Gesellschaft für Infrastrukturvermögen
Kreis Düren mbH

Gesellschaft für Infrastrukturvermögen Kreis Düren mbH

Neubau Kindertagesstätte
Eschweiler über Feld

Verkehrsuntersuchung

FISCHER TEAMPLAN

Im Auftrag der

Gesellschaft für Infrastrukturvermögen Kreis Düren mbH

bearbeitet durch

FISCHER TEAMPLAN Ingenieurbüro GmbH, Holzdamm 8, 50374 Erftstadt

gez. ppa. Klähnhammer

ppa. Dipl.-Ing. Jens Klähnhammer

gez. i.V. Reichelt

i.V. M. Sc. Christian Reichelt

Erftstadt, im März 2024

© Fischer Teamplan Ingenieurbüro GmbH
22958.00 / 10342825

INHALTSVERZEICHNIS

1.	**Aufgabenstellung**	**5**
2.	**Verkehrsanalyse**	**6**
2.1.	Untersuchungsgebiet	6
2.2.	Verkehrsbelastung im Bestand	8
3.	**Verkehrsprognose**	**9**
3.1.	Verkehrsquellen	9
3.1.1.	Berechnung der Verkehrswege	10
3.2.	Verkehrsmittelwahl	10
3.2.1.	Fahrten des nicht motorisierten Individualverkehrs	11
3.2.2.	Fahrten des öffentlichen Personennahverkehrs	11
3.2.3.	Fahrten des motorisierten Individualverkehrs	11
3.3.	Verkehrsverteilung	12
3.4.	Leistungsfähigkeit im Prognosefall	13
4.	**Fazit**	**17**
Anlagen		**18**

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1-1: Luftbild – geplante Fläche gepl. Kindertagesstätte mit angrenzender Gemeinschaftsgrundschule 5

Abb. 2-1: Lage der gepl. Kindertagesstätte in Eschweiler über Feld (Gemeinde Nörvenich) 6

Abb. 2-2: Lage geplante Einmündung 7

Abb. 2-3: Beginn Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h und Überholverbot westlich der gepl. KiTa 7

Abb. 2-4: Knotenstromplan L 263 / Am Ringsheimer Hof, 21.11.2023 – 07:00 bis 08:00 Uhr (Bestand) 8

Abb. 2-5: Knotenstromplan L 263 / Am Ringsheimer Hof, 21.11.2023 – 15:45 bis 16:45 Uhr (Bestand) 9

Abb. 3-1: Induzierter Verkehr der gepl. Kindertagesstätte an der gepl. Einmündung (L 263) (Kfz / 24h) 12

Abb. 3-2: Knotenstromplan geplante Einmündung L 263 Morgenspitze 07:00 - 08:00 Uhr (Prognose) 14

Abb. 3-3: Knotenstromplan geplante Einmündung L 263 Abendspitze 15:45 - 16:45 Uhr (Prognose) 15

Abb. 3-4: Lageplan Einmündung an der L 263 16

TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 3-1: Verkehrsmittelwahl des Verkehrsaufkommens der gepl. Kindertagesstätte 11

Tab. 3-2: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlagen 13

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1.1: Knotenstrompläne (Bestand)

Anlage 1.2: Knotenstrompläne (Prognose)

Anlage 2.1: Leistungsfähigkeitsberechnung (Prognose)

Anlage 3: Planunterlagen Einmündung L 263

1. Aufgabenstellung

Die Gesellschaft für Infrastrukturvermögen Kreis Düren mbH beabsichtigt den Neubau einer Kindertagesstätte am Standort der Gemeinschaftsgrundschule Eschweiler über Feld in Nörvenich. Die Grundschule befindet sich an der Heribertstraße (L 263) im Stadtteil Eschweiler über Feld. Für die Realisierung des Vorhabens ist die 26. Änderung des Flächennutzungsplans und des Bebauungsplans C19 in Vorbereitung.

Als Grundlage ist in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger, dem Landesbetrieb Straßen.NRW, eine Verkehrsuntersuchung anzufertigen. Gemäß der mit dem Straßenbaulastträger bereits erfolgten Vorabstimmungen ergibt sich für die Erstellung der Verkehrsuntersuchung das folgende Leistungsbild:

- Verkehrserhebung am angrenzenden KP L 263 / Am Ringsheimer Hof
- Ermittlung des induzierten Verkehrs durch die gepl. KiTa und Verkehrsverteilung
- Objektplanung Verkehrsanlagen Lph. 1-2 für den erforderlichen Anschluss an die L 263
- Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß HBS für die geplante Einmündung
- Erstellung eines Sicherheitsaudits



Abb. 1-1: Luftbild – geplante Fläche gepl. Kindertagesstätte mit angrenzender Gemeinschaftsgrundschule

In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung werden die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Neubaus der Kindertagesstätte sowie die zweckmäßige Anbindung an die L 263 untersucht.

2. Verkehrsanalyse

2.1. Untersuchungsgebiet

Die geplante Kindertagesstätte liegt am westlichen Ortsrand von Eschweiler über Feld (Gemeinde Nörvenich) im Kreis Düren, Nordrhein-Westfalen (siehe Abb. 2-1). Die Anbindung der Kindertagesstätte soll an der Heribertstraße (L 263) erfolgen. Östlich befindet sich der Ortskern von Eschweiler über Feld sowie die Anbindung an die L 327 in Richtung Düren und L 264.



Abb. 2-1: Lage der gepl. Kindertagesstätte in Eschweiler über Feld (Gemeinde Nörvenich)

Im Bereich der geplanten Anbindung an die L 263 befindet sich derzeit eine durch ein Tor versperrte Zufahrt zu einer die L 263 begleitenden Wiesenfläche.

Auf der L 263 ist ab der westlich der gepl. Kindertagestätte liegenden Einmündung zur Straße „Alter Buntwolf“ eine zeitlich beschränkte Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h angeordnet. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung gilt bis hinter den östlich gelegenen Knotenpunkt L 263 / Josefstraße und

zieht sich weiter Richtung Osten in den Ortskern hinein. Die Beschränkuing gilt in der Zeit zwischen 6 und 19 Uhr. Darüber hinaus ist ein Überholverbot angeordnet.



Abb. 2-2: Lage geplante Einmündung



Abb. 2-3: Beginn Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h und Überholverbot westlich der gepl. KiTa

2.2. Verkehrsbelastung im Bestand

Zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens an der L 263 wurde eine Verkehrserhebung am angrenzenden Knotenpunkt L 263 / Am Ringsheiner Hof am 21.11.2023 durchgeführt. Dieser Tag befindet sich im empfohlenen Zeitraum gemäß den Empfehlungen für die Durchführung von Verkehrserhebungen (EVE) und dient als Grundlage für die folgende Verkehrsuntersuchung. Die Zählung erfolgte im Rahmen einer 24h-Zählung. Die nachmittägliche Spitzenstunde liegt zwischen 15:45 und 16:45 Uhr. Die Verkehrsbelastung am Knotenpunkt beträgt 464 Kfz/h. Die morgendliche Spitzenstunde liegt zwischen 07:00 und 08:00 Uhr. Die Verkehrsbelastung in diesem Zeitraum beträgt 420 Kfz/h.

Die Verkehrsbelastungen in den Spitzenstunden sind den Knotenstromplänen zu entnehmen:

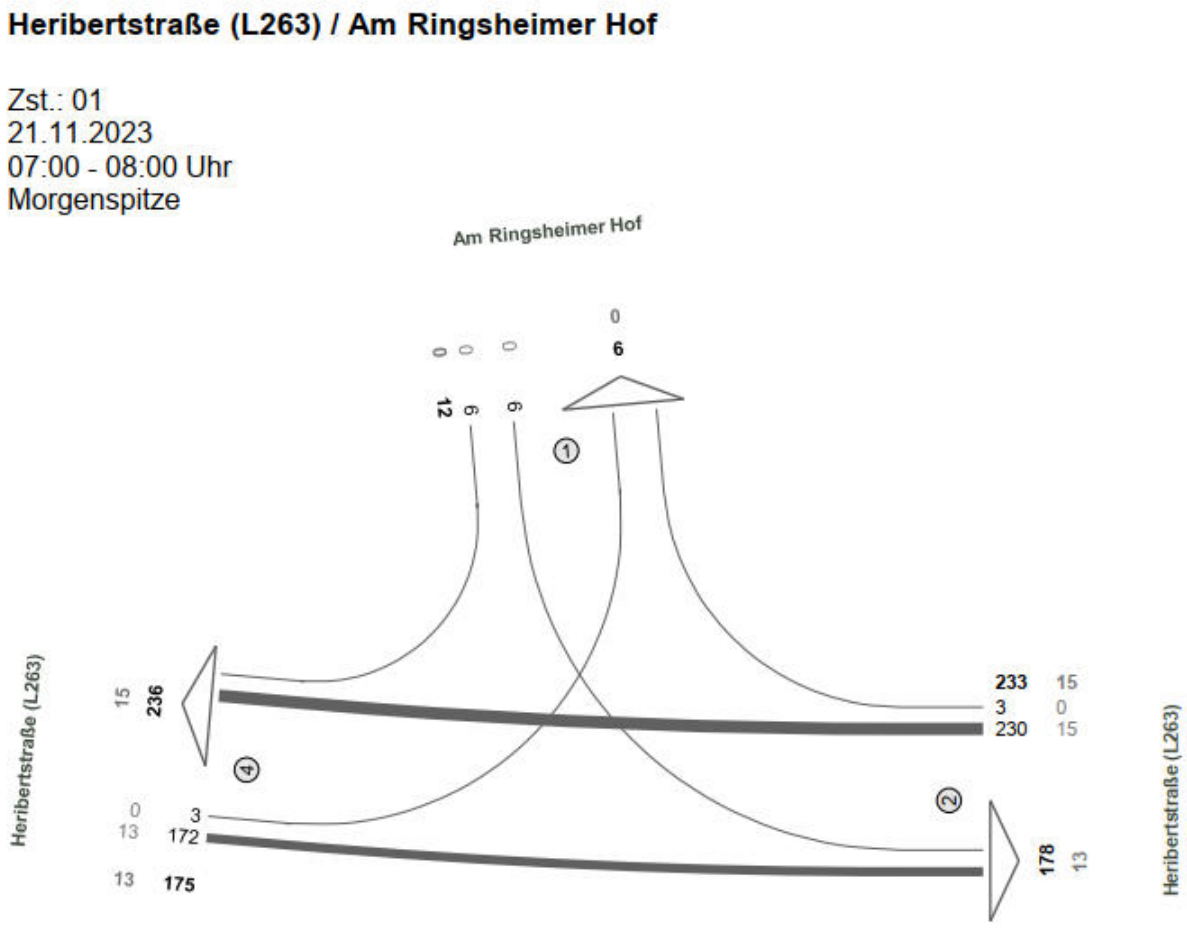


Abb. 2-4: Knotenstromplan L 263 / Am Ringsheimer Hof, 21.11.2023 – 07:00 bis 08:00 Uhr (Bestand)

