

Stadt Alsdorf

Bebauungsplan 355 Am alten Hertha Sportplatz

Verkehrsgutachterliche Einschätzung der
verkehrlichen Auswirkungen verschiedener
Erschließungsvarianten auf den Nahbereich der
Straßburger Straße und An der Burgmaar

Auftraggeber:

Stadt Alsdorf
A61 – Amt für Planung und Umwelt
Hubertusstraße 17
52477 Alsdorf

Bearbeitung:

IGEPA Verkehrstechnik GmbH
Ardennenstraße 30
52249 Eschweiler
Dipl.-Ing. Markus Geuenich

Datum:

20. Januar 2022

Inhaltsverzeichnis

1.)	Allgemeine Hinweise	1
2.)	Aufgabenstellung.....	2
3.)	Bestandsanalyse.....	2
3.1	Verkehrsbelastungsdaten.....	2
3.2	Ortsbegehung.....	5
4.)	Prognostizierte Kfz-Fahrten aus dem Plangebiet	8
5.)	Erschließungsvarianten	11
5.1	Erschließungsvariante 1	11
5.2	Erschließungsvariante 2	12
5.3	Erschließungsvariante 3	13
5.4	Erschließungsvariante 4	14
6.)	Wirkungsprognose.....	15
6.1	Erschließungsvariante 1	15
6.2	Erschließungsvariante 2	17
6.3	Erschließungsvariante 3	19
6.4	Erschließungsvariante 4	21
7.)	Verkehrsgutachterliche Bewertung und Empfehlung	22
	Anlagenverzeichnis.....	I

1.) **Allgemeine Hinweise**

Gendergerechte Formulierungen

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Bericht auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat ausschließlich redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Datenschutz

Im Sinne der Datenschutzgrundverordnung dienen die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung verwendeten Daten ausschließlich der projektbezogenen Aufgabenstellung. Die Daten wurden ausschließlich Büointern und von den hinsichtlich der Datenschutzgrundverordnung geschulten Mitarbeitern der IGEPA Verkehrstechnik GmbH verarbeitet. Eine Weitergabe von Rohdaten an Dritte erfolgte zu keinem Zeitpunkt.

2.) Aufgabenstellung

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens für den Bebauungsplan 355 – Am alten Hertha Sportplatz sind vier verschiedene Erschließungsvarianten für das Plangebiet hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen für den Nahbereich der Straßburger, der Straße An der Burgmaar und der neuen Planstraßen des Plangebietes Nr. 355 gegenüberzustellen und verkehrsgutachterlich zu bewerten.

3.) Bestandsanalyse

3.1 Verkehrsbelastungsdaten

Als Bearbeitungsgrundlage wurden aktuelle Verkehrsbelastungsdaten in den zu untersuchenden Straßenquerschnitten sowie dem Knotenpunkt Straßburger Straße / An der Burgmaar durchgeführt. Die Verkehrserhebungen fanden am Di., 11.01.2022 statt. In den Straßenquerschnitten der Straßburger Straße und An der Burgmaar erfolgten 24h-Zählungen. In dem Knotenpunkt Straßburger Straße / An der Burgmaar wurden die Zeitintervalle 07:00 – 10:00 Uhr, 12:00 – 14:00 Uhr und 16:00 – 18:00 Uhr erhoben.



Bild 1: Querschnittsbelastungen [Kfz/24h]

