

Vorlagennummer: 2025/0108/A61
Vorlageart: Beschlussvorlage
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich

Stadtexperiment Bahnhofstraße; hier: Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Federführend: A 61 - Amt für Planung und Umwelt
Berichterstattung: Herr Dziatzko

Beratungsfolge:

Datum	Beratungsfolge
29.04.2025	Ausschuss für Stadtentwicklung (Entscheidung)

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zur Kenntnis.

Darstellung der Sachlage:

Die an den Annapark angrenzende Bahnhofstraße bildet sowohl städtebaulich als auch aus Sicht des Einzelhandels und der Gastronomie die Hauptachse der Alsdorfer Kernstadt; derzeit fahren dort ca. 9.000 Kfz pro Werktag. Vor dem Hintergrund des Projekts „RegioTram“ soll die Bahnhofstraße perspektivisch durch den SPNV erschlossen werden. Einhergehend stellt die Umgestaltung zu einer autofreien Geschäftsstraße eine mögliche Verkehrsvariante dar. Im Hinblick auf dieses Szenario fand ein Verkehrsversuch statt, bei dem die Bahnhofstraße im Zeitraum vom 01.08.2024 bis 10.09.2024 für den Kfz-Durchgangsverkehr gesperrt und mit Straßenmobiliar bestückt wird. Die Durchfahrt blieb lediglich für den Bus-, Liefer- und Radverkehr offen.

Während des Verkehrsversuchs wurden die verkehrlichen Auswirkungen insbesondere auf den Bereich Alsdorf-Mitte erfasst und abgebildet. Für diese Untersuchung wurde das Ingenieurbüro DTV, Aachen, beauftragt. Die Ergebnisse sind in beigefügten Schlussbericht ausführlich abgebildet und erläutert (Anlage). Zudem wird das Ingenieurbüro die wesentlichen Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung in der Sitzung präsentieren.

Darstellung der Rechtslage:

entfällt

Darstellung der finanziellen Auswirkungen:

entfällt

Darstellung der ökologischen und sozialen Auswirkungen:

entfällt

Anlage/n:

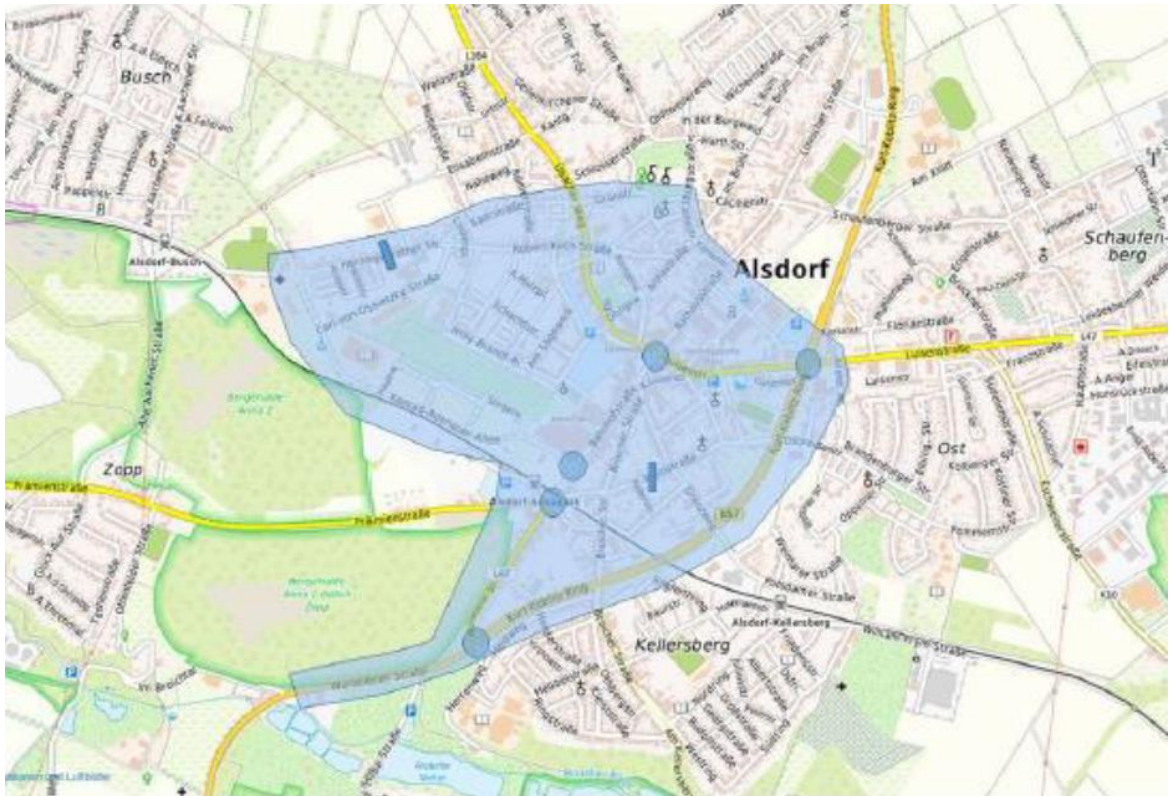
1 - Bericht_VU_Bahnhofstrasse (öffentlich)

Mitzeichnungen:

Bürgermeister	Erster Beigeordneter	gez. Dziatzko Technischer Dezernent
Kämmerer	Dezernent für Jugend, Schule und Soziales	Kaufmännischer Betriebsleiter ETD
Technische Betriebsleiterin ETD	Rechnungsprüfungsamt	

Verkehrsuntersuchung Stadt Alsdorf

Ergebnisbericht der Verkehrsuntersuchung Bahnhofstraße



Quelle: Stadt Alsdorf

Auftraggeber:

Stadt Alsdorf
Amt für Planung und Umwelt

Bearbeitung:

Kay Weltring, Dipl.-Wirt.-Ing
Christian Müller, M. Sc.
Judith Geisenjohann, B. Sc.

DTV-Verkehrsconsult GmbH

Pascalstraße 53
52076 Aachen
Tel. (0 24 08) 70 47 0
Fax. (0 24 08) 70 47 229

Projektnummer 65-0200

Aachen, 10.04.25

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangssituation	2
1.1	Aufgabenstellung	2
1.2	Vorgehensweise zu den verkehrsuntersuchenden Arbeiten	2
2	Untersuchungsraum und Erhebungskonzept	3
3	Verkehrserhebung	5
4	Weitere Beobachtungen	16
5	Zusammenfassung	25
6	Abbildungsverzeichnis	26
7	Anhang	27
	Daten der Verkehrserhebung – Während der Maßnahme	27
	Daten der Verkehrserhebung – Nach der Maßnahme	61
	Floating Car Data	89
	Verkehrsmengenkarten	121

1 Ausgangssituation

1.1 Aufgabenstellung

Die Stadt Alsdorf hat in einem Verkehrsversuch über eine Dauer von knapp sechs Wochen im Zeitraum vom 1. August 2024 bis zum 10. September 2024 die *Bahnhofstraße* für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt. In dieser Zeit war es lediglich dem Bus-, Liefer- und dem Rettungsverkehr erlaubt die *Bahnhofstraße* zu befahren. Zur weiteren Steigerung der Aufenthaltsqualität wurde Sitzmobiliar in der *Bahnhofstraße* installiert. Die Verkehrsteilnehmenden wurden bewusst nicht durch Umleitungsstrecken in ihrem Verkehrsverhalten geführt. Ziel war es festzustellen, welche Routen für die Verkehrsteilnehmenden besonders attraktiv sind. Um dies zu beobachten fand sowohl während der Maßnahme als auch im Anschluss jeweils eine Verkehrserhebung statt. Hierzu wurden an neuralgischen Knotenpunkten (KP) Verkehrszählungen über einen Zeitraum von 16 Stunden durchgeführt. Ergänzend wurden Floating Car Data (FCD) genutzt, um zusätzliche Informationen über das Streckennetz des Untersuchungsraums abzurufen und es fanden Ortsbefahrungen statt.

1.2 Vorgehensweise zu den verkehrsuntersuchenden Arbeiten

Zur Durchführung der Verkehrsuntersuchung fanden an zwei abgestimmten Terminen die Verkehrserhebungen statt. Hierbei handelte es sich um den 27. August sowie den 24. September 2024. Die Erhebungen wurden parallel an beiden Tagen an den gleichen Knotenpunkten im Zeitraum von 6 – 22 Uhr durchgeführt. Es fand zunächst eine Verkehrserhebung im Laufe des Verkehrsversuchs im Anschluss der Sommerferien statt. Die nachfolgende Verkehrserhebung zur Vergleichsmessung wurde im Anschluss an den Verkehrsversuch ausgeführt. Daher fand keine Beeinflussung des Verkehrsgeschehens durch Ferienzeiten statt. Die Erhebungen fielen jeweils auf einem Normalwerktag und die Zählergebnisse wurden im Anschluss miteinander verglichen.

Zur Bestimmung des Verkehrsflusses im Untersuchungsgebiet wurden entsprechend Floating Car Data genutzt. Des Weiteren wurden an den Tagen der beiden Verkehrserhebungen Ortsbefahrungen im Untersuchungsgebiet durchgeführt. Diese dienten dazu einen allgemeinen Eindruck über den Verkehrszustand zu gewinnen und mögliche Auffälligkeiten zu beobachten.

2 Untersuchungsraum und Erhebungskonzept

Die Stadt Alsdorf ist Teil der Städteregion Aachen. 2022 lebten 48.328 Menschen in Alsdorf¹. Alsdorf zählt somit zu den kleinen Mittelstädten. Die Verkehrsuntersuchung rund um den Verkehrsversuch *Bahnhofstraße* fand im Zentrum der Stadt statt. Die B 57 ist eine zentrale Verbindungsachse in die umliegende Region und ermöglicht den Anschluss an die Oberzentren Aachen und Heinsberg. Besonders interessant für Pendlerverkehre ist hier die südliche Verbindungsrichtung in die weitere Städteregion bzw. die Stadt Aachen. Gleichzeitig kann auch über die Nutzung der an die B 57 angeschlossenen L 223 die A 44 bzw. direkt im Anschluss über das Autobahnkreuz Aachen die A 4 erreicht werden. Im nördlichen Bereich stellt der Überacher Weg/Luisenstraße die zentrale Route der West-Ost Beziehungen dar. Hierüber sind ebenfalls die äußeren Stadtteile in östliche Richtung im Bereich Mariadorf/Hoengen an das Zentrum angeschlossen. In westliche Richtung kann Übach-Palenberg erreicht werden. Insgesamt bilden diese beiden Achsen die Hauptverbindungsmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet. Verkehre die in- bzw. aus dem Untersuchungsgebiet fahren wählen in der Regel diese Strecken als Teil ihrer Route.

Die Verkehrsuntersuchung basiert auf folgenden Datengrundlagen:

Während des Verkehrsversuchs:

- eigene Knotenstromzählungen am Dienstag, den 27.08.2024, über 16 Stunden (06:00 bis 22:00 Uhr),
- eigene Querschnittszählung (QS) am Dienstag, den 27.08.2024, über 16 Stunden (06:00 bis 22:00 Uhr),
- ergänzende Querschnittszählungen am Donnerstag, den 05.09.2024, über 16 Stunden (06:00 bis 22:00 Uhr).

Nach Beendigung des Verkehrsversuchs:

- eigene Knotenstromzählungen am Dienstag, den 24.09.2024, über 16 Stunden (06:00 bis 22:00 Uhr),
- eigene Querschnittszählung am Dienstag, den 24.09.2024, über 16 Stunden (06:00 bis 22:00 Uhr).

Die Knotenstrom- und Querschnittszählungen sind im Untersuchungsraum um die *Bahnhofstraße* anhand der aufgetragenen Standorte durchgeführt worden. Diese fanden im Zeitraum von 6 – 22 Uhr an den folgenden Knotenpunkten einschließlich Differenzierung der Fahrzeugarten statt:

- KP 01: Kreuzung B 57 / Würselener Straße
- KP 02: Kreisverkehr Würselener Straße / Prämienstraße / Weinstraße
- KP 03: Kreisverkehr Konrad-Adenauer Alle / Bahnhofstraße

¹ IT.NRW Landesdatenbank NRW: Kommunalprofil Alsdorf, Stadt (Abruf: 29.10.2024)

- KP 04: Kreuzung Rathausstraße / Luisenstraße
- KP 05: Kreuzung B 57 / Luisenstraße
- QS 06: Querschnitt an der Weinstraße
- QS 07: Querschnitt an der Herzogenrather Straße
- QS 08: Querschnitt Prämienstraße
- QS 09: Querschnitt Würselener Straße

Bei den Querschnitten 08 und 09 handelt es sich um zusätzliche Erhebungen. Diese waren notwendig, da die *Prämienstraße* aufgrund einer kurzfristigen Arbeitsstelle im Laufe der ersten Verkehrserhebung nicht befahrbar gewesen ist.

Im Anhang des Berichts (Kapitel 7 Anhang) sind die zugehörigen Ergebnisse der eigenen Erhebungen dokumentiert. Die Knotenstromzählungen wurden durch die Firma VE-Kass Ingenieurgesellschaft mbH durchgeführt. Eine grafische Darstellung der Lage der Knotenstromzählungen findet sich in Abbildung 1.



Abbildung 1: Lage und Bezeichnung der Knotenpunkte für die Knotenstromzählungen Eigene Darstellung auf Kartengrundlage von openstreemap.org

3 Verkehrserhebung

Zeitraum außerhalb des Verkehrsversuchs

Die Verkehrsmengen sind an allen Zählstellen im Zeitraum von 6 – 22 Uhr aufgenommen worden. Sie stehen daher für insgesamt 16 Stunden je Zählstelle zur Verfügung. Für die Zählstellen konnten jeweils Morgen-, Mittag- und Abendspitzenstunden für den ein- und ausfahrenden Verkehr ermittelt werden. Die Knotenstrombilder für die Morgen-, Mittag und Abendspitzenstunde sowie den Gesamtverkehr sind für beide Untersuchungszeiträume dem Anhang in Kapitel 6 beigelegt. In diesem sind ebenfalls die genauen Verkehrsmengen aufgeführt. Über den Zeitraum der Erhebungen fand zudem eine ergänzende digitale Beobachtung des Verkehrszustands über die Webseite www.verkehr.nrw statt. Dies diente der Kontrolle, ob im umliegenden Streckennetz außerhalb des Untersuchungsraums Störungen vorlagen, die das Verkehrsverhalten im Untersuchungsraum beeinflussen könnten. Im Zuge des Projekts wurden derartige Störungen nicht beobachtet.

Abbildung 2 gibt eine Übersicht über die gezählten Verkehrsmengen auf dem jeweiligen Querschnitt. Die Darstellungen der verschiedenen Verkehrsmengen (Abbildung 2 bis 4) sind im größeren Format zusätzlich dem Anhang beigelegt. Der *Kurt-Koblitz-Ring* nahm die größten Verkehrsmengen auf, gefolgt von der *Luisenstraße* mit. Im Innenstadtbereich lagen bei den Strecken größtenteils mittlere Verkehrsmengen zwischen 5.000 - 10.000 Kfz/16h vor. Die *Weinstraße* im Bereich der Querschnittszählung sowie die *Herzogenrather Straße* weisen geringere Verkehrsmengen aus.

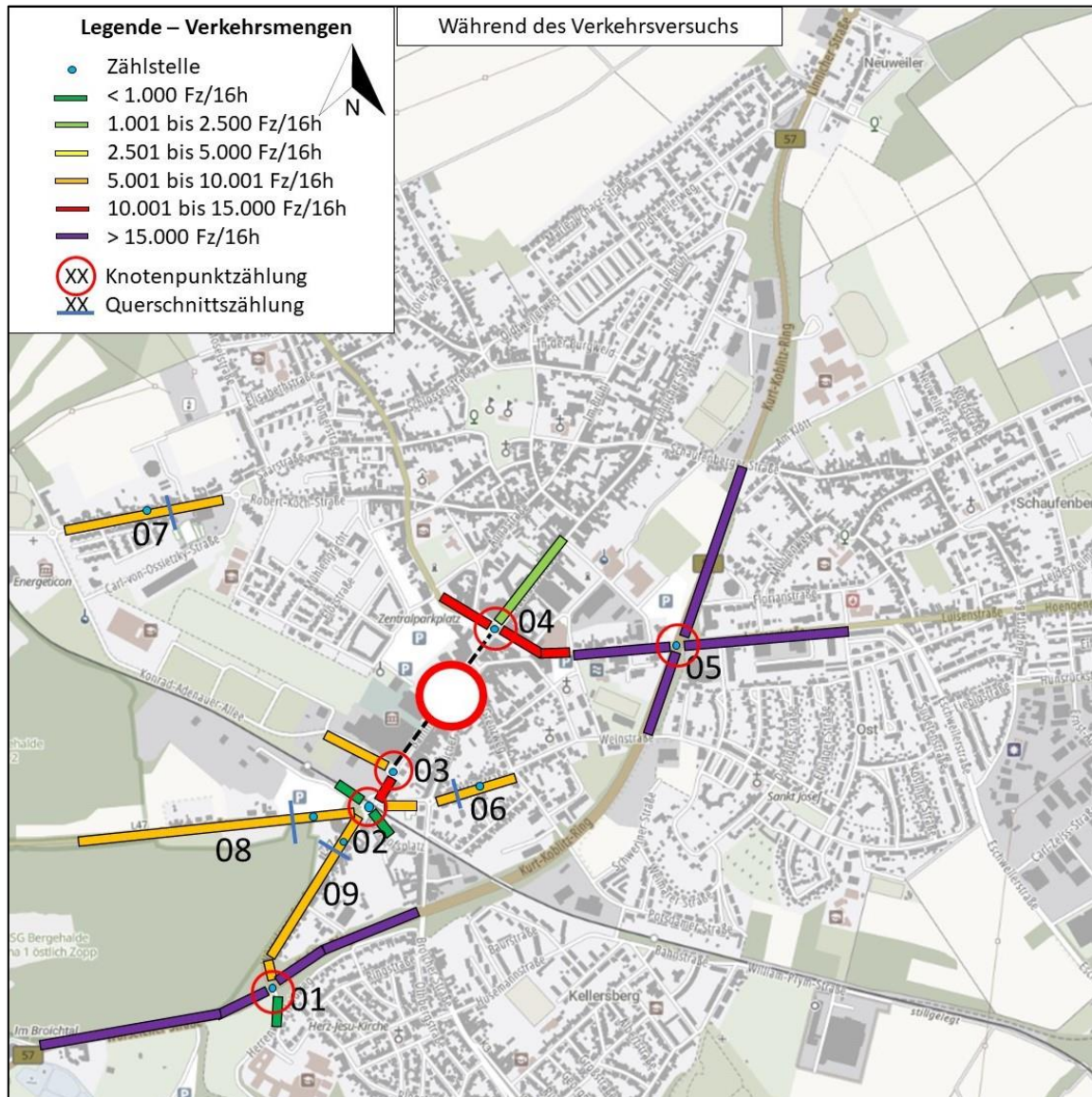


Abbildung 2: Darstellung der Querschnittsbelastungen ohne Maßnahme; Eigene Darstellung auf Kartengrundlage von TIM-online NRW

KP 01: Kreuzung B 57 / Würselener Straße

Am KP01 hatte die West-Ost Verkehrsverbindung auf der B 57 *Würselener Straße/Kurt-Koblitz-Ring* die höchste verkehrliche Bedeutung. Dieser folgte die West-Nord Verbindung der *Würselener Straße*. In der Morgenspitze verließen mehr Verkehrsteilnehmende das Gebiet über die B 57 *Würselener Straße* in Richtung Würselen/Aachen als einfahren. Zu der Abendspitzenstunde kehrte sich dies um.

KP 02: Kreisverkehr Würselener Straße / Prämienstraße / Weinstraße

Der zentrale Knotenpunkt des Innenstadtbereichs ist der KP 02. Bei diesem handelt es sich um eine Sonderbauform. Der KP ist als ovalförmiger Kreisverkehrsplatz (KVP) ausgebaut. Hier treffen die *Bahnhofstraße*, die *Weinstraße*, die *Prämienstraße*, die *Würselener Straße*, *Bahnhofplatz*, die *Straße Am Güterbahnhof* sowie die Haltestelle *Annapark* zusammen. Gleichzeitig verläuft die Euregiobahn durch den Kreisverkehr. Die Haltestelle *Annapark* ist der zentrale Haltepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs

(ÖPNV) im Stadtkern von Alsdorf. Neben zahlreichen Haltestellen für den Busverkehr steht auch eine Haltestelle für die Euregiobahn zur Verfügung. Um den Verkehrsfluss zu optimieren, stehen darüber hinaus Aufstellflächen im Innern zur Verfügung, um bspw. eine direkte Verbindung von der *Würselener Straße* auf die *Prämienstraße* zu ermöglichen. Dies verhindert, dass die Verkehrsteilnehmenden hierfür den gesamten Kreisverkehr befahren und andere Verkehrsteilnehmende entsprechend warten müssen. Zentrale Bedeutung hatte die *Bahnhofstraße*. *Prämienstraße* und *Würselener Straße* wurden im Querschnitt etwas schwächer befahren. Die *Weinstraße* wurde von den gewöhnlich zu befahrenden Straßen des KP am schwächsten befahren.

Die Morgen- und die Mittagsspitzenstunde des KP 02 wiesen an allen Armen jeweils sehr ähnliche Verkehrsbelastungen auf. In der Abend bzw. Nachmittagsspitzenstunde nahmen die Verkehrsmengen am KP etwas zu.

KP 03: Kreisverkehr Konrad-Adenauer Alle / Bahnhofstraße

Der KP 03 liegt direkt südlich an dem während des Verkehrsversuchs gesperrten Bereich der *Bahnhofstraße*. Es handelt sich um den KVP mit Anschluss an die *Bahnhofstraße*, die *Konrad-Adenauer-Allee* sowie den uneingeschränkt nutzbaren Abschnitt der *Bahnhofstraße* in Richtung des zentralen KVP (KP 02). Über die *Konrad-Adenauer-Allee* kann das Gebiet des Annaparks erreicht werden. Die Verkehrsmengen verteilten sich gleichmäßig auf die unterschiedlichen Arme des KP. Die Befahrung durch den Schwerverkehr war ungleichmäßig, da der ÖPNV aufgrund der Anordnung der Haltestelle *Annapark* diesen KP hauptsächlich in Richtung Norden nutzt und die südliche ÖPNV Verbindung über den KP 02 abfließt.

Während auf der *Konrad-Adenauer-Allee* in der Morgen- und Mittagsspitzenstunde eine gleichmäßige Verteilung der Verkehre auf die beiden Abschnitte der *Bahnhofstraße* vorlag, war in der Abend- bzw. Nachmittagsspitzenstunde eine Zunahme der Verkehrsmenge in Richtung Süden zu erkennen.

Nördlich zum Verkehrsversuch in der *Bahnhofstraße* liegt der KP 04. Den südlichen Arm des KP bildet die *Rathausstraße*, die direkt in die *Bahnhofstraße* übergeht. Im weiteren Verlauf nördlich des KPs ist die *Rathausstraße* als Einbahnstraße gestaltet. Die Hauptverkehrsachse bestand zwischen dem aus westlicher Richtung kommenden *Übacher Weg* und der *Luisenstraße*.

KP 04: Kreuzung Rathausstraße / Luisenstraße

Am KP 04 (*Rathausstraße/Luisenstraße*) sind über die unterschiedlichen Spitzenstunden die Verhältnisse der einzelnen Ströme ausgeglichen, so dass keine stark zeitabhängigen Ströme zu erkennen sind.

KP 05: Kreuzung B 57 / Luisenstraße

Der KP 05 stellte aufgrund der Verbindung der *Luisenstraße* (L 164) und dem *Kurt-Koblitz-Ring* (B 57) den am stärksten belasteten KP der Untersuchung dar. Die Hauptverbindung bestand entlang des *Kurt-Koblitz-Rings*. Zudem wurden die Abbiegebeziehungen zu der *Luisenstraße* teilweise stark genutzt. Am stärksten belastet ist der südliche Arm des Knotenpunkts. Die Verteilung der Verkehre entspricht in den Spitzenstunden über-

wiegend denen des gesamten Tages. Jedoch überwog der Pendelverkehr nach Würselen morgens und im Nachmittag/Abend entsprechend die zurückkehrenden Fahrzeuge aus Würselen.

QS 06: Querschnitt an der Weinstraße

Im Vergleich zu dem Arm der *Weinstraße* am KP 02 war eine deutliche Reduzierung der Kfz Verkehrsmenge um etwas mehr als 15 % am Querschnitt 06 *Weinstraße* festzustellen. Diese Abnahme stand in Verbindung mit der *Broicher Straße*, da die Verkehre hierüber abfließen konnten. Es ist eine Zunahme der Verkehrsmenge in der Abend-/Nachmittagsspitzenstunde zu beobachten.

QS 07: Querschnitt an der Herzogenrather Straße

Der Querschnitt 07 *Herzogenrather Straße* wurde schwächer als die *Weinstraße* befahren. Hierbei ist zu beachten, dass die parallelverlaufende *Carl-von-Ossietzky-Straße* ebenfalls Verkehr aufnimmt und dieser in hoher Verbindung mit dem anliegenden Schulkomplex steht. Auf der *Herzogenrather Straße* entsprachen die Verkehrsverteilungen der einzelnen Spitzenstunde ebenfalls denen der Gesamtaufnahme und überwogen in der Abend-/Nachmittagsspitzenstunde.

QS 08 Querschnitt Prämienstraße und QS 09 Querschnitt Würselener Straße

Die beiden ergänzenden Querschnittszählungen in der *Prämienstraße* sowie *Würselener Straße* fanden aufgrund einer kurzfristigen Arbeitsstelle und der damit verbundenen Sperrungen der *Prämienstraße* statt. Hiervon war die Erhebung während des Verkehrsversuchs betroffen. Es fanden keine zusätzlichen Erhebungen außerhalb des Verkehrsversuchs statt, da diese Daten durch die Knotenpunktzählung am KP 02 gewonnen werden konnten.

Zeitraum während des Verkehrsversuch

Die Verkehrserhebung während des Verkehrsversuchs wurde am 27. August 2024 durchgeführt. Diese fand auf gleiche Weise wie die Erhebung außerhalb des Verkehrsversuchs statt. Aufgrund einer sehr kurzfristig bekanntgewordenen Arbeitsstelle in der *Prämienstraße*, durch die diese in diesem Zeitraum nicht befahren werden konnte, fanden zwei ergänzende Querschnittszählungen in der *Prämienstraße* und der *Würselener Straße* am 5. September 2024 statt. Diese wurden durchgeführt, um die Auswirkungen der gesperrten *Prämienstraße* auf das Verkehrsverhalten in der Analyse berücksichtigen zu können. Beide Verkehrserhebungen fanden außerhalb der Schulferien statt, so dass der Vergleich nicht durch abweichende Verkehrsverhalten aufgrund von Ferienzeiten beeinflusst wird. Durch den Vergleich der Verkehre sollen Ausweichrouten identifiziert und die Auswirkungen überprüft werden. In der Betrachtung der Verkehrsmengen während des Verkehrsversuchs wird daher das Augenmerk besonders auf mögliche Veränderungen zwischen den beiden Zeitpunkten gelegt.

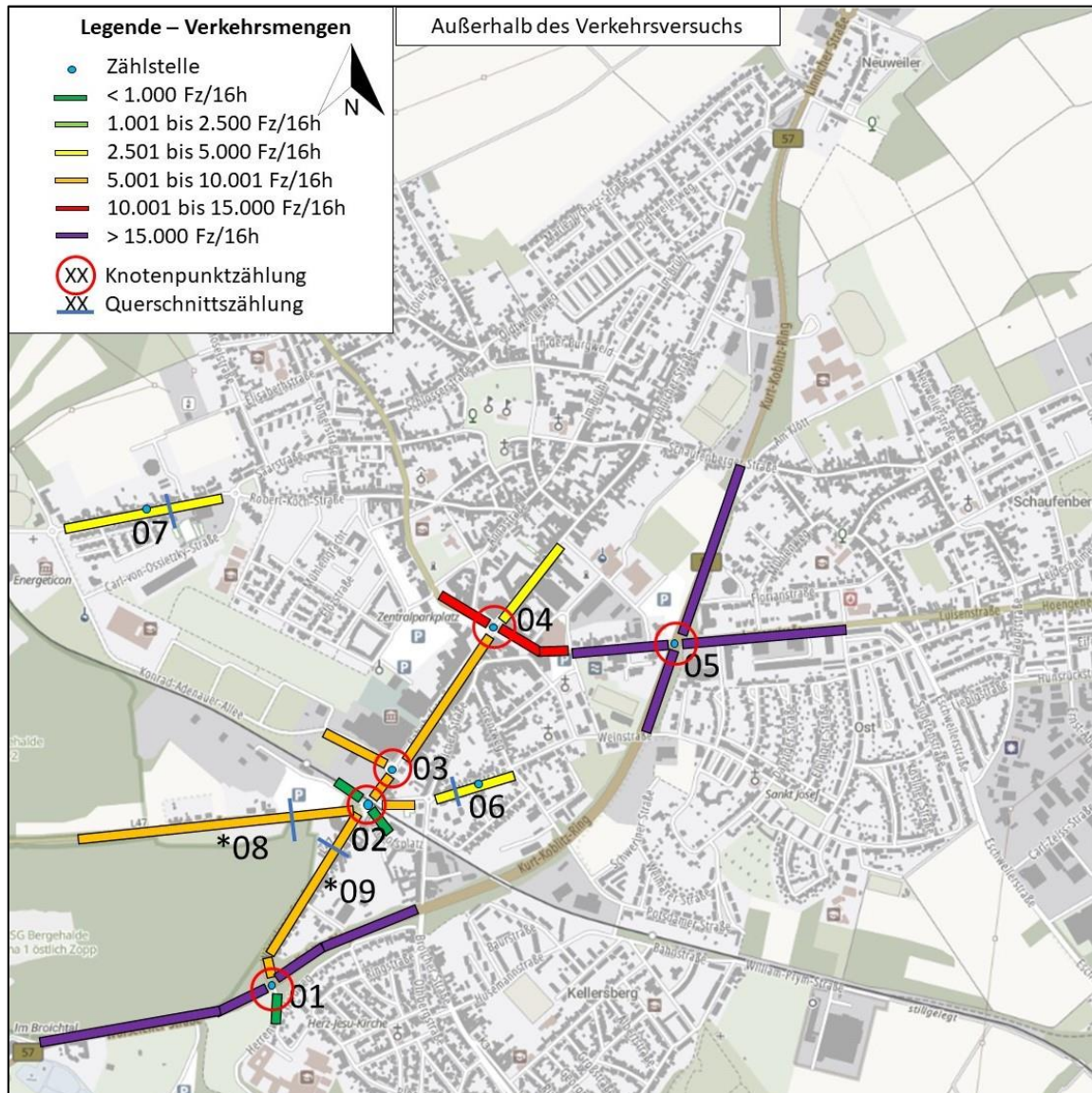


Abbildung 3: Darstellung der Querschnittsbelastungen während der Maßnahme; Eigene Darstellung auf Kartengrundlage von TIM-online NRW, *Querschnitte 08 und 09 durch KP02 erhoben. Keine zusätzlichen Querschnittserhebung außerhalb des Verkehrsversuchs

Abbildung 3 zeigt die festgestellten Verkehrsmengen auf. Dadurch, dass die *Bahnhofstraße* nicht befahren werden konnte, stiegen auf den möglichen Ausweichrouten die Verkehrsmengen im Untersuchungsgebiet an. Diese Verlagerungen fanden für Verkehre die nicht in das Zentrum um die *Bahnhofstraße* mussten, über den *Kurt-Koblitz-Ring* und die *Luisenstraße* und teilweise über die *Herzogenrather Straße* statt. Verkehre die in Verbindung mit dem Zentrum rund um das Annaparkgelände standen, wählten besonders die *Herzogenrather Straße* sowie der *Weinstraße*. Hier lag nun jeweils eine höhere Verkehrsmenge vor. Strecken die nicht mehr in Verbindung mit der *Bahnhofstraße* genutzt werden konnten, wie die *Prämienstraße* oder die *Würselener Straße*, verzeichneten Rückgänge. Sehr markante Veränderungen einzelner Verkehrsrelationen sind in der Tabelle 1 aufgezeigt. Abbildung 4 zeigt darüber hinaus die Veränderungen der einzelnen

Abbiegeströme ab über 100 Kfz im Vergleich zwischen den beiden Zeitpunkten. Verkehrsbeziehungen, die im direkten Zusammenhang mit der *Bahnhofstraße* standen, verzeichneten deutliche Rückgänge. Da diese beabsichtigt gewesen sind, werden diese nicht explizit im Vergleich aufgeführt. Die ausführlichen Daten der Verkehrserhebungen können dem Anhang entnommen werden.

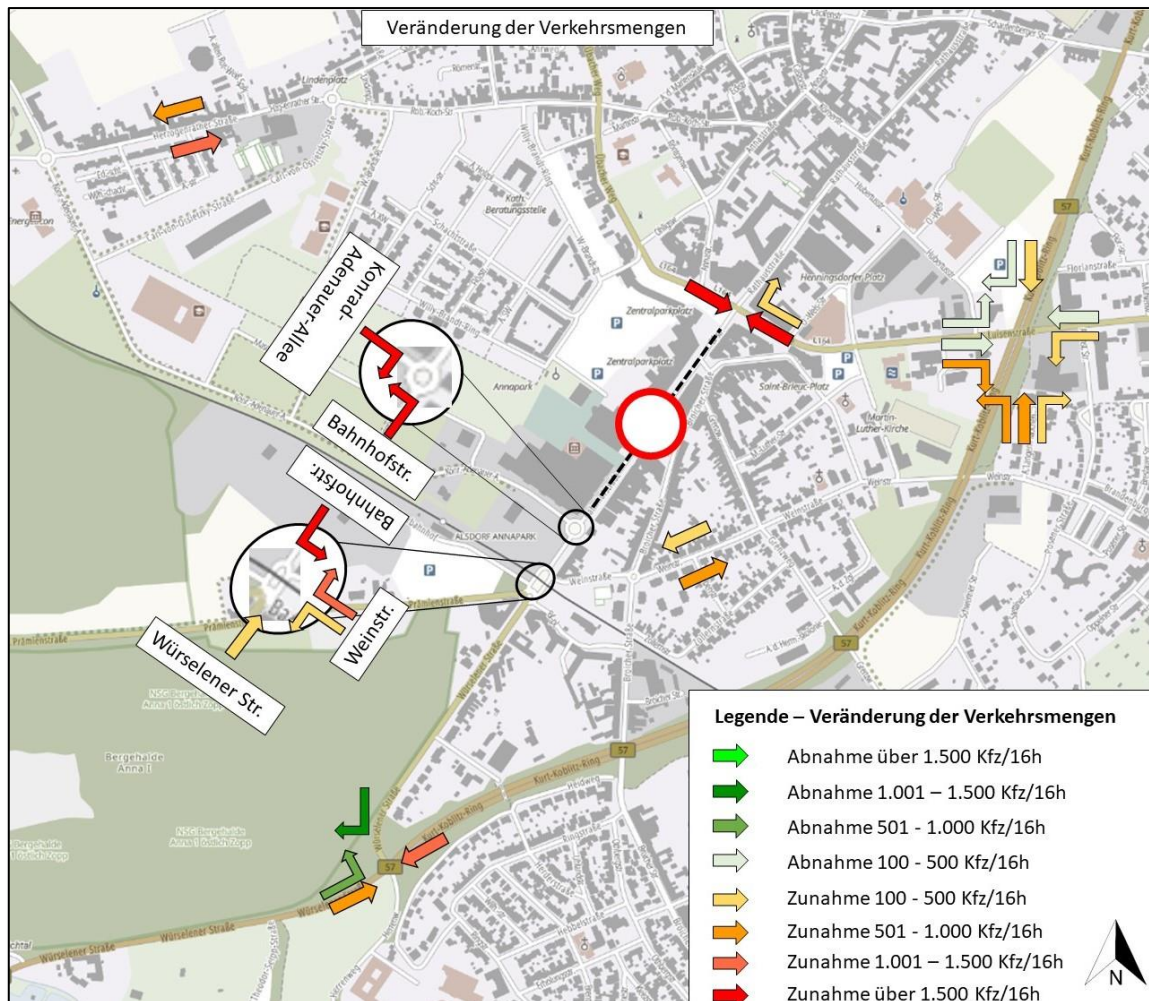


Abbildung 4: Veränderungen der Verkehrsmengen an den einzelnen Erhebungspunkten; Eigene Darstellung auf Kartengrundlage von TIM-online NRW

Tabelle 1: Veränderungen Kfz-Mengen außerhalb und während des Verkehrsversuchs

Veränderung der Kfz-Mengen markanter Verbindungen			
Verbindung (Querschnitt)	Verkehrsmenge außerhalb (Kfz/16h)	Verkehrsmenge während (Kfz/16h)	Abweichung
KP 01			
Würselener Str. (B 57)/Kurt-Koblitz Ring	14.151	15.906	12,4 %
Würselener Str. (B 57)/Würselener Straße (L 47)	6.077	4.277	-29,6 %
KP 02			
Bahnhofstraße/Weinstraße	2.556	5.467	113,9 %
Bahnhofstraße/Würselener Straße	4.007	4.162	3,9 %
Weinstraße/Würselener Straße	253	534	111,1 %
KP03			
Konrad-Adenauer-Allee/Bahnhofstraße	4.570	9.196	101,2 %
KP 04			
Übacher Weg/Luisenstraße	7.984	11.992	50,2 %
Luisenstraße/Rathausstraße	688	971	41,1 %
KP 05			
Kurt-Koblitz-Ring/Kurt-Koblitz-Ring	10.065	10.988	9,2 %
Kurt-Koblitz-Ring (Norden)/Luisenstraße (Westen)	2.651	2.219	-16,3 %
Kurt-Koblitz-Ring (Süden)/Luisenstraße (Westen)	3.203	4.517	41,0 %
Kurt-Koblitz-Ring (Süden)/Luisenstraße (Osten)	6.546	7.000	6,9 %
Luisenstraße/Luisenstraße	9.963	9.385	-5,8 %
QS 06			
Weinstraße	4.352	5.291	21,6 %
QS 07			
Herzogenrather Straße	3.118	5.248	68,3 %

Veränderung der Kfz-Mengen markanter Verbindungen			
Verbindung (Querschnitt)	Verkehrsmenge außerhalb (Kfz/16h)	Verkehrsmenge während (Kfz/16h)	Abweichung
QS08			
Prämienstraße	7.225	6.234	-13,7 %
QS09*			
Würselener Straße	6.768	QS09: 5.989	-11,5 %
		KP02: 5.217	-22,9 %

*QS09: Kfz Menge während der Zusatzerhebung ohne Sperrung Prämienstraße; KP02: Kfz Menge während der Verkehrserhebung mit Sperrung Prämienstraße

KP 01: Kreuzung B 57 / Würselener Straße

Im Vergleich zum Zeitraum ohne die Maßnahme fuhren ca. 20 % weniger Kfz aus Richtung Würselen links auf die *Würselener Straße* in Richtung der *Bahnhofstraße*. In die Gegenrichtung war die Abnahme noch größer und betrug ca. 35 %. Auf der Ausweichroute über die B 57 nahmen die Verkehrsmengen in einem sehr ähnlichen Maße zu. Aufgrund der höheren Grundbelastung wirkte sich diese Zunahme jedoch prozentual schwächer aus als die Abnahme des Verkehrs auf der Relation der *Würselener Straße*. Dies lässt den Rückschluss zu, dass der *Kurt-Koblitz-Ring* die verlagerte Verkehre aufnahm. Hierbei ist zu beachten, dass durch die Arbeitsstelle in der *Prämienstraße* weitere Verkehrsteilnehmende eine Ausweichroute wählen mussten. Die zusätzlichen Querschnittszählungen zeigten diesen Unterschied entsprechend auf. Am KP 01 waren die Veränderungen der Verkehrsströmen in den unterschiedlichen Spitzenstunden verhältnismäßig gering. Allgemein konnte beobachtet werden, dass die zuvor festgestellten Veränderungen besonders in der Morgen- und der Abend-/Nachmittagsspitzenstunde stattfanden.

KP 02: Kreisverkehr Würselener Straße / Prämienstraße / Weinstraße

Am KP 02 bestand während der Verkehrserhebung eine kurzfristig eingerichteten Arbeitsstelle auf der *Prämienstraße*, so dass der Verkehr nicht über diese Strecke fließen konnte. Am Arm der *Bahnhofstraße* nahm der Verkehr leicht zu, obwohl die *Prämienstraße* nicht als Verbindung zur Verfügung stand. Die Hauptverbindungen der *Bahnhofstraße* bestand während der Maßnahme zur *Weinstraße*. Es zeigt sich daher sehr deutlich, dass diese Verbindung als Ausweichroute für die gesperrte *Bahnhofstraße* durch die Verkehrsteilnehmenden gewählt wurde, da dies vorher nicht der Fall gewesen ist..

Insgesamt konnten auf der *Würselener Straße* je Richtung ca. 15 % weniger Verkehr im Vergleich zu der zusätzlichen Vergleichserhebung (QS 08) beobachtet werden, so dass davon ausgegangen werden kann, dass aufgrund der Sperrung der *Prämienstraße* weniger Fahrzeuge am KP 02 beobachtet werden konnten. Über die *Prämienstraße* (QS 09) fuhren im Anschluss an die Sanierungsmaßnahme und während des Verkehrsver-

suchs etwas mehr Fahrzeuge als auf der *Würselener Straße*. Im Vergleich zu der Erhebung außerhalb des Verkehrsversuchs lag je Richtung eine Reduzierung der Kfz Menge von etwas mehr als 10 % vor.

KP 03: Kreisverkehr Konrad-Adenauer Alle / Bahnhofstraße

Beim KP 03 war der nördliche Arm der *Bahnhofstraße* nicht für den motorisierte Verkehr nicht freigegeben, so dass die Verkehrsnachfrage hier deutlich abnehmen mussten. Die Ausnahme stellte der ÖPNV, Liefer- und möglicher Rettungsverkehr dar. Insgesamt fuhren im Erhebungszeitraum dennoch ca. 850 Kfz (ca. 370 SV-Fahrten) auf den gesperrten Bereich der *Bahnhofstraße*. Die SV-Fahrten ergaben sich größtenteils aus dem Busverkehr. Bei den weiteren Verkehren konnte es sich um Lieferverkehr, aber auch um Falschfahrten handeln. An den beiden weiteren Armen war ein Zuwachs der Verkehrsmengen zu verzeichnen. Im Laufe der Maßnahme ist die Hauptrelation die Verbindung zwischen der *Konrad-Adenauer-Allee* und der südlichen *Bahnhofstraße*. Hier verdoppelten sich die Verkehrsmengen in etwa. Zudem kam es an den beiden Armen zu deutlich mehr Wendefahrten. Dies deutet daraufhin, dass nicht alle Verkehrsteilnehmende auf die Sperrung der *Bahnhofstraße* vorbereitet gewesen sind. Durch die fehlende Möglichkeit der Befahrung der *Bahnhofstraße* fuhren insgesamt etwa 20 % Kfz- und etwa 10 % Schwerverkehr weniger während der Maßnahme an diesem Knotenpunkt. Im Bereich der unterschiedlichen Spitzenstunden war ein sehr ähnliches Verkehrsverhalten vorhanden.