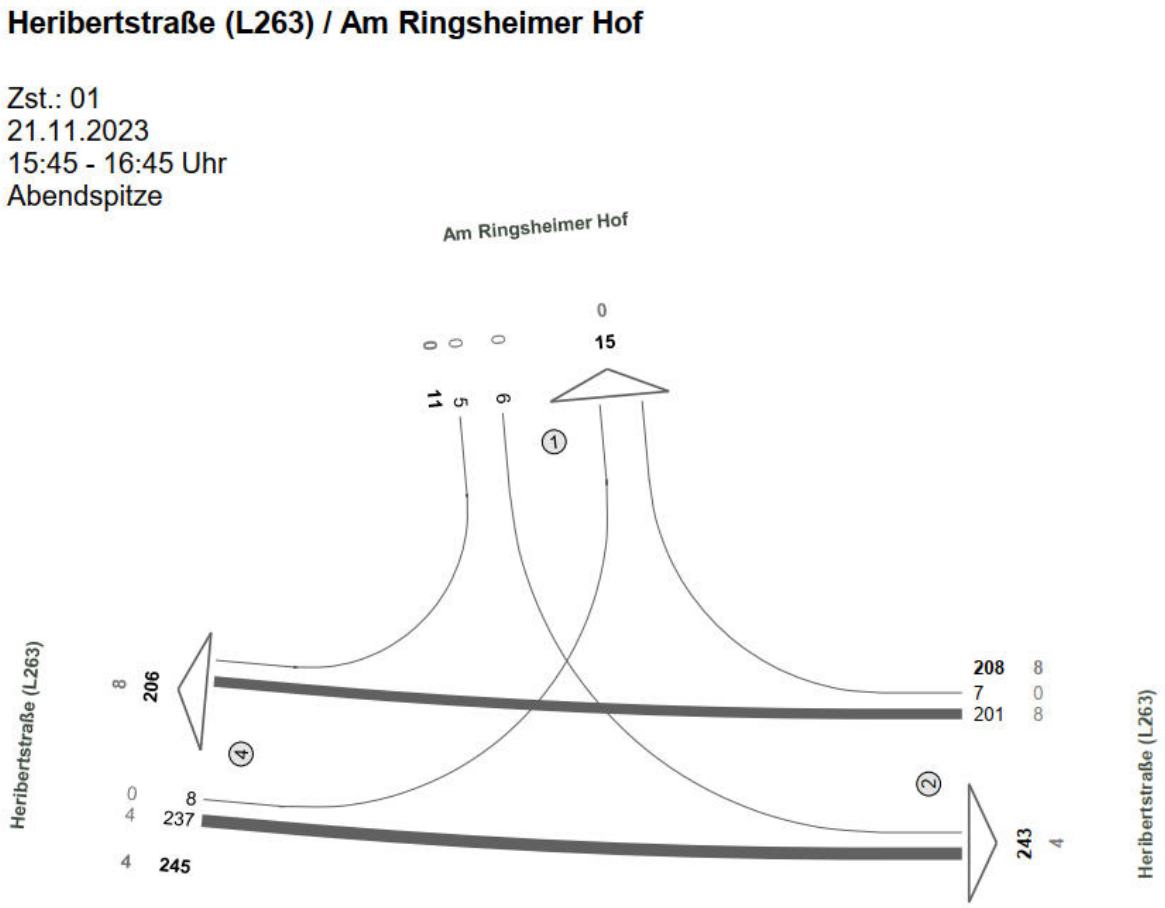


Abb. 2-5: Knotenstromplan L 263 / Am Ringsheimer Hof, 21.11.2023 – 15:45 bis 16:45 Uhr (Bestand)

3. Verkehrsprognose

3.1. Verkehrsquellen

Für das Verkehrsaufkommen der Kindertagesstätte werden alle Verkehrsquellen erfasst und das zugehörige Wegeaufkommen sowie die Verkehrsmittelwahl erfasst.

Personenaufkommen der Kindertagesstätte

Für die Kindertagesstätte wird gemäß Betreiber von einem Personenaufkommen von bis zu 80 Kindern ausgegangen.

Darüber hinaus wurden vom Betreiber die folgenden Angaben zum Mitarbeiteraufkommen zur Verfügung gestellt:

- 3 Mitarbeitende je Gruppe = 15 Mitarbeitende
- 1 Leitung
- 2 Auszubildende
- 1 HWK
- 1 Alltagshelfer

Das Personenaufkommen im Bereich Personal beträgt demzufolge 20 Personen.

3.1.1. Berechnung der Verkehrswege

Für die Schätzung der Verkehrswege durch die Kindertagesstätte muss zwischen den Beschäftigten und den Kindern unterschieden werden. Die Beschäftigtenwege können gemäß nachfolgender Formel vereinfacht mit einem Verkehrswegefaktor von 2,5 angenommen werden. Dieser berücksichtigt An- und Abreise sowie eventuelle notwendige Fahrten in Pausenzeiten.

$$\text{Beschäftigtenwege} = 20\ \text{Pers.}\ \text{x}\ 2{,}5\ \frac{\text{Wege}}{\text{Pers}} = 50\ \text{Wege}$$

Für die Kinder sind die Wege für das Bringen und Abholen durch die Eltern zu berücksichtigen. Dabei werden 320 Wege zurückgelegt. Die Anzahl der Kinder wird dabei mit dem Faktor 2 für das Bringen und Abholen und nochmals mit dem Faktor 2 für die dazugehörigen Leerfahrten der Eltern multipliziert.

$$\text{Wege durch die Kinder der KITA} = 80\ \text{Pers.}\ \text{x}\ 2{,}0\ \text{x}\ 2{,}0\ \frac{\text{Wege}}{\text{Pers}}. = 320\ \text{Wege}$$

Zusammenfassend wird für die Kindertagesstätte ein Wegeaufkommen von 370 Wegen pro Werktag berücksichtigt.

Ergänzend ist zu beachten, dass für die Einrichtung der Kindertagesstätte ebenfalls gelegentlicher Lieferverkehr anfallen wird. Dafür können 2 Lkw-Fahrten pro Woche angesetzt werden.

Für Kindertagesstätte fallen zusammenfassend aus dem anfallenden Wegebedarf 372 Wege pro Werktag an.

3.2. Verkehrsmittelwahl

Für die Verkehrsmittelwahl wird in motorisierten Individualverkehr (PKW und Kraftrad), öffentlichen Personennahverkehr (Bus) und nicht motorisierten Individualverkehr (Fuß- und Radverkehr) unterschieden. Die Verteilung des Wegeaufkommens auf die unterschiedlichen Verkehrsmitteltypen ist abhängig von der Lage des zu untersuchenden Baugebietes.

Tab. 3-1: Verkehrsmittelwahl des Verkehrsaufkommens der gepl. Kindertagesstätte

	Wege/ d	ÖPNV	NMIV	MIV
		15%	10%	75%
		Kfz/d	(FG-Rad)/d	Kfz/d
Eltern der Kinder	320,00	48	32	240
Beschäftigte	50,00	7	5	38
SV (Lieferverkehr/Müllfahrzeuge etc.)	2	-	-	2
GESAMT	372	55	37	280

Da die Kindertagesstätte in Randlage des Ortes Eschweiler über Feld geplant ist, ist anzunehmen, dass der Hauptverkehr mit dem MIV abgewickelt werden wird. Für den MIV wird daher ein Anteil von 75% angenommen. In unmittelbarer Nähe befindet sich die Bushaltestelle „Nörvenich, Eschweiler über Feld, Kirche“. Für die ÖPNV-Wahl wurde ein Anteil von 15 % angenommen. Daraus resultiert ein NMIV-Anteil von 10 %. Für die Detailbetrachtung des NMIV kann vereinfacht eine Verteilung von je 5 % für den Rad- und den Fußgängerverkehr angenommen werden. Die anfallenden Fahrten des Wegeaufkommens aufgegliedert auf die Verkehrsmittelwahl sind der Tabelle 3-1 zu entnehmen.

3.2.1. Fahrten des nicht motorisierten Individualverkehrs

Das Wegeaufkommen des nicht motorisierten Individualverkehrs von 37 Wegen/d verteilt sich näherungsweise auf 19 Wege für den Radverkehr und 18 Wegen für den Fußverkehr. Der Radverkehr wird entlang der L 263 auf dem südlichen Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr geführt. Alternativ kann der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn verkehren.

3.2.2. Fahrten des öffentlichen Personennahverkehrs

Durch die Bushaltestelle Nörvenich, Eschweiler über Feld, Kirche“ besteht eine ÖPNV-Anbindung mit einer Taktung von ca. 2 Busfahrten pro Stunde. Insgesamt ergibt sich ein Verkehrsaufkommen von 43 Bussen pro Werktag. Es ist davon auszugehen, dass die Nachfrage von 55 Busfahrten durch die Kindertagesstätte je Tag durch das bestehende Busverkehrsangebot abgedeckt werden kann.

