

**K 24n Nord, Ibbenbüren  
Westumgehung Laggenbeck  
Abschnitt Nord: K 19 bis L 501**

**Anlage zum Erläuterungsbericht:  
Aktualisierung VUS 2022**

Festgestellt gemäß Beschluss vom  
heutigen Tage,  
Münster, den .....

Bezirksregierung Münster  
Dezernat 25 / Verkehr  
- Planfeststellungsbehörde -

im Auftrag

(Dienstsiegel)

.....  
(Unterschrift)

Satzungsgemäß ausgelegen:  
in der Zeit vom .....  
bis .....  
in der Stadt Ibbenbüren.....  
.....

Zeit und Ort der Auslegung sind mindestens  
1 Woche vor der Auslegung ortsüblich  
bekannt gemacht worden.

Stadt Ibbenbüren.....

(Dienstsiegel)

.....  
(Unterschrift)

Aufgestellt:

Steinfurt, den 21. Juni 2023

Kreis Steinfurt  
Dezernat III / 66 Straßenbauamt  
im Auftrag  
gez. Fehr



## Aktualisierung VUS K 24n

### Erläuterungsbericht

Projektnummer: 221459  
Datum: 2022-02-01

**IPW**<sup>■</sup>  
INGENIEURPLANUNG  
Wallenhorst

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Prognose 2035</b> .....	<b>4</b>
2.1	Allgemeine Verkehrsmengenentwicklung .....	4
2.2	Strukturentwicklung im Untersuchungsraum.....	5
2.2.1	Wohngebiete und Gewerbegebiete der Stadt Ibbenbüren .....	5
2.2.2	Nachfolgenutzung der RAG-Standorte .....	6
2.2.2.1	Verbleibende Nutzungen.....	6
2.2.2.2	Entwicklung der RAG-Standorte (Kohlekonversion) .....	8
<b>3</b>	<b>Verkehrsmengen 2035 - Prognose 0 (ohne K24n Nord)</b> .....	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>Verkehrsmengen 2035 – Prognose-Planfall 1a (mit K24n Nord bis zur L 501)</b> .....	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>Verkehrsmengen 2035 - Prognose Planfall 2 (mit K24n Nord bis zur L 796)</b> .....	<b>15</b>
<b>6</b>	<b>Zusammenfassung und Fazit</b> .....	<b>18</b>

---

**Bearbeitung:**

Dipl.-Geogr. Jens Westerheider  
B.Sc. Jonathan Westphal

**IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG**

Ingenieure ♦ Landschaftsarchitekten ♦ Stadtplaner  
Telefon (0 54 07) 8 80-0 ♦ Telefax (0 54 07) 8 80-88  
Marie-Curie-Straße 4a ♦ 49134 Wallenhorst  
<http://www.ingenieurplanung.de>  
Beratende Ingenieure – Ingenieurkammer Niedersachsen  
Qualitätsmanagementsystem TÜV-CERT DIN EN ISO 9001-2008

## LITERATURVERZEICHNIS

- [1] **Bosserhoff, Dr. D. (2000):** Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung. In: Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 42. Wiesbaden
- [2] **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2014):** Verflechtungsprognose 2030 – Bundesverkehrswegeplan 2030. Berlin.
- [3] **Shell Deutschland Oil GmbH (2014):** Shell Pkw-Szenarien bis 2040. Fakten, Trends und Perspektiven für Auto-Mobilität. Hamburg.
- [4] **ders. (2016):** Shell Nutzfahrzeug-Studie. Diesel oder alternative Antriebe - Womit fahren LKW und Bus morgen? Fakten, Trends und Perspektiven bis 2040. Hamburg/Berlin.
- [5] **Kreis Steinfurt (2014):** Verkehrsuntersuchung K 24n Nord. Steinfurt.
- [6] **Stadt Ibbenbüren (2019):** Der Masterplan von Oeynhausen. Am Nordschacht. Strukturwandel in der Kohleregion Ibbenbüren. Ibbenbüren.
- [7] **ders. (2021):** Mobilitätskonzept 2035+. Ibbenbüren.

## 1 Aufgabenstellung

Im Jahr 2014 wurde im Auftrag des Kreises Steinfurt von der IPW die Verkehrsuntersuchung K 24n Nord erstellt. Mit der vorliegenden Aktualisierung soll die darin enthaltene Verkehrsmengenprognose auf Grundlage aktueller Gutachten und Erkenntnisse zur allgemeinen Verkehrsmengenentwicklung sowie zu strukturellen Entwicklungen (Kohlekonversion) überprüft werden.

Darüber hinaus wird die Anbindung der Verkehrszellen der Siedlungsbereiche nordöstlich von Laggenbeck (Fisbecker Forst, Nibelungenberg und Sagensiedlung) im Verkehrsmodell feingliedriger und entsprechend der vorliegenden städtebaulichen Strukturierung aufgeteilt als in der VUS von 2014.

## 2 Prognose 2035

### 2.1 Allgemeine Verkehrsmengenentwicklung

Der Prognosehorizont dieser Fortschreibung wird von 2030 in der VUS 2014 auf das Jahr 2035 fortgeschrieben. Die allgemeine Verkehrsmengenentwicklung wird dabei aus dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan und den Shell-Studien abgeleitet, die bundesweite Trends der Verkehrsmengenentwicklung darstellen.

#### Bundesverkehrswegeplan

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan stammt aus dem Jahr 2015. Die darin enthaltene Verflechtungsprognose projiziert die zu erwartende Verkehrsmengenentwicklung für alle Verkehrsträger in den Jahren 2010 bis 2030. Die entsprechende Prognose der bundesweiten Verkehrsverflechtungen [2] prognostiziert bei der künftigen Entwicklung des Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr ein jährliches Wachstum von 0,23%. Bezogen auf den hier zugrunde zu legenden Prognosezeitraum (2013 bis 2035) bedeutet dies ein Wachstum im Personenverkehr von rd. 5 %. Im Straßengüterverkehr wird eine jährliche Zunahme um 0,84 % prognostiziert. Demnach wäre für die Fortschreibung der Prognose zur K 24n Nord ein Ansatz von 18,5% anzusetzen.

#### Shell-Prognosen

Die aktuelle Shell-Prognose prognostiziert bis 2027/28 eine leichte Steigerung der Pkw-Motorisierung und einen anschließenden Rückgang, so dass im Jahr 2040 etwa wieder das Niveau von 2014 erreicht wird. Beim PKW-Bestand wird eine Steigerung noch bis 2022/23 und dann eine Reduzierung bis 2040 erwartet. Auch die Jahresfahrleistung wird bis zum Jahr 2040 gemäß Shell-Studie um rd. 3% sinken [3]. Der Nutzfahrzeugbestand in Deutschland wird gemäß Shell-Studie von 2014 bis 2040 jährlich um rd. 0,8% wachsen (2013 bis 2035 somit + 17,6%). Für die Fahrzeugfahrleistungen werden bei Lkw jährliche Steigerungen um 1,5 % prognostiziert. Das höchste Fahrleistungswachstum weisen dabei allerdings Fernverkehrs-Lkw und damit eher Fahrten im Bundesfernstraßennetz auf [4].

Insgesamt kann unter Berücksichtigung beider Gutachten bei der allgemeinen Verkehrsmengenentwicklung von folgenden Tendenzen ausgegangen werden.

- ➔ Personenverkehr: + 3%
- ➔ Güterverkehr: + 15 %

## 2.2 Strukturentwicklung im Untersuchungsraum

### 2.2.1 Wohngebiete und Gewerbegebiete der Stadt Ibbenbüren

#### Wohngebiete:

Gemäß Mobilitätskonzept der Stadt Ibbenbüren wird bis 2030 eine Zunahme der Bevölkerung um rd. 7% prognostiziert [7]. Im Mobilitätskonzept wird hinsichtlich des Modal Split eine deutliche Erhöhung des Umweltverbundes angestrebt. Für die vorliegende Prognose kann deshalb davon ausgegangen werden, dass Effekte des Bevölkerungswachstums bereits in der allgemeinen Verkehrsmengenentwicklung (Schritt 1 der Prognose) berücksichtigt sind.

→ Keine Verkehrsmengenzunahme durch Wohngebiete zusätzlich zur allgemeinen Verkehrsmengenzunahme

#### Gewerbegebiete:

Bei der künftigen Entwicklung der Gewerbeflächen ist nach Auskunft der Stadtverwaltung weiterhin lediglich eine Erweiterung des vorhandenen Gewerbegebietes „Auf der Lau“ im Stadtteil Laggenbeck zu berücksichtigen. Dabei handelt es sich um eine rd. 20 ha große Fläche an der L 594 westlich der K 24n.

Die daraus resultierende Verkehrserzeugung wird aus der VUS 2014 übernommen:

#### 1. Pkw-Verkehr:

80% Anwesenheit; 3,3 Wege/Beschäftigten; 60% MIV; 1,1 Personen/Pkw

→ 580 Pkw/24h

#### 2. Lkw-Verkehr:

0,4 Lkw-Fahrten/Beschäftigten

→ 160 Lkw/24h

Die Verkehrserzeugung des geplanten Gewerbegebietes wird mit dem gleichen Schlüssel im Netz aufgeteilt wie bei der VUS 2014 (siehe Anlage 1).

→ Erweiterung des GE „Auf der Lau“ erzeugt 740 Kfz/24h (davon 160 Lkw/24h)

## 2.2.2 Nachfolgenutzung der RAG-Standorte

### 2.2.2.1 Verbleibende Nutzungen

#### Standort Schacht Oeynhausen

Die Förderung der Kohle ist in Ibbenbüren Ende 2018 eingestellt worden. Für die Verwaltung von Bergschäden und zur Wasserhaltung werden nach Auskunft der RAG noch etwa 50 Mitarbeiter am Standort Schacht Oeynhausen angestellt sein. Das LKW-Aufkommen (Anlieferungen, Paketdienste, Ver-/Entsorgung) wird hier auf rd. 10 LKW/Tag geschätzt

- rd. 50 Mitarbeiter Verwaltung Bergschäden und Wasserhaltung
- rd. 10 LKW/Tag

Für das in der VUS 2014 angesetzte Ausbildungszentrum und Bergbaumuseum waren 130 Mitarbeitende angesetzt. Dieser Ansatz kann nach Auskunft der Stadt entfallen, da diese Einrichtungen nicht mehr geplant sind. Stattdessen sind mittlerweile die Stadtwerke Tecklenburg mit derzeit 105 Mitarbeitenden angesiedelt. Die Tendenz ist nach Auskunft der Stadtwerke hier steigend, so dass das verbleibende Mitarbeiteraufkommen am Standort Oeynhausen für die Prognose auf 130 und damit unverändert zur Prognose aus der VUS 2014 angesetzt wird. Das LKW-Aufkommen (Anlieferungen, Paketdienste, Ver-/Entsorgung) wird auf Grundlage der Angaben der Stadtwerke künftig auf rd. 20 LKW/Tag geschätzt

- rd. 130 Mitarbeiter Stadtwerke Tecklenburg
- rd. 20 LKW/Tag

Der Betrieb des Kohlekraftwerks wird eingestellt. Die in der ursprünglichen VUS angesetzten 120 Mitarbeitenden entfallen somit in der Prognose.