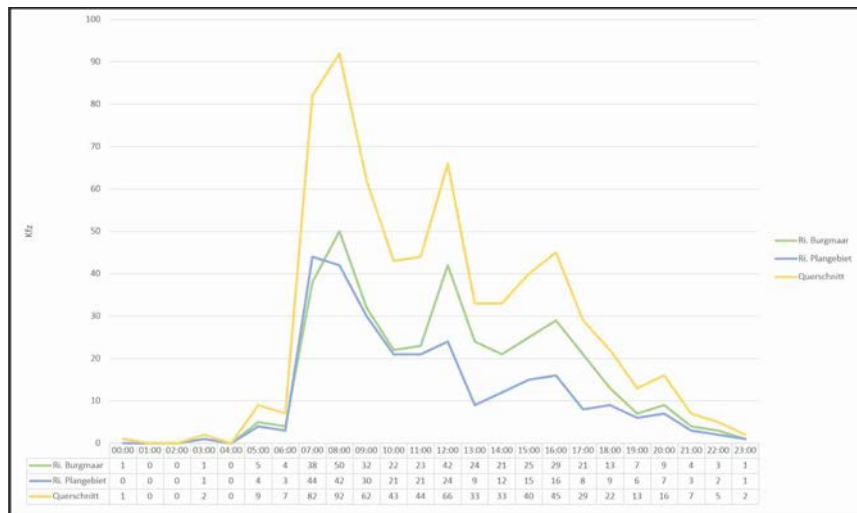


Bild 2: Tagesganglinie Straßburger Straße westlich An der Burgmaar

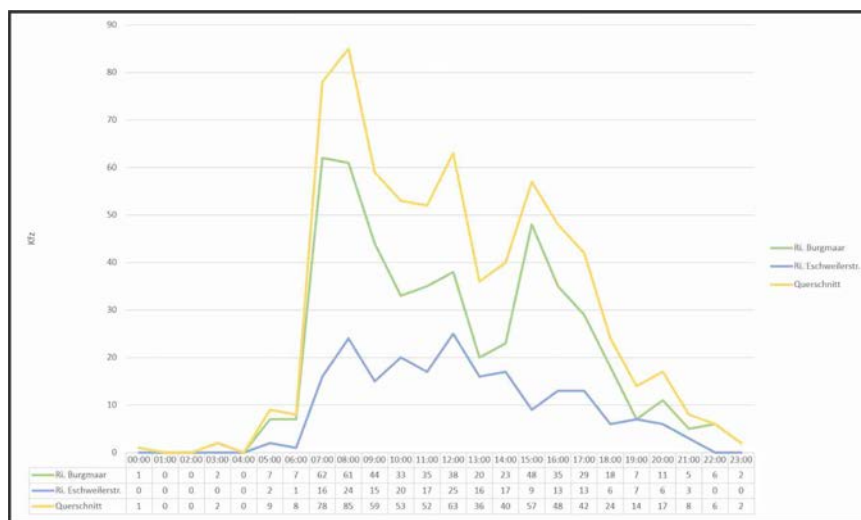


Bild 3: Tagesganglinie Straßburger Straße östlich An der Burgmaar

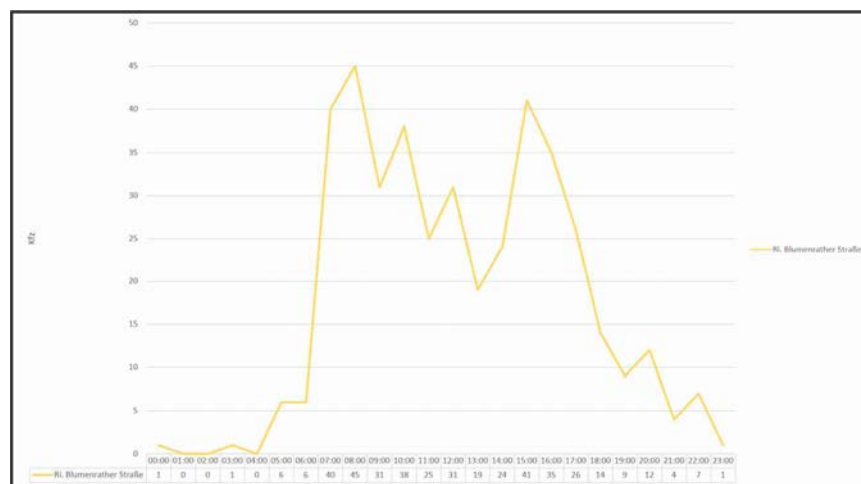


Bild 4: Tagesganglinie An der Burgmaar

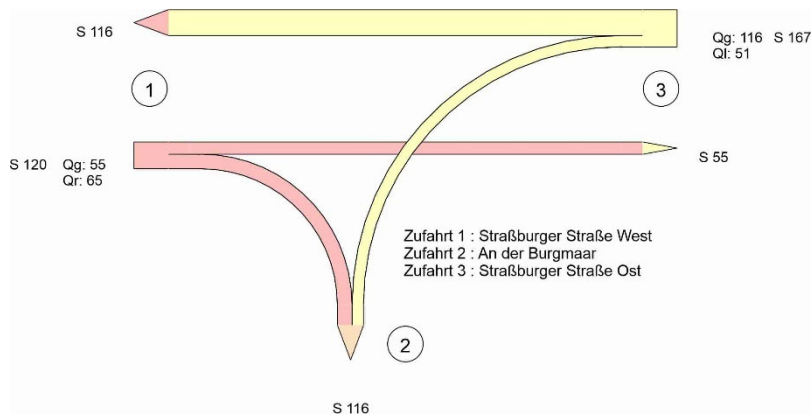


Bild 5: Knotenstrombelastung Straßburger Straße/An der Burgmaar, 7:00 – 10:00 Uhr [Kfz]

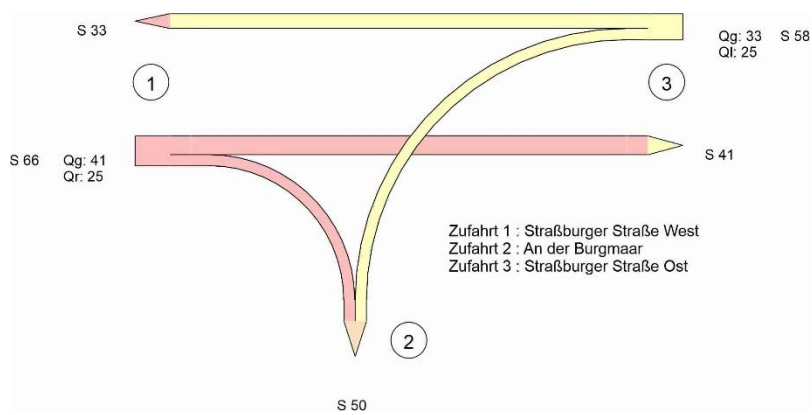


Bild 6: Knotenstrombelastung Straßburger Straße/An der Burgmaar, 12:00 – 14:00 Uhr [Kfz]

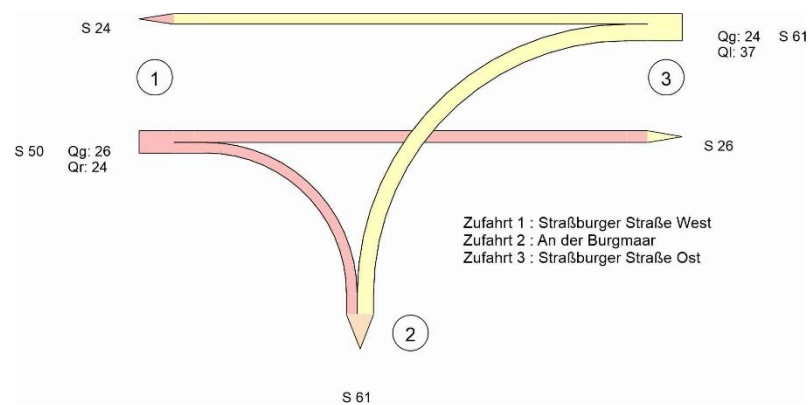


Bild 7: Knotenstrombelastung Straßburger Straße/An der Burgmaar, 16:00 – 18:00 Uhr [Kfz]

3.2 Ortsbegehung

Die örtlichen Verkehrsverhältnisse wurden im Rahmen einer Ortsbegehung am 11.01.2022 begutachtet.

Der östliche Abschnitt der Straßburger Straße ist fertig ausgebaut und als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Dort konnten zum Beobachtungszeitraum insgesamt kaum freie Parkkapazitäten festgestellt werden, was auf entsprechenden Parkdruck in diesem Straßenabschnitt hindeuten kann.



Bild 8: Östlicher Abschnitt Straßburger Straße, Blickrichtung Osten

Im westlichen Abschnitt der Straßburger Straße kommt u.a. es aufgrund des dort gelegenen Kindergartens sowie der benachbarten Arztpraxen, insbesondere in den Vormittagsstunden, zu erhöhten Rangierverkehren mit entsprechenden Hin- und Herfahrten durch Bring- und Holverkehre des Kindergartens und durch Parksuchverkehre der Praxispatienten. Da dieser Bereich derzeit noch nicht final ausgebaut ist, sind die Grundstücksverhältnisse hier kaum erkennbar und der gesamte öffentliche Bereich, insbesondere westlich des Kindergarten, erscheint eher ungeordnet. Vor dem Kindergarten und der dortigen Arztpraxis befinden sich unmarkierte Stellplatzmöglichkeiten für Querparker, die zeitweise stark frequentiert sind und entsprechende Rangierverkehre generieren. Zeitweise konnte beobachtet werden, dass der westlich angrenzende Wirtschaftsweg beparkt wird.



Bild 9: Knotenpunkt Straßburger Straße/An der Burgmaar, Blickrichtung Westen



Bild 10: Westlicher Abschnitt Straßburger Straße mit Querparkplätzen, Blickrichtung Osten



Bild 11: Westlicher Abschnitt Straßburger Straße, Blickrichtung Westen

Der Straßenabschnitt An der Burgmaar ist Einbahnstraße in Richtung Blumenrather Straße. Dieser Straßenabschnitt liegt außerhalb des verkehrsberuhigten Bereiches und verfügt derzeit nicht über Nebenanlagen für Zufußgehende.



Bild 12: An der Burgmaar, Blickrichtung Blumenrather Straße

4.) Prognostizierte Kfz-Fahrten aus dem Plangebiet

Für die die Ermittlung der Verkehrserzeugung wurden aktuelle Parameter des bundesweit anerkannten Programmes „Ver_Bau – Programm zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung“ (Bosserhoff, Gustavsburg 2021) herangezogen. Dieses Programm basiert auf den einschlägigen Studien „Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung“, Teil 2: „Abschätzung der Verkehrserzeugung aus Vorhaben der Bauleitplanung“ (Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen, Bosserhoff) und „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ (Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen (FGSV)). Die in diesen Studien hinterlegten Parameter und Ansätze werden im Rahmen des Programmes „Ver_Bau“ regelmäßig aktualisiert.

