



**Leistungsfähigkeitsbetrachtung
erste kurzfristige Entwicklungsstufe
GE Mörfelden Ost**

Mörfelden-Walldorf

Leistungsfähigkeitsbetrachtung erste kurzfristige Entwicklungsstufe GE Mörfelden Ost

Mörfelden-Walldorf

30. Oktober 2025

Auftraggeber

PEG Europa Real Estate GmbH
Ansprechpartner:
Iris Sitta
Siemensstraße 6
63263 Neu- Isenburg
Telefon: 0173/6658871
i.sitta@fraport.de
www.fraport.de

Auftragnehmer

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

Bearbeitung durch:
Martin Zahn, Dipl.-Ing

Hinweis:

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

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

Inhalt

1	Aufgabe und Vorgehensweise	1
2	Ergebnisse	2
3	Fazit	4
	Verzeichnisse	5

1 Aufgabe und Vorgehensweise

Die Stadt Mörfelden-Walldorf plant die Ausweisung verschiedener Gewerbeflächen im Bereich des Gewerbegebietes Mörfelden-Ost. Dazu wurden für die einzelnen Bebauungspläne u.a. Verkehrsuntersuchungen erstellt. Dabei zeigte sich, dass langfristig (Prognosehorizont 2035) Ertüchtigungen am Straßennetz erforderlich werden, um die prognostizierten Gesamtverkehrsmengen leistungsfähig abwickeln zu können. Hierzu wurde eine zusätzliche Anbindung des GE-Ost an die B486 (Knotenpunkt B486 / Planstraße) entwickelt, die auch eine Durchbindung des vierstreifigen Ausbaus der B486 in Richtung Autobahnanschluss vorsieht¹. Bei vollständiger Entwicklung aller geplanten Nutzungen im GE-Ost ist zudem eine Ertüchtigung am Knoten B44 / Industriestraße im Norden des GE-Ost vorgesehen.

Neben den Entwicklungen im GE Mörfelden-Ost hat die allgemeine Verkehrszunahme, die für die kommenden 10 Jahre prognostisch zu berücksichtigen ist, einen maßgeblichen Einfluss auf die Verkehrsmengen und mithin auf die Leistungsfähigkeit der umliegenden Knotenpunkte.

Die vorliegende Detailuntersuchung soll prüfen, ob eine Teil-Entwicklung des GE-Mörfelden Ost in Betrieb verkehrlich möglich ist, während der Knotenpunkt B486 / Planstraße noch nicht fertiggestellt ist.

Für diesen Zwischenzustand soll eine "kurzfristige" Entwicklung, d.h. ohne Berücksichtigung von allgemeinen Verkehrszuwächsen (7% bis zum Prognosejahr 2035) betrachtet werden. Berücksichtigt werden jedoch die Neuverkehre der kurzfristig möglichen Entwicklungen im Bereich des GE-Ost:

- Planungsrechtlich gesicherte Entwicklungen (B-Plan Nr. 44 „Gewerbegebiet Mörfelden-Ost, Teil Süd“ und Amazon-Logistik)
- Erweiterungsplanung „2. Welle“ des Aldi-Zentrallagers
- Sowie eine Teil-Entwicklung der Nutzungen des B-Plan Nr. 54 „Gewerbegebiet Mörfelden-Ost, Am Oberwaldberg“

Ergänzend 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. Zwar ist derzeit nicht bekannt ist, wann diese Maßnahme umgesetzt werden soll, dennoch wird sie hier – analog zur Basisuntersuchung¹ – berücksichtigt.

Da das bestehende Straßennetz auch ohne den bislang unterstellten allgemeinen Verkehrszuwachs bis zum Prognosejahr 2035 sehr wahrscheinlich

¹ R+T Verkehrsplanung GmbH: „Verkehrsuntersuchung Gesamtbetrachtung GE Mörfelden Ost, Mörfelden-Walldorf“. Darmstadt 17.07.2025

nicht über genügende Leistungsfähigkeitsreserven verfügt, um die Neuverkehre der vollständigen Entwicklung des GE Mörfelden-Ost abwickeln zu können, wird ausgelotet, welche Teil-Entwicklung der Nutzungen des B-Plan 54 möglich ist, ohne den kritischen Knoten Industriestraße/ B486 zu überlasten.

Die Leistungsfähigkeitsüberprüfung erfolgt analog zu den vorangegangenen Untersuchungen, mittels Einzelfahrzeugsimulation mit dem Programm VIS-SIM.

Die Ergebnisse werden nachfolgend beschrieben.

2 Ergebnisse

Verkehrsmengen Bestand

Analog zur aktuellen Verkehrsuntersuchung² zur Gesamtbetrachtung des Gewerbegebietes Mörfelden Ost werden die Bestandsverkehrsmengen (**Anlage 1**) unverändert als Basis verwendet.

Verkehrsmengen Prognose Nullfall

Auch die Ansätze der Neuverkehrsermittlung (**Anlage 2**) werden unverändert verwendet – mit Ausnahme der hier betrachteten Teil-Entwicklung der Flächen des B-Plan 54.

Die Verteilung der Neuverkehre ist separat dargestellt:

- Neuverkehr der planungsrechtlich bereits gesicherten Flächen A – C **Anlage 3**
- Neuverkehr Vollausbau Aldi-Zentrallager ("2.Welle") **Anlage 4**

Aus der Überlagerung dieser Neuverkehre mit dem Bestand ergeben sich die Verkehrsmengen des kurzfristigen Prognose Nullfalls (**Anlage 5**), also noch ohne die in **Anlage 2.3** angenommene rechnerische Teil-Entwicklung der Erweiterungsflächen B-Plan 54.

Verkehrsmengen Prognose kurzfristiger Planfall

Eine konkret geplante Nutzung, die sich ggf. als erster kurzfristiger Entwicklungsschritt im Geltungsbereich des B-Plan 54 ansiedeln könnte, ist derzeit nicht bekannt. Entsprechend wurde im Rahmen der Prognose einer Teil-Entwicklung von einem unveränderten Nutzungsmix ausgegangen. Damit zeigt sich weiterhin morgens ein stark gerichteter Neuverkehr ins Gewerbegebiet

² R+T Verkehrsplanung GmbH: „Verkehrsuntersuchung Gesamtbetrachtung GE Mörfelden Ost, Mörfelden-Walldorf“. Darmstadt 17.07.2025

einfahrend (Zielverkehr zu den Flächen GE1 – 3) und ein untergeordnetes Quellverkehrsaufkommen. Zur nachmittäglichen Spitzenstunde ist die Lastspitze weniger stark ausgeprägt. Dies ist insofern relevant, da sich in den vorangegangenen Untersuchungen vor allem der Knotenpunkt B486 / Industriestraße zur nachmittäglichen Spitzenstunde als neuralgisch herausgestellt hatte. Limitierender Faktor ist hier der Linksabbiegestrom aus der Industriestraße, über den die meisten Verkehre des Gewerbegebietes nachmittags verlaufen (Richtung Autobahn). Aufgrund der hohen Verkehrsmengen entlang der B486 mit Fahrtrichtung Mörfelden können dem Linksabbiegestrom der Industriestraße Richtung Autobahn kaum zusätzliche Freigabezeiten eingeräumt werden.

Maßgeblich für die Frage in welchem Umfang Nutzungen des B-Plan 54 im GE Mörfelden Ost kurzfristig in Betrieb gehen können, während sich die entlastende Anbindung über den Knoten B486 / Planstraße noch im Bau befindet, ist also zunächst die nachmittägliche Spitzenstunde.

Möglicher Umfang der kurzfristigen Teil-Entwicklung B-Plan 54

Es zeigt sich, dass ein Drittel (d.h. 33%) des zu erwartenden Kfz-Verkehrsaufkommens durch die geplante Entwicklung der B-Plan 54-Flächen leistungsfähig durch das bestehende übergeordnete Straßennetz abgewickelt werden kann. Wie oben beschrieben sind hierbei die planungsrechtlich bereits gesicherten Entwicklungen (B-Plan 44, Amazon-Logistik) sowie der Vollausbau des Aldi-Zentrallagers bereits berücksichtigt.

