

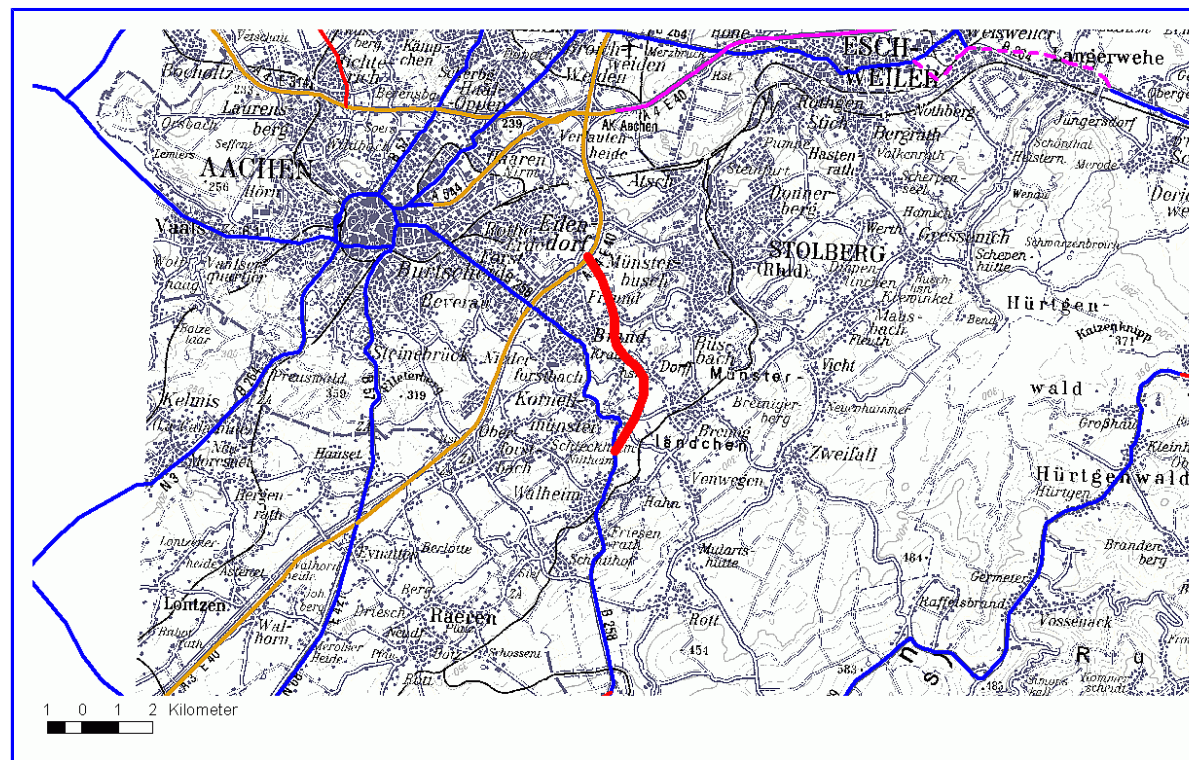
**B 258 OU Aachen/Brand mit OU Aachen/Kornelimünster**

Projekt-Nr.:

NW7242

Projektbeschreibung und Beurteilungskriterien

Nordrhein - Westfalen



**Technische Merkmale und Ziele:**

2 streifiger Neubau im Zuge der B 258  
 Entlastung der Ortsdurchfahrten, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen

<b>Verkehrsstärke 2015:</b>	rd. 15000 Kfz/24h	<b>Lkw-Anteil:</b>	13%	<b>VKE:</b>
<b>Kosten und Länge:</b>	16,7 Mio.EUR / 6,1 km	<b>Kosten pro km:</b>	2,7 Mio.EUR	

**Projektbeurteilungen:**

- Gesamtwirtschaftliche und verkehrliche Bewertung**  
 Nutzen-Kosten-Verhältnis: 13,9
- Umweltrisikoeinschätzung**  
 sehr hohes Umweltrisiko
- Raumwirksamkeitsanalyse**

von mittlerer Bedeutung

**Einstufung:****siehe VKE-Liste**

Nach Abwägung der finanziellen Rahmenbedingungen und des frühen Planungsstandes wird dieses Projekt nur teilweise für den Vordringlichen Bedarf vorgesehen.

Projekt mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag für VB/WB.