Gemäß aktueller Planung ist in dem Plangebiet Wohnnutzung mit insgesamt ca. 82 Wohneinheiten (WE) vorgesehen. Für die Ermittlung der zu erwartenden Zusatzverkehr und deren Verteilung wurde das Plangebiet in acht Teilbereiche eingeteilt.



Bild 13: Städtebauliches Konzept mit Teilbereichseinteilung¹

¹ Städtebauliches Konzept: Stadt Alsdorf, A61, 07.04.2021

In den Teilbereichen 1, 7 und 8 sollen Einzelhäuser, im Teilbereich 2 Einzel- und Doppelhäuser und in den Teilbereichen 3-6 Mehrfamilienhäuser entstehen.
Die Verkehrserzeugung wurde für jeden Teilbereich separat ermittelt.

Für die Einzel- und Doppelhäuser wurde eine Einwohneranzahl (EW) von 2,7 EW je Wohneinheit (WE) angenommen. Für die Mehrfamilienhäuser 2,2 EW/WE.

Gemäß Zensus 2011² beträgt die durchschnittliche Personenanzahl je Haushalt im Umfeld des Plangebietes 2,0-2,5 EW/WE.



Bild 14: Durchschnittliche Haushaltsgröße gemäß Zensus 2011

² www.zensus2011.de

Zusammenfassend ergeben sich für die einzelnen Teilbereich und das Gesamtgebiet die täglichen Kfz-Fahrten wie folgt:

Teilbereich 1	50 Kfz-Fahrten/d
Teilbereich 2	70 Kfz-Fahrten/d
Teilbereich 3	66 Kfz-Fahrten/d
Teilbereich 4	35 Kfz-Fahrten/d
Teilbereich 5	35 Kfz-Fahrten/d
Teilbereich 6	35 Kfz-Fahrten/d
Teilbereich 7	46 Kfz-Fahrten/d
Teilbereich 8	46 Kfz-Fahrten/d
Gesamtes Plangebiet	383 Kfz-Fahrten/d

Tabelle 1: Tägliche Kfz-Fahrten aus dem Plangebiet

Die detaillierte Ermittlung der Kfz-Fahrten ist in der Anlage 5 dargestellt.

5.) Erschließungsvarianten

Seitens der Stadt Alsdorf wurden vier Erschließungsvarianten für das Plangebiet vorgegeben. Diese unterscheiden sich in der Anbindung an die Straßburger Straße am östlichen Plangebietsrand. Eine Anbindung an die nördlich gelegene Blumenrather Straße ist in allen Varianten vorgesehen.

5.1 Erschließungsvariante 1

Die Erschließungsvariante 1 sieht eine Anbindung des Plangebietes an die Straßburger Straße im **Zweirichtungsverkehr** vor.



Bild 15: Erschließungsvariante 1

5.2 Erschließungsvariante 2

Diese Erschließungsvariante bindet das Plangebiet im **Einrichtungsverkehr in Richtung Plangebiet** an die Straßburger Straße an.



Bild 16: Erschließungsvariante 2

5.3 Erschließungsvariante 3

Bei dieser Erschließungsvariante bindet das Plangebiet im **Einrichtungsverkehr** in Richtung **Straßburger Straße** an diese an.



Bild 17: Erschließungsvariante 3

5.4 Erschließungsvariante 4

Diese Erschließungsvariante sieht eine **ausschließliche Erschließung über die Blumenrather Straße** vor. Die Straßburger Straße ist vom Plangebiet abgebunden.



Bild 18: Erschließungsvariante 4

6.) Wirkungsprognose

Die Bestandsverkehre wie auch die Neuverkehre aus dem Plangebiet werden für die einzelnen Erschließungsvarianten in den untersuchten Straßenabschnitten umgelegt und die resultierenden Verkehrsbelastungen dargestellt. Die Veränderungen der Verkehrsmengen sind für die einzelnen Erschließungsvarianten in den jeweiligen Differenzenplänen angegeben. Die Bezugsvariante für die Differenzenpläne stellt hierbei die Erschließungsvariante 4 dar, da hier keine Anbindung an die untersuchten Straßenabschnitte geplant ist und sich dort somit keine Bestandsveränderungen ergeben.

6.1 Erschließungsvariante 1



Bild 19: Querschnittsbelastungen der untersuchten Straßenabschnitte [Kfz/24h]

Im Vergleich zu der Bezugsvariante 4 (ausschließliche Erschließung über die Blumenrather Straße) werden die Straßenabschnitte der Straßburger Straße sowie die maßgeblichen Planstraßen bei dieser Erschließungsvariante teils erheblich mehrbelastet. Der Straßenabschnitt An der Burgmaar wird hingegen entlastet.



Bild 20: Differenzenplan Erschließungsvariante 1 zu 4 [Kfz/24h]

6.2 Erschließungsvariante 2



Bild 21: Querschnittsbelastungen der untersuchten Straßenabschnitte [Kfz/24h]

In dieser Erschließungsvariante werden die Straßenabschnitte der Straßburger Straße und An der Burgmaar, im Vergleich zu der Bezugsvariante 4 (ausschließliche Erschließung über die Blumenrather Straße), zum Teil erheblich entlastet. Die maßgeblichen Planstraßen weisen im Gegenzug entsprechend starke Mehrbelastungen auf.



Bild 22: Differenzenplan Erschließungsvariante 2 zu 4 [Kfz/24h]

6.3 Erschließungsvariante 3



Bild 23: Querschnittsbelastungen der untersuchten Straßenabschnitte [Kfz/24h]

In der Erschließungsvariante 3 werden, im Vergleich zu der Bezugsvariante 4 (ausschließliche Erschließung über die Blumenrather Straße), die Straßenabschnitte der Straßburger Straße geringfügig entlastet. Der Straßenabschnitt An der Burgmaar wird geringfügig zusätzlich belastet. Die maßgeblichen Planstraßen weisen, ähnlich der Erschließungsvariante 2, teils erhebliche Mehrbelastungen auf.



Bild 24: Differenzenplan Erschließungsvariante 3 zu 4 [Kfz/24h]

6.4 Erschließungsvariante 4



Bild 25: Querschnittsbelastungen der untersuchten Straßenabschnitte [Kfz/24h]

Da hier eine ausschließliche Erschließung über die Blumenrather Straße erfolgt, ergeben sich für die untersuchten Straßenabschnitte der Straßburger Straße und An der Burgmaar keine Verkehrsveränderungen. Die Planstraßen werden ausschließlich durch die aus dem Plangebiet generierten Verkehre beaufschlagt.

7.) **Verkehrsgutachterliche Bewertung und Empfehlung**

Die Erschließungsvariante 4 stellt hinsichtlich der Verkehrsveränderungen zunächst grundsätzlich sowohl für die untersuchten Straßenabschnitte im Bestand als auch für die neuen Planstraßen die homogenste Lösung dar, da sich für die untersuchten Straßenabschnitte der Straßburger Straße und An der Burgmaar keine Verkehrsveränderungen ergeben und die Planstraßen ausschließlich durch die aus dem Plangebiet generierten Verkehre beaufschlagt werden. Die Leistungsfähigkeit der Plangebietsanbindung an die Blumenrather Straße ist im Rahmen dieser Bewertung nicht zu bewerten und wird als gegeben angenommen.