Insgesamt verbleiben nach dieser Schätzung rd. 180 Mitarbeitende am Standort Schacht Oeynhausen. Daraus resultiert das folgende Verkehrsaufkommen:

- rd. 180 Mitarbeiter
- 80% Anwesenheit; 3,3 Wege/Beschäftigten; 50% MIV; 1,1 Personen/Pkw  
220 Pkw/24h
- rd. 30 Lkw/24h

Insgesamt ist für die weiteren Berechnungen vom Standort Schacht Oeynhausen mit einem verbleibenden Verkehrsaufkommen von 250 Kfz/24h auszugehen. Damit liegt die Verkehrserzeugung 1.400 Kfz/24h unter dem Verkehrsaufkommen der Analyse.

- Verbleibender Gesamtverkehr am Schacht Oeynhausen: 250 Kfz/24h, davon 30 Lkw/24h

Standort Nordschacht

Am Nordschacht wird es keine Folgenutzung durch die RAG geben. Somit kann hier die Verkehrserzeugung zunächst auf 0 Kfz/24h gesetzt werden. Im Vergleich zur Verkehrserzeugung im Analysefall bedeutet dies insgesamt 1.560 Kfz/24h weniger Verkehr.

→ Gesamtverkehr Nordschacht: 0 Kfz/24h

Gesamtverkehr der verbleibenden Nutzungen:

In der Prognose-Matrix sind insgesamt zunächst rd. 1.400 Kfz/24h weniger Verkehr am Schacht Oeynhausen und rd. 1.600 Kfz/24h weniger Verkehr am Nordschacht zu berücksichtigen.

- Verbleibender Gesamtverkehr am Schacht Oeynhausen: 210 Kfz/24h (davon 30 Lkw), damit 1.400 Kfz/24h weniger als Analyse
- Verbleibender Gesamtverkehr am Nordschacht: 0 Kfz/24h, damit rd. 1.600 Kfz/24h weniger als Analyse



## 2.2.2.2 Entwicklung der RAG-Standorte (Kohlekonversion)

### Grundannahmen

Bezüglich der zu erwartenden Entwicklungen an den RAG Standorten Bad Oeynhausen und Nordschacht wurden im Vergleich zur VUS 2014 mittlerweile durch den Konversionsprozess konkretere Planungen bzw. Strategien entwickelt und im „Masterplan von Oeynhausen und Am Nordschacht“ dokumentiert [6]. Mit den dort angegebenen Flächenansätzen wird im Folgenden die zu erwartende Verkehrsmengenentwicklung berechnet und in der Gesamt-Prognose-Matrix für das Jahr 2035 berücksichtigt. Zum Vergleich der Verkehrsmengen aus der VUS 2014 ist das dortige Szenario 1 mit einem höheren Anteil realisierter Gewerbeflächen heranzuziehen.

### Schacht Oeynhausen:

Folgende Abbildung stellt eine mögliche Flächennutzung am Schacht Oeynhausen aus dem Masterplan dar.



**Abbildung 1:** Flächennutzungsvariante 2 aus Masterplan [6]

Die Netto-Baulandfläche für Gewerbe am Standort Oeynhausen beträgt gemäß Masterplan rd. 43 ha. Bei einer angenommenen Arbeitsplatzdichte von 40 bis 50 AP/ha resultiert eine Arbeitsplatzanzahl von rund 1.800 Beschäftigten.

Die weiteren Kenngrößen zur Verkehrserzeugungsberechnung sind im Folgenden zusammengefasst. Dabei wurden jeweils Mittelwerte möglicher Nutzungen unter Berücksichtigung der lokalen Parameter (insbesondere Modal Split) angesetzt.

**Beschäftigtenverkehr:**

80% Anwesenheit; 3,3 Wege/Beschäftigten; 50% MIV; 1,1 Personen/Pkw

→ 2.200 Pkw/24h

**Kundenverkehr:**

0,5 bis 1,5 Kunden-Wege/Beschäftigten 70% MIV; 1,2 Personen/Pkw

→ 900 Pkw/24h

**Lkw-Verkehr:**

0,1 bis 0,6 Lkw-Fahrten/Beschäftigten

→ 800 Lkw/24h

**Gesamtverkehr**

→ 3.900 Kfz/24h

→ davon 800 Lkw (rd. 20%)

Im Vergleich zur bisherigen Prognose im Szenario 1 der VUS 2014 (50% Auslastung der Flächen (55 ha), ohne das Kraftwerk RWE) werden somit rd. 1.900 Kfz/24h Mehrverkehr prognostiziert.

**Nordschacht:**

Folgende Abbildung stellt eine mögliche Flächennutzung am Nordschacht aus dem Masterplan dar.



**Abbildung 2:** Flächennutzung Nordschacht aus Masterplan [6]

Die Netto-Baulandfläche für Gewerbe am Standort Nordschacht beträgt gemäß Masterplan rd. 4,4 ha. Hier ist kleinteiliges Gewerbe (Handwerkerhöfe mit möglichem Betriebsleiterwohnen) als Ziel im Masterplan dokumentiert. Bei einer angenommenen Arbeitsplatzdichte von 75 AP/ha resultiert eine Arbeitsplatzanzahl von rund 300 Beschäftigten.

Die weiteren Kenngrößen zur Verkehrserzeugungsberechnung sind im Folgenden zusammengefasst. Dabei wurden jeweils Mittelwerte möglicher Nutzungen unter Berücksichtigung der lokalen Parameter (insbesondere Modal Split) angesetzt.

Beschäftigtenverkehr:

90% Anwesenheit; 3,3 Wege/Beschäftigten; 50% MIV; 1,1 Personen/Pkw

→ 400 Pkw/24h

Kundenverkehr:

1,3 Kunden-Wege/Beschäftigten 70% MIV; 1,2 Personen/Pkw

→ 230 Pkw/24h

Lkw-Verkehr:

0,4 Lkw-Fahrten/Beschäftigten

→ 120 Lkw/24h

Gesamtverkehr Gewerbe

→ 750 Kfz/24h

→ davon 120 Lkw (rd. 16%)

Neben der gewerblichen Nutzung ist im Randbereich Wohnen (Allgemeines Wohngebiet) auf einer Fläche von rd. 3,2 ha möglich. Bei einer angenommenen lockeren Bebauung (75 Ew/ha) wird eine Einwohnerzahl von rd. 250 zugrunde gelegt. Die weiteren Kenngrößen zur Verkehrserzeugungsberechnung sind im Folgenden zusammengefasst. Dabei wurden jeweils Mittelwerte unter Berücksichtigung der lokalen Parameter (insbesondere Modal Split) angesetzt.

Einwohnerverkehr:

3,75 Wege/Einwohner; 50% MIV; 1,5 Personen/Pkw

→ 300 Pkw/24h

Besucherverkehr:

10% der Einwohnerwege; 50% MIV; 1,8 Personen/Pkw

→ 30 Pkw/24h

Lkw-Verkehr:

0,0,5 Lkw-Fahrten/Bewohner

→ 10 Lkw/24h

Gesamtverkehr Wohnen

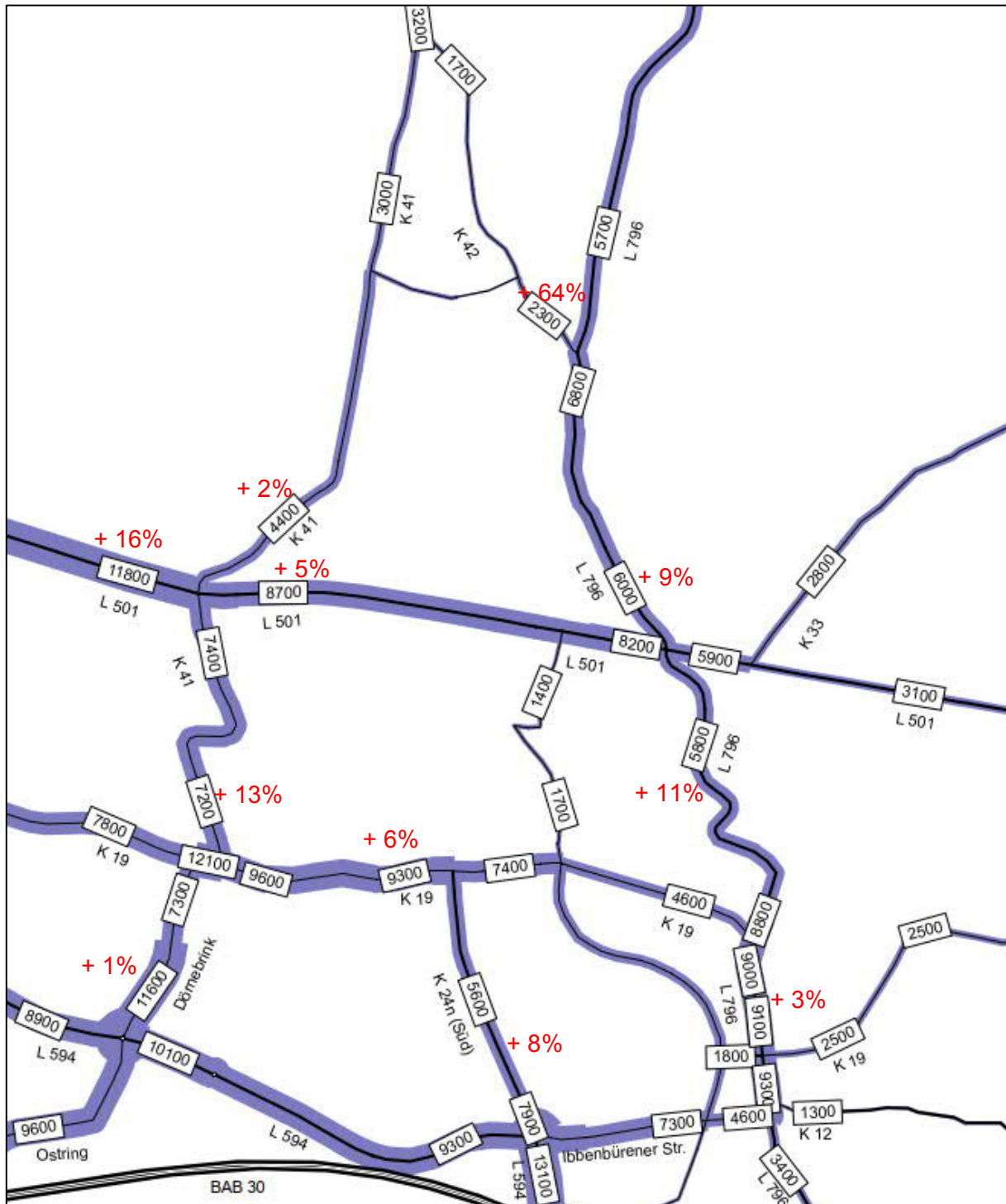
→ rd. 350 Kfz/24h

→ davon 10 Lkw (rd. 3 %)

Insgesamt wird in der Prognosematrix mit einem Verkehrsaufkommen am Nordschacht von rd. 1.100 Kfz/24h mit einem LKW-Anteil von rd. 12% (130 LKW/24h) gerechnet. Im Vergleich zur bisherigen Prognose im Szenario 1 der VUS 2014 werden somit rd. 900 Kfz/24h Mehrverkehr prognostiziert. Die Aufteilung der berechneten Verkehrsmengen -erfolgt entsprechend der VUS 2014 (siehe Anlage 1).

