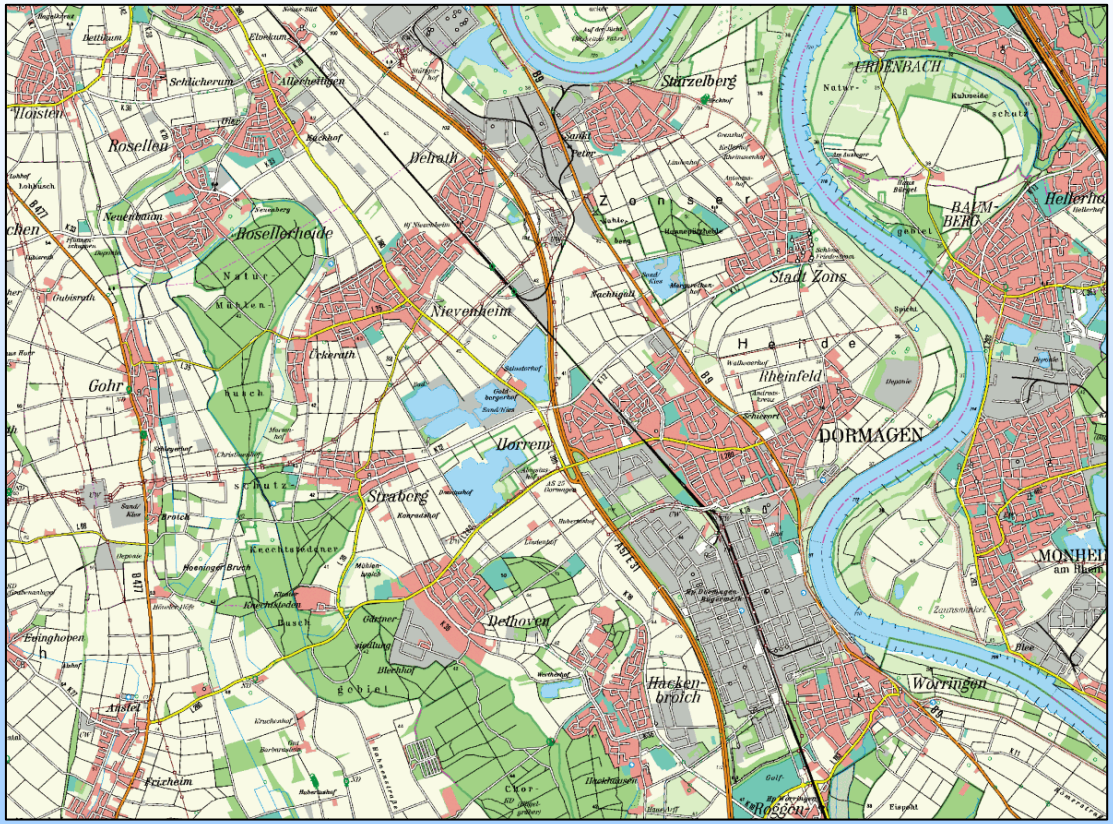
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN



Ergebnisbericht Oktober 2009

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabe und Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung **S. 4**

2. Vorgehensweise **S. 6**

5-stufig

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion **S.10**

Aufzeigen von größeren, planungsrechtlich abgesicherten Maßnahmen und deren zu erwartende Wirkung sowie von Missständen und von Vorschlägen zur Mängelbeseitigung

für die Teilbereiche

- Dormagen/Horrem/Rheinfeld S. 10
- Hackenbroich/Delhoven S. 36
- Nievenheim/Ückerath, Delrath/St. Peter, Straberg, Gohr S. 42
- Stürzelberg/Zons S. 61

Rechnerische Ermittlung der gegenwärtigen Verkehrsbelastung S. 68

(Analyse-Null-Fall 2007/8); Gesamtüberblick s. Abb. 14

Inhaltsverzeichnis

4. Prognosebetrachtungen für den Zeithorizont 2025 **S. 69**

4.1. Grundsätzliche Annahmen zur Verkehrsentwicklung S. 70

4.2. Prognose-Null-Plus-Fall S. 71

4.2.1. Berücksichtigte Planungsmaßnahmen (außerhalb bzw. innerhalb Dormagens, stadtteilbezogen) S. 71

4.2.2. Zukünftige Verkehrssituation (stadtteilbezogen); Gesamtüberblick s. Abb. 15 S. 75

4.3. Prognose-Planfall S. 98

4.3.1. Untersuchte Maßnahmen/behandelte Themen S. 98

4.3.2. Zukünftige Verkehrssituation (stadtteil- und maßnahmenbezogen); Gesamtüberblick s. Abb. 16 S. 99

5. Zusammenfassende Wertung und Handlungsempfehlung **S.106**

(in Abhängigkeit der Dringlichkeit und Umsetzbarkeit)

Inhaltsverzeichnis

Anhang

Abb. 1 Beispiel für Zählauswertung

Abb. 2 Strukturverteilung E, B, Kfz

Abb. 3 Tabelle: Gesamtstädtische Verkehrsbelastungssituation 2007 (aus Hochrechnung der Zählwerte)

Abb. 4 Funktionen der Straße im Netzgefüge für Dormagen Mitte/Horrem/Rheinfeld

Abb. 5 Funktionen der Straße im Netzgefüge für Hackenbroich/Delhoven

Abb. 6 Funktionen der Straße im Netzgefüge für Straberg, Gohr, Ückerath

Abb. 7 Funktionen der Straße im Netzgefüge für Nievenheim, Delrath

Abb. 8 Funktionen der Straße im Netzgefüge für St. Peter, Stürzelberg, Zons

Abb. 9 Kfz-Belastungen und Einstufung deren Umfeldverträglichkeit für Dormagen-Mitte/Horrem/Rheinfeld

Abb. 10 Kfz-Belastungen und Einstufung deren Umfeldverträglichkeit für Hackenbroich/Delhoven

Abb. 11 Kfz-Belastungen und Einstufung deren Umfeldverträglichkeit für Straberg, Gohr, Ückerath

Abb. 12 Kfz-Belastungen und Einstufung deren Umfeldverträglichkeit für Nievenheim, Delrath

Abb. 13 Kfz-Belastungen und Einstufung deren Umfeldverträglichkeit für St. Peter, Stürzelberg, Zons

Abb. 14 Streckenbelastungsplan – IST- Fall (Analyse 2007/2008) [Kfz/T u. Q]

Abb. 15 Streckenbelastungsplan – Prognose-Null-Plus-Fall 2025 [Kfz/T u. Q]

Abb. 16 Streckenbelastungsplan – Prognose-Planfall 2025 [Kfz/T u. Q]

1. Aufgabe und Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung

Hauptziel der Verkehrsentwicklungsplanung ist die möglichst umfeldverträgliche und sichere Führung des Verkehrs bei gleichrangiger Betrachtung der Interessen aller Verkehrsteilnehmer und gleichzeitiger Berücksichtigung der Belange aus Städtebau und Umwelt.

Die Verkehrsentwicklungsplanung ist eine generelle und im Regelfall keine Detail- oder Entwurfsplanung. Sie befasst sich im Wesentlichen mit dem Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt und bewertet deren derzeitige sowie künftig aufgrund der Verkehrsentwicklung zu erwartende Verkehrssituation. Dabei erarbeitet oder übernimmt sie Maßnahmenvorschläge zur Bewältigung oder besseren Abwicklung des Verkehrs und überprüft diese hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung.

Im Detail bezeichnet sie z.B. Stellen, an denen Querungshilfen für Fußgänger erforderlich und durchführbar sind, liefert aber keinen Entwurf.

1. Aufgabe und Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung

Zum **Radverkehr und zum ÖPNV** liegen bereits weitgehend umgesetzte Konzeptionen hoher Qualität vor (Gutachten „Fahrradfreundliche Stadt Dormagen“, von IVV erstellte Planungen „Nahverkehrsplan Rhein-Kreis Neuss“ und „Stadtbuskonzeption Dormagen“). Der Dormagener VEP beschäftigt sich daher auftragsgemäß – ohne den integrativen Ansatz außer Acht zu lassen – i.W. mit den Belangen des **motorisierten Individual-verkehrs (MIV).**

Die Verkehrsentwicklungsplanung erarbeitet für einen **Zeithorizont von ca. 15 Jahren** (hier bis zum Jahr 2025) ein i.W. **kurz- bis mittelfristig umsetzbares Handlungskon-zept** für die Verwaltung, vertreten durch die TBD/Technische Betriebe Dormagen. Sie dient damit gleichzeitig als Grundlage für politische Entscheidungsfindungen.

Als Hilfestellung zur Umsetzung des Konzeptes bietet der VEP eine **Prioritätenreihung** an, die den vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen die Merkmale „kurz-/ mittel-/ langfristig umsetzbar“ zuweist.

2. Vorgehensweise

STUFE 1: ANALYSE

Durchführung stadtweiter Ortsbegehungen

- Fotodokumentation (250 Fotos)
- Erstellung einer Mängelliste
- Aufnahme von Strecken- und Knotencharakteristika
- Vorbereitung der Zählungen

Durchführung umfangreicher Verkehrszählungen an ca. 80 Zählstellen

- Zeitraum von 15-19 Uhr (getrennt nach Kfz-Arten Pkw, Krad, Lieferwagen, Lkw und Lastzüge)
- teilweise zusätzlich von 6-10 Uhr (zur Verifizierung des Lkw-Verkehrs) als Hilfsmittel zur späteren Modelleichung
  (Ergebnisdokumentation in separatem Materialband, Bsp. s. Abb. 1 im Anhang)

- **Ermittlung der Parkraumnachfrage** für den Innenstadtbereich (werktags) und den Stadtteil Zons (Wochenende), siehe separate Ergebnisdokumentationen
- **Beschaffung von Strukturdaten** wie ‘Einwohner, Beschäftigte, Schulplätze, Kfz‘ (s. Abb. 2 im Anhang)

2. Vorgehensweise

Durchführung einer Bürgerbeteiligung (4 Bürgerversammlungen)

- Erste Grobinformationen zu Analyseergebnissen wie
  - aktuelles (2007) Kfz-Belastungsniveau gem. Erhebungen (s. Abb. 3 im Anhang)
  - Funktionszuordnung der Straßen im Netzgefüge (s. Abb. 4-8 im Anhang)
  - Aussagen zur Verträglichkeit der Verkehrsbelastungen (s. Abb. 9-13 im Anhang)
- Aufnahme von Bürgerwünschen und -anregungen

Sammeln von Presseberichten und **Bürgereingaben**

Erstellung eines Rechenmodells unter Berücksichtigung von **Netzinfrastruktur** und **Strukturdaten** wie Einwohner, Beschäftigte und Schulplätze zur Widerspiegelung der derzeitigen (2007/2008) Verkehrssituation und als Basis für Prognose- Berechnungen (s. Abb. 14 als Streckenbelastungsplan der Analyse 2007/2008)

Erarbeiten von Maßnahmen zur Beseitigung aufgedeckter Mängel

2. Vorgehensweise

Kontaktaufnahme zu übergeordneten Behörden

- Landesbetrieb Straßenbau NRW, Niederlassung Mönchengladbach
- Rhein-Kreis Neuss

dabei besprochene Themen:

- Durchsetzbarkeit von Maßnahmen
- Zeithorizont etc. zur Umsetzung
- Abfrage erster Reaktionen auf Bürgeranfragen

→ **ZUSAMMENFÜHRUNG** der oben genannten Arbeitsschritte und
Information der politischen Gremien mit dem Ziel der
Festlegung planungsrelevanter Maßnahmen für anstehende Netzberechnungen

STUFE 2: PROGNOSE

Ermittlung der zukünftigen **Verkehrsnachfrage 2025**

aufgrund allgemeiner und lokaler Verkehrsentwicklungen

2. Vorgehensweise

STUFE 3: PROGNOSE-NULL-FALL

Berechnung der zukünftigen Verkehrsbelastungssituation aufgrund der Verkehrsentwicklung für das um absehbare bau- und planungsreife Straßenbaumaßnahmen erweiterte heutige Straßennetz (z.B. Teilverlegung AS Dormagen).

STUFE 4: PROGNOSE-PLANFALL

Der **Prognose- Planfall** berechnet in einem weiteren Schritt die verkehrlichen Wirkungen von gewünschten Planungsmaßnahmen wie Ortsumgehungen etc.

STUFE 5: BEWERTUNG

Bewertung der Planungsmaßnahmen und Erarbeitung einer **Handlungsempfehlung**

Teilbereich Dormagen/Horrem/Rheinfeld

- **Teilverlegung der BAB-Anschlussstelle Dormagen**

  Zu erwarten sind
  - starke Verkehrsentlastungen auf der L280 (im Umfeld der bisherigen Auffahrrampen) sowie auf der ‚Alten Heerstraße'
  - eine starke Verkehrsannahme der Franz-Gerstner-Straße mit Belastungen > 10.000 Kfz/T u. Q
  - geringfügige Verkehrszunahmen auf der K18 im Umfeld der neuen AS

  Erste Verkehrszählungen nach vollzogener Verlegung bestätigen diese Annahmen.

  Mit der Teilverlegung drängt sich der Gedanke an die Einrichtung eines zusätzlichen **Mitfahrer-Parkplatzes** auf:

  Strategisch am günstigsten gelegen wäre er an der Franz-Gerstner-Straße, aber dort hindern möglicherweise topographische Probleme. Alternativ wäre ein Standort an der K18 mit Anschluss an den signalisierten Knoten mit der Dr.-Geldmacher-Straße denkbar.

  Der bestehende Mitfahrerparkplatz an der L280 bleibt erhalten und ist durch die dortige Verkehrsreduktion gefahrloser zu nutzen.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

- **Fachmarktzentrum an der K18 Europastraße**

  Das vorhandene Verkehrsgutachten des Büros IGS besagt, dass ca. 1.400 Fahrzeuge/Tag und Querschnitt des Fachmarktes innenstadtbezogen sind. Diese Größenord-nung wird auch von IVV bestätigt.

  Zielsetzung: für Verkehre, die Ziel oder Quelle südlich der L280 haben, ist die Nutzung von Frankenstraße/Römerstraße/Langemarkstraße sinnvoll. Zu verhindern ist jedoch, dass Verkehre, die nördlich der L280 angesiedelt sind, den Kernbereich als Durchgangsverkehre belasten.

Maßnahmen:

- Umbau des Bereiches Marktplatz/Römerstraße (s. Bild 1) wie geplant**:**
  - Reduzierung der Fahrbahnbreite für den MIV
  - bereichsweise Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit auf 10 km/ h
  - Anlage von 3 Querungsstellen für den Fußgängerverkehr in Form von breiten Zebrastreifen
- Umgestaltung der Nettergasse zwischen Römerstraße und Langemarkstraße bei Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/ h
- → möglicher Gestaltungsvorschlag **s. Bild 2**

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

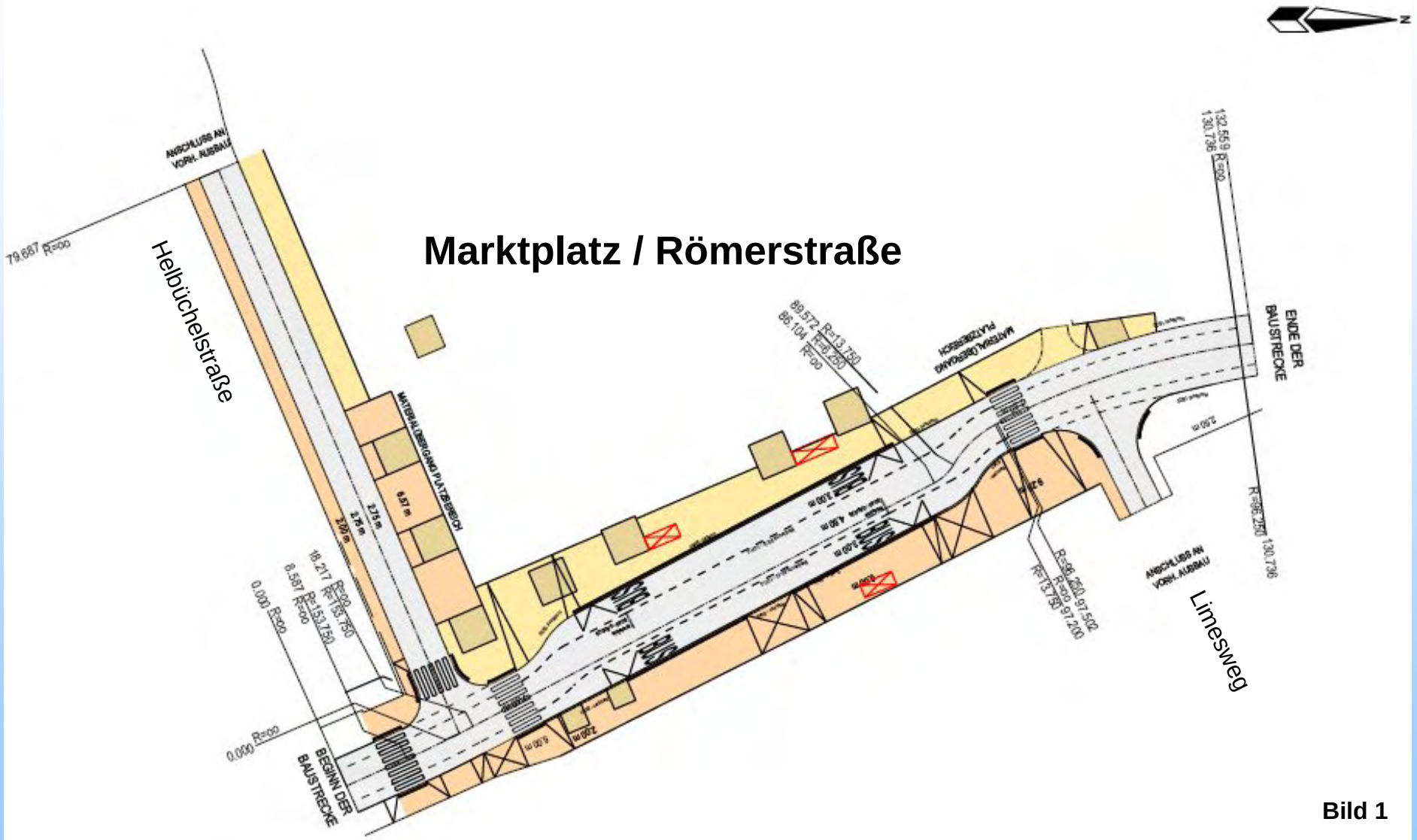


Bild 1

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

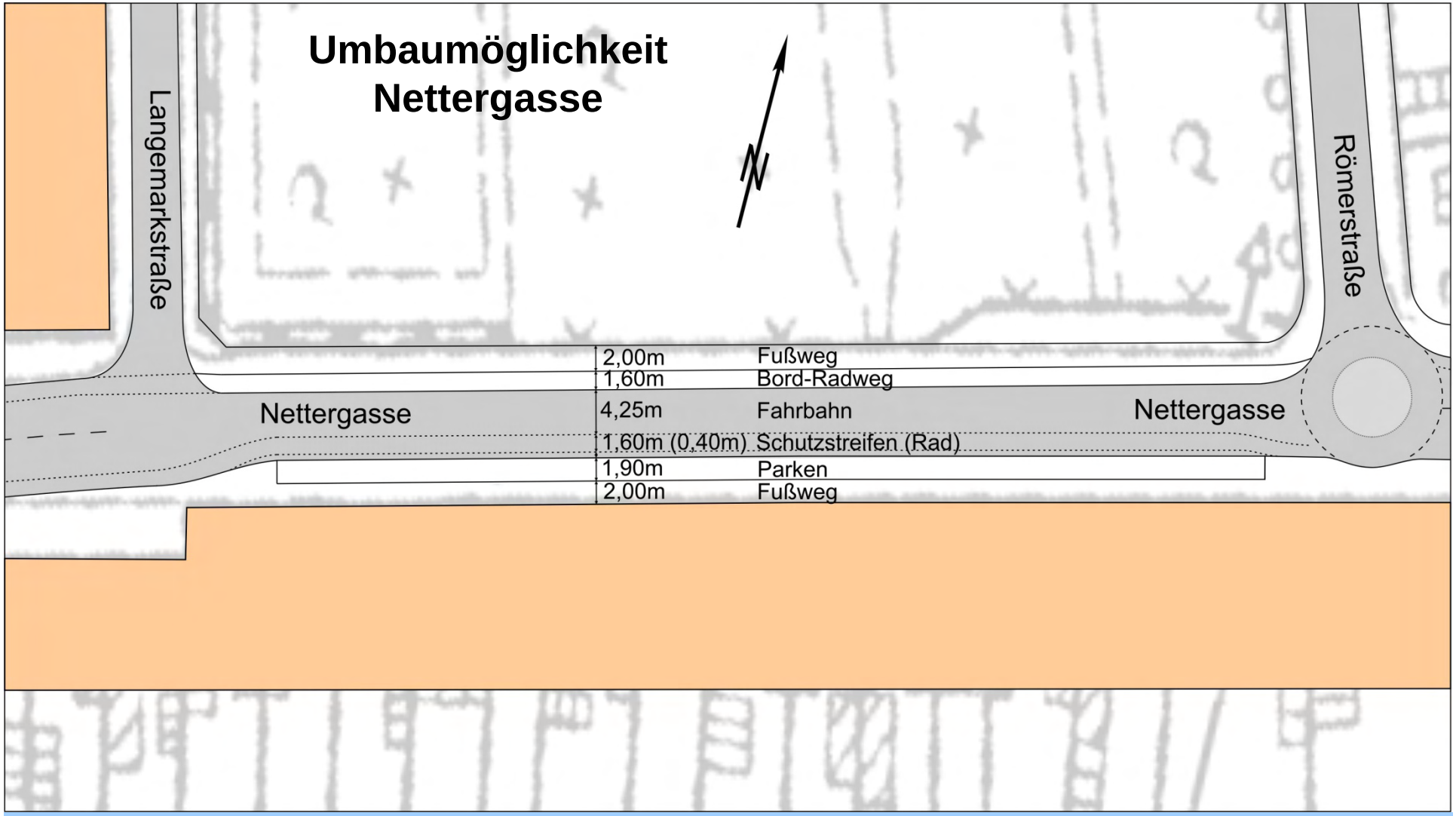


Bild 2

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

- **Lichtsignalsteuerung an der Ausfahrt Fachmarktzentrum/K18/Frankenstraße**

  Über die Lichtsignalsteuerung auf eine nachfolgende Routenwahl Einfluss zu nehmen, ist nur begrenzt möglich; zwar wären kurze Grünzeitfenster für den Geradeausverkehr aus Richtung Fachmarktzentrum in die Frankenstraße möglich. Es ist jedoch baulich nicht zu verhindern, dass Fahrzeuge von der Linksabbiegespur u. U. illegal geradeaus fahren.

  In der Gegenrichtung besteht die Gefahr, dass bei kurzen Grünzeitfenstern ein Rückstau in der Frankenstraße entsteht, was als nicht sinnvoll angesehen wird.

- **Verkehrssituation Nettergasse**

  Die Verkehrsbelastungen liegen zwischen 3.500 und 6.000 Kfz/T u. Q. Es ist jedoch erstrebenswert, die Belastung des parallel zur K18 geführten innerstädtischen Straßenzuges weiter zu reduzieren. Mit dem vorgenannten Umbau des Abschnittes zwischen Römerstraße und Langemarkstraße (s. S. 13) wäre ein erster Schritt getan.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

Ein zweiter Schritt könnte darin bestehen, auch im Bereich zwischen der Hardenbergstraße und der Verbindungsrampe zur K18 eine Neuverteilung des großzügig vorhandenen Verkehrsraums vorzunehmen, die möglicherweise zusätzliche Parkgelegenheiten mit sich bringt und den Verkehrsraum des fließenden Verkehrs reduziert (als „Einfahrtbremse“).

- **Parkraumkonzeption Innenstadt**

  Da es zu diesem Thema eine ausführliche separate Vorlage gibt, hier an dieser Stelle nur stichwortartig einige wesentliche Informationen:

  - Ende Juni 2008 wurde eine umfangreiche **Parkraumerhebung** durchgeführt. Ergebnis: Im Innenstadtbereich stehen ca. 2.150 Stellplätze zur Verfügung. Diese waren im Maximalfall zu 55 % ausgeschöpft (mit Einbeziehung des Schützenplatzes zu 42 %).
  - Alle Angebotskategorien weisen noch **deutliche Kapazitätsreserven** auf (s. Bild 3).
  - Dennoch besteht die Gefahr, dass durch den Wegfall von ca. 80 attraktiven Stellplätzen auf dem Marktplatz ein erhöhter **Parksuchverkehr im Bereich der westlichen Innenstadt** entsteht und es dort zu Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes kommt.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

- Im August 2008 wurden unterschiedliche Varianten einer Parkraumkonzeption mit den Anwohnern im Rahmen einer **Bürgerversammlung** diskutiert.

  Ergebnis: Die nachfolgend aufgeführten **Zielvorstellungen** werden von den Bürgern mitgetragen:

  - ✓ Der Parksuchverkehr von Besuchern der Fußgängerzone/ Innenstadt soll möglichst aus dem sensiblen Wohnbereich westlich der Römerstraße herausgehalten werden
  - ✓ Dauerparker sollen möglichst auf die vorhandenen Großparkplätze östlich der Fußgängerzone und in die Parkhäuser gelenkt werden
  - ✓ Im Einzugsbereich der städtischen Kultureinrichtungen an der Helbüchelstraße und Langemarkstraße sowie der Postfiliale an der Rathausgalerie sollen weiterhin Parkplätze für den notwendigen Zielverkehr vorgehalten werden. Kurzparken sollte weiterhin kostenlos sein
  - ✓ Vorrechte für Bewohner sollen weitgehend beibehalten werden

  Auf dieser Grundlage haben die Technischen Betriebe Dormagen (TBD) inzwischen eine **Detailregelung entworfen und umgesetzt**.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

	Parkraumregelung	Anzahl vorh. Stpl.	Auslastung [%] Freitag 9.00 - 11.30	Freitag 11.30 - 13.30	Samstag 9.00 - 11.00	Samstag 11.00 - 13.00	Bemerkungen
	freies Parken ohne Sonderregelung *	71	89	93	79	89	
	Parkscheibe max. P-dauer 2h	66	94	80	62	82	Anzahl zeitlich bewirtsch. Stellplätze :184 stärkste Auslastung (Fr. 9-11.30): 89%
	Parkscheibe max. P-dauer 2h Anwohner frei	86	86	58	40	52	
III	Parkscheibe max. P-dauer 1h	32	84	97	19	66	
III	Parkscheinautomat 1.Std. frei; 0.5€/h bis 5.Std.; ab 5Std. 1€/h**	364	81	73	26	60	Anzahl monetär bewirtsch. Stellplätze: 1402 stärkste Auslastung (Fr.9-11.30): 48%
	bewirtsch. Parkplatz mit priv. Einfluss	49	71	57	25	37	
P	Kostenpflichtige(s) Tiefgarage/ Parkhaus	989	35	35	13	26	
	Σ*	1657	55	50	22	41	
	Σ***	2157	42	39	17	31	
	Kunden-/ Privatparkplätze	91	89	76	42	77	
	Anwohnerparken	5	40	60	80	100	

* ohne Einbeziehung "Schützenplatz"
** ohne Einbeziehung des Parkplatzes Langemarkstr. An der Schule
*** mit Einbeziehung "Schützenplatz"

Bild 3

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

- **Radwegelücke an der B9n**

  Der Stadt Dormagen ist es seit Anfang der 1990er Jahre gelungen, ein weitgehend geschlossenes Radverkehrsnetz von vorbildlicher Qualität zu schaffen. In Dormagen-Mitte ist lediglich **am südlichen Ortseingang der B9 noch eine gravierende Netzlücke** vorhanden.
  Bei dem 1986/87 erfolgten Neubau der Ortsumgehung B9n wurde leider auf den Anbau von Radwegen verzichtet. Seitdem ist der jenseits der B9n angrenzende Stadtteil Rheinfeld jedoch deutlich gewachsen (5.400 Einwohner) und der Radverkehr hat an Bedeutung zugenommen. Wie Bild 4 zeigt, fehlt dem Dormagener Radverkehrsnetz südlich der K18 ein sicherer und komfortabler Anschluss an die B9 (von/nach Köln bzw. BAYER-Werk, Tor 1). Von Rheinfeld aus müssen Radfahrer heute entweder ungeschützt die stark befahrene B9 nutzen oder einen unkomfortablen Umweg über die Langenfelder Straße/Kölner Straße (s. o.) fahren. Die Situation hat sich weiter verschärft, seit in den letzten 10 Jahren vom Kölner Stadtgebiet kommend mehrere überregionale Radwanderwege (Landesweite Hauptachse Köln – Neuss, Rhein-Radweg) über die B9 in Richtung Dormagen/Rheinfeld beschildert wurden.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

Es wird daher dringend empfohlen, die o. g. Lücke zu schließen und **auf der Westseite der B9n zwischen dem Bayer-Tor 1 und der Rheinfelder Straße einen Geh-/Radweg anzubauen** (siehe Bild 5).
Dieses Projekt erfüllt gute Voraussetzungen zur Finanzierung über entsprechende Förderprogramme des Bundes (Bau von Radwegen an Bundesstraßen). Mit dem Landesbetrieb Straßenbau sollten kurzfristig Gespräche über eine entsprechende Einplanung aufgenommen werden.
Der Anbau weiterer Radwege an die B9n nördlich der K18/Rheinfelder Straße ist nicht erforderlich.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

Bild 4

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

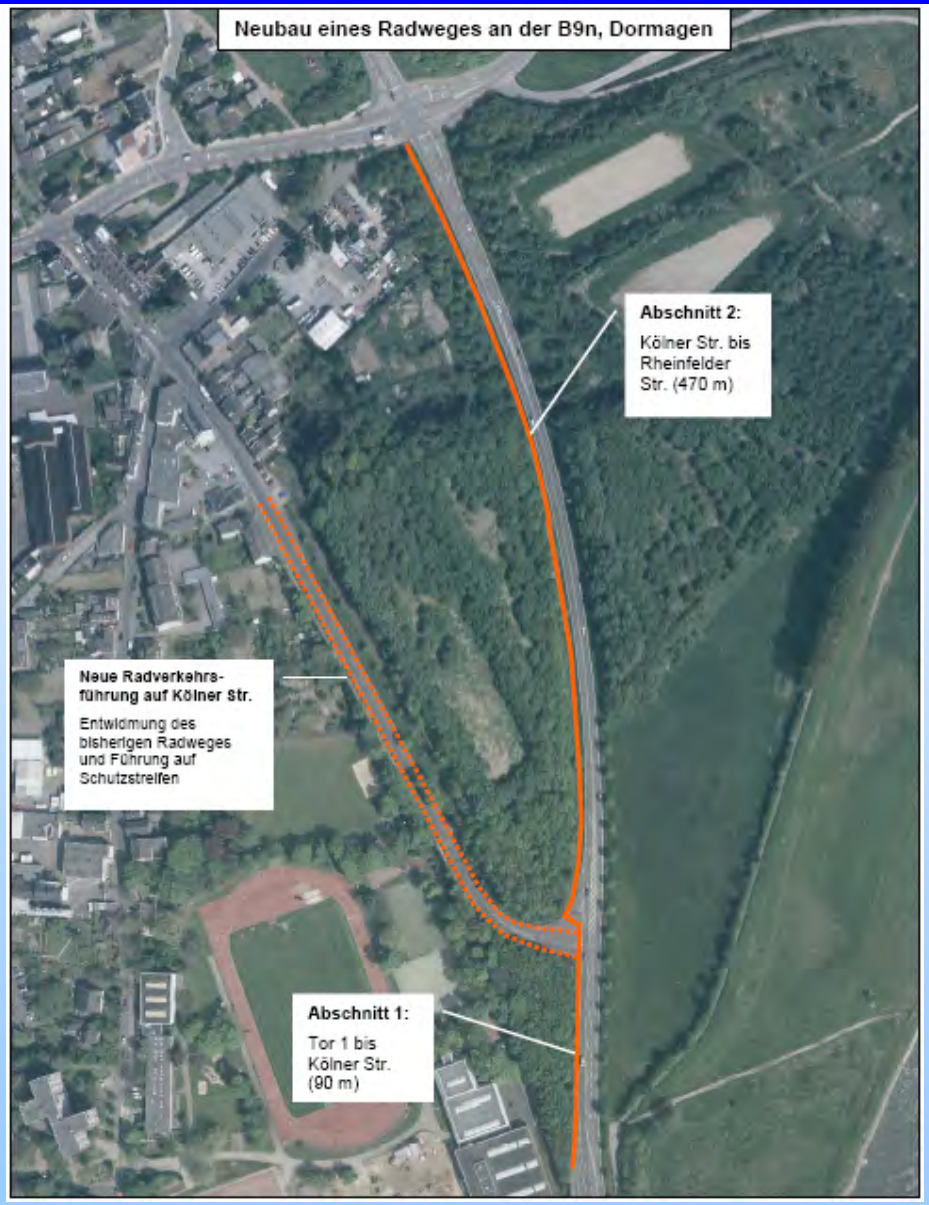


Bild 5

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

- **Verkehrssituation Weilerstraße**

  Für eine Straße mit überwiegender Wohnfunktion sind auf der Weilerstraße **hohe Verkehrsbelastungen** zu verzeichnen (ca. 5.000 – 5.500 Kfz/T u. Q), welche die Wohn- und Aufenthaltsqualität beeinträchtigen. Dies ist vor allem auf einen **hohen Durchgangsverkehrsanteil** aufgrund der Umfahrung der Lichtsignalanlage L380/L280 und die bisherigen Überlastungserscheinungen auf der L280 im Umfeld des A57-Anschlusses zurückzuführen.

