



Stadt Erkelenz

Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan

2005 - 2008

Textband

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Berthold Böhl

Dipl.-Geogr. Ingrid Mause

Dipl.-Geogr. Jürgen Scholze

Planungshaus

Südstadt

Partnerschaftsgesellschaft
Berthold Böhl & Harald Werner
Ingenieure

Hohenzollernring 38-40
50672 Köln

Telefon 0221 / 207 10-0

Fax 0221 / 207 10-17

info@planungshaus-suedstadt.de

www.planungshaus-suedstadt.de

Inhaltsverzeichnis

A	Grundlagen	A-1
A 1.	Einleitung.....	A-1
A 1.1	Aufgaben und Ziele des Verkehrsentwicklungsplans	A-1
A 1.2	Leitlinien und Ziele des VEP 1995.....	A-1
A 1.3	Leitlinien und Ziele der VEP-Fortschreibung	A-3
A 2.	Bestimmungsgrößen der Verkehrsentwicklung allgemein.....	A-4
A 3.	Erkelenz-spezifische Bedingungen	A-7
A 3.1	Verkehrsmittelwahl / Modal Split	A-7
A 3.2	Motorisierung.....	A-9
A 3.3	Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung	A-10
B	Kfz-Verkehr	B-1
B 1.	Stand der Umsetzung VEP 1995.....	B-1
B 2.	Rahmenbedingungen	B-6
B 3.	Aufgabenstellung.....	B-7
B 4.	Grundsätze der Straßennetzgestaltung.....	B-7
B 5.	Klassifiziertes Straßennetz (Vorbehaltsnetz).....	B-11
B 5.1.	Netzbeschreibung	B-11
B 5.2.	Kfz-Belastungen	B-13
B 5.3.	Bestehende Planungen / Netzergänzungen	B-15
B 5.4.	Straßenkategorisierung in den Ortsteilen	B-18
B 6.	Erkelenz Mitte.....	B-21
B 6.1.	Netzbeschreibung	B-21
B 6.2.	Netzbewertung	B-22
B 6.3.	Straßenkategorisierung	B-24
B 7.	Untersuchung potenzieller Kreisverkehrsplätze	B-26
B 7.1.	Grundlagen.....	B-26
B 7.2.	Ergebnisse der Untersuchung und Maßnahmenempfehlungen	B-28
B 8.	Übersicht der Maßnahmen für den Kfz-Verkehr	B-31
C	Ruhender Verkehr Erkelenz Kernstadt.....	C-1
C 1.	Ziele und Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans 1995	C-1
C 2.	Aufgabenstellung.....	C-1
C 3.	Methodisches Vorgehen.....	C-2
C 4.	Parkraumangebot.....	C-4
C 5.	Ergebnisse der Parkraumuntersuchung	C-6

C 5.1.	Parkraumbilanz Kernstadt	C-6
C 5.2.	Parkierungsanlagen	C-9
C 5.3	Nutzung der unbewirtschafteten Stellplätze <i>Westpromenade, Parkhaus Aachener Straße, Parkplatz Dr.-Josef-Hahn-Platz, Im Pangel</i>	C-13
C 5.4	Fazit	C-16
C 6.	Ergebnisse der Parkraumuntersuchung	C-17
D	Parkleitsystem Erkelenz Kernstadt	D-1
D 1.	Ergebnisse der Parkraumuntersuchung	D-1
D 2.	Systeme / Technische Randbedingungen	D-2
D 3.	Umsetzung	D-3
D 3.1	Anlagen und Verkehrsführung	D-3
D 3.2	Wegweiser	D-5
D 3.3	Begleitende technische Maßnahmen	D-6
E	Radverkehr	E-1
E 1.	Ziele und Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans 1995	E-1
E 2.	Erkelenz Innenstadt	E-3
E 2.1	Analyse	E-3
E 2.2	Maßnahmen	E-10
E 3.	Überörtliches Netz	E-28
E 4.	Radverkehrsmarketing	E-32

Verzeichnis der Tabellen und Abbildungen im Text**Teil A – Grundlagen**

Tabelle A - 1:	Prognose Bevölkerungsentwicklung.....	A-10
Abbildung A - 1:	Bevölkerungsentwicklung bundesweit.....	A-4
Abbildung A - 2:	Prognose Durchschnittsalter der Bevölkerung	A-5
Abbildung A - 3:	Prognose Motorisierungsentwicklung.....	A-5
Abbildung A - 4:	Prognose Pkw-Bestand.....	A-6
Abbildung A - 5:	Prognose Pkw-Fahrleistungen	A-7
Abbildung A - 6:	Modal Split-Verteilung nach VEP 1995	A-8
Abbildung A - 7:	Modal Split bundesweit	A-8
Abbildung A - 8:	Entwicklung Pkw-Bestand und Pkw-Dichte in Erkelenz	A-9
Abbildung A - 9:	Einwohnerentwicklung Erkelenz-Mitte / Ortsteile.....	A-11
Abbildung A - 10:	Umsiedlungsentwicklung.....	A-12

Teil B – Kfz-Verkehr

Tabelle B - 1:	Stand der Maßnahmenumsetzung fließender Kfz-Verkehr VEP 1995	B-2
Tabelle B - 2:	Definition der Straßenkategorien.....	B-9
Tabelle B - 3:	Umstufungen im klassifizierten Straßennetz	B-13
Tabelle B - 4:	Entwicklung der Kfz-Belastung im klassifizierten Netz	B-14
Tabelle B - 5:	Änderungen der Straßenkategorisierung in den Ortsteilen	B-20
Tabelle B - 6:	Belastungsentwicklung in ausgewählten Straßenquerschnitten	B-23
Tabelle B - 7:	Änderungen der Straßenkategorisierung in Erkelenz-Mitte.....	B-24
Tabelle B - 8:	Kfz-Belastung Anton-Heinen-Str. / Im Mühlenfeld	B-25
Tabelle B - 9:	Grenzwerte der mittleren Wartezeiten.....	B-27
Tabelle B - 10:	Ergebnisse der Bewertung der Kreisverkehrsplätze.....	B-28
Abbildung B - 1:	Klassifiziertes Netz Bestand	B-12
Abbildung B - 2:	Klassifiziertes Netz 2017	B-19
Abbildung B - 3:	Straßennetz Erkelenz-Mitte	B-22
Abbildung B - 4:	Kreisverkehrsplätze in Erkelenz-Mitte	B-27
Abbildung B - 5:	Anzustrebende zusätzliche Kreisverkehrsplätze	B-30

Teil C – Ruhender Verkehr Erkelenz Kernstadt

Tabelle C - 1:	Parkraumangebot Erkelenz Kernstadt und Untersuchungsprogramm	C-3
Tabelle C - 2:	Parkraumangebot Kernstadt (Stand März 2005)	C-4
Abbildung C - 1	Parkraumangebot Bestand (Stand März 2005)	C-5
Abbildung C - 2:	Belegung der bewirtschafteten Stellplätze.....	C-6
Abbildung C - 3:	Belegung der gebührenpflichtigen Stellplätze differenziert nach Straßenraum und Parkieranlagen (Dienstag)	C-7
Abbildung C - 4:	Belegung der gebührenpflichtigen Stellplätze differenziert nach Straßenraum und Parkieranlagen (Freitag)	C-7
Abbildung C - 5:	Belegung der mittels Parkscheibe bewirtschafteten Stellplätze.....	C-8
Abbildung C - 6:	Belegung der unbewirtschafteten Stellplätze.....	C-9
Abbildung C - 7:	Belegung der Parkieranlagen	C-9
Abbildung C - 8:	Belegung Parkplatz Heinrich-Jansen-Weg	C-10
Abbildung C - 9:	Belegung Parkdeck Ostpromenade.....	C-10
Abbildung C - 10:	Belegung Tiefgarage Stadtpassage	C-11
Abbildung C - 11:	Belegung Parkplatz Markt	C-11
Abbildung C - 12:	Belegung Parkhaus Aachener Straße	C-12
Abbildung C - 13:	Belegung Dr.-Josef-Hahn-Platz.....	C-12
Abbildung C - 14:	Belegung der unbewirtschafteten Stellplätze (ausgewählte Straßen und Parkieranlagen)	C-13
Abbildung C - 15:	Nutzung der unbewirtschafteten Stellplätze: Anteile der zu verschiedenen Zeitpunkten erfassten (Neu-) Fahrzeuge	C-14
Abbildung C - 16:	Nutzung der unbewirtschafteten Stellplätze: Parkdauer der um 8:00 Uhr erfassten Fahrzeuge.....	C-14
Abbildung C - 17:	Belegung der unbewirtschafteten Stellplätze um 8:00 Uhr differenziert nach Parkdauer	C-15
Abbildung C - 18:	Belegung der unbewirtschafteten Stellplätze nachmittags differenziert nach Parkdauer	C-16
Abbildung C - 19:	Freie Kapazitäten auf bewirtschafteten Stellplätzen, erforderliche Parkraumreserven	C-18
Abbildung C - 20:	Maßnahmen im ruhenden Verkehr.....	C-19

Teil D – Parkleitsystem

Tabelle D - 1:	In das Parkleitsystem einbezogene Parkieranlagen	D-4
Abbildung D - 1:	Übersicht Parkleitsystem	D-4
Abbildung D - 2:	Konfigurations- und Gestaltungsbeispiele der dynamischen Wegweiser	D-5

Teil E – Radverkehr

Tabelle E - 1:	Umsetzungsstand VEP 1995.....	E-2
Tabelle E - 3:	Auslastung Fahrradabstellanlagen am Bahnhof.....	E-6
Tabelle E - 4:	Maßnahmenkatalog Erkelenz Innenstadt	E-12
Tabelle E - 5:	Kostenübersicht Maßnahmen Erkelenz Innenstadt	E-27
Tabelle E - 6:	Maßnahmen außerorts	E-30
Abbildung E - 1:	Radverkehrsnetz Erkelenz Innenstadt gemäß VEP 1995	E-3
Abbildung E - 2:	Radverkehrsnetz Erkelenz Innenstadt Stand 2008	E-4
Abbildung E - 4:	Ungeregelt abgestellte Fahrräder (Kölner Str.).....	E-5
Abbildung E - 5:	„Felgenkiller“	E-6
Abbildung E - 6:	StVO-VZ 357 mit Aufkleber „durchlässig für Radfahrer und Fußgänger“.....	E-7
Abbildung E - 7:	Überörtliche Radverkehrswegweisung im Zuge des NRW-Landesnetzes	E-8
Abbildung E - 8:	Radverkehrsrelevante StVO-Verkehrs- und Zusatzzeichen	E-8
Abbildung E - 9:	StVO-Radverkehrsanlagen und Unfallhäufungspunkte Erkelenz Innenstadt.....	E-9
Abbildung E - 10:	Maßnahmenübersicht Erkelenz Innenstadt	E-10
Abbildung E - 11:	Wesentliche Maßnahmen Erkelenz Innenstadt	E-11
Abbildung E - 12:	Einmündungsbereich Brückstr. / Anton-Heinen-Str.	E-25
Abbildung E - 13:	Prinzip Angebotsstreifen Goswinstraße.....	E-26
Abbildung E - 14:	Überörtliches Radverkehrsnetz mit Maßnahmenübersicht	E-29

Verzeichnis der Anlagen

- Anlage A: Bearbeitungsablauf der VEP-Fortschreibung
- Anlage B – 1: Straßenkategorisierung in den Ortsteilen
- Anlage B – 2: Ergebnisse der Kfz-Zählung
- Anlage B – 3: Bewertung der Verkehrsqualität potenzieller Kreisverkehrsplätze
- Anlage C Parkraumerhebung Erkelenz Kernstadt März 2005
- Anlage D – 1: Darstellung der Wegweisungstafeln Parkleitsystem nach Standorten
- Anlage D – 2: Übersicht Wegweiserstandorte
- Anlage E: Aufnahmekriterien für die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kreise, Städte und Gemeinden“ (AGFS)

A Grundlagen

A 1. Einleitung

A 1.1 Aufgaben und Ziele des Verkehrsentwicklungsplans

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) stellt ein fachlich und politisch abgestimmtes Rahmenkonzept unter der Bedingung einer gleichwertigen Betrachtung aller Verkehrsarten dar, auf dessen Grundlage Entscheidungen über zukünftige Maßnahmen für eine geordnete Verkehrsentwicklung i.S. einer Nachhaltigkeit¹ in der Stadt- und Verkehrsentwicklung hergeleitet und begründet werden. Der Planungshorizont des Verkehrsentwicklungsplans erstreckt sich auf einen Zeitraum von 5 bis 10 Jahren. Ein wesentliches Ziel des VEP ist deshalb die Erarbeitung relativ kurzfristig realisierbarer, sehr konkreter Maßnahmen, die der verkehrlichen und auch der städtebaulichen Qualitätsverbesserung dienen.

Die wesentlichen Ziele des Verkehrsentwicklungsplans sind:

- die jeweils für eine spezifische Verkehrsaufgabe am besten geeigneten Verkehrsmittel gezielt einzusetzen,
- die verkehrsplanerischen Grundanforderungen in Einklang mit den Zielen und Erfordernissen der städtebaulichen Entwicklung bringen,
- bisher isolierte Maßnahmen in ein integriertes Gesamtkonzept einbinden,
- der Stadt Erkelenz die Möglichkeit offerieren, alle für die zukünftige Stadt- und Verkehrsentwicklung bedeutsamen Maßnahmen in einen sinnvollen Zusammenhang zu stellen und entsprechend einer Prioritätenreihung durchzuführen.

Der erste VEP der Stadt Erkelenz wurde im Jahr 1995 fertig gestellt. Der VEP stellt ein umfassendes und detailliertes Handlungskonzept für alle Verkehrsarten und das gesamte Stadtgebiet dar. Die dort vorgeschlagenen Maßnahmen sind in unterschiedlichem Umfang umgesetzt worden.

Nach Ablauf von 10 Jahren hielt die Stadt Erkelenz es für erforderlich, den Verkehrsentwicklungsplan in der letzten Fassung aus dem Jahre 1995 fortzuschreiben und ein Handlungskonzept zu entwickeln, das unter Zugrundelegung der bisher formulierten Ziele, den heutigen und künftigen Anforderungen zur städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung Rechnung trägt.

Die Fortschreibung des VEP erfolgte in den in Kapitel A 1.3 aufgeführten Arbeitsschritten.

A 1.2 Leitlinien und Ziele des VEP 1995

Der VEP 1995 definierte folgende Zielfelder:

- Verkehrsvermeidung durch
 - integrierte Bauleitplanung und Verkehrsplanung
 - bestandsorientierte Stadtentwicklung
 - entsprechende Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen
 - individuelle Verhaltensweisen

¹ Zieltrias der ökologischen und ökonomischen Vorteilhaftigkeit sowie der sozialen Verträglichkeit von Maßnahmen

- Umfeldverträgliche Verkehrsabwicklung durch
 - Veränderung der Verkehrsmittelwahl
 - Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs
 - Förderung des ÖPNV
 - verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs
 - (Neu-)Ordnung des Straßennetzes
 - Ordnung des ruhenden Verkehrs
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Reduzierung der Kosten für Bau und Betrieb
 - Verbesserung der Straßenraumgestaltung / des Stadtbildes
 - umfeldangepasste Straßengestaltung
 - Stadtbildverbesserung

Der VEP 1995 hat den Überlegungen zur Maßnahmenentwicklung zwei Szenarien zugrunde gelegt:

- Trendszenario:
 - unveränderte Verkehrsentwicklung
⇒ keine Änderung des Modal Split
 - keine Restriktionen im motorisierten Individualverkehr (MIV)
 - unverändertes Wertesystem in der Bevölkerung
 - Verkehrszunahme durch Steigerung der Mobilität und der Pkw-Dichte
- Zukunftsszenario:
 - Dominanz des MIV verliert an Bedeutung bei zukünftigen Planungen
 - bestimmend wird die Suche nach Möglichkeiten zu einer stadt-, sozial- und umweltgerechteren Verkehrsabwicklung
 - Rahmenbedingungen für den Umweltverbund werden deutlich verbessert
 - Modal Split ändert sich zugunsten des Umweltverbunds
 - abgeschwächte Verkehrszunahme im Quell- und Zielverkehr
 - steuernde Maßnahmen im Pkw-Verkehr in der Innenstadt
 - keine Zunahme der Pkw-Nutzung im Binnenverkehr
 - steigendes Umweltbewusstsein bei insgesamt gewandeltem Wertesystem

Die Erarbeitung der Maßnahmenprogramme für die einzelnen Verkehrsarten orientierte sich eindeutig am Zukunftsszenario.

In welchem Umfang sich die Erwartung, dass sich die gesellschaftlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen gemäß Zukunftsszenario entwickeln werden, erfüllt hat, soll in Kapitel A 2. näher beleuchtet werden.

A 1.3 Leitlinien und Ziele der VEP-Fortschreibung

Die formulierten Zielfelder des VEP 1995 sind auch weiterhin gültig und bestimmen die künftigen planerischen Überlegungen für eine nachhaltige Mobilität.

Die Fortschreibung des VEP war von vornherein so angelegt, dass nicht das gesamte Aufgabenspektrum des VEP 1995 nochmals abgearbeitet werden sollte. Insbesondere wurde auf eine flächendeckende Erfassung des Verkehrsgeschehens verzichtet. Ebenso war die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots nicht Thema der VEP-Fortschreibung. Sie soll zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Für die Fortschreibung des VEP sind folgende Themenkomplexe von Bedeutung:

- **Kraftfahrzeugverkehr**
 - **Bewertung Straßennetz**

Abschätzung der Auswirkungen absehbarer siedlungsstrukturellen Veränderungen (Tagebau, neue Baugebiete) auf die Verkehrsnachfrage und die Verkehrsverteilung im Netz. In diesem Zusammenhang sind Überlegungen zur Ergänzung des Straßennetzes sowie Maßnahmen zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen anzustellen.
 - **Überprüfung der funktionalen Gliederung des Straßennetzes**

Die funktionale Gliederung der Straßen nach Verbindungs-, und Erschließungsfunktionen bildet die Grundlage für den Ausbau und die Gestaltung von Straßen in Abhängigkeit von der Verkehrsnachfrage, der erwünschten Verkehrsqualität und dem städtebaulichen Umfeld.
 - **Überprüfung der Leistungsfähigkeit einzelner Knotenpunkte und der Einsatzmöglichkeiten von Kreisverkehren**
- **Ruhender Verkehr**
 - **Ermittlung der Parkraumnachfrage im Kernstadtbereich und Anpassung bzw. Modifizierung des Parkraumangebots und der Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen entsprechend der Nachfrage**
 - **Einrichtung eines Parkleitsystems**

Unter Berücksichtigung der Parkraumnachfrage und der Auslastung der einzelnen Parkieranlagen ist abzuwägen, ob ein dynamisches Parkleitsystem zur Verbesserung der Information über verfügbare Parkieranlagen in Betracht kommt.
- **Radverkehr**
 - **Das Radverkehrsnetz ist auf Vollständigkeit, die Kontinuität der Radverkehrsführung auf Radverkehrsanlagen, Qualität und Zustand der Radverkehrsanlagen hin zu überprüfen.**
 - **Darüber hinaus sind die Voraussetzungen und die Möglichkeiten für die Beteiligung der Stadt Erkelenz an der ARGE Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW zu prüfen.**
 - **Im Weiteren sind die Radverkehrspotenziale für die Einrichtung einer Fahrradstation am Bahnhof abzuschätzen.**

A 2. Bestimmungsgrößen der Verkehrsentwicklung allgemein

Im Folgenden sollen einige gesellschaftliche und verkehrliche Rahmenbedingungen und Entwicklungsprognosen beleuchtet werden, die für die Verkehrsentwicklung in Erkelenz von Bedeutung sein dürften. Dabei handelt es sich sowohl um bundesweite Trends als auch um Erkelenz-spezifische Bedingungen und Besonderheiten.

Für die Bundesrepublik Deutschland ist mittel- und langfristig mit einem deutlichen Rückgang der Bevölkerungszahl zu rechnen (vgl. Abbildung A - 1). Somit wird auch die Zahl der Verkehrsverursacher rückläufig sein. Bereits derzeit ist davon auszugehen, dass die Verkehrsleistung im Personenverkehr insgesamt stagniert.

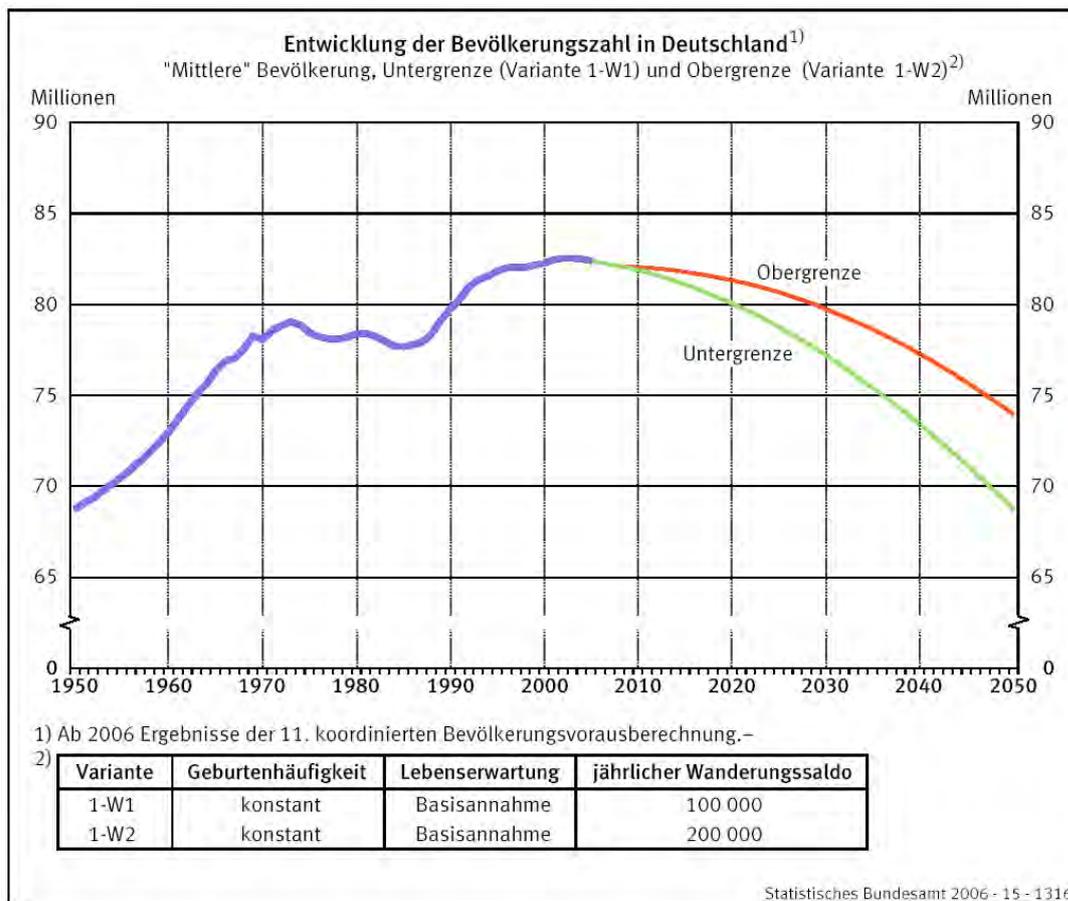


Abbildung A - 1: Bevölkerungsentwicklung bundesweit

Quelle: Statistisches Bundesamt: 11. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung, 2006, S. 34

Andererseits steigt das Durchschnittsalter der Bevölkerung deutlich an (vgl. Abbildung A - 2). Insbesondere wird sich der Anteil der Senioren (> 65 Jahre), also einer Bevölkerungsgruppe, bei der die Kfz-Nutzung naturgemäß deutlich abnimmt, überproportional wachsen.

Demgegenüber ist bei der Motorisierungsentwicklung ein gegenläufiger Trend zu erwarten. Hierzu liegen mit den „Pkw-Szenarien bis 2030“ der Shell Deutschland Oil aus dem Jahr 2004 (noch) aktuelle Prognosen vor. Darin wird nach zwei Szenarien differenziert, die sich schlagwortartig mit „Tradition – eine zögerliche Gesellschaft“ und „Impulse – eine Gesellschaft in Bewegung“ umschreiben lassen. Aufgrund der aktuellen Wirtschaftslage wird sich die mittelfristige Entwicklung wohl eher am Szenario „Tradition“ entwickeln (vgl. Abbildung A - 3).

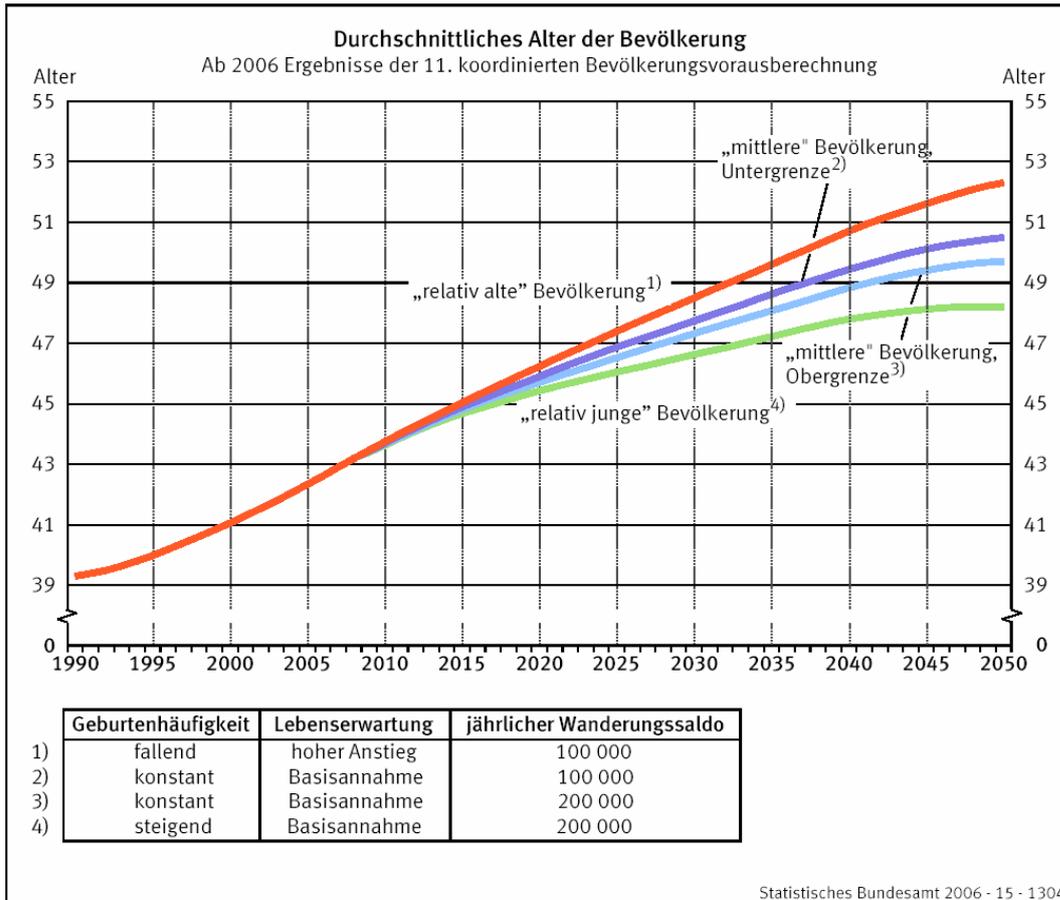


Abbildung A - 2: Prognose Durchschnittsalter der Bevölkerung
 Quelle: Statistisches Bundesamt: 11. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung, 2006, S. 38

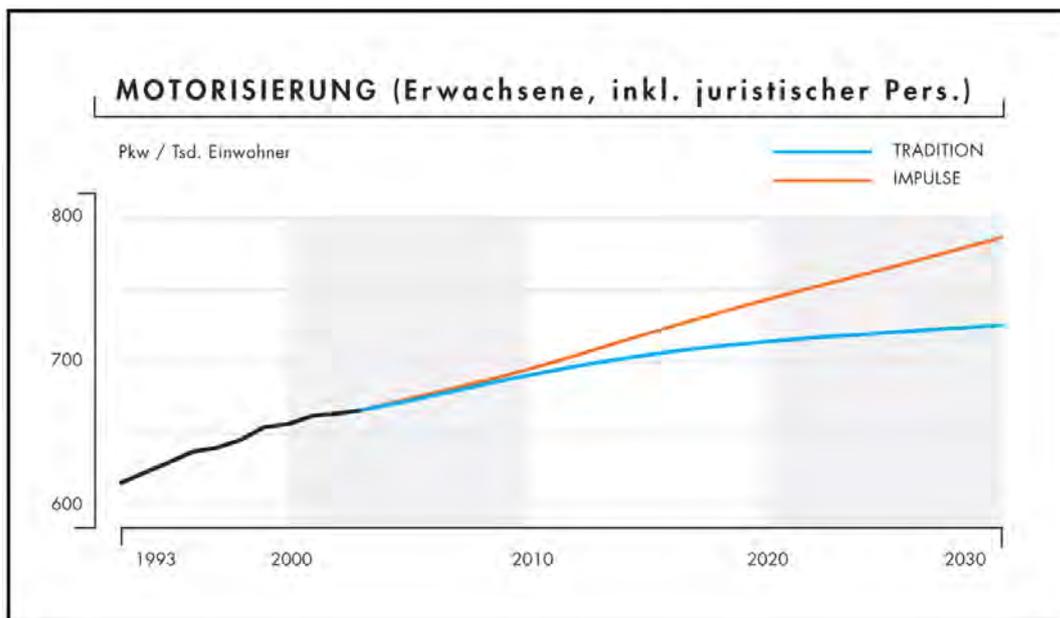


Abbildung A - 3: Prognose Motorisierungsentwicklung
 Quelle: Shell Pkw-Szenarien bis 2030, S. 23

Korreliert man die Zunahme der Motorisierung, also die Anzahl der Pkw je Einwohner, mit der sinkenden Bevölkerungszahl, ergibt sich das in Abbildung A - 4 gezeigte Bild, aus dem hervorgeht, dass innerhalb der Laufzeit der VEP-Fortschreibung die Spitze des bundesweiten Pkw-Bestands erreicht wird und dann von einer Stagnation auf diesem Niveau auszugehen ist.

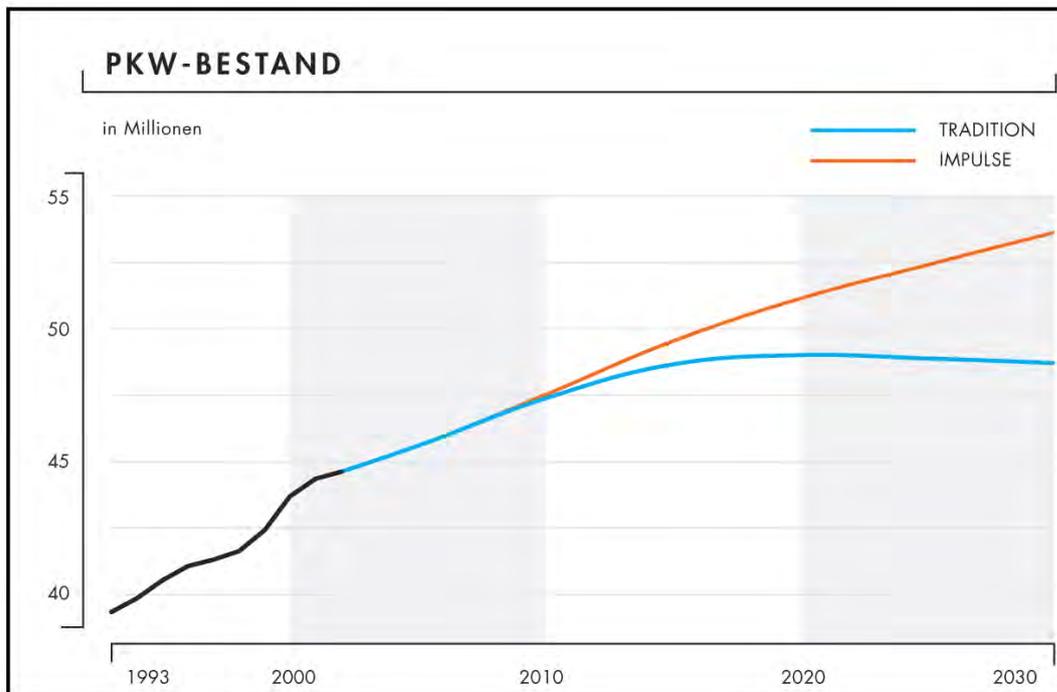


Abbildung A - 4: Prognose Pkw-Bestand

Quelle: Shell Pkw-Szenarien bis 2030, S. 31

Angesichts der Erwartung in jedem Falle sinkender Fahrleistungen je Pkw (vgl. Abbildung A - 5) ist davon auszugehen, dass die Pkw-Verkehrsleistung insgesamt bereits ihren Gipfelpunkt nahezu erreicht hat und im Laufe der kommenden Jahre ein rückläufiger Trend einsetzen wird.

Als Konsequenz daraus ergibt sich, dass künftig Planungen und Investitionen in die Straßeninfrastruktur sich mehr noch als bisher schon – neben den Erhaltungsmaßnahmen – auf die gesteigerte Verträglichkeit der Verkehrsabwicklung und die Lösung punktueller Probleme konzentrieren kann und nicht mehr die allgemeine Erhöhung der Infrastrukturleistungsfähigkeit im Blick hat.

Anzumerken dabei ist allerdings, dass zum Einen abweichende Prognosen vorliegen, die eine weitere Zunahme der Verkehrsleistung bis über das Jahr 2020 hinaus auch im Pkw-Verkehr erwarten². Zum Anderen bleibt anzumerken, dass sich die Aussagen der Shell-Studie explizit auf den Pkw-Verkehr beziehen, also im Grunde auf den Umfang der individuellen Mobilität des Einzelnen. Berücksichtigt man darüber hinaus den Wirtschaftsverkehr, ergibt sich ein deutlich abweichendes Bild. Insbesondere im Straßengüterfernverkehr ist mit einer weiter deutlich steigenden Verkehrsleistung zu rechnen, wenn auch im Güternahverkehr der Trend eher in Richtung „Stagnation“ zu weisen scheint.

² vgl. z.B. ITP/BVU (Hrsg.): Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, München 2007

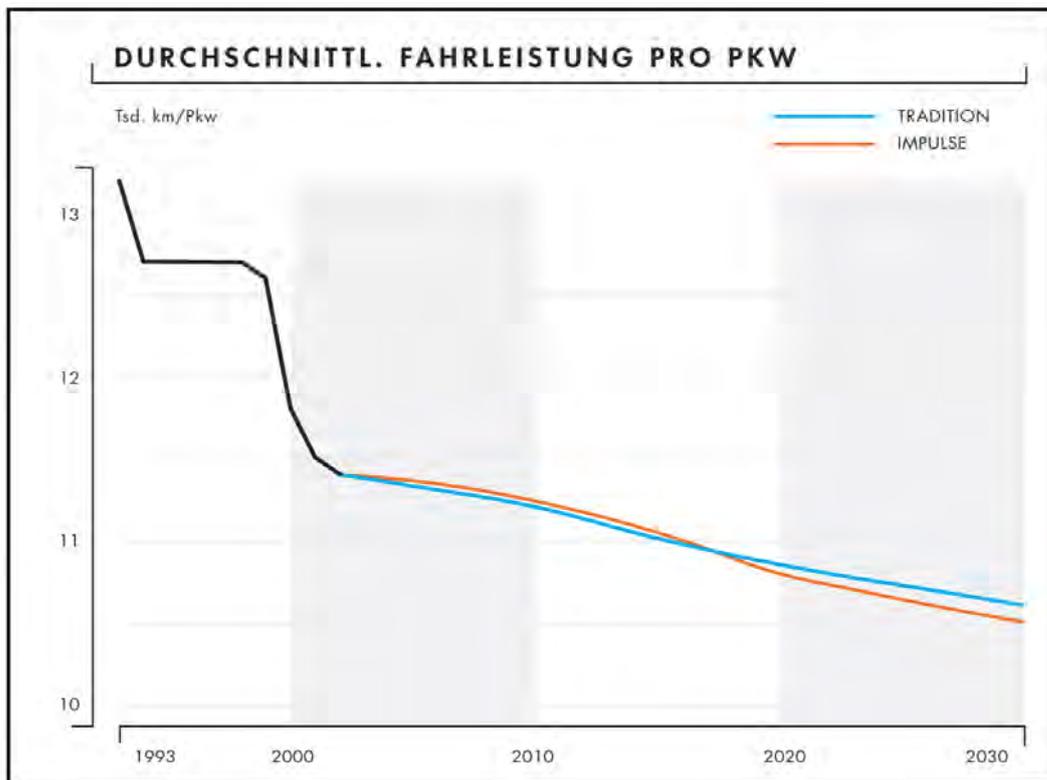


Abbildung A - 5: Prognose Pkw-Fahrleistungen

Quelle: Shell Pkw-Szenarien bis 2030, S. 33

A 3. Erkelenz-spezifische Bedingungen

A 3.1 Verkehrsmittelwahl / Modal Split

Im Rahmen des VEP 1995 wurden für die beiden Szenarien der Verkehrsentwicklung Zielgrößen für die Verkehrsmittelwahl, d.h. die Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf die einzelnen Verkehrsmittel (Modal Split) formuliert, die bei einer vollständigen Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen erreichbar sind (vgl. Abbildung A - 6). Wesentlich dabei ist die Reduzierung des MIV-Anteils im Zukunftsszenario von 51% auf 45 %, der die Steigerung des ÖPNV-Anteils aufgrund einer angebotsorientierten Fortentwicklung der ÖPNV-Leistungen von 8 % auf 12 % sowie die Steigerung des Radverkehrsanteils von 11 % auf 13 % gegenüberstehen³.

³ Die Zielsetzung für den Radverkehrsanteil im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte (AGFS) liegt allerdings bei 25 %.

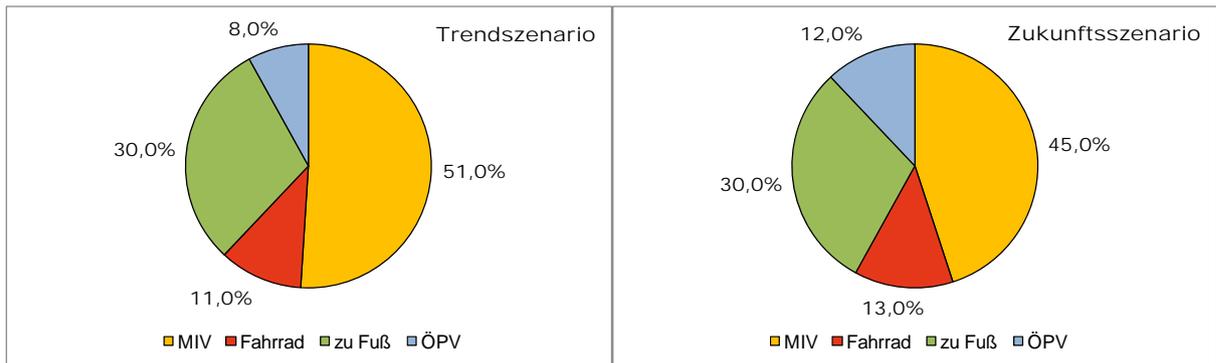


Abbildung A - 6: Modal Split-Verteilung nach VEP 1995

Die Ermittlung des lokalen Modal Split ist mit hohem Aufwand verbunden, da belastbare Ergebnisse nur durch eine repräsentative Einwohnerbefragung ermittelt werden können. Dies ist weder für den VEP 1995 erfolgt, noch war dies Gegenstand der VEP-Fortschreibung.

Sollen Rückschlüsse auf den derzeitigen Modal Split in Erkelenz gewonnen werden und somit eine Bewertung ermöglichen, in welchem Umfang die Zielsetzung des VEP 1995, den MIV-Anteil zugunsten des Umweltverbunds zu senken, erfolgreich war, bietet sich lediglich ein Blick auf den aktuellen bundesweiten Modal Split an. Die letzte diesbezügliche umfassende Erhebung stammt allerdings aus dem Jahr 2002⁴. Eine stichprobenbasierte Fortschreibung stammt aus dem Jahr 2007⁵. Die Ergebnisse sind in Abbildung A - 7 dargestellt.

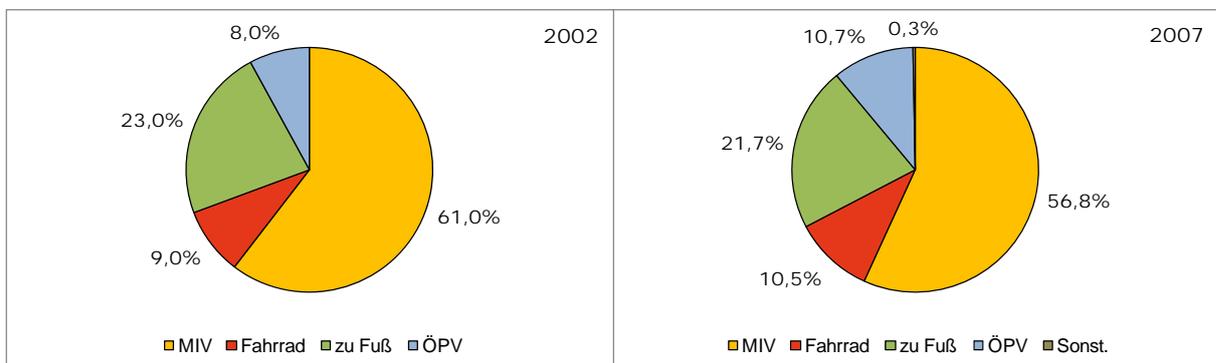


Abbildung A - 7: Modal Split bundesweit

Quelle: s. Anmerkungen 4 und **Fehler! Textmarke nicht definiert.**

Geht man davon aus, dass aufgrund der eher ländlich geprägten und daher ohnehin zu höherer Kfz-Affinität tendierenden Struktur der Stadt Erkelenz der hiesige MIV-Anteil mindestens dem Bundesdurchschnitt entspricht oder sogar etwas darüber liegt, bleibt festzustellen, dass das Ziel des VEP 1995, eine nennenswerte Umverteilung der Modal Split-Anteile herbeizuführen, nicht erreicht wurde. Obwohl eine Reihe zielgerichteter Maßnahmen umgesetzt werden konnte, kann dies letztlich nicht verwundern, da insbesondere der im Zukunftsszenario unterstellte „Quantensprung“ im ÖPNV-Angebot durch die Einrichtung des Stadtbusverkehrs nicht erfolgt ist sowie eine gezielte Förderung des Radverkehrs lediglich ansatzweise erfolgte.

⁴ Infas / DIW: Mobilität in Deutschland 2002 (KONTIV), im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

⁵ Universität Karlsruhe – Institut für Verkehrswesen: Laufende Panelstatistik 2007, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

A 3.2 Motorisierung

Ein weiterer bestimmender Parameter für die künftige Verkehrsentwicklung in Erkelenz ist die Ausstattung der Einwohner mit Pkw. Die Entwicklung der Kennwerte „Pkw-Bestand“ und „Pkw-Dichte“ ist der Abbildung A - 8 zu entnehmen. Daraus wird deutlich, dass

- in den Jahren 2006 und 2007 ein verstärkter Anstieg beim Pkw-Bestand und der Pkw-Dichte zu verzeichnen ist⁶,
- die Pkw-Dichte in Erkelenz erwartungsgemäß über dem Landesdurchschnitt liegt.

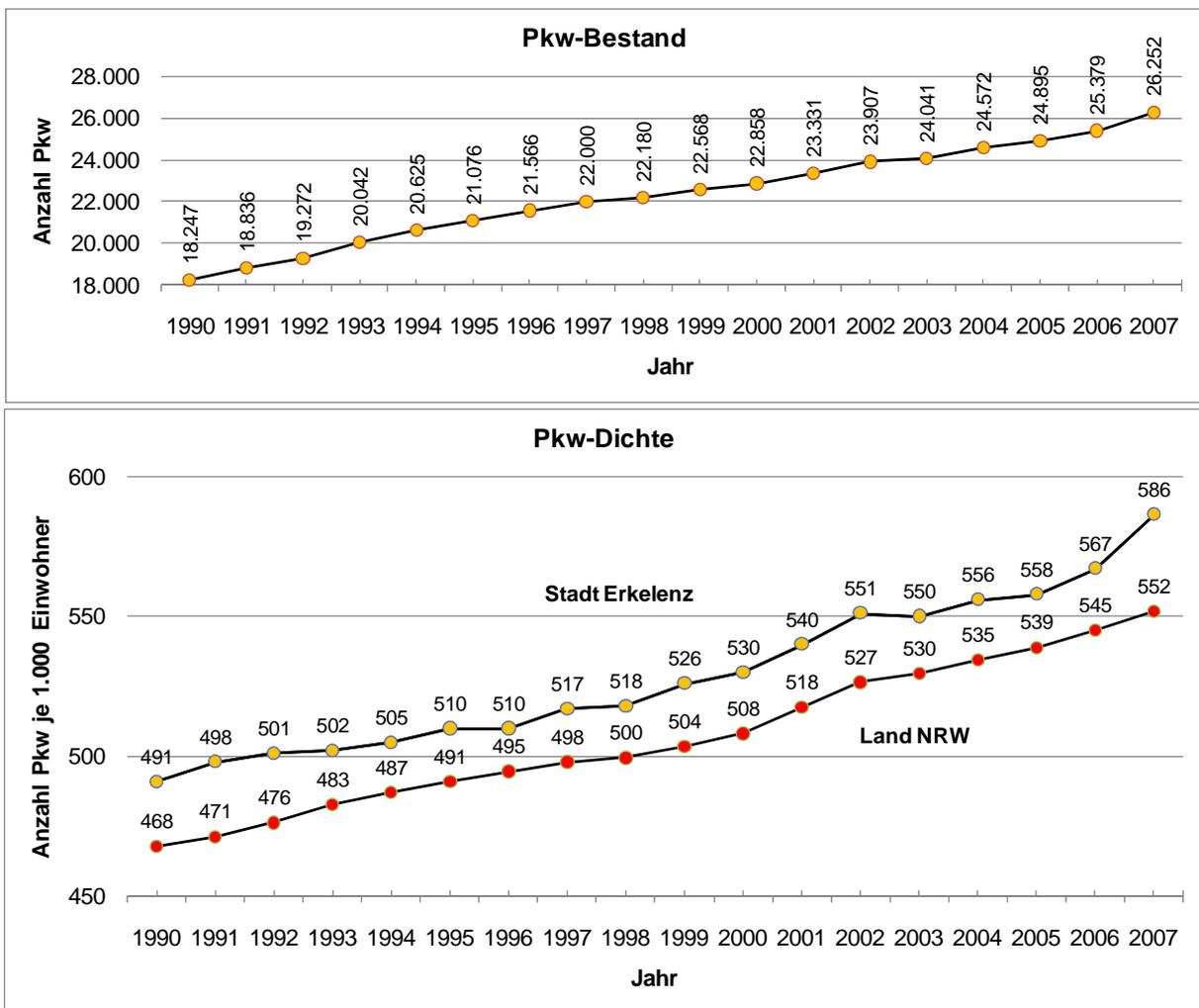


Abbildung A - 8: Entwicklung Pkw-Bestand und Pkw-Dichte in Erkelenz

⁶ Aufgrund geänderter Erfassungssystematik des Kfz-Bestands beim Kraftfahrt-Bundesamt sind Aussagen zum aktuellen Stand nicht möglich.

A 3.3 Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung

Gemäß der offiziellen Bevölkerungsprognose des Landesamts für Datenverarbeitung und Statistik NRW aus dem Jahr 2006 ist im Kreis Heinsberg und der Stadt Erkelenz für den Perspektivzeitraum der VEP-Fortschreibung mit einer dynamischen Wachstumsentwicklung bei der Bevölkerungszahl auszugehen (vgl. Tabelle A - 1). Somit wäre in Erkelenz durchaus mit einer moderaten Zunahme des Verkehrsaufkommens in diesem Zeitraum zu rechnen.

	Bevölkerung 1.5.2008	Bevölkerung 2015 Prognose		Bevölkerung 2020 Prognose	
	abs.	abs.	Zuwachs [%]	abs.	Zuwachs [%]
Kreis Heinsberg	256.664	267.165	4,1	271.440	5,8
Stadt Erkelenz (ohne Wanderungsgewinne)	45.570	42.784	-6,1	41.672	-8,6
Stadt Erkelenz (mit Wanderungsgewinnen)	45.570	47.712	4,7	48.837	7,2

Tabelle A - 1: Prognose Bevölkerungsentwicklung

Quelle: LDS NRW und Stadt Erkelenz

Eine im Jahr 2007 durch die Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Heinsberg mbH vorgelegte Studie kommt allerdings – mit nachvollziehbarer Kritik an der LDS-Berechnungsmethodik – zu deutlich abweichendem Ergebnis⁷. Danach ist mit einer stagnierenden Entwicklung bis etwa 2015 und danach mit einem deutlichen Rückgang der Einwohnerzahl des Kreises zu rechnen. Die Entwicklung in der Stadt Erkelenz würde dann mutmaßlich nicht deutlich von diesem Trend abweichen.

Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung zumindest im Perspektivzeitraum der VEP-Fortschreibung keine gravierenden Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen in Erkelenz insgesamt zu erwarten sind.

Ein davon abweichendes Bild ergibt sich allerdings bei der kleinräumigen Betrachtung der innerstädtischen Strukturen und Entwicklungen. Die nachhaltigen Auswirkungen durch den fortschreitenden Braunkohletagebau auf die Siedlungsstruktur und die Verkehrsverflechtungen – die im Übrigen im VEP 1995 noch gänzlich unberücksichtigt geblieben sind – werden zu deutlichen Änderungen in der Binnenverkehrsverteilung führen.

Die Darstellung der Einwohnerentwicklung – differenziert nach dem Bereich Erkelenz-Mitte und den Ortsteilen in Abbildung A - 9 zeigt, dass sich der Zuwachs schon seit einigen Jahren auf den Bereich der Innenstadt konzentriert, während die Ortsteile in der Summe einen Rückgang zu verzeichnen haben.

Verstärkt wird die Zuwachsdynamik im Bereich der Erkelenzer Innenstadt noch durch die Entwicklung der Umsiedlungsstandorte für die durch den Braunkohletagebau in Anspruch genommenen Ortsteile, die sich in diesem Bereich konzentrieren (werden), wenn auch die Umsiedlungsstandorte für Keyenberg / Kuckum / Unter- /Oberwestrich / Berverath und Holzweiler noch nicht festgelegt sind (vgl. Abbildung A - 10).

⁷ Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Heinsberg mbH: Leitbild Standort Kreis Heinsberg, 2007

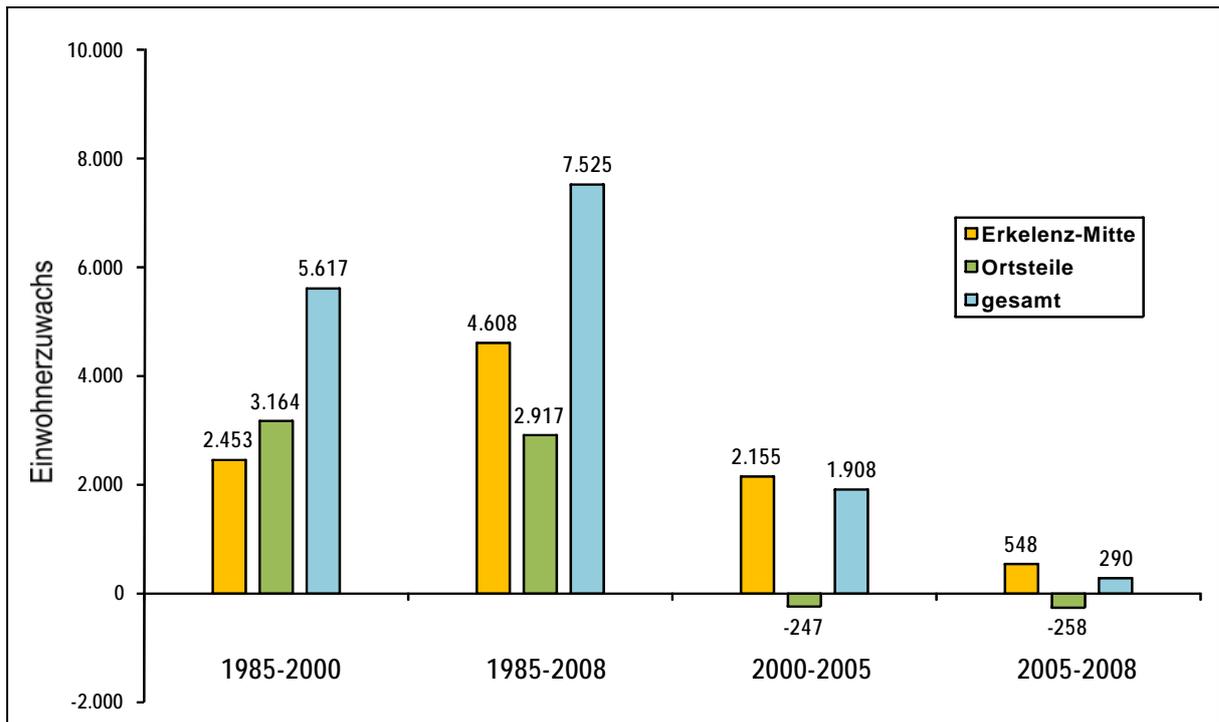


Abbildung A - 9: Einwohnerentwicklung Erkelenz-Mitte / Ortsteile

Quelle: Stadt Erkelenz

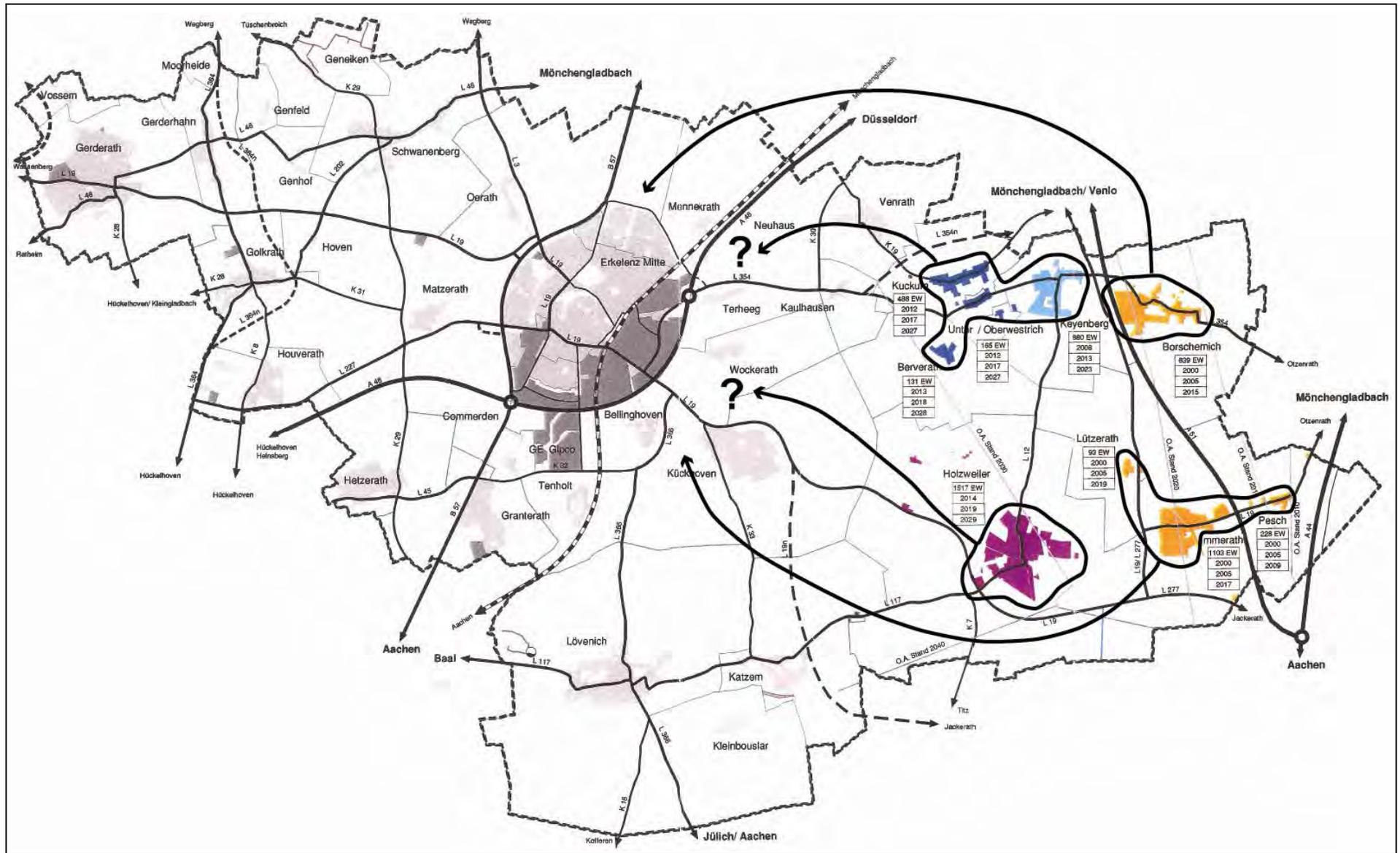
Dieser Trend folgt dem bereits im Flächennutzungsplan 2001 entwickelten Leitbild der Stadtentwicklung Erkelenz, als dessen Oberziel der „verträgliche Einbau – quantitativ und qualitativ – der durch Zuzug und lokale Umsiedlung zu erwartenden Einwohnerzuwächse und der damit verbundenen Bedürfnisse in die vorhandene Landschafts- und Stadtstruktur“ formuliert wurde. Im End-effekt soll dies zu einer „Stadt der kurzen Wege“ führen.

Von dieser Konzentration auf den Bereich Erkelenz-Mitte sind im Hinblick auf die Verkehrsentwicklung folgende Auswirkungen zu erwarten:

- Unabhängig von der Bevölkerungsentwicklung im gesamtstädtischen Rahmen ist im Bereich der Erkelenzer Innenstadt mit einem Anstieg des Verkehrsaufkommens zu rechnen.
- Neben der Zunahme des fließenden Verkehrs bedingt dies auch eine verstärkte Nachfrage nach Abstellmöglichkeiten sowohl für Kraftfahrzeuge (Parkflächen) als auch für Fahrräder.
- Ein erheblicher Anteil des zusätzlichen Verkehrsaufkommens entfällt auf Wege, die aufgrund ihrer Kürze nicht notwendigerweise mit dem Pkw zurückgelegt werden müssen.
- Die Auswirkungen des wachsenden Verkehrs werden somit umso geringer ausfallen, je attraktiver es ist, diese Wege eher mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen, als den Pkw zu nutzen.
- Eine durchaus mögliche Verlagerung nennenswerter Anteile dieses zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf den Öffentlichen Verkehr wird allerdings einer – derzeit nicht absehbaren – offensiven Strategie hinsichtlich des ÖPNV-Angebots bedürfen.

Abbildung A - 10: Umsiedlungsentwicklung

Quelle: Flächennutzungsplan der Stadt Erkelenz (Entwurf 1998), eigene Bearbeitung



B Kfz-Verkehr

B 1. Stand der Umsetzung VEP 1995

Die wesentlichen Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bewertung des Kfz-Verkehrs im VEP 1995 für die Stadt Erkelenz lassen sich wie folgt zusammen fassen:

- fehlende bzw. nur unzureichend ablesbare Hierarchisierung des Straßennetzes
- zu hohes bzw. nicht situationsangepasstes Geschwindigkeitsniveau
- zu wenig deutliche Übergänge zwischen freier Strecke und Ortslagen
- unzureichende Leistungsfähigkeit einiger Knoten in den Spitzenstunden.

Für den fließenden Kfz-Verkehr wurde auf der Grundlage dieser Analyseergebnisse ein Maßnahmenpaket entwickelt. Die wichtigsten empfohlenen Maßnahmen waren:

- der Bau der Nordtangente zwischen B 57 und A 46 / L 354 zur Entlastung der Erkelenzer Innenstadt von Durchgangsverkehren
- die Umgestaltung der Kölner Straße zu einem „verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“ mit Fortbestand der Einbahnstraßenregelung
- die möglichst weitgehende Einführung von Tempo-30-Zonen
- als Ergänzung des überörtlichen Straßennetzes der Bau von Ortsumgehungen für die Ortslagen Gerderath, Gerderhahn und Golkrath zur Entlastung der Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr, insbesondere vom Schwerlastverkehr
- geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen an Ortseingängen zur Reduzierung des allgemein zu hohen Geschwindigkeitsniveaus in den Ortsdurchfahrten
- in mittelfristiger Perspektive die umfeldverträgliche Gestaltung der Ortsdurchfahrten im Vorbehaltsnetz.

Die Maßnahmen waren eingebunden in ein verkehrliches Gesamtkonzept und sollten durch Maßnahmen für den ruhenden Kfz-Verkehr, für Fußgänger- und Radfahrer und den Öffentlichen Personennahverkehr ergänzt werden.

Bei den Maßnahmen im überörtlichen Straßennetz wurde von vornherein deutlich gemacht, dass es sich dabei um seitens der Stadt gegenüber den Straßenbaulasträgern zu vertretende Zielvorstellungen handelt, die nicht in eigener Zuständigkeit zu realisieren sind.

Der VEP 1995 enthielt noch keine Aussagen zu Maßnahmen, die sich aus einer Umsetzung der Tagebauplanungen „Garzweiler II“ ergeben würden.

In der Tabelle B - 1 sind die den fließenden Kfz-Verkehr betreffenden Einzelmaßnahmenvorschläge des VEP 1995 zusammengestellt und durch einen Hinweis auf den aktuellen Stand der Umsetzung ergänzt worden.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass dort, wo die Stadt Erkelenz in eigener Zuständigkeit (und eigener Finanzverantwortung) handeln konnte, sie einen hohen Umsetzungsstand erreicht hat. Insbesondere die vordringlichen Maßnahmen im Bereich der Innenstadt konnten abgeschlossen werden, so die Nordtangente (Düsseldorfer Str.) und die Umgestaltung der Kölner Str. mit den damit verbundenen Änderungen der Verkehrsführung.

Tabelle B - 1: Stand der Maßnahmenumsetzung fließender Kfz-Verkehr VEP 1995

Maßnahme	Zeitraumen	Stand der Umsetzung
Erkelenz Mitte		
Bau der Nordtangente	mittelfristig	abgeschlossen
Aufhebung des BÜ Brückstraße	mittelfristig	abgeschlossen
Umwandlung der Kölner Straße in einen "verkehrsberuhigten Geschäftsbereich"	kurz- / mittelfristig	abgeschlossen
Bellinghoven		
geschwindigkeitsdämpfende Umgestaltung am Ortseingang aus Richtung Süden	nach erfolgter Abstufung	abgeschlossen
Umgestaltung des Knotens K 32/ L 366 zur Vermeidung von Durchgangsverkehr in Bellinghoven	nach Abstufung	Durchgangsverkehr durch Sperrung Ortsdurchfahrt reduziert
Berverath		
dorfgerichte Gestaltung des Straßenraums	in Rahmen zukünftiger Straßenbaumaßnahmen	
Borschemich		
geschwindigkeitsdämpfende Umgestaltung der Ortseinfahrt L 354	kurz- bis mittelfristig	
dorfgerichte Gestaltung des Straßenraums im Ortskernbereich	in Rahmen zukünftiger Straßenbaumaßnahmen	
Genfeld		
dorfgerichte Straßenraumgestaltung	in Rahmen zukünftiger Straßenbaumaßnahmen	
Genhof		
geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen an den Ortseingängen sowie Umgestaltung (mit Engstellen) und Ausbau OD L 46	laufende Maßnahme	abgeschlossen
geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme und Umgestaltung Eingangsbereich L 202 des Genhofer Mühlenwegs	voraussichtlich 1996	abgeschlossen
Gerderhahn		
Bau der Ortsumgehung L 364n	mittelfristig	
Gerderath		
Bau der "Südostumgehung" (EL 46) von der K 28 zur L 46	mittel-/langfristig	<i>wird nicht weiter verfolgt</i>
Umgestaltung der Vossemer Straße	langfristig	abgeschlossen

Fortsetzung Tabelle B - 1

Maßnahme	Zeitraumen	Stand der Umsetzung
Golkraath		
Umbau des Knotens L 364/K 8/ K 26 im Ortskern, mit punktuell geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen	mittelfristig (1996), nach Durchführung der Ortsentwässerung	abgeschlossen
geschwindigkeitsdämpfende Umgestaltung der Ortseingänge L 364, K 8 und L 202	kurz- bis mittelfristig	abgeschlossen
geschwindigkeitsdämpfende Umgestaltung des Ortseingangs K 26 (Terreicken). und Umgestaltung des Kapellenumfeld sowie der angrenzenden Einmündungen	in Rahmen zukünftiger Straßenbaumaßnahmen	abgeschlossen
Bau der Ortsumgehung L 364n	mittelfristig	
Granterath		
Maßnahme Eingang Tempo-30-Zone (B 57 – Birker Weg)	kurz- bis mittelfristig	
Hetzerath		
Geschwindigkeitsreduzierung an Ortseingängen	mittelfristig	
Holzweiler		
Geschwindigkeitsdämpfende Umgestaltung des südlichen Ortseingangs (Titzer Straße)	mittelfristig	
Umgestaltung nördliche Ortseinfahrt und OD bis zur Kirche	mittelfristig, z. Zt. Planung	abgeschlossen
Umgestaltung des Ortskernbereichs	kurz- bis mittelfristig	abgeschlossen
Houverath		
geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme im Eingangsbereich Tempo-30-Zone	in Rahmen zukünftiger Straßenbaumaßnahmen	abgeschlossen
dorfgerechter Straßenausbau der Straße In Houverath	in Rahmen zukünftiger Straßenbaumaßnahmen	abgeschlossen
Houven		
geschwindigkeitsdämpfende Umgestaltung der Ortseingänge und dorfgerichte Umgestaltung der Platzsituation am Wegekreuz	Nach Straßenausbau und Ortsentwässerung (1997/98)	Ortsentwässerung SW abgeschlossen
Immerath		
geschwindigkeitsdämpfende Umgestaltung der Ortseingänge im Zuge der L 19	kurz- bis mittelfristig	
geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im Eingangsbereich von Tempo-30-Zonen in der Lützerather und der Jackerather Straße	kurz- bis mittelfristig	
dorfgerichte Straßenausbau der OD L 19, insbesondere im Bereich Kirche	in Rahmen zukünftiger Straßenbaumaßnahmen	

Fortsetzung Tabelle B - 1

Maßnahme	Zeitraumen	Stand der Umsetzung
Kaulhausen		
geschwindigkeitsdämpfende Umgestaltung des Ortseingangs L 354 aus Richtung Keyenberg	mittelfristig	
dorfgerichte Gestaltung des Straßenraums in der Ortsmitte	in Rahmen zukünftiger Straßenbaumaßnahmen	
Katzem		
dorfgerechter Straßenausbau der L 117	in Rahmen zukünftiger Straßenbaumaßnahmen	
Geschwindigkeitsreduzierung am westl. und östl. Ortseingang	mittelfristig	
Ausbau Buschstraße mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen	kurzfristig (95/96)	
Keyenberg		
dorfgerechter Straßenausbau insbesondere im Ortskernbereich	in Rahmen zukünftiger Straßenbaumaßnahmen	
Kleinbouslar		
dorfgerichte Gestaltung des Straßenraums in der gesamten Ortslage, Umgestaltung im Bereich Kapelle / Spielplatz	in Rahmen zukünftiger Straßenbaumaßnahmen	
Kuckum		
geschwindigkeitsdämpfende Umgestaltung der Ortseingänge K 19	mittelfristig	abgeschlossen
dorfgerichte Gestaltung des Straßenraums insbesondere im Bereich östlicher Ortseingang, Knoten Kuckumer Niersstraße und Kuckumer Quellenstr.	in Rahmen zukünftiger Straßenbaumaßnahmen	
Kückhoven		
geschwindigkeitsdämpfender Ausbau der K 33 zwischen Ortseingang und Kleinend	kurzfristig (für 1995/96 geplant)	abgeschlossen
Umgestaltung des Straßenraums im Bereich In Kückhoven / An der Maar	mittel- bis langfristig	abgeschlossen
geschwindigkeitsdämpfende Umgestaltung des Ortseingangs K 33 / Hasenweg als Kreisverkehr im Zuge einer südlichen Bauflächenentwicklung	kurz- bis mittelfristig	abgeschlossen
geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme im Gebietseingang Tempo-30-Zonen	kurz- bis mittelfristig	
Lövenich		
Umgestaltung Hauptstraße im Bereich der Einmündung In Lövenich	mittel- bis langfristig	
Geschwindigkeitsreduzierung an Ortseingängen	mittelfristig	
Einmündung Baugebiet Gasberg	mittelfristig	abgeschlossen

Fortsetzung Tabelle B - 1

Maßnahme	Zeitraumen	Stand der Umsetzung
Lützerath		
dorfgerichte Gestaltung	in Rahmen zukünftiger Straßenbaumaßnahmen	
Matzerath		
dorfgerichte Umgestaltung des Straßenraums im Ortskernbereich	in Rahmen zukünftiger Straßenbaumaßnahmen	abgeschlossen
Mennekrath		
dorfgerichte Gestaltung	in Rahmen zukünftiger Straßen- und Kanalbaumaßnahmen	
Ober- / Unterwestrich		
geschwindigkeitsdämpfende Umgestaltung Ortseingänge L 354	kurz- bis mittelfristig	
Oerath		
dorfgerichter Straßenausbau	in Rahmen zukünftiger Straßenbaumaßnahmen	
Pesch		
geschwindigkeitsdämpfende Umgestaltung der Ortseingänge im Zuge der L 19	kurz- bis mittelfristig	
Tenholt		
dorfgerichte Gestaltung insbesondere des Angerbereichs	in Rahmen zukünftiger Straßenbaumaßnahmen	
Terheeg		
dorfgerichte Gestaltung insbesondere im Bereich der Kirche östlicher Ortseingang als Gebietseingang Tempo-30-Zone	in Rahmen zukünftiger Straßenbaumaßnahmen	
Am Grubusch / Einmündung Wirtschaftsweg Verkehrssicherung im Bereich Spielplatz	kurz- bis mittelfristig	
Schwanenberg / Grambusch		
geschwindigkeitsdämpfende Umgestaltung Ortseingang L 46 aus Richtung Genhof, L 202 aus Richtung Golkrath	kurzfristig mit laufenden Maßnahmen	abgeschlossen
Umbau des Knotens Buscherbahn / Lindches Weg	mittel- bis langfristig	
Städtebauliche Integration und Aufwertung sowie Umgestaltung der OD L 46 / L 202 im Ortskernbereich	mittel- bis langfristig	
Venrath		
geschwindigkeitsdämpfende Umgestaltung der Ortseingangsbereiche	mittel- bis langfristig	tlw. abgeschlossen
Wockerath		
dorfgerichte Gestaltung insbesondere im Bereich Jakob- / Annastraße	in Rahmen zukünftiger Straßenbaumaßnahmen	

B 2. Rahmenbedingungen

Die Perspektiven für die künftige Entwicklung des Kfz-Verkehrs in Erkelenz werden von generellen Rahmenbedingungen ebenso geprägt wie von solchen lokaler Art. Auf die allgemein zu erwartende bundesweite Entwicklung wurde bereits in Teil A eingegangen. Hier seien nur schlagwortartig nochmals genannt:

- weiterer Anstieg der Motorisierung, d.h. der Anzahl der Kfz pro Einwohner
- vermutlich nur noch geringer Anstieg der Kfz-Fahrleistungen insgesamt; derzeit ist von einer Stagnationssituation auszugehen.

Somit lässt sich aus diesen generellen Rahmenbedingungen keine Notwendigkeit einer umfassenden weiteren Ertüchtigung des Kfz-Netzes ableiten. Vielmehr wird es darum gehen, bestehende Nutzungskonflikte zu entschärfen, punktuelle Leistungsfähigkeitsdefizite abzubauen und einzelne Netzergänzungen umzusetzen

Mit dem anlaufenden Braunkohlentagebau Garzweiler II ist allerdings eine stadtspezifische Sonderentwicklung mit erheblichen Auswirkungen auf das Erkelenzer Straßennetz gegeben. Damit verbunden ist bereits während der Perspektivlaufzeit der VEP-Fortschreibung:

- die von Ost nach West fortschreitende Ausdehnung des Abbaugebiets, durch die zunächst die Ortsteile Pesch (2009), Borschemich (2015), Immerath (2017) und Lützerath (2019)⁸ unmittelbar betroffen sind
- die Unterbrechung der überregionalen und regionalen Nord-Süd-Straßenverbindungen A 61, L 277 und späterhin L 12, sowie die regionalen Ost-West-Verbindungen L 19 und L 354, für die Ersatzlösungen erforderlich werden
- die Ausweisung und Bebauung der Umsiedlungsstandorte Neu-Borschemich und Neu-Immerath-Pesch-Lützerath, die – entsprechend den Zielen der Raumordnung und Landesplanung – vorhandenen Siedlungsbereichen zugeordnet sind und innenstadtnah liegen, einen entsprechenden Anschluss an das Straßennetz erfordern und die zusätzlichen Kfz-Verkehr im Innenstadtbereich erzeugen werden.

Daneben ist die weitere Entwicklung des Siedlungsbereichs westlich der Erkelenzer Innenstadt zwischen L 19 und L 227, für den Wohn-, Sport- und Freizeitnutzung vorgesehen ist, zu beachten.

Für die in den nächsten Jahren anstehende Standortfindung für die noch umzusiedelnden Ortschaften Keyenberg (2023), Unter-/Oberwestrich (2027), Kuckum (2027), Berverath (2028) und Holzweiler (2029) können und sollen im Zuge der VEP-Fortschreibung noch keine detaillierten Aussagen gemacht werden.

Der Kfz-Verkehr bleibt eingebunden in ein Gesamtverkehrskonzept (s.a. gesonderten Bericht), das die übrigen Verkehrsarten angemessen und im Konfliktfall auch vordringlich zu berücksichtigen hat.

⁸ jeweils bergbauliche Inanspruchnahme

B 3. Aufgabenstellung

Für die Fortschreibung des VEP waren für den Bereich des Kfz-Verkehrs folgende Fragestellungen von besonderer Bedeutung:

- Welche Entwicklungen sind – auch im Hinblick auf den Beginn der Braunkohlentagebaumaßnahmen und hiermit verbundenen siedlungsstrukturellen Auswirkungen sowie allgemeinen Siedlungsentwicklungen (s. Flächennutzungsplanung) – für das Vorbehaltsnetz der Hauptverkehrsstraßen zu erwarten und welche Maßnahmen sind dort erforderlich ?
- Ist die im VEP 1995 vorgenommene funktionale Gliederung und Kategorisierung des Straßennetzes noch aktuell ? Welche Änderungen sind hier sinnvoll und erforderlich ?
- Welche punktuellen Problembereiche bestehen im Straßennetz weiterhin oder sind seitdem hinzu gekommen ? Bieten sich kurzfristig Lösungsmöglichkeiten an ?

Aus diesen Fragestellungen wurde das Arbeitsprogramm für den fließenden Kfz-Verkehr gezielt abgeleitet:

- Entwicklung des Vorbehaltsnetzes (einschl. Ortsumgehungen und Braunkohlentagebaufolgen)
- Funktionale Gliederung / Straßenkategorisierung Erkelenz-Mitte und Ortsteile
- Untersuchung ausgewählter Knoten im Hinblick auf die Umwandlung in Kreisverkehrsplätze

Im Gegensatz zum VEP 1995 wurden keine flächendeckenden Erhebungen hinsichtlich der aktuellen Kfz-Verkehrsstärken und der Erfassung von Verträglichkeitsmängeln vorgenommen. Vielmehr orientiert sich die Bearbeitung an vorhandenen Erhebungsergebnissen (Landesverkehrszählung 2005 im klassifizierten Netz) und den in der Zwischenzeit gewonnenen Erkenntnissen und Erfahrungen. Lediglich im Blick auf die mögliche Umgestaltung einzelner Knoten zu Kreisverkehrsplätzen wurden aktuelle Kfz-Belastungsdaten sowie einzelner Straßenabschnitte (Erkelenz Mitte) erhoben.

B 4. Grundsätze der Straßennetzgestaltung

„Der Kraftfahrzeugverkehr benötigt ein in sich schlüssiges Netz mit guter Orientierbarkeit, funktionsorientierter Abstufung und entsprechender Gestaltung der Netzelemente“⁹.

Eine funktionale Gliederung des Straßennetzes erfolgt in Abhängigkeit von der Bedeutung der jeweiligen Netzelemente, orientiert an einem sicheren und bedarfsgerechten Verkehrsablauf und Schonung der natürlichen Lebensgrundlagen. Es sollen Rahmenbedingungen für eine Verkehrs-, umfeld- und umweltgerechte Gestaltung und Dimensionierung der einzelnen Netzelemente geschaffen werden.

In den bestehenden Siedlungsbereichen Erkelenz-Mitte und Ortsteilen besteht die Aufgabe darin, die Verkehrsnetze zu überprüfen und ggf. zu modifizieren bzw. den Netzelementen andere maßgebende Funktionen zuzuordnen.

Die Anwendung der funktionalen Gliederung kann zu Ausbauerfordernissen oder Rückbaumöglichkeiten führen.

Für die Gestaltung des Straßennetzes ist daher eine Gliederung der Netzteile nach ihren vielfältigen Funktionen für Verbindung, Erschließung und Aufenthalt notwendig. Aufgabe der Straßen-

⁹ EAE 85/95

netzgestaltung ist es, die für Planung, Entwurf und Betrieb von Straßen maßgebenden Straßenkategorien zu ermitteln bzw. festzulegen.

Die Einteilung geschieht in Anlehnung an die Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Köln. Maßgebend für die Straßenhierarchie ist hierbei der Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes (RAS-N, Ausgabe 1988), der als Grundlage für die weitergehenden entwurfstechnischen Regelungen (Linienführung, Querschnittsgestaltung, Knotenpunktausbildung, Anlage von Erschließungsstraßen) dient.

Die Zuordnung zu einer bestimmten Straßenkategorie erfolgt nach der maßgebenden Funktion (Verbindung, Erschließung, Aufenthalt), die eine Straße zu erfüllen hat.

Die Zuordnung einer maßgeblichen Funktion heißt nicht, dass nicht auch andere verkehrliche und nicht verkehrliche Nutzungsansprüche bestehen. Sofern sich diese mit der Verbindungsfunktion überlagern, sollte in der Straßenraumgestaltung dafür Rechnung getragen werden, dass die Nutzungskonflikte zumindest minimiert werden und eine möglichst hohe Verträglichkeit der verschiedenen Nutzungen erreicht wird.

Es nicht immer möglich und sinnvoll, die Funktionszuweisung einer Straße von vornherein aus dem vorhandenen Ausbaustandard abzulesen. Dies gilt insbesondere auch für Ortsdurchfahrten in den eher dörflich geprägten Ortsteilen. Hier können Straßenzüge die Funktion einer Hauptverkehrsstraße aufweisen, obwohl sie nur vergleichsweise schwach belastet sind und die Überlagerung von Erschließungsverkehr, ortsteilverbindendem Verkehr und Durchgangsverkehr mit den vielfältiger nichtverkehrlichen Nutzungen in dörflichen Straßenräumen Kompromisse erfordern.

Die der Kategorisierung des Erkelenzer Straßennetzes zugrunde liegenden funktionalen Merkmale sind in der nachfolgenden Tabelle B - 2 zusammengestellt.

Tabelle B - 2: Definition der Straßenkategorien

Quelle: eigene Zusammenstellung in Anlehnung an RAS-N, EAE 85/95 und EAHV 93/98

Straßenkategorie	maßgebende Funktion	Verbindungsfunktions – Stufe nach RAS-N	Merkmale	Angestrebte Geschwindigkeit (V 85)	Verkehrsstärken (Spitzenstunde)
überregionale Straßen	Verbindung	I großräumige Straßenverbindung: - Verbindungen zwischen Oberzentren sowie zentralen Orten vergleichbarer Verkehrsbedeutung	- dienen der Abwicklung überregionaler Verkehre - überwiegend Bundesautobahnen und Bundesstraßen		
regionale Straßen	Verbindung	II überregionale Straßenverbindung: - Verbindungen von Mittelzentren zu Oberzentren sowie zwischen Mittelzentren	- dienen der Abwicklung regionaler Verkehre - überwiegend Landes- und Kreisstraßen		
innerörtliche Hauptverkehrsstraßen	Verbindung	III zwischengemeindliche Straßenverbindung: - übergemeindliche Verbindungen zu zentralen Orten - Anbindung innergemeindlicher Grundzentren zur Deckung des täglichen Bedarfs	innerstädtische Straßen mit maßgeblicher Verbindungsfunktion - dienen dem (über)regionalen Durchgangsverkehr und der Stadtteilverbindung - z.T. klassifiziert (B, L, K)	50	> 800

Fortsetzung Tabelle B - 2

Straßenkategorie	maßgebende Funktion	Verbindungsfunktions – Stufe nach RAS-N	Merkmale	Angestrebte Geschwindigkeit (V 85)	Verkehrsstärken (Spitzenstunde)
Sammelstraßen	Erschließung	IV flächenerschließende Straßenverbindung: <ul style="list-style-type: none"> - übergemeindliche und innergemeindliche Verbindungen zu Ortsteilen ohne Zentrenfunktion - Anbindung von punktuellen Verkehrserzeugern 	Erschließungsstraßen mit untergeordneter Verbindungsfunktion <ul style="list-style-type: none"> - dienen überwiegend der Sammlung bzw. Verteilung der aus den Anliegerstraßen zufließenden Verkehre sowie der Erschließung der angrenzenden Nutzungen - geringe Verbindungsfunktion - kein nennenswerter Durchgangsverkehr - u.a. Bedeutung für Fußgänger-, Radverkehr sowie ÖPNV z.B.: Ortsdurchfahrten in dörflichen Gebieten im Zuge von weniger bedeutenden Verbindungen mit maßgebender Erschließungsfunktion	30 ... 40	Mischgebiete ≤ 800 Wohngebiete ≤ 500 dörfliche Gebiete ≤ 500 Gewerbegebiete ≤ 1.400
Anliegerstraßen	Erschließung / Aufenthalt	V untergeordnete Straßenverbindung	<ul style="list-style-type: none"> - dienen überwiegend der Erschließung der direkt anliegenden Nutzungen (Wohnen, Gewerbe, Industrie) - keine primäre Sammel- oder Verbindungsfunktion - mehrere Typen je nach Erschließungs- oder Aufenthaltswahlmöglichkeit z.B.: Ortsdurchfahrten in dörflichen Gebieten ohne nennenswerte Verkehrsbelastungen	≤ 30	Mischgebiete ≤ 400 Wohngebiete ≤ 250 dörfliche Gebiete ≤ 150 Gewerbegebiete ≤ 500

B 5. Klassifiziertes Straßennetz (Vorbehaltsnetz)

B 5.1. Netzbeschreibung

Das Netz der klassifizierten Straßen, nämlich der Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landes- und Kreisstraßen, bildet das Gerüst der überörtlichen und innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen und soll als Vorbehaltsnetz auch weiterhin vordringlich dem Kfz-Verkehr zur Verfügung stehen. Ergänzt wird dieses Vorbehaltsnetz durch einzelne nicht klassifizierte innerstädtische Hauptverkehrsstraßen (vgl. Abbildung B - 1). Die Ausweisung als Hauptverkehrsstraßen impliziert nicht von vornherein einen bestimmten Ausbaustandard hinsichtlich der verfügbaren Verkehrsfläche und des möglichen Geschwindigkeitsniveaus. Vielmehr sind auch hier unter Berücksichtigung der anliegenden Nutzungen auch deutliche Einschränkungen, etwa eine zulässige Höchstgeschwindigkeit < 50 km/h oder Straßenraumumgestaltungen zur Erhöhung der Nutzungsverträglichkeit, z.B. durch Fahrbahneinengungen, möglich. Ihre Funktion als Hauptverkehrsstraße ergibt sich im Wesentlichen aus der Verbindungsfunktion und der Kanalisierung ortsteilübergreifender Verkehrsströme (vgl. Kapitel B - 4).

Zur verkehrlichen Funktion der einzelnen Netzelemente sei auf die umfassende Darstellung im VEP 1995 verwiesen. Gegenüber der damaligen Einstufung haben sich inzwischen folgende Änderungen ergeben:

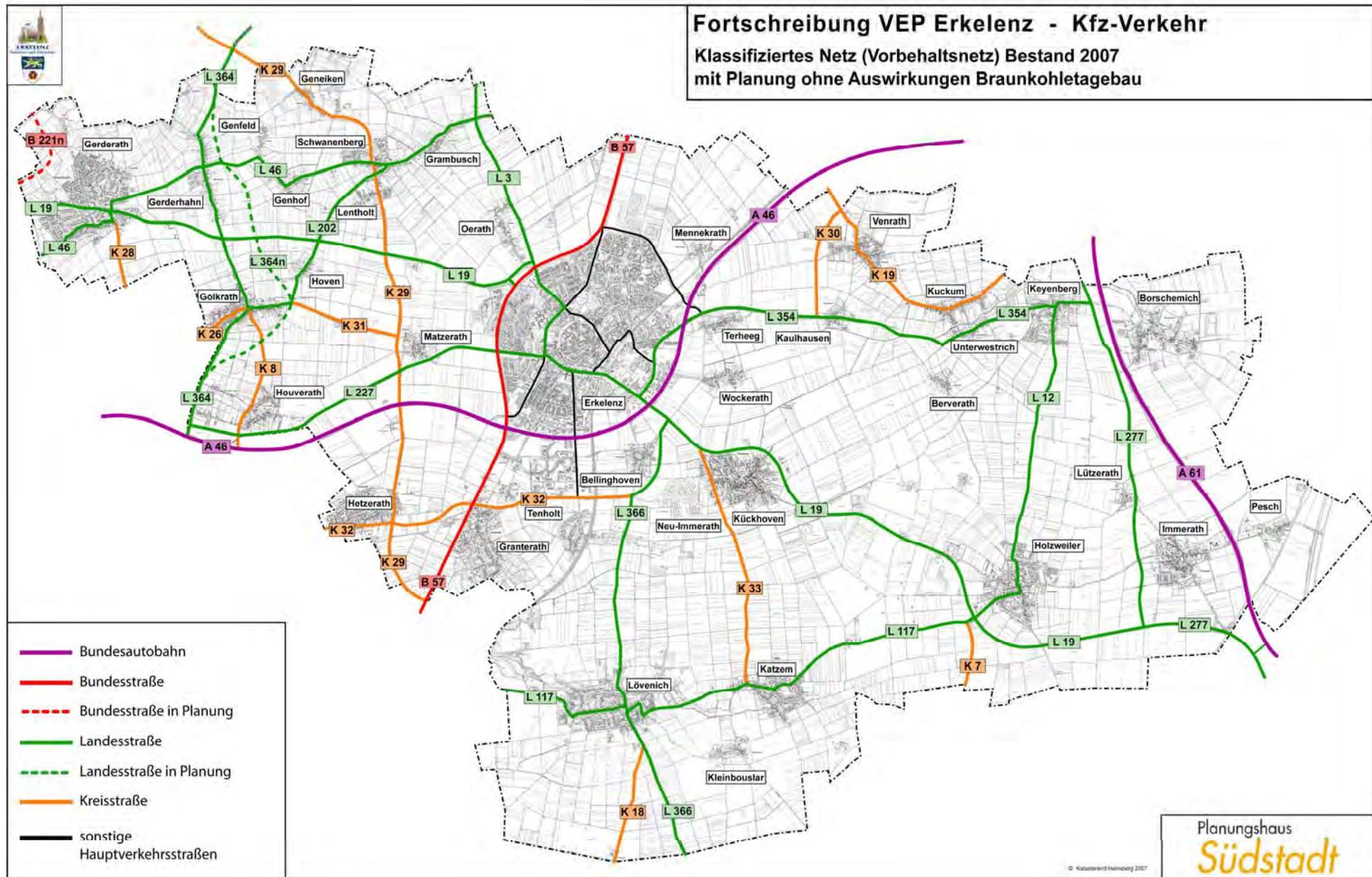
- Nach Kanalisierung der Verkehrsströme im engeren Erkelenzer Innenstadtbereich auf den Tangentenring und dem Abschluss der Umbau- und Umgestaltungsmaßnahmen in der Kernstadt haben die Tenholter Str. im Abschnitt Goswinstr. – Kölner Str. und die Südpromenade ihre Funktion als innerstädtische Hauptverkehrsstraße verloren.
- Die inzwischen fertig gestellte Nordtangente (Düsseldorfer Str.) zwischen B 57 und L 354 ist aufgrund ihrer herausragenden verkehrlichen Funktion als nördliche Umgehungsstraße für Erkelenz-Mitte und mit der Anbindung an die beiden wichtigsten Verkehrsachsen in Erkelenz als Hauptverkehrsstraße einzustufen.
- Durch die Verlagerung der L 366 zwischen K 32 und L 19 auf die bisherige Trasse der K 32 (östliche Umgehung Bellinghoven) ist der Straßenzug in Bellinghoven – Jülicher Str. nicht mehr Hauptverkehrsstraße.

Darüber hinaus haben sich Änderungen lediglich hinsichtlich der Nummerierung durch Wechsel in der Baulastträgerschaft ergeben. Die im VEP 1995 vorgeschlagenen Abstufungen einzelner Straßenabschnitte werden aus den nachfolgend genannten Gründen nicht weiter verfolgt:

- Die Stadt Erkelenz hat keinen Einfluss auf eine Abstufung von einer Landesstraße zu einer Kreisstraße. Diese Maßnahme böte für sie auch keine zusätzlichen Handlungsoptionen, auch wenn diese Straßen(abschnitte) eher überwiegend innerstädtische Verbindungsfunktionen wahrnehmen und / oder nur ein geringes Kfz-Aufkommen aufweisen. Hier sei beispielhaft auf die L 202 (Schwanenberg – Golkrath) verwiesen.
- Eine Abstufung von einer Kreisstraße zu einer Gemeindestraße ist zunächst mit der Übernahme der Unterhaltungspflicht und damit der entsprechenden Kostenträgerschaft verbunden. Darüber hinaus liegt kein unmittelbarer Handlungsdruck im Zusammenhang mit Maßnahmen vor, die nicht auch im Zusammenwirken mit dem Kreis zu realisieren wären.

Einzelheiten zu den Umstufungen können der Tabelle B - 3 entnommen werden.

Abbildung B - 1: Klassifiziertes Netz Bestand



Straße	Abschnitt	Empfehlung VEP 95	Empfehlung VEP 07
L 12	L 354 - L 19	Abstufung	kann L bleiben
L 45	B 57 - Doveren	---	<i>abgestuft (K 32)</i>
L 46	L 19 - B 57	Abstufung	kann L bleiben
L 202	L 46 - L 364	Abstufung	kann L bleiben
L 366	L 19 - K 32	Abstufung	<i>ist erfolgt</i>
K 8	L 364 - Doveren	Abstufung	bleibt K
K 26	L 364 - K 28	Abstufung	bleibt K
K 31	L 202 - K 29	Abstufung	bleibt K
K 32	L 366 - L 19	Heraufstufung	<i>ist erfolgt (L 366)</i>

Tabelle B - 3: Umstufungen im klassifizierten Straßennetz

In den Ortsteilen gibt es auch weiterhin keine Hauptverkehrsstraßen, die nicht zum klassifizierten Netz gehören.

B 5.2. Kfz-Belastungen

Zur Einschätzung des aktuellen Geschehens im Kfz-Verkehr im Hauptverkehrsstraßennetz sollen die seitens des Landesbetriebs Straßen NRW regelmäßig erhobenen Belastungsdaten heran gezogen werden. Sie liegen für die Jahre 2000 und 2005 vor.

Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Nach wie vor ist die B 57 – abgesehen von der A 46 – die am höchsten belastete Kfz-Achse in Erkelenz; infolge der Fertigstellung der Nordtangente haben sich allerdings deutliche Verkehrsabnahmen ergeben.
- Auch auf der L 19 und der L 354 haben sich im innerstädtischen Bereich die erwarteten Entlastungen eingestellt.
- Überproportionale Zuwächse sind auf der L 227 zu verzeichnen.
- Dies gilt auch – wenn auch ausgehend von einem deutlich niedrigeren Verkehrsaufkommen absolut – auf der L 364, der L 117 und der K 29. Die dortigen Verkehrszunahmen sind wohl im Wesentlichen auf den Gewerbepark Wildenrath und das Logistikcenter Hückelhoven zurückzuführen.
- Ansonsten liegen die Veränderungen – mehrheitlich Zunahmen – im Bereich von bis zu 15 % und weichen somit nicht signifikant von der allgemeinen Entwicklung ab.

Straße	Abschnitt		2000	2005	Differenz	
	von	bis	[DTV]	[DTV]	[abs]	[%]
B 57	Stadtgrenze	Nordtangente	12.079	12.111	32	0,3
	L 19	AS A 46	10.892	7.956	-2.936	-27,0
	AS A 46	K 32	11.561	9.845	-1.716	-14,8
	K 29	Hückelhoven-Baal	9.704	9.551	-153	-1,6
L 3	L 46	Stadtgrenze	8.364	8.260	-104	-1,2
	L 46	Oerath	8.730	7.222	-1.508	-17,3
L 19	Stadtgrenze	Gerderath	7.063	7.906	843	11,9
	Gerderath	L 364	7.540	8.156	616	8,2
	L 202	K 29	7.409	7.867	458	6,2
	K 29	B 57	7.179	6.506	-673	-9,4
	Roermonder Str.	Am Zehnthof	12.372	10.448	-1.924	-15,6
	Aachener Str.	Am Schneller	7.571	9.310	1.739	23,0
	K 32	Kückhoven	9.222	10.262	1.040	11,3
	Kückhoven	L 117	5.986	6.407	421	7,0
	Holzweiler Süd	L 277	3.120	4.280	1.160	37,2
	Überlagerung L 19 / L 277		1.611	1.570	-41	-2,5
L 46	L 277	Immerath	1.624	1.836	212	13,1
	Stadtgrenze	L 3	1.462	1.903	441	30,2
	L 3	Grambusch	2.444	2.757	313	12,8
	Gerderhahn	Gerderath	2.837	2.839	2	0,1
	Gerderath	Stadtgrenze	1.637	1.618	-19	-1,2
L 117	Hückelhoven-Baal	Lövenich	2.169	2.711	542	25,0
	Katzem	Holzweiler	1.056	1.396	340	32,2
L 202	L 19	K 31	730	696	-34	-4,7
L 227	Houverath	Matzerath	4.117	5.643	1.526	37,1
L 277	Höhe Abzw. Borschemich		1.411	1.633	222	15,7
L 354	L 19	Wockerather Weg	8.248	8.943	695	8,4
	Neusser Str.	AS A 46	12.488	10.360	-2.128	-17,0
	AS A 46	K 30	3.611	3.591	-20	-0,6
	Kaulhausen	Unterwestrich	1.951	1.963	12	0,6
	Borschemich	Stadtgrenze	776	572	-204	-26,3
L 364	Wegberg-Tüschenroich		5.636	6.326	690	12,2
	Gerderhahn	L 19	3.161	4.222	1.061	33,6
	Golkrath	L 227	2.546	3.876	1.330	52,2
	Höhe A 46		9.143	10.268	1.125	12,3
L 366	L 19	K 32	4.227	4.133	-94	-2,2
	K 32	Lövenich	4.582	4.529	-53	-1,2
	Lövenich	Stadtgrenze	1.723	1.804	81	4,7
K 29	Versuchsgelände	L 364	3.947	5.079	1.132	28,7
	L 202	L 19	2.328	5.032	2.704	116,2
	L 227	Hetzerath	2.049	2.766	717	35,0
K 32	K 29	B 57	3.270	3.281	11	0,3
K 33	Kückhoven	Katzem	1.328	1.631	303	22,8

Tabelle B - 4: Entwicklung der Kfz-Belastung im klassifizierten Netz

B 5.3. Bestehende Planungen / Netzergänzungen

Aus damaliger Problemsicht heraus hat der VEP 1995 punktuelle Netzergänzungen in Form von Ortsumgehungsstraßen vorgeschlagen. Es handelte sich dabei um die

- Südostumgehung Gerderath (Verbindung K 28 – L 19 – L 46)
- Ostumgehung Gerderhahn / Golkrath (L 346n)
- Ostumgehung Lövenich (L 366n)

Keine dieser Netzergänzungen wurde umgesetzt. Im Einzelnen stellt sich die Situation hier wie folgt dar:

- Gerderath:
 - Bereits im VEP 1995 war eine vergleichsweise geringe Entlastungswirkung prognostiziert worden; die Maßnahme wurde gleichwohl als sinnvoll gesehen, um im Ortskernbereich verkehrsregelnde Maßnahmen vornehmen zu können. Schon bei der Aufstellung des Flächennutzungsplans (FNP) 2001 wurde jedoch festgestellt, dass die Südostumgehung aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen nicht tragbar ist und somit nicht weiter verfolgt werden sollte. Diese Entscheidung wird auch dadurch gestützt, dass die Entwicklung der Verkehrsbelastungen deutlich gegenüber der VEP-Prognose zurückgeblieben ist.
- Gerderhahn / Golkrath:
 - Für die Ortsdurchfahrten Gerderhahn und Golkrath im Zuge der L 364 wurde infolge des durch den Gewerbepark Wildenrath erzeugten Verkehrsaufkommens mit einer erheblichen Zunahme bis hin zu einer Vervierfachung der Kfz-Belastungen gerechnet, da Alternativen im Straßennetz nicht zur Verfügung stünden. Zwar hat das Verkehrsaufkommen auch hier bisher die Prognosewerte noch nicht erreicht – dies mag auch darin begründet sein, dass sich ein Teil des zusätzlichen Verkehrs auf die parallel verlaufende K 29 verlagert hat. Die Beeinträchtigungen insbesondere durch die Zunahme des Schwerverkehrsanteils lassen es jedoch sinnvoll erscheinen, die Planungen für eine L 364n in der im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Trassenlage weiterzuführen.
- Lövenich:
 - Die im VEP unter der Bedingung der Ausweisung eines Gewerbegebiets Lövenich Ost zu untersuchende Umsetzung einer östlichen Umgehungsstraße (L 366n) hat sich bereits bei der Beschlussfassung zum FNP 2001 als nicht mehr weiter zu verfolgen herausgestellt, da eine entsprechende Gewerbeflächenausweisung auch landesplanerisch nicht tragfähig war.. Diese Entscheidung wird auch dadurch bestätigt, dass die derzeitigen Kfz-Belastungen auf der L 366 deutlich hinter den VEP-Prognosewerten zurückbleiben.
 - Für die in Ost-West-Richtung verlaufende L 117 war im VEP 1995 – trotz bestehender Unverträglichkeiten – aufgrund des nur geringen Durchgangsverkehrsanteils und der insgesamt mäßigen Verkehrsstärken keine Ortsumgehung (L 117n) vorgesehen. Obwohl der Kfz-Verkehr hier in den letzten Jahren – nicht zuletzt infolge des Logistikcenters in Hückelhoven – deutlich zugenommen hat, liegen auch hier die Kfz-Belastungen signifikant unter denen der VEP-Prognose und werden wohl auch in Zukunft deutlich unter denjenigen im Verlauf der L 364 in Gerderhahn / Golkrath liegen.
 - Die weitere Entwicklung sollte hier allerdings sorgfältig beobachtet werden. Zur Begrenzung des Schwerverkehrs sollten die Bemühungen um straßenverkehrsrechtliche Lösungen zu dessen Verlagerung auf den Straßenzug B 57 – K 32 – L 366 – L 19 weitergeführt werden.

Im VEP 1995 noch nicht aktuell waren die Entwicklungen infolge der Braunkohlentagebau-Umsiedlungen. Der Anschluss des Umsiedlungsstandorts Neu-Immerath zwischen Bellinghoven und Kückhoven erfolgt im Wesentlichen durch die Einbindung der das Baugebiet zentral erschließenden Sammelstraße in einen Kreisverkehrsplatz im Knoten L 366 / K 32. sowie im Knoten mit der K 33. Damit ist eine zügige Anbindung sowohl an die Erkelenzer Innenstadt als auch an das überörtliche Straßennetz gegeben.

Der Umsiedlungsstandort Neu-Borschemich nördlich der Nordtangente (Düsseldorfer Str.) zwischen der Ortslage Mennekrath und der B 57 erfolgt durch eine beidseitig an die Nordtangente angeschlossene zentrale Sammelstraße, die ebenfalls eine kurzwegige Erreichbarkeit der Erkelenzer Innenstadt sowie des übergeordneten Straßennetzes gewährleistet.

Als weitere laufende Planung im Vorbehaltsnetz sei die B 221n (Ortsumgehung Wassenberg) genannt, die jedoch keinen nennenswerten Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in der Stadt Erkelenz aufweisen wird.

Für den Bereich der Innenstadt Erkelenz wurde im VEP 1995 als weitere Maßnahme im Hauptverkehrsstraßennetz diskutiert, eine Verknüpfung zwischen B 57 und L 227 herzustellen. Dadurch würde insbesondere das Verkehrsaufkommen von der L 227 in Richtung A 46 direkt zur Autobahn geleitet, ohne den ohnehin stark belasteten Knoten Antwerpener Str. / Aachener Str. zusätzlich zu befahren. Auf der Goswinstraße, der Wilhelmstraße, der Tenholter und der Aachener Straße kommt es darüber hinaus zu Mehrbelastungen, da die B 57 nun direkt über die Antwerpener Straße erreicht werden kann. Dies führt andererseits zu Entlastungen der Roermonder Straße und der Krefelder Straße. Insgesamt wären im Innenstadtnetz keine signifikanten Belastungsänderungen zu erwarten, da nach wie vor der ganz überwiegende Anteil des über die L 227 herangeführten Verkehrs das Ziel Erkelenz-Mitte hat und hier keine deutlichen Verlagerungen auf die B 57 zu erwarten sind. Zu berücksichtigen sind auch die stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen im Hinblick auf den Bereich Erkelenz-West jenseits der B 57.

Aufgrund des positiven Effekts insgesamt geringerer Verkehrsleistung infolge der sich durch die dichtere Netzverknüpfung ergebenden kürzeren Fahrwege sollte diese Maßnahme seitens der Stadt Erkelenz weiter verfolgt werden.

Eine Umsetzung der Anbindung der L 227 an die B 57 insbesondere in Form eines Kreisverkehrsplatzes steht jedoch seitens des Straßenbaulastträgers unter dem Vorbehalt einer deutlichen Abnahme des Kfz-Verkehrsaufkommens auf der B 57. Die Problematik ist im Zusammenhang mit der Sonderuntersuchung zu den Kreisverkehrsplätzen näher untersucht worden (vgl. Kapitel B - 7).

Die durch den Braunkohlentagebau Garzweiler II erforderlichen Maßnahmen im Vorbehaltsnetz sind überwiegend bereits im Rahmen des Braunkohlenplans erarbeitet worden. Für das Gebiet der Stadt Erkelenz sind für den Perspektivzeitraum der VEP-Fortschreibung bis etwa zum Jahr 2017 folgende Entwicklungen hinsichtlich der Netzgestalt von Bedeutung (vgl. Abbildung B - 2).

- Bereits kurzfristig (2008) erfolgt die bergbauliche Inanspruchnahme der L 19 zwischen Immerath und Hochneukirch. Die Führung des regionalen Nord-Süd-Verkehrs wird dann über die L 277 erfolgen.
- Der westliche Tagebaurand wird bis 2017 etwa die jetzige Lage der A 61 erreichen.
- Für den Nord-Süd-Verkehr stehen nach 2017 die A 61 zwischen dem Autobahnkreuzen (AK) Wanlo und Jackerath und die westlich davon gelegene L 277 zwischen Keyenberg und Jackerath nicht mehr zur Verfügung. Der großräumige Verkehr wird dann über die A 44n zwischen dem AK Holz und einem Anschluss an die A 61 südöstlich des derzeitigen AK Jackerath geführt.

- Der regionale und innerstädtische Nord-Süd-Verkehr wird übergangsweise über die L 12 (Keyenberg – Holzweiler) geführt.
- Im Bereich des AK Jackerath entsteht eine neue Anschlussstelle an die L 19n, die den Verkehr von der A 61 in Richtung Erkelenz aufnimmt und die bisherige L 19 / L 277 zwischen Holzweiler und der A 61 ersetzt.
- Die L 354 ist östlich von Keyenberg unterbrochen. Dem überörtlichen Ost-West-Verkehr dient die L 354n zwischen dem Bereich Kaulhausen/ Venrath und einer provisorischen Anschlussstelle an die A 61 südöstlich von Wanlo.

Zu den wesentlichen Netzergänzungsmaßnahmen auf Erkelenzer Stadtgebiet (L 19n und L 354n) im Einzelnen:

- L 19n:
 - Die L 19n verläuft unmittelbar am südlichen und westlichen Rand des künftigen Abbaufelds von der Anschlussstelle Jackerath an der A 61 bis zum Erreichen der bestehenden Trasse der L 19 unmittelbar östlich der Ortslage Kückhoven.
 - Im Gegensatz zur ursprünglichen Planung, die um das Jahr 2017 eine Herausnahme aus dem Netz zwischen der Einmündung der L 277 und der Einmündung der L 117 westlich von Holzweiler und eine Führung des Verkehrs über die L 117 und die K 7 bis zu einer Verknüpfung mit der künftigen L 19n im Bereich des Guts Marienfeld vorsah, bleibt die L 19 zunächst bis zur Einmündung der L 12 südlich von Holzweiler befahrbar. Die Verbindung mit der L 19n wird über den auszubauenden Wirtschaftsweg in Fortsetzung der Titzer Str. (L 12) hergestellt. Dies scheint nicht zuletzt deshalb sinnvoll, weil die L 12 übergangsweise zur Abwicklung des lokalen Nord-Süd-Verkehrs heranzuziehen ist.
 - Die Fortführung der L 19n bis zur vorhandenen L 19 bei Kückhoven soll erst nach 2035 erfolgen.
- L 354n:
 - Bis 2017 ist die L 354n als Ersatz für die entfallende L 354 zwischen Kaulhausen und der L 277 bei Wanlo mit Anschluss an die A 61 (und über das AK Wanlo an die A 46) fertig zu stellen. Die Trassenführung verläuft unmittelbar nördlich des geplanten Abbaufelds. Zum Anschluss an die verbleibende L 354 im Bereich Kaulhausen / Venrath sind drei Varianten in der Diskussion:
 - Variante 1: östlich von Kaulhausen
 - Variante 2: nördlich von Kaulhausen unter Mitnutzung eines Abschnitts der K 30
 - Variante 3: südlich von Kaulhausen unter teilweiser Mitnutzung der ohnehin seitens des Tagebaubetreibers zu bauenden Grubenrandstraße.
 - Dabei ist die Variante 3 zu favorisieren, da dann der Verkehr mit der zu erwartenden weiteren Steigerung des Lkw-Verkehrsanteils nicht durch die Ortsdurchfahrt Kaulhausen geführt werden muss (Variante 1) und die gemäß der Umweltverträglichkeitsstudie zu erwartenden stärkeren Beeinträchtigungen relevanter Schutzgüter bei der Variante 2 vermieden werden. Insgesamt sind mit der Variante 3 die geringsten negativen Folgen verbunden. Sie wird daher seitens der Stadt Erkelenz eindeutig favorisiert. Das weitere planerische Vorgehen sollte somit eindeutig auf die Umsetzung der Variante 3 gerichtet sein.

Als weitere Netzergänzungsmaßnahmen im Zuge der Tagebauentwicklung sind in der Abbildung B - 2 als in Planung befindlich dargestellt:

- Die Fortsetzung der L 19n zwischen dem zeitweiligen westlichen Endpunkt südlich von Holzweiler und Kückhoven (nach 2035).
- Die Verbindung der L 19 und der L 354n vom Übergang der L 19n in die verbleibende L 19 östlich von Kückhoven und der Einmündung in die L 354n gemäß Variante 3 südlich von Kaulhausen (westliche Grubenrandstraße). Dieser Abschnitt der Grubenrandstraße sollte für den öffentlichen Verkehr freigegeben werden und nicht nur als Privatstraße des Tagebaubetreibers gebaut werden.
- Die Umsetzung sollte ebenfalls bis etwa 2017 erfolgen, um die L 12, die nachfolgend nicht mehr zur Verfügung steht, zu ersetzen. Diese in der ursprünglichen Planung (Braunkohleplan) und auch im Landesstraßenbedarfsplan nicht vorgesehene Netzergänzung ist erforderlich, um regionalen Nord-Süd-Verkehren eine zügige und siedlungsferne Trasse bereit zu stellen und sie nicht über die ansonsten verbleibenden Alternativen über Terheeg – Wocke-rath oder die Alfred-Wirth-Str. im Innenstadtbereich zu führen.
- Aufgrund der langen Vorlaufzeiten sollten die erforderlichen Verfahrensschritte zur zeitge-rechten Umsetzung kurzfristig initiiert werden. Dabei ist zu beachten, dass hier noch nicht alle planerischen Randbedingungen geklärt sind, da die Randstraße den verbleibenden Frei-raum / Siedlungsbereich vom "Restsee" auf dessen westlicher Uferseite trennt. So sind etwa die Gestaltung des Restsees und insbesondere die Randausformung (Abböschung / Zu-gänglichkeit) und die Nutzungsoptionen noch nicht abschließend geklärt. In der zukünftigen Planung ist auf eine verträgliche Lösung zu achten.

B 5.4. Straßenkategorisierung in den Ortsteilen

Gegenüber dem VEP 1995 weisen einzelne Straßenzüge in den Ortsteilen inzwischen eine ge-änderte Kategorisierung auf. Ursächlich hierfür sind:

- die Ausweisung zusätzlicher Baugebiete / Umsiedlungsstandorte
- die Änderungen der Klassifizierung (im Zuge der beginnenden Tagebaumaßnahmen)
- kleinere Netzmaßnahmen im Zusammenhang mit der Nordtangente.

Die Straßenkategorisierungen in den Ortsteilen können den Darstellungen in der Anlage B - 1 entnommen werden. Für die bereits während der Laufzeit der VEP-Fortschreibung von Netzmaß-nahmen betroffenen Ortsteile westlich der A 61 wurden Darstellungen für die aktuelle Situation und den Perspektivzeitpunkt 2017 erstellt. In der Tabelle B - 5 sind die Maßnahmen mit jeweiliger kurzer Begründung zusammengestellt.

Nicht berücksichtigt dabei sind zum einen ehemalige Anliegerstraßen, die dem Kfz-Verkehr nicht mehr zur Verfügung stehen, zum anderen diejenigen klassifizierten Streckenabschnitte, die im VEP 1995 der Sonderkategorie „Hauptsammelstraße“ zugeordnet waren. Dabei handelt es sich nahezu ausschließlich um Abschnitte derjenigen Straßenzüge, bei denen der VEP eine Herabstu-fung der Klassifizierung vorgeschlagen hat (L 12, L 46, L 202, K 8). Diese Straßen sind – ent-sprechend ihrer verkehrlichen Funktion als klassifizierte Straßen – nunmehr als Hauptverkehrs-straßen dargestellt.

Die Umsetzung der im VEP 1995 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verringerung der bestehen- den Nutzungskonflikte in den Ortsteilen (vgl. Tabelle B - 1) sollten weiterhin angestrebt werden.

