

Verkehrsuntersuchung

Optimierung der AS Contwig (A8)

Aktualisierung der Verkehrsprognose 2035

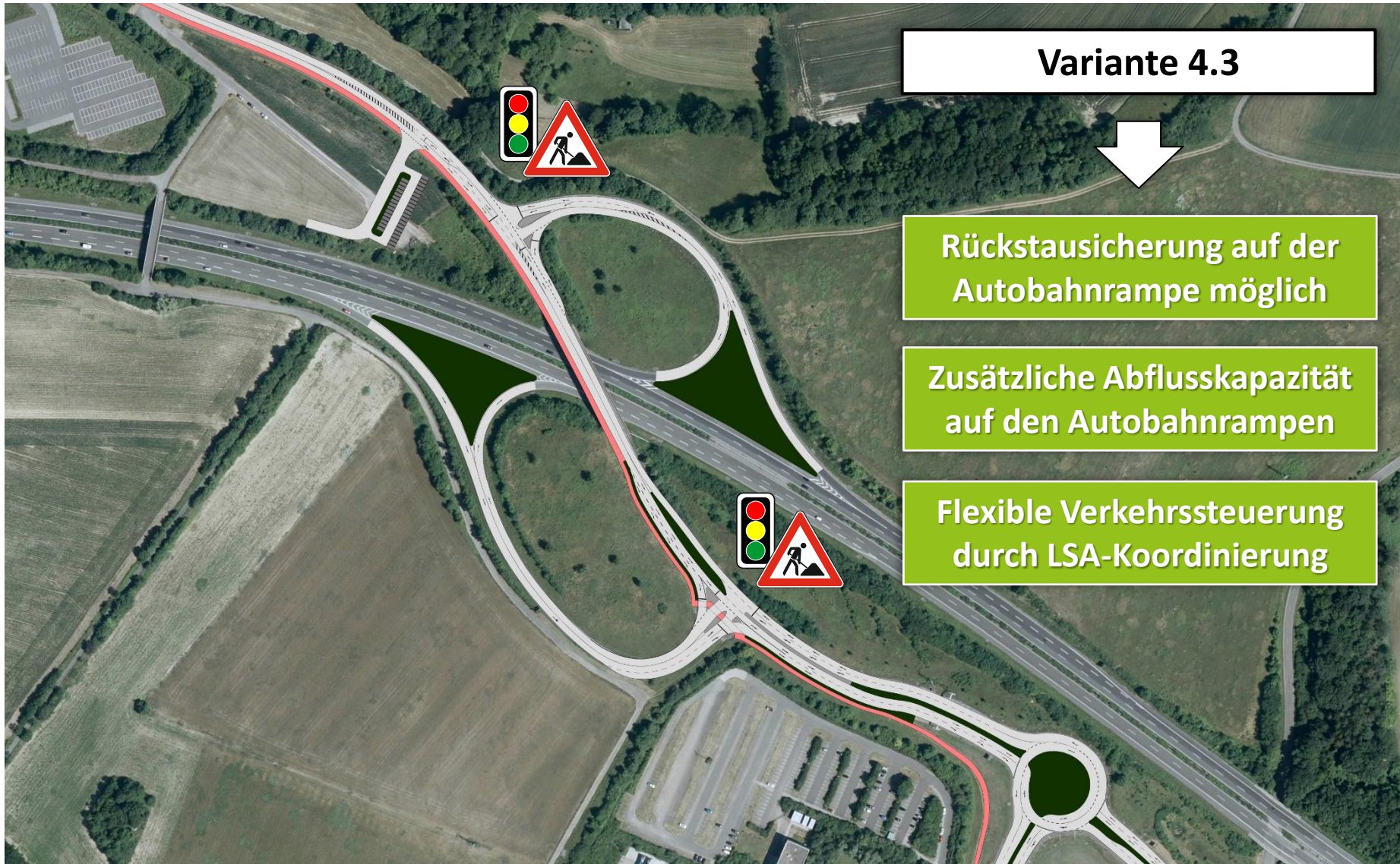
Dipl.-Ing. Richard Baumert
M.Sc. Anna Kalfhues

Konrad-Zuse-Straße 18, 44801 Bochum



BRILON BONDZIO WEISER
Ingenieurgesellschaft mbH

Vorzugsvariante



Aktualisierung der Verkehrsbelastungen

- Verkehrsaufkommens des ZFO
- Neues McDonald's Restaurant
- Verkehrsprognose Horizont 2035



Prüfauftrag

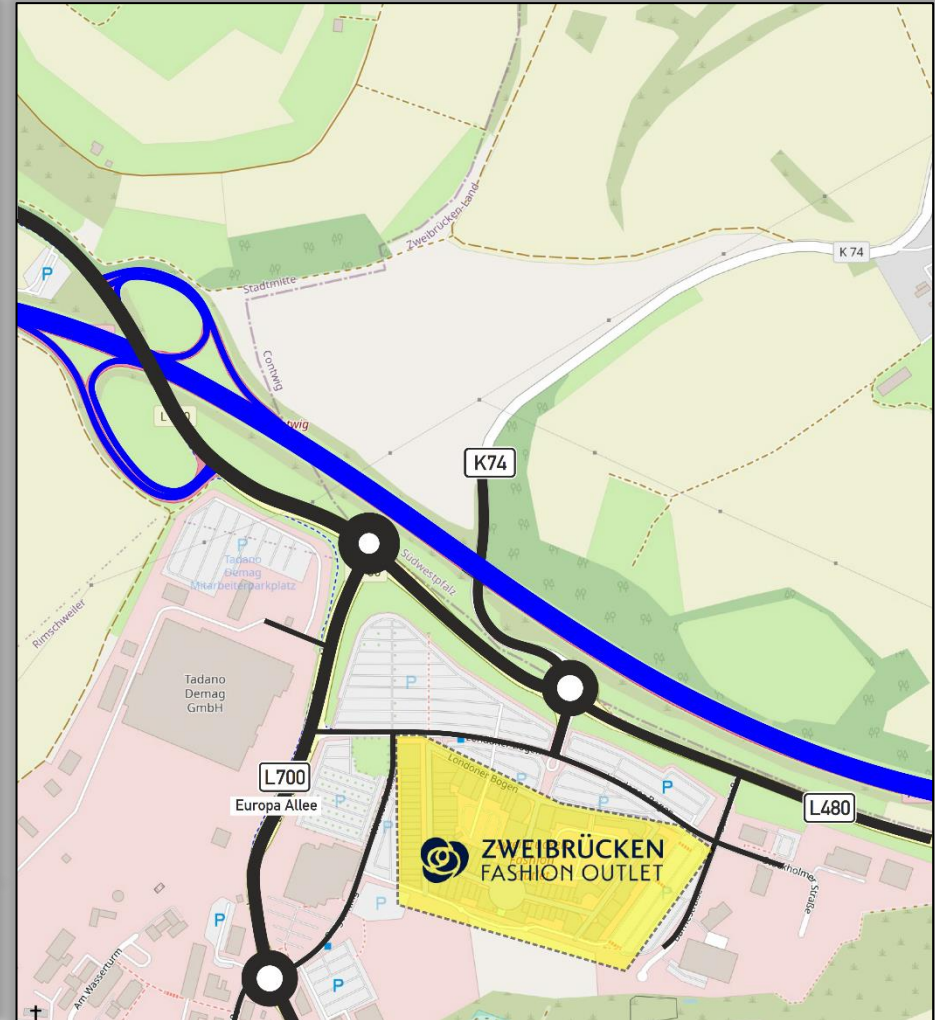
Nachweis der Funktionsfähigkeit
der Anschlussstelle Contwig



Verkehrsaufkommens des ZFO

- Veränderung des Kundenaufkommens
- Durchschnittliches Kundenaufkommen (Normalwerktag außerhalb der Ferien)
 - 2019: ca. 10.000 Kunden/Tag
 - 2024: ca. 6.400 Kunden/Tag
- Quell- und Zielverkehre des Outlets
 - 2021: 8.400 Kfz-Fahrten/Tag
 - 2025: 7.200 Kfz-Fahrten/Tag

**Abnahme des Kundenaufkommens
(2021-2024) um etwa 15 %**

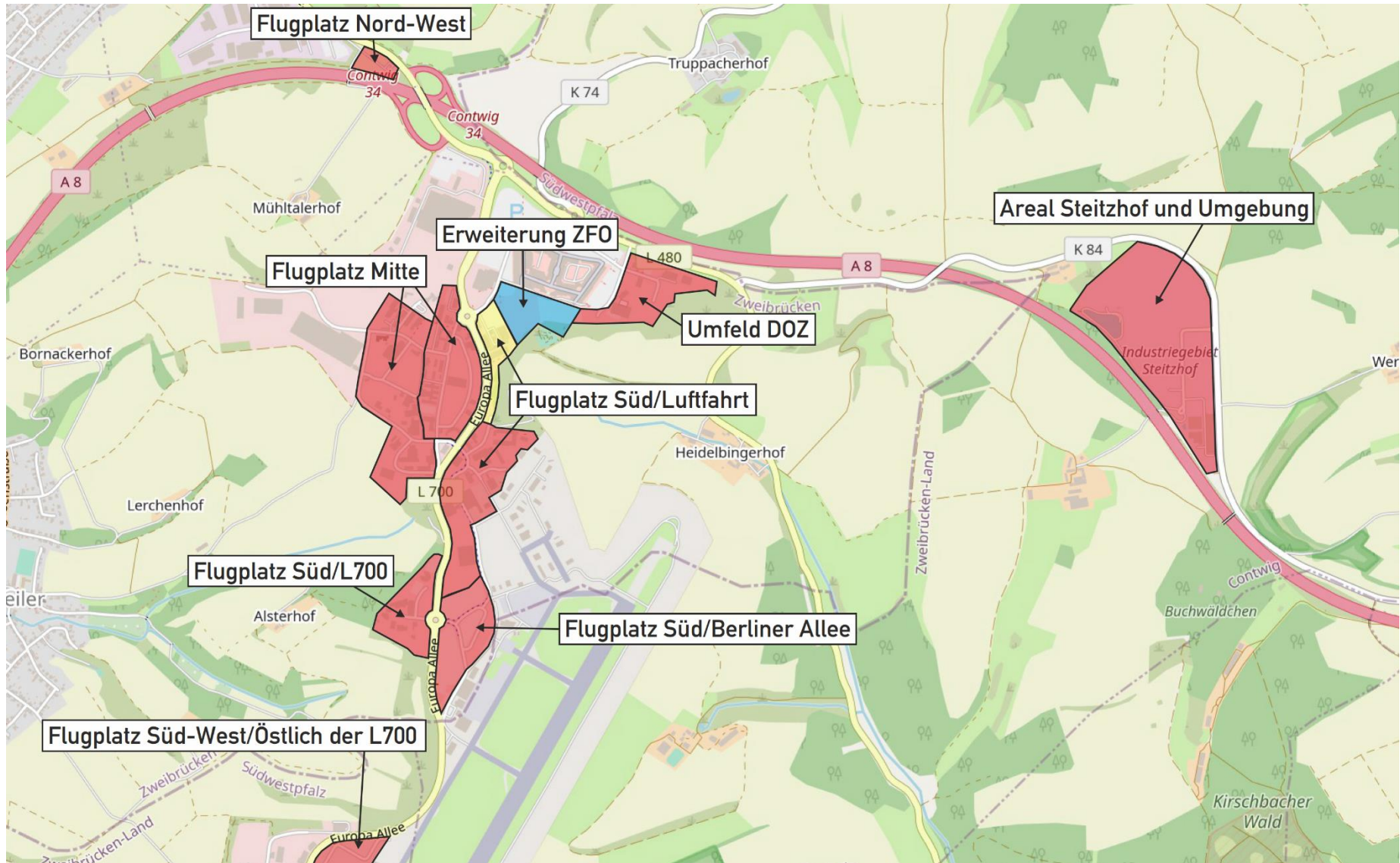


Ansiedlung McDonald's Restaurants

- Eröffnung August 2024
- Ein Großteil der Kunden sind bereits Outlet-Besucher
- Neuverkehr Restaurant: 986 Kfz-Fahrten/Tag

