

K 24n Nord, Ibbenbüren
Westumgehung Laggenbeck
Abschnitt Nord: K 19 – L 501)

IM WESTEN
GANZ OBEN



Hinweise:
Aktualisierung Verkehrsuntersuchung
Erörterungstermin 31.05.-03.06.22

K 24n Nord, Ibbenbüren

Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung

- **2013 Auftrag zur Verkehrsuntersuchung**

- Grundlage der Verkehrsuntersuchung ist u. a. eine Ersteinschätzung der Potentialflächen der Zeche Oeynhausen (Ibbenbüren) und der Tagesschacht-anlage Nordschacht (Mettingen).
- Die Einstellung des Bergbaus reduziert Verkehre.
- Die Kohlekonversion produziert neue Verkehre.

- **2022 Aktueller Sachstand Kohlekonversion**

Aufgabe für die Verkehrsuntersuchung 03/2014:

- Aktualisierung der Datengrundlagen der VUS unter Berücksichtigung von weiteren Einwendungen in der Planfeststellung
- Aktualisierung mit Detaillierung maßgeblicher Netzberechnungen.

IM WESTEN
GANZ OBEN

K 24n Nord, Ibbenbüren

Aktueller Stand der Kohlekonversion

- **2022 Erörterungstermin Planfeststellung**
 - Zur Unterstützung der textlichen Gegenäußerung zum Themen der Verkehrsuntersuchung hat der Kreis Steinfurt eine gutachtliche Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung beauftragt.
- **01.06.2022 themenbezogene Erörterung**
 - Präsentation
„Aktualisierung Verkehrsuntersuchung 03/2014“
 - Ingenieurplanung Wallenhorst, Herr Westerheider.

Verkehrsuntersuchung 03/2014 zur K 24n Nord inkl. Aktualisierung (Stand 2022)

