



**Verkehrsuntersuchung GE Mörfelden Ost  
B-Plan Nr. 54**

**Mörfelden-Walldorf**

# Verkehrsuntersuchung GE Mörfelden Ost B-Plan Nr. 54

## Mörfelden-Walldorf

### Auftraggeber

25. Juni 2025

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

<b>1</b>	<b>Aufgabe und Vorgehensweise</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Bestand</b>	<b>2</b>
2.1	Verkehrsmengen	2
2.2	Leistungsfähigkeit	4
<b>3</b>	<b>Prognose Nullfall 2035</b>	<b>8</b>
3.1	Bestehendes Straßennetz	9
3.1.1	Verkehrsmengen	9
3.1.2	Leistungsfähigkeit	9
3.2	Ertüchtigungsvorschlag Knoten Industriestraße / B486	10
3.2.1	Verkehrsmengen	10
3.2.2	Leistungsfähigkeit	10
3.3	Ertüchtigungsvorschlag Planstraße (zusätzlicher Anschluss des GE-Ost an B486)	11
3.3.1	Verkehrsmengen	11
3.3.2	Leistungsfähigkeit	12
<b>4</b>	<b>Prognose Planfall 2035</b>	<b>13</b>
4.1	Ertüchtigungsvorschlag Planstraße (zusätzlicher Anschluss des GE-Ost an B486)	13
4.1.1	Verkehrsmengen	13
4.1.2	Leistungsfähigkeit	14
4.2	Zusätzlicher Ertüchtigungsvorschlag am Knotenpunkt B44 / Industriestraße	15
4.2.1	Verkehrsmengen	15
4.2.2	Leistungsfähigkeit	15
4.2.3	Diskussion Ertüchtigungsbedarf am Knoten B44 / Industriestraße	16
<b>5</b>	<b>Zusammenfassung und Fazit</b>	<b>17</b>
	<b>Verzeichnisse</b>	<b>20</b>

## 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 Fläche bereits bebaut. 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.

Im Rahmen dieses Bebauungsplanes klärt die vorliegende Verkehrsuntersuchung, ob die Verkehrserschließung des B-Plan-Gebietes gewährleistet ist und welche Ertüchtigungsmaßnahmen dazu ggf. erforderlich sind.

Parallel betreibt die Firma Aldi Süd eine Erweiterungsplanung ihres Zentralagers im Süden des GE-Ost. Welche Einflüsse hieraus auf das Untersuchungsgebiet entstehen, ist zum aktuellen Kenntnisstand noch unklar. Die Maßnahme wird in einem eigenen Vorhabenbezogenen Bebauungsplan entwickelt, in dem auch die verkehrlichen Wirkungen untersucht werden. Bei Umsetzung beider Bebauungspläne ergeben sich voraussichtlich weitere verkehrliche Änderungen bzw. Neuverkehre. Dies soll Gegenstand einer weiteren, übergeordneten Verkehrsuntersuchung werden.

Die hier vorliegende Verkehrsuntersuchung beschäftigt sich allein mit den bereits bestehenden Randbedingungen, den planungsrechtlich gesicherten Entwicklungen und den durch den B-Plan Nr. 54 „Gewerbegebiet Mörfelden-Ost, Am Oberwaldberg“ zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsmengen.

### 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 Straßenbulasträger der B44 und B486, abgestimmt.

Auf diese Erkenntnisse wird für die vorliegende Verkehrsuntersuchung für den B-Plan Nr. 54 „Gewerbegebiet Mörfelden-Ost, Am Oberwaldberg“ aufgebaut. 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 neuerliche Verkehrserhebung im Bereich des GE-Ost liefert eine aktuelle Datengrundlage. 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.

Im Vergleich zu den vorhergehenden Untersuchungen haben sich Änderungen bei den als Planfall anzusetzenden Entwicklungsflächen ergeben, wodurch sich geänderte Verkehrsmengen in allen Szenarien ergeben.

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 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**

Aus mehreren Verkehrserhebungen zurückliegender Untersuchungen im Umfeld des Gewerbegebietes Mörfelden Ost liegen Daten zu Verkehrsmengen vor. Den vorangegangenen Untersuchungen lag ein Datengerüst aus Erhebungen des Jahres 2018 mit punktuell noch älteren Zählungsergebnissen zugrunde (Verkehrsmengen der Einmündungen des GE-Ost zur Industriestraße datieren aus dem Jahr 2014). Aufgrund möglicher Auswirkungen während der Covid-19 Pandemie wurden neuerliche Erhebungen vom November 2021 nicht als Datengrundlage herangezogen.

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**

Ergänzend sind die Ergebnisse der Verkehrserhebungen in **Anlage 17** als Einzelknotendarstellungen angegeben.

### **Veränderungen zu Erhebungen 2014 / 2018**

Um die Veränderungen der Verkehrsmengen seit den letzten Erhebungen im Untersuchungsgebiet von 2014 bzw. 2018 zu veranschaulichen, sind die damals ermittelten Verkehrsmengen zur

- vormittägliche Spitzenstunde in **Anlage 2.1** und
- nachmittägliche Spitzenstunde in **Anlage 2.2** angegeben.

Differenzen der heutigen Verkehrsmengen zu denen aus 2014 bzw. 2018 sind für die

- vormittägliche Spitzenstunde in **Anlage 3.1** und
- nachmittägliche Spitzenstunde in **Anlage 3.2** zusammengestellt.

Die prozentualen Veränderungen der Verkehrsmengen sind zusätzlich farblich hervorgehoben für die unterschiedlichen Streckenabschnitte angegeben.

Der Vergleich der heutigen zu den zurückliegenden Erhebungen zeigt variierende Belastungsrückgänge entlang der B486, der Hauptachse zwischen Mörfelden und Autobahnanschlussstelle. Zur vormittäglichen Spitzenstunde sind die Verkehrsmengen nur geringfügig niedriger, in Fahrtrichtung Autobahn sind es zwischen 0% und -3%, in der Gegenrichtung ist ein leichter Rückgang

zwischen Autobahnanschlussstelle und Industriestraße von etwa 10% festzustellen. Zu nachmittäglichen Spitzenstunde treten in Fahrtrichtung Autobahn merkliche Entlastungen von -11% bis -23% auf, in der Gegenrichtung reduziert sich die Verkehrsmenge nur geringfügig um rund -5%.

Die gesamte Anbindung des Gewerbegebietes verläuft über die Industriestraße und auch hier haben sich die Belastungen der Industriestraße und deren Einmündungen größtenteils reduziert. Jedoch zeigen sich zur vormittäglichen Spitze auch teils starke Verkehrszunahmen nördlich der Dreieichstraße (bis zu +26%) sowie am Knoten B44 / Industriestraße / Wageninger Straße (bis zu +46%). Diese vormittägliche Mehrbelastung am Knoten B44 / Industriestraße korrespondiert mit Zuwächsen auf der B44 auch am Knoten B44 / B486 am Ortseingang Mörfelden. Zur nachmittäglichen Spitzenstunde sind die Unterschiede geringer und außerdem in Summe ein Belastungsrückgang entlang der Industriestraße wie auch der B44 festzustellen.

Die Verkehrsmengen der verschiedenen Einmündungen zur Industriestraße haben sich überwiegend deutlich reduziert, teils sind auch geänderte Richtungsverteilungen festzustellen.

Durch die aktuelle Erhebung (**Anlage 1.1** und **Anlage 1.2**) wird die heutige Verkehrssituation in einem schlüssigen, fundierten Verkehrsmengengerüst abgebildet. In Abstimmung mit Hessen Mobil, dem Straßenbaulastträger 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 HBS<sup>1</sup> 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.

---

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

QSV	mittlere Wartezeit $t_w$ [s]
	Fahrzeuge auf der Fahrbahn
<b>A</b>	$\leq 10$
<b>B</b>	$\leq 20$
<b>C</b>	$\leq 30$
<b>D</b>	$\leq 45$
<b>E</b>	$> 45$
<b>F</b>	- *

**Tabelle 1: Grenzwerte Qualitätsstufen an Knotenpunkten ohne LSA**

QSV	mittlere Wartezeit $t_w$ [s]
	Kfz-Verkehr
<b>A</b>	$\leq 20$
<b>B</b>	$\leq 35$
<b>C</b>	$\leq 50$
<b>D</b>	$\leq 70$
<b>E</b>	$> 70$
<b>F</b>	- *

**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 verkehrabhängig 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 verkehrabhängige 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 teils bis zu 850m in der nachmittäglichen Spitzenstunde. Hierbei handelt es sich jedoch nicht um einen reinen Rückstau, sondern um den Bereich, in dem aufgrund der Lichtsignalanlage mit zählfließendem 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 Wageninger 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 4.1** (vormittägliche Spitzenstunde) und in **Anlage 4.2** (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 – diese werden anschließend als Prognose Planfall 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 5.1** 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 6.1** und für die nachmittägliche Spitzenstunde in **Anlage 6.2** 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 Verlagerungseffekte die Verkehrsmenge des Prognose Nullfalls 2035 im Untersuchungsgebiet. Die vormittägliche Spitzenstunde ist in **Anlage 7.1** und die nachmittägliche Spitzenstunde in **Anlage 7.2** 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. Die mittlere Wartezeit der beiden Knotenpunktzufahrten B486 Ost und Industriestraße liegt in der nachmittäglichen Spitzenstunde über 70s.

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 die Einmündungen entlang der B486 zwischen der Industriestraße und dem Autobahnanschluss weisen in der nachmittäglichen Spitzenstunde keine ausreichende Leistungsfähigkeit mehr auf. Unabhängig von etwaigen Rückstaulängen entlang der B486 finden die einfahrenden Fahrzeuge aufgrund der hohen Verkehrsbelastung entlang der B486 keine ausreichenden Lücken.

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 Industriestraßen 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 8.1** (vormittägliche Spitzenstunde) und in **Anlage 8.2** (nachmittägliche Spitzenstunde) wiedergegeben.

### 3.2 Ertüchtigungsvorschlag Knoten Industriestraße / B486

Neben dem Ertüchtigungsvorschlag mit Planstraße (vgl. **Kap. 3.3**) wurde in den Vorgängeruntersuchungen eine Variante, die lediglich die Ertüchtigung des Knotenpunktes Industriestraße / B486 beinhaltet, betrachtet. Um eine bessere Vergleichbarkeit darzustellen, wurde diese – mit vergleichsweise geringerem Umbauaufwand versehene – Variante in die hier vorliegende Untersuchung miteinbezogen.

Es handelt sich um die bauliche Ertüchtigung des Knotenpunktes B486 / Industriestraße, mit einem zusätzlichen Fahrstreifen für den Linksabbiegestrom von der Industriestraße in die B486 Richtung Osten (Anschluss BAB A5) und entsprechender Einfädelstrecke an der B486. Für diese Einfädelstrecke ist die B486 entsprechend nach Süden hin zu verbreitern.

#### 3.2.1 Verkehrsmengen

Die Verkehrsmengen des hier betrachteten Planfalles entsprechen die des Prognose-Nullfalls im bestehenden Straßennetz (vgl. **Kap. 3.1.1, Anlage 1.1** und **Anlage 1.2**).

#### 3.2.2 Leistungsfähigkeit

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung für den Prognose Nullfall mit Ertüchtigung in der Industriestraße zeigen insgesamt ähnliche Ergebnisse wie die des Prognose Nullfalls im bestehenden Straßennetz – außer am Knotenpunkt Industriestraße / B486 selbst, der durch die Ertüchtigung deutlich bessere Ergebnisse erzielt, als ohne Ertüchtigung. Der Knotenpunkt Industriestraße / B486 erweist sich damit als ausreichend leistungsfähig. Für die übrigen Knotenpunkte konnte jedoch keine Verbesserung erreicht werden. Das gilt insbesondere für die Einmündung Hessenring / Industriestraße und den Einmündungen B486 / Am Bornbruch und B486 / Am Zeltplatz.

Für die Einmündung Hessenring / Industriestraße wurde weiterhin die Gesamtqualitätsstufe F in der nachmittäglichen Spitzenstunde ermittelt. Die Einmündung befindet sich dank der Ertüchtigung zwar nicht mehr im Rückstaubereich des Knotenpunktes B486 / Industriestraße, aufgrund der hohen Verkehrsmenge finden die in die Industriestraße einbiegenden Fahrzeuge jedoch weiterhin keine ausreichenden Lücken, entsprechend entstehen sehr lange

Wartezeiten. Selbiges gilt auch für die beiden betroffenen Einmündungen entlang der B486.

Die Ertüchtigung des Knotenpunktes B486 / Industriestraße bringt demnach lediglich eine punktuelle Verbesserung an diesem Knotenpunkt – vom angrenzenden Netz können die Verkehrsmengen des Prognose Nullfalls 2035 gleichwohl nicht leistungsfähig abgewickelt werden.

Die Ergebnisse der Mikrosimulation sind in **Plan 5** veranschaulicht und zusätzlich in detaillierter Form in **Anlage 9.1** (vormittägliche Spitzenstunde) und in **Anlage 9.2** (nachmittägliche Spitzenstunde) wiedergegeben.

### **3.3 Ertüchtigungsvorschlag Planstraße (zusätzlicher Anschluss des GE-Ost an B486)**

Bereits in den Vorgängeruntersuchungen hatte sich gezeigt, dass der bestehende Knotenpunkt B486 / Industriestraße die zukünftigen Verkehrsmengen nicht mehr leistungsfähig abwickeln kann und dadurch im Süden der Industriestraße die angrenzenden Einmündungen ebenfalls keine ausreichende Leistungsfähigkeit mehr aufweisen. Daher 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 Autobahnanchlussstelle 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.

#### **3.3.1 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 10.1** und die nachmittägliche Spitzenstunde in **Anlage 10.2** 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 11.1** und die nachmittägliche Spitzenstunde in **Anlage 11.2** zusammengestellt.

### 3.3.2 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 D in der vor- und C in der 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 mit der QSV B in der vor- und nachmittäglichen Spitzenstunde auf. 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. Dennoch fällt in der heute zur nachmittäglichen Spitzenstunde stauträchtigen Relation die mittlere Wartezeit über beide lichtsignalgeregelten Knotenpunkte hinweg sogar etwas geringer aus, als über die eine Lichtsignalanlage im bestehenden Straßennetz (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. 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.

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 7** veranschaulicht und zusätzlich in detaillierter Form in **Anlage 12.1** (vormittägliche Spitzenstunde) und in **Anlage 12.2** (nachmittägliche Spitzenstunde) wiedergegeben.

## 4 Prognose Planfall 2035

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

Analog zum Prognose-Nullfall wird auch im Prognose-Planfall die Netzergänzung durch die Planstraße als zusätzliche Anbindung des Gewerbegebietes an die B486 wird im Prognose-Planfall unterstellt.

#### 4.1.1 Verkehrsmengen

Im Prognose Planfall 2035 werden die geplanten Entwicklungen des B-Plans Nr. 54 untersucht. Diese Flächen sind in **Plan 3** verortet.

- Fläche GE1: ca. 3,9ha Netto-Baulandfläche kleinteiliger Gewerbepark
- Fläche GE2: ca. 2,9ha Netto-Baulandfläche mittelgroßer Gewerbe-park
- Fläche GE3: ca. 1,6ha Netto-Baulandfläche, davon neue Entwicklungsfläche ca. 1,0ha Büro-Nutzungen und ca. 0,6ha bestehende, unveränderte Hotel-Nutzung

Die Ermittlung der Neuverkehrsmengen der Entwicklungsflächen des B-Plans Nr. 54 (Flächen GE1 – GE3) ist in **Anlage 5.2** 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)

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

Die Verteilung der Neuverkehrsmengen ins bestehende Straßennetz erfolgt auf Basis von Analogieschlüssen zum umliegenden Verkehrsnetz und der bestehenden Nutzungen. Da sich gezeigt hat, dass bereits die Verkehrsmengen des Prognose Nullfalls 2035 die zusätzliche Anbindung des GE-Ost mit dem Knoten Planstraße / B486 erfordern, wird auch dieses Szenario in den weiteren Schritten angenommen und entsprechend die Neuverkehrsmengen auf das ergänzte Netz aufgebracht. Die durch den B-Plan Nr. 54 zu erwartenden Neuverkehre sind für die vormittägliche Spitzenstunde in **Anlage 13.1** und für die nachmittägliche Spitzenstunde in **Anlage 13.2** dokumentiert.

Durch die Überlagerung mit den Verkehrsmengen des entsprechenden Prognose Nullfalls 2035 mit Planstraße ergeben sich die zu erwartenden Gesamtverkehrsmengen mit dem B-Plan 54 also des Prognose Planfalls 2035. Die

vormittägliche Spitzenstunde des Prognose Planfalls 2035 ist in **Anlage 14.1** und die nachmittägliche Spitzenstunde in **Anlage 14.2** im Netzzusammenhang dargestellt.

#### 4.1.2 Leistungsfähigkeit

Im Prognose Planfall mit Planstraße erweisen sich die Knotenpunkte entlang der B486 als ausreichend leistungsfähig. Die Lichtsignalanlagen des neuen Knotens B486 / Planstraße und der B486 / Industriestraße wurden untereinander koordiniert. Kurzzeitig auftretende Rückstaus in der B486 bauen sich aufgrund der Koordinierung schnell wieder ab, sodass ein insgesamt stabiler und reibungsarmer Verkehrszustand erreicht wird. Lange Wartezeiten treten nur noch in der Grundstücksausfahrt der Tankstelle im Süden der Industriestraße auf. Wie schon im Bestand ist zur nachmittäglichen Spitzenstunde das Linksabbiegen aus der Tankstelle, bedingt durch die unmittelbare Nähe zur Signalanlage, entsprechend stauträchtig und mit langen Wartezeiten verbunden.

Der Knotenpunkt B486 / Industriestraße ist mit der Gesamtqualitätsstufe D in der vor- und nachmittäglichen Spitzenstunde zu bewerten.

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.

Die Gesamtwartezeit entlang der B486 vom Autobahnanschluss bis zur Industriestraße bleibt im Vergleich zum Prognose-Nullfall mit Planstraße zur vormittäglichen Spitzenstunde unverändert, nachmittags nimmt sie leicht zu. Die zusätzlichen Verkehrsmengen können hier aber weiterhin leistungsfähig und relativ reibungsarm abgewickelt werden.

Am Knotenpunkt B44 / Industriestraße reicht die im Prognose Nullfall (vergl. **Kap. 3.1.2**) ermittelte nur noch geringe Kapazitätsreserve nicht mehr aus, um die Verkehrsmengen des Prognose Planfalls leistungsfähig abwickeln zu können. Zur vormittäglichen Spitzenstunde erreicht der Knotenpunkt B44 / Industriestraße mit der Gesamtqualitätsstufe E keine ausreichende Verkehrsqualitätsstufe mehr. Auch die maximalen Rückstaulängen fallen hoch aus. In der nachmittäglichen Spitzenstunde reicht der Rückstau in der Industriestraße teilweise über die benachbarte Einmündung Industriestraße / Kurhessenstraße. Bereits in den Vorgängeruntersuchungen gab es Überlegungen, die Zweistreifigkeit in der südlichen Zufahrt zu verlängern. Die Zweistreifigkeit in der Industriestraße in Fahrtrichtung Norden sollte auf Höhe der Kurhessenstraße beginnen. Hierdurch verkürzt sich die Rückstaulänge insbesondere in der nachmittäglichen Spitzenstunde. Für die Problematik in der vormittäglichen Spitzenstunde ist die Variante jedoch nicht zielführend. Eine Möglichkeit, den Knotenpunkt künftig leistungsfähig abwickeln zu können, besteht darin, dem aus Osten kommenden Linksabbieger zwei, statt wie bisher einen Fahrstreifen zur Verfügung zu stellen. Dieser Ertüchtigungsvorschlag wird im nachfolgenden Szenario überprüft (vergl. **Kap.4.2**).

Die Ergebnisse der Mikrosimulation sind in **Plan 8** veranschaulicht und zusätzlich in detaillierter Form in **Anlage 15.1** (vormittägliche Spitzenstunde) und in **Anlage 15.2** (nachmittägliche Spitzenstunde) wiedergegeben.

#### **4.2 Zusätzlicher Ertüchtigungsvorschlag am Knotenpunkt B44 / Industriestraße**

Wie in **Kapitel 4.1** beschrieben, erweist sich der Knotenpunkt B44 / Industriestraße im Prognose-Planfall in der vormittäglichen Spitzenstunde als nicht mehr ausreichend leistungsfähig.

Neben der Ertüchtigung durch die Planstraße enthält dieser Planfall zusätzlich die Ertüchtigung des Knotenpunktes B44 / Industriestraße. Als Ertüchtigung des Knotenpunktes B44 / Industriestraße wird ein zweiter Linksabbiegestreifen mit einer Länge von ca. 60m für die östliche Zufahrt untersucht. 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 9** dargestellt.

##### **4.2.1 Verkehrsmengen**

Die Verkehrsmengen des hier betrachteten Planfalles sind unverändert zu den Verkehrsmengen aus **Kap. 4.1.1**.

##### **4.2.2 Leistungsfähigkeit**

Die Ertüchtigung des Knotenpunktes B44 / Industriestraße mittels zweistreifigen Ausbau des Linksabbiegestreifens im östlichen Knotenarm verbessert die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkt B44 / Industriestraße insgesamt merklich. In der vormittäglichen Spitzenstunde verbessert sich die QSV von E auf ein C, in der nachmittäglichen Spitzenstunde von D auf C.

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. 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.

Für die übrigen Knotenpunkte ergeben sich im Vergleich zum vorangegangenen Planfall erwartungsgemäß keine nennenswerten Veränderungen.

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 10** veranschaulicht und zusätzlich in detaillierter Form in **Anlage 16.1** (vormittägliche Spitzenstunde) und in **Anlage 16.2** (nachmittägliche Spitzenstunde) wiedergegeben.

#### **4.2.3 Diskussion Ertüchtigungsbedarf am Knoten B44 / Industriestraße**

Die dem Gutachten zugrundeliegenden Eingangswerte für die Verkehrserzeugung der Gewerbefläche 3 (GE3) basieren auf einer hypothetischen Maximalnutzung mit einer hohen Dichte an Büroarbeitsplätzen. Die Verkehrsprognose für den Prognose Planfall 2035 (vergl. **Kap. 4.1.1**) 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 um einen Angebotsbaugebungsplan 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 Knotenpunktes 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 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

Die Stadt Mörfelden-Walldorf plant die Ausweisung verschiedener weiterer Gewerbeflächen im Bereich des GE-Ost. Im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 54 „Gewerbegebiet Mörfelden-Ost, Am Oberwaldberg“ klärt die vorliegende Verkehrsuntersuchung, ob die Verkehrserschließung des B-Plan-Gebietes gewährleistet ist und welche Ertüchtigungsmaßnahmen dazu ggf. erforderlich sind.

Eine umfassende neuerliche 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 Planfälle 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, sowie die Einmündungen Hessenring / Industriestraße, B486 /

Am Bornbruch und B486 / Am Zeltplatz. Am Knotenpunkt B44 / Industriestraße wird nur noch knapp eine ausreichende Leistungsfähigkeit erreicht, es verbleiben kaum mehr Kapazitätsreserven für weitere Verkehrszuwächse.

#### Ausbau des Knotenpunktes B486 / Industriestraße

Bereits in einer Vorgängeruntersuchung wurde ein Ausbau des Knotenpunktes B486 / Industriestraße als Ertüchtigung untersucht und verworfen. Eine neuerliche Überprüfung mit den aktuellen Prognoseverkehrsmengen ergab letztlich das gleiche Ergebnis, zwar kann damit der Knotenpunkt Industriestraße / B486 ausreichend leistungsfähig ertüchtigt werden, aber keine Verbesserung für die übrigen überlasteten Knotenpunkte (Einmündung Hessenring / Industriestraße und den Einmündungen B486 / Am Bornbruch und B486 / Am Zeltplatz) erreicht werden. Insgesamt ist also ein alleiniger ein Ausbau des Knotenpunktes B486 / Industriestraße nicht zielführend für die zukünftige Verkehrssituation und wird mithin nicht weiterverfolgt.

#### 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 B486 und 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 geplanten Entwicklungen des B-Plans Nr.54 vom Straßennetz abzuwickeln.

#### Zusätzlicher Anschluss der GE-Ost über Knoten B486 / Planstraße

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.

Damit erweisen sich alle Knotenpunkte entlang der B486 als ausreichend leistungsfähig, allerdings wird am Knotenpunkt B44 / Industriestraße in der

vormittäglichen Spitzenstunde mit der Gesamtqualitätsstufe E die Leistungsfähigkeitsgrenze überschritten.

#### Zusätzlicher Ertüchtigungsvorschlag am Knotenpunkt B44 / Industriestraße

Ergänzend wurde daher der Prognose Planfall 2035 mit einer Ertüchtigung des Knotenpunktes B44 / Industriestraße untersucht – 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. 4.2.3** 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 eine Ertüchtigung am Knotenpunkt B44 / Industriestraße in Form eines zweiten Linksabbiegestreifens in der östlichen Zufahrt nach derzeitigem Kenntnisstand erforderlich. Diese Ertüchtigungsmaßnahmen vorausgesetzt, spricht aus verkehrlicher Sicht nichts gegen eine Umsetzung der im Rahmen des Bebauungsplans Nr.54 „Gewerbegebiet Mörfelden-Ost, Am Oberwaldberg“ geplanten Entwicklungen.

## Verzeichnisse

### Tabellen im Text:

Tabelle 1:	Grenzwerte Qualitätsstufen an Knotenpunkten ohne LSA	6
Tabelle 2:	Grenzwerte Qualitätsstufen an Knotenpunkten mit LSA	6

### Plandarstellungen als Anhang:

Plan 1	Übersicht
Plan 2	Leistungsfähigkeit – Bestand
Plan 3	Entwicklungsflächen
Plan 4	Leistungsfähigkeit – Prognose Nullfall 2035, bestehendes Netz
Plan 5	Leistungsfähigkeit – Prognose Nullfall 2035, Ertüchtigung Knoten Industriestraße / B486
Plan 6	Konzeptskizze Knotenpunkt B486 / Planstraße mehrstreifiger Ausbau
Plan 7	Leistungsfähigkeit – Prognose Nullfall 2035, Planstraße
Plan 8	Leistungsfähigkeit – Prognose Planfall 2035, Planstraße
Plan 9	Konzeptskizze Ertüchtigung Knotenpunkt B44 / Industriestr.
Plan 10	Leistungsfähigkeit - Prognose Planfall 2035, Planstraße und Ertüchtigung KP1

### Anlagen:

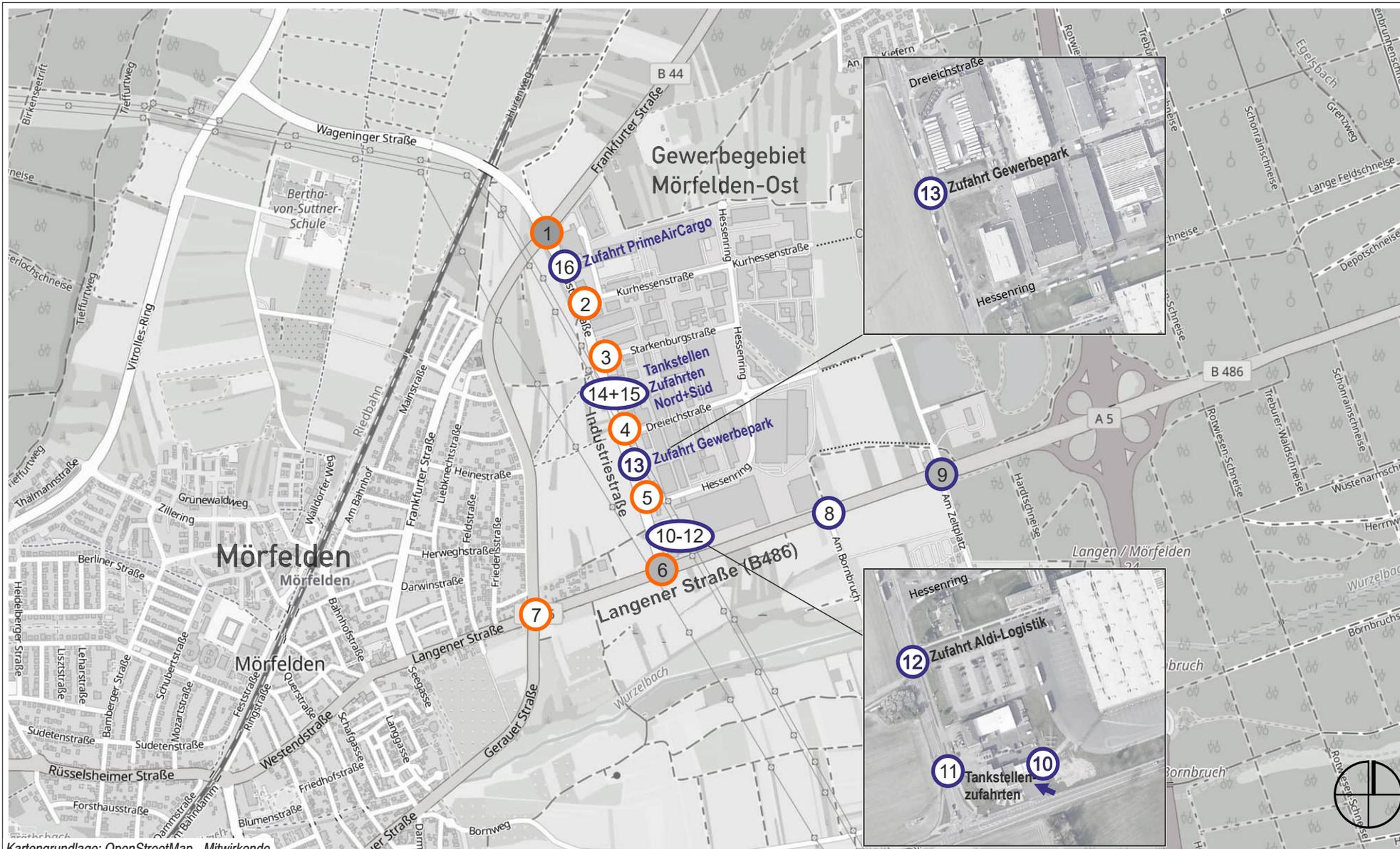
Anlage 1	Verkehrsmengen Bestand
	1.1 Vormittägliche Spitzenstunde
	1.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
Anlage 2	Verkehrsmengen Erhebungen 2014 bis 2018
	2.1 Vormittägliche Spitzenstunde
	2.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
Anlage 3	Vergleich Verkehrsmengen 2024 vs. Erhebungen 2014-2018
	3.1 Vormittägliche Spitzenstunde
	3.2 Nachmittägliche Spitzenstunde

- Anlage 4 Leistungsfähigkeitsuntersuchung Bestand
  - 4.1 Vormittägliche Spitzenstunde
  - 4.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 5 Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen
  - 5.1 Planungsrechtlich bereits gesicherte Flächen A - C
  - 5.2 B-Plan Nr. 54: Flächen GE 1 - GE3
- Anlage 6 Neuverkehr planungsrechtlich bereits gesicherte Flächen A - C
  - 6.1 Vormittägliche Spitzenstunde
  - 6.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 7 Verkehrsmengen Prognose Nullfall 2035 bestehendes Straßennetz
  - 7.1 Vormittägliche Spitzenstunde
  - 7.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 8 Leistungsfähigkeitsuntersuchung Prognose Nullfall 2035 bestehendes Straßennetz
  - 8.1 Vormittägliche Spitzenstunde
  - 8.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 9 Leistungsfähigkeitsuntersuchung Prognose Nullfall 2035 Ertüchtigung Industriestraße
  - 9.1 Vormittägliche Spitzenstunde
  - 9.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 10 Verkehrsverlagerungen infolge Planstraße
  - 10.1 Vormittägliche Spitzenstunde
  - 10.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 11 Verkehrsmengen Prognose Nullfall 2035 mit Planstraße
  - 11.1 Vormittägliche Spitzenstunde
  - 11.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 12 Leistungsfähigkeitsuntersuchung Prognose Nullfall 2035 mit Planstraße
  - 12.1 Vormittägliche Spitzenstunde
  - 12.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 13 Neuverkehr Entwicklungen B-Plan Nr. 54 mit Planstraße
  - 13.1 Vormittägliche Spitzenstunde
  - 13.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 14 Verkehrsmengen Prognose Planfall 2035 mit Planstraße
  - 14.1 Vormittägliche Spitzenstunde
  - 14.2 Nachmittägliche Spitzenstunde

- Anlage 15 Leistungsfähigkeitsuntersuchung Prognose Planfall 2035 mit Planstraße
  - 15.1 Vormittägliche Spitzenstunde
  - 15.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 16 Leistungsfähigkeitsuntersuchung Prognose Planfall 2035 mit Planstraße und Ertüchtigung KP1
  - 16.1 Vormittägliche Spitzenstunde
  - 16.2 Nachmittägliche Spitzenstunde
- Anlage 17 Ergebnisse Verkehrszählungen von 12.03. und 16.04.2024 – Einzeldarstellung
  - 17.1 K1: Wageninger Straße / B44 / Industriestraße / B44
  - 17.2 K2: Industriestraße / Kurhessenstraße / Industriestraße
  - 17.3 K3: Industriestraße / Starkenburgstraße / Industriestraße
  - 17.4 K4: Industriestraße / Dreieichstraße / Industriestraße
  - 17.5 K5: Industriestraße / Hessenring / Industriestraße
  - 17.6 K6: Industriestraße / B486 / B486
  - 17.7 K7: B44 / B486 / B44 / Langener Straße
  - 17.8 K8: Baustelle / B486 / Am Bornbruch / B486
  - 17.9 K9: An der Schnepfenschneise / B486 / Am Zeltplatz / B486
  - 17.10 K10: Tankstellen Zufahrt / B486 / B486
  - 17.11 K11: Industriestraße / Tankstellenzufahrt / Industriestraße
  - 17.12 K12: Industriestraße / Zufahrt Aldi-Logistik / Industriestraße
  - 17.13 K13: Industriestraße / Zufahrt Gewerbepark / Industriestr.
  - 17.14 K14: Industriestraße / Tankstellenzufahrt Süd / Industriestr.
  - 17.15 K15: Industriestraße / Tankstellenzufahrt Nord / Industriestr.
  - 17.16 K16: Industriestraße / Zufahrt PrimeAirCargo / Industriestr.