KP 04: Kreuzung Rathausstraße / Luisenstraße

Am KP 04 erhöhte sich der Verkehr entlang des *Übacher Wegs/Luisenstraße*. Statt in die *Bahnhofstraße/Rathausstraße* einzubiegen, verblieb der Verkehr auf dieser Route. Es fanden zusätzliche Fahrten aus Richtung *Denkmalplatz* bzw. der *Luisenstraße* in den nördlichen Teil der *Rathausstraße* statt. Diese Route stellte eine Ausweichroute statt der Befahrung der *Rathausstraße/Bahnhofstraße* dar. Überwiegend wurden diese über die *Luisenstraße* abgewickelt. Insgesamt zeigte sich ein Rückgang des Verkehrs in der nördlichen *Rathausstraße*. Die Veränderungen in den Spitzenstunden zeigten sich konstant und bildeten das Verhältnis der allgemeinen Veränderungen ab. Insgesamt bestand morgens ein leichter Zuwachs der Geradeausfahrenden auf dem *Übacher Weg*. Die Veränderungen auf der *Luisenstraße* (Gegenrichtung) waren in den Mittag- bis hin zur Abend-/Nachmittagsspitzenstunde am größten.

KP 05: Kreuzung B 57 / Luisenstraße

KP 05 hat keinen direkten Anschluss an die Verkehrsmaßnahme. Durch die Gestaltung der *Luisenstraße* und des *Kurt-Koblitz-Rings* stellt dieser KP jedoch eine naheliegende Alternativroute dar. Auf der nördlichen Zufahrt des KP wurde ein Rückgang bei den Rechtsabbiegenden auf die *Luisenstraße* festgestellt. Gleichzeitig steigt die alternative Umfahrung über den *Kurt-Koblitz-Ring* der Geradeausfahrenden in gleicher Größenordnung. Die Verkehrsteilnehmenden, die aus dem Norden kamen und in den Bereich einfahren wollten, bogen wahrscheinlich zu einem später Zeitpunkt ab oder verzichteten darauf in das Gebiet einzufahren. Sehr ähnlich ist dies für den östlichen Arm des KP der *Luisenstraße* zu erkennen. Die Geradeausfahrenden in Richtung Innenstadt verringerten sich, während die Linksabbiegenden in einem sehr ähnlich Ausmaß zunahmen. Auf der

Luisenstraße aus Richtung *Bahnhofstraße* nahmen die Linksabbiegenden sowie die Geradeausfahrenden ab. Dies lässt den Rückschluss zu, dass diese Fahrten vorher über die *Bahnhofstraße* stattfanden und eine entsprechende Verlagerung erfolgte. Dagegen stieg die Anzahl der Rechtsabbiegenden am westlichen Arm des KP. Es ist davon auszugehen, dass diese Fahrten zuvor am KP 04 auf die *Rathausstraße/Bahnhofstraße* abbogen. Der Zuwachs der Rechtsabbiegenden überstieg dabei die gemeinsame Abnahme der Linksabbiegenden und Geradeausfahrenden etwas. Da zuvor ebenfalls die Geradeausfahrenden am KP 04 zunahmen, handelte es sich vermutlich um Pendelverkehre die das Gebiet um die *Bahnhofstraße* während der Maßnahme umfuhren.

Aus dem Süden kommend, sind am *Kurt-Koblitz-Ring* bei allen Verbindungen Fahrten hinzugekommen. Bei den Rechtsabbiegenden kamen etwas weniger Kfz Fahrten hinzu als bei den zuvor beschriebenen Rückgang der Geradeausfahrenden auf der *Luisenstraße*, welche eine entsprechende Ausweichroute darstellt. Es ist wahrscheinlich, dass Verkehrsteilnehmende bereits zuvor am Knotenpunkt *Weinstraße/Ostpreußenstraße/Kurt-Koblitz-Ring* diese Richtung gewählt haben. Die Installation der Bodenschwellen zur Verkehrsberuhigung in der *Ostpreußenstraße* ist in Alsdorf allgemein bekannt und dient der Verkehrsberuhigung sowie Durchgangsverkehr zu reduzieren. Dies scheint auch im Laufe des Verkehrsversuchs grundsätzlich funktioniert zu haben, da nur ein sehr geringer Anteil der zuvor beschriebenen Verkehrsteilnehmenden nicht mehr über den Knotenpunkt *Kurt-Koblitz-Ring/Luisenstraße* fuhr. Diese mussten jedoch nicht zwangsläufig die *Ostpreußenstraße* als Route wählen. Die Geradeausfahrenden aus südlicher Richtung, die auf dem *Kurt-Koblitz-Ring* verblieben stiegen deutlich mehr als die wegfallenden Linksabbiegenden der *Luisenstraße* von Westen kommend. Hier liegt es nahe, dass ein Teil der Fahrten, die auf der *Rathausstraße* wegfielen, diese Verbindung nutzten. Diese Verkehrsteilnehmenden hatten die Wahlmöglichkeit, am *Kurt-Koblitz-Ring* links abzubiegen oder geradeaus zu fahren und später links abzubiegen. Hier konnten sie sich bspw. situationsbedingt an der passenden Ampelphase oder der verkehrlichen Situation orientieren.

Am KP 05 war aus der nördlichen Richtung besonders in der Abendspitzenstunde ein größerer Zuwachs zu erkennen. Aus Süden kommend stiegen die Geradeausfahrenden auf dem *Kurt-Koblitz-Ring* in der Morgen- bzw. Abendspitzenstunde am stärksten. In der Mittagsspitze war dagegen die Veränderung der Linksabbiegenden auf die *Luisenstraße* am bedeutsamsten.

QS 06: Querschnitt an der Weinstraße

Auf der *Weinstraße* konnten aus Richtung Westen in Richtung *Kurt-Koblitz-Ring* ein Anstieg von ca. 30 % Kfz beobachtet werden. In der Gegenrichtung fuhren ca. 15 % Kfz mehr. Im Vergleich zum Arm der *Weinstraße* am KP reduziert sich die Verkehrsmenge um ca. 15 % im Querschnitt, ähnlich wie außerhalb des Verkehrsversuchs. Der Anteil der verlagerten Fahrten aus Westen kommend überwog. Die *Weinstraße* wurde daher noch mehr durch ausfahrende Verkehre als für in das Gebiet einfahrende Verkehre zusätzlich genutzt.

Hier fällt besonders der Zuwachs zur Mittagsspitzenstunde auf. So erscheint diese Route besonders in Verbindung mit dem Schulverkehr als interessante Route um das Gebiet während des Verkehrsversuchs zu verlassen.

QS 07: Querschnitt an der Herzogenrather Straße

Auf dem Querschnitt der *Herzogenrather Straße* konnten sehr starke Veränderungen aufgenommen werden. Aus westlicher Richtung vom Energeticon kommend, verdoppelte sich die Kfz Menge beinahe. In der Gegenrichtung fand eine deutlich geringe Zunahme statt. Dennoch stieg hier die Verkehrsmenge im Kfz Verkehr um knapp 50 %. Die *Herzogenrather Straße* bot sich ebenfalls als alternative Route für Fahrten an, die sonst die *Prämienstraße* nutzen würden, so dass diese Verlagerung nicht ausschließlich der Sperrung der *Bahnhofstraße* zugeordnet werden kann.

In östlicher Richtung waren die Zuwächse in der Morgen- und in der Abendspitzenstunde am stärksten. In die Gegenrichtung fallen die Veränderungen geringer aus.

QS 08 Querschnitt Prämienstraße und QS 09 Querschnitt Würselener Straße

Wie zuvor beschrieben, fanden diese Erhebungen ergänzend zu den vorab festgelegten Erhebungen statt. Es hat sich gezeigt, dass eine Reduzierung der Verkehrsmenge von mehr als 13 % auf der *Prämienstraße* vorliegt. Da lediglich die *Bahnhofstraße* für die Verkehrsteilnehmende zur Verfügung stand, steht diese Reduzierung im engen Zusammenhang mit dem Verkehrsversuch. Am Querschnitt der *Würselener Straße* war eine Reduzierung der Verkehrsmenge um ca. 11 % ohne die Arbeitsstelle in der *Prämienstraße* bzw. um knapp 23 % während der Arbeitsstelle zu beobachten.

4 Weitere Beobachtungen

Neben den beiden Verkehrserhebungen fanden weitere Maßnahmen zur Beobachtung der Gesamtsituation im Untersuchungsgebiet statt. Hierfür wurden Floating Car Data (FC-Data) herangezogen. Bei FC-Data handelt es sich um anonyme Daten, die auf Grundlage von GPS-Daten Bewegungsinformationen von Fahrzeugen für einzelne Streckenabschnitte zur Verfügung stellen können und so Informationen über den Verkehrszustand ermöglichen. Ebenfalls wurden zusätzliche Befahrungen zur Beobachtung der Vor-Ort Situation im Laufe beider Erhebungen durchgeführt. Um die allgemeine verkehrliche Situation im Umfeld beurteilen zu können, ist parallel eine virtuelle Beobachtung des Verkehrszustand über das Angebot www.verkehr.nrw erfasst worden.

Die FC-Data stehen über den Zeitraum der Erhebung sowie im Nachgang der Erhebung für das Untersuchungsgebiet zur Verfügung. Hierdurch können die durchschnittlichen Geschwindigkeiten für Streckenabschnitte im Untersuchungsgebiet festgestellt werden. Zur Überprüfung, ob das allgemeine Verkehrsverhalten Veränderungen erfahren hat, fand eine Ermittlung der durchschnittlichen Geschwindigkeit im Untersuchungszeitraum statt. Die Betrachtung während der Maßnahme erstreckte sich vom 01. August bis zum 10. September 2024 und für den Zeitraum im Anschluss an die Maßnahme ist der Zeitraum vom 11. September bis 30. September 2024 betrachtet worden. Hierdurch konnten die durchschnittlichen Geschwindigkeiten im Verlaufe eines Tages ermittelt und miteinander verglichen werden. Durch diese Herangehensweise kann das allgemeine Verkehrsverhalten untersucht werden, so dass einzelne bzw. nicht wiederkehrende Ereignisse nur geringe Auswirkungen auf das Gesamtergebnis haben. Eine deutliche Reduzierung der Geschwindigkeit würde hierbei auf eine Überlastung eines Streckenabschnitts hindeuten. Zusätzlich standen historische Geschwindigkeitswerte zum Vergleich mit den aktuellen Geschwindigkeiten zur Verfügung. Bei den historischen Geschwindigkeitswerten handelt es sich um Vergleichswerte aus dem Vorjahr. Wenn in einem Zeitabschnitt von einer Minute über einen Abschnitt kein Fahrzeug gefahren ist, kamen historische Geschwindigkeiten zur Vervollständigung der Geschwindigkeitsprofile zur Anwendung. Dies betrifft schwachbefahrene Strecken, aber auch Nachtstunden. Dies ist für die Bewertung des Verkehrszustands unproblematisch, da in diesem Fall keine Störung des Verkehrsflusses vorliegt. Insgesamt muss angemerkt werden, dass nicht alle Fahrzeuge Teil der Erfassung von FC-Data sind, sondern aktuell eher ein geringer Durchsatz vorhanden ist. Daher ermöglichen diese zwar sehr gute Informationen und Anhaltspunkte über das allgemeine Verkehrsverhalten, jedoch nicht über den vollständigen Verkehr.

Insgesamt konnte für den Großteil der Strecken keine signifikanten Rückgänge in den durchschnittlichen Geschwindigkeiten festgestellt werden. Der Verkehrszustand im Untersuchungsraum wurde nicht nachhaltig negativ durch die Maßnahme beeinflusst. Die erfassten Geschwindigkeiten für die einzelnen Zeitbereiche sind im Anhang dargestellt. Diese stehen für viele unterschiedliche Abschnitte richtungsscharf zur Verfügung. Aufgrund der hohen Anzahl wird das Vorgehen beispielhaft für einen Abschnitt der *Weinstraße*, der *Herzogenrather Straße* sowie der *Robert-Koch-Straße* aufgezeigt.

Weinstraße

(Abschnitt: L47/Bahnhofsstr./ Am Güterbahnhof;
345485843)



Quelle: TIM-online NRW

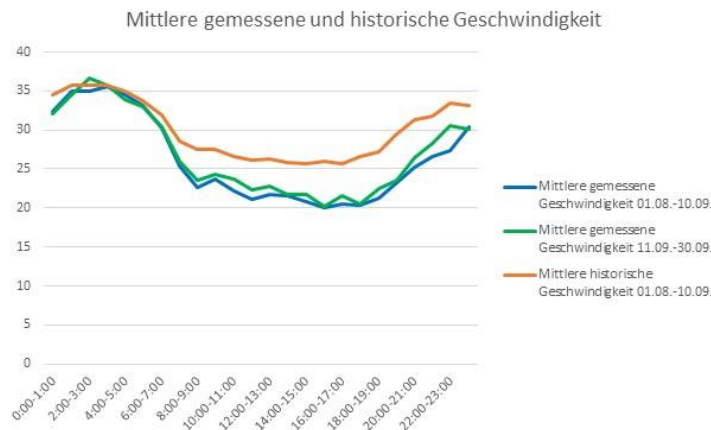


Abbildung 5: Zusammenstellung Floating Car Data Weinstraße, Kartengrundlage: TIM-online NRW

Abbildung 5 zeigt den Vergleich beispielhaft für den auf KP 02 zufahrenden Verkehr in der *Weinstraße*. Oben links wird der Straßenname abgebildet und die durch das System zugeordnete Abschnittsnummer hinterlegt. Auf dem Kartenausschnitt zeigt der rote Pfeil den genauen Abschnitt sowie die Verkehrsrichtung an. Die orange Linie zeigt historische Werte auf, die insgesamt im Zeitraum vor der Erhebung zur Verfügung stehen. Der genaue Zeitraum auf dem diese beruhen ist nicht bekannt, daher dienen diese einer allgemeinen zusätzlichen Orientierung. Von Bedeutung ist dagegen der Vergleich der blauen und der grünen Verläufe. Die blaue Linie stellt die mittlere gemessene Geschwindigkeit über den gesamten Tag während der Erhebung dar, die grüne Linie die im Nachgang bis zum 30. September mittleren Geschwindigkeiten. Es zeigen sich für die beiden Zeiträume annähernd gleiche Verläufe. In den verkehrsschwachen Zeitpunkten liegt die mittlere Geschwindigkeit bei über 25 km/h und erreicht in der Nacht bis zu 35 km/h. Über die Tagesstunde sinkt die Geschwindigkeit deutlich ab und liegt zwischen 20 und 25 km/h. Aufgrund der sehr ähnlichen Verläufe ist hier zu sehen, dass es über den Zeitraum insgesamt nicht zu Einschränkungen gekommen ist, die die durchschnittliche Geschwindigkeiten durch bspw. längere Wartezeiten reduziert hat.

Herzogenrather Straße

(Abschnitt: Konrad-Adenauer-Allee/ Herzogenrather Straße; 497257515)



Quelle: TIM-online NRW

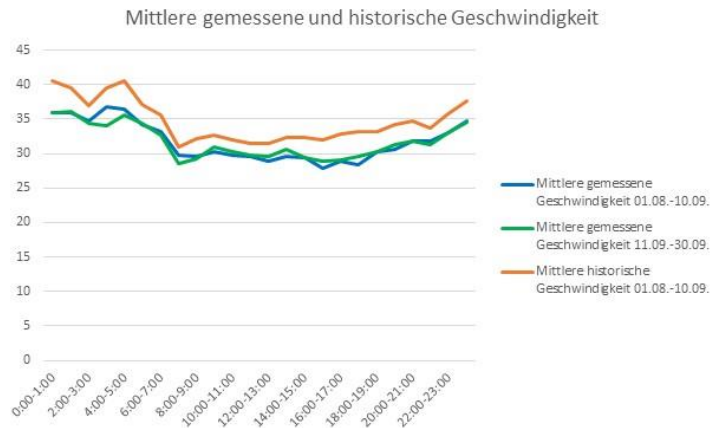


Abbildung 6: Zusammenstellung Floating Car Data Herzogenrather Straße, Kartengrundlage: TIM-online NRW

Abbildung 6 bildet die erhobenen Daten für die *Herzogenrather Straße* in Fahrtrichtung des *Energeticons* ab. Hier ist ebenfalls zu sehen, dass trotz der gemessenen höheren Verkehrsmengen insgesamt keine Abweichungen in den durchschnittlich gemessenen Geschwindigkeiten zu erkennen sind. Ebenso zeigt sich, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit über den Tag mit etwa 30 km/h geringer ausfällt als in den Nachtstunden, die deutlich weniger Verkehr aufweisen.

Robert-Koch-Straße

(Abschnitt: Robert-Koch-Straße; 345485219)



Quelle: TIM-online NRW

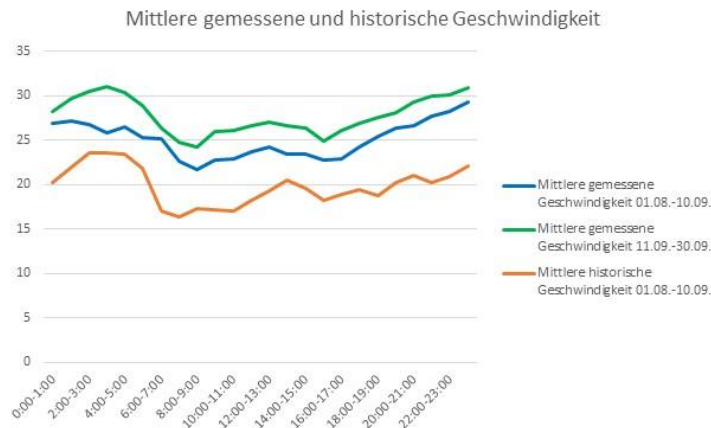


Abbildung 7: Zusammenstellung Floating Car Data Robert-Koch-Straße, Kartengrundlage: TIM-online NRW

In Abbildung 7 ist zu sehen, dass es im Bereich der Robert-Koch-Straße zu Geschwindigkeitsrückgängen gekommen ist. Hierbei handelt es sich jedoch nur um geringe Reduzierungen, besonders wenn die Tagesstunden betrachtet werden. Eine grundsätzliche Überlastung der Strecke kann daher nicht abgeleitet werden.

Broicher Straße

(Abschnitt: Bahnhofplatz/ Broicher Straße;
345483255)



Quelle: TIM-online NRW

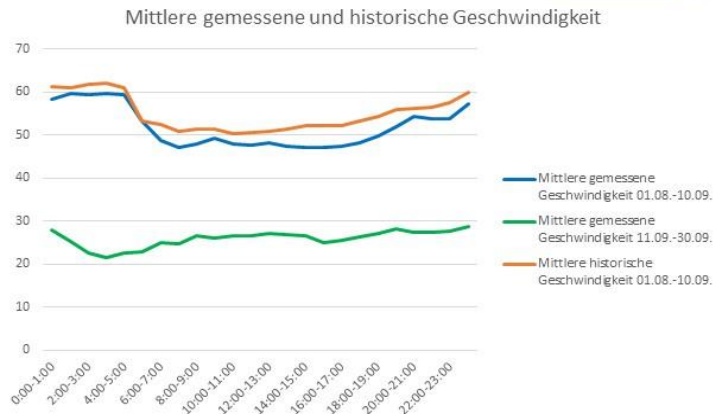


Abbildung 8: Zusammenstellung Floating Car Data Broicher Straße, Kartengrundlage: TIM-online NRW

In Abbildung 8 sind die durchschnittlichen Geschwindigkeiten auf der *Broicher Straße* dargestellt. Im Gegensatz zu den anderen Gegenüberstellungen ist in Abbildung 8 zu sehen, dass ein deutlicher Rückgang der Geschwindigkeit ohne die Maßnahme zu erkennen ist.

Zusätzlich zu den Verkehrszählungen fanden an den Erhebungstagen Ortsbefahrungen statt, um einen Eindruck des Verkehrsfluss gewinnen zu können. Hier konnten keine dauerhafte Einschränkungen im Ablauf des Verkehrs festgestellt werden. Wie zuvor beschrieben, kommt es aufgrund der Sperrzeiten für die Euregiobahn zu Verzögerungen. Besondere Relevanz hatte ebenfalls die Erreichbarkeit des Schulkomplexes rund um die Realschule und das Gymnasium. Hier kam es teilweise morgens zu kurzweiligen Verzögerungen. Diese sind jedoch im Bereich von Schulen zu den Hol- und Bringzeiten üblich und bauten sich ebenfalls zügig wieder ab. Diese kurze Wartezeiten sind in Abbildung 9 zu sehen und zogen sich auch weiter auf die *Saarstraße*. Durch den Bring- und Busverkehr kommt es teilweise zu kurzweiligen Rückstauungen. Diese werden durch die zusätzlichen Verkehre auf dem Streckenabschnitt potenziell größer, sind jedoch auch ohne die Maßnahme gewöhnlich und stellen im Bereich von Schulen eher den Standardfall als die Ausnahme dar.



Abbildung 9: Dashcam Aufnahme KVP Saarstraße-Herzogenrather Straße vor Schulbeginn während des Versuchs, Quelle: Eigenes Bild

Abbildung 10 ist ca. 15 Minuten später aufgenommen und zeigt, dass sich die verkehrliche Situation unmittelbar nach dem Schulbeginn wieder entspannt hat.



Abbildung 10: Dashcam Aufnahme KVP Saarstraße-Herzogenrather Straße nach Schulbeginn während des Versuchs, Quelle: Eigenes Bild



Abbildung 11: Dashcam Aufnahme KVP Saarstraße-Herzogenrather Straße vor Schulbeginn nach dem Versuch, Quelle: Eigenes Bild



Abbildung 12: Dashcam Aufnahme KVP Saarstraße-Herzogenrather Straße nach Schulbeginn nach dem Versuch, Quelle: Eigenes Bild

Die Abbildungen 11 und 12 zeigen den Verkehrszustand während der Maßnahme zu sehr ähnlichen Zeitpunkten. Hier bildet sich ein vergleichbarer Zustand für die beiden Zeitabschnitte ab. Vor Schulbeginn sind geringe Wartezeiten vorhanden, die sich unmittelbar nach Schulbeginn deutlich reduzieren. Auf der *Robert-Koch-Straße* kam es durch eine Arbeitsstelle zu geringen Rückstaulängen, die sich hier nicht auf die umliegenden Strecken ausgebreitet haben. Insgesamt wird deutlich, dass durch den Verkehrsversuch keine nennenswerten Einschränkungen entstanden sind.

Allgemein konnte bei den Befahrungen der Eindruck gewonnen werden, dass das Verkehrskonzept mit der parallelen Führung der *Herzogenrather Straße* und der *Carl-von-Ossietky-Straße* sowie den angelegten Haltestellen und Parkräumen funktional ist.

Die Befahrung von möglichen Ausweichrouten innerhalb des Gebiets in den Spitzenstunden durch ortskundiges Personal hat bei allen Befahrungen gezeigt, dass es zu keinen nachhaltigen Einschränkungen während der Verkehrserhebungen gekommen ist.

Neben den Floating Car Data fand eine Überprüfung der Verkehrslage anhand der Verkehrslageinformation des Angebots von *www.verkehr.nrw* statt. Hier konnte die verkehrliche Lage überprüft werden. Gleichzeitig bestand hierdurch die Möglichkeit, beeinflussende Faktoren im Umfeld mit in die Bewertung mit einzubeziehen. Im Untersuchungsgebiet gibt es die Besonderheit, dass es aufgrund der Sperrzeiten durch die Euregiobahn zu wiederkehrenden Wartezeiten kommt. Nach der Verkehrsfreigabe bauen sich diese Stauungen in der Regel auch in den Spitzenstunde innerhalb von unter fünf Minuten wieder ab. Dieses Verhalten war sowohl in der Zeit während als auch nach der Maßnahme zu erkennen. Vereinzelt kam es zu längeren Rückstauungen. Zudem konnten die Verkehrsteilnehmenden aus der *Konrad-Adenauer-Allee* kommend nicht auf die nördliche *Bahnhofstraße* abbiegen und waren somit ebenfalls von den Sperrzeiten durch die Euregiobahn betroffen. Dieser Effekt kann jedoch auch bei geöffneter *Bahnhofstraße* auftreten, wenn die Rückstaulänge so lang ist, dass ein Verkehrsabfluss über den Kreisverkehrsplatz von der *Konrad-Adenauer-Allee* auf die *Bahnhofstraße* nicht mehr möglich ist.

Zusätzlich kam es bspw. teilweise an der *Weinstraße* zu etwas längere Rückstaulängen, da ein höheres Verkehrsaufkommen abgewickelt worden ist. Diese konnten sich nach der Verkehrsfreigabe, vergleichbar zu den Zeitpunkten ohne die Maßnahme, abbauen. Eine entsprechende Beobachtung fand sowohl nahräumig für das direkte Untersuchungsgebiet als auch weiträumiger für die Umgebung statt. Beispielhaft wird das in Abbildungen 13 und 14 dargestellt.



Abbildung 13: Beispiel zusätzliche nähräumige Verkehrsbetrachtung anhand www.verkehr.nrw am 24.09.2024 ca. 15:30 Uhr; Screenshot: www.verkehr.nrw

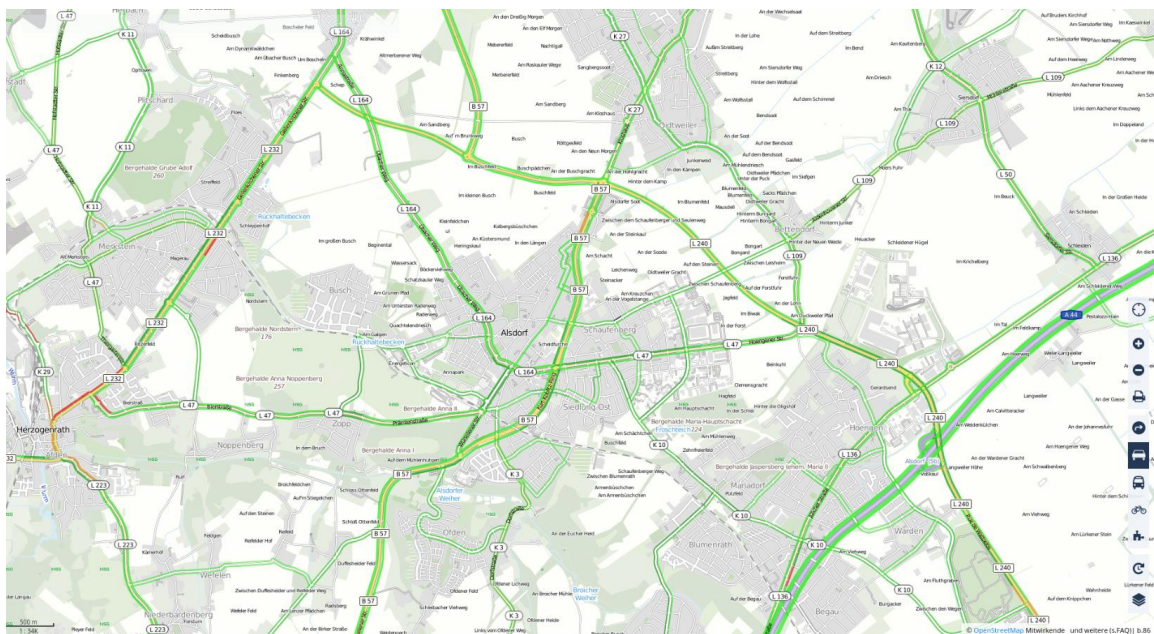


Abbildung 14: Beispiel zusätzliche weiträumige Verkehrsbetrachtung anhand www.verkehr.nrw am 24.09.2024 ca. 15:30 Uhr; Screenshot: www.verkehr.nrw

5 Zusammenfassung

Der Verkehrsversuch der autofreien *Bahnhofstraße* wurde begleitend untersucht. Hierbei konnte festgestellt werden, dass das Konzept umsetzbar ist und die umliegenden Straßen in der Lage sind, zusätzliche Verkehrsbelastungen aufzunehmen. Aufgrund der Sperrzeiten des Verkehrs, die aufgrund der Euregiobahn entstehen, kommt es während der Aufenthaltszeiten der Euregiobahn immer wieder zu Rückstauungen der betroffenen Strecken. Dies tritt jedoch unabhängig von der Sperrung der Bahnhofstraße auf. Durch die zusätzliche Sperrung der *Prämienstraße*, die die Hauptverbindungsstrecke nach *Zopp* darstellt, standen den Verkehrsteilnehmenden eine sonst häufig genutzte Verkehrsverbindung nicht zur Verfügung. Dennoch war das Netz grundsätzlich in der Lage die Verkehrsnachfrage zu bedienen, auch wenn es teilweise zu sehr starken Zunahmen der Verkehrsmengen gekommen ist. Zur Durchführung der Analyse fanden zusätzliche Querschnittszählungen an der *Prämienstraße* und der *Würselener Straße* statt, um auf die Sperrung der *Prämienstraße* reagieren zu können.

Besonders zu Zeiten des Schulbeginns und -ende sind höhere Verkehrszahlen zu verzeichnen, da das Schulzentrum ein zentrales Ziel der Umgebung darstellt. Im Bereich der *Herzogenrather Straße* kam es deshalb teilweise temporär zu Rückstaulängen, da durch die Gestaltung der *Herzogenrather Straße* Fahrzeuge wartepflichtig gewesen sind. War ein Bus hiervon betroffen, kam es zu längeren Rückstauungen, die sich auch über den Kreisverkehrsplatz in die *Saarstraße* ziehen konnten. Dieser Zustand ist jedoch auch ohne die zusätzlichen Verkehre aufgrund einer Sperrung immer wieder möglich.

Aufgrund der temporären Lösung zur Sperrung der *Bahnhofstraße* sowie der Möglichkeit für den ÖPNV, Liefer- und Radverkehr die *Bahnhofstraße* weiterhin zu nutzen, konnten keine baulichen Maßnahmen getroffen werden, die ein Einfahren des Kfz-Verkehrs vollständig verhindern konnte. Mögliche Lösungen, die lediglich diese Arten von Verkehr hätten passieren lassen, kamen aus wirtschaftlichen Aspekten mit Blick auf den Zeithorizont der Maßnahme nicht in Frage. Nach einer gewissen Eingewöhnungszeit stellten diese nicht zulässigen Einfahrten jedoch die Ausnahmen dar. Besonders die *Herzogenrather Straße* sowie die *Weinstraße* sind als alternative Routen genutzt worden. Ebenso wurden mit dem *Kurt-Koblitz-Ring* und der *Luisenstraße* Hauptverkehrsstraßen genutzt. Die Aufnahme der zusätzlichen Verkehre auf den Hauptverkehrsstraßen hat sich in der qualitativen Abschätzung als leistungsfähig dargestellt. Ebenso war die Verkehrsabwicklung über die *Herzogenrather Straße* bzw. *Weinstraße* möglich. Für den Fall, dass eine autofreie Bahnhofstraße umgesetzt werden sollte, wären besonders diese Bereiche als Teil eines gesamtheitlichen Verkehrskonzept für die Alsdorfer Innenstadt in ihrer Gestaltung zu überprüfen.

6 **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Lage und Bezeichnung der Knotenpunkte für die Knotenstromzählungen	4
Abbildung 2: Darstellung der Querschnittsbelastungen ohne Maßnahme.....	6
Abbildung 3: Darstellung der Querschnittsbelastungen während der Maßnahme	9
Abbildung 4: Veränderungen der Verkehrsmengen an den einzelnen Erhebungspunkten....	10
Abbildung 5: Zusammenstellung Floating Car Data Weinstraße	17
Abbildung 6: Zusammenstellung Floating Car Data Herzogenrather Straße	18
Abbildung 7: Zusammenstellung Floating Car Data Robert-Koch-Straße	19
Abbildung 8: Zusammenstellung Floating Car Data Broicher Straße	20
Abbildung 9: Dashcam Aufnahme KVP Saarstraße-Herzogenrather Straße vor Schulbeginn während des Versuchs	21
Abbildung 10: Dashcam Aufnahme KVP Saarstraße-Herzogenrather Straße nach Schulbeginn während des Versuchs	21
Abbildung 11: Dashcam Aufnahme KVP Saarstraße-Herzogenrather Straße vor Schulbeginn nach dem Versuch	22
Abbildung 12: Dashcam Aufnahme KVP Saarstraße-Herzogenrather Straße nach Schulbeginn nach dem Versuch	22
Abbildung 13: Beispiel zusätzliche nahräumige Verkehrsbetrachtung	24
Abbildung 14: Beispiel zusätzliche weiträumige Verkehrsbetrachtung.....	24

7 Anhang

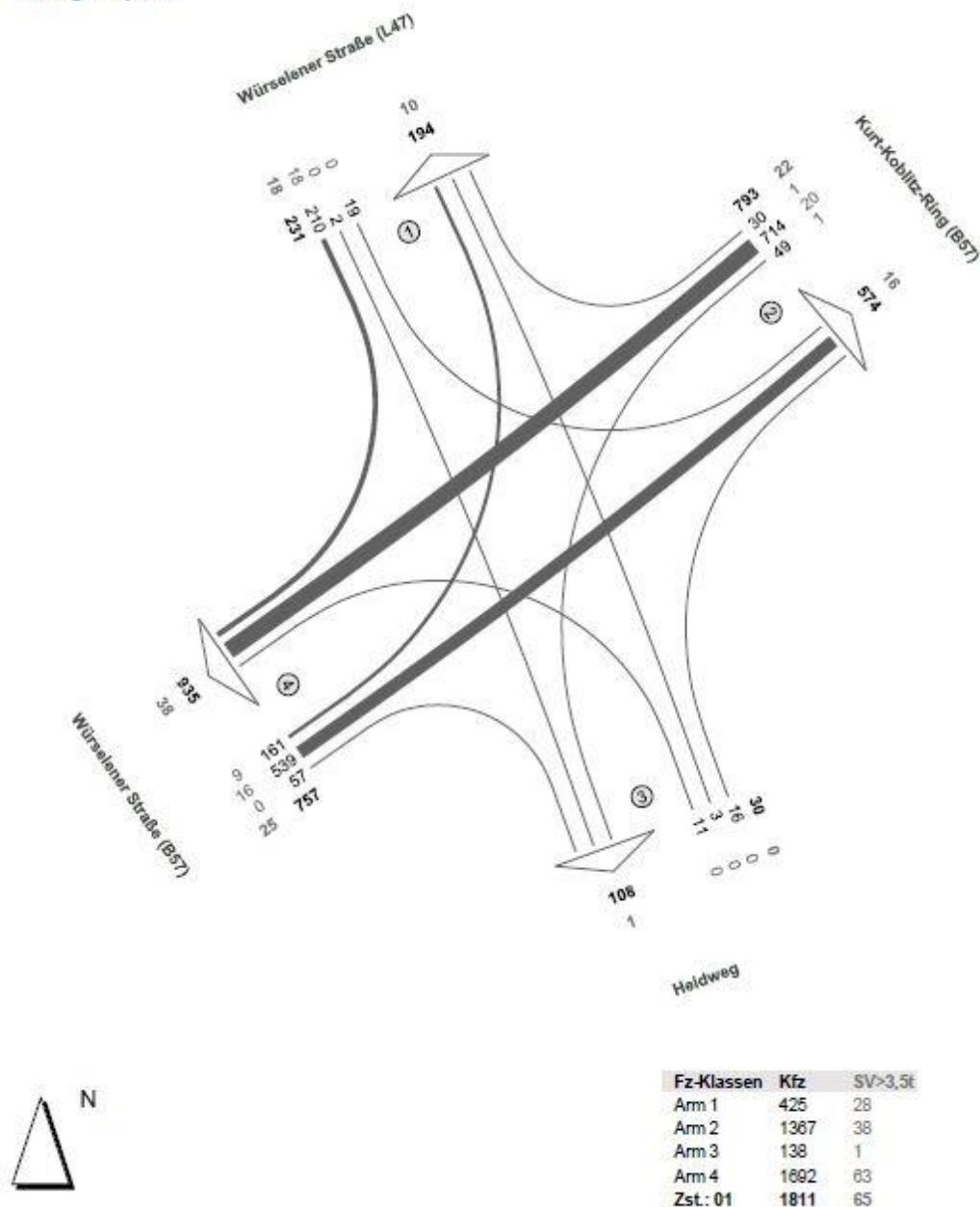
Daten der Verkehrserhebung – Während der Maßnahme

Verkehrserhebung Alsdorf



Würselener Straße (L 47) / Kurt-Koblitz-Ring (B 57) / Heidweg / Würselener Straße (B 57)

Zst.: 01
27.08.2024
07:15 - 08:15 Uhr
Morgenspitze

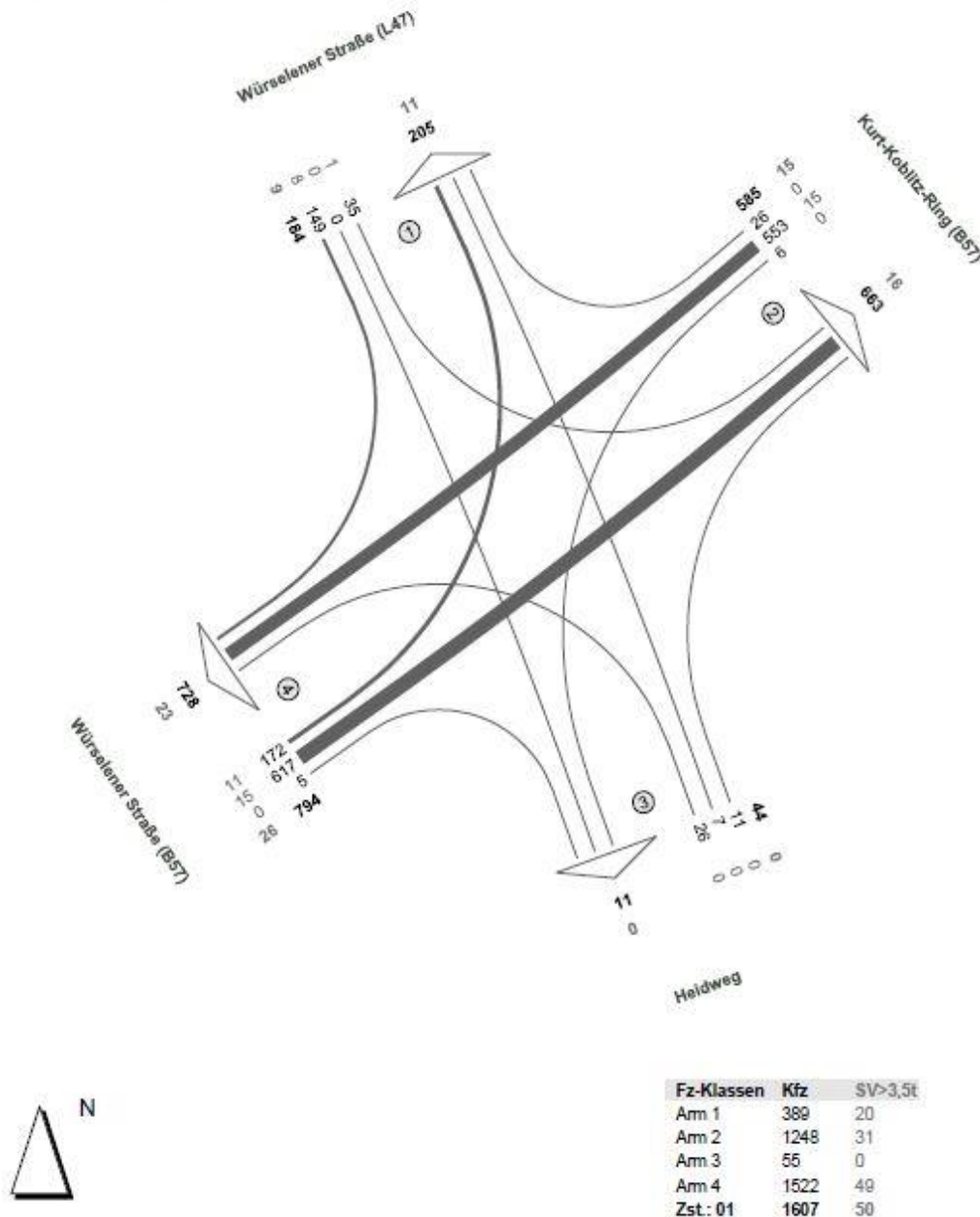


Verkehrserhebung Alsdorf



Würselener Straße (L 47) / Kurt-Koblitz-Ring (B 57) / Heidweg / Würselener Straße (B 57)