  Mit der Teilverlegung des AS Dormagen wird sich die Verkehrsabwicklung in diesem kritischen Bereich verbessern. Dies wird sich auch positiv auf die Weilerstraße auswirken.

  Die in 2008 auf der Weilerstraße ergriffenen **Verkehrsberuhigungsmaßnahmen** (Rechts-vor-Links-Regelung, Anlegen eines Fußgängerüberweges im Bereich der Einmündung Heinrich-Meising-Straße sowie Markierung einer versetzten Parkregelung) werden auf Dauer dazu führen, Durchgangsverkehre weiter zu reduzieren. Es wird empfohlen, weitere Maßnahmen dieser Art auch auf dem Nordabschnitt der Weilerstraße zu ergreifen. In der Summe wird sich dies auch positiv auf die Verkehrsbelastungssituation der Heesenstraße und auf die Verkehrsabwicklung im Knoten mit der Knechtstedener Straße auswirken (deutlicher Abbau der Rückstauungen, Vermeidung der Umfahrung dieses Knotens).

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

- **Verkehrssituation Haberlandstraße**

  Der großzügig ausgebaute Streckenzug der Haberlandstraße weist Verkehrsbelastungen auf, die zwischen 6.000 und 7.000 Kfz/T u. Q. gelegen sind. Auf seinem Streckenabschnitt nördlich der Robert-Koch-Straße bestimmen die Randnutzungen Wohnen, südlich die Randnutzungen Schulen/Freizeiteinrichtungen das Straßenbild.

  Überlegenswert wäre es, mittelfristig die beiden signalisierten **Knotenpunkte mit der Robert-Koch-Straße und der Zonser Straße** zu Kreisverkehrsplätzen umzubauen.
  Erwartete Effekte:
  - Reduzierung der Geschwindigkeit
  - Verstetigung des Verkehrsaufkommens in den Schwachlastzeiten
  - Verminderung des Widerstandes in den Knotenpunkten und dadurch Vermeidung eines Ausweichens von Verkehren auf untergeordnete Wohnstraßen.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

- **Verkehrssituation Top-West**

  Innerhalb des Gewerbeparkes TOP-West hat der **Knoten Lübecker Straße/ Mathias-Giesen-Straße/ HIT- Gelände** (s. Bilder 6 u. 7) die stärkste Verkehrsbelastung zu bewältigen. Allerdings ist er auch großzügig ausgebaut und als durchaus leistungsfähig zu betrachten.

  Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden trotzdem Forderungen nach **Bau eines freien Rechtsabbiegers von der Mathias-Giesen-Straße in Richtung Lübecker Straße Nord** (L280) gestellt. Hier kommt es bisweilen nachmittags auf der Mathias-Giesen-Straße zu Rückstauungen von 1-2 Ampelumläufen.

  Eine solche bauliche Maßnahme wäre aufgrund vorhandener Erweiterungsflächen zwar möglich, sie würde jedoch den hier ebenfalls stark auftretenden Fußgänger- und Radverkehr beeinträchtigen. Daher sollte zunächst abgewartet werden, ob sich nicht positive Verkehrsverlagerungen durch die Teilverlegung der AS Dormagen oder die Ertüchtigung des Knotenpunktes Lübecker Straße/Kieler Straße ergeben und somit eine **Grünzeitverlängerung** für den Rechtseinbieger aus der Mathias-Giesen-Straße ermöglicht würde.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

Bild 6

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

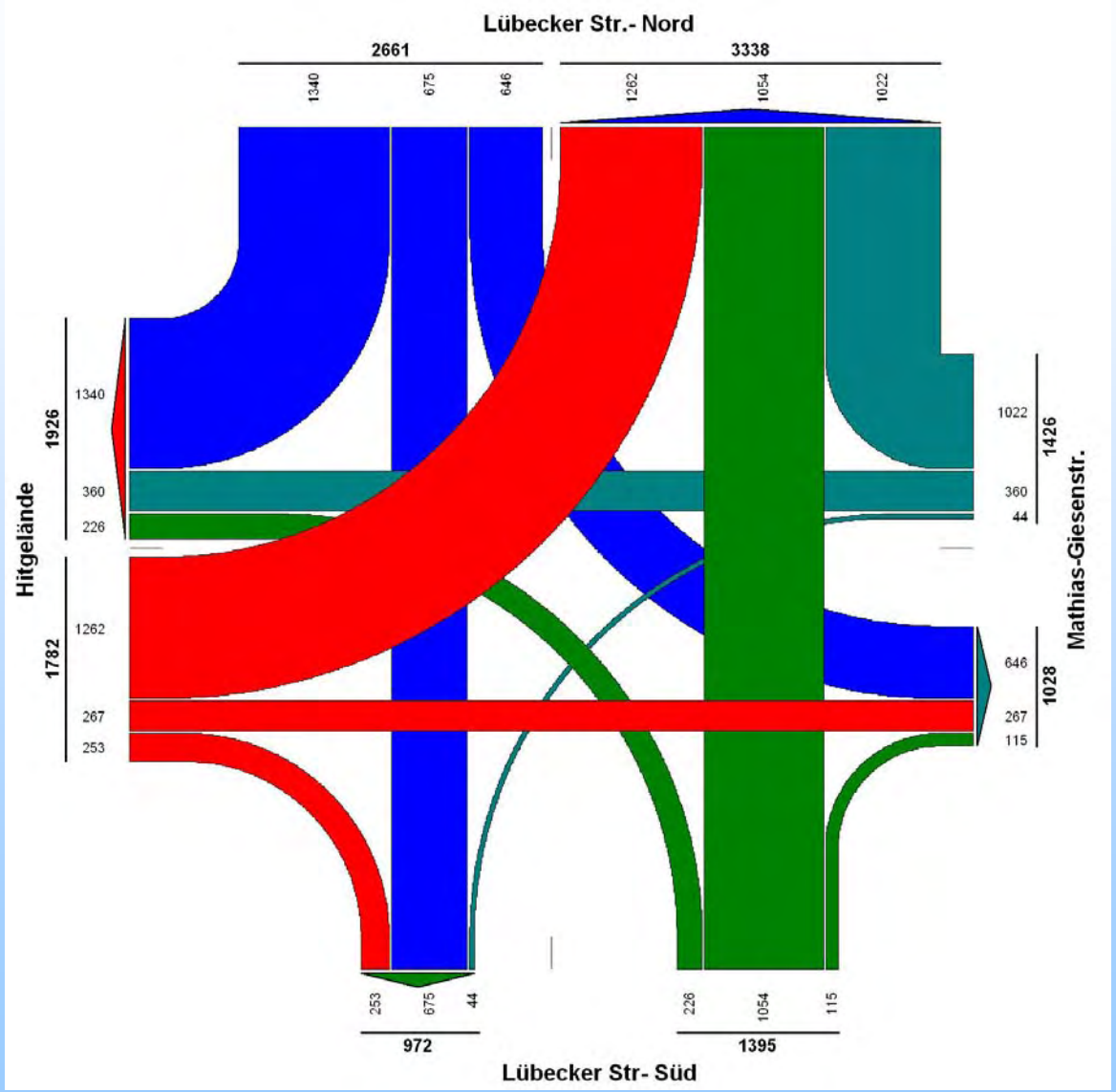


Bild 7

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

Der **Knoten Lübecker Straße/Kieler Straße** (s. Bild 8) ist heute aus den Nebenrichtungen der Kieler Straße **schlecht zu queren**. Dies wird sich vor dem Hintergrund jüngster Gewerbeansiedlungen an der Kieler Straße (Möbel- und Getränkemarkt) noch verschärfen.

Von der südlichen Lübecker Straße kommend fehlt eine **Linksabbiegespur** in die Kieler Straße (starke Frequentierung in Richtung Baumarkt bzw. hintere Zufahrt HIT-Markt). Daher wird seitens der Stadt eine **Signalisierung** des Knotens erwogen. Eine im Herbst 2009 vorgesehene Verkehrszählung soll hierzu eine Entscheidungshilfe geben.

- **Anschluss Gewerbegebiet Roseller Straße an die K12** (s. Bild 9)

  Das Planungsrecht für diese Maßnahme ist bereits vorhanden. Der Anschlussknoten wird als Vollknoten mit Linksabbiegespur auf der K12 und LSA ausgebaut.

  Nach erfolgtem Anschluss des Gewerbegebietes an die K12 wird eine **Abbindung der Roseller Straße von der Zonser Straße** empfohlen (mit eventueller Öffnung für Busverkehr über versenkbare Poller).

  Die Einrichtung einer Haltestelle im Gewerbegebiet wird empfohlen.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

Bild 8

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

Bild 9

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

- **Verkehrssituation Knoten B9/Zonser Straße (s. Bild 10)**

  Im Zusammenhang mit dem Anschluss der Roseller Straße an die K12 sollte das **Linksabbiegen aus der Zonser Straße auf die B9 untersagt werden** (ein derzeit äußerst gefährliches Unterfangen).

  Zudem sollte ein **Lkw-Verbot auf der Zonser Straße** angeordnet werden (für Fahrzeuge > 3,5 t, außer Linienbus).

  Die vorgeschlagenen Maßnahmen erleichtern und verbessern gleichzeitig die Situation des Fußgänger- und Radverkehrs beim Queren der B9 und der Zonser Straße.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

Bild 10

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

- **Verkehrssituation Wiesenstraße**

  Von einer Aufhebung der derzeitigen Sperrung der Wiesenstraße (mittels Vz. 250 StVO), wie in den Bürgerversammlungen vereinzelt gefordert, ist aus Gutachtersicht dringend abzuraten. Hierfür liegen folgende Gründe vor:

  - Bei einer Öffnung der Wiesenstraße für den MIV ist mit Wiederauftreten größerer **Durchgangsverkehrsmengen** zu rechnen. Dies ist mit der Funktion des nachfolgenden Rheinfelder Straßennetzes (flächendeckende Tempo 30 - Zone) sowie dem baulichen Zustand der Wiesenstraße nicht zu vereinbaren.
  - Die Wiesenstraße sollte vielmehr dem **Rad- und Fußgängerverkehr vorbehalten** bleiben und in das Wegenetz der **Naherholung** einbezogen werden.
  - Entsprechend der heute bereits vorherrschenden Verkehrsart sollte sie dabei als **Fahrradstraße** (nach dem Muster der ‚alten Aldenhoven Straße') ausgewiesen werden.
  - Die **Sperrung** der Wiesenstraße ist **baulich auszuführen**, um den heute bereits in starkem Umfang vorhandenen Schleichverkehr auszuschließen.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

- **Knotenpunkt Walhovener Straße/B9 (s. Bilder 11 u. 12)**
  - Vornehmlich morgens bilden sich auf der Walhovener Straße größere Rückstauungen bei der Ausfahrt aus Rheinfeld.
    Möglichkeiten zur Abhilfe böte mittelfristig der **Bau einer freien Rechtsabbiegespur**. Vor der Ergreifung dieser aufwändigen und u. U. für Rad- und Fußgängerverkehr nachteiligen Maßnahme sollte jedoch zunächst mit dem Landesbetrieb über Möglichkeiten einer verbesserten Signalisierung diskutiert werden.
  - Zur Verbesserung der **Radverkehrsführung auf der Walhovener Straße** (insbesondere im betrachteten Knoten und seinem unmittelbaren Umfeld bestehen Konflikte zwischen abbiegenden Kfz–Strömen und dem geradeaus fahrenden Radverkehr) ist von den Technischen Betrieben Dormagen ein separates Gutachten in Auftrag gegeben worden.
    Den dort vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen (u. a. Neubau eines Fahrradstreifens und von Querungshilfen) hat der Planungs- und Umweltausschuss bereits im Frühjahr 2009 zugestimmt. Eine kurzfristige Ausführung wird empfohlen.
  - Zur Erhöhung des Komforts für den **Fußgängerverkehr** (z.B. für die Wegebeziehung P Schützenplatz – Fußgängerzone) sollte die Möglichkeit einer Grünzeitverlängerung für die Querung der Knotenzufahrt B9/Nord überprüft werden.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

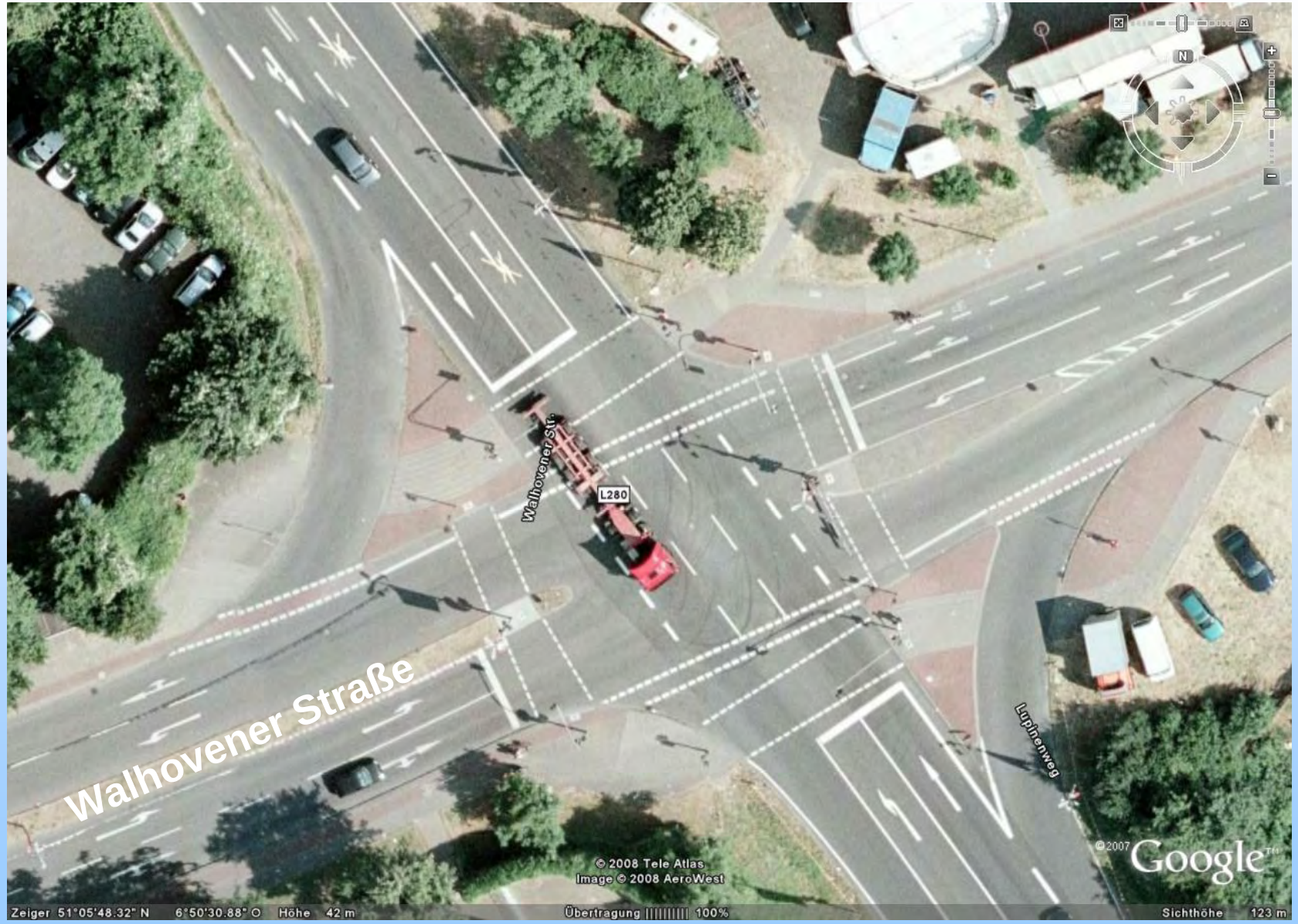
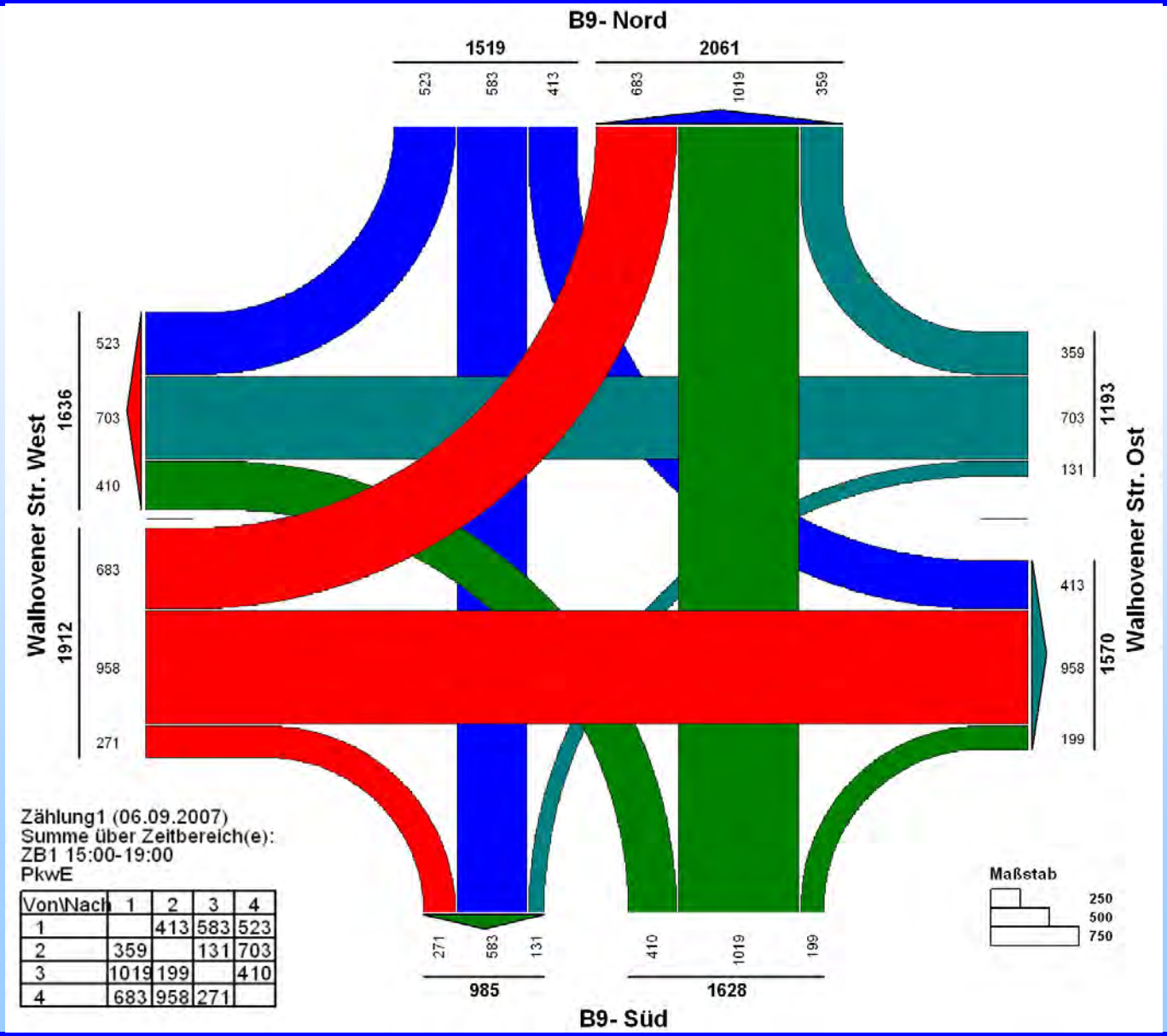


Bild 11

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion



Zählung1 (06.09.2007)
Summe über Zeitbereich(e):
ZB1 15:00-19:00
PkwE

Von\Nach	1	2	3	4
1		413	583	523
2	359		131	703
3	1019	199		410
4	683	958	271	

Bild 12

Teilbereich Hackenbroich/Delhoven

- **Verkehrssituation Dr.-Geldmacher-Straße**

  Die Dr.-Geldmacher-Straße weist Verkehrsbelastungen von ca. 7.500 Kfz/T u. Q nördlich und ca. 6.000 Kfz/T u. Q südlich des Kreiskrankenhauses auf. Durch eine ‘Nachrüstung‘ des Streckenzuges mit Querungshilfen an den wesentlichen Stellen und Markieren von Parkstreifen wurde Fußgängern und Radfahrern inzwischen ein sicheres Queren der Fahrbahn ermöglicht.

  Begleitend hierzu wird empfohlen, **Radarmessungen durchzuführen**, um die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeiten (vor allem im 30er-Bereich) durchzusetzen.

  Auch auf der **K18** sollte die Einhaltung der dort zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h kontrolliert werden.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

- **Verkehrssituation an der L280 in Delhoven**

  Die Kfz- Belastungen liegen zwischen ca. 10.000 und 13.500 Kfz/T u. Q.

  Der Lkw- Anteil beträgt 10-12,5 % (= ca. 1.300 Lkw/T u. Q, davon ca. 90 % Schwerlastverkehr).

  Merkmale der L280:
  - hervorragender Ausbau
  - oftmals überhöhte Geschwindigkeit
  - Durch das hohe Lkw-Aufkommen herrschen große Lärmbeeinträchtigungen. Die Aufenthalts- und Wohnqualität ist nachhaltig gestört.

  Seitens der Bevölkerung und der Dormagener Kommunalpolitik wird mit Nachdruck der **Bau einer Ortsumgehungsstraße** gefordert. Zu deren **Realisierungschancen sowie einem eventuellen Zeithorizont** liegen folgende **Aussagen des Landesbetriebes Straßen NRW** in Mönchengladbach vor :

  - Die L280n ist nicht im Landesbedarfsplan
  - Der nächste Landesbedarfsplan wird wahrscheinlich erst in ca. 10 Jahren aufgestellt
  - Sollte die L280n dann der Bedarfsstufe I (vordringlicher Bedarf) zugeordnet werden, ist realistisch von einer Realisierungsdauer von mindestens 15 Jahren auszugehen

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

Anmerkung: Pro Jahr wird durchschnittlich ein Projekt/Maßnahme hochgestuft. Jedoch liegen die Anforderungen bei der Auswahl des Projektes extrem hoch; es gilt zu bedenken, dass selbst Maßnahmen mit einer Verkehrsbelastung von knapp 20.000 Kfz/T u. Q bei eng anliegender, dichter und mehretagiger Bebauung den Sprung in die Realisierungsstufe I nicht geschafft haben.

Eine Alternativüberlegung, die Geschwindigkeit durch eine entsprechende **Signalschaltung ('Grüne Welle' bei 30 km/ h)** zu reduzieren und dadurch auch die Lärmbeeinträchtigungen zu mindern (eine Reduzierung von 30 → 50 km/ h entspricht fast einer Halbierung der Kfz-Belastung) fand bei bisherigen Gesprächen mit dem Landesbetrieb keine Zustimmung.

Der eventuelle **Verlauf einer Umgehungsstraße** ist im nachfolgenden Bild 13 skizziert (Entwicklung aus dem Knoten der L280 mit der Geo-Park-Zufahrt im Osten und Einmündung in die L36 im Westen, nördlich der Pletschbachaue).

Dabei wären **Sicherungsmaßnahmen im Bereich der Einfahrt Kloster Knechtsteden/ Norbert-Gymnasium** und eine Umgestaltung des Knotens L280/L36 einzuplanen.

Unter derzeitigen Bedingungen wäre die kurz- bis mittelfristige Realisierung einer solchen Straße nur bei wesentlicher Kostenbeteiligung der Stadt denkbar.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

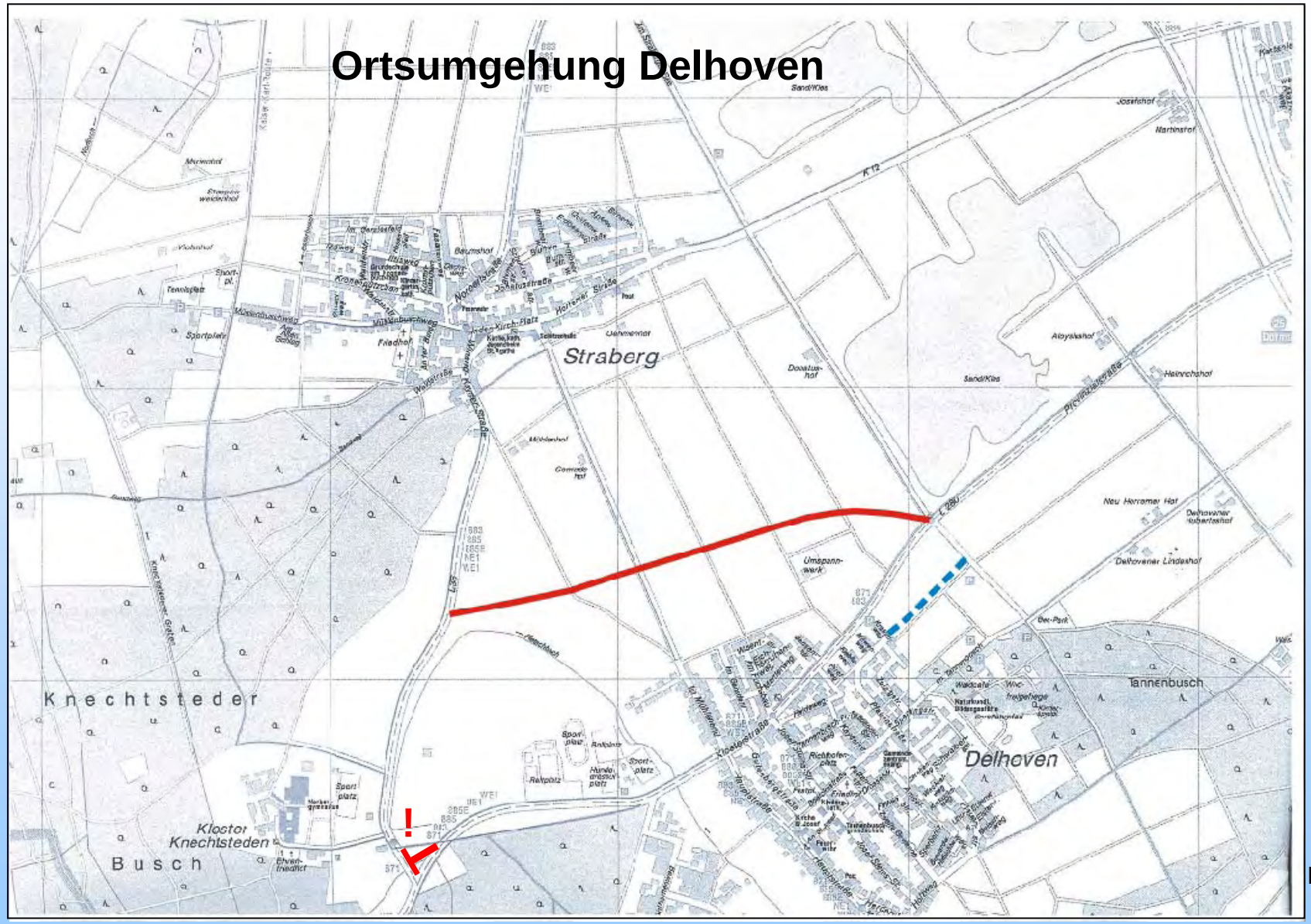


Bild 13

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

- **Verkehrssituation Josef-Steins-Straße**
  - Die Verkehrsbelastung beträgt bis ca. 4.400 Kfz/T u. Q;
  - Der Lkw- Anteil beträgt ca. 4,3 % (= 190 Lkw-WTV);
    (Verkehrsregelung: Lkw < 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht, Anlieger frei)
  - Tempo 30 - Zone

  Über die Josef-Steins-Straße wird das gesamte östliche, sich bis zum Tannenbusch hin erstreckende Wohngebiet Delhovens erschlossen. Dies führt zu einer deutlichen **Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität** in der Josef-Steins-Straße.

  Eine **Zweitanbindung über die Pfauenstraße/Geo-Park-Anbindung an die L280** (s. Bild 13) würde nicht nur die Josef-Steins-Straße entlasten, sondern auch den östlichen Teil der Ortsdurchfahrt der L280, da zahlreiche Delhovener Verkehre nach Osten (Stadtzentrum, BAB) orientiert sind. Dies hätte im Gegenzug auch eine entsprechende Verkehrszunahme auf der Pfauenstraße zur Folge (Aufgabenteilung).

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

- **Bau einer Querungshilfe auf der L280, Höhe Geo-Park**

  Zur Sicherung der wichtigen Fuß-/Radwegachse, die für Freizeitverkehre eine hervorragende Verbindung zwischen Hackenbroich und Nievenheim (über Tannenbusch, Freibad, Bezirkssportanlage) darstellt, ist eine **Querungshilfe** über die mit hohen Geschwindigkeiten befahrene L280 erforderlich.

