

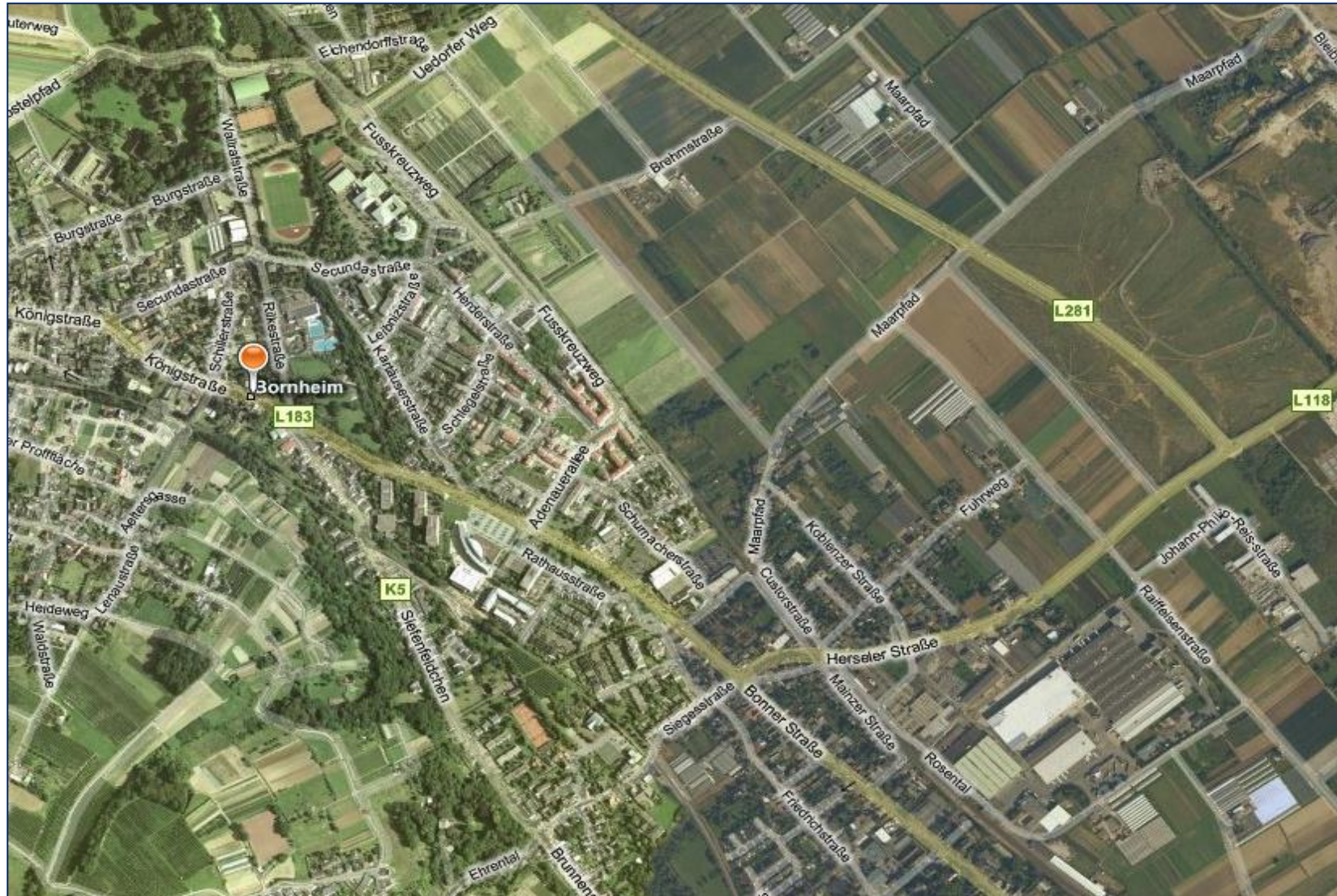


Verkehrsuntersuchung Einkaufszentrum Roisdorf



08.01.2015

- Aufgrund der veränderten Erschließungssituation und Aufteilung der Geschäfte auf 2 Gebäudeteile und 2 Parkplätze erfolgt eine Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung. Es erfolgt die Darstellung der verkehrlichen Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz bzw. die angrenzenden Knoten.
- Arbeitsschritte:
 - Aktualisierung des Verkehrsaufkommens für das neue Vorhaben aufgrund der veränderten Verkaufsfläche. Aufteilung der neuen Verkehre auf die beiden Gebäudeteile und Neuberechnung der erforderlichen Stellplätze.
 - Leistungsfähigkeitsnachweise im Prognose-Mit-Fall für die Zu- und Abfahrten insbesondere im Bereich der Schumacherstraße, Widdiger Weg und dem Kreisverkehrsplatz an der Bonner Straße mit Ermittlung der Staulängen und Wartezeiten nach HBS 2001 unter besondere Berücksichtigung der Linksabbieger aus Bonner Straße und Widdiger Weg.
 - Untersuchung alternativer Modellrechnungen für die Schumacherstraße (verkehrsberuhigte Einbahnstraße oder Fußgängerzone). Darstellung der Verkehrsbelastungen und der Auswirkungen auf den Knoten Schumacherstraße/Widdiger Weg.