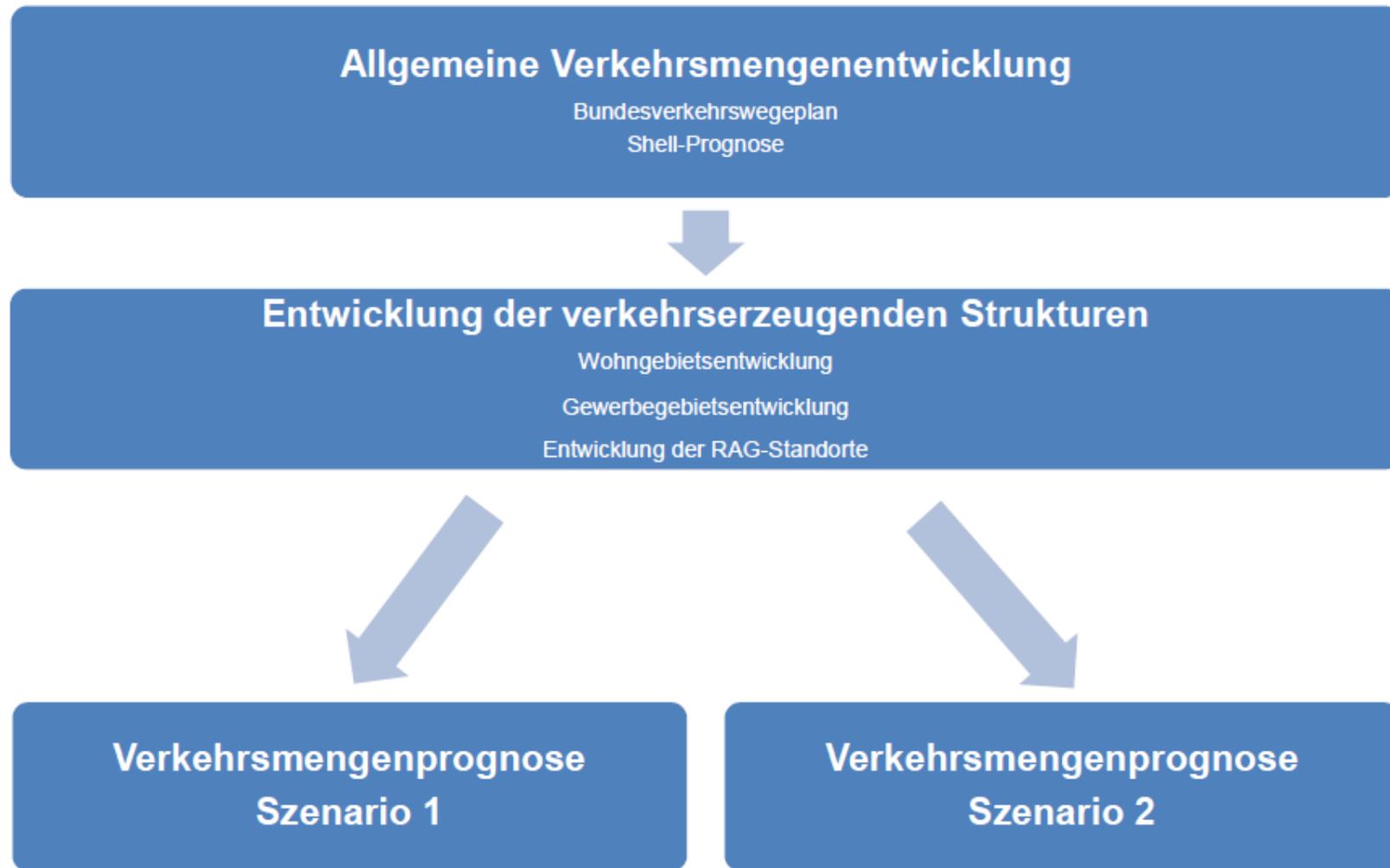
Ergebnispräsentation Erörterungstermin

VUS 03/2014 - Aufgabenstellung

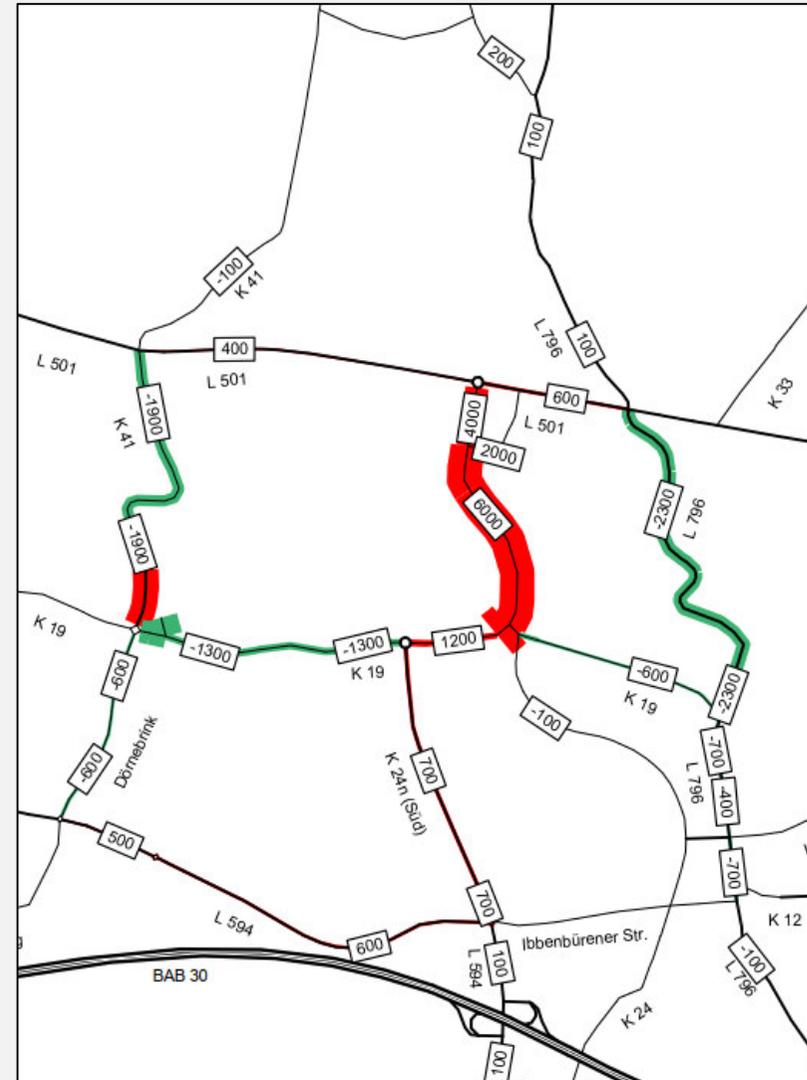
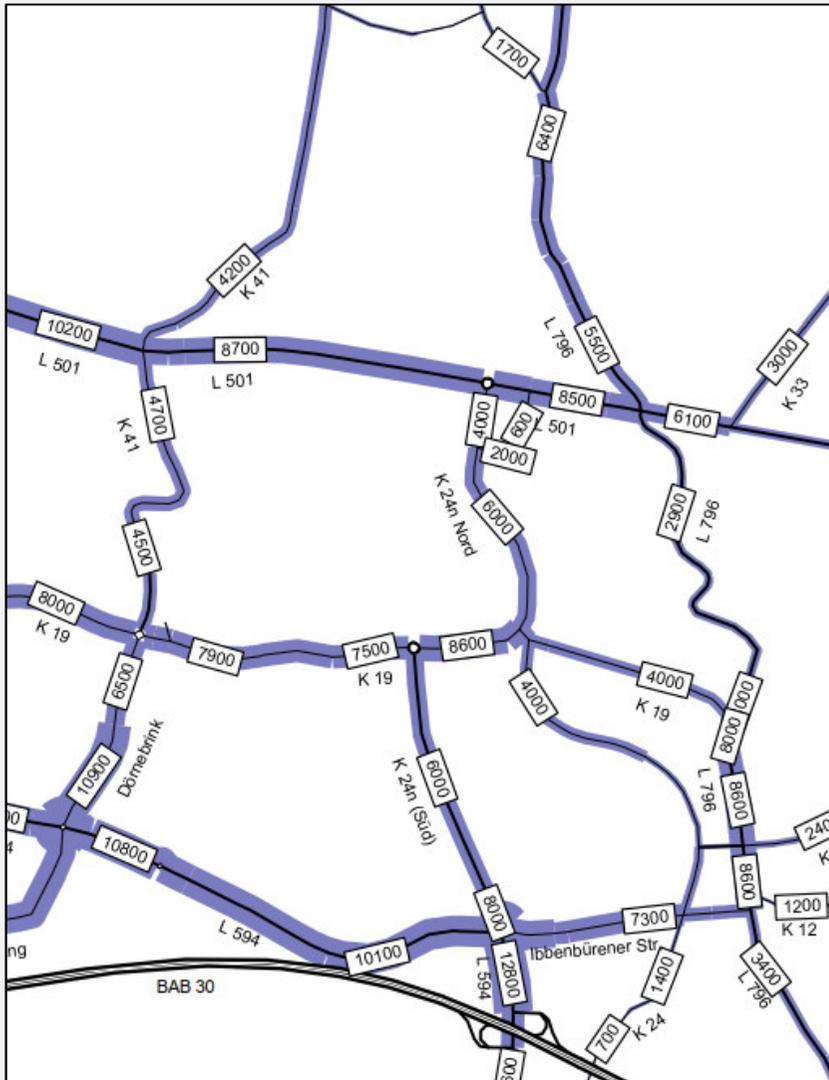
- ❑ **Beurteilung der Verkehrswertigkeit und Verkehrswirksamkeit der K24n Nord unter Berücksichtigung weiterer Maßnahmen:**
 - Ausbau K 41 Schwarze Str.
 - Kreisverkehr K 41N / K 19 / Dörnebrink
 - Umbau OD Laggenbeck
 - Verlängerung der K 24n Nord