### 3 Verkehrsmengen 2035 - Prognose 0 (ohne K24n Nord)

Die entsprechenden Ergebnisse der Umlegungsrechnungen des Netzfalls ohne die K24n Nord können Anlage 1 und folgender Abbildung entnommen werden.



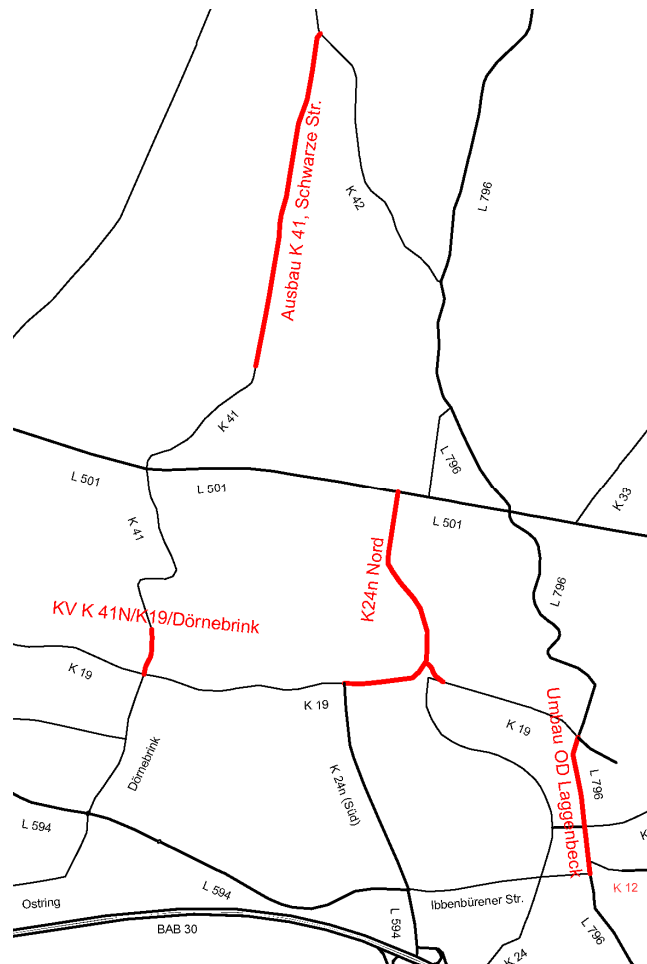
**Abbildung 3:** Verkehrsmengen 2035 DTV in Kfz/24h – Netz 0 (ohne K 24n Nord) und Vergleich mit Prognose 0 der VUS 2014 in %

Der Vergleich mit Prognose 0 der VUS aus dem Jahr 2014 zeigt überwiegend Mehrverkehr im einstelligen Prozentbereich. Lediglich auf der L 501 und der K 42 im unmittelbaren Anbindungsbereich der RAG-Standorte führen die Neuberechneten Verkehre der Nachfolgenutzungen zu deutlich mehr Verkehr.

#### 4 Verkehrsmengen 2035 – Prognose-Planfall 1a (mit K24n Nord bis zur L 501)

Im Prognose-Planfall 1a werden folgende Netzänderungen im Untersuchungsraum berücksichtigt:

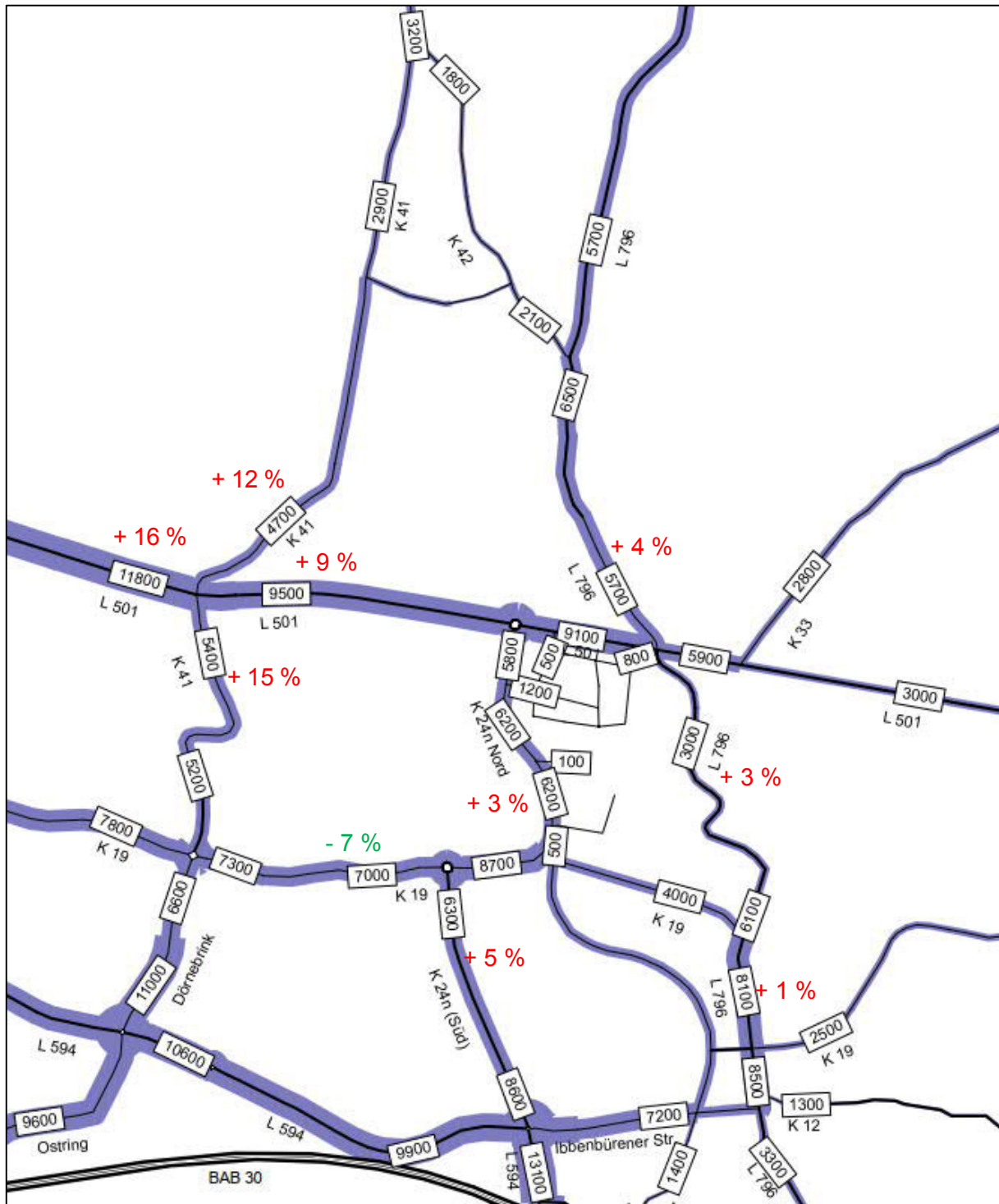
1. Bau der **K 24n Nord** von der K 19 bis zur L 501 als zweistreifige Straße mit folgenden Anschlüssen:
  - K 19 / K 24n Nord: nicht signalisierte Einmündung
  - K 24n Nord / Anbindung Wohngebiet: nicht signalisierte Einmündung
  - K 24n Nord / L 501: dreiarmliger Kreisverkehr
2. Zusammenfassung der versetzten Einmündungen K 19 / K 41 Alpenstraße und K 19 / Dörnebrink zu einem **vierarmigen Kreisverkehr K 19 / K 41N / Dörnebrink**
3. **Ausbau der K 41** Schwarze Str. zwischen L 501 und K 42
4. **Umgestaltung der OD Laggenbeck** im Zuge der L 796
  - Verringerung des Fahrbahnquerschnittes
  - Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Teilabschnitten auf 30 km/h



**Abbildung 4:** Verkehrsnetz Prognose Planfall 1a

Quelle: Eigene Darstellung

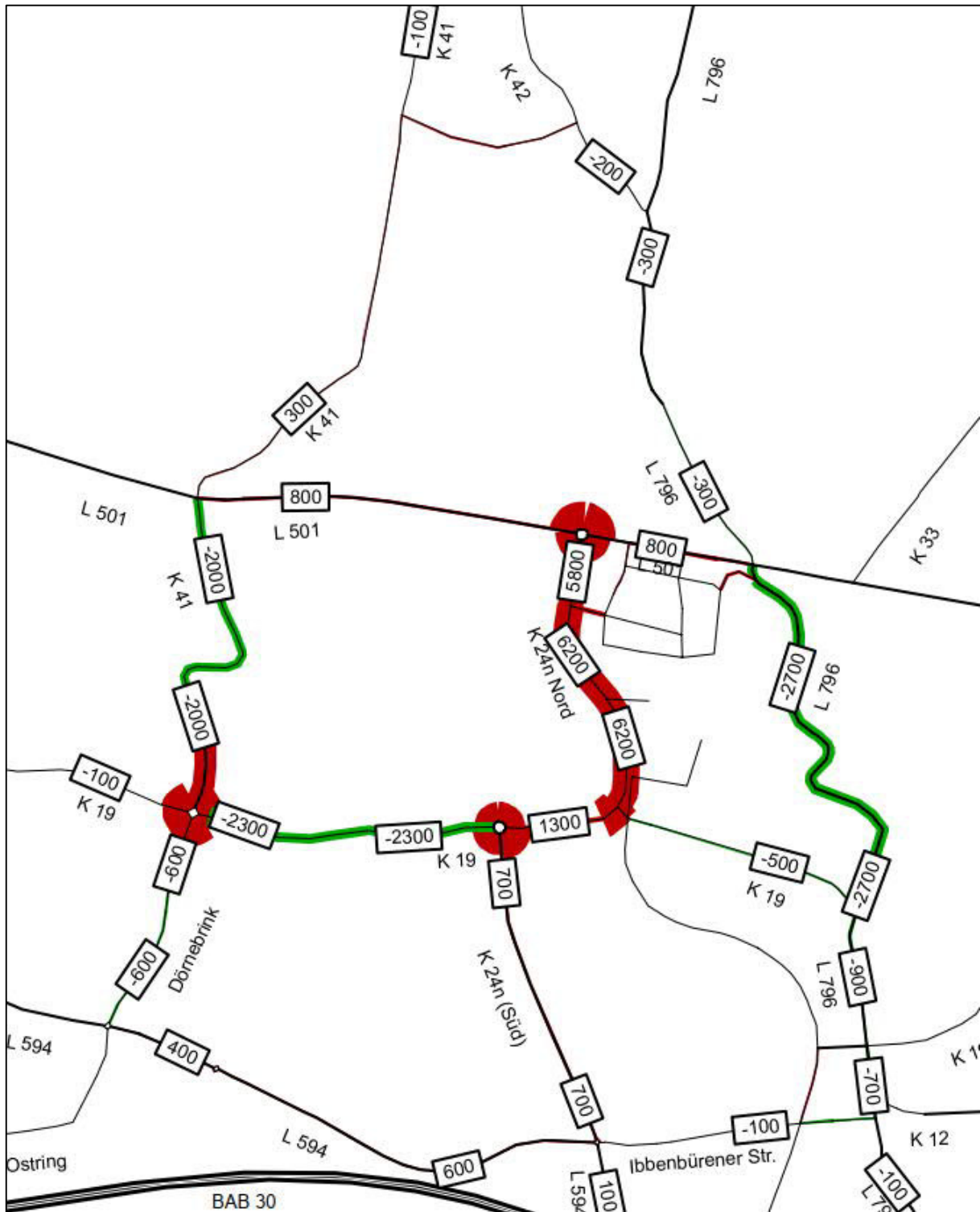
Die Ergebnisse der Verkehrsumlegungsberechnungen können Anlage 2 und folgender Abbildung entnommen werden. Der Vergleich mit der VUS 2014 wird mit dem dortigen Szenario 1 erstellt.



