



Verkehrsuntersuchung
Gesamtbetrachtung GE Mörfelden Ost
Mörfelden-Walldorf

Verkehrsuntersuchung Gesamtbetrachtung GE Mörfelden Ost

Mörfelden-Walldorf

Auftraggeber

01. April 2026

Stadt Mörfelden-Walldorf
Stadtplanungs- und -bauamt
Ansprechpartner:
Stephan Neubacher
Westendstraße 8
64546 Mörfelden-Walldorf
Telefon: 06105 / 938 841
stephan.neubacher@moerfelden-walldorf.de
www.moerfelden-walldorf.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

Gloria Berghaus, M. Eng.

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	Bestand	2
2.1	Verkehrsmengen	2
2.2	Leistungsfähigkeit	3
3	Prognose Nullfall 2035	7
3.1	Bestehendes Straßennetz	8
3.1.1	Verkehrsmengen	8
3.1.2	Leistungsfähigkeit	8
3.2	Ertüchtigungsvorschlag Planstraße (zusätzlicher Anschluss des GE-Ost an B486)	9
3.2.1	Verkehrsmengen	9
3.2.2	Leistungsfähigkeit	10
4	Prognose Planfall 2035	12
4.1	Verkehrsmengen	12
4.2	Leistungsfähigkeit	15
4.3	Diskussion Ertüchtigungsbedarf am Knoten B44 / Industriestraße	16
5	Zusammenfassung und Fazit	17
	Verzeichnisse	20

1 Aufgabe und Vorgehensweise

Aufgabe

Das Gewerbe- und Industriegebiet Mörfelden-Ost (GE-Ost) liegt verkehrsgünstig nahe der Autobahnanschlussstelle „Langen/ Mörfelden“. Es befindet sich zwischen der B486 im Süden und der B44 im Norden und wird vollständig über die Industriestraße erschlossen, welche die beiden Bundesstraßen miteinander verknüpft.

Die Stadt Mörfelden-Walldorf plant die Ausweisung verschiedener weiterer Gewerbeflächen im Bereich des GE-Ost. Für die ersten Teilflächen wurde dazu bereits ein Bebauungsplan aufgestellt (B-Plan Nr. 44 „Gewerbegebiet Mörfelden-Ost, Teil Süd“), teils werden diese Flächen bereits bebaut. So entsteht derzeit die als „1. Welle“ bezeichnete erste Ausbaustufe des Aldi-Zentrallagers. Nun sollen östlich bzw. nordöstlich daran anschließend weitere Flächen einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Zur Schaffung des entsprechenden Planungsrechts stellt die Stadt Mörfelden-Walldorf hierfür aktuell einen Bebauungsplan (B-Plan Nr. 54 „Gewerbegebiet Mörfelden-Ost, Am Oberwaldberg“) auf. Parallel betreibt die Firma Aldi Süd eine weitergehende Erweiterungsplanung („2. Welle“) ihres Zentrallagers im Süden des GE-Ost als Vorhabenbezogenen Bebauungsplan.

Die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Maßnahmen werden im Rahmen der zugehörigen B-Planverfahren jeweils in Einzeluntersuchungen untersucht. Inhalt dieser Untersuchung ist die Gesamtbetrachtung für das Gewerbegebiet Mörfelden Ost. Wenn zukünftig die Entwicklungen der beiden benachbarten Bebauungspläne in Betrieb gehen, sind die Gesamtverkehrsmengen leistungsfähig abzuwickeln. Im Rahmen der hier vorliegenden Gesamtbetrachtung soll die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems für die zu erwartenden Entwicklungen untersucht werden, dabei werden die im Vorfeld entwickelten Ertüchtigungsmaßnahmen zugrunde gelegt.

Vorgehensweise

Im Rahmen vorangegangener Untersuchungen zur Erweiterung des GE-Ost hatte sich die Erschließung allein über die Industriestraße als Nadelöhr entpuppt. Daher wurde eine zusätzliche Anbindung des GE-Ost an die B486 geprüft und als Vorzugslösung favorisiert.

Für die Leistungsfähigkeitsuntersuchung wurde in den vorangegangenen Untersuchungen ein aufwändiges Simulationsmodell erstellt, das den gesamten Bereich zwischen dem Knotenpunkt B44 / Industriestraße bis zum Autobahnanschluss Langen / Mörfelden (und somit die komplette Industriestraße und auch eine neue Anbindung des GE-Ost an die B486) umfasst. Darüber hinaus wurde eine Vorplanungsskizze für die neue Anbindung des GE-Ost an die

B486 erarbeitet. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung wurden mit Hessen Mobil, dem Straßenbaulastträger der B44 und B486, abgestimmt.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung für den B-Plan Nr. 54 „Gewerbegebiet Mörfelden-Ost, Am Oberwaldberg“ hat sich zudem gezeigt, dass mit den Verkehren des Prognose-Nullfalls 2035 der Knoten B44 / Industriestraße weitgehend ausgelastet ist und die zusätzlichen Verkehre des Planfalls mithin eine Ertüchtigung des Knotens erfordern. Auch hierzu wurde eine Vorplanungsskizze erstellt, die entsprechend dem Prognose Planfall zugrunde gelegt wird.

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung erfolgt auf Basis des Simulationsmodells, welches auf die neuen und geänderten Randbedingungen angepasst wird. Als Prognosehorizont wurde mit Hessen Mobil das Jahr 2035 abgestimmt.

Eine umfassende Verkehrserhebung im Bereich des GE-Ost liefert eine aktuelle Datengrundlage, auf der auch die beiden Einzeluntersuchungen fußen. Der Prognose Nullfall 2035 umfasst die Prognose der allgemeinen Verkehrsentwicklung und die absehbaren bzw. planungsrechtlich gesicherten Entwicklungen im Umfeld, wie die teils im Bau befindlichen Entwicklungen des B-Plans Nr. 44. Ein Bestandteil des B-Plan 44 ist die im Bau befindliche erste Ausbaustufe des Aldi-Zentrallagers „1. Welle“, für die ein Betriebskonzept vorliegt. Durch die genauere Kenntnis dieser Nutzung ergeben sich im Vergleich zum Kenntnisstand der Einzeluntersuchung zum B-Plan 54 hier etwas niedrigere Neuverkehrsmengen für den Prognose Nullfall 2035.

Zur Leistungsfähigkeitsüberprüfung werden anhand des Simulationsmodells folgende Szenarien überprüft und bewertet:

- Bestand,
- Prognose Nullfall 2035 und
- Prognose Planfall 2035

Die allgemeine Verkehrsentwicklung und die Entwicklung des B-Plans Nr. 54 sowie der Vollausbau des Aldi-Zentrallagers werden separat betrachtet. Durch diese Vorgehensweise bei der Leistungsfähigkeitsüberprüfung wird der Zusammenhang zu ggf. erforderlichen Ausbau- bzw. Ertüchtigungsmaßnahmen am Straßennetz hergestellt.

2 Bestand

2.1 Verkehrsmengen

Mit dem Ziel, die aktuellen Entwicklungen im GE-Ost ebenso, wie die sich nach Ende der Covid-19 Pandemie nun verstetigten Änderungen des allgemeinen Verkehrsgeschehens (Zunahme von Home-Office und Online-

Meetings, ...) abzubilden, fanden im Frühjahr 2024 (Di. 12.03. und Di. 16.04.2024) erneut Verkehrszählungen statt.

In **Plan 1** ist eine Übersicht mit der Lage der Zählstellen im Untersuchungsgebiet dargestellt. Die Zählungen erfolgten mittels Videotechnik, sodass eine hohe Genauigkeit und Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse gegeben ist. Neben den Hauptknotenpunkten des Untersuchungsgebietes wurden auch die Einmündungen des GE-Ost in die Industriestraße erhoben, sowie die maßgeblichen Grundstücksanbindungen entlang der Industriestraße.

Der Fokus dieser Untersuchung liegt auf dem Thema Leistungsfähigkeit, wofür die Spitzenstundenbelastungen der Knoten relevant sind. Die Verkehrsmengen der Hauptknotenpunkte wurden über den ganzen Tag ausgewertet. Dabei zeigt sich, dass die zeitliche Lage deren vor- bzw. nachmittäglichen Spitzenstunden deckungsgleich ist. Die für das Quartier relevanten Spitzenstundenbelastungen sind im Netzzusammenhang dargestellt:

- vormittägliche Spitzenstunde 07:15 – 08:15Uhr in **Anlage 1.1**
- nachmittägliche Spitzenstunde 16:45 – 17:45Uhr in **Anlage 1.2**

Durch die aktuelle Erhebung wird die heutige Verkehrssituation in einem schlüssigen, fundierten Verkehrsmengengerüst abgebildet. In Abstimmung mit Hessen Mobil, dem Straßenbaulasträger der Hauptachsen B44 und B486, sollen die Erhebungsergebnisse von 2024 entsprechend als Basis für die weiteren Bearbeitungsschritte dienen.

2.2 Leistungsfähigkeit

Grundlagen – Verfahren Mikrosimulation

Ziel der Untersuchung ist es, die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes im Untersuchungsgebiet zu überprüfen, für den Bestand, sowie für die nachfolgend beschriebenen Prognose-Szenarien und Planfälle.

Durch die gegenseitigen Wechselwirkungen der teils stark belasteten und eng benachbarten Knotenpunkte erfolgt die Leistungsfähigkeitsermittlung in detaillierter Form mittels Einzelfahrzeugsimulation mit dem Programm VISSIM.

VISSIM ist ein mikroskopisches Simulationsmodell zur Nachbildung des Straßenverkehrs. Mit dem Programm kann sowohl der Individualverkehr (IV) als auch der schienen- und straßengebundene öffentliche Verkehr (ÖV) sowie der Fuß- und Radverkehr modelliert werden. Die Simulation des Verkehrsablaufs erfolgt unter Berücksichtigung verschiedener Randbedingungen bestehend aus Fahrstreifenaufteilung, Verkehrszusammensetzung, Lichtsignalsteuerung und Erfassung von IV- und ÖV-Fahrzeugen sowie dem Fuß- und Radverkehr. Entsprechend sind die geplanten Anbindungen, die zukünftige Fahrstreifenaufteilung sowie die gezählten bzw. hergeleiteten Verkehrsbelastungen an den Verknüpfungsstellen Basis des Simulationsmodells. Zusätzlich

wurden Fuß- und Radverkehrsströme in den Furten der Knotenpunkte abgeschätzt und in das Modell integriert.

Die Simulation liefert als Ergebnis die Auflistung verschiedener verkehrlicher Kenngrößen (Wartezeiten und Rückstaulängen). Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit wird möglich durch den Vergleich der theoretischen Reisezeit (freie Fahrt, unbeeinflusst durch andere Verkehrsteilnehmer) und die in den Simulationsläufen ermittelte zu erwartende tatsächliche Reisezeit. Die Differenz der im Modell ermittelten tatsächlichen Reisezeit und der theoretischen Reisezeit ergibt die Wartezeit. Für die notwendige statistische Signifikanz werden 30 Simulationsläufe mit jeweils unterschiedlichen Startbedingungen (Zufallsverteilung innerhalb der Fahrzeugströme) durchgeführt. Aus diesen Ergebnissen werden die mittleren Wartezeiten berechnet. Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit erfolgt nach dem HBS¹ 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 95% ermittelt.

Bei der Einteilung in die verschiedenen Qualitätsstufen wird zwischen Knotenpunkten ohne und mit Lichtsignalanlage (LSA) unterschieden (siehe **Tabelle 1** und **Tabelle 2**). Im HBS werden dafür sechs verschiedene Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs definiert. Stufe A stellt die beste Qualität dar und Stufe F die schlechteste (QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q_i über der Kapazität C_i liegt). Angestrebt wird QSV D (ausreichende Verkehrsqualität) oder besser. Für den Kfz-Verkehr bedeutet dies, dass der Verkehrszustand stabil ist. Außerhalb der Spitzenstunde stellt sich in der Regel ein besserer Verkehrsablauf ein.

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Köln 2015

QSV	mittlere Wartezeit t_w [s]
	Fahrzeuge auf der Fahrbahn
A	≤ 10
B	≤ 20
C	≤ 30
D	≤ 45
E	> 45
F	- *

Tabelle 1: Grenzwerte Qualitätsstufen an Knotenpunkten ohne LSA

QSV	mittlere Wartezeit t_w [s]
	Kfz-Verkehr
A	≤ 20
B	≤ 35
C	≤ 50
D	≤ 70
E	> 70
F	- *

Tabelle 2: Grenzwerte Qualitätsstufen an Knotenpunkten mit LSA

Ergänzend wird für ausgewählte Szenarien eine Animation des Verkehrsablaufs erzeugt, um den Verkehrsablauf allgemeinverständlich anhand charakteristischer Videomitschnitte zu visualisieren.

Untersuchungsraum

Der Untersuchungsbereich, für den die Mikrosimulation aufgebaut wurde, schließt die heutige Anbindung des Gewerbegebietes Mörfelden-Ost über die Industriestraße und das angrenzende übergeordnete Netz ein:

- Knotenpunkt B44 / Industriestraße
- Industriestraße (inkl. der relevanten Grundstückszufahrten und der einmündenden Straßen)
- Knotenpunkt B486 / Industriestraße
- Knotenpunkt B486 / B44
- Knotenpunkt B486 / Am Bornbruch
- Knotenpunkt B486 / Schnepfenschneise / Am Zeltplatz

Die Signalprogramme der LSA-geregelten Knotenpunkte wurden mit deren jeweiligen Festzeitprogrammen in die Simulation eingebunden. Das bedeutet, dass jeder Verkehrsstrom in jedem Umlauf seine Freigabezeit erhält (ob

dieser anfordert oder nicht). In der Realität werden diese Knotenpunkte zumindest teilweise verkehrsabhängig geschaltet, wodurch auf Anforderung oder Rückstaulängen einzelner Verkehrsströme reagiert werden soll. Bei stark schwankenden oder relativ geringen Verkehrsmengen treten hierdurch in der Realität etwas günstigere Wartezeiten und Rückstaulängen im Vergleich zur Simulation auf. Insofern liegen die Ergebnisse der Simulation tendenziell auf der ingenieurstechnisch sicheren Seite. In nachfolgenden Planungsstufen kann eine verkehrsabhängige Steuerung auf die entsprechenden Verkehrsmengen abgestimmt werden.

Selbiges gilt auch für die Fußgängerfurten der Lichtsignalanlagen. Auf Anforderungen kann im Rahmen der Festzeitsteuerung nicht reagiert werden. Daher wird allen Fußgängerfurten im Rahmen der Festzeitprogramme einmal in jedem Umlauf die Freigabezeit eingeräumt.

Ergebnisse

Im Folgenden werden die Qualitätsstufen für den Kfz-Verkehr näher betrachtet. Im Bestand erweisen sich alle Knotenpunkte als ausreichend leistungsfähig. Lediglich die Grundstücksanbindung der Tankstelle im Süden der Industriestraße weist in der nachmittäglichen Spitzenstunde keine ausreichende Leistungsfähigkeit auf, da sich die Zufahrt im Rückstaubereich von Knotenpunkt B486 / Industriestraße befindet. Die maximale Rückstaulänge der Industriestraße in der nachmittäglichen Spitzenstunde beträgt ca. 180m und endet somit knapp vor der Einmündung Industriestraße / Hessenring.

Der Knotenpunkt B486 / Industriestraße selbst ist mit der Gesamtqualitätsstufe C zu bewerten. Allerdings wurden im östlichen Knotenarm entlang der B486 teils stark variierende Rückstaulängen festgestellt mit bis zu 860m in der nachmittäglichen Spitzenstunde. Hierbei handelt es sich jedoch nicht um einen reinen Rückstau, sondern um den Bereich, in dem aufgrund der Lichtsignalanlage mit zähfließendem Verkehr durch anfahrende und abbremsende Fahrzeuge zu rechnen ist. Die mittlere Wartezeit wird üblicher Weise von Knotenpunkt zu Knotenpunkt ausgewertet. Aufgrund der geringen Knotenpunktabstände in der Industriestraße und der teilweise hohen Rückstaulängen am Knotenpunkt B486 / Industriestraße, ist die mittlere Wartezeit zwischen den einzelnen Knotenpunkten nicht immer aussagekräftig. Die Beeinträchtigungen der Lichtsignalanlage reichen über die benachbarten Knotenpunkte hinaus. Daher wurden zusätzlich die mittleren Wartezeiten von einigen Streckenabschnitten (A bis G) ausgewertet.

Die beiden Knotenpunkte B44 / Industriestraße und B486 / B44 weisen jeweils die Gesamtqualitätsstufe D auf. Insbesondere am Knotenpunkt B44 / Industriestraße ist in der vormittäglichen Spitzenstunde mit größeren Rückstaulängen in der Wagener Straße zu rechnen.

Alle übrigen Anbindungen an die Industriestraße weisen gute bis sehr gute Qualitätsstufen auf.

Die Ergebnisse der Mikrosimulation sind in **Plan 2** veranschaulicht und zusätzlich in detaillierter Form in **Anlage 2.1** (vormittägliche Spitzenstunde) und in **Anlage 2.2** (nachmittägliche Spitzenstunde) wiedergegeben.

3 Prognose Nullfall 2035

Als Prognose Nullfall 2035 wird die Verkehrsentwicklung zum Prognosehorizont im Jahr 2035 betrachtet, in dem die allgemeine zukünftige Verkehrsentwicklung berücksichtigt, sowie planungsrechtlich bereits gesicherten Entwicklungen im Umfeld enthalten sind. Nicht enthalten sind dagegen die geplanten Entwicklungen des B-Plans Nr. 54 und der Umbau des Aldi-Zentrallagers („2. Welle“), der sich an die „1. Welle“ (im B-Plan Nr. 44 enthalten) anschließen soll. Diese Entwicklungen werden anschließend als Prognose Planfall (vergl. Kap. 4) separat betrachtet.

Die allgemeine zukünftige Verkehrsentwicklung wurde mit Hessen Mobil abgestimmt. Demnach ist von einer allgemeinen Kfz-Verkehrszunahme entlang der Bundesstraßen B44 und B486 von 7 Prozent und für die bestehenden Nutzungen im Gewerbegebiet Ost von einer Kfz-Verkehrszunahme von 5 Prozent auszugehen. Im Gewerbegebiet werden so mögliche Nachverdichtungen über einen pauschalen Ansatz erfasst. Zu beachten ist, dass im Zuge der verkehrspolitisch beabsichtigten Verkehrswende und den Veränderungen der Arbeitswelt (Home-Office, Verstärkte Nutzung von Videokonferenzen statt Präsenzveranstaltungen, Deutschland-Ticket, etc.) ein allgemeiner Verkehrszuwachs von 7 Prozent eher konservativ erscheint. Auch im Hinblick auf stark gestiegene Energiekosten kann davon ausgegangen werden, dass die zukünftige allgemeine Verkehrsentwicklung des Kfz-Verkehrs geringer ausfällt. Entsprechend liegen die Aussagen der Leistungsfähigkeitsuntersuchung tendenziell auf der ingenieurstechnisch sicheren Seite.

Auf die zukünftige Verkehrsentwicklung haben auch die planungsrechtlich bereits gesicherten Entwicklungen im Gewerbegebiet Mörfelden Ost Einfluss. Diese Flächen sind in **Plan 3** verortet. Es handelt sich um Entwicklungen die teils bereits im Bau befindlich sind bzw. zeitnah in Betrieb gehen können.

- Fläche A + B gemäß B-Plan 44
ca. 2,5ha Lagernutzung und ca. 2ha Büro- bzw. Verwaltungsnutzung
- Fläche C: Amazon Verteilzentrum

Die Ermittlung der Neuverkehrsmengen der im Prognose Nullfall zu berücksichtigenden Entwicklungsflächen (Flächen A – C) ist in **Anlage 3.1** angegeben.

3.1 Bestehendes Straßennetz

3.1.1 Verkehrsmengen

Die Verteilung der Neuverkehrsmengen ins bestehende Straßennetz erfolgt auf Basis von Analogieschlüssen zum umliegenden Verkehrsnetz und ist für die vormittägliche Spitzenstunde in **Anlage 4.1** und für die nachmittägliche Spitzenstunde in **Anlage 4.2** dokumentiert. Zusätzlich werden am Knotenpunkt B486/B44 (K7) Änderungen der Verkehrsverteilung berücksichtigt, die Modelberechnungen von Hessen Mobil ergeben haben. Hierbei soll dem ertüchtigenden Einfluss Rechnung getragen werden, den die geplante Umwandlung des Bahnübergangs an der B44 in eine planfreie Querung (d.h. unterbrechungsfreie Querung der Eisenbahntrasse) haben würde.

Aus der Überlagerung der Bestandsverkehrsmengen und den ermittelten Neuverkehren ergibt sich unter Berücksichtigung der genannten Verlageungseffekte die Verkehrsmenge des Prognose Nullfalls 2035 im Untersuchungsgebiet. Die vormittägliche Spitzenstunde ist in **Anlage 5.1** und die nachmittägliche Spitzenstunde in **Anlage 5.2** im Netzzusammenhang dargestellt.

3.1.2 Leistungsfähigkeit

Anhand der Simulation konnte festgestellt werden, dass die Verkehrsmengen des Prognose Nullfalls ohne Ertüchtigungen am Bestandsstraßennetz nicht mehr leistungsfähig abgewickelt werden können. Das gilt insbesondere für die nachmittägliche Spitzenstunde.

Der Knotenpunkt B486 / Industriestraße weist die Gesamtqualitätsstufe E in der nachmittäglichen Spitzenstunde auf. Kritisch sind hierbei die Knotenpunktzufahrten B486 Ost und Industriestraße. In der nachmittäglichen Spitzenstunde wird der Grenzwert von 70s mittlerer Wartezeit in der Knotenpunktzufahrt B486 Ost nur knapp unterschritten (69,3s) und in der Industriestraße mit 72,7s überschritten.

In der Industriestraße steigt die Rückstaulänge in der nachmittäglichen Spitzenstunde auf bis knapp 300m an, wodurch die benachbarte Einmündung Hessenring / Industriestraße ebenfalls nicht mehr leistungsfähig abgewickelt werden kann (zum einen befindet sich die Einmündung im Rückstaubereich des Knotenpunktes B486 / Industriestraße, zum anderen finden die aus dem Hessenring ausfahrenden Fahrzeuge unabhängig vom Rückstau keine ausreichenden Lücken). Die maximale Rückstaulänge der B486 steigt im Vergleich zum Bestand ebenfalls weiter an.

Auch für Einmündungen entlang der B486 zwischen der Industriestraße und dem Autobahnanschluss tritt eine deutliche Zunahme der Wartezeiten ein. In beiden Spitzenstunden wird hier teils nur noch knapp QSV D erreicht, da die einfahrenden Fahrzeuge aufgrund der hohen Verkehrsbelastung entlang der B486 kaum noch ausreichende Lücken finden.

