



Ingenieurgruppe IVV Aachen / Berlin
Wir analysieren, prognostizieren, planen und realisieren.



Verkehrsuntersuchung zum Neubau der K 8n in Olfen

Stand 29.01.2018



Verkehrsuntersuchung K8n Olfen



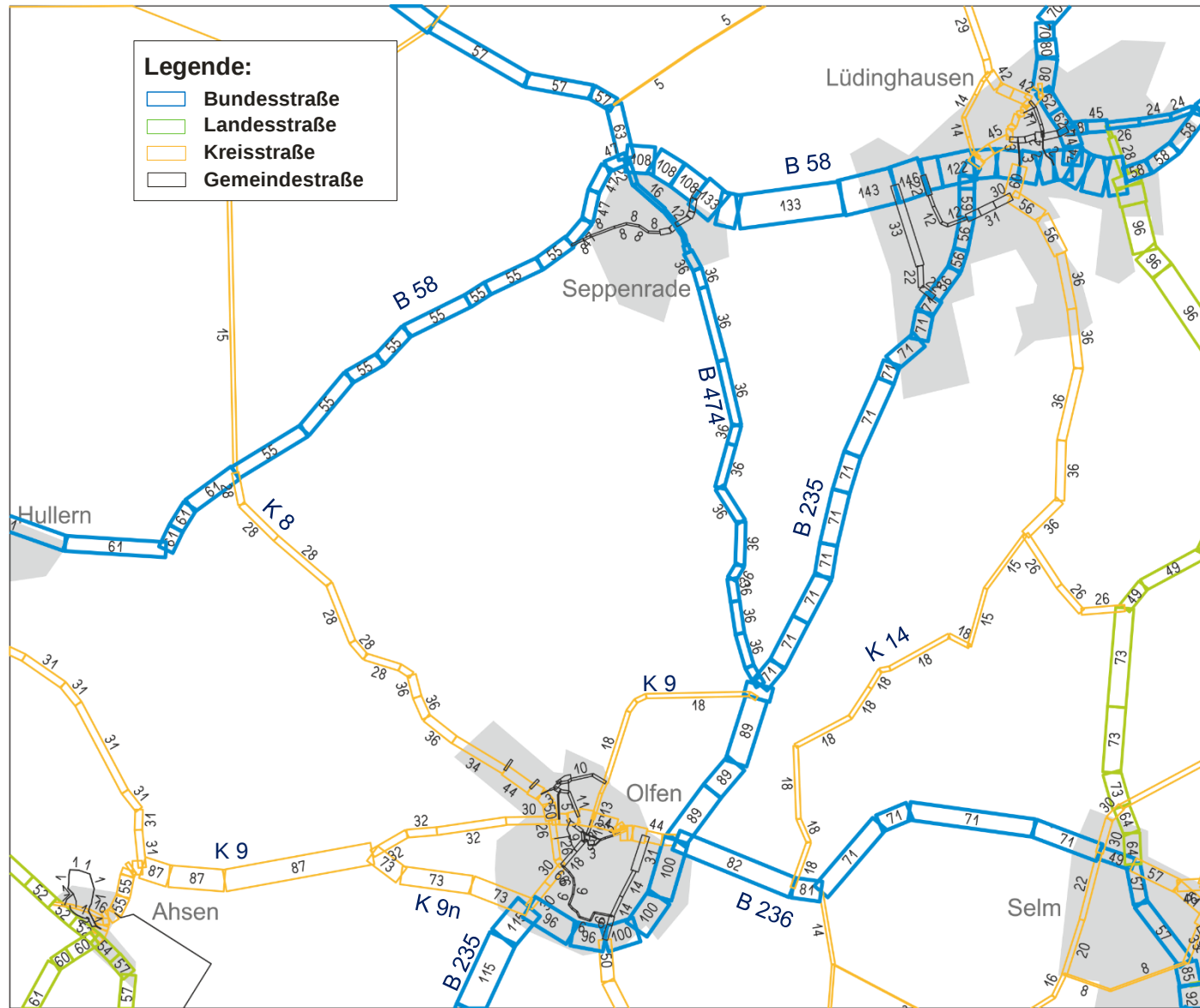
Die Planungen zur K 8n in Olfen sind vorangeschritten. Im Rahmen der Variantenbetrachtung soll nun eine Vorzugsvariante im Rahmen der Linienbestimmung ausgewählt werden.

