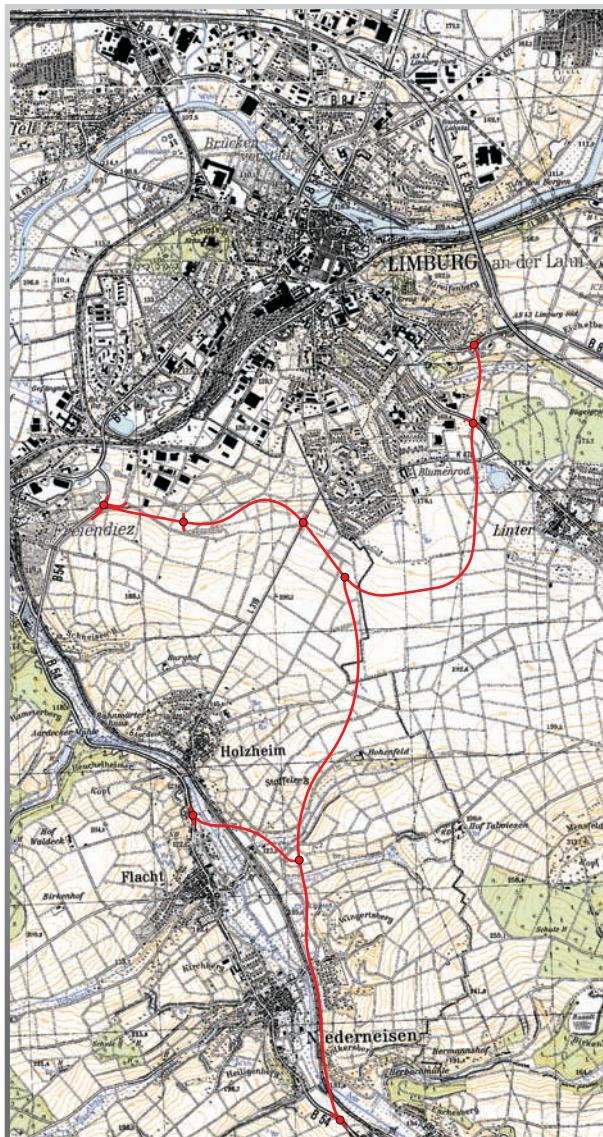


Planfälle P 11 - P 14



**Neubau einer Umgehung
Limburg - Diez, Holzheim
mit einer Umgehung
Flacht und Niederneisen
im Zuge der B 54**

Der Magistrat
der Kreisstadt
Limburg a.d. Lahn

Landesbetrieb
Mobilität
Rheinland-Pfalz

Amt für
Straßen- und Verkehrswesen
Dillenburg

AUFTAGGEBER: DER MAGISTRAT DER KREISSTADT LIMBURG A.D. LAHN,
Werner-Senger-Str. 10, 65549 Limburg
zusammen mit
LANDESBETRIEB MOBILITÄT RHEINLAND-PFALZ,
Friedrich-Ebert-Ring 14-20, 56068 Koblenz
sowie
AMT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN DILLENBURG
Moritzstr. 16, 35683 Dillenburg

BEARBEITUNG: VERTEC-Ingenieure
Ingenieursozietät für Verkehrsplanung und -technik
Hohenzollernstraße 119, 56068 Koblenz
Tel.: 0261 / 30 36 20
Fax: 0261 / 30 36 2-99
E-Mail: vertec@rz-online.de

K. Kohm, W. Kieren (Verkehrsplanung)
G. Böckling (Darstellung)

**Neubau einer Umgehung
Limburg - Diez, Holzheim
mit einer Umgehung
Flacht und Niederneisen
im Zuge der B 54**

PLANFÄLLE P11 - P14

2009

- INHALTSVERZEICHNIS -

	<u>Seite</u>
A VORBEMERKUNGEN	4
B PLANFÄLLE	5
1. Planfall 11 - Variante Blumenrod (P1) / Umgehung Holzheim <u>mit</u> Anschluss B 54n / L 319	5
2. Planfall 12 - Variante Blumenrod (P1) / Umgehung Holzheim <u>ohne</u> Anschluss B 54n / L 319	8
3. Planfall 13 - Variante Flächennutzungsplan (P2.1) <u>mit</u> Anschluss L 319 / Umgehung Holzheim	10
4. Planfall 14 - Variante Flächennutzungsplan (P2.1) <u>ohne</u> Anschluss L 319 / Umgehung Holzheim	12
C ERGEBNISZUSAMMENFASSUNG	13

**Neubau einer Umgehung
Limburg - Diez, Holzheim
mit einer Umgehung
Flacht und Niederneisen
im Zuge der B 54**

PLANFÄLLE P11 - P14

2009

- ABBILDUNGSVERZEICHNIS -

P11-Fall - Variante Blumenrod (P1) / Umgehung Holzheim mit Anschluss B 54n / L 319

- Abb. P11-1 Maßnahmen
- Abb. P11-2 Belastungen 2020 - Gesamtverkehr
- Abb. P11-3 Knotenstrombelastungen 2020 (Maßnahme)
- Abb. P11-4 Verlagerungen zu P0
- Abb. P11-5 Belastungen 2020 - Schwerverkehr

P12-Fall - Variante Blumenrod (P1) / Umgehung Holzheim ohne Anschluss B 54n / L 319

- Abb. P12-1 Maßnahmen
- Abb. P12-2 Belastungen 2020 - Gesamtverkehr
- Abb. P12-3 Knotenstrombelastungen 2020 (Maßnahme)
- Abb. P12-4 Verlagerungen zu P11
- Abb. P12-5 Belastungen 2020 - Schwerverkehr

P13-Fall - Variante Flächennutzungsplan (P2.1) mit Anschluss L 319 / Umgehung Holzheim

- Abb. P13-1 Maßnahmen
- Abb. P13-2 Belastungen 2020 - Gesamtverkehr
- Abb. P13-3 Knotenstrombelastungen 2020 (Maßnahme)
- Abb. P13-4 Verlagerungen zu P0
- Abb. P13-5 Belastungen 2020 - Schwerverkehr

P14-Fall - Variante Flächennutzungsplan (P2.1) ohne Anschluss L 319 / Umgehung Holzheim

- Abb. P14-1 Maßnahmen
- Abb. P14-2 Belastungen 2020 - Gesamtverkehr
- Abb. P14-3 Knotenstrombelastungen 2020 (Maßnahme)
- Abb. P14-4 Verlagerungen zu P13
- Abb. P14-5 Belastungen 2020 - Schwerverkehr

**Neubau einer Umgehung
Limburg - Diez, Holzheim
mit einer Umgehung
Flacht und Niederneisen
im Zuge der B 54**

PLANFÄLLE P11 - P14

2009

A

VORBEMERKUNGEN

Im Juni / August 2008 wurden die bis dahin erarbeiteten Ergebnisse zur Verkehrsuntersuchung B 54 im Großraum Limburg - Diez - Holzheim - Flacht - Niederneisen im Rahmen von Bürgerversammlungen der Öffentlichkeit vorgestellt. Anschließend wurden die Untersuchungsergebnisse in einem Bericht dokumentiert und Ende 2008 ausgefertigt.

In den politischen Gremien haben zwischenzeitlich Beratungen über die Planungsergebnisse stattgefunden. Die Gemeinde Holzheim wünscht ergänzend zu den vorliegenden Varianten einer Ortsumgehung die verkehrsplanerische Untersuchung einer ortsfernen Trasse (Variante 4 bzw. 4a). Die Umgehungsmaßnahme ist zu kombinieren mit dem Planfall 1 - Variante Blumenrod bzw. mit dem Planfall 2.1 - Variante Flächennutzungsplan mit Netzschluss L 319. Für weitergehende Betrachtungen ist jeweils die Untersuchung mit und ohne Anbindung der vorhandenen L 319 an die Südumgehung / Umgehung Holzheim vorzunehmen.

B PLANFÄLLE

1. Planfall 11 - Variante Blumenrod (P1) / Umgehung Holzheim mit Anschluss B 54n / L 319

Netz

Abb. P11-1

Grundlage bildet der Planfall 1 aus der Basisuntersuchung mit einer Linienführung der B 54n in der Variante Blumenrod. Gegenüber dem vorliegenden Planfall ändert sich die Linienführung der Umgehung Holzheim. Während im Planfall 1 noch eine ortsnahe Umgehung enthalten war, wird in dem vorliegenden Netzkonzept die Maßnahme nach Osten bis an die Landesgrenze zwischen Rheinland-Pfalz und Hessen verschoben. In den zur Verfügung gestellten Unterlagen zur Umgehung Holzheim wird die Maßnahme mit Variante 4 beschrieben. Die Umgehung Flacht/Niederneisen wird aus Richtung Hahnstätten kommend unverändert übernommen, in Richtung Diez erfolgt eine Anbindung an die vorhandene B 54 unmittelbar nach der Ortslage Flacht, gemäß der aktuellen Planung.

Alle übrigen Maßnahmen werden unverändert aus dem Netzkonzept des Planfalles 1 übernommen.

Eine Um- bzw. Abstufung bestehender Strecken wird im aktuellen Planungsstadium nicht berücksichtigt. Ein entsprechendes Konzept liegt z.Zt. noch nicht vor.

Verkehrsnachfrage / -verlagerungen

Abb. P11-2 bis P11-4

Für die B 54n Südumgehung Limburg errechnet sich auf den einzelnen Abschnitten folgende Verkehrsnachfrage:

Tab. B1

Verkehrsnachfrage

Abschnitt B 54n Südumgehung	Belastung Kfz/d
B 54 Diez - Konrad-Zuse-Str.	14.300
Konrad-Zuse-Str. - L 3020 / L 319 Holzheim	15.000
L 3020 / L 319 - B 54n Umgehung Holzheim	13.600
B 54n Umgehung Holzheim - B 417 Linter	19.100
B 417 Linter - B 8 Frankfurter Str.	23.500

Am Beginn und Ende der Planungsmaßnahme entspricht die Verkehrsnachfrage dem Aufkommen, wie es im Planfall P1 berechnet wurde. Durch die geänderte Anbindung der B 54n Umgehung Holzheim an die Südum-

gehung sind nur auf den mittleren Abschnitten veränderte Aufkommenswerte festzustellen.

Die Südumgehung Limburg führt primär zu einer Entlastung der im Südkorridor von Limburg gelegenen Einfallstraßen. Auf den maßgeblichen Strecken ist von folgenden verbleibenden Verkehrsmengen bzw. Entlastungen auszugehen:

Tab. B2

Abschnitt	Belastung (Kfz/d)	Entlastung (Kfz/d)
B 8 Frankfurter Straße	14.000	-15.000 (-52 %)
B 417 Wiesbadener Straße	11.000	-6.000 (-35 %)
Industriestraße	6.300	-10.900 (-63 %)
B 54 Diezer- / Limburger Straße	16.100	-5.400

Entlastet werden ebenfalls die in West-Ost-Richtung verlaufenden Verbindungsstraßen. Auf der K 474 Zeppelinstr. reduziert sich die Verkehrs nachfrage um 3.000 bis 4.000 Kfz/d (-20 bis -30 %).

Die Maßnahme führt in der Innenstadt von Limburg zu einem Belastungs-rückgang um mehr als 5.000 Kfz/d, so dass beispielsweise auf der Lich-fieldbrücke mit ca. 30.000 Kfz/d das heutige Belastungsniveau unterschritten wird.

Für die Umgehungsmaßnahmen in Rheinland-Pfalz stellt sich folgende Verkehrs nachfrage ein:

- B 54n Umgehung Holzheim ca. 9.000 Kfz/d
 - B 54n Umgehung Flacht/Niederneisen ca. 11.000 Kfz/d

Mit den Umgehungsmaßnahmen verbindet sich in den Ortslagen folgende Entlastungswirkung:

Tab. B3

Abschnitt	Belastung (Kfz/d)	Entlastung (Kfz/d)
L 319 Holzheim	3.000 - 4.200	3.000 - 5.100 (40 - 60 %)
B 54 Flacht/Niederneisen	2.800 - 4.900	9.500 - 10.000 (70 - 80 %)

Das Verkehrsaufkommen der Umgehung Holzheim besteht neben den Entlastungen aus der Ortsdurchfahrt auch aus Verlagerungen von der B 54

zwischen Holzheim und Diez. Durch die Kombination der verschiedenen Umgehungsmaßnahmen (Umgehung Holzheim / Flacht/Niederneisen / Südumgehung Limburg) wird eine attraktive Verbindung von der B 54 Hahnstätten aus dem Aartal nach Limburg bzw. zur A 3 hergestellt. Die Entlastung der B 54 zwischen Holzheim und Diez liegt mit 4.000 bis 5.500 Kfz/d bei 35 bis 45 %.

Die Belastungen der Maßnahmenknoten sind der Abb. P11-3 zu entnehmen.

Schwerverkehr

Abb. P11-5

Für die im vorliegenden Planfall berücksichtigten Neubaumaßnahmen errechnet sich folgendes Schwerverkehrsaufkommen:

- | | |
|--------------------------------------|-----------------------|
| - B 54n Südumgehung Limburg | 800 bis 1.700 SV-Fz/d |
| - B 54n Umgehung Holzheim | 1.100 SV-Fz/d |
| - B 54n Umgehung Flacht/Niederneisen | 1.200 SV-Fz/d |

Auf der Südumgehung Limburg besitzt der Schwerverkehr einen Anteil von 6 bis 9 %, die Umgehungen Holzheim / Flacht/Niederneisen sind im Mittel mit 11 % belastet.