Erst mit der Einstellung der Projekte dieser Kategorie in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt und durch die im Bedarfsplan enthaltene gesetzliche Fiktion werden sie zu Projekten des Vordringlichen Bedarfs, weil für ihre Verkehrsbeziehung ein Ausbaubedarf i. S. des FStrAbG festgestellt ist.

**Auf Grund der netzkonzeptionellen Bedeutung dieses Projekts können die Planungen weiter betrieben werden.**

## PRINS



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau- und  
Wohnungswesen

### AKTUELLE EINSTELLUNGEN:

Stand: **2. Juli 2003**  
Verkehrsträger: **Straße**  
Bundesland: **NW**

---

[Projektliste Dossier](#)

[Zurück zur Startseite](#)

---

### Hinweis:

In einigen Dokumenten zur Umweltrisikoeinschätzung befinden sich detaillierte Karten. Diese Dokumente haben deshalb Volumen von z.T. mehreren Megabyte und benötigen entsprechende Zeit, um heruntergeladen zu werden.

---

### Rechtshinweis:

Bitte beachten Sie den  
[rechtlichen Hinweis](#)

**B 258 OU Aachen/Brand mit OU Aachen/Kornelimünster**

Projekt-Nr.:

NW7242

Projektabschnitte mit Einstufung

Nordrhein - Westfalen

**Projektabschnitte (Verkehrseinheiten):**

Abschnitt		Projis-Nr.	Planungs- stand	Bautyp	Länge [km]	Kosten [Mio.EUR]	Einstufung
B 258	OU Aachen/Brand	51780760 10		0-2	1,0	1,9	VÖ
B 258	OU Aachen/Kornelimünster	51780760 20	OP	0-2	5,1	14,8	WÖ*

**B 258 OU Aachen/Brand mit OU Aachen/Kornelimünster**

Projekt-Nr.:

NW7242










Nutzen und Kosten

Nordrhein - Westfalen

**Nutzen-Kosten-Rechnung**

	<u>jährliche Einsparungen</u> in Mio.EUR
<u>1 Projektnutzen</u>	
1.1 Transportkostensenkungen	6,294
1.2 Kosten der Wegeerhaltung	-0,068
1.3 Beiträge zur Sicherheit	1,299
1.4 Verbesserung der Erreichbarkeit	3,981
1.5 Regionale Effekte	0,040
1.6 Umwelteffekte	0,594
1.7 Hinterlandanbindung von Häfen	0,000
1.8 Induzierter Verkehr	-1,348
<b>Summe der Projektnutzen</b>	<b>10,792</b>
<u>2 Investitionskosten</u>	<u>jährliche Kosten</u> in Mio.EUR
Investitionskosten der Wege	0,776
<u>3 Nutzen-Kosten-Differenz</u>	<u>10,016</u>
<u>Nutzen-Kosten-Verhältnis</u>	<u>13,9</u>

**Detailergebnisse**

<b>Fahrleistung</b>		<b>Lärmbelastung</b>	
<b>Kraftstoffverbrauch</b>		<b>Emissionsbelastung</b>	
<b>Fahrzeiten</b>		<b>Trennwirkung</b>	
<b>Betriebskosten</b>		<b>Sonstige</b>	
<b>Unfälle</b>		<b>Kosten</b>	

**B 258 OU Aachen/Brand mit OU Aachen/Kornelimünster**

Projekt-Nr.:

NW7242

Fahrleistung

Nordrhein - Westfalen

FZ-Gruppe	Fahrleistung [Mio. Fz*km/a]			Summe
	Werktag	Urlaub	Sonntag	
1. Zeile: Vergleichsfall				
2. Zeile: Planfall				
Pkw	2546,361	1178,817	639,918	4365,096
Pkw	2547,562	1179,374	640,220	4367,156
Lkw	232,784	104,006	6,723	343,513
Lkw	232,901	104,058	6,727	343,686
Lz	134,583	60,131	3,888	198,602
Lz	134,650	60,161	3,889	198,700
Bus	32,600	14,566	0,942	48,108
Bus	32,616	14,572	0,942	48,130
Ges	2946,328	1357,520	651,471	4955,319
Ges	2947,729	1358,165	651,778	4957,672