33 Prozent Teil-Entwicklung im B-Plan 54 bedeutet, dass von ursprünglich ermittelten knapp 1.050 Beschäftigten (bei Vollentwicklung) in einer ersten Entwicklungsstufe rechnerisch 344 Beschäftigten angesiedelt werden könnten. In Summe induziert die Teil-Entwicklung damit folgende Neuverkehre:

- vormittägliche Spitzenstunde (gemäß Bestand 07:15 – 08:15 Uhr)
90 Kfz / h Zielverkehr und 21 Kfz /h Quellverkehr
- nachmittägliche Spitzenstunde (gemäß Bestand 16:45 – 17:45 Uhr)
20 Kfz / h Zielverkehr und 55 Kfz /h Quellverkehr

Die Verteilung der Neuverkehre der hier betrachteten Teil-Entwicklung des B-Plan 54 ist in **Anlage 6** wiedergegeben und die Überlagerung mit den Verkehrsmengen des kurzfristigen Prognose Planfalls in **Anlage 7**.

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsermittlung sind in **Plan 1** veranschaulicht und im Detail **Anlage 8** zu entnehmen.

Leistungsfähigkeiten

Unter den beschriebenen Annahmen bzw. Randbedingungen einer Teil-Entwicklung im B-Plan 54 wird ein leistungsfähiger Betrieb der übergeordneten Knotenpunkte von mindestens QSV D erreicht:

- B486 / Industriestraße
QSV C - vormittägliche Spitzenstunde
QSV D - nachmittägliche Spitzenstunde
- B44 / Wageninger Straße / Industriestraße
QSV C - vormittägliche Spitzenstunde
QSV D - nachmittägliche Spitzenstunde
- B44 / B486
QSV D - vormittägliche Spitzenstunde
QSV C - nachmittägliche Spitzenstunde

Wie auch schon im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Zentrallager der Fa. Aldi festgestellt, sind ohne die entlastende Wirkung des Anschlusses B486 / Planstraße die Einmündungen im Süden der Industriestraße zur nachmittäglichen Spitzenstunde nicht mehr ausreichend leistungsfähig. Dies betrifft die Einmündung Hessenring und die Grundstücksanbindungen des Aldi-Zentrallagers sowie der Tankstelle. Das ist nicht allein den Rückstaulängen von bis zu rund 270m in der Industriestraße während der nachmittäglichen Spitzenstunde geschuldet (bedingt durch die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt B486 / Industriestraße), sondern auch der hohen Verkehrsmenge entlang der Industriestraße. Insbesondere die Linkseinbieger in die Industriestraße finden keine ausreichenden Lücken, um sich leistungsfähig einzufädeln. Anzumerken ist jedoch, dass für den Hessenring weiter nördlich die Einmündung Dreieichstraße als Netzalternative mit noch deutlichen Kapazitätsreserven zur Verfügung steht. Ähnliches gilt für die Grundstückszufahrt des Aldi-Zentrallagers, hier ist über die interne Erschließung an die Rheingaustraße ebenfalls eine Verknüpfung über die Dreieichstraße möglich. Diese Komforteinbuße erscheint hinnehmbar, vor dem Hintergrund des voraussichtlich begrenzten Zeitraums, in dem die beschriebenen Entwicklungen und eine erste Entwicklungsstufe des B-Plan 54 in Betrieb gegangen sind, der geplante entlastende Anschluss B486 / Planstraße aber noch nicht fertiggestellt ist.

3 Fazit

Eine Teil-Entwicklung von 33% der Entwicklungsflächen des B-Plan 54 kann in Betrieb gehen, während der ebenfalls im B-Plan 54 geplante entlastende Anschluss B486 / Planstraße noch im Bau befindlich ist – die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Netzes bleibt gewahrt. Auch eine Ertüchtigung des Knotens B44 / Industriestraße ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht erforderlich.

Verzeichnisse

Plandarstellungen als Anhang:

Plan 1 Leistungsfähigkeit – kurzfristige Teil-Entwicklung B-Plan 54

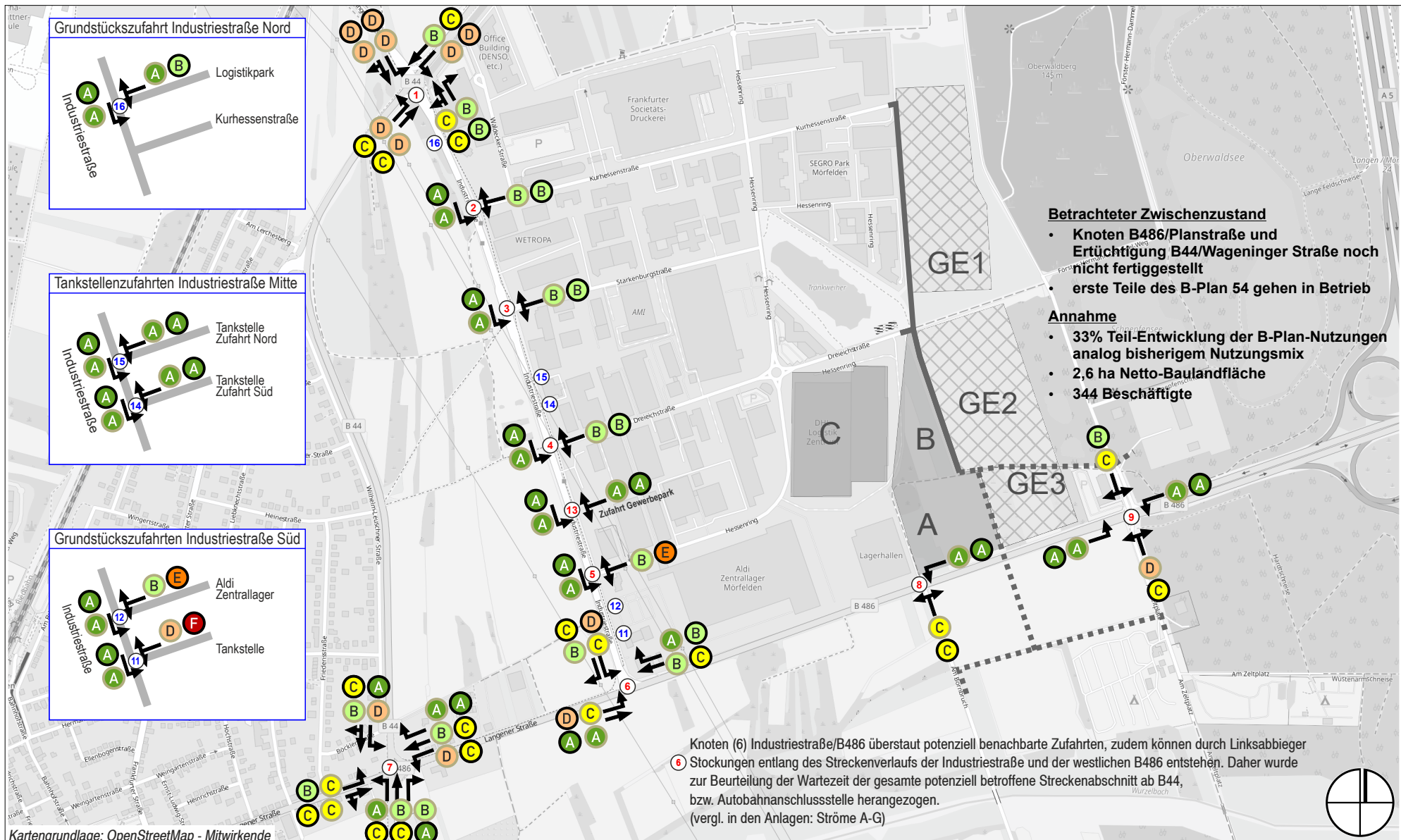
Anlagen:

- Anlage 1 Verkehrsmengen Bestand
 - 1.1 Vormittägliche Spitzenstunde
 - 1.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 2 Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen
 - 2.1 Planungsrechtlich bereits gesicherte Flächen A – C
 - 2.2 Vollausbau Aldi-Zentrallager
 - 2.3 Rechnerische Teil-Entwicklung der Erweiterungsflächen B-Plan 54
- Anlage 3 Neuverkehr planungsrechtlich bereits gesicherte Flächen A - C
 - 3.1 Vormittägliche Spitzenstunde
 - 3.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 4 Neuverkehr "2.Welle" Vollausbau Aldi-Zentrallager
 - 4.1 Vormittägliche Spitzenstunde
 - 4.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 5 Verkehrsmengen kurzfristiger Prognose Nullfall
 - 5.1 Vormittägliche Spitzenstunde
 - 5.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 6 Neuverkehr Teil-Entwicklung B-Plan 54
 - 6.1 Vormittägliche Spitzenstunde
 - 6.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 7 Verkehrsmengen kurzfristige Teil-Entwicklung B-Plan 54
 - 7.1 Vormittägliche Spitzenstunde
 - 7.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 8 Leistungsfähigkeitsuntersuchung kurzfristige Teil-Entwicklung B-Plan 54, bestehendes Straßennetz
 - 8.1 Vormittägliche Spitzenstunde
 - 8.2 Nachmittägliche Spitzenstunde

Pläne

Leistungsfähigkeitsbetrachtung erste kurzfristige Entwicklungsstufe GE Mörfelden Ost - Mörfelden Walldorf

1



Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs:

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

Leistungsfähigkeit
kurzfristige Teil-Entwicklung B-Plan 54
bestehendes Straßennetz

Anlagen

Anlage 1
Verkehrsmengen Bestand

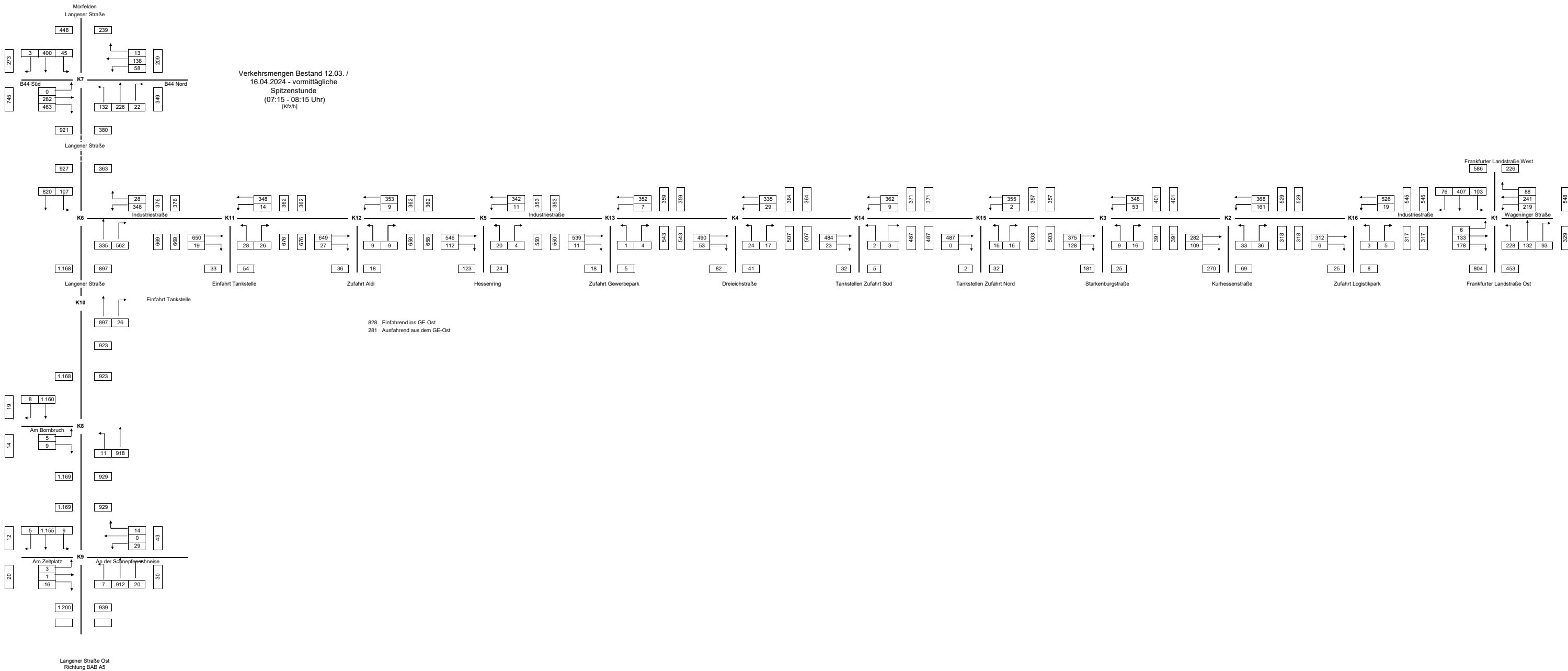
Planungsrechtlich bereits gesicherte Entwicklungsflächen A - C				Fläche B				Fläche C: Amazon Verteilzentrum (Prognose gemäß Gutachten Inros Lackner)				Fläche C: Amazon Verteilzentrum (Prognose gemäß Regelwerk)				Summe:		
Fläche A = 1.Welle Aldi-Zentrallager																		
				Nutzung: Verwaltung,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

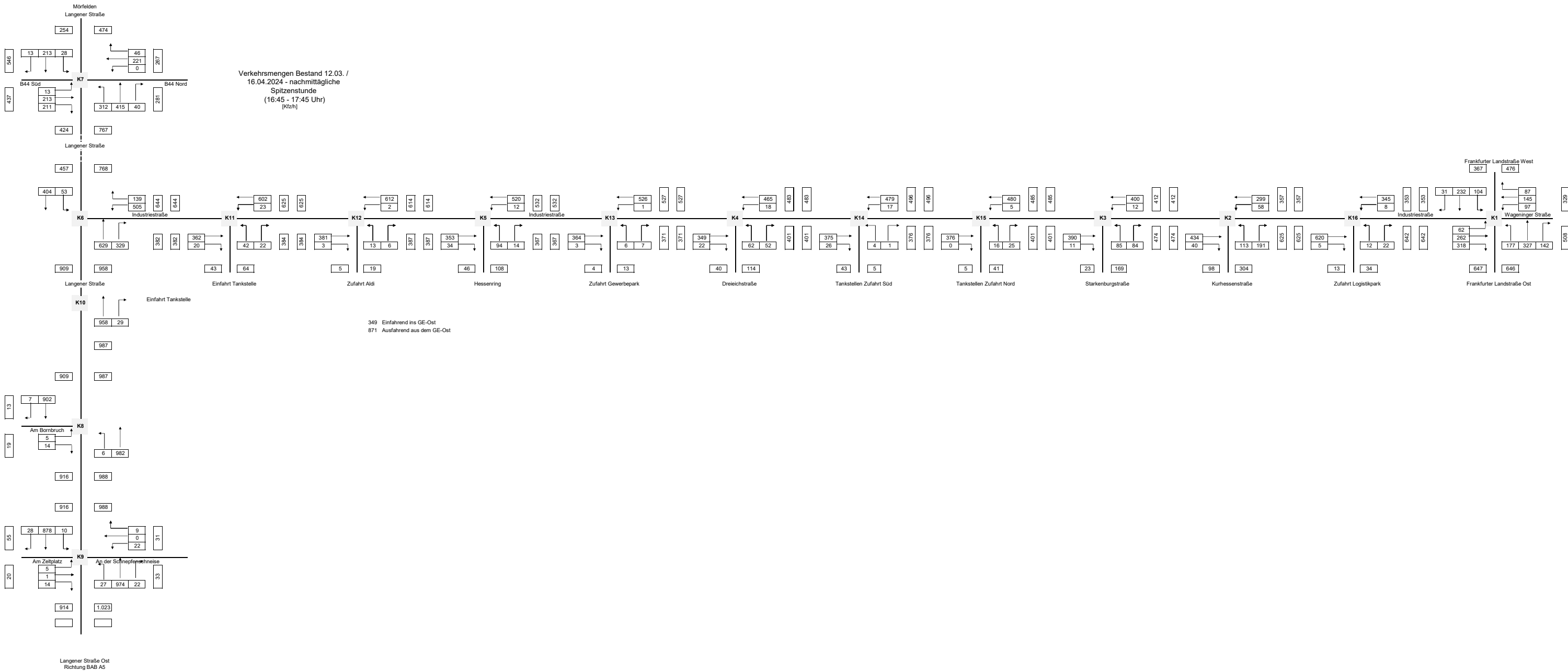
Vollausbau Aldi-Zentrallager			Wegfall der heute bestehenden Verwaltung bei Umbau des Aldi-Zentrallager			Wegfall durch Abbruch Bestand (Erhebung vom 16.04.2024)			in 1.Welle bereits berücksichtigte Fahrten (vergl.Anlage 2.1)			Summe:		
Vollausbau Aldi-Zentrallager - Lagernutzung												Neuverkehrsmenge 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)	[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]	27	Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Lkw/h]	2	Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Lkw/h]	29
Zielverkehr	[Lkw/h]	29	Zielverkehr	[Lkw/h]	0	Zielverkehr	[Lkw/h]	14	Zielverkehr	[Lkw/h]	1	Zielverkehr	[Lkw/h]	14
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]	1.045	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