Zst.: 01
27.08.2024
14:00 - 15:00 Uhr
Mittagsspitze

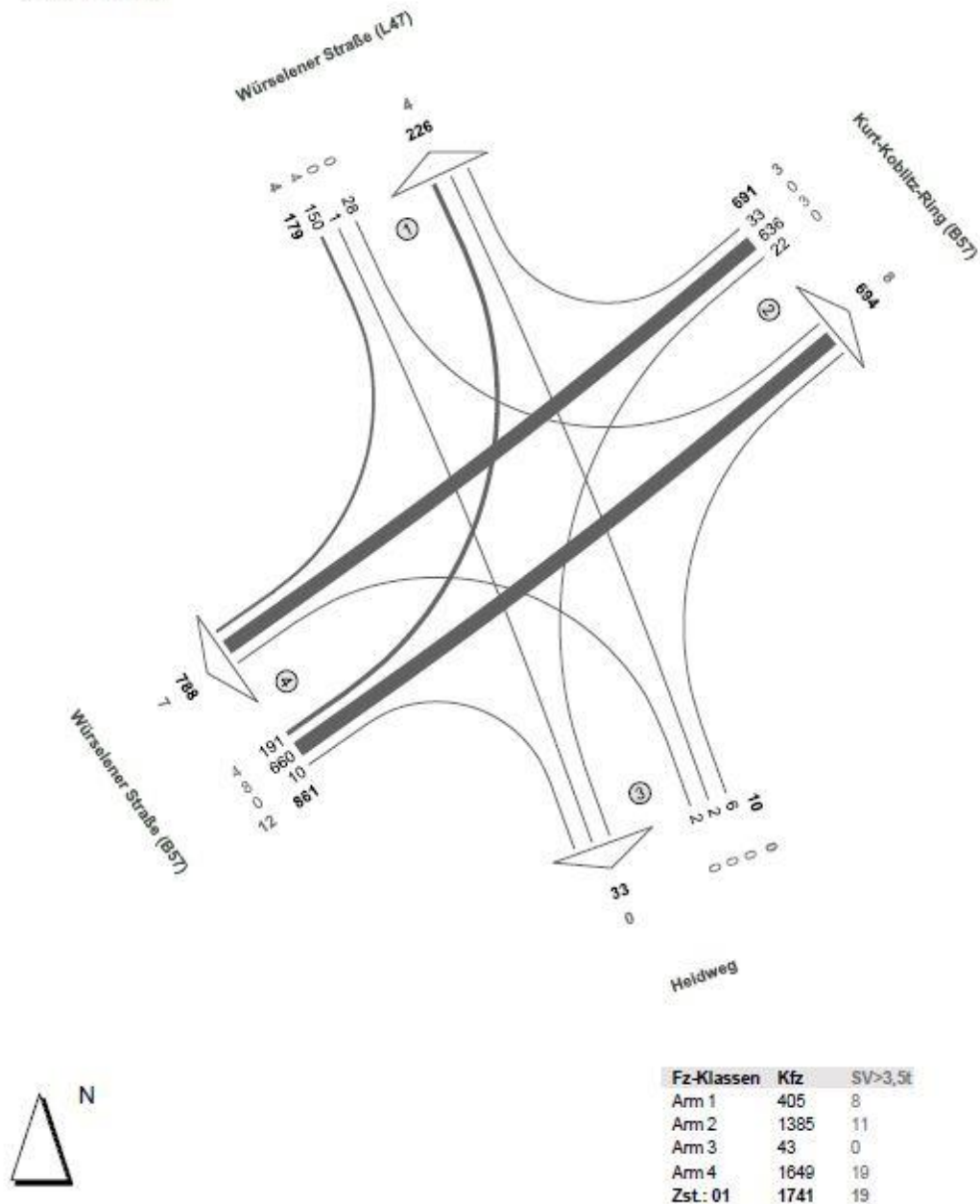


Verkehrserhebung Alsdorf

VEKASS
Verkehrserhebungskassette

Würselener Straße (L 47) / Kurt-Koblitz-Ring (B 57) / Heidweg / Würselener Straße (B 57)

Zst.: 01
27.08.2024
16:45 - 17:45 Uhr
Abendspitze

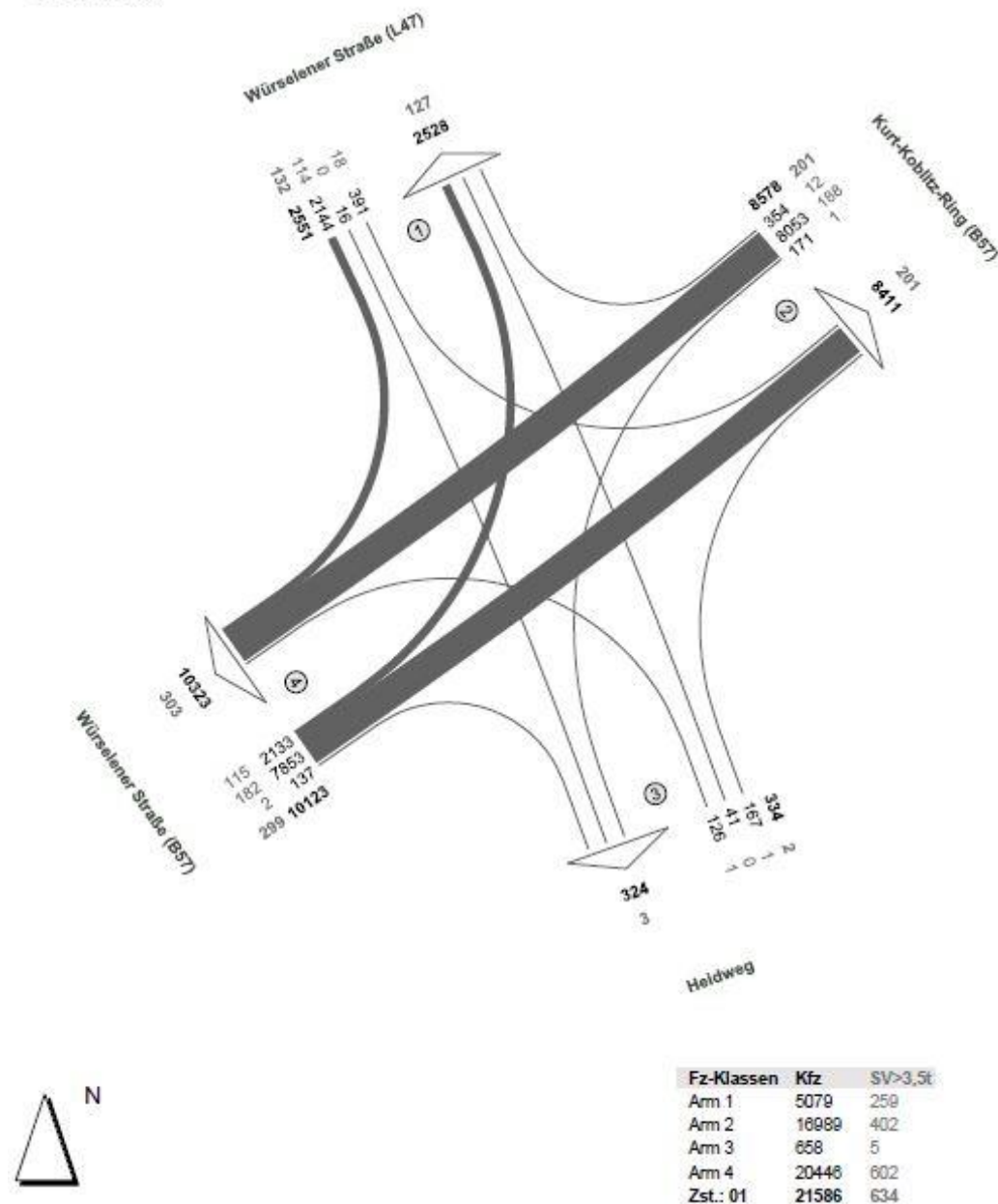


Verkehrserhebung Alsdorf



Würselener Straße (L 47) / Kurt-Koblitz-Ring (B 57) / Heidweg / Würselener Straße (B 57)

Zst.: 01
27.08.2024
06:00 - 22:00 Uhr
16-h-Block

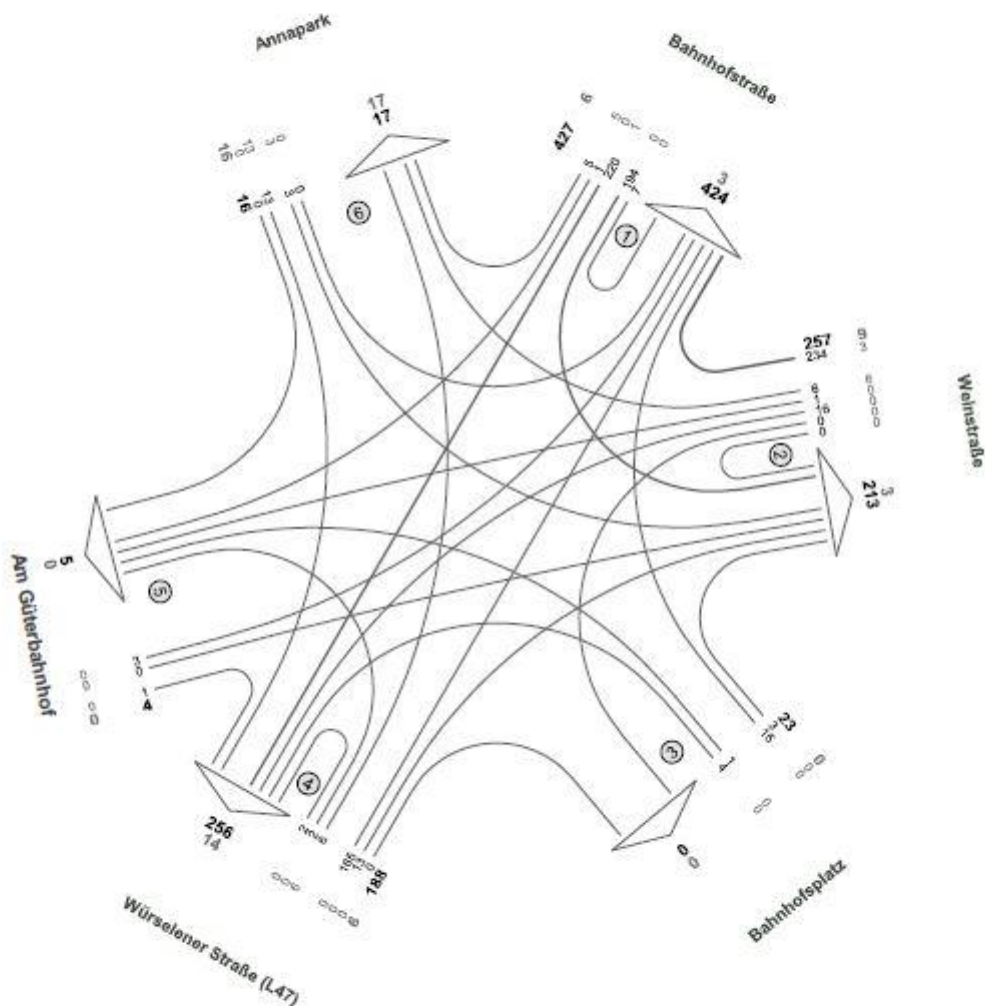


Verkehrserhebung Alsdorf



**Bahnstraße / Weinstraße / Bahnhofplatz / Würselener Straße (L 47) /
Prämienstraße (L 47) / Annapark**

Zst.: 02
27.08.2024
07:30 - 08:30 Uhr
Morgenspitze



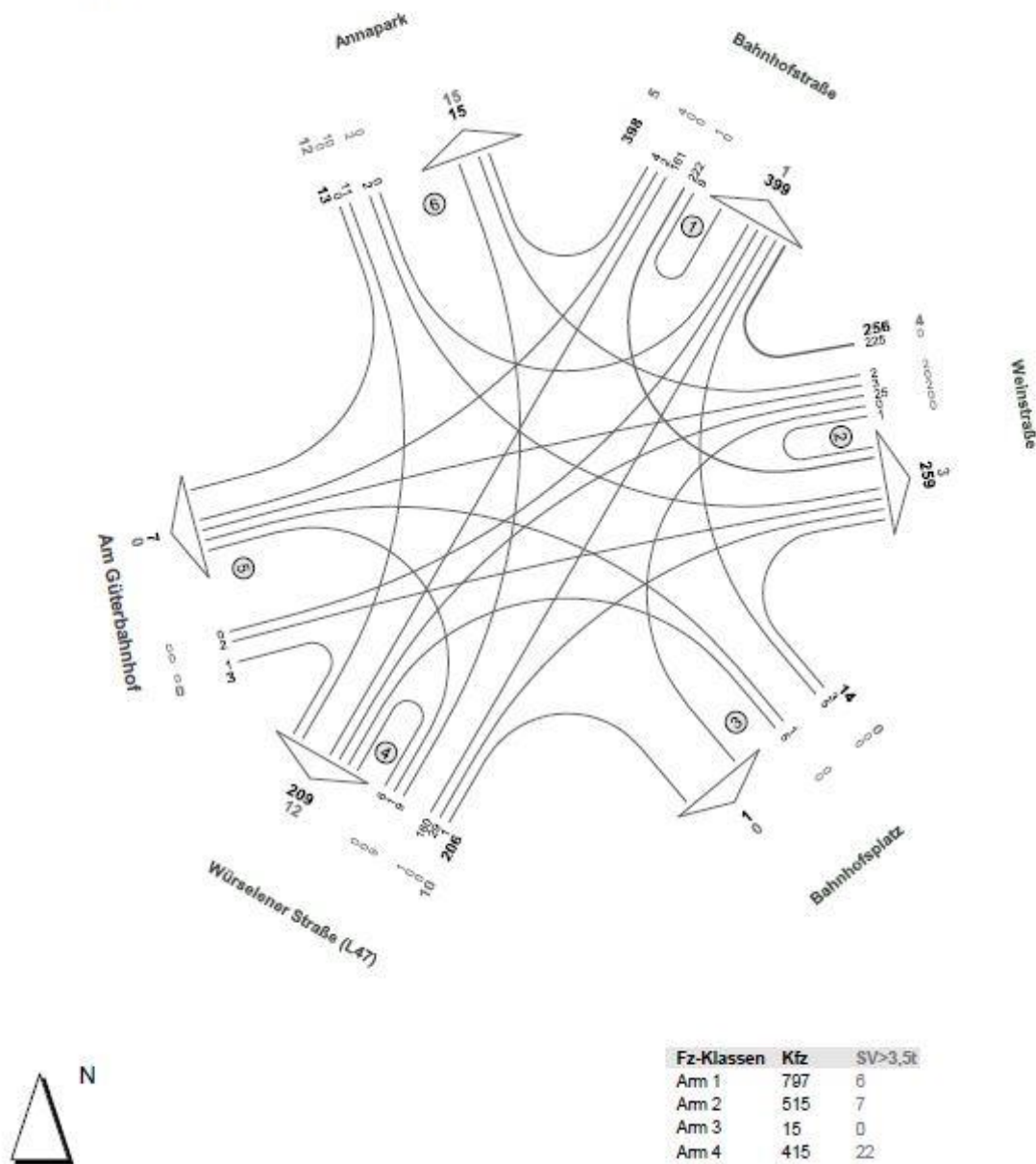
Fz-Klassen	Kfz	SV > 3,5t
Arm 1	851	9
Arm 2	470	12
Arm 3	23	0
Arm 4	444	20
Arm 5	9	0
Arm 6	33	33
Zst.: 02	915	37

Verkehrserhebung Alsdorf



**Bahnhofstraße / Weinstraße / Bahnhofsplatz / Würselener Straße (L 47) /
Prämienstraße (L 47) / Annapark**

Zst.: 02
27.08.2024
13:30 - 14:30 Uhr
Mittagsspitze

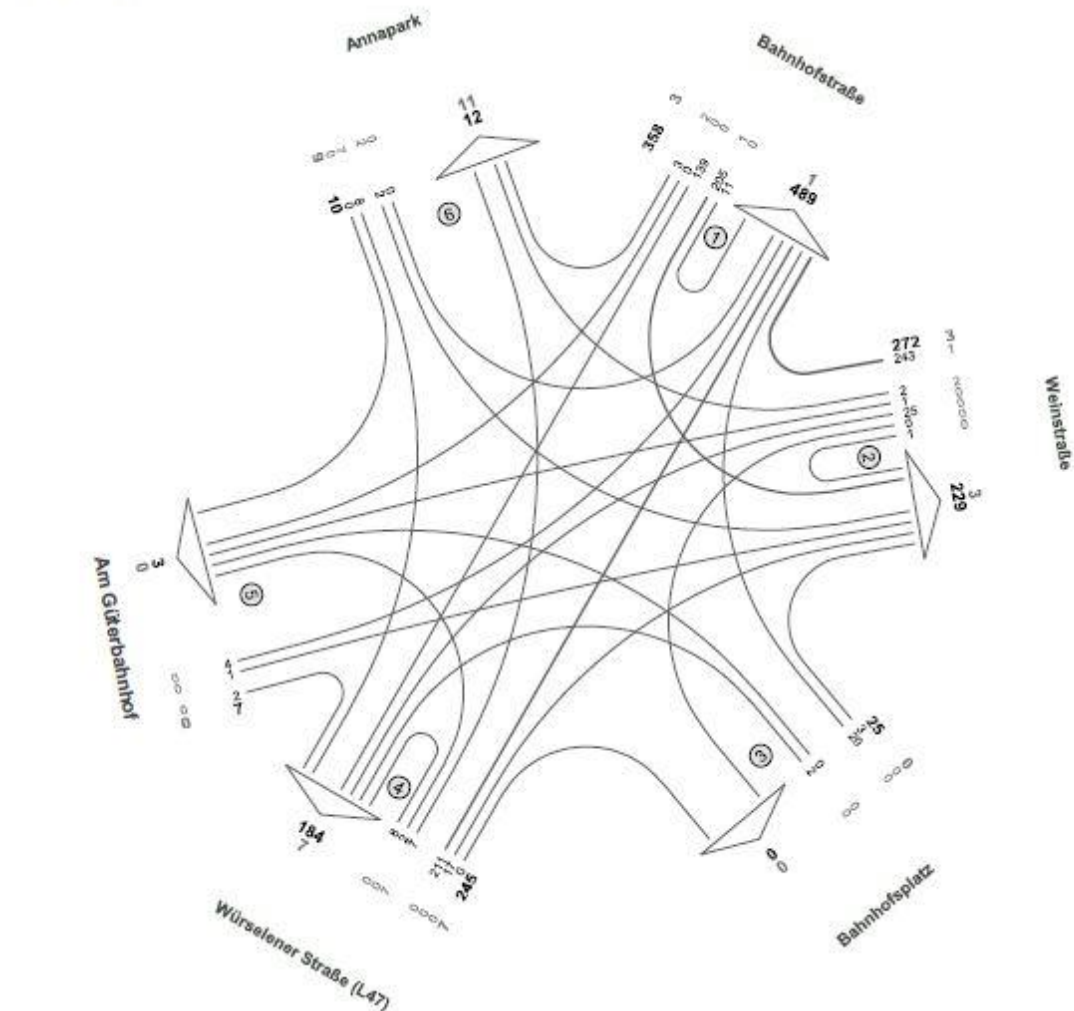


Verkehrserhebung Alsdorf



**Bahnhofstraße / Weinstraße / Bahnhofplatz / Würselener Straße (L 47) /
Prämienstraße (L 47) / Annapark**

Zst.: 02
27.08.2024
16:00 - 17:00 Uhr
Abendspitze



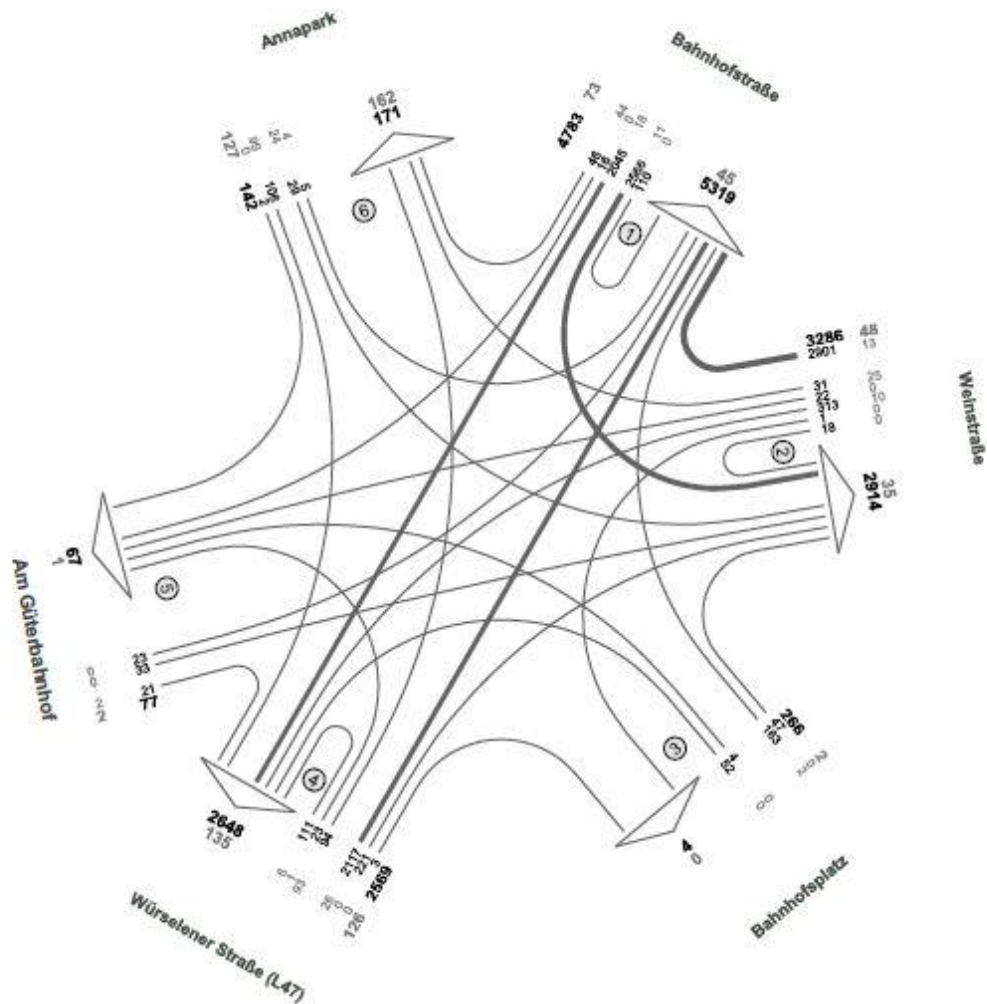
Fz-Klassen	Kfz	SV > 3,5t
Arm 1	847	4
Arm 2	501	8
Arm 3	25	0
Arm 4	429	14
Arm 5	10	0
Arm 6	22	20
Zst.: 02	917	22

Verkehrserhebung Alsdorf



**Bahnhofstraße / Weinstraße / Bahnhofplatz / Würselener Straße (L 47) /
Prämienstraße (L 47) / Annapark**

Zst.: 02
27.08.2024
06:00 - 22:00 Uhr
16-h-Block



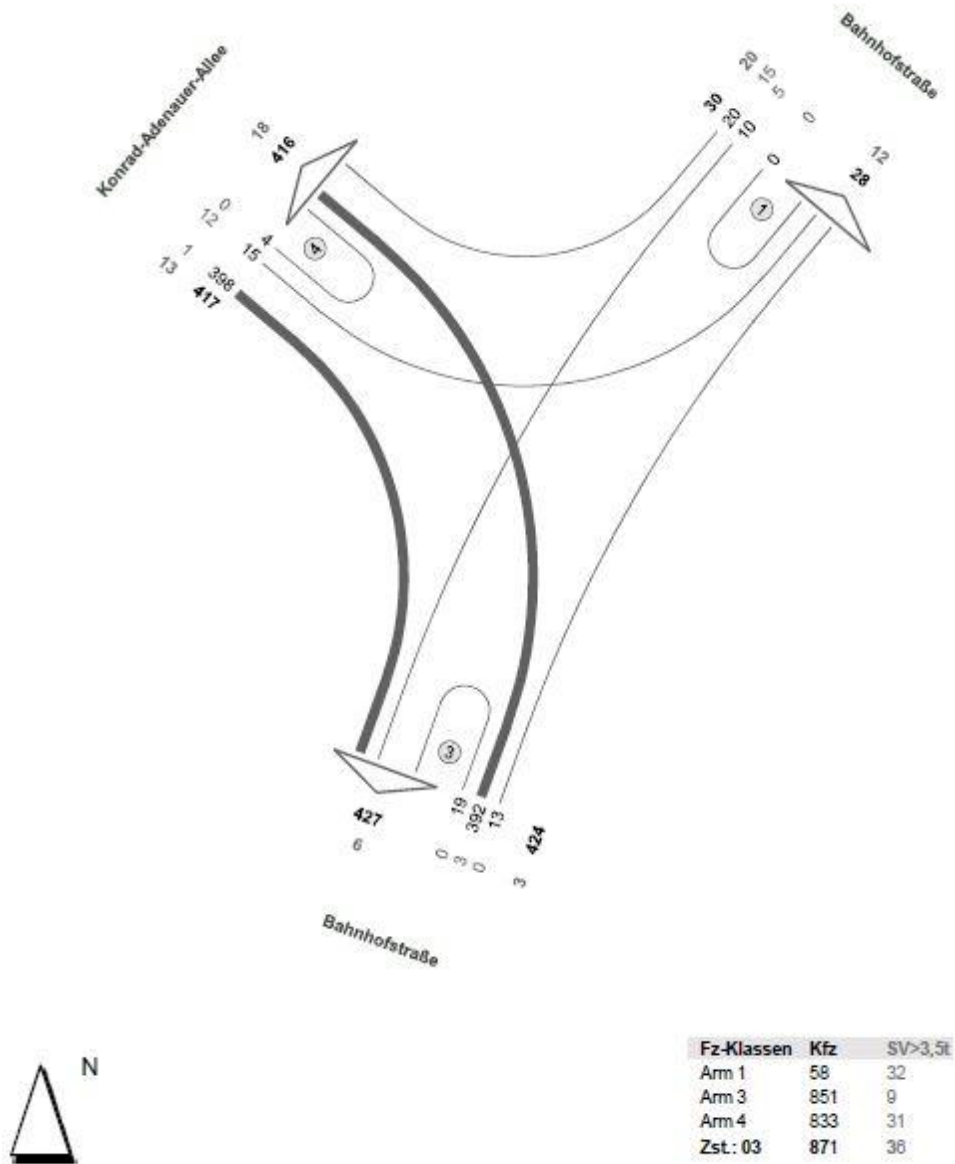
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	10102	118
Arm 2	6200	83
Arm 3	270	2
Arm 4	5217	261
Arm 5	144	3
Arm 6	313	289
Zst.: 02	11123	378

Verkehrserhebung Alsdorf



Konrad-Adenauer-Allee / Bahnhofstraße

Zst.: 03
27.08.2024
07:30 - 08:30 Uhr
Morgenspitze

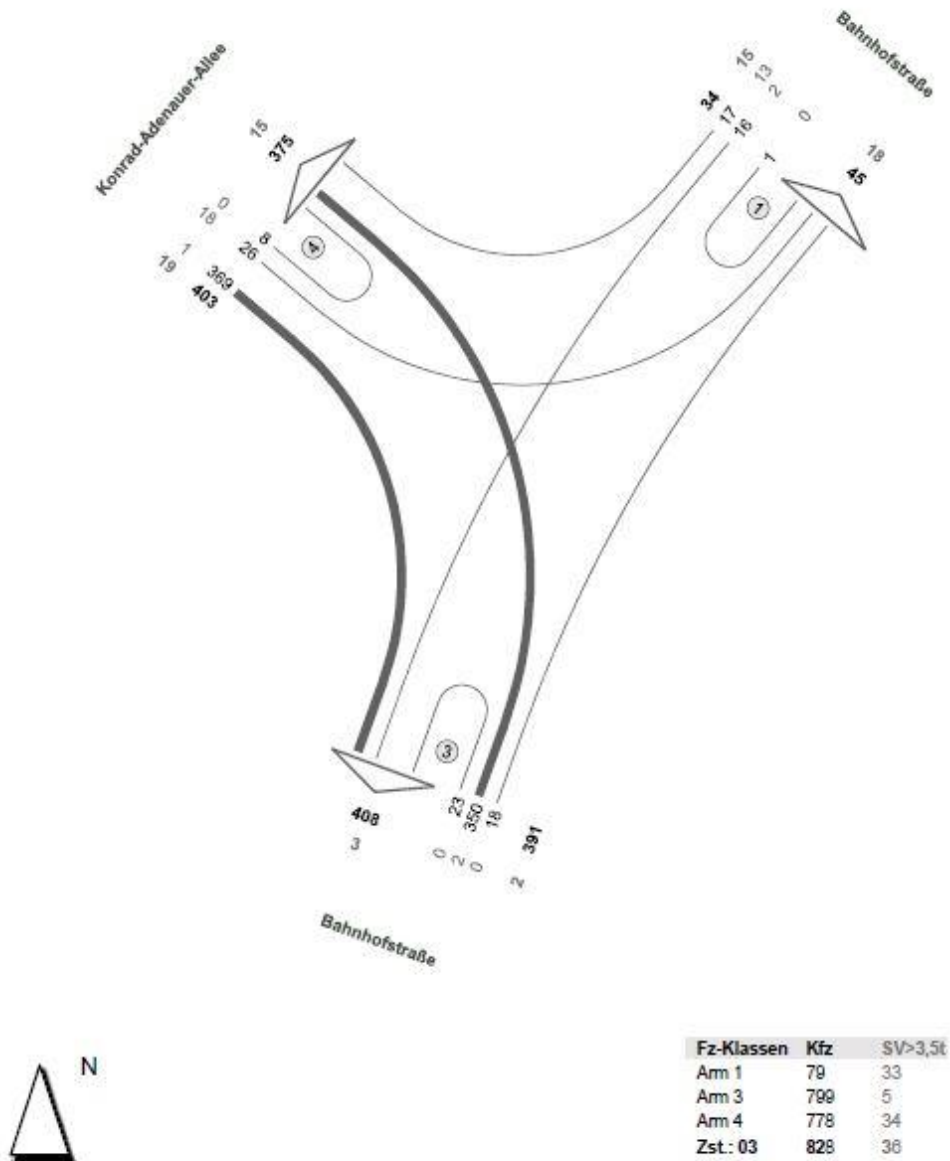


Verkehrserhebung Alsdorf



Konrad-Adenauer-Allee / Bahnhofstraße

Zst.: 03
27.08.2024
13:00 - 14:00 Uhr
Mittagsspitze

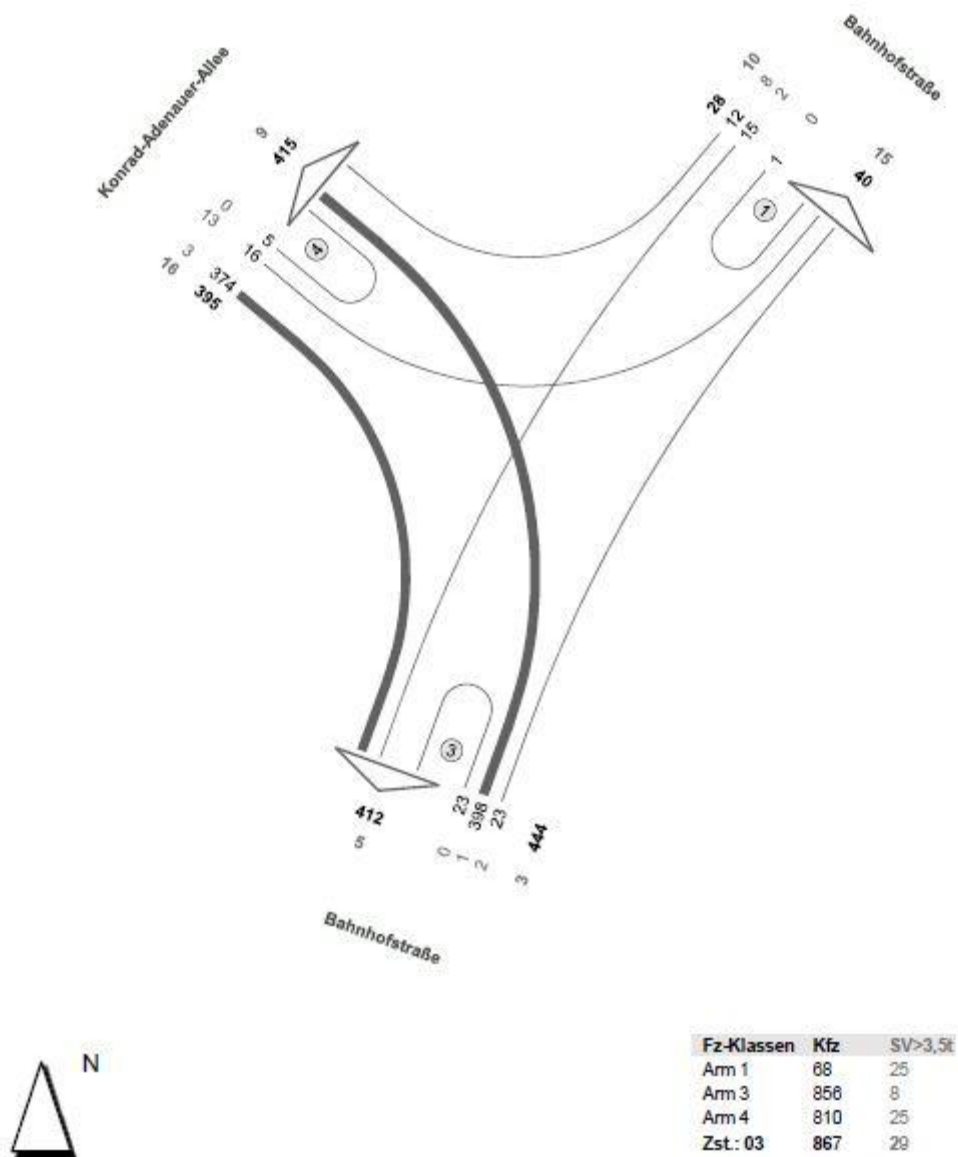


Verkehrserhebung Alsdorf



Konrad-Adenauer-Allee / Bahnhofstraße

Zst.: 03
27.08.2024
15:15 - 16:15 Uhr
Abendspitze

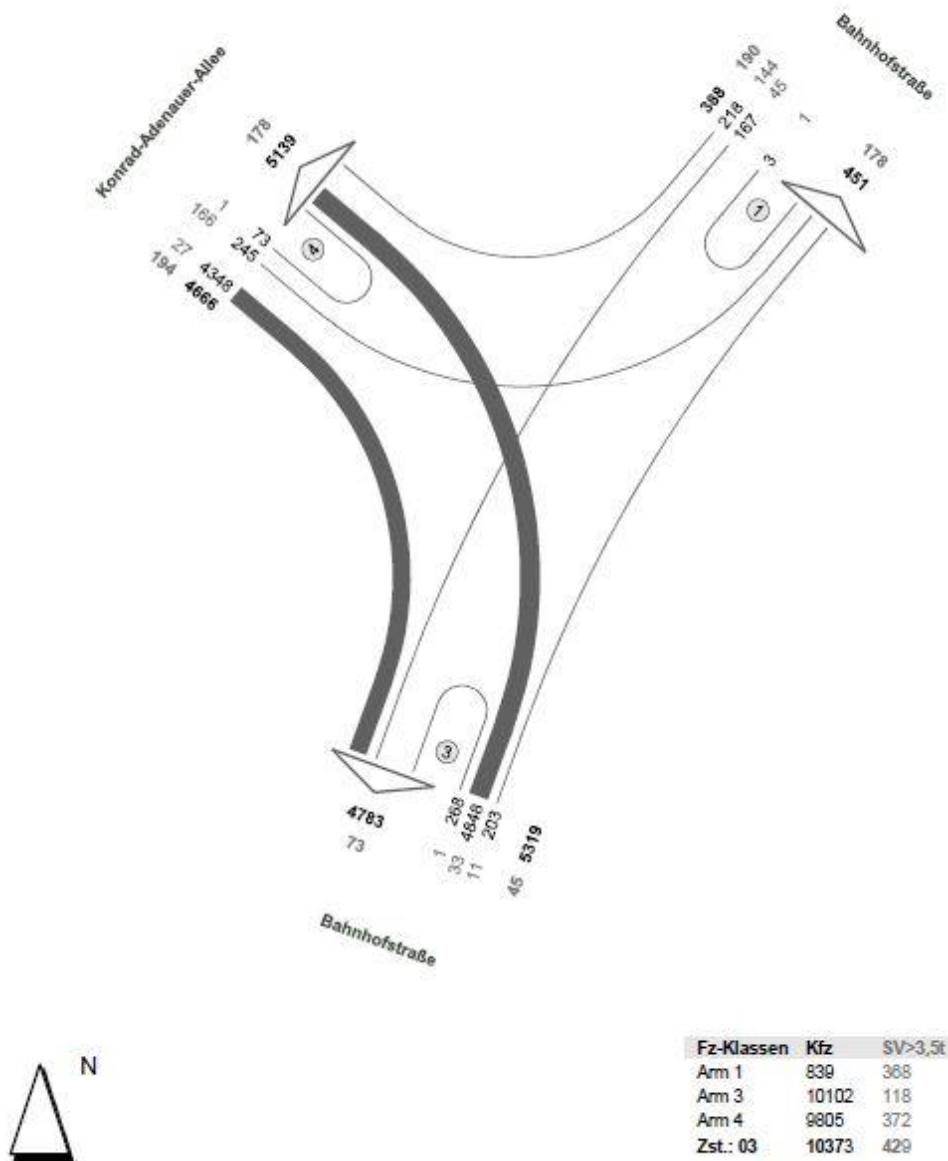


Verkehrserhebung Alsdorf



Konrad-Adenauer-Allee / Bahnhofstraße

Zst.: 03
27.08.2024
06:00 - 22:00 Uhr
16-h-Block

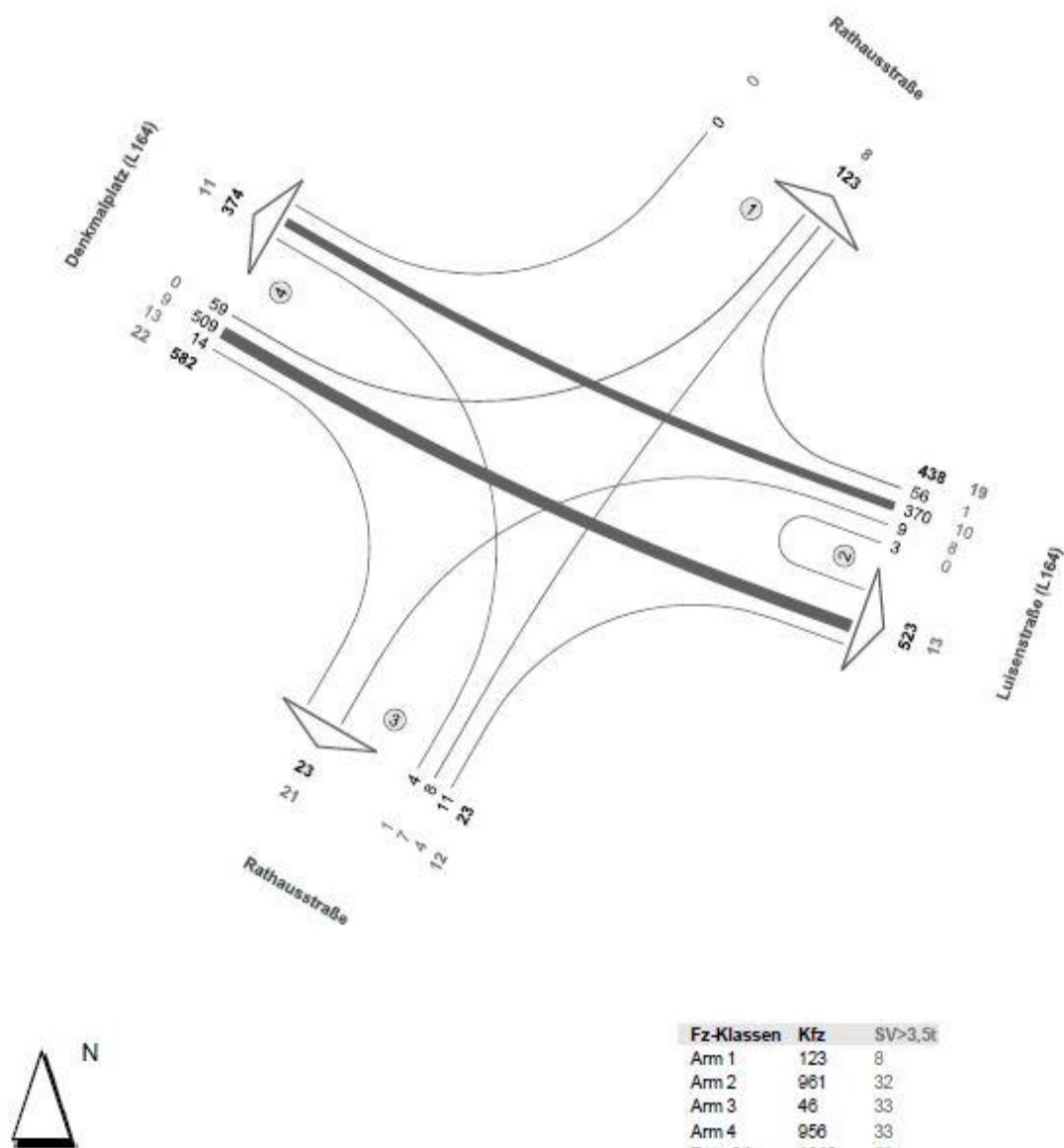


Verkehrserhebung Alsdorf



Rathausstraße / Denkmalplatz (L 164) / Luisenstraße (L 164)

Zst.: 04
27.08.2024
07:30 - 08:30 Uhr
Morgenspitze

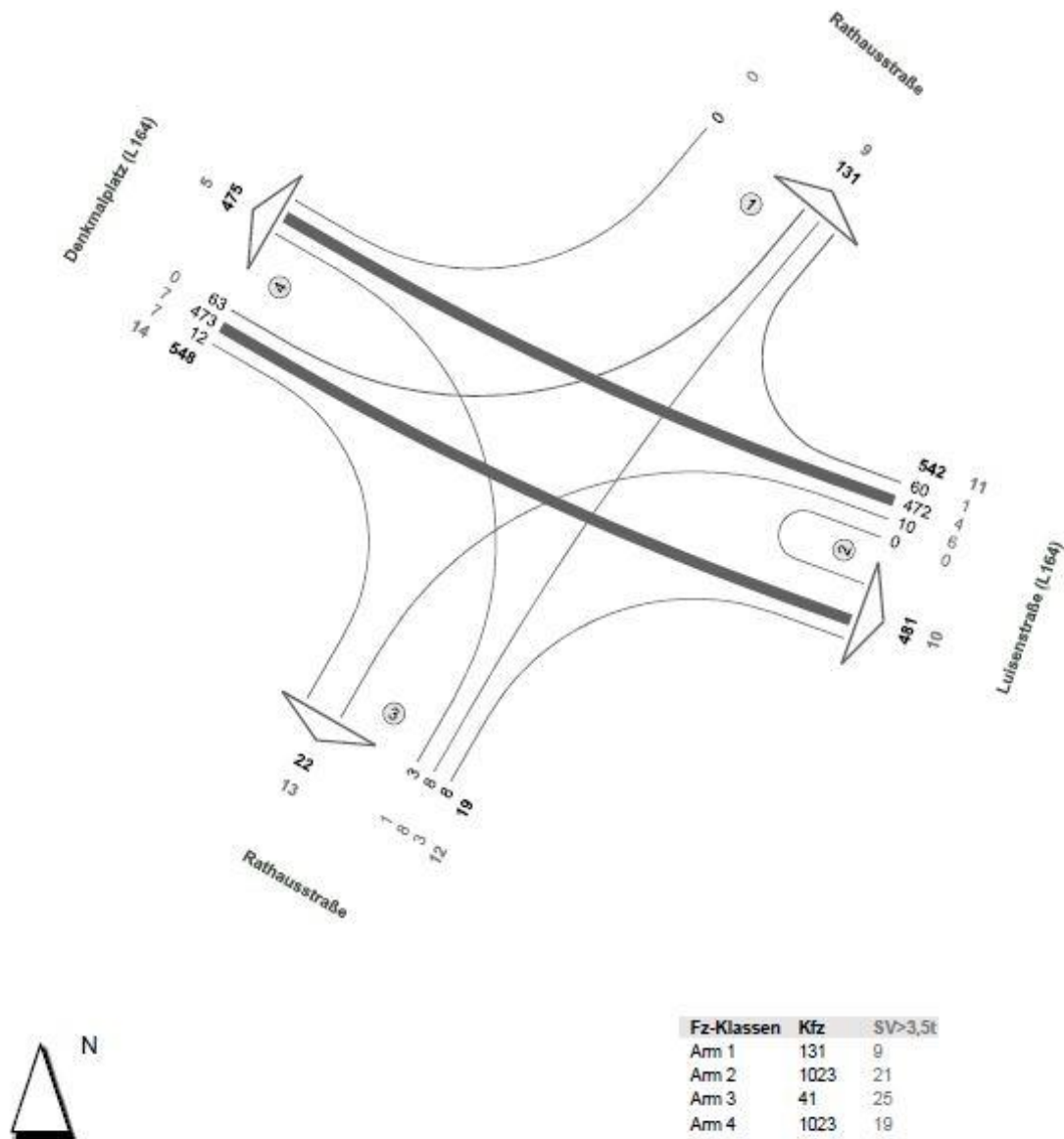


Verkehrserhebung Alsdorf



Rathausstraße / Denkmalplatz (L 164) / Luisenstraße (L 164)

