



Ingenieurgruppe IVV Aachen / Berlin
Wir analysieren, prognostizieren, planen und realisieren.

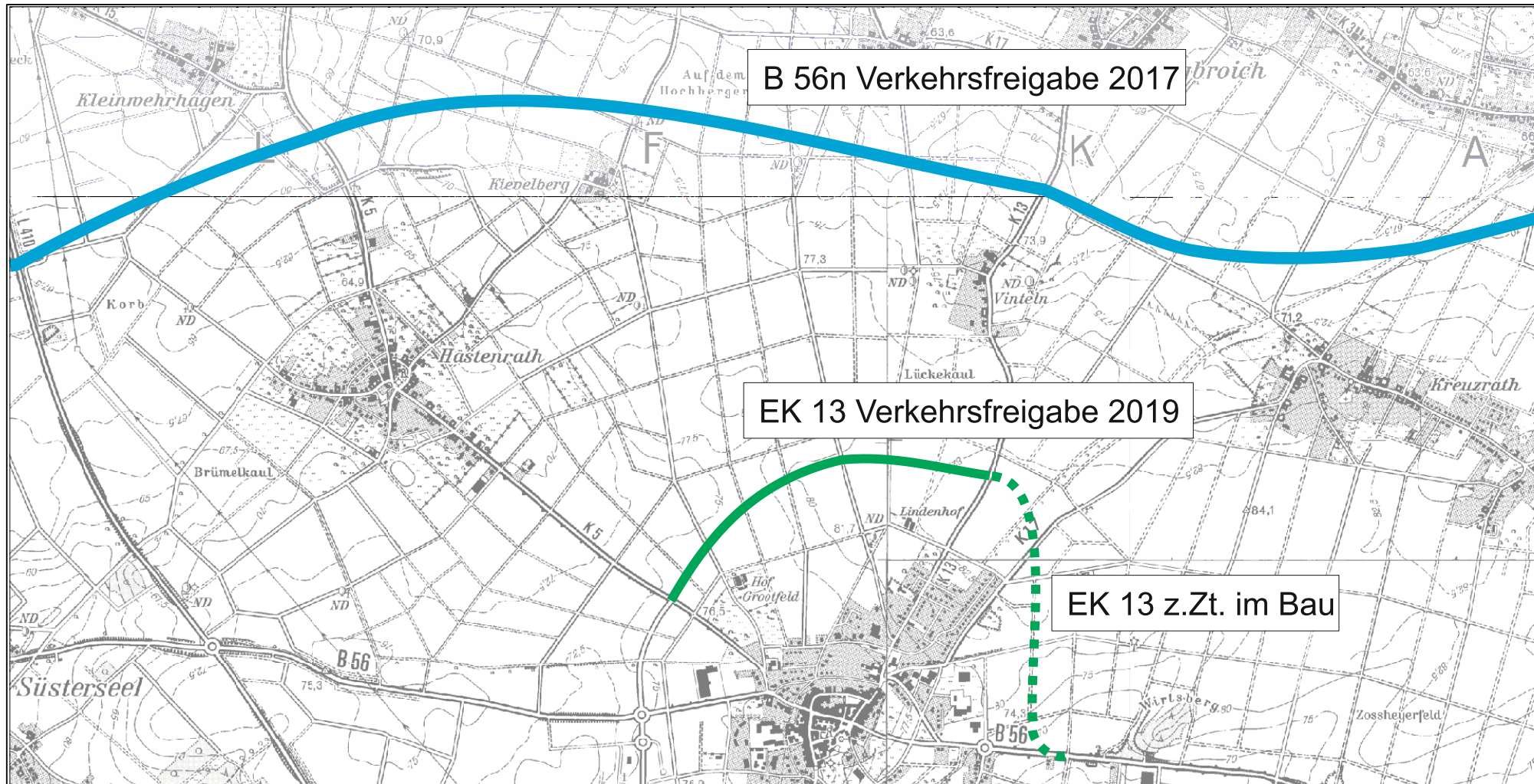


Verkehrskonzept Gangel

- Berechnung + Bewertung Planfälle -

05.05.2020

Dipl.-Geogr. Sylke Schwarz



Die allgemeine Verkehrsentwicklung zwischen 2017 bis 2030 wurde anhand der Tendenzen der Bundes- und Landesverkehrsplanung eingebracht. Bedarfsplanprognose weist bis 2030 eine jährlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens (Bezug Personen) im motorisierten Verkehr von 0,2 Prozent und der Verkehrsleistung (Bezug Personenkilometer) von rund 0,6 Prozent.