Die Knotenpunkte an der B44 weisen weiterhin die Gesamtqualitätsstufe D auf. Am Knotenpunkt B44 / Industriestraße verbleiben allerdings nur noch geringe Kapazitätsreserven, mit den prognostizierten Zahlen ist die Leistungsfähigkeit nur noch knapp gewährleistet. Die maximale Rückstaulängen in der Wageningen Straße und in der Industriestraße steigen im Vergleich zum Bestand an. Vereinzelt reicht der Rückstau damit auch über die benachbarte Einmündung Industriestraße / Kurhessenstraße.

Die Ergebnisse der Mikrosimulation sind in **Plan 4** veranschaulicht und zusätzlich in detaillierter Form in **Anlage 6.1** (vormittägliche Spitzenstunde) und in **Anlage 6.2** (nachmittägliche Spitzenstunde) wiedergegeben.

3.2 Ertüchtigungsvorschlag Planstraße (zusätzlicher Anschluss des GE-Ost an B486)

Bereits in den Vorgängeruntersuchungen, wie auch in den aktuellen Einzeluntersuchungen (Erweiterungsplanung Aldi-Zentrallager und B-Plan 54) hatte sich gezeigt, dass der bestehende Knotenpunkt B486 / Industriestraße die zukünftigen Verkehrsmengen des Prognose Nullfalls 2035 nicht mehr leistungsfähig abwickeln kann und dadurch im Süden der Industriestraße die angrenzenden Einmündungen ebenfalls keine ausreichende Leistungsfähigkeit mehr aufweisen. Außerdem zeigte sich, dass eine alleinige Ertüchtigung des Knotens B486 / Industriestraße nur die Defizite dort löst, an den benachbarten Einmündungen Hessenring / Industriestraße sowie den Einmündungen entlang der B486 kann damit keine ausreichende Verkehrsqualitäten erreicht werden. Entsprechend wurde zur Ertüchtigung eine Netzergänzung durch die Planstraße als zusätzliche Anbindung des Gewerbegebietes an die B486 konzipiert.

Die Planstraße soll in Verlängerung der Rheingaustraße eine zusätzliche Erschließung im Osten des Gewerbegebietes schaffen. Als signalgeregelter Knotenpunkt soll die Planstraße an die B486 angeschlossen werden, etwa mittig zwischen Knotenpunkt B486 / Industriestraße und der Autobahn-Anschlussstelle Langen / Mörfelden (**Plan 3**). Die Vierstreifigkeit der B486 wird von der Autobahnanschlussstelle bis in den geplanten Knotenpunkt B486 / Planstraße durchgebunden. Die benachbarten, heute lediglich vorfahrtsgeregelten Knoten B486 / Am Bornbruch (Zufahrt Kalksandsteinwerk) und B486 / An der Schnepfenschneise / Am Zeltplatz (Erschließung Hotel, Logistik-Fuhrpark, Naturfreundehaus und Campingplatz) sollen im Zuge der Maßnahme verlegt und im vierarmigen Knotenpunkt B486 / Planstraße zusammengefasst werden. Eine Konzeptskizze ist in **Plan 5** dargestellt.

3.2.1 Verkehrsmengen

Durch die Planstraße ergeben sich Verkehrsverlagerungen, auch der bestehenden Verkehre im Gewerbegebiet. So wird es für einige Bereich des Gewerbegebietes zügiger sein, die Route von der Autobahn kommend über die Planstraße zurückzulegen (und desgleichen für die Gegenrichtung). Diese

Verlagerungseffekte sind für die vormittägliche Spitzenstunde in **Anlage 7.1** und die nachmittägliche Spitzenstunde in **Anlage 7.2** angegeben und wurden im Vorfeld mit Hessen Mobil abgestimmt.

Aus der Überlagerung des Prognose Nullfalls für das bestehende Netz und den Verlagerungseffekten ergibt sich der Prognose Nullfall mit der Netzergänzung durch die Planstraße. Die Verkehrsmengen des Prognose Nullfalls 2035 mit Planstraße sind für die vormittägliche Spitzenstunde in **Anlage 8.1** und die nachmittägliche Spitzenstunde in **Anlage 8.2** zusammengestellt.

3.2.2 Leistungsfähigkeit

Im Prognose Nullfall 2035 mit Planstraße erweisen sich alle betrachteten Knotenpunkte als ausreichend leistungsfähig (Ausnahme bildet hier – wie bereits im Bestand – lediglich die Grundstückanbindung der Tankstelle aufgrund der direkten Nähe zum Knotenpunkt B486 / Industriestraße).

Durch die Entlastung der Industriestraße verbessert sich der Verkehrsablauf, sodass für den Knotenpunkt B486 / Industriestraße nun die Gesamtqualitätsstufe C in der vor- und nachmittäglichen Spitzenstunde erreicht wird. Die maximale Rückstaulänge in der Industriestraße sinkt in der nachmittäglichen Spitzenstunde wieder unter 200m, wodurch die Einmündung Industriestraße / Hessenring nicht mehr überstaut wird – aufgrund dessen und der gesunkenen Verkehrsmenge entlang der Industriestraße weist die Einmündung Industriestraße / Hessenring nun eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf, mit QSV A in der vormittäglichen und QSV B zur nachmittäglichen Spitzenstunde. Der Verkehr entlang der B486 kann durch die Entlastung deutlich reibungsärmer über den Knoten B486 / Industriestraße (QSV A und B) verlaufen.

Zwischen Autobahnanschluss und Industriestraße liegt in der B486 nun eine zusätzliche Lichtsignalanlage, in einer Relation, die heute zur nachmittäglichen Spitzenstunde stauträftig ist. Mit dem vorgeschlagenen Ausbau des Knotens B486 / Planstraße wird erreicht, dass zu dieser kritischen Spitzenstunde der Verkehrsfluss insgesamt leistungsfähig abgewickelt wird und sogar die mittlere Wartezeit im Vergleich zum bestehenden Straßennetz nicht anwächst, auch wenn nun zwei lichtsignalgeregelter Knotenpunkte zu passieren sind (vgl. **Kap. 3.1**).

Der Knotenpunkt B486 / Planstraße selbst ist in der vormittäglichen Spitzenstunde mit der Gesamtqualitätsstufe C und in der nachmittäglichen Spitzenstunde mit der Gesamtqualitätsstufe D zu bewerten. Im östlichen Knotenarm der B486, also vom Autobahnanschluss kommend, reichen die ermittelten Rückstaulängen² in beiden Spitzenstunden bis zum heutigen Ausbauquerschnitt der B486 mit 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung. Wie in **Plan 5** dargestellt, ist demnach eine Durchbindung der 2 Richtungsfahrstreifen vom

² Die angegebenen Rückstaulängen sind gemäß Regelwerk (HBS) als maximale Rückstaulänge mit einer statistischen Sicherheit gegen Überstauung von 95% ermittelt

Autobahnanschluss bis zum Knotenpunkt B486 / Planstraße erforderlich, um die ermittelte Rückstaulänge von knapp 300m zur vormittäglichen Spitzenstunde bzw. ca. 450m zur nachmittäglichen Spitzenstunden aufzunehmen. Gleichzeitig wird durch den Wegfall des heutigen Verflechtungsbereichs und die Fahrstreifenreduzierung die Rückstaugefahr in Richtung Autobahn reduziert. In der Gegenrichtung ist ebenfalls eine Durchbindung der 2-Streifigkeit bis zum Autobahnanschluss vorgesehen. Hierzu sind etwa 200m Ausbau erforderlich. Im Hinblick auf einen verkehrssicheren und reibungsarmen Verkehrsablauf ist es sehr zu empfehlen, wie in **Plan 5** dargestellt, die 2-Streifigkeit durchzubinden in den angrenzenden 2-streifigen Bestand in Fahrtrichtung Autobahnanschluss.

Theoretisch denkbar wäre auch ein schlanker Ausbau, indem die beiden Linksabbiegestreifen der Planstraße zunächst 2-streifig in die B486 in Fahrtrichtung Autobahn eingeleitet werden und anschließend auf einem Richtungsfahrstreifen zusammengeführt werden. Gemäß RiLSA³ wäre dann zumindest ein Abschnitt von rund 100m Länge erforderlich, indem die beiden Fahrstreifen fortgeführt würden, bevor eine Fahrstreifenreduzierung möglich wäre. Die erforderliche Streckenlänge bemisst sich abhängig von der Freigabedauer des Linksabbiegers im Knotenarm Planstraße⁴. Alternativ kann aus der RAL⁵ eine Verflechtungsstreckenlänge von 150m abgeleitet werden. Abhängig davon welches Maß angesetzt würde, ergäbe sich eine verbleibende einstreifige Streckenlänge von 50 - 100m, bevor dann an den Bestand mit seinen 2 Richtungsfahrstreifen im Bereich des Autobahnanschlusses angeschlossen würde.

Aus verkehrlicher Sicht sollte jedoch der in **Plan 5** dargestellte 4-streifige Ausbau der B486 zwischen Autobahnanschluss und Knoten Planstraße so umgesetzt werden. Eine Reduzierung der Fahrstreifenanzahl würde gleichsam ein Nadelöhr schaffen und sich durch die dann erforderlichen Verflechtungsvorgänge negativ auf Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit auswirken. Der 4-streifige Ausbau der B486 zwischen Autobahnanschluss und Knoten Planstraße wird daher der weiteren Planung zugrunde gelegt.

Durch Miteinbeziehung der vormals vorfahrtgeregelten Zufahrten Am Bornbruch und Am Zeltplatz in die Signalisierung verringern sich deren mittlere Wartezeiten. D.h. neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit entsteht damit auch eine Verbesserung des Verkehrsablaufs für diese Zufahrten der B486.

³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA), Köln 2015

⁴ Bei einer (verkehrsabhängig gesteuerten) Freigabezeit von 20-25s beträgt die 2-Streifigkeit mindestens 60-75m, hinzu kommen min. 30m Verflechtungsstrecke.

⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Landstraße (RAL), Köln 2012

Demnach ist durch den hier untersuchten zusätzlichen Anschluss des GE-Ost an die B486 eine insgesamt Verbesserung des Verkehrsablaufs entlang der B486 zwischen Autobahnanschlussstelle und Industriestraße zu erwarten.

Die Ergebnisse der Mikrosimulation sind in **Plan 6** veranschaulicht und zusätzlich in detaillierter Form in **Anlage 9.1** (vormittägliche Spitzenstunde) und in **Anlage 9.2** (nachmittägliche Spitzenstunde) wiedergegeben.

4 Prognose Planfall 2035

Analog zum Prognose Nullfall wird auch im Prognose Planfall die Netzergänzung durch die Planstraße als zusätzliche Anbindung des Gewerbegebietes an die B486 im Prognose Planfall unterstellt und entsprechend bei der räumlichen Verteilung der Verkehrsmengen berücksichtigt.

4.1 Verkehrsmengen

Im Prognose Planfall 2035 werden die Erweiterungsplanung („2. Welle“) des Zentrallagers der Firma Aldi Süd sowie die geplanten Entwicklungen des B-Plans Nr. 54 untersucht. Diese Flächen sind in **Plan 3** verortet.

- „2. Welle“ Aldi-Zentrallager:
Überplanung des Bestandsgebäudes und Erweiterungsfläche (Lückenschluss zwischen „1. Welle“ und Bestandsgebäude)
- Fläche GE1: ca. 3,9ha Netto-Baulandfläche kleinteiliger Gewerbepark
- Fläche GE2: ca. 2,9ha Netto-Baulandfläche mittelgroßer Gewerbepark
- Fläche GE3: ca. 1,6ha Netto-Baulandfläche,
davon neue Entwicklungsfläche ca. 1,0ha Büro-Nutzungen und
ca. 0,6ha bestehende, unveränderte Hotel-Nutzung

Vollausbau Aldi-Zentrallager

Im Planfall ist vom Vollausbau des Aldi-Zentrallagers auszugehen. Wie in **Plan 3** dargestellt, wird dazu an den Neubau der „1. Welle“ angebaut, sowie die alten Bestandsgebäude ersetzt. D.h. im Rahmen der Neuverkehrsermittlung sind die Verkehrszunahmen, die über die bestehende Nutzung am Standort und die bereits im Prognose Nullfall 2035 enthaltene „1.Welle“ hinausgehen, zu ermitteln. Mit dem Vollausbau des Aldi-Zentrallagers ändert sich das Betriebskonzept. Die Firma Aldi sieht zukünftig werktags einen 24h-Betrieb vor. Alle Beschäftigten sind im Lager im 3-Schichtbetrieb eingeteilt, so dass die Lkw-Abfertigung ebenfalls 24h erfolgen soll.

Die Anzahl der in den Lagernutzungen Beschäftigten steigt demnach von rund 250 im Bestand um 200 mit der „1. Welle“ und um weitere 50

Beschäftigte mit der „2. Welle“. Im Vollausbau wird also mit insgesamt 500 Lagermitarbeiter gerechnet. Die heute bestehende Verwaltung wird an einen anderen Ort verlagert. Die Beschäftigtenverkehre konzentrieren sich demnach auf die Zeiten des Schichtwechsels (06:00, 14:00 und 22:00Uhr), die deutlich außerhalb der für die Leistungsfähigkeit relevanten Spitzenstunden (07:15 – 08:15 und 16:45 – 17:45Uhr) liegen.

Nach Angaben von Aldi Süd wächst das durchschnittliche Lkw-Aufkommen ebenfalls, von heute rund 380 Lkw-Fahrten/Werntag (190 zufahrende und 190 abfahrende Lkw), um knapp 300 Lkw-Fahrten/Werntag mit der „1. Welle“ und weiteren ca. 230 Lkw-Fahrten/Werntag mit der „2. Welle“. Im Vollausbau werden dann im Mittel rund 900 Lkw-Fahrten/Werntag erwartet, d.h. 450 zufahrende und 450 abfahrende Lkw/24h. Aus dem Abfertigungskonzept von Aldi Süd wird die zeitliche Verteilung der Lkw-Fahrten abgeleitet. Insbesondere gegenüber dem Bestand hat hier der 3-Schichtbetrieb einen merklichen Einfluss. Während der Nachtstunden (22:00 bis 06:00 Uhr) finden heute nur vereinzelte Lkw-Fahrten statt (unter 5% der 24h-Verkehrsmenge), nach Umsetzung der „2. Welle“ werden rund 22% der Lkw nachts abgefertigt. Auch dadurch bedingt, vermeidet das zukünftige Abfertigungskonzept stärker die Spitzenstunden des umliegenden Verkehrsnetzes.

Im Detail sind die zusätzlich durch den Vollausbau des Aldi-Zentrallagers („2.Welle“) erzeugten Verkehre in **Anlage 3.2** angegeben. Dabei wurde zunächst auf Basis der oben beschriebenen Eingangsdaten die Gesamtverkehrsmenge ermittelt, die das vollständig aus- und umgebaute Aldi-Zentrallager induziert. Ein Teil dieser Verkehre sind bereits heute vorhanden (Bestandsgebäude) bzw. planungsrechtlich bereits genehmigt durch den B-Plan 44 für die Ausbaustufe der „1.Welle“ und damit im Prognose Nullfall 2035 enthalten. Die tatsächlich zu erwartende Neuverkehrsmenge für den Prognose Planfall 2035 errechnet sich also aus der Gesamtverkehrsmenge des Vollausbaus abzüglich der Verkehre der „1. Welle“ und des Bestands (die beide im Prognose Nullfall 2035 schon enthalten sind).

Demnach ist mit folgendem werktäglichen Neuverkehrsaufkommen der „2.Welle“ des Aldi-Zentrallagers zu rechnen:

- 24h-Verkehrsmenge:
ca. 750 Kfz (davon ca.375 Kfz zufahrend / 375 Kfz ausfahrend)
- Vormittägliche Spitzenstunde
ca. 35 Kfz (9 Kfz zufahrend / 25 Kfz ausfahrend)
- Nachmittägliche Spitzenstunde
ca. 40 Kfz (davon 27 Kfz zufahrend / 12 Kfz ausfahrend)

B-Plan Nr. 54

Die Ermittlung der Neuverkehrsmengen der Entwicklungsflächen des B-Plans Nr. 54 (Flächen GE1 – GE3) ist in **Anlage 3.3** angegeben. Demnach ist mit folgendem werktäglichen Neuverkehrsaufkommen zu rechnen:

- 24h-Verkehrsmenge:
knapp 2.800 Kfz (davon 1.400 Kfz zufahrend / 1.400 Kfz ausfahrend)
- Vormittägliche Spitzenstunde
ca. 335 Kfz (davon 272 Kfz zufahrend / 62 Kfz ausfahrend)
- Nachmittägliche Spitzenstunde
ca. 230 Kfz (davon 63 Kfz zufahrend / 167 Kfz ausfahrend)

Summe Neuverkehr

In Summe induzieren die geplanten Entwicklungen „2.Welle“ Aldi-Zentrallagers und B-Plan Nr. 54 die folgenden werktäglichen Neuverkehrsmengen:

- 24h-Verkehrsmenge:
knapp 3.600 Kfz (davon 1.775 Kfz zufahrend / 1.775 Kfz ausfahrend)
- Vormittägliche Spitzenstunde
ca. 370 Kfz (davon 281 Kfz zufahrend / 87 Kfz ausfahrend)
- Nachmittägliche Spitzenstunde
ca. 270 Kfz (davon 90 Kfz zufahrend / 179 Kfz ausfahrend)

Die heute ins Gewerbegebiet ein- und ausfahrende Kfz-Menge erhöht sich durch die geplanten Nutzungen merklich um ca. 20% und darüber.

Mittelfristig soll im Zuge des Vollausbaus des Aldi-Zentrallagers dessen Zuwegung verbessert werden. Geplant ist, die Lkw-Zufahrt weiter über die heutige Grundstücksanbindung im Süden der Industriestraße erfolgen zu lassen. Dies allerdings nur als Lkw-Einfahrt, die Ausfahrt erfolgt dann im Osten über die Rheingaustraße, Dreieichstraße zur Industriestraße. Die Mitarbeiter-Verkehre sollen dazu getrennt geführt werden. Vorgesehen sind zwei Mitarbeiter-Parkplätze, östlich bzw. westlich des Gebäudes. Die Zuwegung für diese Pkw-Verkehre erfolgt über den Hessenring bzw. die Rheingaustraße.

Durch die Umlenkung der internen Verkehrsströme wird die Aldi-Grundstücksanbindung im Süden der Industriestraße zur Einbahnstraße. Da die Schichtwechselzeiten außerhalb der Spitzenstunden liegen, entstehen nur sehr geringe Neuverkehre im Hessenring während der Spitzenstunden. Die ausfahrenden Lkw erzeugen entsprechenden Mehrverkehr in der Knotenzufahrt Dreieichstraße zur Industriestraße. Neben der beabsichtigten Vereinfachung der internen Verkehrsführung des Aldi-Zentrallagers, ist potenziell eine leichte Verbesserung des Verkehrsflusses im Süden der Industriestraße zu erwarten, bedingt durch den Wegfall der aus dem Aldi-Lager einbiegenden Fahrzeuge im Rückstaubereich der Kreuzung B486 / Industriestraße.

Die Verteilung der übrigen Neuverkehrsmengen in das um die Planstraße ergänzte Straßennetz und erfolgt auf Basis von Analogieschlüssen zum umliegenden Verkehrsnetz und der bestehenden Nutzungen.

Die im Prognose Planfall 2035 zu erwartenden Neuverkehre sind für die vormittägliche Spitzenstunde in **Anlage 10.1** und für die nachmittägliche Spitzenstunde in **Anlage 10.2** dokumentiert.

Durch die Überlagerung mit den Verkehrsmengen des Prognose Nullfalls 2035 mit Planstraße ergeben sich die zu erwartenden Gesamtverkehrsmengen des Prognose Planfalls 2035. Die vormittägliche Spitzenstunde des Prognose Planfalls 2035 ist in **Anlage 11.1** und die nachmittägliche Spitzenstunde in **Anlage 11.2** im Netzzusammenhang dargestellt.

4.2 Leistungsfähigkeit

Im Prognose Nullfall (vergl. **Kap. 3.1**) hat sich der Knotenpunkt B44 / Industriestraße als weitgehend ausgelastet gezeigt. Demnach verbleiben dort nur noch geringe Kapazitätsreserven, die nicht ausreichen, um die hier prognostizierten Neuverkehre abwickeln zu können. Bereits in der Einzeluntersuchung zum B-Plan Nr. 54 hatte sich gezeigt, dass der Knotenpunkt B44 / Industriestraße in der vormittäglichen Spitzenstunde im Prognose Planfall keine ausreichende Leistungsfähigkeit mehr aufweist – auch wenn der Anstieg der Verkehrsmengen hier infolge der geplanten Nutzungen vergleichsweise gering ist. So wurde im Rahmen der Einzeluntersuchung ein Ertüchtigungsvorschlag konzipiert, der einen zweiten Linksabbiegestreifen mit einer Länge von ca. 60m für die östliche Zufahrt des Knoten B44 / Industriestraße vorsieht. Um das zweistreifige Linksabbiegen zu ermöglichen, muss die Ausfahrt in der südlichen Zufahrt ebenfalls zweistreifig ausgebaut werden. Der anschließende Verflechtungsbereich sollte mindestens 50m betragen und endet somit etwa auf Höhe der Zufahrt zum Logistikpark. Eine Konzeptskizze ist in **Plan 7** dargestellt.

Die vorgeschlagene Ertüchtigung des Knotenpunkts B44 / Industriestraße mittels zweistreifigen Ausbau des Linksabbiegestreifens im östlichen Knotenarm verbessert die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkt B44 / Industriestraße gegenüber dem Prognose Nullfall, trotz der im Planfall höheren Verkehrsmengen. In der Gesamtbewertung wird somit zur vor- und nachmittäglichen Spitzenstunden mindestens QSV D erreicht. Aufgrund der Zweistreifigkeit kann die Freigabezeit des Linksabbiegers im östlichen Knotenarm verkürzt und trotzdem ein höherer Durchfluss erreicht werden, wodurch mehr Freigabezeit für andere Verkehrsströme zur Verfügung steht. Trotzdem verkürzt sich die Rückstaulänge des Linksabbiegers merklich (etwa 50-60m) und überstaut die Fahrstreifen mithin nicht mehr. Im Zuge dessen konnte unter anderem der südlichen Zufahrt mehr Freigabezeit eingeräumt werden, wodurch sich der Verkehrsfluss entlang der Industriestraße insgesamt verbessert.

Im Vergleich zum Prognose Nullfall entstehen damit für mehrere Fahrströme kürzere Wartezeiten, trotz der höheren Verkehrsmengen des Planfalls. Insgesamt ist also von einem verbesserten Verkehrsfluss am Knotenpunkts B44 / Industriestraße auszugehen.

Durch die vorgeschlagene Ertüchtigungsmaßnahme am Knoten B44 / Industriestraße in Kombination mit der Planstraße wird nun für den Prognose Planfall 2035 ein insgesamt leistungsfähiges öffentliches Straßennetz im Untersuchungsgebiet geschaffen. In der vor- und nachmittäglichen Spitzenstunde wird eine mindestens ausreichende Leistungsfähigkeit erreicht. Einzig die Grundstücksausfahrt der Tankstelle im Süden der Industriestraße ist, wie bereits im Bestand, bedingt durch deren unmittelbare Nähe zur Signalanlage auch weiterhin für Linksabbieger mit sehr langen Wartezeiten verbunden.