Methodik – Verkehrsmodell Prognose



Prognose 1a Szenario 1 2030



Ergebnisse / Fazit

- ❑ **Die Verkehrswertigkeit und Verkehrswirksamkeit und damit die Bauwürdigkeit der K24n Nord ist vor allem als Netzergänzung für Ziele der Stadtentwicklung von Ibbenbüren und Mettingen zu bestätigen**
- ❑ **Im Weiteren bewirkt die K 24n Nord eine ergänzende Entlastung der OD Laggenbeck**

Aktualisierung (Stand 2022)

Ergebnispräsentation Erörterungstermin

Aufgabenstellung

- ❑ **Fortschreibung der Verkehrsmengenprognose der VUS 2014 von 2030 auf 2035**
- ❑ **Allgemeine Verkehrsmengenentwicklung**
- ❑ **Neue Erkenntnisse zur Kohlekonversion**
- ❑ **Feingliedrigere Anbindung der Verkehrszellen der Siedlungsbereiche nordöstlich von Laggenebeck (Fisbecker Forst, Nibelungenberg und Sagensiedlung)**

Prognose 2035 - Allgemeine Entwicklung

- ❖ Verflechtungsprognose Bundesverkehrswegeplan 2030
 - ❖ Personenverkehr: + 0,23% pro Jahr
-> 2013 bis 2035 = + 5%
 - ❖ Straßengüterverkehr: +0,84 % pro Jahr
-> 2013 bis 2035 = + 18,5%
- ❖ Shell-Prognosen 2040
 - ❖ PKW-Motorisierung steigt bis 2027/28. Anschließender Rückgang, so dass 2040 wieder das Niveau von 2014 erreicht wird.
 - ❖ PKW-Jahresfahrleistung: -3% bis 2040
 - ❖ Nutzfahrzeugstudie 2016 (2014 bis 2040):
 - ❖ Bestand 2014 bis 2040 +0,8% pro Jahr
 - ❖ Fahrleistung: +1,5% pro Jahr, allerdings zum großen Teil auf Bundesfernstraßen
- ❖ Insgesamt
 - ❖ Personenverkehr 2013 bis 2035: + 3%
 - ❖ Güterverkehr 2013 bis 2035: +15%

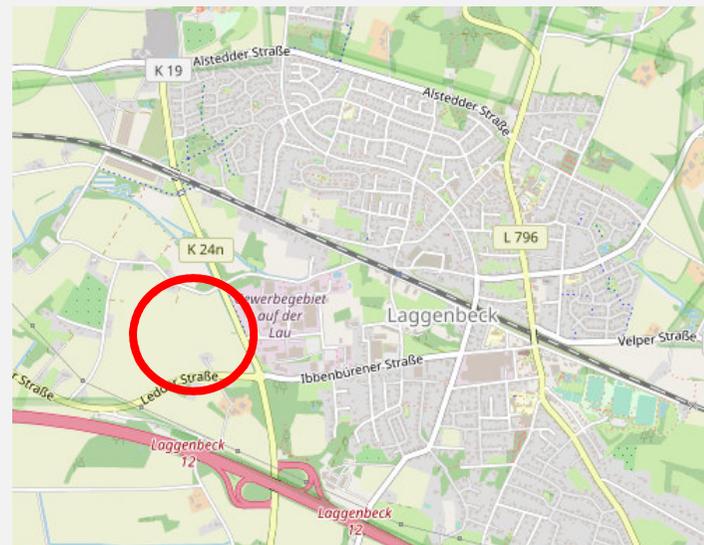
Prognose 2035 - Strukturentwicklung

❑ Wohngebiete (außerhalb Kohlekonversion)