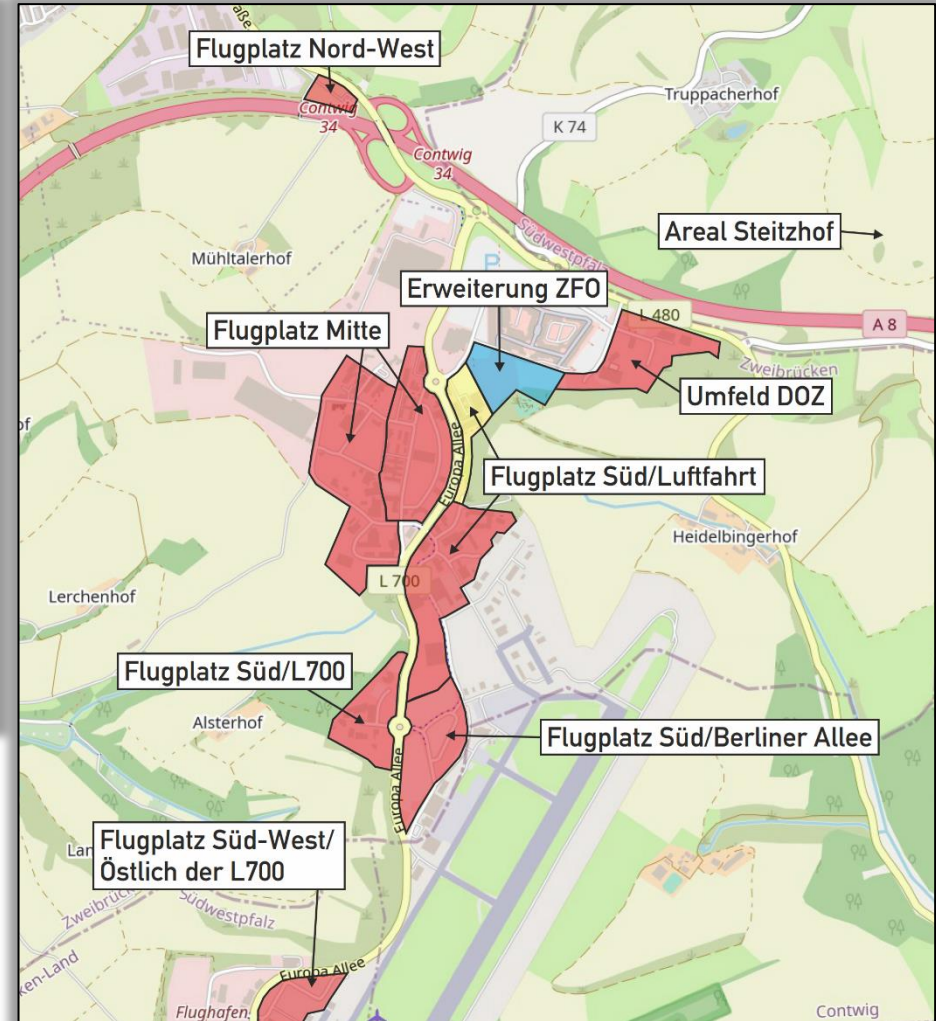


Aktualisierung der Verkehrsbelastungen



Verkehrsentwicklungen

- Planungshorizont 2035
- Neuverkehr der Potenzialflächen:
 - 2021: 5.780 Kfz-Fahrten/Tag
(davon 850 SV-Fahrten/Tag)
 - 2025: 7.422 Kfz-Fahrten/Tag
(davon 984 SV-Fahrten/Tag)



Verkehrsaufkommen 2035

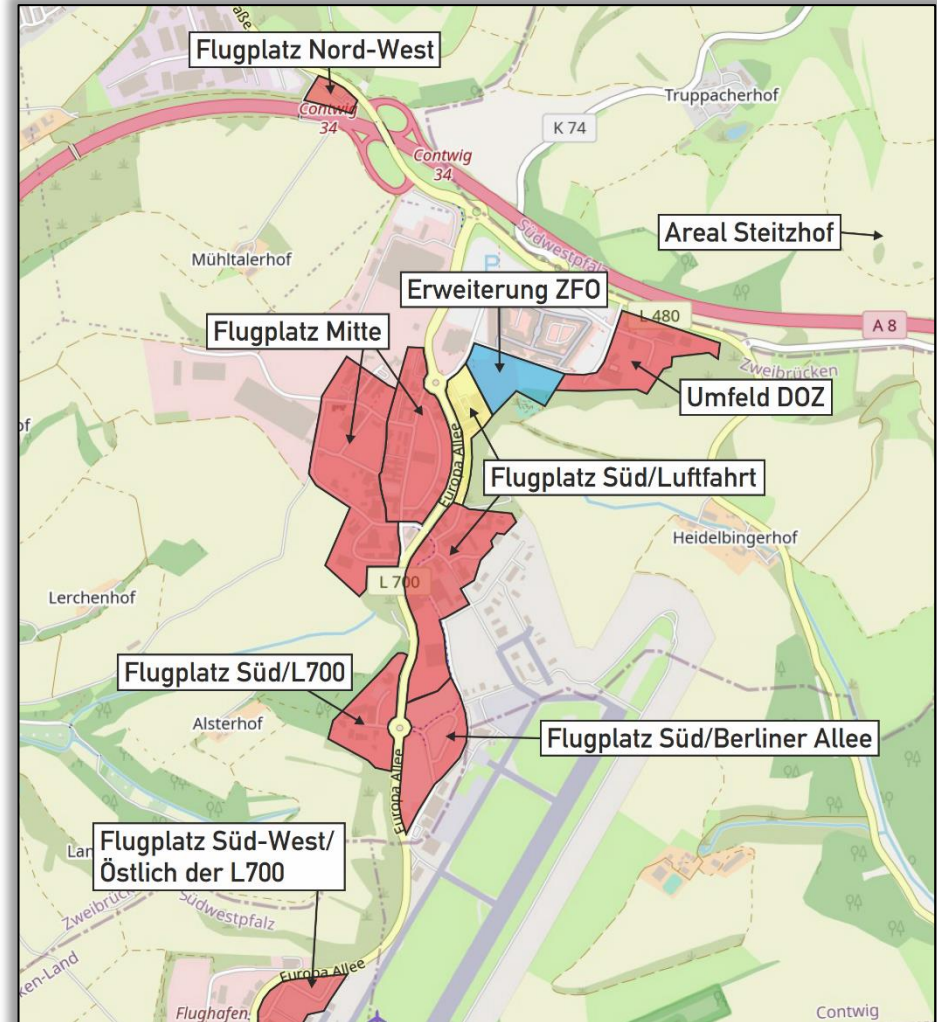
**Erweiterung
Zweibrücken Fashion Outlet**

Lokale Strukturentwicklungen

Areal Steitzhof und Umfeld
Umfeld DOZ
Flugplatz Mitte
Flugplatz Süd / L700
Flugplatz Süd / Luftfahrt
Flugplatz Nord-West
Flugplatz Süd / Berliner Allee
Flugplatz Süd-West / Östlich der L700

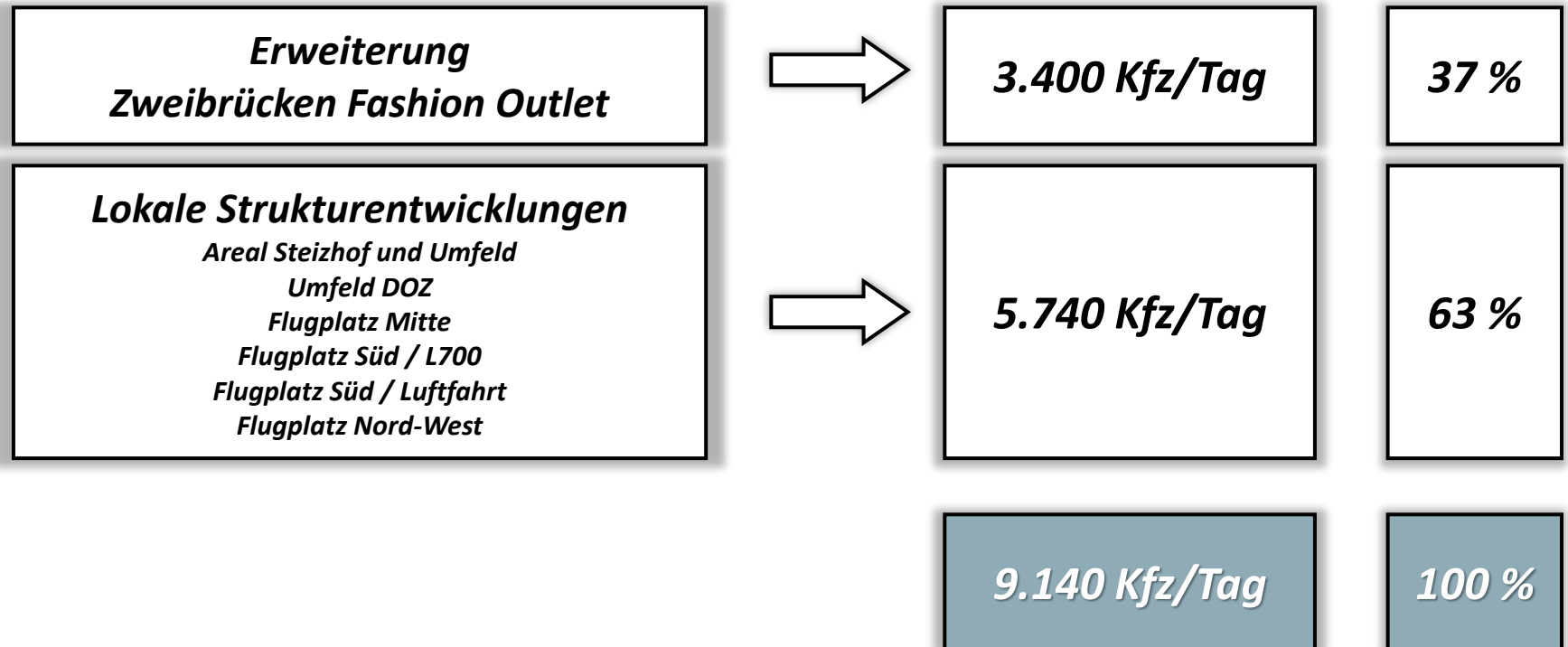
[Übernahme aus Gutachten VERTEC]

