



Auftraggeber: Netto Marken-Discount Stiftung & Co. KG

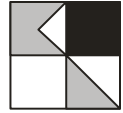
**Verkehrstechnische Untersuchung
zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan
„Einkaufsmarkt Plankstadt, 1. Änderung“
in Plankstadt**

-Erläuterungsbericht-

Karlsruhe, 18.02.2026

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





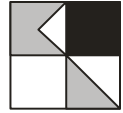
INHALTSVERZEICHNIS

1. Ausgangssituation.....	1
2. Verkehrsanalyse	1
3. Verkehrserzeugung Bebauungsplangebiet.....	1
4. Verkehrsbelastung	2
5. Verkehrliche Bewertung der Erschließung und Verkehrssituation	3
6. Zusammenfassung	3



ANLAGENVERZEICHNIS

- | | |
|---------|--|
| 1 | Übersichtslageplan |
| 2 | Bebauungsplan |
| 3 | Lageplan der Zählstellen am 04.11.2025 |
| 4 | Belastung der Knotenpunkte am 04.11.2025 von 6:00 bis 10:00 Uhr [Kfz/4h] |
| 5 | Belastung der Knotenpunkte am 04.11.2025 von 15:00 bis 19:00 Uhr [Kfz/4h] |
| 6 | Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h] aus Knotenpunktzählung am 05.03.2024 |
| 7.1-7.9 | Verkehrsaufkommen |



Entsprechend der Beauftragung vom 18. Juli 2025 der Netto Marken-Discount Stiftung & Co. KG wird auf Grundlage unseres Angebotes vom 09. Juli 2025 nachstehend der Bericht zur schalltechnischen Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Einkaufsmarkt Plankstadt, 1. Änderung“ in Plankstadt vorgelegt.

1. Ausgangssituation

Das Bebauungsplangebiet liegt im Süden von Plankstadt an der Oftersheimer Landstraße bzw. der Eisenbahnstraße. Innerhalb des Bebauungsplangebietes ist der Abriss des bisherigen und die Neuerrichtung eines größeren Einkaufsmarktes mit Backshop vorgesehen. Im näheren Umfeld befindet sich allgemeine Wohnbebauung und vereinzelt kleinere gewerbliche Nutzungen.

Anlage 1 zeigt eine Übersicht über die örtliche Situation. In **Anlage 2** ist der Entwurf des Bebauungsplanes zur geplanten Neuerrichtung des Einkaufsmarktes angehängt.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sind Aussagen über das vorhandene Verkehrsaufkommen im Umfeld zu treffen, die zukünftige Verkehrserzeugung auch als Grundlage für die schalltechnische Untersuchung zu prognostizieren und die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität der äußeren Erschließung bei Neuerrichtung des Einkaufsmarktes zu bewerten.

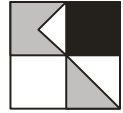
2. Verkehrsanalyse

Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrsbelastungen wurden am 04.11.2025 an den Knotenpunkten L 630 / K 4147 / Rampe B 535, Eisenbahnstraße / Einfahrt Netto-Parkplatz und Lessingstraße / Oftersheimer Landstraße Verkehrszählungen durchgeführt. Die genaue Verortung kann der **Anlage 3** entnommen werden. Die Knotenpunktszählungen erfolgten über jeweils zweimal vier Stunden von 6:00 bis 10:00 Uhr sowie von 15:00 bis 19:00 Uhr.

Die gemessenen Verkehrsbelastungen zu den beiden Spitzenstundenbereichen sind den **Anlagen 4** und **5** zu entnehmen. Der aus Erfahrungswerten vergleichbarer Knotenpunktssituationen berechnete werktägliche Gesamtverkehr ist in **Anlage 6** dargestellt.

3. Verkehrserzeugung Bebauungsplangebiet

Entsprechend den uns zur Verfügung gestellten Unterlagen beträgt die geplante Verkaufsfläche des zukünftigen Einkaufsmarktes 1.099 m². Auf Grundlage dieser projizierten Daten wurde mit Hilfe der Datensammlung VerBau, Dr. Bosserhof, Wiesbaden die Verkehrserzeugung abgeschätzt.



Zur Berechnung wurde eine durchschnittliche Beschäftigtenanzahl von 65 m² Verkaufsfläche/Beschäftigten sowie ein MIV-Anteil von 50% mit einem Besetzungsgrad von 1,1 angenommen. Für die Kunden-/Besucherzahlen wurde eine Anzahl von 1,5 Kunden/m² Verkaufsfläche mit einem MIV-Anteil von 65% und einem Besetzungsgrad von 1,3 angesetzt. Die Ermittlung der Verkehrserzeugung mit den genauen Werten, eingeschlossen des Lieferverkehrs, ist tabellarisch in den **Anlagen 7.1 bis 7.9** aufgetragen. Entsprechend dieser Datensammlung ist mit einem zukünftigen Verkehrsaufkommen von ca. 900 Kfz/24h je Richtung bzw. ca. 1.800 Kfz/24h im Querschnitt auszugehen.