 - Darstellung der Verkehrsbelastung auch für den Fall D1 (mit Umgestaltung der Königstraße, Sperrung der Wallrafstraße zwischen Burgstraße und Secundastraße für Kraftfahrzeuge, restriktiver Eingriff an der LSA Hellenkreuz für die Einfahrt nach Bornheim, zugunsten der äußeren Landesstraßen (insbesondere L 192), Teilanschluss L 192/K 42, Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs auf der Alfred-Ademacher-Straße) und mit Schumacherstraße nur für Fußgänger und Radfahrer frei.



Nutzung Gebäude 1	VKF[m ²]	Kundenverkehr											
		Kd/m ² VKF	Anzahl Kunden	Wege/d	MIV-Anteil	Besetzungsgrad	Verbund-effekt	Mitnahme-effekt	Kfz-Fahrten/d	Quell-Verkehr Anteil Spitzenstunde	Kfz/h	Ziel-Verkehr Anteil Spitzenstunde	Kfz/h
Lebensmittelvollsortimenter	3.700	0,80	2.960	2,0	75%	1,3	5%	10%	2.920	10,5%	153	12,0%	175
Bekleidungsvollsortimenter	350	0,20	70	2,0	75%	1,5	30%	5%	47	10,5%	2	12,0%	3
Elektronik (Media Markt)	2.420	0,325	787	2,0	75%	1,6	50%	5%	350	10,5%	18	12,0%	21
Post, Optik, Zeitschriften etc.	300	0,50	150	2,0	75%	1,4	40%	10%	87	10,5%	5	12,0%	5
Zwischensumme	6.770		3.967						3.404		179		204
Gastronomie	300	0,50	150	2,0	50%	2,0	80%	5%	14	15,0%	1	15,0%	1
Fitnessstudio	650	0,25	163	2,0	80%	1,1	15%	10%	181	15,0%	14	15,0%	14
Arztpraxen im OG	500		500	2,0	80%	1,0	15%	5%	646	7,5%	24	7,5%	24
Summe	1.450		4.779						4.245		218		243