2. Planfall 12 - Variante Blumenrod (P1) / Umgehung Holzheim ohne Anschluss B 54n / L 319

Netz

Abb. P12-1

Die Netzkonzepte zwischen dem Planfall P12 und dem vorherigen Planfall P11 sind mit Ausnahme des Anschlusspunktes B 54n / L 319 identisch. Während im vorherigen Planfall ein Vollanschluss an dieser Stelle vorgesehen war, ist im aktuellen Netzmodell lediglich ein Kreuzungsbauwerk berücksichtigt. Eine Verknüpfung beider Achsen ist nicht vorgesehen. Alle übrigen Maßnahmen entsprechen dem Planfall P11.

Verkehrsbelastungen / -verlagerungen

Abb. P12-2 bis P12-4

Die einzelnen Abschnitte der Südumgehung erfahren folgende Verkehrsnachfrage, gleichzeitig erfolgt eine Gegenüberstellung mit dem Planfall P11.

Tab. B4

Belastung/Verlagerung

Abschnitt B 54n Südumgehung	Belastung Kfz/d	Veränderung zu P11 Kfz/d
B 54 Diez - Konrad-Zuse-Str.	11.800	- 2.600 (- 18 %)
Konrad-Zuse-Str. - L 319 Holzheim	12.200	- 2.800 (- 19 %)
L 319 Holzheim - B 54n Umgeh. Holzheim	12.200	- 1.400 (- 10 %)
B 54n Umgeh. Holzheim - B 417 Linter	19.800	+ 700 (+ 4 %)
B 417 Linter - B 8 Frankfurter Str.	23.500	0

Auf dem Westabschnitt der Südumgehung ist von Abnahmen zwischen 1.400 und 2.800 Kfz/d auszugehen. Auf dem östlichen Abschnitt treten nur geringfügige Veränderungen ein.

Im südlichen Korridor von Limburg kommt es insbesondere auf der K 474 Zeppelinstr. zur Umorientierung von Verkehrsströmen. Während im westlichen Abschnitt Entlastungen auftreten, sind in der östlichen Zufahrt aus Richtung Linter Mehrbelastungen zu verzeichnen.

Das Aufgeben des Anschlusses B 54n / L 319 führt auf der Umgehung Holzheim zu einer Belastungsreduktion in einer Größenordnung von 600 bis 700 Kfz/d (- 7 %). Die nördliche Zufahrt nach Holzheim (aus Richtung Limburg) wird um ca. 400 Kfz/d (- 9 %) entlastet. In der Zufahrt aus Richtung Süden nach Holzheim sind Mehrbelastungen von ca. 1.700 Kfz/d (+ 58 %) ausgewiesen. Der Unterschied zwischen nördlicher und südlicher Ortslage von Holzheim röhrt daher, dass die fehlende Abfahrmöglichkeit von der Südumgehung in der OD Holzheim Fremdverkehre in der Größenordnung von ca. 600 Kfz/d anzieht.

Mehrbelastungen treten ebenfalls auf der außerorts geführten B 54 zwischen Holzheim und Diez in einer Größenordnung von ca. 1.100 Kfz/d (+ 17 %) auf.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Nichtrealisierung eines Anschlusses im Kreuzungsbereich B 54n Südumgehung / L 319 zur Umorientierung von Quell-/Zielverkehren, insbesondere in den Bereich Holzheim als auch Limburg-Süd führt.

Die Knotenstrombelastungen der Maßnahmeknoten sind der Abb. P12-3 zu entnehmen.

Schwerverkehr

Abb. P12-5

Die Schwerverkehrsbelastungen auf den Maßnahmen sind mit jenen des vorherigen Planfalles (P11) weitestgehend identisch. Die B 54n Südumgehung Limburg wird mit 700 bis 1.800 SV-Fz/d, die Umgehungen Holzheim / Flacht/Niederneisen mit 1.100 bis 1.200 SV-Fz/d belastet.

3. Planfall 13 - Variante Flächennutzungsplan (P2.1) mit Anschluss L 319 / Umgehung Holzheim

Netz

Abb. P13-1

Bezugsgrundlage für den aktuellen Planfall bildet das Prognoseverkehrsnetz des Planfalles P2.1 aus der Basisuntersuchung. Darin enthalten ist die B 54n in der Variante Flächennutzungsplan mit Netzschluss zur L 319 Holzheim. In dieses Netzkonzept eingefügt wird die B 54n Umgehung Holzheim in der ortsfernen Linienführung (Variante 4a). Die Umgehung Flacht/Niederneisen mit Anbindung an die vorhandene B 54 entspricht den vorherigen Planfällen (P11/P12). Im Bereich Diez erfolgt die Anbindung der Konrad-Zuse-Str. ebenfalls gemäß den vorherigen Planfällen. Am Kreuzungspunkt der B 54n Umgehung Holzheim mit der vorhandenen L 319 (Holzheim - Limburg) wird ein Vollanschluss berücksichtigt.

Verkehrsbelastungen / -verlagerungen

Abb. P13-2 bis P13-4

Für die Abschnitte der Südumgehung Limburg wird folgende Verkehrsnachfrage prognostiziert:

Tab. B5

Verkehrsnachfrage

Abschnitt B 54n Südumgehung	Belastung Kfz/d
B 54 Diez - Konrad-Zuse-Str.	14.600
K.-Zuse-Str. - Querspange L 319 Holzheim	15.500
Querspange L 319 - L 3020 Holzheimer Str.	12.600
L 3020 Holzheimer Str. - B 417 Wiesbadener Str.	19.300
B 417 Wiesbadener Str. - B 8 AS Limburg-Süd	37.400

Für die Querspange von der B 54n Südumgehung zur L 319 wurde eine Belastung von 8.900 Kfz/d ermittelt. Die Umgehung Holzheim ist mit 8.800 Kfz/d, die anschließende Umgehung Flacht/Niederneisen mit 11.000 Kfz/d belastet. Für den Netzschluss von der Umgehung Flacht/Niederneisen zur vorhandenen B 54 zwischen Flacht und Holzheim wurde ein Aufkommen von 5.100 Kfz/d berechnet.

Um die Wirkung der Gesamtmaßnahme darzustellen, erfolgt eine Gegenüberstellung mit dem Prognose-Null-Fall. Die maßnahmenbedingten Auswirkungen sind der Abb. P13-4 zu entnehmen. Auf den südlichen Zufahrtsstraßen nach Limburg sind folgende Auswirkungen zu erwarten:

Tab. B6

Abschnitt	Belastung/Entlastung	
	Belastung (Kfz/d)	Entlastung (Kfz/d)
B 8 Frankfurter Straße	1.800	-27.200 (-94 %)
B 417 Wiesbadener Straße	21.400	-1.000 (- 4 %)
Industriestraße	5.700	-11.600 (-67 %)
B 54 Diezer- / Limburger Straße	16.000	-5.600 (-26 %)

Das Maßnahmenpaket führt auf der Lichfieldbrücke zu einer Entlastung von ca. 6.000 Kfz/d. Entsprechende Mehrbelastungen sind auf der Autobahnbrücke (Lahn) im Zuge der A 3 zu verzeichnen.

Die Gemeinde Holzheim wird aus Richtung L 319 Limburg um ca. 3.400 Kfz/d (-47 %), aus Richtung B 54 Flacht um ca. 4.600 Kfz/d (-57 %) entlastet. Das verbleibende Verkehrsaufkommen bewegt sich in einer Größenordnung von 3.500 bis 4.000 Kfz/d.

Durch die Umgehung Flacht/Niederneisen werden die bestehenden Ortsdurchfahrten um 9.500 bis 10.000 Kfz/d (-70 bis -80 %) entlastet.

Die neue Netzgeometrie führt neben der Entlastung von Ortsdurchfahrten parallel zu einer Belastungsminderung um 4.000 bis 5.000 Kfz/d (-30 bis -40 %) auf der außerorts geführten B 54 zwischen Flacht und Diez.

Die prognostizierten Knotenstrombelastungen für die Maßnahmeknoten sind der Abb. P13-3 zu entnehmen.

Schwerverkehr

Abb. P13-5

Für die B 54n Südumgehung Limburg wird auf den einzelnen Streckenabschnitten im Schwerverkehr eine Nachfrage von 800 bis 2.400 SV-Fz/d ermittelt. Der relative Anteil am Gesamtverkehr liegt zwischen 6 und 12 %. Entsprechend den vorherigen Planfällen ist auch im aktuellen Netzkonzept für den Bereich der B 54n Umgehungen Holzheim / Flacht/Niederneisen von einer Nachfrage von 1.100 bis 1.200 SV-Fz/d auszugehen.

4. Planfall 14 - Variante Flächennutzungsplan (P2.1) ohne Anschluss L 319 / Umgehung Holzheim

Netz

Abb. P14-1

In einem weiteren Planfall sollen auf Basis des vorherigen Planfalles (P13) die Auswirkungen für den Fall untersucht werden, dass die B 54n Umgehung Holzheim nicht an die zwischen Limburg und Holzheim verlaufende L 319 angebunden wird. Alle übrigen Maßnahmen entsprechen dem vorherigen Netzkonzept der Flächennutzungsplan-Variante.

Verkehrsbelastungen / -verlagerungen

Abb. P14-2 bis P14-4

Die Aufhebung des Anschlusses B 54n Umgehung Holzheim / L 319 Holzheim besitzt primär lokale Auswirkungen. In der Abb. P14-4 erfolgt eine Gegenüberstellung mit dem vorherigen Planfall P13.

Die Verkehrsnachfrage für die Südumgehung Limburg ist mit Ausnahme des Abschnittes zwischen Querspanne L 319 und dem Anschluss an die L 3020 Holzheimer Straße weitestgehend mit dem vorherigen Planfall identisch. Auf dem beschriebenen Abschnitt steigen die Belastungen auf fast 23.000 Kfz/d (+10.300 Kfz/d bzw. 82 %) an. Die parallel verlaufende L 319 / L 3020 erfährt außerorts eine Entlastung in gleicher Größenordnung. Innerorts wird die L 3020 Holzheimer Str. zwischen der K 474 Zeppelinstr. und dem Anschluss der Südumgehung um ca. 1.400 Kfz/d (+11 %) höher belastet als im Planfall P13. Die übrigen Belastungsverlagerungen im Limburger Stadtgebiet liegen unterhalb der Fühlbarkeitsschwelle.

Bezogen auf die Ortsdurchfahrt Holzheim ist davon auszugehen, dass das von Limburg über die L 319 einfahrende Verkehrsaufkommen sich um ca. 800 Kfz/d reduziert, aus Richtung B 54 Flacht ist eine Zunahme von 500 bis 600 Kfz/d (+ 15 %) zu erwarten.

Für die Maßnahmeknoten werden in der Abb. P14-3 wiederum die Prognoseknotenströme ausgewiesen.

Schwerverkehr

Abb. P14-5

Die Schwerverkehrsbelastungen entsprechen weitestgehend dem vorherigen Planfall. Auf dem höher belasteten Abschnitt der B 54n Südumgehung zwischen Querspanne L 319 und dem Anschluss an die L 3020 Holzheimer Str. liegt das Aufkommen bei ca. 1.800 SV-Fz/d (8 %).

C**ERGEBNISZUSAMMENFASSUNG**

Im Rahmen der vorliegenden ergänzenden Planfallbetrachtungen war für eine ortsfern geführte Umgehung Holzheim im Zuge der B 54 die Verkehrs nachfrage zu bestimmen.

