



im Auftrag der

**Bundesrepublik Deutschland**  
- Bundesstraßenverwaltung -

# Planfeststellung

## für den Ausbau auf 6 Fahrstreifen der Bundesautobahn **A 57** von südlich AK Neuss-Süd bis südlich AS Dormagen

**von Bau-km 100+440** (Bauanfang rd. 1.200 m südlich des AK Neuss-Süd)

**bis Bau-km 109+500** (Bauende rd. 950 m südlich der AS Dormagen)

### der Ausbau beinhaltet:

- den Ausbau von 4 auf 6 Fahrstreifen und Standstreifen
- die Anpassung der Ein- und Ausfahrten der AS Dormagen
- die Herstellung von Lärmschutzanlagen und 2 Versickerungsanlagen
- die Herstellung von landschaftspflegerischen Maßnahmen außerhalb des Straßenbauwerkes
- die Folgemaßnahmen an den berührten Versorgungsleitungen

**in der Stadt Neuss**, Gemarkung Norf, Flur 5, Gemarkung Rosellen, Flur 18,

**in der Stadt Dormagen**, Gemarkung Nievenheim, Flur 11, 12, 13, 15, 21, 23, Gemarkung Zons, Flur 5, 13, Gemarkung Dormagen, Flur 2, 17, 18, 42, Gemarkung Straberg, Flur 2, Gemarkung Hackenbroich, Flur 3, 4 Gemarkung Broich, Flur 5,

**in der Stadt Rommerskirchen**, Gemarkung Frixheim-Anstel, Flur 17

## Verkehrsgutachten Prognose 2020

Aufgestellt: Mönchengladbach, den 05.07.2019

Der Leiter der Projektgruppe BAB

i.A. gez. Mpasios

(Athanasios Mpasios)

Satzungsgemäß ausgelegen

in der Zeit von \_\_\_\_\_

bis \_\_\_\_\_

in der Gemeinde \_\_\_\_\_

-----  
Zeit und Ort der Auslegung sind rechtzeitig vor Beginn der Auslegung ortsüblich bekannt gemacht worden.

Gemeinde: \_\_\_\_\_

(Dienstsiegel)

(Unterschrift)

---

**Verkehrsgutachten A 57  
AS Rheinberg – AS Boverl und  
AS Neuss-Reuschenberg – AS Köln-Bickendorf**

---

**Gesamtbericht**

---

März 2005

---



---

**SSP** — Consult  
Beratende Ingenieure GmbH

---

---

# Verkehrsgutachten A 57

## AS Rheinberg – AS Boverl und AS Neuss-Reuschenberg – AS Köln-Bickendorf

---

**Auftraggeber:** Landesbetrieb Straßenbau NRW  
Niederlassung Krefeld  
Hansastraße 2  
47799 Krefeld

**Auftragnehmer:** SSP Consult  
Beratende Ingenieure GmbH  
Brüderstraße 53  
51427 Bergisch Gladbach

Telefon: 02204 / 9201-0  
Telefax: 02204 / 9201-77  
E-Mail: [mail@gl.ssp-consult.de](mailto:mail@gl.ssp-consult.de)

**Ansprechpartner:** Dipl.-Ing. F. Kossmann  
Telefon: 02204/9201-15  
E-Mail: [kossmann@gl.ssp-consult.de](mailto:kossmann@gl.ssp-consult.de)

<b>Inhalt</b>	<b>Seite</b>
1. Ausgangslage und Aufgabenstellung	1
2. Bezugsrahmen	2
2.1 Räumliche Abgrenzung	2
2.2 Zeitlicher Bezugsrahmen	2
3. Verkehrsmodell	2
4. Datengrundlagen	3
5. Vorgehensweise und Netzfälle	4
6. Verkehrssituation 2003	5
6.1 Verkehrserhebung	5
6.2 Verkehrsbelastungen 2003	8
6.2.1 Nordabschnitt	9
6.2.2 Südabschnitt	9
6.2.3 Kennwerte und Verkehrsstärken	10
7. Verkehrsbelastungen 2020	10
7.1 Prognose der Verkehrsentwicklung 2020	11
7.2 Prognosenullfall	11
7.2.1 Nordabschnitt	14
7.2.2 Südabschnitt	15
7.2.3 Kennwerte und Verkehrsstärken	15
7.3 Bezugsfall	16
7.3.1 Nordabschnitt	17
7.3.2 Südabschnitt	20
7.3.3 Kennwerte und Verkehrsstärken	21
7.4 Planfall	21
7.4.1 Nordabschnitt	27
7.4.2 Südabschnitt	29
7.4.3 Kennwerte und Verkehrsstärken	29
8. Zusammenfassung	30

## Verzeichnis des Anhangs A: Abbildungen

### Nordabschnitt

Abb. N1:	Analysefall: Verkehrsbelastungen 2003
Abb. N1a:	Analysefall: Strombündel A 57 südlich AK Meerbusch
Abb. N2:	Prognosenullfall: Verkehrsbelastungen 2020 im Analysenet
Abb. N2a:	Prognosenullfall: Strombündel A 57 südlich AK Meerbusch
Abb. N2b:	Prognosenullfall: Differenzen 2020 zum Analysefall 2003
Abb. N3:	Bezugsfall: Verkehrsbelastungen 2020
Abb. N3a:	Bezugsfall: Strombündel A 57 südlich AK Meerbusch
Abb. N3b:	Bezugsfall: Differenz 2020 zum Prognosenullfall
Abb. N4:	Planfall: Verkehrsbelastungen 2020
Abb. N4a:	Planfall: Strombündel A 57 südlich AK Meerbusch
Abb. N4b:	Planfall: Differenzen 2020 zum Analysefall 2003
Abb. N4c:	Planfall: Differenzen 2020 zum Prognosenullfall 2020
Abb. N4d:	Planfall: Differenzen 2020 zum Bezugsfall 2020
Abb. N5:	Planfall: Straßennetz und -klassifizierungen (zum Ausklappen)

Strombelastungspläne im Planfall 2020 (Kfz/24h und SV/24h)

### Südabschnitt

Abb. S1:	Analysefall: Verkehrsbelastungen 2003
Abb. S1a:	Analysefall: Strombündel A 57 südlich AS Longerich
Abb. S1b:	Analysefall: Strombündel A 57 nördlich AS Neuss-West
Abb. S2:	Prognosenullfall: Verkehrsbelastungen 2020 im Analysenet
Abb. S2a:	Prognosenullfall: Strombündel A 57 südlich AS Longerich
Abb. S2b:	Prognosenullfall: Strombündel A 57 nördlich AS Neuss-West
Abb. S2c:	Prognosenullfall: Differenzen 2020 zum Analysefall 2003
Abb. S3:	Bezugsfall: Verkehrsbelastungen 2020
Abb. S3a:	Bezugsfall: Strombündel A 57 südlich AS Longerich
Abb. S3b:	Bezugsfall: Strombündel A 57 nördlich AS Neuss-West
Abb. S3c:	Bezugsfall: Differenzen 2020 zum Prognosenullfall 2020
Abb. S4:	Planfall: Verkehrsbelastungen 2020
Abb. S4a:	Planfall: Strombündel A 57 südlich AS Longerich
Abb. S4b:	Planfall: Strombündel A 57 nördlich AS Neuss-West
Abb. S4c:	Planfall: Differenz 2020 zum Analysefall 2003
Abb. S4d:	Planfall: Differenz 2020 zum Prognosenullfall 2020
Abb. S4e:	Planfall: Differenz 2020 zum Bezugsfall 2020
Abb. S5:	Planfall: Straßennetz und -klassifizierungen (zum Ausklappen)

Strombelastungspläne im Planfall 2020 (Kfz/24h und SV/24h)

## Verzeichnis der sonstigen Anhänge

### Anhang M: Indisponible Vorhaben im Bezugsfall

Tabelle M1:	Indisponible Vorhaben BVWP in NRW
Tabelle M2:	Indisponible Vorhaben BVWP in angrenzenden Bundesländern
Tabelle M3:	Indisponible Vorhaben NRW vom Land gemeldet
Tabelle M4:	Vordringlicher Bedarf gemäß BVWP in NRW
Tabelle M5:	Indisponible Vorhaben in NRW von Kommunen gemeldet

### Anhang KA: Knotenströme im Analysefall 2003

Tabelle KA1:	Knotenströme im Nordabschnitt, Gesamtverkehr DTVw
Tabelle KA2:	Knotenströme im Nordabschnitt, Schwerverkehr DTVw
Tabelle KA3:	Knotenströme im Südabschnitt, Gesamtverkehr DTVw
Tabelle KA4:	Knotenströme im Südabschnitt, Schwerverkehr DTVw
Tabelle KA5:	Knotenströme im Nordabschnitt, Gesamtverkehr DTV
Tabelle KA6:	Knotenströme im Nordabschnitt, Schwerverkehr DTV
Tabelle KA7:	Knotenströme im Südabschnitt, Gesamtverkehr DTV
Tabelle KA8:	Knotenströme im Südabschnitt, Schwerverkehr DTV

### Anhang KP: Knotenströme im Planfall 2020

Tabelle KP1:	Knotenströme im Nordabschnitt, Gesamtverkehr DTVw
Tabelle KP2:	Knotenströme im Nordabschnitt, Schwerverkehr DTVw
Tabelle KP3:	Knotenströme im Südabschnitt, Gesamtverkehr DTVw
Tabelle KP4:	Knotenströme im Südabschnitt, Schwerverkehr DTVw
Tabelle KP5:	Knotenströme im Nordabschnitt, Gesamtverkehr DTV
Tabelle KP6:	Knotenströme im Nordabschnitt, Schwerverkehr DTV
Tabelle KP7:	Knotenströme im Südabschnitt, Gesamtverkehr DTV
Tabelle KP8:	Knotenströme im Südabschnitt, Schwerverkehr DTV

## Anhang VD: Verkehrsbelastungen und Dimensionierungsparameter

Tabelle VD 1.1a:	Nordabschnitt A 57 im Analysefall 2003
Tabelle VD 1.1b:	Südabschnitt A 57 im Analysefall 2003
Tabelle VD 1.2a:	Zulaufstrecken in/aus westl. Richtung (Nordabschnitt) im Analysefall 2003
Tabelle VD 1.2b:	Zulaufstrecken in/aus östl. Richtung (Nordabschnitt) im Analysefall 2003
Tabelle VD 1.2c:	Zulaufstrecken in/aus westl. Richtung (Südabschnitt) im Analysefall 2003
Tabelle VD 1.2d:	Zulaufstrecken in/aus östl. Richtung (Südabschnitt) im Analysefall 2003
Tabelle VD 1.3a1-a9:	Knotenströme (Nordabschnitt) im Analysefall 2003
Tabelle VD 1.3b1-b8:	Knotenströme (Südabschnitt) im Analysefall 2003
Tabelle VD 2.1:	A 57 im Prognosenullfall 2020
Tabelle VD 2.2a:	Zulaufstrecken (Nordabschnitt) im Prognosenullfall 2020
Tabelle VD 2.2b:	Zulaufstrecken (Südabschnitt) im Prognosenullfall 2020
Tabelle VD 3.1:	A 57 im Bezugsfall 2020
Tabelle VD 3.2a:	Zulaufstrecken (Nordabschnitt) im Bezugsfall 2020
Tabelle VD 3.2b:	Zulaufstrecken (Südabschnitt) im Bezugsfall 2020
Tabelle VD 4.1a:	Nordabschnitt A 57 im Planfall 2020
Tabelle VD 4.1b:	Südabschnitt A 57 im Planfall 2020
Tabelle VD 4.2a:	Zulaufstrecken in/aus westl. Richtung (Nordabschnitt) im Planfall 2020
Tabelle VD 4.2b:	Zulaufstrecken in/aus östl. Richtung (Nordabschnitt) im Planfall 2020
Tabelle VD 4.2c:	Zulaufstrecken in/aus westl. Richtung (Südabschnitt) im Planfall 2020
Tabelle VD 4.2d:	Zulaufstrecken in/aus östlicher Richtung (Südabschnitt) im Planfall 2020
Tabelle VD 4.3a1-a9:	Knotenströme (Nordabschnitt) im Planfall 2020
Tabelle VD 4.3b1-b11:	Knotenströme (Südabschnitt) im Planfall 2020

## 1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen benötigt für das Planfeststellungsverfahren zum 6-streifigen Ausbau der A 57 auf den Abschnitten AK Kamp-Lintfort bis AK Meerbusch (Nordabschnitt) und AS Neuss-Norf bis AK Köln-Nord (Südabschnitt) eine Verkehrsuntersuchung (im Weiteren VU A 57 genannt), die für den Prognosehorizont 2020 die notwendigen Daten als Grundlage für die Dimensionierung des 6-streifigen Ausbaus und der dadurch notwendigen Immissionsschutzmaßnahmen liefert. Für die Immissionsschutzberechnungen werden diese Daten zudem für die beidseitig angrenzenden BAB-Abschnitte benötigt. Im Einzelnen werden in der Verkehrsuntersuchung folgende BAB-Abschnitte untersucht:

### Untersuchungsabschnitt Nord

Teil-Abschnitt	Knoten-Nr.	Bezeichnung
	7a (7)	AS Asdonkshof (AS Rheinberg)
N1	8	AS Kamp-Lintfort
N2	8	AK Kamp-Lintfort
N3	9	AS Moers-Hülsdonk
N4	10	AK Moers
N5	11	AS Moers-Kapellen
N6	12	AS Krefeld-Gartenstadt
N7	13	AS Krefeld
N8	14	AS Krefeld-Oppum
N9	15	AK Meerbusch
N10	16	AS Boverl

### Untersuchungsabschnitt Süd

Teil-Abschnitt	Knoten-Nr.	Bezeichnung
	21	AS Neuss-Reuschenberg
S1	22	AS Neuss-Hafen
S2	23	AS Neuss-Norf
S3	24	AK Neuss-Süd
S4	25	AS Dormagen
S5	26	AS Köln-Worringen
S6	27	AS Köln-Chorweiler
S7	28	AK Köln-Nord
S8	28	AS Köln-Longerich
S9	29	AS Köln-Bickendorf

Für die beiden Teilabschnitte Nord und Süd gibt es eigenständige Berichte mit den relevanten Aussagen zum jeweiligen Teilabschnitt für den Analysefall 2003 (siehe Kapitel 6) und den Planfall 2020 (siehe Kapitel 7.4).



Unter der Vorgabe, dass die die Abschnitte begrenzenden Anschlussstellen AS Asdonkshof, AS Boverf, AS Neuss-Reuschenberg und AS Köln-Bickendorf mit ihren Zulaufstrecken nicht näher zu untersuchen sind, ergeben sich insgesamt 19 Teilabschnitte mit 12 zu untersuchenden Anschlussstellen und 5 Autobahnkreuzen.

Aufgabe der VU A 57 ist es, für jeden Abschnitt der A 57 sowie die zulaufenden Strecken die für die Dimensionierung der Straße selbst und der Immissionsschutzmaßnahmen benötigten Verkehrsbelastungen sowie deren Kennwerte zu ermitteln.

## **2. Bezugsrahmen**

### **2.1 Räumliche Abgrenzung**

Der Planungsraum wird im Wesentlichen durch den unmittelbaren Einzugsbereich der A 57 begrenzt. Der Untersuchungsraum umfasst über den Planungsraum hinaus die Räume, die das Verkehrsgeschehen im Planungsraum mit beeinflussen. Um großräumige Verlagerungen im BAB-Netz abbilden zu können, umfasst das Untersuchungsgebiet im Westen den Autobahnzug A 52 (NL) - A 73 (NL) - A 61 (D) und im Osten die A 3 zwischen Arnheim (NL) und Koblenz.

### **2.2 Zeitlicher Bezugsrahmen**

Das Verkehrsmodell betrachtet den durchschnittlichen Werktagsverkehr DTVw 2003 außerhalb der Urlaubszeit. Prognosehorizont für die Darstellung der abschätzbaren Verkehrsbelastungen im künftigen Netz ist das Jahr 2020. Über Vergleichsbetrachtungen auf Basis benachbarter Dauerzählstellen und Zählstellen der SVZ werden die DTVw-Werte auf den DTV umgerechnet.

## **3. Verkehrsmodell**

Die verkehrlichen Wirkungen werden mit dem „Verkehrsmodell A 57“ ermittelt, das auf dem Verkehrsmodell der Integrierten Gesamtverkehrsplanung Nordrhein-Westfalen (IGVP NRW) aufbaut. Die IGVP NRW wird durch das Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung (MVEL) unter Beachtung insbesondere der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung, der Belange der Wirtschaft, der Verkehrsentwicklung, des Umweltschutzes und des Städtebaus erarbeitet. An die Stelle der in der Vergangenheit entwickelten sektoralen Pläne für einzelne Verkehrsträger tritt ein verkehrsträgerübergreifender Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan. Er wird unter Mitarbeit der Planungsbeteiligten und unter Beachtung von für die Verkehrsplanung relevanten gesellschaftlichen Vorgaben aufgestellt und um verkehrspolitische Handlungsempfehlungen für eine Ausgestaltung zukünftiger Mobilitätsansprüche ergänzt (siehe Internetauftritt des MVEL: [www.igvp.nrw.de](http://www.igvp.nrw.de)).

Das Verkehrsmodell IGVP NRW<sup>1</sup>, das derzeit im Rahmen der Projektgruppe IGVP<sup>2</sup> von der PTV AG sowie Kessel und Partner erarbeitet wird, berücksichtigt hinsichtlich des Fernverkehrs die Datengrundlagen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP). Für den Verkehr NRW baut das Verkehrsmodell auf der Strukturdatenprognose NRW 2015 auf und berücksichtigt die spezifischen Verhältnisse in NRW. Das Verkehrsmodell IGVP NRW ist ein integriertes, den Motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Öffentlichen Verkehr (ÖV) umfassendes Modell. Dieses landesweite Modell wird an die Belange der A 57 unter Berücksichtigung aktueller Verkehrszählungen (2003) angepasst. Diese Anpassung umfasst sowohl die Ergänzung des nachgeordneten Straßennetzes als auch eine Optimierung der Anbindung der Verkehrszellen im unmittelbaren Planungsraum zur besseren Abbildung kleinräumiger Beziehungen.

Die Verkehrsmodellberechnungen erfolgen mit dem Programmsystem VISUM der PTV AG, das auch bei der IGVP NRW zum Einsatz kommt.

#### 4. Datengrundlagen

Basis für die VU A 57 sind zum einen bereits vorhandene Daten aus anderen Untersuchungen, zum anderen Zählungen im unmittelbaren Planungsraum, die im Rahmen der VU A 57 Ende Juni 2003 durchgeführt wurden. Folgende Datengrundlagen aus den Arbeiten zur IGVP bzw. zur BVWP oder aus anderen Quellen sind in das Verkehrsmodell A 57 eingegangen:

- Strukturdatenprognose 2015 mit Ausblick auf 2025 im Auftrag des BMVBW (ifo 99),
- Strukturdatenprognose IGVP NRW 2015,
- Daten der Straßenverkehrszählungen der Länder, der Dauerzählstellen und der bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ) 1995 und 2000,
- Verkehrszählungen im Planungsraum (Juni 2003),
- IGVP-NRW-Matrix 2000 der Verkehrsbeziehungen auf der Basis von landesweit rund 4.600 Verkehrszellen (zuzüglich sonstige Bundesländer und Ausland),
- Analysenetz 2000 IGVP NRW und
- Netz für den Bezugsfall IGVP NRW, in dem aus dem aktuellen BVWP 2003 alle indisponiblen und fest disponierten sowie die Projekte des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans (siehe **Anhang M „Indisponible Vorhaben im Bezugsfall“**) berücksichtigt sind.

---

<sup>1</sup> Dreyer, W.; Röhling, W.; Stöcker, K. u.a.:  
Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW  
Projektgruppe IGVP NRW im Auftrag des Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes NRW  
Freiburg, Bergisch Gladbach, in Bearbeitung.

<sup>2</sup> Die Projektgruppe IGVP besteht aus den Unternehmen  
- Kessel und Partner, Freiburg  
- BKR, Essen  
- PTV AG, Karlsruhe  
- Planungsgruppe Ökologie und Umwelt, Hannover  
- SSP Consult, Bergisch Gladbach.

## 5. Vorgehensweise und Netzfälle

Ausgangspunkt für die verkehrliche Wirkungsbetrachtung ist die Verkehrssituation 2003, die in einem 2-stufigen Vorgehen abgebildet wird. In einem ersten Schritt wird mit Hilfe der Daten der SVZ 2000 die **Verkehrssituation 2000** ermittelt. Aus den Arbeiten zur IGVP liegt für die Analyse 2000 ein vorkalibriertes Modell vor, das unter Berücksichtigung der projektspezifischen Netzergänzungen und optimierten Verkehrszellenanbindungen „feingeeicht“ wird.

In einem zweiten Schritt wird die aktuelle **Verkehrssituation 2003** (siehe **Kapitel 6**) unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich dem Verkehr übergebenen relevanten Straßenbaumaßnahmen (im Besonderen die Rheinbrücke im Zuge der A 44) und der Zählungen aus 2003 fortgeschrieben.

Die Prognosematrix 2020 wird, aufbauend auf der Verkehrssituation 2003 und den aus ifo'99 vorliegenden Strukturdaten für 2015 und 2025, über ein Zuwachsfaktorenmodell aus der IGVP vorliegenden Verkehrsentwicklung 2015 für das Jahr 2020 fortgeschrieben. Für den **Prognose-nullfall** (siehe **Kapitel 7.2**) wird die daraus resultierende Matrix 2020 (unterschieden nach Personenverkehr, leichtem Güterverkehr und Schwerverkehr) im Analysenet 2003 umgelegt. Der Prognose-nullfall zeigt auf, welche Auswirkungen auf den Planungsraum zu erwarten sind, wenn bis 2020 und der dafür ausgewiesenen Verkehrsentwicklung keine Infrastrukturmaßnahmen realisiert würden.

Aufbauend auf dem Prognose-nullfall wird der **Bezugsfall** (siehe **Kapitel 7.3**) entwickelt. Im Bezugsfall sind die Vorhaben berücksichtigt, deren Realisierung bis zum Jahre 2020 zu erwarten ist. Dies sind alle fest disponierten und alle im vordringlichen Bedarf des aktuellen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen stehenden Vorhaben, aber auch lokale Maßnahmen im nachgeordneten Netz. Zu den Bezugsfall-Maßnahmen gehört z.B. der 6-streifige Ausbau der A 57 im Abschnitt zwischen dem AK Meerbusch und der AS Neuss-West sowie die neue AS Delrath und die Teilverlegung der AS Dormagen. Die Bezugsfall-Maßnahmen sind im **Anhang M „Indisponible Vorhaben im Bezugsfall“** dargestellt. Wie dem Prognose-nullfall liegt auch dem Bezugsfall die Matrix 2020 zu Grunde.

Der **Planfall** (siehe **Kapitel 7.4**) entspricht dem Bezugsfall mit dem Unterschied, dass zusätzlich der 6-streifige Ausbau der beiden Abschnitte der A 57 zwischen dem AK Kamp-Lintfort und dem AK Meerbusch (Nordabschnitt) sowie zwischen der AS Neuss-Norf und dem AK Köln-Nord (Südabschnitt) berücksichtigt ist.

## 6. Verkehrssituation 2003

### 6.1 Verkehrserhebung

In der Zeit vom 24. bis 26. Juni 2003 wurde im gesamten Planungsbereich eine umfangreiche Verkehrserhebung durchgeführt. Insgesamt 134 Zähler, zum größten Teil Studenten der Universität Köln, kamen zum Einsatz. Sie zählten an allen BAB-Knoten vom AK Kamp-Lintfort bis zur AS Boverl (Nordabschnitt) sowie von der AS Neuss-Hafen bis zur AS Köln-Longerich (Südabschnitt) alle Verkehrsströme am Knoten. Im Nordabschnitt wurden zusätzlich die Knotenströme an den Einmündungen der Rampen in das nachgeordnete Netz gezählt. Im Südabschnitt beschränkte sich die Aufgabenstellung auf die Erfassung der Rampenbelastungen, ohne Weiterverfolgung im nachgeordneten Netz. Zusätzlich wurden zur Plausibilitätsprüfung nach jedem dritten Knoten auch die Richtungsbelastungen der A 57 gezählt. Zählzeitraum waren die beiden Spitzenstundengruppen 6.00 - 10.00 Uhr und 15.00 bis 19.00 Uhr, jeweils in 15-Minuten-Intervallen. Erfasst wurde dabei die Zahl der

- Krafträder
- Pkw
- Lieferwagen
- Lkw
- Sattelschlepper, Lastzüge
- Busse
- Sonderfahrzeuge

Mit Hilfe der für die A 57 verfügbaren Ergebnisse verschiedener Dauerzählstellen (Mittelwerte 2002 und Tageswerte der Erhebungstage) werden für den jeweiligen Zähltag in einem ersten Schritt die Belastungen der beiden Zeitbereiche auf den Tageswert und in einem zweiten Schritt auf einen mittleren DTVw (Juni) für 2003 hochgerechnet. In einem dritten Schritt werden nach Vorliegen der Ergebnisse der Dauerzählstellen für das gesamte Jahr 2003 die Juni-Werte an das Jahresmittel DTVw 2003 angepasst (Reduzierung um 4 %). In der folgenden **Tabelle 6.1** sind die so ermittelten Werte für 2003 denen der SVZ 2000 gegenüber gestellt.

**Tabelle 6.1: Vergleich der Zählwerte der Erhebung 2003 mit den Ergebnissen SVZ 2000**

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Erhebung 2003		SVZ 2000		Quotient 2003/2000	
		DTVw Kfz/24h	DTVw SV/24h	DTVw Kfz/24h	DTVw SV/24h	Kfz	SV
<b>Nordabschnitt</b>							
AS Kamp-Lintfort	AK Kamp-Lintfort	62.500	8.380	58.971	8.215	1,06	1,02
AK Kamp-Lintfort	AS Moers-Hülsdonk	77.000	12.300	73.589	12.621	1,05	0,97
AS Moers-Hülsdonk	AK Moers	79.500	12.760	73.775	12.150	1,08	1,05
AK Moers	AS Moers-Kapellen	83.100	12.440	83.189	13.696	1,00	0,91
AS Moers-Kapellen	AS Krefeld-Gartenstadt	82.800	12.420	81.447	12.473	1,02	1,00
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Krefeld	87.600	12.760	93.343	14.995	0,94	0,85
AS Krefeld	AS Krefeld-Oppum	96.000	13.260	92.475	15.661	1,04	0,85
AS Krefeld-Oppum	AK Meerbusch	98.500	13.460	53.017	8.692	1,86	1,55
AK Meerbusch	AS Boverl	80.300	10.020	47.792	7.511	1,68	1,33
<b>Südabschnitt</b>							
AS NE-Reuschenberg	AS Neuss-Hafen	120.600	15.700	109.335	16.072	1,10	0,98
AS Neuss-Hafen	AS Neuss-Norf	114.600	15.340	103.106	15.701	1,11	0,98
AS Neuss-Norf	AK Neuss-Süd	98.300	13.880	95.369	14.537	1,03	0,95
AK Neuss-Süd	AS Dormagen	76.000	7.780	71.880	9.432	1,06	0,82
AS Dormagen	AS Köln-Worringen	72.800	7.460	65.653	7.015	1,11	1,06
AS Köln-Worringen	AS Köln-Chorweiler	82.600	7.800	73.501	6.668	1,12	1,17
AS Köln-Chorweiler	AK Köln-Nord	110.400	8.860	121.568	9.418	0,91	0,94
AK Köln-Nord	AS Köln-Longerich	112.100	5.300	123.917	6.003	0,90	0,88
AS Köln-Longerich	AS Köln-Bickendorf	103.700	3.760	114.543	3.930	0,91	0,96

Die Vergleichsquotienten 2003/2000 für den Gesamtverkehr liegen bis auf drei Bereiche (mit insgesamt 6 Abschnitten) zwischen 1,00 und 1,12 und damit zum einen innerhalb der Erhebungsgenauigkeit und zum anderen im Bereich der allgemeinen Verkehrsentwicklung. Die drei Ausnahme-Bereiche sind:

- Der Bereich AS Krefeld-Gartenstadt bis AS Krefeld ist der einzige Abschnitt des Nordabschnitts, in dem die in 2003 erhobenen Verkehrsbelastungen nennenswert unterhalb denen der SVZ 2000 liegen (-6%). Ursache hierfür kann zum einen die relativ große Varianz sein, die im allgemeinen auf Zählwerten liegt ( $\pm 10\%$ ). Dies gilt sowohl für die SVZ als auch für Einmal-Erhebungen wie die der vorliegenden Untersuchung. Die SVZ 1995 weist für die beiden Abschnitte nördlich bzw. südlich der AS Krefeld-Gartenstadt etwa gleich hohe Belastungen aus. In der SVZ 2000 liegen die Belastungen südlich der AS Krefeld-Gartenstadt um rund 15% über denen des nördlich der AS Krefeld-Gartenstadt. Die Erhebung 2003 weist einen „Anstieg“ um nur knapp 6% aus und erscheint von daher plausibler.

- Im Bereich südlich der AS Krefeld-Oppum bis zur AS Boverit (2 Abschnitte) liegt offensichtlich ein Fehler in den SVZ-Daten vor. Ein derartiger „Bruch“ um rund 40.000 Kfz/24h ist durch Auf- und Abfahrer an der AS Krefeld-Oppum nicht erklärbar. Die Erhebung 2003 weist dort insgesamt nur rund 25.000 Auf- und Abfahrer pro Tag aus. Auch die Ergebnisse der SVZ 1995 geben für die AS Krefeld-Oppum mit rund 4.000 Kfz/24h keinen nennenswerten Belastungssprung auf der A 57 an, bei der Erhebung 2003 waren es rund 3.000 Kfz/24h (Belastungen jeweils nördlich der AS Krefeld-Oppum kleiner als südlich der AS). Das Niveau der Belastungen ist 2003 allerdings deutlich höher als es 1995 war. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung und der zwischenzeitlich dem Verkehr übergebenen Rheinbrücke im Zuge der A 44 zu sehen.
- Eine weitere Ausnahme ist der Abschnitt der A 57 zwischen der AS Köln-Chorweiler und der AS Köln-Bickendorf. Hier weist die SVZ 2000 um rund 10% höhere Werte aus als die Erhebung 2003. Ursache hierfür kann sein, dass es im Stadtgebiet von Köln-Chorweiler/Heimersdorf leistungsfähige Alternativen zur A 57 gibt, über die der Quell- und Zielverkehr dieser Region direkt zur AS Köln-Longerich oder zur AS Köln-Niehl auf der A 1 geführt wird, ohne das Kreuz Köln-Nord befahren zu müssen. Der bei der SVZ 2000 ausgewiesene „Belastungssprung“ von rund 50.000 Kfz/24h an der AS Köln-Chorweiler erscheint allerdings als sehr hoch und damit implausibel. In der Erhebung 2003 liegt dieser Sprung „nur“ bei rund 28.000 Kfz/24h. Die Dauerzählstelle Köln-Chorweiler (MQ 57.410) weist für den Erhebungstag einen Belastungssprung von 30.000 Kfz/24h aus.

Auch im **Schwerverkehr** gibt es teilweise deutliche Unterschiede zwischen den Erhebungswerten 2003 und den Belastungen der SVZ 2000. Ursachen sind möglicherweise in der Abgrenzung des Schwerverkehrs vom restlichen Kfz-Verkehr und der unterschiedlichen Hochrechnung auf den Gesamttag zu finden. Für die beiden Bereiche AS Krefeld-Oppum bis AS Boverit sowie AS Köln-Chorweiler bis AS Köln-Bickendorf treffen die Aussagen zum Gesamtverkehr auch auf den Schwerverkehr zu: In beiden Bereichen erscheinen die in der SVZ 2000 ausgewiesenen Belastungen implausibel. Im erstgenannten Bereich ist die zwischenzeitlich erfolgte Verkehrsfreigabe der A 44 zusätzlich mit ein Grund für die Belastungsunterschiede. Die Dauerzählstelle Köln-Chorweiler (MQ 57.410) weist im Schwerverkehr für den Erhebungstag einen Belastungssprung von rund 1.000 Lkw/24h an der AS Köln-Chorweiler aus, in der SVZ 2000 sind es fast 3.000 Lkw/24h.

## 6.2 Verkehrsbelastungen 2003

Mit Hilfe der aktuellen Zählwerte und unter Berücksichtigung der in der Zwischenzeit realisierten Straßenbauvorhaben (im Besonderen die neue Rheinbrücke im Zuge der A 44) wurde das Verkehrsmodell 2000 aus der IGVP NRW auf das Jahr 2003 angepasst.

Die **Tabelle 6.2** zeigt für die Ausbauabschnitte die gute Übereinstimmung des Modells mit den Erhebungsergebnissen. Beim Gesamtverkehr liegen die Unterschiede zwischen Umlegungsergebnis und Zählwert zwischen -5% und +7%, beim Schwerverkehr zwischen -8% und +4%. Im Mittel liegen die Umlegungsergebnisse im Nordabschnitt leicht unter und im Südabschnitt leicht über denen der Zählung, aber noch im Bereich der Modell-Abbildegengenauigkeit. Auf dem Abschnitt AS Neuss-Reuschenberg bis AS Neuss-Hafen sind die Abweichungen mit +7% am größten. Eine Ursache hierfür ist die innerstädtische Verteilung des Verkehrs im Neusser Süden, die mit dem großräumigen Verkehrsmodell nur bedingt abgebildet werden kann.

**Tabelle 6.2: Vergleich der Umlegungsergebnisse mit den Zählwerten – Analyse 2003**

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Umlegung 2003		Zählwerte 2003		Abweichung Umlegung-Zählwert	
		DTVw Kfz/24h	DTVw SV/24h	DTVw Kfz/24h	DTVw SV/24h	Kfz %	SV %
<b>Nordabschnitt</b>							
AS Asdonkshof	AS Kamp-Lintfort	55.200	7.830	--	--	--	--
AS Kamp-Lintfort	AK Kamp-Lintfort	61.600	8.450	62.500	8.380	-1	+1
AK Kamp-Lintfort	AS Moers-Hülsdonk	76.200	11.640	77.000	12.300	-1	-5
AS Moers-Hülsdonk	AK Moers	75.800	11.800	79.500	12.760	-5	-8
AK Moers	AS Moers-Kapellen	83.200	11.550	83.100	12.440	0	-7
AS Moers-Kapellen	AS Krefeld-Gartenstadt	82.600	11.500	82.800	12.420	0	-7
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Krefeld	93.000	13.070	87.600	12.760	+6	+2
AS Krefeld	AS Krefeld-Oppum	96.300	12.750	96.000	13.260	0	-4
AS Krefeld-Oppum	AK Meerbusch	98.600	12.930	98.500	13.460	0	-4
AK Meerbusch	AS Boverth	78.900	9.290	80.300	10.020	-2	-7
<b>Südabschnitt</b>							
AS NE-Reuschenberg	AS Neuss-Hafen	128.600	15.710	120.600	15.700	+7	0
AS Neuss-Hafen	AS Neuss-Norf	117.500	15.160	114.600	15.340	+3	-1
AS Neuss-Norf	AK Neuss-Süd	97.600	13.640	98.300	13.880	-1	-2
AK Neuss-Süd	AS Dormagen	77.200	7.620	76.000	7.780	+2	-2
AS Dormagen	AS Köln-Worringen	74.200	7.380	72.800	7.460	+2	-1
AS Köln-Worringen	AS Köln-Chorweiler	83.000	7.370	82.600	7.800	0	-6
AS Köln-Chorweiler	AK Köln-Nord	108.400	8.310	110.400	8.860	-2	-6
AK Köln-Nord	AS Köln-Longerich	114.300	5.500	112.100	5.300	+2	+4
AS Köln-Longerich	AS Köln-Bickendorf	107.000	3.700	103.700	3.760	+3	-2

Die modellmäßige Abbildung der Verkehrssituation Analyse 2003 an Werktagen ist in **Abbildung N1** für den Nordabschnitt und **Abbildung S1** für den Südabschnitt der A 57 dargestellt. Die herausklappbaren **Abbildungen N5 und S5** zeigen das im Planfall berücksichtigte Straßennetz mit farblicher Differenzierung nach der Klassifikation der Straßen.

### **6.2.1 Nordabschnitt (Abbildungen N1 – N1a)**

Im Nordabschnitt liegt die höchste Belastung zwischen der AS Krefeld-Oppum und dem AK Meerbusch mit knapp 99.000 Kfz/Werktag; die geringste Belastung gibt es zwischen der AS Asdonkshof und der AS Kamp-Lintfort mit rund 55.000 Kfz/Werktag. Prinzipiell steigt die Belastung auf der A 57 von Norden bis zum AK Meerbusch kontinuierlich an.

Die **Abbildung N1a** zeigt, wie sich der Verkehr, der südlich des AK Meerbusch die A 57 benutzt, im Netz verteilt. Es wird deutlich, dass nur ein geringer Teil des Verkehrs (ca. 11.000 der 79.000 Kfz/Werktag südlich des AK Meerbusch) den Nordabschnitt der A 57 komplett durchfährt. Dies zeigt, dass die Bedeutung der A 57 für den regionalen Verkehr weitaus größer ist als für den großräumigen Verkehr.

*Hinweis: Die Aussagen zur Verteilung des Verkehrs im Netz (Strombündel) basieren auf den im Rahmen der Arbeiten zur IGVP durchgeführten modellmäßigen Erzeugungs- und Verteilungsrechnungen sowie der anschließenden Eichung/Kalibration im Rahmen der VU A 57. Sie basieren damit nur bedingt auf den Ergebnissen von Erhebungen.*

### **6.2.2 Südabschnitt (Abbildungen S1 – S1b)**

Im Südabschnitt hat die Strecke zwischen der AS Neuss-Reuschenberg und der AS Neuss-Hafen mit ca. 129.000 Kfz/Werktag die höchste Belastung, am geringsten ist die Belastung zwischen der AS Dormagen und der AS Köln-Worringen mit ca. 74.000 Kfz/Werktag.

Die **Abbildungen S1a und S1b** zeigen, dass auch im Südabschnitt der Anteil des durchgehenden Verkehrs relativ gering ist. Von den ca. 112.000 Kfz/Werktag auf dem Abschnitt nördlich der AS Neuss-West fahren nur ca. 16.000 Kfz/Werktag bis südlich der AS Köln-Longerich, die übrigen Fahrzeuge verlassen die A 57 vorher. Ebenso befahren von den ca. 107.000 Kfz/Werktag auf dem Abschnitt südlich der AS Köln-Longerich nur ca. 16.000 Kfz/Werktag den Abschnitt nördlich der AS Neuss-West.



### 6.2.3 Kennwerte und Verkehrsstärken

Für die Dimensionierung des Ausbaus der A 57 sowie für die durch den Ausbau notwendigen Immissionsschutzmaßnahmen ist die Ausweisung verschiedener Kennwerte und Verkehrsstärken notwendig. Die  $DTV_w$ -Werte für den Gesamtverkehr und den Schwerverkehr sind direkt aus den Umlegungsrechnungen ableitbar. Alle übrigen Werte werden aus den  $DTV_w$ -Werten auf der Basis der für jede Netzkante verfügbaren Ganglinieninformationen sowie über Vergleichsbeurteilungen mit den Daten der SVZ 2000 und der Dauerzählstellen für jeden Abschnitt gesondert ermittelt.

In den **Tabellen VD 1.1a und 1.1b im Anhang VD** sind die Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS

- Verkehrswerte werktags
  - Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke werktags  $DTV_w$
  - Schwerverkehr werktags  $SV_w = \text{Lkw} > 3,5 \text{ t zulässigem Gesamtgewicht (zGG)}$
  - Anteil  $SV_w$  an  $DTV_w$
  
- Verkehrswerte alle Tage
  - Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTV
  - Lkw-Anteile tags und nachts  $p_{\text{tags}}$  und  $p_{\text{nachts}}$  (Lkw > 2,8 t zGG)
  - maßgebliche stündliche Verkehrsstärken  $M_{\text{tags}}$  und  $M_{\text{nachts}}$  (Kfz/h)
  - Lärmwerte  $M_{\text{tags}}/DTV$  und  $M_{\text{nachts}}/DTV$
  - Anteil SV an DTV
  - Schwerverkehr SV (Lkw > 3,5 t zGG) sowie die
  - Bemessungsverkehrsstärke  $q_B$

für die betrachteten Abschnitte der A 57 ausgewiesen.

Die **Tabellen VD 1.2a bis 1.2d im Anhang VD** enthalten die verkehrlichen Kennwerte für die an den betrachteten Anschlussstellen angeschlossenen Strecken des übrigen Straßennetzes, in den **Tabellen VD 1.3a1-9 und 1.3b1-8 im Anhang VD** sind die Kennwerte für die einzelnen Rampen in den Knotenpunkten im Zuge des Nordabschnitts der A 57 ausgewiesen.

Im **Anhang KA** sind die Knotenströme an allen Knotenpunkten im Zuge der A 57 in den Bereichen Nord und Süd im Analysefall 2003 dargestellt, sowohl für  $DTV_w$  und DTV als auch für Gesamt- und Schwerverkehr.

## 7. Verkehrsbelastungen 2020

### 7.1 Prognose der Verkehrsentwicklung 2020

Aus der IGVP Nordrhein-Westfalen stehen Strukturdaten für die Jahre 1998 und 2015 zur Verfügung. Im Rahmen der VU A 57 werden die Daten 2015 auf das Jahr 2020 altersgruppenspezifisch fortgeschrieben. Aus der geeichten Analysematrix 2003 und den Strukturdaten für die Analyse werden Regressionskoeffizienten für das Quell- und Zielverkehrsaufkommen der Verkehrszellen ermittelt. Durch Anwendung dieser Koeffizienten auf die Strukturen 2020 entsteht das Quell- und Zielverkehrsaufkommen 2020. Mit einem relationsbezogenen Wachstumsfaktorenmodell wird die Analysematrix 2003 auf das Jahr 2020 hochgerechnet. Für den Zeitbereich 2003 bis 2020 ergeben sich für den Quell- und Zielverkehr der Verkehrszellen in Nordrhein-Westfalen mittlere Hochrechnungsfaktoren von 1,07 im Personenverkehr und 1,20 im Güter-/Schwerverkehr.

### 7.2 Prognosenullfall

Im Prognosenullfall wird der Verkehr für das Jahr 2020 im Analysenetz umgelegt. Er zeigt damit, welche Verkehrsbelastungen sich im Jahr 2020 einstellen würden, wenn das Straßennetz nicht geändert würde.

Die Verkehrsbelastungen der Netzabschnitte der A 57 sind in **Abbildung N2** für den Nordabschnitt und **Abbildung S2** für den Südabschnitt dargestellt.

**Tabelle 7.1: Verkehrsbelastungen DTWv (Gesamtverkehr) im Prognosenullfall 2020 im Vergleich zum Analysefall 2003**

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Gesamtverkehr DTWv [Kfz/24h]			
		Prognose- nullfall	Analyse 2003	Differenz Prognull-Ana	Quotient Prognull/Ana
<b>Nordabschnitt</b>					
AS Asdonkshof	AS Kamp-Lintfort	60.100	55.200	+4.900	1,09
AS Kamp-Lintfort	AK Kamp-Lintfort	64.500	61.600	+2.900	1,05
AK Kamp-Lintfort	AS Moers-Hülsdonk	79.900	76.200	+3.700	1,05
AS Moers-Hülsdonk	AK Moers	77.800	75.800	+2.000	1,03
AK Moers	AS Moers-Kapellen	88.500	83.200	+5.300	1,06
AS Moers-Kapellen	AS Krefeld-Gartenstadt	87.700	82.600	+5.100	1,06
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Krefeld	98.300	93.000	+5.300	1,06
AS Krefeld	AS Krefeld-Oppum	101.800	96.300	+5.500	1,06
AS Krefeld-Oppum	AK Meerbusch	103.700	98.600	+5.100	1,05
AK Meerbusch	AS Bovert	80.000	78.900	+1.100	1,01
<b>Südabschnitt</b>					
AS NE-Reuschenberg	AS Neuss-Hafen	135.900	128.600	+7.300	1,06
AS Neuss-Hafen	AS Neuss-Norf	123.100	117.500	+5.600	1,05
AS Neuss-Norf	AK Neuss-Süd	101.500	97.600	+3.900	1,04
AK Neuss-Süd	AS Delrath	78.900	77.200	+1.700	1,02
AS Delrath	AS Dormagen (N)	78.900	77.200	+1.700	1,02
AS Dormagen (N)	AS Dormagen (S)	76.200	74.200	+2.000	1,03
AS Dormagen (S)	AS Köln-Worringen	76.200	74.200	+2.000	1,03
AS Köln-Worringen	AS Köln-Chorweiler	84.700	83.000	+1.700	1,02
AS Köln-Chorweiler	AK Köln-Nord	111.200	108.400	+2.800	1,03
AK Köln-Nord	AS Köln-Longerich	123.900	114.300	+9.600	1,08
AS Köln-Longerich	AS Köln-Bickendorf	112.900	107.000	+5.900	1,06

**Tabelle 7.2: Verkehrsbelastungen DTVw (Schwerverkehr) im Prognosenullfall 2020 im Vergleich zum Analysefall 2003**

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Schwerverkehr DTVw [Lkw/24h]			
		Prognose- nullfall	Analyse 2003	Differenz Prognull-Ana	Quotient Prognull/Ana
<b>Nordabschnitt</b>					
AS Asdonkshof	AS Kamp-Lintfort	8.420	7.830	+590	1,08
AS Kamp-Lintfort	AK Kamp-Lintfort	8.970	8.450	+520	1,06
AK Kamp-Lintfort	AS Moers-Hülsdonk	12.470	11.640	+830	1,07
AS Moers-Hülsdonk	AK Moers	12.490	11.800	+690	1,06
AK Moers	AS Moers-Kapellen	12.890	11.550	+1.340	1,12
AS Moers-Kapellen	AS Krefeld-Gartenstadt	12.750	11.500	+1.250	1,11
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Krefeld	14.310	13.070	+1.240	1,09
AS Krefeld	AS Krefeld-Oppum	14.200	12.750	+1.450	1,11
AS Krefeld-Oppum	AK Meerbusch	14.020	12.930	+1.090	1,08
AK Meerbusch	AS Bovert	9.060	9.290	-230	0,98
<b>Südabschnitt</b>					
AS NE-Reuschenberg	AS Neuss-Hafen	17.600	15.710	+1.890	1,12
AS Neuss-Hafen	AS Neuss-Norf	17.710	15.160	+2.550	1,17
AS Neuss-Norf	AK Neuss-Süd	16.300	13.640	+2.660	1,20
AK Neuss-Süd	AS Delrath	8.770	7.620	+1.150	1,15
AS Delrath	AS Dormagen (N)	8.770	7.620	+1.150	1,15
AS Dormagen (N)	AS Dormagen (S)	8.000	7.380	+620	1,08
AS Dormagen (S)	AS Köln-Worringen	8.000	7.380	+620	1,08
AS Köln-Worringen	AS Köln-Chorweiler	7.980	7.370	+610	1,08
AS Köln-Chorweiler	AK Köln-Nord	8.540	8.310	+230	1,03
AK Köln-Nord	AS Köln-Longerich	6.930	5.500	+1.430	1,26
AS Köln-Longerich	AS Köln-Bickendorf	4.450	3.700	+750	1,20

**Tabelle 7.3** zeigt die Entwicklung der Fahrleistungen, in die neben der Verkehrsbelastung auch die Länge der jeweiligen Teilabschnitte eingeht. Im Nordabschnitt nimmt die Fahrleistung im Prognosenullfall 2020 gegenüber dem Analysefall 2003 für den Gesamtverkehr um rund 5 % zu, für den Schwerverkehr beträgt die Zunahme rund 8 %. Im Südabschnitt liegt die Fahrleistungsentwicklung für den Gesamtverkehr mit +3 % in derselben Größenordnung, im Schwerverkehr ist die Zunahme mit +13 % allerdings doppelt so hoch wie im Nordabschnitt. Ursache hierfür ist die zunehmende bündelnde Funktion der A 57 in den Ballungszentren Neuss und Köln, da das dortige innerstädtische Netz die Verkehrszunahmen nicht in dem Maße aufnehmen kann wie die A 57.

Die Verkehrsentwicklung auf der nicht ausgebauten A 57 ist damit aber immer noch deutlich geringer als im Landesdurchschnitt, für den Verkehrszunahmen von 7 % im Personenverkehr und 20 % im Schwerverkehr erwartet werden.

**Tabelle 7.3: Fahrleistungen DTW im Prognosefall 2020 im Vergleich zum Analysefall 2003, Angaben in Tsd. Fzg-km/24h**

von Anschlussstelle	Länge	bis Anschlussstelle	Prog.nullfall 2020		Analysefall 2003		Quotient	
	km		Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
<b>Nordabschnitt</b>								
AS Asdonkshof	1,9	AS Kamp-Lintfort	114,2	16,0	104,9	14,9	1,09	1,08
AS Kamp-Lintfort	0,9	AK Kamp-Lintfort	58,0	8,1	55,4	7,6	1,05	1,06
AK Kamp-Lintfort	3,5	AS Moers-Hülsdonk	279,7	43,6	266,7	40,7	1,05	1,07
AS Moers-Hülsdonk	2,7	AK Moers	210,1	33,7	204,7	31,9	1,03	1,06
AK Moers	4,4	AS Moers-Kapellen	389,4	56,7	366,1	50,8	1,06	1,12
AS Moers-Kapellen	3,4	AS Krefeld-Gartenstadt	298,2	43,3	280,8	39,1	1,06	1,11
AS Krefeld-Gartenstadt	2,9	AS Krefeld	285,1	41,5	269,7	37,9	1,06	1,09
AS Krefeld	2,1	AS Krefeld-Oppum	213,8	29,8	202,2	26,8	1,06	1,11
AS Krefeld-Oppum	3,9	AK Meerbusch	404,4	54,7	384,5	50,4	1,05	1,08
AK Meerbusch	2,8	AS Bovert	224,0	25,4	220,9	26,0	1,01	0,98
<b>Summe</b>			<b>2.476,8</b>	<b>352,9</b>	<b>2.356,0</b>	<b>326,1</b>	<b>1,05</b>	<b>1,08</b>
<b>Südabschnitt</b>								
AS NE-Reuschenberg	1,6	AS Neuss-Hafen	217,4	28,2	205,8	25,1	1,06	1,12
AS Neuss-Hafen	2,3	AS Neuss-Norf	283,1	40,7	270,3	34,9	1,05	1,17
AS Neuss-Norf	2,0	AK Neuss-Süd	203,0	32,6	195,2	27,3	1,04	1,20
AK Neuss-Süd	1,5	AS Delrath	118,4	13,2	115,8	11,4	1,02	1,15
AS Delrath	5,5	AS Dormagen (N)	434,0	48,2	424,6	41,9	1,02	1,15
AS Dormagen (N)	1,1	AS Dormagen (S)	83,8	8,8	81,6	8,1	1,03	1,08
AS Dormagen (S)	6,2	AS Köln-Worringen	472,4	49,6	460,0	45,8	1,03	1,08
AS Köln-Worringen	4,9	AS Köln-Chorweiler	415,0	39,1	406,7	36,1	1,02	1,08
AS Köln-Chorweiler	1,6	AK Köln-Nord	177,9	13,7	173,4	13,3	1,03	1,03
AK Köln-Nord	0,5	AS Köln-Longerich	62,0	3,5	57,2	2,8	1,08	1,26
AS Köln-Longerich	3,1	AS Köln-Bickendorf	350,0	13,8	331,7	11,5	1,06	1,20
<b>Summe</b>			<b>2.599,6</b>	<b>263,1</b>	<b>2.516,5</b>	<b>233,0</b>	<b>1,03</b>	<b>1,13</b>

### 7.2.1 Nordabschnitt (Abbildungen N2 – N2b)

Im Nordabschnitt gibt es mit ca. 104.000 Kfz/Werntag die höchsten Belastungen zwischen dem AK Meerbusch und der AS Krefeld-Oppum. Dies sind ca. 5.000 Kfz/Werntag mehr als 2003. Die niedrigsten Belastungen im Nordabschnitt sind mit knapp 78.000 Kfz/Werntag für den Streckenabschnitt zwischen der AS Moers-Hülsdonk und dem AK Moers zu erwarten; dies sind ca. 2.000 Kfz/Werntag mehr als 2003. Größere Unterschiede zum Analysefall gibt es außerhalb der A 57. So ist z.B. die A 40 östlich des AK Moers um 10.000 Kfz/Werntag höher als im Analysefall belastet, westlich des AK Moers sind es +8.000 Kfz/Werntag. Auch auf der A 44 liegen die Belastungen im Prognosefall mit +9.000 (östlich) und +6.000 Kfz/Werntag (westlich des AK

Meerbusch) deutlich über den Werten des Analysefalls. Ursache für die deutlich höheren Belastungen, bei gleichem Straßennetz, ist die bis 2020 zu erwartende Verkehrsentwicklung von knapp +10% und die bündelnde Wirkung der Autobahnen auf das nachgeordnete Netz.

### 7.2.2 Südabschnitt (Abbildungen S2 – S2c)

Im Südabschnitt sind im Prognosenullfall durchweg höhere Belastungen als im Analysefall zu erwarten. Die Belastungszunahmen im Zuge der A 57 liegen mit +2.000 Kfz/Werktag allerdings deutlich unter denen des Nordabschnitts. Dafür gibt es auf den zur A 57 parallelen großräumigen Achsen deutliche Belastungszunahmen: auf der A 59 östlich des Rheins steigen die Belastungen um 9.000 bis 13.000 Kfz/Werktag an, auf der B 59 westlich der A 57 sind es 6.000 bis 9.000 Kfz/Werktag mehr als im Analysefall. Die vergleichsweise geringen Belastungserhöhungen auf der A 57 sind ein Indiz für die hohe Auslastung der A 57 und bestätigen den Ausbaubedarf der A 57. Der größte Teil des bis 2020 zu erwartenden zusätzlichen Nord-Süd-Verkehrs des Planungsraumes wird von den oben genannten alternativen Hauptachsen aufgenommen. Auf der A 1 westlich des AK Köln-Nord sind nur geringe Belastungserhöhungen (+3.000 Kfz/Werktag) zu erwarten, während sich für die parallel verlaufende L 34 Belastungserhöhungen um 10.000 Kfz/Werktag ergeben. Hier zeigt sich, dass auch die A 1 am Rande ihrer Leistungsfähigkeit ist und Mehrbelastungen ins nachgeordnete Netz verdrängt werden.

Die beiden Strombündel in **Abbildung S2a und S2b** mit ähnlichen Teil-Belastungen wie im Analysefall 2003 bestätigen die Aussage, dass der großräumige Verkehr auf der A 57 ohne Ausbaumaßnahmen bis 2020 wegen fehlender Leistungsreserven nur marginal zunehmen wird.

### 7.2.3 Kennwerte und Verkehrsstärken

In **Tabelle VD 2.1 im Anhang VD** sind die Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS

- Verkehrswerte werktags
  - Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke werktags  $DTV_w$
  - Schwerverkehr werktags  $SV_w$  (Lkw > 3,5 t zGG)
  - Anteil  $SV_w$  an  $DTV_w$

- Verkehrswerte alle Tage
  - Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTV
  - Lkw-Anteile tags und nachts  $p_{\text{tags}}$  und  $p_{\text{nachts}}$  (Lkw > 2,8 t zGG)
  - maßgebliche stündliche Verkehrsstärken  $M_{\text{tags}}$  und  $M_{\text{nachts}}$  (Kfz/h)
  - Lärmwerte  $M_{\text{tags}}/\text{DTV}$  und  $M_{\text{nachts}}/\text{DTV}$
  - Anteil SV an DTV
  - Schwerverkehr SV (Lkw > 3,5 t zGG) sowie die Bemessungsverkehrsstärke  $q_B$

für die betrachteten Abschnitte der A 57 ausgewiesen.

Die **Tabellen VD 2.2a und 2.2b im Anhang VD** enthalten die oben genannten verkehrlichen Kennwerte für die an den betrachteten Anschlussstellen angeschlossenen Strecken des übrigen Straßennetzes.

### 7.3 Bezugsfall

Der Bezugsfall umfasst das Straßennetz 2003 sowie die indisponiblen Vorhaben, deren Fertigstellung bis 2020 zu erwarten ist. Indisponible Vorhaben sind die indisponiblen Vorhaben der BVWP, die indisponiblen Vorhaben der IGVP Nordrhein-Westfalen, die Vorhaben des vordringlichen Bedarfs der BVWP und von den Kommunen im Rahmen der IGVP NRW gemeldete indisponible Vorhaben. Sie sind im „**Anhang Indisponible Vorhaben im Bezugsfall**“ detailliert aufgelistet. Im Planungsgebiet sind dies unter anderem

- der 6-streifige Ausbau der A 57 zwischen dem AK Meerbusch und der AS Neuss-West,
- die südliche Ortsumfahrung Kamp-Lintfort im Zuge der B 528,
- die Ortsumfahrungen Rommerskirchen im Zuge der B 59 und B 477,
- die L 474 innerörtliche Umgehung Moers,
- der Ausbau der A 1 zwischen dem AK Köln-Nord und der DB-Trasse Köln - Aachen,
- die innerörtliche Hauptverkehrsstraße Strümp/Osterath als Zubringer zur A 57
- die Anschlussstelle Delrath an der A 57,
- die Teilverlegung der Anschlussstelle Dormagen an der A 57 und
- die Ortsumfahrung Worringen im Zuge der L 183.

Die im Bezugsfall für 2020 zu erwartenden Verkehrsbelastungen sind in **Abbildung N3** für den Nordabschnitt und **Abbildung S3** für den Südabschnitt dargestellt.

Die **Tabellen 7.4 bis 7.6** zeigen die Verkehrsbelastungen und Fahrleistungen im Bezugsfall im Vergleich mit dem Prognosenullfall. Im Nordabschnitt nehmen die Fahrleistungen im Bezugsfall im Gesamtverkehr um +2 % gegenüber dem Prognosenullfall zu, im Südabschnitt stagnieren die Fahrleistungen. Die Veränderungen im Schwerverkehr liegen im Nordabschnitt bei +4% und im Südabschnitt bei +3%. Hierin kommt die – wenn auch geringe - bündelnde Wirkung des ausgebauten mittleren Abschnitts der A 57 (Bereich Neuss) zum Ausdruck.

**Tabelle 7.4: Verkehrsbelastungen DTVw (Gesamtverkehr) im Bezugsfall 2020 im Vergleich zum Prognosenullfall 2020**

Von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Gesamtverkehr DTVw [Kfz/24h]			
		Bezugsfall	Prognose- nullfall	Differenz Bez-Prognull	Quotient Bez/Prognull
<b>Nordabschnitt</b>					
AS Asdonkshof	AS Kamp-Lintfort	66.100	60.100	+6.000	1,10
AS Kamp-Lintfort	AK Kamp-Lintfort	73.100	64.500	+8.600	1,13
AK Kamp-Lintfort	AS Moers-Hülsdonk	76.100	79.900	-3.800	0,95
AS Moers-Hülsdonk	AK Moers	77.900	77.800	+100	1,00
AK Moers	AS Moers-Kapellen	90.200	88.500	+1.700	1,02
AS Moers-Kapellen	AS Krefeld-Gartenstadt	88.800	87.700	+1.100	1,01
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Krefeld	99.300	98.300	+1.000	1,01
AS Krefeld	AS Krefeld-Oppum	104.100	101.800	+2.300	1,02
AS Krefeld-Oppum	AK Meerbusch	106.700	103.700	+3.000	1,03
AK Meerbusch	AS Bovert	87.700	80.000	+7.700	1,10
<b>Südabschnitt</b>					
AS NE-Reuschenberg	AS Neuss-Hafen	137.900	135.900	+2.000	1,01
AS Neuss-Hafen	AS Neuss-Norf	124.100	123.100	+1.000	1,01
AS Neuss-Norf	AK Neuss-Süd	103.800	101.500	+2.300	1,02
AK Neuss-Süd	AS Delrath	85.800	78.900	+6.900	1,09
AS Delrath	AS Dormagen (N)	76.500	78.900	-2.400	0,97
AS Dormagen (N)	AS Dormagen (S)	74.700	76.200	-1.500	0,98
AS Dormagen (S)	AS Köln-Worringen	74.300	76.200	-1.900	0,98
AS Köln-Worringen	AS Köln-Chorweiler	85.100	84.700	+400	1,00
AS Köln-Chorweiler	AK Köln-Nord	111.400	111.200	+200	1,00
AK Köln-Nord	AS Köln-Longerich	124.900	123.900	+1.000	1,01
AS Köln-Longerich	AS Köln-Bickendorf	113.200	112.900	+300	1,00



**Tabelle 7.5: Verkehrsbelastungen DTWv (Schwerverkehr) im Bezugsfall 2020 im Vergleich zum Prognosenullfall 2020**

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Schwerverkehr DTWv [Lkw/24h]			
		Bezugsfall	Prognose- nullfall	Differenz Bez-Prognull	Quotient Bez/Prognull
<b>Nordabschnitt</b>					
AS Asdonkshof	AS Kamp-Lintfort	9.180	8.420	+760	1,09
AS Kamp-Lintfort	AK Kamp-Lintfort	9.610	8.970	+640	1,07
AK Kamp-Lintfort	AS Moers-Hülsdonk	10.330	12.470	-2.140	0,83
AS Moers-Hülsdonk	AK Moers	11.920	12.490	-570	0,95
AK Moers	AS Moers-Kapellen	13.380	12.890	+490	1,04
AS Moers-Kapellen	AS Krefeld-Gartenstadt	13.220	12.750	+470	1,04
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Krefeld	14.880	14.310	+570	1,04
AS Krefeld	AS Krefeld-Oppum	15.210	14.200	+1.010	1,07
AS Krefeld-Oppum	AK Meerbusch	15.120	14.020	+1.100	1,08
AK Meerbusch	AS Bovert	11.920	9.060	+2.860	1,32
<b>Südabschnitt</b>					
AS NE-Reuschenberg	AS Neuss-Hafen	18.050	17.600	+450	1,03
AS Neuss-Hafen	AS Neuss-Norf	18.060	17.710	+350	1,02
AS Neuss-Norf	AK Neuss-Süd	16.470	16.300	+170	1,01
AK Neuss-Süd	AS Delrath	10.140	8.770	+1.370	1,16
AS Delrath	AS Dormagen (N)	8.810	8.770	+40	1,00
AS Dormagen (N)	AS Dormagen (S)	8.390	8.000	+390	1,05
AS Dormagen (S)	AS Köln-Worringen	8.220	8.000	+220	1,03
AS Köln-Worringen	AS Köln-Chorweiler	8.350	7.980	+370	1,05
AS Köln-Chorweiler	AK Köln-Nord	8.770	8.540	+230	1,03
AK Köln-Nord	AS Köln-Longerich	7.810	6.930	+880	1,13
AS Köln-Longerich	AS Köln-Bickendorf	4.700	4.450	+250	1,06

**Tabelle 7.6: Fahrleistungen DTWv im Bezugsfall 2020 im Vergleich zum Prognosenullfall 2020, Angaben in Tsd. Fzg-km/24h**

von Anschlussstelle	Länge	bis Anschlussstelle	Bezugsfall 2020		Prog.nullfall 2020		Quotient	
	km		Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
<b>Nordabschnitt</b>								
AS Asdonkshof	1,9	AS Kamp-Lintfort	125,6	17,4	114,2	16,0	1,10	1,09
AS Kamp-Lintfort	0,9	AK Kamp-Lintfort	65,8	8,6	58,0	8,1	1,13	1,07
AK Kamp-Lintfort	3,5	AS Moers-Hülsdonk	266,4	36,2	279,7	43,6	0,95	0,83
AS Moers-Hülsdonk	2,7	AK Moers	210,3	32,2	210,1	33,7	1,00	0,95
AK Moers	4,4	AS Moers-Kapellen	396,9	58,9	389,4	56,7	1,02	1,04
AS Moers-Kapellen	3,4	AS Krefeld-Gartenstadt	301,9	44,9	298,2	43,3	1,01	1,04
AS Krefeld-Gartenstadt	2,9	AS Krefeld	288,0	43,2	285,1	41,5	1,01	1,04
AS Krefeld	2,1	AS Krefeld-Oppum	218,6	31,9	213,8	29,8	1,02	1,07
AS Krefeld-Oppum	3,9	AK Meerbusch	416,1	59,0	404,4	54,7	1,03	1,08
AK Meerbusch	2,8	AS Bovert	245,6	33,4	224,0	25,4	1,10	1,32
<b>Summe</b>			<b>2.535,1</b>	<b>365,7</b>	<b>2.476,8</b>	<b>352,9</b>	<b>1,02</b>	<b>1,04</b>
<b>Südabschnitt</b>								
AS NE-Reuschenberg	1,6	AS Neuss-Hafen	220,6	28,9	217,4	28,2	1,01	1,03
AS Neuss-Hafen	2,3	AS Neuss-Norf	285,4	41,5	283,1	40,7	1,01	1,02
AS Neuss-Norf	2,0	AK Neuss-Süd	207,6	32,9	203,0	32,6	1,02	1,01
AK Neuss-Süd	1,5	AS Delrath	128,7	15,2	118,4	13,2	1,09	1,16
AS Delrath	5,5	AS Dormagen (N)	420,8	48,5	434,0	48,2	0,97	1,00
AS Dormagen (N)	1,1	AS Dormagen (S)	82,2	9,2	83,8	8,8	0,98	1,05
AS Dormagen (S)	6,2	AS Köln-Worringen	460,7	51,0	472,4	49,6	0,98	1,03
AS Köln-Worringen	4,9	AS Köln-Chorweiler	417,0	40,9	415,0	39,1	1,00	1,05
AS Köln-Chorweiler	1,6	AK Köln-Nord	178,2	14,0	177,9	13,7	1,00	1,03
AK Köln-Nord	0,5	AS Köln-Longerich	62,5	3,9	62,0	3,5	1,01	1,13
AS Köln-Longerich	3,1	AS Köln-Bickendorf	350,9	14,6	350,0	13,8	1,00	1,06
<b>Summe</b>			<b>2.593,9</b>	<b>271,8</b>	<b>2.599,6</b>	<b>263,1</b>	<b>1,00</b>	<b>1,03</b>

### 7.3.1 Nordabschnitt (Abbildungen N3 – N3b)

Im Nordabschnitt ist die A 57 südlich der A 40 um 1.000 bis 3.000 Kfz/Werktag höher belastet als im Prognosenullfall, nördlich der A 40 bis zum AK Kamp-Lintfort liegen die Belastungen sogar um bis zu 4.000 Kfz/Werktag unter denen des Prognosenullfalls. Bei gleichem Verkehrsaufkommen wie im Prognosenullfall wirken damit die indisponiblen Maßnahmen des Bezugsfalls nur in geringem Maße auf die A 57. Größere Differenzen sind lediglich auf der A 40 zu erwarten (Entlastung um bis zu 13.000 Kfz/Werktag). Ursachen hierfür sind hauptsächlich der Neubau der B 528 OU Kamp-Lintfort in direkter Verlängerung der A 42 und der Bau der L 474 als innerörtlicher Umgehung von Moers, der eine deutliche Steigerung der Zubringerfunktion der anschließenden L 137 zur AS Moers-Nord an der A 42 bewirkt (+10.000 Kfz/Werktag).

Im Bereich Boverth gibt es durch den Neubau einer innerörtlichen Hauptverkehrsstraße kleinräumig deutliche Verlagerungen von der A 44 auf die A 57 in der Größenordnung von 8.000 Kfz/Werktag. Zudem führt der 6-streifige Ausbau der A 57 südlich des AK Meerbusch bis zur AS Neuss-West im Bezugsfall zu Mehrbelastungen auf der A 57 von rund 21.000 Kfz/Werktag (außerhalb des Darstellungsbereichs).

Das Strombündel in der **Abbildung N3a** zeigt im Vergleich mit dem entsprechenden Strombündel des Prognosenullfalls, dass trotz nur geringer Belastungsveränderungen auf der A 57 der Anteil des durchgehenden, großräumigen Verkehrs zunimmt. Von den 88.000 Kfz/24h, die im Bezugsfall südlich des AK Meerbusch auf der A 57 fahren, sind südlich des AK Moers noch 34.000 Kfz/Werktag nachweisbar. Das sind 5.000 Kfz/Werktag mehr als im Prognosenullfall. Die absolute Belastung der A 57 nördlich des AK Meerbusch ist im Bezugsfall mit 107.000 Kfz/24h aber „nur“ 3.000 Kfz/Werktag höher als im Prognosenullfall. Der Anteil des Durchgangsverkehrs auf der A 57 nimmt stärker zu als der übrige Verkehr auf der A 57. Hierin kommt die bündelnde Funktion des 6-streifigen Ausbaus des „Zwischenabschnitts“ zwischen dem AK Meerbusch und der AS Neuss-West zum Ausdruck.

### 7.3.2 Südabschnitt (Abbildungen S3 – S3c)

Im Südabschnitt sind auf der A 57 die größten Belastungsunterschiede zum Prognosenullfall im Bereich zwischen dem AK Neuss-Süd und der neuen AS Delrath mit +7.000 Kfz/Werktag zu erwarten. Entsprechende Entlastungen gibt es auf der östlich parallel verlaufenden B 9 (-6.000 Kfz/Werktag). Auf den übrigen Abschnitten der A 57 ändert sich die Belastung im Bezugsfall gegenüber dem Prognosenullfall nicht merklich, die Differenzen betragen hier maximal 2.000 Kfz/Werktag. Im sonstigen Straßennetz gibt es durch kleinräumig wirkende Bezugsfallmaßnahmen teilweise deutliche Belastungsveränderungen, die allerdings nur geringe Auswirkungen auf die A 57 haben. Z.B. gibt es durch den Ausbau der A 1 im Bereich des AK Köln-Nord eine Verlagerung von rund 5.000 Kfz/Werktag von der L 34 auf die nördlich parallel verlaufende A 1, die Belastungen auf der A 57 sind aber nördlich und südlich des AK praktisch identisch mit denen des Prognosenullfalls.

Die Strombündel in den **Abbildungen S3a und S3b** zeigen, dass der durchgehende Verkehr zwischen der AS Neuss-West und dem AK Köln-Nord mit rund 28.000 Kfz/Werktag etwa dem im Prognosenullfall mit 27.000 Kfz/Werktag entspricht. Im Südabschnitt gibt es demnach den für den Nordabschnitt nachgewiesenen Effekt nicht, dass bei gleichbleibenden Belastungen der Anteil des Durchgangsverkehrs zunimmt.

### 7.3.3 Kennwerte und Verkehrsstärken

In **Tabelle VD 3.1 im Anhang VD** sind die Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS

- Verkehrswerte werktags
  - Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke werktags  $DTV_w$
  - Schwerverkehr werktags  $SV_w$  (Lkw > 3,5 t zGG)
  - Anteil  $SV_w$  an  $DTV_w$
  
- Verkehrswerte alle Tage
  - Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTV
  - Lkw-Anteile tags und nachts  $p_{tags}$  und  $p_{nachts}$  (Lkw > 2,8 t zGG)
  - maßgebliche stündliche Verkehrsstärken  $M_{tags}$  und  $M_{nachts}$  (Kfz/h)
  - Lärmwerte  $M_{tags}/DTV$  und  $M_{nachts}/DTV$
  - Anteil SV an DTV
  - Schwerverkehr SV (Lkw > 3,5 t zGG) sowie die
  - Bemessungsverkehrsstärke  $q_B$

für die betrachteten Abschnitte der A 57 ausgewiesen.

Die **Tabellen VD 3.2a und 3.2b im Anhang VD** enthalten die oben genannten verkehrlichen Kennwerte für die an den betrachteten Anschlussstellen angeschlossenen Strecken des übrigen Straßennetzes.

### 7.4 Planfall

Im Planfall ist zusätzlich zu den Maßnahmen des Bezugsfalls der 6-streifige Ausbau der A 57 auf den Abschnitten AK Kamp-Lintfort bis AK Meerbusch und AS Neuss-Norf bis AK Köln-Nord berücksichtigt.

Die im Planfall für 2020 zu erwartenden Verkehrsbelastungen sind in **Abbildung N4** für den Nordabschnitt und **Abbildung S4** für den Südabschnitt dargestellt.

Die **Tabellen 7.7 bis 7.9** zeigen die Verkehrsbelastungen und Fahrleistungen im Planfall im Vergleich mit dem Bezugsfall. Der 6-streifige Ausbau der A 57 bewirkt eine Zunahme der Fahrleistungen auf der A 57 um 11 % im Nordabschnitt (sowohl Gesamt- als auch Schwerverkehr). Im Südabschnitt sind es sogar +22 % für den Gesamtverkehr bzw. +16 % im Schwerverkehr.

**Tabelle 7.7: Verkehrsbelastungen DTVw (Gesamtverkehr) im Planfall 2020 im Vergleich zum Bezugsfall 2020**

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Gesamtverkehr DTVw [Kfz/24h]			
		Planfall	Bezugsfall	Differenz PF-Bezug	Quotient PF/Bezug
<b>Nordabschnitt</b>					
AS Asdonkshof	AS Kamp-Lintfort	67.500	66.100	+1.400	1,02
AS Kamp-Lintfort	AK Kamp-Lintfort	86.400	73.100	+13.300	1,18
AK Kamp-Lintfort	AS Moers-Hülsdonk	96.400	76.100	+20.300	1,27
AS Moers-Hülsdonk	AK Moers	95.900	77.900	+18.000	1,23
AK Moers	AS Moers-Kapellen	96.400	90.200	+6.200	1,07
AS Moers-Kapellen	AS Krefeld-Gartenstadt	93.800	88.800	+5.000	1,06
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Krefeld	105.200	99.300	+5.900	1,06
AS Krefeld	AS Krefeld-Oppum	109.400	104.100	+5.300	1,05
AS Krefeld-Oppum	AK Meerbusch	112.700	106.700	+6.000	1,06
AK Meerbusch	AS Boverl	101.700	87.700	+14.000	1,16
<b>Südabschnitt</b>					
AS NE-Reuschenberg	AS Neuss-Hafen	143.600	137.900	+5.700	1,04
AS Neuss-Hafen	AS Neuss-Norf	130.200	124.100	+6.100	1,05
AS Neuss-Norf	AK Neuss-Süd	117.700	103.800	+13.900	1,13
AK Neuss-Süd	AS Delrath	112.100	85.800	+26.300	1,31
AS Delrath	AS Dormagen (N)	102.100	76.500	+25.600	1,33
AS Dormagen (N)	AS Dormagen (S)	97.900	74.700	+23.200	1,31
AS Dormagen (S)	AS Köln-Worringen	95.600	74.300	+21.300	1,29
AS Köln-Worringen	AS Köln-Chorweiler	109.800	85.100	+24.700	1,29
AS Köln-Chorweiler	AK Köln-Nord	141.500	111.400	+30.100	1,27
AK Köln-Nord	AS Köln-Longerich	137.400	124.900	+12.500	1,10
AS Köln-Longerich	AS Köln-Bickendorf	119.300	113.200	+6.100	1,05

**Tabelle 7.8: Verkehrsbelastungen DTWv (Schwerverkehr) im Planfall 2020 im Vergleich zum Bezugsfall 2020**

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Schwerverkehr DTWv [Lkw/24h]			
		Planfall	Bezugsfall	Differenz PF-Bezug	Quotient PF/Bezug
<b>Nordabschnitt</b>					
AS Asdonkshof	AS Kamp-Lintfort	9.220	9.180	40	1,00
AS Kamp-Lintfort	AK Kamp-Lintfort	10.790	9.610	1.180	1,12
AK Kamp-Lintfort	AS Moers-Hülsdonk	14.240	10.330	3.910	1,38
AS Moers-Hülsdonk	AK Moers	15.740	11.920	3.820	1,32
AK Moers	AS Moers-Kapellen	14.190	13.380	810	1,06
AS Moers-Kapellen	AS Krefeld-Gartenstadt	13.940	13.220	720	1,05
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Krefeld	15.640	14.880	760	1,05
AS Krefeld	AS Krefeld-Oppum	15.940	15.210	730	1,05
AS Krefeld-Oppum	AK Meerbusch	15.890	15.120	770	1,05
AK Meerbusch	AS Bovert	13.280	11.920	1.360	1,11
<b>Südabschnitt</b>					
AS NE-Reuschenberg	AS Neuss-Hafen	18.090	18.050	40	1,00
AS Neuss-Hafen	AS Neuss-Norf	18.110	18.060	50	1,00
AS Neuss-Norf	AK Neuss-Süd	17.060	16.470	590	1,04
AK Neuss-Süd	AS Delrath	12.730	10.140	2.590	1,26
AS Delrath	AS Dormagen (N)	10.950	8.810	2.140	1,24
AS Dormagen (N)	AS Dormagen (S)	10.320	8.390	1.930	1,23
AS Dormagen (S)	AS Köln-Worringen	9.860	8.220	1.640	1,20
AS Köln-Worringen	AS Köln-Chorweiler	10.430	8.350	2.080	1,25
AS Köln-Chorweiler	AK Köln-Nord	10.960	8.770	2.190	1,25
AK Köln-Nord	AS Köln-Longerich	8.350	7.810	540	1,07
AS Köln-Longerich	AS Köln-Bickendorf	4.790	4.700	90	1,02

**Tabelle 7.9: Fahrleistungen DTVw im Planfall 2020 im Vergleich zum Bezugsfall 2020, Angaben in Tsd. Fzg-km/24h**

von Anschlussstelle	Länge	bis Anschlussstelle	Planfall 2020		Bezugsfall 2020		Quotient	
	km		Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
<b>Nordabschnitt</b>								
AS Asdonkshof	1,9	AS Kamp-Lintfort	128,3	17,5	125,6	17,4	1,02	1,00
AS Kamp-Lintfort	0,9	AK Kamp-Lintfort	77,8	9,7	65,8	8,6	1,18	1,12
AK Kamp-Lintfort	3,5	AS Moers-Hülsdonk	337,4	49,8	266,4	36,2	1,27	1,38
AS Moers-Hülsdonk	2,7	AK Moers	258,9	42,5	210,3	32,2	1,23	1,32
AK Moers	4,4	AS Moers-Kapellen	424,2	62,4	396,9	58,9	1,07	1,06
AS Moers-Kapellen	3,4	AS Krefeld-Gartenstadt	318,9	47,4	301,9	44,9	1,06	1,05
AS Krefeld-Gartenstadt	2,9	AS Krefeld	305,1	45,4	288,0	43,2	1,06	1,05
AS Krefeld	2,1	AS Krefeld-Oppum	229,7	33,5	218,6	31,9	1,05	1,05
AS Krefeld-Oppum	3,9	AK Meerbusch	439,5	62,0	416,1	59,0	1,06	1,05
AK Meerbusch	2,8	AS Boverth	284,8	37,2	245,6	33,4	1,16	1,11
<b>Summe</b>			<b>2.804,5</b>	<b>407,4</b>	<b>2.535,1</b>	<b>365,7</b>	<b>1,11</b>	<b>1,11</b>
<b>Südabschnitt</b>								
AS NE-Reuschenberg	1,6	AS Neuss-Hafen	229,8	28,9	220,6	28,9	1,04	1,00
AS Neuss-Hafen	2,3	AS Neuss-Norf	299,5	41,7	285,4	41,5	1,05	1,00
AS Neuss-Norf	2,0	AK Neuss-Süd	235,4	34,1	207,6	32,9	1,13	1,04
AK Neuss-Süd	1,5	AS Delrath	168,2	19,1	128,7	15,2	1,31	1,26
AS Delrath	5,5	AS Dormagen (N)	561,6	60,2	420,8	48,5	1,33	1,24
AS Dormagen (N)	1,1	AS Dormagen (S)	107,7	11,4	82,2	9,2	1,31	1,23
AS Dormagen (S)	6,2	AS Köln-Worringen	592,7	61,1	460,7	51,0	1,29	1,20
AS Köln-Worringen	4,9	AS Köln-Chorweiler	538,0	51,1	417,0	40,9	1,29	1,25
AS Köln-Chorweiler	1,6	AK Köln-Nord	226,4	17,5	178,2	14,0	1,27	1,25
AK Köln-Nord	0,5	AS Köln-Longerich	68,7	4,2	62,5	3,9	1,10	1,07
AS Köln-Longerich	3,1	AS Köln-Bickendorf	369,8	14,8	350,9	14,6	1,05	1,02
<b>Summe</b>			<b>3.167,9</b>	<b>315,2</b>	<b>2.593,9</b>	<b>271,8</b>	<b>1,22</b>	<b>1,16</b>

Vergleicht man den Planfall 2020 mit dem Analysefall 2003, so ergeben sich die in den **Tabellen 7.10 bis 7.12** ausgewiesenen Belastungs- und Fahrleistungsveränderungen. Durch das Zusammenwirken von zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen (Indisponible Vorhaben des Bezugsfalls und 6-streifiger Ausbau der A 57) und zu erwartender Verkehrsentwicklung nimmt im Nordabschnitt die Fahrleistung im Gesamtverkehr um rund 19 % zu, im Schwerverkehr sind es +25 %. Im Südabschnitt liegen die Zunahmen mit +25 % (Gesamtverkehr) bzw. +33 % (Schwerverkehr) noch höher. Die höchsten Zunahmen gibt es im Südabschnitt im Bereich der neuen Anschlussstelle Delrath (+45 % im Gesamtverkehr und +67 % im Schwerverkehr).