**Pläne**

# Verkehrsuntersuchung GE Mörfelden-Ost B-Plan Nr. 54 - Mörfelden Walldorf

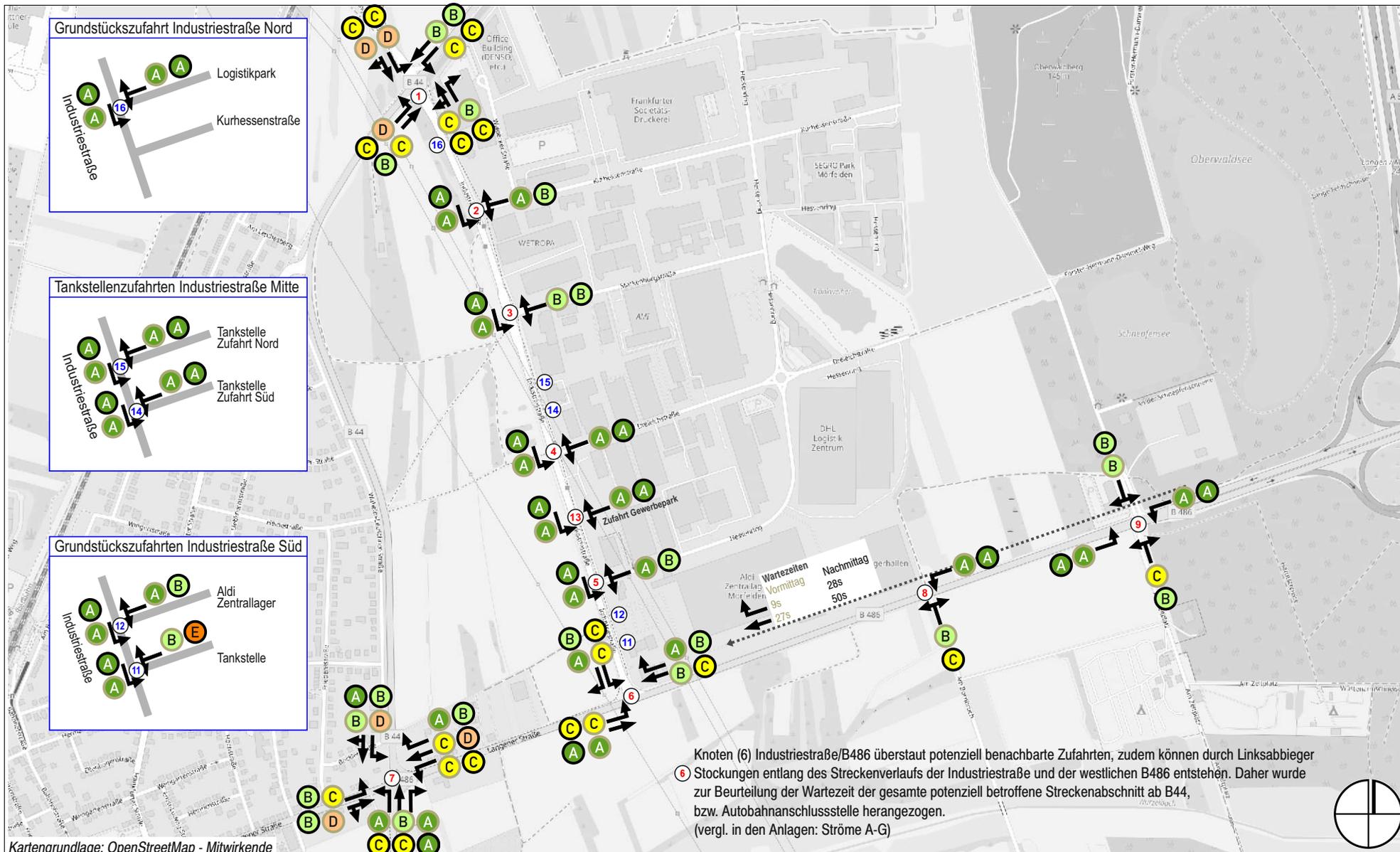


**Zählstellen, am 12.03.2024 erhoben**  
 1 24h-Zählung  
 1 Spitzenstunden

**Zählstellen, am 16.04.2024 erhoben**  
 1 24h-Zählung  
 1 Spitzenstunden

Übersicht

Lage der Knotenpunkte



Ⓢ Knoten (6) Industriestraße/B486 überstaut potenziell benachbarte Zufahrten, zudem können durch Linksabbieger Stockungen entlang des Streckenverlaufs der Industriestraße und der westlichen B486 entstehen. Daher wurde zur Beurteilung der Wartezeit der gesamte potenziell betroffene Streckenabschnitt ab B44, bzw. Autobahnanchlussstelle herangezogen. (vergl. in den Anlagen: Ströme A-G)

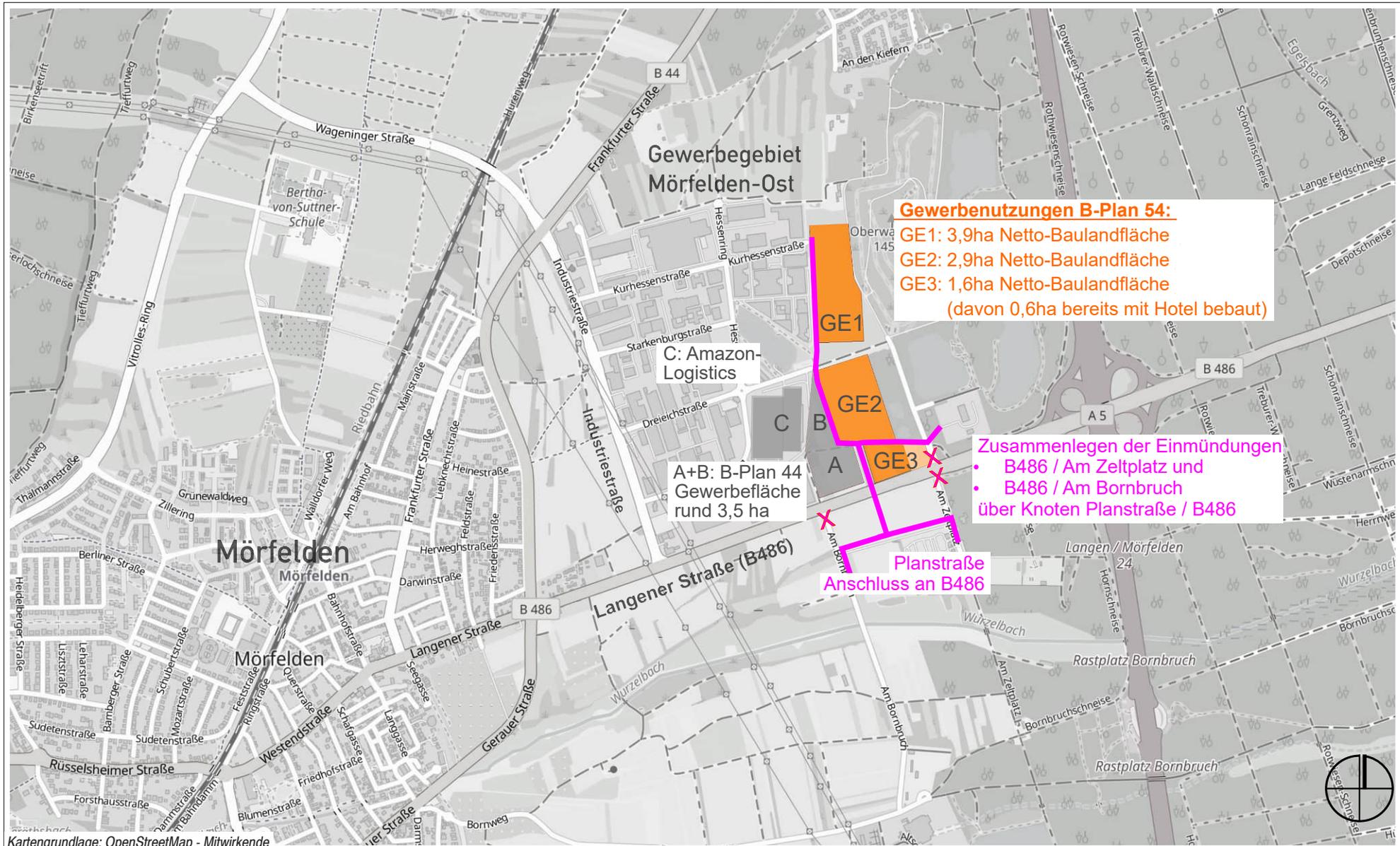
Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs:**

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

**Leistungsfähigkeit Bestand**

Stand: 30.10.2024



**Entwicklungen Prognose Nullfall 2035**

**A-C** Planungsrechtlich gesicherte Entwicklungen

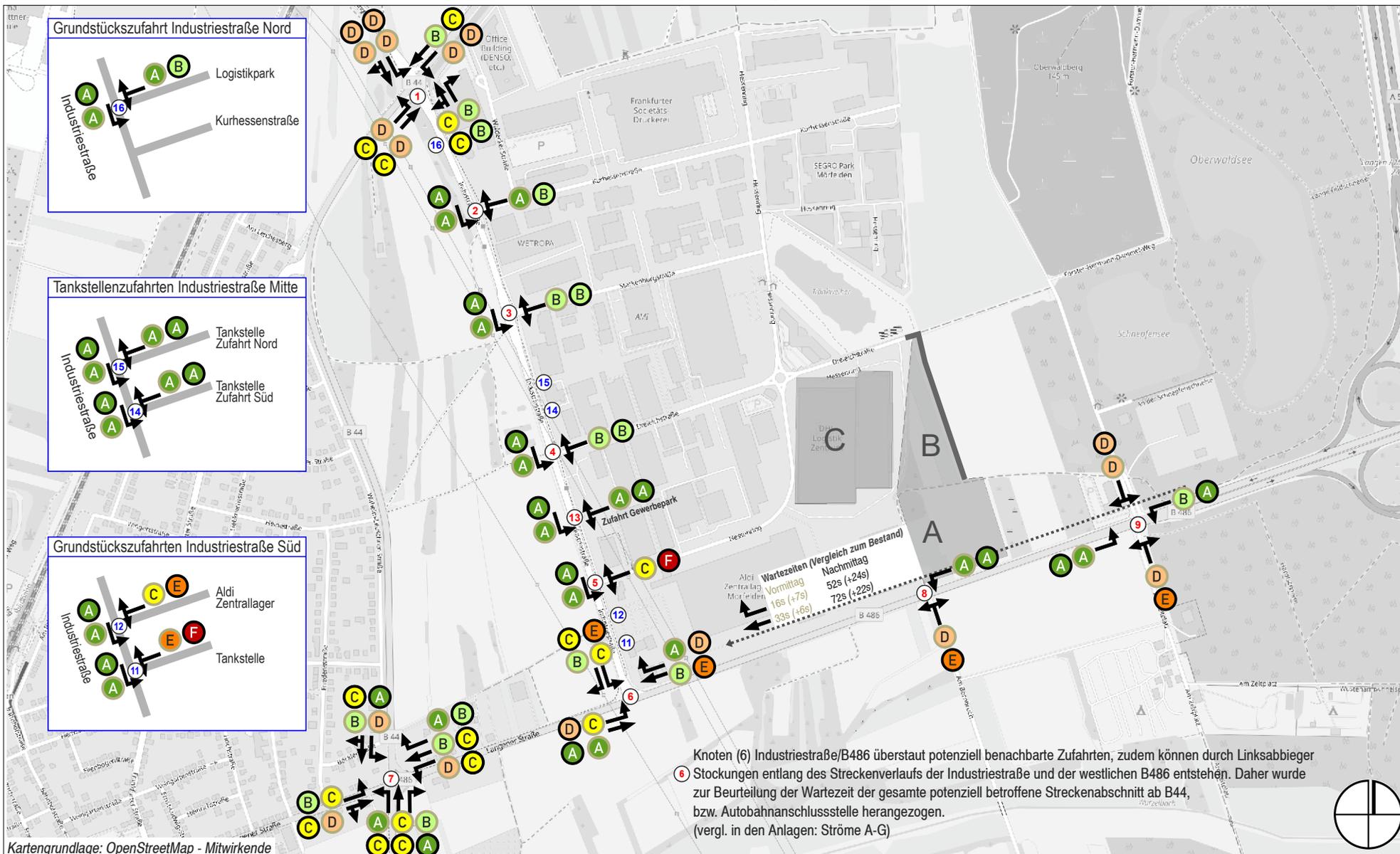
- + 7% Zunahme der übergeordneten Verkehre
- + 5% Zunahme aus Nachverdichtungen im bestehenden GE-Ost

**Entwicklungen Prognose Planfall 2035**

**GE1-GE3** Gewerbeflächen B-Plan Nr.54

**Entwicklungsflächen**

# Verkehrsuntersuchung GE Mörfelden-Ost B-Plan Nr. 54 - Mörfelden Walldorf

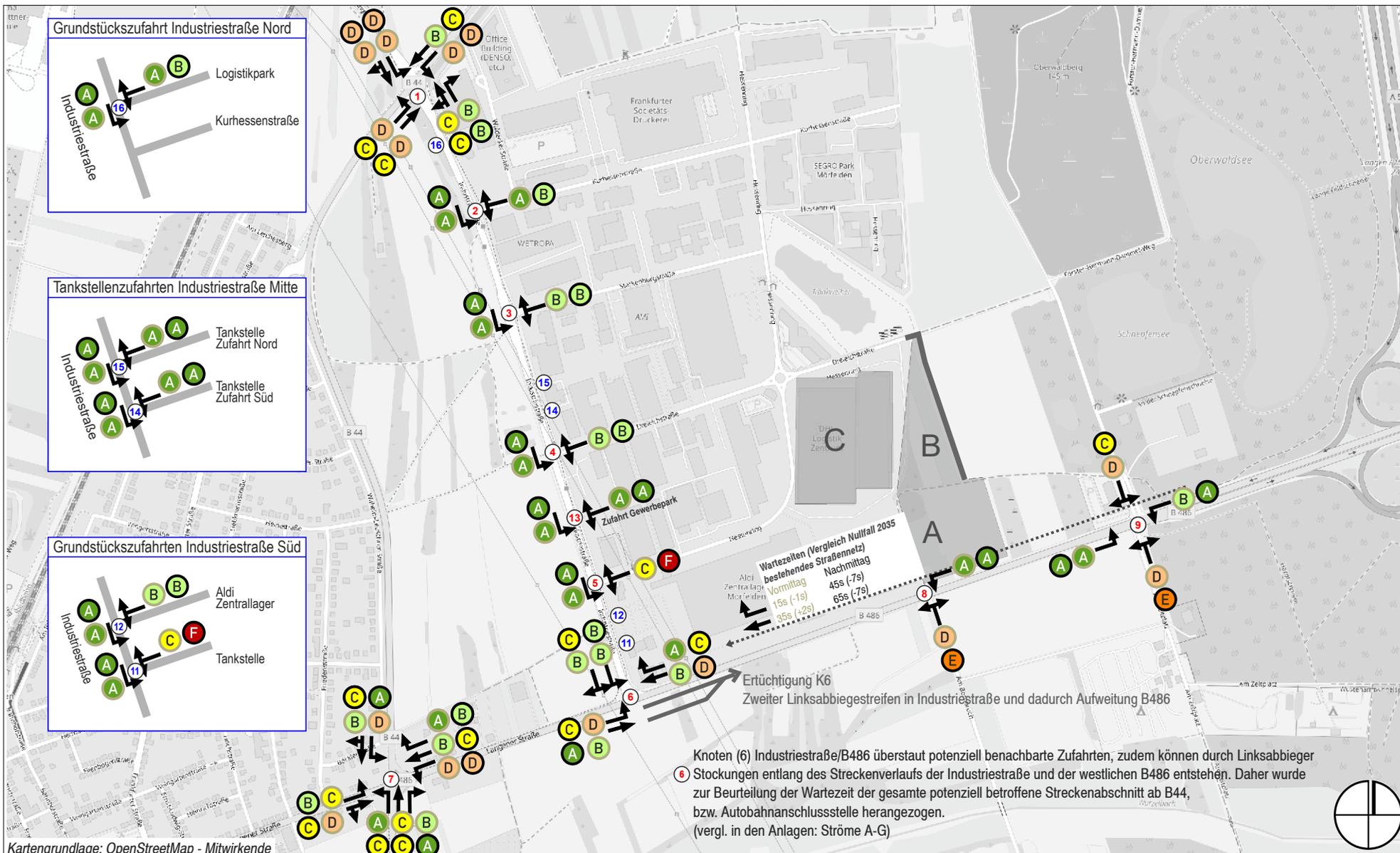


Knoten (6) Industriestraße/B486 überstaut potenziell benachbarte Zufahrten, zudem können durch Linksabbieger  
 (8) Stockungen entlang des Streckenverlaufs der Industriestraße und der westlichen B486 entstehen. Daher wurde zur Beurteilung der Wartezeit der gesamte potenziell betroffene Streckenabschnitt ab B44, bzw. Autobahnanchlussstelle herangezogen.  
 (vergl. in den Anlagen: Ströme A-G)

**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs:**

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

**Leistungsfähigkeit**  
 Prognose Nullfall 2035  
 bestehendes Straßennetz



Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs:**

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

**Leistungsfähigkeit**  
Prognose Nullfall 2035

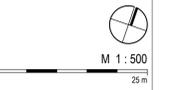
Ertüchtigung Knoten Industriestraße / B486

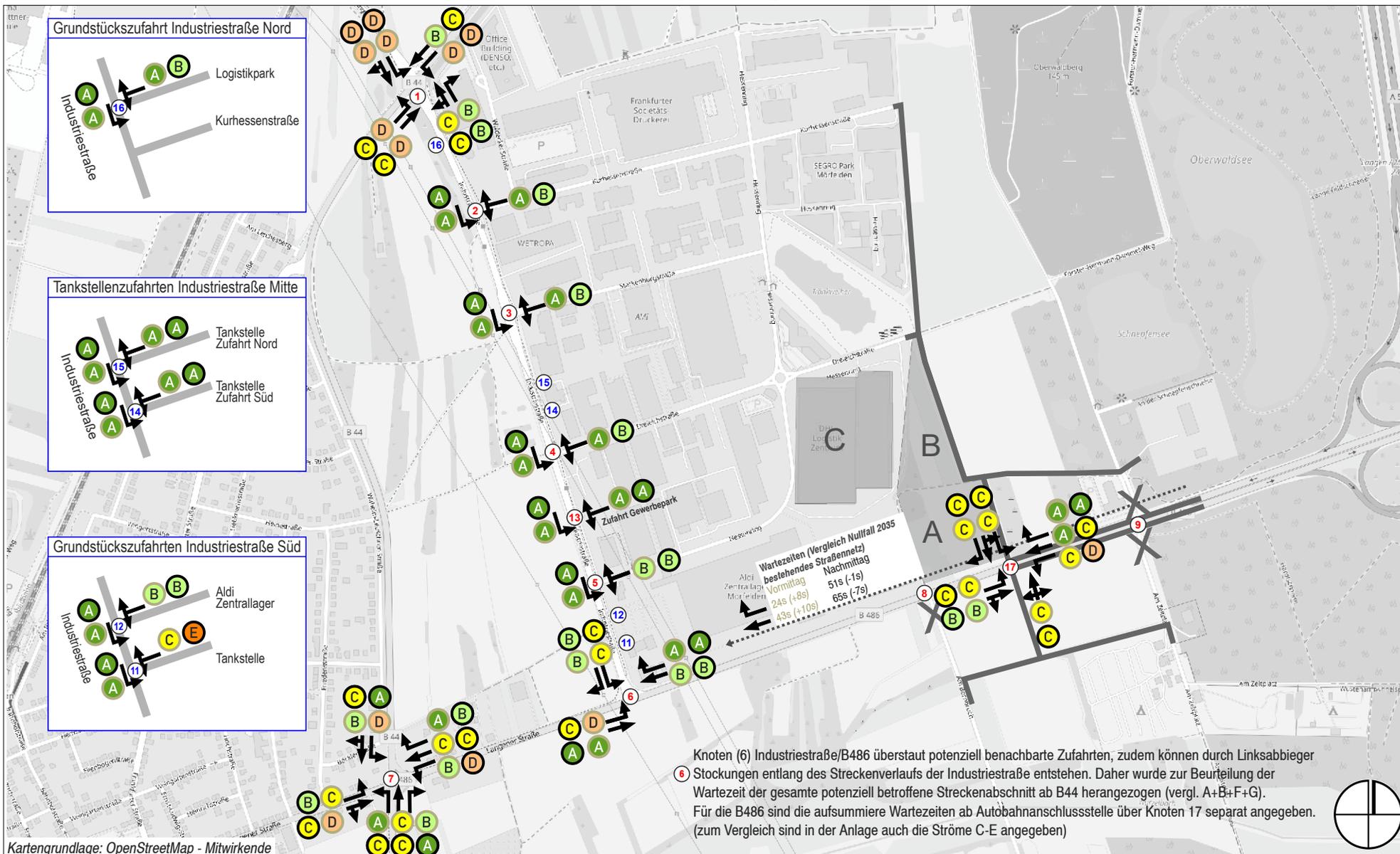
Stand: 31.03.2025





- Legende**
- Fläche Radverkehr (Konzeption Hessen Mobil)
  - Fahrbahnmarkierung (Planung)
  - Fahrbahnrand (Planung)
  - Baum (Bestand)
  - Baum (Bestand) entfällt
  - Erschließungsplanung (Stadt Mörfelden-Walldorf)





Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

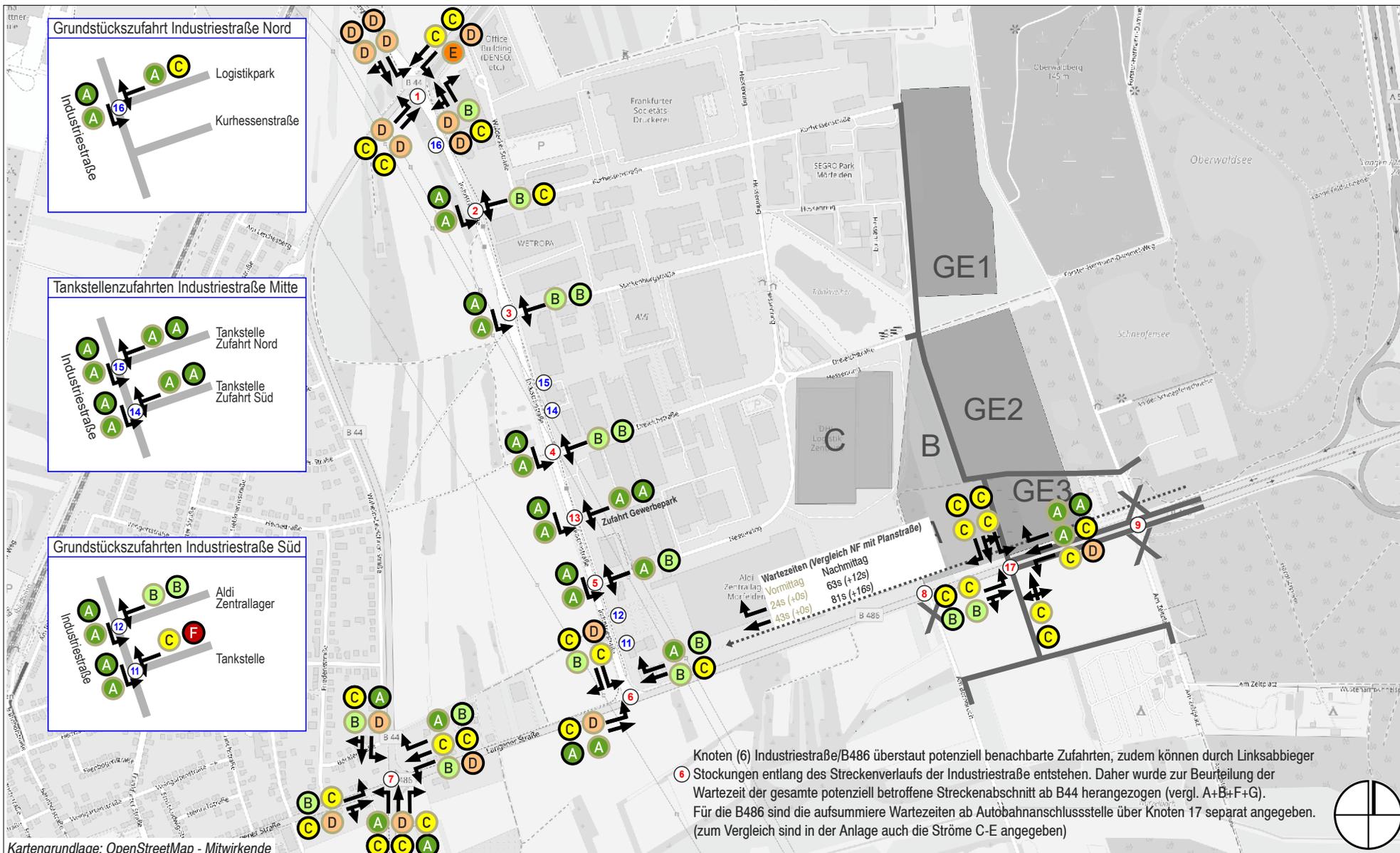
### Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs:

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

### Leistungsfähigkeit Prognose Nullfall 2035

Planstraße, zusätzlicher Anschluss GE-Ost an B486

Stand: 31.03.2025



Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs:**

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

**Leistungsfähigkeit**  
Prognose Planfall 2035

Planstraße, zusätzlicher Anschluss GE-Ost an B486

Stand: 31.03.2025





Röttern

Wagenlinger Straße

Frankfurter Straße (B44)

Frankfurter Straße (B44)

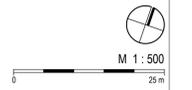
Industriestraße

Waldeckerstraße

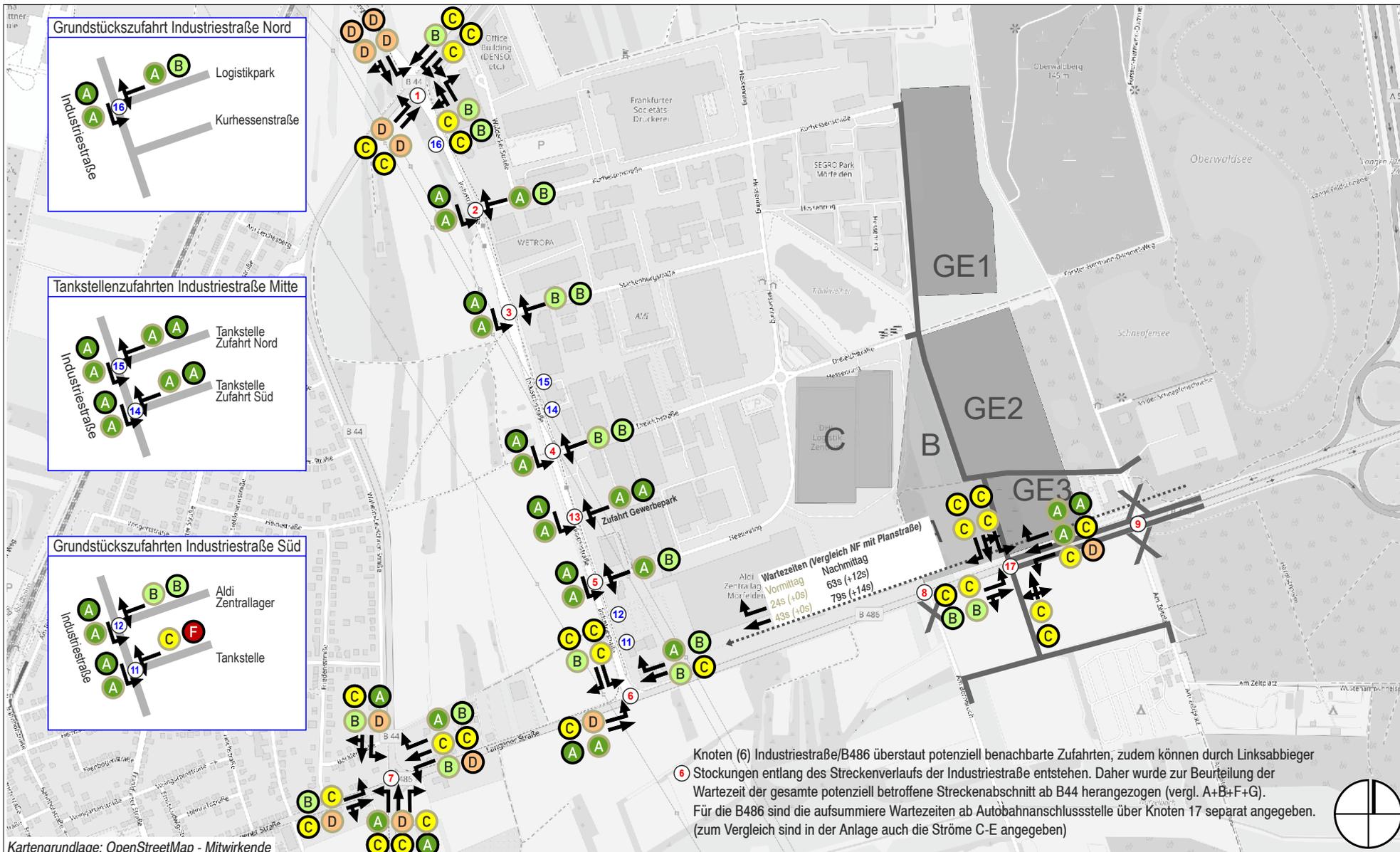
Auf die Frankfurter Straße

Legende

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



# Verkehrsuntersuchung GE Mörfelden-Ost B-Plan Nr. 54 - Mörfelden Walldorf 10



Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

### Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs:

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

### Leistungsfähigkeit

Prognose Planfall 2035

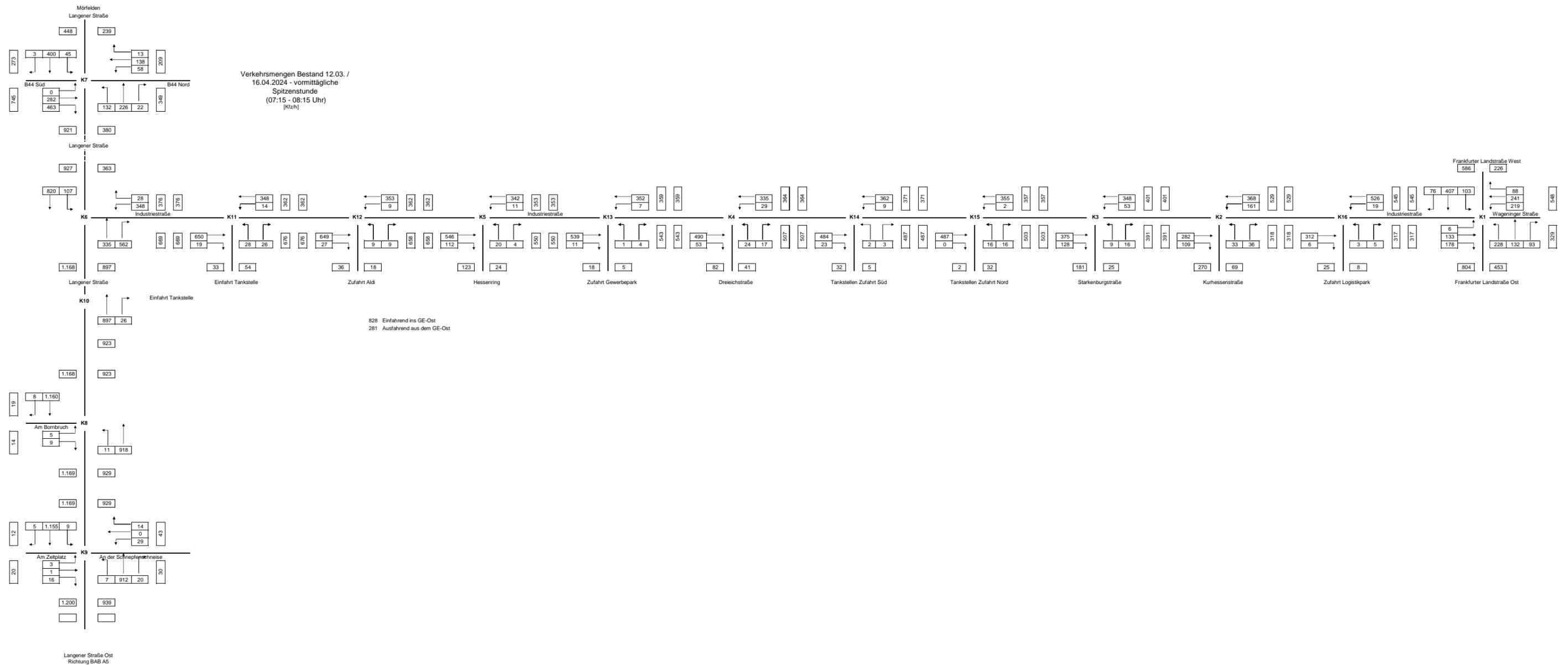
Planstraße, zusätzlicher Anschluss GE-Ost an B486 und Ertüchtigung KP1

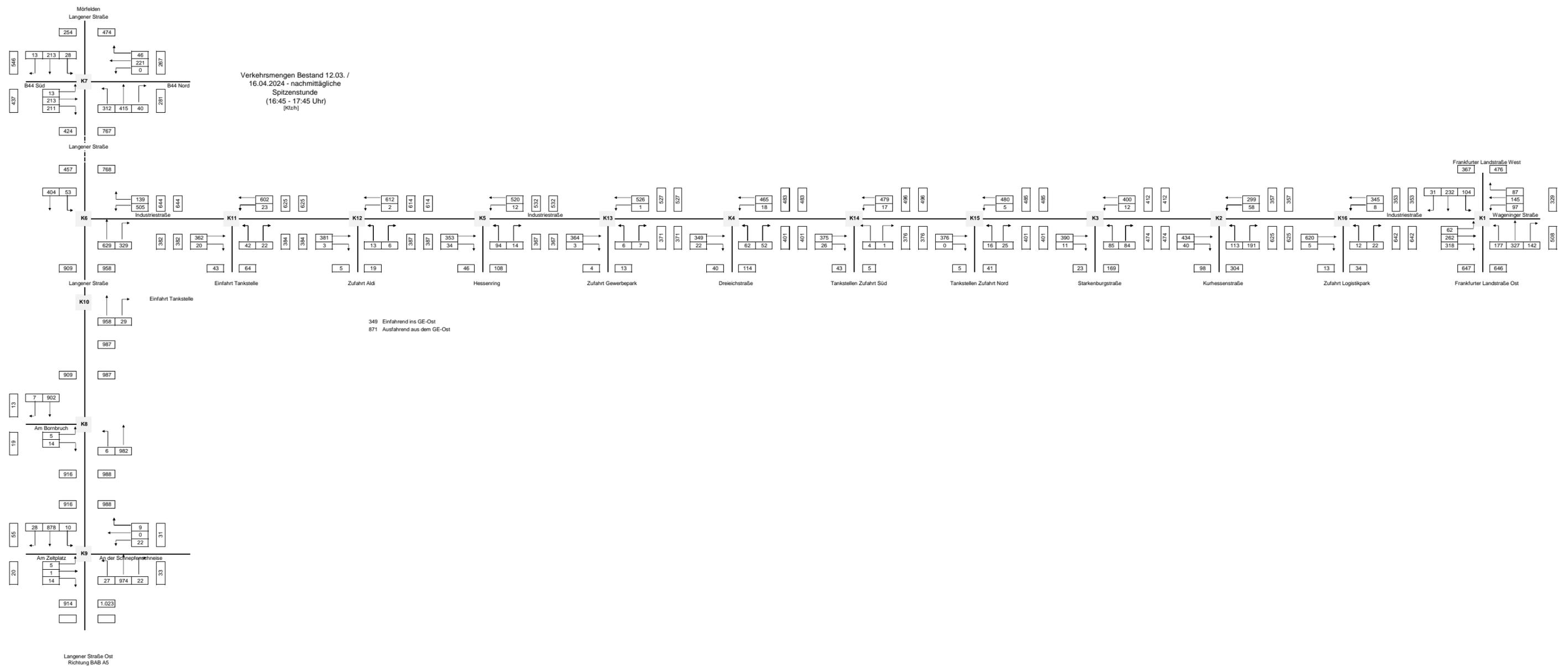
Stand: 31.03.2025



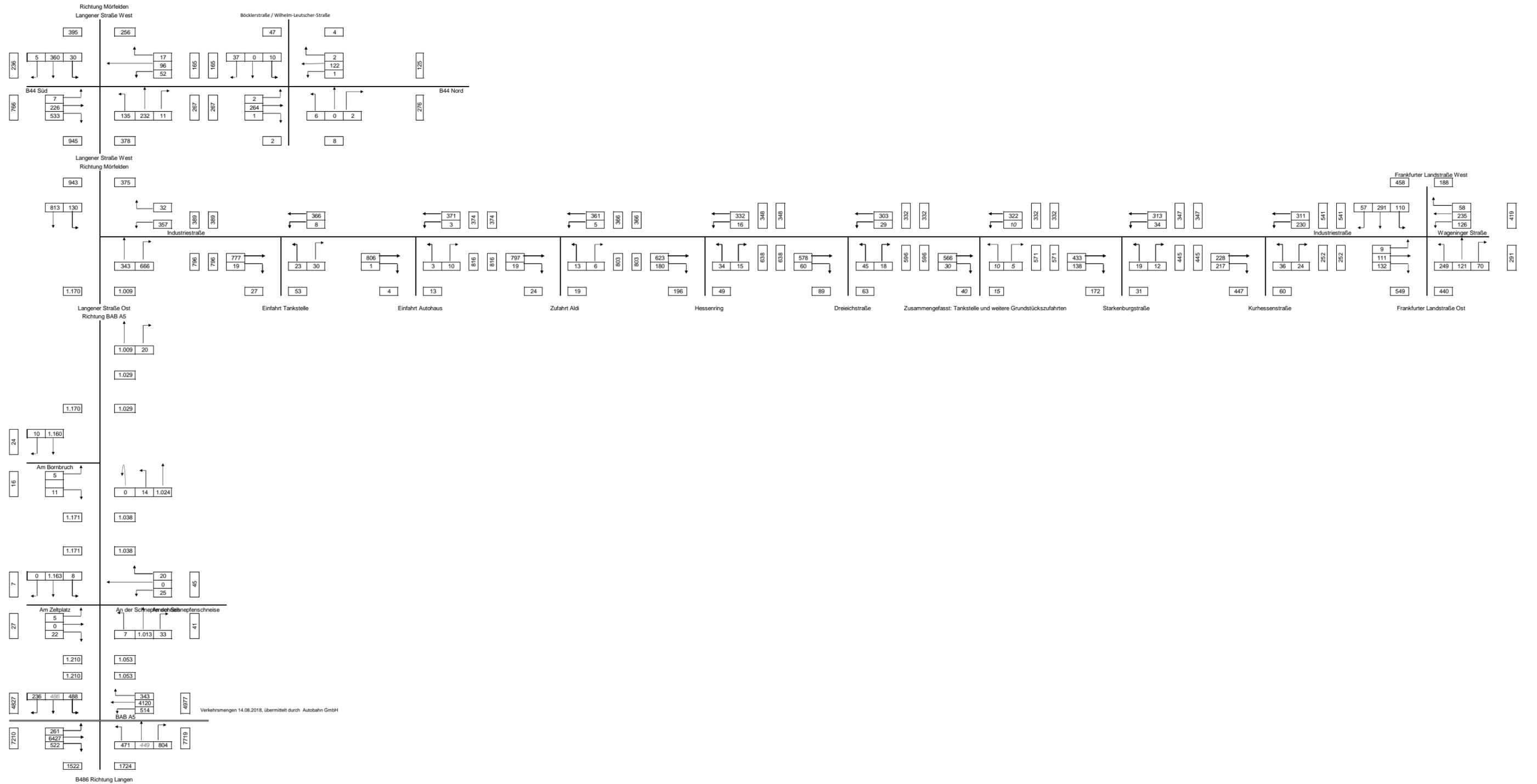
**Anlagen**

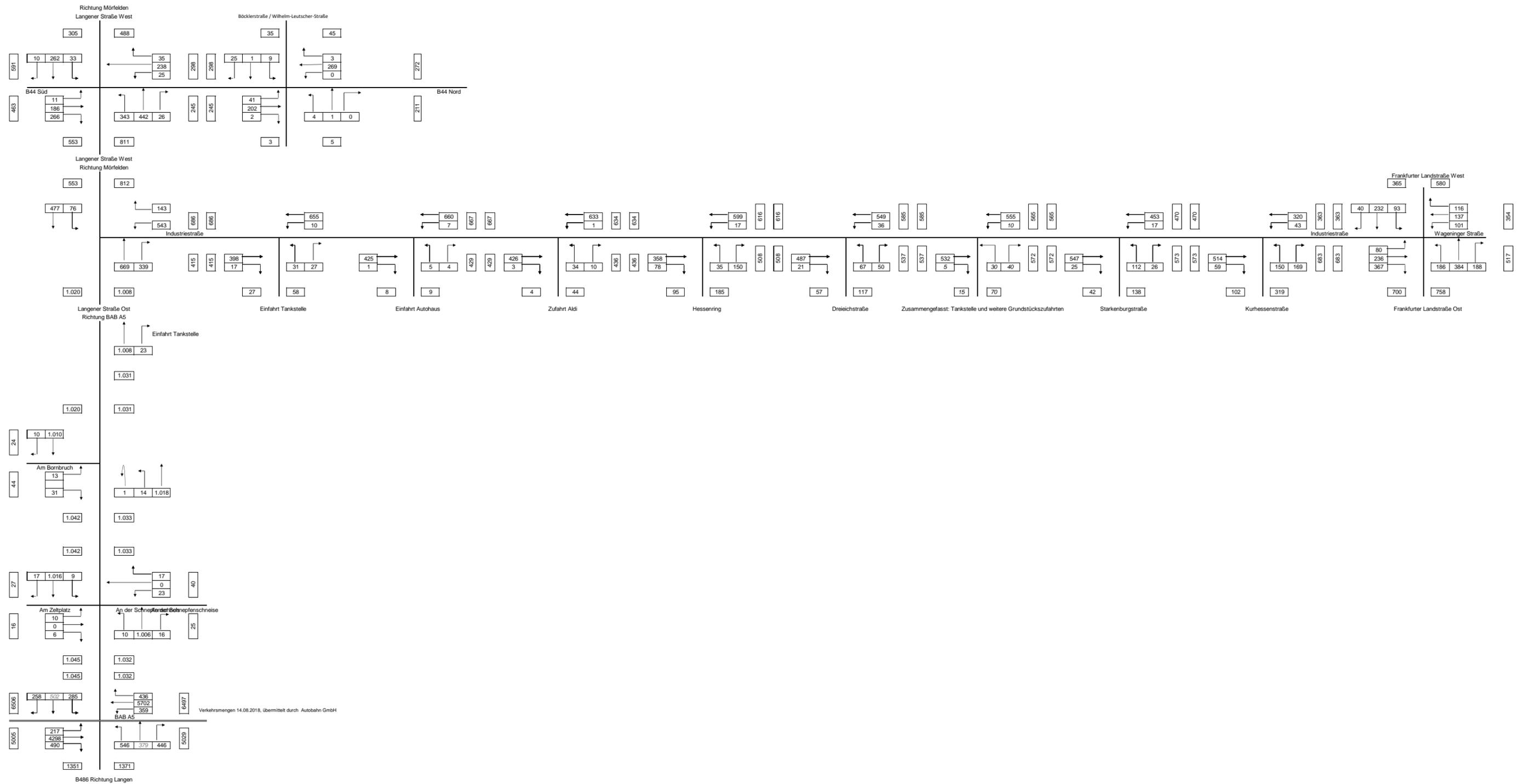
**Anlage 1**  
Verkehrsmengen Bestand





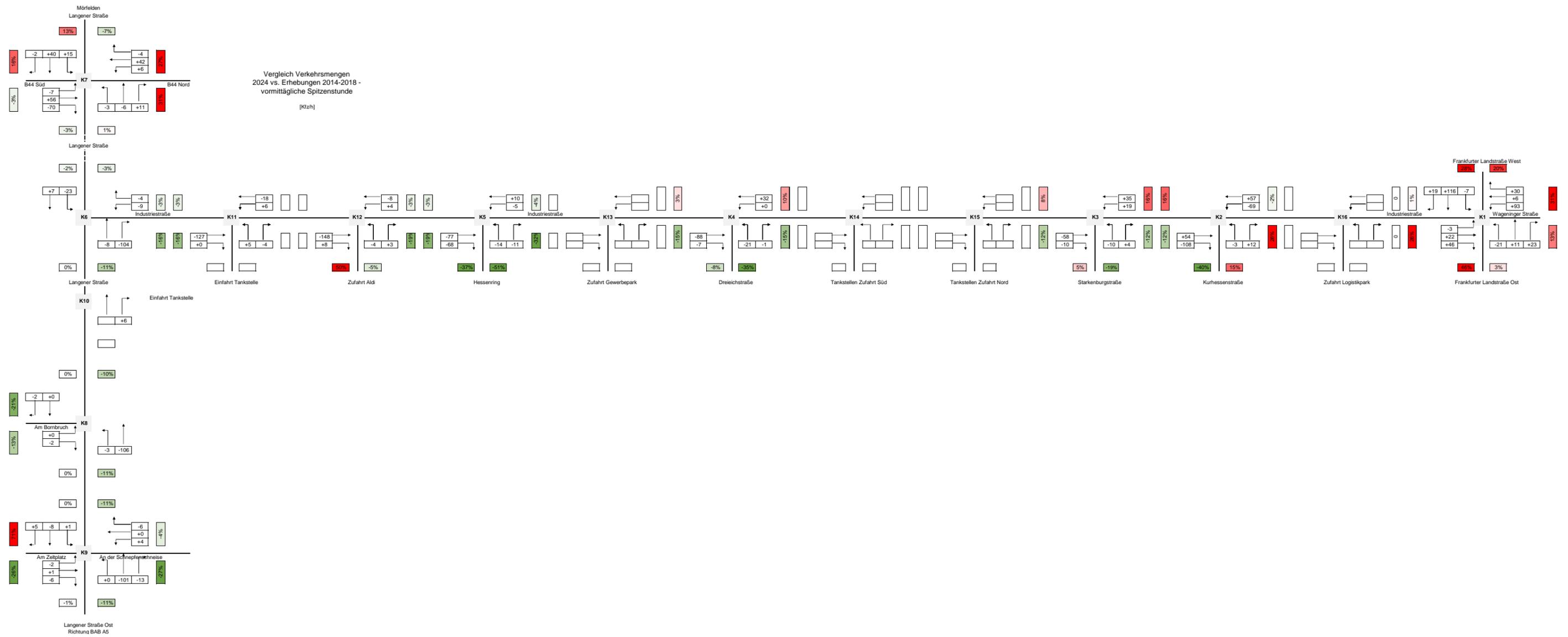
**Anlage 2**  
Verkehrsmengen Erhebungen 2014 bis 2018