  Auch für die **Querungen dieser Freizeitachse mit der K12 (Horremer Straße) und der L36 (Straberger Weg)** sind Querungshilfen vorzusehen.

Teilbereich Nievenheim/ Ückerath, Delrath/ St. Peter, Straberg, Gohr

- **Verkehrliche Auswirkungen der neuen Anschlussstelle „Delrath“ (A57)**

  Erwartete Effekte:

  - Entlastung der beiden benachbarten BAB- Anschlussstellen an die A57 in Dormagen und Uedesheim
  - Entlastung der Hauptverkehrsachsen, die als Zubringer zu den beiden benachbarten Anschlussstellen fungieren, wie z.B. die L380 und die B9
  - Aufnahme der Verkehre, insbesondere der Schwerverkehre, aus den der neuen AS-Stelle benachbarten Gewerbegebieten (Delrath, St. Peter, Neuss-Süd)

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

- **Verkehrssituation L380 Neusser Straße**

  Verkehrsbelastung:
  - ca. 10.000 bis 11.000 Kfz/T u. Q zwischen St.-André-Straße und Am Hahnen
  - ca. 17.000 bis 18.000 Kfz/T u. Q zwischen St.-André-Straße und Straberger Weg (L36)
  - ca. 16.000 Kfz/T u. Q im Bereich der Einmündung Kohnacker

  Abschnitt L380, südlich St.-André-Straße

  Während der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit treten täglich **größere Rückstauungen** auf dem südlich der St.-André-Straße gelegenen Abschnitt auf (s. Bild 14). Dies ist mit **erheblichen Beeinträchtigungen der Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität** verbunden. In zentralen Abschnitten **fehlen Radverkehrs-anlagen**. Da solche aufgrund der engen Örtlichkeit auch nicht zu realisieren sind, ist ein Ausweichen auf auszuschildernde Alternativstrecken zu empfehlen. Für den Fußgängerverkehr ist das Queren der L380 stark erschwert.

Neusser Straße (L 380): Blick nach Süden

Bild 14

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

Erforderliche Maßnahmen zur Herstellung der Verkehrssicherheit:

Knoten L380/ Kohnacker

- Bau einer Linksabbiegespur auf der L380
- Signalisierung des Knotens
  (eine Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Knotens erbrachte für den Linkseinbiegestrom der Straße ‘Kohnacker‘ die Qualitätsstufe E!)

Knoten L380/ L36 (Straberger Weg)

- Bau einer kurzen Linksabbiegespur auf der L380 und Signalisierung des Knotens (eine Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Knotens erbrachte für den Linksein-biegestrom der Straße ‘Straberger Weg‘ die Qualitätsstufe E!)
- oder **Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz**
  Dies wäre die zu bevorzugende Lösung, da damit gleichzeitig die Geschwindigkeit im Ortseingangsbereich reduziert werden kann und die Tankstelle konfliktfrei angebunden werden könnte. Die Machbarkeit ist in einem Sondergutachten nachgewiesen worden.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

Abschnitt L380, nördlich St.-André-Straße

Obwohl durch den Neubau der AS Delrath eine Verkehrsentlastung auf der Neusser Straße erwartet wird, ist es wünschenswert, in Höhe des Friedhofs eine **Querungshilfe für Fußgänger einzurichten**.

Zur Entlastung des Knotenpunktes L380/St. André-Straße/ Bismarckstraße (s. Knotenbelastungsplan Bild 15) und der Bismarckstraße West wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung der **Neubau einer städtischen Entlastungsstraße** angeregt. Diese sollte ihren Ausgangspunkt am Knoten L380/Kohnacker haben und über die Straßen Kohnacker und Marie-Schlei-Straße geführt in die Bismarckstraße einmünden (s. Bild 16).

Wie aus dem Knotenstromplan (s. Bild 15) ableitbar ist, weist die Süd-Ost- / Ost-Süd-Übereckbeziehung eine Verkehrsmenge von ca. 4.500 Kfz/T u. Q auf, die zu einem Teil (reduziert um z.B. Verkehre aus dem Straberger Weg) verlagerbar wäre.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

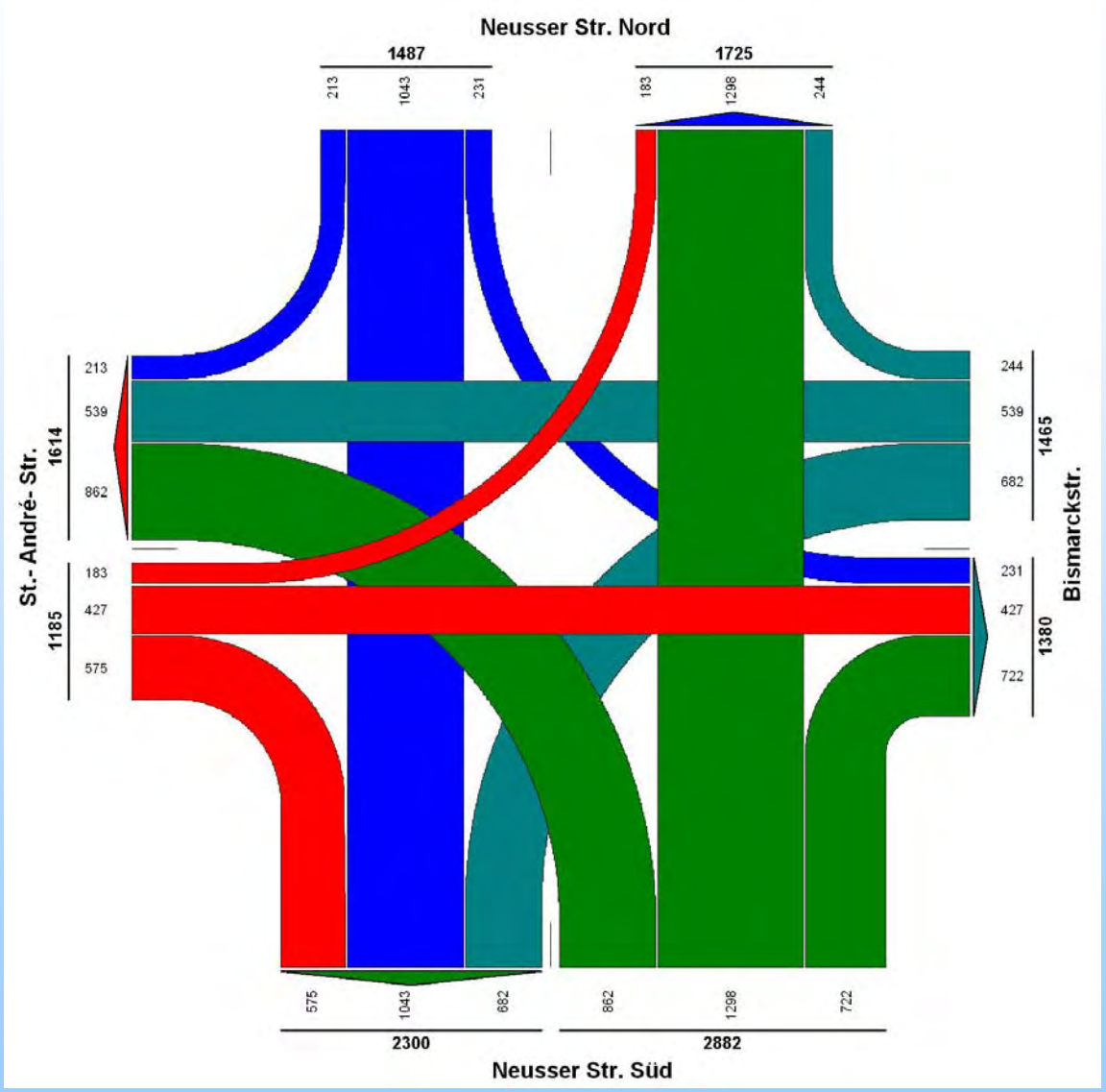


Bild 15

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

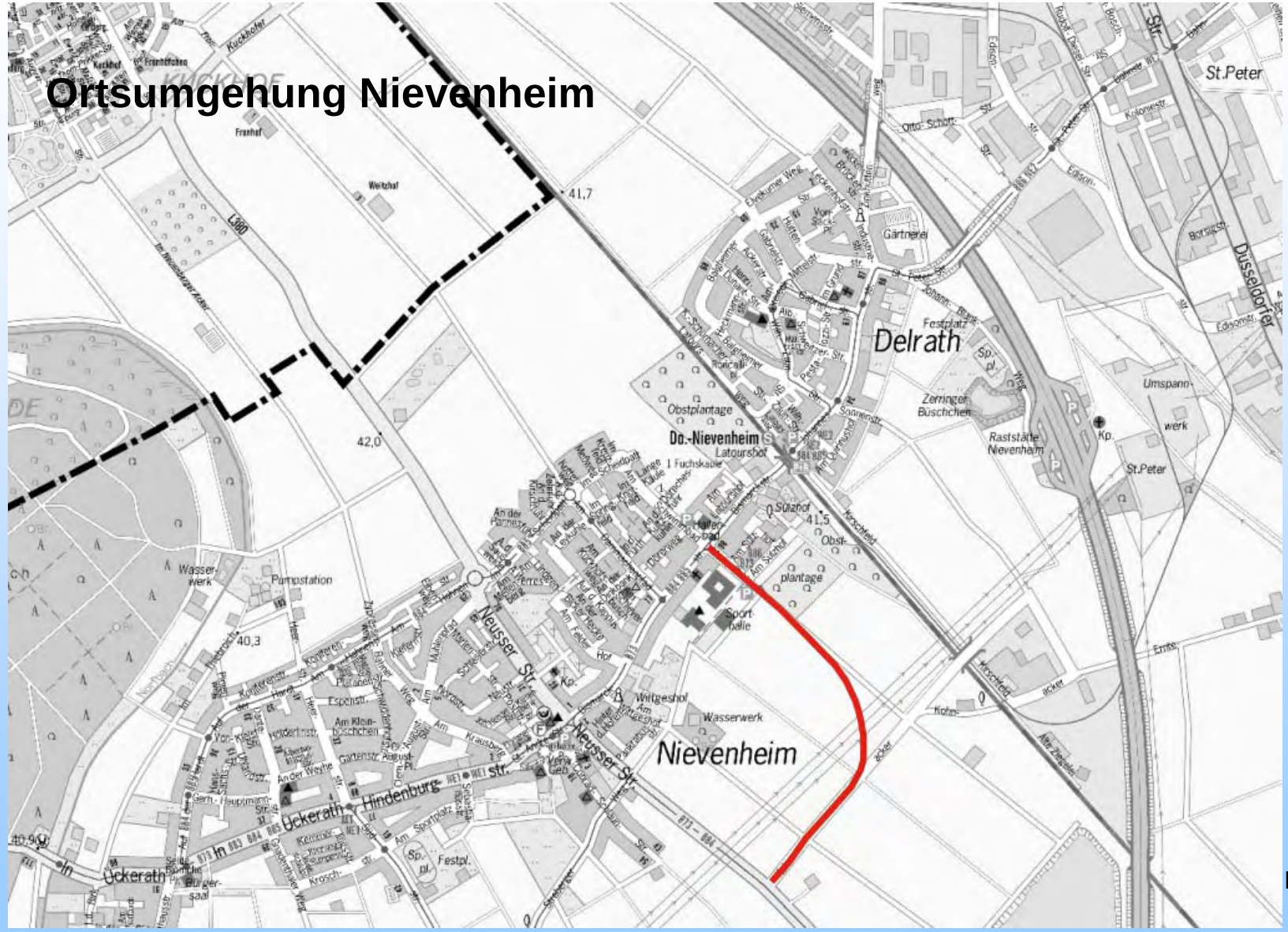


Bild 16

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

Den positiven Wirkungen der diskutierten Umgehung auf dem südlich der St.-André-Straße gelegenen Abschnitt der L380 und auf der Bismarckstraße stehen jedoch nachteilig gegenüber die Inanspruchnahme der Marie-Schlei-Straße mit ihrer sensiblen Straßenrandnutzung ‘Gesamtschule‘ sowie die Durchschneidung eines Raumes, der zumindest in Teilbereichen der Naherholung dient.

In der politischen Diskussion hat sich herausgestellt, dass eine solche Trasse zur Zeit nicht erwünscht ist.

Daher soll eine **weiträumigere Umgehung** auf ihre verkehrliche Wirkung hin überprüft werden. Eine entsprechende Trasse könnte über die Straße ‚Kohnacker‘ und den heutigen Wirtschaftsweg Ernteweg weiter zur Edisonstraße und damit **in Richtung B9** verlaufen. Dieser Verlauf wird im Rahmen des „Prognose-Planfalles“ (s. S.98, 101) weiter untersucht.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

- **Verkehrssituation Straßenzug „L35“ In Ückerath/ Hindenburgstraße/St. André-Straße Bismarckstraße/Johannesstraße**

  Belastungssituation:

  - Westlich der L380 weist die L35 Belastungen zwischen ca. 6.500 und 9.500 Kfz/T u. Q auf, wobei die Maximalbelastungen auf dem gut ausgebauten Abschnitt der St.-André-Straße auftreten
  - Östlich der L380 verzeichnet die Bismarckstraße Belastungen zwischen ca. 8.500 und knapp 10.000 Kfz/T u. Q . Die nachfolgende Johannesstraße ist mit knapp 7.000 Kfz/ T u. Q belastet.

  Negative Beobachtungen hinsichtlich eines stockenden Verkehrsflusses wurden auf dem betrachteten Streckenzug lediglich im Bereich der Straße ‘In Ückerath‘ gemacht. Hier führte ein **ungeordnetes Abstellen von Fahrzeugen** am Fahrbahnrand zu Behinderungen, insbesondere auch des Busverkehrs.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

Eine **Markierung von Stellplätzen**, bei der ausreichende Ausweichflächen für den fließenden Verkehr bei Begegnungsfall breiterer Fahrzeuge berücksichtigt werden, könnte hier Abhilfe schaffen.

Weiterhin sind auf der L35 **Querungshilfen** im Zuge einmündender oder querender Straßen (s. Gestaltungsvorschlag von IVV/ VSU aus dem Jahre 1996) wünschens-wert.

Auf dem Straßenzug **Bismarckstraße/Johannesstraße** wurden keine Auffälligkeiten registriert (abgesehen von diversen ‘wild‘ abgestellten Fahrrädern im Bereich Bahnhof Nievenheim). Mit Beseitigung des niveaugleichen Bahnübergangs und der hierdurch ermöglichten Verstetigung des Verkehrsflusses hat sich die Verkehrssituation enorm verbessert.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

- **Delrath und der neue A57- Anschluss**

Um eine Zunahme des Verkehrs auf der derzeit mit ca. 4.000 Kfz/T u. Q belasteten Industriestraße (Wohngebiet, Tempo 30 – Zone) infolge ihrer günstigen Lage zur neuen Anschlussstelle zu verhindern, wird vorgeschlagen, den **Zinkhüttenweg im Bereich der Brücke zu sperren**.

Mit der St.-Peter-Straße und der Edisonstraße stehen weitgehend anbaufreie bzw. mit relativ unempfindlicher Randnutzung behaftete Straßen als Alternativen zur Verfügung.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

- **Verkehrssituation L36, OD Straberg**

  Die Verkehrsbelastungen auf dem Streckenzug Norbertstraße/Winand-Kayser-Straße betragen zwischen ca. 3.000 und 3.500 Kfz/T u. Q bei Lkw-Anteilen zwischen 4 u. 5%.

  Innerhalb der engen Ortsdurchfahrt mit tw. sehr schmalen Gehwegbereichen wäre eine **Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h** wünschenswert. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW steht einer solchen Maßnahme auf seinen Straßen jedoch generell ablehnend gegenüber. Eine Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit wird für die L36 jedoch weiterhin empfohlen.

  Des weiteren sollte kurzfristig eine gefährliche **Engstelle für Fußgänger** an der Norbert-straße (s. Bild 17) beseitigt werden.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

Bild 17

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

- **Verkehrssituation K12, OD Straberg**

  Verkehrsbelastungen:
  - westlich der Einmündung ‘Donatusstraße‘ <3.000 Kfz/T u. Q bei ca. 4% Lkw- Anteil (s. Bild 18)
  - östlich der Einmündung ‘Donatusstraße‘ ca. 3.500 Kfz/T u. Q bei < 4% Lkw- Anteil

  Insgesamt ist dies ein für eine klassifizierte Straße (Kreisstraße) **geringes und damit akzeptables Verkehrsaufkommen**, welches Verkehrsverlagerungen auf Parallelstraßen nicht erforderlich macht.

  Zum **Lkw-Verkehrsaufkommen** ist anzumerken, dass nachmittags (15 – 19 Uhr) insgesamt lediglich 20 schwere Fahrzeuge (inkl. Bus) registriert wurden.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

Bild 18

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

Dennoch gibt es auf der K12 Horremer Straße einige **Auffälligkeiten**:

(1) Dicht gestaffeltes Längsparken auf der Nordseite der Fahrbahn führt in den Verkehrsspitzenzeiten zur **Behinderung des ‚Fließenden Verkehrs'.**

Mögliche Maßnahme:

- Schaffung größerer Ausweichflächen für den fließenden Verkehr. Dies soll durch Bau einer kleinen Stellplatzanlage am östlichen Ortseingang für ca. 12 Fahrzeuge, die nicht nur entfallende Stellplätze kompensiert, sondern ein leichtes Zusatzangebot an Stellplätzen anbietet, erreicht werden.

(2) Der großzügig zur Verfügung stehende Verkehrsraum für den Kfz-Verkehr im Bereich des Linden-Kirch-Platzes verleitet zu **überhöhten Geschwindigkeiten** (s. Bild 18).

Mögliche Maßnahme:

- Reduzierung der Fahrbahnfläche, z.B. durch Angebot zusätzlicher Parkstände, die durch transportable Straßenmöblierung gefasst sind (Rückbau).

- Überprüfung, ob der Knoten K12/Schützenstraße als Minikreisverkehrsplatz ausgebaut werden kann (erforderliches Raumangebot ist vorhanden).

(

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

3) Trotz einer zwischen den Rheinischen Kiesbetrieben und der Stadt bestehenden Vereinbarung, welche die **Benutzung der OD durch Kieslaster** bei Androhung einer Konventionalstrafe untersagt, wurden Kieslaster während der Ortsbesichtigungen in Straberg angetroffen…

Mögliche Maßnahme:

- Kontrolle
- Die Bestrebungen der Dormagener Verwaltung, diese durch entsprechende Vereinbarungen mit den Kieswerksbetreibern aus Straberg herauszuhalten, sollten weiter fortgesetzt werden

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

- **Verkehrssituation auf der B477 in Gohr**

  Verkehrsbelastungen in der Ortsdurchfahrt:
  < 5.500 Kfz/T u. Q, ca. 1.000 Lkw/T u. Q (= 18 %)

  Aufgrund des **hohen Lkw- Verkehrsanteils** treten verstärkt **Lärmbeeinträchtigungen** auf. Häufig ist auch eine **überhöhte Geschwindigkeit** des Kfz-Verkehrs registrierbar.

  Wegen der für eine Bundesstraße geringen Verkehrsbelastung und einem dem entsprechend geringen Verlagerungspotential wird der Bau einer Ortsumgehung nicht förderungsfähig sein.

  Vorgeschlagene Maßnahmen:

  Bau von 2 Querungshilfen auf der B477 im Zuge der Straßen/Wegeverbindungen
  - Kirchplatz/Ramrather Weg
  - Am Kamp, Josef-Schwartz-Straße/Neukirchener Weg

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

Neben der **Erleichterung der Querung der B477 für Fußgänger und Radverkehre** (vornehmlich Freizeitverkehre, Verkehre der Naherholung) entsteht durch die baulichen Maßnahmen auf der B477 ein erhöhter Widerstand für den Kfz-Verkehr, welcher zu einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit führt.

- **Verkehrssituation L35/Josef-Schwartz-Straße**

  Enger Verkehrsraum; schmale Gehwege; dichte Bebauung

  Es ist wünschenswert, auch auf diesem Streckenabschnitt – wie auf der Karl-Küffler-Straße bereits vorhanden – die zulässige **Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs auf 30 km/h zu beschränken**.

Teilbereich Stürzelberg/ Zons

- **Ortsteilverbindungen Stürzelberg/Zons (Deichstraße, Schulstraße/Stürzelberger Str.)**

  Verkehrsbelastungen: Deichstraße :< 1.500 Kfz/T u. Q,
  Schulstraße/ Stürzelberger Straße < 2.000 Kfz/T u. Q

  Beide Straßenzüge weisen somit eine nur geringe Verkehrsbelastung auf. Eine **Sperrung der Deichstraße** (vom Deichverband zur Schonung des Deiches angeregt) würde zu einer deutlichen Erhöhung der Verkehrsbelastung des parallel geführten Streckenzuges führen und insbesondere im angebauten Bereich der Schulstraße eine spürbare Verschlechterung der Aufenthalts- und Wohnqualität gegenüber dem derzeitigen Zustand bedeuten.

  Die Einrichtung einer **Einbahnstraßenlösung** führt zwangsläufig zu deutlichen Umwegfahrten, unter denen auch z.B. die Brunnenstraße zu leiden hätte. Darüber hinaus ergibt sich zwangsläufig eine Richtungs-Splittung bei der Abwicklung des ÖPNV, die z.B. eine schlechtere Erreichbarkeit des Friedhofs mit sich brächte.

  → Ein **Festhalten an der heutigen Situation**, die eine gut funktionierende Aufgabenteilung der beiden betrachteten Straßenzüge beinhaltet, ist sinnvoll.

  Der außerörtliche Gehweg an der Stürzelberger Straße ist in einem sehr schlechten Zustand. Radverkehrsanlagen fehlen völlig. Angesichts der Bedeutung dieser Ortsteilverbindung sollte dringend ein **gemeinsamer Geh-/Radweg an die Stürzelberger Straße** angebaut werden.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

- **Verkehrssituation K12/ Aldenhovenstraße und Beurteilung von Netzergänzungen bzw. Entlastungsstraßen**

Verkehrsbelastungen der K12 in Zons:

- ca. 9.500 Kfz/T u. Q im weitgehend anbaufreien Bereich westlich der Wilhelm-Busch-Straße
- ca. 7.500 Kfz/T u. Q auf dem Abschnitt zwischen Wilhelm-Busch-Straße und Lessingstraße
- ca. 5.500 Kfz/T u. Q östlich der Lessingstraße
- nur geringe Lkw-Anteile von < 2 %.

In den angebauten Bereichen östlich der Wilhelm-Busch-Straße führen die o.g. Belastungen hinsichtlich ihrer Umfeldwirkung zu einer Beurteilung, die von einem „spürbar gestörten Wohnumfeld und leicht gestörter Aufenthaltsqualität“ ausgeht.

Der Schwellenwert, ab dem eine Entlastungsstraße dringend erforderlich wäre, ist jedoch keineswegs erreicht.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

Hinsichtlich der **Realisierungschancen von Umgehungs-/ Entlastungsstraßen** ist folgendes anzumerken:

Bei dem erfassten Verkehrsaufkommen handelt es sich i.W. – abgesehen vom Wochenend-Ausflugsverkehr – um „hausgemachte Ziel-/ Quellverkehre“.

Die aus dem angebauten Bereich der Aldenhovenstraße verlagerbare Verkehrsmenge entspricht nicht dem Potential, das erforderlich wäre, um den Neubau einer Umgehungsstraße förderungsfähig zu machen.

Zudem lassen die Zons umgebenen Naturschutzgebiete (Zonser Heide, alte Rheinschleife etc.) keinen Handlungsraum zu, eine Trasse zu finden, die aus ökologischer Sicht vertretbar wäre. Dies ist auch die Ansicht des Landesbetriebes Straßen NRW.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

- **Verkehrssituation Wiesenstraße (Zons)**

  Die Wiesenstraße ist in der Ortslage mit ca. 1.000 Kfz/T u. Q belastet und fungiert von Zonser Seite aus als Erschließungsstraße für die anliegenden Parkplätze. An gut besuchten Wochenenden können die Belastungen bis auf 1.500-2.000 Kfz/T u. Q anwachsen.

  Am 1. Januar 2009 wurde der Busverkehr auf der Wiesenstraße eingestellt.

  Von den Anwohnern der Wiesenstraße wird häufig die Forderung nach **Bau einer weiteren Anbindungsstraße zu den nachfolgenden Parkplätzen** gestellt. Da die Verbindung über den 'Grüner Weg' nicht in der Lage ist, zusätzliche Verkehre aufzunehmen und auf Zonser Gebiet aus ökologischen Gründen keine Realisierungschance für den Bau einer solchen alternativen Erschließungsstraße gegeben ist, kann die Belastung der Wiesenstraße nicht reduziert werden.

  Um eine verträgliche Verkehrsabwicklung zu erreichen, wird vorgeschlagen, die Wiesenstraße im Bereich zwischen Anschluss Aldenhovenstraße und dem Anschluss Groß-Parkplatz als **Mischfläche** auszubauen, auf der im **'Verkehrsberuhigten Bereich' (Beschilderung VZ 325/326 StVO)** die Fußgänger- und Radverkehre Vorrechte gegenüber dem Kfz-Verkehr genießen.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

- **Verkehrssituation Knotenpunkt B9/K12**

  Vornehmlich morgens an Werktagen und spätnachmittags an den Wochenenden bilden sich größere Rückstauungen bei der Ausfahrt aus Zons auf der K12 („Aldenhoven-straße“). Der Verkehrsknoten (s. Bild 19) besitzt ein veraltetes, nicht verkehrsabhängig gesteuertes Signalisierungsprogramm. Die Problematik ist dem Landesbetrieb Straßenbau NRW bekannt.

  In der Bürgerbeteiligung wurde der Vorschlag geäußert, eine „freie Rechtsabbiegerspur“, von Zons kommend zur B9 Richtung Nord, anzubauen. Dies könnte den Abfluss der Verkehre in die wichtige Fahrtrichtung Neuss/Düsseldorf sicherlich verbessern.

  Vor der Ergreifung dieser aufwändigen und u. U. für den querenden Rad- und Fußgänger-verkehr nachteiligen Maßnahme sollte jedoch zunächst mit dem Landesbetrieb über Möglichkeiten einer verbesserten **verkehrsabhängigen Signalisierung** diskutiert werden.

  Ca. 400 m östlich des Knotenpunktes mit der B9 quert die wichtige **Radverkehrsachse „Rochusweg“** die hier stark und schnell befahrene K12. Zu deren Sicherung ist dringend der **Bau einer Querungshilfe (Mittelinsel)** anzuraten.

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

Bild 19

3. Analyseergebnisse und (erste) Maßnahmendiskussion

- **Parkkonzeption Zons (Info-Vorlage Nr. 7/2075)**

  Im Mai 2008 wurde den Zonser Bürgern im Rahmen einer Informationsveranstaltung die Ergebnisse einer Parkraumuntersuchung in Zons für die Wochenendsituation und ein diesbezüglich entwickeltes Parkraumkonzept vorgestellt.

  Das Konzept sah i.W. die Einrichtung eines dynamischen Parkleitsystems und von Parkzonen für Anwohner in den Wohnbereichen von Zons vor. Ziel war eine wirksame Verdrängung des häufig beklagten Parksuchverkehrs von auswärtigen Besuchern aus den Wohnbereichen.

  Die Ausweisung von Anwohnerparkzonen wurde in einem förmlichen Anhörungsverfahren im Sommer 2008 von einer deutlichen Mehrheit der betroffenen Anwohner abgelehnt. Zunächst soll die Entwicklung nach Inbetriebnahme des neuen Großparkplatzes an der Wiesenstraße abgewartet werden. Sollte hierdurch keine Entlastung der Wohngebiete eintreten, kann die o. g. Konzeption bei Bedarf nochmals zur Diskussion gestellt werden.

Rechnerische Ermittlung der gegenwärtigen Verkehrsbelastung (Analyse-Null-Fall)

Unter Nutzung der regionalen Verflechtungen aus der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) und Einarbeitung der städtischen Verkehre, die sich aus den speziellen Strukturvorgaben der Stadt ableiten, sowie des aktuellen Verkehrsnetzes der Stadt und ihres Umfeldes mit seiner Typisierung wurde in dem sog. **Analyse-Null-Fall das gegenwärtige Verkehrsbild modellhaft reproduziert**. Angewandt wurde dabei ein in zahlreichen klein- wie auch großräumigen Untersuchungen bewährtes Verkehrssimulationsmodell. Die Verkehrsbelastungen werden dabei als querschnittsbezogene Streckenbelastungen in der Dimension [Kfz/Tag und Querschnitt] angegeben.

Das Modell wurde i. W. an den Ergebnissen der umfangreichen Verkehrserhebungen vom Herbst 2007 geeicht. Es wurde dabei solange einem iterativen Eichungsprozess unterzogen, bis die modellhaft ermittelten Belastungszahlen sich mit den vorgegebenen und als plausibel betrachteten Zählwerten größenordnungsmäßig deckten. Damit ist gleichzeitig die Basis für die Berechnung und Wirkungsnachweise zukünftiger Netzfälle (wie Prognose-Null-Plus-Fall oder Prognose-Planfall) gegeben.

Die **Ergebnisse des Analyse-Null-Rechenfalles** zeigt Abb. 14 (s. Anhang).

Prognosebetrachtungen für den Zeithorizont 2025

A) Prognose-Null-Plus-Fall

bezieht über das derzeitige Straßennetz hinaus zukünftige Verkehrsinfrastruktur-planungen, die bereits (quasi) bau-/planungsrechtlich abgesichert sind, mit ein (daher die Bezeichnung: „Plus“).

B) Prognose-Planfall

überprüft darüber hinaus weitere Planungsabsichten/-ideen auf ihre verkehrliche Wirkung

4.1 Grundsätzliche Annahmen zur Verkehrsentwicklung

Strukturdaten

Leider liegen bis zum jetzigen Zeitpunkt keine gesicherten Aussagen zur Gesamt-**Bevölkerungsentwicklung** in Dormagen vor. Die natürliche Bevölkerungsentwicklung (Geburten/Sterbefälle) bis 2025 zeigt sich degressiv und liegt bei ca. – 8 %.

Über Zu-/Abwanderungen kann keine Aussage getroffen werden.

→ Für die Verkehrsentwicklung ist angenommen worden, dass das **Verkehrsaufkommen in Dormagen ohne Einbeziehung der o. g. speziellen Entwicklungen trotz eventuellen Bevölkerungsrückgangs stagniert**. Hierbei wird der allgemeine Trend weiterer Steigerungen der Motorisierung und der Mobilität bei sich verändernder Altersstruktur sowie Zunahme der Single-Haushalte (Allgemeinentwicklung) berücksichtigt.
Die oben angeführten Planungsabsichten führen jedoch vereinzelt zu erheblichen Verkehrszuwächsen, die den derzeitigen Verkehrsbelastungen überlagert werden.