- ❑ Mobilitätskonzept Stadt Ibbenbüren:
 - ❑ Bevölkerungszunahme bis 2030 um 6,7%
 - ❑ Ziel: deutliche Erhöhung des Umweltverbundes
-> keine Verkehrsmengenzunahme durch
Wohngebietsentwicklung

❑ Gewerbegebiete (außerhalb Kohlekonversion)

- ❑ Nur GE Auf der Lau mit 740 Kfz/24h



Prognose 2035 - Strukturentwicklung

❑ Kohlekonversion Schacht Oeynhausen

- ❑ Flächenansätze aus Masterplan:
 - ❑ 43 ha GE/GI
 - ❑ 3.900 Kfz/24h, davon 20% Lkw-Anteil
 - ❑ Vergleich zur VUS 2014: + 1.900 Kfz/24h



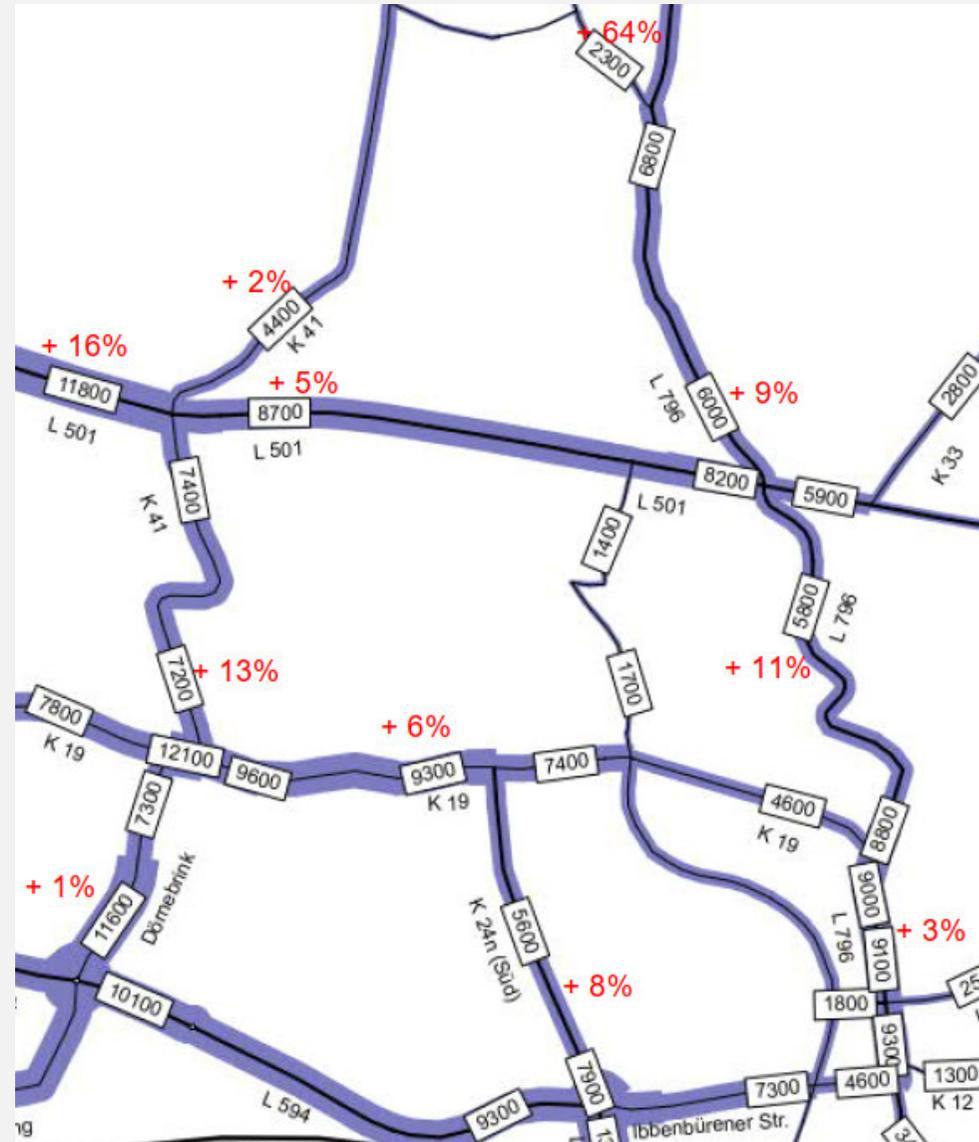
❑ Kohlekonversion Nordschacht

- ❑ Flächenansätze aus Masterplan:
 - ❑ 4,4 ha kleinteiliges GE, 3,2 ha WA
 - ❑ 1.100 Kfz/24h, davon 12% Lkw-Anteil
 - ❑ Vergleich zur VUS 2014: + 900 Kfz/24h