Nutzung Gebäude 2	VKF[m ²]	Kundenverkehr											
		Kd/m ² VKF	Anzahl Kunden	Wege/d	MIV-Anteil	Besetzungsgrad	Verbund-effekt	Mitnahme-effekt	Kfz-Fahrten/d	Quell-Verkehr Anteil Spitzenstunde	Kfz/h	Ziel-Verkehr Anteil Spitzenstunde	Kfz/h
Schuhmarkt	1.000	0,30	300	2,0	75%	1,4	30%	5%	214	10,5%	11	12,0%	13
Drogeriemarkt	790	0,50	395	2,0	75%	1,4	40%	10%	229	10,5%	12	12,0%	14
Bekleidungsvollsortimenter	1.000	0,20	200	2,0	75%	1,5	30%	5%	133	10,5%	7	12,0%	8
Geschenke/Deko-Artikel	500	0,50	250	2,0	75%	1,6	30%	5%	156	10,5%	8	12,0%	9
Lebensmitteldiscounter (Aldi)	900	1,20	1.080	2,0	75%	1,3	20%	10%	897	10,5%	47	12,0%	54
Post, Optik, Zeitschriften etc.	100	0,50	50	2,0	75%	1,4	40%	10%	29	10,5%	2	12,0%	2
Zwischensumme	4.290		2.275						1.657		87		99
Summe	12.510		2.275						1.657		87		99

Nutzung Gebäude 1 und 2	VKF[m ²]	Beschäftigtenverkehr										
		m ² VKF/Besch.	Anzahl Beschäftigte	Wege/d	Anwesenheit	MIV-Anteil	Besetzungsgrad	Kfz-Fahrten/d	Quell-Verkehr Anteil Spitzenstunde	Kfz/h	Ziel-Verkehr Anteil Spitzenstunde	Kfz/h
Lebensmittelvollsortimenter	3.700	80	46	2,2	90%	80%	1,15	64	13,5%	4	2,0%	1
Schuhmarkt	1.000	60	17	2,2	90%	80%	1,15	23	13,5%	2	2,0%	0
Drogeriemarkt	790	40	20	2,2	90%	80%	1,15	27	13,5%	2	2,0%	0
Bekleidungsvollsortimenter	1.350	60	23	2,2	90%	80%	1,15	31	13,5%	2	2,0%	0
Elektronik (Media Markt)	2.420	50	48	2,2	90%	80%	1,15	67	13,5%	4	2,0%	1
Geschenke/Deko-Artikel	500	25	20	2,2	90%	80%	1,15	28	13,5%	2	2,0%	0
Lebensmitteldiscounter (Aldi)	900	80	11	2,2	90%	80%	1,15	15	13,5%	1	2,0%	0
Post, Optik, Zeitschriften etc.	400	25	16	2,2	90%	80%	1,15	22	13,5%	1	2,0%	0
Zwischensumme	11.060							277		19		3
Gastronomie	300	50	6	2,2	90%	80%	1,15	8	15,0%	1	15,0%	1
Fitnessstudio	650	100	7	2,2	90%	80%	1,15	9	15,0%	1	15,0%	1
Arztpraxen im OG	500		20	2,2	90%	80%	1,15	28	13,5%	2	2,0%	0
Summe	12.510		233					321		22		4

Nutzung Gebäude 1	VKF[m ²]	Lieferverkehr								
		Lkw/ 100m ² VKF	Pkw/ 100m ² VKF	Anzahl Kfz	Wege/d	Kfz- Fahrten/d	Quell-Verkehr		Ziel-Verkehr	
							Anteil Spitzenstunde	Kfz/h	Anteil Spitzenstunde	Kfz/h
Lebensmittelvollsortimenter	3.700	0,25		9	2,0	18	5,0%	1	5,0%	1
Bekleidungsvollsortimenter	350	0,10		-	2,0	-	5,0%	-	5,0%	-
Elektronik (Media Markt)	2.420	0,10		2	2,0	4	5,0%	-	5,0%	-
Post, Optik, Zeitschriften etc.	300	0,10	0,25	1	2,0	2	5,0%	-	5,0%	-
Zwischensumme	6.770			12		24		1		1
Gastronomie	300	0,25		1	2,0	2	10,0%	0	10,0%	0
Fitnessstudio	650	0,05	0,25	2	2,0	4	5,0%	0	5,0%	0
Arztpraxen im OG	500			-	2,0	-	5,0%	-	5,0%	-
Summe	8.220			15		30		1		1