4.2.1 Berücksichtigte Planungsmaßnahmen außerhalb Dormagens

A) Prognose-Null-Plus-Fall

- **Neusser Süden**
  - Wohngebiet Allerheiligen-Ost mit 1.500 Einwohnern (E)
  - Baumarkt BAUHAUS mit Gartenmarkt und Drive-In-Fläche; 420 Stellplätze
  - Logistik-Zentrum an Tucherstr. (K30)
- **Köln/Rommerskirchen/Bergheim**
  - REWE-Verteilzentrum (Köln-Langel)
  - IKEA (Ossendorf)
  - Biogasanlage (Worringen)
  - Ortsumgehung Rommerskirchen (B477)
  - Ortsumgehung Büsdorf/Fliesteden (L93)

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

4.2.1 Berücksichtigte Planungsmaßnahmen innerhalb Dormagens

- **Stadtmitte**

  - Fachmarktzentrum (K18)
  - Seniorenresidenz + Geschäftszentrum (Am Kappesberg/Kölner Straße)
  - Umgestaltung Marktplatz
  - Umgestaltung Nettergasse
  - Umsetzung Parkraumkonzept

- **Horrem**

  - Wohngebiet Nördliches Malerviertel (+ 240 E)
  - Wohngebiet westlich Haberlandstraße /südlich K12 (+ 360 E)
  - Roller-Möbelmarkt (Hamburger Straße)
  - Getränkemarkt (Kieler Straße)
  - Anschluss Gewerbegebiet „Roseller Straße“ an K12
    (Begleitmaßnahmen: Abhängung des Gewerbegebietes von der Zonser Straße; Linksabbiegeverbot von Zonser Straße in B9)

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

4.2.1 Berücksichtigte Planungsmaßnahmen innerhalb Dormagens

- **Hackenbroich**

  - Keine weiteren Entwicklungsabsichten

  (Erweiterung des Gewerbegebietes Hackenbroich (Kruppstraße) um ca. 15 ha wird von der Bezirksregierung nicht mitgetragen)

- **Delhoven**

  - Wohngebiet „Gansdahl II“ (ca. + 500 E)

- **Gohr**

  - Keine weiteren Entwicklungsabsichten

- **Ückerath**

  - Wohngebiet zwischen Forsthausstraße, Gnadenthaler Weg und L35 (ca. + 240 E)

- **Nievenheim**

  - Wohngebiet zwischen „Am Schwimmbad“ und Bahntrasse (ca. + 450 E)
  - Ausbildung des Knotens L380/L36 als Kreisverkehrsplatz

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

4.2.1 Berücksichtigte Planungsmaßnahmen innerhalb Dormagens

- **Delrath / St. Peter**

  - neuer BAB-Anschluss an A57

  - Sperrung Zinkhüttenweg im Bereich der Brücke über die A57

- **Stürzelberg**

  - Planung Sportplatzgelände mit Anschluss über „Am Weissen Stein“
  - Wohnbebauung auf altem Sportplatzgelände an der Schulstraße (ca. + 90 E)

- **Zons / Rheinfeld**

  - Bebauung Bereich „Alte Schule/Kurfürstenstraße“ (ca. + 60 E)

  - Feuerwehrneubau und Ansiedlung von ca. 30 E an Deichstraße / Verbindungsweg Fähre

<u>Berücksichtigte Maßnahme übergreifend:</u>

- 6-streifiger Ausbau der A57

4.2.2 Zukünftige Verkehrssituation (2025)

Die Einarbeitung der vorgenannten (s. Kap. 4.2.1) Planungsmaßnahmen in das Rechenmodell führten zu den Verkehrsbelastungsergebnissen, die nachfolgend stadtteilweise betrachtet werden und als Gesamtbild in der Abb. 15 im Anhang dargestellt sind.

Dormagen-Mitte / Horrem-Süd (siehe Bild 20)

Entlastungen gegenüber der Diagnose > 500 Kfz/Tag und Querschnitt auf

- Provinzialstr. (L280) um ca. - 6.900 Kfz/T u. Q zwischen L 380 u. Alte Heerstraße
  um ca. - 2.300 Kfz/T u. Q zwischen Alte Heerstraße u. Lübecker Straße
  um ca. - 500 bis -700 Kfz/T u. Q zw. Lübecker Straße u. Fr.-Ebert-Straße
- Alte Heerstraße um ca. - 6.600 Kfz/T u. Q zwischen L280 u. Lübecker Straße und
  um ca. - 2.400 Kfz/T u. Q zwischen K18 u. Lübecker Straße

PS: Die Entlastungen werden i. W. hervorgerufen durch die Teilverlegung der AS Dormagen.

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

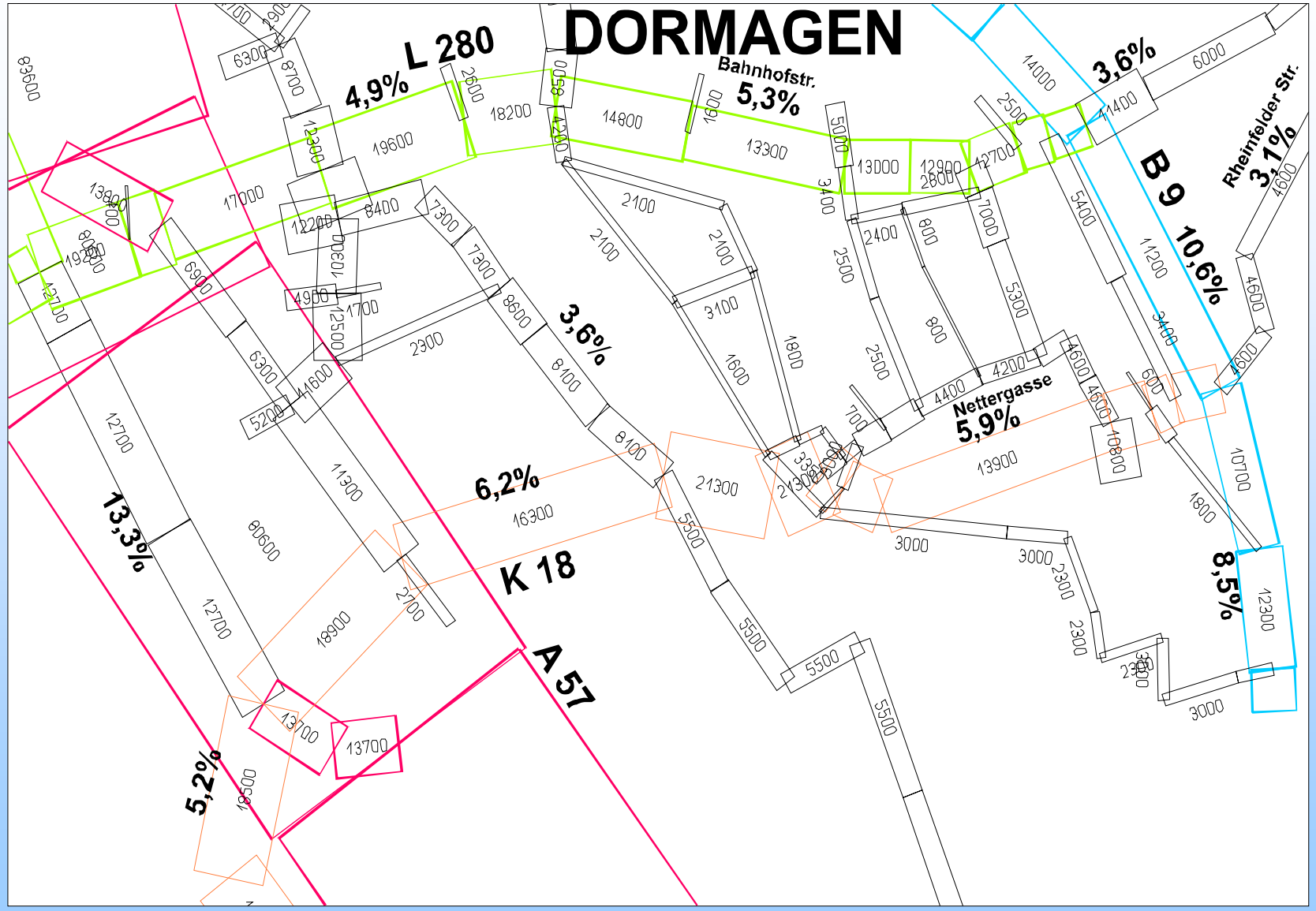


Bild 20

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

Mehrbelastungen gegenüber der Diagnose > 500 Kfz/Tag und Querschnitt auf

- Franz-Gerstner-Straße um ca. + 12.700 Kfz/T und Q (neues Netzelement)
- K18 um ca. + 7.000 Kfz/T u. Q zw. M.-Giesen-Straße u. AS Fachmarktzentrum
  um ca. + 5.000 bis 5.500 Kfz/T u. Q
  zw. AS Fachmarkt u. B9 sowie zw. Alte Heerstraße u. M.-Giesen-Straße
  um ca. + 4.000 Kfz/T u. Q zw. Alte Heerstraße u. Franz-Gerstner-Straße
- Lübecker Straße um ca. + 2.800 Kfz/T u. Q südlich Mathias-Giesen-Straße
- B9 um ca. + 2.600 Kfz/T u. Q nördlich der K18 und
  um ca. + 1.300 Kfz/T u. Q südlich K18
- Frankenstraße u. Hamburger Straße um ca. + 1.500 Kfz/T u. Q
- Römerstraße (südlich Marktplatz) und M.-Giesen-Straße um ca. + 1.000 Kfz/T u. Q

PS: Die Mehrbelastungen werden i. W. hervorgerufen durch Umpolungen aufgrund der Teilverlegung der AS Dormagen sowie durch das geplante Fachmarktzentrum.

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

Horrem-Nord / Dormagen-Nord (siehe Bild 21)

Entlastungen gegenüber der Diagnose > 500 Kfz/Tag und Querschnitt auf

- L380 — um ca. - 2.000 Kfz/T u. Q zwischen K12 und L280
- K12 — um ca. - 2.000 Kfz/T u. Q zwischen L380 u. Weilerstraße
  um ca. - 1.200 Kfz/T u. Q zwischen Weilerstraße u. Haberlandstraße
- Zonser Straße — um ca. - 1.300 Kfz/T u. Q östlich Haberlandstraße
- Weilerstraße — um ca. - 800 Kfz/T u. Q

PS: Die Entlastungen sind i. W. zurückzuführen auf den neuen AS Delrath und die „Umbindung“ des Gewerbegebietes „Roseller Straße“.

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

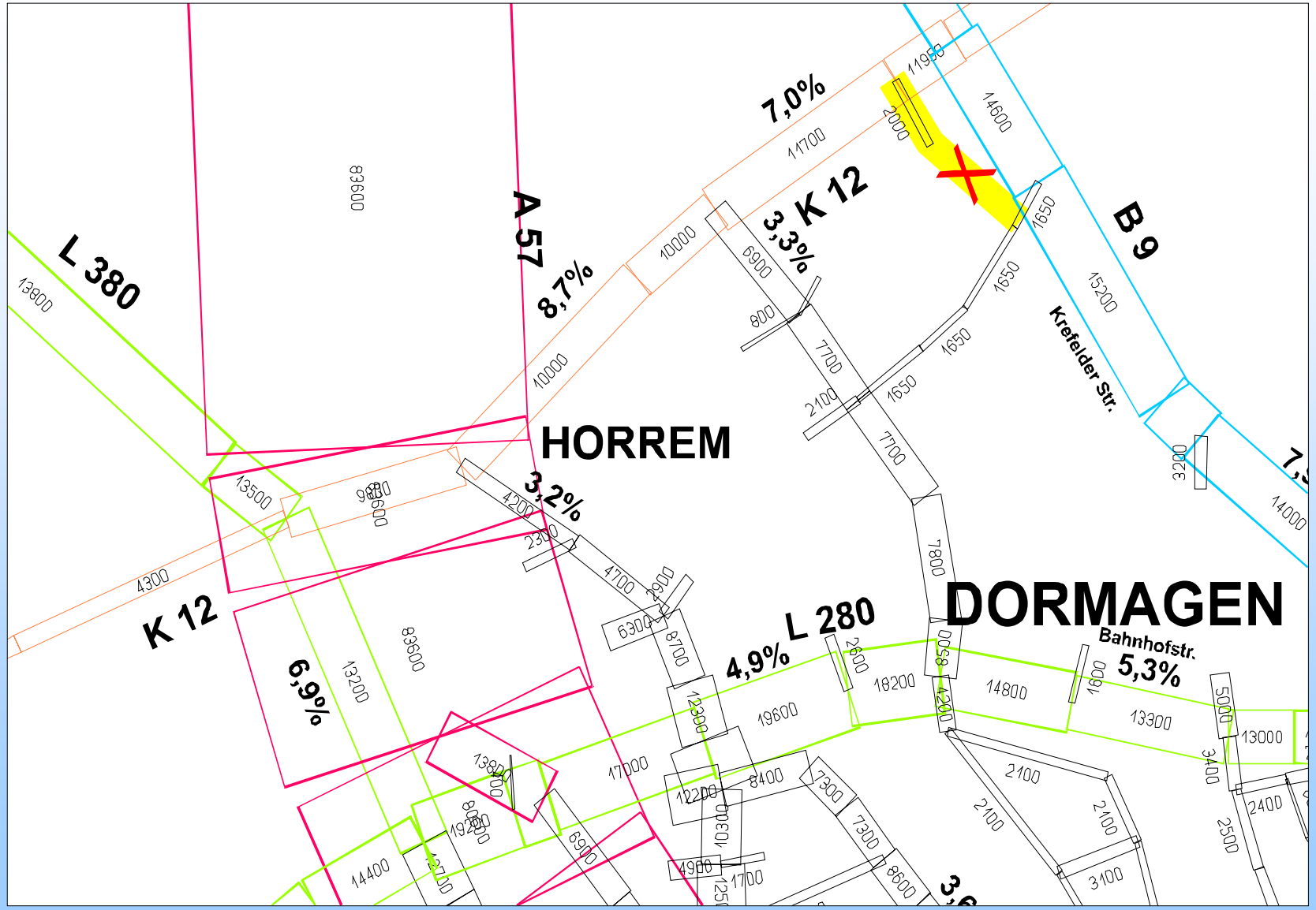


Bild 21

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

Mehrbelastungen gegenüber der Diagnose > 500 Kfz/Tag und Querschnitt auf

- Haberlandstraße um ca. + 1.000 bis + 1.600 Kfz/T und Q
- B9 um ca. + 900 bis + 1.800 Kfz/T u. Q südlich K12
- Ostpreußen-Allee u. Krefelder Straße Nord um ca. + 800 Kfz/T u. Q
- K12 um ca. + 750 Kfz/T u. Q östlich Haberlandstraße
- Heesenstraße u. Knechtstedener Straße-West um ca. + 600 Kfz/T u. Q

PS: Die Mehrbelastungen sind i. W. Auswirkung des Fachmarktzentrums und der neuen Wohngebiete.

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

Hackenbroich (siehe Bild 22)

Entlastungen gegenüber der Diagnose > 500 Kfz/Tag und Querschnitt auf

- Keinem Streckenabschnitt

Mehrbelastungen gegenüber der Diagnose > 500 Kfz/Tag und Querschnitt auf

- K18 um ca. + 3.500 Kfz/T u. Q nördlich und
  um ca. + 1.500 bis + 2.300 Kfz/T u. Q südlich Dr.-Geldmacher-Straße
- Dr.-Geldmacher-Straße um ca. + 1.200 Kfz/T u. Q
- Dormagener Straße um ca. + 800 Kfz/T u. Q nördlich Dorfstraße
- Salm-Reifferscheidt-Allee um ca. + 600 Kfz/T u. Q

PS: Die Mehrbelastungen sind i. W. Auswirkung des Fachmarktzentrums sowie der Verkehrsverlagerungen aufgrund der Teilverlegung AS Dormagen

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

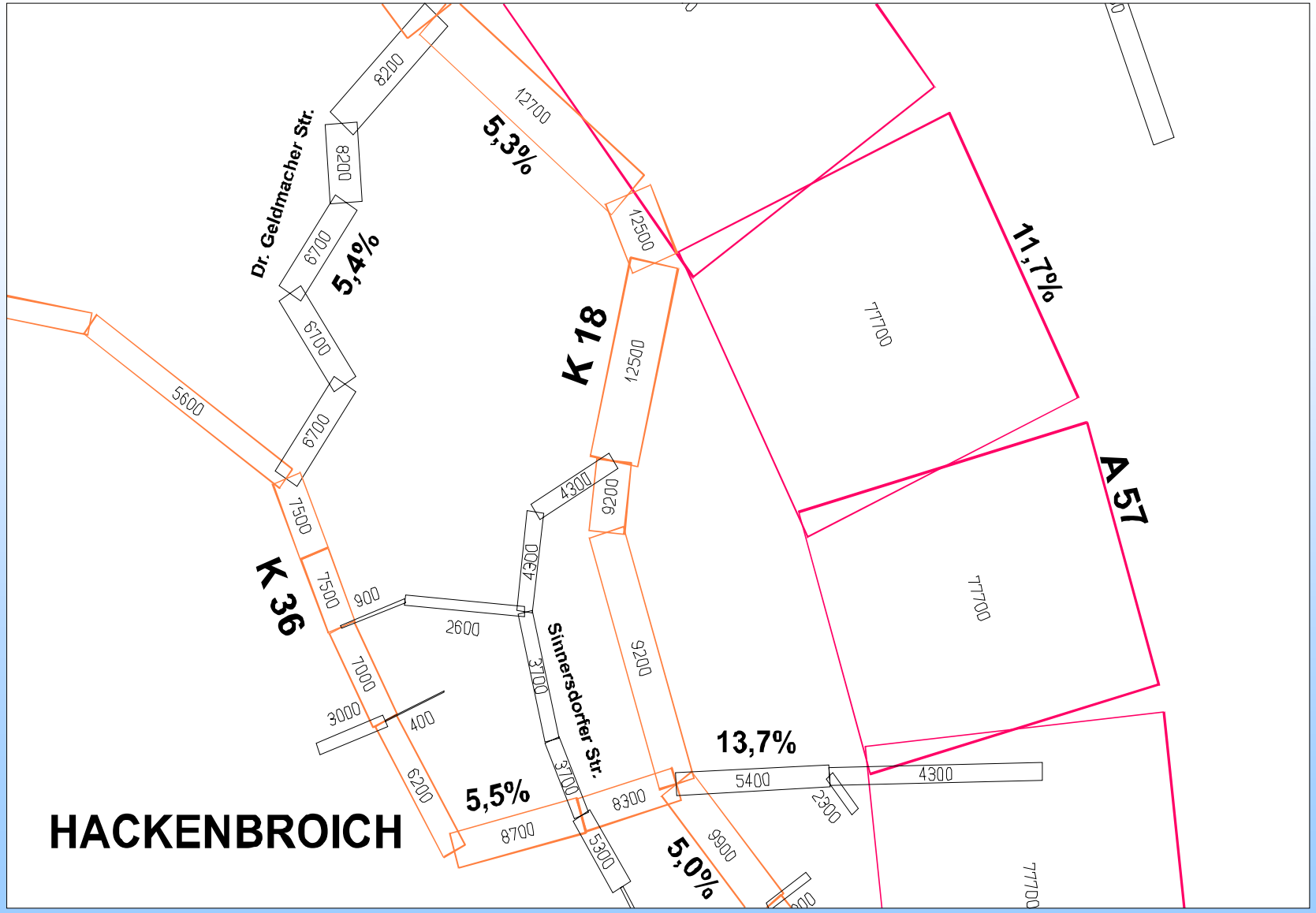


Bild 22

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

Delhoven (siehe Bild 23)

Entlastungen gegenüber der Diagnose > 500 Kfz/Tag und Querschnitt auf

- Keiner Strecke

Mehrbelastungen gegenüber der Diagnose > 500 Kfz/Tag und Querschnitt auf

- K36 Hauptstraße um ca. + 800 Kfz/T u. Q südlich Boelckestraße
- Boelckestraße um ca. + 800 Kfz/T u. Q östlich Josef-Steins-Straße

PS: Die Mehrbelastungen sind i. W. Auswirkung des Fachmarktzentrums

Sonstige Einwirkungen auf die Belastungssituation:

- Zusatzverkehre Gansdahl II
- Verkehrsverlagerungen der Beziehung Hackenbroich –West zur A57
- Verkehrsverlagerungen der Beziehung Delhoven – Süd zur A57
- Entlastungen auf der L280 durch die Ortsumgehung im Zuge der L93

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

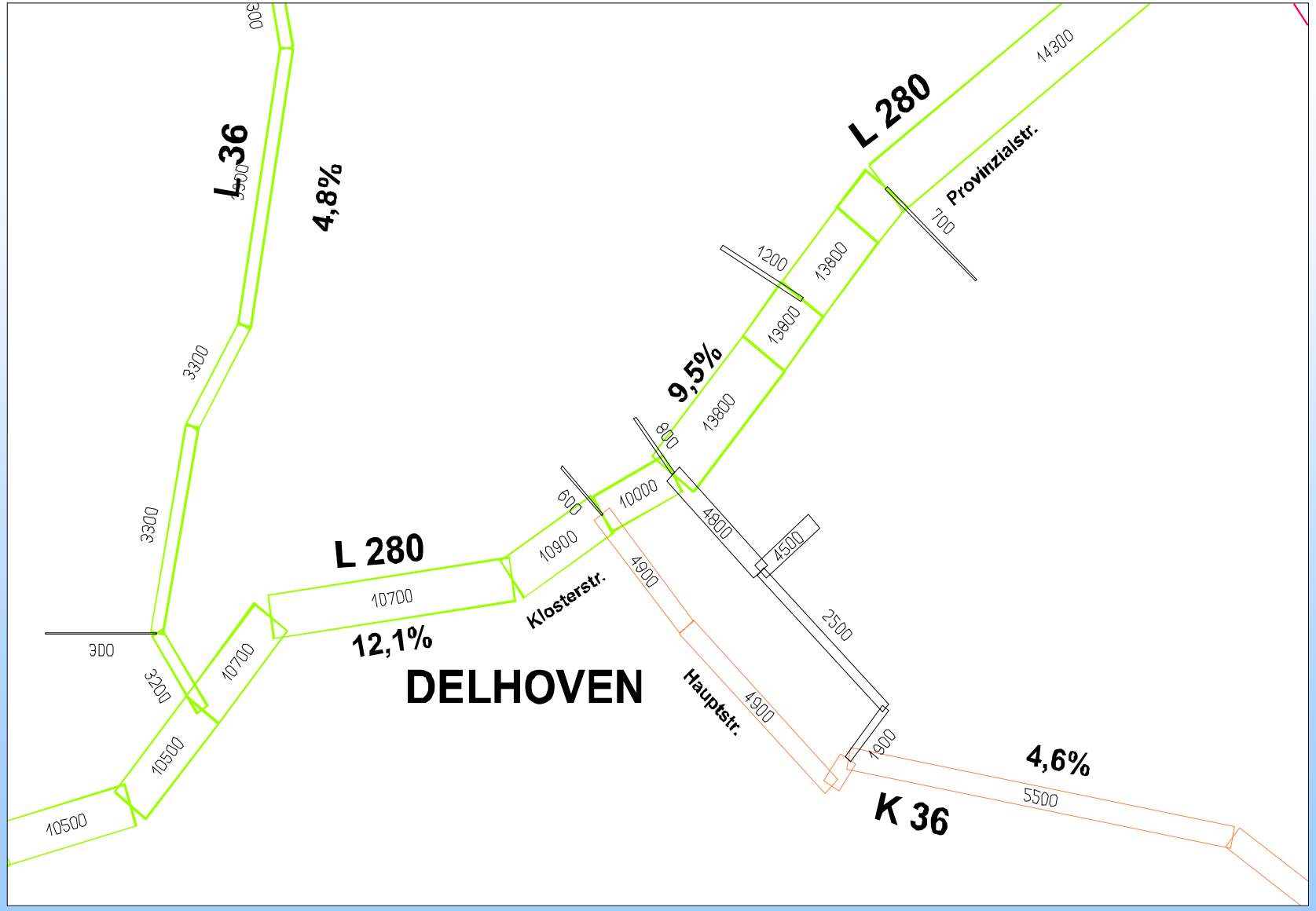


Bild 23

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

Straberg (siehe Bild 24)

Weder Ent- noch Mehrbelastungen > 500 Kfz/Tag und Querschnitt

Gohr (siehe Bild 25)

Entlastungen gegenüber der Diagnose > 500 Kfz/Tag und Querschnitt auf

- Keinem Steckenabschnitt

Mehrbelastungen gegenüber der Diagnose > 500 Kfz/Tag und Querschnitt auf

- B477 um durchgehend ca. + 1.000 Kfz/T u. Q

PS: Die Mehrbelastungen sind i. W. Auswirkung der Ortsumgehung Rommerskirchen.

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

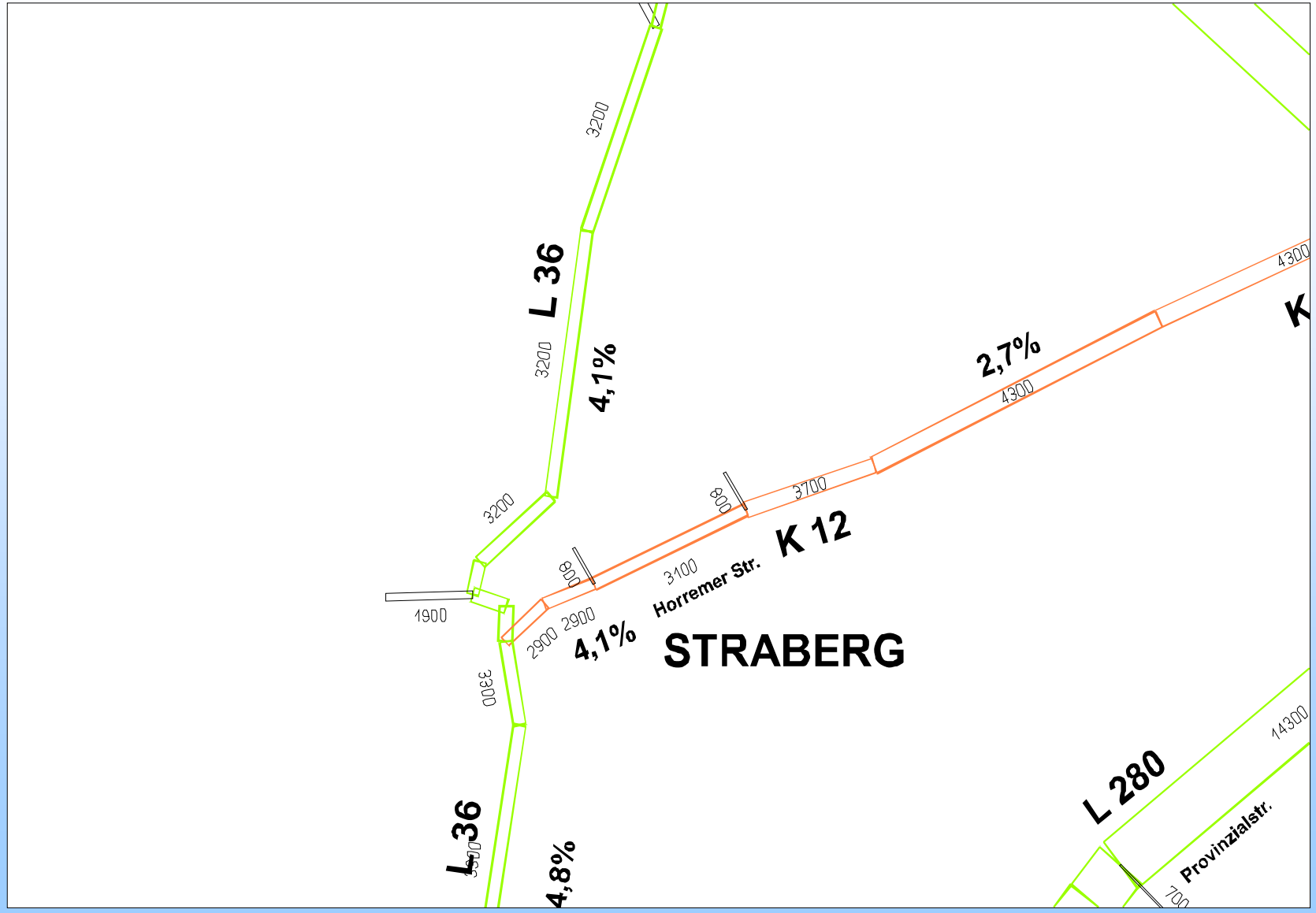


Bild 24

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

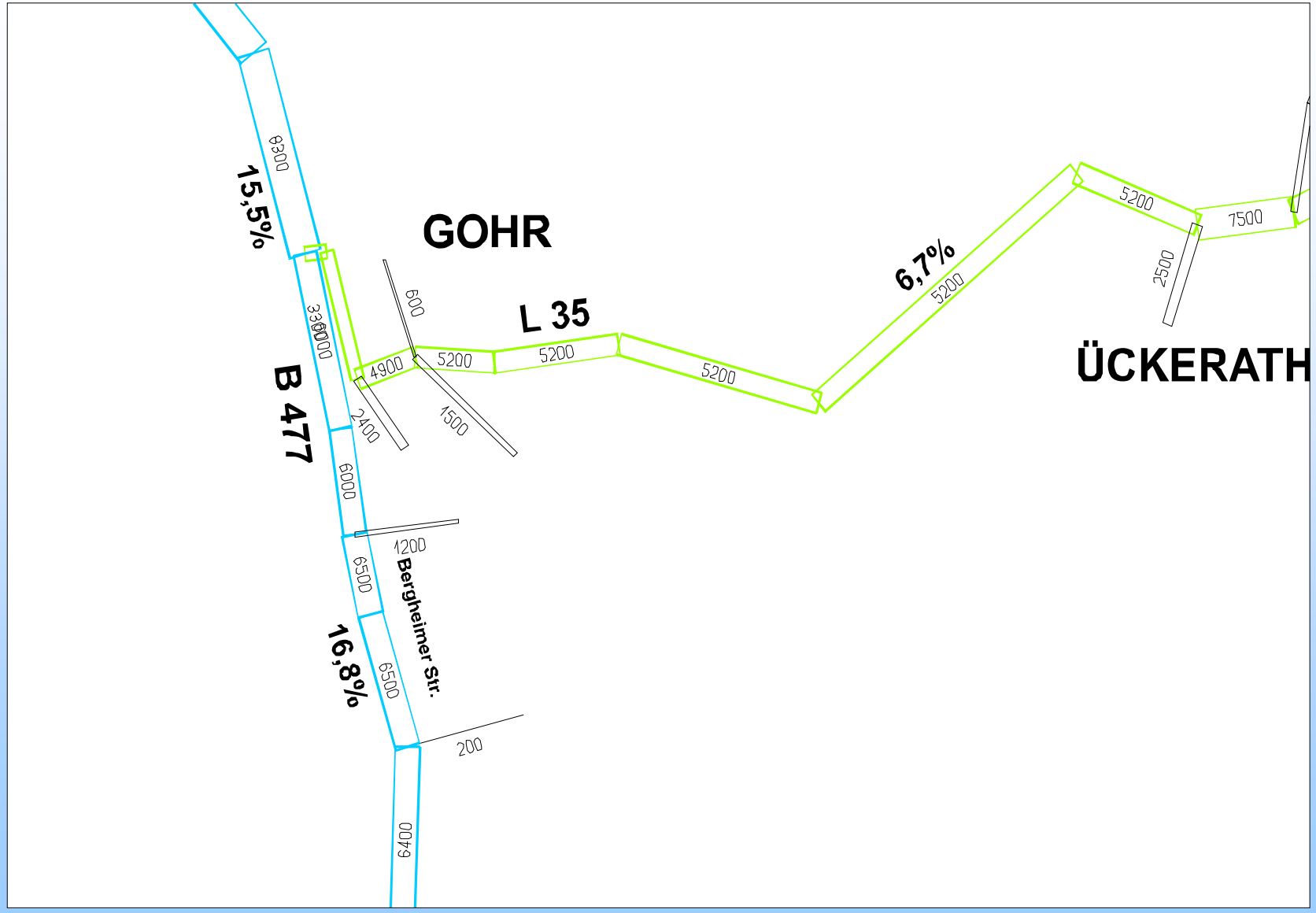


Bild 25

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

Nievenheim / Ückerath (siehe Bild 26)