Die Ergebnisse der Mikrosimulation sind in **Plan 8** veranschaulicht und zusätzlich in detaillierter Form in **Anlage 12.1** (vormittägliche Spitzenstunde) und in **Anlage 12.2** (nachmittägliche Spitzenstunde) wiedergegeben.

4.3 Diskussion Ertüchtigungsbedarf am Knoten B44 / Industriestraße

Die dem Gutachten zugrundeliegenden Eingangswerte für die Verkehrserzeugung der zum B-Plan Nr. 54 gehörenden Gewerbefläche 3 (GE3) basieren auf einer hypothetischen Maximalnutzung mit einer hohen Dichte an Büroarbeitsplätzen. Die Verkehrsprognose für den Prognose Planfall 2035 (vergl. **Kap. 4.1**) basiert ebenfalls auf dieser Annahme, die hinsichtlich der Menge an Mitarbeiterfahrten eine Worst-Case-Betrachtung darstellt. Zur vormittäglichen Spitzenstunde verursachen insbesondere diese zum Gewerbegebiet zufahrenden Ströme eine weitere Belastung des Knotenpunktes B44 / Industriestraße.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die tatsächliche Ausgestaltung und Nutzung der Fläche zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht feststehen, da es sich bei dem Bebauungsplan Nr. 54 um einen Angebotsbebauungsplan handelt. Abweichungen von der angenommenen Maximalnutzung – insbesondere in Form einer geringeren Arbeitsplatzdichte oder alternativer Nutzungsarten – sind möglich und würden zu einer entsprechend reduzierten Verkehrsbelastung führen.

Daraus ergibt sich, dass die im Gutachten ausgewiesenen Auswirkungen auf den Knotenpunkt B44 / Industriestraße im Falle einer weniger intensiven Nutzung möglicherweise überschätzt sind und die reale Belastung des Knotenpunkts unter dem prognostizierten Niveau liegen könnte. Dies wäre im Rahmen der weiteren Planungen und späteren Umsetzung zu überprüfen. In der Konsequenz könnte dadurch auch der Bedarf für einen Ausbau bzw. eine Ertüchtigung des Knotenpunkts B44 / Industriestraße kleiner ausfallen oder ganz entbehrlich sein.

Im Verhältnis zu den heutigen bzw. für den Prognose Nullfall 2035 ermittelten Verkehrsmengen werden am Knotenpunkt B44 / Industriestraße durch die

Nutzungen des B-Plan 54 und dem Vollausbau des Aldi-Zentrallagers nur vergleichsweise geringe zusätzliche Verkehrsmengen erwartet. Diese würden jedoch auf Basis der vorstehend beschriebenen Eingangswerte dann formal zur Überlastung des Knotenpunktes im jetzigen Ausbauzustand führen.

5 Zusammenfassung und Fazit

Im Gewerbegebiet Mörfelden Ost ist die Entwicklung verschiedener weiterer Gewerbenutzungen geplant. Der Vollausbau des Aldi-Zentrallager und die im Bebauungsplan Nr. 54 „Gewerbegebiet Mörfelden-Ost, Am Oberwaldberg“ vorgesehenen Entwicklungen wirken sich beide auf das umliegende Straßennetz aus. Während beide Vorhaben jeweils in Einzeluntersuchungen verkehrlich bewertet werden, klärt die vorliegende Gesamtbetrachtung, ob die Verkehrserschließung der beider Entwicklungsprojekte gewährleistet ist und ob die vorgeschlagenen Ertüchtigungsmaßnahmen auch dann noch ausreichen.

Eine umfassende Verkehrserhebung im Bereich des GE-Ost fand im Frühjahr 2024 statt und liefert eine aktuelle Datengrundlage. Durch die aktuelle Erhebung wurde die heutige Verkehrssituation in einem schlüssigen, fundierten Verkehrsmengengerüst abgebildet. Die Erhebungsergebnisse von 2024, die Prognoseansätze und die daraus resultierenden Verkehrsmengen wurden im Vorfeld mit Hessen Mobil, dem Straßenbaulastträger der Hauptachsen B44 und B486, abgestimmt.

Durch die gegenseitigen Wechselwirkungen der teils stark belasteten und eng benachbarten Knotenpunkte wurde die Leistungsfähigkeitsermittlung in detaillierter Form mittels Einzelfahrzeugsimulation mit dem Programm VISSIM durchgeführt. Anhand des Simulationsmodells wurde die Leistungsfähigkeitsüberprüfung für den Bestand, die Prognose Nullfälle 2035 und Prognose Planfall 2035 mit den jeweiligen Ertüchtigungsvorschlägen überprüft und bewertet.

Bestand

Im Bestand erweisen sich alle betrachteten Knotenpunkte als ausreichend leistungsfähig. Lediglich die Grundstückszufahrt der Tankstelle weist in der nachmittäglichen Spitzenstunde keine ausreichende Leistungsfähigkeit auf, da sich die Zufahrt im Rückstaubereich von Knotenpunkt B486 / Industriestraße befindet und sich für Linksabbieger aus der Tankstelle in Richtung Süden damit sehr lange Wartezeiten entstehen.

Prognose Nullfall 2035

Als Prognose Nullfall 2035 wird die Verkehrsentwicklung zum Prognosehorizont im Jahr 2035 betrachtet, in dem die allgemeine zukünftige

Verkehrsentwicklung berücksichtigt, sowie planungsrechtlich bereits gesicherte Entwicklungen (u.a. der B-Plan Nr. 44) im Umfeld enthalten sind.

Bestehendes Straßennetz

Anhand der Simulation konnte festgestellt werden, dass die Verkehrsmengen des Prognose Nullfalls ohne Ertüchtigungen am Bestandsstraßennetz nicht mehr leistungsfähig abgewickelt werden können. Das gilt insbesondere für die nachmittägliche Spitzenstunde und betrifft u. a. den Knotenpunkt Industriestraße / B486 und die Einmündungen Hessenring / Industriestraße. Am Knotenpunkt B44 / Industriestraße sowie an den Knoten der B486 / Am Bornbruch und B486 / Am Zeltplatz wird nur noch knapp eine ausreichende Leistungsfähigkeit erreicht, es verbleiben kaum mehr Kapazitätsreserven für weitere Verkehrszuwächse.

Zusätzlicher Anschluss der GE-Ost über Knoten B486 / Planstraße

Vor dem Hintergrund, dass sich hier, ebenso wie in einer Vorgängeruntersuchungen, gezeigt hatte, dass der Knotenpunkt B486 / Industriestraße und die angrenzenden Einmündungen der Industriestraße die zukünftigen Verkehrsmengen nicht mehr leistungsfähig abwickeln können, wurde eine Planstraße als ertüchtigende Netzergänzung konzipiert. Die Planstraße schafft in Verlängerung der Rheingaustraße eine zusätzliche Anbindung im Osten des Gewerbegebietes an die B486. Der Knotenpunkt B486 / Planstraße soll signalisiert werden und die B486 im östlichen Knotenpunktarm vierstreifig ausgebaut werden. Damit wird die Vierstreifigkeit der B486 von der Autobahnanschlussstelle bis um Knoten B486 / Planstraße durchgebunden.

Im Prognose Nullfall 2035 mit Planstraße erweisen sich alle betrachteten Knotenpunkte als ausreichend leistungsfähig (Ausnahme bildet hier – wie bereits im Bestand – die Grundstücksausfahrt der Tankstelle aufgrund der direkten Nähe zum Knotenpunkt B486 / Industriestraße).

Prognose Planfall 2035

Im Prognose Planfall 2035 sind zusätzlich zum Prognose Nullfall die Verkehre der geplanten Entwicklungen im Gewerbegebiet Mörfelden Ost (Vollausbau des Aldi-Zentrallagers und B-Plan Nr.54) vom Straßennetz abzuwickeln.

Zusätzlicher Anschluss der GE-Ost über Knoten B486 / Planstraße und Ertüchtigung des Knotenpunkts B44 / Industriestraße

Aus den Erkenntnissen des Prognose Nullfalls wurde entsprechend auch dem Prognose Planfall die Netzergänzung durch die Planstraße als zusätzliche Anbindung des Gewerbegebietes an die B486 zugrunde gelegt. Durch die Planstraße wird der Verkehrsfluss im Süden des Untersuchungsgebietes verbessert, sodass dort die Leistungsfähigkeit gewährleistet wird.

Da der Knotenpunkt B44 / Industriestraße bereits mit den Verkehrsmengen des Prognose Nullfall 2035 weitestgehend ausgelastet ist und durch die geplanten Nutzungen des B-Plan Nr. 54 und dem Vollausbau des Aldi-Zentrallagers -- wenn auch relativ geringe - Mehrverkehre aufnehmen muss, wird von einer Ertüchtigung des Knotenpunktes B44 / Industriestraße ausgegangen. Vorgeschlagen wird ein zweiter Linksabbiegestreifen für die östliche Zufahrt der B44. Aufgrund der Zweistreifigkeit kann die Freigabezeit des Linksabbiegers verkürzt und trotzdem ein höherer Durchfluss erreicht werden, wodurch mehr Freigabezeit für andere Verkehrsströme zur Verfügung steht. Damit verbessert sich die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkt B44 / Industriestraße insgesamt merklich.

Mit Planstraße und der Ertüchtigung des Knotenpunkts B44 / Industriestraße ist somit eine ausreichende Leistungsfähigkeit aller betrachteten Knotenpunkte im Prognose Planfall 2035 gegeben (Ausnahme bildet auch hier – wie bereits im Bestand – die Grundstücksausfahrt der Tankstelle aufgrund der direkten Nähe zum Knotenpunkt B486 / Industriestraße).

Wie in **Kap. 4.3** erläutert, kann sich infolge der Bandbreite an möglichen Nutzungen auch eine geringere Neuverkehrsmenge ergeben. Sodass die zukünftige Verkehrsmenge am Knotenpunkt B44 / Industriestraße ggf. auch ohne Ertüchtigung (oder nur in geringerem Umfang) einen leistungsfähigen Verkehrsfluss ermöglicht. Hier könnten beispielsweise durch ein Monitoring (z.B. alle 5 Jahre) die Verkehrsmengen und Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt B44 / Industriestraße ermittelt werden und so entschieden werden, ob der Ertüchtigungsbedarf eintritt.

Fazit

Anhand der Leistungsfähigkeitsuntersuchung wird deutlich, dass die Planstraße bereits im Prognose Nullfall 2035 benötigt wird, um die zu erwartenden Verkehrsmengen leistungsfähig abwickeln zu können. Im Prognose Planfall 2035 wird dann zusätzlich eine Ertüchtigung am Knotenpunkt B44 / Industriestraße in Form eines zweiten Linksabbiegestreifens in der östlichen Zufahrt nach derzeitigem Kenntnisstand erforderlich.

Durch diese beiden Ertüchtigungsmaßnahmen ist das umliegende Straßennetz ausreichend leistungsfähig, um auch die Neuverkehre abwickeln zu können, die die beiden Entwicklungsmaßnahmen aus Vollausbau des Aldi-Zentrallagers und Bebauungsplans Nr.54 „Gewerbegebiet Mörfelden-Ost, Am Oberwaldberg“ induzieren. Damit spricht aus verkehrlicher Sicht nichts gegen die geplanten Entwicklungen.

Verzeichnisse

Tabellen im Text:

Tabelle 1:	Grenzwerte Qualitätsstufen an Knotenpunkten ohne LSA	5
Tabelle 2:	Grenzwerte Qualitätsstufen an Knotenpunkten mit LSA	5

Plandarstellungen als Anhang:

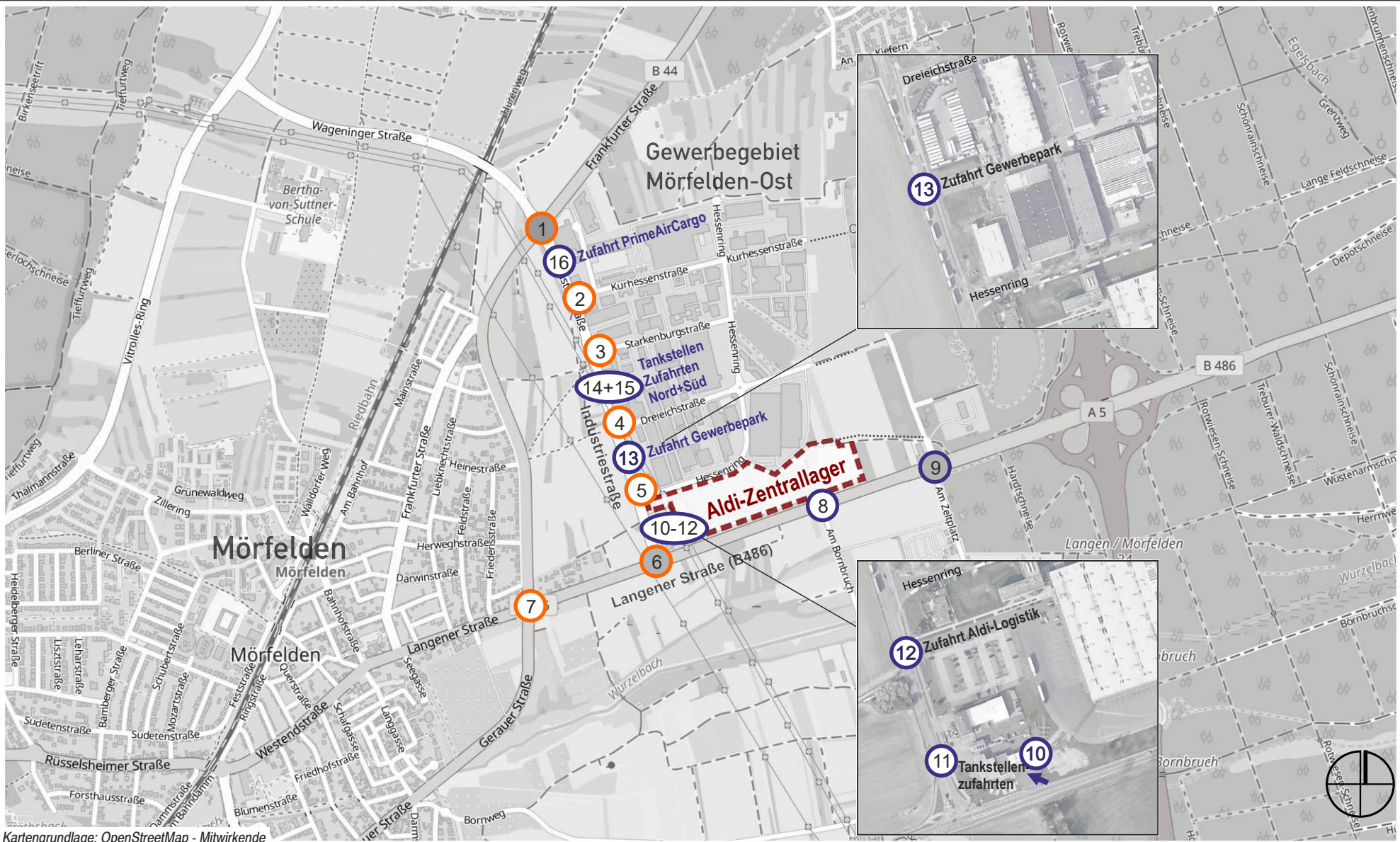
Plan 1	Übersicht
Plan 2	Leistungsfähigkeit – Bestand
Plan 3	Entwicklungsflächen
Plan 4	Leistungsfähigkeit – Prognose Nullfall 2035, bestehendes Netz
Plan 5	Konzeptskizze Knotenpunkt B486 / Planstraße mehrstreifiger Ausbau
Plan 6	Leistungsfähigkeit – Prognose Nullfall 2035, Planstraße
Plan 7	Konzeptskizze Ertüchtigung Knotenpunkt B44 / Industriestr.
Plan 8	Leistungsfähigkeit – Prognose Planfall 2035, Planstraße und Ertüchtigung KP1

Anlagen:

Anlage 1	Verkehrsmengen Bestand
1.1	Vormittägliche Spitzenstunde
1.2	Nachmittägliche Spitzenstunde
Anlage 2	Leistungsfähigkeitsuntersuchung Bestand
2.1	Vormittägliche Spitzenstunde
2.2	Nachmittägliche Spitzenstunde
Anlage 3	Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen
3.1	Planungsrechtlich bereits gesicherte Flächen A – C
3.2	Vollausbau Aldi-Zentrallager
3.3	B-Plan Nr. 54: Flächen GE 1 - GE3

- Anlage 4 Neuverkehr planungsrechtlich bereits gesicherte Flächen A - C
 - 4.1 Vormittägliche Spitzenstunde
 - 4.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 5 Verkehrsmengen Prognose Nullfall 2035 bestehendes Straßennetz
 - 5.1 Vormittägliche Spitzenstunde
 - 5.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 6 Leistungsfähigkeitsuntersuchung Prognose Nullfall 2035 bestehendes Straßennetz
 - 6.1 Vormittägliche Spitzenstunde
 - 6.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 7 Verkehrsverlagerungen infolge Planstraße
 - 7.1 Vormittägliche Spitzenstunde
 - 7.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 8 Verkehrsmengen Prognose Nullfall 2035 mit Planstraße
 - 8.1 Vormittägliche Spitzenstunde
 - 8.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 9 Leistungsfähigkeitsuntersuchung Prognose Nullfall 2035 mit Planstraße
 - 9.1 Vormittägliche Spitzenstunde
 - 9.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 10 Neuverkehr Entwicklungen GE-Ost (B-Plan Nr. 54 + Vollausbau Aldi Zentrallager) mit Planstraße
 - 10.1 Vormittägliche Spitzenstunde
 - 10.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 11 Verkehrsmengen Prognose Planfall 2035 mit Planstraße
 - 11.1 Vormittägliche Spitzenstunde
 - 11.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 12 Leistungsfähigkeitsuntersuchung Prognose Planfall 2035 mit Planstraße und Ertüchtigung KP1
 - 12.1 Vormittägliche Spitzenstunde
 - 12.2 Nachmittägliche Spitzenstunde

Pläne



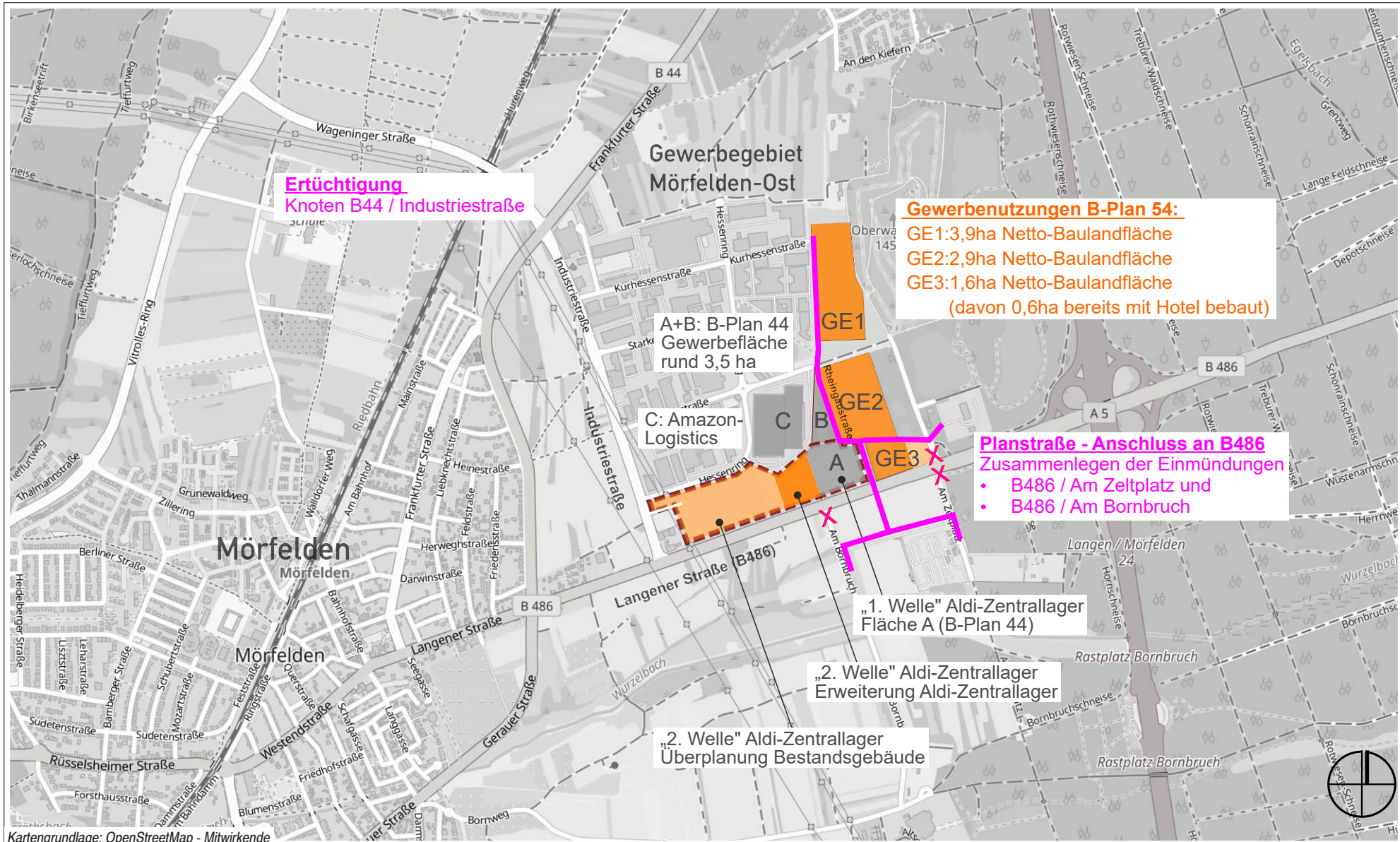
Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