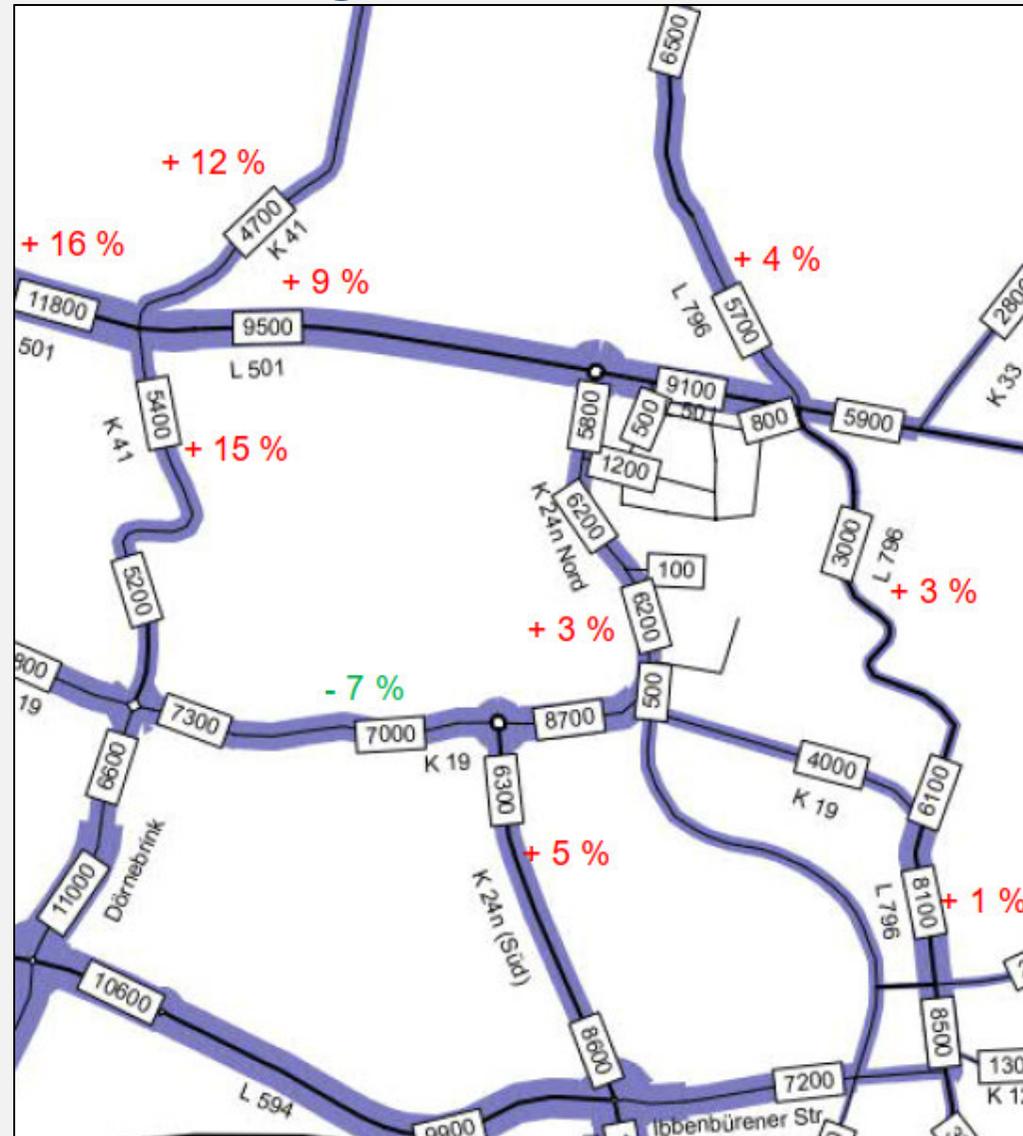


Prognose 2035 – Verkehrsmengen Netz 0

- Im Vergleich zur VUS 2014 Mehrverkehr im einstelligen Prozentbereich
- Im direkten Bereich der Konversionsflächen höhere Verkehrsmengenzunahmen