**Grundbelastung
Analysefall 2025**
inkl. Berücksichtigung aktueller
Kundenzahlen ZFO und McDonald's



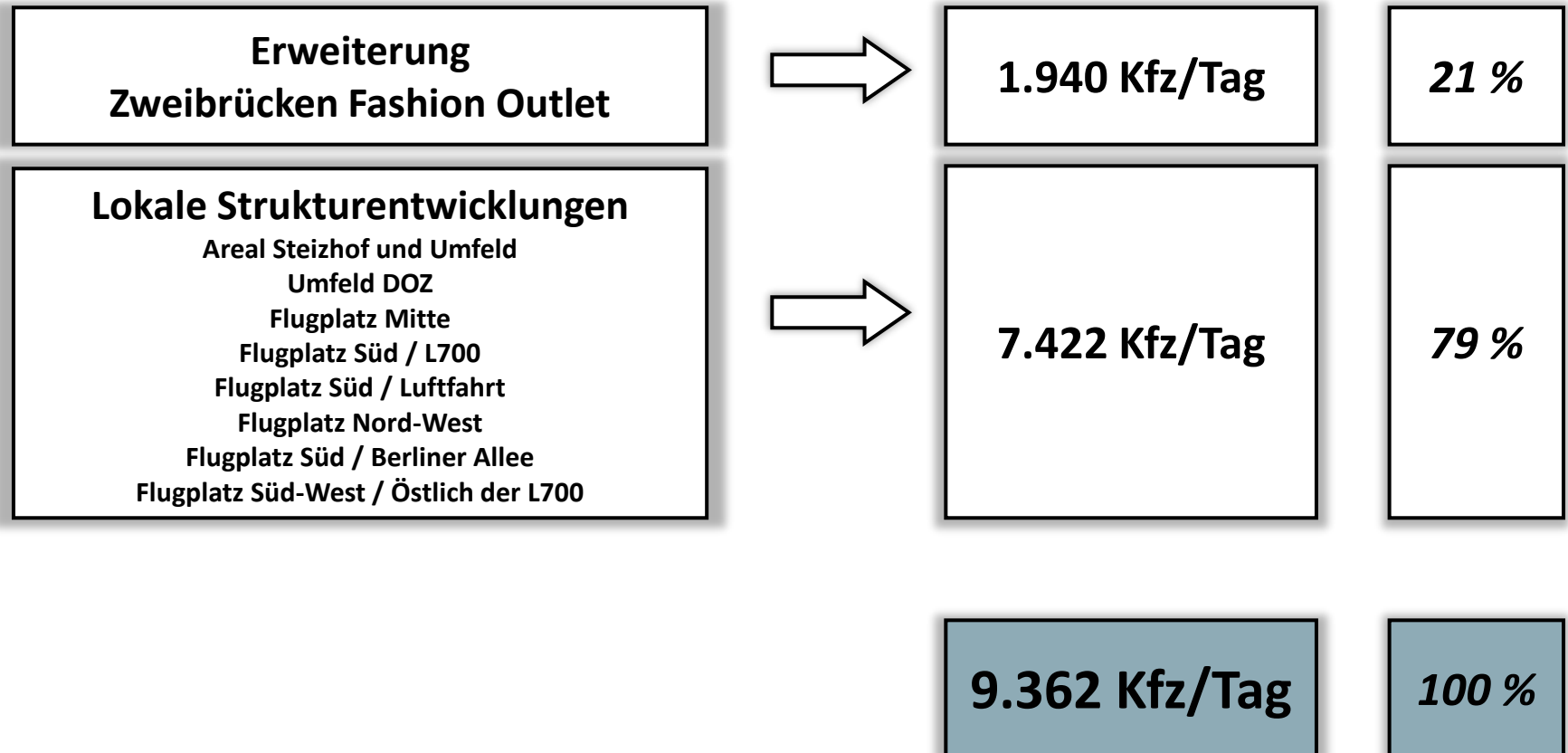
Alte Verkehrsprognose 2030

Werk­täglicher Neuverkehr

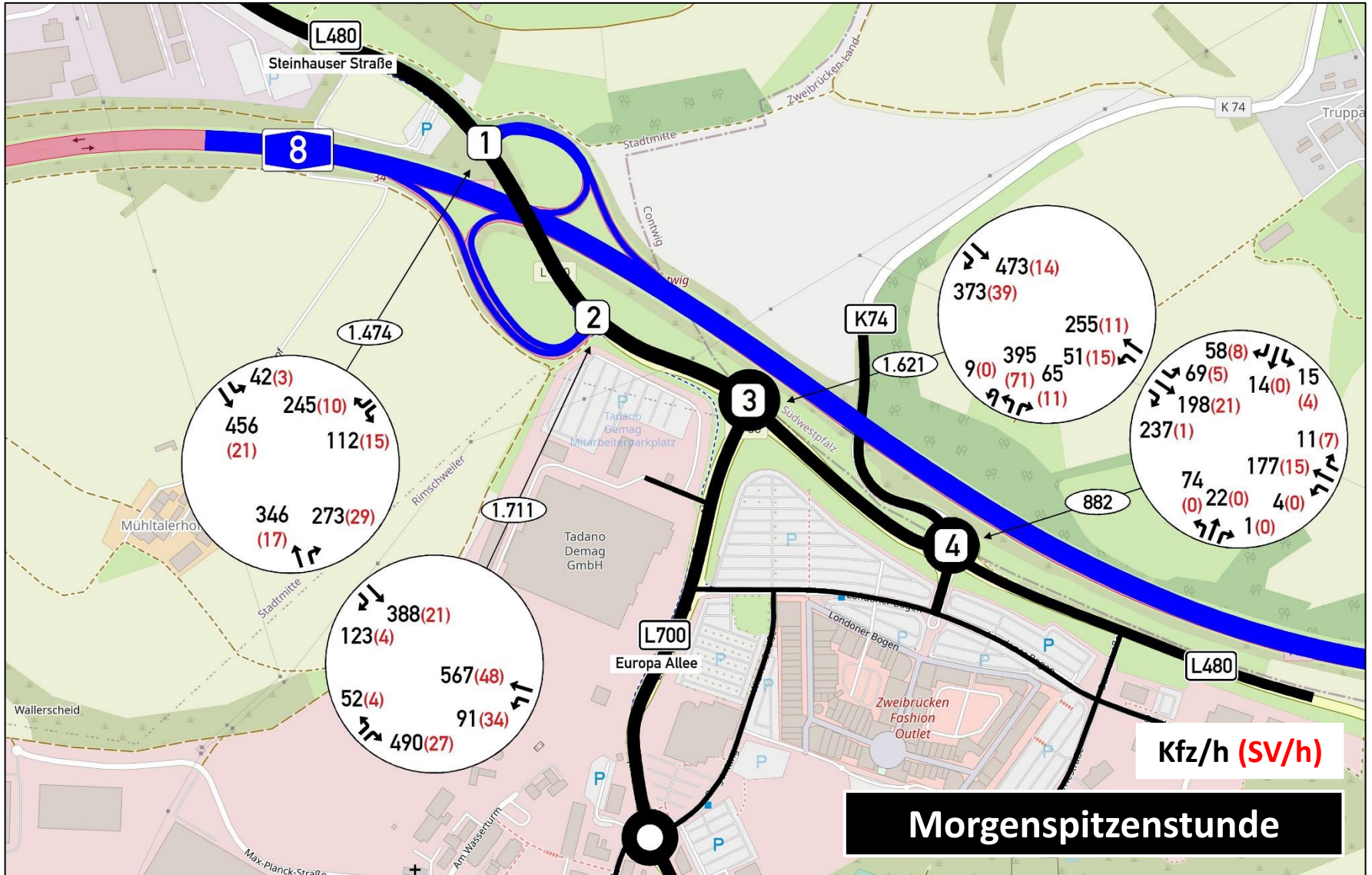


Neue Verkehrsprognose bis 2035

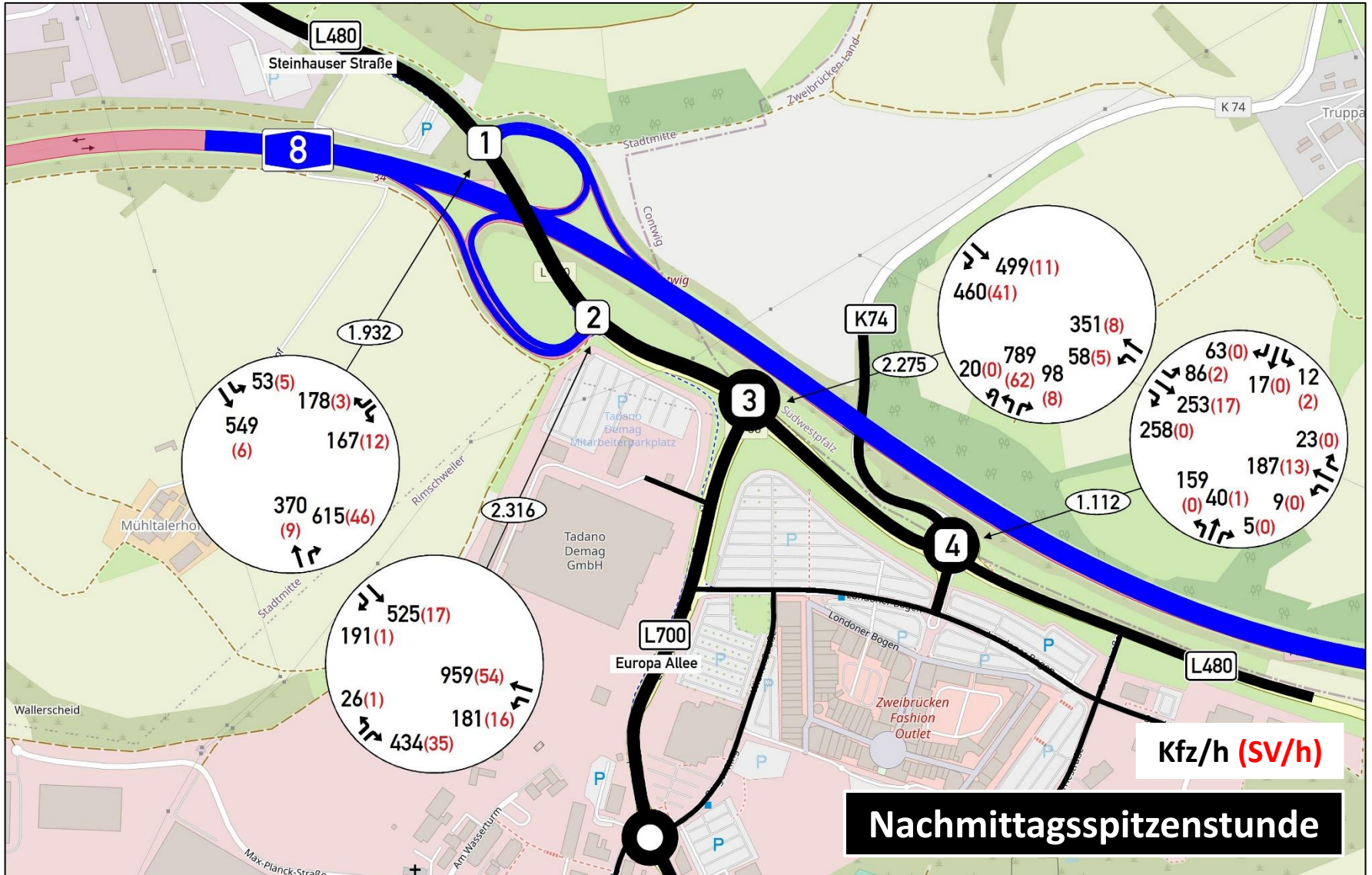
Werktäglicher Neuverkehr



Prognose-Planfall 2035



Prognose-Planfall 2035



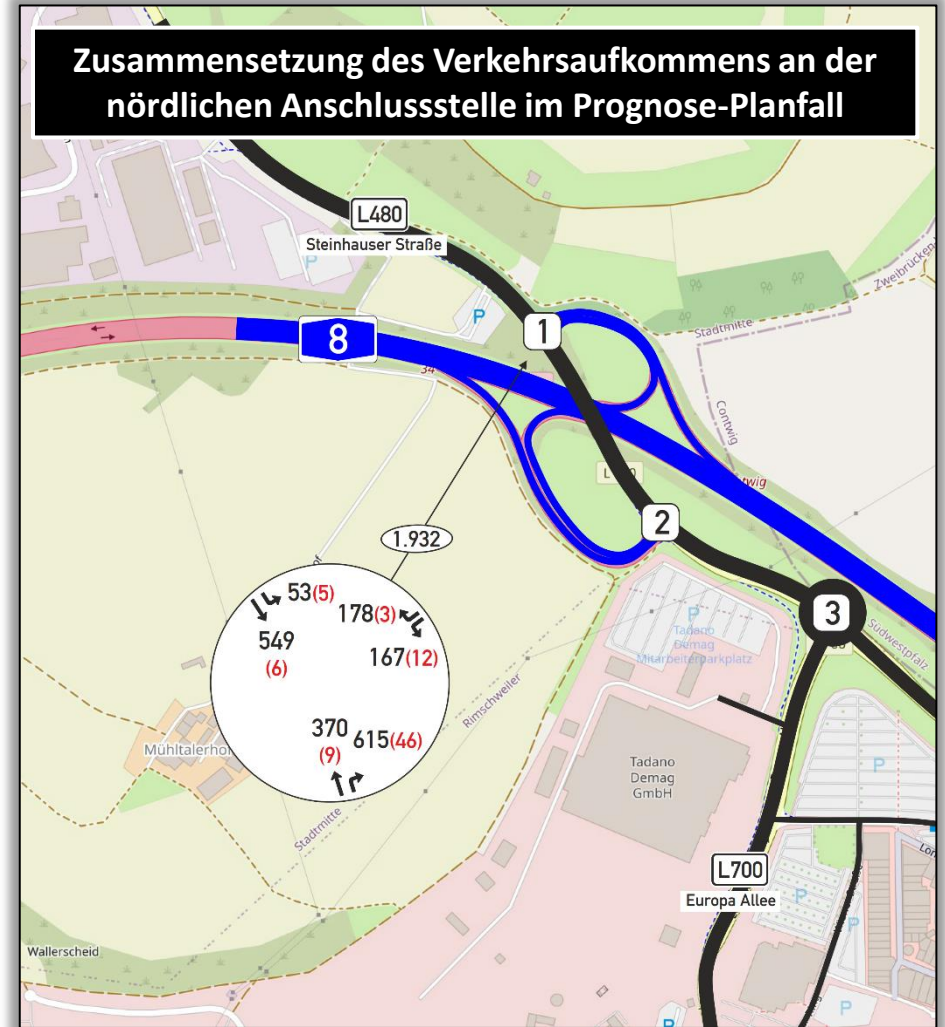
Prognose-Planfall 2035

Erweiterung ZFO
88 Kfz-Fahrten/h