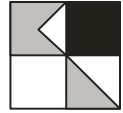
4 Verkehrsbelastungen

Im Nullfall haben wir einen durchschnittlichen werktäglichen Verkehr (DTV_w) der K 4147 am Knotenpunkt 1 von ca. 18.960 bis 21.650 Kfz/24h. Die Eisenbahnstraße ist mit ca. 3.870 bis 4.650 Kfz/24h belastet und die Lessingstraße weist Belastungen von ca. 1.880 bis 2.050 Kfz/24h auf. Die K 4147 weist einen Schwerverkehrsanteil von rund 2,6 beziehungsweise 2,7% auf. Auf der Lessingstraße und der Eisenbahnstraße bewegt sich der Schwerverkehrsanteil zwischen 0,9 und 1,4% ebenfalls in einem niedrigen Bereich. Auf den Zu- und Abfahrten des Einkaufsmarktes liegt der Anteil durch den Anlieferungsverkehr bei 2,3% von der Eisenbahnstraße einfahrend sowie bei 2,6% aus Richtung der Lessingstraße.

Grundlage für die Verkehrsbelastungen sind Zählzeiten aus den Knotenpunktszählungen aus Punkt 2 *Verkehrsanalyse* am 04.11.2025 für das Projekt durch unser Büro Koehler & Leutwein sowie Verkehrsbelastungszahlen aus dem Verkehrsmonitoring der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg.

Zur Ermittlung einer Prognosebelastung im DTV (Durchschnittlicher täglicher Verkehr), auch vor dem Hintergrund der weiteren Verwendung der Zahlen in der schalltechnischen Untersuchung, wurde zunächst eine Umrechnung der Verkehrszahlen aus dem DTV_w (Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr) aus der Verkehrszählung mit dem Faktor 0,86 vorgenommen und anschließend erfolgt für das Jahr 2035 (Prognose-Nullfall) die Hochrechnung der Zahlen auf Grundlage allgemeiner Verkehrszunahme mit dem Faktor 0,005 pro Jahr.

Dabei ergeben sich für den Prognose Nullfall auf der B 535 südlich des Plangebietes im Querschnitt Belastungen von ca. 27.520 Kfz/24h und auf der Eisenbahnstraße von ca. 3.500 bis 4.200 Kfz/24h. Auf der K 4147 ergibt sich eine Belastung von ca. 11.760 bis 17.140 Kfz/24h und auf der Lessingstraße von ca. 1.700 bis 1.850 Kfz/24h.



Das Verkehrsaufkommen im Prognose-Planfall ergibt sich aus der Verkehrserzeugung durch die Neubaumaßnahmen zuzüglich der Verkehrsbelastung im ermittelten Prognose Nullfall. Dabei wird entsprechend Ziffer 3 „Verkehrserzeugung Bebauungsplangebiet“ von 1.800 Kfz/24 h ausgegangen. Da sich im Bestand allerdings schon ein Netto im Plangebiet befindet, ist der Mehrverkehr in Differenz zu der im Rahmen der Zählungen ermittelten Verkehrserzeugung des Einkaufsmarktes zu berechnen. So ergeben sich für den Planfall als Mehrverkehr durch den Neubau des Einkaufsmarktes insgesamt ca. 160 Fahrten pro Tag, da der aktuelle Einkaufsmarkt ein errechnetes Verkehrsaufkommen von rund 1640 Kfz/24h aufweist, welches aus den durchgeführten Verkehrszählungen unter Berücksichtigung der Wohnbebauung in der Oftersheimer Landstraße ermittelt wurde.

5 Verkehrliche Bewertung der Erschließung und Verkehrssituation

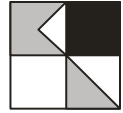
Auf Grundlage der Verkehrserzeugung und der Überlagerung der Differenz von den neuinduzierten Verkehren des neuen Einkaufsmarktes mit den bisherigen Verkehren ergibt sich durch den Neubau des Einkaufsmarktes keine signifikante Erhöhung der Verkehrsbelastungen durch den Markt und auch an den umliegenden Knoten entsteht keine Mehrbelastung, welche zu Qualitätseinbußen führen wird.

Die bisherige äußere Erschließung bleibt für den motorisierten Verkehr sowie den Fuß- und Radverkehr bestehen und weist keine maßgeblichen Mängel auf, die Änderungen erforderlich machen.

6. Zusammenfassung

Geplant ist der Abriss und anschließende Neubau eines Netto-Einkaufsmarktes an der Oftersheimer Landstraße beziehungsweise angrenzend der Eisenbahnstraße / Lessingstraße mit einer Bruttogeschossfläche von rund 1.530 m². Die Erschließung erfolgt wie zum aktuellen Zeitpunkt über die Zu- / Abfahrten an der Eisenbahnstraße und Lessingstraße.