Zählstellen, am 12.03.2024 erhoben

- 1 24h-Zählung
- 1 Spitzenstunden

Zählstellen, am 16.04.2024 erhoben

- 1 24h-Zählung
- 1 Spitzenstunden



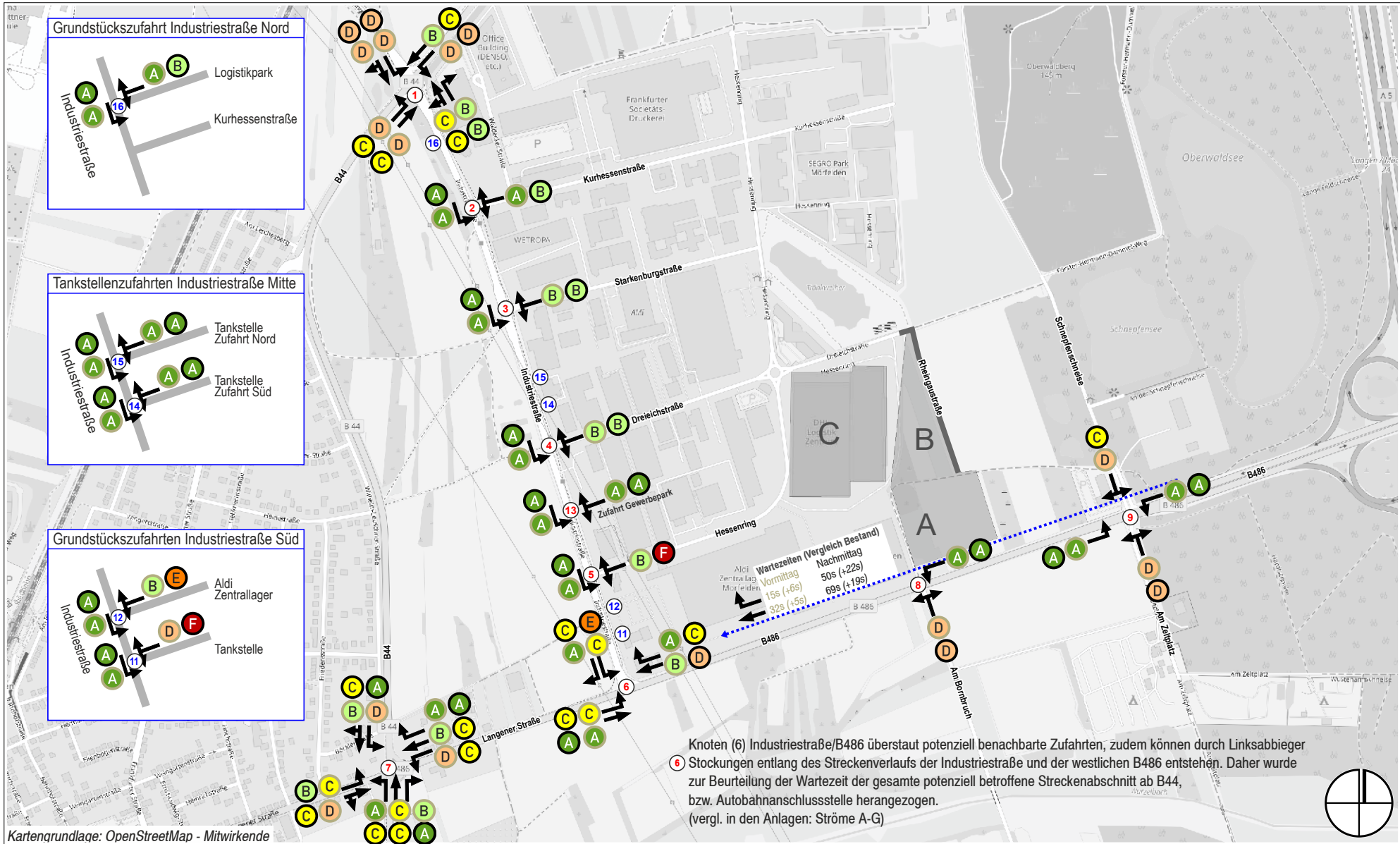
Entwicklungen Prognose Nullfall 2035

- A-C Planungsrechtlich gesicherte Entwicklungen
- + 7% Zunahme der übergeordneten Verkehre
- + 5% Zunahme aus Nachverdichtungen im bestehenden GE-Ost

Entwicklungen Prognose Planfall 2035

- GE1-GE3 Gewerbeflächen B-Plan Nr.54
- Nutzungsänderung Aldi-Zentrallager
- "2. Welle" Erweiterung der "1. Welle" mit Abbruch des Bestandsgebäudes

Entwicklungsflächen

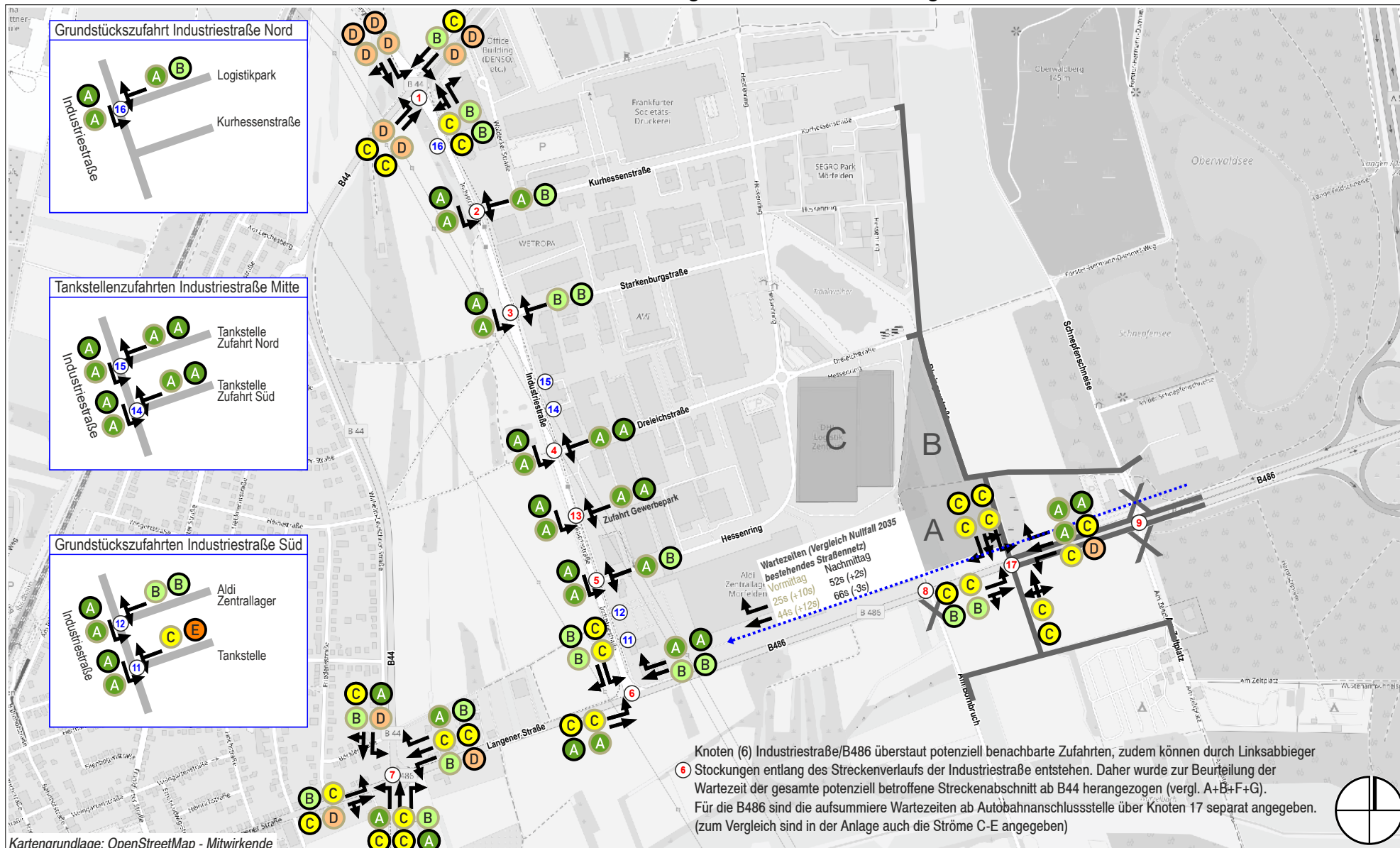


Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs:

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

Leistungsfähigkeit
Prognose Nullfall 2035





Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs:

A B C D E F Vormittag
A B C D E F Nachmittags

Leistungsfähigkeit
Prognose Nullfall 2035
Planstraße, zusätzlicher Anschluss GE-Ost an B486

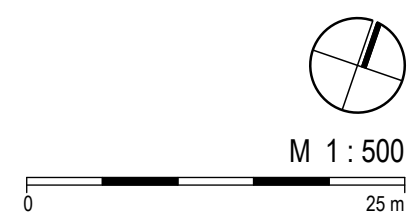
Stand: 10.06.2025

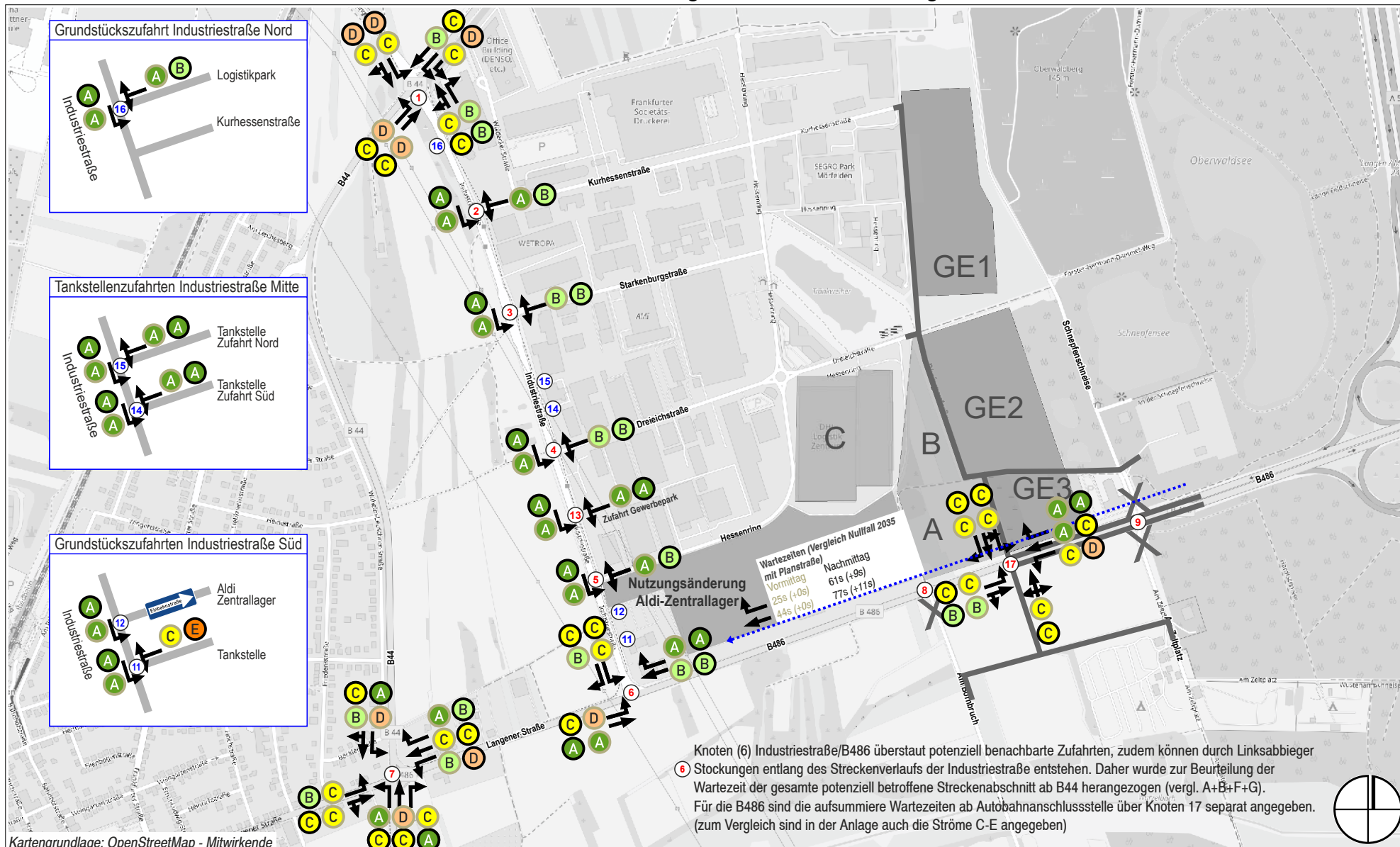




Legende

- Fläche Fuß- und Radverkehr
- Fahrbahnmarkierung (Planung)
- Fahrbahnrand (Planung)
- Baum (Bestand)
- Baum (Bestand) entfällt





Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs:

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

Leistungsfähigkeit

Prognose Planfall 2035

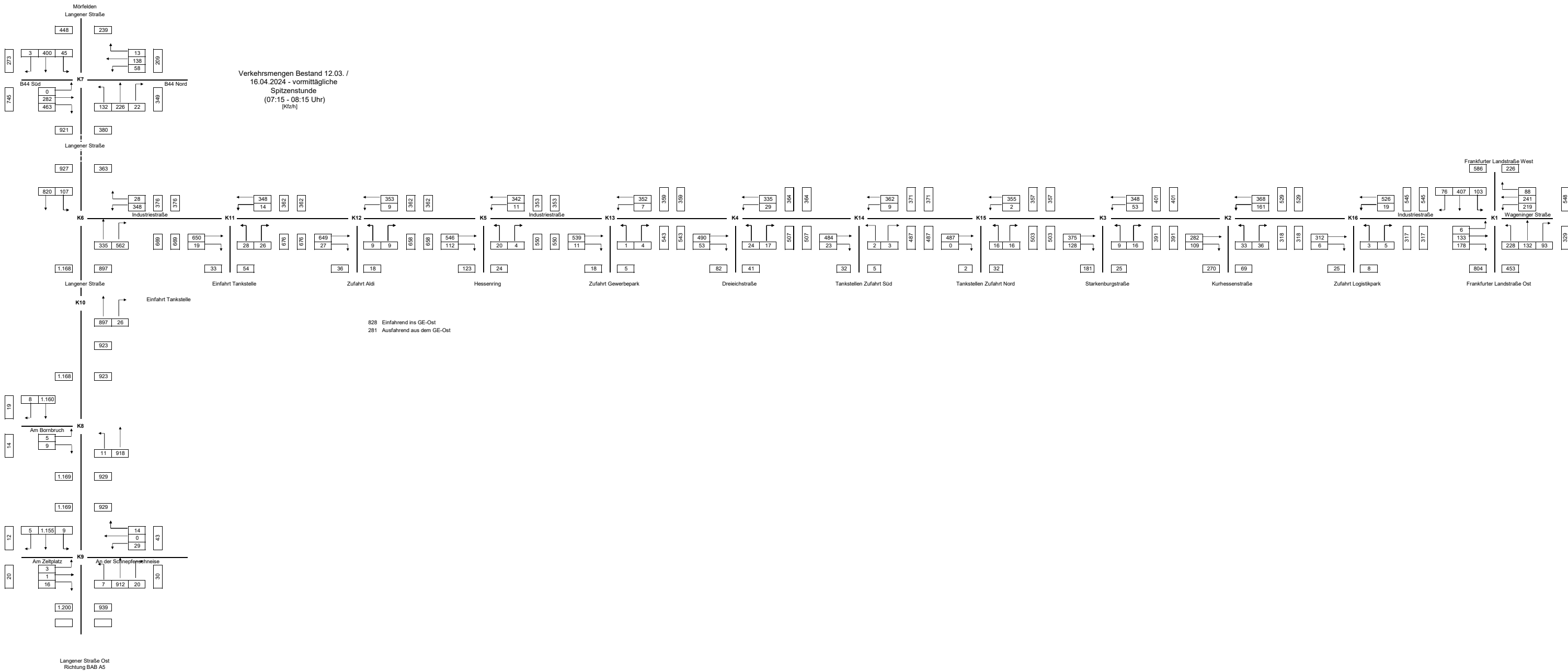
Planstraße, zusätzlicher Anschluss GE-Ost an B486 und Ertüchtigung KP1

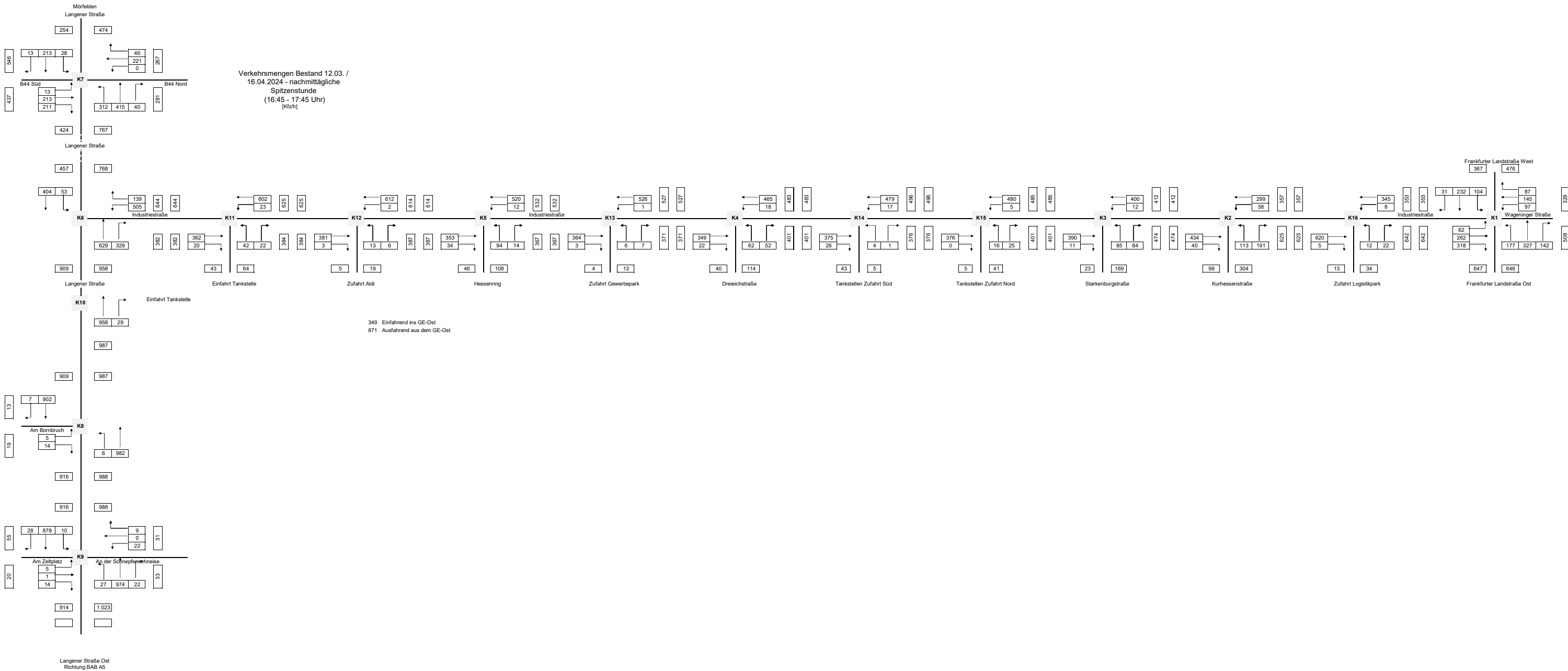
Stand: 10.06.2025



Anlagen

Anlage 1
Verkehrsmengen Bestand





Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Bestand - vormittägliche Spitzenstunde

						QSV
KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	62,8	333	397	D
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	61,8	216	397	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	23,7	79	239	B
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	42,2	404	228	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	53,4	105	109	D
1	Kfz	Industriestr. [R]	26,6	177	62	B
1	Kfz	Industriestr. [G+L]	40,2	140	77	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	3,0	95	8	A
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	24,4	132	64	B
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	42,6	228	135	C
1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)	9,1			A
1	FG	Wageninger Str. (Teil West)	14,5			A
1	FG	Frankfurter Landstr.	2,1			A
2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,1	165	135	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	3,1	36	29	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	6,9	32	29	A
3	Kfz	Industriestraße Nord [L]	2,9	51	45	A
3	Kfz	Starkenburgstr. [R]	3,3	15	24	A
3	Kfz	Starkenburgstr. [L]	10,9	10	25	B
14	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,0	10	11	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [R]	3,0	3	6	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [L]	5,9	2	6	A
4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,4	31	25	A
4	Kfz	Dreieichstr. [R]	2,5	17	13	A
4	Kfz	Dreieichstr. [L]	8,1	24	17	A
5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	3,0	11	18	A
5	Kfz	Hessenring [R]	2,4	3	6	A
5	Kfz	Hessenring [L]	7,1	19	17	A
12	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,0	9	11	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [R]	3,1	9	17	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [L]	8,9	9	17	A
11	Kfz	Industriestr. Nord [L]	6,8	14	107	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [R]	3,9	26	18	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [L]	17,1	28	25	B
6	Kfz	Industriestr. [R]	13,4	27	145	A
6	Kfz	Industriestr. [L]	18,4	350	145	A
6	Kfz	B 486 West [G]	13,0	826	203	A
6	Kfz	B 486 West [L]	35,6	109	171	C
6	Kfz	B 486 Ost [R]	6,7	564	137	A
6	Kfz	B 486 Ost [G]	24,4	340	299	B
6	Rad	B 486 West [G]	0,0			A
6	Rad	B 486 Ost [G]	0,0			A
6	FG	Industriestr. (Teil Ost)	6,8			A
6	FG	Industriestr. (Teil Mitte)	2,4			A
6	FG	Industriestr. (Teil West)	12,4			A
6	FG	B 486	35,1			E
8	Kfz	Am Bornbruch [R]	8,7	9	17	A
8	Kfz	Am Bornbruch [L]	18,6	5	6	B
8	Kfz	B 486 Ost [L]	6,9	11	172	A
9	Kfz	B 486 West [L]	3,0	10	59	A
9	Kfz	Am Zeltpl. [R]	8,1	15	20	A
9	Kfz	Am Zeltpl. [L]	22,5	3	20	C
9	Kfz	B 486 Ost [L]	7,7	7	36	A
9	Kfz	An der Schnepfenschneise [R]	5,3	14	22	A
9	Kfz	An der Schnepfenschneise [L]	18,0	30	21	B
9	FG	B 486 (Teil Nord)	0,0	0	0	A
9	FG	B 486 (Teil Süd)	0,0	0	0	A

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Bestand - vormittägliche Spitzenstunde

						QSV
KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
A	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	19,5	27		A
B	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	37,2	350		C
C	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	15,0	672		B
D	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	8,8	564		A
E	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	27,1	340		B
F	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	39,9	109		C
G	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	16,9	826		A
7	Kfz	Langener Straße West [R+G]	56,7	408	307	D
7	Kfz	Langener Straße West [L]	46,3	44	25	C
7	Kfz	B44 Süd [R]	16,6	462	295	A
7	Kfz	B44 Süd [G]	30,0	281	374	B
7	Kfz	B44 Süd [L]	0,0	0	0	A
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	11,6	23	83	A
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	35,2	226	91	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	40,7	135	91	C
7	Kfz	B44 Nord [R+G]	22,2	152	50	B
7	Kfz	B44 Nord [L]	52,2	59	49	D
7	FG	Langener Straße West	34,3			E
7	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)	8,1			A
7	FG	B44 Süd (Teil West)	34,0			D
7	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)	8,4			A
7	FG	B44 Nord	35,8			E
13	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,9	8	19	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [R]	2,7	3	6	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [L]	4,0	3	6	A
15	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,3	2	7	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [R]	3,0	16	18	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [L]	4,8	16	18	A
16	Kfz	Industriestr. Nord [L]	0,6	20	37	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [R]	2,2	5	16	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [L]	4,6	3	16	A

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Bestand - nachmittägliche Spitzenstunde