FZ-Gruppe	Fahrleistungsveränderung [Mio. Fz*km/a]			Summe
	Werktag	Urlaub	Sonntag	
Pkw	-1,201	-0,557	-0,302	-2,060
%	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05
Lkw	-0,117	-0,052	-0,004	-0,173
%	-0,05	-0,05	-0,06	-0,05
Lz	-0,067	-0,030	-0,001	-0,098
%	-0,05	-0,05	-0,03	-0,05
Bus	-0,016	-0,006	0,000	-0,022
%	-0,05	-0,04	0,00	-0,05
Ges	-1,401	-0,645	-0,307	-2,353
%	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05

**B 258 OU Aachen/Brand mit OU Aachen/Kornelimünster**

Projekt-Nr.:

NW7242

Kraftstoffverbrauch

Nordrhein - Westfalen

FZ-Gruppe	Kraftstoffverbrauch [Mio. l/a]			Summe
	Werktag	Urlaub	Sonntag	
1. Zeile: Vergleichsfall				
2. Zeile: Planfall				
Pkw	158,826	72,903	39,674	271,403
Pkw	158,510	72,764	39,581	270,855
Lkw	37,329	16,622	1,068	55,019
Lkw	37,358	16,627	1,068	55,053
Lz	42,690	19,007	1,221	62,918
Lz	42,684	18,996	1,220	62,900
Bus	8,263	3,666	0,235	12,164
Bus	8,256	3,661	0,234	12,151
Ges	247,108	112,198	42,198	401,504
Ges	246,808	112,048	42,103	400,959

FZ-Gruppe	Kraftstoffverbrauchsveränderung [Mio. l/a]			Summe
	Werktag	Urlaub	Sonntag	
Pkw	0,316	0,139	0,093	0,548
%	0,20	0,19	0,23	0,20
Lkw	-0,029	-0,005	0,000	-0,034
%	-0,08	-0,03	0,00	-0,06
Lz	0,006	0,011	0,001	0,018
%	0,01	0,06	0,08	0,03
Bus	0,007	0,005	0,001	0,013
%	0,08	0,14	0,43	0,11
Ges	0,300	0,150	0,095	0,545
%	0,12	0,13	0,23	0,14

**B 258 OU Aachen/Brand mit OU Aachen/Kornelimünster**

Projekt-Nr.:

NW7242

Fahrzeit

Nordrhein - Westfalen

FZ-Gruppe	Fahrzeit [Mio. Kfzh/a]			Summe
	Werktag	Urlaub	Sonntag	
1. Zeile: Vergleichsfall				
2. Zeile: Planfall				
Pkw	51,025	22,753	12,154	85,932
Pkw	50,608	22,535	12,014	85,157
Lkw	3,875	1,692	0,106	5,673
Lkw	3,859	1,682	0,104	5,645
Lz	2,240	0,978	0,061	3,279
Lz	2,231	0,973	0,060	3,264
Bus	0,543	0,237	0,015	0,795
Bus	0,541	0,236	0,014	0,791
Ges	57,683	25,660	12,336	95,679
Ges	57,239	25,426	12,192	94,857
Fahrzeitveränderung [Mio. Kfzh/a]				
FZ-Gruppe	Werktag	Urlaub	Sonntag	Summe
Pkw	0,417	0,218	0,140	0,775
%	0,82	0,96	1,15	0,90
Lkw	0,016	0,010	0,002	0,028
%	0,41	0,59	1,89	0,49
Lz	0,009	0,005	0,001	0,015
%	0,40	0,51	1,64	0,46
Bus	0,002	0,001	0,001	0,004
%	0,37	0,42	6,67	0,50
Ges	0,444	0,234	0,144	0,822
%	0,77	0,91	1,17	0,86

**B 258 OU Aachen/Brand mit OU Aachen/Kornelimünster**

Projekt-Nr.:

NW7242

Betriebskosten

Nordrhein - Westfalen

FZ-Gruppe	Betriebskosten [Mio. EUR/a]			Summe
	Werktag	Urlaub	Sonntag	
1. Zeile: Vergleichsfall				
2. Zeile: Planfall				
Pkw	299,610	138,562	75,240	513,412
Pkw	299,728	138,618	75,266	513,612
Lkw	44,942	20,068	1,296	66,306
Lkw	44,971	20,078	1,297	66,346
Lz	43,481	19,412	1,253	64,146
Lz	43,498	19,417	1,253	64,168
Bus	17,208	7,683	0,496	25,387
Bus	17,209	7,683	0,496	25,388
Ges	405,241	185,725	78,285	669,251
Ges	405,406	185,796	78,312	669,514