Im Zuge der K 4147 im Südwesten der Plangebietes wurden mittels Verkehrszählungen Belastungen im durchschnittlichen werktäglichen Gesamtverkehr (DTV_w) von ca. 21.650 Kfz/24h im westlichen Abschnitt des Knotenpunktes sowie ca. 18.960 Kfz/24h im östlichen Abschnitt gemessen. Die Eisenbahnstraße ist mit ca. 3.870 Kfz/24h nördlich des zweiten Knotenpunktes und mit ca. 4.650 Kfz/24h südlich davon belastet. Die Lessingstraße weist westlich des dritten Knotens eine Belastung von ca. 2.050 Kfz/24h auf und östlich beträgt die Belastung ca. 1.880 Kfz/24h. Die Schwerverkehrsanteile liegen auf der Kreisstraße und



den Einfahrten zum Einkaufsmarkt bei unter 3% und in den Nebenstraßen lediglich bei rund 1%.

Die Verkehrserzeugung des Plangebietes konnte aufbauend auf den zur Verfügung gestellten Flächen mit ca. 900 Kfz/24h jeweils im Quell- und Zielverkehr abgeschätzt werden.

Die zusätzliche Verkehrsbelastung wurde mit den Belastungen des bestehenden Einkaufsmarktes abgeglichen, wobei durch den Neubau mit erhöhter Nettoverkaufsfläche somit eine Verkehrszunahme zum aktuellen Verkehrsaufkommen des Marktes von insgesamt ca. 160 Fahrten pro Tag entsteht.

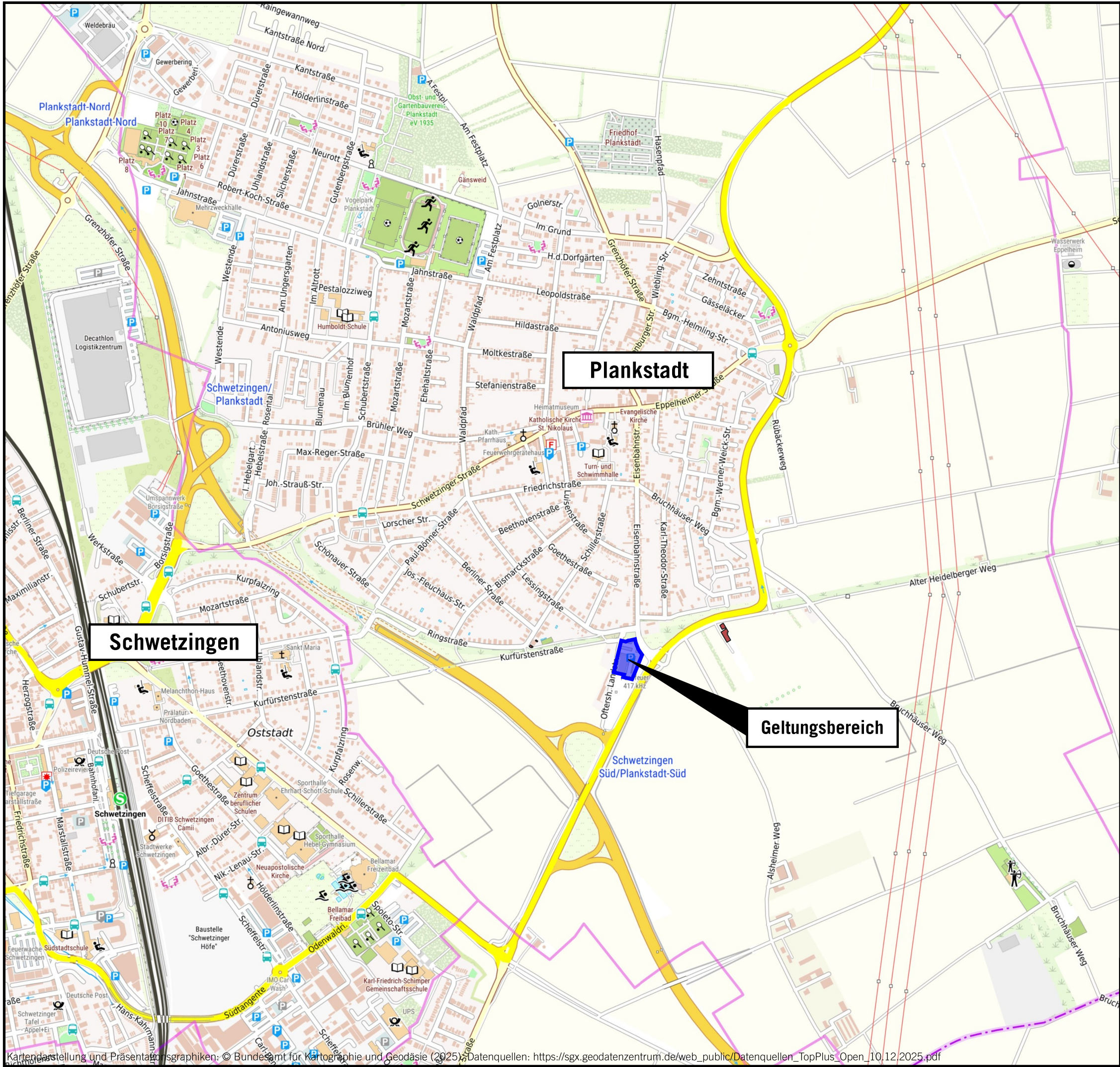
Zur Ermittlung einer Prognosebelastung im DTV (Durchschnittlicher täglicher Verkehr), auch vor dem Hintergrund der weiteren Verwendung der Zahlen in der schalltechnischen Untersuchung, wurden die Verkehrszahlen aus dem DTVw (Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr) aus der Verkehrszählung mit dem Faktor 0,86 umgerechnet und anschließend für das Jahr 2035 (Prognose-Nullfall) auf Grundlage allgemeiner Verkehrszunahme hochgerechnet.