Abbildung B - 2: Klassifiziertes Netz 2017

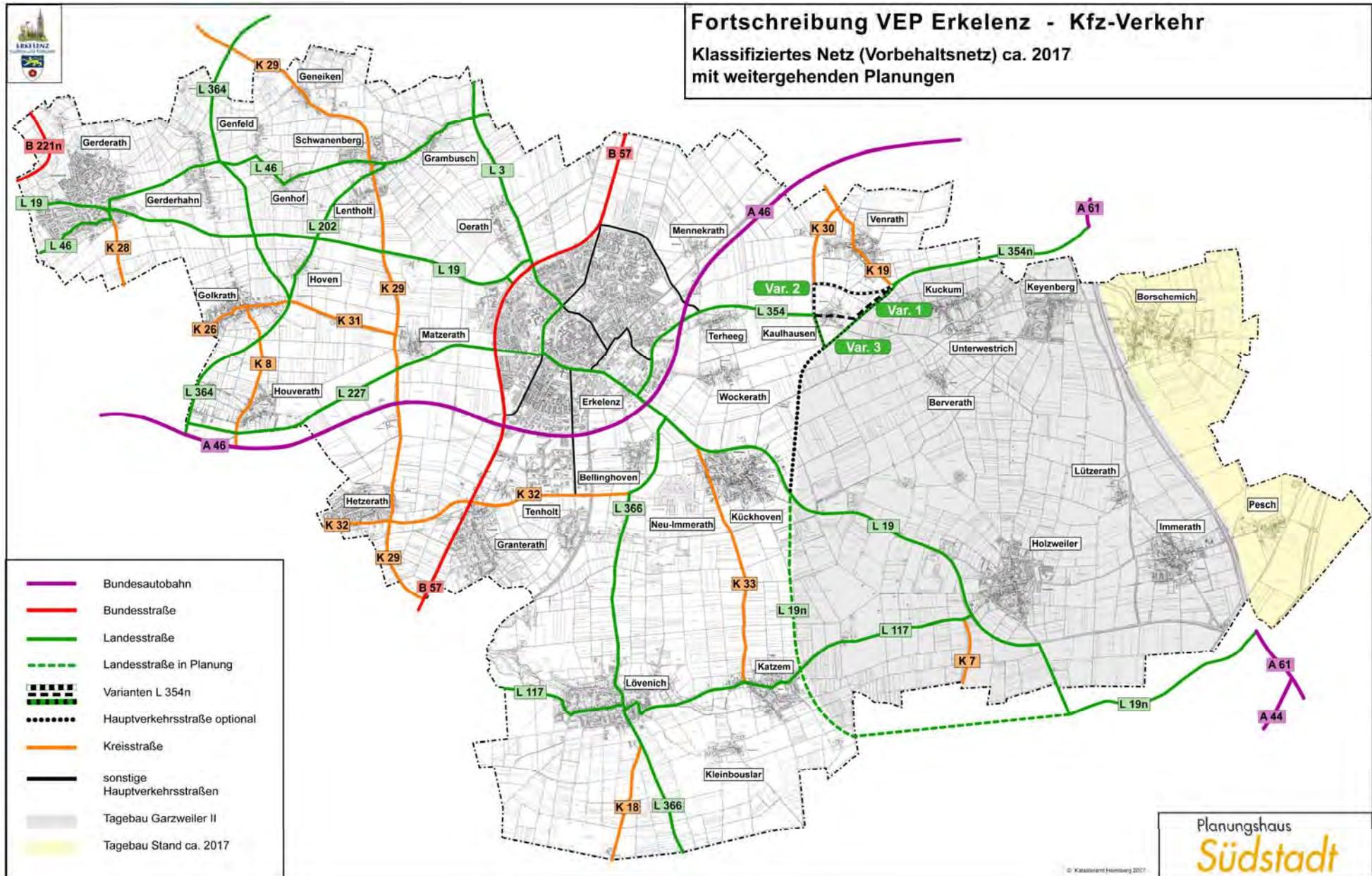


Tabelle B - 5: Änderungen der Straßenkategorisierung in den Ortsteilen

Ortslage	Straßenzug	Abschnitt	VEP 1995	VEP 2006	Begründung
Bellinghoven	In Bellinghoven		SS	AS	nur noch Anliegerverkehr zugelassen
	Jülicher Str.		SS	AS	
	Am Kapellchen		SS	AS	
Borschemich	OD L 354		HVS	SS	kein regionaler Durchgangsverkehr mehr
	Schöffenstr.	Immerather Str. - Spenrather Weg	SS	AS	überwiegend nur Anliegerverkehr
	Spenrather Weg		SS	AS	
Genfeld	Genfeld		SS	AS	überwiegend nur Anliegerverkehr
Gerderath	Spartastr.		SS	AS	überwiegend nur Anliegerverkehr
	Alte Römerstr.		SS	HVS	klassifizierte Straße mit regionaler Verbindungsfunktion
Hetzerath	Rurtalstr.	Hatzurodestr. - Feldstr.	SS	AS	überwiegend nur Anliegerverkehr
	Houverather Str.		SS	AS	
	An der Elsmaar	Hoverather Str. - Hatzurodestr.	SS	AS	
Holzweiler	Hellenstr.	Niederstr. - Friedrich-Gelsam-Str.	SS	AS	überwiegend nur Anliegerverkehr
	Friedrich-Gelsam-Str.	Hellenstr. - Landstr.	SS	AS	
	Landstr.		HSS	SS	keine gegenüber anderen SS herausgehobene Funktion
Immerath / Pesch	OD L 19		HVS	SS	kein regionaler Durchgangsverkehr mehr
Kuckum / Unterwestrich	Kuckumer Quellenweg		AS	SS	ortsteilverbindende Funktion; Netzschluss L 354 / K 19
Kückhoven	Hasenweg		AS	SS	ortsteilverbindende Funktion
	Servatiusstr.		AS	SS	
	Im Klütschgarten		SS	AS	überwiegend nur Anliegerverkehr
	Kirchweg	Servatiusstr. - Amselweg	SS	AS	
	Amselweg		SS	AS	
Oerath	In Oerath		SS	AS	überwiegend nur Anliegerverkehr
Tenholt	Zum Wahrenbusch		SS	AS	überwiegend nur Anliegerverkehr
	In Tenholt		SS	AS	
Terheeg	In Terheeg		SS	AS	überwiegend nur Anliegerverkehr
Venrath / Kaulhausen	Kaulhausener Str.		AS	SS	ortsteilverbindende Funktion
Wockerath	Annastr.		SS	AS	überwiegend nur Anliegerverkehr

B 6. Erkelenz Mitte

B 6.1. Netzbeschreibung

Das Straßennetz der Erkelenzer Innenstadt (vgl. Abbildung B - 3) wird geprägt durch

- den äußeren Ring anbaufrei geführter Umgehungsstraßen, gebildet durch
 - A 46
 - B 57
 - Nordtangente (Düsseldorfer Str.)
- den inneren Tangentenring, der das engere Stadtzentrum mit Hauptverkehrsstraßen umschließt:
 - Krefelder Str. im Nordwesten
 - Goswinstr. im Südwesten
 - Freiheitsplatz – Konrad-Adenauer-Platz – Anton-Raky-Allee im Südosten
 - Theodor-Körner-Str. – Nordpromenade – Roermonder Str. im Nordosten
- die vom inneren Tangentenring radial nach außen führenden Hauptverkehrsstraßen, die die Anbindung an die Region und mehrheitlich auch an den äußeren Ring herstellen:
 - Krefelder Str.
 - Roermonder Str. – Venloer Str.
 - Antwerpener Str.
 - Aachener Str.
 - Tenholter Str.
 - Kölner Str. mit abzweigender Alfred-Wirth-Str.
 - Anton-Raky-Allee – Mühlenstr. – Hinter der Giftmühle – Wockerather Weg
- den der engeren Erschließung des Stadtzentrums dienenden Sammelstraßen innerhalb des inneren Tangentenrings
 - Aachener Str. – Wilhelmstr.
 - Westpromenade
 - Südpromenade
 - Tenholter Str. – Hermann-Josef-Gormanns-Str.

Das Netz entspricht in seiner derzeitigen Gestalt der im VEP 1995 entwickelten Netzvariante 5, allerdings mit einer gewichtigen Abweichung: die in dieser Variante enthaltene Unterbrechung der Durchfahrmöglichkeit im Zuge des Straßenzugs Tenholter Str. – H.-J.-Gormanns-Str. in Höhe der Kölner Str. wurde nicht verwirklicht. Die Umsetzung dieser Maßnahme, die zu erheblichen Entlastungen im Kernstadtbereich führen würde, stand ohnehin unter zwei Vorbehalten, nämlich der

- Verwirklichung des Gesamtkonzepts des VEP zum Umweltverbund, insbesondere also eine entschiedene Favorisierung des nichtmotorisierten Verkehrs und des ÖPNV, und damit einhergehend der
- Entwicklung des Kfz-Aufkommens entsprechend dem „Zukunftsszenario“, also einem Rückgang des Modal-Split-Anteils des Kfz-Verkehrs.

Beide Bedingungen können als nicht gegeben angesehen werden, der bisherige Verzicht auf diese Netztrennung ist somit folgerichtig.

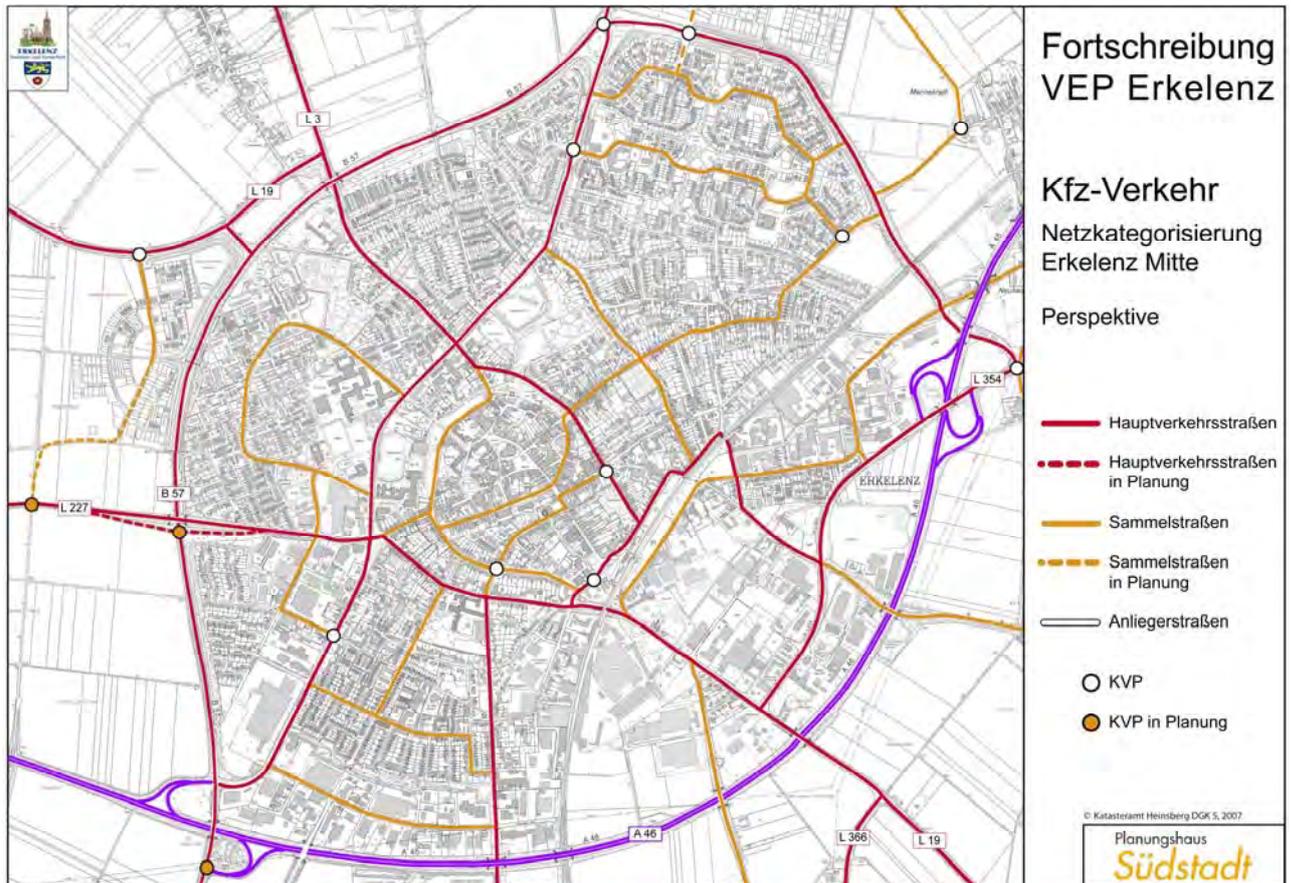


Abbildung B - 3: Straßennetz Erkelenz-Mitte

Insofern entspricht die bestehende Netzkonfiguration – insbesondere nach Umsetzung der Netzverknüpfung B 57 / L 227 im Westen der Innenstadt – der im VEP entwickelten Zielvorstellung.

B 6.2. Netzbewertung

Bei der Beantwortung der Frage, ob die Netzgestalt den derzeitigen und künftig zu erwartenden Ansprüchen im Hinblick auf die Abwicklung des Kfz-Verkehrs entspricht, soll zunächst ein Blick auf die Entwicklung der Kfz-Belastungen geworfen werden. Zwar war im Rahmen der VEP-Fortschreibung keine flächendeckende Erhebung der Kfz-Stärken, wie sie im VEP 1995 erfolgte, vorgesehen; die Ergebnisse der punktuellen Knotenpunktzählungen im Zuge der Untersuchungen zu potenziellen Kreisverkehrsplätzen (vgl. Kapitel B - 7) lassen jedoch die Schlussfolgerung zu, dass die Belastungen 2005 gegenüber 1992 im überwiegenden Teil des Straßennetzes zurück gegangen sind. Die vergleichbaren Spitzenstundenbelastungen für einzelne Straßenquerschnitte sind in Tabelle B - 6 dargestellt.

Die festgestellten Zunahmen in bestimmten Straßenzügen dürften auf folgende Ursachen zurückzuführen sein:

- Brückstr.: Ausbau des Baugebiets Oestricher Kamp
- Th.-Körner-Str.: Verlagerungen aus der Kölner Str. infolge Umgestaltung und einseitiger Sperrung
- Krefelder Str. (Nordabschnitt): Ausbau des Baugebiets Oestricher Kamp und Zuführung zusätzlichen Verkehrs zur Nordtangente

- Aachener Str. (Südabschnitt): weiterer Ausbau des Einkaufs- und Gewerbebereichs.

Insgesamt ist festzuhalten, dass das Straßennetz in der Erkelenzer Innenstadt den Anforderungen des Kfz-Verkehrs nach wie vor gewachsen ist. Das gegenüber den Analysen und insbesondere den Prognosen des VEP 1995 zurück bleibende Kfz-Verkehrsaufkommen lässt darüber hinaus den Schluss zu, dass die mittelfristig insbesondere aus der weiteren Siedlungsentwicklung im Nahbereich von Erkelenz-Mitte resultierende Zunahme des Kfz-Verkehrs vom vorhandenen Netz aufgenommen werden kann.

Straße	Abschnitt	Spitzenstunde [Kfz]		
		1992	2005	Diff. [%]
Krefelder Str.	Aachener Str. - Schulring	942	911	-3,3
Aachener Str.	Antwerpener Str. - Am Hagelkreuz	707	861	21,8
Aachener Str.	Krefelder Str. - Goswinstr.	1.446	1.288	-10,9
Roermonder Str.	Krefelder Str. - Danziger Str.	1.292	921	-28,7
Krefelder Str.	Roermonder Str. - Schulring	1.082	1.074	-0,7
Roermonder Str.	Krefelder Str. - Nordpromenade	1.364	985	-27,8
Krefelder Str.	Krefelder Str. - Marienweg	790	946	19,7
Nordpromenade	Brückstr. - Roermonder Str.	1.159	947	-18,3
Theodor-Körner-Str.	Brückstr. - Lambertusweg	766	848	10,7
Brückstr.	Nordpromenade - Ostpromenade	653	573	-12,3
Brückstr.	Nordpromenade - Anton-Heinen-Str.	162	228	40,7
Goswinstr.	Aachener Str. - Am Schneller	850	772	-9,2
Aachener Str.	Goswinstr. - Westpromenade	621	537	-13,5
Kölner Str.	Neusser Str. - Koepestr.	1.175	1.077	-8,3

Tabelle B - 6: Belastungsentwicklung in ausgewählten Straßenquerschnitten

Dies bedeutet jedoch nicht, dass es keine punktuellen Problembereiche im Straßennetz gibt. Zu nennen sind hier:

- Leistungsfähigkeitsdefizite an den vergleichsweise hoch belasteten Knoten:
 - Krefelder Str. / Roermonder Str.
 - Krefelder Str. / Aachener Str.
 - Goswinstr. / Freiheitsplatz

Wie schon der VEP 1995 festgestellt hat, bieten sich keine weiteren Netzmaßnahmen an, um hier zu Entlastungen zu kommen. Die Probleme lassen sich nur durch eine weitere Optimierung der Knotenpunktsgestaltung und der Lichtsignalanlagensteuerung reduzieren. Eine vollständige Vermeidung von Rückstauerscheinungen wird sich allerdings nicht erreichen lassen, da gerade auch an den genannten Knoten der Kfz-Verkehr auf erhebliche Nutzungskonflikte mit den übrigen Verkehrsteilnehmern trifft und die Interessen der schwächeren Verkehrsteilnehmer schon aus Sicherheitsabwägungen heraus angemessen zu berücksichtigen sind.

- Zeitweilig hohes Kfz-Verkehrsaufkommen mit gegenseitigen Behinderungen im engeren Zentrum infolge Park(such-)verkehrs.

- Hier wird in dem Maße eine Besserung zu erwarten sein, in dem die Kraftfahrer das zur Umsetzung beschlossene dynamische Parkleitsystem annehmen und eher auf die angebotenen freien Kapazitäten und die empfohlenen Zufahrtswege ausweichen.
- Nach wie vor bestehende Unverträglichkeiten und Nutzungskonflikte infolge zu hoher Fahrgeschwindigkeiten insbesondere in Sammelstraßen außerhalb der Tempo-30-Zonen.
- Eine Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus insbesondere durch die Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit unter 50 km/h bzw. die Einbindung in eine Tempo-30-Zone – die im Übrigen ja nicht im Widerspruch zu der Funktion einer Sammelstraße stünde – wird sich nur umsetzen lassen, wenn der Straßenraum die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt bzw. gfs. eine entsprechende Umgestaltung erfährt.

B 6.3. Straßenkategorisierung

Die Zuweisung der Straßen zu ihren Funktionskategorien ist der Abb. 3 zu entnehmen. Die Änderungen gegenüber der im VEP 1995 vorgenommenen Einstufung sind in der Tabelle B - 7 zusammengestellt. Hierfür bildete die im VEP-Maßnahmenkonzept vorgeschlagene Kategorisierung die Grundlage.

Straßenzug	Abschnitt	VEP 1995	VEP 2006
Am Hagelkreuz	Tenholter Str. - Gerhard-Welter-Str.	SS	AS
Bernhard-Hahn-Str.		SS	AS
Brückstr.	östlich Mennekrather Kirchweg	SS	AS
Gerhard-Welter-Str.	Am Hagelkreuz - Goswinstr.	SS	AS
Ferdinand-Clasen-Str.		HVS	SS
Gewerbestr. Süd		HVS	SS
Jülicher Str.		HVS	SS
Neusser Str.	Alfred-Wirth-Str. - Kölner Str.	HVS	SS
Adam-Stegerwald-Hof		AS	SS
Am Schneller	Commerdener Höhe - Goswinstr.	AS	SS
	südlich Gewerbestr. Süd	SS	AS
Commerdener Höhe		AS	SS
H.-J.-Gormanns-Straße		AS	SS
Kölner Str.	H.-J.-Gormanns-Str. - Tenholter Str.	AS	SS
Schulring		AS	SS
Tenholter Str.	Goswinstr. - Kölner Str.	AS	SS
Theodor-Heuss-Str.		AS	SS

Tabelle B - 7: Änderungen der Straßenkategorisierung in Erkelenz-Mitte

Die Erwägungen, die für einzelne Kategorisierungsänderungen maßgeblich waren, sind im Folgenden näher erläutert:

- Die Brückstr. mit einseitiger Sperrung Richtung Oestrich und geringer Straßenquerschnittsbreite im Abschnitt zwischen Anton-Heinen-Str. und Nordpromenade dient im Wesentlichen der Erschließung der Anlieger. Eine Sammelstraßenfunktion Richtung Innenstadt kann nur bedingt unter Berücksichtigung anderer Nutzungsansprüche unterstellt werden. Damit verbunden ist eine deutliche Akzentuierung ihrer Funktion als Radverkehrsrouten zwischen dem Stadtzentrum und den nordöstlichen Wohngebieten durch die Öffnung für den Radverkehr

gegen die Einbahnrichtung. Hierfür ist insgesamt eine Umgestaltung des Knotens Brückstr. / Anton-Heinen-Str. erforderlich; ein entsprechender Vorschlag wird im Rahmen des Radverkehrskonzepts näher erläutert.

- Dem lokalen Kfz-Durchgangsverkehr Oestrich – Stadtzentrum, der in Gegenrichtung ohnehin über andere Routen verläuft, stehen mit der Anton-Heinen-Str. und den sonstigen Anbindungen des Quartiers an die Krefelder Str. und die Theodor-Körner-Str. adäquate Alternativen zur Verfügung.
- Dabei wurde im Zuge der Bearbeitung der VEP-Fortschreibung erwogen, wegen der durchaus vorhandenen Nutzungskonflikte im südlichen Abschnitt der Anton-Heinen-Str. zwischen Brückstr. und Mühlenstr. eine Alternative als Zielsetzung zu formulieren, indem die Straße Im Mühlenfeld künftig die Funktion einer Sammelstraße wahrnehmen sollte. Als Entscheidungshilfe wurden in beiden Straßen die aktuellen Verkehrsbelastungen erhoben. Dabei ergab sich, dass – bei vergleichbarer Straßenraumgestalt und sonstigen Nutzungsansprüchen – der Abschnitt der Anton-Heinen-Str. eine insgesamt höhere Kfz-Inanspruchnahme aufweist (vgl. Tabelle B - 8). Die Anton-Heinen-Str. soll auch künftig als Netzverbindung zwischen Krefelder Str. und Anton-Raky-Allee die Funktion einer Sammelstraße wahrnehmen. Dabei ist die Problematik von Fremdverkehren weiterhin zu beobachten.

Straße	Zählzeitraum	Pkw	Lkw	Summe	Radfahrer
Anton-Heinen-Str.	07:00-11:00	376	27	403	69
	15:00-19:00	557	22	579	101
Im Mühlenfeld	07:00-11:00	253	8	261	73
	15:00-19:00	395	12	407	95

Tabelle B - 8: Kfz-Belastung Anton-Heinen-Str. / Im Mühlenfeld

- Die Herabstufungen von einer Sammelstraße zu einer Anliegerstraße betreffen reine Gewerbeerschließungsstraßen ohne weitergehende Verbindungsfunktion.
- Die Herabstufungen von einer Hauptverkehrs- zu einer Sammelstraße erfolgten hauptsächlich aufgrund von sonstigen Netzmaßnahmen:
 - Neusser Str., Ferdinand-Clasen-Str.: Fertigstellung der Nordtangente / Wockerather Weg
 - Jülicher Str.: Umlegung der L 366 und Sperrung der Ortsdurchfahrt Bellinghoven
 - Die Gewebestr. Süd ist nur noch Sammelstraße, da über die K 32 – B 57 eine leistungsfähige Alternative für den überörtlichen Verkehr besteht.
- Die Heraufstufungen von einer Anliegerstraße zu einer Sammelstraße erfolgten im Einzelnen aus folgenden Gründen:
 - Schulring / Adam-Stegerwald-Hof: Haupterschließung eines umfangreichen Wohngebiets; gleichzeitig ÖPNV-Route
 - Tenholter Str. – H.-J.-Gormanns-Str.: zentrale Erschließung des engeren Kernstadtbereichs, in der Funktion mit Südpromenade – Ostpromenade vergleichbar
 - An Schneller / Commerdener Höhe / Theodor-Heuss-Str.: Haupterschließung eines umfangreichen Wohngebiets.

B 7. Untersuchung potenzieller Kreisverkehrsplätze

B 7.1. Grundlagen

Die gesonderte Untersuchung einzelner Knoten in der Erkelenzer Innenstadt (vgl. Abbildung B - 4) hinsichtlich der Möglichkeit, sie zu Kreisverkehrsplätzen umzugestalten, erfolgte mit den Zielsetzungen

- einer Optimierung des Verkehrsflusses
- einer Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer insbesondere unter Sicherheitsaspekten
- einer Reduzierung der auf die Stadt Erkelenz entfallenden Unterhaltskosten für Lichtsignalanlagen.

Dabei stand zunächst die bei einer Kreisverkehrslösung zu erzielende Verkehrsqualität im Vordergrund, da eine Realisierung des Umbaus bei einer signifikanten Verschlechterung der zu erwartenden Kfz-Verkehrsqualität insbesondere an den in der Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßen NRW liegenden Knoten von vornherein auszuschließen war. Die zu untersuchenden Knoten sind in der Abbildung 4 dargestellt.

Für die Bewertung der Realisierungsmöglichkeit wurden in die Knotenlagepläne Kreisverkehre grob eingepasst und diese einer Bewertung gemäß „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS 2001) unterzogen. Grundlage für die Kfz-Belastung bildete die Spitzenstundenbelastung in Pkw-E morgens und nachmittags unter Einrechnung eines Sicherheitszuschlags von 15% für die Verkehrszunahme.

Im HBS werden die Stufen der Verkehrsqualität folgendermaßen definiert:

- | | |
|--|---------------------|
| A: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering. | sehr gut |
| B: Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeuge werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering. | gut |
| C: Die Fahrzeugführer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt. | befriedigend |
| D: Die Mehrzahl der Fahrzeugführer muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Fahrzeuge können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil. | ausreichend |
| E: Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht. | mangelhaft |

F: Die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über ein längeres Zeitintervall größer als die Kapazität für diesen Strom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

ungenügend

Die jeweiligen Grenzwerte der mittleren Wartezeiten sind der Tabelle B - 9 zu entnehmen.

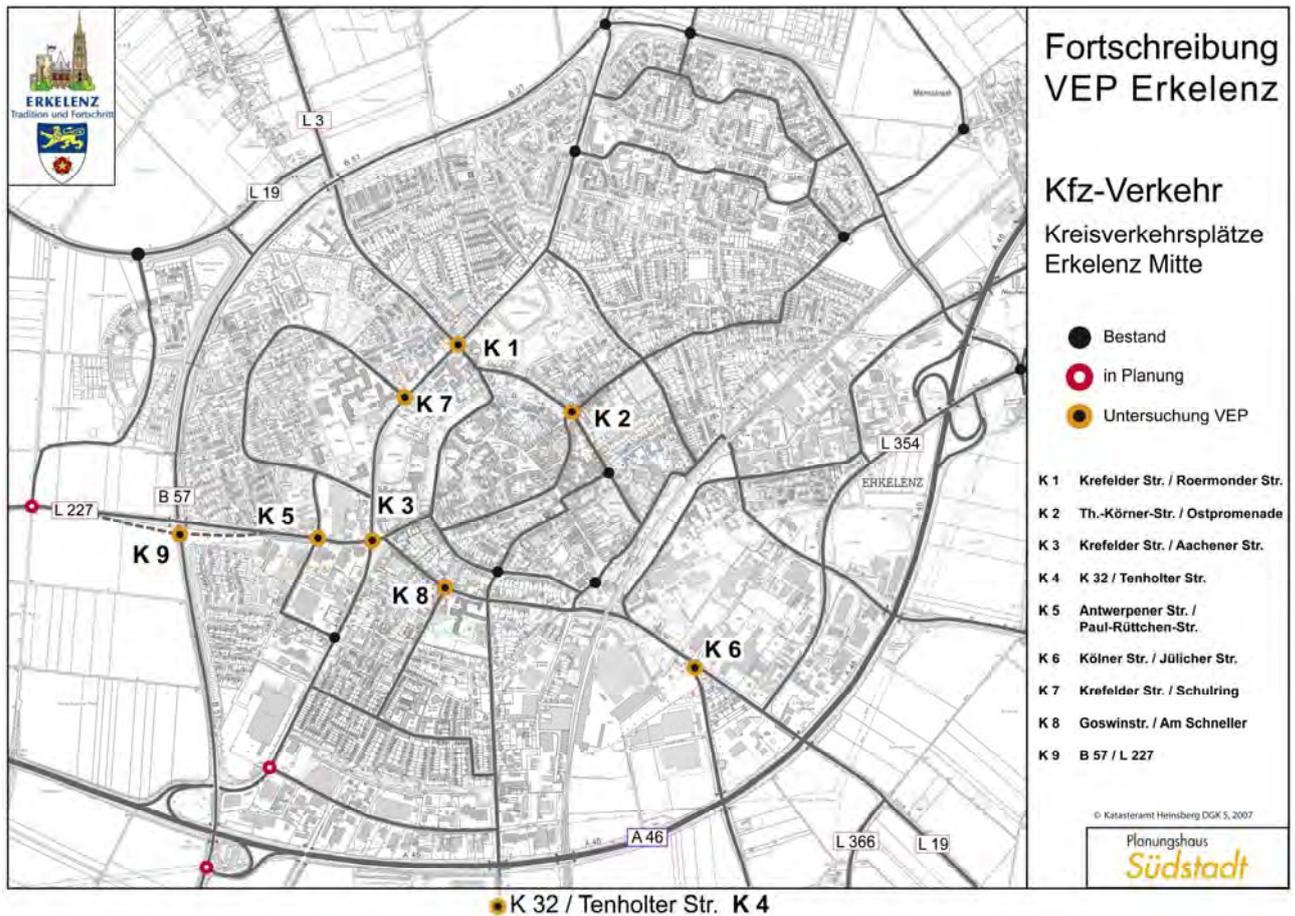


Abbildung B - 4: Kreisverkehrsplätze in Erkelenz-Mitte

Qualitätsstufe	Bewertung	mittlere Wartezeiten [s] LSA	mittlere Wartezeiten [s] ohne LSA
A	sehr gut	≤ 20	≤ 10
B	gut	≤ 35	≤ 20
C	befriedigend	≤ 50	≤ 30
D	ausreichend	≤ 70	≤ 45
E	mangelhaft	≤ 100	> 45
F	ungenügend	> 100	

Tabelle B - 9: Grenzwerte der mittleren Wartezeiten

B 7.2. Ergebnisse der Untersuchung und Maßnahmenempfehlungen

Bei folgenden Knoten ist eine von der Qualitätsstufe A (= sehr gut) abweichende Verkehrsqualität zu erwarten:

- Krefelder Str. / Roermonder Str.: morgens Stufe D (ausreichend), nachmittags Stufe E (mangelhaft)
- Krefelder Str. / Aachener Str.: nachmittags Stufe D (ausreichend)
- Antwerpener Str. / Paul-Rüttchen-Str.: nachmittags Stufe B (gut)
- B 57 / L 227: vormittags Stufe B (gut), nachmittags Stufe D (ausreichend)

Am Knoten Krefelder Str. / Antwerpener Str. könnte durch die Anlage eines „Bypass“ von der Krefelder Str. aus Richtung Norden in die Antwerpener Str. die Qualitätsstufe C (= befriedigend) erreicht werden.

Die verkehrstechnischen Kfz-Kenngrößen und die Ergebnisse der Qualitätsbewertung im Einzelnen können der Tabelle B - 10 entnommen werden.

Nr.	Knoten	Belastung Spitzenstunde [Pkw-E]			mögliche Qualitätsstufe [HBS 2001]	Bemerkung
		gesamt	Zufahrt			
			min.	max.		
K 1	Krefelder Str. / Roermonder Str.	2.267	425	688	E	
K 2	Th.-Körner-Str. / Ostpromenade	1.202	142	386	A	
K 3	Krefelder Str. / Aachener Str.	2.321	571	759	D	mit "Bypass" Stufe C
K 4	K 32 / Tenholter Str.	976	43	454	A	
K 5	Antwerpener Str. / Paul-Rüttchen-Str.	1.662	256	611	B	
K 6	Kölner Str. / Jülicher Str.	1.379	56	591	A	
K 7	Krefelder Str. / Schulring	1.383	84	662	A	
K 8	Goswinstr. / Am Schneller	1.250	155	535	A	
K 9	B 57 / L 227	2.340	420	735	D	

Tabelle B - 10: Ergebnisse der Bewertung der Kreisverkehrsplätze

Bei der Berücksichtigung weiterer, über die Kfz-Verkehrsqualität hinaus reichender Kriterien ergibt sich bei der Betrachtung der einzelnen Knoten folgendes Bild:

K 1: Krefelder Str. / Roermonder Str.:

Trotz der auch bei Beibehaltung der Lichtsignalregelung ungenügenden Verkehrsqualität ist die Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes zum Einen wegen der beengten Platzverhältnisse und zum Anderen insbesondere aus Sicherheitserwägungen (Fußgänger / Radfahrer) nicht zu empfehlen.

K 2: Theodor-Körner-Str. / Ostpromenade:

Die vergleichsweise geringe Verkehrsbelastung und die vorhandenen Flächen lassen eine Umgestaltung zum Kreisverkehrsplatz problemlos zu. Der KVP kann als „Mini-Kreisell“ ausgebildet werden. Bei der Ausgestaltung im Detail ist die möglichst reibungslose Befahrbarkeit mit Gelenkbussen im Besonderen zu berücksichtigen.

K 3: Krefelder Str. / Aachener Str.:

Die Umgestaltung zum KVP ist grundsätzlich möglich, wobei eine befriedigende Verkehrsqualität nur mit einem „Bypass“ von der Krefelder Str. in die Antwerpener Str. zu erreichen ist. Insgesamt ist es vor einer abschließenden Empfehlung jedoch erforderlich, den Knotenbereich einer Detailplanung zu unterziehen, um die Problematik der Tankstellenzufahrt sowie die Einbindung der unmittelbar benachbarten Einmündung Goswinstr. / Aachener Str. zu klären.

K 4: K 32 / Tenholter Str.:

Die Umgestaltung zum Kreisverkehrsplatz ist problemlos möglich. Aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteils sollte der KVP – trotz geringer Verkehrsstärken – als sog. „Kleiner Kreisverkehr“ mit nicht überfahrbarem Innenkreis und entsprechend großzügig dimensionierter Kreisfahrbahn gestaltet werden.

K 5: Antwerpener Str. / Paul-Rüttchen-Str.:

Der Knoten kann zum „Kleinen Kreisverkehr“ umgestaltet werden.

K 6: Kölner Str. / Jülicher Str.:

Der Knoten kann zum „Kleinen Kreisverkehr“ umgestaltet werden.

K 7: Krefelder Str. / Schulring:

Die Einrichtung eines KVP ist infolge der moderaten Kfz-Belastung theoretisch möglich, jedoch aufgrund erheblicher Sicherheitsbedenken (Fußgänger / Radfahrer) und verkehrstechnischen Problemen bei der Einbindung der ZOB-Ausfahrt nicht zu empfehlen.

K 8: Goswinstr. / Am Schneller:

Eine Ausgestaltung als „kleiner Kreisverkehr“ ist aufgrund der anliegenden Bebauung mit einem hinreichend großen Außendurchmesser kaum möglich. Hier bietet sich lediglich die Anlage eines „Mini-Kreisels“ an.

K 9: B 57 / L 227:

Die Realisierung einer Verknüpfung zwischen der B 57 und der L 227 erscheint inzwischen – infolge des Rückgangs der Kfz-Belastung der B 57, der hier durch die Fertigstellung der Nordtangente / Düsseldorfer Str. eingetreten ist – durchaus möglich. Allerdings ist hier nur mit einer insgesamt noch ausreichenden Verkehrsqualität zu rechnen. Unter der Maßgabe, dass der Damm der jetzigen L 227-Trasse als Fußgänger- / Radverkehrsverbindung erhalten bleibt, ist der Kreisverkehr nur schwierig realisierbar.

Da die Verknüpfung der B 57 mit der L 227 jedoch in jedem Falle sinnvoll ist (vgl. Kapitel B 5.3), sollte hier gegebenenfalls ein „konventioneller“ Knoten mit Lichtsignalanlagensteuerung umgesetzt werden.

Bei den Knoten K 8 und K 9 resultieren die zugrunde liegenden Verkehrsstärken für die Qualitätsprognose nicht Zählungen an den Knotenpunkten, sondern beruhen auf Annahmen zur Verkehrsstärke und –verteilung auf der Basis von Zählungen benachbarter Knoten / Querschnitte und Verteilungsprognosen aus dem VEP 1995.

Im Netz der Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Erkelenz-Mitte sind weitere Knoten hinsichtlich der Umgestaltung zu Kreisverkehrsplätzen seit längerem in der Diskussion, wobei hier im Wesentlichen Sicherheitsaspekte maßgeblich sind (vgl. Abbildung B - 5). Diese Planungen sollten grundsätzlich weiter verfolgt werden, auch wenn die betroffenen Straßen als Landes- bzw. Kreisstraßen nicht in der Baulastträgerschaft der Stadt Erkelenz liegen.

Es handelt sich hierbei um die in Abbildung B - 5 dargestellten Knoten. Hierbei ist anzumerken, dass bei Realisierung der L 364n im Bereich Gerderhahn deren Verknüpfung mit der L 19 ebenfalls als Kreisverkehr auszubilden ist. Bei zeitnaher Umsetzung könnte dann auf die Umgestaltung des Knotens L 364 (alt) / L 19 verzichtet werden.

Als vordringlich ist allerdings aufgrund bestehender Leistungsfähigkeitsdefizite im Knoten und Aspekten der Verkehrssicherheit die Umgestaltung des Knotens L 19 / K 33 in Kückhoven anzusehen.

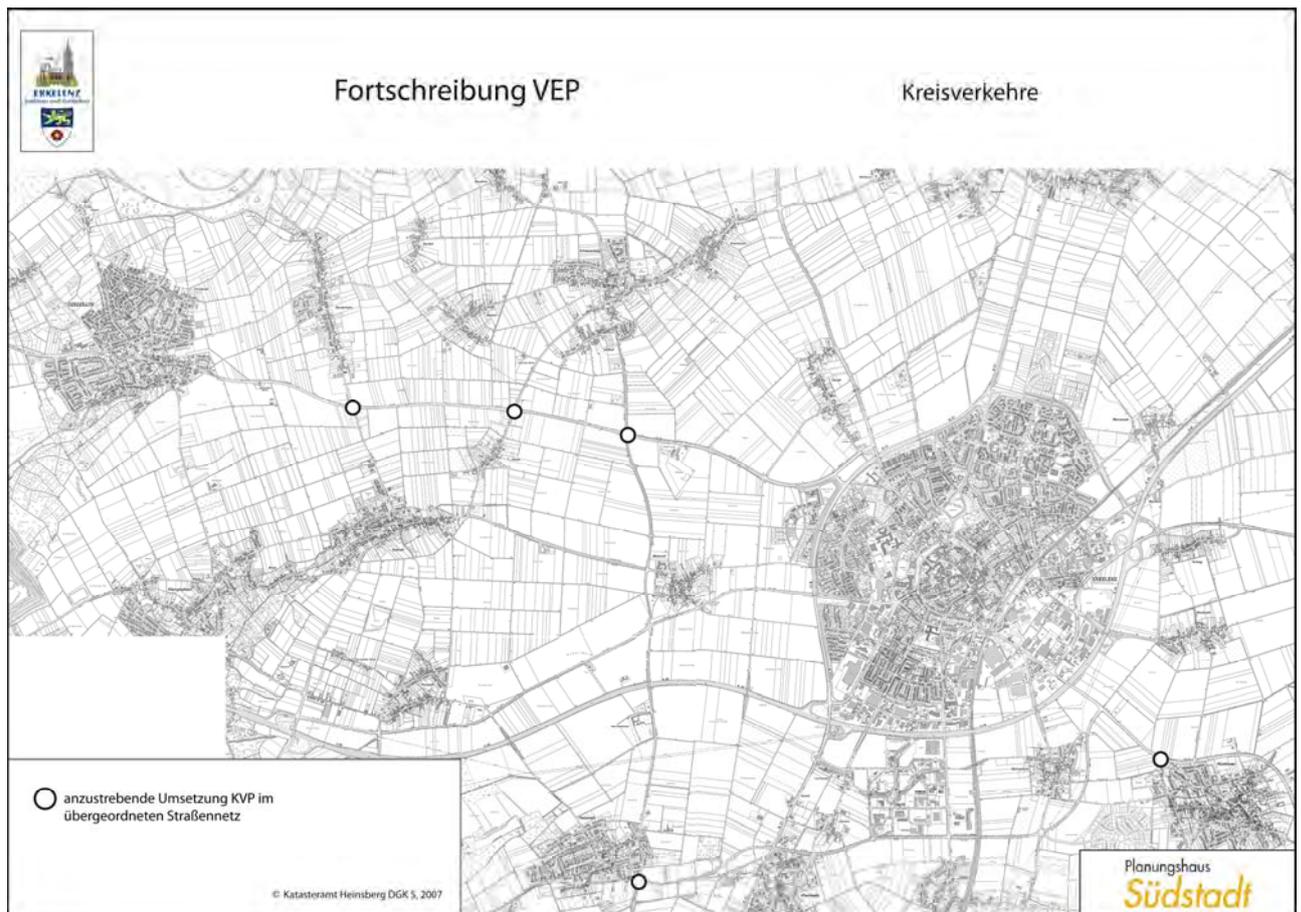


Abbildung B - 5: Anzustrebende zusätzliche Kreisverkehrsplätze

B 8. Übersicht der Maßnahmen für den Kfz-Verkehr

Als Ergebnis der erfolgten punktuellen Erhebungen, der Auswertung vorhandener Daten, der Untersuchung vorhandener Planungen und unter Berücksichtigung des Umsetzungsstands des Maßnahmenkatalogs des VEP 1995 ergibt sich folgendes Maßnahmenprogramm für den Kfz-Verkehr in Erkelenz:

Überörtliches Netz

- Fortführung der Planungen für die L 364n (Umgehung Gerderhahn / Golkrath)
- kurzfristige Initiierung des Planungs- und Abstimmungsverfahrens für die Variante 3 der L 354n im Bereich Kaulhausen zur Umsetzung bis 2017
- Fertigstellung der L 354n Kaulhausen – Wanlo bis 2017
- kurzfristige Initiierung des Planungs- und Abstimmungsverfahrens für den Bau der westlichen Grubenrandstraße zwischen der L 354n im Bereich Kaulhausen und der L 19 östlich von Kückhoven zur Umsetzung bis 2017
- Verknüpfung der B 57 und der L 227 westlich von Erkelenz Mitte mit kurz- bis mittelfristiger Umsetzung
- Planung und kurzfristige Umsetzung eines Kreisverkehrs im Knoten L 19 / K 33 (Kückhoven)

Erkelenz Mitte

- verkehrstechnische Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit in den Knoten
 - Krefelder Str. / Roermonder Str.
 - Krefelder Str. / Aachener Str.
 - Goswinstr. / Freiheitsplatz
- Abbau bestehende Unverträglichkeiten und Nutzungskonflikte infolge zu hoher Fahrgeschwindigkeiten insbesondere in Sammelstraßen außerhalb der Tempo-30-Zonen durch eine entsprechende bauliche Umgestaltung
- Umbau des Knotens Theodor-Körner-Str. / Brückstr. zum Kreisverkehrsplatz

Ortsteile

Abbau der bestehenden Umsetzungsdefizite des Maßnahmenprogramms VEP 1995 (vgl. Tabelle B - 1) insbesondere bei den geschwindigkeitsdämpfenden Umgestaltungen der Ortseingangsbereiche.

C *Ruhender Verkehr Erkelenz Kernstadt*

C 1. Ziele und Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans 1995

Die im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 1995 erarbeiteten Vorschläge zur Parkraumorganisation sind Bestandteil eines integrierten Maßnahmenkonzepts zur Verkehrsentwicklung, in dessen Vordergrund die Förderung des Fuß- und Radverkehrs und insbesondere der Ausbau eines attraktiven Stadtbussystems standen. Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen im ruhenden Verkehr bildete eine wesentliche Voraussetzung für die im Rahmen des Zukunftsszenarios prognostizierte Verkehrsmengenentwicklung. *„Das Parkraumangebot beeinflusst den Umfang des Autoverkehrs, die Stadtstruktur und die Flächennutzung sowie die Verkehrsmittel- und Zielwahl. Zur Durchsetzung stadtverträglicher Verkehrskonzepte, verbunden mit einer Steigerung der Attraktivität des Umweltverbundes, wird die Organisation / das Management des Parkraumes die zentrale Steuerungsgröße des Stadtverkehrs.“*¹⁰

Bereits im Jahr 1993 wurden in der Kernstadt Erkelenz Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen eingeführt, die ca. 57% des Stellplatzangebots umfassten. Kern der im Rahmen des VEP 1995 vorgeschlagenen Maßnahmen war die Einführung einer flächendeckenden, nach Lagegunst differenzierten gebührenpflichtigen Bewirtschaftung der Stellplätze im Kernstadtbereich. Parkraum für Beschäftigte / Dauerparker sollte dabei nicht gänzlich entfallen, sondern ebenfalls gebührenpflichtig sein. Vorgeschlagen wurde die Einführung eines kostenpflichtigen Dauerparkausweises, dessen Gebühr sich an den Kosten einer Monatskarte für den Stadtbus orientieren sollte. Darüber hinaus sollte Parkraum für Dauerparker auch in Form von vermieteten Stellplätzen auf dem Parkdeck Ostpromenade sowie auf dem Parkplatz Heinrich-Jansen-Weg zur Verfügung gestellt werden. Als weitere Maßnahme wurde auch die Einrichtung eines P+R-Parkplatzes auf der Rückseite des Bahnhofs an der Neusser Straße vorgeschlagen, um das Ausweichen von Pendlern auf öffentliche Stellplätze im erweiterten Stadtkern zu verhindern.

Eine flächendeckende gebührenpflichtige Bewirtschaftung in der Kernstadt ist bis zum heutigen Zeitpunkt nicht erfolgt, dies gilt gleichermaßen auch für die Einführung des Stadtbusses in Erkelenz. Dagegen wurde für Berufspendler und Beschäftigte eine Erweiterung des Parkraumangebots vorgenommen durch den empfohlenen Bau des P+R – Parkplatzes mit einer Kapazität von 306 Stellplätzen sowie den im Jahr 2005 errichteten Parkhaus an der Aachener Straße mit 127 Stellplätzen.

C 2. Aufgabenstellung

Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans für die Stadt Erkelenz galt es, die aktuelle Parkraumnachfrage im Kernstadtbereich zu ermitteln und darauf aufbauend Empfehlungen für die Modifizierung bzw. Anpassung der Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen an die Nachfrage zu erarbeiten. Ein besonderes Augenmerk im Rahmen der Analyse und Konzeption des ruhenden Verkehrs galt auch der Frage nach einem geeigneten Informationssystem über die verfügbaren Parkmöglichkeiten in der Kernstadt. Derzeit wird in Form einer statischen Wegweisung, die durch ein Farbleitsystem ergänzt wird, auf die einzelnen Parkbereiche in der Kernstadt hingewiesen. Um eine übersichtliche Information über die verfügbaren Parkmöglichkeiten in der Kernstadt anzubieten und insbesondere auch den Parksuchverkehr in der Innenstadt zu reduzieren, steht die Installation eines dynamischen Parkleitsystems zur Diskussion (vgl. Teil D).

¹⁰ VEP 1995, S. D - 149

Im Einzelnen lassen sich für die Analyse des ruhenden Verkehrs in der Kernstadt folgende Untersuchungsschwerpunkte benennen:

- Ermittlung der Parkraumnachfrage und Feststellung von Parkraumreserven-/defiziten für die Kernstadt insgesamt
- Ermittlung der Parkraumnachfrage in den geschlossenen Parkieranlagen, die für die Einbeziehung in ein (dynamisches) Parkleitsystem in Frage kommen
- Nutzung der derzeit unbewirtschafteten Stellplätze durch Dauerparker (Beschäftigte) und Ermittlung der Anteile der Dauerparker
- Nutzung Parkplatz Markt.

C 3. Methodisches Vorgehen

Die Parkraumuntersuchung erstreckte sich auf den Kernstadtbereich, der von der Westpromenade, Nordpromenade, Theodor-Körner-Straße, Anton-Raky-Allee, Freiheitsplatz sowie der Wilhelmstraße begrenzt wird. Die in die Untersuchung einbezogenen Straßen und Parkieranlagen sind der nach folgenden Tabelle C - 1 zu entnehmen.

Zur Ermittlung der Parkraumnachfrage wurde an einem Dienstag, dem 08.03.2005 in der Zeit von 8:00 bis 18:00 Uhr eine Kennzeichenerfassung in stündlichen Intervallen auf allen bewirtschafteten Stellplätzen im Untersuchungsbereich vorgenommen. Aufgrund der zu erwartenden höheren Parkraumnachfrage wegen des Wochenmarktes wurde auch am Freitag, dem 11.03.2005, in der Zeit von 9:00 bis 12:00 Uhr eine Kennzeichenerfassung durchgeführt. Diese Erhebung bietet Aufschluss über den Umfang der Parkraumnachfrage, die Auslastung der Parkstände sowie die Dauer der Parkvorgänge.

Zusätzlich erfolgte eine zeitlich differenziertere Kennzeichenerfassung auf dem Parkplatz Markt. Um die Dauer der Parkvorgänge auf diesem zentral gelegenen Parkplatz genauer zu ermitteln, wurde am Dienstag, in der Zeit von 9:00 bis 13:00 Uhr, eine Kennzeichenerfassung in 15-Minuten-Intervallen vorgenommen.

Auf den zurzeit unbewirtschafteten Stellplätzen (Westpromenade, Parkhaus Aachener Straße, Parkplatz Dr.-Josef-Hahn-Platz, Im Pangel), die größtenteils von Beschäftigten / Schülern genutzt werden, wurde auf eine stündliche Zählung verzichtet. Zur Ermittlung der Dauerparkeranteile erfolgte daher hier eine Kennzeichenerfassung zu den relevanten Tageszeiten, d.h. morgens um 8:00 Uhr, des Weiteren um 12:00, 14:00 und um 17:00 Uhr.

Darüber hinaus erfolgte eine Zählung auf den P+R-Parkplätzen. Unter Berücksichtigung der Fernpendler wurde der Zählzeitpunkt auf 7:15 Uhr festgelegt.

Die Erhebung vor Ort wurde von Mitarbeitern der Stadt Erkelenz durchgeführt. Ausgewählte Ergebnisse der Untersuchung sind nachfolgend dargestellt. Eine detaillierte tabellarische und grafische Darstellung der Ergebnisse für einzelne Straßen und Parkieranlagen findet sich in der Anlage C.

Nr.	Erhebungsart	Straße / Parkierungsanlagen	Abschnitt	Parkschein			gebührenpflicht. ohne zeitl. Beschr.	Parkscheibe			Parken ohne Beschänkung	Gesamt	davon reserviert für Behinderte
				1h	2h	3h		1h	2h	3h			
1	A	Aachener Straße	Kirchstraße		18							18	
2	A	Anton-Raky-Allee	Theodor-Körner-Str.	Westpromenade						23		23	
3	A	Anton-Raky-Allee	Könrad-Adenauer-Platz	Mühlenstraße	5			7				12	
4	A	Atelierstraße	Kölnener Straße	Heinrich-Jansen-Weg		31						31	2
5	A	Bahnhofsvorplatz			8							8	
6	A	Brückstraße			5			3				8	
7	A	Burgstraße				4						4	
8	A	Franziskanerplatz				54						54	1
9	A	Gasthausstraße				15						15	1
10	A	Parkplatz Heinrich-Jansen-Weg				55						55	
11	A	Hermann-Josef-Gormanns-Str.			2	29						31	
12	A	Johannismarkt				42						42	
13	A	Kirchstraße				6						6	
14	A	Kölnener Straße	Südpromenade	Schülergasse	17							17	2
15	A	Kölnener Straße	vor dem Amtsgericht		9							9	
16	A	Könrad-Adenauer-Platz	vor Geldinstüt (einschließlich Straßenraum)		20							20	2
17	A	Nordpromenade						12				12	
18	A	Ostpromenade	rund um das Parkdeck			22						22	2
19	A	Ostpromenade			9							9	
20	A	Parkdeck Ostpromenade				102						102	
21	A	Roermonder Straße						4				4	
22	A	Südpromenade				51						51	
23	A	Tenholter Straße	Kölnener Straße	Mozartsstr.	33						26	33	1
24	A	Theodor-Körner-Str.	gegenüber Stadtpark							47		47	
25	A	Theodor-Körner-Str.	Anton-Raky-Allee	Anton-Raky-Allee						22		22	
26	A	Theodor-Körner-Str.	Martin-Luther-Platz	Martin-Luther-Platz									
27	A	Tiefgarage Stadtpassage						91				91	
28	A	Westpromenade	entlang der Hauptschule							18		18	
29	A	Wilhelmstraße	Südpromenade	Tenholter Straße						31		31	1
30	A	Zehnthofweg	Gasthausstraße	Westpromenade						15		15	
31	A,D	Parkplatz Markt			29							29	1
32	C	Im Pangel								22		22	
33	C	Parkhaus Aachener Straße								127		127	
34	C	Parkplatz Dr.-Josef-Hahn-Platz	einschl. 20 Stellplätze entlang der Burgmauer							130		130	
35	C	Westpromenade	entlang der Rasenfläche							140		140	
				Summe	137	429	91	3	23	125	476	1.284	13
36	B	P+R Anton-Raky-Allee								137		137	
37	B	P+R Neusser Straße								306		306	
38	B	Parkplatz Neusser Straße								20		20	
				Summe						463		463	
K		Tenholter Straße	Wilhelmstraße	Mozartsstr.							10	10	
K		Aachener Straße	vor Kiosk					5				5	
K		Atelierstraße	Ecke Tenholter Straße					1				1	
K		Mühlenstraße	Martin-Luther-Platz	Anton-Raky-Allee					30			30	2
K		Tenholter Straße	Wilhelmstraße	Goswinstraße				5				5	
				Gesamt	137	429	91	14	23	155	949	1.798	15

Untersuchungsprogramm

- A Kennzeichenerfassung stündlich Di. 08.03.2005 von 8:00 bis 18:00 Uhr und Fr. 11.03.2005 von 9:00 bis 12:00 Uhr
- B Zählung der um 7:15 Uhr abgestellten Fahrzeuge
- C Kennzeichenerfassung Di. 08.03.2005 um 8:00/12:00/14:00/17:00 Uhr
- D Kennzeichenerfassung verteilständig Di. 08.03.2005 von 9:00 bis 13:00 Uhr
- K keine Erhebung

Tabelle C - 1: Parkraumangebot Erkelenz Kernstadt und Untersuchungsprogramm

C 4. Parkraumangebot

Das Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet umfasst 1.284 öffentlich zugängliche Stellplätze, davon entfallen 750 auf den Straßenraum und 534 auf Parkieranlagen (vgl. Tabelle C - 2 und Abbildung C - 1). Etwa die Hälfte der Stellplätze im Straßenraum werden mittels Parkschei-
automaten gebührenpflichtig bewirtschaftet, rd. 20% der Stellplätze, die sich am Rand der Kern-
stadt befinden, unterliegen der Parkscheibenregelung. Etwa 30% der Straßenraumstellplätze
sind derzeit noch unbewirtschaftet. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um Stellplätze ent-
lang der Westpromenade, Wilhelmstraße, Theodor-Körner-Straße und Im Pangel. Von den Par-
kieranlagen unterliegen derzeit folgende Anlagen einer gebührenpflichtigen Bewirtschaftung:

- Parkplatz Markt
- Parkdeck Ostpromenade
- Parkplatz Heinrich-Jansen-Weg
- Tiefgarage Stadtpassage

Zurzeit unbewirtschaftet ist das Anfang des Jahres 2005 neu eröffnete Parkhaus Aachener Stra-
ße mit einer Kapazität von 127 Stellplätzen und der Dr.-Josef-Hahn-Platz mit 130 Stellplätzen
(einschließlich der Stellplätze entlang der Burgmauer).

Die Bewirtschaftungszeit erstreckt sich auf einen Zeitraum montags bis freitags von 8:00 bis
18:00 Uhr, samstags von 9:00 bis 14:00 Uhr. Gebührenpflicht gilt allerdings nur montags bis frei-
tags. Die Gebühren sind einheitlich geregelt und betragen:

- 30 Minuten: 0,25 €
- je weitere 6 Minuten: 0,05 €
- Mindestgebühr: 0,25 €

Die Höchstgebühr beträgt je nach zugelassener Parkdauer (1 oder 2 Stunden) 0,50 € bzw. 1 €. Samstags ist das Parken kostenlos, es gilt in der Zeit von 9:00 bis 14:00 Uhr die Parkscheibenre-
gelung.

Auf dem überwiegenden Teil der gebührenpflichtig bewirtschafteten Stellplätze (ca. 65%) ist die
Parkzeit auf zwei Stunden begrenzt. Auf Stellplätzen in unmittelbarer Nähe zu den Geschäften
(z.B. Kölner Straße, Ostpromenade, Parkplatz Markt) beträgt die Höchstparkdauer eine Stunde.
Auf Stellplätzen, die der Parkscheibenregelung unterliegen, gilt überwiegend eine Parkzeitbe-
grenzung von drei Stunden.

Das Parkraumangebot auf den P+R-Plätzen umfasst 463 Stellplätze, davon entfallen 137 Stell-
plätze auf den P+R-Platz Anton-Raky-Allee, 306 Stellplätze den P+R-Platz Neusser Straße sowie
weitere 20 Stellplätze auf den Parkplatz Neusser Straße, Ecke Kölner Straße.

	Straßenraum		Parkierungs- anlagen		Gesamt	
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
gebührenpflichtig	383	51,1%	277	51,9%	660	51,4%
Parkscheibe	148	19,7%	-	-	148	11,5%
unbewirtschaftet	219	29,2%	257	48,1%	476	37,1%
Gesamt	750	100,0%	534	100,0%	1.284	100,0%

**Tabelle C - 2: Parkraumangebot Kernstadt
(Stand März 2005)**

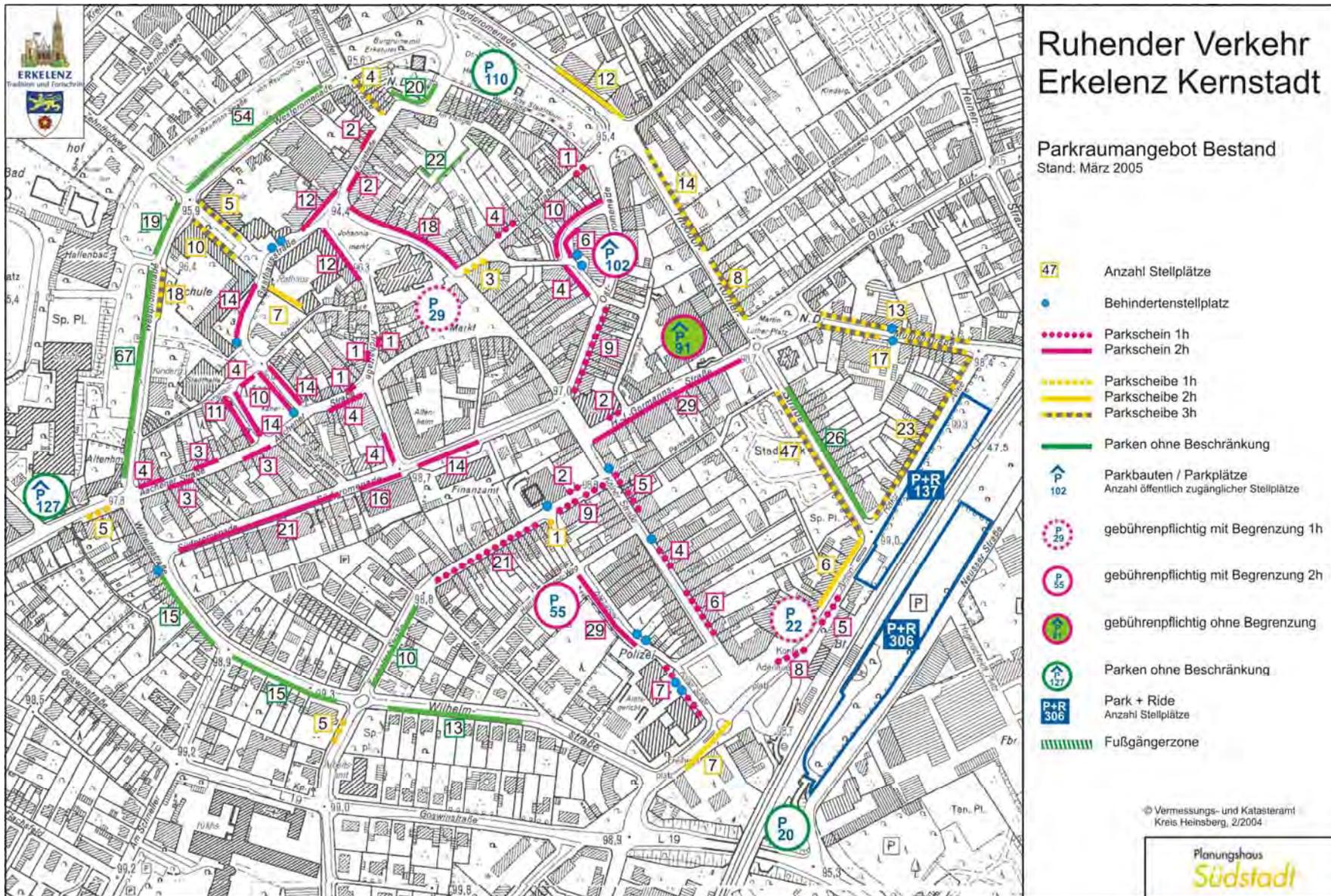


Abbildung C - 1 Parkraumangebot Bestand
(Stand März 2005)

C 5. Ergebnisse der Parkraumuntersuchung

C 5.1. Parkraumbilanz Kernstadt

Die Ergebnisse der Parkraumuntersuchung zeigen, dass während des gesamten Erhebungszeitraums auf den bewirtschafteten Stellplätzen freie Stellplatzkapazitäten verfügbar sind (vgl. Abbildung C - 2). Gleichwohl stellt sich die Parkraumsituation je nach Tageszeit unterschiedlich dar. Ausgeprägte Nachfragespitzen liegen in der Vormittagszeit zwischen 10:00 und 11:00 Uhr. Die maximale Auslastung beträgt dienstags um 10:00 Uhr 85%. In der Nachmittagszeit liegen die Nachfragespitzen um 15:00 bzw. 16:00 Uhr, sie erreichen jedoch bei einer maximalen Auslastung von 67% um 16:00 Uhr nicht die Vormittagswerte. Freitags vormittags in der Zeit zwischen 9:00 und 12:00 Uhr ist die Parkraumnachfrage höher als dienstags und erreicht Maximalwerte von 89%.

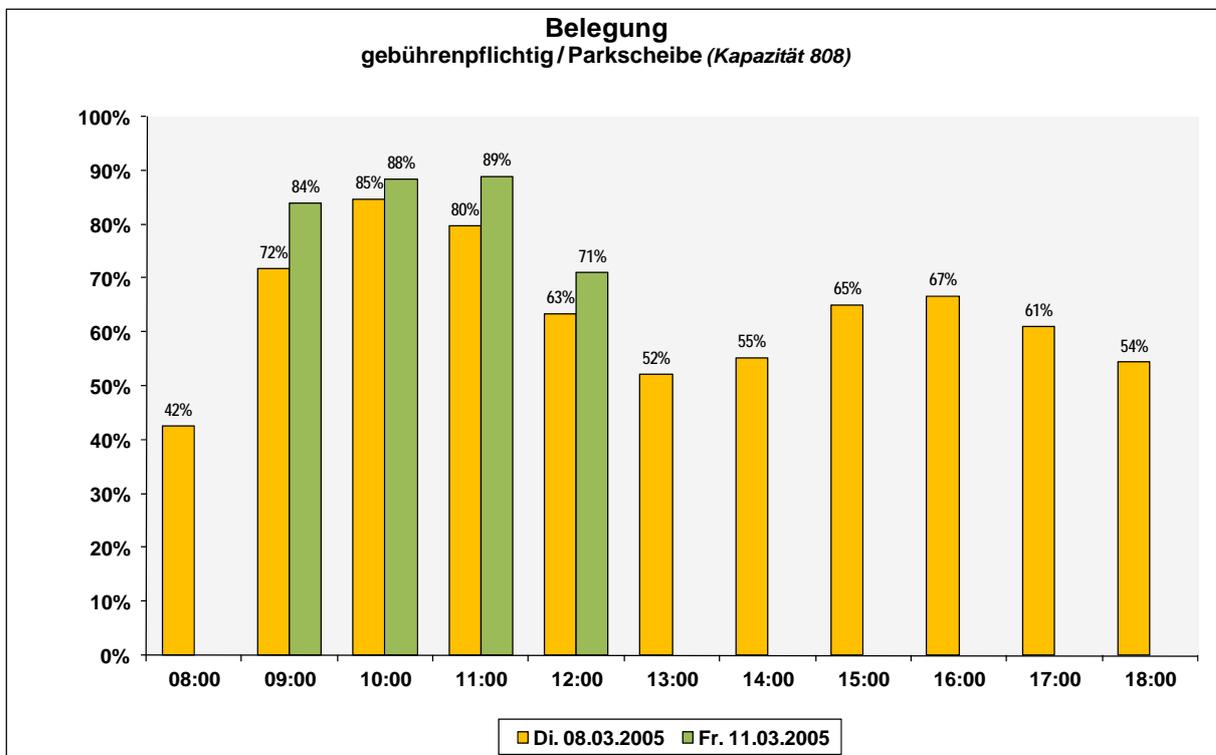


Abbildung C - 2: Belegung der bewirtschafteten Stellplätze

Darüber hinaus ist festzustellen, dass zu Zeiten erhöhter Parkraumnachfrage in der Vormittagszeit die Stellplätze im Straßenraum und auch die zentral gelegenen gebührenpflichtigen Parkieranlagen in etwa gleichmäßig ausgelastet sind. In der Nachmittagszeit, bei insgesamt geringerer Nachfrage, werden dagegen Stellplätze im Straßenraum stärker in Anspruch genommen (vgl. Abbildung C - 3). Auch freitags vormittags sind kaum Unterschiede in der Auslastung zwischen Straßenraum und den Parkieranlagen festzustellen (vgl. Abbildung C - 4).

Betrachtet man die Ergebnisse der einzelnen Straßen bzw. Straßenabschnitte, so liegen die Werte der maximalen Auslastung vormittags zwischen 80% und 100%. In der Nachmittagszeit sind auf nahezu allen gebührenpflichtigen Stellplätzen im Straßenraum noch Kapazitäten frei. Ausgenommen sind Straßenabschnitte mit nur wenigen Parkmöglichkeiten, wie z.B. Brückstraße, Ostpromenade, die aufgrund ihrer attraktiven Lage auch entsprechend genutzt werden.

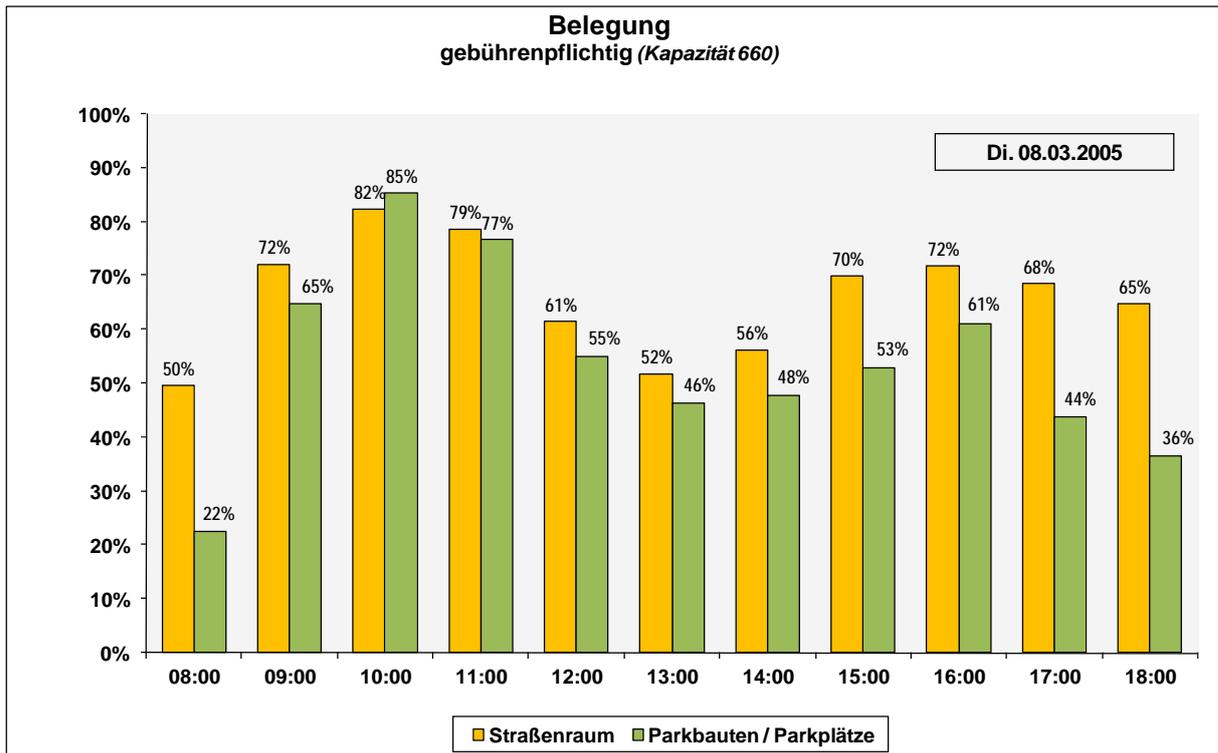


Abbildung C - 3: Belegung der gebührenpflichtigen Stellplätze differenziert nach Straßenraum und Parkierungsanlagen (Dienstag)

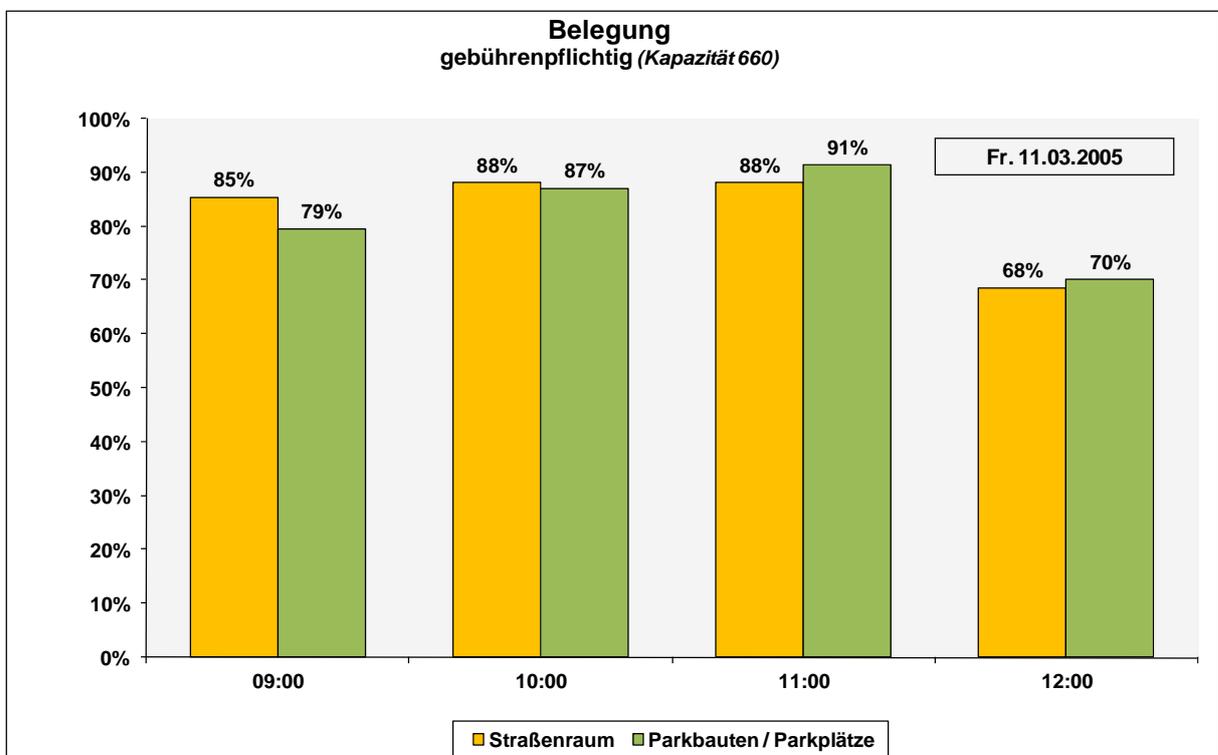


Abbildung C - 4: Belegung der gebührenpflichtigen Stellplätze differenziert nach Straßenraum und Parkierungsanlagen (Freitag)

Auf den zentral gelegenen Stellplätzen im Zuge der Kölner Straße, der Ostpromenade sowie auf dem Parkplatz Markt, auf denen eine Parkdauerbegrenzung von einer Stunde gilt, konnten Umschlaghäufigkeiten von etwa 8 Fahrzeugen je Stellplatz während des Erhebungszeitraums festgestellt werden.¹¹ Auch die Stellplätze auf dem Johannismarkt werden stark frequentiert bei einer Umschlaghäufigkeit von 6,4 Fahrzeugen je Stellplatz. Hier ist die Höchstparkdauer auf zwei Stunden begrenzt. Die Umschlaghäufigkeit auf allen gebührenpflichtigen Stellplätzen liegt bei 4,5 Fahrzeugen je Stellplatz, die ermittelte mittlere Parkdauer beträgt 1,6 Stunden.

Die in Randlage der Kernstadt mittels Parkscheibe bewirtschafteten Stellplätze (z.B. Nordpromenade, Theodor-Körner-Straße, Anton-Raky-Allee) sind ebenfalls sowohl dienstags als auch freitags vormittags bis zu 90% belegt. Erst in der Nachmittagszeit ist hier ein Nachfragerückgang zu verzeichnen (vgl. Abbildung C - 5). Da auf diesen Stellplätzen längere Parkzeiten zugelassen sind, werden diese weniger frequentiert (3,7 Fahrzeuge je Stellplatz), die mittlere Parkdauer liegt bei 2,3 Stunden.

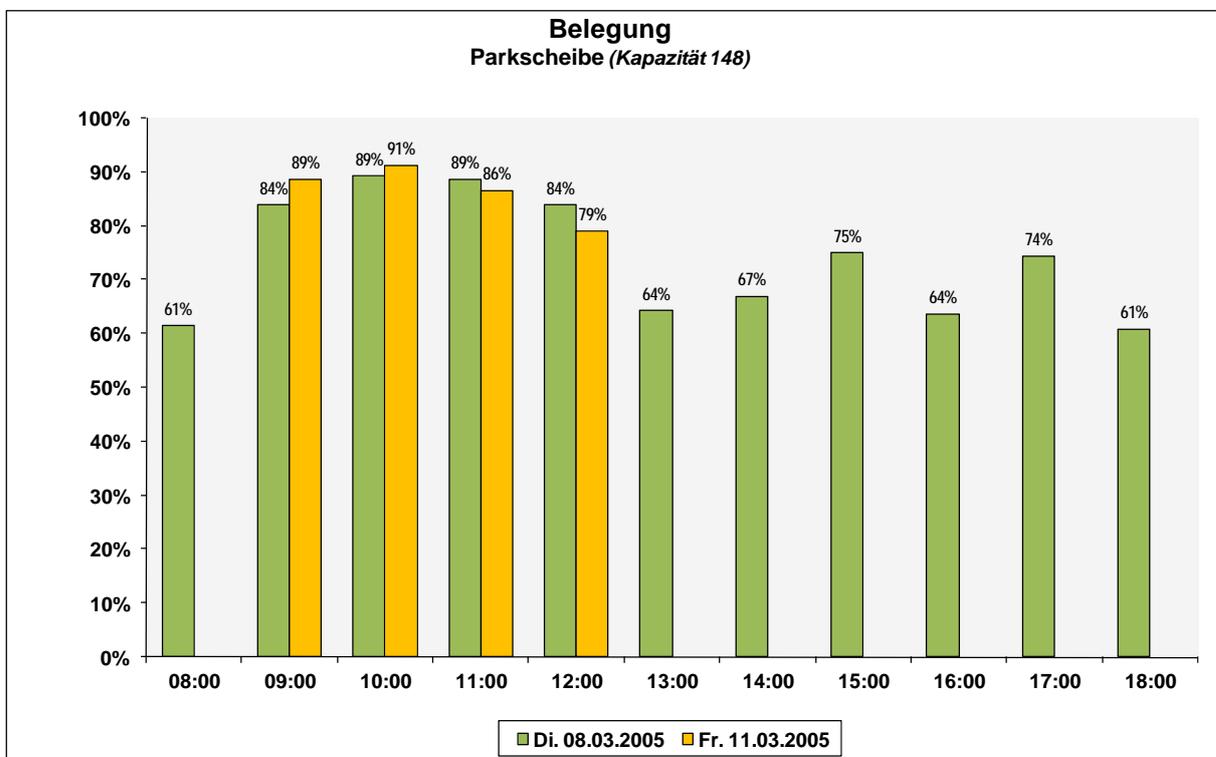


Abbildung C - 5: Belegung der mittels Parkscheibe bewirtschafteten Stellplätze

Stellplätze, die zur Zeit keiner Bewirtschaftung unterliegen, sind bereits morgens um 8:00 Uhr nahezu vollständig ausgelastet (vgl. Abbildung C - 6). Da diese kostenlosen Parkmöglichkeiten überwiegend von Dauerparkern (Beschäftigten / Schülern) genutzt werden, ergeben sich hier auch erst in der Nachmittagszeit freie Stellplatzkapazitäten (vgl. Kapitel C 5.3.).

¹¹ Die Umschlaghäufigkeit dürfte insgesamt höher liegen, da bei einer stündlichen Intervallzählung Fahrzeuge mit einer kürzeren Parkdauer nicht erfasst wurden.

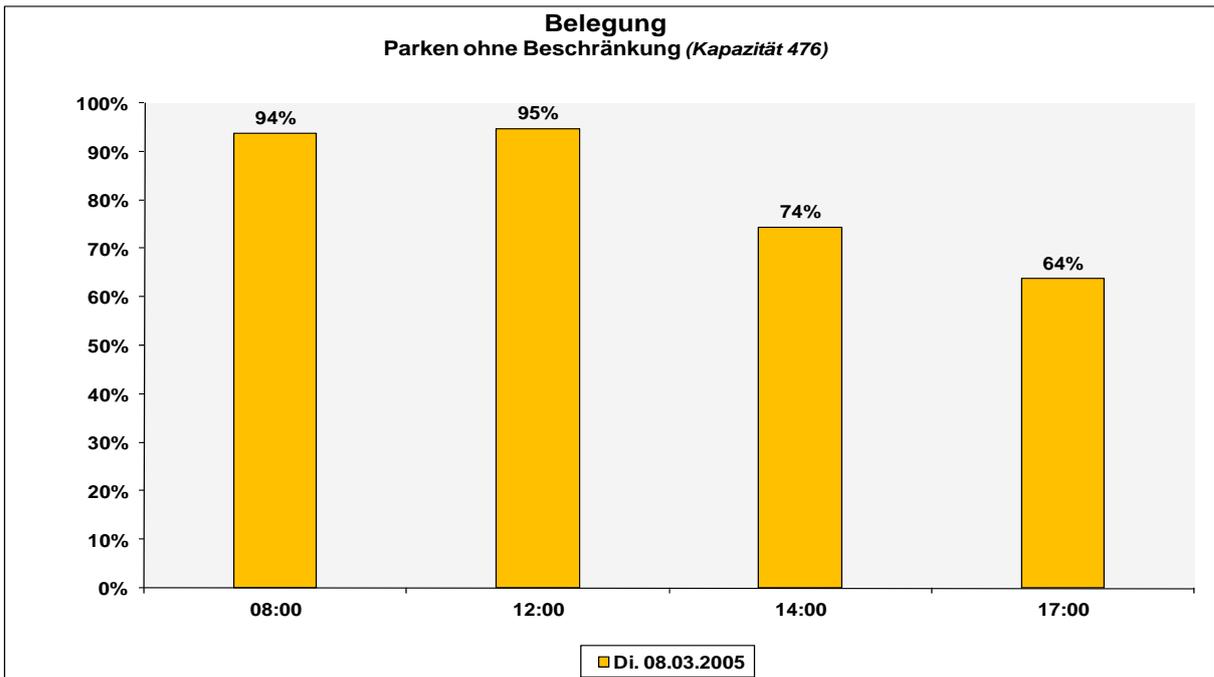


Abbildung C - 6: Belegung der unbewirtschafteten Stellplätze

C 5.2. Parkieranlagen

Die Auslastung der Stellplatzkapazitäten in den einzelnen Parkieranlagen stellt sich je nach Lage und Bewirtschaftungsform durchaus unterschiedlich dar. Generell ist festzustellen, dass in der Gesamtbilanz vor allem in der Nachmittagszeit ausreichend freie Kapazitäten in den Parkieranlagen zur Verfügung stehen. Nachmittags um 14:00 und 17:00 Uhr sind diese nur etwa zur Hälfte ausgelastet (vgl. Abbildung C - 7).

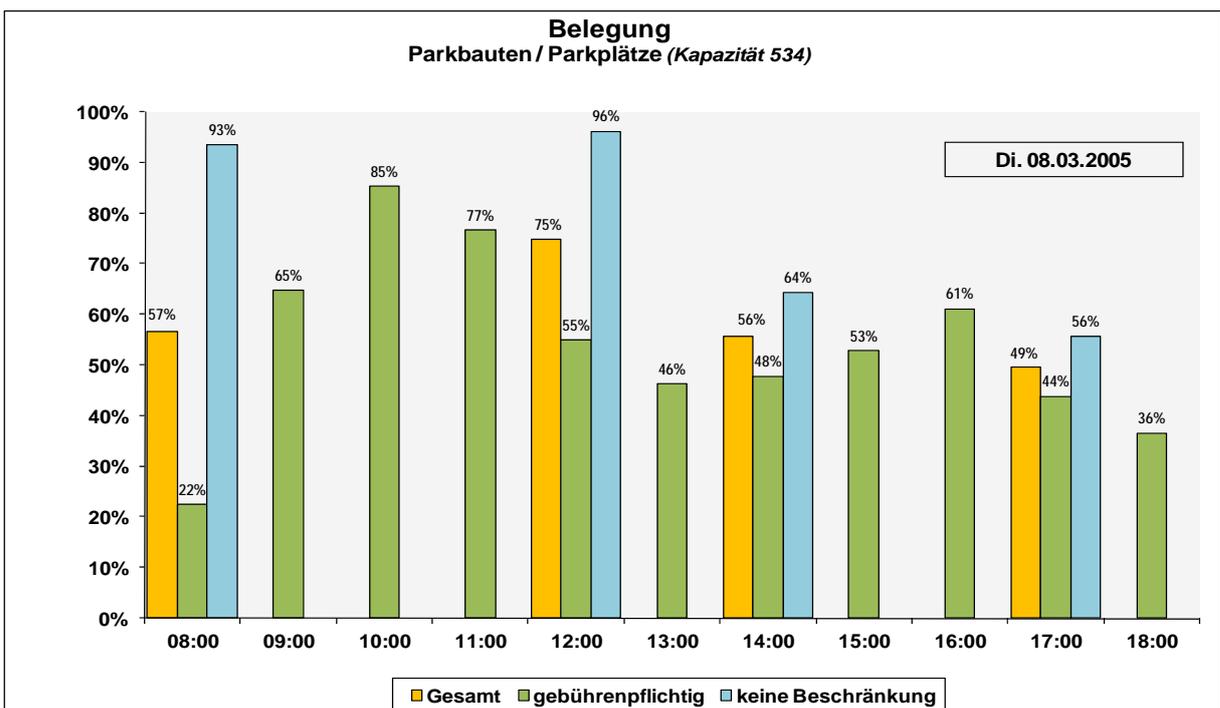


Abbildung C - 7: Belegung der Parkieranlagen

Die Nutzung der Parkierungsanlagen stellt sich im Einzelnen folgendermaßen dar:

Auf dem gebührenpflichtigen Parkplatz Heinrich-Jansen-Weg, sind ganztägig freie Kapazitäten verfügbar. Die maximale Auslastung liegt dienstags vormittags bei 58%. Auch freitags vormittags übersteigt die Nachfrage nicht den Wert von 60% (vgl. Abbildung C - 8).

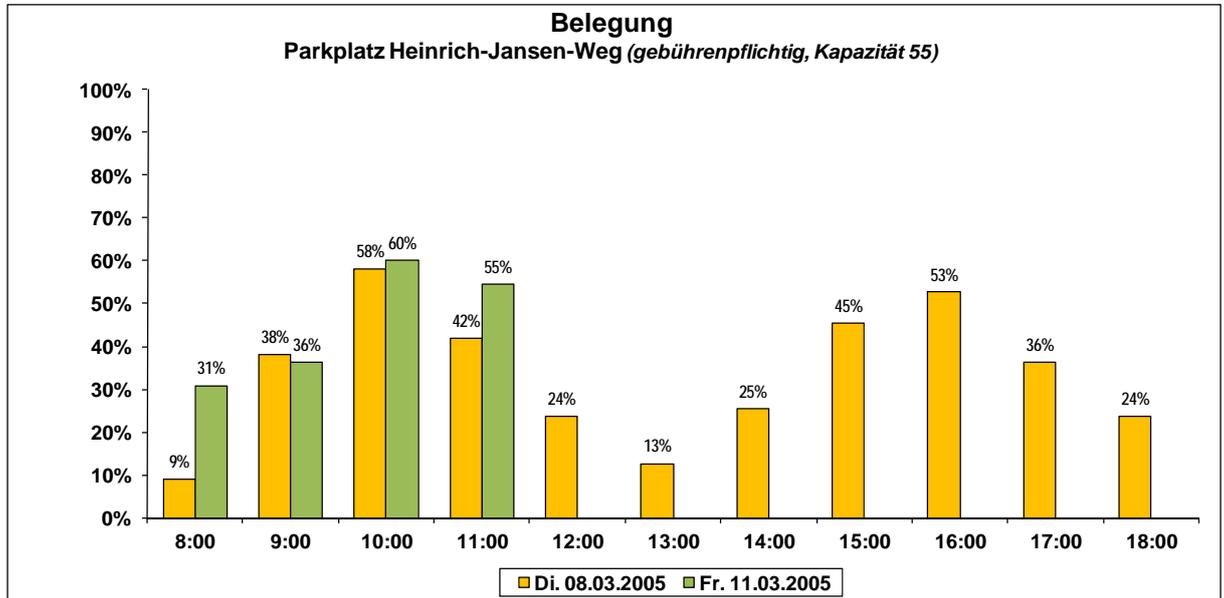


Abbildung C - 8: Belegung Parkplatz Heinrich-Jansen-Weg

Das zentral gelegene Parkdeck Ostpromenade wird dagegen vor allem in der Vormittagszeit stark in Anspruch genommen. Dienstags beträgt die maximale Auslastung 92%, freitags sind zwischen 8:00 und 10:00 Uhr hier keine Kapazitäten mehr frei. Nachmittags allerdings ist die Anlage auch in den Spitzenzeiten (15:00 bis 17:00 Uhr) nur zur Hälfte ausgelastet (vgl. Abbildung C - 9).

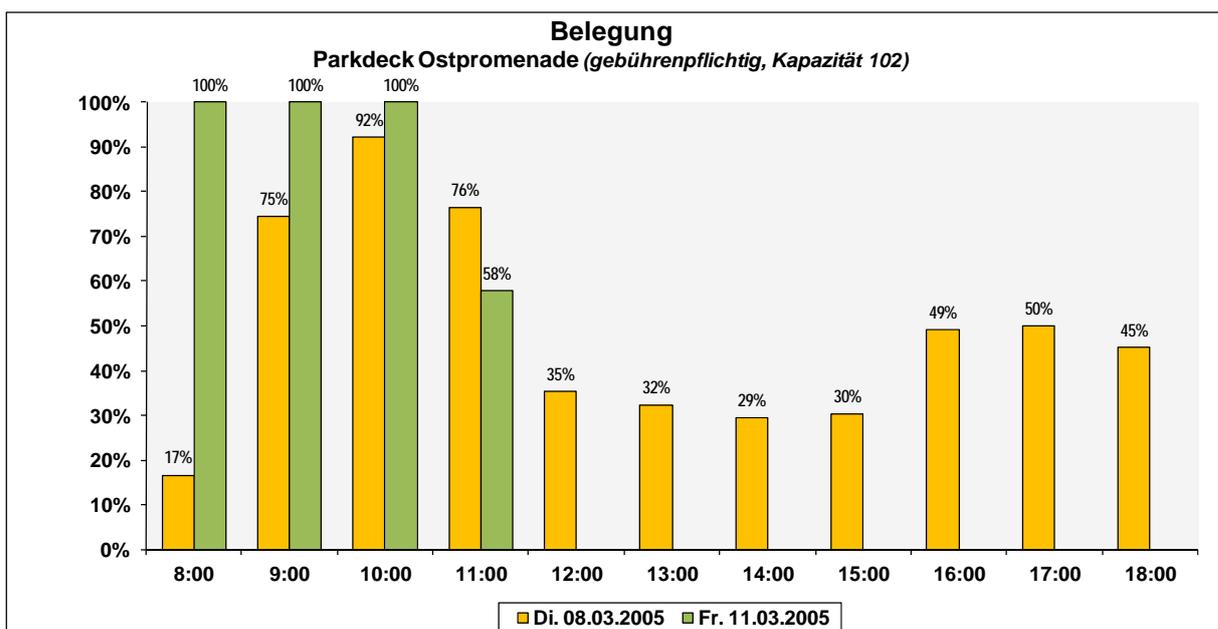


Abbildung C - 9: Belegung Parkdeck Ostpromenade

Die Tiefgarage Stadtpassage weist ebenso zu bestimmten Zeiten in der Vormittagszeit nur geringe Stellplatzreserven auf. Freitags vormittags sind um 9:00 und 10:00 Uhr die Kapazitäten nahezu ausgeschöpft. In der Nachmittagszeit ist hier ein kontinuierlicher Nachfragerückgang zu verzeichnen. Zwischen 16:00 und 17:00 Uhr lässt die Nachfrage sprunghaft nach, was darauf zurückzuführen ist, dass Beschäftigte der Kreissparkasse Heinsberg, die über Mietstellplätze verfügen, die Tiefgarage verlassen (vgl. Abbildung C - 10).

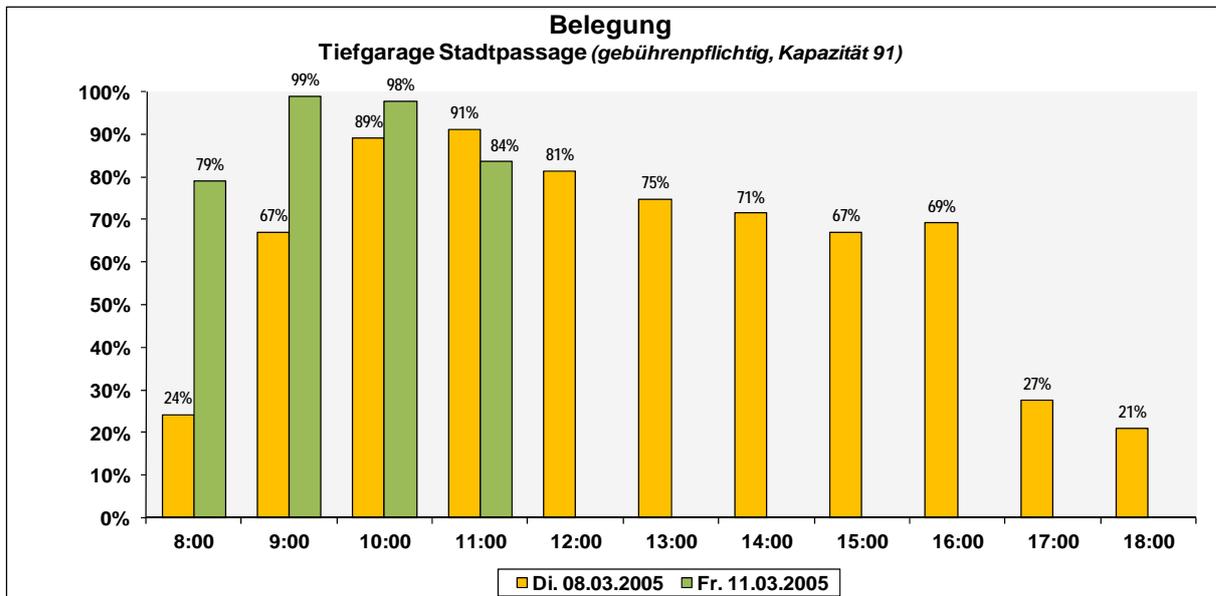


Abbildung C - 10: Belegung Tiefgarage Stadtpassage

Der zentral gelegene Parkplatz Markt mit einer Kapazität von 29 Stellplätzen ist erwartungsgemäß nahezu gantztägig voll ausgelastet. Lediglich morgens und in der Mittagszeit sind hier noch einige freie Stellplätze verfügbar (vgl. Abbildung C - 11). Die intensive Nutzung dieser Stellplätze lässt sich auch an der Dauer der Parkvorgänge ablesen. Von den in der Zeit von 9:00 bis 13:00 Uhr in 15-Minuten-Intervallen erfassten Fahrzeugen parkten 44% im Mittel 15 Minuten und weitere 24% im Mittel 30 Minuten.

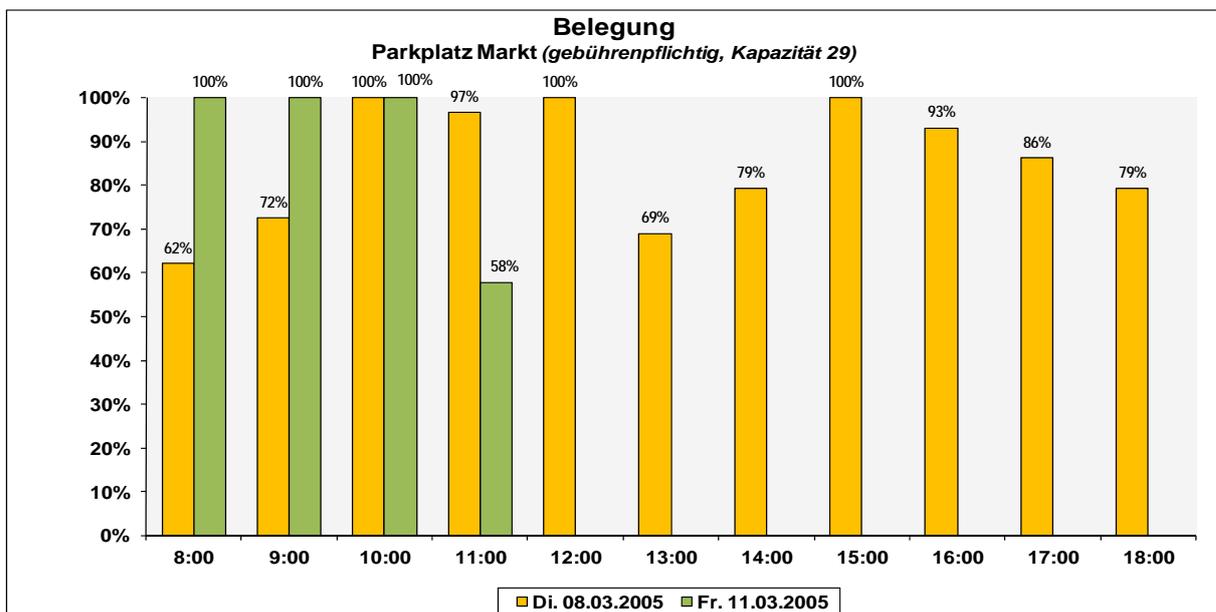


Abbildung C - 11: Belegung Parkplatz Markt

Das am Rand der Kernstadt gelegene Parkhaus Aachener Straße, das keiner Bewirtschaftung unterliegt, wird von den Schülern und Lehrern des angrenzenden Berufskollegs genutzt und ist bereits morgens um 8:00 Uhr bis mittags 12:00 Uhr nahezu vollständig belegt. Nachmittags sind hier jedoch umfassende Kapazitäten frei bei einer Auslastung von etwa 30% (vgl. Abbildung C - 12).

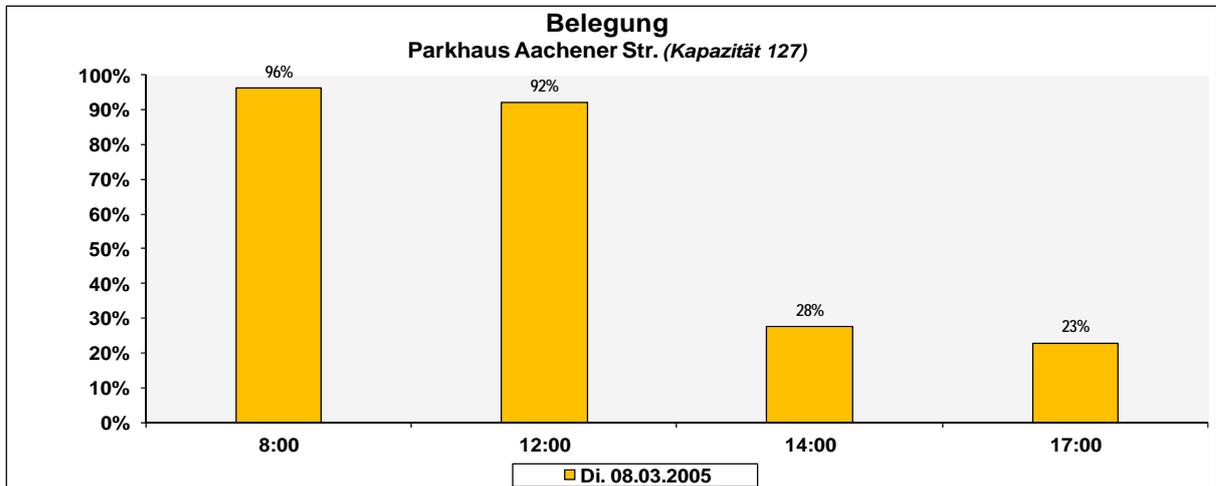


Abbildung C - 12: Belegung Parkhaus Aachener Straße

Dagegen ist der ebenfalls unbewirtschaftete Parkplatz Dr.-Josef-Hahn-Platz bis in die Nachmittagszeit vollständig belegt. Auch um 17:00 Uhr sind die Kapazitäten hier bis zu 90% ausgelastet (vgl. Abbildung C - 13).

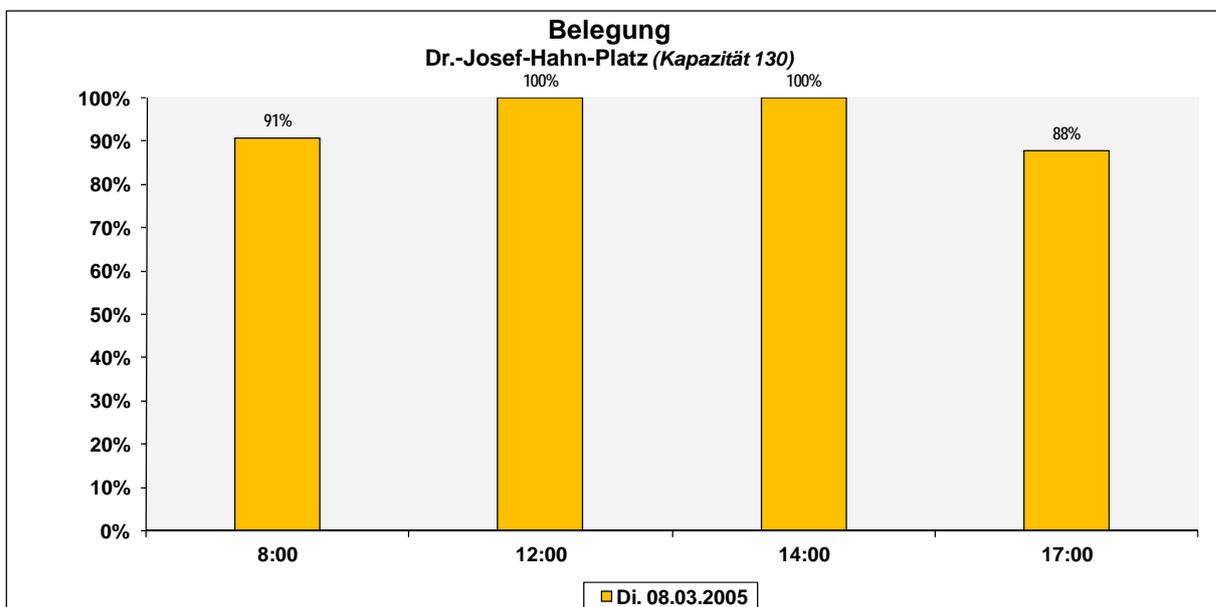
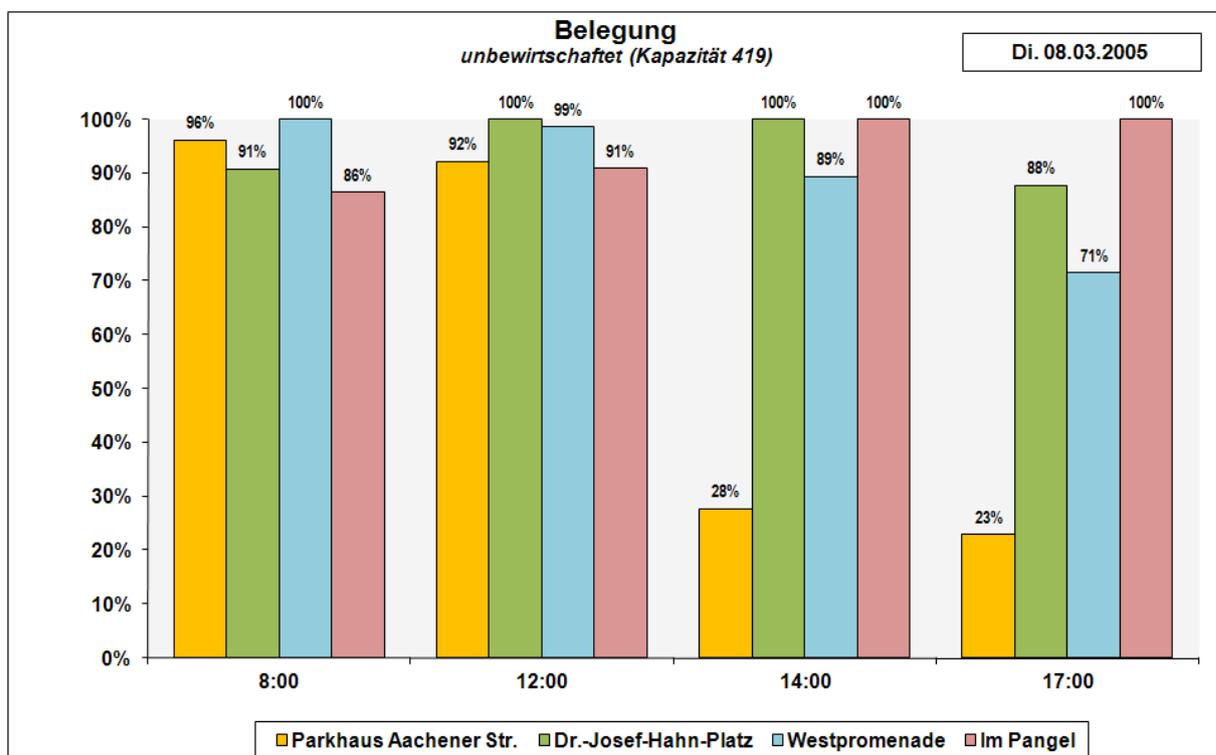


Abbildung C - 13: Belegung Dr.-Josef-Hahn-Platz

Die Zählung auf den P+R-Anlagen ergab, dass diese zum Zeitpunkt 7:15 Uhr zu ca. 65% ausgelastet waren. Auf dem großen Parkplatz Neusser Straße lag die Auslastung bei rd. 73% und auf dem Parkplatz Anton-Raky-Allee bei rd. 54%. Anzumerken ist jedoch, dass im Rahmen dieser frühen Zählung zunächst nur die Fernpendler erfasst wurden. Beschäftigte im Einzelhandel, die ebenfalls pendeln, oder die in Erkelenz Beschäftigten, sind somit noch nicht berücksichtigt.

C 5.3 Nutzung der unbewirtschafteten Stellplätze Westpromenade, Parkhaus Aachener Straße, Parkplatz Dr.-Josef-Hahn-Platz, Im Pangel

Im Rahmen der Untersuchung galt es zu ermitteln, in welcher Größenordnung die in der Kernstadt vorhandenen unbewirtschafteten Parkmöglichkeiten von den Dauerparkern genutzt werden. Wie im Kapitel C 5.2. beschrieben, weisen das Parkhaus Aachener Straße sowie der Dr.-Josef-Hahn-Platz bereits um 8:00 Uhr eine volle Belegung auf. Dies gilt gleichermaßen auch für die Westpromenade. Während im Parkhaus Aachener Straße die Nachfrage nachmittags deutlich zurückgeht, werden die Stellplätze im Zuge der Westpromenade und auf dem Dr.-Josef-Hahn-Platz auch in der Nachmittagszeit stark nachgefragt. Um 14:00 und 17:00 Uhr sind die Stellplätze im Zuge der Westpromenade noch zu ca. 90% bzw. 70% belegt (vgl. Abbildung C - 14).



**Abbildung C - 14: Belegung der unbewirtschafteten Stellplätze
(ausgewählte Straßen und Parkierungsanlagen)**

Bezüglich der Nutzung dieser Stellplätze kann Folgendes festgestellt werden:

- Von allen zu den jeweiligen Zählzeitpunkten erfassten Fahrzeugen wurde etwa die Hälfte bereits um 8:00 Uhr registriert (vgl. Abbildung C - 15). Ein größerer Zufluss an (Neu-) Fahrzeugen ist des Weiteren in der Zeit zwischen 12:00 und 14:00 Uhr festzustellen (22% der insgesamt erfassten Fahrzeuge).
- Zwischen 70% und 80% der um 8:00 Uhr registrierten Fahrzeuge haben bis mindestens 12:00 Uhr und länger geparkt. Dabei ist der Anteil derjenigen, die ganztägig angetroffen wurden, relativ gering und bewegt sich zwischen 4% (Parkhaus Aachener Straße) und 14% (Dr.-Josef-Hahn-Platz). Den größten Anteil machen Fahrzeuge aus, die 4 bis maximal 6 Stunden geparkt haben, also um 8:00 und um 12:00 Uhr registriert wurden und bis spätestens 14:00 weggefahren sind (vgl. Abbildung C - 16).

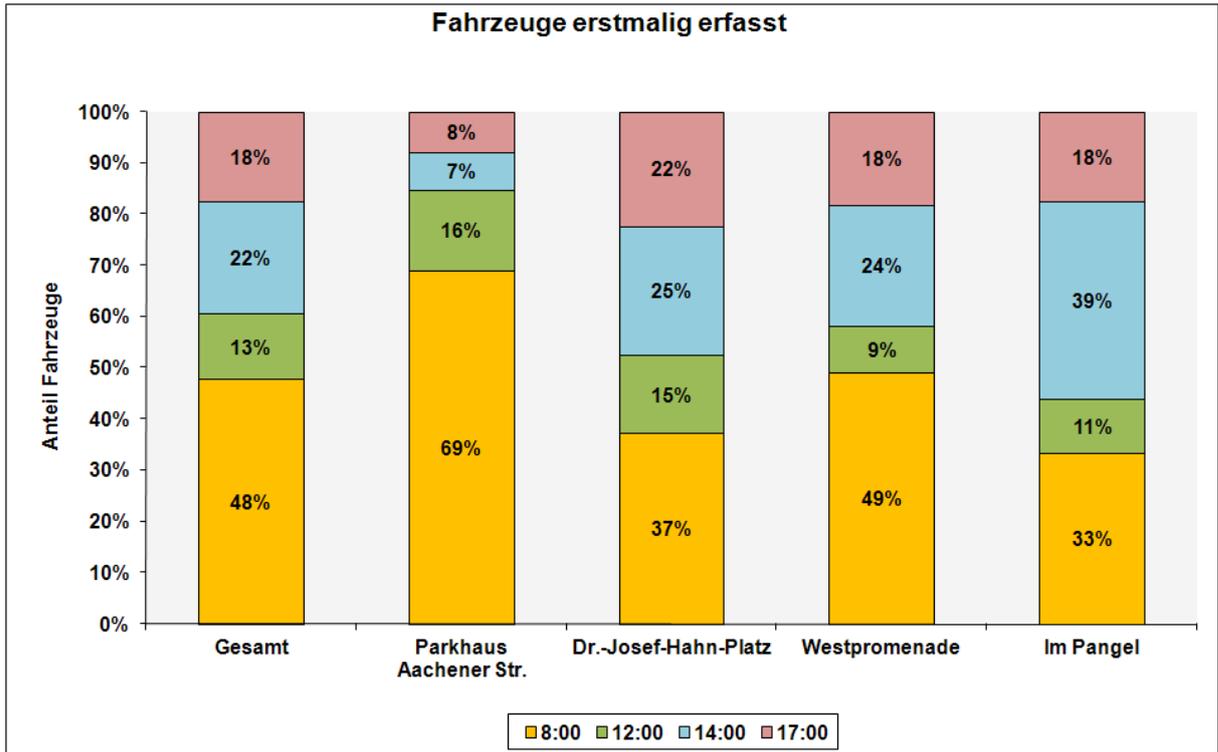


Abbildung C - 15: Nutzung der unbewirtschafteten Stellplätze: Anteile der zu verschiedenen Zeitpunkten erfassten (Neu-) Fahrzeuge

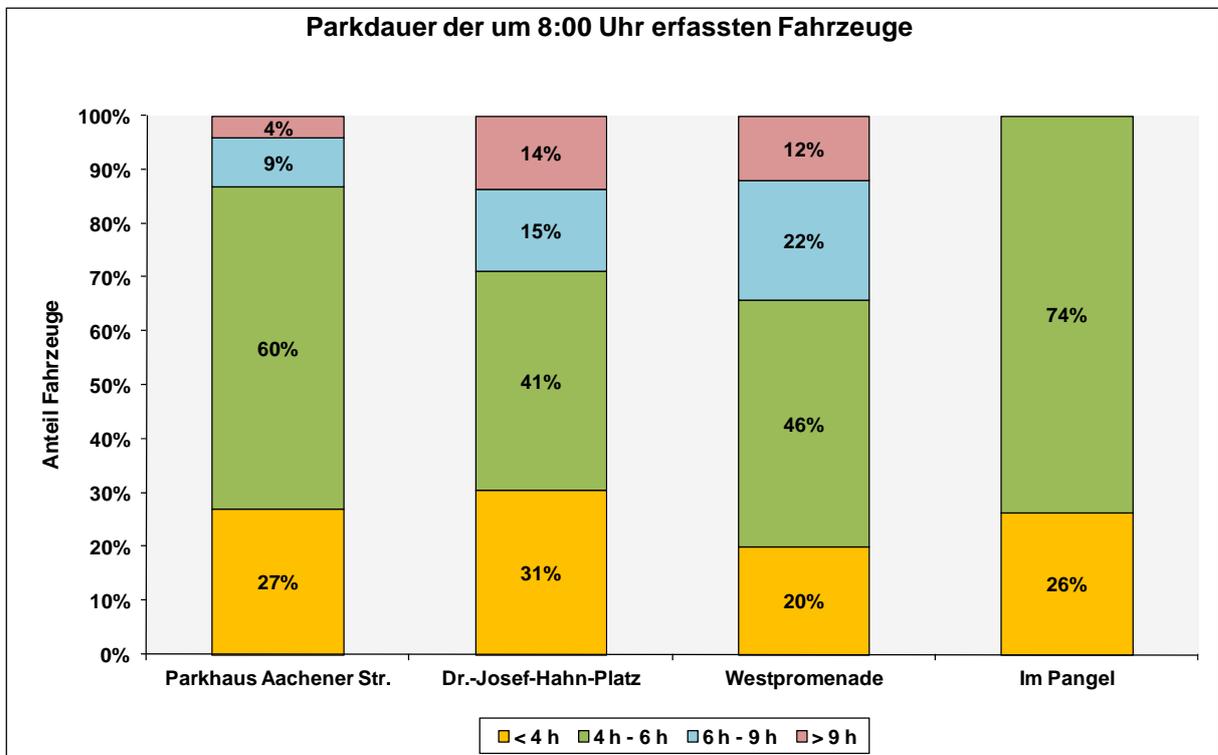


Abbildung C - 16: Nutzung der unbewirtschafteten Stellplätze: Parkdauer der um 8:00 Uhr erfassten Fahrzeuge

Die Stellplatzbelegung durch Dauerparker zu den einzelnen Zählzeitpunkten stellt sich folgendermaßen dar:

- Fahrzeuge, die um 8:00 Uhr registriert wurden und mindestens bis 12:00 Uhr und darüber hinaus geparkt haben, belegen somit bis mittags 12:00 Uhr rund 70% der Stellplätze (Abbildung C - 17). Dies entspricht rund 300 Fahrzeugen.