**Abbildung 5:** Verkehrsmengen 2035 DTV in Kfz/24h – Prognose Planfall 1a (mit K 24n Nord bis zur L 501) und Vergleich mit der VUS 2014 in %

Für die K 24n Nord wird eine Verkehrsbelastung von 6.200 Kfz/24h berechnet. Damit liegt die Verkehrsmengen um rd. 3 % höher als im vergleichbaren Prognosefall 1a, Szenario 1 der VUS 2014.

Die Entlastungseffekte der K 24n Nord werden durch einen Vergleich der Prognose-Planfall 1a mit der Prognose 0 (ohne K 24n Nord) deutlich. Diese Differenzen können der folgenden Abbildung entnommen werden.



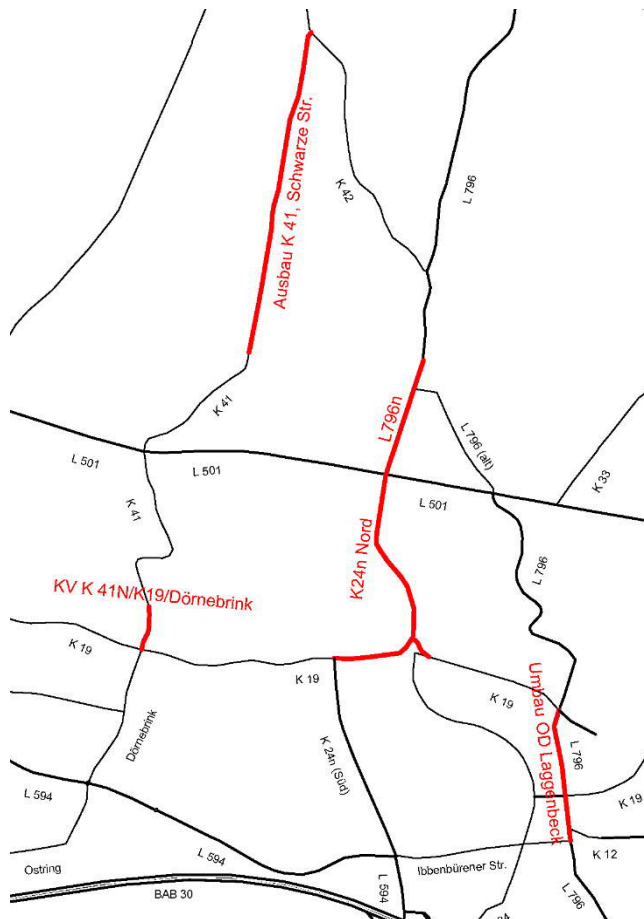
**Abbildung 6:** Verkehrsmengen 2035 DTV in Kfz/24h – Prognose Planfall 1a (mit K 24n Nord bis zur L 501) - Differenz zu Prognose 0 (ohne K 24n Nord)

Die Entlastungseffekte der neuen Umlegungsrechnungen sind mit denen der VUS aus dem Jahr 2014 vergleichbar. die Alpenstr. wird mit 2.000 Kfz/24h, die L 796 mit 2.700 Kfz/24h nördlich der K 19 und 700 bis 900 Kfz-/24h in der OD Laggenbeck entlastet.

## 5 Verkehrsmengen 2035 – Prognose-Planfall 2 (mit K24n Nord bis zur L 796)

Im Prognose-Planfall 2 werden folgende Netzänderungen im Untersuchungsraum berücksichtigt:

1. Bau der **K 24n Nord** von der K 19 bis zur L 501 als zweistreifige Straße mit folgenden Anschlüssen:
  - K 19 / K 24n Nord: nicht signalisierte Einmündung
  - K 24n Nord / Anbindung Wohngebiet: nicht signalisierte Einmündung
  - K 24n Nord / L 501: dreiarmer Kreisverkehr
2. Zusammenfassung der versetzten Einmündungen K 19 / K 41 Alpenstraße und K 19 / Dörnebrink zu einem **vierarmigen Kreisverkehr K 19 / K 41N / Dörnebrink**
3. **Ausbau der K 41** Schwarze Str. zwischen L 501 und K 42
4. **Umgestaltung der OD Laggenbeck** im Zuge der L 796
  - Verringerung des Fahrbahnquerschnittes
  - Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Teilabschnitten auf 30 km/h



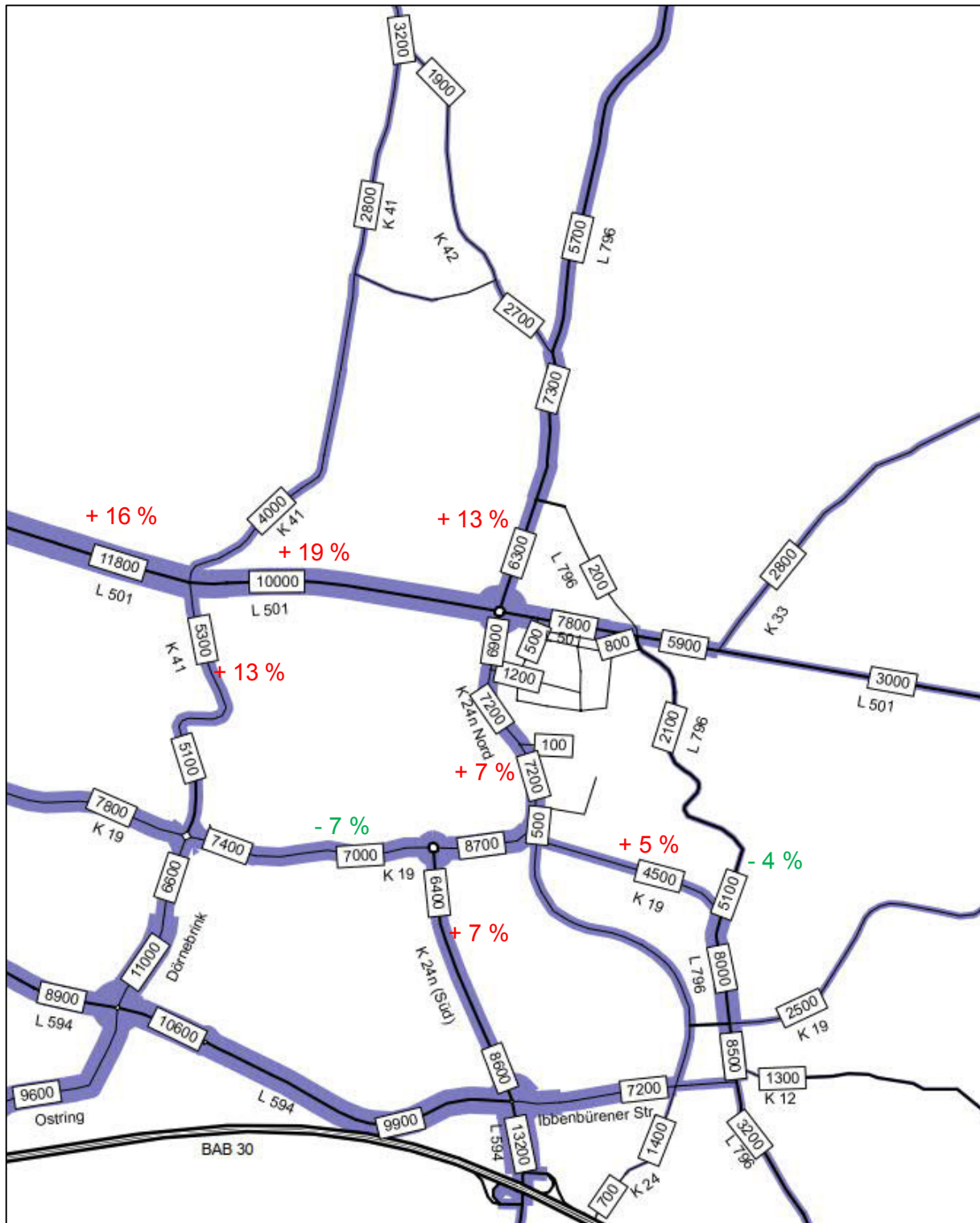
**Abbildung 7: Verkehrsnetz Prognose Planfall 2**

Quelle: Eigene Darstellung

5. Bau einer als **L 796n** bezeichneten Verbindung zwischen der L 501 und der L 796 als Verlängerung der K24n Nord mit folgenden Anschlüssen:
  - L 501 / L 796n / K 24n Nord: vierarmiger Kreisverkehr
  - L 796n / L 796 alt: nicht signalisierte Einmündung der alten L 796 in die bevorrechtigte L 796n

Die Ergebnisse der Umlegungsberechnungen des Netzfalles mit K 24n Nord können folgender Abbildung entnommen werden. Der Vergleich mit der VUS 2014 wird mit dem dortigen Szenario 1 erstellt.