Hierbei steigen auf der B 535 südlich des Plangebietes die Belastungen im Querschnitt auf ca. 27.520 Kfz/24h und im Zuge der Eisenbahnstraße auf ca. 3.500 bis 4.200 Kfz/24h. Die K 4147 wird mit ca. 11.760 bis 17.140 Kfz/24h belastet und auf der Lessingstraße ergeben sich Belastungen ca. 1.700 bis 1.850 Kfz/24h.

Aufgrund der geringen Steigung der Verkehrsbelastung im Planfall und keinen Eingriff in die äußere Erschließung bestehen aus verkehrlicher Sicht keine Bedenken gegen das Bebauungsplanverfahren.

Ingenieurbüro für Verkehrswesen
Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG

Datei: BE_Plankstadt_Netto-1. Änderung_VU_2026-02-13
Datum: 18.02.2026



ÜBERSICHTSLAGEPLAN

Auf DIN A3 in Maßstab 1:10.000

12/25

GEMEINDE PLANKSTADT
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM VORHABENBEZOGENEN BEBAUUNGSPLAN
"EINKAUFSMARKT PLANKSTADT, 1. ÄNDERUNG"

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSANALYSE

Lage der Zählstellen
Am 04.11.2025



LEGENDE

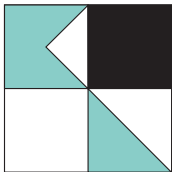
 KNOTENPUNKTSZÄHLSTELLE
VON 6⁰⁰ BIS 10⁰⁰ UND VON 15⁰⁰ BIS 19⁰⁰ UHR

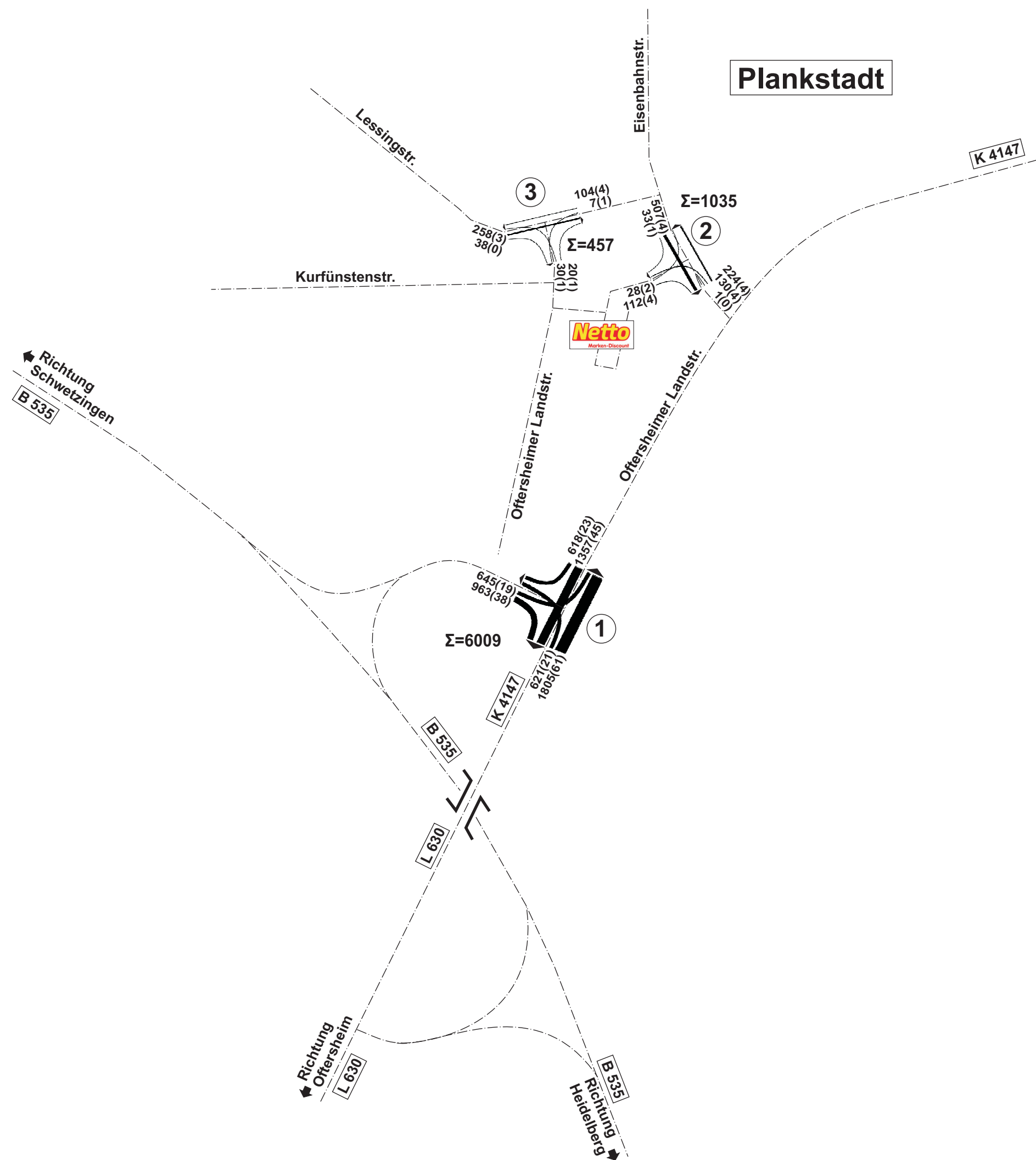
Stand 01/25

GEMEINDE PLANKSTADT
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM VORHABENBEZOGENEN BEBAUUNGSPLAN
"EINKAUFSMARKT PLANKSTADT 1. ÄNDERUNG"

3

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





VERKEHRSANALYSE

Belastung der Knotenpunkte am

Am 04.11.2025

von 6⁰⁰ bis 10⁰⁰ Uhr [Kfz/4h]



LEGENDE

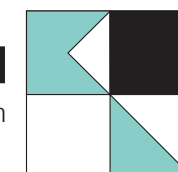
213	(20)
KFZ/4h	SCHWER-VERKEHR
DAVON:	
	GEZÄHLTE WERTE