Im Rahmen einer Aktualisierung der bestehenden Verkehrsuntersuchungen soll das dafür benötigte Mengengerüst fortgeschrieben und in aktualisierter Form neu zusammengestellt werden. Hierzu können als Grundlagen umfangreiche Untersuchungen genutzt werden, die im Zusammenhang mit der Planung der B 474n für den Landesbetrieb Straßen.NRW Regionalniederlassungen Ruhr und Münsterland erstellt wurden.

Die Verkehrsuntersuchung zur B 474n OU Waltrop wird auch aktuell fortgeschrieben. Hierfür wird auch ein Querschnitt der B 235 im Bereich der Lippebrücke zwischen Datteln und Olfen gezählt. Aktuelle Verkehrsuntersuchungen für die Stadt Olfen können ebenfalls herangezogen werden.

Betrachtet werden neben dem Analyse-Null-Fall 2017 und dem Prognose-Null-Fall 2030, der als Vergleichsfall dient, die Planfälle 1 und 3, die den Varianten 1 und 3 entsprechen.

Hierzu werden Belastungsdaten, Wirkungsanalysen, Knotenstrombelastungen und die verkehrlichen Kenndaten ermittelt und dargestellt.

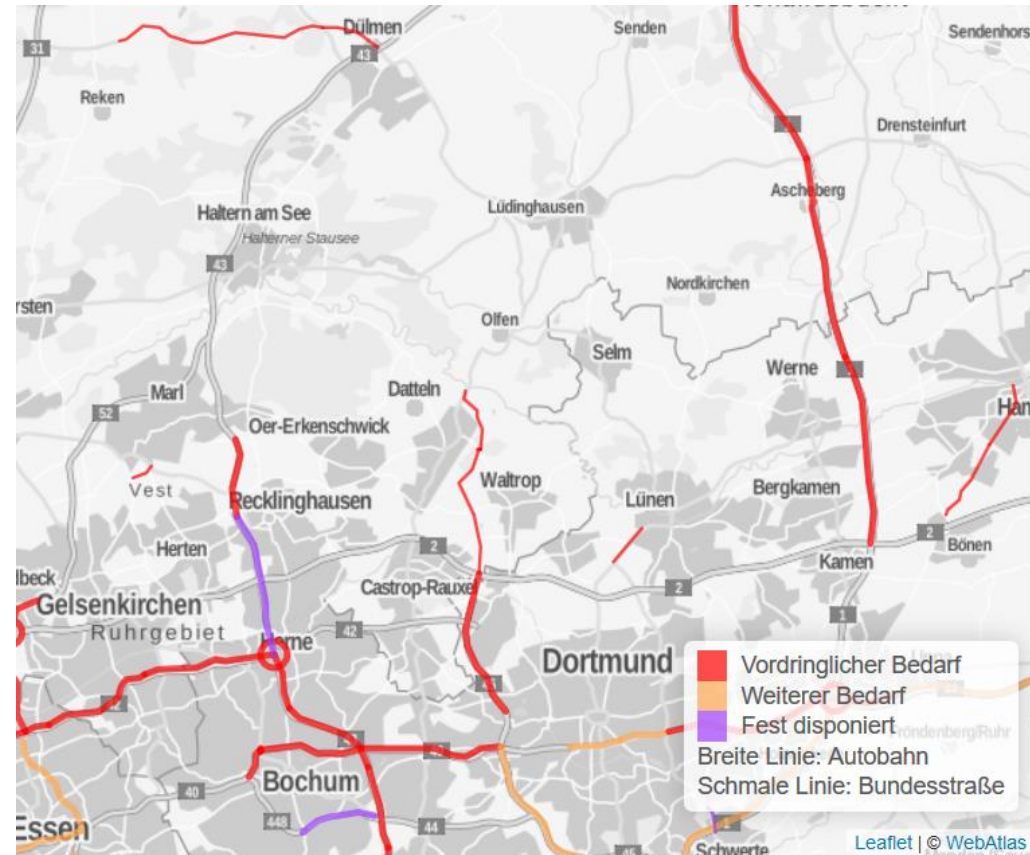


Gemeinde	2015	2030	in %
Herten	60293	56003	-7,12
Recklinghausen	612139	585374	-4,37
Gladbeck	74046	74776	0,99
Oer-Erkenschwick	30641	31179	1,76
Datteln	34174	31645	-7,40
Olfen	12222	12766	4,45
Hamm	176468	177990	0,86
Bönen	17899	16639	-7,04
Haltern am See	37266	35588	-4,50
Dülmen	45870	43820	-4,47
Nordkirchen	9618	8741	-9,12
Lüdinghausen	23672	23630	-0,18