(davon 0 SV-Fahrten/h)

Lokale Strukturentwicklungen
289 Kfz-Fahrten/h
(davon 42 SV-Fahrten/h)

Grundbelastung
1.555 Kfz-Fahrten/h
(davon 59 SV-Fahrten/h)

————— **Prognose-Planfall** —————



Nachweis der Verkehrsqualität gemäß Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)

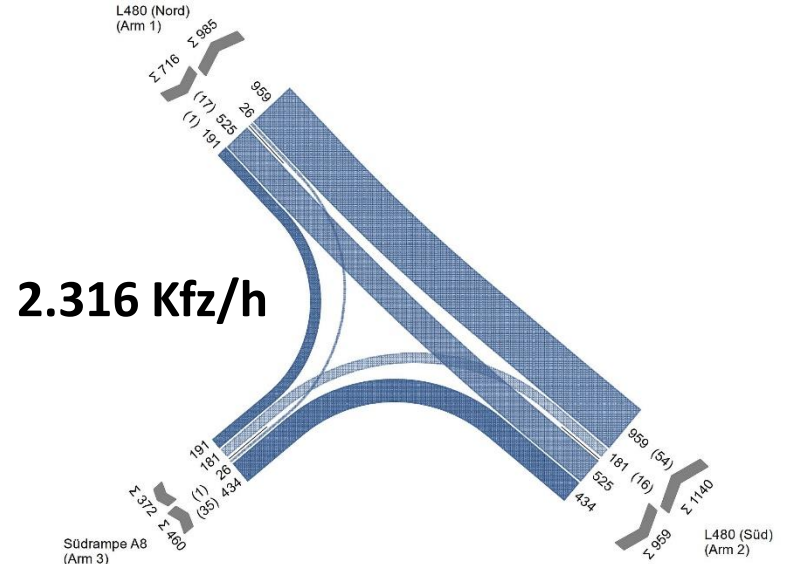
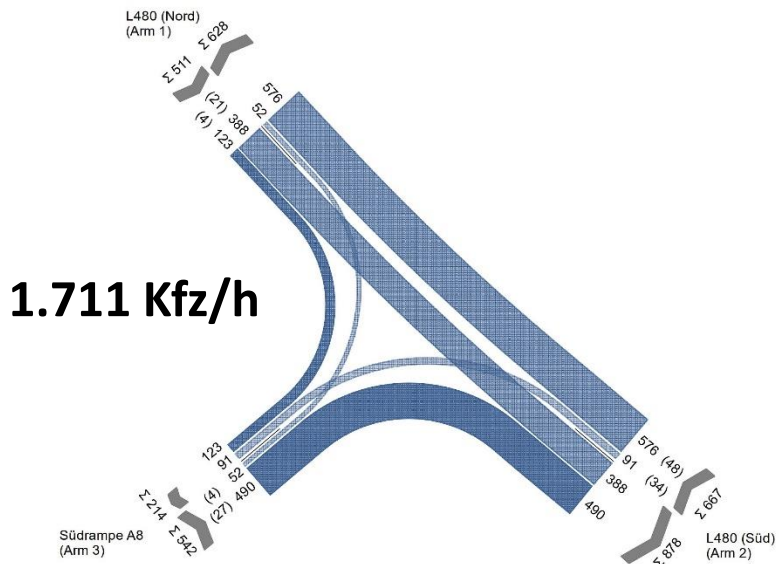
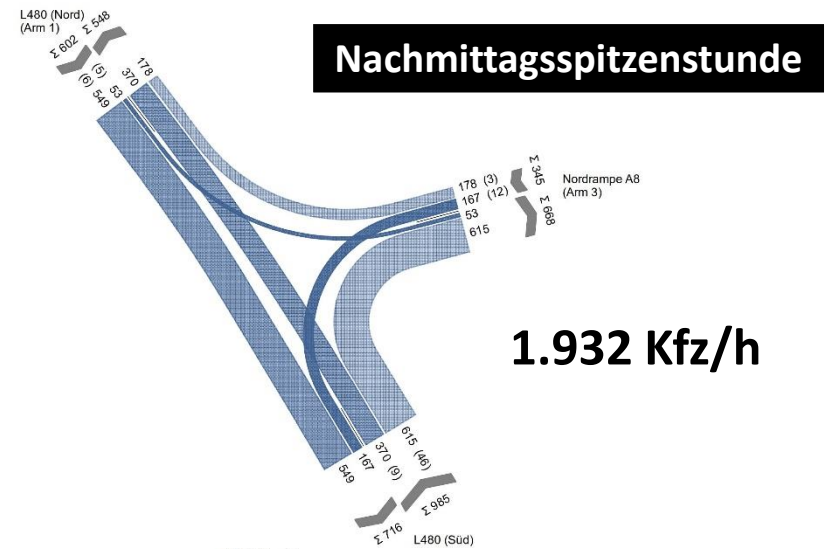
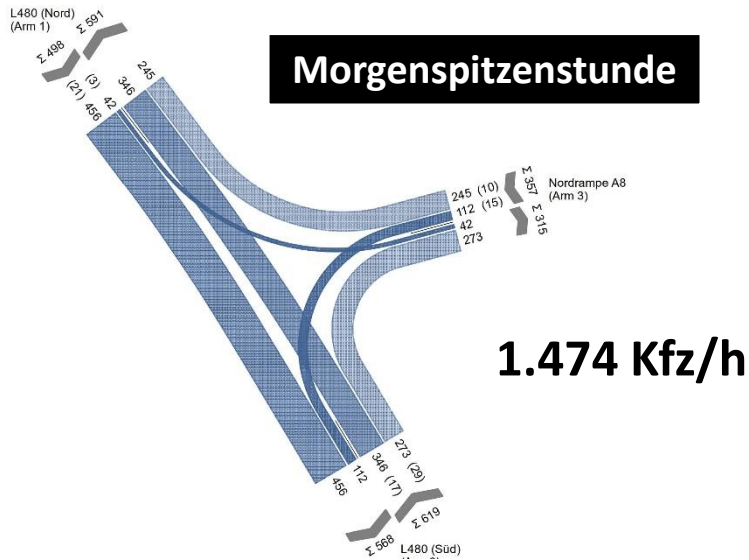
- **Kapazität**
- **Auslastungsgrad**
- **Rückstaulängen**