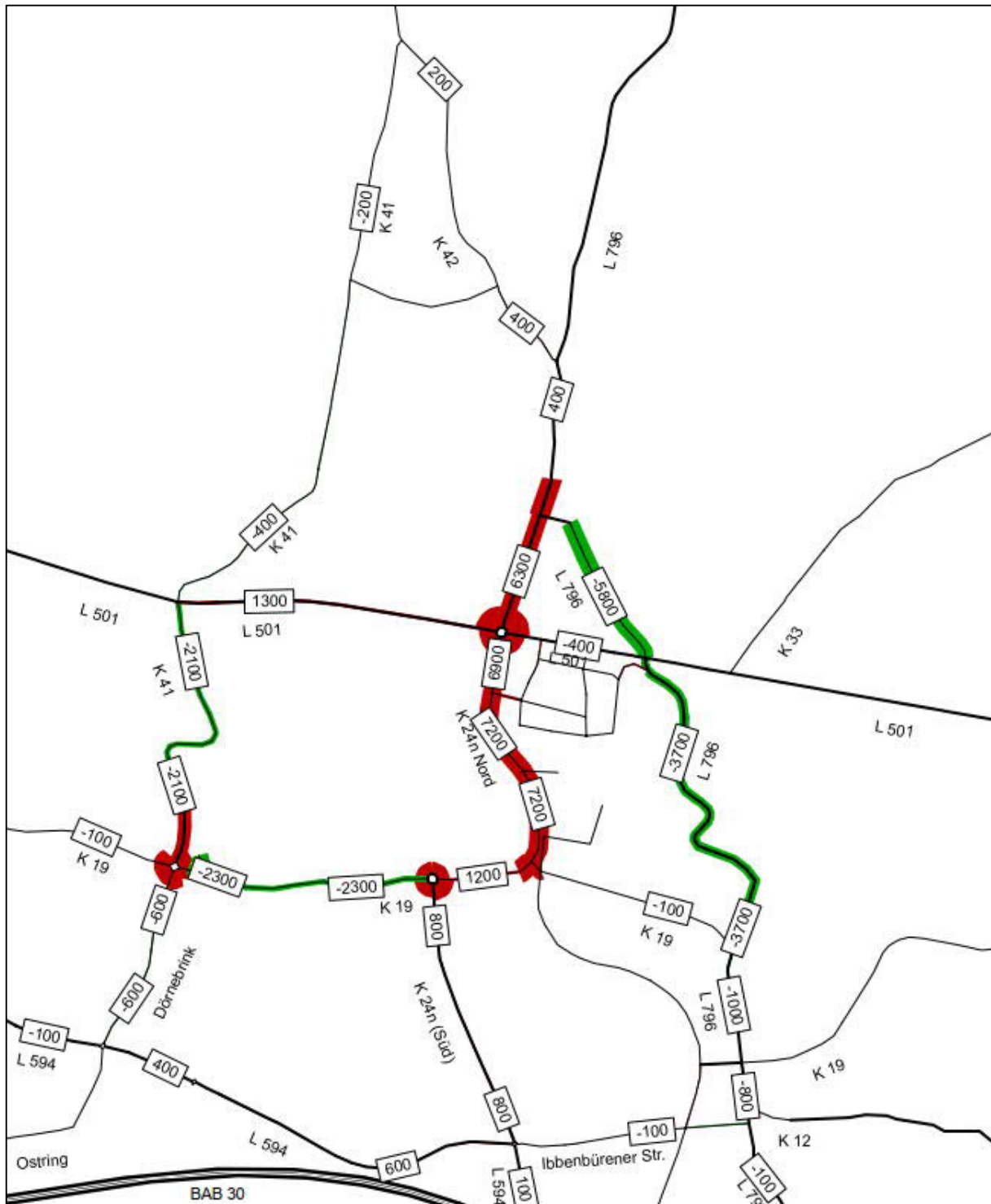




**Abbildung 8:** Verkehrsmengen 2035 DTV in Kfz/24h – Prognose Planfall 2 (mit K 24n Nord bis zur L 796) und Vergleich mit der VUS 2014 in %

Für die K 24n Nord werden in diesem Netzfall mit 7.200 Kfz/24h und damit um rund 500 Kfz/24h (+7%) mehr Verkehr berechnet als in der VUS 2014.

Die Entlastungseffekte (Differenz zu Prognose 0 ohne K 24n Nord) können folgender Abbildung entnommen werden.



**Abbildung 9:** Verkehrsmengen 2035 DTV in Kfz/24h – Prognose Planfall 2 (mit K 24n Nord bis L 796)  
- Differenz zu Prognose Netz 0

Die Entlastungseffekte der neuen Umlegungsrechnungen sind mit denen der VUS aus dem Jahr 2014 vergleichbar. Die Alpenstr. wird mit 2.100 Kfz/24h, die L 796 mit 3.700 Kfz/24h nördlich der K 19 und 800 bis 1.000 Kfz-/24h in der OD Laggenbeck entlastet.

## 6 Zusammenfassung und Fazit

Insgesamt kann festgehalten werden, dass sich die prognostizierten Verkehrsmengen im Vergleich zur VUS aus dem Jahr 2014 insbesondere auf Grund der angepassten Nutzungsdaten der RAG-Standorte im Gesamtnetz leicht erhöht haben. Im unmittelbaren Umfeld der Standorte fallen die Erhöhungen deutlicher aus.

Die prognostizierten Verkehrsmengen auf der K24n Nord fallen mit Änderungen zwischen 3% (Planfall 1a) bzw. 7% (Planfall 2) nicht signifikant höher aus, als in der VUS aus dem Jahr 2014.

Die Entlastungswirkungen sind mit denen aus der Prognose 2014 vergleichbar. In der folgenden Tabelle werden die entsprechende n Planfälle für ausgewählte Querschnitte mit der Prognose 0 gegenübergestellt. Entlastungen von mehr als 20 % sind dabei grün, Entlastungen zwischen 10 und 20 % gelb hervorgehoben.

**Tabelle 1:** Zusammenfassung der Umlegungsrechnungen Kfz-Verkehr

	Verkehrsbelastungen der Prognosefälle in Kfz/24h (Änderungen zu Prognose 0 in %)		
	P0	P1a	P2
<b>K 24n Nord</b> nördlich K 19	<del>                    </del>	6.200	7.200
<b>K 24n Nord</b> südlich L 501	<del>                    </del>	5.800	6.900
<b>L 796</b> südlich Permer Str.	9.300	8.500 (- 7%)	8.500 (- 7%)
<b>L 796</b> nördlich Permer Str.	9.100	8.100 (- 11%)	8.000 (- 12%)
<b>L 796</b> südlich L 501	5.800	3.000 (- 48%)	2.100 (- 63%)
<b>K 41</b> südlich L 501	7.400	5.400 (- 27%)	5.300 (- 28%)

Die Tabelle zeigt, dass die K 24n Nord insbesondere die K 41 (Alpenstr.) und die L 796 (Mettinger Str.) jeweils zwischen K 19 und L 501 entlasten wird. In der OD Laggenbeck beträgt die maximale Entlastung im Planfall 2 12%.

