

Gewerbeverein
Bornheim e.V.

Synopse der Verkehrsgutachten IV vom 29. Mai 2012 und DTV Verkehrsconsult vom 03. Dezember 2012		
I. Grundannahmen		
1. Methodische Vorgehensweise	IV	DTV
	- Auswertung von aktuellen Verkehrszählungen in Bornheim - Kurzzeitzählung (30 min.) an der Bonner Str./Adenauerallee - Anpassung des Verkehrsmodells an die neuesten Zählungen, Verfeinerung im Bereich des neuen Vorhabens - Ermittlung des Verkehrsaufkommens für das neue Vorhaben - Aktualisierung des Prognose-Null-Falles des Verkehrsmodells FNP Bornheim (Prognose-Null-Fall 2020) - Ermittlung der Verkehrsstärken in Kfz/Tag (DTV) im umliegenden Straßennetz durch Umlegung des zusätzlichen Verkehrs innerhalb des Verkehrsmodells Bornheim (Prognose-Mit-Fall 2020) - Leistungsfähigkeitsnachweis im Prognose-Mit-Fall für den Anschluss des Vorhabengebietes an das bestehende Straßennetz mit Ermittlung der Staulängen und Wartezeiten nach HBS 2001. - Leistungsfähigkeitsnachweis im Prognose-Mit-Fall für den Knoten Bonner Straße/Siegesstraße mit Ermittlung der Staulängen und Wartezeiten nach HBS 2001 - Auswirkungen des Vorhabens unter den Bedingungen des Planfalls D 1 aus dem FNP Bornheim	- Grundlage: umfangreiche Knotenstrom- und Querschnittszählungen im Bereich um das geplante Einkaufszentrum als Beschreibung der heute vorhandenen verkehrlichen Verhältnisse. - Abschätzung der durch das Einkaufszentrum neu entstehenden Verkehre (Verkehrserzeugung) auf Basis von in der Literatur ausgewiesenen Kennwerten und eigenen Erfahrungswerten. - Verteilung der Kundenverkehre auf das Einzugsgebiet. - Überprüfung der wesentlichen Knotenpunkte im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit

Synopse der Verkehrsgutachten IVV vom 29. Mai 2012 und DTV Verkehrsconsult vom 3. Dezember 2012

	IVV	DTV
2. Berücksichtigung von Verkehrszählungen	- Kurzzeitzählung (30 Minuten) an Bonner Str./Adenauerallee - Auswertung von aktuellen Verkehrszählungen in Bornheim (Fa. IGEPA am Knoten L 118/L 183 am Dienstag, 10.1.2012 von 16.00 bis 19.00 Uhr (3 Stunden))	Knotenstromzählungen mittels Videozählgerät über 72 Stunden - Bonner Str. / Herseler Str. / Siegesstr.: 29.8. bis 1.9.12 - Bonner Str. / Adenauerallee: 5.9. bis 8.9.12 - Königstr. / Mühlenstr. / Apostelpfad: 10.9. bis 13.9.12 Querschnittszählungen mit Seitenradargeräten über eine Woche - Bonner Str. zw. Adenauerallee und Widdiger Weg: 29.8. bis 5.9.12 - Widdiger Weg: 29.8. bis 5.9.12 - Schumacherstr.: 29.8. bis 5.9.12 - Königstr. zw. Siefenfeldchen und Servatiusweg: 5.9. bis 13.9.12
3. Ergebnisse der Verkehrszählungen	- Zählung Knoten L 118 / L 183 durch Fa. IGEPA am Dienstag, 10.1.2012 von 16.00 bis 19.00 Uhr (3 Stunden)	- Bonner Str.: zwischen 11.700 und 15.700 Kfz DTV - Widdiger Weg: 2.600 Kfz DTV - Schumacherstr.: 2.100 Kfz DTV - Adenauerallee: zwischen 2.400 und 3.600 Kfz DTV - Königstraße: zwischen 12.600 (Netto) und 14.300 Kfz DTV (Höhe Apostelpfad) - Apostelpfad: 2.600 Kfz DTV

II. Ermittlung des Verkehrsaufkommens		IVW	DTV
1. Kundenverkehr	lt. Tabelle Blatt 5	Tabellen 1 und 2 (Seite 8)	
- Kunden pro m ² Verkaufsfläche	- Werte teilweise erheblich unter den in der Literatur genannten Bandbreiten (z.B.: LM-Vollsortimenter 0,75, LM-Discounter 1,20 Kunden/m ² VK-Fläche)	- Werte mit den Mittelwerten der Bandbreiten in Literatur Angesetzt	
- MIV-Anteil	- trotz nicht integrierter Lage Ansatz am unteren Rand der Bandbreite (0,75):	- Ansatz im Rahmen der Bandbreite (70 % bis 90 %)	
- PKW-Besetzungsgrad (Kunden/PKW, nicht Besucher)	- Wert zwischen 1,3 und 1,6: höherer Ansatz führt zu geringerer Anzahl von Kundenfahrten	- Wert zwischen 1,2 und 1,4: niedrigerer Wert führt zu höherer Anzahl von Kundenfahrten	
- Verbundeffekt	- Ansatz zwischen 5 % bis 50 %: höherer Wert führt zu geringerer Anzahl von Kundenfahrten	- Ansatz zwischen 5 % bis 35 %: niedrigerer Wert führt zu höherer Anzahl von Kundenfahrten	
- Mithahmeeffekt	- Ansatz zwischen 5 % bis 10 %: Nur anzusetzen bei Verkehrsmengenermittlung auf umliegendem Straßennetz, nicht bei Verkehrserzeugung am EKZ und Parkplätze	- Ansatz 0 % bis 10 %: Nur anzusetzen bei Verkehrsmengenermittlung auf umliegendem Straßennetz, nicht bei Verkehrserzeugung am EKZ und Parkplätze	
- Kundenverkehr Insgesamt	5.982 Kfz-Fahrten/Tag	9.373 Kfz-Fahrten/Tag (unter Berücksichtigung Mithahmeeffekt) (+ 56,7 %)	
- Quellverkehr	- Anteil Spitzenstunde: 10,5 % = 314 Kfz/h	- Anteil Spitzenstunde: 11 % = 508 Kfz/h (+ 61,8 %)	
- Zielverkehr	- Anteil Spitzenstunde: 12,0 % = 356 Kfz/h	- Anteil Spitzenstunde: 12 % = 550 Kfz/h (+54,5 %)	

