

# Erweiterte Verkehrsuntersuchung „Beethovenquartier“ in Dormagen

Januar 2020

**Erweiterte Verkehrsuntersuchung  
„Beethovenquartier“ in Dormagen**

**Januar 2020**

Bearbeitung:

M. Sc. Manuel Dominitz

Dipl.-Ing. Hans-Rainer Runge

**Runge IVP**

Ingenieurbüro für

integrierte Verkehrsplanung

Düsseldorfer Straße 132

D-40545 Düsseldorf

Tel. 0211-553350

Fax 0211-553558

Mail [info@runge-ivp.de](mailto:info@runge-ivp.de)

[www.runge-ivp.de](http://www.runge-ivp.de)

## INHALT

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Zustandsanalyse</b>	<b>2</b>
2.1	Nutzungsstruktur	2
2.2	Kfz-Verkehrsmengen	2
2.2.1	Verkehrszählungen	2
2.2.2	Verkehrsberechnungsmodell	2
2.2.3	Kfz-Verkehrsaufkommen Analyse 2019	5
2.2.4	Verträglichkeitsanalyse	7
2.3	Mängel und Konflikte	11
2.4	Bewertung der Verkehrssituation im Untersuchungsgebiet	11
<b>3</b>	<b>Prognose-Nullfall</b>	<b>12</b>
<b>4</b>	<b>Verkehrserzeugung Planungsmaßnahmen</b>	<b>13</b>
<b>5</b>	<b>Kfz-Verkehrsführung im Umfeld des Beethovenquartiers</b>	<b>16</b>
5.1	Variante 1: Bestehende Verkehrsführung	17
5.2	Variante 2: Einbahnstraßenregelung	18
5.3	Variante 3: Öffnung der Virchowstraße	19
5.4	Bewertung der Variantenuntersuchung	20
<b>6</b>	<b>Handlungsempfehlungen</b>	<b>21</b>

**Anlagenband 1:** Verkehrszählungen

**Anlagenband 2:** Straßencharakterisierungen

## 1 Aufgabenstellung

Im Jahr 2017 wurde von unserem Planungsbüro die Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 531 „Beiderseits der Beethovenstraße“ im Zuge des kooperativen städtebaulichen Wettbewerbsverfahren vorgelegt. In der Verkehrsuntersuchung wurden die verkehrlichen Auswirkungen einer (Wohn-)Bebauung auf den Potenzialflächen nördlich und südlich der Beethovenstraße untersucht.

Die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2017 wird mit der vorliegenden Untersuchung aktualisiert, da zwischenzeitlich die Pläne zum „Beethovenquartier“ vorangeschritten sind und sich konkretisiert haben und weitere Nutzungsentwicklungen im Umfeld geplant sind: An der Haberlandstraße soll eine sechsgruppige Kindertagesstätte neu entstehen, im Schulzentrum Horrem soll eine Dreifachturnhalle errichtet werden und die Deutsche Lebensrettungsgesellschaft (DLRG) plant die Errichtung eines Vereinsgebäudes an der Robert-Koch-Straße. Des Weiteren wird der Untersuchungsraum ausgeweitet. Er umfasst im Norden die Konrad-Adenauer-Straße und die Robert-Koch-Straße, im Osten die Krefelder Straße, im Süden den Straßenzug der L 280, Bahnhofstraße - Florastraße, und reicht im Westen bis zur Bahntrasse.

Neben der Verkehrsabwicklungen auf den Verkehrsstraßen (z.B. der Haberlandstraße) sind die Wohnstraßen im nördlichen Quartier von Dormagen-Mitte Untersuchungsgegenstand. Es wird eine Straßenraumanalyse zur Klärung der Empfindlichkeiten der Straßenräume gegenüber den Kfz-Verkehrsstärken durchgeführt. Anschließend wird ein Verkehrskonzept auf der Grundlage der Verkehrsprognose erarbeitet, das Optimierungspotenziale aufzeigt, um einen verträglichen Verkehrsfluss im Stadtteil sicherstellt, ohne die Wohngebiete unverträglich zu belasten.

## 2 Zustandsanalyse

### 2.1 Nutzungsstruktur

Das **Bild 1** auf der nachfolgenden Seite zeigt den Bestandslageplan mit der Nutzungsstruktur und der Verkehrsinfrastruktur. Das erweiterte Gebiet (im Vergleich zur Hauptuntersuchung) ist von der Wohnnutzung geprägt. Geschäftliche Nutzungen befinden sich insbesondere entlang der L 280 und der südlichen Krefelder Straße.

### 2.2 Kfz-Verkehrsmengen

#### 2.2.1 Verkehrszählungen

Im Rahmen der Hauptuntersuchung wurden am Donnerstag, den 10.11.2016 in den Zeiten von 7 bis 9 Uhr sowie von 15 bis 18 Uhr Knotenstromzählungen an den folgenden Knotenpunkten vorgenommen:

- L 280, Bahnhofstraße / Haberlandstraße,
- Haberlandstraße / Beethovenstraße,
- Haberlandstraße / Robert-Koch-Straße,
- Beethovenstraße / Sebastian-Bach-Straße.

Zusätzlich wurden Querschnittszählungen an der Ostpreußenallee und der Carl-Duisberg-Straße durchgeführt.

Aufgrund der Erweiterung des Untersuchungsgebiets fanden am 19.03.2019 an den folgenden sechs Knotenpunkten ebenfalls Knotenstromzählungen statt:

- L 280, Florastraße / Krefelder Straße / L 280 Walhovener Straße,
- Pommernallee / Weingartenstraße,
- Ostpreußenallee / Pommernallee,
- Virchowstraße / Röntgenstraße,
- Sebastian-Bach-Straße / Am Niederfeld / Carl-Duisberg-Straße,
- Robert-Koch-Straße / Sebastian-Bach-Straße.

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen vom 19.03.2019 sind in dem **Anlagenband 1** zusammengestellt.

Neben den Verkehrszählungen unseres Planungsbüros stehen Verkehrszählungsergebnisse vom Büro Brilon Bondzio Weiser zur Verfügung, die im Rahmen des Verkehrsgutachtens zur Erweiterung von Wohnbauflächen im Stadtteil Rheinfeld in Dormagen erhoben wurden. Dadurch sind zusätzliche Knotenstromergebnisse in der morgendlichen und der nachmittäglichen Spitzenstunde an den folgenden Knotenpunkten vorhanden:

- B 9 / Krefelder Straße,
- B 9 / L 280, Walhovener Straße,
- L 280 Walhovener Straße / An der Wache / Unter den Hecken,
- L 280 Florastraße / Weingartenstraße,
- Krefelder Straße / Weingartenstraße.

Das **Bild 2** auf der Seite 4 gibt einen Überblick über die erhobenen Zählstellen.

#### 2.2.2 Verkehrsberechnungsmodell

Die Ermittlung der Verkehrsbelastungen im maßgebenden Straßennetz erfolgt auf der Basis der Verkehrserhebungen und der Strukturdaten mit Hilfe eines Verkehrsberechnungsmodells. Die mit der Durchführung von Verkehrsberechnungen verbundenen Ziele lassen sich wie folgt umreißen:

- Abbildung des vorhandenen Verkehrsgeschehens,
- Abschätzung der Auswirkung von Planungsmaßnahmen,
- Abschätzung der Auswirkungen veränderter Randbedingungen, den Strukturdaten und den Verhaltenweisen.

Verkehrsberechnungsmodelle liefern als Ergebnisse:

- Anzahl der Ortsveränderungen im definierten Untersuchungsgebiet nach Quellen, Zielen;
- Belastung der Verkehrsanlagen;
- Mit dem Verkehrsgeschehen unmittelbar verbundene Bewertungskriterien wie Reisezeiten, Reiseweiten, Verkehrslärm etc.

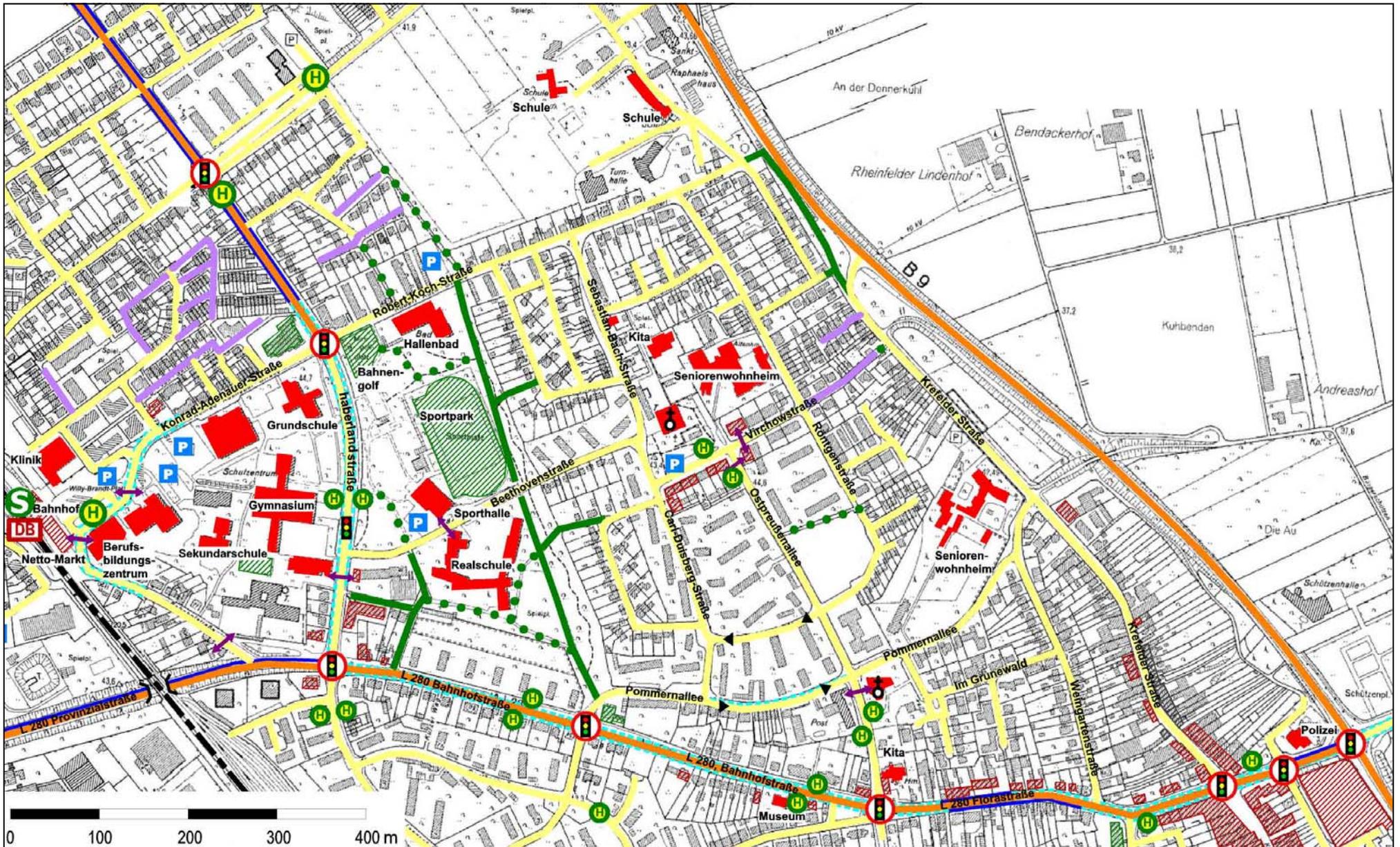
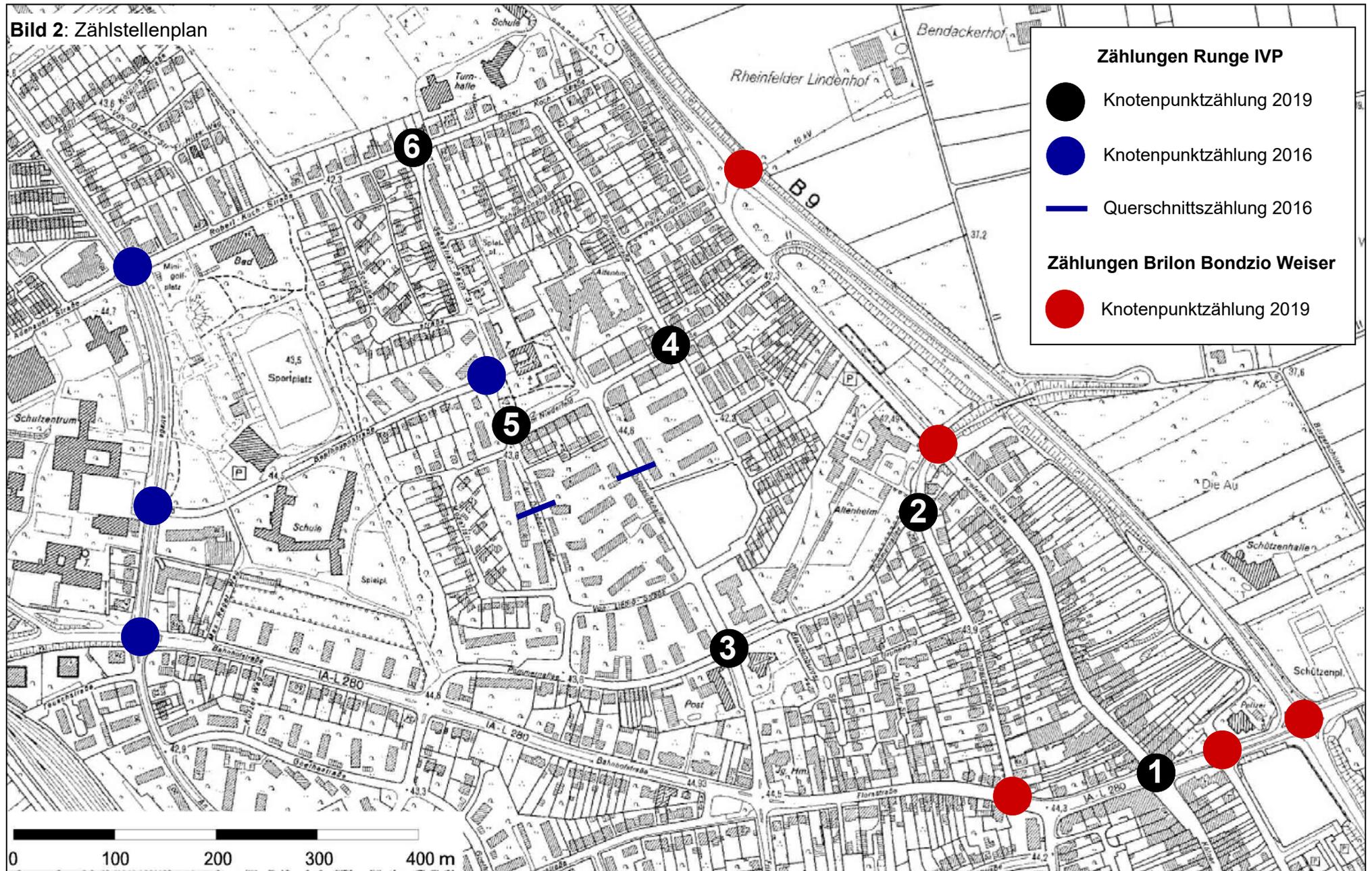


Bild 1: Bestandslageplan



Verkehrsberechnungsmodelle müssen, um praktikabel zu sein, auf Annahmen und vereinfachte Darstellungen der realen Gegebenheiten und Verhaltensweisen zurückgreifen. Die Ergebnisse sind daher immer mit einer gewissen Unsicherheit behaftet. Die Erfahrungen mit diesen Modellen zeigen jedoch, dass die Größenordnung der zu erwartenden Verkehrsmengen und Verkehrsbelastungen zuverlässig abgeschätzt werden können und somit eine realistische Abbildung des Verkehrsaufkommens im Untersuchungsraum möglich wird.

Die Anwendung von Verkehrsberechnungsmodellen setzt voraus, dass eine räumliche Abgrenzung und Aufteilung des zu untersuchenden Gebietes vorgenommen wird. Das Untersuchungsgebiet wird in Verkehrszellen eingeteilt. Für jede dieser Zellen wird auf der Basis der vorhandenen Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten, Parkraumangebot, etc.) sowie spezifischer Mobilitätskennndaten (mittlere Wegehäufigkeit pro Person und Tag) das Verkehrsaufkommen abgeschätzt.

Eine Ortsveränderung besitzt immer einen Ausgangspunkt (Quelle  $i$ ) und einen Endpunkt (Ziel  $j$ ). Die Anzahl der Ortsveränderungen  $F_{ij}$  von einer Quelle  $i$  zu einem Ziel  $j$  lassen sich in einer sogenannten Verkehrsnachfragematrix darstellen. Die Verkehrsnachfragematrix gibt an, wie viele Ortsveränderungen von einer Verkehrszelle  $i$  zu einer anderen Verkehrszelle  $j$  stattfinden. Die Ermittlung der Verkehrsnachfragematrix erfolgt mit Verkehrsverteilungsmodellen, in die die Verteilung der Gelegenheiten (Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten, etc.) sowie Reisezeiten und Entfernungen eingehen.

Zur Ermittlung der Verkehrsbelastungen im Straßennetz wird in einem nächsten Schritt die Kfz-Verkehrsnachfragematrix auf das Straßengrundnetz umgelegt. Das Straßengrundnetz ist als Netzmodell mit Knoten und Strecken verschlüsselt. Für jede Strecke im Netzmodell wird die Entfernung zwischen zwei benachbarten Knotenpunkten, die zulässige Geschwindigkeit und die Kapazität (mögliche Anzahl von Kfz/h) des Streckenabschnittes angegeben. Für jede Verkehrsbeziehung von  $i$  nach  $j$

wird dann in diesem Netz die zeitkürzeste Route gesucht. Auf diese Route wird ein bestimmter prozentualer Anteil der Verkehrsnachfrage von  $i$  nach  $j$  umgelegt. Das Straßennetz ist somit mit einem Teil der Verkehrsnachfrage belastet. In Abhängigkeit von dieser Teilauslastung wird dann die Fahrzeit für jeden Streckenabschnitt neu berechnet. Je mehr Fahrzeuge eine Strecke benutzen, um so geringer wird die mögliche Geschwindigkeit auf diesem Streckenabschnitt. Eine teilbelastete Strecke hat somit eine längere Fahrzeit als eine nicht belastete Strecke. In einem zweiten Umlegungsschritt werden dann erneut die zeitkürzesten Routen von  $i$  nach  $j$  gesucht. Durch die veränderten Streckengeschwindigkeiten kann nunmehr eine andere Route als im ersten Umlegungsschritt gefunden werden. Damit wird erreicht, dass zeitgleiche alternative Routen auch etwa gleichmäßig belastet werden.

Die eingehenden Netzparameter und die Umlegungsergebnisse werden anhand der durchgeführten Verkehrszählungen geeicht. Die Abweichungen zwischen den Zählergebnissen und den Ergebnissen der Modellrechnung liegen für das Dormagener Straßennetz bei maximal +/- 10 Prozent. Erfahrungen aus vergleichbaren Städten zeigen, dass bei dieser Genauigkeit eine realistische Simulation des Kfz-Verkehrs im relevanten Straßennetz möglich wird.

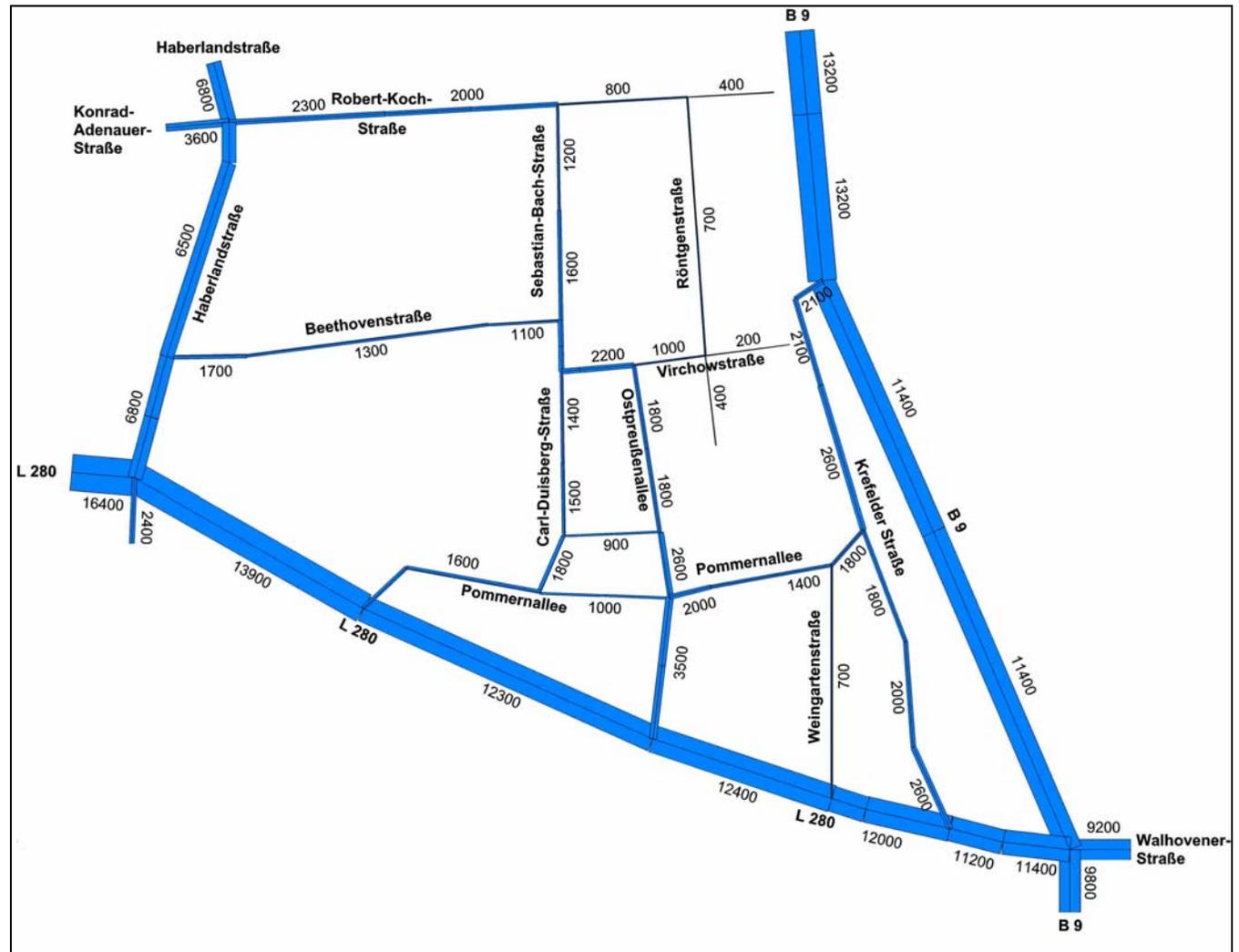
### 2.2.3 Kfz-Verkehrsaufkommen Analyse 2019

Das **Bild 3** auf der nachfolgenden Seite stellt die werktäglichen Kfz-Verkehrsstärken auf den relevanten Straßen des Untersuchungsgebietes dar. Es zeigen sich die folgenden wesentlichen Ergebnisse:

- Die Verkehrsstärke der L 280, Bahnhofstraße - Florastraße beträgt westlich der Haberlandstraße rund 16.400 Kfz/24h. Im weiteren Verlauf in Richtung Osten nimmt die Verkehrsmenge kontinuierlich ab. Im Bereich der Ostpreußenallee verkehren rund 12.400 Kfz/24h, westlich der B 9 etwa 11.400 Kfz/24h.
- Die Haberlandstraße wird von bis zu 6.800 Kfz/24h befahren.

- Auf der Ostpreußenallee verkehren nördlich der Pommernallee bis zu 2.600 Kfz/24h und südlich etwa 3.500 Kfz/24h.
- Die Verkehrsmengen auf der Carl-Duisberg-Straße betragen zwischen 1.400 Kfz/24h und 1.800 Kfz/24h.
- Die Krefelder Straße weist Verkehrsstärken zwischen 1.800 Kfz/24h und 2.600 Kfz/24h auf.
- Die Verkehrsmenge der B 9 nimmt von Norden nach Süden ab. Nördlich des Knotenpunkts mit der Krefelder Straße verkehren auf der B 9 ca. 13.200 Kfz/24h, zwischen der Krefelder Straße und der L 280 etwa 11.400 Kfz/24h und südlich der L 280 rund 9.800 Kfz/24h.

Die Knotenstrombelastungen der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde sind den **Anlagen 1-13 und 1-14** im **Anlagenband 1** zu entnehmen.



**Bild 3:** Kfz-Verkehrsmengen im Tagesverkehr, Analyse 2019 [Kfz/24h]

### 2.2.4 Verträglichkeitsanalyse

Die Verträglichkeit beziehungsweise Unverträglichkeit städtischer Straßen mit Autoverkehr wird bestimmt

- von den Ansprüchen der Randnutzung,
- von der Intensität der Straßenraumnutzung durch Fußgänger und Radfahrer,
- vom Erscheinungsbild der Straße,
- von der Verkehrsbelastung und
- vom Geschwindigkeitsniveau.

Ein Straßenraum ist umso empfindlicher gegenüber dem Kfz-Verkehr

- je dichter die Wohnnutzung ist,
- je geringer der Hausabstand ist,
- je geschlossener die Bebauung ist und je geringer die Möglichkeiten sind, sie durch Pufferzonen wie Vorgärten, breite Gehwege und Baumbestand vom Autoverkehr abzuschirmen,
- je höher die städtebauliche und stadtgestalterische Bedeutung ist,
- je mehr verkehrssensible Nutzungen wie Kindergärten, Schulen, Altersheime etc. angrenzen.

Zur Beurteilung der Auswirkungen des Autoverkehrs auf die Wohnumfeldsituation ist die Einwohnerdichte an den einzelnen Straßenabschnitten eine maßgebende Größe. Aus der Einwohnerstatistik der Stadt Dormagen wurden für das Untersuchungsstraßennetz die unmittelbar an den Straßen wohnenden Einwohner ermittelt und die Einwohnerdichte je 100 m Straßenlänge errechnet. Zur besseren Anschaulichkeit sind die Einwohnerdichten in die vier Kategorien der **Tabelle 1** eingeteilt.

Ausgehend von den oben genannten Kenngrößen der Wohnumfeldsituation wird für jeden Straßenabschnitt des Untersuchungsnetzes in Dormagen eine Empfindlichkeitsstufe gegenüber dem Kfz-Verkehr definiert. Dazu werden die vier Empfindlichkeitsstufen der **Tabelle 2** eingeführt.