**Tabelle 7.10: Verkehrsbelastungen DTVw (Gesamtverkehr) im Planfall im Vergleich zum Analysefall 2003**

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Gesamtverkehr DTVw [Kfz/24h]			
		Planfall 2020	Analyse 2003	Differenz PF-Ana	Quotient PF/Ana
Nordabschnitt					
AS Asdonkshof	AS Kamp-Lintfort	67.500	55.200	+12.300	1,22
AS Kamp-Lintfort	AK Kamp-Lintfort	86.400	61.600	+24.800	1,40
AK Kamp-Lintfort	AS Moers-Hülsdonk	96.400	76.200	+20.200	1,27
AS Moers-Hülsdonk	AK Moers	95.900	75.800	+20.100	1,27
AK Moers	AS Moers-Kapellen	96.400	83.200	+13.200	1,16
AS Moers-Kapellen	AS Krefeld-Gartenstadt	93.800	82.600	+11.200	1,14
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Krefeld	105.200	93.000	+12.200	1,13
AS Krefeld	AS Krefeld-Oppum	109.400	96.300	+13.100	1,14
AS Krefeld-Oppum	AK Meerbusch	112.700	98.600	+14.100	1,14
AK Meerbusch	AS Bovert	101.700	78.900	+22.800	1,29
Südabschnitt					
AS NE-Reuschenberg	AS Neuss-Hafen	143.600	128.600	+15.000	1,12
AS Neuss-Hafen	AS Neuss-Norf	130.200	117.500	+12.700	1,11
AS Neuss-Norf	AK Neuss-Süd	117.700	97.600	+20.100	1,21
AK Neuss-Süd	AS Delrath	112.100	77.200	+34.900	1,45
AS Delrath	AS Dormagen (N)	102.100	77.200	+24.900	1,32
AS Dormagen (N)	AS Dormagen (S)	97.900	74.200	+23.700	1,32
AS Dormagen (S)	AS Köln-Worringen	95.600	74.200	+21.400	1,29
AS Köln-Worringen	AS Köln-Chorweiler	109.800	83.000	+26.800	1,32
AS Köln-Chorweiler	AK Köln-Nord	141.500	108.400	+33.100	1,31
AK Köln-Nord	AS Köln-Longerich	137.400	114.300	+23.100	1,20
AS Köln-Longerich	AS Köln-Bickendorf	119.300	107.000	+12.300	1,11



**Tabelle 7.11: Verkehrsbelastungen DTVw (Schwerverkehr) im Planfall im Vergleich zum Analysefall 2003**

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Schwerverkehr DTVw [Lkw/24h]			
		Planfall 2020	Analyse 2003	Differenz PF-Ana	Quotient PF/Ana
<b>Nordabschnitt</b>					
AS Asdonkshof	AS Kamp-Lintfort	9.220	7.830	1.390	1,18
AS Kamp-Lintfort	AK Kamp-Lintfort	10.790	8.450	2.340	1,28
AK Kamp-Lintfort	AS Moers-Hülsdonk	14.240	11.640	2.600	1,22
AS Moers-Hülsdonk	AK Moers	15.740	11.800	3.940	1,33
AK Moers	AS Moers-Kapellen	14.190	11.550	2.640	1,23
AS Moers-Kapellen	AS Krefeld-Gartenstadt	13.940	11.500	2.440	1,21
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Krefeld	15.640	13.070	2.570	1,20
AS Krefeld	AS Krefeld-Oppum	15.940	12.750	3.190	1,25
AS Krefeld-Oppum	AK Meerbusch	15.890	12.930	2.960	1,23
AK Meerbusch	AS Bovert	13.280	9.290	3.990	1,43
<b>Südabschnitt</b>					
AS NE-Reuschenberg	AS Neuss-Hafen	18.090	15.710	2.380	1,15
AS Neuss-Hafen	AS Neuss-Norf	18.110	15.160	2.950	1,19
AS Neuss-Norf	AK Neuss-Süd	17.060	13.640	3.420	1,25
AK Neuss-Süd	AS Delrath	12.730	7.620	5.110	1,67
AS Delrath	AS Dormagen (N)	10.950	7.620	3.330	1,44
AS Dormagen (N)	AS Dormagen (S)	10.320	7.380	2.940	1,40
AS Dormagen (S)	AS Köln-Worringen	9.860	7.380	2.480	1,34
AS Köln-Worringen	AS Köln-Chorweiler	10.430	7.370	3.060	1,42
AS Köln-Chorweiler	AK Köln-Nord	10.960	8.310	2.650	1,32
AK Köln-Nord	AS Köln-Longerich	8.350	5.500	2.850	1,52
AS Köln-Longerich	AS Köln-Bickendorf	4.790	3.700	1.090	1,29

**Tabelle 7.12: Fahrleistungen DTWw im Planfall 2020 im Vergleich zum Analysefall 2003, Angaben in Tsd. Fzg-km/24h**

von Anschlussstelle	Länge	bis Anschlussstelle	Planfall 2020		Analysefall 2003		Quotient	
	km		Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
<b>Nordabschnitt</b>								
AS Asdonkshof	1,9	AS Kamp-Lintfort	128,3	17,5	104,9	14,9	1,22	1,18
AS Kamp-Lintfort	0,9	AK Kamp-Lintfort	77,8	9,7	55,4	7,6	1,40	1,28
AK Kamp-Lintfort	3,5	AS Moers-Hülsdonk	337,4	49,8	266,7	40,7	1,27	1,22
AS Moers-Hülsdonk	2,7	AK Moers	258,9	42,5	204,7	31,9	1,27	1,33
AK Moers	4,4	AS Moers-Kapellen	424,2	62,4	366,1	50,8	1,16	1,23
AS Moers-Kapellen	3,4	AS Krefeld-Gartenstadt	318,9	47,4	280,8	39,1	1,14	1,21
AS Krefeld-Gartenstadt	2,9	AS Krefeld	305,1	45,4	269,7	37,9	1,13	1,20
AS Krefeld	2,1	AS Krefeld-Oppum	229,7	33,5	202,2	26,8	1,14	1,25
AS Krefeld-Oppum	3,9	AK Meerbusch	439,5	62,0	384,5	50,4	1,14	1,23
AK Meerbusch	2,8	AS Boverf	284,8	37,2	220,9	26,0	1,29	1,43
<b>Summe</b>			<b>2.804,5</b>	<b>407,4</b>	<b>2.356,0</b>	<b>326,1</b>	<b>1,19</b>	<b>1,25</b>
<b>Südabschnitt</b>								
AS NE-Reuschenberg	1,6	AS Neuss-Hafen	229,8	28,9	205,8	25,1	1,12	1,15
AS Neuss-Hafen	2,3	AS Neuss-Norf	299,5	41,7	270,3	34,9	1,11	1,19
AS Neuss-Norf	2,0	AK Neuss-Süd	235,4	34,1	195,2	27,3	1,21	1,25
AK Neuss-Süd	1,5	AS Delrath	168,2	19,1	115,8	11,4	1,45	1,67
AS Delrath	5,5	AS Dormagen (N)	561,6	60,2	424,6	41,9	1,32	1,44
AS Dormagen (N)	1,1	AS Dormagen (S)	107,7	11,4	81,6	8,1	1,32	1,40
AS Dormagen (S)	6,2	AS Köln-Worringen	592,7	61,1	460,0	45,8	1,29	1,34
AS Köln-Worringen	4,9	AS Köln-Chorweiler	538,0	51,1	406,7	36,1	1,32	1,42
AS Köln-Chorweiler	1,6	AK Köln-Nord	226,4	17,5	173,4	13,3	1,31	1,32
AK Köln-Nord	0,5	AS Köln-Longerich	68,7	4,2	57,2	2,8	1,20	1,52
AS Köln-Longerich	3,1	AS Köln-Bickendorf	369,8	14,8	331,7	11,5	1,11	1,29
<b>Summe</b>			<b>3.397,7</b>	<b>344,2</b>	<b>2.722,3</b>	<b>258,1</b>	<b>1,25</b>	<b>1,33</b>

#### 7.4.1 Nordabschnitt (Abbildungen N4 – N4d)

Im Nordabschnitt ist die A 57 nördlich der A 40 bis zum AK Kamp-Lintfort (Abschnitt Moers) um 18.000 bis 20.000 Kfz/Werktag höher belastet als im Bezugsfall, südlich der A 40 (Abschnitt Krefeld) liegen die Belastungserhöhungen bei 5.000 bis 6.000 Kfz/Werktag. Zwischen der A 44 und der AS Boverf (Abschnitt Meerbusch) sind mit +14.000 Kfz/Werktag wieder deutlich höhere Belastungszuwächse zu erwarten.

Ursache für die hohen Belastungsveränderungen im Abschnitt Moers ist eine starke Bündelungswirkung der A 57 mit entsprechender Verlagerung aus dem nachgeordneten Netz. Gegenüber dem Bezugsfall werden zahlreiche Landesstraßen in Nord-Süd-Richtung entlastet. Westlich der A 57 sind dies die L 476 (- 3.000 Kfz/Werktag) und östlich vor allem die L 137 (-5.000 Kfz/Werktag) und die L 475 (-3.000 Kfz/Werktag). Bei ausreichender Leistungsfähigkeit der A 57 wird dieser Verkehr die A 57 nutzen, in den Fällen ohne Ausbau der A 57 aber in das nachgeordnete Netz verdrängt.

Im Abschnitt Krefeld gibt es die oben genannten Alternativen zur A 57 nicht in dem Maße. Die Entlastungen der zur A 57 parallelen Straßen durch den Ausbau der A 57 liegen in diesem Abschnitt bei jeweils maximal 1.000 Kfz/Werktag (z.B. L 475 westlich und L 137 östlich der A 57).

Im Abschnitt Meerbusch gibt es durch den 6-streifigen Ausbau der A 57 weitere Belastungserhöhungen auf der A 57 mit entsprechenden Entlastungen der östlich etwa parallel verlaufenden B 222 (-6.000 Kfz/24h).

Die Belastungen der östlich zur A 57 etwa parallel verlaufenden A 3 ist weitgehend unabhängig von einem Ausbau der A 57. Beide Autobahnen haben verschiedene Funktionen und sind für den großräumigen Verkehr nur bedingt Alternativen. Auch auf anderen Autobahnen, in Deutschland wie auch in den Niederlanden, sind keine nennenswerten großräumigen Verlagerungen zu erwarten.

Das Strombündel in **Abbildung N4a** zeigt im Vergleich mit dem entsprechenden Strombündel des Bezugsfalls, dass durch den durchgängigen Ausbau der A 57 weitere großräumige Verkehre auf der A 57 gebündelt werden. Von den rund 102.000 Kfz/Werktag (+16% gegenüber dem Bezugsfall) auf der A 57 südlich des AK Meerbusch sind im Planfall noch 26.000 Kfz/Werktag südlich des AK Kamp-Lintfort nachweisbar, das sind 6.000 Kfz/24h (+30%) mehr als im Bezugsfall. Damit ist im Planfall rund ein Viertel des Verkehrs auf der A 57 Durchgangsverkehr bezogen auf den Abschnitt AK Kamp-Lintfort – AS Boverl. Betrachtet man nur den Schwerverkehr, steigt der Durchgangsverkehrsanteil auf ein Drittel (6.000 von 18.000 Lkw/24h). Im Analysefall sind es mit 4.000 von 13.000 Lkw/24h ebenfalls rund ein Drittel.

#### 7.4.2 Südabschnitt (Abbildungen S4 – S4e)

Im Südabschnitt sind auf der A 57 die größten Belastungsunterschiede zum Bezugsfall im Bereich zwischen dem AK Neuss-Süd und der AS Köln-Chorweiler mit +21.000 bis +26.000 Kfz/Werktag zu erwarten, im anschließenden Abschnitt AS Köln-Chorweiler - AK Köln-Nord sind es sogar +30.000 Kfz/Werktag. Nördlich des AK Neuss-Süd liegen die Belastungserhöhungen mit +6.000 bis +14.000 Kfz/Werktag deutlich darunter.

Die Belastungserhöhungen südlich des AK Neuss-Süd sind auf Verlagerungen von parallel verlaufenden Straßen auf die A 57 zurückzuführen. Dies gilt im Besonderen für die A 59 und die B 9 (Entlastungen um jeweils bis zu 8.000 Kfz/Werktag) östlich der A 57 als auch in geringerem Maße für die B 59n westlich der A 57 (-3.000 Kfz/Werktag). Im Nahbereich Chorweiler kommt es zusätzlich noch zu einer Verlagerung von Teilen des Quell- und Zielverkehrs von Chorweiler vom innerstädtischen nachgeordneten Netz auf die A 57 (-4.000 Kfz/Werktag).

Nördlich des AK Neuss-Süd ist die Bündelungswirkung der A 57 deutlich geringer. Großräumige Entlastungen gibt es lediglich auf der A 61 (-2.000 Kfz/24h, außerhalb des Darstellungsberreichs). Dieser Verkehr gelangt im Bezugsfall über die B 59n in den Planungsraum Süd, im Planfall fährt er über die A 57.

Die beiden Strombündel in den **Abbildungen S4a und S4b** zeigen im Vergleich mit den entsprechenden Strombündeln des Bezugsfalls, dass durch den durchgängigen Ausbau der A 57 weitere großräumige Verkehre auf der A 57 gebündelt werden. Von den rund 119.000 Kfz/Werktag auf der A 57 südlich der AS Köln-Longerich sind im Planfall noch 23.300 Kfz/Werktag westlich der AS Neuss-Hafen nachweisbar, von denen wiederum 3.000 Kfz/Werktag das AK Kamp-Lintfort erreichen. Im Bezugsfall beträgt dieser „Durchgangsverkehr“ lediglich 18.800 Kfz/Werktag (westlich AS Neuss-Hafen) bzw. 2.200 Kfz/Werktag (AK Kamp-Lintfort).

#### 7.4.3 Kennwerte und Verkehrsstärken

In den **Tabellen VD 4.1a und 4.1b im Anhang VD** sind die Verkehrswerte für Immissionschutz und HBS

- Verkehrswerte werktags
  - Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke werktags  $DTV_w$
  - Schwerverkehr werktags  $SV_w$  (Lkw > 3,5 t zGG)
  - Anteil  $SV_w$  an  $DTV_w$

- Verkehrswerte alle Tage
  - Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTV
  - Lkw-Anteile tags und nachts  $p_{\text{tags}}$  und  $p_{\text{nachts}}$  (Lkw > 2,8 t zGG)
  - maßgebliche stündliche Verkehrsstärken  $M_{\text{tags}}$  und  $M_{\text{nachts}}$  (Kfz/h)
  - Lärmwerte  $M_{\text{tags}}/\text{DTV}$  und  $M_{\text{nachts}}/\text{DTV}$
  - Anteil SV an DTV
  - Schwerverkehr SV (Lkw > 3,5 t zGG) sowie die Bemessungsverkehrsstärke  $q_B$

für die betrachteten Abschnitte der A 57 ausgewiesen.

Die **Tabellen VD 4.2a bis 4.2d im Anhang VD** enthalten die oben genannten verkehrlichen Kennwerte für die an den betrachteten Anschlussstellen angeschlossenen Strecken des übrigen Straßennetzes, in den **Tabellen VD 4.3a1-9 und 4.3b1-11 im Anhang VD** sind die Kennwerte für die einzelnen Rampen in den Knotenpunkten im Zuge der A 57 ausgewiesen.

Im **Anhang KP** sind die Knotenströme an allen Knotenpunkten im Zuge der A 57 in den Bereichen Nord und Süd im Planfall 2020 dargestellt, sowohl für DTVw und DTV als auch für Gesamt- und Schwerverkehr. Darüber hinaus gibt es am Ende des **Anhangs A** für alle Knoten Strombelastungspläne sowohl für den Gesamtverkehr als auch für den Schwerverkehr (jeweils DTVw).

## 8. Reisezeiten und Reisegeschwindigkeiten

In den **Tabellen 8.1 und 8.2** sind die Reisezeiten auf den Relationen AS Rheinberg – AS Boverth sowie AS Neuss-Reuschenberg – AS Köln-Bickendorf für die 4 untersuchten Netzfälle dargestellt. Bei einer mittleren Geschwindigkeit von 130 km/h (freie Fahrt) benötigt man für die beiden etwa 30 km langen Strecken jeweils rund 14 min.

**Tabelle 8.1: Reisezeiten und Reisegeschwindigkeiten auf der A 57 auf der Relation AS Rheinberg – AS Boverth**

Parameter	Analysefall 2003	Prognose-nullfall 2020	Bezugsfall 2020	Planfall 2020
Distanz [km]	31			
$t_o$ [min]	14			
$v_o$ [km/h]	130			
$t_{\text{akt}}$ [min]	23	26	26	19
$v_{\text{akt}}$ [km/h]	80	72	71	96

**Tabelle 8.2: Reisezeiten und Reisegeschwindigkeiten auf der A 57 auf der Relation AS Neuss-Reuschenberg – AS Köln-Bickendorf**

Parameter	Analysefall 2003	Prognose-nullfall 2020	Bezugsfall 2020	Planfall 2020
Distanz [km]	30			
$t_o$ [min]	14			
$v_o$ [km/h]	130			
$t_{akt}$ [min]	29	33	31	25
$v_{akt}$ [km/h]	62	56	58	73

Erläuterungen zu Tabellen 8.1 und 8.2:

$t_o$  = Reisezeit bei freier Fahrt

$v_o$  = mittlere Reisegeschwindigkeit bei freier Fahrt

$t_{akt}$  = Reisezeit bei voller Belastung (Spitzenzeit)

$v_{akt}$  = mittlere Reisegeschwindigkeit bei voller Belastung (Spitzenzeit)

Zu Spitzenzeiten ergeben sich für den **Nordabschnitt** Fahrzeiten im Analysefall von 23 Minuten sowie im Prognose-nullfall und im Bezugsfall von rund 26 min, im Planfall mit durchgängig 6-streifigem Ausbau sind es nur noch 19 min. Die mittlere Reisegeschwindigkeit im Nordabschnitt erhöht sich im Planfall um rund 25 km/h gegenüber dem Bezugsfall ohne 6-streifigen Ausbau der A 57.

Auf dem **Südabschnitt** sind die Reisezeiten zur Spitzenzeit wegen der im Mittel höheren Verkehrsbelastungen deutlich geringer. Gegenüber dem Bezugsfall reduziert sich die Reisezeit im Planfall auf dem Südabschnitt um rund 6 Minuten, die mittlere Reisegeschwindigkeit steigt zu Spitzenzeiten von 58 auf 73 km/h. Bei der Bewertung dieses nur gering erscheinenden Reisezeitvorteils ist zu berücksichtigen, dass die Fahrleistungen auf dem Südabschnitt im Mittel um rund 24 % im Gesamtverkehr ansteigen, im Schwerverkehr sind es sogar +33%. Ursache für die hohe Zunahme der Fahrleistungen ist der Bündelungseffekt der A 57. Verkehr, der heute wegen nicht ausreichenden Kapazitäten der A 57 über parallele Alternativ-Routen fährt, wird im Planfall mit ausgebauter A 57 auf dieser gebündelt. Im Mittel erhöht sich das Verkehrsaufkommen in Nordrhein-Westfalen um 7 % im Personenverkehr und 20% im Güter-/Schwerverkehr. Die allgemeine Entwicklung in NRW liegt damit deutlich unter der Verkehrsentwicklung, die für die A 57 zu erwarten ist.

## 9. Zusammenfassung

Zur Zeit (**Analysefall 2003**) ist die A 57 im Nordabschnitt werktags mit 60.000 bis 99.000 Kfz/24h belastet; im Südabschnitt liegen die Belastungen mit Werten bis 129.000 Kfz/24h (westlich der AS Neuss-Hafen) teilweise noch deutlich höher.

Geht man davon aus, dass bis 2020 keinerlei Straßenbauvorhaben realisiert würden (**Prognose-nullfall**), würde sich die Belastung auf der A 57 nur moderat ändern. Im Nordabschnitt sind Erhöhungen um bis zu 5.000 Kfz/24h zu erwarten, im Südabschnitt sind es je nach betrachtetem Querschnitt 2.000 bis 9.000 Kfz/24h. Die Fahrleistungen auf der A 57 steigen im Mittel um rund +5%, die mittlere Zunahme des Verkehrsaufkommens NRW ist fast doppelt so hoch (+9%). Deutlichere Belastungszunahmen gibt es auf den zur A 57 etwa parallel verlaufenden Bundes- und Landesstraßen, z.B. auf der B 8 mit bis zu 13.000 Kfz/24h. Für den Prognose-nullfall wird damit eine zunehmende Verdrängung in das nachgeordnete Netz deutlich.

Der sogenannte **Bezugsfall** berücksichtigt alle indisponiblen Maßnahmen, deren Realisierung bis 2020 vorgesehen ist (z.B. Ausbau des „Mittelabschnitts“ der A 57 zwischen dem AK Meerbusch und der AS Neuss-West, ohne die beiden Ausbauabschnitte Nord und Süd der A 57). Im Bezugsfall ergeben sich für die A 57 Belastungsunterschiede zum Prognose-nullfall von -4.000 bis +9.000 Kfz/24h im Nordabschnitt und -2.000 bis +7.000 Kfz/24h im Südabschnitt. Für die beiden Untersuchungsabschnitte bedeutet dies weiter steigende Reisezeiten und sinkende Verkehrsqualitäten, auch wenn über die gesamte A 57 durch den Ausbau des bisher noch 4-streifigen „Mittelabschnittes“ leichte Reisezeitvorteile entstehen.

Im **Planfall** (Bezugsfall zuzüglich Ausbau der beiden Untersuchungsabschnitte) ist eine deutliche Verbesserung der Verkehrssituation im Untersuchungsraum zu erwarten. Durch die im Planfall durchgängig vorhandene Sechsstreifigkeit der A 57 zwischen dem AK Kamp-Lintfort und dem AK Köln-Nord ergibt sich für die A 57 eine stark bündelnde Wirkung mit den entsprechenden Entlastungen im nachgeordneten Netz. Dies gilt in besonderem Maße für die östlich der A 57 gelegenen Bundesstraßen B 8 und B 9 mit Entlastungen um jeweils bis zu 8.000 Kfz/Werktag. Interdependenzen zur A 3 sind nicht zu erwarten, da die Funktionen von A 3 und A 57 sehr unterschiedlich sind. Der Anteil des Durchgangsverkehrs auf der A 57 zwischen der A 42 im Norden und der A 1 im Süden beträgt rund 7% (7.100 Kfz/24h).

Die Belastungen auf der A 57 liegen im **Nordabschnitt** zwischen 67.500 und 112.700 Kfz/24h (DTVw), im Jahresmittel (DTV) sind es 63.200 bis 104.000 Kfz/24h. Im Schwerverkehr > 3,5 t zGG sind Belastungen zwischen 9.220 Lkw/24h auf dem Teilabschnitt AS Asdonkshof - AS Kamp-Lintfort und 15.940 Lkw/24h im Teilabschnitt AS Krefeld - AS Krefeld-Oppum zu erwarten. Im **Südabschnitt** liegen die zu erwartenden Belastungen mit Werten zwischen 95.600 und 143.600 Kfz/24h im DTVw deutlich über denen des Nordabschnitts. Auch im Jahresmittel (DTV)

sind sie mit 91.500 bis 136.500 Kfz/24h höher. Im Schwerverkehr > 3,5 t zGG sind die geringsten Belastungen mit 4.780 Lkw/24h auf dem Teilabschnitt AS Köln-Bickendorf - AS Köln-Longerich zu erwarten, die höchsten mit mehr als 18.000 Lkw/24h im Bereich Neuss.

In den **Tabellen 9.1 und 9.2** sind die in den einzelnen Netzfällen an Werktagen zu erwartenden Kfz- und SV-Belastungen vergleichend gegenüber gestellt. **Tabelle 9.3** zeigt die Entwicklung der Schwerverkehrsanteile.

**Tabelle 9.1: Verkehrsbelastungen DTVw im Gesamtverkehr, Angaben in Kfz/24h**

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Analysefall 2003	Prognose- nullfall 2020	Bezugsfall 2020	Planfall 2020
<b>Nordabschnitt</b>					
AS Asdonkshof	AS Kamp-Lintfort	55.200	60.100	66.100	67.500
AS Kamp-Lintfort	AK Kamp-Lintfort	61.600	64.500	73.100	86.400
AK Kamp-Lintfort	AS Moers-Hülsonk	76.200	79.900	76.100	96.400
AS Moers-Hülsonk	AK Moers	75.800	77.800	77.900	95.900
AK Moers	AS Moers-Kapellen	83.200	88.500	90.200	96.400
AS Moers-Kapellen	AS Krefeld-Gartenstadt	82.600	87.700	88.800	93.800
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Krefeld	93.000	98.300	99.300	105.200
AS Krefeld	AS Krefeld-Oppum	96.300	101.800	104.100	109.400
AS Krefeld-Oppum	AK Meerbusch	98.600	103.700	106.700	112.700
AK Meerbusch	AS Boverl	78.900	80.000	87.700	101.700
<b>Südabschnitt</b>					
AS NE-Reuschenberg	AS Neuss-Hafen	128.600	135.900	137.900	143.600
AS Neuss-Hafen	AS Neuss-Norf	117.500	123.100	124.100	130.200
AS Neuss-Norf	AK Neuss-Süd	97.600	101.500	103.800	117.700
AK Neuss-Süd	AS Delrath	77.200	78.900	85.800	112.100
AS Delrath	AS Dormagen (N)	77.200	78.900	76.500	102.100
AS Dormagen (N)	AS Dormagen (S)	74.200	76.200	74.700	97.900
AS Dormagen (S)	AS Köln-Worringen	74.200	76.200	74.300	95.600
AS Köln-Worringen	AS Köln-Chorweiler	83.000	84.700	85.100	109.800
AS Köln-Chorweiler	AK Köln-Nord	108.400	111.200	111.400	141.500
AK Köln-Nord	AS Köln-Longerich	114.300	123.900	124.900	137.400
AS Köln-Longerich	AS Köln-Bickendorf	107.000	112.900	113.200	119.300



**Tabelle 9.2: Verkehrsbelastungen DTVw im Schwerverkehr, Angaben in Lkw/24h**

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Analysefall 2003	Prognose- nullfall 2020	Bezugsfall 2020	Planfall 2020
<b>Nordabschnitt</b>					
AS Asdonkshof	AS Kamp-Lintfort	7.830	8.420	9.180	9.220
AS Kamp-Lintfort	AK Kamp-Lintfort	8.450	8.970	9.610	10.790
AK Kamp-Lintfort	AS Moers-Hülsdonk	11.640	12.470	10.330	14.240
AS Moers-Hülsdonk	AK Moers	11.800	12.490	11.920	15.740
AK Moers	AS Moers-Kapellen	11.550	12.890	13.380	14.190
AS Moers-Kapellen	AS Krefeld-Gartenstadt	11.500	12.750	13.220	13.940
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Krefeld	13.070	14.310	14.880	15.640
AS Krefeld	AS Krefeld-Oppum	12.750	14.200	15.210	15.940
AS Krefeld-Oppum	AK Meerbusch	12.930	14.020	15.120	15.890
AK Meerbusch	AS Boverth	9.290	9.060	11.920	13.280
<b>Südabschnitt</b>					
AS NE-Reuschenberg	AS Neuss-Hafen	15.710	17.600	18.050	18.090
AS Neuss-Hafen	AS Neuss-Norf	15.160	17.710	18.060	18.110
AS Neuss-Norf	AK Neuss-Süd	13.640	16.300	16.470	17.060
AK Neuss-Süd	AS Delrath	7.620	8.770	10.140	12.730
AS Delrath	AS Dormagen (N)	7.620	8.770	8.810	10.950
AS Dormagen (N)	AS Dormagen (S)	7.380	8.000	8.390	10.320
AS Dormagen (S)	AS Köln-Worringen	7.380	8.000	8.220	9.860
AS Köln-Worringen	AS Köln-Chorweiler	7.370	7.980	8.350	10.430
AS Köln-Chorweiler	AK Köln-Nord	8.310	8.540	8.770	10.960
AK Köln-Nord	AS Köln-Longerich	5.500	6.930	7.810	8.350
AS Köln-Longerich	AS Köln-Bickendorf	3.700	4.450	4.700	4.790

**Tabelle 9.3: Schwerverkehrsanteile im DTVw (Angaben in % des Gesamtverkehrs)**

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Analysefall 2003	Prognose- nullfall 2020	Bezugsfall 2020	Planfall 2020
<b>Nordabschnitt</b>					
AS Asdonkshof	AS Kamp-Lintfort	14,2%	14,0%	13,9%	13,7%
AS Kamp-Lintfort	AK Kamp-Lintfort	13,7%	13,9%	13,1%	12,5%
AK Kamp-Lintfort	AS Moers-Hülsdonk	15,3%	15,6%	13,6%	14,8%
AS Moers-Hülsdonk	AK Moers	15,6%	16,1%	15,3%	16,4%
AK Moers	AS Moers-Kapellen	13,9%	14,6%	14,8%	14,7%
AS Moers-Kapellen	AS Krefeld-Gartenstadt	13,9%	14,5%	14,9%	14,9%
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Krefeld	14,1%	14,6%	15,0%	14,9%
AS Krefeld	AS Krefeld-Oppum	13,2%	13,9%	14,6%	14,6%
AS Krefeld-Oppum	AK Meerbusch	13,1%	13,5%	14,2%	14,1%
AK Meerbusch	AS Boverf	11,8%	11,3%	13,6%	13,1%
<b>Südabschnitt</b>					
AS NE-Reuschenberg	AS Neuss-Hafen	12,2%	13,0%	13,1%	12,6%
AS Neuss-Hafen	AS Neuss-Norf	12,9%	14,4%	14,6%	13,9%
AS Neuss-Norf	AK Neuss-Süd	14,0%	16,1%	15,9%	14,5%
AK Neuss-Süd	AS Delrath	9,9%	11,1%	11,8%	11,4%
AS Delrath	AS Dormagen (N)	9,9%	11,1%	11,5%	10,7%
AS Dormagen (N)	AS Dormagen (S)	9,9%	10,5%	11,2%	10,5%
AS Dormagen (S)	AS Köln-Worringen	9,9%	10,5%	11,1%	10,3%
AS Köln-Worringen	AS Köln-Chorweiler	8,9%	9,4%	9,8%	9,5%
AS Köln-Chorweiler	AK Köln-Nord	7,7%	7,7%	7,9%	7,7%
AK Köln-Nord	AS Köln-Longerich	4,8%	5,6%	6,3%	6,1%
AS Köln-Longerich	AS Köln-Bickendorf	3,5%	3,9%	4,2%	4,0%

Umgerechnet auf den DTV ergeben sich die in den **Tabellen 9.4 bis 9.6** zu erwartenden Kfz- und SV-Belastungen bzw. SV-Anteile.

**Tabelle 9.4: Verkehrsbelastungen DTV im Gesamtverkehr, Angaben in Kfz/24h**

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Analysefall 2003	Prognose- nullfall 2020	Bezugsfall 2020	Planfall 2020
<b>Nordabschnitt</b>					
AS Asdonkshof	AS Kamp-Lintfort	51.700	56.300	61.900	63.200
AS Kamp-Lintfort	AK Kamp-Lintfort	57.500	60.200	68.200	80.600
AK Kamp-Lintfort	AS Moers-Hülsdonk	70.200	73.600	70.100	88.800
AS Moers-Hülsdonk	AK Moers	69.800	71.600	71.600	88.200
AK Moers	AS Moers-Kapellen	77.000	82.000	83.600	89.300
AS Moers-Kapellen	AS Krefeld-Gartenstadt	76.900	81.600	82.600	87.300
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Krefeld	86.800	90.200	91.100	96.500
AS Krefeld	AS Krefeld-Oppum	89.600	94.100	96.200	101.100
AS Krefeld-Oppum	AK Meerbusch	90.900	95.700	98.500	104.000
AK Meerbusch	AS Bovert	71.300	73.700	80.800	93.700
<b>Südabschnitt</b>					
AS NE-Reuschenberg	AS Neuss-Hafen	122.200	129.200	131.100	136.500
AS Neuss-Hafen	AS Neuss-Norf	109.500	114.700	115.600	121.300
AS Neuss-Norf	AK Neuss-Süd	90.200	93.800	96.000	108.800
AK Neuss-Süd	AS Delrath	71.300	72.900	79.300	103.600
AS Delrath	AS Dormagen (N)	71.300	72.900	70.700	94.300
AS Dormagen (N)	AS Dormagen (S)	69.300	71.200	69.800	91.500
AS Dormagen (S)	AS Köln-Worringen	69.300	71.200	71.300	91.800
AS Köln-Worringen	AS Köln-Chorweiler	77.400	81.100	81.500	105.100
AS Köln-Chorweiler	AK Köln-Nord	100.800	105.500	105.700	134.200
AK Köln-Nord	AS Köln-Longerich	106.600	115.600	116.500	128.200
AS Köln-Longerich	AS Köln-Bickendorf	99.100	102.500	102.800	108.300

**Tabelle 9.5: Verkehrsbelastungen DTV im Schwerverkehr, Angaben in Lkw/24h**

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Analysefall 2003	Prognose- nullfall 2020	Bezugsfall 2020	Planfall 2020
<b>Nordabschnitt</b>					
AS Asdonkshof	AS Kamp-Lintfort	6.140	6.600	7.200	7.230
AS Kamp-Lintfort	AK Kamp-Lintfort	6.690	7.020	7.530	8.450
AK Kamp-Lintfort	AS Moers-Hülsdonk	9.600	10.270	8.510	11.730
AS Moers-Hülsdonk	AK Moers	9.730	10.320	9.840	13.000
AK Moers	AS Moers-Kapellen	9.520	10.630	11.030	11.700
AS Moers-Kapellen	AS Krefeld-Gartenstadt	9.480	10.520	10.910	11.500
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Krefeld	10.450	11.710	12.180	12.800
AS Krefeld	AS Krefeld-Oppum	10.230	11.390	12.200	12.790
AS Krefeld-Oppum	AK Meerbusch	10.350	11.300	12.190	12.810
AK Meerbusch	AS Bovert	7.500	8.100	10.650	11.870
<b>Südabschnitt</b>					
AS NE-Reuschenberg	AS Neuss-Hafen	12.850	14.400	14.770	14.800
AS Neuss-Hafen	AS Neuss-Norf	12.560	14.670	14.960	15.000
AS Neuss-Norf	AK Neuss-Süd	11.300	13.500	13.640	14.130
AK Neuss-Süd	AS Delrath	6.150	7.080	8.190	10.280
AS Delrath	AS Dormagen (N)	6.150	7.080	7.110	8.840
AS Dormagen (N)	AS Dormagen (S)	5.960	6.460	6.770	8.330
AS Dormagen (S)	AS Köln-Worringen	5.960	6.460	6.640	7.960
AS Köln-Worringen	AS Köln-Chorweiler	5.960	6.450	6.750	8.430
AS Köln-Chorweiler	AK Köln-Nord	6.730	6.910	7.100	8.870
AK Köln-Nord	AS Köln-Longerich	4.450	5.600	6.310	6.750
AS Köln-Longerich	AS Köln-Bickendorf	3.010	3.730	3.940	4.020

**Tabelle 9.6: Schwerverkehrsanteile im DTV (Angaben in % des Gesamtverkehrs)**

von Anschlussstelle	bis Anschlussstelle	Analysefall 2003	Prognose- nullfall 2020	Bezugsfall 2020	Planfall 2020
<b>Nordabschnitt</b>					
AS Asdonkshof	AS Kamp-Lintfort	11,9%	11,7%	11,6%	11,4%
AS Kamp-Lintfort	AK Kamp-Lintfort	11,6%	11,7%	11,0%	10,5%
AK Kamp-Lintfort	AS Moers-Hülsdonk	13,7%	14,0%	12,1%	13,2%
AS Moers-Hülsdonk	AK Moers	13,9%	14,4%	13,7%	14,7%
AK Moers	AS Moers-Kapellen	12,4%	13,0%	13,2%	13,1%
AS Moers-Kapellen	AS Krefeld-Gartenstadt	12,3%	12,9%	13,2%	13,2%
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Krefeld	12,0%	13,0%	13,4%	13,3%
AS Krefeld	AS Krefeld-Oppum	11,4%	12,1%	12,7%	12,7%
AS Krefeld-Oppum	AK Meerbusch	11,4%	11,8%	12,4%	12,3%
AK Meerbusch	AS Bovert	10,5%	11,0%	13,2%	12,7%
<b>Südabschnitt</b>					
AS NE-Reuschenberg	AS Neuss-Hafen	10,5%	11,1%	11,3%	10,8%
AS Neuss-Hafen	AS Neuss-Norf	11,5%	12,8%	12,9%	12,4%
AS Neuss-Norf	AK Neuss-Süd	12,5%	14,4%	14,2%	13,0%
AK Neuss-Süd	AS Delrath	8,6%	9,7%	10,3%	9,9%
AS Delrath	AS Dormagen (N)	8,6%	9,7%	10,1%	9,4%
AS Dormagen (N)	AS Dormagen (S)	8,6%	9,1%	9,7%	9,1%
AS Dormagen (S)	AS Köln-Worringen	8,6%	9,1%	9,3%	8,7%
AS Köln-Worringen	AS Köln-Chorweiler	7,7%	8,0%	8,3%	8,0%
AS Köln-Chorweiler	AK Köln-Nord	6,7%	6,5%	6,7%	6,6%
AK Köln-Nord	AS Köln-Longerich	4,2%	4,8%	5,4%	5,3%
AS Köln-Longerich	AS Köln-Bickendorf	3,0%	3,6%	3,8%	3,7%

## Anhang M: Indisponible Vorhaben im Bezugsfall (Gesamtmodell IGVP)

**Tabelle M1: Indisponible Vorhaben BVWP in NRW**

A 001	Ausbau zwischen AK Köln-Nord und der DB-Strecke Köln-Aachen
A 057	6-streifiger Ausbau zwischen AK Meerbusch und AS Neuss-West
A 061	Netzschluss bei Venlo (D/NL)
B 008	OU Düsseldorf/Kaiserswerth
B 055	OU Warstein/Belecke (innerörtl. OU)
B 056	Bonn/Bad Godesberg (Bahn- parallele - B 9/A 562)
B 056	OU Puffendorf
B 059	OU Pulheim (L 183 - nördlich A 1)
B 067	Bocholt (B 473) - Rhede (L 572)
B 264	Südümgehung Weisweiler
B 264	OU Kerpen/Blatzheim (B 477 - L 162)
B 265	OU Erftstadt/Lechenich
B 477	Westumgehung Kerpen/ Blatzheim
B 484	OU Lohmar

**Tabelle M2: Indisponible Vorhaben BVWP in angrenzenden Bundesländern**

A 001	AS L 10 (Adenau) - Kelberg (B 410)
A 001	Kelberg (B 410) - Daun (B 257)
A 060	AS Bitburg - Badem (m 2. FB. Nimstalbrücke)
A 060	Badem - Landscheid (B 50)
A 060	Landscheid (B 50) - Wittlich (AD A 1 / A 60)
B 042	OU Ehrenbreitstein
B 049	OU Neuhäusel
B 050	Zubringer B 53 neu - Zubr. B 50 alt (Longkamp)
B 050	A 1 / A 60 - B 50 alt (Platten)
B 050	B 50 alt (Platten) - Zubringer B 53 neu
B 051	OU Konz-Könen
B 053	OU Biewer und Pfalzel
B 255	OU Boden (1.FB)
B 255	OU Niederahr - Ettinghausen-Hahner Kreuz (1.FB)
B 256	OU Kruft
B 256	OU Nieder- und Oberbieber/Neuwied
B 256	OU Rengsdorf
B 256	OU Straßenhaus
B 257	OU Hönningen/Ahr
B 257	OU Wolsfeld
B 266	Ahrquerung 1.BA

**Tabelle M3: Indisponible Vorhaben NRW vom Land gemeldet**

L 011	OU Dürwiss (B 264 - L 238)
L 014	OU Jülich/Koslar (A 44 bis L 14)
L 026	OU Willich (Nordumgehung), 2. BA Ackerstraße - L 362
L 033	OU Weilerswist (Süd- und Westumgehung L 33/L 163)
L 083	OU Bonn/Bechlinghoven
L 108	Neubau in Leverkusen/Wiesdorf, BA Rheinallee - Westring
L 113	Bes. BUE in Alfter
L 115	Neubau Blankenheim/Lommersdorf, L115 bis Landesgrenze
L 139	Bes. BUE Ratingen/Lintorf
L 142	OU Neuss/Norf (L 380 bis K 20)
L 164	OU Würselen/Broichweiden von L 136 bis L 164
L 164	OU Würselen/Broichweiden von L 136 bis A 44
L 183	OU Köln/Roggendorf
L 213	OU Köln/Lövenich (L 34 - L 213)
L 223	OU Herzogenrath, BA Bundesgrenze bis L 232
L 223	OU Würselen/Euchen zw. B 57 und L 164
L 238	OU Eschweiler, BA K 15 (Odilienstraße) - L 238 (Pumpe)
L 238	OU Stolberg (L 220 - Ringmühle), BA L 220 - Schellerweg
L 238	Neubau Ersatzstraße BT Inden
L 239	Neubau in Ratingen, BA A 3 bis A 44
L 240	OU Alsdorf, BA Herzogenrath/Merkstein (L 232) bis B 57
L 264	OU Nörvenich/Frauwüllesheim
L 269	OU Niederkassel/Ranzel (L 82) bis Mondorf (L332), OU Niederkassel
L 274	Neubau Niederkassel bis Troisdorf /Spich, BA OU Niederkassel(L269n) - K 24
L 284	Neubau in Rösrath, BA A 3 - L 288
L 332	OU Troisdorf (innerstädtische Umgehung), BA A 59 - L 143
L 332	OU Siegburg (innerstädtische Umgehung), BA L 143 - B 8
L 332	OU Eschmar bis Troisdorf /Sieglar (A 59)
L 353	OU Monheim (verlegte L 353 Kielsgraben)
L 357	Ausbau Haan - Solingen/Gräfrath (B 228 - B 224), BA Kreuzung B 228/L 357
L 357	Neubau Haan - Solingen/Gräfrath (B 228 - B 224), BA A 46 - Westring
L 357	Neubau Haan - Solingen/Gräfrath (B 228 - B 224), BA B 228 - A 46
L 359	Ausbau Leichlingen/Wacholder bis - /Herscheid, BA Wacholder bis Bennert
L 361	Bedburg bis Kerpen (B 55), BA Bedburg/Nord - Bedburg/Süd
L 361	Bedburg bis Kerpen (B 55), BA Bedburg/Süd - B 477N
L 361	Bedburg bis Kerpen (B 55), BA B 477alt - K 22
L 364	OU Hückelhoven, BA L 117 - Rheinstraße
L 364	OU Hückelhoven, BA A 46 - L 117
L 382	Neub.d.Querspange in Willich, BA St.Töniser Str.(L 362) bis Krefelder Str.
L 403	Beseitigung BÜ in Erkrath/Hochdahl, BA Röntgenstraße - Prof. Sudhoff-Straße
L 460	Neubau Verbindungsrampe bei Kervenheim zur L 464
L 460	OU Sonsbeck (L 491 – L 480)
L 473	OU Duisburg/Rheinhausen (Südtangente), BA B 57 bis Mühlenberg
L 474	OU Moers (L 399 bis L 137)
L 486	OU Kevelaer (Südumgehung) (L 486 bis B 009)

**Tabelle M4: Vordringlicher Bedarf gemäß BVWP in NRW**

A 001	Lommersdorf (LGr NW/RP) - AS L 10(Teilstrecke mit Ahrthalbrücke)
A 044	Düsseldorf/Ratingen (A 3)- W Velbert (B 227)
A 052	Netzschluss bei Roermond (D/NL) - W Elmpt (B 230)
B 008	OU Düsseldorf/Wittlaer 2.BA (Froschenteich - L139)
B 008	OU Hennef/Uckerath
B 009	OU Kleve
B 051	OU Köln/Meschenich
B 056	BGr D/NL - Tüddern
B 056	Tüddern - n Gangelt
B 056	n Gangelt - AS Hainsberg
B 056	OU Soller
B 056	Ostumgehung Düren/N 1. BA (B 399 - B 264)
B 056	Ostumgehung Düren/S 2. BA (B 264 - B 56)
B 056	OU Euskirchen/Kuchenheim mit OU Essig
B 056	OU Swisttal/Miel m AS A 61
B 057	OU Gereonsweiler
B 057	OU Alsdorf (O der Halde)
B 057	OU Baesweiler (B 56 - K 27) Nordabschnitt
B 057	OU Baesweiler (K 27 - L 240n) Südabschnitt
B 058	L 460 - Rheinbrücke
B 058	OU Wesel (O Rheinbrücke - B 8)
B 058	OU Wesel (B 8 - B 70)
B 059	OU Rommerskirchen m OU Sinsteden
B 067	Uedem (L 77 - L 174)
B 067	Kervenheim (A 57 - L 77)
B 220	OU Kleve - Kellen (B 220) - (B 57)
B 221	OU Arsbeck
B 221	OU Wildenrath
B 221	OU Wassenberg
B 221	OU Unterbruch
B 258	OU Konzen (B 399 - B 258)
B 258	OU Imgenbroich B 258-B399
B 258	OU Höfen
B 258	OU Aachen/Brand
B 258n	Aachen-Richterich - BGr D/NL
B 264	OU Golzheim
B 265	OU Hürth/Hermülheim
B 265	OU Weiler i.d. Ebene
B 266	OU Kesternich
B 266	OU Mechernich/Roggendorf
B 399	OU Gey
B 399	OU N Düren, 1. BA
B 399	OU N Düren, 3. BA
B 477	OU O Rommerskirchen
B 477	OU Butzheim/Frixheim
B 528	OU S Kamp-Lintfort (W)
B 528	OU S Kamp-Lintfort (O)



**Tabelle M5: Indisponible Vorhaben in NRW von Kommunen gemeldet**

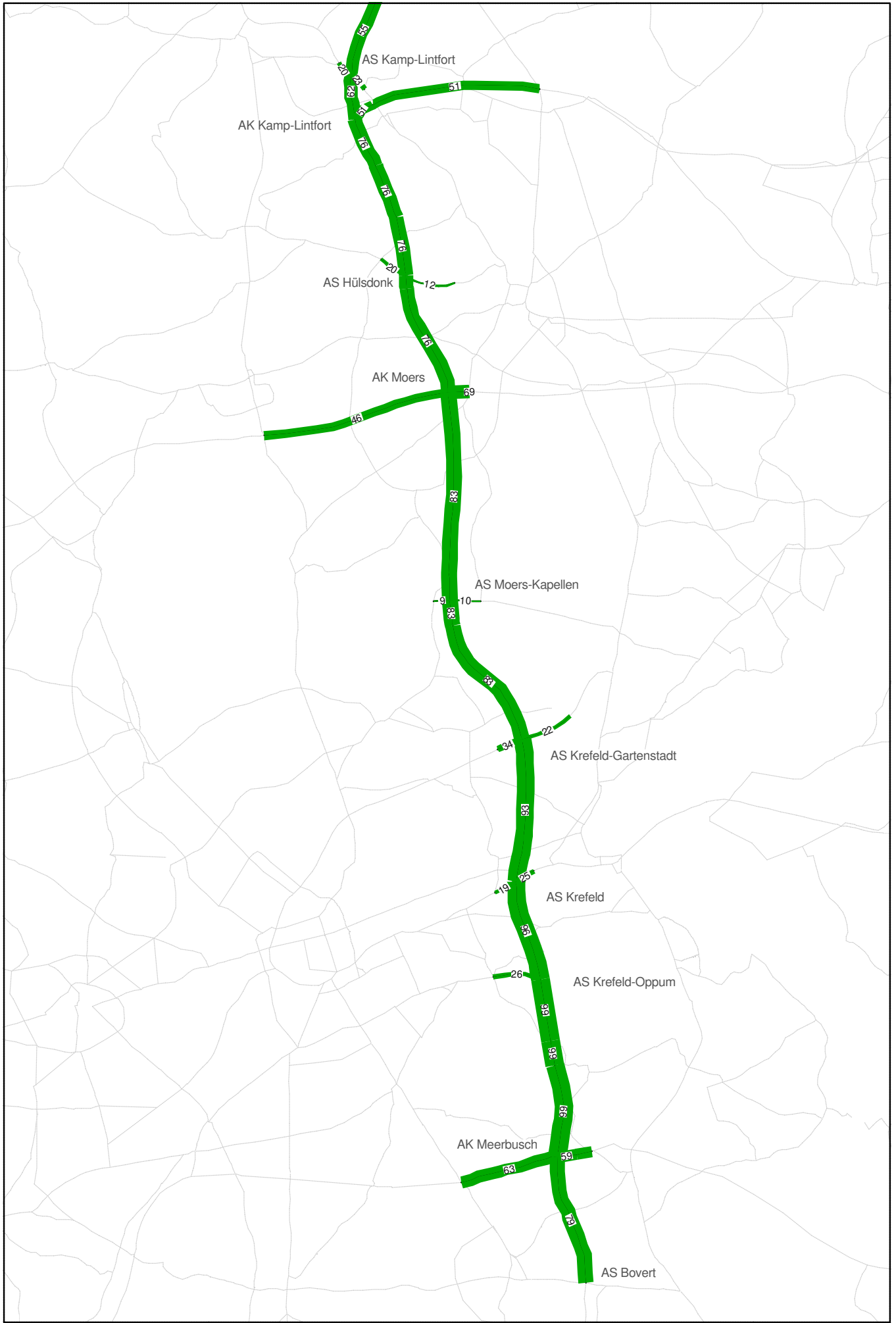
B 007	Aufhebung DB-Übergang / Ortsumgehung Breyell von Bieth bis Dülkener Straße
B 057	Neubau Nordring
B 230	Neubau mittlerer Ring (Giesenkirchen)
L 039	Ausbau Alte Süchtelner Landstraße / Vogteistraße und Oberrahserstr.
L 208	Neubau mittlerer Ring (Süd)
L 227	Neubau eines Zubringers zur B 57
L 354	Nordtangente Erkelenz 1.+2. BA
L xxx	Ostumgehung Norf
L xxx	Innerörtliche Hauptverkehrsstraße Strümp/Osterath als Zubringer zur A 57
K 001	Boslar
K 004	Neubau mittlerer Ring (West)
K 007	Ausbau Hohlstraße
K 008	Neubau Verbindung K8/B230
K 008	Umgehung Grefrath
K 013	Neubau Ost-West-Straße
K 019	Umgehung Hochneukirch
K 020	Neubau der Ortsumgehung Gruitzen
K 023	Ortsumgehung Eschweiler-Hückeln
K 024	Billig
K 025	OU Frechen-Buschbell
K 029	Neubau der K29n
K 030	Neubau der Ortsumgehung Broichweiden (Osttangente)
K 035	Umgehung Kleinenbroich
K 053	OU Meckenheim-Lüftelberg
K 069	K 69, OD Blankenheim
K neu	Neubau Anschlussstelle Delrath (K neu/A 57)
Gemeindestraße	Südostring Bocholt
Gemeindestraße	Westliche Umgehung Bocholt
Gemeindestraße	Verbindung L 90 und K 16
Gemeindestraße	OU Stadtteil Heißen (An der Seilfahrt)
Gemeindestraße	geplanter Ausbau der Weinstraße
Gemeindestraße	Konrad-Adenauer-Allee
Gemeindestraße	Verbindungsstraße Am Langhaus
Gemeindestraße	Verbindungsstraße L 422 - L 239 Erschließung Gewerbe-/Wohngebiet Balcke-Dürr
Gemeindestraße	Neubau Willicher Damm
Gemeindestraße	Neubau mittlere Querspange
Gemeindestraße	Neubau innere Osttangente (Nordwald)
Gemeindestraße	Autobahnzubringer AS Dormagen mit Teilverlegung der AS Dormagen (A 57)
Gemeindestraße	Umbau "Auf den hundert Morgen"
Gemeindestraße	innerörtliche Hauptverkehrsstraße Strümp/Osterath als Zubringer zur A 57
Gemeindestraße	Anbindung Floßhafenstraße an L 137
Gemeindestraße	Hauptverkehrsstraße Nr. 71 innerer Erschließungsring (Klassifizierung geplant)
Gemeindestraße	Basisstraße von Poststraße/Juiser Feld bis Grenzübergang Schwanenhaus A 61 alt
Gemeindestraße	Hauptverkehrsstraße Nr. 180 (Klassifizierung geplant)
Gemeindestraße	Osttangente Zülpich
Gemeindestraße	Umbau der Theodorstr von AS Dü Rath bis Wahlerstr

## **Anhang A: Abbildungen (Nordabschnitt)**

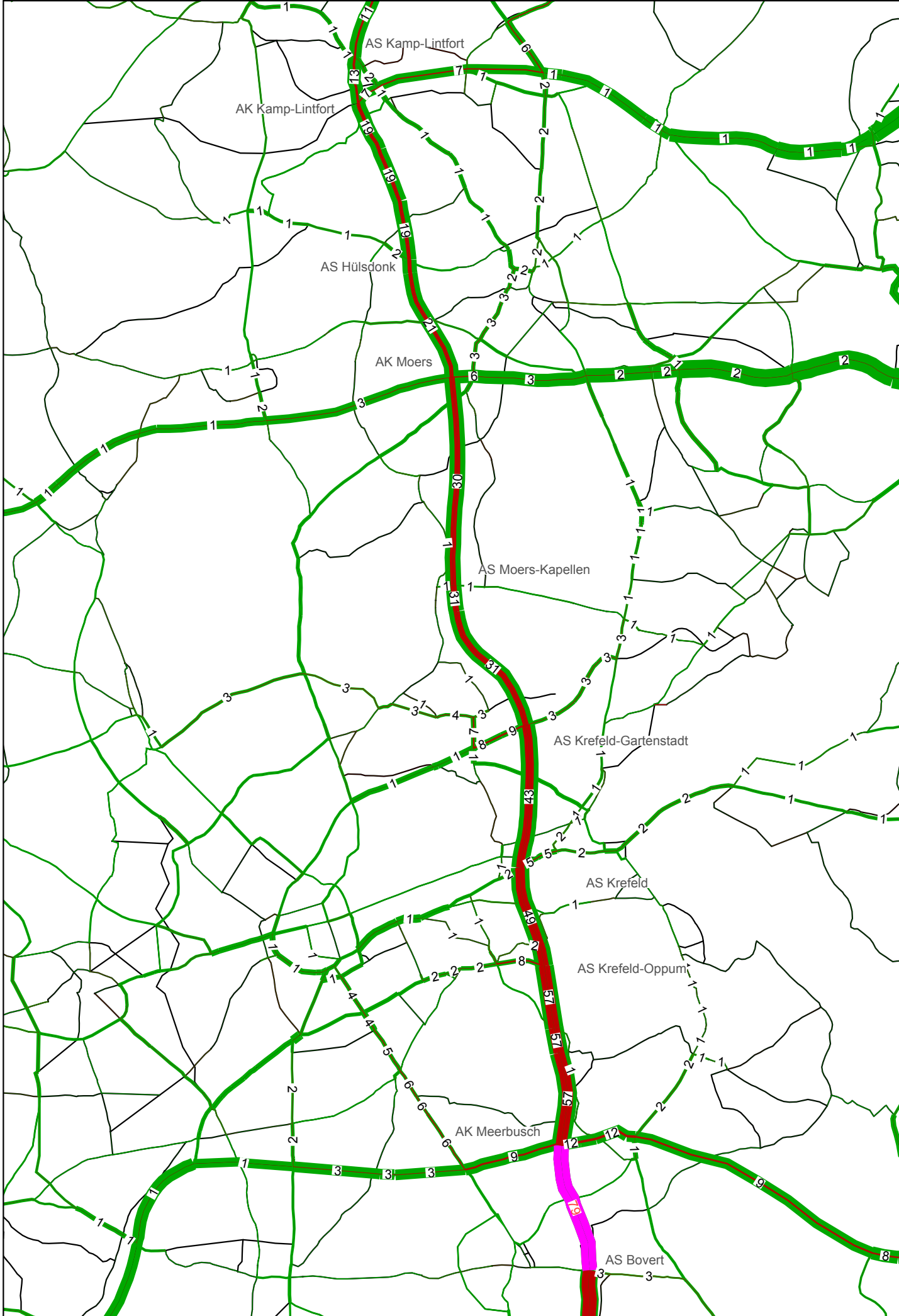
### **Abbildungsverzeichnis**

- Abb. N1: Analysefall: Verkehrsbelastungen 2003
- Abb. N1a: Analysefall: Strombündel A 57 südlich AK Meerbusch
- Abb. N2: Prognosenullfall: Verkehrsbelastungen 2020 im Analysenet
- Abb. N2a: Prognosenullfall: Strombündel A 57 südlich AK Meerbusch
- Abb. N2b: Prognosenullfall: Differenzen 2020 zum Analysefall 2003
- Abb. N3: Bezugsfall: Verkehrsbelastungen 2020
- Abb. N3a: Bezugsfall: Strombündel A 57 südlich AK Meerbusch
- Abb. N3b: Bezugsfall: Differenz 2020 zum Prognosenullfall
- Abb. N4: Planfall: Verkehrsbelastungen 2020
- Abb. N4a: Planfall: Strombündel A 57 südlich AK Meerbusch
- Abb. N4b: Planfall: Differenzen 2020 zum Analysefall 2003
- Abb. N4c: Planfall: Differenzen 2020 zum Prognosenullfall 2020
- Abb. N4d: Planfall: Differenzen 2020 zum Bezugsfall 2020
- Abb. N5: Planfall: Straßennetz und -klassifizierungen (zum Ausklappen)

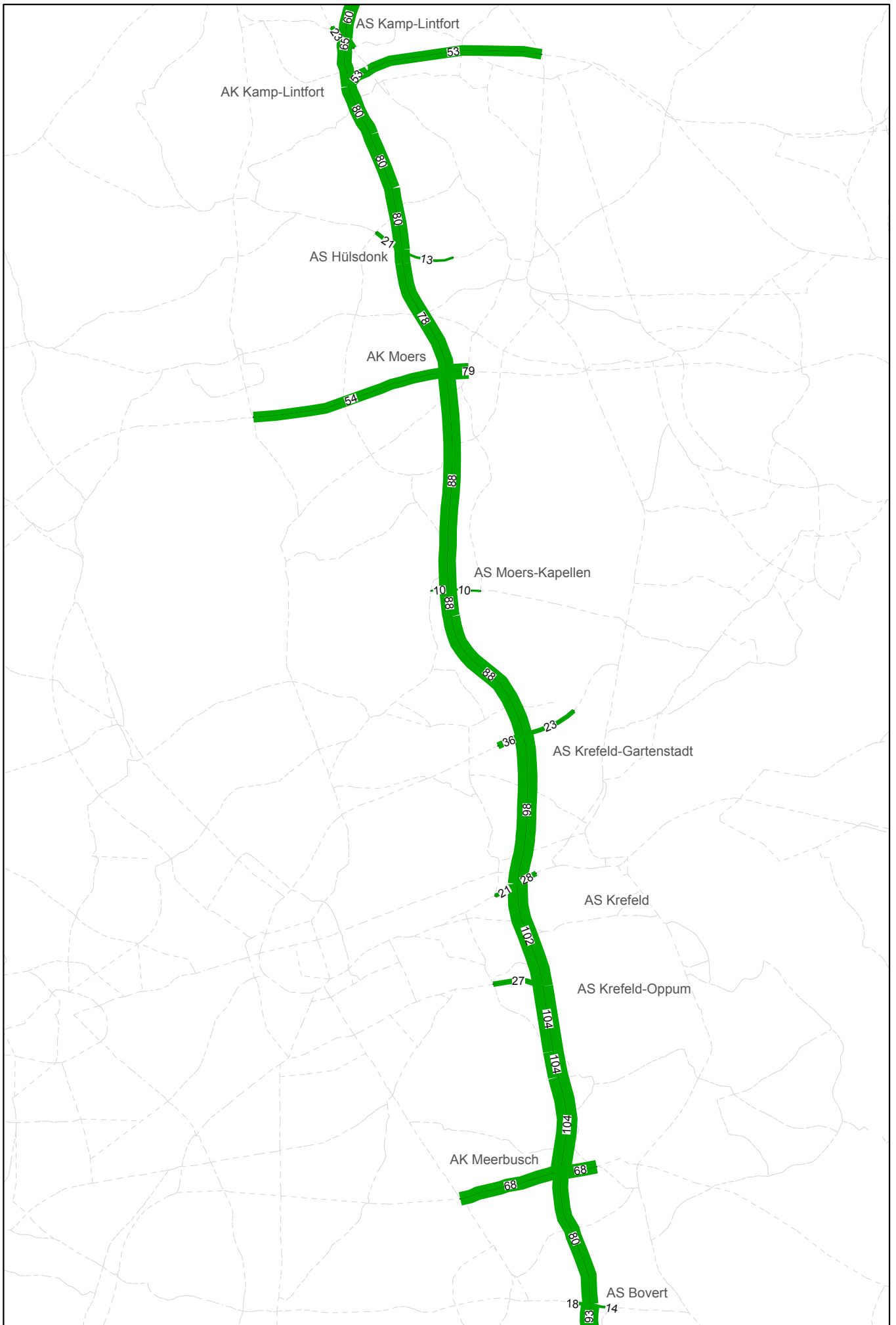
Strombelastungspläne im Planfall 2020 (Kfz/24h und SV/24h)



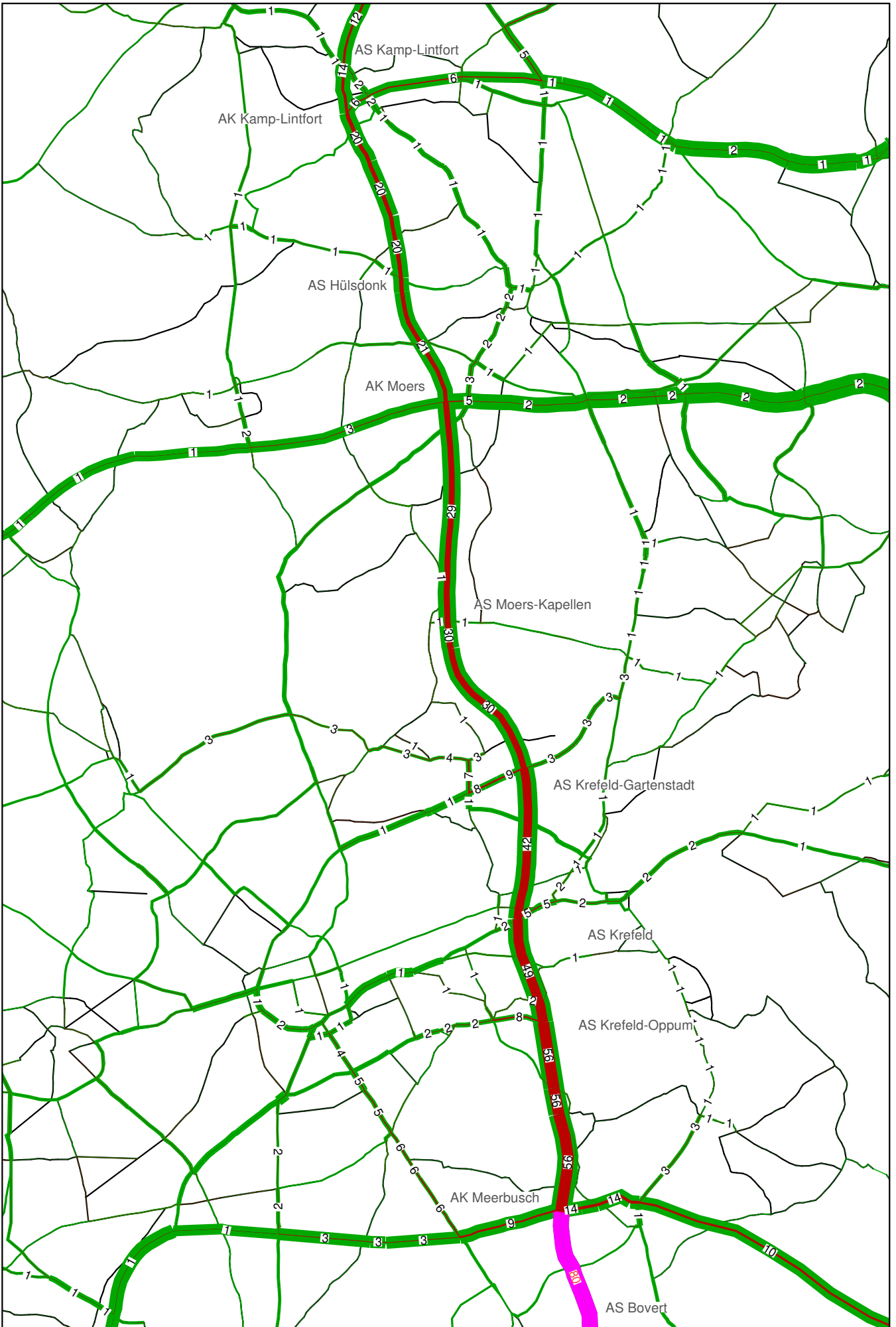
SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_2003_040304_1
Abbildung N1	Analysefall: Verkehrsbelastungen 2003 im Nordabschnitt in 1.000 Kfz/24h	1 : 100000



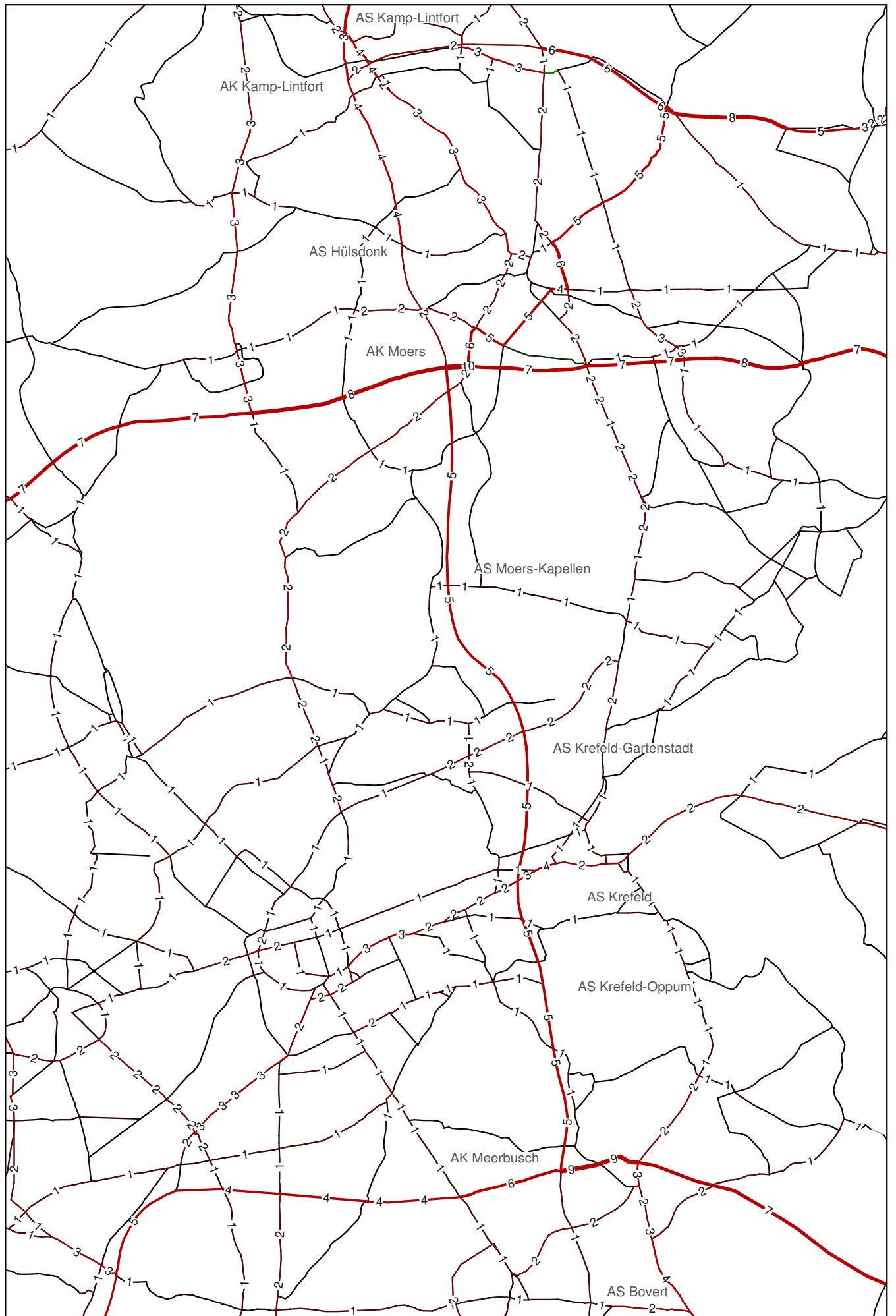
SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_2003_040304_1
Abbildung N1a	Analysefall: Strombündel A 57 südl.AK Meerbusch, Angaben DTVw 2003 in 1.000 Kfz/24h	1 : 100000



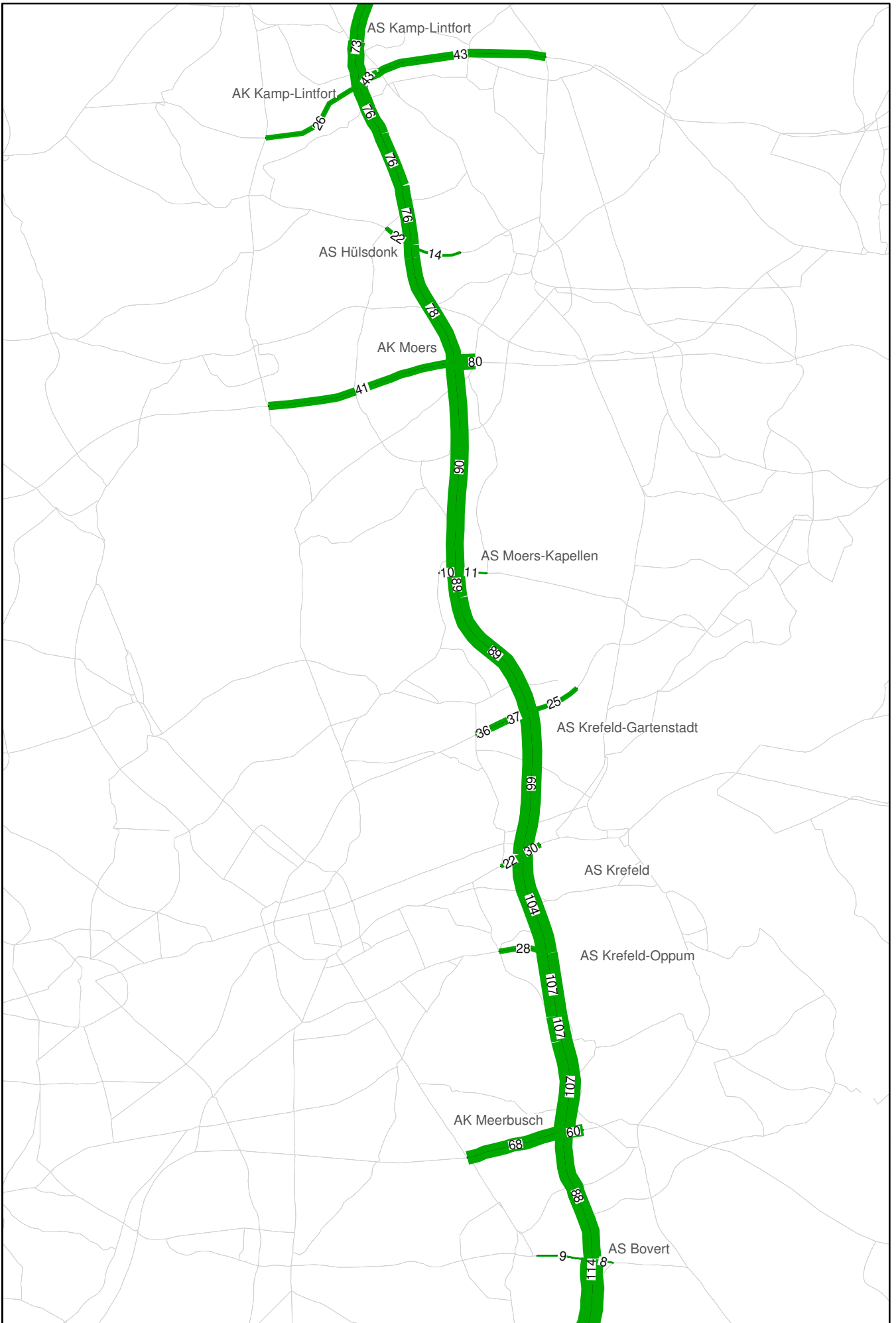
SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_Ananet_2020mat_04031
Abbildung N2	Prognosenullfall: Verkehrsbelastungen 2020 im Analysenet (Nordabschnitt) in 1.000 Kfz/24h	1 : 100000



SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_Ananet_2020mat_040
Abbildung N2a	Prognosenullfall: Strombündel A 57 südl. AK Meerbusch, Angaben DTWw 2020 in 1.000 Kfz/24h	1 : 100000