**Insgesamt werden die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2014 bestätigt.**

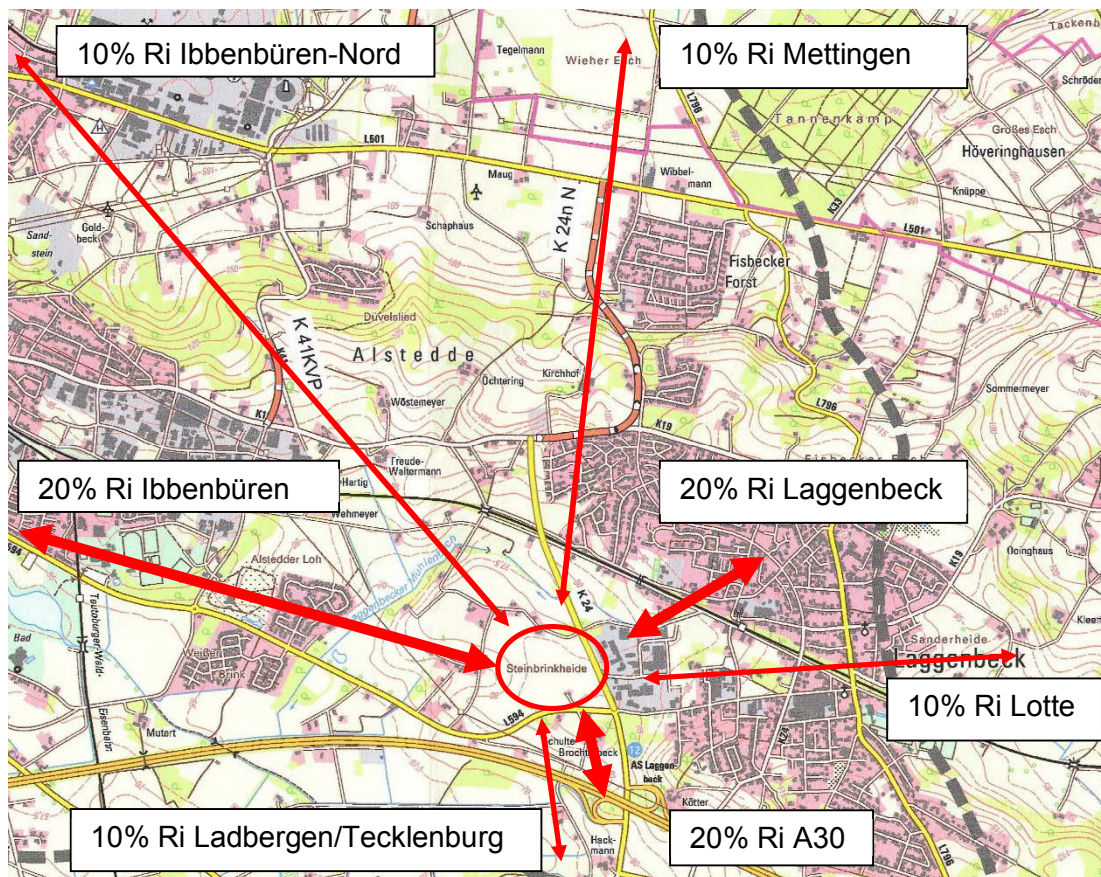
Wallenhorst, 2021-02-01

**IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG**

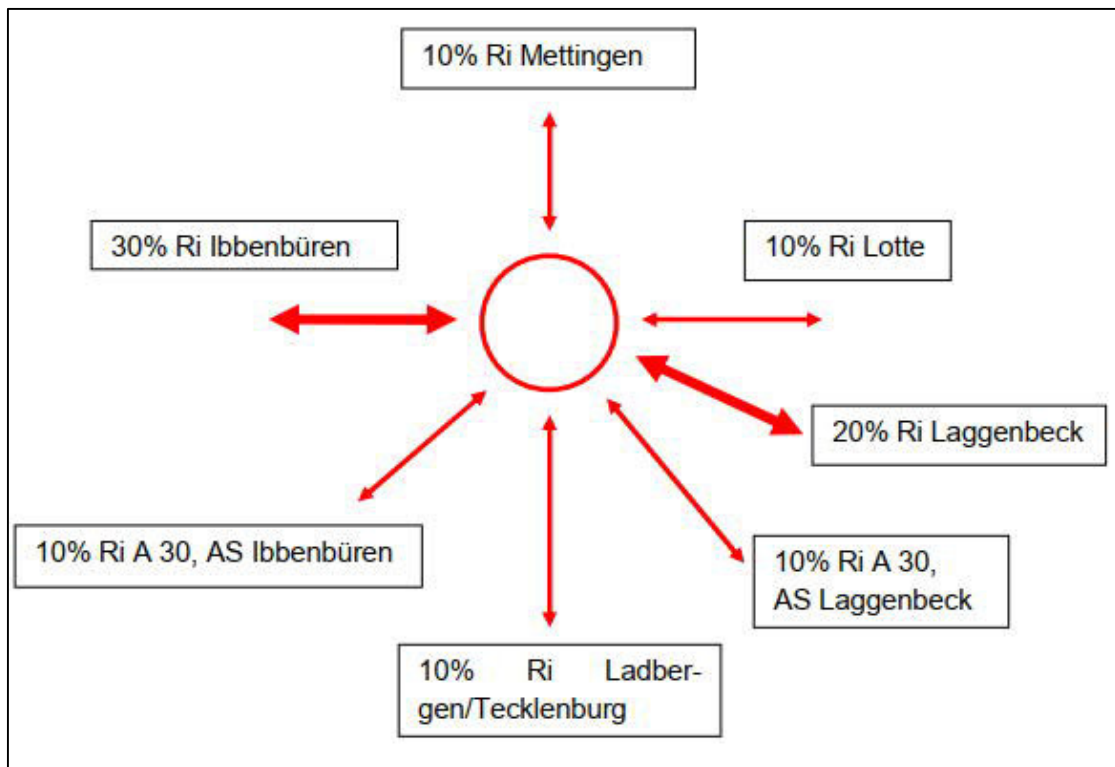
i.V. Jens Westerheider

# Anlagen

## **Anlage 1** Aufteilung Verkehrsmengen Gewerbegebiete



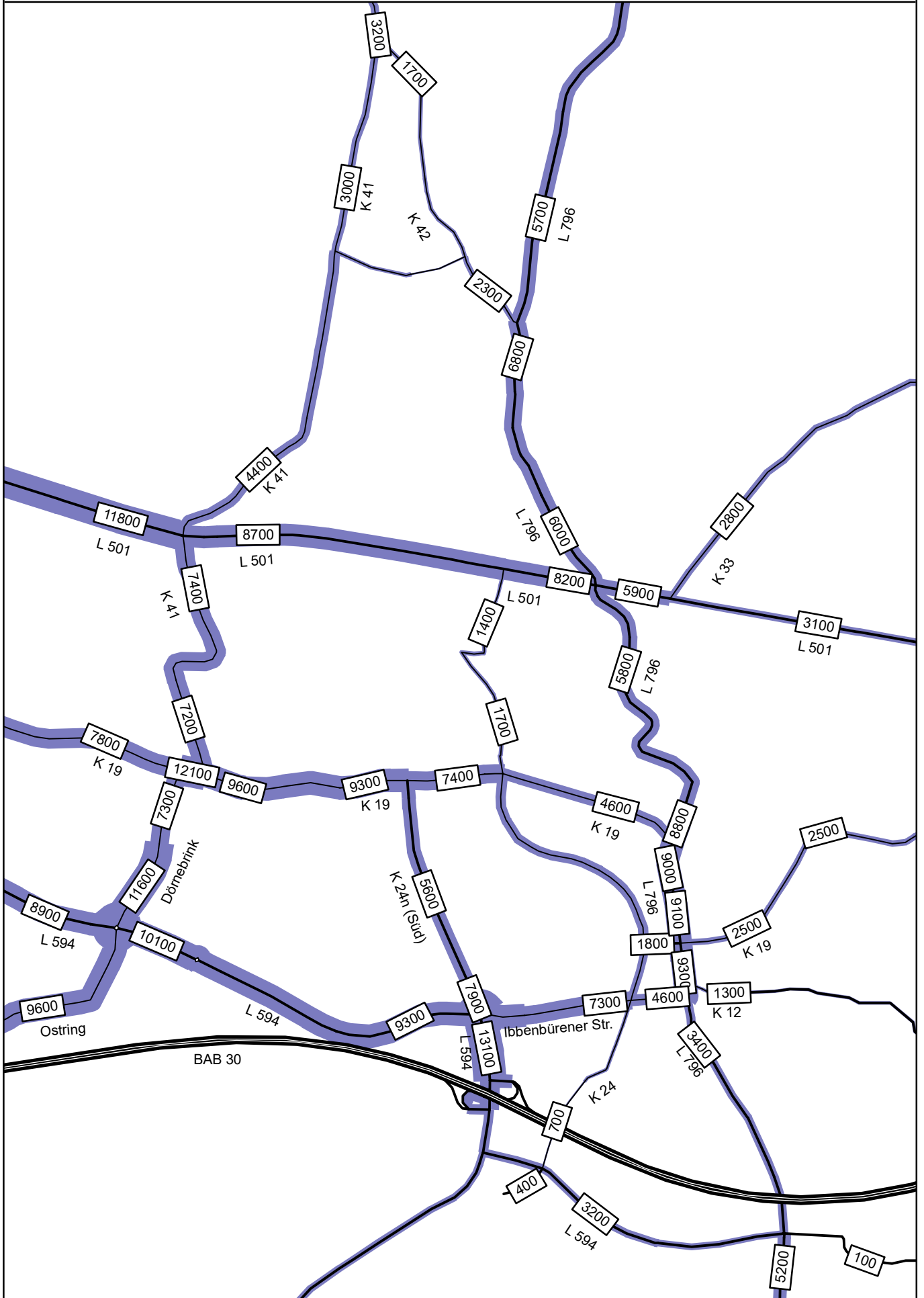
Aufteilung Quell-/Zielverkehr GE Auf der Lau



Aufteilung Quell-/Zielverkehr Konversionsflächen

## **Anlage 2** Prognose 2035 – Netz 0

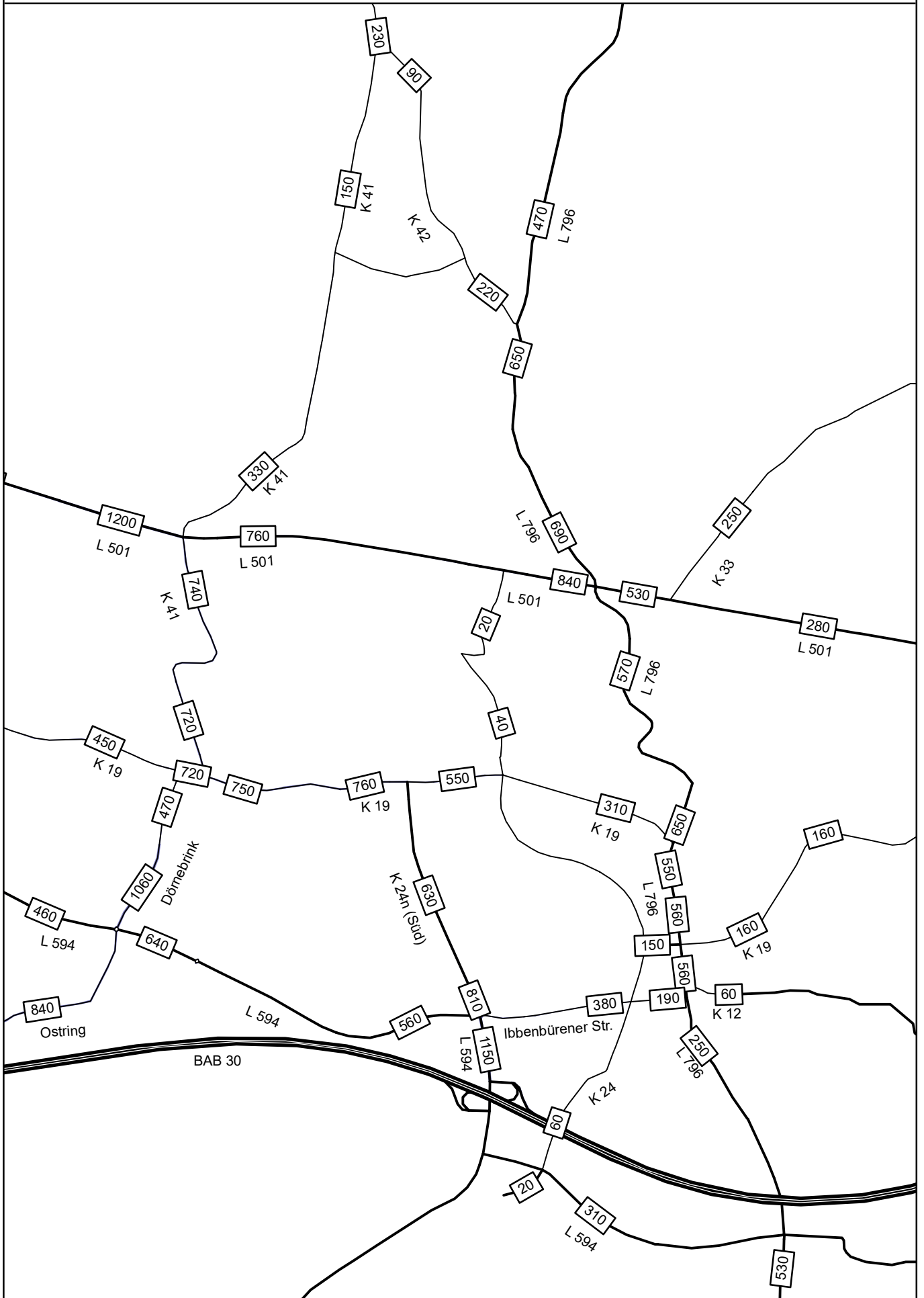
# Kreis Steinfurt, VUS K 24n Fortschreibung Prognose



IPW	Prognose 2035 - Netz 0	Umlegungsberechnung
221459	Gesamtverkehr DTV in Kfz/24h	Prognose 0_2035.ver



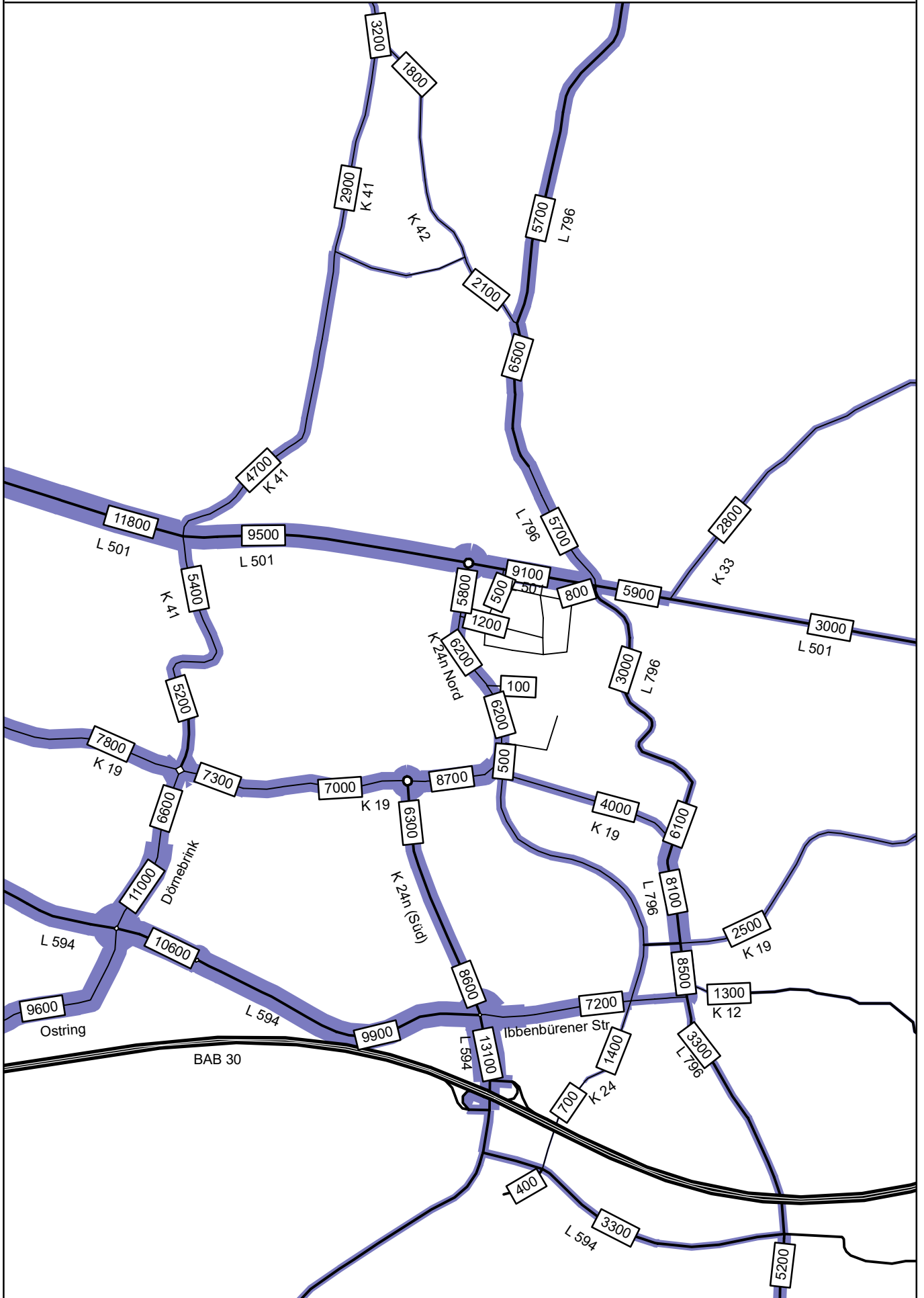
# Kreis Steinfurt, VUS K 24n Fortschreibung Prognose