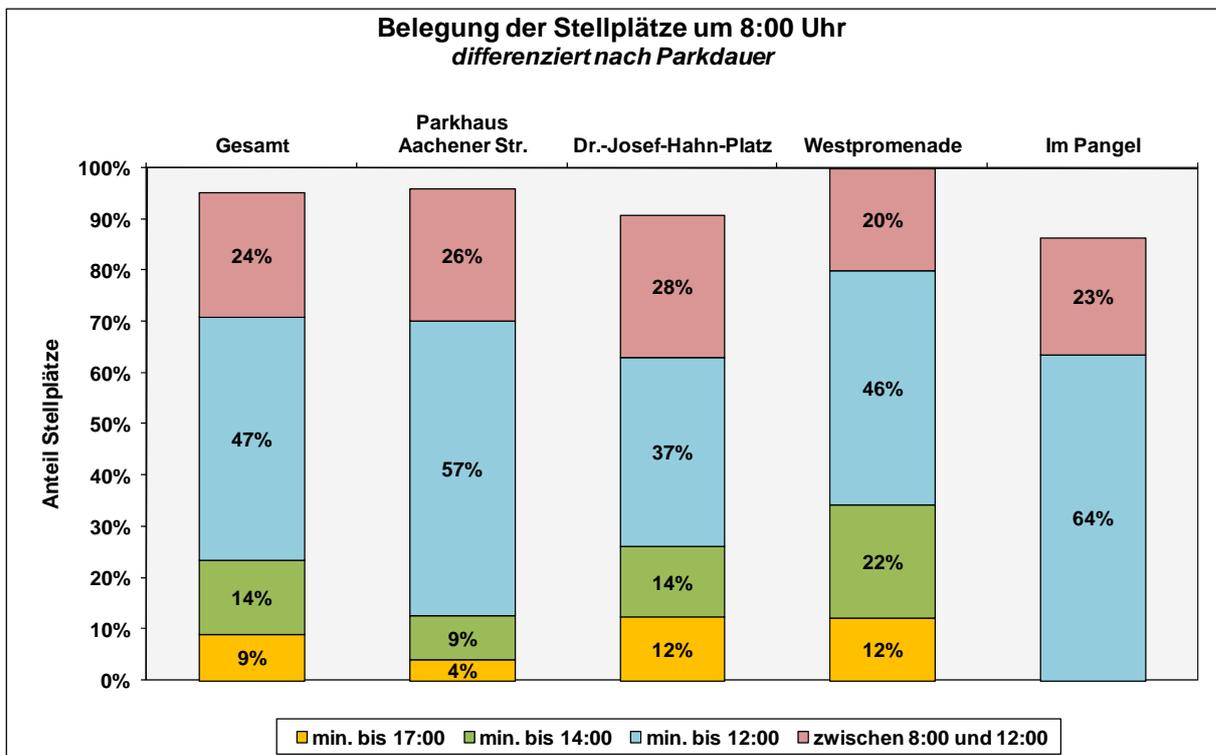


Abbildung C - 17: Belegung der unbewirtschafteten Stellplätze um 8:00 Uhr differenziert nach Parkdauer

- Nachmittags um 14:00 Uhr belegen die um 8:00 Uhr registrierten Dauerparker lediglich ca. 30% (Dr.-Josef-Hahn-Platz) und ca. 35% (Westpromenade) der Stellplätze. Es ist jedoch davon auszugehen, dass auch nachmittags hier mehr Beschäftigte parken, die z.B. in der Mittagszeit nach Hause gefahren sind und anschließend wieder ihr Fahrzeug auf den Parkplatz gestellt haben (vgl. Abbildung C - 18).

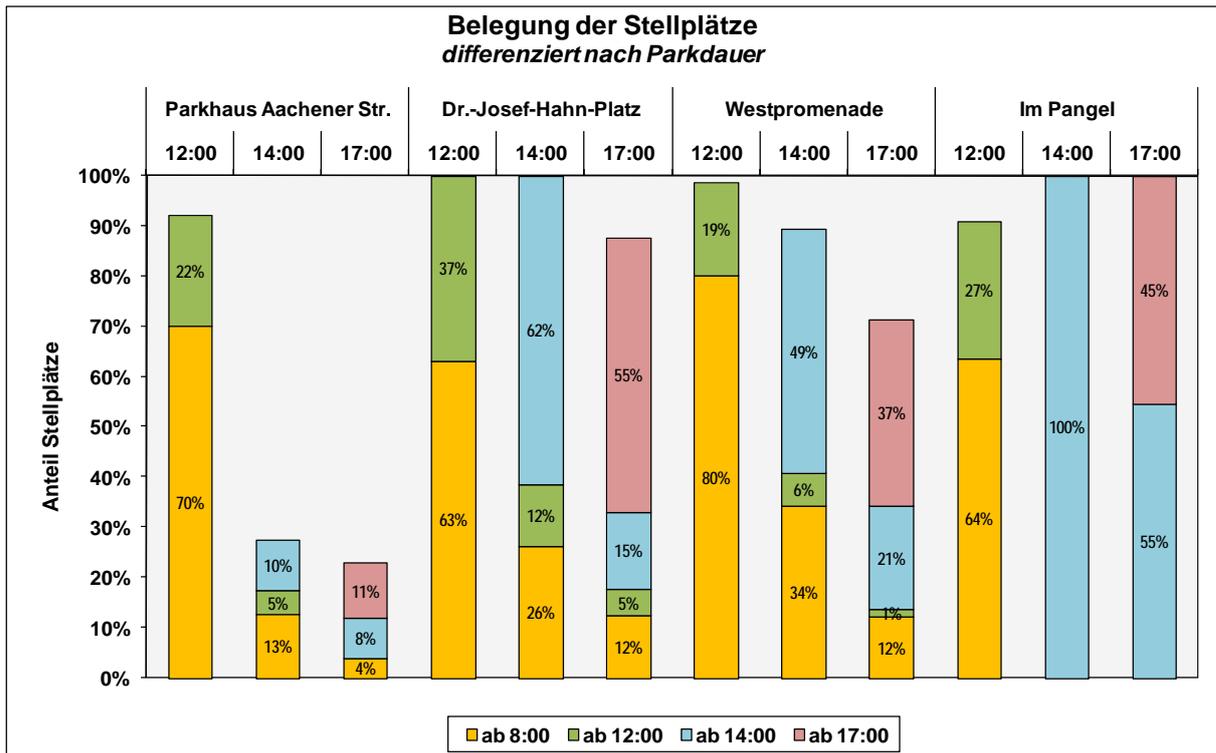


Abbildung C - 18: Belegung der unbewirtschafteten Stellplätze nachmittags differenziert nach Parkdauer

C 5.4 Fazit

Im Gesamtergebnis kann festgehalten werden, dass vor allem in der Nachmittagszeit für Kunden und Besucher der Innenstadt Stellplatzkapazitäten in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen und i.d.R. freie Stellplätze auch in Zielnähe zu finden sind. Vormittags, in einem eng begrenzten Zeitraum zwischen 10:00 und 11:00 Uhr und insbesondere freitags vormittags, ergibt sich jedoch eine hohe Auslastung der Stellplätze vor allem in den zentralen Lagen (Johannismarkt, Markt, Ostpromenade, Kölner Str.). Da naturgemäß zunächst Stellplätze in Zielnähe gesucht werden, dürfte dies auch zu erhöhtem Parksuchverkehren in den betreffenden Straßen führen.

Auch wenn Kunden / Besucher mit eher kurzen Parkvorgängen als „fußwegempfindlich“ einzustufen sind, stehen diesen Ausweichmöglichkeiten auf die etwas peripherer gelegenen und kostenlosen Stellplätze gerade vormittags nicht zur Verfügung. Diese sind größtenteils dann durch Dauerparker belegt. Reserven ergeben sich dennoch auch zu Spitzenzeiten auf dem relativ zentral gelegenen Parkplatz Heinrich-Jansen-Weg, der eine maximale Auslastung freitags vormittags von 60% aufweist. Außerhalb der Spitzenzeit freitags vormittags sind an einem normalen Werktag zum Zeitpunkt der maximalen Nachfrage auf den gebührenpflichtig bewirtschafteten Stellplätzen im Straßenraum immerhin noch rd. 20% und in den Parkieranlagen 15% Stellplatzkapazitäten frei (vgl. Abbildung C - 3).

C 6. Ergebnisse der Parkraumuntersuchung

Unter Berücksichtigung der derzeitigen Parkraumnachfrage lässt sich nur wenig Handlungsbedarf für eine Modifizierung der Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen im Kernstadtbereich erkennen. Die derzeitige Bewirtschaftung folgt einem logischen Prinzip und bietet durch räumlich differenzierte Parkdauerbeschränkung sowie Gebührenerhebung zielnahe Parkmöglichkeiten für Kunden und Besucher der Innenstadt. Es besteht lediglich ein räumlich und zeitlich eng begrenztes „Reservedefizit“, das durch eine weitergehende Ausdifferenzierung der Bewirtschaftungsmaßnahmen durch Umverteilung des Parkraumangebots zugunsten der Kurzparker behoben werden könnte. Folgende Maßnahmen bzw. Maßnahmenkombinationen kommen dabei in Betracht:

- Aufgabe der vermieteten Stellplätze auf dem Parkdeck Ostpromenade sowie dem Parkplatz Heinrich-Jansen-Weg
- Parkdauerbeschränkung mittels Parkscheibe auf einem Teil der unbewirtschafteten Stellplätze im Zuge der Westpromenade und Dr.-Josef-Hahn-Platz
- weitergehende Parkdauerbeschränkung auf den lagegünstigen Stellplätzen nach dem Prinzip: Je zentraler, desto kürzer die Parkdauer (z.B. Johannismarkt).

Bereits im VEP 1995 wurde eine flächendeckende und auch gebührenpflichtige Bewirtschaftung der Stellplätze im Kernstadtbereich vorgeschlagen. Eine wesentliche Voraussetzung hierfür war die Einführung des Stadtbusses, das insbesondere den Beschäftigten der Innenstadt eine Verkehrsmittelalternative bieten sollte. Diesen „Quantensprung“ im ÖPNV wird es in Erkelenz in Anbetracht der angespannten Haushaltslage in absehbarer Zeit jedoch nicht geben. Die Spielräume für Parkraumrestriktionen für Beschäftigte der Innenstadt sind somit eingegrenzt.

Unabhängig davon ist zu berücksichtigen, dass es im Zeithorizont der VEP-Fortschreibung zu einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs kommen wird. Diese resultiert zum einen daraus, dass sich die Kfz-Nutzung in der Vergangenheit eher gemäß dem Trendszenario entwickelt hat, keine generelle Trendwende absehbar ist und somit von einer weiteren Zunahme des Kfz-Verkehrs auszugehen ist. Zum anderen wird die Funktion der Erkelenzer Kernstadt als Versorgungsschwerpunkt auch durch die steigende Einwohnerkonzentration weiter gestärkt werden und somit die Parkraumnachfrage steigen. Mittelfristig wird es daher erforderlich sein, eine Anpassung des Parkraumangebots durch eine moderate Erweiterung vorzunehmen.

Für die Abschätzung des notwendigen Parkraums können unterschiedliche Berechnungsverfahren angewendet werden¹². Die Erfahrungen zeigen jedoch, dass die tatsächliche Parkraumnachfrage häufig unter der nach den Richtlinien ermittelten Bedarfsgröße liegt¹³. I.d.R. hat es sich bewährt, notwendige Anpassungen entsprechend der ermittelten Nachfrage vorzunehmen.

Unter der Zielsetzung einer Optimierung der Erreichbarkeit der Innenstadt für Kunden und Besucher ist eine geringfügige Erweiterung des Parkraumangebots für diese Nutzergruppe sinnvoll, um die Nachfragespitzen, in denen zwangsläufig Parksuchverkehre entstehen, aufzufangen und die Falschparkeranteile zu reduzieren. Erfahrungsgemäß reicht eine Parkraumreserve von 20% zu Spitzenzeiten aus, um eine Verbesserung der Parksituation zu erzielen. Unter Zugrundelegung der derzeitigen Nachfrage (Parkraumreserve von ca. 10% in der Spitzenzeit) würde dies eine Erweiterung des Parkraumangebots für Kurzparker um ca. 70 Stellplätze bedeuten (Abbildung C - 19).

¹² Abschätzungsverfahren nach RAR (Richtlinien für Anlagen des ruhenden Verkehrs) und LBO (Landesbauordnung)

¹³ Appel, Heinz Peter; Baier, Reinhold; Wagener Alfons: Leitfaden Parkraumkonzepte. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V1. Bergisch Gladbach 1993, S. 56

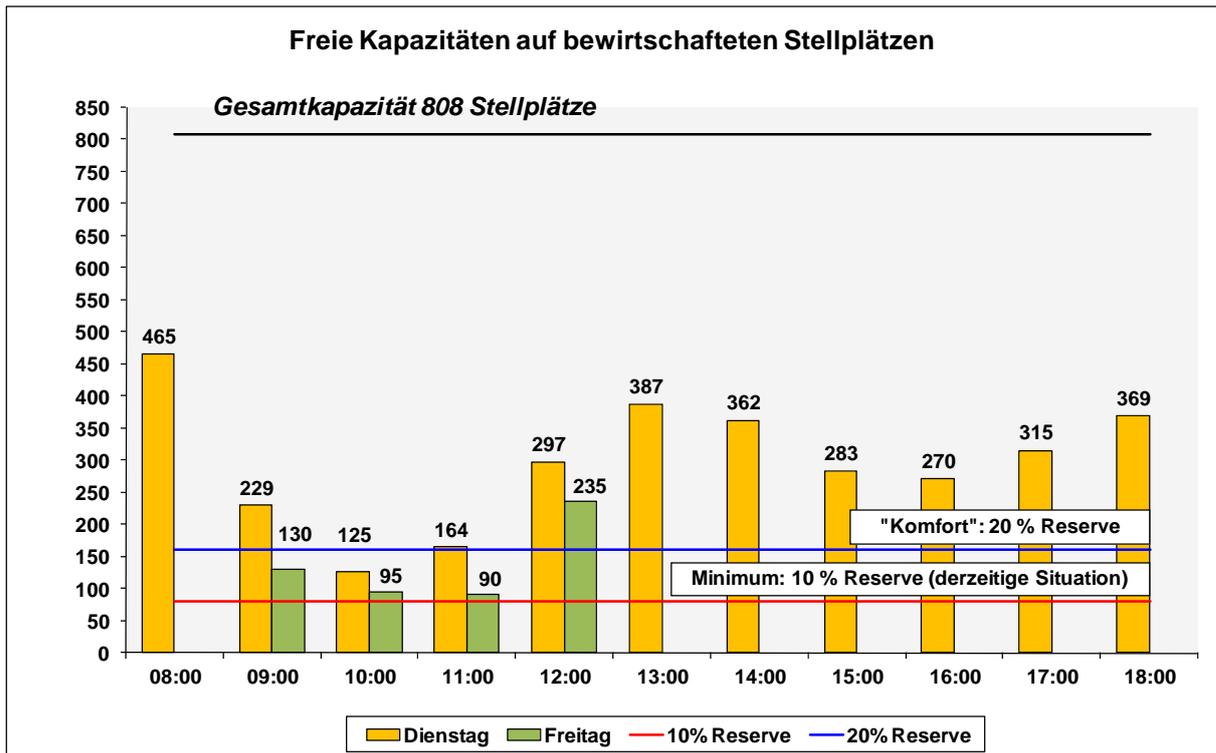


Abbildung C - 19: Freie Kapazitäten auf bewirtschafteten Stellplätzen, erforderliche Parkraumreserven

Da eine Ausweitung der Bewirtschaftungsmaßnahmen aufgrund fehlender Alternativen für Beschäftigte in der Innenstadt zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht in Betracht kommt, sollen Kapazitätserweiterungen durch folgende Maßnahmen vorgenommen werden (vgl. Abbildung C - 20):

- Aufgabe der vermieteten Stellplätze auf dem zentral gelegenen Parkdeck Ostpromenade (16 Stellplätze)
- Erweiterung des Parkraumangebots im Bereich Kölner Straße / Atelierstraße (ca. 140 Stellplätze)
- Erweiterung der Stellplatzkapazitäten auf dem Dr.-Josef-Hahn-Platz um ca. 35 Stellplätze, die zum Teil mittels Parkscheibe zu bewirtschaften sind.

Insgesamt bedeuten die Maßnahmen eine Erweiterung des öffentlich zugänglichen Parkraumangebots um ca. 190 Stellplätze. Unter Berücksichtigung der bereits im Straßenraum vorgenommenen Änderungen des Stellplatzangebots durch bauliche Maßnahmen (gegenüber Stand März 2005) umfasst das künftige Parkraumangebot 1.494 Stellplätze, was einem Zuwachs von 16% entspricht.

Darüber hinaus ist aufgrund der nach wie vor angespannten Parkraumsituation auf den P+R-Anlagen eine Erweiterung der Kapazitäten für Pendler vorzusehen.

Um eine bessere Verteilung der Parkraumnachfrage auf die vorhandenen Parkieranlagen zu erzielen und somit auch den Parksuchverkehr zu reduzieren ist ergänzend zu den genannten Maßnahmen ein dynamisches Parkleitsystem zu installieren (vgl. Teil D).

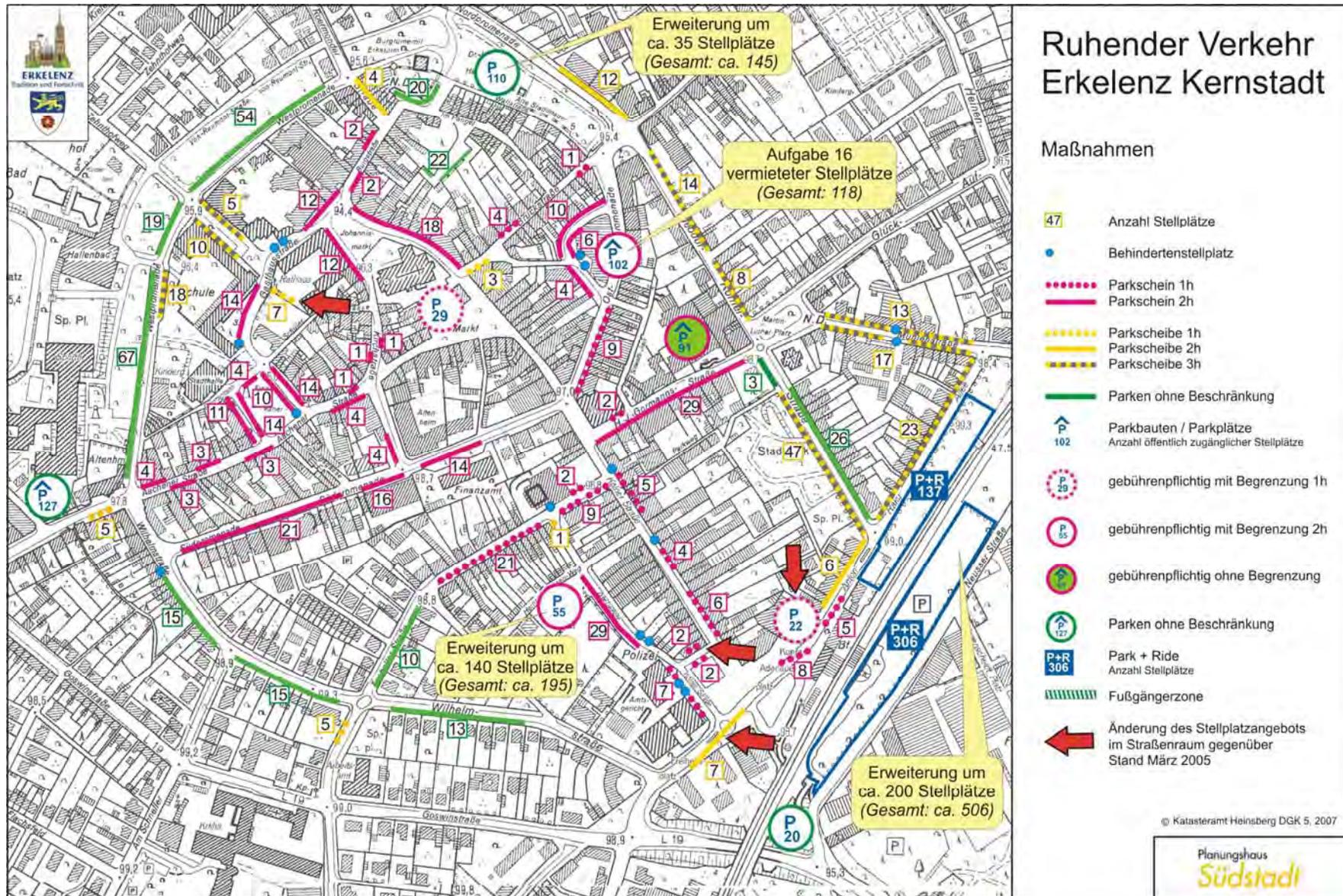


Abbildung C - 20: Maßnahmen im ruhenden Verkehr

D Parkleitsystem Erkelenz Kernstadt

D 1. Ergebnisse der Parkraumuntersuchung

Die Einführung eines Parkleitsystems für den Bereich der Erkelenzer Kernstadt ist ein integraler Bestandteil des Maßnahmenkonzepts zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs.

Mit der Umsetzung eines Parkleitsystems sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Es soll generell auf geeignete Parkmöglichkeiten hingewiesen werden.
- Insbesondere dem Ortsunkundigen soll eine Orientierungshilfe gegeben werden. Es wird sich jedoch nach einer Gewöhnungszeit auch der ortskundige Kraftfahrer dem System bei seiner Stellplatzwahl anvertrauen – dies umso mehr, je verlässlicher die gebotenen Informationen sind.
- Vorhandener Parksuchverkehr – insbesondere im direkten Einzugsbereich der attraktiven Ziele – und Behinderungen durch wartende Fahrzeuge sollen minimiert werden.
- Die Auslastung und damit die Wirtschaftlichkeit der Parkieranlagen kann weiter verbessert werden.
- Die Attraktivität der Stadt für Kunden und Besucher soll sich deutlich erhöhen.

Die Bestandsaufnahme der Parkraumnachfrage hat ergeben, dass

- zeitweise eine hohe Nachfrage bei insgesamt nur geringen Kapazitätsreserven besteht
- die zentralen Stellplatzbereiche insbesondere im Straßenraum weitgehend ganztägig eine Volllauslastung aufweisen
- dadurch ein erheblicher Parksuchverkehr zu verzeichnen ist
- jedoch ständig Kapazitätsreserven in City-Randlage vorhanden sind.

Somit sind von der Nachfrageseite her die grundsätzlichen Vorbedingungen für den sinnvollen Einsatz eines Parkleitsystems in Erkelenz gegeben. Als weitere Randbedingungen, die in einer Stadt für den erfolgreichen Einsatz eines Parkleitsystems vorliegen sollten, sind zu nennen:

- Ein relativ großer Anteil der Parkmöglichkeiten sollte sich auf geschlossene Anlagen (Parkplätze / Parkbauten) konzentrieren. In diesem Punkt liegen in Erkelenz sicherlich keine idealtypischen Verhältnisse vor, da auch weiterhin ein erheblicher Anteil von Stellplätzen im Straßenraum verfügbar bleibt.
- Die angeschlossenen Anlagen müssen baulich so eingerichtet sein, dass eine eindeutige Erfassung der Anzahl ein- und ausfahrender Fahrzeuge erfolgen kann. Dieser Anforderung entsprechen derzeit nur die Parkbauten, nicht aber die Parkplätze.
- Es sollten mindestens drei, besser jedoch fünf oder mehr Anlagen in das System einbezogen werden können und sie sollten eine Mindestkapazität von jeweils 50 Stellplätzen aufweisen. Dieser Bedingung kann die Erkelenzer Kernstadt uneingeschränkt entsprechen.

Darüber hinaus ist es wünschenswert, dass

- möglichst alle größeren Parkieranlagen innerhalb des Gebiets, also auch privat bewirtschaftete Anlagen, an das System angeschlossen werden und
- die Anlagen ein einheitliches Bewirtschaftungsprinzip (Tarif) aufweisen.

Hinsichtlich des letztgenannten Punkts ist in Erkelenz von besonderen Verhältnissen auszugehen, da hier sowohl unbewirtschaftete als auch mit Parkdauerbeschränkung sowie gebührenpflichtig bewirtschaftete Anlagen vorhanden sind und eine Vereinheitlichung des Bewirtschaftungsprinzips – insbesondere durch eine generelle Gebührenpflicht – nicht beabsichtigt ist.

D 2. Systeme / Technische Randbedingungen

Bei Parkleitsystemen ist generell zu unterscheiden zwischen statischen und dynamischen Systemen. Bei statischen Systemen erfolgt lediglich eine wegweisende Beschilderung zu den Parkierungsanlagen, wie dies in Erkelenz ja bereits durch die in die vorhandene Wegweisung integrierten farbigen Punkte zur Kennzeichnung von Stellplatzbereichen erfolgt. Kennzeichnend für statische Systeme ist, dass keine Darstellung des aktuellen Belegungszustands insgesamt oder einzelner Parkierungsanlagen erfolgt und somit die Leitfunktion nur eingeschränkt wahrgenommen werden kann.

Demgegenüber wird bei dynamischen Systemen der jeweilige Belegungszustand der Anlagen – sei es jeweils einzeln oder für mehrere zusammengefasst – dargestellt. Zu unterscheiden dabei sind halbdynamische oder volldynamische Systeme.

Halbdynamische Systeme weisen folgende Merkmale auf:

- Es gibt keine Steuerzentrale für das Gesamtsystem; vielmehr erfolgt eine direkte Ansteuerung der einzelnen Anzeiger direkt an der Zufahrt und im zuführenden Straßennetz von der jeweiligen Parkierungsanlage aus.
- Die Anlagen werden dezentral überwacht und konfiguriert.
- Es muss von jeder Parkierungsanlage eine Datenübertragung zu den jeweils zugehörigen Anzeigern erfolgen. Dies ist – je nach Technik und Standort – mit hohem Datenübertragungsaufwand verbunden.
- Die Belegungsdaten können nicht bereichsweise zusammengefasst werden; für jede Parkierungsanlage ist somit – auch an gemeinsamen Standorten – ein separater Anzeiger erforderlich. Daher ist ein halbdynamisches System nur für bis zu fünf einbezogene Anlagen geeignet.
- Aufgrund der fehlenden Zentralsteuerung kann ohne zusätzlichen Aufwand keine Erfassung und Auswertung von Statistikdaten für das Gesamtsystem erfolgen.

Demgegenüber sind volldynamische Systeme durch folgende Merkmale gekennzeichnet:

- Die Steuerung aller Anzeiger erfolgt über eine Zentrale, die entweder in einer der angeschlossenen Parkierungsanlagen oder abgesetzt – etwa bei der Verwaltung oder einem externen Anlagenbetreiber – eingerichtet wird.
- Dadurch sind eine zentrale Überwachung, Konfiguration sowie Datenerfassung und -auswertung möglich.
- Die Belegungsdaten können beliebig zusammengefasst werden, wodurch der Beschilderungsaufwand erheblich verringert und die Übersichtlichkeit gesteigert werden können.

Aufgrund der Systemvorteile, dem zu erwartenden geringeren Kostenaufwand und da die Anlagen ohnehin nicht mit Personal besetzt sind, soll die Umsetzung in Erkelenz als volldynamisches System mit einer bei der Verwaltung eingerichteten Steuerzentrale erfolgen.

Für die Übertragung der erforderlichen Daten zwischen den einzelnen Parkieranlagen, der Steuerzentrale und den anzusteuern den Wegweisern stehen grundsätzlich folgende Verfahren zur Verfügung:

- Kabel: - separates Netz (nur sinnvoll, wenn Leerrohrtrassen verfügbar)
- Telefon / ISDN
- Funk: - Betriebsfunk (Stadtwerke o.ä.)
- Datenfunk (Bündelfunk / Kanalfunk)
- GSM / GPRS
- WLAN

Unter Berücksichtigung der fehlenden Voraussetzungen bzw. zu hoher Kosten für eine drahtgebundene Lösung und mit dem Ziel möglichst geringer laufender Kosten soll die Datenübertragung mittels Datenfunk erfolgen.

Je nachdem, ob auf den Anzeigern nur der Belegungszustand angezeigt werden soll (wie derzeit in der Regel an Parkhauszufahrten) oder aber die Anzahl der noch freien Plätze, ergeben sich unterschiedliche technische Darstellungsoptionen:

- „frei“ / „besetzt“ / „geschlossen“:
 - Prismenwender
 - Signalgeber
 - Glasfaseroptik
- Restplatzanzeige:
 - LED
 - LCD
 - Glasfaseroptik
 - Kippelemente (7-Segment-Anzeige / DOT-Matrix)

Da auch für die Anzeige des jeweiligen Belegungszustands die fahrzeugscharfe Auswertung der Ein- und Ausfahrten erforderlich ist, sollten diese ohnehin zu erhebenden Daten auch zur Anzeige der noch freien Stellplätze in den Anlagen genutzt werden. Alle hierfür genannten technischen Verfahren weisen individuelle Vor- und Nachteile auf. Deren Abwägung führt dazu, in erster Priorität die Ausstattung der Anzeiger mit LED-Modulen vorzusehen, mit denen die Informationen farblich differenziert dargestellt werden können und die auch bei ungünstigen Lichtverhältnissen hervorragende Erkennbarkeit bieten. Als Nachteil ist zu werten, dass LED-Anzeigen auch unter Tageslichtbedingungen ständig mit Strom versorgt sein müssen. Darüber hinaus kommen als Alternative Matrix-Anzeiger in Frage. Diese Technik ist inzwischen sehr ausgereift und zuverlässig. Die Matrix-Anzeiger müssen nur bei Dunkelheit innenbeleuchtet sein. Die endgültige Systementscheidung sollte von den Ergebnissen der erforderlichen Ausschreibung abhängig gemacht werden.

D 3. Umsetzung

D 3.1 Anlagen und Verkehrsführung

In das Parkleitsystem werden die in der folgenden Tabelle D - 1 genannten Parkieranlagen einbezogen. Für die genannten Anlagen werden im zuführenden Straßennetz wegweisende Hinweisschilder mit Restplatzanzeige installiert. Zusätzlich werden die Stellplätze an der Westpromenade als Anlage P 6 sowie in deren näheren Einzugsbereich auf die P+R – Plätze am Bahnhof mit statischem Hinweis geleitet.

Kennzeichnung	Anlage	Stellplätze *
P 1	Parkplatz Dr.-Josef-Hahn-Platz	145
P 2	Parkdeck Ostpromenade	118
P 3	Tiefgarage Stadtpassage	91
P 4	Parkplatz / TG Kölner Str.	195
P 5	Parkhaus Aachener Str.	127

* unter Berücksichtigung künftiger Erweiterungen

Tabelle D - 1: In das Parkleitsystem einbezogene Parkieranlagen

Die Führung des Verkehrs erfolgt im Wesentlichen über den bestehenden „Innenstadtring“ Krefelder Straße – Goswinstraße – Freiheitsplatz – Anton-Raky-Allee – Theodor-Körner-Str. – Nordpromenade – Roermonder Straße. Aufgrund der fehlenden Abbiegemöglichkeit im Knoten Aachener Straße / Goswinstraße erfolgt die Führung zum Parkhaus Aachener Straße abweichend auch über Tenholter Straße und Wilhelmstraße.

Die Führung im Einzelnen sowie die Lage der Schilderstandorte können der folgenden Abbildung D - 1 entnommen werden.

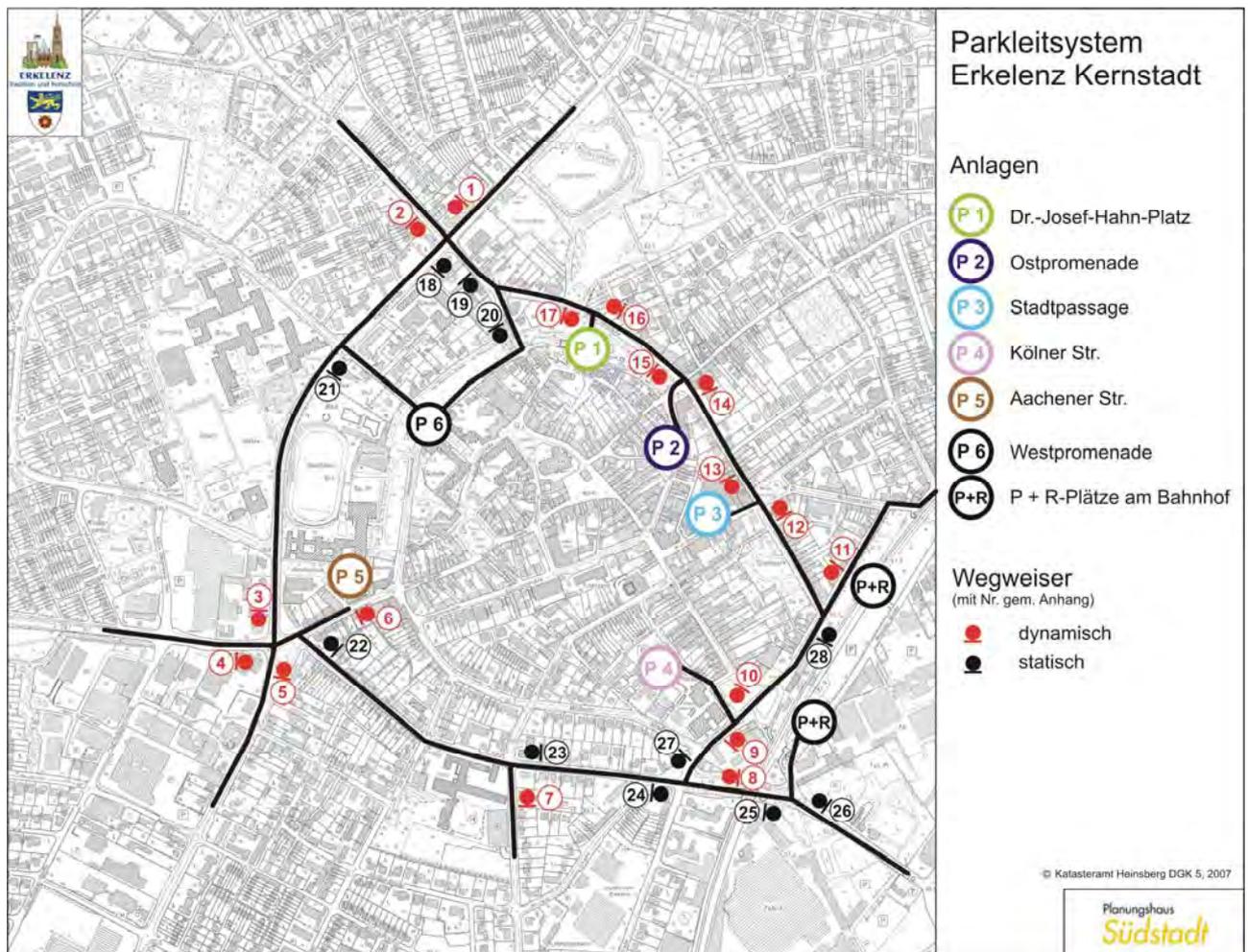


Abbildung D - 1: Übersicht Parkleitsystem

D 3.2 Wegweiser

Die dynamischen Wegweisungstafeln werden in Form von Tabellenwegweisern im Format 100 x 30 cm ausgeführt und grundsätzlich an separaten Masten montiert. Da nicht an allen Standorten jeweils auf die einzelnen Anlagen hingewiesen wird, sondern deren Belegungsdaten richtungs- bzw. abbiegebezogen zusammengefasst werden, sind in der Mehrzahl der Fälle nur zwei Wegweiser erforderlich. Im Umfeld der Anlage P 6 (Westpromenade) werden zusätzliche statische Wegweiser in identischer Gestaltung montiert. Die Hinweise auf die P+R – Anlagen erfolgen ausschließlich auf statischen Tafeln. Statische Hinweise können im Einzelfall auch an vorhandenen Masten angebracht oder in die vorhandene wegweisende Beschilderung integriert werden.

Konfigurations- und Gestaltungsbeispiele enthält die Abbildung D - 2. Die Kenndaten aller erforderlichen Wegweiser sind in den Anlagen D - 1 und D - 2 dargestellt.

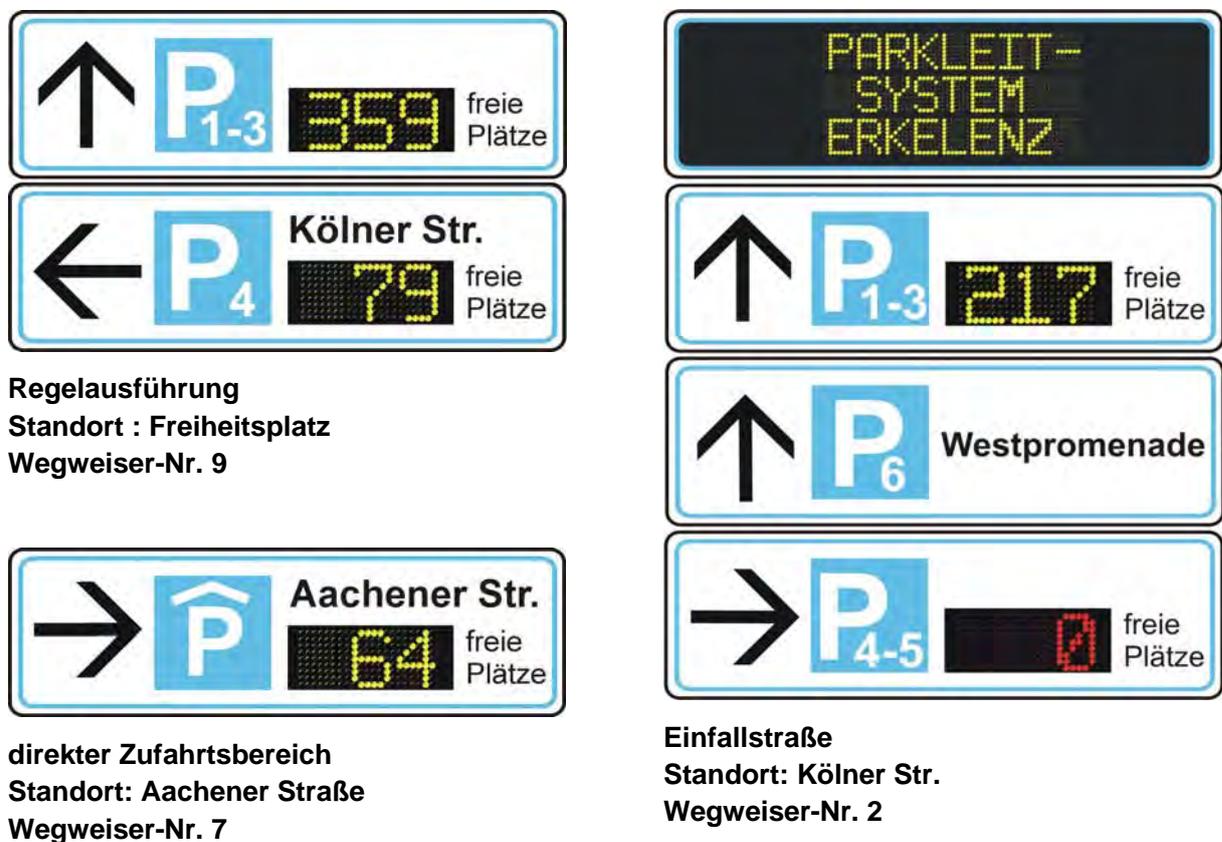


Abbildung D - 2: Konfigurations- und Gestaltungsbeispiele der dynamischen Wegweiser¹⁴

Zur Reduzierung des Kostenaufwands durch eine einheitliche konstruktive Lösung für die Tabellenwegweiser wird der Abbiegepfeil nach rechts grundsätzlich – abweichend von den „Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen“ (RWB 2000) – links von den Zielangaben angebracht.

¹⁴ Nach Abschluss der Konzeption wurde seitens der Stadt Erkelenz entschieden, den zunächst als statische Ergänzung an den Einfallstraßen vorgesehenen Hinweis „Parkleitsystem Erkelenz“ durch einen Anzeiger mit dreizeiliger Textdarstellung zu ersetzen. Diese und weitere geringfügige Änderungen des Ursprungskonzepts sind im vorliegenden Schlussbericht bereits berücksichtigt.

D 3.3 Begleitende technische Maßnahmen

Zur Ermittlung des aktuellen Belegungszustands ist eine kontinuierliche Erfassung und Zählung der an den Anlagen ein- und ausfahrenden Fahrzeuge erforderlich. Erfahrungsgemäß erweist sich dazu die Ausstattung der jeweiligen Ein- und Ausfahrten mit Schrankenanlagen als das zuverlässigste Verfahren. In Erkelenz besitzt allerdings lediglich die Tiefgarage Stadtpassage derartige Einrichtungen. Die entsprechende Ausstattung der übrigen Anlagen wäre mit erheblichem Aufwand und gerade bei den Parkplätzen (Dr.-Josef-Hahn-Platz und Kölner Straße) auch mit dem Verlust von Stellplätzen verbunden. An den vier nicht mit Zählrüstungen versehenen Anlagen werden somit Induktionsschleifen nachgerüstet, die zwar auch eine hinreichende Genauigkeit der Erfassung ermöglichen, der Belegungszustand wird jedoch gelegentlich durch eine manuelle Kontrolle verifiziert werden müssen. In jedem Fall sind getrennte Ein- und Ausfahrspuren einzurichten, da eine fahrtrichtungsdifferenzierte Zählung innerhalb einer Fahrspur mittels Schleifen einen weiteren Ungenauigkeitsfaktor darstellt. Darüber hinaus sind auf den Parkplätzen alle zu belegenden Stellplätze zu markieren.

Am Dr.-Josef-Hahn-Platz können die erforderlichen baulich-technischen Maßnahmen mit der ohnehin geplanten Umgestaltung und Erweiterung der Anlage kombiniert werden. Bei dem im Raum stehenden Ersatz des Parkplatzes Kölner Straße durch eine mit deutlich höherer Kapazität ausgestatteten Tiefgarage sollte bei deren Planung die Erfordernisse einer Integration in das Parkleitsystem von vornherein berücksichtigt werden, auch wenn die Anlage künftig in privater Trägerschaft betrieben wird.

Die Einrichtung der Steuerzentrale in Form eines PC-Arbeitsplatzes erfolgt – nach Abwägung der verschiedenen Möglichkeiten – direkt bei der Verwaltung. Sie wird dem Rechts- und Ordnungsamt angegliedert. Die Datenübertragung von und zu den Anlagen und den Wegweisern erfolgt über Datenfunk – analog etwa zu den bewährten Systemen zur Busbeeinflussung an Lichtsignalanlagen. Hierzu ist seitens der Stadt Erkelenz bei der Bundesnetzagentur eine Genehmigung zum Betrieb eines Datenfunknetzes sowie die Zuweisung einer Sendefrequenz zu beantragen.

Am Rathaus sind die erforderlichen Sende- und Empfangsanlagen zu installieren. Datenfunksender sind außerdem erforderlich an den fünf Parkieranlagen. Außer an der Tiefgarage Stadtpassage, bei der bereits eine lokale Steuerung mit Erfassung der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge erfolgt, sind an den übrigen Anlagen Induktionsschleifen an den Ein- und Ausfahrten sowie eine Datenerfassungs- und -auswerteeinheit zu installieren. Hierzu ist an geeigneter Stelle jeweils ein Schaltschrank – auch zur Aufnahme des Funkgeräts – zu montieren. Die genauen Standorte sind noch festzulegen. Dies gilt auch für die Platzierung der jeweils erforderlichen Antennen – sowohl an den Parkieranlagen als auch am Rathaus. Hierzu sind im Einzelnen funkmess-technische Untersuchungen erforderlich.

Auch die genaue Lage der einzelnen Wegweisungstafeln ist noch im Detail unter Berücksichtigung der straßenverkehrstechnischen Bedingungen und insbesondere der örtlichen Leitungstrassen der Versorgungsträger festzulegen, da jeweils Fundamente bis zu einer Größe von 120x120x120 cm zu erstellen sind. Für die dynamischen Anzeiger ist ein Netzanschluss erforderlich, für den jeweils ein Schaltschrank zu errichten ist. Da am „Innenstadtring“ auf beiden Straßenseiten eine Kabeltrasse der WestEnergie vorhanden ist, sind hier keine umfangreichen Anschlussarbeiten erforderlich. Die Empfangsantennen werden zur Vermeidung zusätzlicher Kabelstrecken unmittelbar an den Masten montiert. Die endgültige Positionierung der Masten sollte somit ebenfalls funkmess-technisch abgesichert werden.

Die mit einer Vielzahl von Parkhinweisen versehenen innerstädtischen Wegweisungstafeln, insbesondere im Zuge der Nordpromenade und an der Aachener Str. sind dahingehend zu überarbeiten, dass keine widersprüchlichen Zielführungen ausgewiesen werden. Darüber hinaus sollten

die vorhandenen Farbmarkierungen sowie die Hinweise auf die ohnehin meist voll ausgelasteten kleinen Parkbereiche im unmittelbaren Kernstadtbereich (z.B. Markt) entfernt werden. Auch die überörtliche („gelbe“) Wegweisung im Verlauf der klassifizierten Straßen bedarf einer entsprechenden Überarbeitung.

E Radverkehr

E 1. Ziele und Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans 1995

Im Rahmen der Bestandsaufnahme und Bewertung des Radverkehrs kam der VEP 1995 zu dem Ergebnis, dass die Stadt Erkelenz und gerade auch der Innenstadtbereich aufgrund der topografischen Bedingungen ideale Voraussetzungen für eine intensive Nutzung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel bieten. Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen betrug dennoch nur ca. 9% und war als unterdurchschnittlich einzuschätzen. Die Ursachen lagen im Wesentlichen darin begründet, dass:

- die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur kein in sich geschlossenes Netz bildet,
- die freizügige Nutzung des Fahrrads durch straßenverkehrsrechtliche Restriktionen (Abbiegeverbote, Einbahnstraßen) behindert wird und
- im Innenstadtbereich Abstellanlagen in der erforderlichen Quantität und Qualität fehlen.

Aus dieser Zustandsbeschreibung wurde ein Maßnahmenpaket abgeleitet, das insbesondere folgende Elemente beinhaltet:

- Einrichtung von Fahrradstraßen im Innenstadtbereich
- Öffnung von Einbahnstraßen
- Bau von überdachten Abstellanlagen an zentralen Punkten der Innenstadt und Ersatz veralteter Abstellanlagen
- einzelne bauliche und / oder markierungstechnische Maßnahmen zur Erhöhung der Radfahrsicherheit an Radwegenden und Knotenpunkten
- Schließung einzelner Netzlücken
- Einrichtung von Bike & Ride-Anlagen an zentralen Bushaltestellen in den Ortsteilen
- Beschilderung für den Alltagsradverkehr
- Entwicklung eines Radfahrerstadtplans für Erkelenz-Mitte.

In der Tabelle E - 1 sind die den Radverkehr betreffenden Einzelmaßnahmenvorschläge des VEP 1995 zusammengestellt und durch einen Hinweis auf den aktuellen Stand der Umsetzung ergänzt worden.

Tabelle E - 1: Umsetzungsstand VEP 1995

Maßnahme	Zeitraumen	Stand der Umsetzung
Erkelenz Mitte		
Einrichtung von Fahrradstraßen: Brückstraße, Zehnthofweg, Am Schneller	kurz- bis mittelfristig	nicht ausgeführt
Einrichtung Radverkehrszone im nördlichen Stadtkern, mit Freigabe des Radfahrens entgegen der Einbahnrichtung	kurzfristig	weitestgehend abgeschlossen punktuell wieder aufgehoben
Bau überdachter Fahrradabstellanlagen an der Tenholter Straße und an der H.-J.-Gormanns-Straße	mittelfristig, evtl. zusammen mit einer Umgestaltung der Kölner Straße	nicht ausgeführt
Bau einer B+R Anlage im Zuge P+R II (Neusser Straße)	kurzfristig, nach Einigung mit DB AG	abgeschlossen
Änderung der Vorfahrt im Zuge Aachener Str.-Wilhelmstr.-Südpromenade (ÖPNV-Beschleunigung)	kurz- bis mittelfristig, mit Maßnahme HST „Post“ vorgemerkt	abgeschlossen
Radwegende an der Roermonder Straße vor der Westpromenade absichern	kurzfristig	nicht ausgeführt
Freigabe des Fußgängertunnels am Bahnhof für den Radverkehr	kurzfristig	nicht ausgeführt
Furtmarkierung im Verlauf des Rad-Gehwegs Th.-Körner-Str. - Nordpromenade	kurzfristig	abgeschlossen
Anlage von Radfahrstreifen vor der Post	Im Zusammenhang mit dem Bau der zentralen Haltestelle	abgeschlossen
Verlängerung des Radwegs an der Tenholter Str. bis zur Wilhelmstr.	mittel- bis langfristig	nicht möglich
Ausbau des Radwegs an der Krefelder Straße im Zuge des weiteren Ausbaus der Krefelder Str. und Nordtangente	mittelfristig	abgeschlossen
Beidseitige durchgängige Radwegeverbindung in der Aachener Str. bis zur Wilhelmstr.	mittelfristig	abgeschlossen
Verlängerung des Radwegs in der Wilhelmstraße von der Südpromenade bis zur Aachener Str.	mittelfristig	nicht möglich
Ortsteile		
allgemein		
Wegweisung für den Alltagsradverkehr	kurz- bis mittelfristig	überörtlich vorhanden
Aufnahmeantrag für die ARGE "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden"	kurzfristig	nicht ausgeführt

E 2. Erkelenz Innenstadt

E 2.1 Analyse

Netz

Als wesentliche Erkenntnis kann festgehalten werden, dass sich – ausgehend von der Grundlagenerhebung der Radverkehrsinfrastruktur aus dem Jahr 1995 – das Radverkehrsnetz in Erkelenz erkennbar weiterentwickelt hat. Die günstigen topographischen Verhältnisse mit nur wenigen Steigungen in Bereichen von Überführungen oder Geländekanten sowie die konzentrische Anlage der Stadt mit einem ausgeprägten Zentrum sind für die weitere Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split als ideal anzusehen.

In Abbildung E - 1 ist das den Untersuchungen des VEP 95 zugrunde liegende Radverkehrsnetz in der Erkelenser Innenstadt dargestellt. Die damals vorgenommene Differenzierung der Radverkehrsrouten nach Bedeutung kann inzwischen als überholt angesehen werden, da damit eine Gewichtung der einzelnen Streckenabschnitte hinsichtlich des Ausbaustandards, der Ausgestaltung und womöglich auch der Intensität der Unterhaltung impliziert wird.

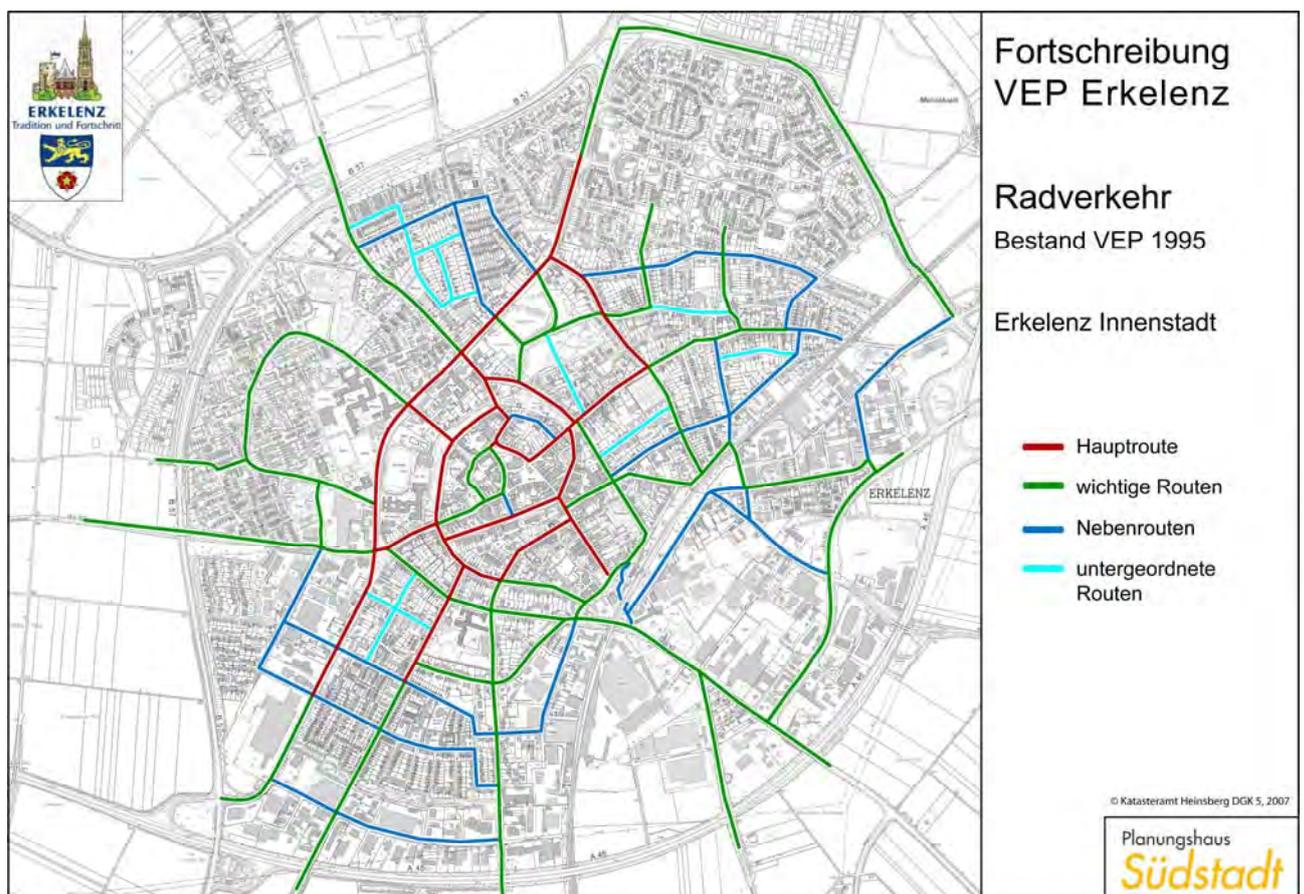


Abbildung E - 1: Radverkehrsnetz Erkelenz Innenstadt gemäß VEP 1995

In Abbildung E - 2 ist das für die weiteren Betrachtungen relevante Radverkehrsnetz in der Erkelenser Innenstadt nach derzeitigem Stand dargestellt. Eine Differenzierung der Darstellung erfolgt nur noch nach den ausgewiesenen Routen des NRW-Landesnetzes und den ergänzenden Alltags- und Freizeitrouten.

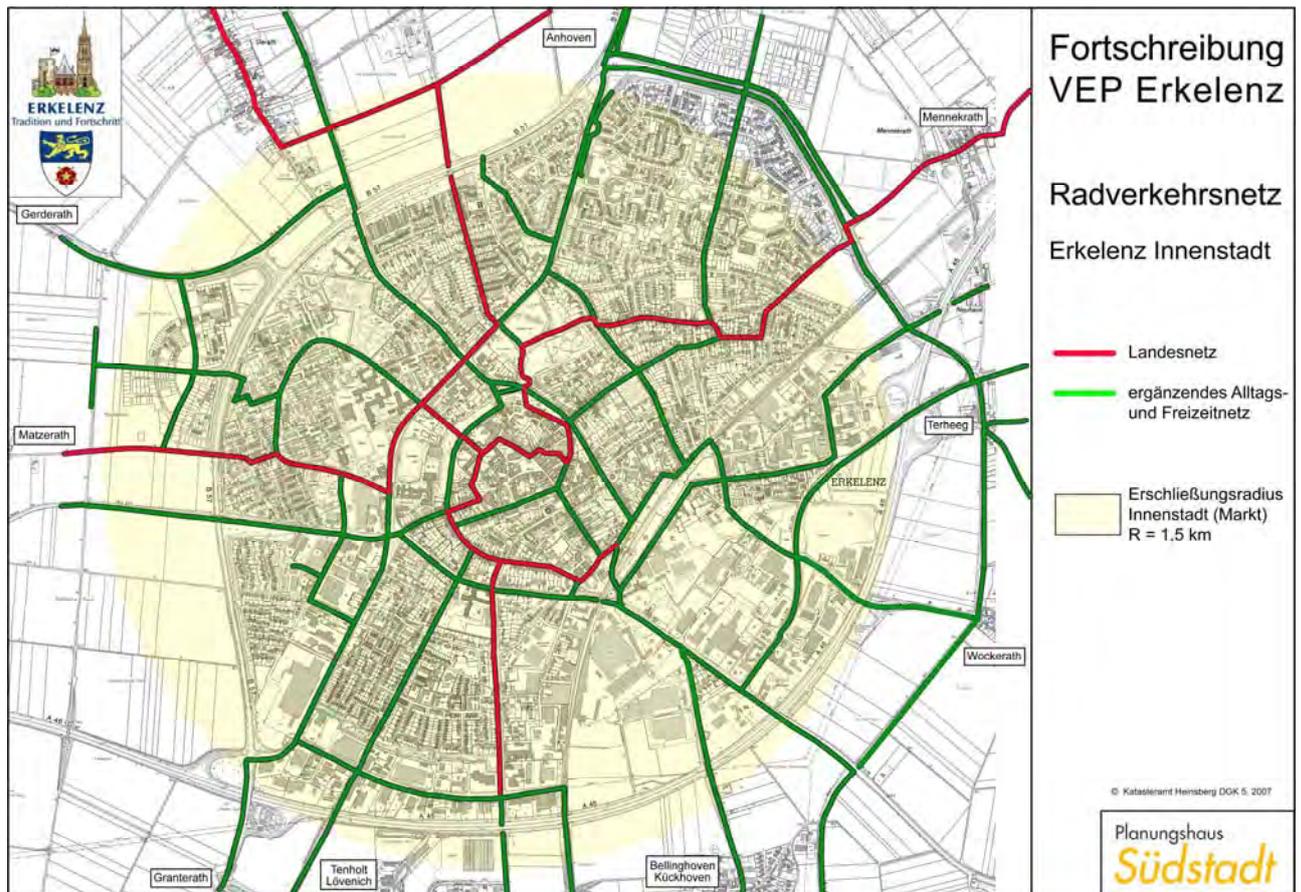


Abbildung E - 2: Radverkehrsnetz Erkelenz Innenstadt Stand 2008

Unfallhäufungspunkte

Die vorhandenen Unfallunterlagen wiesen bisher die entlang der Krefelder Straße verlaufenden Radverkehrsanlagen als unfallträchtig aus, da hier starke Kfz-Ströme auf ebenfalls relativ starke Radverkehrsströme treffen.

In letzter Zeit ist an folgenden Knotenpunkten ein Rückgang des Unfallgeschehens zu verzeichnen, so dass sie nicht mehr als Unfallhäufungspunkte gelten:

- Krefelder Straße / Schulring
- Krefelder Straße / Aachener Straße / Antwerpener Straße
- Krefelder Straße / Roermonder Straße

So ist derzeit nur noch der folgende Knotenpunkt als Unfallhäufungspunkt durch die Unfallkommission dokumentiert (vgl. Abbildung E - 8):

- Kreisverkehr Theodor-Körner-Straße / Martin-Luther-Platz: Missachtung der Vorfahrt von im Kreisverkehr befindlichen Radfahrern durch Kfz, schlechte Wahrnehmbarkeit des Kreisverkehrs

Da sich der obengenannten Konfliktpunkt schon seit längerer Zeit in Beobachtung durch die Straßenverkehrsbehörde und die Kreispolizeibehörde befinden, wird auf die Empfehlung von Sofortmaßnahmen verzichtet.

Innenstadtbereich

Der Innenstadtbereich ist für den Radverkehr sehr gut erschlossen. Einbahnstraßen sind für den Radverkehr weitgehend geöffnet, der Radverkehr ist häufig von Abbiegegebotsen ausgenommen, Ein Grundstock an Abstellanlagen (s.u.) erleichtert das Abstellen der Fahrräder im Einkaufsbereich. Die Konfiguration des Straßennetzes weist kaum gravierende Hemmnisse für den Radverkehr auf. Insgesamt sind die Möglichkeiten für den Einkaufs- und Versorgungsverkehr als gut bis sehr gut anzusehen.

Schülerradverkehr

Für die großen, neu ausgewiesenen Wohngebiete im Norden von Erkelenz ist es erforderlich, die Radrouten der Schüler zum Schulzentrum zu definieren und auszuweisen. Hierbei bietet sich die Achse Ziegelgasse/Westpromenade/Von-Reumont-Straße als Fahrradstraße für Teile der Schüleradverkehre an. Über die Straße Zehnthofweg können die Schüler bei entsprechender Berücksichtigung im Signalprogramm die unfallträchtigen Knotenpunkte an der Krefelderstraße zur Gänze umfahren. Hierfür ist es jedoch erforderlich, eine komfortable und sichere Alternativroute auszuweisen. Begleitet durch eine ansprechende Öffentlichkeitsarbeit können so die Radverkehrsströme abseits der stark belasteten Hauptverkehrsstraßen gebündelt und geführt werden.

Abstellanlagen

Im Innenstadtbereich sind die bestehenden Abstellanlagen in weiten Bereichen unterdimensioniert, so dass es trotz vorhandener Anlehnbügel stellenweise zu ungeordnetem und damit den Fußgängerverkehr beeinträchtigenden Abstellen von Fahrrädern kommt (vgl. Abbildung E - 3). Im Bereich der Einkaufsmärkte, aber auch der Schulen finden sich völlig ungeeignete Abstellrichtungen („Felgenkiller“, vgl. Abbildung E - 4). Es wird daher empfohlen, die Infrastruktur der Fahrradabstellanlagen sukzessive weiterzuentwickeln. Im Innenstadtbereich empfiehlt sich die dezentrale Aufstellung von Anlehnbügeln während an Zielpunkten mit größeren Besucherzahlen (Schulen, Kindergärten, Freibad etc.) punktuelle Konzentrationen von Fahrradabstellanlagen erforderlich sind. Hierbei ist auch auf die effiziente Art der Fundamentierung der Reihenanlagen zu achten, da hier bei größeren Anlagen Einsparpotentiale vorhanden sind.



Abbildung E - 3: Ungeregelt abgestellte Fahrräder (Kölner Str.)



Abbildung E - 4: „Felgenkiller“

Zu differenzieren sind die zu verwendenden Abstellanlagen nach der zu erwartenden Abstelldauer der Fahrräder. Im Innenstadtbereich bei Einkaufs- und Versorgungsverkehren sind kurze Anlehnbügel (Orion Beta oder ähnlich) wegen des geringeren Platzbedarfs bei gleicher Erfüllung des Anspruchs mindestens ein Laufrad und den Rahmen anschließen zu können zu bevorzugen. Durch die vielen Ein- und Ausparkvorgänge sind Lackschoner am Anlehnbügel sowohl als Schonung für die Beschichtung des Fahrradparkers als auch für die Lackierung des Fahrrads anzuraten. Die Seitenabstände der einzelnen Bügel sind mit genügendem Bewegungsspielraum (mind. 0,8 m) zu dimensionieren, um ein Verhaken der Bowdenzüge zu vermeiden. Auch ist das Be- und Entladen des Fahrrades mit Einkaufsgut deutlich einfacher zu handhaben.

Bei Abstellanlagen mit Abstelldauern über einer Stunde (Bike-and-Ride, Schulen, Sportanlagen etc.) sind Anlehnbügel langer Bauart (z.B. VRR-Anlehnbügel der Fa. Langer) empfehlenswert, da hier beide Laufräder und der Rahmen abgeschlossen werden können. Die Seitenabstände sind mit ca. 0,5 Metern geringer als bei den häufiger frequentierten Abstellanlagen

Abstellanlagen am Bahnhof

Besonderes Augenmerk galt der Situation am Bahnhof, da hier die Forderung im Raum steht, aufgrund der hohen Nachfrage und als zusätzliches Angebot für die Radfahrer eine Fahrradstation einzurichten. Zur Überprüfung der Machbarkeit wurde die Auslastung der bestehenden Abstellanlagen am Bahnhof erhoben. Die Ergebnisse sind in der Tabelle E - 2 dargestellt. Gezählt wurde an zwei unterschiedlichen Wochentagen jeweils gegen 12.00 Uhr mittags, also bevor mit zurückkehrenden Schülern zu rechnen und somit die Maximalauslastung anzunehmen ist.

Lage	Kapazität	Zählung 12.09.2006	Auslastung [%]	Zählung 20.09.2006	Auslastung [%]
Nord	304	118	35	123	40
Süd	96	63	65	69	72
Ost	102	36	35	27	26
gesamt	502	217	43	219	44

Tabelle E - 2: Auslastung Fahrradabstellanlagen am Bahnhof

Zwar ist bei der Einrichtung einer Fahrradstation mit einer deutlichen Zunahme der Anzahl abzustellender Fahrräder zu rechnen. Die Erfahrungen aus anderen vergleichbaren Städten zeigen jedoch, dass eine solche Fahrradstation erst ab einer Nachfragegröße von ca. 1.000 einzustellenden Fahrrädern wirtschaftlich kostendeckend zu betreiben ist. In Erkelenz wäre sie dauerhaft auf öffentliche Betriebszuschüsse angewiesen. Im Vorgriff auf die Maßnahmenübersicht in Kap. 2.2 erfolgt bereits an dieser Stelle die Empfehlung, auf die Einrichtung einer Fahrradstation zu verzichten.

Einbahnstraßen / Sackgassen

Da für den Radverkehr Einbahnstraßen und Sackgassen, die weitestgehend aus Lenkungsmaßnahmen für den motorisierten Individualverkehr resultieren und für den Radverkehr Barrieren darstellen, sollte in Einbahnstraßen Radverkehr nach den gesetzlich gegebenen Möglichkeiten im Gegenrichtung zugelassen werden um den Netzwidestand so gering wie möglich zu halten, da Radverkehr sehr „umwegempfindlich“ ist.

Bei Sackgassen mit Durchlässigkeit sollten das Verkehrszeichen 357 der Straßenverkehrsordnung (StVO) „Sackgasse“ durchgängig mit einem einfachen Aufkleber versehen werden, der die Durchlässigkeit für Radfahrer und Fußgänger aufzeigt (vgl. Abbildung E - 5).



Abbildung E - 5: StVO-VZ 357 mit Aufkleber „durchlässig für Radfahrer und Fußgänger“

Wegweisung

Die in Erkelenz installierte Fahrradwegweisung ist Bestandteil des landesweit ausgewiesenen Radwegenetzes (vgl. Abbildung E - 6) und dient hauptsächlich der überörtlichen Orientierung. Um jedoch den Radverkehrsanteil im Binnenverkehr positiv zu beeinflussen sollte die überörtliche Wegweisung mittelfristig durch Ziele im Nahverkehr ergänzt und erweitert werden.

Grundlegend ist hierbei jedoch eine stringente Zielauswahl um nicht durch eine inflationäre Zahl von Zielen eher zu verwirren als den Weg zu weisen. Jedes Ziel bedarf hierbei einer separaten „Zielspinne“, die von der Erstausschilderung bis zur Zielankunft durchgängig einen sicheren und leicht zu befahrenden Weg für Radfahrer aufzeigt. Zu ergänzen ist die innerörtliche Wegweisung durch „grüne“ Routen, die es erlauben, sich auch innerstädtisch abseits des Kfz-Verkehrs fortzubewegen. Als Beispiel sei die Westpromenade genannt, auf der es möglich ist, ab dem Ziegelweiher einen Großteil der stark befahrenen unfallträchtigen Krefelder Straße zu umgehen und in stressfreier Umgebung unter Umgehung der unfallträchtigen Knotenpunkte in Richtung Süden zu fahren.



Abbildung E - 6: Überörtliche Radverkehrswegweisung im Zuge des NRW-Landesnetzes

Nach StVO ausgewiesene Radverkehrsanlagen

Gemäß der Verwaltungsverordnung zur StVO kommt die Anlage von Radwegen dort in Betracht, wo es die Verkehrssicherheit, die Verkehrsbelastung, die Verkehrsbedeutung der Straße oder der Verkehrsablauf erfordern. Die bedeutet im Umkehrschluss, dass auf geringer belasteten Straßen ohne Verkehrssicherheitsprobleme Radverkehrsanlagen in der Regel entbehrlich sind. Darüber hinaus darf nach § 45 Abs. 1 c S.3 StVO eine Tempo 30-Zone nur Straßen ohne Verkehrszeichen (VZ) 237, 240 und 241 (vgl. Abbildung E - 7) umfassen, so dass in Tempo 30-Zonen beschilderte Radverkehrsanlagen nur in begründbaren Ausnahmefällen anzuordnen sind.



Abbildung E - 7: Radverkehrsrelevante StVO-Verkehrs- und Zusatzzeichen

Im Erkelenser Radverkehrsnetz existieren Radverkehrsanlagen, die in ihrer Breite nicht mehr den Anforderungen der StVO nach der Novellierung 1997 und der weiteren Fortschreibung des Rechtsrahmens entsprechen. Da diese deutlich zu schmalen Radverkehrsanlagen bei Entwicklung keine Netzlücke im eigentlichen Sinne hinterlassen – denn die Führung auf der Fahrbahn ist in der Regel der Förderung des Radverkehrs deutlich zuträglicher als der Zwang, eine zu gering dimensionierte Radverkehrsanlage zu benutzen –, sollte dort, wo es die Verkehrssicherheit erlaubt, der Benutzungszwang aufgehoben werden. Zu überprüfen ist in diesem Zusammenhang auf jeden Fall die Verträglichkeit der Führung des Radverkehrs auf der Straße. Eventuelle geringere Unverträglichkeiten können unterstützend durch eine Markierungslösung aufgefangen bzw. beseitigt werden.

Ein weiterer, nicht von der Hand zu weisender Vorteil der Aufhebung der Benutzungspflicht zu schmaler Radverkehrsanlagen, die im allgemeinen auch mit knapp bemessenen Breiten der jeweiligen Gehwege einhergehen, ist die Rückgewinnung von sicherem Verkehrsraum für Fußgänger, die sich zu schmale Nebenanlagen mit den Radfahrern teilen mussten. Dieser „fakultative“ Ansatz ermöglicht es, geübten und sicheren Radfahrern auf der Fahrbahn im Verkehr mitzufließen während ungeübtere und unsichere Radfahrer den freigegebenen Gehweg unter Rücksichtnahme auf Fußgänger benutzen können.

Die in der Erkelenser Innenstadt mit Stand März 2008 ausgewiesenen StVO-Radverkehrsanlagen sind in der Abbildung E - 8 dargestellt.

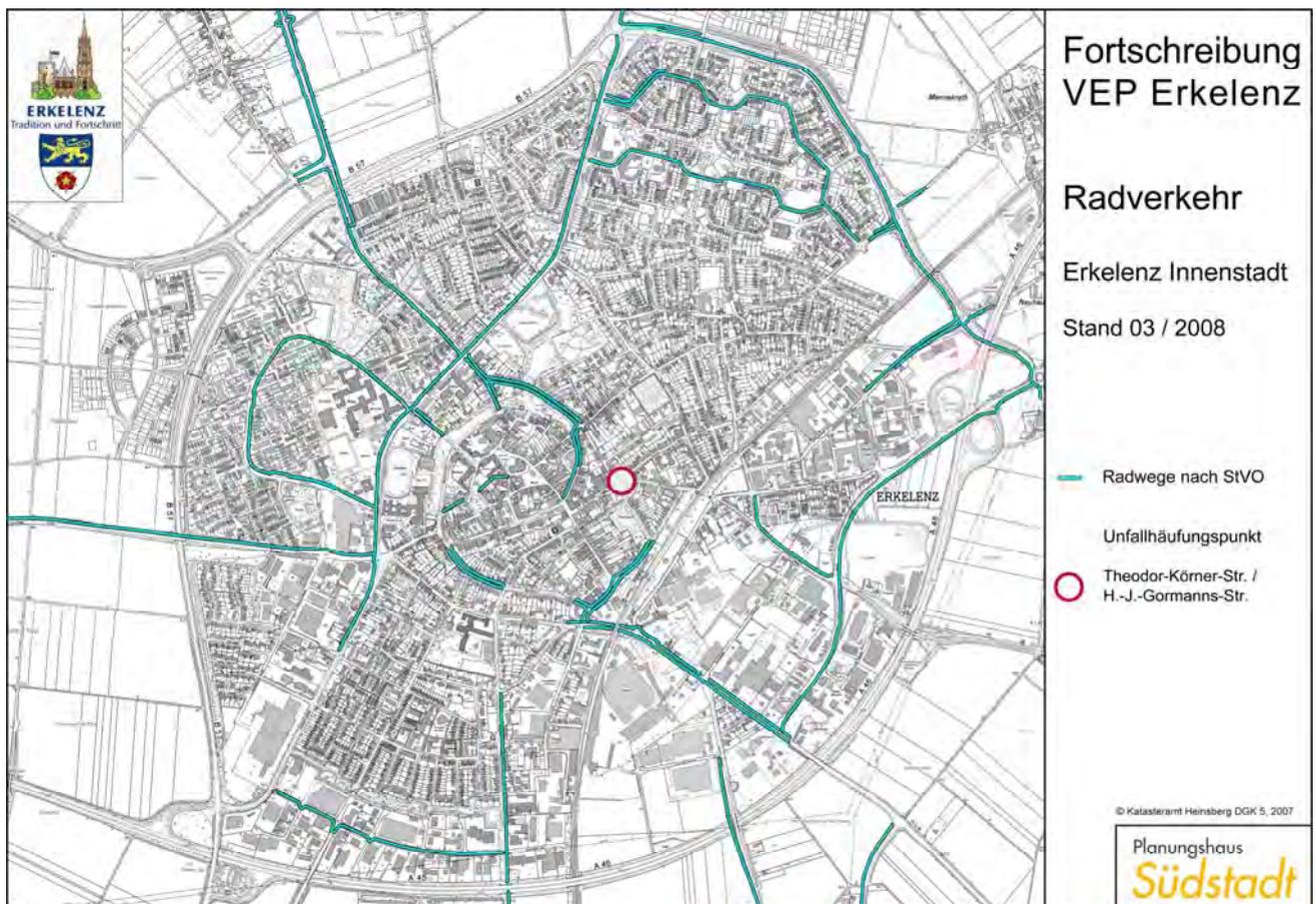


Abbildung E - 8: StVO-Radverkehrsanlagen und Unfallhäufungspunkte Erkelenz Innenstadt

E 2.2 Maßnahmen

Auf der Grundlage der Bestandsanalyse wurde in Abstimmung und Zusammenarbeit mit den zuständigen Ämtern der Stadt Erkelenz und dem Landesbetrieb Straßen NRW ein Maßnahmenprogramm erarbeitet. Es ist als offener Maßnahmenkatalog angelegt und ist insofern nicht als abschließend zu betrachten, sondern bedarf der laufenden Überprüfung und Fortschreibung.

In der Tabelle E - 1 ist die Vielzahl von Einzelmaßnahmen für den Radverkehr in der Erkelenzer Innenstadt zusammengestellt. Zur Übersicht dient Abbildung E - 9, in der die Maßnahmen mit der zugehörigen Nummerierung gemäß Tabelle E - 3 dargestellt sind. In Abbildung E - 10 sind die wesentlichen Maßnahmen nochmals lagemäßig dargestellt.

Der bauliche und verkehrssichere Zustand der Radverkehrsanlagen (Oberflächenbeschaffenheit, Verkehrszeichen, Poller, Bewuchs etc. innerhalb des Verkehrsraums, Sichtbehinderungen usw.) wurde im Rahmen der Fortschreibung des VEP nicht geprüft und ist für die einzelnen Anlagen kontinuierlich zu prüfen (s. dazu auch die Ausführungen in Kapitel E - 3).

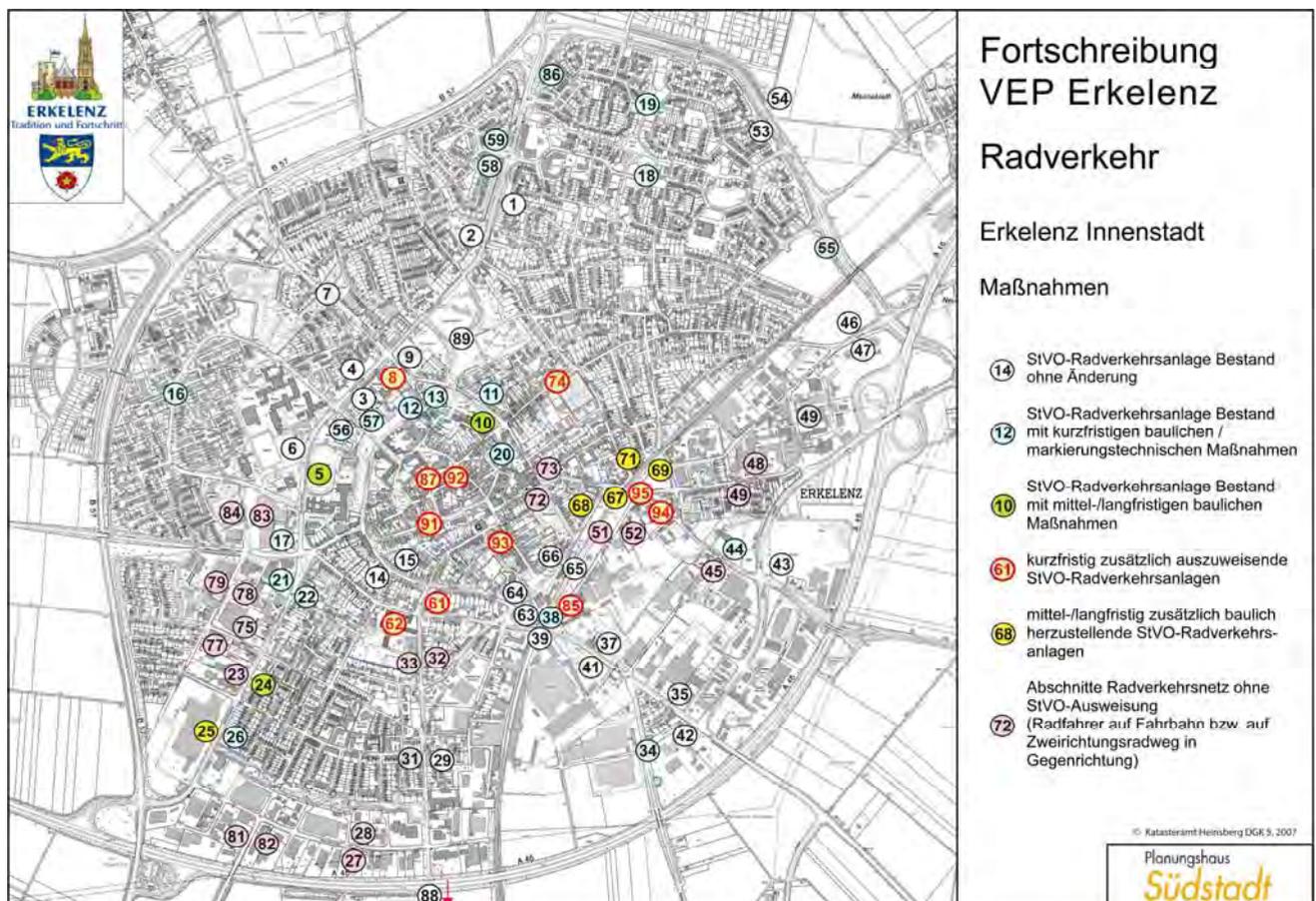


Abbildung E - 9: Maßnahmenübersicht Erkelenz Innenstadt

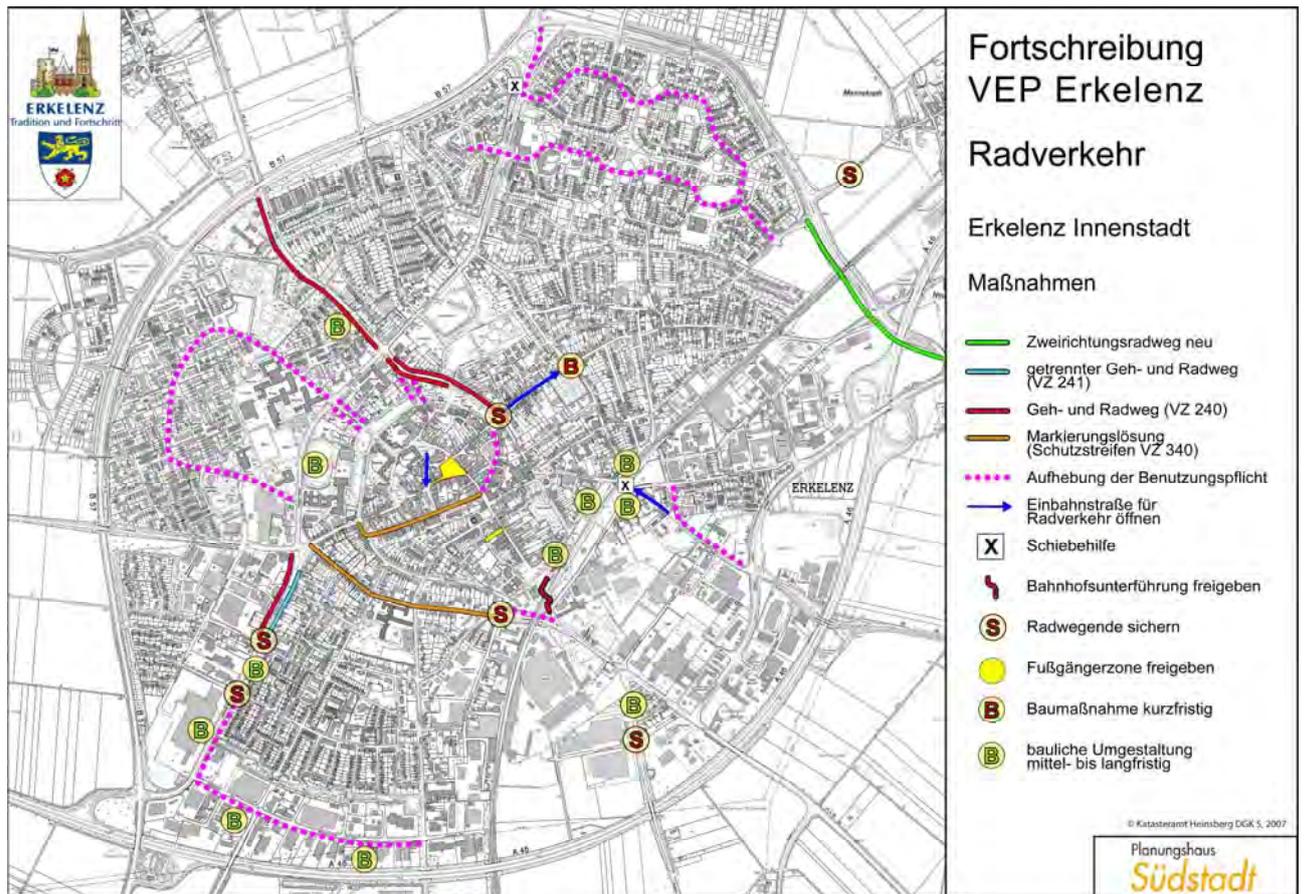


Abbildung E - 10: Wesentliche Maßnahmen Erkelenz Innenstadt

Als Maßnahmenswerpunkte sind zu nennen:

- Brückstraße:
 - Radverkehr gegen die Einbahnrichtung zulassen
 - Umbau Knoten Brückstraße / Anton-Heinen-Str.
- Wockerather Weg:
 - Radverkehr gegen die Einbahnrichtung zulassen
 - Anbringen einer Schiebehilfe an der Fußgängerunterführung
 - mittel-/langfristig Umgestaltung der Unterführung
- Bahnhausunterführung: Freigabe für Radfahrer durch ZZ. 1022-10 StVO
- Aachener Str. / Neumühle / Carl-Benz-Str.: Radwegenden sichern
- Goswinstraße: Markierung von Angebotsstreifen in beiden Fahrrichtungen
- Kirchstraße / Markt / Heinrich-Jansen-Weg: abschnittsweise Freigabe der Fußgängerzone

Die Maßnahmen „Brückstraße“ und „Goswinstraße“ sind im Anschluss an die Tabelle E - 3 beispielhaft näher erläutert.

Tabelle E - 3: Maßnahmenkatalog Erkelenz Innenstadt

Lfd.Nr.	Radweg	Bestand VZ / Breite	Mängel	Planung	Maßnahmen
①	Krefelder Straße Abschn. Roermonder Str./ Frankenring in Fahrtrichtung Düsseldorfer Str.	VZ 241 R 1,50m / F 1,20m-1,50m	Knoten Roermonder Str. / Krefelder Str. s. Ummarkierung Landesbetrieb s. a. R/F-Breiten in Knoten	s. Bestand	./. s. Mängel Knoten Baulastträger Landesbetrieb
②	Krefelder Straße Abschn. Frankenring /Roermonder Str. in Fahrtrichtung Antwerpener Str.	VZ 241 R 1,70m / F 1,20m	Knoten Roermonder Str. / Krefelder Str. s. Ummarkierung Landesbetrieb	s. Bestand	./. s. Mängel Knoten Baulastträger Landesbetrieb
③	Krefelder Straße Abschn. Zehnthofweg / Roermonder Str. in Fahrtrichtung Düsseldorfer Str.	VZ 241 R 1,50m / F 1,75 m	Knoten Roermonder Str. / Krefelder Str. s. Ummarkierung Landesbetrieb s. a. R/F-Breiten in Knoten	s. Bestand s. Ummarkierung Landesbetrieb prüfen R/F-Verbreiterung in Knoten	./. s. Mängel Knoten Baulastträger Landesbetrieb s. Planung
④	Krefelder Straße Abschn. Roermonder Str. / Schulring-Zehnthofweg in Fahrtrichtung Antwerpener Str.	VZ 241 R 2,30m / F 1,50m	./. Knoten Krefelder Str. / Roermonder Str. s. Umbau Landesbetrieb	s. Bestand	./. s. Mängel Knoten Baulastträger Landesbetrieb
⑤	Krefelder Straße Abschn. Antwerpener Str. / Zehnthofweg in Fahrtrichtung Düsseldorfer Str.	VZ 241 G 0,75m R 0,90m / F 1,05m	Unterschreitung Mindestbreite	s. Bestand mittel-/langfristig baul. Verbreiterung	mittel-/langfristig baul. Verbreiterung Baulastträger Landesbetrieb
⑥	Krefelder Straße Abschn. Schulring-Zehnthofweg / Antwerpener Str. in Fahrtrichtung Aachener Str.	VZ 241 G 1,95m R 1,65m / F 1,50m	./.	s. Bestand	./.

Fortsetzung Tabelle E - 3

Lfd.Nr.	Radweg	Bestand VZ / Breite	Mängel	Planung	Maßnahmen
⑦	Roermonder Str. / Venloer Straße Abschn. Krefelder Str. / B 57 Zweirichtungsrادweg (Seite Fahrtrichtung Krefelder Str.)	VZ 241 R 2,35m / F 1,85m	Unterschreitung Mindestbreite (R \geq 2,50m \Leftrightarrow , mit Sicherheitsstreifen 3,00m)	VZ 240 in beiden Fahrtrichtungen	VZ 240 \Leftrightarrow mittel-/langfristig baul. Anpassung Oberfläche an VZ 240 Baulastträger Landesbetrieb
⑧	Roermonder Straße / Nordpromenade Abschn. Krefelder Str. / FGÜ Burg in Fahrtrichtung A-Raky-Allee	ohne VZ 2,00-2,50m / 2,40m	Geringfügige Unterschreitung Mindestbreite zw. Bord und grundstücksseitiger Begrenzung (s. Engstellen)	VZ 240	VZ 240
⑨	Nordpromenade / Roermonder Straße Abschn. FGÜ Burg / Krefelder Str. in Fahrtrichtung Krefelder Str.	(VZ 241 Standort Brückstraße) 2,40m / 2,00-2,40m	Geringfügige Unterschreitung Mindestbreite zw. Bord und grundstücksseitiger Begrenzung (s. Engstellen)	Aufhebung VZ 241 Anordnung VZ 240	VZ 240
⑩	Nordpromenade Abschn. FGÜ Burg / Brückstraße in Fahrtrichtung A-Raky-Allee	VZ 237 1,60m	Mindestbreite nur für geringen Radverkehr (ohne Sicherheitsraum)	s. Bestand Sichtfeld neue Ausfahrt Burgparkplatz beachten; Führung Radfahrer auf Fahrbahn in Knoten Brückstraße	Mittel-/langfristig bauliche Führung Radfahrer auf Fahrbahn in Knoten Brückstraße
⑪	Nordpromenade Abschn. Brückstraße / FGÜ Burg in Fahrtrichtung Krefelder Str.	VZ 241 R 1,35m / F 1,05m	Geringfügige Unterschreitung Mindestbreite	VZ 240 (s. geringer Fußgängerverkehr, bzw. zusätzl. Verkehrsraum für Fußg. im Geschäftsbereich)	VZ 240
⑫	Roermonder Straße Abschn. Nordpromenade / Westpromenade in Fahrtrichtung Westpromenade	VZ 241 R / F 2,80m ohne Trennung R / F	Trennung F / R fehlt s. Unterschreitung Breite in Gegenrichtung, Führung Radfahrer weiterer Verlauf Westpromenade	Radfahrer auf Fahrbahn innerhalb einzurichtender T-30-Zone Bereich Zehnthofweg / Westpromenade / Abschn. Roermonder Straße ab Nordpromenade	Aufhebung VZ 241 Einrichtung T-30-Zone

Fortsetzung Tabelle E - 3

Lfd.Nr.	Radweg	Bestand VZ / Breite	Mängel	Planung	Maßnahmen
13	Roermonder Straße Abschn. Von-Reumont-Str Fahrtrichtung Nordpromenade	VZ 241 R / F 2,50 m ohne Trennung R / F	Trennung F / R fehlt Unterschreitung Mindestbreite	Aufhebung VZ 241 Radfahrer auf Fahrbahn innerhalb einzurichtender T-30-Zone Bereich Zehnthofweg / Westpromenade / Abschn. Roermonder Straße ab Nordpromenade	Aufhebung VZ 241 Einrichtung T-30-Zone Radfahrer auf Fahrbahn
14	Wilhelmstraße Abschn. Südpromenade / Tenholter Str. in Fahrtrichtung Tenholter Str.	VZ 241 R 1,00m / F 1,50m	Unterschreitung Mindestbreite	VZ 240 s. a. geplante Fortführung Ausbau Wilhelmstr.	bereits umgesetzt
15	Wilhelmstraße Abschn. Tenholter Str. / Südpromenade in Fahrtrichtung Südpromenade	VZ 241 R 1,00m / F 1,50m	Unterschreitung Mindestbreite	VZ 240 s. a. geplante Fortführung Ausbau Wilhelmstr.	bereits umgesetzt
16	Schulring Abschn. Krefelder Str. / Krefelder Str. Zweirichtungsradweg	VZ 241 . / .	Unterschreitung Mindestbreite	Aufhebung VZ 241 Radfahrer auf Fahrbahn s. Tempo-30-Zone	Aufhebung VZ 241 Radfahrer auf Fahrbahn
17	Antwerpener Straße Abschn. Krefelder Str. / Adam- Stegerwald-Hof in Fahrtrichtung A-St-Hof Zweirichtungsradweg	(VZ 241) R 2,00m / F 1,80m	Unterschreitung Mindestbreite (Sicherheitsraum fehlt) ($R \geq 2,50m \rightleftharpoons$)	s. Bestand Markierung R = 2,50m prüfen	Markierung R = 2,50m prüfen VZ 241 ergänzen mit Zweirichtungshinweis, Piktogramm Radfahrer gem. RMS m. Kreis, Hinweise an Zu- /Ausf. Tankstelle etc., Führung Kreuzungen prüfen
18	Karolingerring, Konradstraße, Sachsenring in Fahrtrichtung Mennekrather Kirchweg und Fahrtrichtung Krefelder Straße	VZ 241 . / .	Unterschreitung Mindestbreite	Aufhebung VZ 241 Radfahrer auf Fahrbahn s. Tempo-30-Zone	Aufhebung VZ 241 Radfahrer auf Fahrbahn

Fortsetzung Tabelle E - 3

Lfd.Nr.	Radweg	Bestand VZ / Breite	Mängel	Planung	Maßnahmen
19	Frankenring, Chlodwigstraße, Sachsenring in Fahrtrichtung Mennekrather Kirchweg/Düsseldorfer Str. und Fahrtrichtung Krefelder Straße	VZ 241 ./.	Unterschreitung Mindestbreite	Aufhebung VZ 241 Radfahrer auf Fahrbahn s. Tempo-30-Zone	Aufhebung VZ 241 Radfahrer auf Fahrbahn
20	Ostpromenade Zweirichtungsradweg (Seite Fahrtrichtung Südpromenade)	VZ 241 R 1,50m-1,35m / F 1,00m-2,00 m Tempo-30-Zone	Unterschreitung Mindestbreite	Aufhebung VZ 241 Radfahrer auf Fahrbahn s. Tempo-30-Zone	Aufhebung VZ 241 Radfahrer auf Fahrbahn
21	Aachener Straße Abschn. Antwerpener Str. / Neumühle in Fahrtrichtung Neumühle	VZ ./. (nur Ende VZ 241 Neumühle) R 1,20m -1,40m / F 0,90m - 1,50m	Unterschreitung Mindestbreite	VZ 240	VZ 240 Anfang Antwerpener Str. / Ende Kreisverkehr Neumühle / Querung FGÜ Kreisverkehr Richtung Gewerbestr. Süd
22	Aachener Straße Abschn. Am Hagelkreuz / Antwerpener Str. in Fahrtrichtung Antwerpener Str. (Zweirichtungsradweg, s. VZ 240)	VZ 241 in R. Antwerpener Str. VZ 240 in R. Hagelkreuz R 1,50m / F 1,50m G 0,90 / R 1,50 / F 1,20m	Unterschreitung Mindestbreite	VZ 241 in Richtung Antwerpener Str.	Aufhebung VZ 240 Zweirichtungsradweg in Richtung Am Hagelkreuz
23	Aachener Straße Abschn. Neumühle / Carl-Benz-Str. in Fahrtrichtung Gewerbestr. Süd	VZ ./. Kein Radweg F 2,40m	Kein Radweg Abtrennung von Gehweg fehlt (weiße Linie)	./. Führung Gegenrichtung ab Kreisverkehr Neumühle	./.
24	Aachener Straße Abschn. Commerdener Höhe / Am Hagelkreuz Zweirichtungsradweg (Seite Fahrtrichtung Am Hagelkreuz)	VZ 240 R/F 2,40m G 1,90m Fahrbahnseite G ca. 2,00m Grundstückseite	Unterschreitung Mindestbreite (noch im Toleranzbereich) s. Planung	VZ 240 Verbreiterung in Grünbereich prüfen, Planung und Kostenschätzung	VZ 240 mittel-/langfristig bauliche Verbreiterung für Zweirichtungsradweg

Fortsetzung Tabelle E - 3

Lfd.Nr.	Radweg	Bestand VZ / Breite	Mängel	Planung	Maßnahmen
25	Aachener Straße Abschn. Carl-Benz-Straße / Gewerbestr. Süd in Fahrtrichtung Gewerbestr. Süd	VZ ./. Kein Radweg G 2,70m	Kein Radweg	VZ 241 o. 240 bauliche Anlage R/F - Weg prüfen, gfl. Grunderwerb i. R. Umnutzung GE-Fläche REWE; Querungsstelle in Höhe Carl- Benz-Straße	VZ 241 o. 240 mittel-/langfristig bauliche Anlage R/F - Weg In Abhängigkeit von Umnutzung GE-Fläche
26	Aachener Straße Abschn. Commerdener Höhe / Gewerbestr. Süd Zweirichtungsradweg (Seite Fahrtrichtung Gewerbestr. Süd)	VZ 240 R/F 2,40m G 2,00m Fahrbahnseite G ca.1 ,5 0m Grundstückseite	Unterschreitung Mindestbreite	VZ 239 VZ 1022-10 Radfahrer frei VZ 1000-33 Radfahrer Gegenrichtung; bauliche Verbreiterung in Grünbereich u. VZ 240	VZ 239 VZ 1022-10 Radfahrer frei VZ 1000-33 Radfahrer Gegenrichtung mittel-/langfristig bauliche Verbreiterung in Grünbereich u. VZ 240
27	Gewerbestraße Süd Abschn. Aachener Str. / Tenholter Str. in Fahrtrichtung Tenholter Str.	VZ 240 R/F 2,20-2,35m	Unterschreitung Mindestbreite s. a. 28	VZ 239 VZ 1022-10 Radfahrer frei VZ 1000-33 Radfahrer Gegenrichtung Aufhebung VZ 240	VZ 239 VZ 1022-10 Radfahrer frei VZ 1000-33 Radfahrer Gegenrichtung Aufhebung VZ 240 bauliche Absenkung Borde
28	Gewerbestraße Süd Abschn. Tenholter Str. / Aachener Str. in Fahrtrichtung Aachener Str.	./.	Kein Radweg	./.	./. Führung Radfahrer auf Gegenrichtung
29	Tenholter Straße Abschn. Gewerbestr. Süd / Graf-Reinald-Str. Zweirichtungsradweg (Seite Fahrtrichtung Goswinstraße)	VZ 241 R 2,35m / F 0,95m Fahrbahn 6,30-6,50m	Unterschreitung Mindestbreite Zweirichtungsradweg im Toleranzbereich	./.	./.
31	Tenholter Straße Abschn. Graf-Reinald-Str. / Gewerbestr. Süd in Fahrtrichtung Gewerbestr. Süd	./. Fahrbahn 6.30-6,50m	Kein Radweg	./.	./. Führung Radfahrer auf Gegenrichtung

Fortsetzung Tabelle E - 3

Lfd.Nr.	Radweg	Bestand VZ / Breite	Mängel	Planung	Maßnahmen
32	Tenholter Straße Abschn. Graf-Reinald-Str. / Goswinstr. in Fahrtrichtung Goswinstraße	./. Fahrbahn 6.30-6,50m	Kein Radweg	Radfahrer auf Fahrbahn	Radfahrer auf Fahrbahn
33	Tenholter Straße Abschn. Goswinstr. / Graf-Reinald- Str. in Fahrtrichtung Graf-Reinald- Str	./. Fahrbahn 6.30-6,50m	Kein Radweg	Radfahrer auf Fahrbahn	Radfahrer auf Fahrbahn
34	Jülicher Straße Abschn. Kölner Str. / Ortseingang Bellinghoven Zweirichtungsradweg (Seite Fahrtrichtung Bellinghoven)	VZ 240 Zusatz Mofas frei R / F 2,00m	Unterschreitung Mindestbreite im Toleranzbereich Außerorts	Sicherung Radwegende Einmündung Jülicher Straße mittel-/langfristig bauliche Fortführung bis Kölner Straße	Sicherung Radwegende Einmündung Jülicher Straße mittel-/langfristig bauliche Fortführung bis Kölner Straße
35	Kölner Straße Abschn. A-Wirth-Str. / Koepestr. in Fahrtrichtung Goswinstr.	VZ 240 R / F 2,60m	./.	s. Bestand	./.
37	Kölner Straße Abschn. Koepestr. / Neusser Str. in Fahrtrichtung Goswinstr.	VZ 241 R 1,45m / F 1,00m	geringfügige Unterschreitung Mindestbreite	s. Bestand	./.
38	Kölner Straße Abschn. Neusser Str./Freiheitsplatz in Fahrtrichtung Goswinstr	VZ 240 R / F 2,00m	Unterschreitung Mindestbreite	VZ 239 VZ 1022-10 Radfahrer frei	VZ 239 VZ 1022-10 Radfahrer frei
39	Kölner Straße Abschn. Freiheitsplatz / Neusser Str. – Zufahrt Wirth in Fahrtrichtung A-Wirth-Str .	VZ 237 R 2,00m – 1,80m	Unterschreitung Mindestbreite	s. Bestand	./.
41	Kölner Straße Abschn. Neusser Str. - Zufahrt Wirth / Jülicher Str. in Fahrtrichtung A-Wirth-Str.	VZ 241 R 1,40m / F 1,20m	Geringfügige Unterschreitung Mindestbreite	./.	./.

Fortsetzung Tabelle E - 3

Lfd.Nr.	Radweg	Bestand VZ / Breite	Mängel	Planung	Maßnahmen
42	Kölner Straße Abschn. Jülicher Str. / A-Wirth-Str. in Fahrtrichtung A-Wirth-Str	VZ 240 R / F 2,65m	./.	s. Bestand	./.
43	Alfred-Wirth-Straße Abschn. Kölner Str. / Kreisverkehr Düsseldorfer Str. außerhalb OD Zweirichtungsradweg (Seite Fahrtrichtung Kreisverkehr Düsseldorfer Str)	VZ 240 Mofas frei R / F 2,00m	s. außerhalb OD (mind. 2,00m)	s. Bestand Baulastträger Landesbetrieb; Unterhaltung prüfen	./.
44	Wockerather Weg / Hinter der Giftmühle Abschn. A-Wirth-Str. / Neusser Str. in Fahrtrichtung Mühlenstraße	VZ 240 R / F 2,00m	Unterschreitung Mindestbreite	Aufhebung VZ 240 Radfahrer auf Fahrbahn	Aufhebung VZ 240 Radfahrer auf Fahrbahn
45	Hinter der Giftmühle / Wockerather Weg Abschn. Neusser Str. / A-Wirth-Str. in Fahrtrichtung A-Wirth-Str	./. Kein Radweg	Kein Radweg	Radfahrer auf Fahrbahn	./. Radfahrer auf Fahrbahn
46	Ferdinand-Clasen-Straße Abschn. Düsseldorfer Str. / Stichstr. (Tennisplätze) in Fahrtrichtung Bernh.-Hahn-Str.	VZ 240 R / F 2,50 m	./.	s. Bestand	./.
47	Ferdinand-Clasen-Straße Abschn. Zufahrt Fa. Küppers / Düsseldorfer Str. in Fahrtrichtung Düsseldorfer Str.	VZ 240 R / F 2,50 m	./.	s. Bestand	./.

Fortsetzung Tabelle E - 3

Lfd.Nr.	Radweg	Bestand VZ / Breite	Mängel	Planung	Maßnahmen
48	Ferdinand-Clasen-Straße / Neusser Straße Abschn. Stichstr. (Tennisplätze) / A-Wirth-Str. / Mühlenstr. in Fahrtrichtung Mühlenstr.	./. Kein Radweg	Kein Radweg	Radfahrer auf Fahrbahn	./.
49	Neusser Straße / Ferdinand-Clasen-Straße Abschn. Mühlenstr. / A-Wirth-Str. / Zufahrt Fa. Küppers in Fahrtrichtung A-Wirth-Str.	./. Kein Radweg	Kein Radweg	Radfahrer auf Fahrbahn	./.
51	Neusser Straße Abschn. Mühlenstr. / Kölner Str. in Fahrtrichtung Kölner Str.	./. Kein Radweg	Kein Radweg	Radfahrer auf Fahrbahn	./.
52	Neusser Straße Abschn. Kölner Str. / Mühlenstr. in Fahrtrichtung Mühlenstr.	./. Kein Radweg	Kein Radweg	Radfahrer auf Fahrbahn	./.
53	Düsseldorfer Straße Abschn. Krefelder Str. / A-Wirth-Str. in Fahrtrichtung A-Wirth-Str	VZ 240 R / F 2,50m	./.	s. Bestand	./.
54	Düsseldorfer Straße Abschn. Mennekrather Kirchweg / Krefelder Str. in Fahrtrichtung Krefelder Str.	VZ 240 R / F 2,50m	./.	s. Bestand	./.
55	Düsseldorfer Straße Abschn. A-Wirth-Str. / Mennekrather Kirchweg in Fahrtrichtung Krefelder Str.	./. Kein Radweg	Kein Radweg Außerorts	VZ 237 Zweirichtungsradweg auf linker Seite R 2,50m	VZ 237 Zweirichtungsradweg auf linker Seite

Fortsetzung Tabelle E - 3

Lfd.Nr.	Radweg	Bestand VZ / Breite	Mängel	Planung	Maßnahmen
56	Zehnthofweg Abschn. Krefelder Str. / Zufahrt ZOB in Fahrtrichtung Westpromenade	VZ ./. s. baul. Trennung R 1,05m / F 1,60m / 1,10m	Unterschreitung Mindestbreite	Einrichtung T-30-Zone Radfahrer auf Fahrbahn	Einrichtung T-30-Zone Radfahrer auf Fahrbahn „Anderer Radweg“
57	Zehnthofweg Abschn. Zufahrt Grundschule / Krefelder Str. in Fahrtrichtung Krefelder Str.	V Z . / . s. baul. Trennung R 1,05m / F ?	Unterschreitung Mindestbreite	Einrichtung T-30-Zone Radfahrer auf Fahrbahn	Einrichtung T-30-Zone Radfahrer auf Fahrbahn „Anderer Radweg“
58	Beecker Straße in Fahrtrichtung Krefelder Str.	VZ 241 ./.	Unterschreitung Mindestbreite	Aufhebung VZ 241 Radfahrer auf Fahrbahn s. Tempo-30-Zone	Aufhebung VZ 241
59	Beecker Straße in Fahrtrichtung Grünzug West	VZ 241 ./.	Unterschreitung Mindestbreite	Aufhebung VZ 241 Radfahrer auf Fahrbahn s. Tempo-30-Zone	Aufhebung VZ 241
61	Goswinstraße Abschn. Freiheitsplatz / Aachener Str. in Fahrtrichtung Aachener Str.	./. Kein Radweg	Kein Radweg	Radfahrer auf Fahrbahn Schutzstreifen / Angebotsstreifen s. Netzplanung	VZ 340 Schutzstreifen Baulasträger Landesbetrieb
62	Goswinstraße Abschn. Aachener Str. / Freiheitsplatz in Fahrtrichtung Freiheitsplatz	./. Kein Radweg	Kein Radweg	Radfahrer auf Fahrbahn Schutzstreifen / Angebotsstreifen s. Netzplanung	VZ 340 Schutzstreifen Baulasträger Landesbetrieb
63	Freiheitsplatz Abschn. Goswinstr. / K-Adenauer-Platz in Fahrtrichtung K-Adenauer-Platz	VZ 241	./.	s. Bestand	./.
64	Freiheitsplatz Abschn. K-Adenauer-Platz / Goswinstr. in Fahrtrichtung Kölner Str.	VZ 241	./.	s. Bestand	./.