- Die Einwohnerveränderungen werden nicht über alle Altersgruppen gleich verteilt erfolgen, so werden die besonders "auto"mobilen Altersgruppen nicht so stark abnehmen bzw. teilweise sogar zunehmen. Insbesondere wächst die Gruppe der über 60jährigen, die, anders als in den vergangenen Jahrzehnten, deutlich mobiler sein wird und zu einem großen Teil bis ins hohe Alter hinein über einen Pkw verfügen kann. Höchste Zuwächse wird die Altersgruppe der über 80-jährigen erfahren, die dann wiederum über eine eingeschränkte Mobilität mit dem Pkw verfügen werden.
- Der allgemeine Mobilitätszuwachs in den Fahrleistungen wird auch auf die zukünftige Bevölkerung im Untersuchungsraum zutreffen.
- Nach vorliegenden Verflechtungsprognose 2030 des Bundes (Verflechtungsprognose 2030; BVU, Intraplan, Juni 2014) ist mit einer Steigerung des Verkehrsaufkommens von 0,2% pro Jahr im Motorisierten Individualverkehr im Durchschnitt für die Bundesrepublik Deutschland zu rechnen. Für den Untersuchungsraum ist mit Steigerungsraten von unter 10% zwischen 2010 und 2030 im motorisierten Verkehr auszugehen. Die Verkehrsleistung wird um 0,5% p.a. steigen.
- Auch der Pkw-Bestand wird um rund 0,5% pro Jahr in den alten Bundesländern anwachsen. Für den Untersuchungsraum ist hier ein moderates Wachstum angenommen worden.
- Insgesamt wird im Güterverkehr das Transportaufkommen auf der Straße zwischen 2010 und 2030 um 0,8% p.a. und die Transportleistung auf deutschen Straßen um 1,7% pro Jahr zunehmen. Dies wird sich insbesondere auf die Bundesfernstraßen auswirken. Im nachgeordneten Netz ist nur punktuell mit größeren Zuwachsraten zu rechnen.