### **Anlage 3**

Vergleich Verkehrsmengen 2024 vs. Erhebungen 2014-2018





**Anlage 4**  
Leistungsfähigkeitsuntersuchung Bestand

**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs**

Bestand - vormittägliche Spitzenstunde

KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
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	31		A
1	FG	Wageninger Str. (Teil West)	14,5	31		A
1	FG	Frankfurter Landstr.	2,1	31		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	Starkenburgerstr. [R]	3,3	15	24	A
3	Kfz	Starkenburgerstr. [L]	10,9	10	25	B
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
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	FG	Industriestr. (Teil Ost)	6,8	29		A
6	FG	Industriestr. (Teil Mitte)	2,4	29		A
6	FG	Industriestr. (Teil West)	12,4	29		A
6	FG	B 486	35,1	50		E
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	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)	8,4	31		A
7	FG	B44 Nord	35,8	15		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

**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs**

Bestand - vormittägliche Spitzenstunde

KP	Art	Verkehrstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
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		A
9	FG	B 486 (Teil Süd)	0,0	0		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
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
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
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
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
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

**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs**  
Bestand - nachmittägliche Spitzenstunde

KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
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	Starkenburgerstr. [R]	5,7	85	48	A
3	Kfz	Starkenburgerstr. [L]	11,2	87	49	B
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
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	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
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
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

**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs**

Bestand - nachmittägliche Spitzenstunde

						QSV
KP	Art	Verkehrstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
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		A
9	FG	B 486 (Teil Süd)	0,0	0		A
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
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
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
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
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
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

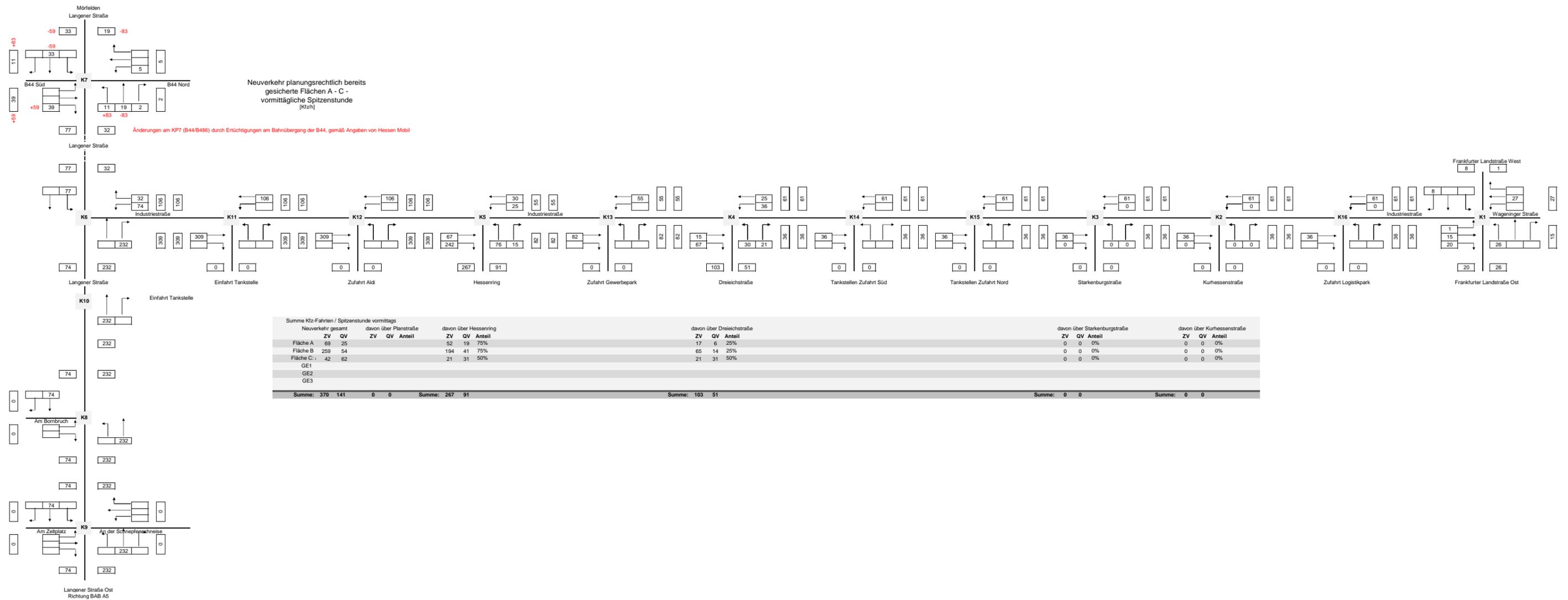
**Anlage 5**  
Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen

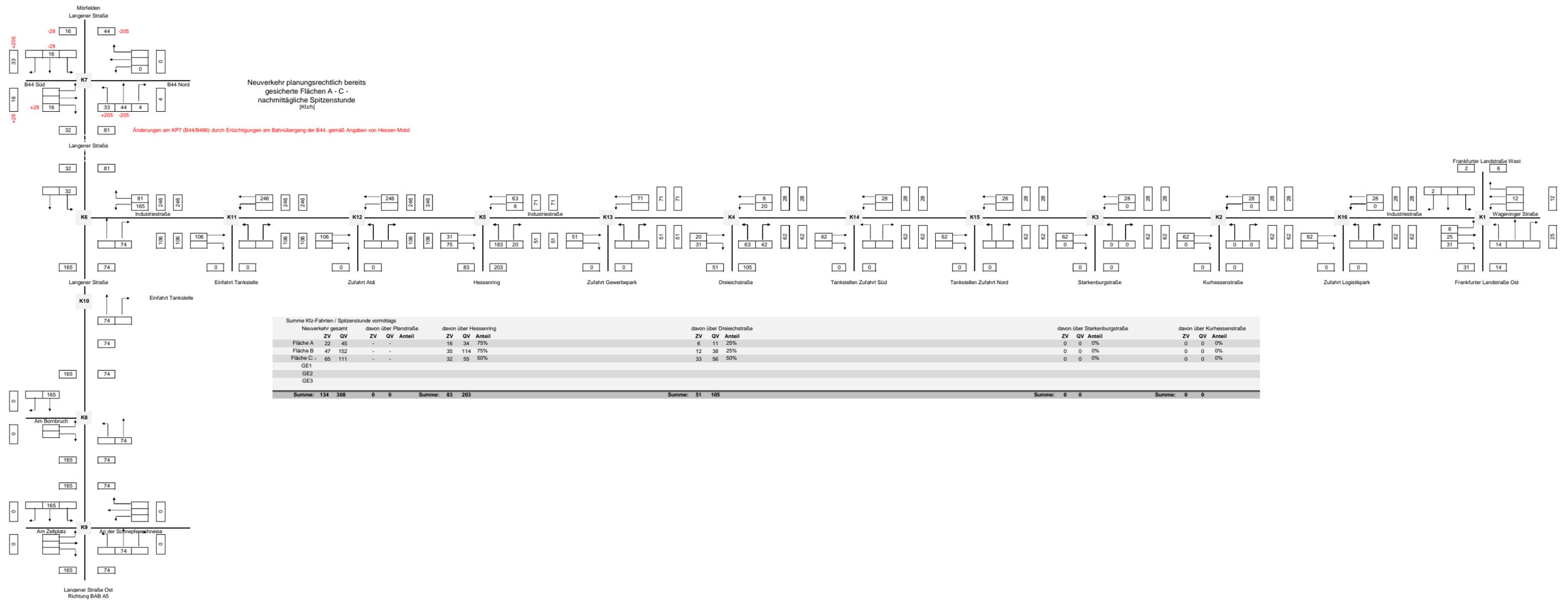
Gewerbe: planungsrechtlich bereits gesicherte Erweiterungsflächen (teils im Bau)				Fläche B				Fläche C: Amazon Verteilzentrum (Prognose gemäß Gutachten Inros Lackner)				Fläche C: Amazon Verteilzentrum (Prognose gemäß Regelwerk)				Summe:	
Fläche A				Fläche B				Fläche C: Amazon Verteilzentrum (Prognose gemäß Gutachten Inros Lackner)				Fläche C: Amazon Verteilzentrum (Prognose gemäß Regelwerk)					
Nutzung: Lager	[ha]	2,50		Nutzung: Verwaltung, Büro	[ha]	2,00		Nutzung: Logistik, Verteilzentrum				Nutzung: Logistik, Verteilzentrum					
Grundflächenzahl		0,80		Grundflächenzahl		0,80		Verkehrsmengen gemäß Betreiberangaben				Grundflächenzahl					
GFZ		2,00		GFZ		2,20		(Daten aus Untersuchung: "Mikroskopische Verkehrssimulation, Logistikstandort Verteilzentrum"; Inros Lackner SE (23.03.2021) übernommen; gemäß Abstimmung mit Hessen Mobil (19.01.2022) werden diese Werte der Untersuchung zugrunde gelegt)				GFZ					
Bruttogeschossfläche	[m² BGF]	40.000		Bruttogeschossfläche	[m² BGF]	35.200						Bruttogeschossfläche	[m² BGF]	35.500			
Beschäftigte/BGF	[BGF/Besch.]	200,0		Beschäftigte/BGF	[BGF/Besch.]	35,0						Beschäftigten Dichte	[BGF/m²]	120,0			
Beschäftigte	[Pers.]	200		Beschäftigte	[Pers.]	1006						Beschäftigte	[Pers.]	296			
<b>Beschäftigtenverkehr</b>				<b>Beschäftigtenverkehr</b>				<b>Beschäftigtenverkehr</b>									
Wege/Beschäftigten	[Wege/Pers.*24h]	2,2		Wege/Beschäftigten	[Wege/Pers.*24h]	2,7						Wege/Beschäftigten	[Wege/Pers.*24h]	2,2			
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			
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>				<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>				<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>									
Zielverkehr	[Kfz/24h]	272		Zielverkehr	[Kfz/24h]	1.679						Zielverkehr	[Kfz/24h]	402			
Quellverkehr	[Kfz/24h]	136		Quellverkehr	[Kfz/24h]	839						Quellverkehr	[Kfz/24h]	201			
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>				<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>				<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>									
Zielverkehr	[%]	28,7%		Zielverkehr	[%]	28,7%						Zielverkehr	[%]	28,7%			
Quellverkehr	[%]	5,3%		Quellverkehr	[%]	5,3%						Quellverkehr	[%]	5,3%			
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>				<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>				<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>									
Zielverkehr	[Kfz/h]	46		Zielverkehr	[Kfz/h]	285						Zielverkehr	[Kfz/h]	69			
Quellverkehr	[Kfz/h]	39		Quellverkehr	[Kfz/h]	241						Quellverkehr	[Kfz/h]	58			
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>				<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>				<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>									
Zielverkehr	[%]	1,0%		Zielverkehr	[%]	1,0%						Zielverkehr	[%]	1,0%			
Quellverkehr	[%]	13,8%		Quellverkehr	[%]	13,8%						Quellverkehr	[%]	13,8%			
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>				<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>				<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>									
Zielverkehr	[Kfz/h]	20		Zielverkehr	[Kfz/h]	123						Zielverkehr	[Kfz/h]	30			
Quellverkehr	[Kfz/h]	1		Quellverkehr	[Kfz/h]	8						Quellverkehr	[Kfz/h]	2			
<b>Kunden-/ Besucherverkehr</b>				<b>Kunden-/ Besucherverkehr</b>				<b>Kunden-/ Besucherverkehr</b>									
Kunden Wege/Beschäftigten	[Wege/Pers.*24h]	0,6		Kunden Wege/Beschäftigten	[Wege/Pers.*24h]	0,7						Kunden Wege/Beschäftigten	[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			
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>				<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>				<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>									
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	98		Zielverkehr	[Kfz / 24h]	576						Zielverkehr	[Kfz / 24h]	124			
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	49		Quellverkehr	[Kfz / 24h]	288						Quellverkehr	[Kfz / 24h]	62			
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>				<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>				<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>									
Zielverkehr	[%]	3,9%		Zielverkehr	[%]	3,9%						Zielverkehr	[%]	3,9%			
Quellverkehr	[%]	1,8%		Quellverkehr	[%]	1,8%						Quellverkehr	[%]	1,8%			
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>				<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>				<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>									
Zielverkehr	[Kfz/h]	3		Zielverkehr	[Kfz/h]	16						Zielverkehr	[Kfz/h]	3			
Quellverkehr	[Kfz/h]	2		Quellverkehr	[Kfz/h]	11						Quellverkehr	[Kfz/h]	2			
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>				<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>				<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>									
Zielverkehr	[%]	12,0%		Zielverkehr	[%]	12,0%						Zielverkehr	[%]	12,0%			
Quellverkehr	[%]	10,6%		Quellverkehr	[%]	10,6%						Quellverkehr	[%]	10,6%			
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>				<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>				<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>									
Zielverkehr	[Kfz/h]	11		Zielverkehr	[Kfz/h]	66						Zielverkehr	[Kfz/h]	14			
Quellverkehr	[Kfz/h]	6		Quellverkehr	[Kfz/h]	35						Quellverkehr	[Kfz/h]	7			
<b>Wirtschaftsverkehr</b>				<b>Wirtschaftsverkehr</b>				<b>Wirtschaftsverkehr</b>									
Kfz-Fahrten/Beschäftigten	[Fahrten/Pers.*24h]	3,00		Kfz-Fahrten/Beschäftigten	[Fahrten/Pers.*24h]	0,075						Kfz-Fahrten/Beschäftigten	[Fahrten/Pers.*24h]	2,30			
Summe Kfz-Fahrten (interner Wirtschaftsverkehr)	[Wege]	600		Summe Kfz-Fahrten (interner Wirtschaftsverkehr)	[Wege]	75						Summe Kfz-Fahrten	[Kfz/24h]	680			
Summe Kfz-Fahrten (externer Wirtschaftsverkehr)	[Wege]	14		Summe Kfz-Fahrten (externer Wirtschaftsverkehr)	[Wege]	84						Zuschlag für externen Wirtschaftsverkehr	[%]	60%			
<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>				<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>				<b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>									
Zielverkehr	[Kfz/24h]	614		Zielverkehr	[Kfz/24h]	159						Zielverkehr	[Kfz/24h]	922			
Quellverkehr	[Kfz/24h]	307		Quellverkehr	[Kfz/24h]	80						Quellverkehr	[Kfz/24h]	461			
<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>				<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>				<b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>									
Zielverkehr	[%]	9,2%		Zielverkehr	[%]	9,2%						Zielverkehr	[%]	9,2%			
Quellverkehr	[%]	5,6%		Quellverkehr	[%]	5,6%						Quellverkehr	[%]	5,6%			
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>				<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>				<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>									
Zielverkehr	[Kfz/h]	45		Zielverkehr	[Kfz/h]	12						Zielverkehr	[Kfz/h]	68			
Quellverkehr	[Kfz/h]	28		Quellverkehr	[Kfz/h]	7						Quellverkehr	[Kfz/h]	42			
<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>				<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>				<b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>									
Zielverkehr	[%]	5,0%		Zielverkehr	[%]	5,0%						Zielverkehr	[%]	5,0%			
Quellverkehr	[%]	7,0%		Quellverkehr	[%]	7,0%						Quellverkehr	[%]	7,0%			
<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>				<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>				<b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>									
Zielverkehr	[Kfz/h]	36		Zielverkehr	[Kfz/h]	10						Zielverkehr	[Kfz/h]	55			
Quellverkehr	[Kfz/h]	15		Quellverkehr	[Kfz/h]	4						Quellverkehr	[Kfz/h]	23			
<b>davon Schwerverkehrsanteil (&gt; 3,5 t)</b>				<b>davon Schwerverkehrsanteil (&gt; 3,5 t)</b>				<b>davon Schwerverkehrsanteil (&gt; 3,5 t)</b>									
Zielverkehr	[%]	75%		Zielverkehr	[%]	50%						Zielverkehr	[%]	10%			
<b>Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>				<b>Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>				<b>Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b>									
Zielverkehr	[Lkw/24h]	460		Zielverkehr	[Lkw/24h]	80						Zielverkehr	[Lkw/24h]	93			
Quellverkehr	[Lkw/24h]	230		Quellverkehr	[Lkw/24h]	40						Quellverkehr	[Lkw/24h]	47			
<b>Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>				<b>Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>				<b>Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>									
Zielverkehr	[Lkw/h]	34		Zielverkehr	[Lkw/h]	7						Zielverkehr	[Lkw/h]	7			
Quellverkehr	[Lkw/h]	21		Quellverkehr	[Lkw/h]	4						Quellverkehr	[Lkw/h]	4			
<b>Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>				<b>Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>				<b>Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>									
Zielverkehr	[Lkw/h]	27		Zielverkehr	[Lkw/h]	5						Zielverkehr	[Lkw/h]	5			
Quellverkehr	[Lkw/h]	11		Quellverkehr	[Lkw/h]	2						Quellverkehr	[Lkw/h]	2			
<b>Summe Neuverkehr</b>				<b>Summe Neuverkehr</b>				<b>Summe Neuverkehr</b>									
Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	984		Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	2.414						Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	1.448			
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	492		Zielverkehr	[Kfz / 24h]	1.207						Zielverkehr	[Kfz / 24h]	724			
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	492		Quellverkehr	[Kfz / 24h]	1.207						Quellverkehr	[Kfz / 24h]	724			
<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>				<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>				<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>									
Zielverkehr	[Kfz/h]	94		Zielverkehr	[Kfz/h]	313						Zielverkehr	[Kfz/h]	140			
Quellverkehr	[Kfz/h]	69		Quellverkehr	[Kfz/h]	259						Quellverkehr	[Kfz/h]	102			
<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>				<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>				<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>									
Zielverkehr	[Kfz / h]	67		Zielverkehr	[Kfz / h]	199						Zielverkehr	[Kfz / h]	99			
Quellverkehr	[Kfz/h]	22		Quellverkehr	[Kfz/h]	47						Quellverkehr	[Kfz/h]	32			
<b>Summe Neuverkehr</b>				<b>Summe Neuverkehr</b>				<b>Summe Neuverkehr</b>									
Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	984		Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	2.414						Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	1.448			
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	492		Zielverkehr	[Kfz / 24h]	1.207						Zielverkehr	[Kfz / 24h]	724			
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	492		Quellverkehr	[Kfz / 24h]	1.207						Quellverkehr	[Kfz / 24h]	724			
<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>				<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>				<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>									
Zielverkehr	[Kfz/h]	94		Zielverkehr	[Kfz/h]	313						Zielverkehr	[Kfz/h]	140			
Quellverkehr	[Kfz/h]	69		Quellverkehr	[Kfz/h]	259						Quellverkehr	[Kfz/h]	102			
<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>				<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>				<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>									
Zielverkehr	[Kfz / h]	67		Zielverkehr	[Kfz / h]	199						Zielverkehr	[Kfz / h]	99			
Quellverkehr	[Kfz/h]	22		Quellverkehr	[Kfz/h]	47						Quellverkehr	[Kfz/h]	32			
<b>Summe Neuverkehr</b>				<b>Summe Neuverkehr</b>				<b>Summe Neuverkehr</b>									
Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	984		Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	2.414						Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	1.448			
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	492		Zielverkehr	[Kfz / 24h]	1.207						Zielverkehr	[Kfz / 24h]	724			
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	492		Quellverkehr	[Kfz / 24h]	1.207						Quellverkehr	[Kfz / 24h]	724			
<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>				<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>				<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>									
Zielverkehr	[Kfz/h]	94		Zielverkehr	[Kfz/h]	313						Zielverkehr	[Kfz/h]	140			
Quellverkehr	[Kfz/h]	69		Quellverkehr	[Kfz/h]	259						Quellverkehr	[Kfz/h]	102			
<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>				<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>				<b>Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>									
Zielverkehr	[Kfz / h]	67		Zielverkehr	[Kfz / h]	199						Zielverkehr	[Kfz / h]	99			
Quellverkehr	[Kfz/h]	22		Quellverkehr	[Kfz/h]	47						Quellverkehr					

Gewerbegebiet Mörfelden Ost: Erweiterungsflächen B-Plan Nr. 54				Summe:			
GE1		GE2		GE3		Summe:	
Nutzung: Gewerbegebiet, kleinteilig				Nutzung: Gewerbegebiet, mittlere Größen			
Netto-Baulandfläche [ha] 3,9				Netto-Baulandfläche [ha] 2,9			
Beschäftigten Dichte [Besch/ha] 125				Beschäftigten Dichte [Besch/ha] 75			
Beschäftigte [Pers.] 486				Beschäftigte [Pers.] 220			
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			
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			
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 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			
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			
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			
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) [Wege] 398		Summe Kfz-Fahrten (interner Wirtschaftsverkehr) [Wege] 1.000		Summe Kfz-Fahrten (interner Wirtschaftsverkehr) [Wege] 398			
Summe Kfz-Fahrten (externer Wirtschaftsverkehr) [Wege] 170		Summe Kfz-Fahrten (externer Wirtschaftsverkehr) [Wege] 220		Summe Kfz-Fahrten (externer Wirtschaftsverkehr) [Wege] 26			
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			
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			
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)				davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)			
[%] 75%		[%] 75%		[%] 50%			
Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)				Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)			
[Lkw/24h] 396		[Lkw/24h] 166		[Lkw/24h] 14			
Zielverkehr [Lkw/24h] 198		Zielverkehr [Lkw/24h] 83		Zielverkehr [Lkw/24h] 7			
Quellverkehr [Lkw/24h] 198		Quellverkehr [Lkw/24h] 83		Quellverkehr [Lkw/24h] 7			
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags				Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags			
[Lkw/h] 10		[Lkw/h] 13		[Lkw/h] 2			
Zielverkehr [Lkw/h] 6		Zielverkehr [Lkw/h] 8		Zielverkehr [Lkw/h] 1			
Quellverkehr [Lkw/h] 4		Quellverkehr [Lkw/h] 5		Quellverkehr [Lkw/h] 1			
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags				Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags			
[Lkw/h] 8		[Lkw/h] 11		[Lkw/h] 2			
Zielverkehr [Lkw/h] 3		Zielverkehr [Lkw/h] 5		Zielverkehr [Lkw/h] 1			
Quellverkehr [Lkw/h] 5		Quellverkehr [Lkw/h] 6		Quellverkehr [Lkw/h] 1			
Summe Neuverkehr				Summe Neuverkehr			
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			
Zielverkehr [Kfz / 24h] 610		Zielverkehr [Kfz / 24h] 348		Zielverkehr [Kfz / 24h] 438			
Quellverkehr [Kfz / 24h] 610		Quellverkehr [Kfz / 24h] 348		Quellverkehr [Kfz / 24h] 438			
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags				Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags			
[Kfz/h] 150		[Kfz/h] 78		[Kfz/h] 106			
Zielverkehr [Kfz/h] 122		Zielverkehr [Kfz/h] 62		Zielverkehr [Kfz/h] 88			
Quellverkehr [Kfz/24h] 28		Quellverkehr [Kfz/24h] 16		Quellverkehr [Kfz/24h] 18			
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags				Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags			
[Kfz / h] 100		[Kfz / h] 54		[Kfz / h] 76			
Zielverkehr [Kfz/h] 26		Zielverkehr [Kfz/h] 16		Zielverkehr [Kfz/h] 21			
Quellverkehr [Kfz/h] 74		Quellverkehr [Kfz/h] 38		Quellverkehr [Kfz/h] 55			
Summe Neuverkehr				Summe Neuverkehr			
Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr) [Kfz/24h] 2.792		Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr) [Kfz/24h] 1.396		Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr) [Kfz/24h] 1.396			
Zielverkehr [Kfz/24h] 1.396		Zielverkehr [Kfz/24h] 62		Zielverkehr [Kfz/24h] 272			
Quellverkehr [Kfz/24h] 1.396		Quellverkehr [Kfz/24h] 62		Quellverkehr [Kfz/24h] 62			
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags				Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags			
[Kfz/h] 334		[Kfz/h] 167		[Kfz/h] 167			
Zielverkehr [Kfz/h] 272		Zielverkehr [Kfz/h] 112		Zielverkehr [Kfz/h] 112			
Quellverkehr [Kfz/24h] 62		Quellverkehr [Kfz/24h] 55		Quellverkehr [Kfz/24h] 55			

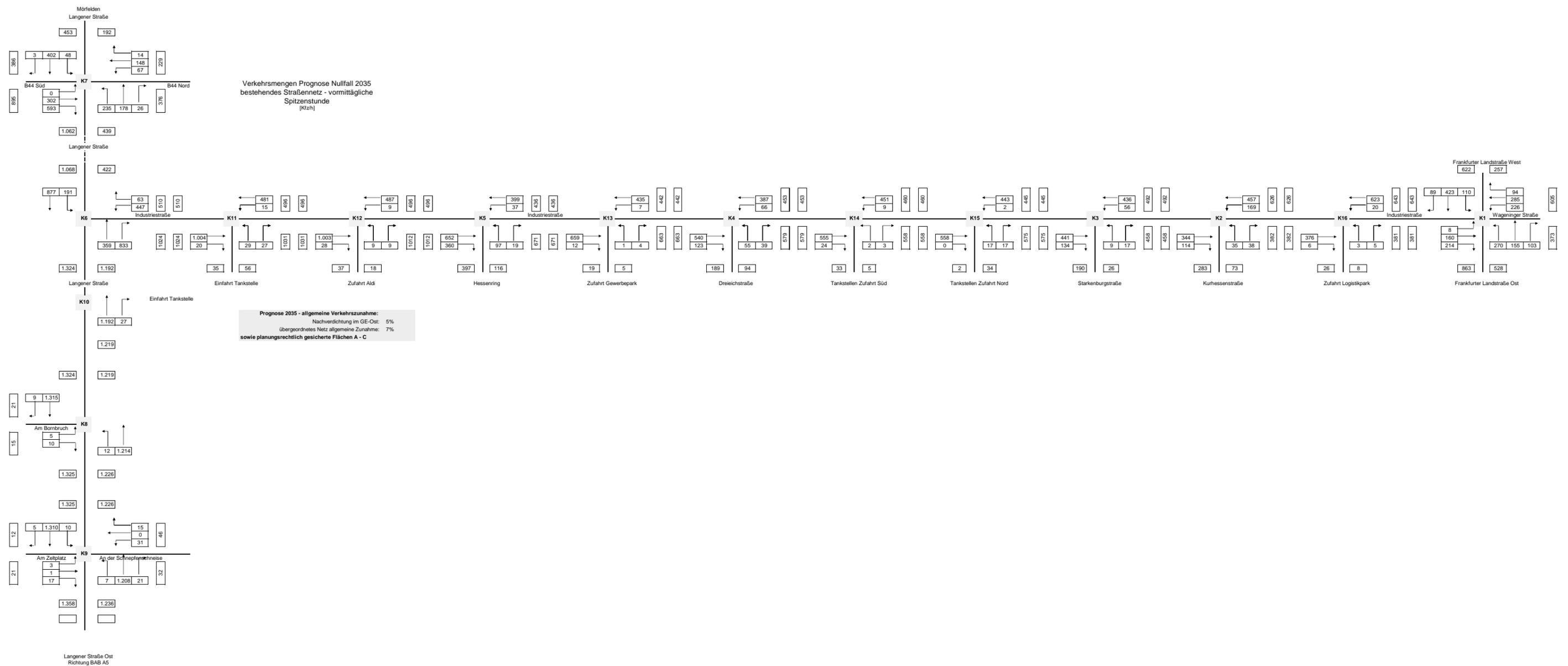
## **Anlage 6**

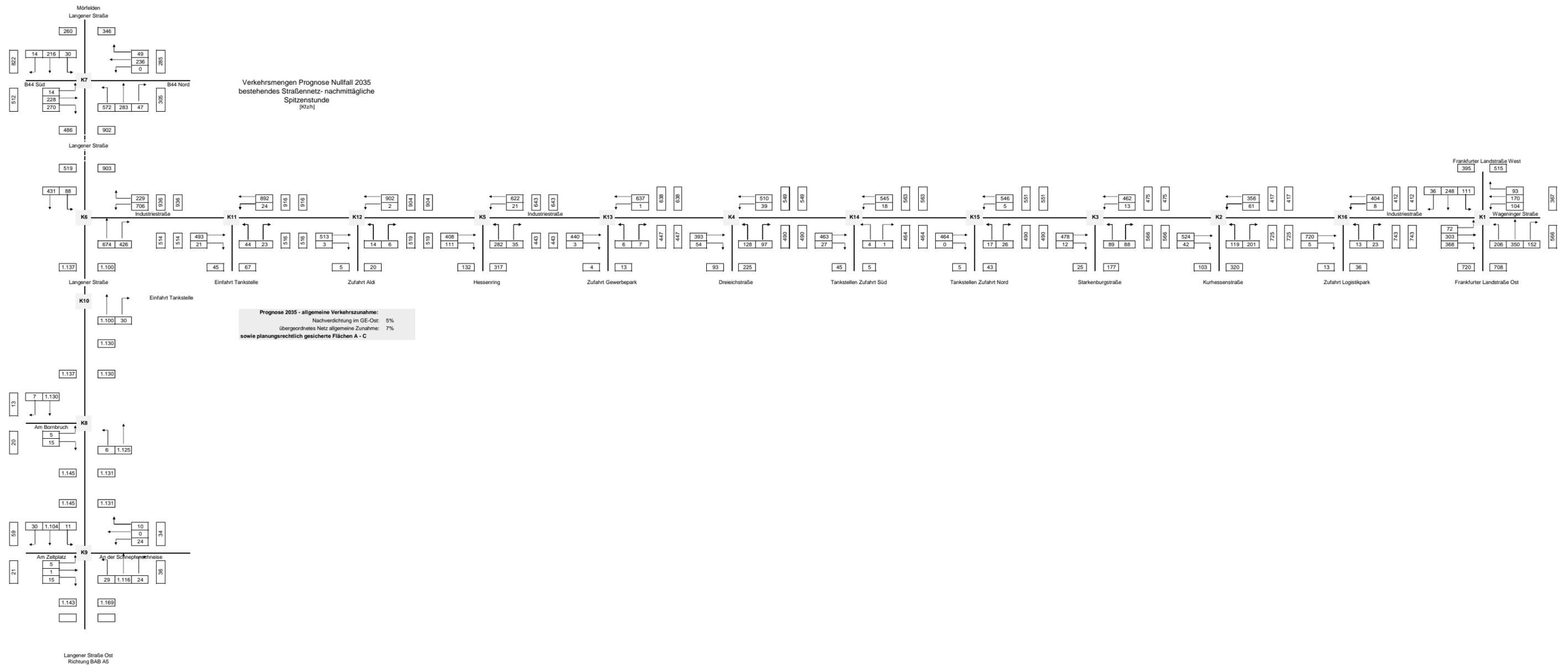
Neuverkehr planungsrechtlich bereits gesicherte Fläche A-C













**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]	59,2	383	492	D
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	57,9	223	492	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	41,4	92	357	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	60,5	420	352	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	67,9	112	332	D
1	Kfz	Industriestr. [R]	31,6	215	114	B
1	Kfz	Industriestr. [G+L]	46,7	169	149	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	8,0	104	15	A
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	31,5	157	74	B
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	54,1	270	304	D
1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)	9,6	31		A
1	FG	Wageninger Str. (Teil West)	14,5	31		A
1	FG	Frankfurter Landstr.	1,9	31		A
2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,5	173	119	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	3,7	38	29	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	9,9	35	30	A
3	Kfz	Industriestraße Nord [L]	4,0	55	56	A
3	Kfz	Starkenburgerstr. [R]	3,7	16	19	A
3	Kfz	Starkenburgerstr. [L]	16,4	10	21	B
4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	3,7	67	51	A
4	Kfz	Dreieichstr. [R]	3,4	40	25	A
4	Kfz	Dreieichstr. [L]	13,0	53	26	B
5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	9,1	37	98	A
5	Kfz	Hessenring [R]	4,3	18	17	A
5	Kfz	Hessenring [L]	22,1	99	71	C
6	Kfz	Industriestr. [R]	12,3	63	173	A
6	Kfz	Industriestr. [L]	16,5	448	173	A
6	Kfz	B 486 West [G]	14,2	875	403	A
6	Kfz	B 486 West [L]	43,2	189	403	C
6	Kfz	B 486 Ost [R]	11,7	836	640	A
6	Kfz	B 486 Ost [G]	28,0	363	447	B
6	FG	Industriestr. (Teil Ost)	6,8	29		A
6	FG	Industriestr. (Teil Mitte)	2,4	29		A
6	FG	Industriestr. (Teil West)	12,4	29		A
6	FG	B 486	35,1	50		F
7	Kfz	Langener Straße West [R+G]	57,7	410	323	D
7	Kfz	Langener Straße West [L]	45,9	47	31	C
7	Kfz	B44 Süd [R]	26,6	592	496	B
7	Kfz	B44 Süd [G]	39,3	299	516	C
7	Kfz	B44 Süd [L]	0,0	0	0	A
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	8,9	26	184	A
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	34,6	171	191	B
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	51,7	230	191	D
7	Kfz	B44 Nord [R+G]	22,7	163	68	B
7	Kfz	B44 Nord [L]	55,3	67	65	D
7	FG	Langener Straße West	34,3	31		E
7	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)	8,3	33		A
7	FG	B44 Süd (Teil West)	34,0	33		D
7	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)	8,1	31		A
7	FG	B44 Nord	35,8	15		E
8	Kfz	Am Bornbruch [R]	9,0	10	18	A
8	Kfz	Am Bornbruch [L]	33,6	4	16	D
8	Kfz	B 486 Ost [L]	9,4	12	333	A

**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs**

Prognose Nullfall 2035 bestehendes Straßennetz - vormittägliche Spitzenstunde

KP	Art	Verkehrstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
9	Kfz	B 486 West [L]	5,6	11	213	A
9	Kfz	Am Zeltpl. [R]	13,1	16	21	B
9	Kfz	Am Zeltpl. [L]	33,4	3	22	D
9	Kfz	B 486 Ost [L]	10,1	7	54	B
9	Kfz	An der Schnepfenschneise [R]	9,3	15	30	A
9	Kfz	An der Schnepfenschneise [L]	31,9	32	30	D
9	FG	B 486 (Teil Nord)	0,0	0		A
9	FG	B 486 (Teil Süd)	0,0	0		A
11	Kfz	Industriestr. Nord [L]	9,8	15	135	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [R]	8,5	27	18	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [L]	50,0	29	50	E
12	Kfz	Industriestr. Nord [L]	6,6	9	26	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [R]	8,1	9	11	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [L]	20,9	9	11	C
13	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,4	8	20	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [R]	3,4	5	11	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [L]	6,8	1	12	A
14	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,2	9	48	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [R]	3,6	3	6	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [L]	6,1	2	6	A
15	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,8	2	9	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [R]	4,0	17	19	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [L]	6,6	17	19	A
16	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,2	21	75	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [R]	2,4	5	16	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [L]	8,3	3	16	A
A	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	21,2	63		B
B	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	48,6	448		C
C	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	14,3	1027		B
D	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	16,1	836		A
E	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	33,0	363		B
F	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	49,0	189		C
G	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	19,6	875		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]	65,4	266	249	D
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	63,1	103	248	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	11,5	39	11	A
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	36,3	249	139	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	46,0	109	62	C
1	Kfz	Industriestr. [R]	29,6	369	285	B
1	Kfz	Industriestr. [G+L]	38,9	369	302	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	22,5	154	71	B
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	41,7	349	344	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	55,0	202	311	D
1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)	7,5	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]	5,2	61	87	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	12,2	203	133	B
2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	15,7	119	133	B
3	Kfz	Industriestraße Nord [L]	2,2	13	37	A
3	Kfz	Starkenburgerstr. [R]	8,2	89	56	A
3	Kfz	Starkenburgerstr. [L]	16,5	91	58	B
4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,7	41	24	A
4	Kfz	Dreieichstr. [R]	4,5	99	59	A
4	Kfz	Dreieichstr. [L]	14,0	128	57	B
5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,2	22	82	A
5	Kfz	Hessenring [R]	120,2	34	296	F
5	Kfz	Hessenring [L]	148,5	268	299	F
6	Kfz	Industriestr. [R]	16,0	214	281	A
6	Kfz	Industriestr. [L]	12,8	677	281	A
6	Kfz	B 486 West [G]	14,9	408	108	A
6	Kfz	B 486 West [L]	47,9	82	100	C
6	Kfz	B 486 Ost [R]	36,6	422	483	C
6	Kfz	B 486 Ost [G]	56,2	669	1016	D
6	FG	Industriestr. (Teil Ost)	5,5	29		A
6	FG	Industriestr. (Teil Mitte)	3,0	29		A
6	FG	Industriestr. (Teil West)	13,8	29		A
6	FG	B 486	35,5	50		F
7	Kfz	Langener Straße West [R+G]	39,1	204	89	C
7	Kfz	Langener Straße West [L]	26,9	30	19	B
7	Kfz	B44 Süd [R]	13,2	298	71	A
7	Kfz	B44 Süd [G]	40,7	229	204	C
7	Kfz	B44 Süd [L]	47,8	14	25	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	21,4	48	444	B
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	40,5	276	450	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	49,0	558	450	C
7	Kfz	B44 Nord [R+G]	38,5	287	116	C
7	Kfz	B44 Nord [L]	0,0	0	110	A
7	FG	Langener Straße West	34,3	31		E
7	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)	7,7	33		A
7	FG	B44 Süd (Teil West)	34,4	33		D
7	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)	8,5	31		A
7	FG	B44 Nord	35,8	15		E
8	Kfz	Am Bornbruch [R]	7,8	15	29	A
8	Kfz	Am Bornbruch [L]	53,5	4	28	E
8	Kfz	B 486 Ost [L]	7,9	6	698	A