➤ **Mittlere Wartezeiten**

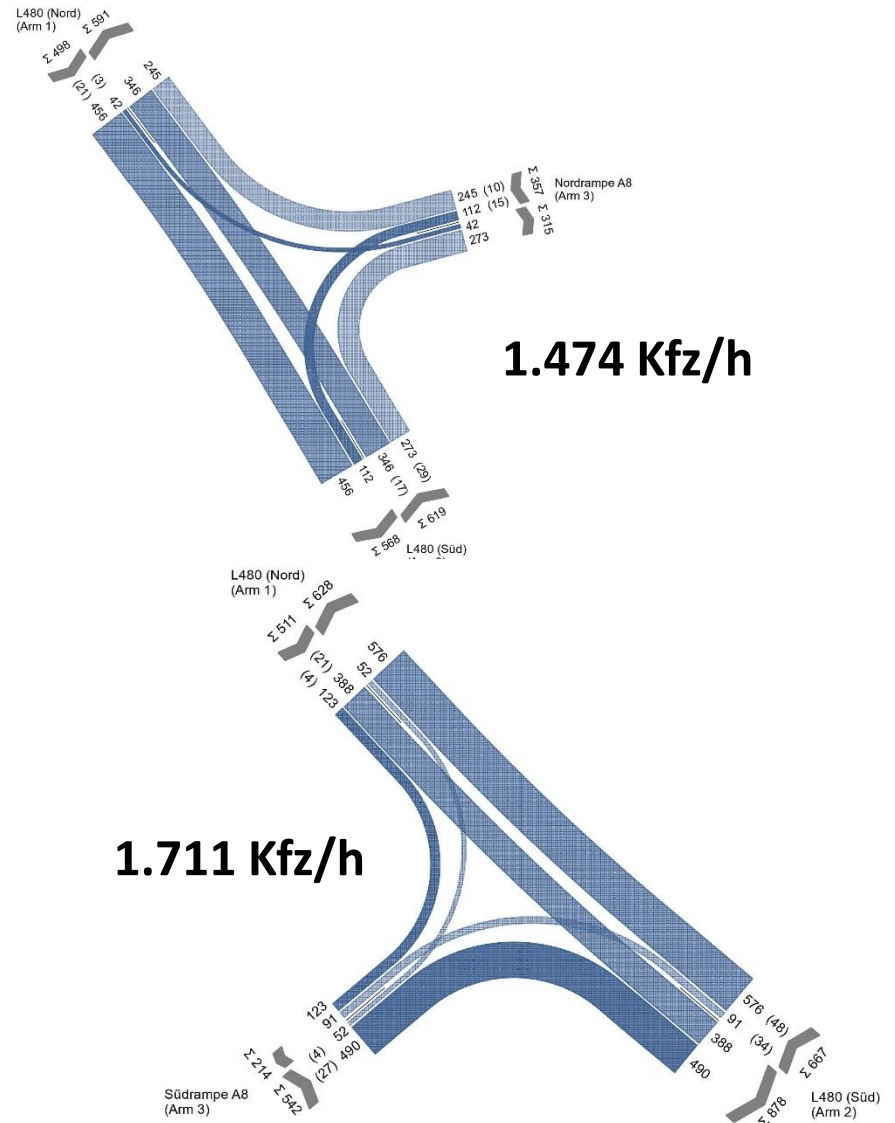
Verkehrsqualität gemäß HBS

		<u>LSA</u>	<u>Vorfahrt</u>
A	sehr gut	$w < 20 \text{ s}$	$w < 10 \text{ s}$
B	gut	$w < 35 \text{ s}$	$w < 20 \text{ s}$
C	befriedigend	$w < 50 \text{ s}$	$w < 30 \text{ s}$
D	ausreichend	$w < 70 \text{ s}$	$w < 45 \text{ s}$
E	mangelhaft	$w > 70 \text{ s}$	$w > 45 \text{ s}$
F	ungenügend	$q > C$	$q > C$

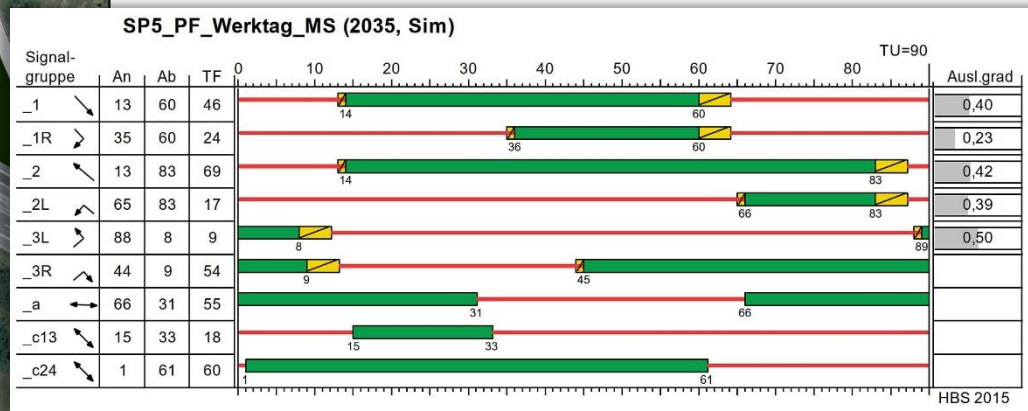
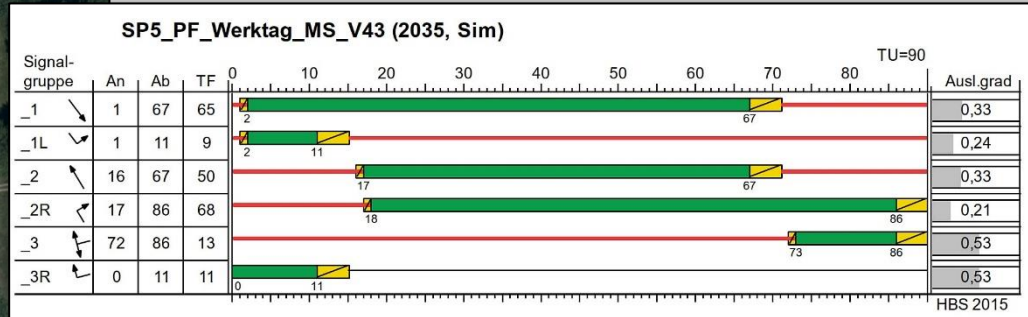
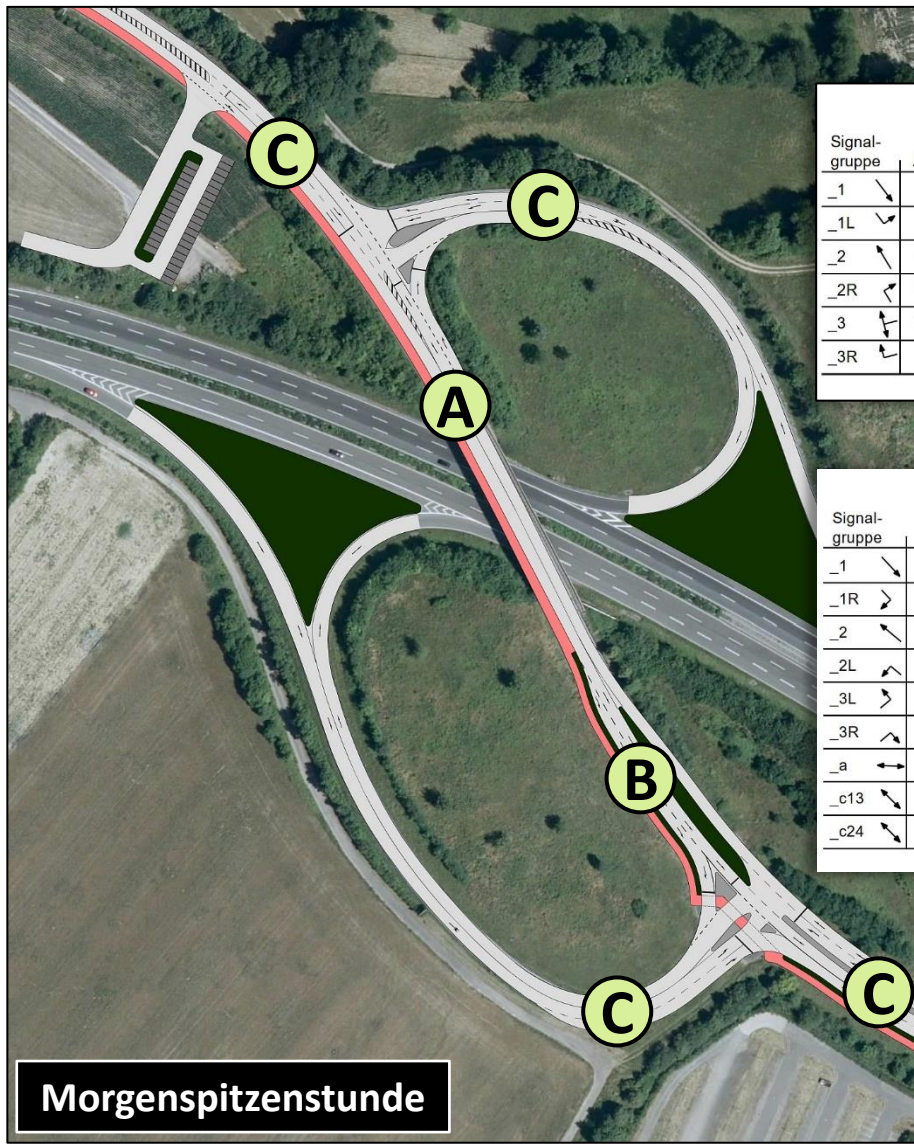
Verkehrsaufkommen in Spitzenstunden



Rechnerische Verkehrsqualität (HBS)

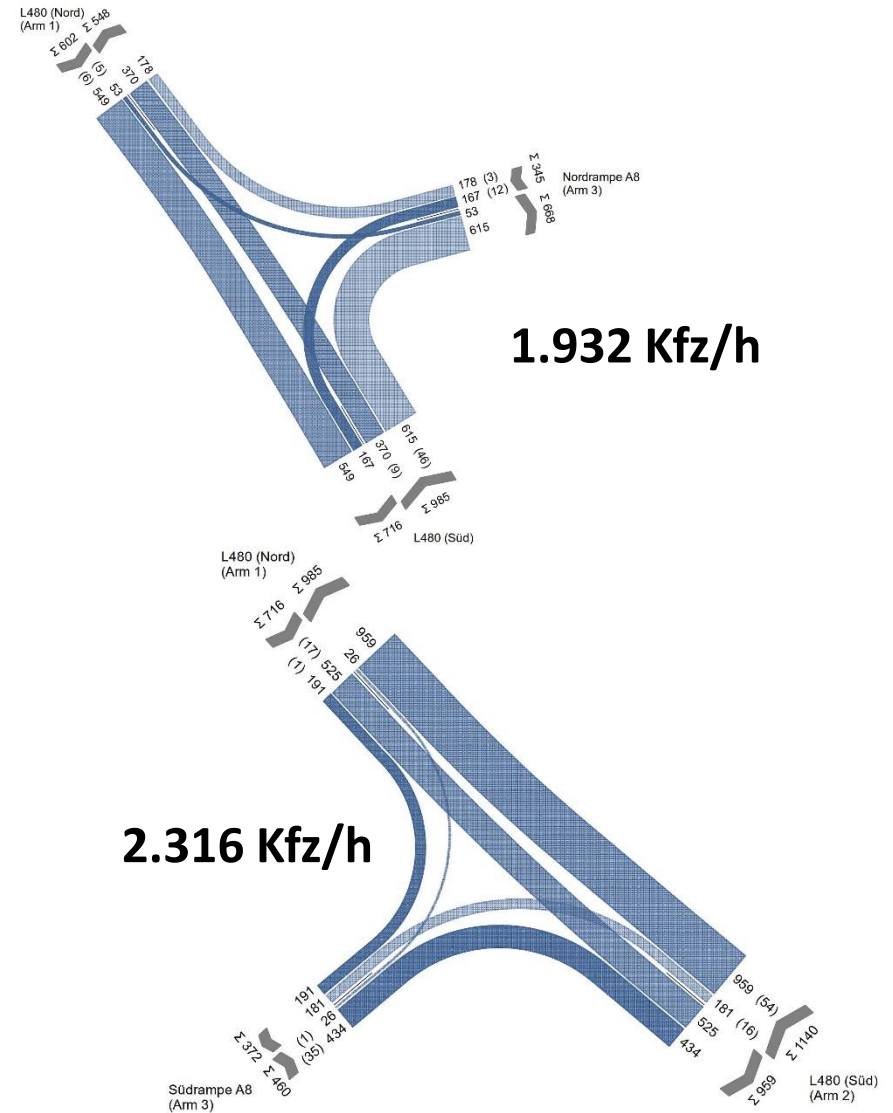


Rechnerische Verkehrsqualität (HBS)