Entlastungen gegenüber der Diagnose > 500 Kfz/Tag und Querschnitt auf

- OD L380 um - 1.600 bis 1.800 Kfz/T u. Q

PS: Die Entlastungen sind i. W. Auswirkung des neuen AS Delrath

Mehrbelastungen gegenüber der Diagnose > 500 Kfz/Tag und Querschnitt auf

- L35 (St.-André-Straße) um ca. + 600 bis 900 Kfz/T u. Q
- L35 (In Ückerath) um ca. + 500 Kfz/T u. Q zw. Südstraße u. Gnadenthaler Weg
- Am Schwimmbad um ca. + 800 Kfz/T u. Q

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

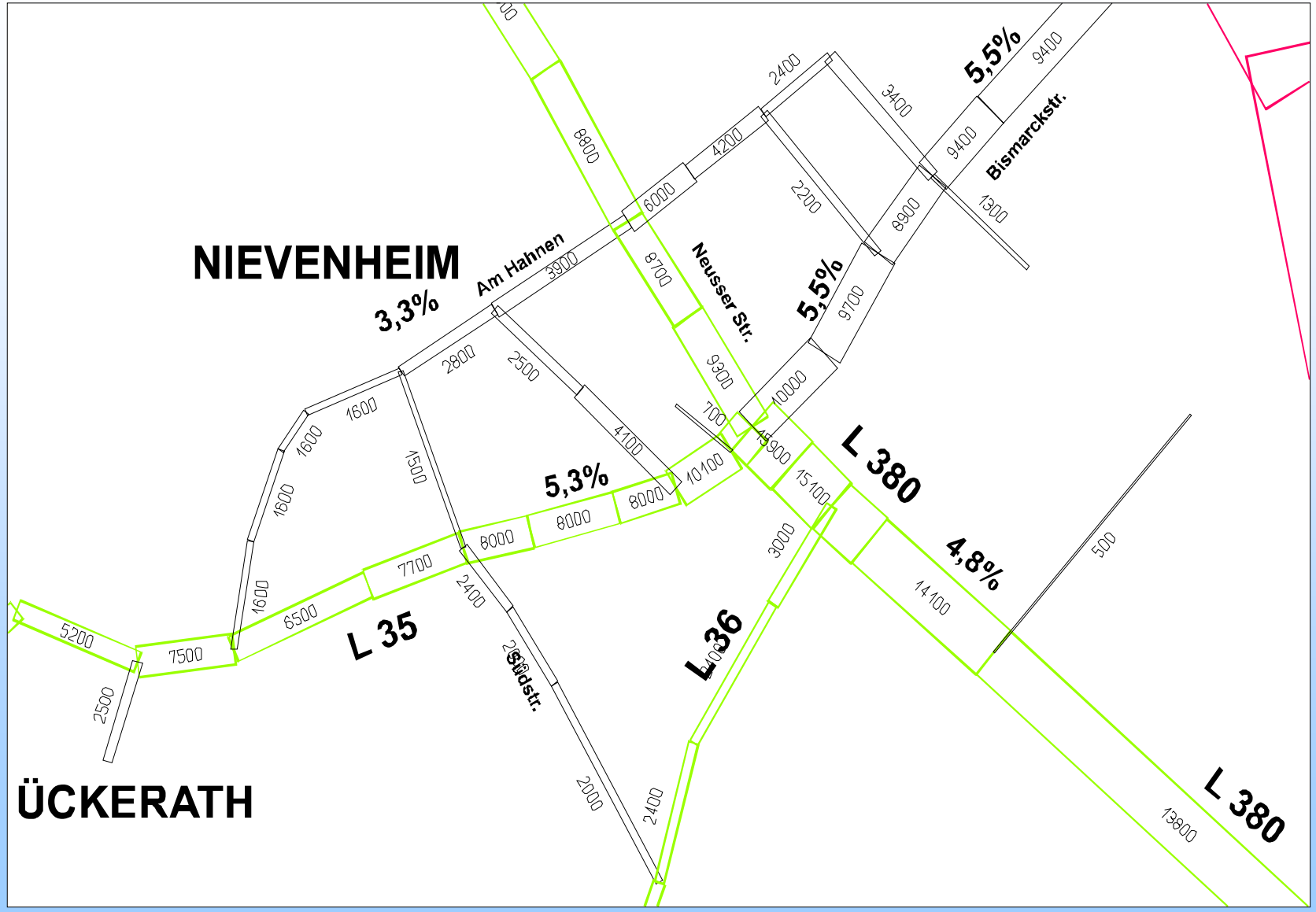


Bild 26

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

Delrath / St. Peter (siehe Bilder 27/ 28/ 29)

Entlastungen gegenüber der Diagnose > 500 Kfz/Tag und Querschnitt auf

- Industriestraße — um ca. - 1.300 Kfz/T u. Q
- B9 — um ca. - 5.900 Kfz/T u. Q nördlich Zinkhüttenweg
  um ca. - 1.900 Kfz/T u. Q zw. Zinkhüttenweg u. Bahnstraße
  um ca. - 1.400 Kfz/T u. Q zw. Bahnstraße u. Edisonstraße
- Edisonstraße — um ca. - 1.200 Kfz/T u. Q südlich Aldi-Lager

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

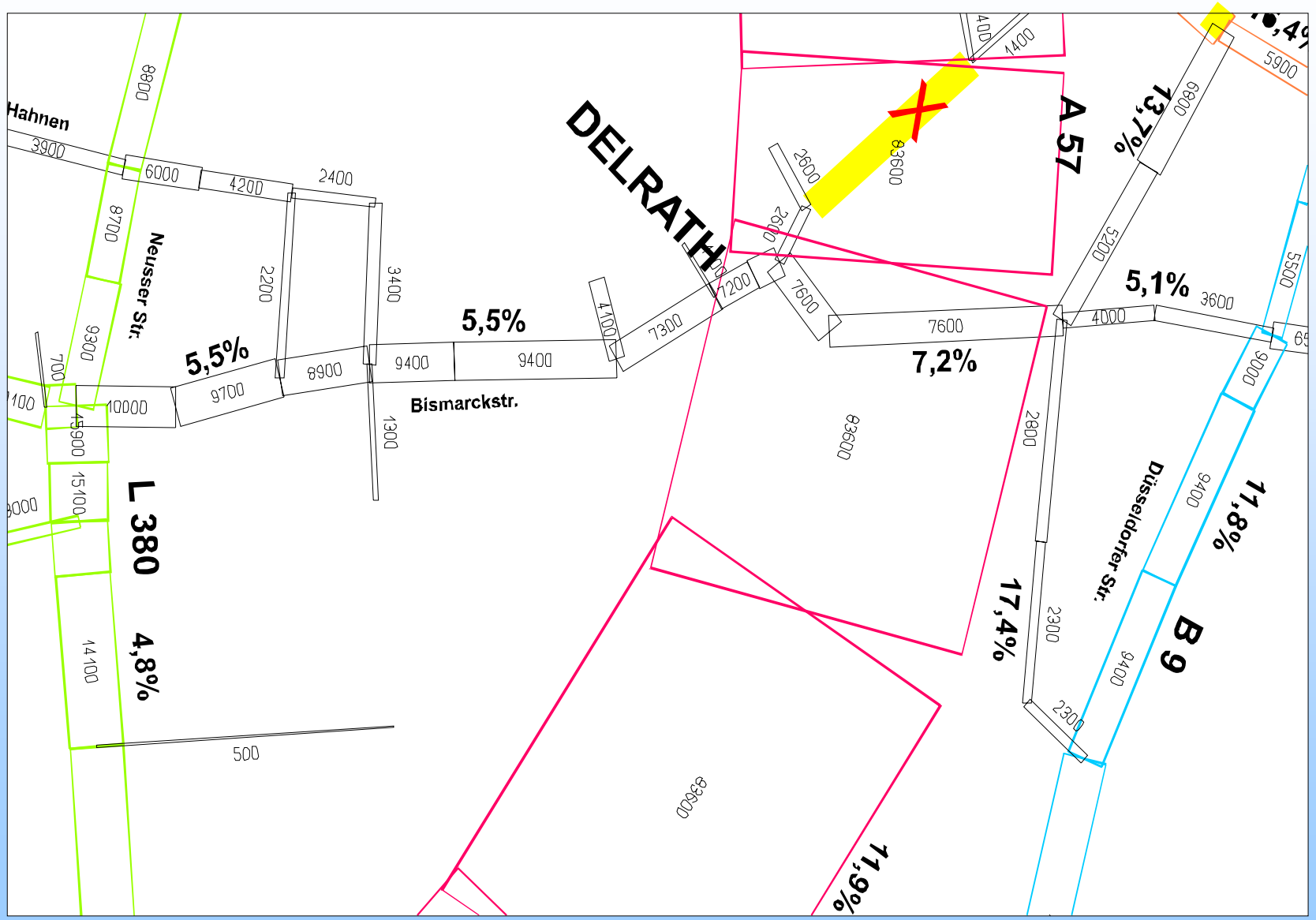


Bild 27

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

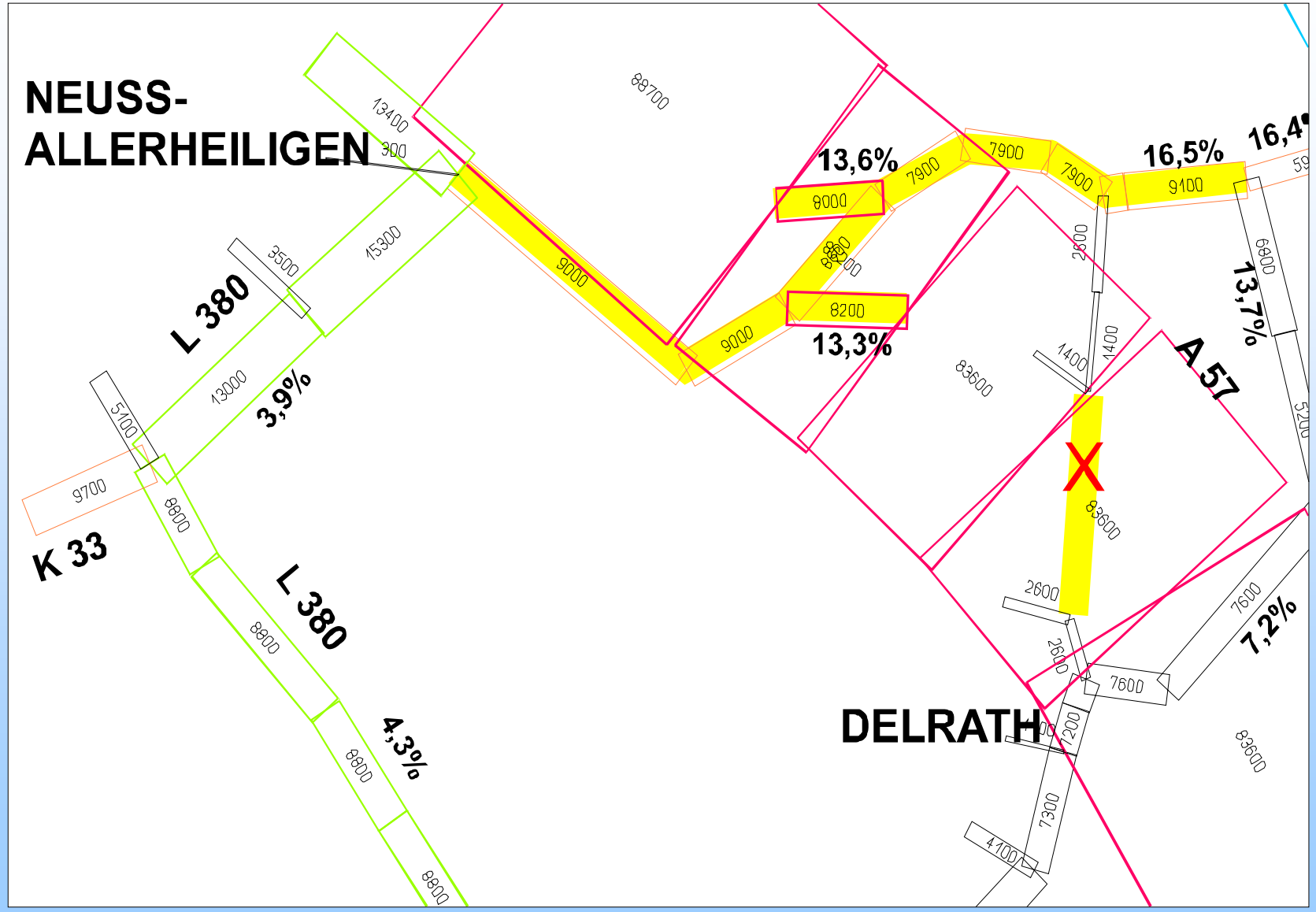


Bild 28

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

Mehrbelastungen gegenüber der Diagnose > 500 Kfz/Tag und Querschnitt auf

- Zufahrtsstrecke von der OU Allerheiligen zum neuen A57-AS „Delrath“
  um ca. + 9.000 Kfz/T u. Q bei einem Lkw-Anteil von gut 7 %
- Zufahrtstrecke vom Zinkhüttenweg zur neuen A57-AS Delrath
  um ca. + 8.000 Kfz/T u. Q bei einem Lkw-Anteil von knapp 20 %
- Zinkhüttenweg
  westlich der Edisonstraße um ca. + 7.300 Kfz/T u. Q
  östlich der Edisonstraße um ca. + 2.000 Kfz/T u. Q
- Edisonstraße
  nördlich der St.-Peter-Straße um ca. + 2.200 Kfz/T u. Q
  südlich der St.-Peter-Straße um ca. + 800 Kfz/T u. Q

PS: Die Mehrbelastungen sind i. W. auf den neuen A57-Anschluss zurückzuführen, über den insgesamt mehr als 16.000 Kfz-Fahrten/T u. Q abgewickelt werden und der somit eindrucksvoll seine Wertigkeit dokumentiert.

Nachrichtlich:

Die Verkehrsbelastungen der A57 steigen
- um ca. + 14.000 Kfz/T u. Q nördlich der neuen AS Delrath
- um ca. + 9.000 Kfz/T u. Q zw. den beiden Dormagener A57-AS
- um ca. + 7.000 Kfz/T u. Q südlich der AS Dormagen.

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

Stürzelberg (siehe Bild 29)

Weder Ent- noch Mehrbelastungen > 500 Kfz/Tag und Querschnitt

Zons / Rheinfeld (siehe Bilder 30/ 31)

Entlastungen gegenüber der Diagnose > 500 Kfz/Tag und Querschnitt auf

- Wiesenstraße um ca. - 500 Kfz/T u. Q bei Sperrung für MIV

Mehrbelastungen gegenüber der Diagnose > 500 Kfz/Tag und Querschnitt auf

- K12 (Aldenhovenstraße) um ca. + 600 bis + 1.200 Kfz/T u. Q
  (von Westen nach Osten abnehmend)
- Walhovener Straße um ca. + 500 bis + 2.600 Kfz/T u. Q

PS: Die Mehrbelastungen auf der Walhovener Straße sind i. W. zurückzuführen auf die verstärkte Annahme „P Schützenplatz“ und „Sperrung Wiesenstraße“

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

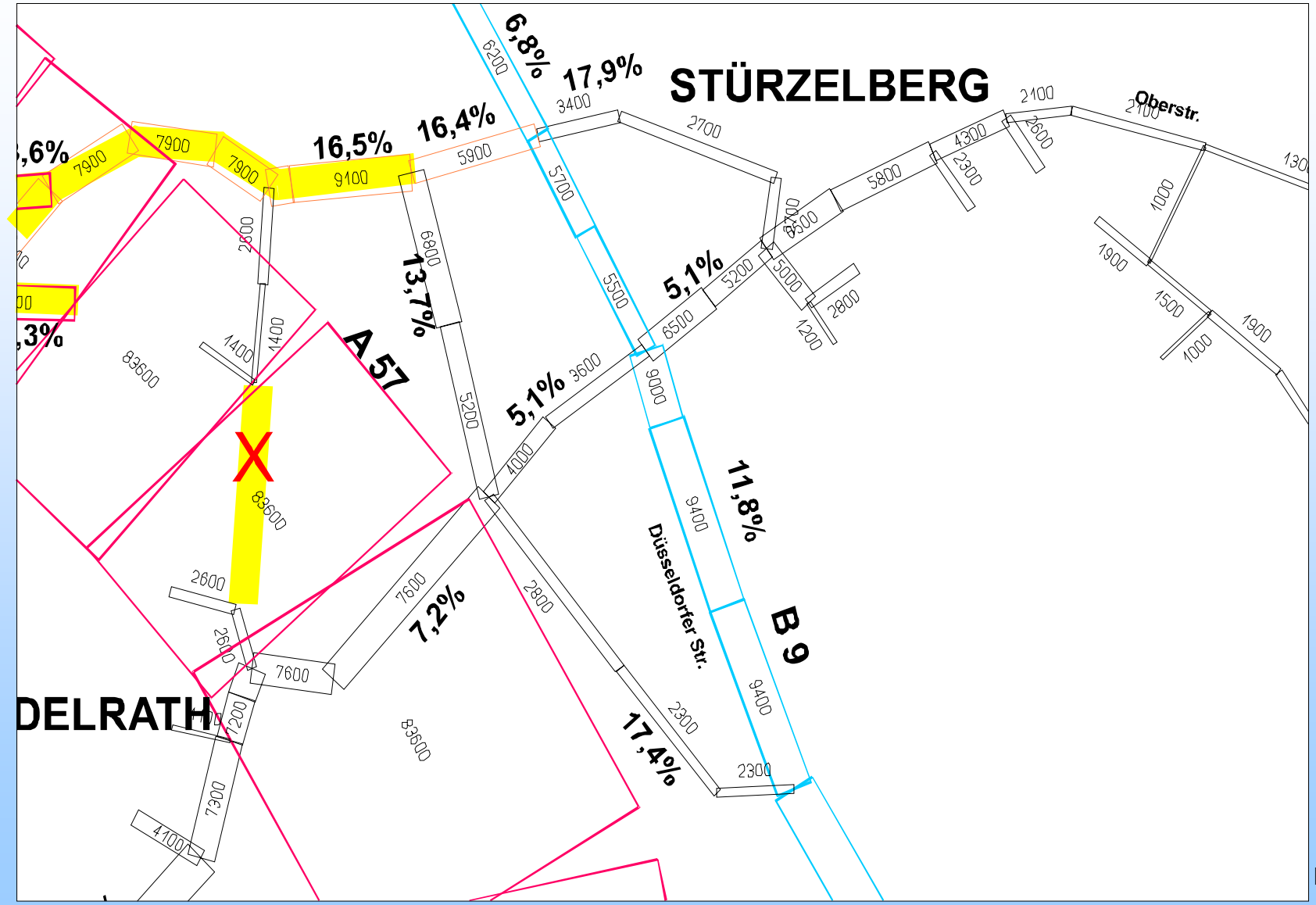


Bild 29

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

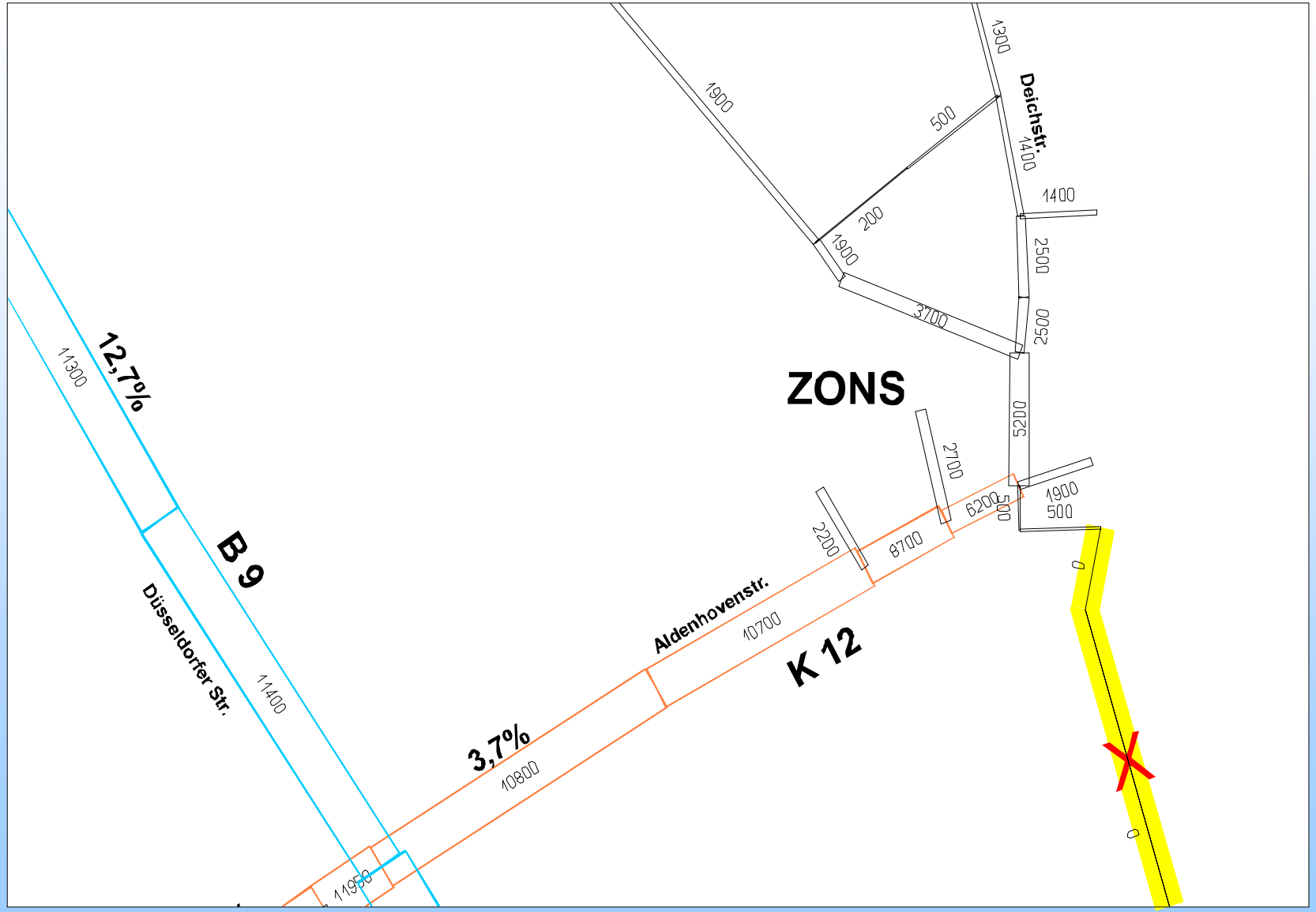


Bild 30

4.2 Prognose-Null-Plus-Fall

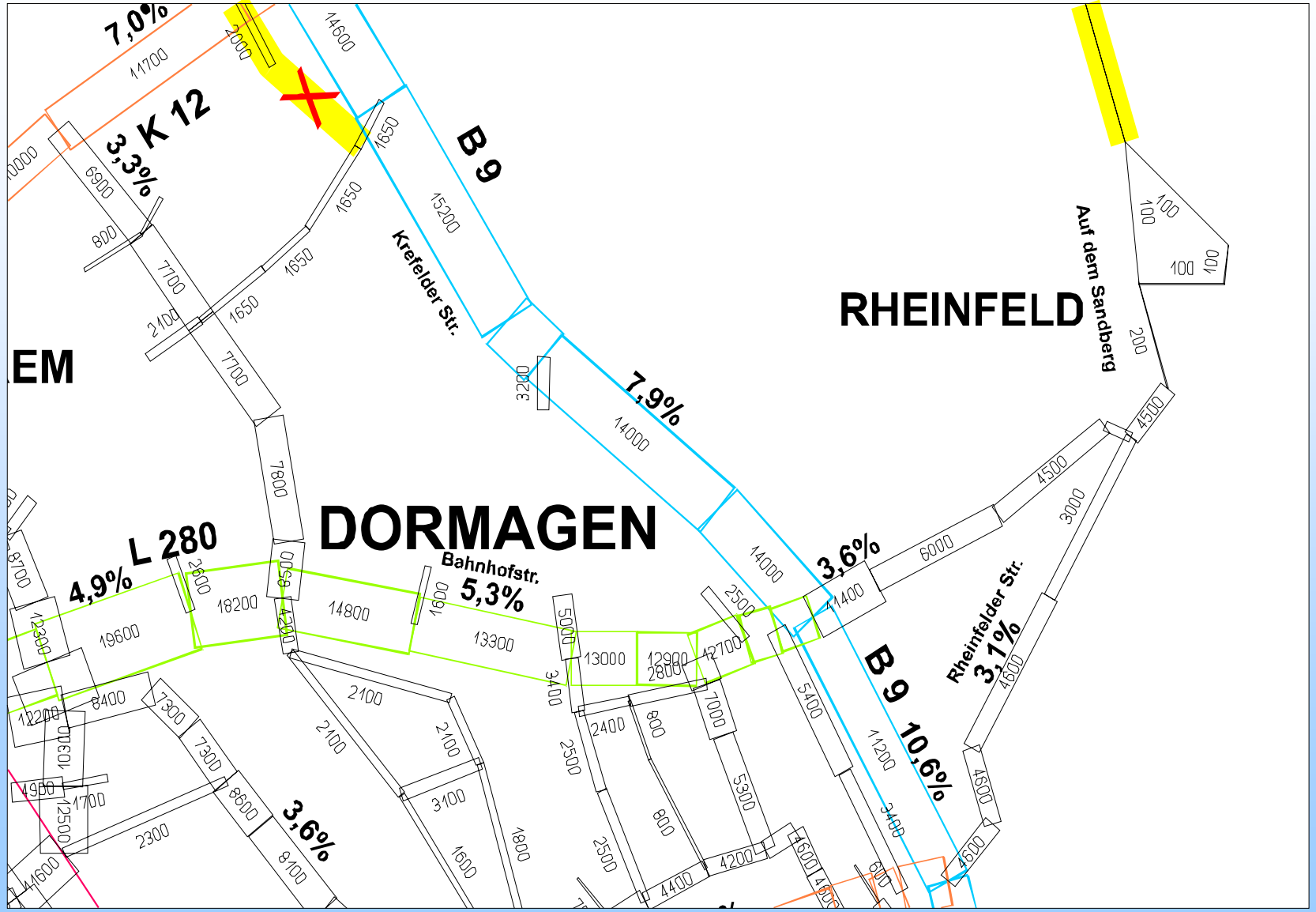


Bild 31

4.3.1 Untersuchte Maßnahmen/ behandelte Themen

B) Prognose-Planfall

Untersuchte Maßnahmen:

- Ortsumgehung (OU) Delhoven im Zuge der L280 mit Anschluss im Westen (nördlich der Pletschbachaue) in die L36
- OU Delrath über Kohnacker/Ernteweg zur Edisonstraße
- Zusätzliche Anbindung (Ausfahrt) des Bereiches „HIT-Markt/Baumarkt/„Kieler Straße“ an Alte Heerstraße (einbahnig; nur Rechtseinbiegen in „Alte Heerstraße“)

Überlegungen zu den Themen:

- Anbindung der Pfauenstraße (Delhoven) an die L280
- Vermeidung von Durchgangs-/Schleichverkehren auf Pankratiusstraße/Am Wittgeshof in Nievenheim
- Anbindung der Tankstelle an den Knotenpunkt L380/L36 in Nievenheim in Verbindung mit der Umgestaltung des Knotenpunktes als Kreisverkehrsplatz

4.3.2 Zukünftige Verkehrssituation (2025)

Die Ergebnisse der Prognose-Planfall-Berechnungen werden im Folgenden stadtteilbezogen aufgezeigt. Einen Gesamtüberblick vermittelt die Abb. 16 im Anhang.

Delhoven (siehe Bild 32)

- **Ortsumgehung L280n**

  Die Ortsumgehung Delhoven übernimmt eine Verkehrsbelastung von ca. **5.800 Kfz/T u. Q bei ca. 1.000 Lkw/T u. Q (entspr. 17,6 %)** und entlastet damit in entsprechender Größenordnung die OD Delhoven. Auf dem Überlagerungsabschnitt mit der L36 nimmt sie ein Verkehrsbelastungsniveau von knapp 8.000 Kfz/T u. Q an bei 13,4 % Lkw-Anteil.

  In der OD der L280 in Delhoven verbleiben Verkehrsbelastungen von ca.:

  - 5.100 Kfz/T u. Q westlich der Hauptstraße
  - 4.200 Kfz/T u. Q zwischen Hauptstraße und Josef-Steins-Straße und
  - 8.000 Kfz/T u. Q östlich der Josef-Steins-Straße

Der nördlich der Boelckestraße gelegene Streckenabschnitt der Josef-Steins-Straße sowie der östlich der Josef-Steins-Straße gelegene Streckenabschnitt der L280 könnten bei **Anbindung der Pfauenstraße an die L280** um ca. - 1.800 Kfz/T u. Q entlastet werden.