FZ-Gruppe	Betriebskostenveränderung [Mio. EUR/a]			Summe
	Werktag	Urlaub	Sonntag	
Pkw	-0,118	-0,056	-0,026	-0,200
%	-0,04	-0,04	-0,03	-0,04
Lkw	-0,029	-0,010	-0,001	-0,040
%	-0,06	-0,05	-0,08	-0,06
Lz	-0,017	-0,005	0,000	-0,022
%	-0,04	-0,03	0,00	-0,03
Bus	-0,001	0,000	0,000	-0,001
%	-0,01	0,00	0,00	-0,00
Ges	-0,165	-0,071	-0,027	-0,263
%	-0,04	-0,04	-0,03	-0,04

**B 258 OU Aachen/Brand mit OU Aachen/Kornelimünster**

Projekt-Nr.:

NW7242

weitere physische Aufwendungen

Nordrhein - Westfalen

**weitere physische Aufwendungen**

1.Zeile: Vergleichsfall

2.Zeile: Planfall

Unfall [U/a]	Lärm [SEP/a]	Abgas [Mio.EUR/a]	Trennwirkung [Mio.h/a]
22815,200	13364,000	215,836	2161,463
22650,000	11408,000	215,227	2150,152

**Veränderung der weiteren physischen Aufwendungen**

Unfall [U/a]	Lärm [SEP/a]	Abgas [Mio.EUR/a]	Trennwirkung [Mio.h/a]
165,200	1956,000	0,609	11,311
% 0,72	14,64	0,28	0,52

**B 258 OU Aachen/Brand mit OU Aachen/Kornelimünster**

Projekt-Nr.:

NW7242

Projektkosten (incl. 16% Mehrwertsteuer)

Nordrhein - Westfalen

**Bewertungsrelevante Kosten ohne Erhaltungsanteil [Mio.EUR]:**

Grunderwerb:	0,8
Erd- und Grundbau:	3,8
Deckenbau:	1,7
Ingenieurbauwerke:	7,6
Ausstattung/Sonstiges:	2,8
<b>Summe:</b>	<b>16,7</b>

**Erhaltungskosten für vorhandene Fahrbahn [Mio.EUR]:**

Grunderwerb:

Bau:

**Kostenanteil Dritter [Mio.EUR]:**

Grunderwerb:

Bau:

**B 258 OU Aachen/Brand mit OU Aachen/Kornelimünster**

Projekt-Nr.:

NW7242

Früherkennungssystem (FES) des Bundesamtes für Naturschutz

Nordrhein - Westfalen

**Ergebnisse der Früherkennung (Ordnungszahl und Umschreibung)<sup>1</sup>**

1,0	1,1	1,6	1,7	1,95	2,0	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	2,6	2,8	2,9	3,0	3,1	3,2	3,3	3,4	3,5	4,0	X
-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	---

Schutzgebiete I. Priorität<sup>2,3</sup> werden durch das Neubauvorhaben in größerem Umfang (> 2 ha) tangiert<sup>4,5</sup>Umweltrisikoeinschätzung<sup>6</sup> ja nein**Detailinformationen zur Früherkennung****Bewertungsrelevante Projektmerkmale**

Bautyp:	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Neubau</b>	<input type="checkbox"/> <b>Ausbau</b>
Projektlänge:	<input type="checkbox"/> <b>≥ 10 km</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>&lt; 10 km</b>
<b>Gebietskategorie:</b>	<b>Zerschneidung<sup>4</sup> (ha):</b>	<b>Tangierung<sup>5</sup> (ha):</b>
FFH-Gebiet (pSCI)		18,1
EU-Vogelschutzgebiet (SPA)		
Important Bird Area (IBA)		
Feuchtgebiet internationaler Bedeutung (Ramsar)		
Nationalpark		
Naturschutzgebiet (NSG)		
Naturschutzgroßprojekt des Bundes		
Biosphärenreservat		
Naturpark		9,9
Landschaftsschutzgebiet (LSG)	13,9	317,7
Unzerschnittener Verkehrsarmer Raum (UZV-R)		

