



**Stellungnahme zu geänderten Nutzungen –  
Verkehrsgutachten Standortverlagerung ALDI  
Mörfelden-Walldorf**

# **Stellungnahme zu geänderten Nutzungen – Verkehrsgutachten Standortverlagerung ALDI**

## **Mörfelden-Walldorf**

09. Mai 2022

### **Auftraggeber**

Grundstücksentwicklungsgesellschaft  
Mörfelden mbH  
Ansprechpartner:  
Fabian Schäfer  
Plockstraße 6-10  
35390 Gießen  
Telefon: 0641 / 93263-78

### **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

<b>1</b>	<b>Aufgabe und Vorgehensweise</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Prognose geplantes Büro- und Geschäftshaus</b>	<b>1</b>
<b>3</b>	<b>Bewertung</b>	<b>2</b>
	<b>Verzeichnisse</b>	<b>5</b>

## 1 Aufgabe und Vorgehensweise

Die R+T Verkehrsplanung GmbH hat ein Verkehrsgutachten für die Umwidmung einer bisher gewerblich genutzten Fläche zu einem Geschäftshaus im Bereich des östlichen Ortseingangs vom Mörfelden (Langener Straße 100) erstellt<sup>1</sup>. Dabei wurden die Menge und die Richtungsverteilung des zukünftigen Kfz-Verkehrsaufkommens prognostiziert, verschiedene Erschließungsvarianten geprüft und bewertet sowie die Leistungsfähigkeit im umliegenden Straßennetz per Mikrosimulation untersucht.

Im Zuge der Projektentwicklung haben sich nun Änderungen an der geplanten Nutzung im Geschäftshaus ergeben. Demnach soll ursprünglich vorgesehene Wohnnutzung durch zusätzliche Flächen für publikumsarme Büronutzung ersetzt werden.

Ziel dieser Stellungnahme ist es, zu prüfen wie sich die Nutzungsänderung hinsichtlich der Prognose-Verkehrsmengen auswirkt. Außerdem erfolgt eine Bewertung, ob die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit ggf. eine Neuberechnung mittels Mikrosimulation erforderlich machen.

## 2 Prognose geplantes Büro- und Geschäftshaus

Im Bereich des östlichen Ortseingangs vom Mörfelden ist nördlich der Langener Straße (Langener Straße 100) die Umwidmung einer bisher gewerblich genutzten Fläche geplant. Die geplante Nutzung als Büro- und Geschäftshaus umfasst:

- einen ALDI-Markt mit 1.250m<sup>2</sup> Verkaufsfläche im Erdgeschoss (Verlagerung der Filiale Mörfelden Opelstraße),
- Büronutzung auf insgesamt knapp 5.350m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche in den Obergeschossen

Das ursprüngliche Nutzungskonzept sah lediglich 1.600m<sup>2</sup> Büronutzung und zusätzlich 32 Wohnungen in dem Gebäude Langener Straße 100 vor.

Außerdem wurde ursprünglich auf dem westlich daran angrenzenden Grundstück der Langener Straße 98ff von einer Entwicklung von etwa 16 Wohneinheiten ausgegangen. Diese Entwicklung entfällt.

Entsprechend ist mit einer Änderung der zukünftigen Verkehrsmengen zu rechnen. Die Berechnung des Neuverkehrs erfolgt analog der Ansätze der Basisuntersuchung<sup>1</sup> und entsprechend den Hinweisen zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen der Forschungsgesellschaft für

---

<sup>1</sup> R+T Verkehrsplanung GmbH: Verkehrsgutachten Standortverlagerung ALDI Mörfelden-Walldorf. Darmstadt 08.10.2021 (Vorabzug)

Straße- und Verkehrswesen (FGSV). Dabei wird nach den verschiedenen Nutzergruppen unterschieden (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 aus. Für die geplante Büronutzung ist nach Angaben des Projektentwicklers von normalen, nicht publikumsorientierten Dienstleistungen bzw. Büros auszugehen.

Analog zur Basisuntersuchung gilt es beim Kundenverkehr des ALDI-Marktes neben dem zu erwartenden Neuverkehr auch den Mitnahmeeffekt zu berücksichtigen. Beispielsweise wird in diesen Fällen das Einkaufen auf dem Nachhause-Weg mit erledigt.