Die aktuellen Planfälle basieren auf den Netzkonzepten P1 und P2.1 der Basisuntersuchung. In vier Planfällen wurden folgende Varianten betrachtet:

P11-Fall - Variante Blumenrod (P1) / Umgehung Holzheim mit Anschluss B 54n / L 319

P12-Fall - Variante Blumenrod (P1) / Umgehung Holzheim ohne Anschluss B 54n / L 319

P13-Fall - Variante Flächennutzungsplan (P2.1) mit Anschluss L 319 / Umgehung Holzheim

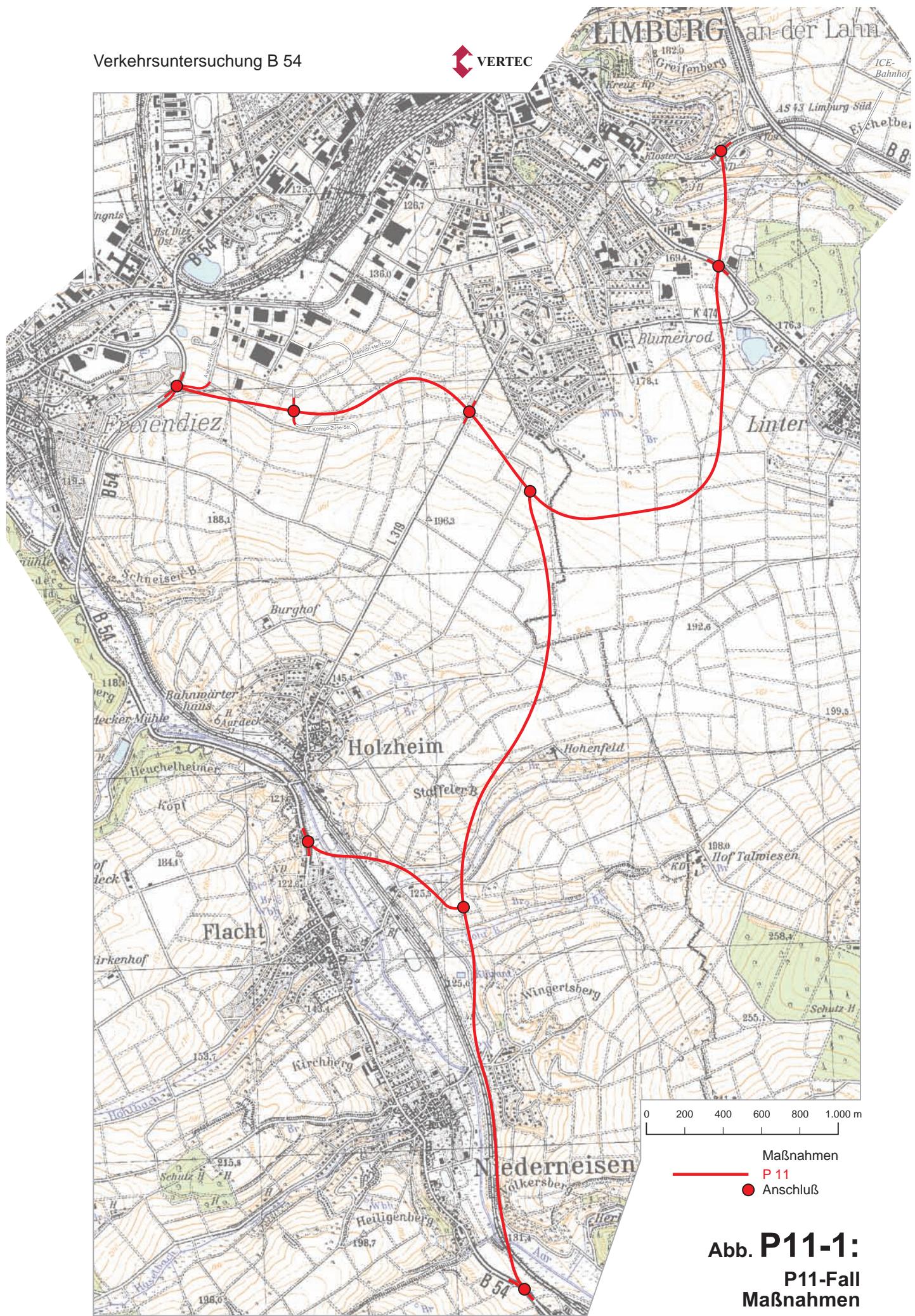
P14-Fall - Variante Flächennutzungsplan (P2.1) ohne Anschluss L 319 / Umgehung Holzheim

Allen Planfällen liegt die ortsferne Variante (4/4a) der Umgehung Holzheim zugrunde.

Aus den verkehrsplanerischen Betrachtungen ergeben sich folgende Erkenntnisse:

1. Für die Umgehung Holzheim ergibt sich je nach Planfall mit 8.400 (P12) bis 9.000 Kfz/d (P11) eine relativ geringe Schwankungsbreite. Das Schwerverkehrsaufkommen ist mit 1.100 SV-Fz/d ebenfalls weitestgehend konstant.
2. Das in der Ortslage Holzheim verbleibende Verkehrsaufkommen ist in den Planfällen P11, P13 und P14 mit durchschnittlich 3.600 Kfz/d ebenfalls relativ konstant, im Planfall 12 sind 4.300 Kfz/d zu verzeichnen.
3. Die Verkehrs nachfrage für die Umgehung Flacht/Niederneisen ist in allen Ergänzungsplanfällen mit ca. 11.000 Kfz/d im Gesamtverkehr bzw. 1.200 SV-Fz/d weitestgehend identisch.
4. Durch die aktuellen Planfälle werden die Ergebnisse aus den Planfallberechnungen der Basisuntersuchung (P1 bzw. P2.1) bestätigt. Mit der neuen Linienführung ergeben sich geringe Belastungsverschiebungen zu den vorliegenden Daten.
5. Im Planfall 14 wird davon ausgegangen, dass die B 54n Umgehung Holzheim nicht an die L 319 (Holzheim-Limburg) angeschlossen wird. Dies hat zur Folge, dass für den Abschnitt der B 54n Südumgehung Limburg zwischen Querspanne L 319 und L 3020 Holzheimer Straße bei einer Querschnittsbelastung von ca. 23.000 Kfz/d ein vierstreifiger Querschnitt erforderlich würde.

6. Sofern die bautechnische Machbarkeit (Knotenpunktsabstand, Rampenlage und -länge, Beschleunigungs-/Verzögerungsspuren etc.) für einen Anschluss der B 54n Umgehung Holzheim an die L 319 gegeben ist, wird aus der verkehrsplanerischen Betrachtung empfohlen, einen Anschluss vorzusehen. Mit einem Anschluss verbinden sich folgende Vorteile:
 - Optimierung der Erreichbarkeit der Gemeinde Holzheim
 - Vermeidung von Umwegfahrten
 - Vermeidung von Durchgangsverkehren in der OD Holzheim mangels Abfahrmöglichkeit von der Südumgehung zur L 319-Nord
 - Minimierung der Belastungen in der Ortslage
 - Reduktion der Belastungen auf der B 54n Südumgehung Limburg (mittlerer Abschnitt), keine 4-Streifigkeit erforderlich.



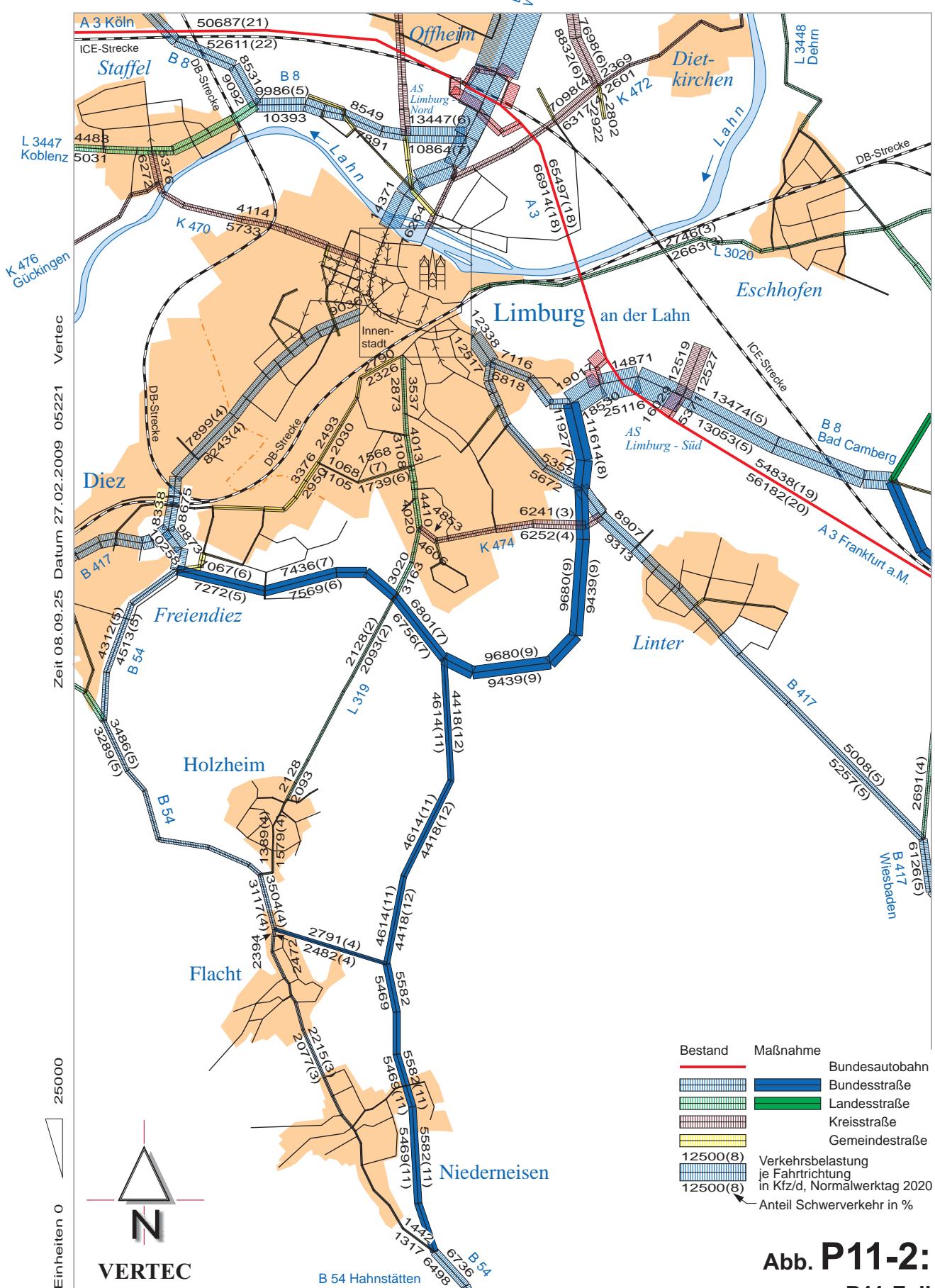
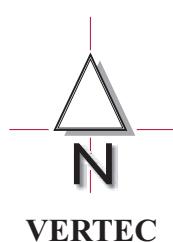
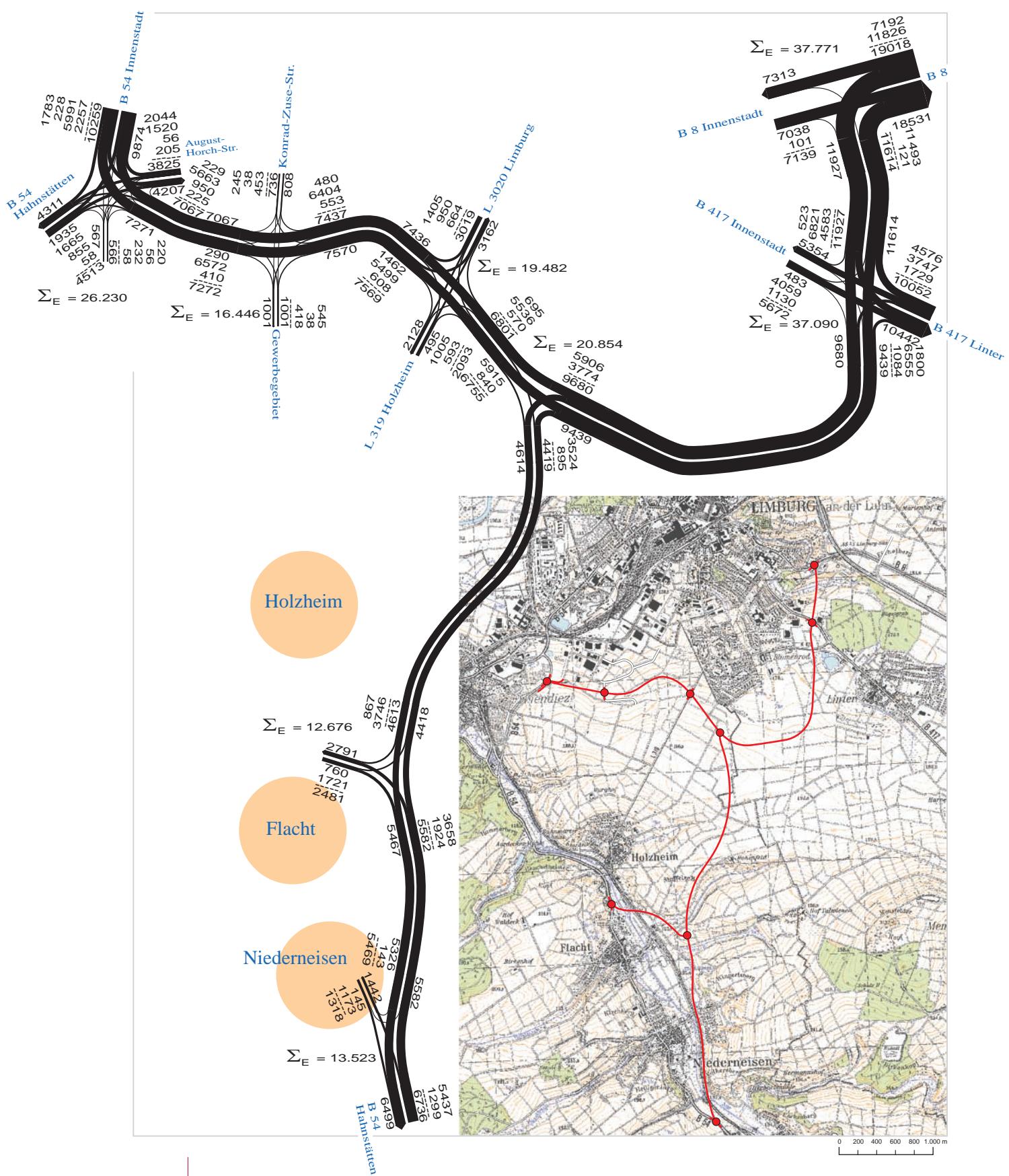