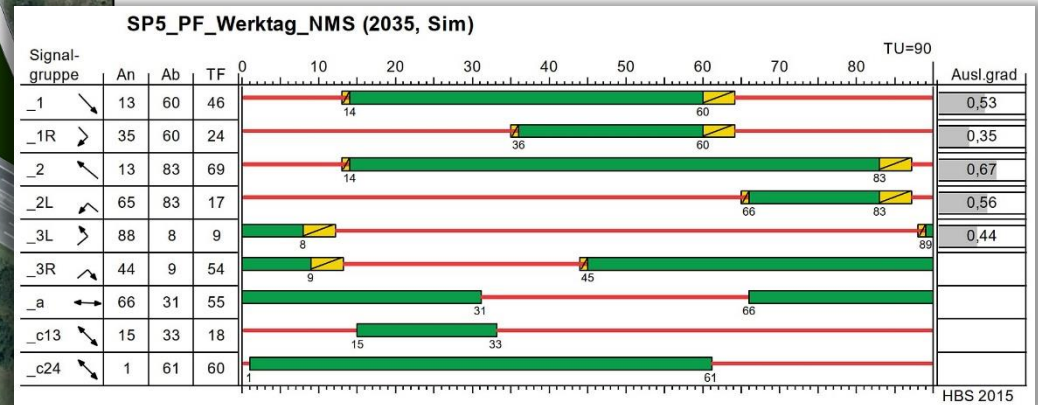
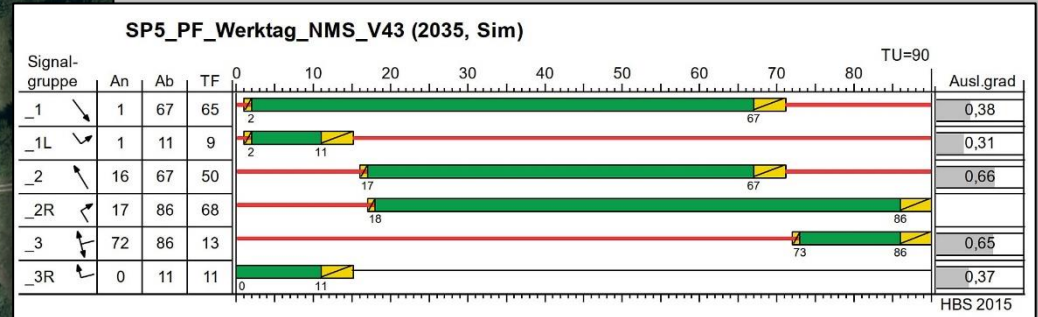
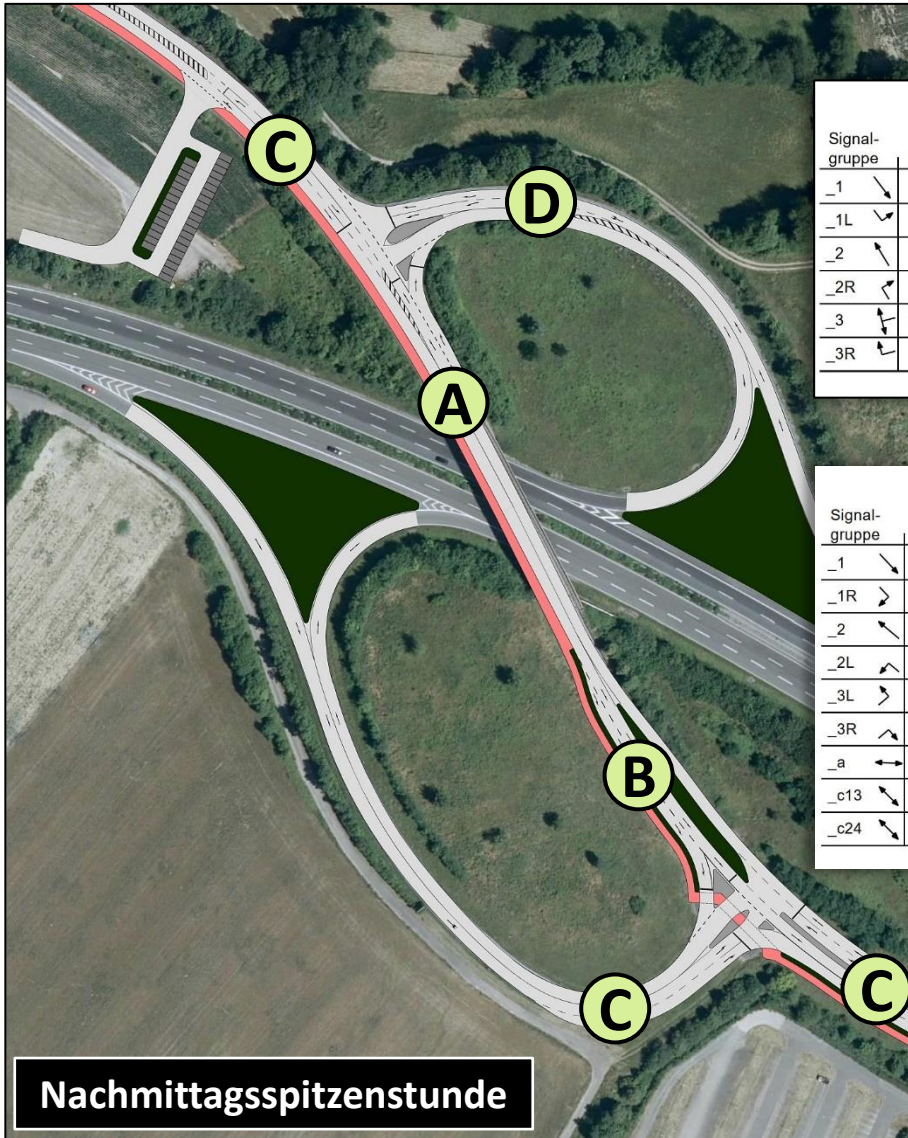


Koordiniertes Signalisierungskonzept

Rechnerische Verkehrsqualität (HBS)

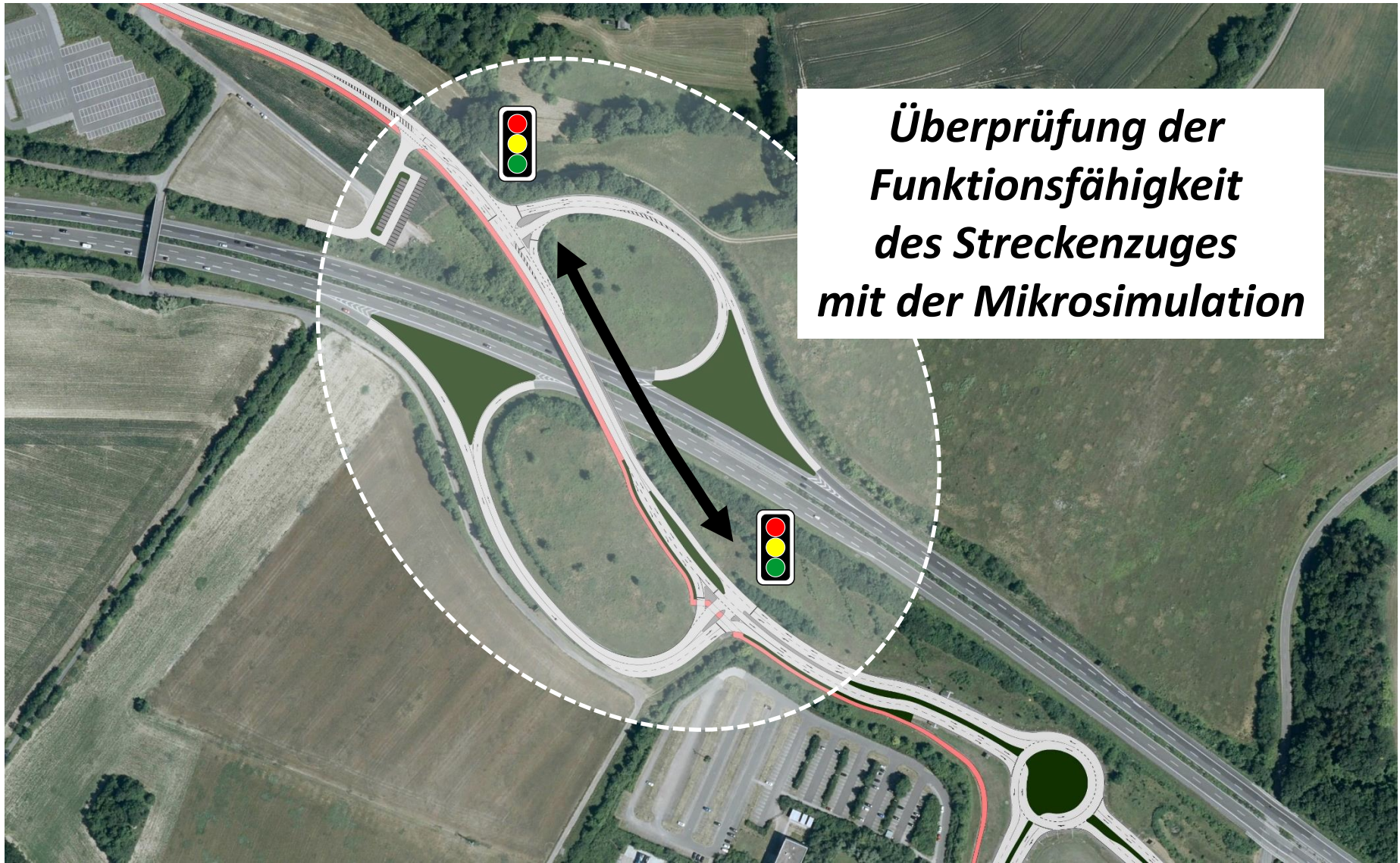


Rechnerische Verkehrsqualität (HBS)