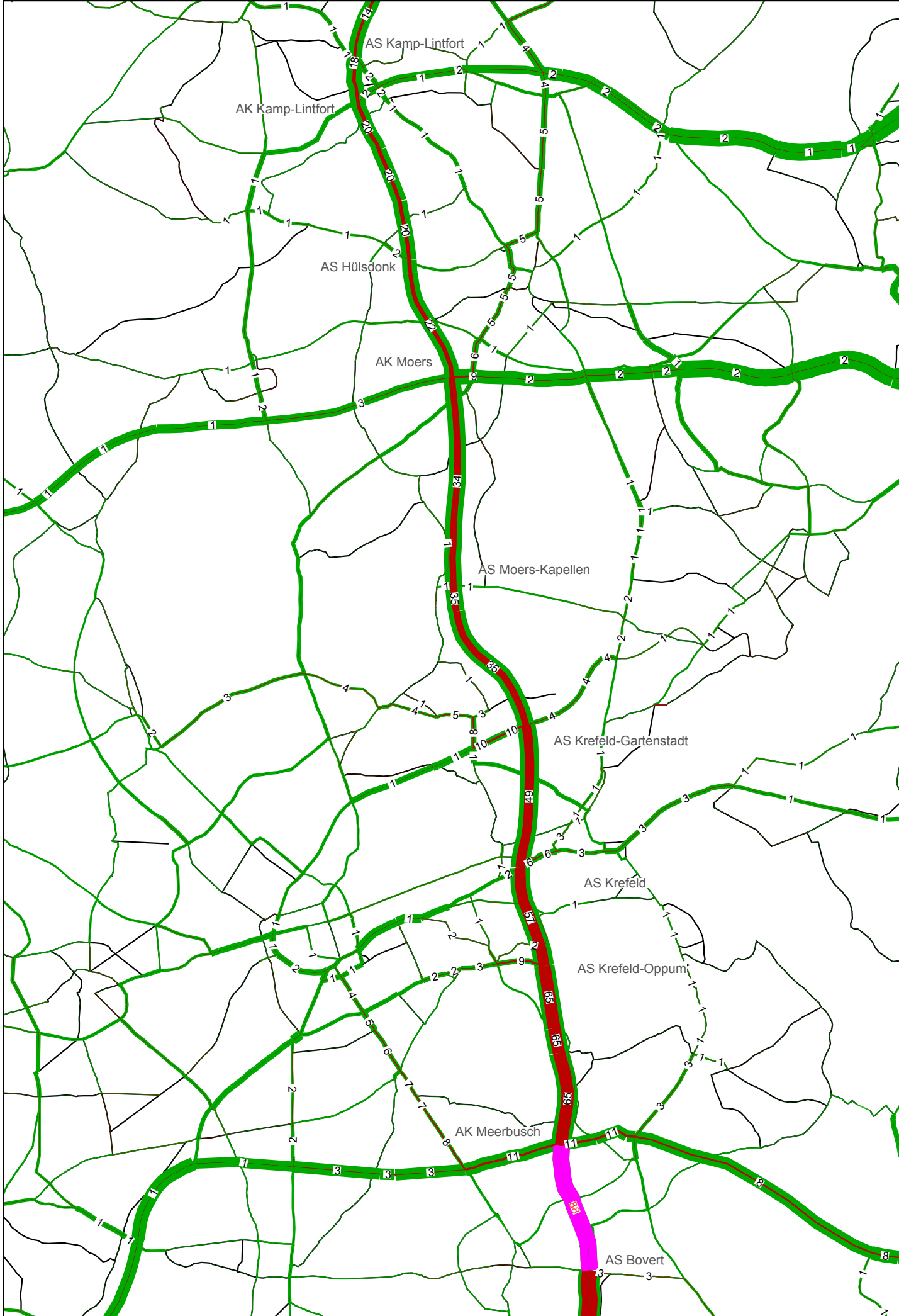


SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_Ananet_2020mat_040
Abbildung N2b	Prognosenullfall: Differenzen 2020 zum Analysefall 2003 im Nordabschnitt in 1.000 Kfz/24h	1 : 100000

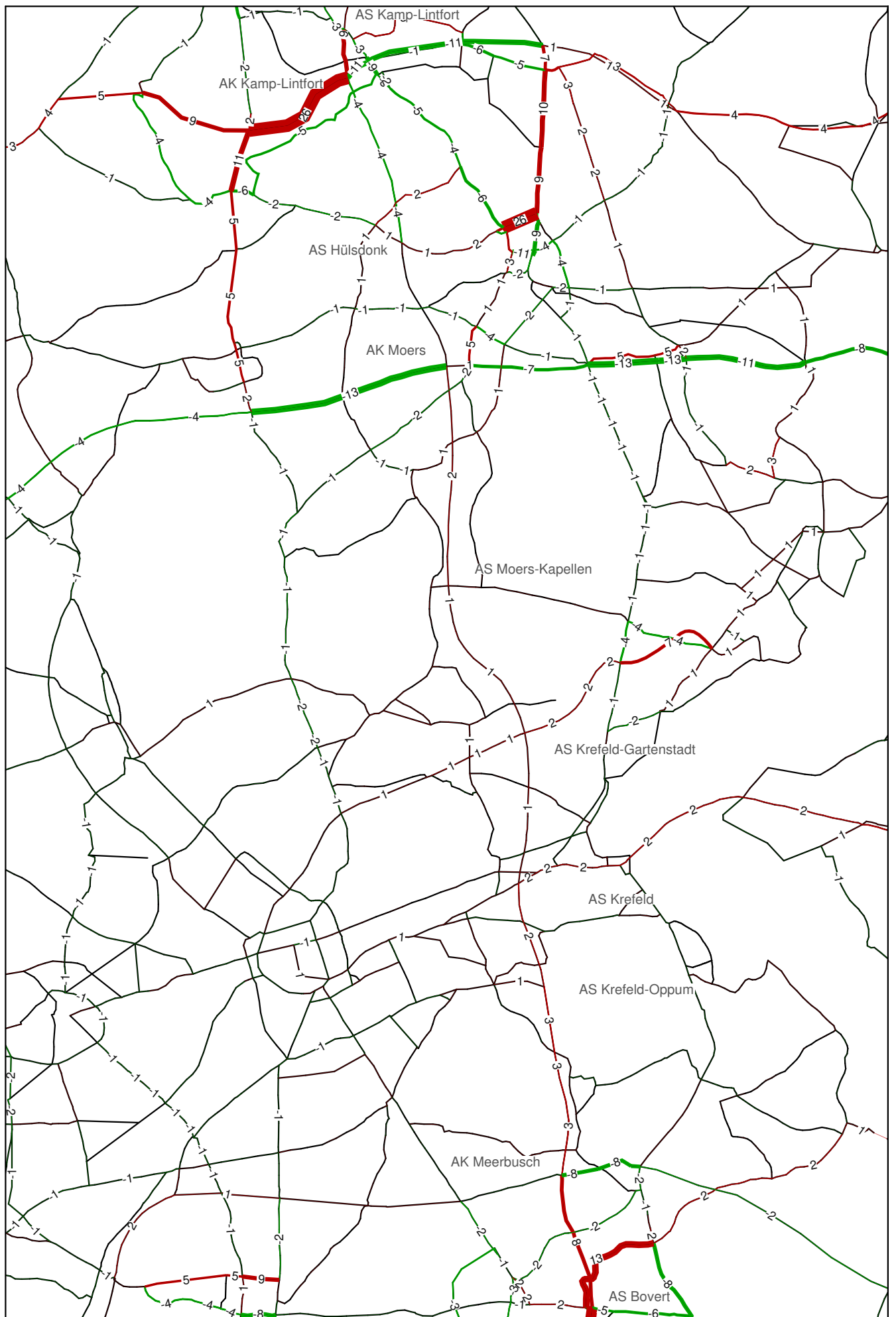


SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_bez_2020_040305
Abbildung N3	Bezugsfall: Verkehrsbelastungen 2020 im Nordabschnitt in 1.000 Kfz/24h	1 : 100000

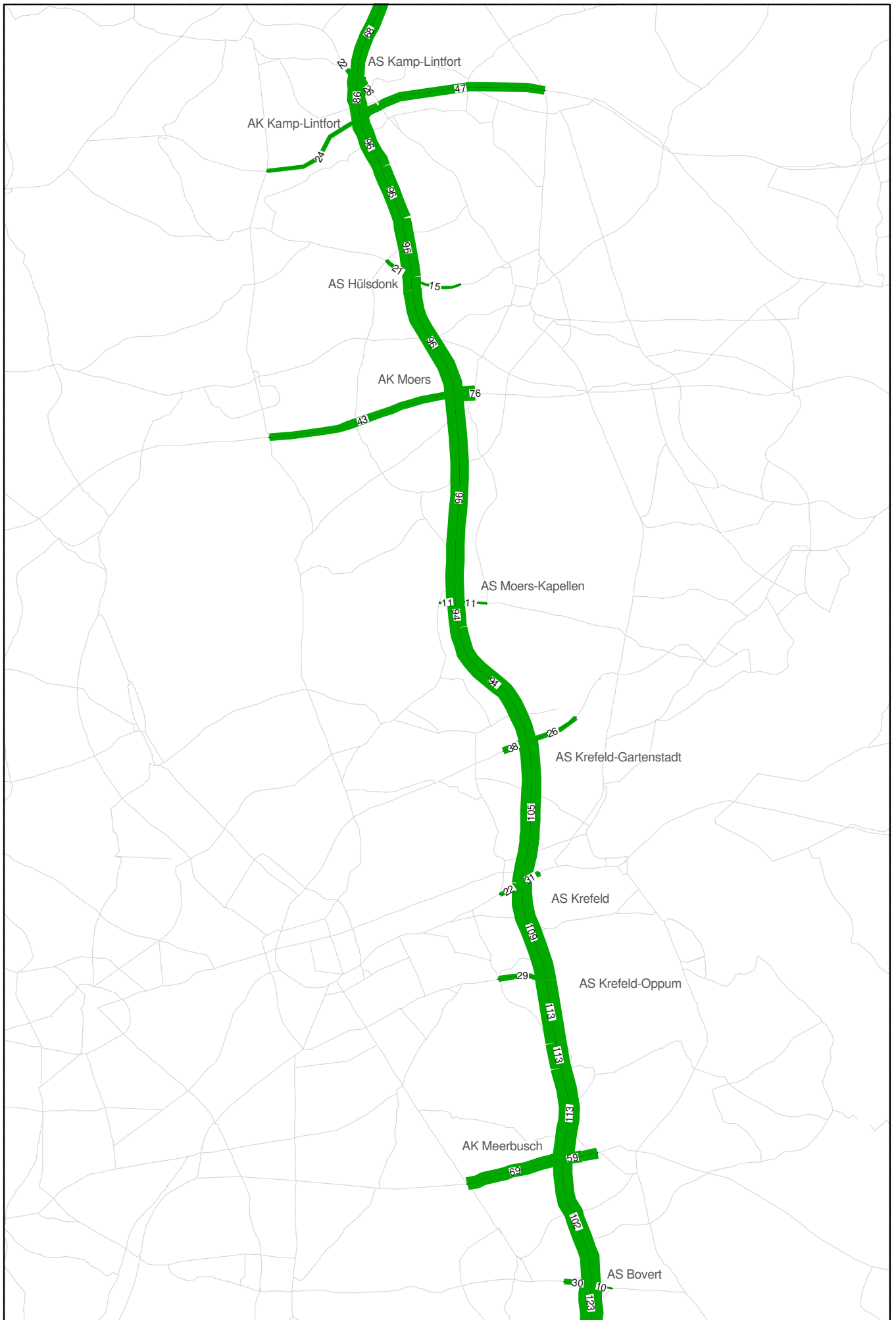




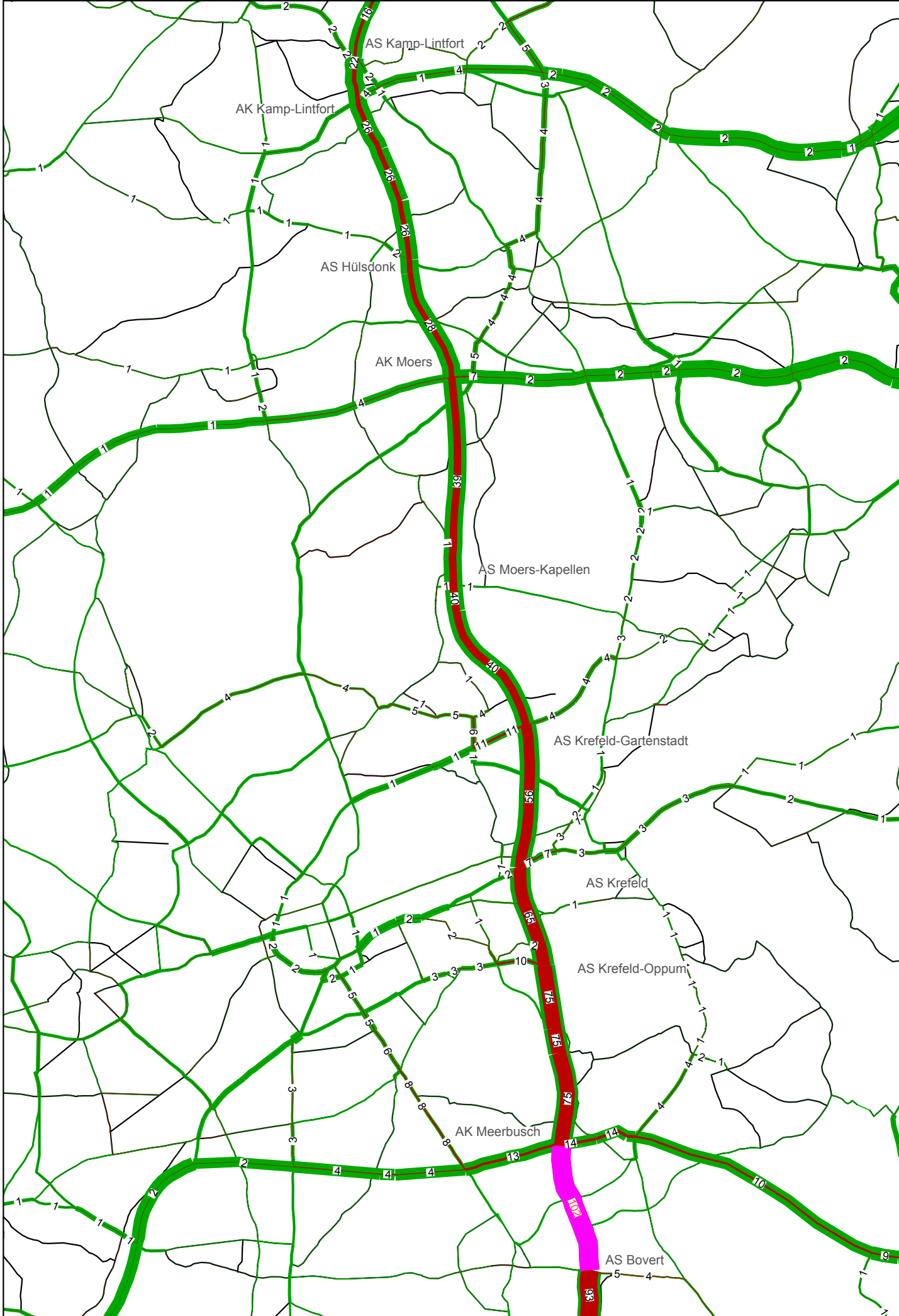
SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_bez_2020_040305
Abbildung N3a	Bezugsfall: Strombündel A 57 südl. AK Meerbusch, Angaben DTVw 2020 in 1.000 Kfz/24h	1 : 100000



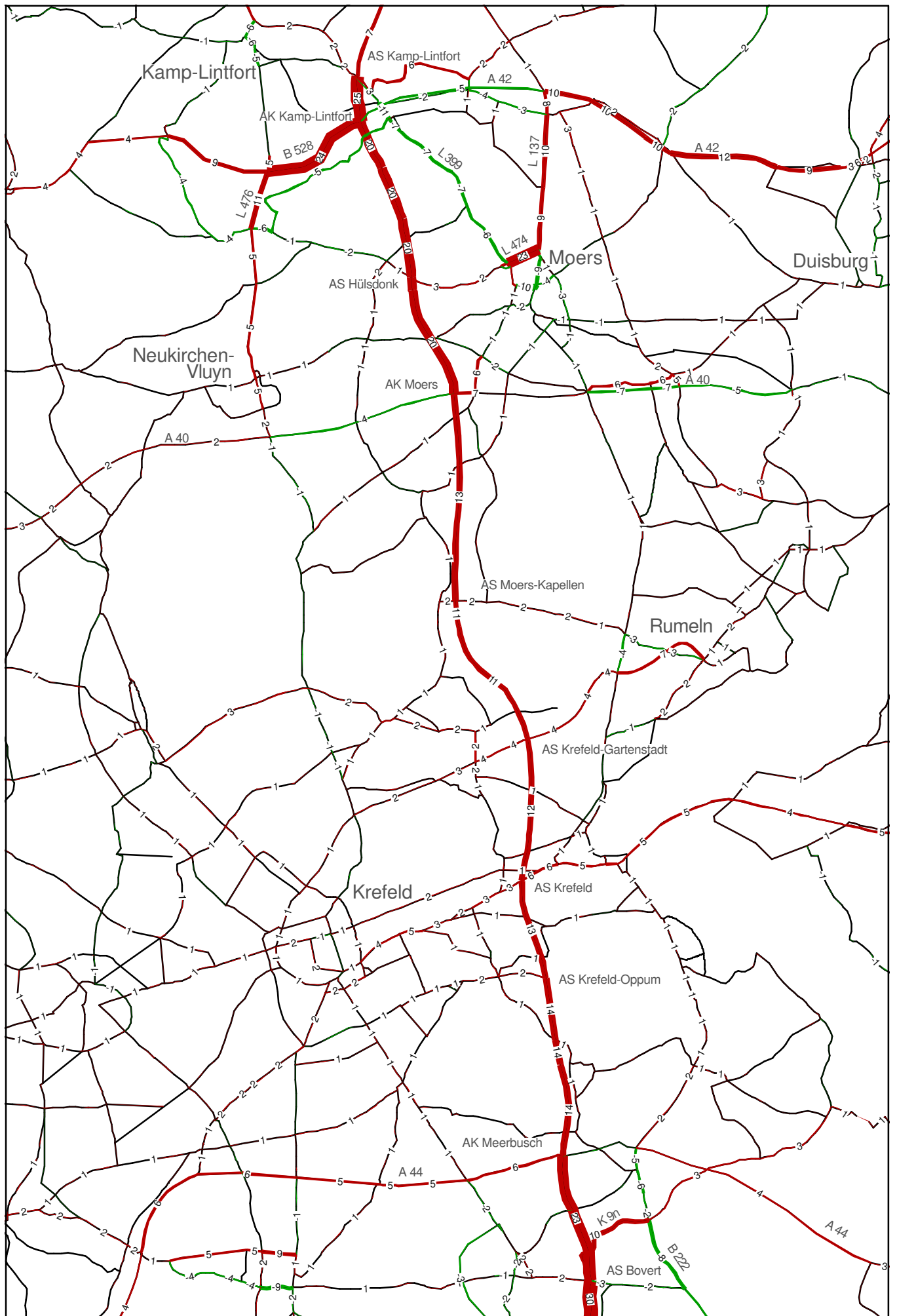
SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_bez_2020_040305 - A
Abbildung N3b	Bezugsfall: Differenzen 2020 zum Prognosenullfall im Nordabschnitt in 1.000 Kfz/24h	1 : 100000



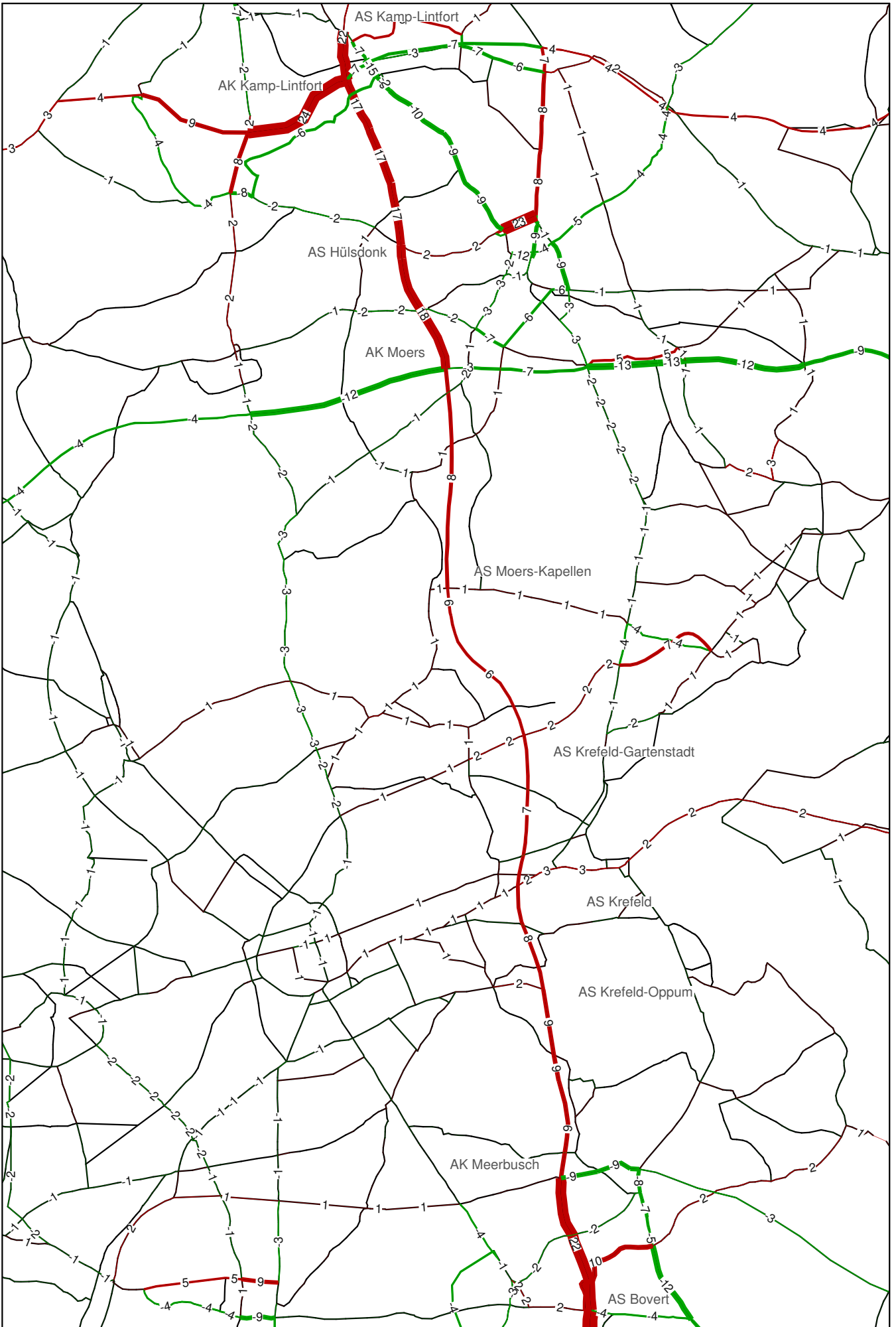
SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_plan_2020_040304
Abbildung N4	Planfall: Verkehrsbelastungen 2020 im Nordabschnitt in 1.000 Kfz/24h	1 : 100000



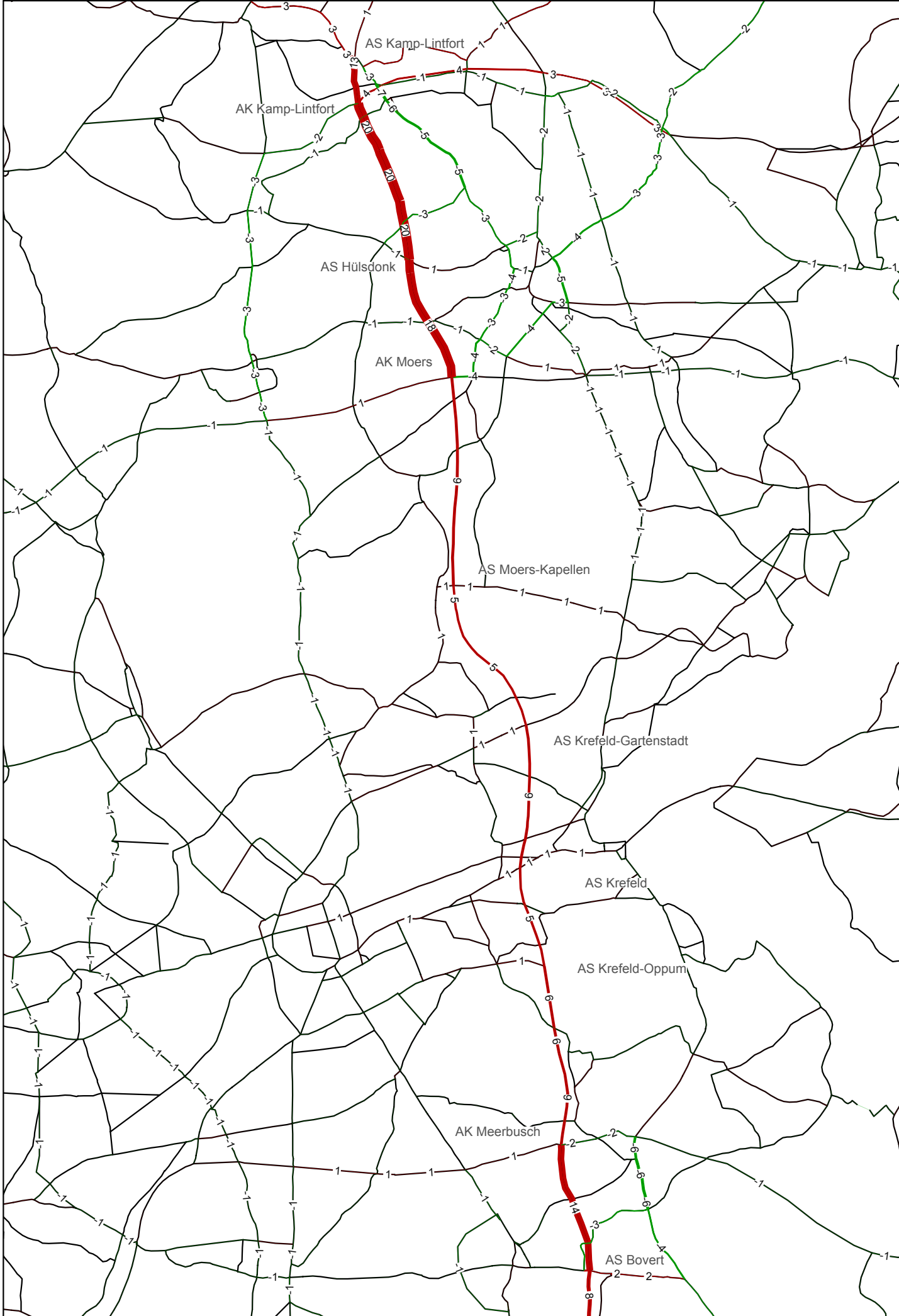
SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_plan_2020_040304
Abbildung N4a	Planfall: Strombündel A 57 südl. AK Meerbusch, Angaben DTVw 2020 in 1.000 Kfz/24h	1 : 100000



SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_plan_2020_041213 -
Abbildung N4b	Planfall: Differenzen 2020 zum Analysefall 2003 im Nordabschnitt [1.000 Kfz/24h]	1 : 100000

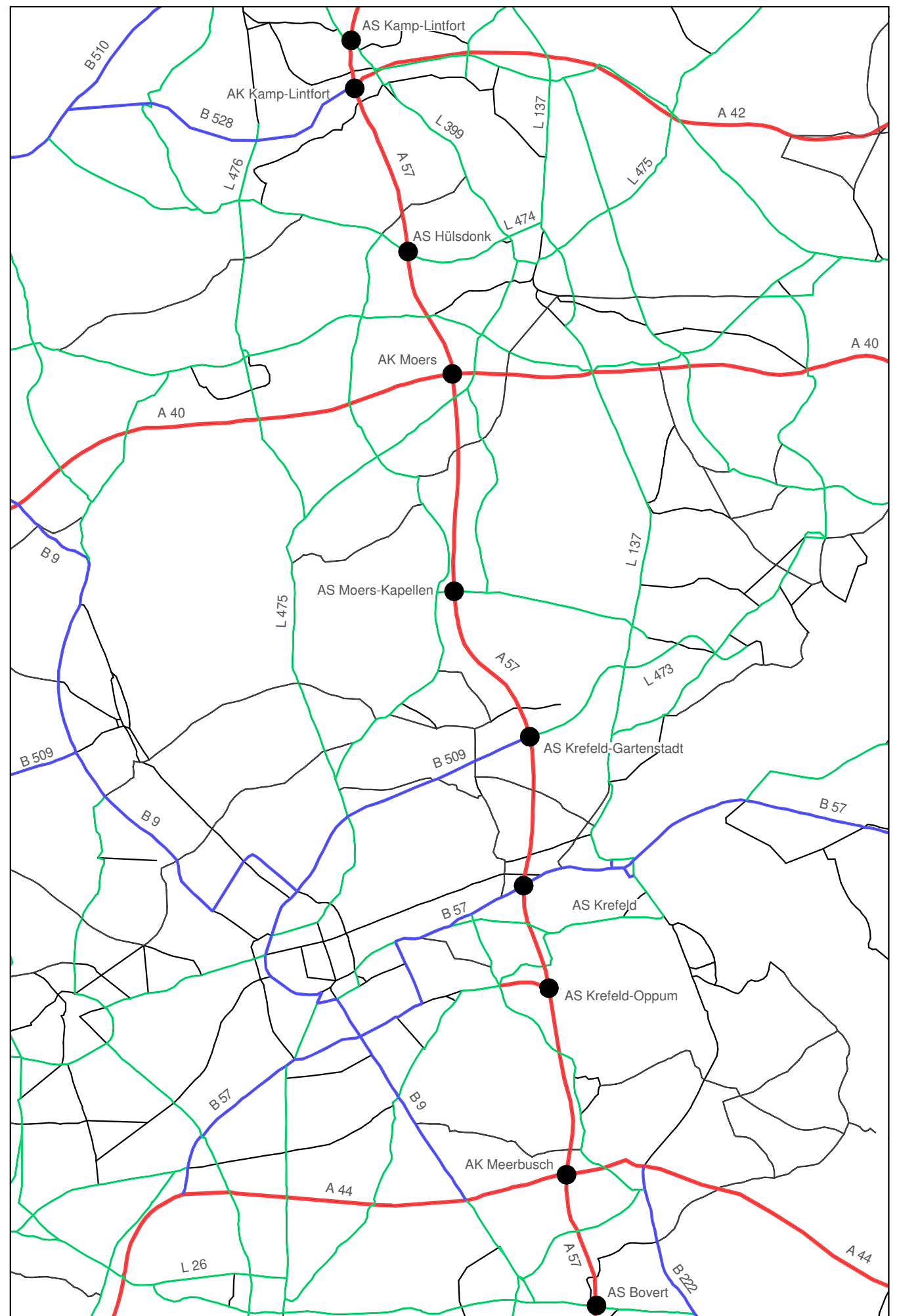


SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_plan_2020_040304 - A
Abbildung N4c	Planfall: Differenzen 2020 zum Prognoseullfall 2020 im Nordabschnitt in 1.000 Kfz/24h	1 : 100000



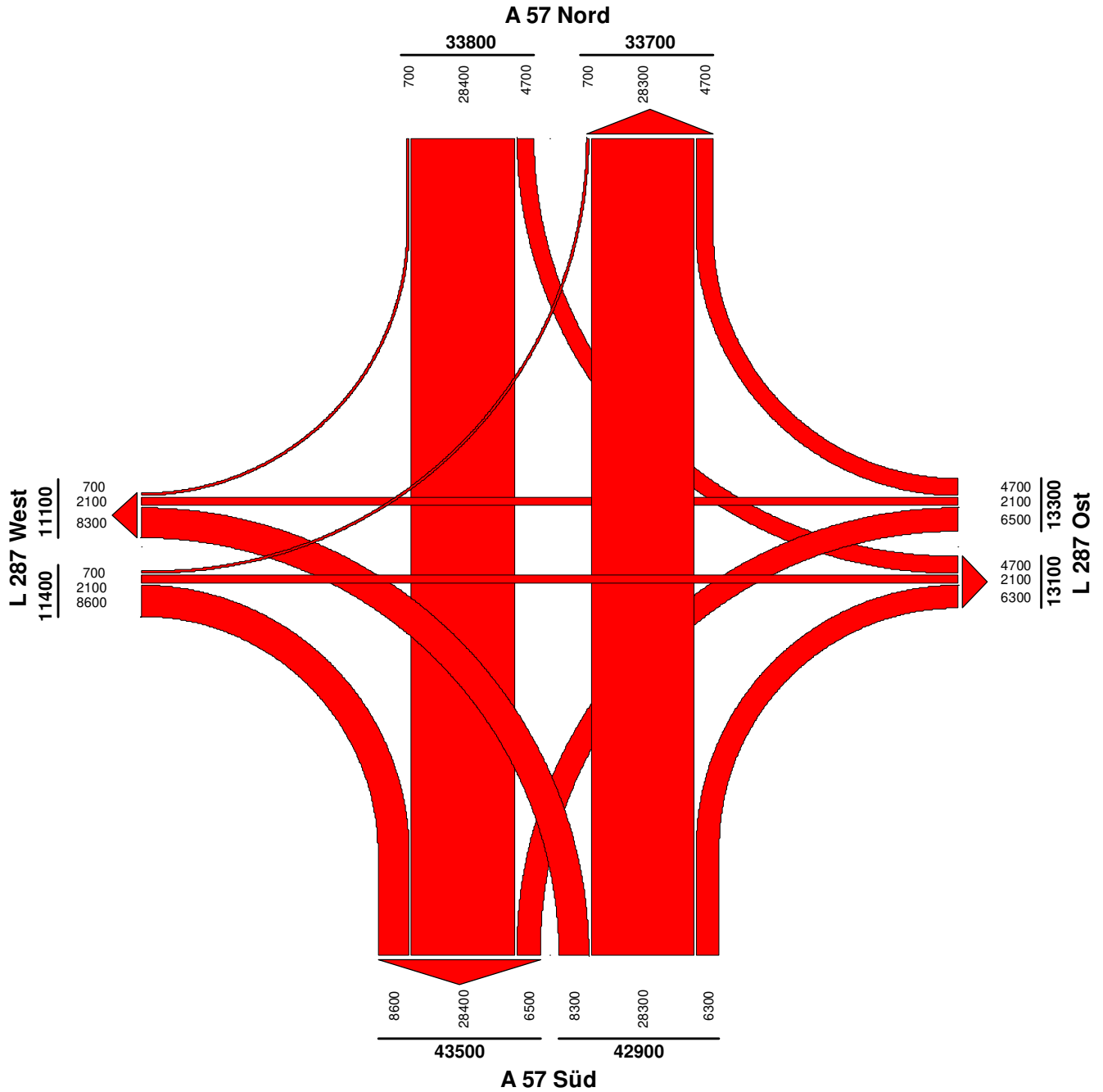
SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_plan_2020_040304 - A
-------------	--	--------------------------

Abbildung N4d	Planfall: Differenzen 2020 zum Bezugsfall 2020 im Nordabschnitt [1.000 Kfz/24h]	1 : 100000
---------------	---	------------



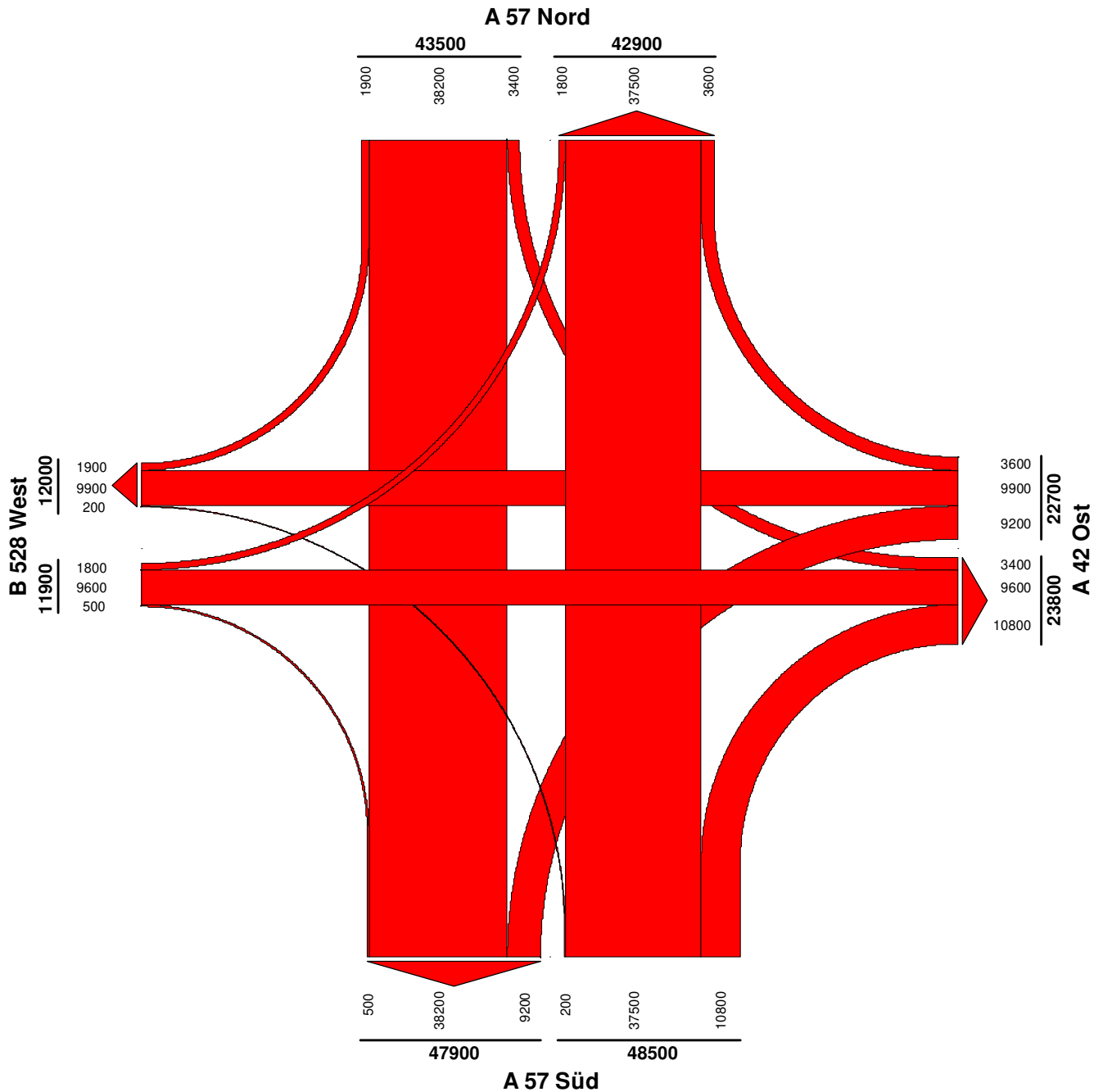
SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_plan_2020_040527
Abbildung N5	Planfall: Straßennetz und -klassifizierungen im Nordabschnitt	1 : 100000





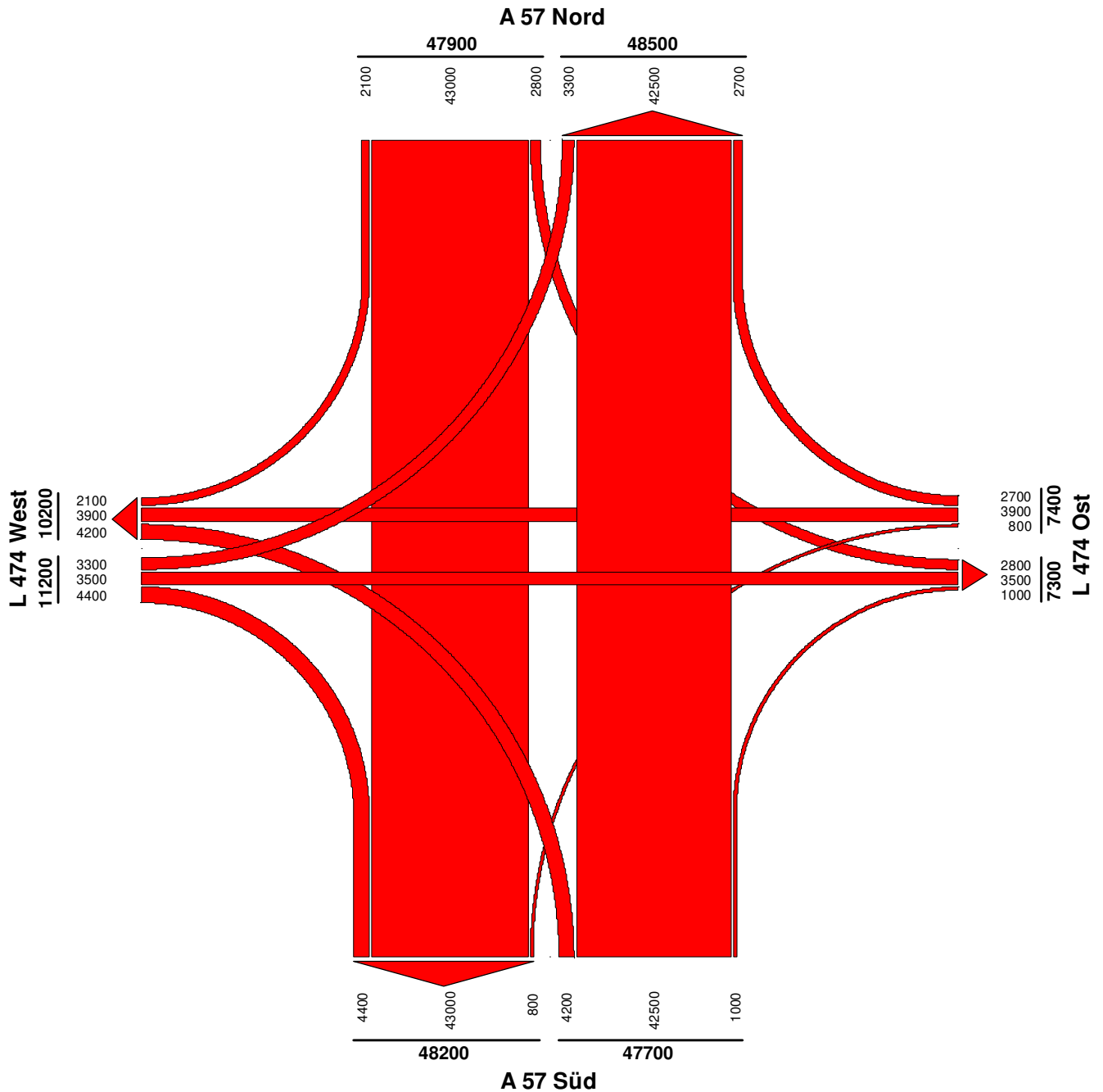
Angaben in Kfz/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Kamp-Lintfort				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	N01_1



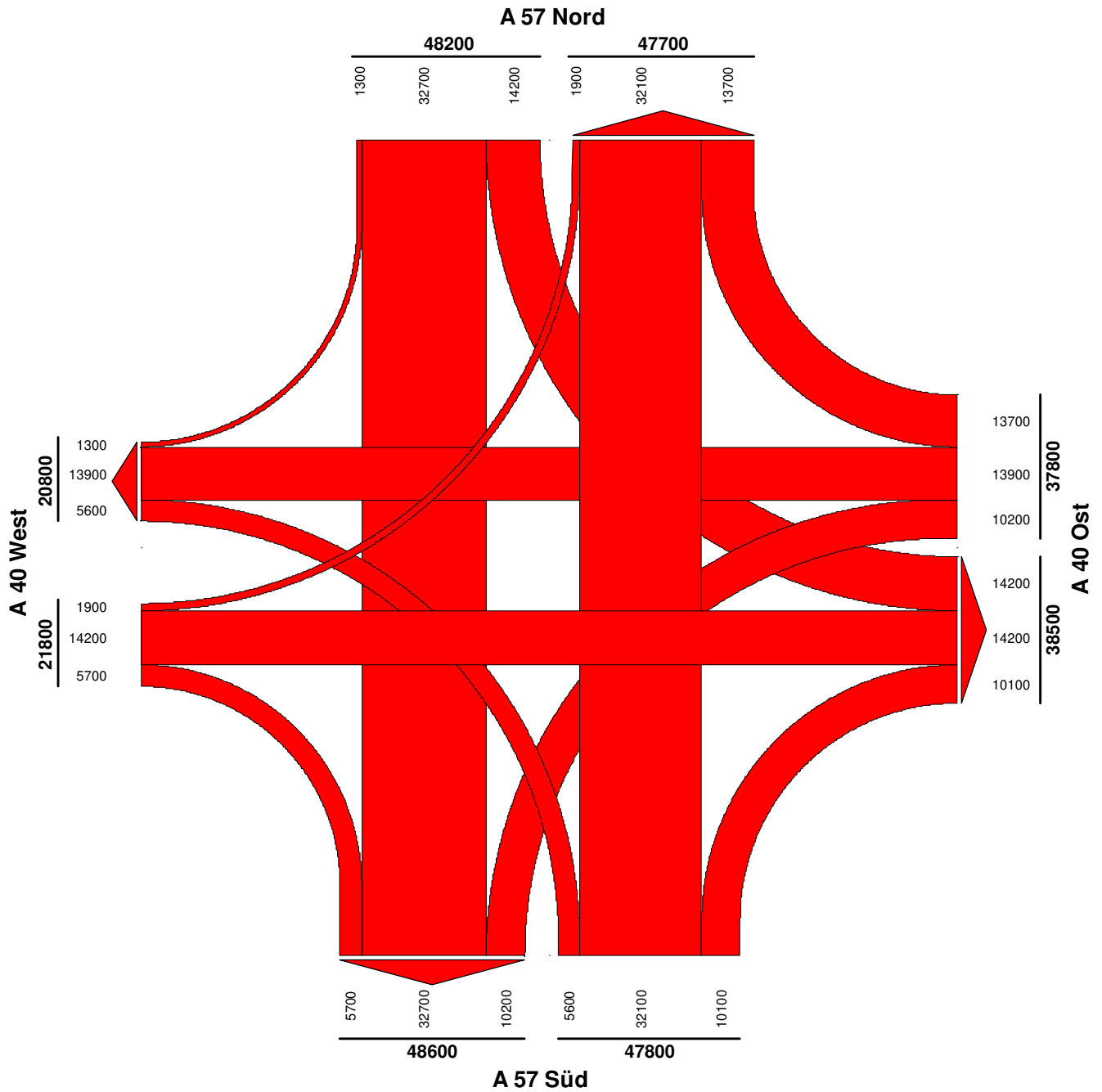
Angaben in Kfz/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AK Kamp-Lintfort				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	N02_1



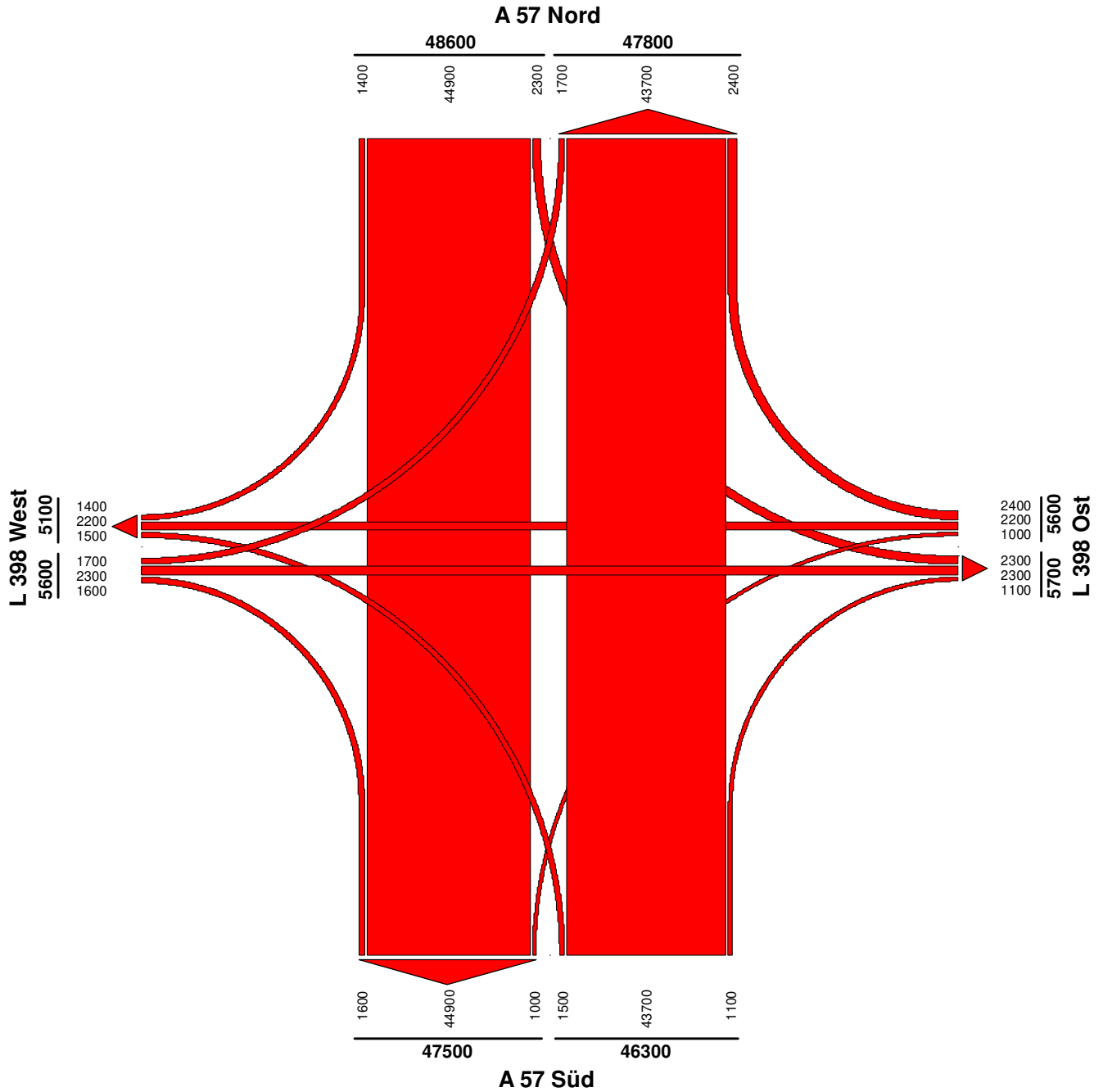
Angaben in Kfz/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Moers-Hülsdonk				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	N03_1



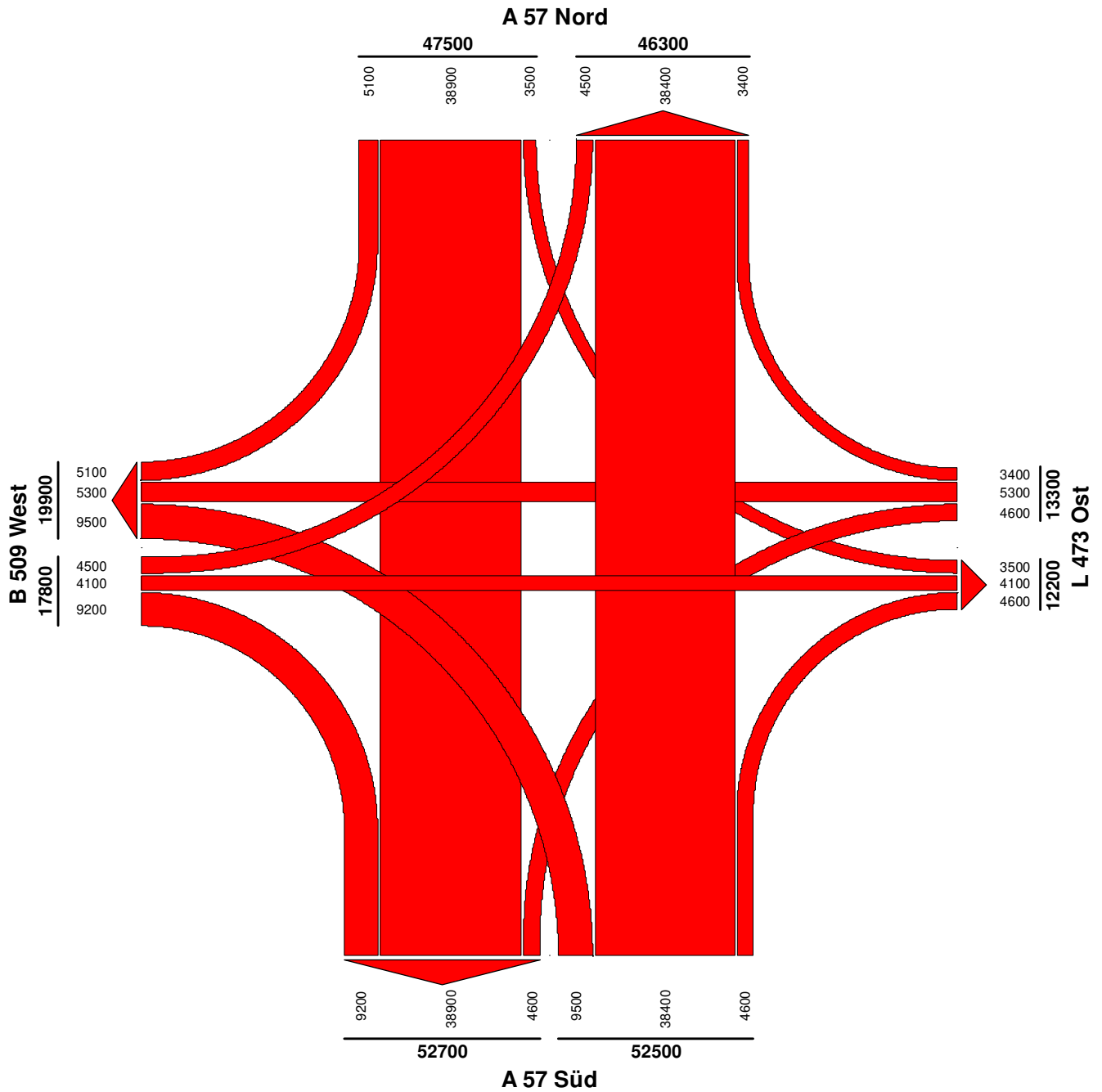
Angaben in Kfz/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AK Moers				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	N04_1



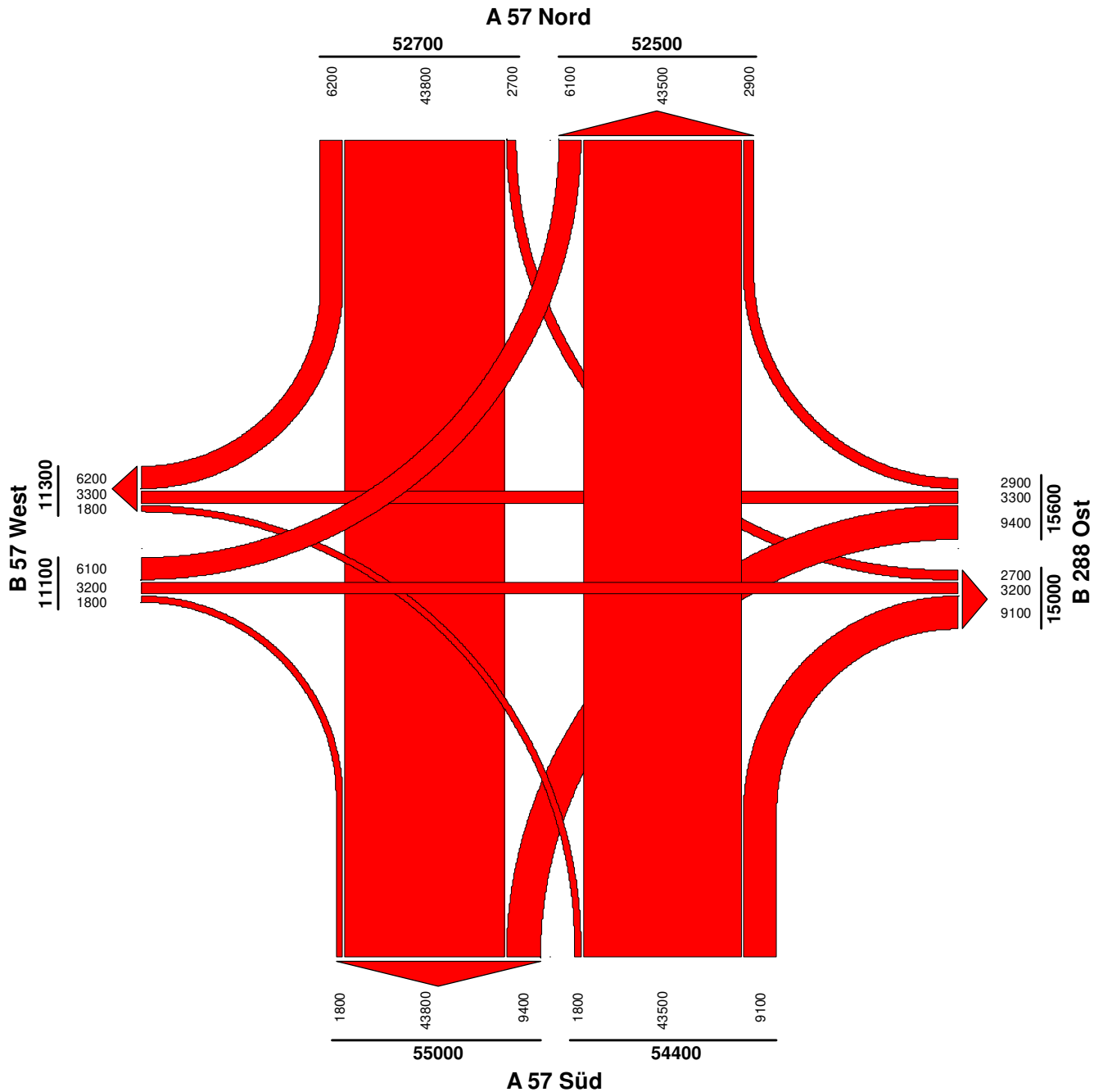
Angaben in Kfz/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Moers-Kapellen				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	N05_1



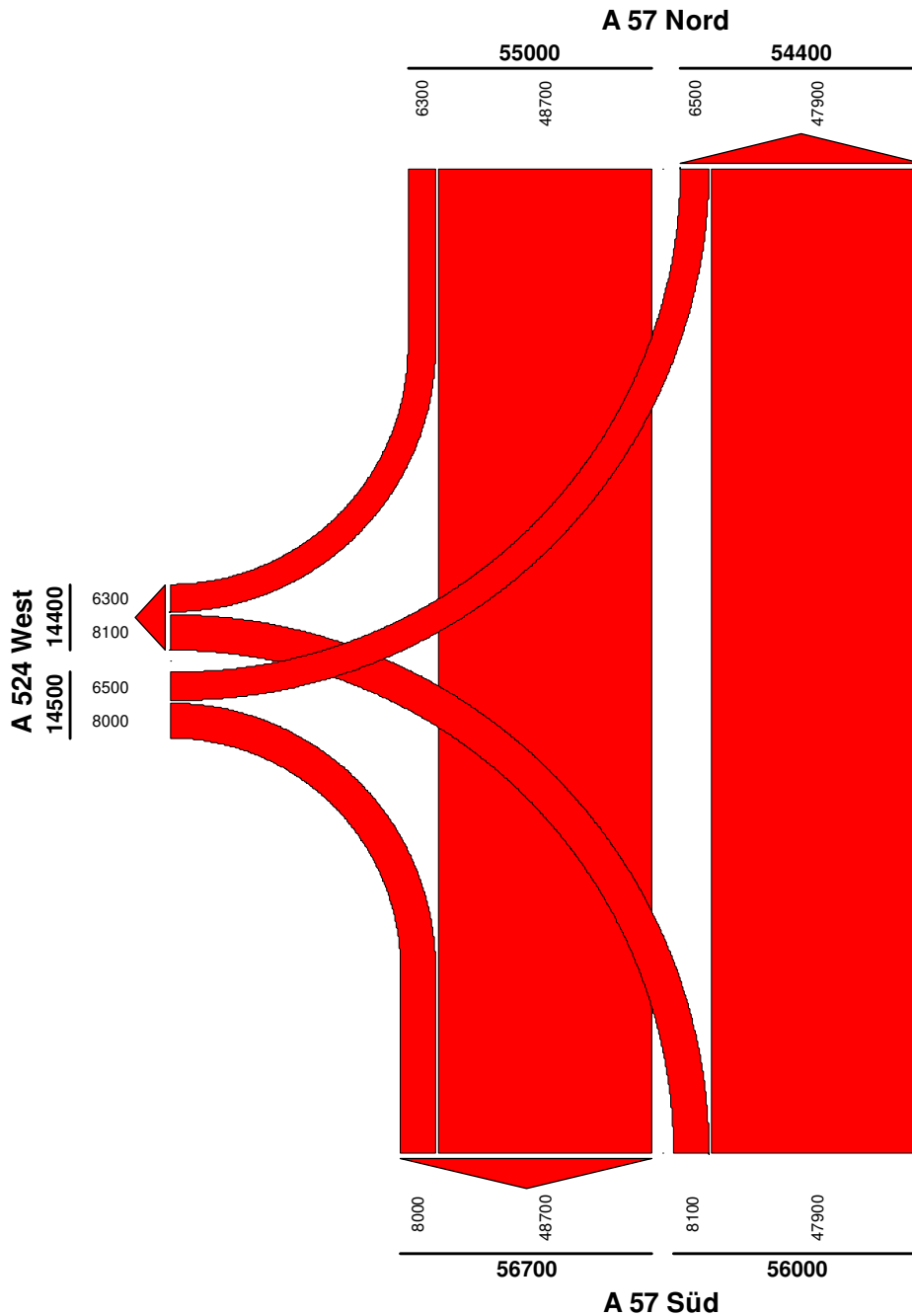
Angaben in Kfz/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Krefeld-Gartenstadt				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	N06_1



Angaben in Kfz/24h

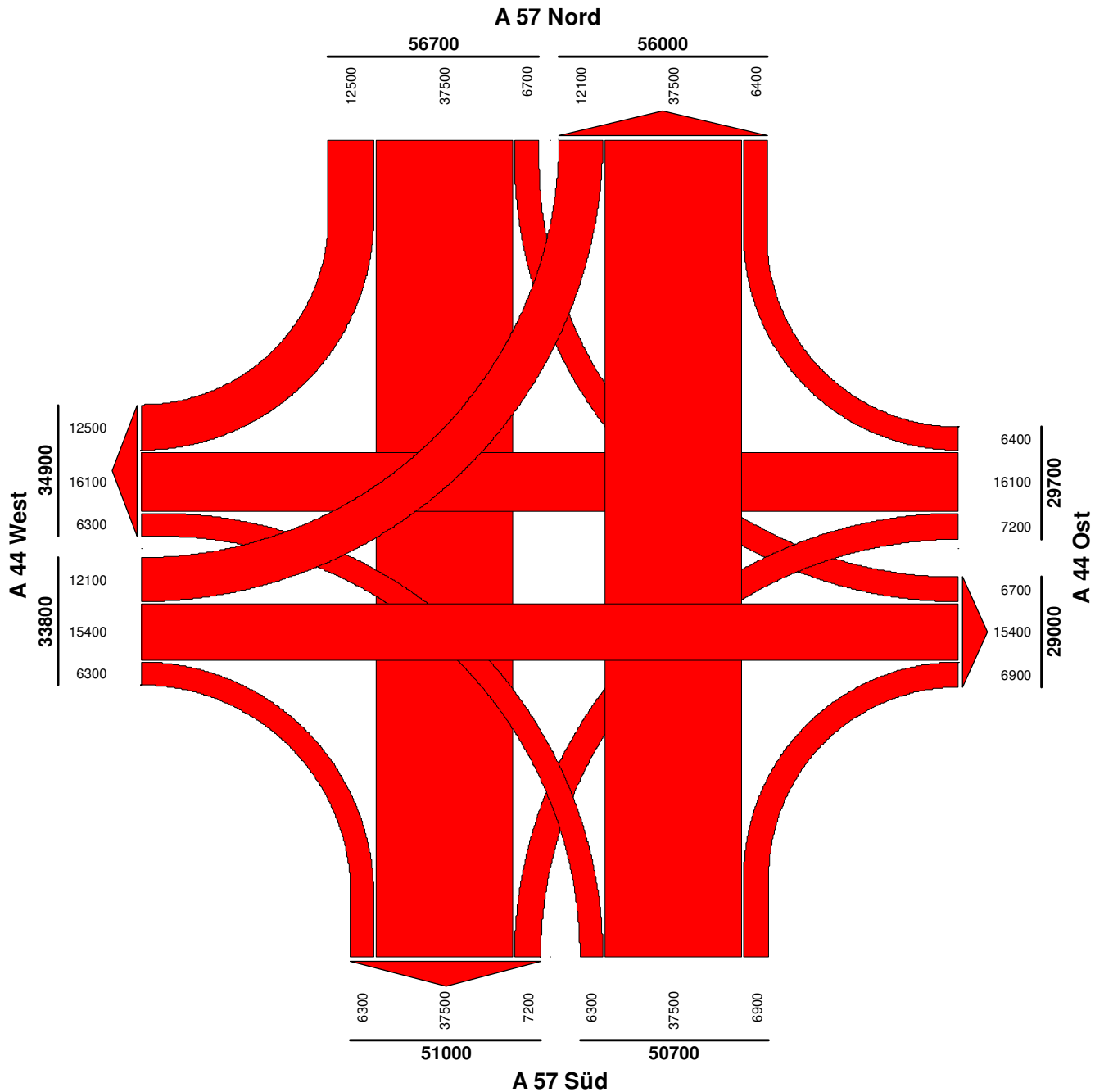
Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Krefeld				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	N07_1



Angaben in Kfz/24h

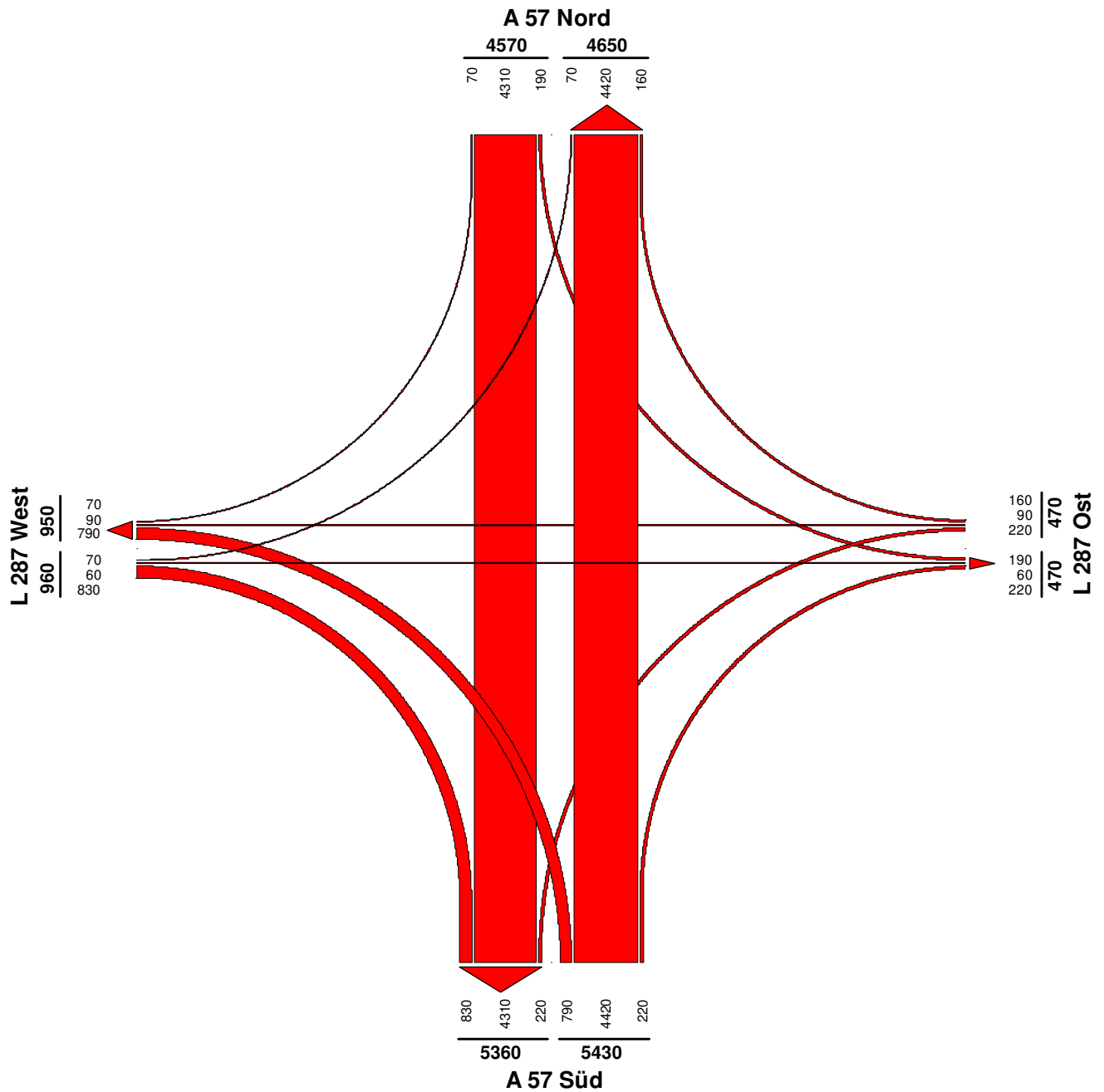
Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Krefeld-Oppum				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	N08_1





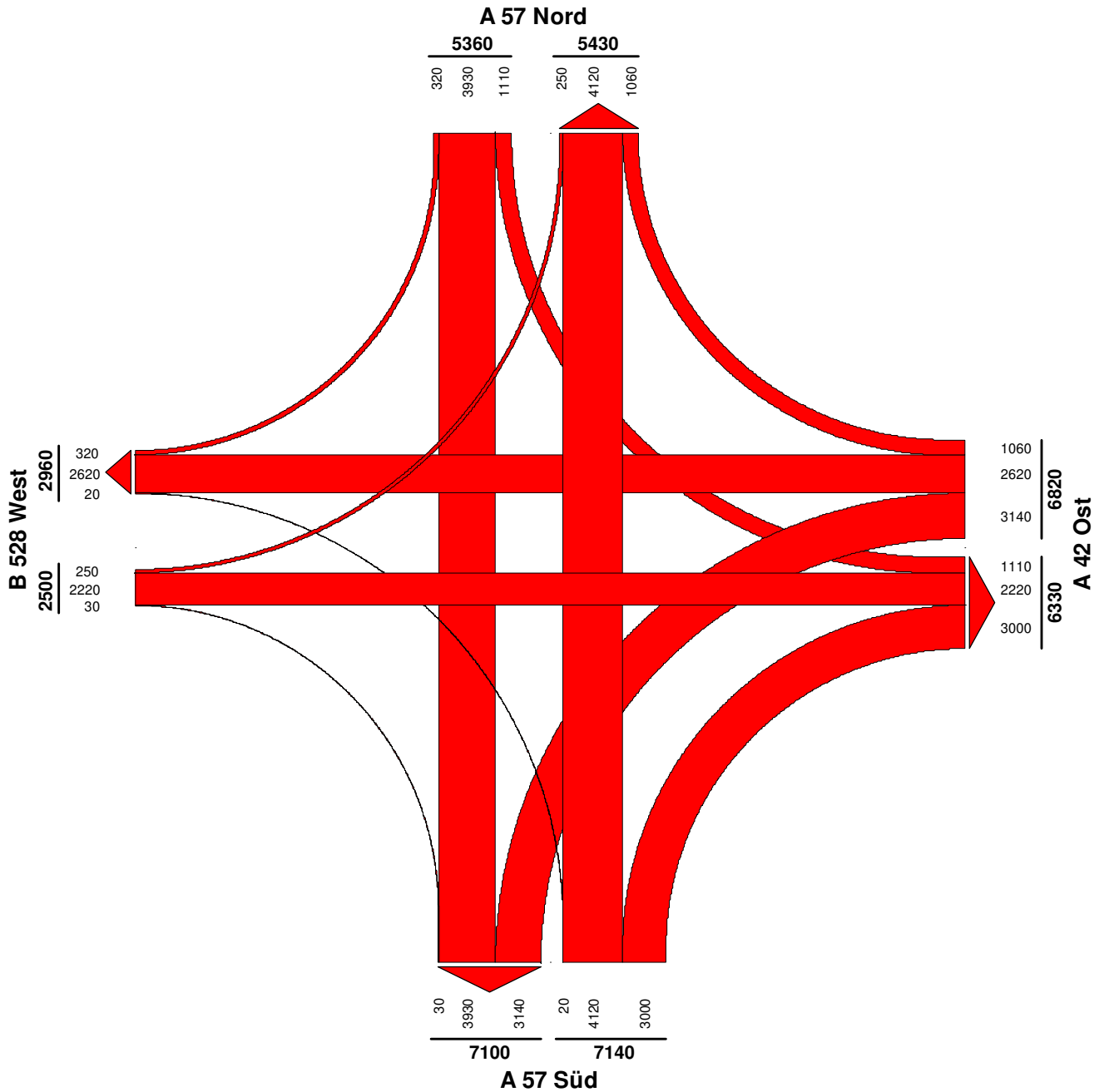
Angaben in Kfz/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AK Meerbusch				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	N09_1



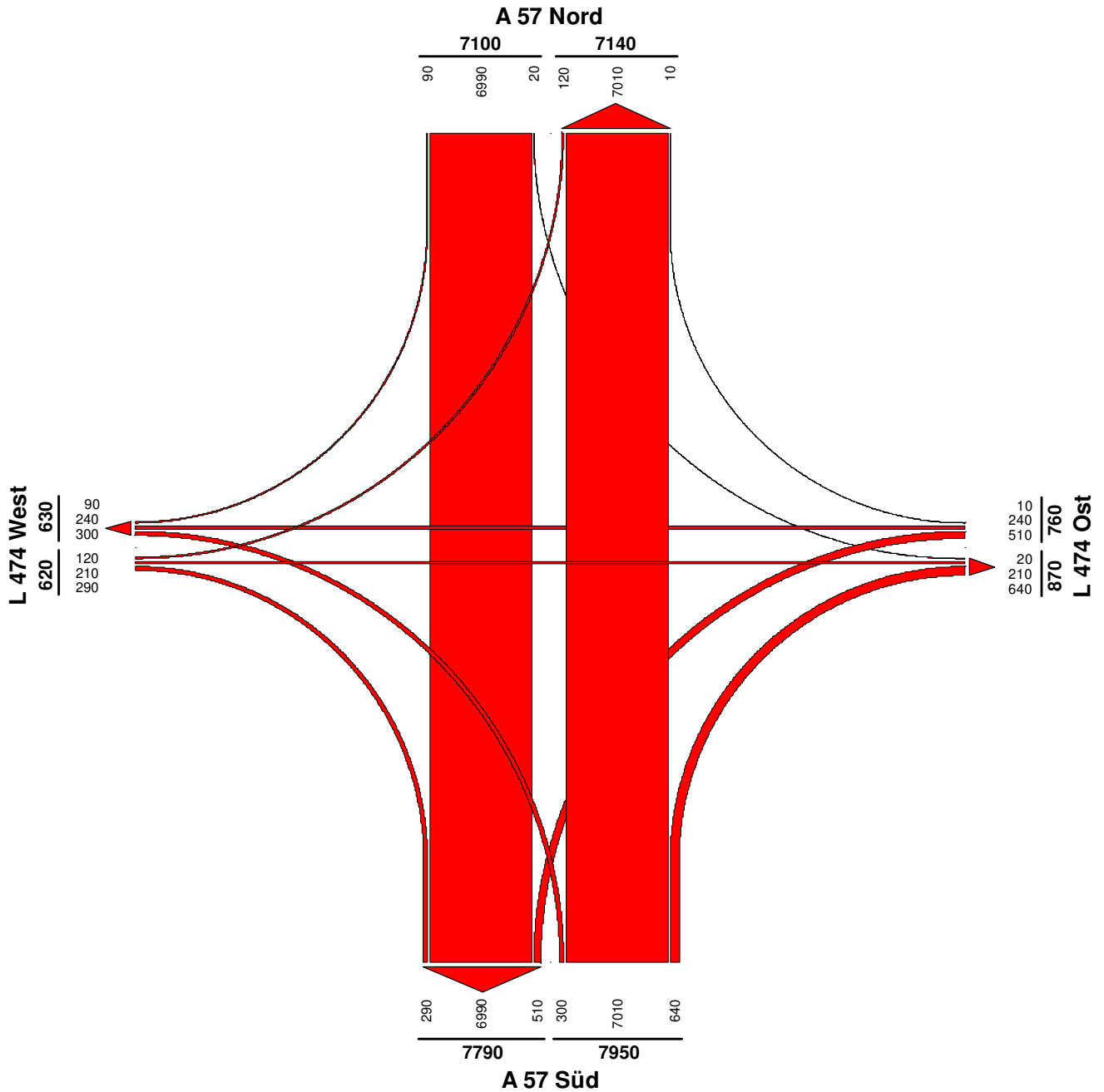
Angaben in SV/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Kamp-Lintfort				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	N01_2