Zst.: 04
 27.08.2024
 14:00 - 15:00 Uhr
 Mittagsspitze

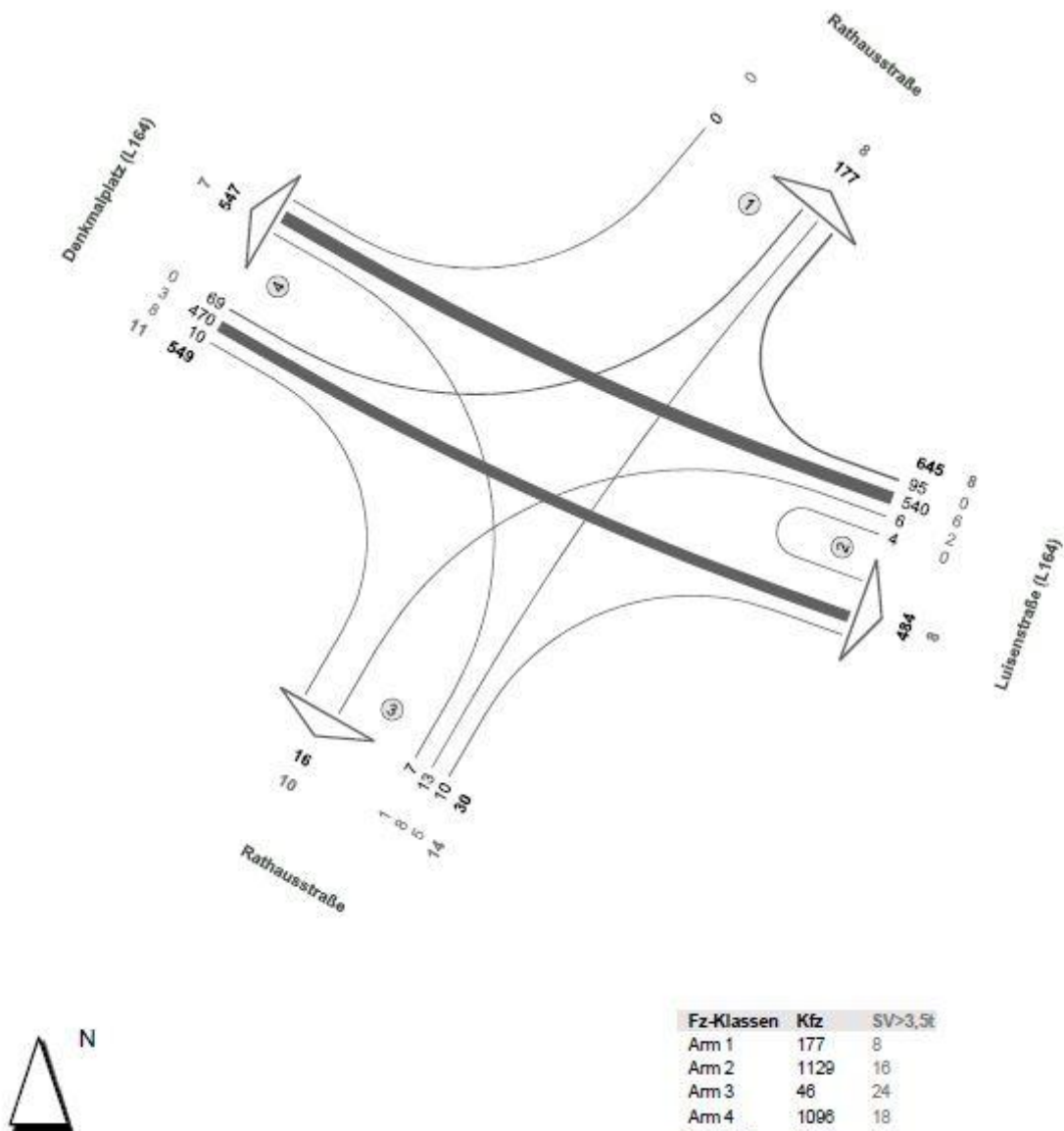


Verkehrserhebung Alsdorf



Rathausstraße / Denkmalplatz (L 164) / Luisenstraße (L 164)

Zst.: 04
27.08.2024
15:30 - 16:30 Uhr
Abendspitze

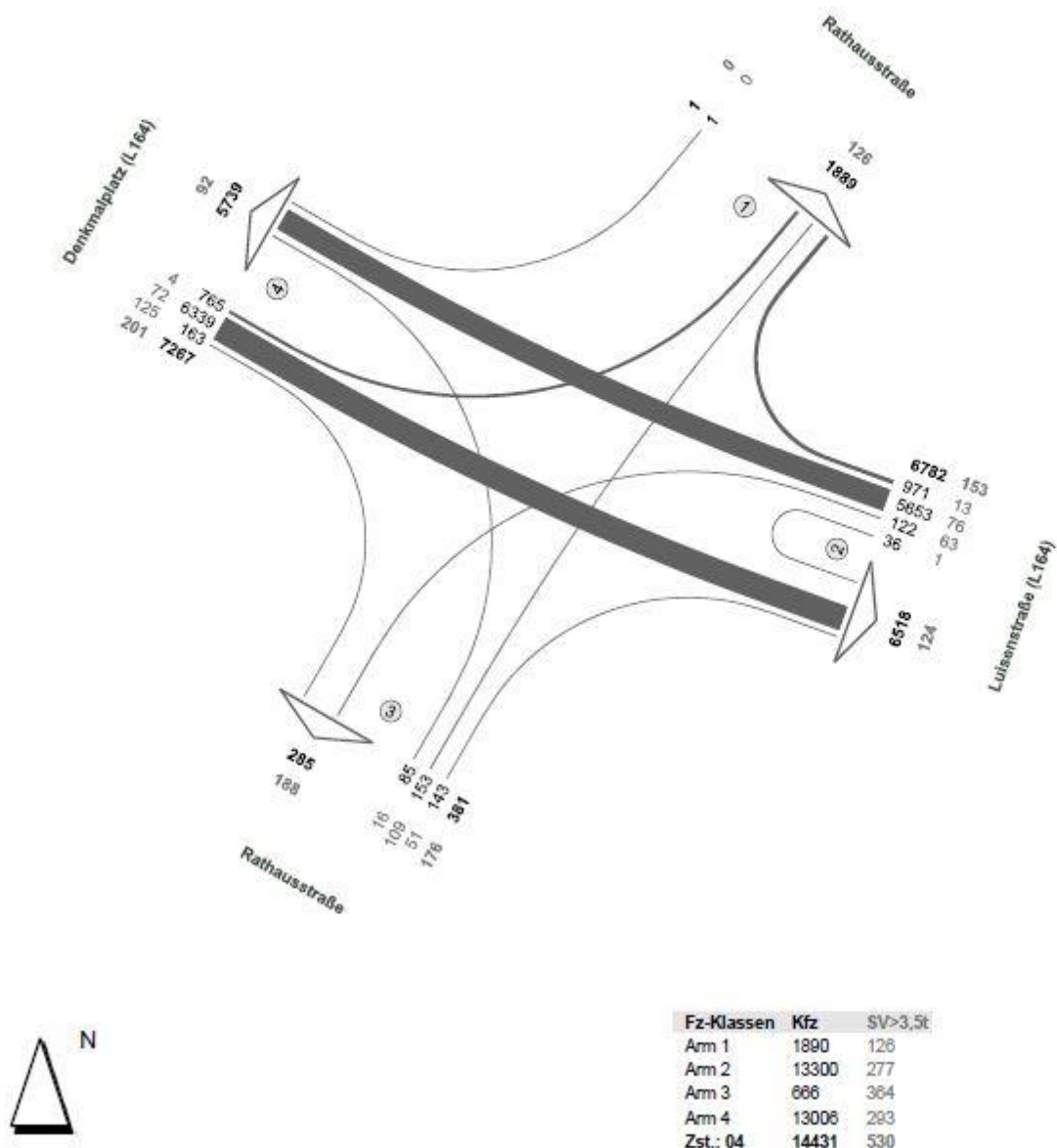


Verkehrserhebung Alsdorf



Rathausstraße / Denkmalplatz (L 164) / Luisenstraße (L 164)

Zst.: 04
27.08.2024
06:00 - 22:00 Uhr
16-h-Block

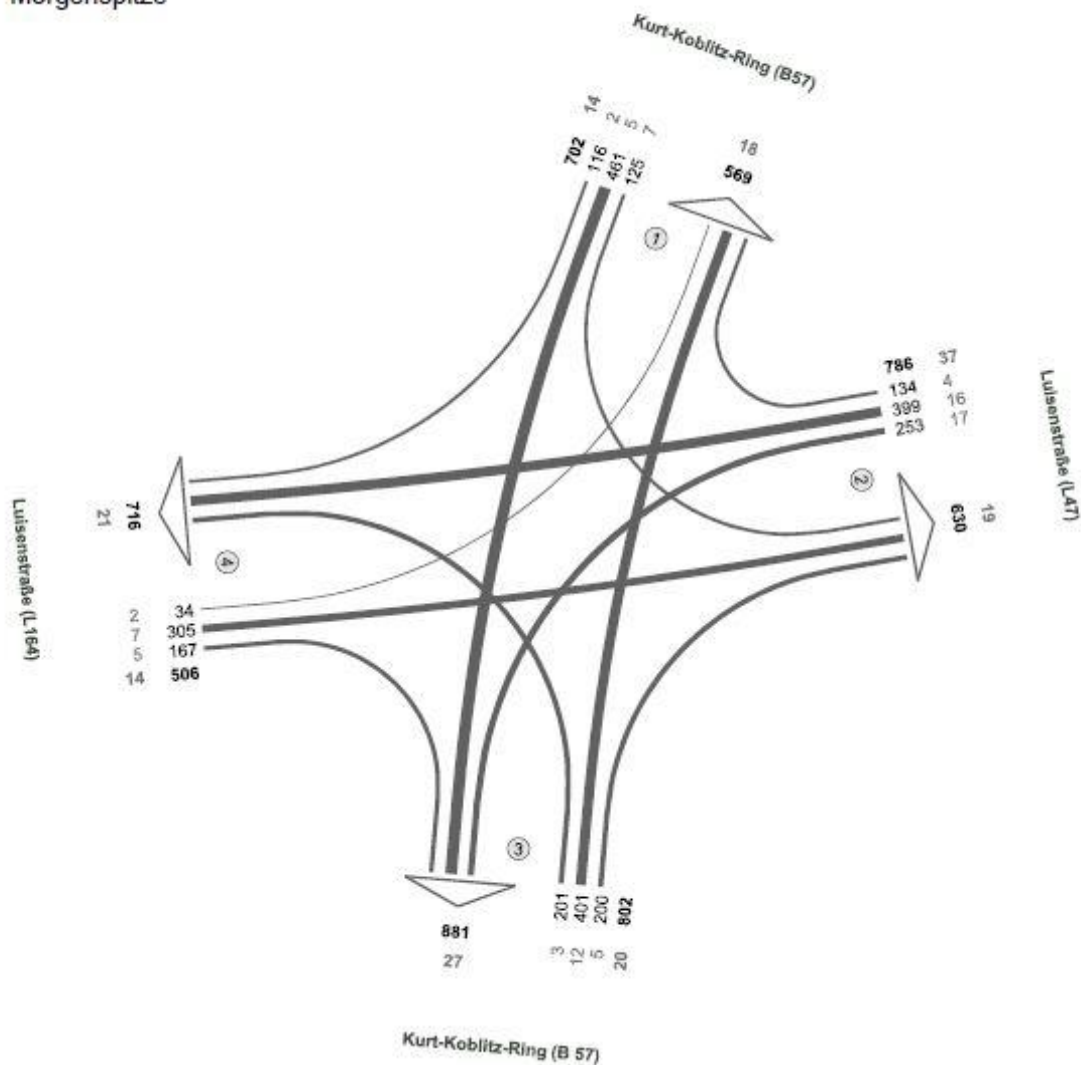


Verkehrserhebung Alsdorf



Kurt-Koblitz-Ring (B 57) / Luisenstraße (L 47) / Luisenstraße (L 164)

Zst.: 05
27.08.2024
07:30 - 08:30 Uhr
Morgenspitze



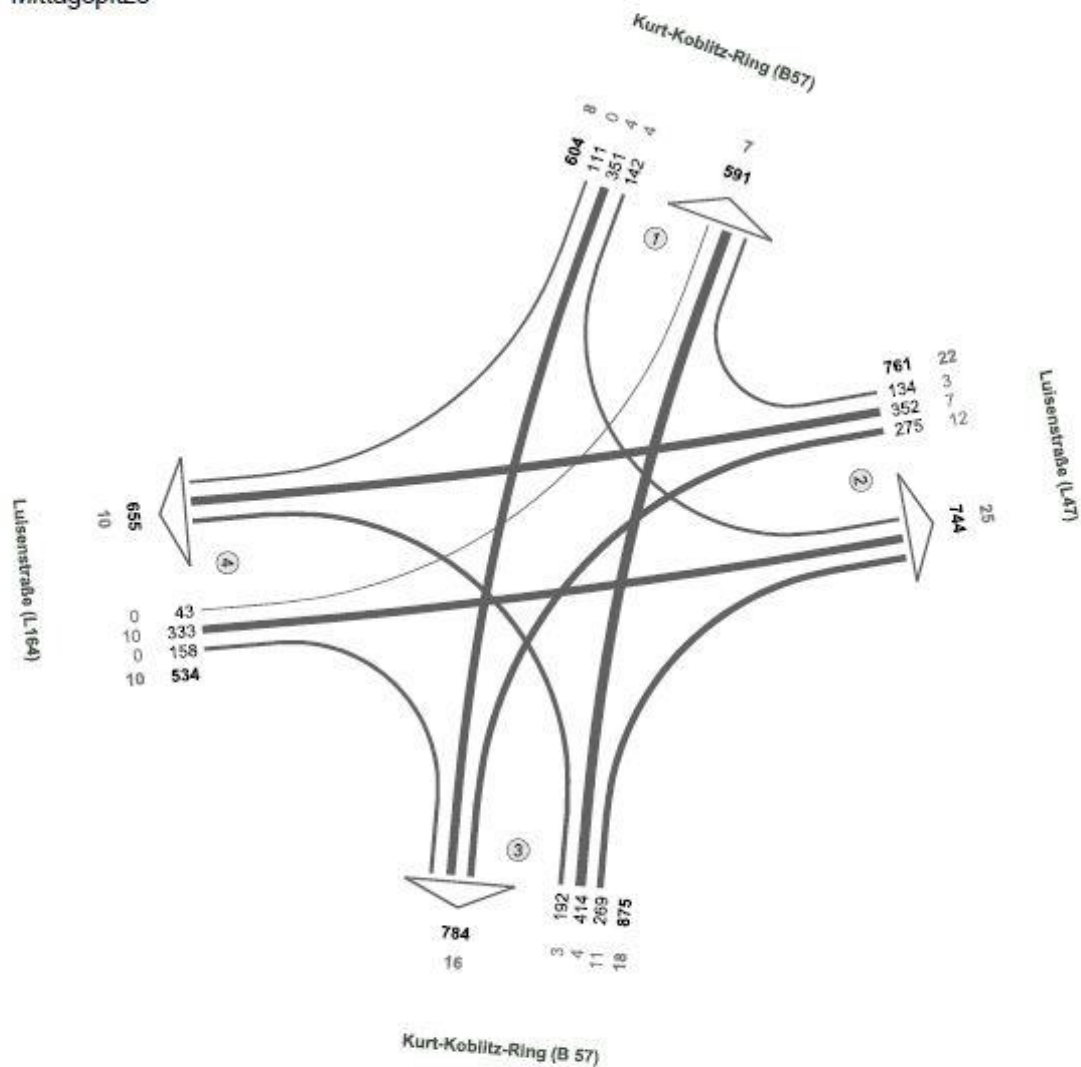
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1271	32
Arm 2	1416	56
Arm 3	1683	47
Arm 4	1222	35
Zst.: 05	2796	85

Verkehrserhebung Alsdorf



Kurt-Koblitz-Ring (B 57) / Luisenstraße (L 47) / Luisenstraße (L 164)

Zst.: 05
27.08.2024
14:00 - 15:00 Uhr
Mittagspitze



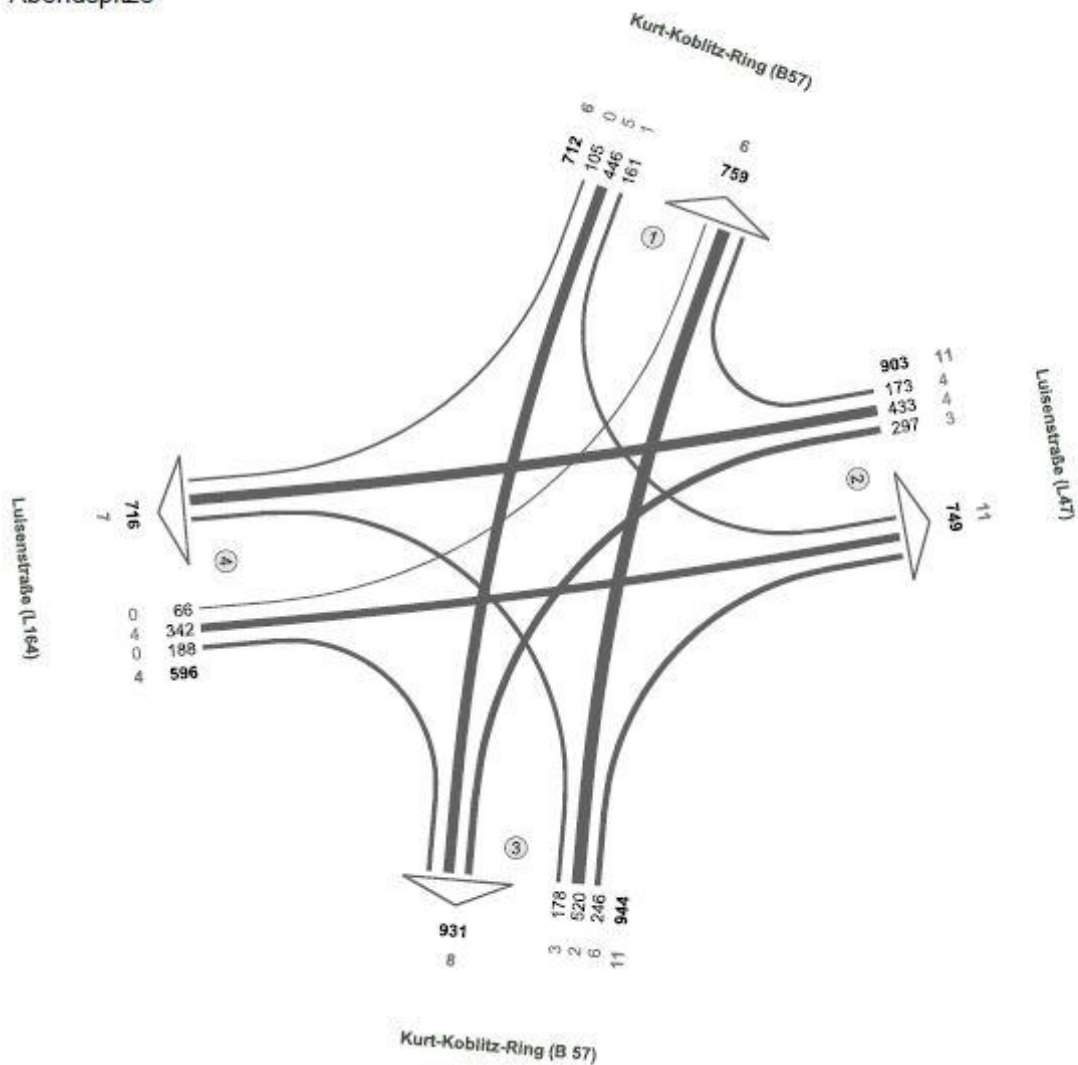
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1195	15
Arm 2	1505	47
Arm 3	1659	34
Arm 4	1189	20
Zst.: 05	2774	58

Verkehrserhebung Alsdorf



Kurt-Koblitz-Ring (B 57) / Luisenstraße (L 47) / Luisenstraße (L 164)

Zst.: 05
27.08.2024
16:15 - 17:15 Uhr
Abendspitze



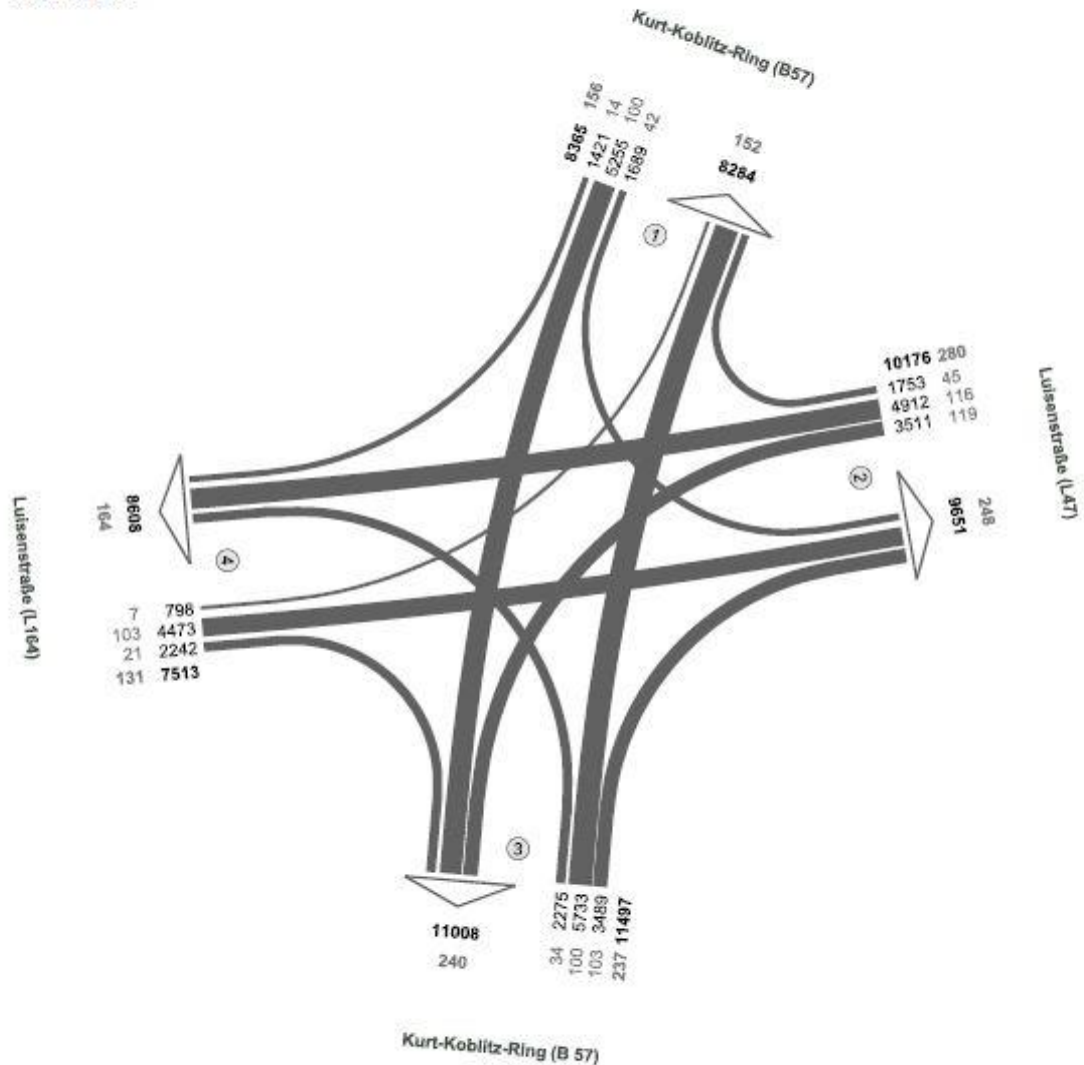
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1471	12
Arm 2	1652	22
Arm 3	1875	19
Arm 4	1312	11
Zst.: 05	3155	32

Verkehrserhebung Alsdorf



Kurt-Koblitz-Ring (B 57) / Luisenstraße (L 47) / Luisenstraße (L 164)

Zst.: 05
27.08.2024
06:00 - 22:00 Uhr
16-h-Block



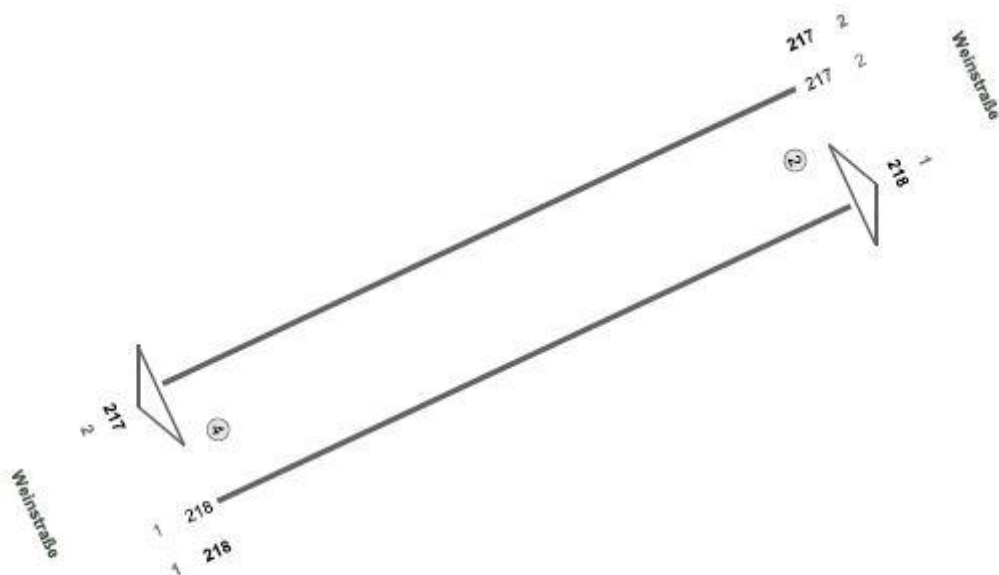
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	18649	308
Arm 2	19827	528
Arm 3	22505	477
Arm 4	18121	295
Zst.: 05	37551	804

Verkehrserhebung Alsdorf



Weinstraße

Zst.: 06
27.08.2024
13:00 - 14:00 Uhr
Mittagspitze



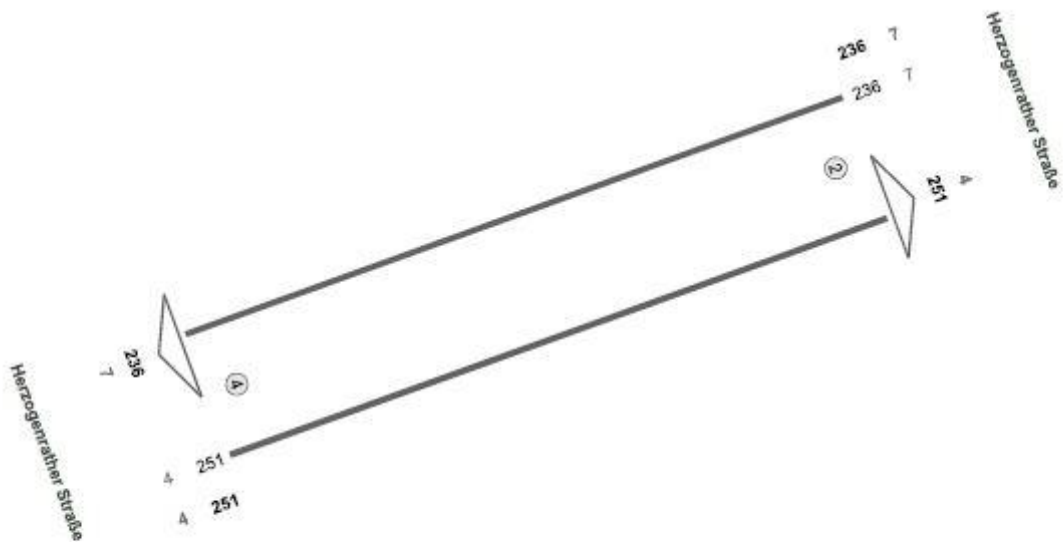
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	435	3
Arm 4	435	3
Zst.: 06	435	3

Verkehrserhebung Alsdorf



Herzogenrather Straße

Zst.: 07
27.08.2024
15:15 - 16:15 Uhr
Abendspitze



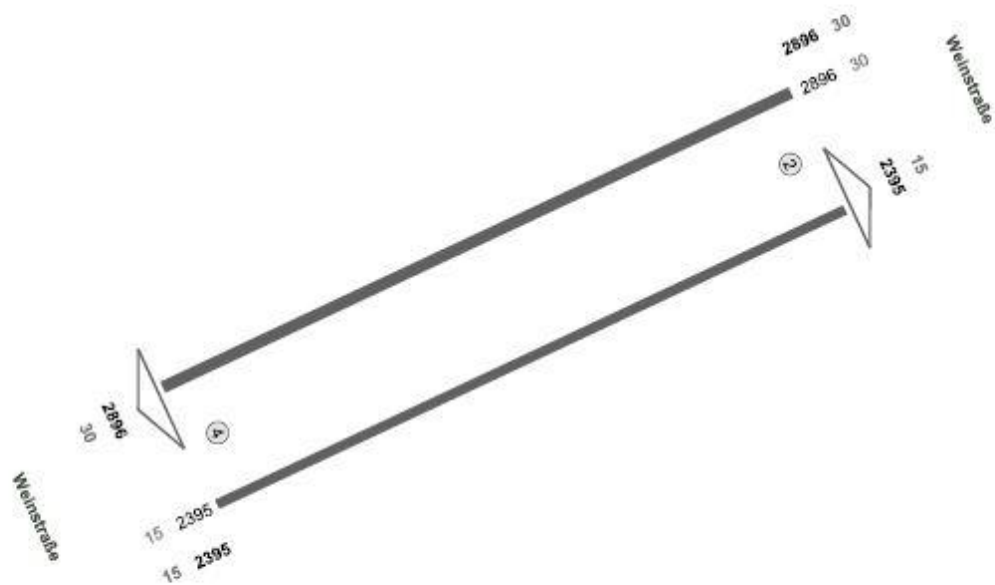
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	487	11
Arm 4	487	11
Zst.: 07	487	11

Verkehrserhebung Alsdorf



Weinstraße

Zst.: 06
27.08.2024
06:00 - 22:00 Uhr
16-h-Block



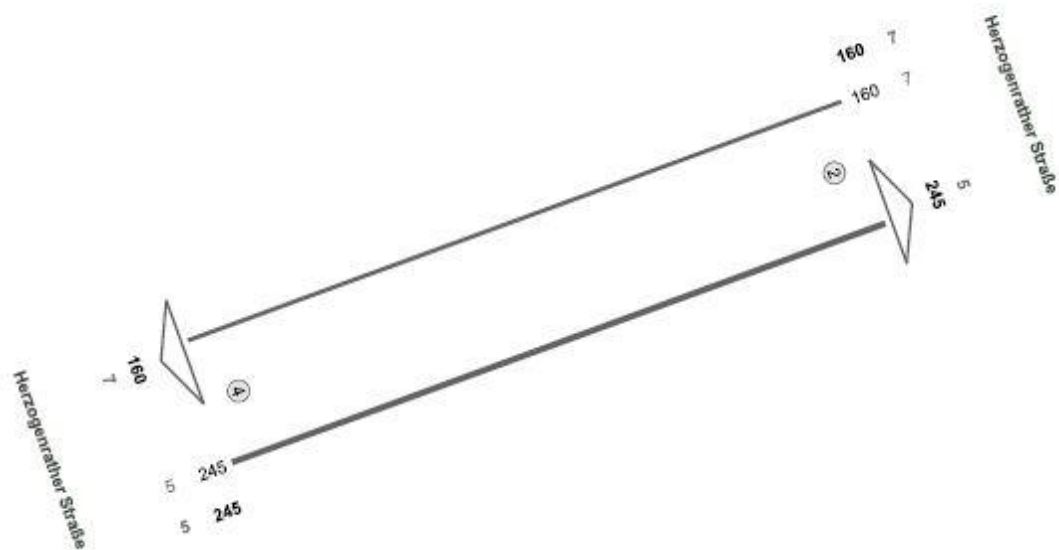
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	5291	45
Arm 4	5291	45
Zst.: 06	5291	45

Verkehrserhebung Alsdorf



Herzogenrather Straße

Zst.: 07
27.08.2024
07:30 - 08:30 Uhr
Morgenspitze



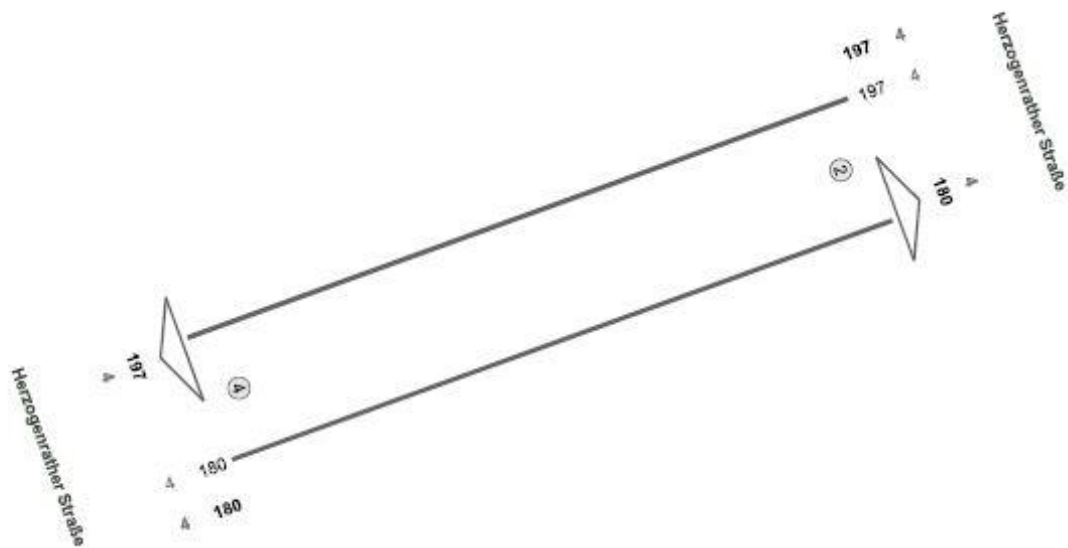
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	405	12
Arm 4	405	12
Zst.: 07	405	12

Verkehrserhebung Alsdorf



Herzogenrather Straße

Zst.: 07
27.08.2024
14:00 - 15:00 Uhr
Mittagspitze



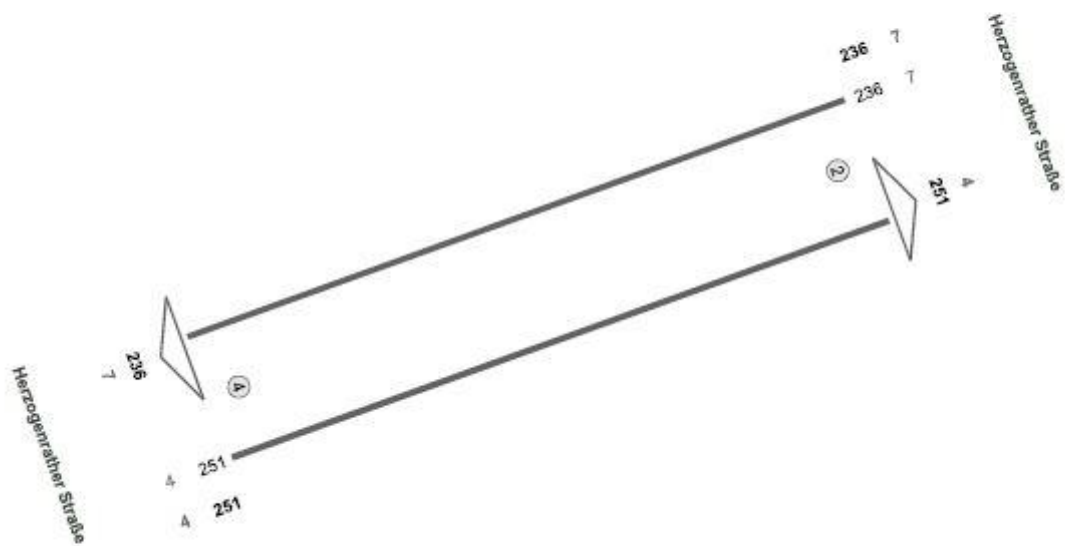
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Am 2	377	8
Am 4	377	8
Zst.: 07	377	8

Verkehrserhebung Alsdorf



Herzogenrather Straße

Zst.: 07
27.08.2024
15:15 - 16:15 Uhr
Abendspitze



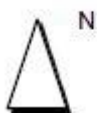
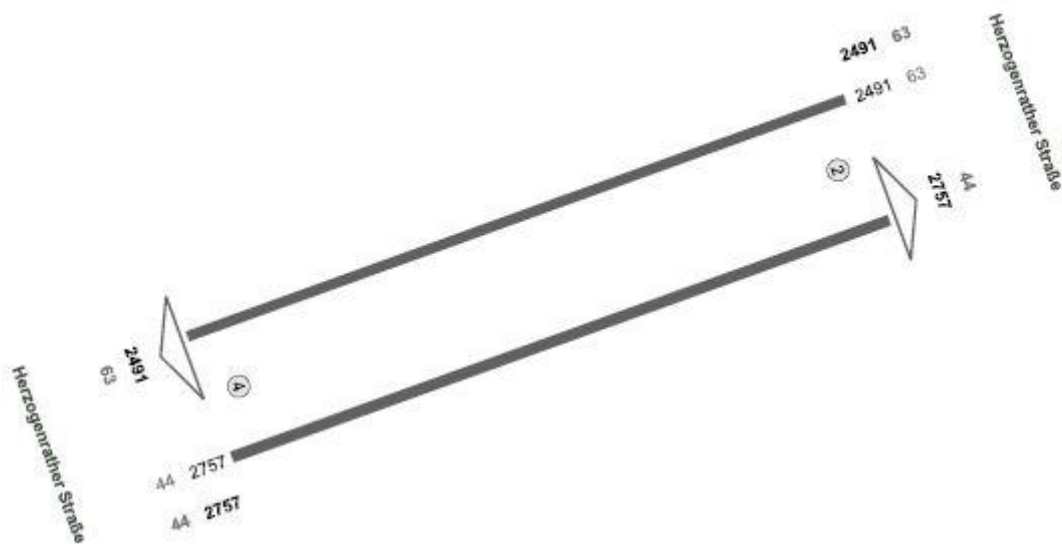
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	487	11
Arm 4	487	11
Zst.: 07	487	11

Verkehrserhebung Alsdorf



Herzogenrather Straße

Zst.: 07
27.08.2024
06:00 - 22:00 Uhr
16-h-Block



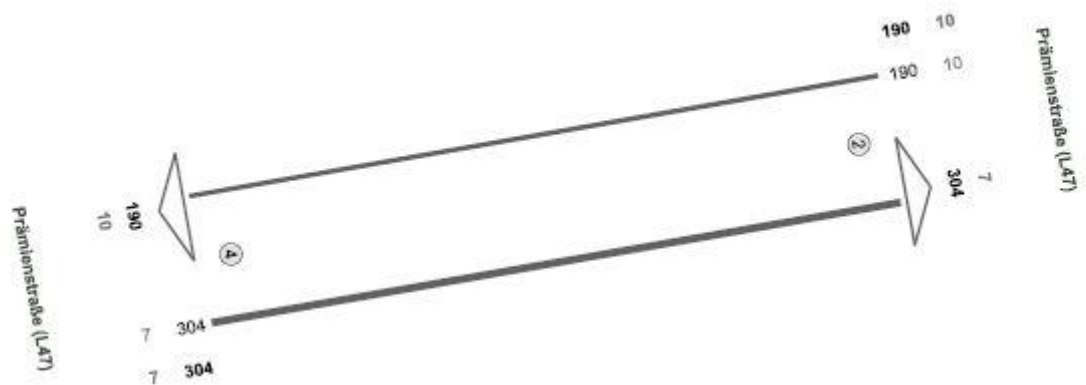
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	5248	107
Arm 4	5248	107
Zst.: 07	5248	107

Verkehrserhebung Alsdorf



Prämienstraße (L 47)

Zst.: 08
05.09.2024
07:15 - 08:15 Uhr
Morgenspitze



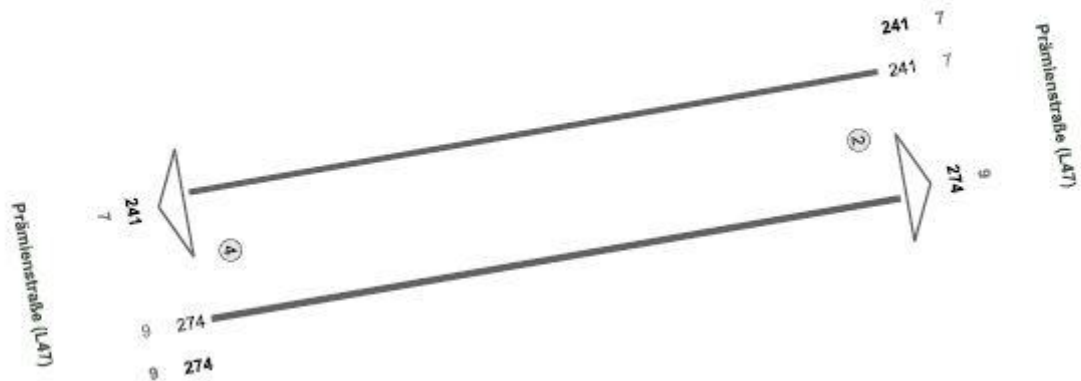
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	494	17
Arm 4	494	17
Zst.: 08	494	17