4.3 Prognose-Planfall

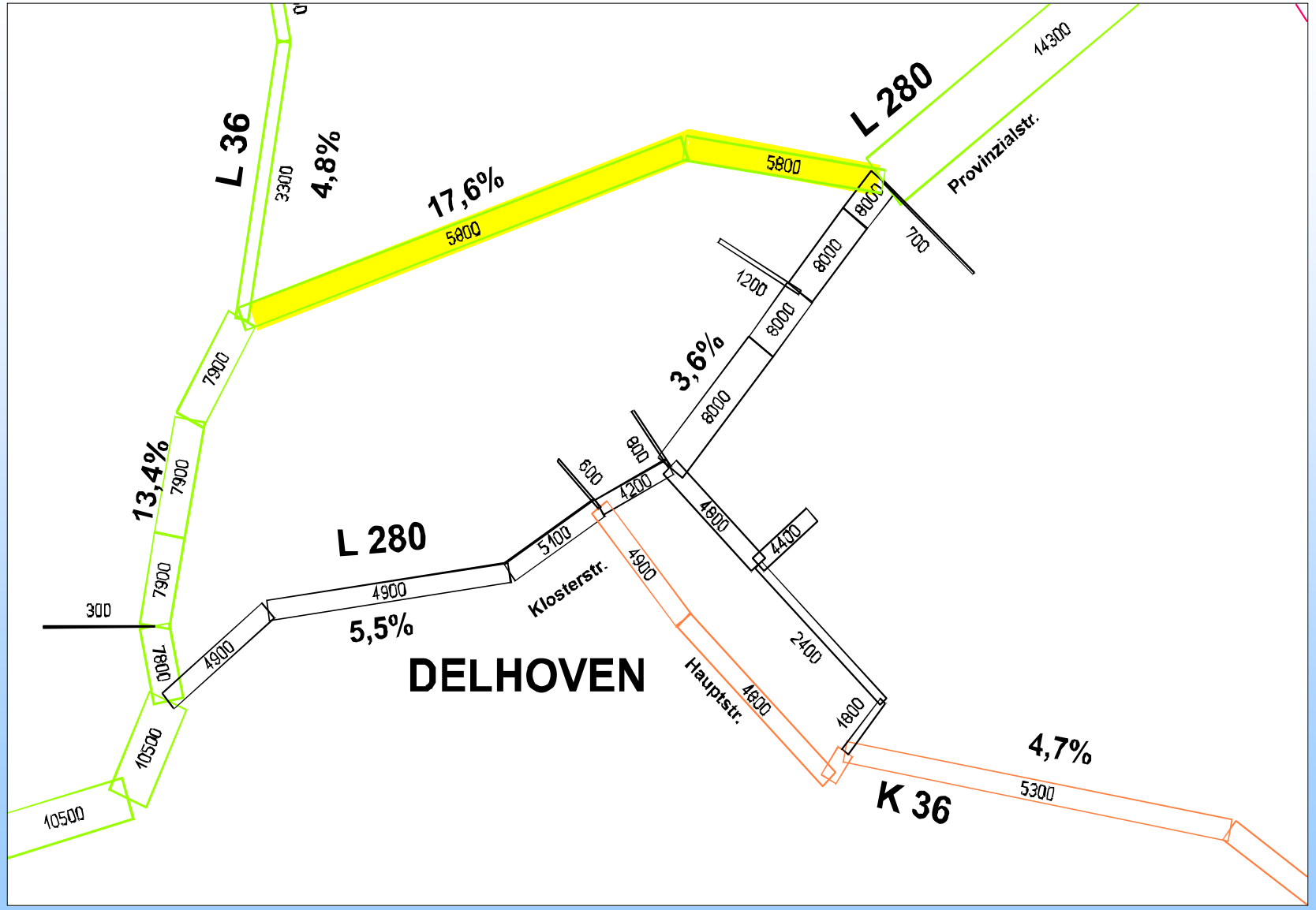


Bild 32

Delrath (siehe Bild 33)

- **Ortsumgehung L380-Kohnacker-Edisonstraße-B9**

  Die „südliche“ Ortsumgehung Delrath übernimmt eine Verkehrsbelastung von ca. 2.600 bis 2.700 Kfz/T u. Q. Auf ihrem Westabschnitt betragen die Lkw-Belastungen gut 400 Lkw/T u. Q (entspr. 15,6 %), auf ihrem Ostabschnitt gut 300 Lkw/T u. Q (entpr.12,3 %). Sie entlastet damit den Streckenzug Bismarckstraße/Johannesstraße/St.-Peter-Straße (westlich der Edisonstraße) durchgängig um ca. - 2.600 Kfz/T u. Q.

  Entlastungen erfährt auch der zwischen Bismarckstraße u. Kohnacker gelegene Streckenabschnitt der L380. Sie liegen bei ca. - 1.400 Kfz/T u. Q.

  In der OD Nievenheim / Delrath verbleiben Verkehrsbelastungen von ca.

  - 6.300 bis 7.400 Kfz/T u. Q auf der Bismarkstraße westlich der Marie-Schlei-Straße
  - 6.800 Kfz/T u. Q auf der Bismarkstraße östlich der Marie-Schlei-Straße
  - 4.700 Kfz/T u. Q auf der Johannesstraße
  - 5.000 Kfz/T u. Q auf der St.-Peter-Straße

4.3 Prognose-Planfall

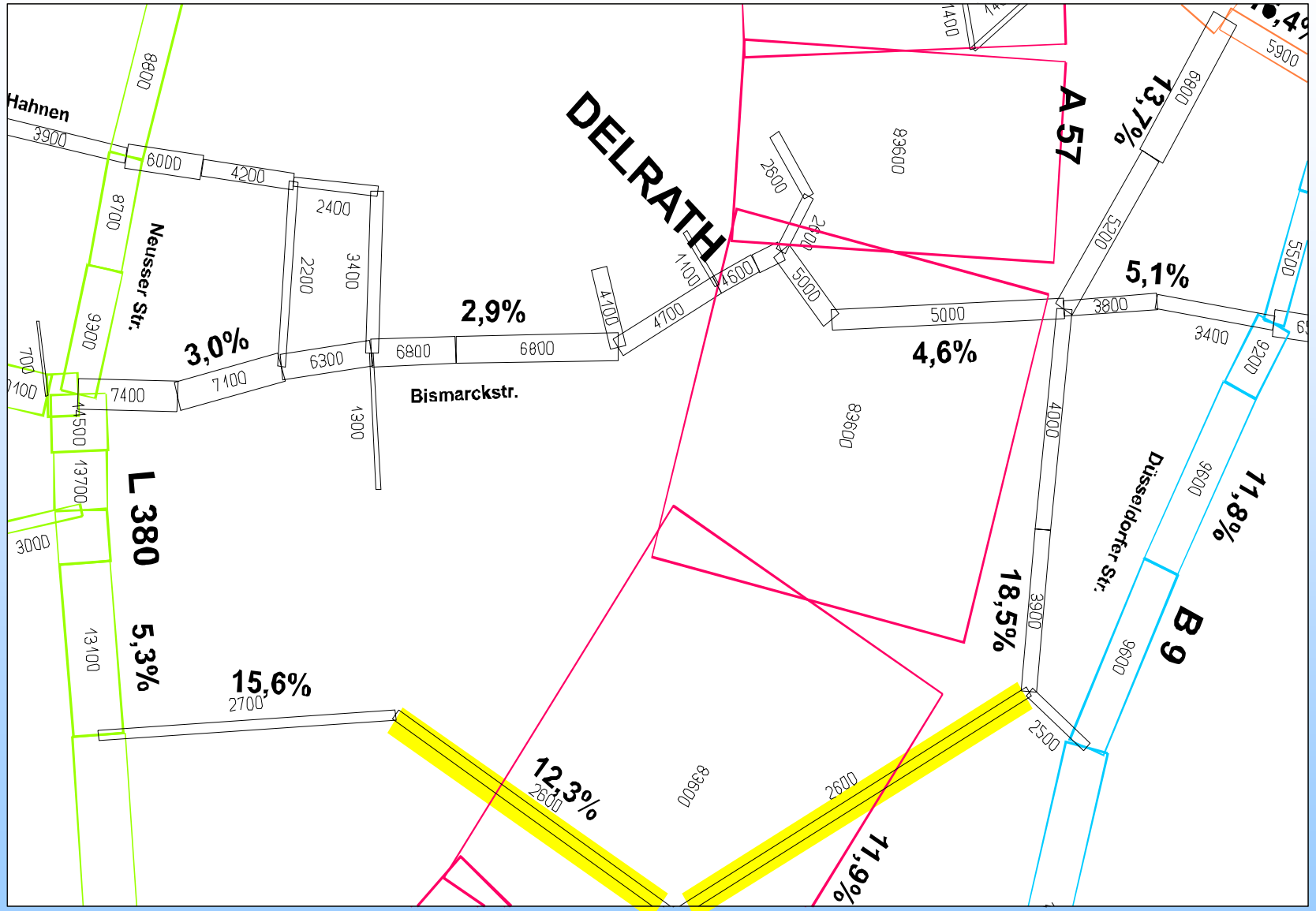


Bild 33

4.3 Prognose-Planfall

- Zur Vermeidung von Durchgangsverkehren auf dem Streckenzug Pankratiusstraße/ Am Wittgeshof wird vorgeschlagen, den **Westabschnitt der Pankratiusstraße als Einbahnstraße** in Richtung L380 (Westen) zu erklären.
- Aus Sicherheitsgründen wird vorgeschlagen, das gefährliche Linksein- und abbiegen beim Ansteuern bzw. Verlassen der Tankstelle zu untersagen. Um dies zu ermöglichen, bedarf es einer zusätzlichen **Öffnung des Tankstellengeländes zum Straberger Weg (L36).** Im **Zusammenwirken mit dem geplanten Kreisverkehrsplatz** am Knoten L380/L36 kann die Tankstelle nach wie vor aus allen Richtungen angefahren werden.

4.3 Prognose-Planfall

- Die **zusätzliche Ausfahrtsmöglichkeit aus dem Bereich „HIT-Markt/Baumarkt/Kieler Straße**“ in Richtung „Alte Heerstraße“ zieht ca. 2.100 Kfz/T u. Q. an; (s. Bild 34)

  Entlastungen erfahren dadurch
  - die bisherige Ausfahrt des HIT-Markt-Bereiches zur Lübecker Straße um ca. - 1.100 Kfz/T u. Q
  - die Kieler Straße um ca. - 1.000 Kfz/T u. Q
  - die Lübecker Straße, südlich der Kieler Straße, sowie die Alte Heerstraße, südlich der neuen Ausfahrt, um ca. - 800 Kfz/T u. Q
  - der Nordabschnitt der Lübecker Straße, nördlich der Mathias-Giesen-Straße, um ca. - 1.300 Kfz/T u. Q

  Eine Umsetzung dieser Maßnahme wird aufgrund ihrer positiven Wirkungen im gesamten Umfeld empfohlen.
  Trotz der oben beschriebenen Entlastungen ist es angeraten, den Knoten Lübecker Straße/ Kieler Straße zukünftig signaltechnisch zu sichern.

4.3 Prognose-Planfall

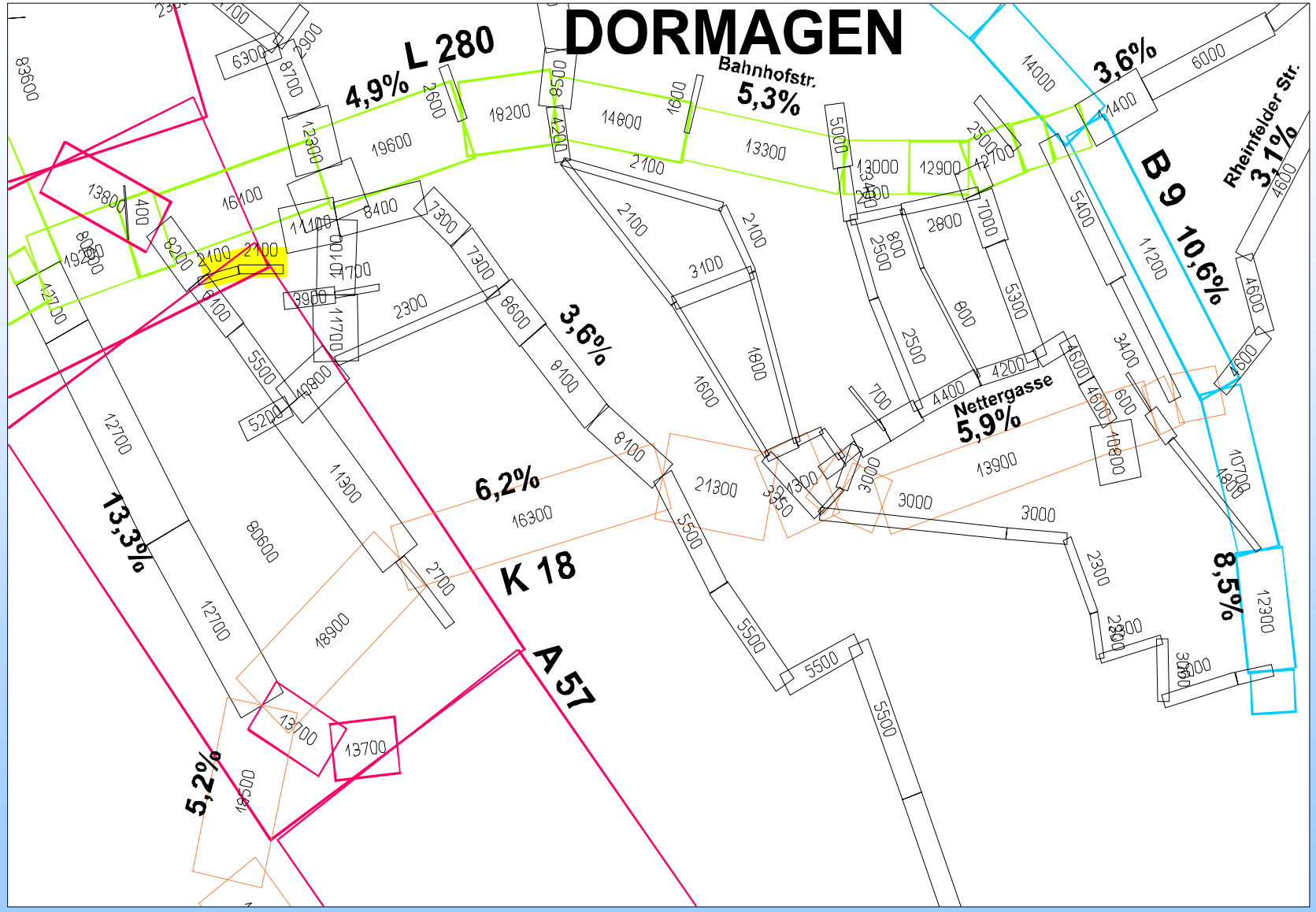


Bild 34

5. Zusammenfassende Wertung und Handlungsempfehlung

Die Stadt Dormagen, in der derzeit ca. 63.500 Menschen leben, zeichnet sich durch eine **hohe Lagegunst** aus. Dormagen besitzt eine zentrale Lage im Städtedreieck Düsseldorf-Köln-Mönchengladbach mit hervorragenden Verkehrsanbindungen an das Bundesautobahnnetz, das Schienennetz der Deutschen Bahn AG, die Flughäfen Köln und Düsseldorf sowie den Wasserweg. Nicht zuletzt aufgrund der Nähe großflächiger Erholungs- und Ruhezonen im hochwertigen Naturraum sowie günstiger Grundstückspreise bietet sich Dormagen als attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort an.

Wie eingangs erwähnt, verfügt die Stadt Dormagen mit dem **ÖPNV- und Radverkehrsnetz** bereits über Verkehrssysteme, die eine hohe Qualität aufweisen. Die **flächenhafte Einrichtung von Tempo 30- Zonen** in den Wohnbereichen sorgt zum einen für eine möglichst hohe Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität in den Wohnquartieren, zum anderen bündelt sie die Verkehre auf wenige Verkehrsachsen. Dies zeugt von einer vorbildlichen verkehrs- und städteplanerischen Arbeit der für die Stadt Verantwortlichen.

Gleichermaßen positiv zu beurteilen sind die vor nicht allzu langer Zeit verwirklichten Projekte „Verkehrserschließung Hackenbroich“, „Kernstadtumgehung K18 (Europastraße)“ sowie unlängst die „Teilverlegung der BAB-Anschlussstelle Dormagen“ und die Umgestaltung des Marktplatzes.

5. Zusammenfassende Wertung und Handlungsempfehlung

Dennoch hat der Verkehrsentwicklungsplan stadtweit eine Reihe von Punkten aufgedeckt, die einen **weiteren Handlungsbedarf** auslösen bzw. anraten lassen.

In den **nachfolgenden Tabellen** sind diese Punkte nochmals zusammengestellt und nach ihrem **Dringlichkeitsgrad sowie ihrer zeitlichen Umsetzbarkeit** unterschieden.

Aus den Aktivitätswünschen und –erfordernissen der Bevölkerung sowie den Bedürfnissen einer stabilen und zukunftsträchtigen Wirtschaft wird sich in Dormagen auch zukünftig ein hohes Verkehrsaufkommen ableiten. Mit Umsetzung dieser Maßnahmen wird es jedoch gelingen, diese **Verkehre noch stadtverträglicher und insbesondere auch für Fußgänger- und Radverkehre sicherer** abzuwickeln.

Dabei ist es selbstverständlich angeraten, mit einer offensiven Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV (z. B. Jobtickets, Carsharing und Pendler-Gemeinschaftsfahrten) auf eine **Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs** hinzuwirken. Insbesondere ist auch für die Zukunft die bisherige erfolgreiche Mitgliedschaft in der AGFS „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in NRW“ fortzusetzen.

5. Zusammenfassende Wertung und Handlungsempfehlung

vordringliche Projekte					
Stadtteile	Maßnahme	verkehrliche Wirkung	Umsetzbarkeit		
			kurzfrist.	mittelfrist.	langfrist.
Delrath	neuer BAB - Anschluss	Abwicklung von mehr als 16.000 Kfz/T u. Q, davon ca. 2.200 Lkw/T u. Q; Entlastung der L380 in Nievenheim um i.M. -1.700 Kfz/T u. Q; starke Entlastung der B9 um -5.900 Kfz/T u. Q nördlich des Zinkhüttenweges sowie um -1.900 Kfz/T u. Q nördlich und um -1.400 Kfz/T u. Q südlich der Bahnstraße; Entlastung der BAB- AS in Dormagen und Uedesheim		X	
Nievenheim	Umbau des Knotens (L380/L36) zu einem Kreisverkehrsplatz	Wiederherstellung der Verkehrssicherheit für die nachgeordneten Verkehre des Knotens und der Tankstellenverkehre; deutliche Erhöhung der Verkehrsqualität	X		
Delhoven	Grüne Welle bei 30 km/h auf der L280 (Klosterstraße)	Erhöhung von Wohn- und Aufenthaltsqualität infolge geringerer Lärmbeeinträchtigungen sowie der Verkehrssicherheit	X		
	Bau einer Ortsumgehung der L280	Entlastung der Ortsdurchfahrt der L280 in Delhoven um ca. 5.800 Kfz/T u. Q mit - >1.000 Lkw/T u. Q			X

5. Zusammenfassende Wertung und Handlungsempfehlung

kurzfristig umzusetzende Projekte (1-3 Jahre)		
Stadtteile	**Maßnahme**	**verkehrliche Wirkung**
Dormagen-Mitte	Umsetzung des Parkraumkonzepts	Verringerung des Parksuchverkehrs in Wohnquartieren; Verlagerung der Dauerparker auf Bereiche östlich der Fußgängerzone und in die Parkhäuser
	Überplanung Verkehrsknoten B9/Walhovener Straße und Umfeld hinsichtlich der Radverkehrsführung (s. Gutachten des Büros SVK)	Erhöhung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs
	Verlängerung der Grünzeit für den Fußgängerverkehr auf dem Zufahrtsarm B9-Nord des Knotens B9/Walhovener Straße	Erhöhung des Komforts für den Fußgängerverkehr, z.B. für die Wegebeziehung P Schützenplatz - Fußgängerzone
Horrem und Dormagen-Nord	Bau einer zusätzlichen Ausfahrt aus dem Bereich 'HIT-Markt/Baumarkt/Kieler Straße' in Richtung 'Alte Heerstraße'	Entlastung der Knoten der Lübecker Straße mit Mathias-Giesen-Straße um ca. - 1.100 Kfz/T u. Q und mit Kieler Straße um ca. - 1.000 Kfz/T u. Q
	Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf dem Nordabschnitt der Weilerstraße, südlich der K12	Weitere Verdrängung des Durchgangsverkehrs; Verstetigung des Verkehrsflusses bei gemäßigter Geschwindigkeit; Verhindern einer Beschleunigung nach dem Abbiegevorgang aus der K12
	Anschluss Gewerbegebiet 'Roseller Straße' an die K12	Entlastung der Zonser Straße
	Untersagen des Linksabbiegens von der Zonser Straße in die B9	Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und weitere Entlastung der Zonser Straße
	Abbindung der Roseller Straße von der Zonser Straße (Öffnung nur für Bus über versenkbare Poller); Einrichtung einer Haltestelle im Gewerbegebiet	Weitere Entlastung der Zonser Straße, insbesondere ihres Knotens mit der B9; Erhöhung der Verkehrssicherheit im nicht signalisierten Knoten B9/Zonser Straße
	Verkehrsabhängige Signalisierung des Knotens B9/K12 ("Aldenhovenstraße")	Abbau morgendlicher Staus werktags und am späten Nachmittag an den Wochenenden bei der Ausfahrt auf der K12 aus Zons
	Signalisierung des Knotens Lübecker Straße/Kieler Straße mit Einrichtung einer Linksabbiegespur	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Knotenpunkt; Verbesserung der Verkehrsqualität für die Nebenrichtungen

5. Zusammenfassende Wertung und Handlungsempfehlung

Stadtteile	Maßnahme	verkehrliche Wirkung
Rheinfeld	bauliche Sperrung der Wiesenstraße für den motorisierten Verkehr; Einrichtung einer Fahrradstraße	Verhinderung von Durchgangsverkehr in Rheinfeld , insbesondere an den Wochenenden; Wiesenstraße dient als Rad- und Fußgängerachse und der Naherholung
Hackenbroich	Geschwindigkeitsüberwachung durch Radarmessungen auf dem Erschließungsring K18/Dr.-Geldmacher- Straße/Salm-Reifferscheidt-Allee	Vorsichtigere Fahrweise und Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit führen zu einer erhöhten Verkehrssicherheit
Delhoven	Bau einer Querungshilfe auf der L280 in Höhe Geo-Park	Sicherung der wichtigen Fuß-/Radwegachse zwischen Hackenbroich und Nievenheim/Ückerath
Straberg	Schaffung einer kleinen Stellplatzanlage an der K12 am östlichen Ortseingang für 12 Fahrzeuge; Markierung der Stellplätze auf der Nordseite der Horremer Straße, so dass Ausweichflächen für den fließenden Verkehr entstehen	Verstetigung des fließenden Verkehrs; Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität; Zusatzangebot an Stellplätzen
	Reduzierung der Fahrbahnfläche auf der K12 für den fließenden Verkehr im Bereich 'Linden-Kirch-Platz' durch Angebot zusätzlicher Parkstände, gerahmt und unterbrochen durch transportable Straßenmöblierung	Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit
	Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf der engen und kurvigen Ortsdurchfahrt (OD) der L36	Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fußgängerverkehr bei zu schmal bemessenen Gehwegen; Steigerung der Aufenthaltsqualität
	Bau von Querungshilfen auf der K12 und der L36 im Zuge der Wegeverbindung 'Am Straberger See'	Sicherung der wichtigen Fuß-/Radwegachse zwischen Hackenbroich und Nievenheim/Ückerath
Gohr	Bau von 2 Querungshilfen auf der B477 in den Bereichen Kirchplatz/Ramrather Weg und Am Kamp/Josef-Schwartz-Straße/Neukirchener Weg	Erleichterung der Querung der B477 für Fußgänger und Radverkehre sowie Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit durch Verschwenkungen der Fahrbahn
	Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf der engen und kurvigen Ortsdurchfahrt (OD) der L35 (Josef-Schwartz-Straße)	Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fußgängerverkehr bei zu schmal bemessenen Gehwegen; Steigerung der Aufenthaltsqualität

5. Zusammenfassende Wertung und Handlungsempfehlung

Stadtteile	Maßnahme	verkehrliche Wirkung
Ückerath	Markierung der Stellplätze auf der Nordseite der L35 (in Ückerath), so dass Ausweichflächen für den fließenden Verkehr entstehen	Verstetigung des fließenden Verkehrs; Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität
Nievenheim	Erklärung des Westabschnitts der Pankratiusstraße zur Einbahnstraße in Richtung Westen (L380)	Unterbindung von Durchgangsverkehren zur Umgehung des Knotenpunktes L380/L35/Bismarckstraße
	Ausschilderung von Alternativrouten für den Radverkehr (z.B. über Pankratiusstraße, Am Wittgeshof, Am Felder Hof) zur Umgehung des Abschnitts der L380 zwischen Straberger Weg und St-André-Straße	Erhöhung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs
	Signalisierung des Knotens L380/Kohnacker und Bau einer Linksabbiegespur auf der L380, von Nievenheim kommend	Wiederherstellung der Verkehrssicherheit
Zons	Ausbau der Wiesenstraße zwischen Aldenhovenstraße und Anschluss Großparkplatz als Mischfläche (Verkehrsberuhigter Bereich mit VZ 325, 326 StVO)	Fußgänger- und Radverkehre haben Vorrechte gegenüber dem Kfz- Verkehr und bestimmen das Verkehrsgeschehen; Erhöhung der Aufenthaltsqualität
	Bau einer Querungshilfe auf der K12 im Zuge des Rochusweges	Erhöhung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs
	Bei Bedarf und Zustimmung der Anwohner: Umsetzung des in 2008 entwickelten Parkraumkonzeptes	Trennung Anwohnerparken - touristisches Parken; Minimierung des Parksuchverkehrs

5. Zusammenfassende Wertung und Handlungsempfehlung

mittelfristig umzusetzende Projekte (4-8 Jahre)		
Stadtteile	**Maßnahme**	**verkehrliche Wirkung**
Dormagen-Mitte	Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h und begleitend Rückbau der Nettergasse zwischen Römerstraße und Langemarkstraße (s. Bild 2, Seite 13) sowie westlich der Hardenbergstraße mit Reduzierung der Fahrbahnbreite für den MIV	Widerstandserhöhung für den MIV, Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie der Sicherheit für Rad-/Fußgängerverkehr
	Überplanung des Verkehrsknotens B9/Walhovener Straße hinsichtlich des Ermöglichen eines freien Rechtseinbiegens von der Walhovener Straße-Ost (Rheinfeld) in die B9-Nord. Dabei Sicherung der Fußgänger	Abbau morgendlicher Rückstaus
	Anlage eines Radweges auf der Westseite der B9 zwischen Rheinfelder Straße und Tor 1	Lückenschluss
Horrem	Anlage eines Mitfahrer-Parkplatzes an der Franz-Gerstner-Straße oder alternativ als zusätzliche Anbindung im Knoten K18/Dr.-Geldmacher-Straße	Vermeidung größerer Umwegfahrten für Nutzer des neuen BAB- Anschlusses an der K18
	Überprüfung der LSA Lübecker Straße/Mathias-Giesen-Straße/HIT-Gelände nach Realisierung 'Durchstich zur Alten Heerstraße'; evtl. Maßnahmen: Grünzeitverlängerung für Rechtseinbieger aus Mathias-Giesen-Straße oder Ermöglichung eines freien Rechtseinbiegens	Abbau des Rückstaus in der Zufahrt Mathias-Giesen-Straße während der nachmittäglichen Spitzenzeiten
	Umbau der signalisierten Knoten der Haberlandstraße (mit Robert-Kochstraße und Zonser Straße) zu Kreisverkehrsplätzen	Reduzierung der Geschwindigkeit auf dem großzügig ausgebauten Streckenzug der Haberlandstraße; Verstetigung des Verkehrsflusses in den Schwachlastzeiten; Verminderung des Widerstandes zur Vermeidung von Ausweichverkehren auf das untergeordnete Straßensystem

5. Zusammenfassende Wertung und Handlungsempfehlung

Stadtteile	Maßnahme	verkehrliche Wirkung
Delhoven	Anbindung der Pfauenstraße an die L280	Entlastung des Streckenzuges Boelckestraße-Ost/Josef-Steins-Straße/Klosterstraße (östlich Josef-Steins-Straße) um ca. -1.800 Kfz/T u Q; eine entsprechende Mehrbelastung der Pfauenstraße gewährleistet nach wie vor dort eine gute Wohnqualität
Straberg	Umbau des Knotens K12/Schützenstraße zu einem Mini-Kreisverkehrsplatz	Reduzierung der Geschwindigkeit auf der K12
Ückerath	Bau von Querungshilfen auf der L35 - am westlichen Ortseingang (Rad- und Fußg.-verkehr); - östlich 'Auf der Hardt'; - östlich Südstraße gemäß Umgestaltungskonzept von IVV/VSU, 1996	Erleichterung der Querung der L35 für Fußgänger (u. Radverkehr); Reduktion der Geschwindigkeit durch Verschwenkungen der Fahrbahn
Nievenheim	Anordnung einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h auf der L35 zwischen Clemens-August-Straße und Salvatorstraße (ca. 300m; damals bereits mit Landesbetrieb MG abgestimmt) und Bau einer Querungshilfe auf der L35 westlich Salvatorstraße gemäß Umgestaltungskonzept IVV/VSU, 1996	Erhöhung der Verkehrssicherheit im engen Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer; Erleichterung der Querung für Fußgänger
	Einrichtung einer Querungshilfe auf der L380 in Höhe des Friedhofs	Erleichterung der Querung für Fußgänger
	Bau einer Südumgehung Nievenheim/Delrath über Kohnacker/Edisonstraße Eine weitere Entlastung des Knotens L380/L35/Bismarckstraße wäre wünschenswert, jedoch konnte unter Berücksichtigung derzeitiger Planungsabsichten keine Trasse für eine Entlastungsstraße gefunden werden, die hinsichtlich der Kriterien 'Städtebau/Umwelt' bzw. 'Wirtschaftlichkeit (Kosten/Nutzen)' durchsetzbar ist. Sollten Planungsabsichten hinsichlich der Entwicklung eines zusätzlichen Gewerbegebietes weiter verfolgt werden, kommt dem Streckenzug eine neue Bedeutung zu, die eine erneute Überprüfung seiner Wertigkeit auslöst.	

5. Zusammenfassende Wertung und Handlungsempfehlung

Stadtteile	Maßnahme	verkehrliche Wirkung
Delrath	Sperrung des Zinkhüttenweges im Bereich der Brücke nach Realisierung der neuen BAB- AS Delrath	Entlastung der Industriestraße; Vermeidung von Durchgangsverkehren in Delrath auf der Achse Bismarckstraße/Johannesstraße
Stürzelberg/ Zons	Anlage/Ausbau eines Geh-/Radweges entlang der Stürzelberger Straße	Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger- und insbesondere Radverkehr
Zons	PS: Eine 2. Anbindung von Zons an die B9 zur Entlastung der Aldenhovenstraße hat beim Linienbestimmungsverfahren keine Realisierungschance aufgrund der Zons umgebenen Naturschutzgebiete. Zudem fehlt ein ausreichendes Verkehrsverlagerungspotential, das die Planungsmaßnahme förderungsfähig macht.	