Fortsetzung Tabelle E - 3

Lfd.Nr.	Radweg	Bestand VZ / Breite	Mängel	Planung	Maßnahmen
65	Anton-Raky-Allee Abschn. K-Adenauer-Platz / Th-Körner-Str. in Fahrtrichtung Mühlenstr.	VZ 241	./.	s. Bestand	./.
66	Anton-Raky-Allee Abschn. Th-Körner-Str. / K-Adenauer-Platz in Fahrtrichtung Kölner Str.	VZ 241	./.	s. Bestand	./.
67	Anton-Raky-Allee / Mühlenstr. Abschn. Th-Körner-Str. / Anton-Heinen-Str. in Fahrtrichtung Anton-Heinen-Str.	./. Kein Radweg	Kein Radweg	VZ 241 Bauliche Anlage R/F-Weg i. R. verkehrsverbessernder Maßnahme n. GVFG	VZ 241 Bauliche Anlage R/F-Weg Umsetzungszeitraum langfristig
68	Mühlenstraße / Anton-Raky-Allee Abschn. Anton-Heinen-Str. / Th-Körner-Str. in Fahrtrichtung Kölner Str.	./. Kein Radweg	Kein Radweg	VZ 241 Bauliche Anlage R/F-Weg i. R. verkehrsverbessernder Maßnahme n. GVFG	VZ 241 Bauliche Anlage R/F-Weg Umsetzungszeitraum langfristig
69	Mühlenstraße Abschn. A-Raky-Allee / Neusser Str. in Fahrtrichtung Neusser Str.	./. Kein Radweg	Kein Radweg	VZ 241 Bauliche Anlage R/F-Weg i. R. verkehrsverbessernder Maßnahme n. GVFG	VZ 241 Bauliche Anlage R/F-Weg Umsetzungszeitraum langfristig
71	Mühlenstraße Abschn. Neusser Str. / Anton- Heinen-Str. in Fahrtrichtung Kölner Str.	./. Kein Radweg	Kein Radweg	VZ 241 Bauliche Anlage R/F-Weg i. R. verkehrsverbessernder Maßnahme n. GVFG	VZ 241 Bauliche Anlage R/F-Weg Umsetzungszeitraum langfristig
72	Theodor-Körner-Straße Abschn. Brückstraße / A-Raky- Allee in Fahrtrichtung A-Raky-Allee	./. Kein Radweg Fahrbahn 6,50m	Kein Radweg	Radfahrer auf Fahrbahn	Radfahrer auf Fahrbahn

Fortsetzung Tabelle E - 3

Lfd.Nr.	Radweg	Bestand VZ / Breite	Mängel	Planung	Maßnahmen
73	Theodor-Körner-Straße Abschn. A-Raky-Allee / Brückstr. in Fahrtrichtung Brückstraße	./. Kein Radweg Fahrbahn 6,50m	Kein Radweg	Radfahrer auf Fahrbahn	Radfahrer auf Fahrbahn
74	Brückstraße Abschn. Th-Körner-Str./ Anton-Heinen-Str. in Fahrtrichtung Mennekrather Kirchweg	./. Kein Radweg Einrichtungsverkehr	kein Radweg Einrichtungsverkehr	Öffnung Einbahnstraße in Gegenrichtung Umgestaltung Radfahrerführung im Knoten Brückstr. / A-Heinen-Str. und Einmündung Brückstraße / Th.-Körner-Str. Einrichtung T-30-Zone A-Heinen-Str. bis A-Raky-Allee + Brückstr. Aufhebung Vorfahrtregelungen	Öffnung Einbahnstraße in Gegenrichtung mit Zusatzzeichen Umgestaltung Radfahrerführung im Knoten Brückstr. / A-Heinen-Str. und Einmündung Brückstraße / Th.-Körner-Str Maßnahmenvorschlag abstimmen
75	Neumühle Abschn. Aachener Str. / P-Rüttchen-Str. in Fahrtrichtung P-Rüttchen-Str.	./. Kein Radweg Fahrbahn 6,50m	Kein Radweg	Radfahrer auf Fahrbahn	Radfahrer auf Fahrbahn
77	Neumühle Abschn. P-Rüttchen-Str. / Neumühle in Fahrtrichtung Aachener Str.	./. Kein Radweg Fahrbahn 6,50m	Kein Radweg	Radfahrer auf Fahrbahn	Radfahrer auf Fahrbahn
78	Paul-Rüttchen-Straße Abschn. Neumühle / Antwerpener Str. in Fahrtrichtung Antwerpener Str.	./. Kein Radweg Fahrbahn 6,30m	Kein Radweg	Radfahrer auf Fahrbahn	Radfahrer auf Fahrbahn
79	Paul-Rüttchen-Straße Abschn. Antwerpener Str. / Neumühle in Fahrtrichtung Neumühle	./. Kein Radweg Fahrbahn 6,30m	Kein Radweg	Radfahrer auf Fahrbahn	Radfahrer auf Fahrbahn

Fortsetzung Tabelle E - 3

Lfd.Nr.	Radweg	Bestand VZ / Breite	Mängel	Planung	Maßnahmen
81	Commerden Abschn. Gewerbestraße Süd / BAB-Brücke in Fahrtrichtung BAB-Brücke	./. Kein Radweg	Kein Radweg	Radfahrer auf Fahrbahn	Radfahrer auf Fahrbahn
82	Commerden Abschn. BAB-Brücke / Gewerbestr. Süd in Fahrtrichtung Gewerbestr. Süd	./. Kein Radweg	Kein Radweg	Radfahrer auf Fahrbahn	Radfahrer auf Fahrbahn
83	Adam-Stegerwald-Hof Abschn. Antwerpener Str. / Schulring in Fahrtrichtung Schulring	./. Kein Radweg Fahrbahn 6,50m	Kein Radweg	Radfahrer auf Fahrbahn	Radfahrer auf Fahrbahn
84	Adam-Stegerwald-Hof Abschn. Schulring / Antwerpener Str. in Fahrtrichtung Antwerpener Str.	./. Kein Radweg Fahrbahn 6,50m	Kein Radweg	Radfahrer auf Fahrbahn	Radfahrer auf Fahrbahn
85	Unterführung Bahnanlagen ZOB / Neusser Str.	F 4,00m	Kein Radweg	Öffnung für Radverkehr VZ 239 mit VZ 1022.10 Radfahrer frei VZ 1000.33 Radfahrer in Gegenrichtung Punktueller Mittelmarkierung u. Richtungspfeile	VZ 239 VZ 1022.10 Radfahrer frei VZ 1000.33 Radfahrer in Gegenrichtung Markierung
86	Krefelder Straße Abschn. Frankenring / Düsseldorfer Str. Zweirichtungsradweg	VZ 241 R/F 2,50m	Unterschreitung Mindestbreite	VZ 237 Zweirichtungsradweg Aufhebung VZ 241	VZ 237 mit Zusatz 1000.31 ab FG-Überweg / Querungshilfe Grünzug-West
87	Johannismarkt / Kirchstraße Richtung Südpromenade	VZ 220	Kein Radweg Straße gehört zum flächendeckenden Radverkehrsnetz	Öffnung Einbahnstraße in Gegenrichtung Zusatzverkehrszeichen	Öffnung Einbahnstraße in Gegenrichtung Zusatzverkehrszeichen

Fortsetzung Tabelle E - 3

Lfd.Nr.	Radweg	Bestand VZ / Breite	Mängel	Planung	Maßnahmen
88	Tenholter Straße Abschn. Gewerbestr. Süd / K 32 Zweirichtungsradweg	VZ 240 R/F 2,00m	./. S. Tennstreifen	./.	./.
89	Ziegelweiher Abschn. Krefelder Str. / Nordpromenade / Anton-Heinen-Str. / Ziegelgasse Zweirichtungsradweg	VZ 240 R/F 2,50m	./.	./.	./.
91	Südpromenade Abschn. Wilhelmstr. / Ostpromenade in beiden Fahrtrichtungen	./.	Kein Radweg	Radfahrer auf Fahrbahn VZ 340 Schutzstreifen prüfen i. R. Straßenbaumaßnahme	VZ 340 Schutzstreifen prüfen i. R. Straßenbaumaßnahme
92	Aachener Str. / Markt Abschn. Kirchstraße / Brückstraße in beiden Fahrtrichtungen	./.	Kein Radweg	(Teil-)Öffnung Fußgängerzone für Radverkehr VZ 242 + VZ 1022-10 / 1000-33	Freigabe FGZ Teilabschnitt
93	H.-Jansen-Weg FGZ Abschn. Kölner Str. / Atelierstr	./.	Kein Radweg	Öffnung Fußgängerzone für Radverkehr VZ 242 + VZ 1022-10 / 1000-33	Freigabe FGZ
94	Wockerather Weg Abschn. Hinter der Giftmühle / Neusser Str.	./.	Einbahnstraße	Öffnung Einbahnstraße in Gegenrichtung Zusatzverkehrszeichen (T-30?)	Öffnung Einbahnstraße in Gegenrichtung Zusatzverkehrszeichen
95	Fußgängerunterführung Bahnanlagen Neusser Str./ A-Raky-Allee	./.	Keine Radwegeführung	Öffnung für Radfahrer langfristig bauliche Änderung der Zugänge; s .a Straßenbaumaßnahme A-Raky-Allee / Mühlenstraße u. Umnutzung Bahngelände	Öffnung für Radfahrer langfristig bauliche Änderung der Zugänge

Brückstraße

Die Brückstraße stellt eine wichtige Verbindung zwischen dem Erkelenzer Zentrum und den Wohngebieten im Norden und Nordosten der Innenstadt dar. Sie ist daher für den Kfz-Verkehr als Sammelstraße ausgewiesen, obwohl sie zwischen Anton-Heinen-Straße und Nordpromenade als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Zentrum ausgewiesen ist.

Um eine kurzwegige Radverkehrsanbindung von Zentrum zu den Wohngebieten zu schaffen, war schon im VEP 1995 die Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung empfohlen worden. Nach deren Umsetzung ergaben sich jedoch vermehrt unfallträchtige Situationen im Kreuzungsbereich Brückstraße / Anton-Heinen-Straße, so dass diese Maßnahme wieder rückgängig gemacht wurde.

Da die Öffnung der Brückstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung nach wie vor als sinnvoll und notwendig zu erachten ist, wird empfohlen, den Konfliktbereich an der Einmündung Anton-Heinen-Straße durch eine geringfügige bauliche Maßnahme zu entschärfen (vgl. Abbildung E - 11). Wesentliches Element dabei ist der vor der Einmündung baulich durch eine Insel abgetrennte Radfahrstreifen, der es ermöglicht, für den Radfahrer ein absolutes Haltgebot („Stop“) bei gesicherter Wartefläche einzurichten und dem querenden Kfz-Verkehr auf der Anton-Heinen-Str. die Vorfahrt zu gewähren. Dies soll dazu dienen,

- dem aus Richtung Zentrum auf den Knoten zufahrenden Radfahrer auf die eingeschränkten Sichtverhältnisse in Bezug auf den von rechts kommenden Kfz-Verkehr hinzuweisen und
- die an einem „Rechts-vor-Links“-geregelten Knoten dem Grunde nach gegebene Vorfahrt des Radfahrers gegenüber dem auf der Anton-Heinen-Straße von links kommenden Kfz-Verkehr – der aufgrund der sichtbaren Einbahnstraßenbeschilderung nicht mit Radfahrern von rechts zu rechnen braucht – aufzuheben.



Abbildung E - 11: Einmündungsbereich Brückstr. / Anton-Heinen-Str.

Goswinstr.

Die Goswinstraße besitzt eine wichtige Funktion als kurzwegige Route für den innerörtlichen und überörtlichen Radverkehr, weist aber aufgrund der eingeschränkten Breite der Seitenbereiche keine ausgewiesenen Radwege auf. Daher bietet es sich an, auf der Goswinstraße im Bereich zwischen Aachener Straße und Freiheitsplatz Angebotsstreifen für den Radfahrer zu markieren. Die prinzipielle Ausgestaltung kann der Abbildung E - 12 entnommen werden.

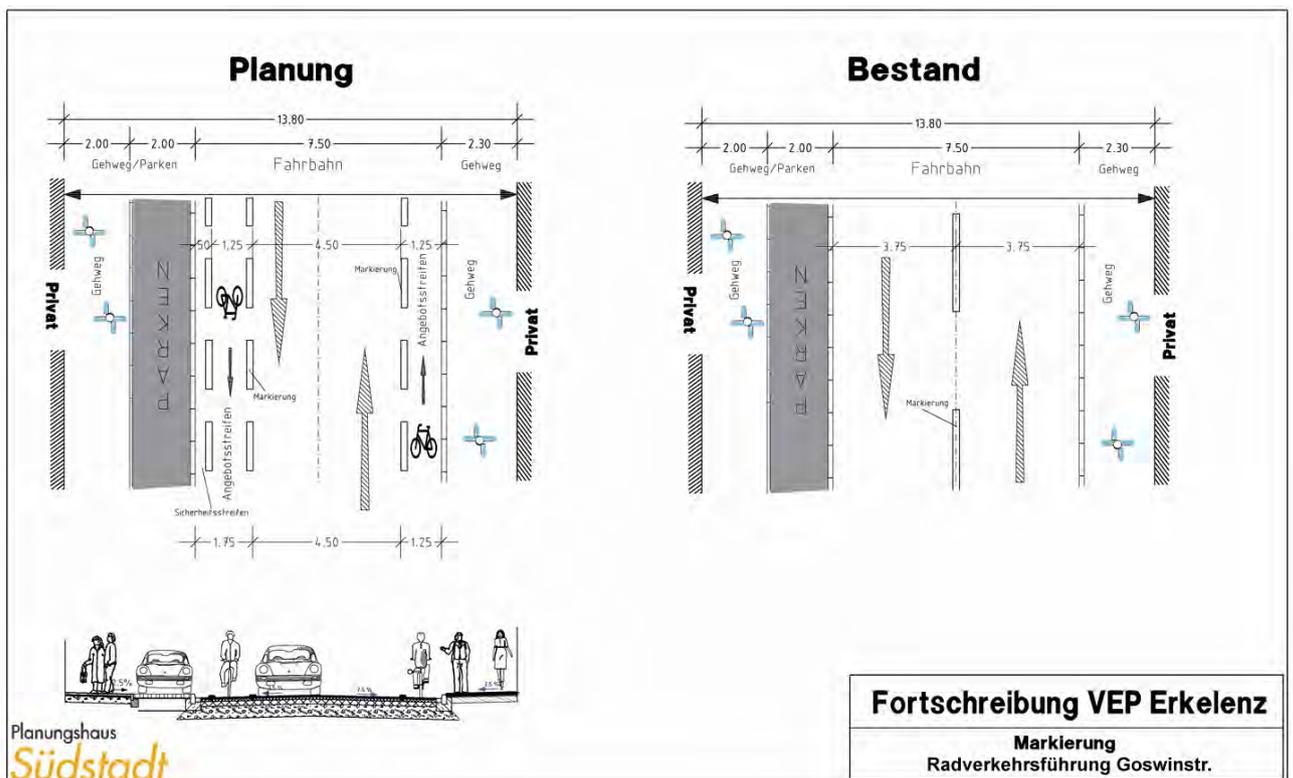


Abbildung E - 12: Prinzip Angebotsstreifen Goswinstraße

Kostenübersicht

Für einzelne Maßnahmen im Innenstadtbereich gemäß Tabelle E - 3 wurde seitens der zuständigen Ämter der Stadt Erkelenz eine Kostenschätzung erarbeitet, deren Ergebnis die Tabelle E - 4 enthält. Dabei ist die erforderliche Vielzahl von Einzelmaßnahmen zur Anpassung der vorhandenen StVO-Radverkehrsanlagen an die geänderten Rechtsvorschriften, die in der Regel „nur“ aus der Anpassung der Beschilderung und / oder Markierung bestehen, lediglich summarisch erfasst. Bei einzelnen baulichen Maßnahmen, die im Zuge der linienhaften Umgestaltung der betreffenden Straßenabschnitte erfolgen, können sich derzeit nicht bezifferbare Kosteneinsparungen durch die mögliche Gewährung von Fördermitteln ergeben. Eventuell anfallende Grunderwerbskosten sind nicht berücksichtigt.

Lfd.Nr.	Lage / Hinweis	Kosten
	Maßnahmen an StVO-Radwegen gem VwV-StVO	20.000,00 €
⑩	Nordpromenade Abschn. FGÜ Burg / Brückstraße in Fahrtrichtung A-Raky-Allee	7.500,00 €
⑰	Antwerpener Straße Abschn. Krefelder Str. / Adam-Stegerwald-Hof in Fahrtrichtung A-St-Hof Zweirichtungsradweg	800,00 €
⑳	Aachener Straße Abschn. Commerdener Höhe / Am Hagelkreuz Zweirichtungsradweg (Seite Fahrtrichtung Am Hagelkreuz)	10.400,00 €
㉕	Aachener Straße Abschn. Carl-Benz-Straße / Gewerbestr. Süd in Fahrtrichtung Gewerbestr. Süd <i>ohne Grunderwerbskosten</i>	60.000,00 €
㉖	Aachener Straße Abschn. Commerdener Höhe / Gewerbestr. Süd Zweirichtungsradweg (Seite Fahrtrichtung Gewerbestr. Süd)	14.400,00 €
㉗	Gewerbestraße Süd Abschn. Aachener Str. / Tenholter Str. in Fahrtrichtung Tenholter Str.	4.000,00 €
㉛	Jülicher Straße Abschn. Kölner Str. / Ortseingang Bellinghoven Zweirichtungsradweg (Seite Fahrtrichtung Bellinghoven) <i>ohne Grunderwerbskosten</i>	50.000,00 €
㉟	Anton-Raky-Allee / Mühlenstr. Abschn. Th-Körner-Str. / Anton-Heinen-Str. in Fahrtrichtung Anton-Heinen-Str. <i>Im Zusammenhang mit Fördermitteln Kosteneinsparung</i>	80.000,00 €
㊸	Mühlenstraße / Anton-Raky-Allee Abschn. Anton-Heinen-Str. / Th-Körner-Str. in Fahrtrichtung Kölner Str. <i>Im Zusammenhang mit Fördermitteln Kosteneinsparung</i>	80.000,00 €
㊹	Mühlenstraße Abschn. A-Raky-Allee / Neusser Str. in Fahrtrichtung Neusser Str. <i>Im Zusammenhang mit Fördermitteln Kosteneinsparung</i>	36.000,00 €
㊺	Mühlenstraße Abschn. Neusser Str. / Anton-Heinen-Str. in Fahrtrichtung Kölner Str. <i>Im Zusammenhang mit Fördermitteln Kosteneinsparung</i>	36.000,00 €
㊻	Brückstraße Abschn. Th-Körner-Str./ Anton-Heinen-Str. in Fahrtrichtung Mennekrather Kirchweg	5.500,00 €
㊼	Unterführung Bahnanlagen ZOB / Neusser Str.	800,00 €
㊽	Fußgängerunterführung Bahnanlagen Neusser Str./ A-Raky-Allee <i>Kosten können derzeit nicht ermittelt werden, Abh. von Gestaltung der Unterführung (Beibehaltung / Verbreiterung), Auslegung Umfang der Zuführungsrampen, etc.</i>	

Tabelle E - 4: Kostenübersicht Maßnahmen Erkelenz Innenstadt

E 3. Überörtliches Netz

Die Ortsteile sind durch die den klassifizierten Straßen folgenden Radverkehrsanlagen, die durch ein dichtes Netz an asphaltierten Feldwegen ergänzt werden, gut an die Kernstadt Erkelenz angebunden sowie untereinander verbunden. Das Netz ist in Abbildung E - 13 dargestellt.

Der überwiegende Teil der an klassifizierten Straßen angelegten Radverkehrsanlagen besteht aus gemeinsamen Rad- und Gehwegen die nach StVO mit VZ. 240 ausgeschildert sind. Häufig findet sich das Zusatzschild „Mofas frei“.

Die Breite der Anlagen orientiert sich am unteren Minimum von 2,00 Metern. Jedoch sind diese Minimumwerte sowie stellenweise Unterschreitungen in Außerortslagen wegen der zurzeit relativ geringen Nutzungsfrequenz durchaus tolerabel. Des weiteren sind bei der Befahrung im Streckenverlauf relativ häufig Deckenschäden festgestellt worden, was über eine stellenweise Gefährdung des Radverkehrs an Wurzelaufbrüchen und Absackungen auch dazu führt, das die Benutzung sowohl gefährlich als auch unbequem wird.

In Zusammenarbeit mit den zuständigen Verwaltungsstellen ist nach Überprüfung der bestehenden Radverkehrsanlagen ein Maßnahmenkatalog zusammengestellt worden, der in Tabelle E - 5 näher erläutert ist. Auch diese Zusammenstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit im Sinne eines abschließenden Maßnahmenprogramms, sondern ist laufend zu überprüfen und fortzuschreiben.

Darüber hinaus ist den Mängeln der Oberflächenbeschaffenheit der Radverkehrsanlagen besonderes Augenmerk zu widmen. Unabhängig von der gelegentlich praktizierten „Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht“, indem lediglich mittels Beschilderung „Deckenschäden“ auf die Gefahrenstellen hingewiesen und der Radfahrer sich damit mehr oder weniger selbst überlassen wird, hat der stellenweise schlechte Zustand der Nebenanlagen auch weitere gravierende negative Auswirkungen auf die Nutzung des Fahrrads als zukunftsträchtiges Mittelstreckenverkehrsmittel. Gerade auf den Außerortsstrecken, wo es beim Radverkehr genauso wie beim Kfz-Verkehr auf eine höhere mittlere Reisegeschwindigkeit zur Distanzbewältigung ankommt, sind diese Deckenschäden für die beabsichtigte Erhöhung des Radverkehrsanteils äußerst kontraproduktiv, da man die Gelegenheitsnutzer durch unkomfortable bzw. schadhafte Oberflächenbeläge abschreckt und die Alltagsnutzer es zur Schonung von Material und sicher auch zum Schutze der eigenen Gesundheit sehr häufig vorziehen, die wesentlich besser zu befahrende Fahrbahn zu benutzen. Dies wiederum führt bei den Kfz-Lenkern zum häufig geäußerten Bild des „Rüpel Radfahrers“ der „seine“ Radverkehrsanlage nicht benutzt und den fließenden Verkehr „über Gebühr“ behindert.

Es sollte daher im Sinne der Erhöhung des Radverkehrsanteils auch oberste Pflicht sein, die Nebenanlagen in einem gefahrlos und adäquat zu benutzenden Zustand zu erhalten, denn gerade an Außerortsstrecken ist die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Fahrrad und Kfz-Verkehr dazu angetan, Unfallfolgen mit Personenschäden oder gar Todesfolge zu verursachen. So tragen Radverkehrsanlagen, die in einem ordnungsgemäßen Zustand hinsichtlich der Oberflächenbeschaffenheit gehalten werden und mit einer gut nutzbaren Breite (gefahrloses Überholen von Fußgängern und langsameren Radfahren) ausgebaut sind, zur Unfallverhütung und damit maßgeblich zur Verkehrssicherheit bei.

Abbildung E - 13: Überörtliches Radverkehrsnetz mit Maßnahmenübersicht

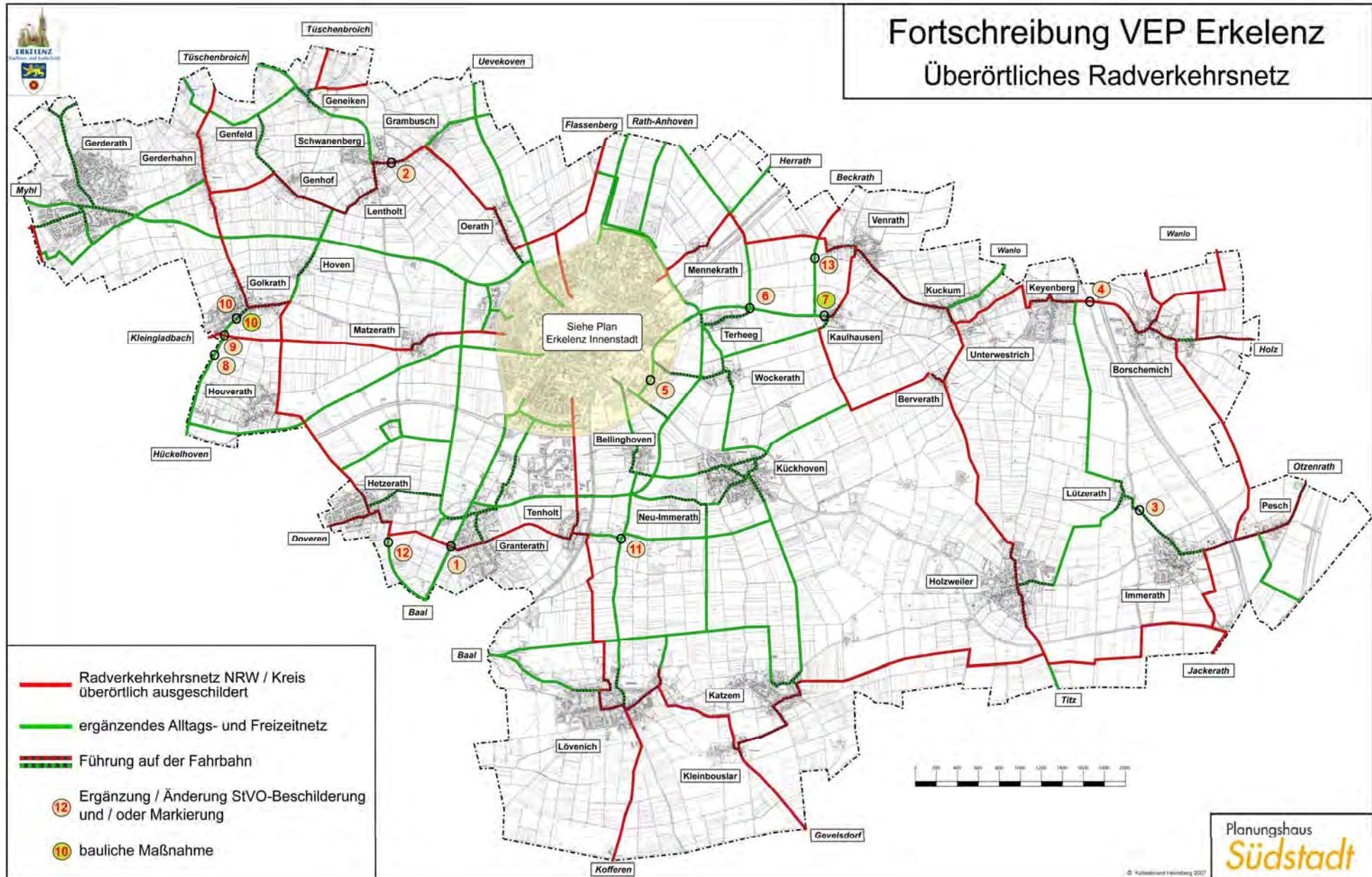


Tabelle E - 5: Maßnahmen außerorts

Lfd.Nr.	Straßenabschnitt	Breite	VZ	Mängel	Maßnahmen
Bundesstraßen					
①	B 0057, Abschnitt 30, von NK 4903070 nach NK 4903083A, Station 0,830 km	2,50 m	240, 205  	Radfahrerfurt vorhanden, obwohl Radweg vom Knoten abgesetzt.	Radfahrerfurt demarkieren
Landesstraßen					
②	L 0046, Abschnitt 7, von NK 4803003 nach NK 4803009, Station 0,010 km (innerorts Radweg Schwanenberg)	3,00 m		Radfahrerfurt vorhanden, obwohl Radweg vom Knoten abgesetzt. Radweg endet.	VZ 240 + 1012-31 anbringen, Radfahrerfurt demarkieren.  Prüfung, ob Radfahrer im Vorfeld auf Fahrbahn geführt werden kann.
③	L 0277, Abschnitt 29, aus Lützerather Str. kommend	2,00 m	---	VZ fehlt	VZ 240 anbringen 
④	L 0277, Abschnitt 29, Kreuzung L354	2,00 m	240 	Radfahrerfurt vorhanden, obwohl Radweg vom Knoten abgesetzt.	Radfahrerfurt demarkieren, VZ 205 für Radfahrer anbringen  VZ 206 + Haltelinie zur Kreuzung verlegen
⑤	L 0354, Abschnitt 1, von NK 4903076 nach NK 4904056A, Station 0,265 km	2,00 m	240, 205  	Radfahrerfurt vorhanden, obwohl Radweg vom Knoten abgesetzt.	Radfahrerfurt demarkieren
⑥	L 0354, Abschnitt 2,2, von NK 4904076C nach NK 4904053, Station 0,685 km	2,00 m	240, 205  	Radfahrerfurt vorhanden, obwohl Radweg vom Knoten abgesetzt.	Radfahrerfurt demarkieren

Fortsetzung Tabelle E - 5

Lfd.Nr.	Straßenabschnitt	Breite	VZ	Mängel	Maßnahmen
7	L 0354, Abschnitt 3, von NK 4904053 nach NK 4904020, Station 0,130 km	2,00 m	240, 1012-31 	abruptes Radwegende am Ortseingang Kaulhausen	ggfs. Einfädelungsmarkierung für Radfahrer und bauliche Einfädelung
8	L 0364, Abschnitt 15, von NK 4903029 nach NK 4903042A, Station 0,895 km	2,00 m	---	VZ fehlt in beiden Fahrtrichtungen	Z. 240 anbringen 
9	L 0364, Abschnitt 15, von NK 4903029 nach NK 4903042A, Station 1,140 km	2,00 m – 2,50 m	---	VZ fehlt in beiden Fahrtrichtungen	Z. 240 anbringen 
10	L 0364, Abschnitt 15, von NK 4903029 nach NK 4903042A, Station 1,438 km	2,50 m	---	VZ + Ende fehlt	Z. 240 + 1012-31 sowie aus beiden Richtungen Z. 138 anbringen, ggfs. Einfädelungsmarkierung für Radfahrer + bauliche Einfädelung;  Ende
11	L 0366, Abschnitt 6, von NK 4903010A nach NK 4903074O, Station 2,425 km	2,00 m	240 	fehlende Radfahrerfurt	Radfahrerfurt markieren, Z. 1000-32 über dem Z. 205 aus Ri. Tenholter kommend anbringen
Kreisstraßen					
12	K 0029, Abschnitt 1, von NK 4903070 nach NK 4903031, Station 1,250 km	2,00 m	205 	Radweg endet hier, jedoch fehlt entspr. Beschilderung.	VZ 240 + 1012-31 anbringen; ggfs. langfristig Weiterführung des gemeinsamen Geh-/Radwegs  Ende
13	K 0030, Abschnitt 1, von NK 4904053 nach NK 4904054, Station 0,790 km	2,00 m	240, 205  	Radfahrerfurt vorhanden, obwohl Radweg vom Knoten abgesetzt.	Radfahrerfurt demarkieren

E 4. Radverkehrsmarketing

So sehr die in den vorhergehenden Kapiteln genannten Maßnahmen sinnvoll und erforderlich sind, um die Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel attraktiver und auch sicherer zu machen, müssen sie doch durch ein Paket von weiteren Schritten, die unter dem Begriff „Radverkehrsmarketing“ zusammengefasst werden sollen, ergänzt werden, um den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen nachhaltig zu erhöhen.

Grundsätze des Radverkehrsmarketings

Das Radverkehrsmarketing

- soll das Fahrrad mehr in den Blickpunkt und das Bewusstsein rücken
- positioniert das Fahrrad als gleichwertiges Verkehrsmittel
- ist in der „Potenzialerreichung“ mit dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur gleichwertig
- dient als Instrument der lokalen Tourismusförderung.

Es setzt sich aus einer Vielzahl von unterschiedlichen Bausteinen zusammen, von denen die Wesentlichen nachfolgend genannt seien, ohne damit eine Gewichtung bzw. Umsetzungspriorisierung zu verbinden:

- Installation eines Radverkehrskordinators in der Verwaltung
- Entwicklung eines Radverkehrslogos für Erkelenz mit hohem Wiedererkennungswert
- Konzeption und Erstellung eines Radfahrerstadtplans
- Entwicklung einer Marketingstrategie zur Förderung des Fahrradverkehrs in Erkelenz:
 - Einbindung von „Meinungsbildnern und Multiplikatoren“
 - „Give-aways“ für Neubürger, z.B. eine Neubürgertasche mit Radfahrerstadtplan und Flickzeug usw.
 - Einbinden des lokalen Fahrrad-/Einzelhandels als Partner bei der Radverkehrsförderung
 - Aktionen mit dem örtlichen Einzelhandel - "Einkaufen mit dem Fahrrad"
- Budgetplanung für die Öffentlichkeitsarbeit (Dauer der Kampagne ca. 5 Jahre)
- Konzeption von speziellen Infomaterialien / -aktionen
- Konzeption von Veranstaltungen, z.B.:
 - „Erkelenzer Fahrradfrühling“
 - Fahrradflohmkt
 - Verkehrssicherheitstage an Erkelenzer Schulen
- Erarbeiten eines fahrradfreundlichen Restaurantführers in Zusammenarbeit mit der ortsansässigen Gastronomie als Teil des Radfahrerstadtplans (Kaufkraftbindung / Stärkung der Naherholung)

Gerade das Beispiel „Radfahrerstadtplan“ zeigt, dass mit vergleichsweise geringem Aufwand positive Effekte zu erzielen sind:

- Er ist für alle Bürger jederzeit verfügbar und enthält zusätzliche Informationen:
 - Fahrradhändler
 - Einkehrmöglichkeiten bei Ausflügen
 - lokale Sehenswürdigkeiten
 - Anschlüsse an Nachbargemeinden etc.
 - Routenalternativen
- Die Entwicklungskosten sind förderfähig (60%)
- Die Druckkosten können in der Regel durch Werbung vollständig finanziert werden.

„Fahrradfreundliche Stadt Erkelenz“

Eine Reihe von kommunalen Gebietskörperschaften in NRW haben sich in der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.“ (AGFS) zusammengeschlossen. Sie können sich damit „Fahrradfreundliche Stadt“ oder „Fahrradfreundlicher Kreis“ nennen. Die Vorteile einer Mitgliedschaft in der AGFS liegen – neben der hohen Öffentlichkeitswirksamkeit – im intensiven Erfahrungsaustausch der Mitglieder untereinander und wohl auch darin, bei der Vergabe von Fördermitteln für Maßnahmen der Radverkehrsförderung und des Infrastrukturausbaus bevorzugt berücksichtigt zu werden.

Auch für die Stadt Erkelenz stellt sich die Frage, ob sie sich um die Mitgliedschaft in der AGFS bemühen soll. Erkelenz bietet ja – wie bereits dargelegt – hinsichtlich Topografie, Siedlungsstruktur und Ausbaustand der Radverkehrsanlagen durchaus günstige Voraussetzungen, um den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr auf eine nennenswerte Höhe zu bringen. Die Mitgliedschaft in der AGFS ist allerdings an eine Reihe von Bedingungen geknüpft. Zusammengefasst ergeben sich für die Stadt Erkelenz folgende Aufgaben:

- Fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen
- Nahmobilität fördern
- Service für den Radverkehr anbieten
- Fahrradfreundliches Klima fördern

Hierzu bedarf es der Formulierung einer klaren kommunalpolitischen Zielsetzung, nämlich

- die Anhebung des Radverkehrsanteils im Modal Split auf 25 % zu erreichen
- eine klare, stringente kommunale Radverkehrspolitik im Sinne von „Radverkehr als System“ (Infrastruktur, Service und Kommunikation sind als gleichwertige Komponenten zu sehen) umzusetzen
- die Ziele einer barrierefreien Stadt und einer Stadt der kurzen Wege (Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung sichern) zu verfolgen.

Dies bedeutet, eine politische Grundsatzentscheidung im genannten Sinne zu treffen und die erforderlichen organisatorischen, personellen und finanziellen Vorkehrungen zu treffen.

In der Anlage E sind die Aufnahmebedingungen im Einzelnen aufgeführt.

Es ist sinnvoll und zu empfehlen, dass sich die Stadt Erkelenz um eine Mitgliedschaft in der AGFS bemüht und einen entsprechenden Aufnahmeantrag formuliert. Grundsätzlich sollten die damit verbundenen Zielsetzungen im Sinne einer weiteren konsequenten Radverkehrsförderung jedoch auch unabhängig vom formalen Status als „Fahrradfreundliche Stadt Erkelenz“ weiter verfolgt werden.

Kosten des Radverkehrsmarketings

Bei der Umsetzung eines Programms zur konsequenten Förderung des Radverkehrs sind für den Bereich des Marketings und der Öffentlichkeitsarbeit folgende Kosten anzusetzen:

- Radfahrerstadtplan (Eigenanteil): 5.000 € einmalig
(Fortschreibung: 2.000 € alle 2 – 3 Jahre)
- Konzeption Logo / Außendarstellung: 3.000 € einmalig
- Veranstaltungen / Materialien: 15.000 € jährlich
- Personalkosten Koordinator / Marketing
(je nach Projektstand) 8.000 - 10.000 € jährlich
- AGFS-Mitgliedschaft: 2.500 € jährlich



Stadt Erkelenz

Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan

2005 - 2008

Anlagenband

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Berthold Böhl

Dipl.-Geogr. Ingrid Mause

Dipl.-Geogr. Jürgen Scholze

Planungshaus

Südstadt

Partnerschaftsgesellschaft
Berthold Böhl & Harald Werner
Ingenieure

Hohenzollernring 38-40
50672 Köln

Telefon 0221 / 207 10-0

Fax 0221 / 207 10-17

info@planungshaus-suedstadt.de

www.planungshaus-suedstadt.de

Verzeichnis der Anlagen

- Anlage A: Bearbeitungsablauf der VEP-Fortschreibung
- Anlage B – 1: Straßenkategorisierung in den Ortsteilen
- Anlage B – 2: Ergebnisse der Kfz-Zählung
- Anlage B – 3: Bewertung der Verkehrsqualität potenzieller Kreisverkehrsplätze
- Anlage C Parkraumerhebung Erkelenz Kernstadt März 2005
- Anlage D – 1: Darstellung der Wegweisungstafeln Parkleitsystem nach Standorten
- Anlage D – 2: Übersicht Wegweiserstandorte
- Anlage E: Aufnahmekriterien für die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kreise,
Städte und Gemeinden“ (AGFS)

Anlage A**Bearbeitungsablauf der VEP-Fortschreibung**

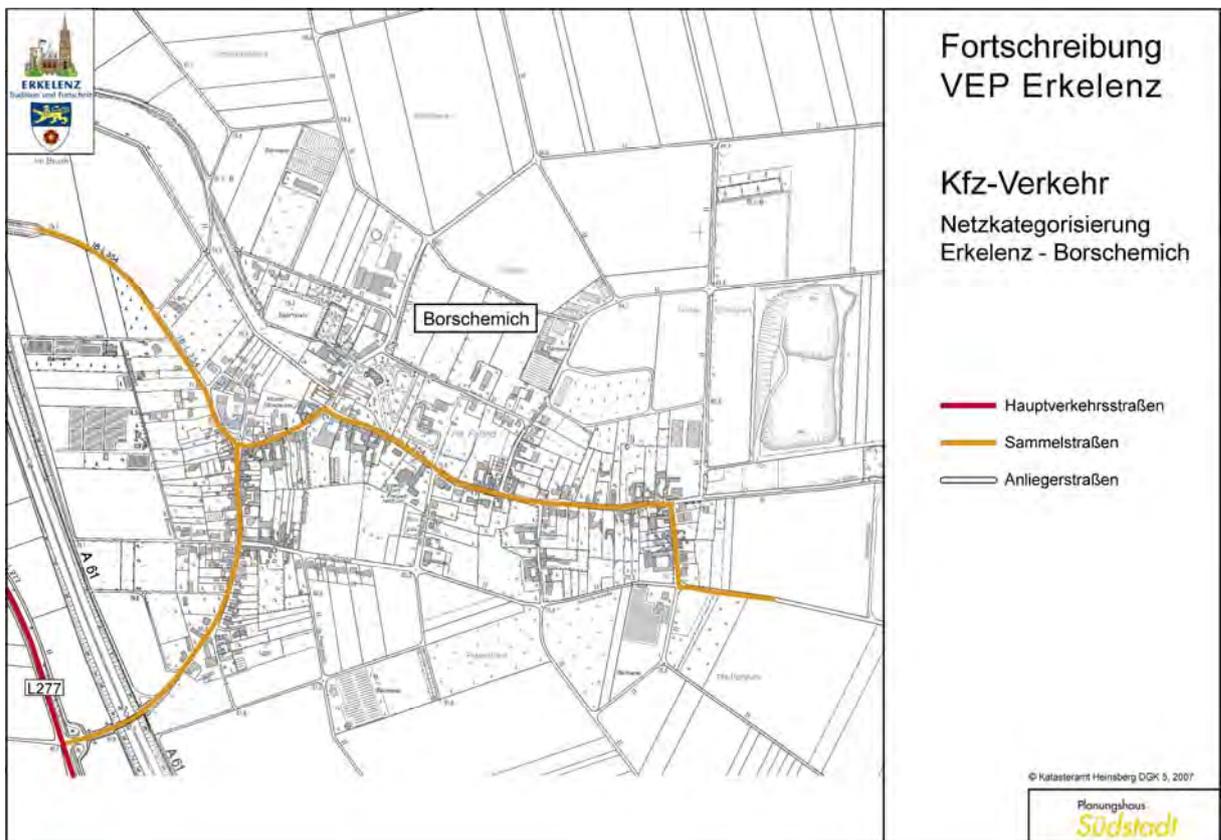
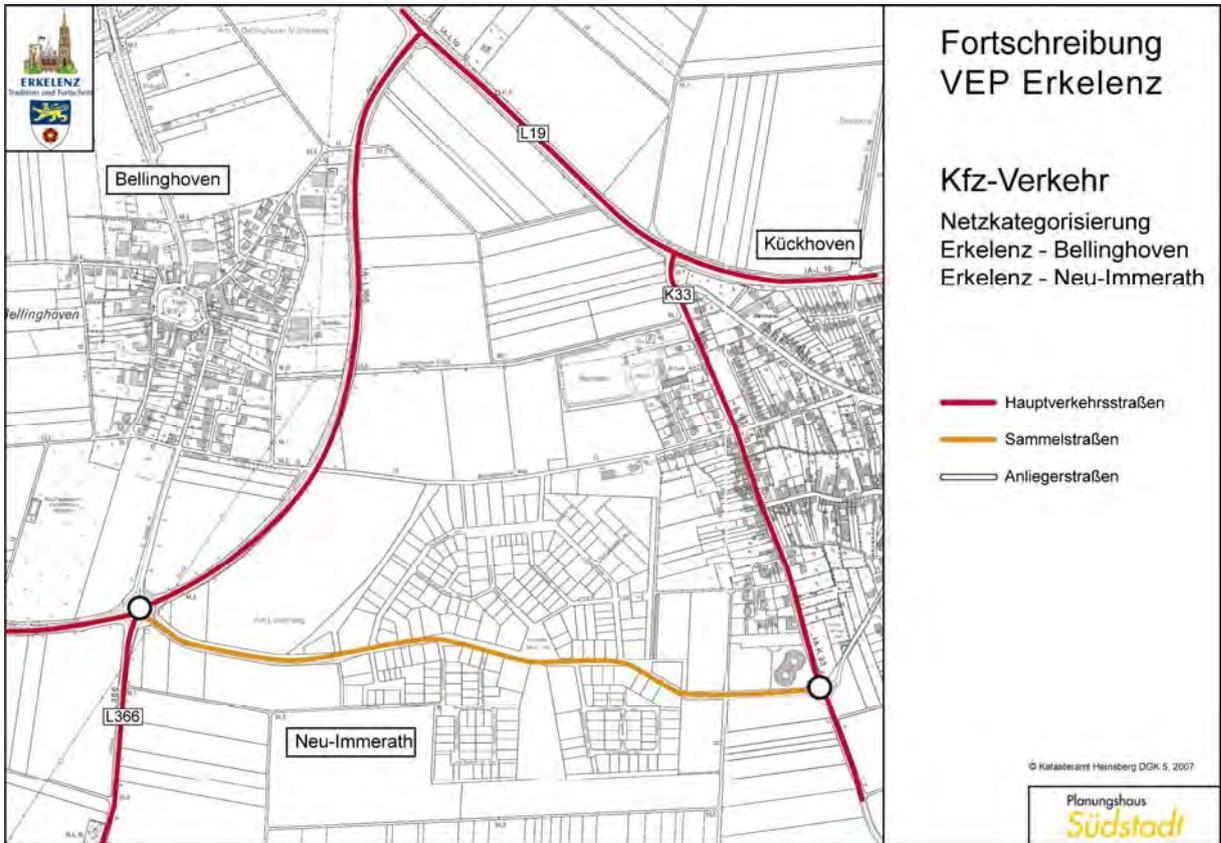
Beschluss zur Fortschreibung des VEP 1995 und Auftragserteilung an Verkehrsplanungsbüros	
Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung	03.02.2004
Bericht zur Fortschreibung des VEP 1995 - Arbeitsschwerpunkte und Zeitplan, Grundlagen und Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung,	
Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung	21.06.2005
Bericht zur Parkraumerhebung Erkelenz Kernstadt (Kapitel C)	
Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung	21.06.2005
Bericht zur Modifizierung der Parkraumbewirtschaftung Erkelenz Kernstadt (Kapitel C)	
Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung	08.11.2005
Bericht zum Parkleitsystem Erkelenz Kernstadt (Kapitel D)	
Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung	06.12.2005
Beschluss zum Ruhenden Verkehr Erkelenz Kernstadt (Kapitel C)	
Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung	28.03.2006
Beschluss zum Parkleitsystem Erkelenz Kernstadt (Kapitel D)	
Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung	28.03.2006
Bericht zum Kraftfahrzeugverkehr - Problemanalyse und verkehrliche Situation, Verkehrsprognose, Verkehrskonzept sowie Überprüfung der funktionalen Gliederung des Straßennetzes und Überprüfung der Leistungsfähigkeit einzelner Knotenpunkte und der Einsatzmöglichkeiten von Kreisverkehren (Kapitel B)	
Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung	12.09.2006
Beschluss zum Kraftfahrzeugverkehr (Kapitel B)	
Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung	07.11.2006
Hauptausschuss	08.11.2006
Rat	20.12.2006
Bericht zum Radverkehr (Kapitel E)	
Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung	12.12.2006
Beschluss zum Radverkehr (Kapitel E)	
Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung	08.04.2008
Hauptausschuss	09.04.2008
Rat	16.04.2008

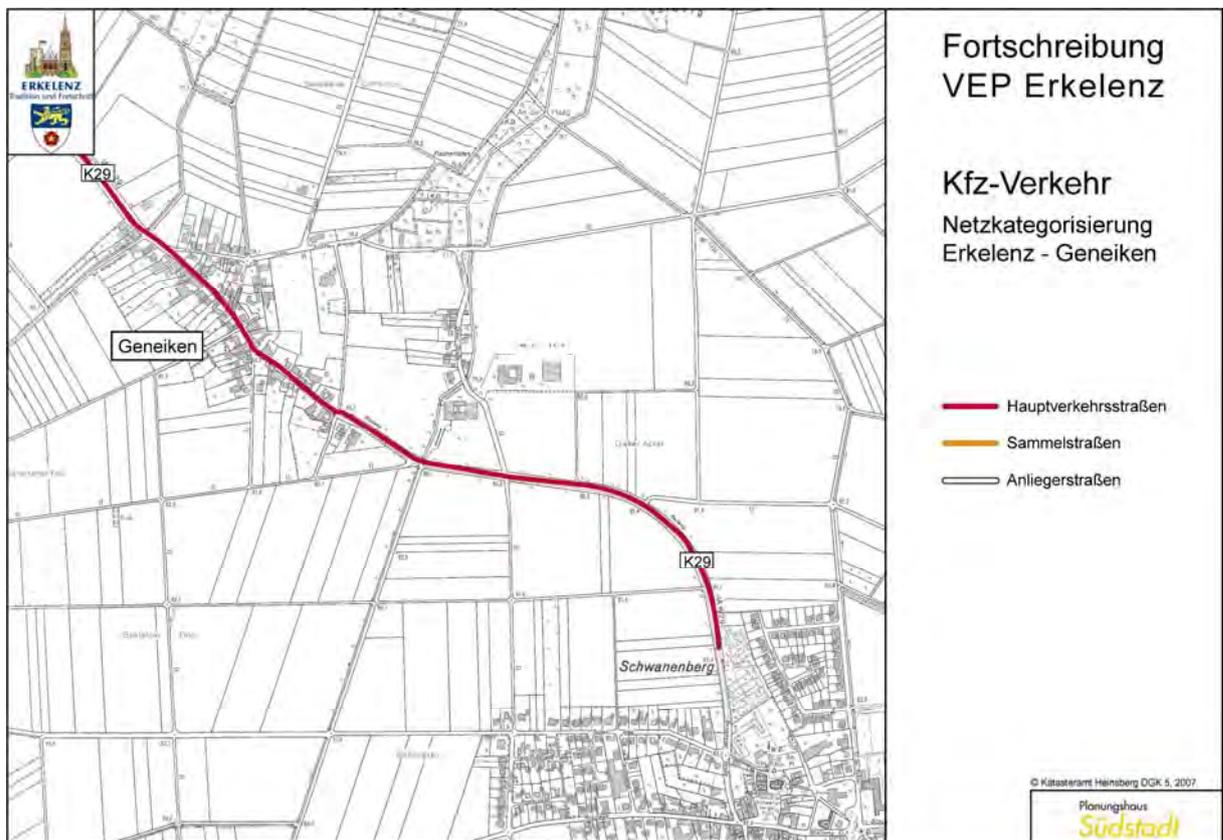
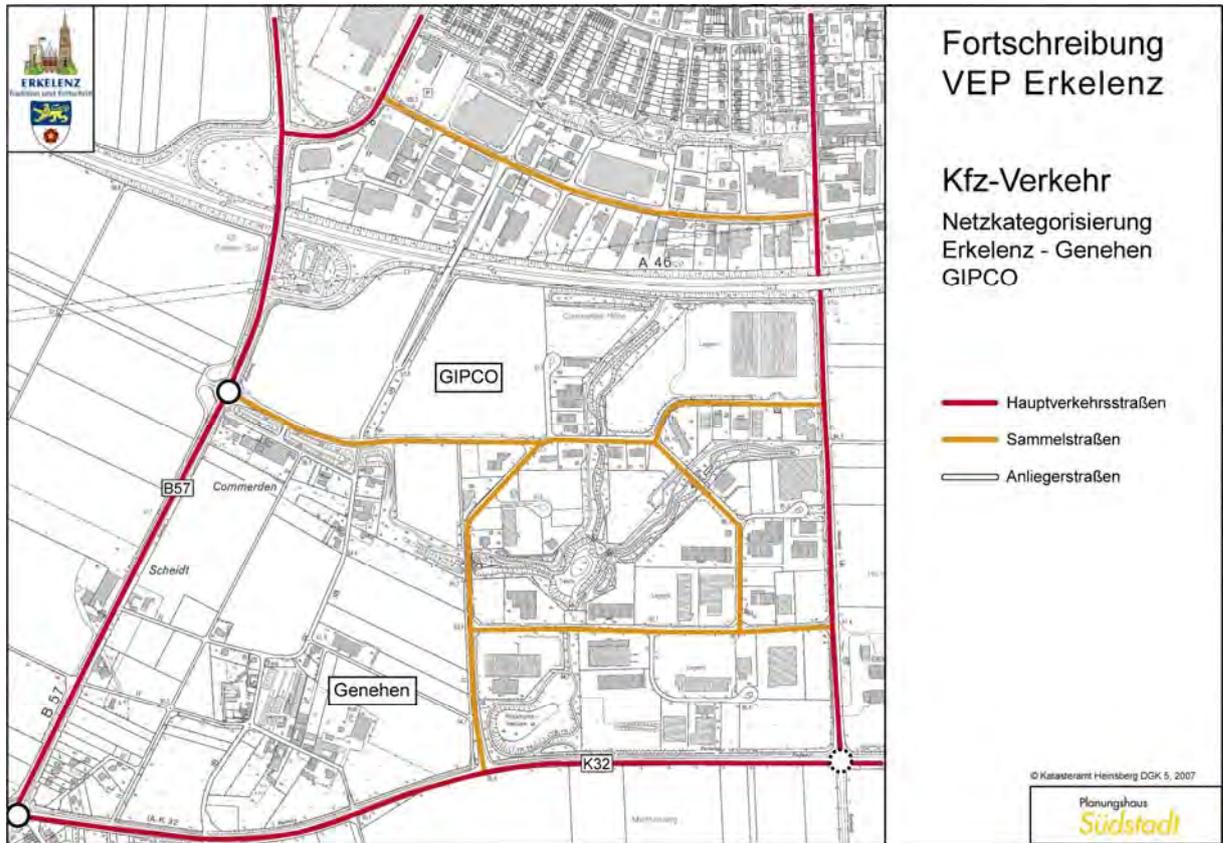
Anlagen Teil B – Kfz-Verkehr

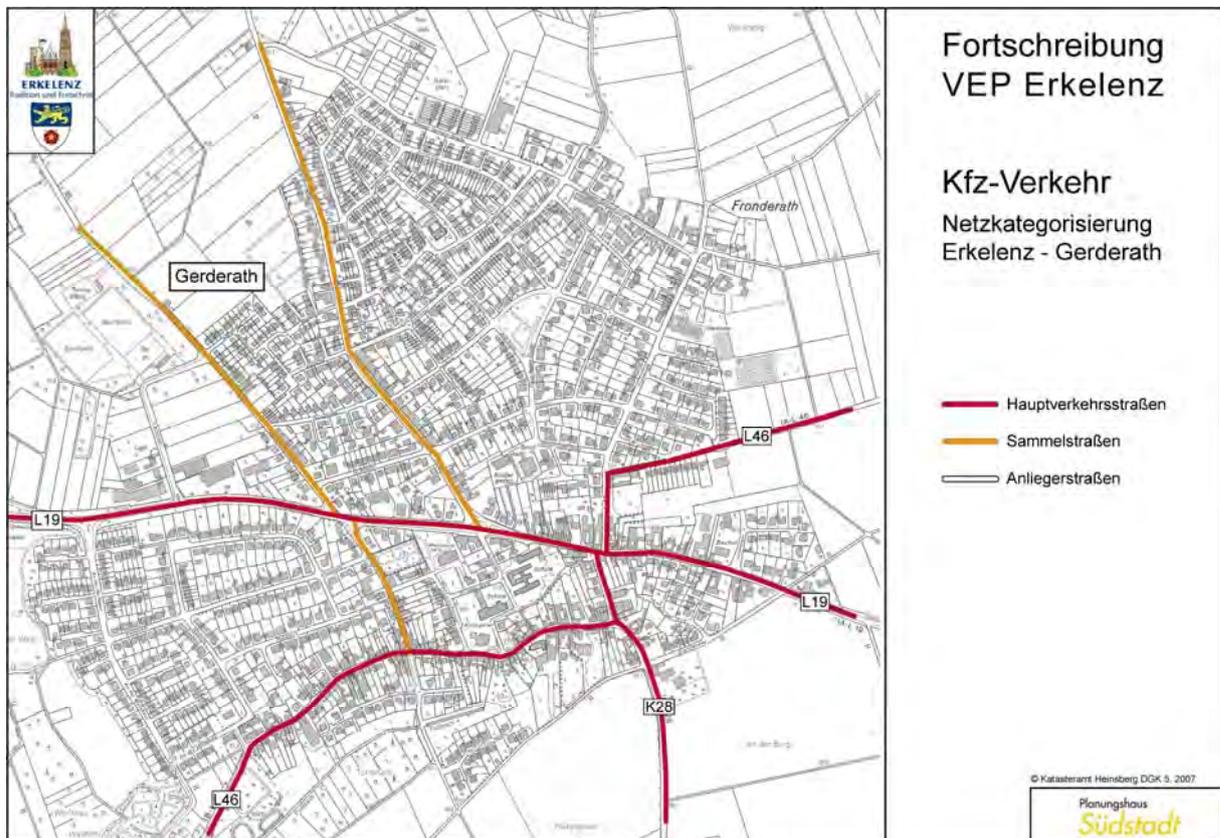
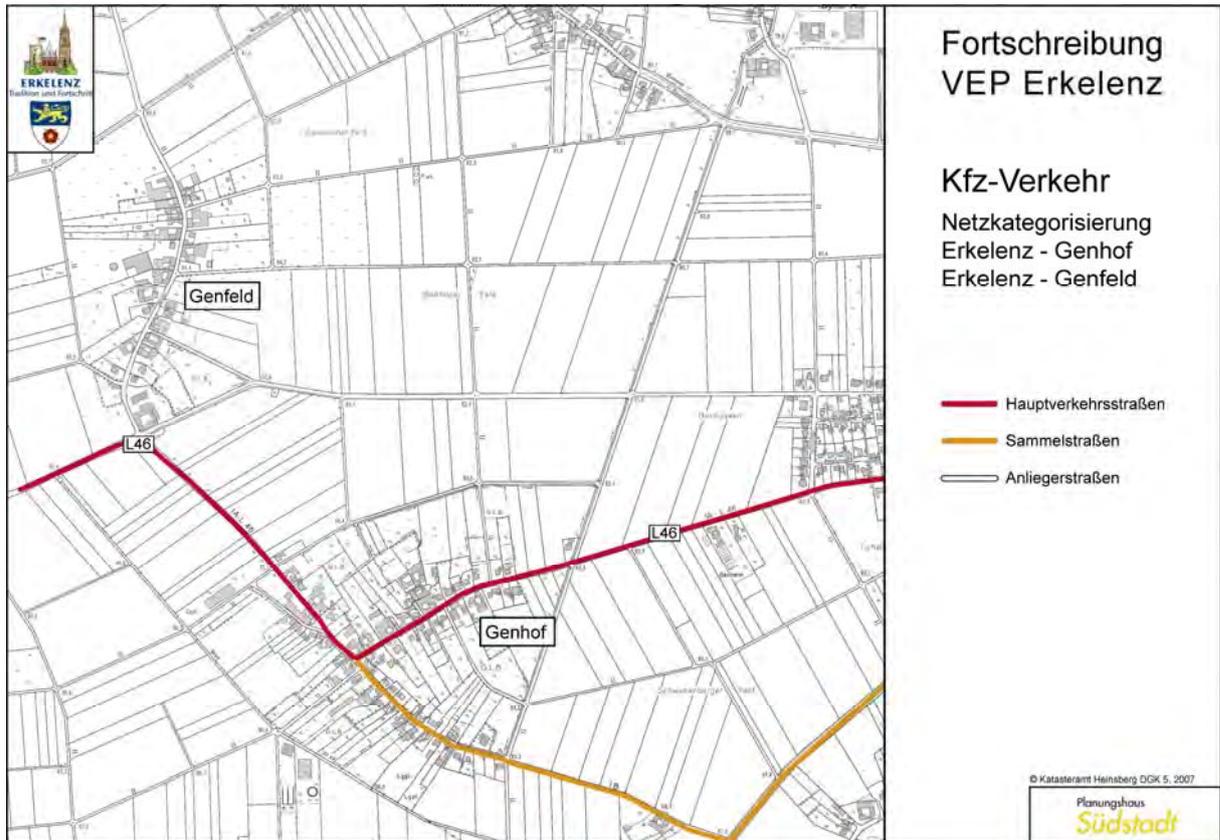
Anlage B – 1: Straßenkategorisierung in den Ortsteilen	2
Anlage B – 2: Ergebnisse der Kfz-Zählung	17
Anlage B – 3: Bewertung der Verkehrsqualität potenzieller Kreisverkehrsplätze	60

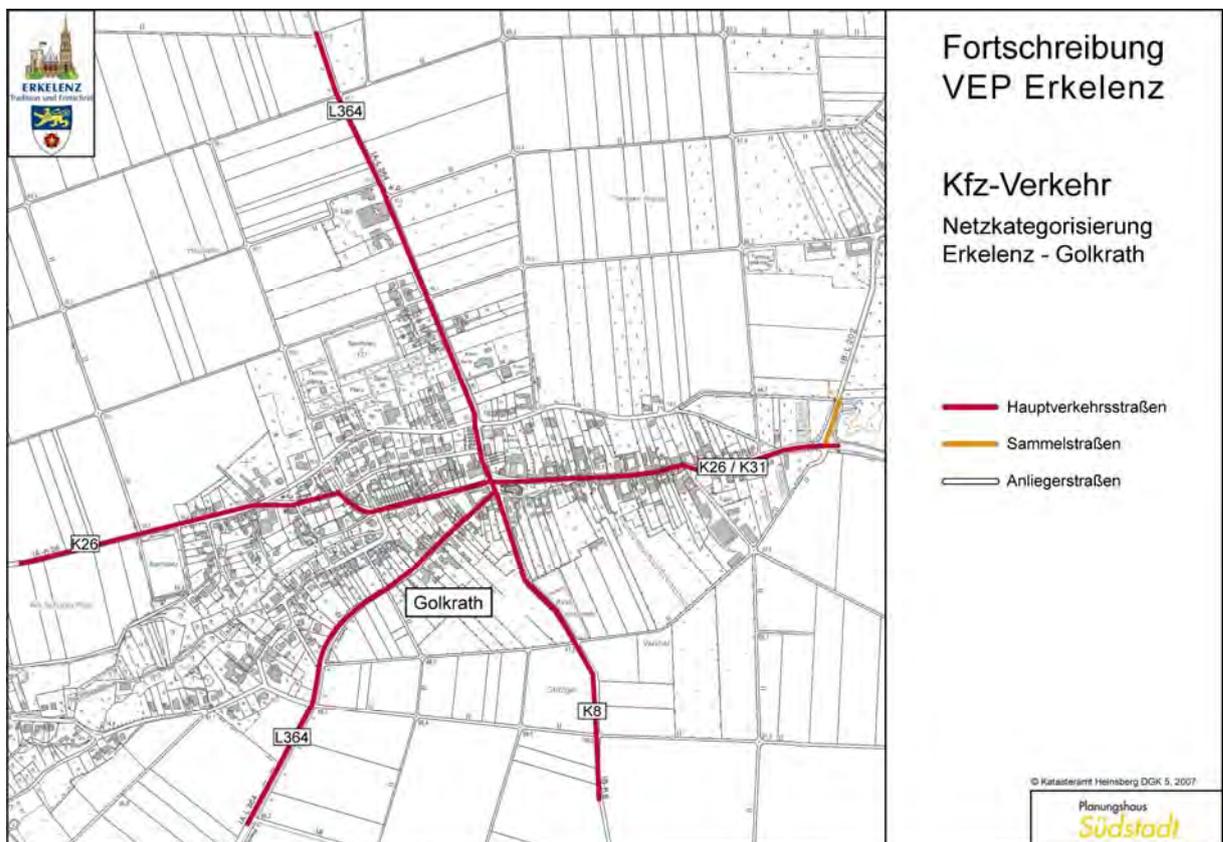
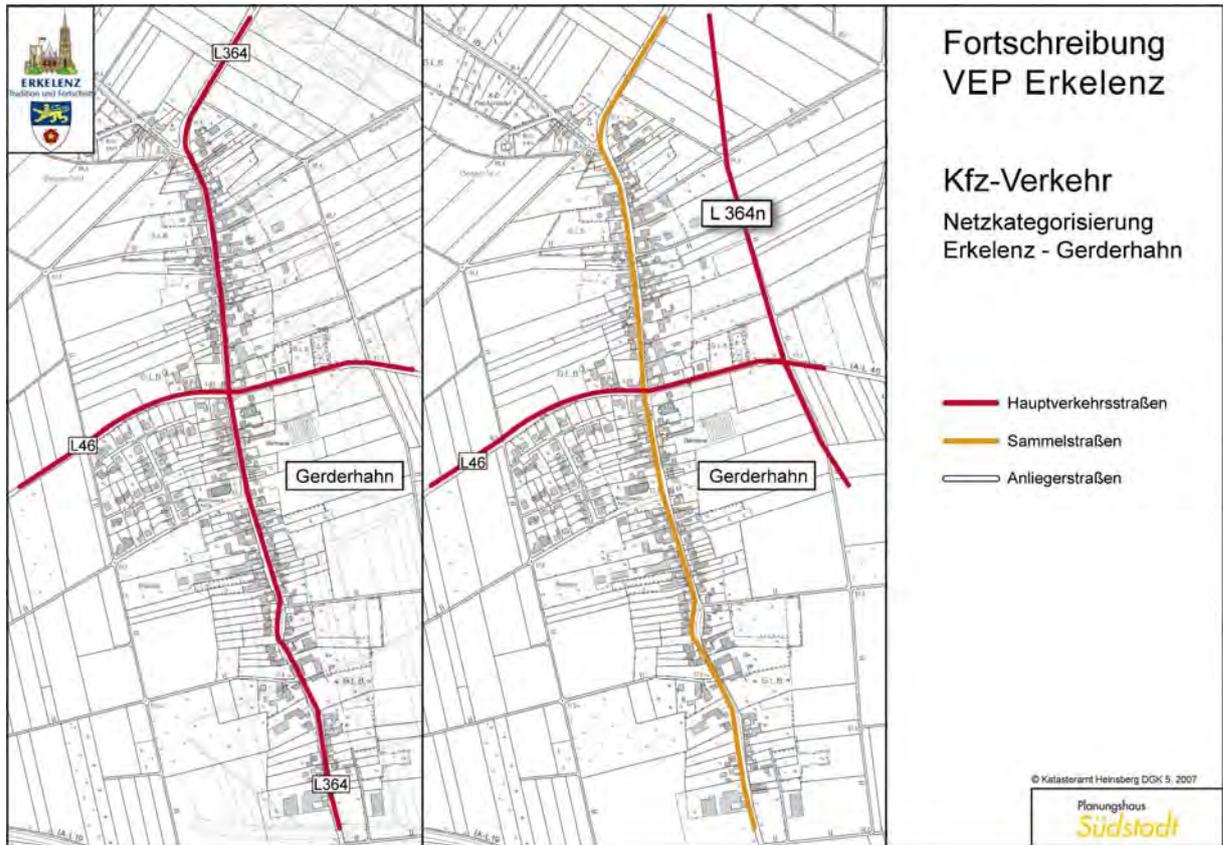
Anlage B – 1**Straßenkategorisierung in den Ortsteilen****Übersicht Ortsteile**

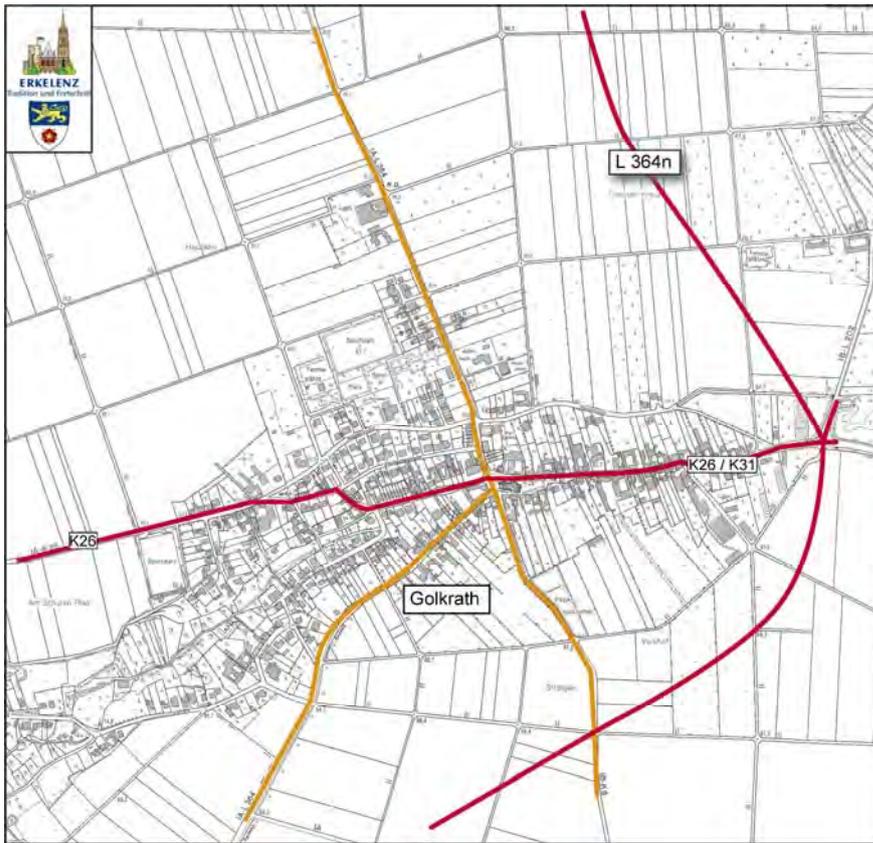
Bellinghoven / Neu Immerath.....	3
Borschemich.....	3
Genehen / GIPCO	4
Geneiken	4
Genhof / Genfeld	5
Gerderath	5
Gerderhahn.....	6
Golkrath	6
Granterath	7
Hetzerath	8
Holzweiler	8
Houverath	9
Immerath / Lützerath / Pesch.....	9
Katzem / Kleinbouslar.....	10
Keyenberg / Berverath.....	10
Kuckum / Unterwestrich.....	11
Kückhoven.....	12
Lövenich	12
Matzerath / Hoven	13
Neu Borschemich	13
Oerath.....	14
Schwanenberg / Grambusch	14
Tenholt.....	15
Terheeg / Wockerath	15
Venrath / Kaulhausen	16











Fortschreibung VEP Erkelenz

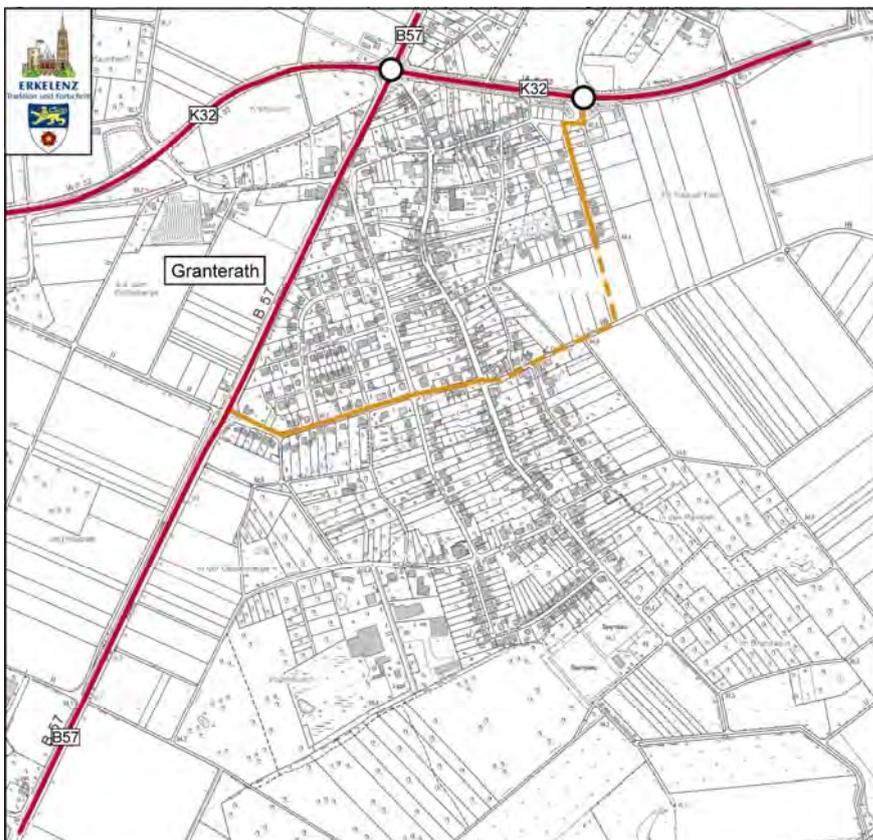
Kfz-Verkehr
Netzkategorisierung
Erkelenz - Golkrath

mit L 364n

- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen
- Anliegerstraßen

© Katasteramt Heinsberg DGK 5, 2007

Planungshaus
Südstadt



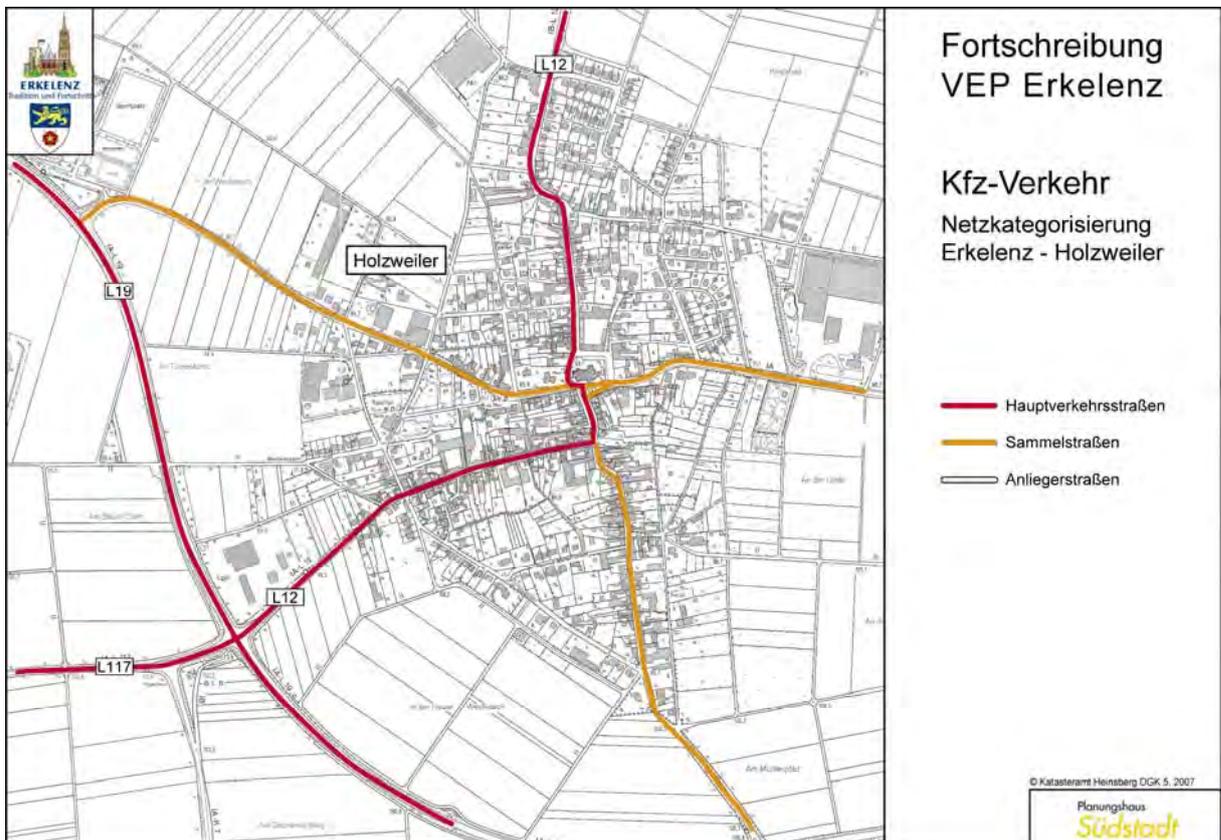
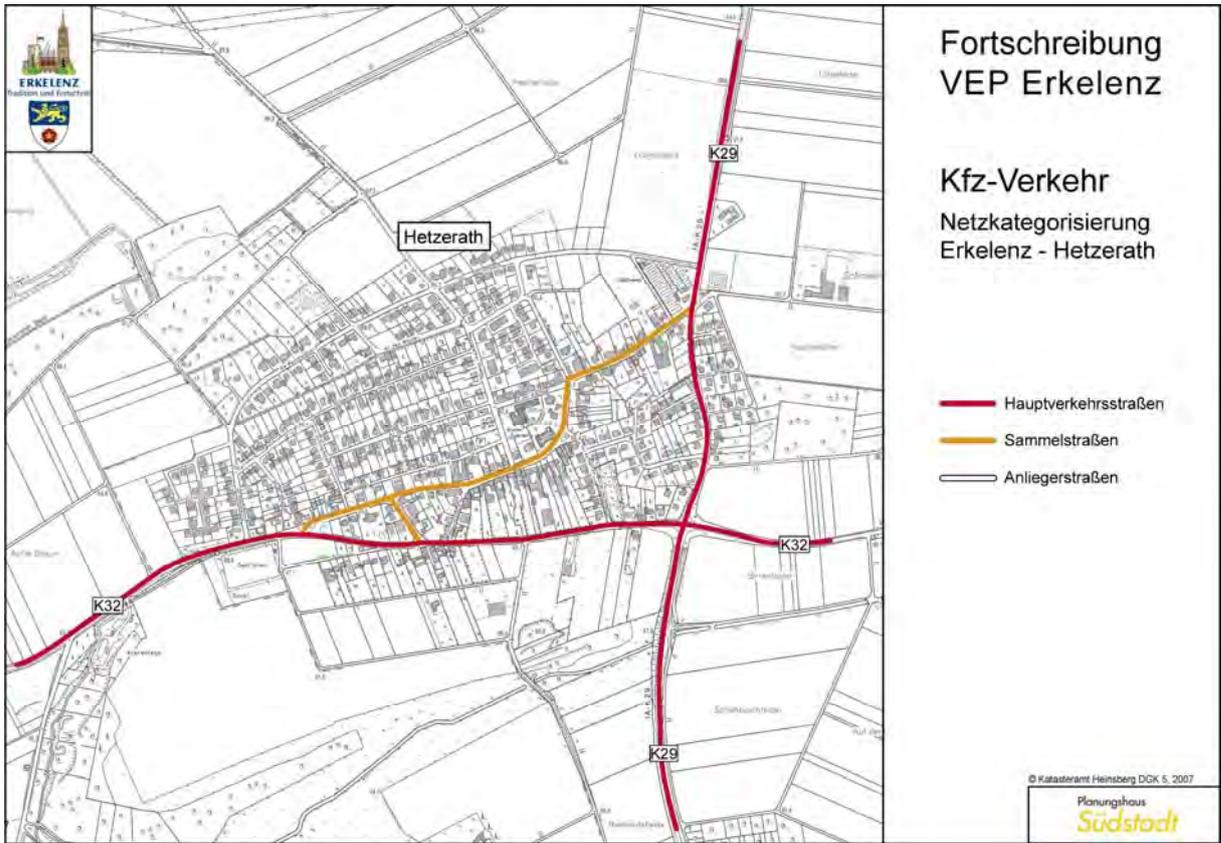
Fortschreibung VEP Erkelenz

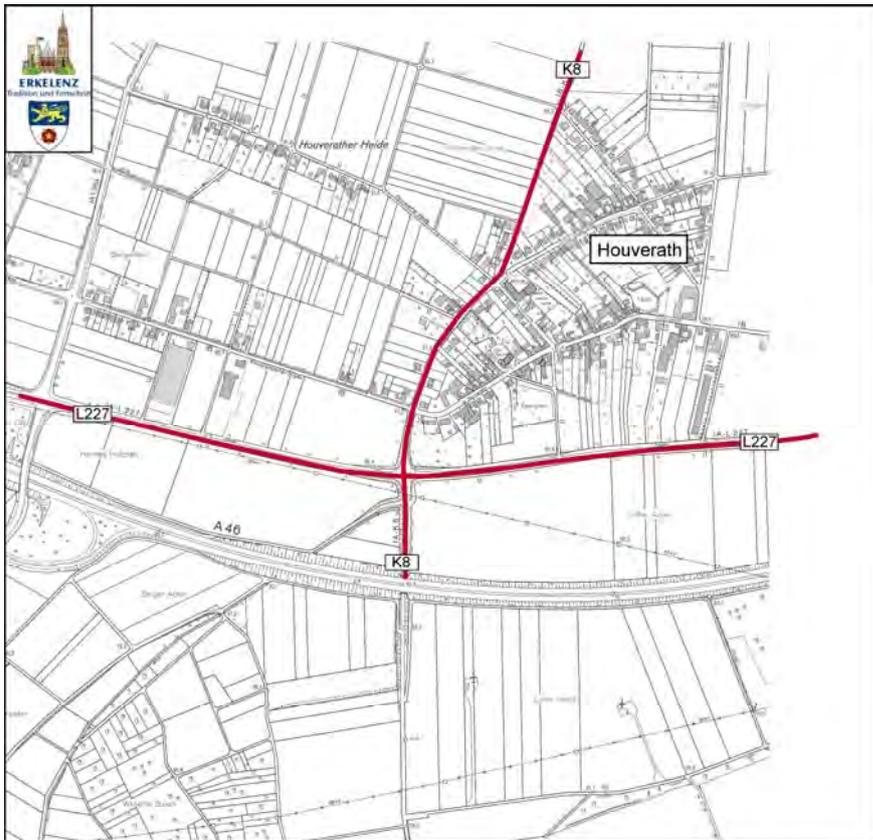
Kfz-Verkehr
Netzkategorisierung
Erkelenz - Granterath

- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen
- Anliegerstraßen

© Katasteramt Heinsberg DGK 5, 2007

Planungshaus
Südstadt





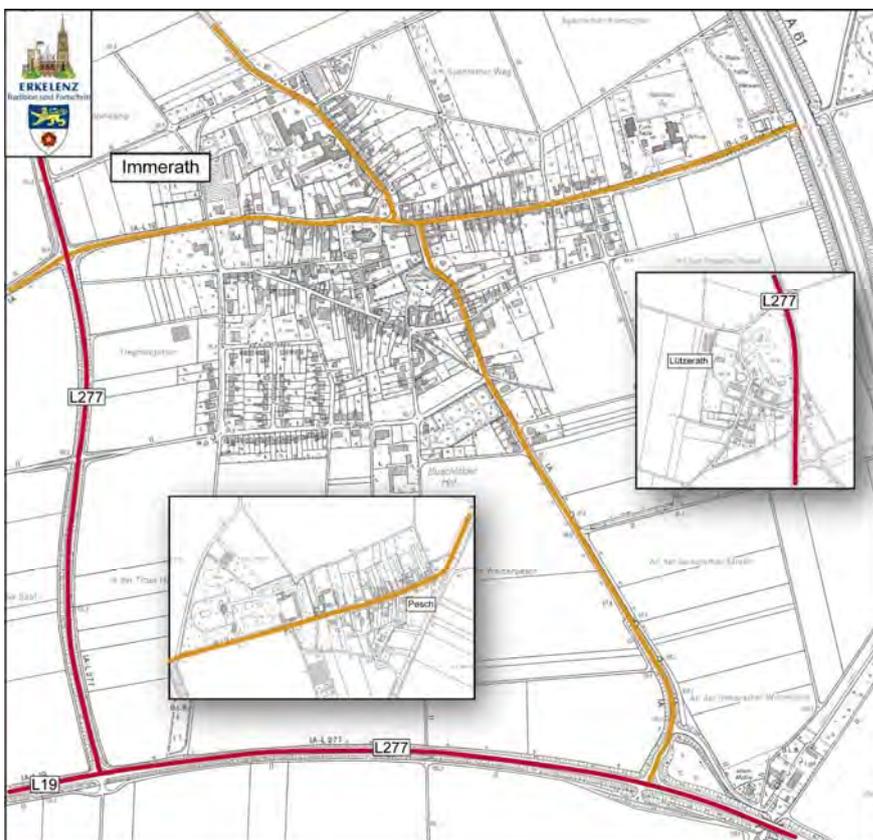
Fortschreibung VEP Erkelenz

Kfz-Verkehr
Netz kategorisierung
Erkelenz - Houverath

- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen
- Anliegerstraßen

© Katasteramt Hünzberg DGK 5, 2007

Planungshaus
Südstadt



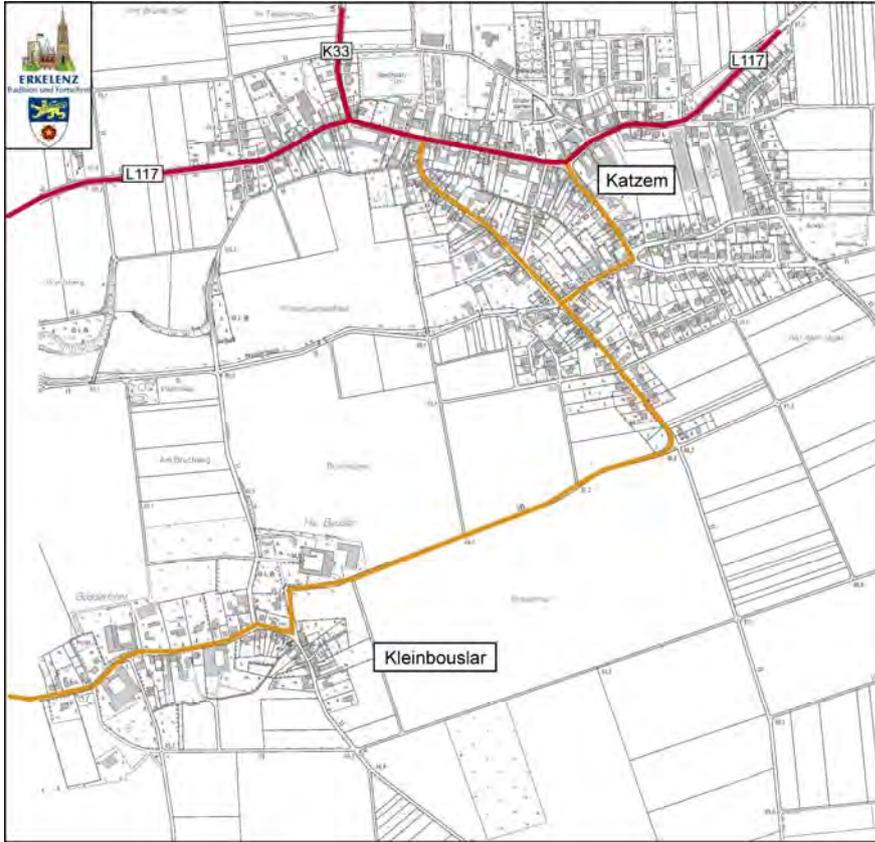
Fortschreibung VEP Erkelenz

Kfz-Verkehr
Netz kategorisierung
Erkelenz - Immerath

- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen
- Anliegerstraßen

© Katasteramt Hünzberg DGK 5, 2007

Planungshaus
Südstadt



Fortschreibung VEP Erkelenz

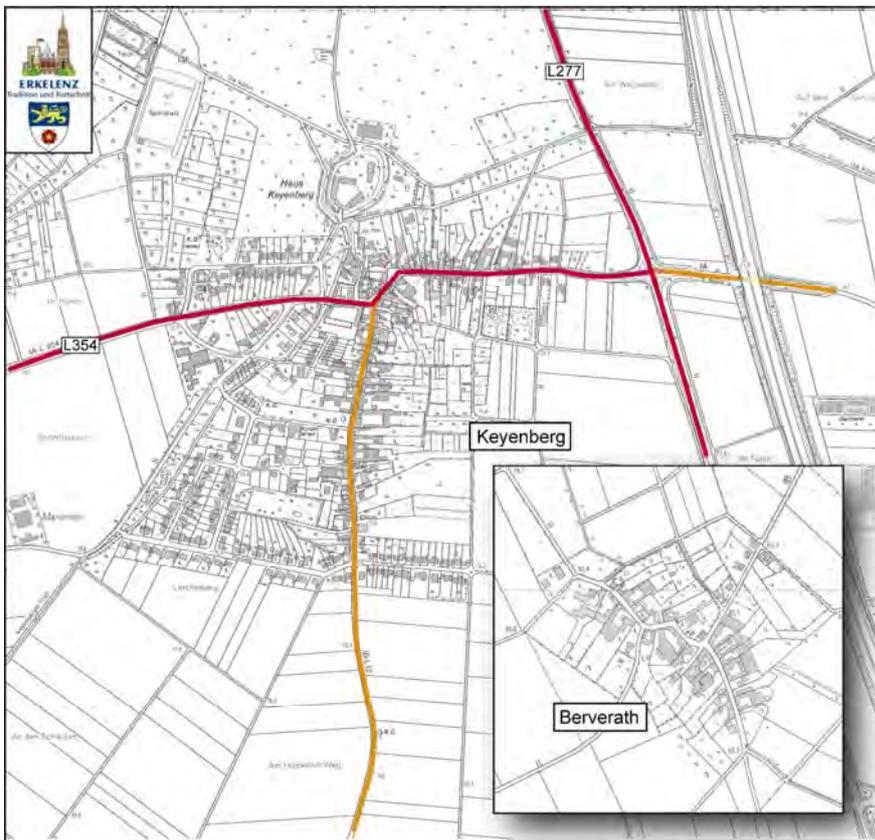
Kfz-Verkehr

Netzkategorisierung
Erkelenz - Katzem
Erkelenz - Kleinbouslar

- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen
- Anliegerstraßen

© Katasteramt Heinsberg DGK 5, 2007

Planungshaus
Südstadt



Fortschreibung VEP Erkelenz

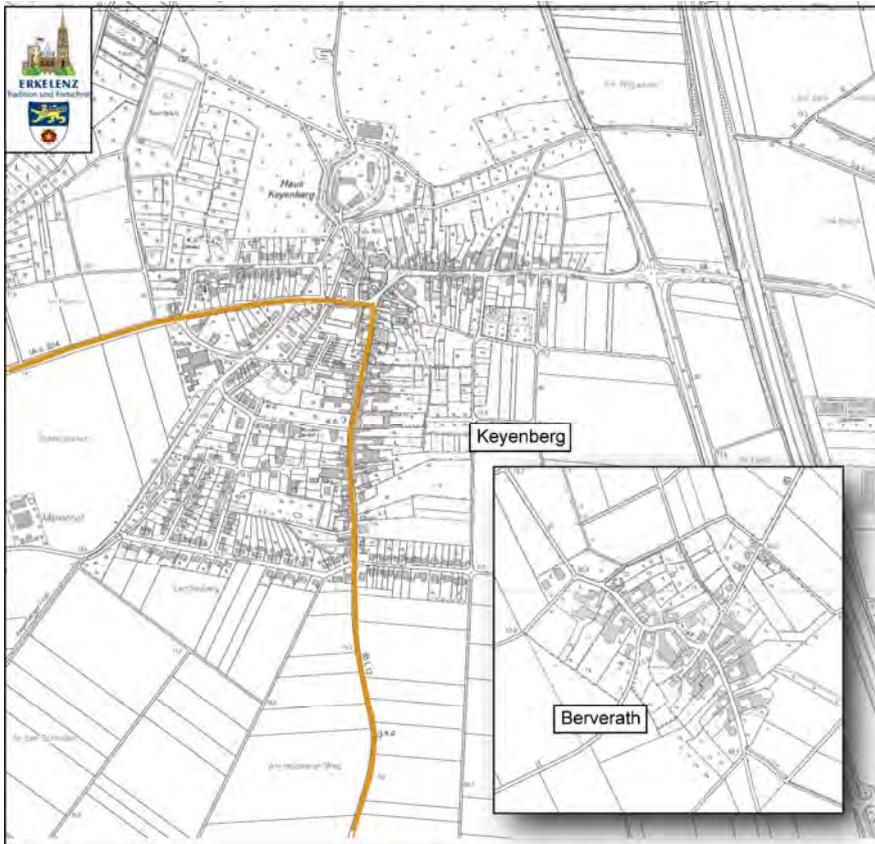
Kfz-Verkehr

Netzkategorisierung
Erkelenz - Keyenberg
Erkelenz - Berverath

- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen
- Anliegerstraßen

© Katasteramt Heinsberg DGK 5, 2007

Planungshaus
Südstadt



Fortschreibung VEP Erkelenz

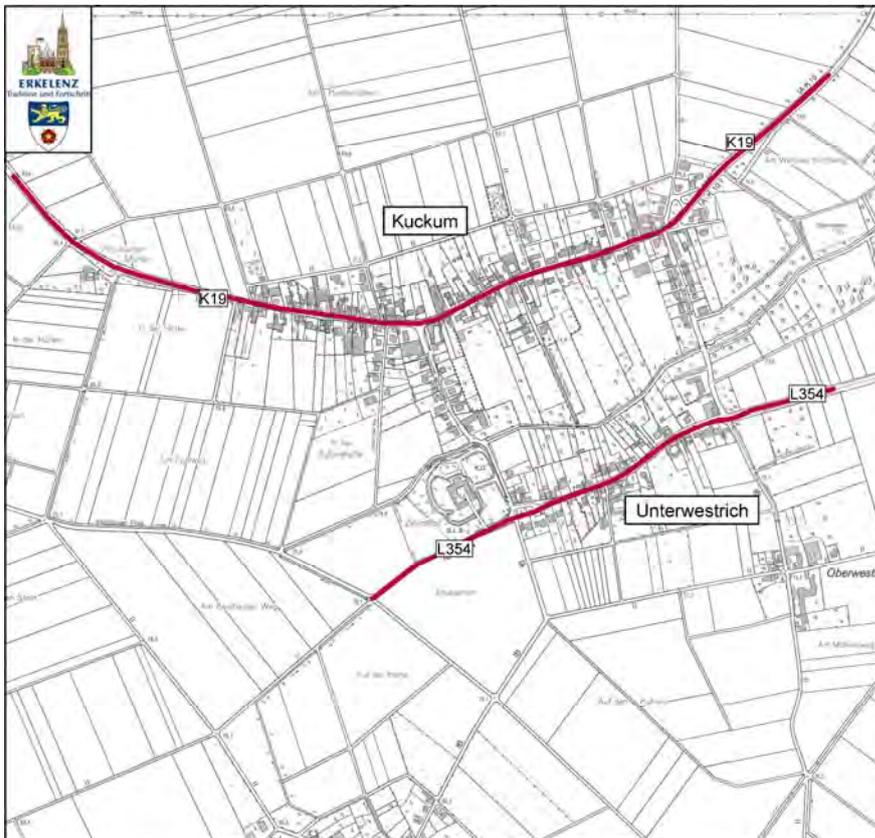
Kfz-Verkehr
 Netzkategorisierung
 Erkelenz - Keyenberg
 Erkelenz - Berverath

(2017)

- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen
- Anliegerstraßen

© Katasteramt Heinsberg DGK 5, 2007

Planungshaus
Südstadt



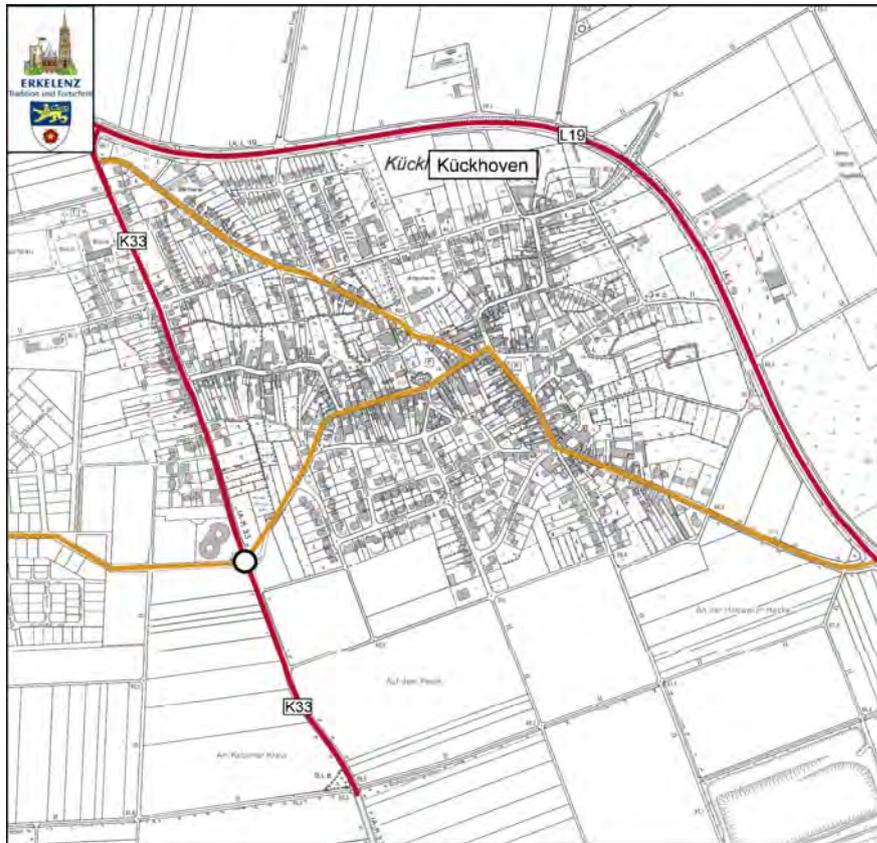
Fortschreibung VEP Erkelenz

Kfz-Verkehr
 Netzkategorisierung
 Erkelenz - Kuckum
 Erkelenz - Unterwestrich

- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen
- Anliegerstraßen

© Katasteramt Heinsberg DGK 5, 2007

Planungshaus
Südstadt



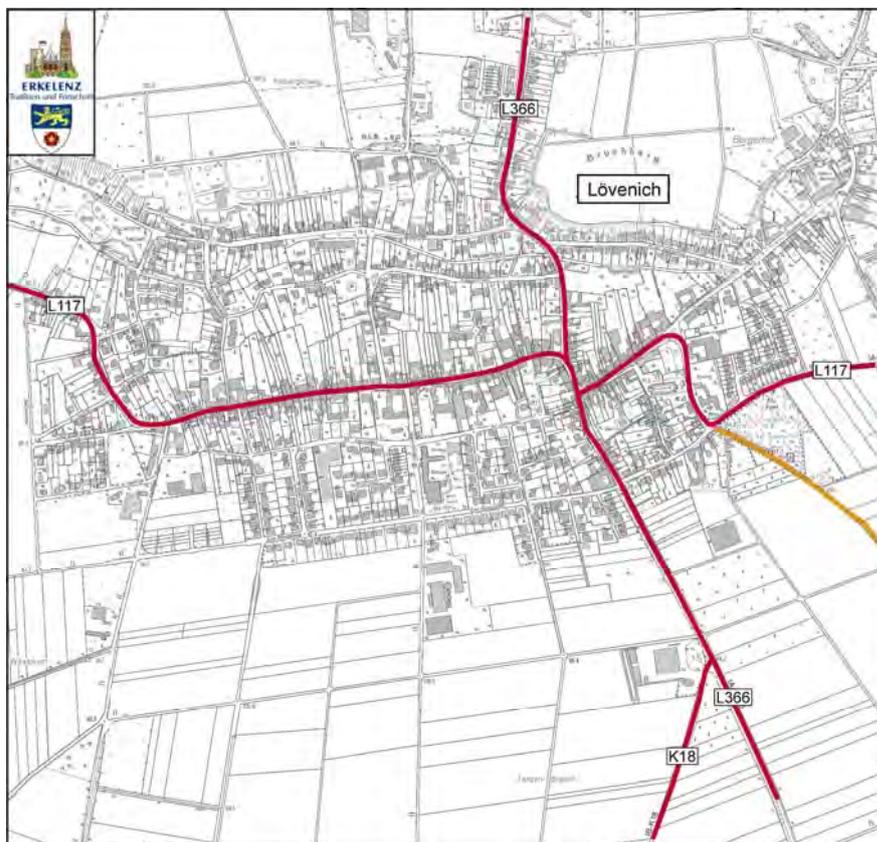
Fortschreibung VEP Erkelenz

Kfz-Verkehr
Netzkategorisierung
Erkelenz - Kückhoven

- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen
- Anliegerstraßen

© Katasteramt Heinsberg DGK 5, 2007

Planungshaus
Südstadt



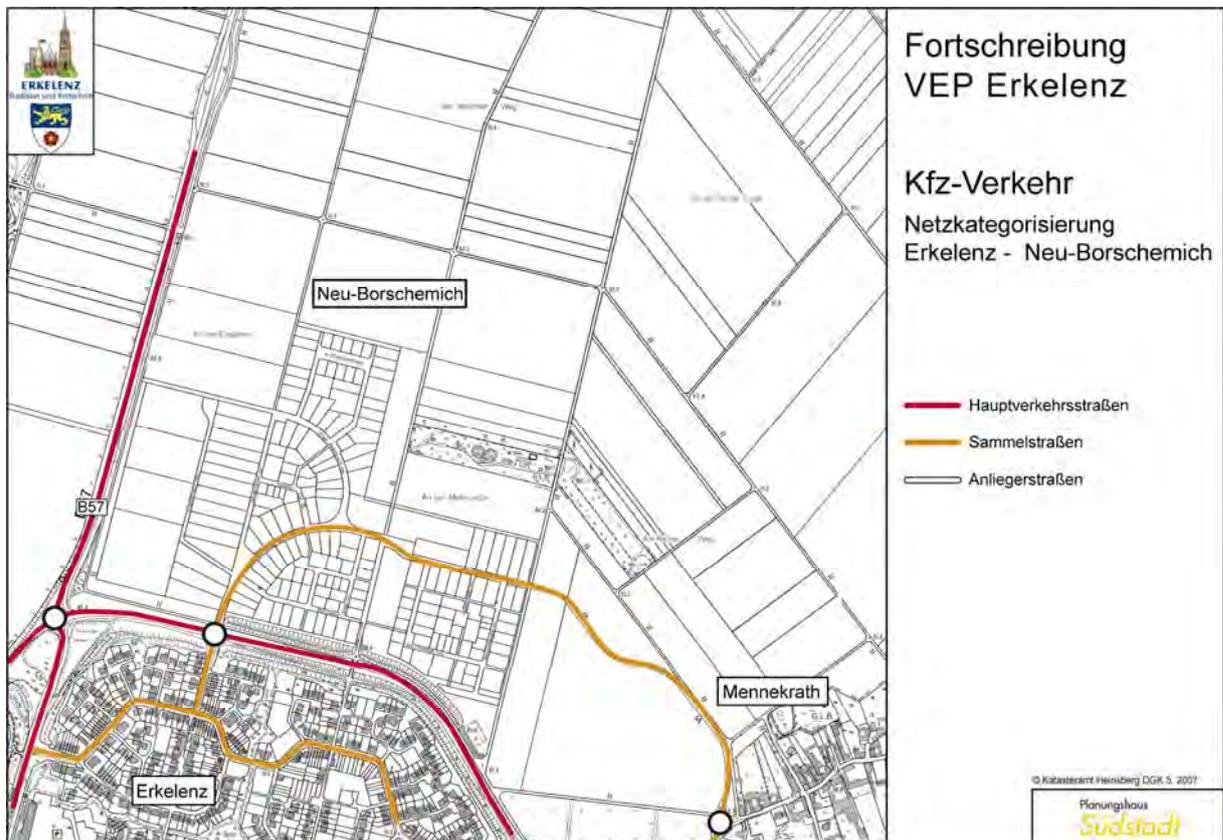
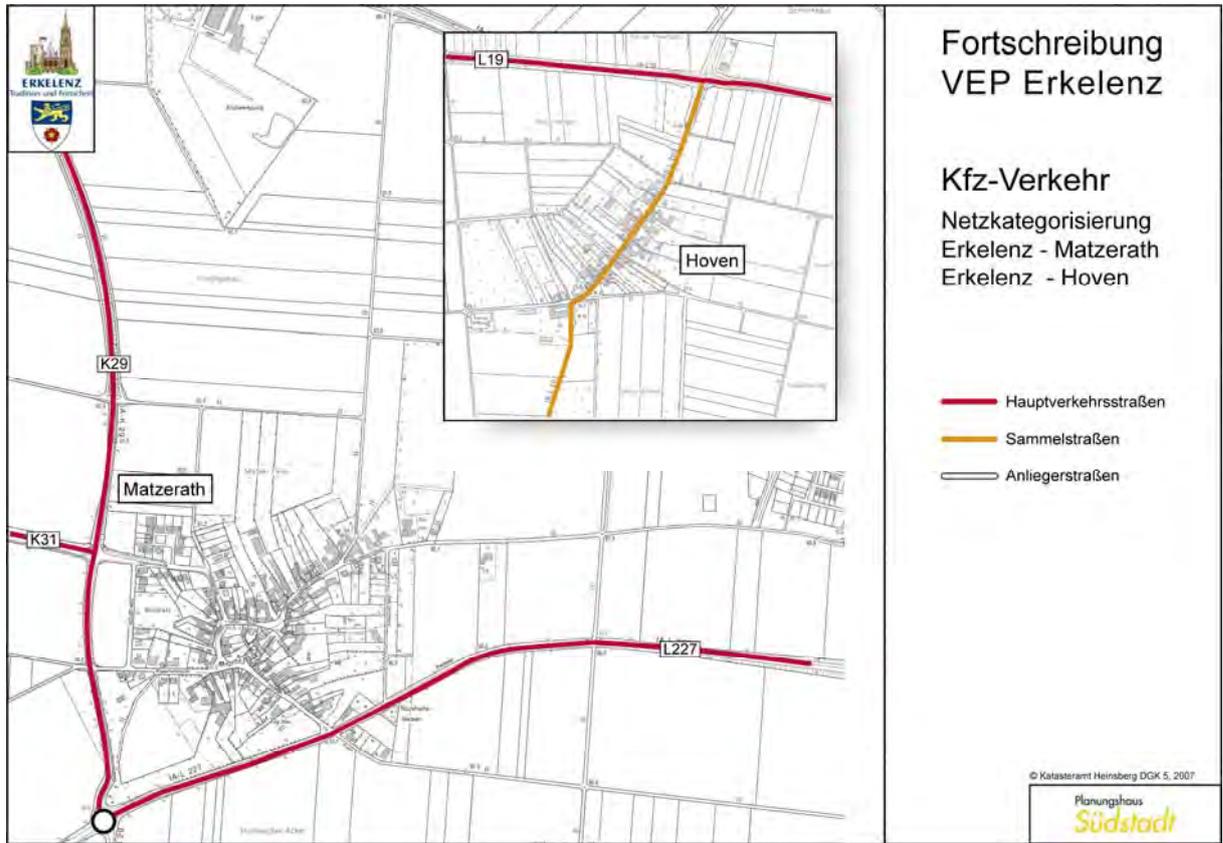
Fortschreibung VEP Erkelenz

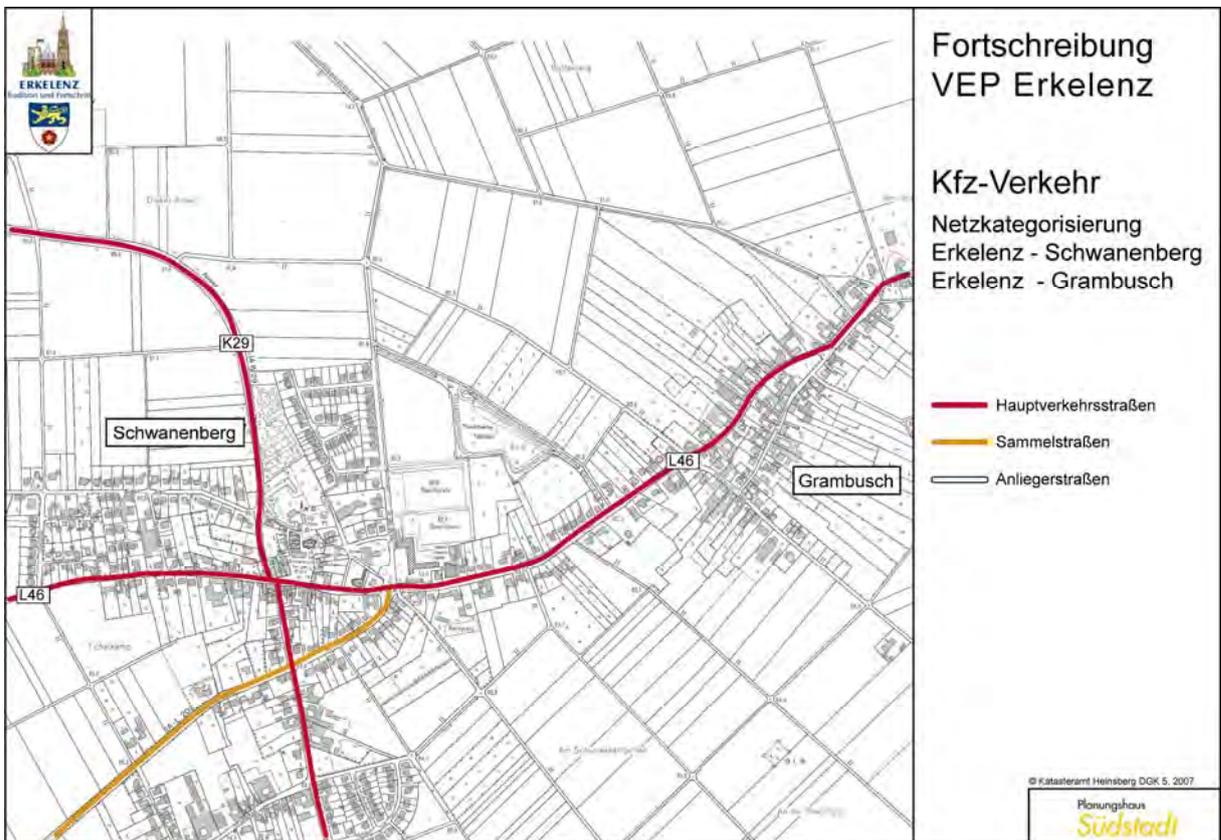
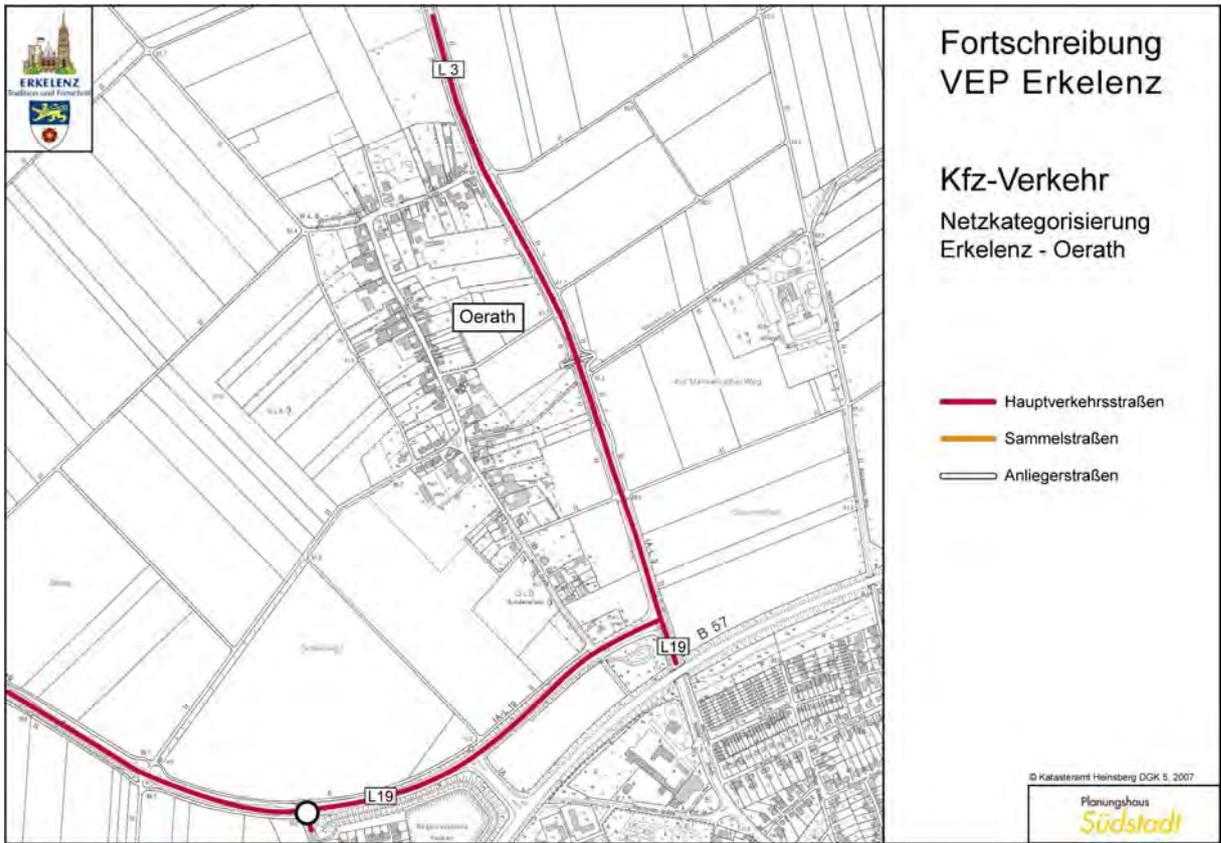
Kfz-Verkehr
Netzkategorisierung
Erkelenz - Lövenich

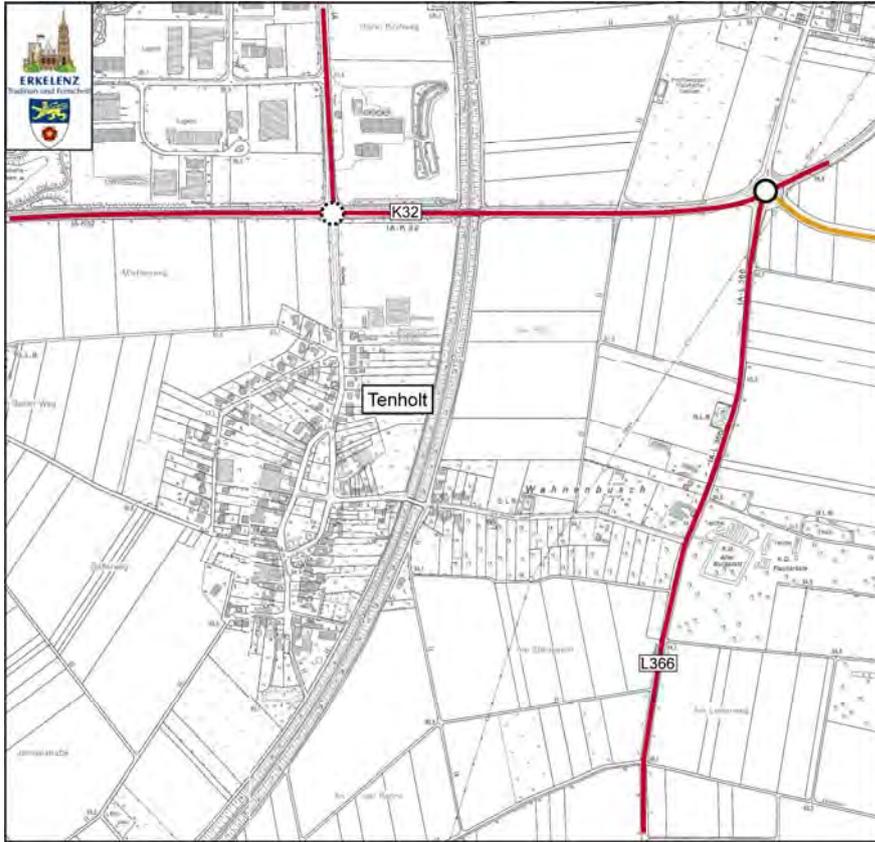
- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen
- Anliegerstraßen

© Katasteramt Heinsberg DGK 5, 2007

Planungshaus
Südstadt







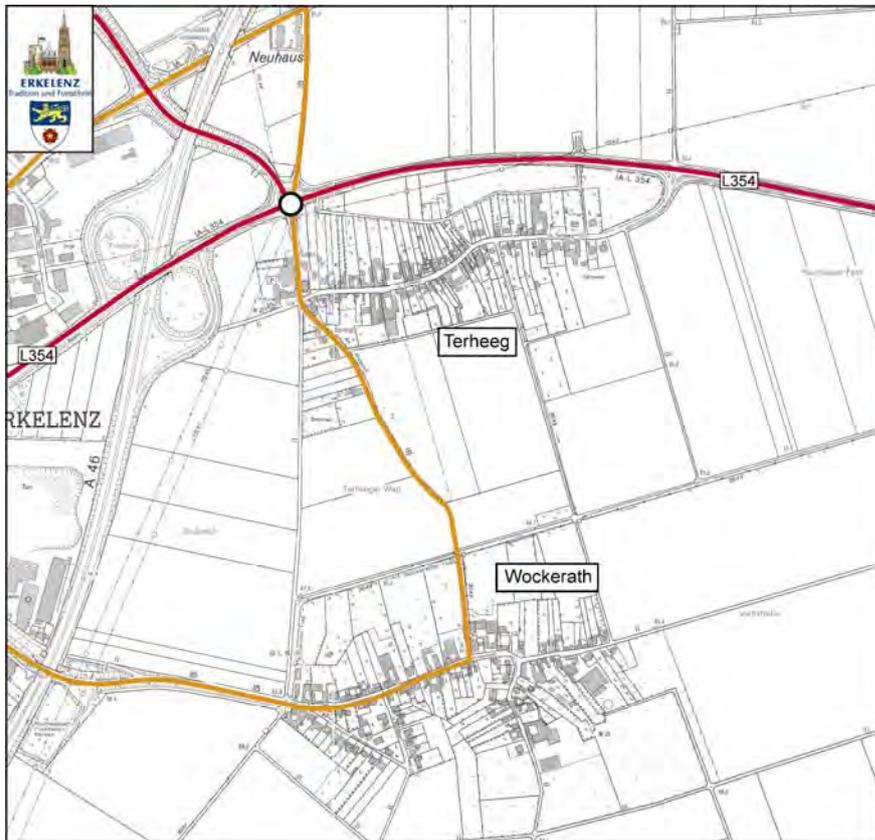
Fortschreibung
VEP Erkelenz

Kfz-Verkehr
Netzkategorisierung
Erkelenz - Tenholt

- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen
- Anliegerstraßen

© Katasteramt Heinsberg DGK 5, 2007

Planungshaus
Südstadt



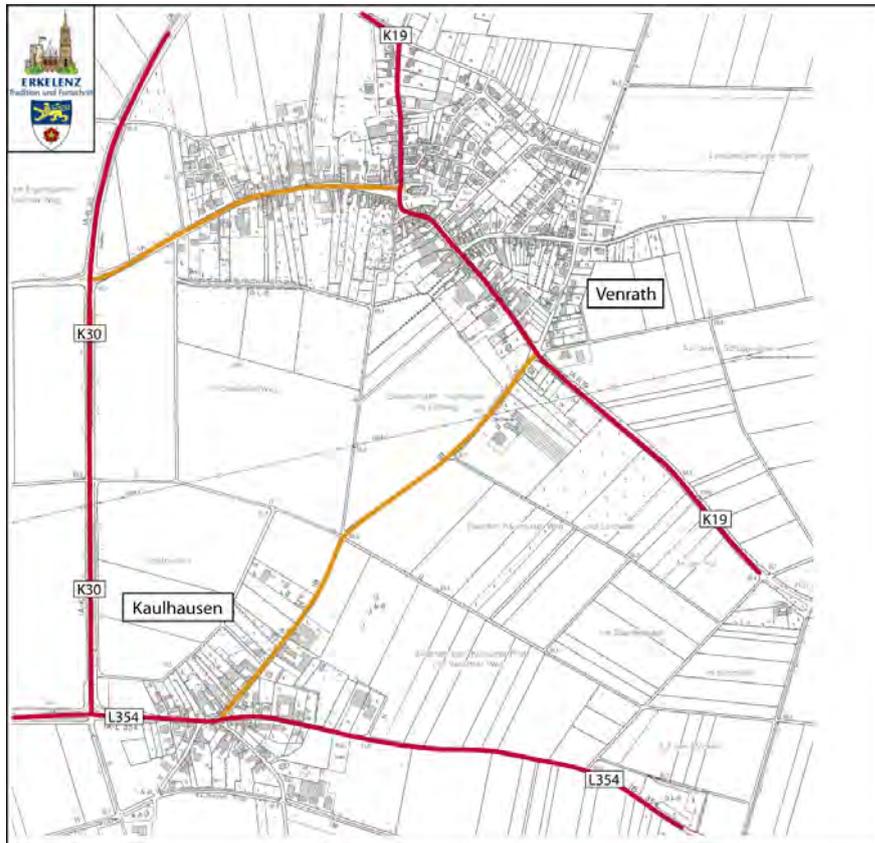
Fortschreibung
VEP Erkelenz

Kfz-Verkehr
Netzkategorisierung
Erkelenz - Terheeg
Erkelenz - Wockerath

- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen
- Anliegerstraßen

© Katasteramt Heinsberg DGK 5, 2007

Planungshaus
Südstadt



Fortschreibung VEP Erkelenz

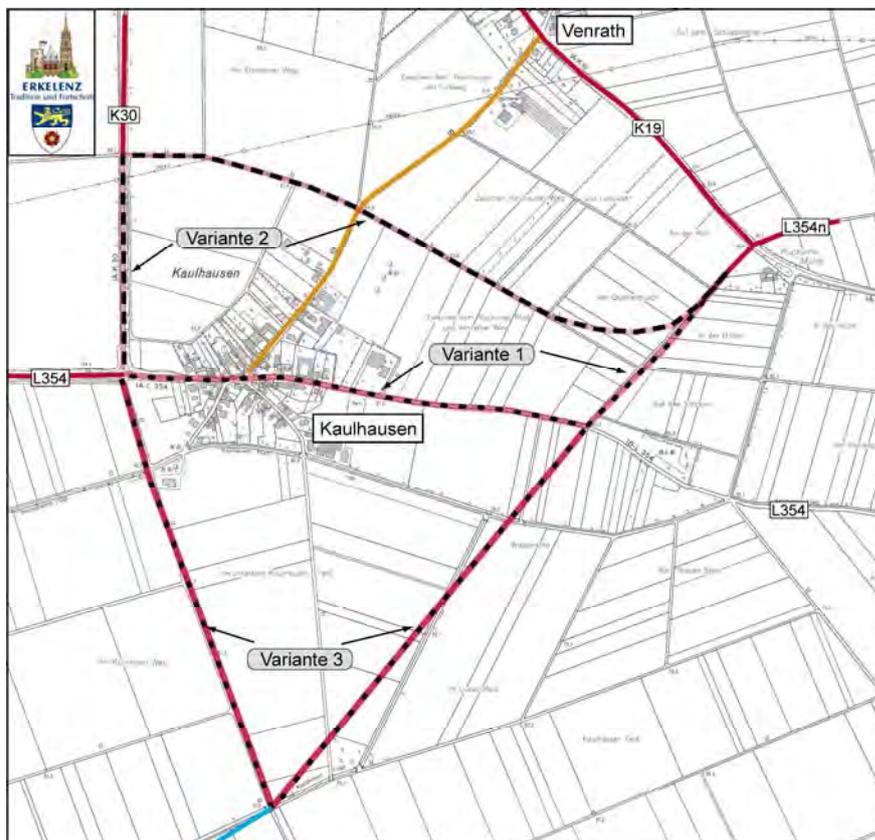
Kfz-Verkehr
 Netzkategorisierung
 Erkelenz - Venrath
 Erkelenz - Kaulhausen

- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen
- Anliegerstraßen

© Vermessungs- und Katasternamt
 Kreis Heinsberg, 2/2004

Planungshaus
Südstadt

Plan 22-1



Fortschreibung VEP Erkelenz

Kfz-Verkehr
 Netzkategorisierung
 Erkelenz - Kaulhausen
 (2017)

- Hauptverkehrsstraßen
- - - Hauptverkehrsstraßen (Varianten L 354n)
- Hauptverkehrsstraße optional
- Sammelstraßen
- Anliegerstraßen

© Katasteramt Heinsberg DGK 5, 2007

Planungshaus
Südstadt

Anlage B – 2**Ergebnisse der Verkehrszählung in der Kernstadt
am 18. / 19.10.2005****Erläuterung**

Die Knotenstrom- und Querschnittszählungen im Zuge der Fortschreibung des VEP Erkelenz erfolgten am 18. und 19.10.2005 jeweils zwischen 7:00 und 9:00 Uhr sowie 15:00 und 18:00 Uhr.