3.2.3. Fahrten des motorisierten Individualverkehrs

Der Bedarf der Fahrten des motorisierten Individualverkehrs entsteht durch Beschäftigte, Eltern, welche ihre Kinder bringen und wieder abholen sowie den Lieferverkehr. Auf Grundlage des ermittelten Personenaufkommens und der Verkehrsmittelwahl konnten die Kfz-Fahrten/ Tag berechnet werden. Für die Kindertagesstätte fallen 280 Kfz-Fahrten je Werktag an.

3.3. Verkehrsverteilung

Die Lage der der Kindertagesstätte liegt am westlichen Rand von Eschweiler über Feld. Die nächste Ortschaft in Richtung Westen ist Girbelsrath. Diese verfügt über eine eigene Kindertagesstätte, sodass davon ausgegangen wird, dass aus dieser Richtung nur ein geringer Anteil an Nutzern der gepl. Kindertagesstätte verkehren wird. Es kann daher angenommen werden, dass der Großteil der Nutzer aus Richtung Osten anreisen wird.

Auf Grundlage der Routenanalyse wird angenommen, dass 75 % der Verkehre in Richtung Osten verkehren. Die verbleibenden 25 % werden der Route Richtung Girbelsrath zugewiesen.

Der induzierte Verkehr pro Werktag ist in der folgenden Abbildung dargestellt:



Abb. 3-1: Induzierter Verkehr der gepl. Kindertagesstätte an der gepl. Einmündung (L 263) (Kfz / 24h)

3.4. Leistungsfähigkeit im Prognosefall

Zur Beurteilung der verkehrlichen Situation der geplanten Einmündung wurde die Leistungsfähigkeit nach HBS (FGSV-Verlag, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, 2015) berechnet. Die Einmündung wird als Vorfahrtknoten betrieben. Neben den Verkehrszahlen wurde für die Bewertung des Knotenpunktes die geplante Knotenpunktgeometrie berücksichtigt.
Auf der Basis der berechneten mittleren Wartezeiten für jeden Verkehrsstrom, werden gemäß HBS 2015 (Teil S, Kapitel 5) die in der folgenden Tabelle dargestellten Unterscheidungen im Hinblick auf die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs getroffen.

Tab. 3-2: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlagen

QSV	Mittlere Wartezeit w [s]	Erläuterung
A	≤ 10	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.
B	≤ 20	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.
C	≤ 30	Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.
D	≤ 45	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
E	> 45	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.
F	--- [1)]	Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

[1)] Die Stufe F ist erreicht, wenn der Sättigungsgrad größer als 1 ist.

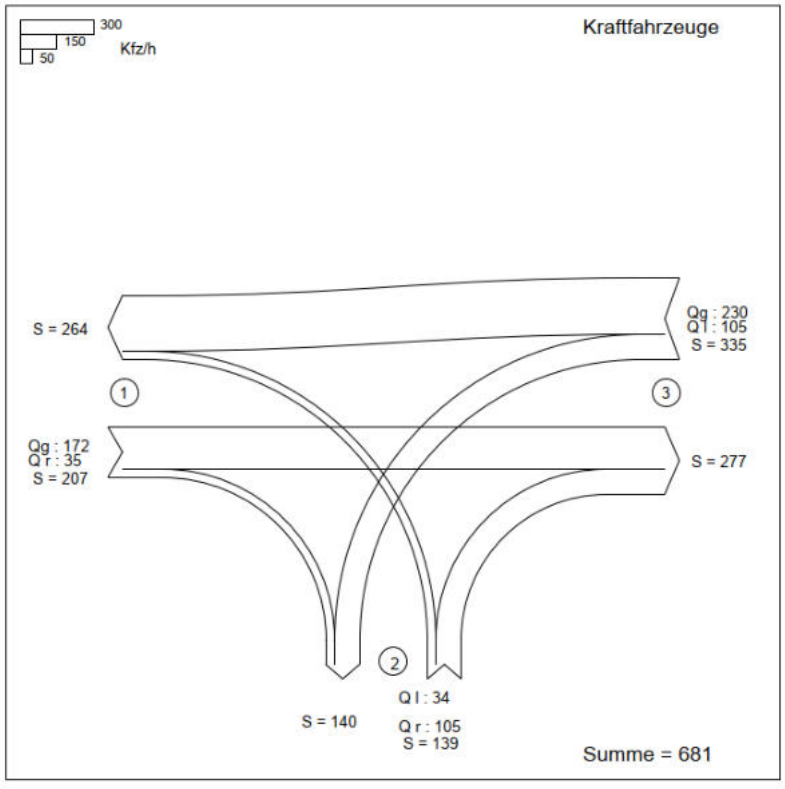
Als grundsätzliche Anforderung an die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) wird üblicherweise mindestens die Qualitätsstufe D gefordert. Der Verkehrszustand ist damit noch als stabil einzustufen. Die Gesamtbewertung eines Knotenpunktes wird nach der schlechtesten Qualitätsstufe der einzelnen Verkehrsströme bestimmt.

Die Berechnungen der Leistungsfähigkeit für den vorhandenen sowie den geplanten Knotenpunkt sind dem Bericht in Anlage 2.1 beigefügt.

Der ermittelte induzierte Verkehr wurde auf Grundlage der festgelegten Verteilung auf die Routen auf die entsprechenden Ströme an der geplanten Einmündung verteilt und mit der Verkehrsbelastung aus dem Bestand überlagert.

Die Bringverkehre der Kinder, die Anreise der Mitarbeiter sowie der Lieferverkehr wurden im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung vollständig der ermittelten morgendlichen Spitzenstunde der Verkehrserhebung zugeschlagen. Die Abholverkehre sowie die Abreise der Mitarbeiter wurden ebenfalls vollständig der nachmittäglichen Spitzenstunde zugeschlagen.

Für den Prognosefall ergeben sich entsprechend folgende Knotenstrombelastungen:



Zufahrt 1: L 263
Zufahrt 2: Zufahrt Kita
Zufahrt 3: L 263

Abb. 3-2: Knotenstromplan geplante Einmündung L 263 Morgenspitze 07:00 - 08:00 Uhr (Prognose)

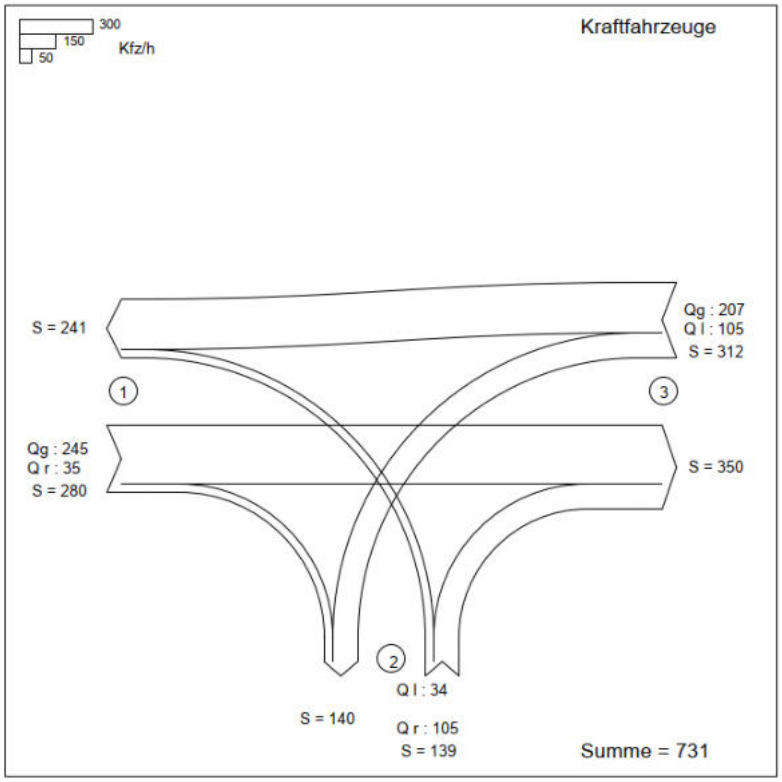


Abb. 3-3: Knotenstromplan geplante Einmündung L 263 Abendspitze 15:45 - 16:45 Uhr (Prognose)

Auf Grundlage der ermittelten Strombelastungen wurde die Leistungsfähigkeit gemäß HBS für den Prognosefall ermittelt. Dabei wurde die erstellte Planung einer Einmündung für die Anbindung an die L 263 zugrunde gelegt.

Planung Einmündung an der L 263

Als Grundlage für die Ermittlung der Leistungsfähigkeit wurde eine Vorplanung für die Einmündung an der L 263 erstellt.

Diese sieht eine vorfahrtgeregelte Einmündung mit Kreuzung des vorh. für den Radverkehr ebenfalls freigegebenen Gehweg vor. Der Geh-/Radweg wird in der vorh. Breite von 3,00 m aufgenommen und im Bereich der Einmündung abgesenkt. Zur Verdeutlichung der Vorfahrtsituation des Geh-/Radverkehrs erhält die Furt eine Rotmarkierung und Fahrradpiktogramme mit Hinweis auf den kreuzenden Radverkehr im Zweirichtungsbetrieb. Darüber hinaus wird die Vorfahrtregelung durch das Verkehrszeichen 206 (Stop) mit Zusatzzeichen 1000-32 (Kreuzender Radverkehr von links und rechts) verdeutlicht.

Die geplante Einmündung wird um ca. 5,00 m von der vorhandenen Zufahrt zur Wiese in Richtung Westen abgerückt, um die erforderlichen Sichtbeziehungen zwischen ausfahrenden Kfz und dem Fuß- und Radverkehr als auch dem auf der L 263 verkehrenden Kfz-Verkehr zu gewährleisten.

Für die Prüfung der Sichtdreiecke wurde für den Radverkehr eine Schenkellänge von 30,00 m gem. RaSt 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, FGSV 2006) angesetzt. Für den Kfz-Verkehr wurde eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angesetzt, damit auch außerhalb der Zeiten der angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h eine sichere Ausfahrt gewährleistet wird. Die Schenkellänge beträgt daher 50,00 m.