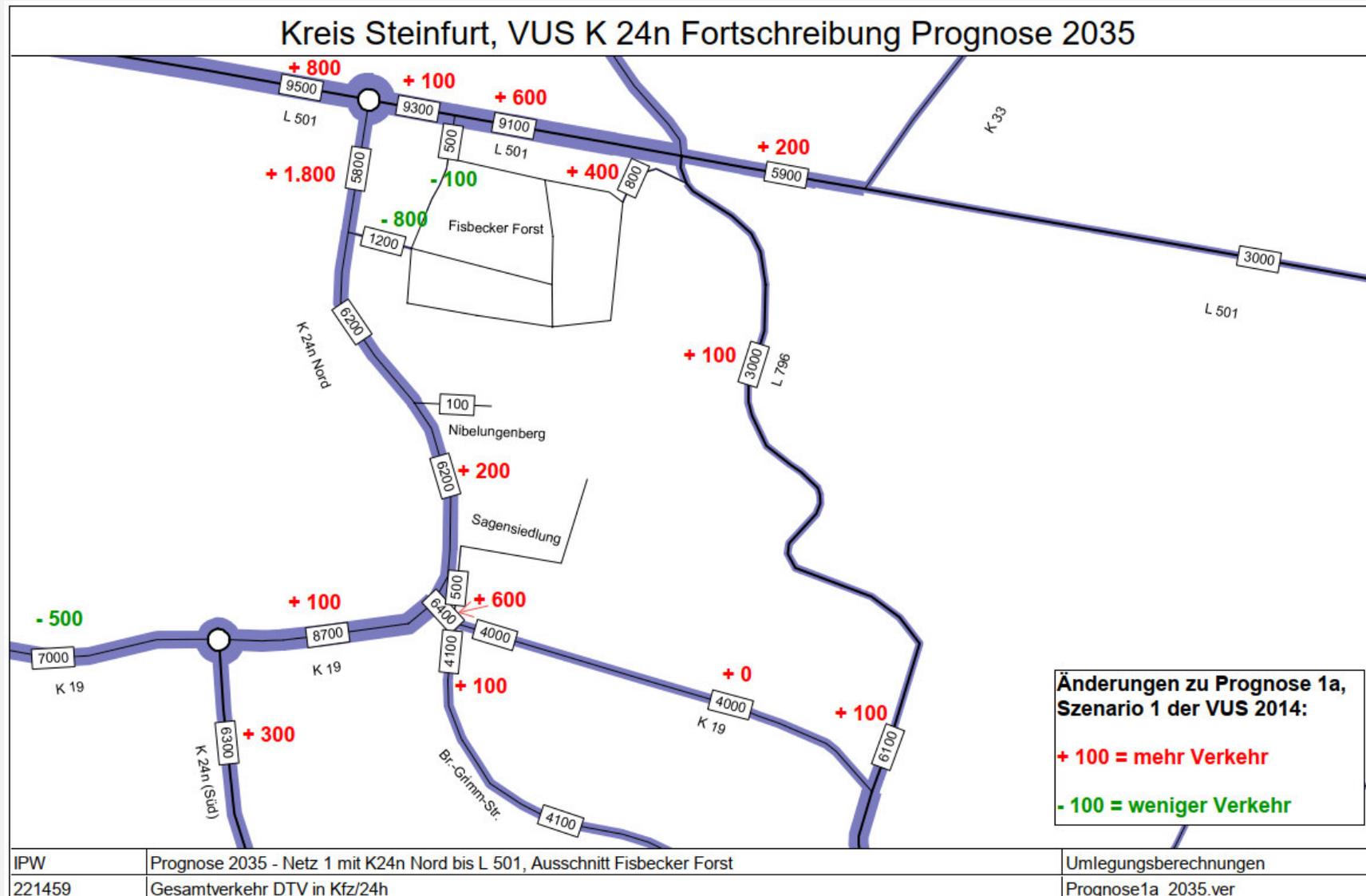
Prognose 2035 – Verkehrsmengen Planfall 1a