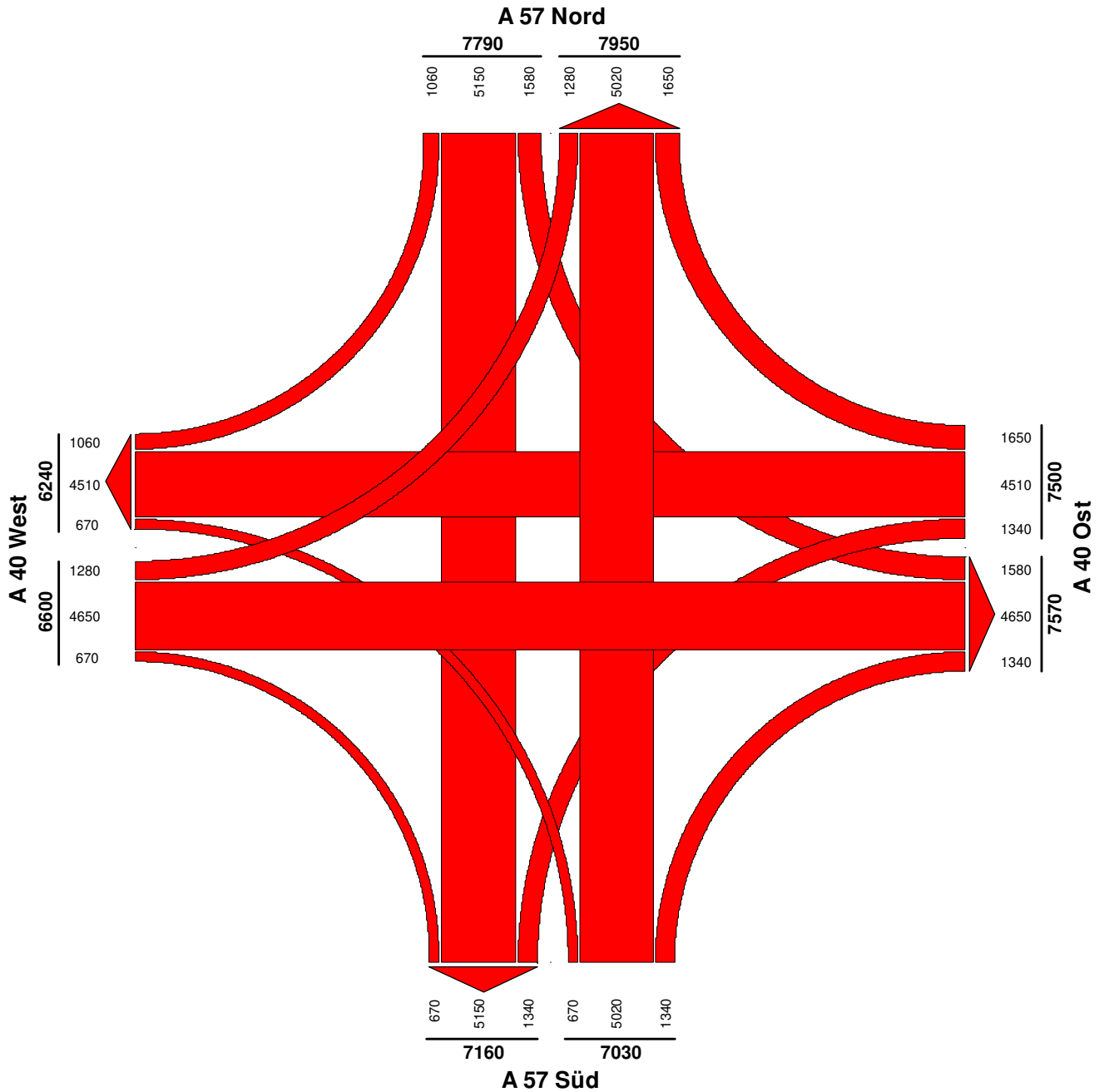
Angaben in SV/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AK Kamp-Lintfort				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	N02_2



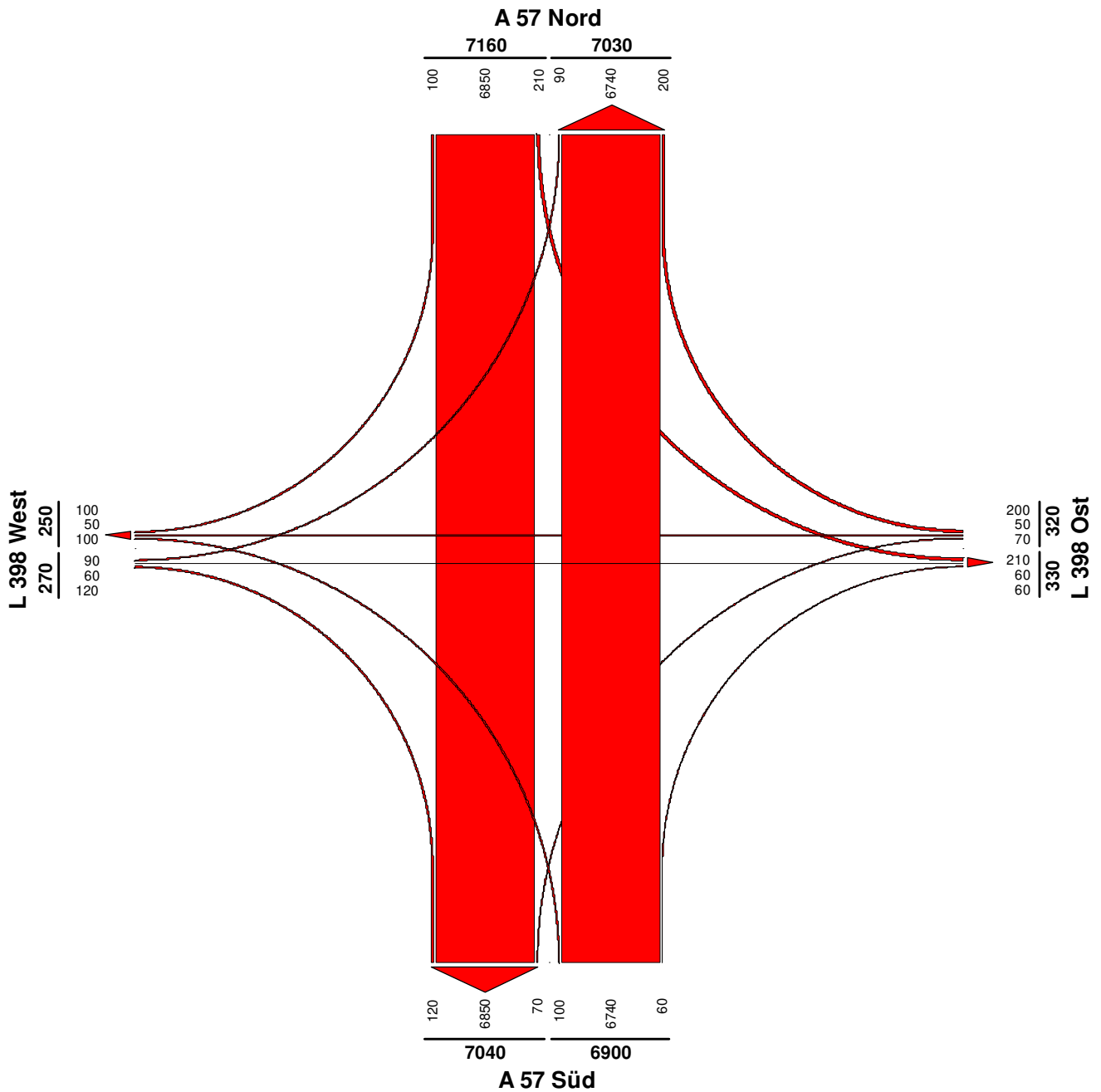
Angaben in SV/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Moers-Hülsdonk				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	N03_2



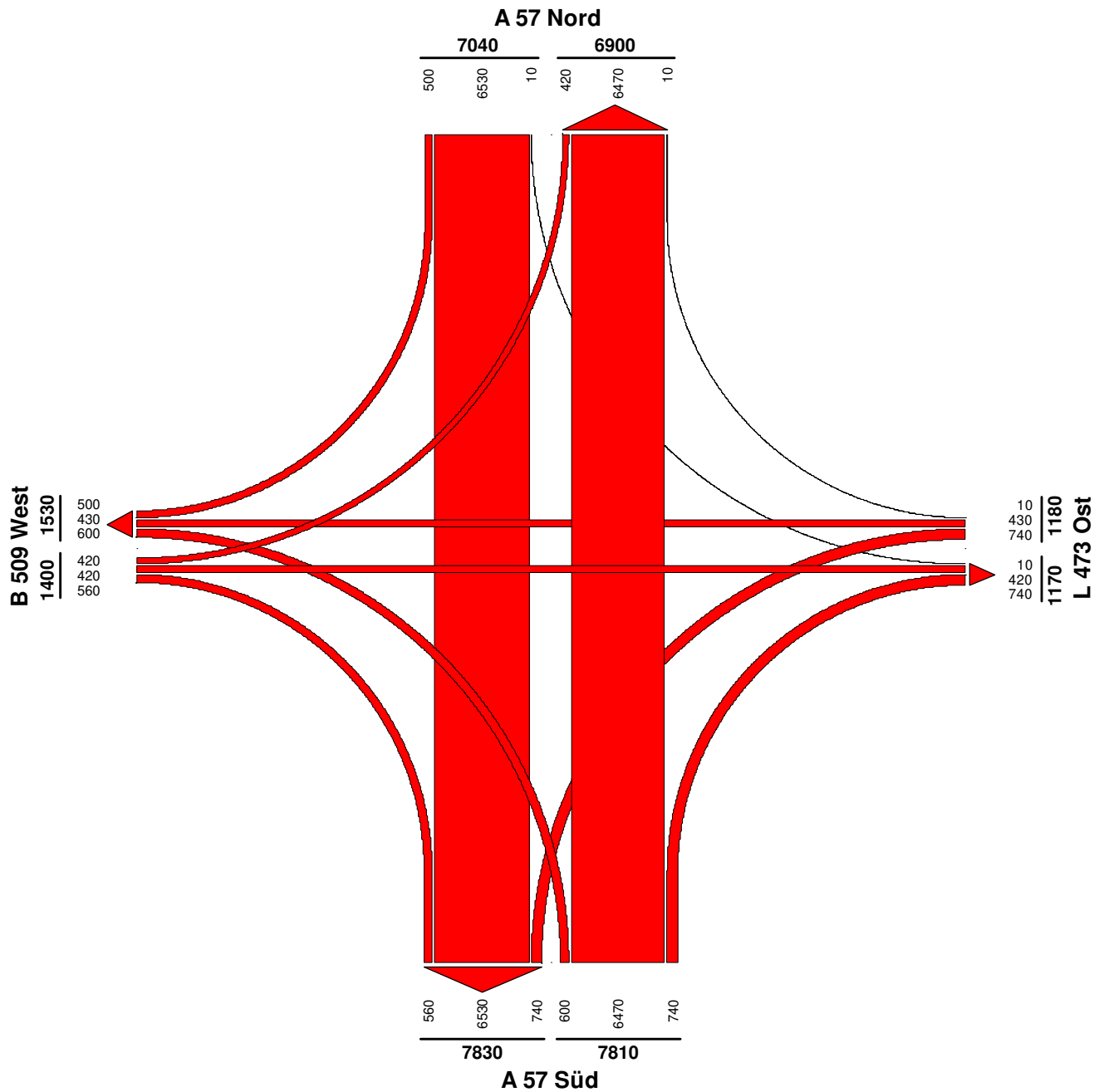
Angaben in SV/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AK Moers				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	N04_2



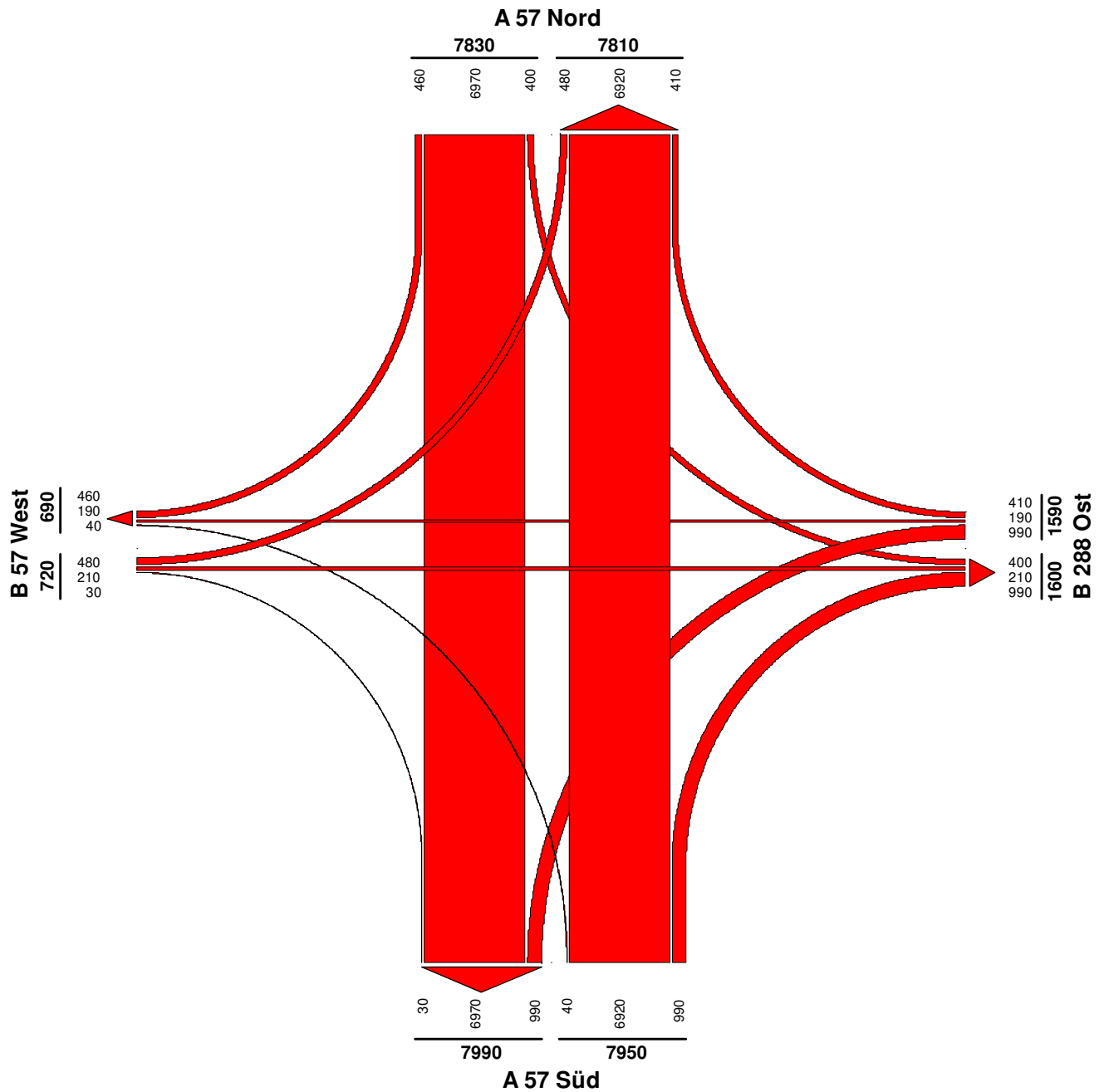
Angaben in SV/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Moers-Kapellen				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	N05_2



Angaben in SV/24h

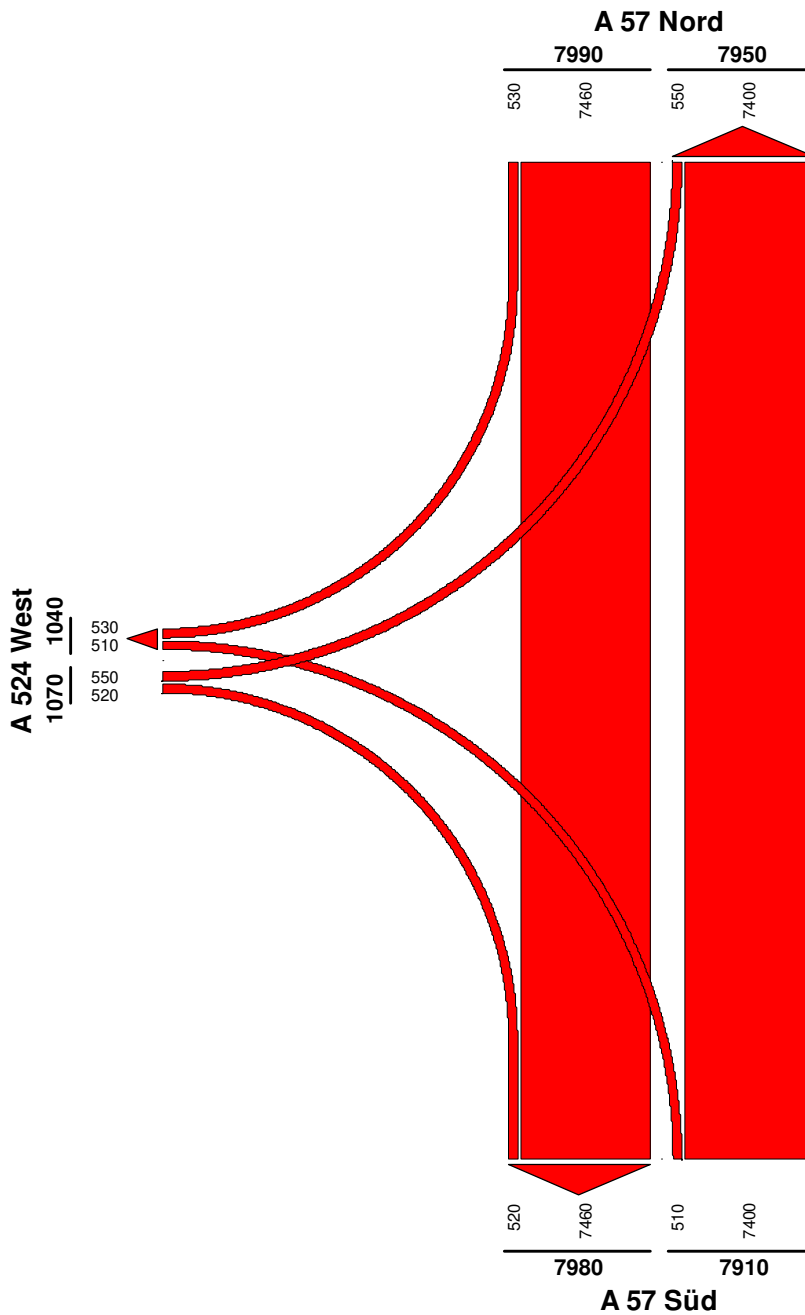
Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Krefeld-Gartenstadt				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	N06_2



Angaben in SV/24h

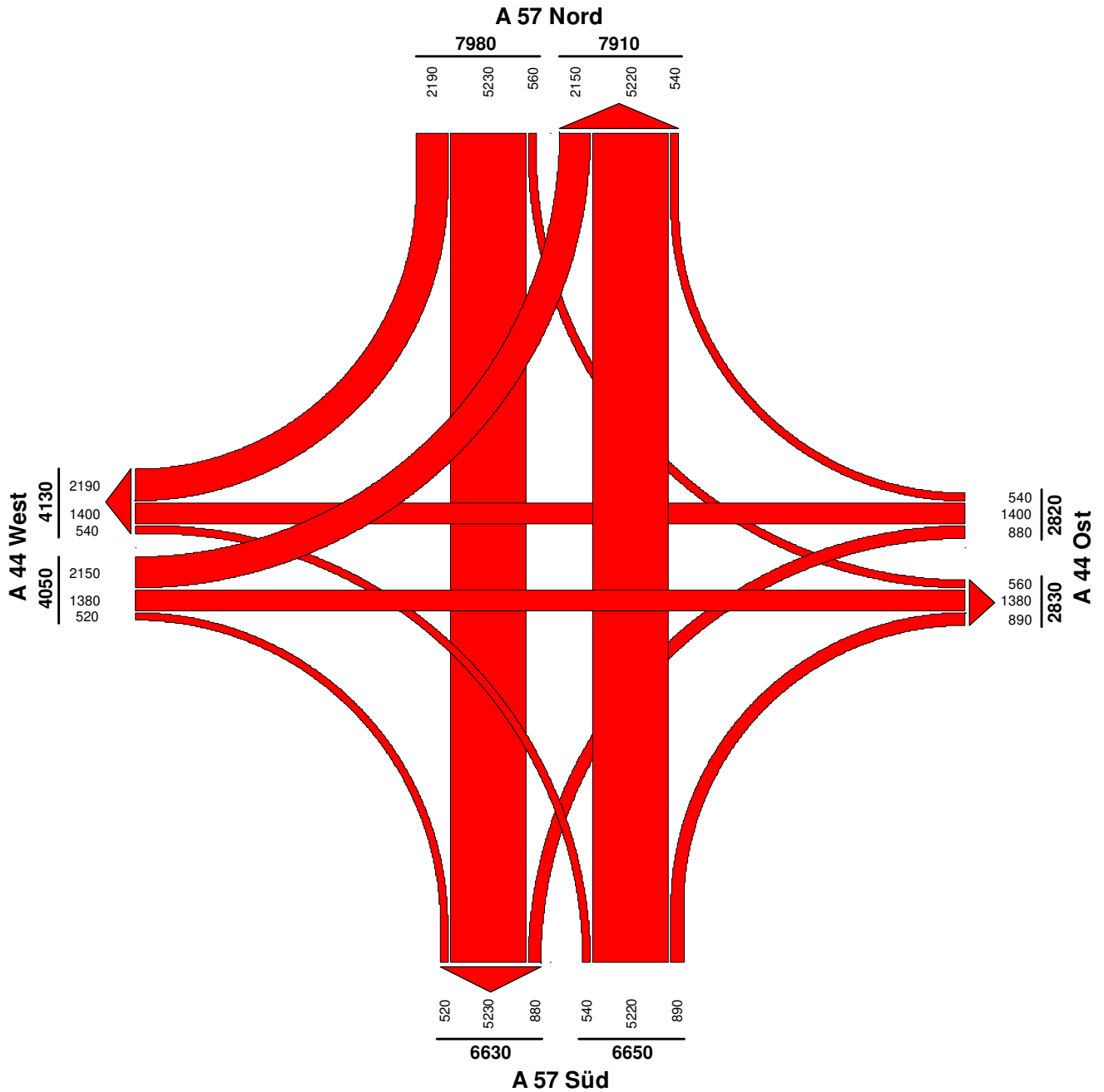
Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Krefeld				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	N07_2





Angaben in SV/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Krefeld-Oppum				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	N08_2



Angaben in SV/24h

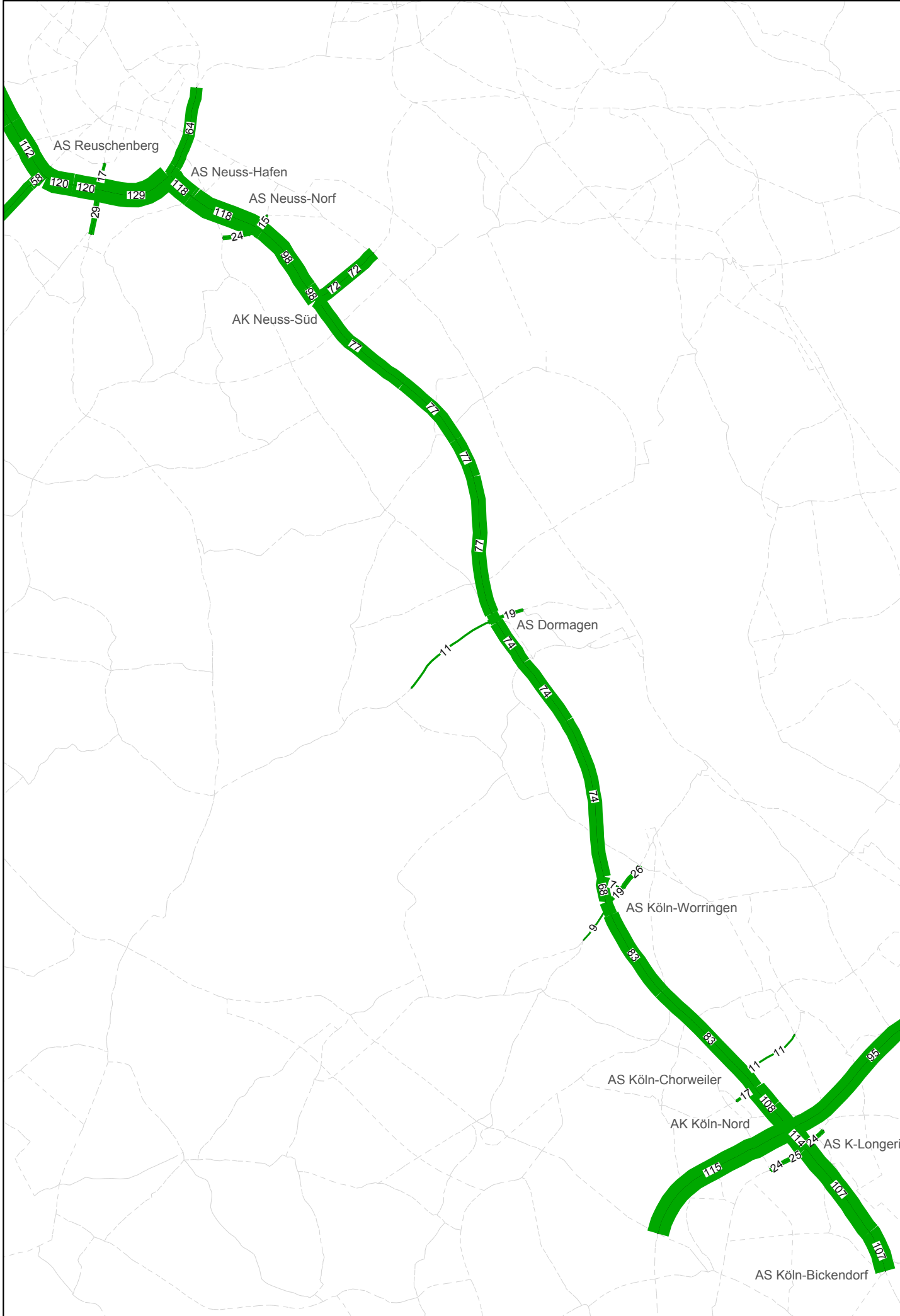
Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AK Meerbusch				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	N09_2

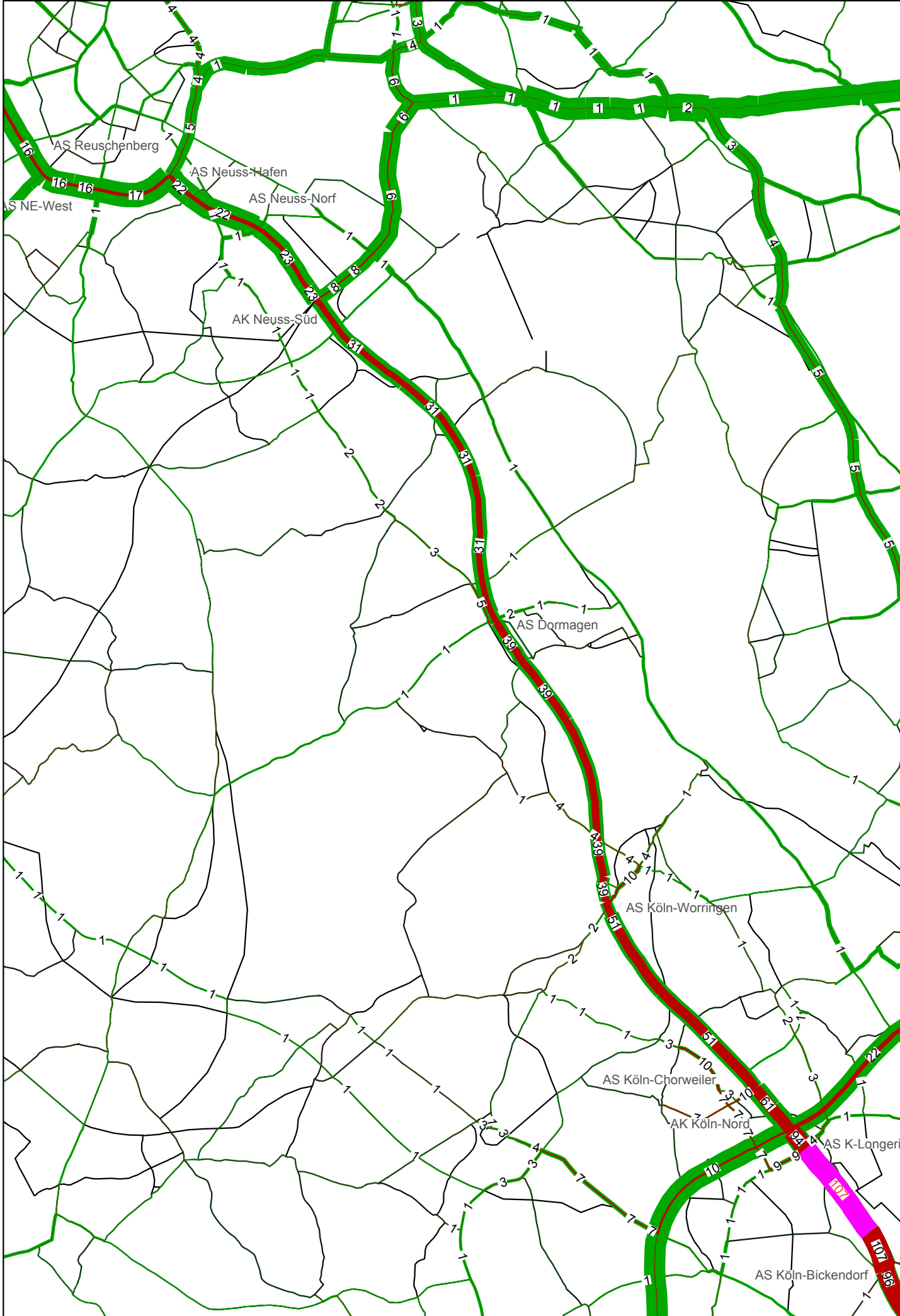
## Anhang A: Abbildungen (Südabschnitt)

### Abbildungsverzeichnis

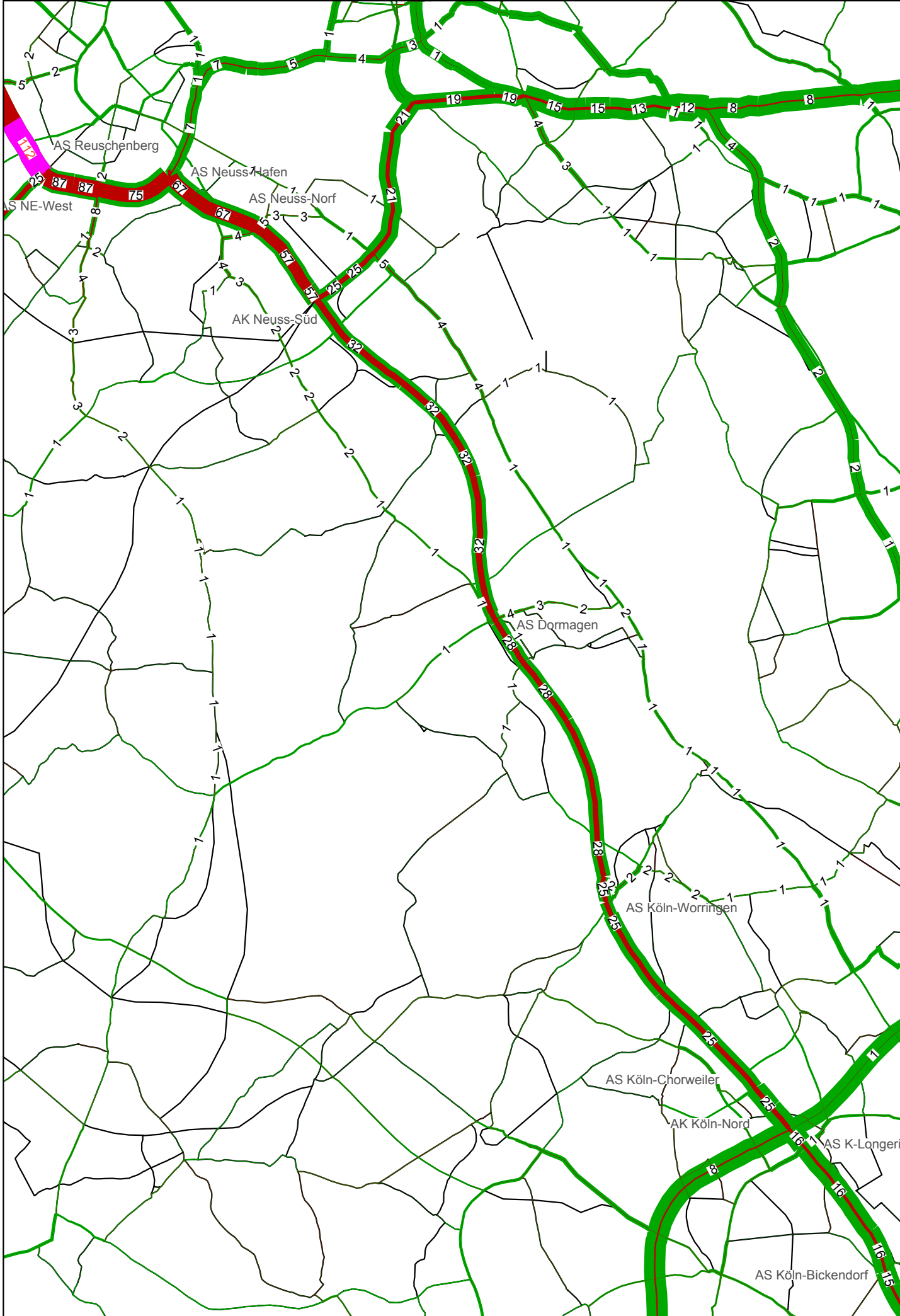
- Abb. S1: Analysefall: Verkehrsbelastungen 2003
- Abb. S1a: Analysefall: Strombündel A 57 südlich AS Longerich
- Abb. S1b: Analysefall: Strombündel A 57 nördlich AS Neuss-West
- Abb. S2: Prognosenullfall: Verkehrsbelastungen 2020 im Analysenet
- Abb. S2a: Prognosenullfall: Strombündel A 57 südlich AS Longerich
- Abb. S2b: Prognosenullfall: Strombündel A 57 nördlich AS Neuss-West
- Abb. S2c: Prognosenullfall: Differenzen 2020 zum Analysefall 2003
- Abb. S3: Bezugsfall: Verkehrsbelastungen 2020
- Abb. S3a: Bezugsfall: Strombündel A 57 südlich AS Longerich
- Abb. S3b: Bezugsfall: Strombündel A 57 nördlich AS Neuss-West
- Abb. S3c: Bezugsfall: Differenzen 2020 zum Prognosenullfall 2020
- Abb. S4: Planfall: Verkehrsbelastungen 2020
- Abb. S4a: Planfall: Strombündel A 57 südlich AS Longerich
- Abb. S4b: Planfall: Strombündel A 57 nördlich AS Neuss-West
- Abb. S4c: Planfall: Differenz 2020 zum Analysefall 2003
- Abb. S4d: Planfall: Differenz 2020 zum Prognosenullfall 2020
- Abb. S4e: Planfall: Differenz 2020 zum Bezugsfall 2020
- Abb. S5: Planfall: Straßennetz und -klassifizierungen (zum Ausklappen)

Strombelastungspläne im Planfall 2020 (Kfz/24h und SV/24h)

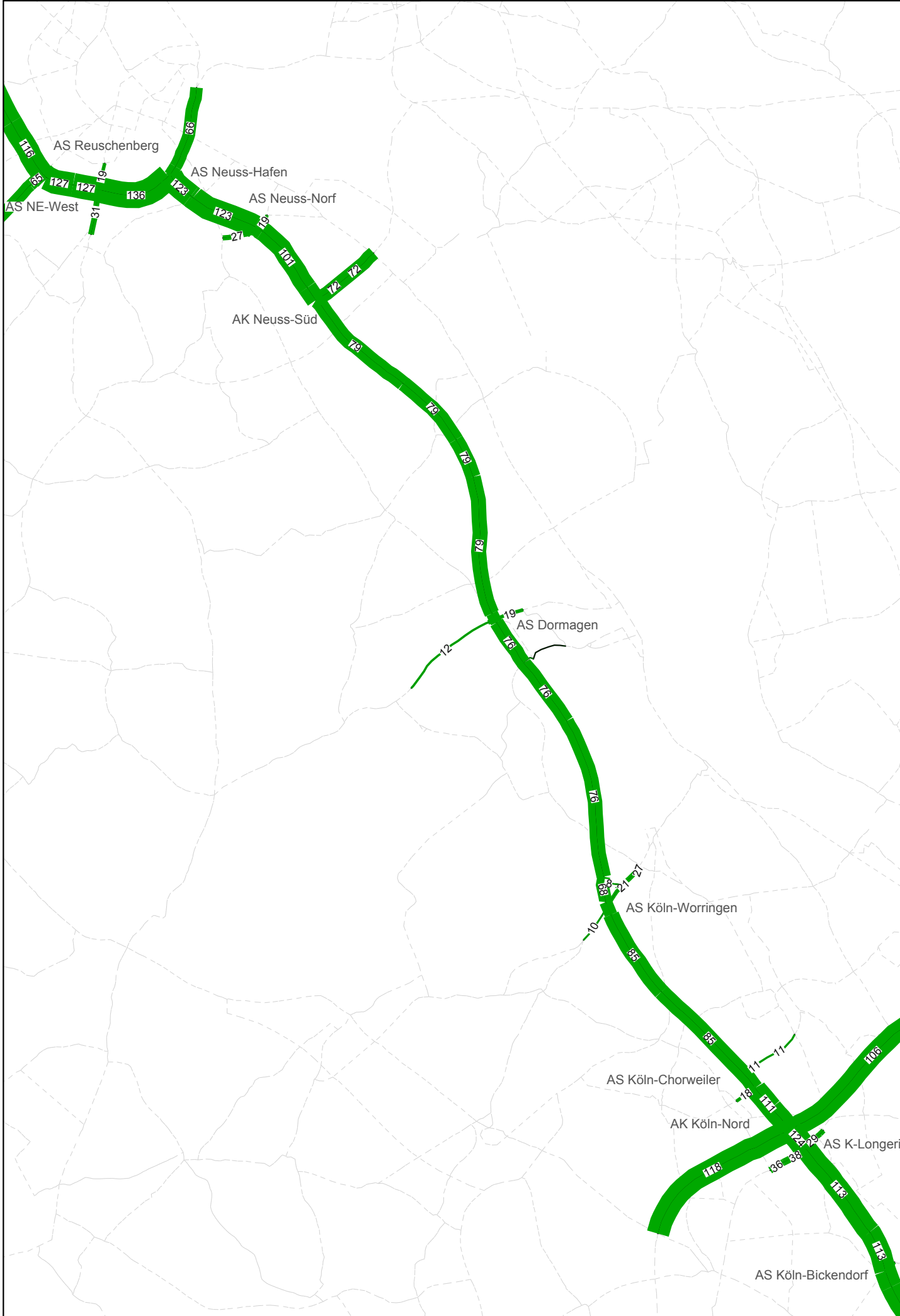


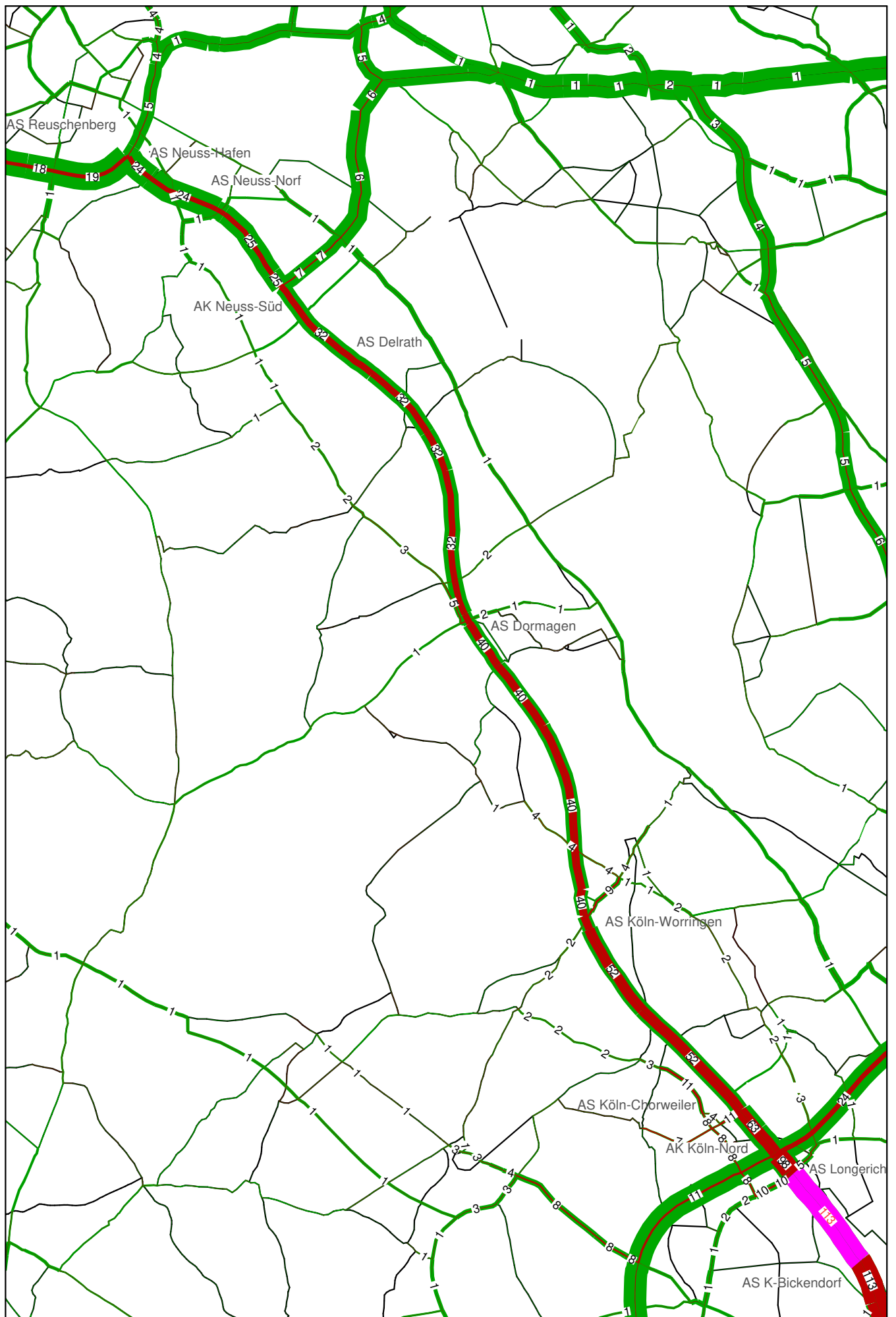


SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_2003_040304_1
Abbildung S1a	Analysefall: Strombündel A 57 südl. AS Longerich, Angaben DTWw 2003 in 1.000 Kfz/24h	1: 100000



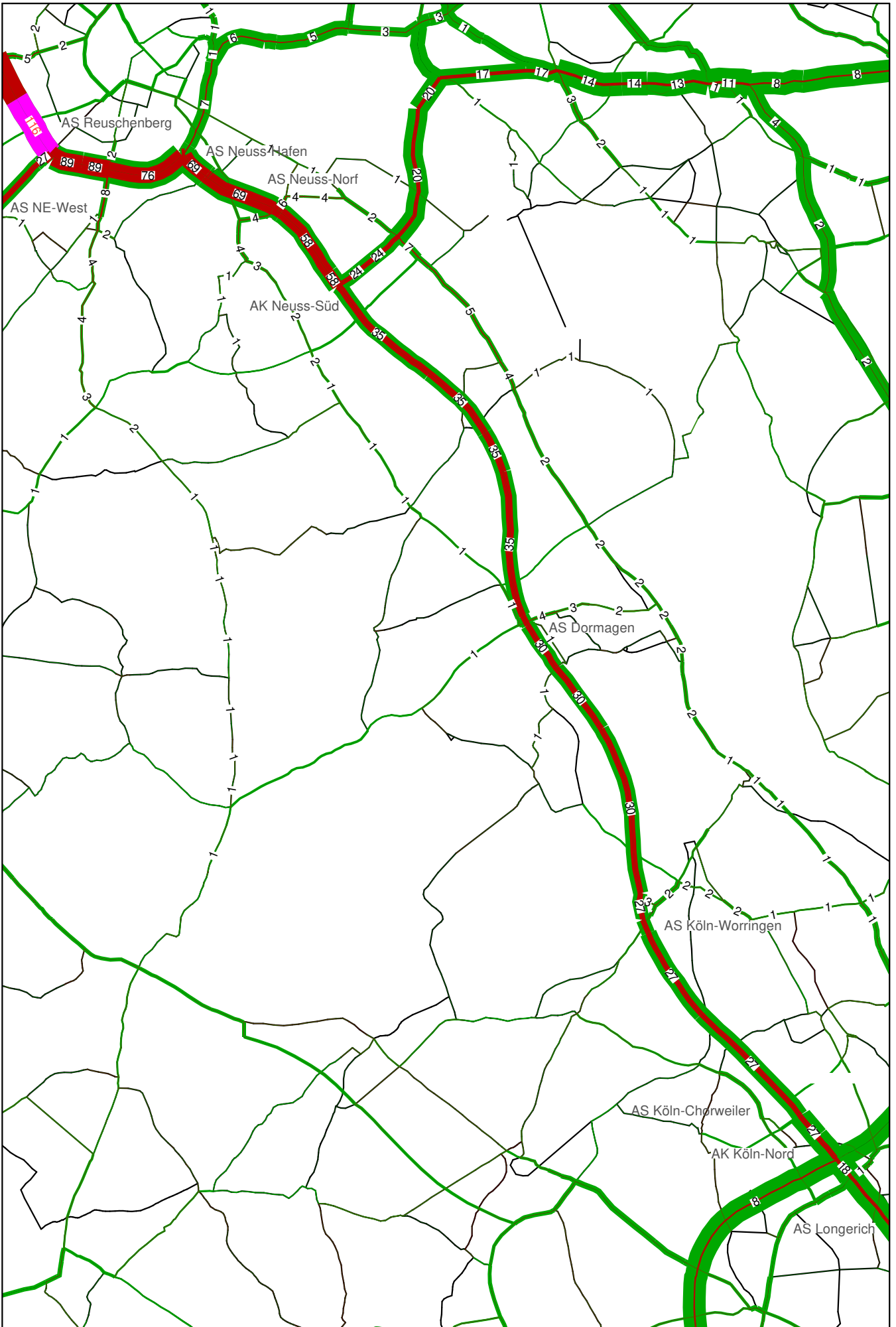
SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_2003_040304_1
Abbildung S1b	Analysefall: Strombündel A 57 nördl. AS NE-West, Angaben DTVw 2003 in 1.000 Kfz/24h	1: 100000



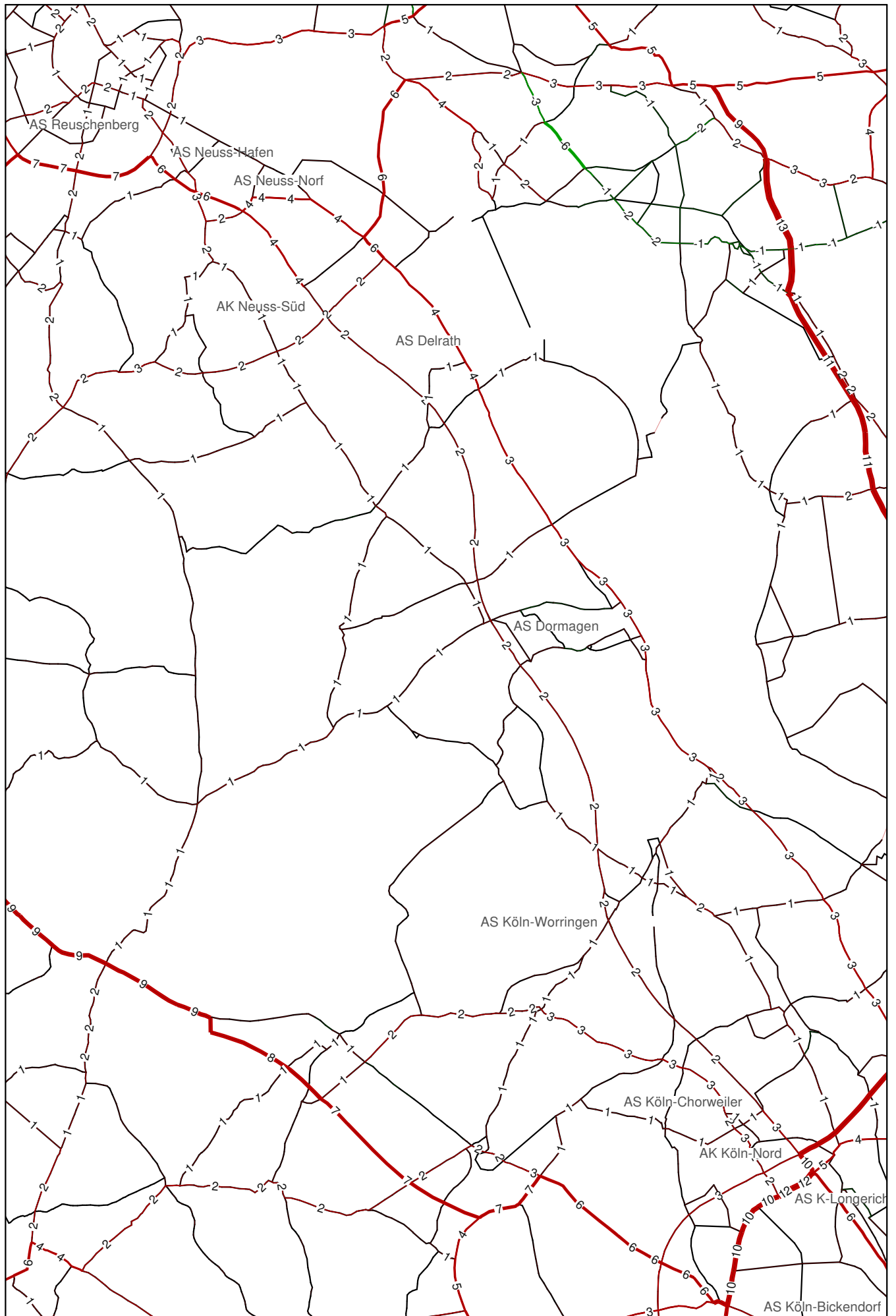


SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_Ananet_2020mat_040
Abbildung S2a	Prognosenufall: Strombündel A 57 südl. AS Longerich, Angaben in 1.000 Kfz/24h	1 : 100000

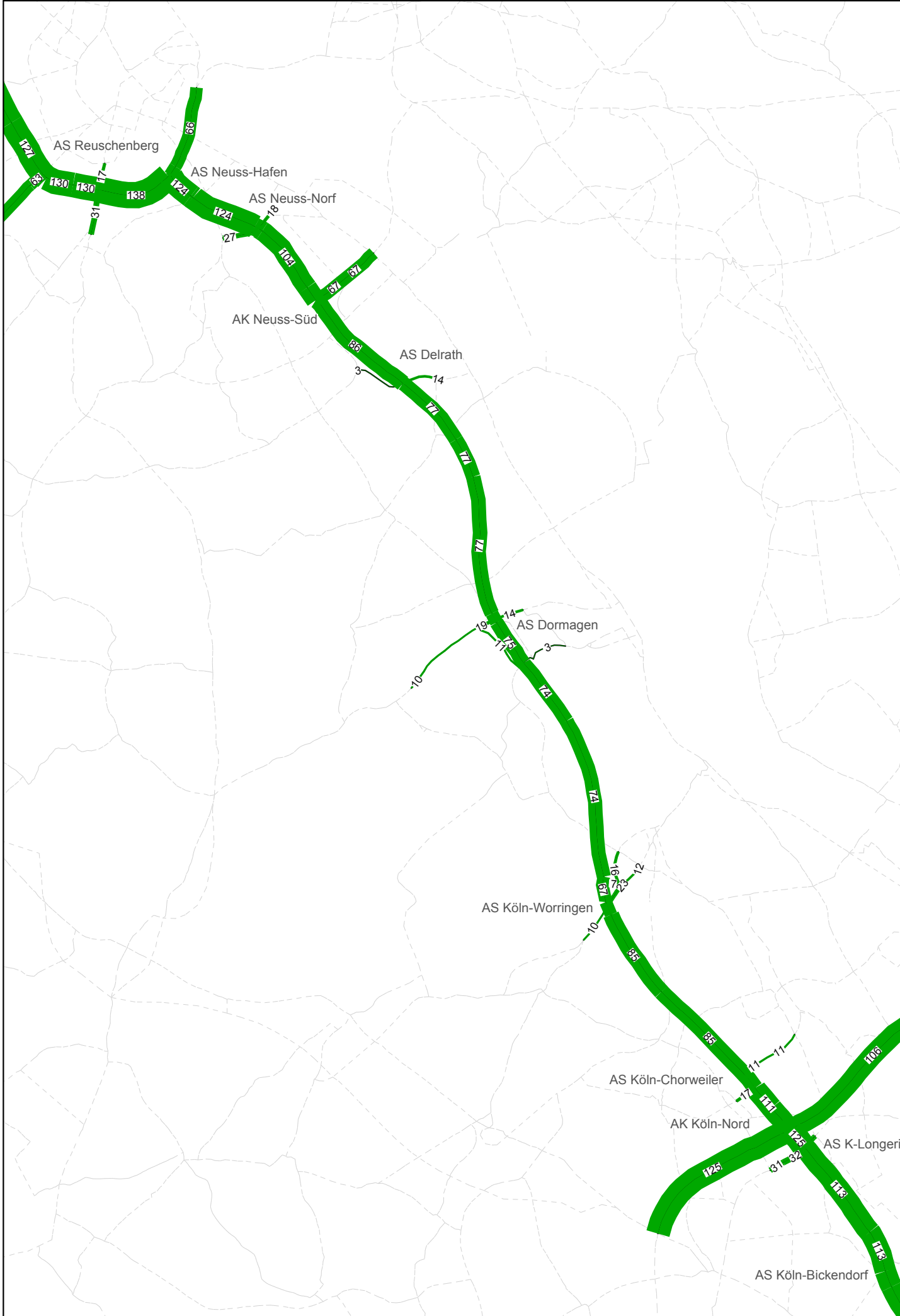




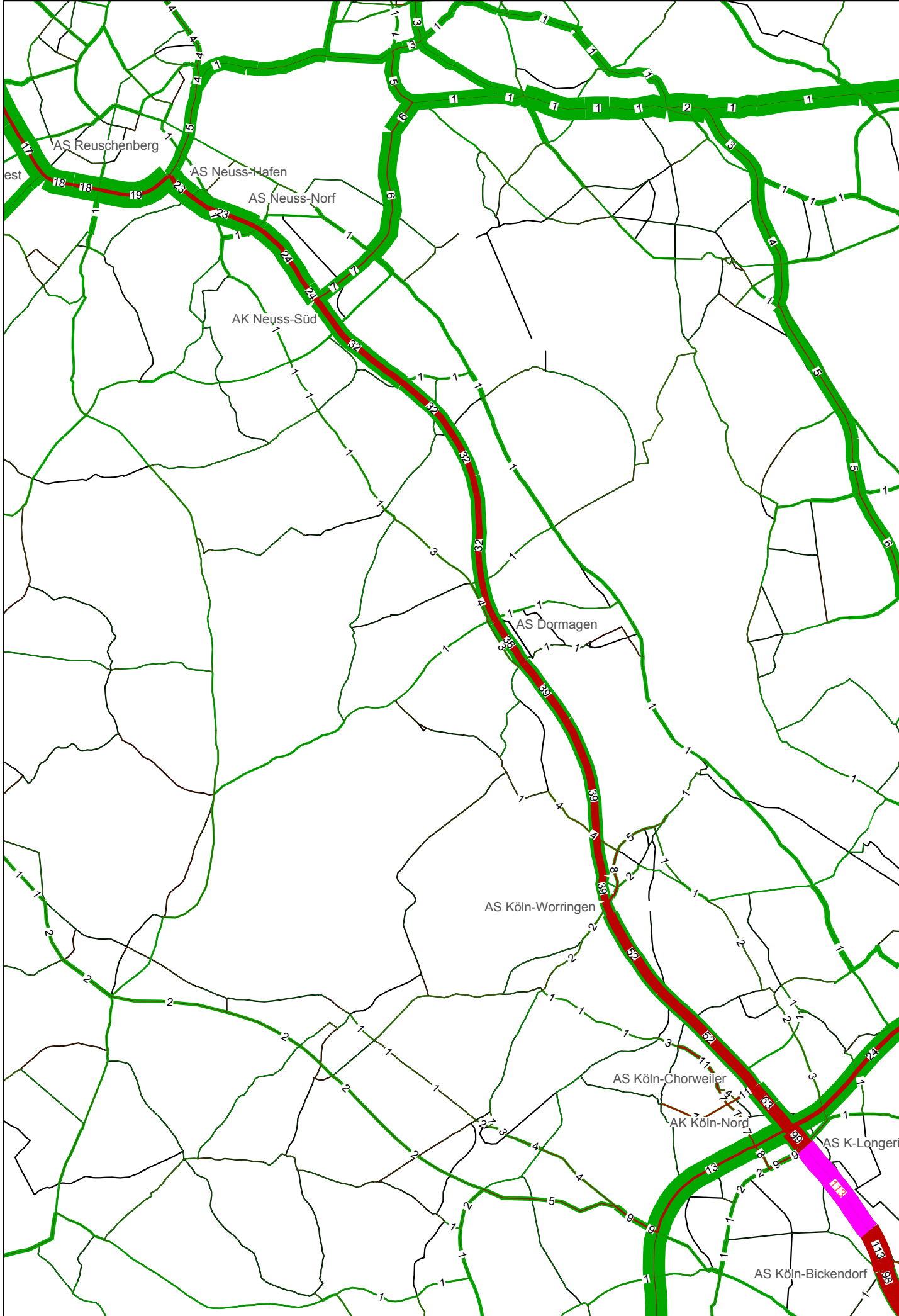
SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_Ananet_2020mat_040
Abbildung S2b	Prognosenullfall: Strombündel A 57 nördl. AS Neuss-West, Angaben in 1.000 Kfz/24h	1 : 100000



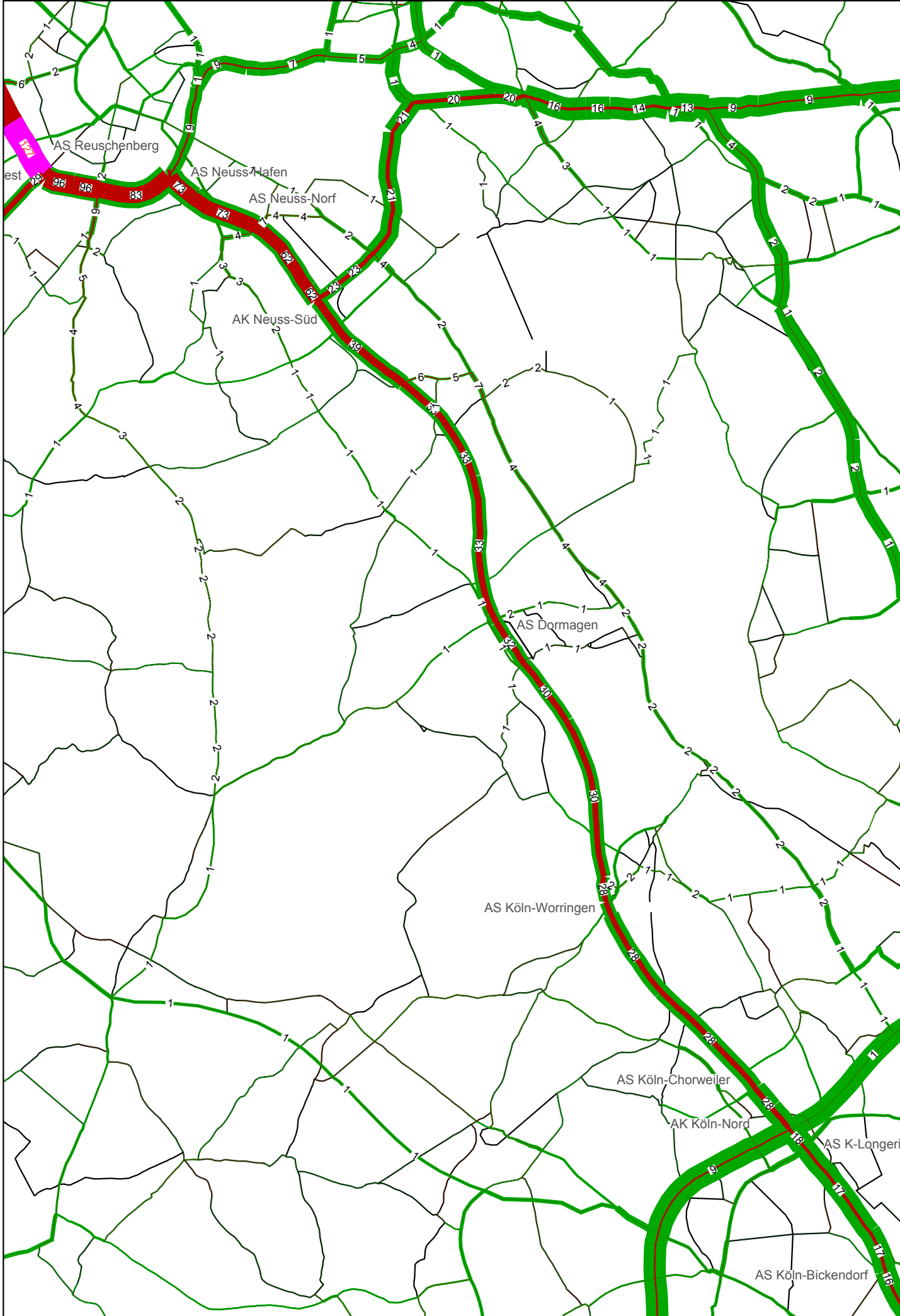
SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_Ananet_2020mat_040
Abbildung S2c	Prognosenullfall: Differenzen 2020 zum Analysefall 2003 im Südabschnitt [1.000 Kfz/24h]	1 : 100000



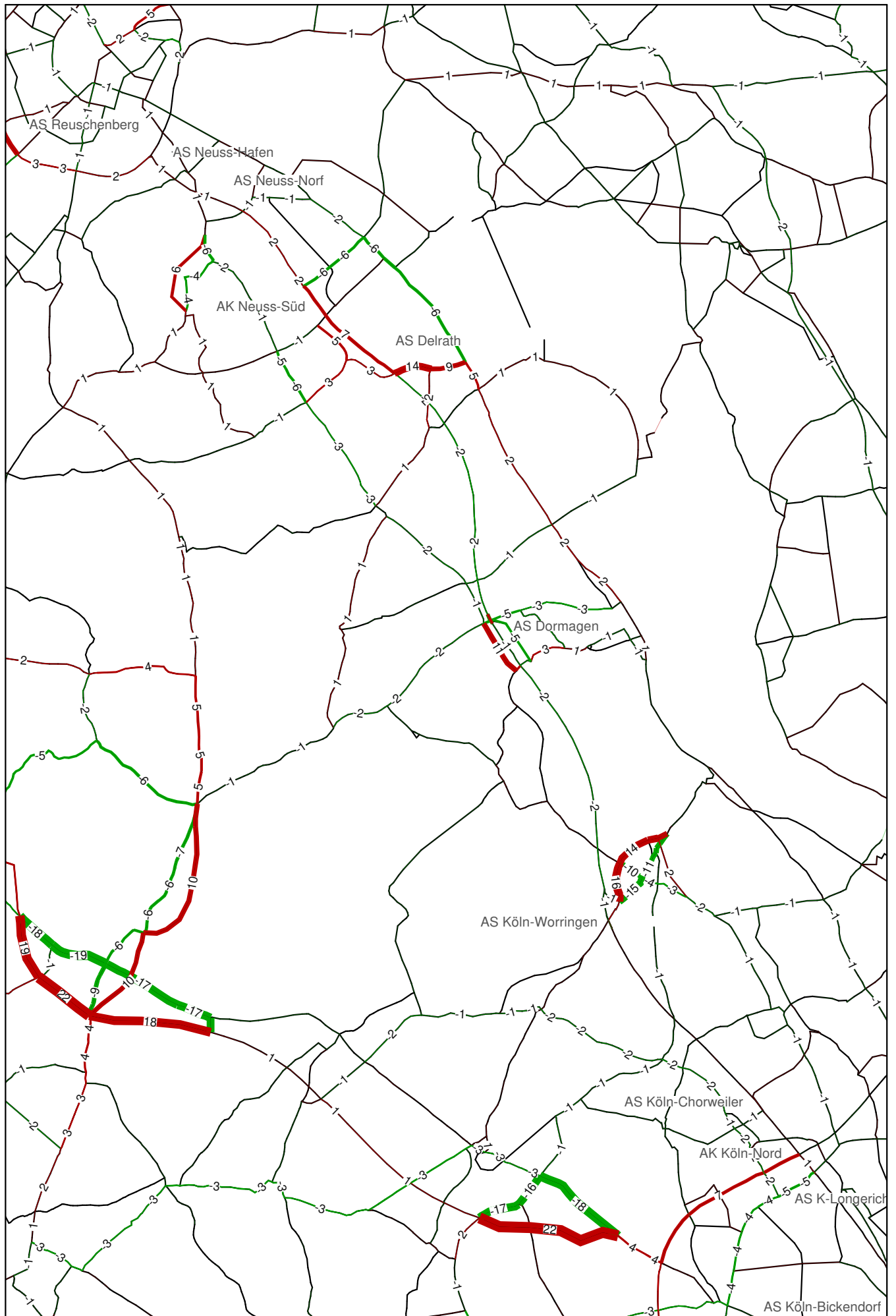
SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_bez_2020_040305
Abbildung S3	Bezugsfall: Verkehrsbelastungen 2020 im Südabschnitt in 1.000 Kfz/24h	1 : 100000



SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_bez_2020_040305
Abbildung S3a	Bezugsfall: Strombündel A 57 südl. AS Longerich, Angaben DTWv 2020 in 1.000 Kfz/24h	1: 100000

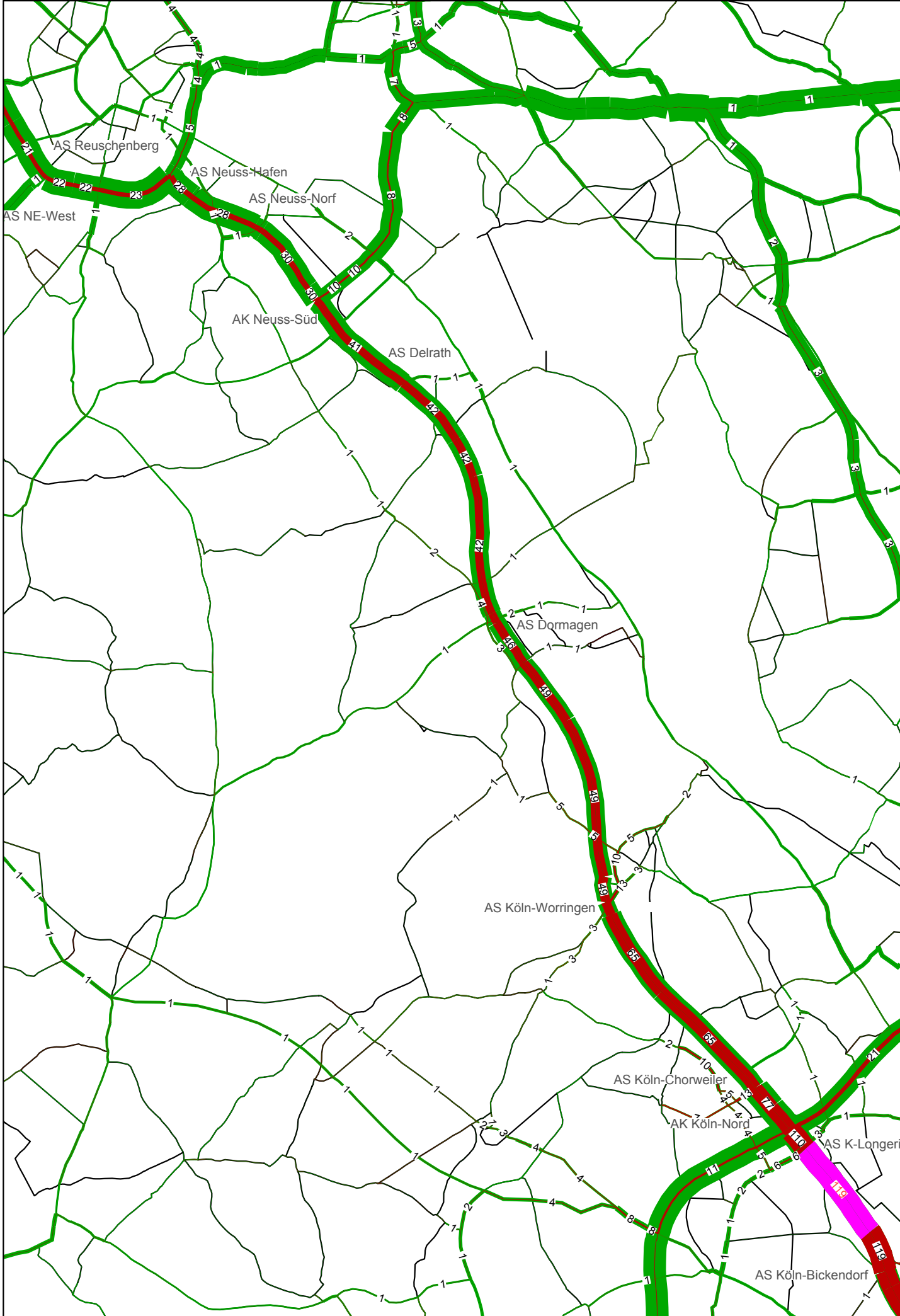


SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_bez_2020_040305
Abbildung S3b	Bezugsfall: Strombündel A 57 nördl. AS NE-West, Angaben DTWv 2020 in 1.000 Kfz/24h	1 : 100000



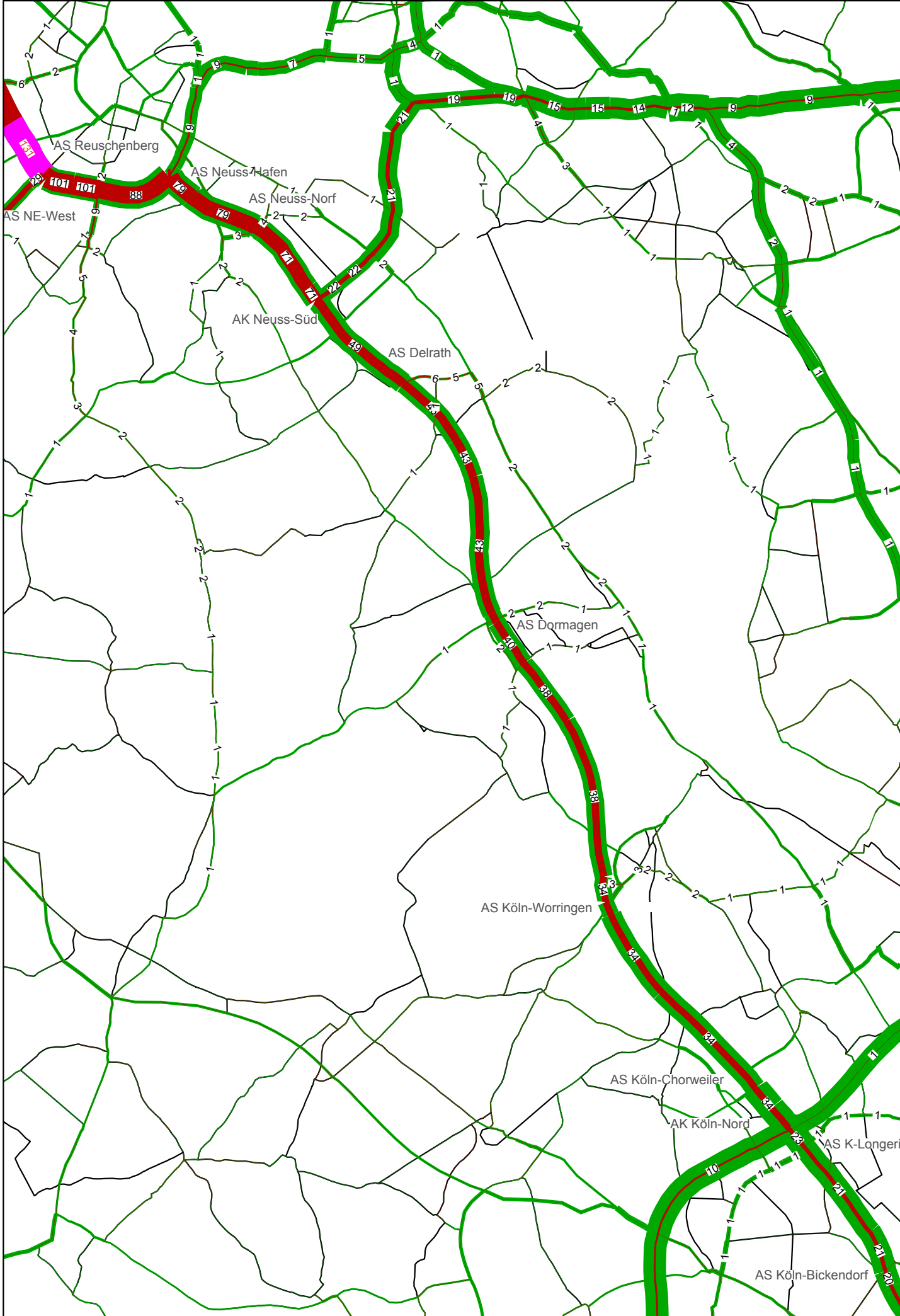
SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_bez_2020_040305 - A
Abbildung S3c	Bezugsfall: Differenzen 2020 zum Prognosenullfall 2020 im Südabschnitt [1.000 Kfz/24h]	1 : 100000



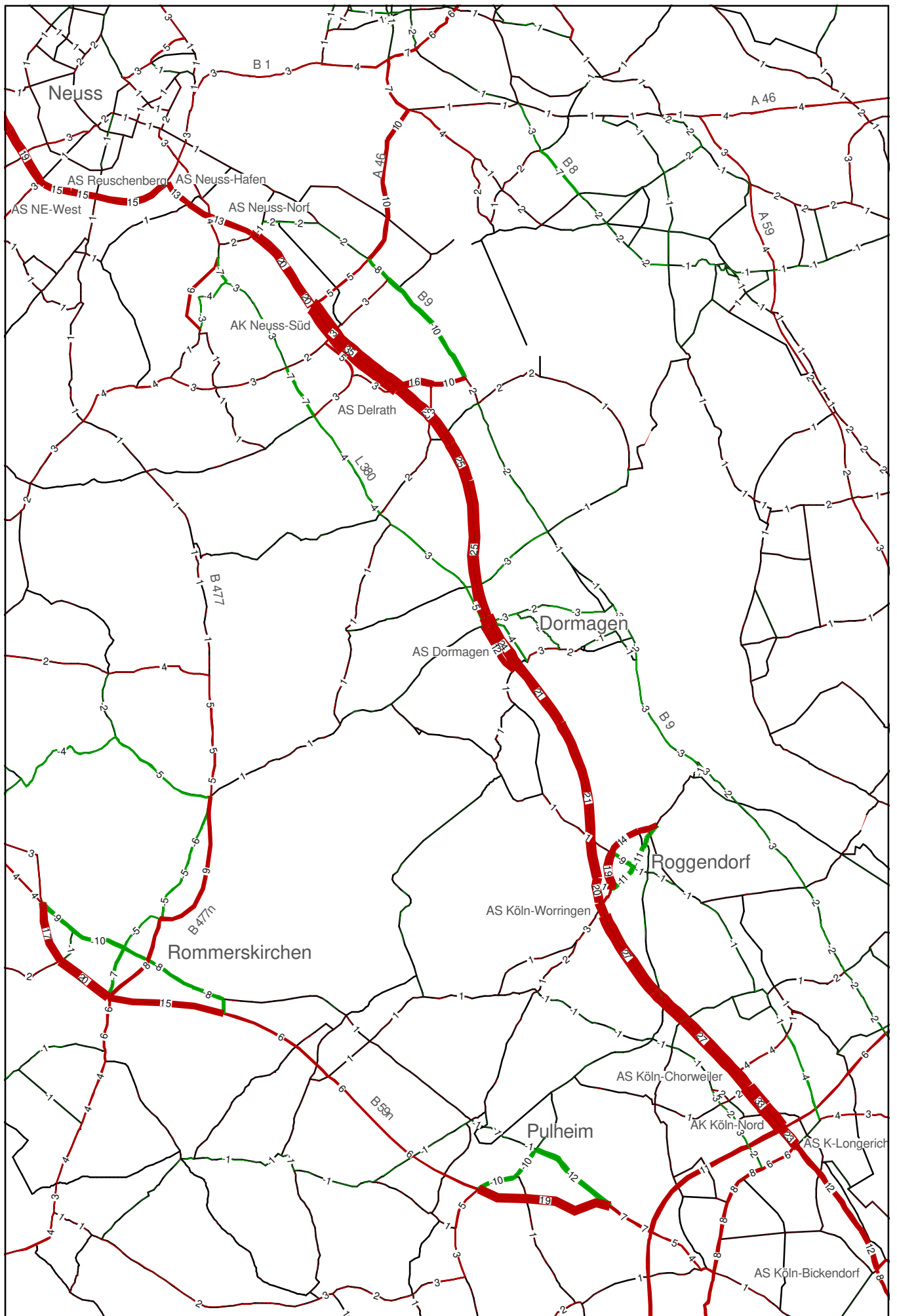


SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_plan_2020_040304
Abbildung S4a	Planfall: Strombündel A 57 südl. AS Longerich, Angaben DTVw 2020 in 1.000 Kfz/24h	1: 100000