Einwohnerdichte [EW/100m]	Klassifizierung
> 60	hoch
30 - 59	mäßig
5 - 30	gering
< 5	sehr gering

**Tabelle 1:** Klassifizierung Einwohnerdichte

Empfindlichkeitsstufe	Merkmale
hoch	dichtes Wohnen, geringe Straßenbreite, geschlossene Bebauung, empfindliche Randnutzungen wie Schulen, Altenheime etc.,
mäßig	dichteres Wohnen, geringe Straßenbreite, hohes Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen
gering	weniger dichtes Wohnen, große Straßenbreite, nicht geschlossene Bebauung und Abschirmmöglichkeiten
sehr gering	sehr geringe Wohndichte oder keine Randbebauung, große Straßenraumbreite

**Tabelle 2:** Empfindlichkeit von Straßenräumen

Die Werte für eine umfeldverträgliche Kfz-Verkehrsbelastung können über die Verkehrswegekategorie festgelegt werden. Entsprechend den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN 2008) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) werden Verkehrswegekategorien für den Kfz-Verkehr definiert. Dabei werden Straßen in Kategoriengruppen und Verbindungsstufen eingeteilt. Die Kategoriengruppen werden in Autobahnen (AS), Landstraßen (LS), anbaufreie Hauptverkehrsstraßen (VS), angebaute Hauptverkehrsstraßen (HS) und Erschließungsstraßen (ES) eingeteilt. Bei den Verbindungsfunktionsstufen wird zwischen kontinental (0), großräumig (I), überregional (II), regional (III), nahräumig (IV) und kleinräumig (V) unterschieden. Stadtstraßen innerhalb bebauter Gebiete sind den Kategoriengruppen angebaute Hauptverkehrsstraßen bzw. Erschließungsstraßen zuzuordnen.

Straßen der Kategoriengruppe HS dienen im Wesentlichen der Verbindung bzw. sammeln Verkehr aus den Erschließungsstraßen. Angebaute Hauptverkehrsstraßen nehmen regionale (HS III) oder nahräumige (HS IV) Verbindungsfunktionen ein. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt in der Regel 50 km/h. Die Verknüpfung mit Straßen der gleichen Kategoriengruppen erfolgt im Allgemeinen durch Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage oder Kreisverkehre.

Straßen der Kategorien ES dienen im Wesentlichen der Erschließung der angrenzenden, bebauten Grundstücke bzw. dem Aufenthalt. „Darüber hinaus übernehmen die Straßen die Anbindung (flächenhafte Erschließung) der durch Wohnen, Arbeiten und Versorgung geprägten Ortsteile“. Erschließungsstraßen nehmen nahräumige (ES IV) oder kleinräumige (ES V) Verbindungsfunktionen ein. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt in der Regel 30 km/h. Die Verknüpfung mit Straßen der gleichen Kategoriengruppen erfolgt im Allgemeinen durch Knotenpunkte mit oder ohne Lichtsignalanlage oder Kreisverkehre.

Die Straßen im Untersuchungsgebiet gehören den Kategorien ES IV, ES V, HS III bzw. HS IV an.

Hinweise auf umfeldverträgliche Verkehrsmengen für Erschließungsstraßen geben die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) der FGSV:

- Hauptverkehrsstraßen (Kategorie HS IV, HS III) dienen im wesentlichen der Verbindung. Hauptverkehrsstraßen besitzen ein großes Spektrum an Straßenraumbreiten. Für Fußgänger sind gesicherte Gehwege und für Radfahrer Radverkehrsanlagen vorhanden. In der Regel verkehren Linienbusse entlang der Hauptverkehrsstraßen. Entlang von Hauptverkehrsstraßen befinden sich gemischte Nutzungen, Gewerbe und Wohnen. Als verträgliche Verkehrsstärke werden 400 bis 1.800 Kfz/h genannt.
- Sammelstraßen (Kategorie ES IV) dienen der Erschließung von Wohnnutzungen aber auch einzelnen Geschäften und Gemeinbedarfseinrichtungen. Der Begegnungsfall der Pkw mit Lkw ist sicherzustellen. Im Regelfall bestehen für Fußgänger gesicherte Gehwege; aber auch Sonderformen („shared space“) sind denkbar. Bei langen Sammelstraßen ist eine konsequente Abschnittsbildung und eine Gliederung des Straßenraums notwendig, um ein zu hohes Geschwindigkeitsniveau auszuschließen. Als verträgliche Verkehrsstärke werden 400 bis 800 Kfz/h genannt.
- Wohnstraßen (Kategorie ES V), die ausschließlich als anliegende Nutzung Wohnhäuser aufweisen, eine geringe Längenentwicklung bis zu ca. 300 m besitzen und ausschließlich Erschließungsfunktion haben, wird eine verträgliche Verkehrsstärke von unter 400 Kfz/h zugeordnet. Die Fahrbahnbreite soll den Begegnungsfall Pkw/Pkw ermöglichen. Geschützte Gehwege sollten vorhanden sein; an die Gehwegbreite bestehen keine besonderen Anforderungen. In der Regel befinden sich Wohnstraßen in Tempo-30-Zonen. Auch ein „shared space“-Charakter ist möglich.
- Wohnwege (ebenfalls Kategorie ES V) dienen ebenfalls ausschließlich der Erschließung von Wohnnutzung. Sie weisen eine geringe Länge (bis ca. 100 m) auf. Neben der Erschließungsfunktion besitzen die

Straßen in der Regel Aufenthaltsfunktionen. Die Fahrgassenbreiten sollten Begegnungen Rad/Pkw ermöglichen. Geschützte Gehwege brauchen nicht vorhanden zu sein. Ein Mischverkehrsprinzip ist möglich, jedoch müssen in diesem Fall gute Sichtverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer bestehen. Die verträgliche Verkehrsmenge liegt unter 150 Kfz/h.

Die detaillierten Ergebnisse der Verträglichkeitsuntersuchung für die einzelnen Straßenabschnitte sind im **Anlagenband 2** dargestellt. Die **Tabellen 3 und 4** zeigen die wichtigsten Kenndaten im Überblick.

In weiten Teilen des Straßennetzes des Untersuchungsgebietes bestehen keine oder nur geringe bis mäßige Unverträglichkeiten des Autoverkehrs mit den anliegenden Nutzungen. Die größten Unverträglichkeiten bestehen an der Haberlandstraße während des Schulverkehrs des angrenzenden Schulzentrums. Mäßige Unverträglichkeiten treten entlang der L 280 aufgrund der relativ hohen Verkehrsmengen auf. Geringe Unverträglichkeiten bestehen auf der Ostpreußenallee aufgrund der auftretenden Verkehrsmengen durch die Sammelfunktion. Auf den weiteren Straßenabschnitten des Untersuchungsgebiets können keine Unverträglichkeiten festgestellt werden.

Nummer	Straßenname	Straßenkategorie	Einwohnerdichte [EW/100m]	Einwohnerdichte -klasse	Sondernutzungen	Empfindlichkeit	verträgliche Bel. [Kfz/24h]	Verkehrsmengen [Kfz/24h]	veträgl. -grad	Unverträglichkeit
1	Am Niederfeld	ES IV Sammelstraße	67	hoch	Nebenzentrum	hoch	4.000	2.200	0,6	keine
2	Beethovenstraße	ES V Wohnstraße	35	mäßig	Schule (wird aufgegeben)	hoch	2.000	1.700	0,9	keine
3	Beethovenstraße	ES V Wohnstraße	47	mäßig		gering	4.000	1.100	0,3	keine
4	Brandenburger Straße	ES V Wohnstraße	0	sehr gering	Kirche	gering	4.000	250	0,1	keine
5	Carl-Duisberg-Straße	ES V Wohnstraße	80	hoch		mäßig	3.000	1.500	0,5	keine
6	Haberlandstraße	HS IV (Haupt-)Verkehrsstraße	0	sehr gering	Schulzentrum	hoch	4.000	6.500	1,6	hohe
7	Haberlandstraße	HS IV (Haupt-)Verkehrsstraße	67	hoch		mäßig	6.000	6.800	1,1	geringe
8	Im Grunewald	ES V Wohnstraße	32	mäßig		gering	4.000	150	0,0	keine
9	Krefelder Straße	ES IV Wohnsammelstraße	95	hoch	Seniorenwohnheim	mäßig	6.000	2.600	0,4	keine
10	Krefelder Straße	ES IV Wohnsammelstraße	56	mäßig		gering	8.000	1.800	0,2	keine
11	Krefelder Straße	ES IV Quartiersstraße	71	hoch		hoch	4.000	2.600	0,7	keine
12	L 280, Bahnhofstraße	HS III Hauptverkehrsstraße	62	hoch		mäßig	10.000	13.900	1,4	mäßige
13	L 280, Bahnhofstraße	HS III Hauptverkehrsstraße	36	mäßig		mäßig	10.000	12.300	1,2	mäßige
14	L 280, Florastraße	HS III Hauptverkehrsstraße	28	gering		mäßig	10.000	12.400	1,2	mäßige
15	L 280, Florastraße	HS III Hauptverkehrsstraße	56	mäßig		mäßig	10.000	12.000	1,2	mäßige
16	Mozartstraße	ES V Wohnweg	25	gering		mäßig	1.000	150	0,2	keine

**Tabelle 3:** Verträglichkeitsanalyse - Analyse 2019 (1/2)

Nummer	Straßenname	Straßenkategorie	Einwohnerdichte [EW/100m]	Einwohnerdichte -klasse	Sondernutzungen	Empfindlichkeit	verträgliche Bel. [Kfz/24h]	Verkehrsmengen [Kfz/24h]	veträgl. -grad	Unverträglichkeit
17	Ostpreußenallee	ES IV Sammelstraße	77	hoch		mäßig	6.000	2.600	0,4	keine
18	Ostpreußenallee	ES IV Sammelstraße	36	mäßig	Kita + Kirche	hoch	3.000	3.500	1,2	geringe
19	Paracelsusstraße	ES V Wohnweg	17	gering		hoch	750	150	0,2	keine
20	Pommernallee	ES V Wohnsammelstraße	56	mäßig		mäßig	3.000	1.600	0,5	keine
21	Pommernallee	ES V Wohnsammelstraße	50	mäßig		mäßig	3.000	1.000	0,3	keine
22	Pommernallee	ES IV Wohnsammelstraße	25	gering	Kirche	mäßig	6.000	2.000	0,3	keine
23	Pommernallee	ES IV Wohnsammelstraße	23	gering		gering	8.000	1.400	0,2	keine
24	Raphaelsweg	ES V Wohnweg	79	hoch		gering	1.500	300	0,2	keine
25	Robert-Koch-Straße	ES IV Wohnsammelstraße	52	mäßig	Stadtbad	gering	8.000	2.300	0,3	keine
26	Robert-Koch-Straße	ES IV Wohnsammelstraße	58	mäßig		gering	8.000	2.000	0,3	keine
27	Robert-Koch-Straße	ES IV Wohnsammelstraße	27	gering		gering	8.000	800	0,1	keine
28	Röntgenstraße	ES V Wohnstraße	67	hoch		mäßig	3.000	700	0,2	keine
29	Röntgenstraße	ES V Wohnweg	93	hoch		mäßig	1.000	450	0,5	keine
30	Schubertstraße	ES V Wohnstraße	30	mäßig		gering	4.000	200	0,1	keine
31	Schumannstraße	ES V Wohnstraße	33	mäßig		gering	4.000	150	0,0	keine
32	Sebastian-Bach-Straße	ES V Wohnstraße	36	mäßig		gering	4.000	1.200	0,3	keine
33	Sebastian-Bach-Straße	ES V Wohnstraße	20	gering	Kirche	mäßig	3.000	2.250	0,8	keine
34	Stettiner Straße	ES V Wohnweg	93	hoch		mäßig	1.000	400	0,4	keine
35	Stettiner Straße	ES V Wohnweg	87	hoch		hoch	500	250	0,5	keine
36	Virchowstraße	ES V Wohnstraße	82	hoch		mäßig	3.000	1.000	0,3	keine
37	Virchowstraße	ES V Wohnweg	29	gering		hoch	500	150	0,3	keine
38	Von-Liebig-Straße	ES V Wohnstraße	35	mäßig		mäßig	3.000	900	0,3	keine
39	Weingartenstraße	ES IV Wohnsammelstraße	36	mäßig		gering	8.000	700	0,1	keine

Tabelle 4: Verträglichkeitsanalyse - Analyse 2019 (2/2)

### 2.3 Mängel und Konflikte

Straße	Problemfeld	Mängel und Konflikte
Am Niederfeld	Parken	Parkplatzmangel besonders bei morgendlichen Gottesdiensten
Beethovenstraße / Sebastian-Bach-Str.	Knotenpunktgestaltung	Übergroßer Knotenpunktbereich
Carl-Duisberg-Straße	Kfz-Verkehr	Behinderungen im Verkehrsfluss bei Gegenverkehr, keine offiziellen Ausweichen
Haberlandstraße	Schulverkehr	Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsarten
Krefelder Straße	Fußgängerverkehr	Abschnittsweise kein Hochbord vorhanden
L 280, Bahnhofstraße	Fußgängerverkehr	Fehlende Querungshilfen
L 280, Florastraße	Radverkehr	Schmale Radwege
Ostpreußenallee	Kfz-Verkehr	Behinderungen im Verkehrsfluss bei Gegenverkehr, häufiges Beschleunigen und Abbremsen
Pommernallee	Straßenraum	Übergroße Asphaltfläche westlich des Einmündungsbereichs Carl-Duisberg-Straße
	Kfz-Verkehr	Begegnungsfall im Bereich parkender Kfz nicht möglich
Von-Liebig-Straße	Fußgängerverkehr	Sehr schmaler Gehweg auf der Nordseite

### 2.4 Bewertung der Verkehrssituation im Untersuchungsgebiet

Die Mängel und Konflikte im Untersuchungsgebiet sind in der nebenstehenden **Tabelle 5** aufgelistet. Hervorzuheben sind dabei die Nutzungskonflikte während des Schulverkehrs auf der Haberlandstraße sowie die Behinderungen im Verkehrsfluss auf der Carl-Duisberg-Straße und der Ostpreußenallee.

Die Problematik des Schulverkehrs wurde bereits in der Hauptuntersuchung aus dem Jahr 2017 behandelt.

Sowohl auf der Carl-Duisberg-Straße als auch auf der Ostpreußenallee ist ein Begegnungsfall Pkw/Pkw neben parkenden Autos nicht möglich. Auf der Carl-Duisberg-Straße wird am westlichen Straßenrand geparkt. Es sind weder Grundstückszufahrten vorhanden noch Parkverbote ausgewiesen, sodass keine offiziellen Ausweichen vorhanden sind. Auf der Ostpreußenallee sind alternierende Parkstände markiert. Zwischen den Parktaschen (mit einer Länge von bis zu 50 Meter) sind Ausweichen vorhanden. Auf beiden Straßen wurden aufgrund der Wartezeiten vor den Engstellen erhöhte Fahrgeschwindigkeiten beobachtet.

Die Verkehrsmengen im Untersuchungsgebiet sind größtenteils mit den Randnutzungen verträglich. Hohe Unverträglichkeiten bestehen lediglich während des Schulverkehrs auf der Haberlandstraße. Dabei ist die empfindliche Randnutzung (Schulzentrum) allerdings der Verursacher der unverträglichen Verkehrsmengen. Mäßige bis geringe Unverträglichkeiten werden entlang der L 280 und an der Ostpreußenallee festgestellt.

**Die verkehrliche Problemlage im Untersuchungsgebiet wird unter den Analyseverkehrsmengen insgesamt als gering bewertet.**

**Tabelle 5:** Mängel und Konflikte

### 3 Prognose-Nullfall

Die Verkehrsprognose berücksichtigt im sogenannten Prognose-Nullfall die absehbaren Nutzungs- und Verkehrsentwicklungen im Untersuchungsgebiet ohne die Entwicklungen im und im Umfeld des Beethovenquartiers, die in dieser Verkehrsuntersuchung in Varianten der Verkehrsführung behandelt werden.

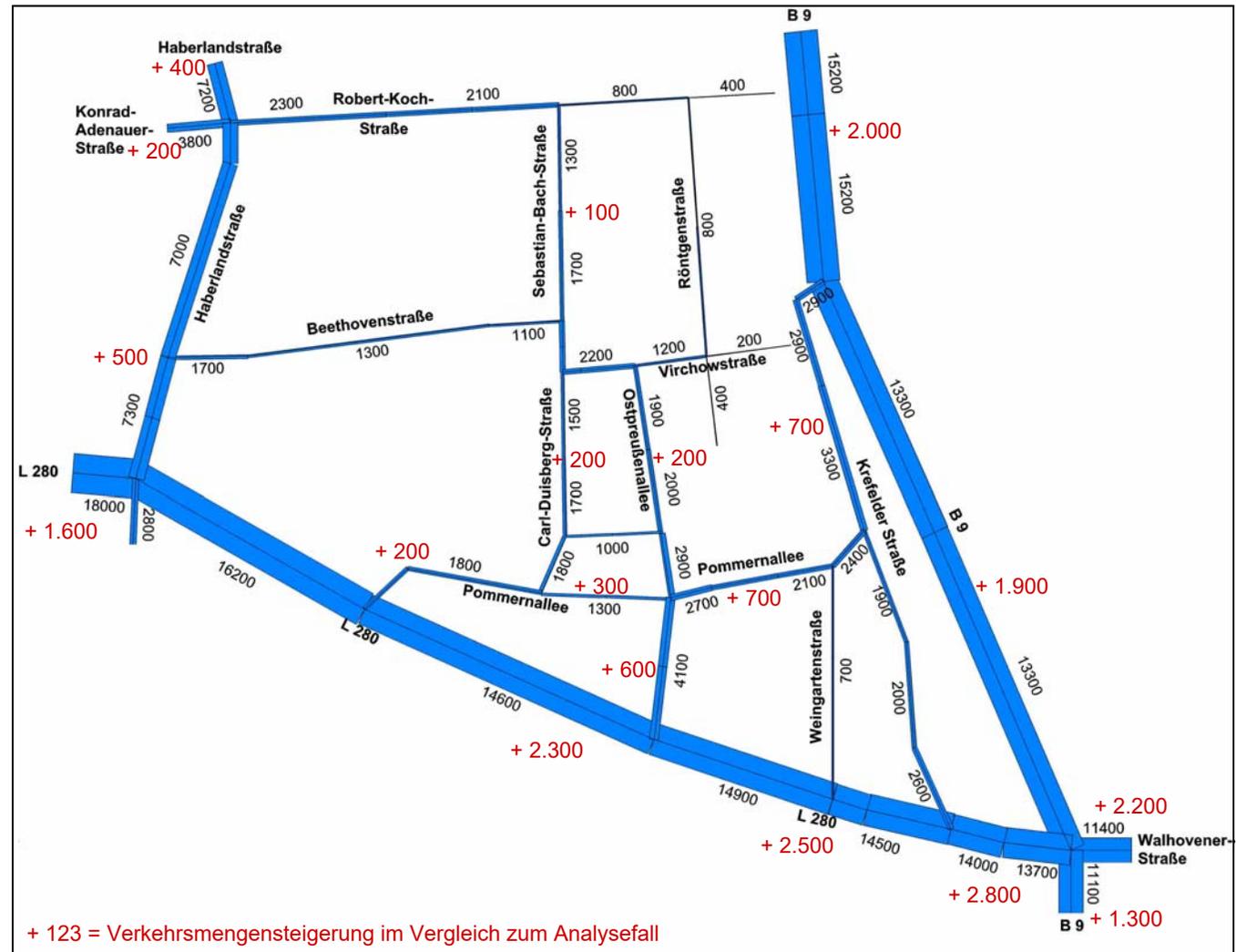
Als Grundlage des Prognose-Nullfalls dient der Prognose-Mitfall des Verkehrsgutachtens zur Erweiterung von Wohnbauflächen im Stadtteil Rheinfeld in Dormagen vom Büro Brilon Bondzio Weiser<sup>1</sup>. In diesem Verkehrsgutachten sind die folgenden Nutzungsentwicklungen mit ihrer Verkehrserzeugung berücksichtigt:

- Ärztehaus an der Krefelder Straße:  
990 Kfz/Tag
- SB-Markt im Dormacenter:  
2.460 Kfz/Tag
- Erweiterung des Lidl-Marktes in Rheinfeld:  
2.890 Kfz/Tag
- Wohngebiet in Rheinfeld:  
3.212 Kfz/Tag

Insgesamt erzeugen diese Entwicklungen im Stadtgebiet von Dormagen ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von rund 9.550 Kfz/Tag.

Das **Bild 4** zeigt die Tagesverkehrsmengen im Prognose-Nullfall. Die Verkehrsverteilung des Neuverkehrs wurde aus dem Verkehrsgutachten des Büros Brilon Bondzio Weiser übernommen.

<sup>1</sup> Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH: Verkehrsgutachten zur Erweiterung von Wohnbauflächen im Stadtteil Rheinfeld in Dormagen, 2019



**Bild 4:** Kfz-Verkehrsmengen im Tagesverkehr, Prognose-Nullfall [Kfz/24h]

#### 4 Verkehrserzeugung Planungsmaßnahmen

Im Prognose-Mitfall werden zusätzlich zu den Entwicklungen des Prognose-Nullfalls die folgenden Nutzungsentwicklungen im Beethovenquartier und in seinem Umfeld berücksichtigt:

- Errichtung des Wohngebiets Beethovenquartier,
- Errichtung einer Kindertagesstätte an der Haberlandstraße,
- Errichtung einer Dreifachturnhalle im Schulzentrum,
- Errichtung eines Vereinsheims der DLRG.

##### • Beethovenquartier

Zur Ermittlung der verkehrlichen Erfordernisse durch die Entwicklung des Beethovenquartiers wurde für die Rahmenplanung im Jahr 2017 eine Verkehrsuntersuchung<sup>2</sup> erstellt. Zum damaligen Zeitpunkt wurden für das Beethovenquartier rund 450 Wohneinheiten zugrunde gelegt. In der Zwischenzeit wurde der Masterplan weiterentwickelt. Entsprechend dem Stand Frühjahr 2019 werden im Beethovenquartier 346 Wohneinheiten und 6 Gewerbeeinheiten entwickelt. Um weitere Planänderungen zu berücksichtigen, wird für die Anzahl der ein Sicherheitszuschlag von ca. 10 % eingerechnet, sodass in der Verkehrsprognose 380 Wohneinheiten und 6 Gewerbeeinheiten unterstellt werden.

Die nebenstehende **Tabelle 7** zeigt die zukünftige Verkehrserzeugung, die durch die geplanten Wohnungen an der Beethovenstraße entstehen. Die Kennzahlen (Anzahl der Wege, Einwohner je Wohneinheit, Modal Split, ...) wurden aus der Untersuchung von 2017 übernommen. Das Wohngebiet Beethovenquartier erzeugt rund **1.400 Kfz-Fahrten/Tag**.

Neben der Wohnnutzung sind 6 Gewerbeeinheiten mit nicht störenden Nutzungen, wie beispielsweise Bäcker, Café, Friseur o.ä., geplant. Der Großteil der Kunden wird aus dem neuen Wohngebiet oder benachbarten Wohngebieten kommen und zu Fuß oder mit dem Rad anreisen. Kfz-Verkehr wird hauptsächlich durch Beschäftigten- und Lieferverkehr erwartet. Für die 6 Gewerbeeinheiten wird pauschal eine Kfz-Verkehrserzeugung von rund **50 Kfz-Fahrten am Tag** angenommen.

Nutzungs- und Verkehrsentwicklung		Bebauungsgebiet beiderseits der Beethovenstraße
<b>Verkehrsaufkommen der Bewohner</b>		
Wohneinheiten		380
Einwohner	je WE	2,4
Anzahl Einwohner		912
Anteil der mobilen Einwohner	%	85
Anzahl der Wege pro Tag und Einwohner		3,7
Verkehrsaufkommen	Wege/Tag	2.868
Davon mit Quelle oder Ziel im Planungsgebiet	85%	2.438
Modal Split		
Pkw	%	60
ÖPNV	%	10
zu Fuß / Rad	%	30
Verkehrsaufkommen		
Pkw	Wege/Tag	1.463
ÖPNV	Wege/Tag	244
zu Fuß / Rad	Wege/Tag	731
Pkw-Besetzungsgrad	Pers./Pkw	1,25
Kfz-Verkehrsaufkommen Einwohner	Kfz/Tag	1.170
<b>Verkehrsaufkommen der Besucher</b>		
Besucheraufkommen (pauschal)		
Anteil der Kfz-Fahrten der Einwohner	%	15
Kfz-Verkehrsaufkommen Besucher	Kfz/Tag	176
<b>Verkehrsaufkommen des Wirtschaftsverkehrs</b>		
Anteil der Kfz-Fahrten der Einwohner	%	4
Kfz-Verkehrsaufkommen Wirtschaftsverkehr	Kfz/Tag	48
<b>Güterverkehr (LKW)</b>		
Fahrtenhäufigkeit je Einwohner	%	0,1
Kfz-Fahrten Lieferverkehr	Kfz/Tag	2
<b>Verkehrserzeugung gesamt</b>		
	<b>Kfz/Tag</b>	<b>1.396</b>

Tabelle 7: Verkehrserzeugung Wohngebiet Beethovenquartier

<sup>2</sup> Runge IVP: Verkehrsuntersuchung Bauleitplanverfahren Nr. 531 „Beiderseits der Beethovenstraße“, 2017

• **Kindertagesstätte**

An der Haberlandstraße wird eine 6-zügige Kita geplant. Bei der Verkehrsprognose werden 20 Kinder pro Gruppe berücksichtigt. Es wird davon ausgegangen, dass 50 % der Kinder aus dem Gebiet Beethovenquartier stammen werden. Die Wege von / zur Kita sind bereits in der Verkehrserzeugung der Einwohner berücksichtigt. Die Kinder außerhalb des Beethovenquartiers werden erfahrungsgemäß zu ca. 75 % mit dem Auto gebracht und abgeholt. Dabei werden Kinder häufig gemeinsam mit Geschwisterkindern und/oder Nachbarskindern zur Kita gebracht. Der Pkw-Besetzungsgrad wurde bei der Verkehrsprognose mit durchschnittlich 1,1 Kinder pro Pkw konservativ gewählt, um einen „worst case“-Fall abzubilden. Die **Tabelle 8** stellt die Ermittlung des Kfz-Verkehrsaufkommens zusammen. Einschließlich des Betreuerverkehrs wird von rund 200 Kfz-Fahrten am typischen Wochentag ausgegangen.

Da es keine festen Stundenpläne wie in der Schule gibt, verläuft der Bringverkehr an Kindergärten deutlich entspannter als an Schulen, wo in den letzten 20 Minuten vor Schulbeginn teilweise hohe Verkehrsspitzen und auch stellenweise verkehrgefährdendes Verhalten festzustellen ist. Die Hauptbringzeit an Kindergärten findet üblicherweise in der Zeit zwischen 8 und 9 Uhr statt. Die Spitzenstunde des Kindergartenverkehrs findet somit versetzt zum Bringverkehr der Schule und zur allgemeinen morgendlichen Spitzenstunde statt. Der Abholverkehr erstreckt sich über mehrere Stunden zwischen 12 und 17 Uhr.

• **Dreifachturnhalle**

Im Schulzentrum Horrem soll eine neue Dreifachturnhalle entstehen. In der Verkehrsprognose wird davon ausgegangen, dass die Turnhalle bis 16:30 Uhr durch Nutzer des Schulzentrums genutzt werden. Am Nachmittag bzw. Abend werden als Nutzer der Turnhalle drei Sportgruppen je 15 Personen zugrunde gelegt. Die nebenstehende **Tabelle 9** zeigt, dass durch die Errichtung der Dreifachturnhalle etwa 44 Kfz-Fahrten an einem Werktag erzeugt werden.