IPW	Prognose 2035 - Netz 0	Umlegungsberechnung
221459	Güterverkehr DTV in GV/24h	Prognose 0_2035.ver

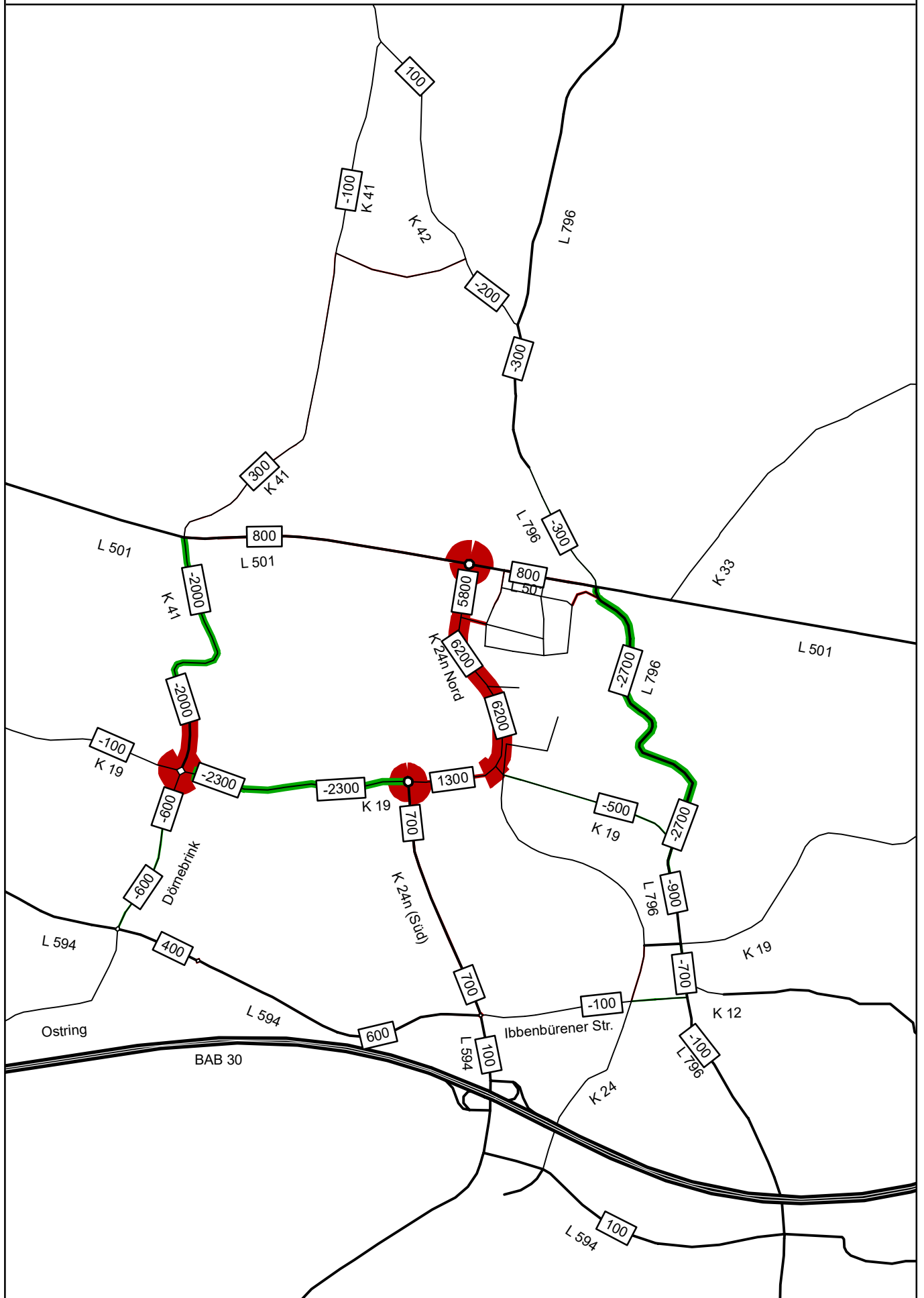
**Anlage 3** Prognose 2035 – Planfall 1a (mit K 24n Nord  
bis L 501)

# Kreis Steinfurt, VUS K 24n Fortschreibung Prognose



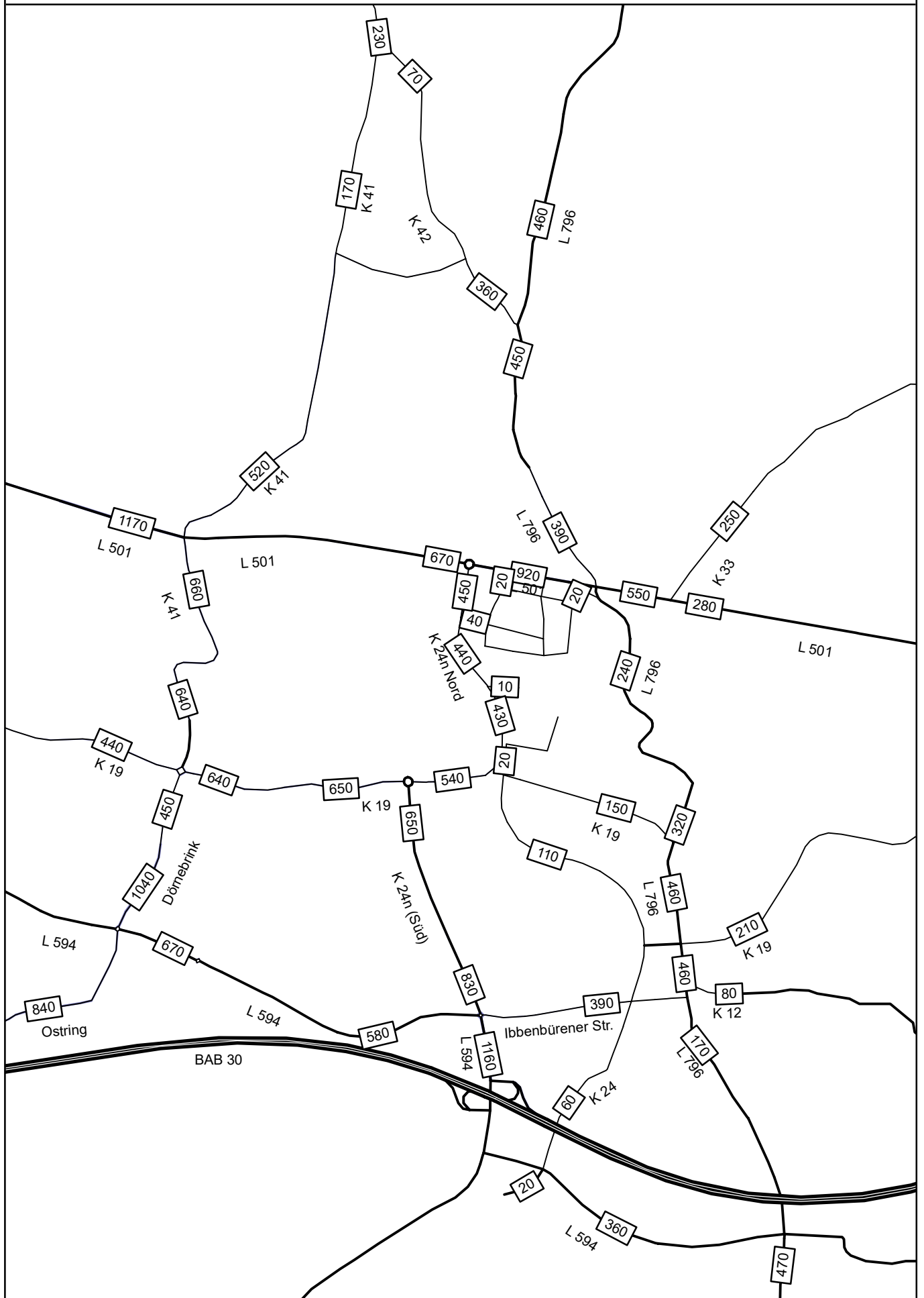
IPW	Prognose 2035 - Planfall 1a mit K24n Nord bis L 501	Umlegungsberechnungen
221459	Gesamtverkehr DTV in Kfz/24h	Prognose1_2035.ver

# Kreis Steinfurt, VUS K 24n Fortschreibung Prognose



IPW	Prognose 2035 - Planfall 1a mit K24n Nord bis L 501	Umlegungsberechnungen
221459	Differenz zu Netzfall 0, DTV in KFZ/24h	Prognose1_2035.ver