**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs**

Prognose Nullfall 2035 bestehendes Straßennetz - nachmittägliche Spitzenstunde

KP	Art	Verkehrstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
9	Kfz	B 486 West [L]	6,0	10	94	A
9	Kfz	Am Zeltpl. [R]	11,0	13	51	B
9	Kfz	Am Zeltpl. [L]	54,7	4	52	E
9	Kfz	B 486 Ost [L]	8,8	28	296	A
9	Kfz	An der Schnepfenschneise [R]	26,0	10	63	C
9	Kfz	An der Schnepfenschneise [L]	40,9	24	62	D
9	FG	B 486 (Teil Nord)	0,0	0		A
9	FG	B 486 (Teil Süd)	0,0	0		A
11	Kfz	Industriestr. Nord [L]	5,5	23	243	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [R]	439,6	13	7	F
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [L]	919,2	21	210	F
12	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,4	2	134	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [R]	41,7	7	37	D
12	Kfz	Zufahrt Aldi [L]	93,8	13	38	E
13	Kfz	Industriestr. Nord [L]	0,3	1	0	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [R]	2,3	7	12	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [L]	6,1	5	12	A
14	Kfz	Industriestr. Nord [L]	0,9	18	18	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [R]	1,5	1	6	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [L]	9,5	4	6	A
15	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,3	4	13	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [R]	2,8	25	14	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [L]	6,5	17	14	A
16	Kfz	Industriestr. Nord [L]	3,9	9	56	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [R]	10,4	23	28	B
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [L]	10,4	13	29	B
A	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	41,7	214		C
B	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	75,2	677		E
C	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	22,9	504		C
D	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	51,8	422		D
E	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	71,5	669		E
F	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	50,6	82		D
G	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	17,3	408		A



**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs**

Prognose Nullfall 2035 Ertüchtigung Knoten Industriestraße / B486 - vormittägliche Spitzenstunde

KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	59,5	383	492	D
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	58,2	223	492	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	40,9	92	357	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	60,4	420	352	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	67,6	112	332	D
1	Kfz	Industriestr. [R]	32,4	216	96	B
1	Kfz	Industriestr. [G+L]	48,2	171	168	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	7,8	104	15	A
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	31,2	157	74	B
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	53,7	270	297	D
1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)	E	31		F
1	FG	Wageninger Str. (Teil West)	14,5	31		A
1	FG	Frankfurter Landstr.	1,9	31		A
2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,5	173	142	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	4,1	38	30	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	9,9	35	31	A
3	Kfz	Industriestraße Nord [L]	3,9	55	58	A
3	Kfz	Starkenburgerstr. [R]	3,8	16	22	A
3	Kfz	Starkenburgerstr. [L]	15,1	10	23	B
4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	3,8	67	58	A
4	Kfz	Dreieichstr. [R]	3,6	40	27	A
4	Kfz	Dreieichstr. [L]	13,6	53	24	B
5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	9,5	37	99	A
5	Kfz	Hessenring [R]	5,2	18	12	A
5	Kfz	Hessenring [L]	24,1	99	91	C
6	Kfz	Industriestr. [R]	19,8	63	83	A
6	Kfz	Industriestr. [L]	17,8	449	84	A
6	Kfz	B 486 West [G]	17,8	875	437	A
6	Kfz	B 486 West [L]	48,9	188	437	C
6	Kfz	B 486 Ost [R]	10,8	850	459	A
6	Kfz	B 486 Ost [G]	30,0	369	455	B
6	FG	Industriestr. (Teil Ost)	0,0	29		A
6	FG	Industriestr. (Teil Mitte)	1,8	29		A
6	FG	Industriestr. (Teil West)	14,3	29		A
6	FG	B 486	21,7	50		C
7	Kfz	Langener Straße West [R+G]	59,2	410	326	D
7	Kfz	Langener Straße West [L]	47,3	47	31	C
7	Kfz	B44 Süd [R]	27,2	592	507	B
7	Kfz	B44 Süd [G]	39,8	299	506	C
7	Kfz	B44 Süd [L]	0,0	0	0	A
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	8,5	27	106	A
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	33,8	173	113	B
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	51,6	233	113	D
7	Kfz	B44 Nord [R+G]	22,7	163	68	B
7	Kfz	B44 Nord [L]	55,7	67	65	D
7	FG	Langener Straße West	34,3	31		E
7	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)	8,3	33		A
7	FG	B44 Süd (Teil West)	34,0	33		D
7	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)	8,4	31		A
7	FG	B44 Nord	35,8	15		E

**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs**

Prognose Nullfall 2035 Ertüchtigung Knoten Industriestraße / B486 - vormittägliche Spitzenstunde

KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
8	Kfz	Am Bornbruch [R]	8,8	10	17	A
8	Kfz	Am Bornbruch [L]	39,3	4	6	D
8	Kfz	B 486 Ost [L]	9,9	12	382	A
9	Kfz	B 486 West [L]	5,8	11	0	A
9	Kfz	Am Zeltpl. [R]	14,1	16	20	B
9	Kfz	Am Zeltpl. [L]	38,1	3	21	D
9	Kfz	B 486 Ost [L]	10,0	7	54	B
9	Kfz	An der Schnepfenschneise [R]	9,9	15	32	A
9	Kfz	An der Schnepfenschneise [L]	33,6	32	31	D
9	FG	B 486 (Teil Nord)	0,0	0	0	A
9	FG	B 486 (Teil Süd)	0,0	0	0	A
11	Kfz	Industriestr. Nord [L]	6,3	15	45	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [R]	6,3	27	17	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [L]	27,5	29	37	C
12	Kfz	Industriestr. Nord [L]	6,6	9	17	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [R]	8,0	9	11	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [L]	16,4	9	16	B
13	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,4	8	32	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [R]	3,7	5	6	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [L]	5,5	1	7	A
14	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,2	9	29	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [R]	4,7	3	6	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [L]	5,9	2	6	A
15	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,1	2	11	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [R]	3,6	17	19	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [L]	6,3	17	19	A
16	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,3	21	59	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [R]	3,2	5	16	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [L]	7,8	3	16	A
A	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	33,6	63		B
B	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	31,9	449		B
C	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	14,6	1039		B
D	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	15,3	837		A
E	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	35,0	363		B
F	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	57,2	188		D
G	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	26,1	875		B

**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs**

Prognose Nullfall 2035 Ertüchtigung Knoten Industriestraße / B486 - vormittägliche Spitzenstunde

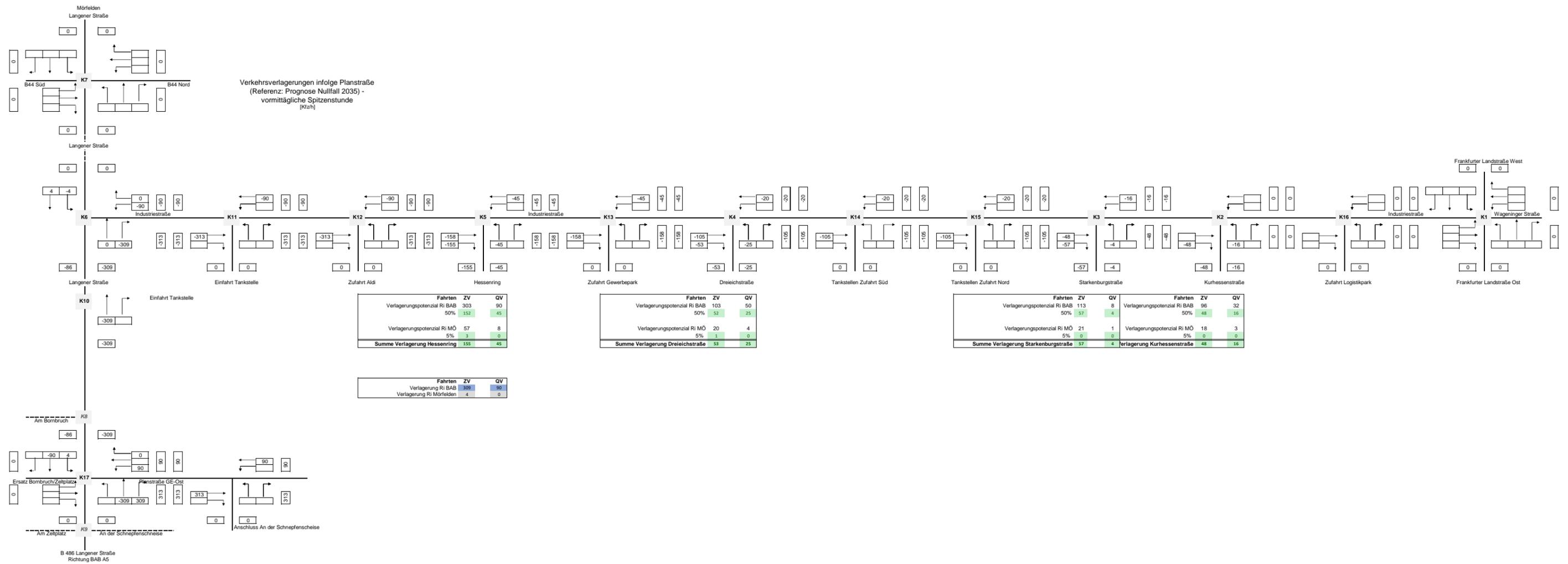
KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	67,3	267	247	D
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	64,8	104	247	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	11,4	39	37	A
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	36,2	249	139	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	46,0	109	62	C
1	Kfz	Industriestr. [R]	32,9	376	399	B
1	Kfz	Industriestr. [G+L]	42,3	375	399	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	22,9	154	101	B
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	42,1	349	343	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	55,3	202	314	D
1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)	7,5	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]	5,3	61	78	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	14,6	203	188	B
2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	18,3	119	188	B
3	Kfz	Industriestraße Nord [L]	2,6	13	20	A
3	Kfz	Starkenburgerstr. [R]	8,9	89	57	A
3	Kfz	Starkenburgerstr. [L]	17,0	91	59	B
4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,8	41	41	A
4	Kfz	Dreieichstr. [R]	5,0	99	49	A
4	Kfz	Dreieichstr. [L]	14,8	128	46	B
5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,7	22	57	A
5	Kfz	Hessenring [R]	134,6	34	281	F
5	Kfz	Hessenring [L]	165,4	268	300	F
6	Kfz	Industriestr. [R]	18,0	220	122	A
6	Kfz	Industriestr. [L]	17,3	697	122	A
6	Kfz	B 486 West [G]	15,7	408	116	A
6	Kfz	B 486 West [L]	43,2	82	107	C
6	Kfz	B 486 Ost [R]	34,4	432	72	B
6	Kfz	B 486 Ost [G]	53,2	684	1017	D
6	FG	Industriestr. (Teil Ost)	0,0	29		A
6	FG	Industriestr. (Teil Mitte)	2,5	29		A
6	FG	Industriestr. (Teil West)	13,4	29		A
6	FG	B 486	22,2	50		C
7	Kfz	Langener Straße West [R+G]	39,1	204	94	C
7	Kfz	Langener Straße West [L]	26,9	30	19	B
7	Kfz	B44 Süd [R]	13,1	298	71	A
7	Kfz	B44 Süd [G]	40,6	229	204	C
7	Kfz	B44 Süd [L]	47,7	14	25	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	20,3	49	443	B
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	41,1	282	450	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	51,1	569	450	D
7	Kfz	B44 Nord [R+G]	38,5	287	116	C
7	Kfz	B44 Nord [L]	0,0	0	110	A
7	FG	Langener Straße West	34,3	31		E
7	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)	7,7	33		A
7	FG	B44 Süd (Teil West)	34,4	33		D
7	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)	8,7	31		A
7	FG	B44 Nord	35,8	15		E

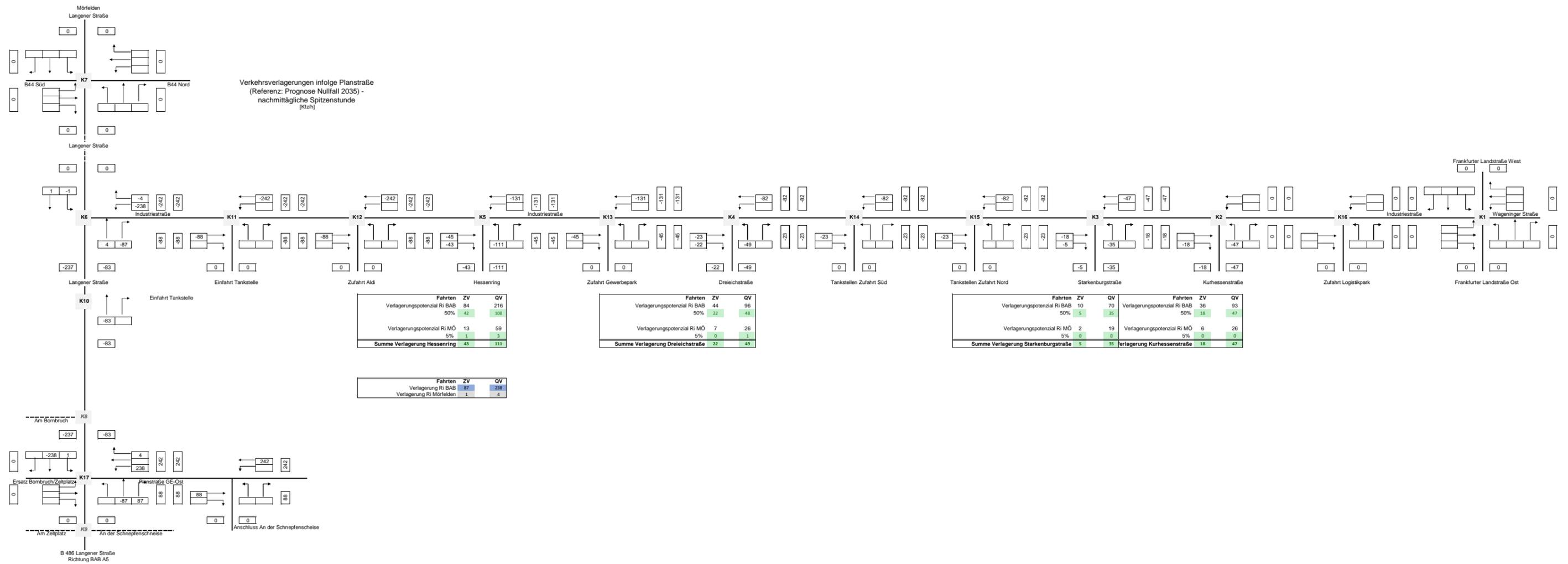
**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs**

Prognose Nullfall 2035 Ertüchtigung Knoten Industriestraße / B486 - vormittägliche Spitzenstunde

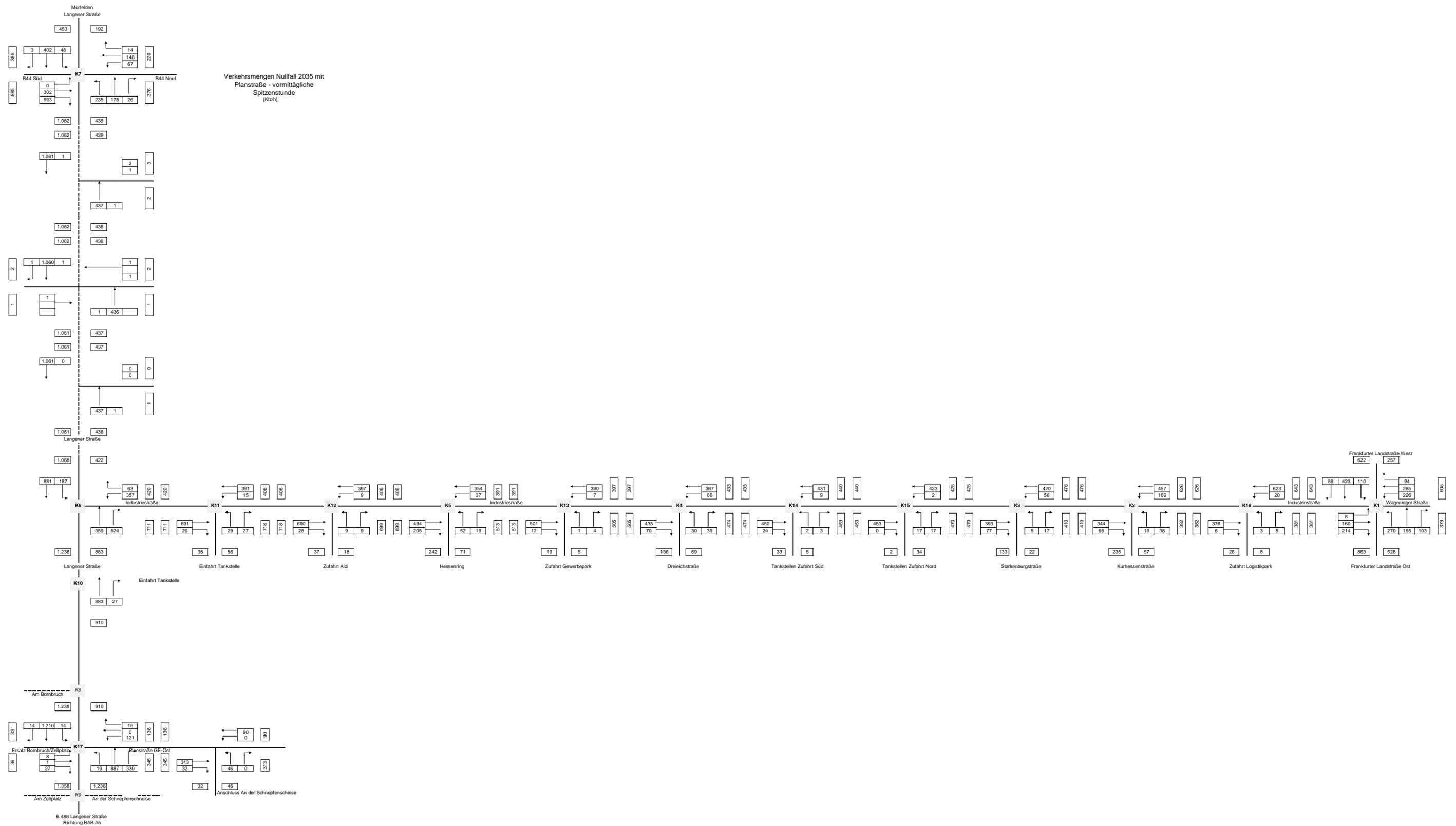
KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
8	Kfz	Am Bornbruch [R]	8,8	15	18	A
8	Kfz	Am Bornbruch [L]	46,3	4	17	E
8	Kfz	B 486 Ost [L]	8,2	6	674	A
9	Kfz	B 486 West [L]	5,8	11	62	A
9	Kfz	Am Zeltpl. [R]	11,8	14	19	B
9	Kfz	Am Zeltpl. [L]	32,9	5	20	D
9	Kfz	B 486 Ost [L]	9,2	28	272	A
9	Kfz	An der Schnepfenschneise [R]	11,4	10	38	B
9	Kfz	An der Schnepfenschneise [L]	29,0	24	36	C
9	FG	B 486 (Teil Nord)	0,0	0		A
9	FG	B 486 (Teil Süd)	0,0	0		A
11	Kfz	Industriestr. Nord [L]	4,3	23	84	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [R]	15,3	23	5	B
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [L]	147,4	42	113	F
12	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,5	2	5	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [R]	3,3	7	12	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [L]	15,1	14	17	B
13	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,2	1	0	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [R]	2,2	11	11	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [L]	8,3	1	12	A
14	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,0	18	31	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [R]	1,6	1	6	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [L]	8,7	4	6	A
15	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,8	4	13	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [R]	3,2	25	17	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [L]	6,1	17	16	A
16	Kfz	Industriestr. Nord [L]	5,1	9	102	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [R]	13,2	23	28	B
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [L]	12,2	13	28	B
A	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	36,3	220		C
B	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	33,0	697		B
C	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	25,3	513		C
D	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	44,8	425		C
E	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	64,3	672		D
F	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	46,0	82		C
G	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	18,0	408		A

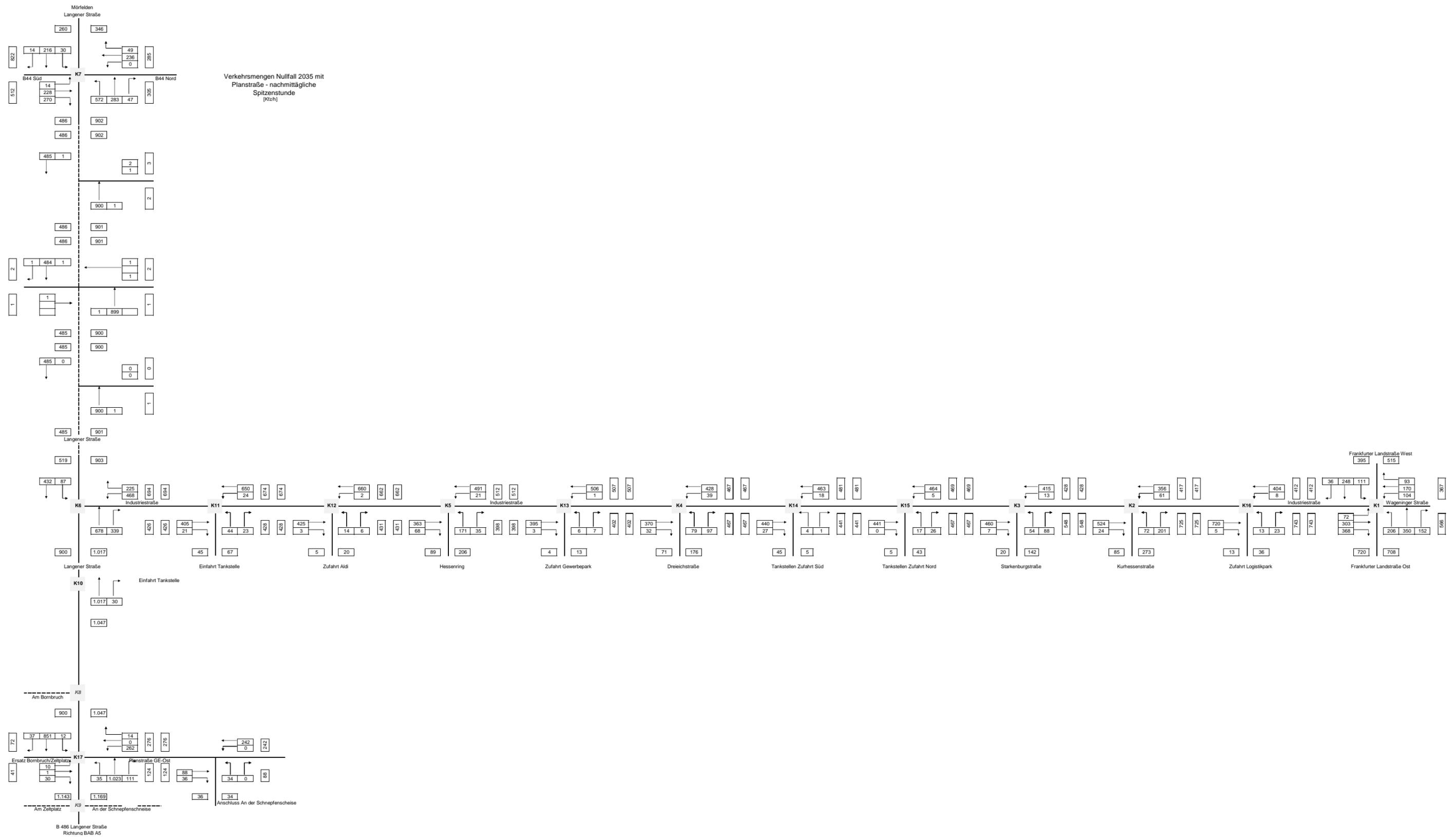
**Anlage 10**  
Verkehrsverlagerungen infolge Planstraße













**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]	59,2	384	491	D
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	58,0	223	491	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	40,5	92	356	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	60,0	420	352	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	67,4	112	325	D
1	Kfz	Industriestr. [R]	29,1	215	103	B
1	Kfz	Industriestr. [G+L]	44,5	169	161	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	7,9	104	13	A
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	31,3	157	74	B
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	54,1	270	297	D
1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)	9,6	31		A
1	FG	Wageninger Str. (Teil West)	14,5	31		A
1	FG	Frankfurter Landstr.	1,9	31		A
2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,9	173	128	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	3,1	38	31	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	8,3	19	31	A
3	Kfz	Industriestraße Nord [L]	2,8	55	43	A
3	Kfz	Starkenburgerstr. [R]	2,5	17	18	A
3	Kfz	Starkenburgerstr. [L]	8,6	5	14	A
4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,5	67	38	A
4	Kfz	Dreieichstr. [R]	2,4	38	17	A
4	Kfz	Dreieichstr. [L]	9,5	30	17	A
5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	4,1	37	50	A
5	Kfz	Hessenring [R]	2,5	20	11	A
5	Kfz	Hessenring [L]	10,3	53	25	B
6	Kfz	Industriestr. [R]	17,0	61	156	A
6	Kfz	Industriestr. [L]	20,1	361	156	B
6	Kfz	B 486 West [G]	11,7	879	378	A
6	Kfz	B 486 West [L]	47,2	185	371	C
6	Kfz	B 486 Ost [R]	4,2	527	26	A
6	Kfz	B 486 Ost [G]	22,8	364	205	B
6	FG	Industriestr. (Teil Ost)	8,9	29		A
6	FG	Industriestr. (Teil Mitte)	2,6	29		A
6	FG	Industriestr. (Teil West)	11,3	29		A
6	FG	B 486	39,2	50		F
7	Kfz	Langener Straße West [R+G]	59,5	410	395	D
7	Kfz	Langener Straße West [L]	47,2	47	31	C
7	Kfz	B44 Süd [R]	26,4	592	507	B
7	Kfz	B44 Süd [G]	39,1	299	506	C
7	Kfz	B44 Süd [L]	0,0	0	0	A
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	10,9	26	106	A
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	45,2	170	113	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	28,6	230	113	B
7	Kfz	B44 Nord [R+G]	22,7	163	68	B
7	Kfz	B44 Nord [L]	55,4	67	65	D
7	FG	Langener Straße West	34,3	31		E
7	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)	8,3	33		A
7	FG	B44 Süd (Teil West)	34,1	33		D
7	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)	8,1	31		A
7	FG	B44 Nord	35,8	15		E

**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs**

Prognose Nullfall 2035 mit Planstraße - vormittägliche Spitzenstunde

KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
11	Kfz	Industriestr. Nord [L]	6,9	14	118	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [R]	4,6	27	18	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [L]	24,6	29	36	C
12	Kfz	Industriestr. Nord [L]	3,7	9	17	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [R]	3,6	9	10	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [L]	10,7	9	11	B
13	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,8	8	19	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [R]	2,5	5	10	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [L]	3,7	1	7	A
14	Kfz	Industriestr. Nord [L]	0,7	9	11	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [R]	2,1	3	6	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [L]	6,2	2	6	A
15	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,1	2	7	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [R]	2,8	17	14	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [L]	4,9	17	18	A
16	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,2	21	56	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [R]	2,6	5	16	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [L]	7,6	3	16	A
17	Kfz	Planstraße [G+L]	43,8	122	49	C
17	Kfz	Planstraße [R]	42,3	15	20	C
17	Kfz	B486 West [G+R]	21,8	1225	396	B
17	Kfz	B486 West [L]	41,4	13	19	C
17	Kfz	Anbindung Bornbusch + Zeltplatz [R+G+L]	44,7	35	32	C
17	Kfz	B486 Ost [L]	45,1	19	23	C
17	Kfz	B486 Ost [G]	18,4	897	291	A
17	Kfz	B486 Ost [R]	2,3	332	15	A
17	Rad	Rad B486	0,0	0		A
17	Rad	Rad Am Bornbruch	0,0	0		A
A	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	24,1	61		B
B	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	45,7	361		C
C	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	16,3	713		B
D	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	24,2	514		B
E	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	43,3	355		C
F	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	51,1	185		D
G	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	15,5	879		A

**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs**

Prognose Nullfall 2035 mit Planstraße - nachmittägliche Spitzenstunde

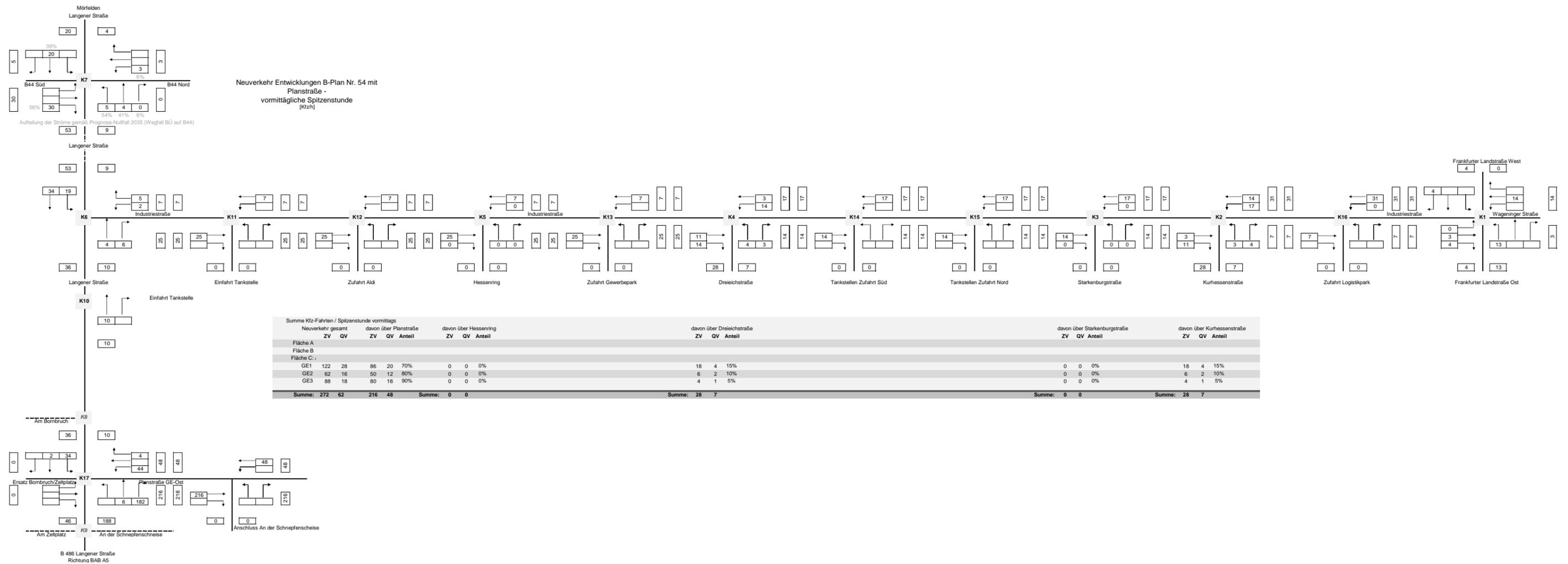
KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	66,3	267	238	D
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	63,6	103	238	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	11,3	39	16	A
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	36,3	249	139	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	46,0	109	62	C
1	Kfz	Industriestr. [R]	31,8	374	298	B
1	Kfz	Industriestr. [G+L]	41,2	374	331	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	22,5	154	57	B
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	41,8	349	345	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	55,0	202	311	D
1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)	7,5	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]	3,6	61	65	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	12,7	203	181	B
2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	15,3	73	181	B
3	Kfz	Industriestraße Nord [L]	2,2	12	24	A
3	Kfz	Starkenburgerstr. [R]	5,5	90	49	A
3	Kfz	Starkenburgerstr. [L]	12,0	55	50	B
4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,9	42	39	A
4	Kfz	Dreieichstr. [R]	3,0	97	44	A
4	Kfz	Dreieichstr. [L]	10,2	80	42	B
5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,8	22	41	A
5	Kfz	Hessenring [R]	2,8	36	17	A
5	Kfz	Hessenring [L]	15,0	172	64	B
6	Kfz	Industriestr. [R]	24,0	222	175	B
6	Kfz	Industriestr. [L]	17,5	469	175	A
6	Kfz	B 486 West [G]	5,3	411	61	A
6	Kfz	B 486 West [L]	37,3	81	49	C
6	Kfz	B 486 Ost [R]	12,1	341	144	A
6	Kfz	B 486 Ost [G]	24,7	680	572	B
6	FG	Industriestr. (Teil Ost)	6,2	29		A
6	FG	Industriestr. (Teil Mitte)	4,0	29		A
6	FG	Industriestr. (Teil West)	16,5	29		A
6	FG	B 486	32,0	50		E
7	Kfz	Langener Straße West [R+G]	42,3	234	105	C
7	Kfz	Langener Straße West [L]	27,6	29	24	B
7	Kfz	B44 Süd [R]	11,4	272	89	A
7	Kfz	B44 Süd [G]	38,2	228	166	C
7	Kfz	B44 Süd [L]	47,5	14	19	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	24,8	49	443	B
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	44,8	282	450	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	58,3	569	450	D
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	31		E
7	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)	7,8	33		A
7	FG	B44 Süd (Teil West)	32,7	33		D
7	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)	9,1	31		A
7	FG	B44 Nord	34,1	15		D

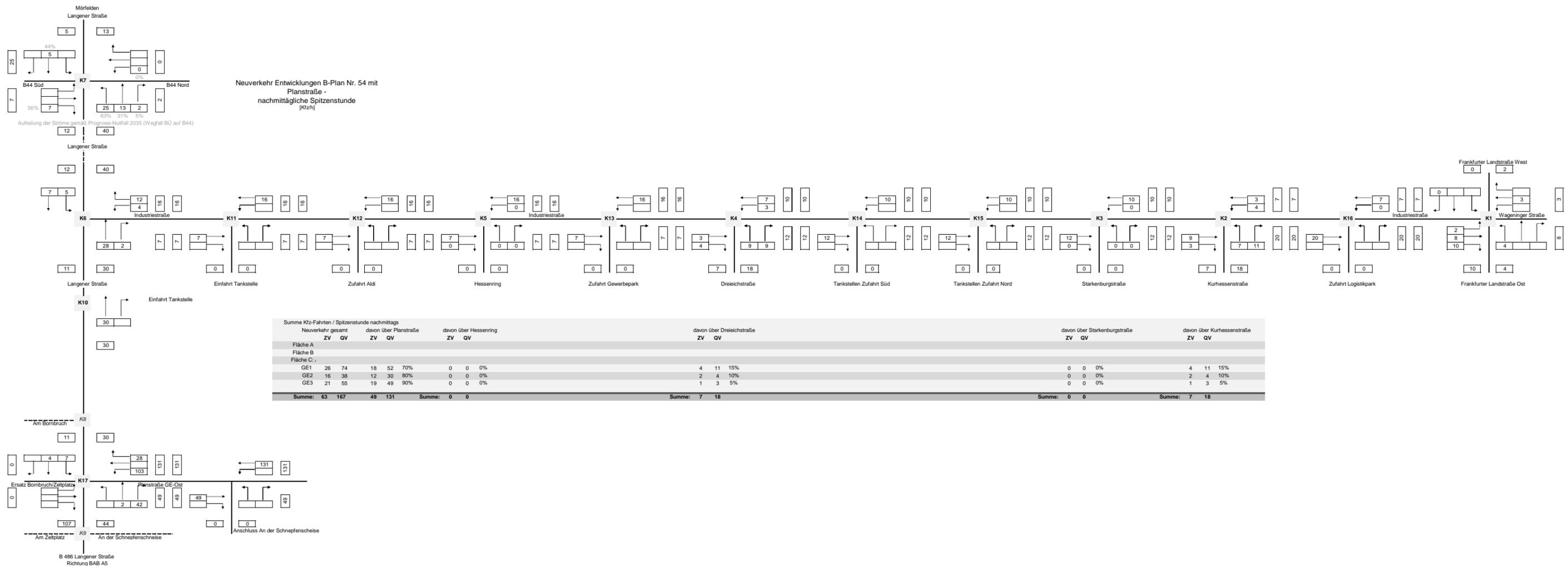
**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs**