Von den Erschließungsvarianten 1 bis 3, die alle eine zusätzliche Anbindung an die Straßburger Straße beinhalten, stellt die Variante 2, mit Einrichtungsverkehr in Richtung Plangebiet, die aus gutachterlicher Sicht sinnvollste Variante dar, da hier sich hier starke Entlastungserscheinungen in den Straßenabschnitten des Bestandes ergeben.

Der Einrichtungsverkehr im westlichen Straßenabschnitt der Straßburger Straße eröffnet außerdem weiteren straßenplanerischen Spielraum hinsichtlich der Aufteilung des Straßenraumes, insbesondere im Hinblick auf den vorhandenen Parkdruck in diesem Bereich. Hier könnten sich planerische Möglichkeiten für eine geordnetere Abwicklung der Quell- und Zielverkehre des Kindergarten und der Arztpraxen ergeben.

Verkehrsgutachterlich werden die möglichen Vorteile einer Erschließungsvariante für das untersuchte Bestandsnetz höher gewichtet als die sich ergebenden Mehrbelastungen in den noch zu entwickelnden Planstraßen im Plangebiet.

Resümierend wird aus gutachterlicher Sicht folgende präferierende Rangfolge der Erschließungsvarianten empfohlen:

Rang 1: Erschließungsvariante 2



Rang 2: Erschließungsvariante 4



Rang 3: Erschließungsvariante 3



Rang 4: Erschließungsvariante 1



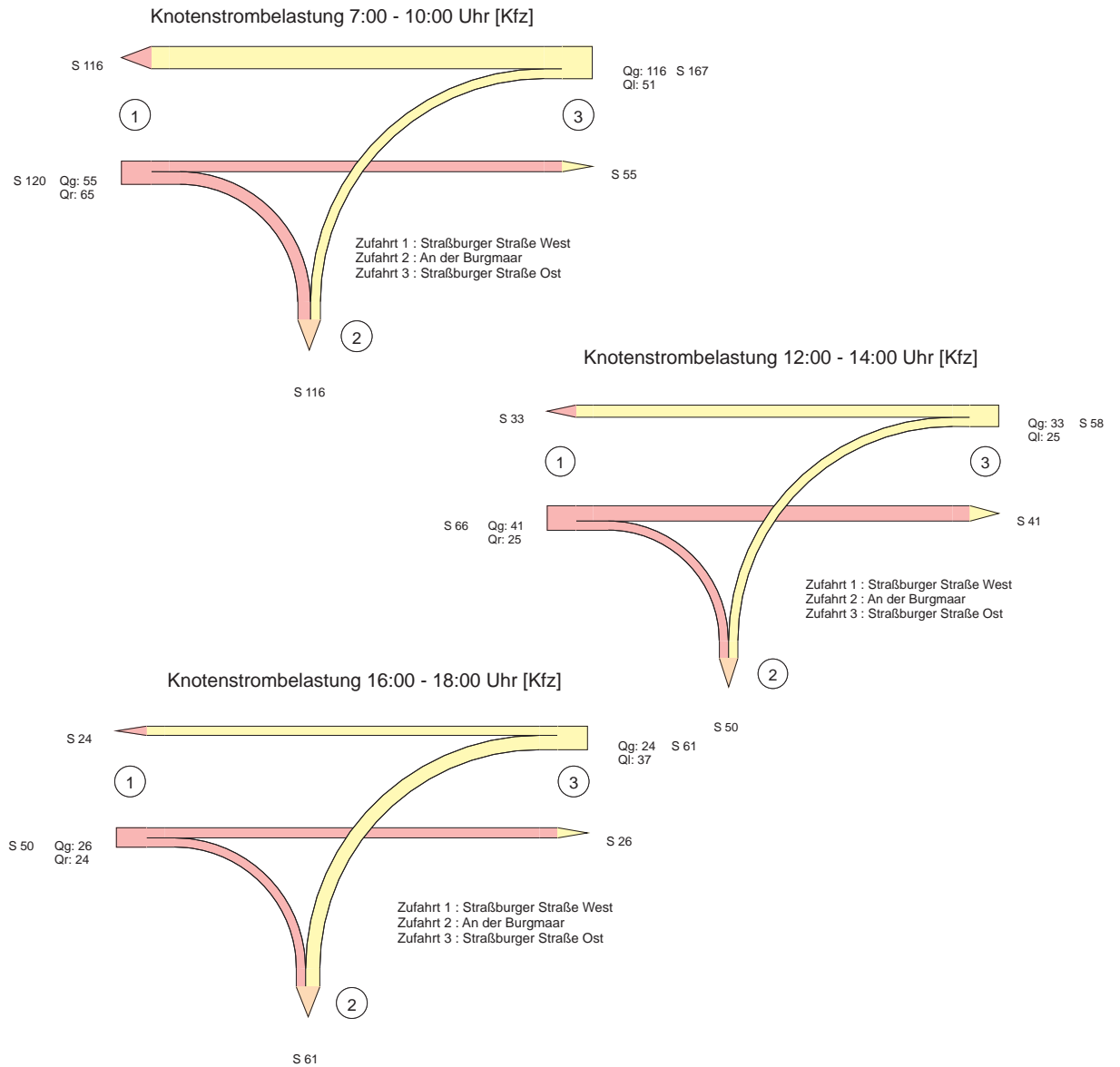
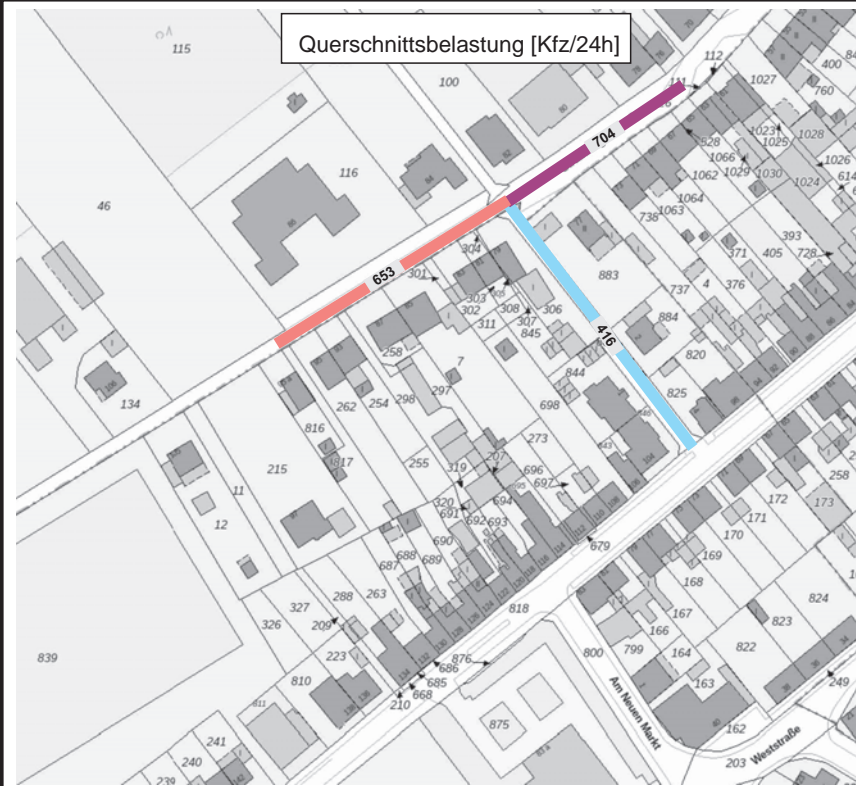
IGEPA Verkehrstechnik GmbH