Abb. P11-2:
P11-Fall
Belastungen 2020
Gesamtverkehr
- Planungsgebiet -



Maßnahmen
P 11
Anschluß

Σ_E = Summe einfahrender Kfz/d
Kfz/d, Normalwerktag 2020

Abb. P11-3:
P11-Fall
Knotenstrombelastungen 2020

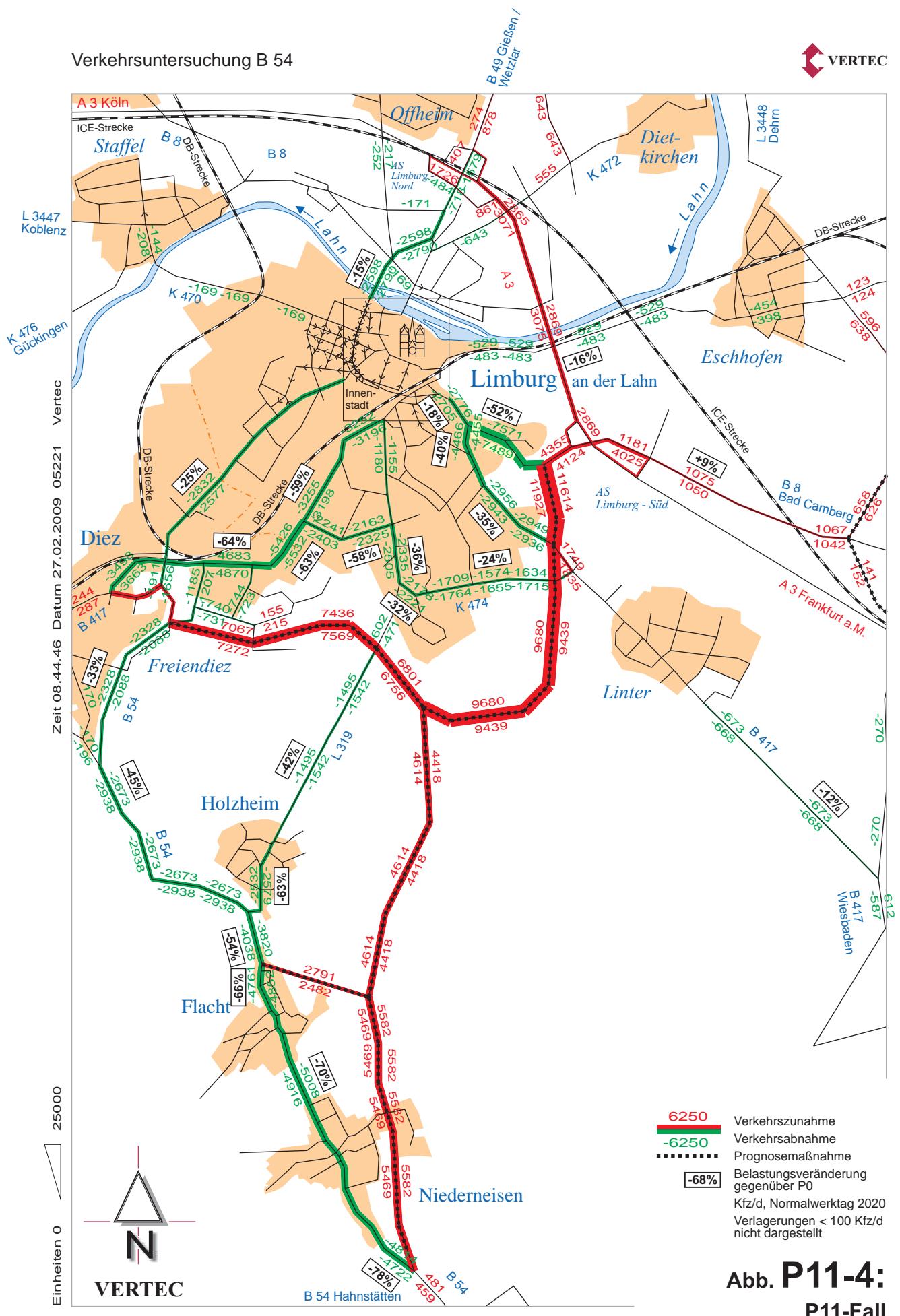


Abb. P11-4:
P11-Fall
Verlagerungen zu P0
2020
- Planungsgebiet -

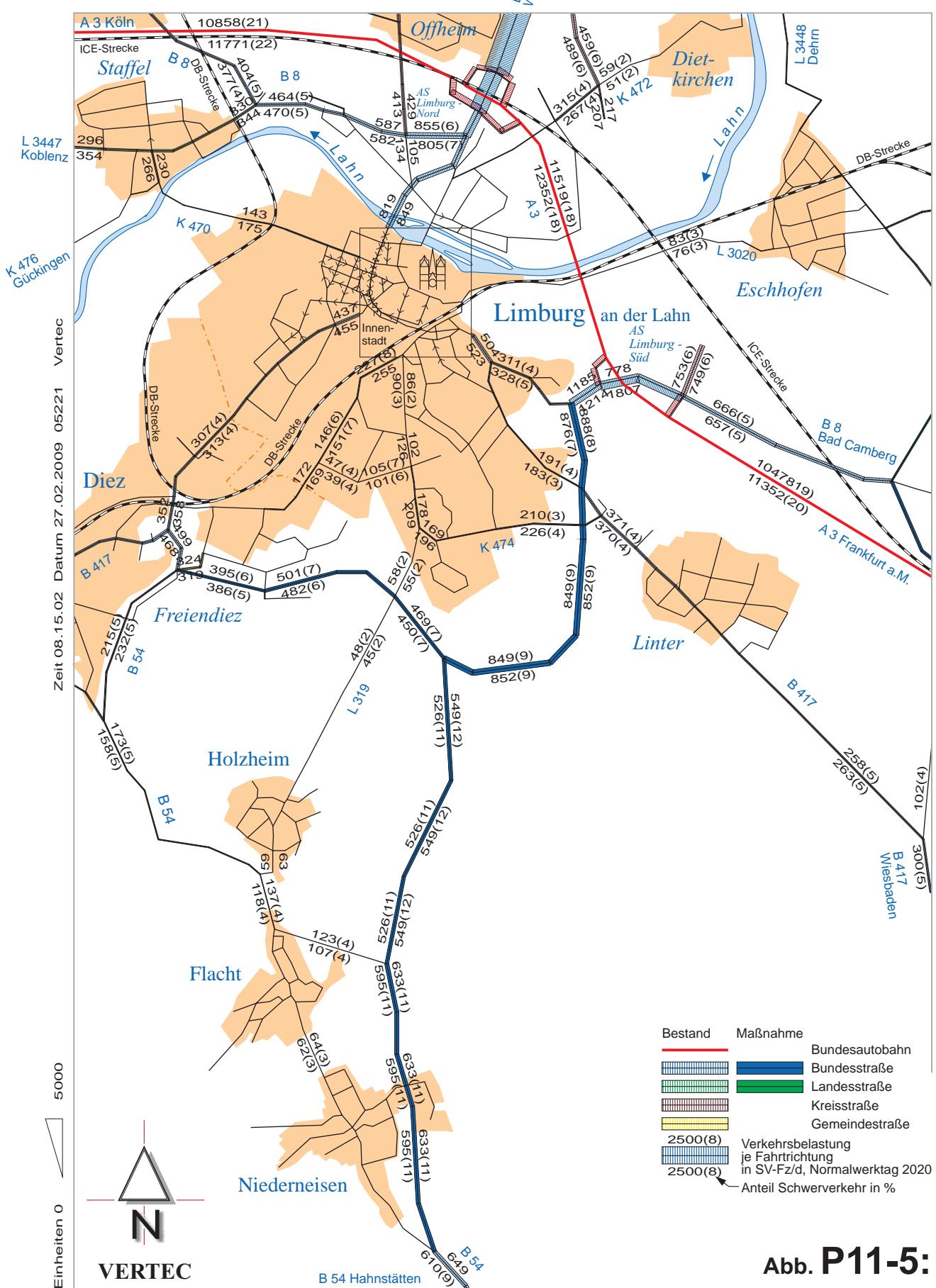
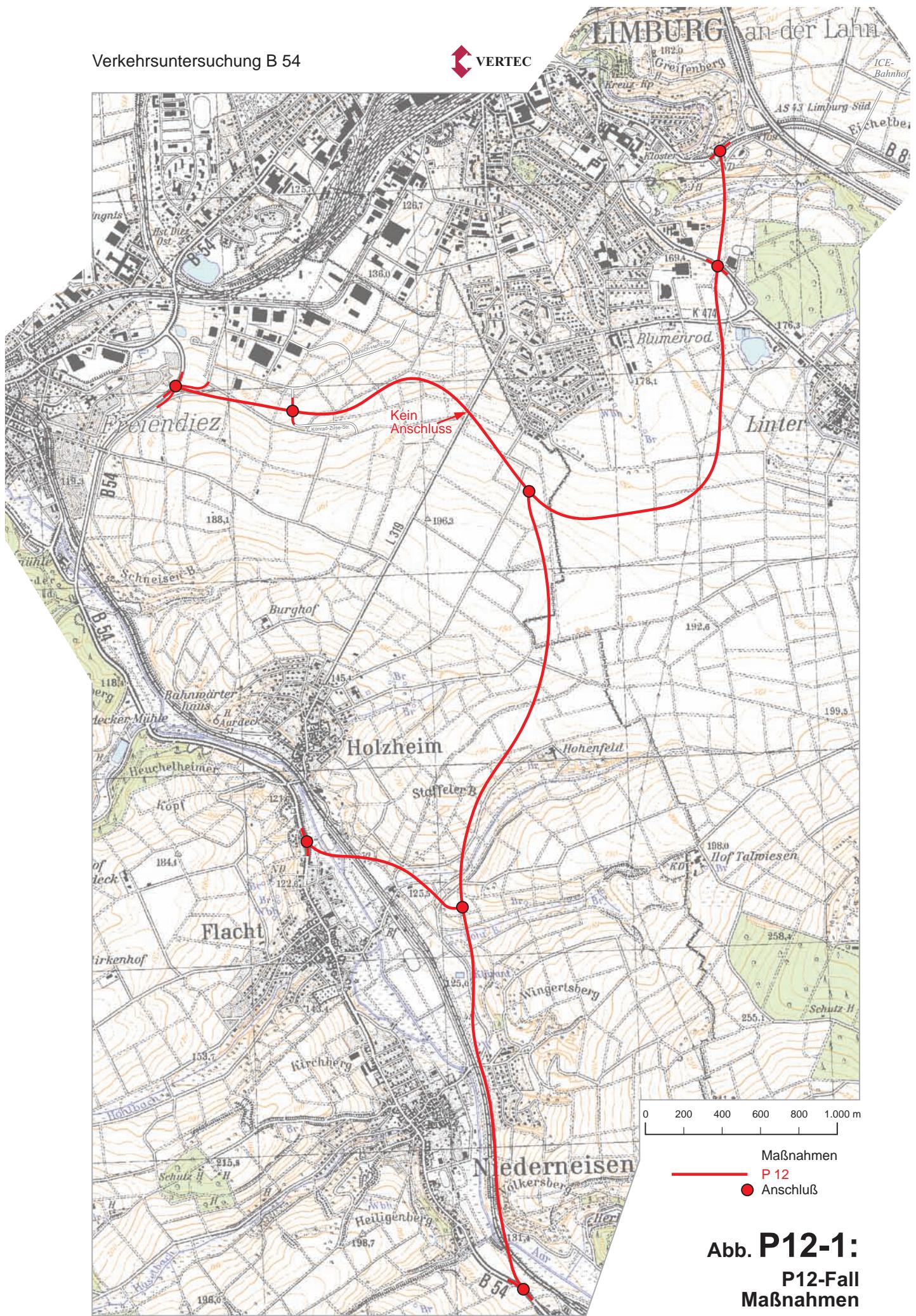