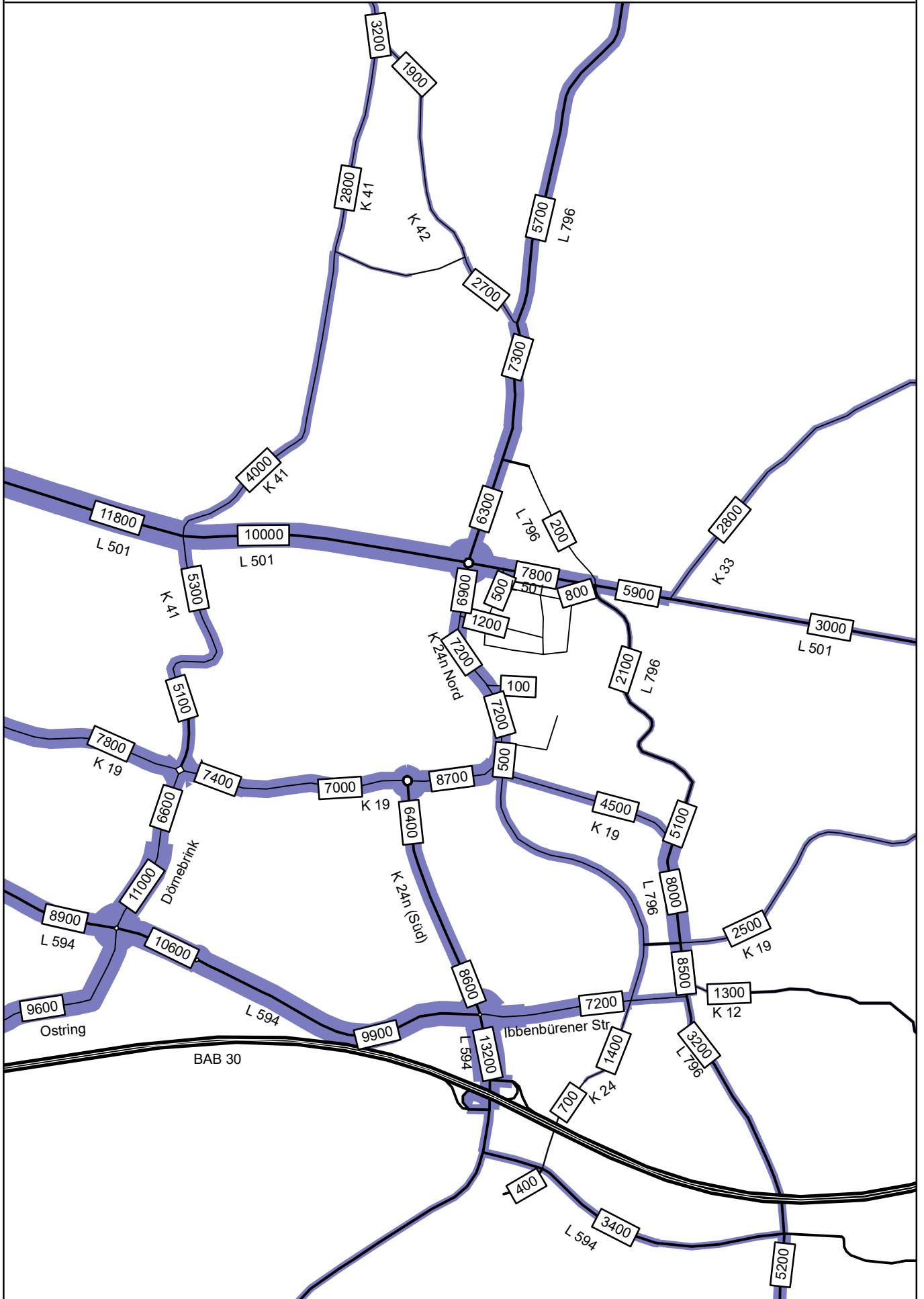
# Kreis Steinfurt, VUS K 24n Fortschreibung Prognose



IPW	Prognose 2035 - Planfall 1a mit K24n Nord bis L 501	Umlegungsberechnungen
221459	Güterverkehr DTV in GV/24h	Prognose1_2035_ver

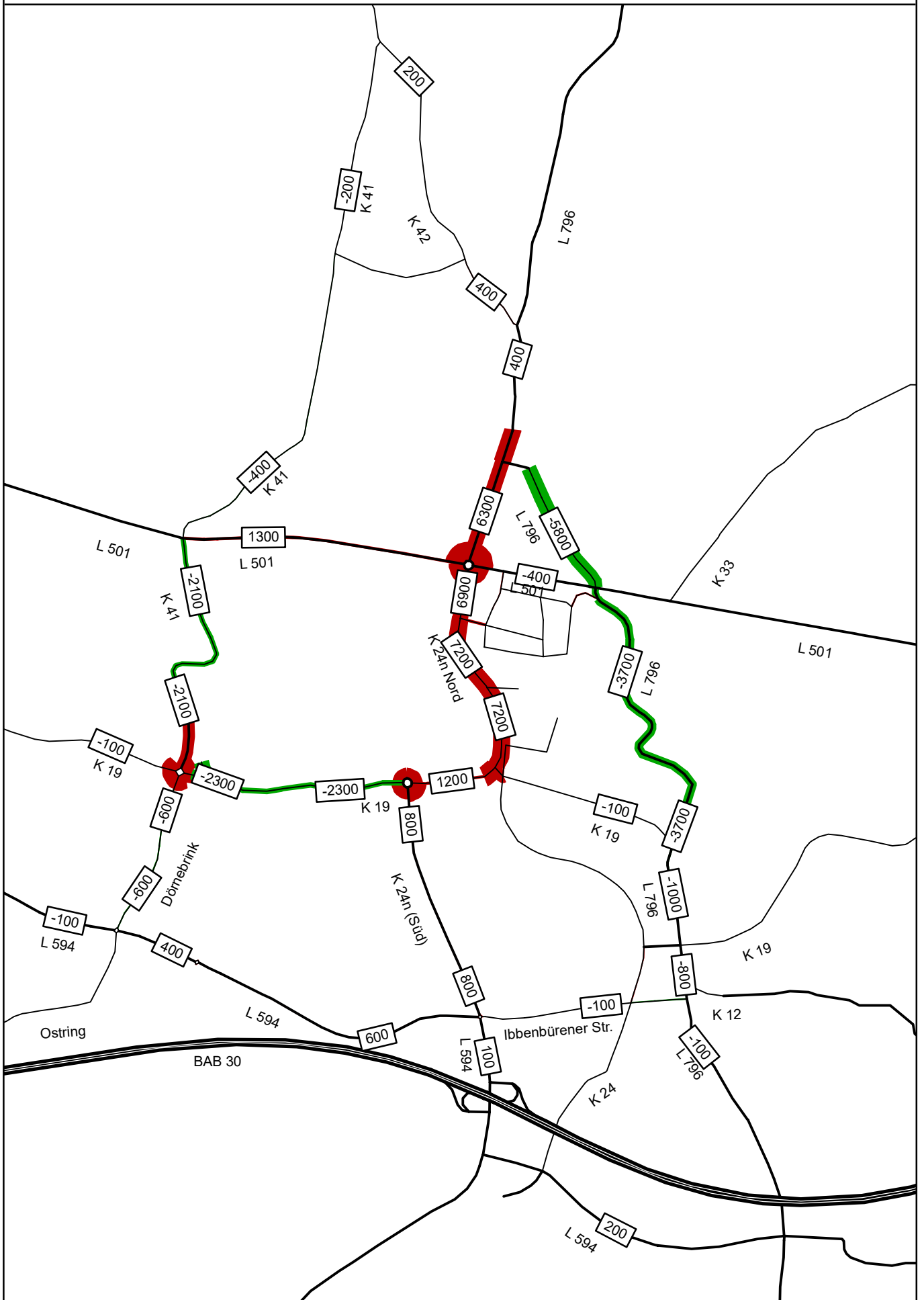
**Anlage 4** Prognose 2035 – Planfall 2 (mit K 24n Nord  
bis L 796)

# Kreis Steinfurt, VUS K 24n Fortschreibung Prognose



IPW	Prognose 2035 - Planfall 2 mit K24n Nord bis L 501	Umlegungsberechnungen
221459	Gesamtverkehr DTV in Kfz/24h	Prognose2_2035.ver

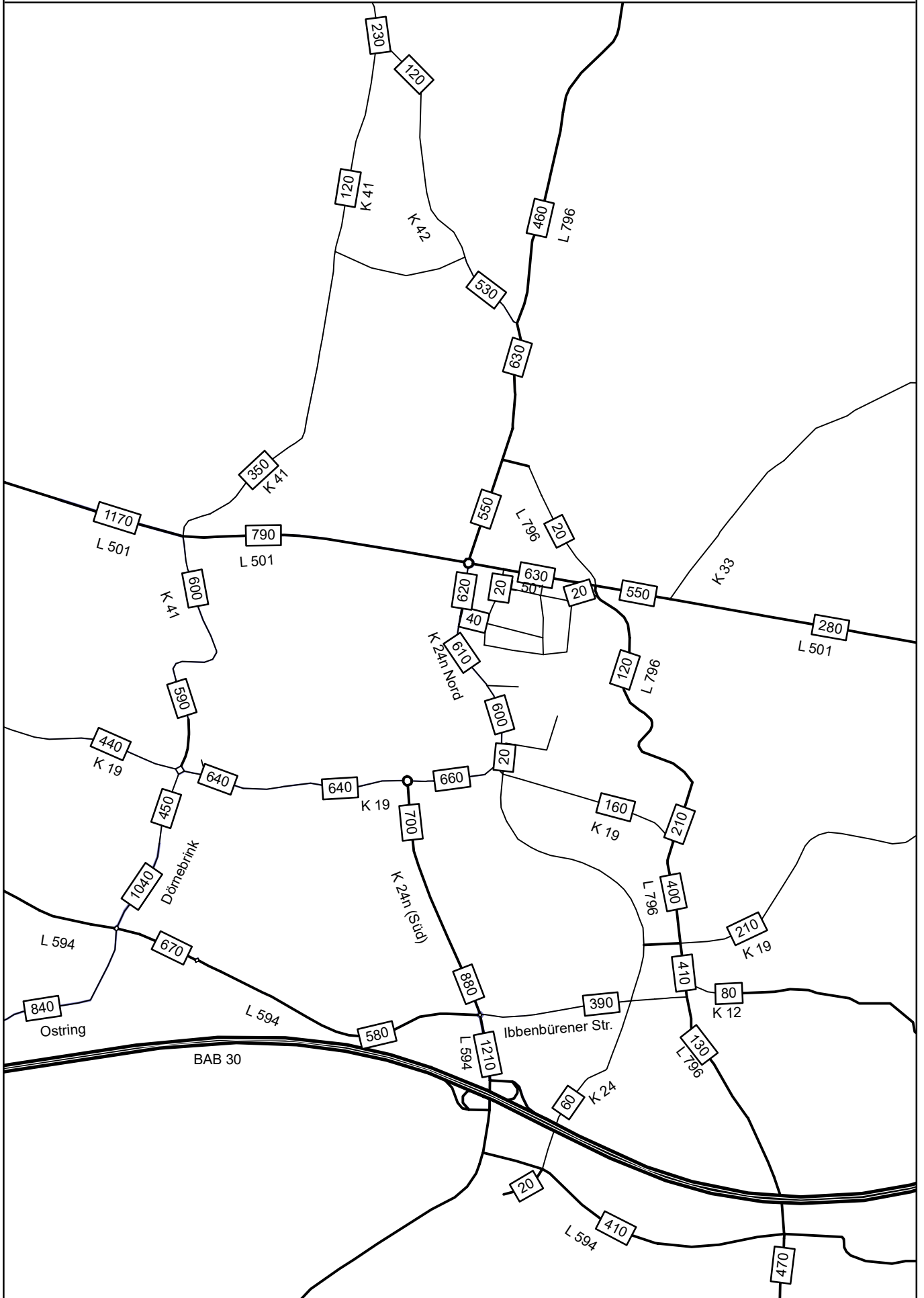
# Kreis Steinfurt, VUS K 24n Fortschreibung Prognose



IPW	Prognose 2035 - Planfall 2 mit K24n Nord bis L 501	Umlegungsberechnungen
221459	Differenz zu Netz 0, DTV in Kfz/24h	Prognose2_2035.ver



# Kreis Steinfurt, VUS K 24n Fortschreibung Prognose



IPW	Prognose 2035 - Planfall 2 mit K24n Nord bis L 796	Umlegungsberechnungen
221459	Güterverkehr DTV in GV/24h	Prognose2_2035.ver