Die erfassten Knoten und Querschnitte sind dem beigefügten Übersichtsplan zu entnehmen. Für alle Knoten und Querschnitte sind die Ergebnisse der beiden Zählzeiträume – differenziert nach Fahrzeugarten – zusammenfassend dargestellt.

Für die einzelnen Knoten umfassen die Darstellungen darüber hinaus Knotenstrombelastungsdiagramme des Kfz-Verkehrs für die beiden Erhebungszeiträume sowie die morgendliche und nachmittägliche Spitzenstunde sowie eine tabellarische Darstellung der einzelnen Knotenströme – differenziert nach Fahrzeugarten – und des jeweiligen Lkw-Anteils. Für die Querschnitte Q 1 und Q 2 (Nordtangente, B 57) erfolgt die Darstellung nur tabellarisch.

Die Darstellung der Ergebnisse des Knotens K 3 (Antwerpener Str. / Krefelder Str.) erfolgt durch jeweils zwei getrennte Knotenstromdiagramme, da die Stromaufteilung der östlichen Zufahrt auf die Richtungen Aachener Str. und Goswinstr. aufgrund der komplexen Knotengestalt durch eine abgesetzte Querschnittszählung in diesen Straßenzügen vorgenommen wurde.

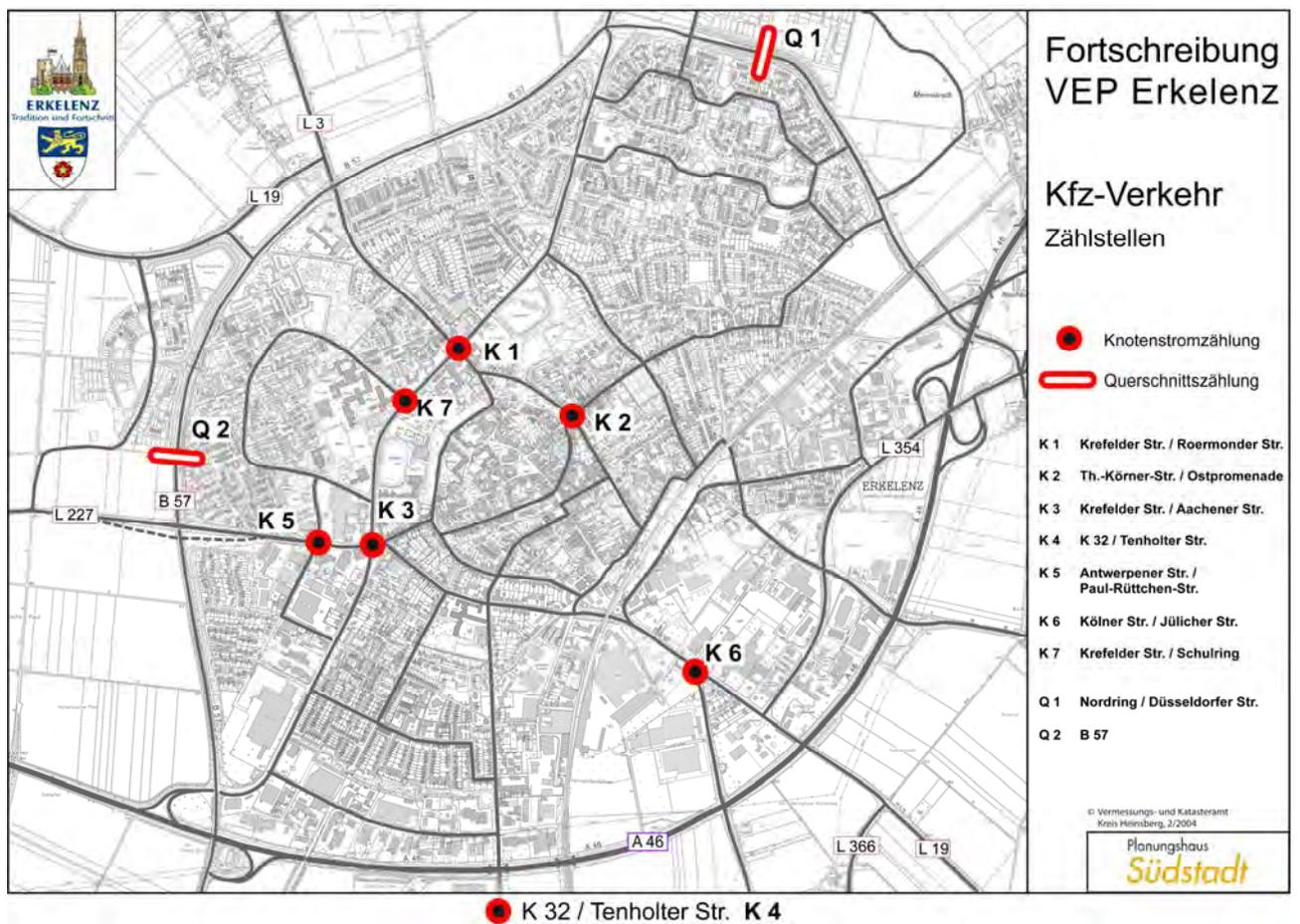
Übersicht Tabellen

Knotenbelastungen gesamt	19
K 1 Krefelder Str. / Roermonder Str.	20
K 2 Theodor-Körner-Str. / Nordpromenade	21
K 3 Antwerpener Str. / Krefelder Str.	22
K 3 Querschnitte Aachener str. / Goswinstr.	23
K 4 K 32 / Tenholter Str.	24
K 5 Antwerpener Str. / Adam-Stegerwald-Hof	25
K 6 Kölner Str. / Jülicher Str.	26
K 7 Krefelder Str. / Schulring	27
Q 1 Querschnitt Nordring	28
Q 2 Querschnitt B 57	28

Übersicht Knotenstromdiagramme

K 1 Krefelder Str. / Roermonder Str.29
 K 2 Theodor-Körner-Str. / Nordpromenade33
 K 3 Antwerpener Str. / Krefelder Str.37
 K 4 K 32 / Tenholter Str.45
 K 5 Antwerpener Str. / Adam-Stegerwald-Hof49
 K 6 Kölner Str. / Jülicher Str.53
 K 7 Krefelder Str. / Schulring57

Lageplan Zählstellen



Knotenbelastungen		7:00 - 9:00				
Nr.	Knoten	Pkw	Krad	Lkw / Bus	Σ Kfz	Lkw-Anteil
K 1	Krefelder Str. / Roermonder Str.	65	0	4	69	5,8%
K 2	Theodor-Körner-Str. / Nordpromenade	1.227	17	54	1.298	4,2%
K 3	Antwerpener Str. / Krefelder Str.	2.356	72	190	2.618	7,3%
K 4	K 32 / Tenholter Str.	1.198	25	107	1.330	8,0%
K 5	Antwerpener Str. / Adam-Stegerwald-Hof	1.680	43	69	1.792	3,9%
K 6	Kölner Str. / Jülicher Str.	1.746	78	214	2.038	10,5%
K 7	Krefelder Str. / Schulring	1.482	32	150	1.664	9,0%
Q 1	Querschnitt Nordring	852	11	94	957	9,8%
Q 2	Querschnitt B 57	1.227	8	136	1.371	9,9%

Knotenbelastungen		15:00 - 18:00				
Nr.	Knoten	Pkw	Krad	Lkw / Bus	Σ Kfz	Lkw-Anteil
K 1	Krefelder Str. / Roermonder Str.	186	1	7	194	3,6%
K 2	Theodor-Körner-Str. / Nordpromenade	2.864	38	54	2.956	1,8%
K 3	Antwerpener Str. / Krefelder Str.	5.362	61	136	5.559	2,4%
K 4	K 32 / Tenholter Str.	2.056	32	181	2.269	8,0%
K 5	Antwerpener Str. / Adam-Stegerwald-Hof	4.019	54	65	4.138	1,6%
K 6	Kölner Str. / Jülicher Str.	3.139	68	141	3.348	4,2%
K 7	Krefelder Str. / Schulring	3.180	59	109	3.348	3,3%
Q 1	Querschnitt Nordring	1.165	23	133	1.321	10,1%
Q 2	Querschnitt B 57	2.318	37	310	2.665	11,6%

K 1 Krefelder Str. / Roermonder Str.									
Zufahrt	Richtung	7:00 - 9:00						Σ	Lkw-Anteil
		Pkw	Lkw	LZ	Bus	Krad			
Krefelder Str. Richtung N	links	122	4	0	16	2	144	13,9%	
	gerade	294	4	0	11	2	311	4,8%	
	rechts	125	3	2	20	0	150	16,7%	
Roermonder Str. Richtung W	links	113	2	0	5	1	121	5,8%	
	gerade	180	3	0	1	4	188	2,1%	
	rechts	140	5	0	0	0	145	3,4%	
Krefelder Str. Richtung S	links	172	3	0	0	1	176	1,7%	
	gerade	342	1	1	7	5	356	2,5%	
	rechts	65	2	0	2	0	69	5,8%	
Roermonder Str. Richtung O	links	145	1	0	2	2	150	2,0%	
	gerade	565	4	0	0	9	578	0,7%	
	rechts	294	1	0	28	3	326	8,9%	
Σ		2.557	33	3	92	29	2.714	4,7%	
Zufahrt	Richtung	15:00 - 18:00						Σ	Lkw-Anteil
		Pkw	Lkw	LZ	Bus	Krad			
Krefelder Str. Richtung N	links	453	8	1	15	8	485	4,9%	
	gerade	642	13	0	8	15	678	3,1%	
	rechts	241	4	0	14	4	263	6,8%	
Roermonder Str. Richtung W	links	381	3	1	6	7	398	2,5%	
	gerade	759	6	1	1	11	778	1,0%	
	rechts	382	0	0	0	2	384	0,0%	
Krefelder Str. Richtung S	links	384	2	0	0	7	393	0,5%	
	gerade	695	6	0	7	12	720	1,8%	
	rechts	186	6	0	1	1	194	3,6%	
Roermonder Str. Richtung O	links	206	2	0	0	2	210	1,0%	
	gerade	457	6	0	2	10	475	1,7%	
	rechts	380	10	0	11	3	404	5,2%	
Σ		5.166	66	3	65	82	5.382	2,5%	

K 2 Theodor-Körner-Str. / Nordpromenade									
Zufahrt	Richtung	7:00 - 9:00						Σ	Lkw-Anteil
		Pkw	Lkw	LZ	Bus	Krad			
Ostpromenade / Brückstr.	links	79	2	0	5	0	86	8,1%	
	rechts	96	1	0	2	3	102	2,9%	
Theodor- Körner-Str.	links	75	3	0	0	2	80	3,8%	
	gerade	198	4	3	0	0	205	3,4%	
Brückstr.	links	52	1	0	0	0	53	1,9%	
	gerade	108	2	0	0	6	116	1,7%	
	rechts	56	1	0	0	2	59	1,7%	
Nordpromenade	gerade	386	4	1	13	4	408	4,4%	
	rechts	177	5	0	7	0	189	6,3%	
Σ		1.227	23	4	27	17	1.298	4,2%	
Zufahrt	Richtung	15:00 - 18:00						Σ	Lkw-Anteil
		Pkw	Lkw	LZ	Bus	Krad			
Ostpromenade / Brückstr.	links	394	4	0	6	0	404	2,5%	
	rechts	260	3	0	3	5	271	2,2%	
Theodor- Körner-Str.	links	222	2	0	0	1	225	0,9%	
	gerade	666	5	1	0	12	684	0,9%	
Brückstr.	links	65	0	0	0	0	65	0,0%	
	gerade	200	1	0	0	4	205	0,5%	
	rechts	124	0	1	0	1	126	0,8%	
Nordpromenade	gerade	511	7	0	14	8	540	3,9%	
	rechts	422	4	0	3	7	436	1,6%	
Σ		2.864	26	2	26	38	2.956	1,8%	

K 3 Antwerpener Str. / Krefelder Str.									
Zufahrt	Richtung	7:00 - 9:00						Σ	Lkw-Anteil
		Pkw	Lkw	LZ	Bus	Krad			
Antwerpener Str.	links	53	1	1	5	1	61	11,5%	
	gerade	562	9	4	10	25	610	3,8%	
	rechts	26	0	2	0	0	28	7,1%	
Aachener Str.	links	52	1	1	1	0	55	5,5%	
	gerade	186	6	1	13	9	215	9,3%	
	rechts	260	6	0	3	7	276	3,3%	
Aachener Str. / Goswinstr.	links	142	6	0	0	2	150	4,0%	
	gerade	266	15	0	5	6	292	6,8%	
	rechts	183	11	1	34	12	241	19,1%	
Krefelder Str.	links	298	5	1	31	5	340	10,9%	
	gerade	252	8	0	4	5	269	4,5%	
	rechts	76	2	1	2	0	81	6,2%	
Σ		2.356	70	12	108	72	2.618	7,3%	
Zufahrt	Richtung	15:00 - 18:00						Σ	Lkw-Anteil
		Pkw	Lkw	LZ	Bus	Krad			
Antwerpener Str.	links	287	1	0	3	2	293	1,4%	
	gerade	729	8	5	11	11	764	3,1%	
	rechts	113	1	1	1	2	118	2,5%	
Aachener Str.	links	194	3	0	0	6	203	1,5%	
	gerade	447	2	1	3	4	457	1,3%	
	rechts	446	3	1	0	4	454	0,9%	
Aachener Str. / Goswinstr.	links	499	2	1	1	0	503	0,8%	
	gerade	979	7	6	3	19	1014	1,6%	
	rechts	336	3	1	31	5	376	9,3%	
Krefelder Str.	links	404	7	0	17	1	429	5,6%	
	gerade	632	4	0	4	4	644	1,2%	
	rechts	296	1	0	4	3	304	1,6%	
Σ		5.362	42	16	78	61	5.559	2,4%	

K 3 Querschnitt Goswinstr.								
Zufahrt	Richtung	7:00 - 9:00						
		Pkw	Lkw	LZ	Bus	Krad	Σ	Lkw-Anteil
Knoten Krefelder Str.	Goswinstr.	717	22	2	24	14	779	6,2%
Goswinstr.	Knoten Krefelder Str.	469	24	2	22	18	535	9,0%
Σ		1.186	46	4	46	32	1.314	7,3%
Zufahrt	Richtung	15:00 - 18:00						
		Pkw	Lkw	LZ	Bus	Krad	Σ	Lkw-Anteil
Knoten Krefelder Str.	Goswinstr.	1.007	14	5	5	13	1.044	2,3%
Goswinstr.	Knoten Krefelder Str.	1.263	10	5	17	17	1.312	2,4%
Σ		2.270	24	10	22	30	2.356	2,4%

K 3 Querschnitt Aachener Str.								
Zufahrt	Richtung	7:00 - 9:00						
		Pkw	Lkw	LZ	Bus	Krad	Σ	Lkw-Anteil
Knoten Krefelder Str.	Aachener Str.	446	20	0	22	42	530	7,9%
Aachener Str.	Knoten Krefelder Str.	262	28	0	27	18	335	16,4%
Σ		708	48	0	49	60	865	11,2%
Zufahrt	Richtung	15:00 - 18:00						
		Pkw	Lkw	LZ	Bus	Krad	Σ	Lkw-Anteil
Knoten Krefelder Str.	Aachener Str.	663	6	0	22	5	696	4,0%
Aachener Str.	Knoten Krefelder Str.	699	3	0	18	10	730	2,9%
Σ		1.362	9	0	40	15	1.426	3,4%

K 4 K 32 / Tenholter Str.									
Zufahrt	Richtung	7:00 - 9:00						Σ	Lkw-Anteil
		Pkw	Lkw	LZ	Bus	Krad			
K 32 Richtung O	links	265	3	0	0	6	274	1,1%	
	gerade	185	18	3	1	3	210	10,5%	
	rechts	15	0	0	0	1	16	0,0%	
Tenholter Str. Richtung N	links	14	0	0	0	0	14	0,0%	
	gerade	61	3	0	6	4	74	12,2%	
	rechts	21	0	0	0	0	21	0,0%	
K 32 Richtung W	links	14	3	0	0	0	17	17,6%	
	gerade	131	27	2	2	2	164	18,9%	
	rechts	278	12	1	0	6	297	4,4%	
Tenholter Str. Richtung S	links	114	11	3	1	1	130	11,5%	
	gerade	24	4	1	2	2	33	21,2%	
	rechts	76	4	0	0	0	80	5,0%	
Σ		1.198	85	10	12	25	1.330	8,0%	
Zufahrt	Richtung	15:00 - 18:00						Σ	Lkw-Anteil
		Pkw	Lkw	LZ	Bus	Krad			
K 32 Richtung O	links	25	2	1	0	0	28	10,7%	
	gerade	94	1	0	3	0	98	4,1%	
	rechts	17	1	1	0	0	19	10,5%	
Tenholter Str. Richtung N	links	39	0	0	0	0	39	0,0%	
	gerade	304	15	8	2	7	336	7,4%	
	rechts	256	7	9	1	5	278	6,1%	
K 32 Richtung W	links	29	2	6	0	0	37	21,6%	
	gerade	284	28	15	2	6	335	13,4%	
	rechts	278	12	12	0	2	304	7,9%	
Tenholter Str. Richtung S	links	370	13	13	2	3	401	7,0%	
	gerade	114	1	1	3	3	122	4,1%	
	rechts	246	8	12	0	6	272	7,4%	
Σ		2.056	90	78	13	32	2.269	8,0%	

K 5 Antwerpener Str. / Adam-Stegerwald-Hof									
Zufahrt	Richtung	7:00 - 9:00						Σ	Lkw-Anteil
		Pkw	Lkw	LZ	Bus	Krad			
Antwerpener Str. Richtung O	links	177	1	0	0	8	186	0,5%	
	gerade	562	11	4	10	23	610	4,1%	
	rechts	97	1	0	0	0	98	1,0%	
Paul-Rüttchen-Str.	links	47	2	0	0	0	49	4,1%	
	gerade	140	1	0	0	1	142	0,7%	
	rechts	38	1	3	0	0	42	9,5%	
Antwerpener Str. Richtung W	links	57	3	1	0	1	62	6,5%	
	gerade	213	8	2	7	5	235	7,2%	
	rechts	78	1	3	0	1	83	4,8%	
Adam-Stegerwald- Hof	links	50	0	0	6	2	58	10,3%	
	gerade	111	1	0	0	1	113	0,9%	
	rechts	110	0	1	2	1	114	2,6%	
Σ		1.680	30	14	25	43	1.792	3,9%	
Zufahrt	Richtung	15:00 - 18:00						Σ	Lkw-Anteil
		Pkw	Lkw	LZ	Bus	Krad			
Antwerpener Str. Richtung O	links	149	0	1	2	1	153	2,0%	
	gerade	572	7	14	7	9	609	4,6%	
	rechts	218	0	1	0	2	221	0,5%	
Paul-Rüttchen-Str.	links	297	1	0	0	3	301	0,3%	
	gerade	351	0	0	0	4	355	0,0%	
	rechts	348	0	3	0	1	352	0,9%	
Antwerpener Str. Richtung W	links	418	1	0	0	0	419	0,2%	
	gerade	753	6	5	4	23	791	1,9%	
	rechts	269	0	0	2	3	274	0,7%	
Adam-Stegerwald- Hof	links	135	0	0	6	4	145	4,1%	
	gerade	320	2	0	1	3	326	0,9%	
	rechts	189	2	0	0	1	192	1,0%	
Σ		4.019	19	24	22	54	4.138	1,6%	

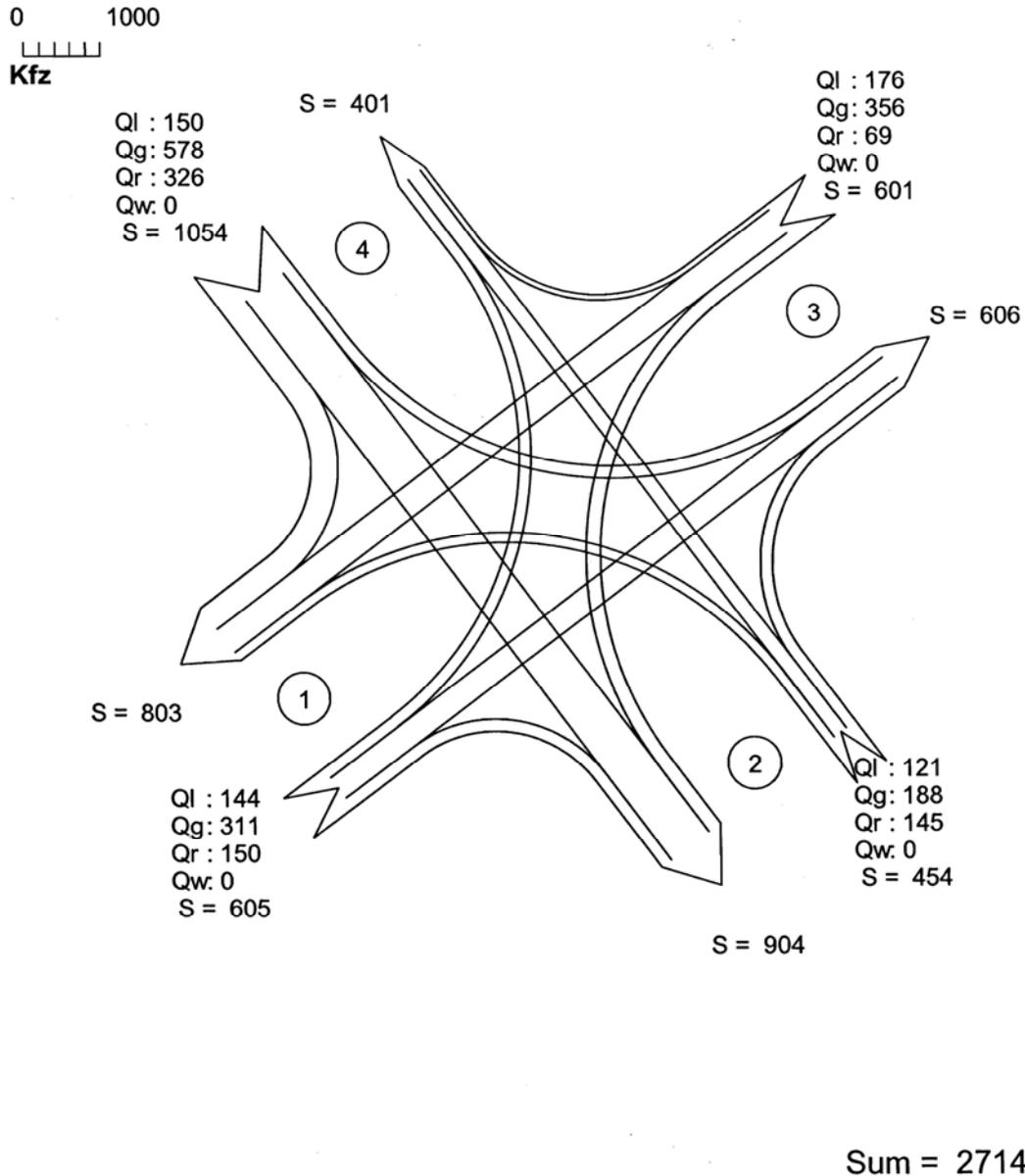
K 6 Kölner Str. / Jülicher Str.									
Zufahrt	Richtung	7:00 - 9:00						Σ	Lkw-Anteil
		Pkw	Lkw	LZ	Bus	Krad			
Jülicher Str.	links	59	1	1	5	3	69	10,1%	
	gerade	3	0	0	1	0	4	25,0%	
	rechts	32	2	1	1	0	36	11,1%	
Kölner Str. Richtung N	links	133	19	0	1	7	160	12,5%	
	gerade	717	65	17	20	41	860	11,9%	
	rechts	75	8	4	1	19	107	12,1%	
Koepestr.	links	17	1	2	0	0	20	15,0%	
	gerade	3	2	1	0	0	6	50,0%	
	rechts	26	2	0	1	1	30	10,0%	
Kölner Str. Richtung S	links	64	2	1	0	0	67	4,5%	
	gerade	560	26	10	6	5	607	6,9%	
	rechts	57	8	0	5	2	72	18,1%	
Σ		1.746	136	37	41	78	2.038	10,5%	
Zufahrt	Richtung	15:00 - 18:00						Σ	Lkw-Anteil
		Pkw	Lkw	LZ	Bus	Krad			
Jülicher Str.	links	84	2	3	1	3	93	6,5%	
	gerade	2	1	0	0	2	5	20,0%	
	rechts	28	6	11	0	1	46	37,0%	
Kölner Str. Richtung N	links	35	6	5	0	2	48	22,9%	
	gerade	1174	25	13	3	24	1239	3,3%	
	rechts	93	0	1	0	1	95	1,1%	
Koepestr.	links	105	5	1	0	0	111	5,4%	
	gerade	8	0	1	0	0	9	11,1%	
	rechts	155	0	3	0	2	160	1,9%	
Kölner Str. Richtung S	links	120	3	0	0	1	124	2,4%	
	gerade	1247	41	2	1	27	1318	3,3%	
	rechts	88	4	0	3	5	100	7,0%	
Σ		3.139	93	40	8	68	3.348	4,2%	

K 7 Krefelder Str. / Schulring									
Zufahrt	Richtung	7:00 - 9:00						Σ	Lkw-Anteil
		Pkw	Lkw	LZ	Bus	Krad			
Krefelder Str. Richtung N	gerade	331	6	0	35	5	377	10,9%	
	rechts	19	0	0	32	1	52	61,5%	
Zehnthofweg	links	36	0	0	0	0	36	0,0%	
	gerade	64	0	0	0	7	71	0,0%	
	rechts	32	0	0	0	0	32	0,0%	
Krefelder Str. Richtung S	links	11	0	0	34	9	54	63,0%	
	gerade	656	8	1	17	7	689	3,8%	
	rechts	147	0	0	0	3	150	0,0%	
Schulring	links	114	4	0	5	0	123	7,3%	
	gerade	39	1	0	3	0	43	9,3%	
	rechts	33	2	0	2	0	37	10,8%	
Σ		1.482	21	1	128	32	1.664	9,0%	
Zufahrt	Richtung	15:00 - 18:00						Σ	Lkw-Anteil
		Pkw	Lkw	LZ	Bus	Krad			
Krefelder Str. Richtung N	gerade	1.146	6	7	33	22	1.214	3,8%	
	rechts	55	0	0	25	4	84	29,8%	
Zehnthofweg	links	84	0	0	1	4	89	1,1%	
	gerade	61	0	0	0	0	61	0,0%	
	rechts	97	0	0	0	1	98	0,0%	
Krefelder Str. Richtung S	links	1	0	0	20	0	21	95,2%	
	gerade	1.288	2	2	4	18	1.314	0,6%	
	rechts	190	0	0	0	3	193	0,0%	
Schulring	links	154	0	0	6	4	164	3,7%	
	gerade	46	0	0	0	2	48	0,0%	
	rechts	58	0	1	2	1	62	4,8%	
Σ		3.180	8	10	91	59	3.348	3,3%	

Q 1 Querschnitt Nordtangente							
Richtung	7:00 - 9:00						
	Pkw	Lkw	LZ	Bus	Krad	Σ	Lkw-Anteil
Osten	560	23	6	5	8	602	5,6%
Westen	292	54	3	3	3	355	16,9%
Σ	852	77	9	8	11	957	9,8%
Richtung	15:00 - 18:00						
	Pkw	Lkw	LZ	Bus	Krad	Σ	Lkw-Anteil
Osten	493	35	18	2	9	557	9,9%
Westen	672	42	36	0	14	764	10,2%
Σ	1.165	77	54	2	23	1.321	10,1%

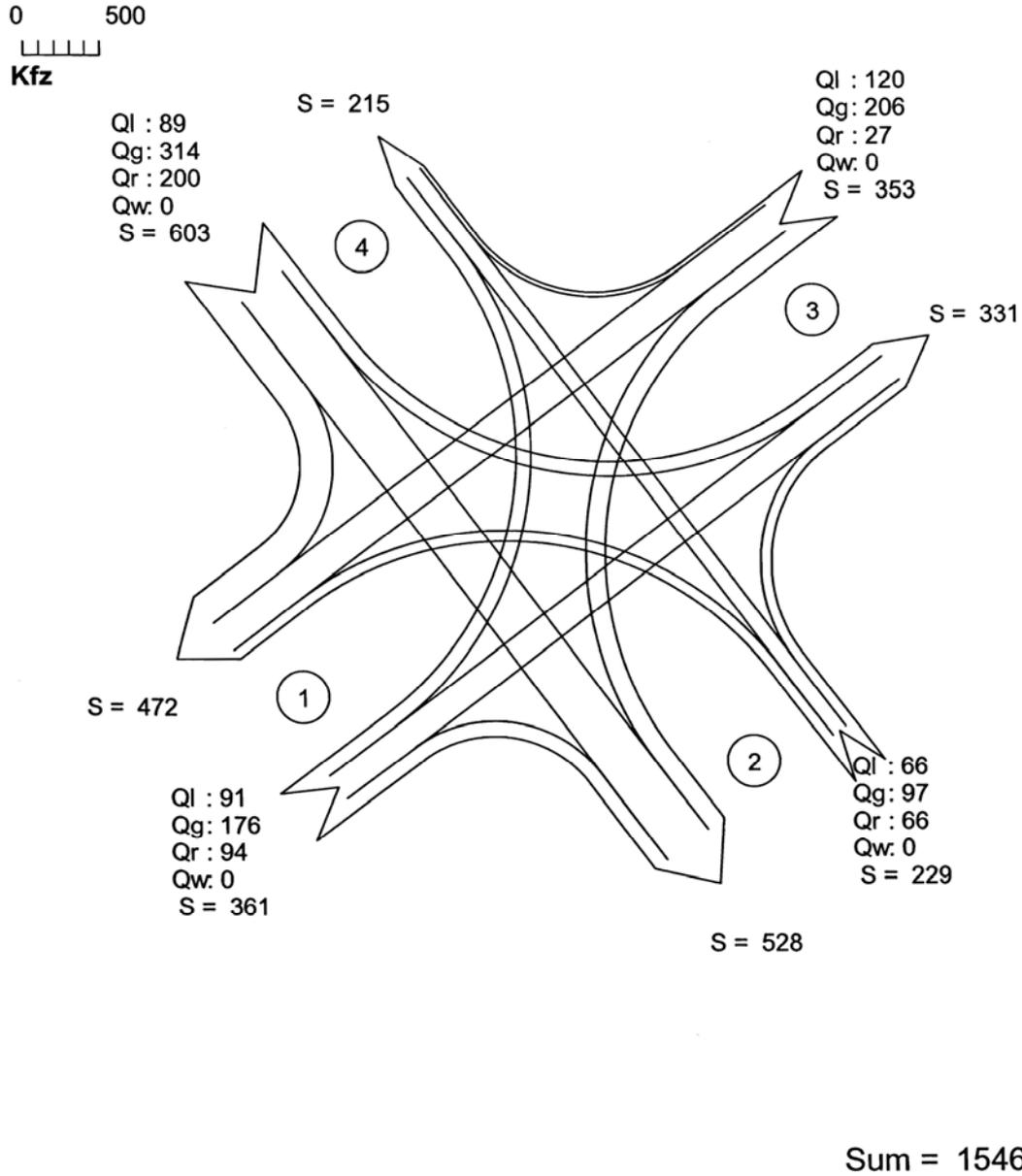
Q 2 Querschnitt B 57							
Richtung	7:00 - 9:00						
	Pkw	Lkw	LZ	Bus	Krad	Σ	Lkw-Anteil
Norden	521	57	6	1	2	587	10,9%
Süden	706	56	16	0	6	784	9,2%
Σ	1.227	113	22	1	8	1.371	9,9%
Richtung	15:00 - 18:00						
	Pkw	Lkw	LZ	Bus	Krad	Σ	Lkw-Anteil
Norden	1.133	91	23	1	13	1.261	9,1%
Süden	1.185	174	10	11	24	1.404	13,9%
Σ	2.318	265	33	12	37	2.665	11,6%

Datei : K1-M.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Krefelder Str. / Roermonder Str.
 Stunde : 7:00 - 9:00



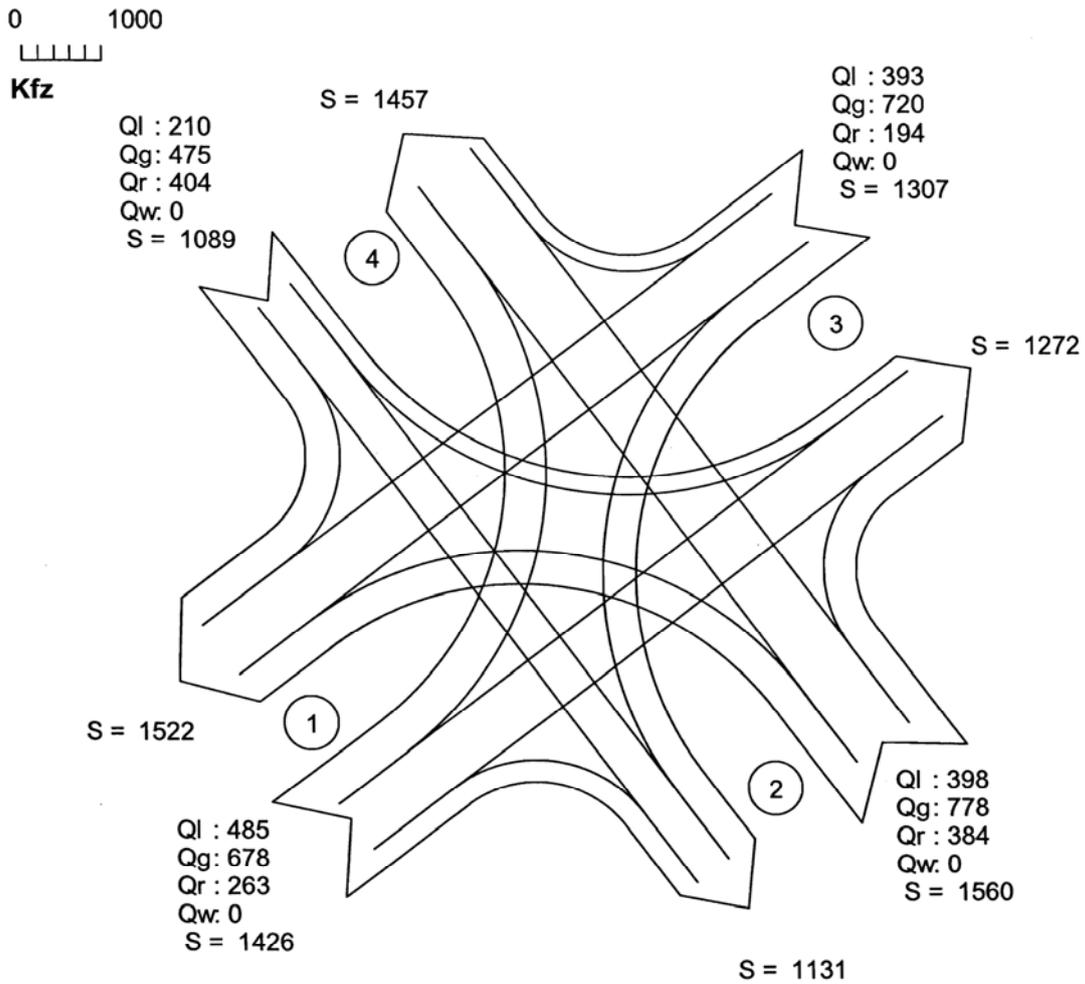
Zufahrt 1: Krefelder Str.
 Zufahrt 2: Roermonder Str.
 Zufahrt 3: Krefelder Str.
 Zufahrt 4: Roermonder Str.

Datei : K1-MSP.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Krefelder Str. / Roermonder Str.
 Stunde : Spitzenstunde morgens



Zufahrt 1: Krefelder Str.
 Zufahrt 2: Roermonder Str.
 Zufahrt 3: Krefelder Str.
 Zufahrt 4: Roermonder Str.

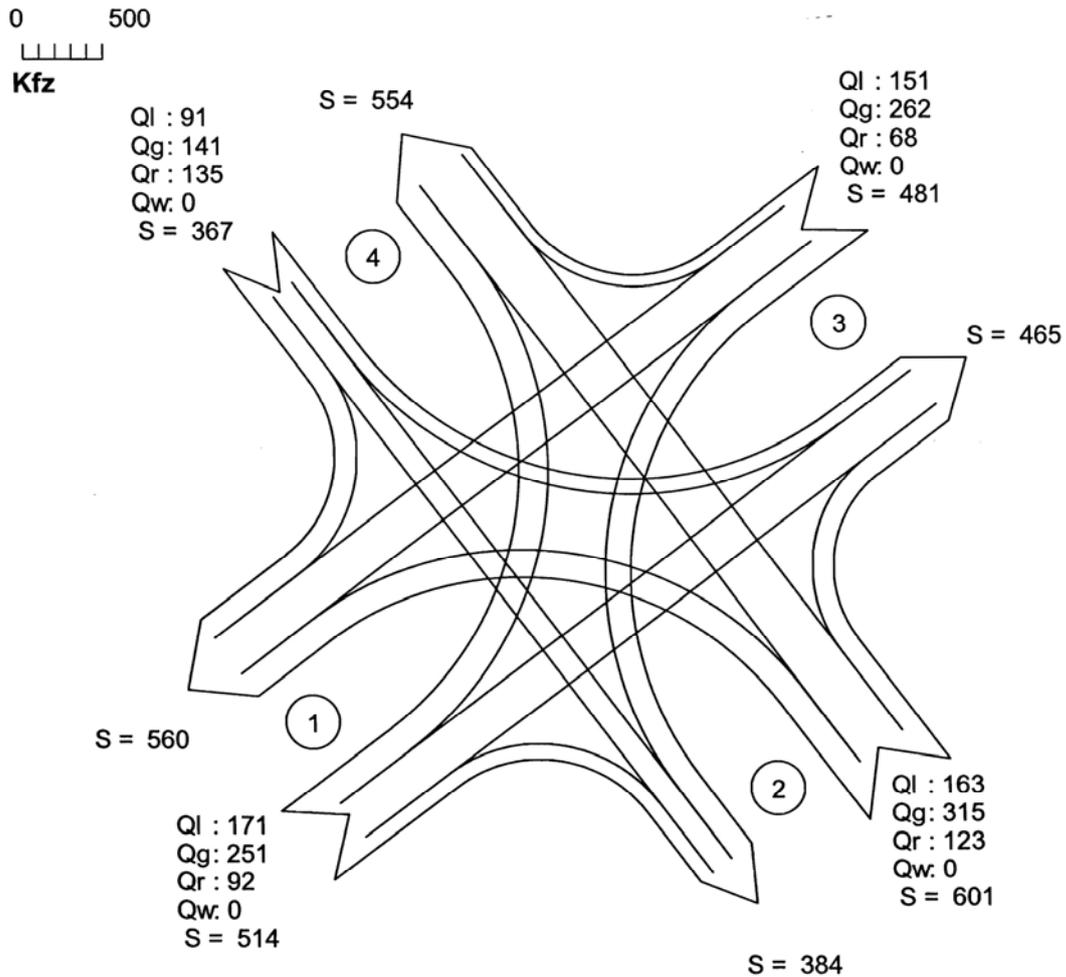
Datei : K1-N.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Krefelder Str. / Roermonder Str.
 Stunde : 15:00 - 18:00



Sum = 5382

Zufahrt 1: Krefelder Str.
 Zufahrt 2: Roermonder Str.
 Zufahrt 3: Krefelder Str.
 Zufahrt 4: Roermonder Str.

Datei : K1-NSP.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Krefelder Str. / Roermonder Str.
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags



Sum = 1963

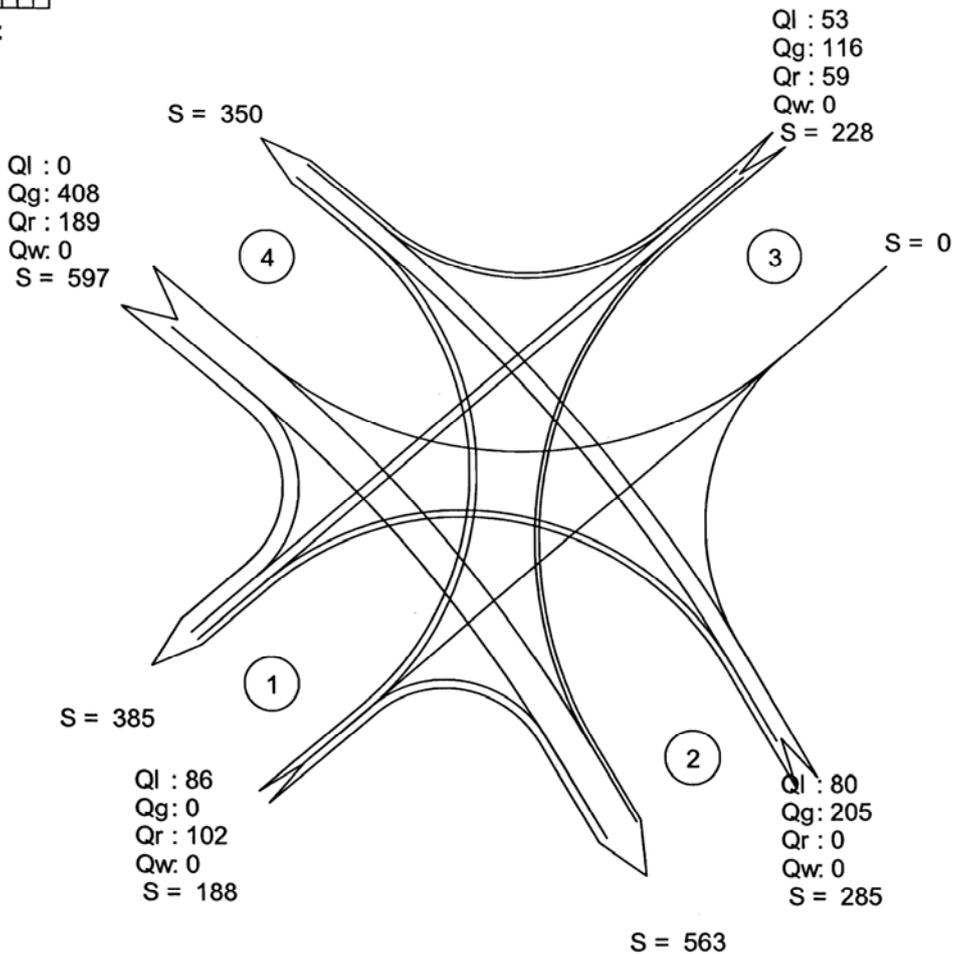
Zufahrt 1: Krefelder Str.
 Zufahrt 2: Roermonder Str.
 Zufahrt 3: Krefelder Str.
 Zufahrt 4: Roermonder Str.

Datei : K2-M.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Theodor-Körner-Str. / Brückstr. / Nordpromenade / Ostpromenade
 Stunde : 7:00 - 9:00

0 1000



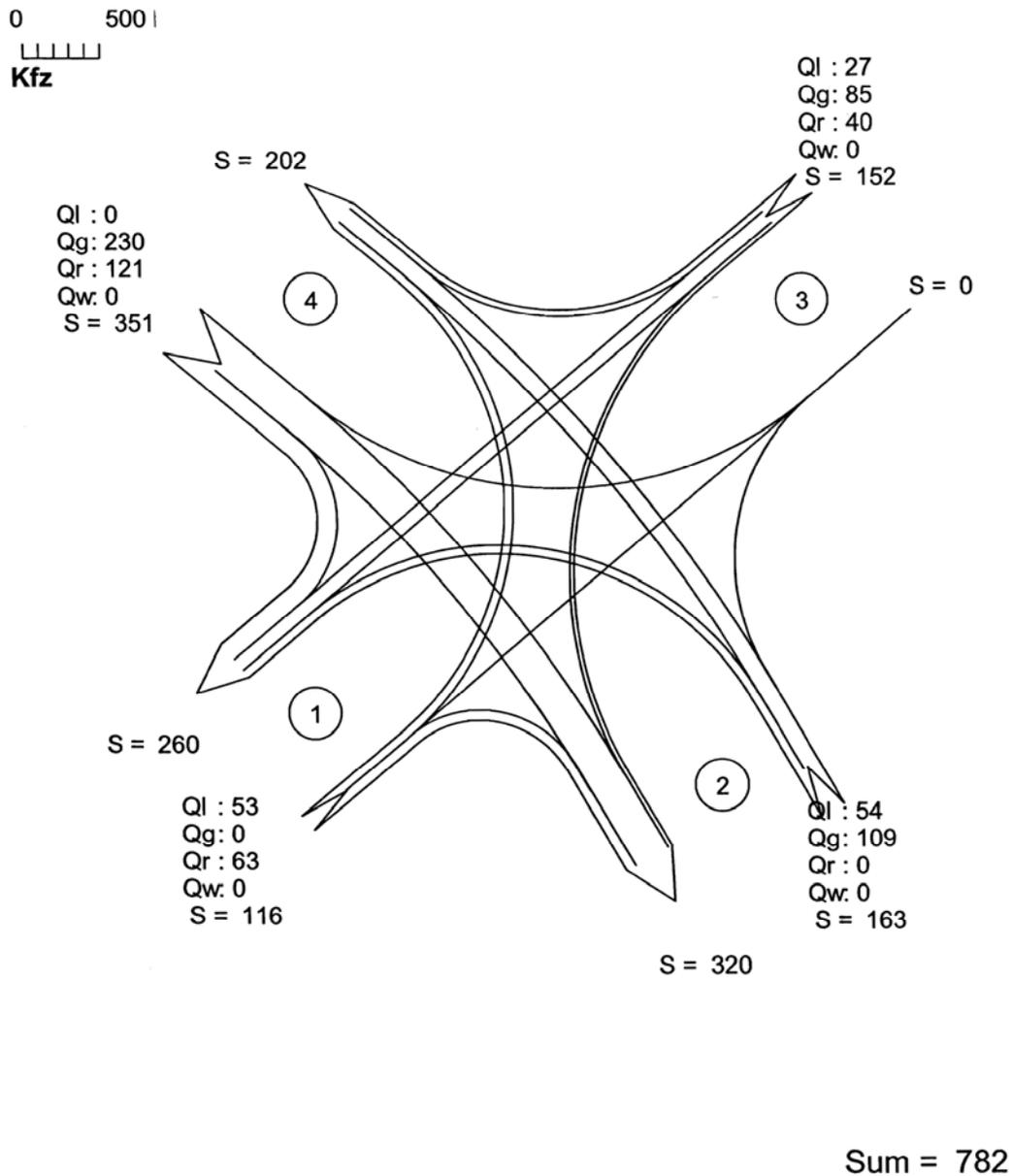
Kfz



Sum = 1298

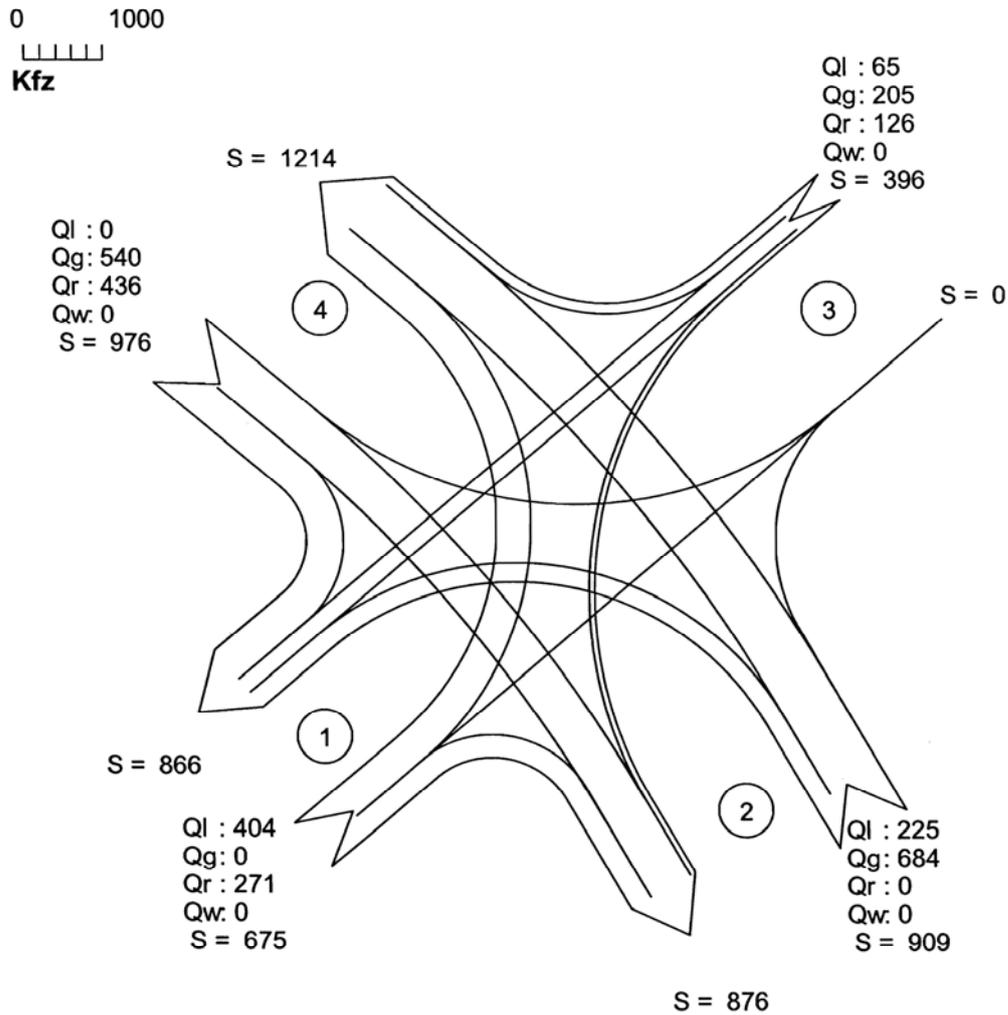
Zufahrt 1: Ostpromenade / Brückstr.
 Zufahrt 2: Theodor-Körner-Str.
 Zufahrt 3: Brückstr.
 Zufahrt 4: Nordpromenade

Datei : K2-MSP.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Theodor-Körner-Str. / Brückstr. / Nordpromenade / Ostpromenade
 Stunde : Spitzenstunde morgens



Zufahrt 1: Ostpromenade / Brückstr.
 Zufahrt 2: Theodor-Körner-Str.
 Zufahrt 3: Brückstr.
 Zufahrt 4: Nordpromenade

Datei : K2-N.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Theodor-Körner-Str. / Brückstr. / Nordpromenade / Ostpromenade
 Stunde : 15:00 - 18:00



Sum = 2956

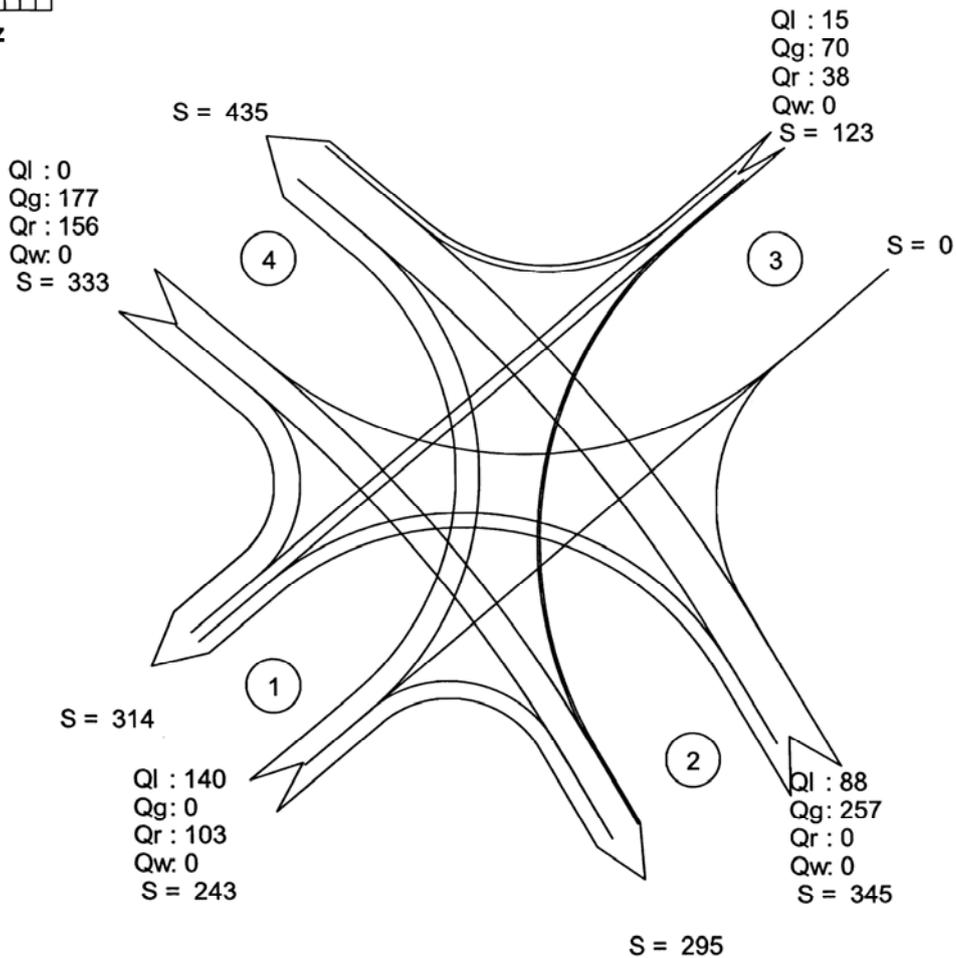
Zufahrt 1: Ostpromenade / Brückstr.
 Zufahrt 2: Theodor-Körner-Str.
 Zufahrt 3: Brückstr.
 Zufahrt 4: Nordpromenade

Datei : K2-NSP.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Theodor-Körner-Str. / Brückstr. / Nordpromenade / Ostpromenade
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags

0 500 .

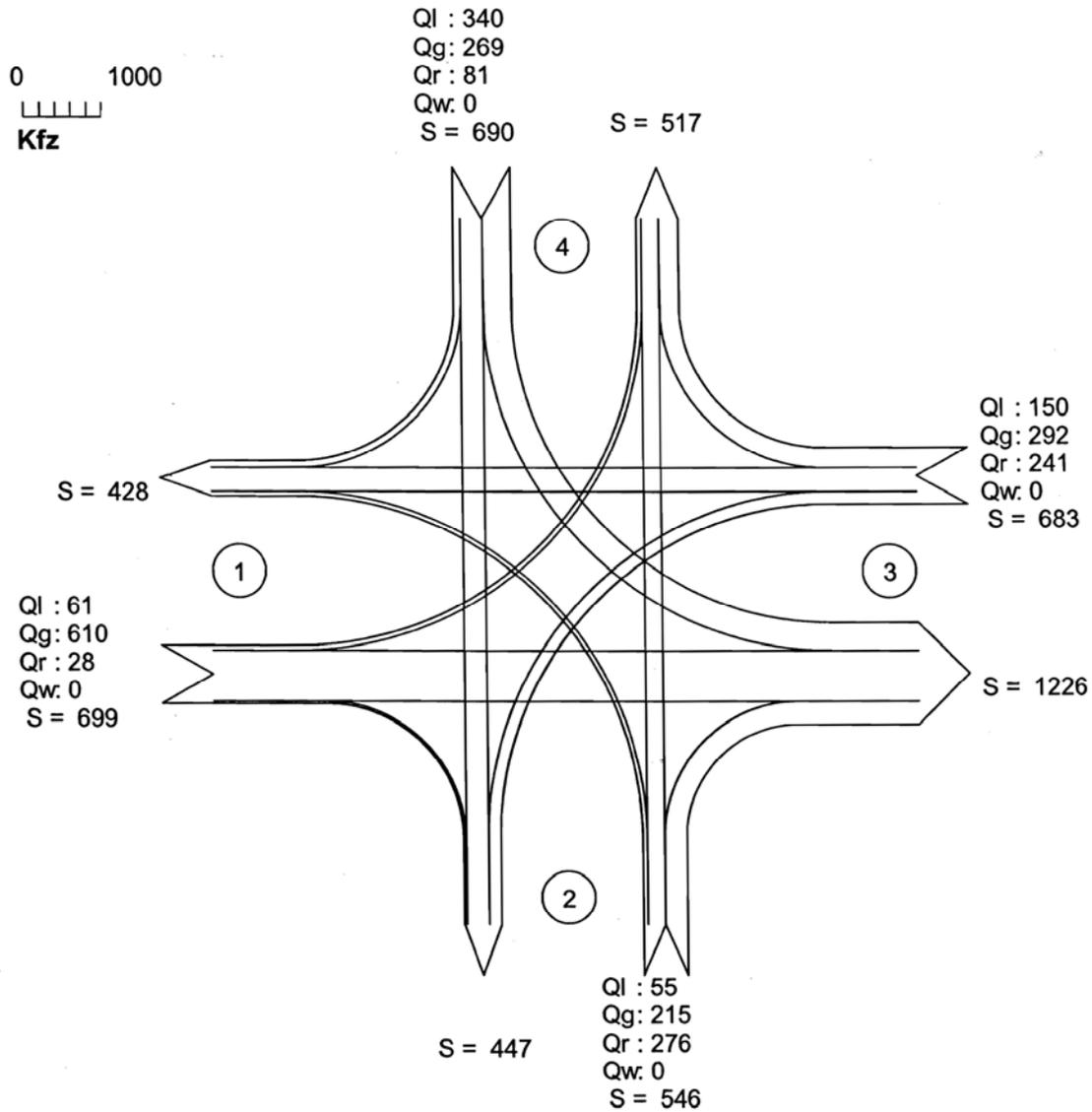
|||||

Kfz



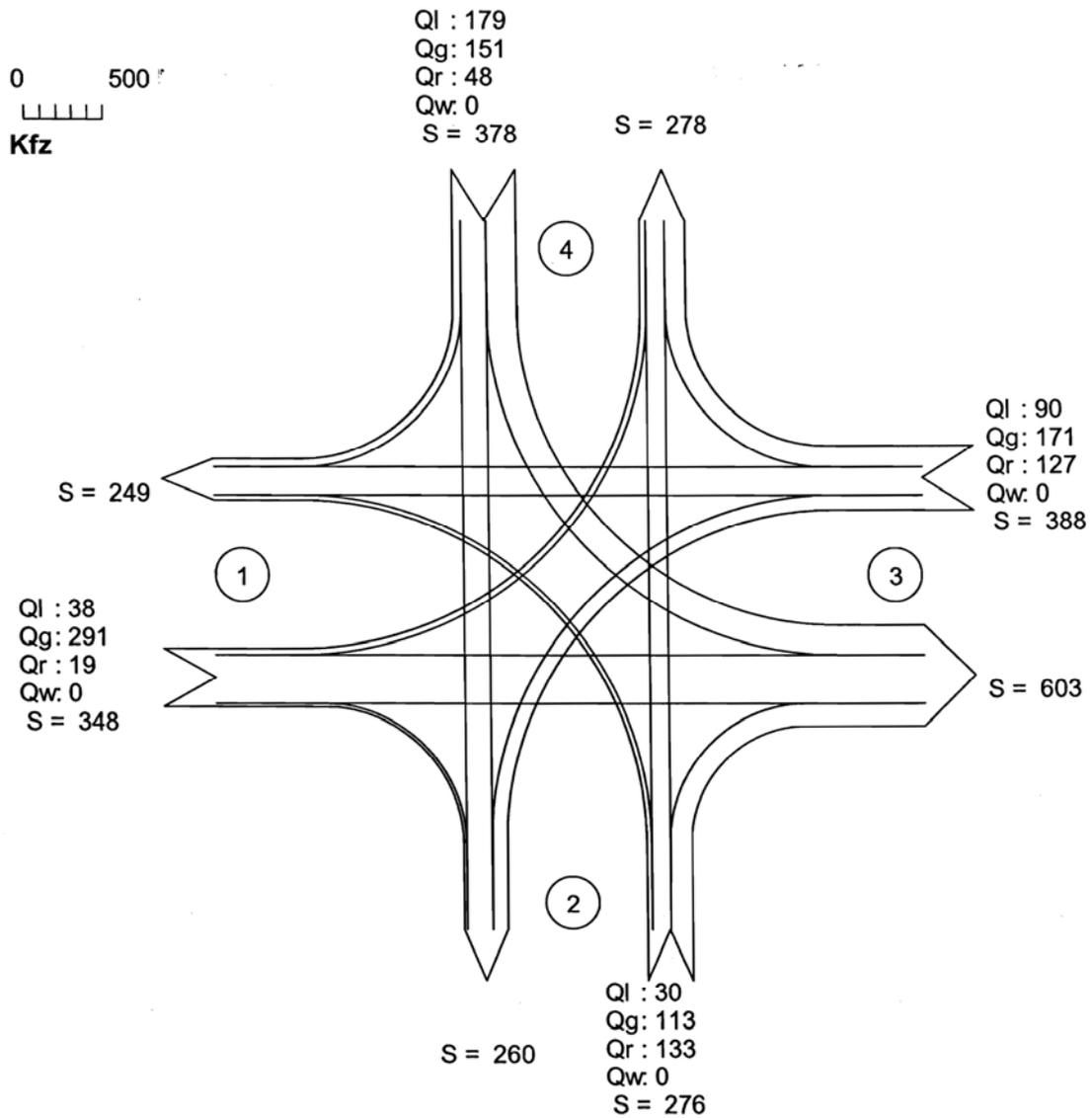
Zufahrt 1: Ostpromenade / Brückstr.
 Zufahrt 2: Theodor-Körner-Str.
 Zufahrt 3: Brückstr.
 Zufahrt 4: Nordpromenade

Datei : K3-M.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Antwerpener Str. / Krefelder Str. / Aachener Str. / Goswinstr.
 Stunde : 7:00 - 9:00



Zufahrt 1: Antwerpener Str.
 Zufahrt 2: Aachener Str.
 Zufahrt 3: Aachener Str. / Goswinstr.
 Zufahrt 4: Krefelder Str.

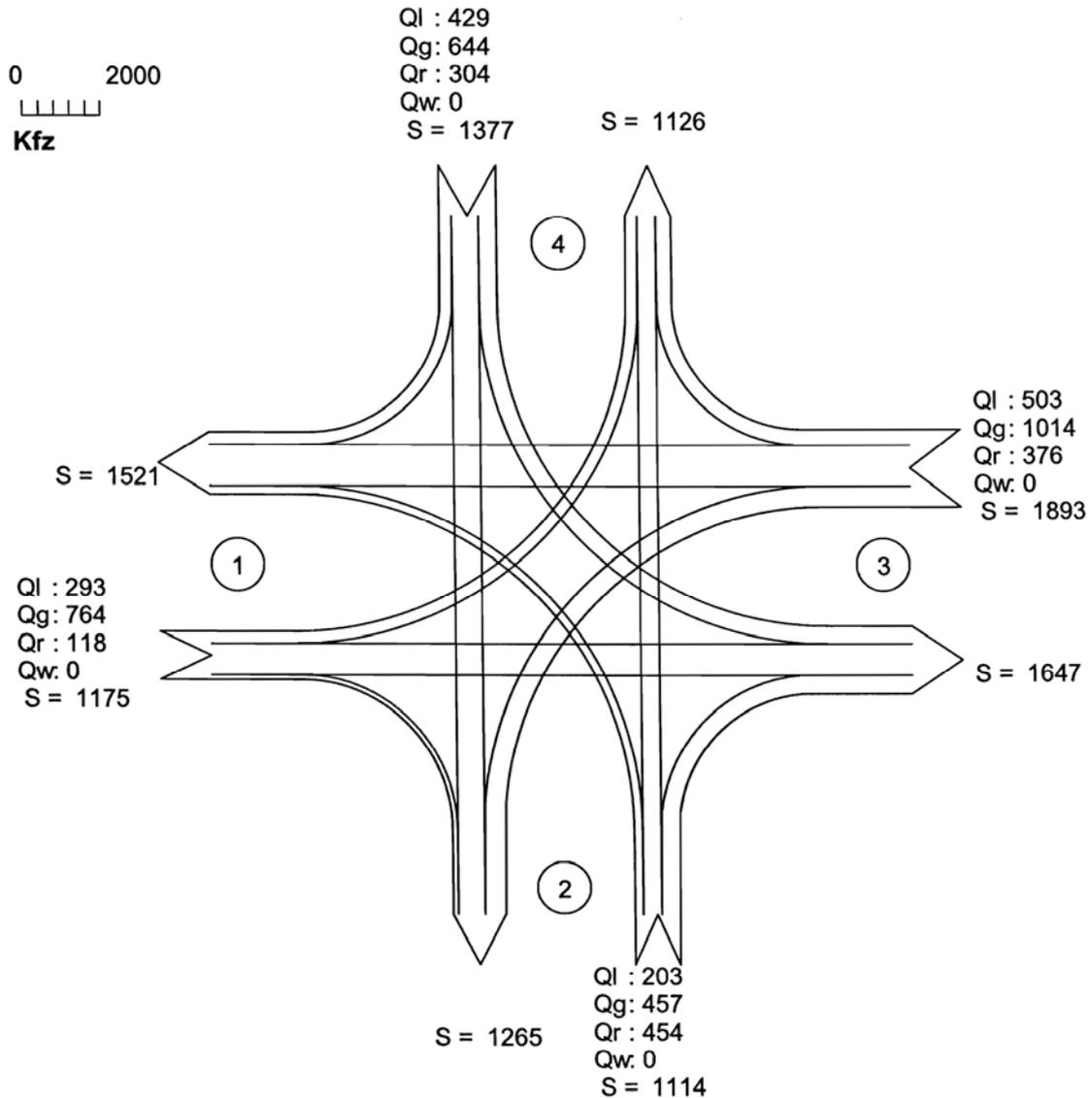
Datei : K3-MSP.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Antwerpener Str. / Krefelder Str. / Aachener Str. / Goswinstr.
 Stunde : Spitzenstunde morgens



Sum = 1390

Zufahrt 1: Antwerpener Str.
 Zufahrt 2: Aachener Str.
 Zufahrt 3: Aachener Str. / Goswinstr.
 Zufahrt 4: Krefelder Str.

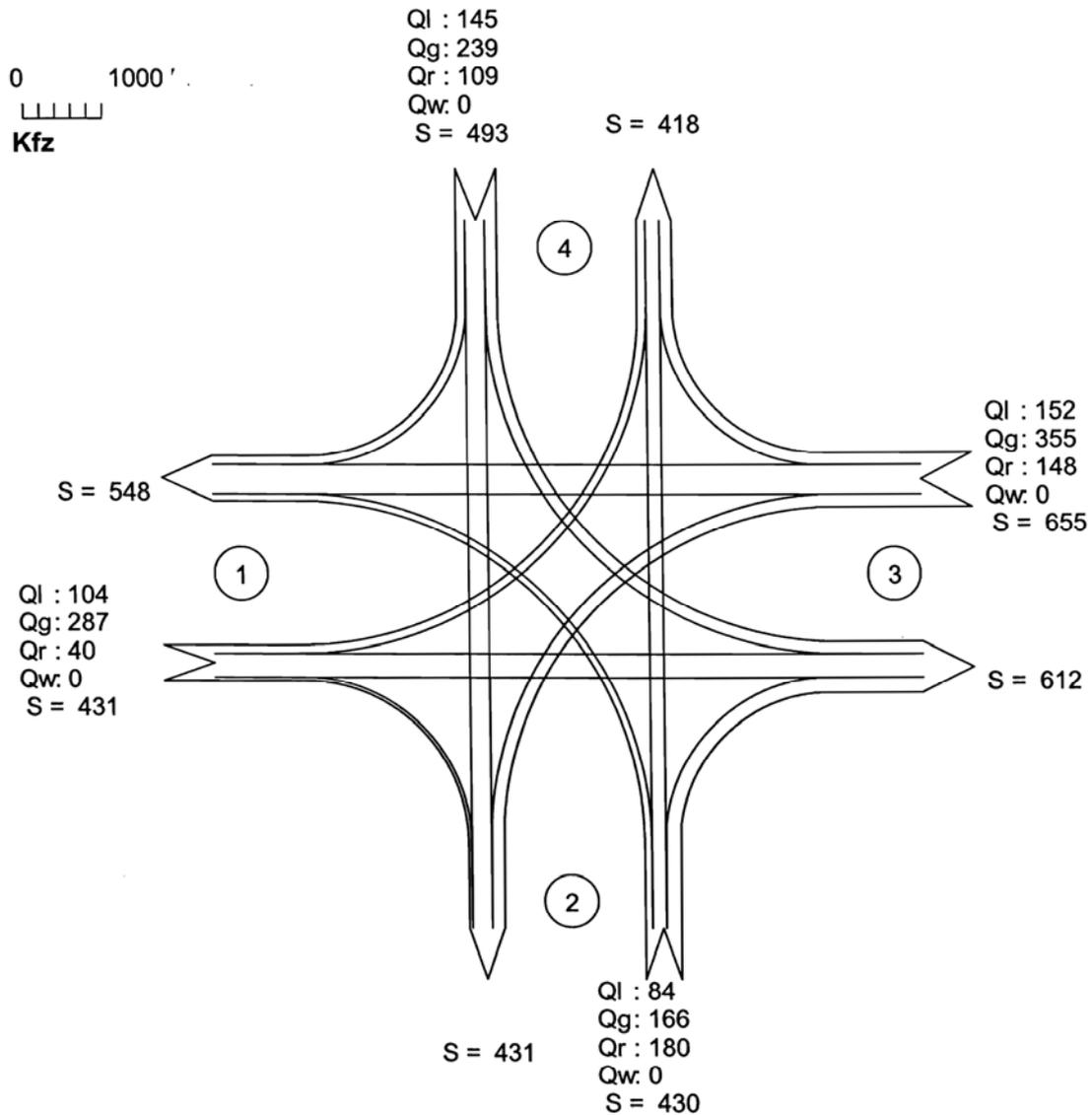
Datei : K3-N.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Antwerpener Str. / Krefelder Str. / Aachener Str. / Goswinstr.
 Stunde : 15:00 - 18:00



Sum = 5559

Zufahrt 1: Antwerpener Str.
 Zufahrt 2: Aachener Str.
 Zufahrt 3: Aachener Str. / Goswinstr.
 Zufahrt 4: Krefelder Str.

Datei : K3-NSP.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Antwerpener Str. / Krefelder Str. / Aachener Str. / Goswinstr.
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags

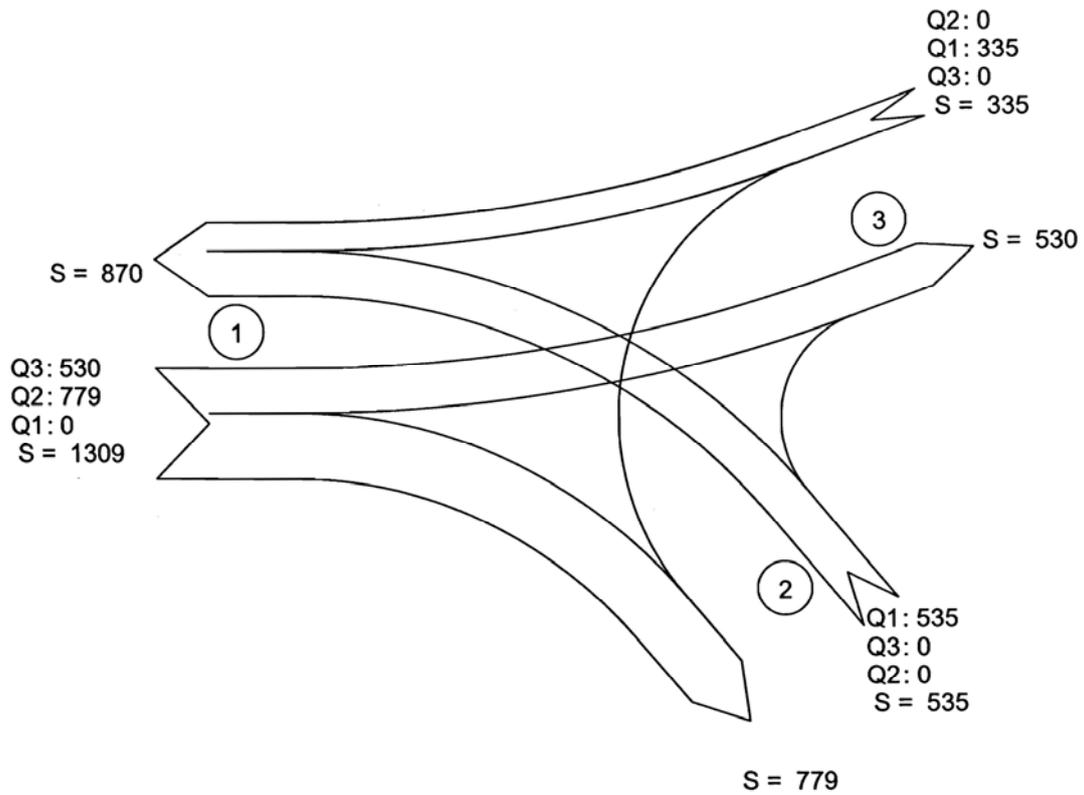


Sum = 2009

Zufahrt 1: Antwerpener Str.
 Zufahrt 2: Aachener Str.
 Zufahrt 3: Aachener Str. / Goswinstr.
 Zufahrt 4: Krefelder Str.

Datei : K3a-M.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Aachener Str. / Goswinstr.
 Stunde : 7:00 - 9:00

0 1000
 |||||
 Kfz

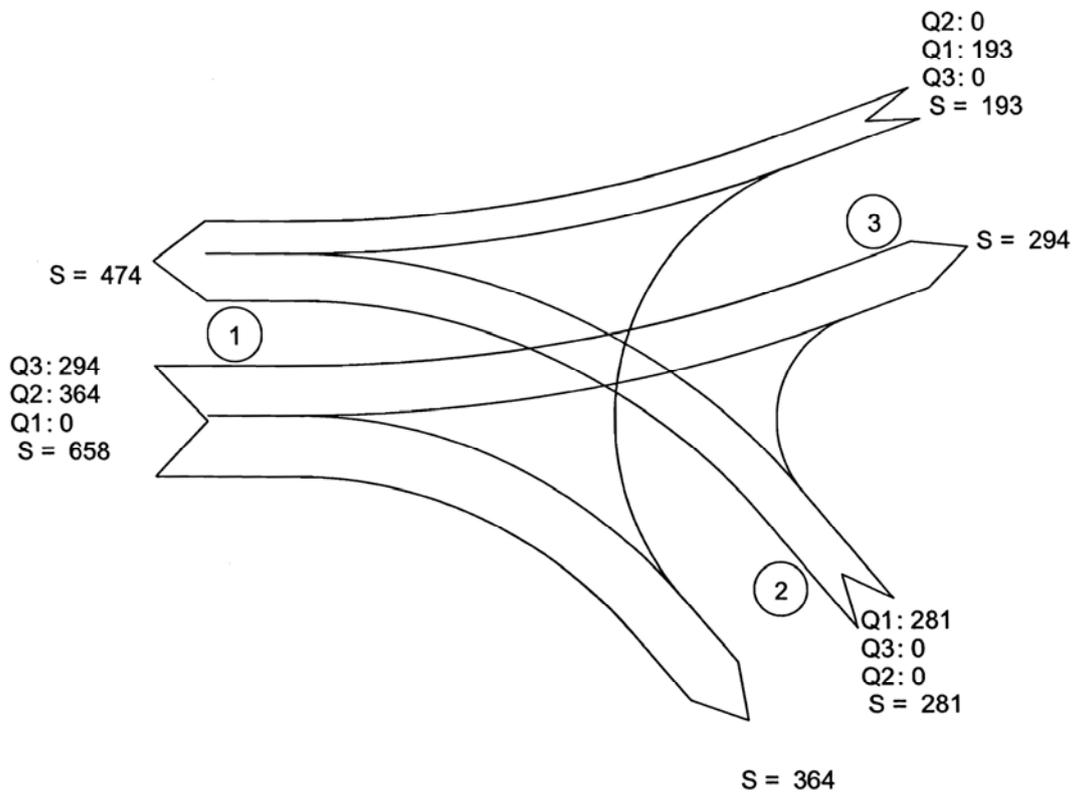


Sum = 2179

Zufahrt 1: Aachener Str.
 Zufahrt 2: Goswinstr.
 Zufahrt 3: Aachener Str.

Datei : K3A-MSP.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Aachener Str. / Goswinstr.
 Stunde : Spitzenstunde morgens

0 500 :
 |||||
 Kfz

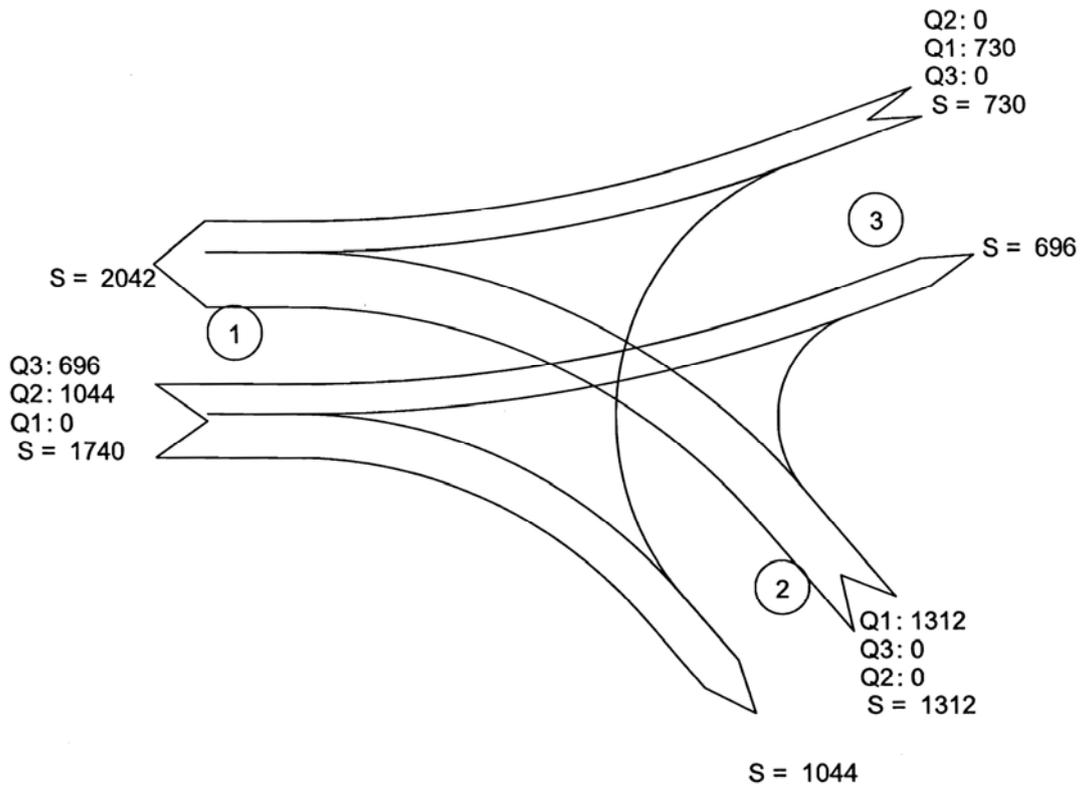


Sum = 1132

Zufahrt 1: Aachener Str.
 Zufahrt 2: Goswinstr.
 Zufahrt 3: Aachener Str.

Datei : K3A-N.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Aachener Str. / Goswinstr.
 Stunde : 15:00 - 18:00

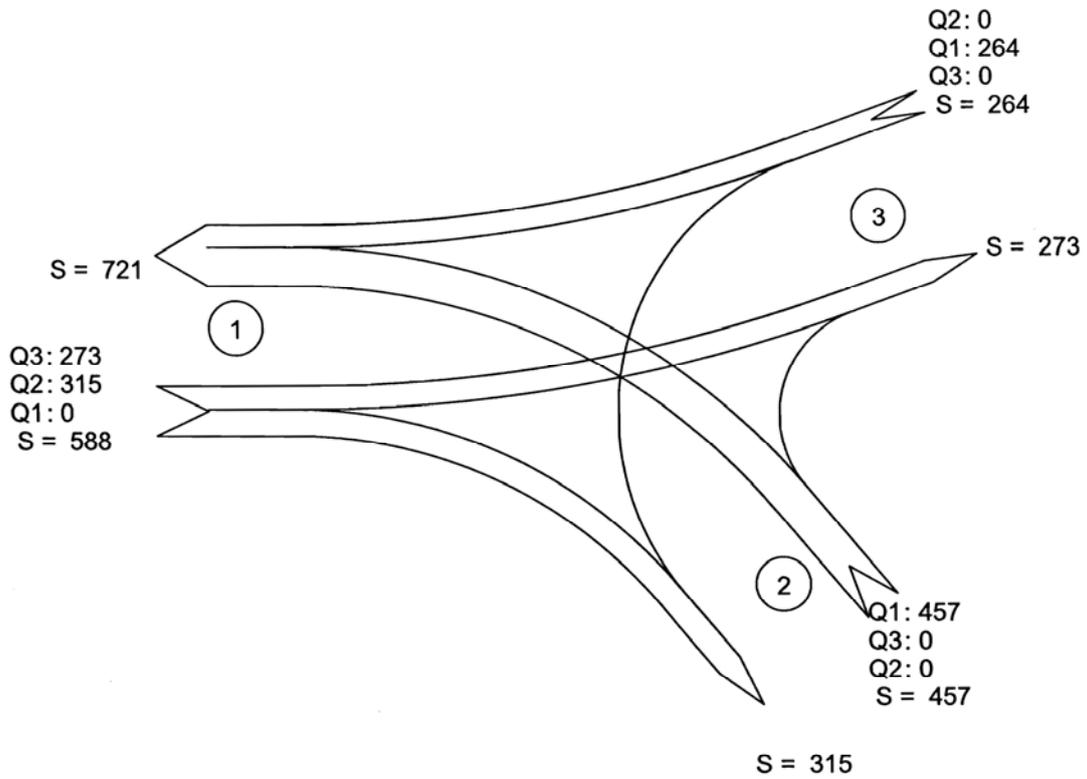
0 2000
 Kfz



Zufahrt 1: Aachener Str.
 Zufahrt 2: Goswinstr.
 Zufahrt 3: Aachener Str.

Datei : K3A-NSP.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Aachener Str. / Goswinstr.
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags

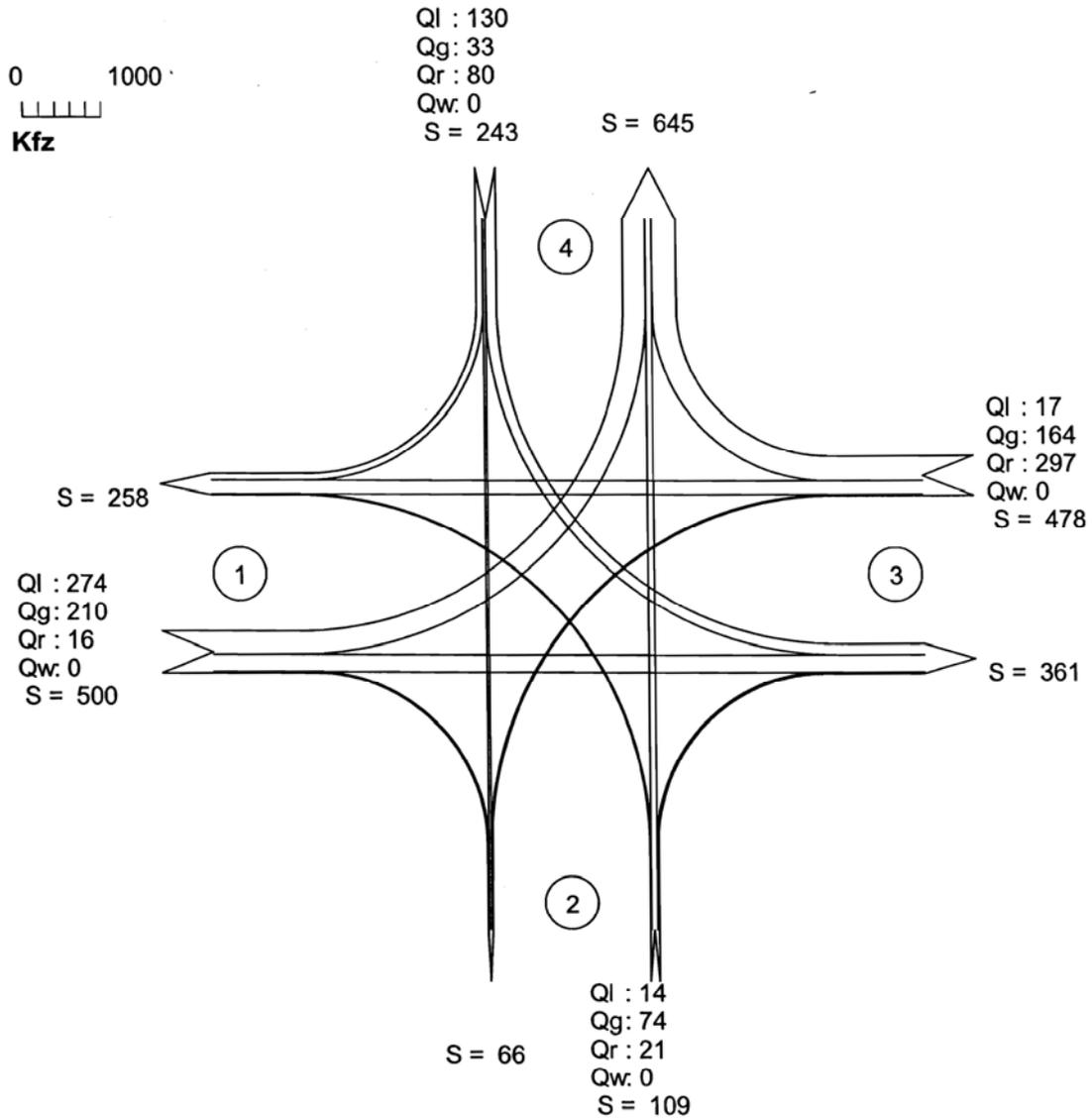
0 1000
 Kfz



Sum = 1309

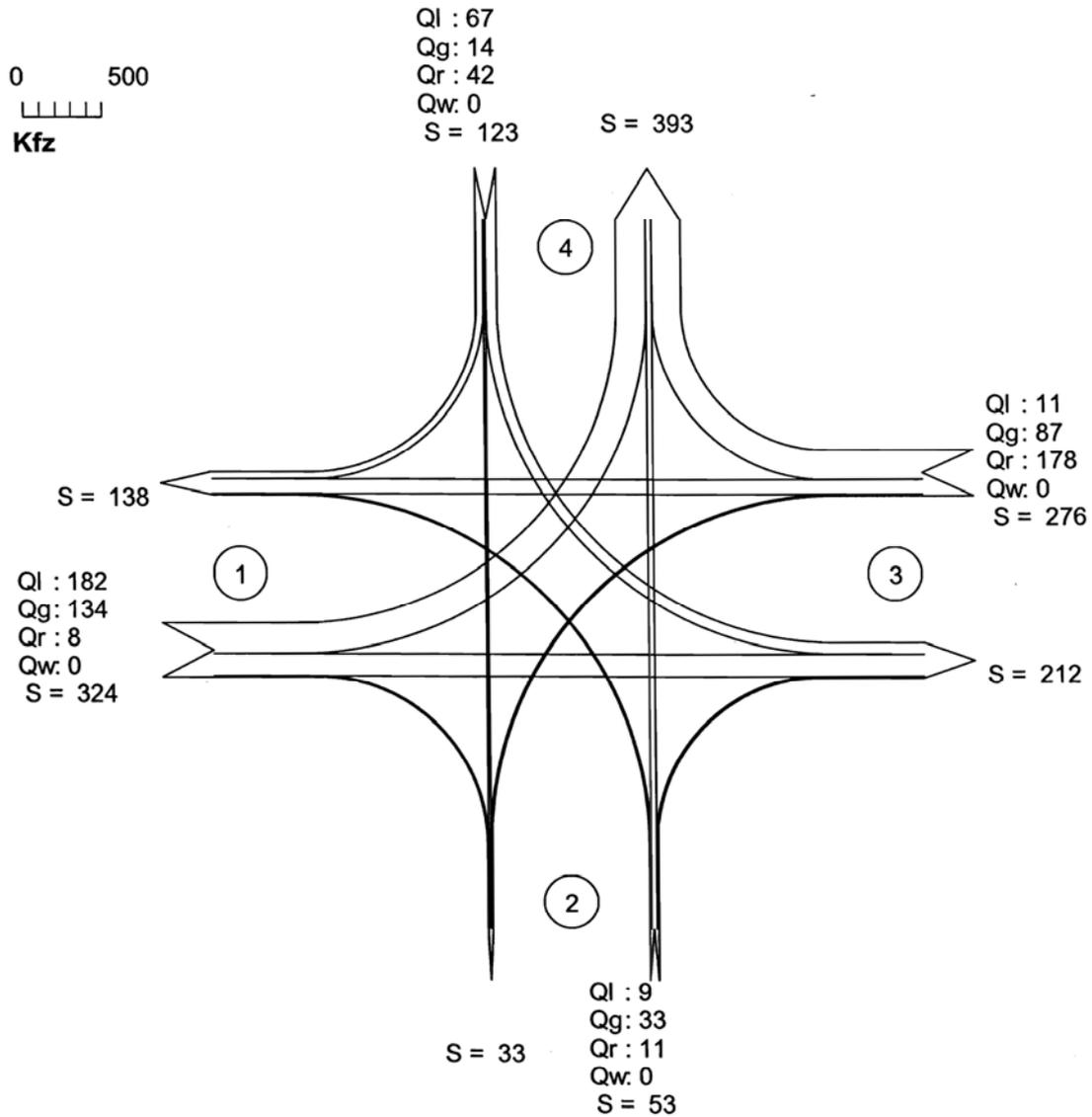
Zufahrt 1: Aachener Str.
 Zufahrt 2: Goswinstr.
 Zufahrt 3: Aachener Str.

Datei : K4-M.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : K 32 / Tenholter Str.
 Stunde : 7:00 - 9:00



Zufahrt 1: K 32
 Zufahrt 2: Tenholter Str.
 Zufahrt 3: K 32
 Zufahrt 4: Tenholter Str.

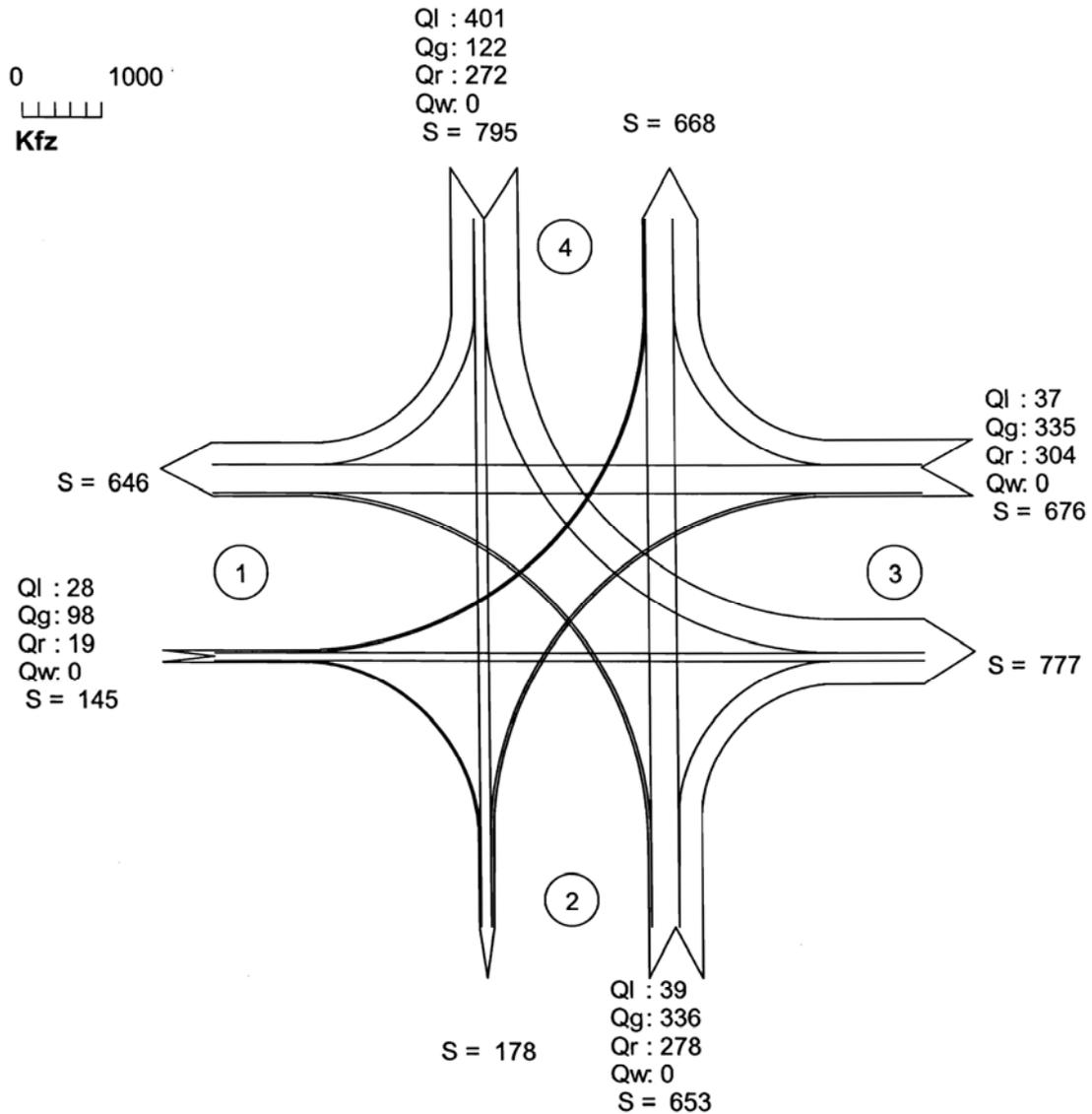
Datei : K4-MSP.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : K 32 / Tenholter Str.
 Stunde : Spitzenstunde morgens



Sum = 776

Zufahrt 1: K 32
 Zufahrt 2: Tenholter Str.
 Zufahrt 3: K 32
 Zufahrt 4: Tenholter Str.

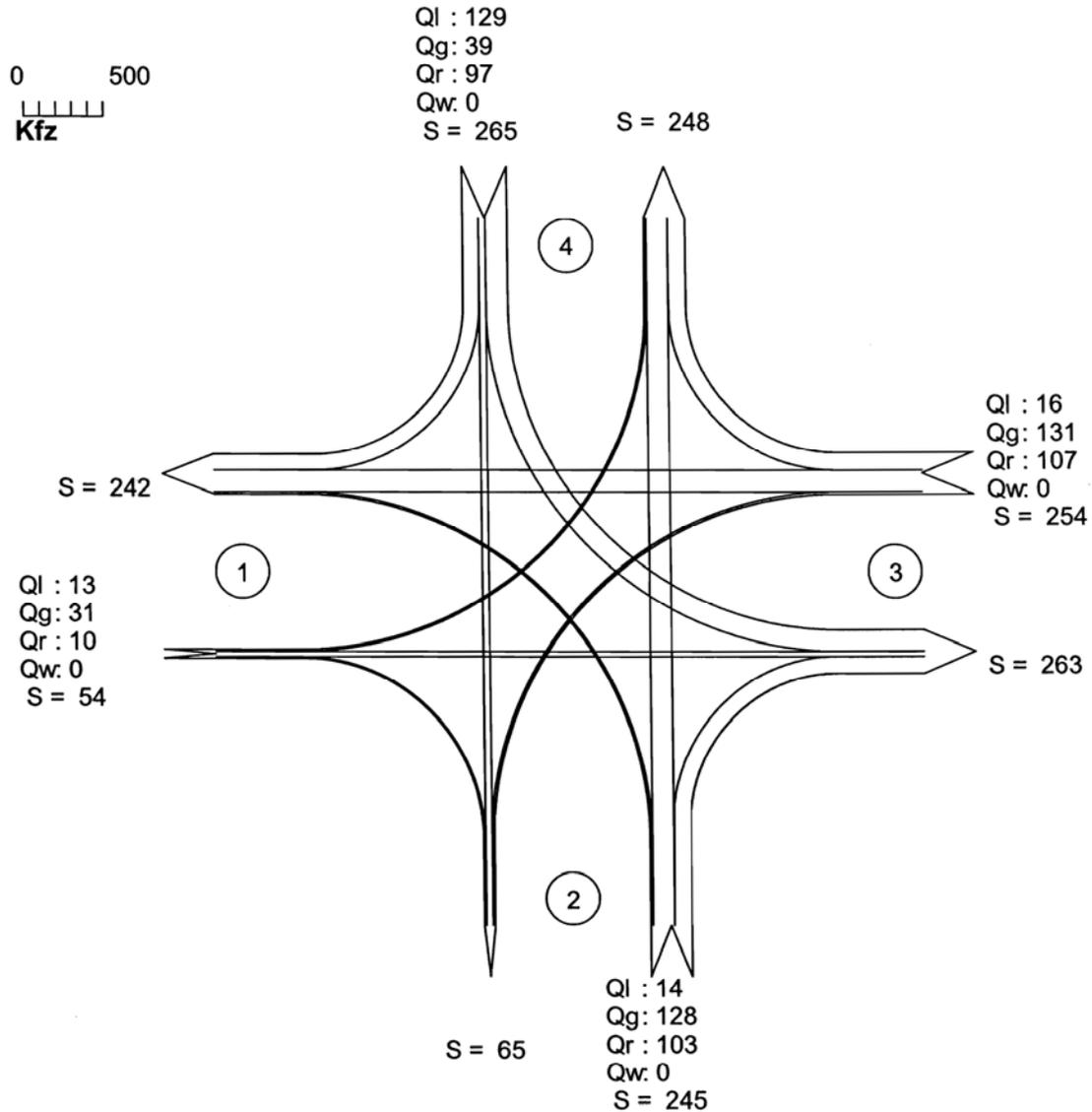
Datei : K4-N.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : K 32 / Tenholter Str.
 Stunde : 15:00 - 18:00



Sum = 2269

Zufahrt 1: K 32
 Zufahrt 2: Tenholter Str.
 Zufahrt 3: K 32
 Zufahrt 4: Tenholter Str.

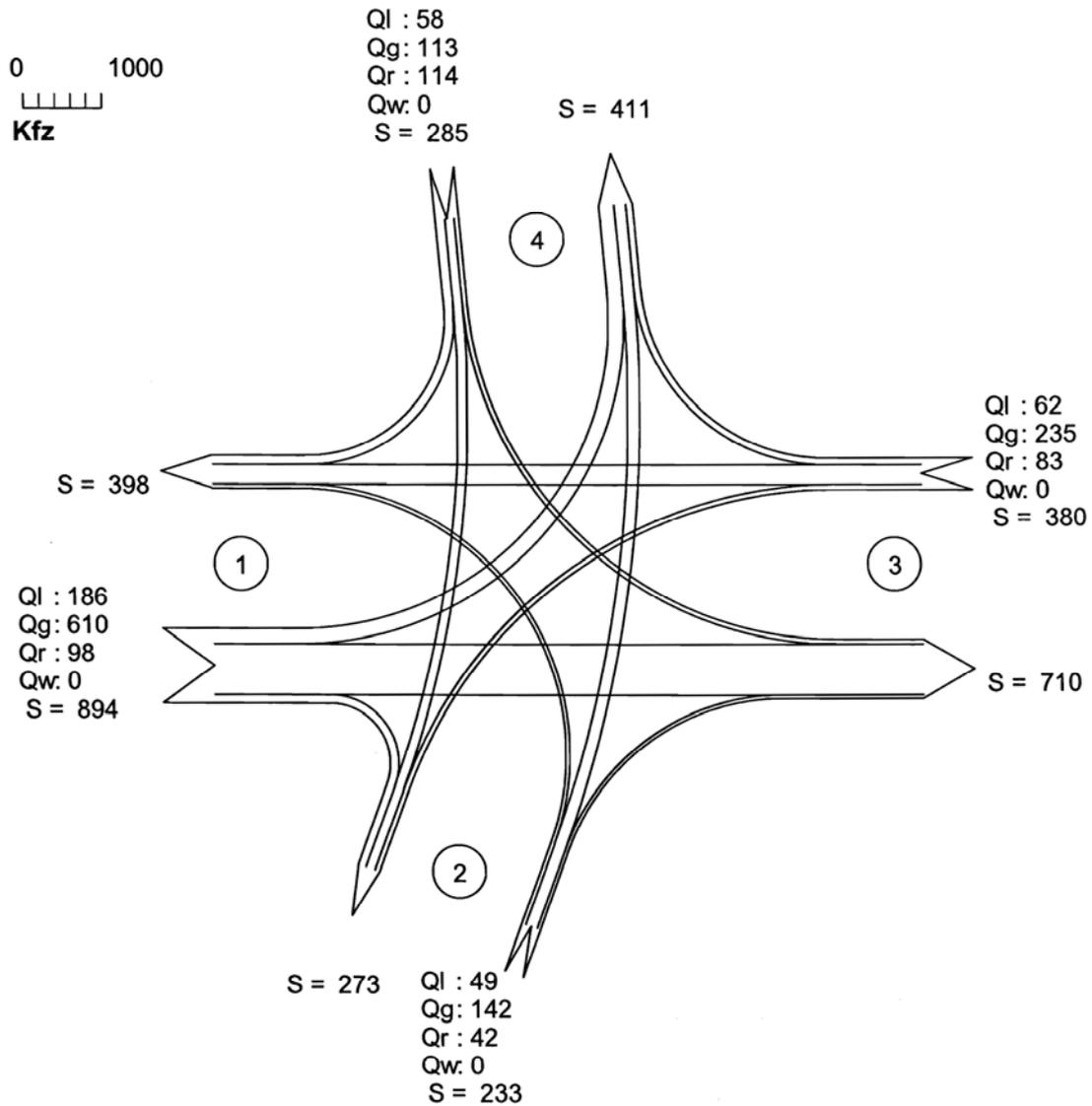
Datei : K4-NSP.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : K 32 / Tenholter Str.
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags



Sum = 818

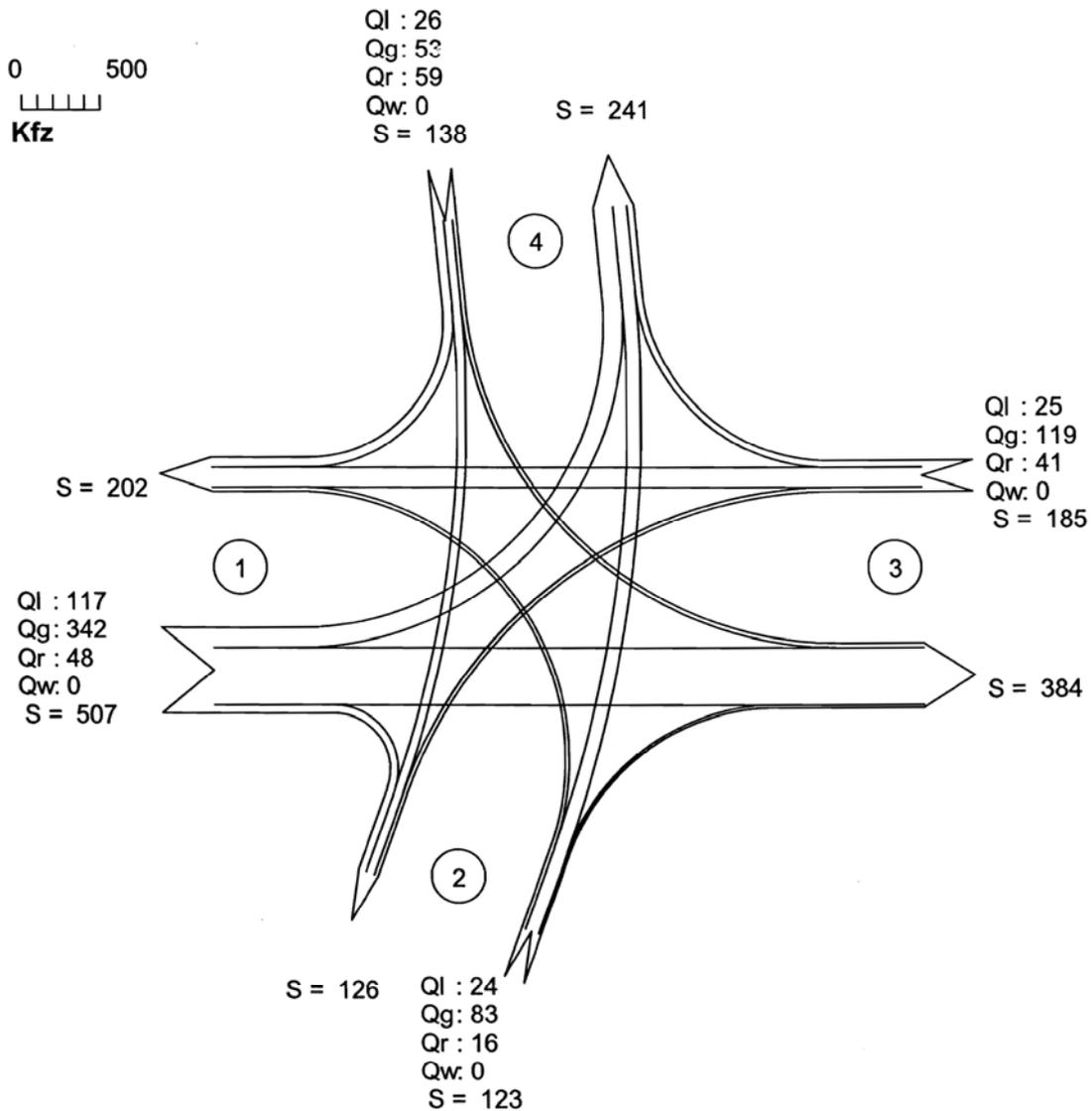
Zufahrt 1: K 32
 Zufahrt 2: Tenholter Str.
 Zufahrt 3: K 32
 Zufahrt 4: Tenholter Str.