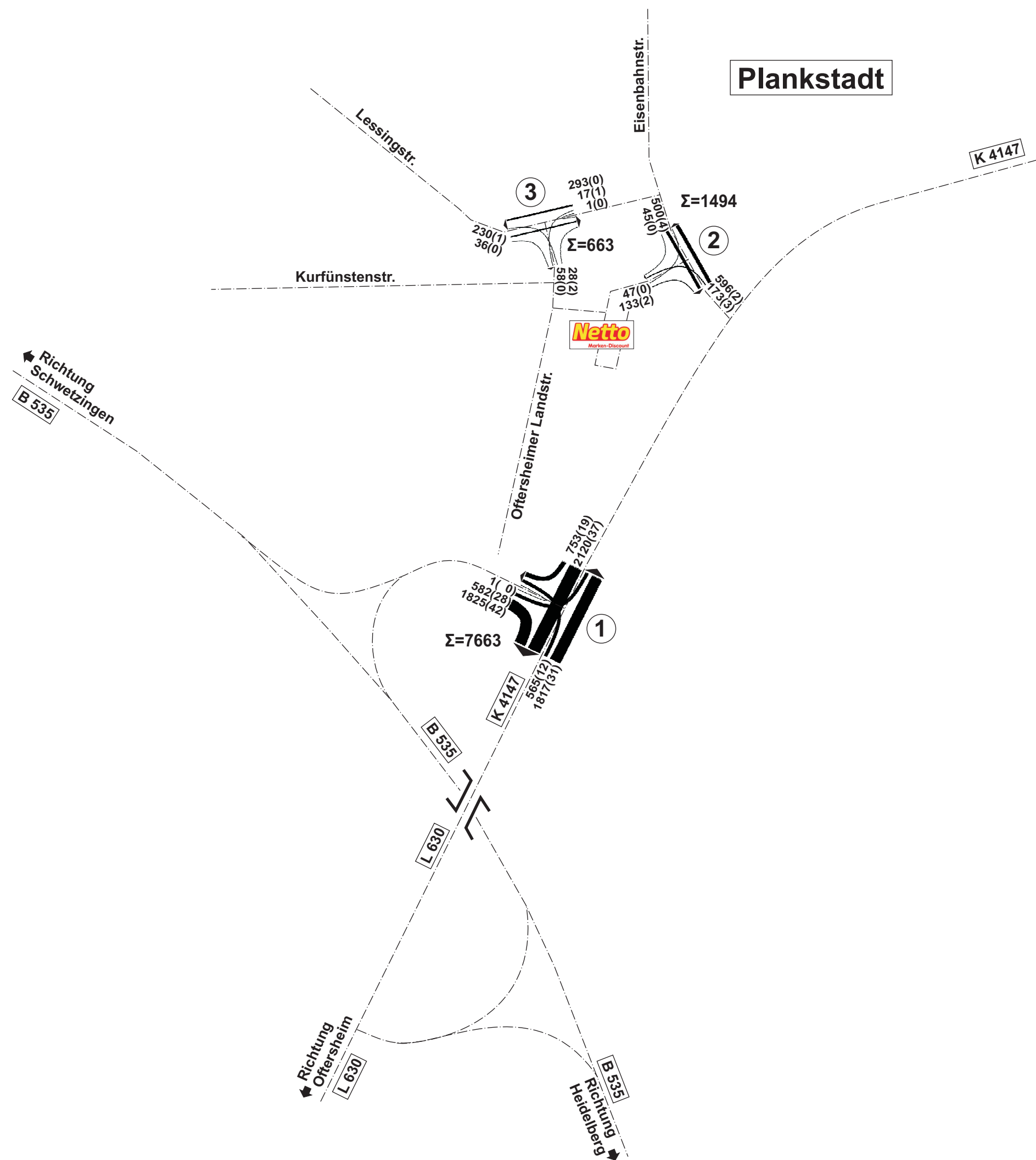
Stand 02/25

GEMEINDE PLANKSTADT
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM VORHABENBEZOGENEN BEBAUUNGSPLAN
"EINKAUFSMARKT PLANKSTADT 1. ÄNDERUNG"

4

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





VERKEHRSANALYSE
Belastung der Knotenpunkte am
Am 04.11.2025
von 15⁰⁰ bis 19⁰⁰ Uhr [Kfz/4h]