Verkehrserhebung Alsdorf



Prämienstraße (L 47)

Zst.: 08
05.09.2024
14:00 - 15:00 Uhr
Mittagspitze



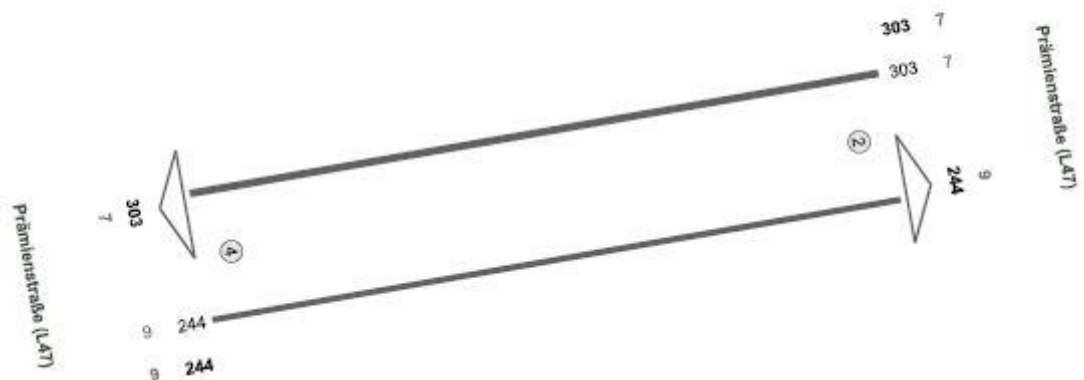
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	515	16
Arm 4	515	16
Zst.: 08	515	16

Verkehrserhebung Alsdorf



Prämienstraße (L 47)

Zst.: 08
05.09.2024
15:30 - 16:30 Uhr
Abendspitze



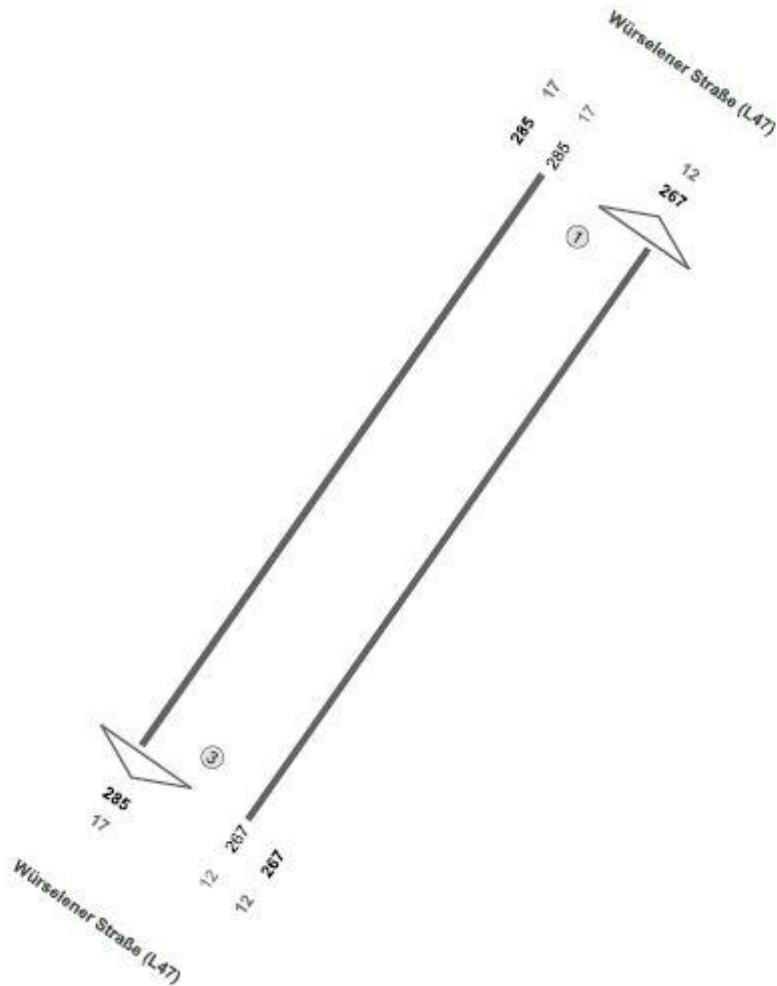
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	547	16
Arm 4	547	16
Zst.: 08	547	16

Verkehrserhebung Alsdorf



Würselener Straße (L 47)

Zst.: 09
05.09.2024
07:30 - 08:30 Uhr
Morgenspitze



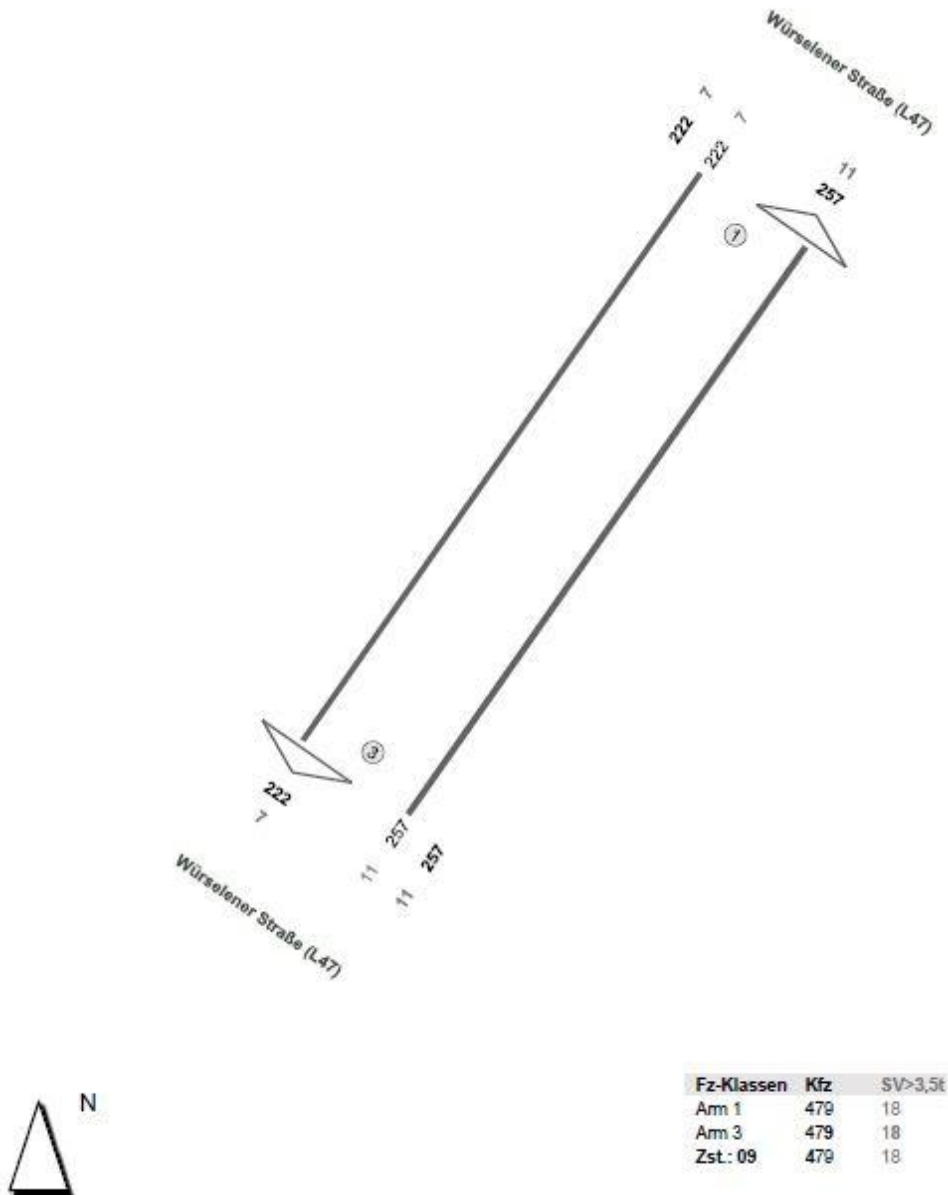
Fz-Klassen	Kfz	SV > 3,5t
Arm 1	552	29
Arm 3	552	29
Zst.: 09	552	29

Verkehrserhebung Alsdorf



Würselener Straße (L 47)

Zst.: 09
05.09.2024
14:00 - 15:00 Uhr
Mittagspitze

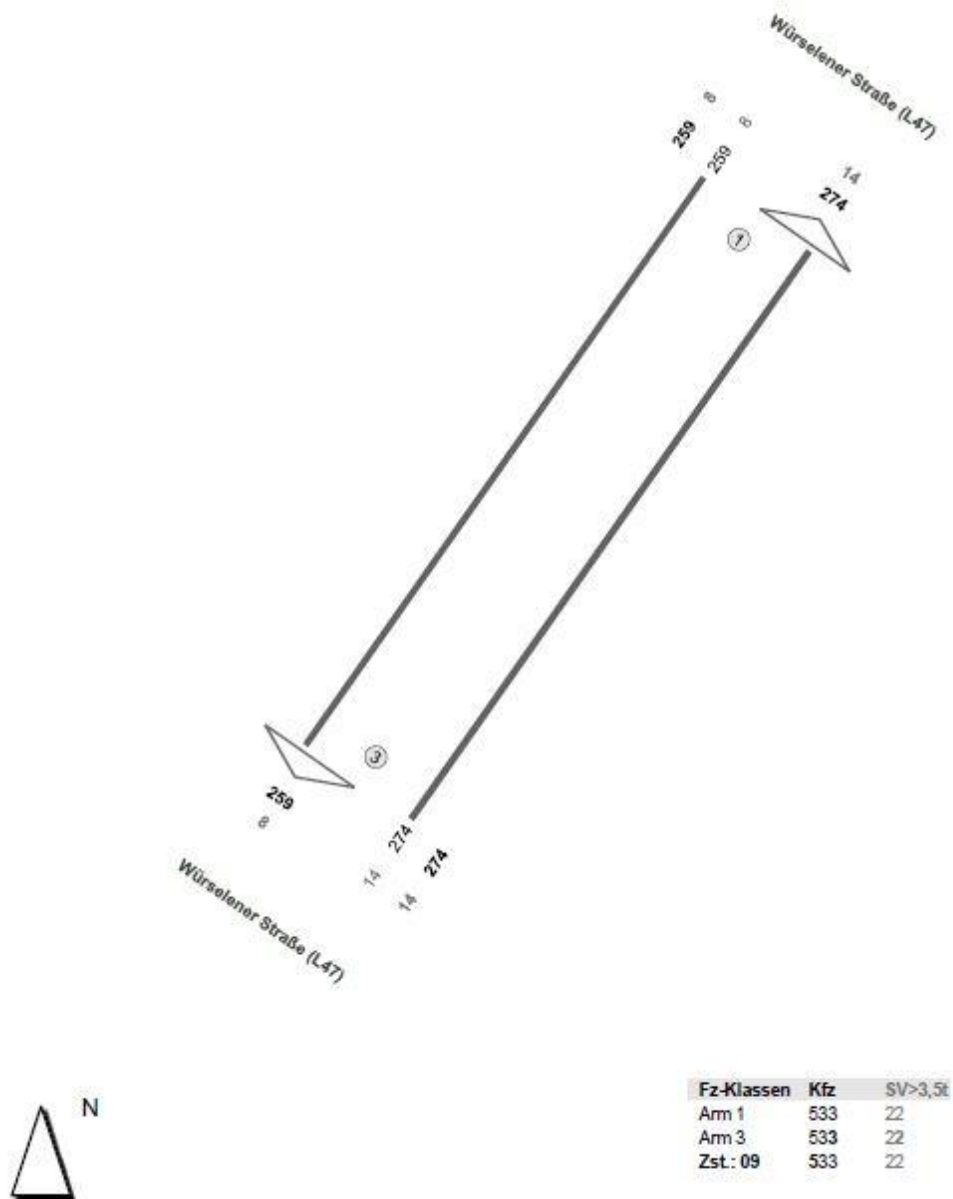


Verkehrserhebung Alsdorf



Würselener Straße (L 47)

Zst.: 09
05.09.2024
14:45 - 15:45 Uhr
Abendspitze

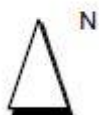
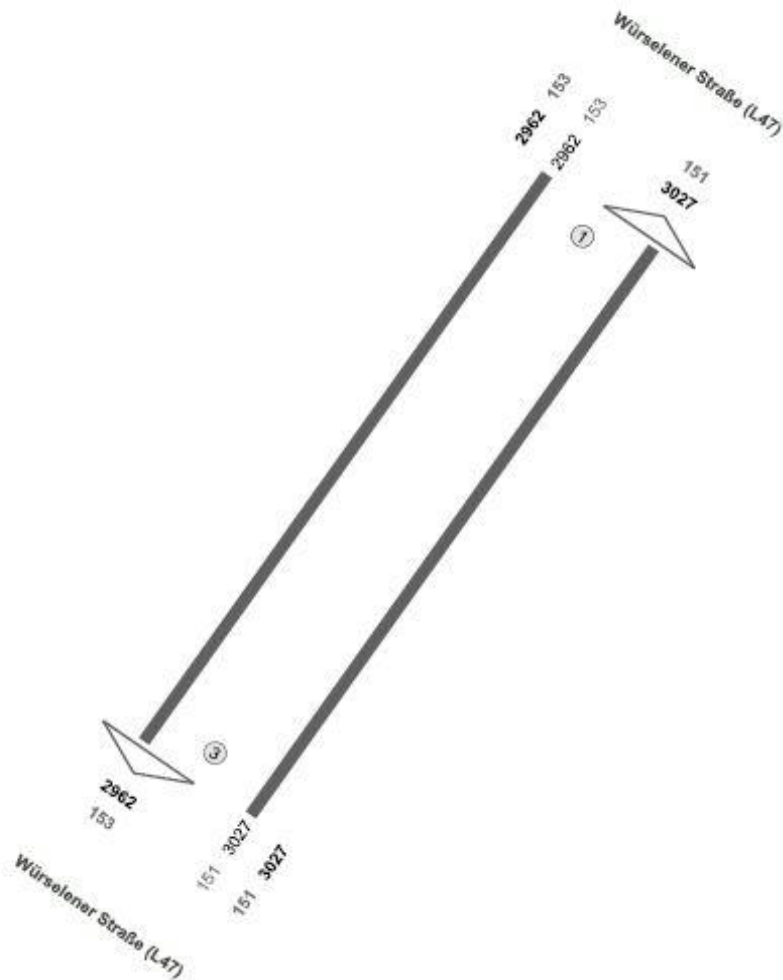


Verkehrserhebung Alsdorf



Würselener Straße (L 47)

Zst.: 09
 05.09.2024
 06:00 - 22:00 Uhr
 16-h-Block



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	5989	304
Arm 3	5989	304
Zst.: 09	5989	304

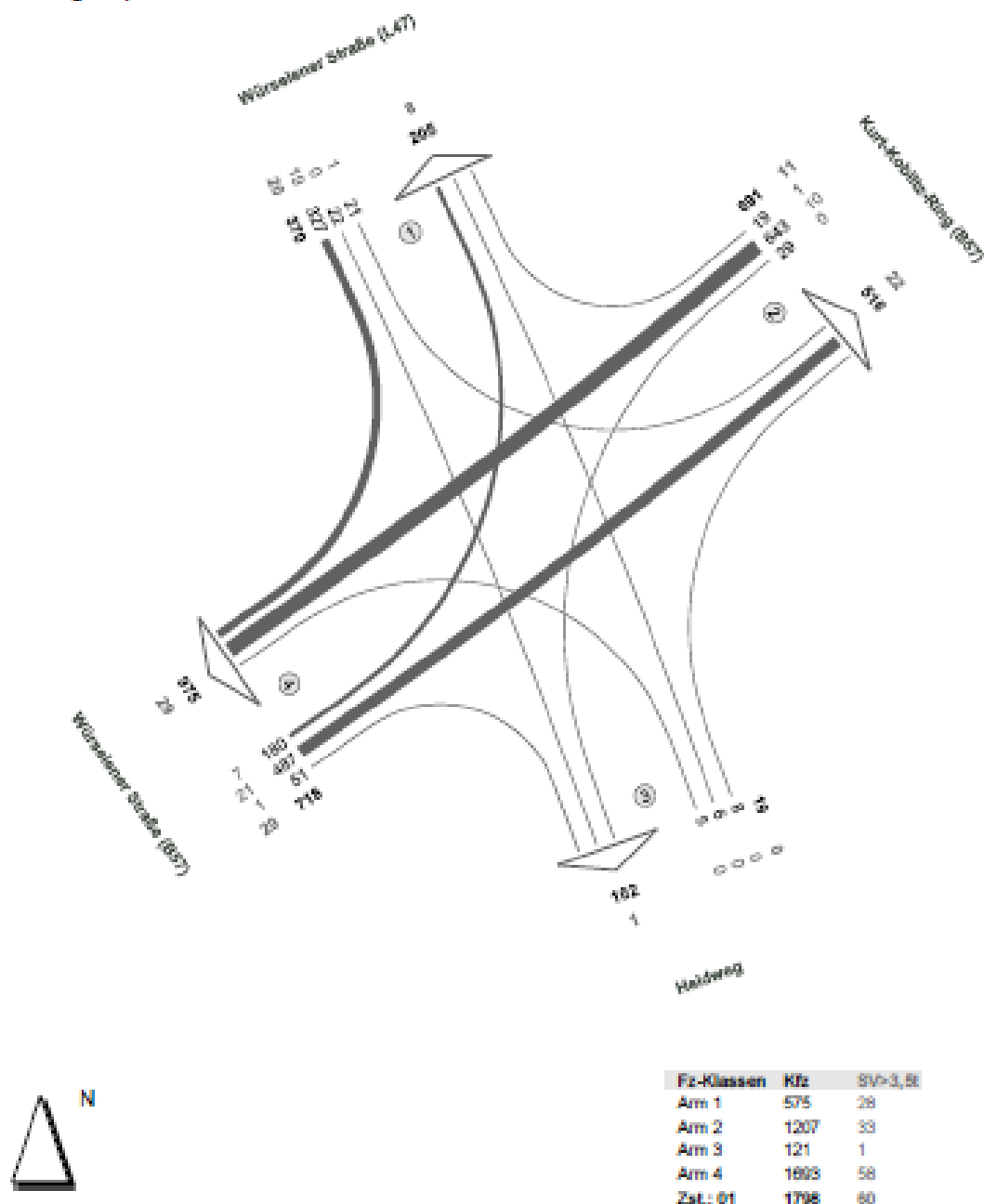
Daten der Verkehrserhebung – Nach der Maßnahme

Verkehrserhebung Alsdorf



Würselener Straße (L 47) / Kurt-Koblitz-Ring (B 57) / Heidweg / Würselener Straße (B 57)

Zst.: 01
24.09.2024
07:15 - 08:15 Uhr
Morgenspitze

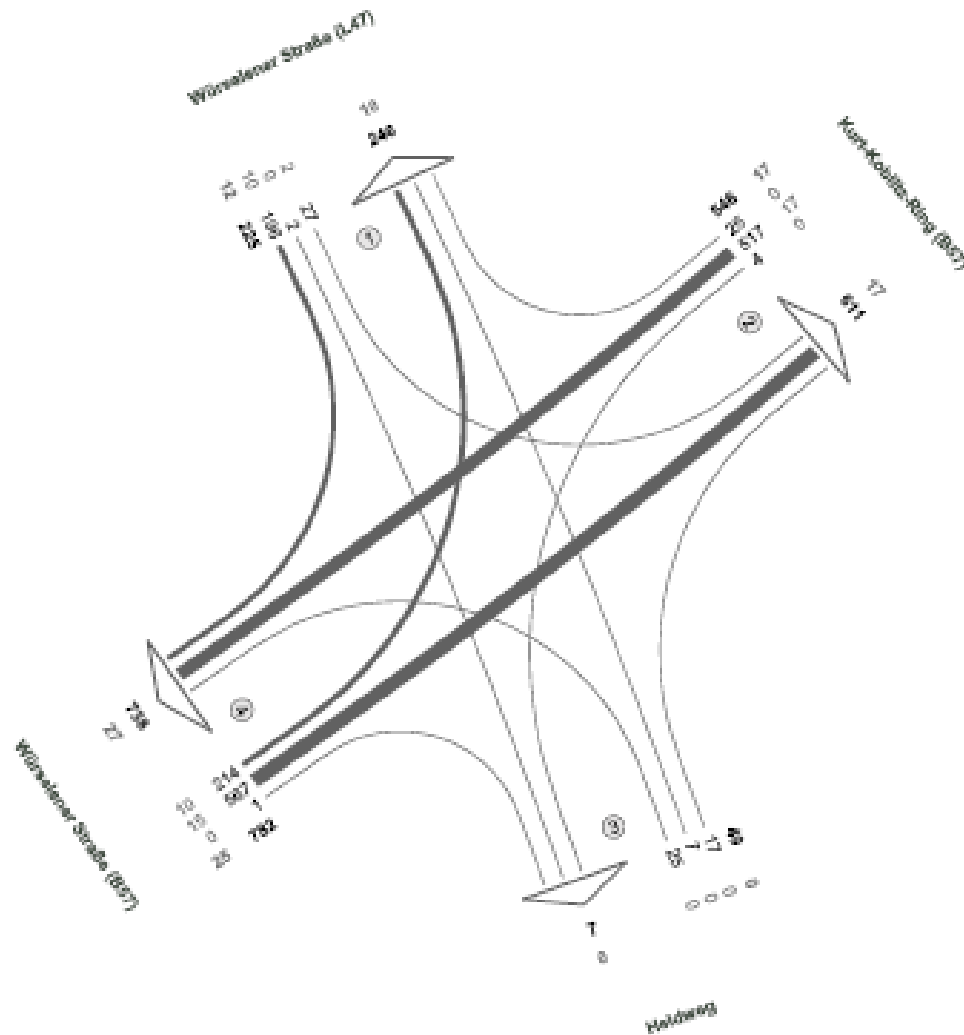


Verkehrserhebung Alsdorf



Würselener Straße (L 47) / Kurt-Koblitz-Ring (B 57) / Heidweg / Würselener Straße (B 57)

Zst.: 01
24.09.2024
14:00 - 15:00 Uhr
Mittagspitze



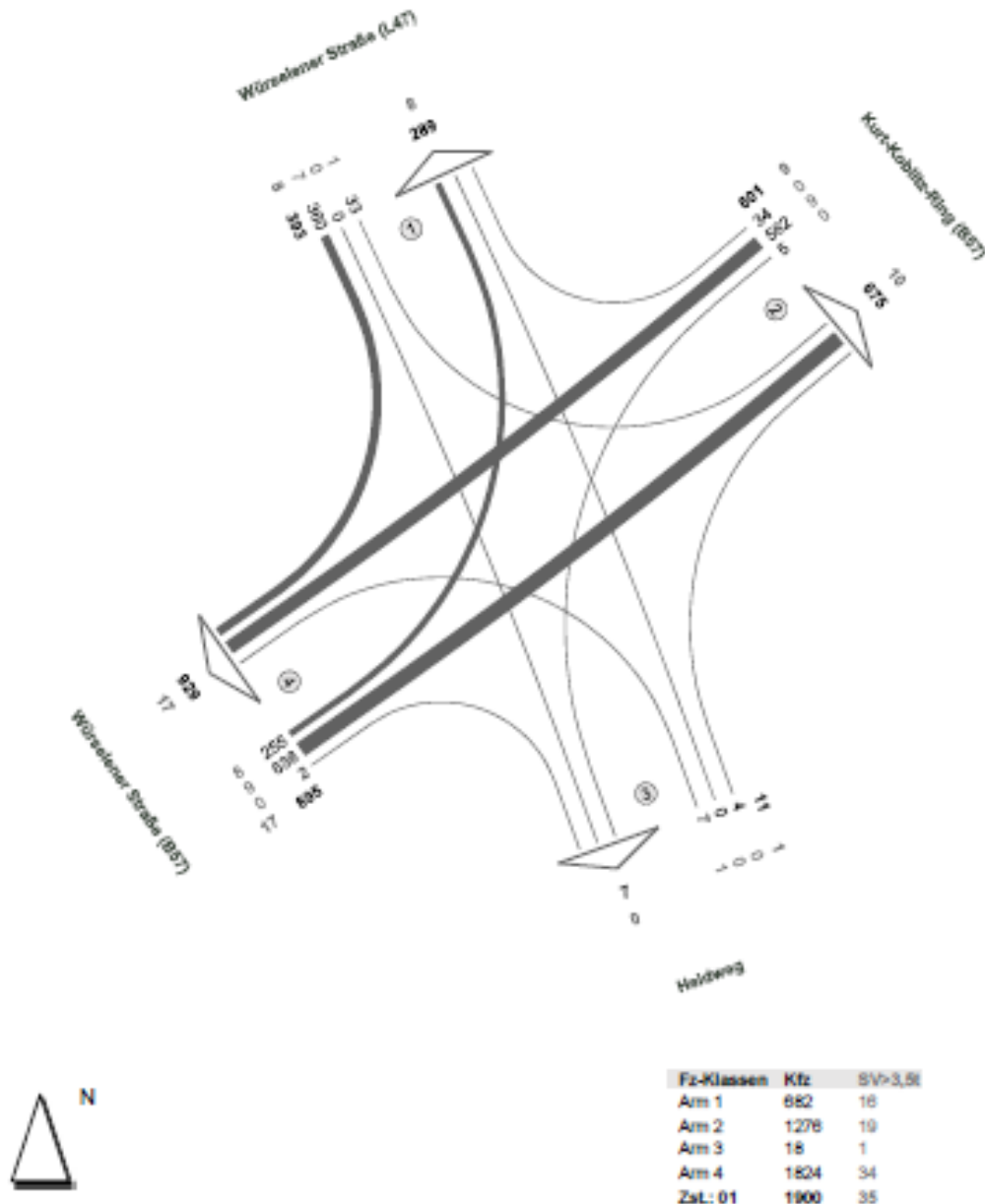
Fz-Klassen	Kfz	Stv>3,5t
Arm 1	471	22
Arm 2	1157	34
Arm 3	58	0
Arm 4	1520	52
Zst.: 61	1602	54

Verkehrserhebung Alsdorf



Würselener Straße (L 47) / Kurt-Koblitz-Ring (B 57) / Heidweg / Würselener Straße (B 57)

Zst.: 01
24.09.2024
15:30 - 16:30 Uhr
Abendspitze

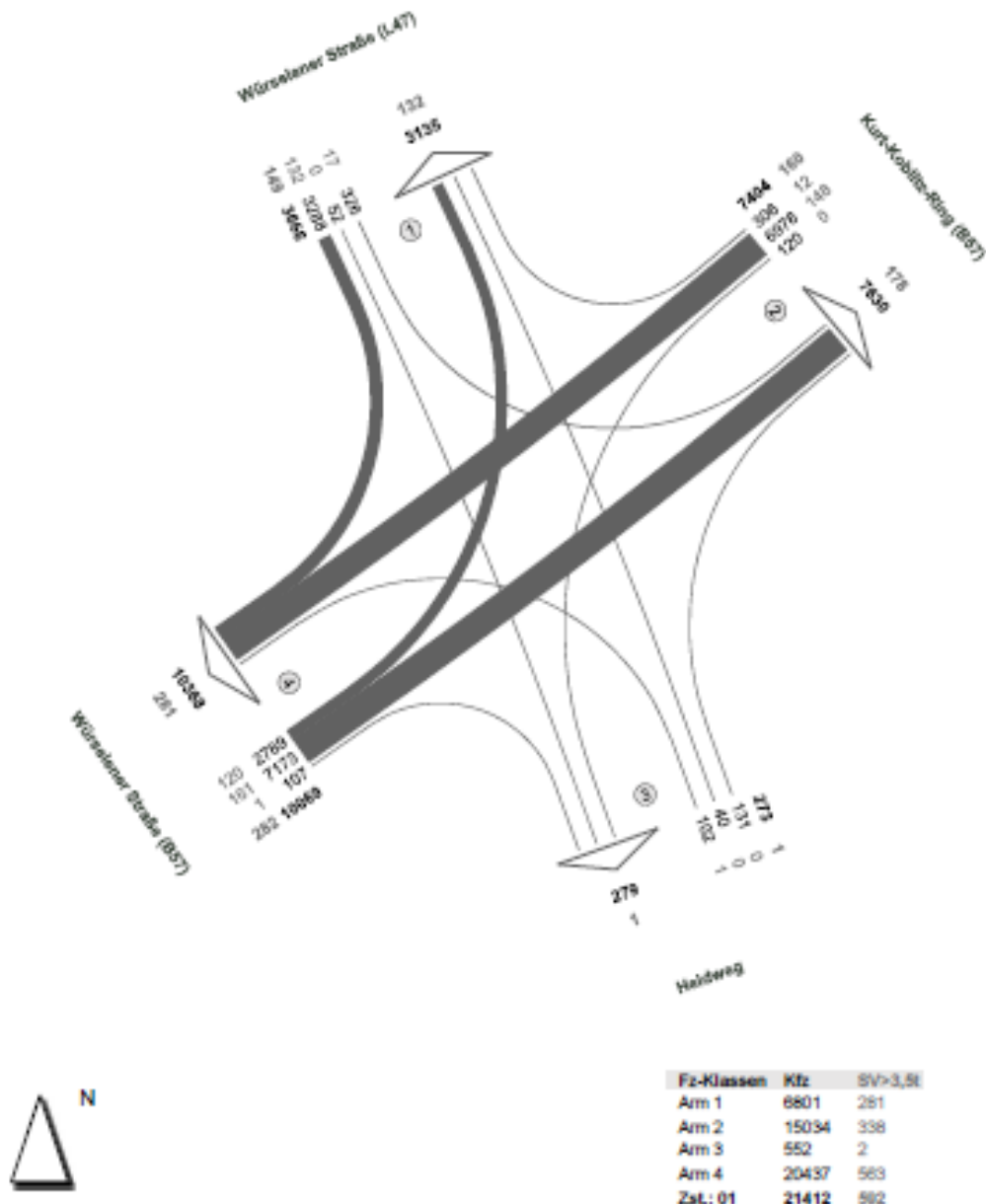


Verkehrserhebung Alsdorf



Würselener Straße (L 47) / Kurt-Koblitz-Ring (B 57) / Heidweg / Würselener Straße (B 57)

Zst.: 01
 24.09.2024
 06:00 - 22:00 Uhr
 16-h-Block

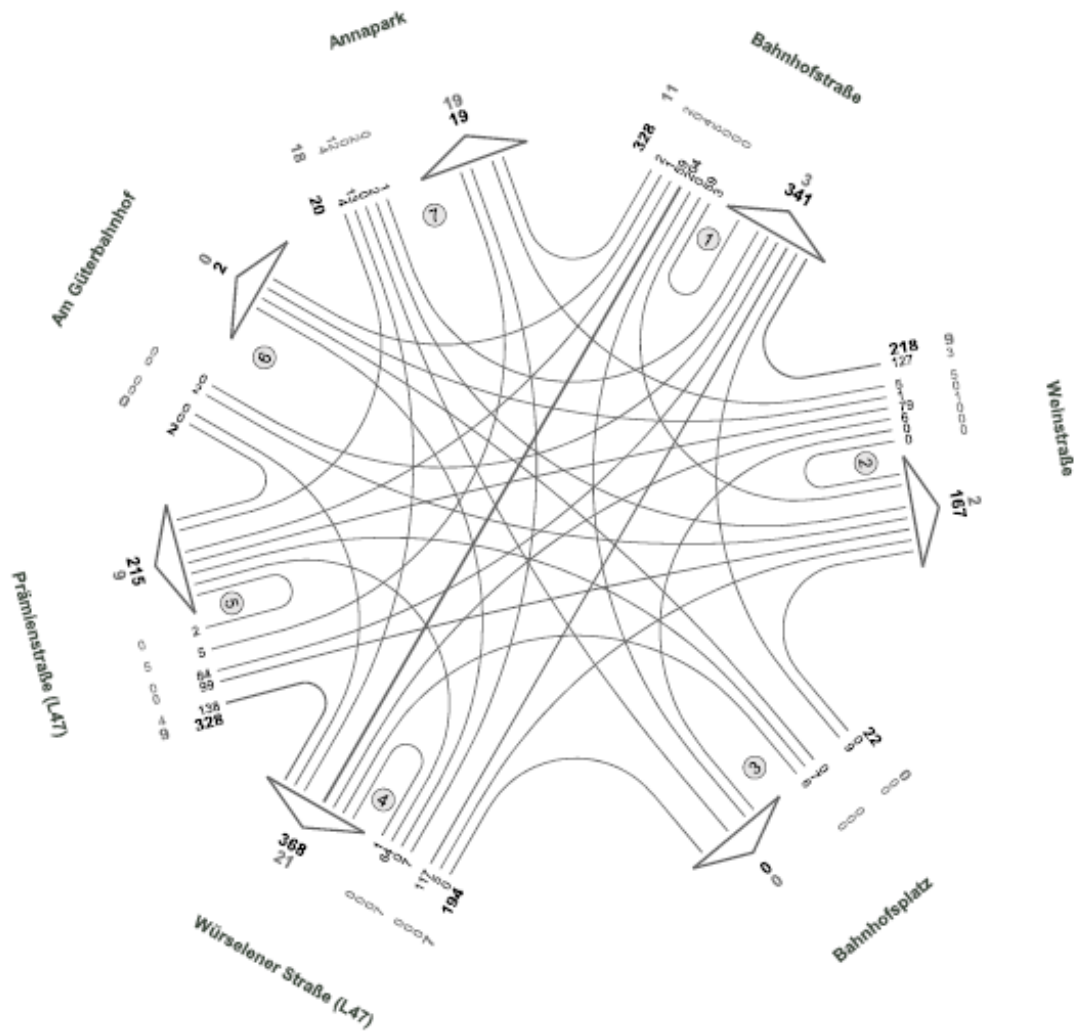


Verkehrserhebung Alsdorf



**Bahnhofstraße / Weinstraße / Bahnhofplatz / Würselener Straße (L 47) /
Prämienstraße (L 47) / Am Güterbahnhof / Annapark**

Zst.: 02
24.09.2024
07:15 - 08:15 Uhr
Morgenspitze



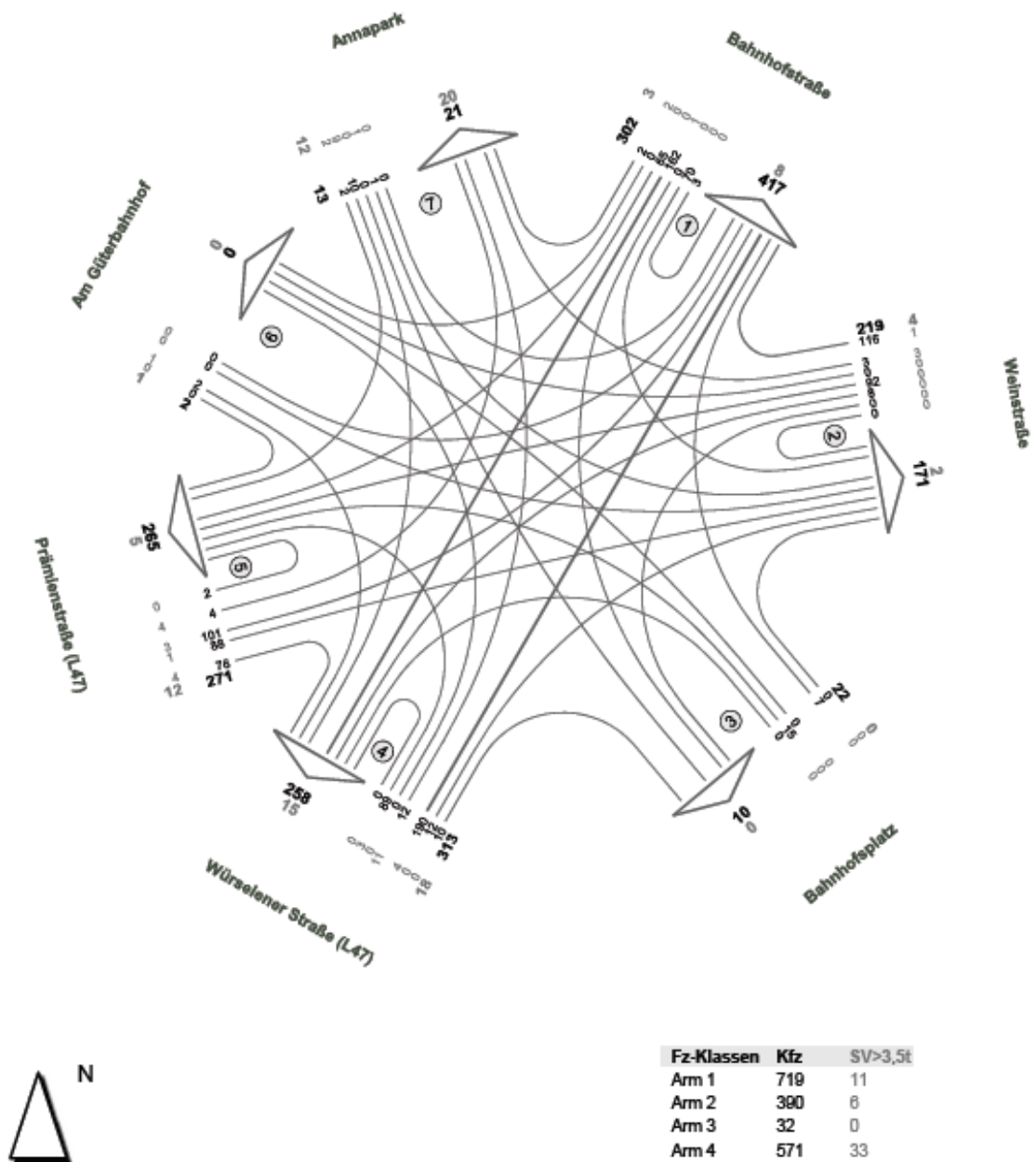
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	669	14
Arm 2	385	11
Arm 3	22	0
Arm 4	562	28
Arm 5	543	18
Arm 6	4	0
Arm 7	39	37

Verkehrserhebung Alsdorf



**Bahnhofstraße / Weinstraße / Bahnhofplatz / Würselener Straße (L 47) /
 Prämienstraße (L 47) / Am Güterbahnhof / Annapark**

Zst.: 02
 24.09.2024
 13:00 - 14:00 Uhr
 Mittagsspitze

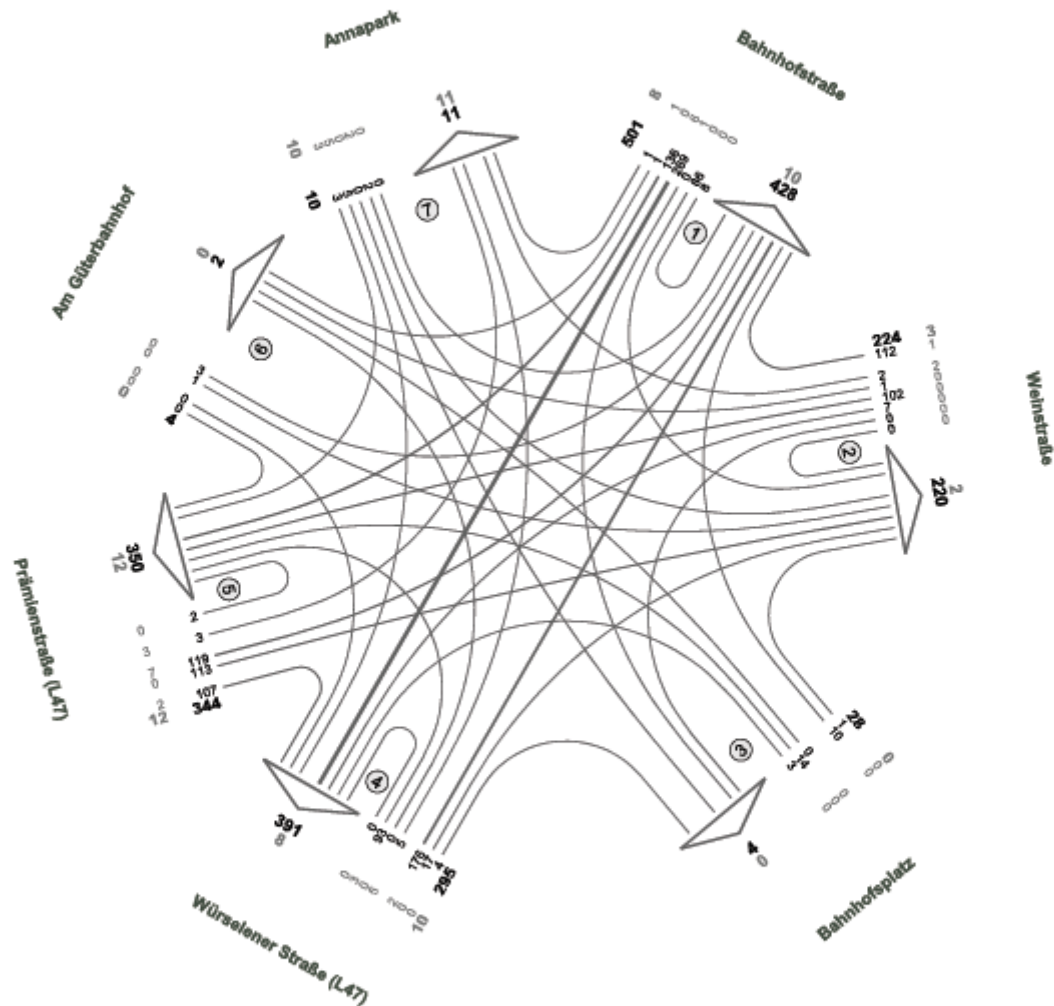


Verkehrserhebung Alsdorf



**Bahnhofstraße / Weinstraße / Bahnhofplatz / Würselener Straße (L 47) /
Prämienstraße (L 47) / Am Güterbahnhof / Annapark**