Rechnerische Teil-Entwicklung der Erweiterungsflächen B-Plan Nr. 54												Summe:		
GE1				GE2				GE3						
Nutzung: Gewerbepark, kleinteilig				Nutzung: Gewerbepark, mittlere Größen				Nutzung: Büro						
Netto-Baulandfläche		[ha]	3,9	Netto-Baulandfläche		[ha]	2,9	Netto-Baulandfläche		[ha]	1,0			
Annahme: Teil-Entwicklung zu 33%				Annahme: Teil-Entwicklung zu 33%				Annahme: Teil-Entwicklung zu 33%						
recherische Teil-Entwicklung		[ha]	1,3	recherische Teil-Entwicklung		[ha]	1,0	recherische Teil-Entwicklung		[ha]	0,3			
Beschäftigten Dichte		[Besch/ha]	125	Beschäftigten Dichte		[Besch/ha]	75	Beschäftigten Dichte		[Besch/ha]	350	Teil-Entwicklung		
Beschäftigte		[Pers.]	160	Beschäftigte		[Pers.]	73	Beschäftigte		[Pers.]	111	Beschäftigte		
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]	247	Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)		[Kfz/24h]	113	Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)		[Kfz/24h]	190			
Zielverkehr		[Kfz/24h]	124	Zielverkehr		[Kfz/24h]	56	Zielverkehr		[Kfz/24h]	95			
Quellverkehr		[Kfz/24h]	124	Quellverkehr		[Kfz/24h]	56	Quellverkehr		[Kfz/24h]	95			
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]	43	Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		[Kfz/h]	19	Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		[Kfz/h]	32			
Zielverkehr		[Kfz/h]	36	Zielverkehr		[Kfz/h]	16	Zielverkehr		[Kfz/h]	27			
Quellverkehr		[Kfz/h]	7	Quellverkehr		[Kfz/h]	3	Quellverkehr		[Kfz/h]	5			
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]	18	Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		[Kfz/h]	9	Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		[Kfz/h]	14			
Zielverkehr		[Kfz/h]	1	Zielverkehr		[Kfz/h]	1	Zielverkehr		[Kfz/h]	1			
Quellverkehr		[Kfz/h]	17	Quellverkehr		[Kfz/h]	8	Quellverkehr		[Kfz/h]	13			
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]	98	Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)		[Kfz / 24h]	45	Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)		[Kfz / 24h]	91			
Zielverkehr		[Kfz / 24h]	49	Zielverkehr		[Kfz / 24h]	22	Zielverkehr		[Kfz / 24h]	45			
Quellverkehr		[Kfz / 24h]	49	Quellverkehr		[Kfz / 24h]	22	Quellverkehr		[Kfz / 24h]	45			
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]	3	Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		[Kfz/h]	1	Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		[Kfz/h]	3			
Zielverkehr		[Kfz/h]	2	Zielverkehr		[Kfz/h]	1	Zielverkehr		[Kfz/h]	2			
Quellverkehr		[Kfz/h]	1	Quellverkehr		[Kfz/h]	0	Quellverkehr		[Kfz/h]	1			
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]	11	Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		[Kfz/h]	5	Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		[Kfz/h]	10			
Zielverkehr		[Kfz/h]	6	Zielverkehr		[Kfz/h]	3	Zielverkehr		[Kfz/h]	5			
Quellverkehr		[Kfz/h]	5	Quellverkehr		[Kfz/h]	2	Quellverkehr		[Kfz/h]	5			
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)		[Wwege]		Summe Kfz-Fahrten (interner Wirtschaftsverkehr)		[Wwege]		Summe Kfz-Fahrten (interner Wirtschaftsverkehr)		[Wwege]				
Summe Kfz-Fahrten (externer Wirtschaftsverkehr)		[Wwege]		Summe Kfz-Fahrten (externer Wirtschaftsverkehr)		[Wwege]		Summe Kfz-Fahrten (externer Wirtschaftsverkehr)		[Wwege]				
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)		[Kfz/24h]	56	Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)		[Kfz/24h]	73	Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)		[Kfz/24h]	9			
Zielverkehr		[Kfz/24h]	28	Zielverkehr		[Kfz/24h]	37	Zielverkehr		[Kfz/24h]	5			
Quellverkehr		[Kfz/24h]	28	Quellverkehr		[Kfz/24h]	37	Quellverkehr		[Kfz/24h]	5			
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]	5	Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		[Kfz/h]	5	Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		[Kfz/h]	0			
Zielverkehr		[Kfz/h]	3	Zielverkehr		[Kfz/h]	3	Zielverkehr		[Kfz/h]	0			
Quellverkehr		[Kfz/h]	2	Quellverkehr		[Kfz/h]	2	Quellverkehr		[Kfz/h]	0			
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]	3	Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		[Kfz/h]	5	Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		[Kfz/h]	0			
Zielverkehr		[Kfz/h]	1	Zielverkehr		[Kfz/h]	2	Zielverkehr		[Kfz/h]	0			
Quellverkehr		[Kfz/h]	2	Quellverkehr		[Kfz/h]	3	Quellverkehr		[Kfz/h]	0			
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]	56	Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)		[Lkw/24h]	6			
Zielverkehr		[Lkw/24h]	198	Zielverkehr		[Lkw/24h]	28	Zielverkehr		[Lkw/24h]	3			
Quellverkehr		[Lkw/24h]	198	Quellverkehr		[Lkw/24h]	28	Quellverkehr		[Lkw/24h]	3			
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		[Lkw/h]	4	Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		[Lkw/h]	4	Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		[Lkw/h]	0			
Zielverkehr		[Lkw/h]	2	Zielverkehr		[Lkw/h]	2	Zielverkehr		[Lkw/h]	0			
Quellverkehr		[Lkw/h]	2	Quellverkehr		[Lkw/h]	2	Quellverkehr		[Lkw/h]	0			
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		[Lkw/h]	3	Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		[Lkw/h]	4	Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		[Lkw/h]	0			
Zielverkehr		[Lkw/h]	1	Zielverkehr		[Lkw/h]	2	Zielverkehr		[Lkw/h]	0			
Quellverkehr		[Lkw/h]	2	Quellverkehr		[Lkw/h]	2	Quellverkehr		[Lkw/h]	0			
Summe Neuverkehr				Summe Neuverkehr				Summe Neuverkehr						
Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)		[Kfz / 24h]	402	Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)		[Kfz / 24h]	230	Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)		[Kfz / 24h]	290	Summe Neuverkehr		
Zielverkehr		[Kfz / 24h]	201	Zielverkehr		[Kfz / 24h]	115	Zielverkehr		[Kfz / 24h]	145	Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)		
Quellverkehr		[Kfz / 24h]	201	Quellverkehr		[Kfz / 24h]	115	Quellverkehr		[Kfz / 24h]	145	Zielverkehr		
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		[Kfz/h]	51	Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		[Kfz/h]	25	Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		[Kfz/h]	35	Zielverkehr		
Zielverkehr		[Kfz/h]	41	Zielverkehr		[Kfz/h]	20	Zielverkehr		[Kfz/h]	29	Quellverkehr		
Quellverkehr		[Kfz/24h]	10	Quellverkehr		[Kfz/24h]	5	Quellverkehr		[Kfz/24h]	6			
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		[Kfz / h]	32	Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		[Kfz / h]	19	Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		[Kfz / h]	24			
Zielverkehr		[Kfz/h]	8	Zielverkehr		[Kfz/h]	6	Zielverkehr		[Kfz/h]	6			
Quellverkehr		[Kfz/h]	24	Quellverkehr		[Kfz/h]	13	Quellverkehr		[Kfz/h]	18			