						QSV
KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	40,4	235	142	C
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	37,4	96	142	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	7,8	34	11	A
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	31,3	234	85	B
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	44,0	102	57	C
1	Kfz	Industriestr. [R]	35,4	324	244	C
1	Kfz	Industriestr. [G+L]	45,1	326	244	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	14,2	143	25	A
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	32,3	327	196	B
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	43,8	172	80	C
1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)	7,2	31		A
1	FG	Wageninger Str. (Teil West)	18,7	31		A
1	FG	Frankfurter Landstr.	1,8	31		A
2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	4,0	59	65	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	8,2	193	107	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	10,3	114	108	B
3	Kfz	Industriestraße Nord [L]	1,4	11	10	A
3	Kfz	Starkenburgstr. [R]	5,7	85	48	A
3	Kfz	Starkenburgstr. [L]	11,2	87	49	B
14	Kfz	Industriestr. Nord [L]	0,8	17	19	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [R]	1,8	1	6	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [L]	6,8	4	6	A
4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,1	19	24	A
4	Kfz	Dreieichstr. [R]	2,4	54	26	A
4	Kfz	Dreieichstr. [L]	9,3	61	24	A
5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,4	13	20	A
5	Kfz	Hessenring [R]	2,1	14	11	A
5	Kfz	Hessenring [L]	10,7	96	39	B
12	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,4	2	32	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [R]	2,1	6	12	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [L]	13,1	13	17	B
11	Kfz	Industriestr. Nord [L]	4,8	23	142	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [R]	3,7	23	7	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [L]	51,9	41	80	E
6	Kfz	Industriestr. [R]	15,8	138	179	A
6	Kfz	Industriestr. [L]	15,0	511	179	A
6	Kfz	B 486 West [G]	12,5	419	112	A
6	Kfz	B 486 West [L]	40,7	53	82	C
6	Kfz	B 486 Ost [R]	25,1	331	624	B
6	Kfz	B 486 Ost [G]	46,6	631	861	C
6	Rad	B 486 West [G]	0,0	0		A
6	Rad	B 486 Ost [G]	0,0	0		A
6	FG	Industriestr. (Teil Ost)	6,5	29		A
6	FG	Industriestr. (Teil Mitte)	3,0	29		A
6	FG	Industriestr. (Teil West)	13,5	29		A
6	FG	B 486	34,3	50		E
8	Kfz	Am Bornbruch [R]	5,7	14	18	A
8	Kfz	Am Bornbruch [L]	21,3	4	17	C
8	Kfz	B 486 Ost [L]	4,9	7	314	A
9	Kfz	B 486 West [L]	3,0	10	0	A
9	Kfz	Am Zeltpl. [R]	6,1	13	20	A
9	Kfz	Am Zeltpl. [L]	17,6	4	20	B
9	Kfz	B 486 Ost [L]	6,0	27	32	A
9	Kfz	An der Schnepfenschneise [R]	3,1	9	12	A
9	Kfz	An der Schnepfenschneise [L]	15,9	23	18	B
9	FG	B 486 (Teil Nord)	0,0	0	0	A
9	FG	B 486 (Teil Süd)	0,0	0	0	A

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Bestand - nachmittägliche Spitzenstunde

						QSV
KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
A	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	20,1	138		B
B	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	40,9	511		C
C	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	31,3	383		D
D	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	28,1	331		B
E	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	50,0	631		C
F	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	42,9	52		C
G	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	14,5	410		A
7	Kfz	Langener Straße West [R+G]	34,5	230	93	B
7	Kfz	Langener Straße West [L]	26,7	27	19	B
7	Kfz	B44 Süd [R]	9,4	213	58	A
7	Kfz	B44 Süd [G]	35,6	213	133	C
7	Kfz	B44 Süd [L]	42,7	13	19	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	32,3	42	295	B
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	51,1	412	301	D
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	37,6	312	302	C
7	Kfz	B44 Nord [R+G]	34,4	269	134	B
7	Kfz	B44 Nord [L]	0,0	0	104	A
7	FG	Langener Straße West	34,3	31		E
7	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)	8,1	33		A
7	FG	B44 Süd (Teil West)	34,0	33		D
7	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)	10,6	31		A
7	FG	B44 Nord	35,8	15		E
13	Kfz	Industriestr. Nord [L]	0,8	1	0	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [R]	1,6	7	10	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [L]	4,5	5	10	A
15	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,6	4	13	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [R]	2,3	24	18	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [L]	4,9	16	18	A
16	Kfz	Industriestr. Nord [L]	7,8	9	141	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [R]	15,7	22	47	B
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [L]	17,5	12	47	B

Anlage 3

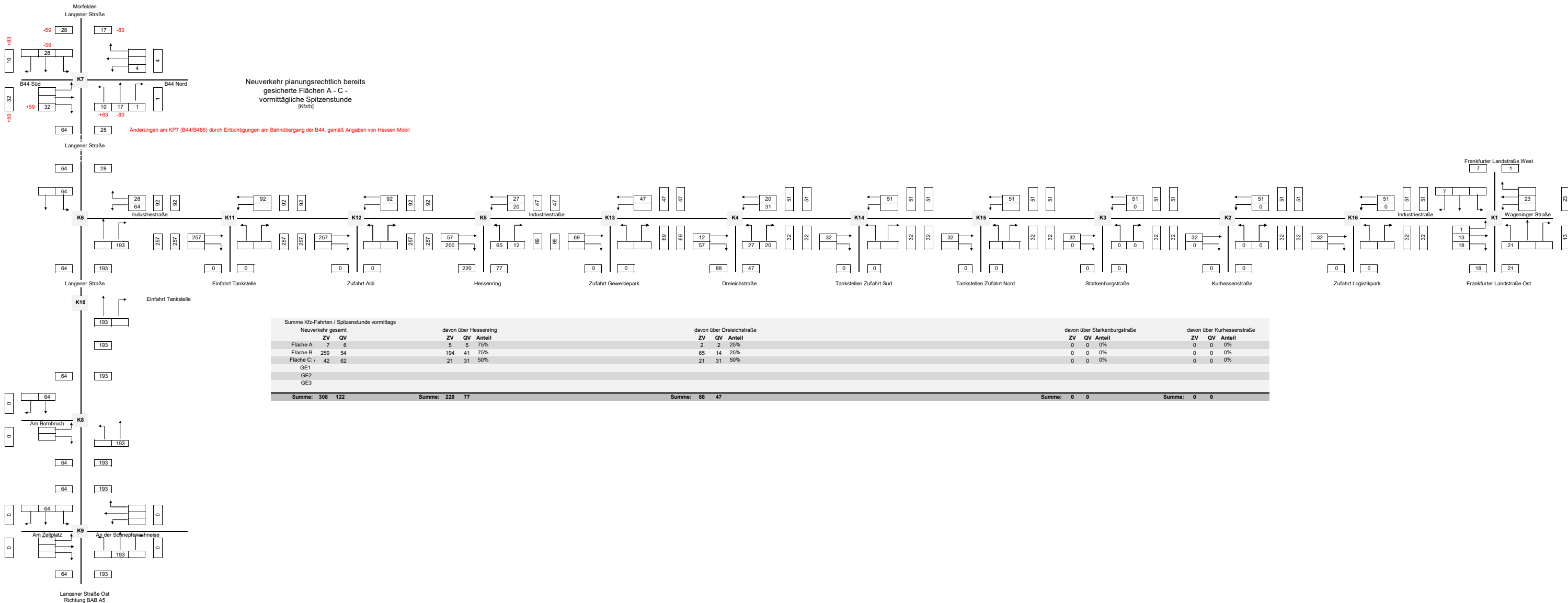
Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen

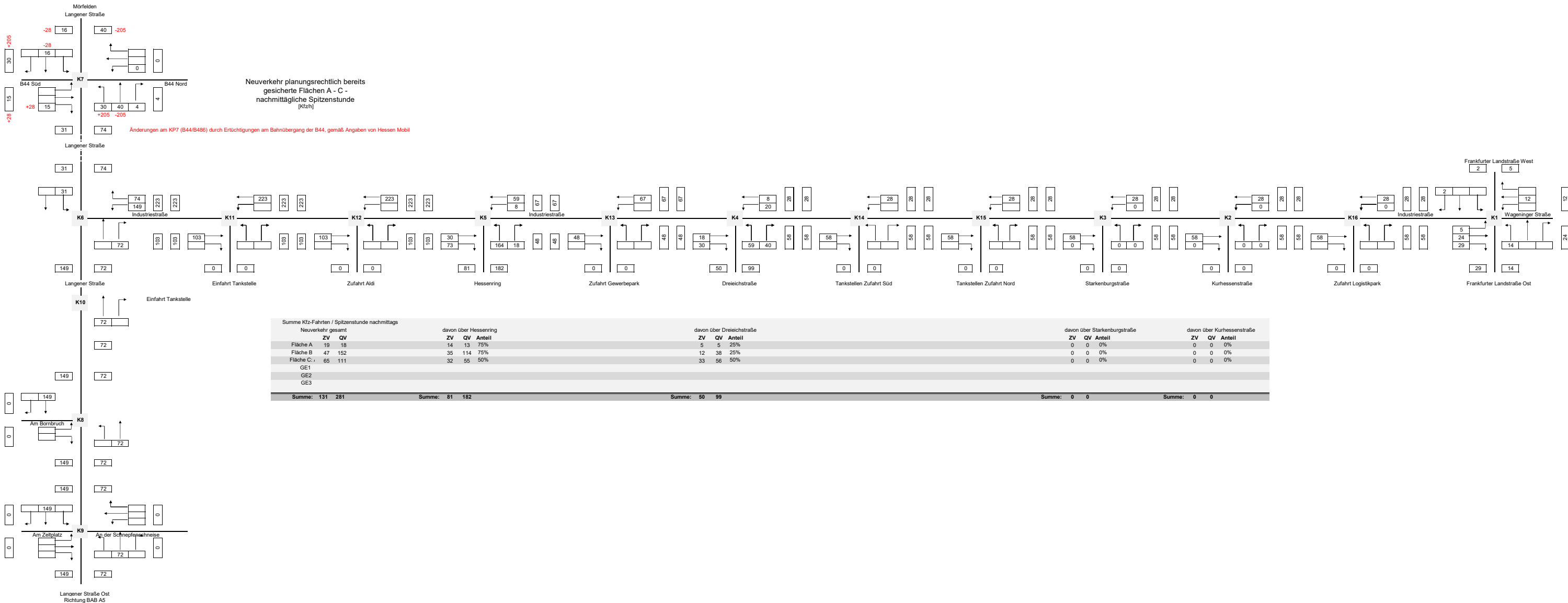
Szenario 1: Planungsrechtlich bereits gesicherte Entwicklungsflächen A - C						Summe:					
Fläche A = 1.Welle Aldi-Zentrallager			Fläche B			Fläche C: Amazon Verteilzentrum (Prognose gemäß Gutachten Inros Lackner)			Fläche C: Amazon Verteilzentrum (Prognose gemäß Regelwerk)		
			Nutzung: Verwaltung, Büro	[ha]	2,00	Nutzung: Logistik, Verteilzentrum			Nutzung: Logistik, Verteilzentrum		
			Grundflächenzahl		0,80				Grundflächenzahl		
			GFZ		2,20	Verkehrsmengen gemäß Betreiberangaben			GFZ		
Bruttogeschossfläche	[m² BGF]	11.000	Bruttogeschossfläche	[m² BGF]	35.200	(Daten aus Untersuchung: "Mikroskopische Verkehrssimulation, Logistikstandort			Bruttogeschossfläche	[m² BGF]	35.500
Beschäftigte/BGF	[BGF/Besch]	55	Beschäftigte/BGF	[BGF/Besch]	35,0	Verteilerzentrum"; Inros Lackner SE (23.03.2021) übernommen; gemäß Abstimmung mit			Beschäftigten Dichte	[BGF/m²]	120,0
Beschäftigte	[Pers.]	200	Beschäftigte	[Pers.]	1006	Hessen Mobil (19.01.2022) werden diese Werte der Untersuchung zugrunde gelegt)			Beschäftigte	[Pers.]	296
Beschäftigtenverkehr						Beschäftigtenverkehr					
Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers.*24h]	2,2	Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers.*24h]	2,7				Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers.*24h]	2,2
Anwesenheitsgrad	[%]	80%	Anwesenheitsgrad	[%]	80%				Anwesenheitsgrad	[%]	80%
MIV-Anteil	[%]	90%	MIV-Anteil	[%]	85%				MIV-Anteil	[%]	85%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1	Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1				Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	288	Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	1.679				Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	402
Zielverkehr	[Kfz/24h]	144	Zielverkehr	[Kfz/24h]	839				Zielverkehr	[Kfz/24h]	201
Quellverkehr	[Kfz/24h]	144	Quellverkehr	[Kfz/24h]	839				Quellverkehr	[Kfz/24h]	201
Anteile Spitzenstunde vormittags						Anteile Spitzenstunde vormittags					
Zielverkehr	[%]	3,0%	Zielverkehr	[%]	28,7%				Zielverkehr	[%]	28,7%
Quellverkehr	[%]	3,0%	Quellverkehr	[%]	5,3%				Quellverkehr	[%]	5,3%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	8	Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	285				Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	69
Zielverkehr	[Kfz/h]	4	Zielverkehr	[Kfz/h]	241				Zielverkehr	[Kfz/h]	58
Quellverkehr	[Kfz/h]	4	Quellverkehr	[Kfz/h]	44				Quellverkehr	[Kfz/h]	11
Anteile Spitzenstunde nachmittags						Anteile Spitzenstunde nachmittags					
Zielverkehr	[%]	3,0%	Zielverkehr	[%]	1,0%				Zielverkehr	[%]	1,0%
Quellverkehr	[%]	3,0%	Quellverkehr	[%]	13,8%				Quellverkehr	[%]	13,8%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	8	Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	123				Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	30
Zielverkehr	[Kfz/h]	4	Zielverkehr	[Kfz/h]	8				Zielverkehr	[Kfz/h]	2
Quellverkehr	[Kfz/h]	4	Quellverkehr	[Kfz/h]	115				Quellverkehr	[Kfz/h]	28
Kunden-/ Besucherverkehr						Kunden-/ Besucherverkehr					
Kunden Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers.*24h]	0,6	Kunden Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers.*24h]	0,7				Kunden Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers.*24h]	0,5
MIV-Anteil	[%]	90%	MIV-Anteil	[%]	90%				MIV-Anteil	[%]	90%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1	Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1				Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	98	Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	576				Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	124
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	49	Zielverkehr	[Kfz / 24h]	288				Zielverkehr	[Kfz / 24h]	62
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	49	Quellverkehr	[Kfz / 24h]	288				Quellverkehr	[Kfz / 24h]	62
Anteile Spitzenstunde vormittags						Anteile Spitzenstunde vormittags					
Zielverkehr	[%]	3,9%	Zielverkehr	[%]	3,9%				Zielverkehr	[%]	3,9%
Quellverkehr	[%]	1,8%	Quellverkehr	[%]	1,8%				Quellverkehr	[%]	1,8%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	3	Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	16				Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	3
Zielverkehr	[Kfz/h]	2	Zielverkehr	[Kfz/h]	11				Zielverkehr	[Kfz/h]	2
Quellverkehr	[Kfz/h]	1	Quellverkehr	[Kfz/h]	5				Quellverkehr	[Kfz/h]	1
Anteile Spitzenstunde nachmittags						Anteile Spitzenstunde nachmittags					
Zielverkehr	[%]	12,0%	Zielverkehr	[%]	12,0%				Zielverkehr	[%]	12,0%
Quellverkehr	[%]	10,6%	Quellverkehr	[%]	10,6%				Quellverkehr	[%]	10,6%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	11	Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	66				Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	14
Zielverkehr	[Kfz/h]	6	Zielverkehr	[Kfz/h]	35				Zielverkehr	[Kfz/h]	7
Quellverkehr	[Kfz/h]	5	Quellverkehr	[Kfz/h]	31				Quellverkehr	[Kfz/h]	7
Wirtschaftsverkehr						Wirtschaftsverkehr					
Kfz-Fahrten/Beschäftigten	[Fahrten/Pers.*24h]	2,00	Kfz-Fahrten/Beschäftigten	[Fahrten/Pers.*24h]	0,075				Kfz-Fahrten/Beschäftigten	[Fahrten/Pers.*24h]	2,30
Summe Kfz-Fahrten	[Wege]	400	Summe Kfz-Fahrten (interner Wirtschaftsverkehr)	[Wege]	75				Summe Kfz-Fahrten	[Kfz/24h]	680
			Summe Kfz-Fahrten (externer Wirtschaftsverkehr)	[Wege]	84				Zuschlag für externen Wirtschaftsverkehr	[%]	60%
									Summe Kfz-Fahrten (externer Wirtschaftsverkehr)	[Kfz/24h]	242
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	400	Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	159				Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	922
Zielverkehr	[Kfz/24h]	200	Zielverkehr	[Kfz/24h]	80				Zielverkehr	[Kfz/24h]	461
Quellverkehr	[Kfz/24h]	200	Quellverkehr	[Kfz/24h]	80				Quellverkehr	[Kfz/24h]	461
Anteile Spitzenstunde vormittags						Anteile Spitzenstunde vormittags					
Zielverkehr	[%]	0,7%	Zielverkehr	[%]	9,2%				Zielverkehr	[%]	9,2%
Quellverkehr	[%]	0,7%	Quellverkehr	[%]	5,6%				Quellverkehr	[%]	5,6%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	2	Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	12				Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	68
Zielverkehr	[Kfz/h]	1	Zielverkehr	[Kfz/h]	7				Zielverkehr	[Kfz/h]	42
Quellverkehr	[Kfz/h]	1	Quellverkehr	[Kfz/h]	5				Quellverkehr	[Kfz/h]	26
Anteile Spitzenstunde nachmittags						Anteile Spitzenstunde nachmittags					
Zielverkehr	[%]	4,6%	Zielverkehr	[%]	5,0%				Zielverkehr	[%]	5,0%
Quellverkehr	[%]	4,6%	Quellverkehr	[%]	7,0%				Quellverkehr	[%]	7,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	18	Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	10				Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	55
Zielverkehr	[Kfz/h]	9	Zielverkehr	[Kfz/h]	4				Zielverkehr	[Kfz/h]	23
Quellverkehr	[Kfz/h]	9	Quellverkehr	[Kfz/h]	6				Quellverkehr	[Kfz/h]	32
davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	75%	davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	50%				davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	10%
Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Lkw/24h]	300	Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Lkw/24h]	80	Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Lkw/24h]	36	Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Lkw/24h]	93
Zielverkehr	[Lkw/24h]	150	Zielverkehr	[Lkw/24h]	40	Zielverkehr	[Lkw/24h]	18	Zielverkehr	[Lkw/24h]	47
Quellverkehr	[Lkw/24h]	150	Quellverkehr	[Lkw/24h]	40	Quellverkehr	[Lkw/24h]	18	Quellverkehr	[Lkw/24h]	47
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags						Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags					
Zielverkehr	[Lkw/h]	2	Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Lkw/h]	7	Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Lkw/h]	0	Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Lkw/h]	7
Zielverkehr	[Lkw/h]	1	Zielverkehr	[Lkw/h]	4	Zielverkehr	[Lkw/h]	0	Zielverkehr	[Lkw/h]	4
Quellverkehr	[Lkw/h]	1	Quellverkehr	[Lkw/h]	3	Quellverkehr	[Lkw/h]	0	Quellverkehr	[Lkw/h]	3
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags						Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags					
Zielverkehr	[Lkw/h]	14	Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Lkw/h]	5	Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Lkw/h]	0	Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Lkw/h]	5
Zielverkehr	[Lkw/h]	7	Zielverkehr	[Lkw/h]	2	Zielverkehr	[Lkw/h]	0	Zielverkehr	[Lkw/h]	2
Quellverkehr	[Lkw/h]	7	Quellverkehr	[Lkw/h]	3	Quellverkehr	[Lkw/h]	0	Quellverkehr	[Lkw/h]	3
Summe Neuverkehr						Summe Neuverkehr					
Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	786	Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	2.414	Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	1.449	Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	1.448
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	393	Zielverkehr	[Kfz / 24h]	1.207	Zielverkehr	[Kfz / 24h]	725	Zielverkehr	[Kfz / 24h]	724
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	393	Quellverkehr	[Kfz / 24h]	1.207	Quellverkehr	[Kfz / 24h]	725	Quellverkehr	[Kfz / 24h]	724
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags						Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags					
Zielverkehr	[Kfz/h]	13	Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	313	Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	104	Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	140
Zielverkehr	[Kfz/h]	7	Zielverkehr	[Kfz/h]	259	Zielverkehr	[Kfz/h]	42	Zielverkehr	[Kfz/h]	102
Quellverkehr	[Kfz/24h]	6	Quellverkehr	[Kfz/24h]	54	Quellverkehr	[Kfz/24h]	62	Quellverkehr	[Kfz/24h]	38
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags						Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags					
Zielverkehr	[Kfz / h]	37	Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz / h]	199	Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz / h]	176	Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz / h]	99
Zielverkehr	[Kfz/h]	19	Zielverkehr	[Kfz/h]	47	Zielverkehr	[Kfz/h]	65	Zielverkehr	[Kfz/h]	32
Quellverkehr	[Kfz/h]	18	Quellverkehr	[Kfz/h]	152	Quellverkehr	[Kfz/h]	111	Quellverkehr	[Kfz/h]	67
Summe Neuverkehr						Summe Neuverkehr					
Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz/24h]	4.649	Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz/24h]	2.325	Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz/24h]	2.325	Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz/24h]	4.649
Zielverkehr	[Kfz/24h]	2.325	Zielverkehr	[Kfz/24h]	1.207	Zielverkehr	[Kfz/24h]	1.207	Zielverkehr	[Kfz/24h]	1.207
Quellverkehr	[Kfz/24h]	2.325	Quellverkehr	[Kfz/24h]	1.207	Quellverkehr	[Kfz/24h]	1.207	Quellverkehr	[Kfz/24h]	1.207
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags						Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags					
Zielverkehr	[Kfz/h]	430	Zielverkehr	[Kfz/h]	308	Zielverkehr	[Kfz/h]	308	Zielverkehr	[Kfz/h]	412
Zielverkehr	[Kfz/h]	308	Zielverkehr	[Kfz/h]	131	Zielverkehr	[Kfz/h]	131	Zielverkehr	[Kfz/h]	131
Quellverkehr	[Kfz/24h]	122	Quellverkehr	[Kfz/24h]	281	Quellverkehr	[Kfz/24h]	281	Quellverkehr	[Kfz/24h]	281