Datei : K5-M.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Antwerpener Str. / Adam-Stegerwald-Hof / Paul-Rüttchen-Str.
 Stunde : 7:00 - 9:00



Zufahrt 1: Antwerpener Str.
 Zufahrt 2: Paul-Rüttchen-Str.
 Zufahrt 3: Antwerpener Str.
 Zufahrt 4: Adam-Stegerwald-Hof

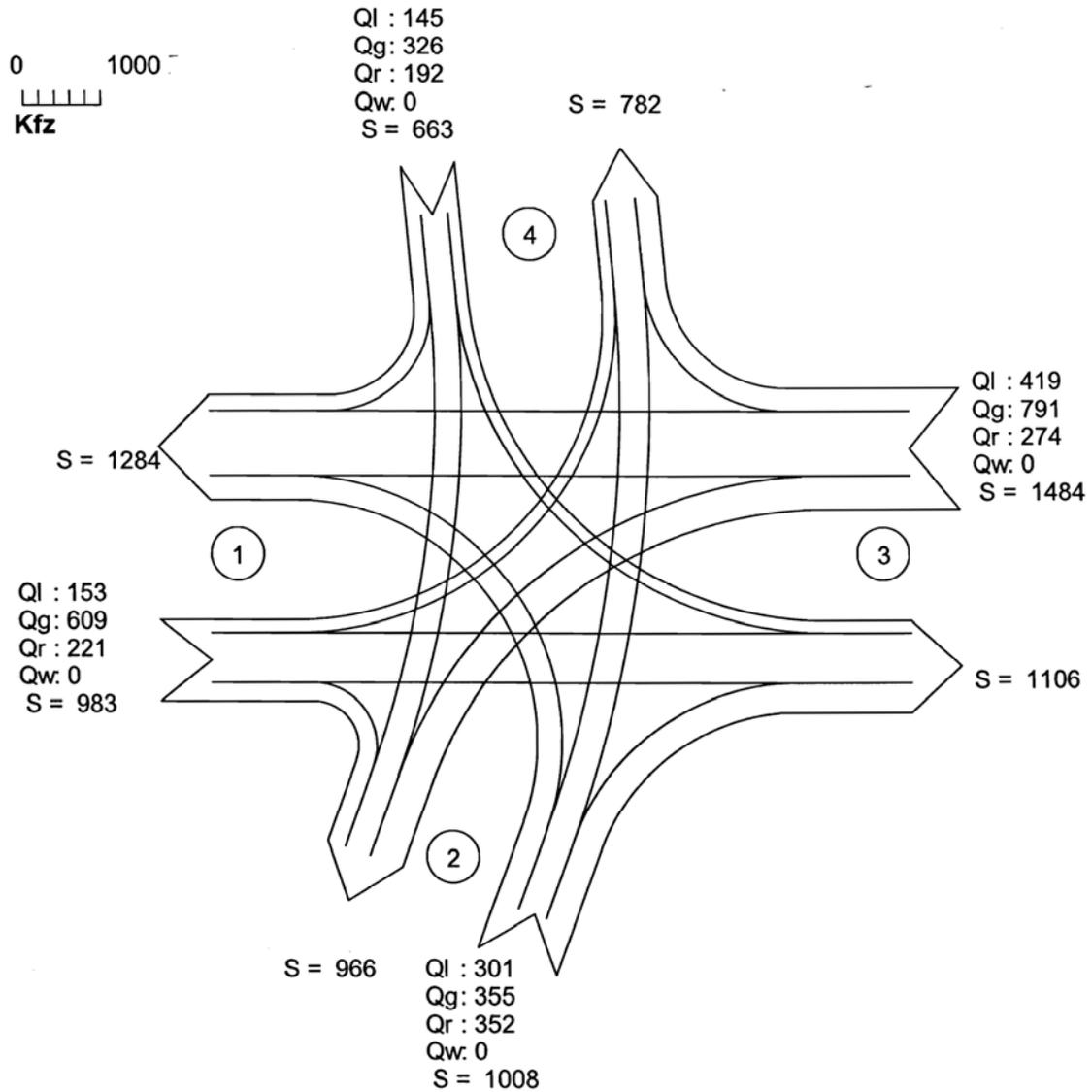
Datei : K5-MSP.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Antwerpener Str. / Adam-Stegerwald-Hof / Paul-Rüttchen-Str.
 Stunde : Spitzenstunde morgens



Sum = 953

Zufahrt 1: Antwerpener Str.
 Zufahrt 2: Paul-Rüttchen-Str.
 Zufahrt 3: Antwerpener Str.
 Zufahrt 4: Adam-Stegerwald-Hof

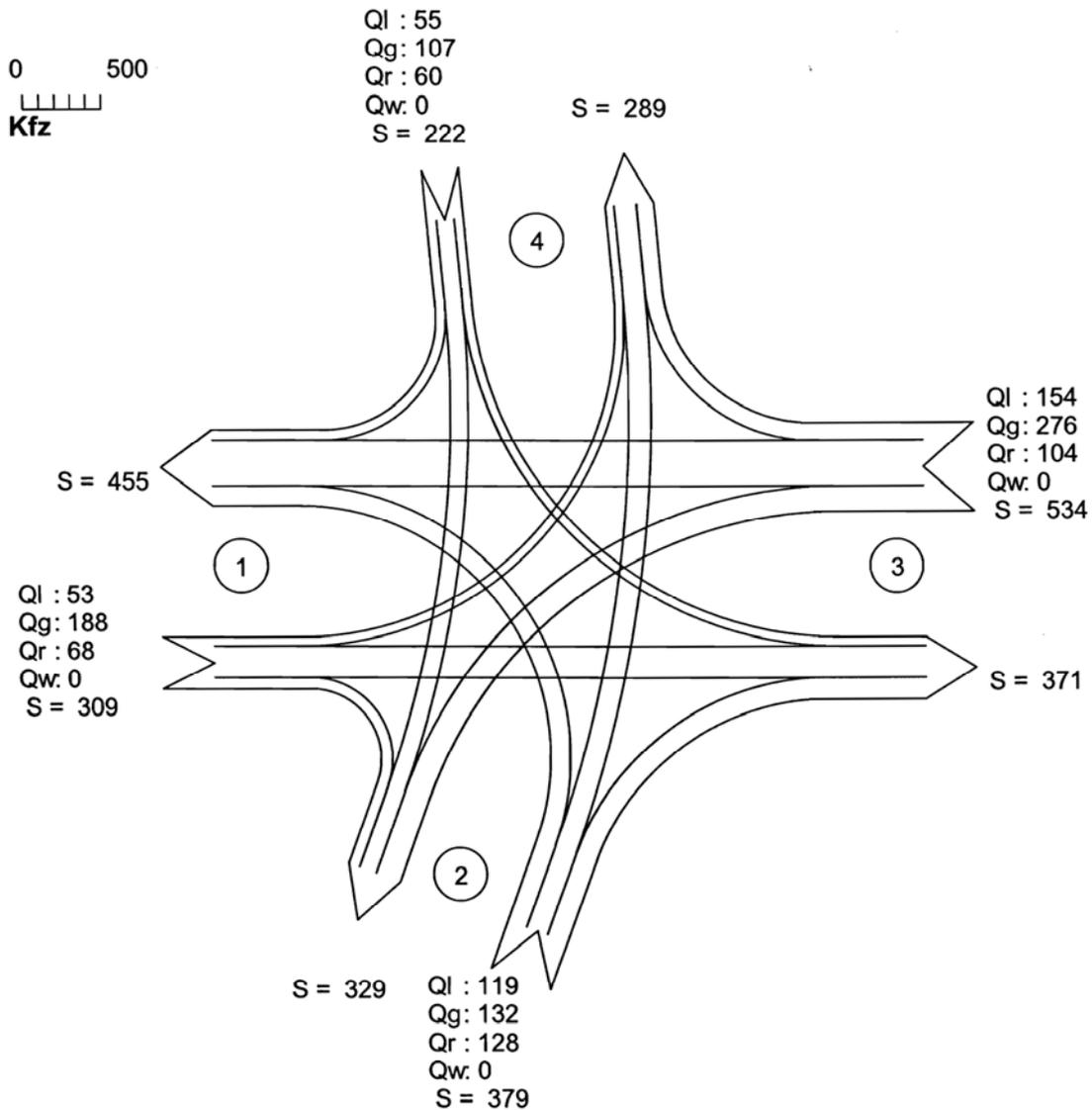
Datei : K5-N.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Antwerpener Str. / Adam-Stegerwald-Hof / Paul-Rüttchen-Str.
 Stunde : 15:00 - 18:00



Sum = 4138

Zufahrt 1: Antwerpener Str.
 Zufahrt 2: Paul-Rüttchen-Str.
 Zufahrt 3: Antwerpener Str.
 Zufahrt 4: Adam-Stegerwald-Hof

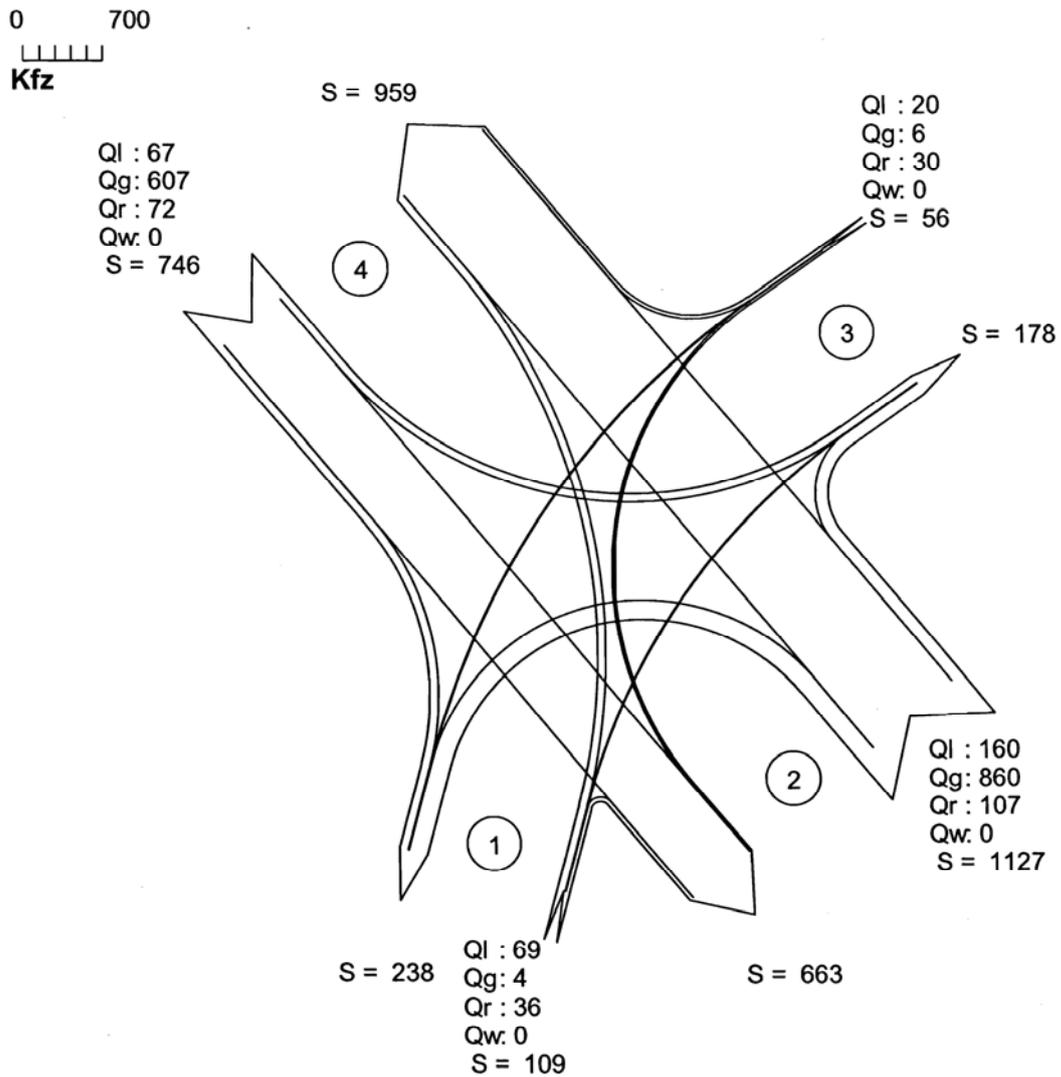
Datei : K5-NSP.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Antwerpener Str. / Adam-Stegerwald-Hof / Paul-Rüttchen-Str.
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags



Sum = 1444

Zufahrt 1: Antwerpener Str.
 Zufahrt 2: Paul-Rüttchen-Str.
 Zufahrt 3: Antwerpener Str.
 Zufahrt 4: Adam-Stegerwald-Hof

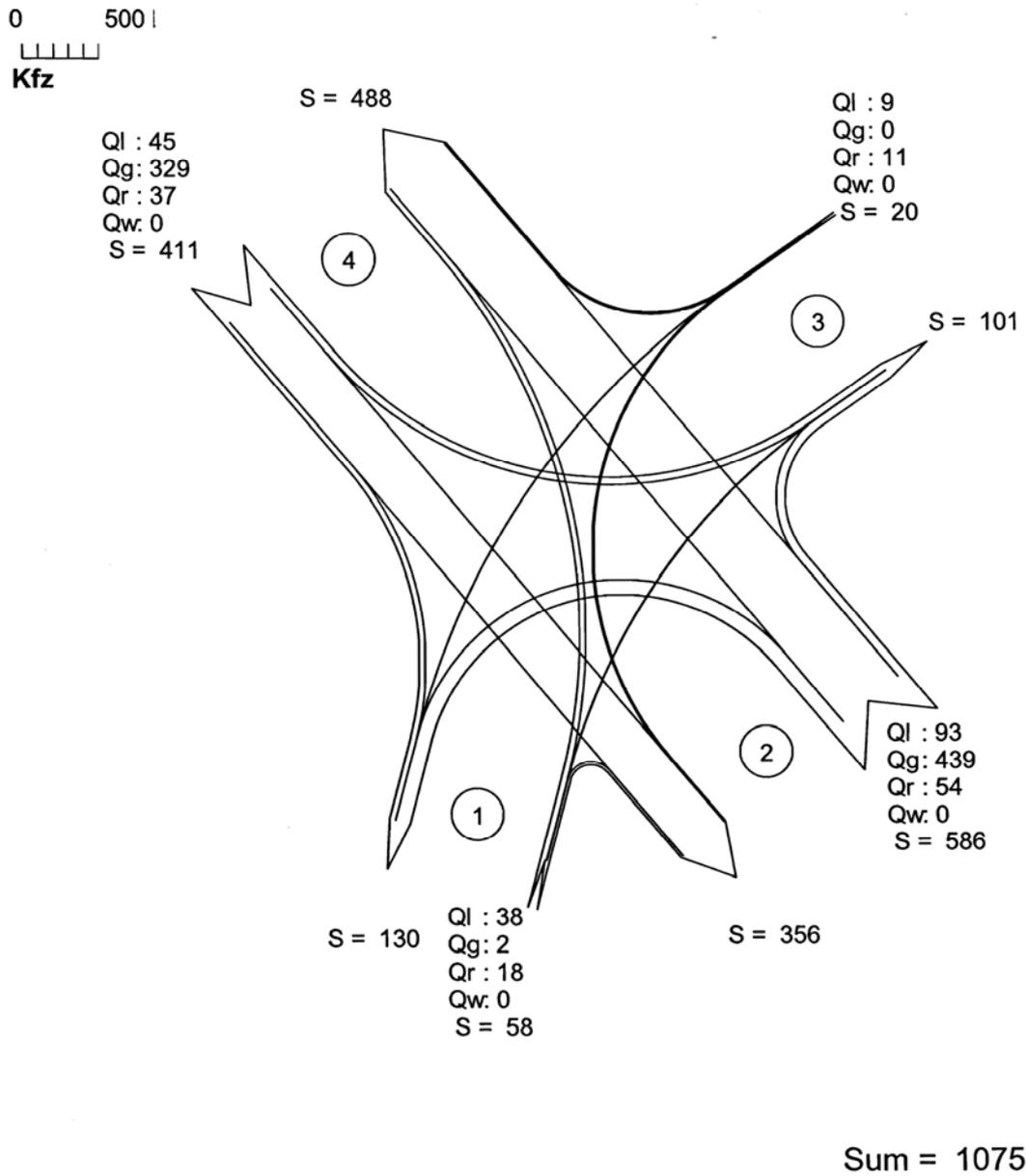
Datei : K6-M.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Kölner Str. / Jülicher Str. / Koepestr.
 Stunde : 7:00 - 9:00



Sum = 2038

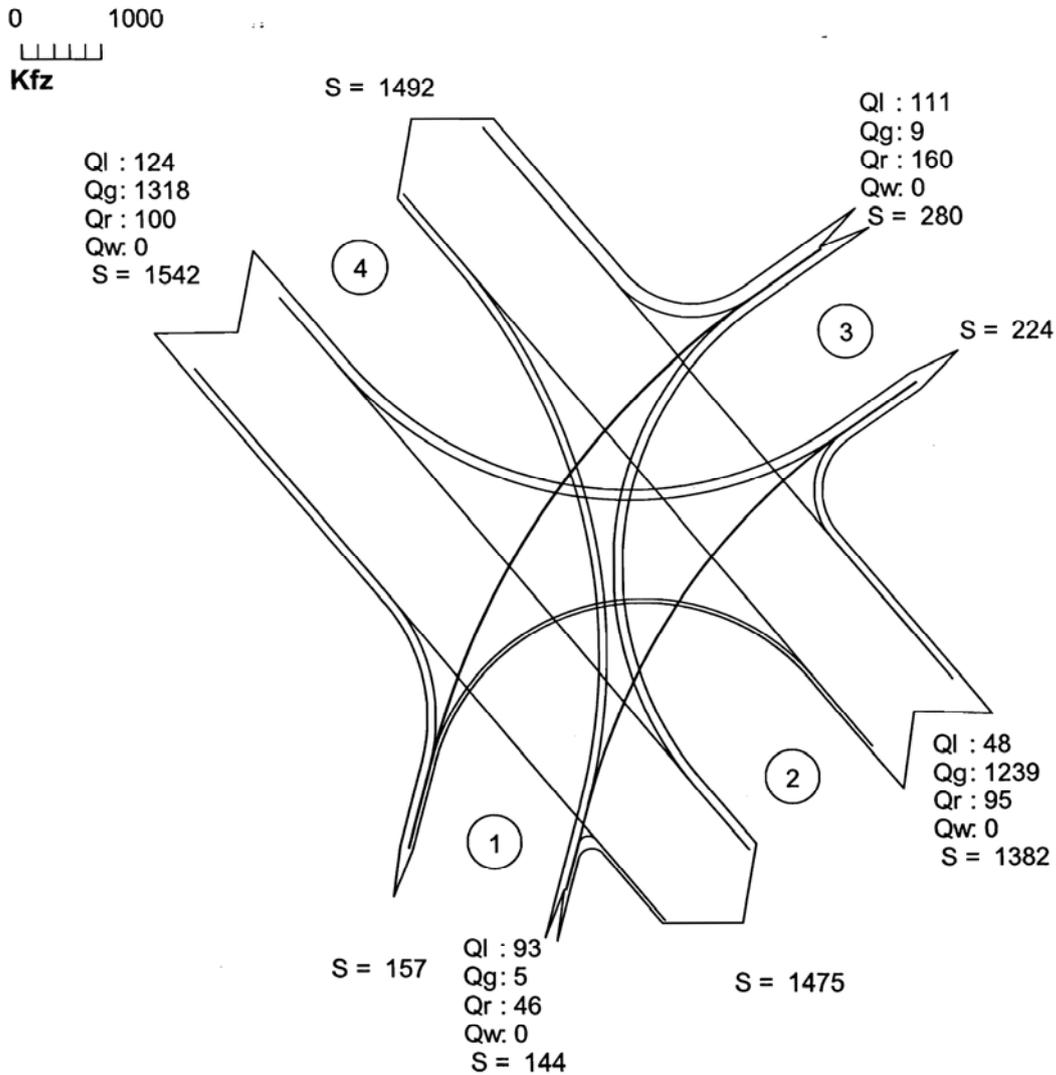
Zufahrt 1: Jülicher Str.
 Zufahrt 2: Kölner Str.
 Zufahrt 3: Koepestr.
 Zufahrt 4: Kölner Str.

Datei : K6-MSP.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Kölner Str. / Jülicher Str. / Koepestr.
 Stunde : Spitzenstunde morgens



Zufahrt 1: Jülicher Str.
 Zufahrt 2: Kölner Str.
 Zufahrt 3: Koepestr.
 Zufahrt 4: Kölner Str.

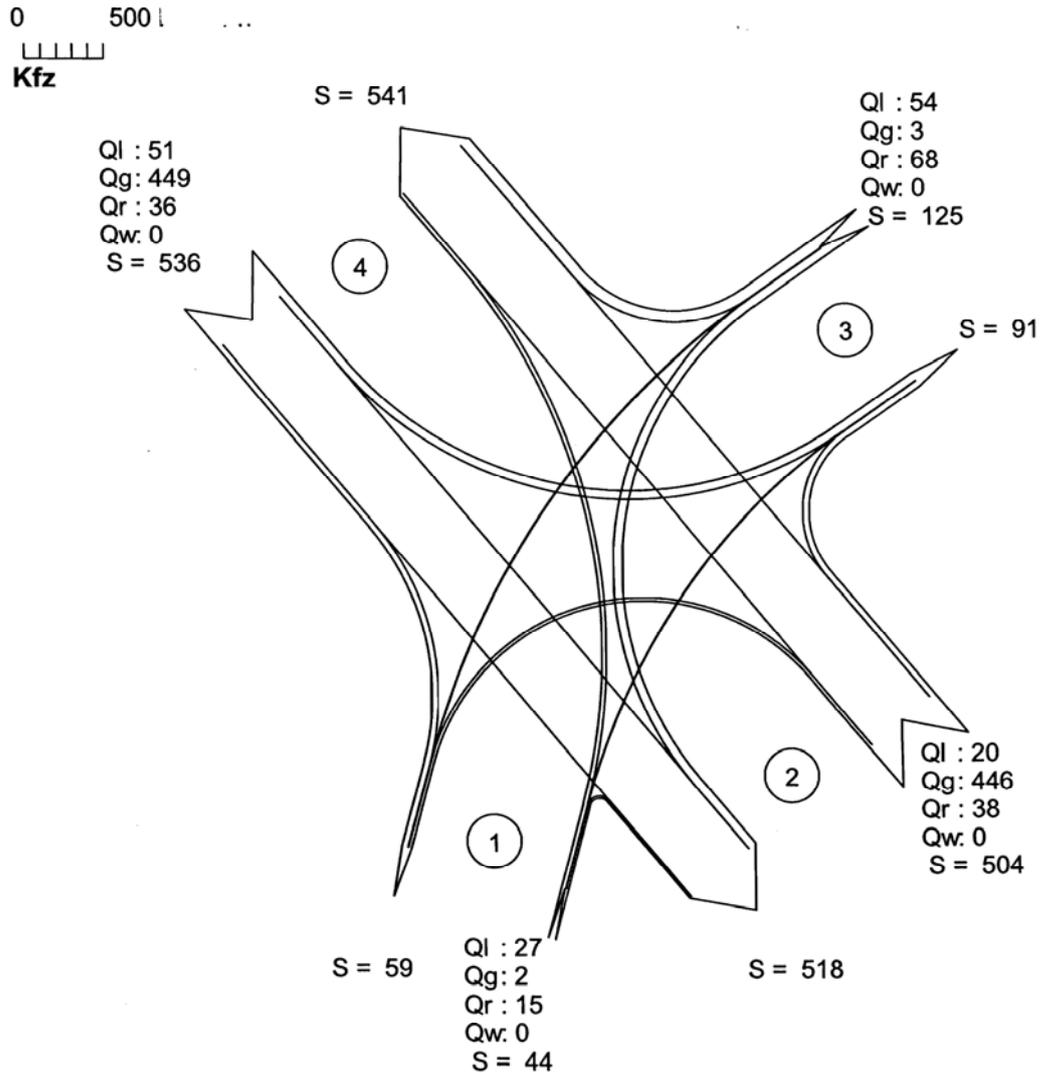
Datei : K6-N.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Kölner Str. / Jülicher Str. / Koepestr.
 Stunde : 15:00 - 18:00



Sum = 3348

Zufahrt 1: Jülicher Str.
 Zufahrt 2: Kölner Str.
 Zufahrt 3: Koepestr.
 Zufahrt 4: Kölner Str.

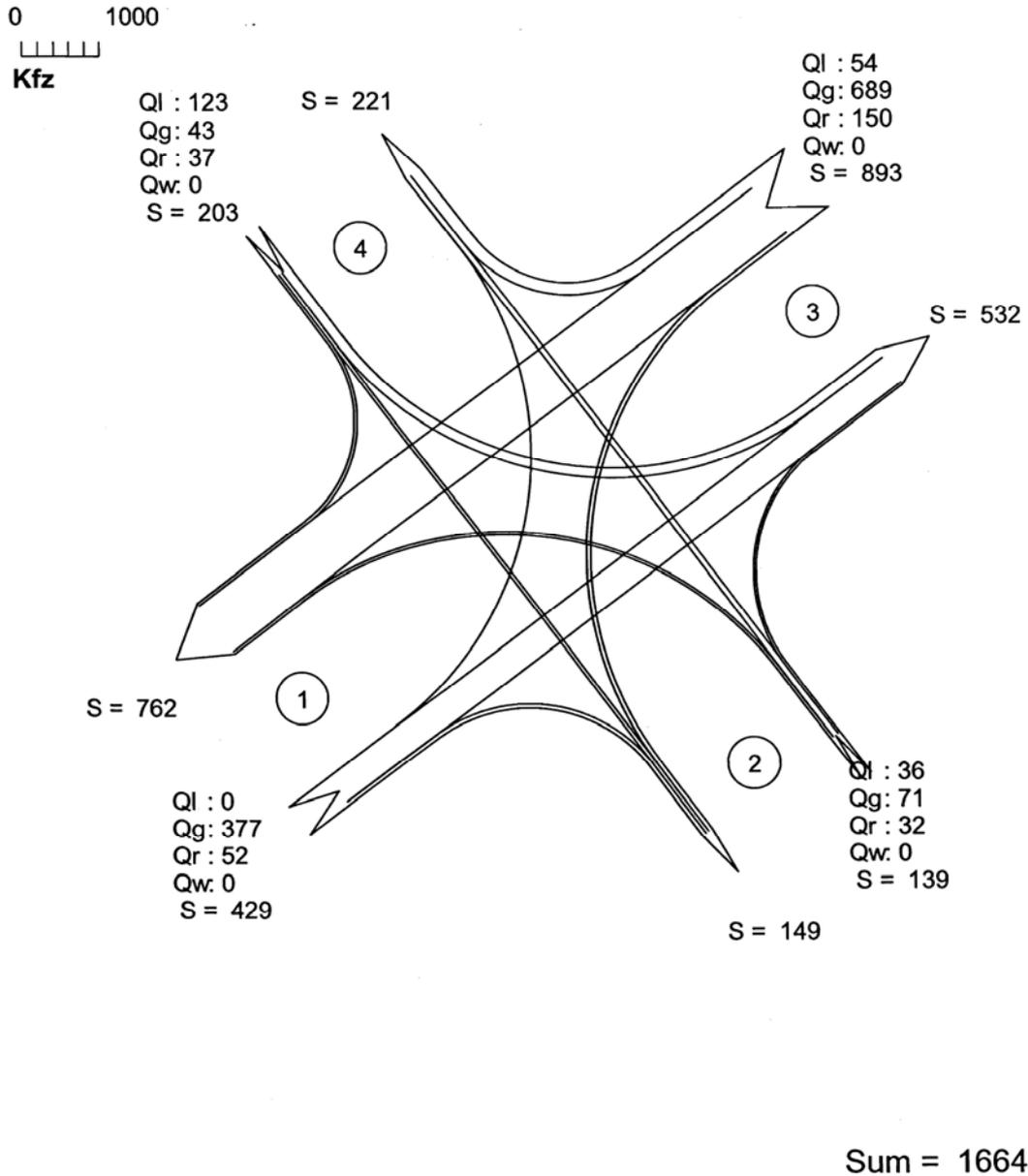
Datei : K6-NSP.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Kölner Str. / Jülicher Str. / Koepestr.
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags



Sum = 1209

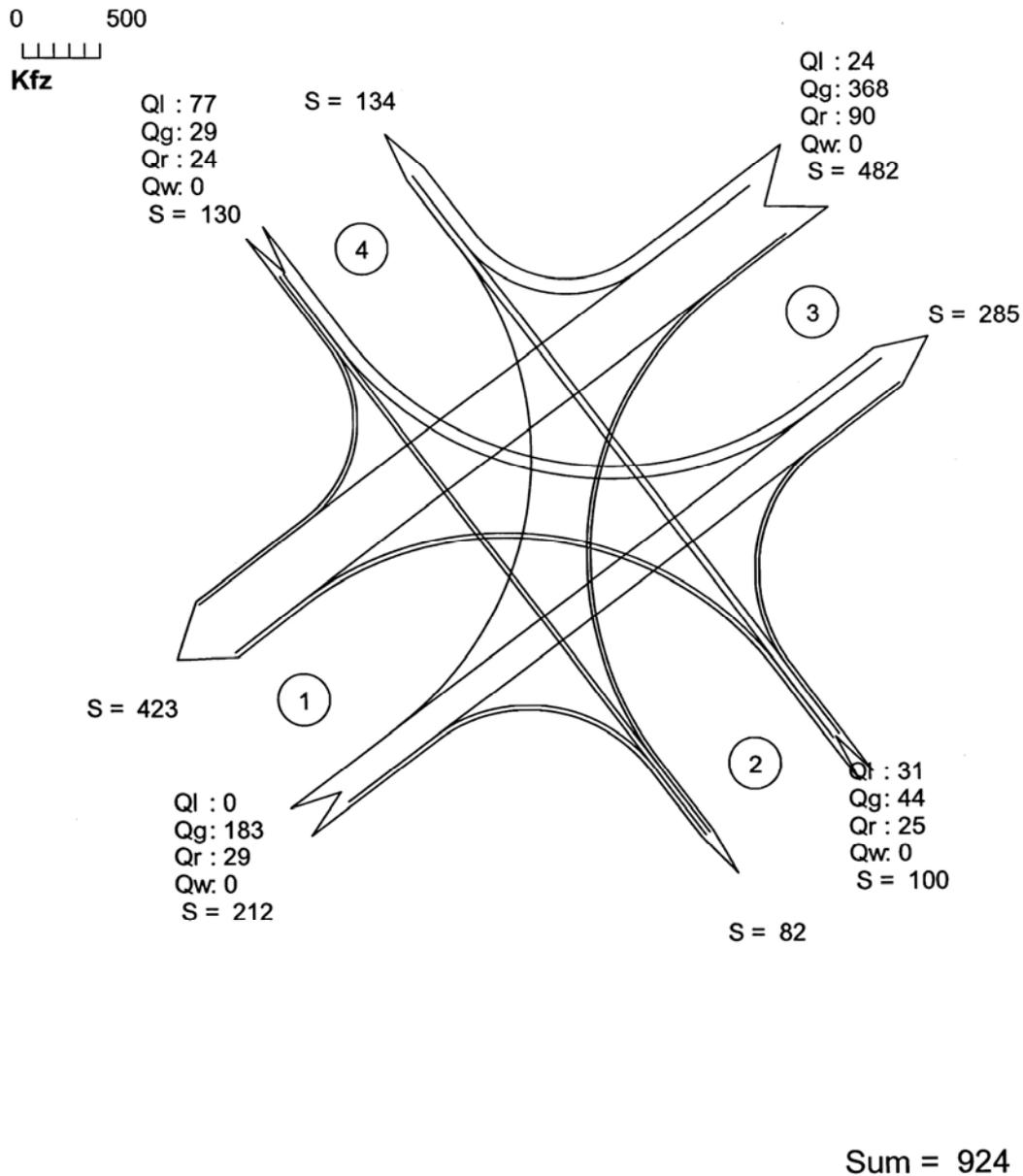
Zufahrt 1: Jülicher Str.
 Zufahrt 2: Kölner Str.
 Zufahrt 3: Koepestr.
 Zufahrt 4: Kölner Str.

Datei : K7-M.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Krefelder Str. / Schulring / Zehnthofweg
 Stunde : 7:00 - 9:00



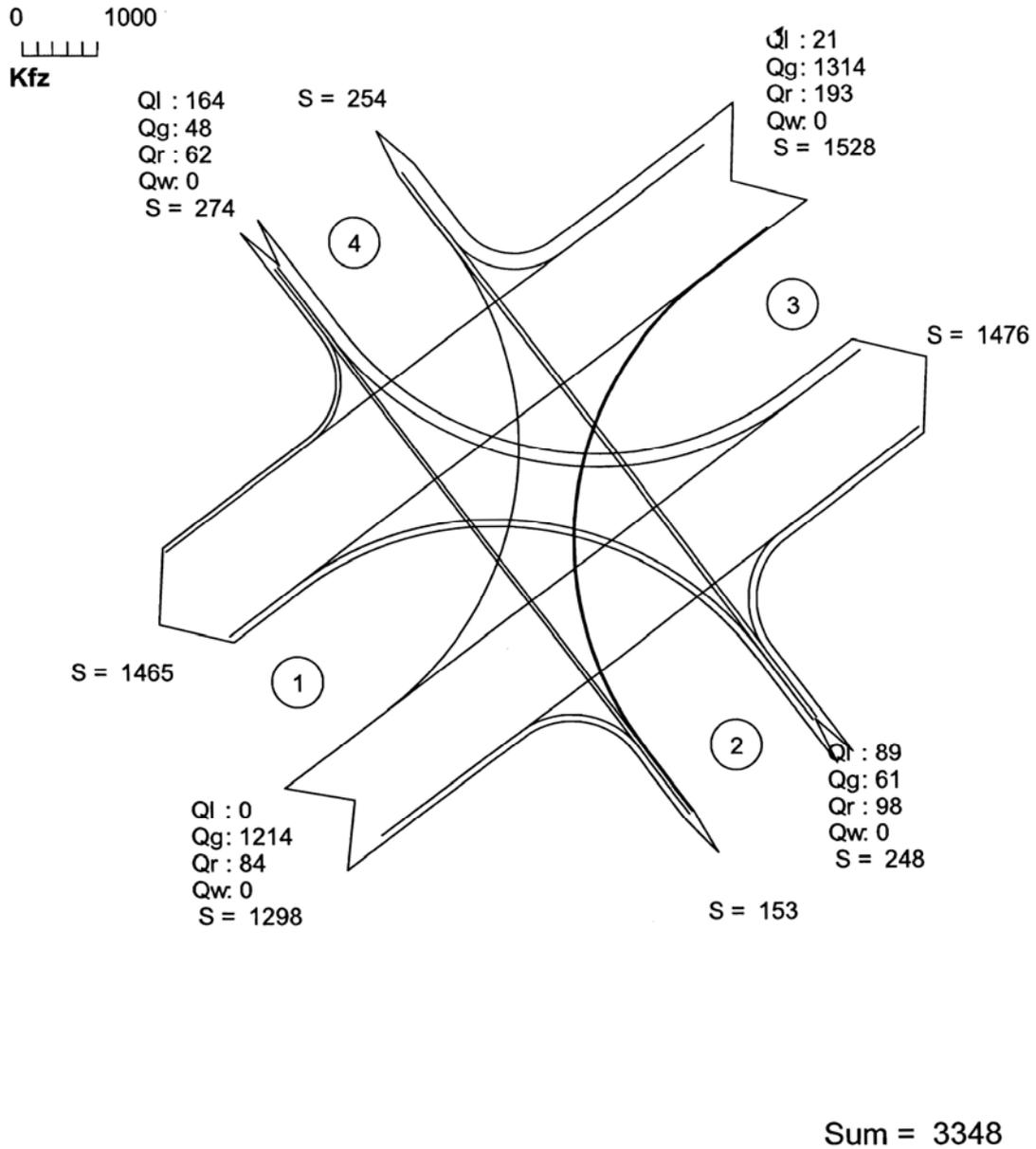
Zufahrt 1: Krefelder Str.
 Zufahrt 2: Zehnthofweg
 Zufahrt 3: Krefelder Str.
 Zufahrt 4: Schulring

Datei : K7-MSP.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Krefelder Str. / Schulring / Zehnthofweg
 Stunde : Spitzenstunde morgens



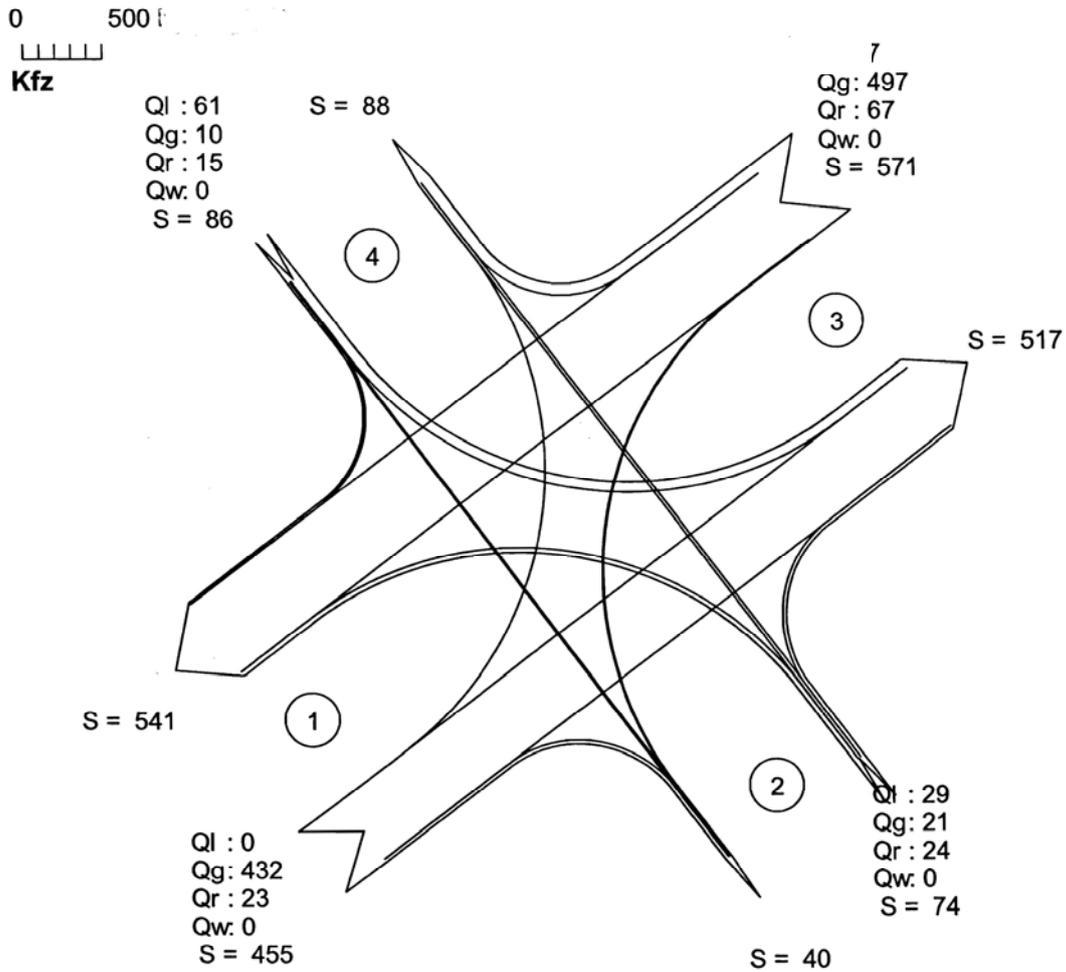
Zufahrt 1: Krefelder Str.
 Zufahrt 2: Zehnthofweg
 Zufahrt 3: Krefelder Str.
 Zufahrt 4: Schulring

Datei : K7-N.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Krefelder Str. / Schulring / Zehnthofweg
 Stunde : 15:00 - 18:00



Zufahrt 1: Krefelder Str.
 Zufahrt 2: Zehnthofweg
 Zufahrt 3: Krefelder Str.
 Zufahrt 4: Schulring

Datei : K7-NSP.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Krefelder Str. / Schulring / Zehnthofweg
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags



Zufahrt 1: Krefelder Str.
 Zufahrt 2: Zehnthofweg
 Zufahrt 3: Krefelder Str.
 Zufahrt 4: Schulring

Anlage B – 3

Bewertung der Verkehrsqualität potenzieller Kreisverkehrsplätze

Erläuterung

Die Knotenstromzählungen im Zuge der Fortschreibung des VEP Erkelenz erfolgten am 18. und 19.10.2005 jeweils zwischen 7:00 und 9:00 Uhr sowie 15:00 und 18:00 Uhr.

Für die Bewertung der Realisierungsmöglichkeit von Kreisverkehren an den gezählten Knoten wurden in die Knotenlagepläne Kreisverkehre grob eingepasst und diese einer Bewertung gemäß „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS 2001) unterzogen. Grundlage für die Kfz-Belastung bildete die Spitzenstundenbelastung in Pkw-E morgens und nachmittags unter Einrechnung eines Sicherheitszuschlags von 15% für die Verkehrszunahme.

Bei den Knoten K 8 und K 9 resultieren die zugrunde liegenden Verkehrsstärken für die Qualitätsprognose nicht Zählungen an den Knotenpunkten, sondern beruhen auf Annahmen zur Verkehrsstärke und -verteilung auf der Basis von Zählungen benachbarter Knoten / Querschnitte und Verteilungsprognosen aus dem VEP 1995.

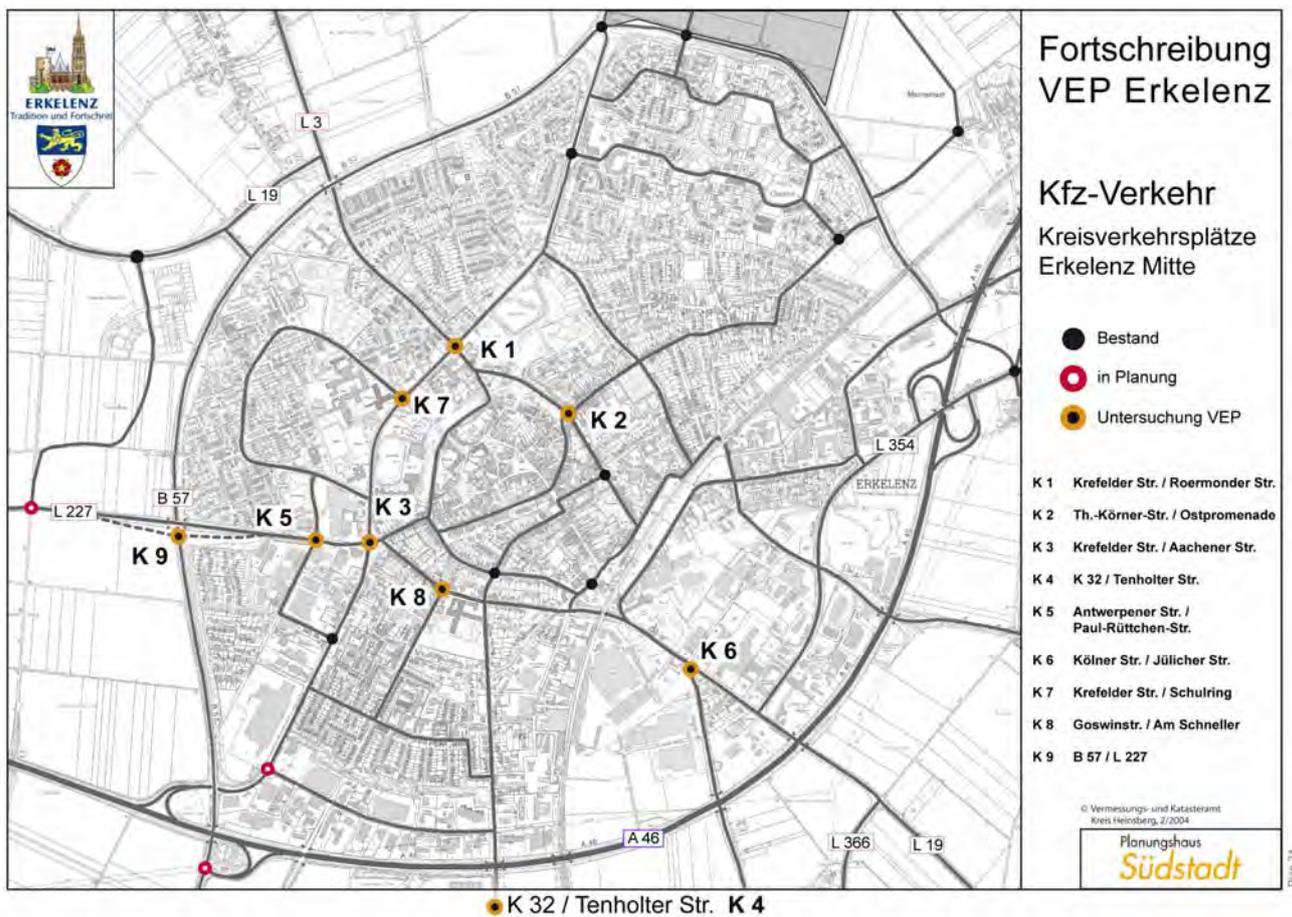
Im HBS werden die Stufen der Verkehrsqualität folgendermaßen definiert:

- A: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering. **sehr gut**
- B: Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeuge werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering. **gut**
- C: Die Fahrzeugführer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung. **befriedigend**
- D: Die Mehrzahl der Fahrzeugführer muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Fahrzeuge können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil. **ausreichend**
- E: Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht. **mangelhaft**
- F: Die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über ein längeres Zeitintervall größer als die Kapazität für diesen Strom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet. **ungenügend**

Übersicht Bewertungsdaten

K 1 Krefelder Str. / Roermonder Str. 63
 K 2 Theodor-Körner-Str. / Nordpromenade 69
 K 3 Antwerpener Str. / Krefelder Str. 75
 K 4 K 32 / Tenholter Str. 81
 K 5 Antwerpener Str. / Adam-Stegerwald-Hof 87
 K 6 Kölner Str. / Jülicher Str. 93
 K 7 Krefelder Str. / Schulring 99
 K 8 Goswinstr. / Am Schneller 105
 K 9 B 57 / L 227 108

Lageplan Kreisverkehrsplätze

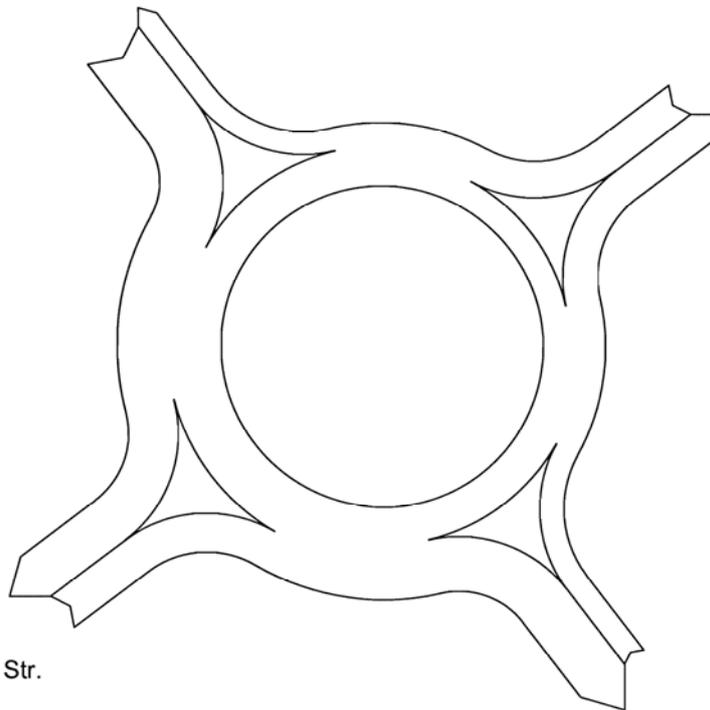


Datei : KREIS-1-MORGENS.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Krefelder Str. / Roermonder Str.
 Stunde : Spitzenstunde morgens

0 1000 PKW-Einheiten / h
 L L L L L

4 : Roermonder Str.
 Qa = 258
 Qe = 703
 Qc = 453

3 : Krefelder Str.
 Qa = 388
 Qe = 407
 Qc = 304



1 : Krefelder Str.
 Qa = 554
 Qe = 436
 Qc = 602

2 : Roermonder Str.
 Qa = 614
 Qe = 268
 Qc = 424

Sum = 1814

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-1-MORGENS.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Krefelder Str. / Roermonder Str.
 Stunde : Spitzenstunde morgens

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Krefelder Str.	1	80	602	436	729	0,60	293	12	B
2	Roermonder Str.	1	89	424	268	868	0,31	600	6	A
3	Krefelder Str.	1	60	304	407	972	0,42	565	6	A
4	Roermonder Str.	1	261	453	703	788	0,89	85	36	D

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Krefelder Str.	1	80	602	436	729	1,0	4	7	B
2	Roermonder Str.	1	89	424	268	868	0,3	1	2	A
3	Krefelder Str.	1	60	304	407	972	0,5	2	3	A
4	Roermonder Str.	1	261	453	703	788	5,1	18	24	D

Gesamt-Qualitätsstufe : D

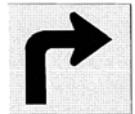
Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluß über alle Zufahrten : 1814 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1814 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 9,7 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 19,2 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität und mittlere Wartezeit an Ausfahrten - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-1-MORGENS.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Krefelder Str. / Roermonder Str.
 Stunde : Spitzenstunde morgens

Wartezeiten

		n-	F+R	q-a-vorg	q-a-vorh	q-a-max	x	Reserve	mittl. Wz
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s
1	Krefelder Str.	1	80	1200	554	1200	0,46	646	6
2	Roermonder Str.	1	89	1200	614	1200	0,51	586	6
3	Krefelder Str.	1	60	1200	388	1200	0,32	812	4
4	Roermonder Str.	1	261	1200	258	1200	0,22	942	4

Gesamter Verkehr
im Kreis

Abfluss über alle Ausfahrten : 1814 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1814 Kfz/h

Summe aller Wartezeiten : 2,7 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 5,3 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

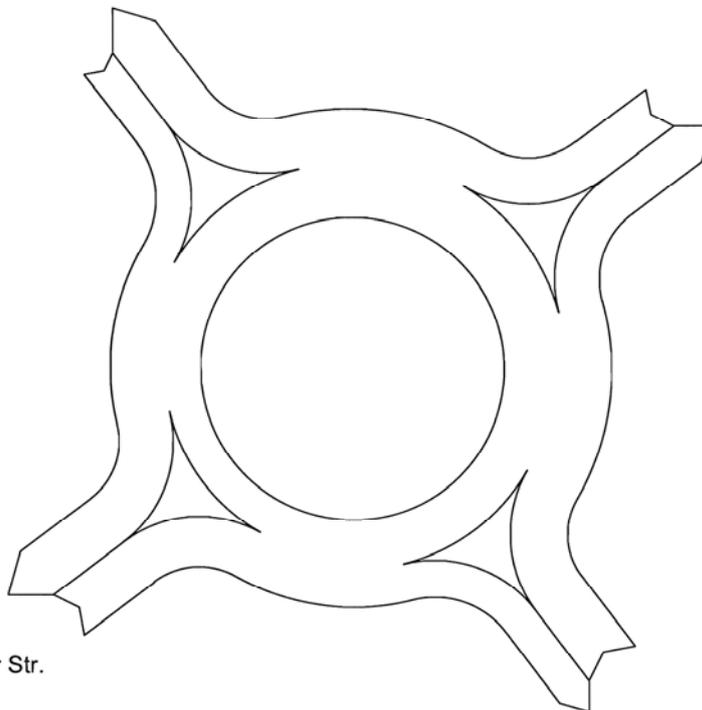
Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Fußgänger : Griffiths (1981)

Datei : KREIS-1-nachm.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Krefelder Str. / Roermonder Str.
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags

0 1000 PKW-Einheiten / h
 □□□□

4 : Roermonder Str.
 Qa = 644
 Qe = 425
 Qc = 659

3 : Krefelder Str.
 Qa = 536
 Qe = 554
 Qc = 749



1 : Krefelder Str.
 Qa = 646
 Qe = 600
 Qc = 438

2 : Roermonder Str.
 Qa = 441
 Qe = 688
 Qc = 597

Sum = 2267

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-1-nachm.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Krefelder Str. / Roermonder Str.
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Krefelder Str.	1	61	438	600	860	0,70	260	14	B
2	Roermonder Str.	1	59	597	688	734	0,94	46	54	E
3	Krefelder Str.	1	51	749	554	620	0,89	66	45	D
4	Roermonder Str.	1	44	659	425	688	0,62	263	14	B

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Krefelder Str.	1	61	438	600	860	1,6	7	10	B
2	Roermonder Str.	1	59	597	688	734	7,8	23	30	E
3	Krefelder Str.	1	51	749	554	620	5,0	17	23	D
4	Roermonder Str.	1	44	659	425	688	1,1	5	7	B

Gesamt-Qualitätsstufe : E

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluß über alle Zufahrten : 2267 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 2267 Kfz/h

Summe aller Wartezeiten : 21,0 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 33,4 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität und mittlere Wartezeit an Ausfahrten - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-1-nachm.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Krefelder Str. / Roermonder Str.
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags

Wartezeiten

	Name	n-	F+R	q-a-vorg	q-a-vorh	q-a-max	x	Reserve	mittl. Wz
		-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s
1	Krefelder Str.	1	61	1200	646	1200	0,54	554	6
2	Roermonder Str.	1	59	1200	441	1200	0,37	759	5
3	Krefelder Str.	1	51	1200	536	1200	0,45	664	5
4	Roermonder Str.	1	44	1200	644	1200	0,54	556	6

Gesamter Verkehr
im Kreis

Abfluss über alle Ausfahrten : 2267 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 2267 Kfz/h

Summe aller Wartezeiten : 3,7 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 5,9 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Fußgänger : Griffiths (1981)

Datei : KREIS-2-MORGENS.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Theodor-Körner-Str. / Brückstr. / Nordpromenade / Ostpromenade
 Stunde : Spitzenstunde morgens

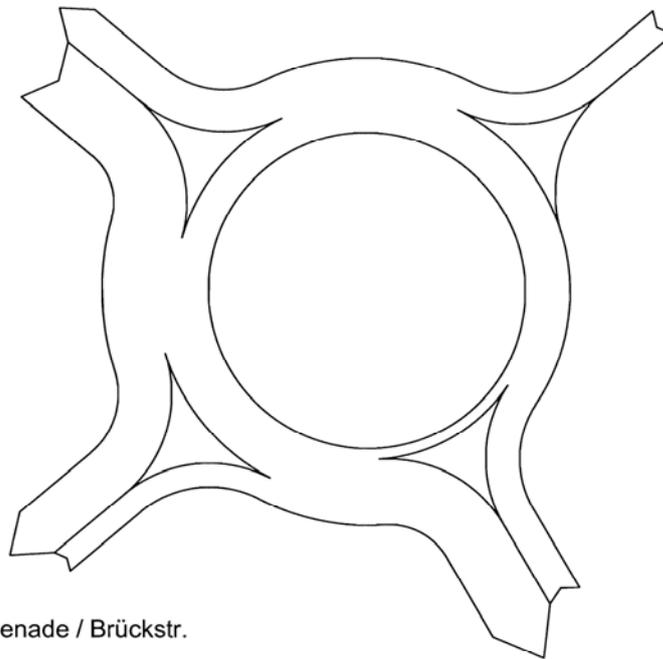
0 500 PKW-Einheiten / h
 L L L L L

4 : Nordpromenade

Qa = 238
 Qe = 414
 Qc = 191

3 : Brückstr.

Qa = 0
 Qe = 174
 Qc = 255



1 : Ostpromenade / Brückstr.

Qa = 303
 Qe = 137
 Qc = 302

2 : Theodor-Körner-Str.

Qa = 376
 Qe = 192
 Qc = 63

Sum = 917

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-2-MORGENS.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Theodor-Körner-Str. / Brückstr. / Nordpromenade / Ostpromenade
 Stunde : Spitzenstunde morgens

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Ostpromenade / Brüc.	1	56	302	137	974	0,14	837	4	A
2	Theodor-Körner-Str.	1	35	63	192	1187	0,16	995	4	A
3	Brückstr.	1	28	255	174	1018	0,17	844	4	A
4	Nordpromenade	1	46	191	414	1071	0,39	657	5	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Ostpromenade / Brüc.	1	56	302	137	974	0,1	0	1	A
2	Theodor-Körner-Str.	1	35	63	192	1187	0,1	1	1	A
3	Brückstr.	1	28	255	174	1018	0,1	1	1	A
4	Nordpromenade	1	46	191	414	1071	0,4	2	3	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluß über alle Zufahrten : 917 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 917 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 1,2 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 4,7 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität und mittlere Wartezeit an Ausfahrten - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-2-MORGENS.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Theodor-Körner-Str. / Brückstr. / Nordpromenade / Ostpromenade
 Stunde : Spitzenstunde morgens

Wartezeiten

		n-	F+R	q-a-vorg	q-a-vorh	q-a-max	x	Reserve	mittl. Wz
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s
1	Ostpromenade / Brüc.	1	56	1200	303	1200	0,25	897	4
2	Theodor-Körner-Str.	1	35	1200	376	1200	0,31	824	4
3	Brückstr.	1	28	1200	0	1200	0,00	1200	0
4	Nordpromenade	1	46	1200	238	1200	0,20	962	4

Gesamter Verkehr
im Kreis

Abfluss über alle Ausfahrten : 917 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 917 Kfz/h

Summe aller Wartezeiten : 1,0 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 4,1 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

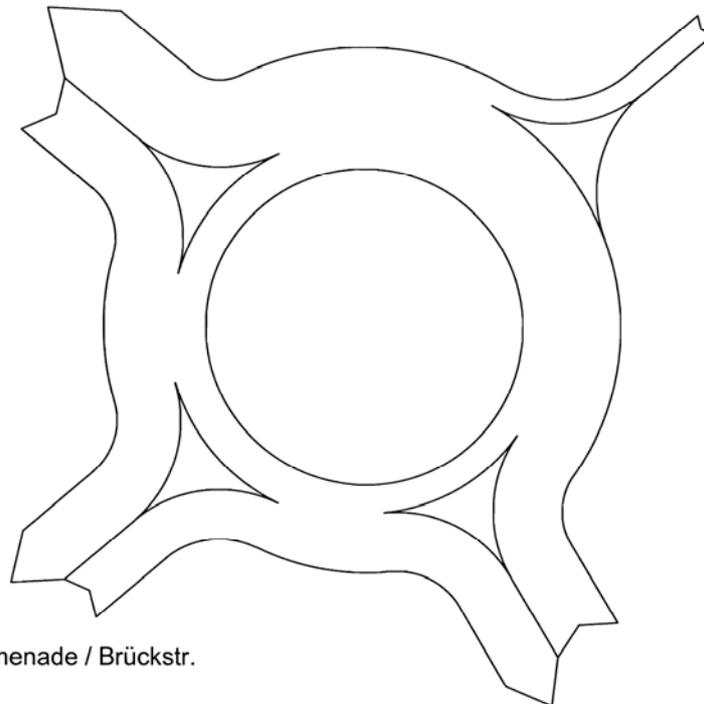
Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Fußgänger : Griffiths (1981)

Datei : KREIS-2-NACHM.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Theodor-Körner-Str. / Brückstr. / Nordpromenade / Ostpromenade
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags

0 500 PKW-Einheiten / h
 □□□□□

4 : Nordpromenade
 Qa = 499
 Qe = 386
 Qc = 199

3 : Brückstr.
 Qa = 0
 Qe = 142
 Qc = 556



1 : Ostpromenade / Brückstr.
 Qa = 364
 Qe = 281
 Qc = 221

2 : Theodor-Körner-Str.
 Qa = 339
 Qe = 393
 Qc = 163

Sum = 1202

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-2-NACHM.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Theodor-Körner-Str. / Brückstr. / Nordpromenade / Ostpromenade
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Ostpromenade / Brüc.	1	55	221	281	1043	0,27	762	5	A
2	Theodor-Körner-Str.	1	75	163	393	1091	0,36	698	5	A
3	Brückstr.	1	27	556	142	770	0,18	628	6	A
4	Nordpromenade	1	91	199	386	1057	0,37	671	5	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Ostpromenade / Brüc.	1	55	221	281	1043	0,3	1	2	A
2	Theodor-Körner-Str.	1	75	163	393	1091	0,4	2	3	A
3	Brückstr.	1	27	556	142	770	0,2	1	1	A
4	Nordpromenade	1	91	199	386	1057	0,4	2	3	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluß über alle Zufahrten : 1202 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1202 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 1,7 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 5,2 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit F-kh = 0,8 / T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität und mittlere Wartezeit an Ausfahrten - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-2-NACHM.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Theodor-Körner-Str. / Brückstr. / Nordpromenade / Ostpromenade
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags

Wartezeiten

		n-	F+R	q-a-vorg	q-a-vorh	q-a-max	x	Reserve	mittl. Wz
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s
1	Ostpromenade / Brüc.	1	55	1200	364	1200	0,30	836	4
2	Theodor-Körner-Str.	1	75	1200	339	1200	0,28	861	4
3	Brückstr.	1	27	1200	0	1200	0,00	1200	0
4	Nordpromenade	1	91	1200	499	1200	0,42	701	5

Gesamter Verkehr
im Kreis

Abfluss über alle Ausfahrten : 1202 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1202 Kfz/h

Summe aller Wartezeiten : 1,5 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 4,6 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

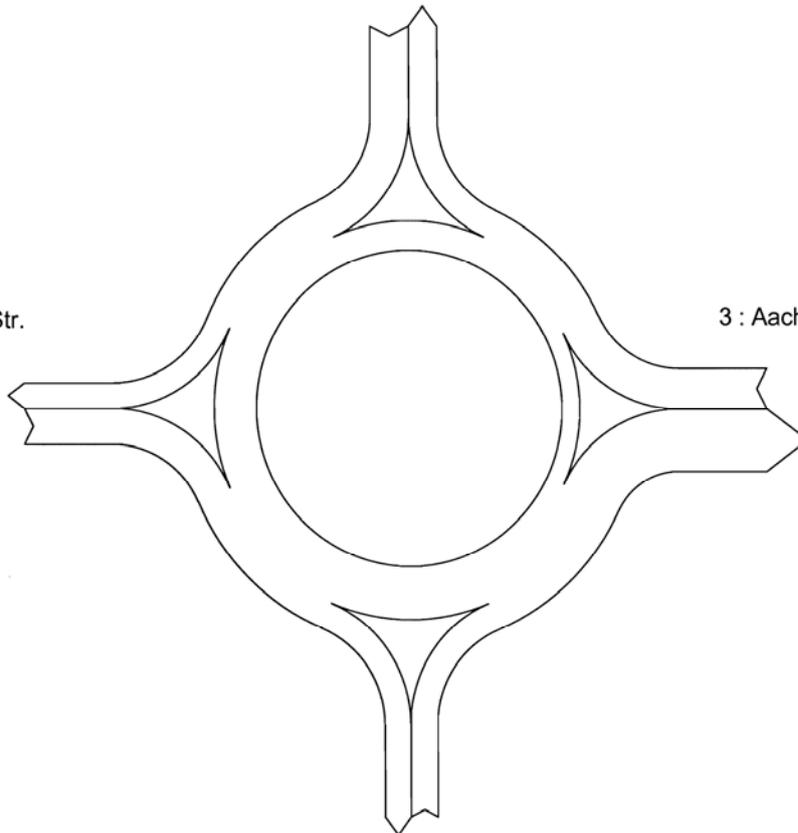
Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Fußgänger : Griffiths (1981)

Datei : KREIS-3-MORGENS.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Antwerpener Str. / Krefelder Str. / Aachener Str. / Goswinstr.
 Stunde : Spitzenstunde morgens

0 1000 PKW-Einheiten / h
 L L L L L

4 : Krefelder Str.
 Qa = 335
 Qe = 452
 Qc = 340

1 : Antwerpener Str.
 Qa = 290
 Qe = 410
 Qc = 502



3 : Aachener Str. / Goswinstr.
 Qa = 713
 Qe = 462
 Qc = 213

2 : Aachener Str.
 Qa = 305
 Qe = 319
 Qc = 607

Sum = 1643

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-3-MORGENS.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Antwerpener Str. / Krefelder Str. / Aachener Str. / Goswinstr.
 Stunde : Spitzenstunde morgens

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Antwerpener Str.	1	121	502	410	799	0,51	389	9	A
2	Aachener Str.	1	158	607	319	710	0,45	391	9	A
3	Aachener Str. / Gosw.	1	176	213	462	1002	0,46	540	7	A
4	Krefelder Str.	1	115	340	452	930	0,49	478	8	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Antwerpener Str.	1	121	502	410	799	0,7	3	5	A
2	Aachener Str.	1	158	607	319	710	0,6	2	4	A
3	Aachener Str. / Gosw.	1	176	213	462	1002	0,6	3	4	A
4	Krefelder Str.	1	115	340	452	930	0,7	3	4	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluß über alle Zufahrten : 1643 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1643 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 3,7 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 8,0 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität und mittlere Wartezeit an Ausfahrten - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-3-MORGENS.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Antwerpener Str. / Krefelder Str. / Aachener Str. / Goswinstr.
 Stunde : Spitzenstunde morgens

Wartezeiten

		n-	F+R	q-a-vorg	q-a-vorh	q-a-max	x	Reserve	mittl. Wz
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s
1	Antwerpener Str.	1	121	1200	290	1200	0,24	910	4
2	Aachener Str.	1	158	1200	305	1200	0,25	895	4
3	Aachener Str. / Gosw.	1	176	1200	713	1200	0,59	487	7
4	Krefelder Str.	1	115	1200	335	1200	0,28	865	4

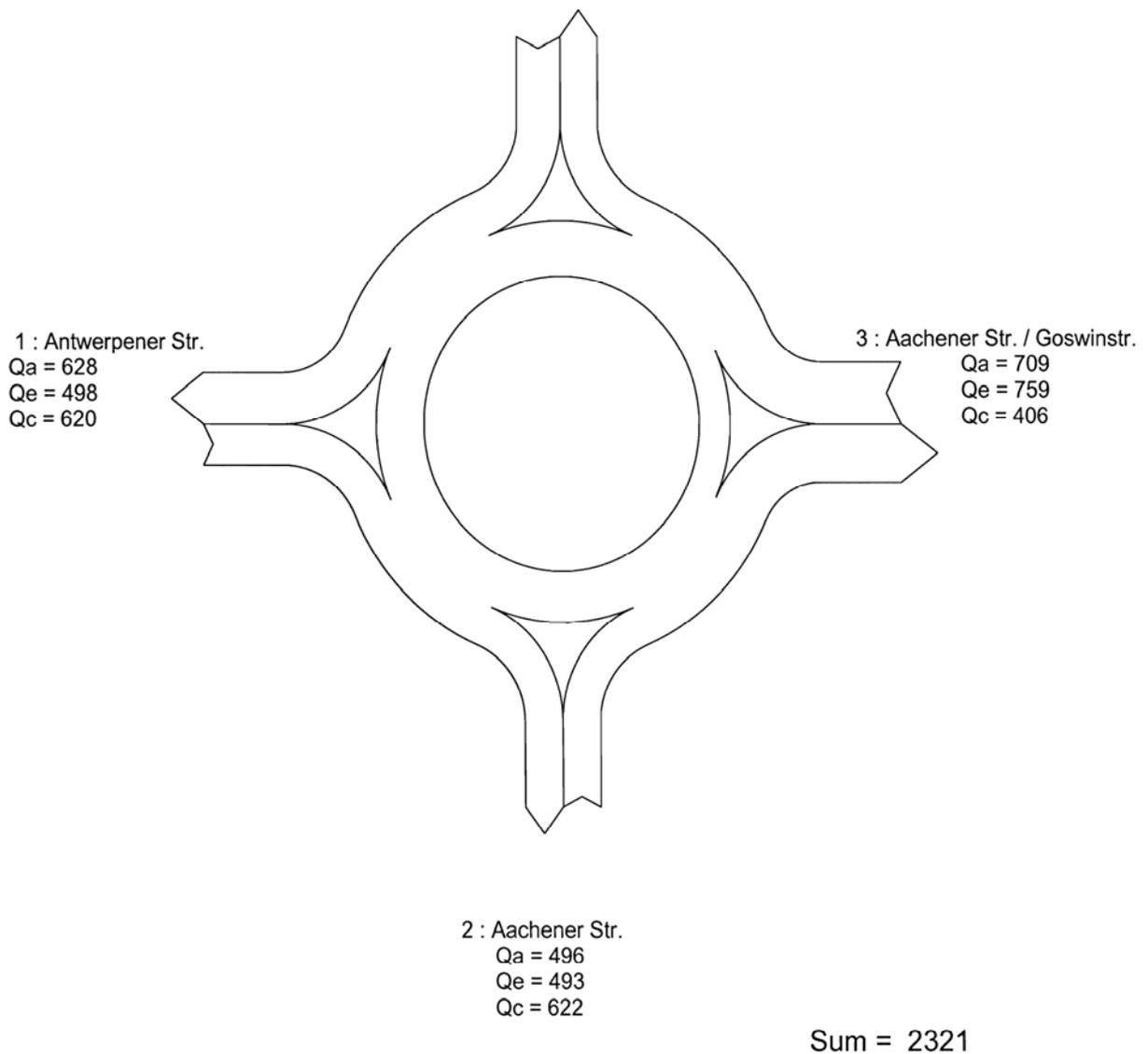
Gesamter Verkehr
im Kreis

Abfluss über alle Ausfahrten : 1643 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1643 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 2,5 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 5,5 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Fußgänger : Griffiths (1981)

Datei : KREIS-3-NACHM.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Antwerpener Str. / Krefelder Str. / Aachener Str. / Goswinstr.
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags

0 1000 PKW-Einheiten / h
 4 : Krefelder Str.
 Qa = 488
 Qe = 571
 Qc = 677



Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-3-NACHM.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Antwerpener Str. / Krefelder Str. / Aachener Str. / Goswinstr.
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Antwerpener Str.	1	30	620	498	720	0,69	222	16	B
2	Aachener Str.	1	44	622	493	717	0,69	224	16	B
3	Aachener Str. / Gosw.	1	53	406	759	888	0,85	129	26	C
4	Krefelder Str.	1	102	677	571	669	0,85	98	33	D

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Antwerpener Str.	1	30	620	498	720	1,5	6	10	B
2	Aachener Str.	1	44	622	493	717	1,5	6	9	B
3	Aachener Str. / Gosw.	1	53	406	759	888	3,8	14	21	C
4	Krefelder Str.	1	102	677	571	669	3,8	14	19	D

Gesamt-Qualitätsstufe : D

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluß über alle Zufahrten : 2321 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 2321 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 15,0 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 23,2 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität und mittlere Wartezeit an Ausfahrten - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-3-NACHM.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Antwerpener Str. / Krefelder Str. / Aachener Str. / Goswinstr.
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags

Wartezeiten

		n-	F+R	q-a-vorg	q-a-vorh	q-a-max	x	Reserve	mittl. Wz
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s
1	Antwerpener Str.	1	30	1200	628	1200	0,52	572	6
2	Aachener Str.	1	44	1200	496	1200	0,41	704	5
3	Aachener Str. / Gosw.	1	53	1200	709	1200	0,59	491	7
4	Krefelder Str.	1	102	1200	488	1200	0,41	712	5

Gesamter Verkehr
im Kreis

Abfluss über alle Ausfahrten : 2321 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 2321 Kfz/h

Summe aller Wartezeiten : 3,9 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 6,1 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

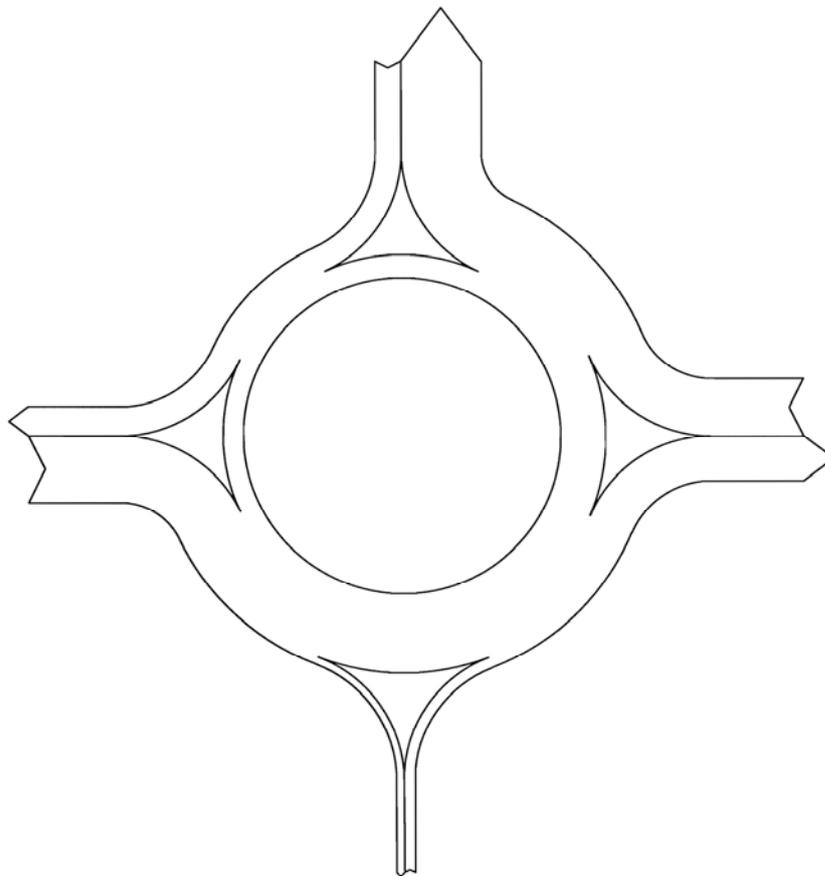
Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Fußgänger : Griffiths (1981)

Datei : KREIS-4-MORGENS.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : K 32 / Tenholter Str.
 Stunde : Spitzenstunde morgens

0 500 PKW-Einheiten / h


4 : Tenholter Str.
 Qa = 454
 Qe = 148
 Qc = 132

1 : K 32
 Qa = 166
 Qe = 381
 Qc = 114



3 : K 32
 Qa = 256
 Qe = 328
 Qc = 258

2 : Tenholter Str.
 Qa = 43
 Qe = 62
 Qc = 452

Sum = 919

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-4-MORGENS.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : K 32 / Tenholter Str.
 Stunde : Spitzenstunde morgens

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	K 32	1	127	114	381	1114	0,34	733	5	A
2	Tenholter Str.	1	51	452	62	850	0,07	788	5	A
3	K 32	1	111	258	328	1000	0,33	672	5	A
4	Tenholter Str.	1	122	132	148	1101	0,13	953	4	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	K 32	1	127	114	381	1114	0,4	2	2	A
2	Tenholter Str.	1	51	452	62	850	0,1	0	0	A
3	K 32	1	111	258	328	1000	0,3	1	2	A
4	Tenholter Str.	1	122	132	148	1101	0,1	0	1	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluß über alle Zufahrten : 919 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 919 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 1,2 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 4,9 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit F-kh = 0,8 / T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität und mittlere Wartezeit an Ausfahrten - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-4-MORGENS.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : K 32 / Tenholter Str.
 Stunde : Spitzenstunde morgens

Wartezeiten

		n-	F+R	q-a-vorg	q-a-vorh	q-a-max	x	Reserve	mittl. Wz
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s
1	K 32	1	127	1200	166	1200	0,14	1034	3
2	Tenholter Str.	1	51	1200	43	1200	0,04	1157	3
3	K 32	1	111	1200	256	1200	0,21	944	4
4	Tenholter Str.	1	122	1200	454	1200	0,38	746	5

Gesamter Verkehr
im Kreis

Abfluss über alle Ausfahrten : 919 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 919 Kfz/h

Summe aller Wartezeiten : 1,1 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 4,2 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

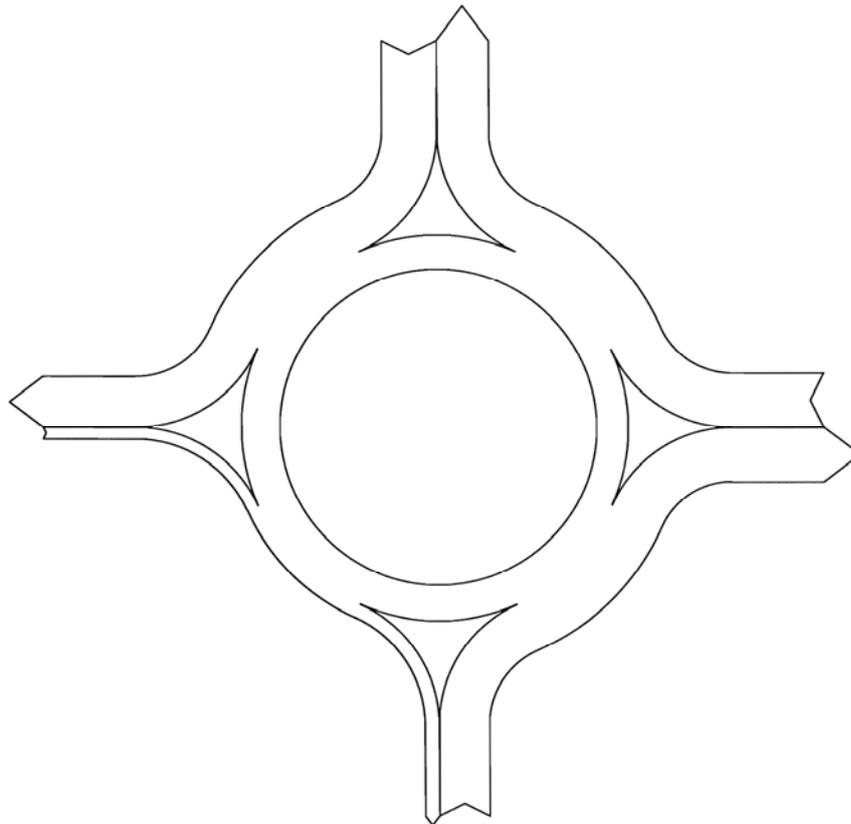
Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Fußgänger : Griffiths (1981)

Datei : KREIS-4-NACHM.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : K 32 / Tenholter Str.
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags

0 500 PKW-Einheiten / h
 L L L L L

4 : Tenholter Str.
 Qa = 295
 Qe = 314
 Qc = 195

1 : K 32
 Qa = 290
 Qe = 67
 Qc = 219



3 : K 32
 Qa = 310
 Qe = 310
 Qc = 180

2 : Tenholter Str.
 Qa = 81
 Qe = 285
 Qc = 205

Sum = 976

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-4-NACHM.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : K 32 / Tenholter Str.
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	K 32	1	36	219	67	1048	0,06	981	4	A
2	Tenholter Str.	1	45	205	285	1059	0,27	774	5	A
3	K 32	1	54	180	310	1079	0,29	769	5	A
4	Tenholter Str.	1	94	195	314	1060	0,30	746	5	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	K 32	1	36	219	67	1048	0,0	0	0	A
2	Tenholter Str.	1	45	205	285	1059	0,3	1	2	A
3	K 32	1	54	180	310	1079	0,3	1	2	A
4	Tenholter Str.	1	94	195	314	1060	0,3	1	2	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluß über alle Zufahrten : 976 PKW-E/h
 davon Krafftfahrzeuge : 976 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 1,3 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 4,6 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität und mittlere Wartezeit an Ausfahrten - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-4-NACHM.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : K 32 / Tenholter Str.
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags

Wartezeiten

		n-	F+R	q-a-vorg	q-a-vorh	q-a-max	x	Reserve	mittl. Wz
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s
1	K 32	1	36	1200	290	1200	0,24	910	4
2	Tenholter Str.	1	45	1200	81	1200	0,07	1119	3
3	K 32	1	54	1200	310	1200	0,26	890	4
4	Tenholter Str.	1	94	1200	295	1200	0,25	905	4

Gesamter Verkehr
im Kreis

Abfluss über alle Ausfahrten : 976 PKW-E/h
 davon Krafftfahrzeuge : 976 Kfz/h

Summe aller Wartezeiten : 1,1 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 3,9 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

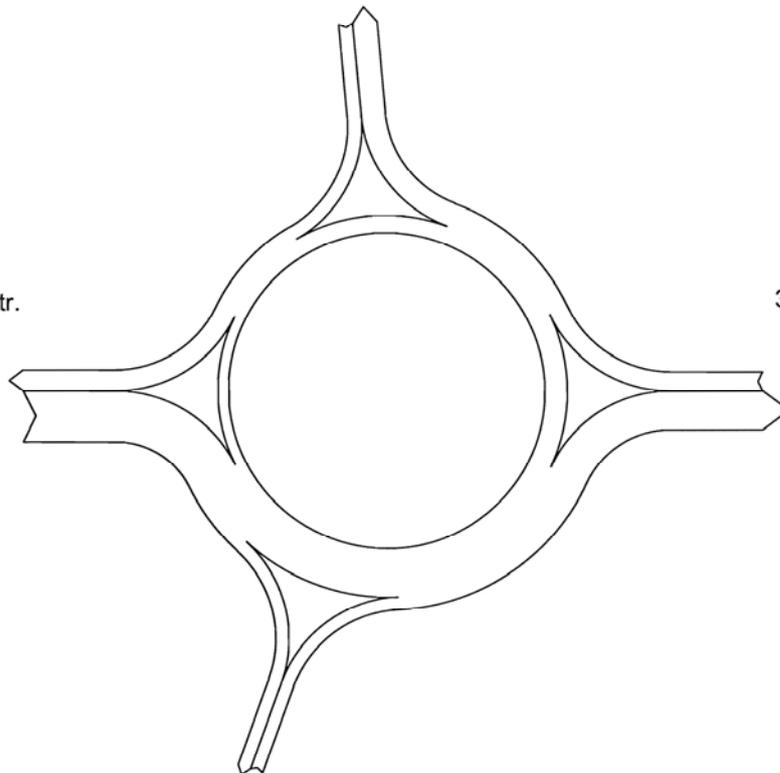
Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Fußgänger : Griffiths (1981)

Datei : KREIS-5-MORGENS.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Antwerpener Str. / Adam-Stegerwald-Hof / Paul-Rüttchen-Str.
 Stunde : Spitzenstunde morgens

0 1000 PKW-Einheiten / h


4 : Adam-Stegerwald-Hof
 Qa = 276
 Qe = 160
 Qc = 201

1 : Antwerpener Str.
 Qa = 239
 Qe = 582
 Qc = 122



3 : Antwerpener Str.
 Qa = 446
 Qe = 221
 Qc = 256

2 : Paul-Rüttchen-Str.
 Qa = 148
 Qe = 146
 Qc = 556

Sum = 1109

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-5-MORGENS.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Antwerpener Str. / Adam-Stegerwald-Hof / Paul-Rüttchen-Str.
 Stunde : Spitzenstunde morgens

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Antwerpener Str.	1	31	122	582	1134	0,51	552	6	A
2	Paul-Rüttchen-Str.	1	33	556	146	769	0,19	623	6	A
3	Antwerpener Str.	1	38	256	221	1016	0,22	795	5	A
4	Adam-Stegerwald-Hof	1	54	201	160	1061	0,15	901	4	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Antwerpener Str.	1	31	122	582	1134	0,7	3	5	A
2	Paul-Rüttchen-Str.	1	33	556	146	769	0,2	1	1	A
3	Antwerpener Str.	1	38	256	221	1016	0,2	1	1	A
4	Adam-Stegerwald-Hof	1	54	201	160	1061	0,1	1	1	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluß über alle Zufahrten : 1109 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1109 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 1,7 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 5,6 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität und mittlere Wartezeit an Ausfahrten - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-5-MORGENS.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Antwerpener Str. / Adam-Stegerwald-Hof / Paul-Rüttchen-Str.
 Stunde : Spitzenstunde morgens

Wartezeiten

		n-	F+R	q-a-vorg	q-a-vorh	q-a-max	x	Reserve	mittl. Wz
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s
1	Antwerpener Str.	1	31	1200	239	1200	0,20	961	4
2	Paul-Rüttchen-Str.	1	33	1200	148	1200	0,12	1052	3
3	Antwerpener Str.	1	38	1200	446	1200	0,37	754	5
4	Adam-Stegerwald-Hof	1	54	1200	276	1200	0,23	924	4

Gesamter Verkehr
im Kreis

Abfluss über alle Ausfahrten : 1109 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1109 Kfz/h

Summe aller Wartezeiten : 1,3 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 4,2 s pro Kfz

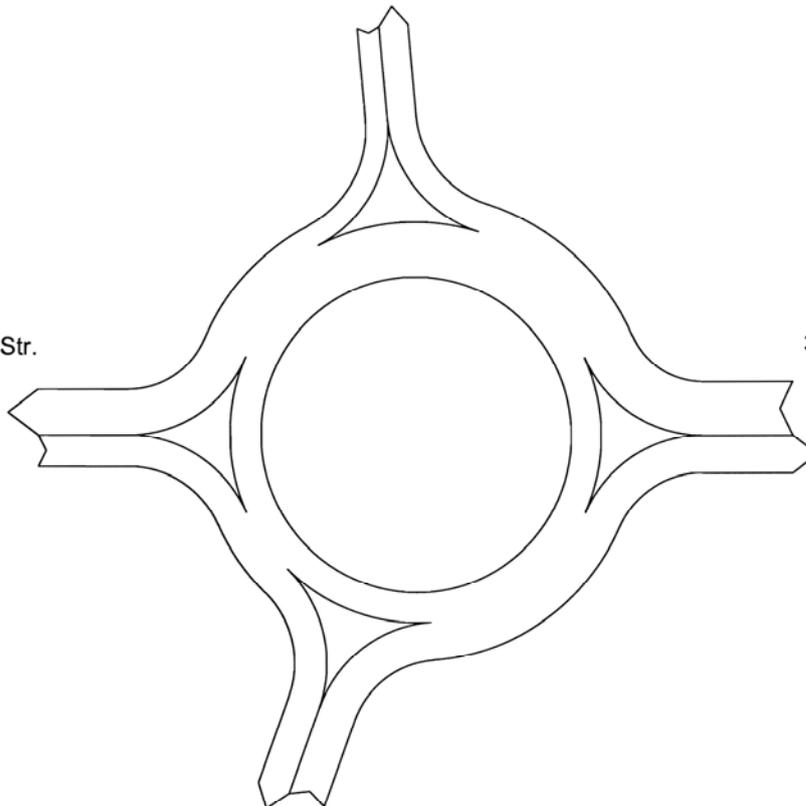
Berechnungsverfahren :

Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Fußgänger : Griffiths (1981)

Datei : KREIS-5-NACHM.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Antwerpener Str. / Adam-Stegerwald-Hof / Paul-Rüttchen-Str.
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags

0 1000 PKW-Einheiten /h
 Adam-Stegerwald-Hof
 Qa = 331
 Qe = 256
 Qc = 630

1 : Antwerpener Str.
 Qa = 523
 Qe = 360
 Qc = 363



3 : Antwerpener Str.
 Qa = 430
 Qe = 611
 Qc = 350

2 : Paul-Rüttchen-Str.
 Qa = 378
 Qe = 435
 Qc = 345

Sum = 1662

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-5-NACHM.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Antwerpener Str. / Adam-Stegerwald-Hof / Paul-Rüttchen-Str.
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Antwerpener Str.	1	32	363	360	926	0,39	566	6	A
2	Paul-Rüttchen-Str.	1	36	345	435	940	0,46	505	7	A
3	Antwerpener Str.	1	28	350	611	937	0,65	326	11	B
4	Adam-Stegerwald-Hof	1	54	630	256	710	0,36	454	8	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Antwerpener Str.	1	32	363	360	926	0,4	2	3	A
2	Paul-Rüttchen-Str.	1	36	345	435	940	0,6	3	4	A
3	Antwerpener Str.	1	28	350	611	937	1,3	5	8	B
4	Adam-Stegerwald-Hof	1	54	630	256	710	0,4	2	3	A

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluß über alle Zufahrten : 1662 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1662 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 3,9 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 8,5 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität und mittlere Wartezeit an Ausfahrten - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-5-NACHM.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Antwerpener Str. / Adam-Stegerwald-Hof / Paul-Rüttchen-Str.
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags

Wartezeiten

		n-	F+R	q-a-vorg	q-a-vorh	q-a-max	x	Reserve	mittl. Wz
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s
1	Antwerpener Str.	1	32	1200	523	1200	0,44	677	5
2	Paul-Rüttchen-Str.	1	36	1200	378	1200	0,32	822	4
3	Antwerpener Str.	1	28	1200	430	1200	0,36	770	5
4	Adam-Stegerwald-Hof	1	54	1200	331	1200	0,28	869	4

Gesamter Verkehr
im Kreis

Abfluss über alle Ausfahrten : 1662 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1662 Kfz/h

Summe aller Wartezeiten : 2,2 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 4,7 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

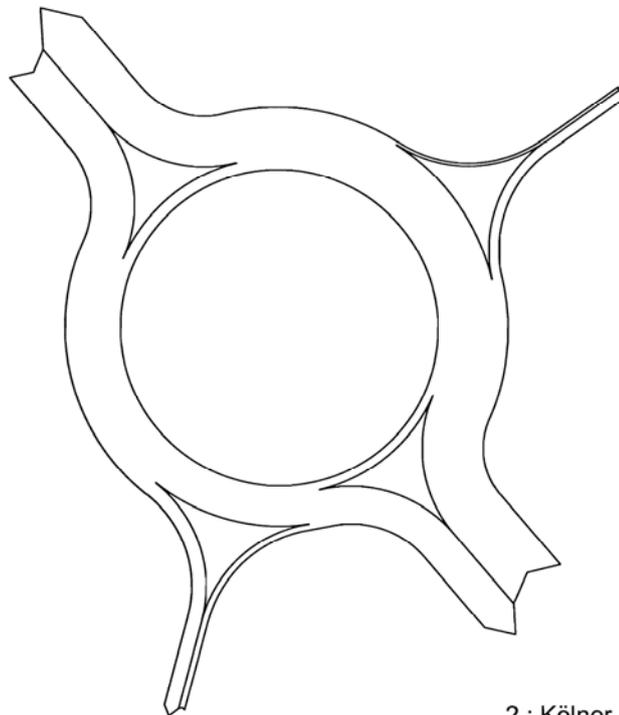
Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit F-kh = 0,8 / T = 3600
 Fußgänger : Griffiths (1981)

Datei : KREIS-6-MORGENS.krs
Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
Knoten : Kölner Str. / Jülicher Str. / Koepestr.
Stunde : Spitzenstunde morgens

0 1000 PKW-Einheiten / h
| | | | |

4 : Kölner Str.
Qa = 579
Qe = 492
Qc = 135

3 : Koepestr.
Qa = 115
Qe = 37
Qc = 677



2 : Kölner Str.
Qa = 429
Qe = 691
Qc = 101

1 : Jülicher Str.
Qa = 167
Qe = 70
Qc = 460

Sum = 1290

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-6-MORGENS.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Kölner Str. / Jülicher Str. / Koepestr.
 Stunde : Spitzenstunde morgens

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Jülicher Str.	1	30	460	70	846	0,08	776	5	A
2	Kölner Str.	1	30	101	691	1153	0,60	462	8	A
3	Koepestr.	1	75	677	37	672	0,06	635	6	A
4	Kölner Str.	1	37	135	492	1122	0,44	630	6	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Jülicher Str.	1	30	460	70	846	0,1	0	0	A
2	Kölner Str.	1	30	101	691	1153	1,0	4	7	A
3	Koepestr.	1	75	677	37	672	0,0	0	0	A
4	Kölner Str.	1	37	135	492	1122	0,5	2	4	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluß über alle Zufahrten : 1290 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1290 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 2,4 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 6,7 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität und mittlere Wartezeit an Ausfahrten - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-6-MORGENS.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Kölner Str. / Jülicher Str. / Koepestr.
 Stunde : Spitzenstunde morgens

Wartezeiten

		n-	F+R	q-a-vorg	q-a-vorh	q-a-max	x	Reserve	mittl. Wz
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s
1	Jülicher Str.	1	30	1200	167	1200	0,14	1033	3
2	Kölner Str.	1	30	1200	429	1200	0,36	771	5
3	Koepestr.	1	75	1200	115	1200	0,10	1085	3
4	Kölner Str.	1	37	1200	579	1200	0,48	621	6

Gesamter Verkehr
im Kreis

Abfluss über alle Ausfahrten : 1290 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1290 Kfz/h

Summe aller Wartezeiten : 1,8 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 4,9 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

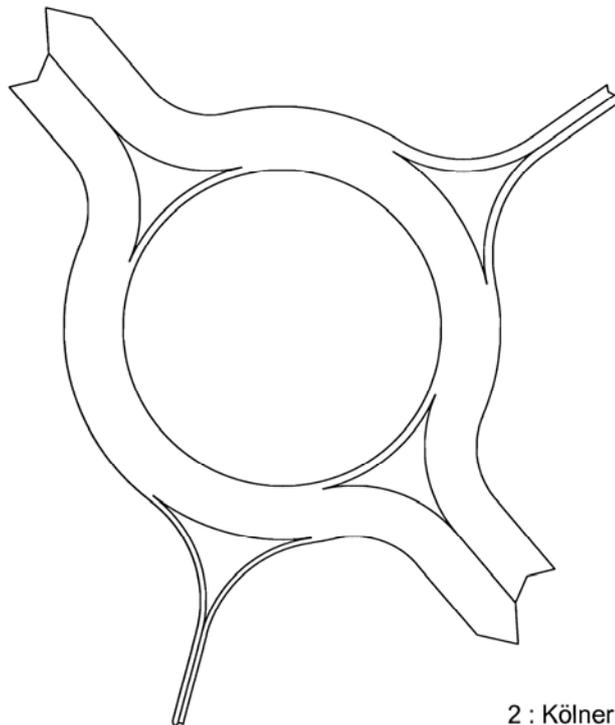
Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Fußgänger : Griffiths (1981)

Datei : KREIS-6-NACHM.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Kölner Str. / Jülicher Str. / Koepestr.
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags

0 1000 PKW-Einheiten / h
 □□□□□

4 : Kölner Str.
 Qa = 637
 Qe = 587
 Qc = 87

3 : Koepestr.
 Qa = 101
 Qe = 145
 Qc = 579



2 : Kölner Str.
 Qa = 577
 Qe = 591
 Qc = 89

1 : Jülicher Str.
 Qa = 64
 Qe = 56
 Qc = 610

Sum = 1379

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-6-NACHM.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Kölner Str. / Jülicher Str. / Koepestr.
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Jülicher Str.	1	30	610	56	727	0,08	671	5	A
2	Kölner Str.	1	30	89	591	1164	0,51	573	6	A
3	Koepestr.	1	80	579	145	746	0,19	601	6	A
4	Kölner Str.	1	30	87	587	1166	0,50	579	6	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Jülicher Str.	1	30	610	56	727	0,1	0	0	A
2	Kölner Str.	1	30	89	591	1164	0,7	3	5	A
3	Koepestr.	1	80	579	145	746	0,2	1	1	A
4	Kölner Str.	1	30	87	587	1166	0,7	3	5	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluß über alle Zufahrten : 1379 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1379 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 2,4 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 6,2 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität und mittlere Wartezeit an Ausfahrten - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-6-NACHM.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Kölner Str. / Jülicher Str. / Koepestr.
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags

Wartezeiten

		n-	F+R	q-a-vorg	q-a-vorh	q-a-max	x	Reserve	mittl. Wz
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s
1	Jülicher Str.	1	30	1200	64	1200	0,05	1136	3
2	Kölner Str.	1	30	1200	577	1200	0,48	623	6
3	Koepestr.	1	80	1200	101	1200	0,08	1099	3
4	Kölner Str.	1	30	1200	637	1200	0,53	563	6

Gesamter Verkehr
im Kreis

Abfluss über alle Ausfahrten : 1379 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1379 Kfz/h

 Summe aller Wartezeiten : 2,2 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 5,7 s pro Kfz

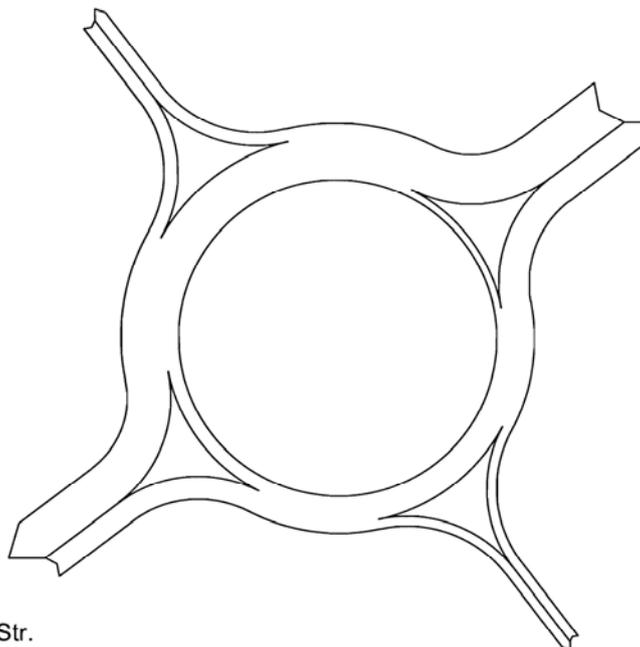
Berechnungsverfahren :
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Fußgänger : Griffiths (1981)

Datei : KREIS-7-MORGENS.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Krefelder Str. / Schulring / Zehnthofweg
 Stunde : Spitzenstunde morgens

0 1000 PKW-Einheiten / h


4 : Schulring
 Qa = 150
 Qe = 158
 Qc = 499

3 : Krefelder Str.
 Qa = 342
 Qe = 565
 Qc = 84



1 : Krefelder Str.
 Qa = 497
 Qe = 262
 Qc = 160

2 : Zehnthofweg
 Qa = 109
 Qe = 113
 Qc = 313

Sum = 1098

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-7-MORGENS.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Krefelder Str. / Schulring / Zehnthofweg
 Stunde : Spitzenstunde morgens

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Krefelder Str.	1	200	160	262	1030	0,25	768	5	A
2	Zehnthofweg	1	200	313	113	913	0,12	800	4	A
3	Krefelder Str.	1	400	84	565	956	0,59	391	9	A
4	Schulring	1	392	499	158	718	0,22	560	6	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Krefelder Str.	1	200	160	262	1030	0,2	1	2	A
2	Zehnthofweg	1	200	313	113	913	0,1	0	1	A
3	Krefelder Str.	1	400	84	565	956	1,0	4	6	A
4	Schulring	1	392	499	158	718	0,2	1	1	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluß über alle Zufahrten : 1098 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1098 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 2,2 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 7,2 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität und mittlere Wartezeit an Ausfahrten - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-7-MORGENS.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Krefelder Str. / Schulring / Zehnthofweg
 Stunde : Spitzenstunde morgens

Wartezeiten

		n-	F+R	q-a-vorg	q-a-vorh	q-a-max	x	Reserve	mittl. Wz
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s
1	Krefelder Str.	1	200	1200	497	1200	0,41	703	5
2	Zehnthofweg	1	200	1200	109	1200	0,09	1091	3
3	Krefelder Str.	1	400	1200	342	1200	0,29	858	4
4	Schulring	1	392	1200	150	1200	0,13	1050	3

Gesamter Verkehr
 im Kreis

Abfluss über alle Ausfahrten : 1098 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1098 Kfz/h

Summe aller Wartezeiten : 1,3 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 4,4 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

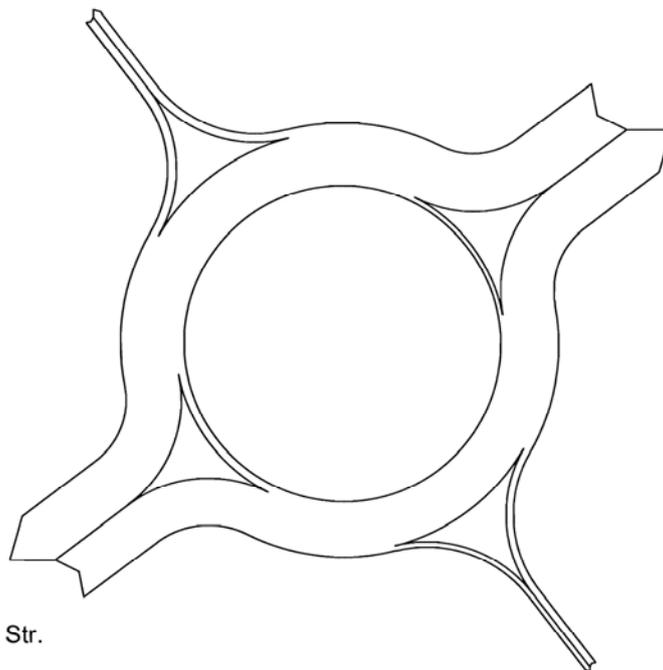
Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Fußgänger : Griffiths (1981)

Datei : KREIS-7-NACHM.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Krefelder Str. / Schulring / Zehnthofweg
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags

0 1000 PKW-Einheiten / h
 [|||||]

4 : Schulring
 Qa = 101
 Qe = 100
 Qc = 617

3 : Krefelder Str.
 Qa = 604
 Qe = 662
 Qc = 56



1 : Krefelder Str.
 Qa = 621
 Qe = 537
 Qc = 96

2 : Zehnthofweg
 Qa = 57
 Qe = 84
 Qc = 576

Sum = 1383

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-7-NACHM.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Krefelder Str. / Schulring / Zehnthofweg
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Krefelder Str.	1	150	96	537	1114	0,48	577	6	A
2	Zehnthofweg	1	150	576	84	735	0,11	651	6	A
3	Krefelder Str.	1	150	56	662	1148	0,58	486	7	A
4	Schulring	1	150	617	100	705	0,14	605	6	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Krefelder Str.	1	150	96	537	1114	0,6	3	4	A
2	Zehnthofweg	1	150	576	84	735	0,1	0	1	A
3	Krefelder Str.	1	150	56	662	1148	0,9	4	6	A
4	Schulring	1	150	617	100	705	0,1	0	1	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluß über alle Zufahrten : 1383 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1383 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 2,6 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 6,7 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit F-kh = 0,8 / T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität und mittlere Wartezeit an Ausfahrten - mit Fußgängereinfluß



Datei : KREIS-7-NACHM.krs
 Projekt : Fortschreibung VEP Erkelenz - Knotenstromzählung
 Knoten : Krefelder Str. / Schulring / Zehnthofweg
 Stunde : Spitzenstunde nachmittags

Wartezeiten

		n-	F+R	q-a-vorg	q-a-vorh	q-a-max	x	Reserve	mittl. Wz
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s
1	Krefelder Str.	1	150	1200	621	1200	0,52	579	6
2	Zehnthofweg	1	150	1200	57	1200	0,05	1143	3
3	Krefelder Str.	1	150	1200	604	1200	0,50	596	6
4	Schulring	1	150	1200	101	1200	0,08	1099	3

Gesamter Verkehr
im Kreis

Abfluss über alle Ausfahrten : 1383 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1383 Kfz/h

Summe aller Wartezeiten : 2,2 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 5,8 s pro Kfz

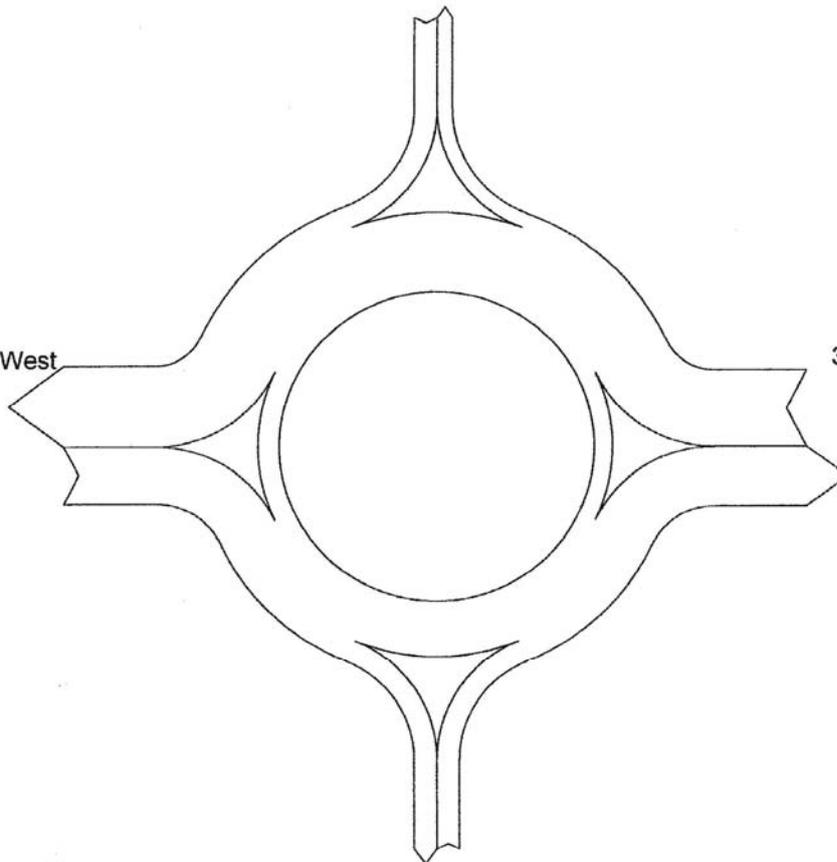
Berechnungsverfahren :
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Fußgänger : Griffiths (1981)

Datei : Goswin neu
 Projekt : Erkelenz
 Knoten : Goswinstr. / Am Schneller
 Stunde : Spitzenstunde nachm.

0 600 PKW-Einheiten / h


4 : Am Schneller Nord
 Qa = 105
 Qe = 155
 Qc = 555

1 : Goswinstr. West
 Qa = 565
 Qe = 405
 Qc = 145



3 : Goswinstr. Ost
 Qa = 425
 Qe = 535
 Qc = 125

2 : Am Schneller Süd
 Qa = 155
 Qe = 155
 Qc = 395

Sum = 1250

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluß

Datei : Goswin neu
 Projekt : Erkelenz
 Knoten : Goswinstr. / Am Schneller
 Stunde : Spitzenstunde nachm.

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Goswinstr. West	1	70	145	405	1108	0,37	703	5	A
2	Am Schneller Süd	1	70	395	155	895	0,17	740	5	A
3	Goswinstr. Ost	1	70	125	535	1125	0,48	590	6	A
4	Am Schneller Nord	1	70	555	155	766	0,20	611	6	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Goswinstr. West	1	70	145	405	1108	0,4	2	3	A
2	Am Schneller Süd	1	70	395	155	895	0,1	1	1	A
3	Goswinstr. Ost	1	70	125	535	1125	0,6	3	4	A
4	Am Schneller Nord	1	70	555	155	766	0,2	1	1	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluß über alle Zufahrten : 1250 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1250 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 1,9 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 5,6 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit F-kh = 0,8 / T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität und mittlere Wartezeit an Ausfahrten - mit Fußgängereinfluß



Datei : Goswin neu
 Projekt : Erkelenz
 Knoten : Goswinstr. / Am Schneller
 Stunde : Spitzenstunde nachm.