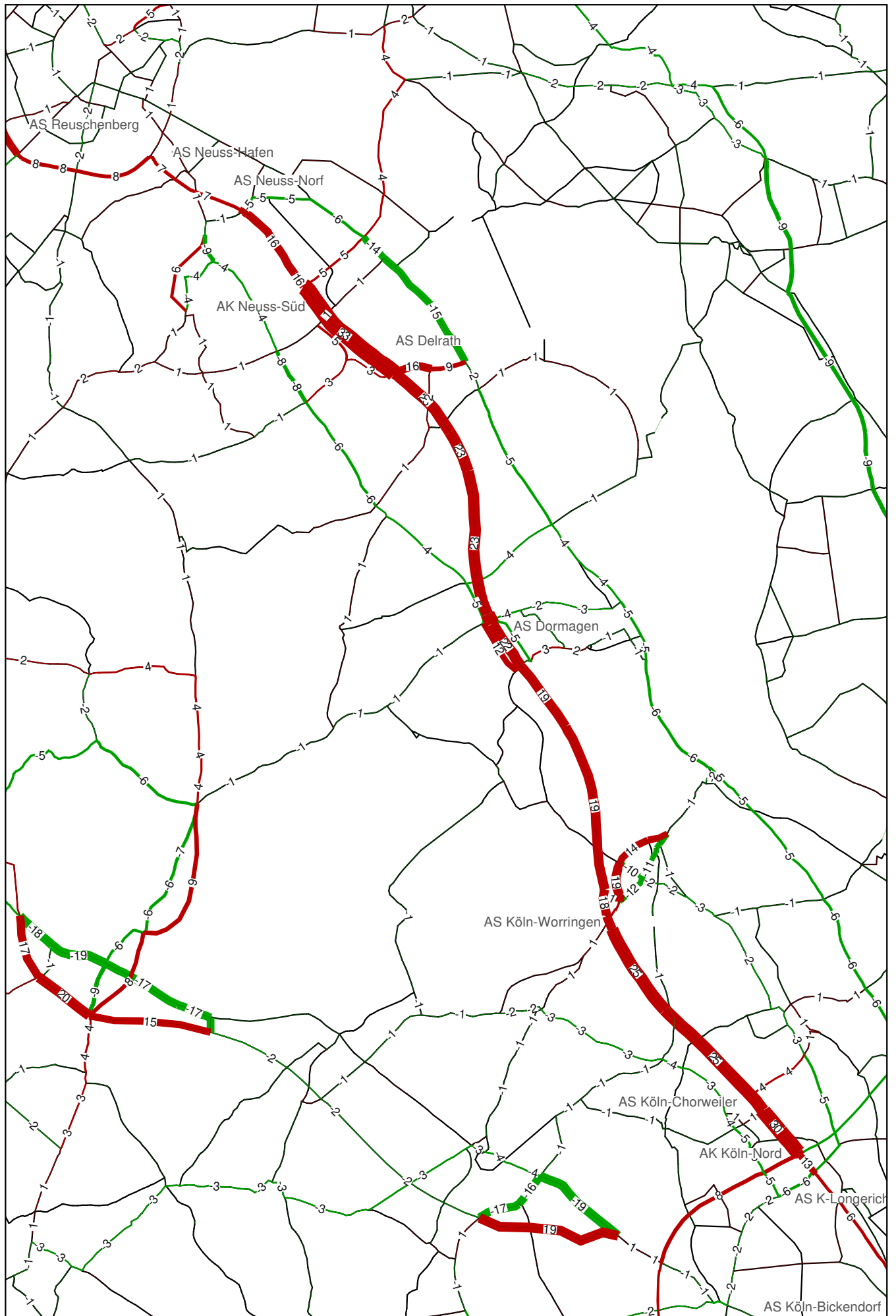




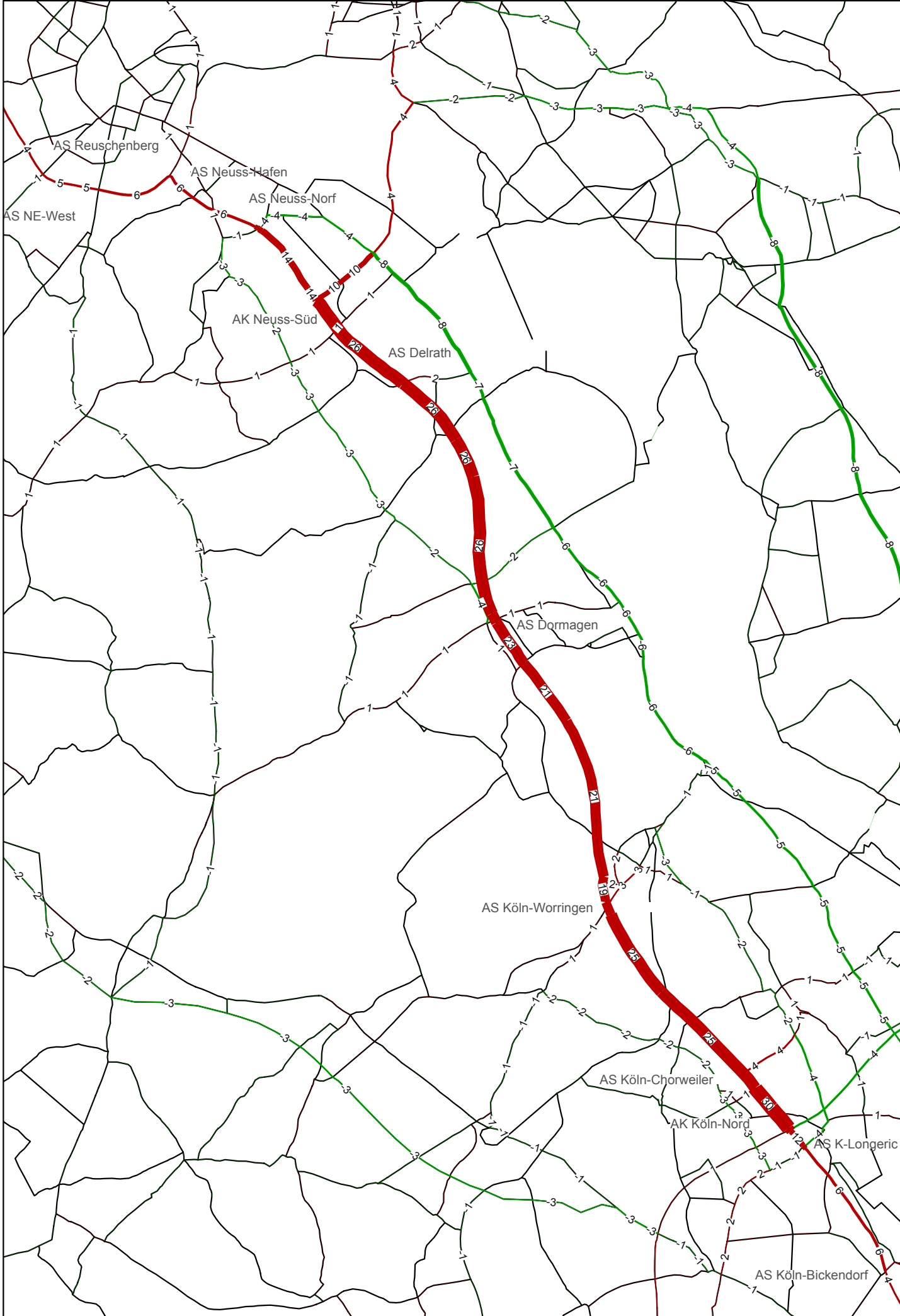
SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_plan_2020_040304
Abbildung S4b	Planfall: Strombündel A 57 nördl. AS Neuss-West, Angaben DTVw 2020 in 1.000 Kfz/24h	1 : 100000

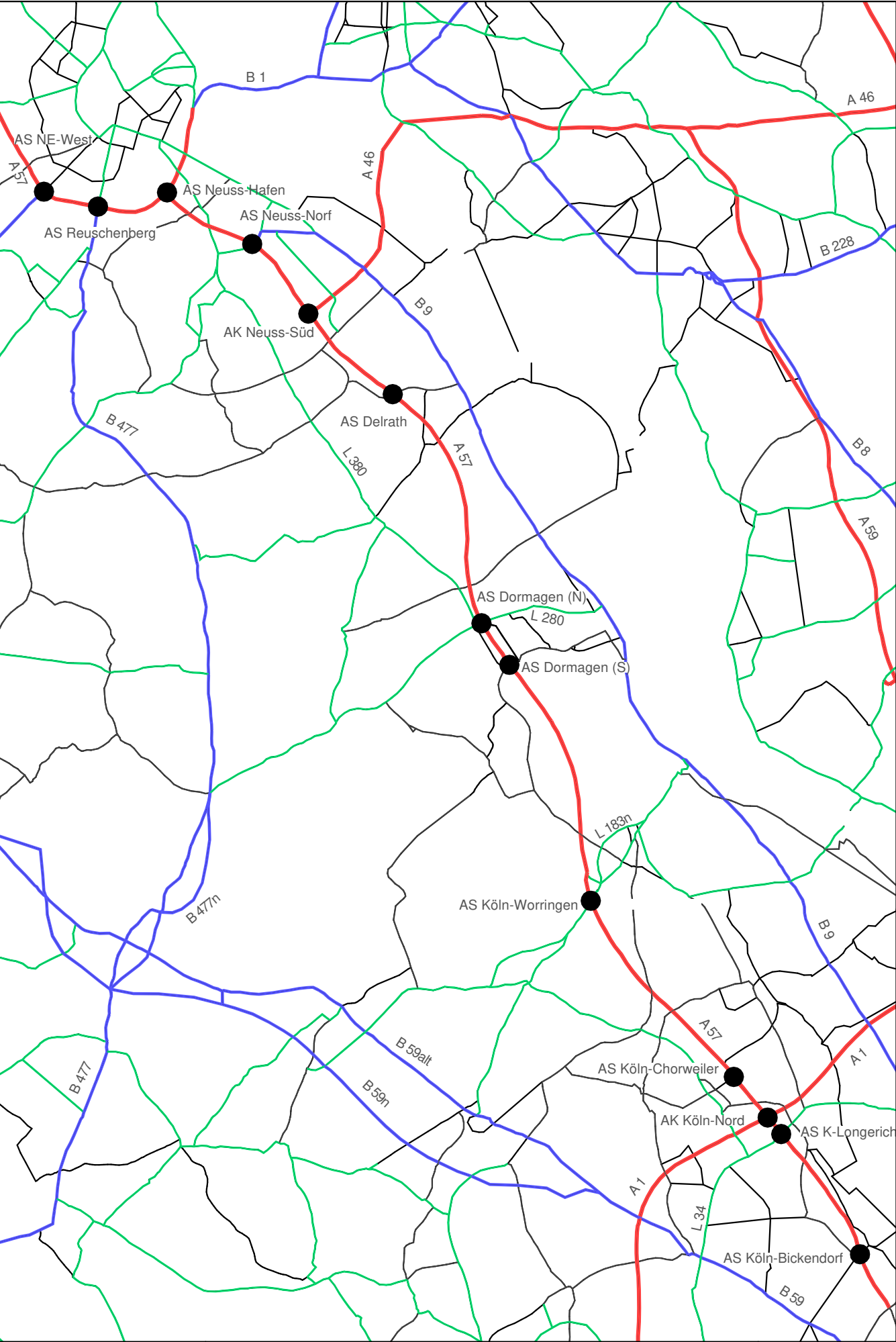


SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_plan_2020_041213 -
Abbildung S4c	Planfall: Differenzen 2020 zum Analysefall 2003 im Südabschnitt [1.000 Kfz/24h]	1 : 100000

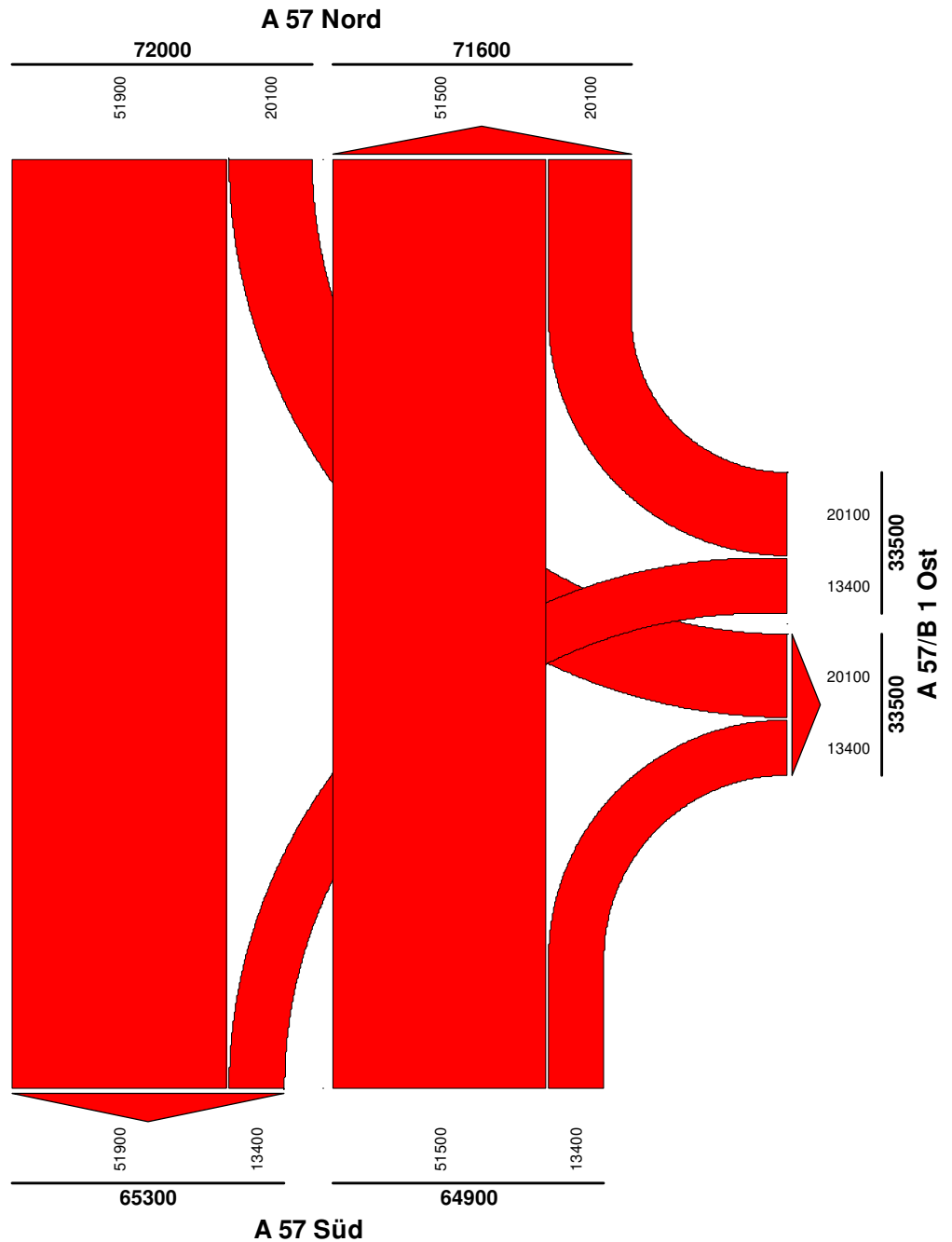


SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_plan_2020_040304 - A
Abbildung S4d	Planfall: Differenzen 2020 zum Prognosenullfall 2020 im Südabschnitt [1.000 Kfz/24h]	1 : 100000



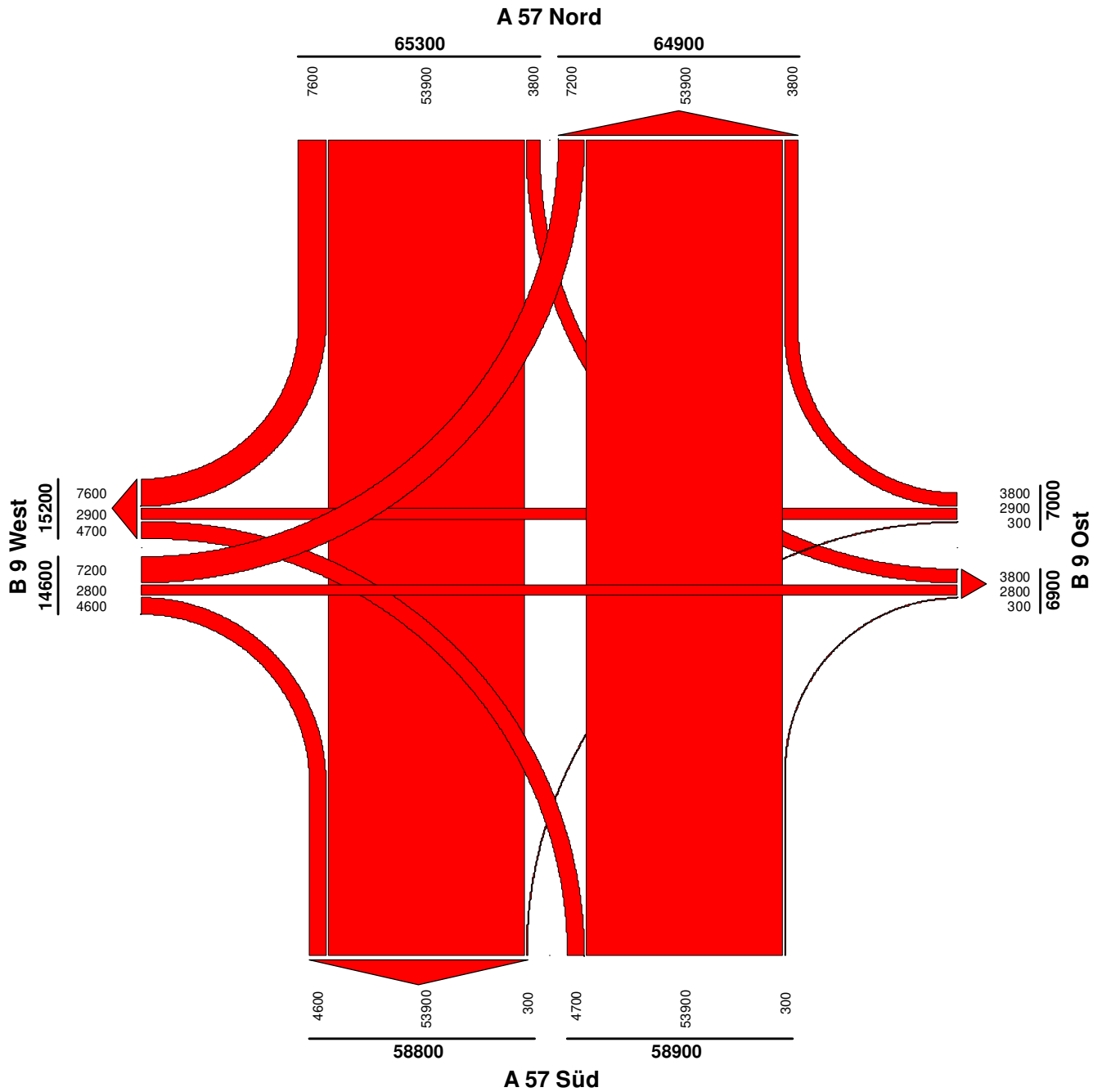


SSP Consult	Verkehrsuntersuchung A 57 AS Kamp-Lintfort bis AS Bickendorf	A57_plan_2020_040527
Abbildung S5	Planfall: Straßennetz und -klassifizierungen im Südabschnitt	1 : 110000



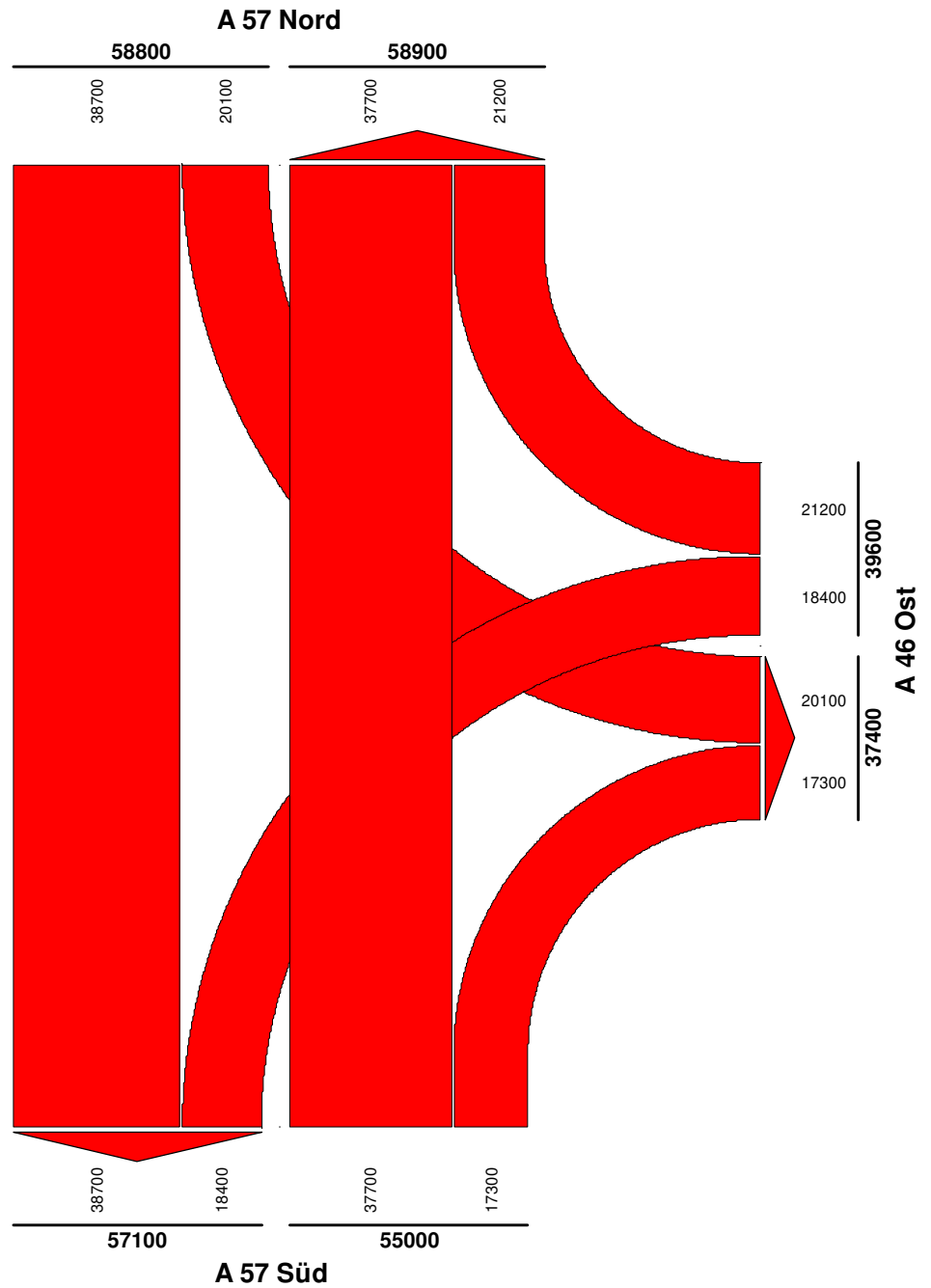
Angaben in Kfz/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Neuss-Hafen				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	S01_1



Angaben in Kfz/24h

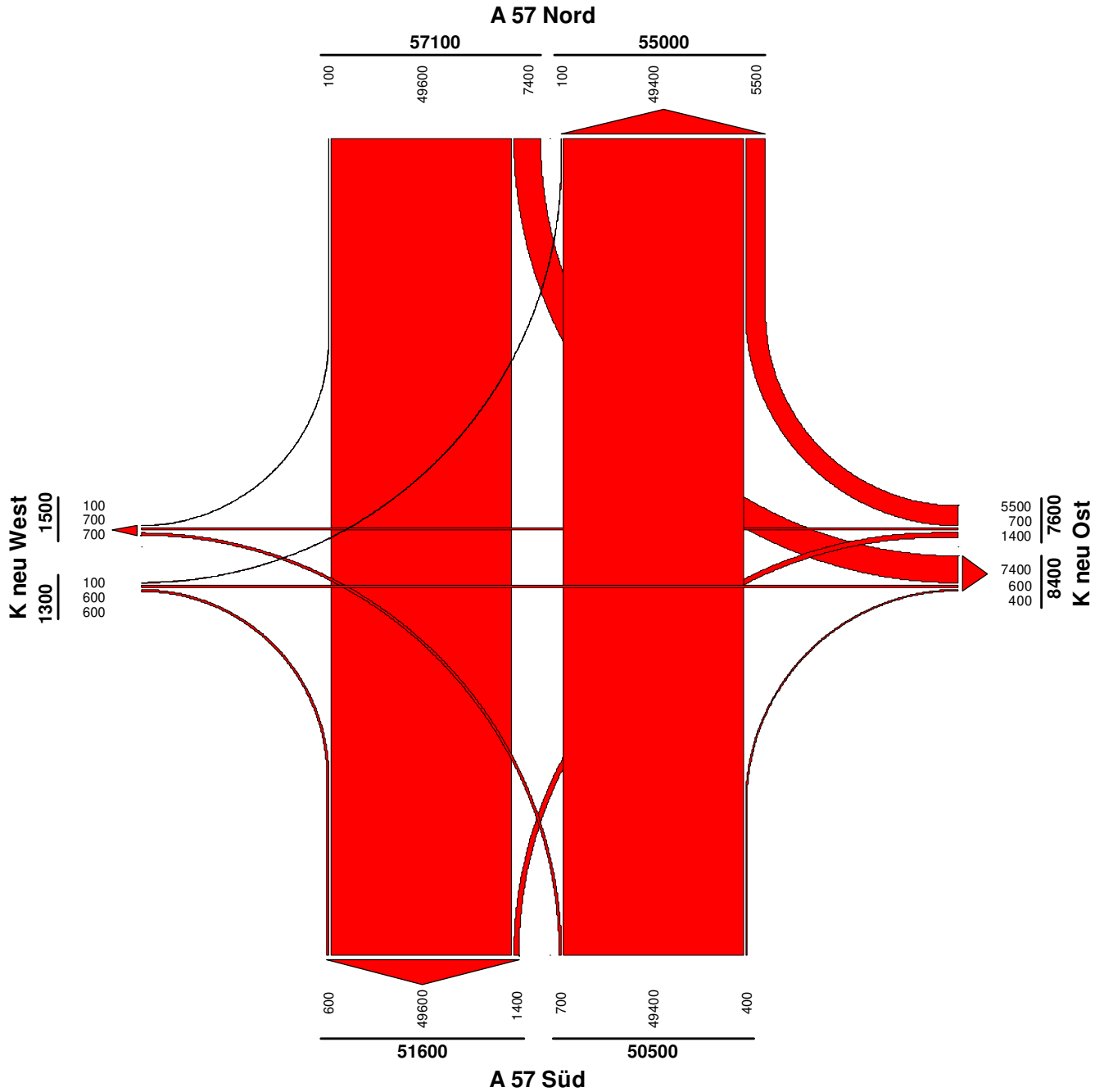
Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Neuss-Norf				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	S02_1



Angaben in Kfz/24h

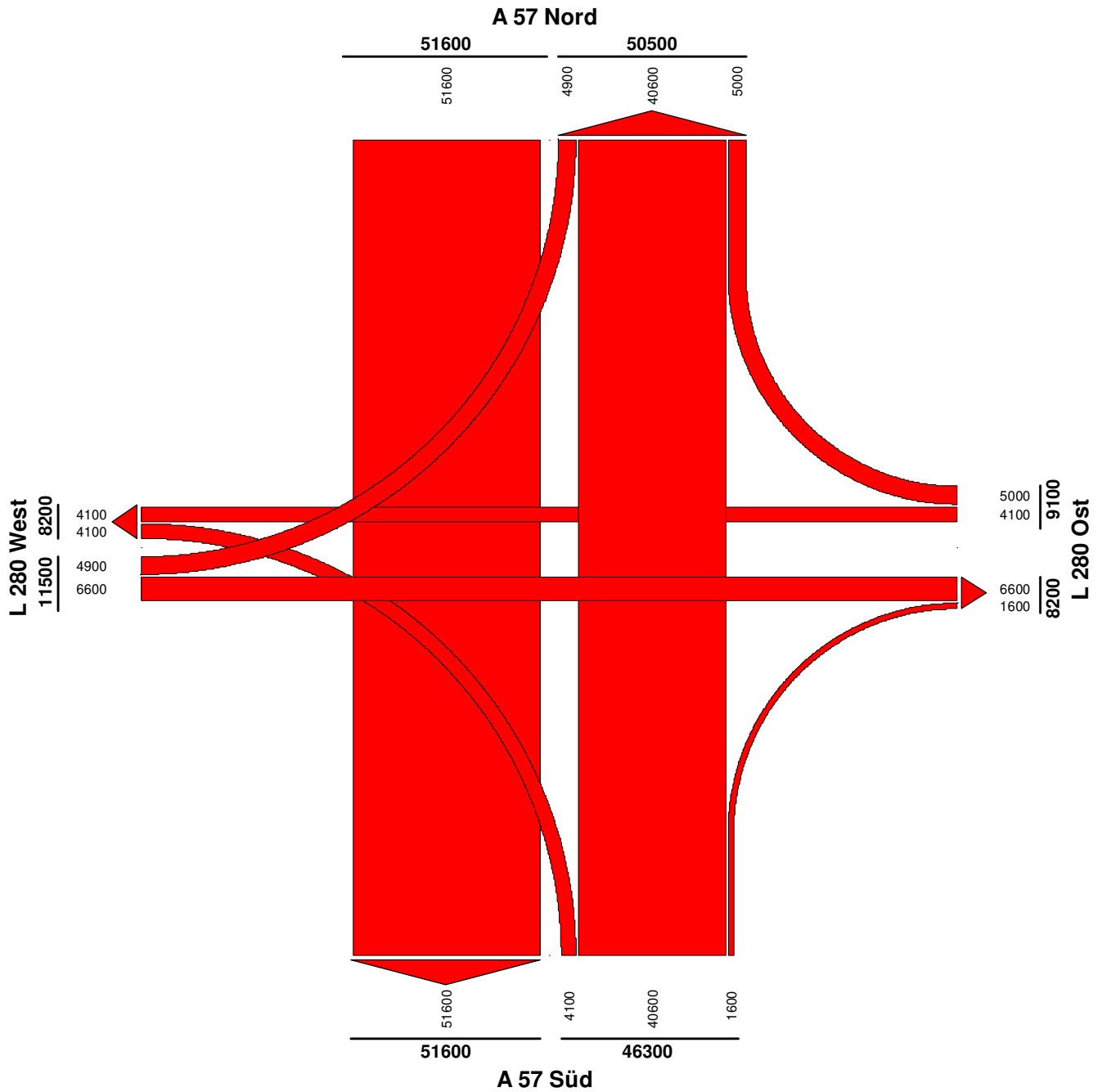
Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AK Neuss-Süd				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	S03_1





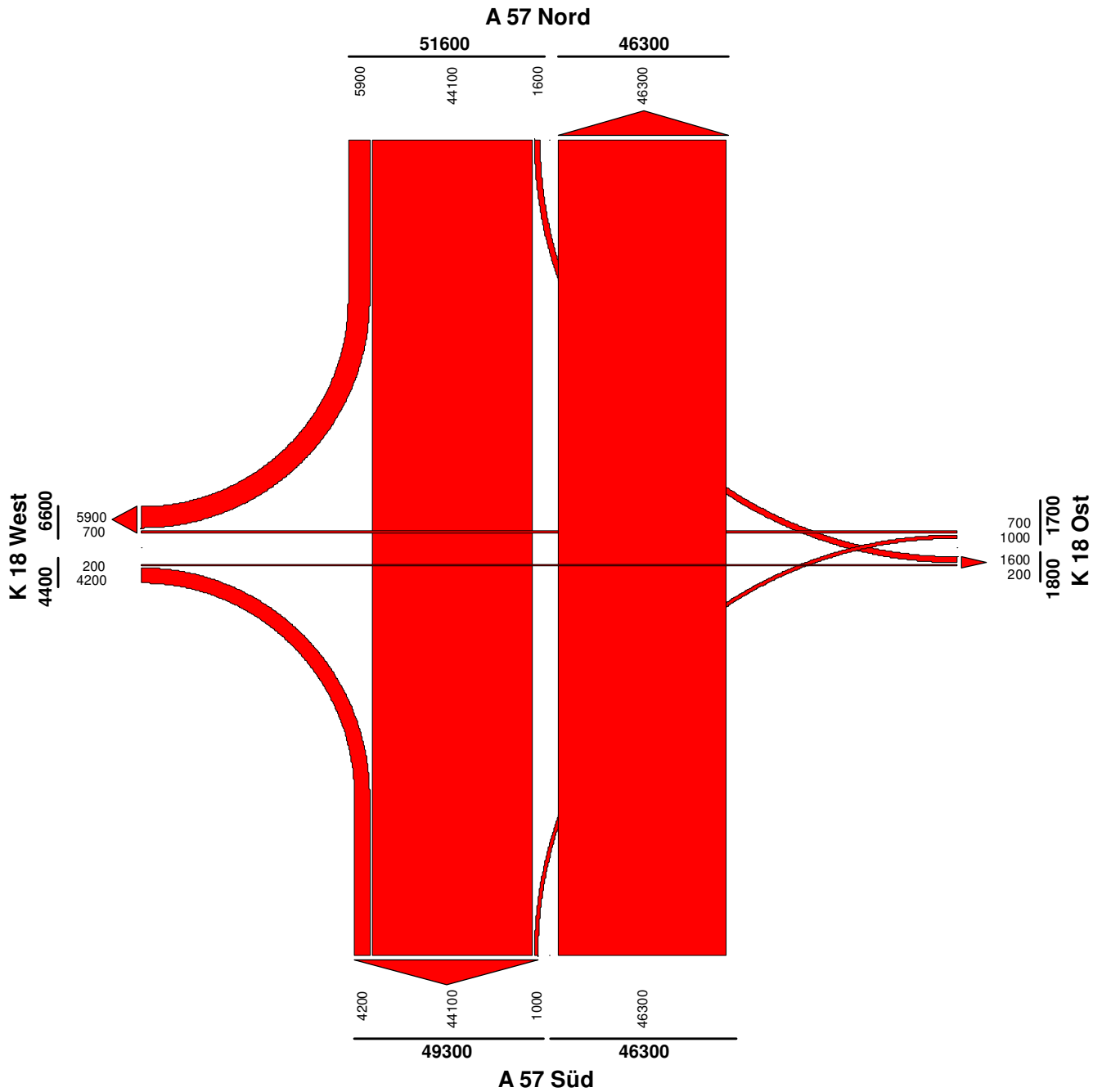
Angaben in Kfz/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Delrath				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	S04_1



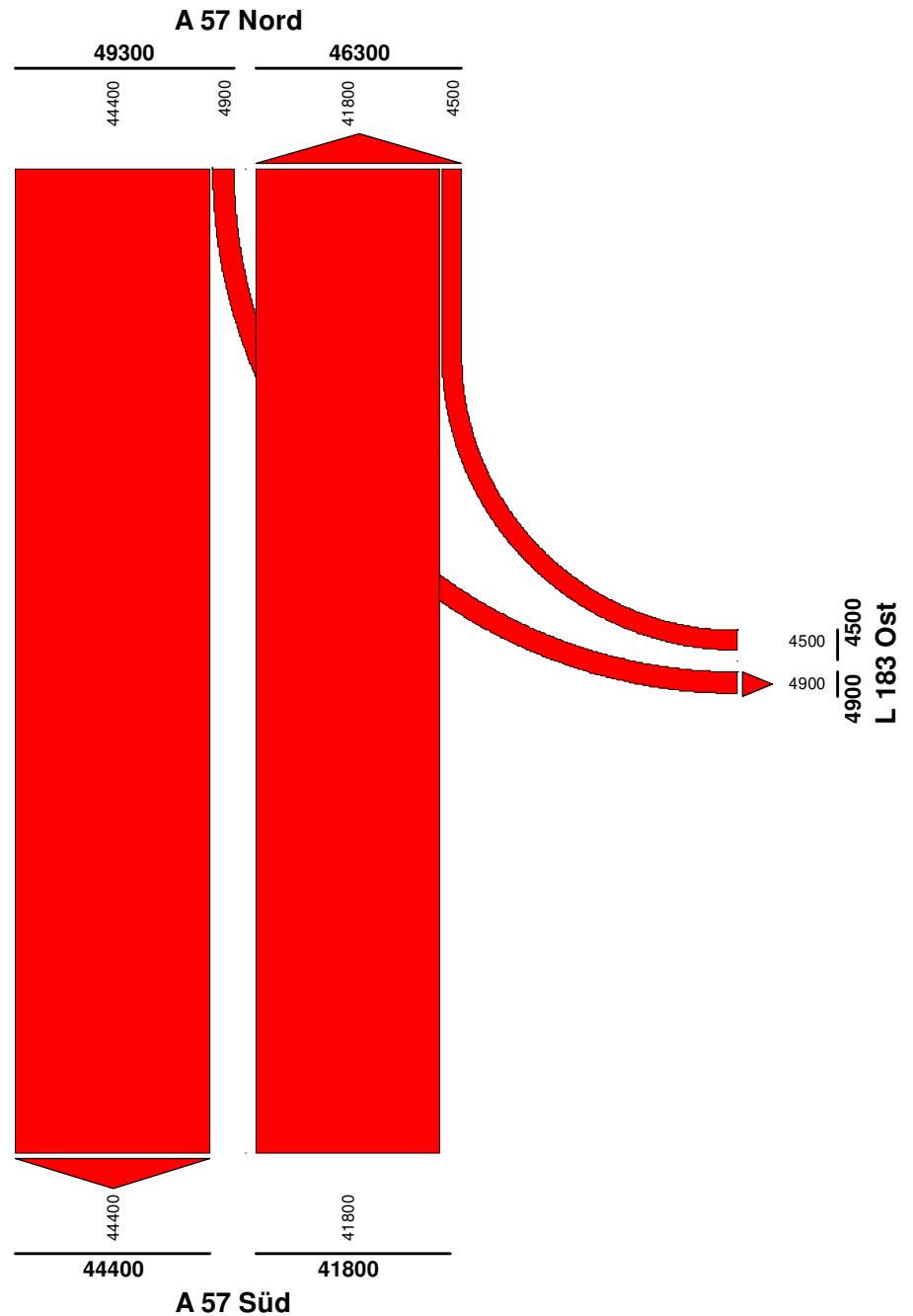
Angaben in Kfz/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Dormagen-Nord				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	S05_1



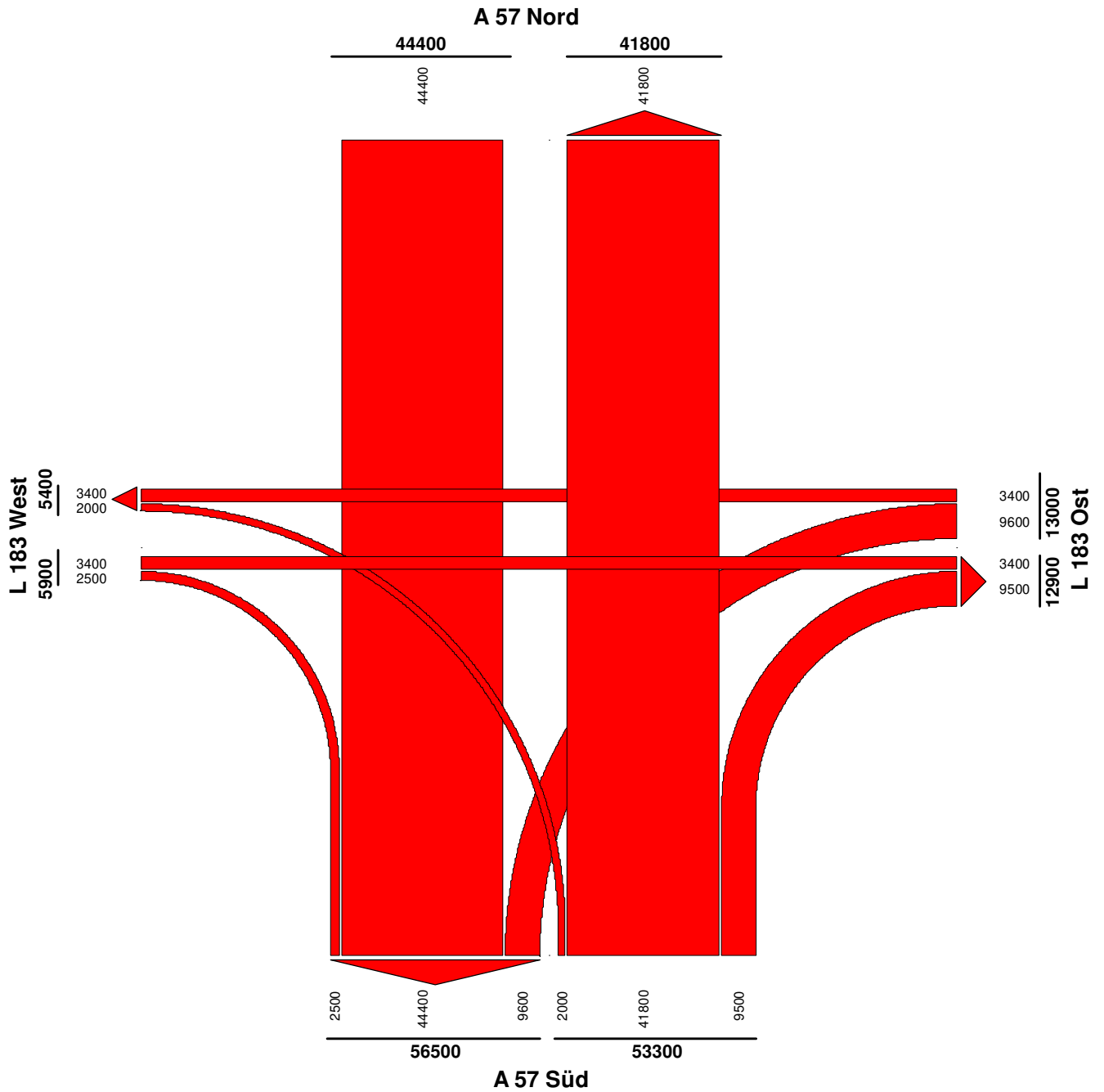
Angaben in Kfz/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Dormagen-Süd				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	S06_1



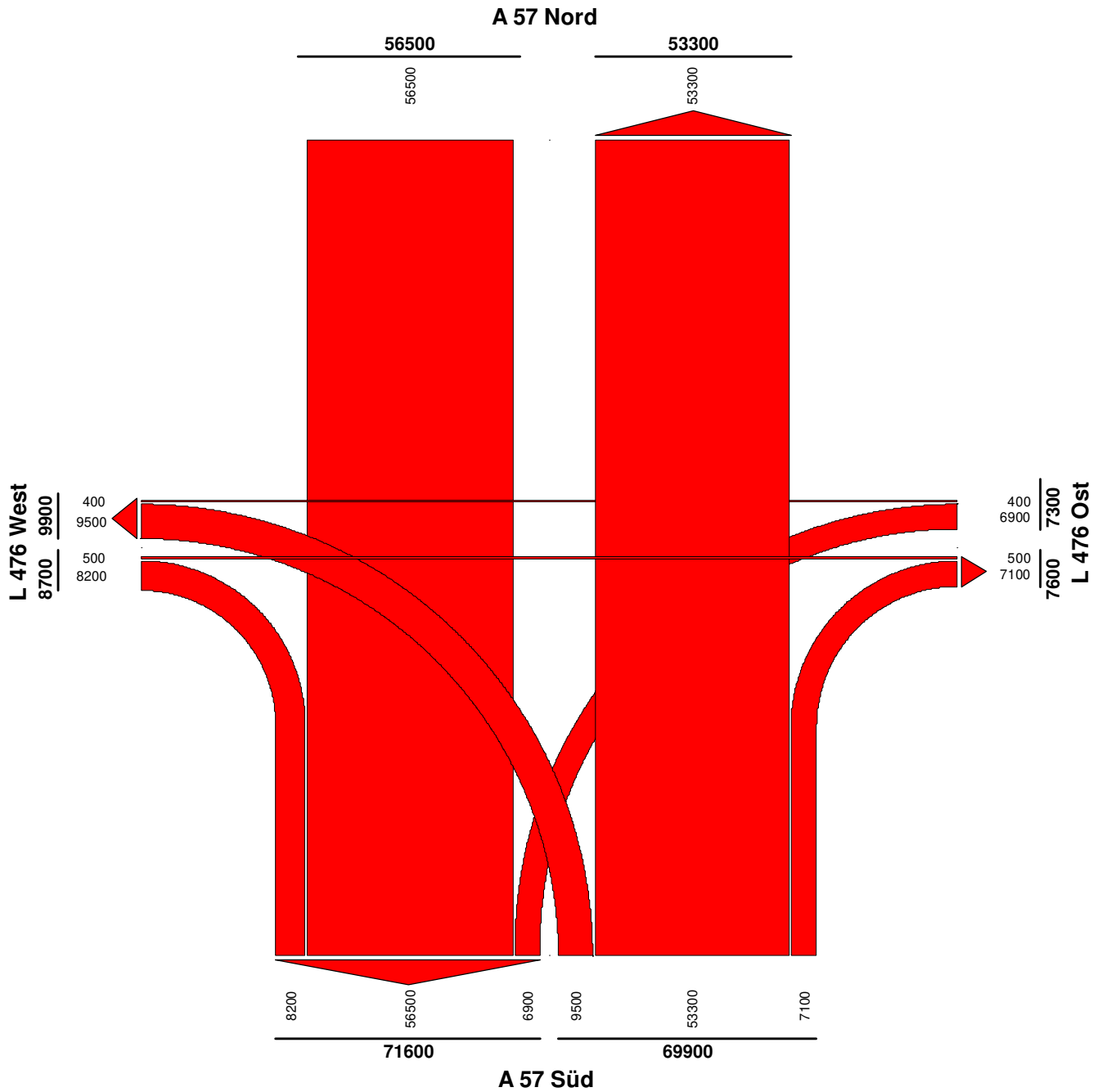
Angaben in Kfz/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Köln-Worringen TK Nord				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	S07_1



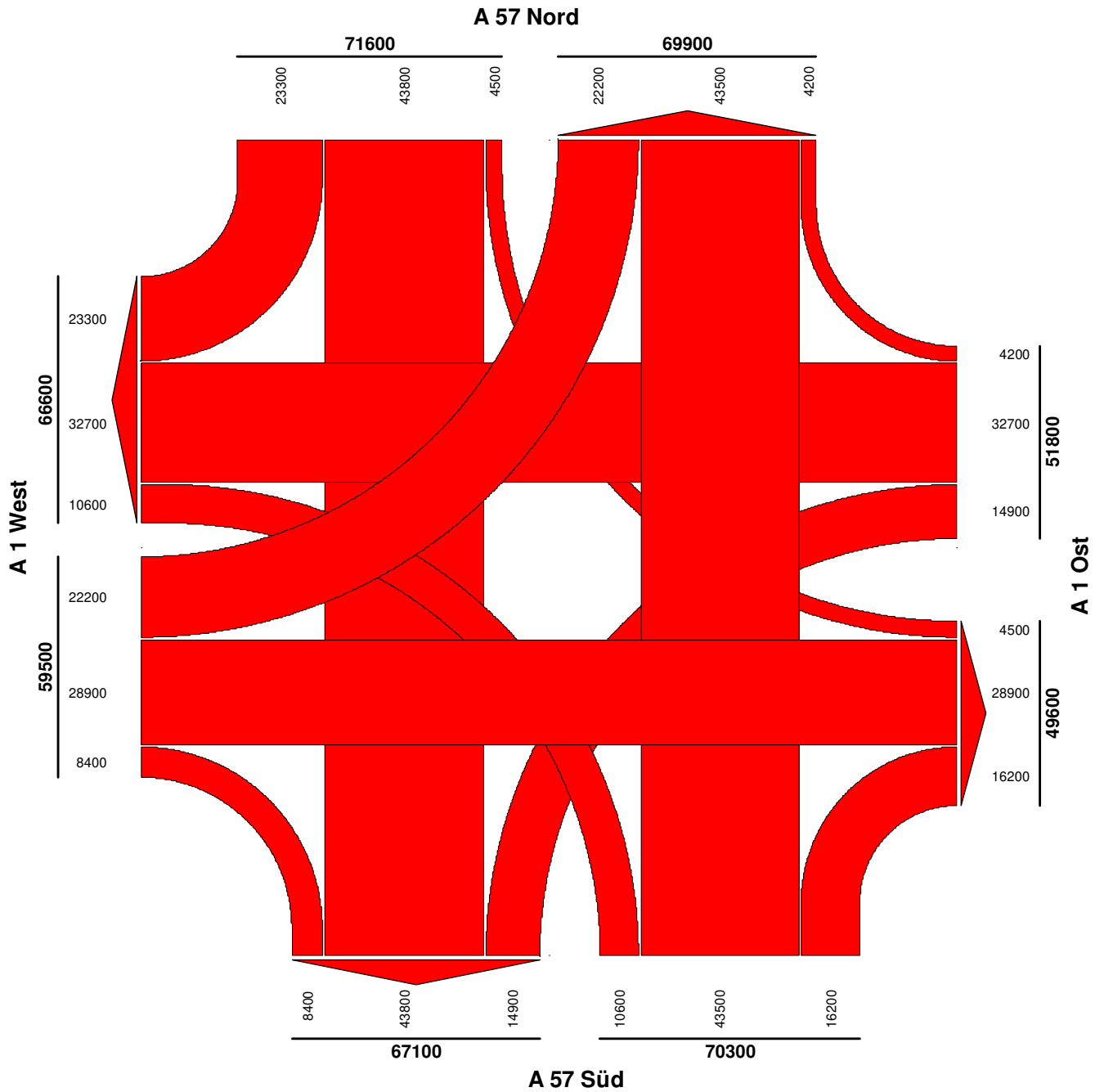
Angaben in Kfz/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Köln-Worringen TK Süd				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	S08_1



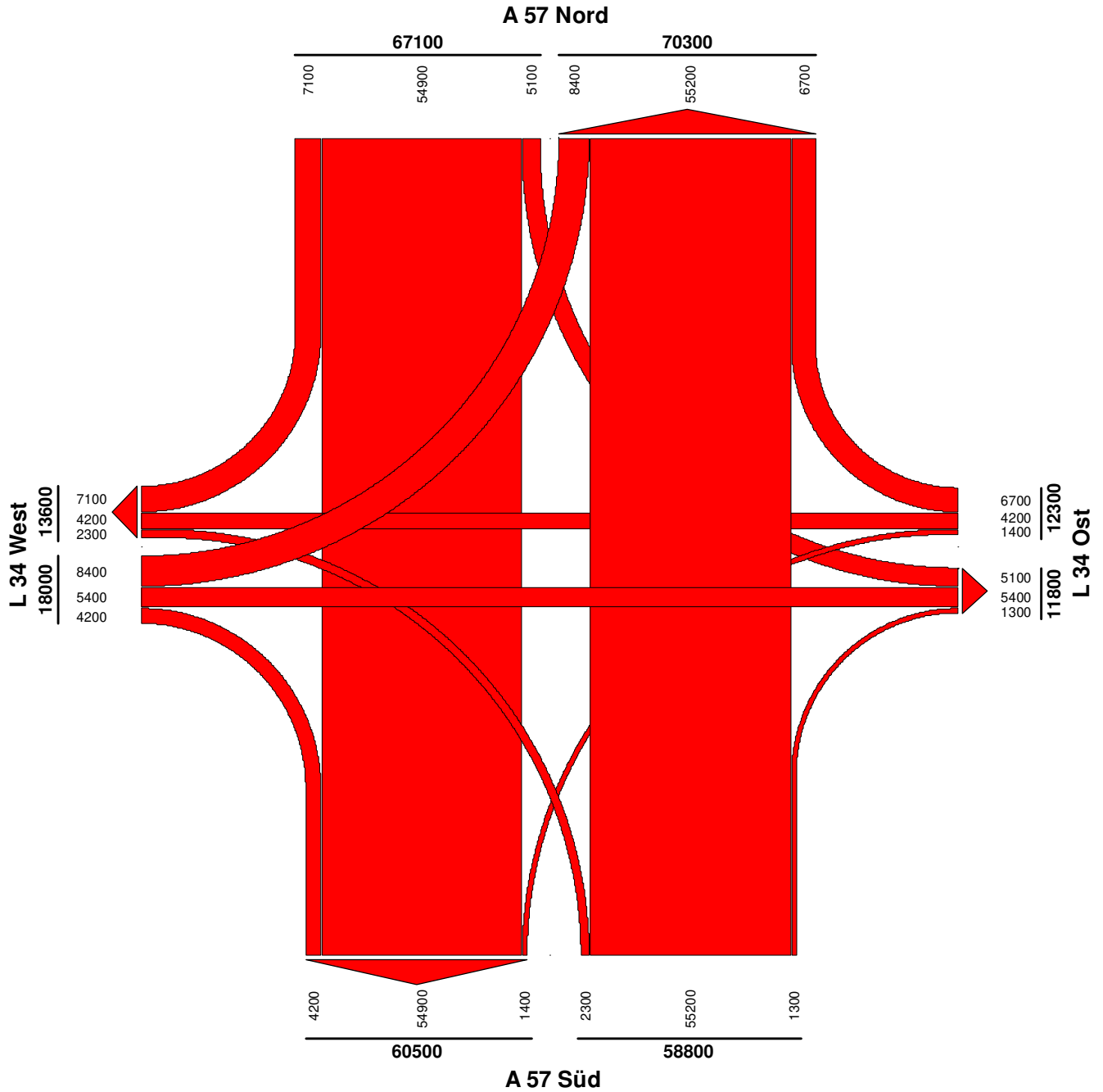
Angaben in Kfz/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Köln-Chorweiler				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	S09_1



Angaben in Kfz/24h

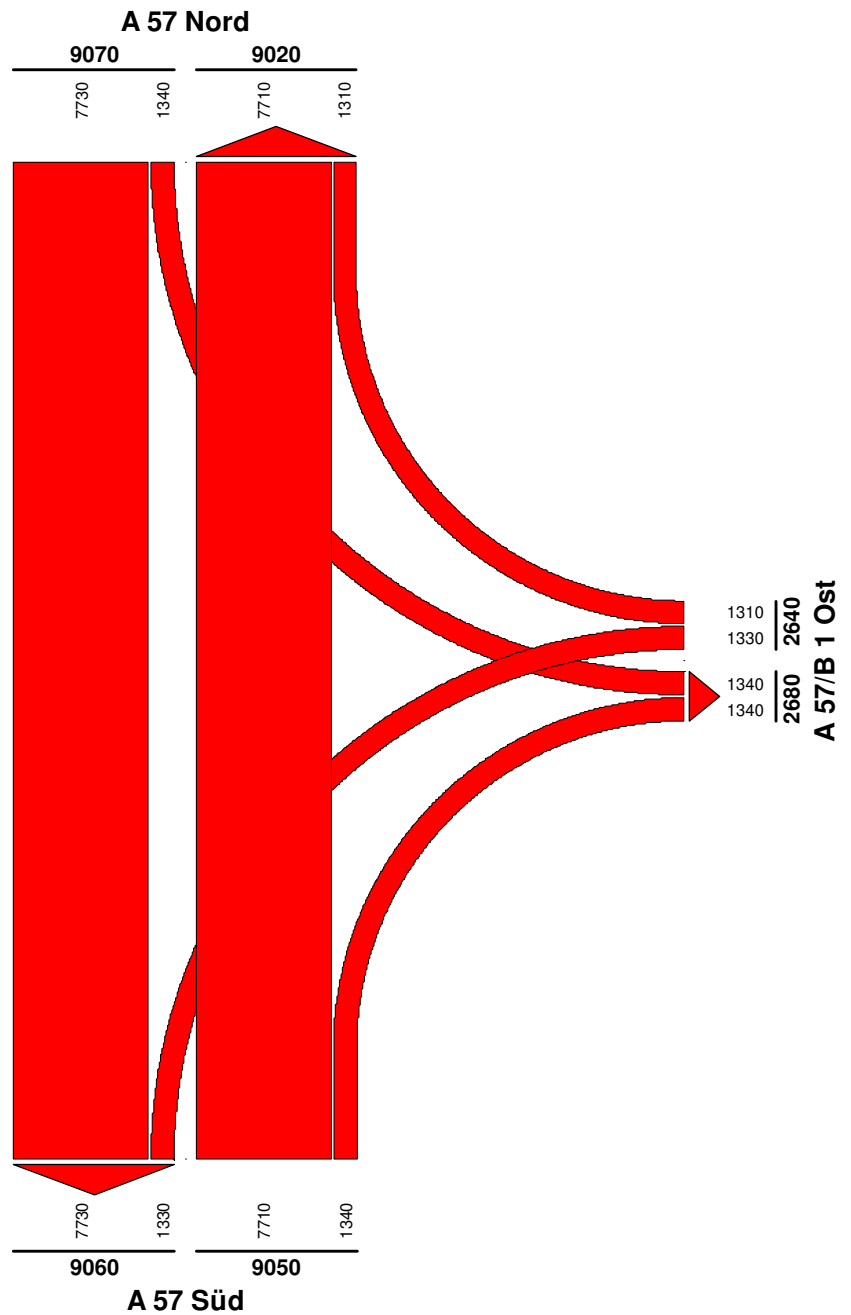
Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AK Köln-Nord				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	S10_1



Angaben in Kfz/24h

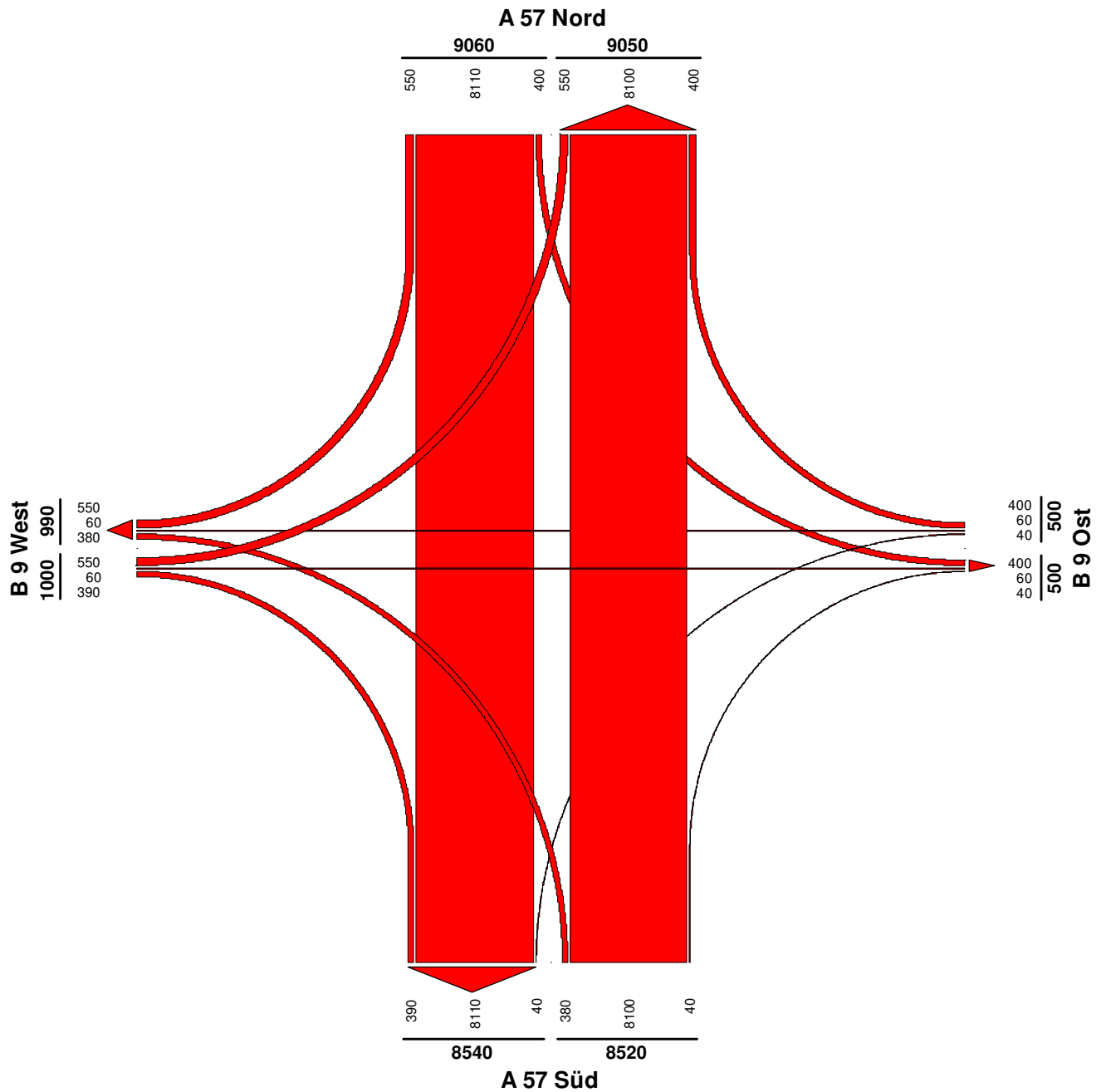
Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Köln-Longerich				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	S11_1





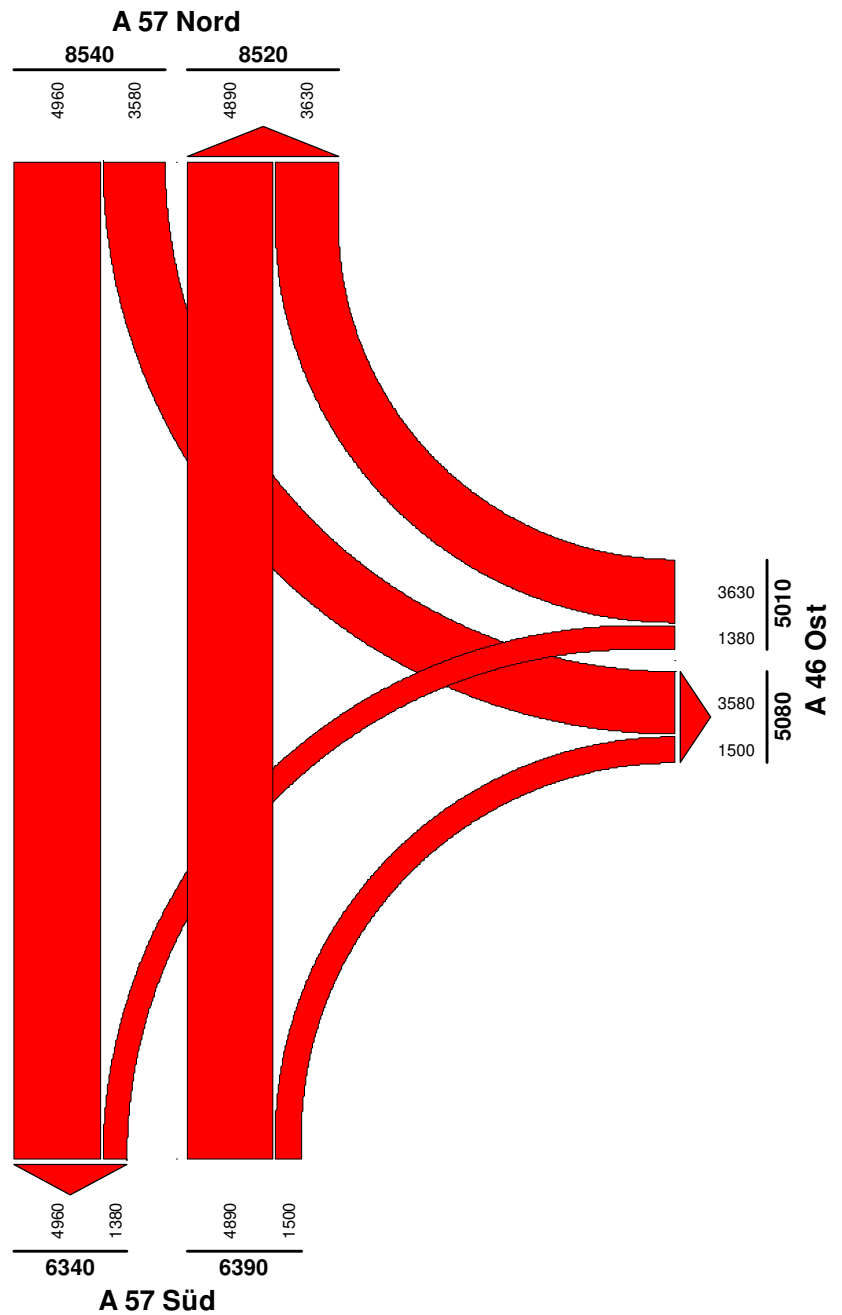
Angaben in SV/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Neuss-Hafen				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	S01_2



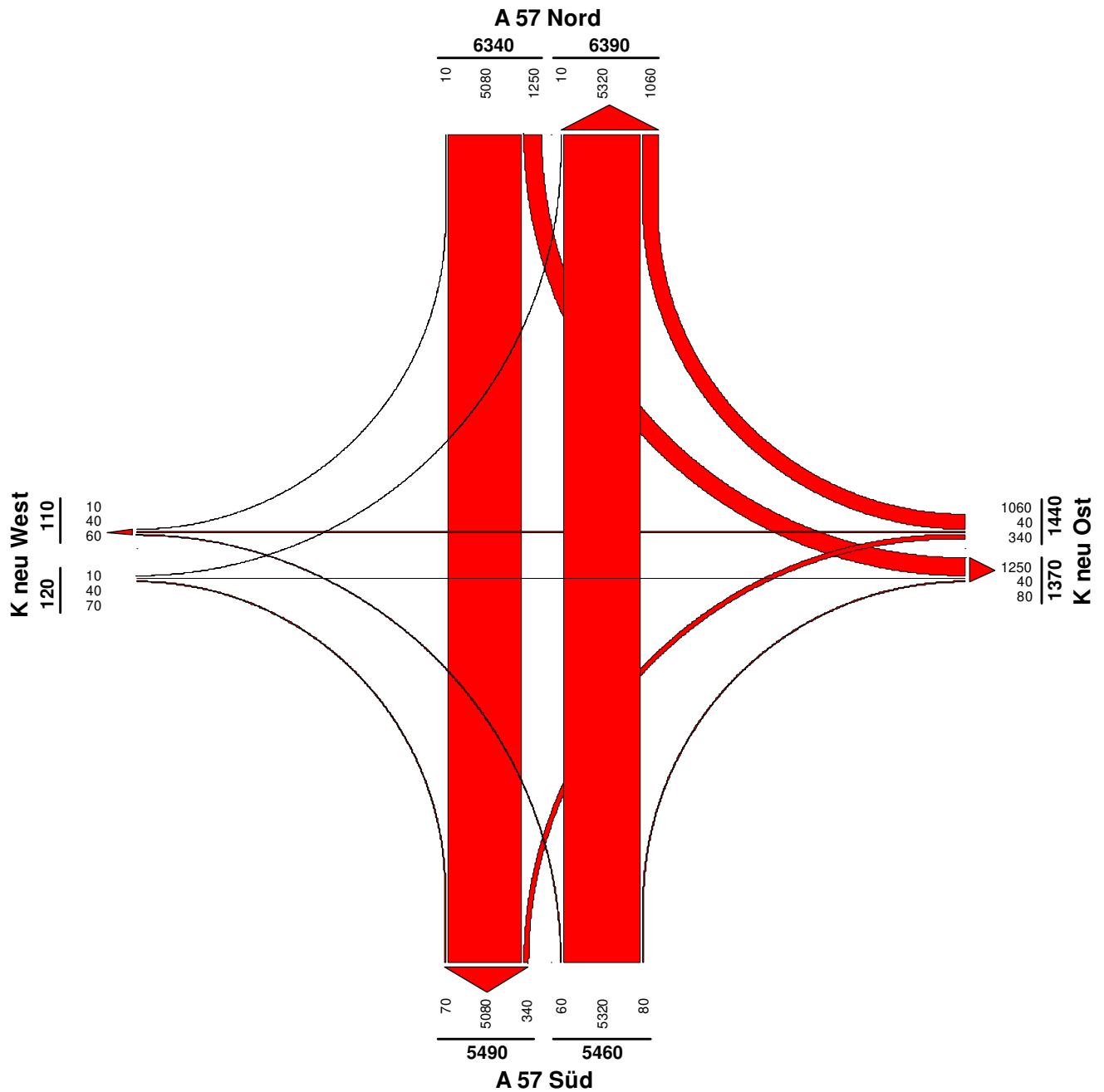
Angaben in SV/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Neuss-Norf				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	S02_2



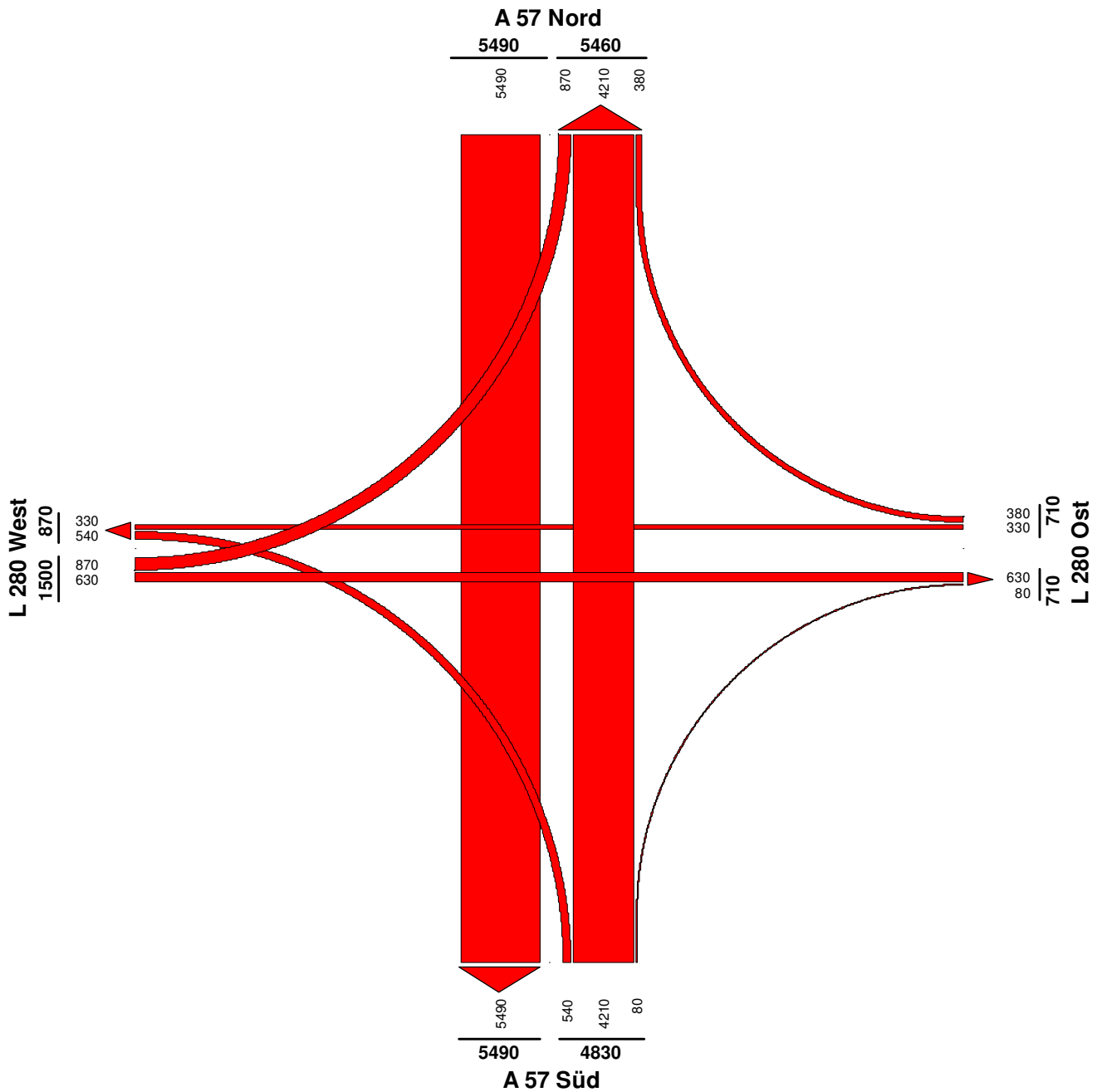
Angaben in SV/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AK Neuss-Süd				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	S03_2



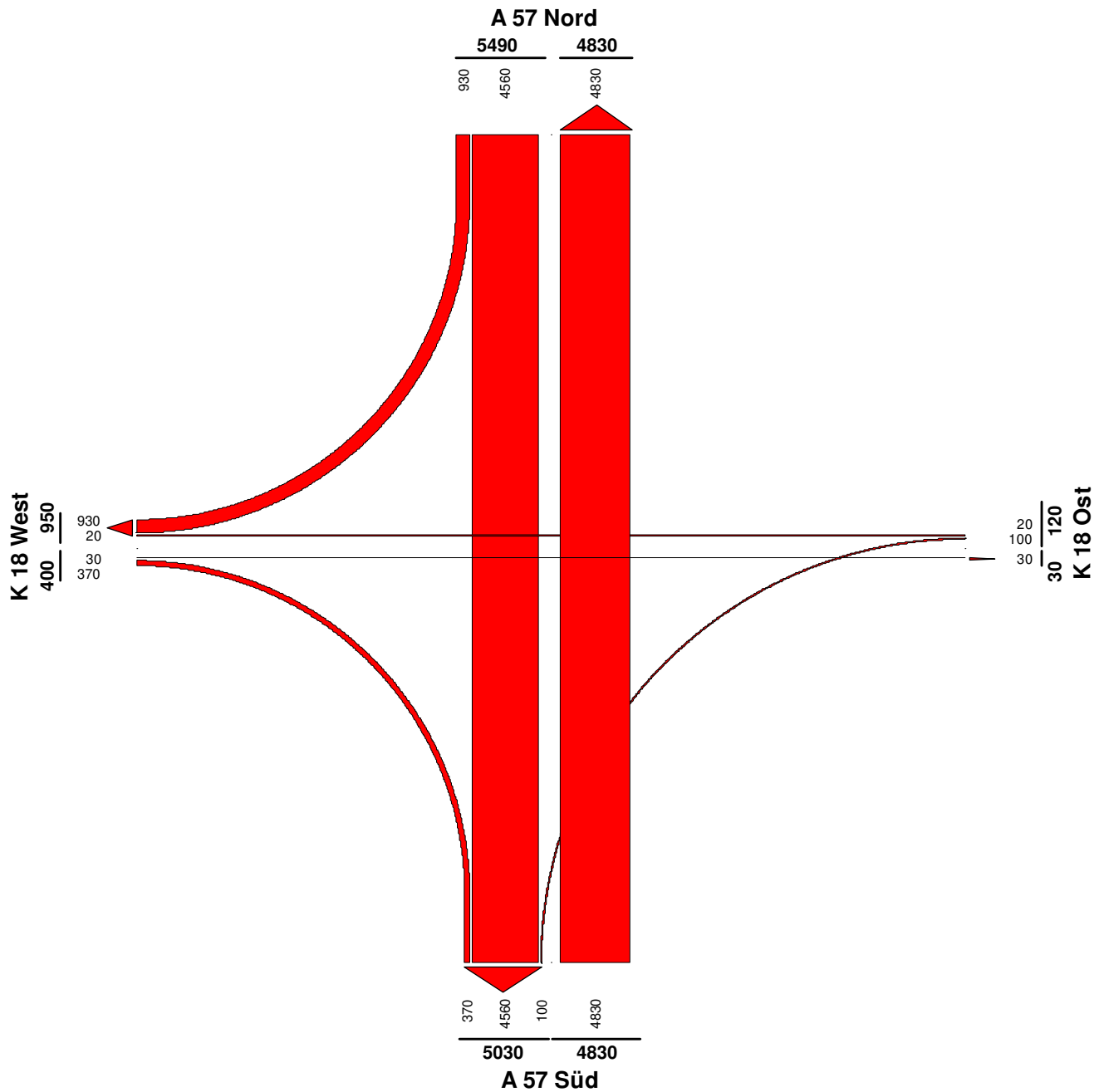
Angaben in SV/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Delrath				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	S04_2