Nutzung Gebäude 2	VKF[m ²]	Lieferverkehr								
		Lkw/ 100m ² VKF	Pkw/ 100m ² VKF	Anzahl Kfz	Wege/d	Kfz- Fahrten/d	Quell-Verkehr		Ziel-Verkehr	
							Anteil Spitzenstunde	Kfz/h	Anteil Spitzenstunde	Kfz/h
Schuhmarkt	1.000	0,25		3	2,0	6	5,0%	-	5,0%	-
Drogeriemarkt	790	0,10		1	2,0	2	5,0%	-	5,0%	-
Bekleidungsvollsortimenter	1.000	0,10		1	2,0	2	5,0%	-	5,0%	-
Geschenke/Deko-Artikel	500	0,10		1	2,0	2	5,0%	-	5,0%	-
Lebensmitteldiscounter (Aldi)	900	0,25		2	2,0	4	5,0%	-	5,0%	-
Post, Optik, Zeitschriften etc.	100	0,10	0,25	-	2,0	-	5,0%	-	5,0%	-
Summe	4.290			8		16				

aufgrund der Verkaufsflächen und deren Erzeugungsraten je nach Branche ergeben sich

ca. 5.900 Kfz-Fahrten (4.240 Kfz-Fahrten Gebäudeteil 1; 1.660 Kfz-Fahrten Gebäudeteil 2) am Tag im Kundenverkehr (Quell-+Zielverkehr) und

ca. 320 Kfz-Fahrten (werden alle Gebäudeteil 2 zugeordnet, da hier die Mitarbeiterparkplätze angeordnet werden) am Tag der Beschäftigten (Quell- + Zielverkehr)

Im Lieferverkehr ist mit ca. 46 Lkw-Fahrten am Tag zu rechnen

Zahl der geplanten Parkplätze: 519

Nutzung Gebäude 1	VKF[m ²]	Parkplätze			Nutzung Gebäude 2	VKF[m ²]	Parkplätze		
		Verkehrsaufkommen	durchschn. Parkplatzumschlag/je Tag	Anzahl Parkplätze			Verkehrsaufkommen	durchschn. Parkplatzumschlag/je Tag	Anzahl Parkplätze
Lebensmittelvollsortimenter	3.700	2.920	6,00	243	Schuhmarkt	1.000	214	4,00	27
Bekleidungsvollsortimenter	350	47	4,00	6	Drogeriemarkt	790	229	5,50	21
Elektronik (Media Markt)	2.420	350	4,00	44	Bekleidungsvollsortimenter	1.000	133	4,00	17
Post, Optik, Zeitschriften etc.	300	87	5,00	9	Geschenke/Deko-Artikel	500	156	4,00	19
Zwischensumme	6.770	3.404		302	Lebensmitteldiscounter (Aldi)	900	897	8,50	53
Gastronomie	300	14	3,00	2	Post, Optik, Zeitschriften etc.	100	29	5,00	3
Fitnessstudio	650	181	4,00	23	Summe	4.290	1.657		140
Arztpraxen im OG	500	646	-	20					
Zwischensumme	1.450	841		45					
Summe	8.220	4.245		347					

Die nun geplanten 519 Parkplätze reichen insgesamt aus (rechnerische Ermittlung 487). Der Bedarf für den Gebäudeteil 1 liegt höher als die zugeordneten Parkplätze. Hier muss bei Auslastung schon am Kreisverkehr auf die übrigen Parkplätze verwiesen werden, um unnötigen Parksuchverkehr innerhalb der Tiefgarage zu unterbinden.

Das heute bereits bestehende EKZ (Toom-Markt/Schuhcenter) erzeugt rund 2.100 Kfz-Fahrten/Tag.

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen (+4.120 Kfz-Fahrten/Tag) wird nach Gebäudeteilen bzw. nach Parkplatzverteilung differenziert in die Verkehrsmatrix eingebracht.

Als Grundlage dient das Netz und das Verkehrsaufkommen des Prognose-Null-Falls 2020 (FNP). Die entsprechenden Verkehrsmengen werden im Planfall PM (Planfall MitEKZ) auf das Netz umgelegt. Hierbei wird zunächst die Schumacherstraße als durchgehende Anliegerstraße für Kunden, Anwohner und den Lieferverkehr unterstellt.