Prognose Nullfall 2035 mit Planstraße - nachmittägliche Spitzenstunde

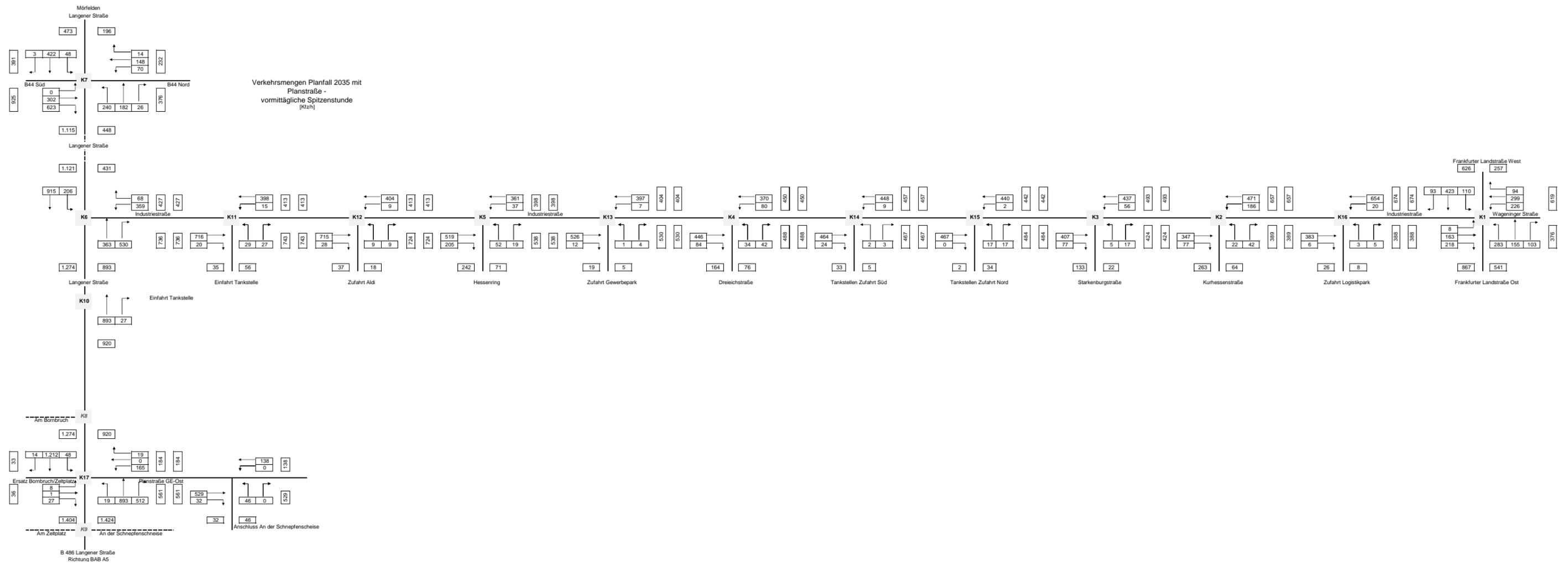
KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
11	Kfz	Industriestr. Nord [L]	5,5	23	137	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [R]	10,6	24	13	B
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [L]	76,2	42	142	E
12	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,3	2	28	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [R]	2,6	7	12	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [L]	12,7	14	12	B
13	Kfz	Industriestr. Nord [L]	0,5	1	0	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [R]	1,9	11	11	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [L]	4,1	2	11	A
14	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,3	18	17	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [R]	2,0	1	6	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [L]	7,4	4	6	A
15	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,0	4	18	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [R]	3,1	25	17	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [L]	5,8	17	17	A
16	Kfz	Industriestr. Nord [L]	4,8	9	43	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [R]	11,7	23	22	B
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [L]	10,2	13	22	B
17	Kfz	Planstraße [G+L]	41,9	262	61	C
17	Kfz	Planstraße [R]	38,1	15	18	C
17	Kfz	B486 West [G+R]	23,6	867	173	B
17	Kfz	B486 West [L]	40,0	11	13	C
17	Kfz	Anbindung Bornbusch + Zeltplatz [R+G+L]	46,7	40	32	C
17	Kfz	B486 Ost [L]	57,7	35	31	D
17	Kfz	B486 Ost [G]	37,8	1032	448	C
17	Kfz	B486 Ost [R]	4,5	111		A
17	Rad	Rad B486	0,0	0		A
17	Rad	Rad Am Bornbruch	0,0	0		A
A	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	31,0	222		B
B	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	48,4	469		C
C	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	26,8	422		C
D	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	51,2	333		D
E	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	64,6	664		D
F	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	40,0	81		C
G	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	7,6	411		A

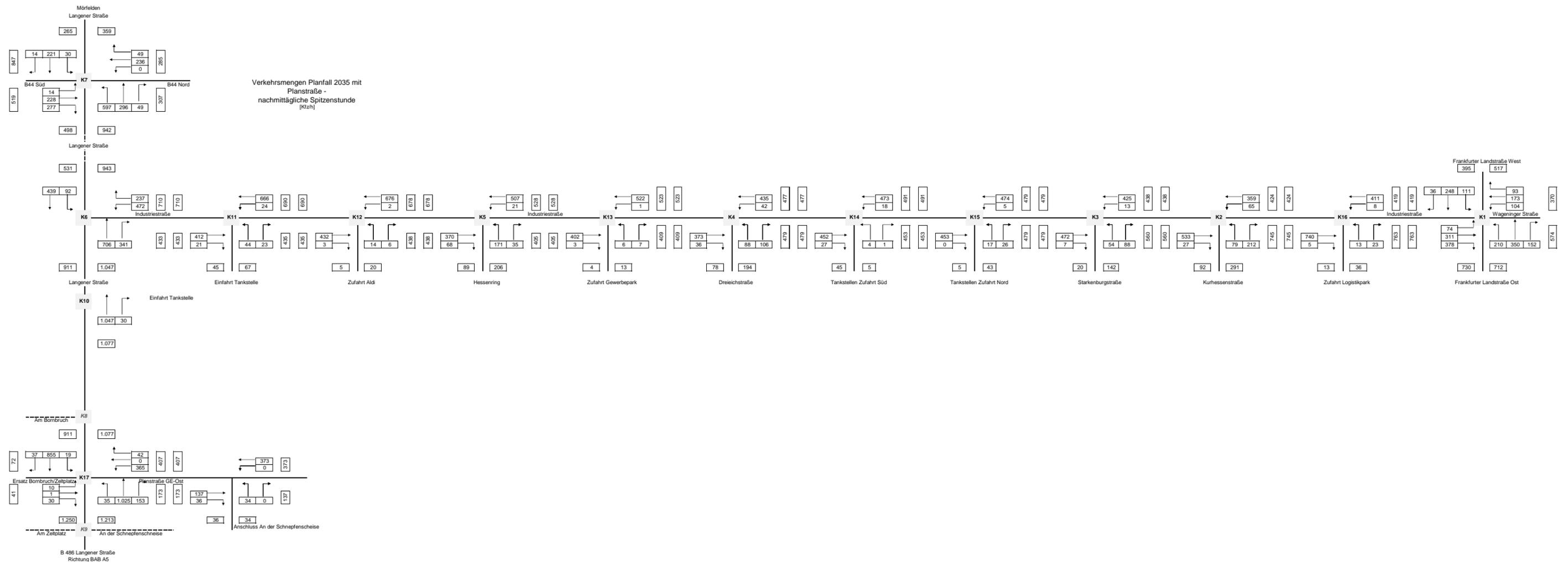














**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs**

Prognose Planfall 2035 mit Planstraße - vormittägliche Spitzenstunde

KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	68,2	397	523	D
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	67,0	223	523	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	44,1	96	372	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	63,3	420	359	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	67,5	112	343	D
1	Kfz	Industriestr. [R]	32,8	218	150	B
1	Kfz	Industriestr. [G+L]	50,6	172	163	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	19,2	104	14	A
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	44,6	155	414	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	80,2	281	498	E
1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)	9,6	31		A
1	FG	Wageninger Str. (Teil West)	14,5	31		A
1	FG	Frankfurter Landstr.	1,8	31		A
2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,0	190	94	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	3,6	43	34	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	10,3	22	35	B
3	Kfz	Industriestraße Nord [L]	2,9	55	49	A
3	Kfz	Starkenburgerstr. [R]	3,0	16	24	A
3	Kfz	Starkenburgerstr. [L]	16,0	5	25	B
4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,9	82	43	A
4	Kfz	Dreieichstr. [R]	2,5	42	22	A
4	Kfz	Dreieichstr. [L]	10,5	33	24	B
5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	4,4	36	66	A
5	Kfz	Hessenring [R]	2,6	20	12	A
5	Kfz	Hessenring [L]	9,5	53	24	A
6	Kfz	Industriestr. [R]	16,1	67	157	A
6	Kfz	Industriestr. [L]	20,0	361	157	A
6	Kfz	B 486 West [G]	11,9	912	452	A
6	Kfz	B 486 West [L]	54,8	202	452	D
6	Kfz	B 486 Ost [R]	4,3	531	37	A
6	Kfz	B 486 Ost [G]	22,9	367	203	B
6	FG	Industriestr. (Teil Ost)	8,9	29		A
6	FG	Industriestr. (Teil Mitte)	2,6	29		A
6	FG	Industriestr. (Teil West)	11,3	29		A
6	FG	B 486	39,2	50		F
7	Kfz	Langener Straße West [R+G]	54,1	429	323	D
7	Kfz	Langener Straße West [L]	44,6	47	43	C
7	Kfz	B44 Süd [R]	49,3	620	1005	C
7	Kfz	B44 Süd [G]	62,4	299	1005	D
7	Kfz	B44 Süd [L]	0,0	0	0	A
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	10,9	26	97	A
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	43,7	175	104	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	25,5	236	104	B
7	Kfz	B44 Nord [R+G]	24,7	163	81	B
7	Kfz	B44 Nord [L]	56,5	70	78	D
7	FG	Langener Straße West	34,3	31		E
7	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)	8,1	33		A
7	FG	B44 Süd (Teil West)	34,1	33		D
7	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)	8,2	31		A
7	FG	B44 Nord	35,8	15		E

**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs**

Prognose Planfall 2035 mit Planstraße - vormittägliche Spitzenstunde

KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
11	Kfz	Industriestr. Nord [L]	7,1	15	119	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [R]	5,2	27	12	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [L]	22,1	29	24	C
12	Kfz	Industriestr. Nord [L]	3,6	9	17	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [R]	3,6	9	11	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [L]	12,1	9	12	B
13	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,7	8	18	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [R]	2,2	5	6	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [L]	4,6	1	6	A
14	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,0	9	12	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [R]	2,6	3	6	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [L]	9,9	2	6	A
15	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,5	2	6	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [R]	2,6	17	23	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [L]	5,6	17	23	A
16	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,3	22	132	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [R]	2,7	5	16	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [L]	7,1	3	16	A
17	Kfz	Planstraße [G+L]	44,8	165	80	C
17	Kfz	Planstraße [R]	45,7	20	23	C
17	Kfz	B486 West [G+R]	22,0	1224	432	B
17	Kfz	B486 West [L]	43,0	47	37	C
17	Kfz	Anbindung Bornbusch + Zeltplatz [R+G+L]	44,7	35	32	C
17	Kfz	B486 Ost [L]	48,6	18	23	C
17	Kfz	B486 Ost [G]	18,4	900	281	A
17	Kfz	B486 Ost [R]	3,7	512	41	A
17	Rad	Rad B486	0,0	0		A
17	Rad	Rad Am Bornbruch	0,0	0		A
A	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	23,6	67		B
B	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	46,3	361		C
C	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	17,6	733		B
D	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	24,2	516		B
E	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	42,9	356		C
F	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	60,7	202		D
G	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	17,8	912		A

**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs**

Prognose Planfall 2035 mit Planstraße - nachmittägliche Spitzenstunde

KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	QSV
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [R+G]	58,0	269	264	D
1	Kfz	Wageninger Str. Nord [L]	54,6	104	264	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	11,4	39	16	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]	44,7	381	337	C
1	Kfz	Industriestr. [G+L]	54,4	382	362	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	22,6	154	134	B
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	41,2	348	360	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	50,9	206	314	D
1	FG	Wageninger Str. (Teil Ost)	7,5	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]	4,2	65	74	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	25,7	215	443	C
2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	29,5	79	443	C
3	Kfz	Industriestraße Nord [L]	2,5	12	31	A
3	Kfz	Starkenburgerstr. [R]	5,7	90	45	A
3	Kfz	Starkenburgerstr. [L]	12,4	55	46	B
4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,0	45	45	A
4	Kfz	Dreieichstr. [R]	3,3	105	45	A
4	Kfz	Dreieichstr. [L]	10,5	89	42	B
5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,1	23	36	A
5	Kfz	Hessenring [R]	3,6	36	12	A
5	Kfz	Hessenring [L]	17,2	172	81	B
6	Kfz	Industriestr. [R]	30,1	233	174	B
6	Kfz	Industriestr. [L]	17,3	473	174	A
6	Kfz	B 486 West [G]	5,1	419	54	A
6	Kfz	B 486 West [L]	39,5	85	51	C
6	Kfz	B 486 Ost [R]	20,7	342	162	B
6	Kfz	B 486 Ost [G]	37,8	705	695	C
6	FG	Industriestr. (Teil Ost)	6,2	29		A
6	FG	Industriestr. (Teil Mitte)	4,0	29		A
6	FG	Industriestr. (Teil West)	16,5	29		A
6	FG	B 486	32,0	50		E
7	Kfz	Langener Straße West [R+G]	43,1	240	128	C
7	Kfz	Langener Straße West [L]	29,0	29	27	B
7	Kfz	B44 Süd [R]	12,1	279	64	A
7	Kfz	B44 Süd [G]	38,5	228	237	C
7	Kfz	B44 Süd [L]	47,3	14	24	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	33,0	50	456	B
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	50,0	293	463	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	68,3	590	463	D
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	31		E
7	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)	7,8	33		A
7	FG	B44 Süd (Teil West)	32,7	33		D
7	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)	9,4	31		A
7	FG	B44 Nord	34,1	15		D

**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs**

Prognose Planfall 2035 mit Planstraße - nachmittägliche Spitzenstunde

						QSV
KP	Art	Verkehrstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
11	Kfz	Industriestr. Nord [L]	5,5	23	136	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [R]	9,5	24	18	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [L]	104,1	41	131	F
12	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,4	2	27	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [R]	3,4	7	12	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [L]	14,6	14	12	B
13	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,3	1	0	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [R]	2,1	7	10	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [L]	4,9	5	12	A
14	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,4	18	37	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [R]	1,8	1	6	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [L]	6,6	4	6	A
15	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,6	5	19	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [R]	3,2	25	22	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [L]	5,7	17	22	A
16	Kfz	Industriestr. Nord [L]	9,3	9	62	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [R]	20,2	23	40	C
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [L]	18,2	13	29	B
17	Kfz	Planstraße [G+L]	46,1	367	93	C
17	Kfz	Planstraße [R]	42,8	43	36	C
17	Kfz	B486 West [G+R]	21,0	873	194	B
17	Kfz	B486 West [L]	39,8	18	23	C
17	Kfz	Anbindung Bornbusch + Zeltplatz [R+G+L]	44,9	40	31	C
17	Kfz	B486 Ost [L]	59,0	35	29	D
17	Kfz	B486 Ost [G]	40,0	1031	470	C
17	Kfz	B486 Ost [R]	5,7	154		A
17	Rad	Rad B486	0,0	0		A
17	Rad	Rad Am Bornbruch	0,0	0		A
A	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	43,8	233		C
B	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	50,4	473		D
C	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	36,3	426		D
D	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	62,8	327		D
E	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	81,1	670		E
F	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	42,9	85		C
G	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	7,3	419		A

**Anlage 16**  
Leistungsfähigkeitsuntersuchung Prognose Planfall 2035 mit Planstraße und Ertüchtigung  
Knotenpunkt B44 / Industriestraße

**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs**

Prognose Planfall 2035 mit Planstraße und Ertüchtigung KP1 - vormittägliche Spitzenstunde

						QSV
KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
1	Kfz	Wageningen Str. Nord [R+G]	51,5	398	370	D
1	Kfz	Wageningen Str. Nord [L]	50,2	223	370	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	48,1	96	367	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	64,5	419	359	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	65,1	112	75	D
1	Kfz	Industriestr. [R]	24,7	217	83	B
1	Kfz	Industriestr. [G+L]	36,2	172	104	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	6,1	104	19	A
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	32,9	156	107	B
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	41,5	281	57	C
1	FG	Wageningen Str. (Teil Ost)	0,0			A
1	FG	Wageningen Str. (Teil West)	6,7			A
1	FG	Frankfurter Landstr.	7,1			A
2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,0	190	109	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	3,1	43	26	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	9,7	22	27	A
3	Kfz	Industriestraße Nord [L]	3,1	56	54	A
3	Kfz	Starkenburgerstr. [R]	3,3	17	20	A
3	Kfz	Starkenburgerstr. [L]	12,8	5	21	B
4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,8	81	49	A
4	Kfz	Dreieichstr. [R]	2,7	42	37	A
4	Kfz	Dreieichstr. [L]	11,2	33	35	B
5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	4,5	36	57	A
5	Kfz	Hessenring [R]	2,7	20	10	A
5	Kfz	Hessenring [L]	9,9	53	25	A
6	Kfz	Industriestr. [R]	16,4	67	156	A
6	Kfz	Industriestr. [L]	20,1	362	156	B
6	Kfz	B 486 West [G]	11,8	912	452	A
6	Kfz	B 486 West [L]	53,5	202	452	D
6	Kfz	B 486 Ost [R]	4,2	532	30	A
6	Kfz	B 486 Ost [G]	22,9	367	201	B
6	FG	Industriestr. (Teil Ost)	8,9			A
6	FG	Industriestr. (Teil Mitte)	2,6			A
6	FG	Industriestr. (Teil West)	11,3			A
6	FG	B 486	39,2			F
7	Kfz	Langener Straße West [R+G]	54,2	429	358	D
7	Kfz	Langener Straße West [L]	44,8	47	43	C
7	Kfz	B44 Süd [R]	49,5	621	1003	C
7	Kfz	B44 Süd [G]	62,4	299	1004	D
7	Kfz	B44 Süd [L]	0,0	0	0	A
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	10,8	26	100	A
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	44,1	175	106	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	25,3	236	106	B
7	Kfz	B44 Nord [R+G]	24,7	163	81	B
7	Kfz	B44 Nord [L]	56,6	71	78	D
7	FG	Langener Straße West	34,3			E
7	FG	B44 Süd (Rechtsabbieger)	8,2			A
7	FG	B44 Süd (Teil West)	34,0			D
7	FG	B486 Ost (Rechtsabbieger)	8,2			A
7	FG	B44 Nord	35,8			E

**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs**

Prognose Planfall 2035 mit Planstraße und Ertüchtigung KP1 - vormittägliche Spitzenstunde

						QSV
KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
11	Kfz	Industriestr. Nord [L]	7,3	15	118	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [R]	5,6	27	15	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [L]	26,3	29	44	C
12	Kfz	Industriestr. Nord [L]	3,2	9	17	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [R]	3,9	9	11	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [L]	12,9	9	11	B
13	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,6	8	25	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [R]	2,3	5	10	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [L]	4,2	1	10	A
14	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,2	9	12	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [R]	3,5	3	6	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [L]	9,3	2	6	A
15	Kfz	Industriestr. Nord [L]	0,9	2	24	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [R]	2,8	17	19	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [L]	5,4	17	19	A
16	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,1	22	35	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [R]	3,0	5	16	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [L]	0,0	0	16	A
17	Kfz	Planstraße [G+L]	45,0	165	80	C
17	Kfz	Planstraße [R]	45,9	20	23	C
17	Kfz	B486 West [G+R]	22,0	1225	414	B
17	Kfz	B486 West [L]	43,1	47	31	C
17	Kfz	Anbindung Bornbusch + Zeltplatz [R+G+L]	44,7	35	32	C
17	Kfz	B486 Ost [L]	48,0	18	23	C
17	Kfz	B486 Ost [G]	18,2	900	288	A
17	Kfz	B486 Ost [R]	3,5	512	63	A
A	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	25,1	67		B
B	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	47,5	362		C
C	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	13,8	734		B
D	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	23,9	516		B
E	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	42,7	357		C
F	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	59,6	202		D
G	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	17,8	912		A

**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs**

Prognose Planfall 2035 mit Planstraße und Ertüchtigung KP 1 - nachmittägliche Spitzenstunde

						QSV
KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
1	Kfz	Wageningen Str. Nord [R+G]	61,3	269	264	D
1	Kfz	Wageningen Str. Nord [L]	55,9	104	264	D
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [R]	14,2	39	7	A
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [G]	36,5	249	139	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. West [L]	45,8	109	62	C
1	Kfz	Industriestr. [R]	31,9	382	323	B
1	Kfz	Industriestr. [G+L]	41,3	382	323	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [R]	23,5	155	80	B
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [G]	42,4	349	360	C
1	Kfz	Frankfurter Landstr. Ost [L]	49,6	206	55	C
1	FG	Wageningen Str. (Teil Ost)	1,9			A
1	FG	Wageningen Str. (Teil West)	18,6			A
1	FG	Frankfurter Landstr.	12,9			A
2	Kfz	Industriestr. Nord [L]	3,7	65	121	A
2	Kfz	Kurhessenstr. [R]	11,8	215	162	B
2	Kfz	Kurhessenstr. [L]	14,3	80	163	B
3	Kfz	Industriestraße Nord [L]	2,6	12	44	A
3	Kfz	Starkenburgerstr. [R]	5,6	90	44	A
3	Kfz	Starkenburgerstr. [L]	11,3	55	46	B
4	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,0	45	70	A
4	Kfz	Dreieichstr. [R]	3,4	106	38	A
4	Kfz	Dreieichstr. [L]	10,6	89	36	B
5	Kfz	Industriestr. Nord [L]	2,0	23	48	A
5	Kfz	Hessenring [R]	3,6	36	12	A
5	Kfz	Hessenring [L]	16,6	172	69	B
6	Kfz	Industriestr. [R]	30,6	234	178	B
6	Kfz	Industriestr. [L]	17,2	474	178	A
6	Kfz	B 486 West [G]	5,1	419	68	A
6	Kfz	B 486 West [L]	41,0	85	68	C
6	Kfz	B 486 Ost [R]	20,0	341	126	B
6	Kfz	B 486 Ost [G]	35,8	704	735	C
6	FG	Industriestr. (Teil Ost)	6,2			A
6	FG	Industriestr. (Teil Mitte)	4,0			A
6	FG	Industriestr. (Teil West)	16,5			B
6	FG	B 486	32,0			D
7	Kfz	Langener Straße West [R+G]	43,0	240	128	C
7	Kfz	Langener Straße West [L]	29,0	29	27	B
7	Kfz	B44 Süd [R]	12,1	279	64	A
7	Kfz	B44 Süd [G]	38,5	228	237	C
7	Kfz	B44 Süd [L]	47,3	14	24	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [R]	32,7	50	455	B
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [G]	49,9	293	462	C
7	Kfz	Langener Straße B486 Ost [L]	69,2	590	462	D
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

**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs**

Prognose Planfall 2035 mit Planstraße und Ertüchtigung KP 1 - nachmittägliche Spitzenstunde

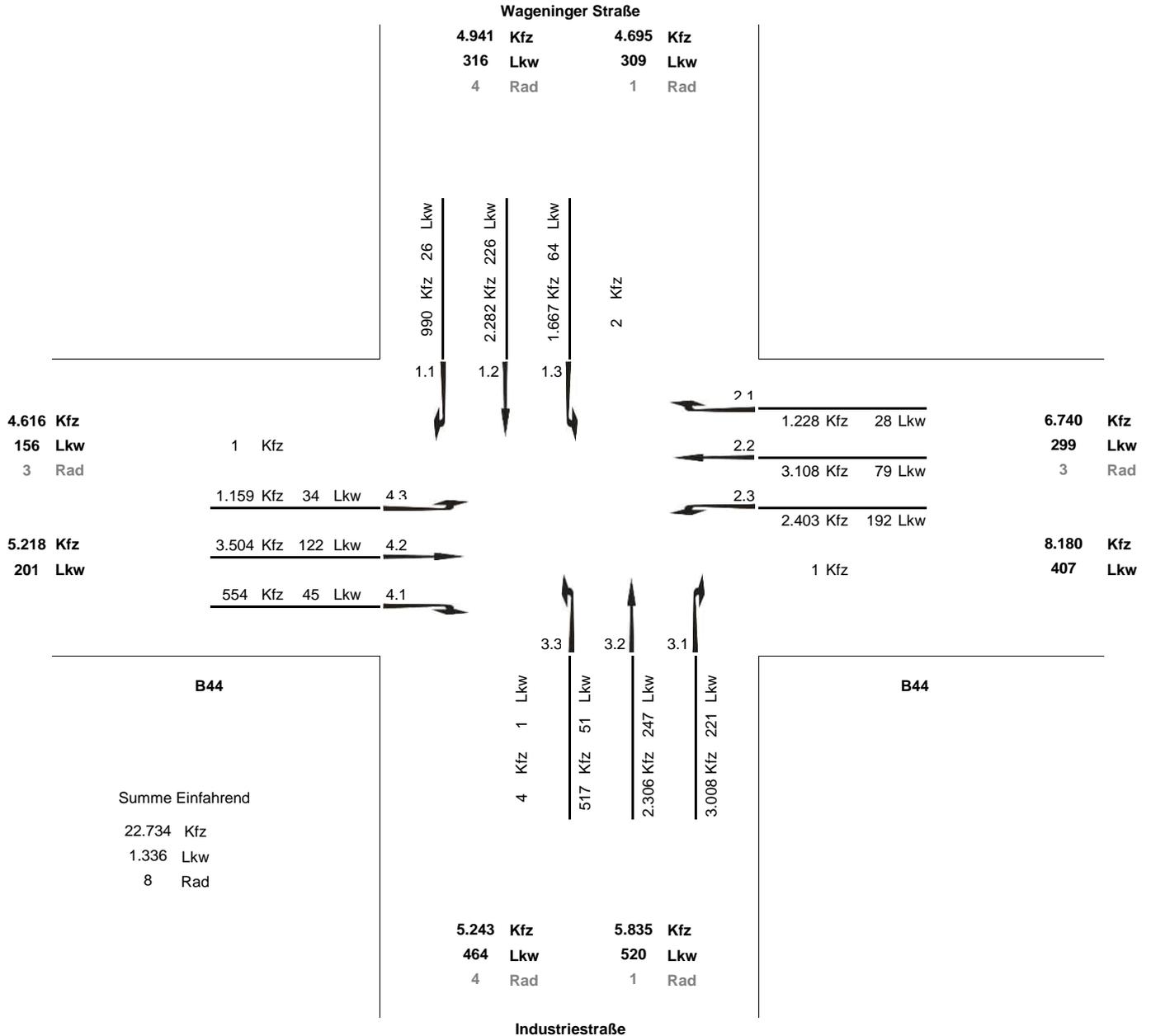
						QSV
KP	Art	Verkehrsstrom aus:	w [s]	Q [Fz.]	Stau [m]	
11	Kfz	Industriestr. Nord [L]	6,0	23	140	A
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [R]	10,2	23	14	B
11	Kfz	Zufahrt Tankstelle [L]	102,2	41	150	F
12	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,9	2	31	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [R]	3,0	7	12	A
12	Kfz	Zufahrt Aldi [L]	14,9	14	16	B
13	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,5	1	0	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [R]	2,2	7	10	A
13	Kfz	Zufahrt Gewerbepark [L]	6,0	5	17	A
14	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,2	18	29	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [R]	1,9	1	6	A
14	Kfz	Tankstelle Süd [L]	7,0	4	6	A
15	Kfz	Industriestr. Nord [L]	1,7	5	20	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [R]	3,1	25	20	A
15	Kfz	Zufahrt Tankstelle Nord [L]	6,4	17	20	A
16	Kfz	Industriestr. Nord [L]	3,6	9	23	A
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [R]	13,6	23	23	B
16	Kfz	Zufahrt Logistikpark [L]	0,0	0	23	A
17	Kfz	Planstraße [G+L]	46,2	367	91	C
17	Kfz	Planstraße [R]	42,4	43	32	C
17	Kfz	B486 West [G+R]	23,8	874	194	B
17	Kfz	B486 West [L]	37,7	18	24	C
17	Kfz	Anbindung Bornbusch + Zeltplatz [R+G+L]	46,7	40	32	C
17	Kfz	B486 Ost [L]	58,3	35	27	D
17	Kfz	B486 Ost [G]	40,1	1030	471	C
17	Kfz	B486 Ost [R]	6,0	154		A
A	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [R]	43,1	234		C
B	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Süd [L]	49,5	474		C
C	Kfz	Industriestr. Gesamt Richtung Nord	26,8	426		C
D	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [R]	62,6	325		D
E	Kfz	B 486 Gesamt Richtung West [G]	79,1	670		E
F	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [L]	44,8	85		C
G	Kfz	B 486 Gesamt Richtung Ost [G]	7,3	419		A

**Anlage 17**  
Ergebnisse Verkehrszählung von 12.03 und 16.04.2014 – Einzeldarstellung

**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 12.03.2024**

**Gesamtmenge von 00:00 bis 00:00 Uhr**

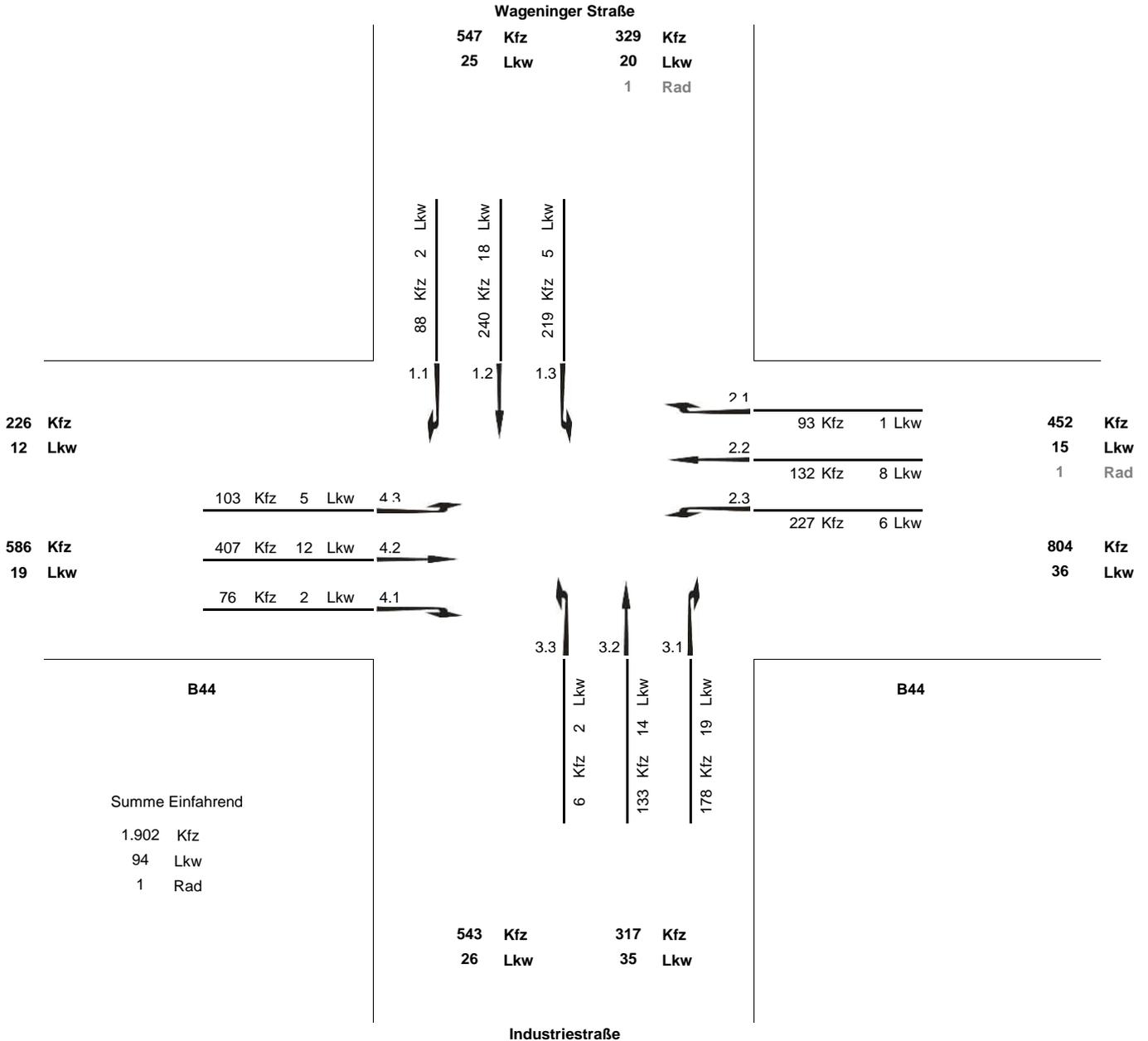
**K1: Wagener Straße / B44 / Industriestraße / B44**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 12.03.2024**

**Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr**

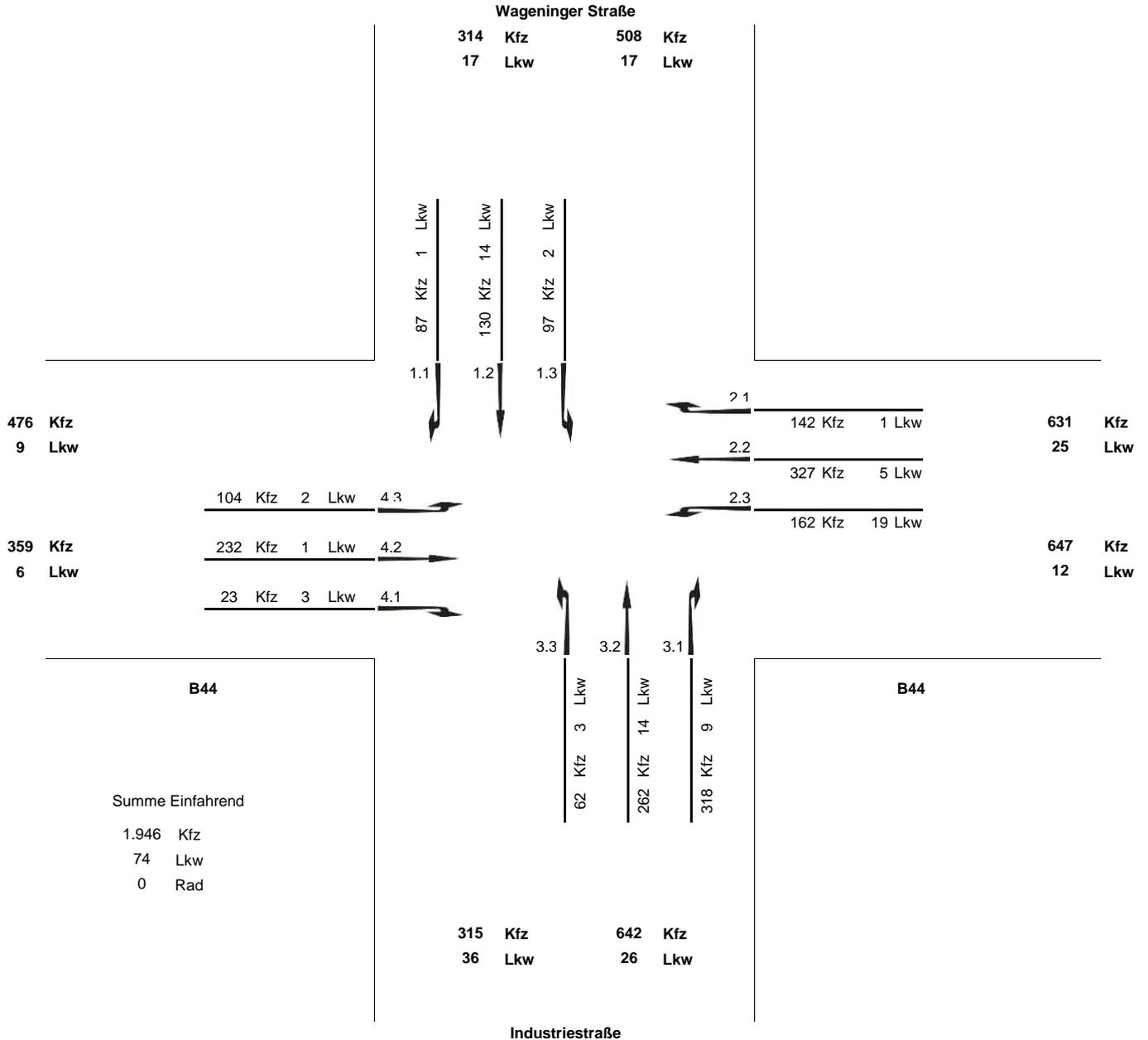
**K1: Wagener Straße / B44 / Industriestraße / B44**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 12.03.2024**

**Spitzenstunde von 16:45 bis 17:45 Uhr**

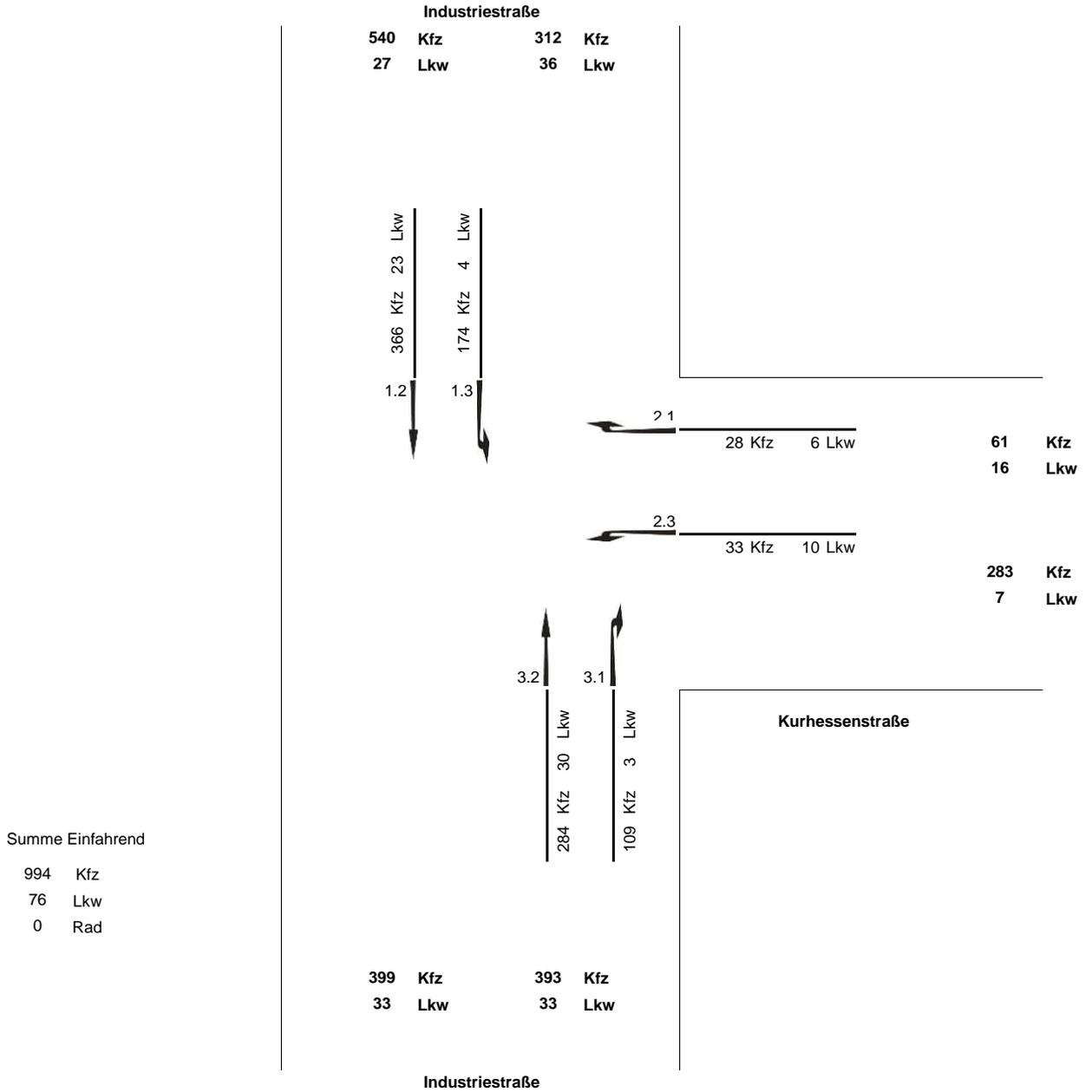
**K1: Wagener Straße / B44 / Industriestraße / B44**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 12.03.2024**

**Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr**

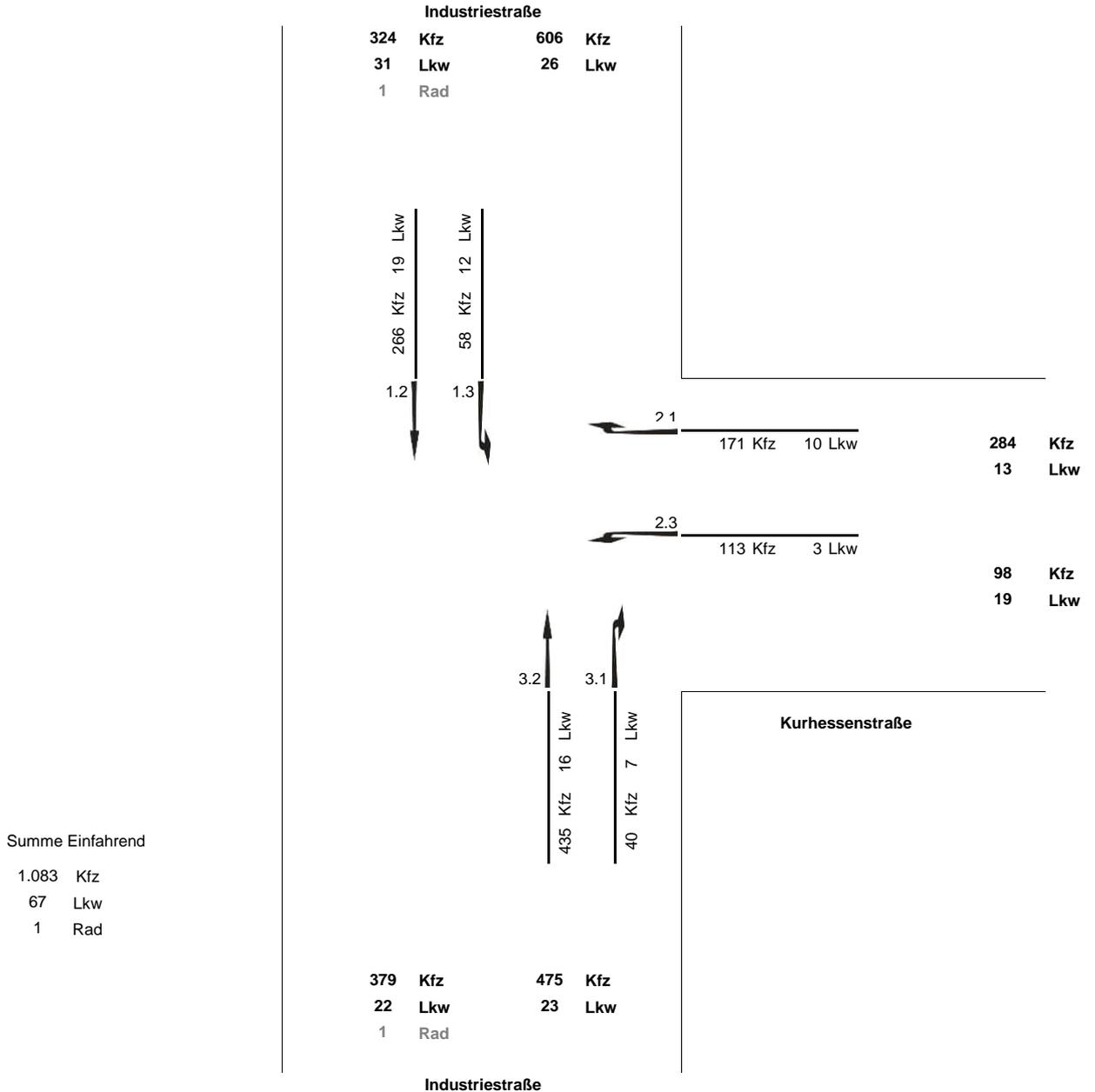
**K2: Industriestraße / Kurhessenstraße / Industriestraße**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 12.03.2024**

**Spitzenstunde von 16:45 bis 17:45 Uhr**

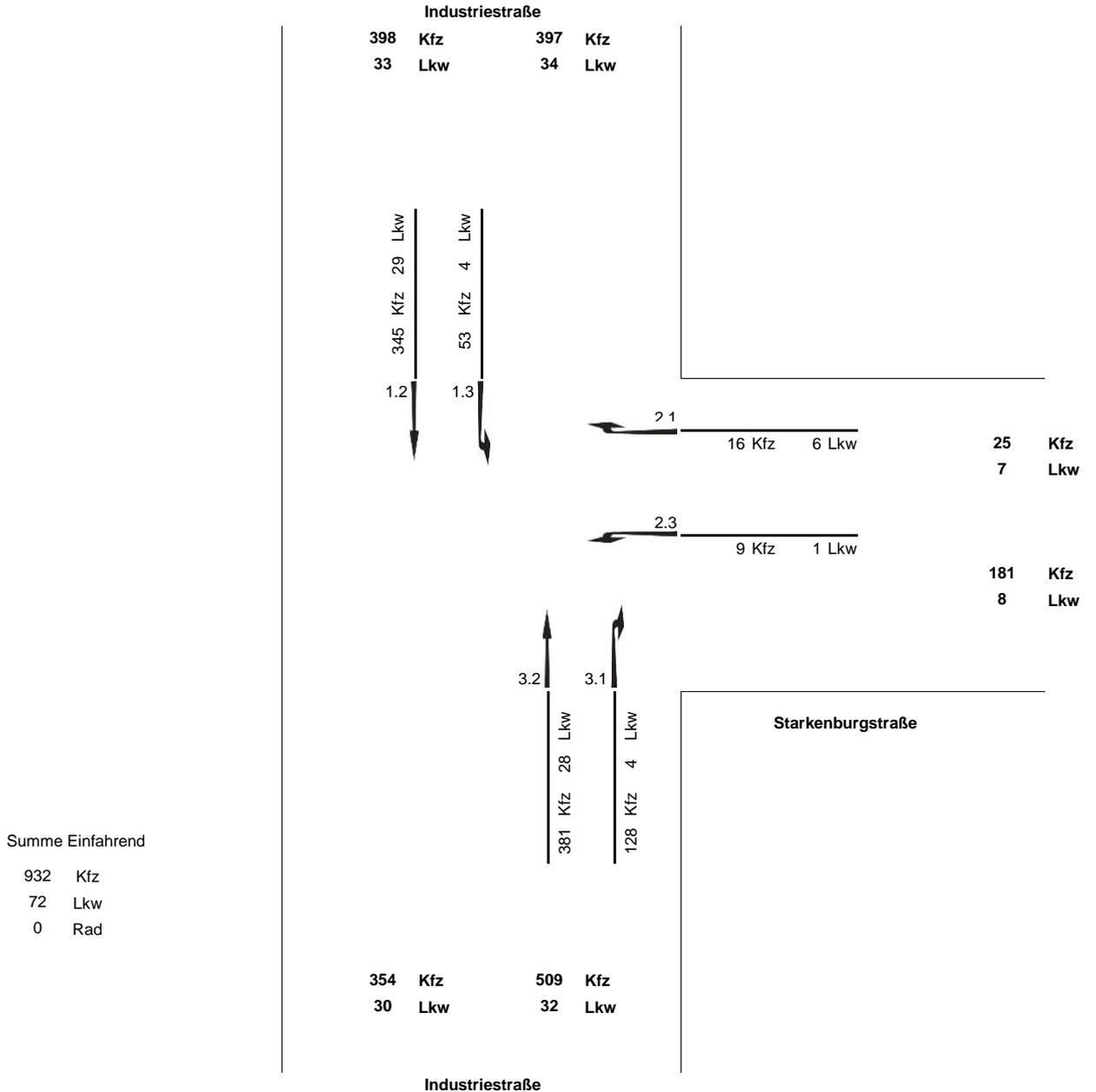
**K2: Industriestraße / Kurhessenstraße / Industriestraße**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 12.03.2024**

**Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr**

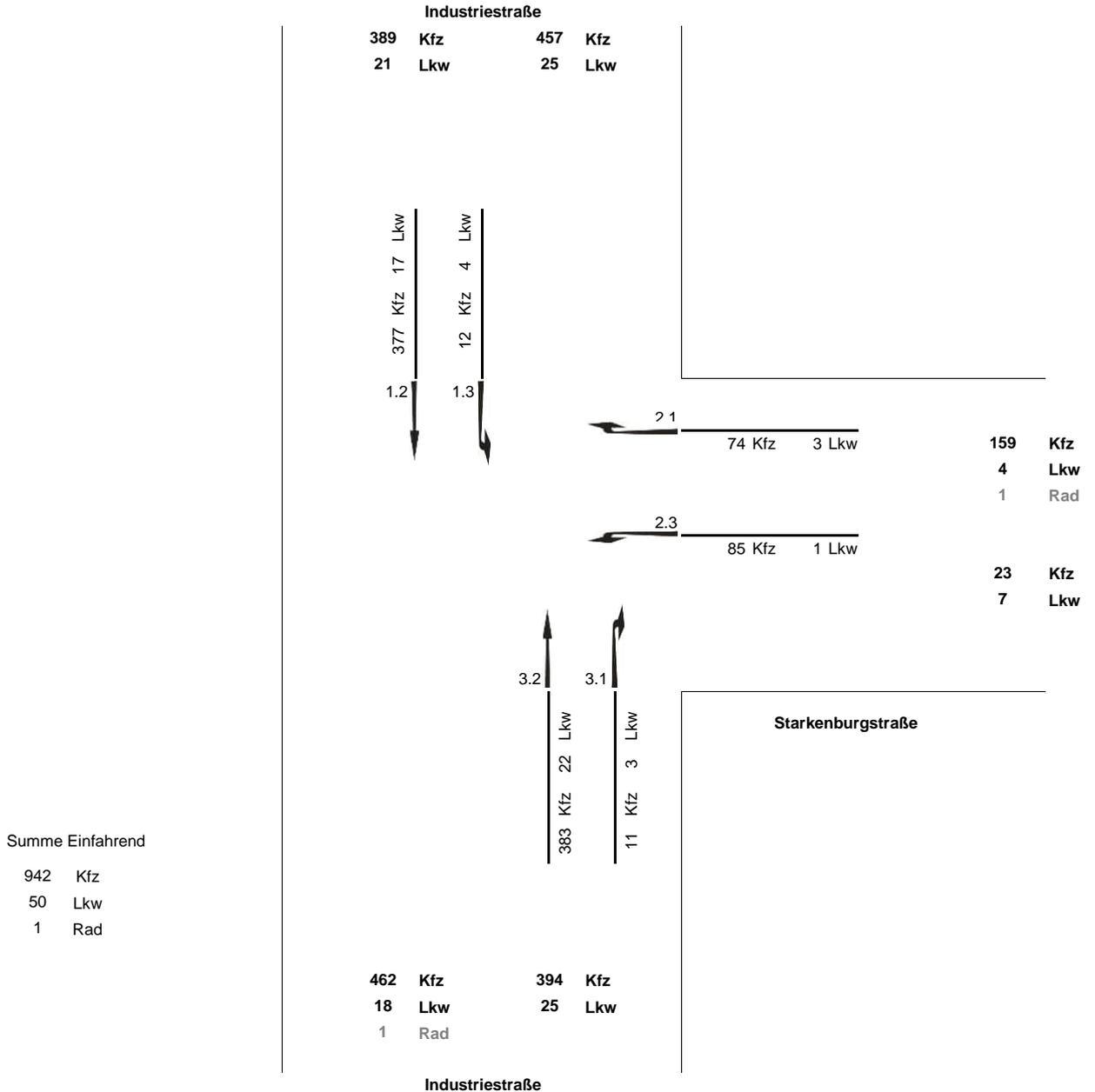
**K3: Industriestraße / Starckenburgstraße / Industriestraße**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 12.03.2024**

**Spitzenstunde von 16:45 bis 17:45 Uhr**

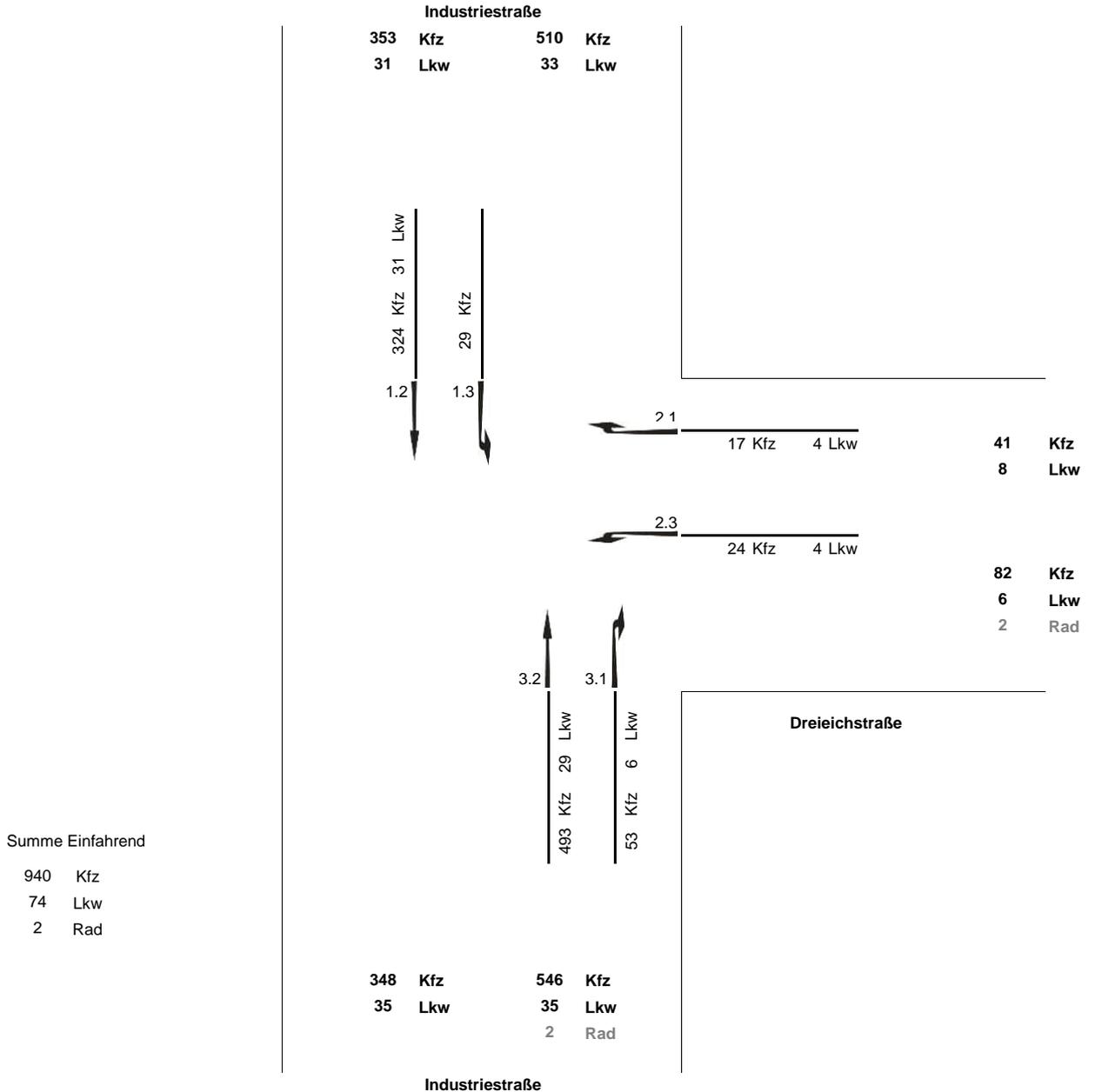
**K3: Industriestraße / Starckenburgstraße / Industriestraße**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 12.03.2024**

**Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr**

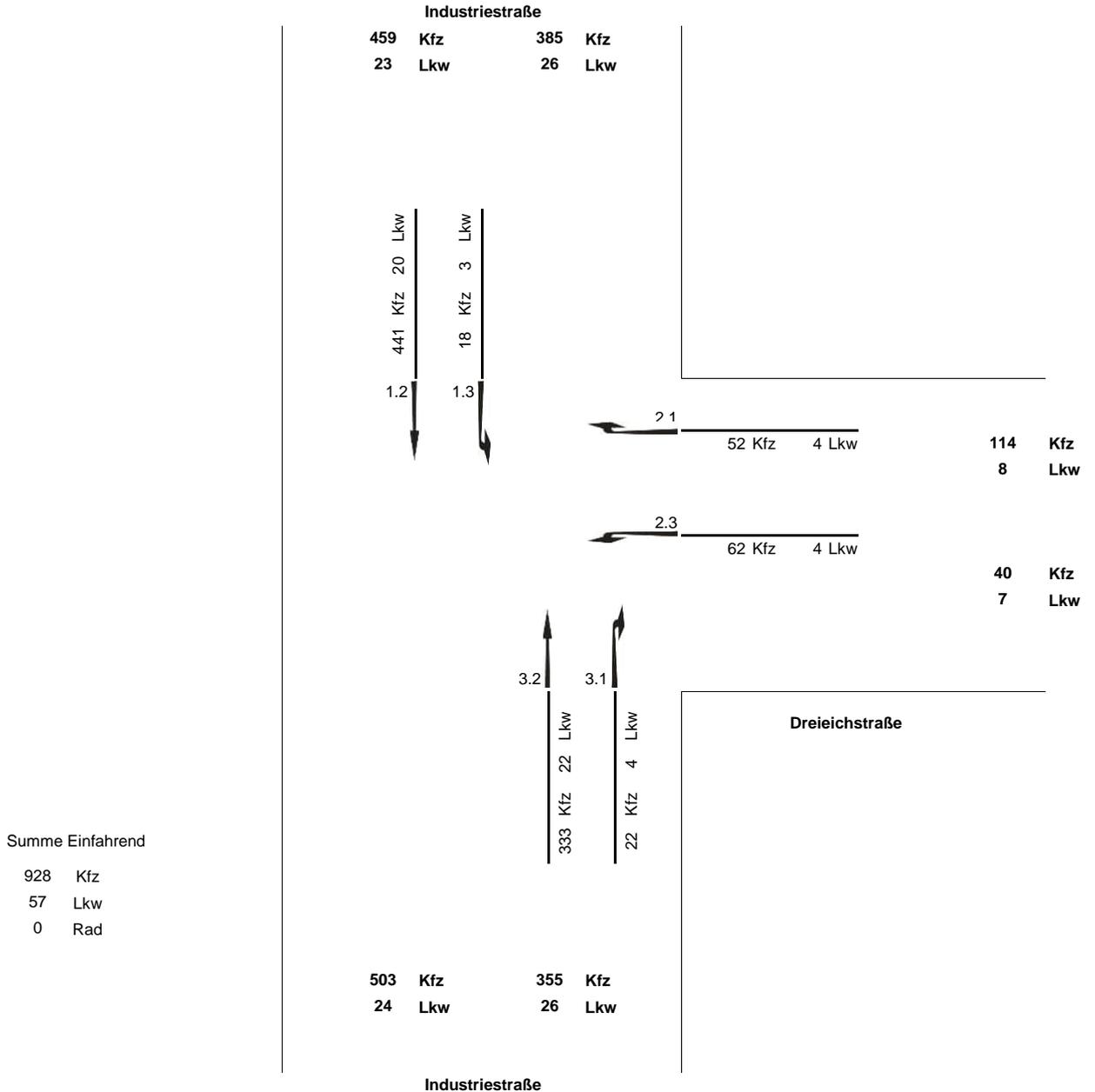
**K4: Industriestraße / Dreieichstraße / Industriestraße**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 12.03.2024**

**Spitzenstunde von 16:45 bis 17:45 Uhr**

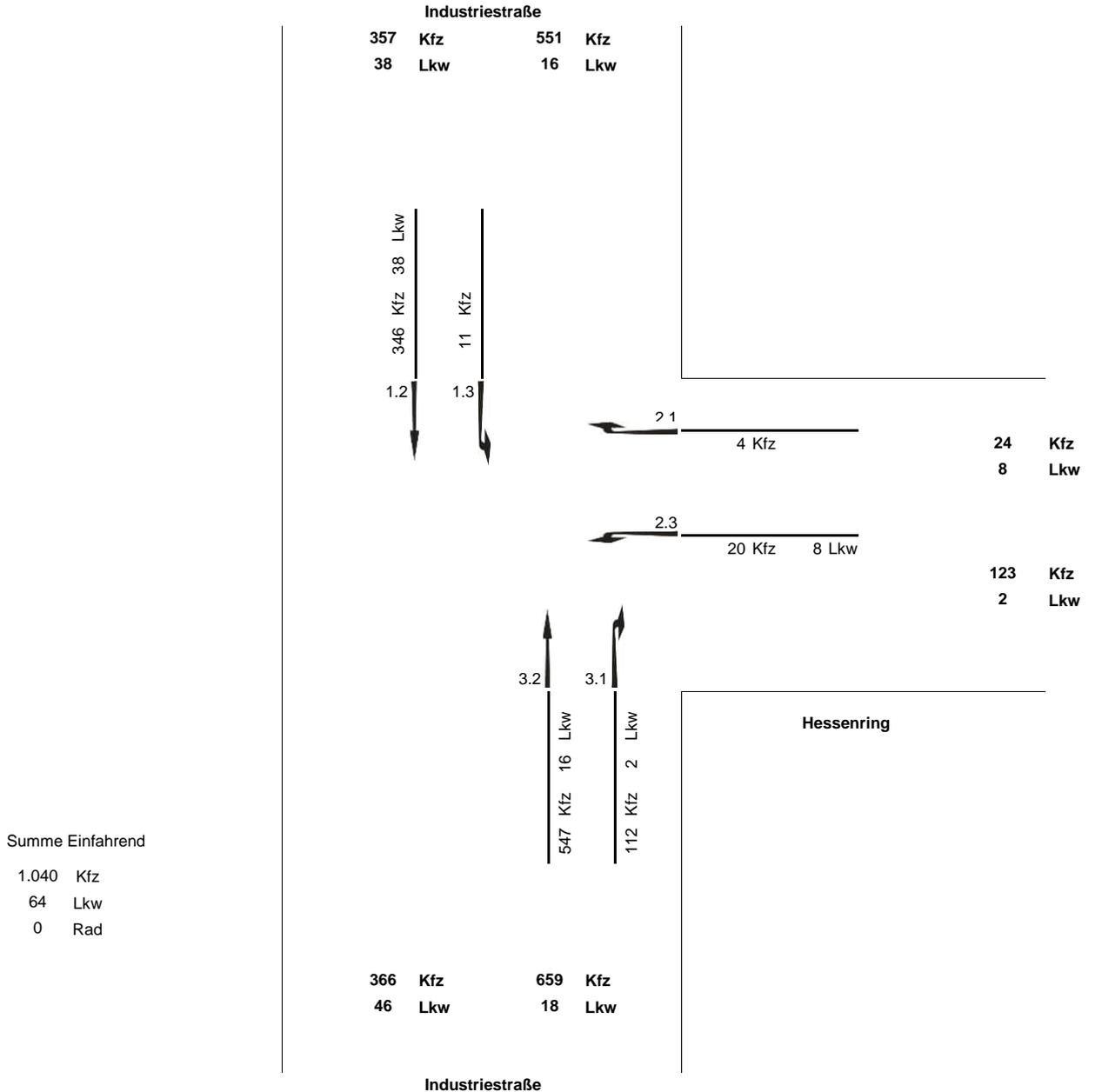
**K4: Industriestraße / Dreieichstraße / Industriestraße**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 12.03.2024**

**Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr**

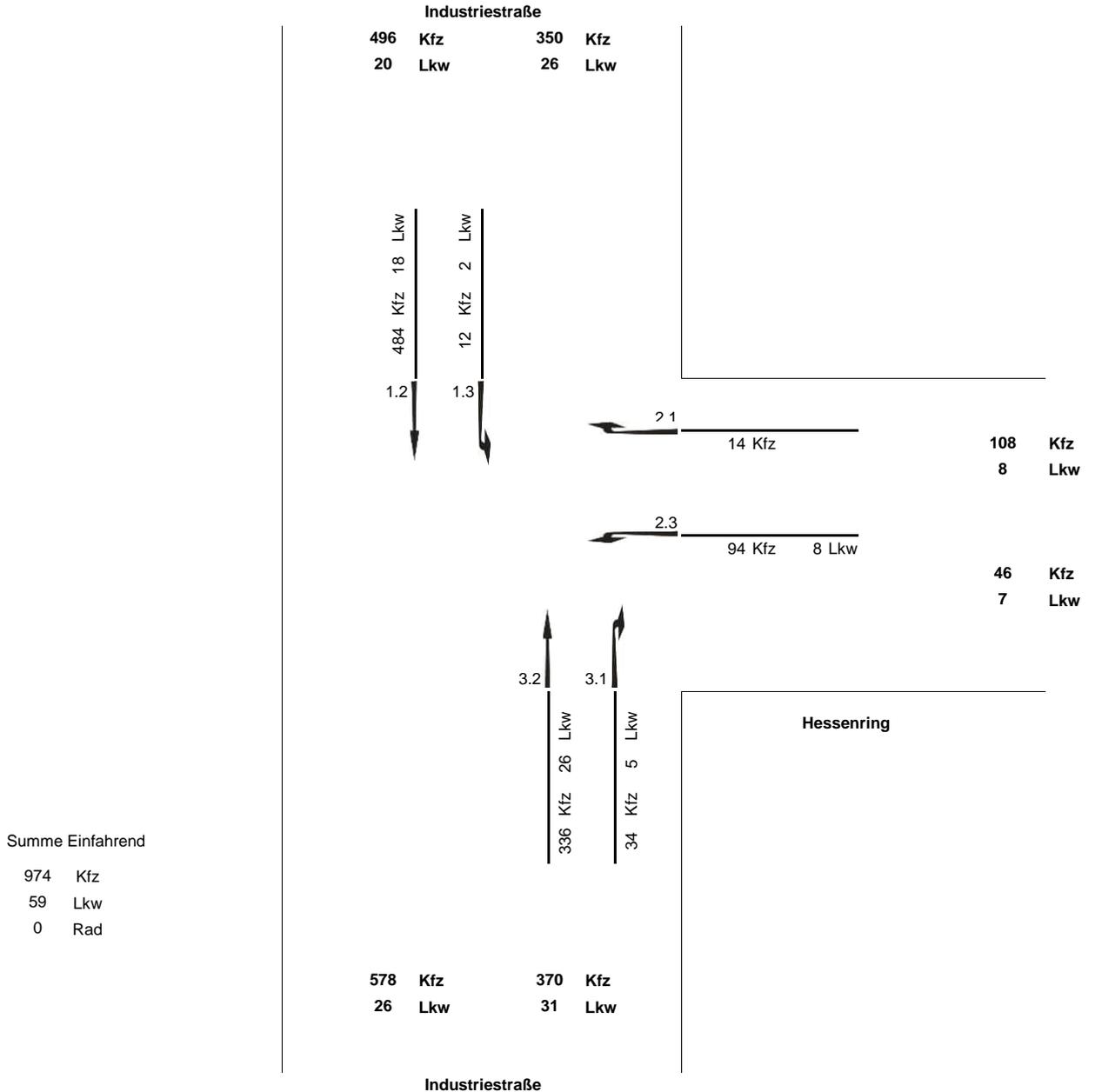
**K5: Industriestraße / Hessenring / Industriestraße**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 12.03.2024**

**Spitzenstunde von 16:45 bis 17:45 Uhr**

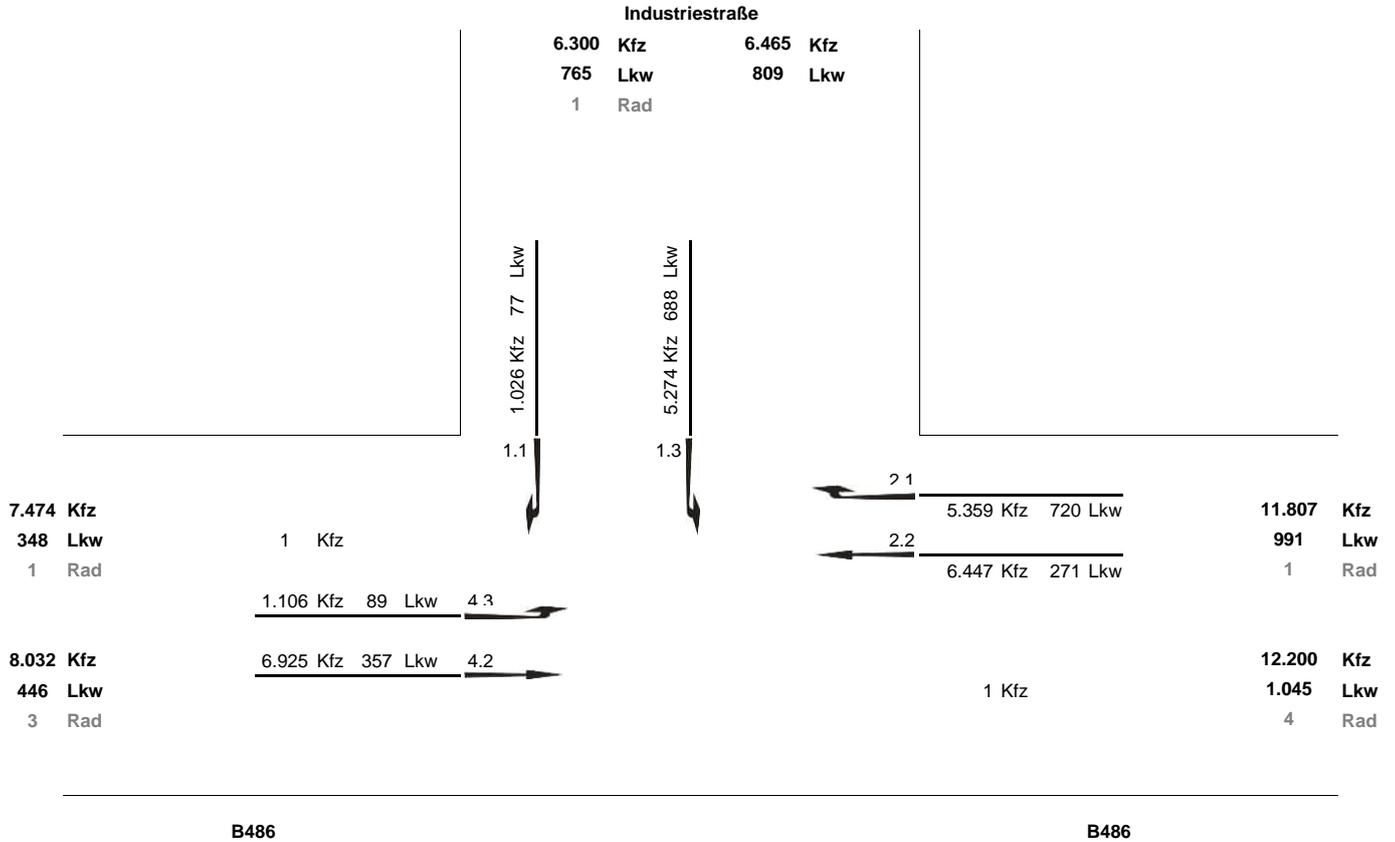
**K5: Industriestraße / Hessenring / Industriestraße**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom Di. 12.03.2024**