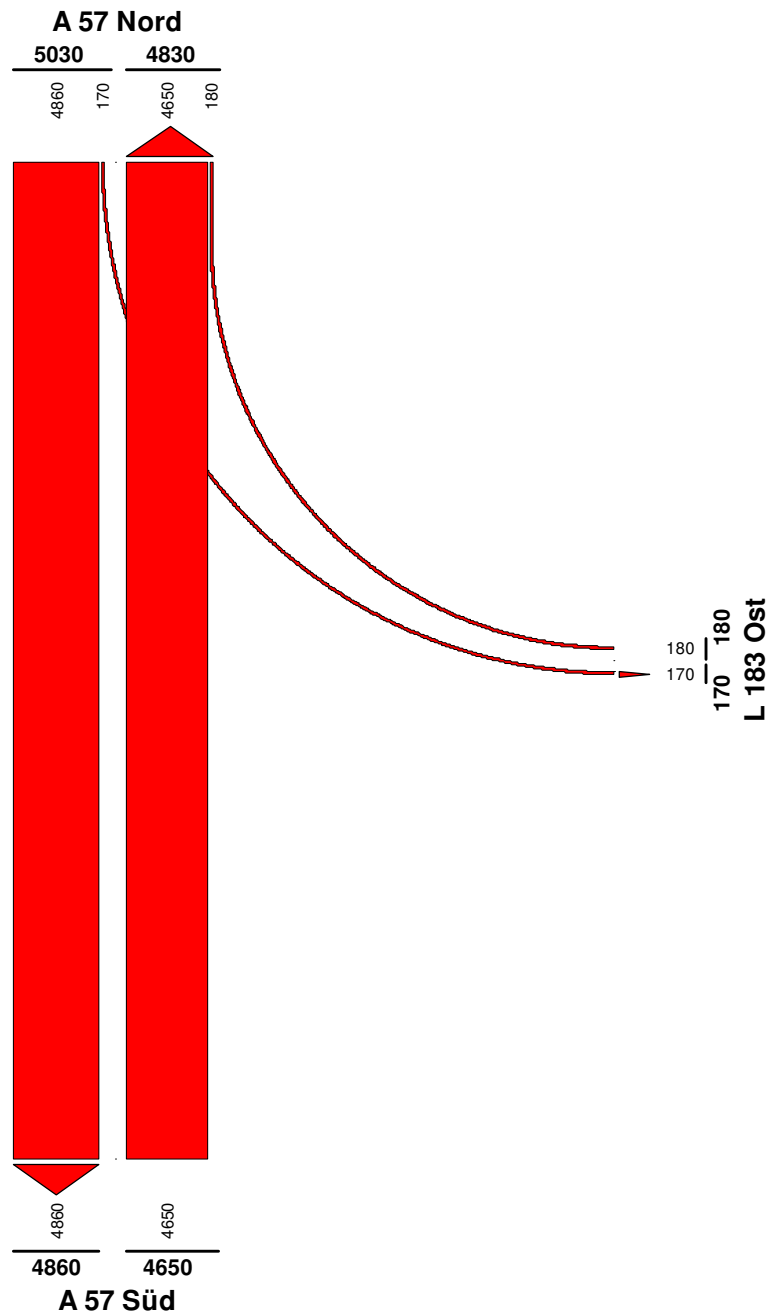
Angaben in SV/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Dormagen-Nord				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	S05_2



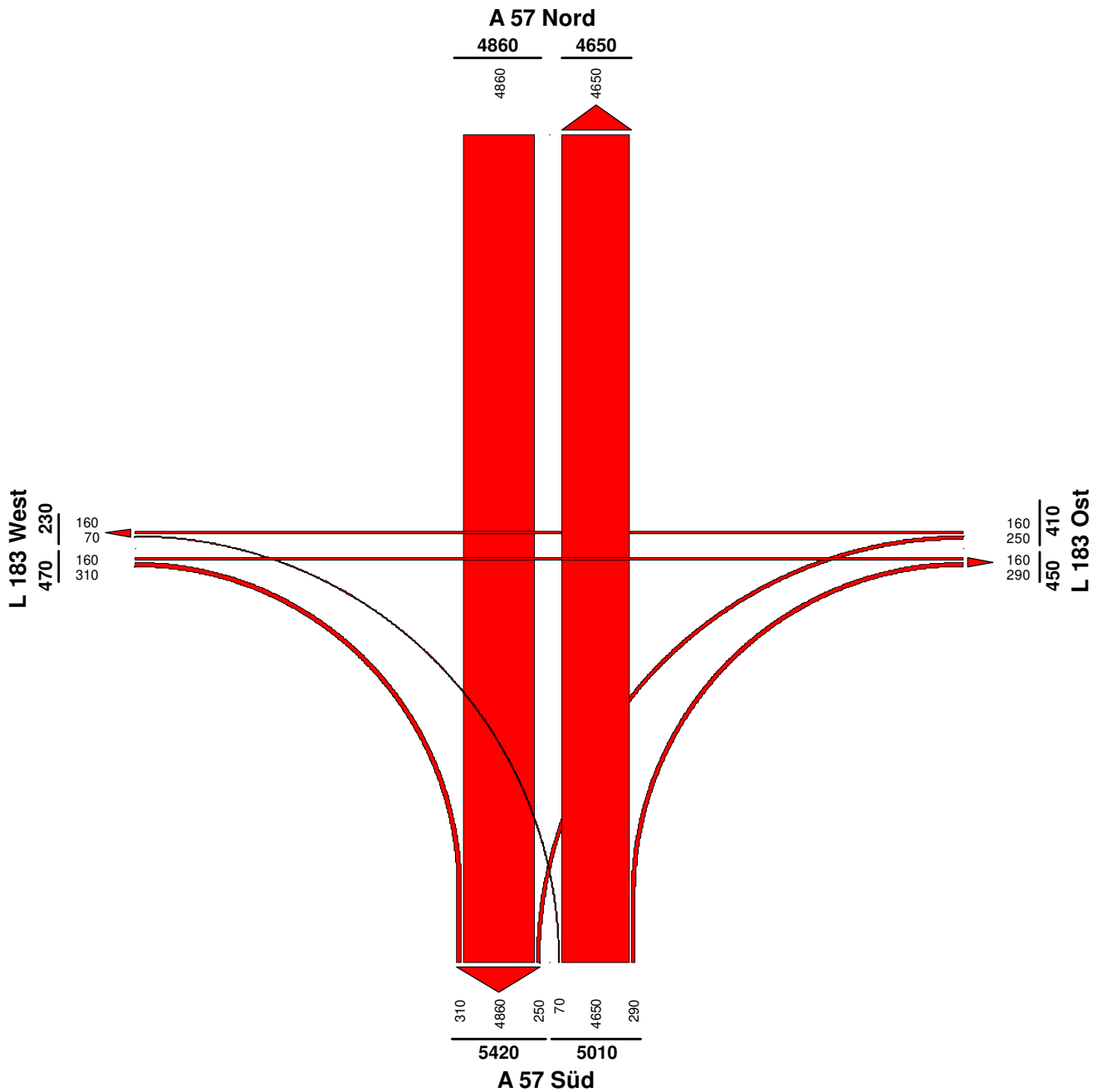
Angaben in SV/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Dormagen-Süd				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	S06_2



Angaben in SV/24h

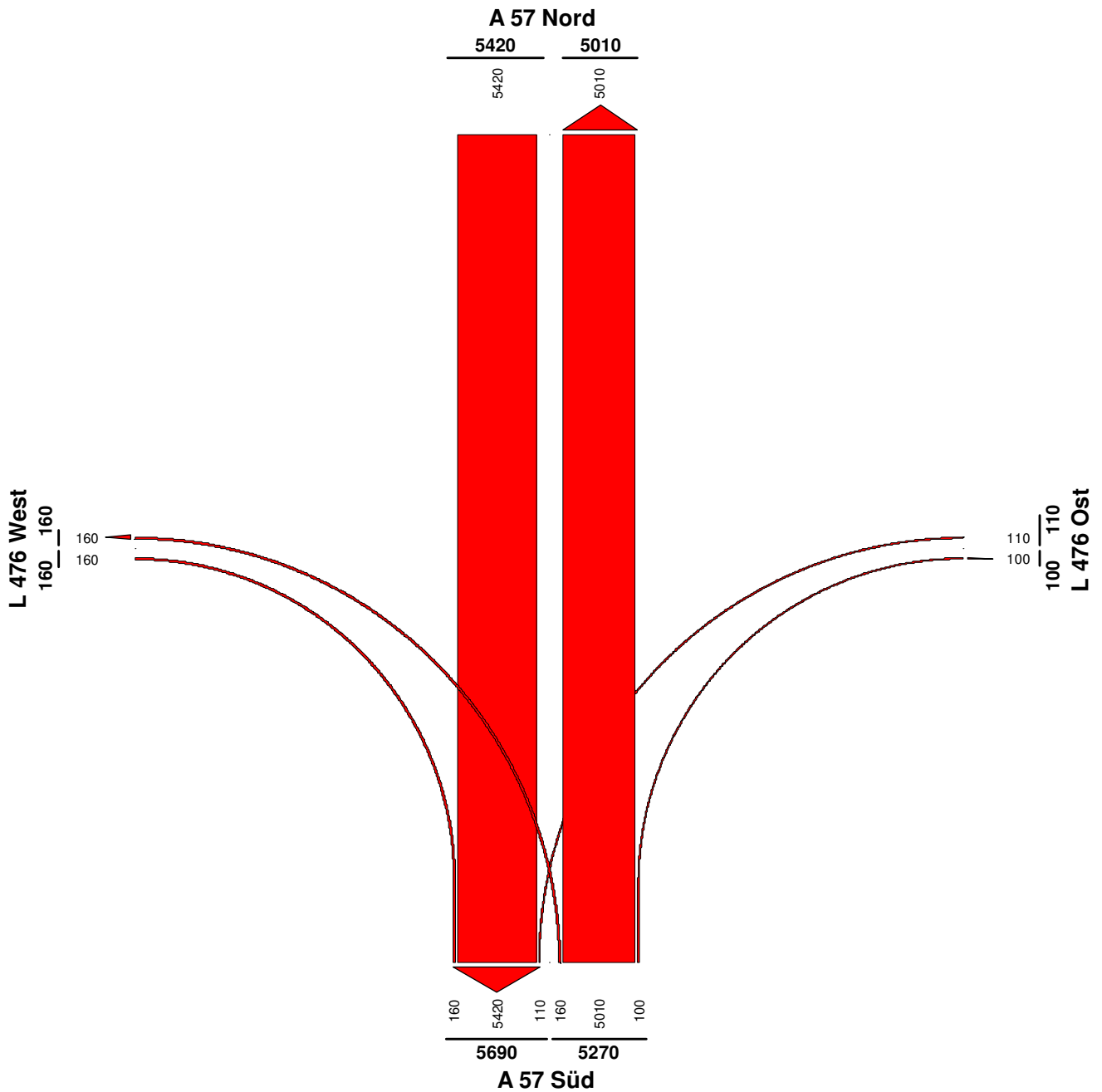
Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Köln-Worringen TK Nord				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	S07_2



Angaben in SV/24h

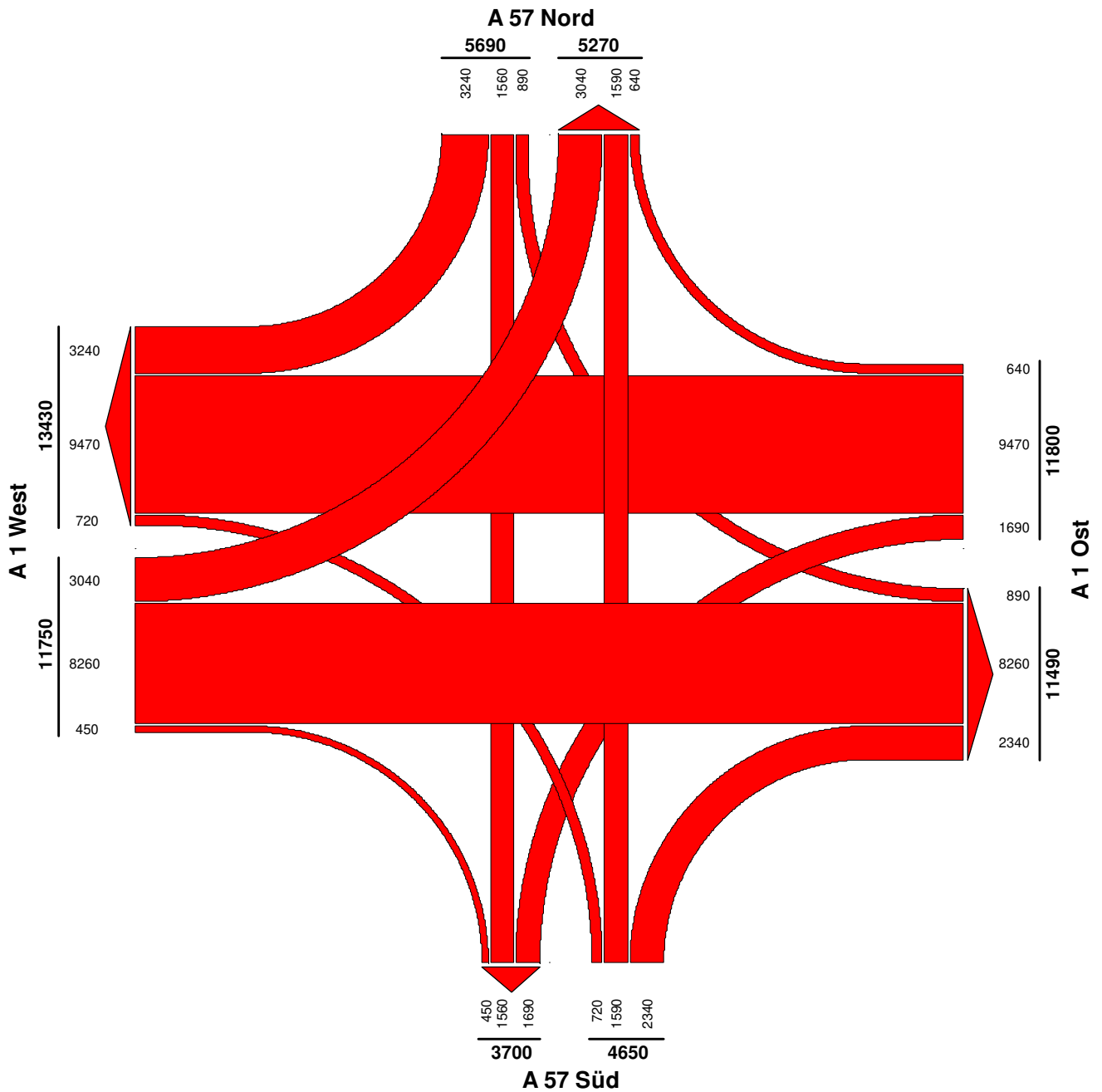
Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Köln-Worringen TK Süd				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	S08_2





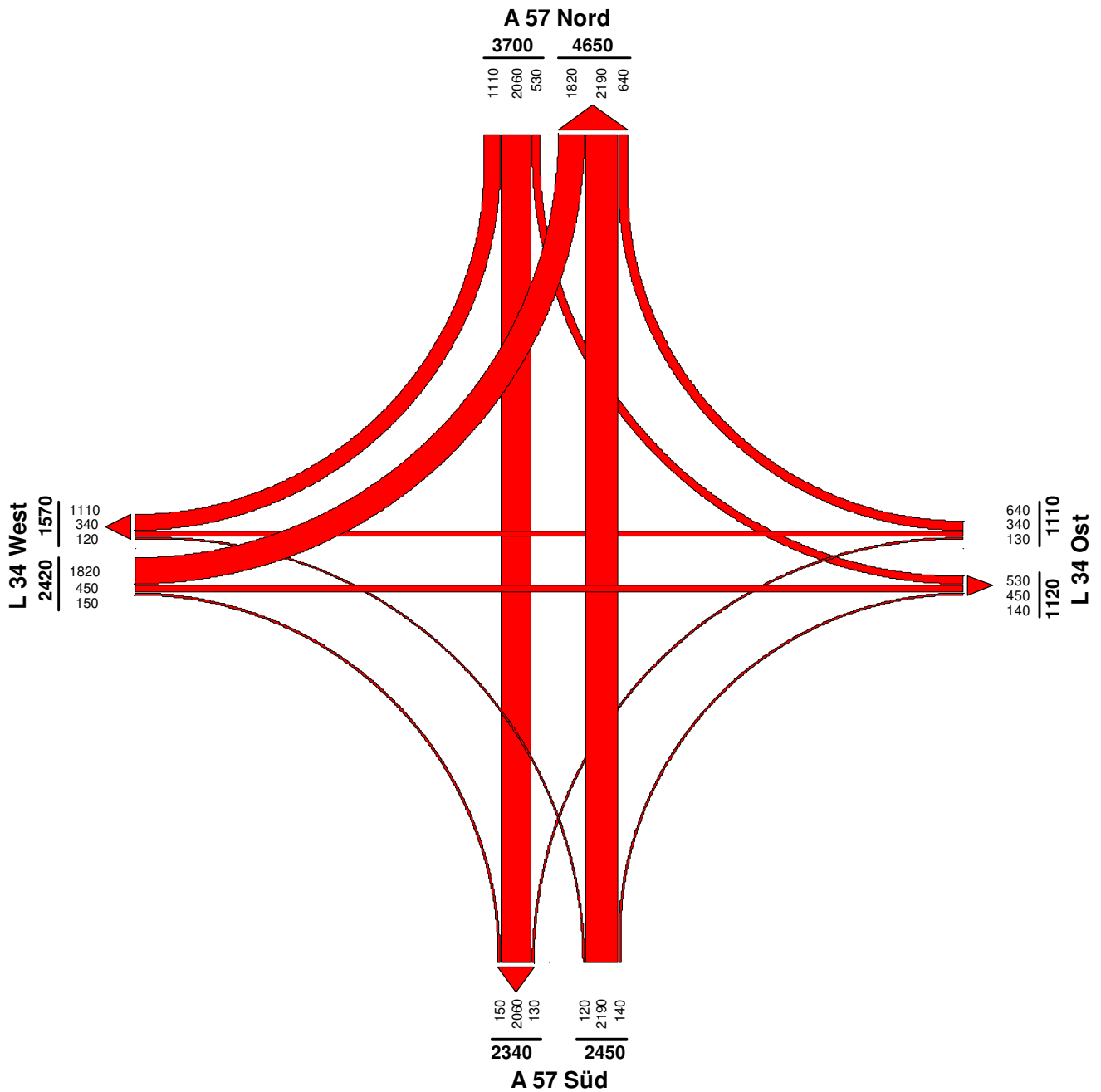
Angaben in SV/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Köln-Chorweiler				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	S09_2



Angaben in SV/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AK Köln-Nord				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	S10_2



Angaben in SV/24h

Projekt	KR 7 - A 57 Kamp-Lintfort bis Köln				
Knoten	AS Köln-Longerich				
Auftr.-Nr.	3325 KR7	Variante	0	Datum	10.02.2005
Bearbeiter	F. Kossmann	Signum		Blatt	S11_2

## **Anhang KA: Knotenströme im Analysefall 2003**

Tabelle KA1: Knotenströme 2003 im Nordabschnitt, Gesamtverkehr DTVw

Tabelle KA2: Knotenströme 2003 im Nordabschnitt, Schwerverkehr DTVw

Tabelle KA3: Knotenströme 2003 im Südabschnitt, Gesamtverkehr DTVw

Tabelle KA4: Knotenströme 2003 im Südabschnitt, Schwerverkehr DTVw

Tabelle KA5: Knotenströme 2003 im Nordabschnitt, Gesamtverkehr DTV

Tabelle KA6: Knotenströme 2003 im Nordabschnitt, Schwerverkehr DTV

Tabelle KA7: Knotenströme 2003 im Südabschnitt, Gesamtverkehr DTV

Tabelle KA8: Knotenströme 2003 im Südabschnitt, Schwerverkehr DTV

**Tabelle KA1: Knotenströme 2003 im Nordabschnitt, Gesamtverkehr DTVw**

**AS Kamp-Lintfort**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	L 287 Ost	A 57 Süd	L 287 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	7.400	19.500	500	<b>27.400</b>	<b>55.200</b>
L 287 Ost	7.300	---	2.700	1.500	<b>11.500</b>	<b>23.200</b>
A 57 Süd	20.100	2.800	---	7.900	<b>30.800</b>	<b>61.600</b>
L 287 West	400	1.500	8.600	---	<b>10.500</b>	<b>20.400</b>
Summe	<b>27.800</b>	<b>11.700</b>	<b>30.800</b>	<b>9.900</b>		

**AK Kamp-Lintfort**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	A 42 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	9.200	21.600	<b>30.800</b>	<b>61.600</b>
A 42 Ost	9.000	---	16.400	<b>25.400</b>	<b>51.000</b>
A 57 Süd	21.800	16.400	---	<b>38.200</b>	<b>76.200</b>
Summe	<b>30.800</b>	<b>25.600</b>	<b>38.000</b>		

**AS Moers-Hülsdonk**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	L 474 Ost	A 57 Süd	L 474 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	2.100	33.400	2.500	<b>38.000</b>	<b>76.200</b>
L 474 Ost	2.000	---	400	3.500	<b>5.900</b>	<b>11.600</b>
A 57 Süd	33.300	400	---	4.200	<b>37.900</b>	<b>75.800</b>
L 474 West	2.900	3.200	4.100	---	<b>10.200</b>	<b>20.400</b>
Summe	<b>38.200</b>	<b>5.700</b>	<b>37.900</b>	<b>10.200</b>		

**AK Moers**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	A 40 Ost	A 57 Süd	A 40 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	9.100	24.100	4.700	<b>37.900</b>	<b>75.800</b>
A 40 Ost	9.400	---	12.300	13.000	<b>34.700</b>	<b>69.000</b>
A 57 Süd	23.700	12.200	---	5.500	<b>41.400</b>	<b>83.200</b>
A 40 West	4.800	13.000	5.400	---	<b>23.200</b>	<b>46.400</b>
Summe	<b>37.900</b>	<b>34.300</b>	<b>41.800</b>	<b>23.200</b>		

**AS Moers-Kapellen**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	L 398 Ost	A 57 Süd	L 398 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	1.700	39.100	1.000	<b>41.800</b>	<b>83.200</b>
L 398 Ost	1.700	---	1.000	2.100	<b>4.800</b>	<b>9.600</b>
A 57 Süd	38.700	1.000	---	1.400	<b>41.100</b>	<b>82.600</b>
L 398 West	1.000	2.100	1.400	---	<b>4.500</b>	<b>9.000</b>
Summe	<b>41.400</b>	<b>4.800</b>	<b>41.500</b>	<b>4.500</b>		

### AS Krefeld-Gartenstadt

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	L 473 Ost	A 57 Süd	B 509 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	2.800	34.100	4.600	<b>41.500</b>	<b>82.600</b>
L 473 Ost	2.800	---	4.000	4.200	<b>11.000</b>	<b>21.800</b>
A 57 Süd	34.100	4.100	---	8.400	<b>46.600</b>	<b>93.000</b>
B 509 West	4.200	3.900	8.300	---	<b>16.400</b>	<b>33.600</b>
Summe	<b>41.100</b>	<b>10.800</b>	<b>46.400</b>	<b>17.200</b>		

### AS Krefeld

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	B 288 Ost	A 57 Süd	B 57 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	2.200	39.100	5.100	<b>46.400</b>	<b>93.000</b>
B 288 Ost	2.400	---	7.400	2.700	<b>12.500</b>	<b>25.000</b>
A 57 Süd	39.000	7.500	---	1.600	<b>48.100</b>	<b>96.300</b>
B 57 West	5.200	2.800	1.700	---	<b>9.700</b>	<b>19.100</b>
Summe	<b>46.600</b>	<b>12.500</b>	<b>48.200</b>	<b>9.400</b>		

### AS Krefeld-Oppum

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	A 57 Süd	A 524 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	42.300	5.900	<b>48.200</b>	<b>96.300</b>
A 57 Süd	42.000	---	7.200	<b>49.200</b>	<b>98.600</b>
A 524 West	6.100	7.100	---	<b>13.200</b>	<b>26.300</b>
Summe	<b>48.100</b>	<b>49.400</b>	<b>13.100</b>		

### AK Meerbusch

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	A 44 Ost	A 57 Süd	A 44 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	8.600	28.700	12.100	<b>49.400</b>	<b>98.600</b>
A 44 Ost	8.600	---	6.200	14.800	<b>29.600</b>	<b>59.100</b>
A 57 Süd	28.600	6.200	---	4.600	<b>39.400</b>	<b>78.900</b>
A 44 West	12.000	14.700	4.600	---	<b>31.300</b>	<b>62.800</b>
Summe	<b>49.200</b>	<b>29.500</b>	<b>39.500</b>	<b>31.500</b>		

**Tabelle KA2: Knotenströme 2003 im Nordabschnitt, DTVw Schwerverkehr**

**AS Kamp-Lintfort**

DTVw SV/24h	A 57 Nord	L 287 Ost	A 57 Süd	L 287 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	320	3.570	20	<b>3.910</b>	<b>7.830</b>
L 287 Ost	320	---	420	10	<b>750</b>	<b>1.530</b>
A 57 Süd	3.580	450	---	220	<b>4.250</b>	<b>8.450</b>
L 287 West	20	10	210	---	<b>240</b>	<b>490</b>
<b>Summe</b>	<b>3.920</b>	<b>780</b>	<b>4.200</b>	<b>250</b>		

**AK Kamp-Lintfort**

DTVw SV/24h	A 57 Nord	A 42 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	1.660	2.540	<b>4.200</b>	<b>8.450</b>
A 42 Ost	1.640	---	3.230	<b>4.870</b>	<b>9.790</b>
A 57 Süd	2.610	3.260	---	<b>5.870</b>	<b>11.640</b>
<b>Summe</b>	<b>4.250</b>	<b>4.920</b>	<b>5.770</b>		

**AS Moers-Hülsdonk**

DTVw SV/24h	A 57 Nord	L 474 Ost	A 57 Süd	L 474 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	10	5.620	140	<b>5.770</b>	<b>11.640</b>
L 474 Ost	10	---	30	160	<b>200</b>	<b>400</b>
A 57 Süd	5.720	30	---	200	<b>5.950</b>	<b>11.800</b>
L 474 West	140	160	200	---	<b>500</b>	<b>1.000</b>
<b>Summe</b>	<b>5.870</b>	<b>200</b>	<b>5.850</b>	<b>500</b>		

**AK Moers**

DTVw SV/24h	A 57 Nord	A 40 Ost	A 57 Süd	A 40 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	1.070	3.080	1.700	<b>5.850</b>	<b>11.800</b>
A 40 Ost	1.090	---	1.960	4.470	<b>7.520</b>	<b>14.950</b>
A 57 Süd	3.070	1.880	---	790	<b>5.740</b>	<b>11.550</b>
A 40 West	1.790	4.480	770	---	<b>7.040</b>	<b>14.000</b>
<b>Summe</b>	<b>5.950</b>	<b>7.430</b>	<b>5.810</b>	<b>6.960</b>		

**AS Moers-Kapellen**

DTVw SV/24h	A 57 Nord	L 398 Ost	A 57 Süd	L 398 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	120	5.620	70	<b>5.810</b>	<b>11.550</b>
L 398 Ost	110	---	60	70	<b>240</b>	<b>490</b>
A 57 Süd	5.560	60	---	90	<b>5.710</b>	<b>11.500</b>
L 398 West	70	70	110	---	<b>250</b>	<b>480</b>
<b>Summe</b>	<b>5.740</b>	<b>250</b>	<b>5.790</b>	<b>230</b>		

### AS Krefeld-Gartenstadt

DTVw SV/24h	A 57 Nord	L 473 Ost	A 57 Süd	B 509 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	10	5.410	370	<b>5.790</b>	<b>11.500</b>
L 473 Ost	10	---	620	420	<b>1.050</b>	<b>2.100</b>
A 57 Süd	5.320	630	---	550	<b>6.500</b>	<b>13.070</b>
B 509 West	380	410	540	---	<b>1.330</b>	<b>2.670</b>
Summe	<b>5.710</b>	<b>1.050</b>	<b>6.570</b>	<b>1.340</b>		

### AS Krefeld

DTVw SV/24h	A 57 Nord	B 288 Ost	A 57 Süd	B 57 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	380	5.840	350	<b>6.570</b>	<b>13.070</b>
B 288 Ost	400	---	530	120	<b>1.050</b>	<b>2.120</b>
A 57 Süd	5.800	540	---	20	<b>6.360</b>	<b>12.750</b>
B 57 West	300	150	20	---	<b>470</b>	<b>960</b>
Summe	<b>6.500</b>	<b>1.070</b>	<b>6.390</b>	<b>490</b>		

### AS Krefeld-Oppum

DTVw SV/24h	A 57 Nord	A 57 Süd	A 524 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	5.940	450	<b>6.390</b>	<b>12.750</b>
A 57 Süd	5.870	---	560	<b>6.430</b>	<b>12.930</b>
A 524 West	490	560	---	<b>1.050</b>	<b>2.060</b>
Summe	<b>6.360</b>	<b>6.500</b>	<b>1.010</b>		

### AK Meerbusch

DTVw SV/24h	A 57 Nord	A 44 Ost	A 57 Süd	A 44 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	520	3.720	2.260	<b>6.500</b>	<b>12.930</b>
A 44 Ost	540	---	540	1.310	<b>2.390</b>	<b>4.790</b>
A 57 Süd	3.660	540	---	400	<b>4.600</b>	<b>9.290</b>
A 44 West	2.230	1.340	430	---	<b>4.000</b>	<b>7.970</b>
Summe	<b>6.430</b>	<b>2.400</b>	<b>4.690</b>	<b>3.970</b>		



**Tabelle KA3: Knotenströme 2003 im Südabschnitt, DTVw Gesamtverkehr**

**AS Neuss-Hafen**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	A 57/B 1 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	18.600	45.700	<b>64.300</b>	<b>128.600</b>
A 57/B 1 Ost	18.800	---	13.000	<b>31.800</b>	<b>63.700</b>
A 57 Süd	45.500	13.300	---	<b>58.800</b>	<b>117.500</b>
Summe	<b>64.300</b>	<b>31.900</b>	<b>58.700</b>		

**AS Neuss-Norf**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	B 9 Ost	A 57 Süd	B 9 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	4.700	45.600	8.400	<b>58.700</b>	<b>117.500</b>
B 9 Ost	4.400	---	200	2.600	<b>7.200</b>	<b>14.800</b>
A 57 Süd	45.900	200	---	2.900	<b>49.000</b>	<b>97.600</b>
B 9 West	8.500	2.700	2.800	---	<b>14.000</b>	<b>27.900</b>
Summe	<b>58.800</b>	<b>7.600</b>	<b>48.600</b>	<b>13.900</b>		

**AK Neuss-Süd**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	A 46 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	23.000	25.600	<b>48.600</b>	<b>97.600</b>
A 46 Ost	23.300	---	13.100	<b>36.400</b>	<b>72.200</b>
A 57 Süd	25.700	12.800	---	<b>38.500</b>	<b>77.200</b>
Summe	<b>49.000</b>	<b>35.800</b>	<b>38.700</b>		

**AS Dormagen**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	L 280 Ost	A 57 Süd	L 280 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	5.900	30.900	1.900	<b>38.700</b>	<b>77.200</b>
L 280 Ost	5.700	---	1.500	5.100	<b>12.300</b>	<b>24.700</b>
A 57 Süd	30.900	1.400	---	4.700	<b>37.000</b>	<b>74.200</b>
L 280 West	1.900	5.100	4.800	---	<b>11.800</b>	<b>23.500</b>
Summe	<b>38.500</b>	<b>12.400</b>	<b>37.200</b>	<b>11.700</b>		

**AS Köln-Worringen TK Nord**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	L 183 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	4.100	33.100	<b>37.200</b>	<b>74.200</b>
L 183 Ost	3.900	---	n.v.	<b>3.900</b>	<b>8.000</b>
A 57 Süd	33.100	n.v.	---	<b>33.100</b>	<b>66.200</b>
Summe	<b>37.000</b>	<b>4.100</b>	<b>33.100</b>		

**AS Köln-Worringen TK Süd**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	L 183 Ost	A 57 Süd	L 183 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	n.v.	33.100	n.v.	<b>33.100</b>	<b>66.200</b>
L 183 Ost	n.v.	---	7.000	3.100	<b>10.100</b>	<b>20.400</b>
A 57 Süd	33.100	7.200	---	1.200	<b>41.500</b>	<b>83.000</b>
L 183 West	n.v.	3.100	1.400	---	<b>4.500</b>	<b>8.800</b>
Summe	<b>33.100</b>	<b>10.300</b>	<b>41.500</b>	<b>4.300</b>		

**AS Köln-Chorweiler**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	L 476 Ost	A 57 Süd	L 476 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	n.v.	41.500	n.v.	<b>41.500</b>	<b>83.000</b>
L 476 Ost	n.v.	---	4.800	500	<b>5.300</b>	<b>10.600</b>
A 57 Süd	41.500	4.900	---	7.700	<b>54.100</b>	<b>108.400</b>
L 476 West	n.v.	400	8.000	---	<b>8.400</b>	<b>16.600</b>
Summe	<b>41.500</b>	<b>5.300</b>	<b>54.300</b>	<b>8.200</b>		

**AK Köln-Nord**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	A 1 Ost	A 57 Süd	A 1 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	3.300	32.600	18.400	<b>54.300</b>	<b>108.400</b>
A 1 Ost	3.400	---	14.700	29.400	<b>47.500</b>	<b>95.400</b>
A 57 Süd	32.300	15.000	---	9.800	<b>57.100</b>	<b>114.300</b>
A 1 West	18.400	29.600	9.900	---	<b>57.900</b>	<b>115.500</b>
Summe	<b>54.100</b>	<b>47.900</b>	<b>57.200</b>	<b>57.600</b>		

**AS Köln-Longerich**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	L 34 Ost	A 57 Süd	L 34 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	5.700	47.000	4.500	<b>57.200</b>	<b>114.300</b>
L 34 Ost	6.100	---	2.200	3.900	<b>12.200</b>	<b>24.300</b>
A 57 Süd	46.700	2.300	---	4.400	<b>53.400</b>	<b>107.000</b>
L 34 West	4.300	4.100	4.400	---	<b>12.800</b>	<b>25.600</b>
Summe	<b>57.100</b>	<b>12.100</b>	<b>53.600</b>	<b>12.800</b>		

**Tabelle KA4: Knotenströme 2003 im Südabschnitt, DTVw Schwerverkehr**

**AS Neuss-Hafen**

DTVw SV/24h	A 57 Nord	A 57/B 1 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	1.400	6.510	<b>7.910</b>	<b>15.710</b>
A 57/B 1 Ost	1.370	---	1.070	<b>2.440</b>	<b>4.990</b>
A 57 Süd	6.430	1.150	---	<b>7.580</b>	<b>15.160</b>
Summe	<b>7.800</b>	<b>2.550</b>	<b>7.580</b>		

**AS Neuss-Norf**

DTVw SV/24h	A 57 Nord	B 9 Ost	A 57 Süd	B 9 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	310	6.640	630	<b>7.580</b>	<b>15.160</b>
B 9 Ost	300	---	10	30	<b>340</b>	<b>690</b>
A 57 Süd	6.640	10	---	170	<b>6.820</b>	<b>13.640</b>
B 9 West	640	30	170	---	<b>840</b>	<b>1.670</b>
Summe	<b>7.580</b>	<b>350</b>	<b>6.820</b>	<b>830</b>		

**AK Neuss-Süd**

DTVw SV/24h	A 57 Nord	A 46 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	3.950	2.870	<b>6.820</b>	<b>13.640</b>
A 46 Ost	3.980	---	950	<b>4.930</b>	<b>9.840</b>
A 57 Süd	2.840	960	---	<b>3.800</b>	<b>7.620</b>
Summe	<b>6.820</b>	<b>4.910</b>	<b>3.820</b>		

**AS Dormagen**

DTVw SV/24h	A 57 Nord	L 280 Ost	A 57 Süd	L 280 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	580	2.890	350	<b>3.820</b>	<b>7.620</b>
L 280 Ost	580	---	50	540	<b>1.170</b>	<b>2.370</b>
A 57 Süd	2.870	60	---	750	<b>3.680</b>	<b>7.380</b>
L 280 West	350	560	760	---	<b>1.670</b>	<b>3.310</b>
Summe	<b>3.800</b>	<b>1.200</b>	<b>3.700</b>	<b>1.640</b>		

**AS Köln-Worringen TK Nord**

<b>DTVw SV/24h</b>	<b>A 57 Nord</b>	<b>L 183 Ost</b>	<b>A 57 Süd</b>	<b>Summe</b>	<b>Querschnitt</b>
<b>A 57 Nord</b>	---	220	3.480	<b>3.700</b>	<b>7.380</b>
<b>L 183 Ost</b>	210	---	n.v.	<b>210</b>	<b>430</b>
<b>A 57 Süd</b>	3.470	n.v.	---	<b>3.470</b>	<b>6.950</b>
<b>Summe</b>	<b>3.680</b>	<b>220</b>	<b>3.480</b>		

**AS Köln-Worringen TK Süd**

<b>DTVw SV/24h</b>	<b>A 57 Nord</b>	<b>L 183 Ost</b>	<b>A 57 Süd</b>	<b>L 183 West</b>	<b>Summe</b>	<b>Querschnitt</b>
<b>A 57 Nord</b>	---	n.v.	3.480	n.v.	<b>3.480</b>	<b>6.950</b>
<b>L 183 Ost</b>	n.v.	---	180	130	<b>310</b>	<b>610</b>
<b>A 57 Süd</b>	3.470	170	---	30	<b>3.670</b>	<b>7.370</b>
<b>L 183 West</b>	n.v.	130	40	---	<b>170</b>	<b>330</b>
<b>Summe</b>	<b>3.470</b>	<b>300</b>	<b>3.700</b>	<b>160</b>		

**AS Köln-Chorweiler**

<b>DTVw SV/24h</b>	<b>A 57 Nord</b>	<b>L 476 Ost</b>	<b>A 57 Süd</b>	<b>L 476 West</b>	<b>Summe</b>	<b>Querschnitt</b>
<b>A 57 Nord</b>	---	n.v.	3.700	n.v.	<b>3.700</b>	<b>7.370</b>
<b>L 476 Ost</b>	n.v.	---	140	0	<b>140</b>	<b>280</b>
<b>A 57 Süd</b>	3.670	140	---	330	<b>4.140</b>	<b>8.310</b>
<b>L 476 West</b>	n.v.	0	330	---	<b>330</b>	<b>660</b>
<b>Summe</b>	<b>3.670</b>	<b>140</b>	<b>4.170</b>	<b>330</b>		

**AK Köln-Nord**

<b>DTVw SV/24h</b>	<b>A 57 Nord</b>	<b>A 1 Ost</b>	<b>A 57 Süd</b>	<b>A 1 West</b>	<b>Summe</b>	<b>Querschnitt</b>
<b>A 57 Nord</b>	---	600	1.050	2.520	<b>4.170</b>	<b>8.310</b>
<b>A 1 Ost</b>	530	---	1.350	7.270	<b>9.150</b>	<b>18.670</b>
<b>A 57 Süd</b>	1.020	1.300	---	410	<b>2.730</b>	<b>5.500</b>
<b>A 1 West</b>	2.590	7.620	370	---	<b>10.580</b>	<b>20.780</b>
<b>Summe</b>	<b>4.140</b>	<b>9.520</b>	<b>2.770</b>	<b>10.200</b>		

**AS Köln-Longerich**

<b>DTVw SV/24h</b>	<b>A 57 Nord</b>	<b>L 34 Ost</b>	<b>A 57 Süd</b>	<b>L 34 West</b>	<b>Summe</b>	<b>Querschnitt</b>
<b>A 57 Nord</b>	---	370	1.640	760	<b>2.770</b>	<b>5.500</b>
<b>L 34 Ost</b>	440	---	120	190	<b>750</b>	<b>1.490</b>
<b>A 57 Süd</b>	1.610	120	---	110	<b>1.840</b>	<b>3.700</b>
<b>L 34 West</b>	680	250	100	---	<b>1.030</b>	<b>2.090</b>
<b>Summe</b>	<b>2.730</b>	<b>740</b>	<b>1.860</b>	<b>1.060</b>		

## Tabelle KA5: Knotenströme 2003 im Nordabschnitt, DTV Gesamtverkehr

### AS Kamp-Lintfort

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	L 287 Ost	A 57 Süd	L 287 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	6.800	18.300	500	<b>25.600</b>	<b>51.700</b>
L 287 Ost	6.700	---	2.600	1.400	<b>10.700</b>	<b>21.500</b>
A 57 Süd	19.000	2.700	---	7.100	<b>28.800</b>	<b>57.500</b>
L 287 West	400	1.300	7.800	---	<b>9.500</b>	<b>18.500</b>
Summe	<b>26.100</b>	<b>10.800</b>	<b>28.700</b>	<b>9.000</b>		

### AK Kamp-Lintfort

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	A 42 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	8.600	20.100	<b>28.700</b>	<b>57.500</b>
A 42 Ost	8.400	---	14.900	<b>23.300</b>	<b>46.700</b>
A 57 Süd	20.400	14.800	---	<b>35.200</b>	<b>70.200</b>
Summe	<b>28.800</b>	<b>23.400</b>	<b>35.000</b>		

### AS Moers-Hülsdonk

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	L 474 Ost	A 57 Süd	L 474 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	1.900	30.800	2.300	<b>35.000</b>	<b>70.200</b>
L 474 Ost	1.800	---	400	3.100	<b>5.300</b>	<b>10.400</b>
A 57 Süd	30.700	400	---	3.800	<b>34.900</b>	<b>69.800</b>
L 474 West	2.700	2.800	3.700	---	<b>9.200</b>	<b>18.400</b>
Summe	<b>35.200</b>	<b>5.100</b>	<b>34.900</b>	<b>9.200</b>		

### AK Moers

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	A 40 Ost	A 57 Süd	A 40 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	8.300	22.200	4.400	<b>34.900</b>	<b>69.800</b>
A 40 Ost	8.600	---	11.400	12.200	<b>32.200</b>	<b>64.000</b>
A 57 Süd	21.900	11.400	---	5.100	<b>38.400</b>	<b>77.000</b>
A 40 West	4.400	12.100	5.000	---	<b>21.500</b>	<b>43.200</b>
Summe	<b>34.900</b>	<b>31.800</b>	<b>38.600</b>	<b>21.700</b>		

### AS Moers-Kapellen

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	L 398 Ost	A 57 Süd	L 398 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	1.500	36.200	900	<b>38.600</b>	<b>77.000</b>
L 398 Ost	1.600	---	900	1.900	<b>4.400</b>	<b>8.800</b>
A 57 Süd	36.000	1.000	---	1.400	<b>38.400</b>	<b>76.900</b>
L 398 West	800	1.900	1.400	---	<b>4.100</b>	<b>8.300</b>
Summe	<b>38.400</b>	<b>4.400</b>	<b>38.500</b>	<b>4.200</b>		

### AS Krefeld-Gartenstadt

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	L 473 Ost	A 57 Süd	B 509 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	2.500	31.700	4.300	<b>38.500</b>	<b>76.900</b>
L 473 Ost	2.500	---	3.700	3.900	<b>10.100</b>	<b>20.100</b>
A 57 Süd	31.700	3.800	---	8.000	<b>43.500</b>	<b>86.800</b>
B 509 West	4.200	3.700	7.900	---	<b>15.800</b>	<b>32.000</b>
Summe	<b>38.400</b>	<b>10.000</b>	<b>43.300</b>	<b>16.200</b>		

### AS Krefeld

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	B 288 Ost	A 57 Süd	B 57 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	2.100	36.400	4.800	<b>43.300</b>	<b>86.800</b>
B 288 Ost	2.300	---	7.000	2.600	<b>11.900</b>	<b>23.700</b>
A 57 Süd	36.200	7.000	---	1.500	<b>44.700</b>	<b>89.600</b>
B 57 West	5.000	2.700	1.500	---	<b>9.200</b>	<b>18.100</b>
Summe	<b>43.500</b>	<b>11.800</b>	<b>44.900</b>	<b>8.900</b>		

### AS Krefeld-Oppum

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	A 57 Süd	A 524 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	39.200	5.700	<b>44.900</b>	<b>89.600</b>
A 57 Süd	38.900	---	6.500	<b>45.400</b>	<b>90.900</b>
A 524 West	5.800	6.300	---	<b>12.100</b>	<b>24.300</b>
Summe	<b>44.700</b>	<b>45.500</b>	<b>12.200</b>		

### AK Meerbusch

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	A 44 Ost	A 57 Süd	A 44 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	8.000	26.400	11.100	<b>45.500</b>	<b>90.900</b>
A 44 Ost	7.900	---	5.300	12.600	<b>25.800</b>	<b>51.700</b>
A 57 Süd	26.500	5.300	---	3.900	<b>35.700</b>	<b>71.300</b>
A 44 West	11.000	12.600	3.900	---	<b>27.500</b>	<b>55.100</b>
Summe	<b>45.400</b>	<b>25.900</b>	<b>35.600</b>	<b>27.600</b>		

**Tabelle KA6: Knotenströme 2003 im Nordabschnitt, DTV Schwerverkehr**

**AS Kamp-Lintfort**

DTV SV/24h	A 57 Nord	L 287 Ost	A 57 Süd	L 287 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	200	2.860	10	<b>3.070</b>	<b>6.140</b>
L 287 Ost	190	---	320	10	<b>520</b>	<b>1.080</b>
A 57 Süd	2.870	350	---	150	<b>3.370</b>	<b>6.690</b>
L 287 West	10	10	140	---	<b>160</b>	<b>330</b>
<b>Summe</b>	<b>3.070</b>	<b>560</b>	<b>3.320</b>	<b>170</b>		

**AK Kamp-Lintfort**

DTV SV/24h	A 57 Nord	A 42 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	1.270	2.050	<b>3.320</b>	<b>6.690</b>
A 42 Ost	1.250	---	2.710	<b>3.960</b>	<b>7.950</b>
A 57 Süd	2.120	2.720	---	<b>4.840</b>	<b>9.600</b>
<b>Summe</b>	<b>3.370</b>	<b>3.990</b>	<b>4.760</b>		

**AS Moers-Hülsdonk**

DTV SV/24h	A 57 Nord	L 474 Ost	A 57 Süd	L 474 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	10	4.630	120	<b>4.760</b>	<b>9.600</b>
L 474 Ost	10	---	30	140	<b>180</b>	<b>360</b>
A 57 Süd	4.710	30	---	160	<b>4.900</b>	<b>9.730</b>
L 474 West	120	140	170	---	<b>430</b>	<b>850</b>
<b>Summe</b>	<b>4.840</b>	<b>180</b>	<b>4.830</b>	<b>420</b>		

**AK Moers**

DTV SV/24h	A 57 Nord	A 40 Ost	A 57 Süd	A 40 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	910	2.560	1.360	<b>4.830</b>	<b>9.730</b>
A 40 Ost	920	---	1.620	3.570	<b>6.110</b>	<b>12.170</b>
A 57 Süd	2.550	1.560	---	620	<b>4.730</b>	<b>9.520</b>
A 40 West	1.430	3.590	610	---	<b>5.630</b>	<b>11.180</b>
<b>Summe</b>	<b>4.900</b>	<b>6.060</b>	<b>4.790</b>	<b>5.550</b>		

**AS Moers-Kapellen**

DTV SV/24h	A 57 Nord	L 398 Ost	A 57 Süd	L 398 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	100	4.630	60	<b>4.790</b>	<b>9.520</b>
L 398 Ost	90	---	50	60	<b>200</b>	<b>410</b>
A 57 Süd	4.580	50	---	80	<b>4.710</b>	<b>9.480</b>
L 398 West	60	60	90	---	<b>210</b>	<b>410</b>
<b>Summe</b>	<b>4.730</b>	<b>210</b>	<b>4.770</b>	<b>200</b>		

### AS Krefeld-Gartenstadt

DTV SV/24h	A 57 Nord	L 473 Ost	A 57 Süd	B 509 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	10	4.400	360	<b>4.770</b>	<b>9.480</b>
L 473 Ost	10	---	490	390	<b>890</b>	<b>1.780</b>
A 57 Süd	4.330	500	---	370	<b>5.200</b>	<b>10.450</b>
B 509 West	370	380	360	---	<b>1.110</b>	<b>2.230</b>
Summe	<b>4.710</b>	<b>890</b>	<b>5.250</b>	<b>1.120</b>		

### AS Krefeld

DTV SV/24h	A 57 Nord	B 288 Ost	A 57 Süd	B 57 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	310	4.650	290	<b>5.250</b>	<b>10.450</b>
B 288 Ost	330	---	460	100	<b>890</b>	<b>1.790</b>
A 57 Süd	4.620	460	---	20	<b>5.100</b>	<b>10.230</b>
B 57 West	250	130	20	---	<b>400</b>	<b>810</b>
Summe	<b>5.200</b>	<b>900</b>	<b>5.130</b>	<b>410</b>		

### AS Krefeld-Oppum

DTV SV/24h	A 57 Nord	A 57 Süd	A 524 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	4.780	350	<b>5.130</b>	<b>10.230</b>
A 57 Süd	4.720	---	430	<b>5.150</b>	<b>10.350</b>
A 524 West	380	420	---	<b>800</b>	<b>1.580</b>
Summe	<b>5.100</b>	<b>5.200</b>	<b>780</b>		

### AK Meerbusch

DTV SV/24h	A 57 Nord	A 44 Ost	A 57 Süd	A 44 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	460	3.000	1.740	<b>5.200</b>	<b>10.350</b>
A 44 Ost	470	---	460	1.070	<b>2.000</b>	<b>4.000</b>
A 57 Süd	2.960	450	---	300	<b>3.710</b>	<b>7.500</b>
A 44 West	1.720	1.090	330	---	<b>3.140</b>	<b>6.250</b>
Summe	<b>5.150</b>	<b>2.000</b>	<b>3.790</b>	<b>3.110</b>		



**Tabelle KA7: Knotenströme 2003 im Südabschnitt, DTV Gesamtverkehr**

**AS Neuss-Hafen**

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	A 57/B 1 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	17.500	43.600	<b>61.100</b>	<b>122.200</b>
A 57/B 1 Ost	17.700	---	11.100	<b>28.800</b>	<b>57.700</b>
A 57 Süd	43.400	11.400	---	<b>54.800</b>	<b>109.500</b>
Summe	<b>61.100</b>	<b>28.900</b>	<b>54.700</b>		

**AS Neuss-Norf**

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	B 9 Ost	A 57 Süd	B 9 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	4.300	42.300	8.100	<b>54.700</b>	<b>109.500</b>
B 9 Ost	4.000	---	200	2.300	<b>6.500</b>	<b>13.100</b>
A 57 Süd	42.500	200	---	2.500	<b>45.200</b>	<b>90.200</b>
B 9 West	8.300	2.100	2.500	---	<b>12.900</b>	<b>25.800</b>
Summe	<b>54.800</b>	<b>6.600</b>	<b>45.000</b>	<b>12.900</b>		

**AK Neuss-Süd**

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	A 46 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	21.000	24.000	<b>45.000</b>	<b>90.200</b>
A 46 Ost	21.200	---	11.800	<b>33.000</b>	<b>65.500</b>
A 57 Süd	24.000	11.500	---	<b>35.500</b>	<b>71.300</b>
Summe	<b>45.200</b>	<b>32.500</b>	<b>35.800</b>		

**AS Dormagen**

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	L 280 Ost	A 57 Süd	L 280 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	5.500	28.800	1.500	<b>35.800</b>	<b>71.300</b>
L 280 Ost	5.300	---	1.400	5.000	<b>11.700</b>	<b>23.500</b>
A 57 Süd	28.800	1.300	---	4.400	<b>34.500</b>	<b>69.300</b>
L 280 West	1.400	5.000	4.600	---	<b>11.000</b>	<b>21.900</b>
Summe	<b>35.500</b>	<b>11.800</b>	<b>34.800</b>	<b>10.900</b>		

**AS Köln-Worringen TK Nord**

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	L 183 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	3.900	30.900	<b>34.800</b>	<b>69.300</b>
L 183 Ost	3.700	---	n.v.	<b>3.700</b>	<b>7.600</b>
A 57 Süd	30.800	n.v.	---	<b>30.800</b>	<b>61.700</b>
Summe	<b>34.500</b>	<b>3.900</b>	<b>30.900</b>		

**AS Köln-Worringen TK Süd**

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	L 183 Ost	A 57 Süd	L 183 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	n.v.	30.900	n.v.	<b>30.900</b>	<b>61.700</b>
L 183 Ost	n.v.	---	6.500	2.900	<b>9.400</b>	<b>18.900</b>
A 57 Süd	30.800	6.700	---	1.200	<b>38.700</b>	<b>77.400</b>
L 183 West	n.v.	2.800	1.300	---	<b>4.100</b>	<b>8.200</b>
Summe	<b>30.800</b>	<b>9.500</b>	<b>38.700</b>	<b>4.100</b>		

**AS Köln-Chorweiler**

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	L 476 Ost	A 57 Süd	L 476 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	n.v.	38.700	n.v.	<b>38.700</b>	<b>77.400</b>
L 476 Ost	n.v.	---	4.500	500	<b>5.000</b>	<b>9.900</b>
A 57 Süd	38.700	4.500	---	7.100	<b>50.300</b>	<b>100.800</b>
L 476 West	n.v.	400	7.300	---	<b>7.700</b>	<b>15.300</b>
Summe	<b>38.700</b>	<b>4.900</b>	<b>50.500</b>	<b>7.600</b>		

**AK Köln-Nord**

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	A 1 Ost	A 57 Süd	A 1 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	3.000	30.200	17.300	<b>50.500</b>	<b>100.800</b>
A 1 Ost	3.100	---	13.800	28.100	<b>45.000</b>	<b>90.300</b>
A 57 Süd	29.900	14.100	---	9.300	<b>53.300</b>	<b>106.600</b>
A 1 West	17.300	28.200	9.300	---	<b>54.800</b>	<b>109.500</b>
Summe	<b>50.300</b>	<b>45.300</b>	<b>53.300</b>	<b>54.700</b>		

**AS Köln-Longerich**

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	L 34 Ost	A 57 Süd	L 34 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	5.200	43.900	4.200	<b>53.300</b>	<b>106.600</b>
L 34 Ost	5.500	---	1.900	3.400	<b>10.800</b>	<b>21.500</b>
A 57 Süd	43.700	2.000	---	3.800	<b>49.500</b>	<b>99.100</b>
L 34 West	4.100	3.500	3.800	---	<b>11.400</b>	<b>22.800</b>
Summe	<b>53.300</b>	<b>10.700</b>	<b>49.600</b>	<b>11.400</b>		

**Tabelle KA8: Knotenströme 2003 im Südabschnitt, DTV Schwerverkehr**

**AS Neuss-Hafen**

DTV SV/24h	A 57 Nord	A 57/B 1 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	1.130	5.340	<b>6.470</b>	<b>12.850</b>
A 57/B 1 Ost	1.110	---	940	<b>2.050</b>	<b>4.190</b>
A 57 Süd	5.270	1.010	---	<b>6.280</b>	<b>12.560</b>
Summe	<b>6.380</b>	<b>2.140</b>	<b>6.280</b>		

**AS Neuss-Norf**

DTV SV/24h	A 57 Nord	B 9 Ost	A 57 Süd	B 9 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	240	5.490	550	<b>6.280</b>	<b>12.560</b>
B 9 Ost	240	---	10	30	<b>280</b>	<b>560</b>
A 57 Süd	5.490	10	---	150	<b>5.650</b>	<b>11.300</b>
B 9 West	550	30	150	---	<b>730</b>	<b>1.460</b>
Summe	<b>6.280</b>	<b>280</b>	<b>5.650</b>	<b>730</b>		

**AK Neuss-Süd**

DTV SV/24h	A 57 Nord	A 46 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	3.300	2.350	<b>5.650</b>	<b>11.300</b>
A 46 Ost	3.320	---	730	<b>4.050</b>	<b>8.090</b>
A 57 Süd	2.330	740	---	<b>3.070</b>	<b>6.150</b>
Summe	<b>5.650</b>	<b>4.040</b>	<b>3.080</b>		

**AS Dormagen**

DTV SV/24h	A 57 Nord	L 280 Ost	A 57 Süd	L 280 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	440	2.300	340	<b>3.080</b>	<b>6.150</b>
L 280 Ost	440	---	30	450	<b>920</b>	<b>1.870</b>
A 57 Süd	2.290	40	---	650	<b>2.980</b>	<b>5.960</b>
L 280 West	340	470	650	---	<b>1.460</b>	<b>2.900</b>
Summe	<b>3.070</b>	<b>950</b>	<b>2.980</b>	<b>1.440</b>		

**AS Köln-Worringen TK Nord**

DTV SV/24h	A 57 Nord	L 183 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	170	2.810	<b>2.980</b>	<b>5.960</b>
L 183 Ost	180	---	n.v.	<b>180</b>	<b>350</b>
A 57 Süd	2.800	n.v.	---	<b>2.800</b>	<b>5.610</b>
Summe	<b>2.980</b>	<b>170</b>	<b>2.810</b>		

**AS Köln-Worringen TK Süd**

DTV SV/24h	A 57 Nord	L 183 Ost	A 57 Süd	L 183 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	n.v.	2.810	n.v.	<b>2.810</b>	<b>5.610</b>
L 183 Ost	n.v.	---	150	110	<b>260</b>	<b>510</b>
A 57 Süd	2.800	140	---	30	<b>2.970</b>	<b>5.960</b>
L 183 West	n.v.	110	30	---	<b>140</b>	<b>280</b>
Summe	<b>2.800</b>	<b>250</b>	<b>2.990</b>	<b>140</b>		

**AS Köln-Chorweiler**

DTV SV/24h	A 57 Nord	L 476 Ost	A 57 Süd	L 476 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	n.v.	2.990	n.v.	<b>2.990</b>	<b>5.960</b>
L 476 Ost	n.v.	---	120	0	<b>120</b>	<b>240</b>
A 57 Süd	2.970	120	---	270	<b>3.360</b>	<b>6.730</b>
L 476 West	n.v.	0	260	---	<b>260</b>	<b>530</b>
Summe	<b>2.970</b>	<b>120</b>	<b>3.370</b>	<b>270</b>		

**AK Köln-Nord**

DTV SV/24h	A 57 Nord	A 1 Ost	A 57 Süd	A 1 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	480	840	2.050	<b>3.370</b>	<b>6.730</b>
A 1 Ost	420	---	1.090	5.960	<b>7.470</b>	<b>15.260</b>
A 57 Süd	830	1.060	---	330	<b>2.220</b>	<b>4.450</b>
A 1 West	2.110	6.250	300	---	<b>8.660</b>	<b>17.000</b>
Summe	<b>3.360</b>	<b>7.790</b>	<b>2.230</b>	<b>8.340</b>		

**AS Köln-Longerich**

DTV SV/24h	A 57 Nord	L 34 Ost	A 57 Süd	L 34 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	290	1.320	620	<b>2.230</b>	<b>4.450</b>
L 34 Ost	350	---	100	150	<b>600</b>	<b>1.200</b>
A 57 Süd	1.320	100	---	90	<b>1.510</b>	<b>3.010</b>
L 34 West	550	210	80	---	<b>840</b>	<b>1.700</b>
Summe	<b>2.220</b>	<b>600</b>	<b>1.500</b>	<b>860</b>		

## **Anhang KP: Knotenströme im Planfall 2020**

Tabelle KP1: Knotenströme 2020 im Nordabschnitt, Gesamtverkehr DTVw

Tabelle KP2: Knotenströme 2020 im Nordabschnitt, Schwerverkehr DTVw

Tabelle KP3: Knotenströme 2020 im Südabschnitt, Gesamtverkehr DTVw

Tabelle KP4: Knotenströme 2020 im Südabschnitt, Schwerverkehr DTVw

Tabelle KP5: Knotenströme 2020 im Nordabschnitt, Gesamtverkehr DTV

Tabelle KP6: Knotenströme 2020 im Nordabschnitt, Schwerverkehr DTV

Tabelle KP7: Knotenströme 2020 im Südabschnitt, Gesamtverkehr DTV

Tabelle KP8: Knotenströme 2020 im Südabschnitt, Schwerverkehr DTV

## Tabelle KP1: Knotenströme 2020 im Nordabschnitt, DTVw Gesamtverkehr

### AS Kamp-Lintfort

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	L 287 Ost	A 57 Süd	L 287 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	4.700	28.400	700	<b>33.800</b>	<b>67.500</b>
L 287 Ost	4.700	---	6.500	2.100	<b>13.300</b>	<b>26.400</b>
A 57 Süd	28.300	6.300	---	8.300	<b>42.900</b>	<b>86.400</b>
L 287 West	700	2.100	8.600	---	<b>11.400</b>	<b>22.500</b>
<b>Summe</b>	<b>33.700</b>	<b>13.100</b>	<b>43.500</b>	<b>11.100</b>		

### AK Kamp-Lintfort

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	A 42 Ost	A 57 Süd	B 528 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	3.400	38.200	1.900	<b>43.500</b>	<b>86.400</b>
A 42 Ost	3.600	---	9.200	9.900	<b>22.700</b>	<b>46.500</b>
A 57 Süd	37.500	10.800	---	200	<b>48.500</b>	<b>96.400</b>
B 528 West	1.800	9.600	500	---	<b>11.900</b>	<b>23.900</b>
<b>Summe</b>	<b>42.900</b>	<b>23.800</b>	<b>47.900</b>	<b>12.000</b>		

### AS Moers-Hülsdonk

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	L 474 Ost	A 57 Süd	L 474 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	2.800	43.000	2.100	<b>47.900</b>	<b>96.400</b>
L 474 Ost	2.700	---	800	3.900	<b>7.400</b>	<b>14.700</b>
A 57 Süd	42.500	1.000	---	4.200	<b>47.700</b>	<b>95.900</b>
L 474 West	3.300	3.500	4.400	---	<b>11.200</b>	<b>21.400</b>
<b>Summe</b>	<b>48.500</b>	<b>7.300</b>	<b>48.200</b>	<b>10.200</b>		

### AK Moers

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	A 40 Ost	A 57 Süd	A 40 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	14.200	32.700	1.300	<b>48.200</b>	<b>95.900</b>
A 40 Ost	13.700	---	10.200	13.900	<b>37.800</b>	<b>76.300</b>
A 57 Süd	32.100	10.100	---	5.600	<b>47.800</b>	<b>96.400</b>
A 40 West	1.900	14.200	5.700	---	<b>21.800</b>	<b>42.600</b>
<b>Summe</b>	<b>47.700</b>	<b>38.500</b>	<b>48.600</b>	<b>20.800</b>		

### AS Moers-Kapellen

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	L 398 Ost	A 57 Süd	L 398 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	2.300	44.900	1.400	<b>48.600</b>	<b>96.400</b>
L 398 Ost	2.400	---	1.000	2.200	<b>5.600</b>	<b>11.300</b>
A 57 Süd	43.700	1.100	---	1.500	<b>46.300</b>	<b>93.800</b>
L 398 West	1.700	2.300	1.600	---	<b>5.600</b>	<b>10.700</b>
<b>Summe</b>	<b>47.800</b>	<b>5.700</b>	<b>47.500</b>	<b>5.100</b>		

### AS Krefeld-Gartenstadt

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	L 473 Ost	A 57 Süd	B 509 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	3.500	38.900	5.100	<b>47.500</b>	<b>93.800</b>
L 473 Ost	3.400	---	4.600	5.300	<b>13.300</b>	<b>25.500</b>
A 57 Süd	38.400	4.600	---	9.500	<b>52.500</b>	<b>105.200</b>
B 509 West	4.500	4.100	9.200	---	<b>17.800</b>	<b>37.700</b>
<b>Summe</b>	<b>46.300</b>	<b>12.200</b>	<b>52.700</b>	<b>19.900</b>		

### AS Krefeld

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	B 288 Ost	A 57 Süd	B 57 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	2.700	43.800	6.200	<b>52.700</b>	<b>105.200</b>
B 288 Ost	2.900	---	9.400	3.300	<b>15.600</b>	<b>30.600</b>
A 57 Süd	43.500	9.100	---	1.800	<b>54.400</b>	<b>109.400</b>
B 57 West	6.100	3.200	1.800	---	<b>11.100</b>	<b>22.400</b>
<b>Summe</b>	<b>52.500</b>	<b>15.000</b>	<b>55.000</b>	<b>11.300</b>		

### AS Krefeld-Oppum

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	A 57 Süd	A 524 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	48.700	6.300	<b>55.000</b>	<b>109.400</b>
A 57 Süd	47.900	---	8.100	<b>56.000</b>	<b>112.700</b>
A 524 West	6.500	8.000	---	<b>14.500</b>	<b>28.900</b>
<b>Summe</b>	<b>54.400</b>	<b>56.700</b>	<b>14.400</b>		

### AK Meerbusch

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	A 44 Ost	A 57 Süd	A 44 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	6.700	37.500	12.500	<b>56.700</b>	<b>112.700</b>
A 44 Ost	6.400	---	7.200	16.100	<b>29.700</b>	<b>58.700</b>
A 57 Süd	37.500	6.900	---	6.300	<b>50.700</b>	<b>101.700</b>
A 44 West	12.100	15.400	6.300	---	<b>33.800</b>	<b>68.700</b>
<b>Summe</b>	<b>56.000</b>	<b>29.000</b>	<b>51.000</b>	<b>34.900</b>		

## Tabelle KP2: Knotenströme 2020 im Nordabschnitt, DTVw Schwerverkehr

### AS Kamp-Lintfort

DTVw SV/24h	A 57 Nord	L 287 Ost	A 57 Süd	L 287 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	190	4.310	70	<b>4.570</b>	<b>9.220</b>
L 287 Ost	160	---	220	90	<b>470</b>	<b>940</b>
A 57 Süd	4.420	220	---	790	<b>5.430</b>	<b>10.790</b>
L 287 West	70	60	830	---	<b>960</b>	<b>1.910</b>
Summe	<b>4.650</b>	<b>470</b>	<b>5.360</b>	<b>950</b>		

### AK Kamp-Lintfort

DTVw SV/24h	A 57 Nord	A 42 Ost	A 57 Süd	B 528 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	1.110	3.930	320	<b>5.360</b>	<b>10.790</b>
A 42 Ost	1.060	---	3.140	2.620	<b>6.820</b>	<b>13.150</b>
A 57 Süd	4.120	3.000	---	20	<b>7.140</b>	<b>14.240</b>
B 528 West	250	2.220	30	---	<b>2.500</b>	<b>5.460</b>
Summe	<b>5.430</b>	<b>6.330</b>	<b>7.100</b>	<b>2.960</b>		

### AS Moers-Hülsdonk

DTVw SV/24h	A 57 Nord	L 474 Ost	A 57 Süd	L 474 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	20	6.990	90	<b>7.100</b>	<b>14.240</b>
L 474 Ost	10	---	510	240	<b>760</b>	<b>1.630</b>
A 57 Süd	7.010	640	---	300	<b>7.950</b>	<b>15.740</b>
L 474 West	120	210	290	---	<b>620</b>	<b>1.250</b>
Summe	<b>7.140</b>	<b>870</b>	<b>7.790</b>	<b>630</b>		

### AK Moers

DTVw SV/24h	A 57 Nord	A 40 Ost	A 57 Süd	A 40 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	1.580	5.150	1.060	<b>7.790</b>	<b>15.740</b>
A 40 Ost	1.650	---	1.340	4.510	<b>7.500</b>	<b>15.070</b>
A 57 Süd	5.020	1.340	---	670	<b>7.030</b>	<b>14.190</b>
A 40 West	1.280	4.650	670	---	<b>6.600</b>	<b>12.840</b>
Summe	<b>7.950</b>	<b>7.570</b>	<b>7.160</b>	<b>6.240</b>		

### AS Moers-Kapellen

DTVw SV/24h	A 57 Nord	L 398 Ost	A 57 Süd	L 398 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	210	6.850	100	<b>7.160</b>	<b>14.190</b>
L 398 Ost	200	---	70	50	<b>320</b>	<b>650</b>
A 57 Süd	6.740	60	---	100	<b>6.900</b>	<b>13.940</b>
L 398 West	90	60	120	---	<b>270</b>	<b>520</b>
Summe	<b>7.030</b>	<b>330</b>	<b>7.040</b>	<b>250</b>		



### AS Krefeld-Gartenstadt

DTVw SV/24h	A 57 Nord	L 473 Ost	A 57 Süd	B 509 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	10	6.530	500	<b>7.040</b>	<b>13.940</b>
L 473 Ost	10	---	740	430	<b>1.180</b>	<b>2.350</b>
A 57 Süd	6.470	740	---	600	<b>7.810</b>	<b>15.640</b>
B 509 West	420	420	560	---	<b>1.400</b>	<b>2.930</b>
<b>Summe</b>	<b>6.900</b>	<b>1.170</b>	<b>7.830</b>	<b>1.530</b>		

### AS Krefeld

DTVw SV/24h	A 57 Nord	B 288 Ost	A 57 Süd	B 57 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	400	6.970	460	<b>7.830</b>	<b>15.640</b>
B 288 Ost	410	---	990	190	<b>1.590</b>	<b>3.190</b>
A 57 Süd	6.920	990	---	40	<b>7.950</b>	<b>15.940</b>
B 57 West	480	210	30	---	<b>720</b>	<b>1.410</b>
<b>Summe</b>	<b>7.810</b>	<b>1.600</b>	<b>7.990</b>	<b>690</b>		

### AS Krefeld-Oppum

DTVw SV/24h	A 57 Nord	A 57 Süd	A 524 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	7.460	530	<b>7.990</b>	<b>15.940</b>
A 57 Süd	7.400	---	510	<b>7.910</b>	<b>15.890</b>
A 524 West	550	520	---	<b>1.070</b>	<b>2.110</b>
<b>Summe</b>	<b>7.950</b>	<b>7.980</b>	<b>1.040</b>		

### AK Meerbusch

DTVw SV/24h	A 57 Nord	A 44 Ost	A 57 Süd	A 44 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	560	5.230	2.190	<b>7.980</b>	<b>15.890</b>
A 44 Ost	540	---	880	1.400	<b>2.820</b>	<b>5.650</b>
A 57 Süd	5.220	890	---	540	<b>6.650</b>	<b>13.280</b>
A 44 West	2.150	1.380	520	---	<b>4.050</b>	<b>8.180</b>
<b>Summe</b>	<b>7.910</b>	<b>2.830</b>	<b>6.630</b>	<b>4.130</b>		

**Tabelle KP3: Knotenströme 2020 im Südabschnitt, DTVw Gesamtverkehr**

**AS Neuss-Hafen**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	A 57/B 1 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	20.100	51.900	<b>72.000</b>	<b>143.600</b>
A 57/B 1 Ost	20.100	---	13.400	<b>33.500</b>	<b>67.000</b>
A 57 Süd	51.500	13.400	---	<b>64.900</b>	<b>130.200</b>
Summe	<b>71.600</b>	<b>33.500</b>	<b>65.300</b>		

**AS Neuss-Norf**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	B 9 Ost	A 57 Süd	B 9 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	3.800	53.900	7.600	<b>65.300</b>	<b>130.200</b>
B 9 Ost	3.800	---	300	2.900	<b>7.000</b>	<b>13.900</b>
A 57 Süd	53.900	300	---	4.700	<b>58.900</b>	<b>117.700</b>
B 9 West	7.200	2.800	4.600	---	<b>14.600</b>	<b>29.800</b>
Summe	<b>64.900</b>	<b>6.900</b>	<b>58.800</b>	<b>15.200</b>		

**AK Neuss-Süd**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	A 46 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	20.100	38.700	<b>58.800</b>	<b>117.700</b>
A 46 Ost	21.200	---	18.400	<b>39.600</b>	<b>77.000</b>
A 57 Süd	37.700	17.300	---	<b>55.000</b>	<b>112.100</b>
Summe	<b>58.900</b>	<b>37.400</b>	<b>57.100</b>		

**AS Delrath**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	K neu Ost	A 57 Süd	K neu West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	7.400	49.600	100	<b>57.100</b>	<b>112.100</b>
K neu Ost	5.500	---	1.400	700	<b>7.600</b>	<b>16.000</b>
A 57 Süd	49.400	400	---	700	<b>50.500</b>	<b>102.100</b>
K neu West	100	600	600	---	<b>1.300</b>	<b>2.800</b>
Summe	<b>55.000</b>	<b>8.400</b>	<b>51.600</b>	<b>1.500</b>		

**AS Dormagen-Nord**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	L 280 Ost	A 57 Süd	L 280 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	n.v.	51.600	n.v.	<b>51.600</b>	<b>102.100</b>
L 280 Ost	5.000	---	n.v.	4.100	<b>9.100</b>	<b>17.300</b>
A 57 Süd	40.600	1.600	---	4.100	<b>46.300</b>	<b>97.900</b>
L 280 West	4.900	6.600	n.v.	---	<b>11.500</b>	<b>19.700</b>
Summe	<b>50.500</b>	<b>8.200</b>	<b>51.600</b>	<b>8.200</b>		

**AS Dormagen-Süd**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	K 18 Ost	A 57 Süd	K 18 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	1.600	44.100	5.900	<b>51.600</b>	<b>97.900</b>
K 18 Ost	n.v.	---	1.000	700	<b>1.700</b>	<b>3.500</b>
A 57 Süd	46.300	n.v.	---	n.v.	<b>46.300</b>	<b>95.600</b>
K 18 West	n.v.	200	4.200	---	<b>4.400</b>	<b>11.000</b>
Summe	<b>46.300</b>	<b>1.800</b>	<b>49.300</b>	<b>6.600</b>		

**AS Köln-Worringen TK Nord**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	L 183 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	4.900	44.400	<b>49.300</b>	<b>95.600</b>
L 183 Ost	4.500	---	n.v.	<b>4.500</b>	<b>9.400</b>
A 57 Süd	41.800	n.v.	---	<b>41.800</b>	<b>86.200</b>
Summe	<b>46.300</b>	<b>4.900</b>	<b>44.400</b>		

**AS Köln-Worringen TK Süd**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	L 183 Ost	A 57 Süd	L 183 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	n.v.	44.400	n.v.	<b>44.400</b>	<b>86.200</b>
L 183 Ost	n.v.	---	9.600	3.400	<b>13.000</b>	<b>25.900</b>
A 57 Süd	41.800	9.500	---	2.000	<b>53.300</b>	<b>109.800</b>
L 183 West	n.v.	3.400	2.500	---	<b>5.900</b>	<b>11.300</b>
Summe	<b>41.800</b>	<b>12.900</b>	<b>56.500</b>	<b>5.400</b>		

**AS Köln-Chorweiler**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	L 476 Ost	A 57 Süd	L 476 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	n.v.	56.500	n.v.	<b>56.500</b>	<b>109.800</b>
L 476 Ost	n.v.	---	6.900	400	<b>7.300</b>	<b>14.900</b>
A 57 Süd	53.300	7.100	---	9.500	<b>69.900</b>	<b>141.500</b>
L 476 West	n.v.	500	8.200	---	<b>8.700</b>	<b>18.600</b>
Summe	<b>53.300</b>	<b>7.600</b>	<b>71.600</b>	<b>9.900</b>		

**AK Köln-Nord**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	A 1 Ost	A 57 Süd	A 1 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	4.500	43.800	23.300	<b>71.600</b>	<b>141.500</b>
A 1 Ost	4.200	---	14.900	32.700	<b>51.800</b>	<b>101.400</b>
A 57 Süd	43.500	16.200	---	10.600	<b>70.300</b>	<b>137.400</b>
A 1 West	22.200	28.900	8.400	---	<b>59.500</b>	<b>126.100</b>
Summe	<b>69.900</b>	<b>49.600</b>	<b>67.100</b>	<b>66.600</b>		

**AS Köln-Longerich**

DTVw Kfz/24h	A 57 Nord	L 34 Ost	A 57 Süd	L 34 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	5.100	54.900	7.100	<b>67.100</b>	<b>137.400</b>
L 34 Ost	6.700	---	1.400	4.200	<b>12.300</b>	<b>24.100</b>
A 57 Süd	55.200	1.300	---	2.300	<b>58.800</b>	<b>119.300</b>
L 34 West	8.400	5.400	4.200	---	<b>18.000</b>	<b>31.600</b>
Summe	<b>70.300</b>	<b>11.800</b>	<b>60.500</b>	<b>13.600</b>		

**Tabelle KP4: Knotenströme 2020 im Südabschnitt, DTVw Schwerverkehr**

**AS Neuss-Hafen**

DTVw SV/24h	A 57 Nord	A 57/B 1 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	1.340	7.730	<b>9.070</b>	<b>18.090</b>
A 57/B 1 Ost	1.310	---	1.330	<b>2.640</b>	<b>5.320</b>
A 57 Süd	7.710	1.340	---	<b>9.050</b>	<b>18.110</b>
Summe	<b>9.020</b>	<b>2.680</b>	<b>9.060</b>		

**AS Neuss-Norf**

DTVw SV/24h	A 57 Nord	B 9 Ost	A 57 Süd	B 9 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	400	8.110	550	<b>9.060</b>	<b>18.110</b>
B 9 Ost	400	---	40	60	<b>500</b>	<b>1.000</b>
A 57 Süd	8.100	40	---	380	<b>8.520</b>	<b>17.060</b>
B 9 West	550	60	390	---	<b>1.000</b>	<b>1.990</b>
Summe	<b>9.050</b>	<b>500</b>	<b>8.540</b>	<b>990</b>		

**AK Neuss-Süd**

DTVw SV/24h	A 57 Nord	A 46 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	3.580	4.960	<b>8.540</b>	<b>17.060</b>
A 46 Ost	3.630	---	1.380	<b>5.010</b>	<b>10.090</b>
A 57 Süd	4.890	1.500	---	<b>6.390</b>	<b>12.730</b>
Summe	<b>8.520</b>	<b>5.080</b>	<b>6.340</b>		