Trotz der erwarteten Veränderung der Bevölkerungszahlen wird die Zahl der Haushalte in etwa konstant bleiben. Damit wird voraussichtlich auch die Motorisierung aufgrund der individualisierten Lebensbedingungen leicht steigen (vgl. Shell-Studie, Prognosen zum Bundesverkehrswegeplan etc.). Die Shellprognose 2009 ermittelt für den Zeitraum zwischen 2020 und 2030 nahezu stagnierende Pkw-Fahrleistungen je Einwohner.

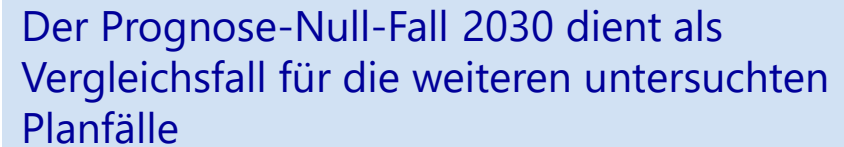
Der Pkw-Bestand wird um rund 0,5% pro Jahr in den alten Bundesländern anwachsen. Für den Untersuchungsraum ist hier ein moderates Wachstum (< 3% zwischen 2017 und 2030) angenommen worden. Im Güterverkehr werden das Transportaufkommen auf der Straße zwischen 2010 und 2030 um 0,8% pro Jahr und die Transportleistung auf deutschen Straßen um 1,7% pro Jahr zunehmen. Dies wird sich insbesondere auf die Bundesfernstraßen auswirken. Im nachgeordneten Netz ist nur punktuell mit größeren Zuwachsraten zu rechnen. Hier sagt die Prognose zu den deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen in den kommenden Jahren eine Wachstumsrate von insgesamt rund 0,15 Prozent pro Jahr voraus. Diese Entwicklungen fließen für den Durchgangsverkehr sowie für den Quell- und Zielverkehr des Untersuchungsraumes in das Verkehrsmodell ein.



Für die Prognose 2030 werden im MIV-Netz **alle** Maßnahmen berücksichtigt, die in der BVWP für die Region im **vordringlichen Bedarf** aufgeführt werden.

Aus der Landes- und Kreisplanung werden nur die Maßnahmen berücksichtigt, die auch mit hoher Wahrscheinlichkeit bis 2030 planungsrechtlich abgesichert sein werden.