Die detaillierte Prognoseberechnung des Neuverkehrs des geplanten Büro- und Geschäftshauses ist in der **Anlage 1** dokumentiert.

Zum Vergleich ist die Verkehrserzeugung der Basisuntersuchung (mit Wohn-, Büro und Geschäftshaus) in **Anlage 2** wiedergegeben.

### 3 Bewertung

Aus dem Vergleich der Prognoseberechnungen (**Anlage 1** geplantes Büro- und Geschäftshaus entsprechend dem aktuellen Nutzungskonzept; **Anlage 2** Wohn-, Büro und Geschäftshaus gemäß der ursprünglichen Planung) wird deutlich, dass infolge der Nutzungsänderung nur geringe Änderungen der Verkehrsmengen resultieren. Bezogen auf die Gesamtverkehrsmenge der Vorhaben sind die in **Tabelle 1** zusammengefassten Änderungen der Neuverkehrsmengen zu erwarten:

Basisuntersuchung: Wohn-, Büro- und Geschäftshaus			Geänderte Nutzungen: Büro- und Geschäftshaus		
			<i>Differenz</i>		
<b>Anzahl Kfz-Fahrten / Tag</b>	[Kfz / 24h]	<b>3.198</b>	<b>3.280</b>	<b>+82</b>	<b>+3%</b>
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	1.599	1.640	+41	+3%
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	1.599	1.640	+41	+3%
<b>Spitzenstunde vormittags</b>	[Kfz / h]	<b>86</b>	<b>94</b>	<b>+8</b>	<b>+9%</b>
Zielverkehr	[Kfz / h]	59	73	+14	+24%
Quellverkehr	[Kfz / h]	27	21	-6	-22%
<b>Spitzenstunde nachmittags</b>	[Kfz / h]	<b>299</b>	<b>311</b>	<b>12</b>	<b>+4%</b>
Zielverkehr	[Kfz / h]	156	157	+1	+1%
Quellverkehr	[Kfz / h]	143	154	+11	+8%

**Tabelle 1: Prognose Neuverkehr**

Es zeigt sich, dass infolge der geänderten Nutzungen rechnerisch die werktägliche Neuverkehrsmenge geringfügig, um 3 Prozent, höher ausfällt. Infolge der unterschiedlichen zeitlichen Verteilung von Bewohner- und Beschäftigtenverkehren sind die Veränderungen der Verkehrsmengen in den Spitzenstunden etwas uneinheitlicher und schwanken zwischen einer Zunahme des Neuverkehrs von 14 Kfz/h im Zielverkehr und einer Abnahme von 6 Kfz/h im Quellverkehr.

Die Veränderungen der Spitzenstunden-Verkehrsmenge im Anschluss der Langener Straße 100 sind so geringfügig, dass sie eindeutig innerhalb der täglichen Schwankungsbreite und der Prognoseschärfe liegen. Entsprechend sind keine merklichen Auswirkungen auf Leistungsfähigkeit oder Verkehrsfluss zu erwarten, die die Aussagen der Basisuntersuchung infrage stellen. Zumal der kritische Verkehrsstrom, der morgendliche Quellverkehr, infolge der Nutzungsänderungen abnimmt.

### Verkehrsmenge Langener Straße

Im Rahmen der laufenden Planungen zum benachbarten Gewerbegebiet Mörfelden Ost (GE Ost) sind weitere verkehrliche Änderungen zu erwarten, die auch die Verkehrsmenge in der Langener Straße im Bereich des geplanten Büro- und Geschäftshauses tangieren. Dies zieht auch eine Änderung der ursprünglichen Prognosegrundlage nach sich, da nun andere Netzertüchtigungen angedacht sind, außerdem haben sich Änderungen der Prognose der Nutzungen des GE Ost ergeben. Daher soll hier auch ein Blick auf die

Verkehrsmengen des Ohne-Falls (also ohne das geplante Büro- und Geschäftshaus) geworfen werden.

Die aktuellen Planungen im GE Ost sehen dort eine stufenweise Entwicklung vor, mit einem Vollausbau des GE Ost im langfristigen Prognosehorizont. Zusammen mit allgemeinen Verkehrsentwicklungen würde so eine knapp 10% höhere Basisbelastung im betreffenden Querschnitt der Langener Straße zur morgendlichen Spitzenstunde resultieren, im Vergleich zum ursprünglichen Prognose Ohne-Fall. Nachmittags beträgt die Zunahme lediglich 3 Prozent.