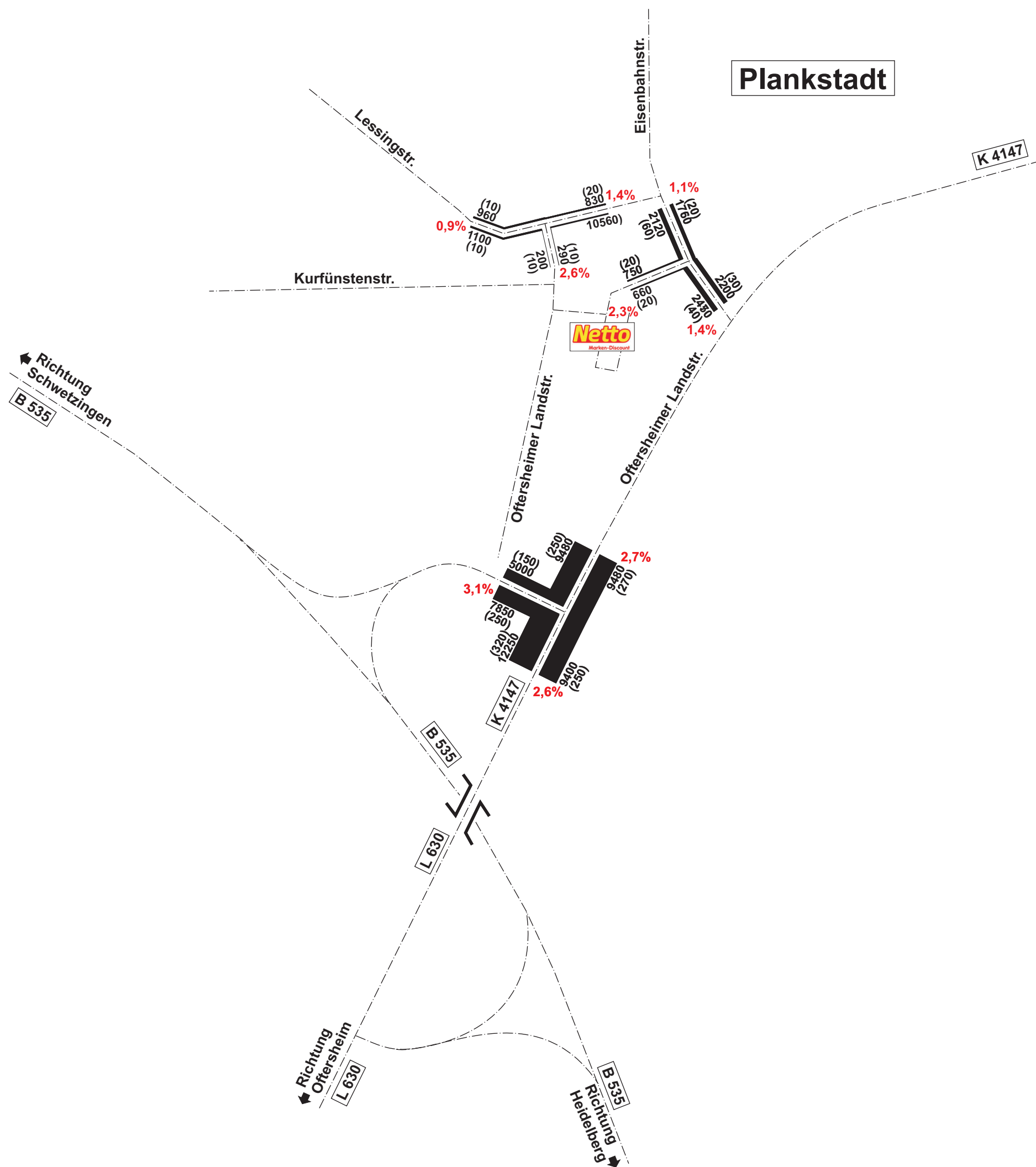
LEGENDE

213	(20)
△	△
KFZ/4h	SCHWER-VERKEHR
DAVON:	
GEZÄHLTE WERTE	

Stand 01/25

GEMEINDE PLANKSTADT
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM VORHABENBEZOGENEN BEBAUUNGSPLAN
“EINKAUFSMARKT PLANKSTADT 1. ÄNDERUNG”

Plankstadt



VERKEHRSANALYSE

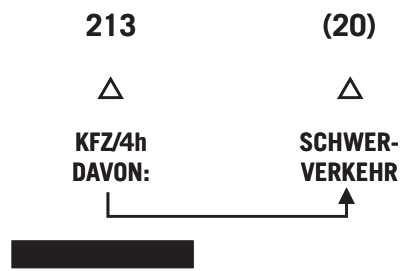
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]
aus Knotenpunktzählung

Am 04.11.2025

Prozentualer Schwerverkehrsanteil

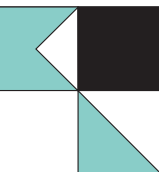


LEGENDE



Stand 02/25

GEMEINDE PLANKSTADT
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM VORHABENBEZOGENEN BEBAUUNGSPLAN
“EINKAUFSMARKT PLANKSTADT 1. ÄNDERUNG”



3.3 Einzelhandelseinrichtungen: Abschätzung der Schlüsselgrößen (Kunden und Beschäftigte)

Hinweis: Wenn die Anzahl der Kunden/Besucher oder Beschäftigten bekannt ist, ist diese in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil einzutragen.

3.3.1 Abschätzung der Kunden-/Besucheranzahl über die Bruttogeschossfläche

<u>Gebiet</u>	<u>Nutzung</u>	<u>BGF</u> in qm	Kunden/ qm BGF	
			<u>K/BGF</u>	
			Min	Max
GE	mittlerer Superma	1.523	0,90	1,25
Summe		1.523		

Kunden	
Min	Max
1.371	1.904
1.371	1.904

3.3.1 Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Bruttogeschossfläche

<u>Gebiet</u>	<u>Nutzung</u>	<u>BGF</u> in qm	BGF/ Beschäftigtem	