Berücksichtigte Maßnahmen für den Prognose-Null-Fall 2030

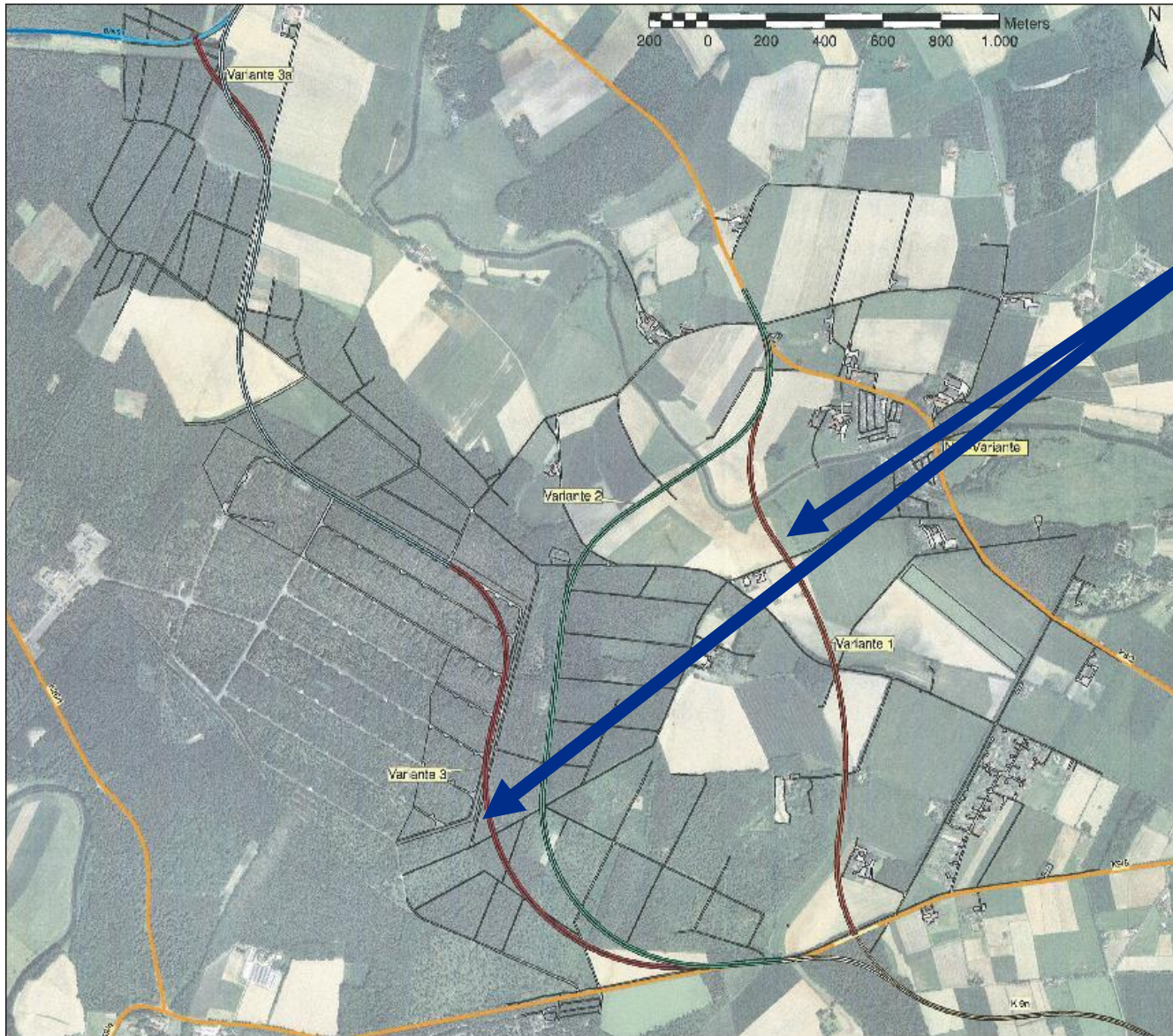
- A 1 6-streifiger Ausbau zw. AK Kamen und DEK-Brücke Münster
- A 43 6-streifiger Ausbau zw. AK Herne und AS Recklinghausen/Herten (fest disponiert)
- A 43 6-streifiger Ausbau zw. AS Recklinghausen/Herten und AS Marl-Sinsen
- A 43 6-streifiger Ausbau zw. AS Witten-Heven und AK Herne
- A 45 6-streifiger Ausbau zw. AS Dortmund-Hafen und AK Dortmund-Nordwest
- A 42 6-streifiger Ausbau zw. AK Essen-Nord und AK Herne
- A 40 6-streifiger Ausbau zw. AD Bochum-West und AK Dortmund-West
- A 44 4-streifiger Neubau zw. L 705 (Sheffieldring) und AK Bochum/Witten
- B 67 3-streifiger Neubau Reken Dülmen
- B 474n 2-streifiger Neubau OU Datteln
- B 474n 2/4-streifiger Neubau OU Waltrop sowie NewPark mit ca. 9.000 Beschäftigten