Die Planung für die Einmündung ist der folgenden Abbildung sowie dem Anhang 3 zu entnehmen:

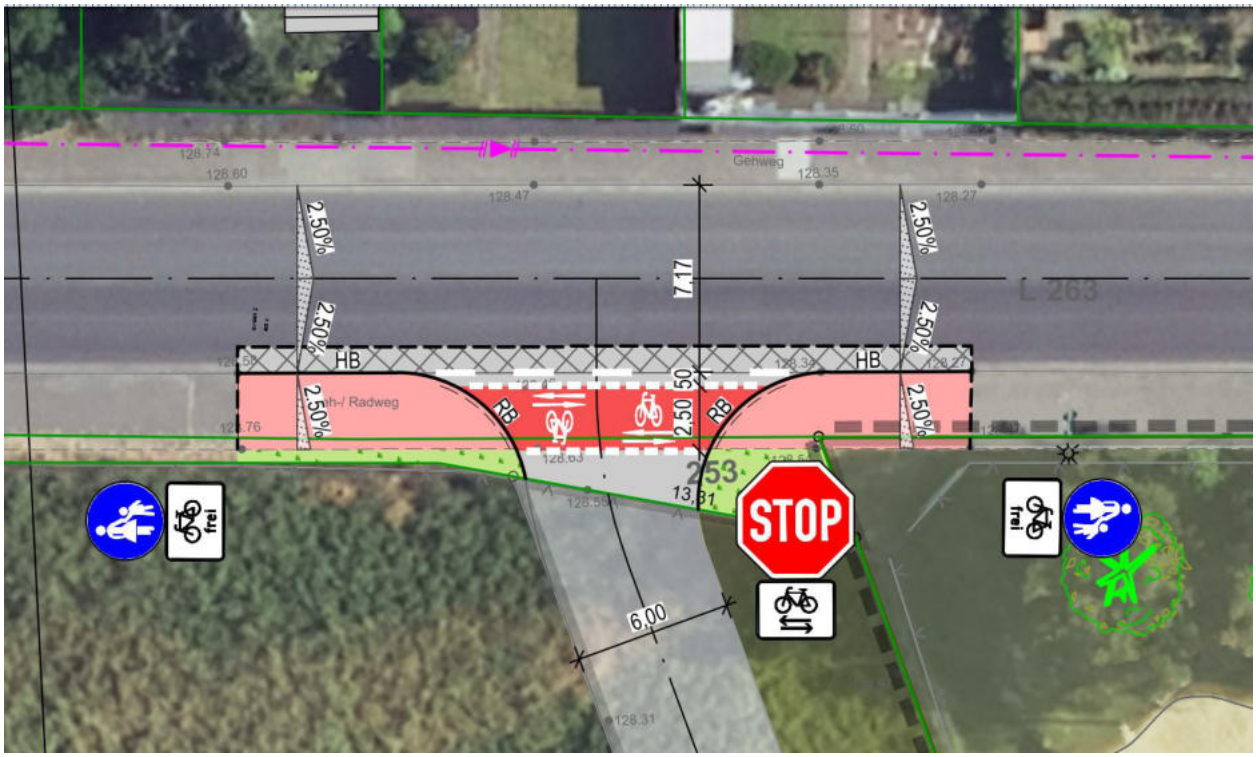


Abb. 3-4: Lageplan Einmündung an der L 263

Aufgrund der innerörtlichen Situation und der ermittelten Verkehrsstärken ist die Anlage eines Linksabbiegestreifens nicht erforderlich. Die mittlere Wartezeit beim Linksabbiegen für von Osten kommende Verkehre in Richtung Kindertagesstätte beträgt in der höher belasteten Abendspitze 4,4 s, bei gemeinsamer Betrachtung des Geradeaus- und Linksabbiegestroms lediglich 2,5 s. Eine Beeinträchtigung des durchgehenden Verkehrs auf der L 263 ist somit nicht gegeben.

Unter Berücksichtigung des durch die Kindertagesstätte induzierten Verkehrs erreicht die Einmündung die Qualitätsstufe A. Die mittleren Wartezeiten betragen weniger als 10 Sekunden.

4. Fazit

Im Rahmen der Planung der Kindertagesstätte in Eschweiler über Feld wurden die verkehrlichen Auswirkungen abgeschätzt und bewertet. Hierzu wurde zunächst am angrenzenden Knotenpunkt an der L 263 / Am Ringsheimer Hof eine Verkehrserhebung durchgeführt, um die vorhandene Verkehrsmenge im Bestand zu ermitteln.

Nach Ermittlung der Verkehrserzeugungsrechnung und -verteilung wurde die Leistungsfähigkeit für die geplante Anbindung der Kindertagesstäte in Form einer Einmündung an der L 263 untersucht.

Im Prognosefall erreicht der Knotenpunkt unter Berücksichtigung des Mehrverkehrs QSV A.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Zu- und Abfluss der induzierten Verkehre vom geplanten Knotenpunkt aufgenommen werden kann ohne die Leistungsfähigkeit des Verkehrs auf der L 263 einzuschränken. Die Wartezeiten sind sehr gering.

Anlagen

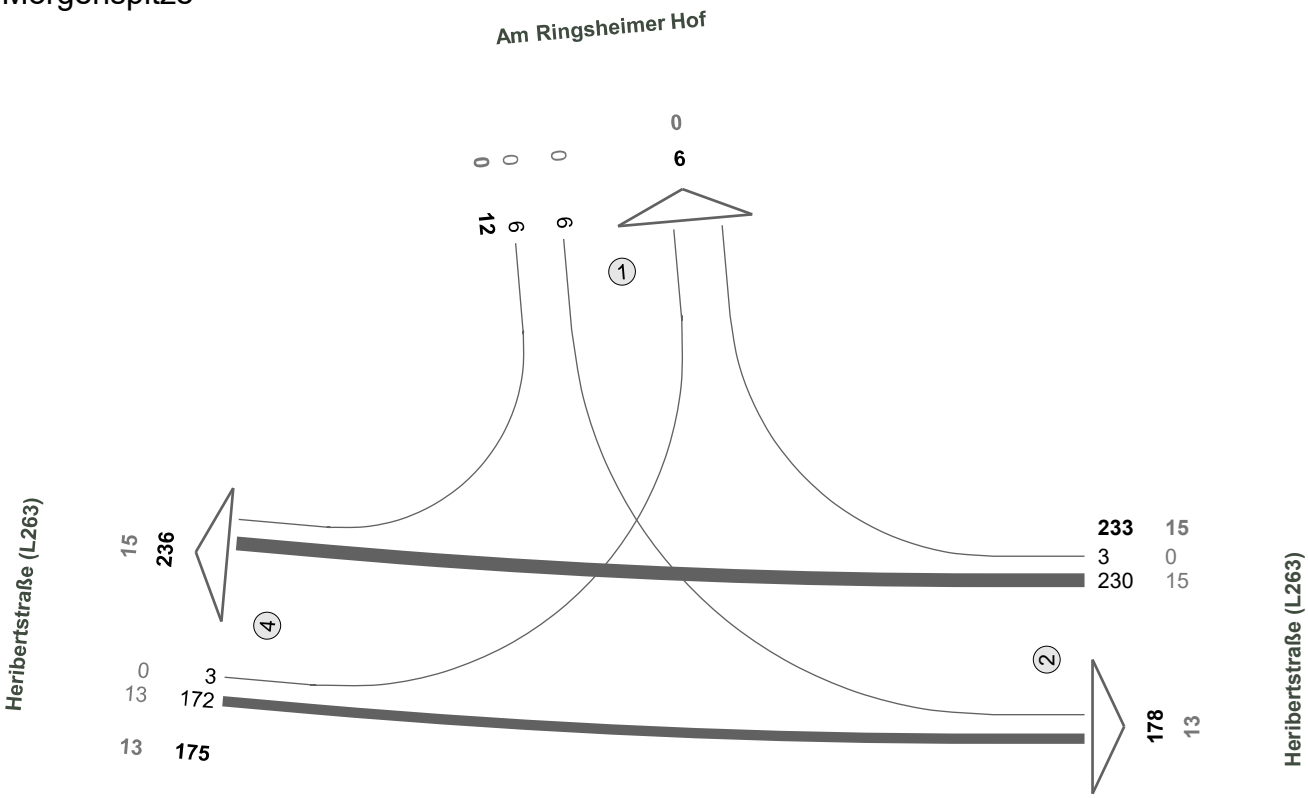
Anlage 1.1

Knotenstromplan L 263 / Am Ringsheimer Hof

(Bestand)