Abb. P11-5:
P11-Fall
Belastungen 2020
Schwerverkehr
- Planungsgebiet -



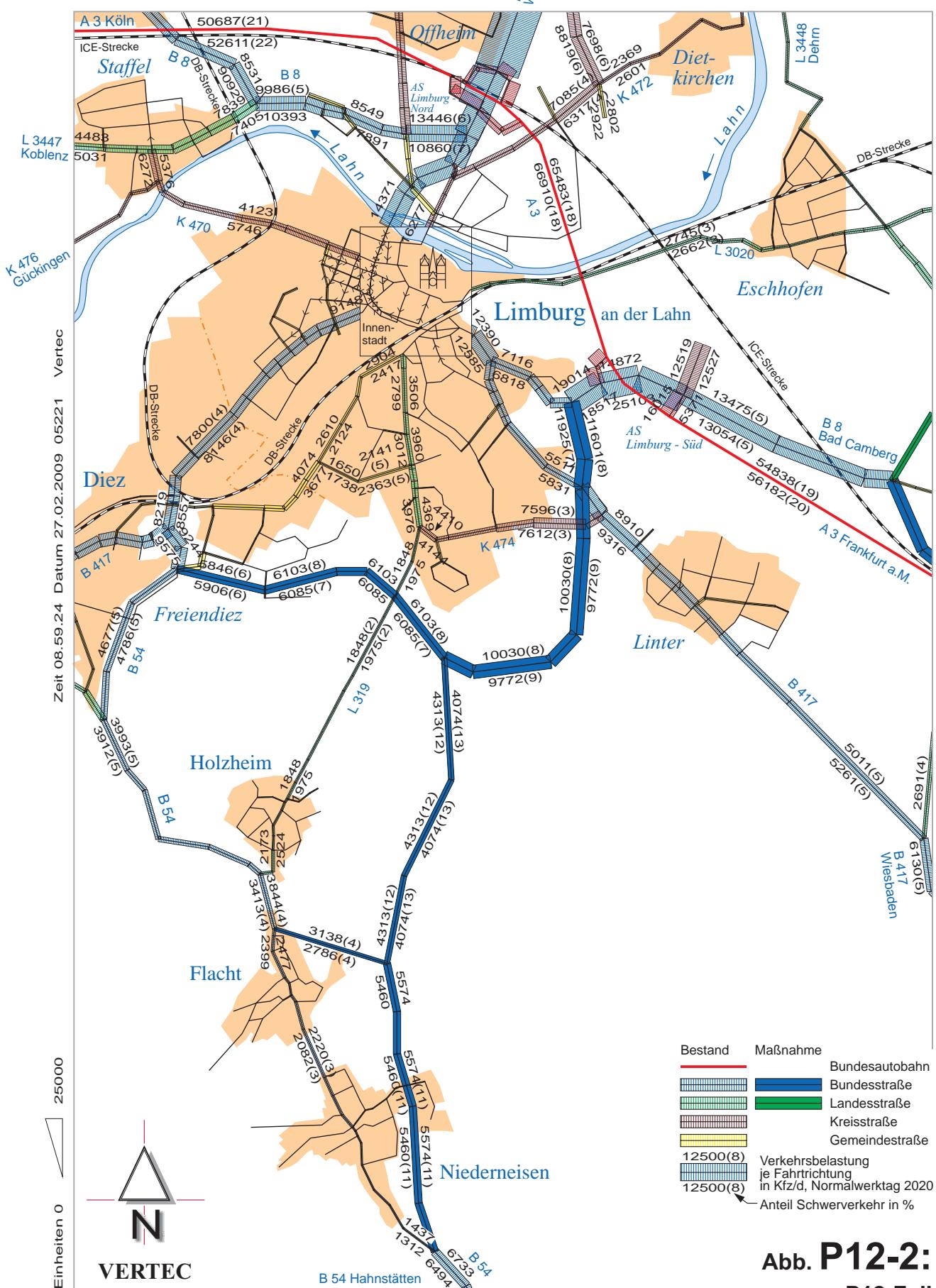
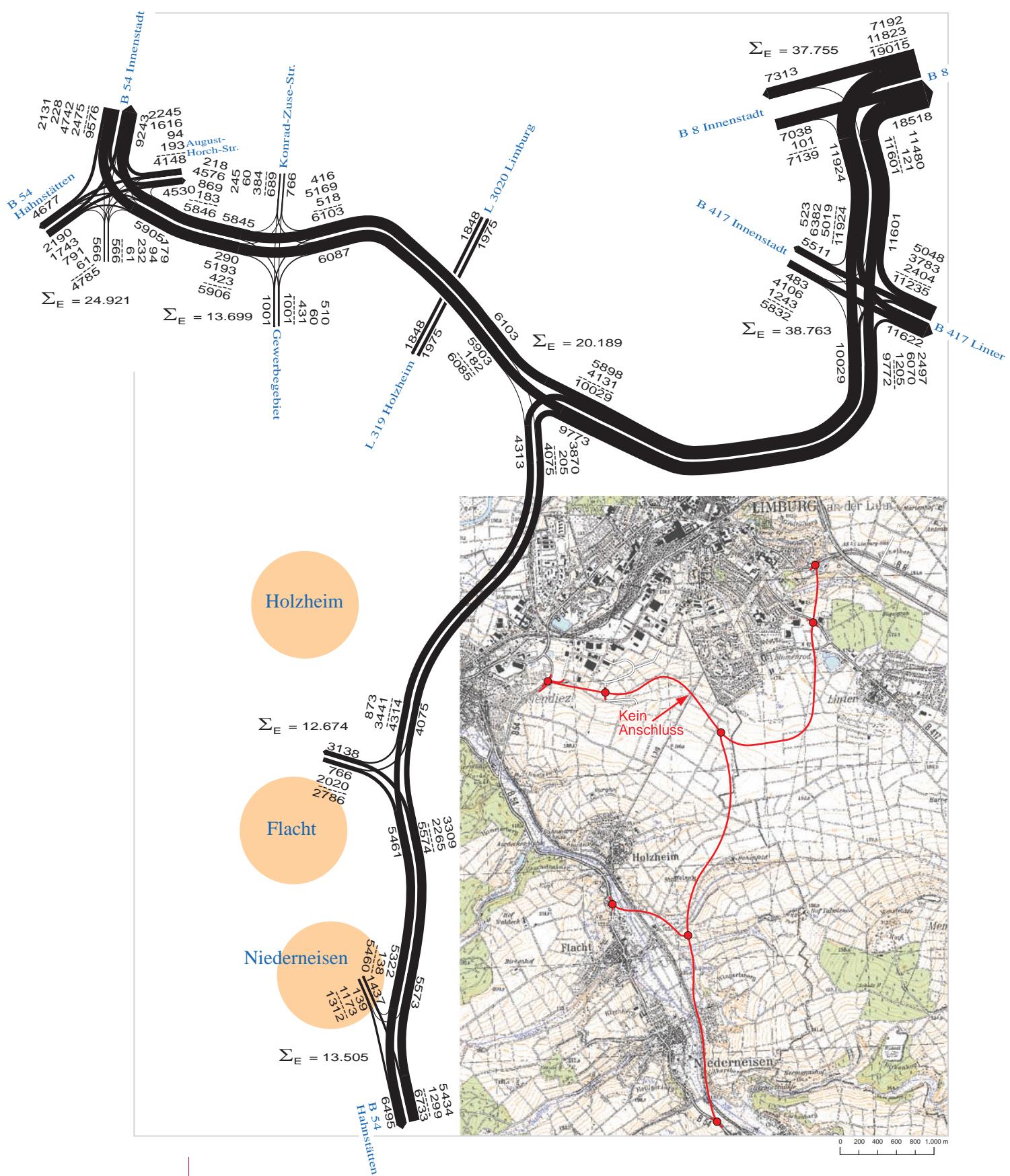