Nutzungs- und Verkehrsentwicklung	Kindertagesstätte
<b>Betreute Kinder</b>	<b>120</b>
Kinder aus dem Wohngebiet Beethovenquartier (intern)	60 Kinder
Kinder von außerhalb (extern)	60 Kinder
<b>Verkehrserzeugung extern</b>	
Anwesenheitsgrad Kinder	100%
Pkw-Anteil	75%
Pkw-Besetzungsgrad	1,1 Kinder/Pkw
<b>Anzahl der Pkw von Kinder-Begleiter</b>	<b>41 Pkw</b>
Anzahl der Wege im Bring- und Holverkehr	4,0
<b>Kfz-Fahrten Kinder-Begleiter</b>	<b>164 Kfz-Fahrten</b>
Anzahl der Betreuer	25
Anwesenheitsgrad	85%
Anzahl der Wege	2,0
Pkw-Anteil	80%
Pkw-Besetzungsgrad	1,1
<b>Kfz-Fahrten Betreuer</b>	<b>32 Kfz-Fahrten</b>
<b>Neu-Verkehrserzeugung Kita gesamt</b>	<b>196 Kfz-Fahrten</b>

**Tabelle 8:** Verkehrserzeugung Kindertagesstätte

Nutzungs- und Verkehrsentwicklung	Dreifachturnhalle
Anzahl der Beschäftigten	4
Anwesenheitsgrad	85%
Anzahl der Wege	2,0
Pkw-Anteil	80%
Pkw-Besetzungsgrad	1,1
<b>Kfz-Fahrten Beschäftigte</b>	<b>5 Kfz-Fahrten</b>
Besucher (Sportler)	45
Anwesenheitsgrad	100%
Anzahl der Wege	2,0
Pkw-Anteil	60%
Pkw-Besetzungsgrad	1,4
<b>Kfz-Fahrten Sportler</b>	<b>39 Kfz-Fahrten</b>
<b>Verkehrserzeugung Turnhalle</b>	<b>44 Kfz-Fahrten</b>

**Tabelle 9:** Verkehrserzeugung Dreifachturnhalle

• **Vereinsheim DLRG**

Neben dem neuen Schwimmbad an der Robert-Koch-Straße soll ein Vereinsgebäude der Deutschen Lebens-Rettungs-Gesellschaft errichtet werden. Durch das Vereinsheim der DLRG wird nur ein geringes zusätzliches Verkehrsaufkommen erwartet. Die Verkehrsprognose berücksichtigt einen zusätzlichen Schwimmkurs pro Tag. Die **Tabelle 10** weist die Verkehrserzeugung von etwa 22 Kfz-Fahrten am Tag aus.

• **Gesamtverkehrserzeugung**

In der Summe ergibt sich aus den geplanten Entwicklungen des Prognose-Mitfalls ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von rund 1.700 Kfz-Fahrten am typischen Werktag im Untersuchungsgebiet (siehe **Tabelle 11**).

Die Verkehrsprognose der Verkehrsuntersuchung zum Beethovenquartier aus dem Jahr 2017 hat eine ähnliche Höhe der Verkehrserzeugung (ca. 1.650 Kfz-Fahrten am Tag) berücksichtigt.

Nutzungs- und Verkehrsentwicklung	DLRG Vereinsheim
Anzahl der Beschäftigten	3
Anwesenheitsgrad	85%
Anzahl der Wege	2,0
Pkw-Anteil	80%
Pkw-Besetzungsgrad	1,1
<b>Kfz-Fahrten Beschäftigte</b>	<b>4 Kfz-Fahrten</b>
Besucher	20
Anwesenheitsgrad	100%
Anzahl der Wege	2,0
Pkw-Anteil	60%
Pkw-Besetzungsgrad	1,4
<b>Kfz-Fahrten Besucher</b>	<b>18 Kfz-Fahrten</b>
<b>Verkehrserzeugung DLRG</b>	<b>22 Kfz-Fahrten</b>

**Tabelle 10:** Verkehrserzeugung Vereinsheim DLRG

Planvorhaben	Quell- und Zielverkehr [Kfz/Tag]
Beethovenquartier - Wohnen	1.396
Beethovenquartier - Gewerbe	50
Kindertagesstätte (Haberlandstraße)	196
Dreifachturnhalle (Schulzentrum)	44
Vereinsgebäude DLRG (Robert-Koch-Str.)	22
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>~ 1.700</b>
<b>Verkehrserzeugung Beethovenquartier Verkehrsuntersuchung 2017</b>	<b>~ 1.650</b>

**Tabelle 11:** Verkehrserzeugung Prognose-Mitfall gesamt

## 5 Kfz-Verkehrsführung im Umfeld des Beethovenquartiers

In einem Wettbewerbsverfahren für das Quartier „Beiderseits der Beethovenstraße“ wurde im Jahr 2018 ein städtebaulicher Entwurf (siehe **Bild 5**) gefunden, der von den Gewinnern des Wettbewerbs, den Architekten und Städtebauern von Trojan + Trojan, zu einem Masterplan weiterentwickelt wurde. Der Masterplan bildet die Grundlage für die weitere Bauleitplanung und die vorliegende Verkehrsuntersuchung. Die Stadt Dormagen hat die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 163 beschlossen und im Frühjahr und Sommer 2019 eine Bürgerbeteiligung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens durchgeführt, die jedoch die verkehrlichen Eckdaten, die im vorangegangenen Kapitel dargestellt sind, nicht wesentlich verändern. Die dargestellte zusätzliche Kfz-Verkehrserzeugung bildet den „worst case“ ab, das heißt das maximal zu erwartende zusätzliche Kfz-Verkehrsaufkommen.

Aufgrund der im Rahmen der Bürgerbeteiligung geäußerten Sorge um zusätzliche Kfz-Verkehrsbelastungen sollen im Folgenden Varianten der Kfz-Verkehrsführung untersucht werden, mit dem Ziel eine möglichst hohe Verträglichkeit der Kfz-Verkehrsführung und -Verkehrsmengen im umgebenden Quartier zu erreichen. Im Folgenden werden für den Prognose-Mitfall die folgenden drei Straßennetzvarianten betrachtet:

- Variante 1: Bestehende Verkehrsführung,
- Variante 2: Einbahnstraßenregelung Carl-Duisberg-Straße und Ostpreußenallee,
- Variante 3: Öffnung der Virchowstraße zur Krefelder Straße.

In allen drei Varianten sind die Empfehlungen der Hauptverkehrsuntersuchung mit dem Ausbau des Knotenpunkts Haberlandstraße / Beethovenstraße zum Kreisverkehrsplatz und die Anpassung des Signalprogramms am Knotenpunkt L 280 / Haberlandstraße berücksichtigt.

Mit Beschluss des Planungs- und Umweltausschusses vom 19.02.2019 soll der Knotenpunkt Haberlandstraße / Robert-Koch-Straße zu einem Kreisverkehrsplatz umgebaut werden. Damit verbunden ist eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr, eine Verstärkung

der Verkehrsabwicklung und eine fußgänger- und schulwegfreundliche Lösung mit Fußgängerüberwegen an allen einmündenden Straßenästen, sodass Fußgänger keine Wartezeiten haben. Eine hohe Leistungsfähigkeit und gute Verkehrsqualität wurde von unserem Planungsbüro in der ersten Verkehrsuntersuchung nachgewiesen.



**Bild 5:** Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbs

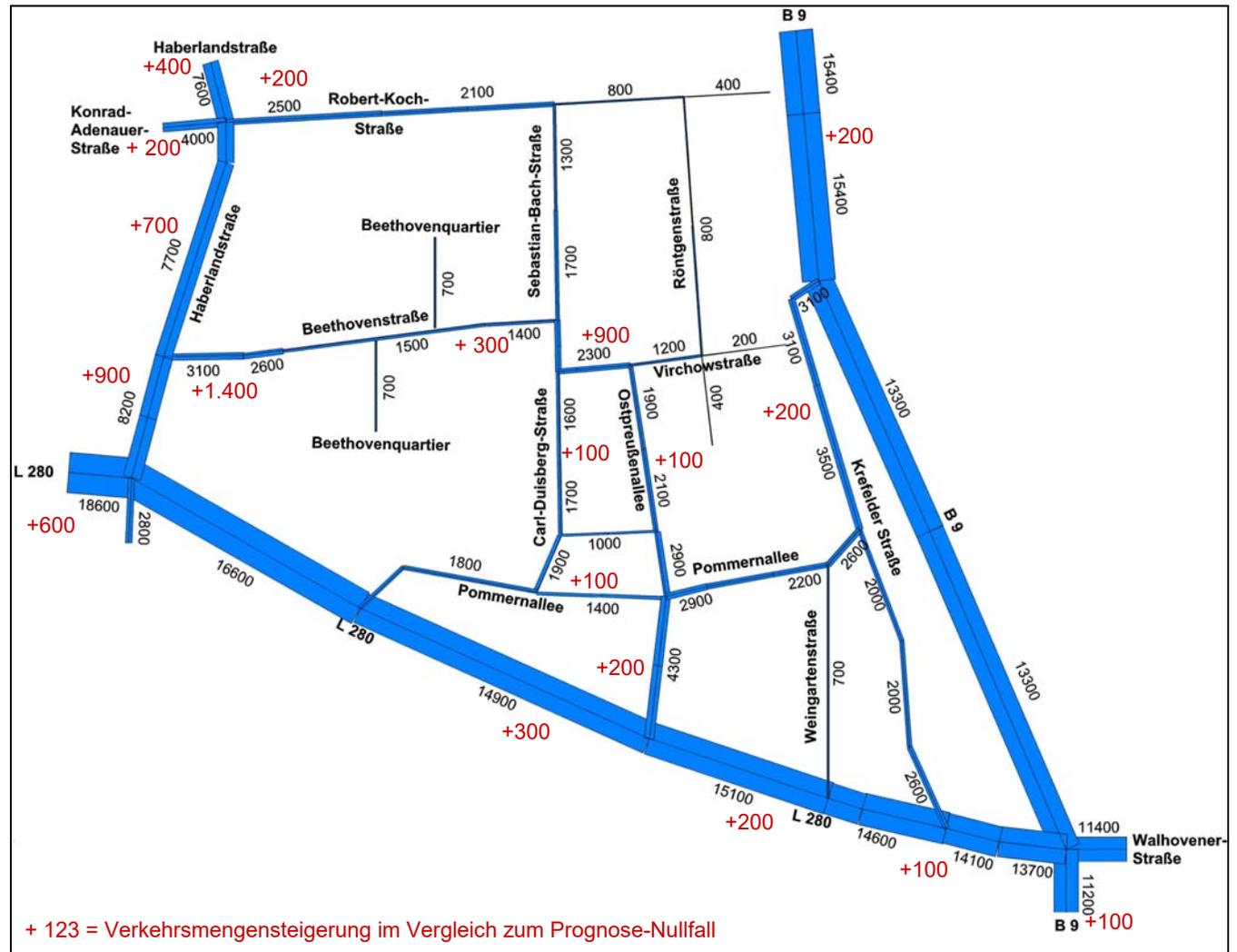
### 5.1 Variante 1: Bestehende Verkehrsführung

In dieser Variante wird die bestehende Verkehrsführung entsprechend den Empfehlungen der Hauptverkehrsuntersuchung zugrunde gelegt.

Das **Bild 6** zeigt die Kfz-Verkehrsmengen im Tagesverkehr für die Variante 1. Der Großteil des Neuverkehrs des Prognose-Mitfalls (ca. 1.600 Kfz/24h) verkehrt über den Knotenpunkt Haberlandstraße / Beethovenstraße. Davon beziehen sich ca. 600 Kfz/24h auf die westliche L 280. Lediglich ein geringer Anteil des Neuverkehrs verkehrt durch das östlich der Beethovenstraße gelegene Wohngebiet (ca. 300 Kfz/24h). Damit kommt es nur zu geringen Verkehrsmengensteigerung z.B. auf der Carl-Duisberg-Straße und der Ostpreußenallee um 100 bis 200 Kfz/24h.

Voraussetzung dafür, dass durch die Einwohner des Beethovenquartiers kein Schleichverkehr über das östlich gelegene Wohngebiet entsteht, ist ein leistungsfähiger Abfluss zur Haberlandstraße und der Bahnhofstraße. Um dies zu erreichen, ist der Knotenpunkt Haberlandstraße / Beethovenstraße zu einem Kreisverkehr zu umbauen und die Lichtsignalschaltung am Knotenpunkt Haberlandstraße / Bahnhofstraße ist zu optimieren.

Die zusätzlichen Kfz-Verkehrsmengen führen zu keinen weiteren Unverträglichkeiten im Untersuchungsgebiet und können somit verträglich abgewickelt werden.



**Bild 6:** Kfz-Verkehrsmengen im Tagesverkehr, Prognose-Mitfall Variante 1 [Kfz/24h]

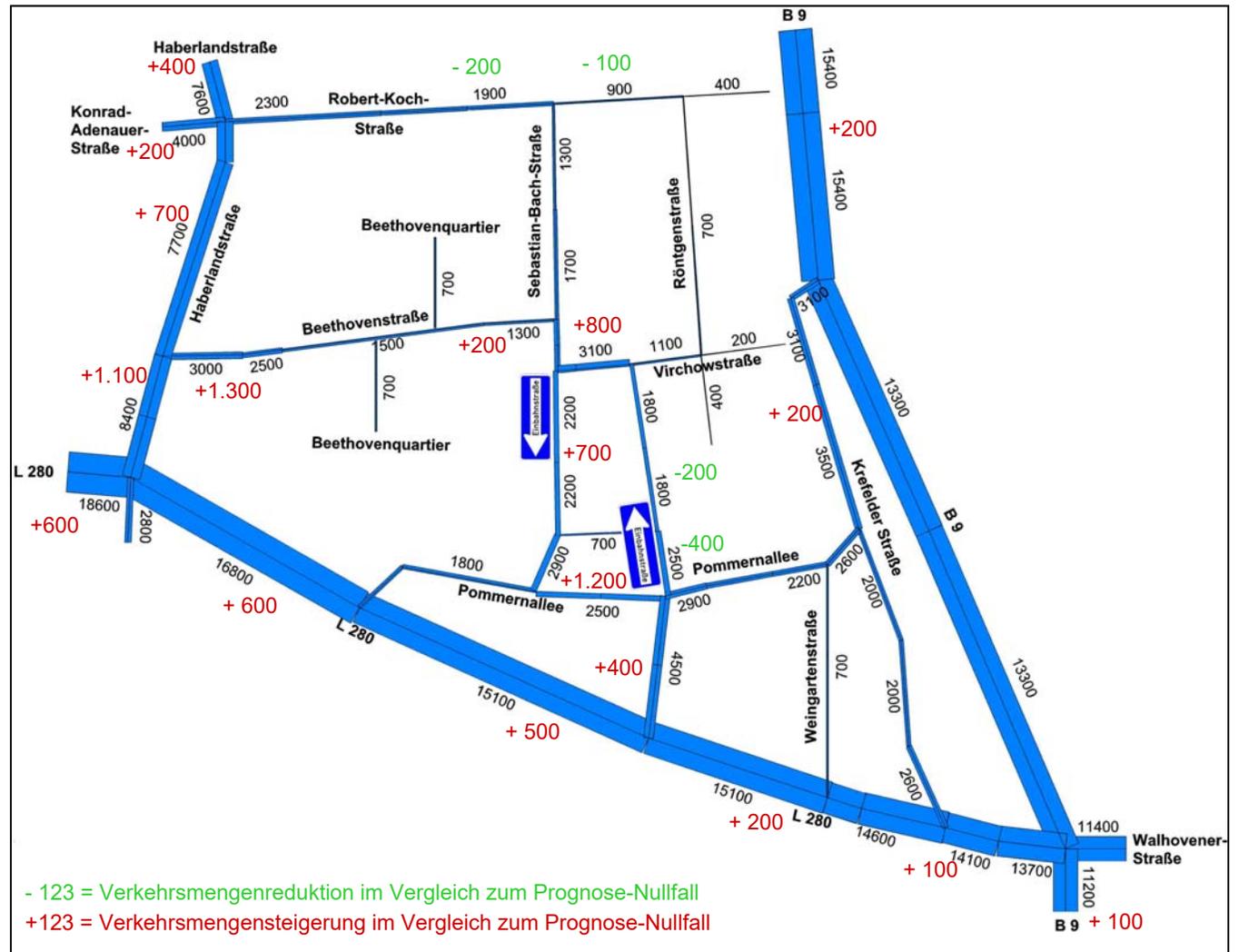
## 5.2 Variante 2: Einbahnstraßenregelung

In dieser Variante wird eine Einbahnstraßenregelung für die Carl-Duisberg-Straße und die Ostpreußenallee untersucht. In der Bestandsaufnahme wurden Behinderungen im Kfz-Verkehr bei Begegnungsfällen auf der Carl-Duisberg-Straße und der Ostpreußenallee festgestellt, die mit den Einbahnstraßenregelungen entfallen.

Während der Verkehrszählungen konnten auf beiden Straßen eine Hauptrichtung festgestellt werden. Auf der Carl-Duisberg-Straße verkehren rund 65 % aller Kfz in Richtung Pommernallee (Süden), auf der Ostpreußenallee verkehren etwa 56 % in Richtung Virchowstraße (Norden). Die Einbahnstraßenrichtungen wurden dementsprechend übernommen.

Das **Bild 7** zeigt die Kfz-Verkehrsmengen im Tagesverkehr für die Variante 2. Die nördliche und mittlere Ostpreußenallee wird im Vergleich zur Variante 1 geringfügig um bis zu 400 Kfz-Fahrten am Tag entlastet. Auf der Carl-Duisberg-Straße kommt es hingegen zu einem Zusatzverkehr von etwa 600 Kfz-Fahrten am Tag.

Insgesamt kommt es zu einem Mehrverkehr im betroffenen Straßennetz, der typisch für Quartiere mit Einbahnstraßen ist. Da Quell- und Zielverkehr auf unterschiedlichen Wegen stattfindet, entsteht ein höherer Verkehrsaufwand, der zu Mehrverkehr führt. Besonders vom Mehrverkehr betroffen sind die Verbindungsstraßen von der Carl-Duisberg-Straße und der Ostpreußenallee, die Straßen Am Niederfeld und die Pommernal-



**Bild 7:** Kfz-Verkehrsmengen im Tagesverkehr, Prognose-Mitfall Variante 2 [Kfz/24h]

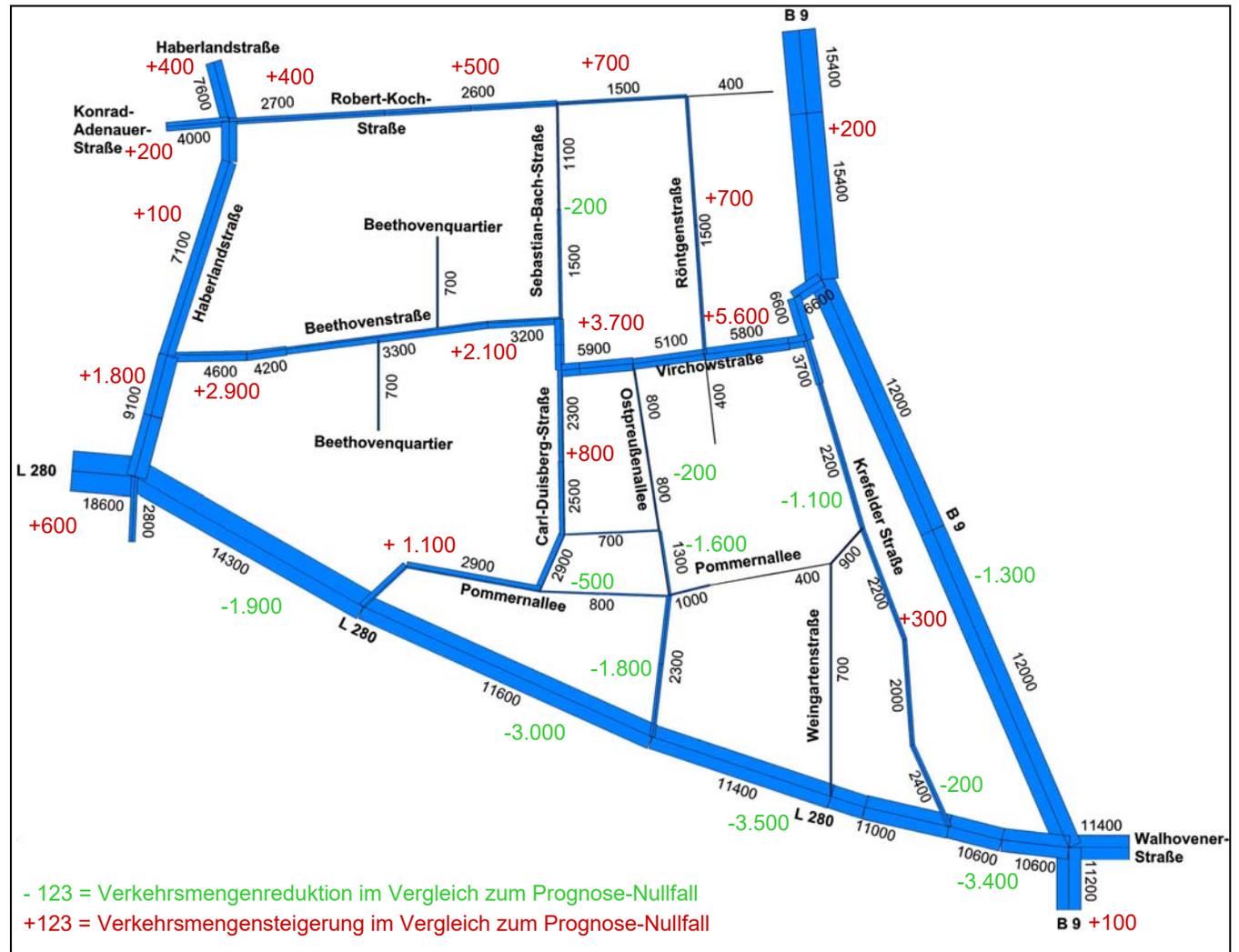
lee. Hier kommt es zu Verkehrsmengensteigerungen von 800 bis 1.100 Kfz/24h.

Die Verkehrsmengensteigerungen an der Straße Am Niederfeld und der Pommernallee (ca. +80%) sind nicht als verträglich zu bewerten.

### 5.3 Variante 3: Öffnung der Virchowstraße

Von einigen Quartiersbewohnern wird bemängelt, dass es keine direkte Anbindung der nördlichen Straßen an die Krefelder Straße gibt und somit die Verbindung zur B 9 nur umweghaft ist. Deshalb wird in der Variante 3 die Öffnung der Virchowstraße zur Krefelder Straße untersucht. Gleichzeitig wird die Virchowstraße (aktuell Verkehrsberuhigter Bereich) ertüchtigt und der Knotenpunkt Krefelder Straße / B 9 lichtsignalgeregelt, um den Mehrverkehr an diesem Knotenpunkt leistungsfähig abzuwickeln.

Das **Bild 8** zeigt die Kfz-Verkehrsmengen im Tagesverkehr für die Variante 3. Eine Öffnung der Virchowstraße führt nicht nur dazu, dass der Quell- und Zielverkehr aus dem Bereich Robert-Koch-Straße, Am Niederfeld und den angrenzenden Straßen zur Krefelder Straße angebunden wird. Die Öffnung führt zu Durchgangsverkehr im gesamten Quartier, der sich insbesondere durch eine deutliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf den Straßen Virchowstraße, Am Niederfeld und der Beethovenstraße zeigt. Die Wege zwischen der B 9 und dem Schulzentrum sowie der Haberlandstraße werden durch die neue



**Bild 8:** Kfz-Verkehrsmengen im Tagesverkehr, Prognose-Mitfall Variante 3 [Kfz/24h]

Straßenanbindung deutlich gegenüber einer Fahrt über die Bahnhofstraße verkürzt.

Durch die Öffnung der Virchowstraße verkehren insgesamt ca. 5.800 Kfz/24h über die östliche Virchowstraße, die aktuell als Verkehrsberuhigender Bereich ausgewiesen ist. Die Straßenzüge Robert-Koch-Straße – Röntgenstraße, Beethovenstraße – Am Niederfeld und Pommernstraße – Carl-Duisberg-Straße – Am Niederfeld werden als Zuläufe ebenfalls zusätzlich stark belastet. Deutliche Entlastungswirkungen in Höhe von 2.000 Kfz/24h treten auf der Pommernallee und über 2.000 Kfz/24h auf der Bahnhofstraße auf.

Die zusätzlichen Verkehrsmengen an der Virchowstraße führen selbst bei einer Ertüchtigung der Straße zu starken Unverträglichkeiten. Durch die erhöhten Verkehrsmengen entstehen auch an der Beethovenstraße und der Straße Am Niederfeld hohe Unverträglichkeiten.

#### 5.4 Bewertung der Variantenuntersuchung

Die zukünftigen Verkehrsmengen können im Untersuchungsgebiet verträglich und leistungsfähig abgewickelt werden, ohne dass Änderungen der Verkehrsführung umgesetzt werden (**Prognose-Variante 1**). Voraussetzung ist, dass der Knotenpunkt Haberlandstraße / Beethovenstraße leistungsfähig ausgebaut wird. Empfohlen wird die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes. Weiterhin ist das Lichtsignalprogramm am Knotenpunkt L 280 / Haberlandstraße anzupassen. Mit Hilfe dieser Maßnahmen werden ausreichende Kapazitäten für den Neuverkehr des Beethovenquartiers geschaffen und (unverträgliche) Schleichverkehre aus dem östlichen Wohngebiet herausgehalten.

Einbahnstraßenregelungen an der Carl-Duisberg-Straße und der Ostpreußenallee (**Prognose-Variante 2**) führen zu Umwegfahrten und somit zusätzlichem Kfz-Verkehr im Untersuchungsgebiet. Insgesamt steigt die Verkehrsleistung (Fahrzeugkilometer) und damit die Umweltbelastung an. Durch die Einbahnstraßenlösung können die beobachteten Behinderungen im Verkehrsfluss auf der Carl-Duisburg-Straße und der

Ostpreußenallee zwar verhindert werden, jedoch treten in dieser Variante unverträgliche Verkehrsmengensteigerungen auf der Pommernallee und der Straße Am Niederfeld auf.

Gegen eine Einbahnstraßenlösung spricht auch die Erfahrung, dass fehlender Gegenverkehr beschleunigend auf den Kfz-Verkehr wirkt (höhere Fahrgeschwindigkeiten). Dies kann auch dazu führen, dass die Fahrt durch die Ostpreußenstraße und die Carl-Duisberg-Straße für Schleichverkehr aus dem Beethovenquartier interessant wird. Für den Radverkehr ergeben sich deutliche Wegeverlängerungen, wenn keine Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in der Gegenrichtung erfolgt.

Die Behinderungen im Verkehrsfluss können alternativ auch ohne Einbahnstraßenlösung durch vermehrte Ausweichen gemindert, jedoch nicht vollständig behoben werden. Zur Schaffung (weiterer) Ausweichen ist die Anzahl der Parkstände zu reduzieren. Dadurch wird der Verkehrsfluss in diesem Bereich verbessert, ohne dass unverträgliche Zusatzbelastungen entstehen.

Eine Öffnung der Virchowstraße zur Krefelder Straße für den Kfz-Verkehr (**Prognose-Variante 3**) führt auf einigen Wohnstraßen im Untersuchungsgebiet zu völlig unverträglichen Mehrbelastungen und ist nicht zielführend. Auf eine Direktanbindung des Untersuchungsquartiers an die B 9 sollte verzichtet werden.