Es ergeben sich im Bereich des Anschlusses auf der Bonner Straße Verkehrsmengen von knapp 17.000 Kfz DTV. Die Schumacherstraße wird mit rund 1.200 Kfz-Fahrten am Tag belastet sein; im wesentlichen sind dies Quell- und Zielverkehre des EKZ sowie der unteren Schumacherstraße.



Bonner Straße/Widdiger Weg

FORMBLATT 1a	
	Verkehrsdaten Spitzenstunde 16-17h Lage innerorts x außerorts / innerhalb Ballungsräume außerorts / außerhalb Ballungsräume
	Verkehrsregelung Zufahrt A Spür 3 mit separatem Fahrstreifen ? nein Rechtsabbie.-Einricht.in d.Haupttrichtung (zB. Insel)? nein STVO Zeichen: 205 (Vorf.gew.) o. 206 (Stop)? 205 Zufahrt C Spür 4 Linksabbieger aus Einbahnstr. ? nein
	Zielvorgabe Mittlere Wartezeit in s ? 45

FORMBLATT 1a											
Zufahrt	Geometrische Randbedingungen				Hinweise	Verkehrsstärken					
	Verkehrsstrom	Fahrstreifen-Anzahl	Fahrstreifen-Aufstelllänge (mit Aufw. min.1)	Dreiecksinsel		q Pkw	q Lkw (mit Lastzug)	q Krad	q Rad	q Fz (Summe Fahrzeuge)	qPE
	(0/1/2)	n(Pkw-E)	ja/nein			Pkw/h	Lkw/h	Krad/h	Rad/h	Fz/h	Pkw-E/h
A	2	1	2	3		4	5	7	8	9	10
	3	0		nein		642	41	0	0	683	
						160	10	0	0	170	
C	4	0				97	10	0	0	107	117
	6	1		nein		59	10	0	0	69	79
B	7	0	0			49	10	0	0	59	69
	8	1				702	34	0	0	736	770

FORMBLATT 1b																
Verkehrsstrom	Kapazität des Verkehrsstroms ersten Ranges			Grundkapazität der untergeordneten Verkehrsströme					Kapazität der zweitrangigen Verkehrsströme					Kapazität des drittrangigen Verkehrsstroms		
	Verkehrsstärke	Kapazität	Sättigungsgrad	Verkehrsstärke	maßg. Hauptstrombelast.	Grenzzeit-lücke	Folgezeit-lücke	Grundkapazität	Kapazität	Sättigungsgrad	95% Staulänge	Wahrscheinlichkeit d. staufreien Zustands			Kapazität	Sättigungsgrad
	gPE	C	g	gPE	qp	tq	tf	G	C	g	N95	p0	p0*	p0**	C4	g4
	Pkw-E/h	Pkw-E/h	--	Pkw-E/h	Fz/h	s	s	Pkw-E/h	Pkw-E/h	--	Pkw-E/h	--	--	--	Pkw-E/h	
	11	12	13	14	15			16	17	18	19	20			21	22
2																
3																
4					117	1563	6,6	3,8	120						52	2,25
6					79	768	6,5	3,7	360	0,22						
7					69	853	5,5	2,6	510	0,14	-	0,43				
8	770	1800	0,43													