- keine



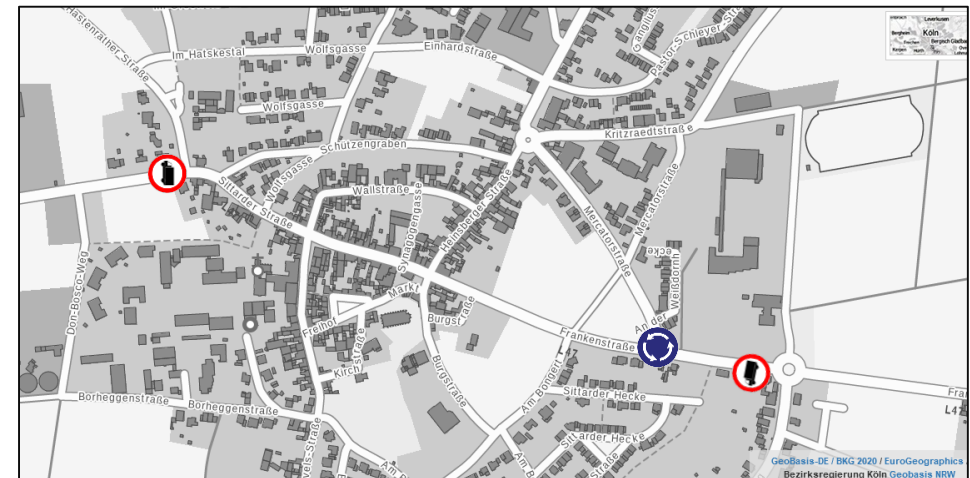


Übergeordnete Maßnahmen

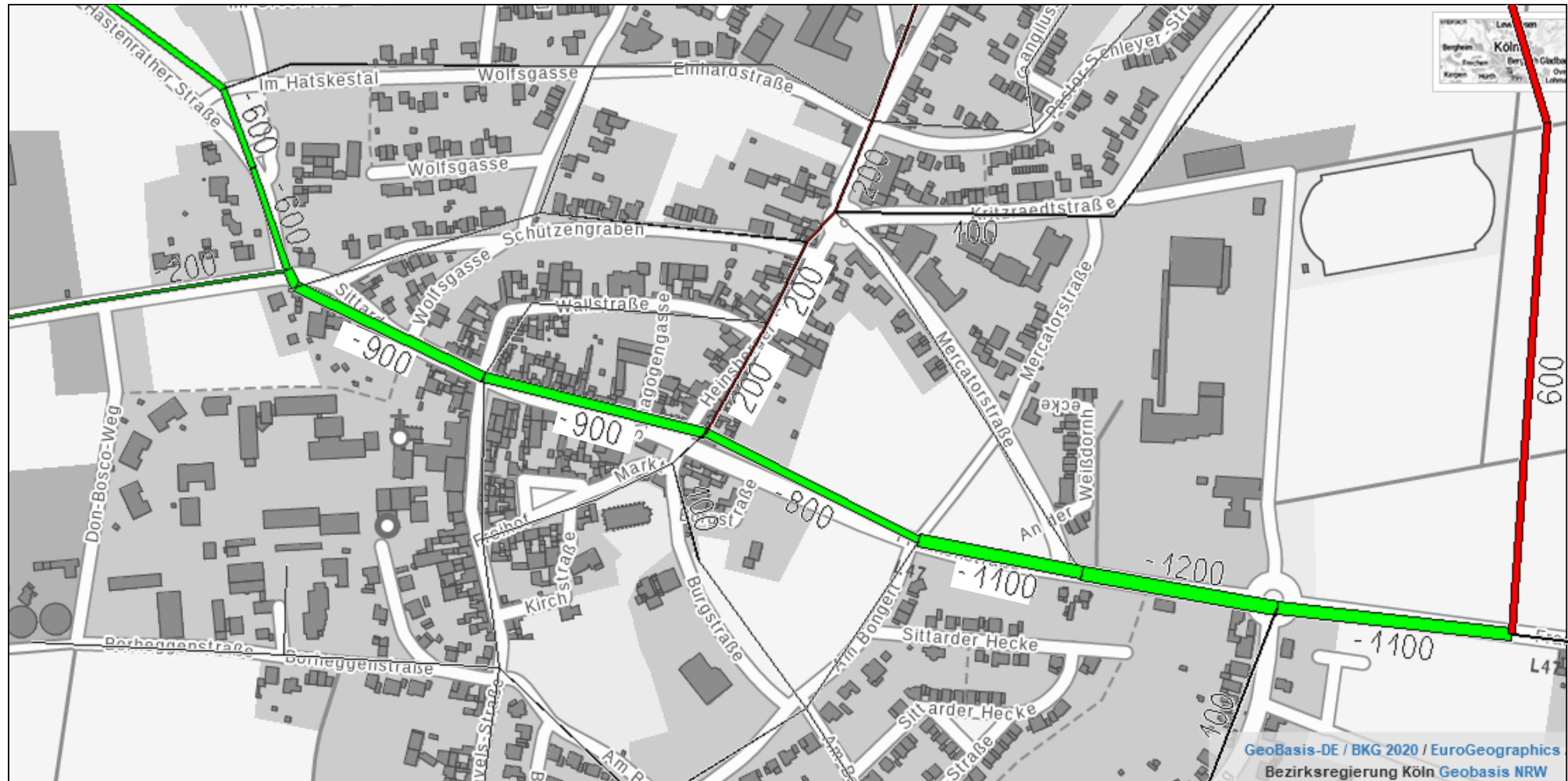
- Fertiggestellte Ortsumgehung
- Durchfahrtsverbot für Lkw-Verkehr
- Kreisverkehr Mercatorstraße / Frankenstraße