Zst.: 02
24.09.2024
15:15 - 16:15 Uhr
Abendspitze



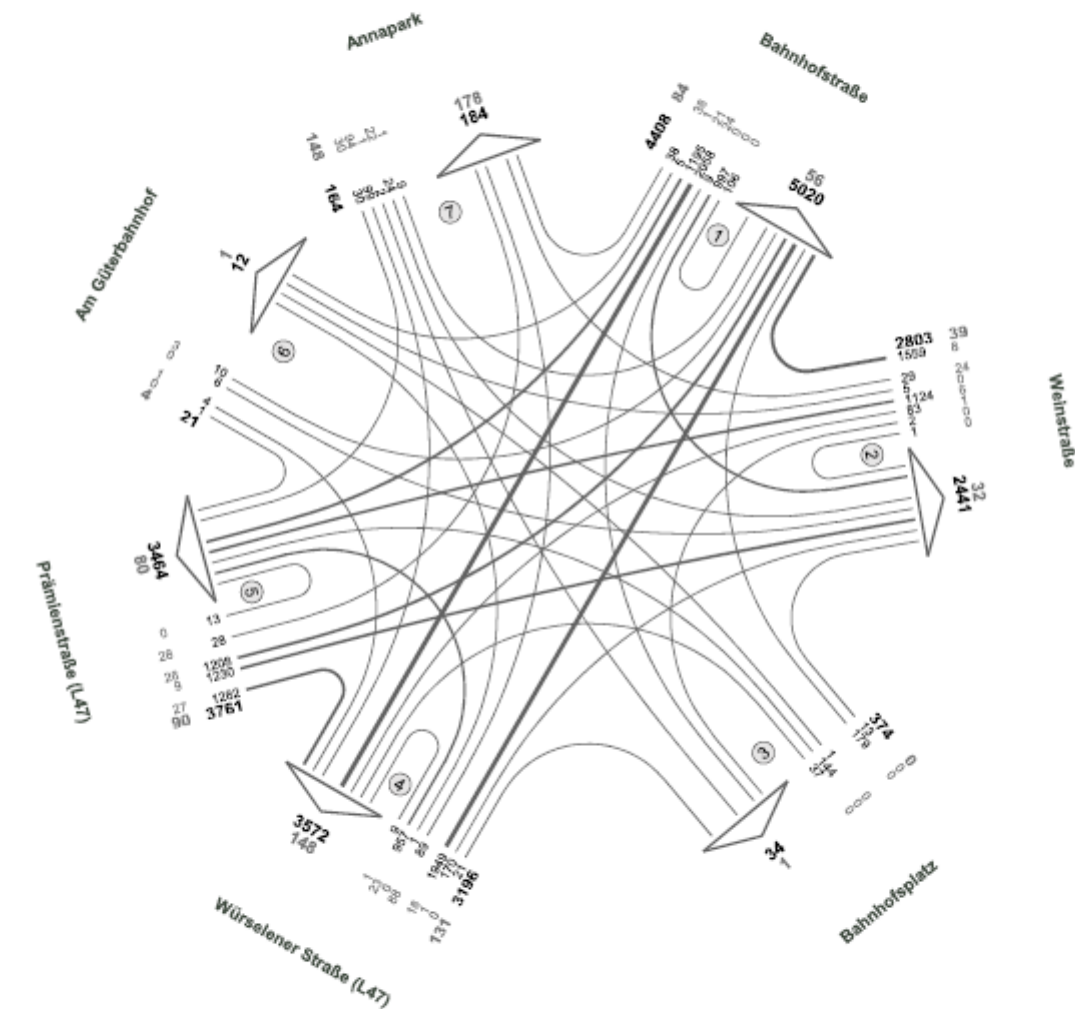
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	929	18
Arm 2	444	5
Arm 3	32	0
Arm 4	888	18
Arm 5	894	24
Arm 6	8	0
Arm 7	21	21

Verkehrserhebung Alsdorf



**Bahnhofstraße / Weinstraße / Bahnhofplatz / Würselener Straße (L 47) /
Prämienstraße (L 47) / Am Güterbahnhof / Annapark**

Zst.: 02
24.09.2024
06:00 - 22:00 Uhr
16-h-Block



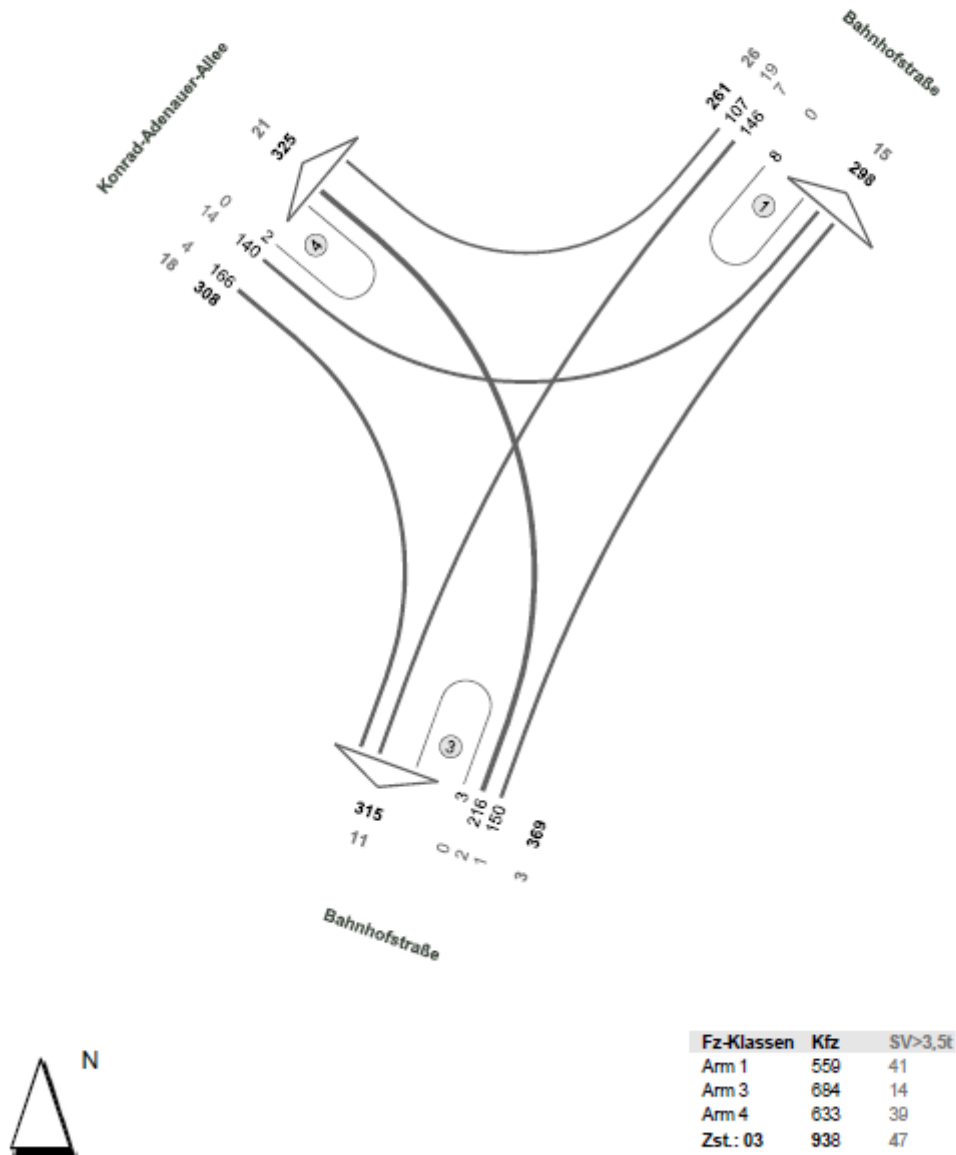
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	9428	140
Arm 2	5244	71
Arm 3	408	1
Arm 4	6768	279
Arm 5	7225	170
Arm 6	33	5
Arm 7	348	326

Verkehrserhebung Alsdorf



Konrad-Adenauer-Allee / Bahnhofstraße

Zst.: 03
24.09.2024
07:30 - 08:30 Uhr
Morgenspitze

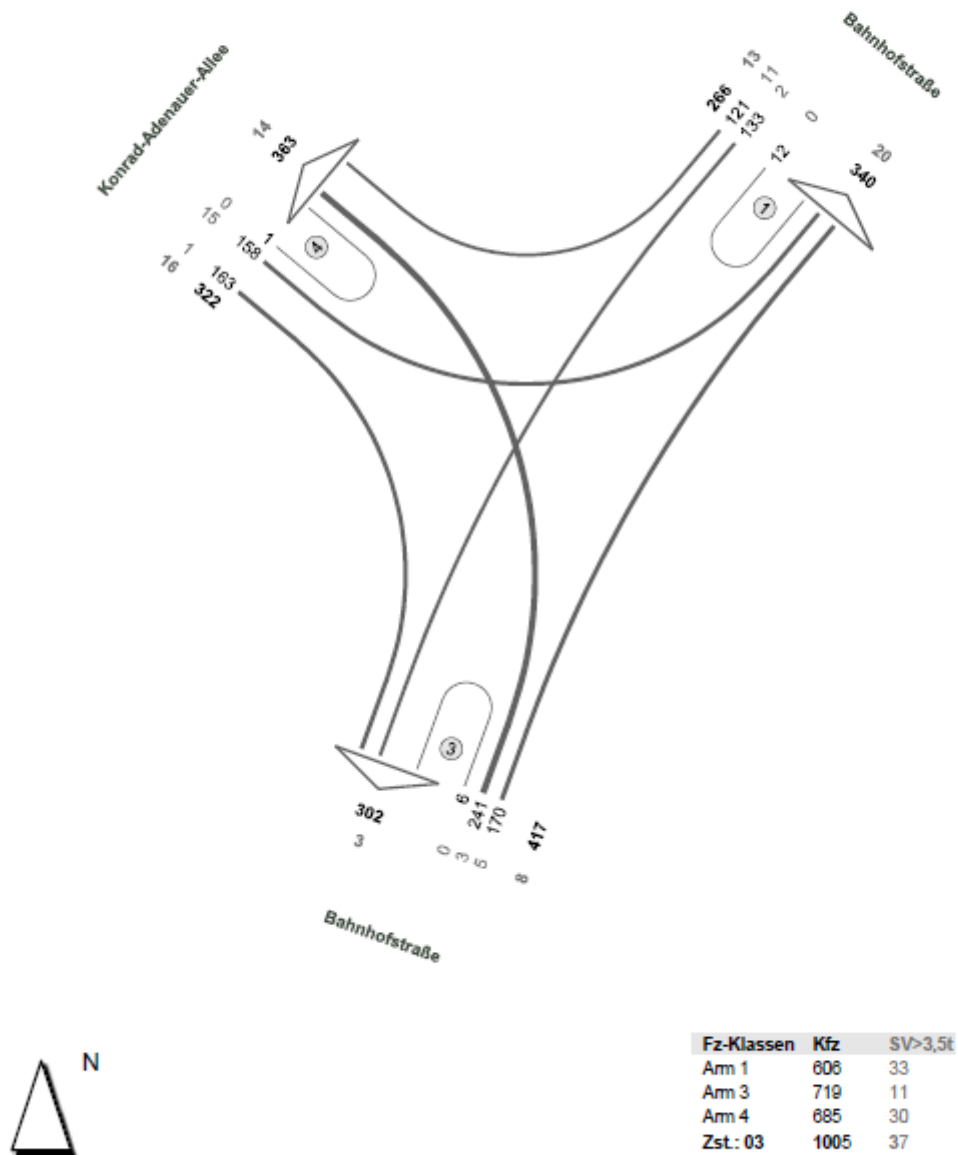


Verkehrserhebung Alsdorf



Konrad-Adenauer-Allee / Bahnhofstraße

Zst.: 03
24.09.2024
13:00 - 14:00 Uhr
Mittagspitze

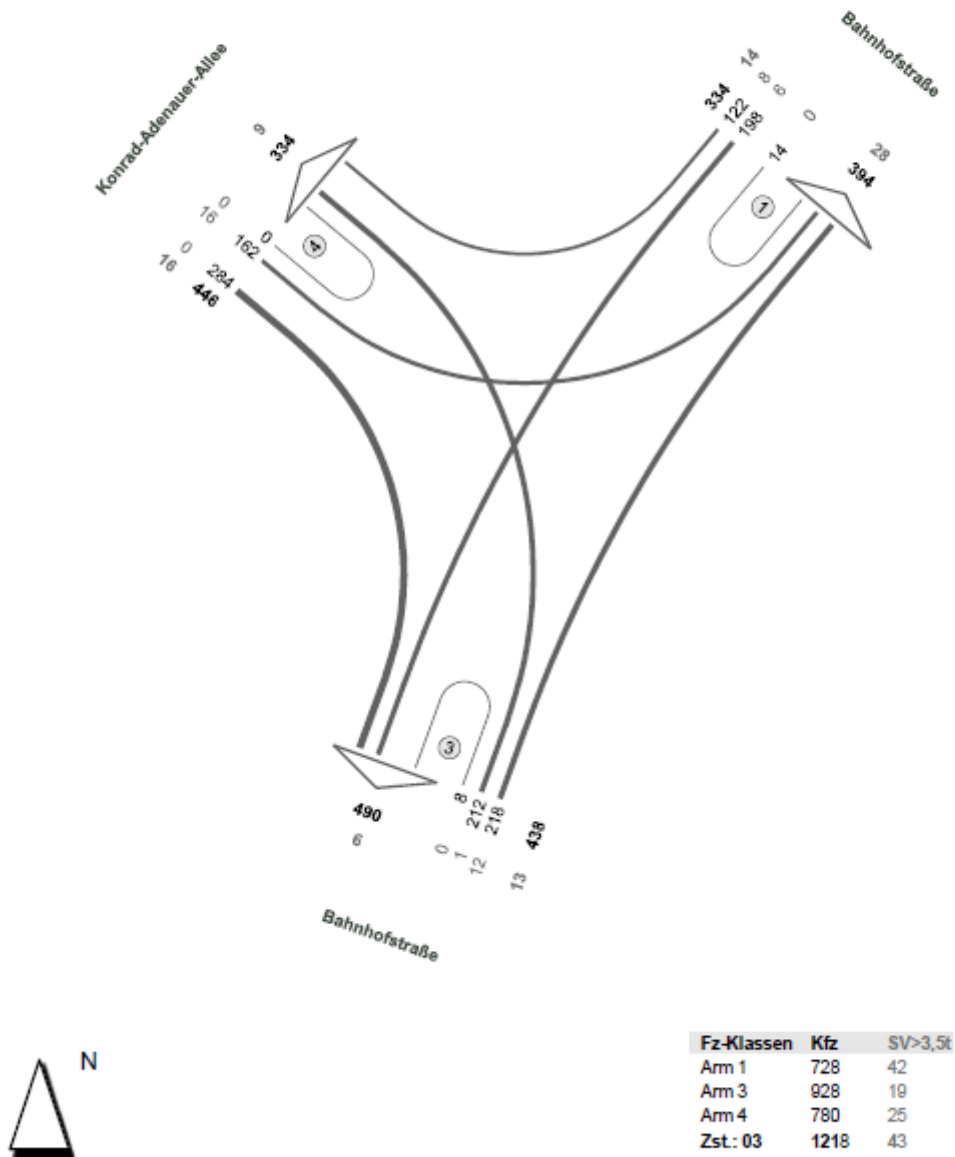


Verkehrserhebung Alsdorf



Konrad-Adenauer-Allee / Bahnhofstraße

Zst.: 03
24.09.2024
15:30 - 16:30 Uhr
Abendspitze

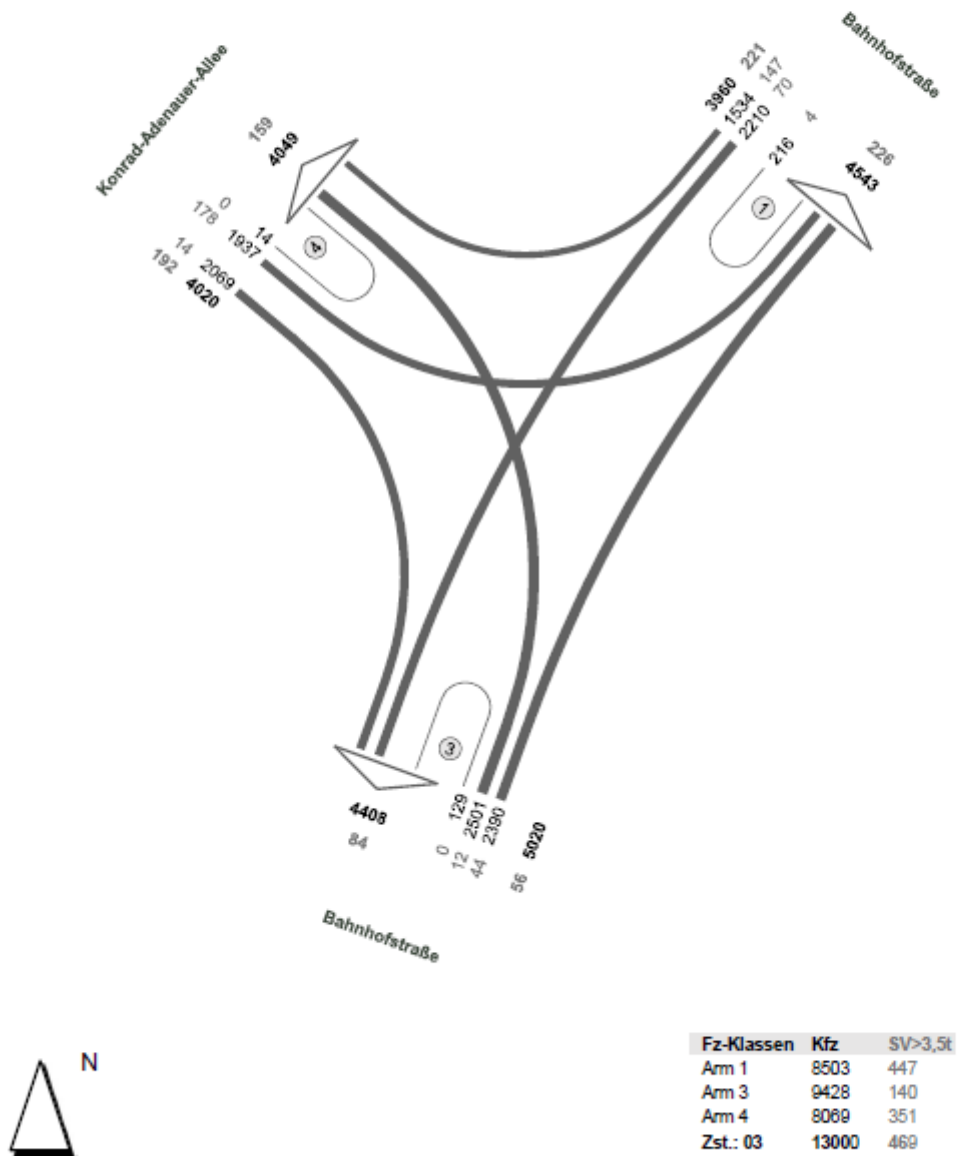


Verkehrserhebung Alsdorf



Konrad-Adenauer-Allee / Bahnhofstraße

Zst.: 03
24.09.2024
06:00 - 22:00 Uhr
16-h-Block

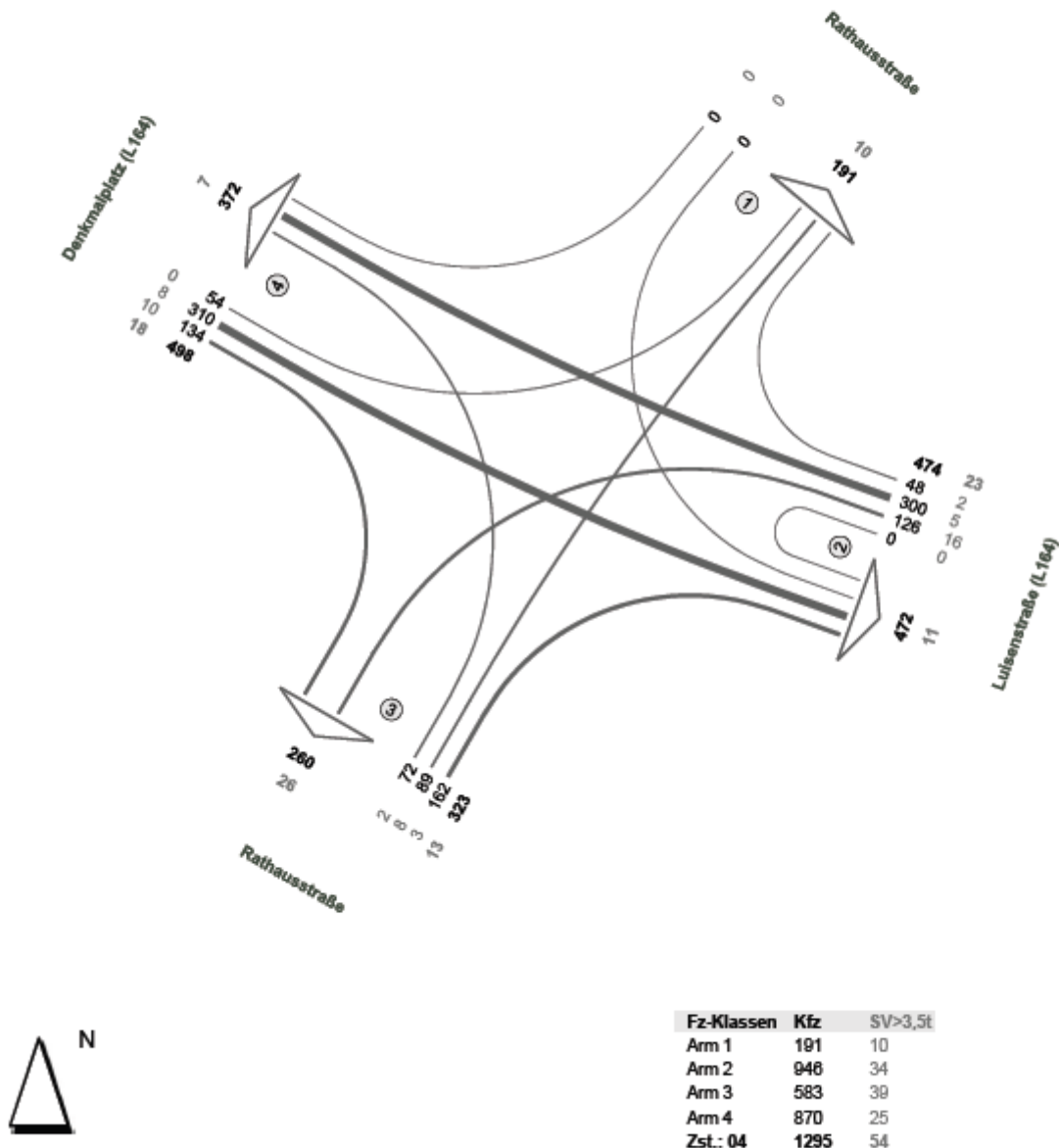


Verkehrserhebung Alsdorf



Rathausstraße / Denkmalplatz (L 164) / Luisenstraße (L 164)

Zst.: 04
24.09.2024
07:30 - 08:30 Uhr
Morgenspitze

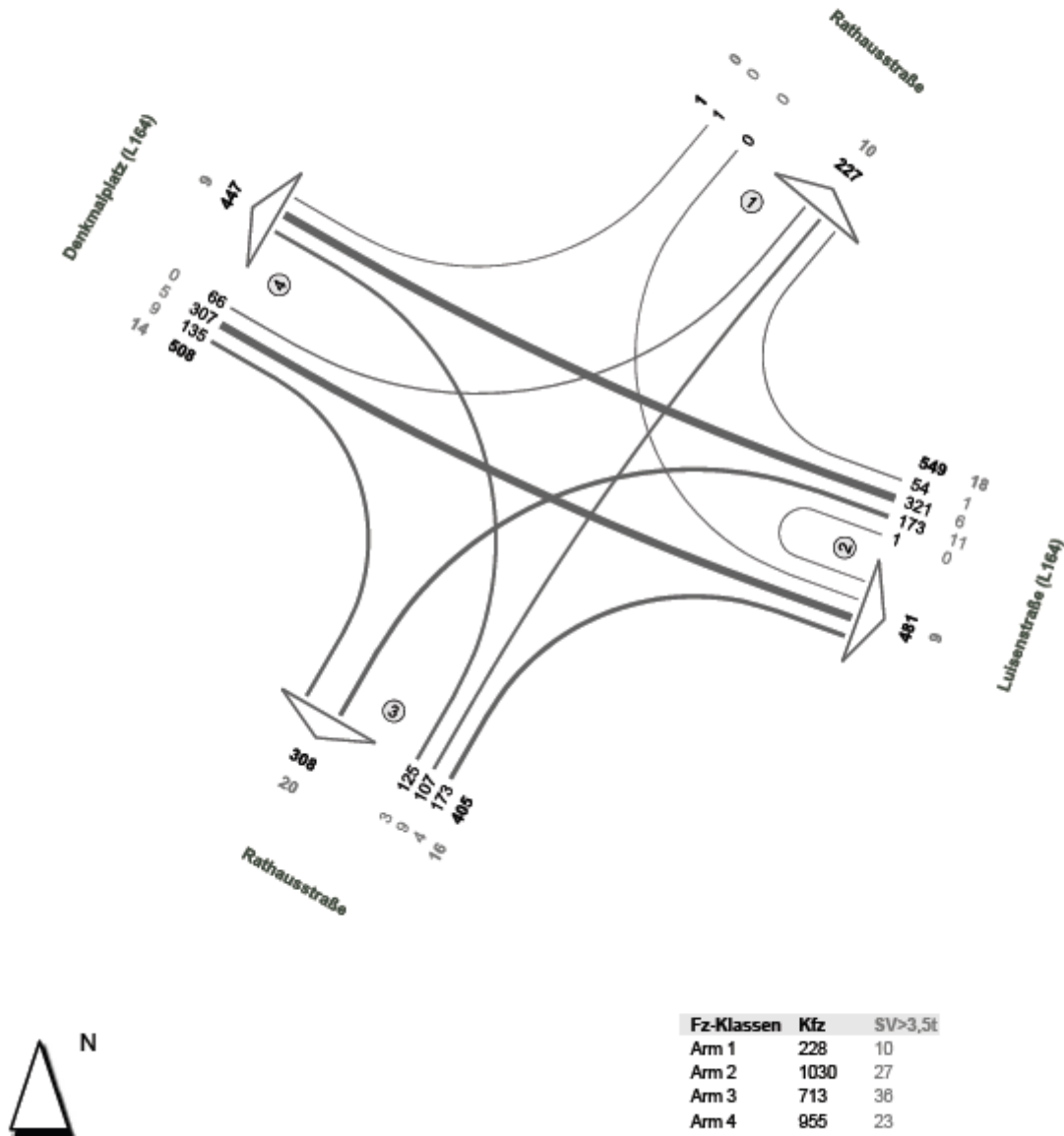


Verkehrserhebung Alsdorf



Rathausstraße / Denkmalplatz (L 164) / Luisenstraße (L 164)

Zst.: 04
24.09.2024
14:00 - 15:00 Uhr
Mittagspitze

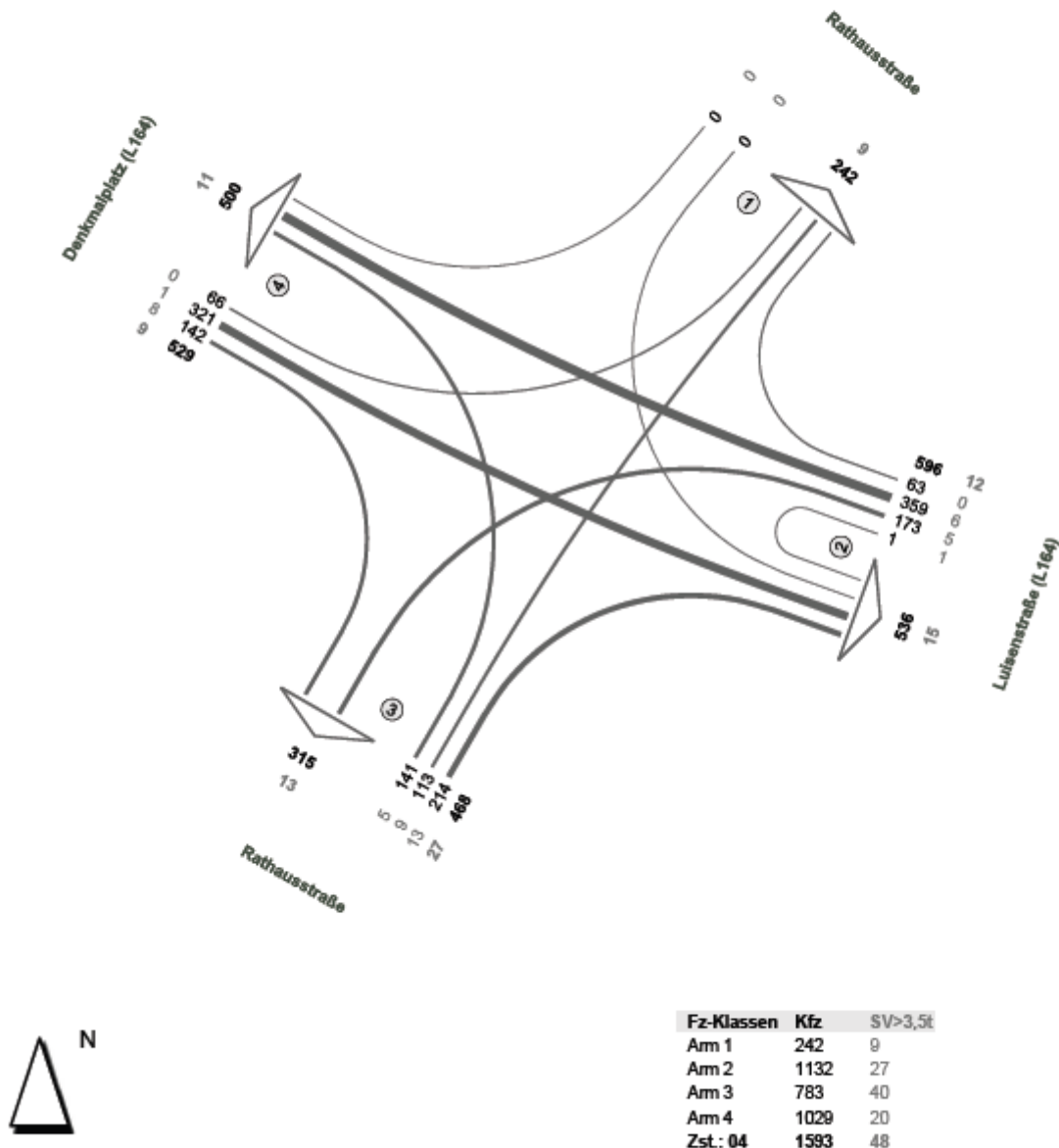


Verkehrserhebung Alsdorf



Rathausstraße / Denkmalplatz (L 164) / Luisenstraße (L 164)

Zst.: 04
 24.09.2024
 15:30 - 16:30 Uhr
 Abendspitze

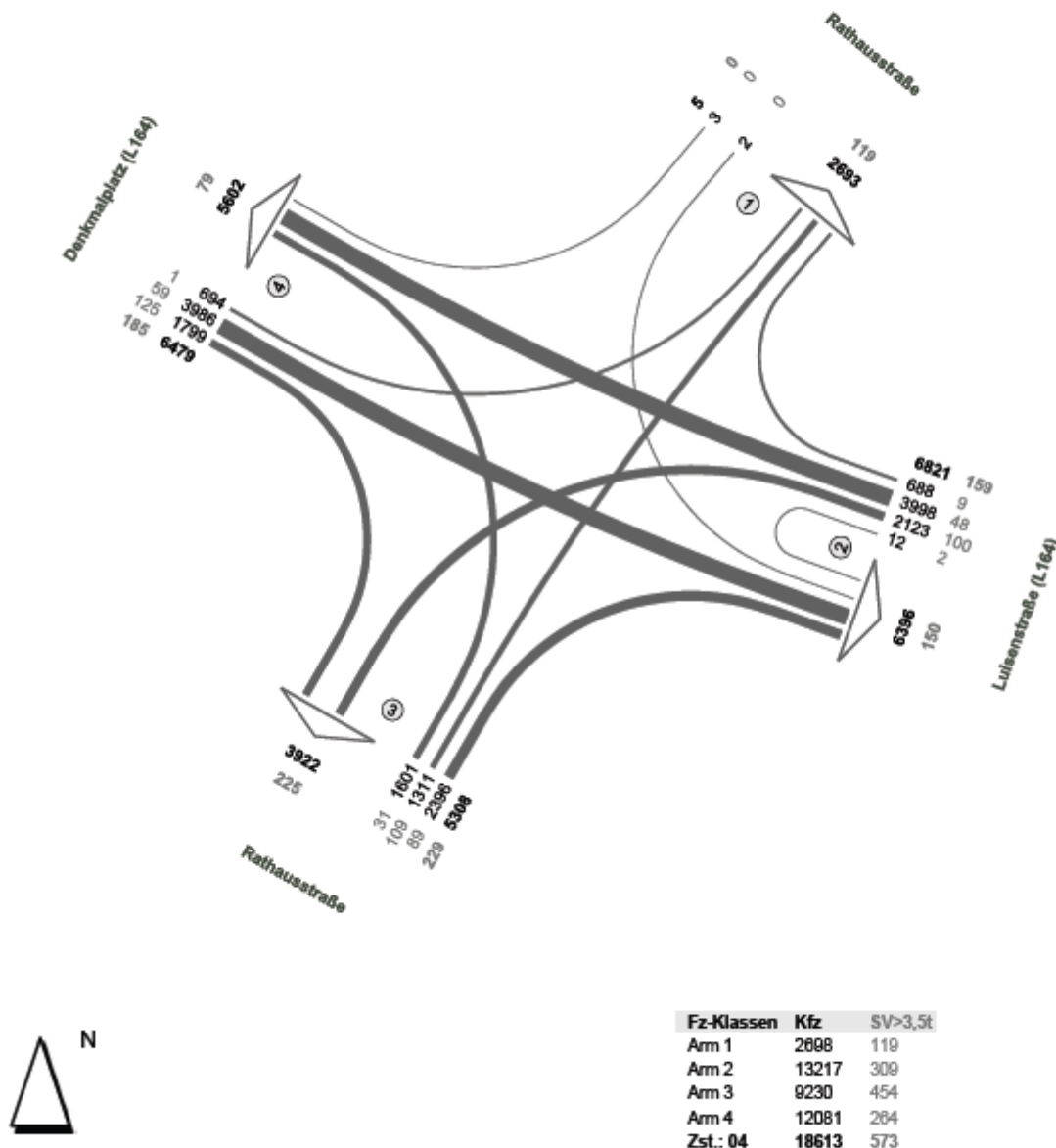


Verkehrserhebung Alsdorf



Rathausstraße / Denkmalplatz (L 164) / Luisenstraße (L 164)

Zst.: 04
 24.09.2024
 06:00 - 22:00 Uhr
 16-h-Block

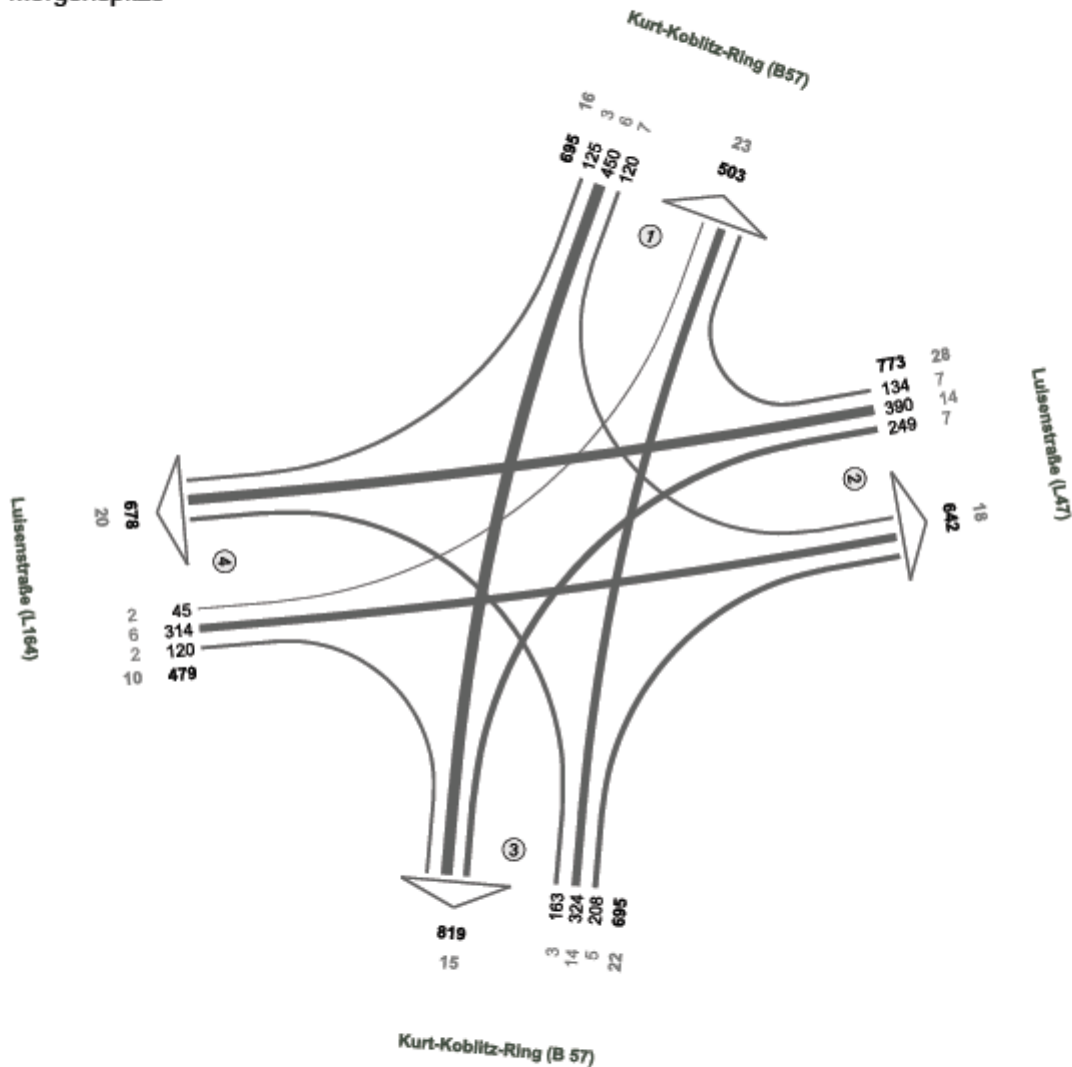


Verkehrserhebung Alsdorf



Kurt-Koblitz-Ring (B 57) / Luisenstraße (L 47) / Luisenstraße (L 164)

Zst.: 05
24.09.2024
07:15 - 08:15 Uhr
Morgenspitze



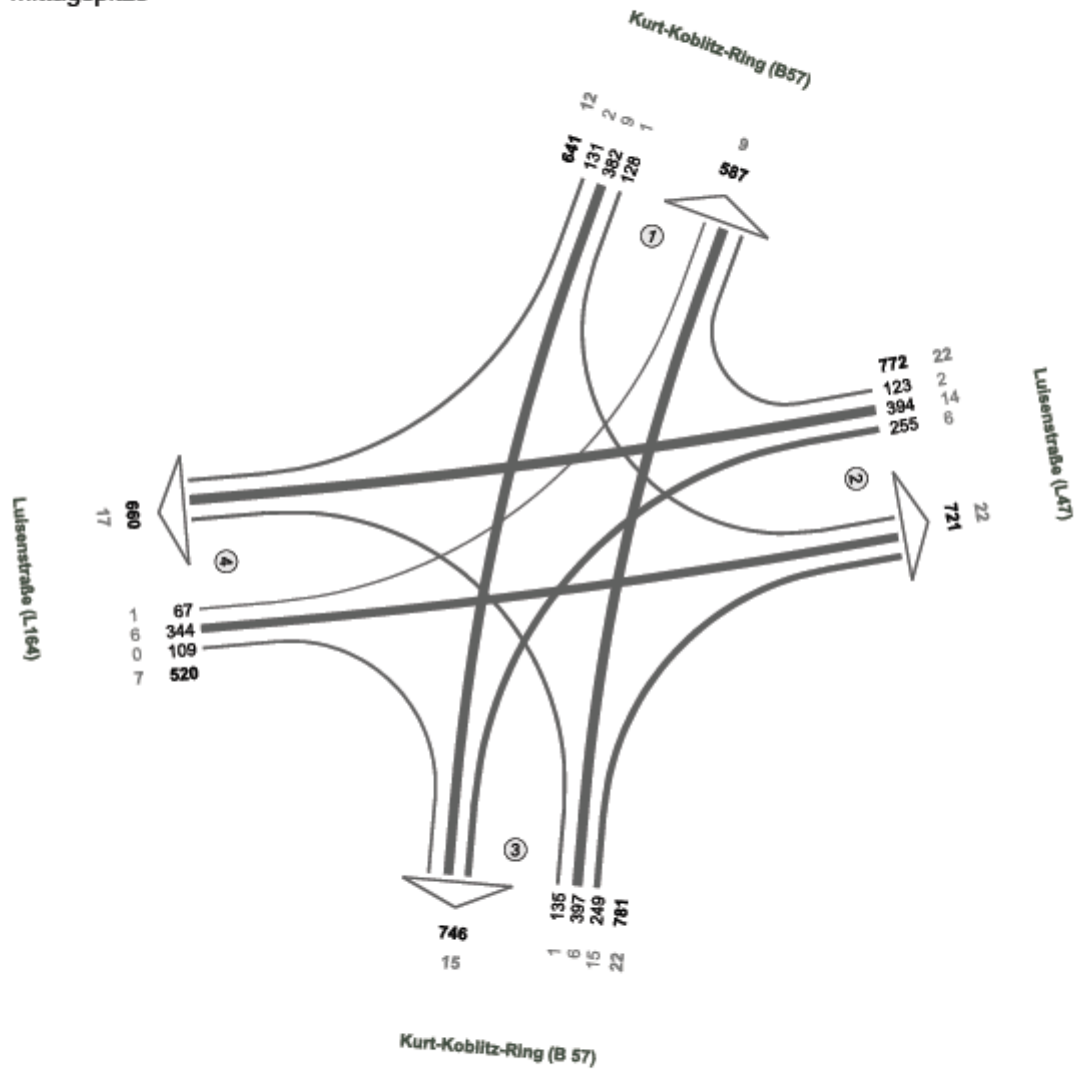
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1198	39
Arm 2	1415	48
Arm 3	1514	37
Arm 4	1157	30
Zst.: 05	2642	76

Verkehrserhebung Alsdorf



Kurt-Koblitz-Ring (B 57) / Luisenstraße (L 47) / Luisenstraße (L 164)