Heribertstraße (L263) / Am Ringsheimer Hof

Zst.: 01
21.11.2023
07:00 - 08:00 Uhr
Morgenspitze

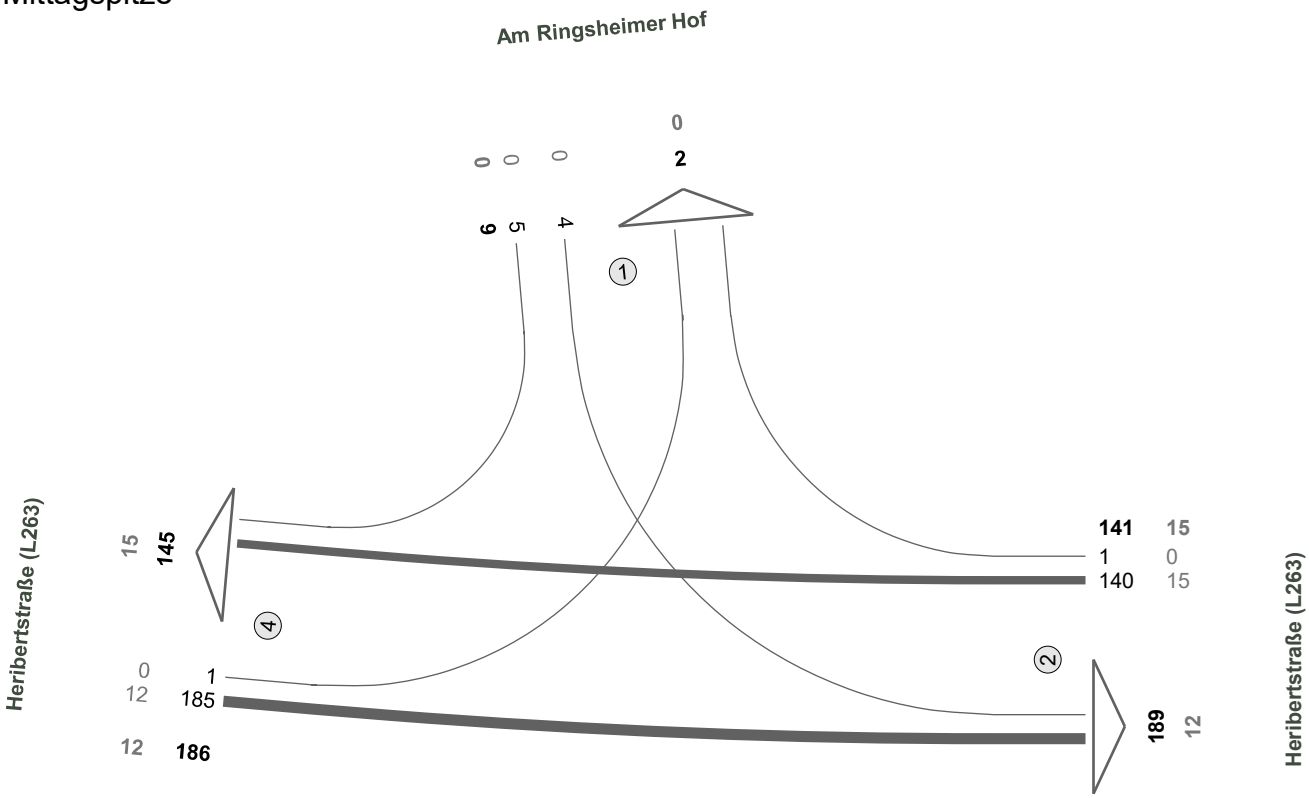


N

Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	18	0
Arm 2	411	28
Arm 4	411	28
Zst.: 01	**420**	28

Heribertstraße (L263) / Am Ringsheimer Hof

Zst.: 01
21.11.2023
14:00 - 15:00 Uhr
Mittagspitze

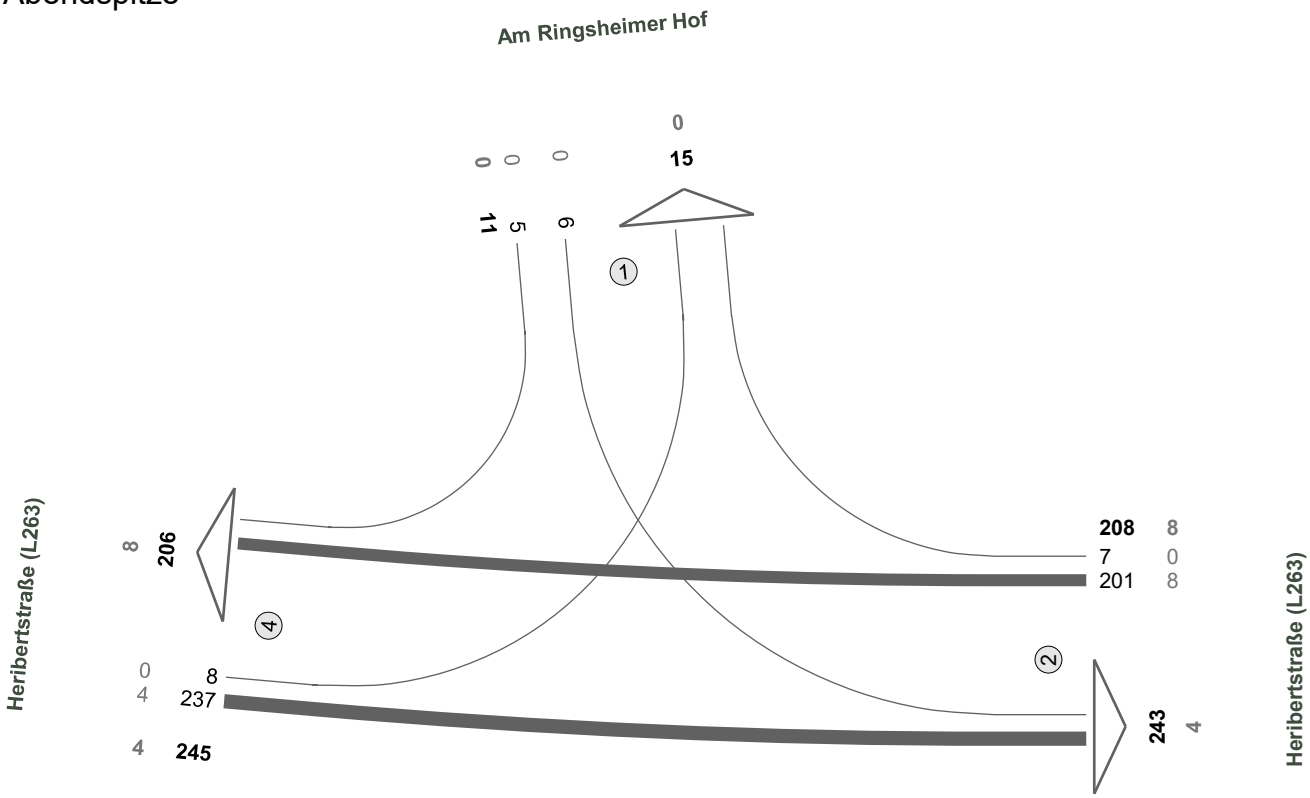


N

Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	11	0
Arm 2	330	27
Arm 4	331	27
Zst.: 01	**336**	27

Heribertstraße (L263) / Am Ringsheimer Hof

Zst.: 01
21.11.2023
15:45 - 16:45 Uhr
Abendspitze



N

Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	26	0
Arm 2	451	12
Arm 4	451	12
Zst.: 01	**464**	12

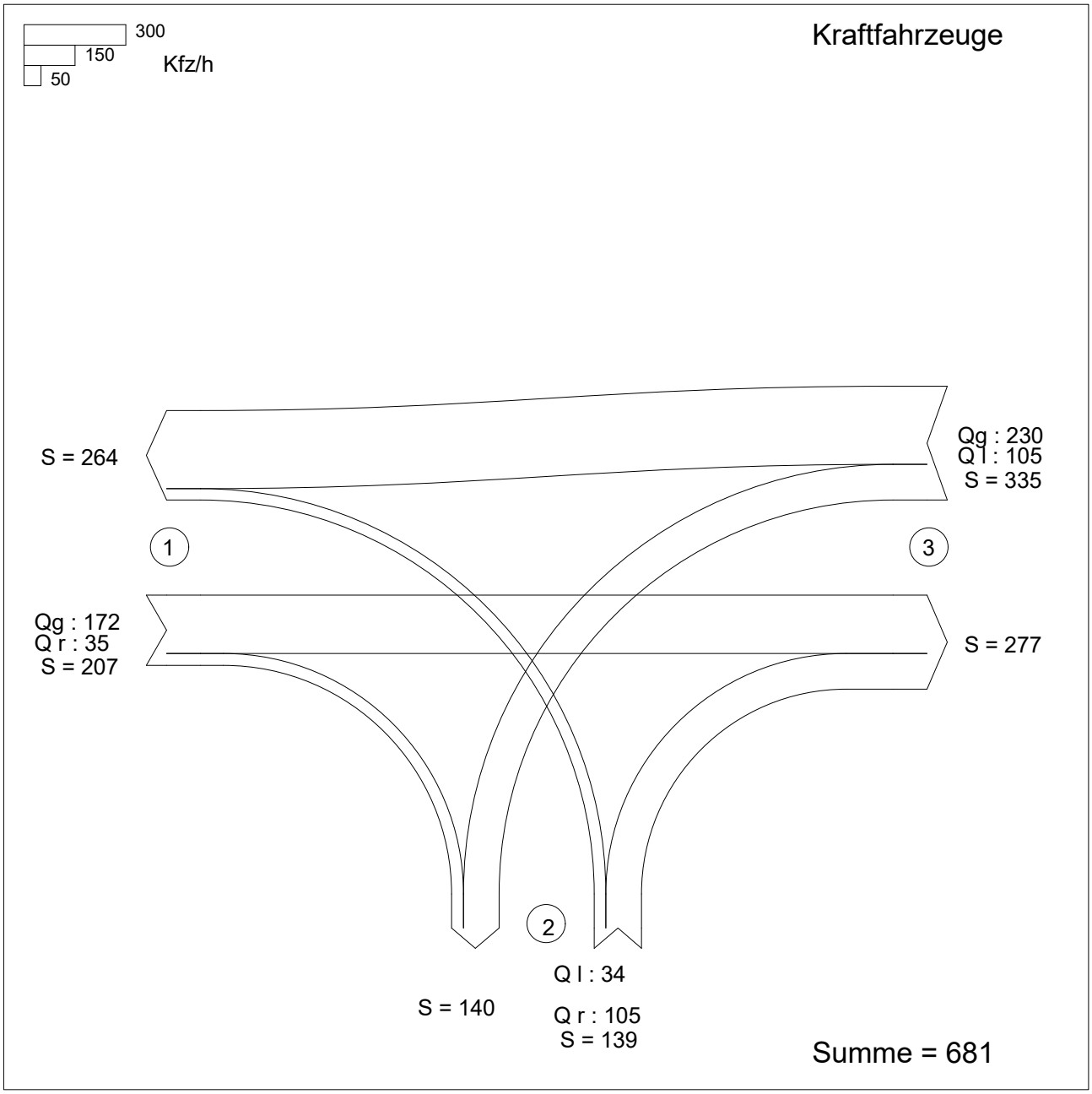
Anlage 1.2

Knotenstrompläne Einmündung L 263 / gepl. KiTA

(Planung)