Wartezeiten

		n-	F+R	q-a-vorg	q-a-vorh	q-a-max	x	Reserve	mittl. Wz
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s
1	Goswinstr. West	1	70	1200	565	1200	0,47	635	6
2	Am Schneller Süd	1	70	1200	155	1200	0,13	1045	3
3	Goswinstr. Ost	1	70	1200	425	1200	0,35	775	5
4	Am Schneller Nord	1	70	1200	105	1200	0,09	1095	3

Gesamter Verkehr
im Kreis

Abfluss über alle Ausfahrten : 1250 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1250 Kfz/h

Summe aller Wartezeiten : 1,7 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 4,8 s pro Kfz

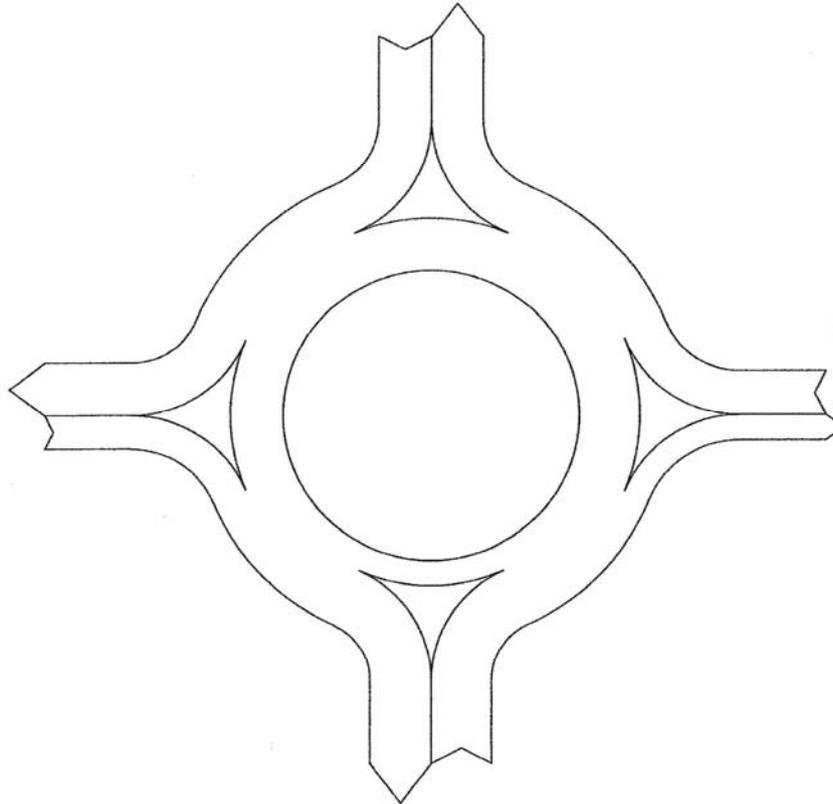
Berechnungsverfahren :
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F \cdot kh = 0,8 / T = 3600$
 Fußgänger : Griffiths (1981)

Datei : B 57 nachm.krs
 Projekt : Erkelenz
 Knoten : B 57 / L 227
 Stunde : Spitzenstunde nachm

0 1000 PKW-Einheiten / h
 L L L L L

4 : B 57 Nord
 Qa = 630
 Qe = 640
 Qc = 650

1 : L 227
 Qa = 650
 Qe = 420
 Qc = 640

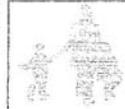


3 : Antwerpener Str.
 Qa = 315
 Qe = 545
 Qc = 735

2 : B 57 Süd
 Qa = 745
 Qe = 735
 Qc = 315

Sum = 2340

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluß



Datei : B 57 nachm.krs
Projekt : Erkelenz
Knoten : B 57 / L 227
Stunde : Spitzenstunde nachm

Wartezeiten

	Name	n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
		-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	L 227	1	0	640	420	707	0,59	287	12	B
2	B 57 Süd	1	0	315	735	970	0,76	235	15	B
3	Antwerpener Str.	1	0	735	545	635	0,86	90	36	D
4	B 57 Nord	1	0	650	640	699	0,92	59	47	E

Staulängen

	Name	n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
		-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	L 227	1	0	640	420	707	1,0	4	6	B
2	B 57 Süd	1	0	315	735	970	2,1	9	13	B
3	Antwerpener Str.	1	0	735	545	635	3,9	14	19	D
4	B 57 Nord	1	0	650	640	699	6,2	20	26	E

Gesamt-Qualitätsstufe : E

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluß über alle Zufahrten : 2340 PKW-E/h
davon Kraftfahrzeuge : 2340 Kfz/h
Summe aller Wartezeiten : 18,3 Kfz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz : 28,1 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit F-kh = 0,8 / T = 3600
Staulängen : Wu, 1997
Fußgänger : Stuwe, 1992
LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität und mittlere Wartezeit an Ausfahrten - mit Fußgängereinfluß

Datei : B 57 nachm.krs
 Projekt : Erkelenz
 Knoten : B 57 / L 227
 Stunde : Spitzenstunde nachm

Wartezeiten

		n-	F+R	q-a-vorg	q-a-vorh	q-a-max	x	Reserve	mittl. Wz
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s
1	L 227	1	0	1200	650	1200	0,54	550	-
2	B 57 Süd	1	0	1200	745	1200	0,62	455	-
3	Antwerpener Str.	1	0	1200	315	1200	0,26	885	-
4	B 57 Nord	1	0	1200	630	1200	0,53	570	-

Gesamter Verkehr
im Kreis

Abfluss über alle Ausfahrten : 2340 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 2340 Kfz/h

Summe aller Wartezeiten : 0,0 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 0,0 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Fußgänger : Griffiths (1981)

Anlage C

Parkraumerhebung Erkelenz Kernstadt März 2005

Erläuterung

Im Rahmen der Fortschreibung des VEP Erkelenz wurde als Grundlage für die weitere Bearbeitung des Parkraumkonzepts die aktuelle Parkraumnachfrage im Kernstadtbereich ermittelt.

Das Untersuchungskonzept wurde mit der Stadt Erkelenz abgestimmt und umfasste folgende Schwerpunkte:

- Parkraumbilanz Kernstadt
- Parkraumbilanz Parkieranlagen
- Nutzung der unbewirtschafteten Stellplätze durch Dauerparker
- Nutzung Parkplatz Markt

Die Parkraumerhebung wurde an einem Dienstag, dem 08.03.2005, in der Zeit von 8:00 bis 18:00 Uhr, und einem Freitag, dem 11.03.2005, in der Zeit von 9:00 bis 12:00 Uhr, von der Stadt Erkelenz durchgeführt. Das Erhebungsprogramm für die einzelnen Straßenabschnitte bzw. Parkieranlagen ist der Tab. 1 zu entnehmen. Die Ergebnisse wurden vom Planungshaus Südstadt ausgewertet und aufbereitet.

Die Erhebung erfolgte auf allen bewirtschafteten Stellplätzen mittels Kennzeichenerfassung in stündlichen Intervallen und bietet Aufschluss über folgende Parameter:

- Belegung, Auslastung
- Parkdauer
Fahrzeuge, die über den Erhebungszeitraum hinaus geparkt haben, wurden nur mit ihrer Parkdauer während des Erhebungszeitraums berücksichtigt.
- Gesamtnachfrage Anzahl der Kfz, die im betreffenden Straßenabschnitt während des Erhebungszeitraums erfasst wurden
- Umschlag je legalem Stellplatz Anzahl aller während des Erhebungszeitraums erfassten Kfz je legalem Stellplatz

Auf den unbewirtschafteten Stellplätzen (Westpromenade, Parkhaus Aachener Str., Parkplatz Dr.-Josef-Hahn-Platz und Im Pangel) wurden zur Ermittlung der Dauerparkeranteile auf diesen Anlagen die Kennzeichen jeweils zu den Zeitpunkten 8:00, 12:00, 14:00 und 17:00 Uhr aufgenommen.

Die Auswertungsergebnisse sind tabellarischer und grafischer Form dargestellt. Zusammenfassende grafische Darstellungen für die Kernstadt finden sich auch im Textband, Kapitel C.

Zusammenfassende Auswertungen für die Kernstadt

Parkraumbelugung Dienstag, 08.03.2005	3
Parkraumbelugung Freitag, 11.03.2005	5
Kennwerte der Parksituation Dienstag, 08.03.2005	6
Kennwerte der Parksituation Freitag, 11.03.2005	8

Auswertungen für die einzelnen Straßenabschnitte / Parkieranlagen

Straße / Parkieranlagen	Abschnitt		Seite
	von	bis	
Aachener Straße	Kirchstraße	Westpromenade	10
Anton-Raky-Allee	Theodor-Körner-Str.	Mühlenstraße	12
Anton-Raky-Allee	K.-Adenauer-Platz	Theodor-Körner-Str.	14
Atelierstraße	Kölner Straße	Heinrich-Jansen-Weg	18
Bahnhofsvorplatz			20
Brückstraße			22
Burgstraße			24
Franziskanerplatz			26
Gasthausstraße			28
Parkplatz Heinrich-Jansen-Weg			30
Hermann-Josef-Gormanns-Str.			32
Johannismarkt			34
Kirchstraße	Südpromenade	Schülergasse	36
Kölner Straße			38
Kölner Straße	vor dem Amtsgericht		40
Konrad-Adenauer-Platz	vor Geldinstitut (einschließlich Straßenraum)		42
Nordpromenade			44
Ostpromenade	rund um das Parkdeck		46
Ostpromenade			48
Parkdeck Ostpromenade			50
Roermonder Straße			52
Südpromenade			54
Tenholter Straße	Kölner Straße	Mozartstr.	56
Theodor-Körner-Str.	gegenüber Stadtpark		58
Theodor-Körner-Str.	Anton-Raky-Allee	Martin-Luther-Platz	60
Theodor-Körner-Str.	Martin-Luther-Platz	Brückstr.	62
Tiefgarage Stadtpassage			64
Westpromenade	entlang der Hauptschule		66
Wilhelmstraße	Südpromenade	Tenholter Straße	68
Zehnthofweg	Gasthausstraße	Westpromenade	70
Parkplatz Markt			72
Im Pangel			76
Parkhaus Aachener Straße			79
Parkplatz Dr.-Josef-Hahn-Platz	einschl. Burgmauer		82
Westpromenade	entlang der Rasenfläche		85

Parkraumbelugung Dienstag, 08.03.2005

Straße / Parkierungsanlagen			Abschnitt	Kapazität	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
Gebührenpflichtig															
Aachener Straße	Kirchstraße	Westpromenade	18	6	7	15	15	8	11	15	14	14	12	9	
Anton-Raky-Allee	Konrad-Adenauer-Platz	Theodor-Körner-Straße	5	2	3	3	4	2	3	4	2	3	3	3	
Atelierstraße	Kölner Straße	Heinrich-Jansen-Weg	31	10	23	25	23	15	15	9	23	21	19	17	
Bahnhofsvorplatz			8	2	7	5	6	2	6	6	8	6	6	7	
Brückstraße			8	7	8	8	7	8	8	7	8	8	8	8	
Burgstraße			4	2	3	4	2	3	0	0	0	3	4	3	
Franziskanerplatz			54	9	29	50	43	23	17	21	26	27	23	44	
Gasthausstraße			15	4	8	13	12	9	6	7	9	7	12	9	
Parkplatz Heinrich-Jansen-Weg			55	5	21	32	23	13	7	14	25	29	20	13	
Hermann-Josef-Gormanns-Straße			31	21	19	24	21	21	19	20	18	25	22	23	
Johannismarkt			42	21	31	39	37	31	20	23	37	39	37	27	
Kirchstraße	Südpromenade	Schülergasse	6	3	5	5	5	5	4	3	5	5	4	5	
Kölner Straße			17	17	16	14	14	12	10	6	10	15	16	16	
Kölner Straße	vor dem Amtsgericht		9	0	9	9	3	3	2	2	4	6	6	3	
Konrad-Adenauer-Platz	vor Geldinstitut (einschließlich Straßenraum)		20	11	20	14	12	12	8	16	15	8	10	4	
Parkplatz Markt			29	18	21	29	28	29	20	23	29	27	25	23	
Ostpromenade	rund um das Parkdeck		22	6	11	15	18	12	8	15	11	12	15	10	
Ostpromenade			9	4	9	9	8	9	8	8	9	8	7	9	
Parkdeck Ostpromenade			102	17	76	94	78	36	33	30	31	50	51	46	
Südpromenade			51	40	41	45	44	36	34	31	45	42	37	28	
Tenholter Straße	Kölner Straße	Mozartstraße	33	25	27	18	27	24	19	22	24	26	21	23	
Tiefgarage Stadtpassage			91	22	61	81	83	74	68	65	61	63	25	19	
Gesamt			660	252	455	551	513	387	326	347	414	444	383	349	
Auslastung (%)			38,2%	68,9%	83,5%	77,7%	58,6%	49,4%	52,6%	62,7%	67,3%	58,0%	52,9%		

Gebührenfrei mit Begrenzung der Höchstparkdauer (Parkscheibe)															
Anton-Raky-Allee	Theodor-Körner-Straße	Mühlenstraße	23	13	14	17	19	17	17	13	14	10	11	11	
Anton-Raky-Allee	Konrad-Adenauer-Platz	Theodor-Körner-Straße	7	7	7	7	7	7	7	5	5	5	6	5	
Nordpromenade			12	4	11	11	12	10	6	10	4	10	9	6	
Roermonder Straße			4		3	4	4	4	3	1	4	3	4	3	
Theodor-Körner-Straße	Anton-Raky-Allee	Martin-Luther-Platz	47	28	41	43	39	39	28	37	42	37	45	35	
Theodor-Körner-Straße	Martin-Luther-Platz	Brückstraße	22	11	16	19	18	14	9	11	13	7	15	11	
Westpromenade	entlang der Hauptschule		18	15	17	17	17	18	13	10	17	13	11	10	
Zehnthofweg	Gasthausstraße	Westpromenade	15	13	15	14	15	15	12	12	12	9	9	9	
Gesamt			148	91	124	132	131	124	95	99	111	94	110	90	
Auslastung (%)			61,5%	83,8%	89,2%	88,5%	83,8%	64,2%	66,9%	75,0%	63,5%	74,3%	60,8%		

Parkraumbelastung Dienstag, 08.03.2005 (Forts.)

Straße / Parkierungsanlagen	Abschnitt	Kapazität	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
Parken ohne Beschränkung													
Im Pangel		22	19				20		22			22	
Parkhaus Aachener Straße		127	122				117		35			29	
Parkplatz Dr.-Josef-Hahn-Platz	einschließlich Burgmauer	130	118				130		130			114	
Theodor-Körner-Straße	gegenüber Stadtpark	26	21	21	21	21	21	20	20	22	20	19	20
Westpromenade	entlang der Rasenfläche	140	140				138		125			100	
Wilhelmstraße	Südpromenade	Tenholter Straße	31	26	27	27	27	25	20	21	19	21	19
Gesamt		476	446				451		353			303	
Auslastung (%)			93,7%				94,7%		74,2%			63,7%	

Gesamt													
Gebührenpflichtig		660	252	455	551	513	387	326	347	414	444	383	349
Gebührenfrei mit Begrenzung der Höchstparkdauer		148	91	124	132	131	124	95	99	111	94	110	90
Parken ohne Beschränkung		476	446				451		353			303	
Gesamt		1.284	789				962		799			796	
Auslastung (%)			61,4%				74,9%		62,2%			62,0%	

Zusammenfassung Parkbauten / Parkplätze													
Parkdeck Ostpromenade		102	17	76	94	78	36	33	30	31	50	51	46
Tiefgarage Stadtpassage		91	22	61	81	83	74	68	65	61	63	25	19
Parkplatz Heinrich-Jansen-Weg		55	5	21	32	23	13	7	14	25	29	20	13
Parkplatz Markt		29	18	21	29	28	29	20	23	29	27	25	23
Parkhaus Aachener Straße		127	122				117		35			29	
Parkplatz Dr.-Josef-Hahn-Platz	einschließlich Burgmauer	130	118				130		130			114	
Gesamt		534	302				399		297			264	
Auslastung (%)			56,6%				74,7%		55,6%			49,4%	

Parkraumbelugung Freitag, 11.03.2005

Straße / Parkierungsanlagen	Abschnitt		Kapazität	09:00	10:00	11:00	12:00
Gebührenpflichtig							
Aachener Straße	Kirchstraße	Westpromenade	18	14	18	16	15
Anton-Raky-Allee	Konrad-Adenauer-Platz	Theodor-Körner-Straße	5	4	5	4	2
Atelierstraße	Kölner Straße	Heinrich-Jansen-Weg	31	20	24	23	16
Bahnhofsvorplatz			8	6	5	7	4
Brückstraße			8	8	7	8	8
Burgstraße			4	4	4	3	2
Franziskanerplatz			54	49	54	46	31
Gasthausstraße			15	14	14	14	5
Parkplatz Heinrich-Jansen-Weg			55	17	20	33	30
Hermann-Josef-Gormanns-Straße			31	24	26	26	22
Johannismarkt			42	35	38	42	33
Kirchstraße	Südpromenade	Schülergasse	6	5	5	5	4
Kölner Straße			17	14	12	15	13
Kölner Straße	vor dem Amtsgericht		9	9	7	8	7
Konrad-Adenauer-Platz	vor Geldinstitut (einschließlich Straßenraum)		20	20	12	15	9
Parkplatz Markt			29	29	29	29	29
Ostpromenade	rund um das Parkdeck		22	18	20	19	17
Ostpromenade			9	8	8	9	7
Parkdeck Ostpromenade			102	102	102	102	59
Südpromenade			51	50	48	49	41
Tenholter Straße	Kölner Straße	Mozartstraße	33	25	30	28	26
Tiefgarage Stadtpassage			91	72	90	89	76
Gesamt			660	547	578	590	456
Auslastung (%)			82,9%	87,6%	89,4%	69,1%	

Gebührenfrei mit Begrenzung der Höchstparkdauer (Parkscheibe)							
Anton-Raky-Allee	Theodor-Körner-Straße	Mühlenstraße	23	16	20	16	14
Anton-Raky-Allee	Konrad-Adenauer-Platz	Theodor-Körner-Straße	7	7	7	6	5
Nordpromenade			12	11	11	10	10
Roermonder Straße			4	4	3	4	4
Theodor-Körner-Straße	Anton-Raky-Allee	Martin-Luther-Platz	47	44	45	45	42
Theodor-Körner-Straße	Martin-Luther-Platz	Brückstraße	22	19	20	17	14
Westpromenade	entlang der Hauptschule		18	16	16	16	15
Zehnthofweg	Gasthausstraße	Westpromenade	15	14	13	14	13
Gesamt			148	131	135	128	117
Auslastung (%)			88,5%	91,2%	86,5%	79,1%	

Parken ohne Beschränkung							
Im Pangel			22				
Parkhaus Aachener Straße			127				
Parkplatz Dr.-Josef-Hahn-Platz	einschließlich Burgmauer		130				
Theodor-Körner-Straße	gegenüber Stadtpark		26	23	23	24	23
Westpromenade	entlang der Rasenfläche		140				
Wilhelmstraße	Südpromenade	Tenholter Straße	31	25	24	24	18
Gesamt			476				

Kennwerte der Parksituation Dienstag, 08.03.2005

Straße / Parkierungsanlagen	Abschnitt		Kapazität	Umschlag / legaler Stellplatz	Gesamt- nachfrage [Kfz]	maximale Auslastung		mittlere Auslastung		mittlere Parkdauer [h]	Anzahl Falschparker
						Kfz	%	Kfz	%		
Gebührenpflichtig											
Aachener Straße	Kirchstraße	Westpromenade	18	4,3	77	15	83,3%	11,5	63,6%	1,6	25
Anton-Raky-Allee	Konrad-Adenauer-Platz	Theodor-Körner-Straße	5	3,0	15	4	80,0%	2,9	58,2%	1,9	2
Atelierstraße	Kölner Straße	Heinrich-Jansen-Weg	31	5,2	161	25	80,6%	18,2	58,7%	1,2	0
Bahnhofsvorplatz			8	5,6	45	8	100,0%	5,5	69,3%	1,3	0
Brückstraße			8	4,1	33	8	100,0%	7,7	96,6%	2,3	21
Burgstraße			4	5,0	20	4	100,0%	2,2	54,5%	1,2	5
Franziskanerplatz			54	3,6	193	50	92,6%	28,4	52,5%	1,6	4
Gasthausstraße			15	3,5	53	13	86,7%	8,7	58,2%	1,8	3
Parkplatz Heinrich-Jansen-Weg			55	3,1	170	32	58,2%	18,4	33,4%	1,2	0
Hermann-Josef-Gormanns-Straße			31	5,5	172	25	80,6%	21,2	68,3%	1,4	13
Johannismarkt			42	6,4	270	39	92,9%	31,1	74,0%	1,3	14
Kirchstraße	Südpromenade	Schülergasse	6	4,2	25	5	83,3%	4,5	74,2%	2,0	23
Kölner Straße			17	8,0	136	17	100,0%	13,3	78,1%	1,1	29
Kölner Straße	vor dem Amtsgericht		9	4,4	40	9	100,0%	4,3	47,5%	1,2	77
Konrad-Adenauer-Platz	vor Geldinstitut (einschließlich Straßenraum)		20	5,6	112	20	100,0%	11,8	59,1%	1,2	0
Parkplatz Markt			29	8,3	241	29	100,0%	24,7	85,3%	1,1	16
Ostpromenade	rund um das Parkdeck		22	4,2	93	18	81,8%	12,1	55,0%	1,4	12
Ostpromenade			9	7,8	70	9	100,0%	8,0	88,9%	1,3	32
Parkdeck Ostpromenade			102	3,6	372	94	92,2%	49,3	48,3%	1,5	0
Südpromenade			51	6,6	336	45	88,2%	38,5	75,4%	1,3	51
Tenholter Straße	Kölner Straße	Mozartstraße	33	5,9	196	27	81,8%	23,3	70,5%	1,3	1
Tiefgarage Stadtpassage			91	1,5	135	83	91,2%	56,5	62,1%	4,6	0
Gesamt			660	4,5	2.965	579	87,7%	401,9	60,9%	1,6	328

Kennwerte der Parksituation Dienstag, 08.03.2005 (Forts.)

Straße / Parkierungsanlagen	Abschnitt		Kapazität	Umschlag / legaler Stellplatz	Gesamt- nachfrage [Kfz]	maximale Auslastung		mittlere Auslastung		mittlere Parkdauer [h]	Anzahl Falschparker
						Kfz	%	Kfz	%		
Gebührenfrei mit Begrenzung der Höchstparkdauer (Parkscheibe)											
Anton-Raky-Allee	Theodor-Körner-Straße	Mühlenstraße	23	2,4	56	19	82,6%	14,2	61,7%	2,8	1
Anton-Raky-Allee	Konrad-Adenauer-Platz	Theodor-Körner-Straße	7	2,9	20	7	100,0%	6,2	88,3%	3,4	1
Nordpromenade			12	4,3	52	12	100,0%	8,5	70,5%	1,8	0
Roermonder Straße			4	3,5	14	4	100,0%	3,0	75,0%	1,9	2
Theodor-Körner-Straße	Anton-Raky-Allee	Martin-Luther-Platz	47	4,2	196	45	95,7%	37,6	80,1%	2,1	3
Theodor-Körner-Straße	Martin-Luther-Platz	Brückstraße	22	3,8	83	19	86,4%	13,1	59,5%	1,8	0
Westpromenade	entlang der Hauptschule		18	4,3	77	18	100,0%	14,4	79,8%	2,1	8
Zehnthofweg	Gasthausstraße	Westpromenade	15	3,5	53	15	100,0%	12,3	81,8%	2,5	6
Gesamt			148	3,7	551	139	93,9%	109,2	73,8%	2,3	21

Parken ohne Beschränkung											
Im Pangel			22		57	22	100,0%				0
Parkhaus Aachener Straße			127		177	122	96,1%				0
Parkplatz Dr.-Josef-Hahn-Platz	einschließlich Burgmauer		130		319	130	100,0%				0
Theodor-Körner-Straße	gegenüber Stadtpark		26	1,6	42	21	84,6%	20,5	79,0%	5,4	0
Westpromenade	entlang der Rasenfläche		140		377	140	100,0%				0
Wilhelmstraße	Südpromenade	Tenholter Straße	31	2,3	70	27	87,1%	22,5	73,3%	3,6	1
Gesamt			476								1

Gesamt											
Gebührenpflichtig			660	4,5	2.965	579	87,7%	401,9	60,9%	1,6	328
Gebührenfrei mit Begrenzung der Höchstparkdauer			148	3,7	551	139	93,9%	109,2	73,8%	2,3	21
Parken ohne Beschränkung			476								
Gesamt			1.284								

Kennwerte der Parksituation Freitag, 11.03.2005

Straße / Parkieranlagen	Abschnitt		Kapazität	Umschlag / legaler Stellplatz	Gesamt- nachfrage [Kfz]	maximale Auslastung		mittlere Auslastung		Anzahl Falschparker
						Kfz	%	Kfz	%	
Gebührenpflichtig										
Aachener Straße	Kirchstraße	Westpromenade	18	2,1	37	18	100,0%	15,8	87,5%	4
Anton-Raky-Allee	Konrad-Adenauer-Platz	Theodor-Körner-Straße	5	1,6	8	5	100,0%	3,8	75,0%	0
Atelierstraße	Kölner Straße	Heinrich-Jansen-Weg	31	2,2	68	24	77,4%	20,8	66,9%	0
Bahnhofsvorplatz			8	2,8	22	7	87,5%	5,5	68,8%	0
Brückstraße			8	1,9	15	8	100,0%	7,8	96,9%	10
Burgstraße			4	1,8	7	4	100,0%	3,3	81,3%	6
Franziskanerplatz			54	2,3	124	54	100,0%	45,0	83,3%	2
Gasthausstraße			15	2,0	30	14	93,3%	11,8	78,3%	1
Parkplatz Heinrich-Jansen-Weg			55	1,6	86	33	60,0%	25,0	45,5%	0
Hermann-Josef-Gormanns-Straße			31	2,4	75	26	83,9%	24,5	79,0%	5
Johannismarkt			42	2,6	108	42	100,0%	37,0	88,1%	13
Kirchstraße	Südpromenade	Schülergasse	6	2,0	12	5	83,3%	4,8	79,2%	17
Kölner Straße			17	2,5	42	15	88,2%	13,5	79,4%	0
Kölner Straße	vor dem Amtsgericht		9	2,8	25	9	100,0%	7,8	86,1%	4
Konrad-Adenauer-Platz	vor Geldinstitut (einschließlich Straßenraum)		20	2,2	44	20	100,0%	14,0	70,0%	0
Parkplatz Markt			29	2,9	85	29	100,0%	29,0	100,0%	20
Ostpromenade	rund um das Parkdeck		22	2,4	53	20	90,9%	18,5	84,1%	12
Ostpromenade			9	2,6	23	9	100,0%	8,0	88,9%	20
Parkdeck Ostpromenade			102	2,5	251	102	100,0%	91,3	89,5%	0
Südpromenade			51	2,0	104	50	98,0%	47,0	92,2%	25
Tenholter Straße	Kölner Straße	Mozartstraße	33	2,5	81	30	90,9%	27,3	82,6%	3
Tiefgarage Stadtpassage			91	1,4	127	90	98,9%	81,8	89,8%	0
Gesamt			660	2,2	1.427	614	93,0%	543,3	82,3%	142

Kennwerte der Parksituation Freitag, 11.03.2005 (Forts.)

Straße / Parkierungsanlagen	Abschnitt		Kapazität	Umschlag / legaler Stellplatz	Gesamt- nachfrage [Kfz]	maximale Auslastung		mittlere Auslastung		Anzahl Falschparker
						Kfz	%	Kfz	%	
Gebührenfrei mit Begrenzung der Höchstparkdauer (Parkscheibe)										
Anton-Raky-Allee	Theodor-Körner-Straße	Mühlenstraße	23	1,1	26	20	87,0%	16,5	71,7%	0
Anton-Raky-Allee	Konrad-Adenauer-Platz	Theodor-Körner-Straße	7	1,1	8	7	100,0%	6,3	89,3%	0
Nordpromenade			12	1,8	21	11	91,7%	10,5	87,5%	0
Roermonder Straße			4	3,0	12	4	100,0%	3,8	93,8%	1
Theodor-Körner-Straße	Anton-Raky-Allee	Martin-Luther-Platz	47	1,9	87	45	95,7%	44,0	93,6%	0
Theodor-Körner-Straße	Martin-Luther-Platz	Brückstraße	22	1,7	38	20	90,9%	17,5	79,5%	0
Westpromenade	entlang der Hauptschule		18	1,4	25	16	88,9%	15,8	87,5%	8
Zehnthofweg	Gasthausstraße	Westpromenade	15	1,1	16	14	93,3%	13,5	90,0%	2
Gesamt			148	1,6	233	137	92,6%	127,9	86,4%	11

Parken ohne Beschränkung										
Im Pangel			22							
Parkhaus Aachener Straße			108							
Parkplatz Dr.-Josef-Hahn-Platz	einschließlich Burgmauer		130							
Theodor-Körner-Straße	gegenüber Stadtpark		26	1,1	28	24	92,3%	23,3	89,4%	0
Westpromenade	entlang der Rasenfläche		140							
Wilhelmstraße	Südpromenade	Tenholter Straße	31	1,1	35	25	80,6%	22,8	73,4%	1
Gesamt			457							1

Gesamt										
Gebührenpflichtig			660	2,2	1.427	614	93,0%	543,3	82,3%	142
Gebührenfrei mit Begrenzung der Höchstparkdauer			148	1,6	233	137	92,6%	127,9	86,4%	11
Parken ohne Beschränkung			457							
Gesamt			1.265							

Aachener Straße

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	6	33,3%	1			
09:00	7	38,9%	1	14	77,8%	2
10:00	15	83,3%	4	18	100,0%	
11:00	15	83,3%	2	16	88,9%	
12:00	8	44,4%	1	15	83,3%	2
13:00	11	61,1%	3			
14:00	15	83,3%	2			
15:00	14	77,8%	3			
16:00	14	77,8%	4			
17:00	12	66,7%	7			
18:00	9	50,0%	6			

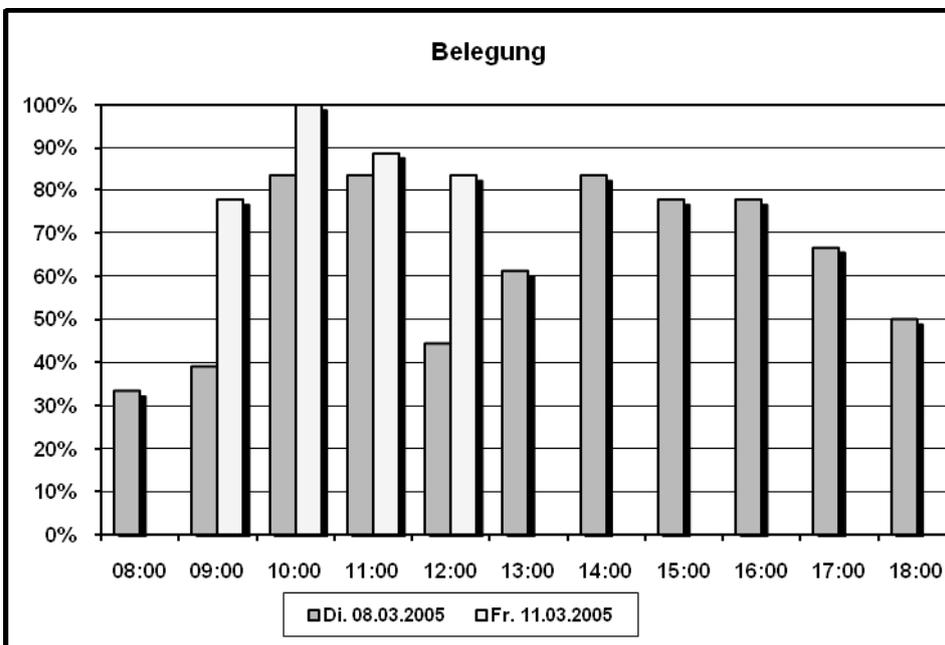
Kapazität: 18 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 77 Kfz
 Umschlag/legaler Stellpl.: 4,3
 max. Auslastung: 83,3%
 mittlere Auslastung: 63,6%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 37 Kfz
 Umschlag/legaler Stellpl.: 2,1
 max. Auslastung: 100,0%
 mittlere Auslastung: 87,5%



Aachener Straße

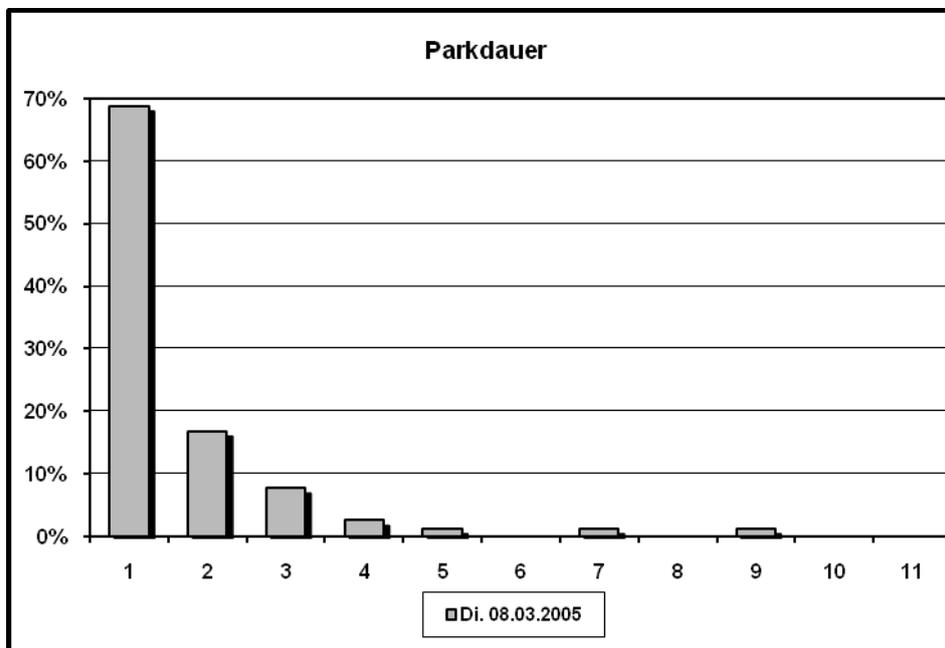
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	53	68,8%	1	21	56,8%
2	13	16,9%	2	8	21,6%
3	6	7,8%	3	6	16,2%
4	2	2,6%	>3	2	5,4%
5	1	1,3%			
6					
7	1	1,3%			
8					
9	1	1,3%			
10					
11					
Gesamt	77	100,0%	Gesamt	37	100,0%

Kapazität: 18 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 1,6 h



Anton-Raky-Allee (Theodor-Körner-Str. - Mühlenstr.)

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	13	56,5%				
09:00	14	60,9%		16	69,6%	
10:00	17	73,9%	1	20	87,0%	
11:00	19	82,6%	1	16	69,6%	
12:00	17	73,9%	1	14	60,9%	
13:00	17	73,9%	1			
14:00	13	56,5%				
15:00	14	60,9%				
16:00	10	43,5%				
17:00	11	47,8%				
18:00	11	47,8%				

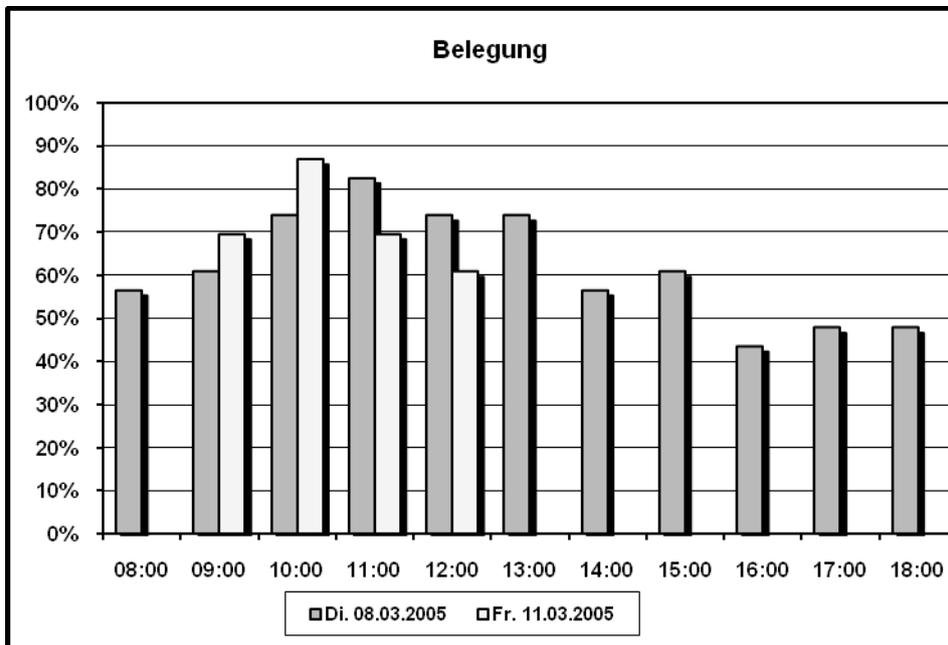
Kapazität: 23 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 56 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 2,4
max. Auslastung: 82,6%
mittlere Auslastung: 61,7%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 26 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 1,1
max. Auslastung: 87,0%
mittlere Auslastung: 71,7%



Anton-Raky-Allee (Theodor-Körner-Str. - Mühlenstr.)

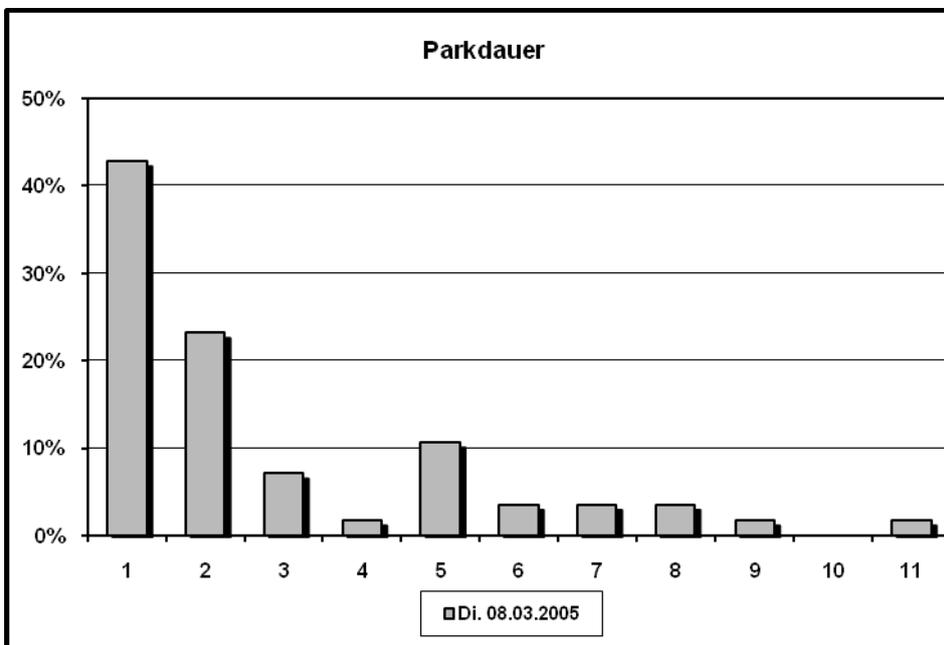
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	24	42,9%	1	8	30,8%
2	13	23,2%	2	7	26,9%
3	4	7,1%	3	1	3,8%
4	1	1,8%	>3	10	38,5%
5	6	10,7%			
6	2	3,6%			
7	2	3,6%			
8	2	3,6%			
9	1	1,8%			
10					
11	1	1,8%			
Gesamt	56	100,0%	Gesamt	26	100,0%

Kapazität: 23 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 2,8 h



Anton-Raky-Allee (Konrad-Adenauer-Platz - Theodor-Körner-Str.)

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	7	100,0%	1			
09:00	7	100,0%		7	100,0%	
10:00	7	100,0%		7	100,0%	
11:00	7	100,0%		6	85,7%	
12:00	7	100,0%		5	71,4%	
13:00	7	100,0%				
14:00	5	71,4%				
15:00	5	71,4%				
16:00	5	71,4%				
17:00	6	85,7%				
18:00	5	71,4%				

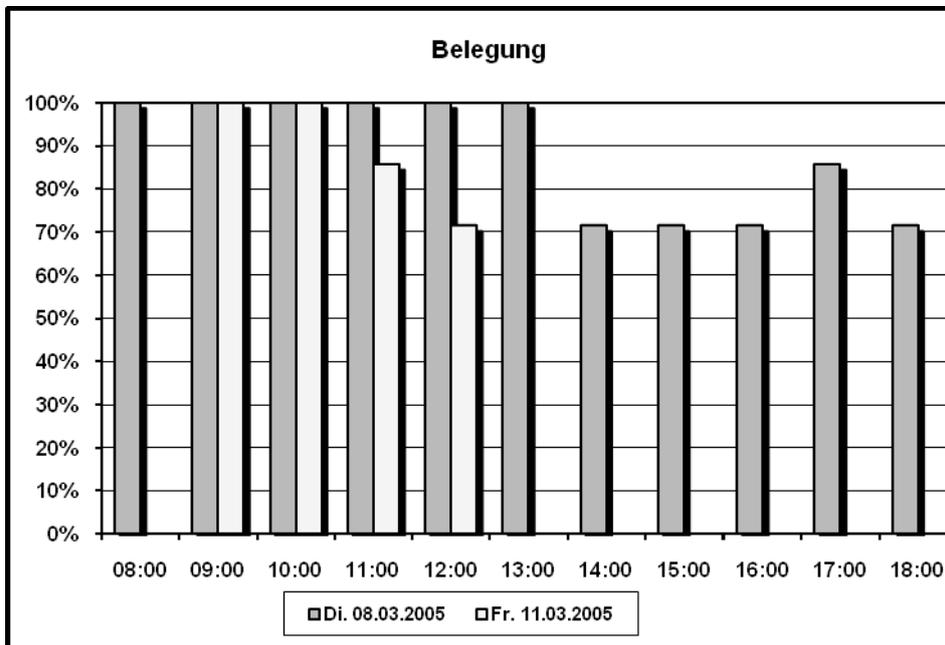
Kapazität: 7 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 20 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 2,9
max. Auslastung: 100,0%
mittlere Auslastung: 88,3%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 8 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 1,1
max. Auslastung: 100,0%
mittlere Auslastung: 89,3%



Anton-Raky-Allee (Konrad-Adenauer-Platz - Theodor-Körner-Str.)

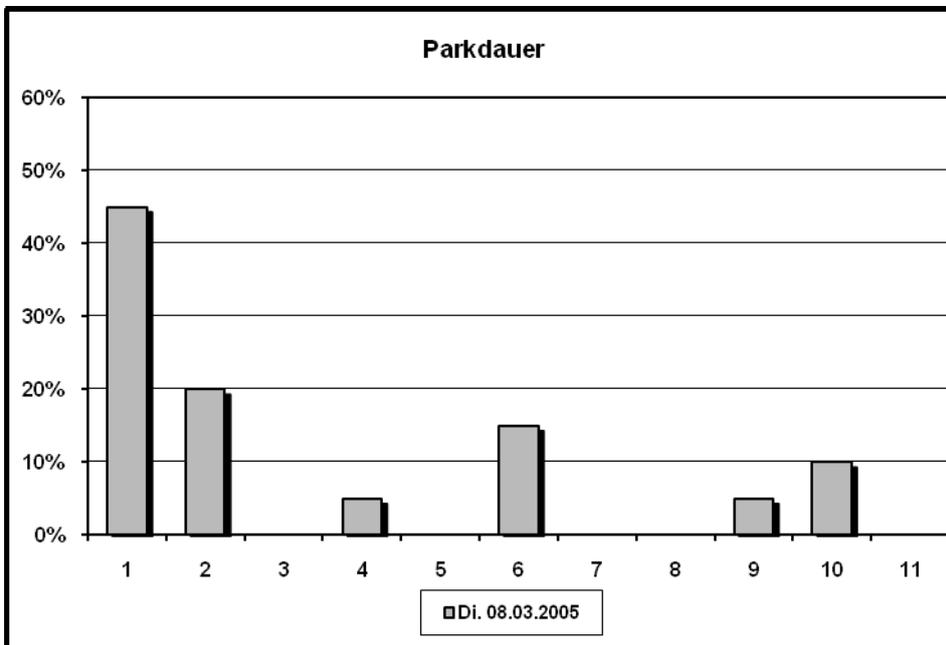
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	9	45,0%	1	1	12,5%
2	4	20,0%	2	1	12,5%
3			3	2	25,0%
4	1	5,0%	>3	4	50,0%
5					
6	3	15,0%			
7					
8					
9	1	5,0%			
10	2	10,0%			
11					
Gesamt	20	100,0%	Gesamt	8	100,0%

Kapazität: 7 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 3,4 h



Anton-Raky-Allee (Konrad-Adenauer-Platz - Theodor-Körner-Str.)

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	2	40,0%				
09:00	3	60,0%		4	80,0%	
10:00	3	60,0%		5	100,0%	
11:00	4	80,0%		4	80,0%	
12:00	2	40,0%		2	40,0%	
13:00	3	60,0%				
14:00	4	80,0%	1			
15:00	2	40,0%	1			
16:00	3	60,0%				
17:00	3	60,0%				
18:00	3	60,0%				

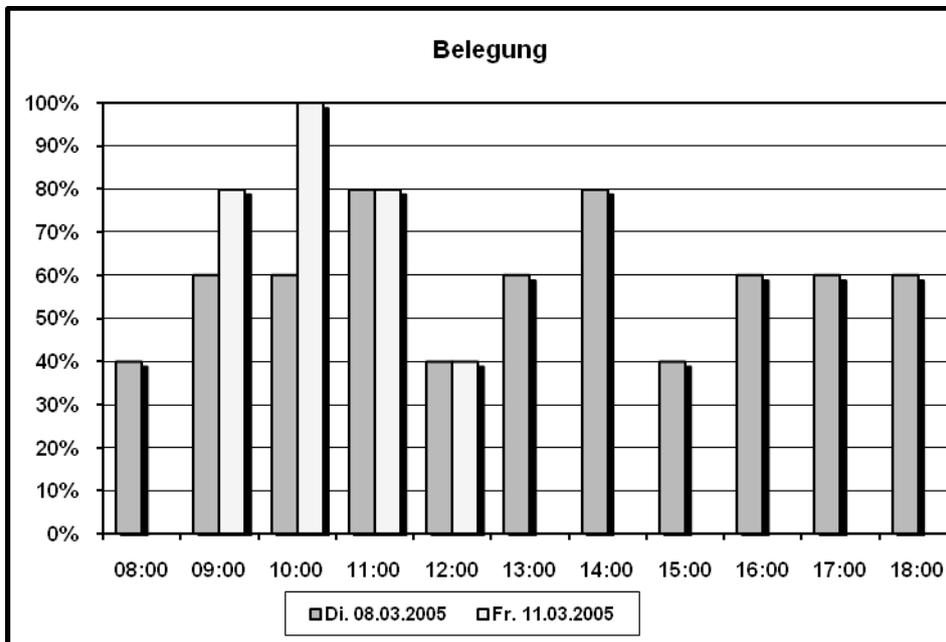
Kapazität: 5 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 15 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 3,0
max. Auslastung: 80,0%
mittlere Auslastung: 58,2%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 8 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 1,6
max. Auslastung: 100,0%
mittlere Auslastung: 75,0%



Anton-Raky-Allee (Konrad-Adenauer-Platz - Theodor-Körner-Str.)

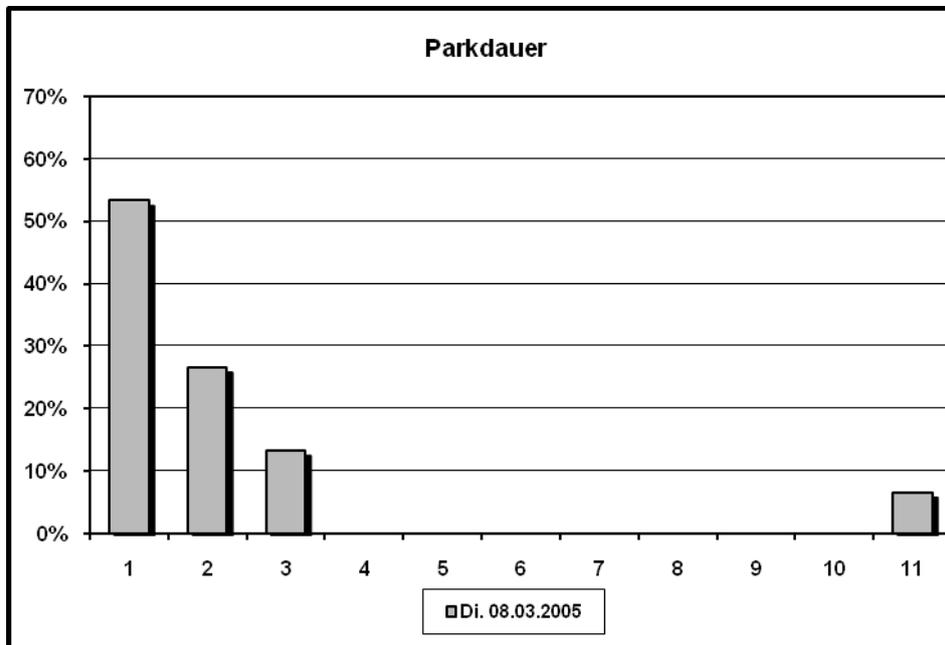
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	8	53,3%	1	5	62,5%
2	4	26,7%	2	1	12,5%
3	2	13,3%	3		
4			>3	2	25,0%
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11	1	6,7%			
Gesamt	15	100,0%	Gesamt	8	100,0%

Kapazität: 5 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 2,2 h



Atelierstraße (Kölner Str. - Heinrich-Jansen-Weg)

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	10	32,3%				
09:00	23	74,2%		20	64,5%	
10:00	25	80,6%		24	77,4%	
11:00	23	74,2%		23	74,2%	
12:00	15	48,4%		16	51,6%	
13:00	15	48,4%				
14:00	9	29,0%				
15:00	23	74,2%				
16:00	21	67,7%				
17:00	19	61,3%				
18:00	17	54,8%				

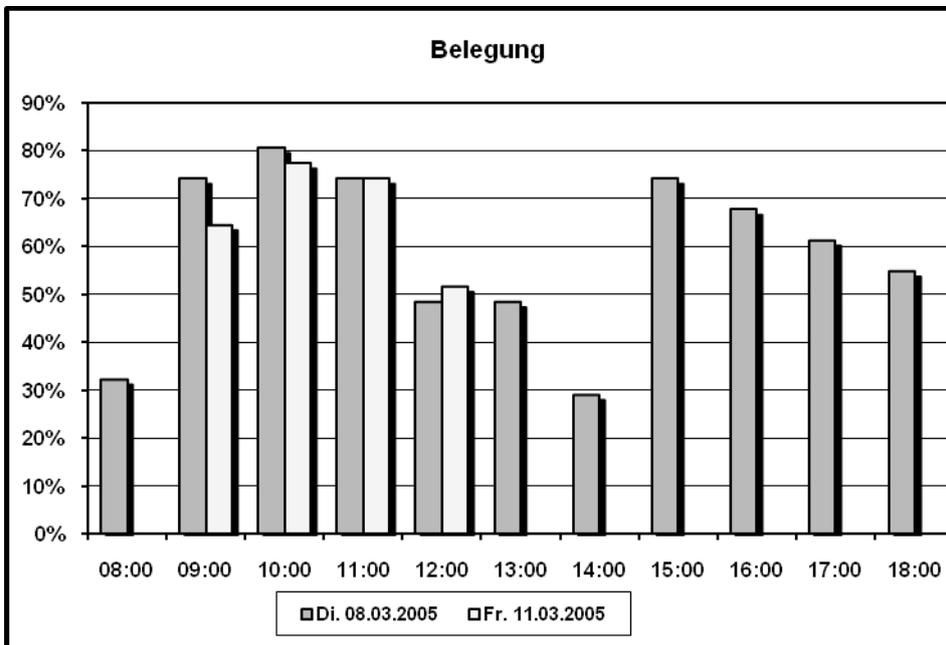
Kapazität: 31 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 161 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 5,2
max. Auslastung: 80,6%
mittlere Auslastung: 58,7%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 68 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 2,2
max. Auslastung: 77,4%
mittlere Auslastung: 66,9%



Atelierstraße (Kölner Str. - Heinrich-Jansen-Weg)

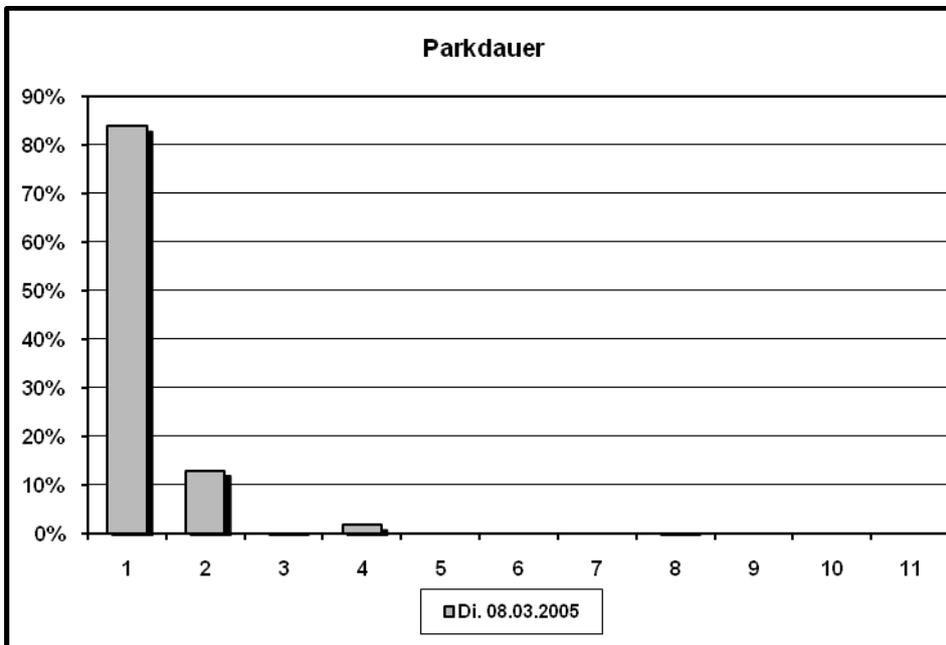
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	135	83,9%	1	55	80,9%
2	21	13,0%	2	11	16,2%
3	1	0,6%	3	2	2,9%
4	3	1,9%	>3		
5					
6					
7					
8	1	0,6%			
9					
10					
11					
Gesamt	161	100,0%	Gesamt	68	100,0%

Kapazität: 31 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 1,2 h



Bahnhofsvorplatz

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	2	25,0%				
09:00	7	87,5%		6	75,0%	
10:00	5	62,5%		5	62,5%	
11:00	6	75,0%		7	87,5%	
12:00	2	25,0%		4	50,0%	
13:00	6	75,0%				
14:00	6	75,0%				
15:00	8	100,0%				
16:00	6	75,0%				
17:00	6	75,0%				
18:00	7	87,5%				

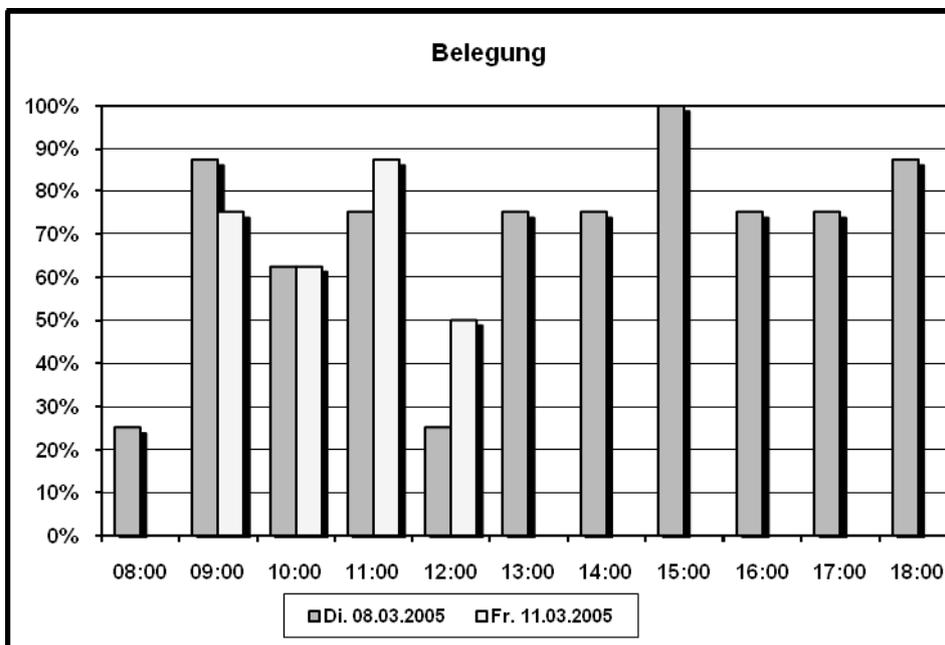
Kapazität: 8 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 45 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 5,6
max. Auslastung: 100,0%
mittlere Auslastung: 69,3%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 22 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 2,8
max. Auslastung: 87,5%
mittlere Auslastung: 68,8%



Bahnhofsvorplatz

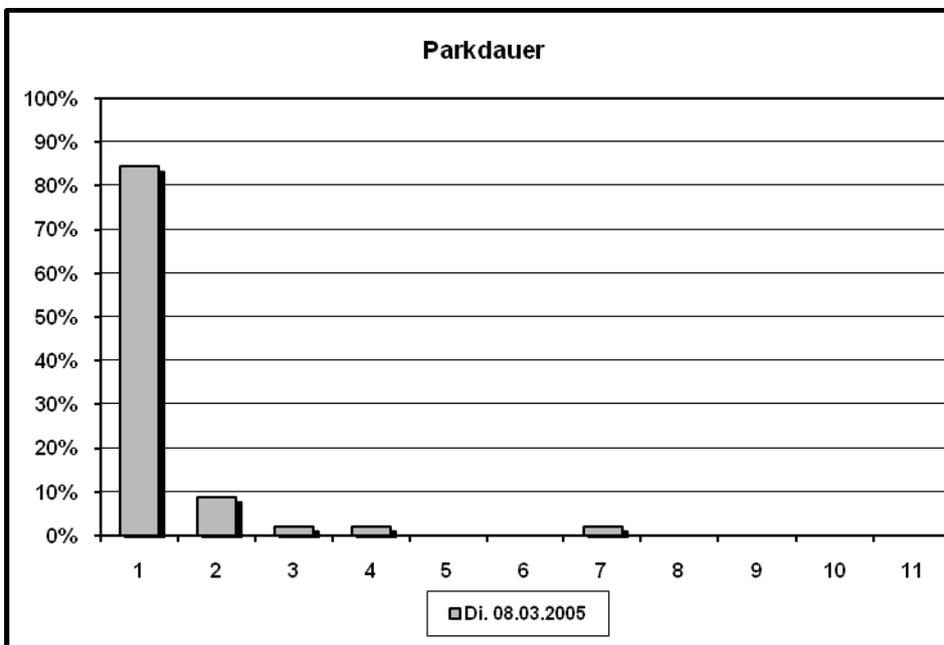
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	38	84,4%	1	22	100,0%
2	4	8,9%	2		
3	1	2,2%	3		
4	1	2,2%	>3		
5					
6					
7	1	2,2%			
8					
9					
10					
11					
Gesamt	45	100,0%	Gesamt	22	100,0%

Kapazität: 8 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 1,3 h



Brückstraße

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	7	87,5%	4			
09:00	8	100,0%	4	8	100,0%	4
10:00	8	100,0%	4	7	87,5%	4
11:00	7	87,5%	2	8	100,0%	3
12:00	8	100,0%	3	8	100,0%	6
13:00	8	100,0%	1			
14:00	7	87,5%	2			
15:00	8	100,0%	2			
16:00	8	100,0%	3			
17:00	8	100,0%	3			
18:00	8	100,0%	2			

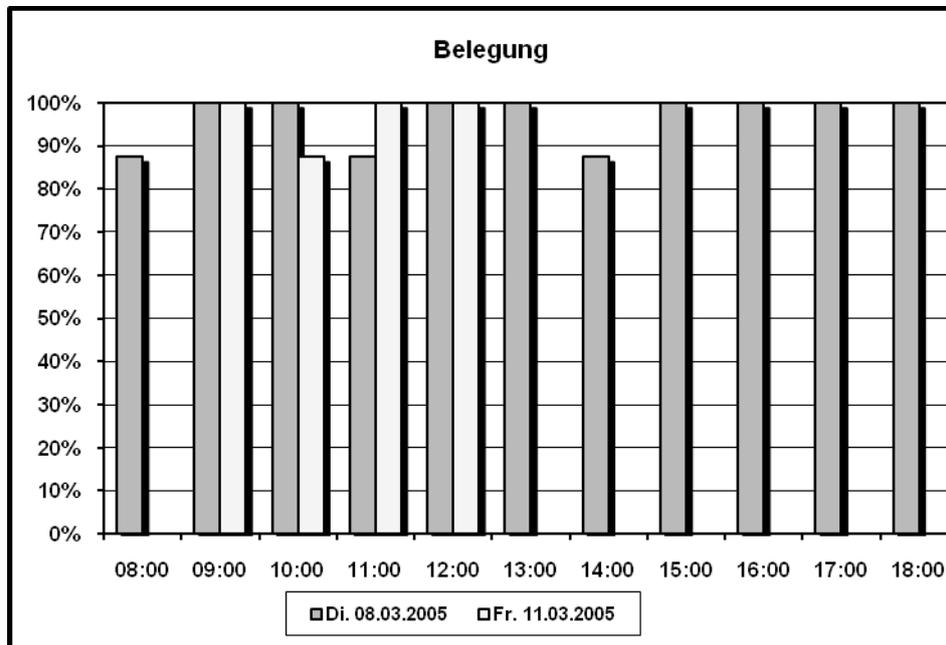
Kapazität: 8 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 33 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 4,1
max. Auslastung: 100,0%
mittlere Auslastung: 96,6%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 15 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 1,9
max. Auslastung: 100,0%
mittlere Auslastung: 96,9%



Brückstraße

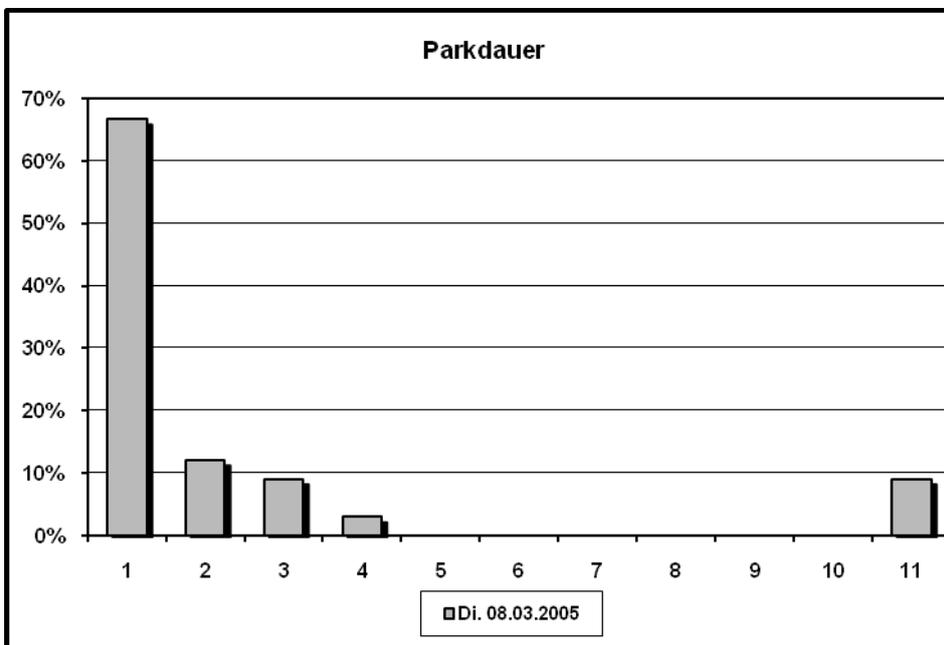
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	22	66,7%	1	9	60,0%
2	4	12,1%	2	1	6,7%
3	3	9,1%	3		
4	1	3,0%	>3	5	33,3%
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11	3	9,1%			
Gesamt	33	100,0%	Gesamt	15	100,0%

Kapazität: 8 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 2,3 h



Burgstraße

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	2	50,0%	1			
09:00	3	75,0%	1	4	100,0%	1
10:00	4	100,0%		4	100,0%	2
11:00	2	50,0%		3	75,0%	3
12:00	3	75,0%	1	2	50,0%	3
13:00			1			
14:00			1			
15:00						
16:00	3	75,0%				
17:00	4	100,0%	2			
18:00	3	75,0%				

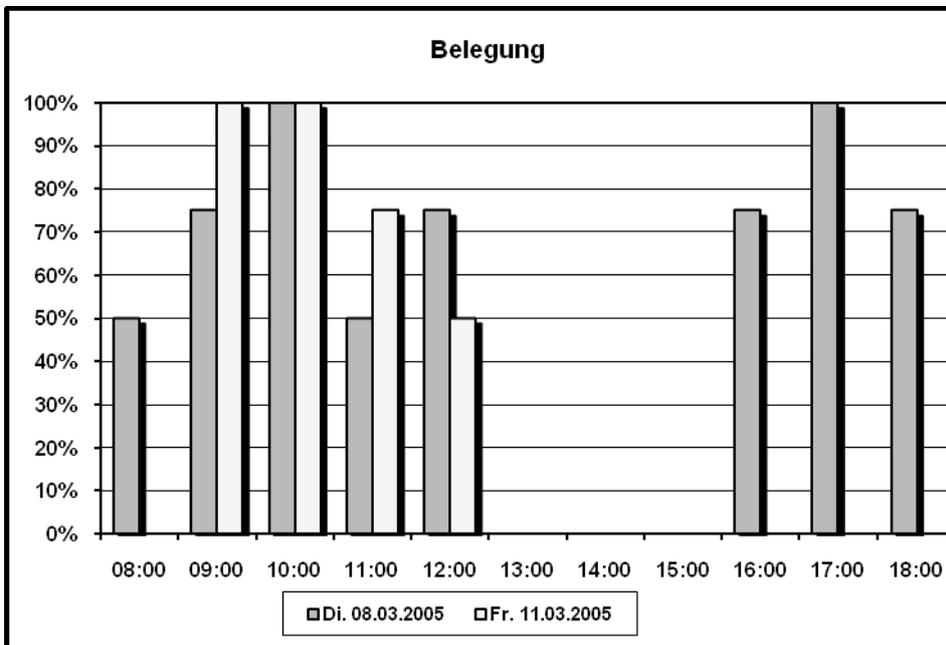
Kapazität: 4 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 20 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 5,0
max. Auslastung: 100,0%
mittlere Auslastung: 54,5%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 7 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 1,8
max. Auslastung: 100,0%
mittlere Auslastung: 81,3%



Burgstraße

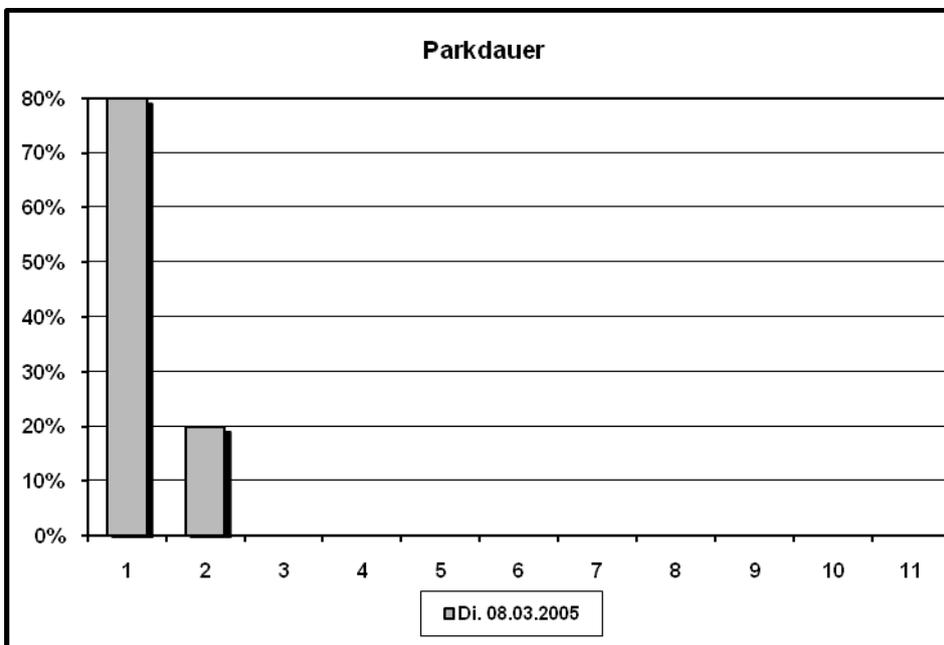
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	16	80,0%	1	4	57,1%
2	4	20,0%	2		
3			3	3	42,9%
4			>3		
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
Gesamt	20	100,0%	Gesamt	7	100,0%

Kapazität: 4 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 1,2 h



Franziskanerplatz

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	9	16,7%	3			
09:00	29	53,7%	3	49	90,7%	2
10:00	50	92,6%	3	54	100,0%	1
11:00	43	79,6%	3	46	85,2%	1
12:00	23	42,6%	3	31	57,4%	1
13:00	17	31,5%	3			
14:00	21	38,9%	4			
15:00	26	48,1%	2			
16:00	27	50,0%	2			
17:00	23	42,6%	2			
18:00	44	81,5%	2			

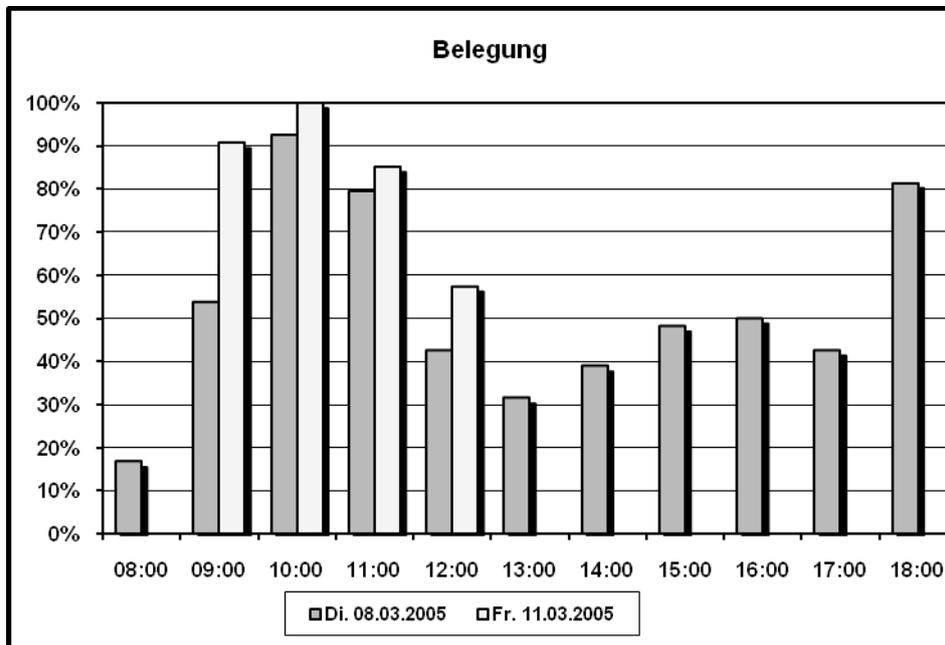
Kapazität: 54 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 193 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 3,6
max. Auslastung: 92,6%
mittlere Auslastung: 52,5%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 124 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 2,3
max. Auslastung: 100,0%
mittlere Auslastung: 83,3%



Franziskanerplatz

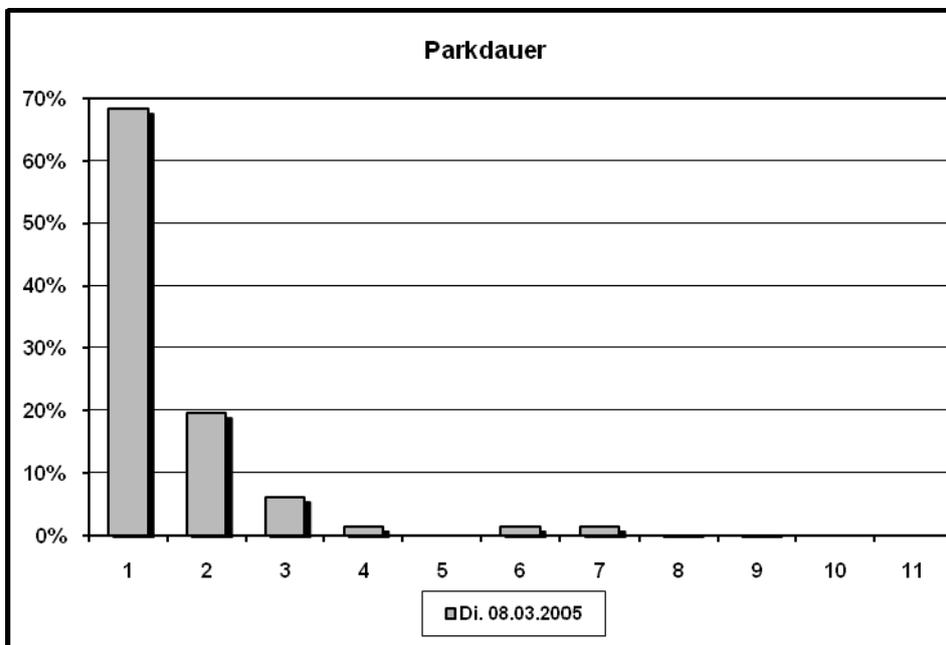
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	132	68,4%	1	81	65,3%
2	38	19,7%	2	35	28,2%
3	12	6,2%	3	3	2,4%
4	3	1,6%	>3	5	4,0%
5					
6	3	1,6%			
7	3	1,6%			
8	1	0,5%			
9	1	0,5%			
10					
11					
Gesamt	193	100,0%	Gesamt	124	100,0%

Kapazität: 54 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 1,6 h



Gasthausstraße

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	4	26,7%				
09:00	8	53,3%		14	93,3%	
10:00	13	86,7%		14	93,3%	1
11:00	12	80,0%		14	93,3%	
12:00	9	60,0%		5	33,3%	
13:00	6	40,0%	1			
14:00	7	46,7%				
15:00	9	60,0%				
16:00	7	46,7%				
17:00	12	80,0%				
18:00	9	60,0%				

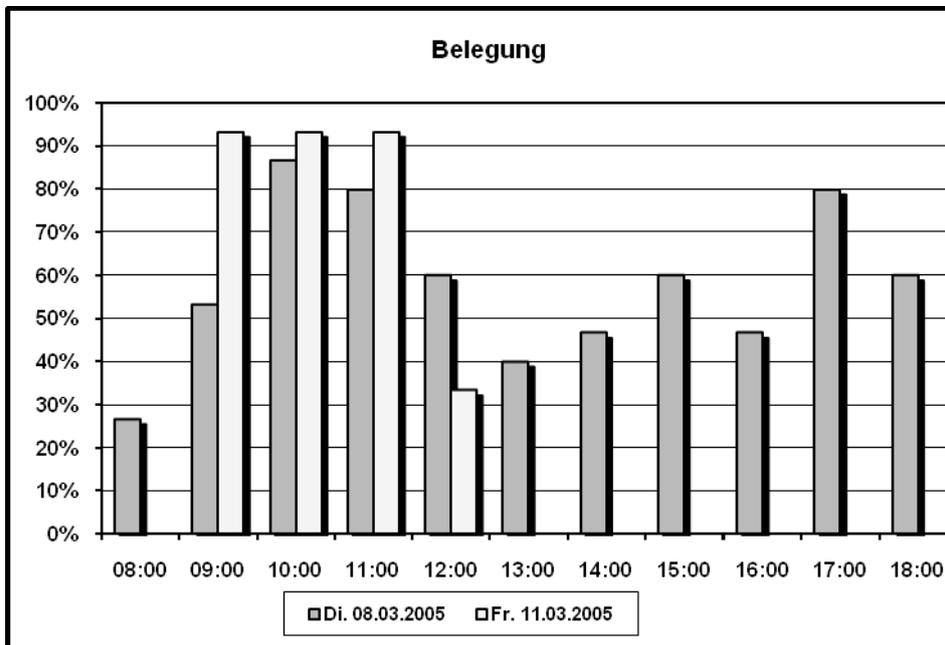
Kapazität: 15 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 53 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 3,5
max. Auslastung: 86,7%
mittlere Auslastung: 58,2%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 30 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 2,0
max. Auslastung: 93,3%
mittlere Auslastung: 78,3%



Gasthausstraße

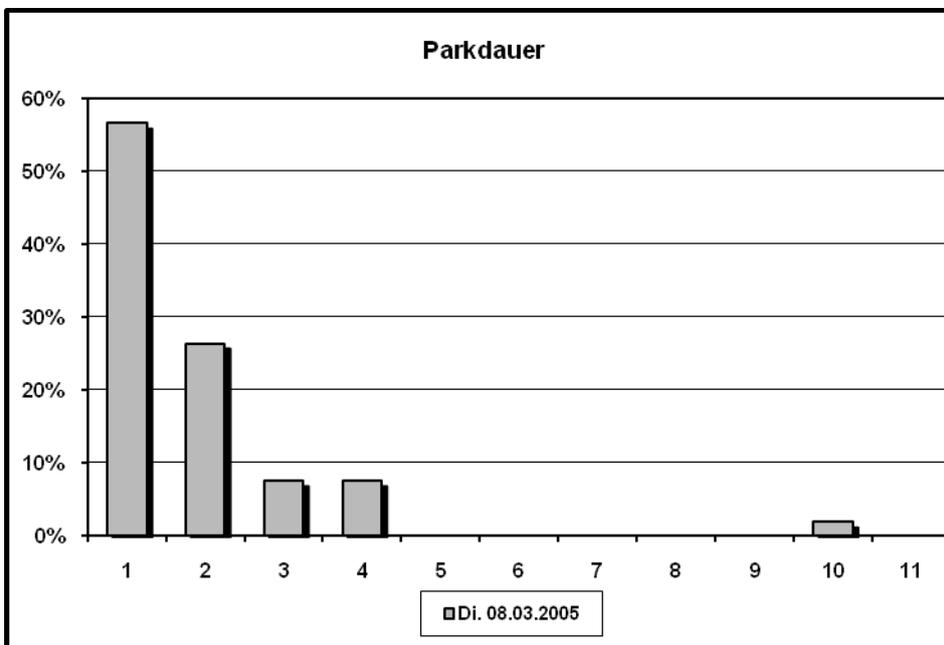
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	30	56,6%	1	18	60,0%
2	14	26,4%	2	9	30,0%
3	4	7,5%	3	1	3,3%
4	4	7,5%	>3	2	6,7%
5					
6					
7					
8					
9					
10	1	1,9%			
11					
Gesamt	53	100,0%	Gesamt	30	100,0%

Kapazität: 15 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 1,8 h



Parkplatz Heinrich-Jansen-Weg

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	5	9,1%				
09:00	21	38,2%		17	30,9%	
10:00	32	58,2%		20	36,4%	
11:00	23	41,8%		33	60,0%	
12:00	13	23,6%		30	54,5%	
13:00	7	12,7%				
14:00	14	25,5%				
15:00	25	45,5%				
16:00	29	52,7%				
17:00	20	36,4%				
18:00	13	23,6%				

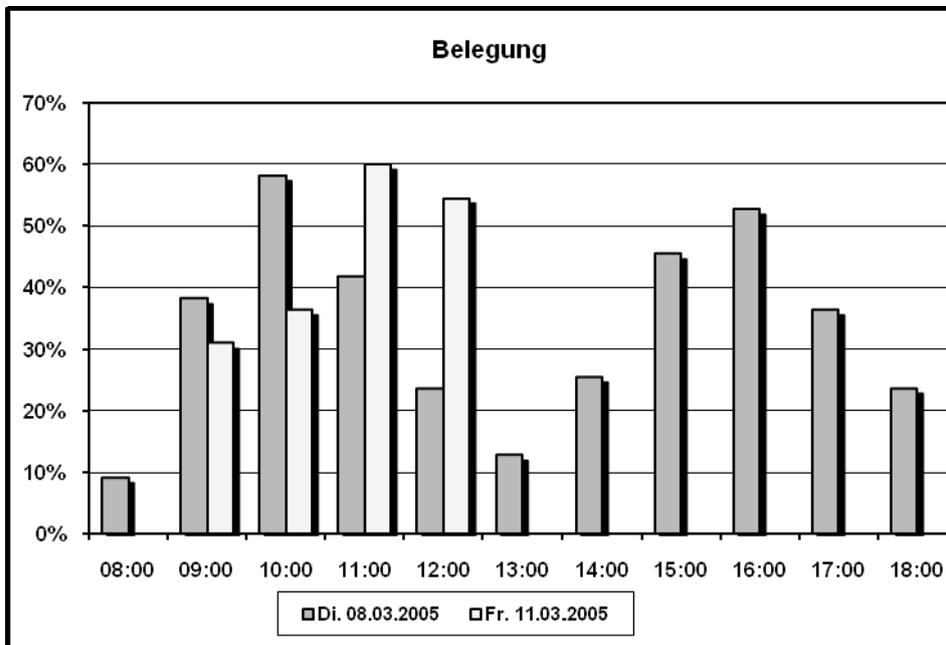
Kapazität: 55 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 170 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 3,1
max. Auslastung: 58,2%
mittlere Auslastung: 33,4%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 86 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 1,6
max. Auslastung: 60,0%
mittlere Auslastung: 45,5%



Parkplatz Heinrich-Jansen-Weg

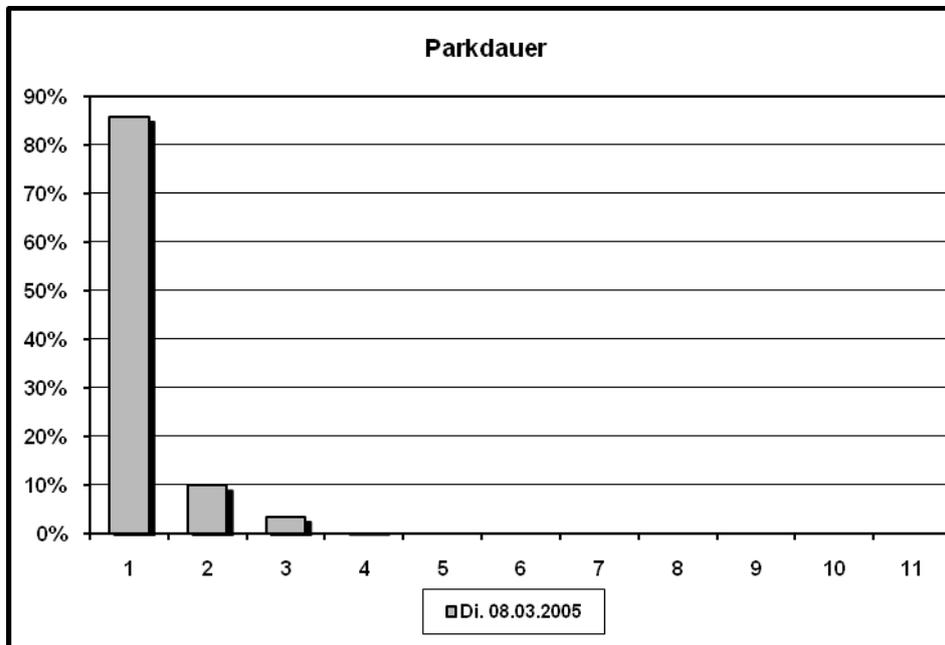
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	146	85,9%	1	73	84,9%
2	17	10,0%	2	12	14,0%
3	6	3,5%	3	1	1,2%
4	1	0,6%	>3		
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
Gesamt	170	100,0%	Gesamt	86	100,0%

Kapazität: 55 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 1,2 h



Hermann-Josef-Gormanns-Str.

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	21	67,7%	1			
09:00	19	61,3%	1	24	77,4%	2
10:00	24	77,4%	4	26	83,9%	1
11:00	21	67,7%	3	26	83,9%	1
12:00	21	67,7%	3	22	71,0%	1
13:00	19	61,3%	1			
14:00	20	64,5%				
15:00	18	58,1%	2			
16:00	25	80,6%	1			
17:00	22	71,0%	1			
18:00	23	74,2%	1			

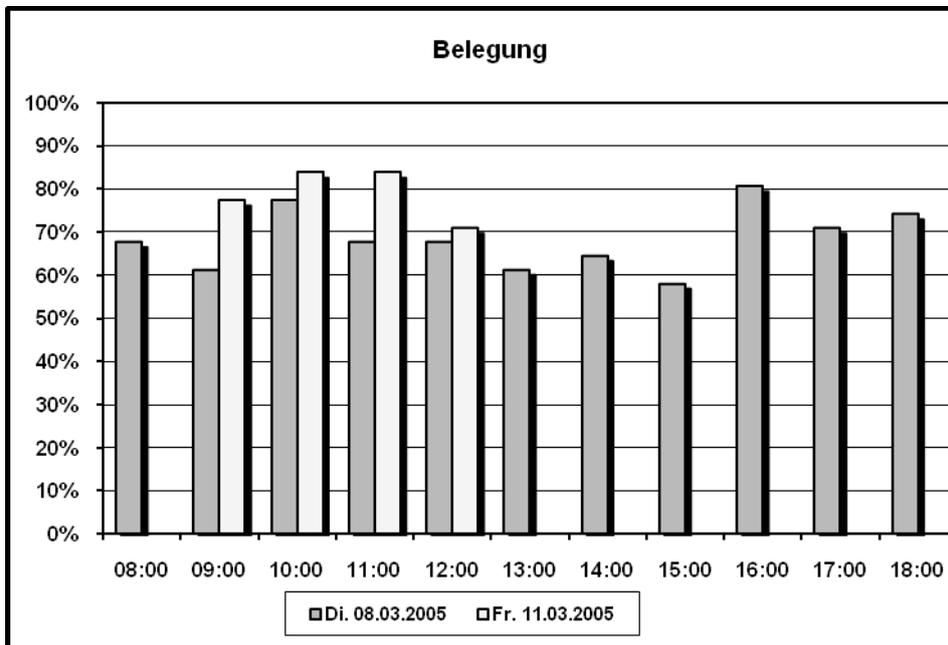
Kapazität: 31 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 172 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 5,5
max. Auslastung: 80,6%
mittlere Auslastung: 68,3%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 75 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 2,4
max. Auslastung: 83,9%
mittlere Auslastung: 79,0%



Hermann-Josef-Gormanns-Str.

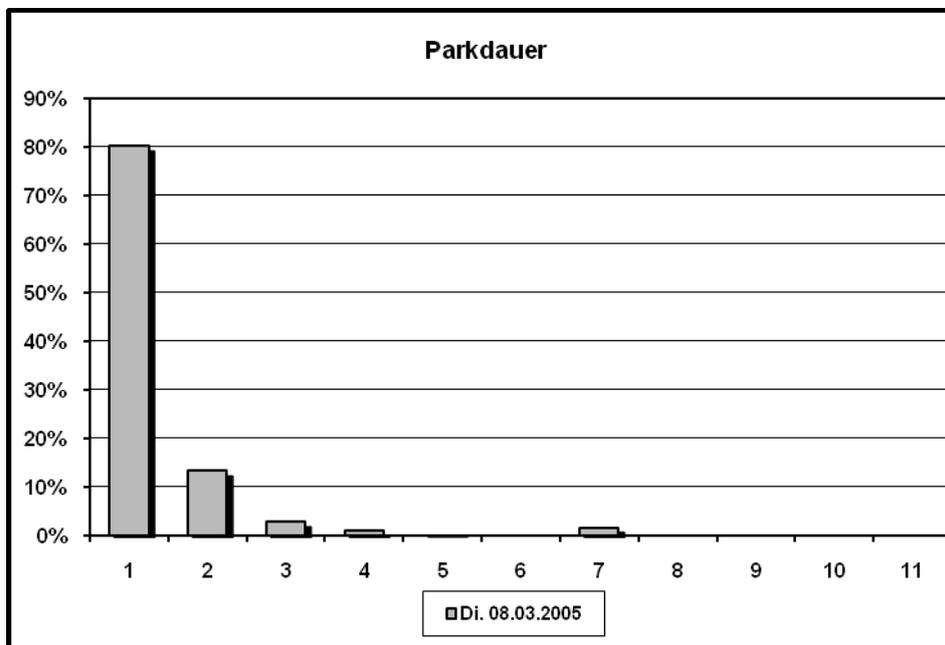
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	138	80,2%	1	61	81,3%
2	23	13,4%	2	9	12,0%
3	5	2,9%	3	1	1,3%
4	2	1,2%	>3	4	5,3%
5	1	0,6%			
6					
7	3	1,7%			
8					
9					
10					
11					
Gesamt	172	100,0%	Gesamt	75	100,0%

Kapazität: 31 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 1,4 h



Johannismarkt

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	21	50,0%				
09:00	31	73,8%	1	35	83,3%	4
10:00	39	92,9%	4	38	90,5%	3
11:00	37	88,1%	4	42	100,0%	4
12:00	31	73,8%	1	33	78,6%	4
13:00	20	47,6%				
14:00	23	54,8%				
15:00	37	88,1%	1			
16:00	39	92,9%	1			
17:00	37	88,1%	1			
18:00	27	64,3%	2			

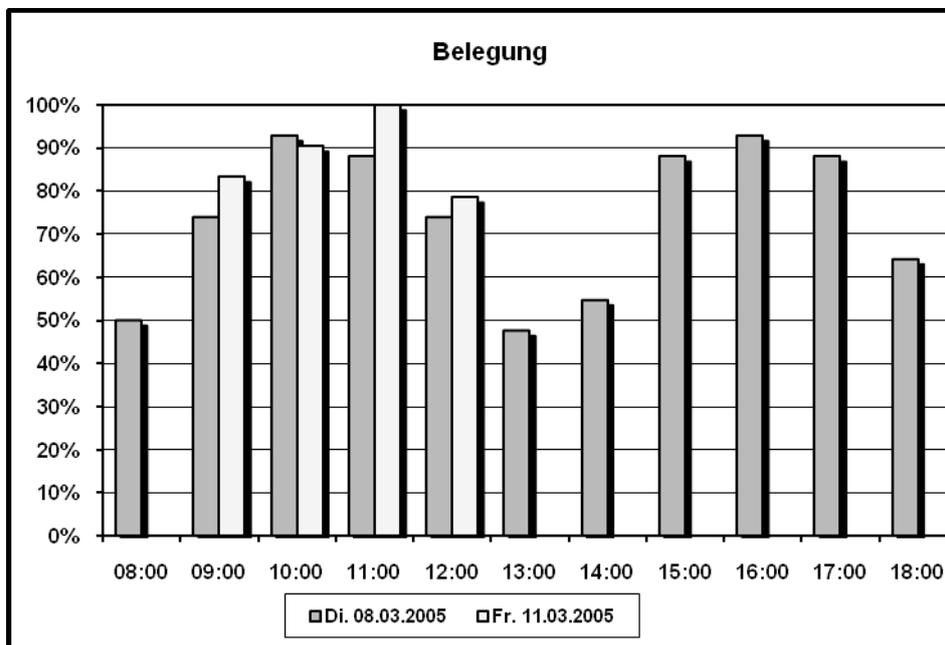
Kapazität: 42 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 270 Kfz
 Umschlag/legaler Stellpl.: 6,4
 max. Auslastung: 92,9%
 mittlere Auslastung: 74,0%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 108 Kfz
 Umschlag/legaler Stellpl.: 2,6
 max. Auslastung: 100,0%
 mittlere Auslastung: 88,1%



Johannismarkt

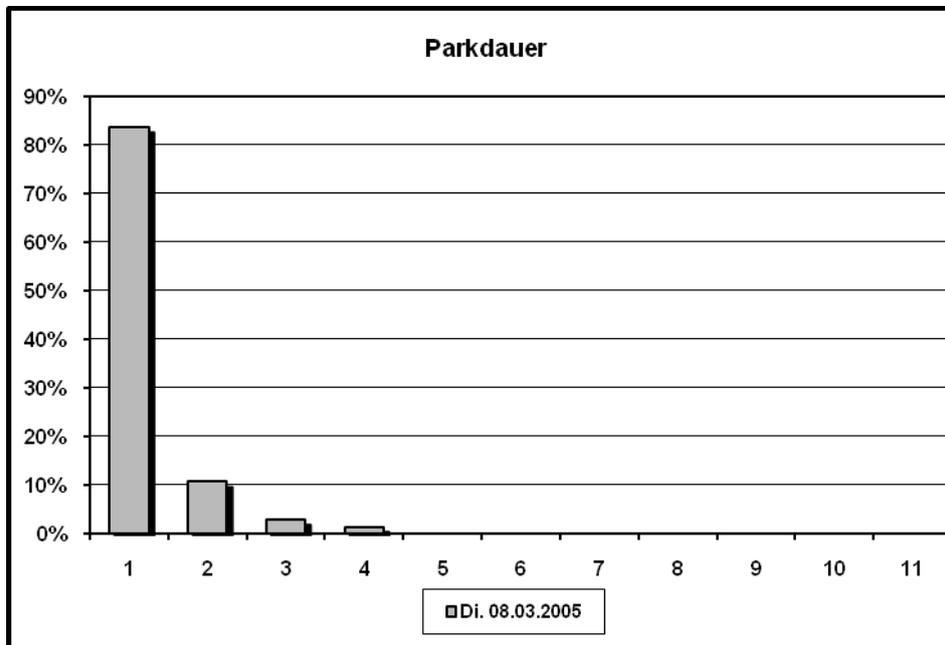
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	226	83,7%	1	83	76,9%
2	29	10,7%	2	13	12,0%
3	8	3,0%	3	9	8,3%
4	4	1,5%	>3	3	2,8%
5	1	0,4%			
6	1	0,4%			
7	1	0,4%			
8					
9					
10					
11					
Gesamt	270	100,0%	Gesamt	108	100,0%

Kapazität: 42 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 1,3 h



Kirchstraße (Südpromenade - Schülergasse)

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	3	50,0%	2			
09:00	5	83,3%		5	83,3%	4
10:00	5	83,3%		5	83,3%	6
11:00	5	83,3%	4	5	83,3%	4
12:00	5	83,3%	1	4	66,7%	5
13:00	4	66,7%	2			
14:00	3	50,0%	2			
15:00	5	83,3%	4			
16:00	5	83,3%	5			
17:00	4	66,7%	2			
18:00	5	83,3%	5			

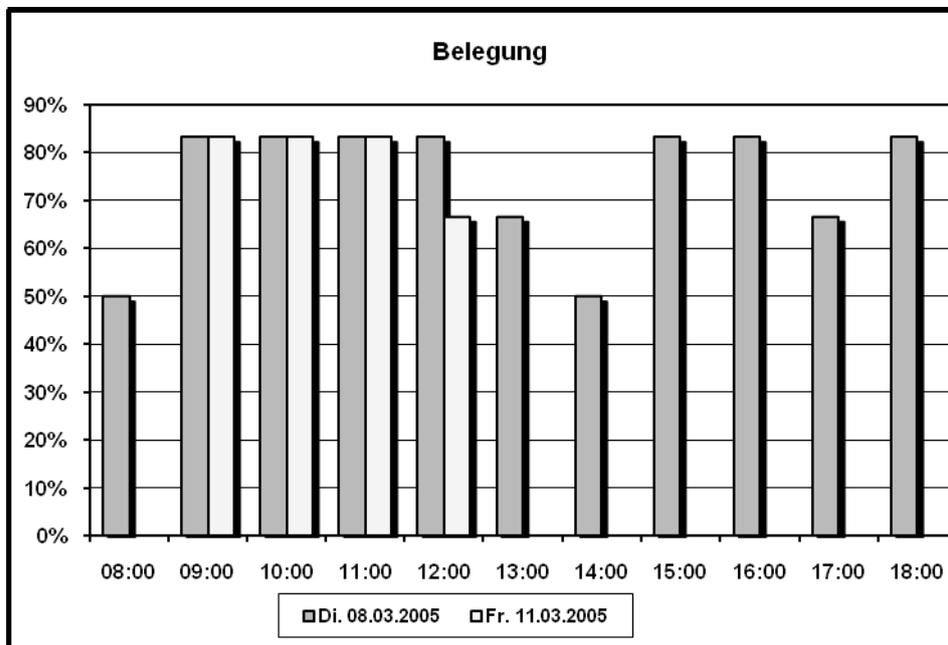
Kapazität: 6 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 25 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 4,2
max. Auslastung: 83,3%
mittlere Auslastung: 74,2%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 12 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 2,0
max. Auslastung: 83,3%
mittlere Auslastung: 79,2%



Kirchstraße (Südpromenade - Schülergasse)

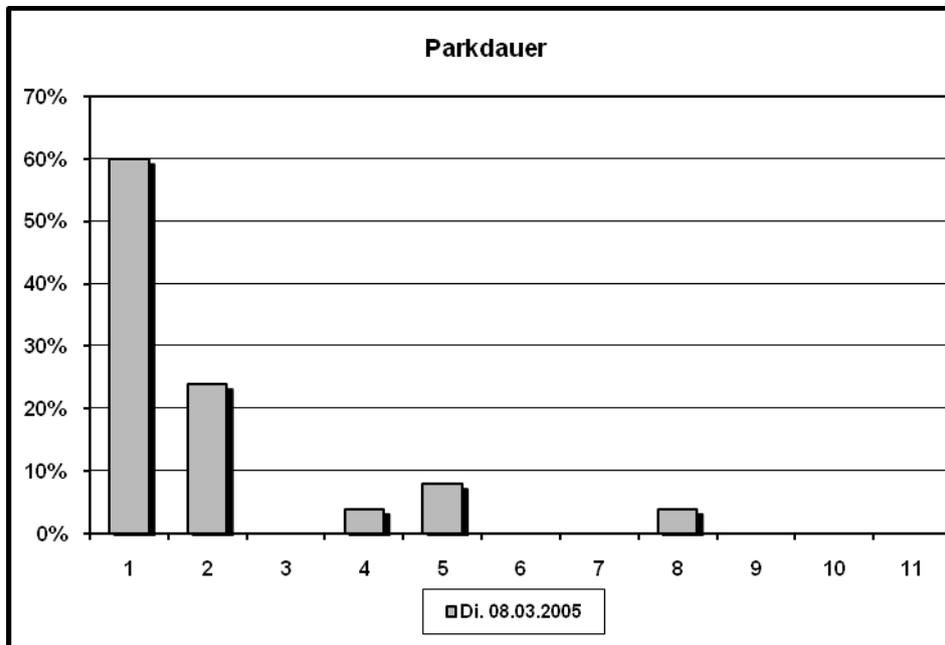
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	15	60,0%	1	7	58,3%
2	6	24,0%	2	4	33,3%
3			3		
4	1	4,0%	>3	1	8,3%
5	2	8,0%			
6					
7					
8	1	4,0%			
9					
10					
11					
Gesamt	25	100,0%	Gesamt	12	100,0%

Kapazität: 6 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 2,0 h



Kölner Straße

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	17	100,0%	12			
09:00	16	94,1%	5	14	82,4%	
10:00	14	82,4%	7	12	70,6%	
11:00	14	82,4%	2	15	88,2%	
12:00	12	70,6%		13	76,5%	
13:00	10	58,8%	10			
14:00	6	35,3%	9			
15:00	10	58,8%	9			
16:00	15	88,2%	9			
17:00	16	94,1%	13			
18:00	16	94,1%	11			

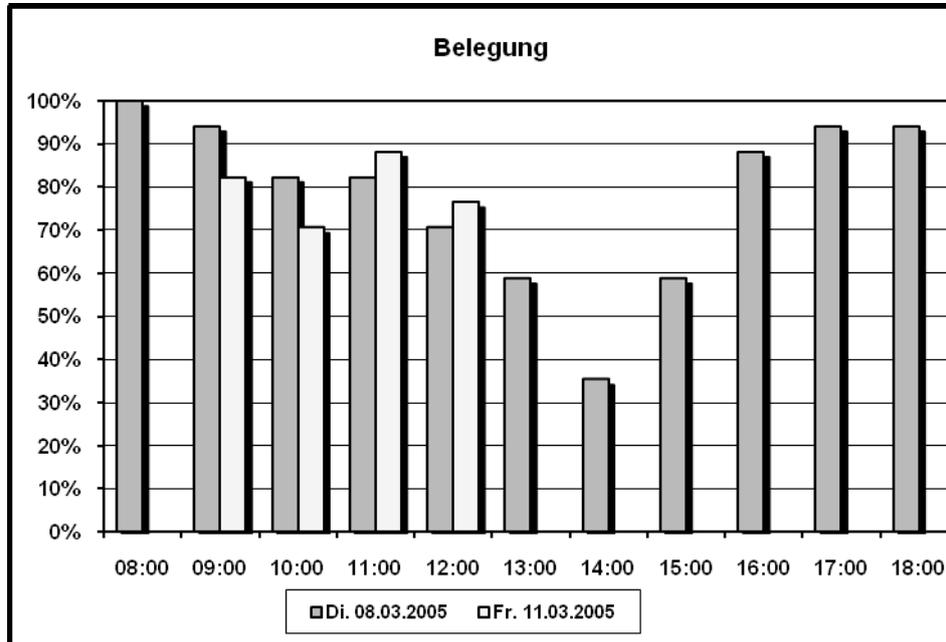
Kapazität: 17 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 136 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 8,0
max. Auslastung: 100,0%
mittlere Auslastung: 78,1%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 42 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 2,5
max. Auslastung: 88,2%
mittlere Auslastung: 79,4%



Kölner Straße

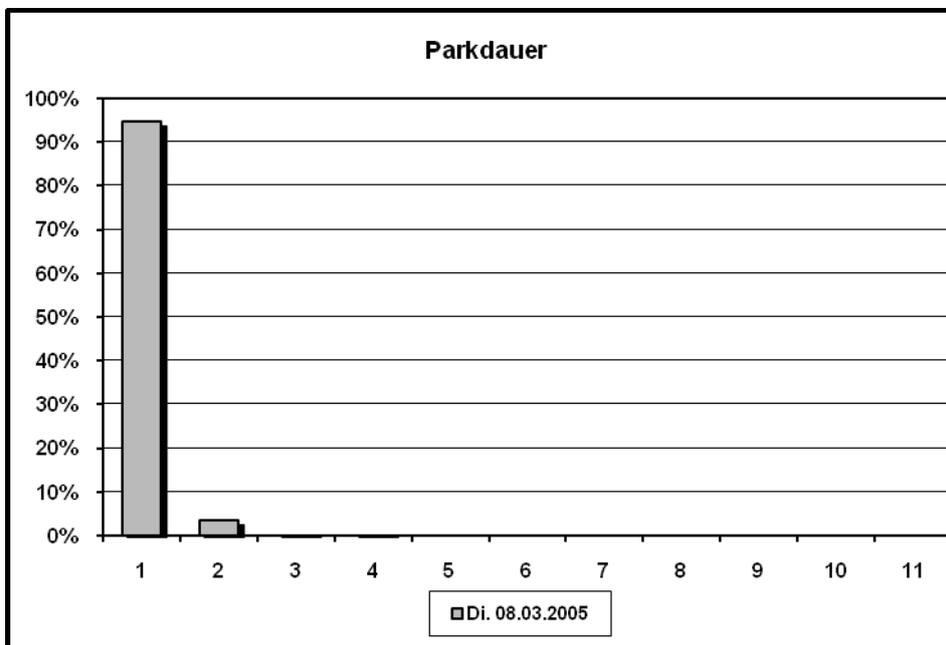
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	129	94,9%	1	34	81,0%
2	5	3,7%	2	4	9,5%
3	1	0,7%	3	4	9,5%
4	1	0,7%	>3		
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
Gesamt	136	100,0%	Gesamt	42	100,0%

Kapazität: 17 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 1,1 h



Kölner Str. (vor dem Amtsgericht)

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00						
09:00	9	100,0%	14	9	100,0%	2
10:00	9	100,0%	27	7	77,8%	
11:00	3	33,3%	29	8	88,9%	2
12:00	3	33,3%	25	7	77,8%	
13:00	2	22,2%	20			
14:00	2	22,2%	15			
15:00	4	44,4%	20			
16:00	6	66,7%	19			
17:00	6	66,7%	20			
18:00	3	33,3%	19			

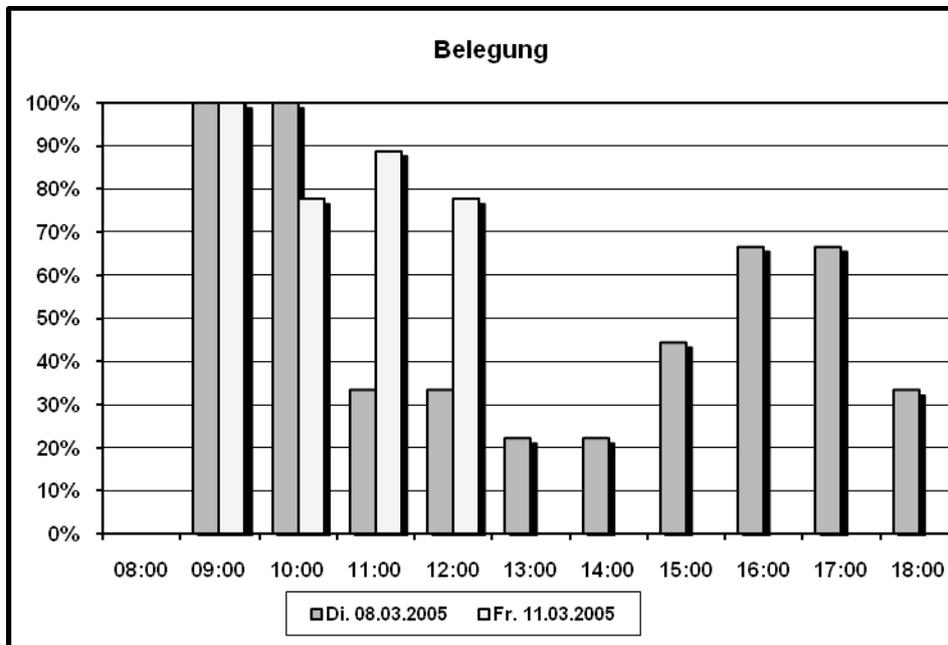
Kapazität: 9 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 40 Kfz
 Umschlag/legaler Stellpl.: 4,4
 max. Auslastung: 100,0%
 mittlere Auslastung: 47,5%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 25 Kfz
 Umschlag/legaler Stellpl.: 2,8
 max. Auslastung: 100,0%
 mittlere Auslastung: 86,1%



Kölner Str. (vor dem Amtsgericht)

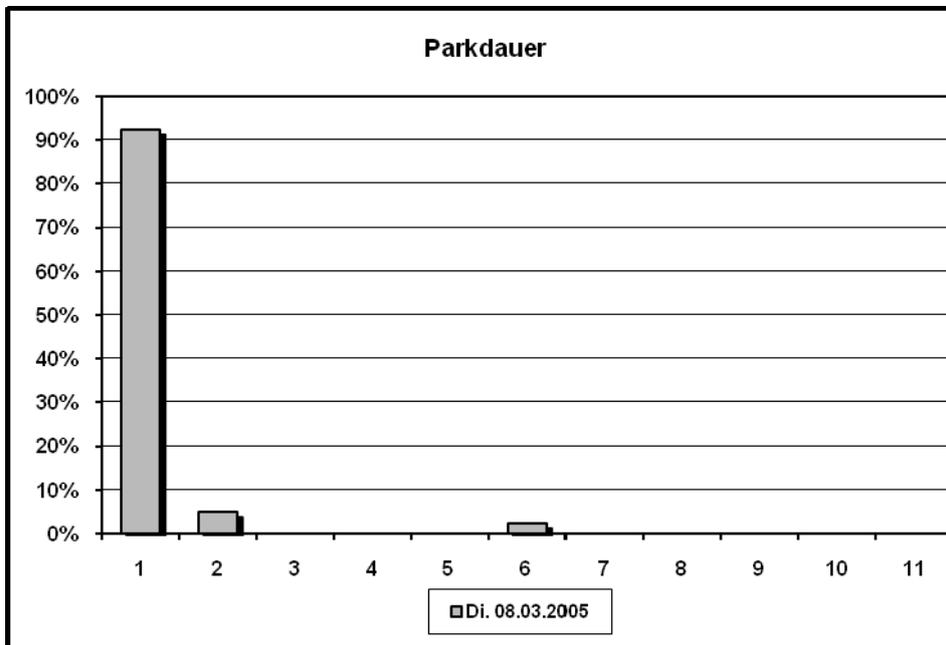
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	37	92,5%	1	19	76,0%
2	2	5,0%	2	6	24,0%
3			3		
4			>3		
5					
6	1	2,5%			
7					
8					
9					
10					
11					
Gesamt	40	100,0%	Gesamt	25	100,0%

Kapazität: 9 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 1,2 h



Konrad-Adenauer-Platz

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	11	55,0%				
09:00	20	100,0%		20	100,0%	
10:00	14	70,0%		12	60,0%	
11:00	12	60,0%		15	75,0%	
12:00	12	60,0%		9	45,0%	
13:00	8	40,0%				
14:00	16	80,0%				
15:00	15	75,0%				
16:00	8	40,0%				
17:00	10	50,0%				
18:00	4	20,0%				

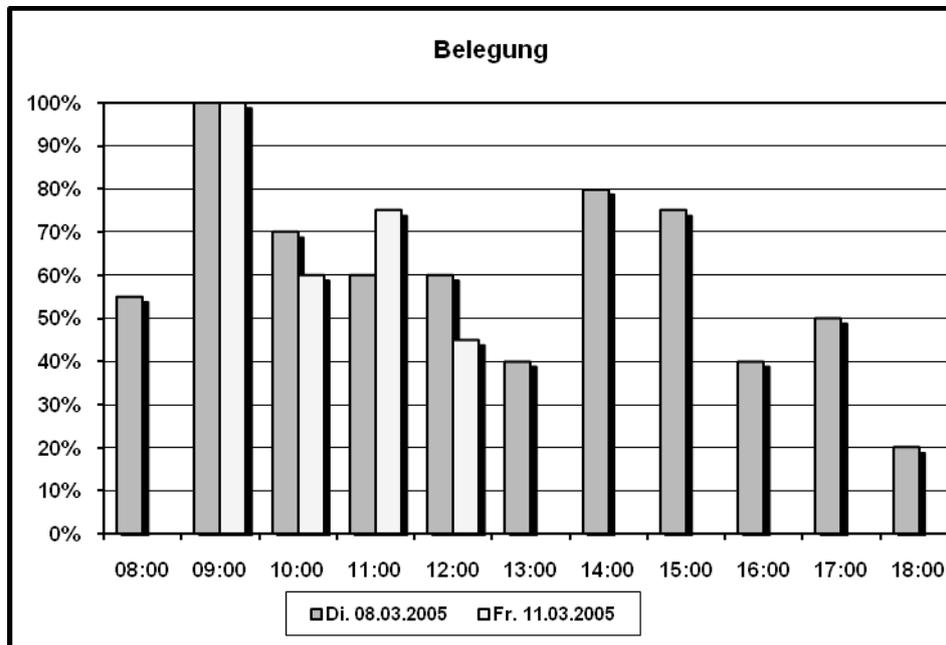
Kapazität: 20 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 112 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 5,6
max. Auslastung: 100,0%
mittlere Auslastung: 59,1%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 44 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 2,2
max. Auslastung: 100,0%
mittlere Auslastung: 70,0%



Konrad-Adenauer-Platz

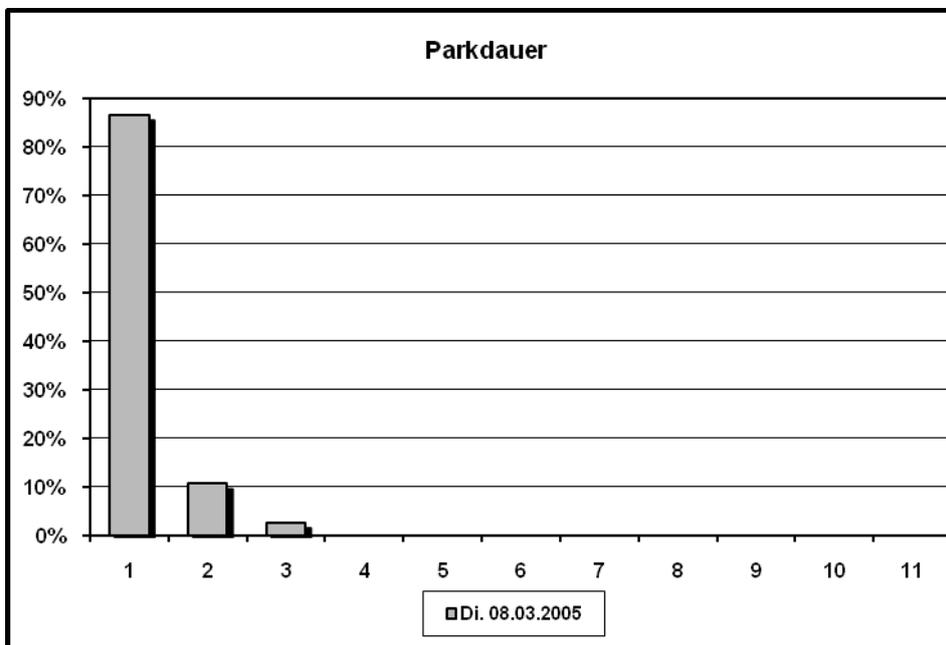
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	97	86,6%	1	38	86,4%
2	12	10,7%	2	4	9,1%
3	3	2,7%	3	2	4,5%
4			>3		
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
Gesamt	112	100,0%	Gesamt	44	100,0%