## 6 Handlungsempfehlungen

Die Verkehrsuntersuchung hat gezeigt, dass der Zusatzverkehr durch das neue Beethovenquartier verträglich abgewickelt werden kann. Die Umsetzung der folgenden Maßnahmen werden dazu empfohlen:

- **Kreisverkehrsplatz Beethovenstraße / Haberlandstraße**

Der Knotenpunkt Beethovenstraße / Haberlandstraße ist als Kreisverkehrsplatz auszubilden. Dadurch können die Knotenströme zukünftig zügig und leistungsfähig abgewickelt werden. Die zukünftigen Bewohner des Beethovenquartiers erreichen dadurch schnell die Haberlandstraße und es wird Schleichverkehr durch das östlich gelegene Wohngebiet verhindert.

- **Anpassung des Signalprogramms L 280 / Haberlandstraße**

Das Signalprogramm des Knotenpunkts L 280 / Haberlandstraße ist anzupassen, damit die zukünftigen Kfz-Verkehrsmengen am Knotenpunkt weiterhin leistungsfähig abgewickelt werden können. Schleichverkehr durch das östlich gelegene Wohngebiet wird dadurch verhindert.

- **Kreisverkehrsplatz Haberlandstraße / Robert-Koch-Straße**

Der Umbau des Knotenpunkts Haberlandstraße / Robert-Koch-Straße zu einem Kreisverkehrsplatz wurde im Planungs- und Umweltausschuss am 19.02.2019 beschlossen. Damit verbunden ist eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr, eine Verstetigung der Verkehrsabwicklung und eine fußgänger- und schulwegfreundliche Lösung mit Fußgängerüberwegen an allen einmündenden Straßenästen, sodass Fußgänger keine Wartezeiten haben.

- **Schaffung einer West-Ost-Verbindungachse für Fußgänger und Radfahrer**

Eine neue Verbindungsachse für Fußgänger und Radfahrer West-Ost-Richtung vom Bahnhof durch das Gelände des Schulzentrums und durch das „Beethovenquartier“ zum östlich anschließenden Wohngebiet (Anknüpfung Schubertstraße) stellt eine qualitativ hochwertige Verbes-

serung der Nahmobilität im Untersuchungsgebiet dar. Die Überquerung der Haberlandstraße ist dabei zu öffnen (Niederlegung Zaun) und zu sichern (z.B. durch einen Fußgängerüberweg). Diese West-Ost-Wegebeziehung wurde im Siegerentwurf des Wettbewerbs bereits berücksichtigt.

- **Minikreisverkehr Beethovenstraße / Sebastian-Bach-Straße**

Durch die Anlage eines Minikreisverkehrs am Knotenpunkt Beethovenstraße / Sebastian-Bach-Straße wird die überdimensionierte Knotenpunktsfläche gestalterisch aufgewertet. Gleichzeitig wird die Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad gestärkt und der Kfz-Verkehr langsamer und verträglicher geführt.

- **Schaffung von Ausweichen an der Carl-Duisberg-Straße und der Ostpreußenallee**

Die beobachteten Behinderungen im Verkehrsfluss an der Carl-Duisberg-Straße und der Ostpreußenallee können durch Schaffung zusätzlicher Ausweichen gemindert werden. Zur Schaffung der Ausweichen sind Parkstände zu entfernen. Einbahnstraßenregelungen würden die Straßen attraktiver auch für Schleichverkehr werden lassen.

- **Stärkung der Nord-Süd-Verbindung für Fußgänger und Radfahrer**

Die bestehende Nord-Süd-Verbindung von Fußgängern und Radfahrern durch den Grünzug am östlichen Rand des Beethovenquartiers kann gestärkt werden, indem für den Radverkehr bei der Querung der Robert-Koch-Straße und der Beethovenstraße ein Vorrang vor dem Autoverkehr eingerichtet wird.

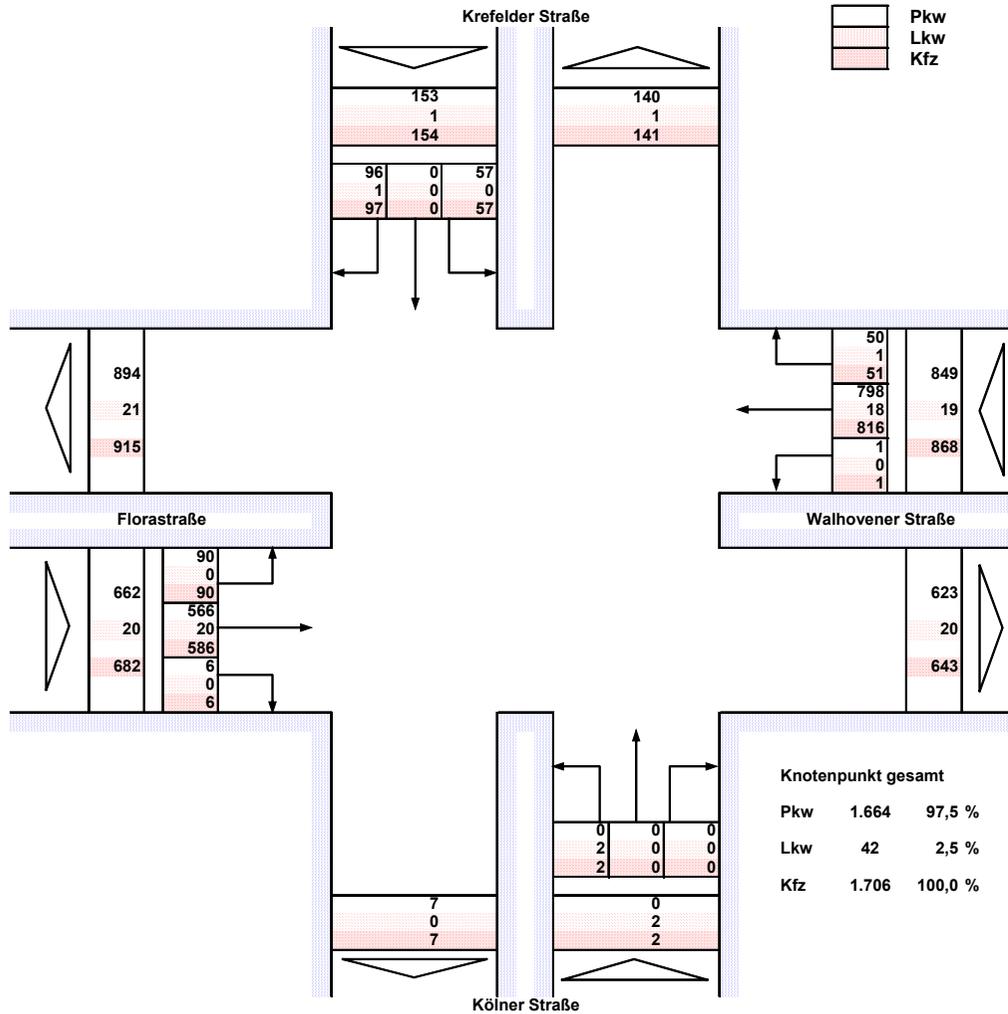
- **Zusätzliche Bushaltestelle an der Beethovenstraße**

Zur Förderung der Nutzung des Buslinienverkehrs wird angeregt, in der Beethovenstraße in Höhe der Anbindungspunkte des neuen „Beethovenquartiers“ eine zusätzliche Bushaltestelle für die Doppellinie 886 / 887 anzulegen. Dadurch erhalten die zukünftigen Einwohner des Beethovenquartiers einen zusätzlichen Anreiz den Umweltverbund zu nutzen und auf das eigene Auto zu verzichten.

**Anlagenband 1:**  
Verkehrszählungen

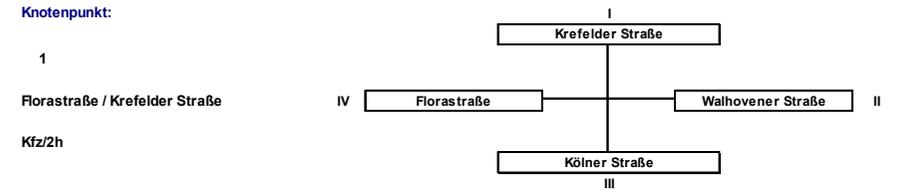
# Ergebnisse der Verkehrszählungen

Knotenpunkt: 1 Florastraße / Krefelder Straße Kfz/2h



Datum der Verkehrszählung: Dienstag 19.03.2019 Zeitintervall: 07:00 - 09:00 Uhr

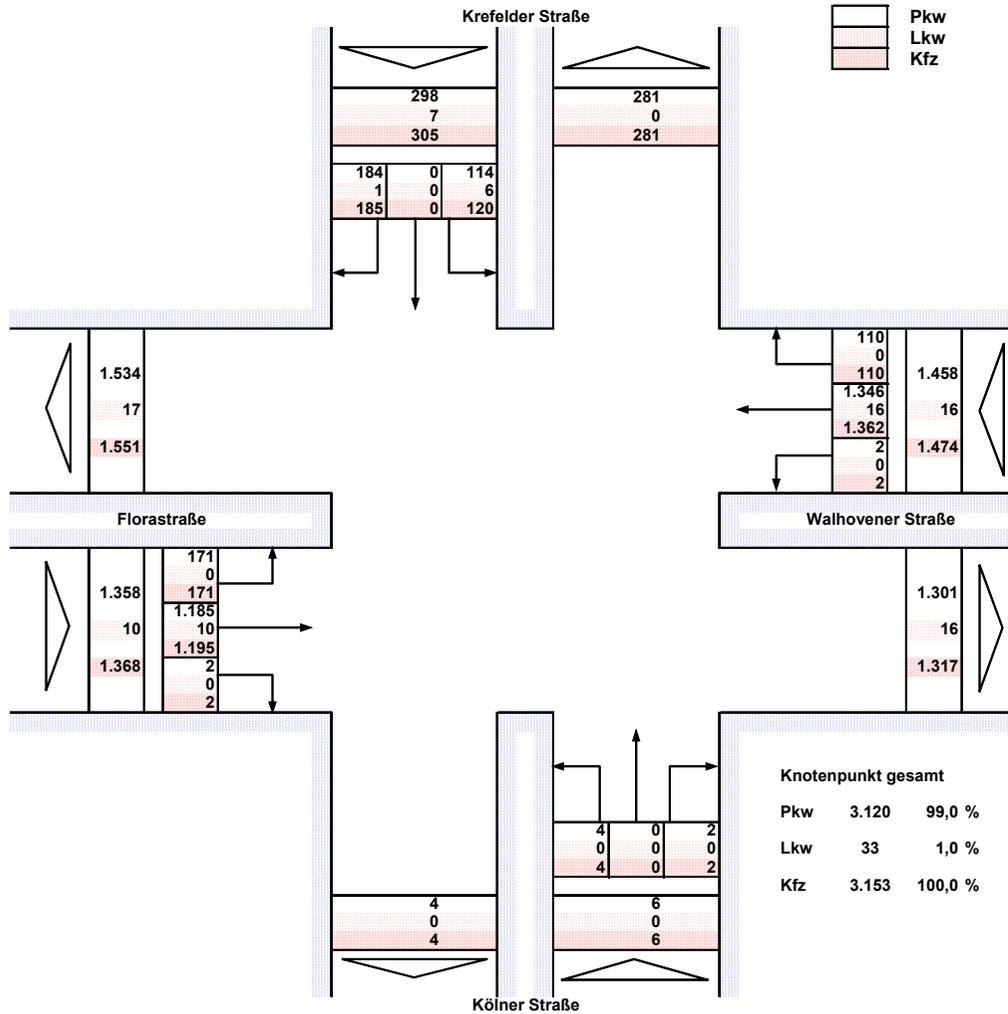
Datum der Verkehrszählung: Dienstag 19.03.2019 Zeitintervall: 07:00 - 09:00 Uhr



Zufahrt Nr.	Strom Nr.	Fz Art	Zeitintervall										Summe		
			07:00-07:15	07:15-07:30	07:30-07:45	07:45-08:00	08:00-08:15	08:15-08:30	08:30-08:45	08:45-09:00					
I	1	Pkw	6	9	9	10	9	15	19	19					96
		Lkw	0	0	0	1	0	0	0	0					1
		Kfz	6	9	9	11	9	15	19	19					97
	2	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0
		Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0					0
3	Pkw	3	8	6	2	8	11	8	11					57	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0	
	Kfz	3	8	6	2	8	11	8	11					57	
II	4	Pkw	0	2	9	7	3	8	9	12					50
		Lkw	1	0	0	0	0	0	0	0					1
		Kfz	1	2	9	7	3	8	9	12					51
	5	Pkw	90	103	99	121	93	95	100	97					798
		Lkw	3	2	1	2	1	2	3	4					18
		Kfz	93	105	100	123	94	97	103	101					816
6	Pkw	1	0	0	0	0	0	0	0					1	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0	
	Kfz	1	0	0	0	0	0	0	0					1	
III	7	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0
		Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0					0
	8	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0
		Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0					0
9	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0	
	Lkw	0	0	0	2	0	0	0	0					2	
	Kfz	0	0	0	2	0	0	0	0					2	
IV	10	Pkw	4	0	0	0	0	0	2	0					6
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0
		Kfz	4	0	0	0	0	0	2	0					6
	11	Pkw	36	52	72	84	77	80	74	91					566
		Lkw	2	3	2	3	4	4	0	2					20
		Kfz	38	55	74	87	81	84	74	93					586
12	Pkw	1	8	8	14	14	12	17	16					90	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0	
	Kfz	1	8	8	14	14	12	17	16					90	
I bis IV	1 bis 12	Pkw	141	182	203	238	204	221	229	246					1.664
		Lkw	6	5	3	8	5	6	3	6					42
		Kfz	147	187	206	246	209	227	232	252					1.706

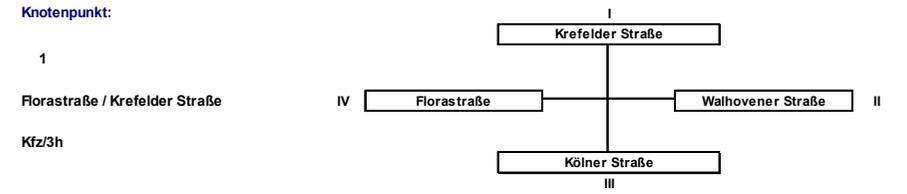
# Ergebnisse der Verkehrszählungen

Knotenpunkt: 1 Florastraße / Krefelder Straße Kfz/3h



Datum der Verkehrszählung: Dienstag 19.03.2019 Zeitintervall: 15:00 - 18:00 Uhr

Datum der Verkehrszählung: Dienstag 19.03.2019 Zeitintervall: 15:00 - 18:00 Uhr

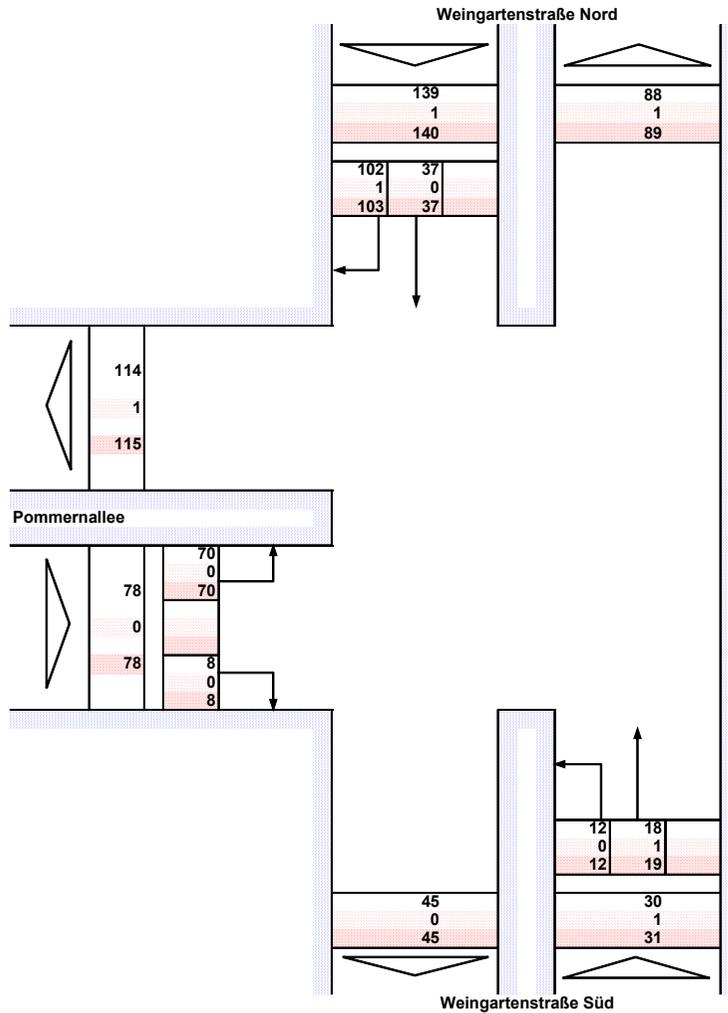


Zufahrt	Strom	Fz	Art	Zeitintervall												Summe			
				15:00-15:15	15:15-15:30	15:30-15:45	15:45-16:00	16:00-16:15	16:15-16:30	16:30-16:45	16:45-17:00	17:00-17:15	17:15-17:30	17:30-17:45	17:45-18:00				
I	R	Pkw	16	17	15	14	15	14	16	17	11	13	14	22				184	
			Lkw	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0				1
				Kfz	16	17	15	14	15	15	16	17	11	13	14	22			
	G	Pkw	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0
			Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0
				Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
L	Pkw	5	8		5	11	19	10	9	9	8	10	11	9				114	
		Lkw	1	0	2	0	0	2	0	1	0	0	0	0				6	
			Kfz	6	8	7	11	19	12	9	10	8	10	11	9				120
II	R	Pkw		10	7	8	15	6	6	11	7	5	15	9	11				110
			Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0
				Kfz	10	7	8	15	6	6	11	7	5	15	9	11			
	G	Pkw	110		94	107	114	99	125	98	128	121	95	122	133				1.346
			Lkw	2	2	3	0	2	1	1	1	2	1	1	0				16
				Kfz	112	96	110	114	101	126	99	129	123	96	123	133			
L	Pkw	0	1		0	0	0	1	0	0	0	0	0	0				2	
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	
			Kfz	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0				2
III	R	Pkw		0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0				2
			Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0
				Kfz	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	G	Pkw	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0
			Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0
				Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
L	Pkw	0	1		1	0	0	1	0	0	0	0	1	0				4	
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	
			Kfz	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0				4
IV	R	Pkw		0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1				2
			Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0
				Kfz	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1			
	G	Pkw	86		99	98	94	85	98	114	116	101	89	104	101				1.185
			Lkw	0	1	2	1	1	1	1	1	0	1	0	1				10
				Kfz	86	100	100	95	86	99	115	117	101	90	104	102			
L	Pkw	17	10		12	14	16	11	15	18	17	15	16	10				171	
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	
			Kfz	17	10	12	14	16	11	15	18	17	15	16	10				171
I	R	Pkw		21	25	20	25	34	24	25	26	19	23	25	31				298
			Lkw	1	0	2	0	0	3	0	1	0	0	0	0				7
				Kfz	22	25	22	25	34	27	25	27	19	23	25	31			
	II	Pkw	120		102	115	129	105	132	109	135	126	110	131	144				1.458
			Lkw	2	2	3	0	2	1	1	1	2	1	1	0				16
				Kfz	122	104	118	129	107	133	110	136	128	111	132	144			
III	Pkw	0	2		2	0	0	1	0	0	0	0	1	0				6	
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	
			Kfz	0	2	2	0	0	1	0	0	0	0	1	0				6
IV	Pkw	103		110	110	108	101	109	129	134	118	104	120	112				1.358	
		Lkw	0	1	2	1	1	1	1	1	0	1	0	1				10	
			Kfz	103	111	112	109	102	110	130	135	118	105	120	113				1.368
I bis IV	R	Pkw		244	239	247	262	240	266	263	295	263	237	277	287				3.120
			Lkw	3	3	7	1	3	5	2	3	2	2	1	1				33
				Kfz	247	242	254	263	243	271	265	298	265	239	278	288			

# Ergebnisse der Verkehrszählungen

Knotenpunkt: 2 Weingartenstraße / Pommernallee

Kfz/2h



**Knotenpunkt gesamt**

Pkw	247	99,2 %
Lkw	2	0,8 %
Kfz	249	100,0 %
Rad	0	0,0 %

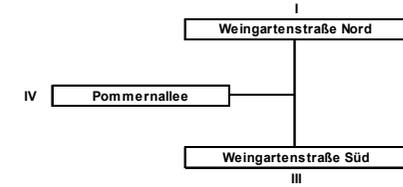
Datum der Verkehrszählung: Dienstag 19.03.2019 Zeitintervall: 7:00 - 9:00 Uhr

Knotenpunkt:

2

Weingartenstraße / Pommernallee

Kfz/2h



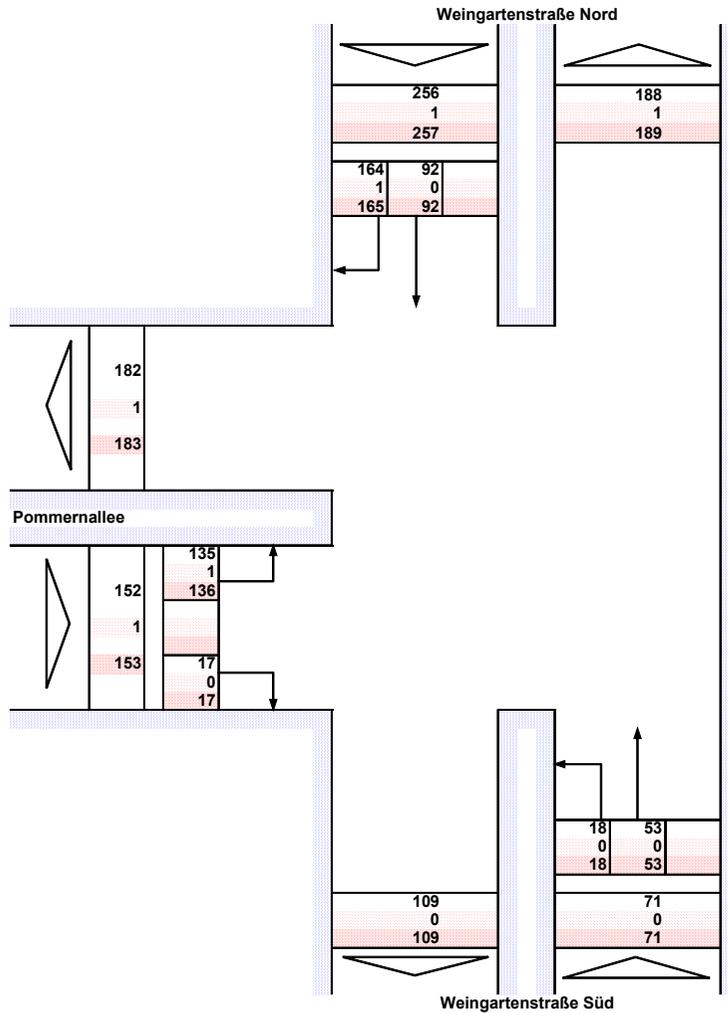
Zufahrt Nr.	Strom Nr.	Fz- Art	Zeitintervall										Summe				
			07:00-07:15	07:15-07:30	07:30-07:45	07:45-08:00	08:00-08:15	08:15-08:30	08:30-08:45	08:45-09:00							
I	1	Pkw	6	12	17	16	15	13	11	12							102
		Lkw	0	0	1	0	0	0	0	0							1
		Kfz	6	12	18	16	15	13	11	12							103
	2	Pkw	1	5	3	7	1	8	4	8							37
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0							0
		Kfz	1	5	3	7	1	8	4	8							37
3	Pkw																
	Lkw																
	Kfz																
II	4	Pkw															
		Lkw															
		Kfz															
	5	Pkw															
		Lkw															
		Kfz															
6	Pkw																
	Lkw																
	Kfz																
III	7	Pkw															
		Lkw															
		Kfz															
	8	Pkw	2	0	1	4	2	2	4	3							18
		Lkw	0	1	0	0	0	0	0	0							1
		Kfz	2	1	1	4	2	2	4	3							19
9	Pkw	2	2	0	3	2	1	1	1							12	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0							0	
	Kfz	2	2	0	3	2	1	1	1							12	
IV	10	Pkw	0	0	2	0	1	1	1	3							8
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0							0
		Kfz	0	0	2	0	1	1	1	3							8
	11	Pkw															
		Lkw															
		Kfz															
12	Pkw	5	6	8	7	11	16	8	9							70	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0							0	
	Kfz	5	6	8	7	11	16	8	9							70	
I bis IV	1 bis 12	Pkw	7	17	20	23	16	21	15	20							139
		Lkw	0	0	1	0	0	0	0	0							1
		Kfz	7	17	21	23	16	21	15	20							140
II bis III	4 bis 9	Pkw	4	2	1	7	4	3	5	4							30
		Lkw	0	1	0	0	0	0	0	0							1
		Kfz	4	3	1	7	4	3	5	4							31
IV bis I	10 bis 12	Pkw	5	6	10	7	12	17	9	12							78
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0							0
		Kfz	5	6	10	7	12	17	9	12							78
I bis IV	1 bis 12	Pkw	16	25	31	37	32	41	29	36							247
		Lkw	0	1	1	0	0	0	0	0							2
		Kfz	16	26	32	37	32	41	29	36							249

Datum der Verkehrszählung: Dienstag 19.03.2019 Zeitintervall: 7:00 - 9:00 Uhr

# Ergebnisse der Verkehrszählungen

Knotenpunkt: 2 Weingartenstraße / Pommernallee

Kfz/3h



**Knotenpunkt gesamt**

Pkw	479	99,6 %
Lkw	2	0,4 %
Kfz	481	100,0 %
Rad	0	0,0 %

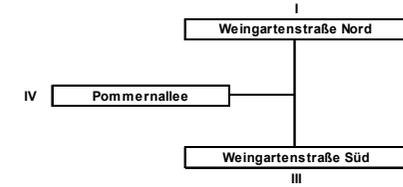
Datum der Verkehrszählung:	Dienstag	19.03.2019	Zeitintervall:	15:00 - 18:00 Uhr
----------------------------	----------	------------	----------------	-------------------

Knotenpunkt:

2

Weingartenstraße / Pommernallee

Kfz/3h



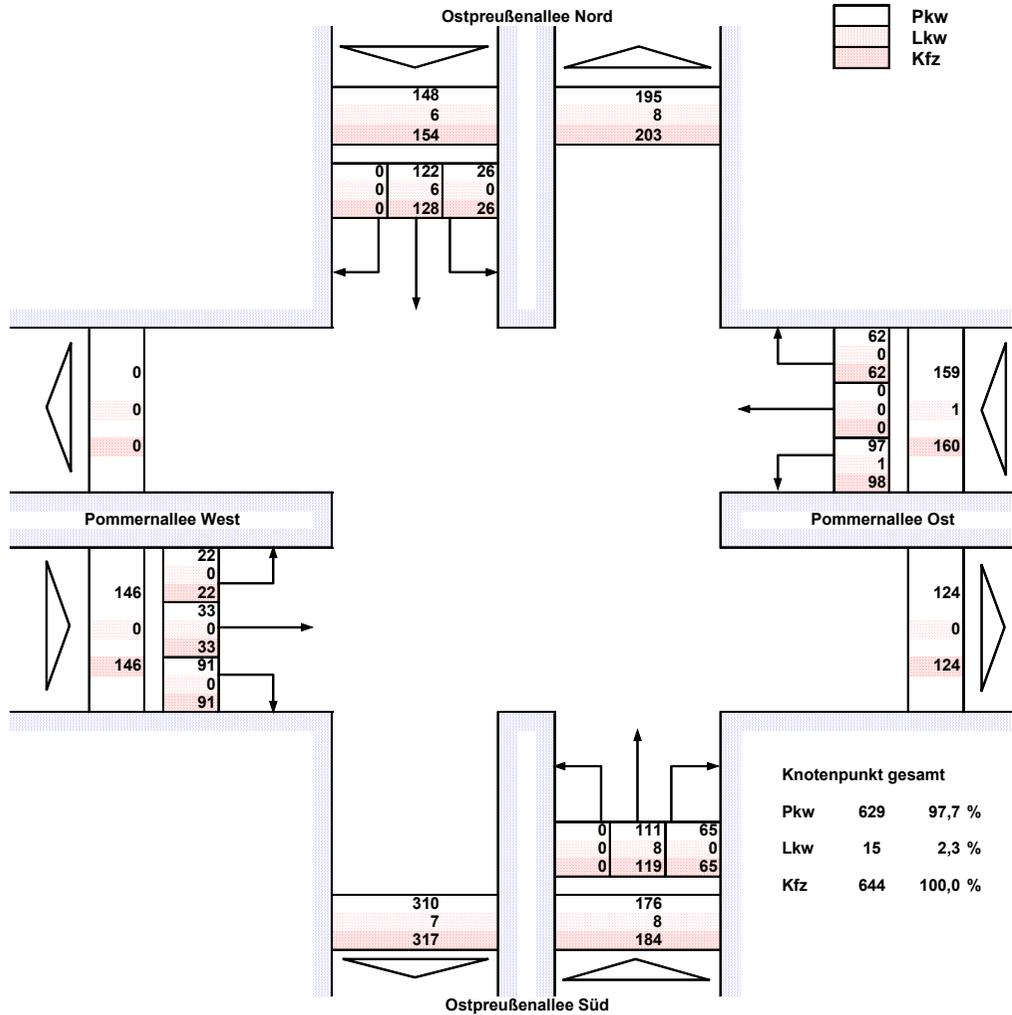
Zufahrt	Strom	Nr.	Art	Zeitintervall												Summe	
				15:00-15:15	15:15-15:30	15:30-15:45	15:45-16:00	16:00-16:15	16:15-16:30	16:30-16:45	16:45-17:00	17:00-17:15	17:15-17:30	17:30-17:45	17:45-18:00		
I	R	1	Pkw	20	14	10	7	16	13	18	18	14	13	9	12	164	
			Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0		1
			Kfz	20	14	10	7	16	13	18	18	15	13	9	12		
	G	2	Pkw	5	8	10	16	9	5	12	8	7	6	2	4	92	
			Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
			Kfz	5	8	10	16	9	5	12	8	7	6	2	4		
L	3	Pkw															
		Lkw															
		Kfz															
II	R	4	Pkw														
			Lkw														
			Kfz														
	G	5	Pkw														
			Lkw														
			Kfz														
L	6	Pkw															
		Lkw															
		Kfz															
III	R	7	Pkw														
			Lkw														
			Kfz														
	G	8	Pkw	2	2	4	5	5	6	3	6	7	1	5	7	53	
			Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
			Kfz	2	2	4	5	5	6	3	6	7	1	5	7		53
L	9	Pkw	0	3	0	2	0	2	0	3	1	2	2	3	18		
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	
		Kfz	0	3	0	2	0	2	0	3	1	2	2	3			18
IV	R	10	Pkw	0	0	0	2	0	1	3	4	1	3	1	2		
			Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
			Kfz	0	0	0	2	0	1	3	4	1	3	1	2		17
	G	11	Pkw														
			Lkw														
			Kfz														
L	12	Pkw	9	9	16	14	11	14	14	8	15	5	10	10	135		
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0		1	
		Kfz	9	9	16	14	11	14	14	8	16	5	10	10			136
I	1	Pkw	25	22	20	23	25	18	30	26	21	19	11	16	256		
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0		1	
		Kfz	25	22	20	23	25	18	30	26	22	19	11	16			257
II	4	Pkw															
		Lkw															
		Kfz															
III	7	Pkw	2	5	4	7	5	8	3	9	8	3	7	10	71		
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	
		Kfz	2	5	4	7	5	8	3	9	8	3	7	10			71
IV	10	Pkw	9	9	16	16	11	15	17	12	16	8	11	12	152		
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0		1	
		Kfz	9	9	16	16	11	15	17	12	17	8	11	12			153
I bis	1	Pkw	36	36	40	46	41	41	50	47	45	30	29	38	479		
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0		2	
		Kfz	36	36	40	46	41	41	50	47	47	30	29	38			481

Datum der Verkehrszählung:	Dienstag	19.03.2019	Zeitintervall:	15:00 - 18:00 Uhr
----------------------------	----------	------------	----------------	-------------------

# Ergebnisse der Verkehrszählungen

Knotenpunkt: 3 Ostpreußenallee / Pommernallee

Kfz/2h



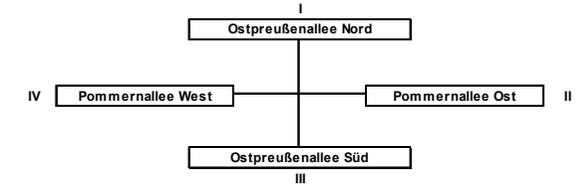
Datum der Verkehrszählung: Dienstag 19.03.2019 Zeitintervall: 07:00 - 09:00 Uhr

Datum der Verkehrszählung: Dienstag 19.03.2019 Zeitintervall: 07:00 - 09:00 Uhr

Knotenpunkt:

3

Ostpreußenallee / Pommernallee



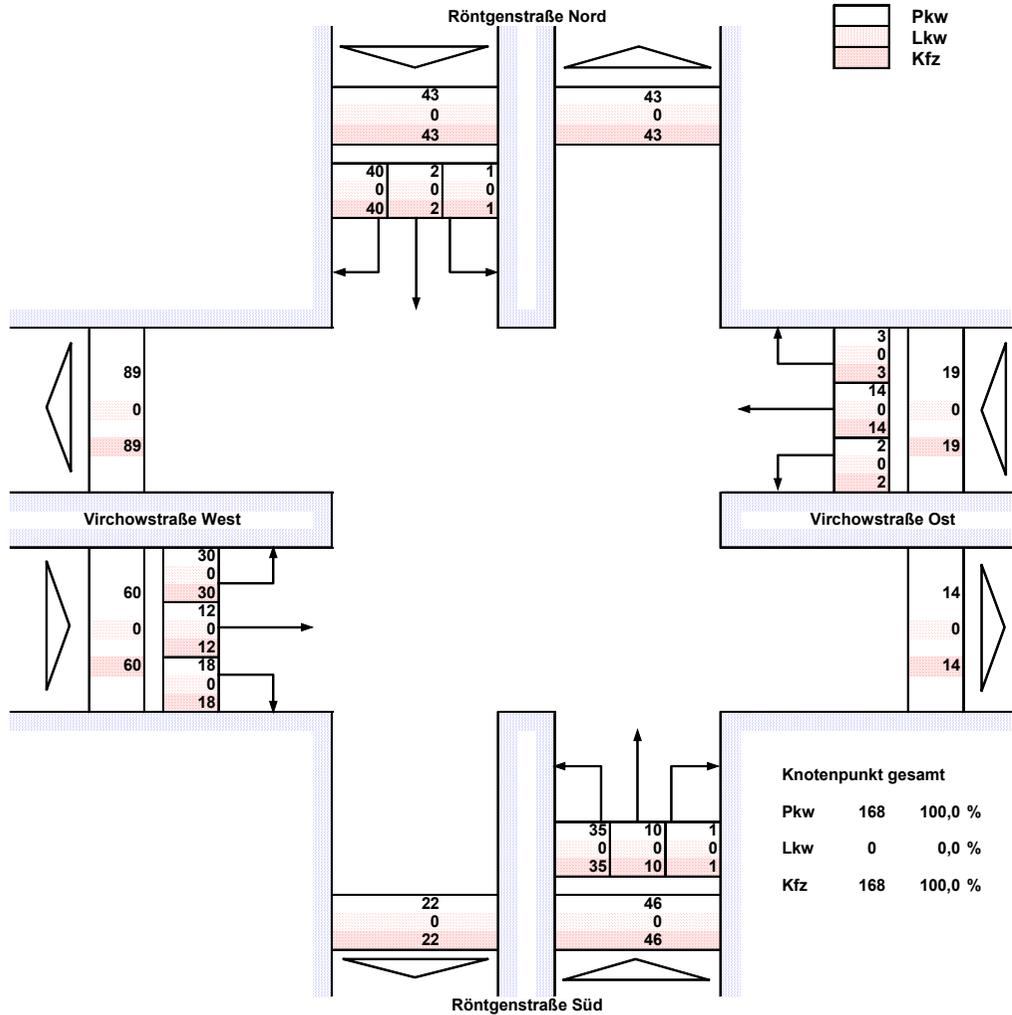
Kfz/2h

Zufahrt	Nr.	Strom	Art	Zeitintervall										Summe				
				07:00-07:15	07:15-07:30	07:30-07:45	07:45-08:00	08:00-08:15	08:15-08:30	08:30-08:45	08:45-09:00							
I	1	R	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	122	
			Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		6
			Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	2	G	Pkw	9	10	20	18	17	18	15	15					26		
			Lkw	1	1	1	0	1	1	0	0						0	
			Kfz	10	11	21	18	18	19	16	15							26
3	L	Pkw	2	1	4	2	3	7	3	4					0			
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0						0		
		Kfz	2	1	4	2	3	7	3	4							26	
II	4	R	Pkw	2	3	10	13	8	9	11	6							62
			Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0		
			Kfz	2	3	10	13	8	9	11	6						62	
	5	G	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0							0
			Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0		
			Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0						0	
6	L	Pkw	7	12	12	19	12	9	13	13					97			
		Lkw	0	0	0	1	0	0	0	0						1		
		Kfz	7	12	12	20	12	9	13	13							98	
III	7	R	Pkw	3	5	8	10	11	10	11	7							65
			Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0		
			Kfz	3	5	8	10	11	10	11	7						65	
	8	G	Pkw	6	8	12	23	13	15	14	20							111
			Lkw	3	1	1	0	0	1	1	1					8		
			Kfz	9	9	13	23	13	16	15	21						119	
9	L	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0			
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0						0		
		Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0							0	
IV	10	R	Pkw	10	7	14	20	7	11	9	13							91
			Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0		
			Kfz	10	7	14	20	7	11	9	13						91	
	11	G	Pkw	4	2	1	7	4	5	6	4							33
			Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0		
			Kfz	4	2	1	7	4	5	6	4						33	
12	L	Pkw	2	4	0	2	3	3	2	6					22			
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0						0		
		Kfz	2	4	0	2	3	3	2	6							22	
I	1	Pkw	11	11	24	20	20	25	18	19					148			
			2	Lkw	1	1	1	0	1	1	1	0						
					3	Kfz	12	12	25	20	21	26	19	19				
II	4	Pkw					9	15	22	32	20	18	24	19				
			5	Lkw			0	0	0	1	0	0	0	0				
					6	Kfz	9	15	22	33	20	18	24	19				
III	7	Pkw					9	13	20	33	24	25	25	27				
			8	Lkw			3	1	1	0	0	1	1	1				
					9	Kfz	12	14	21	33	24	26	26	28				
IV	10	Pkw					16	13	15	29	14	19	17	23				
			11	Lkw			0	0	0	0	0	0	0	0				
					12	Kfz	16	13	15	29	14	19	17	23				
I bis IV	1 bis 12	Pkw					45	52	81	114	78	87	84	88				
			Lkw	4			2	2	1	1	2	2	1					15
				Kfz	49	54	83	115	79	89	86	89					644	



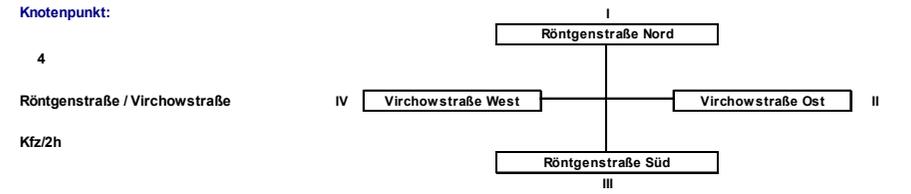
# Ergebnisse der Verkehrszählungen

Knotenpunkt: 4 Röntgenstraße / Virchowstraße Kfz/2h



Datum der Verkehrszählung: Dienstag 19.03.2019 Zeitintervall: 07:00 - 09:00 Uhr

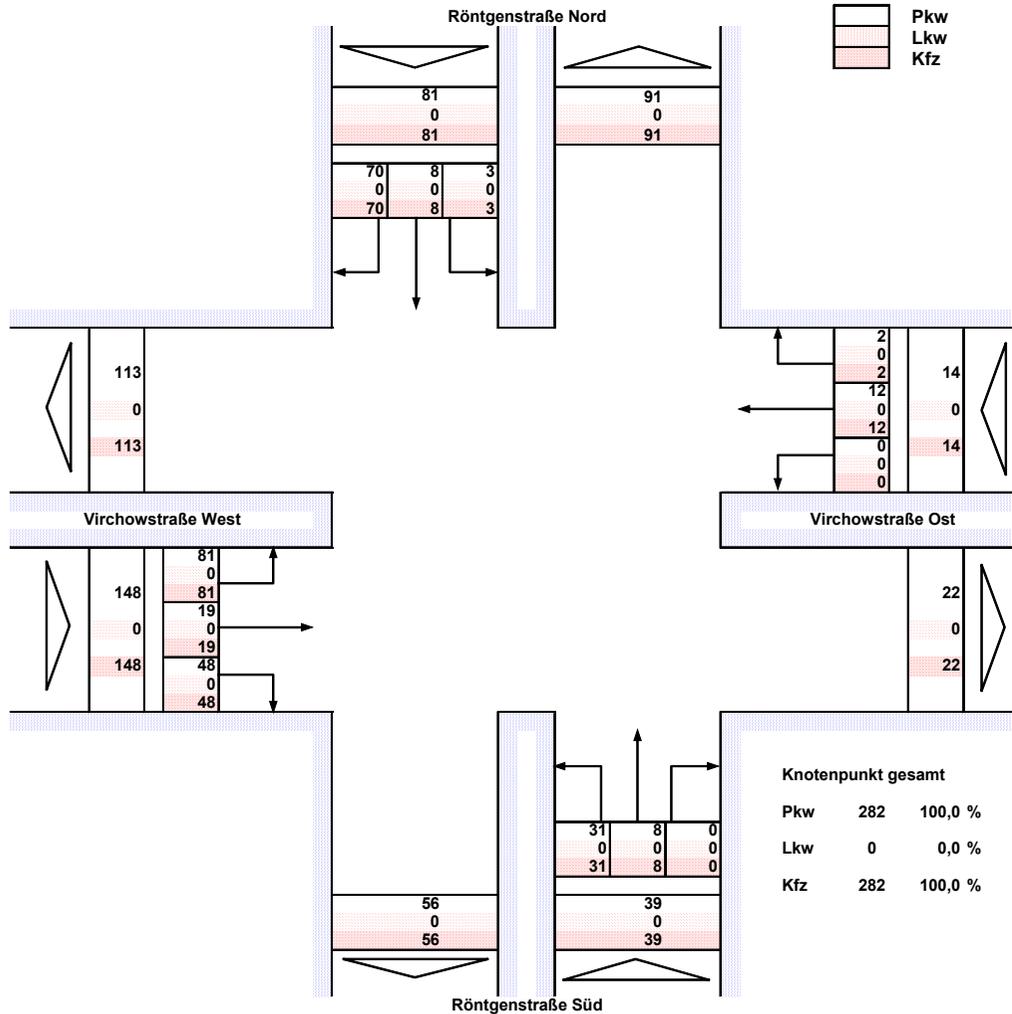
Datum der Verkehrszählung: Dienstag 19.03.2019 Zeitintervall: 07:00 - 09:00 Uhr



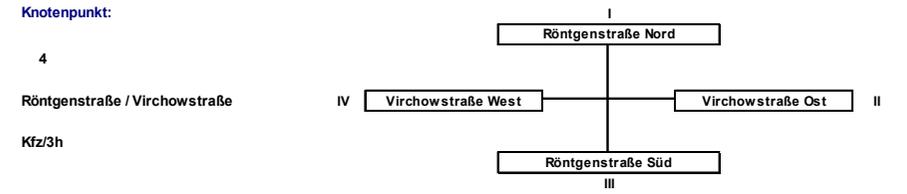
Zufahrt Nr.	Strom Nr.	Fz Art	Zeitintervall										Summe		
			07:00-07:15	07:15-07:30	07:30-07:45	07:45-08:00	08:00-08:15	08:15-08:30	08:30-08:45	08:45-09:00					
I	1	R Pkw	2	3	4	8	6	5	10	2					40
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0
		Kfz	2	3	4	8	6	5	10	2					40
	2	R Pkw	0	0	0	1	0	1	0	0					2
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0
		Kfz	0	0	0	1	0	1	0	0					2
3	R Pkw	0	0	0	1	0	0	0	0					1	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0	
	Kfz	0	0	0	1	0	0	0	0					1	
II	4	R Pkw	0	0	1	0	0	1	0	1					3
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0
		Kfz	0	0	1	0	0	1	0	1					3
	5	R Pkw	1	0	2	1	0	3	3	4					14
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0
		Kfz	1	0	2	1	0	3	3	4					14
6	R Pkw	0	0	0	0	0	0	0	2					2	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0	
	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	2					2	
III	7	R Pkw	0	0	0	0	0	0	1	0					1
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0
		Kfz	0	0	0	0	0	0	1	0					1
	8	R Pkw	2	0	1	3	1	1	0	2					10
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0
		Kfz	2	0	1	3	1	1	0	2					10
9	R Pkw	3	4	4	5	5	6	3	5					35	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0	
	Kfz	3	4	4	5	5	6	3	5					35	
IV	10	R Pkw	1	0	1	3	1	5	5	2					18
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0
		Kfz	1	0	1	3	1	5	5	2					18
	11	R Pkw	0	0	0	0	0	6	2	4					12
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0
		Kfz	0	0	0	0	0	6	2	4					12
12	R Pkw	2	0	3	8	5	6	4	2					30	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0	
	Kfz	2	0	3	8	5	6	4	2					30	
I	1 Pkw	2	3	4	10	6	6	10	2					43	
	2 Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0	
	3 Kfz	2	3	4	10	6	6	10	2					43	
II	4 Pkw	1	0	3	1	0	4	3	7					19	
	5 Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0	
	6 Kfz	1	0	3	1	0	4	3	7					19	
III	7 Pkw	5	4	5	8	6	7	4	7					46	
	8 Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0	
	9 Kfz	5	4	5	8	6	7	4	7					46	
IV	10 Pkw	3	0	4	11	6	17	11	8					60	
	11 Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0	
	12 Kfz	3	0	4	11	6	17	11	8					60	
I bis IV	1 bis Pkw	11	7	16	30	18	34	28	24					168	
	1 bis Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0	
	1 bis Kfz	11	7	16	30	18	34	28	24					168	

# Ergebnisse der Verkehrszählungen

Knotenpunkt: 4 Röntgenstraße / Virchowstraße Kfz/3h



Datum der Verkehrszählung: Dienstag 19.03.2019 Zeitintervall: 15:00 - 18:00 Uhr

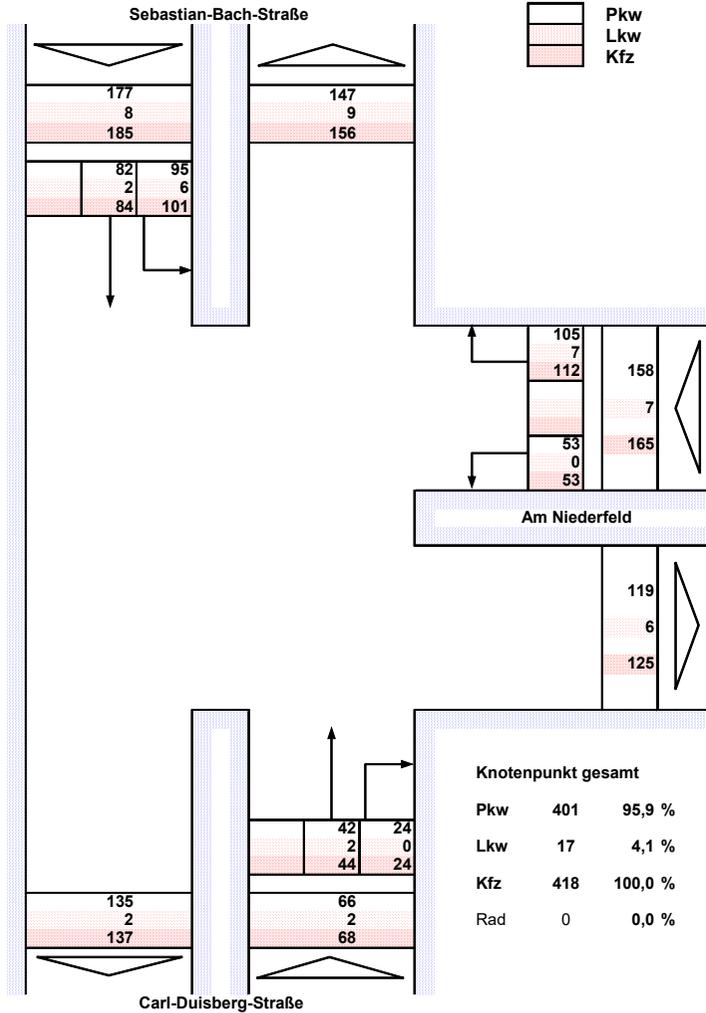


Zufahrt Nr.	Strom Nr.	Fz Art	Zeitintervall												Summe
			15:00-15:15	15:15-15:30	15:30-15:45	15:45-16:00	16:00-16:15	16:15-16:30	16:30-16:45	16:45-17:00	17:00-17:15	17:15-17:30	17:30-17:45	17:45-18:00	
I	1	Pkw	4	9	10	2	5	8	6	11	4	3	5	3	70
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Kfz	4	9	10	2	5	8	6	11	4	3	5	3	70
	2	Pkw	0	0	0	0	1	3	0	0	1	0	0	3	8
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Kfz	0	0	0	0	1	3	0	0	1	0	0	3	8
3	Pkw	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Kfz	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
II	4	Pkw	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Kfz	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
	5	Pkw	2	0	1	3	2	0	2	0	0	0	2	0	12
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Kfz	2	0	1	3	2	0	2	0	0	0	2	0	12
6	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
III	7	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	8	Pkw	0	1	2	0	2	2	0	0	0	1	0	0	8
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Kfz	0	1	2	0	2	2	0	0	0	1	0	0	8
9	Pkw	2	5	3	4	1	4	1	1	2	2	3	3	31	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Kfz	2	5	3	4	1	4	1	1	2	2	3	3	31	
IV	10	Pkw	5	7	3	5	6	1	4	4	2	3	4	4	48
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Kfz	5	7	3	5	6	1	4	4	2	3	4	4	48
	11	Pkw	1	0	0	2	2	1	4	3	0	2	2	2	19
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Kfz	1	0	0	2	2	1	4	3	0	2	2	2	19
12	Pkw	5	7	5	8	11	5	9	5	7	5	8	6	81	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Kfz	5	7	5	8	11	5	9	5	7	5	8	6	81	
I	1	Pkw	4	10	11	3	6	11	6	11	5	3	5	6	81
	2	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	3	Kfz	4	10	11	3	6	11	6	11	5	3	5	6	81
II	4	Pkw	2	0	1	3	2	0	4	0	0	0	2	0	14
	5	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	6	Kfz	2	0	1	3	2	0	4	0	0	0	2	0	14
III	7	Pkw	2	6	5	4	3	6	1	1	2	2	4	3	39
	8	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	9	Kfz	2	6	5	4	3	6	1	1	2	2	4	3	39
IV	10	Pkw	11	14	8	15	19	7	17	12	9	10	14	12	148
	11	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	12	Kfz	11	14	8	15	19	7	17	12	9	10	14	12	148
I bis IV	1	Pkw	19	30	25	25	30	24	28	24	16	15	25	21	282
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Kfz	19	30	25	25	30	24	28	24	16	15	25	21	282

Datum der Verkehrszählung: Dienstag 19.03.2019 Zeitintervall: 15:00 - 18:00 Uhr

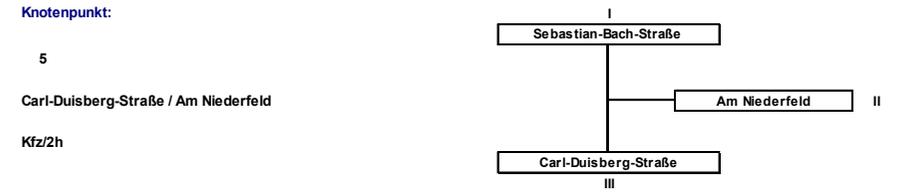
# Ergebnisse der Verkehrszählungen

Knotenpunkt: 5 Carl-Duisberg-Straße / Am Niederfeld Kfz/2h



Datum der Verkehrszählung: Dienstag 19.03.2019 Zeitintervall: 7:00 - 9:00 Uhr

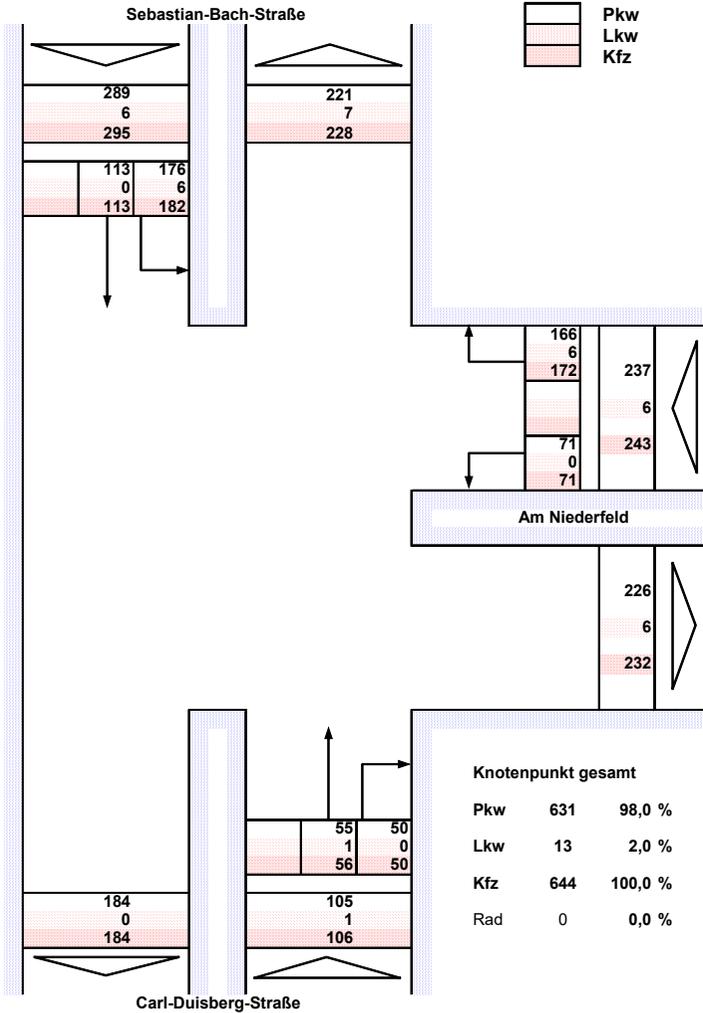
Datum der Verkehrszählung: Dienstag 19.03.2019 Zeitintervall: 7:00 - 9:00 Uhr