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

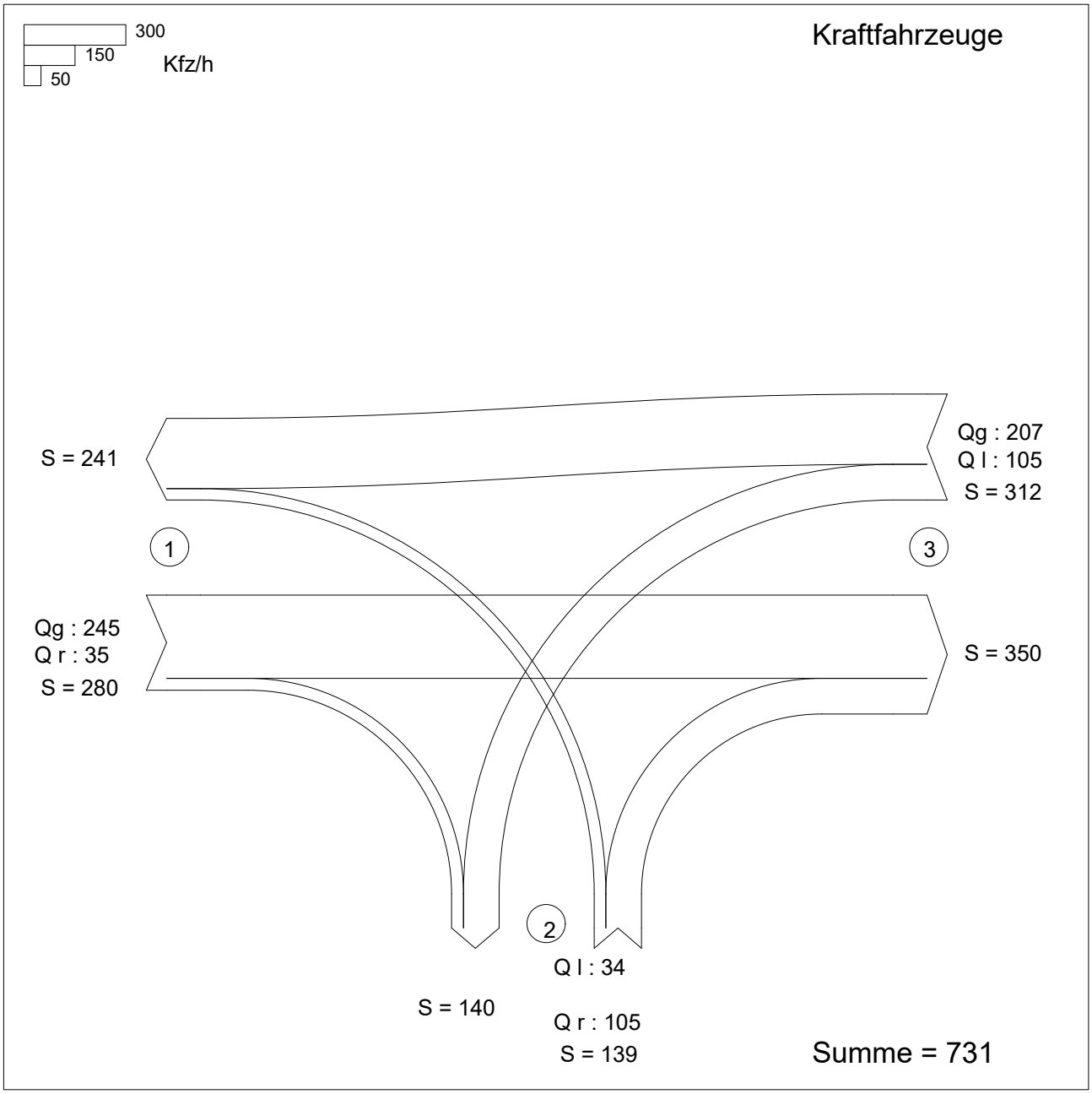
Projekt	:	VU Kita Nörvenich
Knotenpunkt	:	Zufahrt Kita
Stunde	:	07:00 - 08:00
Datei	:	KITA_MORGENSPITZE.kob



Zufahrt 1: L 263
Zufahrt 2: Zufahrt Kita
Zufahrt 3: L 263

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt	:	VU Kita Nörvenich
Knotenpunkt	:	Zufahrt Kita
Stunde	:	15:45 - 16:45
Datei	:	KITA_ABENDSPITZE.kob



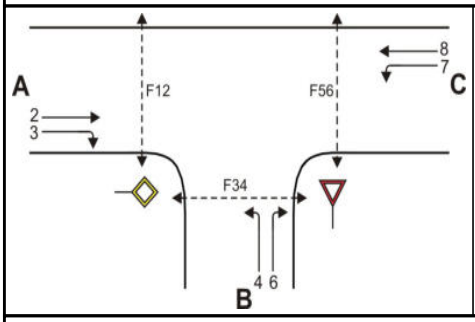
Zufahrt 1: L 263
Zufahrt 2: Zufahrt Kita
Zufahrt 3: L 263

Anlage 2.1

Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015

(Prognose)

Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C L 263 /B Zufahrt Kita

Verkehrsdaten: Datum 21.11.2023

Uhrzeit 07:00 - 08:00 [✓] Planung [] Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B: [] [✓]

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w = 45 s Qualitätsstufe D

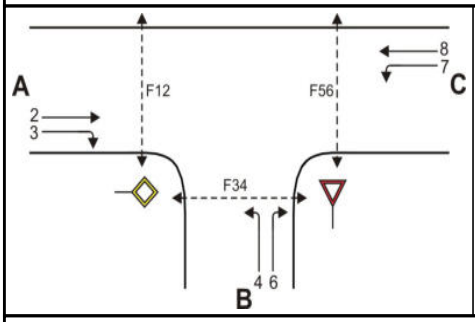
Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Verkehrs-strom	Fahrstreifen			Fußgängerfurt	
		Anzahl (0/1/2)	Aufstellänge n [Pkw-E]	Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)	Mittelinsel (ja/nein)	FGÜ (ja/nein)
		1	2	3	4a	4b
A	2	1	---	---	---	---
	3	0	---	nein	---	---
	F12	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
B	4	1		---	---	---
	6	0	0	nein	---	---
	F34	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
C	7	0	0	---	---	---
	8	1	---	---	---	---
	F56	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)

Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

Zufahrt	Verkehrs-strom	Rad	LV	Lkw+Bus	LkwK	Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8)	Fg	Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4))	Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11)
		$q_{Rad,i}$ [Rad/h]	$q_{LV,i}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	$q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	$q_{Fz,i}$ [Fz/h]	$q_{Fg,i}$ [Fg/h]	$f_{PE,i}$ [-]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		5	6	7	8	9	10	11	12
A	2	0	159	9	4	172	---	1,049	180
	3	0	34	1	0	35	---	1,014	35
	F12	---	---	---	---	---	0	---	---
B	4	0	34	0	0	34	---	1,000	34
	6	0	104	1	0	105	---	1,005	105
	F34	---	---	---	---	---	0	---	---
C	7	0	104	1	0	105	---	1,005	105
	8	0	215	10	5	230	---	1,043	240
	F56	---	---	---	---	---	0	---	---

Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C L 263 /B Zufahrt Kita

Verkehrsdaten: Datum 21.11.2023

Uhrzeit 07:00 - 08:00 [x] Planung [] Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B: [] [x]

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w = 45 s Qualitätsstufe D

Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8

Verkehrs-strom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14) x_i [-]
	13	14	15
2	181	1800	0,100
8	240	1800	0,133

Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7

Verkehrs-strom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Hauptströme (Tabelle S5-2) $q_{p,i}$ [Fz/h]		Grundkapazität (Bild S5-2) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]		Abminderungsfaktor Fg (Bild S5-3) $f_{f,EK,j}$ [-]	
	16	17		18		19	
3	35	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 1,000	mit RA ---
7 (j=F34)	105	207		1016		1,000	
6	105	189		750		ohne RA 1,000	mit RA ---
4 (j=F12)	34	524		485		1,000	

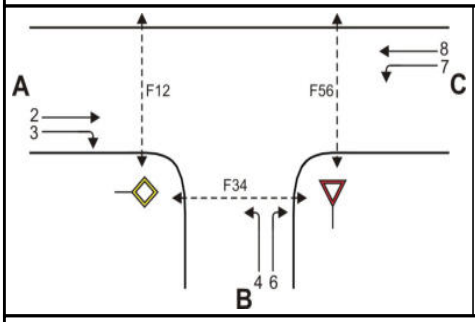
Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7

Verkehrs-strom	Kapazität (Gl.(S5-7)) (Sp.18*Sp.19) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20) x_i [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-8) mit Sp.2, 16 und 20) $p_{0,i}$ [-]
	20	21	22
3	1600	0,022	0,978
7	1016	0,104	0,880
6	750	0,141	0,859

Kapazität des Verkehrsstroms 4

Verkehrs-strom	Kapazität (Gl.(S5-9))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22) $C_{PE,4}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.23) x_4 [-]
	23	24
4	427	0,080

Formblatt S5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C L 263 /B Zufahrt Kita

Verkehrsdaten: Datum 21.11.2023

Uhrzeit 07:00 - 08:00 [✓] Planung [] Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B: [] [✓]

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w = 45 s Qualitätsstufe D

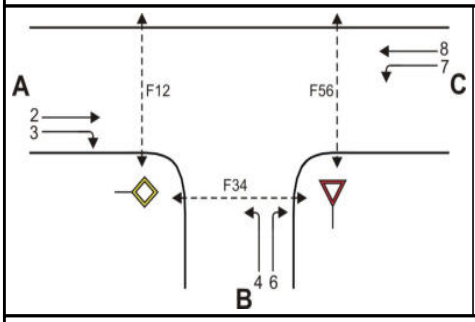
Kapazität der Mischströme

Zufahrt	Verkehrs-strom	Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 24) x_i [-]	Aufstellplätze (Sp.2) n [Pkw-E]	Verkehrsstärke (ΣSp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität (Gl.(S5-10) bzw. (S5-11)) $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5) mit Sp.9 und 11) $f_{PE,m}$ [-]
		25	26	27	28	29
B	4	0,080	0	140	633	1,004
	6	0,141				
C	7	0,104	0	346	1800	1,031
	8	0,133	---			