Quelle: Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030

6





Untersucht werden
im Folgenden die
Varianten 1 und 3

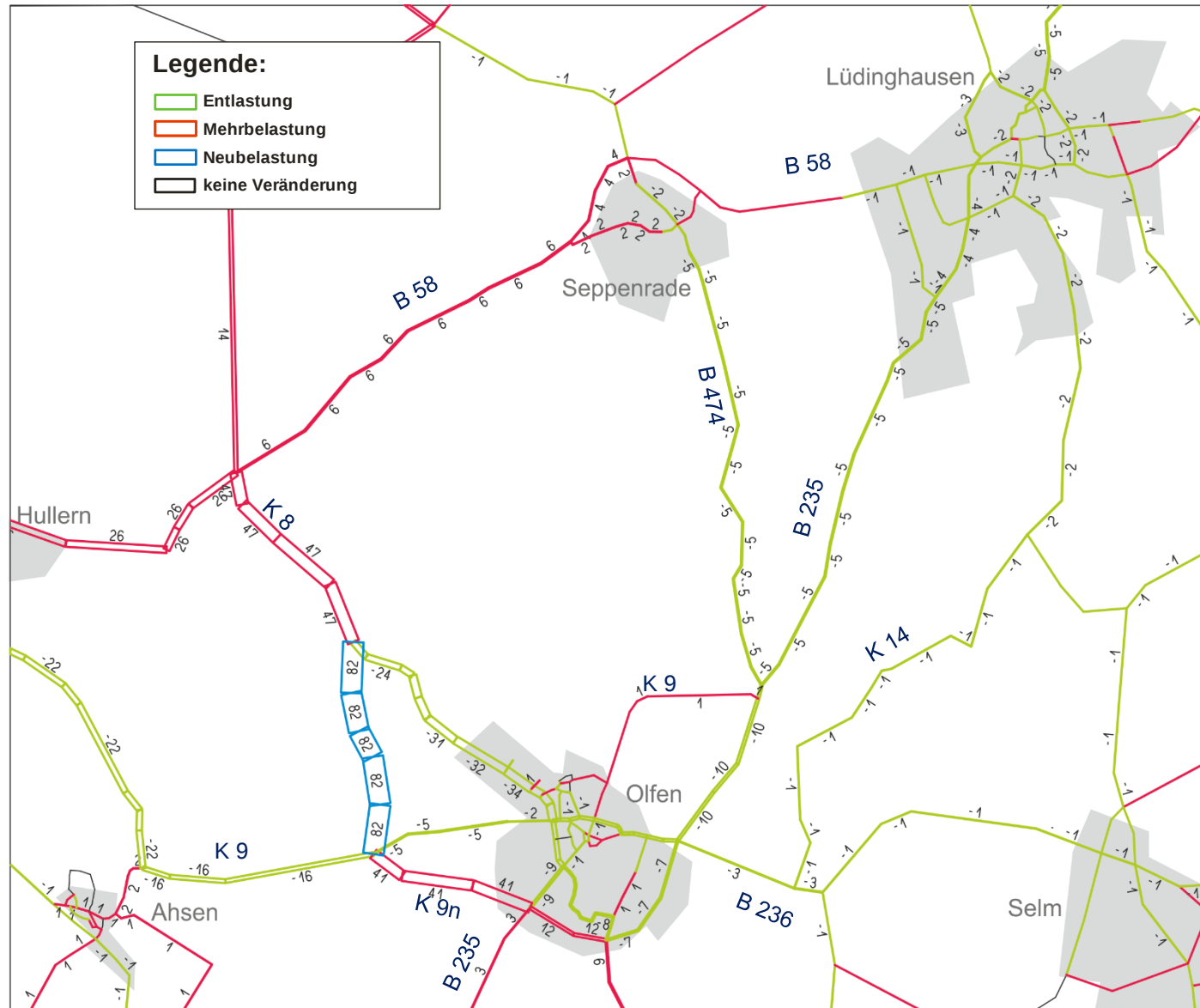
3



Differenzen der Verkehrsstärken zwischen P1 und P0

in Kfz-Fahrten DTV [100]