			<u>BGF/B</u>	
			Max	Min
GE	mittlerer Superma	1.523	100	80
Summe		1.523		

Beschäftigte	
Min	Max
15	19
15	19

3.3.2 Abschätzung der Kunden-/Besucheranzahl über die Verkaufsfläche

<u>Gebiet</u>	Nutzung	<u>VKF</u> in qm	Kunden/ qm VKF	
			<u>K/VKF</u>	
			Min	Max
GE	mittlerer Superma	1.099	1,00	2,00
Summe		1.099		

Kunden	
Min	Max
1.099	2.197
1.099	2.197

3.3.2 Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Verkaufsfläche

<u>Gebiet</u>	Nutzung	VKF in qm	VKF/ Beschäftigte	
			<u>VKF/B</u>	
			Max	Min
GE	mittlerer Superma	1.099	80	50
Summe		1.099		

Beschäftigte	
Min	Max
14	22
14	22

3.3.2 Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über den Anteil der Verkaufsfläche an der Bruttogeschossfläche

<u>Gebiet</u>	Nutzung	VKF in qm	Anteil VKF an BGF	BGF in qm	BGF/ Beschäftigtem	
			<u>in %</u>		<u>BGF/B</u>	
					Max	Min
GE	mittlerer Superma	1.099	72	1.523	100	80
Summe		1.099		1.523		

Beschäftigte	
Min	Max
15	19
15	19

3.3.4 Abschätzung der Kunden-/Besucheranzahl über den Jahresumsatz

<u>Gebiet</u>	Nutzung	VKF	Raumleistung Umsatz/qm		durchschnittlicher Korbwert		Gesamt-/ Kassen- kunden	Korrektur Mo-Fr
		qm	<u>Euro/qm VKF</u>		<u>Euro/Kunde</u>		<u>in %</u>	<u>Faktor</u>
			Min	Max	Max	Min		
GE	mittlerer Supermarkt						100	1,00
							100	1,00
							100	1,00
							100	1,00
							100	1,00
Summe								