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme

Zufahrt	Verkehrs-strom	Verkehrs-zusammen-setzung (Sp.11 u. 29) $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m}$ [-]	Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23 und 28) $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31)) (Sp.31/Sp.30 C_i bzw. C_m [Fz/h]	Kapazitäts-reserve (Gl.(S5-32)) (Sp.32-Sp.9) R_i bzw. R_m [Fz/h]	mittlere Wartezeit (Bild S5-24) $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.34) QSV
		30	31	32	33	34	35
A	2	1,049	1800	1715	1543	2,3	A
	3	1,014	1600	1577	1542	2,3	A
B	4	1,000	427	427	393	9,2	A
	6	1,005	750	746	641	5,6	A
C	7	1,005	1016	1011	906	4,0	A
	8	1,043	1800	1725	1495	2,4	A
B	4+6	1,004	633	631	492	7,3	A
C	7+8	1,031	1800	1745	1410	2,6	A
					erreichbare Qualitätsstufe QSV Fz,ges		A

Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C L 263 /B Zufahrt Kita

Verkehrsdaten: Datum 21.11.2023

Uhrzeit 07:00 - 08:00 [✓] Planung [] Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B: [] [✓]

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w = 45 s Qualitätsstufe D

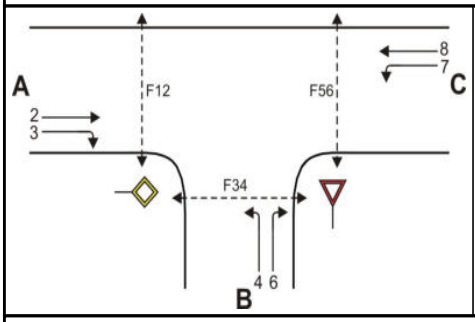
Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)

Zufahrt	Fußgänger bzw. Rad-verkehrs-strom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme $\Sigma q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.37) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV
		36	37	38	39	40
A	F1	230	437	---	0 (keine Fussg.)	---
	F2	207				
	F23	---	---	---		
	R11-1	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R11-2	---				
B	F23	---	---	---	0 (keine Fussg.)	---
	F3	0	139	---		
	F4	139				
	F45	---	---	---		
	R2	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
C	F45	---	---	---	0 (keine Fussg.)	---
	F5	172	507	---		
	F6	335				
	R5-1	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R5-2	---				

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)

Zufahrt	Fußgänger- bzw. Rad-verkehrs-strom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.41) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.43 QSV
		41	42	43	44
A	F1			siehe	oben
	F2				
	F23				
	R11-1				
	R11-2				
B	F23			siehe	oben
	F3				
	F4				
	F45				
	R2				
C	F45			siehe	oben
	F5				
	F6				
	R5-1				
	R5-2				
erreichbare Qualitätsstufe QSV Fg/Rad,ges					---

Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C L 263 /B Zufahrt Kita

Verkehrsdaten: Datum 21.11.2023

Uhrzeit 15:45 - 16:45 [✓] Planung [] Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B: [] [✓]

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w = 45 s Qualitätsstufe D

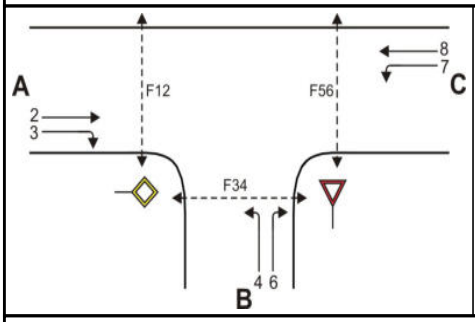
Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Verkehrs-strom	Fahrstreifen			Fußgängerfurt	
		Anzahl (0/1/2)	Aufstellänge n [Pkw-E]	Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)	Mittelinsel (ja/nein)	FGÜ (ja/nein)
		1	2	3	4a	4b
A	2	1	---	---	---	---
	3	0	---	nein	---	---
	F12	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
B	4	1		---	---	---
	6	0	0	nein	---	---
	F34	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
C	7	0	0	---	---	---
	8	1	---	---	---	---
	F56	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)

Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

Zufahrt	Verkehrs-strom	Rad	LV	Lkw+Bus	LkwK	Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8)	Fg	Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4))	Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11)
		$q_{Rad,i}$ [Rad/h]	$q_{LV,i}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	$q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	$q_{Fz,i}$ [Fz/h]	$q_{Fg,i}$ [Fg/h]	$f_{PE,i}$ [-]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		5	6	7	8	9	10	11	12
A	2	5	241	2	2	250	---	1,002	250
	3	0	34	1	0	35	---	1,014	35
	F12	---	---	---	---	---	0	---	---
B	4	0	34	0	0	34	---	1,000	34
	6	0	104	1	0	105	---	1,005	105
	F34	---	---	---	---	---	0	---	---
C	7	0	104	1	0	105	---	1,005	105
	8	2	199	2	6	209	---	1,029	215
	F56	---	---	---	---	---	0	---	---

Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C L 263 /B Zufahrt Kita

Verkehrsdaten: Datum 21.11.2023

Uhrzeit 15:45 - 16:45 [✔] Planung [] Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B: [] [✔]

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w = 45 s Qualitätsstufe D

Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8

Verkehrs-strom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14) x_i [-]
	13	14	15
2	251	1800	0,139
8	215	1800	0,119

Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7

Verkehrs-strom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Hauptströme (Tabelle S5-2) $q_{p,i}$ [Fz/h]		Grundkapazität (Bild S5-2) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]		Abminderungsfaktor Fg (Bild S5-3) $f_{f,EK,j}$ [-]	
	16	17		18		19	
3	35	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 1,000	mit RA ---
7 (j=F34)	105	285		929		1,000	
6	105	267		688		ohne RA 1,000	mit RA ---
4 (j=F12)	34	581		451		1,000	

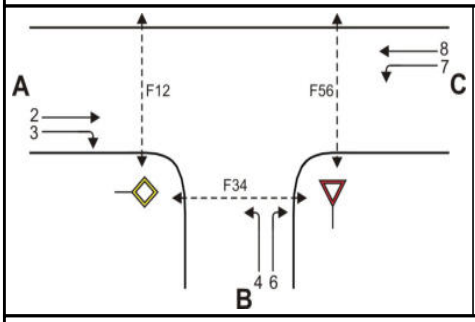
Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7

Verkehrs-strom	Kapazität (Gl.(S5-7)) (Sp.18*Sp.19) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20) x_i [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-8) mit Sp.2, 16 und 20) $p_{0,i}$ [-]
	20	21	22
3	1600	0,022	0,978
7	929	0,114	0,871
6	688	0,153	0,847

Kapazität des Verkehrsstroms 4

Verkehrs-strom	Kapazität (Gl.(S5-9))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22) $C_{PE,4}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.23) x_4 [-]
	23	24
4	393	0,087

Formblatt S5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C L 263 /B Zufahrt Kita

Verkehrsdaten: Datum 21.11.2023

Uhrzeit 15:45 - 16:45 [✓] Planung [] Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B: [] [✓]

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w = 45 s Qualitätsstufe D

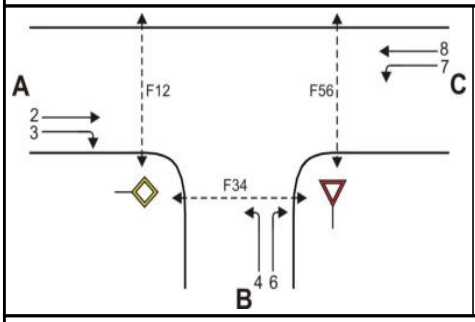
Kapazität der Mischströme

Zufahrt	Verkehrs-strom	Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 24) x_i [-]	Aufstellplätze (Sp.2) n [Pkw-E]	Verkehrsstärke (ΣSp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität (Gl.(S5-10) bzw. (S5-11)) $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5) mit Sp.9 und 11) $f_{PE,m}$ [-]
		25	26	27	28	29
B	4	0,087	0	140	581	1,004
	6	0,153				
C	7	0,114	0	321	1800	1,021
	8	0,119	---			

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme

Zufahrt	Verkehrs-strom	Verkehrs-zusammen-setzung (Sp.11 u. 29) $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m}$ [-]	Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23 und 28) $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31)) (Sp.31/Sp.30 C_i bzw. C_m [Fz/h]	Kapazitäts-reserve (Gl.(S5-32)) (Sp.32-Sp.9) R_i bzw. R_m [Fz/h]	mittlere Wartezeit (Bild S5-24) $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.34) QSV
		30	31	32	33	34	35
A	2	1,002	1800	1796	1546	2,3	A
	3	1,014	1600	1577	1542	2,3	A
B	4	1,000	393	393	359	10,0	A
	6	1,005	688	685	580	6,2	A
C	7	1,005	929	925	820	4,4	A
	8	1,029	1800	1750	1541	2,3	A
B	4+6	1,004	581	579	440	8,2	A
C	7+8	1,021	1800	1763	1449	2,5	A
					erreichbare Qualitätsstufe QSV Fz,ges		A

Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C L 263 /B Zufahrt Kita

Verkehrsdaten: Datum 21.11.2023

Uhrzeit 15:45 - 16:45 [✔] Planung [] Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B: [] [✔]

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w = 45 s Qualitätsstufe D

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)


Zufahrt	Fußgänger bzw. Rad-verkehrs-strom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme $\Sigma q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.37) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV
		36	37	38	39	40
A	F1	209	494	---	0 (keine Fussg.)	---
	F2	285				
	F23	---	---	---		
	R11-1	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R11-2	---				
B	F23	---	---	---	0 (keine Fussg.)	---
	F3	0	139	---		
	F4	139				
	F45	---	---	---		
	R2	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
C	F45	---	---	---	0 (keine Fussg.)	---
	F5	250	564	---		
	F6	314				
	R5-1	---	---	---	0 (kein Radf.)	---
	R5-2	---				

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)

Zufahrt	Fußgänger- bzw. Rad-verkehrs-strom	maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.41) $t_{w,i}$ [s]	Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.43 QSV
		41	42	43	44
A	F1			siehe	oben
	F2				
	F23				
	R11-1				
	R11-2				
B	F23			siehe	oben
	F3				
	F4				
	F45				
	R2				
C	F45			siehe	oben
	F5				
	F6				
	R5-1				
	R5-2				
erreichbare Qualitätsstufe QSV $_{Fg/Rad,ges}$					---

Anlage 3

Planunterlagen Einmündung L 263



Zeichenerklärung

(rosa)	Gehweg, Radfahrer frei, Asphalt
(grau)	Fahrbahn (grundhafter Ausbau)
(grau schraffiert)	Fahrbahn (Anpassungsbereich)
(grün)	Grünfläche
(rot)	Roteinfärbung
2.50%	Querneigung

Vorplanung

Rev.	Art der Änderung	Datum	bearb.	gepr.
4				
3				
2				
1				

Erstmals verteilt am:

FISCHER TEAMPLAN – Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de


Auftraggeber: **Kreis Düren**

Projekt: **Neubau Kindertagesstätte Eschweiler über Feld**

Darstellung: **Lageplan Einmündung**

Bearb.	März 2024	REI	Maßstab: 1:250	Auftraggeber:
Gez.	März 2024	REI		
Gesehen: gez. ppa. Klähnhammer			Plan Nr.: 22958 / 10341983	
			Blatt Nr.: 1	
Erftstadt, im März 2024			Blattgröße: 297x1189	den ....