Kapazität: 20 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 1,2 h



Nordpromenade

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	4	33,3%				
09:00	11	91,7%		11	91,7%	
10:00	11	91,7%		11	91,7%	
11:00	12	100,0%		10	83,3%	
12:00	10	83,3%		10	83,3%	
13:00	6	50,0%				
14:00	10	83,3%				
15:00	4	33,3%				
16:00	10	83,3%				
17:00	9	75,0%				
18:00	6	50,0%				

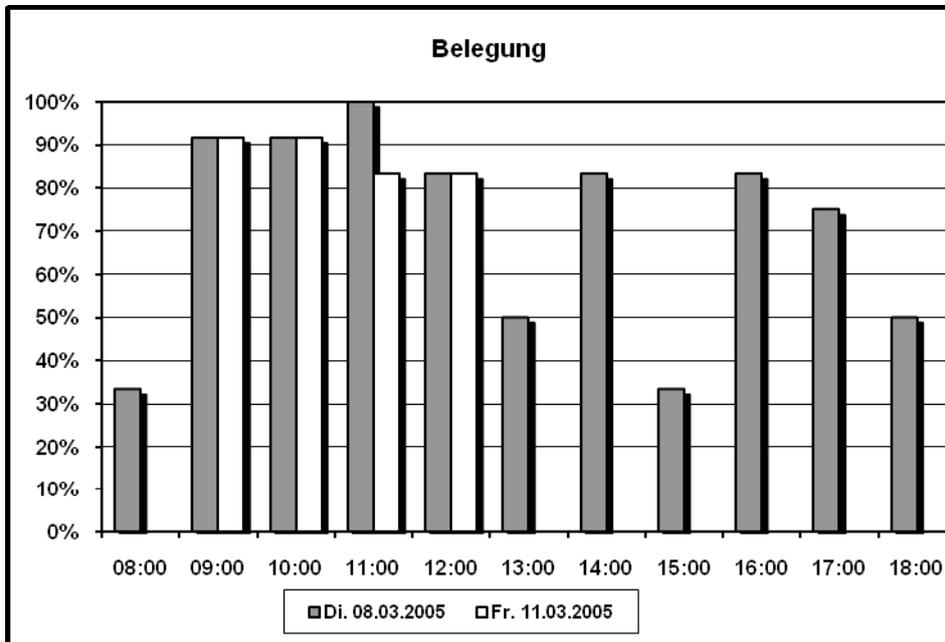
Kapazität: 12 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 52 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 4,3
max. Auslastung: 100,0%
mittlere Auslastung: 70,5%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 21 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 1,8
max. Auslastung: 91,7%
mittlere Auslastung: 87,5%



Nordpromenade

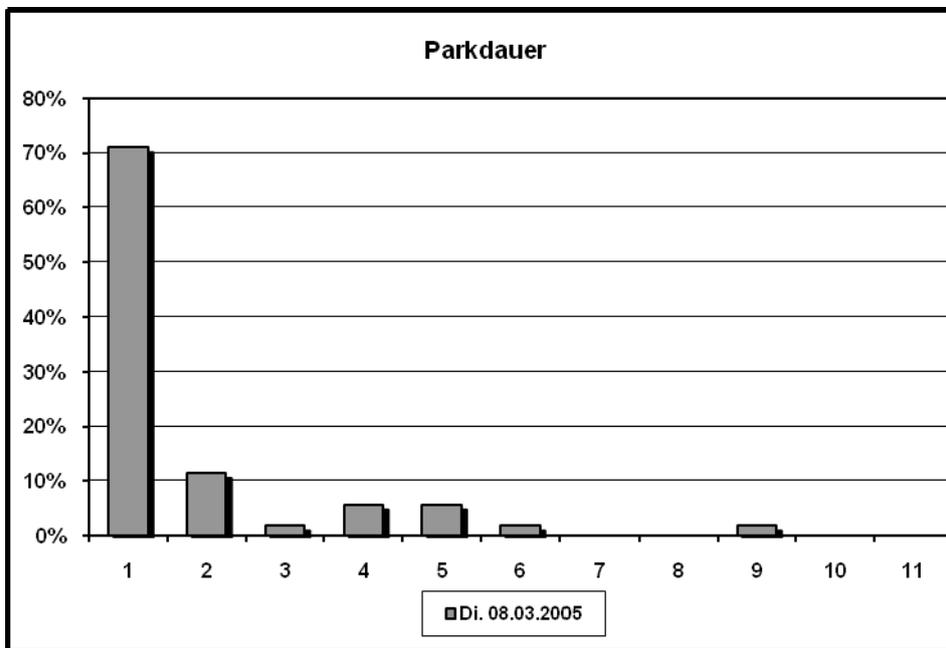
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	37	71,2%	1	9	42,9%
2	6	11,5%	2	7	33,3%
3	1	1,9%	3	1	4,8%
4	3	5,8%	>3	4	19,0%
5	3	5,8%			
6	1	1,9%			
7					
8					
9	1	1,9%			
10					
11					
Gesamt	52	100,0%	Gesamt	21	100,0%

Kapazität: 12 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 1,8 h



Ostpromenade (rund um das Parkdeck)

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	6	27,3%	5			
09:00	11	50,0%	5	18	81,8%	6
10:00	15	68,2%	5	20	90,9%	6
11:00	18	81,8%	6	19	86,4%	7
12:00	12	54,5%	5	17	77,3%	6
13:00	8	36,4%	4			
14:00	15	68,2%	7			
15:00	11	50,0%	4			
16:00	12	54,5%	5			
17:00	15	68,2%	5			
18:00	10	45,5%	4			

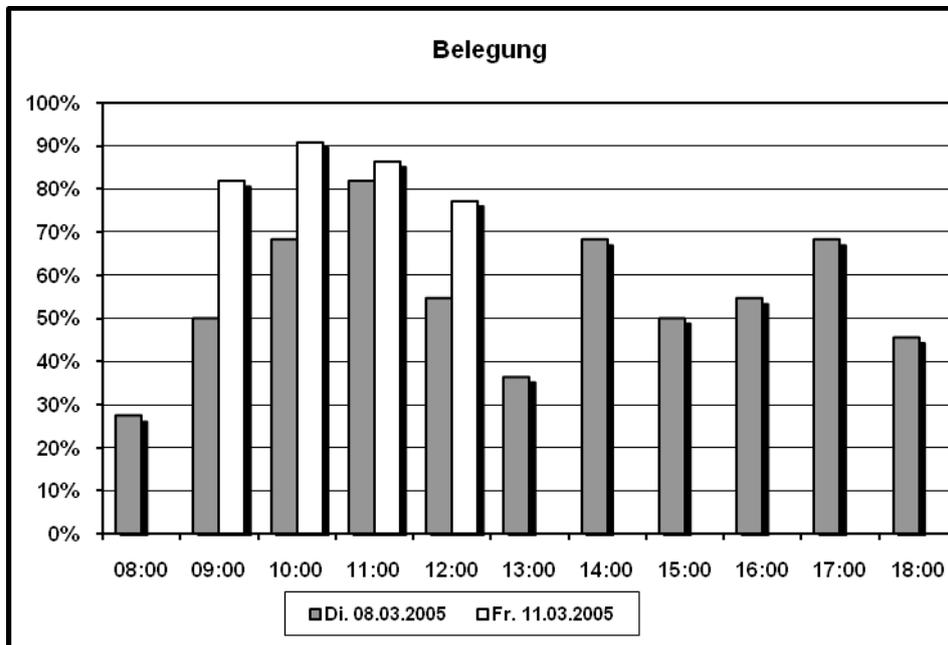
Kapazität: 22 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 93 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 4,2
max. Auslastung: 81,8%
mittlere Auslastung: 55,0%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 53 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 2,4
max. Auslastung: 90,9%
mittlere Auslastung: 84,1%



Ostpromenade (rund um das Parkdeck)

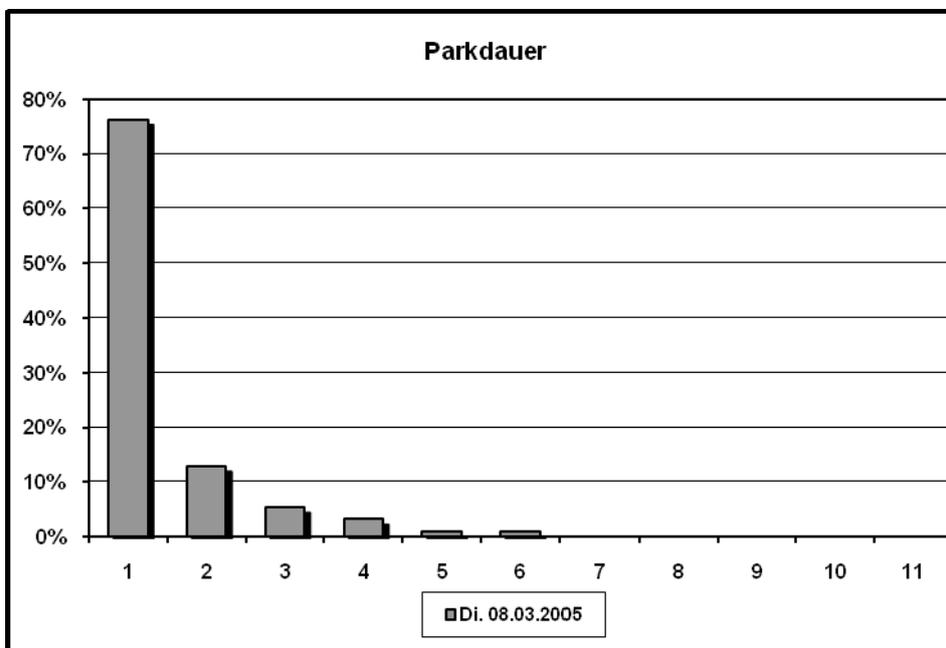
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	71	76,3%	1	40	75,5%
2	12	12,9%	2	8	15,1%
3	5	5,4%	3	4	7,5%
4	3	3,2%	>3	1	1,9%
5	1	1,1%			
6	1	1,1%			
7					
8					
9					
10					
11					
Gesamt	93	100,0%	Gesamt	53	100,0%

Kapazität: 22 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 1,4 h



Ostpromenade

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	4	44,4%	4			
09:00	9	100,0%		8	88,9%	4
10:00	9	100,0%	1	8	88,9%	7
11:00	8	88,9%	5	9	100,0%	6
12:00	9	100,0%	3	7	77,8%	3
13:00	8	88,9%	3			
14:00	8	88,9%	1			
15:00	9	100,0%	3			
16:00	8	88,9%	2			
17:00	7	77,8%	5			
18:00	9	100,0%	5			

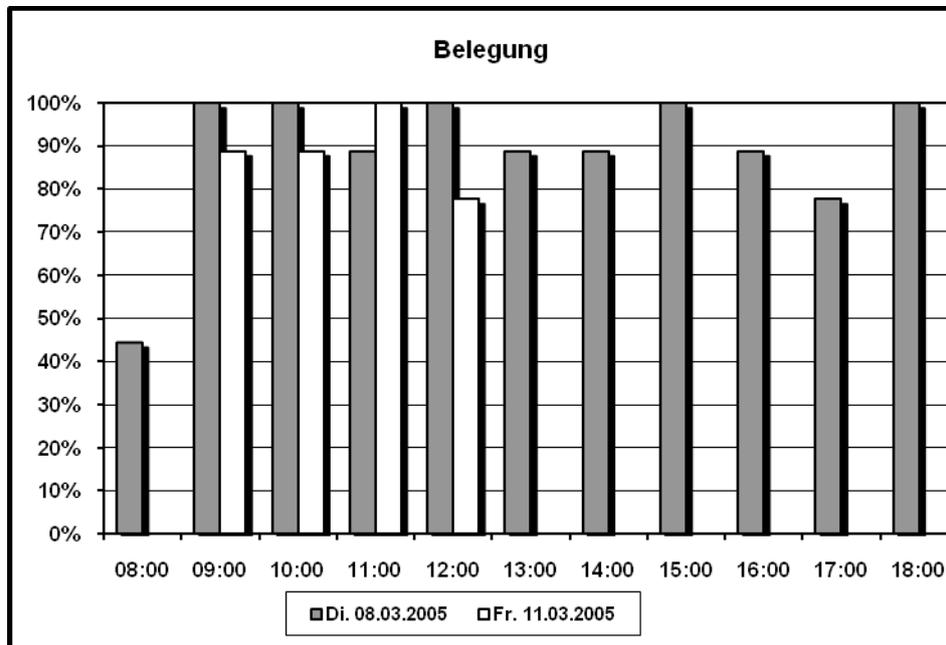
Kapazität: 9 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 70 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 7,8
max. Auslastung: 100,0%
mittlere Auslastung: 88,9%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 23 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 2,6
max. Auslastung: 100,0%
mittlere Auslastung: 88,9%



Ostpromenade

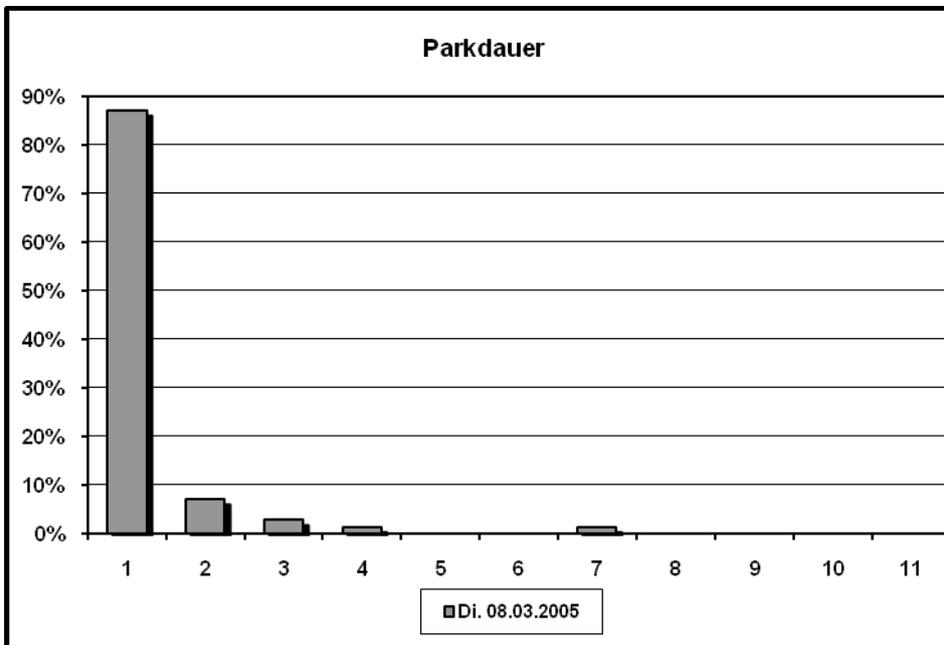
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	61	87,1%	1	16	69,6%
2	5	7,1%	2	6	26,1%
3	2	2,9%	3		
4	1	1,4%	>3	1	4,3%
5					
6					
7	1	1,4%			
8					
9					
10					
11					
Gesamt	70	100,0%	Gesamt	23	100,0%

Kapazität: 9 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 1,3 h



Parkdeck Ostpromenade

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	17	16,7%				
09:00	76	74,5%		102	100,0%	
10:00	94	92,2%		102	100,0%	
11:00	78	76,5%		102	100,0%	
12:00	36	35,3%		59	57,8%	
13:00	33	32,4%				
14:00	30	29,4%				
15:00	31	30,4%				
16:00	50	49,0%				
17:00	51	50,0%				
18:00	46	45,1%				

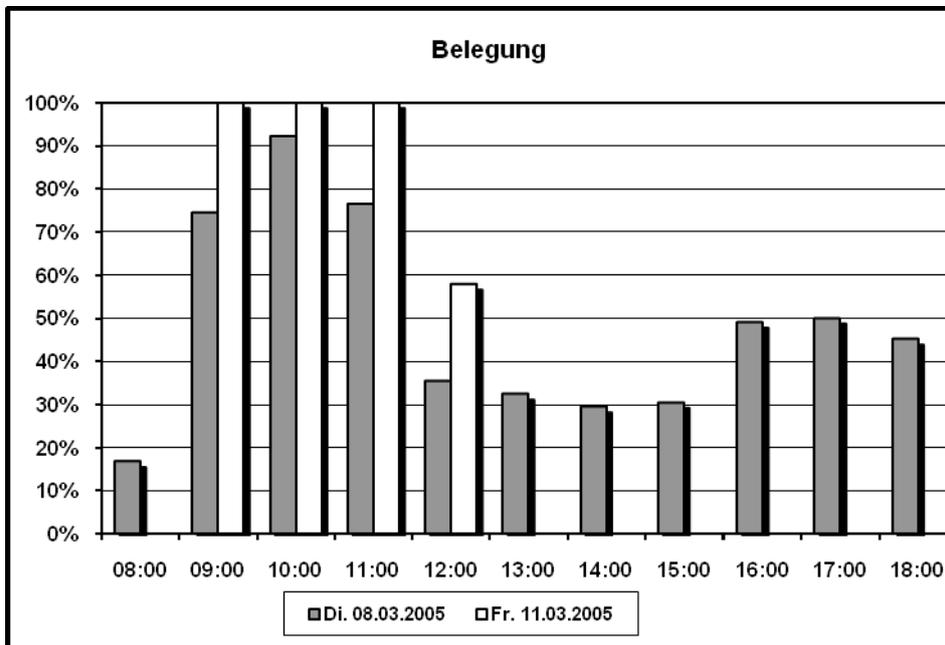
Kapazität: 102 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 372 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 3,6
max. Auslastung: 92,2%
mittlere Auslastung: 48,3%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 251 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 2,5
max. Auslastung: 100,0%
mittlere Auslastung: 89,5%



Parkdeck Ostpromenade

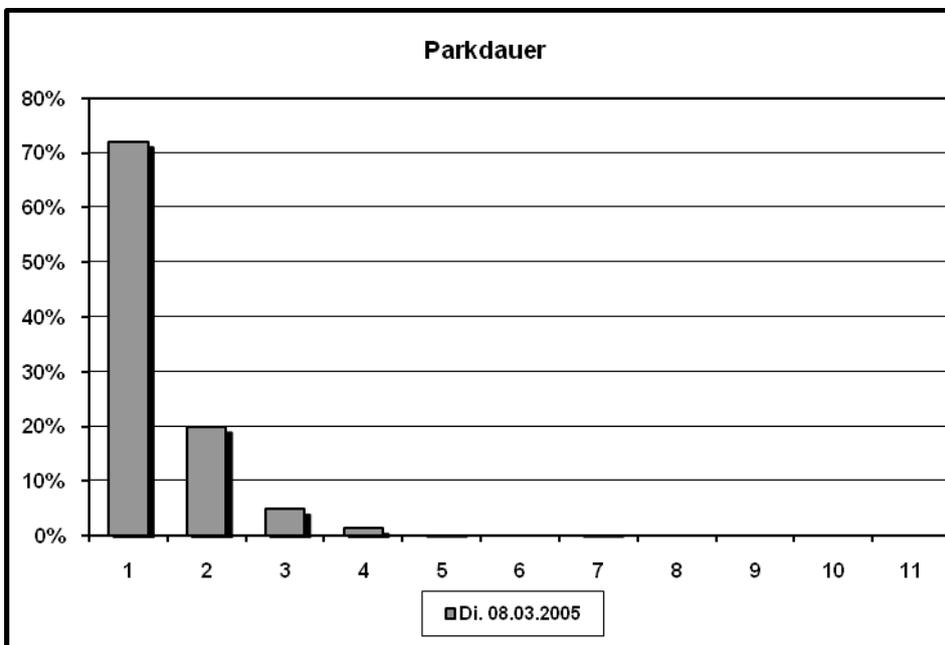
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	268	72,0%	1	175	69,7%
2	74	19,9%	2	49	19,5%
3	18	4,8%	3	16	6,4%
4	5	1,3%	>3	11	4,4%
5	2	0,5%			
6	1	0,3%			
7	2	0,5%			
8					
9					
10	1	0,3%			
11	1	0,3%			
Gesamt	372	100,0%	Gesamt	251	100,0%

Kapazität: 102 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 1,5 h



Roermonder Straße

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00						
09:00	3	75,0%		4	100,0%	1
10:00	4	100,0%		3	75,0%	1
11:00	4	100,0%	1	4	100,0%	1
12:00	4	100,0%		4	100,0%	1
13:00	3	75,0%				
14:00	1	25,0%				
15:00	4	100,0%				
16:00	3	75,0%	1			
17:00	4	100,0%	1			
18:00	3	75,0%				

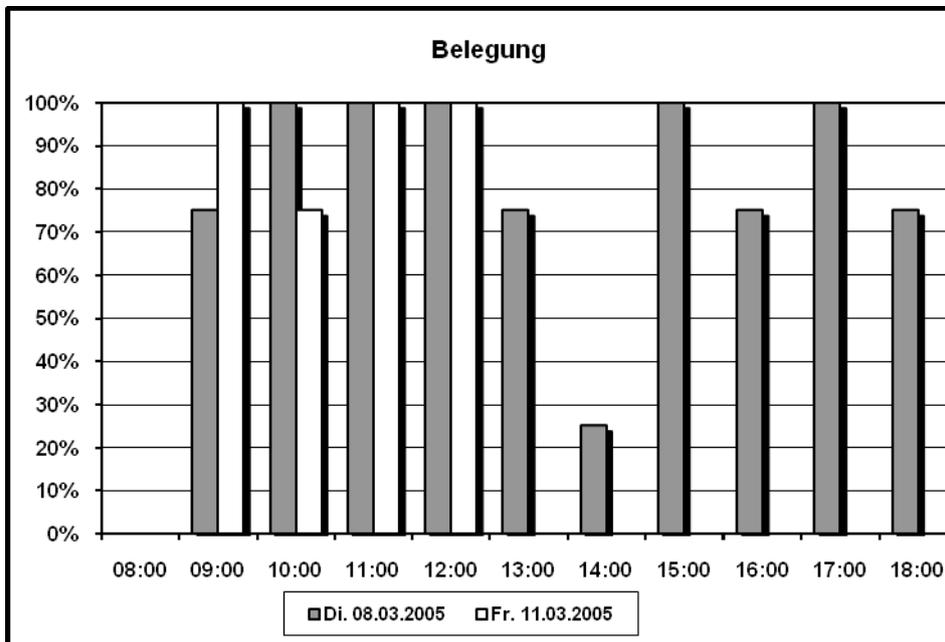
Kapazität: 4 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 14 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 3,5
max. Auslastung: 100,0%
mittlere Auslastung: 75,0%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 12 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 3,0
max. Auslastung: 100,0%
mittlere Auslastung: 93,8%



Roermonder Straße

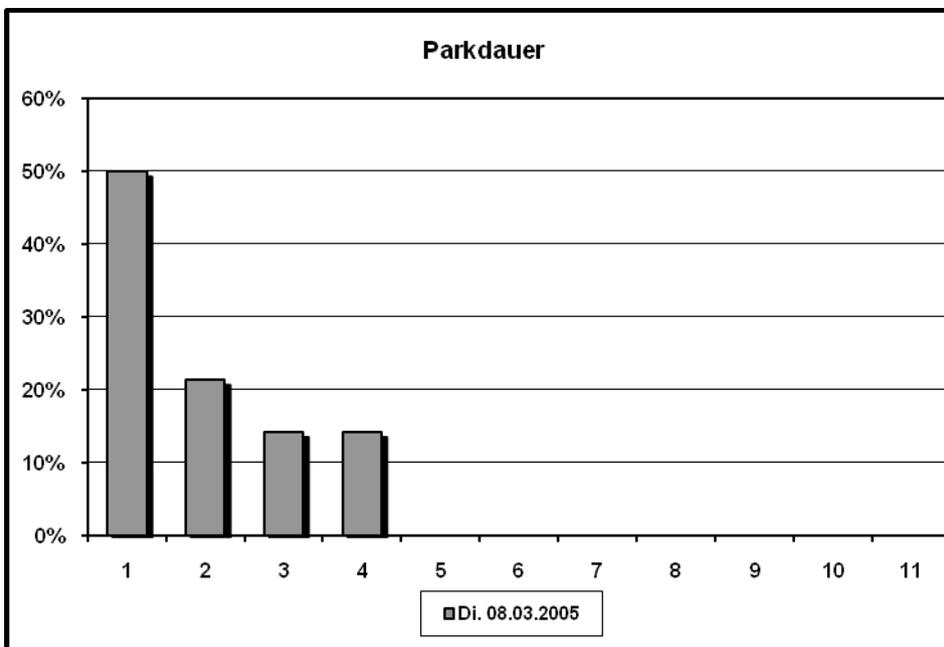
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	7	50,0%	1	9	75,0%
2	3	21,4%	2	3	25,0%
3	2	14,3%	3		
4	2	14,3%	>3		
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
Gesamt	14	100,0%	Gesamt	12	100,0%

Kapazität: 4 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 1,9 h



Südpromenade

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	40	78,4%	6			
09:00	41	80,4%	12	50	98,0%	8
10:00	45	88,2%	9	48	94,1%	6
11:00	44	86,3%	9	49	96,1%	9
12:00	36	70,6%	9	41	80,4%	7
13:00	34	66,7%	6			
14:00	31	60,8%	6			
15:00	45	88,2%	6			
16:00	42	82,4%	6			
17:00	37	72,5%	6			
18:00	28	54,9%	4			

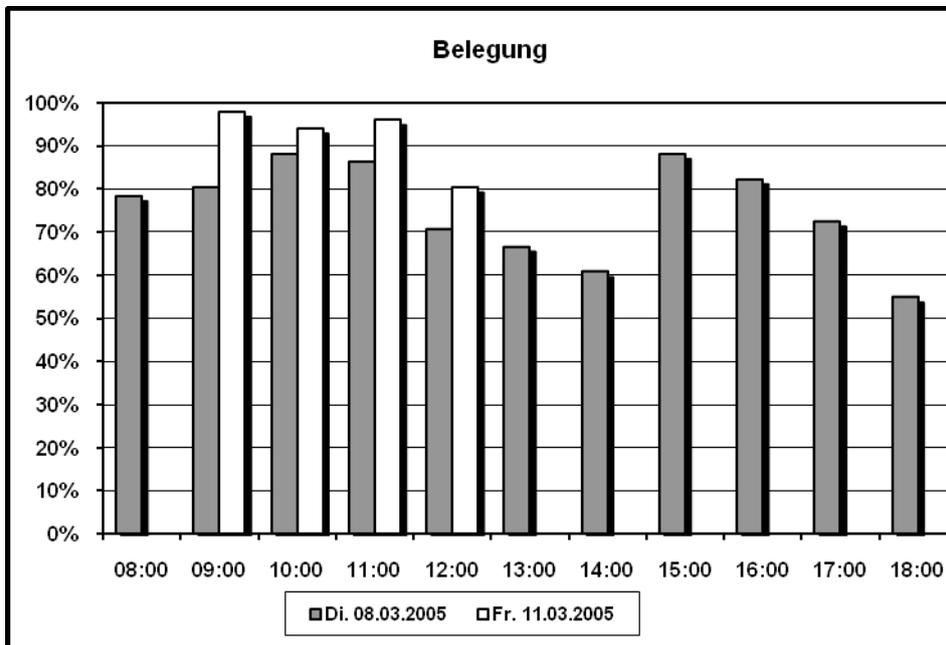
Kapazität: 51 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 336 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 6,6
max. Auslastung: 88,2%
mittlere Auslastung: 75,4%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 104 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 2,0
max. Auslastung: 98,0%
mittlere Auslastung: 92,2%



Südpromenade

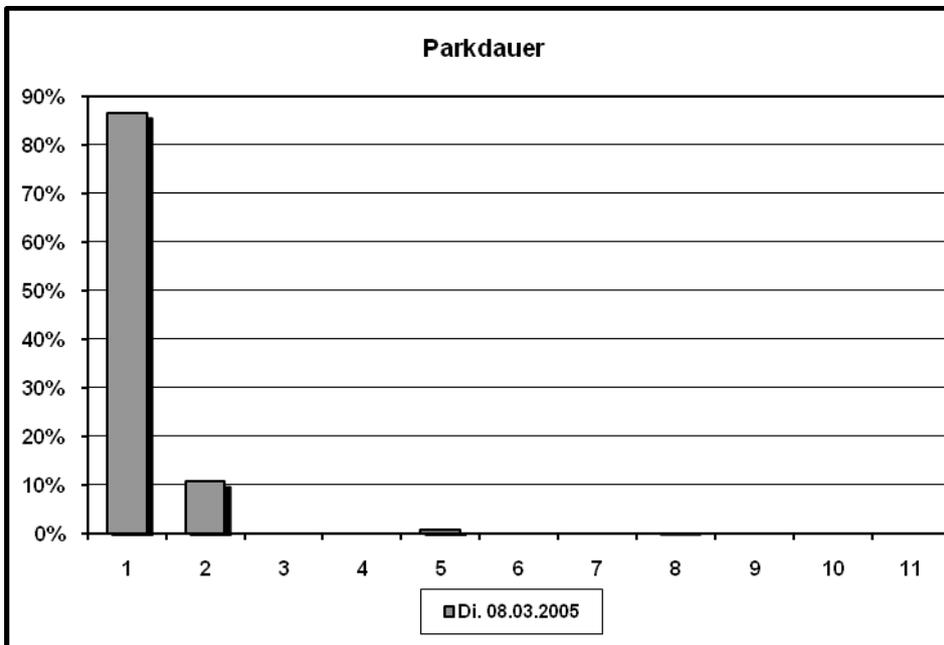
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	291	86,6%	1	62	59,6%
2	36	10,7%	2	18	17,3%
3			3	6	5,8%
4	1	0,3%	>3	18	17,3%
5	3	0,9%			
6	1	0,3%			
7					
8	2	0,6%			
9	1	0,3%			
10	1	0,3%			
11					
Gesamt	336	100,0%	Gesamt	104	100,0%

Kapazität: 51 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 1,3 h



Tenholter Straße (Kölner Str. - Mozartstr.)

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	25	75,8%				
09:00	27	81,8%		25	75,8%	
10:00	18	54,5%		30	90,9%	1
11:00	27	81,8%		28	84,8%	
12:00	24	72,7%		26	78,8%	2
13:00	19	57,6%	1			
14:00	22	66,7%	1			
15:00	24	72,7%				
16:00	26	78,8%				
17:00	21	63,6%				
18:00	23	69,7%				

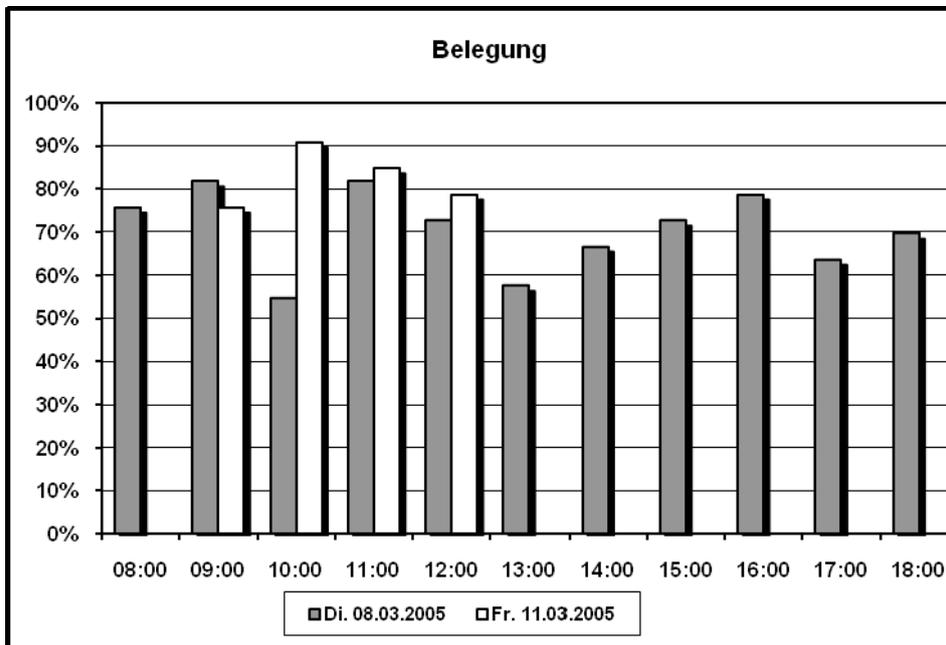
Kapazität: 33 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 196 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 5,9
max. Auslastung: 81,8%
mittlere Auslastung: 70,5%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 81 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 2,5
max. Auslastung: 90,9%
mittlere Auslastung: 82,6%



Tenholter Straße (Kölner Str. - Mozartstr.)

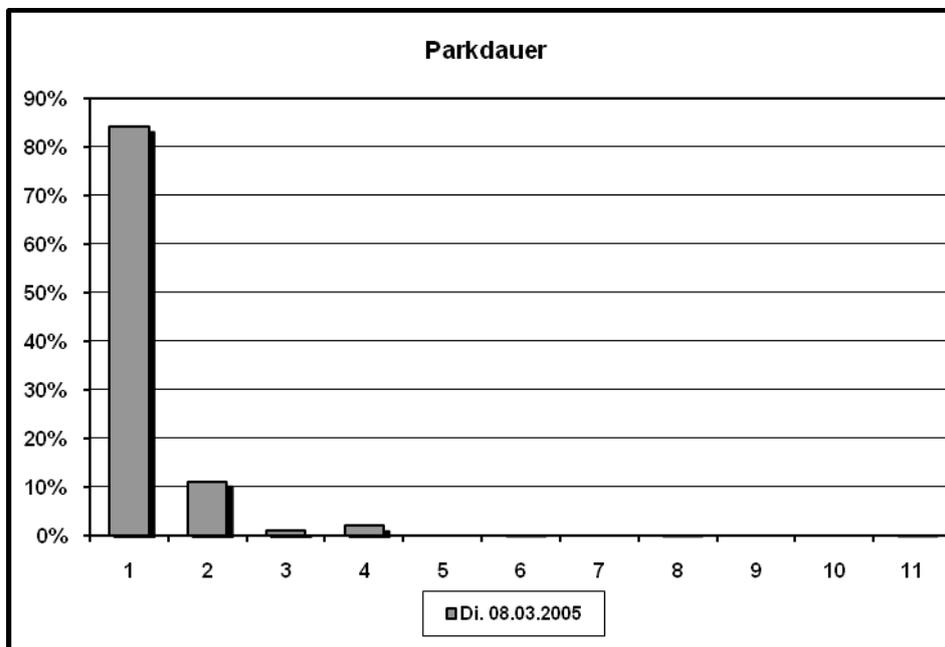
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	165	84,2%	1	67	82,7%
2	22	11,2%	2	6	7,4%
3	2	1,0%	3	4	4,9%
4	4	2,0%	>3	4	4,9%
5					
6	1	0,5%			
7					
8	1	0,5%			
9					
10					
11	1	0,5%			
Gesamt	196	100,0%	Gesamt	81	100,0%

Kapazität: 33 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 1,3 h



Theodor-Körner-Straße (gegenüber Stadtpark)

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	21	80,8%				
09:00	21	80,8%		23	88,5%	
10:00	21	80,8%		23	88,5%	
11:00	21	80,8%		24	92,3%	
12:00	21	80,8%		23	88,5%	
13:00	20	76,9%				
14:00	20	76,9%				
15:00	22	84,6%				
16:00	20	76,9%				
17:00	19	73,1%				
18:00	20	76,9%				

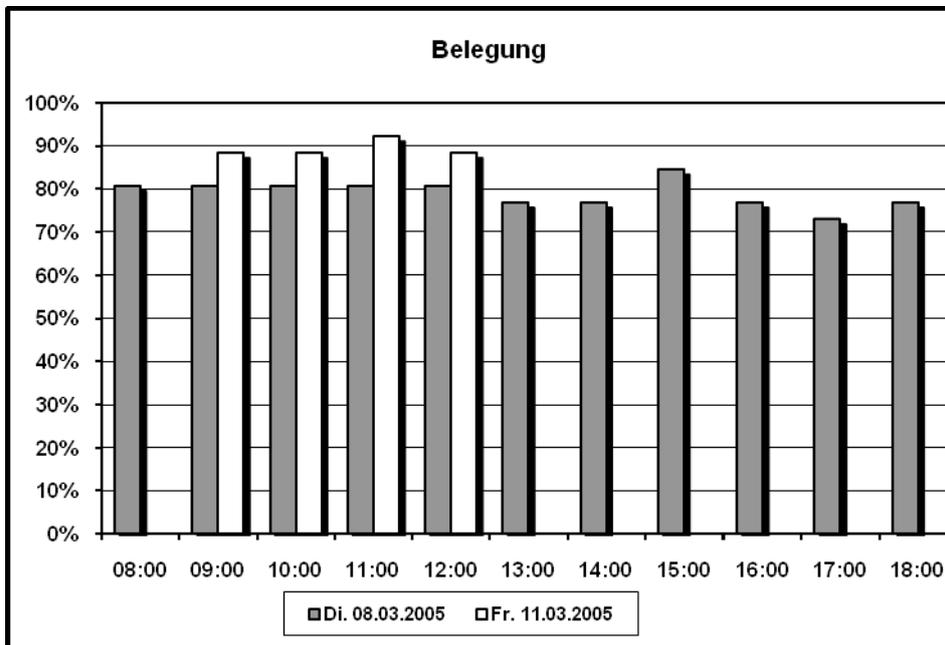
Kapazität: 26 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 42 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 1,6
max. Auslastung: 84,6%
mittlere Auslastung: 79,0%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 28 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 1,1
max. Auslastung: 92,3%
mittlere Auslastung: 89,4%



Theodor-Körner-Straße (gegenüber Stadtpark)

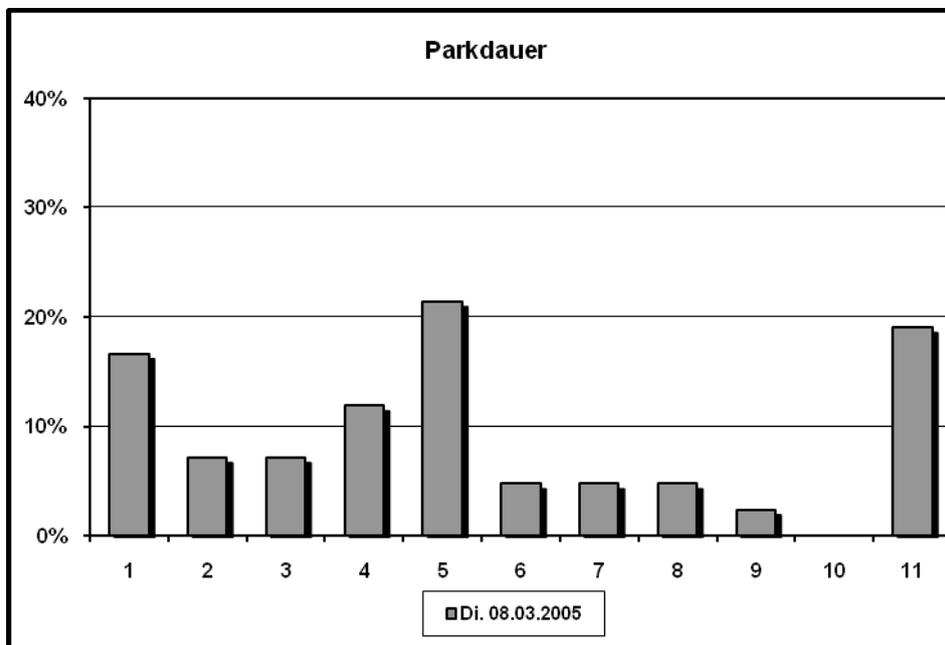
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	7	16,7%	1	3	10,7%
2	3	7,1%	2	5	17,9%
3	3	7,1%	3		
4	5	11,9%	>3	20	71,4%
5	9	21,4%			
6	2	4,8%			
7	2	4,8%			
8	2	4,8%			
9	1	2,4%			
10					
11	8	19,0%			
Gesamt	42	100,0%	Gesamt	28	100,0%

Kapazität: 26 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 5,4 h



Theodor-Körner-Straße (Anton-Raky-Alle - Martin-Luther-Platz)

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	28	59,6%	3			
09:00	41	87,2%	3	44	93,6%	
10:00	43	91,5%	3	45	95,7%	
11:00	39	83,0%	3	45	95,7%	
12:00	39	83,0%	3	42	89,4%	
13:00	28	59,6%	1			
14:00	37	78,7%	1			
15:00	42	89,4%				
16:00	37	78,7%				
17:00	45	95,7%				
18:00	35	74,5%				

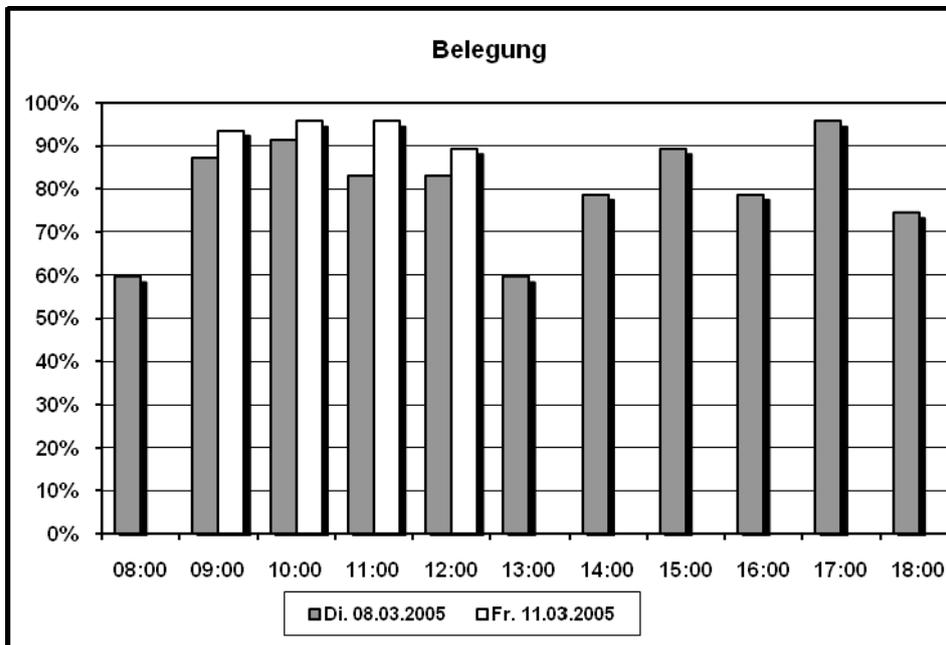
Kapazität: 47 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 196 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 4,2
max. Auslastung: 95,7%
mittlere Auslastung: 80,1%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 87 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 1,9
max. Auslastung: 95,7%
mittlere Auslastung: 93,6%



Theodor-Körner-Straße (Anton-Raky-Alle - Martin-Luther-Platz)

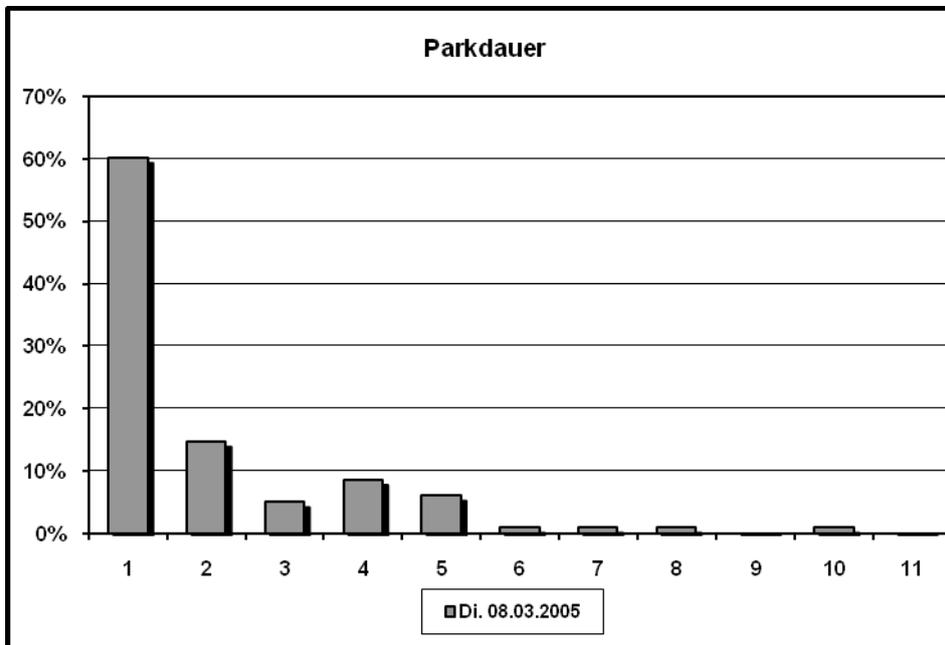
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	118	60,2%	1	48	55,2%
2	29	14,8%	2	12	13,8%
3	10	5,1%	3	4	4,6%
4	17	8,7%	>3	23	26,4%
5	12	6,1%			
6	2	1,0%			
7	2	1,0%			
8	2	1,0%			
9	1	0,5%			
10	2	1,0%			
11	1	0,5%			
Gesamt	196	100,0%	Gesamt	87	100,0%

Kapazität: 47 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 2,1 h



Theodor-Körner-Straße (Martin-Luther-Platz - Brückstr.)

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	11	50,0%				
09:00	16	72,7%		19	86,4%	
10:00	19	86,4%		20	90,9%	
11:00	18	81,8%		17	77,3%	
12:00	14	63,6%		14	63,6%	
13:00	9	40,9%				
14:00	11	50,0%				
15:00	13	59,1%				
16:00	7	31,8%				
17:00	15	68,2%				
18:00	11	50,0%				

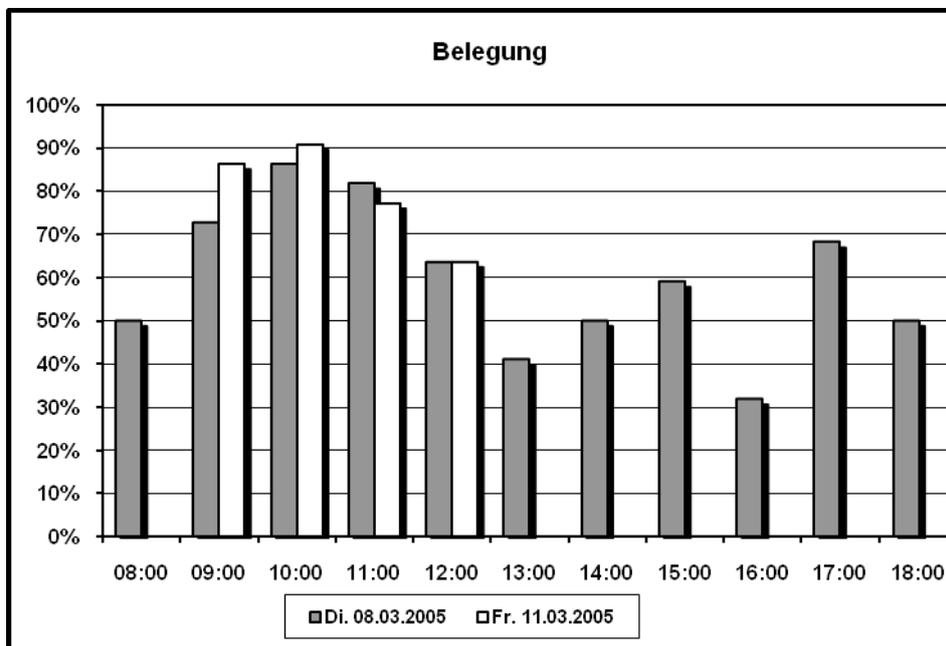
Kapazität: 22 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 83 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 3,8
max. Auslastung: 86,4%
mittlere Auslastung: 59,5%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 38 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 1,7
max. Auslastung: 90,9%
mittlere Auslastung: 79,5%



Theodor-Körner-Straße (Martin-Luther-Platz - Brückstr.)

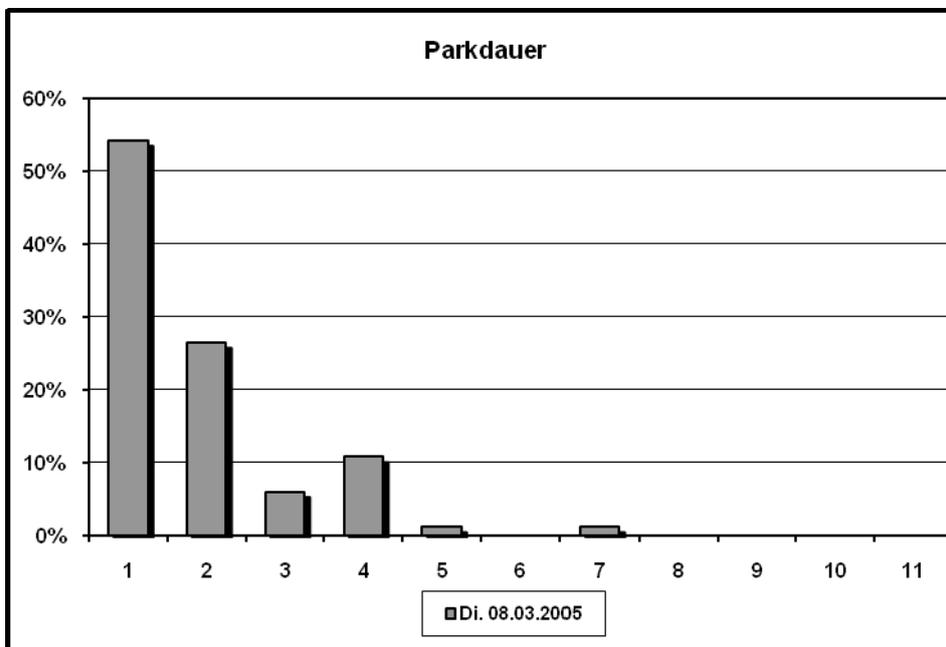
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	45	54,2%	1	16	42,1%
2	22	26,5%	2	3	7,9%
3	5	6,0%	3	3	7,9%
4	9	10,8%	>3	16	42,1%
5	1	1,2%			
6					
7	1	1,2%			
8					
9					
10					
11					
Gesamt	83	100,0%	Gesamt	38	100,0%

Kapazität: 22 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 1,8 h



Tiefgarage Stadtpassage

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	22	24,2%				
09:00	61	67,0%		72	79,1%	
10:00	81	89,0%		90	98,9%	
11:00	83	91,2%		89	97,8%	
12:00	74	81,3%		76	83,5%	
13:00	68	74,7%				
14:00	65	71,4%				
15:00	61	67,0%				
16:00	63	69,2%				
17:00	25	27,5%				
18:00	19	20,9%				

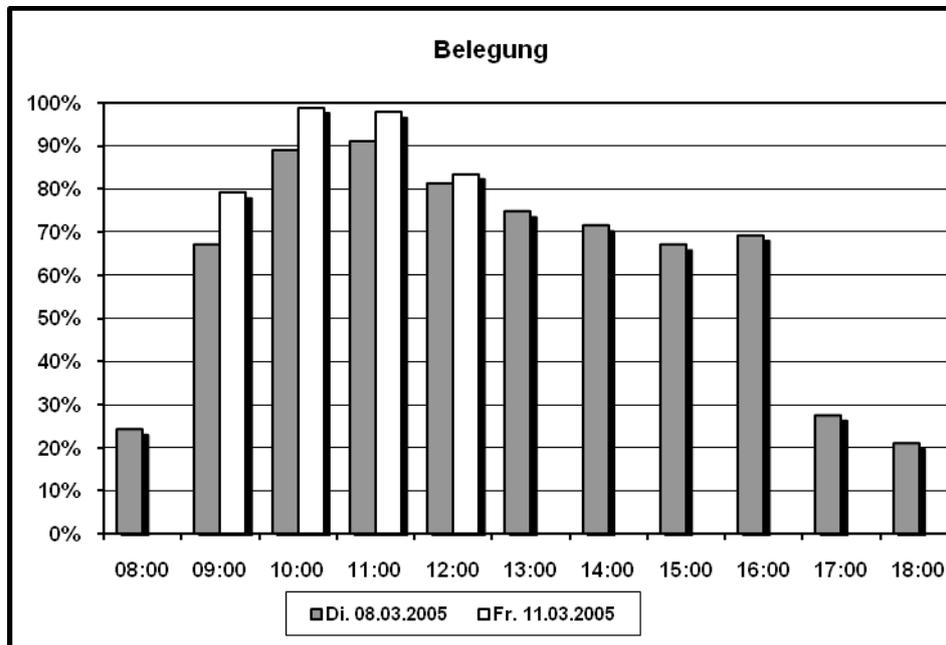
Kapazität: 91 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 135 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 1,5
max. Auslastung: 91,2%
mittlere Auslastung: 62,1%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 127 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 1,4
max. Auslastung: 98,9%
mittlere Auslastung: 89,8%



Tiefgarage Stadtpassage

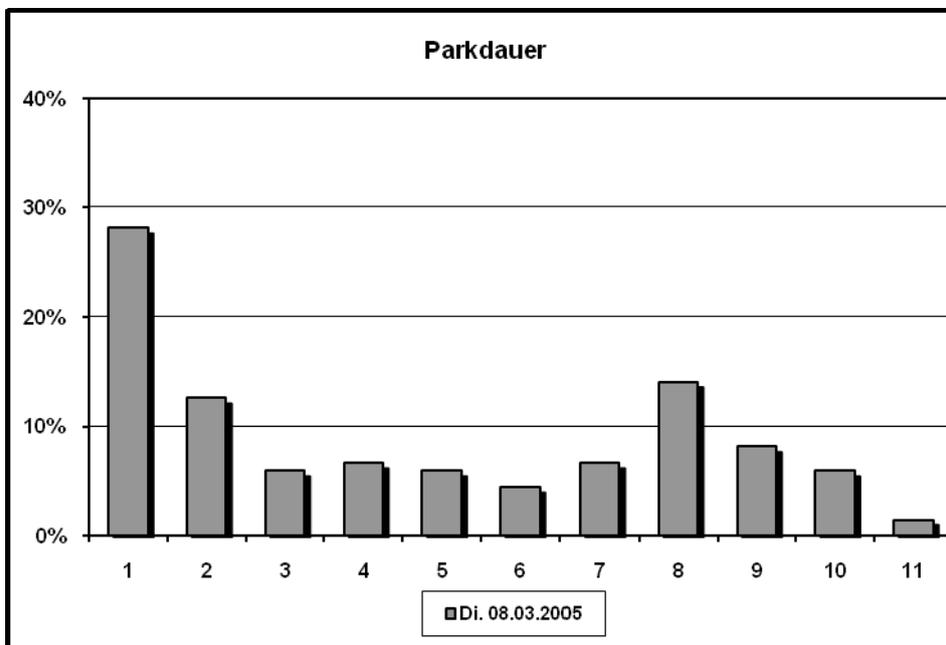
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	38	28,1%	1	44	34,6%
2	17	12,6%	2	16	12,6%
3	8	5,9%	3	17	13,4%
4	9	6,7%	>3	50	39,4%
5	8	5,9%			
6	6	4,4%			
7	9	6,7%			
8	19	14,1%			
9	11	8,1%			
10	8	5,9%			
11	2	1,5%			
Gesamt	135	100,0%	Gesamt	127	100,0%

Kapazität: 91 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 4,6 h



Westpromenade (entlang der Hauptschule)

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	15	83,3%				
09:00	17	94,4%		16	88,9%	1
10:00	17	94,4%		16	88,9%	1
11:00	17	94,4%	1	16	88,9%	
12:00	18	100,0%	6	15	83,3%	6
13:00	13	72,2%	2			
14:00	10	55,6%				
15:00	17	94,4%				
16:00	13	72,2%				
17:00	11	61,1%				
18:00	10	55,6%				

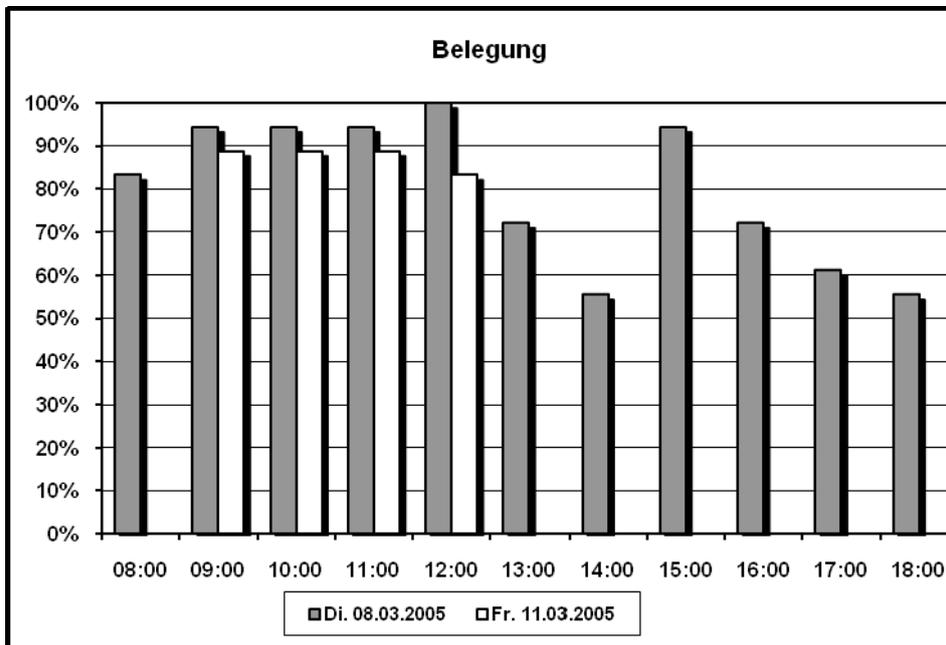
Kapazität: 18 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 77 Kfz
 Umschlag/legaler Stellpl.: 4,3
 max. Auslastung: 100,0%
 mittlere Auslastung: 79,8%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 25 Kfz
 Umschlag/legaler Stellpl.: 1,4
 max. Auslastung: 88,9%
 mittlere Auslastung: 87,5%



Westpromenade (entlang der Hauptschule)

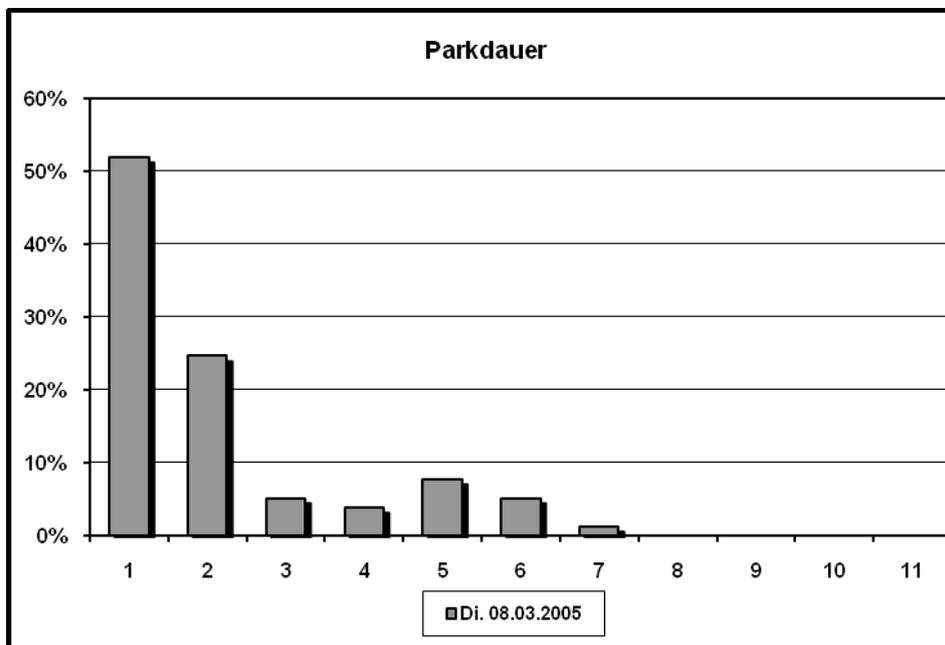
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	40	51,9%	1	8	32,0%
2	19	24,7%	2	6	24,0%
3	4	5,2%	3	1	4,0%
4	3	3,9%	4	10	40,0%
5	6	7,8%	5		
6	4	5,2%	6		
7	1	1,3%	7		
8			8		
9			9		
10			10		
11			11		
Gesamt	77	100,0%	Gesamt	25	100,0%

Kapazität: 18 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 2,1 h



Wilhelmstraße (Südpromenade - Tenholter Str.)

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	26	83,9%	1			
09:00	27	87,1%		25	80,6%	1
10:00	27	87,1%		24	77,4%	
11:00	27	87,1%		24	77,4%	
12:00	25	80,6%		18	58,1%	
13:00	20	64,5%				
14:00	21	67,7%				
15:00	19	61,3%				
16:00	21	67,7%				
17:00	19	61,3%				
18:00	18	58,1%				

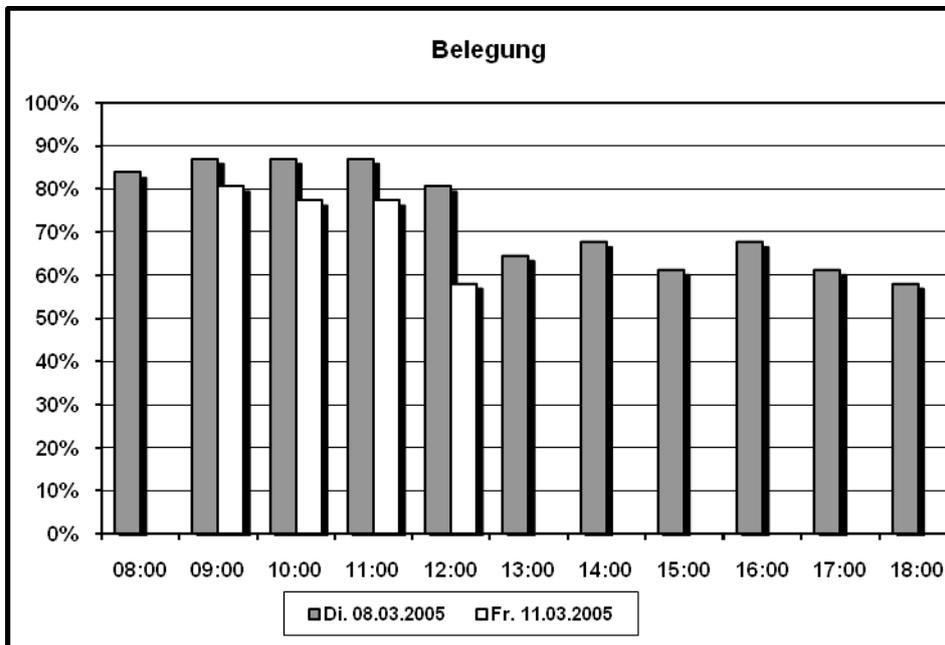
Kapazität: 31 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 70 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 2,3
max. Auslastung: 87,1%
mittlere Auslastung: 73,3%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 35 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 1,1
max. Auslastung: 80,6%
mittlere Auslastung: 73,4%



Wilhelmstraße (Südpromenade - Tenholter Str.)

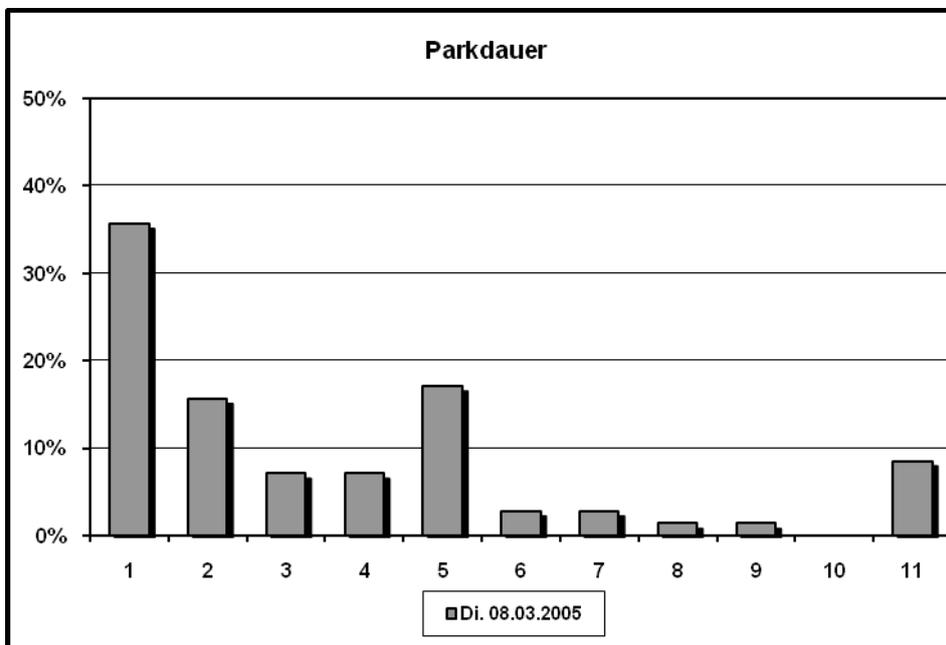
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	25	35,7%	1	12	34,3%
2	11	15,7%	2	4	11,4%
3	5	7,1%	3	5	14,3%
4	5	7,1%	>3	14	40,0%
5	12	17,1%			
6	2	2,9%			
7	2	2,9%			
8	1	1,4%			
9	1	1,4%			
10					
11	6	8,6%			
Gesamt	70	100,0%	Gesamt	35	100,0%

Kapazität: 31 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 3,6 h



Zehnthofweg

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	13	86,7%	1			
09:00	15	100,0%	1	14	93,3%	1
10:00	14	93,3%	2	13	86,7%	
11:00	15	100,0%	2	14	93,3%	
12:00	15	100,0%	3	13	86,7%	
13:00	12	80,0%				
14:00	12	80,0%	1			
15:00	12	80,0%				
16:00	9	60,0%	1			
17:00	9	60,0%				
18:00	9	60,0%	1			

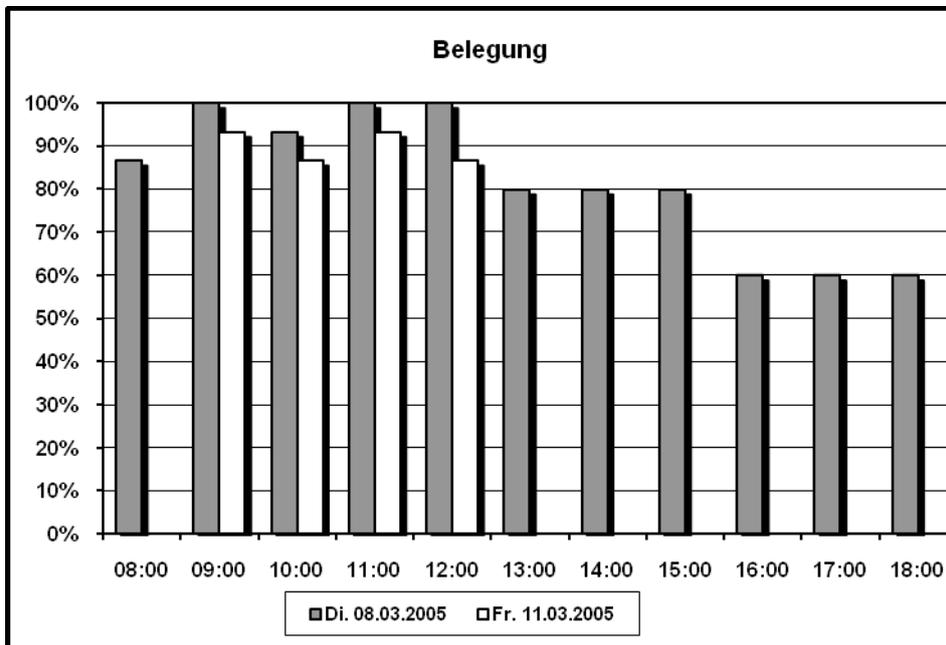
Kapazität: 15 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Gesamtnachfrage: 53 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 3,5
max. Auslastung: 100,0%
mittlere Auslastung: 81,8%

Fr. 11.03.2005

Gesamtnachfrage: 16 Kfz
Umschlag/legaler Stellpl.: 1,1
max. Auslastung: 93,3%
mittlere Auslastung: 90,0%



Zehnthofweg

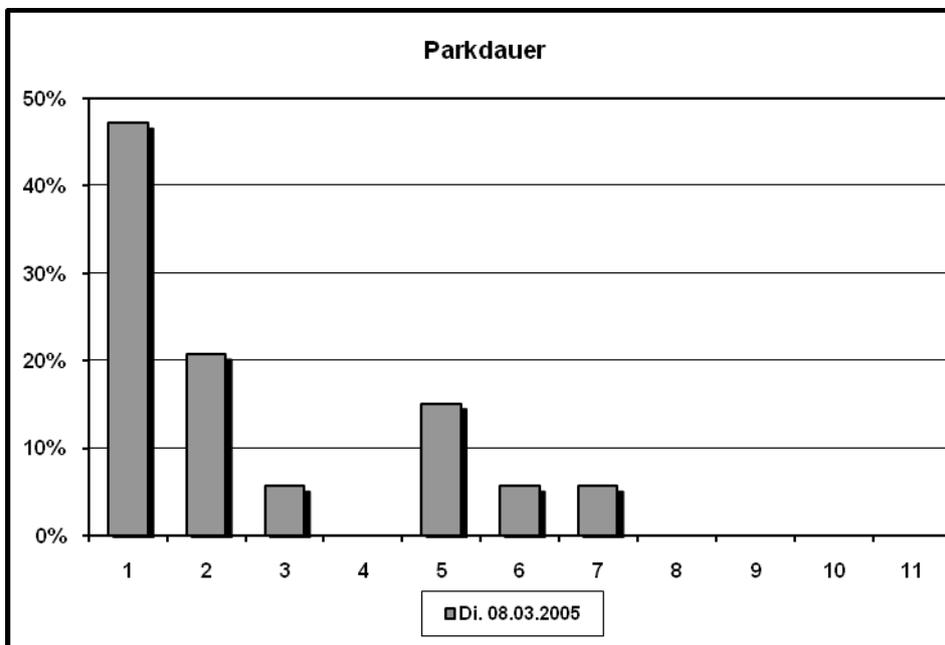
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	25	47,2%	1	2	12,5%
2	11	20,8%	2	1	6,3%
3	3	5,7%	3	2	12,5%
4			>3	11	68,8%
5	8	15,1%			
6	3	5,7%			
7	3	5,7%			
8					
9					
10					
11					
Gesamt	53	100,0%	Gesamt	16	100,0%

Kapazität: 15 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 2,5 h



Parkplatz Markt

Belegung

	Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	18	62,1%				
09:00	21	72,4%		29	100,0%	11
10:00	29	100,0%	5	29	100,0%	10
11:00	28	96,6%	6	29	100,0%	10
12:00	29	100,0%	7	29	100,0%	9
13:00	20	69,0%				
14:00	23	79,3%				
15:00	29	100,0%	2			
16:00	27	93,1%				
17:00	25	86,2%				
18:00	23	79,3%				

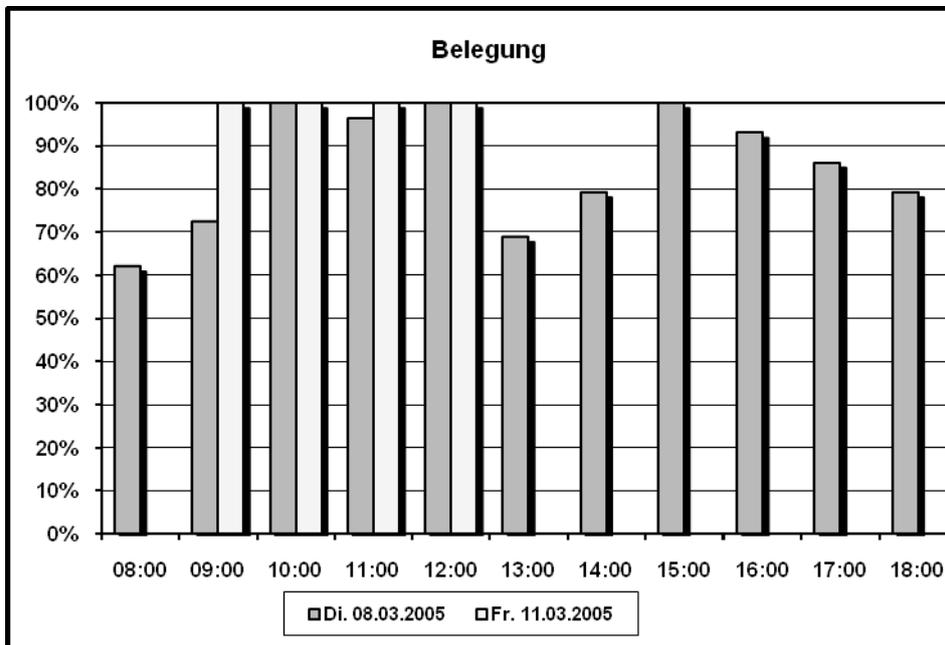
Kapazität: 29 Stellplätze

Di. 08.03.2005

Tagesnachfrage: 241 Kfz
 Umschlag/legaler Stellpl.: 8,3
 max. Auslastung: 100,0%
 mittlere Auslastung: 85,3%

Fr. 11.03.2005

Tagesnachfrage: 85 Kfz
 Umschlag/legaler Stellpl.: 2,9
 max. Auslastung: 100,0%
 mittlere Auslastung: 100,0%



Parkplatz Markt

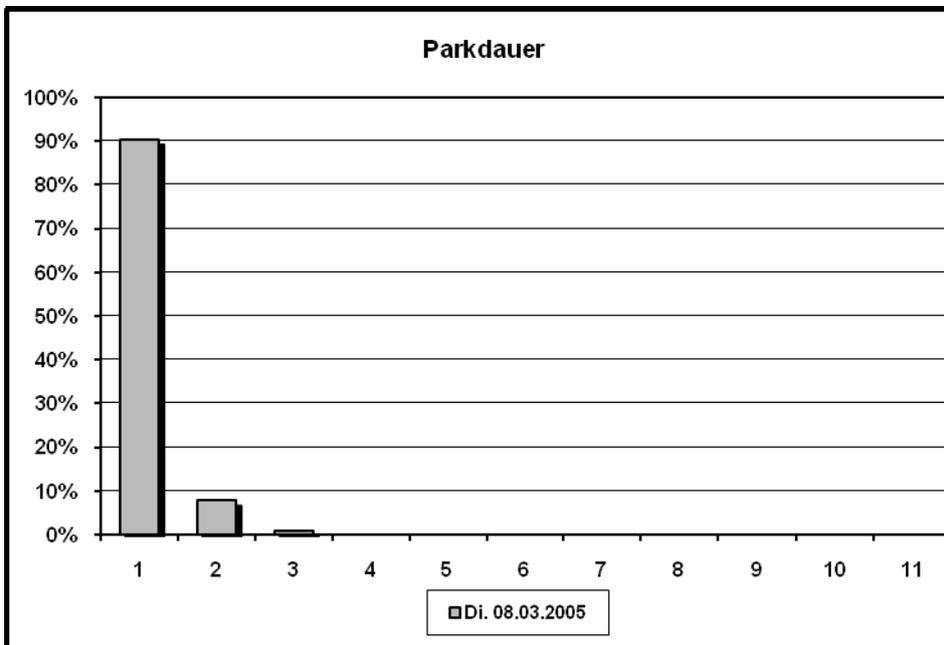
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

Di. 08.03.2005			Fr. 11.03.2005		
[h]	abs.	in %	[h]	abs.	in %
1	218	90,5%	1	73	85,9%
2	19	7,9%	2	6	7,1%
3	2	0,8%	3	2	2,4%
4	1	0,4%	>3	4	4,7%
5					
6					
7					
8					
9					
10	1	0,4%			
11					
Gesamt	241	100,0%	Gesamt	85	100,0%

Kapazität: 29 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 1,1 h



Parkplatz Markt

Belegung

	Di. 08.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker
09:00	21	72,4%	
09:15	21	72,4%	
09:30	22	75,9%	2
09:45	29	100,0%	4
10:00	29	100,0%	5
10:15	29	100,0%	6
10:30	29	100,0%	10
10:45	29	100,0%	10
11:00	28	96,6%	6
11:15	29	100,0%	3
11:30	29	100,0%	3
11:45	29	100,0%	5
12:00	29	100,0%	7
12:15	29	100,0%	8
12:30	29	100,0%	4
12:45	25	86,2%	3
13:00	23	79,3%	5

Kapazität: 29 Stellplätze

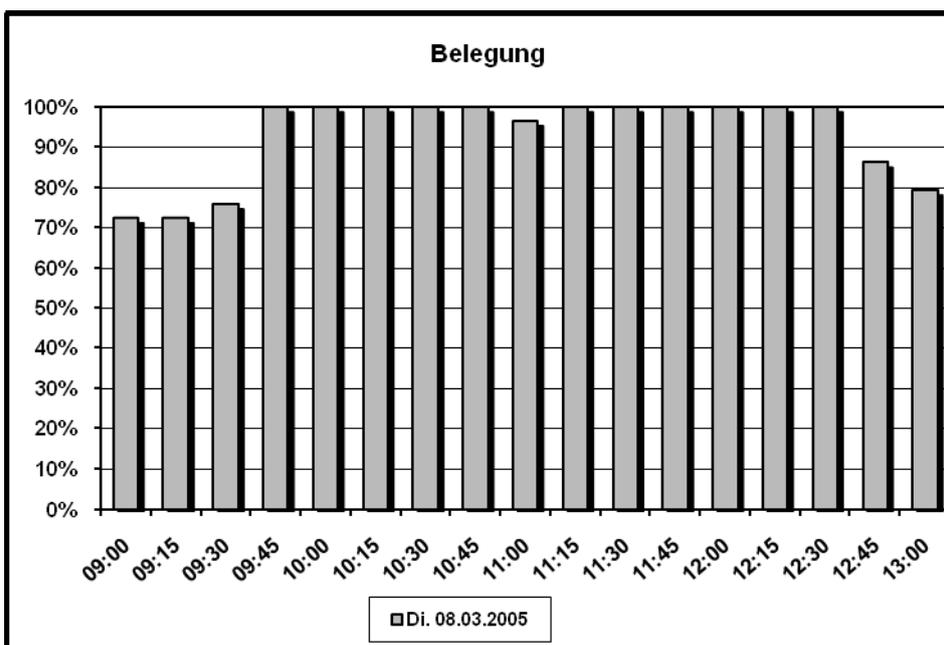
Di. 08.03.2005

Tagesnachfrage: 174 Kfz

Umschlag/legaler Stellpl.: 6,0

max. Auslastung: 100,0%

mittlere Auslastung: 93,1%



Parkplatz Markt

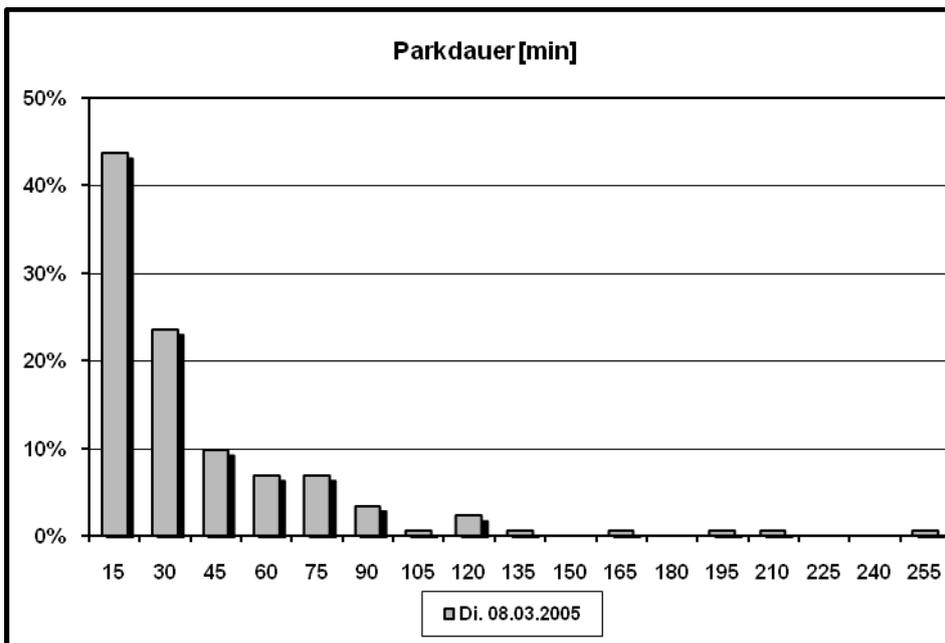
Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

[min]	Di. 08.03.2005	
	abs.	in %
15	76	43,7%
30	41	23,6%
45	17	9,8%
60	12	6,9%
75	12	6,9%
90	6	3,4%
105	1	0,6%
120	4	2,3%
135	1	0,6%
150		
165	1	0,6%
180		
195	1	0,6%
210	1	0,6%
225		
240		
255	1	0,6%
Gesamt	174	100,0%

Kapazität: 29 Stellplätze

Di. 08.03.2005

mittlere Parkdauer 0,8 h



Im Pangel

Belegung

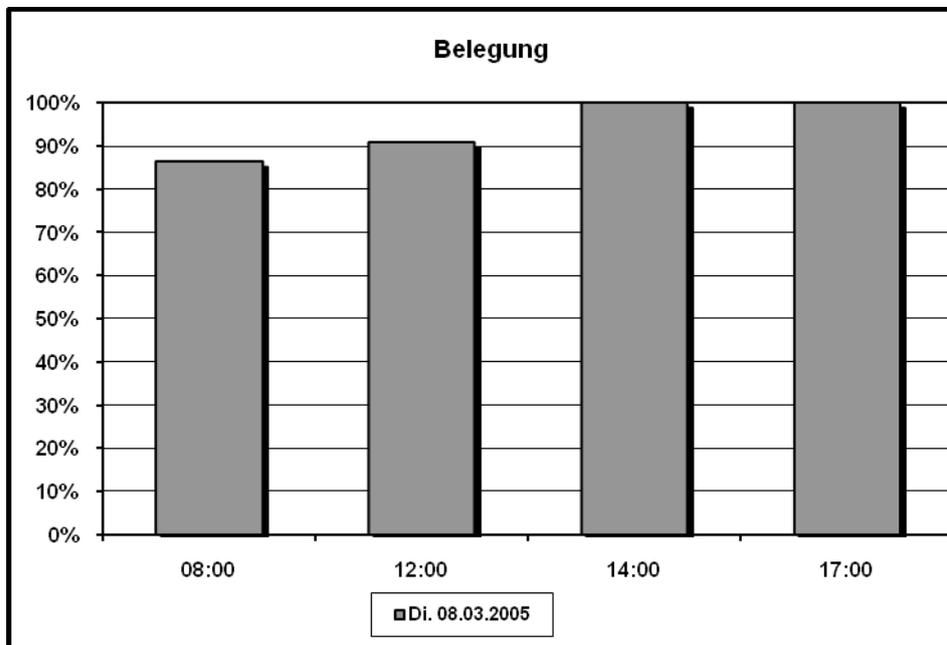
	Di. 08.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	19	86,4%	
12:00	20	90,9%	
14:00	22	100,0%	
17:00	22	100,0%	

Kapazität: 22 Stellplätze

**Di.
08.03.2005**

max. Auslastung: 100%

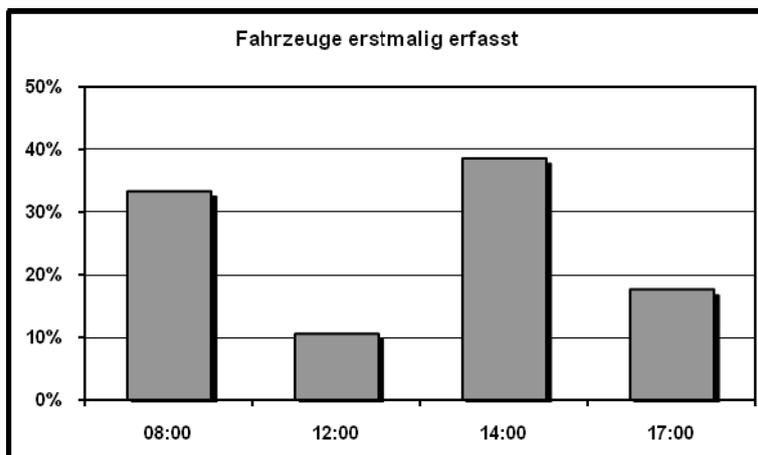
mittlere Auslastung: 94,3%



Im Pangel

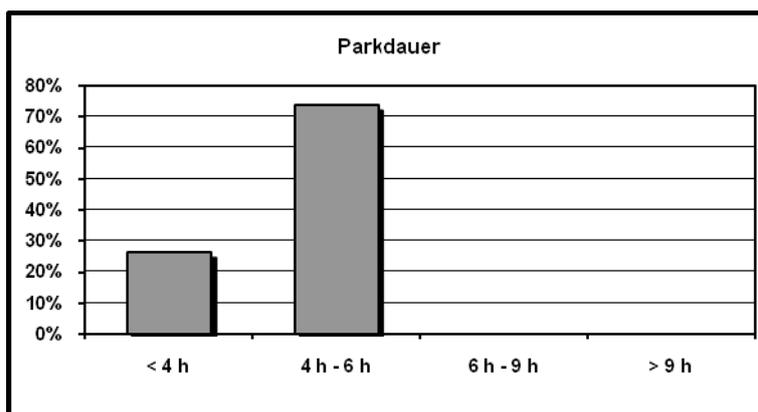
Fahrzeuge erstmalig erfasst

	abs.	in %
08:00	19	33,3%
12:00	6	10,5%
14:00	22	38,6%
17:00	10	17,5%
Σ	57	100,0%



Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

um 8:00 Uhr erfasste Fahrzeuge						
davon erfasst um						
08:00	12:00	14:00	17:00	Parkdauer	abs.	in %
x				< 4 h	5	26,3%
x	x			4 h - 6 h	14	73,7%
x	x	x		6 h - 9 h		
x	x	x	x	> 9 h		
Gesamt					19	100,0%



Im Pangel***Fahrzeuge erstmalig erfasst***

	12:00	14:00	17:00	abs.	in %
erstmalig erfasst um 12 Uhr	x			6	100,0%
	x	x			
	x	x	x		
Gesamt				6	100,0%
erstmalig erfasst um 14 Uhr	x			10	45,5%
	x	x		12	54,5%
Gesamt				22	100,0%
erstmalig erfasst um 17 Uhr			x	10	

Parkhaus Aachener Straße

Belegung

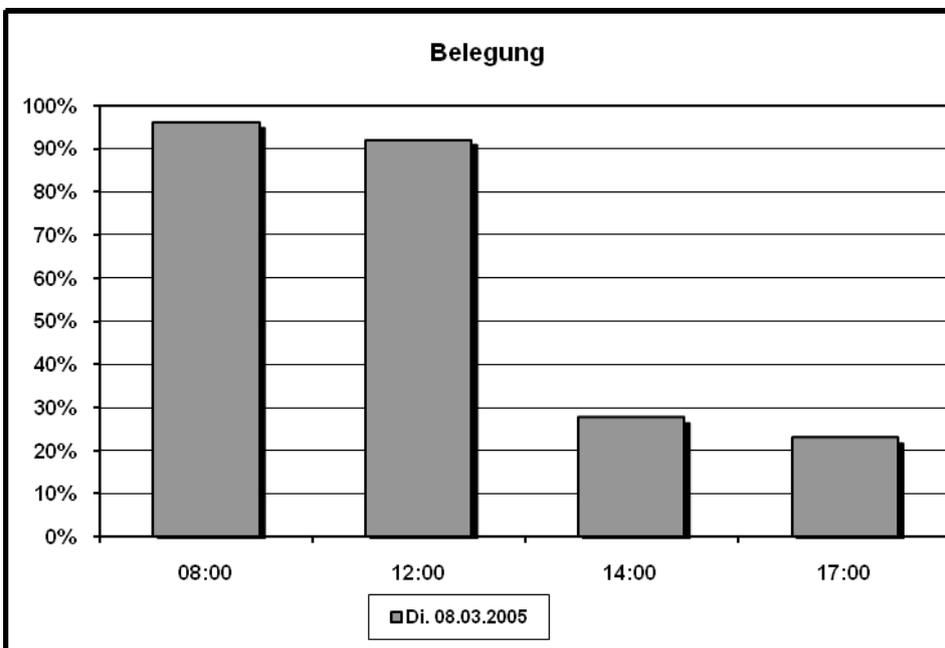
	Di. 08.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	122	96,1%	
12:00	117	92,1%	
14:00	35	27,6%	
17:00	29	22,8%	

Kapazität: 127 Stellplätze

Di. 08.03.2005

max. Auslastung: 96,1%

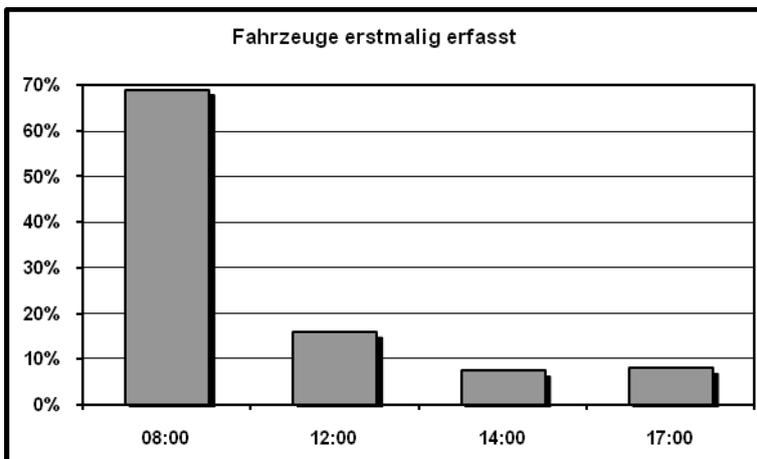
mittlere Auslastung: 59,6%



Parkhaus Aachener Straße

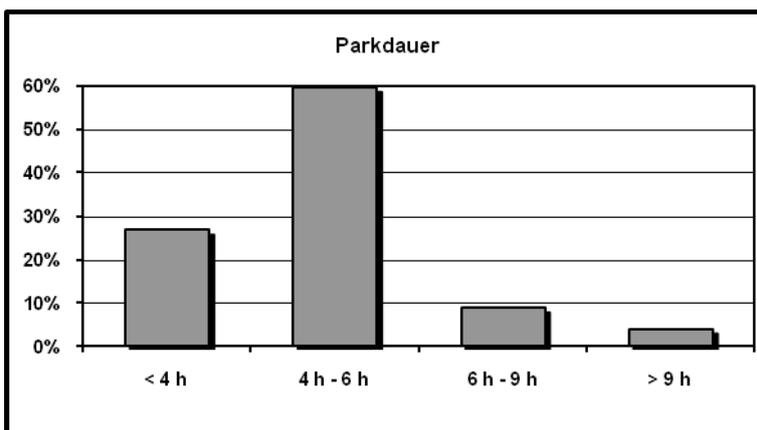
Fahrzeuge erstmalig erfasst

	abs.	in %
08:00	122	68,9%
12:00	28	15,8%
14:00	13	7,3%
17:00	14	7,9%
Σ	177	100,0%



Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

um 8:00 Uhr erfasste Fahrzeuge						
davon erfasst um						
08:00	12:00	14:00	17:00	Parkdauer	abs.	in %
x				< 4 h	33	27,0%
x	x			4 h - 6 h	73	59,8%
x	x	x		6 h - 9 h	11	9,0%
x	x	x	x	> 9 h	5	4,1%
Gesamt					122	100,0%



Parkhaus Aachener Straße***Fahrzeuge erstmalig erfasst***

	12:00	14:00	17:00	abs.	in %
erstmalig erfasst um 12 Uhr	x			22	78,6%
	x	x		6	21,4%
	x	x	x		
Gesamt				28	100,0%
erstmalig erfasst um 14 Uhr	x			3	23,1%
	x	x		10	76,9%
Gesamt				13	100,0%
erstmalig erfasst um 17 Uhr			x	14	

Parkplatz Dr. Josef-Hahn-Platz

Belegung

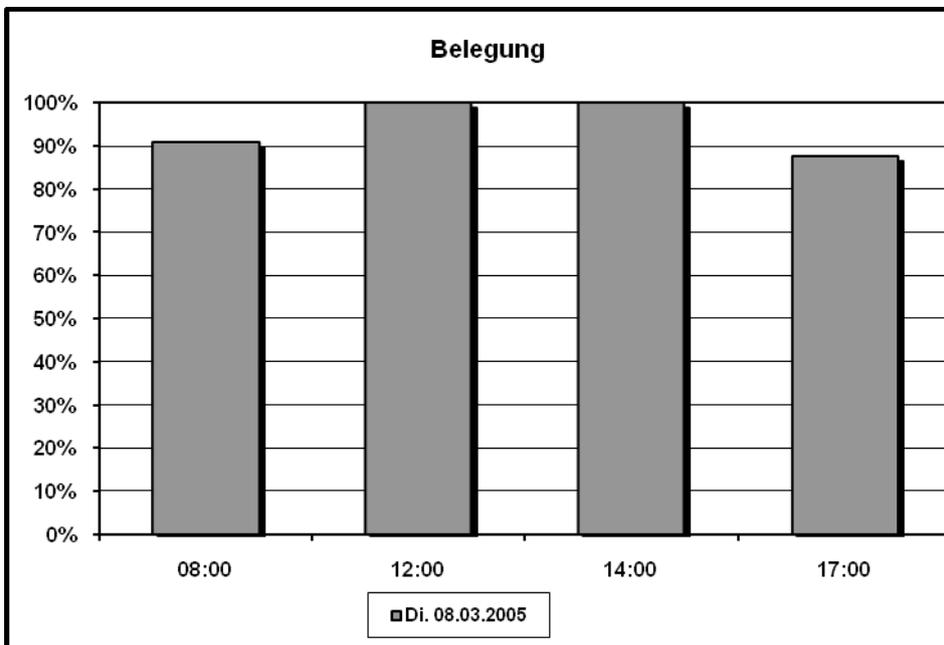
	Di. 08.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	118	90,8%	
12:00	130	100,0%	
14:00	130	100,0%	
17:00	114	87,7%	

Kapazität: 130 Stellplätze

**Di.
08.03.2005**

max. Auslastung: 100,0%

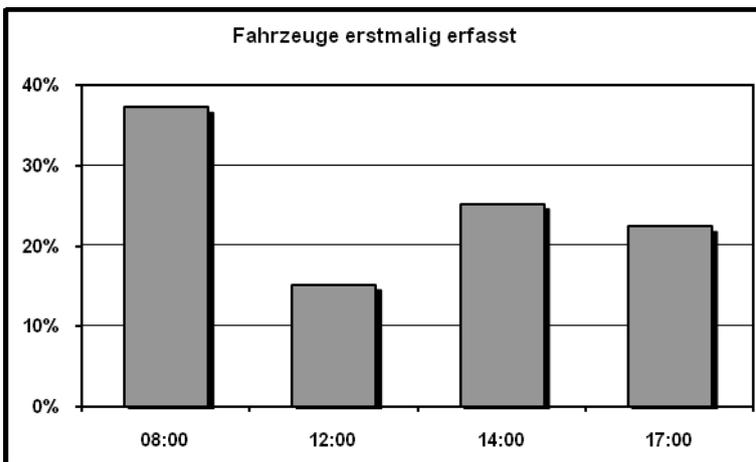
mittlere Auslastung: 94,6%



Parkplatz Dr. Josef-Hahn-Platz

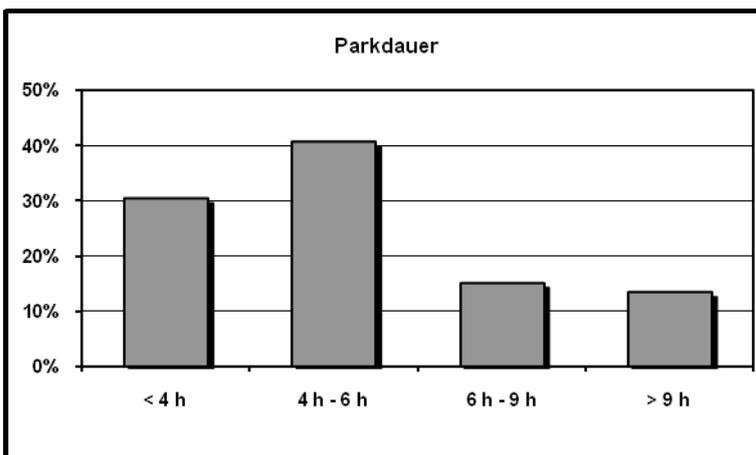
Fahrzeuge erstmalig erfasst

	abs.	in %
08:00	118	37,2%
12:00	48	15,1%
14:00	80	25,2%
17:00	71	22,4%
Σ	317	100,0%



Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

um 8:00 Uhr erfasste Fahrzeuge						
davon erfasst um						
08:00	12:00	14:00	17:00	Parkdauer	abs.	in %
x				< 4 h	36	30,5%
x	x			4 h - 6 h	48	40,7%
x	x	x		6 h - 9 h	18	15,3%
x	x	x	x	> 9 h	16	13,6%
Gesamt					118	100,0%



Parkplatz Dr.Josef-Hahn-Platz***Fahrzeuge erstmalig erfasst***

	12:00	14:00	17:00	abs.	in %
erstmalig erfasst um 12 Uhr	x			32	66,7%
	x	x		9	18,8%
	x	x	x	7	14,6%
Gesamt				48	100,0%
erstmalig erfasst um 14 Uhr	x			60	75,0%
	x		x	20	25,0%
Gesamt				80	100,0%
erstmalig erfasst um 17 Uhr			x	71	

Westpromenade entlang Rasenfläche

Belegung

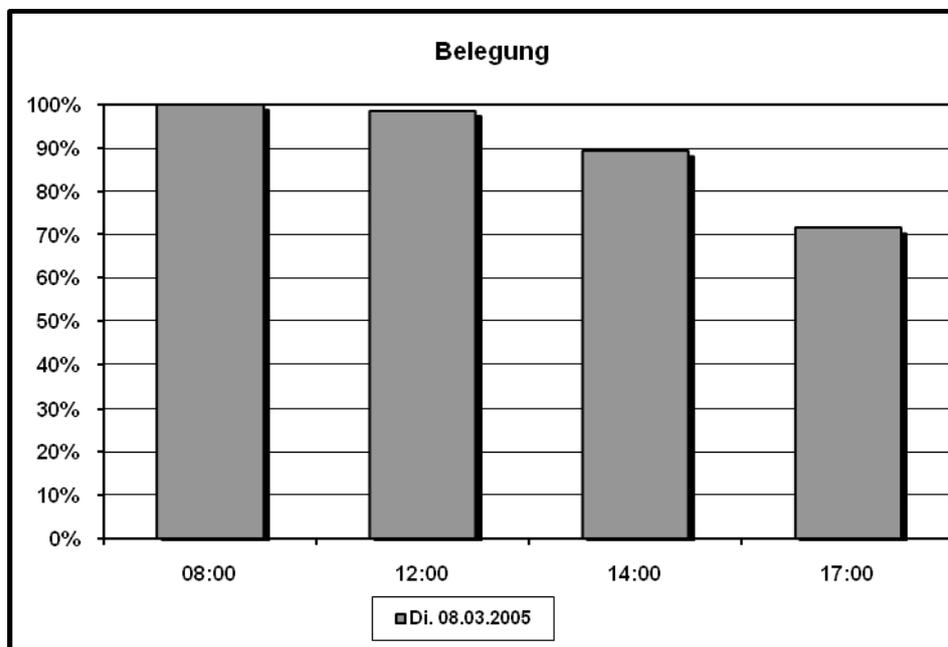
	Di. 08.03.2005		
	abs.	in %	Falsch-parker
08:00	140	100,0%	
12:00	138	98,6%	
14:00	125	89,3%	
17:00	100	71,4%	

Kapazität: 140 Stellplätze

**Di.
08.03.2005**

max. Auslastung: 100,0%

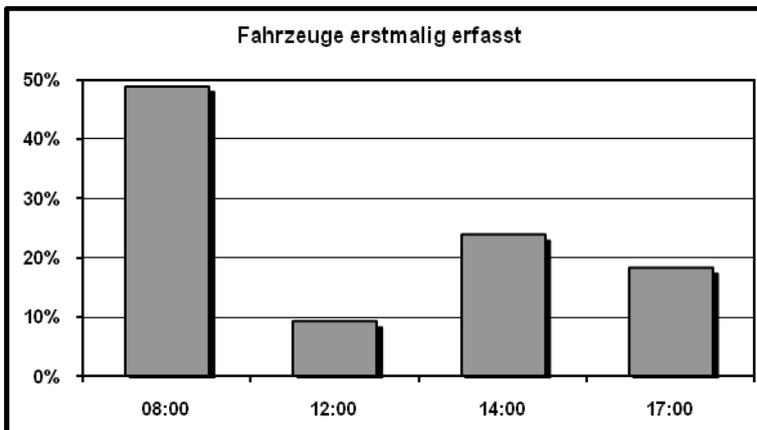
mittlere Auslastung: 89,8%



Westpromenade entlang Rasenfläche

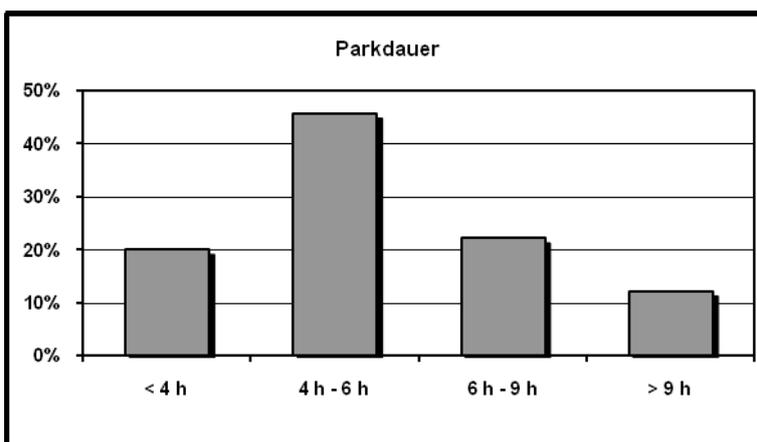
Fahrzeuge erstmalig erfasst

	abs.	in %
08:00	140	49,0%
12:00	26	9,1%
14:00	68	23,8%
17:00	52	18,2%
Σ	286	100,0%



Parkdauer (bezogen auf den Erhebungszeitraum)

um 8:00 Uhr erfasste Fahrzeuge						
davon erfasst um						
08:00	12:00	14:00	17:00	Parkdauer	abs.	in %
x				< 4 h	28	20,0%
x	x			4 h - 6 h	64	45,7%
x	x	x		6 h - 9 h	31	22,1%
x	x	x	x	> 9 h	17	12,1%
Gesamt					140	100,0%



Westpromenade entlang Rasenfläche***Fahrzeuge erstmalig erfasst***

	12:00	14:00	17:00	abs.	in %
erstmalig erfasst um 12 Uhr	x			17	65,4%
	x	x		7	26,9%
	x	x	x	2	7,7%
Gesamt				26	100,0%
erstmalig erfasst um 14 Uhr	x			39	57,4%
	x		x	29	42,6%
Gesamt				68	100,0%
erstmalig erfasst um 17 Uhr			x	52	

Anlagen Teil D – Parkleitsystem Erkelenz Kernstadt

Anlage D – 1: Darstellung der Wegweisungstafeln nach Standorten2

Anlage D – 2: Übersicht Wegweiserstandorte.....7

Anlage D – 1:

Darstellung der dynamischen Wegweisungstafeln nach Standorten

①



Standort : Krefelder Str. / Roermonder Str.

②



Standort : Krefelder Str. / Roermonder Str.

③



Standort: Krefelder Straße / Aachener Str.

④



Standort: Krefelder Straße / Aachener Str.

⑤



Standort: Krefelder Straße / Aachener Str.

⑦



Standort: Zufahrt PH Aachener Str.

⑥



Standort: Zufahrt PH Aachener Str.

⑧



Standort: Kölner Str. / Freiheitsplatz

⑨



Standort: Freiheitsplatz

⑫



Standort: Theodor-Körner-Str. / Hermann-Josef-Gormanns-Str.

⑩



Standort: Freiheitsplatz

⑬



Standort: Theodor-Körner-Str. / Hermann-Josef-Gormanns-Str.

⑪



Standort: Anton-Raky-Allee / Th.-Körner-Str.

⑭



Standort: Theodor-Körner-Str. / Brückstr.

15



Standort: Nordpromenade / Brückstr.

19



Standort: Roermonder Str. / Krefelder Str.

16



Standort: Nordpromenade

20



Standort: Roermonder Str. / Westpromenade

17



Standort: Nordpromenade

21



Standort: Krefelder Str. / Zehnthofweg

18



Standort: Krefelder Str. / Roermonder Str.

22



Standort: Goswinstr. / Aachener Str.

23



Standort: Goswinstr. / Tenholter Str.

27



Standort: Freiheitsplatz / Goswinstr.

24



Standort: Goswinstr. / Freiheitsplatz

28



Standort: Anton-Raky-Alle / Theodor-Körner-Str.

Anlage D - 2**Übersicht Wegweiserstandorte**

Lfd.Nr.	Standort	Schilder dynamisch		Schilder statisch		Bemerkungen
		Anzahl	Ziele	Anzahl	Ziele / Angaben	
1	Krefelder Str. / Roermonder Str.	2	P1-P3 P4-P5	2	Hinweis PLS P6	
2	Krefelder Str. / Roermonder Str.	2	P1-P3 P4-P5	2	Hinweis PLS P6	
3	Krefelder Str. / Antwerpener Str.	2	P4 P5			
4	Krefelder Str. / Antwerpener Str.	3	P1-P3 P4 P5	2	Hinweis PLS P6	
5	Krefelder Str. / Antwerpener Str.	3	P1-P3 P4 P5	1	Hinweis PLS	
6	Einfahrt PH Aachener Str.	1	P5			
7	Teholter Str. / Goswinstr.	1	P1-P4 P5	1	Hinweis P6	
8	Kölner Str. / Freiheitsplatz	2	P1-P3 P4	1	Hinweis PLS	
9	Freiheitsplatz / Zufahrt P	2	P1-P3 P4			
10	Freiheitsplatz / Zufahrt P	2	P4 P5			
11	Anton-Raky-Allee / Theodor-Körner-Str.	2	P1-P3 P4-P5	1	Hinweis PLS	
12	Theodor-Körner-Str. / H.-J.-Gormanns-Str.	2	P1-2 P3			
13	Theodor-Körner-Str. / H.-J.-Gormanns-Str.	1	P3			
14	Theodor-Körner-Str. / Brückstr.	2	P1 P2			
15	Nordpromenade / Brückstr.	1	P1 P2			
16	Nordpromenade / Einfahrt P	1	P1			
17	Nordpromenade / Einfahrt P	2	P1 P2-P3			
18	Krefelder Str. / Roermonder Str.			2	P1-P3 P6	
19	Roermonder Str. / Nordpromenade			2	P1-P3 P6	
20	Roermonder Str. / Westpromenade			1	P6	
21	Krefelder Str. / Zehnthofweg			2	P1-P3 P6	Montage an vorh. Mast
22	Goswinstr. / Aachener Str.			2	P5 P6	
23	Goswinstr. / Tenholter Str.			1	P5	Montage an vorh. Mast
24	Goswinstr. / Freiheitsplatz			1	P4	Montage an vorh. Mast
25	Kölner Str. / Neusser Str.			1	P+R	ggfls. Bestand belassen
26	Kölner Str. / Neusser Str.			1	P+R	ggfls. Bestand belassen
27	Freiheitsplatz / Goswinstr.			1	P5	
28	Anton-Raky-Allee / Theodor-Körner-Str.			1	P1-3	

Anlage E

Aufnahmekriterien für die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kreise, Städte und Gemeinden“ (AGFS)

Kommunalpolitische Zielsetzung:

- Anhebung des Radverkehrsanteils im Modal Split auf 25 %
- Klare, stringente kommunale Radverkehrspolitik im Sinne von „Radverkehr als System“ (Infrastruktur, Service und Kommunikation sind als gleichwertige Komponenten zu sehen)
- Barrierefreie Stadt
- Stadt der kurzen Wege (Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung sichern)

2. Prioritätensetzung für die Radverkehrsförderung:

- Politische Grundsatzentscheidung
- Organisatorische, personelle und finanzielle Vorkehrungen

3. Fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen:

- Radwege (nicht zu Lasten der Fußgänger)
- Radfahrstreifen, Schutzstreifen für Radfahrer
- Fahrradstraßen
- Radfahrschleusen und -aufstellflächen an Knotenpunkten
- Tempo 30/Verkehrsberuhigung
- Öffnung von Einbahnstraßen
- Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs bei Lichtsignalsteuerungen
- Abstellanlagen (Fahrradabstellsatzung)
- Radstationen, B + R
- Radwanderwege
- Radwegweisung
- Entschärfung von Unfallschwerpunkten

4. Service für den Radverkehr:

- Initiierung von fahrradbezogenen Dienstleistungen (z. B. Fahrradkuriere, Fahrradwache mit Kinderwagenverleih etc., Reparaturservice)
- Radverkehr im Umweltverbund (z.B. Mitnahme im ÖV)
- Fahrradfreundlicher Einzelhandel (z. B. Hol-/Bringdienste des Einzelhandels)
- Fahrradfreundliche Arbeitgeber

5. Fahrradfreundliches Klima fördern:

- Offensives Marketingkonzept (Werbung, Medien)
- Bürgerinformationen (Veranstaltungen)
- Zusammenarbeit mit örtlichen Verbänden (ADFC, Handel, Industrie etc.)
- Fahrradtourismusförderung
- Vorbildfunktion kommunaler Repräsentanten
- Bereitschaft zur Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft (ideell und materiell)

6. Nahmobilität fördern:

- Zusammenhängende Fußwegenetze
- Adäquat dimensionierte Fußverkehrsanlagen
- Sichere Querungsstellen
- Fußgängerwegweisung (und Ausweisung von Inliner-Routen)
- Attraktive öffentliche Räume (auch für Aufenthalt und Kommunikation)
- Bauliche und verkehrsrechtliche Bevorzugung des nichtmotorisierten Verkehrs in Wohngebieten
- Fuß- und Radwege von ruhendem Kfz-Verkehr freihalten
- Hochwertige, wohnungsbezogene, attraktive Naherholungsangebote
- Vernetzung von Alltags- und Freizeitmobilität „Bewegungsbänder“ für Freizeitverkehre (Inliner etc.)
- Einbeziehung nichtmotorisierter Verkehre in die Planung (integrative Verkehrsplanung)

Anmerkung: Es handelt sich um eine „offene Liste“ der Aufnahmekriterien. Sie bietet Anhaltspunkte und richtet sich auch nach den örtlichen Gegebenheiten.

Quelle: AGFS