Eschweiler, 20.01.2022

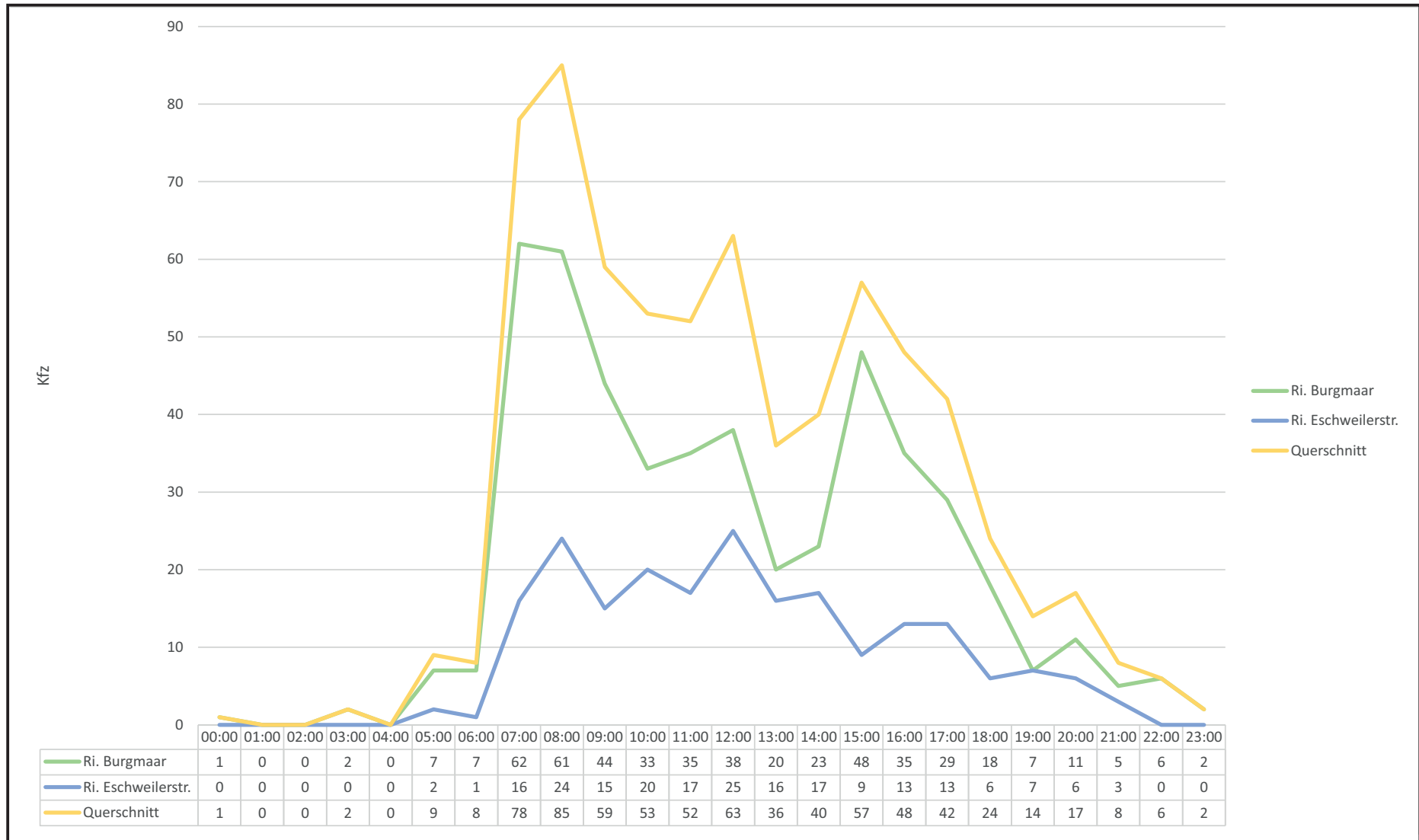
Anlagenverzeichnis

- Anlage 01 Verkehrsbelastungen Analyse 2022
- Anlage 02 Tagesganglinie [Kfz] Straßburger Straße östlich An der Burgmaar - Analyse 2022
- Anlage 03 Tagesganglinie [Kfz] Straßburger Straße westlich An der Burgmaar - Analyse 2022
- Anlage 04 Tagesganglinie [Kfz] An der Burgmaar - Analyse 2022
- Anlage 05 Ermittlung der prognostizierten Kfz-Fahrten aus dem Plangebiet
- Anlage 06 Tägliche Verkehrsmengen einzelner Straßenquerschnitte – Planfall – Erschließungsvariante 1
- Anlage 07 Tägliche Verkehrsmengen einzelner Straßenquerschnitte – Planfall – Erschließungsvariante 2
- Anlage 08 Tägliche Verkehrsmengen einzelner Straßenquerschnitte – Planfall – Erschließungsvariante 3
- Anlage 09 Tägliche Verkehrsmengen einzelner Straßenquerschnitte – Planfall – Erschließungsvariante 4
- Anlage 10 Differenzenplan Erschließungsvariante 1 zu Erschließungsvariante 4
- Anlage 11 Differenzenplan Erschließungsvariante 2 zu Erschließungsvariante 4
- Anlage 12 Differenzenplan Erschließungsvariante 3 zu Erschließungsvariante 4