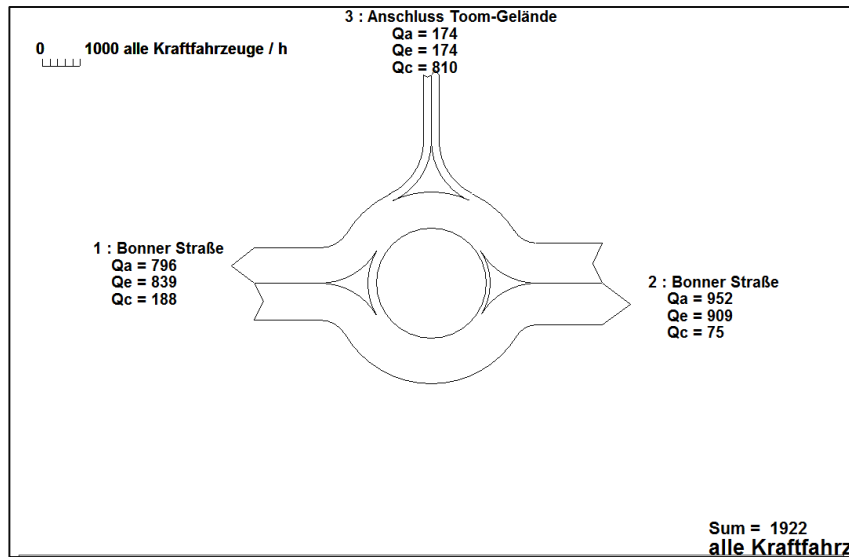
FORMBLATT 1c									
Verkehrsstrom	Kapazität der Mischströme				Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs				Qualitätsstufe
	Sättigungsgrad	mögl. Aufstellplätze (mit Aufw. min. 1)	Verkehrsstärke	Kapazität Cmi	Kapazitätsreserve	mittlere Wartezeit	Vergleich mit angestrebten Wartezeit w (Differenz)		
	gi	n	Summe qpE		Ri und Fmi	wi und wmi	w		
	23	24	25	26	27	28	29	30	
4	2,25	6	196	87	0	118	73	E	mangelhaft
6	0,22				281	13	-32	B	gut
7	0,14	0	839	1472	441	9	-36	A	sehr gut
8	0,43								
4+6					0	118	73	E	mangelhaft
7+8					633	9	-36	A	sehr gut

Der Knoten ist bis auf den Linksabbieger aus dem Widdiger Weg mit guter bis sehr guter Verkehrsqualität zu beurteilen

Hier sollte das Linksabbiegen aus dem Widdiger Weg untersagt werden; im Kreisverkehr an der Einfahrt zum Teil 1 des EKZ ist problemlos das Wenden und Weiterfahrt in Richtung Roisdorf möglich. Der Kreisverkehr ist dazu auch ausreichend leistungsfähig.

Eine Linksabbiegespur in der Bonner Straße ist hier nicht berücksichtigt und aus Leistungsfähigkeitsgesichtspunkten auch nicht notwendig, gleichwohl wäre eine Aufstellfläche für 2 bis 3 Fahrzeuge durchaus sinnvoll, um auch der Verkehrssicherheit Rechnung zu tragen und einen Rückstau in den Kreisel sicher zu vermeiden.

Anschluss EKZ/Bonner Straße



Der Knoten Bonner Straße/EKZ ist mit den zusätzlichen Verkehren des EKZ (Teil 1) mit guter Verkehrsqualität zu betreiben.

Hier wurden bereits die Umwegfahrten der "Linksabbieger" aus dem Knoten Widdiger Weg/Bonner Straße als U-Turns berücksichtigt.

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Kfz.-Verkehr												
Name	n-in	n-K	q-Kreis PKW-E/h	q-e-vorh PKW-E/h	q-e-max PKW-E/h	x	Reserve PKW-E/h	mittl. Wz s	L PKW-E	L-95 PKW-E	L-99 PKW-E	LOS
1 Bonner Straße	1	1	199	891	1064	0,84	173	20	3,4	13	19	B
2 Bonner Straße	1	1	77	970	1172	0,83	202	17	3,2	13	19	B
3 Anschluss Toom-Gelände	1	1	870	177	535	0,33	358	10	0,3	1	2	A

Ergebnis:

Gesamt-Qualitätsstufe: **B**

Zufluss über alle Zufahrten =	2038	PKW-E/h
davon Kraftfahrzeuge:	1922	Kfz/h
Summe aller Wartezeiten =	9,3	Kfz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz =	17,4	s pro Kfz