10341983



Zeichenerklärung

- Gehweg, Radfahrer frei, Asphalt
- Fahrbahn (grundhafter Ausbau)
- Fahrbahn (Anpassungsbereich)
- Grünfläche
- Roteinfärbung
- 2.50% Querneigung

Vorplanung

Rev.	Art der Änderung	Datum	bearb.	gepr.
4				
3				
2				
1				

Erstmals verteilt am:

FISCHER TEAMPLAN
Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

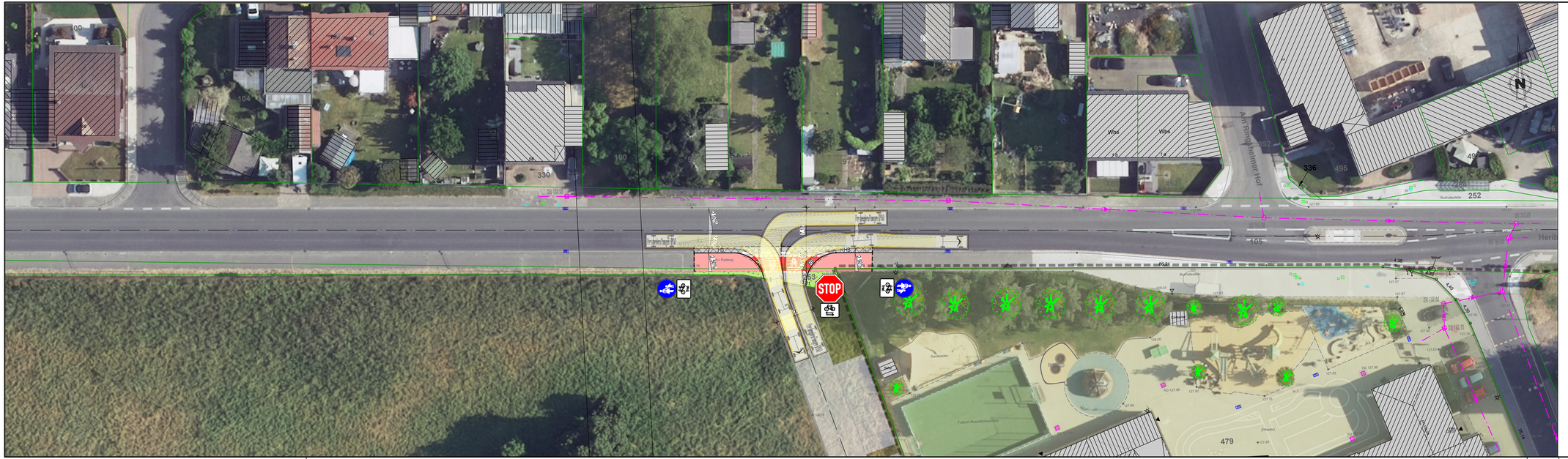
Auftraggeber: **Kreis Düren**

Projekt: **Neubau Kindertagesstätte Eschweiler über Feld**

Darstellung: **Lageplan Einmündung**

Bearb.	März 2024	REI	Maßstab: 1:250	Auftraggeber:
Gez.	März 2024	REI		
Gesehen: gez. ppa. Klähnhammer			Plan Nr.: 22958 / 10341983	
			Blatt Nr.: 1	
Erftstadt, im März 2024			Blattgröße: 297x1189	den ....

10341983



Zeichenerklärung

- Gehweg, Radfahrer frei, Asphalt
- Fahrbahn (grundhafter Ausbau)
- Fahrbahn (Anpassungsbereich)
- Grünfläche
- Roteinfärbung
- 2.50% Querneigung

Vorplanung

Rev.	Art der Änderung	Datum	bearb.	gepr.
4				
3				
2				
1				

Erstmals verteilt am:

FISCHER TEAMPLAN

Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt

www.fischer-teamplan.de - info@fischer-teamplan.de

Auftraggeber: Kreis Düren


Projekt: Neubau Kindertagesstätte Eschweiler über Feld

Darstellung: Lageplan Einmündung

Bearb.	März 2024	REI	Maßstab: 1:250	Auftraggeber:
Gez.	März 2024	REI		
Gesehen: gez. ppa. Klähnhammer			Plan Nr.: 22958 / 10341983	
			Blatt Nr.: 1	
Erftstadt, im März 2024			Blattgröße: 297x1189	den .....

10341983

Plotdatum: 08.03.24 09:31:36 - stumpf



Zeichenerklärung

- Gehweg, Radfahrer frei, Asphalt
- Fahrbahn (grundhafter Ausbau)
- Fahrbahn (Anpassungsbereich)
- Grünfläche
- Roteinfärbung
- 2.50% Querneigung

Vorplanung

Rev.	Art der Änderung	Datum	bearb.	gepr.
4				
3				
2				
1				

Erstmals verteilt am:

FISCHER TEAMPLAN

Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt

www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

Auftraggeber:

Kreis Düren

Projekt:

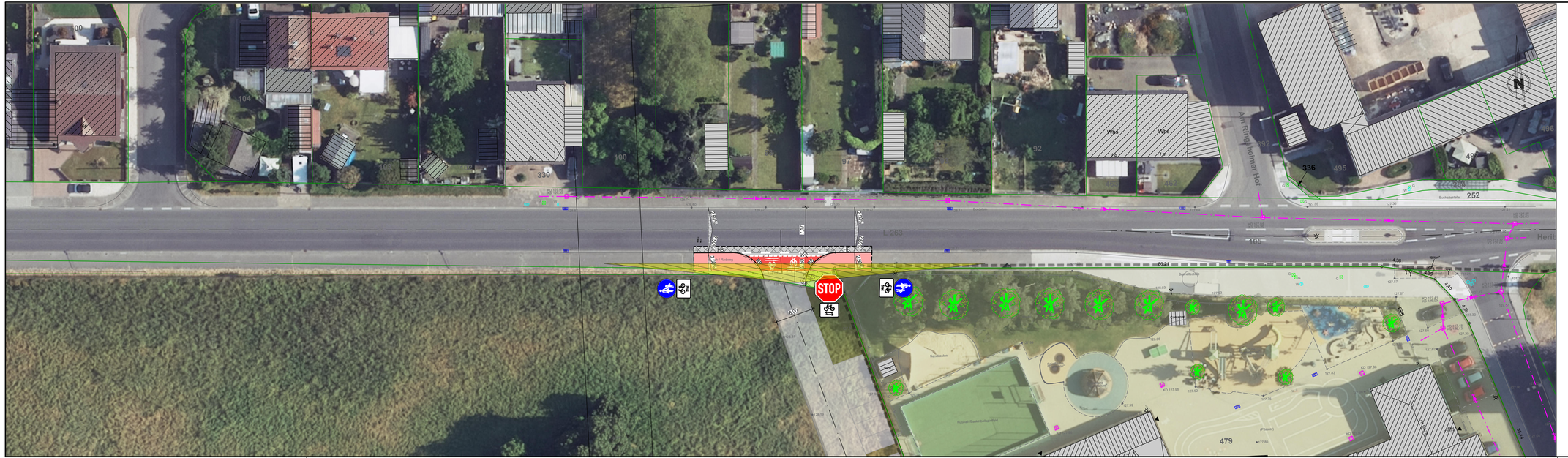
Neubau Kindertagesstätte Eschweiler über Feld

Darstellung:

Lageplan Einmündung

Bearb.	März 2024	REI	Maßstab: 1:250	Auftraggeber:
Gez.	März 2024	REI		
Gesehen: gez. ppa. Klähnhammer			Plan Nr.: 22958 / 10341983	
			Blatt Nr.: 1	
Erftstadt, im März 2024			Blattgröße: 297x1189	den ....

10341983



Zeichenerklärung

- Gehweg, Radfahrer frei, Asphalt
- Fahrbahn (grundhafter Ausbau)
- Fahrbahn (Anpassungsbereich)
- Grünfläche
- Roteinfärbung
- 2.50% Querneigung

Vorplanung

Rev.	Art der Änderung	Datum	bearb.	gepr.
4				
3				
2				
1				

Erstmals verteilt am:

FISCHER TEAMPLAN

Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt

www.fischer-teamplan.de - info@fischer-teamplan.de

Auftraggeber: Kreis Düren

Projekt: Neubau Kindertagesstätte Eschweiler über Feld

Darstellung: Lageplan Einmündung

Bearb.	März 2024	REI	Maßstab: 1:250	Auftraggeber:
Gez.	März 2024	REI		
Gesehen: gez. ppa. Klähnhammer			Plan Nr.: 22958 / 10341983	
			Blatt Nr.: 1	
Erftstadt, im März 2024			Blattgröße: 297x1189	den .....

10341983

Plotdatum: 06.03.24 09:38 - mmaß