Stadt Alsdorf, Bebauungsplan 355 - Verkehrliche Einschätzung



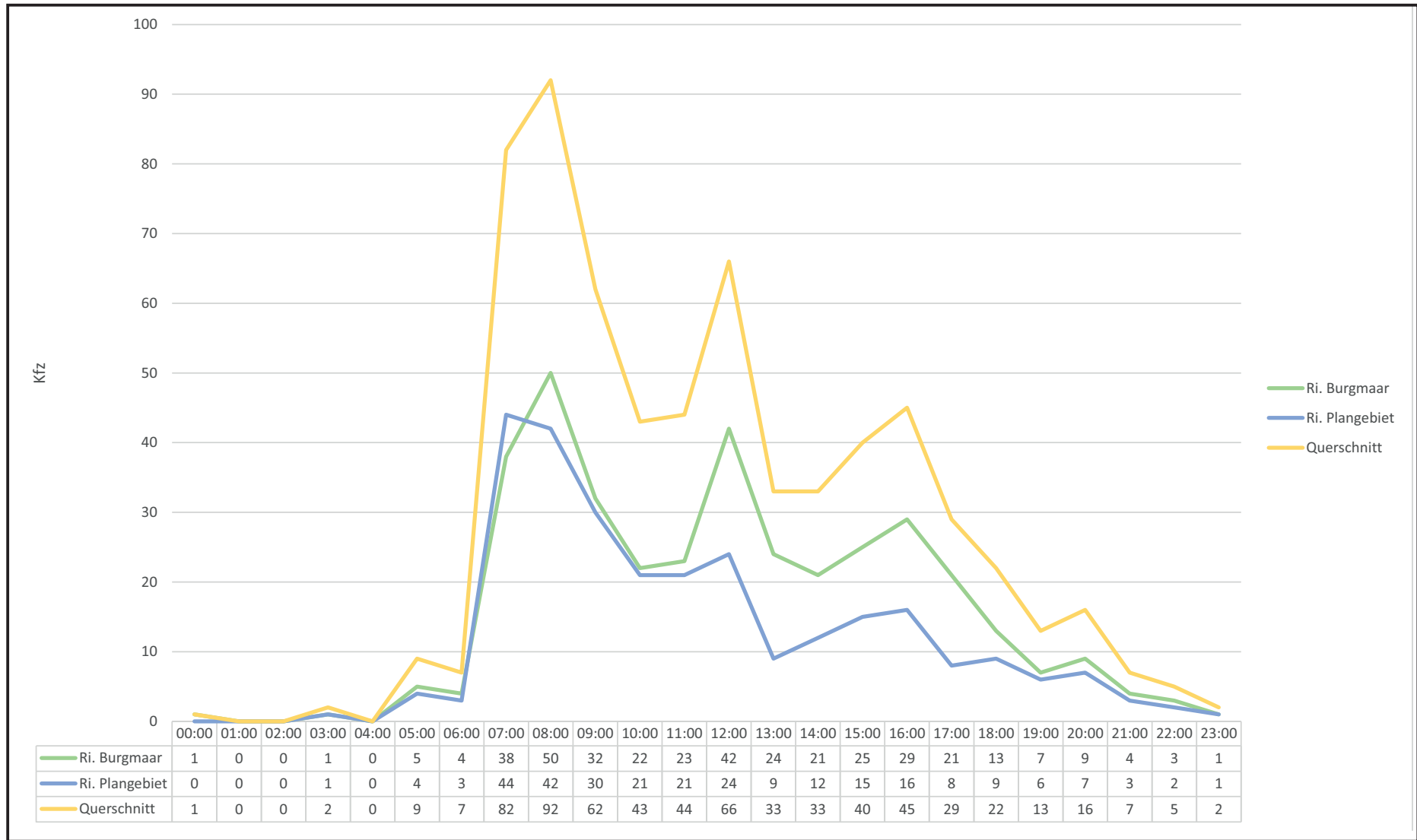
Stadt Alsdorf, Bebauungsplan 355 - Verkehrliche Einschätzung



Tagesganglinie [Kfz] Straßburger Straße östlich An der Burgmaar - Analyse 2022



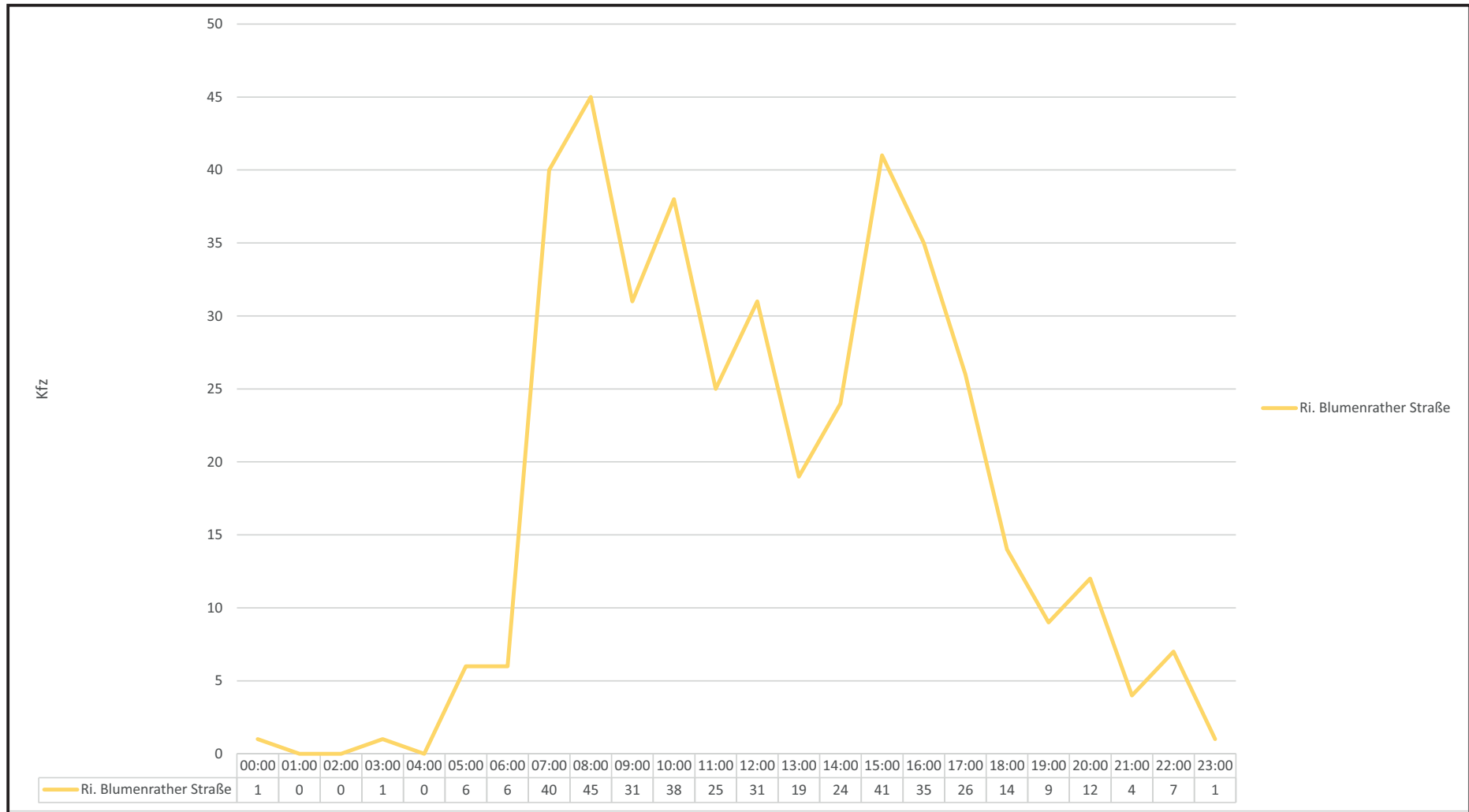
Stadt Alsdorf, Bebauungsplan 355 - Verkehrliche Einschätzung



Tagesganglinie [Kfz] Straßburger Straße westlich An der Burgmaar - Analyse 2022



Stadt Alsdorf, Bebauungsplan 355 - Verkehrliche Einschätzung



Tagesganglinie [Kfz] An der Burgmaar - Analyse 2022



Stadt Alsdorf - Bebauungsplan 355 - Verkehrliche Einschätzung
Ermittlung der prognostizierten Kfz-Fahrten aus dem Plangebiet

Parameter [Programm Ver_Bau, Bosserhoff, 2021]										
WE	EW/WE	Wege/ EW	Q/Z-relevante Verkehre	MIV-Anteil	Pkw-Besetzung	Besucher- wege/d	MIV-Anteil	Pkw- Besetzung	Wirtschafts- verkehre [Fahrten/ EW]	
10	2,7	3,7	88%	75%	1,5	5%	80%	1,2	0,07	
Berechnungen										
EW- Wege/d	Q/Z- relevante EW Wege	EW-Fahrten/d	Besucher- wege/d	Besucher- Fahrten/d	Wirtschafts- verkehre [Fahrten/d]	Kfz-Fahrten/d				
100	88	44	5	4	2	50				