Berechnungseinstellungen

Wartezeit: HBS (2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600

Kapazität: Deutschland: Verfahren nach HBS 2001

Stau: Wu, 1997

Widdiger Weg/Schumacherstraße

FORMBLATT 1a	
	Verkehrsdaten Spitzenstunde 16-17h Lage innerorts x außerorts / innerhalb Ballungsräume außerorts / außerhalb Ballungsräume
	Verkehrsregelung Spur 3 mit separatem Fahrstreifen? nein Zufahrt A Rechtsabbie-Einrichtung d. Haupttrichtung (zB. Insel)? nein STVO Zeichen: 205 (Vorf.gew.) o. 206 (Stop)? 205 Zufahrt C Spur 4 Linksbieger aus Einbahnstr. ? nein
	Zielvorgabe Mittlere Wartezeit in s? 45

FORMBLATT 1a											
Zufahrt	Geometrische Randbedingungen				Hinweise	Verkehrsstärken					
	Verkehrsstrom	Fahrstreifen-Anzahl	Fahrstreifen-Aufstelllänge (mit Aufw. min.1)	Dreiecksinsel		q Pkw	q Lkw (mit Lastzug)	q Rad	q Fz (Summe Fahrzeuge)	qPE	
	(0/1/2)	n[Pkw-E]	ja/nein			Pkw/h	Lkw/h	Rad/h	Fz/h	Pkw-E/h	
A	2	1				63	1	0	64		
	3	0		nein		40	1	0	41		
C	4	0	0			114	20	0	134	154	
	6	0		nein		44	1	0	45	46	
B	7	0	0			168	20	0	188	208	
	8	1				61	1	0	62	63	

FORMBLATT 1b													
Verkehrsstrom	Kapazität des Verkehrsstroms ersten Ranges			Grundkapazität der untergeordneten Verkehrsströme					Kapazität der zweitrangigen Verkehrsströme				Kapazität des drittrangigen Verkehrsstroms
	Verkehrsstärke	Kapazität	Sättigungsgrad	Verkehrsstärke	maßg. Hauptstrombelast.	Grenzzeit-lücke	Folgezeit-lücke	Grundkapazität	Kapazität	Sättigungsgrad	95% Stau-länge	Wahrscheinlichkeit d. staufreien Zustands	Kapazität
	qPE Pkw-E/h	C	g	qPE Pkw-E/h	qp Fz/h	tg s	tf s	G Pkw-E/h	C Pkw-E/h	g	N95 Pkw-E/h	p0 p0* p0**	C4 Pkw-E/h
	11	12	13	14	15			16	17	18	19	20	21
2													22
3													
4					154	334,5	6,6	3,8	610				482
6					46	84,5	6,5	3,7	870	0,05			
7					208	105	5,5	2,6	1220	0,17	-	0,79	
8	63	1800	0,04										

FORMBLATT 1c									
Verkehrsstrom	Kapazität der Mischströme				Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs				
	Sättigungsgrad	mögl. Aufstellplätze (mit Aufw. min. 1)	Verkehrsstärken	Kapazität Cmi	Kapazitätsreserve	mittlere Wartezeit	Vergleich mit angestrebten Wartezeit w (Differenz)	Qualitätsstufe	
	gi	n	Summe qpE		Ri und Rmi	wi und wmi	w	QSV	
	23	24	25	26	27	28	29	30	
4	0,32				328	11	-34	B	gut
6	0,05	0	200	541	824	9	-36	A	sehr gut
7	0,17	0			1012	9	-36	A	sehr gut
8	0,04		271	1290					
4+6					341	11	-34	B	gut
7+8					1019	9	-36	A	sehr gut

Der Knoten Widdiger Weg/Schumacherstraße ist auch mit den zusätzlichen Verkehren des EKZ (Teil 2) mit guter Verkehrsqualität zu betreiben. Hierbei wurde zunächst eine Vorfahrtrichtung des Widdiger Weges unterstellt. Verlegt man die Vorfahrt auf die Fahrbeziehung Widdiger Weg – Schumacherstraße ist mit noch besserer Qualität zu rechnen, da die Hauptströme dann über die vorfahrtberechtigten Fahrbeziehungen laufen.