Besondere Maßnahmen

- keine





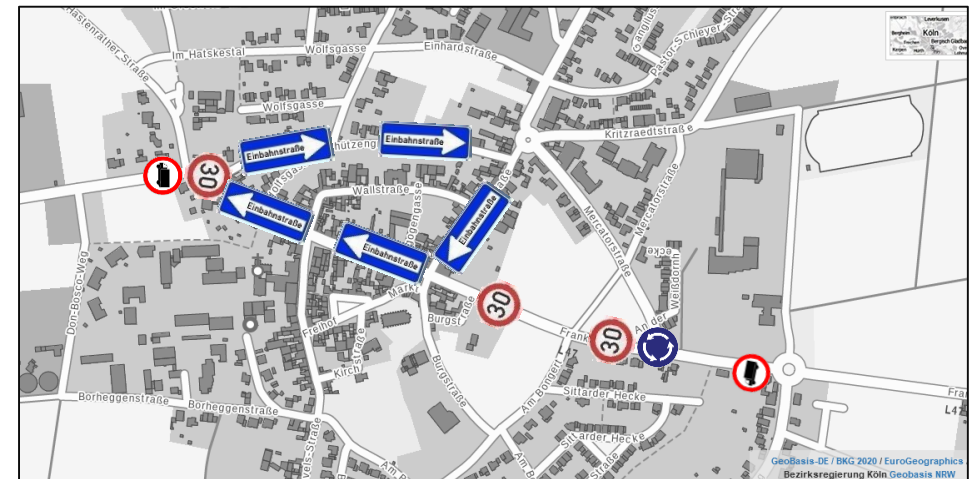


Übergeordnete Maßnahmen

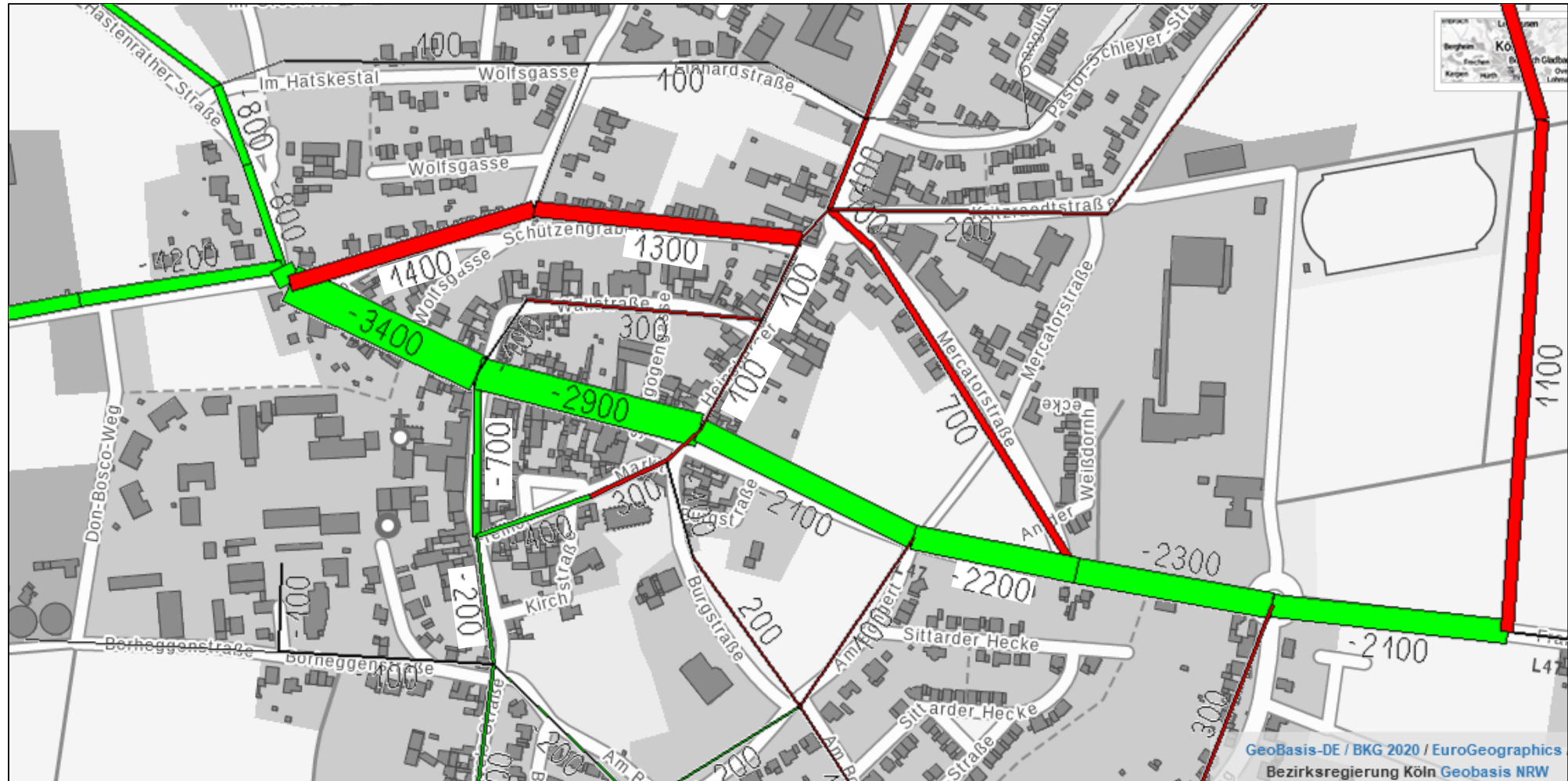
- Fertiggestellte Ortsumgehung
- Durchfahrtsverbot für Lkw-Verkehr
- Kreisverkehr Mercatorstraße / Frankenstraße
- Tempo 30 Zone im Ortskern (ab Hastenrather Str. im Westen, ab Mercatorstraße im Osten)
- Aufpflasterung im Kern
- Kenntlichmachung historischer Ortseingänge Ost (Frankenstraße) West (Sittarder Str. Höhe Wolfsgasse)