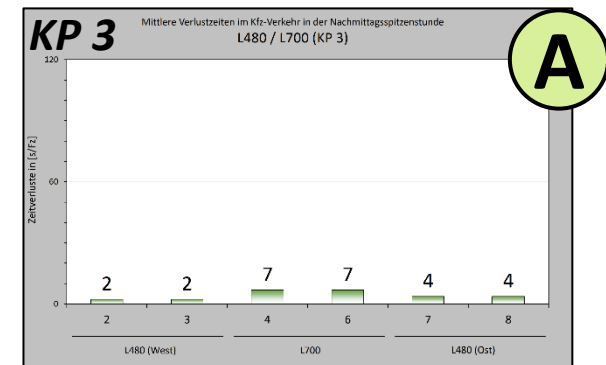
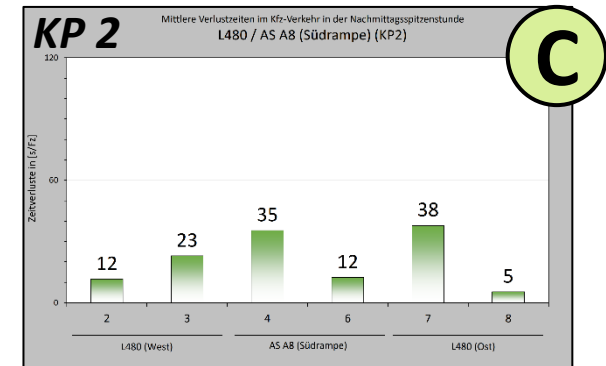
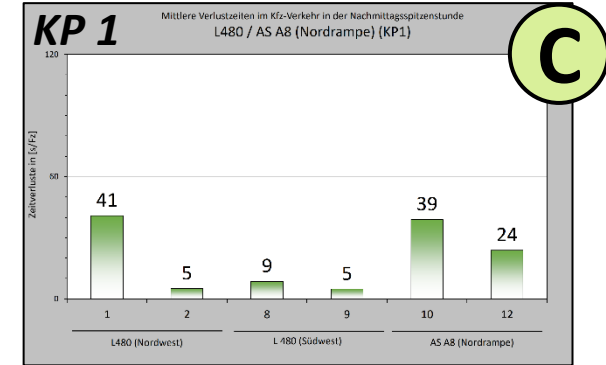
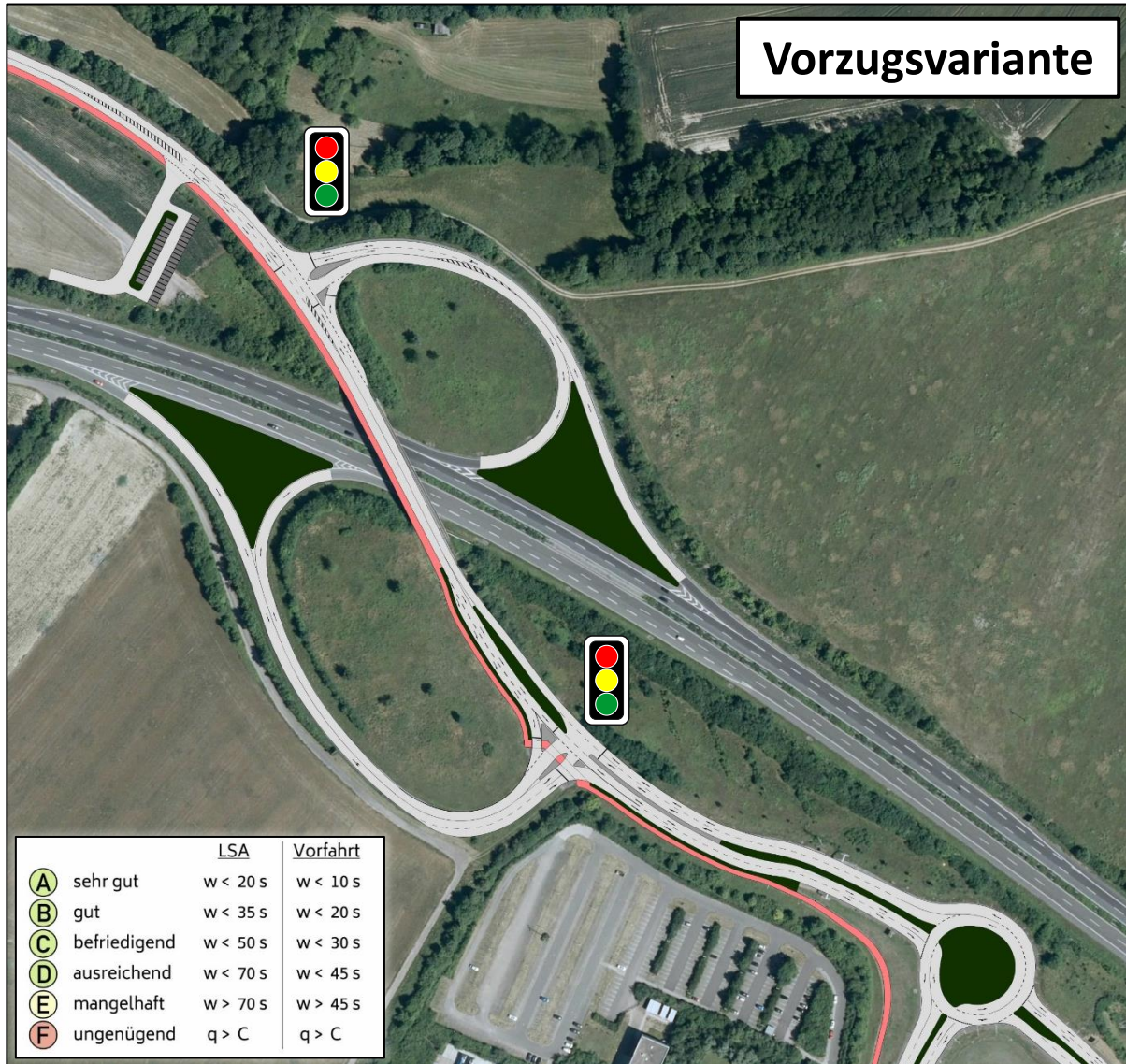
Koordiniertes Signalisierungskonzept

Überprüfung der Funktionsfähigkeit



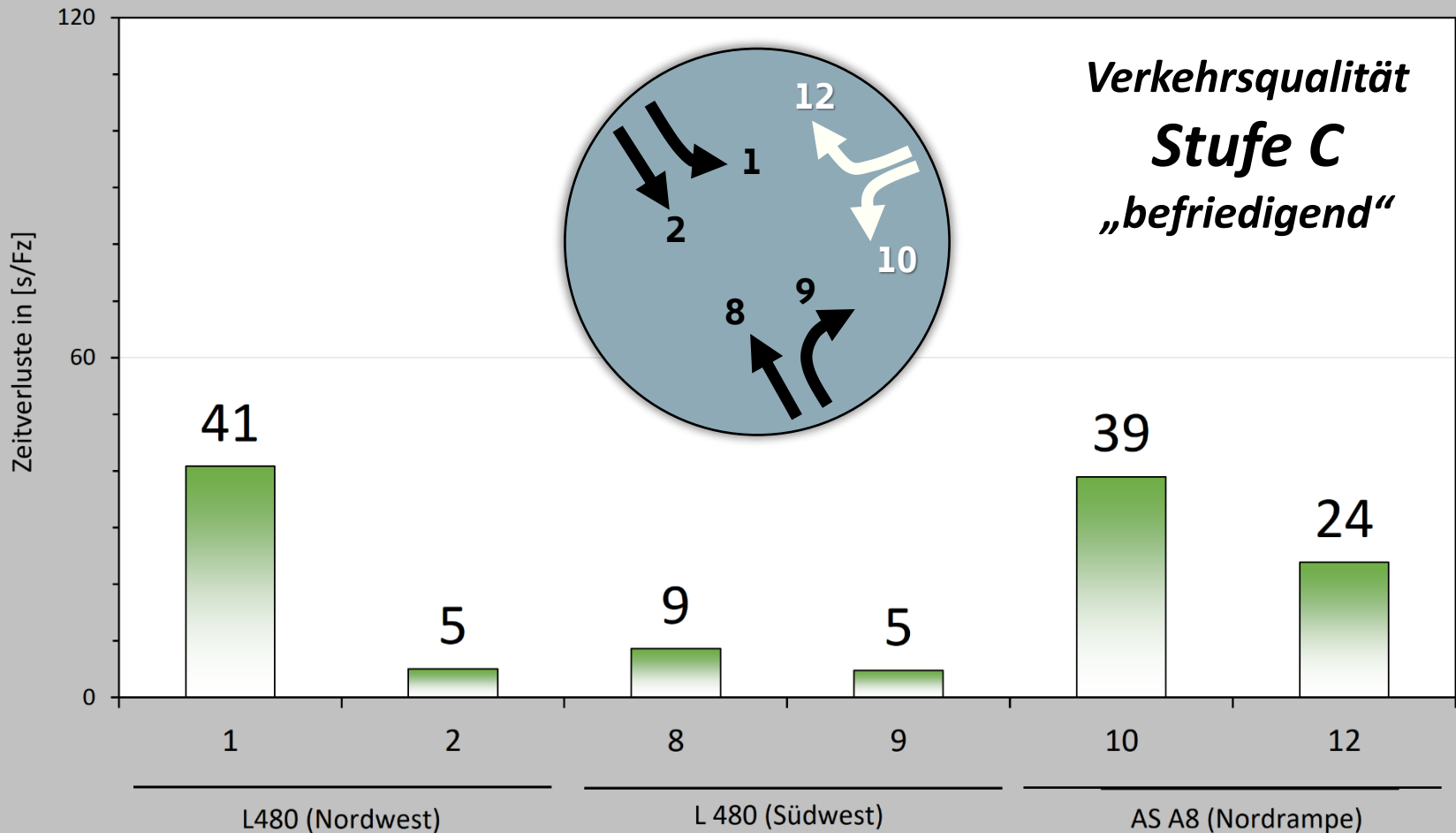
**Überprüfung der
Funktionsfähigkeit
des Streckenzuges
mit der Mikrosimulation**