Parameter [Programm Ver_Bau, Bosserhoff, 2021]										
WE	EW/WE	Wege/ EW	Q/Z-relevante Verkehre	MIV-Anteil	Pkw-Besetzung	Besucher- wege/d	MIV-Anteil	Pkw- Besetzung	Wirtschafts- verkehre [Fahrten/ EW]	
14	2,7	3,7	88%	75%	1,5	5%	80%	1,2	0,07	
Berechnungen										
EW- Wege/d	Q/Z- relevante EW Wege	EW-Fahrten/d	Besucher- wege/d	Besucher- Fahrten/d	Wirtschafts- verkehre [Fahrten/d]	Kfz-Fahrten/d				
140	124	62	7	5	3	70				

Parameter [Programm Ver_Bau, Bosserhoff, 2021]										
WE	EW/WE	Wege/ EW	Q/Z-relevante Verkehre	MIV-Anteil	Pkw-Besetzung	Besucher- wege/d	MIV-Anteil	Pkw- Besetzung	Wirtschafts- verkehre [Fahrten/ EW]	
16	2,2	3,7	88%	75%	1,5	5%	80%	1,2	0,07	
Berechnungen										
EW- Wege/d	Q/Z- relevante EW Wege	EW-Fahrten/d	Besucher- wege/d	Besucher- Fahrten/d	Wirtschafts- verkehre [Fahrten/d]	Kfz-Fahrten/d				
131	116	58	7	5	3	66				

Parameter [Programm Ver_Bau, Bosserhoff, 2021]										
WE	EW/WE	Wege/ EW	Q/Z-relevante Verkehre	MIV-Anteil	Pkw-Besetzung	Besucher- wege/d	MIV-Anteil	Pkw- Besetzung	Wirtschafts- verkehre [Fahrten/ EW]	
8	2,2	3,7	88%	75%	1,5	5%	80%	1,2	0,07	
Berechnungen										
EW- Wege/d	Q/Z- relevante EW Wege	EW-Fahrten/d	Besucher- wege/d	Besucher- Fahrten/d	Wirtschafts- verkehre [Fahrten/d]	Kfz-Fahrten/d				
66	59	30	4	3	2	35				

Parameter [Programm Ver_Bau, Bosserhoff, 2021]										
WE	EW/WE	Wege/ EW	Q/Z-relevante Verkehre	MIV-Anteil	Pkw-Besetzung	Besucher- wege/d	MIV-Anteil	Pkw- Besetzung	Wirtschafts- verkehre [Fahrten/ EW]	
8	2,2	3,7	88%	75%	1,5	5%	80%	1,2	0,07	
Berechnungen										
EW- Wege/d	Q/Z- relevante EW Wege	EW-Fahrten/d	Besucher- wege/d	Besucher- Fahrten/d	Wirtschafts- verkehre [Fahrten/d]	Kfz-Fahrten/d				
66	59	30	4	3	2	35				

Parameter [Programm Ver_Bau, Bosserhoff, 2021]										
WE	EW/WE	Wege/ EW	Q/Z-relevante Verkehre	MIV-Anteil	Pkw-Besetzung	Besucher- wege/d	MIV-Anteil	Pkw- Besetzung	Wirtschafts- verkehre [Fahrten/ EW]	
8	2,2	3,7	88%	75%	1,5	5%	80%	1,2	0,07	
Berechnungen										
EW- Wege/d	Q/Z- relevante EW Wege	EW-Fahrten/d	Besucher- wege/d	Besucher- Fahrten/d	Wirtschafts- verkehre [Fahrten/d]	Kfz-Fahrten/d				
66	59	30	4	3	2	35				

Parameter [Programm Ver_Bau, Bosserhoff, 2021]										
WE	EW/WE	Wege/ EW	Q/Z-relevante Verkehre	MIV-Anteil	Pkw-Besetzung	Besucher- wege/d	MIV-Anteil	Pkw- Besetzung	Wirtschafts- verkehre [Fahrten/ EW]	
9	2,7	3,7	88%	75%	1,5	5%	80%	1,2	0,07	
Berechnungen										
EW- Wege/d	Q/Z- relevante EW Wege	EW-Fahrten/d	Besucher- wege/d	Besucher- Fahrten/d	Wirtschafts- verkehre [Fahrten/d]	Kfz-Fahrten/d				
90	80	40	5	4	2	46				

Parameter [Programm Ver_Bau, Bosserhoff, 2021]										
WE	EW/WE	Wege/ EW	Q/Z-relevante Verkehre	MIV-Anteil	Pkw-Besetzung	Besucher- wege/d	MIV-Anteil	Pkw- Besetzung	Wirtschafts- verkehre [Fahrten/ EW]	
9	2,7	3,7	88%	75%	1,5	5%	80%	1,2	0,07	
Berechnungen										
EW- Wege/d	Q/Z- relevante EW Wege	EW-Fahrten/d	Besucher- wege/d	Besucher- Fahrten/d	Wirtschafts- verkehre [Fahrten/d]	Kfz-Fahrten/d				
90	80	40	5	4	2	46				

Fahrten/d gesamt:
383



Stadt Alsdorf, Bebauungsplan 355 - Verkehrliche Einschätzung



Erschließungsvariante 1



Tägliche Verkehrsmengen einzelner Straßenquerschnitte - Planfall [Kfz/24h]



Stadt Alsdorf, Bebauungsplan 355 - Verkehrliche Einschätzung



Tägliche Verkehrsmengen einzelner Straßenquerschnitte - Planfall [Kfz/24h]



Stadt Alsdorf, Bebauungsplan 355 - Verkehrliche Einschätzung



Erschließungsvariante 3



Tägliche Verkehrsmengen einzelner Straßenquerschnitte - Planfall [Kfz/24h]