Abb. P12-2:
P12-Fall
Belastungen 2020
Gesamtverkehr
- Planungsgebiet -



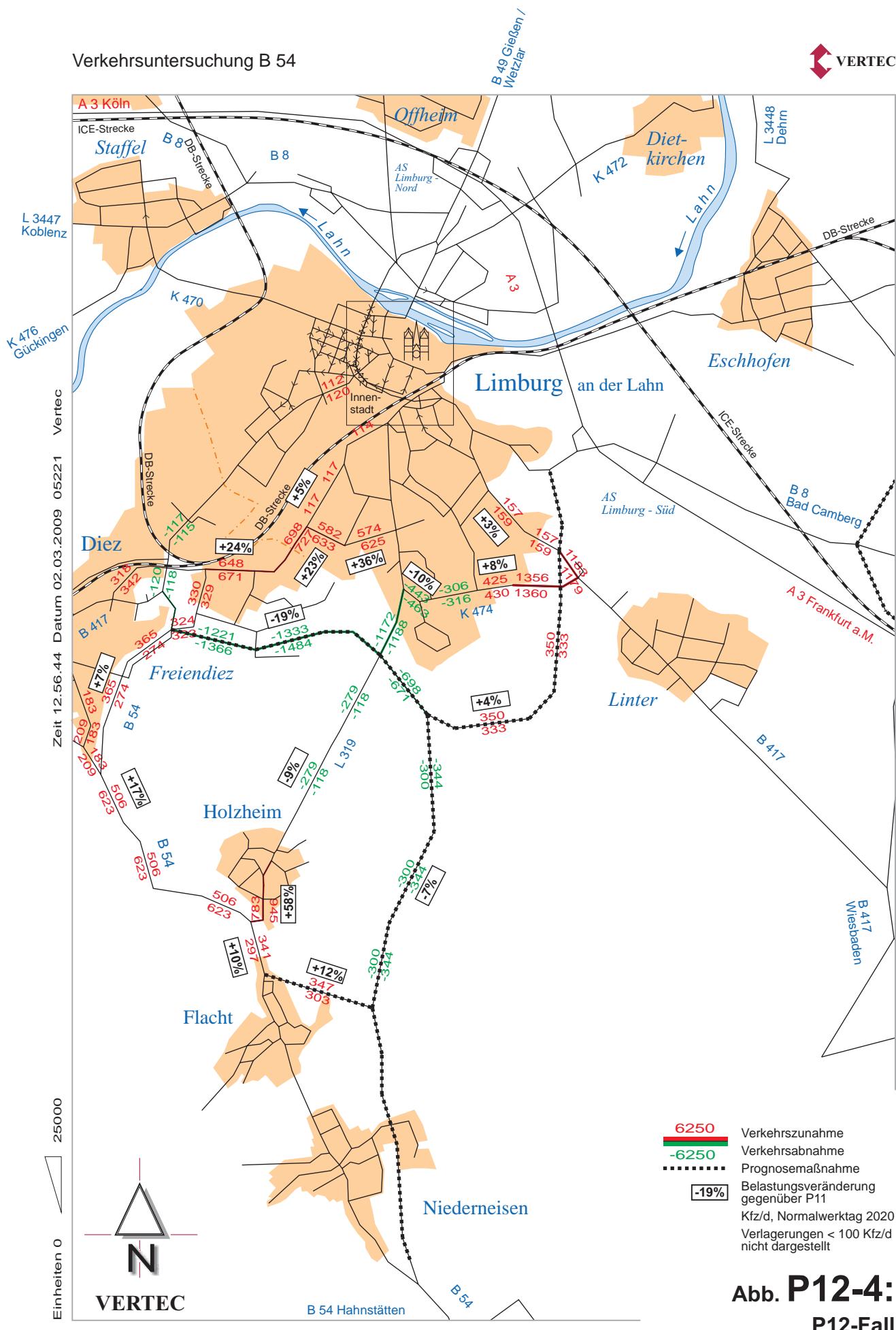


Abb. P12-4:
P12-Fall
Verlagerungen zu P11
2020
- Planungsgebiet -

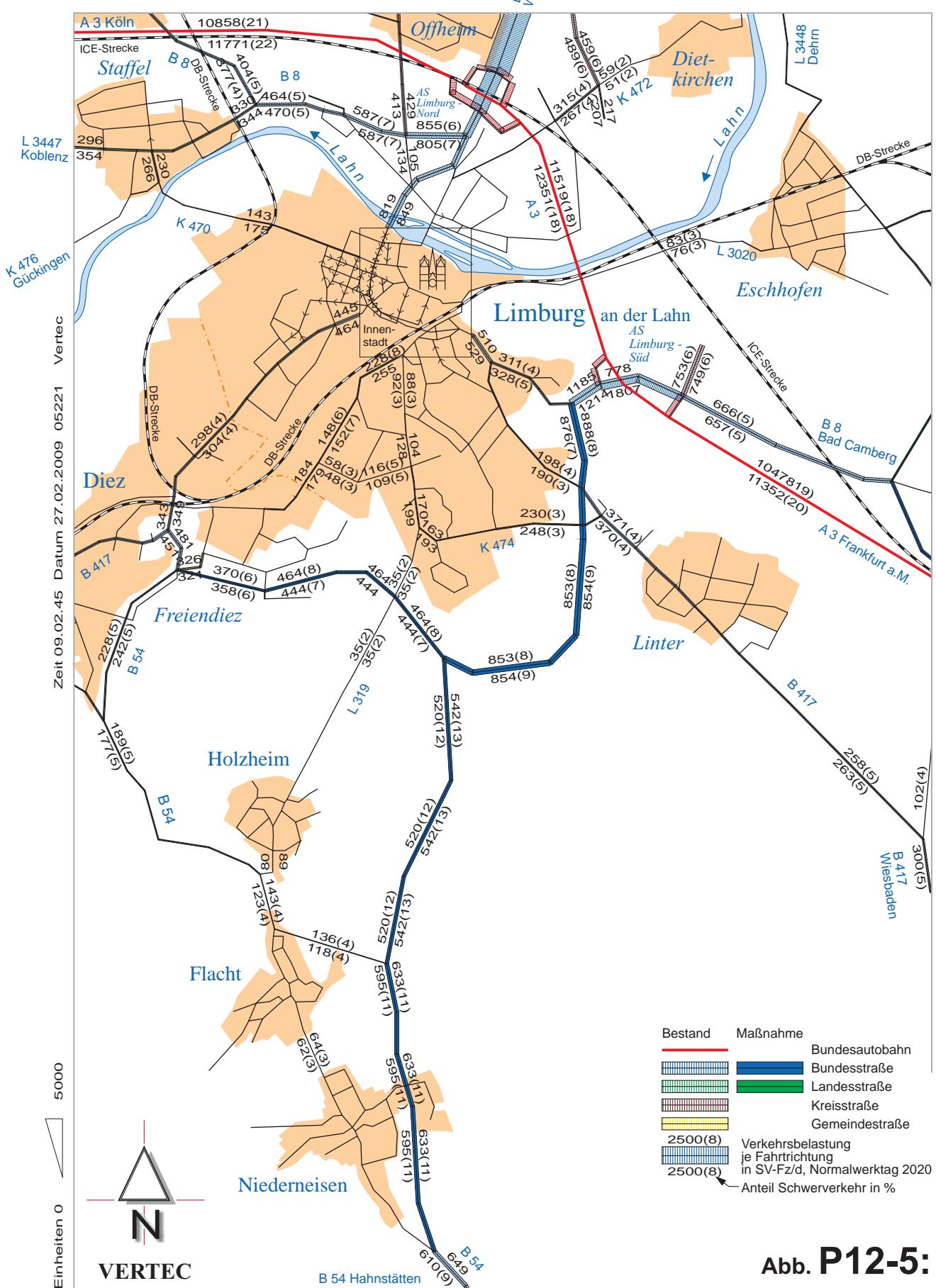
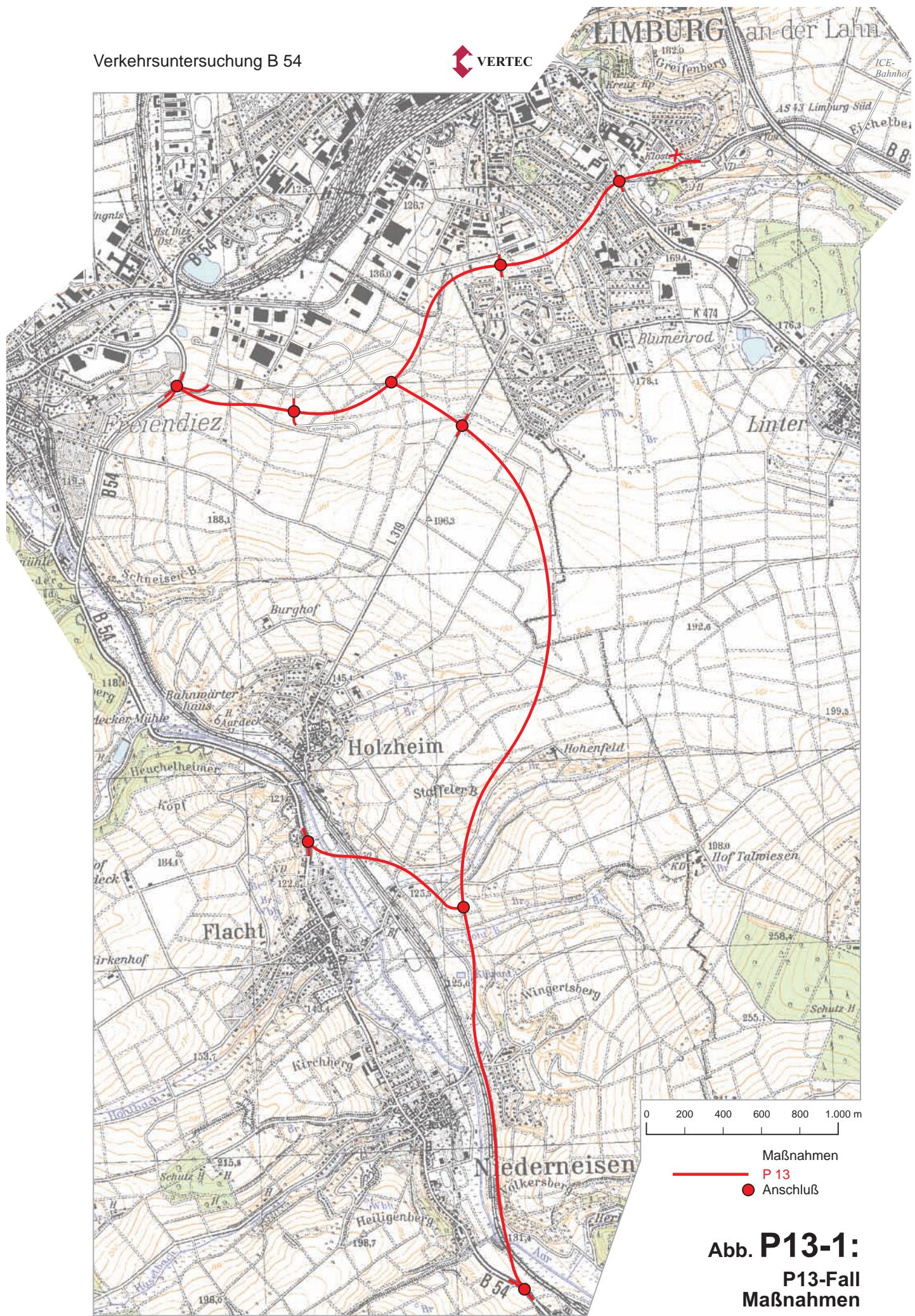
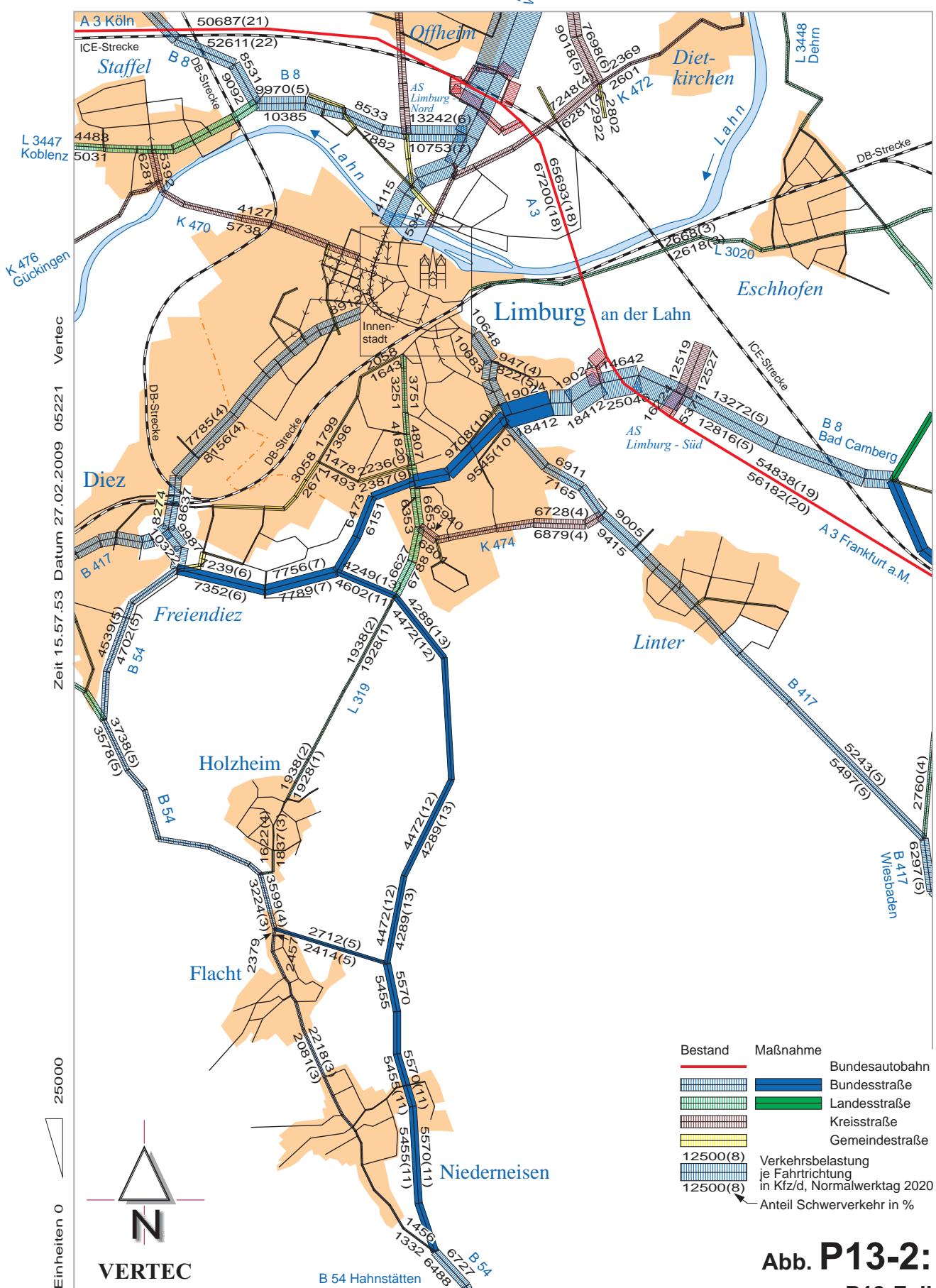


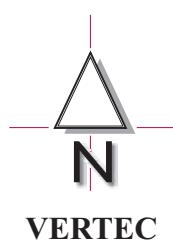
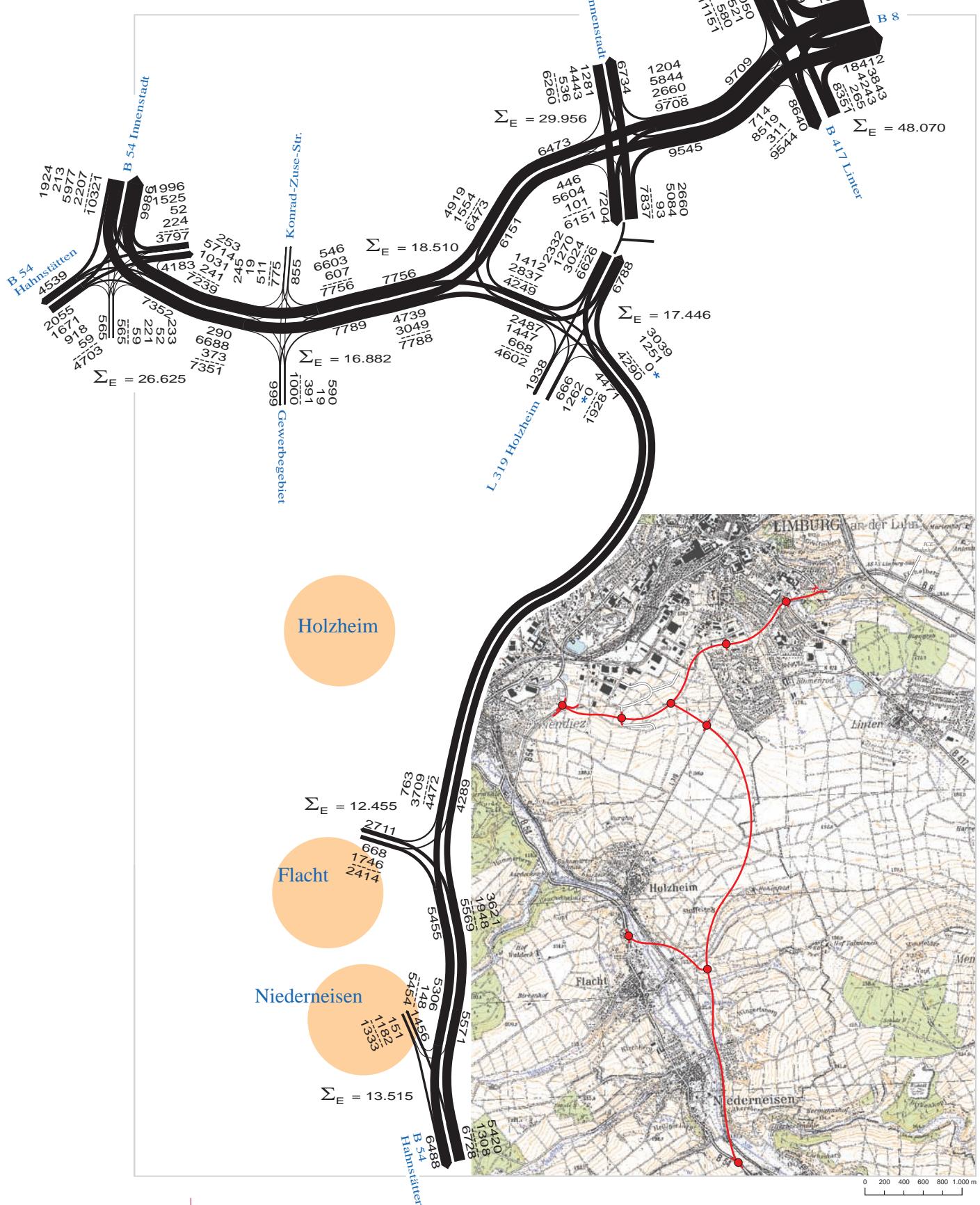
Abb. P12-5:
P12-Fall
Belastungen 2020
Schwerverkehr
- Planungsgebiet -