Zufahrt Nr.	Strom Nr.	Fz- Art	Zeitintervall									Summe	
			07:00-07:15	07:15-07:30	07:30-07:45	07:45-08:00	08:00-08:15	08:15-08:30	08:30-08:45	08:45-09:00			
I	1	R Pkw											
		Lkw											
		Kfz											
I	2	R Pkw	7	6	11	16	14	13	8	7			82
		Lkw	0	0	1	0	0	1	0	0			2
		Kfz	7	6	12	16	14	14	8	7			84
I	3	R Pkw	5	2	12	19	20	17	9	11			95
		Lkw	1	1	1	0	1	1	1	0			6
		Kfz	6	3	13	19	21	18	10	11			101
II	4	R Pkw	9	8	13	18	18	9	14	16			105
		Lkw	2	2	0	1	0	1	1	0			7
		Kfz	11	10	13	19	18	10	15	16			112
II	5	R Pkw											
		Lkw											
		Kfz											
II	6	R Pkw	1	5	5	4	3	10	12	13			53
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0			0
		Kfz	1	5	5	4	3	10	12	13			53
III	7	R Pkw	0	0	2	3	2	6	5	6			24
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0			0
		Kfz	0	0	2	3	2	6	5	6			24
III	8	R Pkw	2	3	1	5	10	5	7	9			42
		Lkw	0	0	0	1	0	0	1	0			2
		Kfz	2	3	1	6	10	5	8	9			44
III	9	R Pkw											
		Lkw											
		Kfz											
IV	10	R Pkw											
		Lkw											
		Kfz											
IV	11	R Pkw											
		Lkw											
		Kfz											
IV	12	R Pkw											
		Lkw											
		Kfz											
I	1	Pkw	12	8	23	35	34	30	17	18			177
		Lkw	1	1	2	0	1	2	1	0			8
		Kfz	13	9	25	35	35	32	18	18			185
II	4	Pkw	10	13	18	22	21	19	26	29			158
		Lkw	2	2	0	1	0	1	1	0			7
		Kfz	12	15	18	23	21	20	27	29			165
III	7	Pkw	2	3	3	8	12	11	12	15			66
		Lkw	0	0	0	1	0	0	1	0			2
		Kfz	2	3	3	9	12	11	13	15			68
IV	10	Pkw											
		Lkw											
		Kfz											
I bis IV	12	Pkw	24	24	44	65	67	60	55	62			401
		Lkw	3	3	2	2	1	3	3	0			17
		Kfz	27	27	46	67	68	63	58	62			418

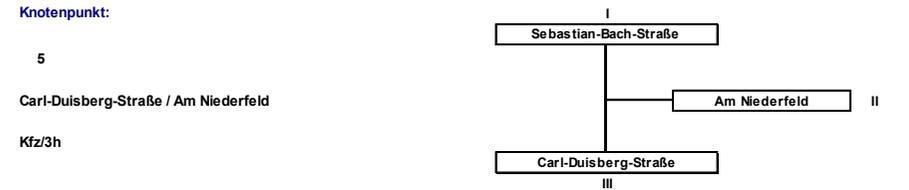
# Ergebnisse der Verkehrszählungen

Knotenpunkt: 5 Carl-Duisberg-Straße / Am Niederfeld Kfz/3h



Datum der Verkehrszählung: Dienstag 19.03.2019 Zeitintervall: 15:00 - 18:00 Uhr

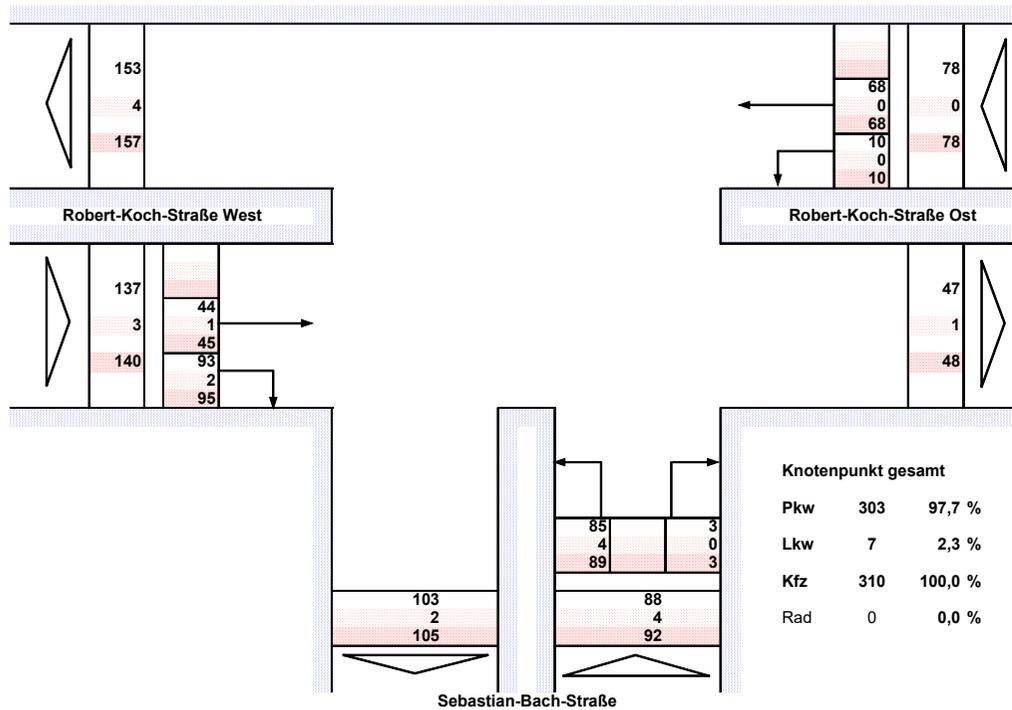
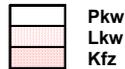
Datum der Verkehrszählung: Dienstag 19.03.2019 Zeitintervall: 15:00 - 18:00 Uhr



Zufahrt Nr.	Strom Nr.	Fz- Art	Zeitintervall												Summe			
			15:00-15:15	15:15-15:30	15:30-15:45	15:45-16:00	16:00-16:15	16:15-16:30	16:30-16:45	16:45-17:00	17:00-17:15	17:15-17:30	17:30-17:45	17:45-18:00				
I	1 R	Pkw																
	2 G	Pkw	10	9	11	14	11	7	6	11	8	14	6	6				113
	3 L	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0
II	4 R	Pkw	16	19	13	12	9	11	20	12	13	10	19	12				166
	5 G	Lkw	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	1	0				6
	6 L	Kfz	16	20	13	13	9	12	20	13	13	11	20	12				172
III	7 R	Pkw	6	9	1	2	4	5	6	3	4	3	3	4				50
	8 G	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0
	9 L	Kfz	6	9	1	2	4	5	6	3	4	3	3	4				50
IV	10 R	Pkw	3	5	4	7	3	8	4	8	5	5	2	1				55
	11 G	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0				1
	12 L	Kfz	3	5	4	7	3	8	4	9	5	5	2	1				56
I bis IV	1 bis 3	Pkw	28	17	21	23	30	18	21	33	16	28	25	29				289
	4 bis 6	Lkw	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1			6
	7 bis 9	Kfz	29	17	22	23	31	18	22	33	17	28	25	30				295
I bis IV	4 bis 6	Pkw	19	25	17	21	12	19	25	21	17	19	26	16				237
	7 bis 9	Lkw	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	1	0				6
	10 bis 12	Kfz	19	26	17	22	12	20	25	22	17	20	27	16				243
I bis IV	7 bis 9	Pkw	9	14	5	9	7	13	10	11	9	8	5	5				105
	10 bis 12	Lkw	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0				1
	13 bis 15	Kfz	9	14	5	9	7	13	10	12	9	8	5	5				106
I bis IV	1 bis 3	Pkw	56	56	43	53	49	50	56	65	42	55	56	50				631
	4 bis 6	Lkw	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1				13
	7 bis 9	Kfz	57	57	44	54	50	51	57	67	43	56	57	51				644

# Ergebnisse der Verkehrszählungen

Knotenpunkt: 6 Sebastian-Bach-Straße / Robert-Koch-Straße Kfz/2h

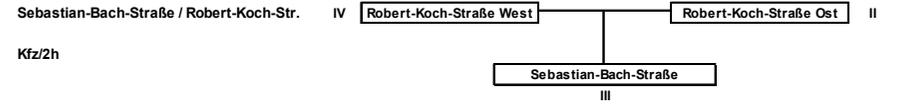


Datum der Verkehrszählung: Dienstag 19.03.2019 Zeitintervall: 7:00 - 9:00 Uhr

Datum der Verkehrszählung: Dienstag 19.03.2019 Zeitintervall: 7:00 - 9:00 Uhr

Knotenpunkt:

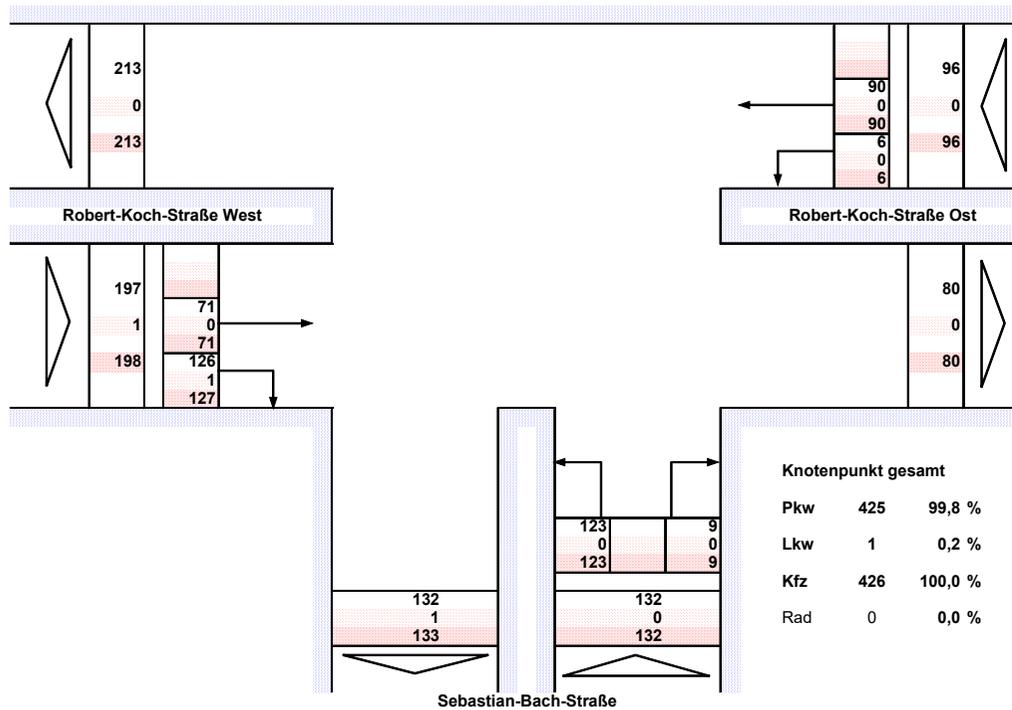
6



Zufahrt Nr.	Strom Nr.	Fz- Art	Zeitintervall										Summe		
			07:00-07:15	07:15-07:30	07:30-07:45	07:45-08:00	08:00-08:15	08:15-08:30	08:30-08:45	08:45-09:00					
I	1 R	Pkw Lkw Kfz													
	2 G	Pkw Lkw Kfz													
	3 L	Pkw Lkw Kfz													
II	4 R	Pkw Lkw Kfz													
	5 G	Pkw Lkw Kfz	8	5	7	16	9	5	7	11					68
	6 L	Pkw Lkw Kfz	1	1	1	4	2	0	0	1					10
III	7 R	Pkw Lkw Kfz	1	0	1	0	1	0	0	0					3
	8 G	Pkw Lkw Kfz	1	0	1	0	1	0	0	0					3
	9 L	Pkw Lkw Kfz	8	9	11	11	15	6	17	8					85
IV	10 R	Pkw Lkw Kfz	4	4	18	21	15	16	12	3					93
	11 G	Pkw Lkw Kfz	5	8	9	5	4	6	4	3					44
	12 L	Pkw Lkw Kfz	5	8	9	5	4	6	4	4					45
I bis IV	1 bis 12	Pkw Lkw Kfz	27	27	47	57	46	33	40	26					303
			0	0	1	2	0	1	1	2					7
			27	27	48	59	46	34	41	28					310

# Ergebnisse der Verkehrszählungen

Knotenpunkt: 6 Sebastian-Bach-Straße / Robert-Koch-Str. Kfz/3h

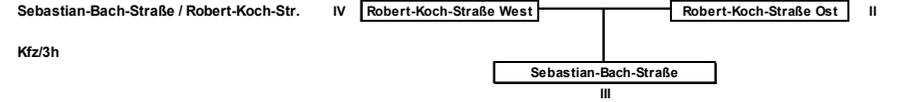


Datum der Verkehrszählung: Dienstag 19.03.2019 Zeitintervall: 15:00 - 18:00 Uhr

Datum der Verkehrszählung: Dienstag 19.03.2019 Zeitintervall: 15:00 - 18:00 Uhr

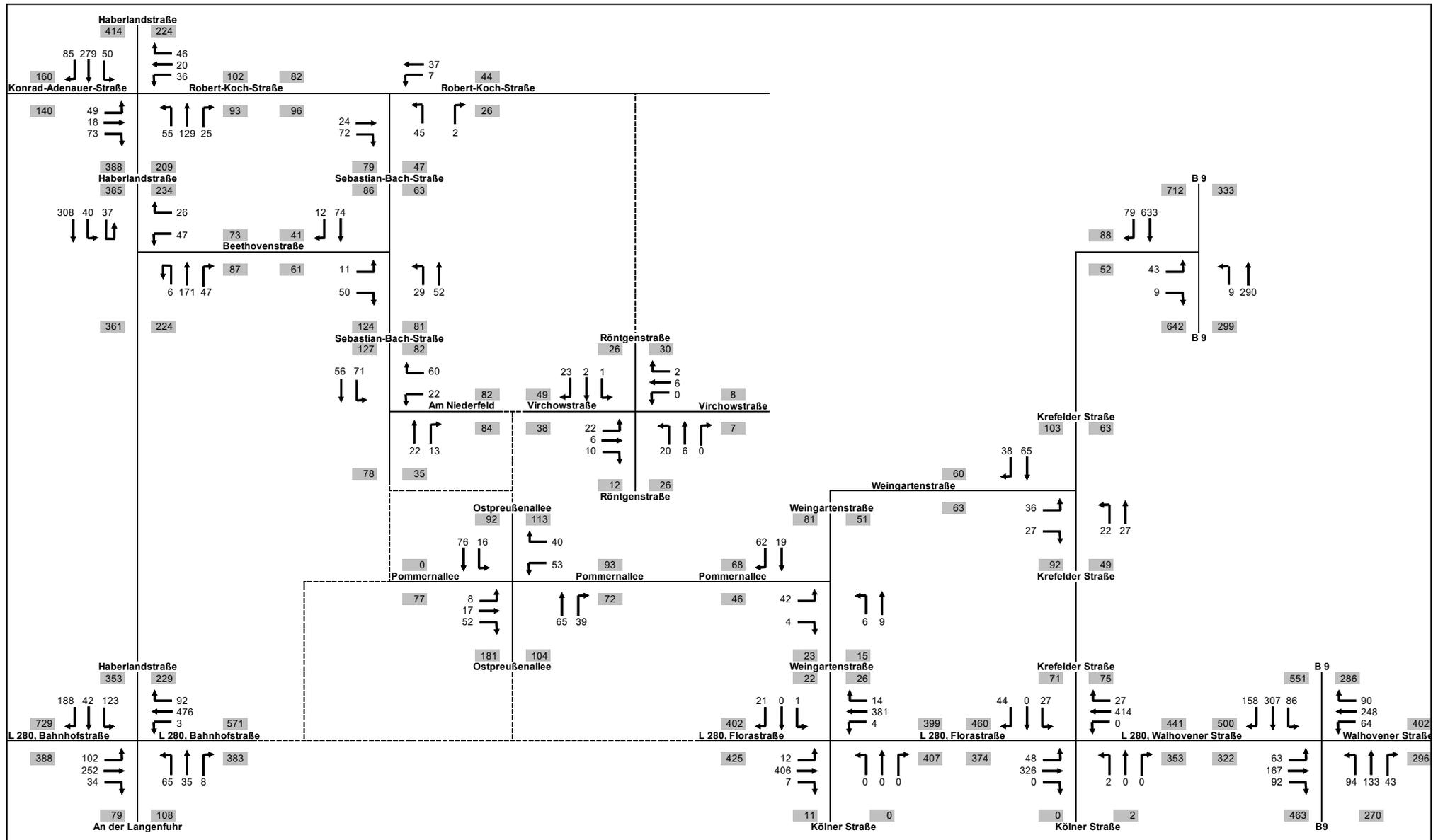
Knotenpunkt:

6

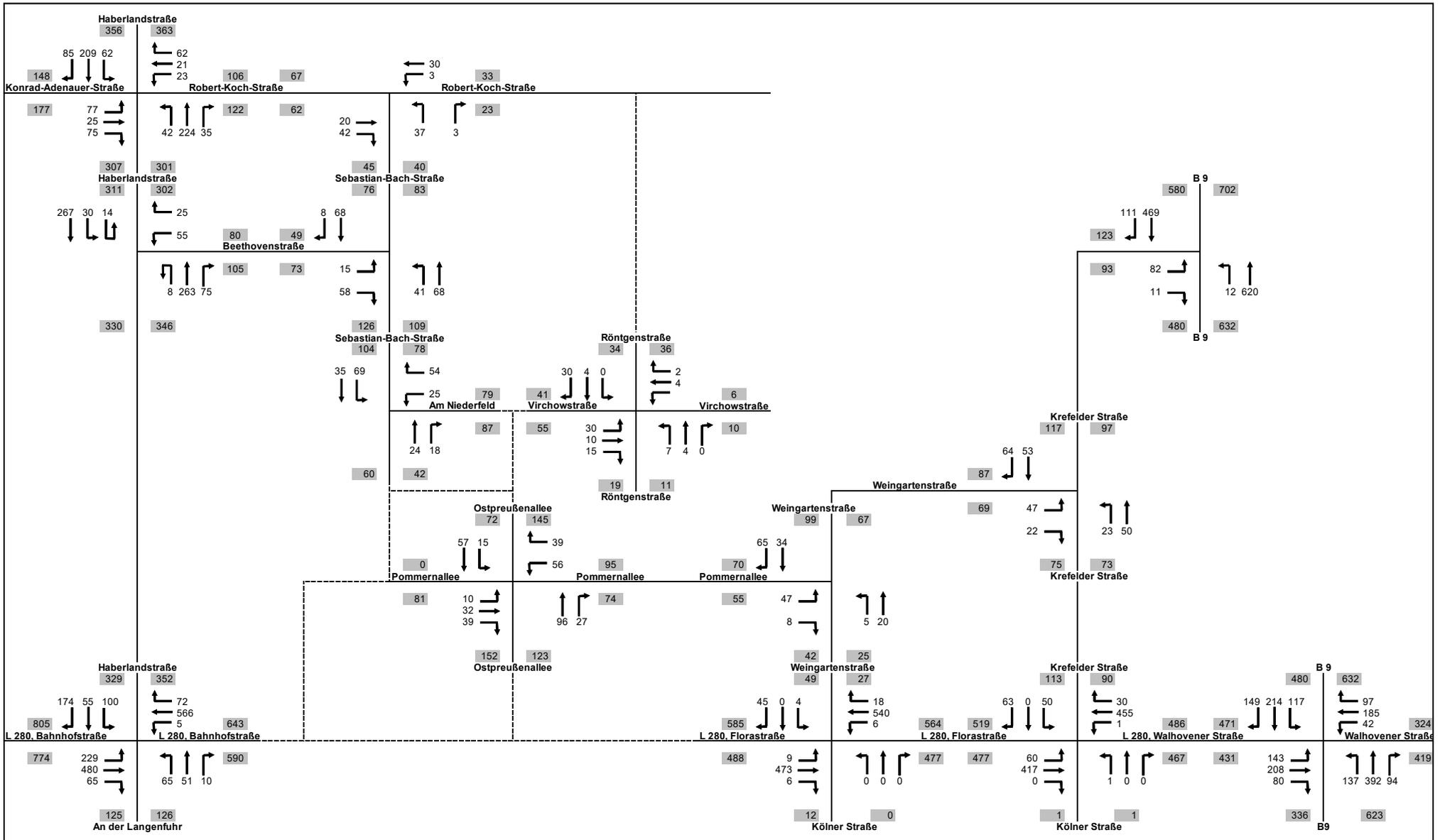


Zufahrt	Strom	Nr.	Art	Zeitintervall												Summe				
				15:00-15:15	15:15-15:30	15:30-15:45	15:45-16:00	16:00-16:15	16:15-16:30	16:30-16:45	16:45-17:00	17:00-17:15	17:15-17:30	17:30-17:45	17:45-18:00					
I	R	1	Pkw																	
		Lkw																		
		Kfz																		
II	G	2	Pkw																	
		Lkw																		
		Kfz																		
II	L	3	Pkw																	
		Lkw																		
		Kfz																		
III	R	4	Pkw																	
		Lkw																		
		Kfz																		
III	G	5	Pkw	6	9	7	5	8	6	9	7	7	13	9	4				90	
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Kfz	6	9	7	5	8	6	9	7	7	13	9	4						90
III	L	6	Pkw	1	0	1	0	2	1	0	0	0	1	0	0				6	
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Kfz	1	0	1	0	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	6
IV	R	7	Pkw	1	0	1	0	1	0	1	1	0	0	3	1				9	
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Kfz	1	0	1	0	1	0	1	1	0	0	3	1						9
IV	G	8	Pkw																	
		Lkw																		
		Kfz																		
IV	L	9	Pkw	7	8	12	13	4	9	15	9	8	16	12	10				123	
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Kfz	7	8	12	13	4	9	15	9	8	16	12	10						123
V	R	10	Pkw	13	9	9	12	13	7	8	14	8	11	10	12				126	
		Lkw	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		Kfz	13	9	10	12	13	7	8	14	8	11	10	12						127
V	G	11	Pkw	5	4	8	6	3	10	2	5	10	7	4	7				71	
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Kfz	5	4	8	6	3	10	2	5	10	7	4	7						71
V	L	12	Pkw																	
		Lkw																		
		Kfz																		
VI	R	1	Pkw																	
		Lkw																		
		Kfz																		
VI	G	2	Pkw																	
		Lkw																		
		Kfz																		
VI	L	3	Pkw																	
		Lkw																		
		Kfz																		
VII	R	4	Pkw	7	9	8	5	10	7	9	7	7	14	9	4				96	
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Kfz	7	9	8	5	10	7	9	7	7	14	9	4						96
VII	G	5	Pkw																	
		Lkw																		
		Kfz																		
VII	L	6	Pkw	8	8	13	13	5	9	16	10	8	16	15	11				132	
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Kfz	8	8	13	13	5	9	16	10	8	16	15	11						132
VIII	R	7	Pkw	18	13	17	18	16	17	10	19	18	18	14	19				197	
		Lkw	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		Kfz	18	13	18	18	16	17	10	19	18	18	14	19						198
VIII	G	8	Pkw																	
		Lkw																		
		Kfz																		
VIII	L	9	Pkw	33	30	38	36	31	33	35	36	33	48	38	34				425	
		Lkw	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		Kfz	33	30	39	36	31	33	35	36	33	48	38	34						426

# Knotenstrombelastungen in der morgendlichen Spitzenstunde [Kfz/h]



# Knotenstrombelastungen in der nachmittäglichen Spitzenstunde [Kfz/h]



**Anlagenband 2:**

Straßencharakterisierungen

## Am Niederfeld

Carl-Duisberg-Straße bis Ostpreußenallee

Länge des Straßenabschnitts: rd. 120 m

Anzahl der Anwohner: ca. 80



### Charakterisierung:

- Sammelstraße in der Tempo 30-Zone
- Straßenkategorie ES IV,
- Straßenraumbreite: > 26 m
- Fahrbahnbreite: ca. 6,50 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt
- Nordseite: Parkplatz

### Fußgänger:

- Gehwegbreite von rd. 6 m vor der Bebauung,
- Schmalere Gehweg <1 m auf dem Parkplatz

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn (Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- Bushaltestelle „Am Niederfeld“
- Buslinien 875, 880, 886, 887, WE1, WE2

### Parken:

- 10 Parkstände Südseite Parkstreifen, Parkscheibenregelung 8-18h (max. 2h)
- 18 unbewirtschaftete Parkstände Parkplatz Nordseite, die teilweise über eine Parallelfahrbahn anfahrbar sind

### Randnutzungen:

- Südseite direkt angebaut, Erdgeschoss Ladenlokale, Obergeschosse Wohnen
- 2 Gaststätten, Imbiss, Trinkhalle, Kosmetiker
- katholische Kirche „St. Maria vom Frieden“ in einer Parkanlage auf der Nordseite
- Straßenraum wird von der Parkanlage und der Baumreihe „grün“ geprägt

### Verkehrsstärke:

- ca. 2.200 Kfz/24h
- geringer SV-Anteil
- ca. 70 Busdurchfahrten am Tag,
- Halbstundentakt Linie 886/887

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- hohe Empfindlichkeit, da kleines Nebenzentrum mit Querungsbedarf

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten

### Mängel und Konflikte:

- Parkplatzmangel bei morgendlichen Gottesdiensten in der Kirche

## Beethovenstraße

Abschnitt Haberlandstraße bis  
Beethovenstraße 14 (Ende Sportplatz)

Länge des Straßenabschnitts: 260 m

Anzahl der Anwohner: ca. 90



### Charakterisierung:

- Wohnstraße
- Straßenkategorie ES V
- kleinräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 9,40 m
- Fahrbahnbreite: ca. 5,70 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 2,00 m (Nordseite) und rd. 1,70 m (Südseite)
- Querungshilfe durch Einengung der Fahrbahn

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn (Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- keine Haltestellen
- Busdurchfahrten 875, 880, 886, 887, WE1 und WE 2
- Nächstgelegene Haltestelle „Haberlandstraße“
- Buslinien: 871, 873, 875, 880, 881, 883, 884, 886, 887, NE2, WE1 und WE2

### Parken:

- Parkplatz an Sportplatz
- keine Parkstände an der Südseite

### Randnutzungen:

- Nordseite: offene Bebauung, Sportanlage
- Südseite: geschlossene Bebauung durch Mehrfamilienhäuser, offene Bebauung durch Schule
- Siebengeschossige Bebauung
- Wohnnutzung, Schule, Sportanlage
- Begrünung: Vorgärten

### Verkehrsstärke:

- ca. 1.700 Kfz/24h
- ca. 160 Kfz/h in der Vormittagsspitze
- ca. 185 Kfz/h in der Nachmittagsspitze
- geringer Schwerverkehrsanteil
- ca. 70 Busdurchfahrten am Tag,

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- hohe Empfindlichkeit wegen ansässiger Schule (wird aufgegeben)

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeit durch die relativ niedrige Verkehrsbelastung

### Mängel und Konflikte:

- keine Mängel erkennbar

## Beethovenstraße

Abschnitt Beethovenstraße 14 (Ende Sportplatz) bis Sebastian-Bach-Straße

Länge des Straßenabschnitts: 190 m

Anzahl der Anwohner: ca. 90



### Charakterisierung:

- Wohnstraße
- Straßenkategorie ES V
- kleinräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 9,30 m
- Fahrbahnbreite: ca. 5,30 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 2,00 m (Nordseite) und rd. 2,00 m (Südseite)

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn (Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- keine Haltestellen
- Busdurchfahrten 875, 880, 886, 887, WE1 und WE 2
- Nächstgelegene Haltestelle „Am Niederfeld“
- Buslinien: 880, 886, 887 und WE1

### Parken:

- ca. 25 Längsparkstände an der Nordseite

### Randnutzungen:

- Nordseite: offene Bebauung durch senkrecht zur Straße liegende Mehrfamilienhäuser,
- Südseite: offene Bebauung durch Einfamilienhäuser
- Zweigeschossige Bebauung
- Ausschließlich Wohnnutzung
- Begrünung: Vorgärten

### Verkehrsstärke:

- ca. 1.100 Kfz/24h
- ca. 100 Kfz/h in der Vormittagsspitze
- ca. 120 Kfz/h in der Nachmittagsspitze
- geringer Schwerverkehrsanteil
- ca. 70 Busdurchfahrten am Tag,

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- geringe Empfindlichkeit, da niedrige Einwohnerdichte und durch die Vorgärten eine gewisse Abschirmwirkung besteht

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeit durch die relativ niedrige Verkehrsbelastung

### Mängel und Konflikte:

- keine Mängel erkennbar

## Brandenburger Straße

Abschnitt Pommernallee bis Im Grunewald

Länge des Straßenabschnitts: 70 m

Anzahl der Anwohner: 0



### Charakterisierung:

- Wohnstraße
- Straßenkategorie ES V
- kleinräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 14,50 m
- Fahrbahnbreite: ca. 6,50 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 1,60 m (Ostseite) und rd. 1,30 m (Westseite)

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn (Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle „Christuskirche“
- Buslinien: 875, 880, 886, 887, WE1 und WE 2

### Parken:

- Westseite: ca. 19 Senkrechtparkstände, davon 4 zeitlich beschränkte Parkstände (2 Stunden)

### Randnutzungen:

- Ostseite: Wohnen
- Westseite: Evangelische Christuskirche in einer Grünanlage
- Begrünung: Grünanlage an der Kirche und Vorgärten

### Verkehrsstärke:

- ca. 250 Kfz/24h
- sehr geringer Schwerverkehrsanteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- geringe Empfindlichkeit trotz angrenzender Kirchen aufgrund der großen Abschirmwirkung durch die Grünfläche und Vorgärten

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten

### Mängel und Konflikte:

- keine Mängel erkennbar

## Carl-Duisberg-Straße

Am Niederfeld bis Pommernallee

Länge des Straßenabschnitts: rd. 300 m

Anzahl der Anwohner: ca. 240



### Charakterisierung:

- Anliegerstraße in der Tempo 30-Zone
- Straßenkategorie ES V
- Durchgangsverkehr zw. Pommernallee und Nebenzentrum / Kirche,
- Straßenraumbreite: im Mittel 25 m
- Fahrbahnbreite: ca. 6 m, eingeengt durch Parken am Fahrbahnrand
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt
- Aufgeweitete Knotenpunktbereich mit Mozartstr. und Von-Liebig-Str. sowie mit der Pommernallee

### Fußgänger:

- Gehwegbreite zw. 1,30 m und 1,50 m

### Radverkehr:

Mischverkehr auf der Fahrbahn  
(Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- Nächstgelegene Haltestelle „Am Niederfeld“
- Buslinien: 880, 886, 887 und WE1

### Parken:

- Westseite am Fahrbahnrand: ca. 45 P, unbewirtschaftet
- Ostseite: absolutes Halteverbot
- im Normalfall viele freie Parkstände, bei Gottesdiensten hingegen im Norden ausgelastet.