Sollten sich die nun vorgesehenen langfristigen Prognosezuwächse und allgemeinen Verkehrszuwächse so einstellen, liegen diese im Vergleich zur Basisuntersuchung etwas über dem Bereich täglicher Schwankungen und der Prognoseschärfe. In kleineren Ausbaugraden des GE Ost würden entsprechend niedrigere Verkehrsmengen in der Langener Straße erwartet. Im Rahmen der Basisuntersuchung zur Entwicklung der Langener Straße 100<sup>2</sup> wurde eine Ertüchtigung mittels Aufweitung der Langener Straße und innenliegendem Linkseinfädelsstreifen untersucht und empfohlen. Diese Lösung bietet ausreichend Leistungsfähigkeitsreserven, um die beschriebenen Prognoseschwankungen der Verkehrsmengen verkehrssicher und leistungsfähig abwickeln zu können.

**Durch die Nutzungsänderung des ursprünglich geplanten Wohn-, Büro- und Geschäftshaus zu einem Büro- und Geschäftshaus sind nur geringfügige Änderungen der Neuverkehrsmenge zu erwarten und mithin keine merklichen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Grundstücksanbindung an die Langener Straße.**

---

<sup>2</sup> R+T Verkehrsplanung GmbH: Verkehrsgutachten Standortverlagerung ALDI Mörfelden-Walldorf. Darmstadt 08.10.2021

## Verzeichnisse

### Anlagen:

Anlage 1 Verkehrserzeugung Büro- und Geschäftshaus

Anlage 2 Verkehrserzeugung Wohn-, Büro- und Geschäftshaus

<b>Neuverkehr</b>		
<b>Summe Neuverkehr in den Grundstückszufahrten</b>		
<b>Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)</b>	<b>[Kfz / 24h]</b>	<b>3.280</b>
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	1.640
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	1.640
<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>94</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	73
Quellverkehr	[Kfz/h]	21
<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>	<b>[Kfz / h]</b>	<b>311</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	157
Quellverkehr	[Kfz/h]	154

<b>Mitnahmeeffekt im Kundenverkehr</b>		
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	2.908
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	59
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	276
<b>Mitnahmeeffekt</b>	<b>[%]</b>	<b>80%</b>
<b>Verlagerung der Abbiegeströme ggü. Bestand</b>		
Kfz-Fahrten / Tag	[Kfz / 24h]	-2.326
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	-47
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	-221
<b>Summe Neuverkehr im Straßennetz</b>		
<b>Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)</b>	<b>[Kfz / 24h]</b>	<b>954</b>
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	477
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	477
<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>	<b>[Kfz / h]</b>	<b>47</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	37
Quellverkehr	[Kfz/h]	11
<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>	<b>[Kfz / h]</b>	<b>90</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	45
Quellverkehr	[Kfz/h]	45

<b>Büro-Nutzung</b>		<b>Büro</b>
Bruttogeschossfläche	[m² BGF]	5.344
Beschäftigte/BGF	[BGF/Besch]	35
Anzahl Beschäftigte	[Besch.]	153
<b>Beschäftigtenverkehr Büro-Nutzung</b>		
Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers.*24h]	2,5
Anwesenheitsgrad	[%]	60%
Summe Wege Beschäftigte	[Wege]	228
MIV-Anteil	[%]	75%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>	<b>[Kfz/24h]</b>	<b>155</b>
Zielverkehr	[Kfz/24h]	78
Quellverkehr	[Kfz/24h]	78
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[%]	28,7%
Quellverkehr	[%]	5,3%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>26</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	22
Quellverkehr	[Kfz/h]	4
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[%]	1,0%
Quellverkehr	[%]	13,8%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>12</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	11

<b>Büro-Nutzung</b>		<b>Büro</b>
Bruttogeschossfläche	[m² BGF]	5.344
Anzahl Beschäftigte	[Besch.]	153
Kunden Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers. *24h]	0,7
<b>Besucherverkehr Büro-Nutzung</b>		
MIV-Anteil	[%]	90%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>		
	<b>[Kfz / 24h]</b>	<b>178</b>
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	89
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	89
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[%]	3,9%
Quellverkehr	[%]	1,8%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>		
	<b>[Kfz/h]</b>	<b>5</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	3
Quellverkehr	[Kfz/h]	2
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[%]	12,0%
Quellverkehr	[%]	10,6%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>		
	<b>[Kfz/h]</b>	<b>20</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	11
Quellverkehr	[Kfz/h]	9