Zst.: 05
24.09.2024
14:00 - 15:00 Uhr
Mittagspitze



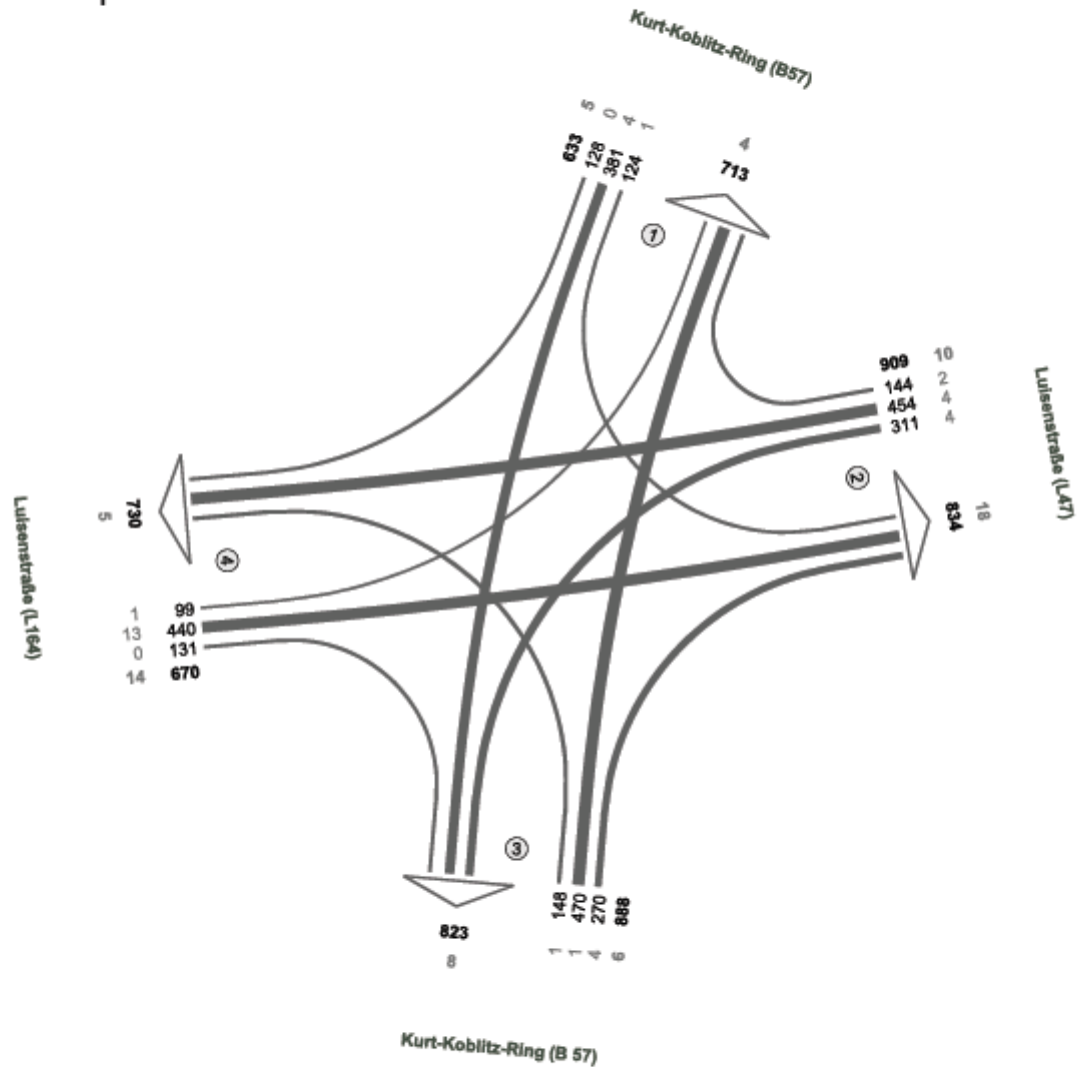
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1228	21
Arm 2	1493	44
Arm 3	1527	37
Arm 4	1180	24
Zst.: 05	2714	63

Verkehrserhebung Alsdorf



Kurt-Koblitz-Ring (B 57) / Luisenstraße (L 47) / Luisenstraße (L 164)

Zst.: 05
24.09.2024
16:15 - 17:15 Uhr
Abendspitze



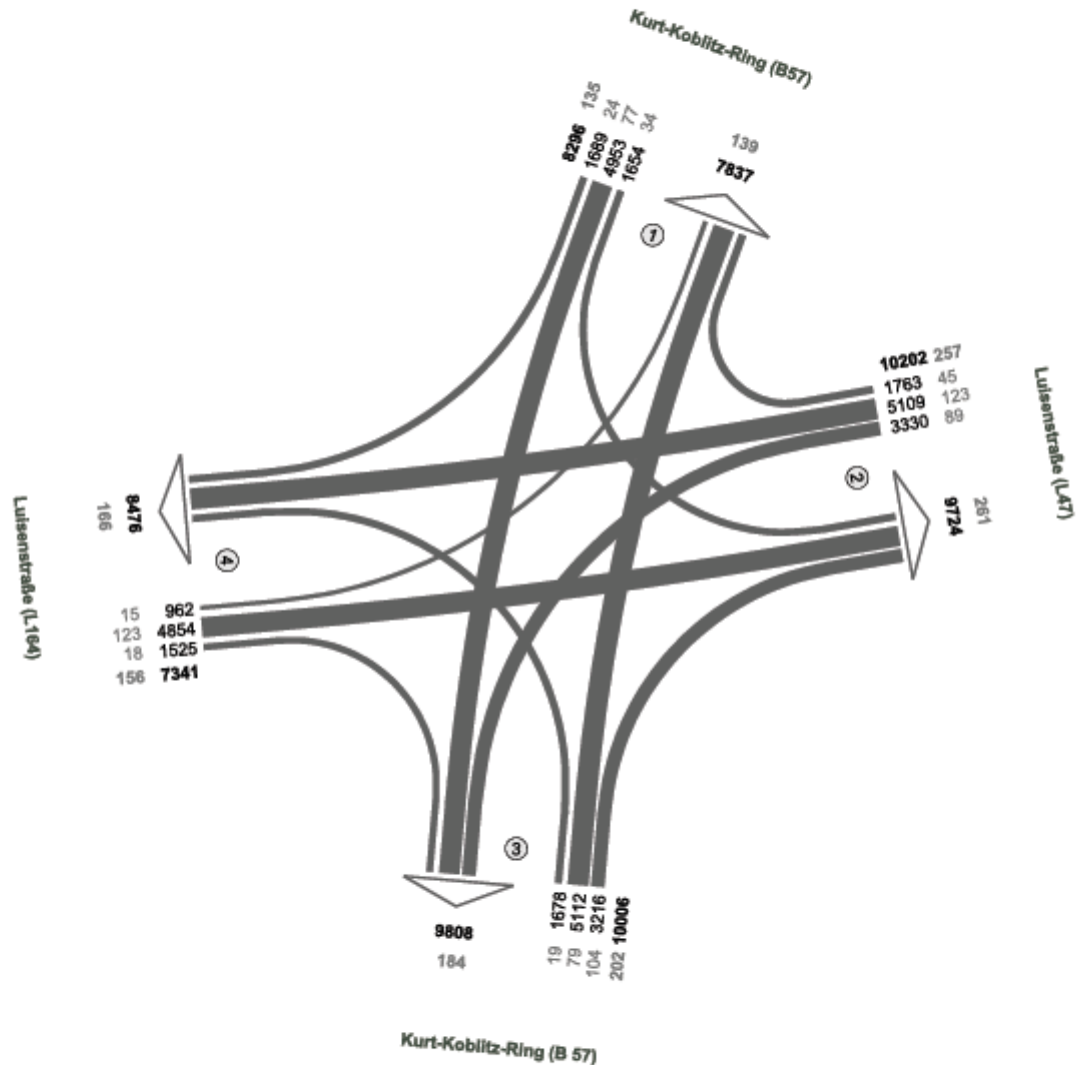
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1346	9
Arm 2	1743	28
Arm 3	1711	14
Arm 4	1400	19
Zst.: 05	3100	35

Verkehrserhebung Alsdorf



Kurt-Koblitz-Ring (B 57) / Luisenstraße (L 47) / Luisenstraße (L 164)

Zst.: 05
24.09.2024
06:00 - 22:00 Uhr
16-h-Block



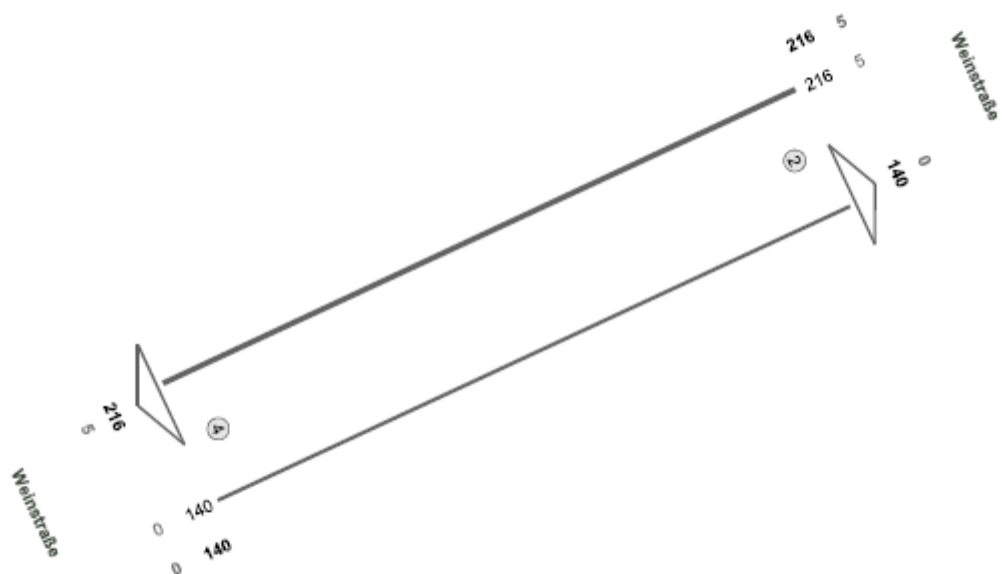
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	18133	274
Arm 2	19928	518
Arm 3	19814	388
Arm 4	15817	322
Zst.: 05	35845	750

Verkehrserhebung Alsdorf



Weinstraße

Zst.: 06
 24.09.2024
 07:30 - 08:30 Uhr
 Morgenspitze



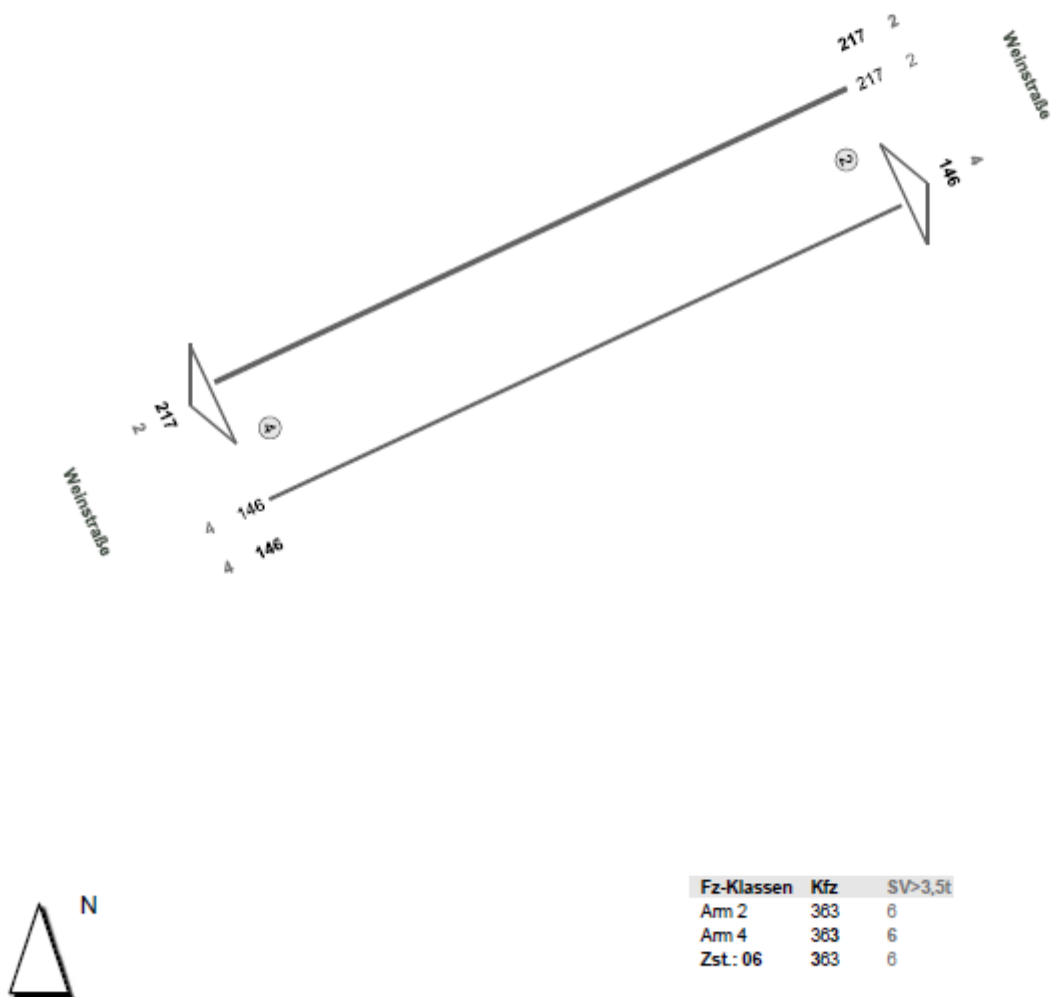
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	358	5
Arm 4	356	5
Zst.: 06	358	5

Verkehrserhebung Alsdorf



Weinstraße

Zst.: 06
24.09.2024
13:45 - 14:45 Uhr
Mittagspitze

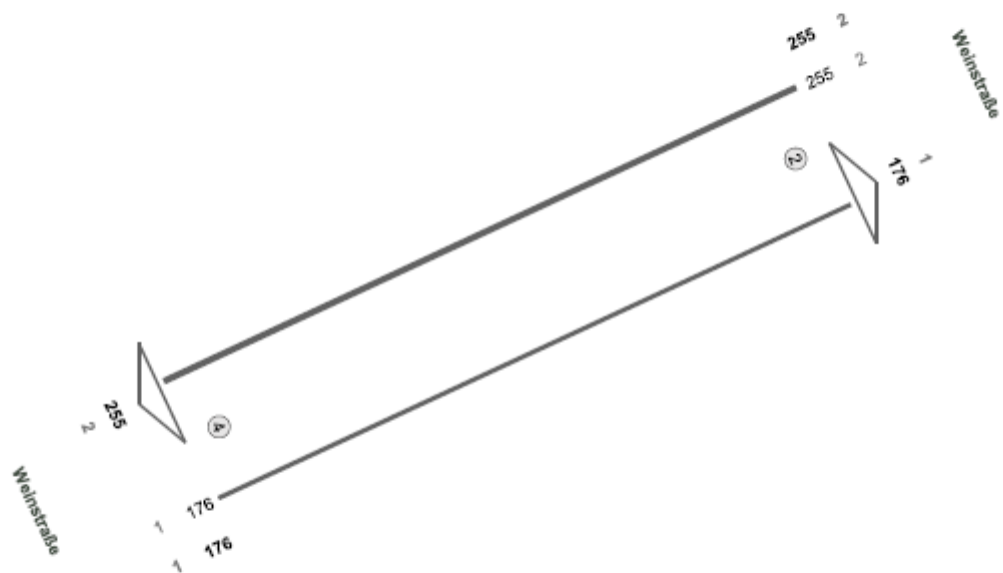


Verkehrserhebung Alsdorf



Weinstraße

Zst.: 06
24.09.2024
16:15 - 17:15 Uhr
Abendspitze



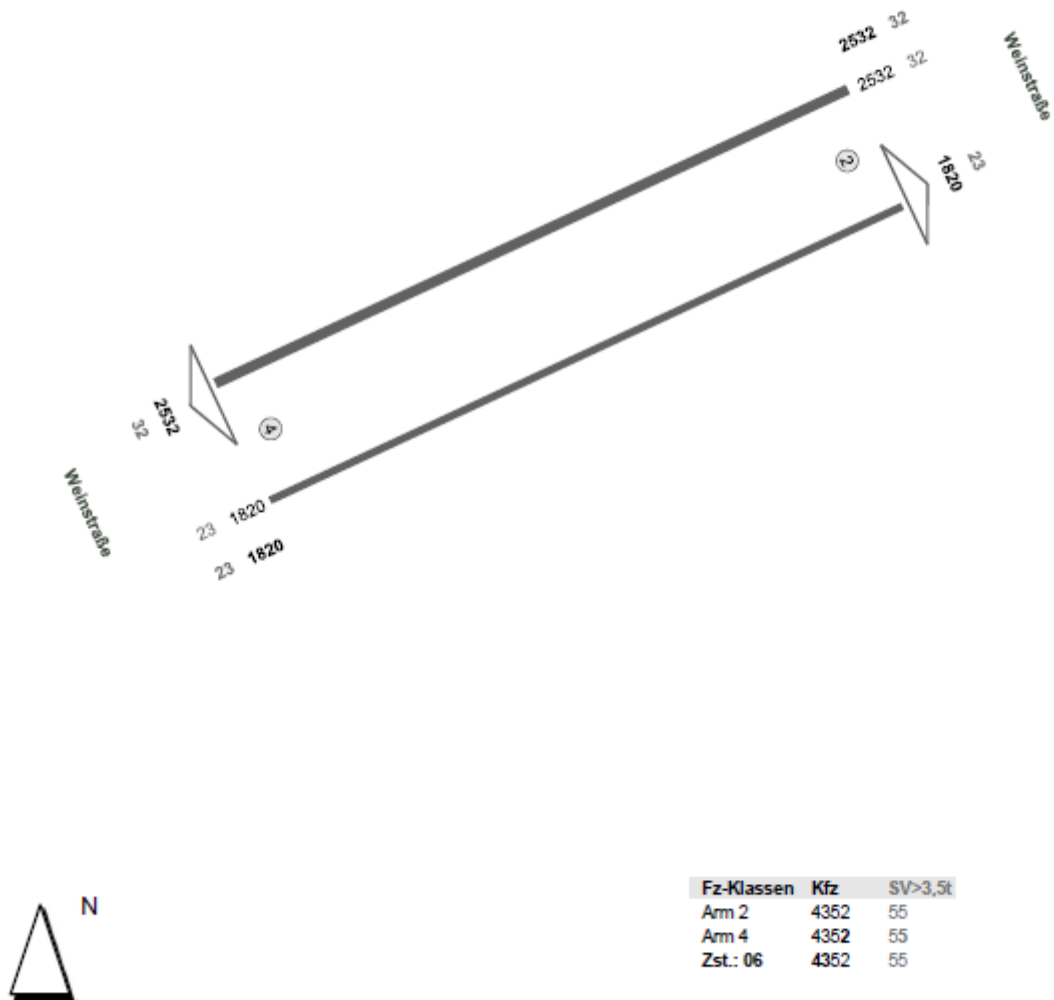
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	431	3
Arm 4	431	3
Zst.: 06	431	3

Verkehrserhebung Alsdorf



Weinstraße

Zst.: 06
 24.09.2024
 06:00 - 22:00 Uhr
 16-h-Block

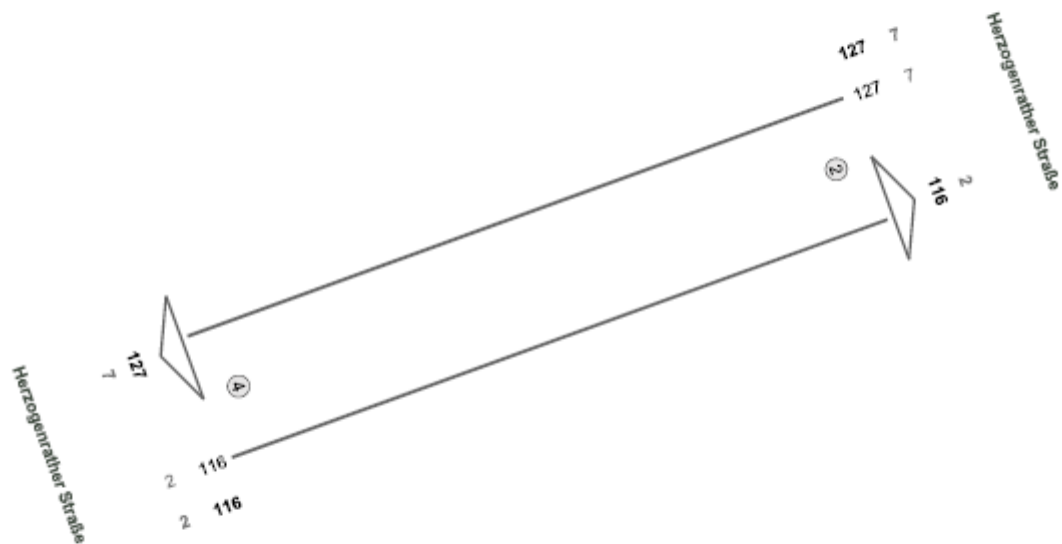


Verkehrserhebung Alsdorf



Herzogenrather Straße

Zst.: 07
 24.09.2024
 07:30 - 08:30 Uhr
 Morgenspitze



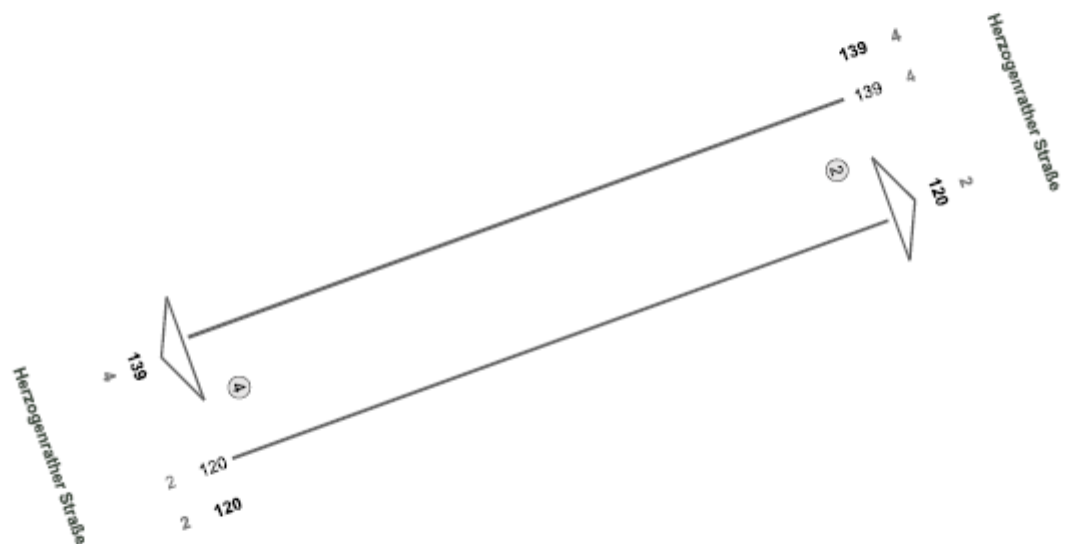
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	243	9
Arm 4	243	9
Zst.: 07	243	9

Verkehrserhebung Alsdorf



Herzogenrather Straße

Zst.: 07
24.09.2024
14:00 - 15:00 Uhr
Mittagspitze



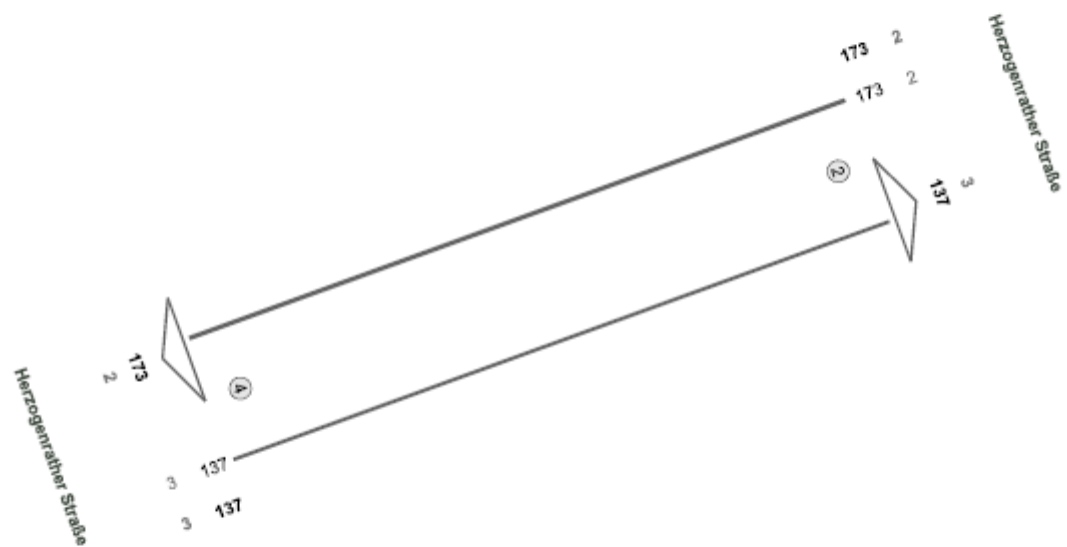
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Am 2	250	6
Am 4	250	6
Zst.: 07	250	6

Verkehrserhebung Alsdorf



Herzogenrather Straße

Zst.: 07
24.09.2024
15:45 - 16:45 Uhr
Abendspitze



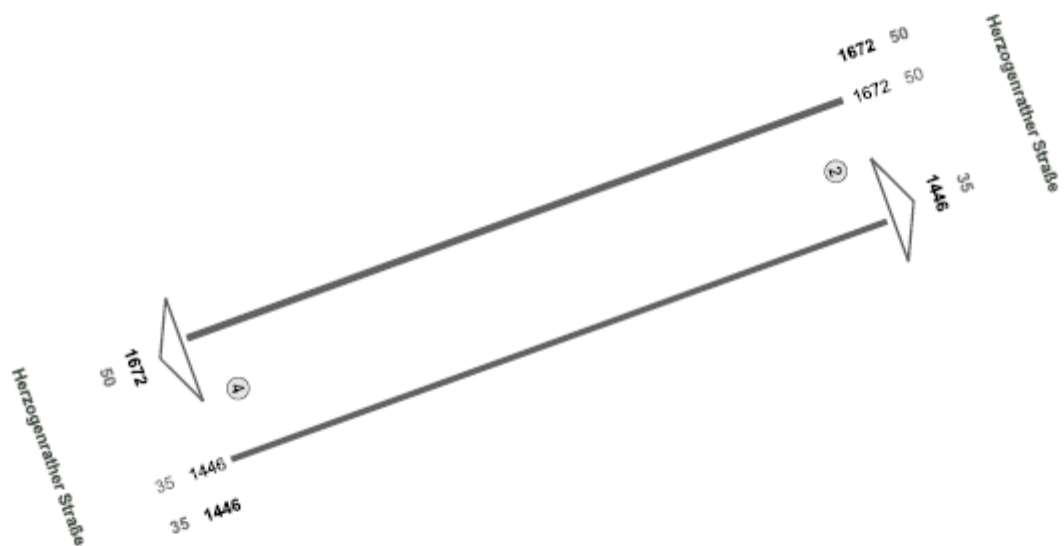
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	310	5
Arm 4	310	5
Zst.: 07	310	5

Verkehrserhebung Alsdorf



Herzogenrather Straße

Zst.: 07
 24.09.2024
 06:00 - 22:00 Uhr
 16-h-Block



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	3118	85
Arm 4	3118	85
Zst.: 07	3118	85

Floating Car Data

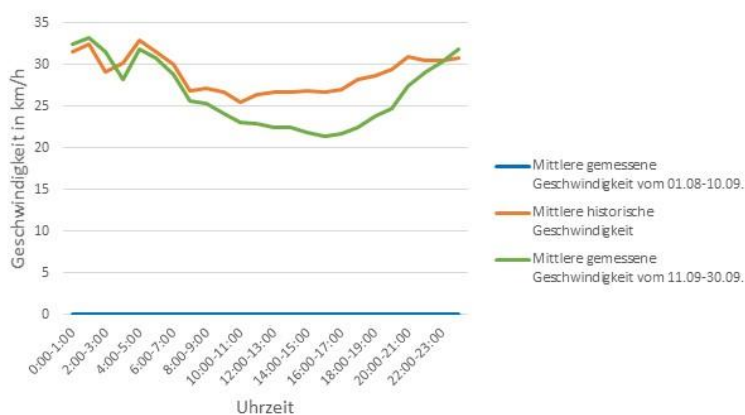
Bahnhofsstraße

(Abschnitt: gesperrter Abschnitt; Rathausstraße/
Bahnhofstraße/ Luisenplatz; 345465406)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere Gemessene und historische Geschwindigkeit



Bahnhofsstraße

(Abschnitt: gesperrter Abschnitt; Rathausstraße/
Bahnhofstraße/ Luisenplatz; 345465435)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Weinstraße

(Abschnitt: L47/ Bahnhofsstr./ Am Güterbahnhof;
331861550)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Weinstraße

(Abschnitt: L47/ Bahnhofsstr./ Am Güterbahnhof;
345485843)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Weinstraße

(Abschnitt: Broicher Straße/ Weinstraße; 256603976)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Weinstraße

(Abschnitt: Broicher Straße/ Weinstraße; 259810820)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Weinstraße

(Abschnitt: Grenzweg/ Weinstraße; 331659128)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Weinstraße

(Abschnitt: Grenzweg/ Weinstraße; 331861617)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



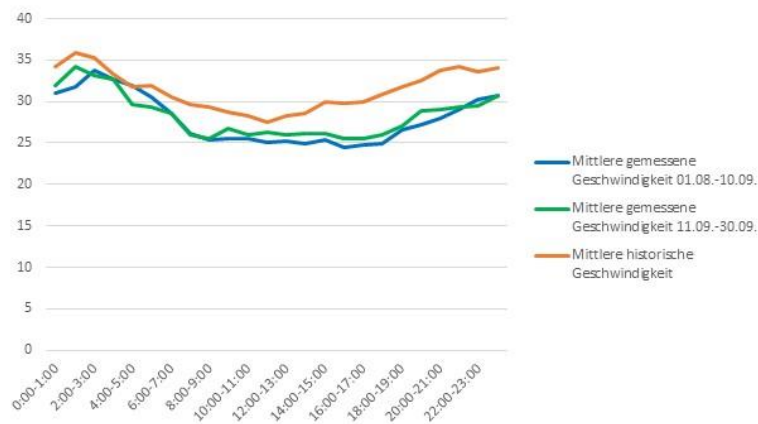
Weinstraße

(Abschnitt: An der Ziegelei/ Weinstraße; 331942592)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



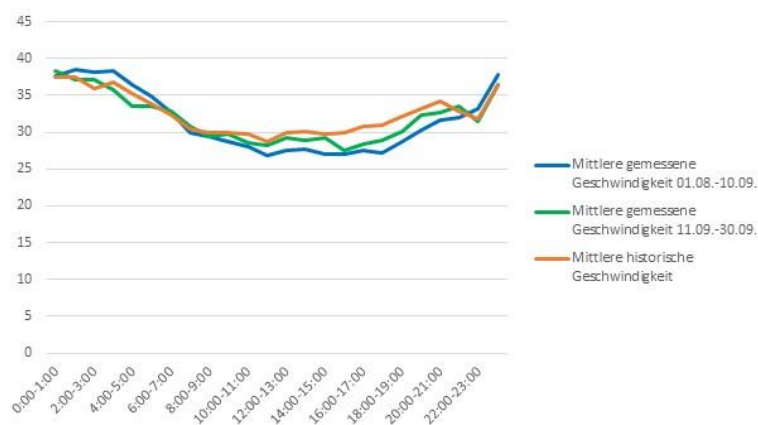
Weinstraße

(Abschnitt: An der Ziegelei/ Weinstraße; 331580569)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



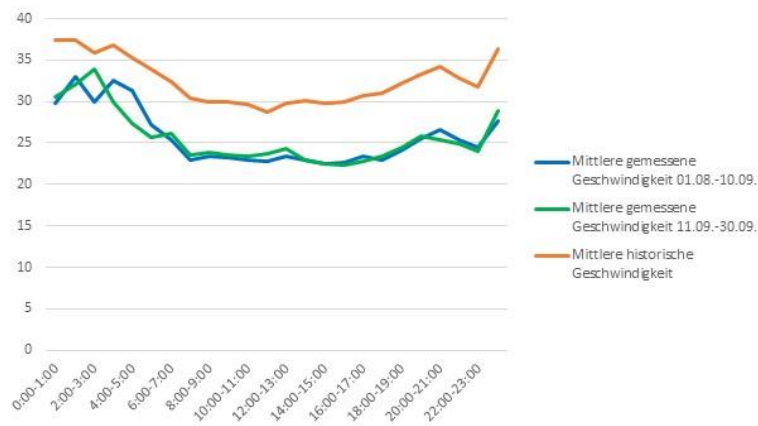
Luisenstraße

(Abschnitt: Am langen Pfädchen/Weinstraße;
331942593)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



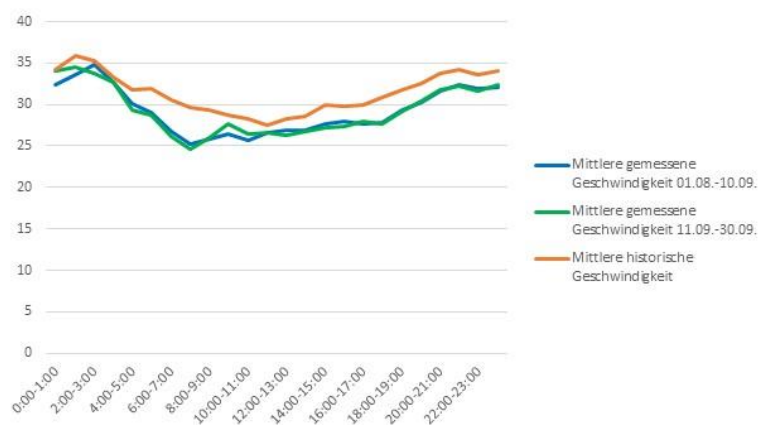
Luisenstraße

(Abschnitt: Am langen Pfädchen/Weinstraße;
331942594)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Prämienstraße

(Abschnitt: L47; 345505935)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Prämienstraße

(Abschnitt: L47; 345505951)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



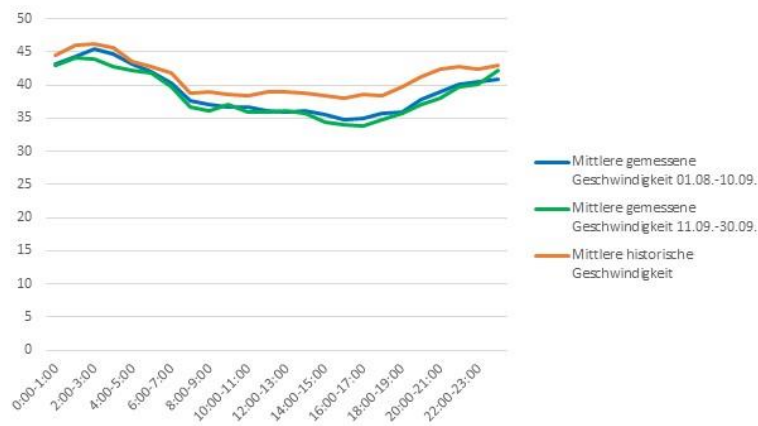
Würselener Straße

(Abschnitt: L47/ Bahnhofstraße/ Am Güterbahnhof;
345524191)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



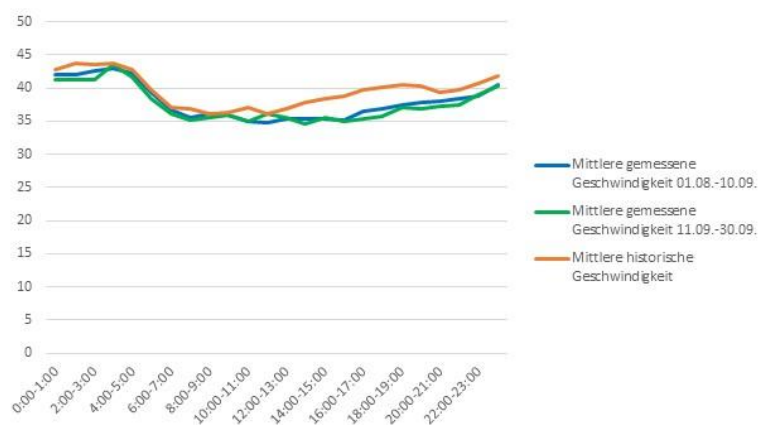
Würselener Straße

(Abschnitt: L47/ Bahnhofstraße/ Am Güterbahnhof;
345524207)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Broicher Straße

(Abschnitt: Broicher Straße/ Weinstraße; 331659126)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Broicher Straße

(Abschnitt: Broicher Straße/ Weinstraße; 331861619)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Bahnhofsstraße

(Abschnitt: L47/ Bahnhofsstraße/ Am Güterbahnhof;
331861547)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Bahnhofsstraße

(Abschnitt: L47/ Bahnhofsstraße/ Am Güterbahnhof;
331575711)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Bahnhofsstraße

(Abschnitt: Bahnhofsstraße/ Konrad-Adenauer-Allee;
345466978)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Bahnhofsstraße

(Abschnitt: Bahnhofsstraße/ Konrad-Adenauer-Allee;
345523562)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Bahnhofsstraße

(Abschnitt: Bahnhofsstraße/ Konrad-Adenauer-Allee;
331947582)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



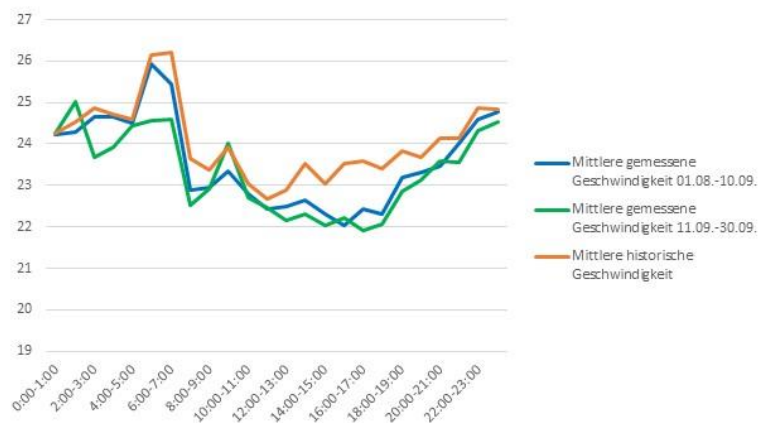
Am Güterbahnhof

(Abschnitt: Bahnhofsstraße/ Prämienstraße;
331916063)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



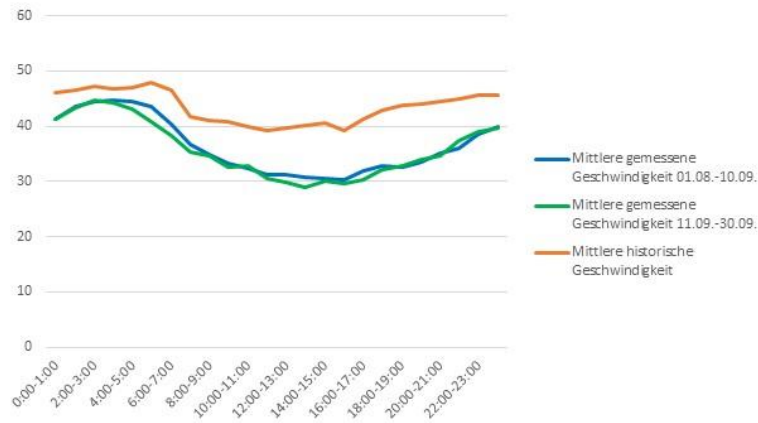
Konrad-Adenauer-Allee

(Abschnitt: Konrad-Adenauer-Allee/ Bahnhofstraße;
331575714)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



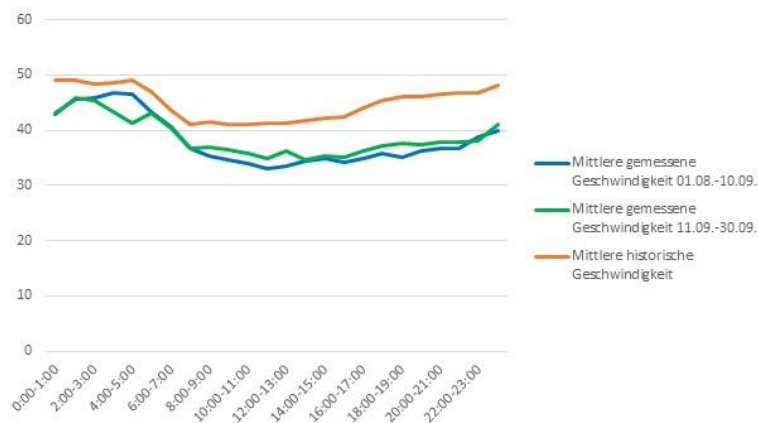
Konrad-Adenauer-Allee

(Abschnitt: Konrad-Adenauer-Allee/ Bahnhofstraße;
331947585)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



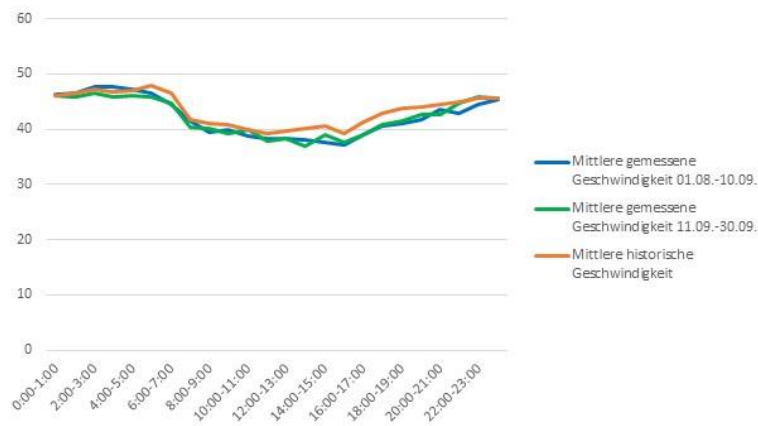
Konrad-Adenauer-Allee

(Abschnitt: Konrad-Adenauer-Allee/ Steigerweg;
331636159)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Konrad-Adenauer-Allee

(Abschnitt: Konrad-Adenauer-Allee/ Steigerweg;
331885071)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Konrad-Adenauer-Allee

(Abschnitt: Konrad-Adenauer-Allee/ Hauerweg;
482052386)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Konrad-Adenauer-Allee

(Abschnitt: Konrad-Adenauer-Allee/ Hauerweg;
482052387)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