Anhang

Abb. 1 Beispiel für Zählauswertung

Abb. 2 Strukturverteilung E, B, Kfz

Abb. 3 Tabelle: Gesamtstädtische Verkehrsbelastungssituation 2007 (aus Hochrechnung der Zählwerte)

Abb. 4 Funktionen der Straße im Netzgefüge für Dormagen Mitte/Horrem/Rheinfeld

Abb. 5 Funktionen der Straße im Netzgefüge für Hackenbroich/Delhoven

Abb. 6 Funktionen der Straße im Netzgefüge für Straberg, Gohr, Ückerath

Abb. 7 Funktionen der Straße im Netzgefüge für Nievenheim, Delrath

Abb. 8 Funktionen der Straße im Netzgefüge für St. Peter, Stürzelberg, Zons

Abb. 9 Kfz-Belastungen und Einstufung deren Umfeldverträglichkeit für Dormagen-Mitte/Horrem/Rheinfeld

Abb. 10 Kfz-Belastungen und Einstufung deren Umfeldverträglichkeit für Hackenbroich/Delhoven

Abb. 11 Kfz-Belastungen und Einstufung deren Umfeldverträglichkeit für Straberg, Gohr, Ückerath

Abb. 12 Kfz-Belastungen und Einstufung deren Umfeldverträglichkeit für Nievenheim, Delrath

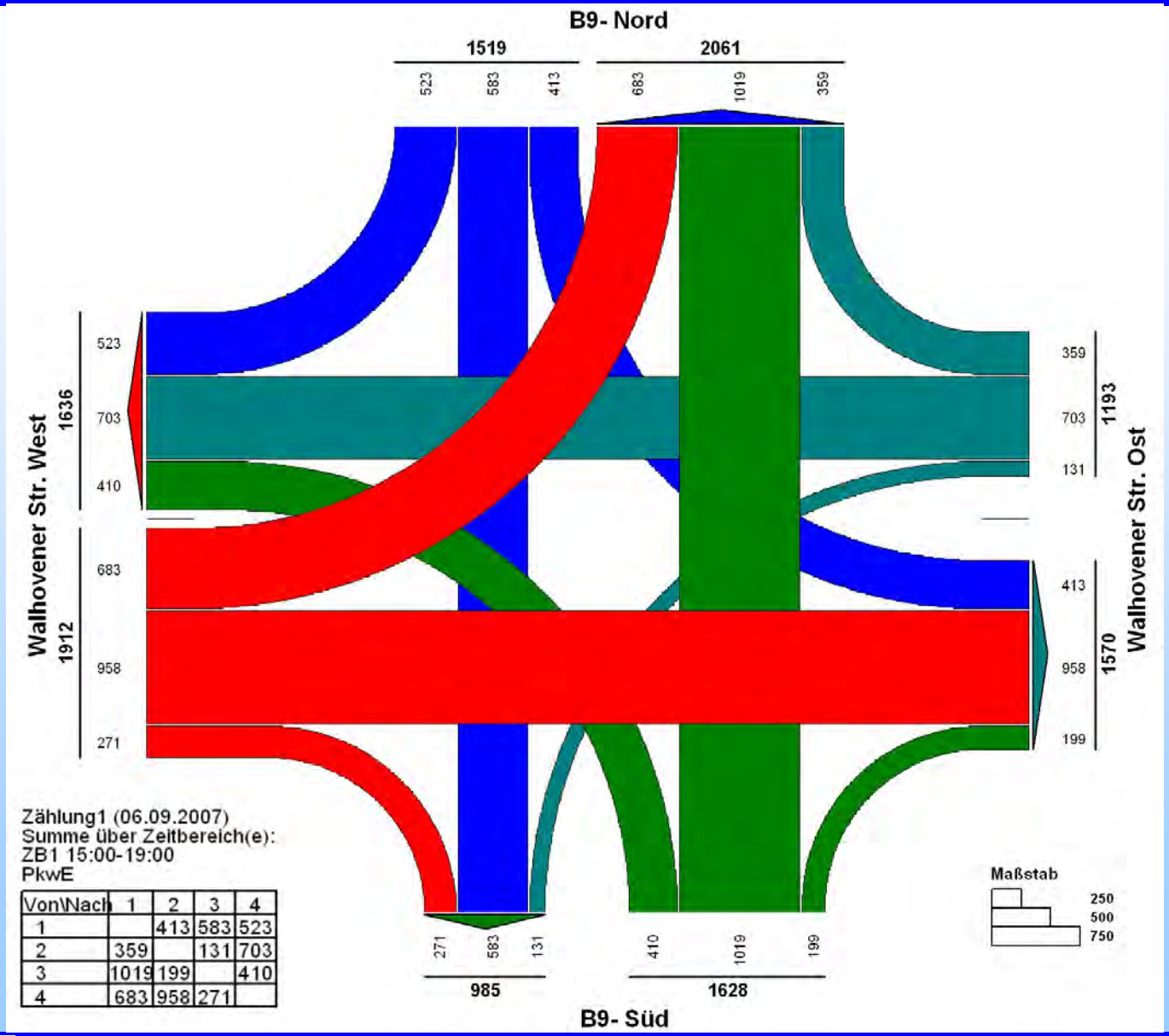
Abb. 13 Kfz-Belastungen und Einstufung deren Umfeldverträglichkeit für St. Peter, Stürzelberg, Zons

Abb. 14 Streckenbelastungsplan – IST- Fall (Analyse 2007/2008) [Kfz/T u. Q]

Abb. 15 Streckenbelastungsplan – Prognose-Null-Plus-Fall 2025 [Kfz/T u. Q]

Abb. 16 Streckenbelastungsplan – Prognose-Planfall 2025 [Kfz/T u. Q]

Abb. 1 Beispiel für Auswertung



Zählung1 (06.09.2007)
Summe über Zeitbereich(e):
ZB1 15:00-19:00
PkwE

Von\Nach	1	2	3	4
1		413	583	523
2	359		131	703
3	1019	199		410
4	683	958	271	

Abb. 2 Strukturverteilung E, B, Kfz

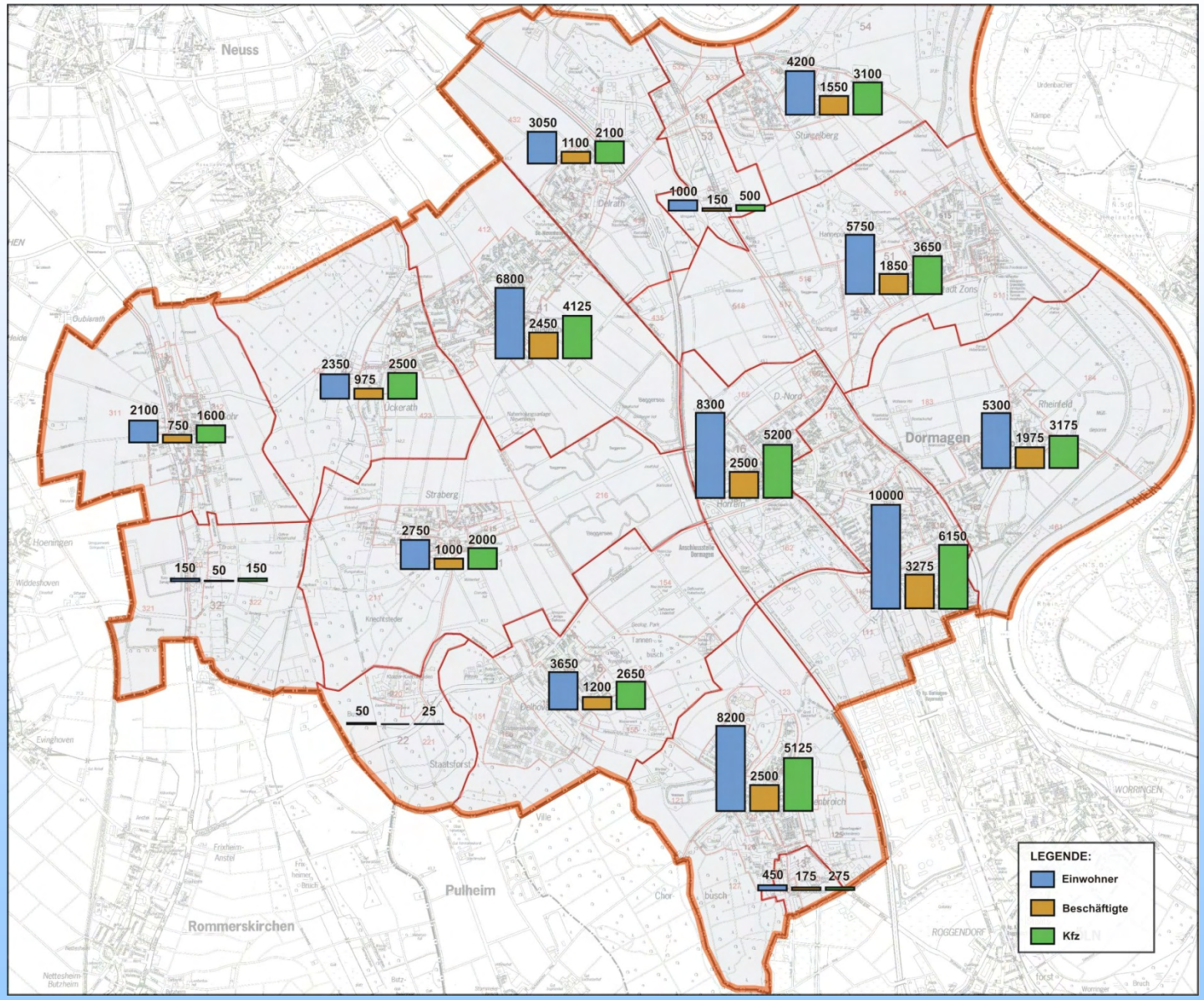


Abb. 3 Gesamtstädtische Verkehrsbelastungssituation (Tabelle)

Stadtteil	Anzahl Einwohner	Ortsdurchfahrt/ Strecke	Verkehrs-belastungen
Gohr/Broich	2.250	B 477	5.000 – 5.500
		L 35	3.100 – 5.000
Nievenheim/Ückerath	9.550	L 35	5.000 – 9.500
		Auf der Hardt/ Am Hahnen	1.500 – 4.000
		Bismarckstraße	8.500 – 10.000
		Im Scheidpatt/ Am Schwimmbad	2.500 – 6.000
		L 380-Nord	10.500 – 11.000
		L 380-Süd	17.000 – 18.000
Delrath/St. Peter	3.150	Johannesstraße	6.500 – 7.000
		St.-Peter-Straße/ Bahnstraße	4.000 – 5.500
		B 9	7.500 – 12.000
Sturzelberg	4.200	Bahnstraße	5.000 – 6.500
		Biesenbachstraße	4.000
		Am Weißen Stein	5.000
Zons	5.750	Aldenhovenstraße	5.500 – 9.500
		Deichstraße	1.500 – 5.000
Rheinfeld	5.300	Walhovener Straße	bis 9.000
		Rheinfelder Straße	bis 4.000
Dormagen-Nord	6.700	B 9	12.000 – 13.500
		K 12	11.000
		Haberlandstraße	6.000 – 7.000
Horrem	6.050	K 12	11.000 – 12000
		Weilerstraße	5.000 – 5.500
		Heesenstraße	8.500 – 11.500
		Knechtstedener Straße	2.500 – 5.500
		L 380	14.000 – 15.000
		L 280	19.500 – 26.000

Stadtteil	Anzahl Einwohner	Ortsdurchfahrt/ Strecke	Verkehrs-belastungen
Dormagen-Mitte	5.550	L 280	12.000 – 20.500
		K 18	7.000 – 14.500
		Nettergasse	3.500 – 6.000
		B 9	8.500 – 11.000
Straberg	2.800	L 36	3.000 – 3.500
		K 12	2.500 – 3.500
Delhoven	3.650	L 280	10.000 – 13.000
		K 36	4.000 – 5.000
		Josef-Steins-Straße	3.000 – 4.500
Hackenbroich/ Hackhausen	8.650	K 18	7.700 – 15.000
		K 36	5.400 – 8.500
		Dr.-Geldmacher-Straße	5.500 – 7.500
		Sinnersdorfer Straße/ Dormagener Straße	3.300 – 3.500

Abb. 4 Funktionen der Straßen im Netzgefüge in Dormagen- Mitte, Horrem, Rheinfeld

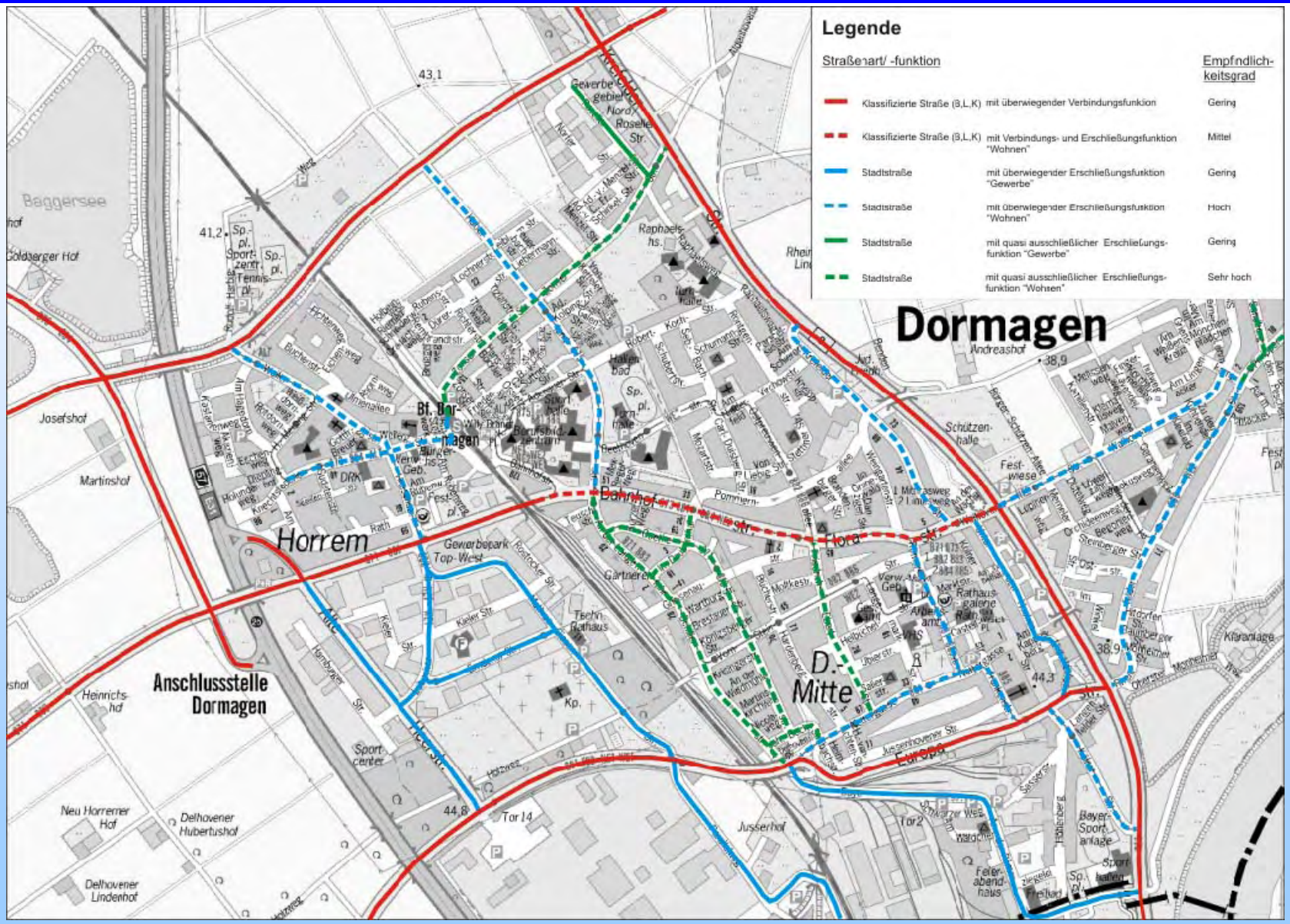


Abb. 5 Funktionen der Straßen im Netzgefüge in Hackenbroich und Delhoven

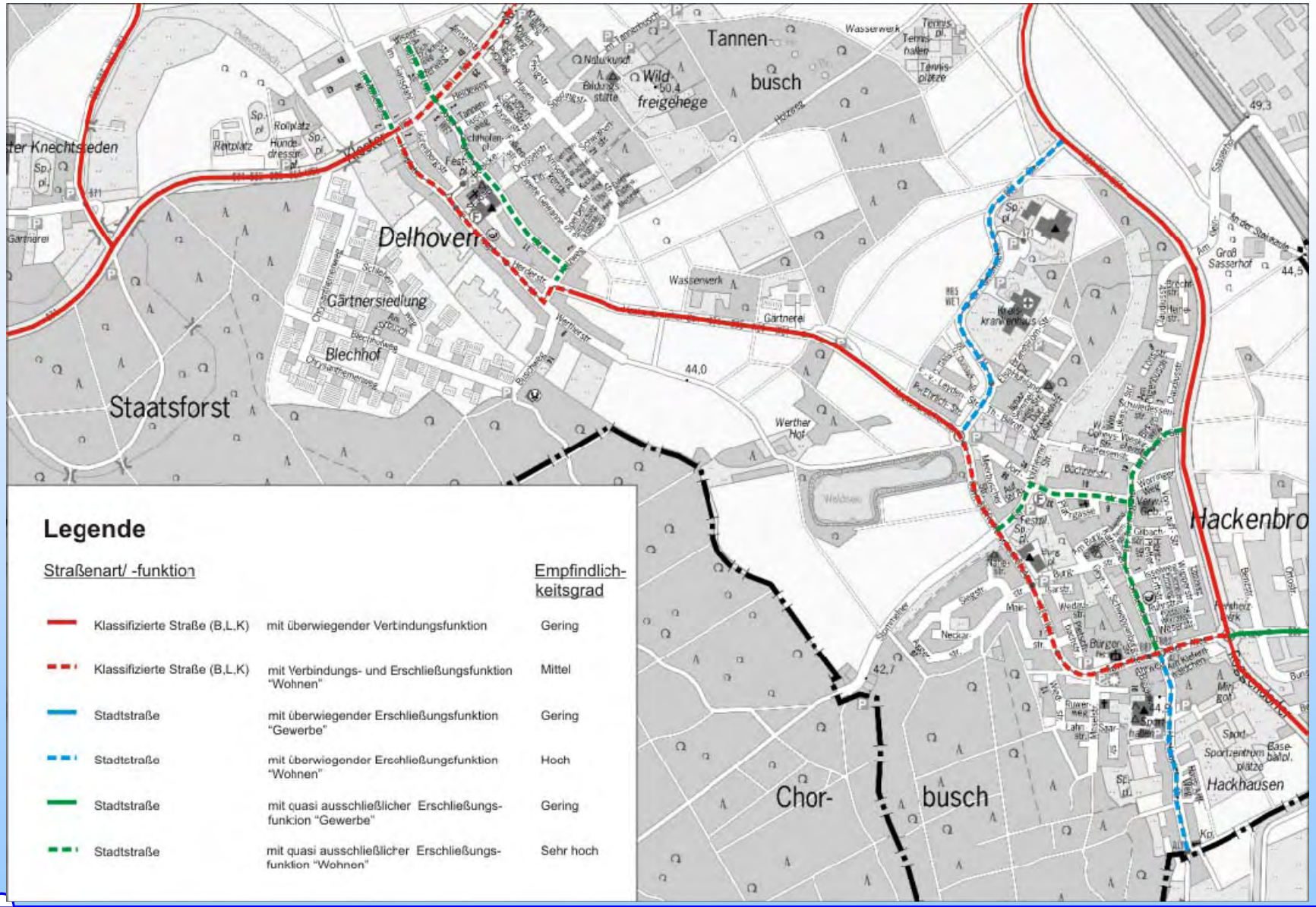


Abb. 6 Funktionen der Straßen im Netzgefüge in Straberg, Gohr und Ückerath

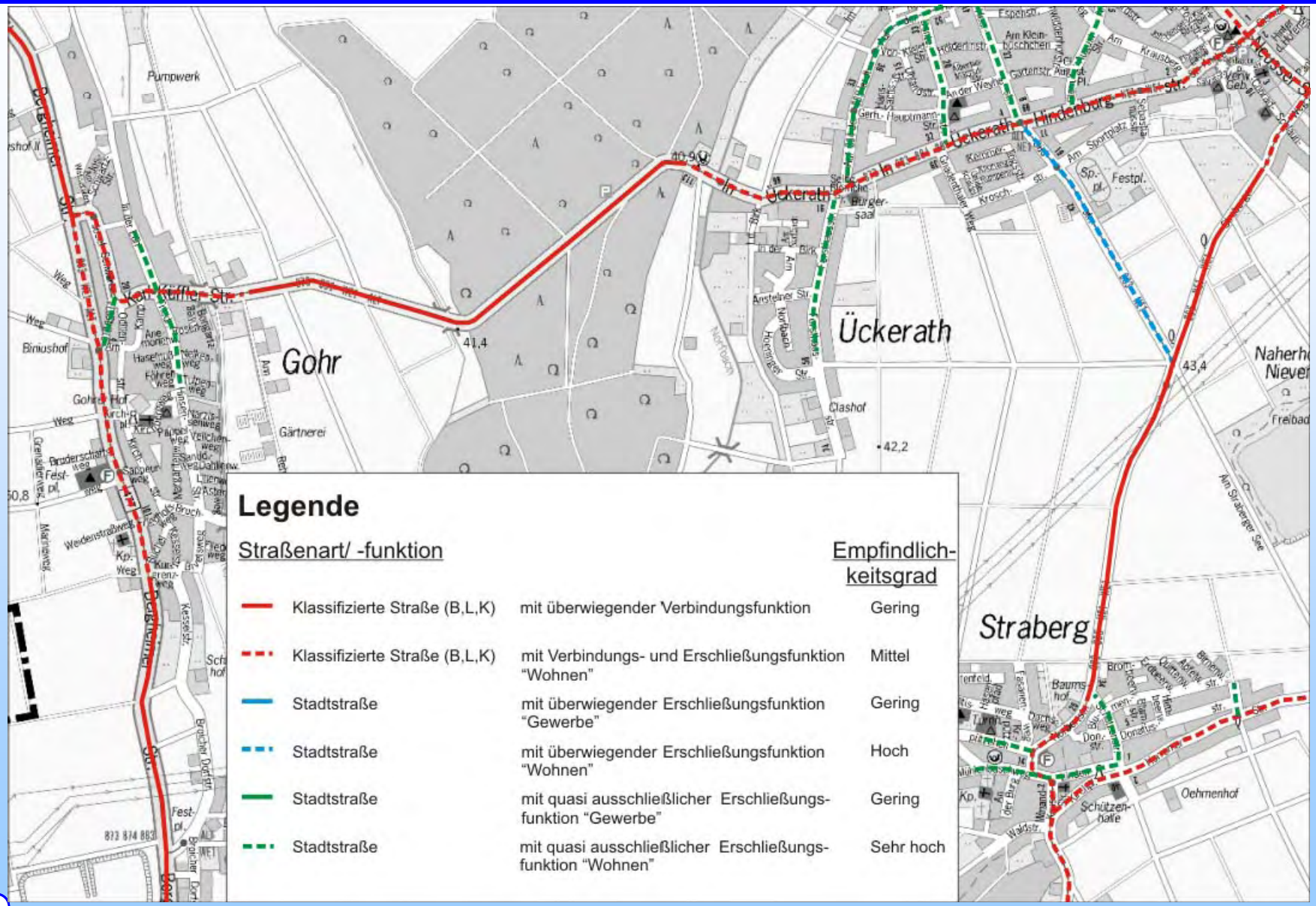


Abb. 7 Funktionen der Straßen im Netzgefüge in Nievenheim und Delrath

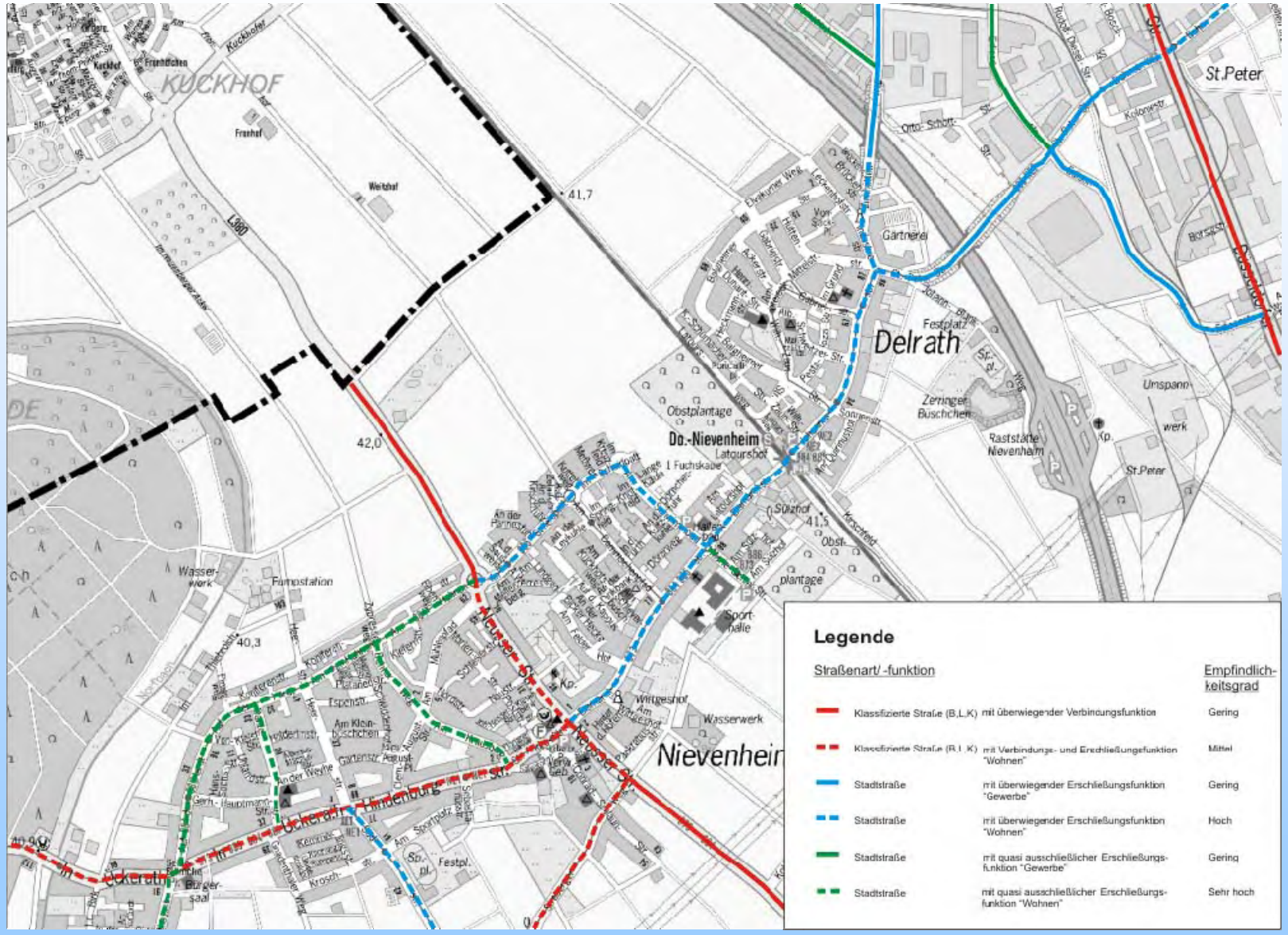


Abb. 8 Funktionen der Straßen im Netzgefüge in Stürzelberg und Zons

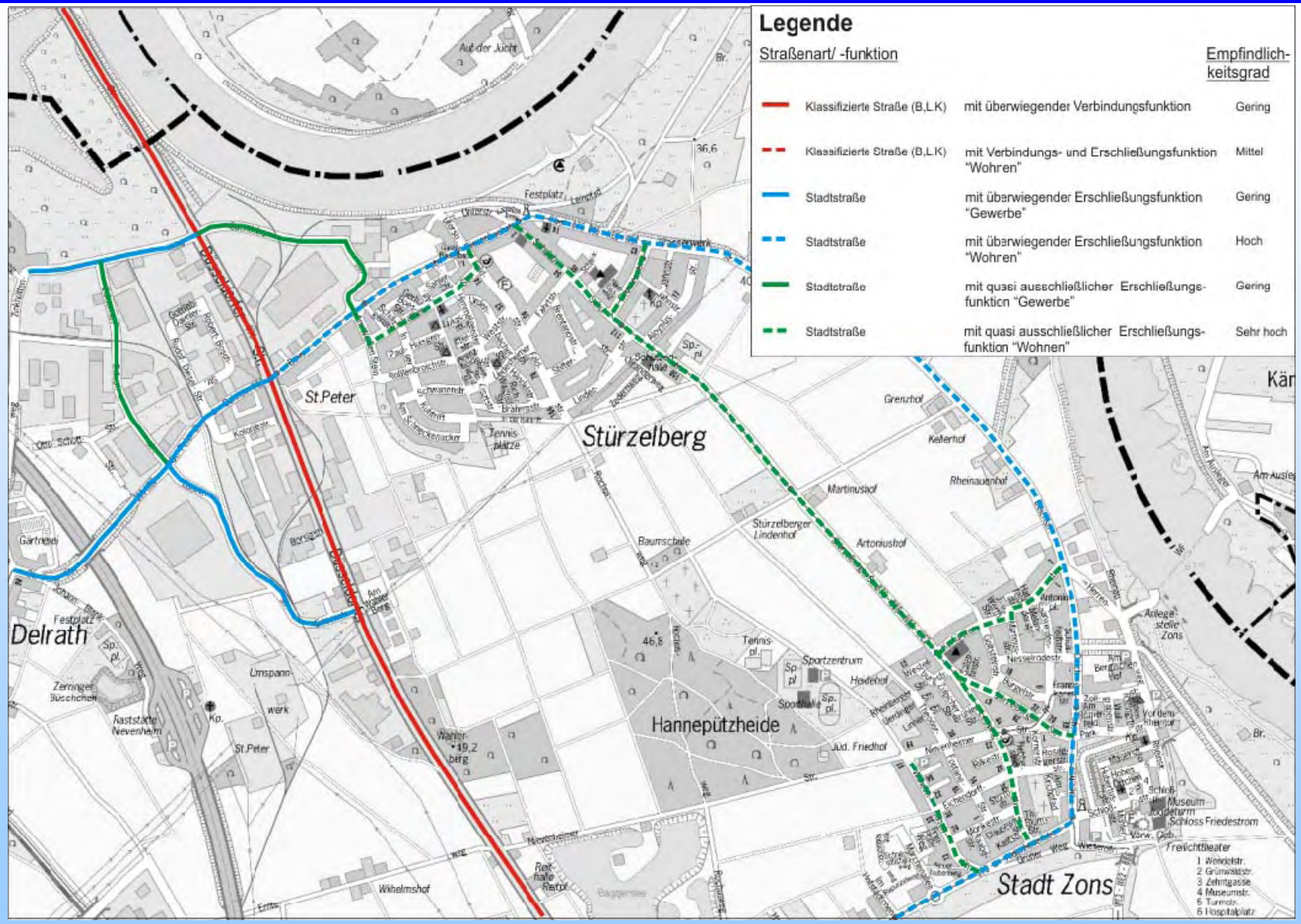


Abb. 9 Umfeldverträglichkeit der Tagesbelastungen in Dormagen- Mitte, Horrem und Rheinfeld