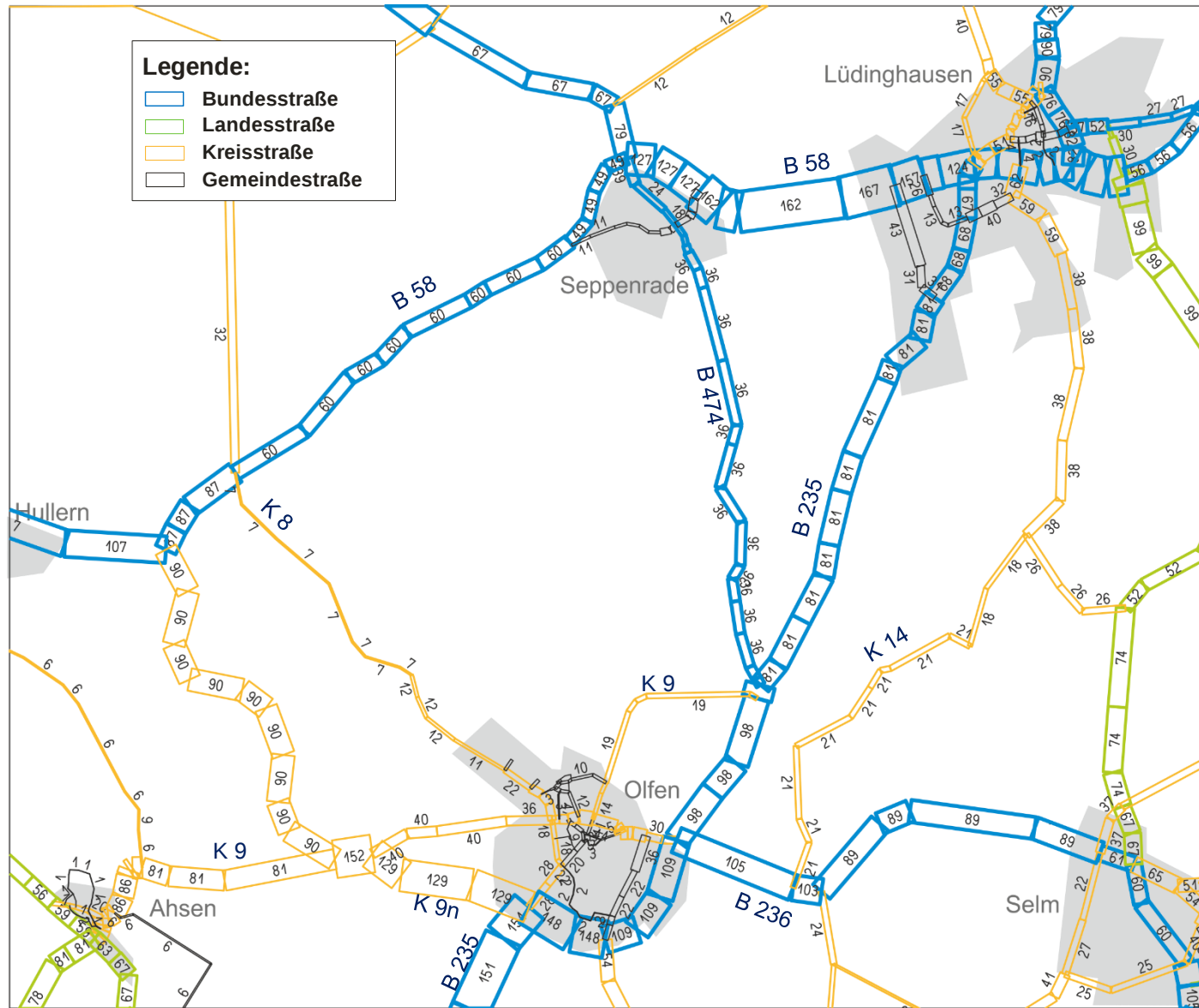
9



Verkehrsstärken im Prognose-Planfall P3 2030

10

in Kfz-Fahrten DTV [100]