### Erläuterungen

- 1 Bei den Zahlen handelt es sich um eine ausschließlich ordinale Reihung, die aus EDV-Gründen numerisch erfolgt. Je niedriger die Ordnungszahl, desto höher ist die ermittelte Konflikthäufung.
- 2 Zu den Schutzgebieten I. Priorität zählen Nationalparke, FFH-Gebiete, EU-Vogelschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Naturschutzgroßprojekte des Bundes, Important Bird Areas und Feuchtgebiete internationaler Bedeutung.
- 3 Zu den Schutzgebieten II. Priorität zählen Unzerschnittene Verkehrsarme Räume, Biosphärenreservate, Naturparke und Landschaftsschutzgebiete.
- 4 Geschnitten/Zerschneidung bedeutet, dass ein Gebiet vom geplanten Streckenverlauf direkt betroffen wird, so dass es auch zu Flächeninanspruchnahme innerhalb des Gebiets käme. Es wurde eine generalisierte Trassenbreite von 50 m zu Grunde gelegt.
- 5 Tangiert/Tangierung bedeutet, dass ein Gebiet in einem Abstand von < 500 m vom geplanten Streckenverlauf passiert wird und es somit durch indirekte Wirkungen beeinträchtigt würde. Ermittelt wurde die betroffene Fläche der jeweiligen Gebietskategorie innerhalb eines 1000 m breiten Korridors.
- 6 Gemäß Abstimmung BMVBW und BMU wurden alle Projekte mit einer Ordnungszahl < 2,0 durch eine Umweltrisikoeinschätzung (URE) vertieft untersucht. In Einzelfällen wurden auch Projekte mit höherer Ordnungszahl aufgrund ihrer räumlichen und naturschutzfachlichen Interdependenz mit anderen kritischeren Projekten einer URE unterzogen. Bei einigen spät in die Überarbeitung des BVWP eingestellten Projekten konnte nur noch die Früherkennung, jedoch nicht mehr die aus entsprechenden Ordnungszahlen resultierende URE durchgeführt werden.

### Umweltrisikoeinschätzung



**B 258 OU Aachen/Brand mit OU Aachen/Kornelimünster**

Projekt-Nr.:

NW7242

Umweltrisikoeinschätzung (URE)

Nordrhein - Westfalen

**Ergebnisübersicht**

URE-Einstufung

sehr gering	gering	mittel	hoch	<b>sehr hoch</b>
-------------	--------	--------	------	------------------

**Begründung****Risikobilanz für den Suchraum:****(1) Umweltrisiko**

Der Untersuchungsraum weist

- auf **15,0%** der Fläche ein sehr hohes Umweltrisiko auf,
- auf **51,0%** der Fläche ein hohes Umweltrisiko auf.

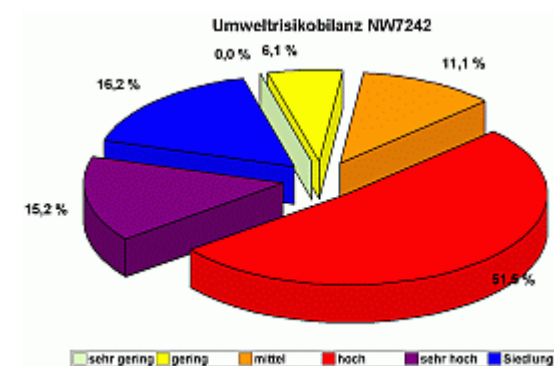
**(2) UZV-Raum: erhebliche Betroffenheit**

keine UZV-Räume betroffen

**(3) Siedlungsbereiche** sind zu **16,0%** betroffen

bewertungsrelevant

nicht bewertungsrelevant

**Begründung FFH-Verträglichkeitseinschätzung / Natura 2000:**

Ein FFH-Gebiet wird auf ca. 18 ha tangiert.

Erhebliche Beeinträchtigung unvermeidbar Erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen Erhebliche Beeinträchtigung ausgeschlossen **Zusätzliche bewertungsrelevante Sachverhalte:**(1) Barrierewirkung (sehr hoher / hoher RW, auch kombiniert mit Siedlung) (2) Großräumige Wirkung (großflächiger Schutzgebiete) (3) Konfliktrarer Korridor vorhanden (4) Vorbelastung / Bündelungsmöglichkeit

(5) Zusammenwirken von BVWP-Projekten

(6) Sonstiges

Die zusätzlichen Sachverhalte sind herangezogen worden zur

Herabstufung des Umweltrisikos

Heraufstufung des Umweltrisikos

**Vorschläge für Maßnahmen aufgrund URE aus der Sicht des Gutachters:**

Projekt sollte aufgrund des sehr hohen Umweltrisikos in dieser Form nicht weiter verfolgt werden.