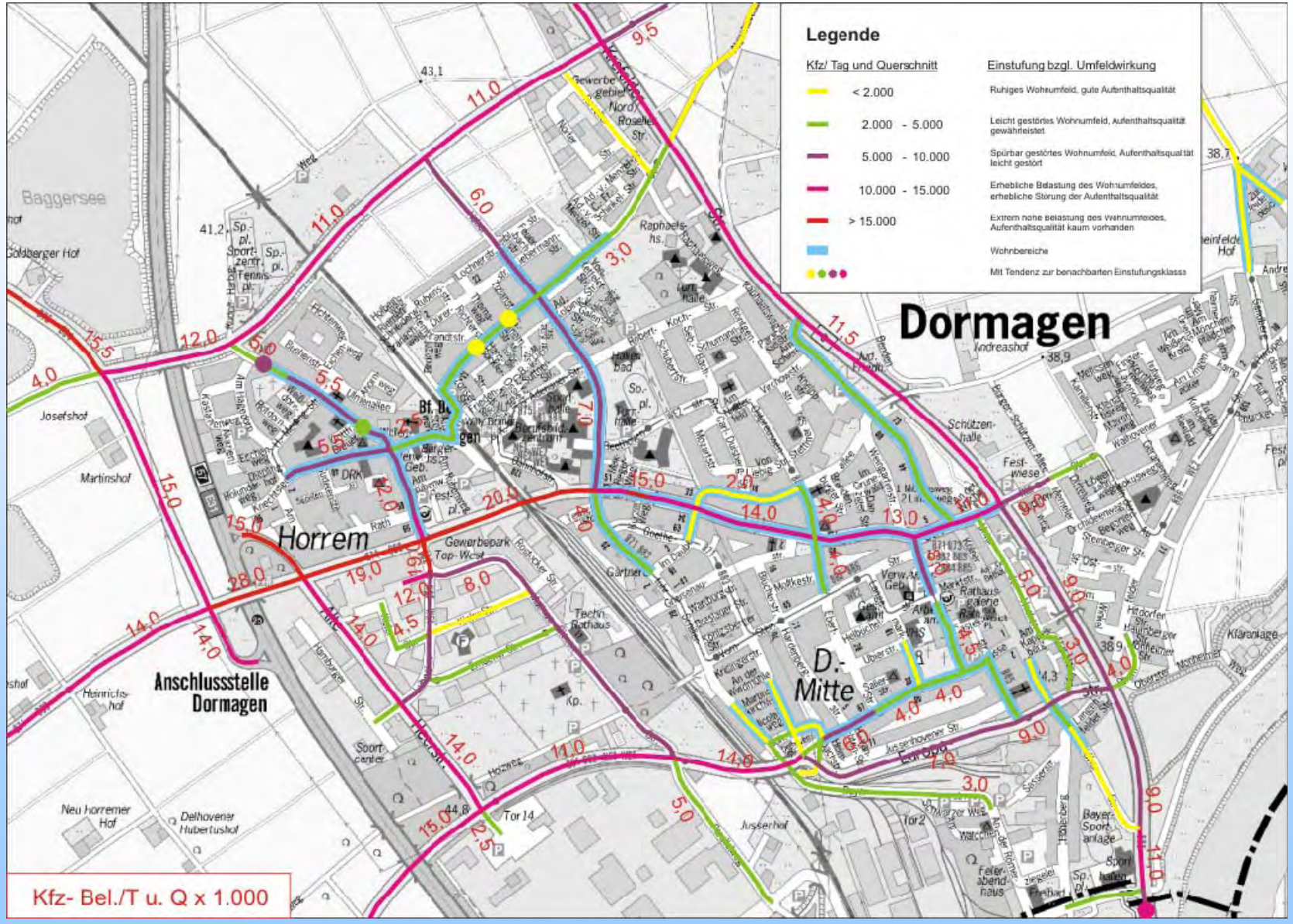


Abb. 10 Umfeldverträglichkeit der Tagesbelastungen in Hackenbroich und Delhoven

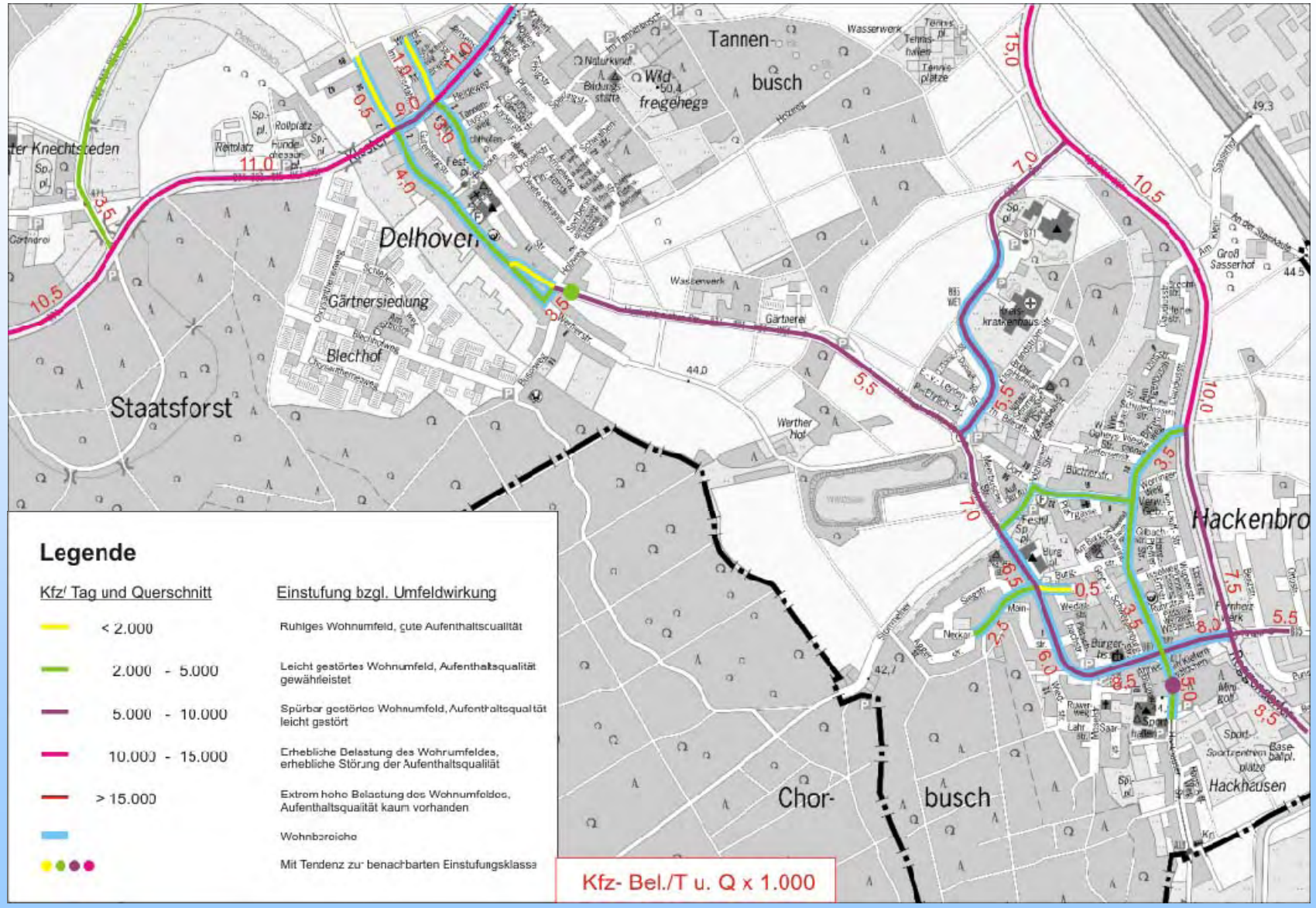


Abb. 11 Umfeldverträglichkeit der Tagesbelastungen in Straberg, Gohr und Ückerath

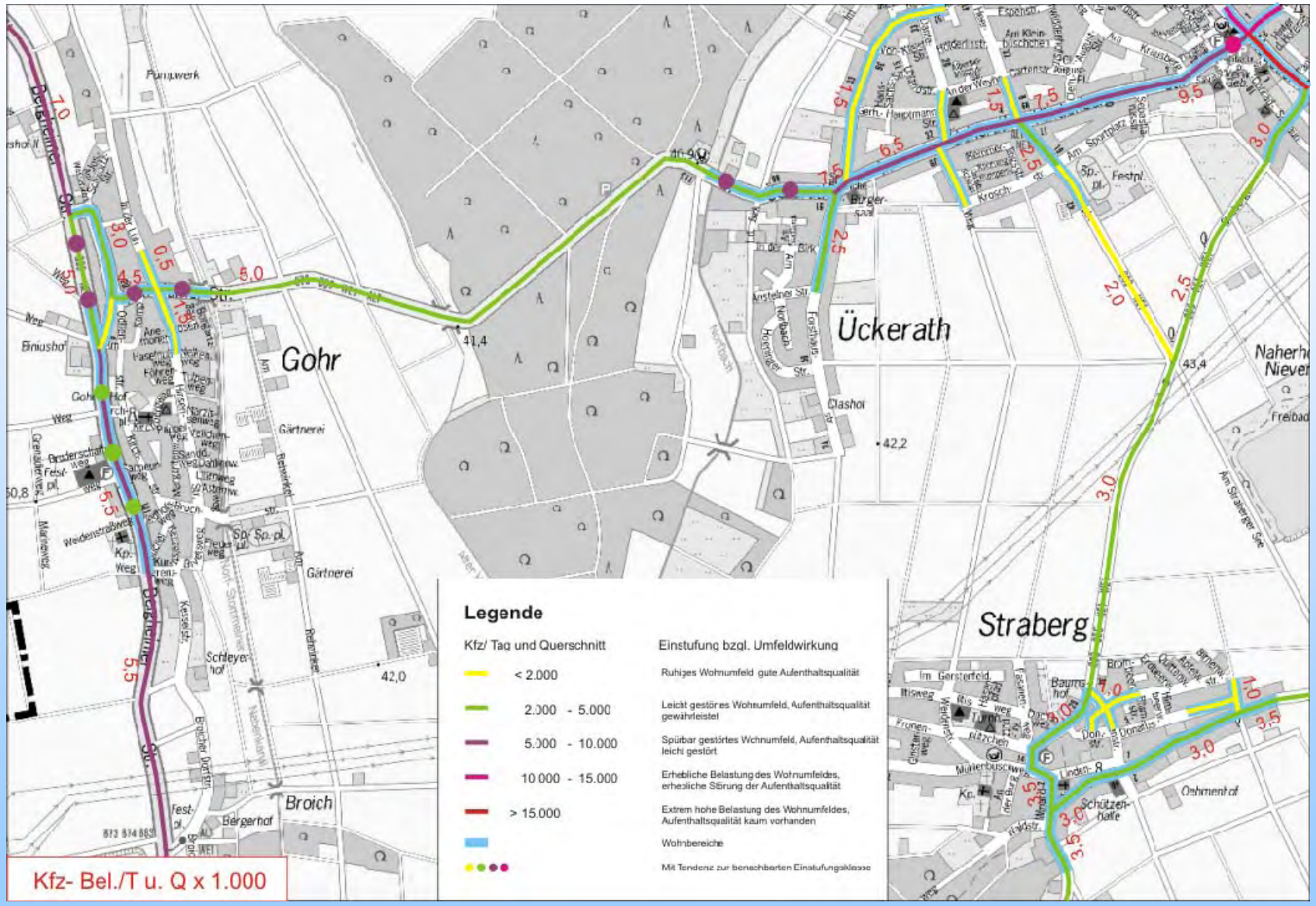


Abb. 12 Umfeldverträglichkeit der Tagesbelastungen in Nievenheim und Delrath

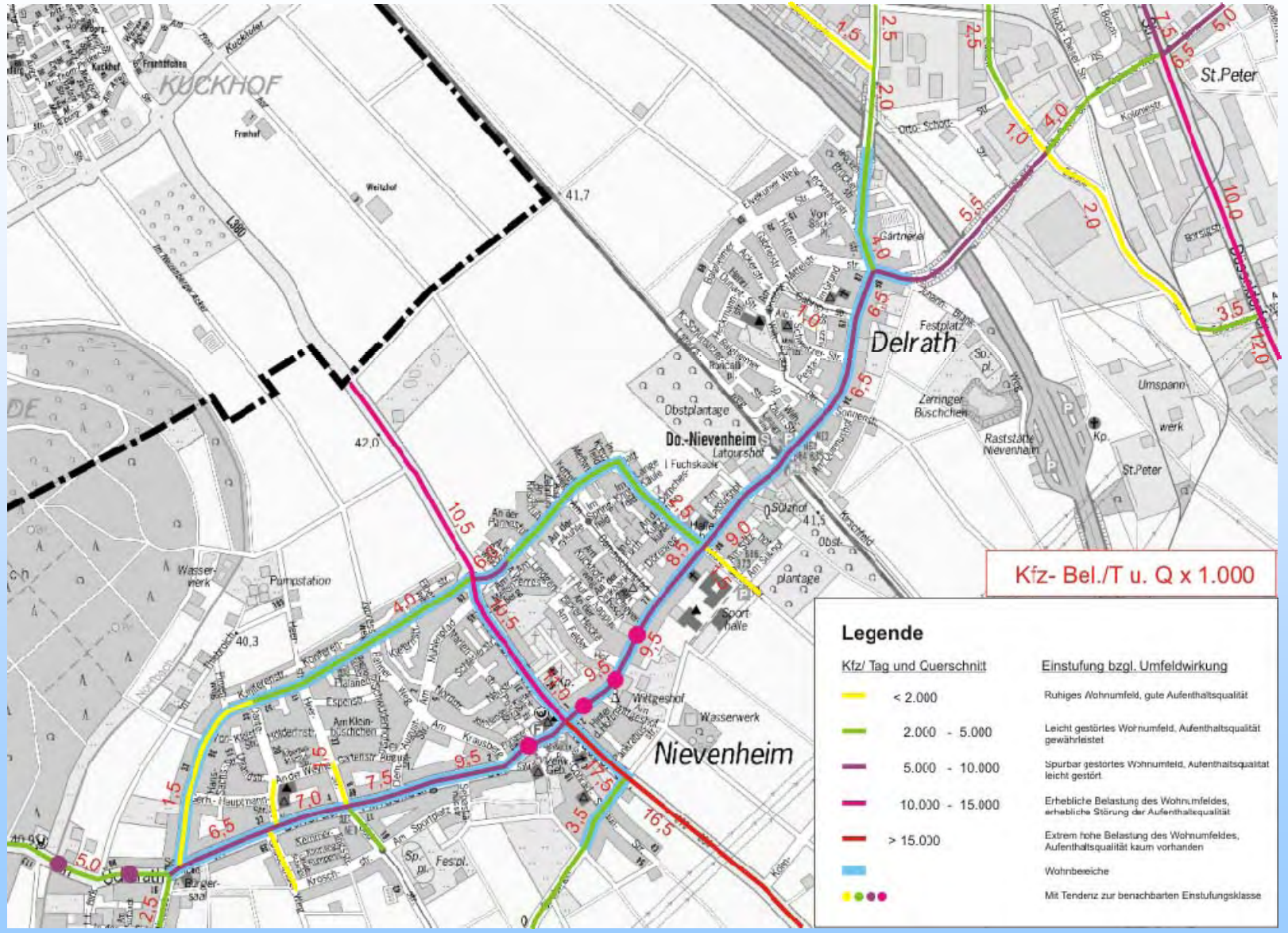
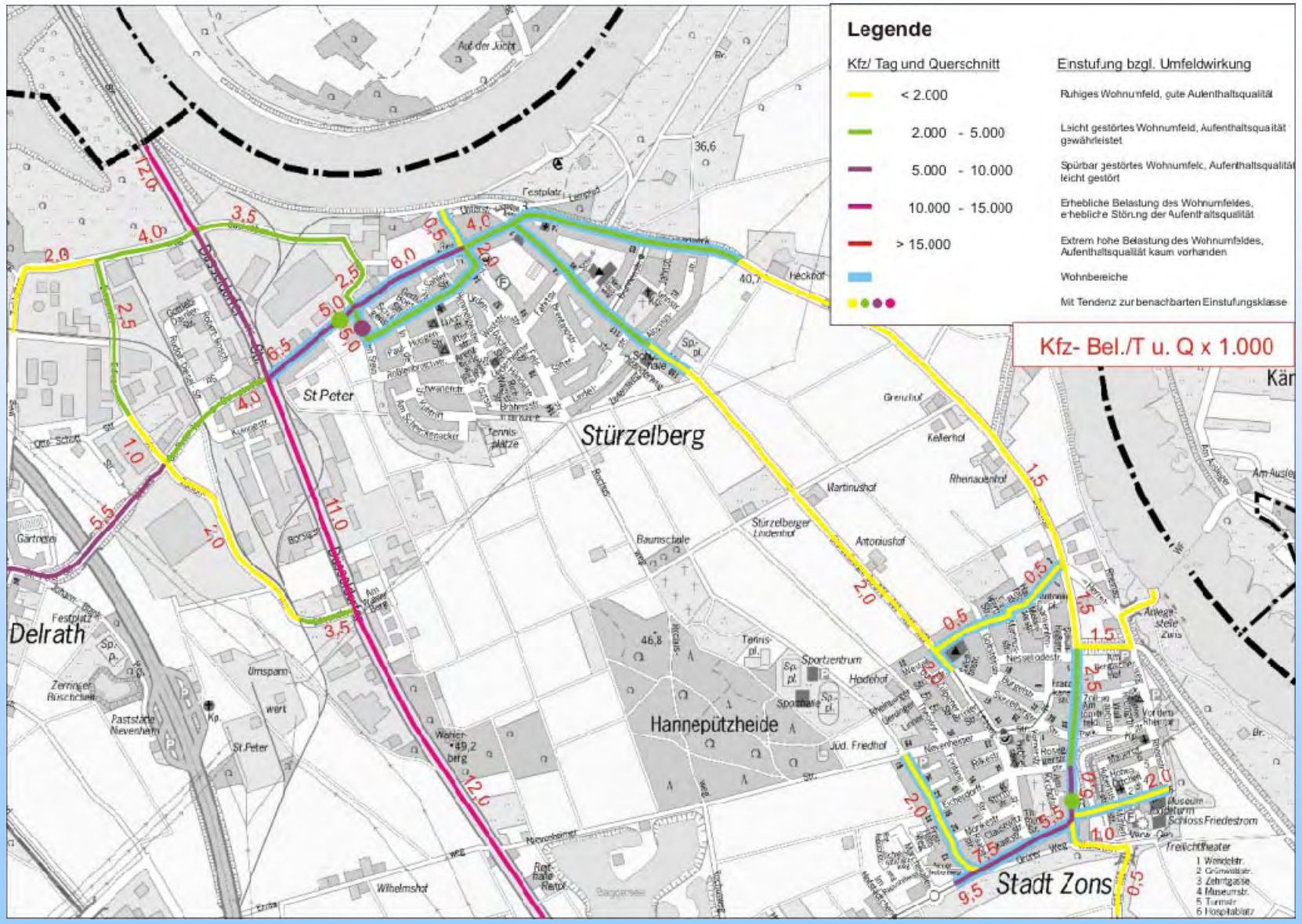


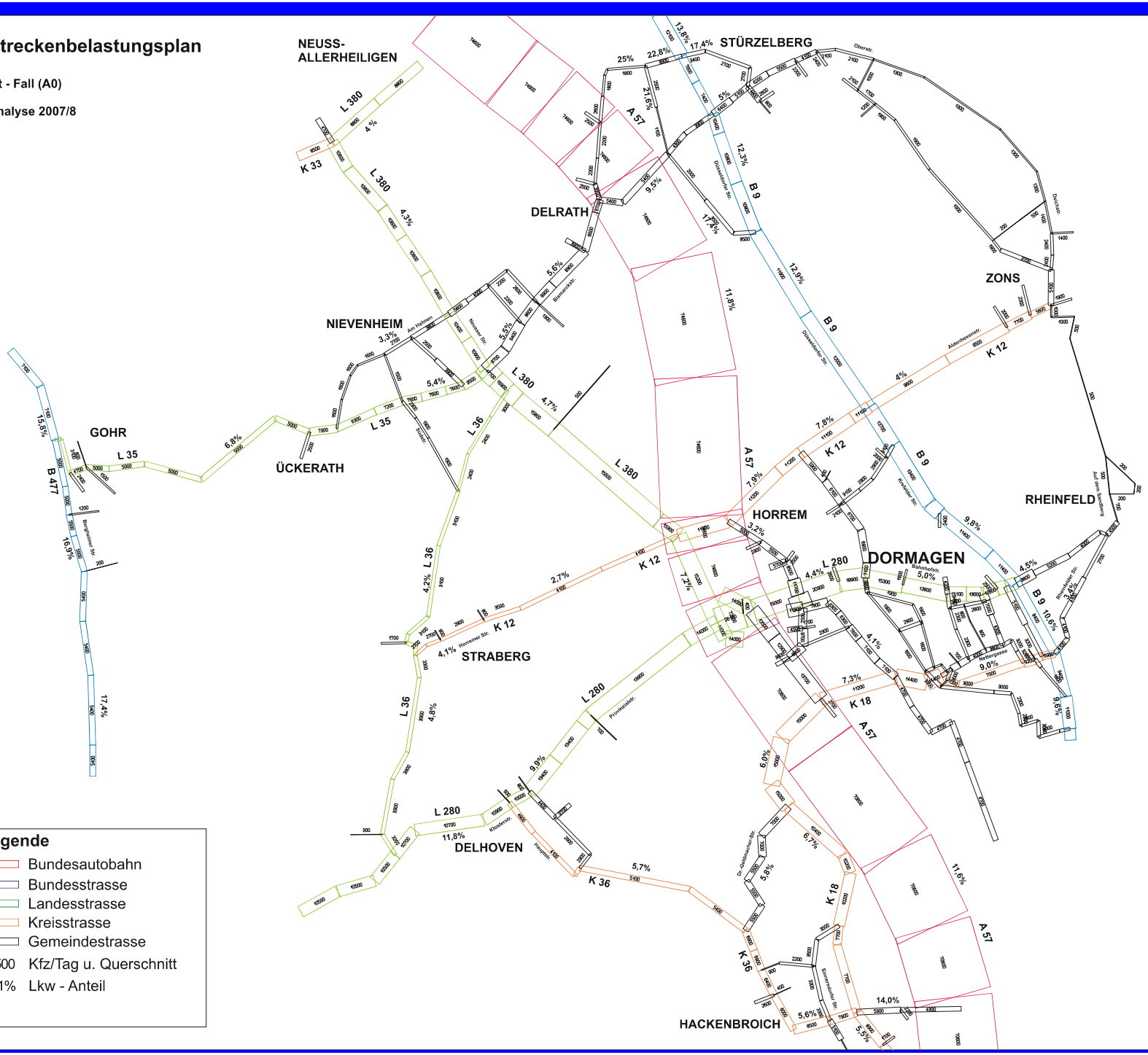
Abb. 13 Umfeldverträglichkeit der Tagesbelastungen in Stürzelberg und Zons



Streckenbelastungsplan

Ist - Fall (A0)

Analyse 2007/8



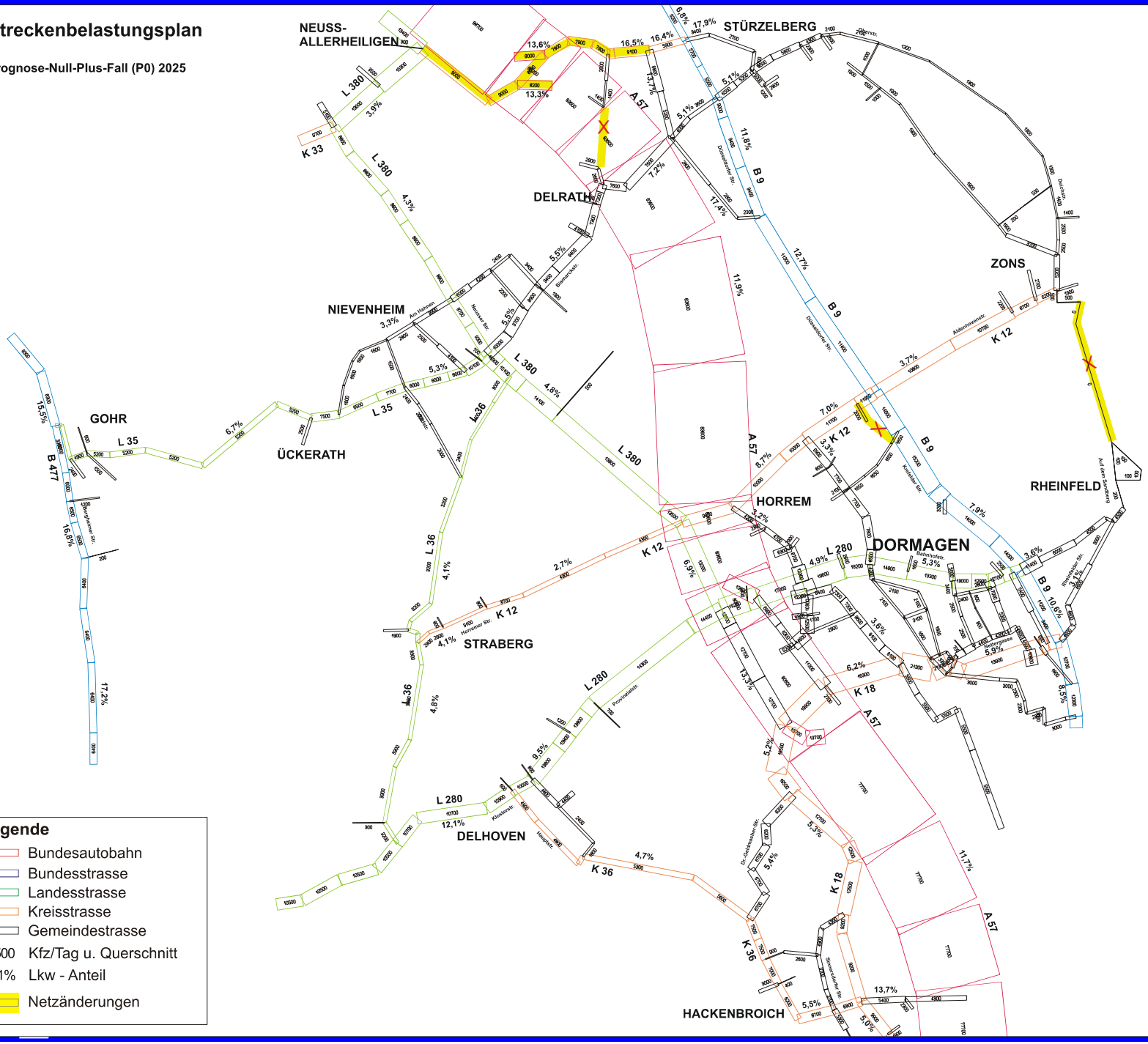
Legende

- Bundesautobahn
- Bundesstrasse
- Landesstrasse
- Kreisstrasse
- Gemeindestrasse
- 3500 Kfz/Tag u. Querschnitt
- 4,1% Lkw - Anteil

Abb. 14

Streckenbelastungsplan

Prognose-Null-Plus-Fall (P0) 2025



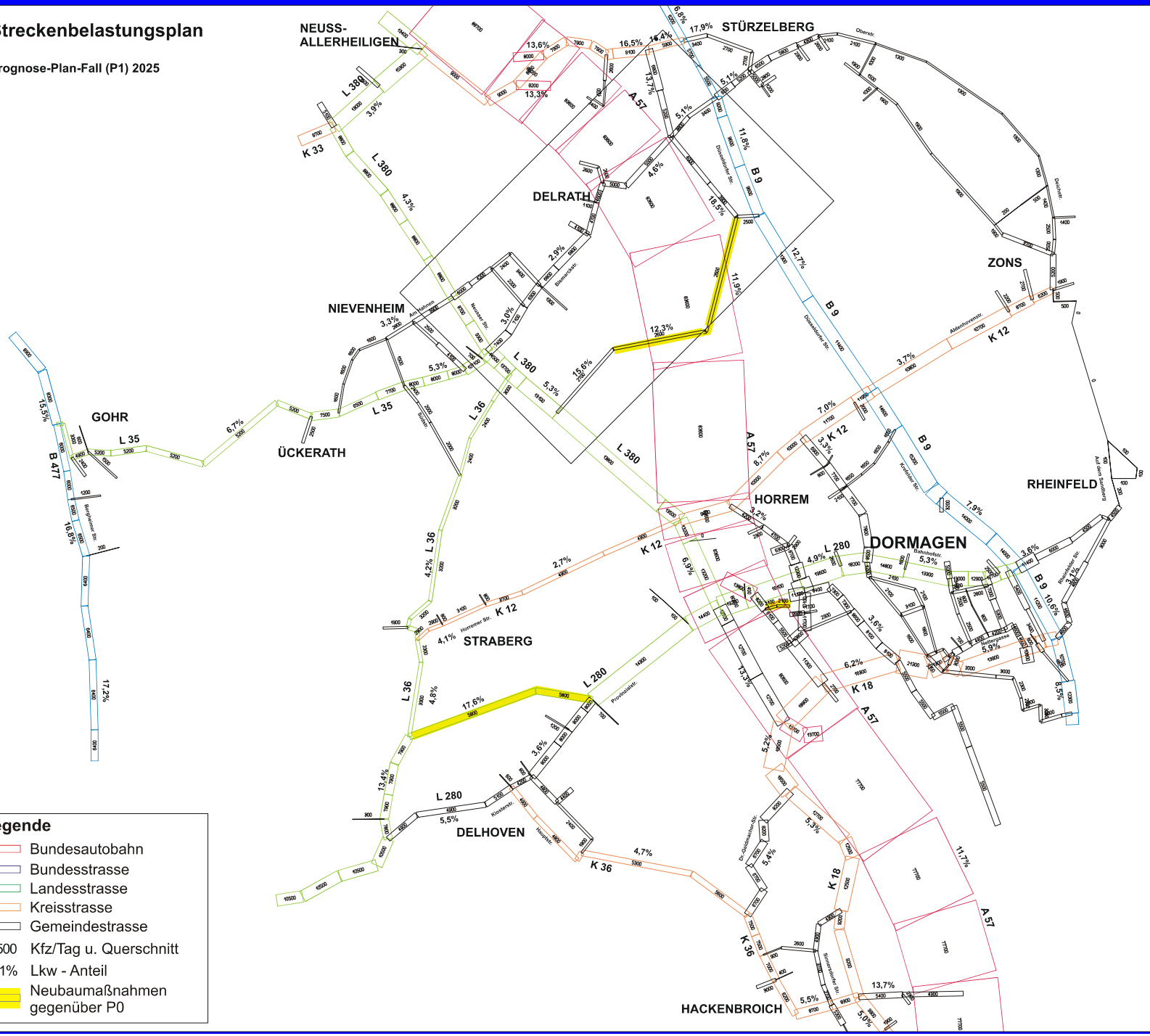
Legende

- Bundesautobahn
- Bundesstrasse
- Landesstrasse
- Kreisstrasse
- Gemeindestrasse
- 3500 Kfz/Tag u. Querschnitt
- 4,1% Lkw - Anteil
- Netzänderungen

Abb. 15

Streckenbelastungsplan

Prognose-Plan-Fall (P1) 2025



Legende

- Bundesautobahn
- Bundesstrasse
- Landesstrasse
- Kreisstrasse
- Gemeindestrasse
- 3500 Kfz/Tag u. Querschnitt
- 4,1% Lkw - Anteil
- Neubaumaßnahmen gegenüber P0

Abb. 16

Kontakt

Ingenieurgruppe für
Verkehrswesen und
Verfahrensentwicklung

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Tel: +49(241) 94 69 1-51
Fax: +49(241) 53 16 22
SCW@IVV-Aachen.de

Oppenhoffallee 171
52066 Aachen
www.IVV-Aachen.de

Kontakt: Dipl.-Ing. Wolfgang Christ