Besondere Maßnahmen

- Einrichtung eines Einbahnringes.
Aufgrund der Abwicklung des Schwerlastverkehrs nur in eine Richtung möglich: Sittarder Straße Ost nach West, Heinsberger Straße Nord nach Süd, Schützengraben von West nach Ost
- Sittarder Str.: Fahrradstreifen gegen die Fahrtrichtung
- Sittarder Str., Abschnitt zwischen Hastenrather Straße und KVP an der K 5: Radfahrstreifen beidseitig







Übergeordnete Maßnahmen

- Fertiggestellte Ortsumgehung
- Durchfahrtsverbot für Lkw-Verkehr
- Tempo 30 zwischen Luisenring und Mercatorstraße
- Kreisverkehr Mercatorstraße / Frankenstraße
- Fahrradfreundliche Aufpflasterung im Kern
- Kenntlichmachung historischer Ortseingänge Ost (Frankenstraße) West (Sittarder Str. Höhe Wolfsgasse)

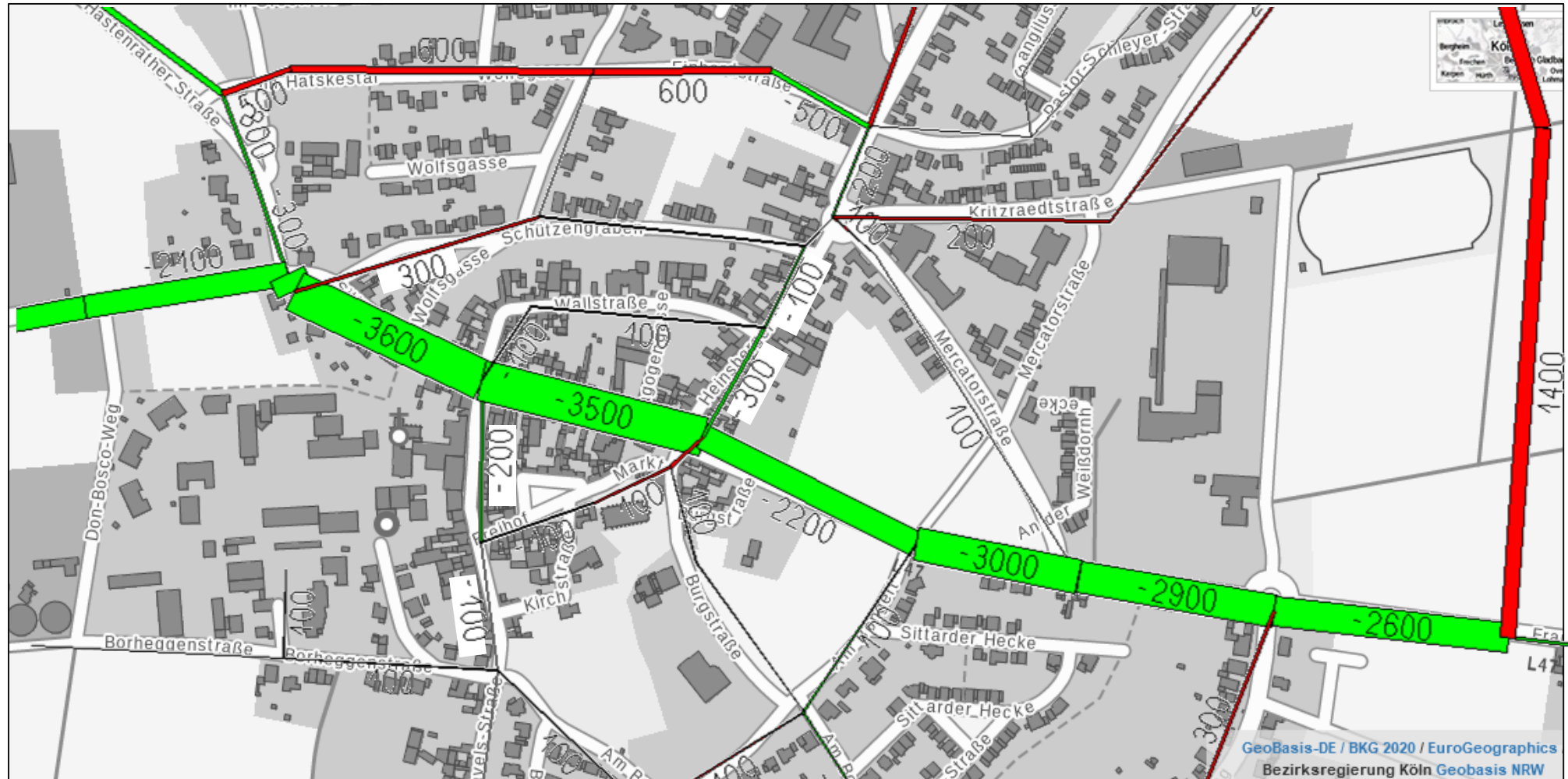
Besondere Maßnahmen

- Einrichtung einer Fahrradstraße (Kfz-Verkehr frei; max. Tempo 30 für Kfz) zwischen Ortseingang Ost (Frankenstraße) und West (Knotenpunkt Hastenrather Straße)

Näher zu betrachten: Fahrzeitverlust ÖPNV (Länge der Fahrradstraße)?