**Vorschläge für Maßgaben aufgrund FFH-Verträglichkeitseinschätzung aus der Sicht des Gutachters:**

Soll das Projekt in den Bedarfsplan aufgenommen werden, sollte die Bedarfseinstufung nur unter dem Vorbehalt einer FFH-verträglichen Lösung nach § 34 (2) BNatSchG im nachfolgenden Verfahren erfolgen. Hierfür ist eine Optimierung des geplanten Streckenverlaufs und der Trassierung insbesondere unter FFH-Gesichtspunkten erforderlich.

**Hinweise für die weitere Planung aus der Sicht des Gutachters:**

Schutzgebietskategorien 

Ergebnis der Einzelfallprüfung 

**B 258 OU Aachen/Brand mit OU Aachen/Kornelimünster**

Projekt-Nr.:

NW7242

Umweltrisikoeinschätzung (URE) / Schutzgebietskategorien

Nordrhein - Westfalen

**Begründung****Risikobilanz für den Suchraum:****Schutzgebietskategorien**

- 1 FFH -Gebiet wird tangiert (ca. 18 ha)
- 1 NSG wird geschnitten und tangiert
- 1 Naturpark wird tangiert (ca. 10 ha)
- 1 LSG wird geschnitten (ca. 14 ha) und tangiert (ca. 318 ha)

**B 258 OU Aachen/Brand mit OU Aachen/Kornelimünster**

Projekt-Nr.:

NW7242

Raumwirksamkeitsanalyse (RWA), Verteilungs- und Entwicklungsziele

Nordrhein - Westfalen

**Ergebnis****Ergebnis:** 2 von 5 zu erreichenden Punkten der raumordnerischen Bewertung**Projekt NW7242** ist für Verteilungs- und Entwicklungsziele von **mittlerer Bedeutung****Begründung**

Das Projekt mit verkehrlich regionaler Bedeutung NW7242 verbessert durch seine Netzwirkung insbesondere die Anbindung von Stolberg (Rhld.) (Mittelzentrum) und Würselen (Mittelzentrum).

Es leistet damit einen Beitrag zur Entwicklung eines durch keine Strukturschwäche geprägten Teilraumes. Im bundesweiten Vergleich bestehen auf dieser Relation im Jahr 2015 sehr starke Erreichbarkeitsdefizite.

**Bewertungsgrundlagen**

Vom Projekt NW7242 begünstigte raumordnerische Netzfunktionen:

**Gesamtverkehr**

Verbindung zwischen gleichartigen Zentren

Verbindung zwischen Agglomerationszentren Verbindung zwischen Oberzentren Verbindung zwischen Mittelzentren 

Anbindung an Zentren

Anbindung von Oberzentren an Agglomerationszentren Anbindung von Mittelzentren an Oberzentren Anbindung von Flughäfen an zentrale Orte  Erreichbarkeitsverbessernde Wirkung auf einer oder mehreren raumordnerischen Relationen**Güterverkehr**

Anbindung

Anbindung von Häfen an ihr Hinterland Anbindung von Güterverkehrszentren/KLV-Terminals  keine Erreichbarkeitsverbessernde Wirkung auf raumordnerischen Relationen

Zur Bewertung wird diejenige raumordnerische Relation herangezogen, die nach der Wertungstafel (s.u.) die höchste Punktzahl und Erreichbarkeitsverbesserung (bei Bewertungen gleicher Stufe) aufweist.

**Raumordnerische Bewertung****Wirkung**

Das Projekt NW7242 trägt durch erreichbarkeitsverbessernde Wirkung zur Stärkung des Systems der zentralen Orte bei. Die höchste Punktzahl wird auf der Relation Stolberg (Rhld.) - Würselen erzielt.