**Gesamtmenge von 00:00 bis 00:00 Uhr**

**K6: Industriestraße / B486 / B486**



7.474 Kfz  
348 Lkw  
1 Rad

1 Kfz

1.106 Kfz 89 Lkw 4.3

8.032 Kfz  
446 Lkw  
3 Rad

6.925 Kfz 357 Lkw 4.2

1 Kfz

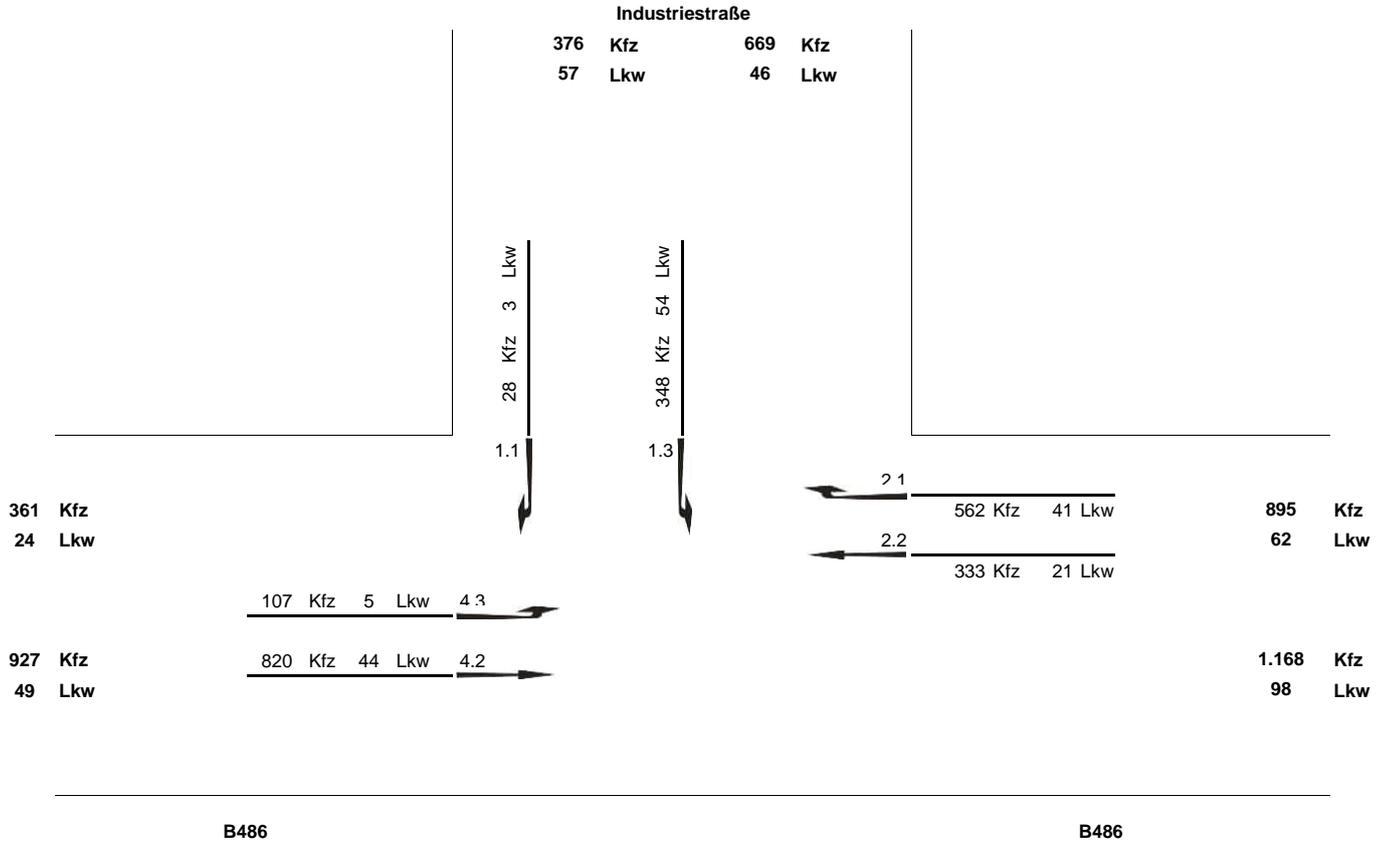
11.807 Kfz  
991 Lkw  
1 Rad

12.200 Kfz  
1.045 Lkw  
4 Rad

**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom Di. 12.03.2024**

**Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr**

**K6: Industriestraße / B486 / B486**

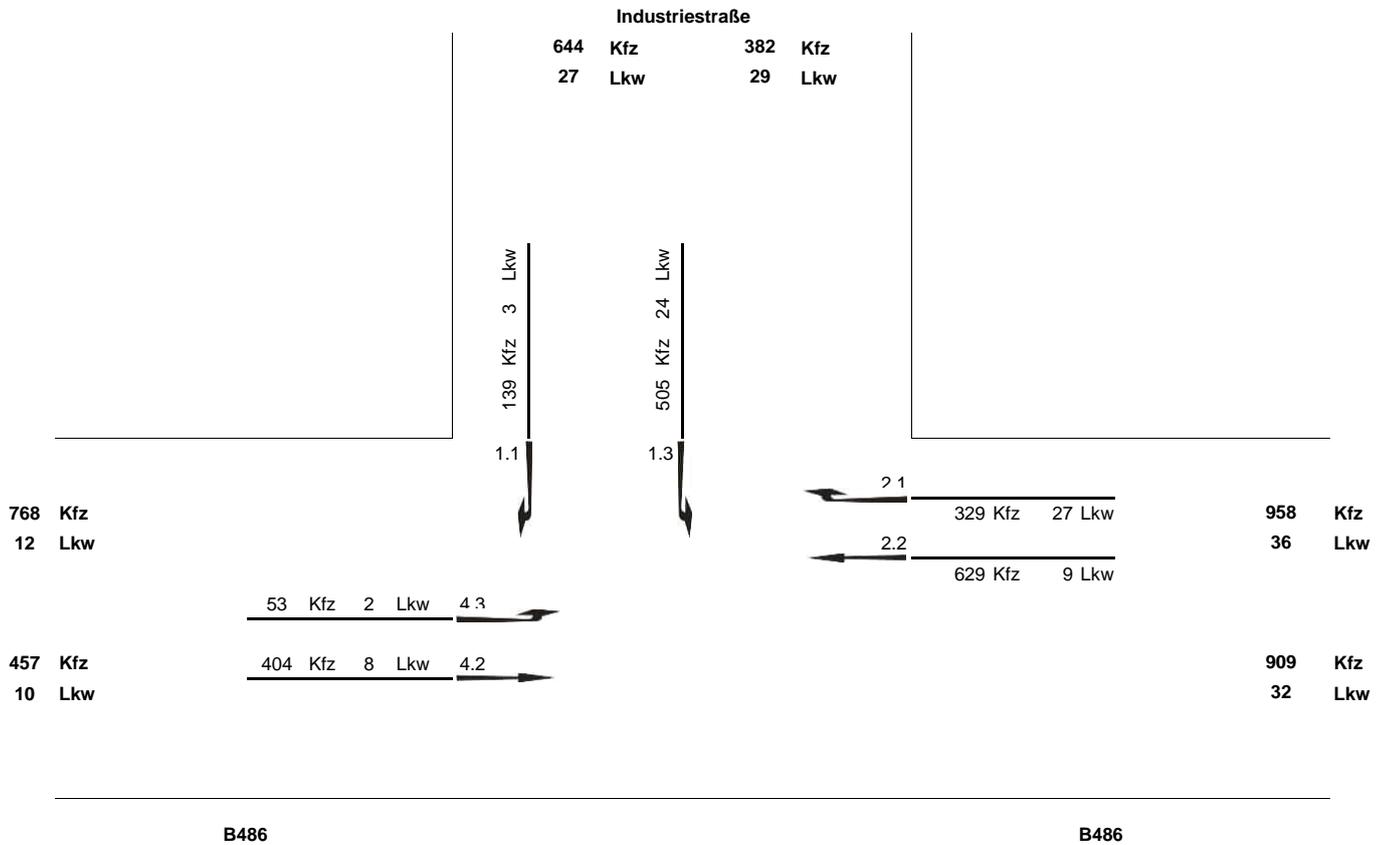


Summe Einfahrend  
2.198 Kfz  
168 Lkw  
0 Rad

**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom Di. 12.03.2024**

**Spitzenstunde von 16:45 bis 17:45 Uhr**

**K6: Industriestraße / B486 / B486**



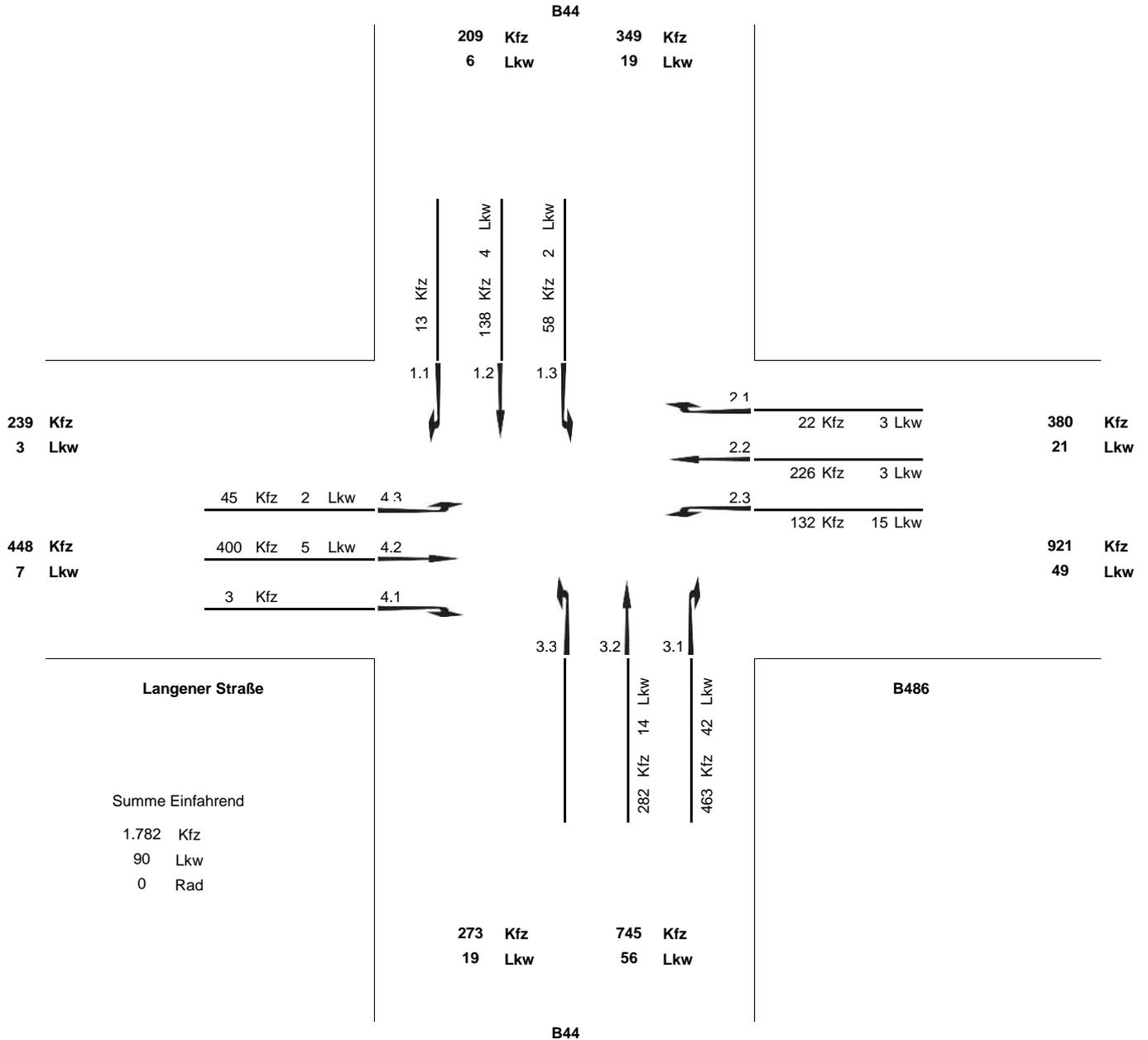
Summe Einfahrend

2.059 Kfz  
73 Lkw  
0 Rad

**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 12.03.2024**

**Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr**

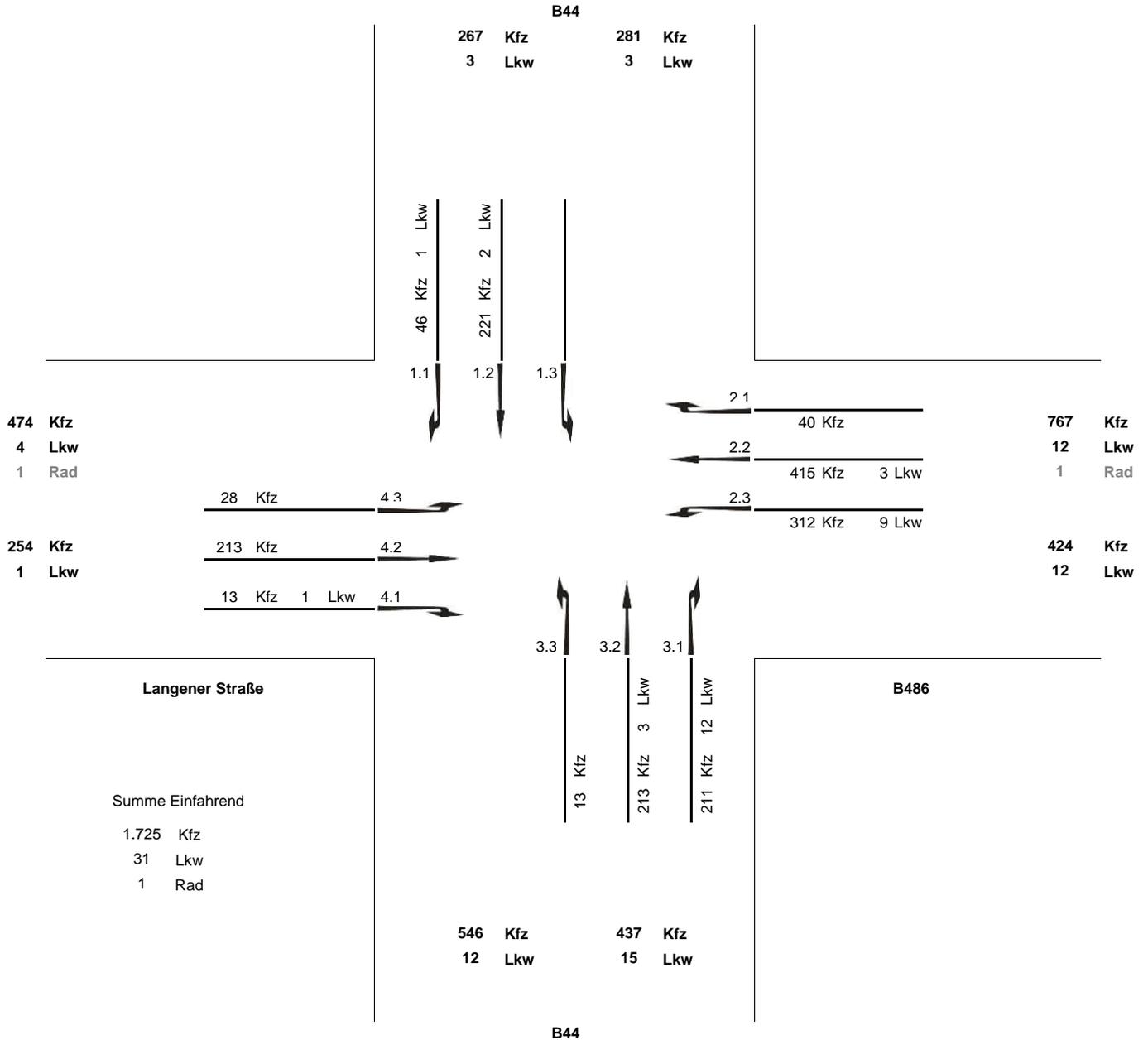
**K7: B44 / B486 / B44 / Langener Straße**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 12.03.2024**

**Spitzenstunde von 16:45 bis 17:45 Uhr**

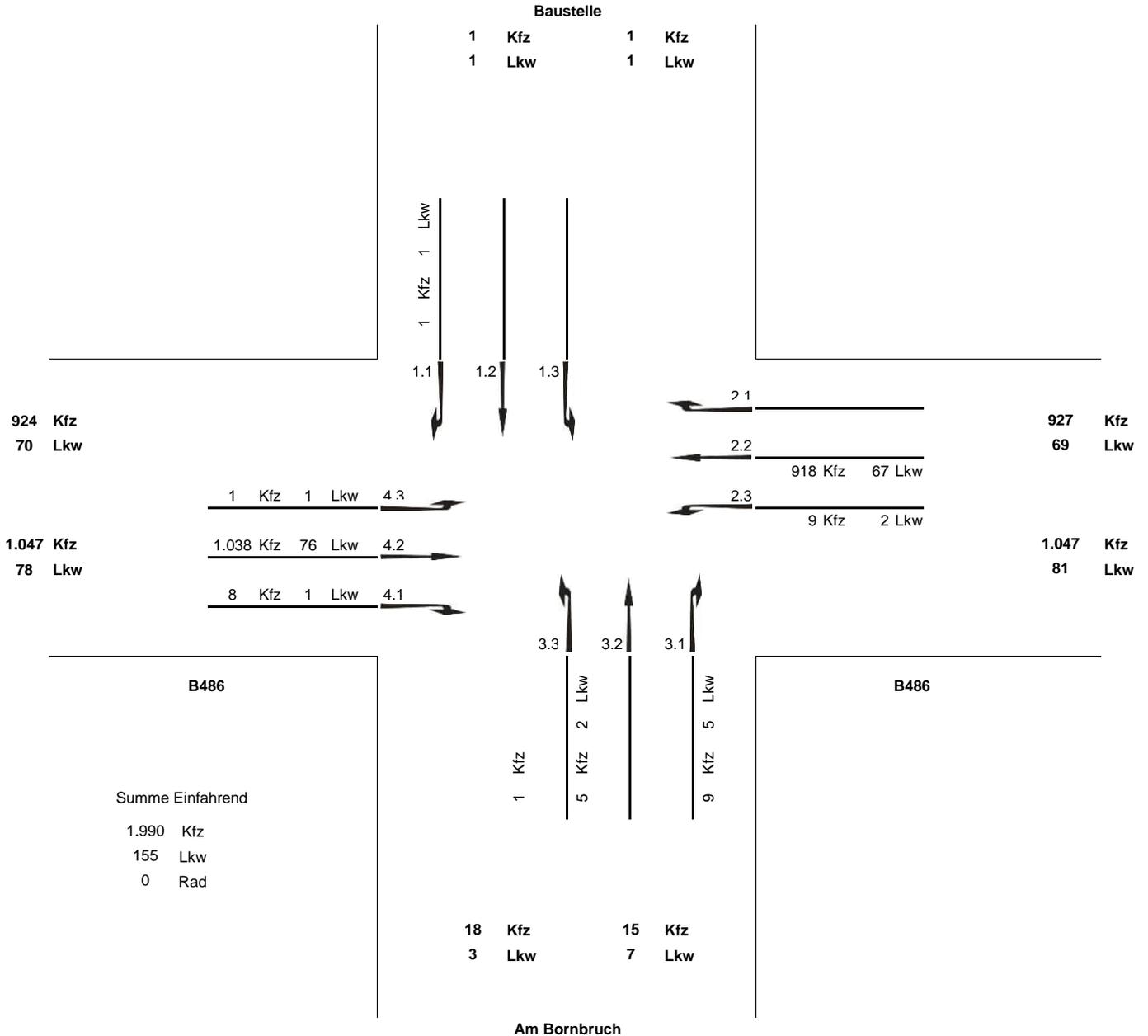
**K7: B44 / B486 / B44 / Langener Straße**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 16.04.2024**

**Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr**

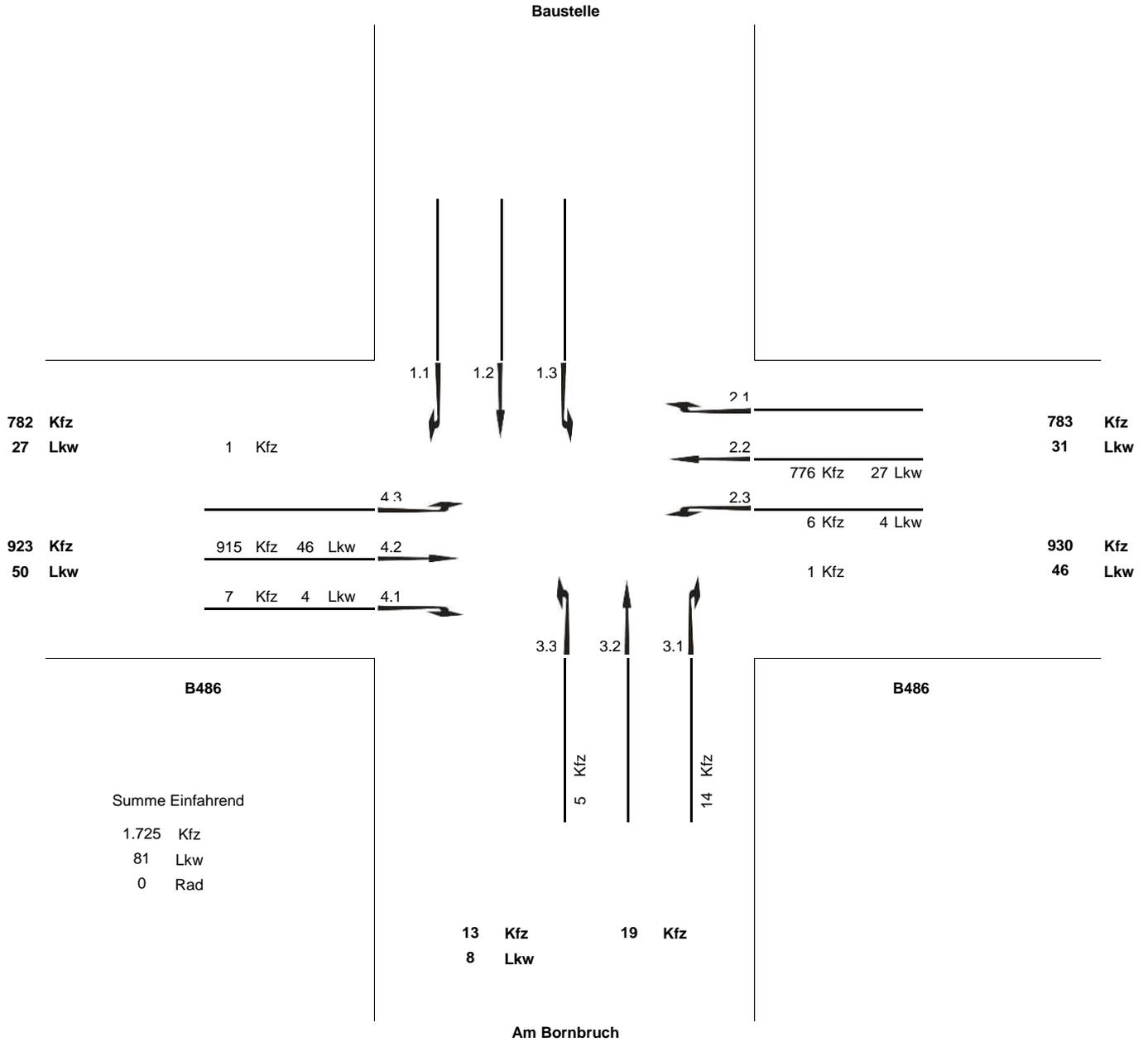
**K8: Baustelle / B486 / Am Bornbruch / B486**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 16.04.2024**

**Spitzenstunde von 16:45 bis 17:45 Uhr**

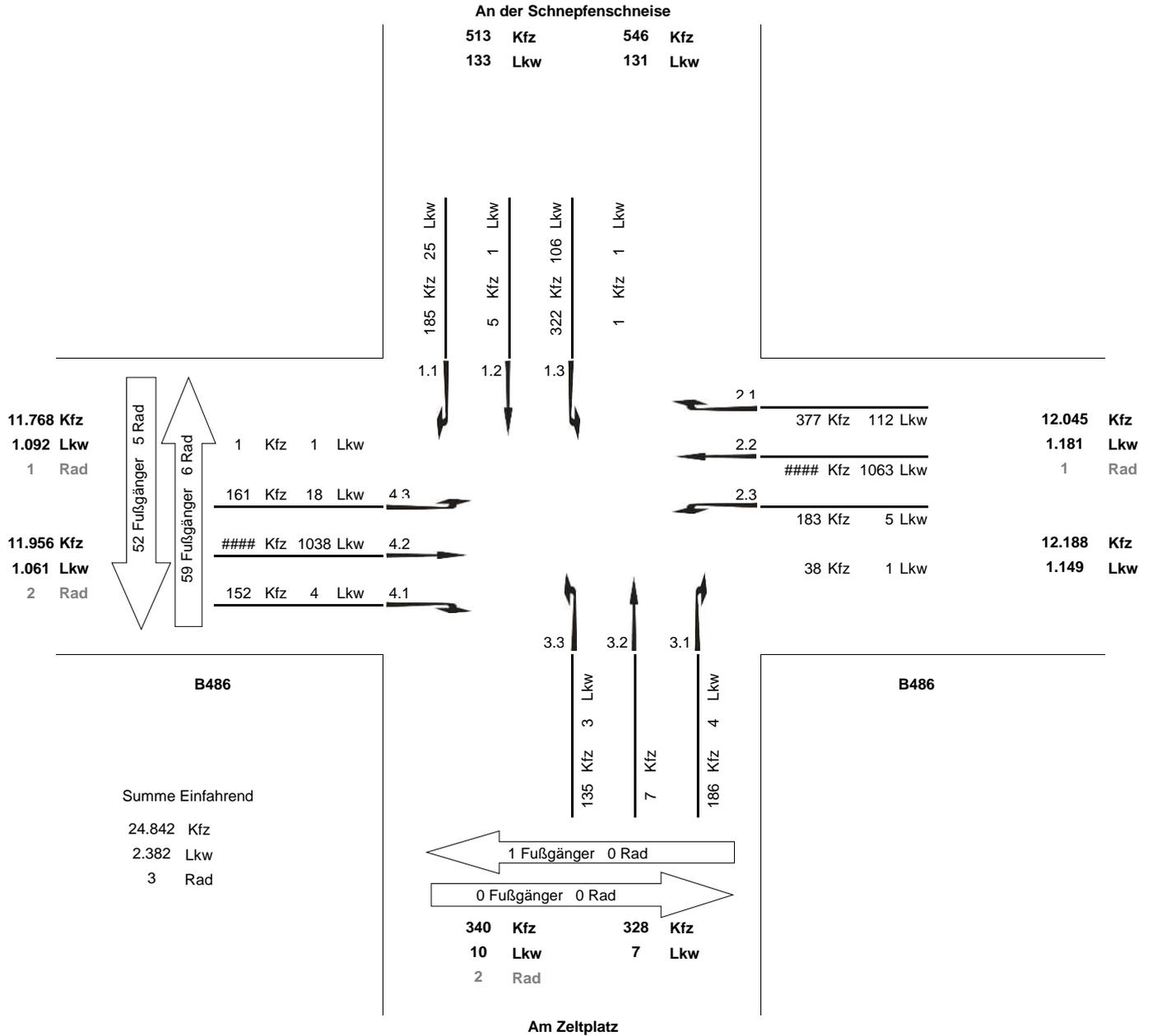
**K8: Baustelle / B486 / Am Bornbruch / B486**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 16.04.2024**

**Gesamtmenge von 00:00 bis 00:00 Uhr**

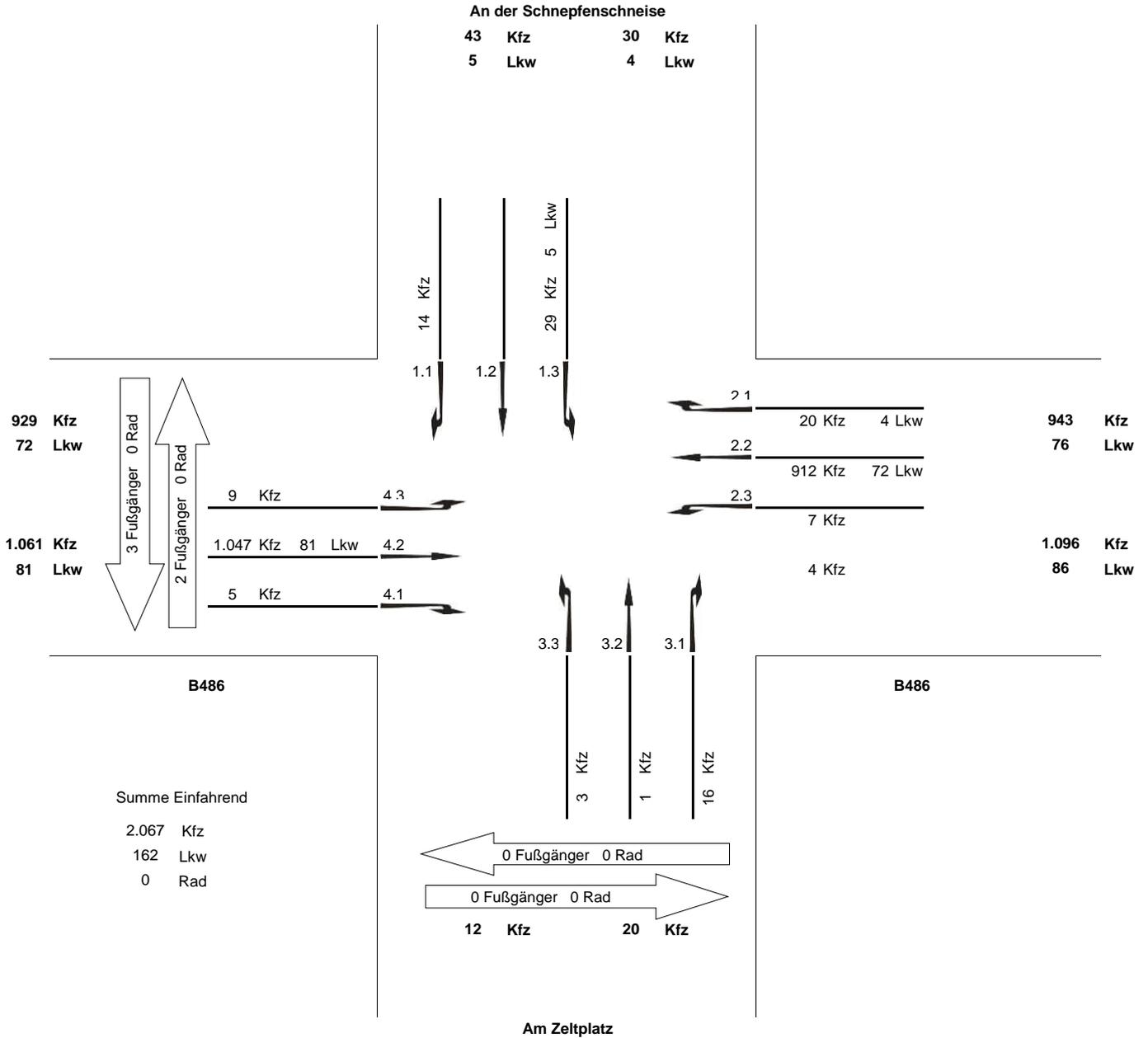
**K9: An der Schnepfenschneise / B486 / Am Zeltplatz / B486**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 16.04.2024**

**Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr**

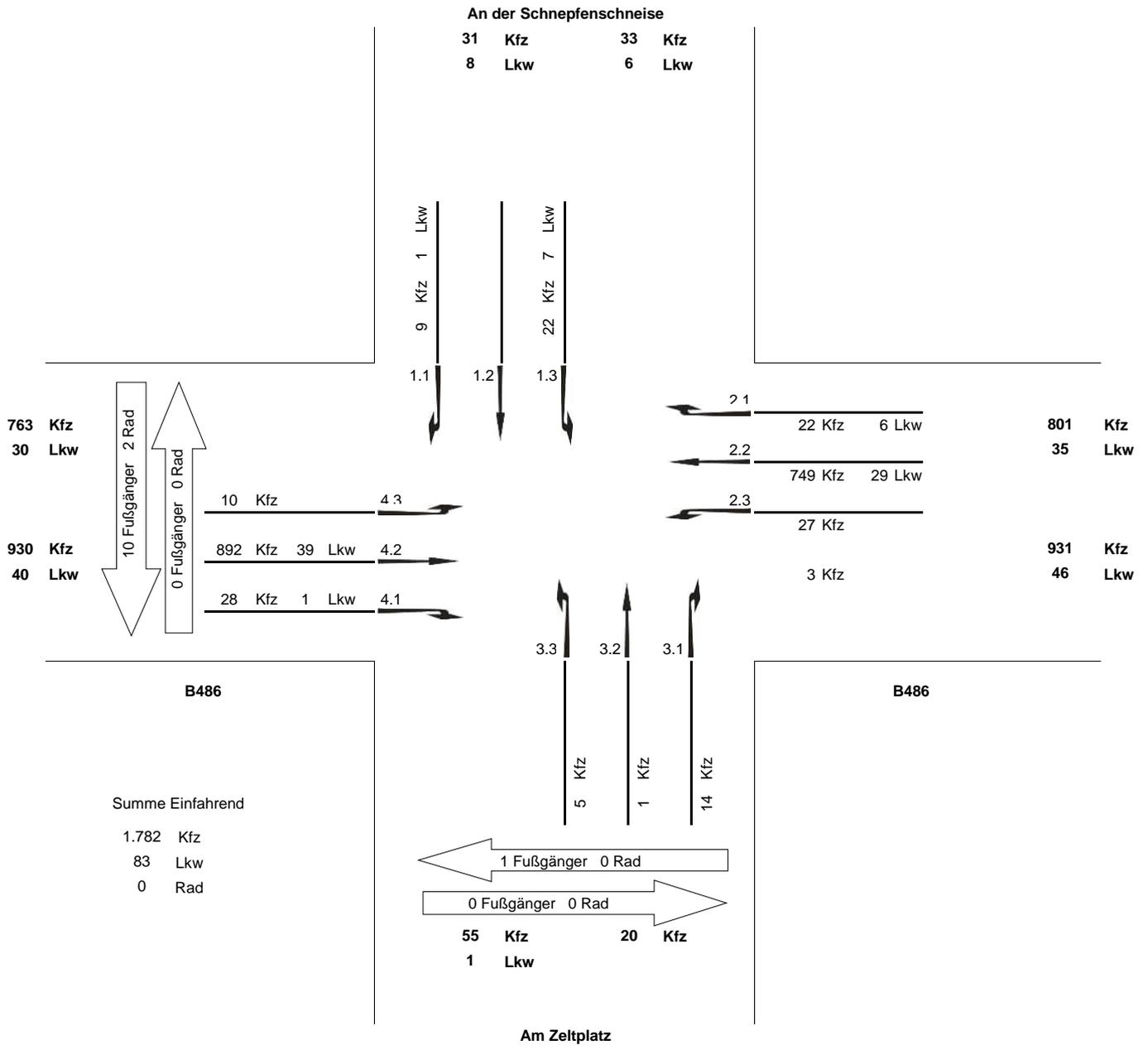
**K9: An der Schnepfenschneise / B486 / Am Zeltplatz / B486**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 16.04.2024**

**Spitzenstunde von 16:45 bis 17:45 Uhr**

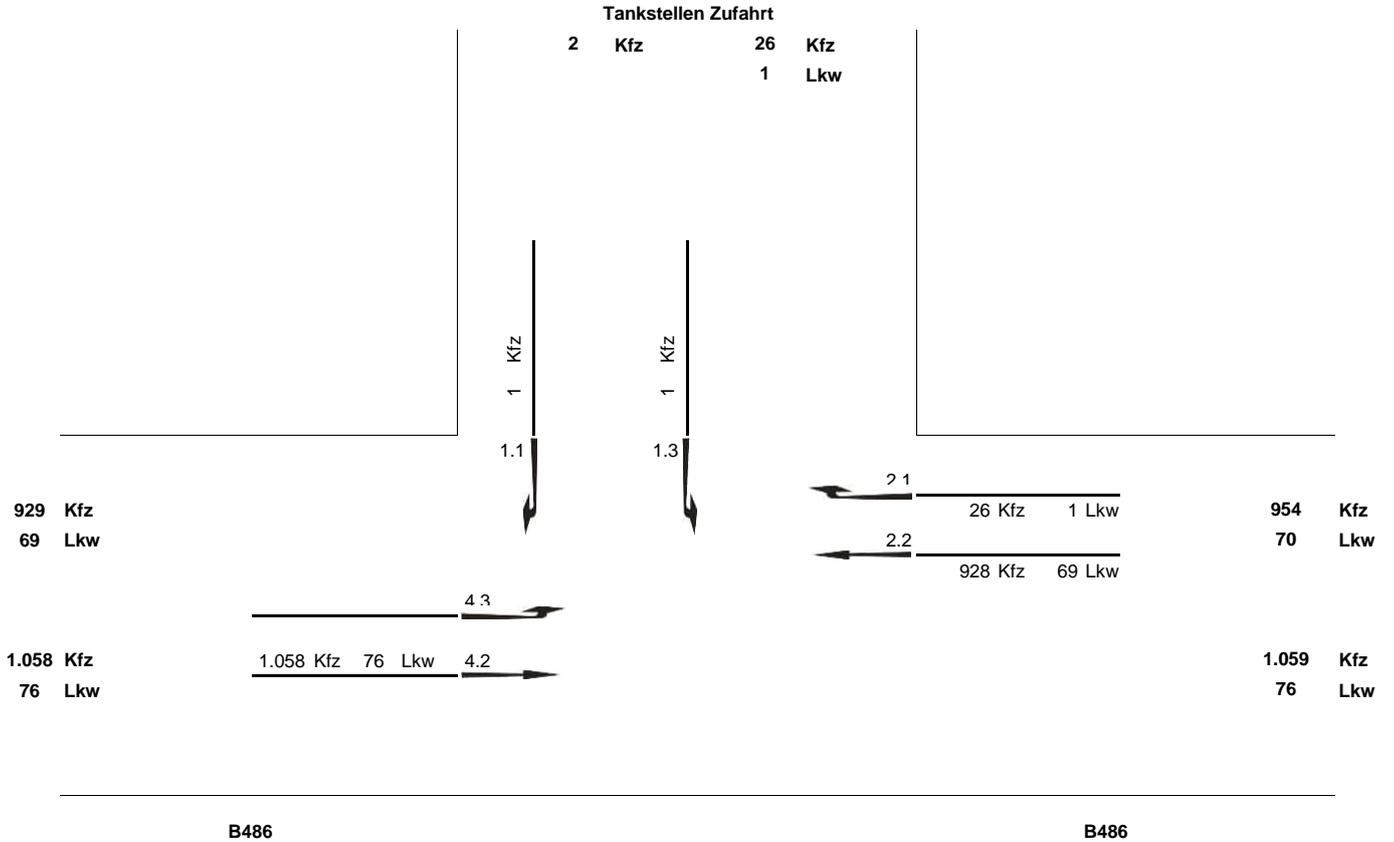
**K9: An der Schnepfenschneise / B486 / Am Zeltplatz / B486**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 16.04.2024**

**Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr**

**K10: Tankstellen Zufahrt / B486 / B486**



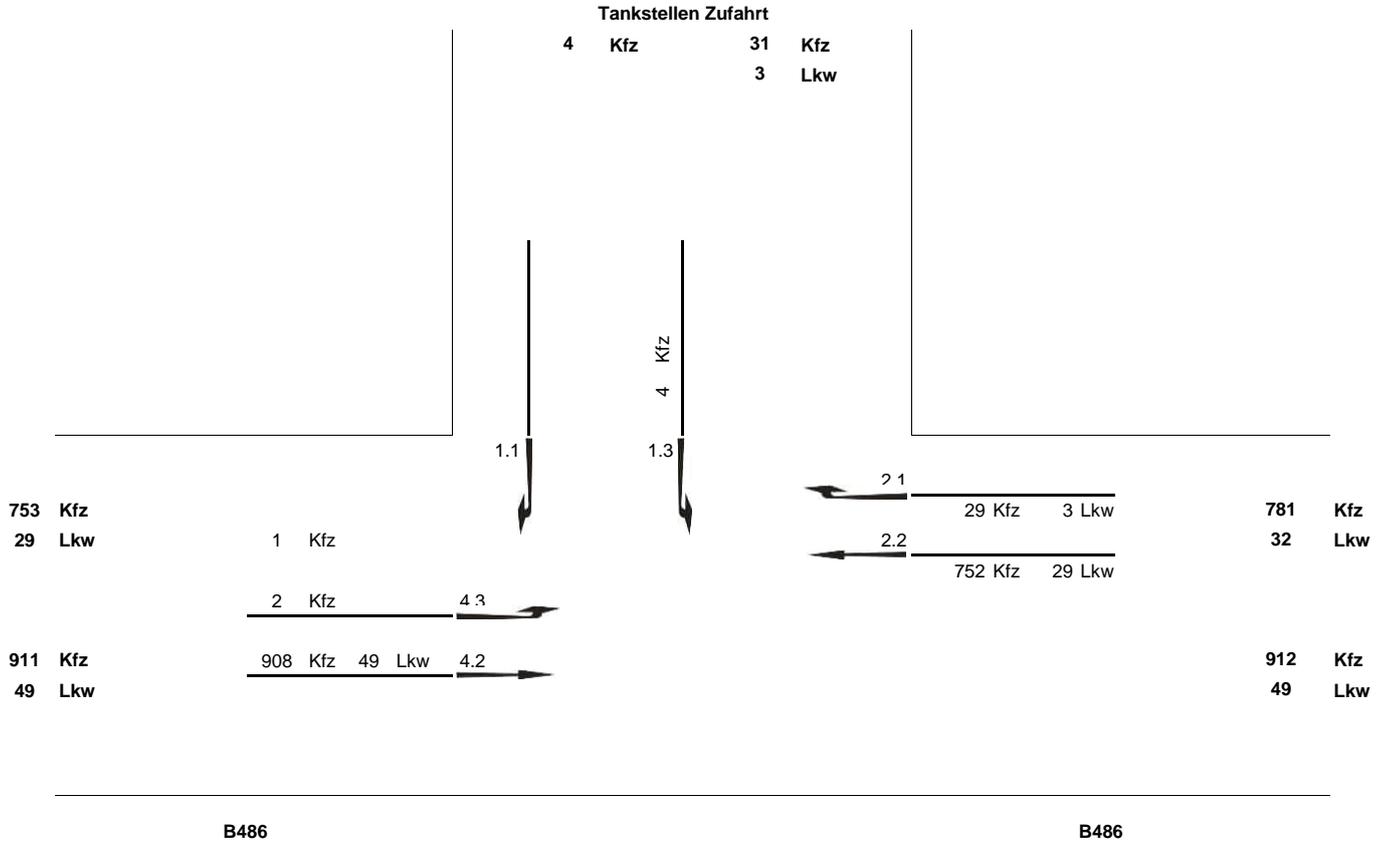
Summe Einfahrend

2.014 Kfz  
146 Lkw  
0 Rad

**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 16.04.2024**

**Spitzenstunde von 16:45 bis 17:45 Uhr**

**K10: Tankstellen Zufahrt / B486 / B486**



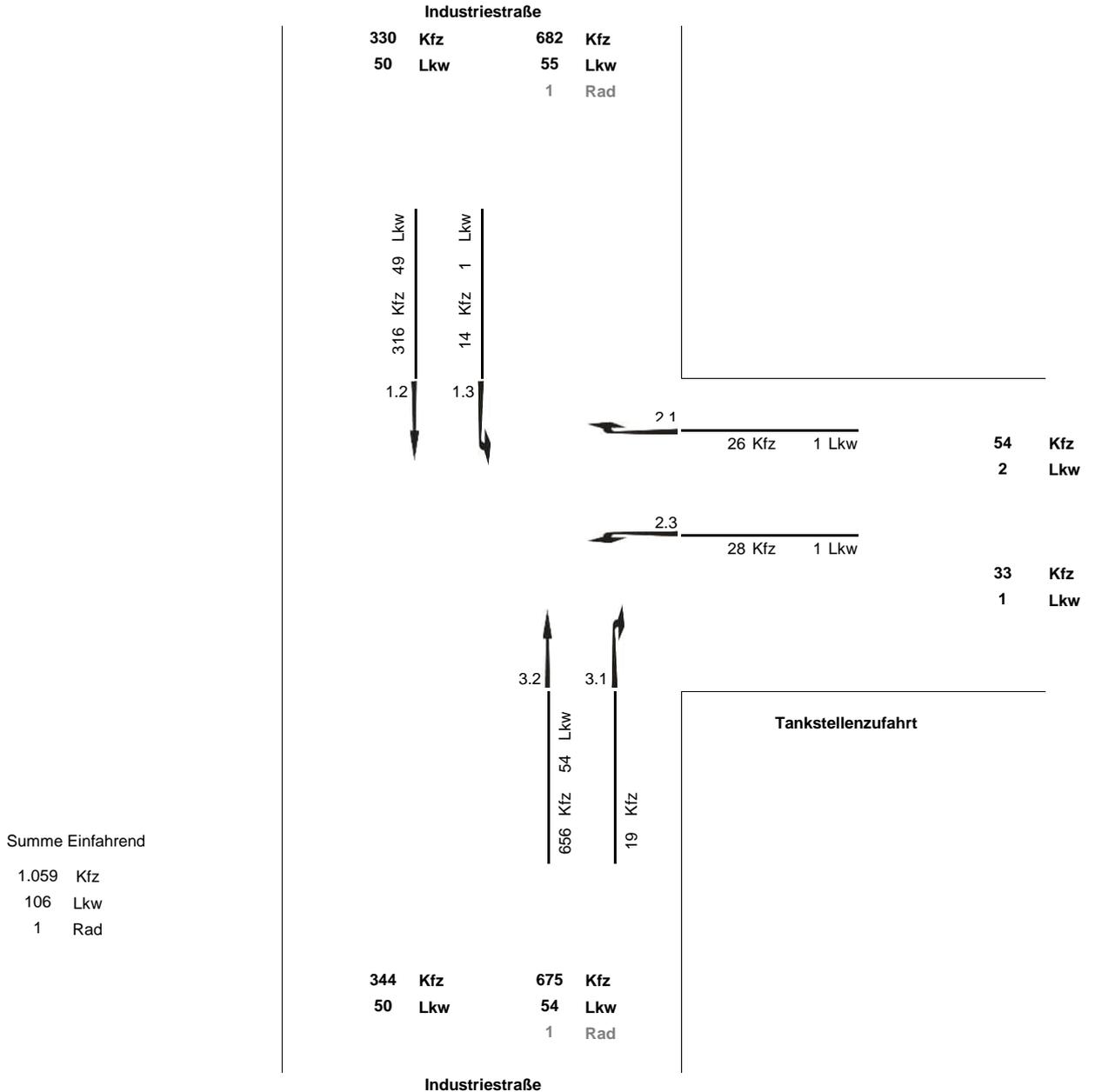
Summe Einfahrend

1.696 Kfz  
81 Lkw  
0 Rad

**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 16.04.2024**

**Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr**

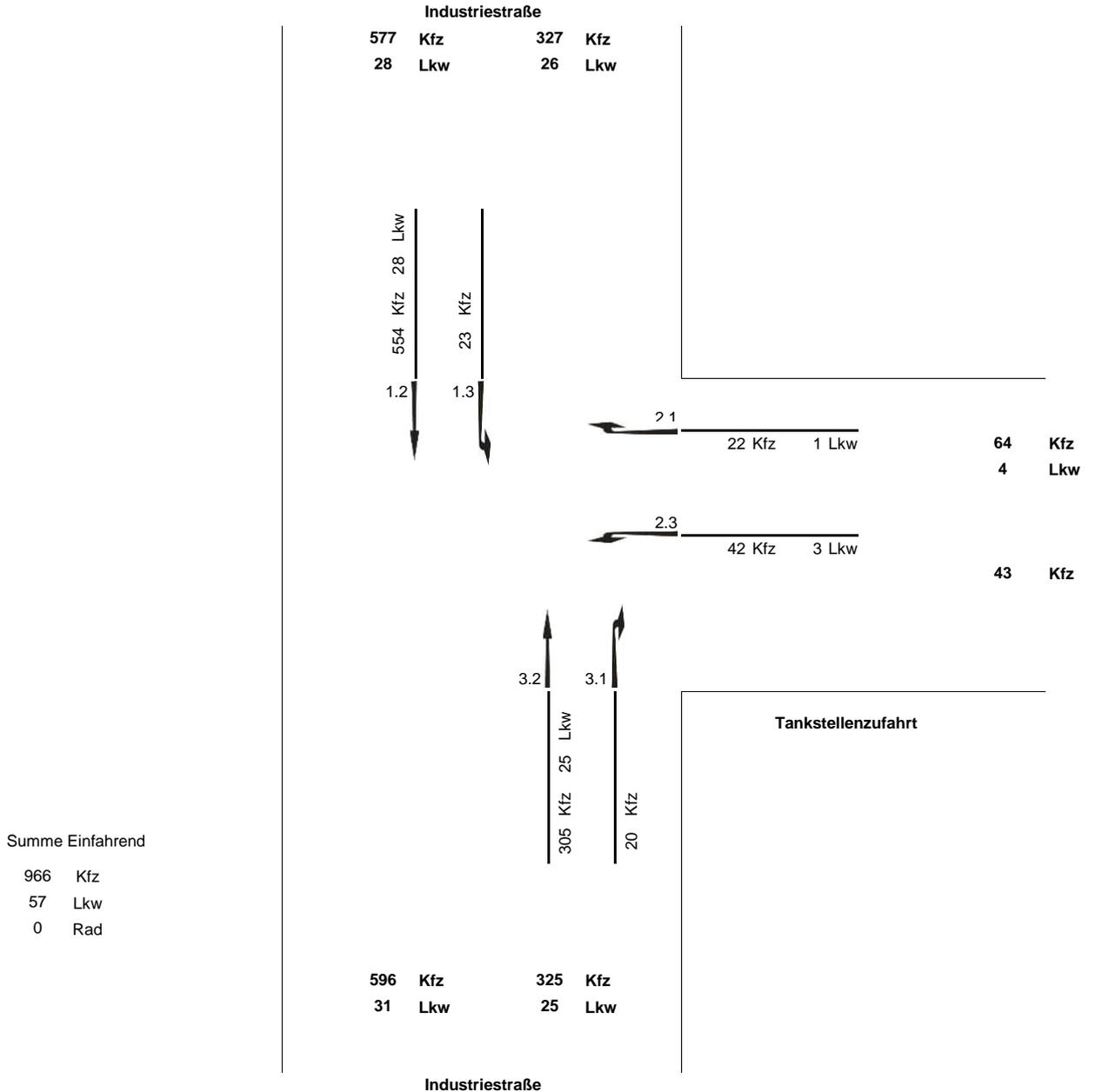
**K11: Industriestraße / Tankstellenzufahrt / Industriestraße**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 16.04.2024**