	IW	DTV
2. Beschäftigtenverkehr	lt. Tabelle Blatt 5 - Werte für m² VKF / Beschäftigtem sind in beiden Untersuchungen im Einzelfall unterschiedlich, - Beschäftigtenzahl im Ergebnis ähnlich (272) - Insgesamt: 374 Kfz-Fahrten/Tag (ebenfalls vergleichbar)	lt. Tabelle 4 (Seite 10) - Werte für m² VKF / Beschäftigtem sind in beiden Untersuchungen im Einzelfall unterschiedlich, - Beschäftigtenzahl im Ergebnis ähnlich (274) - Insgesamt: 392 Kfz-Fahrten/Tag (ebenfalls vergleichbar)
3. Gesamtfahrten	6.356 Kfz-Fahrten / Tag	9.765 Kfz-Fahrten / Tag (+ 53,6 %)
III. Erforderliche Parkplätze		
1. Kunden	534 Parkplätze	816 Parkplätze
1. Beschäftigte	0 Parkplätze	98 Parkplätze
2. Gesamt Parkplätze	534 Parkplätze	914 Parkplätze (+ 71,2 %)

IV. Auswirkungen auf Verkehrsaufkommen Bonner Str./Königstr.	IVW	DTV
1. Bonner Straße Prognose-Mit EKZ-Fall 2020: - Bereich EKZ: 17.400 – 18.100 Kfz / Tag - Richtung Bornheim: 15.000 Kfz / Tag - Richtung Bonn: 11.300 Kfz / Tag Prognose Mit EKZ-Fall D 1 2020: - Bereich EKZ: 16.300 – 17.400 Kfz / Tag - Richtung Bornheim: 10.500 Kfz / Tag - Richtung Bonn: 8.900 Kfz / Tag		Bereich EKZ/Adenauerallee 14.300 Kfz/Tag (+21,5 %) gegenüber heute (ohne Berücksichtigung allg. Verkehrssteigerungen + Mehrverkehre aus neuen Baugebieten) (Nur berechnet bezüglich der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte)
2. Königstrasse Prognose-Null-Fall 2020 FNP (incl. L 183 n): - Untere Königstraße 14.200 bis 17.200 Kfz/Tag - Königstraße Zentrum 13.800 Kfz/Tag - Obere Königstraße 12.800 bis 13.000 Kfz/Tag - Apostelpfad 6.700 bis 8.400 Kfz/Tag Prognose-Mit EKZ-Fall 2020: - Untere Königstraße 15.300 bis 18.000 Kfz/Tag - Königstraße Zentrum 13.600 Kfz/Tag - Obere Königstraße 12.600 bis 12.800 Kfz/Tag - Apostelpfad 8.800 bis 9.900 Kfz/Tag Prognose Mit EKZ-Fall D 1 2020: - Untere Königstraße 11.200 bis 14.200 Kfz/Tag - Königstraße Zentrum (Einbahn) 6.200 bis 7.300 Kfz/Tag - Obere Königstraße 10.800 Kfz/Tag - Apostelpfad 9.800 bis 10.900 Kfz/Tag		ohne Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrssteigerungen und Mehrverkehre aus neuen Baugebieten: - Untere Königstraße 14.600 Kfz/Tag (+ 15,7 %) - Königstraße Zentrum 14.600 Kfz/Tag (+ 15,7 %) - Obere Königstraße 14.400 Kfz/Tag (+ 10,8 %) (Die angegebenen Steigerungsraten beziehen sich auf den Vergleich mit den heute (2012) vorhandenen Verkehrsstärken auf den jeweiligen Streckenabschnitten.)

		IVW	DTV
V. Überprüfung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte			
a) Einfahrt EKZ/Bonner Straße	- Gesamt-Qualitätsstufe C	- Ohne allg. Verkehrssteigerungen/Mehrverkehre: Verkehrsqualitätsstufe D - Einschließlich allg. Verkehrssteigerungen, Mehrverkehre und absehbare Störungen des Verkehrsflusses durch Parksuchverkehr: „voraussichtlich nicht ausreichend leistungsfähig“	
b) Bonner Str./Herseler Str./ Siegesstr. nach Ausbau zum Kreisverkehrsplatz	Gesamt-Qualitätsstufe E bzw. D (mit Bypass)	- nur Zusatzverkehre aus EKZ und ohne allg. Verkehrssteigerungen/Mehrverkehre: Verkehrsqualitätsstufe D - einschließlich allg. Verkehrssteigerungen/Mehrverkehre (ohne Bypass): „voraussichtlich nicht ausreichend leistungsfähig“	