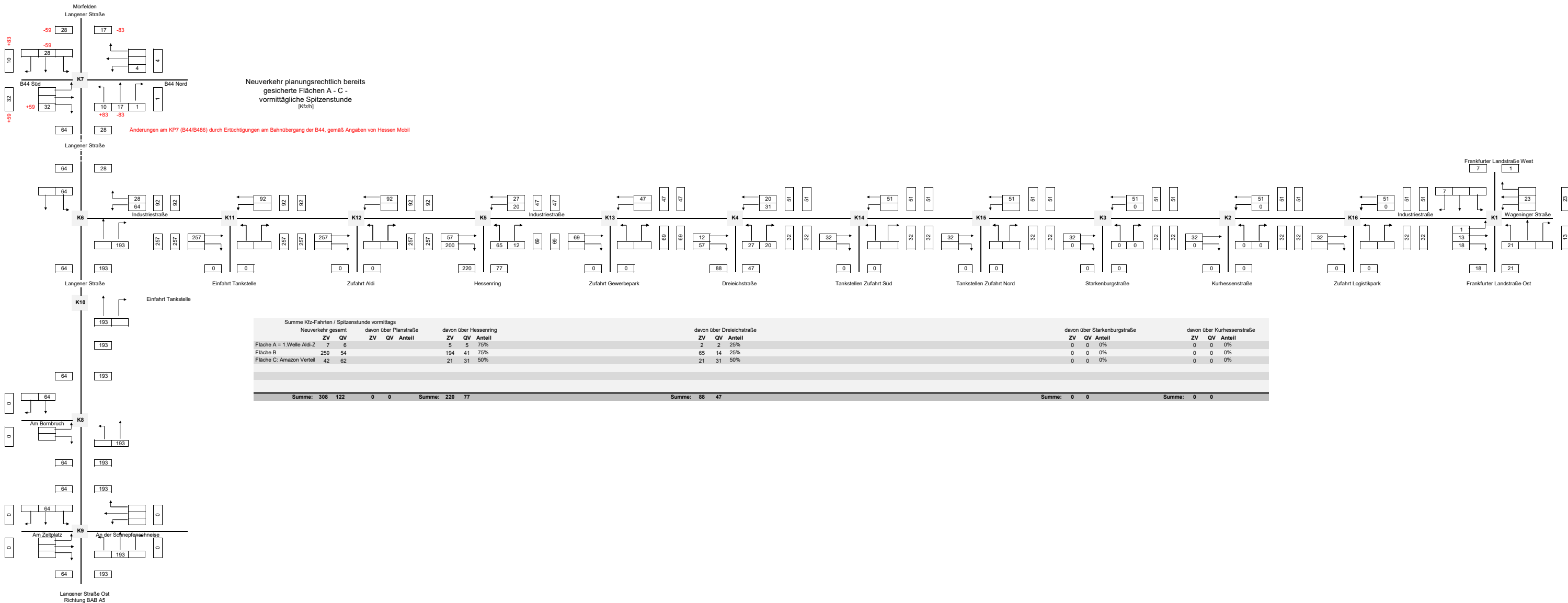
Anlage 2

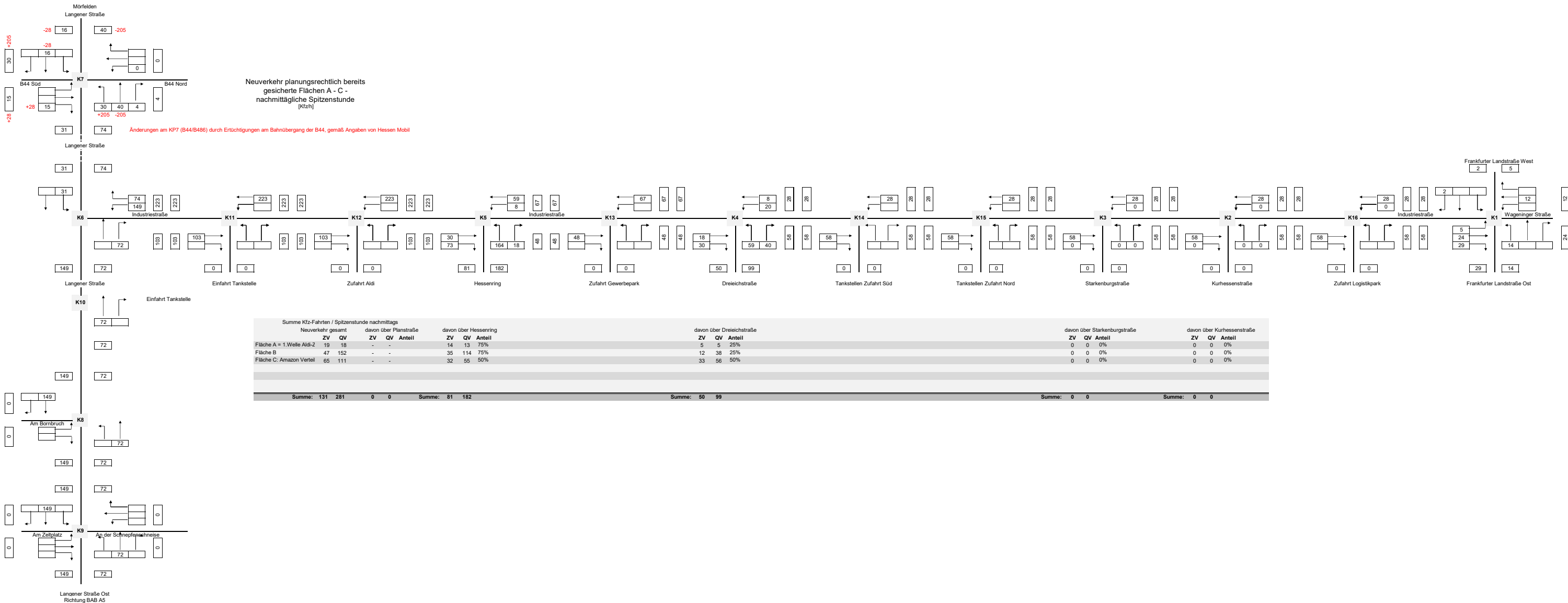
Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen





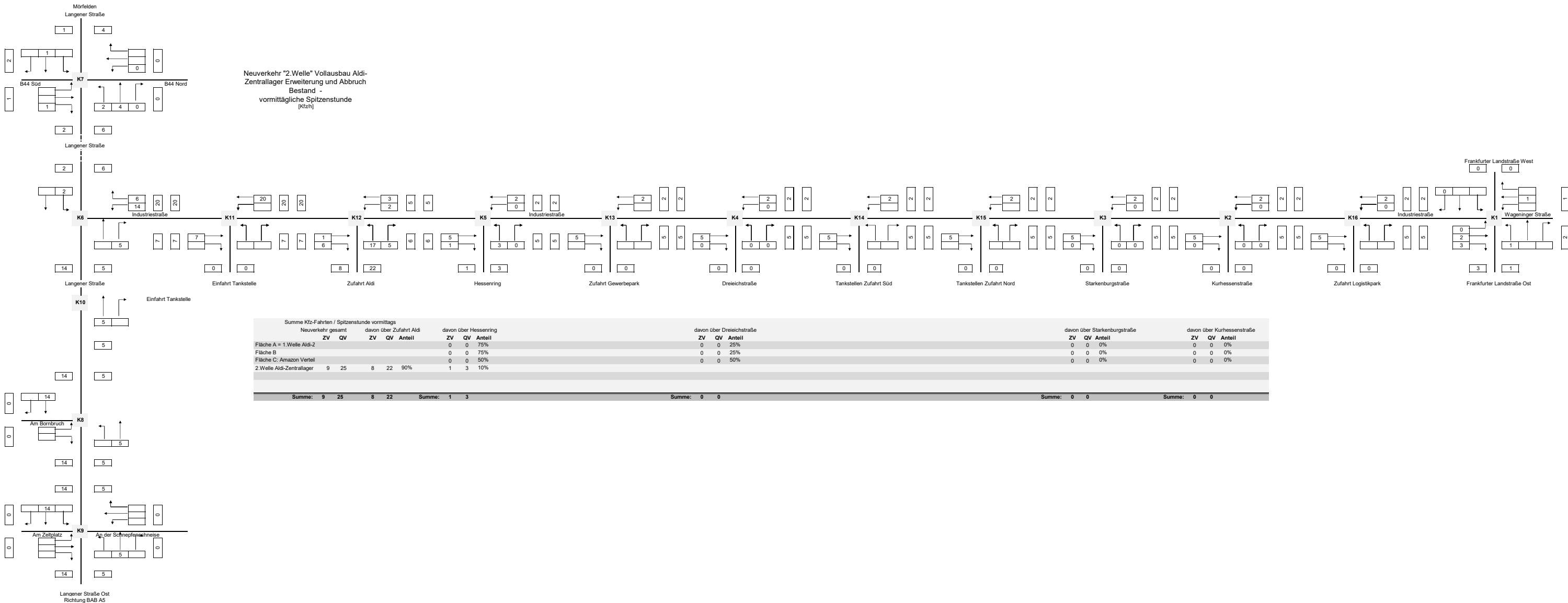
Anlage 3
Neuverkehr planungsrechtlich bereits gesicherte Flächen A - C

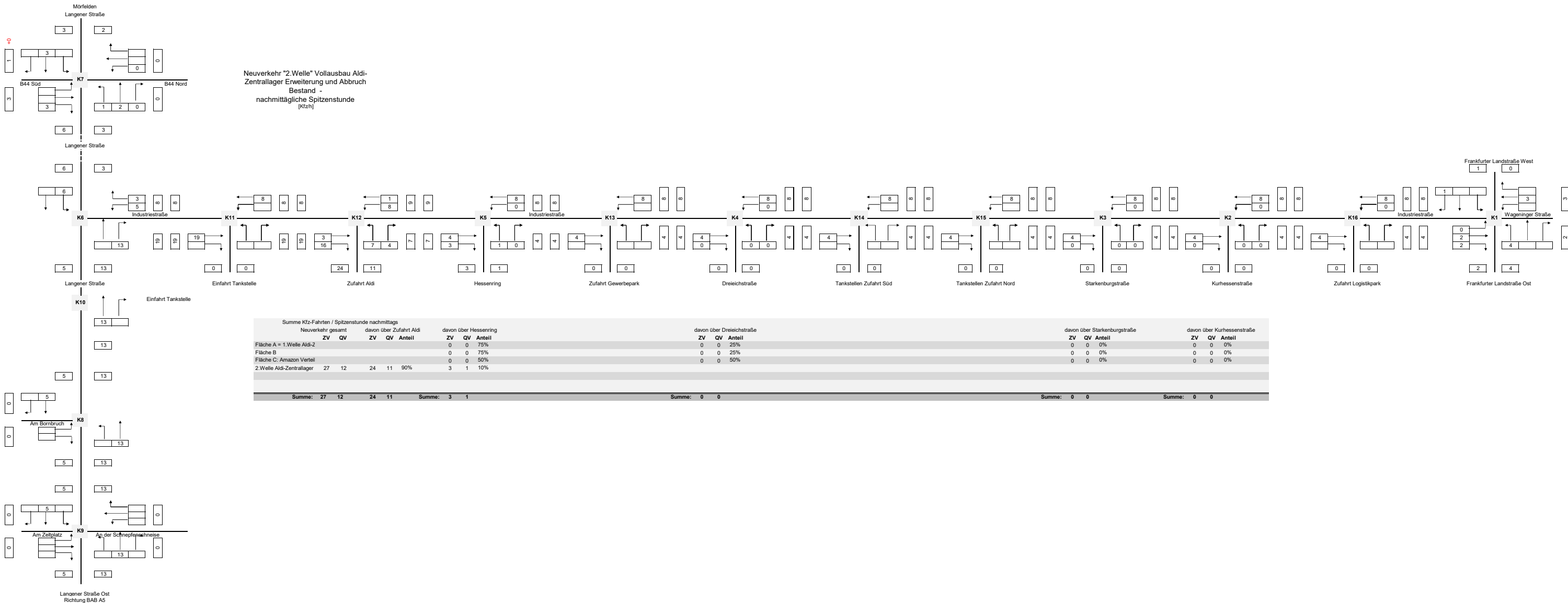




Anlage 4

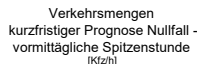
Neuverkehr "2.Welle" Vollausbau Aldi-Zentrallager