Ein Nachweis für die Einmündung Schumacherstraße/EKZ Teil 2 ist obsolet, da hier noch geringere Verkehrsmengen als im obigen Nachweis anfallen. Auch hier bietet es sich an, den Vorfahrtsverlauf den Haupttrichtungen anzupassen.

- Auch zukünftig wird die Bonner Straße in Roisdorf stark belastet sein.
- Das geplante EKZ wird ein Verkehrsaufkommen von insgesamt rund **6.220 Kfz DTV**.
- Es ergeben sich deutliche Verkehrszunahmen im direkt angrenzenden Bereich. Die Bonner Straße wird mit knapp 17.000 Kfz-Fahrten am Tag belastet.
- Durch die veränderte Planungen mit anderer Erschließung werden die Zu- und Abfahrten des EKZ auf 2 Anbindungen verteilt.
- Die Anbindung des EKZ Gebäudeteil 1 an die Bonner Straße über einen Kreisverkehr ist mit guter Verkehrsqualität zu betreiben. Eine Auslastungsüberwachung und frühzeitige Wegweisung zur Einfahrt Schumacherstraße ist notwendig.
- Der Knoten Bonner Straße/Widdiger Weg erreicht zukünftig nur mangelhafte Leistungsfähigkeit für den Linksabbieger aus dem Widdiger Weg. Ein Rechtsfahrgebot beim Ausbiegen ermöglicht eine gute Leistungsfähigkeit. Die Fahrtrichtung Roisdorf ist dann im Kreisverkehr Einfahrt EKZ (Teil 1) problemlos einzuschlagen. Der Kreisel weist dahingehende Reserven auf.
- Die Knoten Widdiger Weg/Schumacherstraße und Schumacherstraße7Einfahrt EKZ (Teil 2) sind als nichtlichtsignalgeregelte Einmündungen gut leistungsfähig. Eine Anpassung der Vorfahrtsrichtung auf die Hauptströme erscheint sinnvoll, Lösungen als kleine Kreisverkehre sind ebenfalls möglich.





- Die Varianten für die Schumacherstraße als Fußgängerzone bzw. Fuß- und Radweg zwischen Siegburger Straße und der Einfahrt EKZ bzw. Anlieferbereich führen nur zu geringen Auswirkungen im umliegenden Netz.
- Im Falle der Einbahnstraße werden noch rund 600 Fahrten auf der Schumacherstraße im Bereich des EKZ verbleiben. Es finden sich geringfügige Mehrbelastungen auf Bonner Straße und Rathausstraße.
- Wird der Abschnitt in Höhe des EKZ zur Fußgängerzone finden auch hier Verlagerungen zur Bonner Straße und Rathausstraße statt, jedoch auch hier nur in geringem Umfang.
- Die Verkehrsmengen am Widdiger Weg verringern sich entsprechend. Die Leistungsfähigkeiten der Knoten verbessern sich daher geringfügig. Ein genauer Nachweis kann entfallen, Die Empfehlungen gelten entsprechend.



- Im Bereich des EKZ gibt es nur geringe Auswirkungen durch die Maßnahmen des Planfalls D 1 opti.
- Die Bonner Straße hat ähnlich hohe Belastungen zu erwarten. Die Rathausstraße wird um rund 1.000 Fahrzeuge entlastet; Adenauerallee nördlich der Bonner Straße und Fußkreuzweg haben Mehrbelastungen zu verzeichnen.



Ingenieurgruppe für
Verkehrswesen und
Verfahrensentwicklung

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Fon: +49(241) 9 46 91-22

Fax: +49(241) 53 16 22

scw@ivv-aachen.de

Kontakt:

Oppenhoffallee 171

52066 Aachen

www.ivv-aachen.de

Dipl.-Geogr. Sylke Schwarz