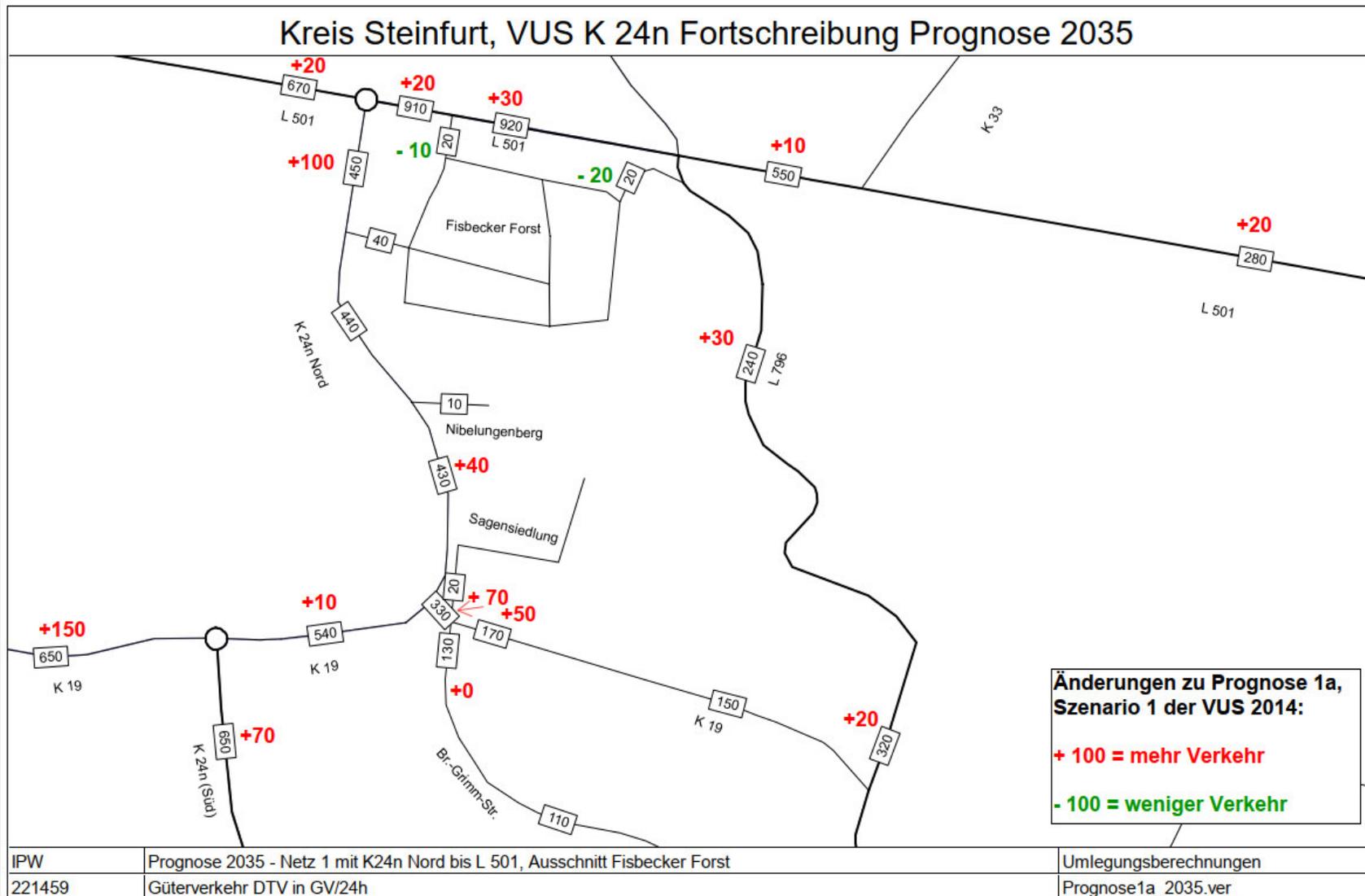
◆ K 24n Nord: 6.200 Kfz/24h

◆ 3 % höher als in VUS 2014

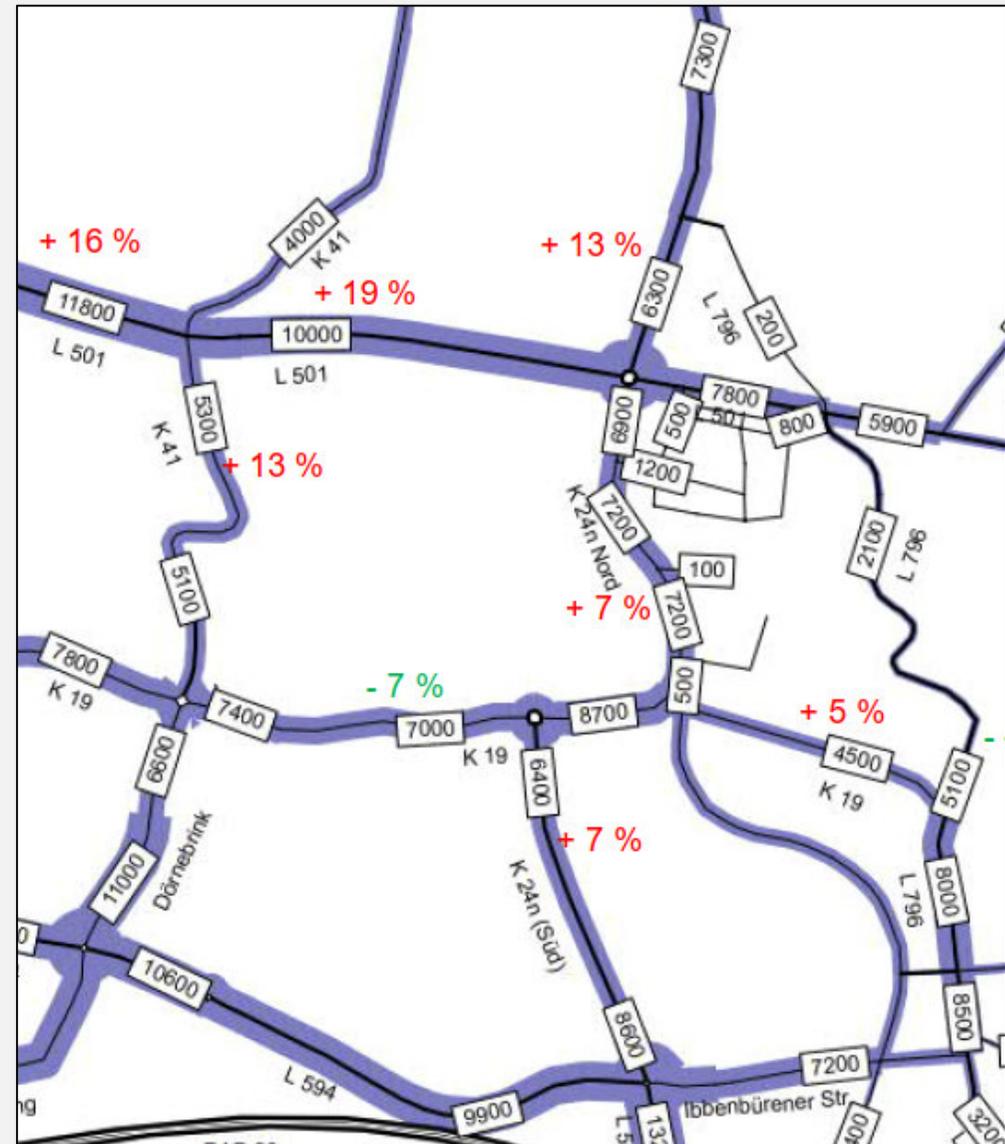
Prognose 2035 – Verkehrsmengen Planfall 1a