### Randnutzungen:

- Reine Wohnnutzung,
- Westseite: offene Zeilenbebauung,
- Ostseite: Mehrfamilienhäuser im Wechsel mit Garagen,
- zweigeschossig mit Satteldach
- Rasenflächen, Hecken und Einzelbäume

### Verkehrsstärke:

- ca. 1.500 Kfz/24h
- sehr geringer SV-Anteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- mäßige Empfindlichkeit, da mittlere Anwohnerdichte, Abstandsflächen zur Fahrbahn

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten

### Mängel und Konflikte:

- Behinderungen im Verkehrsfluss bei Gegenverkehr, keine offiziellen Ausweichen

## Haberlandstraße

Abschnitt Robert-Koch-Straße bis  
Beethovenstraße

Länge des Straßenabschnitts: 300 m

Anzahl der Anwohner: 0



### Charakterisierung:

- Innergemeindliche Hauptverkehrsstraße
- Straßenkategorie HS IV
- nahräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 25,00 m
- Fahrbahnbreite: ca. 14,00 m, mit Mittelstreifen (6 m + 2 m + 6 m)
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt
- Höchstgeschwindigkeit 30 km/h (7-17h) wegen Schulen

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 2,40 m (Ostseite) und rd. 2,90 m (Westseite)
- 2 LSA geregelte Querungshilfen

### Radverkehr:

- Fahrradschutzstreifen auf der Fahrbahn

### ÖPNV:

- Haltestelle „Haberlandstraße“
- Buslinien: 871, 873, 875, 880, 881, 883, 884, 886, 887, NE2, WE1 und WE2

### Parken:

- ca. 30 Längsparkstände an der Ostseite
- ca. 30 Längsparkstände an der Westseite

### Randnutzungen:

- Ostseite: Parkanlage
- Westseite: offene Bebauung durch Schule
- Begrünung: Park und Grünanlagen

### Verkehrsstärke:

- ca. 6.500 Kfz/24h
- ca. 620 Kfz/h in der Vormittagsspitze
- ca. 610 Kfz/h in der Nachmittagsspitze
- Schwerverkehrsanteil bei ca. 4,3%, hauptsächlich durch Busverkehr (ca. 250 Fahrten)

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- hohe Empfindlichkeit wegen ansässiger Schule

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- Unverträglichkeiten während des Schulverkehrs

### Mängel und Konflikte:

- zu den Zeiten des Schülerbring- und -holverkehrs Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsarten

## Haberlandstraße

Abschnitt Beethovenstraße bis  
Bahnhofstraße

Länge des Straßenabschnitts: rd. 150 m

Anzahl der Anwohner: ca. 100



### Charakterisierung:

- Innergemeindliche Hauptverkehrsstraße
- Straßenkategorie HS IV
- Straßenraumbreite: ca. 27 m
- Fahrbahnbreite: ca. 13 m, mit Mittelstreifen (5,5 m + 2 m + 5,5 m)
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt
- Ab Straßenmitte: Höchstgeschwindigkeit 30 km/h (7-17h) wegen Schulen

### Fußgänger:

- Gehwegbreite ca. 1,20 m + besonderer Radweg ca. 1,30 m = 2,50 m

### Radverkehr:

- Westseite: durchgehende Schutzstreifen,
- Ostseite: Schutzstreifen nach Norden, beginnend etwa in Abschnittsmittle

### ÖPNV:

- keine Haltestelle
- Busdurchfahrten 871, 873, 881, 883 und 884
- Haltestelle „Haberlandstraße“
- Buslinien: 871, 873, 875, 880, 881, 883, 884, 886, 887, NE2, WE1 und WE2

### Parken:

- Westseite: absolutes Halteverbot
- Ostseite: 7 Parkstände am Fahrbahnrand

### Randnutzungen:

- Westseite: vorwiegend Wohnen, Haarstudio
- Ostseite: Geschosswohnungsbau, vorwiegend Wohnen, Fahrschule, Kosmetikstudio, Bekleidung / Nähstudio

### Verkehrsstärke:

- ca. 6.800 Kfz/24h
- Schwerverkehrsanteil bei ca. 3,1%, viel Busverkehr (ca. 170 Fahrten am Tag) vor allem zu den Schulanfangs- und Endzeiten

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- mäßige Empfindlichkeit, da hohe Anwohnerdichte

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- geringe Unverträglichkeiten

### Mängel und Konflikte:

- zu den Zeiten des Schülerbring- und -holverkehrs Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsarten

## Im Grunewald

Länge der Straße: 185 m

Anzahl der Anwohner: ca. 60



### Charakterisierung:

- Wohnstraße
- Straßenkategorie ES V
- kleinräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 7,50 m
- Fahrbahnbreite: ca. 4,50 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 1,30 bis 1,60 m (Ostseite) und rd. 1,30 bis 1,60 m (Westseite)

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn (Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle „Christuskirche“
- Buslinien: 875, 880, 886, 887, WE1 und WE 2

### Parken:

- Nordseite: ca. 25 Längsparkstände

### Randnutzungen:

- offene Bebauung mit Ein- und Mehrfamilienhäusern
- Zwei- bis dreigeschossige Bebauung
- Ausschließlich Wohnnutzung
- Begrünung: Vorgärten und private Grünanlagen

### Verkehrsstärke:

- ca. 150 Kfz/24h
- sehr geringer Schwerverkehrsanteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- geringe Empfindlichkeit, da durch die Vorgärten eine Abschirmwirkung besteht

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten

### Mängel und Konflikte:

- keine Mängel erkennbar

## Krefelder Straße

Abschnitt B 9 bis Weingartenstraße

Länge des Straßenabschnitts: 380 m

Anzahl der Anwohner: ca. 360



### Charakterisierung:

- Wohnsammelstraße
- Straßenkategorie ES IV
- nähräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 12,00 m
- Fahrbahnbreite: ca. 8,00 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 2,10 bis 3,00 m (Westseite)
- Kein Gehweg auf der Ostseite vorhanden

### Radverkehr:

- Nicht benutzungspflichtiger Radweg, Mischverkehr auf der Fahrbahn (Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle „Am Niederfeld“
- Buslinien: 880, 886, 887 und WE1

### Parken:

- Westseite: ca. 28 Längsparkstände, davon 4 zeitlich beschränkte Parkstände (1 Stunde)

### Randnutzungen:

- Ostseite: keine Bebauung vorhanden.
- Westseite: offene Bebauung durch Ein- und Mehrfamilienhäuser sowie ein Seniorenwohnheim
- Zwei- bis dreigeschossige Bebauung
- Wohnnutzung
- Begrünung: Grünfläche (Ostseite) und Baumbepflanzung und Grünfläche im Bereich des Seniorenwohnheims (Westseite).

### Verkehrsstärke:

- ca. 2.600 Kfz/24h
- geringer Schwerverkehrsanteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- mäßige Empfindlichkeit aufgrund des ansässigen Seniorenwohnheim, jedoch offene Bebauung auf der Westseite und keine Bebauung auf der Ostseite

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten durch die relativ niedrige Verkehrsbelastung

### Mängel und Konflikte:

- Abschnittsweise kein Hochbord vorhanden

## Krefelder Straße

Abschnitt Weingartenstraße bis Krefelder Straße 45

Länge des Straßenabschnitts: 270 m

Anzahl der Anwohner: ca. 150



### Charakterisierung:

- Wohnsammelstraße
- Straßenkategorie ES IV
- nahräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 12,50 m
- Fahrbahnbreite: ca. 5,50 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 2,00 m (Ostseite) und rd. 2,00 m (Westseite)
- Verkehrsberuhigung durch Fahrbahnverschwenkungen

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn (Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle „Kölner Straße“
- Buslinien: 880, 886, 887 und WE2, NE 2 und ALT 5

### Parken:

- Ostseite: ca. 16 Parkstände
- Westseite: ca. 13 Längsparkstände, davon 4 zeitlich beschränkte Parkstände (2 Stunden)

### Randnutzungen:

- Ostseite: offene Bebauung mit Mehrfamilienhäusern und Autohaus.
- Westseite: offene Bebauung mit Ein- und Mehrfamilienhäusern.
- Zwei- bis dreigeschossige Bebauung
- Wohnnutzung mit einzelnen Geschäften (Autohaus und Pizzeria)
- Begrünung: Baumreihen und Grünstreifen

### Verkehrsstärke:

- ca. 1.800 Kfz/24h
- sehr geringer Schwerverkehrsanteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- geringe Empfindlichkeit, durch offene Bebauung und mäßige Einwohnerdichte

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten

### Mängel und Konflikte:

- keine Mängel erkennbar

## Krefelder Straße

Abschnitt Krefelder Straße 45 bis  
Florastraße

Länge des Straßenabschnitts: 210 m

Anzahl der Anwohner: ca. 150



### Charakterisierung:

- Quartiersstraße
- Straßenkategorie ES IV
- nähräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 13,00 m
- Fahrbahnbreite: ca. 5,00 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 2,00 bis 3,00 m  
(Ost- und Westseite)
- keine Querungshilfen

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn  
(Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle „Kölner  
Straße“
- Buslinien: 880, 886, 887 und WE2, NE 2  
und ALT 5

### Parken:

- Ostseite: ca. 24 Längsparkstände, davon  
16 zeitlich beschränkte Parkstände  
(1 Stunde)
- Westseite: ca. 6 zeitlich beschränkte  
Längsparkstände (1 Stunde)

### Randnutzungen:

- Geschlossene Bebauung mit gemischter Nutzung  
aus Wohnen, Gewerbe und Dienstleistung
- Drei- bis fünfgeschossige Bebauung
- Begrünung: Baumreihen

### Verkehrsstärke:

- ca. 2.600 Kfz/24h
- ca. 150 Kfz/h in der Vormittagsspitze
- ca. 200 Kfz/h in der Nachmittagsspitze
- Schwerverkehrsanteil < 1,0%

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- hohe Empfindlichkeit, durch geschlossene  
Bebauung und hohe Einwohnerdichte

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten

### Mängel und Konflikte:

- keine Mängel erkennbar

## L 280, Bahnhofstraße

Abschnitt Haberlandstraße bis  
Pommernallee

Länge des Straßenabschnitts: 355 m

Anzahl der Anwohner: ca. 220



### Charakterisierung:

- Hauptverkehrsstraße im Zuge der L280
- Straßenkategorie HS III mit regionaler Verbindungsfunktion (u.a. zur A57) und Einfahrtsstraße zur Innenstadt
- gleichzeitig Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 18 m
- Fahrbahnbreite: ca. 8,50 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Randnutzungen:

- Nordseite: offene Bebauung durch in privaten Grünanlagen liegende Mehrfamilienhäuser
- Südseite: weitgehend geschlossene Bebauung durch parallel zur Straße liegende Mehrfamilienhäuser,
- zweigeschossige Bebauung mit Dachausbau
- fast ausschließlich Wohnnutzung; eine Bäckerei vor der Einmündung der Haberlandstraße
- Begrünung: einseitige Baumreihe im Parkstreifen und Vorgärten / priv. Grünanlagen

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 3,30 m
- signalgesicherte Überwege an den Knotenpunkten Haberlandstr. und Pommernallee
- sonst keine Querungshilfen

### Verkehrsstärke:

- ca. 13.900 Kfz/24h
- ca. 950 Kfz/h in der Vormittagsspitze
- ca. 1.200 Kfz/h in der Nachmittagsspitze
- Schwerverkehrsanteil bei ca. 1,9%

### Radverkehr:

- beidseitig Schutzstreifen auf der Fahrbahn, die an den Signalanlagen vorgezogen werden

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- mäßige Empfindlichkeit, da mittlere Einwohnerdichte und durch die Vorgärten eine gewisse Abschirmwirkung besteht

### ÖPNV:

- Bushaltestelle „Im Daubenthal“
- Buslinien 873, 881, NE2, ALT5

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- mäßige Unverträglichkeit durch die relativ hohe Verkehrsbelastung

### Parken:

- Nordseite: Parkstreifen mit rd. 30 Parkständen
- 2 zeitlich beschränkte Parkstände (30 min) vor der Bäckerei
- Südseite: absolutes Halteverbot

### Mängel und Konflikte:

- fehlende Querungshilfen

## L 280, Bahnhofstraße

Abschnitt Pommernallee bis  
Ostpfeußenstraße

Länge des Straßenabschnitts: 420 m

Anzahl der Anwohner: ca. 150



### Charakterisierung:

- Hauptverkehrsstraße im Zuge der L280
- Straßenkategorie HS III mit regionaler Verbindungsfunktion (u.a. zur A57) und Einfahrtsstraße zur Innenstadt
- gleichzeitig Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 18 – 19 m
- Fahrbahnbreite: ca. 8,50 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten rd. 2,00 – 2,40 m
- signalgesicherte Überwege an den Knotenpunkten Pommernallee u. Ostpfeußenallee
- sonst keine Querungshilfen

### Radverkehr:

- beidseitig Schutzstreifen auf der Fahrbahn, die an den Signalanlagen vorgezogen werden

### ÖPNV:

- Bushaltestelle „Gneisenaustraße“
- Buslinien 880, 873, 881, NE2, NE3, ALT5

### Parken:

- Nordseite: Parkstreifen bzw. Parken auf dem Hochbord mit rd. 24 Plätzen
- Südseite: Parkstreifen mit rd. 16 Plätzen
- 2 zeitlich beschränkte Parkstände (30 min) vor der Bäckerei, 1 Behindertenparkstand

### Randnutzungen:

- Überwiegend zweigeschossige Bebauung mit ausgebauten Satteldächern
- Halboffene Bauweise mit Grundstückszufahrten
- fast ausschließlich Wohnnutzung
- Phono- und Radiomuseum Dormagen, Bäckerei, Friseur und Bistro,
- Begrünung: Baumreihen in den Parkstreife
- Begrünter Straßenraumeindruck auch durch die zumeist 2 bis 5 m breiten Vorgärten
- Platz im Kreuzungsbereich Gneisenaustraße

### Verkehrsstärke:

- ca. 12.300 Kfz/24h
- ca. 950 Kfz/h in der Vormittagsspitze
- ca. 1.200 Kfz/h in der Nachmittagsspitze
- Schwerverkehrsanteil bei ca. 1,9%

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- mäßige Empfindlichkeit, da mittlere Einwohnerdichte und durch die Vorgärten eine gewisse Abschirmwirkung besteht

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- mäßige Unverträglichkeit durch die relativ hohe Verkehrsbelastung

### Mängel und Konflikte:

- fehlende Querungshilfen

## L 280, Florastraße

Abschnitt Ostpreußenallee bis  
Weingartenstraße

Länge des Straßenabschnitts: 300 m

Anzahl der Anwohner: ca. 85



### Charakterisierung:

- Hauptverkehrsstraße im Zuge der L 280
- Straßenkategorie HS III mit regionaler Verbindungsfunktion (u.a. zur A57) und Einfahrtsstraße zur Innenstadt
- gleichzeitig Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 14,00 m
- Je Fahrtrichtung ein ca. 2,75 m breiter Fahrstreifen im Hauptstrom sowie eine Linksabbiegespur an den Knotenpunkten
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 1,30 m bis 3,10 m (Nordseite) und rd. 2,70 m (Südseite)
- keine Querungshilfen

### Radverkehr:

- Beidseitig Fahrradschutzstreifen / Radweg

### ÖPNV:

- keine Haltestelle
- Busdurchfahrten 873, 881 und 884
- Nächstgelegene Haltestelle „Kölner Straße“
- Buslinien: 880, 886, 887 und WE2, NE 2 und ALT 5

### Parken:

- Nordseite: ca. 4 zeitlich beschränkte Längsparkstände (1 Stunde)
- Südseite: ca. 5 zeitlich beschränkte Längsparkstände (2 Stunden)

### Randnutzungen:

- Nordseite: offene Bebauung mit Wohnnutzung, Einzelhandel und Tankstelle
- Südseite: offene Bebauung mit Wohnnutzung
- Zwei- bis dreigeschossige Bebauung
- keine Begrünung vorhanden

### Verkehrsstärke:

- ca. 12.400 Kfz/24h
- ca. 830 Kfz/h in der Vormittagsspitze
- ca. 1.000 Kfz/h in der Nachmittagsspitze
- Schwerverkehrsanteil bei ca. 2,2%

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- mäßige Empfindlichkeit, da geringe Einwohnerdichte, jedoch keine Abschirmwirkungen

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- mäßige Unverträglichkeit durch die relativ hohe Verkehrsbelastung

### Mängel und Konflikte:

- Schmale Radwege (1,00 m)

## L 280, Florastraße

Abschnitt Weingartenstraße bis Krefelder Straße

Länge des Straßenabschnitts: 180 m

Anzahl der Anwohner: ca. 100



### Charakterisierung:

- Hauptverkehrsstraße im Zuge der L 280
- Straßenkategorie HS III mit regionaler Verbindungsfunktion (u.a. zur A57) und Einfahrtsstraße zur Innenstadt
- gleichzeitig Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 23,00 m
- Je Fahrtrichtung ein ca. 3,00 m breiter Fahrstreifen im Hauptstrom sowie eine Linksabbiegespur an den Knotenpunkten
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 3,50 m (Nordseite) und rd. 3,00 m (Südseite)
- Querungsmöglichkeiten an den lichtsignalgeregelten Knotenpunkten

### Radverkehr:

- Fahrradschutzstreifen auf der Fahrbahn

### ÖPNV:

- Haltestelle „Kölner Straße“
- Buslinien: 880, 886, 887 und WE2, NE 2 und ALT 5

### Parken:

- keine öffentlichen Parkstände vorhanden

### Randnutzungen:

- Nordseite: Offene Bebauung mit Gewerbe und Dienstleistung
- Südseite: Geschlossene Bebauung mit Gewerbe und Dienstleistung
- Zwei- bis viergeschossige Bebauung
- Begrünung: Grünfläche auf dem Mittelstreifen

### Verkehrsstärke:

- ca. 12.000 Kfz/24h
- ca. 830 Kfz/h in der Vormittagsspitze
- ca. 1.000 Kfz/h in der Nachmittagsspitze
- Schwerverkehrsanteil bei ca. 2,2%

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- mäßige Empfindlichkeit, da mittlere Einwohnerdichte und geschlossene Bebauung, jedoch breiter Straßenraum mit breiten Gehwegen

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- mäßige Unverträglichkeit durch die relativ hohe Verkehrsbelastung

### Mängel und Konflikte:

- keine Mängel erkennbar

## Mozartstraße

Schleifenstraße an der Carl-Duisberg-Str.

Länge des Straßenabschnitts: rd. 320 m

Anzahl der Anwohner: ca. 80



### Charakterisierung:

- Anliegerstraße in der Tempo 30-Zone
- Straßenkategorie ES V
- Straßenraumbreite: ca. 10 m
- Fahrbahnbreite: ca. 4,50 m, eingeengt durch Parken am Fahrbahnrand
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreite ca. 1,30 m

### Radverkehr:

Mischverkehr auf der Fahrbahn  
(Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle „Am Niederfeld“
- Buslinien: 880, 886, 887 und WE1

### Parken:

- am Fahrbahnrand

### Randnutzungen:

- Reine Wohnnutzung,
- Doppel- und Reihenhäuser
- Westseite Vorgärten, Ostseite Hecken und Gärten zur Fahrbahn

### Verkehrsstärke:

- ca. 150 Kfz/24h
- sehr geringer Schwerverkehrsanteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- mäßige Empfindlichkeit, da relativ enger Straßenraum

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten

### Mängel und Konflikt

- keine Mängel erkennbar

## Ostpreußenallee

Abschnitt Am Niederfeld bis Pommernallee

Länge des Straßenabschnitts: rd. 350 m

Anzahl der Anwohner: ca. 270



### Charakterisierung:

- Sammelstraße in der Tempo 30-Zone
- Straßenkategorie ES IV,
- Straßenraumbreite: ca. 30 m
- wechselweiser Ein-Richtungsverkehr
- Fahrbahnbreite: 3,50 – 4,00 m mit Ausweichen
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten rd. 1,20 – 1,50 m
- Östlicher Gehweg ist von der Fahrbahn durch baumbestandenen Grünstreifen getrennt
- Fußgängerüberweg in der Achse Am Niederfeld – Virchowstraße

### Radverkehr:

Mischverkehr auf der Fahrbahn  
(Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- keine Haltestelle
- Busliniendurchfahrt 880, 886, 875, 887, WE1, WE2

### Parken:

- abmarkierte Parkstände auf der Fahrbahn
- alternierend angeordnet
- 34 Längsparkstände
- absolutes Halteverbot auf der Gegenseite

### Randnutzungen:

- Wohnnutzung in weitgehend geschlossener Bauweise (2 bis 4-geschossig),
- Vorgärten vorhanden,
- Café Ecke Virchowstraße,
- Apotheke Ecke Pommernallee

### Verkehrsstärke:

- ca. 2.600 Kfz/24h
- geringer SV-Anteil
- ca. 70 Busdurchfahrten am Tag,
- Halbstundentakt Linie 886/887

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- mäßige Empfindlichkeit, da relativ dichte Wohnnutzung

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten

### Mängel und Konflikte:

- Stockungen, Wartezeiten durch enge Fahrbahn
- Häufiges Beschleunigen und Abbremsen

## Ostpreußenallee

Abschnitt Pommernallee bis Bahnhofstraße

Länge des Straßenabschnitts: rd. 180 m

Anzahl der Anwohner: ca. 65



### Charakterisierung:

- Sammelstraße in der Tempo 30-Zone
- Straßenkategorie ES IV,
- Straßenraumbreite: ca. 15 - 25 m
- Fahrbahnbreite: 6,00
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt
- LSA-Regelung Knotenpunkt  
Bahnhofstraße

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten rd. 1,50 m
- Fußgängerüberweg entlang der südlichen  
Pommernallee

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn  
(Tempo-30-Zone)
- vorgezogene Aufstellfläche vor der LSA  
Bahnhofstraße

### ÖPNV:

- Bushaltestelle Christuskirche
- Buslinien 880, 886, 875, 887, WE1, WE2

### Parken:

- Westseite: 8 unbewirtschaftete  
Parkstände senkrecht zur Fahrbahn
- 5 Längsparkstände mit Parkscheiben-  
regelung (max. 2h), 8-18h,
- Ansonsten Ostseite absolutes  
Halteverbot werktags 8-18h

### Randnutzungen:

- Westseite: Wohnnutzung in weitgehend  
geschlossener Bauweise (3-geschossig),
- Vorgärten vorhanden,
- Ostseite: Evangelische Christuskirche in einer  
Grünanlage, Gemeindehaus, Kindertagesstätte

### Verkehrsstärke:

- ca. 3.500 Kfz/24h
- geringer SV-Anteil
- ca. 70 Busdurchfahrten am Tag,
- Halbstundentakt Linie 886/887

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- hohe Empfindlichkeit, da hohe öffentliche  
Bedeutung durch KiTa, Kirche, Bushaltestelle

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- geringe Unverträglichkeiten durch die  
Verkehrsmenge der Sammelstraße

### Mängel und Konflikte:

- keine Mängel erkennbar

## Paracelsusstraße

Abschnitt Röntgenstraße bis  
Raphaelsweg

Länge des Straßenabschnitts: 120 m

Anzahl der Anwohner: ca. 20



### Charakterisierung:

- Wohnweg
- Straßenkategorie ES V
- kleinräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 4,50 m
- Fahrbahnbreite: ca. 4,50 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- keine Gehwege

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn  
(Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle „Am  
Niederfeld“
- Buslinien: 880, 886, 887 und WE1

### Parken:

- keine Parkstände

### Randnutzungen:

- Nordseite: offene Bebauung mit Einfamilienhäusern
- Südseite: offene Bebauung mit Einfamilienhäusern
- Zweigeschossige Bebauung
- Ausschließlich Wohnnutzung
- Begrünung: Vorgärten und Hecken

### Verkehrsstärke:

- ca. 150 Kfz/24h
- sehr geringer Schwerverkehrsanteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- hohe Empfindlichkeit durch engen Straßenraum  
und fehlende Gehwege

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeit durch sehr niedrige  
Verkehrsbelastung

### Mängel und Konflikte:

- fehlende Gehwege

## Pommernallee

Abschnitt Bahnhofstraße bis Carl-Duisburg-Straße

Länge des Straßenabschnitts: 180 m

Anzahl der Anwohner: ca. 100



### Charakterisierung:

- Erschließungsstraße mit Sammelfunktionen in der Tempo 30-Zone,
- Straßenkategorie ES V,
- Straßenraumbreite: ca. 10 – 20 m
- Fahrbahnbreite: ca. 6 m, eingeschränkt nutzbar durch Parken am Straßenrand
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt
- große asphaltierte Aufweitung im Kreuzungsbereich Carl-Duisburg-Straße

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten rd. 1,40 – 1,80 m

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn (Tempo-30-Zone)
- vorgezogene Aufstellfläche am LSA-Knoten mit der Bahnhofstraße

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Bushaltestelle „Im Daubenthal“
- Buslinien 873, 881, NE2, ALT5

### Parken:

- Südseite: Parken am Straßenrand über eine Länge von rund 120 m (max. 20 Pkw-Parkstände)
- ca. 34 Senkrechtparkstände auf der Nordseite

### Randnutzungen:

- Ausschließlich Wohnnutzung
- Im Norden von der Fahrbahn abgesetzte Zeilenbebauung,
- Im Süden Zeilenbebauung und Doppelhäuser
- Wertstoffcontainer in der Platzaufweitung
- Begrünter Straßenraum durch großzügige Rasenflächen, Hecken und Baumpflanzungen auf den Privatgrundstücken

### Verkehrsstärke:

- ca. 1.600 Kfz/24h
- sehr geringer Schwerverkehrsanteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- mäßige Empfindlichkeit, da großzügige Abschirmflächen zwischen Bebauung und Fahrbahn

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten

### Mängel und Konflikte:

- übergroße Asphaltfläche westlich des Einmündungsbereichs Carl-Duisburg-Str.
- Gegenverkehr ist im Bereich parkender Kfz nicht möglich,
- teilweise zügige Fahrgeschwindigkeiten aufgrund von Wartezeiten vor den Engstellen.