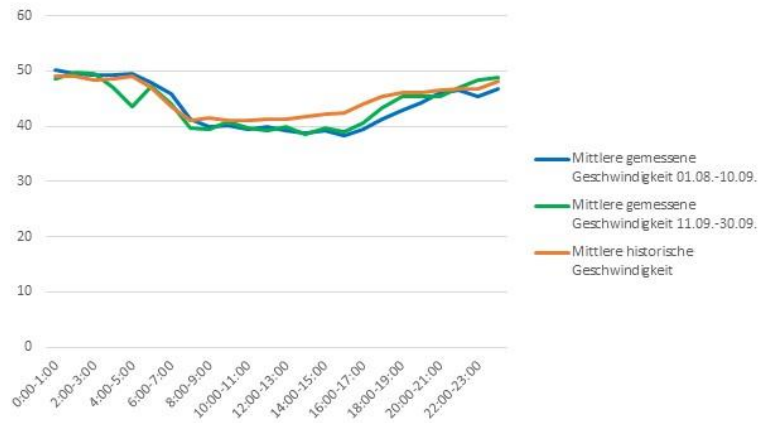
Konrad-Adenauer-Allee

(Abschnitt: Konrad-Adenauer-Allee/ Hauerweg;
482047924)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Konrad-Adenauer-Allee

(Abschnitt: Konrad-Adenauer-Allee/ Hauerweg;
482047925)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



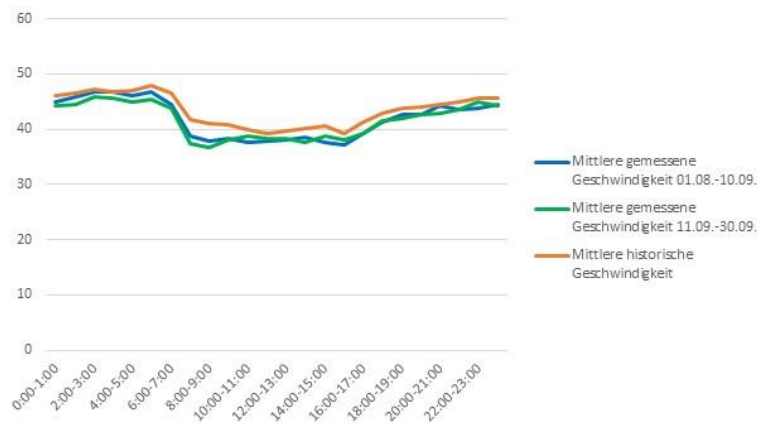
Konrad-Adenauer-Allee

(Abschnitt: Konrad-Adenauer-Allee/ Carl-von-Ossietzky-Straße; 474287588)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



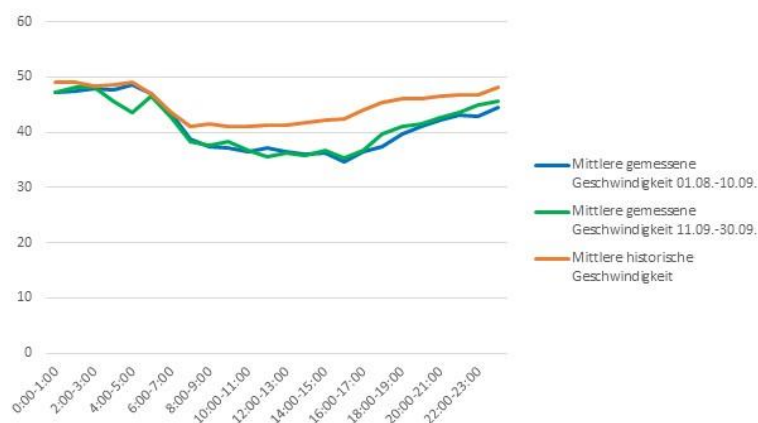
Konrad-Adenauer-Allee

(Abschnitt: Konrad-Adenauer-Allee/ Carl-von-Ossietzky-Straße; 474287589)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



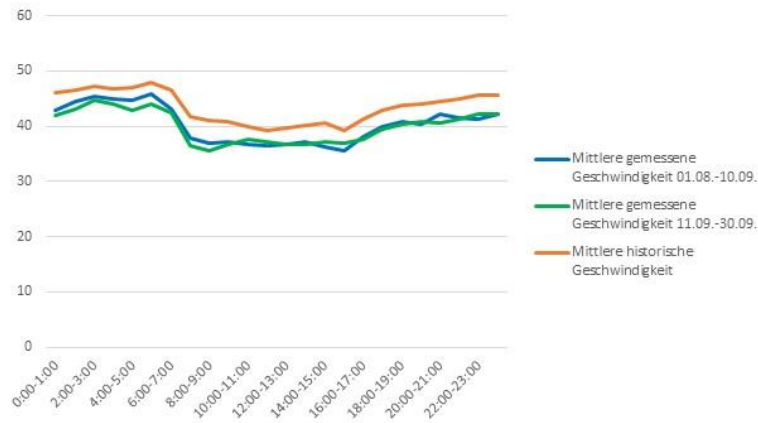
Konrad-Adenauer-Allee

(Abschnitt: Konrad-Adenauer-Allee/ Eduard Restaurant; 474287570)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



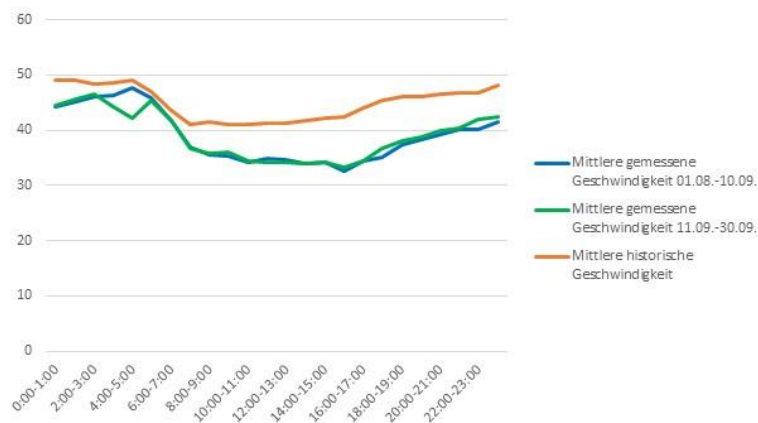
Konrad-Adenauer-Allee

(Abschnitt: Konrad-Adenauer-Allee/ Eduard Restaurant; 474287571)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit

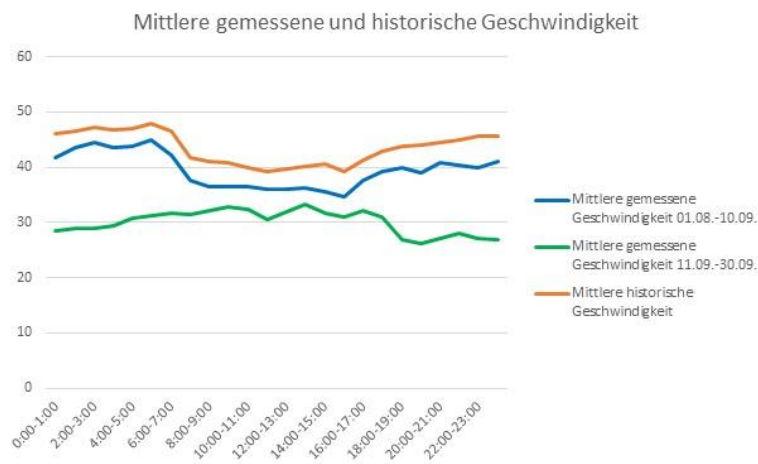


Konrad-Adenauer-Allee

(Abschnitt: Konrad-Adenauer-Allee/; 474284457)



Quelle: TIM-online NRW

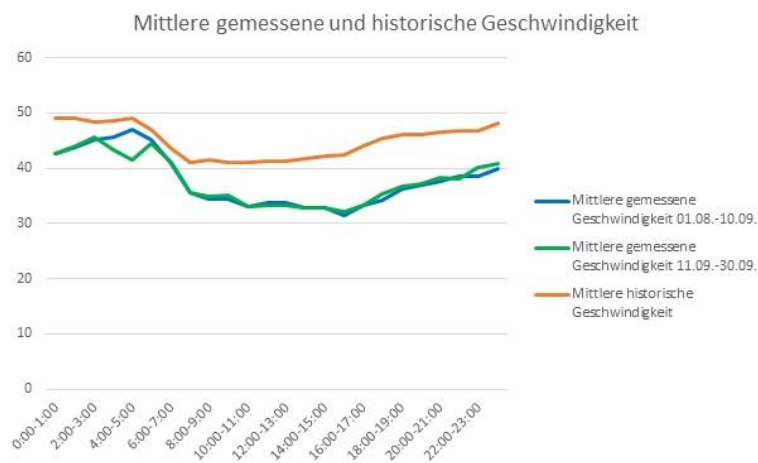


Konrad-Adenauer-Allee

(Abschnitt: Konrad-Adenauer-Allee/; 474284458)



Quelle: TIM-online NRW



Herzogenrather Straße

(Abschnitt: Konrad-Adenauer-Allee/ Herzogenrather Straße; 497239979)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Herzogenrather Straße

(Abschnitt: Konrad-Adenauer-Allee/ Herzogenrather Straße; 497257515)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Herzogenrather Straße

(Abschnitt: Carl-von-Ossietzky-Straße/
Herzogenrather Straße; 345469912)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



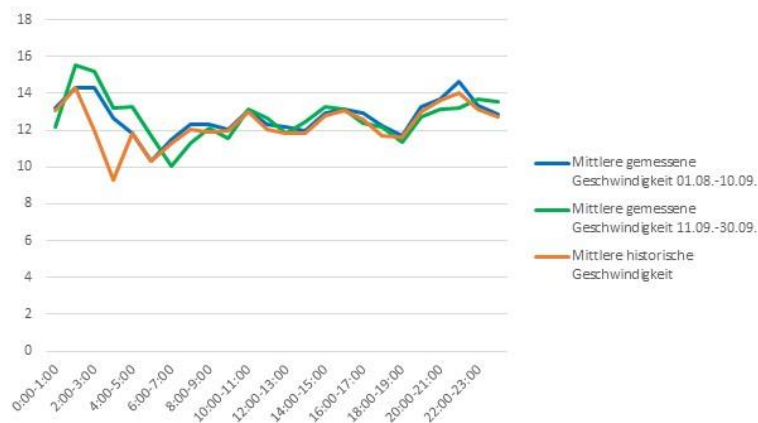
Herzogenrather Straße

(Abschnitt: Carl-von-Ossietzky-Straße/
Herzogenrather Straße; 345463156)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



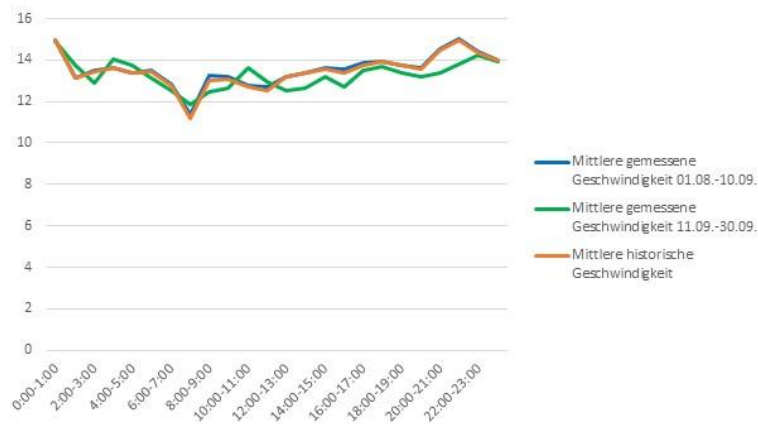
Herzogenrather Straße

(Abschnitt: Carl-von-Ossietzky-Straße/ Robert-Koch-Straße; 345517100)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



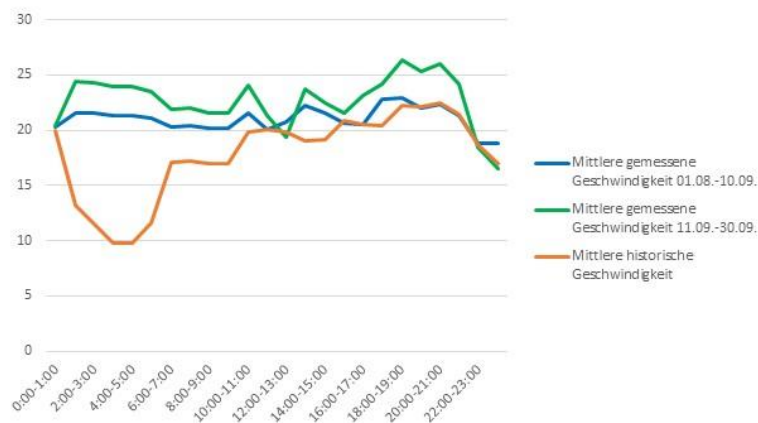
Robert-Koch-Straße

(Abschnitt: Carl-von-Ossietzky-Straße/ Robert-Koch-Straße; 443204845)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit

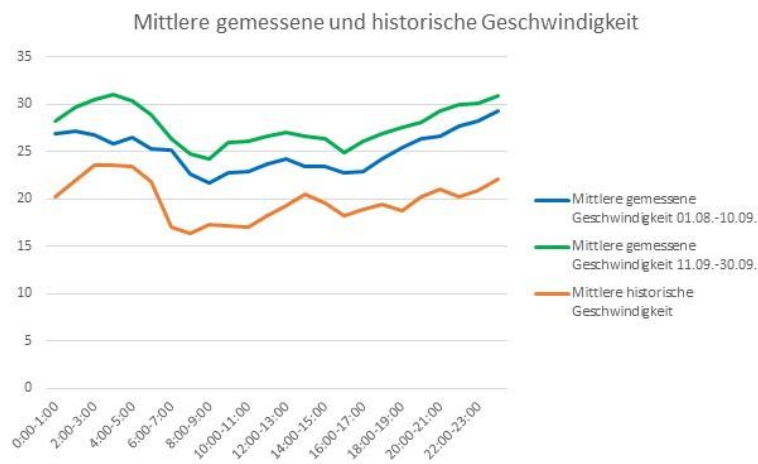


Robert-Koch-Straße

(Abschnitt: Robert-Koch-Straße; 345485219)



Quelle: TIM-online NRW

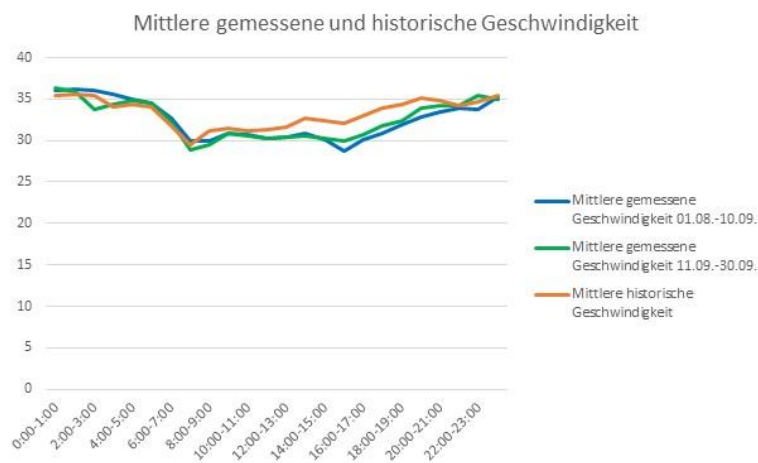


Saarstraße

(Abschnitt: Saarstraße/ Übacher Weg; 345500694)



Quelle: TIM-online NRW



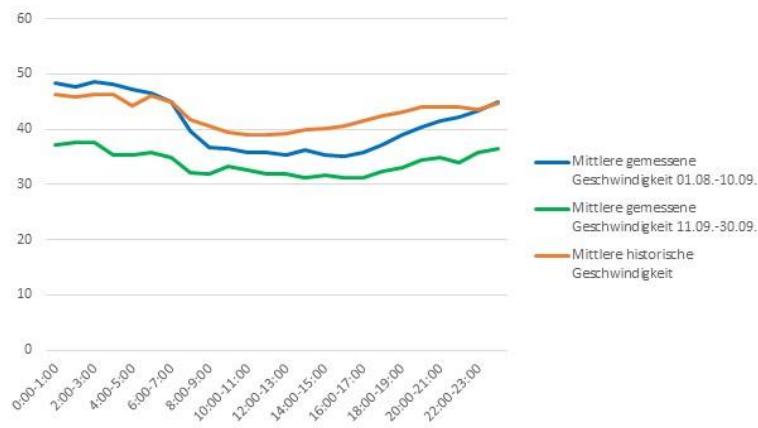
Übacher Weg

(Abschnitt: L164/ Schlosserstraße/ Lahnweg;
345519821)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



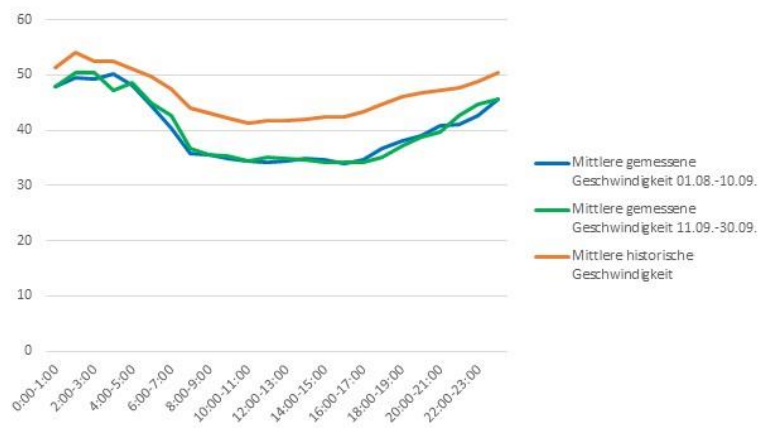
Übacher Weg

(Abschnitt: L164/ Schlosserstraße/ Lahnweg;
443204857)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Robert-Koch-Straße

(Abschnitt: L164/ Robert-Koch-Straße; 260035163)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Übacher Weg

(Abschnitt: L164/ Robert-Koch-Straße; 443204856)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Übacher Weg

(Abschnitt: L164/ Ohligsweg; 443204858)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



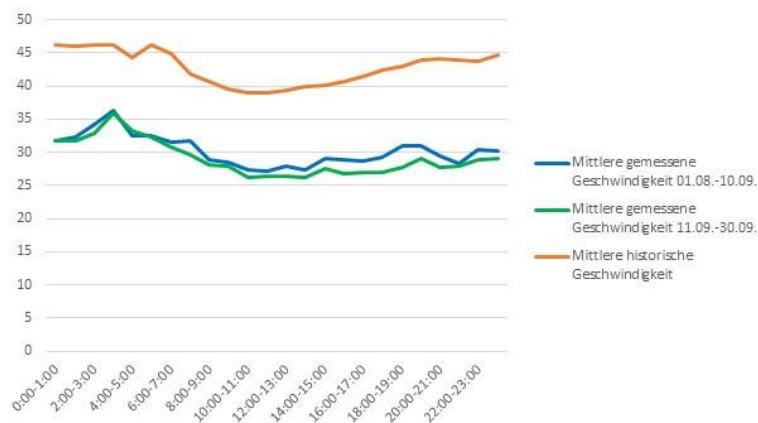
Übacher Weg

(Abschnitt: L164/ Rathausstraße; 443204853)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



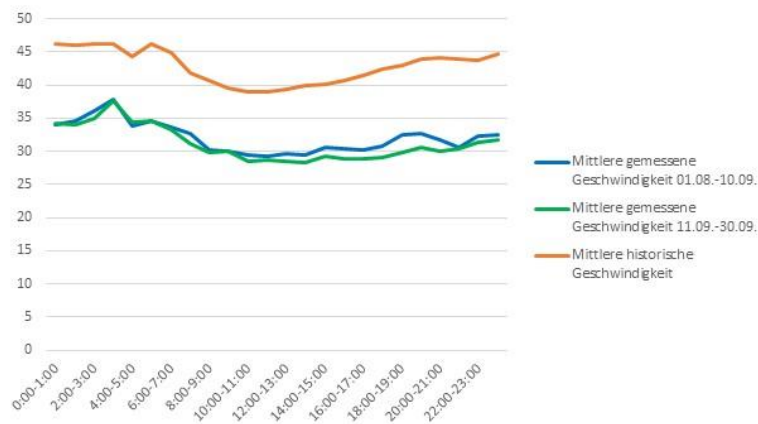
Übacher Weg

(Abschnitt: L164/ Rathausstraße; 443204854)



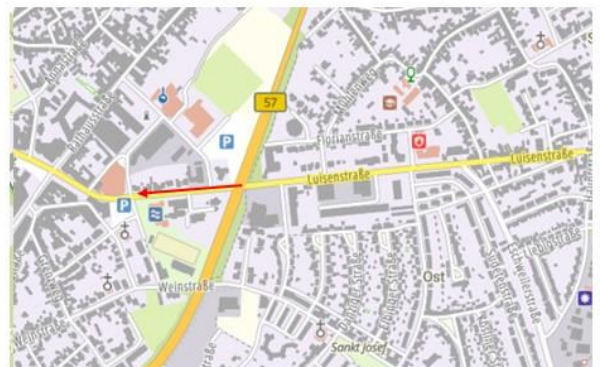
Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Luisenstraße

(Abschnitt: L164/ Luisenhof; 443204851)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



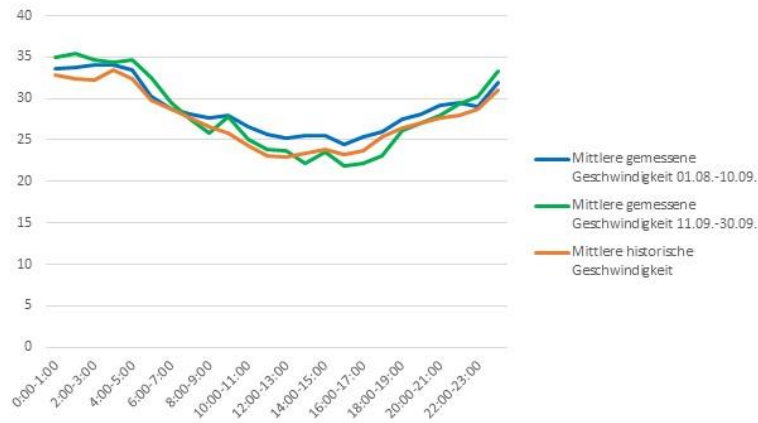
Luisenstraße

(Abschnitt: L164/ Luisenhof; 443204863)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Rathausstraße

(Abschnitt: L164/ Luisenhof; 345484330)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



Kurt-Koblitz-Ring

(Abschnitt: B 57; 345470388)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



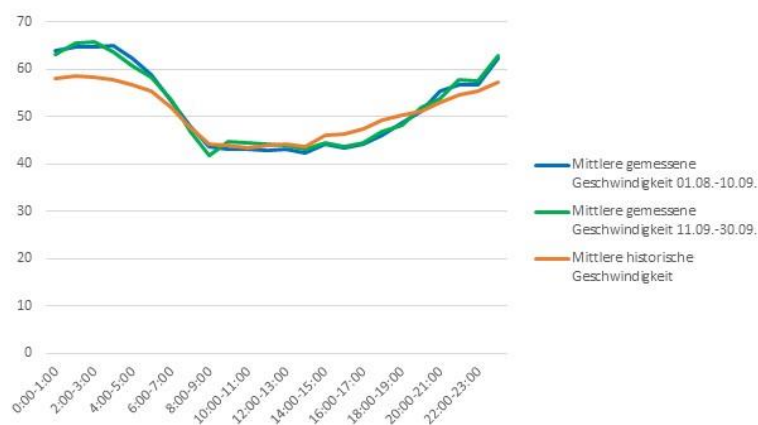
Kurt-Koblitz-Ring

(Abschnitt: B 57/ L164/ L47; 345517526)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



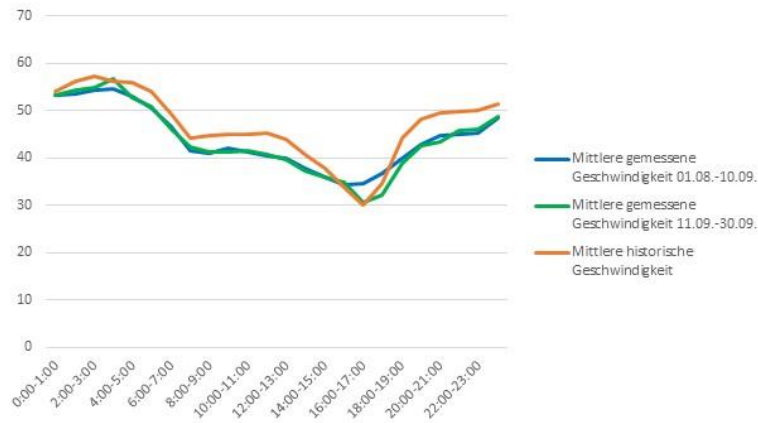
Kurt-Koblitz-Ring

(Abschnitt: B 57/Theodor-Seipp-Straße; 345465677)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



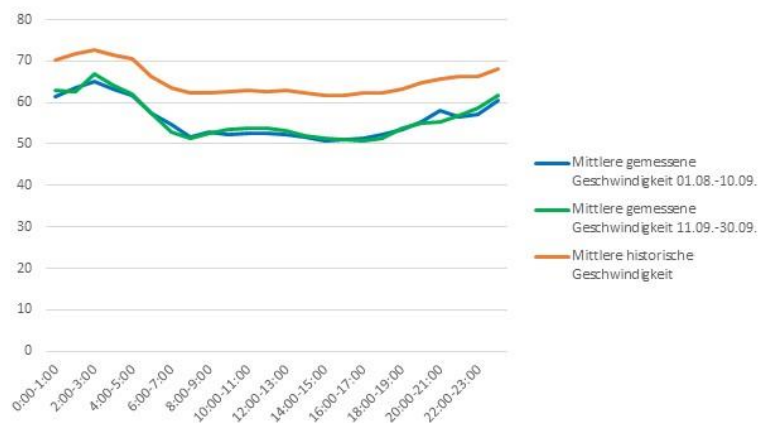
Kurt-Koblitz-Ring

(Abschnitt: B 57/Theodor-Seipp-Straße; 345465695)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



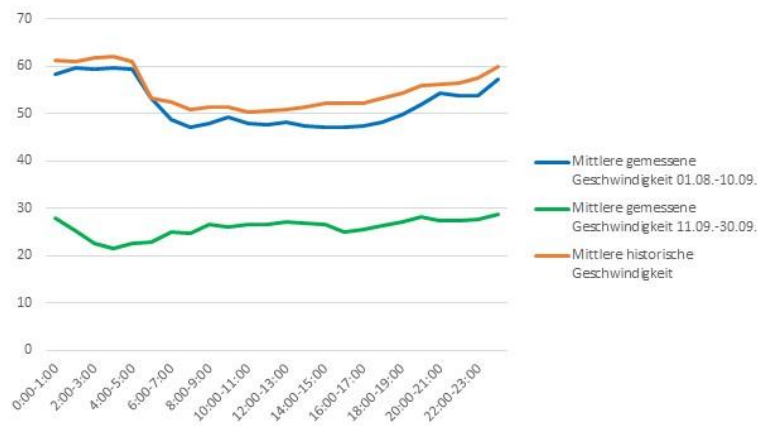
Broicher Straße

(Abschnitt: Bahnhofplatz/ Broicher Straße;
345483255)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



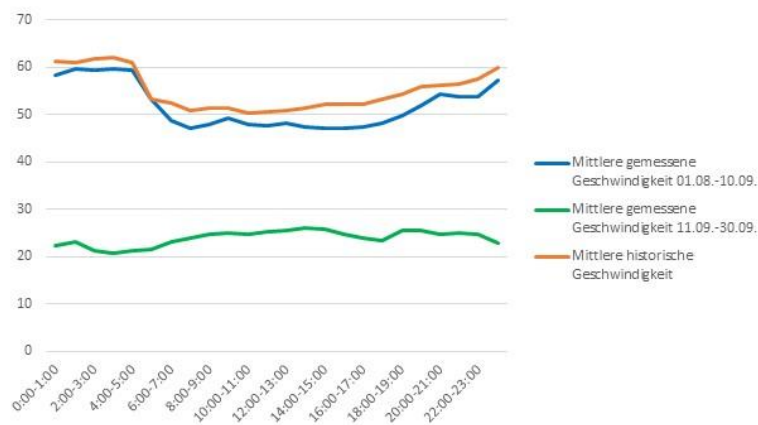
Broicher Straße

(Abschnitt: Bahnhofplatz/ Broicher Straße;
345483272)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



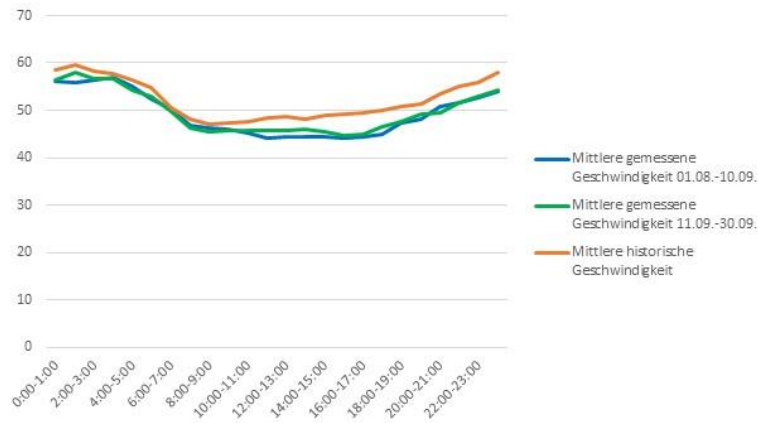
Kurt-Koblitz-Ring

(Abschnitt: B 57/ Grenzweg; 345468735)



Quelle: TIM-online NRW

Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



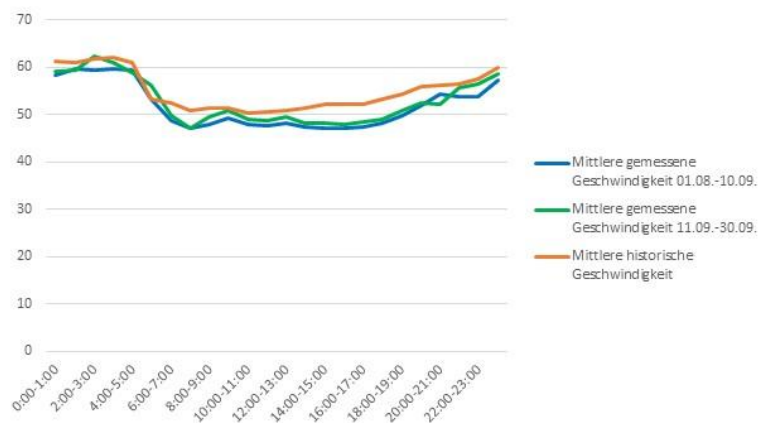
Kurt-Koblitz-Ring

(Abschnitt: B 57/ Grenzweg; 345528646)

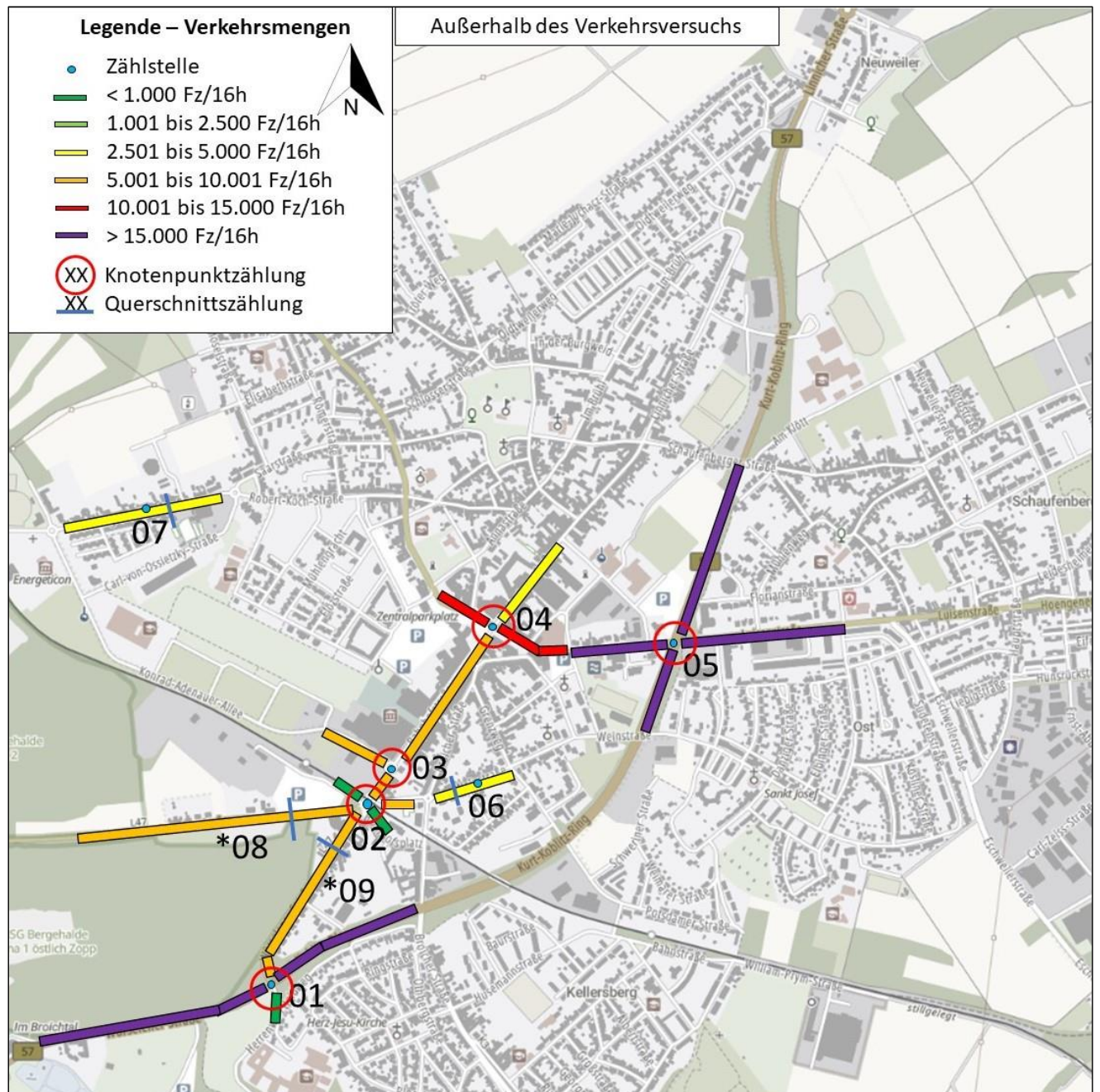


Quelle: TIM-online NRW

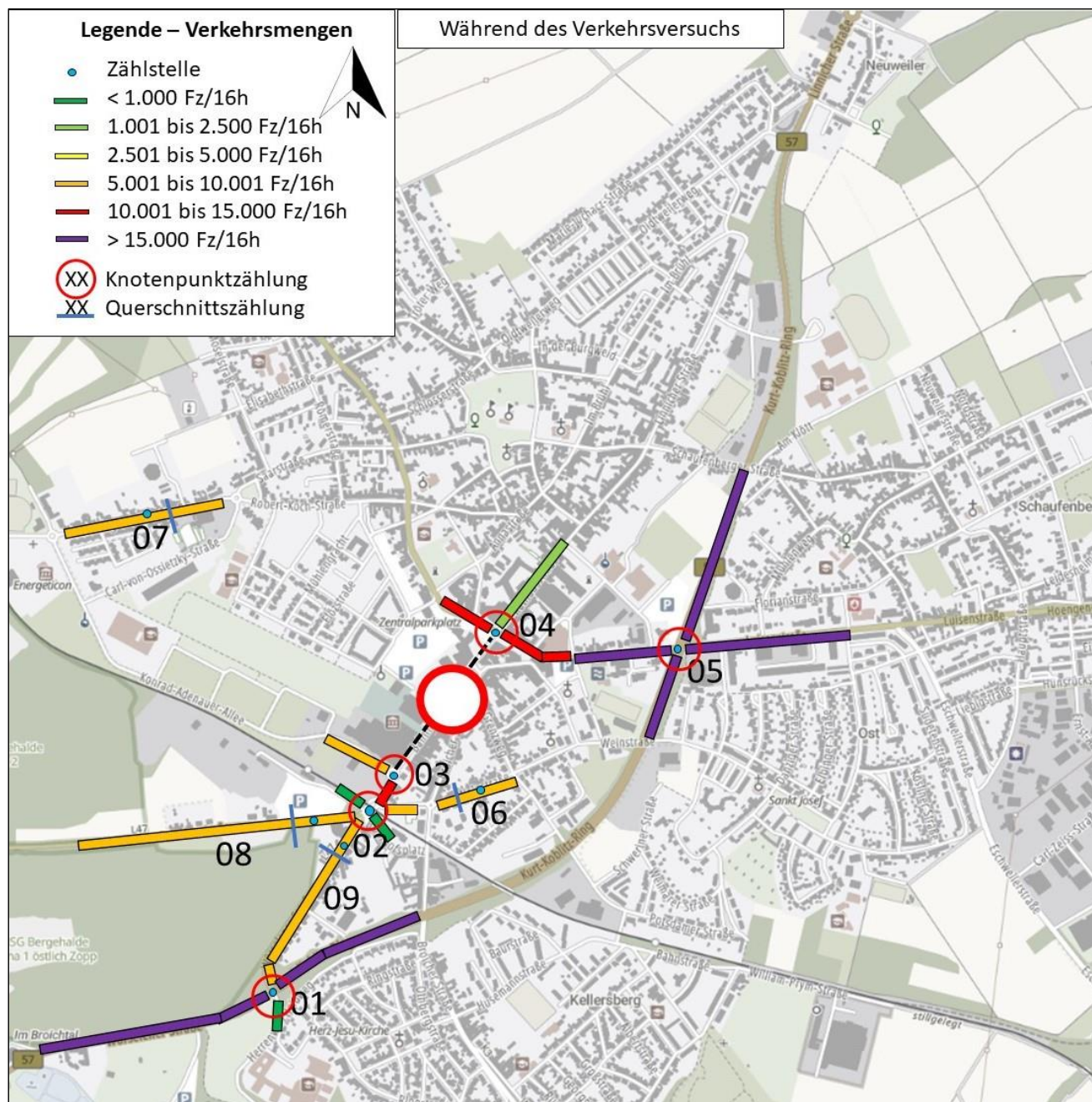
Mittlere gemessene und historische Geschwindigkeit



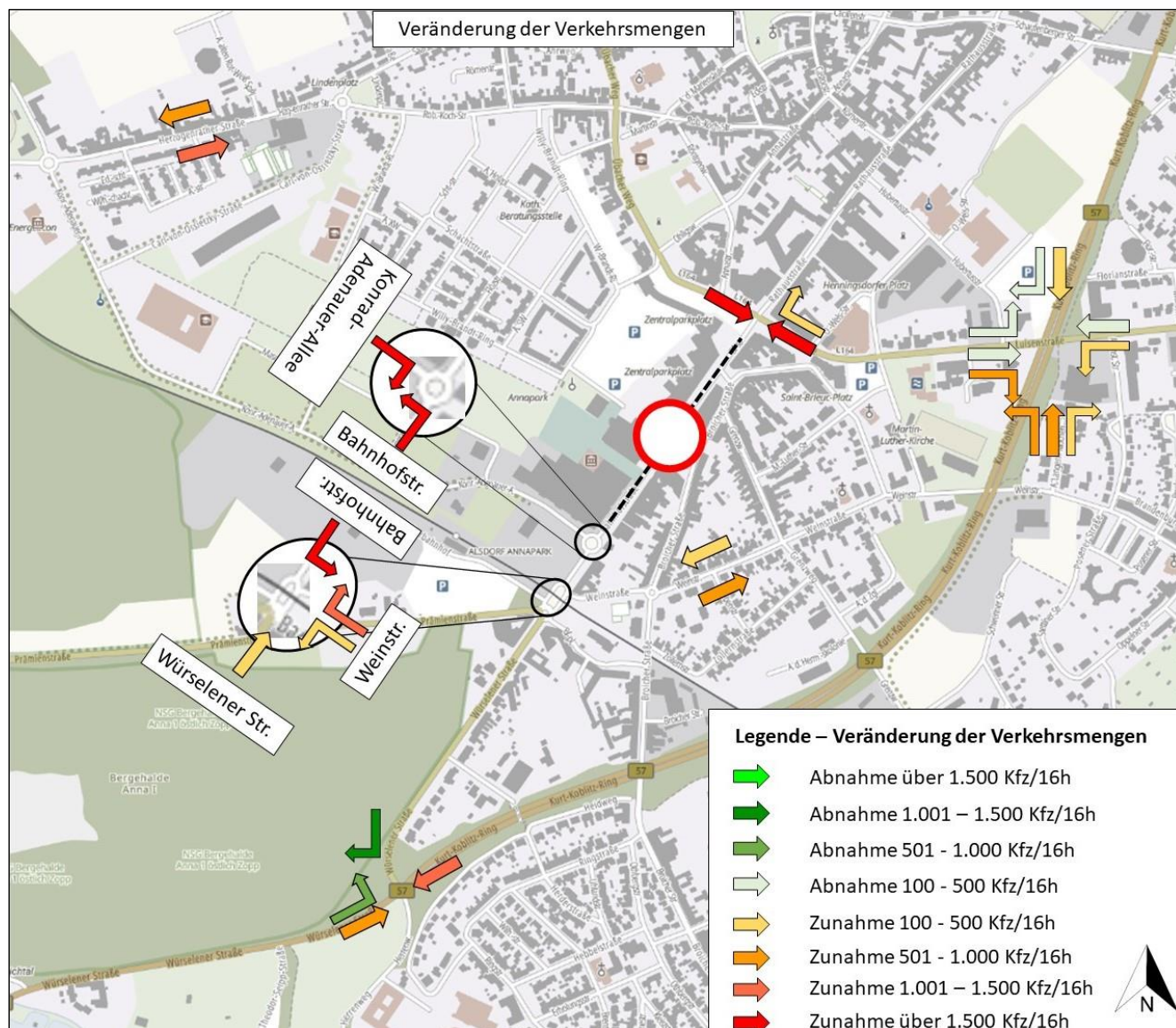
Verkehrsmengenkarten



Wiederholung Abbildung 2: Verkehrsmengen außerhalb des Verkehrsversuchs



Wiederholung Abbildung 3: Verkehrsmengen während des Verkehrsversuchs



Wiederholung Abbildung 4: Veränderungen der Verkehrsmengen in den Abbiegebeziehungen