- (L) Linksabbieger





Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Planfall 2 (rückwärtige Erschließung an Industriestr.) - vormittägliche Spitzenstunde

								QSV
Nr.	KP	Art	Verkehrstrom aus:	Q soll	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
1,2	1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	328	38,1	329	181	C
3	1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	134	36,2	135	181	C
4	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	65	23,3	65	83	B
5	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	308	47,3	312	249	C
6	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	117	48,6	121	64	C
7	1	Kfz	Industriestr. [R]	149	18,9	149	44	A
8,9	1	Kfz	Industriestr. [G+L]	136	36,5	135	60	C
10	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	74	3,1	74	13	A
11	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	128	25,0	127	56	B
12	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	282	37,2	283	125	C
13,14	1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)		5,0			A
15,16	1	FG	Wageninger Str. (Teil West)		6,3			A
17,18	1	FG	Frankfurter Landstr.		3,3			A
19	2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	195	1,9	194	105	A
20	2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	25	2,3	26	11	A
21	2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	8	7,8	8	12	A
22	3	Kfz	Industriestraße Nord	427	4,1	428	72	A
23	3	Kfz	Industriestraße Süd	633	8,9	629	144	A
24	3	Kfz	Starkenburgerstraße	66	4,9	68	30	A
28	4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	56	4,3	58	55	A
29	4	Kfz	Dreieichstr. [R]	25	4,5	25	38	A
30	4	Kfz	Dreieichstr. [L]	59	14,5	57	35	B
31	5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	25	8,7	24	76	A
32	5	Kfz	Hessenring [R]	23	4,5	23	17	A
33	5	Kfz	Hessenring [L]	51	17,4	53	48	B
43	9	Kfz	Industriestr. [R]	38	22,7	37	90	B
44	9	Kfz	Industriestr. [L]	428	30,6	432	89	B
45	9	Kfz	B 486 West [G]	846	14,1	844	314	A
46	9	Kfz	B 486 West [L]	165	46,0	163	74	C
47	9	Kfz	B 486 Ost [R]	846	11,6	837	558	A
48	9	Kfz	B 486 Ost [G]	374	21,5	377	290	B
49	9	Rad	B 486 West [G]		4,7			A
50	9	Rad	B 486 Ost [G]		12,7			B
51,52	9	FG	Industriestr. (Teil Ost)		8,7			A
53,54	9	FG	Industriestr. (Teil Mitte)		10,2			B
55,56	9	FG	Industriestr. (Teil West)		30,8			D
57,58	9	FG	B 486		36,2			D

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Planfall 2 (rückwärtige Erschließung an Industriestr.) - vormittägliche Spitzenstunde

								QSV
Nr.	KP	Art	Verkehrsstrom aus:	Q soll	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
A	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	38	40,1	37		C
B	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	428	43,6	432		C
C	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	1011	13,9	1001		B
D	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	846	15,1	837		A
E	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	374	25,3	377		B
F	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	165	49,0	163		C
G	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	846	17,0	846		A
150,151	10	Kfz	Langener Straße West [R+G]	407	51,3	408	297	D
152	10	Kfz	Langener Straße West [L]	32	46,4	33	26	C
153	10	Kfz	B44 Süd [R]	594	22,0	592	485	B
154	10	Kfz	B44 Süd [G]	240	32,6	243	484	B
155	10	Kfz	B44 Süd [L]	7	52,3	7	17	D
156,1745	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	12	12,6	12	77	A
157,1746	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	249	34,6	249	94	B
158,1747	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	145	47,8	146	94	C
159,160,	10	Kfz	B44 Nord [R+G]	120	20,0	120	50	A
161,1741	10	Kfz	B44 Nord [L]	58	52,2	57	47	D
162,163	10	FG	Langener Straße West		33,7			E
164,165	10	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)		11,6			A
166,167	10	FG	B44 Süd (Teil West)		32,2			E
168,169	10	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)		13,3			A
170,171	10	FG	B44 Nord		33,8			E
172,173	11	Kfz	Böcklerstraße [R+G+L]	50	0,8	50	5	A
178,179	11	Kfz	Feldweg [R+L]	8	1,1	8	4	A
180	11	Kfz	B44 Nord [L]	1	1,2	1	0	A
181	11	Kfz	B44 Süd [L]	2	0,2	2	0	A
182	12	Kfz	B486 West [L]	1	1,9	1	86	A
183,184	12	Kfz	Langener Straße (Wohnweg 94ff) [R+L]	3	6,4	3	0	A
188	13	Kfz	B486 West [L]	2	3,4	2	149	A
189,190	13	Kfz	Feldweg [R+G+L]	1	10,6	1	0	B
191	13	Kfz	B486 Ost [L]	1	8,5	1	37	A
192,193	13	Kfz	Langener Straße (Wohnweg 98ff) [R+L]	6	10,2	6	0	B
194	14	Kfz	B486 Ost [L]	43	3,9	44	235	A
195,196	14	Kfz	Ausfahrt Aldi Langener Straße 100 [R]	9	5,7	8	6	A
2017	15	Kfz	Ausfahrt Aldi La-Str. Industriestraße [R]	16	1,7	14	5	A