## Pommernallee

Abschnitt Carl-Duisburg-Straße bis  
Ostpreußenallee

Länge des Straßenabschnitts: rd. 200 m

Anzahl der Anwohner: ca. 100



### Charakterisierung:

- Ein-Richtungstraße in Richtung Ostpreußenstraße
- Erschließungsstraße in Tempo 30-Zone,
- Straßenkategorie ES V,
- Straßenraumbreite: ca. 10 m
- Fahrbahnbreite: 6 m, eingeschränkt durch Parken am südlichen Straßenrand und Fahrradschutzstreifen auf der Nordseite
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten rd. 1,40 – 2,00 m

### Radverkehr:

- Ostrichtung: Mischverkehr Fahrbahn
- Westrichtung: Gegenrichtung zur Einbahnstraße ist frei gegeben und mit einem Schutzstreifen dargestellt.

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle „Christuskirche“
- Buslinien: 875, 880, 886, 887, WE1 und WE 2

### Parken:

- Südseite: Parken am Straßenrand für rund 25 bis 30 Pkw möglich

### Randnutzungen:

- Nahezu ausschließlich Wohnnutzung
- Paketshop, Nagelstudio,
- im Süden Doppelhäuser und Mehrfamilienhäuser,
- im Norden Zeilenbebauung orthogonal zur Straße, Garagenzeile
- recht begrünter Straßenraum durch Vorgärten, Rasenflächen, Hecken und Baumpflanzungen auf den Privatgrundstücken

### Verkehrsstärke:

- ca. 1.000 Kfz/24h
- sehr geringer Schwerverkehrsanteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- mäßige Empfindlichkeit, da großzügige Abschirmflächen zwischen Bebauung und Fahrbahn

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten feststellbar

### Mängel und Konflikte:

- keine Mängel erkennbar

## Pommernallee

Abschnitt Ostpreußenallee bis Brandenburger Straße

**Kein Foto vorhanden**

Länge des Straßenabschnitts: 80 m

Anzahl der Anwohner: ca. 20

### Charakterisierung:

- Wohnsammelstraße
- Straßenkategorie ES IV
- nähräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 18,50 m
- Fahrbahnbreite: ca. 6,00 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 2,00 m (Nordseite) und rd. 1,40 m (Südseite)

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn (Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle „Christuskirche“
- Buslinien: 875, 880, 886, 887, WE1 und WE 2

### Parken:

- Nordseite: 11 zeitlich beschränkte Senkrechtparkstände (2 Stunden)

### Randnutzungen:

- Nordseite: Mehrfamilienhäuser mit integrierter Apotheke und Florist
- Südseite: Evangelische Christuskirche in einer Grünanlage
- Viergeschossige Bebauung
- Begrünung: Grünfläche vor Kirche und Hecken

### Verkehrsstärke:

- ca. 2.000 Kfz/24h
- sehr geringer Schwerverkehrsanteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- mäßige Empfindlichkeit, da niedrige Einwohnerdichte und durch die Begrünung eine gewisse Abschirmwirkung besteht, jedoch mit angrenzender Kirche

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten durch die relativ niedrige Verkehrsbelastung

### Mängel und Konflikte:

- keine Mängel erkennbar

## Pommernallee

Abschnitt Brandenburger Straße bis Weingartenstraße

Länge des Straßenabschnitts: 215 m

Anzahl der Anwohner: ca. 50



### Charakterisierung:

- Wohnsammelstraße
- Straßenkategorie ES IV
- nahräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 9,00 m
- Fahrbahnbreite: ca. 6,00 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 1,60 m (Nordseite) und rd. 1,40 m (Südseite)

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn (Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle „Christuskirche“
- Buslinien: 875, 880, 886, 887, WE1 und WE 2

### Parken:

- Südseite: ca. 23 Längsparkstände

### Randnutzungen:

- Nordseite: Umzäunte Grünfläche
- Südseite: offene Bebauung durch Einfamilienhäuser
- Zwei- bis dreigeschossige Bebauung
- Begrünung: Vorgärten

### Verkehrsstärke:

- ca. 1.400 Kfz/24h
- sehr geringer Schwerverkehrsanteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- geringe Empfindlichkeit, da niedrige Einwohnerdichte und durch die offene Bebauung sowie die Abschirmwirkung durch Vorgärten

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten

### Mängel und Konflikte:

- Gegenverkehr ist im Bereich parkender Kfz nicht möglich
- Gehweg auf der Nordseite ist nicht gepflastert

## Raphaelsweg

Länge des Straßenabschnitts: 190 m

Anzahl der Anwohner: ca. 150



### Charakterisierung:

- Wohnweg
- Straßenkategorie ES V
- kleinräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 5,20 m
- Fahrbahnbreite: ca. 4,00 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 0,70 m an der Westseite und rd. 0,50 m an der Ostseite

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn (Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle „Am Niederfeld“
- Buslinien: 880, 886, 887 und WE1

### Parken:

- ca. 2 Längsparkstände an der Ostseite
- ca. 7 Längsparkstände an der Westseite

### Randnutzungen:

- Ostseite: teilweise geschlossene Bebauung mit Mehrfamilienhäusern.
- Westseite: offene Bebauung durch Ein- und Mehrfamilienhäuser,
- Zweigeschossige Bebauung
- Ausschließlich Wohnnutzung
- Begrünung: Vorgärten

### Verkehrsstärke:

- ca. 300 Kfz/24h
- sehr geringer Schwerverkehrsanteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- geringe Empfindlichkeit, da niedrige Einwohnerdichte und durch die Vorgärten eine gewisse Abschirmwirkung besteht

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeit durch die relativ niedrige Verkehrsbelastung

### Mängel und Konflikte:

- Schlaglöcher auf der Fahrbahn

## Robert-Koch-Straße

Abschnitt Haberlandstraße bis  
Schubertstraße

Länge des Straßenabschnitts: 250 m

Anzahl der Anwohner: ca. 130



### Charakterisierung:

- Sammelstraße
- Straßenkategorie ES IV
- nähräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 10,00 m
- Fahrbahnbreite: ca. 6,50 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 1,50 m (Nordseite) und rd. 2,00 m (Südseite)
- keine Querungshilfen

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn (Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle „Haberlandstraße“
- Buslinien: 871, 873, 875, 880, 881, 883, 884, 886, 887, NE2, WE1 und WE2

### Parken:

- ca. 8 Längsparkstände an der Südseite
- Parkplatz an der Nordseite

### Randnutzungen:

- Nordseite: offene Bebauung mit Mehrfamilienhäusern + öffentlicher Parkplatz
- Südseite: Stadtbad
- Viergeschossige Bebauung
- Begrünung: Vorgärten

### Verkehrsstärke:

- ca. 2.300 Kfz/24h
- ca. 360 Kfz/h in der Vormittagsspitze
- ca. 600 Kfz/h in der Nachmittagsspitze
- Schwerverkehrsanteil bei ca. 1,0%

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- geringe Empfindlichkeit, durch offene Bebauung und niedrige Einwohnerdichte

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten

### Mängel und Konflikte:

- keine Mängel erkennbar

## Robert-Koch-Straße

Abschnitt Schubertstraße bis Sebastian-Bach-Straße

Länge des Straßenabschnitts: 120 m

Anzahl der Anwohner: ca. 70



### Charakterisierung:

- Sammelstraße
- Straßenkategorie ES IV
- nahräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 10,00 m
- Fahrbahnbreite: ca. 6,50 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 1,50 m (Nordseite) und rd. 2,00 m (Südseite)

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn (Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle „Am Niederfeld“
- Buslinien: 880, 886, 887 und WE1

### Parken:

- ca. 9 Längsparkstände an der Nordseite
- private Parkstände an der Südseite

### Randnutzungen:

- Nordseite: offene Bebauung mit Einfamilienhäusern
- Südseite: offene Bebauung durch senkrecht zur Straße liegende Mehrfamilienhäuser
- Ein- bis dreigeschossige Bebauung
- Ausschließlich Wohnnutzung
- Begrünung: Vorgärten

### Verkehrsstärke:

- ca. 2.000 Kfz/24h
- sehr geringer Schwerverkehrsanteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- geringe Empfindlichkeit, da niedrige Einwohnerdichte und durch die Vorgärten eine gewisse Abschirmwirkung besteht

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten

### Mängel und Konflikte:

- keine Mängel erkennbar

## Robert-Koch-Straße

Abschnitt Sebastian-Bach-Straße bis  
Raphaelsweg

Länge des Straßenabschnitts: 255 m

Anzahl der Anwohner: ca. 70



### Charakterisierung:

- Sammelstraße
- Straßenkategorie ES IV
- nahräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 10,00 m
- Fahrbahnbreite: ca. 6,50 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 2,30 m  
(Nordseite) und rd. 1,2 m (Südseite)

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn  
(Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle „Am  
Niederfeld“
- Buslinien: 880, 886, 887 und WE1

### Parken:

- ca. 14 Längsparkstände an der Nordseite
- ca. 4 Längsparkstände an der Südseite

### Randnutzungen:

- Nordseite: offene Bebauung mit  
Mehrfamilienhäusern.
- Südseite: weitgehend geschlossene Bebauung  
durch parallel zur Straße liegende  
Einfamilienhäuser
- Ein- bis zweigeschossige Bebauung
- Ausschließlich Wohnnutzung
- Begrünung: Vorgärten

### Verkehrsstärke:

- ca. 800 Kfz/24h
- sehr geringer Schwerverkehrsanteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- geringe Empfindlichkeit, da niedrige  
Einwohnerdichte und durch die Vorgärten eine  
gewisse Abschirmwirkung besteht

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten

### Mängel und Konflikte:

- keine Mängel erkennbar

## Röntgenstraße

Abschnitt Robert-Koch-Straße bis  
Virchowstraße

Länge des Straßenabschnitts: 330 m

Anzahl der Anwohner: ca. 220



### Charakterisierung:

- Wohnstraße
- Straßenkategorie ES V
- kleinräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 9,50 m
- Fahrbahnbreite: ca. 5,60 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 1,80 – 2,10 m (Ostseite) und rd. 1,50 – 1,90 m (Westseite)

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn (Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle „Am Niederfeld“
- Buslinien: 880, 886, 887 und WE1

### Parken:

- ca. 25 Längsparkstände an der Ostseite
- ca. 5 Längsparkstände an der Westseite

### Randnutzungen:

- offene Bebauung mit Mehrfamilienhäusern
- Zwei- bis dreigeschossige Bebauung, vereinzelt fünfgeschossige Bebauung
- ausschließlich Wohnnutzung
- Begrünung: Vorgärten

### Verkehrsstärke:

- ca. 700 Kfz/24h
- sehr geringer Schwerverkehrsanteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- mäßige Empfindlichkeit, da hohe Einwohnerdichte, aber durch die Vorgärten eine gewisse Abschirmwirkung besteht

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten

### Mängel und Konflikte:

- keine Mängel erkennbar

## Röntgenstraße

Abschnitt südlich der Virchowstraße  
Länge des Straßenabschnitts: 140 m

Anzahl der Anwohner: ca. 130



### Charakterisierung:

- Wohnweg
- Straßenkategorie ES V
- kleinräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 14,50 m
- Fahrbahnbreite: ca. 6,00 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten beidseitig von rd. 1,30 m

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn  
(Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle „Am  
Niederfeld“
- Buslinien: 880, 886, 887 und WE1

### Parken:

- Ostseite: ca. 15 Längsparkstände
- Westseite: 23 Anwohnerstellplätze

### Randnutzungen:

- Ostseite: geschlossene Bebauung durch  
Mehrfamilienhäusern
- Westseite: Zeilenbebauung orthogonal zur Straße,
- Zwei- bis viergeschossige Bebauung
- Ausschließlich Wohnnutzung
- Begrünung: Vorgärten und Grünflächen

### Verkehrsstärke:

- ca. 450 Kfz/24h
- sehr geringer Schwerverkehrsanteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- mäßige Empfindlichkeit, da hohe  
Einwohnerdichte, aber durch die Vorgärten und  
Grünflächen Abschirmwirkung besteht

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten

### Mängel und Konflikte:

- Fahrbahnschäden

## Schubertstraße

Länge des Straßenabschnitts: 300 m

Anzahl der Anwohner: ca. 90



### Charakterisierung:

- Wohnstraße
- Straßenkategorie ES V
- kleinräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 7,50 m
- Fahrbahnbreite: ca. 4,50 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 1,60 m (Ostseite) und rd. 1,40 m (Westseite)

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn (Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle „Am Niederfeld“
- Buslinien: 880, 886, 887 und WE1

### Parken:

- ca. 25 Längsparkstände an der Westseite

### Randnutzungen:

- Ostseite: offene Bebauung mit Mehrfamilienhäusern
- Westseite: offene Bebauung mit Einfamilienhäusern
- Zwei- bis dreigeschossige Bebauung
- Ausschließlich Wohnnutzung
- Begrünung: Vorgärten

### Verkehrsstärke:

- ca. 200 Kfz/24h
- sehr geringer Schwerverkehrsanteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- niedrige Empfindlichkeit, da mäßige Einwohnerdichte, aber durch die Vorgärten eine gewisse Abschirmwirkung besteht

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten

### Mängel und Konflikte:

- keine Mängel erkennbar

## Schumannstraße

Abschnitt Sebastian-Bach-Straße bis  
Röntgenstraße

Länge des Straßenabschnitts: 180 m

Anzahl der Anwohner: ca. 60



### Charakterisierung:

- Wohnstraße
- Straßenkategorie ES V
- kleinräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 7,20 m
- Fahrbahnbreite: ca. 5,00 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 1,20 m  
(Nordseite) und rd. 1,00 m (Südseite)

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn  
(Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle „Am  
Niederfeld“
- Buslinien: 880, 886, 887 und WE1

### Parken:

- ca. 16 Längsparkstände an der Südseite

### Randnutzungen:

- Nordseite: offene Bebauung mit  
Einfamilienhäusern.
- Südseite: offene Bebauung mit  
Einfamilienhäusern.
- Zweigeschossige Bebauung
- Ausschließlich Wohnnutzung
- Begrünung: Vorgärten

### Verkehrsstärke:

- ca. 150 Kfz/24h
- sehr geringer Schwerverkehrsanteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- niedrige Empfindlichkeit, da mäßige  
Einwohnerdichte, aber durch die Vorgärten eine  
gewisse Abschirmwirkung besteht

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten

### Mängel und Konflikte:

- keine Mängel erkennbar

## Sebastian-Bach-Straße

Abschnitt Robert-Koch-Straße bis  
Schubertstraße

Länge des Straßenabschnitts: 220 m

Anzahl der Anwohner: 80



### Charakterisierung:

- Wohnstraße
- Straßenkategorie ES V
- kleinräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 9,00 m
- Fahrbahnbreite: ca. 6,00 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 1,70 m (Ostseite)  
und rd. 1,20 - 2,00 m (Westseite)

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn  
(Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle „Am  
Niederfeld“
- Buslinien: 880, 886, 887 und WE1

### Parken:

- ca. 14 Längsparkstände an der Ostseite
- ca. 14 Längsparkstände an der Westseite

### Randnutzungen:

- Ostseite: offene Bebauung durch Einfamilien- und  
Mehrfamilienhäuser
- Westseite: offene Bebauung durch  
Einfamilienhäuser
- Zweigeschossige Bebauung
- Ausschließlich Wohnnutzung
- Begrünung: Vorgärten

### Verkehrsstärke:

- ca. 1.200 Kfz/24h
- sehr geringer Schwerverkehrsanteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- niedrige Empfindlichkeit, da mäßige  
Einwohnerdichte, aber durch die Vorgärten eine  
gewisse Abschirmwirkung besteht

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten

### Mängel und Konflikte:

- keine Mängel erkennbar

## Sebastian-Bach-Straße

Abschnitt Schubertstraße bis Am Niederfeld

Länge des Straßenabschnitts: 150 m

Anzahl der Anwohner: ca. 30



### Charakterisierung:

- Wohnstraße
- Straßenkategorie ES V
- kleinräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 11,50 m
- Fahrbahnbreite: ca. 8,50 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 1,50 m (Ostseite) und rd. 1,50 m (Westseite)

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn (Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- nächstgelegene Haltestelle „Am Niederfeld“
- Buslinien: 880, 886, 887 und WE1

### Parken:

- ca. 5 Längsparkstände an der Ostseite

### Randnutzungen:

- Ostseite: katholische Kirche „St. Maria vom Frieden“ + offene Bebauung durch Einfamilienhäuser
- Westseite: offene Bebauung durch Mehrfamilienhäuser
- Zweigeschossige Bebauung
- Wohnnutzung + Kirche
- Begrünung: Vorgärten

### Verkehrsstärke:

- ca. 2.250 Kfz/24h
- sehr geringer Schwerverkehrsanteil, südlich der Beethovenstraße ca. 70 Busdurchfahrten

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- mäßige Empfindlichkeit durch angrenzende Kirche

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeit durch die relativ niedrige Verkehrsbelastung

### Mängel und Konflikte:

- keine Mängel erkennbar

## Stettiner Straße

Abschnitt Ostpreußenallee bis  
Verkehrsberuhigter Bereich

Länge des Straßenabschnitts: 70 m

Anzahl der Anwohner: ca. 65



### Charakterisierung:

- Wohnweg
- Straßenkategorie ES V
- kleinräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 10,80 m
- Fahrbahnbreite: ca. 6,00 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 1,50 m  
(Nordseite) und rd. 1,30 m (Südseite)

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn  
(Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle  
„Christuskirche“
- Buslinien: 875, 880, 886, 887, WE1 und  
WE 2

### Parken:

- Nordseite: ca. 8 Längsparkstände
- Südseite: ca. 8 Längsparkstände
- Stellplatzanlage mit ca. 20 Stellplätzen an  
der Südseite

### Randnutzungen:

- Nordseite: geschlossene Bebauung mit  
Mehrfamilienhäusern
- Südseite: Mehrfamilienhaus, Stellplatzanlage und  
Garagenzeilen
- Dreigeschossige Bebauung
- Ausschließlich Wohnnutzung
- Begrünung: Baumreihen und Vorgärten

### Verkehrsstärke:

- ca. 400 Kfz/24h
- sehr geringer Schwerverkehrsanteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- mäßige Empfindlichkeit, da hohe  
Einwohnerdichte, aber durch die Vorgärten eine  
gewisse Abschirmwirkung besteht

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten

### Mängel und Konflikte:

- keine Mängel erkennbar

## Stettiner Straße

Abschnitt Verkehrsberuhigter Bereich

Länge des Straßenabschnitts: 150 m

Anzahl der Anwohner: ca. 130



### Charakterisierung:

- Wohnweg
- Straßenkategorie ES V
- kleinräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 5,00 bis 9,00 m
- Mischprinzip
- Fahrbahnoberfläche: Pflasterstein

### Fußgänger:

- Mischprinzip

### Radverkehr:

- Mischprinzip

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle  
„Christuskirche“
- Buslinien: 875, 880, 886, 887, WE1 und  
WE 2

### Parken:

- 9 Parkstände

### Randnutzungen:

- offene Bebauung mit Ein- und  
Mehrfamilienhäusern
- Zwei- bis dreigeschossige Bebauung
- Ausschließlich Wohnnutzung
- Begrünung: (Vor-)Gärten und Baumbepflanzung

### Verkehrsstärke:

- ca. 250 Kfz/24h
- sehr geringer Schwerverkehrsanteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- hohe Empfindlichkeit, da Verkehrsberuhigter  
Bereich

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten durch die niedrige  
Verkehrsbelastung

### Mängel und Konflikte:

- keine Mängel erkennbar

## Virchowstraße

Abschnitt Ostpreußenallee bis Röntgenstraße

Länge des Straßenabschnitts: 110 m

Anzahl der Anwohner: ca. 90

**Kein Foto vorhanden**

### Charakterisierung:

- Wohnstraße
- Straßenkategorie ES V
- kleinräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 10,50 m
- Fahrbahnbreite: ca. 7,00 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 1,8 m (Nordseite) und rd. 1,70 m (Südseite)
- Fußgängerüberweg am westlichen Ende der Straße

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn (Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle „Am Niederfeld“
- Buslinien: 880, 886, 887 und WE1

### Parken:

- ca. 6 Parkstände an der Nordseite vor der Apotheke
- ca. 20 Parkstände an der Südseite

### Randnutzungen:

- Nordseite: offene Bebauung mit Mehrfamilienhäusern
- Südseite: teilweise geschlossene Bebauung durch Mehrfamilienhäuser
- Zwei- bis dreigeschossige Bebauung
- Wohnnutzung, Apotheke
- Begrünung: Vorgärten

### Verkehrsstärke:

- ca. 1.000 Kfz/24h
- sehr geringer Schwerverkehrsanteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- mäßige Empfindlichkeit, da hohe Einwohnerdichte, aber durch die Vorgärten eine gewisse Abschirmwirkung besteht

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeit durch die relativ niedrige Verkehrsbelastung

### Mängel und Konflikte:

- keine Mängel erkennbar

## Virchowstraße

Abschnitt Verkehrsberuhigter Bereich

Länge des Straßenabschnitts: 140 m

Anzahl der Anwohner: ca. 40



### Charakterisierung:

- Wohnweg
- Straßenkategorie ES V
- kleinräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 10,50 m
- Mischprinzip
- Fahrbahnoberfläche: Pflasterstein

### Fußgänger:

- Mischprinzip

### Radverkehr:

- Mischprinzip

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle „Am Niederfeld“
- Buslinien: 880, 886, 887 und WE1

### Parken:

- 10 Parkstände

### Randnutzungen:

- Nordseite: offene Bebauung mit Einfamilienhäusern
- Südseite: offene Bebauung mit Einfamilienhäusern
- Zwei- bis dreigeschossige Bebauung
- Ausschließlich Wohnnutzung
- Begrünung: Vorgärten und Hecken

### Verkehrsstärke:

- ca. 150 Kfz/24h
- sehr geringer Schwerverkehrsanteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- hohe Empfindlichkeit, da Verkehrsberuhigter Bereich

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten durch sehr niedrige Verkehrsbelastung

### Mängel und Konflikte:

- keine Mängel erkennbar

## Von-Liebig-Straße

Carl-Duisberg-Allee bis Ostpreußenallee

Länge des Straßenabschnitts: rd. 170 m

Anzahl der Anwohner: ca. 60



### Charakterisierung:

- Ein-Richtungsstraße in Richtung Carl-Duisberg-Straße
- Anliegerstraße in der Tempo 30-Zone
- Straßenkategorie ES V
- Straßenraumbreite: > 20 m
- Fahrbahnbreite: ca. 4 m, eingeengt durch gekipptes Parken auf Gehweg / Fahrbahn
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreite zw. 0,70 m und 1,30 m
- Nordseite wird durch abmarkierte Parkstände stark eingeengt

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn (Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle „Christuskirche“
- Buslinien: 875, 880, 886, 887, WE1 und WE 2

### Parken:

- gekippt auf Fahrbahn und Gehweg
- abmarkierte Längsparkstände
- ca. 17 Parkstände

### Randnutzungen:

- Reine Wohnnutzung,
- Mehrfamilienhausbebauung in offener Zeilenbauweise mit Garagen- und Stellplatzanlagen
- Große private Grünflächen

### Verkehrsstärke:

- ca. 900 Kfz/24h
- sehr geringer Schwerverkehrsanteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- mäßige Empfindlichkeit, da mittlere Anwohnerdichte, Abstandsflächen zur Fahrbahn

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten

### Mängel und Konflikte:

- sehr schmaler Gehweg auf der Nordseite

## Weingartenstraße

Länge der Straße: 440 m

Anzahl der Anwohner: ca. 160



### Charakterisierung:

- Wohnsammelstraße
- Straßenkategorie ES IV
- nähräumige Erschließungsfunktion
- Straßenraumbreite: ca. 11,00 m
- Fahrbahnbreite: ca. 6,00 m
- Fahrbahnoberfläche: Asphalt

### Fußgänger:

- Gehwegbreiten von rd. 2,20 m bis 3,00 m (Ostseite) und rd. 2,20 m (Westseite)

### Radverkehr:

- Mischverkehr auf der Fahrbahn (Tempo-30-Zone)

### ÖPNV:

- kein Busverkehr
- nächstgelegene Haltestelle „Kölner Straße“
- Buslinien: 880, 886, 887 und WE2, NE 2 und ALT 5

### Parken:

- alternierendes Parken am Straßenrand
- Ostseite: 23 Parkstände
- Westseite: 21 Parkstände

### Randnutzungen:

- Offene Bebauung durch größtenteils Einfamilienhäuser
- fast ausschließlich Wohnnutzung
- Hotel im Bereich der L 280
- Begrünung: Baumreihen und Vorgärten

### Verkehrsstärke:

- ca. 700 Kfz/24h
- sehr geringer Schwerverkehrsanteil

### Empfindlichkeit gegenüber Autoverkehr:

- geringe Empfindlichkeit, da durch die Vorgärten eine gewisse Abschirmwirkung besteht

### Verträglichkeit bzw. Unverträglichkeit:

- keine Unverträglichkeiten

### Mängel und Konflikte:

- keine Mängel erkennbar