**AS Delrath**

DTVw SV/24h	A 57 Nord	K neu Ost	A 57 Süd	K neu West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	1.250	5.080	10	<b>6.340</b>	<b>12.730</b>
K neu Ost	1.060	---	340	40	<b>1.440</b>	<b>2.810</b>
A 57 Süd	5.320	80	---	60	<b>5.460</b>	<b>10.950</b>
K neu West	10	40	70	---	<b>120</b>	<b>230</b>
Summe	<b>6.390</b>	<b>1.370</b>	<b>5.490</b>	<b>110</b>		

**AS Dormagen-Nord**

DTVw SV/24h	A 57 Nord	L 280 Ost	A 57 Süd	L 280 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	n.v.	5.490	n.v.	<b>5.490</b>	<b>10.950</b>
L 280 Ost	380	---	n.v.	330	<b>710</b>	<b>1.420</b>
A 57 Süd	4.210	80	---	540	<b>4.830</b>	<b>10.320</b>
L 280 West	870	630	n.v.	---	<b>1.500</b>	<b>2.370</b>
Summe	<b>5.460</b>	<b>710</b>	<b>5.490</b>	<b>870</b>		

**AS Dormagen-Süd**

DTVw SV/24h	A 57 Nord	K 18 Ost	A 57 Süd	K 18 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	0	4.560	930	<b>5.490</b>	<b>10.320</b>
K 18 Ost	n.v.	---	100	20	<b>120</b>	<b>150</b>
A 57 Süd	4.830	n.v.	---	n.v.	<b>4.830</b>	<b>9.860</b>
K 18 West	n.v.	30	370	---	<b>400</b>	<b>1.350</b>
Summe	<b>4.830</b>	<b>30</b>	<b>5.030</b>	<b>950</b>		

**AS Köln-Worringen TK Nord**

DTVw SV/24h	A 57 Nord	L 183 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	170	4.860	<b>5.030</b>	<b>9.860</b>
L 183 Ost	180	---	n.v.	<b>180</b>	<b>350</b>
A 57 Süd	4.650	n.v.	---	<b>4.650</b>	<b>9.510</b>
<b>Summe</b>	<b>4.830</b>	<b>170</b>	<b>4.860</b>		

**AS Köln-Worringen TK Süd**

DTVw SV/24h	A 57 Nord	L 183 Ost	A 57 Süd	L 183 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	n.v.	4.860	n.v.	<b>4.860</b>	<b>9.510</b>
L 183 Ost	n.v.	---	250	160	<b>410</b>	<b>860</b>
A 57 Süd	4.650	290	---	70	<b>5.010</b>	<b>10.430</b>
L 183 West	n.v.	160	310	---	<b>470</b>	<b>700</b>
<b>Summe</b>	<b>4.650</b>	<b>450</b>	<b>5.420</b>	<b>230</b>		

**AS Köln-Chorweiler**

DTVw SV/24h	A 57 Nord	L 476 Ost	A 57 Süd	L 476 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	n.v.	5.420	n.v.	<b>5.420</b>	<b>10.430</b>
L 476 Ost	n.v.	---	110	0	<b>110</b>	<b>210</b>
A 57 Süd	5.010	100	---	160	<b>5.270</b>	<b>10.960</b>
L 476 West	n.v.	0	160	---	<b>160</b>	<b>320</b>
<b>Summe</b>	<b>5.010</b>	<b>100</b>	<b>5.690</b>	<b>160</b>		

**AK Köln-Nord**

DTVw SV/24h	A 57 Nord	A 1 Ost	A 57 Süd	A 1 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	890	1.560	3.240	<b>5.690</b>	<b>10.960</b>
A 1 Ost	640	---	1.690	9.470	<b>11.800</b>	<b>23.290</b>
A 57 Süd	1.590	2.340	---	720	<b>4.650</b>	<b>8.350</b>
A 1 West	3.040	8.260	450	---	<b>11.750</b>	<b>25.180</b>
<b>Summe</b>	<b>5.270</b>	<b>11.490</b>	<b>3.700</b>	<b>13.430</b>		

**AS Köln-Longerich**

DTVw SV/24h	A 57 Nord	L 34 Ost	A 57 Süd	L 34 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	530	2.060	1.110	<b>3.700</b>	<b>8.350</b>
L 34 Ost	640	---	130	340	<b>1.110</b>	<b>2.230</b>
A 57 Süd	2.190	140	---	120	<b>2.450</b>	<b>4.790</b>
L 34 West	1.820	450	150	---	<b>2.420</b>	<b>3.990</b>
<b>Summe</b>	<b>4.650</b>	<b>1.120</b>	<b>2.340</b>	<b>1.570</b>		

**Tabelle KP5: Knotenströme 2020 im Nordabschnitt, DTV Gesamtverkehr**

**AS Kamp-Lintfort**

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	L 287 Ost	A 57 Süd	L 287 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	4.600	26.500	600	<b>31.700</b>	<b>63.200</b>
L 287 Ost	4.600	---	6.300	2.000	<b>12.900</b>	<b>25.600</b>
A 57 Süd	26.400	6.100	---	7.600	<b>40.100</b>	<b>80.600</b>
L 287 West	500	2.000	7.700	---	<b>10.200</b>	<b>20.400</b>
<b>Summe</b>	<b>31.500</b>	<b>12.700</b>	<b>40.500</b>	<b>10.200</b>		

**AK Kamp-Lintfort**

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	A 42 Ost	A 57 Süd	B 528 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	3.300	35.400	1.800	<b>40.500</b>	<b>80.600</b>
A 42 Ost	3.600	---	8.200	9.000	<b>20.800</b>	<b>42.600</b>
A 57 Süd	34.800	9.700	---	200	<b>44.700</b>	<b>88.800</b>
B 528 West	1.700	8.800	500	---	<b>11.000</b>	<b>22.000</b>
<b>Summe</b>	<b>40.100</b>	<b>21.800</b>	<b>44.100</b>	<b>11.000</b>		

**AS Moers-Hülsdonk**

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	L 474 Ost	A 57 Süd	L 474 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	2.600	39.600	1.900	<b>44.100</b>	<b>88.800</b>
L 474 Ost	2.500	---	700	3.500	<b>6.700</b>	<b>13.300</b>
A 57 Süd	39.200	900	---	3.800	<b>43.900</b>	<b>88.200</b>
L 474 West	3.000	3.100	4.000	---	<b>10.100</b>	<b>19.300</b>
<b>Summe</b>	<b>44.700</b>	<b>6.600</b>	<b>44.300</b>	<b>9.200</b>		

**AK Moers**

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	A 40 Ost	A 57 Süd	A 40 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	12.900	30.200	1.200	<b>44.300</b>	<b>88.200</b>
A 40 Ost	12.500	---	9.500	13.100	<b>35.100</b>	<b>70.700</b>
A 57 Süd	29.600	9.500	---	5.200	<b>44.300</b>	<b>89.300</b>
A 40 West	1.800	13.200	5.300	---	<b>20.300</b>	<b>39.800</b>
<b>Summe</b>	<b>43.900</b>	<b>35.600</b>	<b>45.000</b>	<b>19.500</b>		

**AS Moers-Kapellen**

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	L 398 Ost	A 57 Süd	L 398 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	2.000	41.700	1.300	<b>45.000</b>	<b>89.300</b>
L 398 Ost	2.100	---	1.000	2.000	<b>5.100</b>	<b>10.300</b>
A 57 Süd	40.600	1.100	---	1.400	<b>43.100</b>	<b>87.300</b>
L 398 West	1.600	2.100	1.500	---	<b>5.200</b>	<b>9.900</b>
<b>Summe</b>	<b>44.300</b>	<b>5.200</b>	<b>44.200</b>	<b>4.700</b>		

### AS Krefeld-Gartenstadt

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	L 473 Ost	A 57 Süd	B 509 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	3.200	36.000	5.000	<b>44.200</b>	<b>87.300</b>
L 473 Ost	3.100	---	3.800	4.800	<b>11.700</b>	<b>22.500</b>
A 57 Süd	35.600	3.700	---	8.800	<b>48.100</b>	<b>96.500</b>
B 509 West	4.400	3.900	8.600	---	<b>16.900</b>	<b>35.500</b>
<b>Summe</b>	<b>43.100</b>	<b>10.800</b>	<b>48.400</b>	<b>18.600</b>		

### AS Krefeld

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	B 288 Ost	A 57 Süd	B 57 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	2.500	40.100	5.800	<b>48.400</b>	<b>96.500</b>
B 288 Ost	2.800	---	9.100	3.300	<b>15.200</b>	<b>29.700</b>
A 57 Süd	39.600	8.800	---	1.800	<b>50.200</b>	<b>101.100</b>
B 57 West	5.700	3.200	1.700	---	<b>10.600</b>	<b>21.500</b>
<b>Summe</b>	<b>48.100</b>	<b>14.500</b>	<b>50.900</b>	<b>10.900</b>		

### AS Krefeld-Oppum

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	A 57 Süd	A 524 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	45.000	5.900	<b>50.900</b>	<b>101.100</b>
A 57 Süd	44.100	---	7.600	<b>51.700</b>	<b>104.000</b>
A 524 West	6.100	7.300	---	<b>13.400</b>	<b>26.900</b>
<b>Summe</b>	<b>50.200</b>	<b>52.300</b>	<b>13.500</b>		

### AK Meerbusch

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	A 44 Ost	A 57 Süd	A 44 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	6.100	34.900	11.300	<b>52.300</b>	<b>104.000</b>
A 44 Ost	5.900	---	6.400	13.700	<b>26.000</b>	<b>51.400</b>
A 57 Süd	34.900	6.200	---	5.600	<b>46.700</b>	<b>93.700</b>
A 44 West	10.900	13.100	5.700	---	<b>29.700</b>	<b>60.300</b>
<b>Summe</b>	<b>51.700</b>	<b>25.400</b>	<b>47.000</b>	<b>30.600</b>		

## Tabelle KP6: Knotenströme 2020 im Nordabschnitt, DTV Schwerverkehr

### AS Kamp-Lintfort

DTV SV/24h	A 57 Nord	L 287 Ost	A 57 Süd	L 287 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	160	3.360	70	<b>3.590</b>	<b>7.230</b>
L 287 Ost	140	---	180	90	<b>410</b>	<b>800</b>
A 57 Süd	3.430	180	---	640	<b>4.250</b>	<b>8.450</b>
L 287 West	70	50	660	---	<b>780</b>	<b>1.580</b>
Summe	<b>3.640</b>	<b>390</b>	<b>4.200</b>	<b>800</b>		

### AK Kamp-Lintfort

DTV SV/24h	A 57 Nord	A 42 Ost	A 57 Süd	B 528 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	790	3.160	250	<b>4.200</b>	<b>8.450</b>
A 42 Ost	750	---	2.670	2.120	<b>5.540</b>	<b>10.680</b>
A 57 Süd	3.300	2.550	---	20	<b>5.870</b>	<b>11.730</b>
B 528 West	200	1.800	30	---	<b>2.030</b>	<b>4.420</b>
Summe	<b>4.250</b>	<b>5.140</b>	<b>5.860</b>	<b>2.390</b>		

### AS Moers-Hülsdonk

DTV SV/24h	A 57 Nord	L 474 Ost	A 57 Süd	L 474 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	20	5.760	80	<b>5.860</b>	<b>11.730</b>
L 474 Ost	10	---	440	210	<b>660</b>	<b>1.410</b>
A 57 Süd	5.760	550	---	250	<b>6.560</b>	<b>13.000</b>
L 474 West	100	180	240	---	<b>520</b>	<b>1.060</b>
Summe	<b>5.870</b>	<b>750</b>	<b>6.440</b>	<b>540</b>		

### AK Moers

DTV SV/24h	A 57 Nord	A 40 Ost	A 57 Süd	A 40 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	1.310	4.290	840	<b>6.440</b>	<b>13.000</b>
A 40 Ost	1.360	---	1.100	3.640	<b>6.100</b>	<b>12.260</b>
A 57 Süd	4.180	1.090	---	520	<b>5.790</b>	<b>11.700</b>
A 40 West	1.020	3.760	520	---	<b>5.300</b>	<b>10.300</b>
Summe	<b>6.560</b>	<b>6.160</b>	<b>5.910</b>	<b>5.000</b>		

### AS Moers-Kapellen

DTV SV/24h	A 57 Nord	L 398 Ost	A 57 Süd	L 398 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	180	5.650	80	<b>5.910</b>	<b>11.700</b>
L 398 Ost	170	---	60	40	<b>270</b>	<b>550</b>
A 57 Süd	5.550	50	---	90	<b>5.690</b>	<b>11.500</b>
L 398 West	70	50	100	---	<b>220</b>	<b>430</b>
Summe	<b>5.790</b>	<b>280</b>	<b>5.810</b>	<b>210</b>		



### AS Krefeld-Gartenstadt

DTV SV/24h	A 57 Nord	L 473 Ost	A 57 Süd	B 509 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	10	5.350	450	<b>5.810</b>	<b>11.500</b>
L 473 Ost	10	---	620	360	<b>990</b>	<b>1.990</b>
A 57 Süd	5.300	630	---	470	<b>6.400</b>	<b>12.800</b>
B 509 West	380	360	430	---	<b>1.170</b>	<b>2.450</b>
Summe	<b>5.690</b>	<b>1.000</b>	<b>6.400</b>	<b>1.280</b>		

### AS Krefeld

DTV SV/24h	A 57 Nord	B 288 Ost	A 57 Süd	B 57 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	390	5.630	380	<b>6.400</b>	<b>12.800</b>
B 288 Ost	410	---	760	170	<b>1.340</b>	<b>2.680</b>
A 57 Süd	5.590	760	---	30	<b>6.380</b>	<b>12.790</b>
B 57 West	400	190	20	---	<b>610</b>	<b>1.190</b>
Summe	<b>6.400</b>	<b>1.340</b>	<b>6.410</b>	<b>580</b>		

### AS Krefeld-Oppum

DTV SV/24h	A 57 Nord	A 57 Süd	A 524 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	5.960	450	<b>6.410</b>	<b>12.790</b>
A 57 Süd	5.910	---	470	<b>6.380</b>	<b>12.810</b>
A 524 West	470	470	---	<b>940</b>	<b>1.860</b>
Summe	<b>6.380</b>	<b>6.430</b>	<b>920</b>		

### AK Meerbusch

DTV SV/24h	A 57 Nord	A 44 Ost	A 57 Süd	A 44 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	340	4.530	1.560	<b>6.430</b>	<b>12.810</b>
A 44 Ost	320	---	820	1.080	<b>2.220</b>	<b>4.460</b>
A 57 Süd	4.520	830	---	590	<b>5.940</b>	<b>11.870</b>
A 44 West	1.540	1.070	580	---	<b>3.190</b>	<b>6.420</b>
Summe	<b>6.380</b>	<b>2.240</b>	<b>5.930</b>	<b>3.230</b>		

## Tabelle KP7: Knotenströme 2020 im Südabschnitt, DTV Gesamtverkehr

### AS Neuss-Hafen

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	A 57/B 1 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	19.000	49.400	<b>68.400</b>	<b>136.500</b>
A 57/B 1 Ost	19.000	---	11.400	<b>30.400</b>	<b>60.800</b>
A 57 Süd	49.100	11.400	---	<b>60.500</b>	<b>121.300</b>
Summe	<b>68.100</b>	<b>30.400</b>	<b>60.800</b>		

### AS Neuss-Norf

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	B 9 Ost	A 57 Süd	B 9 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	3.400	50.000	7.400	<b>60.800</b>	<b>121.300</b>
B 9 Ost	3.400	---	300	2.500	<b>6.200</b>	<b>12.300</b>
A 57 Süd	50.000	300	---	4.100	<b>54.400</b>	<b>108.800</b>
B 9 West	7.100	2.400	4.100	---	<b>13.600</b>	<b>27.600</b>
Summe	<b>60.500</b>	<b>6.100</b>	<b>54.400</b>	<b>14.000</b>		

### AK Neuss-Süd

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	A 46 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	18.200	36.200	<b>54.400</b>	<b>108.800</b>
A 46 Ost	19.200	---	16.600	<b>35.800</b>	<b>69.600</b>
A 57 Süd	35.200	15.600	---	<b>50.800</b>	<b>103.600</b>
Summe	<b>54.400</b>	<b>33.800</b>	<b>52.800</b>		

### AS Delrath

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	K neu Ost	A 57 Süd	K neu West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	6.800	45.900	100	<b>52.800</b>	<b>103.600</b>
K neu Ost	5.100	---	1.300	600	<b>7.000</b>	<b>14.700</b>
A 57 Süd	45.600	400	---	600	<b>46.600</b>	<b>94.300</b>
K neu West	100	500	500	---	<b>1.100</b>	<b>2.400</b>
Summe	<b>50.800</b>	<b>7.700</b>	<b>47.700</b>	<b>1.300</b>		

### AS Dormagen-Nord

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	L 280 Ost	A 57 Süd	L 280 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	n.v.	47.700	n.v.	<b>47.700</b>	<b>94.300</b>
L 280 Ost	4.500	---	n.v.	4.000	<b>8.500</b>	<b>16.400</b>
A 57 Süd	38.100	1.600	---	4.100	<b>43.800</b>	<b>91.500</b>
L 280 West	4.000	6.300	n.v.	---	<b>10.300</b>	<b>18.400</b>
Summe	<b>46.600</b>	<b>7.900</b>	<b>47.700</b>	<b>8.100</b>		

### AS Dormagen-Süd

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	K 18 Ost	A 57 Süd	K 18 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	1.200	42.000	4.500	<b>47.700</b>	<b>91.500</b>
K 18 Ost	n.v.	---	1.200	700	<b>1.900</b>	<b>3.300</b>
A 57 Süd	43.800	n.v.	---	n.v.	<b>43.800</b>	<b>91.800</b>
K 18 West	n.v.	200	4.800	---	<b>5.000</b>	<b>10.200</b>
Summe	<b>43.800</b>	<b>1.400</b>	<b>48.000</b>	<b>5.200</b>		

**AS Köln-Worringen TK Nord**

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	L 183 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	4.900	43.100	<b>48.000</b>	<b>91.800</b>
L 183 Ost	4.200	---	n.v.	<b>4.200</b>	<b>9.100</b>
A 57 Süd	39.600	n.v.	---	<b>39.600</b>	<b>82.700</b>
<b>Summe</b>	<b>43.800</b>	<b>4.900</b>	<b>43.100</b>		

**AS Köln-Worringen TK Süd**

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	L 183 Ost	A 57 Süd	L 183 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	n.v.	43.100	n.v.	<b>43.100</b>	<b>82.700</b>
L 183 Ost	n.v.	---	8.900	3.000	<b>11.900</b>	<b>23.900</b>
A 57 Süd	39.600	9.000	---	2.200	<b>50.800</b>	<b>105.100</b>
L 183 West	n.v.	3.000	2.300	---	<b>5.300</b>	<b>10.500</b>
<b>Summe</b>	<b>39.600</b>	<b>12.000</b>	<b>54.300</b>	<b>5.200</b>		

**AS Köln-Chorweiler**

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	L 476 Ost	A 57 Süd	L 476 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	n.v.	54.300	n.v.	<b>54.300</b>	<b>105.100</b>
L 476 Ost	n.v.	---	6.200	400	<b>6.600</b>	<b>13.600</b>
A 57 Süd	50.800	6.600	---	8.800	<b>66.200</b>	<b>134.200</b>
L 476 West	n.v.	400	7.500	---	<b>7.900</b>	<b>17.100</b>
<b>Summe</b>	<b>50.800</b>	<b>7.000</b>	<b>68.000</b>	<b>9.200</b>		

**AK Köln-Nord**

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	A 1 Ost	A 57 Süd	A 1 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	4.400	41.200	22.400	<b>68.000</b>	<b>134.200</b>
A 1 Ost	4.100	---	13.700	31.100	<b>48.900</b>	<b>95.900</b>
A 57 Süd	40.700	15.100	---	9.800	<b>65.600</b>	<b>128.200</b>
A 1 West	21.400	27.500	7.700	---	<b>56.600</b>	<b>119.900</b>
<b>Summe</b>	<b>66.200</b>	<b>47.000</b>	<b>62.600</b>	<b>63.300</b>		

**AS Köln-Longerich**

DTV Kfz/24h	A 57 Nord	L 34 Ost	A 57 Süd	L 34 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	5.000	50.500	7.100	<b>62.600</b>	<b>128.200</b>
L 34 Ost	6.500	---	1.100	3.300	<b>10.900</b>	<b>21.200</b>
A 57 Süd	50.700	1.000	---	1.800	<b>53.500</b>	<b>108.300</b>
L 34 West	8.400	4.300	3.200	---	<b>15.900</b>	<b>28.100</b>
<b>Summe</b>	<b>65.600</b>	<b>10.300</b>	<b>54.800</b>	<b>12.200</b>		

## Tabelle KP8: Knotenströme 2020 im Südabschnitt, DTV Schwerverkehr

### AS Neuss-Hafen

DTV SV/24h	A 57 Nord	A 57/B 1 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	1.070	6.340	<b>7.410</b>	<b>14.800</b>
A 57/B 1 Ost	1.060	---	1.160	<b>2.220</b>	<b>4.460</b>
A 57 Süd	6.330	1.170	---	<b>7.500</b>	<b>15.000</b>
Summe	<b>7.390</b>	<b>2.240</b>	<b>7.500</b>		

### AS Neuss-Norf

DTV SV/24h	A 57 Nord	B 9 Ost	A 57 Süd	B 9 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	320	6.700	480	<b>7.500</b>	<b>15.000</b>
B 9 Ost	330	---	30	50	<b>410</b>	<b>810</b>
A 57 Süd	6.690	30	---	330	<b>7.050</b>	<b>14.130</b>
B 9 West	480	50	350	---	<b>880</b>	<b>1.740</b>
Summe	<b>7.500</b>	<b>400</b>	<b>7.080</b>	<b>860</b>		

### AK Neuss-Süd

DTV SV/24h	A 57 Nord	A 46 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	3.020	4.060	<b>7.080</b>	<b>14.130</b>
A 46 Ost	3.060	---	1.050	<b>4.110</b>	<b>8.310</b>
A 57 Süd	3.990	1.180	---	<b>5.170</b>	<b>10.280</b>
Summe	<b>7.050</b>	<b>4.200</b>	<b>5.110</b>		

### AS Delrath

DTV SV/24h	A 57 Nord	K neu Ost	A 57 Süd	K neu West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	1.020	4.080	10	<b>5.110</b>	<b>10.280</b>
K neu Ost	880	---	300	30	<b>1.210</b>	<b>2.320</b>
A 57 Süd	4.280	70	---	50	<b>4.400</b>	<b>8.840</b>
K neu West	10	20	60	---	<b>90</b>	<b>180</b>
Summe	<b>5.170</b>	<b>1.110</b>	<b>4.440</b>	<b>90</b>		

### AS Dormagen-Nord

DTV SV/24h	A 57 Nord	L 280 Ost	A 57 Süd	L 280 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	n.v.	4.440	n.v.	<b>4.440</b>	<b>8.840</b>
L 280 Ost	270	---	n.v.	280	<b>550</b>	<b>1.120</b>
A 57 Süd	3.340	50	---	500	<b>3.890</b>	<b>8.330</b>
L 280 West	790	520	n.v.	---	<b>1.310</b>	<b>2.090</b>
Summe	<b>4.400</b>	<b>570</b>	<b>4.440</b>	<b>780</b>		

### AS Dormagen-Süd

DTV SV/24h	A 57 Nord	K 18 Ost	A 57 Süd	K 18 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	10	3.650	780	<b>4.440</b>	<b>8.330</b>
K 18 Ost	n.v.	---	70	20	<b>90</b>	<b>120</b>
A 57 Süd	3.890	n.v.	---	n.v.	<b>3.890</b>	<b>7.960</b>
K 18 West	n.v.	20	350	---	<b>370</b>	<b>1.170</b>
Summe	<b>3.890</b>	<b>30</b>	<b>4.070</b>	<b>800</b>		

**AS Köln-Worringen TK Nord**

DTV SV/24h	A 57 Nord	L 183 Ost	A 57 Süd	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	140	3.930	<b>4.070</b>	<b>7.960</b>
L 183 Ost	150	---	n.v.	<b>150</b>	<b>290</b>
A 57 Süd	3.740	n.v.	---	<b>3.740</b>	<b>7.670</b>
<b>Summe</b>	<b>3.890</b>	<b>140</b>	<b>3.930</b>		

**AS Köln-Worringen TK Süd**

DTV SV/24h	A 57 Nord	L 183 Ost	A 57 Süd	L 183 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	n.v.	3.930	n.v.	<b>3.930</b>	<b>7.670</b>
L 183 Ost	n.v.	---	210	130	<b>340</b>	<b>710</b>
A 57 Süd	3.740	240	---	60	<b>4.040</b>	<b>8.430</b>
L 183 West	n.v.	130	250	---	<b>380</b>	<b>570</b>
<b>Summe</b>	<b>3.740</b>	<b>370</b>	<b>4.390</b>	<b>190</b>		

**AS Köln-Chorweiler**

DTV SV/24h	A 57 Nord	L 476 Ost	A 57 Süd	L 476 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	n.v.	4.390	n.v.	<b>4.390</b>	<b>8.430</b>
L 476 Ost	n.v.	---	90	0	<b>90</b>	<b>180</b>
A 57 Süd	4.040	90	---	130	<b>4.260</b>	<b>8.870</b>
L 476 West	n.v.	0	130	---	<b>130</b>	<b>260</b>
<b>Summe</b>	<b>4.040</b>	<b>90</b>	<b>4.610</b>	<b>130</b>		

**AK Köln-Nord**

DTV SV/24h	A 57 Nord	A 1 Ost	A 57 Süd	A 1 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	720	1.250	2.640	<b>4.610</b>	<b>8.870</b>
A 1 Ost	520	---	1.370	7.760	<b>9.650</b>	<b>19.030</b>
A 57 Süd	1.280	1.890	---	590	<b>3.760</b>	<b>6.750</b>
A 1 West	2.460	6.770	370	---	<b>9.600</b>	<b>20.590</b>
<b>Summe</b>	<b>4.260</b>	<b>9.380</b>	<b>2.990</b>	<b>10.990</b>		

**AS Köln-Longerich**

DTV SV/24h	A 57 Nord	L 34 Ost	A 57 Süd	L 34 West	Summe	Querschnitt
A 57 Nord	---	400	1.710	880	<b>2.990</b>	<b>6.750</b>
L 34 Ost	490	---	120	290	<b>900</b>	<b>1.790</b>
A 57 Süd	1.820	120	---	110	<b>2.050</b>	<b>4.020</b>
L 34 West	1.450	370	140	---	<b>1.960</b>	<b>3.240</b>
<b>Summe</b>	<b>3.760</b>	<b>890</b>	<b>1.970</b>	<b>1.280</b>		

## Anhang VD Dimensionierung:

### Verkehrsbelastungen und Dimensionierungsparameter

Tabelle VD 1.1a:	Nordabschnitt A 57 im Analysefall 2003
Tabelle VD 1.1b:	Südabschnitt A 57 im Analysefall 2003
Tabelle VD 1.2a:	Zulaufstrecken in/aus westl. Richtung (Nordabschnitt) im Analysefall 2003
Tabelle VD 1.2b:	Zulaufstrecken in/aus östl. Richtung (Nordabschnitt) im Analysefall 2003
Tabelle VD 1.2c:	Zulaufstrecken in/aus westl. Richtung (Südabschnitt) im Analysefall 2003
Tabelle VD 1.2d:	Zulaufstrecken in/aus östl. Richtung (Südabschnitt) im Analysefall 2003
Tabelle VD 1.3a1-a9:	Knotenströme (Nordabschnitt) im Analysefall 2003
Tabelle VD 1.3b1-b8:	Knotenströme (Südabschnitt) im Analysefall 2003
Tabelle VD 2.1:	A 57 im Prognosenußfall 2020
Tabelle VD 2.2a:	Zulaufstrecken (Nordabschnitt) im Prognosenußfall 2020
Tabelle VD 2.2b:	Zulaufstrecken (Südabschnitt) im Prognosenußfall 2020
Tabelle VD 3.1:	A 57 im Bezugsfall 2020
Tabelle VD 3.2a:	Zulaufstrecken (Nordabschnitt) im Bezugsfall 2020
Tabelle VD 3.2b:	Zulaufstrecken (Südabschnitt) im Bezugsfall 2020
Tabelle VD 4.1a:	Nordabschnitt A 57 im Planfall 2020
Tabelle VD 4.1b:	Südabschnitt A 57 im Planfall 2020
Tabelle VD 4.2a:	Zulaufstrecken in/aus westl. Richtung (Nordabschnitt) im Planfall 2020
Tabelle VD 4.2b:	Zulaufstrecken in/aus östlicher Richtung (Nordabschnitt) im Planfall 2020
Tabelle VD 4.2c:	Zulaufstrecken in/aus westlicher Richtung (Südabschnitt) im Planfall 2020
Tabelle VD 4.2d:	Zulaufstrecken in/aus östlicher Richtung (Südabschnitt) im Planfall 2020
Tabelle VD 4.3a1-a9:	Knotenströme (Nordabschnitt) im Planfall 2020
Tabelle VD 4.3b1-b11:	Knotenströme (Südabschnitt) im Planfall 2020

**Tabelle VD 1.1a: Verkehrsbelastungen und Dimensionierungsparameter A 57 (Nordabschnitt) im Analysefall 2003**

Fahrtrichtung Nord → Süd		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten 1	Knoten 2	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV tags	M/DTV nachts	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Asdonkshof	AS Kamp-Lintfort	27.400	14,3%	3.910	25.600	9,7%	18,8%	1.448	337	0,057	0,013	12,0%	3.070	2.660
AS Kamp-Lintfort	AK Kamp-Lintfort	30.800	13,6%	4.200	28.700	8,8%	16,6%	1.626	333	0,057	0,012	11,6%	3.320	2.850
AK Kamp-Lintfort	AS Moers-Hülsdonk	38.000	15,2%	5.770	35.000	12,7%	23,1%	1.980	409	0,057	0,012	13,6%	4.750	3.230
AS Moers-Hülsdonk	AK Moers	37.900	15,4%	5.850	34.900	13,0%	23,5%	1.974	409	0,057	0,012	13,8%	4.830	3.200
AK Moers	AS Moers-Kapellen	41.800	13,9%	5.810	38.700	11,5%	21,1%	2.194	448	0,057	0,012	12,4%	4.790	3.600
AS Moers-Kapellen	AS Krefeld-Gartenstadt	41.500	14,0%	5.790	38.600	11,3%	20,8%	2.186	446	0,057	0,012	12,4%	4.770	3.560
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Krefeld-Centrum	46.400	14,2%	6.570	43.300	11,4%	20,9%	2.454	502	0,057	0,012	12,1%	5.250	3.990
AS Krefeld-Centrum	AD Krefeld-Oppum	48.200	13,3%	6.390	44.900	10,4%	17,6%	2.524	558	0,056	0,012	11,4%	5.130	4.150
AD Krefeld-Oppum	AK Meerbusch	49.400	13,2%	6.500	45.600	10,3%	17,5%	2.564	566	0,056	0,012	11,4%	5.200	4.180
AK Meerbusch	AS Bover	39.500	11,9%	4.690	35.700	9,2%	15,9%	2.013	437	0,056	0,012	10,6%	3.790	3.280

Fahrtrichtung Süd → Nord		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten 1	Knoten 2	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV tags	M/DTV nachts	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Asdonkshof	AS Kamp-Lintfort	27.800	14,1%	3.920	26.100	9,7%	18,8%	1.476	344	0,057	0,013	11,8%	3.070	2.710
AS Kamp-Lintfort	AK Kamp-Lintfort	30.800	13,8%	4.250	28.800	8,8%	16,6%	1.632	334	0,057	0,012	11,7%	3.370	2.860
AK Kamp-Lintfort	AS Moers-Hülsdonk	38.200	15,4%	5.870	35.200	12,7%	23,1%	1.992	412	0,057	0,012	13,8%	4.850	3.250
AS Moers-Hülsdonk	AK Moers	37.900	15,7%	5.950	34.900	13,0%	23,5%	1.974	409	0,057	0,012	14,0%	4.900	3.190
AK Moers	AS Moers-Kapellen	41.400	13,9%	5.740	38.300	11,5%	21,1%	2.172	444	0,057	0,012	12,3%	4.730	3.560
AS Moers-Kapellen	AS Krefeld-Gartenstadt	41.100	13,9%	5.710	38.300	11,3%	20,8%	2.169	443	0,057	0,012	12,3%	4.710	3.540
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Krefeld-Centrum	46.600	13,9%	6.500	43.500	11,4%	20,9%	2.466	504	0,057	0,012	12,0%	5.200	4.010
AS Krefeld-Centrum	AD Krefeld-Oppum	48.100	13,2%	6.360	44.700	10,4%	17,6%	2.513	556	0,056	0,012	11,4%	5.100	4.140
AD Krefeld-Oppum	AK Meerbusch	49.200	13,1%	6.430	45.300	10,3%	17,5%	2.547	563	0,056	0,012	11,4%	5.150	4.170
AK Meerbusch	AS Bover	39.400	11,7%	4.600	35.600	9,2%	15,9%	2.007	436	0,056	0,012	10,4%	3.710	3.280

**Tabelle VD 1.1b: Verkehrsbelastungen und Dimensionierungsparameter A 57 (Südabschnitt) im Analysefall 2003**

Fahrtrichtung Nord → Süd		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten 1	Knoten 2	DTVw [Kfz/24h]	SVw [% der DTVw]	SVw [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	Mtags [Kfz/h]	Mnachts [Kfz/h]	M/DTV tags	M/DTV nachts	SV (bSV) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	qB [Kfz/h]
AS NE-Reuschenberg	AS Neuss-Hafen	64.300	12,3%	7.900	61.100	9,7%	18,4%	3.430	772	0,056	0,013	10,6%	6.460	5.430
AS Neuss-Hafen	AS Neuss-Norf	58.700	12,9%	7.580	54.700	10,4%	19,2%	3.065	710	0,056	0,013	11,5%	6.280	4.870
AS Neuss-Norf	AK Neuss-Süd	48.600	14,0%	6.820	45.000	11,4%	23,2%	2.542	538	0,056	0,012	12,6%	5.650	4.010
AK Neuss-Süd	AS <i>Delrath</i>	38.700	9,9%	3.820	35.800	8,0%	14,6%	2.002	469	0,056	0,013	8,6%	3.080	3.310
AS <i>Delrath</i>	AS Dormagen (N)	38.700	9,9%	3.820	35.800	8,0%	14,6%	2.002	469	0,056	0,013	8,6%	3.080	3.310
AS Dormagen (N)	AS <i>Dormagen (S)</i>	37.200	9,9%	3.700	34.800	7,5%	14,7%	1.961	427	0,056	0,012	8,6%	2.990	3.260
AS <i>Dormagen (S)</i>	AS Köln-Worringen	37.200	9,9%	3.700	34.800	7,5%	14,7%	1.961	427	0,056	0,012	8,6%	2.990	3.260
AS Köln-Worringen	AS Köln-Chorweiler	33.100	10,5%	3.480	30.900	7,4%	14,5%	1.741	378	0,056	0,012	9,1%	2.810	2.840
AS Köln-Chorweiler	AK Köln-Nord	41.500	8,9%	3.700	38.700	7,2%	14,3%	2.182	472	0,056	0,012	7,7%	2.990	3.480
AK Köln-Nord	AS Köln-Longerich	54.300	7,7%	4.170	50.500	6,1%	12,2%	2.852	610	0,056	0,012	6,7%	3.370	4.470
AS Köln-Longerich	AS Köln-Bickendorf	57.200	4,8%	2.770	53.300	4,0%	7,1%	3.011	640	0,056	0,012	4,2%	2.240	4.830

Fahrtrichtung Süd → Nord		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten 1	Knoten 2	DTVw [Kfz/24h]	SVw [% der DTVw]	SVw [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	Mtags [Kfz/h]	Mnachts [Kfz/h]	M/DTV tags	M/DTV nachts	SV (bSV) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	qB [Kfz/h]
AS NE-Reuschenberg	AS Neuss-Hafen	64.300	12,1%	7.810	61.100	9,7%	18,4%	3.430	772	0,056	0,013	10,5%	6.390	5.430
AS Neuss-Hafen	AS Neuss-Norf	58.800	12,9%	7.580	54.800	10,4%	19,2%	3.071	711	0,056	0,013	11,5%	6.280	4.890
AS Neuss-Norf	AK Neuss-Süd	49.000	13,9%	6.820	45.200	11,4%	23,2%	2.554	541	0,056	0,012	12,5%	5.650	4.020
AK Neuss-Süd	AS <i>Delrath</i>	38.500	9,9%	3.800	35.500	8,0%	14,6%	1.986	466	0,056	0,013	8,6%	3.070	3.280
AS <i>Delrath</i>	AS Dormagen (N)	38.500	9,9%	3.800	35.500	8,0%	14,6%	1.986	466	0,056	0,013	8,6%	3.070	3.280
AS Dormagen (N)	AS <i>Dormagen (S)</i>	37.000	9,9%	3.680	34.500	7,5%	14,7%	1.944	423	0,056	0,012	8,6%	2.970	3.230
AS <i>Dormagen (S)</i>	AS Köln-Worringen	37.000	9,9%	3.680	34.500	7,5%	14,7%	1.944	423	0,056	0,012	8,6%	2.970	3.230
AS Köln-Worringen	AS Köln-Chorweiler	33.100	10,5%	3.470	30.800	7,4%	14,5%	1.736	377	0,056	0,012	9,1%	2.800	2.840
AS Köln-Chorweiler	AK Köln-Nord	41.500	8,8%	3.670	38.700	7,2%	14,3%	2.182	472	0,056	0,012	7,7%	2.970	3.480
AK Köln-Nord	AS Köln-Longerich	54.100	7,7%	4.140	50.300	6,1%	12,2%	2.841	608	0,056	0,012	6,7%	3.360	4.460
AS Köln-Longerich	AS Köln-Bickendorf	57.100	4,8%	2.730	53.300	4,0%	7,1%	3.011	640	0,056	0,012	4,1%	2.210	4.830



**Tabelle VD 1.2a: Zulaufstrecken in/aus westlicher Richtung (Nordabschnitt) im Analysefall 2003**

Anschlussstrecke in westl. Rtg.		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten	West	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV tags	M/DTV nachts	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Kamp-Lintfort	L 287	9.900	2,5%	250	9.000	2,0%	4,1%	514	95	0,057	0,011	1,9%	170	910
AK Kamp-Lintfort	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AS Moers-Hülsdonk	L 474	10.200	4,9%	500	9.200	4,3%	8,0%	524	102	0,057	0,011	4,6%	420	880
AK Moers	A 40	23.200	30,0%	6.960	21.700	24,3%	38,8%	1.198	321	0,055	0,015	25,6%	5.550	1.980
AS Moers-Kapellen	L 398	4.500	5,1%	230	4.200	4,6%	8,7%	238	48	0,057	0,011	4,8%	200	480
AS Krefeld-Gartenstadt	B 509	17.200	7,8%	1.340	16.300	6,5%	12,0%	928	180	0,057	0,011	6,9%	1.120	1.550
AS Krefeld	B 57	9.400	5,2%	490	8.900	3,9%	7,4%	507	101	0,057	0,011	4,6%	410	840
AS Krefeld-Oppum	A 524	13.100	7,7%	1.010	12.100	6,0%	11,1%	689	135	0,057	0,011	6,4%	780	1.190
AK Meerbusch	A 44	31.500	12,6%	3.970	27.600	10,7%	17,6%	1.547	352	0,056	0,013	11,3%	3.110	2.540

Anschlussstrecke aus westl. Rtg.		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten	West	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV tags	M/DTV nachts	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Kamp-Lintfort	L 287	10.500	2,3%	240	9.500	2,0%	4,1%	543	100	0,057	0,011	1,7%	160	960
AK Kamp-Lintfort	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AS Moers-Hülsdonk	L 474	10.200	4,9%	500	9.200	4,3%	8,0%	524	102	0,057	0,011	4,7%	430	880
AK Moers	A 40	23.200	30,3%	7.040	21.500	24,3%	38,8%	1.187	319	0,055	0,015	26,2%	5.630	1.960
AS Moers-Kapellen	L 398	4.500	5,6%	250	4.100	4,6%	8,7%	232	47	0,057	0,011	5,1%	210	470
AS Krefeld-Gartenstadt	B 509	16.400	8,1%	1.330	15.700	6,5%	12,0%	893	174	0,057	0,011	7,1%	1.110	1.500
AS Krefeld	B 57	9.700	4,8%	470	9.200	3,9%	7,4%	524	104	0,057	0,011	4,3%	400	870
AS Krefeld-Oppum	A 524	13.200	8,0%	1.050	12.200	6,0%	11,1%	695	136	0,057	0,011	6,6%	800	1.200
AK Meerbusch	A 44	31.300	12,8%	4.000	27.500	10,7%	17,6%	1.542	351	0,056	0,013	11,4%	3.140	2.530

**Tabelle VD 1.2b: Zulaufstrecken in/aus östlicher Richtung (Nordabschnitt) im Analysefall 2003**

Anschlussstrecke in östl. Rtg.		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten	Ost	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV tags	M/DTV nachts	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/24 h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Kamp-Lintfort	L 287	11.700	6,7%	780	10.800	5,5%	9,5%	613	127	0,057	0,012	5,2%	560	1.090
AK Kamp-Lintfort	A 42	25.600	19,1%	4.900	23.400	15,8%	28,6%	1.317	292	0,056	0,012	17,0%	3.980	2.300
AS Moers-Hülsdonk	L 474	5.700	3,5%	200	5.100	3,0%	6,5%	295	50	0,058	0,010	3,5%	180	490
AK Moers	A 40	34.300	21,7%	7.430	31.800	17,7%	29,6%	1.764	451	0,055	0,014	19,0%	6.050	2.870
AS Moers-Kapellen	L 398	4.800	5,2%	250	4.400	4,5%	8,9%	250	47	0,057	0,011	4,8%	210	500
AS Krefeld-Gartenstadt	L 473	10.800	9,7%	1.050	10.000	8,7%	16,0%	569	111	0,057	0,011	8,9%	890	960
AS Krefeld	B 288	12.500	8,6%	1.070	11.800	6,5%	12,9%	665	144	0,056	0,012	7,6%	900	1.120
AS Krefeld-Oppum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AK Meerbusch	A 44	29.500	8,1%	2.400	25.900	6,7%	13,0%	1.476	286	0,057	0,011	7,7%	2.000	2.380

Anschlussstrecke aus östl. Rtg.		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten	Ost	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV tags	M/DTV nachts	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/24 h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Kamp-Lintfort	L 287	11.500	6,5%	750	10.700	5,5%	9,5%	607	126	0,057	0,012	4,9%	520	1.080
AK Kamp-Lintfort	A 42	25.400	19,3%	4.890	23.300	15,8%	28,6%	1.312	290	0,056	0,012	17,0%	3.970	2.290
AS Moers-Hülsdonk	L 474	5.900	3,4%	200	5.300	3,0%	6,5%	307	51	0,058	0,010	3,4%	180	510
AK Moers	A 40	34.700	21,7%	7.520	32.200	17,7%	29,6%	1.787	457	0,055	0,014	19,0%	6.120	2.900
AS Moers-Kapellen	L 398	4.800	5,0%	240	4.400	4,5%	8,9%	250	47	0,057	0,011	4,5%	200	490
AS Krefeld-Gartenstadt	L 473	11.000	9,5%	1.050	10.100	8,7%	16,0%	574	112	0,057	0,011	8,8%	890	970
AS Krefeld	B 288	12.500	8,4%	1.050	11.900	6,5%	12,9%	671	145	0,056	0,012	7,5%	890	1.130
AS Krefeld-Oppum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AK Meerbusch	A 44	29.600	8,1%	2.390	25.800	6,7%	13,0%	1.471	285	0,057	0,011	7,8%	2.000	2.380

**Tabelle VD 1.2c: Zulaufstrecken in/aus westlicher Richtung (Südabschnitt) im Analysefall 2003**

Anschlussstrecke in westl. Rtg.		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten	West	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Neuss-Hafen	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
AS Neuss-Norf	B 9	13.900	6,0%	830	12.900	5,2%	10,1%	736	142	0,057	0,011	5,7%	730	1.200
AK Neuss-Süd	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
AS Delrath	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
AS Dormagen (N)	L 280	11.700	14,0%	1.640	10.900	12,3%	22,6%	618	126	0,057	0,012	13,2%	1.440	1.050
AS Dormagen (S)	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
AS K-Worringen TK Nord	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
AS K-Worringen TK Süd	L 183	4.300	3,7%	160	4.100	3,1%	6,5%	235	44	0,057	0,011	3,4%	140	430
AS Köln-Chorweiler	Stadtstr.	8.200	4,0%	330	7.600	3,3%	6,4%	434	80	0,057	0,011	3,6%	270	710
AK Köln-Nord	A 1	57.600	17,7%	10.200	54.700	14,3%	26,1%	3.060	720	0,056	0,013	15,2%	8.340	4.890
AS Köln-Longerich	L 34	12.800	8,3%	1.060	11.400	6,9%	12,8%	650	127	0,057	0,011	7,5%	860	1.080

Anschlussstrecke aus westl. Rtg.		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten	West	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Neuss-Hafen	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
AS Neuss-Norf	B 9	14.000	6,0%	840	12.900	5,2%	10,1%	736	142	0,057	0,011	5,7%	730	1.200
AK Neuss-Süd	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
AS Delrath	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
AS Dormagen (N)	L 280	11.800	14,2%	1.670	11.000	12,3%	22,6%	624	128	0,057	0,012	13,3%	1.460	1.060
AS Dormagen (S)	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
AS K-Worringen TK Nord	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
AS K-Worringen TK Süd	L 183	4.500	3,8%	170	4.100	3,1%	6,5%	235	44	0,057	0,011	3,4%	140	430
AS Köln-Chorweiler	Stadtstr.	8.400	3,9%	330	7.700	3,3%	6,4%	439	82	0,057	0,011	3,4%	260	720
AK Köln-Nord	A 1	57.900	18,3%	10.580	54.800	14,3%	26,1%	3.066	721	0,056	0,013	15,8%	8.660	4.900
AS Köln-Longerich	L 34	12.800	8,0%	1.030	11.400	6,9%	12,8%	650	127	0,057	0,011	7,4%	840	1.080

**Tabelle VD 1.2d: Zulaufstrecken in/aus östlicher Richtung (Südabschnitt) im Analysefall 2003**

Anschlussstrecke in östl. Rtg.		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten	Ost	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	Ptags >2,8t	Pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Neuss-Hafen	A 57	31.900	8,0%	2.550	28.900	6,7%	13,0%	1.647	318	0,057	0,011	7,4%	2.140	2.610
AS Neuss-Norf	B 9	7.600	4,6%	350	6.600	4,0%	8,0%	373	80	0,056	0,012	4,2%	280	610
AK Neuss-Süd	A 46	35.800	13,7%	4.910	32.500	11,3%	23,0%	1.838	387	0,057	0,012	12,4%	4.040	2.880
AS Delrath	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
AS Dormagen (N)	L 280	12.400	9,7%	1.200	11.800	7,3%	14,0%	669	140	0,057	0,012	8,1%	950	1.130
AS Dormagen (S)	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
AS K-Worringen TK Nord	L 183	4.100	5,4%	220	3.900	4,9%	8,7%	223	44	0,057	0,011	4,6%	180	410
AS K-Worringen TK Süd	L 183	10.300	2,9%	300	9.500	2,5%	4,8%	542	101	0,057	0,011	2,6%	250	940
AS Köln-Chorweiler	Stadtstr.	5.300	2,6%	140	4.900	2,2%	3,9%	278	56	0,057	0,012	2,4%	120	510
AK Köln-Nord	A 1	47.900	19,9%	9.520	45.300	15,6%	27,9%	2.528	606	0,056	0,013	17,2%	7.790	4.020
AS Köln-Longerich	L 34	12.100	6,1%	740	10.700	5,2%	9,6%	609	120	0,057	0,011	5,6%	600	1.010

Anschlussstrecke aus östl. Rtg.		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten	Ost	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	Ptags >2,8t	Pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Neuss-Hafen	A 57	31.800	7,7%	2.440	28.800	6,7%	13,0%	1.642	317	0,057	0,011	7,1%	2.050	2.600
AS Neuss-Norf	B 9	7.200	4,7%	340	6.500	4,0%	8,0%	367	79	0,056	0,012	4,3%	280	610
AK Neuss-Süd	A 46	36.400	13,5%	4.930	33.000	11,3%	23,0%	1.866	393	0,057	0,012	12,3%	4.050	2.920
AS Delrath	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
AS Dormagen (N)	L 280	12.300	9,5%	1.170	11.700	7,3%	14,0%	663	138	0,057	0,012	7,9%	920	1.120
AS Dormagen (S)	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
AS K-Worringen TK Nord	L 183	3.900	5,4%	210	3.700	4,9%	8,7%	212	41	0,057	0,011	4,6%	170	390
AS K-Worringen TK Süd	L 183	10.100	3,1%	310	9.400	2,5%	4,8%	537	100	0,057	0,011	2,8%	260	930
AS Köln-Chorweiler	Stadtstr.	5.300	2,6%	140	5.000	2,2%	3,9%	283	58	0,057	0,012	2,4%	120	520
AK Köln-Nord	A 1	47.500	19,3%	9.150	45.000	15,6%	27,9%	2.511	602	0,056	0,013	16,6%	7.470	4.000
AS Köln-Longerich	L 34	12.200	6,1%	750	10.800	5,2%	9,6%	614	121	0,057	0,011	5,6%	600	1.020

**Tabelle VD 1.3.a1: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Kamp-Lintfort im Analysefall 2003**

AS Kamp-Lintfort		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
L 287 West	A 57 Nord	400	5,0%	20	400	7,7%	15,5%	23	5	0,057	0,013	2,5%	10	40
A 57 Süd	A 57 Nord	20.100	17,8%	3.580	19.000	9,2%	17,7%	1.076	235	0,057	0,012	15,1%	2870	1990
L 287 Ost	A 57 Nord	7.300	4,4%	320	6.700	8,5%	16,3%	379	86	0,057	0,013	2,8%	190	680
A 57 Nord	L 287 West	500	4,0%	20	500	7,7%	15,5%	28	6	0,057	0,013	2,0%	10	50
A 57 Süd	L 287 West	7.900	2,8%	220	7.100	7,2%	13,8%	403	81	0,057	0,011	2,1%	150	720
L 287 Ost	L 287 West	1.500	0,7%	10	1.400	3,9%	7,2%	80	16	0,057	0,011	0,7%	10	140
A 57 Nord	A 57 Süd	19.500	18,3%	3.570	18.300	9,2%	17,7%	1.036	227	0,057	0,012	15,6%	2860	1920
L 287 West	A 57 Süd	8.600	2,4%	210	7.800	7,2%	13,8%	443	89	0,057	0,011	1,8%	140	790
L 287 Ost	A 57 Süd	2.700	15,6%	420	2.600	7,9%	14,7%	147	30	0,057	0,012	12,3%	320	260
A 57 Nord	L 287 Ost	7.400	4,3%	320	6.800	8,5%	16,3%	385	87	0,057	0,013	2,9%	200	690
L 287 West	L 287 Ost	1.500	0,7%	10	1.300	3,9%	7,2%	74	15	0,057	0,011	0,8%	10	130
A 57 Süd	L 287 Ost	2.800	16,1%	450	2.700	7,9%	14,7%	153	31	0,057	0,012	13,0%	350	270

**Tabelle VD 1.3.a2: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen am AK Kamp-Lintfort im Analysefall 2003**

AK Kamp-Lintfort		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
A 57 Süd	A 57 Nord	21.800	12,0%	2.610	20.400	11,0%	20,2%	1.155	238	0,057	0,012	10,4%	2120	2000
A 42 Ost	A 57 Nord	9.000	18,2%	1.640	8.400	11,9%	22,2%	475	101	0,056	0,012	14,9%	1250	860
A 57 Nord	A 57 Süd	21.600	11,8%	2.540	20.100	11,0%	20,2%	1.138	234	0,057	0,012	10,2%	2050	1970
A 42 Ost	A 57 Süd	16.400	19,8%	3.250	14.900	13,9%	25,4%	841	179	0,056	0,012	18,3%	2720	1430
A 57 Nord	A 42 Ost	9.200	18,0%	1.660	8.600	11,9%	22,2%	486	103	0,056	0,012	14,8%	1270	880
A 57 Süd	A 42 Ost	16.400	19,8%	3.240	14.800	13,9%	25,4%	836	178	0,056	0,012	18,3%	2710	1420

**Tabelle VD 1.3.a3: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Moers-Hülsdonk im Analysefall 2003**

AS Moers-Hülsdonk		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
L 474 West	A 57 Nord	2.900	4,8%	140	2.700	11,0%	20,1%	153	31	0,057	0,012	4,4%	120	260
A 57 Süd	A 57 Nord	33.300	17,2%	5.720	30.700	12,9%	23,3%	1.737	359	0,057	0,012	15,4%	4720	2820
L 474 Ost	A 57 Nord	2.000	0,5%	10	1.800	11,5%	21,3%	102	21	0,057	0,011	0,6%	10	170
A 57 Nord	L 474 West	2.500	5,6%	140	2.300	11,0%	20,1%	130	27	0,057	0,012	5,2%	120	220
A 57 Süd	L 474 West	4.200	4,8%	200	3.800	11,2%	20,4%	215	44	0,057	0,012	4,2%	160	360
L 474 Ost	L 474 West	3.500	4,6%	160	3.100	3,9%	7,5%	178	33	0,057	0,011	4,5%	140	300
A 57 Nord	A 57 Süd	33.400	16,8%	5.620	30.800	12,9%	23,3%	1.742	361	0,057	0,012	15,0%	4620	2830
L 474 West	A 57 Süd	4.100	4,9%	200	3.700	11,2%	20,4%	210	43	0,057	0,012	4,6%	170	350
L 474 Ost	A 57 Süd	400	7,5%	30	400	11,7%	21,6%	23	5	0,057	0,011	7,5%	30	40
A 57 Nord	L 474 Ost	2.100	0,5%	10	1.900	11,5%	21,3%	108	22	0,057	0,011	0,5%	10	180
L 474 West	L 474 Ost	3.200	5,0%	160	2.800	3,9%	7,5%	160	30	0,057	0,011	5,0%	140	270
A 57 Süd	L 474 Ost	400	7,5%	30	400	11,7%	21,6%	23	5	0,057	0,011	7,5%	30	40

**Tabelle VD 1.3.a4: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen am AS Moers im Analysefall 2003**

AK Moers		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
A 40 West	A 57 Nord	4.800	37,3%	1.790	4.400	17,2%	30,2%	247	58	0,056	0,013	32,5%	1430	410
A 57 Süd	A 57 Nord	23.700	13,0%	3.070	21.900	12,2%	22,2%	1.240	255	0,057	0,012	11,6%	2550	2010
A 40 Ost	A 57 Nord	9.400	11,6%	1.090	8.600	15,2%	26,7%	482	112	0,056	0,013	10,7%	920	770
A 57 Nord	A 40 West	4.700	36,2%	1.700	4.400	17,2%	30,2%	247	58	0,056	0,013	30,9%	1360	410
A 57 Süd	A 40 West	5.500	14,4%	790	5.100	16,0%	28,5%	286	66	0,056	0,013	12,2%	620	470
A 40 Ost	A 40 West	13.000	34,4%	4.470	12.200	20,3%	33,4%	676	176	0,055	0,014	29,3%	3570	1100
A 57 Nord	A 57 Süd	24.100	12,8%	3.080	22.200	12,2%	22,2%	1.257	259	0,057	0,012	11,5%	2560	2040
A 40 West	A 57 Süd	5.400	14,3%	770	5.000	16,0%	28,5%	281	65	0,056	0,013	12,2%	610	460
A 40 Ost	A 57 Süd	12.300	15,9%	1.960	11.400	14,3%	25,4%	640	147	0,056	0,013	14,3%	1630	1030
A 57 Nord	A 40 Ost	9.100	11,8%	1.070	8.300	15,2%	26,7%	465	108	0,056	0,013	11,0%	910	750
A 40 West	A 40 Ost	13.000	34,5%	4.480	12.100	20,3%	33,4%	670	175	0,055	0,014	29,7%	3590	1090
A 57 Süd	A 40 Ost	12.200	15,4%	1.880	11.400	14,3%	25,4%	640	147	0,056	0,013	13,6%	1550	1030

**Tabelle VD 1.3.a5: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Moers-Kapellen im Analysefall 2003**

AS Moers-Kapellen		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
L 398 West	A 57 Nord	1.000	7,0%	70	800	10,8%	19,9%	45	9	0,057	0,012	7,5%	60	90
A 57 Süd	A 57 Nord	38.700	14,4%	5.560	35.900	11,4%	20,9%	2.034	416	0,057	0,012	12,8%	4580	3300
L 398 Ost	A 57 Nord	1.700	6,5%	110	1.600	10,8%	19,9%	91	18	0,057	0,011	5,6%	90	170
A 57 Nord	L 398 West	1.000	7,0%	70	900	10,8%	19,9%	51	10	0,057	0,012	6,7%	60	100
A 57 Süd	L 398 West	1.400	6,4%	90	1.400	10,7%	19,6%	79	16	0,057	0,012	5,7%	80	150
L 398 Ost	L 398 West	2.100	3,3%	70	1.900	4,6%	8,8%	108	21	0,057	0,011	3,2%	60	230
A 57 Nord	A 57 Süd	39.100	14,4%	5.620	36.300	11,4%	20,9%	2.057	420	0,057	0,012	12,8%	4630	3340
L 398 West	A 57 Süd	1.400	7,9%	110	1.400	10,7%	19,6%	79	16	0,057	0,012	6,4%	90	150
L 398 Ost	A 57 Süd	1.000	6,0%	60	900	10,6%	19,6%	51	10	0,057	0,011	5,6%	50	90
A 57 Nord	L 398 Ost	1.700	7,1%	120	1.500	10,8%	19,9%	85	17	0,057	0,011	6,7%	100	160
L 398 West	L 398 Ost	2.100	3,3%	70	1.900	4,6%	8,8%	108	21	0,057	0,011	3,2%	60	230
A 57 Süd	L 398 Ost	1.000	6,0%	60	1.000	10,6%	19,6%	57	11	0,057	0,011	5,0%	50	110



**Tabelle VD 1.3.a6: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Krefeld-Gartenstadt im Analysefall 2003**

AS Krefeld-Gartenstadt		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nacht</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nacht</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
B 509 West	A 57 Nord	4.200	9,0%	380	4.100	9,9%	18,3%	233	47	0,057	0,011	9,0%	370	390
A 57 Süd	A 57 Nord	34.100	15,6%	5.320	31.700	11,4%	20,8%	1.796	367	0,057	0,012	13,7%	4330	2910
L 473 Ost	A 57 Nord	2.800	0,4%	10	2.500	10,8%	19,8%	142	29	0,057	0,011	0,4%	10	240
A 57 Nord	B 509 West	4.600	8,0%	370	4.400	9,9%	18,3%	250	50	0,057	0,011	8,2%	360	410
A 57 Süd	B 509 West	8.400	6,5%	550	8.000	10,1%	18,6%	454	92	0,057	0,011	4,6%	370	760
L 473 Ost	B 509 West	4.200	10,0%	420	3.900	7,3%	13,6%	222	43	0,057	0,011	10,0%	390	380
A 57 Nord	A 57 Süd	34.100	15,9%	5.410	31.700	11,4%	20,8%	1.796	367	0,057	0,012	13,9%	4400	2910
B 509 West	A 57 Süd	8.300	6,5%	540	7.900	10,1%	18,6%	448	90	0,057	0,011	4,6%	360	750
L 473 Ost	A 57 Süd	4.000	15,5%	620	3.700	10,9%	20,0%	210	43	0,057	0,011	13,2%	490	350
A 57 Nord	L 473 Ost	2.800	0,4%	10	2.500	10,8%	19,8%	142	29	0,057	0,011	0,4%	10	240
B 509 West	L 473 Ost	3.900	10,5%	410	3.700	7,3%	13,6%	210	41	0,057	0,011	10,3%	380	360
A 57 Süd	L 473 Ost	4.100	15,4%	630	3.800	10,9%	20,0%	216	44	0,057	0,011	13,2%	500	360

**Tabelle VD 1.3.a7: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Krefeld im Analysefall 2003**

AS Krefeld		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nahts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nahts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
B 57 West	A 57 Nord	5.200	5,8%	300	5.000	10,1%	18,6%	284	58	0,057	0,012	5,0%	250	470
A 57 Süd	A 57 Nord	39.000	14,9%	5.800	36.200	10,9%	19,1%	2.043	435	0,056	0,012	12,8%	4620	3320
B 288 Ost	A 57 Nord	2.400	16,7%	400	2.300	10,3%	19,1%	130	27	0,057	0,012	14,3%	330	220
A 57 Nord	B 57 West	5.100	6,9%	350	4.800	10,1%	18,6%	272	55	0,057	0,012	6,0%	290	450
A 57 Süd	B 57 West	1.600	1,3%	20	1.500	9,3%	16,0%	84	18	0,056	0,012	1,3%	20	140
B 288 Ost	B 57 West	2.700	4,4%	120	2.600	5,4%	10,6%	147	31	0,057	0,012	3,8%	100	250
A 57 Nord	A 57 Süd	39.100	14,9%	5.840	36.400	10,9%	19,1%	2.055	438	0,056	0,012	12,8%	4650	3340
B 57 West	A 57 Süd	1.700	1,2%	20	1.500	9,3%	16,0%	84	18	0,056	0,012	1,3%	20	140
B 288 Ost	A 57 Süd	7.400	7,2%	530	7.000	9,5%	16,6%	394	87	0,056	0,012	6,6%	460	660
A 57 Nord	B 288 Ost	2.200	17,3%	380	2.100	10,3%	19,1%	119	25	0,057	0,012	14,8%	310	200
B 57 West	B 288 Ost	2.800	5,4%	150	2.700	5,4%	10,6%	153	32	0,057	0,012	4,8%	130	260
A 57 Süd	B 288 Ost	7.500	7,2%	540	7.000	9,5%	16,6%	394	87	0,056	0,012	6,6%	460	660

**Tabelle VD 1.3.a8: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Krefeld-Oppum im Analysefall 2003**

AS Krefeld-Oppum		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
A 524 West	A 57 Nord	6.100	8,0%	490	5.800	9,4%	16,3%	327	71	0,056	0,012	6,6%	380	570
A 57 Süd	A 57 Nord	42.000	14,0%	5.870	38.900	10,3%	17,5%	2.187	483	0,056	0,012	12,1%	4720	3570
A 57 Nord	A 524 West	5.900	7,6%	450	5.700	9,4%	16,3%	321	69	0,056	0,012	6,1%	350	560
A 57 Süd	A 524 West	7.200	7,8%	560	6.400	9,4%	16,3%	361	78	0,056	0,012	6,7%	430	630
A 57 Nord	A 57 Süd	42.300	14,0%	5.940	39.200	10,3%	17,5%	2.204	487	0,056	0,012	12,2%	4780	3590
A 524 West	A 57 Süd	7.100	7,9%	560	6.400	9,4%	16,3%	361	78	0,056	0,012	6,6%	420	630

**Tabelle VD 1.3.a9: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen am AK Meerbusch im Analysefall 2003**

AK Meerbusch		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
A 44 West	A 57 Nord	12.000	18,6%	2.230	11.000	10,4%	17,5%	618	138	0,056	0,013	15,6%	1720	1010
A 57 Süd	A 57 Nord	28.600	12,8%	3.660	26.400	9,8%	16,8%	1.486	326	0,056	0,012	11,2%	2960	2430
A 44 Ost	A 57 Nord	8.600	6,3%	540	7.900	9,0%	16,0%	446	94	0,057	0,012	5,9%	470	730
A 57 Nord	A 44 West	12.100	18,7%	2.260	11.100	10,4%	17,5%	623	139	0,056	0,013	15,7%	1740	1020
A 57 Süd	A 44 West	4.600	8,7%	400	3.900	9,8%	16,6%	219	49	0,056	0,012	7,7%	300	360
A 44 Ost	A 44 West	14.800	8,9%	1.310	12.600	8,7%	15,5%	712	151	0,057	0,012	8,5%	1070	1160
A 57 Nord	A 57 Süd	28.700	13,0%	3.720	26.500	9,8%	16,8%	1.492	327	0,056	0,012	11,3%	3000	2430
A 44 West	A 57 Süd	4.600	9,3%	430	3.900	9,8%	16,6%	219	49	0,056	0,012	8,5%	330	360
A 44 Ost	A 57 Süd	6.200	8,7%	540	5.300	8,1%	14,7%	300	62	0,057	0,012	8,7%	460	490
A 57 Nord	A 44 Ost	8.600	6,0%	520	8.000	9,0%	16,0%	452	96	0,057	0,012	5,8%	460	730
A 44 West	A 44 Ost	14.700	9,1%	1.340	12.600	8,7%	15,5%	712	151	0,057	0,012	8,7%	1090	1160
A 57 Süd	A 44 Ost	6.200	8,7%	540	5.300	8,1%	14,7%	300	62	0,057	0,012	8,5%	450	490

**Tabelle VD 1.3b1: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Neuss-Hafen im Analysefall 2003**

AS Neuss-Hafen		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
A 57/B 1 Ost	A 57 Nord	18.800	7,3%	1.370	17.700	8,7%	16,8%	998	215	0,056	0,012	6,3%	1110	1600
A 57 Süd	A 57 Nord	45.500	14,2%	6.440	43.400	10,0%	18,8%	2.434	555	0,056	0,013	12,2%	5280	3830
A 57 Nord	A 57/B 1 Ost	18.600	7,5%	1.400	17.500	8,7%	16,8%	987	213	0,056	0,012	6,5%	1130	1580
A 57 Süd	A 57/B 1 Ost	13.300	8,6%	1.150	11.400	9,1%	17,3%	643	141	0,056	0,012	8,9%	1010	1030
A 57 Nord	A 57 Süd	45.700	14,2%	6.500	43.600	10,0%	18,8%	2.445	558	0,056	0,013	12,2%	5330	3850
A 57/B 1 Ost	A 57 Süd	13.000	8,2%	1.070	11.100	9,1%	17,3%	626	137	0,056	0,012	8,5%	940	1000

**Tabelle VD 1.3b2: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Neuss-Norf im Analysefall 2003**

AS Neuss-Norf		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
B 9 Ost	A 57 Nord	4.400	6,8%	300	4.000	9,7%	18,1%	224	52	0,056	0,013	6,0%	240	370
A 57 Süd	A 57 Nord	45.900	14,5%	6.640	42.500	10,9%	20,9%	2.390	533	0,056	0,013	12,9%	5490	3750
B 9 West	A 57 Nord	8.500	7,5%	640	8.300	9,4%	17,7%	467	105	0,056	0,013	6,6%	550	770
A 57 Nord	B 9 Ost	4.700	6,6%	310	4.300	9,7%	18,1%	241	55	0,056	0,013	5,6%	240	390
A 57 Süd	B 9 Ost	200	5,0%	10	200	10,5%	21,2%	11	2	0,056	0,012	5,0%	10	20
B 9 West	B 9 Ost	2.700	1,1%	30	2.100	4,8%	9,4%	119	24	0,057	0,011	1,4%	30	200
A 57 Nord	A 57 Süd	45.600	14,6%	6.640	42.300	10,9%	20,9%	2.379	530	0,056	0,013	13,0%	5490	3730
B 9 Ost	A 57 Süd	200	5,0%	10	200	10,5%	21,2%	11	2	0,056	0,012	5,0%	10	20
B 9 West	A 57 Süd	2.800	6,1%	170	2.500	10,0%	20,4%	142	29	0,057	0,012	6,0%	150	230
A 57 Nord	B 9 West	8.400	7,5%	630	8.100	9,4%	17,7%	455	102	0,056	0,013	6,8%	550	750
B 9 Ost	B 9 West	2.600	1,2%	30	2.300	4,8%	9,4%	131	26	0,057	0,011	1,3%	30	220
A 57 Süd	B 9 West	2.900	5,9%	170	2.500	10,0%	20,4%	142	29	0,057	0,012	6,0%	150	230

**Tabelle VD 1.3b3: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen am AK Neuss-Süd im Analysefall 2003**

AK Neuss-Süd		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
A 46 Ost	A 57 Nord	23.300	17,1%	3.980	21.200	11,4%	23,1%	1.198	253	0,057	0,012	15,7%	3320	1860
A 57 Süd	A 57 Nord	25.700	11,1%	2.840	24.000	9,9%	19,2%	1.350	300	0,056	0,012	9,7%	2330	2160
A 57 Nord	A 46 Ost	23.000	17,2%	3.950	21.000	11,4%	23,1%	1.187	251	0,057	0,012	15,7%	3300	1850
A 57 Süd	A 46 Ost	12.800	7,5%	960	11.500	9,6%	18,4%	647	145	0,056	0,013	6,4%	740	1030
A 57 Nord	A 57 Süd	25.600	11,2%	2.870	24.000	9,9%	19,2%	1.350	300	0,056	0,012	9,8%	2350	2160
A 46 Ost	A 57 Süd	13.100	7,3%	950	11.800	9,6%	18,4%	664	148	0,056	0,013	6,2%	730	1060

**Tabelle VD 1.3b4: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Dormagen im Analysefall 2003**

AS Dormagen		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
L 280 Ost	A 57 Nord	5.700	10,2%	580	5.300	7,8%	14,4%	297	68	0,056	0,013	8,3%	440	500
A 57 Süd	A 57 Nord	30.900	9,3%	2.870	28.800	7,7%	14,6%	1.617	366	0,056	0,013	8,0%	2290	2650
L 280 West	A 57 Nord	1.900	18,4%	350	1.400	9,0%	16,3%	79	18	0,056	0,013	24,3%	340	130
A 57 Nord	L 280 Ost	5.900	9,8%	580	5.500	7,8%	14,4%	309	71	0,056	0,013	8,0%	440	520
A 57 Süd	L 280 Ost	1.400	4,3%	60	1.300	7,4%	14,5%	73	16	0,056	0,012	3,1%	40	120
L 280 West	L 280 Ost	5.100	11,0%	560	5.000	9,7%	18,1%	283	59	0,057	0,012	9,4%	470	490
A 57 Nord	A 57 Süd	30.900	9,4%	2.890	28.800	7,7%	14,6%	1.617	366	0,056	0,013	8,0%	2300	2650
L 280 Ost	A 57 Süd	1.500	3,3%	50	1.400	7,4%	14,5%	79	17	0,056	0,012	2,1%	30	130
L 280 West	A 57 Süd	4.800	15,8%	760	4.600	8,6%	16,5%	260	56	0,056	0,012	14,1%	650	440
A 57 Nord	L 280 West	1.900	18,4%	350	1.500	9,0%	16,3%	84	19	0,056	0,013	22,7%	340	140
L 280 Ost	L 280 West	5.100	10,6%	540	5.000	9,7%	18,1%	283	59	0,057	0,012	9,0%	450	490
A 57 Süd	L 280 West	4.700	16,0%	750	4.400	8,6%	16,5%	248	53	0,056	0,012	14,8%	650	420

**Tabelle VD 1.3b5: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Köln-Worrigen im Analysefall 2003**

AS Köln-Worrigen (Teilknoten Nord)		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	Nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>sv</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
L 183 Ost	A 57 Nord	3.900	5,4%	210	3.700	7,2%	14,1%	209	45	0,056	0,012	4,6%	170	390
A 57 Süd	A 57 Nord	33.100	10,5%	3.470	30.800	7,4%	14,6%	1.735	377	0,056	0,012	9,1%	2800	2840
A 57 Nord	L 183 Ost	4.100	5,4%	220	3.900	7,2%	14,1%	220	47	0,056	0,012	4,6%	180	410
A 57 Nord	A 57 Süd	33.100	10,5%	3.480	30.900	7,4%	14,6%	1.741	379	0,056	0,012	9,1%	2810	2850

AS Köln-Worrigen (Teilknoten Süd)		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	Nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>sv</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
A 57 Süd	A 57 Nord	33.100	10,5%	3.470	30.800	7,3%	14,4%	1.736	376	0,056	0,012	9,1%	2800	2840
A 57 Süd	L 183 Ost	7.200	2,4%	170	6.700	6,3%	12,7%	379	80	0,057	0,012	2,1%	140	640
L 183 West	L 183 Ost	3.100	4,2%	130	2.800	2,7%	5,3%	160	30	0,057	0,011	3,9%	110	300
A 57 Nord	A 57 Süd	33.100	10,5%	3.480	30.900	7,3%	14,4%	1.742	377	0,056	0,012	9,1%	2810	2840
L 183 Ost	A 57 Süd	7.000	2,6%	180	6.500	6,3%	12,7%	367	78	0,057	0,012	2,3%	150	620
L 183 West	A 57 Süd	1.400	2,9%	40	1.300	6,8%	13,7%	73	16	0,056	0,012	2,3%	30	130
L 183 Ost	L 183 West	3.100	4,2%	130	2.900	2,7%	5,3%	166	31	0,057	0,011	3,8%	110	310
A 57 Süd	L 183 West	1.200	2,5%	30	1.200	6,8%	13,7%	68	14	0,056	0,012	2,5%	30	120

**Tabelle VD 1.3b6: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Köln-Chorweiler im Analysefall 2003**

AS Köln-Chorweiler		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
A 57 Süd	A 57 Nord	41.500	8,8%	3.670	38.700	6,6%	13,1%	2.184	470	0,056	0,012	7,7%	2970	3480
A 57 Süd	L 476 Ost	4.900	2,9%	140	4.500	5,7%	11,4%	254	54	0,056	0,012	2,7%	120	470
L 476 West	L 476 Ost	400	0,0%	0	400	2,9%	5,4%	23	4	0,057	0,011	0,0%	0	40
A 57 Nord	A 57 Süd	41.500	8,9%	3.700	38.700	6,6%	13,1%	2.184	470	0,056	0,012	7,7%	2990	3480
L 476 Ost	A 57 Süd	4.800	2,9%	140	4.500	5,7%	11,4%	254	54	0,056	0,012	2,7%	120	470
L 476 West	A 57 Süd	8.000	4,1%	330	7.300	5,7%	11,5%	413	87	0,057	0,012	3,6%	260	680
L 476 Ost	L 476 West	500	0,0%	0	500	2,9%	5,4%	28	5	0,057	0,011	0,0%	0	50
A 57 Süd	L 476 West	7.700	4,3%	330	7.100	5,7%	11,5%	402	85	0,057	0,012	3,8%	270	660

**Tabelle VD 1.3b7: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen am AK Köln-Nord im Analysefall 2003**

AK Köln-Nord		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
A 1 Ost	A 57 Nord	3.400	15,6%	530	3.100	10,6%	20,0%	174	39	0,056	0,013	13,5%	420	270
A 57 Süd	A 57 Nord	32.300	3,2%	1.020	29.900	5,0%	9,5%	1.689	360	0,056	0,012	2,8%	830	2640
A 1 West	A 57 Nord	18.400	14,1%	2.590	17.300	10,3%	19,7%	972	219	0,056	0,013	12,2%	2110	1550
A 57 Nord	A 1 Ost	3.300	18,2%	600	3.000	10,6%	20,0%	168	38	0,056	0,013	16,0%	480	260
A 57 Süd	A 1 Ost	15.000	8,7%	1.300	14.100	9,3%	17,2%	792	179	0,056	0,013	7,5%	1060	1240
A 1 West	A 1 Ost	29.600	25,7%	7.620	28.200	14,9%	26,9%	1.576	374	0,056	0,013	22,2%	6250	2520
A 57 Nord	A 57 Süd	32.600	3,2%	1.050	30.200	5,0%	9,5%	1.706	364	0,056	0,012	2,8%	840	2660
A 1 Ost	A 57 Süd	14.700	9,2%	1.350	13.800	9,3%	17,2%	775	175	0,056	0,013	7,9%	1090	1220
A 1 West	A 57 Süd	9.900	3,7%	370	9.300	9,2%	17,1%	523	117	0,056	0,013	3,2%	300	830
A 57 Nord	A 1 West	18.400	13,7%	2.520	17.300	10,3%	19,7%	972	219	0,056	0,013	11,8%	2050	1550
A 1 Ost	A 1 West	29.400	24,7%	7.270	28.100	14,9%	26,9%	1.570	373	0,056	0,013	21,2%	5960	2510
A 57 Süd	A 1 West	9.800	4,2%	410	9.300	9,2%	17,1%	523	117	0,056	0,013	3,5%	330	830