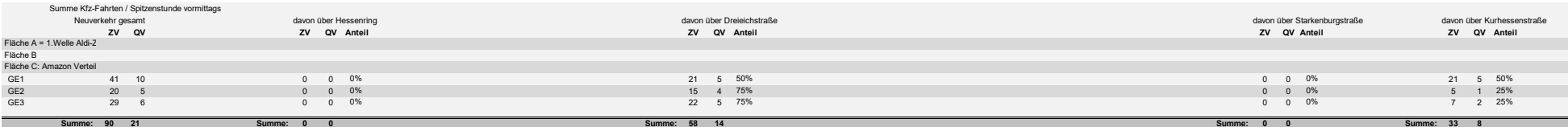


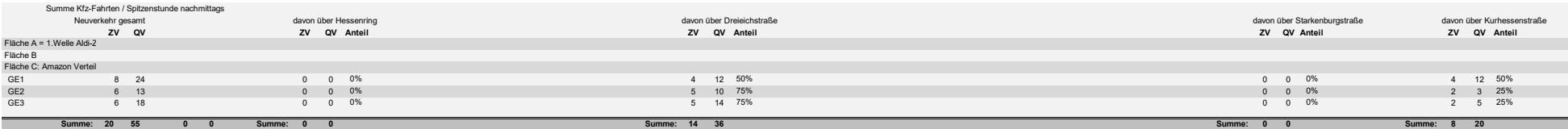
Anlage 5

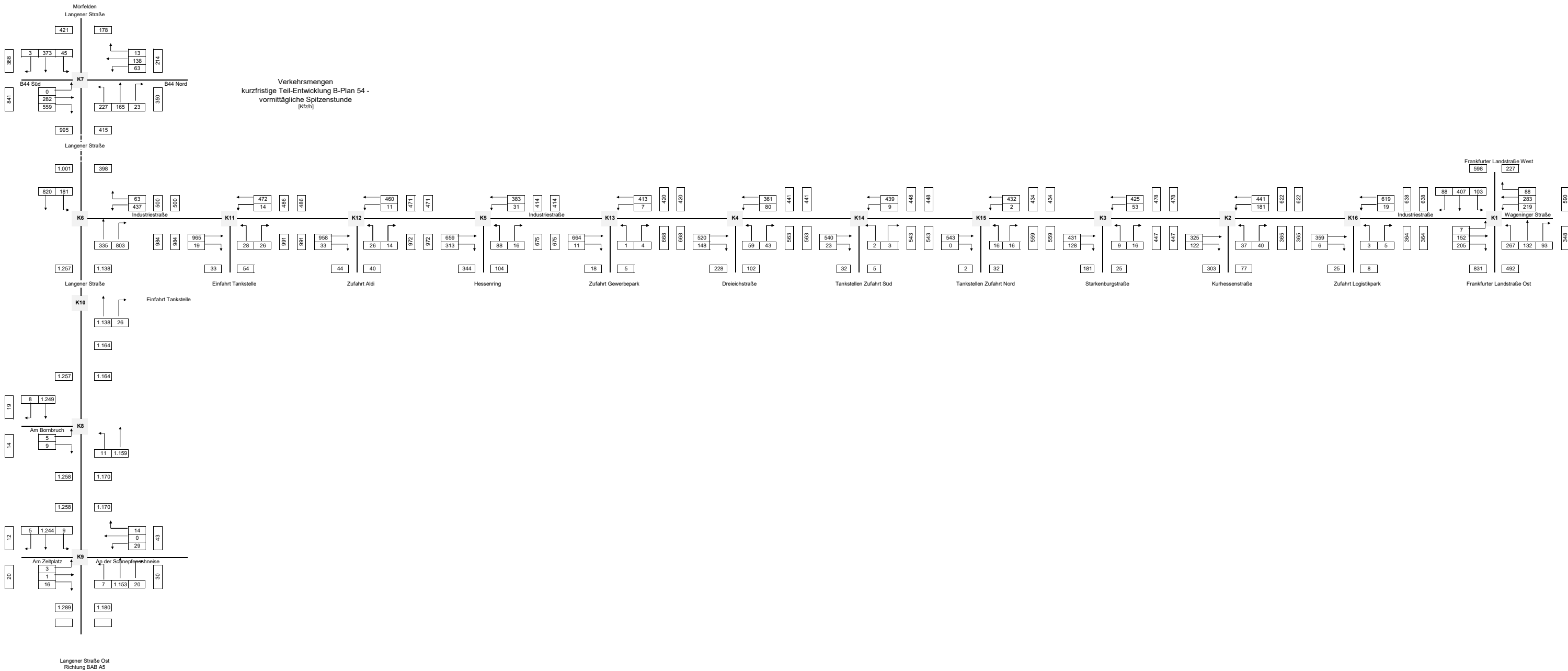
Verkehrsmengen kurzfristiger Prognose Nullfall

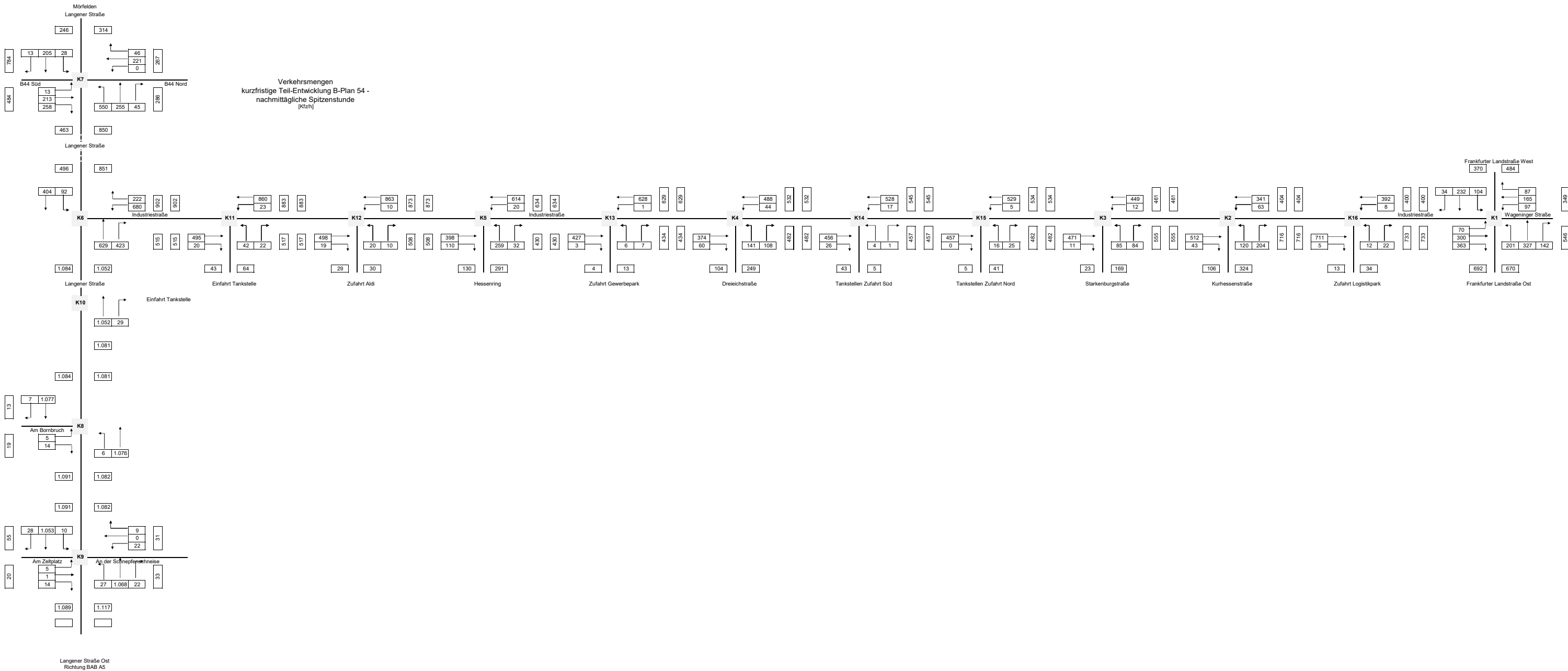












Anlage 8
Leistungsfähigkeitsuntersuchung kurzfristige Teil-Entwicklung B-Plan 54,
bestehendes Straßennetz

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

kurzfristige Teil-Entwicklung B-Plan 54, bestehendes Straßennetz - vormittägliche Spitzenstunde

KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	52,1	372	437	D
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	51,3	213	437	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	31,4	89	276	B
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	51,0	400	358	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	56,6	106	325	D
1	Kfz	Industriestr. [R]	30,0	211	93	B
1	Kfz	Industriestr. [G+L]	45,7	169	98	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	6,2	97	13	A
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	30,5	140	63	B
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	52,9	265	211	D
1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)	9,4	31		A
1	FG	Wageninger Str. (Teil West)	14,3	30		A
1	FG	Frankfurter Landstr.	2,3	31		A
2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,6	181	172	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	4,7	46	40	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	11,0	39	40	B
3	Kfz	Industriestraße Nord [L]	3,2	51	45	A
3	Kfz	Starkenburgstr. [R]	3,5	17	24	A
3	Kfz	Starkenburgstr. [L]	13,6	11	25	B
4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	3,8	80	68	A
4	Kfz	Dreieichstr. [R]	3,6	46	32	A
4	Kfz	Dreieichstr. [L]	14,2	59	30	B
5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	7,5	31	97	A
5	Kfz	Hessenring [R]	3,7	16	12	A
5	Kfz	Hessenring [L]	18,1	92	51	B
6	Kfz	Industriestr. [R]	13,7	68	170	A
6	Kfz	Industriestr. [L]	16,9	439	170	A
6	Kfz	B 486 West [G]	12,8	806	384	A
6	Kfz	B 486 West [L]	41,6	176	249	C
6	Kfz	B 486 Ost [R]	10,6	791	454	A
6	Kfz	B 486 Ost [G]	26,6	351	308	B
6	FG	Industriestr. (Teil Ost)	6,7	30		A
6	FG	Industriestr. (Teil Mitte)	2,5	30		A
6	FG	Industriestr. (Teil West)	12,5	29		A
6	FG	B 486	35,1	50		F
7	Kfz	Langener Straße West [R+G]	46,1	376	211	C
7	Kfz	Langener Straße West [L]	38,6	43	31	C
7	Kfz	B44 Süd [R]	20,2	549	361	B
7	Kfz	B44 Süd [G]	34,5	281	360	B
7	Kfz	B44 Süd [L]	2,6	0	0	A
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	8,9	24	122	A
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	34,0	162	129	B
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	50,6	234	129	D
7	Kfz	B44 Nord [R+G]	23,1	156	112	B
7	Kfz	B44 Nord [L]	51,8	62	109	D
7	FG	Langener Straße West	34,1	31		E
7	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)	8,0	32		A
7	FG	B44 Süd (Teil West)	33,6	32		D
7	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)	8,3	31		A
7	FG	B44 Nord	35,6	15		E
8	Kfz	Am Bornbruch [R]	7,8	9	6	A
8	Kfz	Am Bornbruch [L]	32,3	5	6	D
8	Kfz	B 486 Ost [L]	8,7	11	420	A

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

kurzfristige Teil-Entwicklung B-Plan 54, bestehendes Straßennetz - vormittägliche Spitzenstunde

KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
9	Kfz	B 486 West [L]	5,0	9	56	A
9	Kfz	Am Zeltpl. [R]	10,2	14	20	B
9	Kfz	Am Zeltpl. [L]	27,9	3	21	C
9	Kfz	B 486 Ost [L]	7,4	7	32	A
9	Kfz	An der Schnepfenschneise [R]	8,6	13	26	A
9	Kfz	An der Schnepfenschneise [L]	24,0	29	30	C
11	Kfz	Industriestr. Nord [L]	10,0	15	132	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [R]	7,7	26	18	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [L]	43,0	29	56	D
12	Kfz	Industriestr. Nord [L]	6,1	11	24	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [R]	8,5	14	23	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [L]	19,0	26	23	B
13	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,3	7	18	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [R]	3,7	5	6	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [L]	3,3	1	6	A
14	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,2	10	11	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [R]	3,3	3	6	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [L]	6,0	2	6	A
15	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,8	2	12	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [R]	3,3	16	19	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [L]	5,9	15	19	A
16	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,1	20	51	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [R]	2,7	6	16	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [L]	6,5	3	16	A
A	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	22,5	68		B
B	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	47,2	439		C
C	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	14,0	967		B
D	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	15,0	790		A
E	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	31,6	350		B
F	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	46,0	176		C
G	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	16,8	806		A

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

kurzfristige Teil-Entwicklung B-Plan 54, bestehendes Straßennetz - nachmittägliche Spitzenstunde

KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	57,6	256	189	D
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	53,4	98	189	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	10,2	37	11	A
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	35,2	235	121	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	43,6	103	64	C
1	Kfz	Industriestr. [R]	31,9	369	346	B
1	Kfz	Industriestr. [G+L]	41,1	368	351	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	18,3	145	53	A
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	37,8	328	233	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	50,2	198	280	D
1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)	7,3	31		A
1	FG	Wageninger Str. (Teil West)	18,3	30		A
1	FG	Frankfurter Landstr.	2,2	31		A
2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	4,8	64	85	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	13,7	207	268	B
2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	16,1	118	269	B
3	Kfz	Industriestraße Nord [L]	2,0	11	12	A
3	Kfz	Starkenburgstr. [R]	7,9	85	57	A
3	Kfz	Starkenburgstr. [L]	14,8	86	58	B
4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,9	46	29	A
4	Kfz	Dreieichstr. [R]	5,0	110	64	A
4	Kfz	Dreieichstr. [L]	13,9	138	62	B
5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,4	21	68	A
5	Kfz	Hessenring [R]	48,3	33	203	E
5	Kfz	Hessenring [L]	76,4	253	288	E
6	Kfz	Industriestr. [R]	16,7	214	266	A
6	Kfz	Industriestr. [L]	12,9	658	266	A
6	Kfz	B 486 West [G]	14,2	383	102	A
6	Kfz	B 486 West [L]	48,5	85	92	C
6	Kfz	B 486 Ost [R]	21,0	423	102	B
6	Kfz	B 486 Ost [G]	39,7	634	860	C
6	FG	Industriestr. (Teil Ost)	5,5	30		A
6	FG	Industriestr. (Teil Mitte)	3,0	30		A
6	FG	Industriestr. (Teil West)	13,9	29		A
6	FG	B 486	35,5	50		F
7	Kfz	Langener Straße West [R+G]	41,1	221	101	C
7	Kfz	Langener Straße West [L]	27,3	27	19	B
7	Kfz	B44 Süd [R]	10,6	262	82	A
7	Kfz	B44 Süd [G]	36,7	216	163	C
7	Kfz	B44 Süd [L]	47,7	13	20	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	18,5	46	434	A
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	39,0	253	440	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	47,9	547	440	C
7	Kfz	B44 Nord [R+G]	36,9	269	142	C
7	Kfz	B44 Nord [L]	0,0	0	138	A
7	FG	Langener Straße West	34,1	31		E
7	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)	7,6	32		A
7	FG	B44 Süd (Teil West)	34,2	32		D
7	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)	8,7	31		A
7	FG	B44 Nord	35,6	15		E
8	Kfz	Am Bornbruch [R]	6,6	13	6	A
8	Kfz	Am Bornbruch [L]	23,0	4	17	C
8	Kfz	B 486 Ost [L]	6,7	6	313	A

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

kurzfristige Teil-Entwicklung B-Plan 54, bestehendes Straßennetz - nachmittägliche Spitzenstunde

KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
9	Kfz	B 486 West [L]	3,6	9	55	A
9	Kfz	Am Zeltpl. [R]	8,7	13	20	A
9	Kfz	Am Zeltpl. [L]	22,1	4	20	C
9	Kfz	B 486 Ost [L]	6,8	26	36	A
9	Kfz	An der Schnepfenschneise [R]	5,4	9	11	A
9	Kfz	An der Schnepfenschneise [L]	19,0	22	18	B
11	Kfz	Industriestr. Nord [L]	5,4	23	228	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [R]	350,1	18	12	F
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [L]	703,5	27	216	F
12	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,4	10	119	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [R]	21,7	11	62	C
12	Kfz	Zufahrt Aldi [L]	58,1	19	62	E
13	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,4	1	0	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [R]	2,7	7	11	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [L]	5,7	5	12	A
14	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,3	18	38	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [R]	1,4	1	6	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [L]	9,4	4	6	A
15	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,0	4	25	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [R]	3,0	24	19	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [L]	6,8	15	19	A
16	Kfz	Industriestr. Nord [L]	4,2	9	43	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [R]	12,6	22	23	B
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [L]	10,2	12	23	B
A	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	35,2	214		C
B	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	64,8	658		D
C	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	23,6	507		C
D	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	25,5	422		B
E	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	44,7	632		C
F	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	51,3	85		D
G	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	16,6	383		A