Verkehrsuntersuchung B 54

 VERTEC



Maßnahmen

P 13

Anschluß

Σ_E = Summe einfahrender Kfz/d

Kfz/d, Normalwerktag 2020

* gering belasteter Verkehrsstrom

Abb. P13-3:
P13-Fall
Knotenstrombelastungen 2020

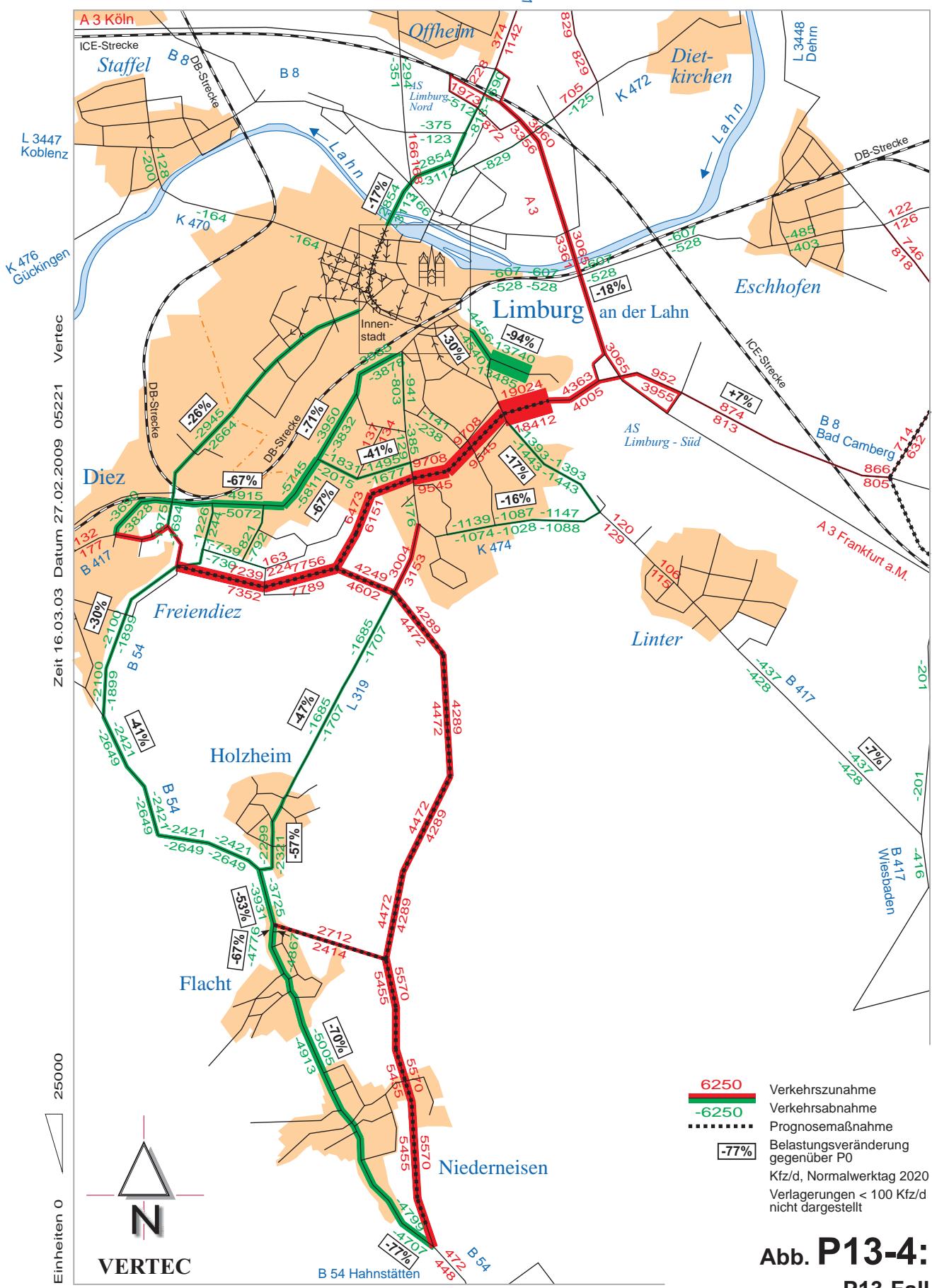


Abb. P13-4:
P13-Fall
Verlagerungen zu P0
2020
- Planungsgebiet -

Verkehrsuntersuchung B 54

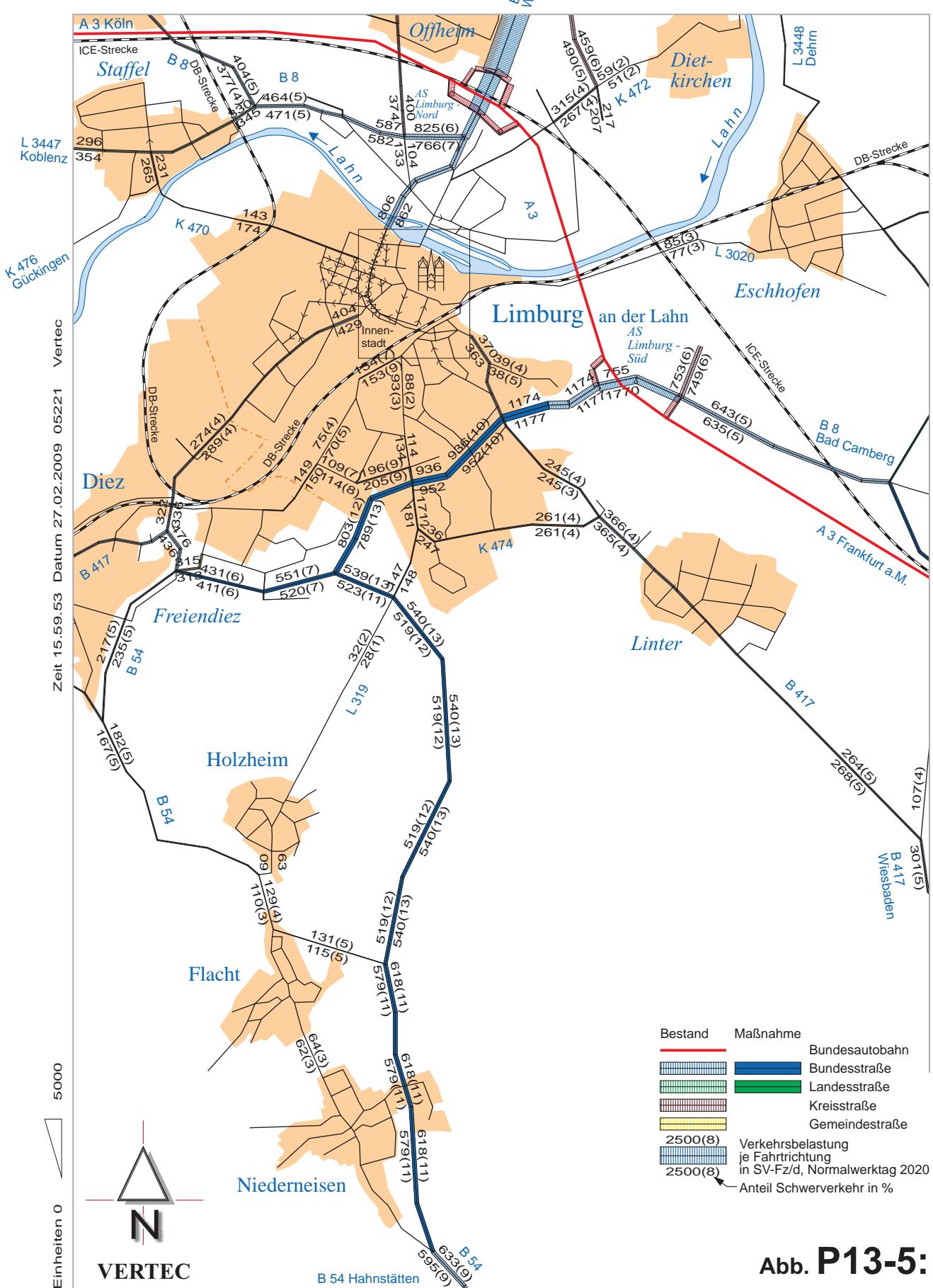
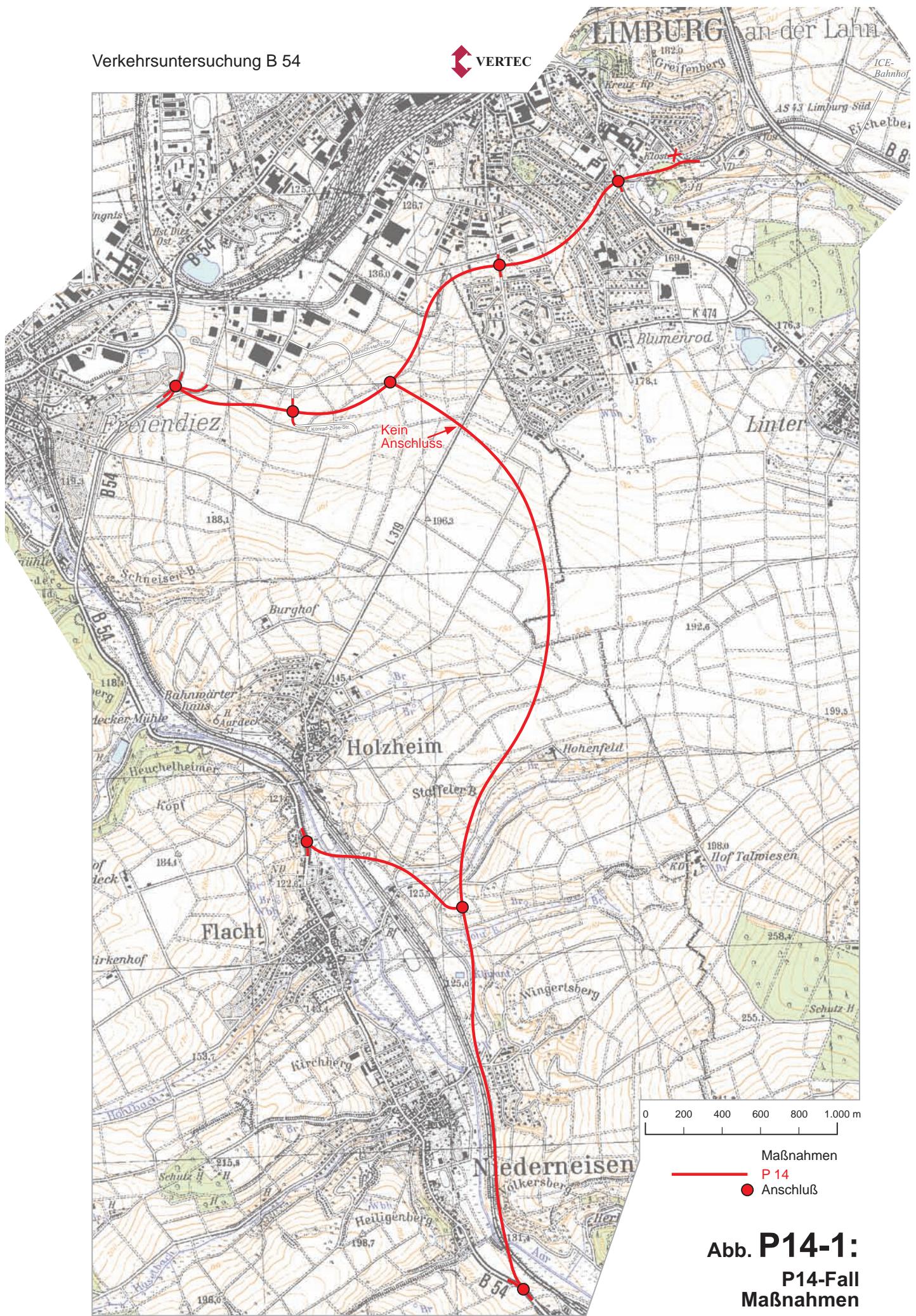