- (R) Rechtsabbieger
- (G) Geradeausfahrer
- (L) Linksabbieger

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Planfall 2 (rückwärtige Erschließung an Industriestr.) - nachmittägliche Spitzenstunde

								QSV
Nr.	KP	Art	Verkehrstrom aus:	Q soll	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
1,2	1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	274	64,6	275	218	D
3	1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	107	61,8	107	217	D
4	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	44	8,9	44	11	A
5	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	246	30,6	248	108	B
6	1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	99	42,0	103	56	C
7	1	Kfz	Industriestr. [R]	425	36,0	425	401	C
8,9	1	Kfz	Industriestr. [G+L]	365	44,7	365	433	C
10	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	199	33,9	199	515	B
11	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	407	51,0	402	652	D
12	1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	205	64,1	205	511	D
13,14	1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)		9,3			A
15,16	1	FG	Wageninger Str. (Teil West)		17,2			A
17,18	1	FG	Frankfurter Landstr.		1,8			A
19	2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	37	4,2	36	60	A
20	2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	179	27,0	180	216	C
21	2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	32	27,4	31	217	C
22	3	Kfz	Industriestraße Nord	396	12,9	396	111	A
23	3	Kfz	Industriestraße Süd	673	12,9	674	226	B
24	3	Kfz	Starkenburgerstraße	291	17,3	294	178	B
28	4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	46	3,0	47	92	A
29	4	Kfz	Dreieichstr. [R]	69	9,2	68	97	A
30	4	Kfz	Dreieichstr. [L]	104	23,9	100	94	C
31	5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	21	1,6	21	58	A
32	5	Kfz	Hessenring [R]	192	3,8	194	39	A
33	5	Kfz	Hessenring [L]	45	20,2	46	33	C
43	9	Kfz	Industriestr. [R]	169	22,6	167	256	B
44	9	Kfz	Industriestr. [L]	675	32,8	668	256	B
45	9	Kfz	B 486 West [G]	469	16,5	465	121	A
46	9	Kfz	B 486 West [L]	81	56,6	82	50	D
47	9	Kfz	B 486 Ost [R]	387	17,6	387	48	A
48	9	Kfz	B 486 Ost [G]	733	30,2	728	785	B
49	9	Rad	B 486 West [G]		5,3			A
50	9	Rad	B 486 Ost [G]		11,0			B
51,52	9	FG	Industriestr. (Teil Ost)		9,8			A
53,54	9	FG	Industriestr. (Teil Mitte)		5,7			A
55,56	9	FG	Industriestr. (Teil West)		29,9			C
57,58	9	FG	B 486		36,3			D

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Planfall 2 (rückwärtige Erschließung an Industriestr.) - nachmittägliche Spitzenstunde

								QSV
Nr.	KP	Art	Verkehrsstrom aus:	Q soll	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
A	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	169	65,1	167		D
B	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	675	64,4	668		D
C	9	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	468	37,0	469		D
D	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	387	20,7	387		B
E	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	733	33,9	728		B
F	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	81	59,7	83		D
G	9	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	469	18,7	469		A
150,151	10	Kfz	Langener Straße West [R+G]	300	37,8	302	133	C
152	10	Kfz	Langener Straße West [L]	35	33,2	36	35	B
153	10	Kfz	B44 Süd [R]	295	16,7	296	337	A
154	10	Kfz	B44 Süd [G]	197	46,0	197	336	C
155	10	Kfz	B44 Süd [L]	12	50,5	11	17	D
156,1745	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	31	27,5	32	393	B
157,1746	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	487	43,0	485	399	C
158,1747	10	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	378	33,9	374	399	B
159,160,	10	Kfz	B44 Nord [R+G]	289	48,2	289	240	C
161,1741	10	Kfz	B44 Nord [L]	28	46,3	27	237	C
162,163	10	FG	Langener Straße West		33,7			E
164,165	10	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)		11,3			A
166,167	10	FG	B44 Süd (Teil West)		34,3			E
168,169	10	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)		15,9			B
170,171	10	FG	B44 Nord		35,5			F
172,173	11	Kfz	Böcklerstraße [R+G+L]	37	7,3	36	16	A
178,179	11	Kfz	Feldweg [R+L]	5	12,0	4	5	B
180	11	Kfz	B44 Nord [L]	0	0,0	0	171	A
181	11	Kfz	B44 Süd [L]	43	1,1	44	49	A
182	12	Kfz	B486 West [L]	0	0,0	0	23	A
183,184	12	Kfz	Langener Straße (Wohnweg 94ff) [R+L]	3	7,5	3	0	A
188	13	Kfz	B486 West [L]	3	6,2	3	86	A
189,190	13	Kfz	Feldweg [R+G+L]	3	13,6	3	0	B
191	13	Kfz	B486 Ost [L]	2	4,9	2	216	A
192,193	13	Kfz	Langener Straße (Wohnweg 98ff) [R+L]	5	12,6	5	0	B
194	14	Kfz	B486 Ost [L]	63	12,3	63	159	B
195,196	14	Kfz	Ausfahrt Aldi Langener Straße 100 [R]	88	13,1	84	28	B
2017	15	Kfz	Ausfahrt Aldi La-Str. Industriestraße [R]	54	15,1	54	98	B

- (R) Rechtsabbieger
- (G) Geradeausfahrer
- (L) Linksabbieger