**Tabelle VD 1.3b8: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Köln-Longerich im Analysefall 2003**

AS Köln-Longerich		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nacht</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nacht</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
L 34 Ost	A 57 Nord	6.100	7,2%	440	5.500	4,2%	7,5%	311	65	0,057	0,012	6,4%	350	510
A 57 Süd	A 57 Nord	46.700	3,4%	1.610	43.700	3,5%	6,4%	2.477	507	0,057	0,012	3,0%	1310	3940
L 34 West	A 57 Nord	4.300	15,8%	680	4.100	4,5%	8,0%	232	49	0,057	0,012	13,4%	550	380
A 57 Nord	L 34 Ost	5.700	6,5%	370	5.200	4,2%	7,5%	294	62	0,057	0,012	5,6%	290	480
A 57 Süd	L 34 Ost	2.300	5,2%	120	2.000	3,4%	6,4%	114	22	0,057	0,011	5,0%	100	190
L 34 West	L 34 Ost	4.100	6,1%	250	3.500	6,1%	11,2%	199	39	0,057	0,011	6,0%	210	340
A 57 Nord	A 57 Süd	47.000	3,5%	1.640	43.900	3,5%	6,4%	2.489	509	0,057	0,012	3,0%	1330	3960
L 34 Ost	A 57 Süd	2.200	5,5%	120	1.900	3,4%	6,4%	108	21	0,057	0,011	5,3%	100	180
L 34 West	A 57 Süd	4.400	2,3%	100	3.800	3,7%	7,0%	216	42	0,057	0,011	2,1%	80	360
A 57 Nord	L 34 West	4.500	16,9%	760	4.200	4,5%	8,0%	238	50	0,057	0,012	14,8%	620	390
L 34 Ost	L 34 West	3.900	4,9%	190	3.400	6,1%	11,2%	194	38	0,057	0,011	4,4%	150	330
A 57 Süd	L 34 West	4.400	2,5%	110	3.800	3,7%	7,0%	216	42	0,057	0,011	2,4%	90	360



**Tabelle VD 2.1: Verkehrsbelastungen und Dimensionierungsparameter A 57 im Prognosenullfall 2020**

Abschnitt		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Asdonkshof	AS Kamp-Lintfort	60.100	14,0%	8.420	56.300	9,2%	15,4%	3.185	742	0,057	0,013	11,7%	6.600	6.000
AS Kamp-Lintfort	AK Kamp-Lintfort	64.500	13,9%	8.970	60.200	8,4%	13,6%	3.411	698	0,057	0,012	11,7%	7.020	6.400
AK Kamp-Lintfort	AS Moers-Hülsdonk	79.900	15,6%	12.470	73.600	13,7%	19,6%	4.150	864	0,056	0,012	14,0%	10.270	6.500
AS Moers-Hülsdonk	AK Moers	77.800	16,1%	12.490	71.600	13,4%	19,5%	4.037	843	0,056	0,012	14,4%	10.320	6.300
AK Moers	AS Moers-Kapellen	88.500	14,6%	12.890	82.000	11,9%	20,2%	4.629	954	0,056	0,012	13,0%	10.630	7.250
AS Moers-Kapellen	AS Krefeld-Gartenstadt	87.700	14,5%	12.750	81.600	11,7%	20,1%	4.610	949	0,056	0,012	12,9%	10.520	7.200
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Krefeld-Centrum	98.300	14,6%	14.310	90.200	11,7%	20,1%	5.094	1.049	0,056	0,012	13,0%	11.710	7.950
AS Krefeld-Centrum	AD Krefeld-Oppum	101.800	13,9%	14.200	94.100	10,7%	17,1%	5.275	1.176	0,056	0,012	12,1%	11.390	8.300
AD Krefeld-Oppum	AK Meerbusch	103.700	13,5%	14.020	95.700	10,4%	16,5%	5.369	1.193	0,056	0,012	11,8%	11.300	8.450
AK Meerbusch	AS Bover	80.000	11,3%	9.060	73.700	8,1%	11,9%	4.147	901	0,056	0,012	11,0%	8.100	6.500

Abschnitt		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/2 4h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Neuss-Reuschenbg.	AS Neuss-Hafen	135.900	13,0%	17.600	129.200	10,1%	18,4%	7.221	1.642	0,056	0,013	11,1%	14.400	11.400
AS Neuss-Hafen	AS Neuss-Norf	123.100	14,4%	17.710	114.700	11,6%	20,1%	6.394	1.506	0,056	0,013	12,8%	14.670	10.150
AS Neuss-Norf	AK Neuss-Süd	101.500	16,1%	16.300	93.800	12,9%	22,8%	5.265	1.144	0,056	0,012	14,4%	13.500	8.300
AK Neuss-Süd	AS Delrath	78.900	11,1%	8.770	72.900	8,3%	11,4%	4.059	964	0,056	0,013	9,7%	7.080	6.450
AS Delrath	AS Dormagen (N)	78.900	11,1%	8.770	72.900	8,3%	11,4%	4.059	964	0,056	0,013	9,7%	7.080	6.450
AS Dormagen (N)	AS Dormagen (S)	76.200	10,5%	8.000	71.200	8,1%	12,0%	4.001	878	0,056	0,012	9,1%	6.460	6.300
AS Dormagen (S)	AS Köln-Worringen	76.200	10,5%	8.000	71.200	8,1%	12,0%	4.001	878	0,056	0,012	9,1%	6.460	6.300
AS Köln-Worringen	AS Köln-Chorweiler	84.700	9,4%	7.980	81.100	7,7%	11,7%	4.557	995	0,056	0,012	8,0%	6.450	7.150
AS Köln-Chorweiler	AK Köln-Nord	111.200	7,7%	8.540	105.500	6,1%	9,6%	5.944	1.275	0,056	0,012	6,5%	6.910	9.300
AK Köln-Nord	AS Köln-Longerich	123.900	5,6%	6.930	115.600	6,0%	9,5%	6.513	1.413	0,056	0,012	4,8%	5.600	10.200
AS Köln-Longerich	AS Köln-Bickendorf	112.900	3,9%	4.450	102.500	3,4%	6,1%	5.826	1.147	0,057	0,011	3,6%	3.730	9.450

**Tabelle VD 2.2a: Verkehrsbelastungen und Dimensionierungsparameter Zulaufstrecken (Nordabschnitt) im Prognosefall 2020**

Anschlussstrecke in/aus westl. Rtg.		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten	West	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	p tags	p nachts	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>sv</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Kamp-Lintfort	L 287	22.800	6,0%	1.380	20.600	4,7	10,0	1.175	224	0,057	0,011	5,5%	1.130	2.000
AK Kamp-Lintfort	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AS Moers-Hülsdonk	L 474	21.100	5,5%	1.160	19.100	6,1	8,8	1.084	213	0,057	0,011	5,1%	980	1.850
AK Moers	A 40	54.400	32,7%	17.780	50.700	26,6	41,2	2.765	764	0,055	0,015	28,1%	14.230	4.650
AS Moers-Kapellen	L 398	9.800	5,1%	500	9.000	4,3	8,1	512	102	0,057	0,011	4,7%	420	1.100
AS Krefeld-Gartenstadt	B 509	35.500	7,9%	2.820	33.800	6,8	12,1	1.921	374	0,057	0,011	7,0%	2.360	3.300
AS Krefeld	B 57	21.400	6,3%	1.350	21.400	5,1	9,2	1.216	245	0,057	0,011	5,3%	1.140	2.100
AS Krefeld-Oppum	A 524	27.300	7,3%	2.010	25.200	6,0	10,5	1.435	281	0,057	0,011	6,1%	1.530	2.650
AK Meerbusch	A 44	68.500	12,8%	8.740	60.000	10,0	17,7	3.357	766	0,056	0,013	11,4%	6.850	5.500

Anschlussstrecke in/aus östl. Rtg.		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten	Ost	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>sv</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Kamp-Lintfort	L 287	28.200	5,5%	1.550	27.300	3,7	8,0	1.545	319	0,057	0,012	4,9%	1.340	2.600
AK Kamp-Lintfort	A 42	53.100	20,0%	10.620	48.600	17	30	2.722	609	0,056	0,013	17,7%	8.610	4.850
AS Moers-Hülsdonk	L 474	12.800	2,5%	320	11.500	9,5	4,8	666	111	0,058	0,010	2,4%	280	1.100
AK Moers	A 40	79.400	24,1%	19.160	73.600	19,9	32,5	4.049	1.064	0,055	0,014	21,2%	15.600	6.800
AS Moers-Kapellen	L 398	10.300	5,4%	550	9.400	4,8	9,1	534	101	0,057	0,011	5,0%	470	1.150
AS Krefeld-Gartenstadt	L 473	23.400	9,2%	2.160	20.600	9,0	15,3	1.172	229	0,057	0,011	8,9%	1.830	2.000
AS Krefeld	B 288	28.200	9,3%	2.630	28.400	8,4	14,0	1.593	348	0,056	0,012	7,8%	2.210	2.750
AS Krefeld-Oppum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AK Meerbusch	A 44	68.100	8,2%	5.590	58.700	6,5	13,1	3.337	646	0,057	0,011	8,3%	4.860	5.450

**Tabelle VD 2.2b: Verkehrsbelastungen und Dimensionierungsparameter Zulaufstrecken (Südabschnitt) im Prognose Nullfall 2020**

Anschlussstrecke in/aus westl. Rtg		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten	West	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	p <sub>tags</sub>	p <sub>nachts</sub>	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Neuss-Hafen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AS Neuss-Norf	B 9	30.300	6,5%	1.970	28.000	5,6	11,0	1.597	309	0,057	0,011	6,2%	1.730	2.700
AK Neuss-Süd	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AS Delrath	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AS Dormagen (N)	L 280	24.600	13,3%	3.270	22.900	8,0	21,5	1.294	264	0,057	0,012	12,6%	2.880	2.200
AS Dormagen (S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AS K-Worringen TK Nord	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AS K-Worringen TK Süd	L 183	10.000	5,5%	550	9.300	4,3	9,3	528	99	0,057	0,011	5,0%	460	1.100
AS Köln-Chorweiler	Stadtstr.	17.700	2,3%	400	16.300	1,3	3,7	933	171	0,057	0,010	2,0%	330	1.600
AK Köln-Nord	A 1	118.000	19,4%	22.910	112.000	17,1	27,8	6.225	1.491	0,056	0,013	16,7%	18.710	9.900
AS Köln-Longerich	L 34	37.600	15,0%	5.640	33.500	8,4	22,3	1.895	391	0,057	0,012	13,7%	4.580	3.250

Anschlussstrecke in/aus östl. Rtg.		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten	Ost	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	p <sub>tags</sub> >2,8t	p <sub>nachts</sub> >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Neuss-Hafen	A 57	65.600	8,1%	5.320	59.600	6,8	13,4	3.389	656	0,057	0,011	7,5%	4.470	5.500
AS Neuss-Norf	B 9	18.800	5,0%	940	16.700	4,8	8,5	941	203	0,056	0,012	4,7%	780	1.600
AK Neuss-Süd	A 46	72.500	16,2%	11.780	65.600	12,0	26,7	3.682	802	0,056	0,012	14,8%	9.680	5.800
AS Delrath	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AS Dormagen (N)	L 280	25.700	10,5%	2.710	24.400	4,2	15,3	1.378	292	0,056	0,012	8,7%	2.130	2.350
AS Dormagen (S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AS K-Worringen TK Nord	L 183	8.200	6,3%	520	8.100	5,7	10,0	456	90	0,056	0,011	6,1%	490	900
AS K-Worringen TK Süd	L 183	21.300	4,1%	870	19.700	3,4	6,5	1.124	211	0,057	0,011	3,6%	720	1.900
AS Köln-Chorweiler	Stadtstr.	10.900	1,5%	160	10.000	1,2	2,2	570	115	0,057	0,012	1,3%	130	950
AK Köln-Nord	A 1	106.000	21,9%	23.190	100.400	17,7	30,7	5.552	1.368	0,055	0,014	18,9%	18.970	8.850
AS Köln-Longerich	L 34	28.700	9,2%	2.640	25.400	6,9	14,0	1.438	291	0,057	0,011	8,4%	2.130	2.450

**Tabelle VD 3.1: Verkehrsbelastungen und Dimensionierungsparameter A 57 im Bezugsfall 2020**

Abschnitt		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV tags	M/DTV nachts	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Asdonkshof	AS Kamp-Lintfort	66.100	13,9%	9.180	61.900	9,9%	19,1%	3.502	816	0,057	0,013	11,6%	7.200	6.550
AS Kamp-Lintfort	AK Kamp-Lintfort	73.100	13,1%	9.610	68.200	9,0%	16,9%	3.864	790	0,057	0,012	11,0%	7.530	7.200
AK Kamp-Lintfort	AS Moers-Hülsdonk	76.100	13,6%	10.330	70.100	11,3%	20,8%	3.964	809	0,057	0,012	12,1%	8.510	6.450
AS Moers-Hülsdonk	AK Moers	77.900	15,3%	11.920	71.600	12,8%	23,1%	4.039	838	0,056	0,012	13,7%	9.840	6.600
AK Moers	AS Moers-Kapellen	90.200	14,8%	13.380	83.600	12,3%	22,4%	4.723	975	0,056	0,012	13,2%	11.030	7.700
AS Moers-Kapellen	AS Krefeld-Gartenstadt	88.800	14,9%	13.220	82.600	12,1%	22,0%	4.664	964	0,056	0,012	13,2%	10.910	7.600
AS Krefeld-Gartenstadt	AS Krefeld-Centrum	99.300	15,0%	14.880	91.100	12,2%	22,1%	5.145	1.064	0,056	0,012	13,4%	12.180	8.400
AS Krefeld-Centrum	AD Krefeld-Oppum	104.100	14,6%	15.210	96.200	11,5%	19,2%	5.390	1.207	0,056	0,013	12,7%	12.200	8.850
AD Krefeld-Oppum	AK Meerbusch	106.700	14,2%	15.120	98.500	11,2%	18,8%	5.520	1.233	0,056	0,013	12,4%	12.190	9.100
AK Meerbusch	AS Bover	87.700	13,6%	11.920	80.800	10,7%	18,1%	4.536	1.003	0,056	0,012	13,2%	10.650	7.400

Abschnitt		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV tags	M/DTV nachts	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Neuss-Reuschenbg.	AS Neuss-Hafen	137.900	13,1%	18.050	131.100	10,4%	19,6%	7.326	1.667	0,056	0,013	11,3%	14.770	11.550
AS Neuss-Hafen	AS Neuss-Norf	124.100	14,6%	18.060	115.600	11,8%	21,4%	6.443	1.521	0,056	0,013	12,9%	14.960	10.200
AS Neuss-Norf	AK Neuss-Süd	103.800	15,9%	16.470	96.000	13,1%	25,8%	5.391	1.170	0,056	0,012	14,2%	13.640	8.450
AK Neuss-Süd	AS Delrath	85.800	11,8%	10.140	79.300	9,6%	17,2%	4.409	1.055	0,056	0,013	10,3%	8.190	7.300
AS Delrath	AS Dormagen (N)	76.500	11,5%	8.810	70.700	9,3%	16,8%	3.933	939	0,056	0,013	10,1%	7.110	6.500
AS Dormagen (N)	AS Dormagen (S)	74.700	11,2%	8.390	69.800	8,5%	16,4%	3.916	866	0,056	0,012	9,7%	6.770	6.450
AS Dormagen (S)	AS Köln-Worringen	74.300	11,1%	8.220	71.300	8,3%	16,2%	4.004	883	0,056	0,012	9,3%	6.640	6.550
AS Köln-Worringen	AS Köln-Chorweiler	85.100	9,8%	8.350	81.500	8,0%	15,7%	4.582	1.005	0,056	0,012	8,3%	6.750	7.500
AS Köln-Chorweiler	AK Köln-Nord	111.400	7,9%	8.770	105.700	6,3%	12,5%	5.954	1.279	0,056	0,012	6,7%	7.100	9.350
AK Köln-Nord	AS Köln-Longerich	124.900	6,3%	7.810	116.500	5,2%	9,1%	6.566	1.413	0,056	0,012	5,4%	6.310	10.300
AS Köln-Longerich	AS Köln-Bickendorf	113.200	4,2%	4.700	102.800	3,6%	6,8%	5.844	1.151	0,057	0,011	3,8%	3.940	9.450

**Tabelle VD 3.2a: Verkehrsbelastungen und Dimensionierungsparameter Zulaufstrecken (Nordabschnitt) im Bezugsfall 2020**

Anschlussstrecke in/aus westl. Rtg		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten	West	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	p <sub>tags</sub>	p <sub>nachts</sub>	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>sv</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Kamp-Lintfort	L 287	19.400	6,4%	1.230	17.600	5,3	10,5	1.002	192	0,057	0,011	5,8%	1.010	1.750
AK Kamp-Lintfort	B 528	25.500	26,6%	6.790	23.600	22,1	33,8	1.309	321	0,055	0,014	23,3%	5.500	2.300
AS Moers-Hülsdonk	L 474	22.200	6,6%	1.460	20.100	5,7	10,5	1.138	226	0,057	0,011	6,1%	1.240	1.950
AK Moers	A 40	41.400	27,4%	11.340	38.600	22,1	35,9	2.115	559	0,055	0,014	23,5%	9.080	4.050
AS Moers-Kapellen	L 398	10.100	4,9%	490	9.300	4,1	7,8	527	105	0,057	0,011	4,5%	420	1.100
AS Krefeld-Gartenstadt	B 509	37.000	7,9%	2.920	35.100	6,5	12,0	1.999	389	0,057	0,011	7,0%	2.440	3.400
AS Krefeld	B 57	21.700	6,4%	1.400	21.700	5,0	9,4	1.233	249	0,057	0,011	5,4%	1.180	2.100
AS Krefeld-Oppum	A 524	28.000	7,5%	2.100	25.900	5,8	10,7	1.473	289	0,057	0,011	6,2%	1.610	2.750
AK Meerbusch	A 44	68.100	11,9%	8.070	59.700	10,0	16,5	3.341	757	0,056	0,013	10,6%	6.330	5.500

Anschlussstrecke in/aus östl. Rtg.		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten	Ost	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	p <sub>tags</sub> >2,8t	p <sub>nachts</sub> >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>sv</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Kamp-Lintfort	L 287	27.500	4,5%	1.230	26.600	3,7	6,6	1.507	308	0,057	0,012	4,0%	1.070	2.500
AK Kamp-Lintfort	A 42	42.500	28,1%	11.930	38.900	23,4	38,8	2.158	523	0,055	0,013	24,9%	9.680	3.900
AS Moers-Hülsdonk	L 474	14.100	9,8%	1.380	12.700	8,6	17,2	728	131	0,057	0,010	9,4%	1.190	1.250
AK Moers	A 40	80.100	19,8%	15.850	74.300	16,2	27,5	4.105	1.040	0,055	0,014	17,4%	12.910	6.850
AS Moers-Kapellen	L 398	10.600	5,4%	570	9.600	4,7	9,2	549	104	0,057	0,011	5,0%	480	1.150
AS Krefeld-Gartenstadt	L 473	25.400	9,2%	2.330	22.400	8,2	15,2	1.270	248	0,057	0,011	8,8%	1.980	2.150
AS Krefeld	B 288	29.800	10,4%	3.100	29.900	8,0	15,6	1.678	370	0,056	0,012	8,7%	2.600	2.900
AS Krefeld-Oppum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AK Meerbusch	A 44	60.300	8,9%	5.370	52.600	7,3	14,1	2.992	584	0,057	0,011	9,0%	4.740	4.900

**Tabelle VD 3.2b: Verkehrsbelastungen und Dimensionierungsparameter Zulaufstrecken (Südabschnitt) im Bezugsfall 2020**

Anschlussstrecke in/aus westl. Rtg		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten	West	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	p <sub>tags</sub>	p <sub>nachts</sub>	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Neuss-Hafen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AS Neuss-Norf	B 9	30.300	6,3%	1.920	28.000	5,5	10,8	1.596	308	0,057	0,011	6,0%	1.680	2.700
AK Neuss-Süd	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AS Delrath	K neu	2.500	8,1%	200	2.300	6,7	12,6	130	28	0,057	0,012	7,2%	170	300
AS Dormagen (N)	L 280	18.700	11,9%	2.230	17.400	10,5	19,5	985	199	0,057	0,011	11,3%	1.960	1.700
AS Dormagen (S)	K 18	9.500	11,5%	1.090	8.900	10,2	17,4	498	109	0,056	0,012	10,9%	970	1.050
AS K-Worringen TK Nord	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AS K-Worringen TK Süd	L 183	10.400	5,0%	520	9.600	4,2	8,5	550	103	0,057	0,011	4,5%	430	1.150
AS Köln-Chorweiler	Stadtstr.	17.200	1,6%	270	15.800	1,3	2,6	905	164	0,057	0,010	1,4%	220	1.550
AK Köln-Nord	A 1	125.000	20,2%	25.280	118.700	16,2	28,8	6.588	1.586	0,056	0,013	17,4%	20.660	10.500
AS Köln-Longerich	L 34	32.400	11,3%	3.660	28.900	9,6	17,5	1.637	329	0,057	0,011	10,3%	2.980	2.800

Anschlussstrecke in/aus östl. Rtg.		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten	Ost	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	p <sub>tags</sub> >2,8t	p <sub>nachts</sub> >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Neuss-Hafen	A 57	65.700	7,9%	5.200	59.600	6,8	13,1	3.392	655	0,057	0,011	7,3%	4.360	5.500
AS Neuss-Norf	B 9	18.100	5,9%	1.070	16.000	5,0	9,9	903	196	0,056	0,012	5,5%	880	1.550
AK Neuss-Süd	A 46	66.600	15,6%	10.380	60.200	13,0	25,8	3.386	732	0,056	0,012	14,2%	8.520	5.300
AS Delrath	K neu	14.000	14,9%	2.090	12.900	12,5	21,9	720	164	0,056	0,013	13,4%	1.730	1.250
AS Dormagen (N)	L 280	16.200	8,6%	1.400	15.400	6,6	12,8	873	181	0,057	0,012	7,2%	1.100	1.500
AS Dormagen (S)	K 18	3.300	3,8%	120	3.100	2,9	5,3	177	36	0,057	0,012	3,1%	100	400
AS K-Worringen TK Nord	L 183	7.400	5,2%	380	7.300	4,6	8,2	416	81	0,057	0,011	5,0%	360	800
AS K-Worringen TK Süd	L 183	23.200	3,7%	860	21.400	3,1	5,9	1.221	229	0,057	0,011	3,3%	710	2.100
AS Köln-Chorweiler	Stadtstr.	10.900	1,4%	150	10.000	1,2	2,1	570	114	0,057	0,011	1,3%	130	950
AK Köln-Nord	A 1	105.800	22,0%	23.250	100.100	17,7	30,8	5.537	1.365	0,055	0,014	19,0%	19.000	8.850
AS Köln-Longerich	L 34	28.000	8,3%	2.320	24.700	7,0	12,7	1.400	281	0,057	0,011	7,5%	1.860	2.400

**Tabelle VD 4.1a: Verkehrsbelastungen und Dimensionierungsparameter Nordabschnitt A 57 im Planfall 2020**

Fahrtrichtung Nord → Süd		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten 1	Knoten 2	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Asdonkshof	AS Kamp-Lintfort	33.800	13,5%	4.570	31.700	10,2%	19,8%	1.793	371	0,057	0,012	11,3%	3.590	2.930
AS Kamp-Lintfort	AK Kamp-Lintfort	43.500	12,3%	5.360	40.500	9,3%	17,5%	2.295	458	0,057	0,011	10,4%	4.200	3.680
AK Kamp-Lintfort	AS Moers-Hülsdonk	47.900	14,8%	7.100	44.100	13,8%	25,0%	2.491	514	0,056	0,012	13,3%	5.860	3.920
AS Moers-Hülsdonk	AK Moers	48.200	16,2%	7.790	44.300	15,3%	27,4%	2.497	523	0,056	0,012	14,5%	6.440	3.950
AK Moers	AS Moers-Kapellen	48.600	14,7%	7.160	45.000	13,7%	25,0%	2.540	524	0,056	0,012	13,1%	5.910	4.010
AS Moers-Kapellen	AS KR-Gartenstadt	47.500	14,8%	7.040	44.200	13,7%	24,8%	2.495	516	0,056	0,012	13,1%	5.810	3.930
AS KR-Gartenstadt	AS Krefeld-Centrum	52.700	14,9%	7.830	48.400	13,9%	25,2%	2.734	565	0,056	0,012	13,2%	6.400	4.310
AS Krefeld-Centrum	AD Krefeld-Oppum	55.000	14,5%	7.990	50.900	13,2%	22,1%	2.852	639	0,056	0,013	12,6%	6.410	4.550
AD Krefeld-Oppum	AK Meerbusch	56.700	14,1%	7.980	52.300	11,4%	19,1%	2.931	654	0,056	0,013	12,3%	6.430	4.660
AK Meerbusch	AS Bover	51.000	13,0%	6.630	47.000	10,6%	18,0%	2.639	581	0,056	0,012	12,6%	5.930	4.180

Fahrtrichtung Süd → Nord		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten 1	Knoten 2	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Asdonkshof	AS Kamp-Lintfort	33.700	13,8%	4.650	31.500	10,2%	19,8%	1.782	369	0,057	0,012	11,6%	3.640	2.910
AS Kamp-Lintfort	AK Kamp-Lintfort	42.900	12,7%	5.430	40.100	9,3%	17,5%	2.272	454	0,057	0,011	10,6%	4.250	3.640
AK Kamp-Lintfort	AS Moers-Hülsdonk	48.500	14,7%	7.140	44.700	13,8%	25,0%	2.525	521	0,056	0,012	13,1%	5.870	3.980
AS Moers-Hülsdonk	AK Moers	47.700	16,7%	7.950	43.900	15,3%	27,4%	2.475	519	0,056	0,012	14,9%	6.560	3.920
AK Moers	AS Moers-Kapellen	47.800	14,7%	7.030	44.300	13,7%	25,0%	2.501	516	0,056	0,012	13,1%	5.790	3.950
AS Moers-Kapellen	AS KR-Gartenstadt	46.300	14,9%	6.900	43.100	13,7%	24,8%	2.433	503	0,056	0,012	13,2%	5.690	3.840
AS KR-Gartenstadt	AS Krefeld-Centrum	52.500	14,9%	7.810	48.100	13,9%	25,2%	2.717	561	0,056	0,012	13,3%	6.400	4.290
AS Krefeld-Centrum	AD Krefeld-Oppum	54.400	14,6%	7.950	50.200	13,2%	22,1%	2.812	630	0,056	0,013	12,7%	6.380	4.490
AD Krefeld-Oppum	AK Meerbusch	56.000	14,1%	7.910	51.700	11,4%	19,1%	2.897	646	0,056	0,013	12,3%	6.380	4.600
AK Meerbusch	AS Bover	50.700	13,1%	6.650	46.700	10,6%	18,0%	2.622	577	0,056	0,012	12,7%	5.940	4.160

**Tabelle VD 4.1b: Verkehrsbelastungen und Dimensionierungsparameter Südabschnitt A 57 im Planfall 2020**

Fahrtrichtung Nord → Süd		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten 1	Knoten 2	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV tags	M/DTV nachts	SV (b <sub>sv</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS NE-Reuschenbg	AS Neuss-Hafen	72.000	12,6%	9.070	68.400	11,6%	22,0%	3.826	867	0,056	0,013	10,8%	7.410	6.070
AS Neuss-Hafen	AS Neuss-Norf	65.300	13,9%	9.060	60.800	12,9%	23,5%	3.389	795	0,056	0,013	12,3%	7.500	5.420
AS Neuss-Norf	AK Neuss-Süd	58.800	14,5%	8.540	54.400	13,3%	26,7%	3.060	654	0,056	0,012	13,0%	7.080	4.810
AK Neuss-Süd	AS Delrath	57.100	11,1%	6.340	52.800	10,5%	19,0%	2.953	698	0,056	0,013	9,7%	5.110	4.710
AS Delrath	AS Dormagen (N)	51.600	10,6%	5.490	47.700	9,7%	19,0%	2.681	587	0,056	0,012	9,3%	4.440	4.260
AS Dormagen (N)	AS Dormagen (S)	51.600	10,6%	5.490	47.700	9,7%	19,0%	2.681	587	0,056	0,012	9,3%	4.440	4.260
AS Dormagen (S)	AS Worringen TK N	49.300	10,2%	5.030	48.000	9,5%	18,6%	2.698	590	0,056	0,012	8,5%	4.070	4.330
AS Worringen TK N	AS Worringen TK S	44.400	10,9%	4.860	43.100	9,5%	18,6%	2.423	530	0,056	0,012	9,1%	3.930	3.820
AS Worringen TK S	AS Köln-Chorweiler	56.500	9,6%	5.420	54.300	8,7%	17,1%	3.054	667	0,056	0,012	8,1%	4.390	4.790
AS Köln-Chorweiler	AK Köln-Nord	71.600	7,9%	5.690	68.000	7,1%	14,2%	3.833	823	0,056	0,012	6,8%	4.610	6.000
AK Köln-Nord	AS Köln-Longerich	67.100	5,5%	3.700	62.600	5,7%	9,9%	3.530	758	0,056	0,012	4,8%	2.990	5.670
AS Köln-Longerich	AS Köln-Bickendorf	60.500	3,9%	2.340	54.800	3,7%	7,1%	3.092	614	0,056	0,011	3,6%	1.970	4.950

Fahrtrichtung Süd → Nord		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten 1	Knoten 2	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV tags	M/DTV nachts	SV (b <sub>sv</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS NE-Reuschenbg	AS Neuss-Hafen	71.600	12,6%	9.020	68.100	11,6%	22,0%	3.809	863	0,056	0,013	10,9%	7.390	6.040
AS Neuss-Hafen	AS Neuss-Norf	64.900	13,9%	9.050	60.500	12,9%	23,5%	3.372	791	0,056	0,013	12,4%	7.500	5.390
AS Neuss-Norf	AK Neuss-Süd	58.900	14,5%	8.520	54.400	13,3%	26,7%	3.060	654	0,056	0,012	13,0%	7.050	4.810
AK Neuss-Süd	AS Delrath	55.000	11,6%	6.390	50.800	10,5%	19,0%	2.841	672	0,056	0,013	10,2%	5.170	4.520
AS Delrath	AS Dormagen (N)	50.500	10,8%	5.460	46.600	9,9%	18,0%	2.596	614	0,056	0,013	9,4%	4.400	4.150
AS Dormagen (N)	AS Dormagen (S)	46.300	10,4%	4.830	43.800	9,5%	18,6%	2.462	538	0,056	0,012	8,9%	3.890	3.950
AS Dormagen (S)	AS Worringen TK N	46.300	10,4%	4.830	43.800	9,5%	18,6%	2.462	538	0,056	0,012	8,9%	3.890	3.950
AS Worringen TK N	AS Worringen TK S	41.800	11,1%	4.650	39.600	9,5%	18,6%	2.227	487	0,056	0,012	9,4%	3.740	3.510
AS Worringen TK S	AS Köln-Chorweiler	53.300	9,4%	5.010	50.800	8,7%	17,1%	2.857	624	0,056	0,012	8,0%	4.040	4.480
AS Köln-Chorweiler	AK Köln-Nord	69.900	7,5%	5.270	66.200	7,1%	14,2%	3.731	801	0,056	0,012	6,4%	4.260	5.840
AK Köln-Nord	AS Köln-Longerich	70.300	6,6%	4.650	65.600	5,7%	9,9%	3.700	795	0,056	0,012	5,7%	3.760	5.940
AS Köln-Longerich	AS Köln-Bickendorf	58.800	4,2%	2.450	53.500	3,7%	7,1%	3.018	599	0,056	0,011	3,8%	2.050	4.820



**Tabelle VD 4.2a: Verkehrswerte Zulaufstrecken in/aus westlicher Richtung (Nordabschnitt) im Planfall 2020**

Anschlussstrecke in westl. Rtg.		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten		DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	p <sub>tags</sub>	p <sub>nachts</sub>	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Kamp-Lintfort	L 287 West	11.100	8,6%	950	10.200	6,3%	12,2%	580	112	0,057	0,011	7,8%	800	970
AK Kamp-Lintfort	B 528 West	12.000	24,7%	2.960	11.000	19,0%	29,9%	612	146	0,056	0,013	21,7%	2.390	1.080
AS Moers-Hülsdonk	L 474 West	10.200	6,2%	630	9.200	5,1%	9,4%	523	103	0,057	0,011	5,9%	540	880
AK Moers	A 40 West	20.800	30,0%	6.240	19.500	24,4%	38,7%	1.065	288	0,055	0,015	25,6%	5.000	1.910
AS Moers-Kapellen	L 398 West	5.100	4,9%	250	4.700	4,0%	7,6%	266	53	0,057	0,011	4,5%	210	510
AS Krefeld-Gartenstadt	B 509 West	19.900	7,7%	1.530	18.600	6,4%	11,8%	1.059	206	0,057	0,011	6,9%	1.280	1.750
AS Krefeld	B 57 West	11.300	6,1%	690	10.900	4,9%	9,1%	618	125	0,057	0,011	5,3%	580	1.030
AS Krefeld-Oppum	A 524 West	14.400	7,2%	1.040	13.400	5,7%	10,4%	761	149	0,057	0,011	6,9%	920	1.290
AK Meerbusch	A 44 West	34.900	11,8%	4.130	30.600	10,0%	16,6%	1.712	388	0,056	0,013	10,6%	3.230	2.790

Anschlussstrecke aus westl. Rtg.		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten		DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	p <sub>tags</sub>	p <sub>nachts</sub>	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Kamp-Lintfort	L 287 West	11.400	8,4%	960	10.200	6,3%	12,2%	580	112	0,057	0,011	7,6%	780	970
AK Kamp-Lintfort	B 528 West	11.900	21,0%	2.500	11.000	19,0%	29,9%	612	146	0,056	0,013	18,5%	2.030	1.080
AS Moers-Hülsdonk	L 474 West	11.200	5,5%	620	10.100	5,1%	9,4%	575	114	0,057	0,011	5,1%	520	950
AK Moers	A 40 West	21.800	30,3%	6.600	20.300	24,4%	38,7%	1.109	300	0,055	0,015	26,1%	5.300	1.970
AS Moers-Kapellen	L 398 West	5.600	4,8%	270	5.200	4,0%	7,6%	294	59	0,057	0,011	4,2%	220	560
AS Krefeld-Gartenstadt	B 509 West	17.800	7,9%	1.400	16.900	6,4%	11,8%	963	187	0,057	0,011	6,9%	1.170	1.590
AS Krefeld	B 57 West	11.100	6,5%	720	10.600	4,9%	9,1%	601	121	0,057	0,011	5,8%	610	1.000
AS Krefeld-Oppum	A 524 West	14.500	7,4%	1.070	13.500	5,7%	10,4%	767	150	0,057	0,011	7,0%	940	1.300
AK Meerbusch	A 44 West	33.800	12,0%	4.050	29.700	10,0%	16,6%	1.661	377	0,056	0,013	10,7%	3.190	2.700

**Tabelle VD 4.2b: Verkehrswerte Zulaufstrecken in/aus östlicher Richtung (Nordabschnitt) im Planfall 2020**

Anschlussstrecke in östl. Rtg.		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten		DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	p <sub>tags</sub> >2,8t	p <sub>nachts</sub> >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV tags	M/DTV nachts	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Kamp-Lintfort	L 287 Ost	13.100	3,6%	470	12.700	2,5%	4,5%	721	146	0,057	0,011	3,1%	390	1.190
AK Kamp-Lintfort	B 528 Ost	23.800	26,6%	6.330	21.800	23,6%	39,1%	1.207	293	0,055	0,013	23,6%	5.140	2.100
AS Moers-Hülsdonk	L 474 Ost	7.300	11,9%	870	6.600	9,8%	19,2%	377	69	0,057	0,010	11,4%	750	620
AK Moers	A 40 Ost	38.500	19,7%	7.570	35.600	16,2%	27,4%	1.968	499	0,055	0,014	17,3%	6.160	3.310
AS Moers-Kapellen	L 398 Ost	5.700	5,8%	330	5.200	4,9%	9,7%	297	56	0,057	0,011	5,4%	280	520
AS Krefeld-Gartenstadt	B 509 Ost	12.200	9,6%	1.170	10.800	8,3%	15,3%	612	120	0,057	0,011	9,3%	1.000	1.020
AS Krefeld	B 57 Ost	15.000	10,7%	1.600	14.500	8,0%	15,6%	813	179	0,056	0,012	9,2%	1.340	1.360
AS Krefeld-Oppum	A 524 Ost	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
AK Meerbusch	A 44 Ost	29.000	9,8%	2.830	25.400	8,0%	15,2%	1.443	284	0,057	0,011	8,8%	2.240	2.320

Anschlussstrecke aus östl. Rtg.		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten		DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	p <sub>tags</sub> >2,8t	p <sub>nachts</sub> >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV tags	M/DTV nachts	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Kamp-Lintfort	L 287 Ost	13.300	3,5%	470	12.900	2,5%	4,5%	732	148	0,057	0,011	3,2%	410	1.210
AK Kamp-Lintfort	B 528 Ost	22.700	30,0%	6.820	20.800	23,6%	39,1%	1.152	280	0,055	0,013	26,6%	5.540	2.000
AS Moers-Hülsdonk	L 474 Ost	7.400	10,3%	760	6.700	9,8%	19,2%	383	70	0,057	0,010	9,9%	660	640
AK Moers	A 40 Ost	37.800	19,8%	7.500	35.100	16,2%	27,4%	1.941	491	0,055	0,014	17,4%	6.100	3.280
AS Moers-Kapellen	L 398 Ost	5.600	5,7%	320	5.100	4,9%	9,7%	291	55	0,057	0,011	5,3%	270	500
AS Krefeld-Gartenstadt	B 509 Ost	13.300	8,9%	1.180	11.700	8,3%	15,3%	664	129	0,057	0,011	8,5%	990	1.110
AS Krefeld	B 57 Ost	15.600	10,2%	1.590	15.200	8,0%	15,6%	852	188	0,056	0,012	8,8%	1.340	1.430
AS Krefeld-Oppum	A 524 Ost	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
AK Meerbusch	A 44 Ost	29.700	9,5%	2.820	26.000	8,0%	15,2%	1.478	290	0,057	0,011	8,5%	2.220	2.370

**Tabelle VD 4.2c: Verkehrswerte Zulaufstrecken in/aus westlicher Richtung (Südabschnitt) im Planfall 2020**

Anschlussstrecke in westl. Rtg		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten		DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	p <sub>tags</sub>	p <sub>nachts</sub>	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Neuss-Hafen	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
AS Neuss-Norf	B 9 West	15.200	6,5%	990	14.000	5,8%	11,3%	797	155	0,057	0,011	6,1%	860	1.310
AK Neuss-Süd	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
AS Delrath	K neu West	1.500	7,3%	110	1.300	6,8%	12,7%	72	16	0,055	0,012	6,9%	90	140
AS Dormagen (N)	L 280 West	8.200	10,6%	870	8.100	10,7%	19,6%	458	93	0,057	0,012	9,6%	780	770
AS Dormagen (S)	K 18 West	6.600	14,4%	950	5.200	10,7%	18,3%	292	65	0,056	0,012	15,4%	800	500
AS K-Worringen TK Nord	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
AS K-Worringen TK Süd	L 183 West	5.400	4,3%	230	5.200	5,1%	10,8%	295	57	0,057	0,011	3,7%	190	550
AS Köln-Chorweiler	Stadtstr.West	9.900	1,6%	160	9.200	1,4%	2,9%	527	95	0,057	0,010	1,4%	130	850
AK Köln-Nord	A 1 West	66.600	20,2%	13.430	63.300	16,0%	28,5%	3.515	844	0,056	0,013	17,4%	10.990	5.590
AS Köln-Longerich	L 34 West	13.600	11,5%	1.570	12.200	10,8%	19,3%	691	141	0,057	0,012	10,5%	1.280	1.150

Anschlussstrecke aus westl. Rtg		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten		DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	p <sub>tags</sub>	p <sub>nachts</sub>	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Neuss-Hafen	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
AS Neuss-Norf	B 9 West	14.600	6,8%	1.000	13.600	5,8%	11,3%	774	150	0,057	0,011	6,5%	880	1.270
AK Neuss-Süd	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
AS Delrath	K neu West	1.300	9,2%	120	1.100	6,8%	12,7%	61	13	0,055	0,012	8,2%	90	120
AS Dormagen (N)	L 280 West	11.500	13,0%	1.500	10.300	10,7%	19,6%	582	119	0,057	0,012	12,7%	1.310	990
AS Dormagen (S)	K 18 West	4.400	9,1%	400	5.000	10,7%	18,3%	281	62	0,056	0,012	7,4%	370	470
AS K-Worringen TK Nord	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
AS K-Worringen TK Süd	L 183 West	5.900	8,0%	470	5.300	5,1%	10,8%	300	58	0,057	0,011	7,2%	380	560
AS Köln-Chorweiler	Stadtstr.West	8.700	1,8%	160	7.900	1,4%	2,9%	452	82	0,057	0,010	1,6%	130	730
AK Köln-Nord	A 1 West	59.500	19,7%	11.750	56.600	16,0%	28,5%	3.143	755	0,056	0,013	17,0%	9.600	5.000
AS Köln-Longerich	L 34 West	18.000	13,4%	2.420	15.900	10,8%	19,3%	901	183	0,057	0,012	12,3%	1.960	1.500

**Tabelle VD 4.2d: Verkehrswerte Zulaufstrecken in/aus östlicher Richtung (Südabschnitt) im Planfall 2020**

Anschlussstrecke in östl. Rtg.		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten		DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nacht</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nacht</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Neuss-Hafen	A 57 Ost	33.500	8,0%	2.680	30.400	6,8%	13,2%	1.730	334	0,057	0,011	7,4%	2.240	2.740
AS Neuss-Norf	B 9 Ost	6.900	7,2%	500	6.100	6,1%	12,0%	343	75	0,056	0,012	6,6%	400	580
AK Neuss-Süd	A 46 Ost	37.400	13,6%	5.080	33.800	10,9%	22,3%	1.906	400	0,056	0,012	12,4%	4.200	2.990
AS Delrath	K neu Ost	8.400	16,3%	1.370	7.700	14,8%	25,4%	430	100	0,056	0,013	14,4%	1.110	740
AS Dormagen (N)	L 280 Ost	8.200	8,7%	710	7.900	6,3%	12,2%	448	92	0,057	0,012	7,2%	570	770
AS Dormagen (S)	K 18 Ost	1.800	1,7%	30	1.400	3,2%	5,8%	80	17	0,057	0,012	2,1%	30	150
AS K-Worringen TK Nord	L 183 Ost	4.900	3,5%	170	4.900	3,3%	5,9%	279	54	0,057	0,011	2,9%	140	510
AS K-Worringen TK Süd	L 183 Ost	12.900	3,5%	450	12.000	2,7%	5,3%	687	128	0,057	0,011	3,1%	370	1.150
AS Köln-Chorweiler	Stadtstr.Ost	7.600	1,3%	100	7.000	1,2%	2,1%	397	80	0,057	0,011	1,3%	90	650
AK Köln-Nord	A 1 Ost	49.600	23,2%	11.490	47.000	18,5%	31,9%	2.597	646	0,055	0,014	20,0%	9.380	4.150
AS Köln-Longerich	L 34 Ost	11.800	9,5%	1.120	10.300	7,9%	14,1%	584	119	0,057	0,012	8,6%	890	970

Anschlussstrecke aus östl. Rtg.		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
Knoten		DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nacht</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nacht</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
AS Neuss-Hafen	A 57 Ost	33.500	7,9%	2.640	30.400	6,8%	13,2%	1.730	334	0,057	0,011	7,3%	2.220	2.740
AS Neuss-Norf	B 9 Ost	7.000	7,1%	500	6.200	6,1%	12,0%	348	77	0,056	0,012	6,6%	410	590
AK Neuss-Süd	A 46 Ost	39.600	12,7%	5.010	35.800	10,9%	22,3%	2.019	424	0,056	0,012	11,5%	4.110	3.170
AS Delrath	K neu Ost	7.600	18,9%	1.440	7.000	14,8%	25,4%	390	91	0,056	0,013	17,3%	1.210	670
AS Dormagen (N)	L 280 Ost	9.100	7,8%	710	8.500	6,3%	12,2%	481	100	0,057	0,012	6,5%	550	810
AS Dormagen (S)	K 18 Ost	1.700	7,1%	120	1.900	3,2%	5,8%	109	22	0,057	0,012	4,7%	90	210
AS K-Worringen TK Nord	L 183 Ost	4.500	4,0%	180	4.200	3,3%	5,9%	240	46	0,057	0,011	3,6%	150	440
AS K-Worringen TK Süd	L 183 Ost	13.000	3,2%	410	11.900	2,7%	5,3%	681	127	0,057	0,011	2,9%	340	1.140
AS Köln-Chorweiler	Stadtstr.Ost	7.300	1,5%	110	6.600	1,2%	2,1%	375	75	0,057	0,011	1,4%	90	610
AK Köln-Nord	A 1 Ost	51.800	22,8%	11.800	48.900	18,5%	31,9%	2.701	672	0,055	0,014	19,7%	9.650	4.310
AS Köln-Longerich	L 34 Ost	12.300	9,0%	1.110	10.900	7,9%	14,1%	619	125	0,057	0,012	8,3%	900	1.020

**Tabelle VD 4.3a1: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Kamp-Lintfort im Planfall 2020**

AS Kamp-Lintfort		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
L 287 West	A 57 Nord	700	10,0%	70	500	9,3%	18,1%	28	6	0,057	0,012	14,0%	70	50
A 57 Süd	A 57 Nord	28.300	15,6%	4.420	26.400	9,7%	18,5%	1.495	303	0,057	0,011	13,0%	3430	2430
L 287 Ost	A 57 Nord	4.700	3,4%	160	4.600	8,0%	15,5%	260	54	0,057	0,012	3,0%	140	430
A 57 Nord	L 287 West	700	10,0%	70	600	9,3%	18,1%	34	7	0,057	0,012	11,7%	70	60
A 57 Süd	L 287 West	8.300	9,5%	790	7.600	8,7%	16,5%	431	85	0,057	0,011	8,4%	640	720
L 287 Ost	L 287 West	2.100	4,3%	90	2.000	4,2%	7,8%	114	22	0,057	0,011	4,5%	90	190
A 57 Nord	A 57 Süd	28.400	15,2%	4.310	26.500	9,7%	18,5%	1.500	305	0,057	0,011	12,7%	3360	2440
L 287 West	A 57 Süd	8.600	9,7%	830	7.700	8,7%	16,5%	437	87	0,057	0,011	8,6%	660	730
L 287 Ost	A 57 Süd	6.500	3,4%	220	6.300	7,7%	14,3%	357	71	0,057	0,011	2,9%	180	590
A 57 Nord	L 287 Ost	4.700	4,0%	190	4.600	8,0%	15,5%	260	54	0,057	0,012	3,5%	160	430
L 287 West	L 287 Ost	2.100	2,9%	60	2.000	4,2%	7,8%	114	22	0,057	0,011	2,5%	50	190
A 57 Süd	L 287 Ost	6.300	3,5%	220	6.100	7,7%	14,3%	346	69	0,057	0,011	3,0%	180	570

**Tabelle VD 4.3a2: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen am AK Kamp-Lintfort im Planfall 2020**

AK Kamp-Lintfort		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
B 528 West	A 57 Nord	1.800	13,9%	250	1.700	11,4%	20,5%	96	20	0,056	0,012	11,8%	200	160
A 57 Süd	A 57 Nord	37.500	11,0%	4.120	34.800	11,7%	21,5%	1.969	400	0,057	0,011	9,5%	3300	3140
A 42 Ost	A 57 Nord	3.600	29,4%	1.060	3.600	14,2%	25,8%	202	44	0,056	0,012	20,8%	750	340
A 57 Nord	B 528 West	1.900	16,8%	320	1.800	11,4%	20,5%	102	21	0,056	0,012	13,9%	250	170
A 57 Süd	B 528 West	200	10,0%	20	200	14,8%	26,1%	11	2	0,056	0,012	10,0%	20	20
A 42 Ost	B 528 West	9.900	26,5%	2.620	9.000	22,0%	36,0%	499	121	0,055	0,013	23,6%	2120	890
A 57 Nord	A 57 Süd	38.200	10,3%	3.930	35.400	11,7%	21,5%	2.003	407	0,057	0,011	8,9%	3160	3190
B 528 West	A 57 Süd	500	6,0%	30	500	14,8%	26,1%	28	6	0,056	0,012	6,0%	30	50
A 42 Ost	A 57 Süd	9.200	34,1%	3.140	8.200	16,9%	30,0%	460	101	0,056	0,012	32,6%	2670	770
A 57 Nord	A 42 Ost	3.400	32,6%	1.110	3.300	14,2%	25,8%	186	40	0,056	0,012	23,9%	790	320
B 528 West	A 42 Ost	9.600	23,1%	2.220	8.800	22,0%	36,0%	488	118	0,055	0,013	20,5%	1800	870
A 57 Süd	A 42 Ost	10.800	27,8%	3.000	9.700	16,9%	30,0%	544	119	0,056	0,012	26,3%	2550	910

**Tabelle VD 4.3a3: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Moers-Hülsdonk im Planfall 2020**

AS Moers-Hülsdonk		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
L 474 West	A 57 Nord	3.300	3,6%	120	3.000	12,2%	22,3%	170	35	0,057	0,012	3,3%	100	280
A 57 Süd	A 57 Nord	42.500	16,5%	7.010	39.200	14,6%	26,2%	2.212	460	0,056	0,012	14,7%	5760	3470
L 474 Ost	A 57 Nord	2.700	0,4%	10	2.500	13,3%	24,4%	141	29	0,057	0,012	0,4%	10	230
A 57 Nord	L 474 West	2.100	4,3%	90	1.900	12,2%	22,3%	107	22	0,057	0,012	4,2%	80	180
A 57 Süd	L 474 West	4.200	7,1%	300	3.800	13,5%	24,3%	215	45	0,056	0,012	6,6%	250	360
L 474 Ost	L 474 West	3.900	6,2%	240	3.500	7,0%	13,2%	199	38	0,057	0,011	6,0%	210	340
A 57 Nord	A 57 Süd	43.000	16,3%	6.990	39.600	14,6%	26,2%	2.235	465	0,056	0,012	14,5%	5760	3500
L 474 West	A 57 Süd	4.400	6,6%	290	4.000	13,5%	24,3%	226	47	0,056	0,012	6,0%	240	370
L 474 Ost	A 57 Süd	800	63,8%	510	700	14,6%	26,5%	40	8	0,056	0,012	62,9%	440	70
A 57 Nord	L 474 Ost	2.800	0,7%	20	2.600	13,3%	24,4%	147	30	0,057	0,012	0,8%	20	240
L 474 West	L 474 Ost	3.500	6,0%	210	3.100	7,0%	13,2%	177	34	0,057	0,011	5,8%	180	300
A 57 Süd	L 474 Ost	1.000	64,0%	640	900	14,6%	26,5%	51	10	0,056	0,012	61,1%	550	80

**Tabelle VD 4.3a4: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen am AK Moers im Planfall 2020**

AK Moers		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
A 40 West	A 57 Nord	1.900	67,4%	1.280	1.800	18,1%	31,5%	101	23	0,056	0,013	56,7%	1020	170
A 57 Süd	A 57 Nord	32.100	15,6%	5.020	29.600	14,5%	26,2%	1.670	347	0,056	0,012	14,1%	4180	2620
A 40 Ost	A 57 Nord	13.700	12,0%	1.650	12.500	15,7%	27,4%	699	161	0,056	0,013	10,9%	1360	1130
A 57 Nord	A 40 West	1.300	81,5%	1.060	1.200	18,1%	31,5%	67	15	0,056	0,013	70,0%	840	120
A 57 Süd	A 40 West	5.600	12,0%	670	5.200	17,0%	29,9%	291	66	0,056	0,013	10,0%	520	500
A 40 Ost	A 40 West	13.900	32,4%	4.510	13.100	19,1%	31,6%	721	187	0,055	0,014	27,8%	3640	1290
A 57 Nord	A 57 Süd	32.700	15,7%	5.150	30.200	14,5%	26,2%	1.704	354	0,056	0,012	14,2%	4290	2670
A 40 West	A 57 Süd	5.700	11,8%	670	5.300	17,0%	29,9%	296	68	0,056	0,013	9,8%	520	510
A 40 Ost	A 57 Süd	10.200	13,1%	1.340	9.500	14,8%	26,2%	531	122	0,056	0,013	11,6%	1100	860
A 57 Nord	A 40 Ost	14.200	11,1%	1.580	12.900	15,7%	27,4%	721	166	0,056	0,013	10,2%	1310	1160
A 40 West	A 40 Ost	14.200	32,7%	4.650	13.200	19,1%	31,6%	727	189	0,055	0,014	28,5%	3760	1290
A 57 Süd	A 40 Ost	10.100	13,3%	1.340	9.500	14,8%	26,2%	531	122	0,056	0,013	11,5%	1090	860



**Tabelle VD 4.3a5: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Moers-Kapellen im Planfall 2020**

AS Moers-Kapellen		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
L 398 West	A 57 Nord	1.700	5,3%	90	1.600	12,8%	23,3%	90	19	0,056	0,012	4,4%	70	170
A 57 Süd	A 57 Nord	43.700	15,4%	6.740	40.600	13,7%	24,9%	2.292	473	0,056	0,012	13,7%	5550	3590
L 398 Ost	A 57 Nord	2.400	8,3%	200	2.100	12,8%	23,5%	119	24	0,057	0,012	8,1%	170	190
A 57 Nord	L 398 West	1.400	7,1%	100	1.300	12,8%	23,3%	73	15	0,056	0,012	6,2%	80	140
A 57 Süd	L 398 West	1.500	6,7%	100	1.400	12,7%	23,1%	79	16	0,056	0,012	6,4%	90	150
L 398 Ost	L 398 West	2.200	2,3%	50	2.000	4,5%	8,7%	114	22	0,057	0,011	2,0%	40	220
A 57 Nord	A 57 Süd	44.900	15,3%	6.850	41.700	13,7%	24,9%	2.354	486	0,056	0,012	13,5%	5650	3680
L 398 West	A 57 Süd	1.600	7,5%	120	1.500	12,7%	23,1%	85	17	0,056	0,012	6,7%	100	160
L 398 Ost	A 57 Süd	1.000	7,0%	70	1.000	12,8%	23,4%	57	12	0,057	0,012	6,0%	60	90
A 57 Nord	L 398 Ost	2.300	9,1%	210	2.000	12,8%	23,5%	113	23	0,057	0,012	9,0%	180	190
L 398 West	L 398 Ost	2.300	2,6%	60	2.100	4,5%	8,7%	119	23	0,057	0,011	2,4%	50	230
A 57 Süd	L 398 Ost	1.100	5,5%	60	1.100	12,8%	23,4%	62	13	0,057	0,012	4,5%	50	100

**Tabelle VD 4.3a6: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Krefeld-Gartenstadt im Planfall 2020**

AS Krefeld-Gartenstadt		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nahts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nahts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
B 509 West	A 57 Nord	4.500	9,3%	420	4.400	11,6%	21,2%	249	51	0,057	0,012	8,6%	380	410
A 57 Süd	A 57 Nord	38.400	16,8%	6.470	35.600	13,8%	25,0%	2.010	415	0,056	0,012	14,9%	5300	3140
L 473 Ost	A 57 Nord	3.400	0,3%	10	3.100	12,6%	23,0%	175	36	0,057	0,012	0,3%	10	290
A 57 Nord	B 509 West	5.100	9,8%	500	5.000	11,6%	21,2%	283	58	0,057	0,012	9,0%	450	460
A 57 Süd	B 509 West	9.500	6,3%	600	8.800	11,8%	21,7%	498	101	0,057	0,012	5,3%	470	820
L 473 Ost	B 509 West	5.300	8,1%	430	4.800	7,1%	13,2%	273	53	0,057	0,011	7,5%	360	470
A 57 Nord	A 57 Süd	38.900	16,8%	6.530	36.000	13,8%	25,0%	2.033	420	0,056	0,012	14,9%	5350	3170
B 509 West	A 57 Süd	9.200	6,1%	560	8.600	11,8%	21,7%	487	99	0,057	0,012	5,0%	430	800
L 473 Ost	A 57 Süd	4.600	16,1%	740	3.800	12,8%	23,4%	215	44	0,057	0,012	16,3%	620	350
A 57 Nord	L 473 Ost	3.500	0,3%	10	3.200	12,6%	23,0%	181	37	0,057	0,012	0,3%	10	300
B 509 West	L 473 Ost	4.100	10,2%	420	3.900	7,1%	13,2%	222	43	0,057	0,011	9,2%	360	380
A 57 Süd	L 473 Ost	4.600	16,1%	740	3.700	12,8%	23,4%	209	43	0,057	0,012	17,0%	630	340

**Tabelle VD 4.3a7: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Krefeld im Planfall 2020**

AS Krefeld		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
B 57 West	A 57 Nord	6.100	7,9%	480	5.700	12,2%	22,3%	322	66	0,057	0,012	7,0%	400	530
A 57 Süd	A 57 Nord	43.500	15,9%	6.920	39.600	13,5%	23,5%	2.228	481	0,056	0,012	14,1%	5590	3500
B 288 Ost	A 57 Nord	2.900	14,1%	410	2.800	12,5%	22,8%	158	33	0,056	0,012	14,6%	410	260
A 57 Nord	B 57 West	6.200	7,4%	460	5.800	12,2%	22,3%	328	67	0,057	0,012	6,6%	380	540
A 57 Süd	B 57 West	1.800	2,2%	40	1.800	11,7%	20,0%	101	22	0,056	0,012	1,7%	30	170
B 288 Ost	B 57 West	3.300	5,8%	190	3.300	6,7%	13,0%	186	40	0,056	0,012	5,2%	170	320
A 57 Nord	A 57 Süd	43.800	15,9%	6.970	40.100	13,5%	23,5%	2.256	487	0,056	0,012	14,0%	5630	3540
B 57 West	A 57 Süd	1.800	1,7%	30	1.700	11,7%	20,0%	95	21	0,056	0,012	1,2%	20	160
B 288 Ost	A 57 Süd	9.400	10,5%	990	9.100	12,0%	20,6%	510	114	0,056	0,013	8,4%	760	850
A 57 Nord	B 288 Ost	2.700	14,8%	400	2.500	12,5%	22,8%	141	30	0,056	0,012	15,6%	390	230
B 57 West	B 288 Ost	3.200	6,6%	210	3.200	6,7%	13,0%	180	38	0,056	0,012	5,9%	190	310
A 57 Süd	B 288 Ost	9.100	10,9%	990	8.800	12,0%	20,6%	493	110	0,056	0,013	8,6%	760	820

**Tabelle VD 4.3a8: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Krefeld-Oppum im Planfall 2020**

AS Krefeld-Oppum		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
A 524 West	A 57 Nord	6.500	8,5%	550	6.100	11,6%	19,8%	343	75	0,056	0,012	7,7%	470	590
A 57 Süd	A 57 Nord	47.900	15,4%	7.400	44.100	12,3%	20,6%	2.471	552	0,056	0,013	13,4%	5910	3900
A 57 Nord	A 524 West	6.300	8,4%	530	5.900	11,6%	19,8%	332	72	0,056	0,012	7,6%	450	570
A 57 Süd	A 524 West	8.100	6,3%	510	7.500	10,2%	17,5%	421	92	0,056	0,012	6,3%	470	720
A 57 Nord	A 57 Süd	48.700	15,3%	7.460	45.000	12,3%	20,6%	2.521	564	0,056	0,013	13,2%	5960	3980
A 524 West	A 57 Süd	8.000	6,5%	520	7.400	10,2%	17,5%	416	91	0,056	0,012	6,4%	470	710

**Tabelle VD 4.3a9: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen am AK Meerbusch im Planfall 2020**

AK Meerbusch		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
A 44 West	A 57 Nord	12.100	17,8%	2.150	10.900	10,9%	18,2%	610	137	0,056	0,013	14,1%	1540	980
A 57 Süd	A 57 Nord	37.500	13,9%	5.220	34.900	11,0%	18,6%	1.957	434	0,056	0,012	13,0%	4520	3090
A 44 Ost	A 57 Nord	6.400	8,4%	540	5.900	10,2%	17,9%	332	71	0,056	0,012	5,4%	320	530
A 57 Nord	A 44 West	12.500	17,5%	2.190	11.300	10,9%	18,2%	633	142	0,056	0,013	13,8%	1560	1020
A 57 Süd	A 44 West	6.300	8,6%	540	5.600	10,4%	17,4%	314	70	0,056	0,012	10,5%	590	510
A 44 Ost	A 44 West	16.100	8,7%	1.400	13.700	9,1%	16,0%	772	165	0,056	0,012	7,9%	1080	1260
A 57 Nord	A 57 Süd	37.500	13,9%	5.230	34.900	11,0%	18,6%	1.957	434	0,056	0,012	13,0%	4530	3090
A 44 West	A 57 Süd	6.300	8,3%	520	5.700	10,4%	17,4%	320	71	0,056	0,012	10,2%	580	510
A 44 Ost	A 57 Süd	7.200	12,2%	880	6.400	9,6%	17,1%	361	77	0,056	0,012	12,8%	820	580
A 57 Nord	A 44 Ost	6.700	8,4%	560	6.100	10,2%	17,9%	343	74	0,056	0,012	5,6%	340	550
A 44 West	A 44 Ost	15.400	9,0%	1.380	13.100	9,1%	16,0%	738	158	0,056	0,012	8,2%	1070	1210
A 57 Süd	A 44 Ost	6.900	12,9%	890	6.200	9,6%	17,1%	350	74	0,056	0,012	13,4%	830	560

**Tabelle VD 4.3b1: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Neuss-Hafen im Planfall 2020**

AS Neuss-Hafen		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
A 57/B 1 Ost	A 57 Nord	20.100	6,5%	1.310	19.000	10,1%	19,5%	1.068	232	0,056	0,012	5,6%	1060	1710
A 57 Süd	A 57 Nord	51.500	15,0%	7.710	49.100	12,1%	22,5%	2.742	632	0,056	0,013	12,9%	6330	4330
A 57 Nord	A 57/B 1 Ost	20.100	6,7%	1.340	19.000	10,1%	19,5%	1.068	232	0,056	0,012	5,6%	1070	1710
A 57 Süd	A 57/B 1 Ost	13.400	10,0%	1.340	11.400	10,8%	20,5%	640	142	0,056	0,012	10,3%	1170	1030
A 57 Nord	A 57 Süd	51.900	14,9%	7.730	49.400	12,2%	22,7%	2.758	636	0,056	0,013	12,8%	6340	4360
A 57/B 1 Ost	A 57 Süd	13.400	9,9%	1.330	11.400	10,8%	20,5%	640	142	0,056	0,012	10,2%	1160	1030

**Tabelle VD 4.3b2: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Neuss-Norf im Planfall 2020**

AS Neuss-Norf		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
B 9 Ost	A 57 Nord	3.800	10,5%	400	3.400	12,3%	22,5%	190	44	0,056	0,013	9,7%	330	320
A 57 Süd	A 57 Nord	53.900	15,0%	8.100	50.000	13,1%	24,9%	2.799	630	0,056	0,013	13,4%	6690	4410
B 9 West	A 57 Nord	7.200	7,6%	550	7.100	11,5%	21,5%	397	91	0,056	0,013	6,8%	480	660
A 57 Nord	B 9 Ost	3.800	10,5%	400	3.400	12,3%	22,5%	190	44	0,056	0,013	9,4%	320	320
A 57 Süd	B 9 Ost	300	13,3%	40	300	12,6%	25,1%	17	4	0,056	0,012	10,0%	30	30
B 9 West	B 9 Ost	2.800	2,1%	60	2.400	5,9%	11,5%	136	28	0,057	0,011	2,1%	50	230
A 57 Nord	A 57 Süd	53.900	15,0%	8.110	50.000	13,1%	24,9%	2.799	630	0,056	0,013	13,4%	6700	4410
B 9 Ost	A 57 Süd	300	13,3%	40	300	12,6%	25,1%	17	4	0,056	0,012	10,0%	30	30
B 9 West	A 57 Süd	4.600	8,5%	390	4.100	11,8%	23,8%	231	49	0,056	0,012	8,5%	350	380
A 57 Nord	B 9 West	7.600	7,2%	550	7.400	11,5%	21,5%	414	94	0,056	0,013	6,5%	480	690
B 9 Ost	B 9 West	2.900	2,1%	60	2.500	5,9%	11,5%	142	29	0,057	0,011	2,0%	50	240
A 57 Süd	B 9 West	4.700	8,1%	380	4.100	11,8%	23,8%	231	49	0,056	0,012	8,0%	330	380

**Tabelle VD 4.3b3: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen am AK Neuss-Süd im Planfall 2020**

AK Neuss-Süd		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
A 46 Ost	A 57 Nord	21.200	17,1%	3.630	19.200	12,4%	25,0%	1.081	229	0,056	0,012	15,9%	3.060	1.700
A 57 Süd	A 57 Nord	37.700	13,0%	4.890	35.200	12,0%	22,7%	1.974	445	0,056	0,013	11,3%	3.990	3.110
A 57 Nord	A 46 Ost	20.100	17,8%	3.580	18.200	12,4%	25,0%	1.025	217	0,056	0,012	16,6%	3.020	1.610
A 57 Süd	A 46 Ost	17.300	8,7%	1.500	15.600	10,7%	20,2%	875	198	0,056	0,013	7,6%	1.180	1.380
A 57 Nord	A 57 Süd	38.700	12,8%	4.960	36.200	12,0%	22,7%	2.031	457	0,056	0,013	11,2%	4060	3.200
A 46 Ost	A 57 Süd	18.400	7,5%	1.380	16.600	10,7%	20,2%	932	211	0,056	0,013	6,3%	1.050	1.470

**Tabelle VD 4.3b4: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Delrath im Planfall 2020**

AS Delrath		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
K neu Ost	A 57 Nord	5.500	19,3%	1.060	5.100	11,1%	19,8%	285	67	0,056	0,013	17,3%	880	480
A 57 Süd	A 57 Nord	49.400	10,8%	5.320	45.600	10,3%	18,5%	2.545	602	0,056	0,013	9,4%	4.280	4.030
K neu West	A 57 Nord	100	10,0%	10	100	10,5%	18,9%	6	1	0,056	0,013	10,0%	10	10
A 57 Nord	K neu Ost	7.400	16,9%	1.250	6.800	11,1%	19,8%	380	90	0,056	0,013	15,0%	1.020	640
A 57 Süd	K neu Ost	400	20,0%	80	400	10,6%	19,0%	22	5	0,056	0,013	17,5%	70	40
K neu West	K neu Ost	600	6,7%	40	500	13,7%	23,8%	28	6	0,056	0,013	4,0%	20	60
A 57 Nord	A 57 Süd	49.600	10,2%	5.080	45.900	10,3%	18,5%	2.562	606	0,056	0,013	8,9%	4.080	4.060
K neu Ost	A 57 Süd	1.400	24,3%	340	1.300	10,6%	19,0%	72	17	0,056	0,013	23,1%	300	120
K neu West	A 57 Süd	600	11,7%	70	500	9,9%	17,9%	28	7	0,056	0,013	12,0%	60	50
A 57 Nord	K neu West	100	10,0%	10	100	10,5%	18,9%	6	1	0,056	0,013	10,0%	10	10
K neu Ost	K neu West	700	5,7%	40	600	13,7%	23,8%	33	8	0,056	0,013	5,0%	30	70
A 57 Süd	K neu West	700	8,6%	60	600	9,9%	17,9%	33	8	0,056	0,013	8,3%	50	60

**Tabelle VD 4.3b5: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Dormagen im Planfall 2020**

AS Dormagen Nord		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
L 280 Ost	A 57 Nord	5.000	7,6%	380	4.500	9,4%	17,2%	251	58	0,056	0,013	6,0%	270	420
A 57 Süd	A 57 Nord	40.600	10,4%	4.210	38.100	9,8%	18,5%	2.132	486	0,056	0,013	8,8%	3340	3360
L 280 West	A 57 Nord	4.900	17,8%	870	4.000	10,1%	18,3%	223	52	0,056	0,013	19,8%	790	370
A 57 Süd	L 280 Ost	1.600	5,0%	80	1.600	9,2%	18,0%	90	20	0,056	0,012	3,1%	50	150
L 280 West	L 280 Ost	6.600	9,5%	630	6.300	8,6%	16,1%	356	73	0,057	0,012	8,3%	520	620
A 57 Nord	A 57 Süd	51.600	10,6%	5.490	47.700	9,8%	18,5%	2.669	609	0,056	0,013	9,3%	4440	4210
L 280 Ost	L 280 West	4.100	8,0%	330	4.000	8,6%	16,1%	226	46	0,057	0,012	7,0%	280	390
A 57 Süd	L 280 West	4.100	13,2%	540	4.100	9,8%	19,1%	231	50	0,056	0,012	12,2%	500	380

AS Dormagen Süd		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
A 57 Süd	A 57 Nord	46.300	10,4%	4.830	43.800	9,6%	18,8%	2.462	539	0,056	0,012	8,9%	3890	3870
A 57 Nord	K 18 Ost	1.600	0,0%	0	1.200	9,5%	18,5%	67	15	0,056	0,012	0,8%	10	130
K 18 West	K 18 Ost	200	15,0%	30	200	8,9%	15,3%	11	2	0,056	0,012	10,0%	20	20
A 57 Nord	A 57 Süd	44.100	10,3%	4.560	42.000	9,6%	18,8%	2.361	516	0,056	0,012	8,7%	3650	3710
K 18 Ost	A 57 Süd	1.000	10,0%	100	1.200	9,3%	18,1%	68	15	0,056	0,012	5,8%	70	130
K 18 West	A 57 Süd	4.200	8,8%	370	4.800	9,6%	18,5%	270	59	0,056	0,012	7,3%	350	450
A 57 Nord	K 18 West	5.900	15,8%	930	4.500	9,8%	18,9%	253	55	0,056	0,012	17,3%	780	420
K 18 Ost	K 18 West	700	2,9%	20	700	8,9%	15,3%	40	9	0,056	0,012	2,9%	20	80

**Tabelle VD 4.3b6: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Köln-Worrigen im Planfall 2020**

AS Köln-Worrigen (Teilknoten Nord)		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	Nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>sv</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
L 183 Ost	A 57 Nord	4.500	4,0%	180	4.200	8,9%	17,5%	236	51	0,056	0,012	3,6%	150	440
A 57 Süd	A 57 Nord	41.800	11,1%	4.650	39.600	9,5%	18,6%	2.226	487	0,056	0,012	9,4%	3740	3510
A 57 Nord	L 183 Ost	4.900	3,5%	170	4.900	8,9%	17,5%	276	60	0,056	0,012	2,9%	140	510
A 57 Nord	A 57 Süd	44.400	10,9%	4.860	43.100	9,5%	18,6%	2.423	530	0,056	0,012	9,1%	3930	3820

ASKöln-Worrigen (Teilknoten Süd)		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	Nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>sv</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
A 57 Süd	A 57 Nord	41.800	11,1%	4.650	39.600	9,5%	18,6%	2.226	487	0,056	0,012	9,4%	3740	3510
A 57 Süd	L 183 Ost	9.500	3,1%	290	9.000	7,6%	15,2%	508	108	0,056	0,012	2,7%	240	830
L 183 West	L 183 Ost	3.400	4,7%	160	3.000	3,5%	7,0%	171	32	0,057	0,011	4,3%	130	320
A 57 Nord	A 57 Süd	44.400	10,9%	4.860	43.100	9,5%	18,6%	2.423	530	0,056	0,012	9,1%	3930	3820
L 183 Ost	A 57 Süd	9.600	2,6%	250	8.900	7,6%	15,2%	502	107	0,056	0,012	2,4%	210	820
L 183 West	A 57 Süd	2.500	12,4%	310	2.300	8,4%	16,6%	129	28	0,056	0,012	10,9%	250	240
L 183 Ost	L 183 West	3.400	4,7%	160	3.000	3,5%	7,0%	171	32	0,057	0,011	4,3%	130	320
A 57 Süd	L 183 West	2.000	3,5%	70	2.200	8,4%	16,6%	124	27	0,056	0,012	2,7%	60	230



**Tabelle VD 4.3b7: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Köln-Chorweiler im Planfall 2020**

AS Köln-Chorweiler		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tag</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tag</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>sv</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
A 57 Süd	A 57 Nord	53.300	9,4%	5.010	50.800	7,8%	15,5%	2.860	619	0,056	0,012	8,0%	4040	4480
A 57 Süd	L 476 Ost	7.100	1,4%	100	6.600	6,6%	13,1%	372	79	0,056	0,012	1,4%	90	610
L 476 West	L 476 Ost	500	0,0%	0	400	1,3%	2,5%	23	4	0,057	0,011	0,0%	0	40
A 57 Nord	A 57 Süd	56.500	9,6%	5.420	54.300	7,8%	15,5%	3.058	661	0,056	0,012	8,1%	4390	4790
L 476 Ost	A 57 Süd	6.900	1,6%	110	6.200	6,6%	13,1%	350	75	0,056	0,012	1,5%	90	570
L 476 West	A 57 Süd	8.200	2,0%	160	7.500	6,4%	13,1%	423	89	0,056	0,012	1,7%	130	690
L 476 Ost	L 476 West	400	0,0%	0	400	1,3%	2,5%	23	4	0,057	0,011	0,0%	0	40
A 57 Süd	L 476 West	9.500	1,7%	160	8.800	6,4%	13,1%	497	105	0,056	0,012	1,5%	130	810

**Tabelle VD 4.3b8: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen am AK Köln-Nord im Planfall 2020**

AK Köln-Nord		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tag</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tag</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>sv</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
A 1 Ost	A 57 Nord	4.200	15,2%	640	4.100	11,8%	22,1%	229	53	0,056	0,013	12,7%	520	360
A 57 Süd	A 57 Nord	43.500	3,7%	1.590	40.700	6,4%	12,1%	2.295	493	0,056	0,012	3,1%	1280	3590
A 1 West	A 57 Nord	22.200	13,7%	3.040	21.400	11,3%	21,3%	1.198	272	0,056	0,013	11,5%	2460	1890
A 57 Nord	A 1 Ost	4.500	19,8%	890	4.400	11,8%	22,1%	246	56	0,056	0,013	16,4%	720	390
A 57 Süd	A 1 Ost	16.200	14,4%	2.340	15.100	11,1%	20,0%	844	194	0,056	0,013	12,5%	1890	1330
A 1 West	A 1 Ost	28.900	28,6%	8.260	27.500	17,1%	30,1%	1.524	372	0,055	0,014	24,6%	6770	2430
A 57 Nord	A 57 Süd	43.800	3,6%	1.560	41.200	6,4%	12,1%	2.323	499	0,056	0,012	3,0%	1250	3630
A 1 Ost	A 57 Süd	14.900	11,3%	1.690	13.700	11,1%	20,0%	766	176	0,056	0,013	10,0%	1370	1210
A 1 West	A 57 Süd	8.400	5,4%	450	7.700	10,6%	19,3%	431	98	0,056	0,013	4,8%	370	680
A 57 Nord	A 1 West	23.300	13,9%	3.240	22.400	11,3%	21,3%	1.254	285	0,056	0,013	11,8%	2640	1980
A 1 Ost	A 1 West	32.700	29,0%	9.470	31.100	17,1%	30,1%	1.723	420	0,055	0,014	25,0%	7760	2740
A 57 Süd	A 1 West	10.600	6,8%	720	9.800	10,6%	19,3%	549	125	0,056	0,013	6,0%	590	870

**Tabelle VD 4.3b9: Verkehrswerte auf den Abbiegebeziehungen an der AS Köln-Longerich im Planfall 2020**

AK Köln-Longerich		Verkehrswerte werktags			Verkehrswerte für Immissionsschutz und HBS									
von	nach	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]	SV <sub>w</sub> [% der DTV <sub>w</sub> ]	SV <sub>w</sub> [Lkw>3,5t/ 24h]	DTV [Kfz/24h]	ptags >2,8t	pnachts >2,8t	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	M/DTV <sub>tags</sub>	M/DTV <sub>nachts</sub>	SV (b <sub>SV</sub> ) [% der DTV]	SV [Lkw>3,5t/ 24h]	q <sub>B</sub> [Kfz/h]
L 34 Ost	A 57 Nord	6.700	9,6%	640	6.500	6,0%	10,5%	367	78	0,056	0,012	7,5%	490	600
A 57 Süd	A 57 Nord	55.200	4,0%	2.190	50.700	4,8%	8,7%	2.860	594	0,056	0,012	3,6%	1820	4560
L 34 West	A 57 Nord	8.400	21,7%	1.820	8.400	6,6%	11,5%	474	101	0,056	0,012	17,3%	1450	780
A 57 Nord	L 34 Ost	5.100	10,4%	530	5.000	6,0%	10,5%	282	60	0,056	0,012	8,0%	400	460
A 57 Süd	L 34 Ost	1.300	10,8%	140	1.000	4,4%	8,3%	56	11	0,056	0,011	12,0%	120	90
L 34 West	L 34 Ost	5.400	8,3%	450	4.300	9,5%	17,1%	244	50	0,057	0,012	8,6%	370	420
A 57 Nord	A 57 Süd	54.900	3,8%	2.060	50.500	4,8%	8,7%	2.848	592	0,056	0,012	3,4%	1710	4550
L 34 Ost	A 57 Süd	1.400	9,3%	130	1.100	4,4%	8,3%	62	12	0,056	0,011	10,9%	120	100
L 34 West	A 57 Süd	4.200	3,6%	150	3.200	5,2%	9,7%	181	36	0,056	0,011	4,4%	140	300
A 57 Nord	L 34 West	7.100	15,6%	1.110	7.100	6,6%	11,5%	401	85	0,056	0,012	12,4%	880	660
L 34 Ost	L 34 West	4.200	8,1%	340	3.300	9,5%	17,1%	187	38	0,057	0,012	8,8%	290	320
A 57 Süd	L 34 West	2.300	5,2%	120	1.800	5,2%	9,7%	102	20	0,056	0,011	6,1%	110	170