<b>Büro-Nutzung</b>		<b>Büro</b>
Bruttogeschossfläche	[m² BGF]	5.344,0
Anzahl Beschäftigte	[Besch.]	153
<b>Wirtschaftsverkehr Büro-Nutzung</b>		
Kfz-Fahrten/Beschäftigten	[Fahrten/Pers.*24h]	0,10
Summe Kfz-Fahrten (interner Wirtschaftsverkehr)	[Wege]	15
Summe Kfz-Fahrten (externer Wirtschaftsverkehr)	[Wege]	12
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>		
Zielverkehr	[Kfz/24h]	6
Quellverkehr	[Kfz/24h]	6
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[%]	8,0%
Quellverkehr	[%]	4,8%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[%]	5,3%
Quellverkehr	[%]	7,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	20,0%
<b>Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>		
Zielverkehr	[Lkw/24h]	1
Quellverkehr	[Lkw/24h]	1
<b>Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[Lkw/h]	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0
<b>Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[Lkw/h]	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0

<b>Einzelhandel (Lebensmittelmarkt)</b>		<b>ALDI</b>
Verkaufsfläche (VKF)	[m²]	1.250
Verkaufsfläche je Beschäftigtem	[m²/Besch.]	80
Beschäftigte	[Pers.]	16
<b>Beschäftigtenverkehr Einzelhandel</b>		
Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers.*24h]	2,5
Anwesenheitsgrad	[%]	75%
Summe Wege Beschäftigte	[Wege]	29
MIV-Anteil	[%]	80%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>		
Zielverkehr	[Kfz/24h]	11
Quellverkehr	[Kfz/24h]	11
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[%]	34%
Quellverkehr	[%]	0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[Kfz/h]	4
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[%]	0%
Quellverkehr	[%]	28%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	3

<b>Einzelhandel (Lebensmittelmarkt)</b>		<b>ALDI</b>
Verkaufsfläche (VKF)	[m <sup>2</sup> ]	1.250
Kunden u. Besucher je m <sup>2</sup> VKF	[Pers./m <sup>2</sup> ]	2,1
Kunden und Besucher	[Pers.]	2.625
<b>Kundenverkehr Einzelhandel</b>		
Wege/Kunden	[Wege/Person]	2,0
Summe Wege	[Wege]	5.250
MIV-Anteil	[%]	80%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,3
Konkurrenzeffekt	[%]	10%
Verbundeffekt	[%]	0%
Mitnahmeeffekt ( <i>siehe unten</i> )	[%]	<i>siehe unten</i>
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>		
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	<b>2.908</b>
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	1.454
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[%]	3,0%
Quellverkehr	[%]	1,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[Kfz/h]	<b>59</b>
Quellverkehr	[Kfz/h]	44
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[%]	10,0%
Quellverkehr	[%]	9,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[Kfz/h]	<b>276</b>
Quellverkehr	[Kfz/h]	145
<b>Mitnahmeeffekt im Kundenverkehr</b>		
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	2.908
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	59
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	276
<b>Mitnahmeeffekt</b>	<b>[%]</b>	<b>80%</b>
<b>Verlagerung der Abbiegeströme ggü. Bestand</b>		
Kfz-Fahrten / Tag	[Kfz / 24h]	-2.326
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	-47
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	-221

<b>Einzelhandel (Lebensmittelmarkt)</b>		<b>ALDI</b>
Verkaufsfläche (VKF)	[m <sup>2</sup> ]	1.250
Beschäftigte je 100 m <sup>2</sup> VKF	[Pers./100m <sup>2</sup> ]	80,0
Beschäftigte	[Pers.]	16
<b>Wirtschaftsverkehr Einzelhandel</b>		
Kfz-Fahrten je 100 m <sup>2</sup> VKF	[Fahrten/Pers.*24h]	0,55
Summe Kfz-Fahrten	[Wege]	6
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>		
	[Kfz/24h]	<b>6</b>
Zielverkehr	[Kfz/24h]	3
Quellverkehr	[Kfz/24h]	3
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[%]	8,0%
Quellverkehr	[%]	4,8%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>		
	[Kfz/h]	<b>0</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[%]	5,3%
Quellverkehr	[%]	7,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>		
	[Kfz/h]	<b>0</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	66%
<b>Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>		
	[Lkw/24h]	<b>4</b>
Zielverkehr	[Lkw/24h]	2
Quellverkehr	[Lkw/24h]	2
<b>Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>		
	[Lkw/h]	<b>0</b>
Zielverkehr	[Lkw/h]	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0
<b>Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>		
	[Lkw/h]	<b>0</b>
Zielverkehr	[Lkw/h]	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0