Szenario 2: Vollausbau Aldi-Zentrallager												Summe:		
Vollausbau Aldi-Zentrallager - Lagernutzung			Wegfall der heute bestehenden Verwaltung bei Umbau des Aldi-Zentrallager			Wegfall durch Abbruch Bestand (Erhebung vom 16.04.2024)			in 1.Welle bereits berücksichtigte Fahrten (vergl.Anlage 3.1)			Neuverkehrsmenge 2.Welle (Gesamtverkehrsmenge Vollausbau - Bestand - 1.Welle)		
Bruttogeschossfläche	[m² BGF]	43.400												
Beschäftigte/BGF	[BGF/Besch]	87												
Beschäftigte	[Pers.]	500												
Beschäftigtenverkehr														
Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers.*24h]	2,2												
Anwesenheitsgrad	[%]	80%												
MIV-Anteil	[%]	90%												
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1												
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	720												
Zielverkehr	[Kfz/24h]	360												
Quellverkehr	[Kfz/24h]	360												
Anteile Spitzenstunde vormittags														
Zielverkehr	[%]	3,0%												
Quellverkehr	[%]	3,0%												
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	22												
Zielverkehr	[Kfz/h]	11												
Quellverkehr	[Kfz/h]	11												
Anteile Spitzenstunde nachmittags														
Zielverkehr	[%]	3,0%												
Quellverkehr	[%]	3,0%												
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	22												
Zielverkehr	[Kfz/h]	11												
Quellverkehr	[Kfz/h]	11												
Kunden-/ Besucherverkehr														
Kunden Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers.*24h]	0,6												
MIV-Anteil	[%]	90%												
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1												
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	245												
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	123												
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	123												
Anteile Spitzenstunde vormittags														
Zielverkehr	[%]	3,9%												
Quellverkehr	[%]	1,8%												
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	7												
Zielverkehr	[Kfz/h]	5												
Quellverkehr	[Kfz/h]	2												
Anteile Spitzenstunde nachmittags														
Zielverkehr	[%]	12,0%												
Quellverkehr	[%]	10,6%												
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	28												
Zielverkehr	[Kfz/h]	15												
Quellverkehr	[Kfz/h]	13												
Wirtschaftsverkehr														
Kfz-Fahrten/Beschäftigten	[Fahrten/Pers.*24h]	2,25												
Summe Kfz-Fahrten	[Wege]	1.125												
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)														
Zielverkehr	[Kfz/24h]	1.125												
Zielverkehr	[Kfz/24h]	563												
Quellverkehr	[Kfz/24h]	563												
Anteile Spitzenstunde vormittags														
Zielverkehr	[%]	6,5%												
Quellverkehr	[%]	6,5%												
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	72												
Zielverkehr	[Kfz/h]	36												
Quellverkehr	[Kfz/h]	36												
Anteile Spitzenstunde nachmittags														
Zielverkehr	[%]	4,5%												
Quellverkehr	[%]	4,5%												
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	50												
Zielverkehr	[Kfz/h]	25												
Quellverkehr	[Kfz/h]	25												
davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	80%												
Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Lkw/24h]	900	Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Lkw/24h]	0	Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Lkw/24h]	174	Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Lkw/24h]	300	Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Lkw/24h]	426
Zielverkehr	[Lkw/24h]	450	Zielverkehr	[Lkw/24h]	0	Zielverkehr	[Lkw/24h]	89	Zielverkehr	[Lkw/24h]	150	Zielverkehr	[Lkw/24h]	211
Quellverkehr	[Lkw/24h]	450	Quellverkehr	[Lkw/24h]	0	Quellverkehr	[Lkw/24h]	85	Quellverkehr	[Lkw/24h]	150	Quellverkehr	[Lkw/24h]	215
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Lkw/h]	58	Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Lkw/h]	0	Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Lkw/h]	32	Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Lkw/h]	2	Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Lkw/h]	24
Zielverkehr	[Lkw/h]	29	Zielverkehr	[Lkw/h]	0	Zielverkehr	[Lkw/h]	19	Zielverkehr	[Lkw/h]	1	Zielverkehr	[Lkw/h]	9
Quellverkehr	[Lkw/h]	29	Quellverkehr	[Lkw/h]	0	Quellverkehr	[Lkw/h]	13	Quellverkehr	[Lkw/h]	1	Quellverkehr	[Lkw/h]	15
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Lkw/h]	40	Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Lkw/h]	0	Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Lkw/h]	1	Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Lkw/h]	14	Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Lkw/h]	25
Zielverkehr	[Lkw/h]	20	Zielverkehr	[Lkw/h]	0	Zielverkehr	[Lkw/h]	0	Zielverkehr	[Lkw/h]	7	Zielverkehr	[Lkw/h]	13
Quellverkehr	[Lkw/h]	20	Quellverkehr	[Lkw/h]	0	Quellverkehr	[Lkw/h]	1	Quellverkehr	[Lkw/h]	7	Quellverkehr	[Lkw/h]	12
Summe Verkehre Vollausbau Aldi-Zentrallager - Lagernutzung			Summe Verkehre Vollausbau Aldi-Zentrallager - Verwaltung			Summe Bestandsverkehre			Summe der in 1. Welle berücksichtigten Verkehre			Summe Neuverkehr Vollausbau Aldi-Zentrallager		
Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	2.090	Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	0	Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	548	Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	786	Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz/24h]	756
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	1.045	Zielverkehr	[Kfz / 24h]	0	Zielverkehr	[Kfz / 24h]	269	Zielverkehr	[Kfz / 24h]	393	Zielverkehr	[Kfz/24h]	383
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	1.045	Quellverkehr	[Kfz / 24h]	0	Quellverkehr	[Kfz / 24h]	279	Quellverkehr	[Kfz / 24h]	393	Quellverkehr	[Kfz/24h]	373
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	101	Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	0	Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	54	Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	13	Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	34
Zielverkehr	[Kfz/h]	52	Zielverkehr	[Kfz/h]	0	Zielverkehr	[Kfz/h]	36	Zielverkehr	[Kfz/h]	7	Zielverkehr	[Kfz/h]	9
Quellverkehr	[Kfz/24h]	49	Quellverkehr	[Kfz/24h]	0	Quellverkehr	[Kfz/24h]	18	Quellverkehr	[Kfz/24h]	6	Quellverkehr	[Kfz/24h]	25
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz / h]	100	Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz / h]	0	Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz / h]	24	Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz / h]	37	Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	39
Zielverkehr	[Kfz/h]	51	Zielverkehr	[Kfz/h]	0	Zielverkehr	[Kfz/h]	5	Zielverkehr	[Kfz/h]	19	Zielverkehr	[Kfz/h]	27
Quellverkehr	[Kfz/h]	49	Quellverkehr	[Kfz/h]	0	Quellverkehr	[Kfz/h]	19	Quellverkehr	[Kfz/h]	18	Quellverkehr	[Kfz/h]	12

GE1				GE2				GE3				Summe Neuverkehr B-Plan Nr. 54:				Gesamtsumme Neuverkehr B-Plan 54 + Aldi-Vollausbau			
Nutzung: Gewerbepark, kleinteilig				Nutzung: Gewerbepark, mittlere Größen				Nutzung: Büro				Flächen GE1-3							
Netto-Baulandfläche	[ha]	3,9		Netto-Baulandfläche	[ha]	2,9		Netto-Baulandfläche	[ha]	1,0									
Beschäftigten Dichte	[Besch/ha]	125		Beschäftigten Dichte	[Besch/ha]	75		Beschäftigten Dichte	[Besch/ha]	350									
Beschäftigte	[Pers.]	486		Beschäftigte	[Pers.]	220		Beschäftigte	[Pers.]	337									
Beschäftigtenverkehr				Beschäftigtenverkehr				Beschäftigtenverkehr											
Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers.*24h]	2,50		Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers.*24h]	2,50		Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers.*24h]	2,75									
Anwesenheitsgrad	[%]	80%		Anwesenheitsgrad	[%]	80%		Anwesenheitsgrad	[%]	80%									
MIV-Anteil	[%]	85%		MIV-Anteil	[%]	85%		MIV-Anteil	[%]	85%									
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1		Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1		Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1									
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	751		Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	340		Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	574									
Zielverkehr	[Kfz/24h]	376		Zielverkehr	[Kfz/24h]	170		Zielverkehr	[Kfz/24h]	287									
Quellverkehr	[Kfz/24h]	376		Quellverkehr	[Kfz/24h]	170		Quellverkehr	[Kfz/24h]	287									
Anteile Spitzenstunde vormittags				Anteile Spitzenstunde vormittags				Anteile Spitzenstunde vormittags											
Zielverkehr	[%]	28,7%		Zielverkehr	[%]	28,7%		Zielverkehr	[%]	28,7%									
Quellverkehr	[%]	5,3%		Quellverkehr	[%]	5,3%		Quellverkehr	[%]	5,3%									
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	128		Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	58		Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	97									
Zielverkehr	[Kfz/h]	108		Zielverkehr	[Kfz/h]	49		Zielverkehr	[Kfz/h]	82									
Quellverkehr	[Kfz/h]	20		Quellverkehr	[Kfz/h]	9		Quellverkehr	[Kfz/h]	15									
Anteile Spitzenstunde nachmittags				Anteile Spitzenstunde nachmittags				Anteile Spitzenstunde nachmittags											
Zielverkehr	[%]	1,0%		Zielverkehr	[%]	1,0%		Zielverkehr	[%]	1,0%									
Quellverkehr	[%]	13,8%		Quellverkehr	[%]	13,8%		Quellverkehr	[%]	13,8%									
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	56		Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	25		Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	42									
Zielverkehr	[Kfz/h]	4		Zielverkehr	[Kfz/h]	2		Zielverkehr	[Kfz/h]	3									
Quellverkehr	[Kfz/h]	52		Quellverkehr	[Kfz/h]	23		Quellverkehr	[Kfz/h]	39									
Kunden-/ Besucherverkehr				Kunden-/ Besucherverkehr				Kunden-/ Besucherverkehr											
Kunden Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers.*24h]	0,75		Kunden Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers.*24h]	0,75		Kunden Wege/Beschäftigtem	[Wege/Pers.*24h]	1,0									
MIV-Anteil	[%]	90%		MIV-Anteil	[%]	90%		MIV-Anteil	[%]	90%									
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1		Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1		Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,1									
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	298		Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	135		Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	276									
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	149		Zielverkehr	[Kfz / 24h]	68		Zielverkehr	[Kfz / 24h]	138									
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	149		Quellverkehr	[Kfz / 24h]	68		Quellverkehr	[Kfz / 24h]	138									
Anteile Spitzenstunde vormittags				Anteile Spitzenstunde vormittags				Anteile Spitzenstunde vormittags											
Zielverkehr	[%]	3,9%		Zielverkehr	[%]	3,9%		Zielverkehr	[%]	3,9%									
Quellverkehr	[%]	1,8%		Quellverkehr	[%]	1,8%		Quellverkehr	[%]	1,8%									
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	9		Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	4		Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	7									
Zielverkehr	[Kfz/h]	6		Zielverkehr	[Kfz/h]	3		Zielverkehr	[Kfz/h]	5									
Quellverkehr	[Kfz/h]	3		Quellverkehr	[Kfz/h]	1		Quellverkehr	[Kfz/h]	2									
Anteile Spitzenstunde nachmittags				Anteile Spitzenstunde nachmittags				Anteile Spitzenstunde nachmittags											
Zielverkehr	[%]	12,0%		Zielverkehr	[%]	12,0%		Zielverkehr	[%]	12,0%									
Quellverkehr	[%]	10,6%		Quellverkehr	[%]	10,6%		Quellverkehr	[%]	10,6%									
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	34		Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	15		Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	32									
Zielverkehr	[Kfz/h]	18		Zielverkehr	[Kfz/h]	8		Zielverkehr	[Kfz/h]	17									
Quellverkehr	[Kfz/h]	16		Quellverkehr	[Kfz/h]	7		Quellverkehr	[Kfz/h]	15									
Wirtschaftsverkehr				Wirtschaftsverkehr				Wirtschaftsverkehr											
Kfz-Fahrten/Beschäftigten	[Fahrten/Pers.*24h]	0,35		Kfz-Fahrten/Beschäftigten	[Fahrten/Pers.*24h]	1,00		Kfz-Fahrten/Beschäftigten	[Fahrten/Pers.*24h]	0,075									
Summe Kfz-Fahrten (interner Wirtschaftsverkehr)	[Wegel]			Summe Kfz-Fahrten (interner Wirtschaftsverkehr)	[Wegel]			Summe Kfz-Fahrten (interner Wirtschaftsverkehr)	[Wegel]										
Summe Kfz-Fahrten (externer Wirtschaftsverkehr)	[Wegel]			Summe Kfz-Fahrten (externer Wirtschaftsverkehr)	[Wegel]			Summe Kfz-Fahrten (externer Wirtschaftsverkehr)	[Wegel]										
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	170		Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	220		Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	26									
Zielverkehr	[Kfz/24h]	85		Zielverkehr	[Kfz/24h]	110		Zielverkehr	[Kfz/24h]	13									
Quellverkehr	[Kfz/24h]	85		Quellverkehr	[Kfz/24h]	110		Quellverkehr	[Kfz/24h]	13									
Anteile Spitzenstunde vormittags				Anteile Spitzenstunde vormittags				Anteile Spitzenstunde vormittags											
Zielverkehr	[%]	9,2%		Zielverkehr	[%]	9,2%		Zielverkehr	[%]	9,2%									
Quellverkehr	[%]	5,6%		Quellverkehr	[%]	5,6%		Quellverkehr	[%]	5,6%									
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	13		Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	16		Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	2									
Zielverkehr	[Kfz/h]	8		Zielverkehr	[Kfz/h]	10		Zielverkehr	[Kfz/h]	1									
Quellverkehr	[Kfz/h]	5		Quellverkehr	[Kfz/h]	6		Quellverkehr	[Kfz/h]	1									
Anteile Spitzenstunde nachmittags				Anteile Spitzenstunde nachmittags				Anteile Spitzenstunde nachmittags											
Zielverkehr	[%]	5,0%		Zielverkehr	[%]	5,0%		Zielverkehr	[%]	5,0%									
Quellverkehr	[%]	7,0%		Quellverkehr	[%]	7,0%		Quellverkehr	[%]	7,0%									
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	10		Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	14		Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	2									
Zielverkehr	[Kfz/h]	4		Zielverkehr	[Kfz/h]	6		Zielverkehr	[Kfz/h]	1									
Quellverkehr	[Kfz/h]	6		Quellverkehr	[Kfz/h]	8		Quellverkehr	[Kfz/h]	1									
davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	75%		davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	75%		davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	50%									
Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Lkw/24h]	396		Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Lkw/24h]	166		Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Lkw/24h]	14		Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Lkw/24h]	576		Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Lkw/24h]	1.002	
Zielverkehr	[Lkw/24h]	198		Zielverkehr	[Lkw/24h]	83		Zielverkehr	[Lkw/24h]	7		Zielverkehr	[Lkw/24h]	288		Zielverkehr	[Lkw/24h]	501	
Quellverkehr	[Lkw/24h]	198		Quellverkehr	[Lkw/24h]	83		Quellverkehr	[Lkw/24h]	7		Quellverkehr	[Lkw/24h]	288		Quellverkehr	[Lkw/24h]	501	
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Lkw/h]	10		Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Lkw/h]	13		Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Lkw/h]	2		Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Lkw/h]	25		Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Lkw/h]	49	
Zielverkehr	[Lkw/h]	6		Zielverkehr	[Lkw/h]	8		Zielverkehr	[Lkw/h]	1		Zielverkehr	[Lkw/h]	15		Zielverkehr	[Lkw/h]	24	
Quellverkehr	[Lkw/h]	4		Quellverkehr	[Lkw/h]	5		Quellverkehr	[Lkw/h]	1		Quellverkehr	[Lkw/h]	10		Quellverkehr	[Lkw/h]	25	
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Lkw/h]	8		Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Lkw/h]	11		Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Lkw/h]	2		Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Lkw/h]	21		Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Lkw/h]	46	
Zielverkehr	[Lkw/h]	3		Zielverkehr	[Lkw/h]	5		Zielverkehr	[Lkw/h]	1		Zielverkehr	[Lkw/h]	9		Zielverkehr	[Lkw/h]	22	
Quellverkehr	[Lkw/h]	5		Quellverkehr	[Lkw/h]	6		Quellverkehr	[Lkw/h]	1		Quellverkehr	[Lkw/h]	12		Quellverkehr	[Lkw/h]	24	
Summe Neuverkehr				Summe Neuverkehr				Summe Neuverkehr				Summe Neuverkehr B-Plan Nr. 54: Flächen GE1-3				Gesamtsumme Neuverkehr B-Plan 54 + Aldi-Vollausbau			
Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	1.220		Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	696		Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	876		Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	2.792		Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz/24h]	3.548	
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	610		Zielverkehr	[Kfz / 24h]	348		Zielverkehr	[Kfz / 24h]	438		Zielverkehr	[Kfz / 24h]	1.396		Zielverkehr	[Kfz/24h]	1.774	
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	610		Quellverkehr	[Kfz / 24h]	348		Quellverkehr	[Kfz / 24h]	438		Quellverkehr	[Kfz / 24h]	1.396		Quellverkehr	[Kfz/24h]	1.774	
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	150		Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	78		Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	106		Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	334		Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	368	
Zielverkehr	[Kfz/h]	122		Zielverkehr	[Kfz/h]	62		Zielverkehr	[Kfz/h]	88		Zielverkehr	[Kfz/h]	272		Zielverkehr	[Kfz/h]	281	
Quellverkehr	[Kfz/24h]	28		Quellverkehr	[Kfz/24h]	16		Quellverkehr	[Kfz/24h]	18		Quellverkehr	[Kfz/24h]	62		Quellverkehr	[Kfz/24h]	87	
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz / h]	100		Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz / h]	54		Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz / h]	76		Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz / h]	230		Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	269	
Zielverkehr	[Kfz/h]	26		Zielverkehr	[Kfz/h]	16		Zielverkehr	[Kfz/h]	21		Zielverkehr	[Kfz/h]	63		Zielverkehr	[Kfz/h]	90	
Quellverkehr	[Kfz/h]	74		Quellverkehr	[Kfz/h]	38		Quellverkehr	[Kfz/h]	55		Quellverkehr	[Kfz/h]	167		Quellverkehr	[Kfz/h]	179	

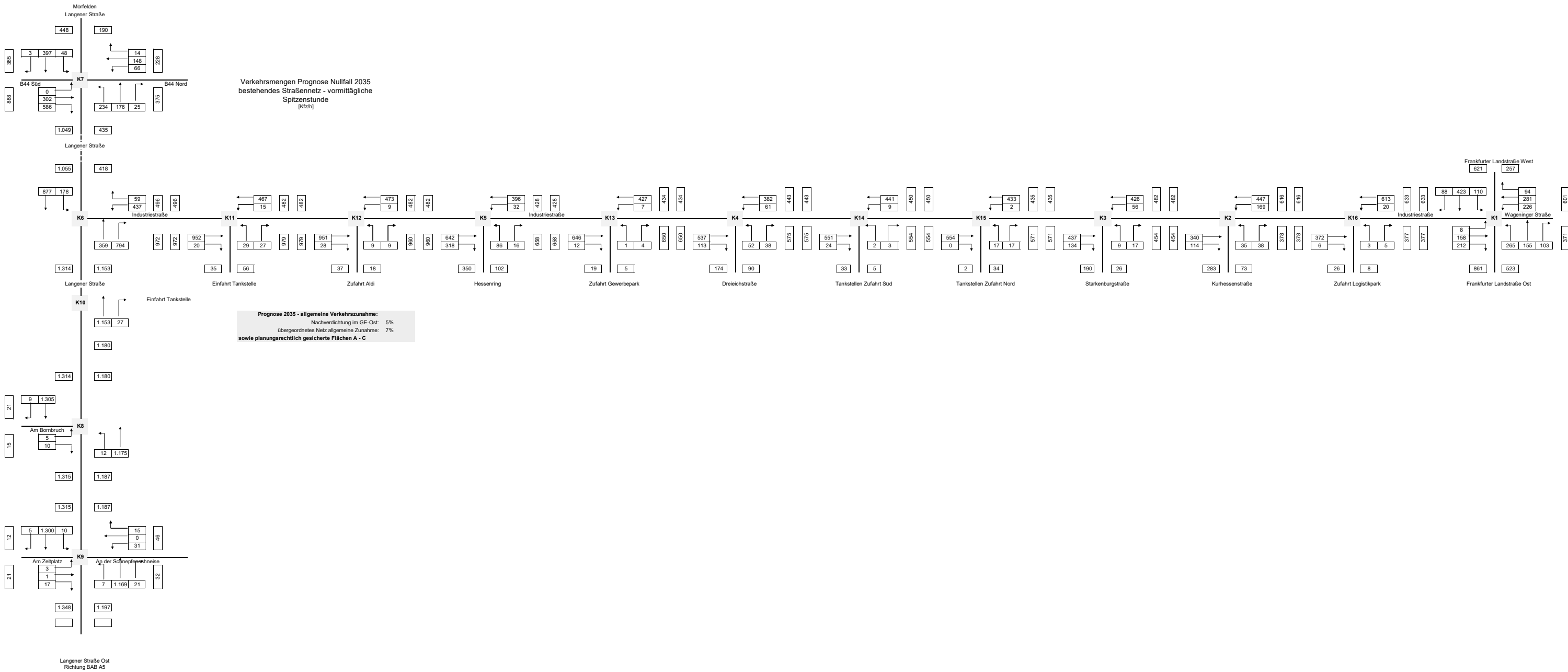
Anlage 4
Neuverkehr planungsrechtlich bereits gesicherte Flächen A-C

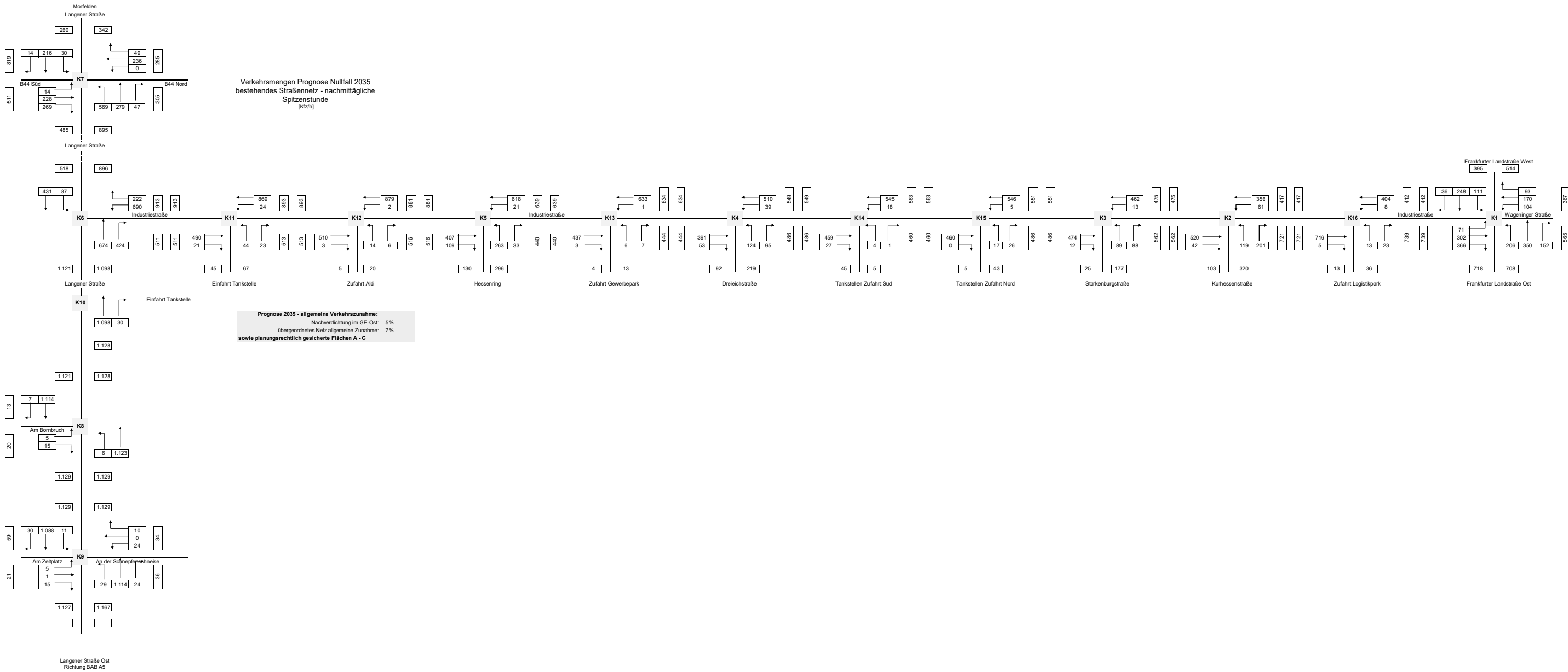




Anlage 5

Verkehrsmengen Prognose Nullfall 2035 bestehendes Straßennetz





Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Prognose-Nullfall 2035 bestehendes Straßennetz - vormittägliche Spitzenstunde

KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	55,3	380	485	D
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	54,2	223	485	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	39,8	92	344	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	59,3	420	355	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	66,7	112	317	D
1	Kfz	Industriestr. [R]	30,7	213	93	B
1	Kfz	Industriestr. [G+L]	45,3	168	90	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	6,6	104	13	A
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	30,3	156	70	B
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	52,9	265	260	D
1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)	9,6			A
1	FG	Wageninger Str. (Teil West)	14,5			A
1	FG	Frankfurter Landstr.	1,9			A
2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,4	173	121	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	4,2	38	42	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	9,9	34	43	A
3	Kfz	Industriestraße Nord [L]	4,0	56	56	A
3	Kfz	Starkenburgstr. [R]	4,0	16	18	A
3	Kfz	Starkenburgstr. [L]	15,4	10	20	B
14	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,8	9	37	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [R]	3,4	3	6	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [L]	5,8	2	6	A
4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	3,6	63	52	A
4	Kfz	Dreieichstr. [R]	3,8	39	26	A
4	Kfz	Dreieichstr. [L]	12,4	50	25	B
5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	7,3	33	94	A
5	Kfz	Hessenring [R]	3,6	16	13	A
5	Kfz	Hessenring [L]	16,8	89	45	B
12	Kfz	Industriestr. Nord [L]	5,8	9	22	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [R]	8,5	9	18	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [L]	17,8	9	18	B
11	Kfz	Industriestr. Nord [L]	9,3	15	131	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [R]	7,1	27	19	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [L]	36,1	29	37	D
6	Kfz	Industriestr. [R]	12,0	58	169	A
6	Kfz	Industriestr. [L]	16,6	440	169	A
6	Kfz	B 486 West [G]	13,8	874	431	A
6	Kfz	B 486 West [L]	40,5	177	431	C
6	Kfz	B 486 Ost [R]	10,5	797	526	A
6	Kfz	B 486 Ost [G]	27,1	363	557	B
6	Rad	B 486 West [G]	0,0			A
6	Rad	B 486 Ost [G]	0,0			A
6	FG	Industriestr. (Teil Ost)	6,8			A
6	FG	Industriestr. (Teil Mitte)	2,4			A
6	FG	Industriestr. (Teil West)	12,4			A
6	FG	B 486	35,1			E
8	Kfz	Am Bornbruch [R]	8,2	10	10	A
8	Kfz	Am Bornbruch [L]	36,9	4	11	D
8	Kfz	B 486 Ost [L]	10,0	12	456	B
9	Kfz	B 486 West [L]	5,7	11	80	A
9	Kfz	Am Zeltpl. [R]	12,0	16	20	B
9	Kfz	Am Zeltpl. [L]	31,6	3	21	D
9	Kfz	B 486 Ost [L]	8,9	7	54	A
9	Kfz	An der Schnepfenschneise [R]	10,1	15	38	B
9	Kfz	An der Schnepfenschneise [L]	31,2	32	37	D
9	FG	B 486 (Teil Nord)	0,0	0	0	A
9	FG	B 486 (Teil Süd)	0,0	0	0	A

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Prognose-Nullfall 2035 bestehendes Straßennetz - vormittägliche Spitzenstunde

KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
A	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	20,0	58		A
B	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	46,8	440		C
C	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	14,4	976		B
D	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	14,7	797		A
E	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	31,8	363		B
F	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	46,0	177		C
G	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	18,8	874		A
7	Kfz	Langener Straße West [R+G]	56,3	405	297	D
7	Kfz	Langener Straße West [L]	46,1	47	25	C
7	Kfz	B44 Süd [R]	25,2	585	517	B
7	Kfz	B44 Süd [G]	37,7	300	517	C
7	Kfz	B44 Süd [L]	0,0	0	0	A
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	8,6	25	130	A
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	33,8	169	136	B
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	51,4	229	136	D
7	Kfz	B44 Nord [R+G]	22,6	164	55	B
7	Kfz	B44 Nord [L]	53,7	66	49	D
7	FG	Langener Straße West	34,3			E
7	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)	8,2			A
7	FG	B44 Süd (Teil West)	33,9			D
7	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)	8,0			A
7	FG	B44 Nord	35,8			E
13	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,3	8	20	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [R]	3,0	5	6	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [L]	4,7	1	7	A
15	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,6	2	13	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [R]	3,5	17	18	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [L]	6,1	17	18	A
16	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,0	22	33	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [R]	2,9	5	16	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [L]	5,4	3	16	A

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Prognose-Nullfall 2035 bestehendes Straßennetz - nachmittägliche Spitzenstunde

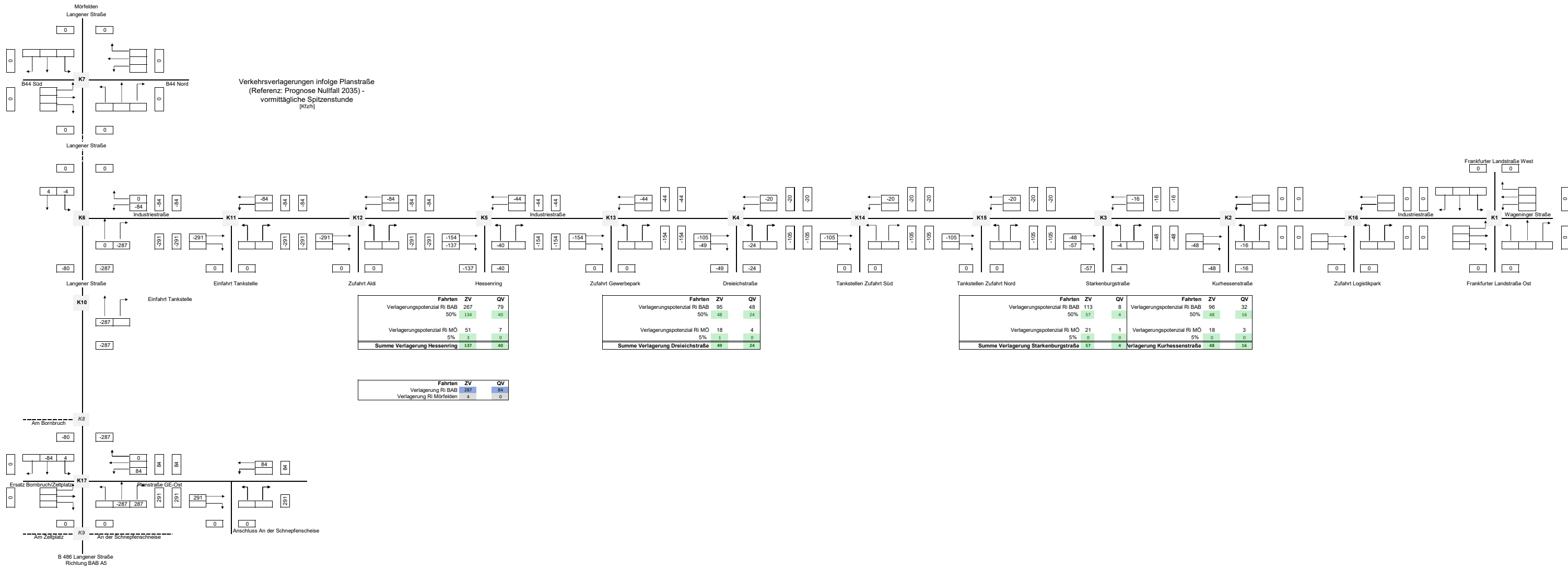
KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	66,5	267	249	D
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	63,8	103	249	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	11,6	39	37	A
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	36,2	249	139	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	46,0	109	62	C
1	Kfz	Industriestr. [R]	30,1	368	318	B
1	Kfz	Industriestr. [G+L]	38,8	368	316	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	22,7	154	331	B
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	41,9	349	345	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	55,9	202	312	D
1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)	7,5			A
1	FG	Wageninger Str. (Teil West)	18,7			A
1	FG	Frankfurter Landstr.	1,8			A
2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	5,4	61	129	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	13,5	203	206	B
2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	17,0	119	206	B
3	Kfz	Industriestraße Nord [L]	2,1	13	24	A
3	Kfz	Starkenburgstr. [R]	8,3	89	60	A
3	Kfz	Starkenburgstr. [L]	16,0	91	61	B
14	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,4	18	43	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [R]	1,7	1	6	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [L]	8,9	4	6	A
4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,9	41	36	A
4	Kfz	Dreieichstr. [R]	4,8	97	64	A
4	Kfz	Dreieichstr. [L]	14,8	124	61	B
5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,6	22	91	A
5	Kfz	Hessenring [R]	85,8	33	289	E
5	Kfz	Hessenring [L]	117,7	255	296	F
12	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,3	2	143	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [R]	27,3	7	78	C
12	Kfz	Zufahrt Aldi [L]	78,5	13	79	E
11	Kfz	Industriestr. Nord [L]	5,4	23	252	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [R]	483,4	17	7	F
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [L]	824,8	26	215	F
6	Kfz	Industriestr. [R]	16,3	211	290	A
6	Kfz	Industriestr. [L]	12,6	671	290	A
6	Kfz	B 486 West [G]	15,1	410	100	A
6	Kfz	B 486 West [L]	47,1	81	99	C
6	Kfz	B 486 Ost [R]	36,4	422	166	C
6	Kfz	B 486 Ost [G]	55,8	671	1017	D
6	Rad	B 486 West [G]	0,0			A
6	Rad	B 486 Ost [G]	0,0			A
6	FG	Industriestr. (Teil Ost)	5,5			A
6	FG	Industriestr. (Teil Mitte)	3,0			A
6	FG	Industriestr. (Teil West)	13,8			A
6	FG	B 486	35,5			E
8	Kfz	Am Bornbruch [R]	7,0	15	18	A
8	Kfz	Am Bornbruch [L]	43,1	4	18	D
8	Kfz	B 486 Ost [L]	8,0	6	701	A
9	Kfz	B 486 West [L]	5,2	11	35	A
9	Kfz	Am Zeltpl. [R]	9,1	14	19	A
9	Kfz	Am Zeltpl. [L]	32,8	4	20	D
9	Kfz	B 486 Ost [L]	8,6	28	299	A
9	Kfz	An der Schnepfenschneise [R]	12,1	10	54	B
9	Kfz	An der Schnepfenschneise [L]	26,0	24	53	C
9	FG	B 486 (Teil Nord)	0,0	0	0	A
9	FG	B 486 (Teil Süd)	0,0	0	0	A

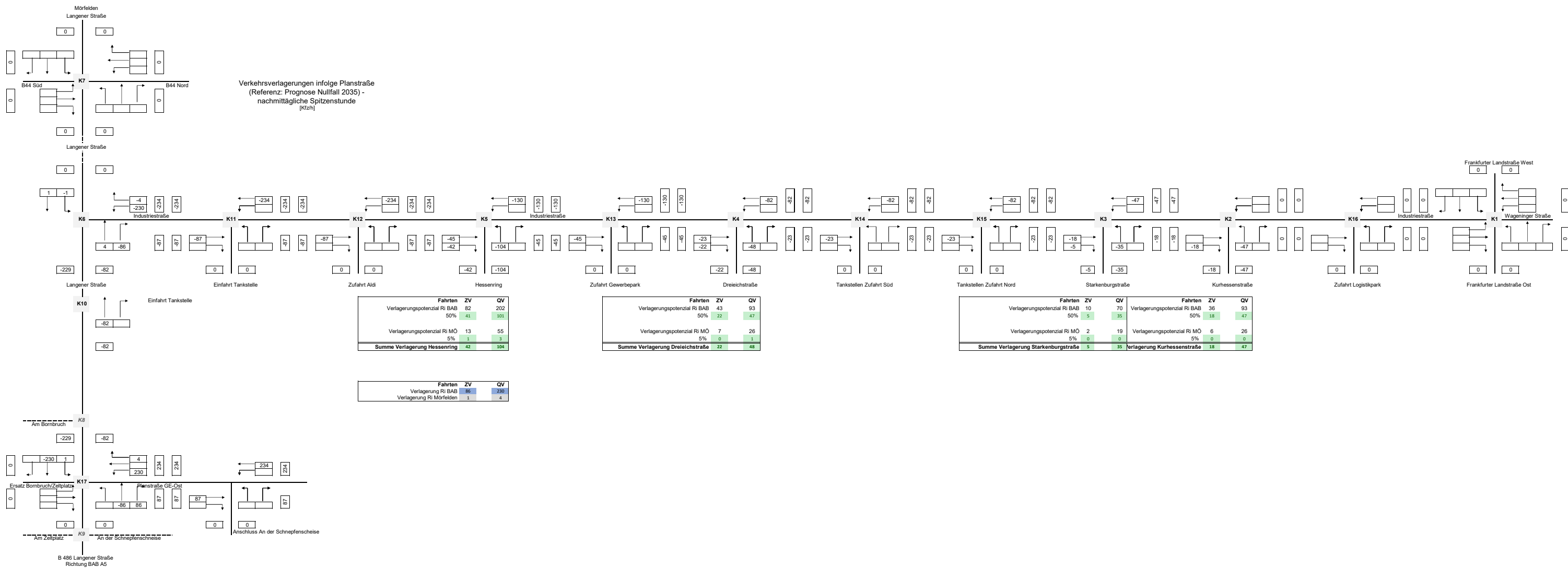
Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

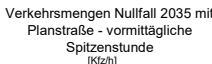
Prognose-Nullfall 2035 bestehendes Straßennetz - nachmittägliche Spitzenstunde

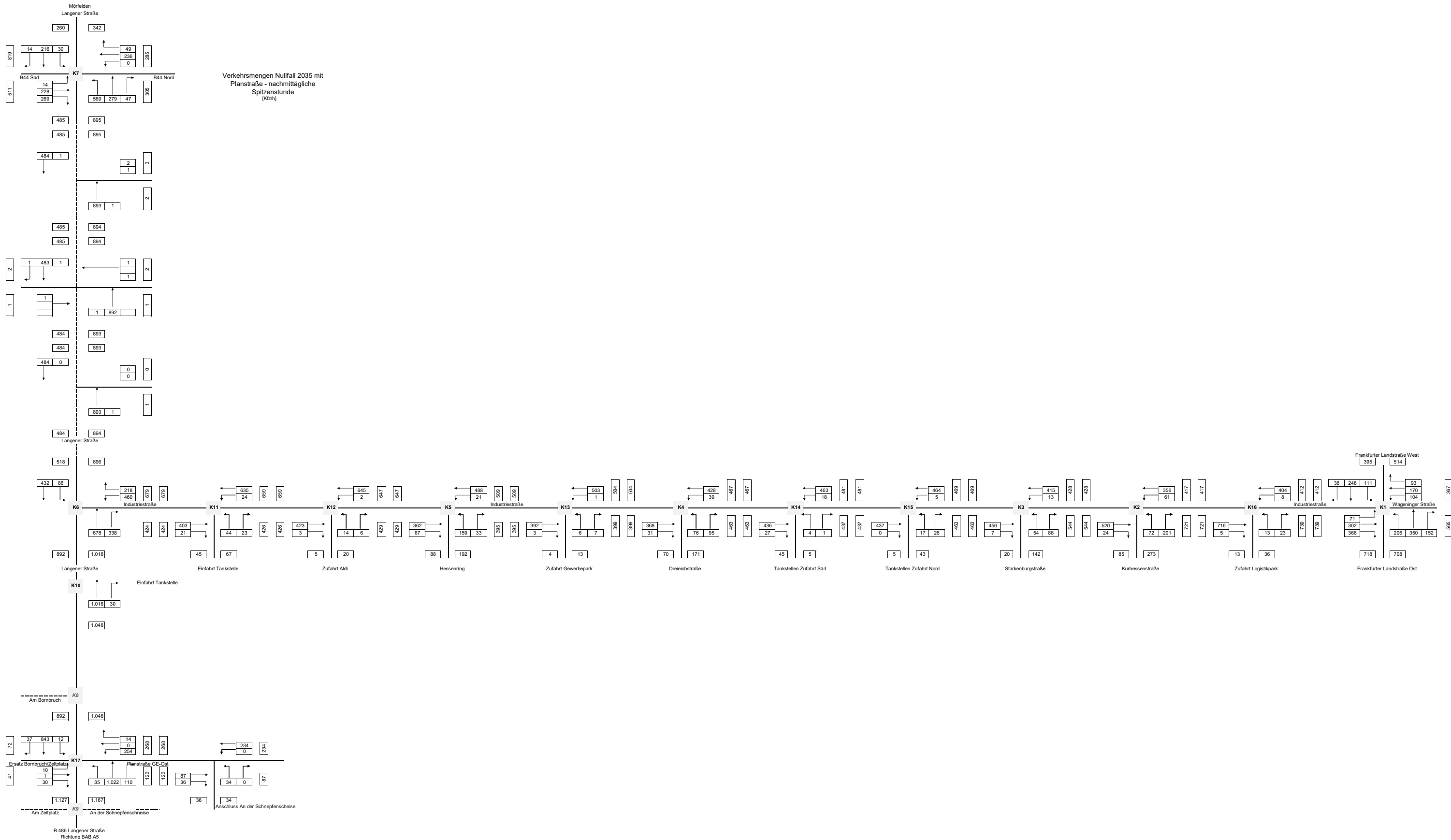
						QSV
KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
A	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	41,9	210		C
B	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	72,7	671		E
C	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	23,6	502		C
D	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	49,5	421		C
E	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	69,3	671		D
F	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	49,9	81		C
G	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	17,4	410		A
7	Kfz	Langener Straße West [R+G]	42,3	234	109	C
7	Kfz	Langener Straße West [L]	27,7	29	24	B
7	Kfz	B44 Süd [R]	11,6	271	76	A
7	Kfz	B44 Süd [G]	38,5	228	170	C
7	Kfz	B44 Süd [L]	46,7	14	18	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	19,9	48	427	A
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	39,8	273	434	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	49,3	557	434	C
7	Kfz	B44 Nord [R+G]	38,0	286	124	C
7	Kfz	B44 Nord [L]	0,0	0	120	A
7	FG	Langener Straße West	32,8			E
7	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)	7,8			A
7	FG	B44 Süd (Teil West)	32,7			D
7	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)	9,0			A
7	FG	B44 Nord	34,1			D
13	Kfz	Industriestr. Nord [L]	0,4	1	38	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [R]	2,7	7	22	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [L]	6,4	5	22	A
15	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,9	4	25	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [R]	3,1	25	17	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [L]	6,1	17	17	A
16	Kfz	Industriestr. Nord [L]	3,9	9	123	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [R]	10,4	23	28	B
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [L]	12,3	13	29	B

Anlage 7
Verkehrsverlagerungen infolge Planstraße









Anlage 9

Leistungsfähigkeitsuntersuchung Prognose Nullfall 2035 mit Planstraße

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Prognose Nullfall 2035 mit Planstraße - vormittägliche Spitzenstunde

KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	55,6	376	485	D
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	54,5	220	485	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	39,4	90	344	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	58,9	414	355	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	65,9	112	316	D
1	Kfz	Industriestr. [R]	28,8	218	91	B
1	Kfz	Industriestr. [G+L]	43,3	175	138	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	7,3	106	13	A
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	30,9	163	70	B
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	53,2	263	260	D
1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)	9,4			A
1	FG	Wageninger Str. (Teil West)	14,3			A
1	FG	Frankfurter Landstr.	2,3			A
2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,0	170	123	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	3,3	45	31	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	9,3	21	31	A
3	Kfz	Industriestraße Nord [L]	3,0	54	45	A
3	Kfz	Starkenburgstr. [R]	2,7	19	24	A
3	Kfz	Starkenburgstr. [L]	10,3	7	25	B
14	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,0	10	11	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [R]	2,2	3	6	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [L]	4,9	2	6	A
4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,4	62	49	A
4	Kfz	Dreieichstr. [R]	2,5	39	19	A
4	Kfz	Dreieichstr. [L]	9,6	30	29	A
5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	3,6	32	43	A
5	Kfz	Hessenring [R]	2,7	18	12	A
5	Kfz	Hessenring [L]	9,4	50	19	A
12	Kfz	Industriestr. Nord [L]	3,2	9	12	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [R]	3,5	9	5	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [L]	10,0	9	11	B
11	Kfz	Industriestr. Nord [L]	6,0	15	110	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [R]	4,6	27	19	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [L]	21,6	30	22	C
6	Kfz	Industriestr. [R]	17,0	64	148	A
6	Kfz	Industriestr. [L]	20,3	360	148	B
6	Kfz	B 486 West [G]	11,2	862	375	A
6	Kfz	B 486 West [L]	44,8	170	190	C
6	Kfz	B 486 Ost [R]	4,6	504	37	A
6	Kfz	B 486 Ost [G]	23,3	377	190	B
6	Rad	B 486 West [G]	0,0			A
6	Rad	B 486 Ost [G]	0,0			A
6	FG	Industriestr. (Teil Ost)	8,8			A
6	FG	Industriestr. (Teil Mitte)	2,5			A
6	FG	Industriestr. (Teil West)	11,6			A
6	FG	B 486	38,9			F

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Prognose Nullfall 2035 mit Planstraße - vormittägliche Spitzenstunde

KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
A	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	23,5	64		B
B	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	44,7	360		C
C	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	16,6	675		B
D	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	24,9	492		B
E	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	44,0	366		C
F	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	48,5	170		C
G	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	14,7	862		A
7	Kfz	Langener Straße West [R+G]	55,5	398	297	D
7	Kfz	Langener Straße West [L]	44,8	46	25	C
7	Kfz	B44 Süd [R]	25,4	576	517	B
7	Kfz	B44 Süd [G]	38,6	299	517	C
7	Kfz	B44 Süd [L]	2,6	0	0	A
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	10,6	26	101	A
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	44,8	173	110	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	28,3	242	110	B
7	Kfz	B44 Nord [R+G]	23,2	167	55	B
7	Kfz	B44 Nord [L]	52,3	64	49	D
7	FG	Langener Straße West	34,1			E
7	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)	8,1			A
7	FG	B44 Süd (Teil West)	33,7			D
7	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)	8,5			A
7	FG	B44 Nord	35,6			E
17	Kfz	Planstraße [G+L]	43,6	125	37	C
17	Kfz	Planstraße [R]	45,3	16	27	C
17	Kfz	B486 West [G+R]	21,3	1208	380	B
17	Kfz	B486 West [L]	41,4	14	18	C
17	Kfz	Anbindung Bornbusch + Zeltplatz [R+G+L]	44,7	36	32	C
17	Kfz	B486 Ost [L]	43,8	20	23	C
17	Kfz	B486 Ost [G]	18,7	886	286	A
17	Kfz	B486 Ost [R]	2,5	303	23	A
17	Rad	Rad B486	0,0	0	0	A
17	Rad	Rad Am Bornbruch	0,0	0	0	A
13	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,6	8	25	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [R]	2,6	5	6	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [L]	3,9	1	6	A
15	Kfz	Industriestr. Nord [L]	0,9	2	7	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [R]	2,6	17	14	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [L]	5,0	16	14	A
16	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,1	21	62	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [R]	3,1	6	16	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [L]	7,5	3	16	A

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Prognose Nullfall 2035 mit Planstraße - nachmittägliche Spitzenstunde

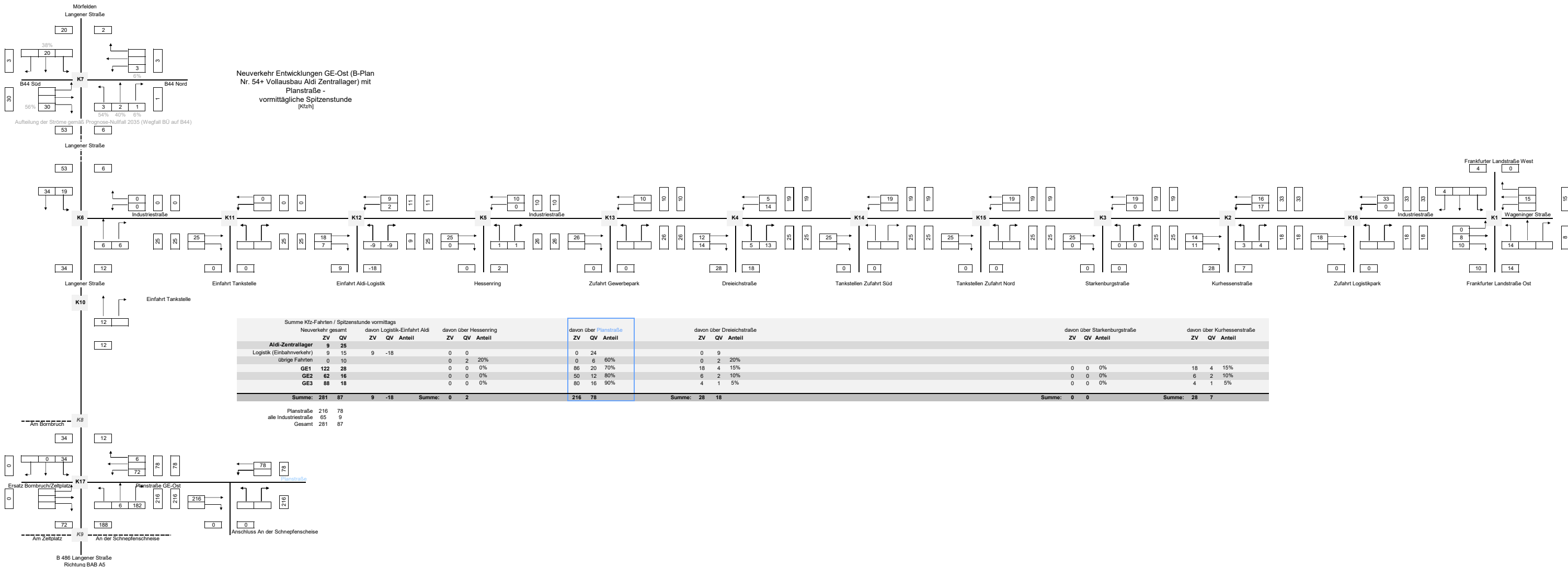
KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	67,3	266	271	D
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	64,3	104	270	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	11,1	39	38	A
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	36,0	250	139	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	45,4	110	62	C
1	Kfz	Industriestr. [R]	30,3	373	292	B
1	Kfz	Industriestr. [G+L]	40,0	371	304	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	23,0	155	78	B
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	42,4	349	345	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	55,6	202	308	D
1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)	7,3			A
1	FG	Wageninger Str. (Teil West)	18,3			A
1	FG	Frankfurter Landstr.	2,2			A
2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	3,7	61	80	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	11,0	204	150	B
2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	13,6	74	151	B
3	Kfz	Industriestraße Nord [L]	2,1	12	30	A
3	Kfz	Starkenburgstr. [R]	5,1	90	47	A
3	Kfz	Starkenburgstr. [L]	10,8	55	48	B
14	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,3	19	24	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [R]	1,9	1	6	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [L]	7,5	4	6	A
4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,7	42	55	A
4	Kfz	Dreieichstr. [R]	3,0	95	38	A
4	Kfz	Dreieichstr. [L]	9,9	78	36	A
5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,6	23	26	A
5	Kfz	Hessenring [R]	2,9	34	16	A
5	Kfz	Hessenring [L]	14,0	159	62	B
12	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,6	2	22	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [R]	2,4	7	12	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [L]	12,7	13	17	B
11	Kfz	Industriestr. Nord [L]	5,8	24	131	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [R]	5,9	24	13	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [L]	68,3	42	96	E
6	Kfz	Industriestr. [R]	23,6	217	169	B
6	Kfz	Industriestr. [L]	17,6	462	169	A
6	Kfz	B 486 West [G]	5,2	411	51	A
6	Kfz	B 486 West [L]	36,5	80	49	C
6	Kfz	B 486 Ost [R]	12,4	341	120	A
6	Kfz	B 486 Ost [G]	25,3	682	442	B
6	Rad	B 486 West [G]	0,0			A
6	Rad	B 486 Ost [G]	0,0			A
6	FG	Industriestr. (Teil Ost)	6,2			A
6	FG	Industriestr. (Teil Mitte)	4,0			A
6	FG	Industriestr. (Teil West)	16,5			A
6	FG	B 486	32,2			E

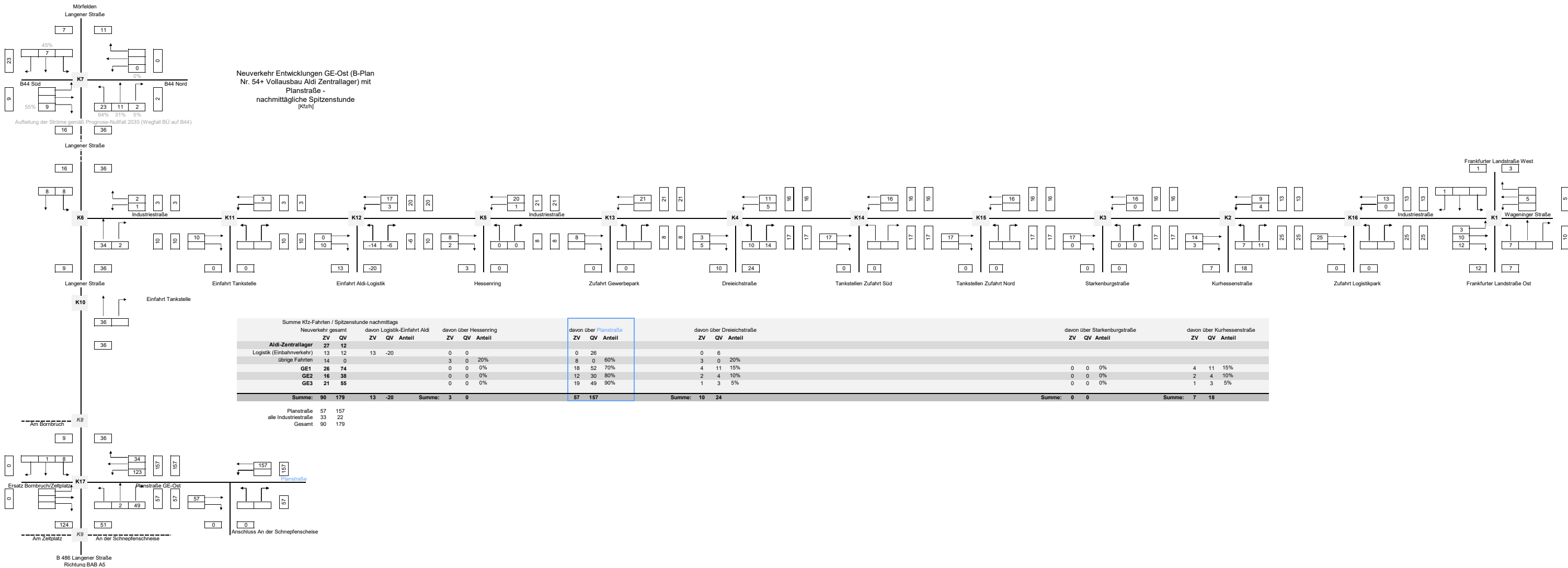
Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

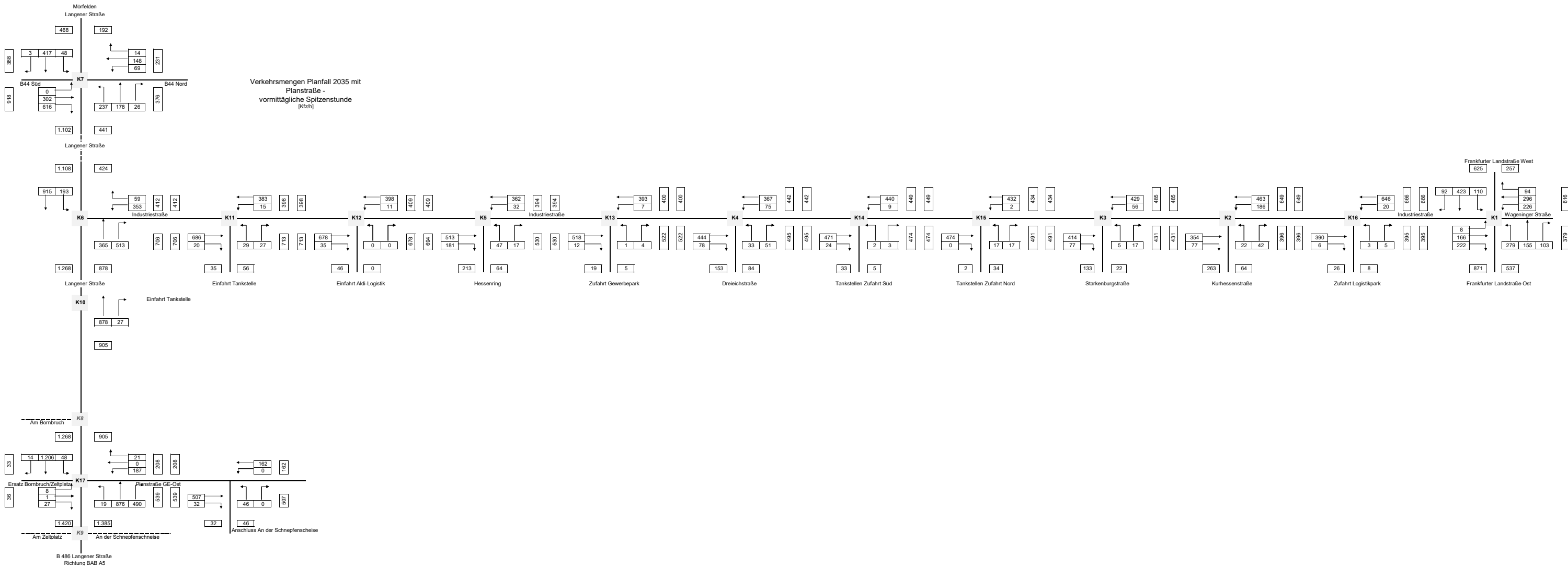
Prognose Nullfall 2035 mit Planstraße - nachmittägliche Spitzenstunde

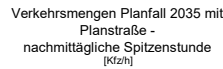
						QSV
KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
A	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	30,8	217		B
B	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	48,1	462		C
C	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	25,9	420		C
D	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	52,3	332		D
E	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	66,0	666		D
F	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	39,2	80		C
G	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	7,5	411		A
7	Kfz	Langener Straße West [R+G]	42,0	234	109	C
7	Kfz	Langener Straße West [L]	27,8	29	24	B
7	Kfz	B44 Süd [R]	11,7	271	76	A
7	Kfz	B44 Süd [G]	38,5	229	170	C
7	Kfz	B44 Süd [L]	47,4	14	18	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	25,1	49	443	B
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	44,3	280	450	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	57,9	569	450	D
7	Kfz	B44 Nord [R+G]	37,8	286	124	C
7	Kfz	B44 Nord [L]	0,0	0	120	A
7	FG	Langener Straße West	32,1			E
7	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)	7,8			A
7	FG	B44 Süd (Teil West)	32,8			D
7	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)	9,3			A
7	FG	B44 Nord	34,0			D
17	Kfz	Planstraße [G+L]	42,2	258	68	C
17	Kfz	Planstraße [R]	38,4	16	24	C
17	Kfz	B486 West [G+R]	23,5	861	176	B
17	Kfz	B486 West [L]	40,0	11	19	C
17	Kfz	Anbindung Bornbusch + Zeltplatz [R+G+L]	46,6	40	32	C
17	Kfz	B486 Ost [L]	58,6	35	51	D
17	Kfz	B486 Ost [G]	38,6	1030	448	C
17	Kfz	B486 Ost [R]	5,1	111	0	A
17	Rad	Rad B486	0,0	0	0	A
17	Rad	Rad Am Bornbruch	0,0	0	0	A
13	Kfz	Industriestr. Nord [L]	0,1	1	0	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [R]	1,7	7	11	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [L]	4,8	5	12	A
15	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,7	4	45	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [R]	3,0	25	20	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [L]	6,2	17	20	A
16	Kfz	Industriestr. Nord [L]	4,3	9	45	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [R]	11,3	23	22	B
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [L]	8,6	13	22	A

Anlage 10
Neuverkehr Entwicklungen GE-Ost (B-Plan Nr. 54 + Vollausbau Aldi Zentrallager)
mit Planstraße









Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Prognose Planfall 2035 mit Planstraße und Ertüchtigung KP1 - vormittägliche Spitzenstunde

KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	49,3	390	383	C
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	47,9	220	383	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	46,0	94	19	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	62,5	415	359	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	63,6	112	75	D
1	Kfz	Industriestr. [R]	24,7	224	91	B
1	Kfz	Industriestr. [G+L]	35,6	179	85	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	6,8	106	12	A
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	33,6	163	93	B
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	42,5	276	56	C
1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)	0,1			A
1	FG	Wageninger Str. (Teil West)	6,8			A
1	FG	Frankfurter Landstr.	7,3			A
2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,0	185	112	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	2,9	49	30	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	8,0	24	31	A
3	Kfz	Industriestraße Nord [L]	2,9	54	49	A
3	Kfz	Starkenburgstr. [R]	2,9	19	21	A
3	Kfz	Starkenburgstr. [L]	11,3	7	22	B
14	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,1	10	18	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [R]	2,7	3	6	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [L]	6,6	2	6	A
4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,5	75	43	A
4	Kfz	Dreieichstr. [R]	2,5	51	24	A
4	Kfz	Dreieichstr. [L]	10,4	35	22	B
5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	3,5	32	43	A
5	Kfz	Hessenring [R]	2,7	19	11	A
5	Kfz	Hessenring [L]	9,2	51	25	A
12	Kfz	Industriestr. Nord [L]	3,0	11	19	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [R]	0,1	0	0	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [L]	0,2	0	0	A
11	Kfz	Industriestr. Nord [L]	6,7	16	124	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [R]	5,3	27	15	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [L]	22,5	30	38	C
6	Kfz	Industriestr. [R]	16,7	65	161	A
6	Kfz	Industriestr. [L]	20,3	360	161	B
6	Kfz	B 486 West [G]	11,3	895	432	A
6	Kfz	B 486 West [L]	49,2	187	432	C
6	Kfz	B 486 Ost [R]	4,7	508	26	A
6	Kfz	B 486 Ost [G]	23,7	382	202	B
6	Rad	B 486 West [G]	0,0			A
6	Rad	B 486 Ost [G]	0,0			A
6	FG	Industriestr. (Teil Ost)	8,8			A
6	FG	Industriestr. (Teil Mitte)	2,5			A
6	FG	Industriestr. (Teil West)	11,6			A
6	FG	B 486	38,9			F

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Prognose Planfall 2035 mit Planstraße und Ertüchtigung KP1 - vormittägliche Spitzenstunde

KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
A	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	24,7	65		B
B	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	46,6	360		C
C	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	14,4	695		B
D	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	24,6	492		B
E	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	43,8	369		C
F	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	54,5	187		D
G	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	16,3	895		A
7	Kfz	Langener Straße West [R+G]	48,5	418	269	C
7	Kfz	Langener Straße West [L]	40,6	46	36	C
7	Kfz	B44 Süd [R]	44,0	602	1005	C
7	Kfz	B44 Süd [G]	58,0	298	1005	D
7	Kfz	B44 Süd [L]	2,6	0	0	A
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	11,9	27	96	A
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	44,7	175	102	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	26,4	246	103	B
7	Kfz	B44 Nord [R+G]	25,4	167	86	B
7	Kfz	B44 Nord [L]	52,2	68	83	D
7	FG	Langener Straße West	34,1			E
7	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)	8,1			A
7	FG	B44 Süd (Teil West)	33,7			D
7	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)	8,5			A
7	FG	B44 Nord	35,6			E
17	Kfz	Planstraße [G+L]	45,4	193	62	C
17	Kfz	Planstraße [R]	44,4	23	19	C
17	Kfz	B486 West [G+R]	21,4	1207	393	B
17	Kfz	B486 West [L]	43,3	46	32	C
17	Kfz	Anbindung Bornbusch + Zeltplatz [R+G+L]	44,7	36	32	C
17	Kfz	B486 Ost [L]	46,4	19	24	C
17	Kfz	B486 Ost [G]	18,4	887	338	A
17	Kfz	B486 Ost [R]	3,5	479	39	A
17	Rad	Rad B486	0,0	0	0	A
17	Rad	Rad Am Bornbruch	0,0	0	0	A
13	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,9	8	13	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [R]	3,4	5	6	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [L]	4,9	1	6	A
15	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,4	2	12	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [R]	2,8	17	19	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [L]	5,4	16	19	A
16	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,1	21	33	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [R]	3,2	6	16	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [L]	6,2	3	17	A

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Prognose Planfall 2035 mit Planstraße und Ertüchtigung KP1 - nachmittägliche Spitzenstunde

KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	61,2	271	264	D
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	56,1	105	264	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	13,7	40	7	A
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	36,1	249	136	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	45,2	110	59	C
1	Kfz	Industriestr. [R]	30,2	377	301	B
1	Kfz	Industriestr. [G+L]	40,1	378	305	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	23,5	155	140	B
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	42,8	350	370	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	50,1	210	51	D
1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)	1,9			A
1	FG	Wageninger Str. (Teil West)	18,2			A
1	FG	Frankfurter Landstr.	12,9			A
2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	3,5	65	80	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	11,0	215	162	B
2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	13,9	80	163	B
3	Kfz	Industriestraße Nord [L]	1,9	12	19	A
3	Kfz	Starkenburgstr. [R]	5,4	90	46	A
3	Kfz	Starkenburgstr. [L]	11,2	55	47	B
14	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,4	19	38	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [R]	2,4	1	6	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [L]	6,5	4	6	A
4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,8	46	32	A
4	Kfz	Dreieichstr. [R]	3,3	108	37	A
4	Kfz	Dreieichstr. [L]	10,6	87	35	B
5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,8	24	56	A
5	Kfz	Hessenring [R]	2,9	34	11	A
5	Kfz	Hessenring [L]	15,5	159	63	B
12	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,5	5	26	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [R]	0,0	0	0	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [L]	0,0	0	0	A
11	Kfz	Industriestr. Nord [L]	4,8	24	135	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [R]	6,5	24	20	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [L]	61,7	42	117	E
6	Kfz	Industriestr. [R]	27,6	219	173	B
6	Kfz	Industriestr. [L]	17,3	465	173	A
6	Kfz	B 486 West [G]	5,1	420	54	A
6	Kfz	B 486 West [L]	37,2	86	62	C
6	Kfz	B 486 Ost [R]	17,8	341	119	A
6	Kfz	B 486 Ost [G]	32,9	712	710	B
6	Rad	B 486 West [G]	0,0			A
6	Rad	B 486 Ost [G]	0,0			A
6	FG	Industriestr. (Teil Ost)	6,2			A
6	FG	Industriestr. (Teil Mitte)	4,0			A
6	FG	Industriestr. (Teil West)	16,5			A
6	FG	B 486	32,2			E

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Prognose Planfall 2035 mit Planstraße und Ertüchtigung KP1 - nachmittägliche Spitzenstunde

KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
A	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	36,0	219		C
B	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	46,4	465		C
C	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	25,2	427		C
D	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	60,7	323		D
E	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	76,5	673		E
F	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	40,1	86		C
G	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	7,4	420		A
7	Kfz	Langener Straße West [R+G]	43,0	241	126	C
7	Kfz	Langener Straße West [L]	29,0	29	24	B
7	Kfz	B44 Süd [R]	12,3	280	64	A
7	Kfz	B44 Süd [G]	39,3	230	170	C
7	Kfz	B44 Süd [L]	48,4	14	25	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	31,4	49	444	B
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	49,4	289	450	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	67,0	588	450	D
7	Kfz	B44 Nord [R+G]	37,8	286	124	C
7	Kfz	B44 Nord [L]	0,0	0	120	A
7	FG	Langener Straße West	32,1			E
7	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)	7,8			A
7	FG	B44 Süd (Teil West)	32,9			D
7	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)	9,3			A
7	FG	B44 Nord	34,0			D
17	Kfz	Planstraße [G+L]	48,8	377	90	C
17	Kfz	Planstraße [R]	46,1	49	45	C
17	Kfz	B486 West [G+R]	23,7	864	197	B
17	Kfz	B486 West [L]	39,3	19	20	C
17	Kfz	Anbindung Bornbusch + Zeltplatz [R+G+L]	46,6	40	32	C
17	Kfz	B486 Ost [L]	59,8	35	32	D
17	Kfz	B486 Ost [G]	40,8	1030	482	C
17	Kfz	B486 Ost [R]	5,8	159	0	A
17	Rad	Rad B486	0,0	0	0	A
17	Rad	Rad Am Bornbruch	0,0	0	0	A
13	Kfz	Industriestr. Nord [L]	0,5	1	0	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [R]	1,7	7	11	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [L]	4,1	5	17	A
15	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,4	5	13	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [R]	3,1	25	20	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [L]	5,8	17	20	A
16	Kfz	Industriestr. Nord [L]	3,0	9	22	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [R]	12,9	23	28	B
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [L]	12,6	13	29	B