**Spitzenstunde von 16:45 bis 17:45 Uhr**

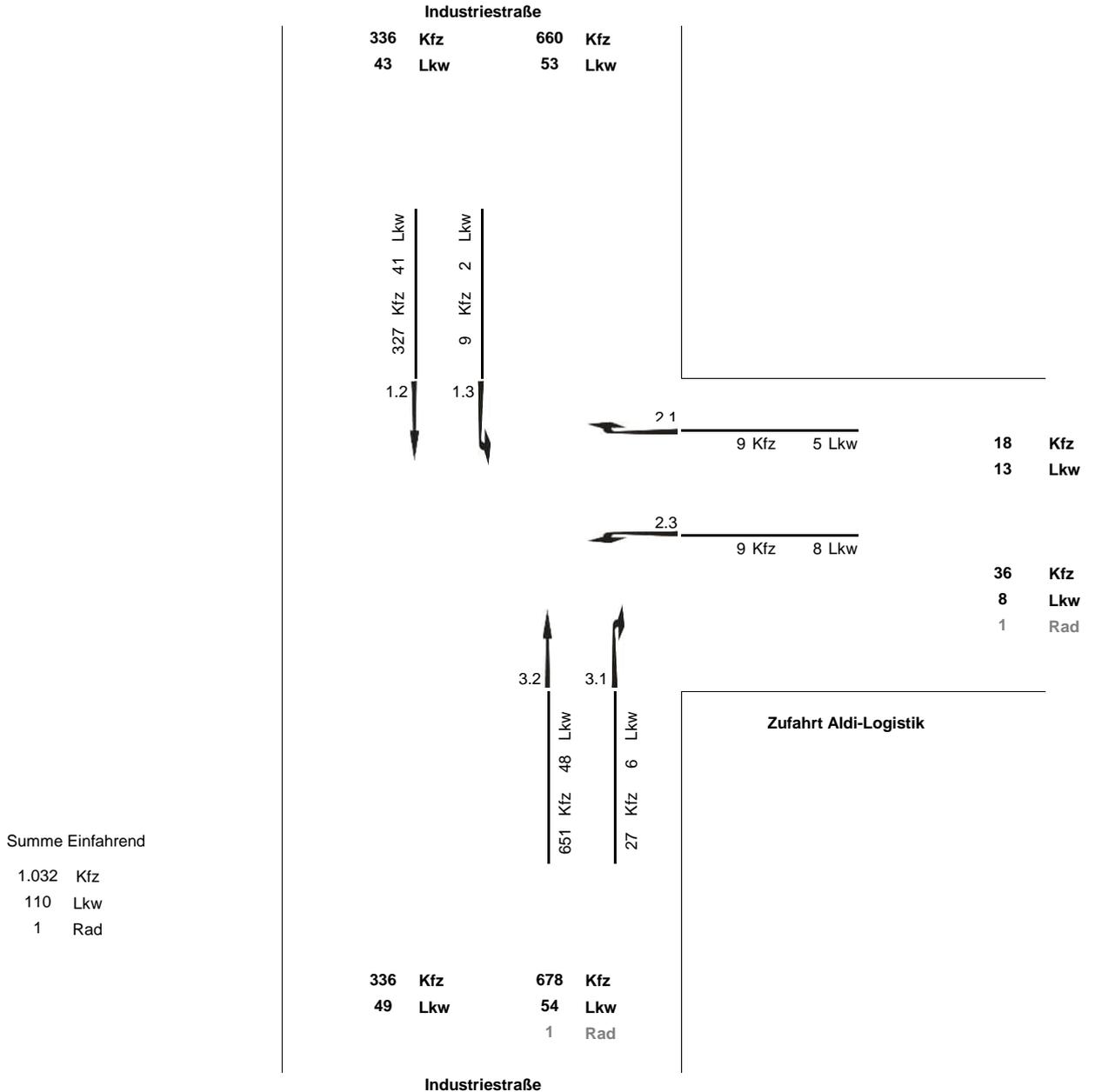
**K11: Industriestraße / Tankstellenzufahrt / Industriestraße**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 16.04.2024**

**Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr**

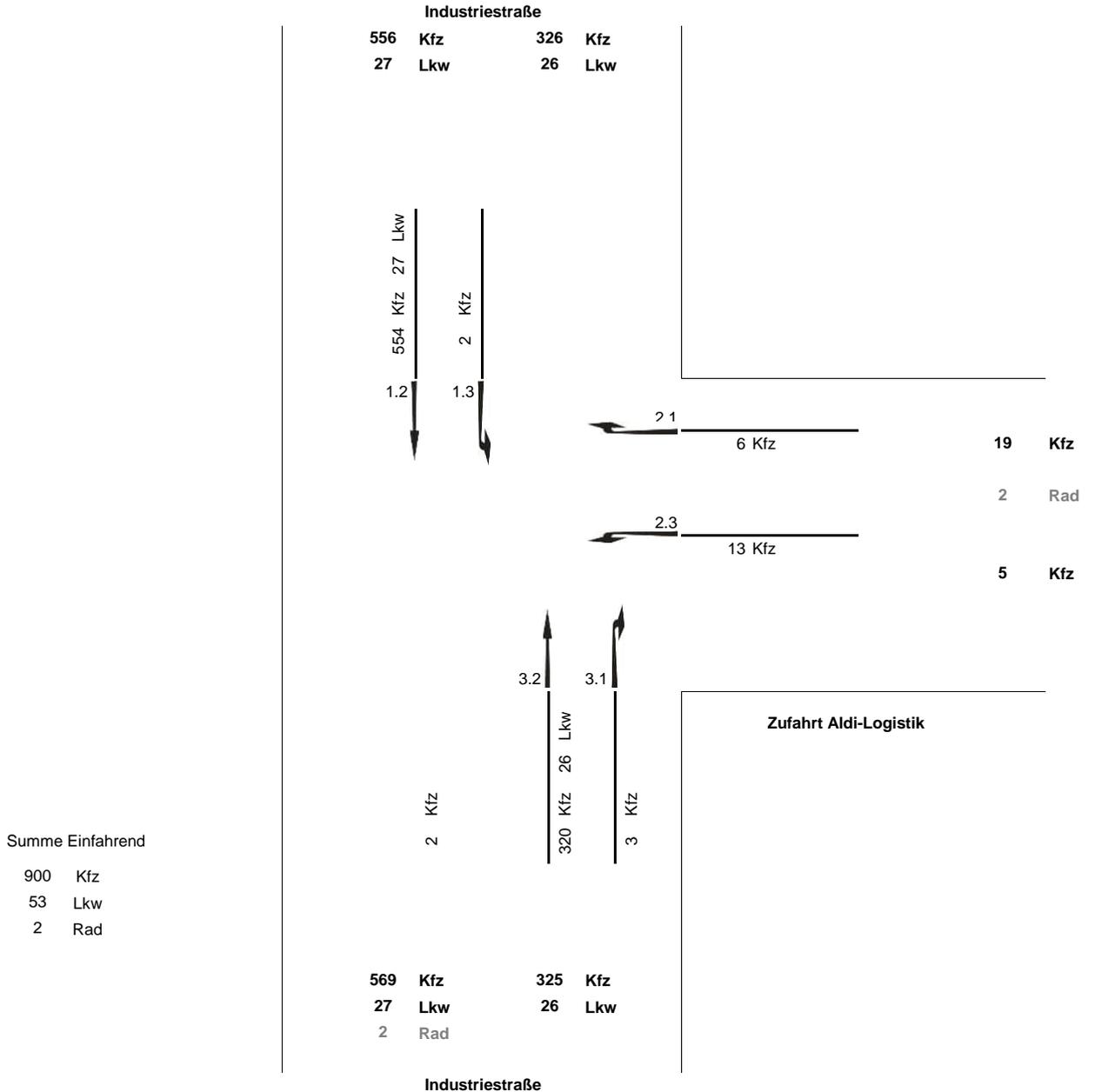
**K12: Industriestraße / Zufahrt Aldi-Logistik / Industriestraße**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 16.04.2024**

**Spitzenstunde von 16:45 bis 17:45 Uhr**

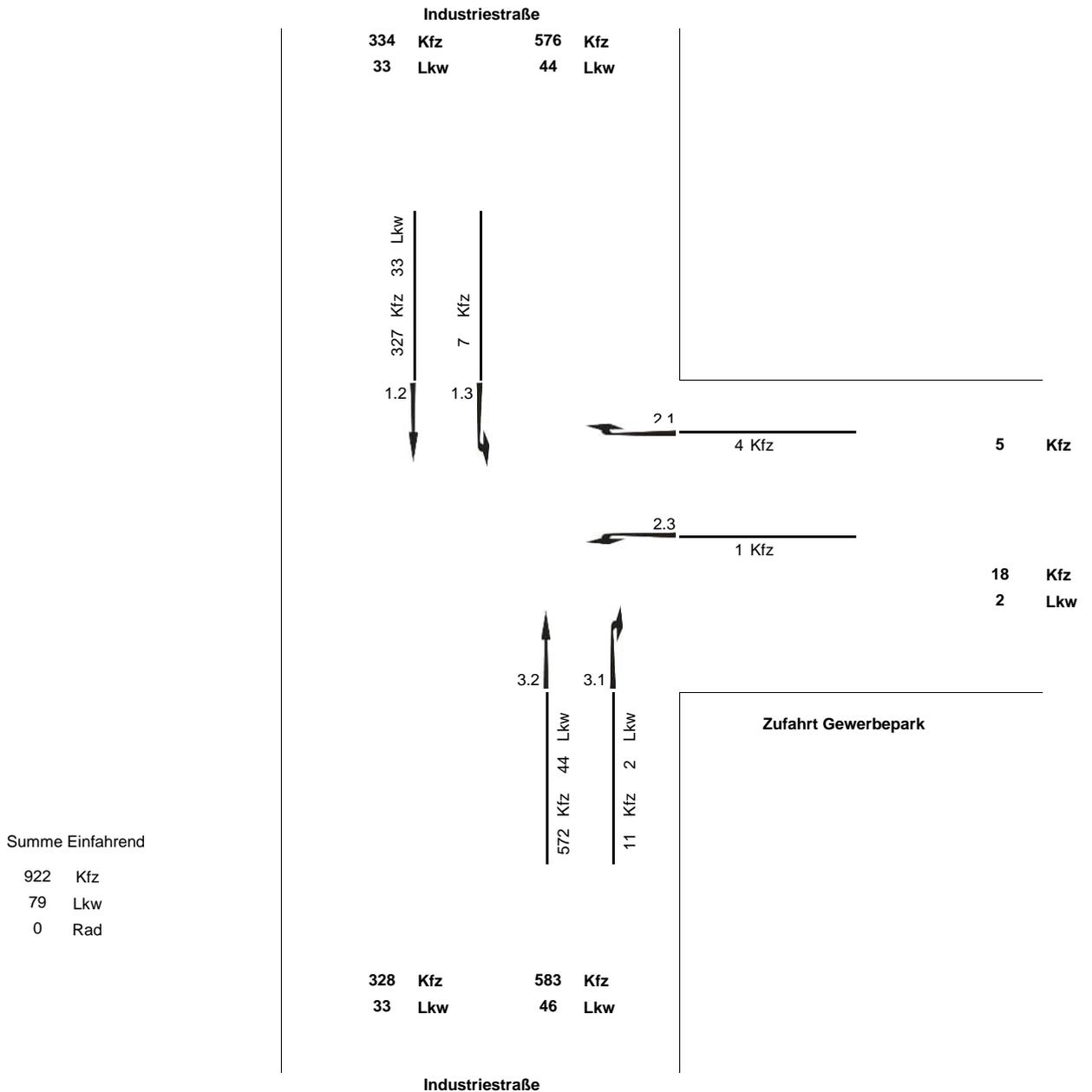
**K12: Industriestraße / Zufahrt Aldi-Logistik / Industriestraße**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 16.04.2024**

**Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr**

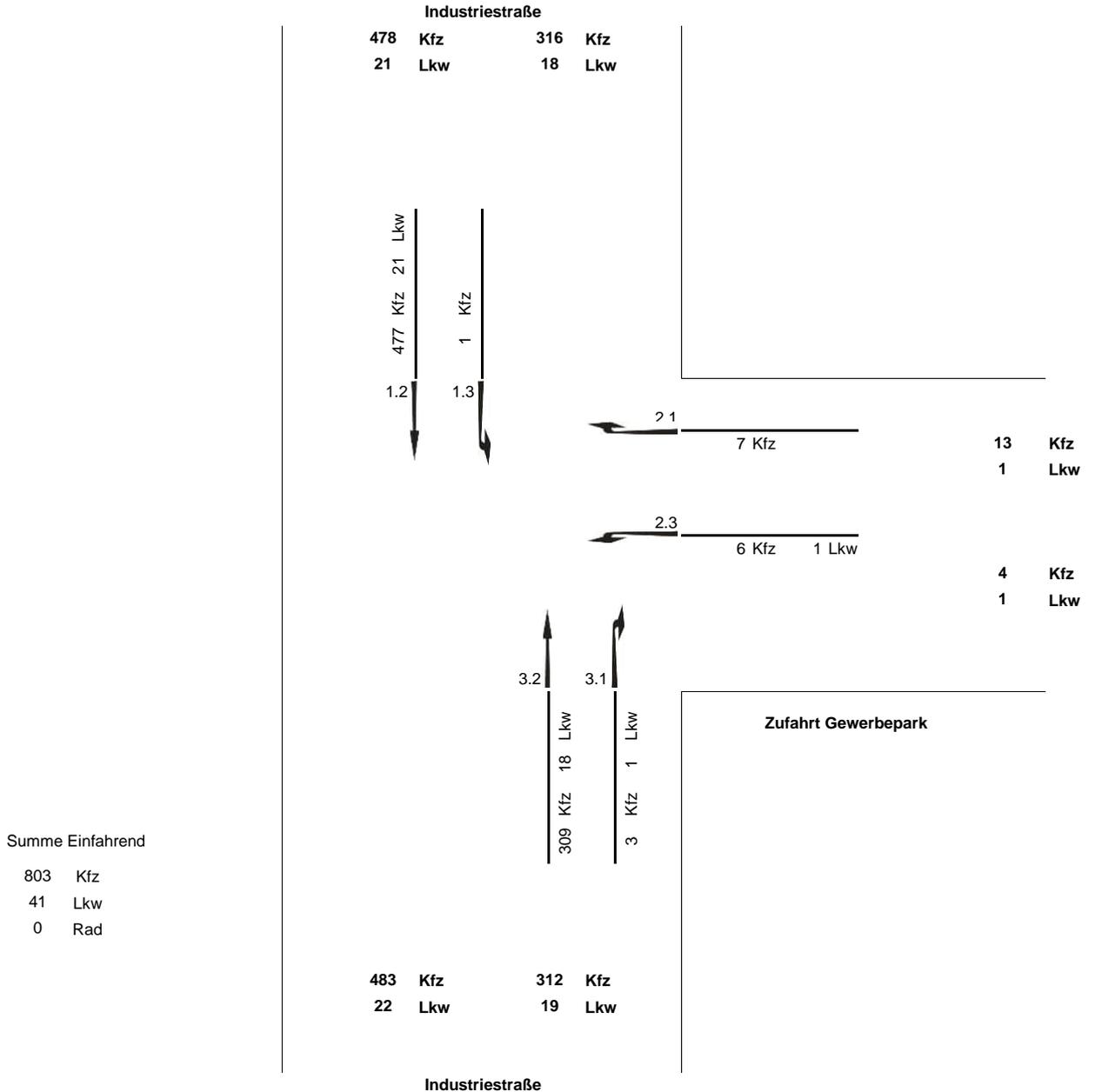
**K13: Industriestraße / Zufahrt Gewerbepark / Industriestraße**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 16.04.2024**

**Spitzenstunde von 16:45 bis 17:45 Uhr**

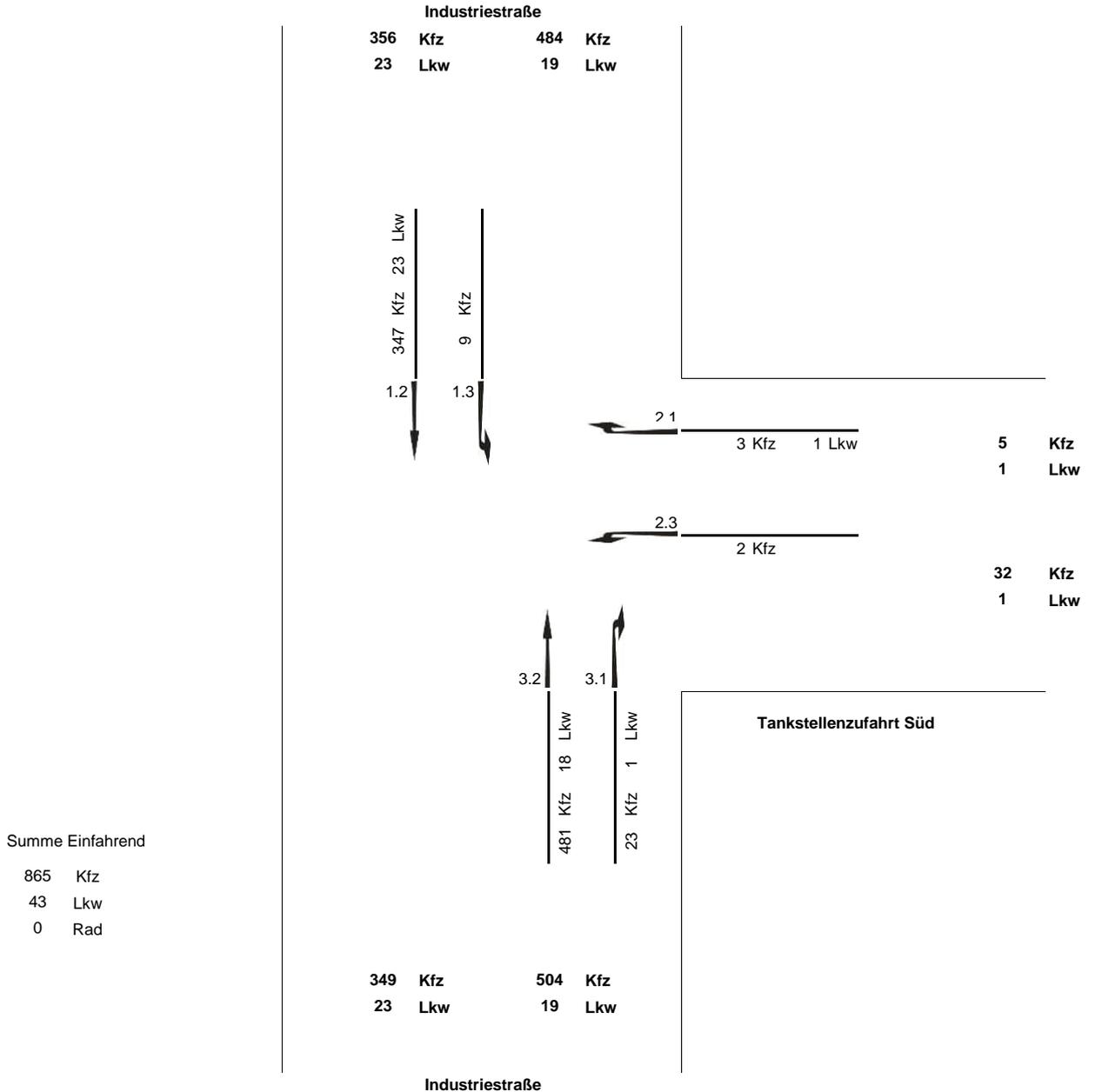
**K13: Industriestraße / Zufahrt Gewerbepark / Industriestraße**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 16.04.2024**

**Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr**

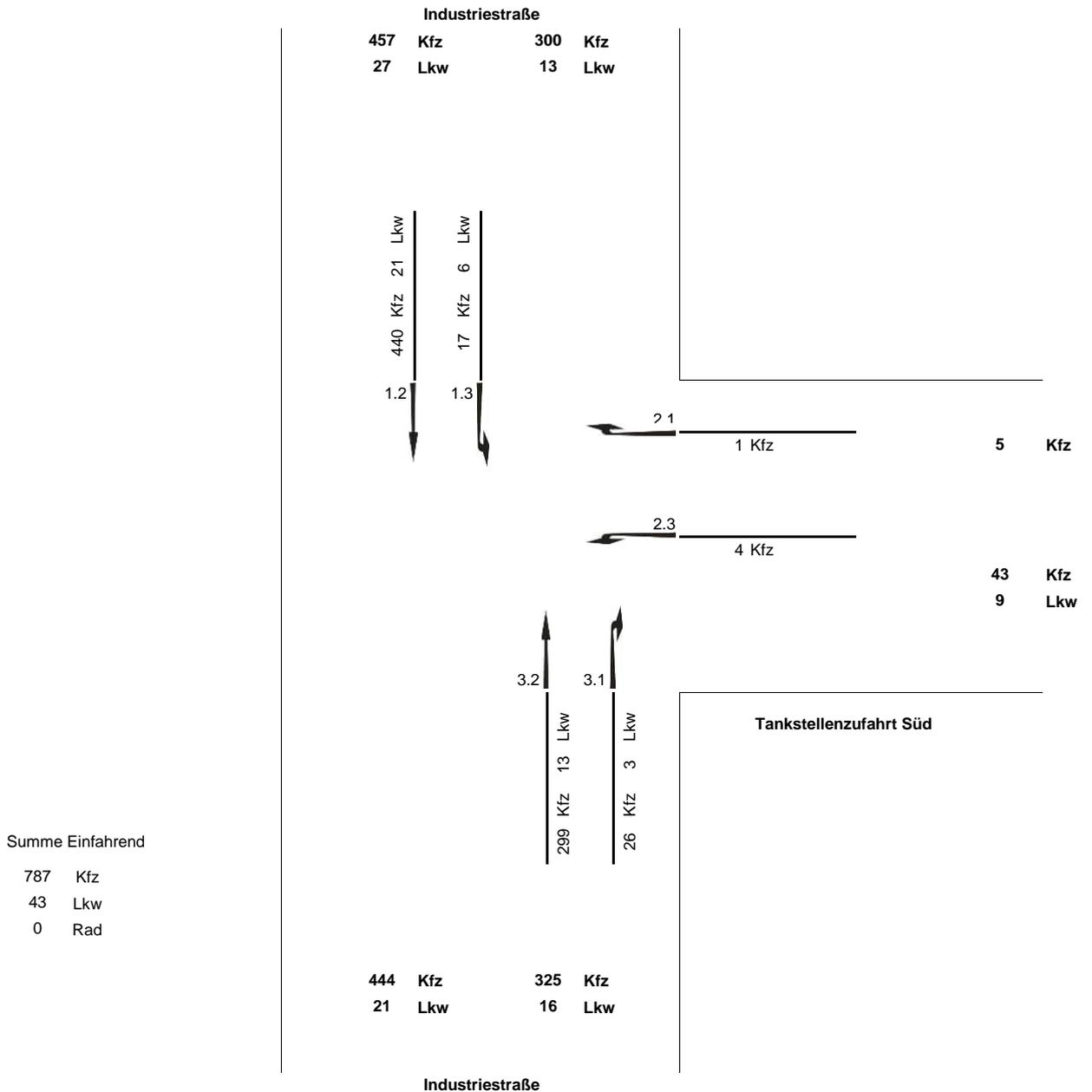
**K14: Industriestraße / Tankstellenzufahrt Süd / Industriestraße**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 16.04.2024**

**Spitzenstunde von 16:45 bis 17:45 Uhr**

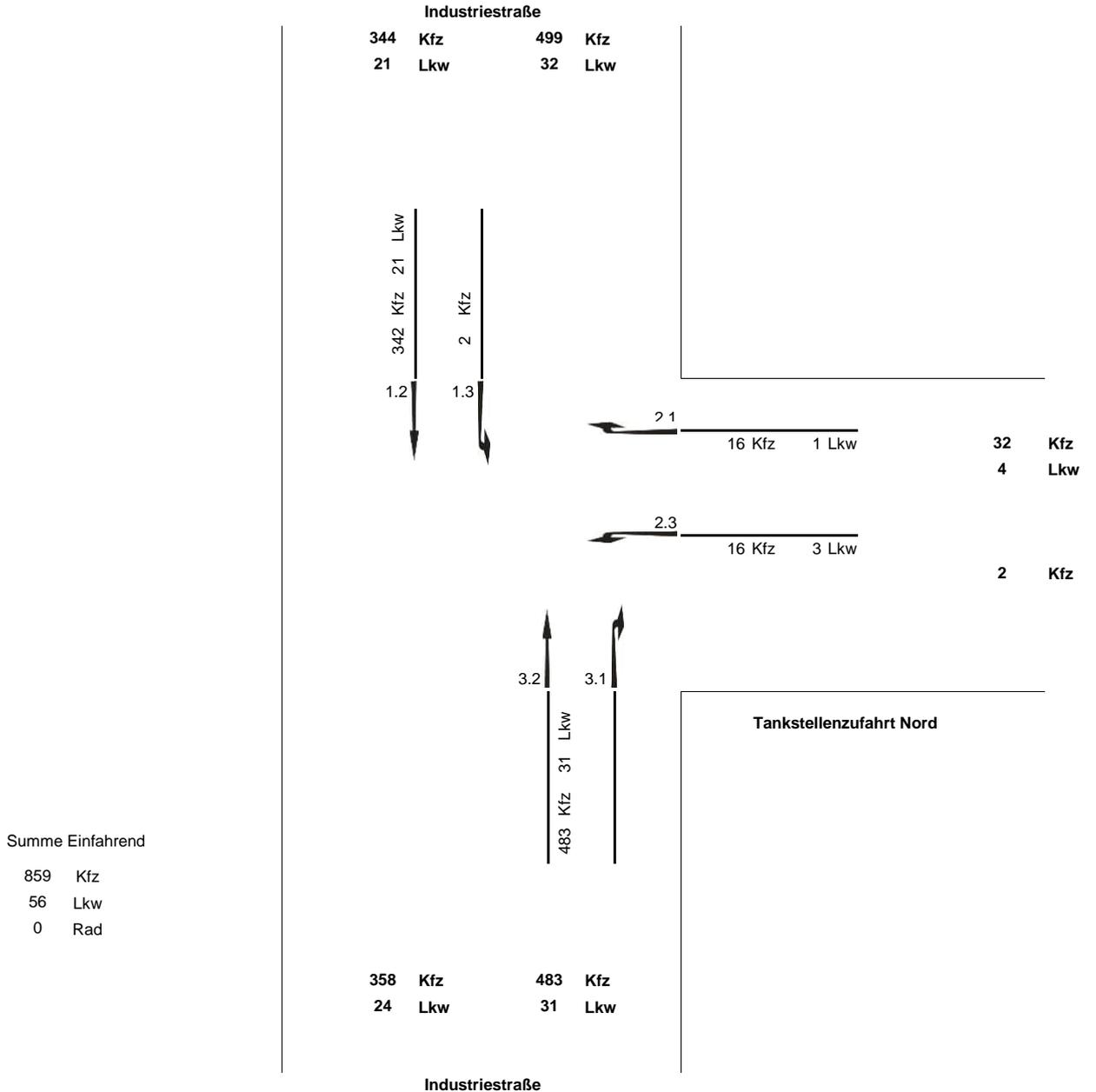
**K14: Industriestraße / Tankstellenzufahrt Süd / Industriestraße**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 16.04.2024**

**Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr**

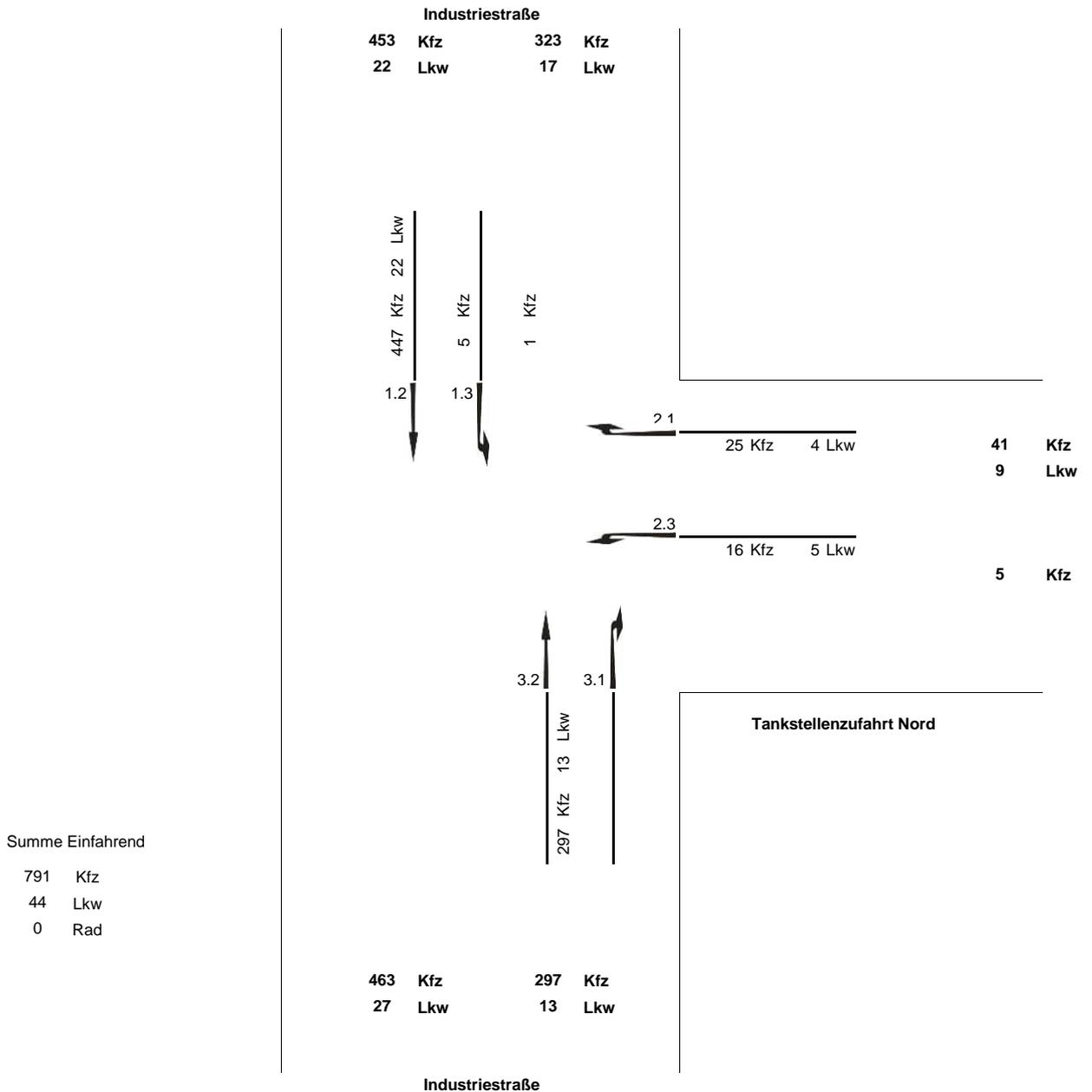
**K15: Industriestraße / Tankstellenzufahrt Nord / Industriestraße**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 16.04.2024**

**Spitzenstunde von 16:45 bis 17:45 Uhr**

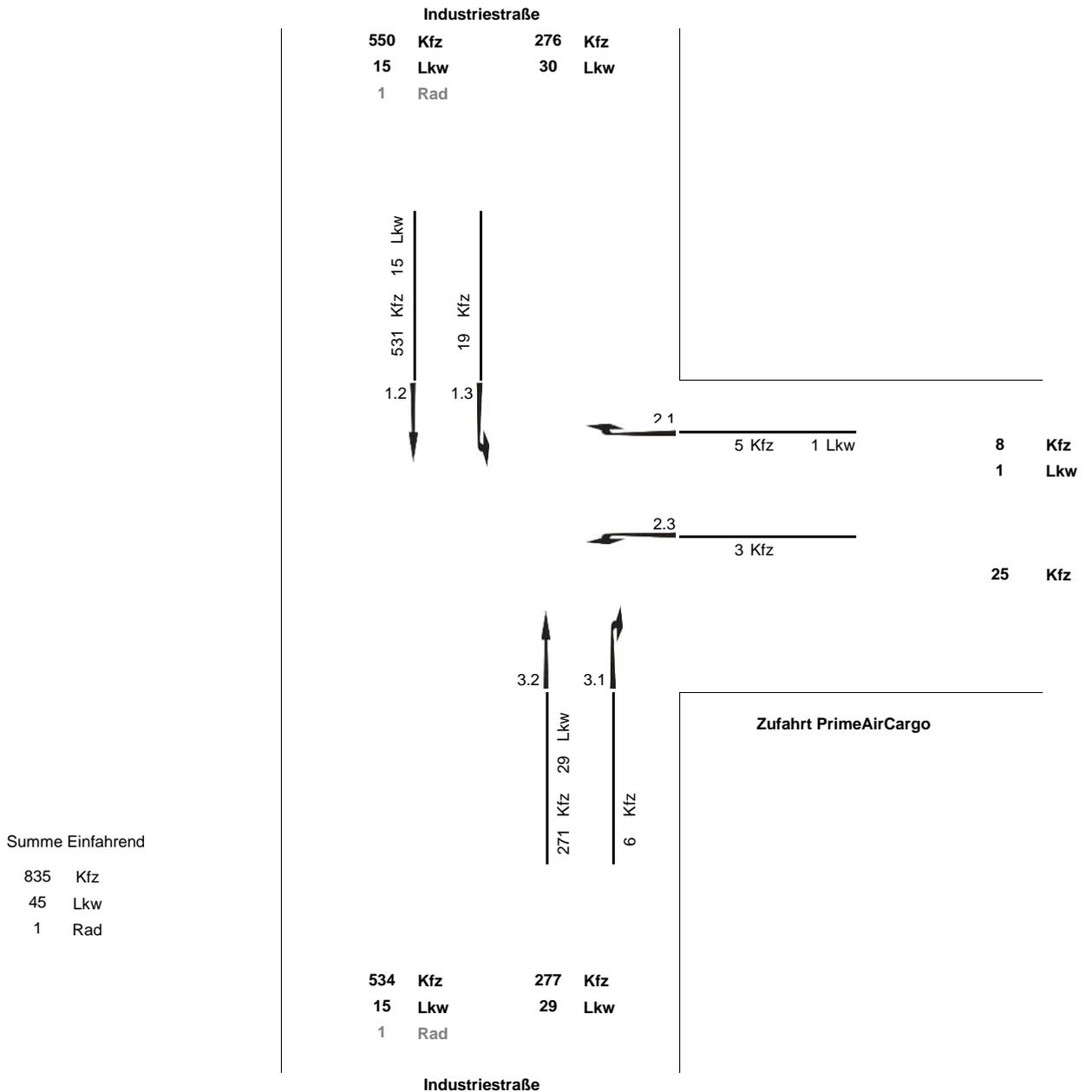
**K15: Industriestraße / Tankstellenzufahrt Nord / Industriestraße**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 16.04.2024**

**Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr**

**K16: Industriestraße / Zufahrt PrimeAirCargo / Industriestraße**



**Verkehrszählung in Mörfelden-Walldorf  
vom 16.04.2024**

**Spitzenstunde von 16:45 bis 17:45 Uhr**

**K16: Industriestraße / Zufahrt PrimeAirCargo / Industriestraße**