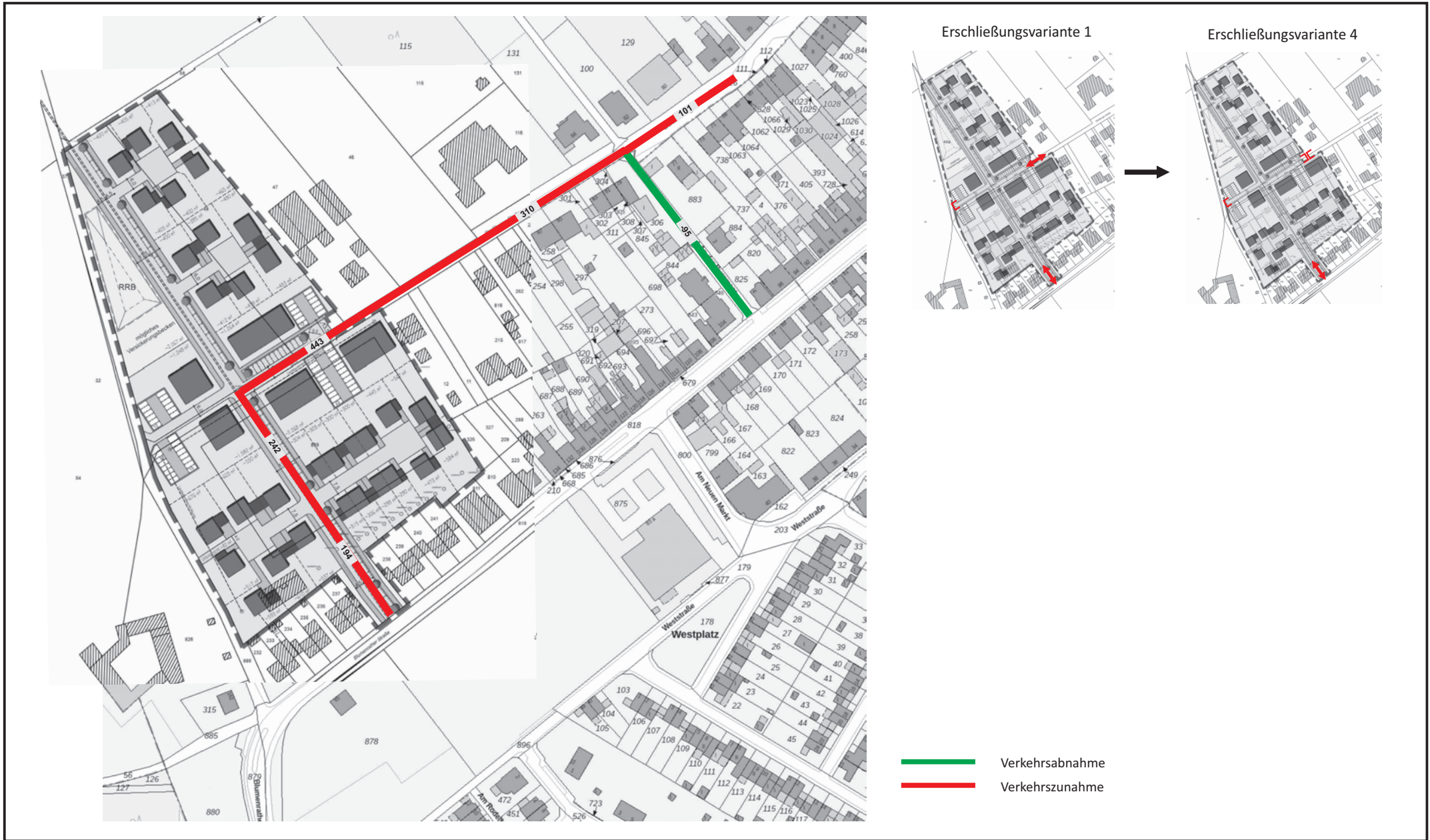
Stadt Alsdorf, Bebauungsplan 355 - Verkehrliche Einschätzung



Tägliche Verkehrsmengen einzelner Straßenquerschnitte - Planfall [Kfz/24h]



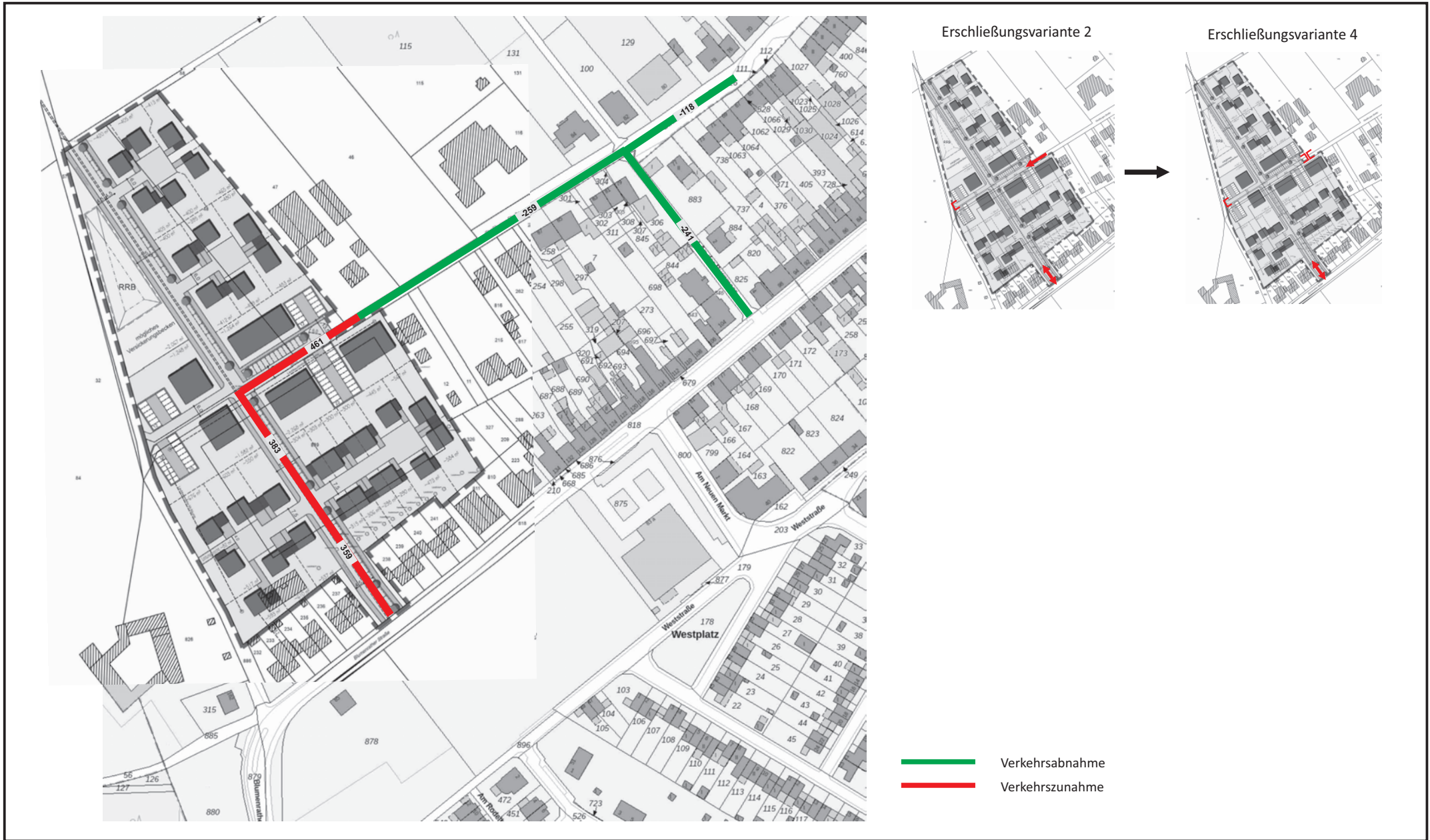
Stadt Alsdorf, Bebauungsplan 355 - Verkehrliche Einschätzung



Differenzenplan Erschließungsvariante 1 zu Erschließungsvariante 4 [Kfz/24h]



Stadt Alsdorf, Bebauungsplan 355 - Verkehrliche Einschätzung



Differenzenplan Erschließungsvariante 2 zu Erschließungsvariante 4 [Kfz/24h]



Stadt Alsdorf, Bebauungsplan 355 - Verkehrliche Einschätzung



Differenzenplan Erschließungsvariante 3 zu Erschließungsvariante 4 [Kfz/24h]