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

<b>Mitnahmeeffekt im Kundenverkehr</b>		
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	2.791
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	56
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	266
<b>Mitnahmeeffekt</b>	<b>[%]</b>	<b>80%</b>
<b>Verlagerung der Abbiegeströme ggü. Bestand</b>		
Kfz-Fahrten / Tag	[Kfz / 24h]	-2.233
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	-45
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	-213
<b>Summe Neuverkehr im Straßennetz</b>		
<b>Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)</b>	<b>[Kfz / 24h]</b>	<b>965</b>
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	483
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	483
<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>	<b>[Kfz / h]</b>	<b>41</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	28
Quellverkehr	[Kfz/h]	13
<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>	<b>[Kfz / h]</b>	<b>86</b>
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
<b>Bewohnerverkehr</b>				
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
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>				
Zielverkehr	[Kfz/24h]	251	167	84
Quellverkehr	[Kfz/24h]	126	84	42
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>				
Zielverkehr	[%]		4,7%	4,7%
Quellverkehr	[%]		9,1%	9,1%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>				
Zielverkehr	[Kfz/h]	18	12	6
Quellverkehr	[Kfz/h]	12	8	4
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>				
Zielverkehr	[%]		10,3%	10,3%
Quellverkehr	[%]		6,1%	6,1%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>				
Zielverkehr	[Kfz/h]	21	14	7
Quellverkehr	[Kfz/h]	13	9	4
Quellverkehr	[Kfz/h]	8	5	3

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

<b>Wohnnutzungen</b>		<b>Summe</b>	<b>Wohnen Aldi</b>	<b>Wohnen West</b>
Wohneinheiten	[WE]	48	32	16
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]		3,0	3,0
Bewohner	[Pers.]	144	96	48
<b>Wirtschaftsverkehr Wohnnutzungen</b>				
Kfz-Fahrten/Bewohner	[Fahrten/Pers.*24h]		0,10	0,10
Summe Kfz-Fahrten	[Wege]		10	5
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>				
	[Kfz/24h]	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>5</b>
Zielverkehr	[Kfz/24h]	7	5	2
Quellverkehr	[Kfz/24h]	7	5	2
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>				
Zielverkehr	[%]		8,0%	8,0%
Quellverkehr	[%]		4,8%	4,8%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>				
	[Kfz/h]	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	0	0
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>				
Zielverkehr	[%]		5,3%	5,3%
Quellverkehr	[%]		7,0%	7,0%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>				
	[Kfz/h]	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	0	0	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0	0	0
davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]		50%	50%
<b>Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>				
	[Lkw/24h]	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>2</b>
Zielverkehr	[Lkw/24h]	4	3	1
Quellverkehr	[Lkw/24h]	4	3	1
<b>Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>				
	[Lkw/h]	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Zielverkehr	[Lkw/h]	0	0	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0	0	0
<b>Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>				
	[Lkw/h]	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
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
<b>Beschäftigtenverkehr Büro-Nutzung</b>		
Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers.*24h]	2,5
Anwesenheitsgrad	[%]	60%
Summe Wege Beschäftigte	[Wege]	68
MIV-Anteil	[%]	75%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>	<b>[Kfz/24h]</b>	<b>46</b>
Zielverkehr	[Kfz/24h]	23
Quellverkehr	[Kfz/24h]	23
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>		
Zielverkehr	[%]	28,7%
Quellverkehr	[%]	5,3%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>8</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	7
Quellverkehr	[Kfz/h]	1
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>		
Zielverkehr	[%]	1,0%
Quellverkehr	[%]	13,8%
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>	<b>[Kfz/h]</b>	<b>3</b>
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	3

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

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

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

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

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