Verkehrsqualität Werktag Nachmittag



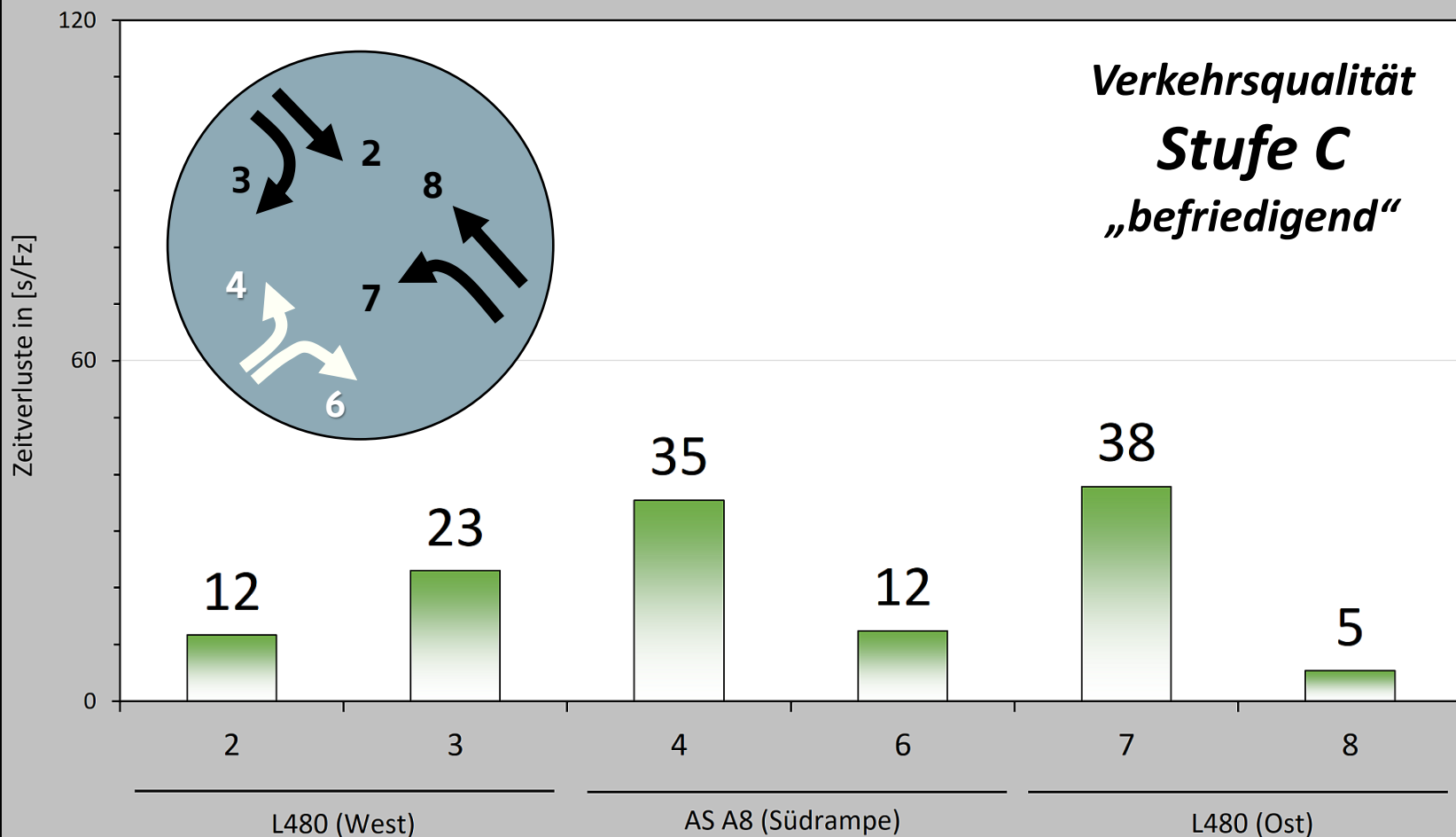
Verkehrsqualität Werktag Nachmittag

Mittlere Verlustzeiten im Kfz-Verkehr in der Nachmittagsspitzenstunde
L480 / AS A8 (Nordrampe) (KP1)



Verkehrsqualität Werktag Nachmittag

Mittlere Verlustzeiten im Kfz-Verkehr in der Nachmittagsspitzenstunde
L480 / AS A8 (Südrampe) (KP2)



Visualisierung Vorzugsvariante



Visualisierung Vorzugsvariante



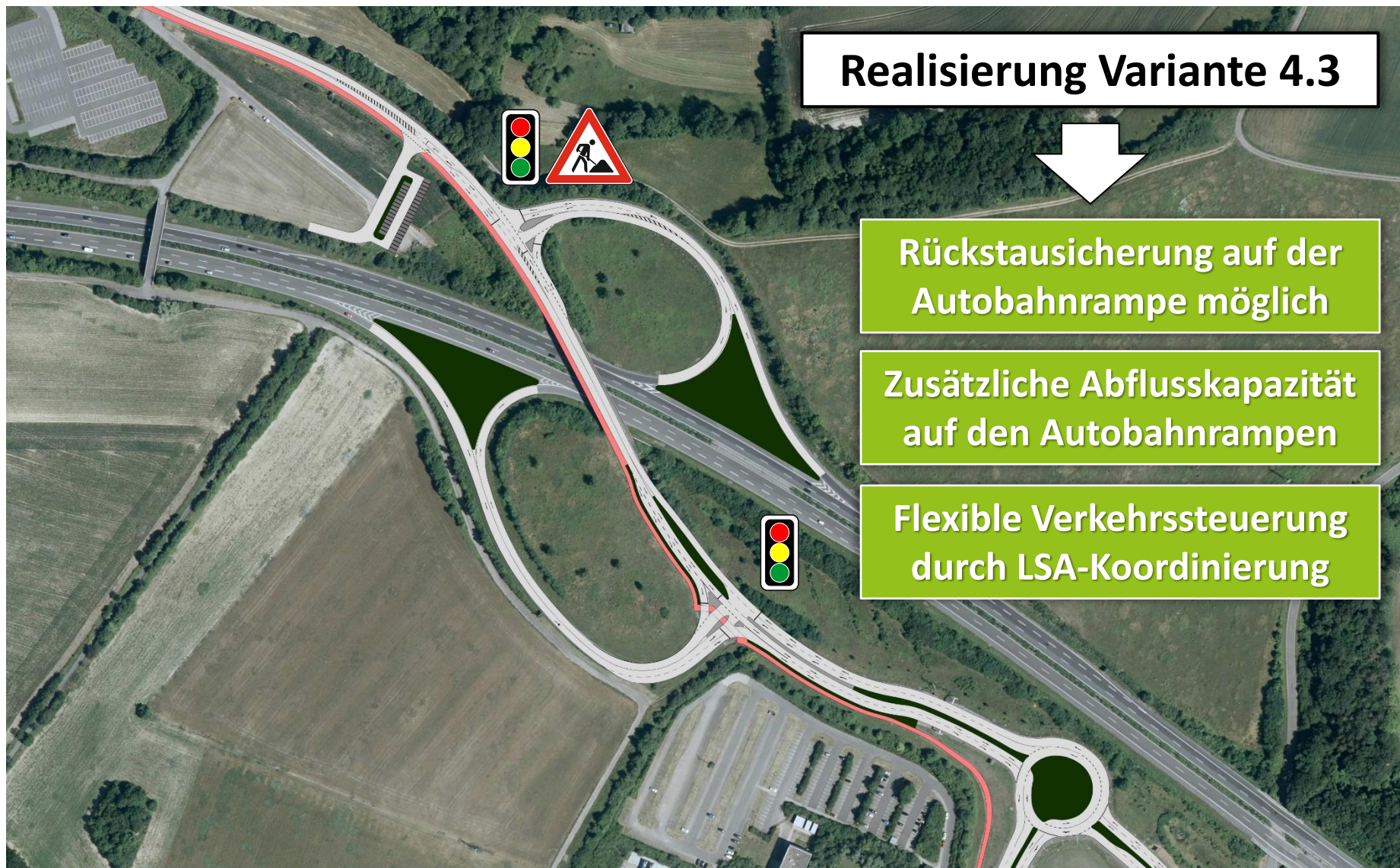
**Anschlussstelle Contwig Nord
mit Ausbau und LSA jederzeit leistungsfähig**

Visualisierung Vorzugsvariante



**Anschlussstelle Contwig Süd
mit Ausbau und LSA jederzeit leistungsfähig**

Handlungsempfehlung



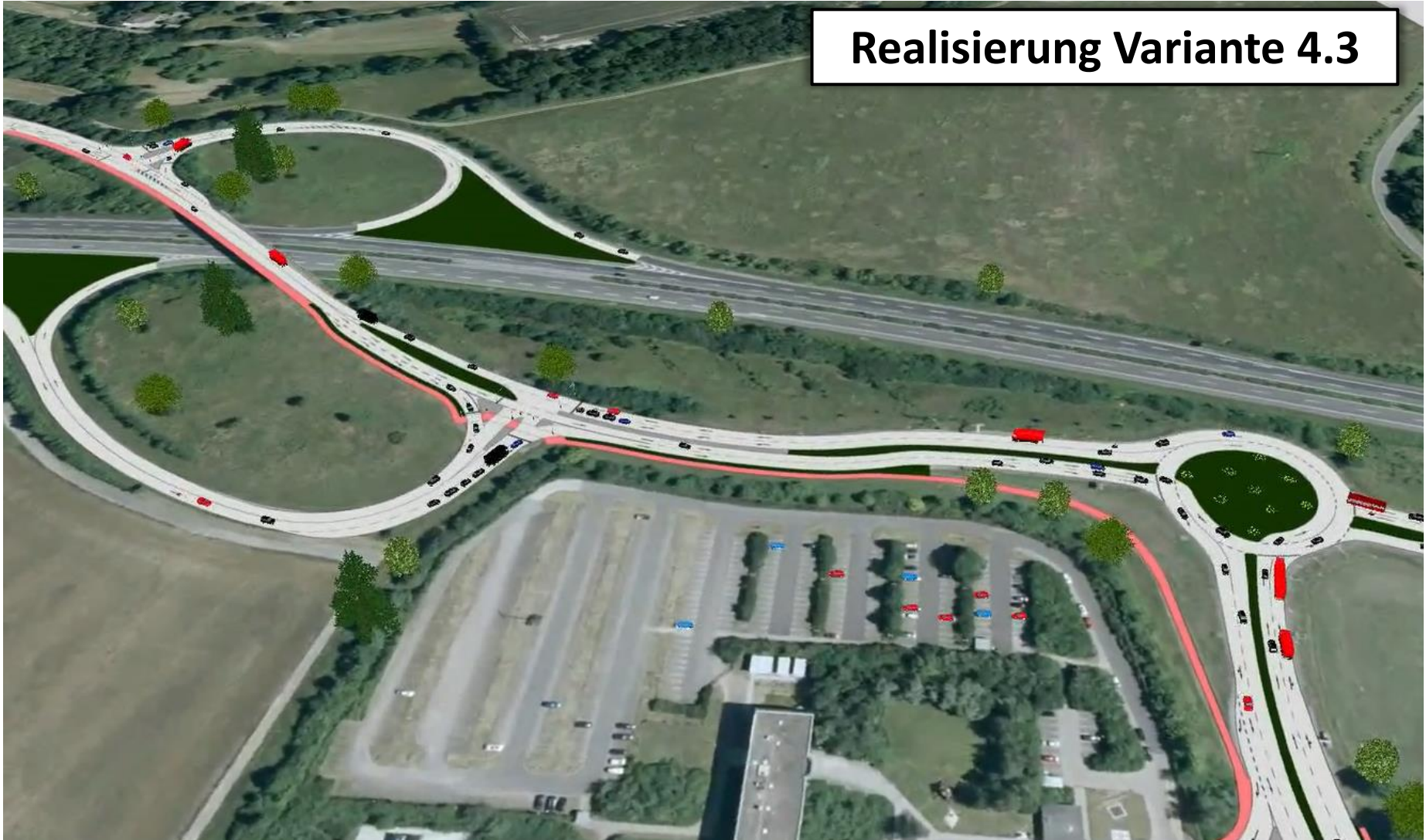
Realisierung Variante 4.3

**Rückstausicherung auf der
Autobahnrampe möglich**

**Zusätzliche Abflusskapazität
auf den Autobahnrampen**

**Flexible Verkehrssteuerung
durch LSA-Koordinierung**

Realisierung Variante 4.3



Handlungsempfehlung