Kunden	
Min	Max

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Kunden-/Besucheranzahl

Gebiet	Nutzung	Kunden		Kunden		Kunden		Kunden		Kunden	
		Abschätzung über Bruttogeschossfläche		Abschätzung über Verkaufsfläche		Abschätzung über Jahresumsatz		Abschätzung über Analogieschluss		Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
GE	mittlerer Superma	1.371	1.904	1.099	2.197					1.099	2.197
Summe		1.371	1.904	1.099	2.197					1.099	2.197

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Beschäftigtenanzahl

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte	
		Abschätzung über Bruttogeschossfläche		Abschätzung über Verkaufsfläche		Abschätzung über Anteil VKF an BGF		Abschätzung über Analogieschluss		Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
GE	mittlerer Superma	15	19	14	22	15	19			15	20
Summe		15	19	14	22	15	19			15	20

Einzelhandelseinrichtungen: Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Kundenverkehr:

Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Kundenanzahl verwendet.

Gebiet	Nutzung	Kunden			Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung
					2,0				
					Wege/K/d		in %		Pers./Pkw
		Min	Max		Min	Max	Min	Max	
GE	mittlerer Superma	1.099	2.197		2.198	4.394	50	80	1,3
Summe		1.099	2.197		2.198	4.394			

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
845	2.704
845	2.704

Beschäftigtenverkehr:

Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Beschäftigtenanzahl verwendet.

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Anwesenheit	Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil	
				in %	Wege/B/d				in %	
		Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max
GE	mittlerer Superma	15	20	90	2,0	2,5	27	45	30	70
				100						
				100						
				100						
				100						
Summe		15	20				27	45		

Pkw-Fahrten/ Werktag	
1,1	
Pers./Pkw	
Min	Max
7	29
7	29

Güter- und Gesamtverkehr ohne Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten
Hinweis: Es sind entweder die VKF **oder** die BGF und die zugehörigen spezifischen Werte einzugeben!

Gebiet	Nutzung	Fläche in qm	Lkw-Fahrten/ 100 qm Fläche		Lkw- Anteil	Lkw-Fahrten/ Werktag	
		VKF	Lkw-F/VKF/d		in %		
		BGF	Lkw-F/BGF/d				
			Min	Max		Min	Max
GE	mittlerer Superma	1.099	0,55	0,75	100	6	8
					100		
					100		
					100		
					100		
Summe		1.099				6	8

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
858	2.741
858	2.741

Güter- und Gesamtverkehr bei Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten

Gebiet	Nutzung	Fläche in qm	Anteil Konkurrenz	Anteil Verbund-	Anteil Mitnahme-	Pkw-Fahrten/ Werktag		Lkw-Fahrten/ Werktag	
		VKF	effekt in %	effekt in %	effekt in %				
		BGF				Min	Max	Min	Max
GE	mittlerer Superma	1.099	0	0	41	852	2.733	6	8
			0	0	0				
			0	0	0				
			0	0	0				
			0	0	0				
Summe		1.099				852	2733	6	8

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
858	2.741
858	2.741

Neu induzierte Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
512	1.632
512	1.632

Einzelhandelseinrichtungen: Kfz-Verkehr (ohne Berücksichtigung von Mitnahmeeffekten)

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Gesamtquerschnitt
 Quell-/Zielverkehr der Einrichtung

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung							
		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Beschäftigten-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
GE	mittlerer Superma	845	2.704	7	29	6	8	858	2.741
Summe		845	2.704	7	29	6	8	858	2.741

Binnenverkehrs-Anteile im Kfz-Verkehr (Anteile der Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet):

Hinweis: Binnenverkehr tritt auf, wenn die Einrichtung in einem Gebiet mit zusätzlichen Nutzungen liegt, für die ebenfalls der Verkehr abzuschätzen ist.

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung		
		Kunden-Verkehr	Beschäftigten-Verkehr	Güter-Verkehr
		<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %
GE	mittlerer Superma	0	0	0
		0	0	0
		0	0	0
		0	0	0
		0	0	0

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Quell-/Zielverkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Gesamtquerschnitt
ohne Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung							
		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Beschäftigten-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
GE	mittlerer Superma	845	2.704	7	29	6	8	858	2.741
Summe		845	2.704	7	29	6	8	858	2.741

Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Richtung

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung							
		Kunden-Verkehr Pkw		Beschäftigten-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw		Quell-/Zielverkehr Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
GE	mittlerer Superma	423	1.352	4	15	3	4	430	1.371
Summe		423	1.352	4	15	3	4	430	1.371

	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe	888	10	4	901

Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw-Einheiten]: Pkw-Einheiten/24h*Richtung

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung							
		Kunden-Verkehr Pkw-E		Beschäftigten-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Quell-/Zielverkehr Pkw-E	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
GE	mittlerer Superma	423	1.352	4	15	6	8	433	1.375
Summe		423	1.352	4	15	6	8	433	1.375

	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe	888	10	8	904