Prognose 2035 – Verkehrsmengen Planfall 1a



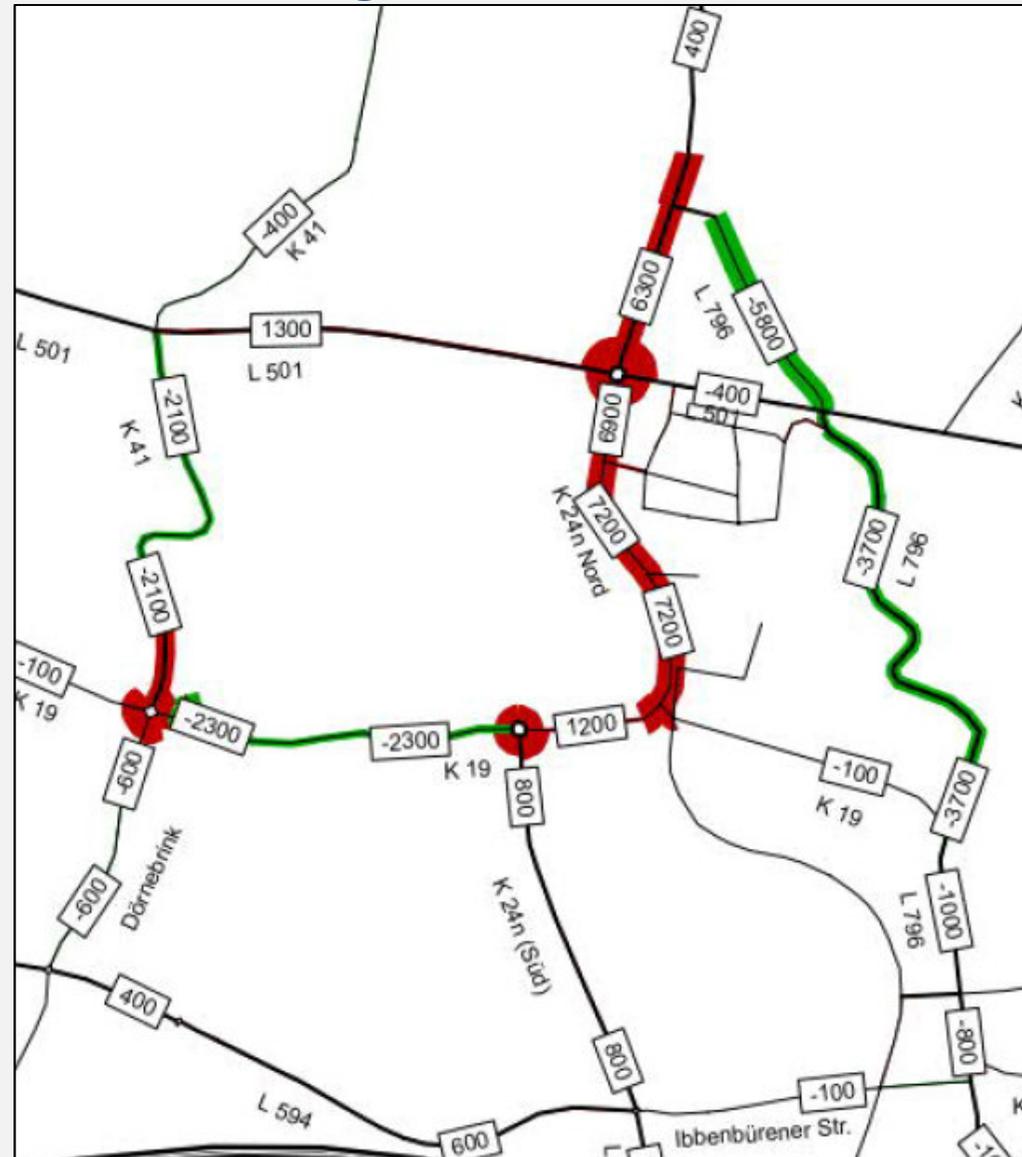
Prognose 2035 – Verkehrsmengen Planfall 2



◆ K 24n Nord: 7.200 Kfz/24h

◆ 7 % höher als in VUS 2014

Prognose 2035 – Verkehrsmengen Planfall 1a



- Entlastungseffekte mit der VUS 2014 vergleichbar

Zusammenfassung

- ❑ Insgesamt leichte Erhöhung der Verkehrsmengen im Vergleich zur VUS 2014
- ❑ Die prognostizierten Verkehrsmengen auf der K 24n Nord fallen nicht signifikant höher aus (+ 3% bzw. +7%)
- ❑ Entlastungswirkungen sind mit den Berechnungen aus der VUS 2014 vergleichbar

Tabelle 1: Zusammenfassung der Umlegungsrechnungen Kfz-Verkehr

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

- ❑ Insgesamt werden die Ergebnisse der VUS 2014 bestätigt!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!