Abb. P13-5:
P13-Fall
Belastungen 2020
Schwerverkehr
- Planungsgebiet -



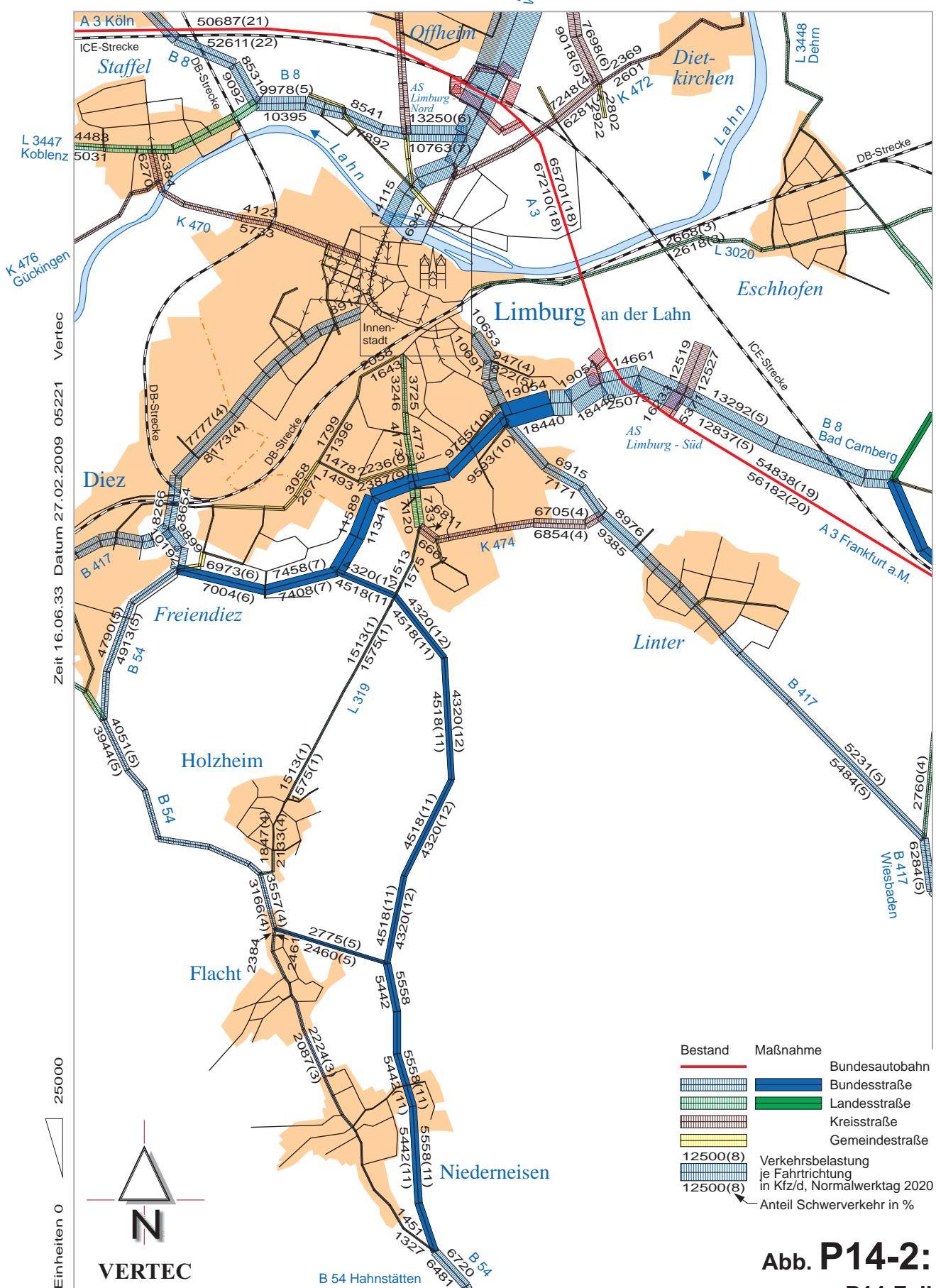
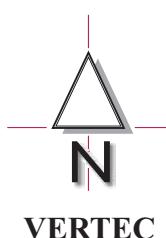
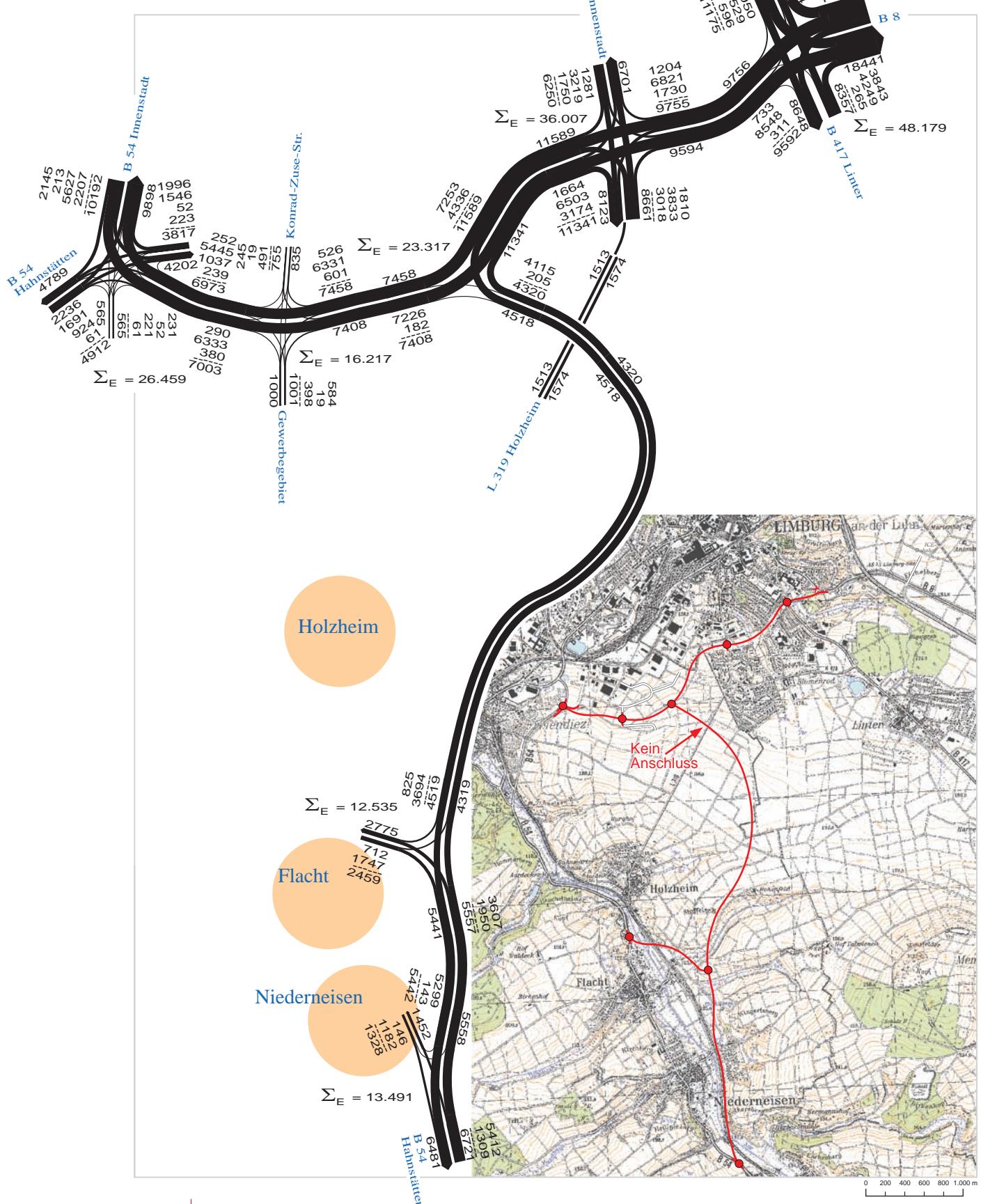


Abb. P14-2:
P14-Fall
Belastungen 2020
Gesamtverkehr
- Planungsgebiet -

Verkehrsuntersuchung B 54

VERTEC



- Maßnahmen P 14
- Anschluß

\sum_E = Summe einfahrender Kfz/d
Kfz/d, Normalwerktag 2020

Abb. P14-3:
P14-Fall
Knotenstrombelastungen 2020

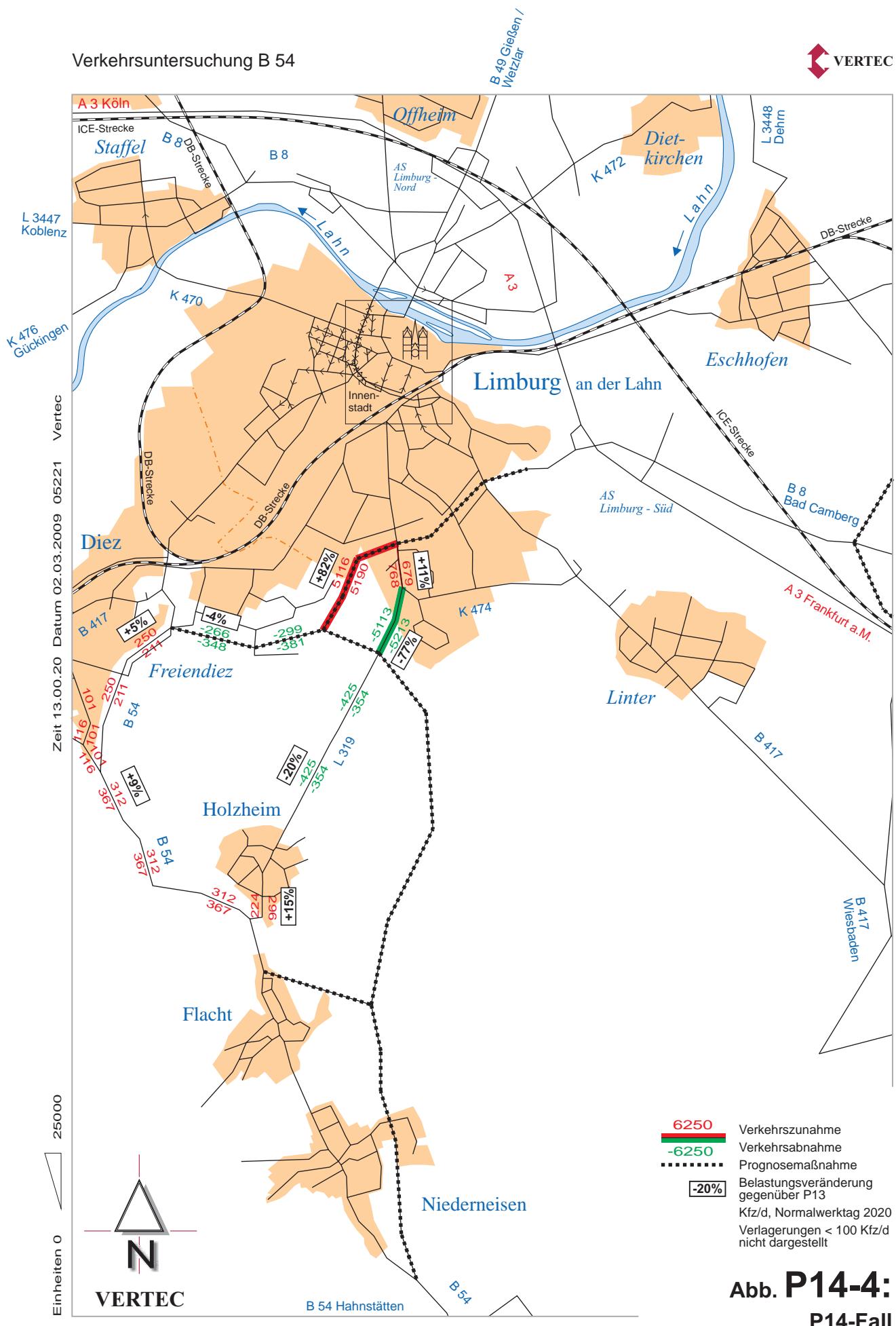


Abb. P14-4:
P14-Fall
Verlagerungen zu P13
2020
- Planungsgebiet -

Verkehrsuntersuchung B 54

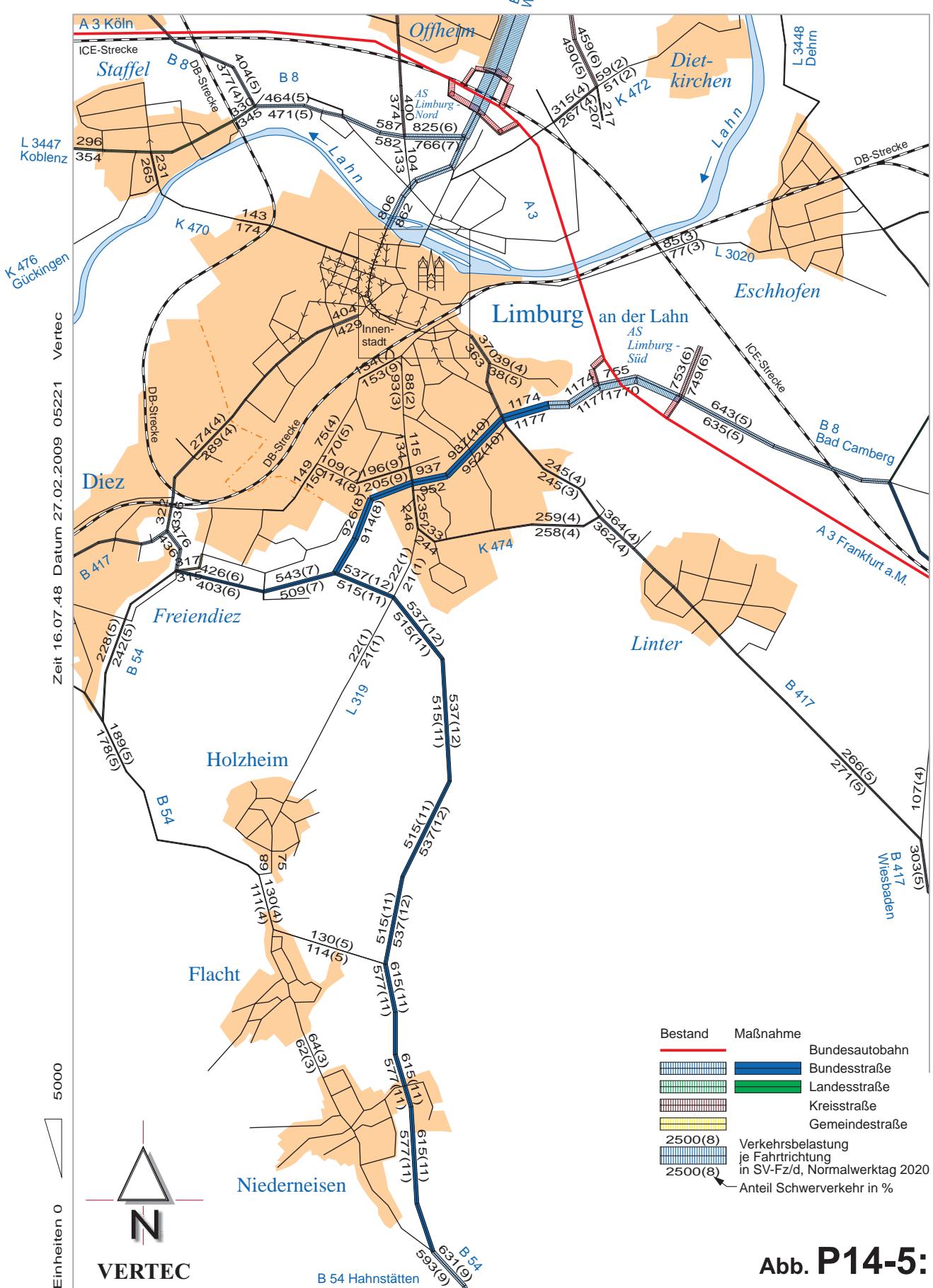


Abb. P14-5:
P14-Fall
Belastungen 2020
Schwerverkehr
- Planungsgebiet -