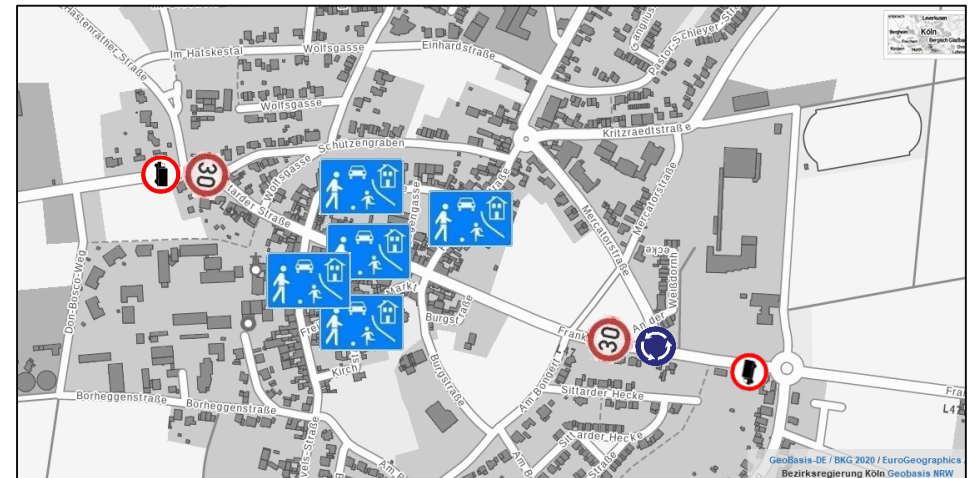


Übergeordnete Maßnahmen

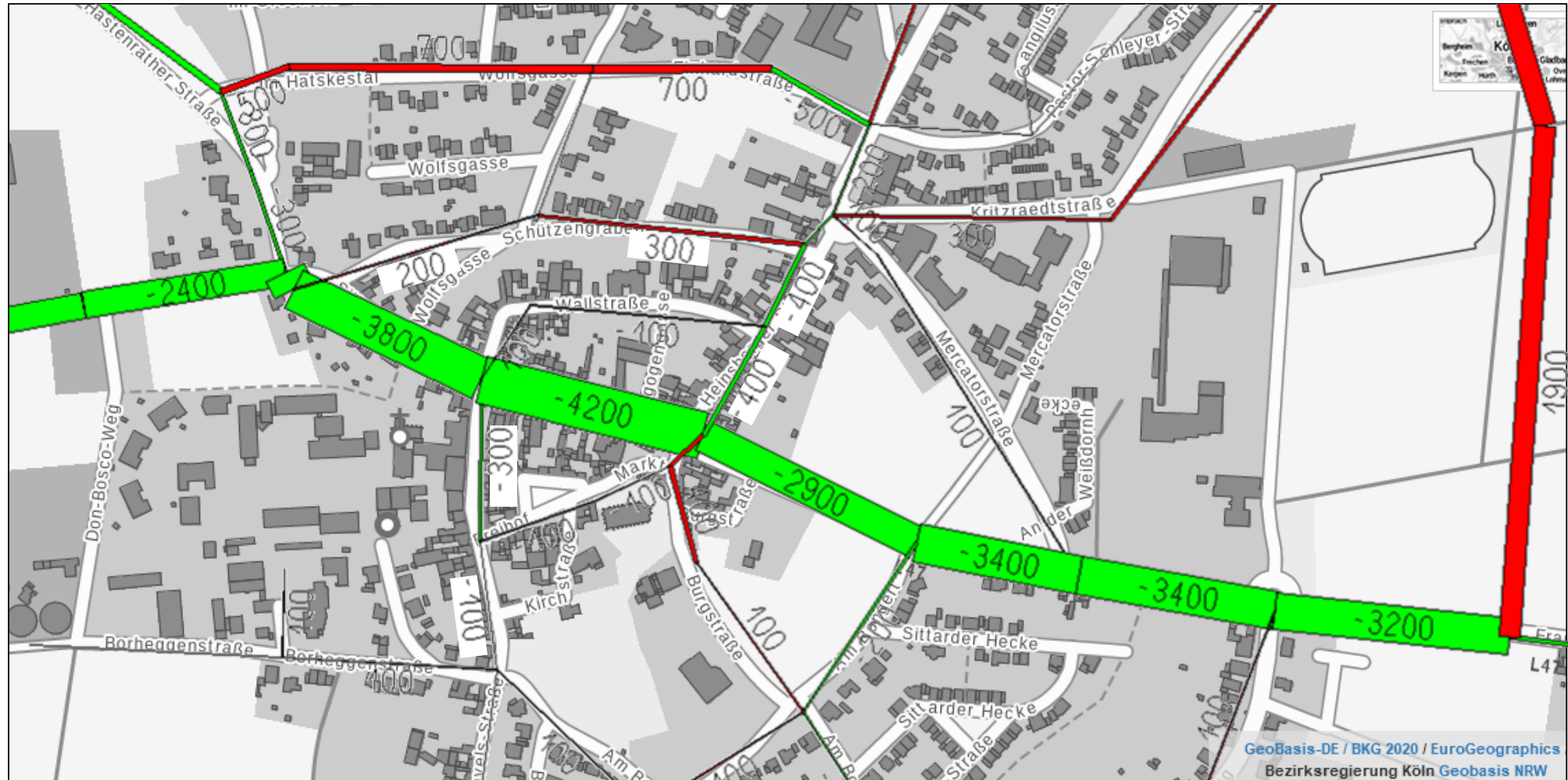
- Fertiggestellte Ortsumgehung
- Durchfahrtsverbot für Lkw-Verkehr
- Kreisverkehr Mercatorstraße / Frankenstraße
- Tempo 30 Zone im Ortskern (ab Hastenrather Str. im Westen, ab Mercatorstraße im Osten)
- Aufpflasterung im Kern
- Kenntlichmachung historischer Ortseingänge Ost (Frankenstraße) West (Sittarder Str. Höhe Wolfsgasse)