**Wertung**

		Erreichbarkeitsdefizit				Erreichbarkeitsdefizit 2015 gemessen am Bundes- durchschnitt
		kein	weniger starkes	starkes	sehr starkes	
Struktur- schwäche	keine	○○○○○	●○○○○	●○○○○	●●○○○	Strukturschwäche siehe Raumordnungsbericht 2000 S.65 und EU-Fördergebiete Ziel 2
	weniger starke	●○○○○	●○○○○	●●○○○	●●○○○	
	starke	●○○○○	●●○○○	●●●○○	●●●○○	
	sehr starke	●●○○○	●●●○○	●●●○○	●●●●○	

Raumordnerische Wertungsstufen		
0 Punkte	○○○○○	keine Bedeutung/Wirkung
1 Punkt	●○○○○	partielle Bedeutung
2 Punkte	●●○○○	mittlere Bedeutung
3 Punkte	●●●○○	hohe Bedeutung
4 Punkte	●●●●○	sehr hohe Bedeutung
5 Punkte	●●●●●	herausragende Bedeutung

**Ergebnisse der Entlastungs- und Verlagerungsziele**



**B 258 OU Aachen/Brand mit OU Aachen/Kornelimünster**

Projekt-Nr.:

NW7242

Raumwirksamkeitsanalyse (RWA), Entlastungs- und Verlagerungsziele (städtebauliche Effekte)

Nordrhein - Westfalen

**Ergebnis:** 0 von 5 zu erreichenden Punkten der städtebaulichen Bewertung**Das Projekt wird für die Entlastung von Ortsdurchfahrten keine nennenswerten Effekte zeigen.****Begründung:**

In den städtebaulich wirksamen innerörtlichen Streckenabschnitten mit insgesamt 2,5km Länge bestehen auf

- 0,9km Länge (37%) mittelhohe Handlungspotentiale, die in moderatem Ausmaß aktivierbar sind
- 0,4km Länge (16%) geringe Handlungspotentiale, die in moderatem Ausmaß aktivierbar sind
- 0,3km Länge (10%) mittelhohe Handlungspotentiale, die auf niedrigem Niveau aktivierbar sind

Die stellenweise nur geringe bis moderate Aktivierung wird durch mittlere bis hohe verbleibende tägliche Verkehrsmengen bei Realisierung der Maßnahme verursacht. Zu Bewertungsabschlägen führen darüber hinaus Zunahmen der täglichen Verkehrsmenge, die auf 37% der oben genannten Länge auftreten werden. Darunter befinden sich auch Abschnitte (37%), die mittlere bis hohe Handlungspotentiale aufweisen. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung.

**Wirkungsbereiche:****■ Lage**

Die von der Maßnahme betroffenen innerörtlichen Streckenabschnitte befinden sich auf

- 2,5km Länge (100%) in Kernstädten

**■ Örtliche Situation**

Die städtebaulich wirksamen Streckenabschnitte verlaufen auf

- 1,3km Länge (53%) durch städtische Mittellagen
- 1,2km Länge (47%) durch Dorflagen

**■ Konflikte**

Ohne Maßnahmen sind hohe tägliche Verkehrsmengen auf einer Länge von

- 1,3km in städtischen Mittellagen
- 0,1km in Dörfern

zu erwarten.

**Maßnahmenwirkungen:****■ Entlastungseffekte**

Die täglichen Verkehrsmengen werden auf einer Länge von insgesamt 1,6km abnehmen. Die Entlastung ist dabei auf 1,3km stark, auf 0,3km gering. In den entlasteten Streckenabschnitten verbleiben auf

- 0,1km tägliche Verkehrsmengen in mittlerer Höhe
- 1,5km tägliche Verkehrsmengen in verträglicher Höhe, sodass dort der verbleibende Verkehr, auch in Verbindung mit Umgestaltungsmaßnahmen, mit Aufenthaltsfunktionen organisiert werden kann

#### ■ **Belastungseffekte**

Die täglichen Verkehrsmengen werden auf einer Länge von insgesamt 0,9km ansteigen. Die Zunahme ist dabei auf 0,9km sehr hoch. Von diesen Strecken verlaufen

- 0,9km durch Dörfer

Zusätzliche Belastungen werden dazu führen, dass das Niveau der täglichen Verkehrsmengen sich auf 0,9km Länge hoch einstellen wird. Insbesondere verbleiben auf einzelnen Abschnitten höhere Beeinträchtigungen der

- Durchlässigkeit

## Ergebnisse der Verteilungs- und Entwicklungsziele