Besondere Maßnahmen

- Verkehrsberuhigter Bereich im Ortskern Sittarder Straße zwischen Heinsberger Straße und Wallstraße, Heinsberger Straße bis zum Tor, Wallstraße, Katharina-Kasper-Straße bis Kirchstraße, Freihof, Markt, Kirchstraße







- Planfall 0+
 - Keine Auswirkungen auf ÖPNV
- Planfall 1
 - In Fahrtrichtung Osten kann die zentrale Haltestelle Gangelt, Amt nicht angefahren werden, da Umfahrung über Schützengraben und Mercatorstraße für Busse notwendig ist. Verlängerung des Fahrtweges um ca. 200m (<1min). In Fahrtrichtung Westen bleibt die Situation wie heute.
- Planfall 2
 - Alle Haltestellen werden wie heute erreicht. Fahrzeitverlängerung durch Temporeduzierung Fahrradstraße (im Mittel 18km/h) um ca. 2 Minuten in jeder Richtung.
- Planfall 3
 - Alle Haltestellen werden wie heute erreicht. Fahrzeitverlängerung durch Temporeduzierung auf 30km/h bzw. verkehrsberuhigten Bereich zwischen Wallstraße und Heinsberger Straße um ca. 3 Minuten in jeder Richtung.

- Die Fertigstellung der Ortsumgehung EK 13 wird bereits zu einer Verringerung der Verkehrsmengen auf der Sittarder Straße um bis zu 1.000 Kfz täglich etwa führen. Auch auf der Mercatorstraße werden Entlastungseffekte zu beobachten sein.
- Durch die Maßnahmen des Prognose-Null-Falls Plus kann schon eine weitere Verringerung der Verkehrsmengen erwirkt werden.
- Im Prognose-Planfall 1 (Einbahnstraßenlösung) ergeben sich auf dem Schützenwall und der Mercatorstraße Verkehrszunahmen bis zu 1.400 Kfz täglich, während die Sittarder Straße deutlich entlastet wird. Durch die Einbahnstraßenregelung werden sich auch für den Quell- und Zielverkehr teilweise längere Fahrtwege ergeben. Zudem gibt es Einschränkungen in der Haltestellenerreichbarkeit.
- Die Fahrradstraßenlösung (Planfall 2) bewirkt eine großräumige Entlastung des Ortskerns und Verlagerung auf die EK 13. Im Bereich der Einhardstraße erfolgt eine Umorientierung des Quell- und Zielverkehrs. Der Radverkehr wird bei dieser Lösung bevorzugt und zügig geführt. Die Fahrzeitverluste im ÖPNV sind spürbar
- Der höchste Entlastungseffekt im Ortskern kann durch die flächenhafte Beruhigung wie im Planfall 3 erreicht werden. Diese Lösung bietet insbesondere Vorteile für die zu Fußgehenden (Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit), während der Radverkehr etwas benachteiligt wird. Im ÖPNV sind gegebenenfalls Fahrzeitenanpassungen erforderlich (Verlustzeiten ca. 3 Min.).





Ingenieurgruppe für
Verkehrswesen und
Verfahrensentwicklung

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

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

Oppenhoffallee 171

Fax: +49(241) 53 16 22

52066 Aachen

scw@ivv-aachen.de

www.ivv-aachen.de

Kontakt:

Dipl.-Geogr. Sylke Schwarz