11



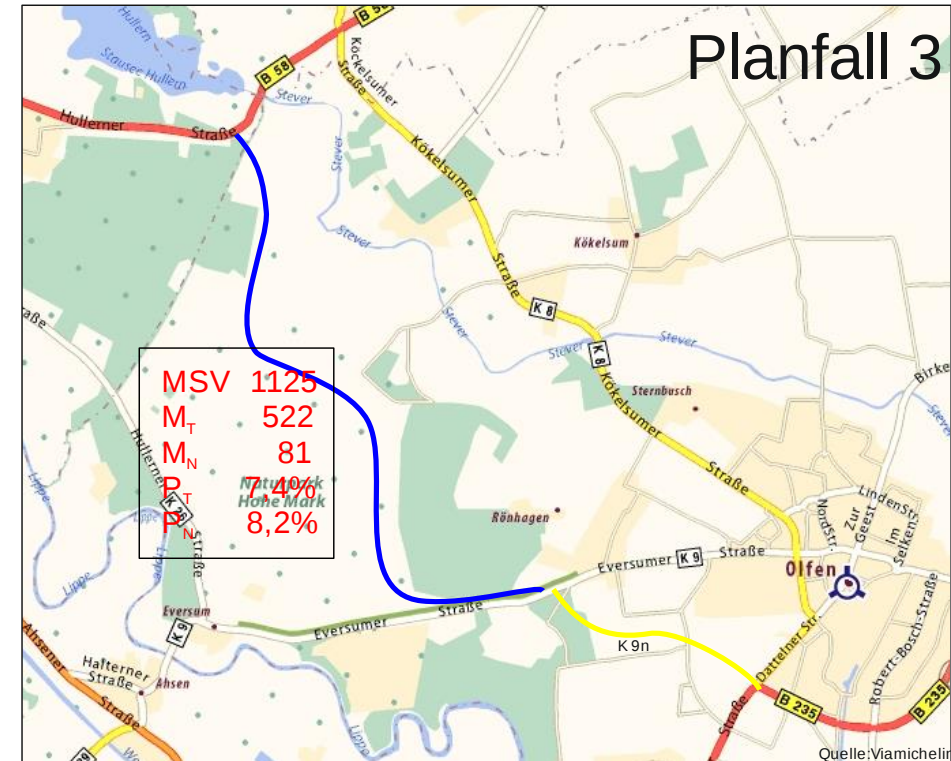
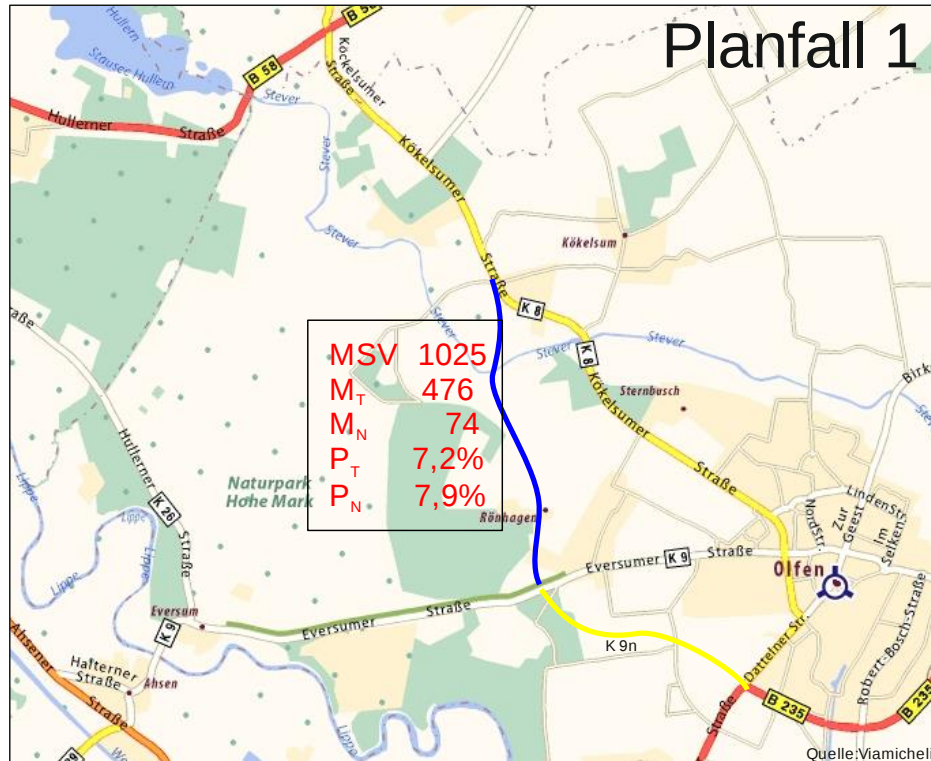
Übersicht der Verkehrsstärken an ausgewählten Querschnitten

(in Kfz-Fahrten DTV)

12

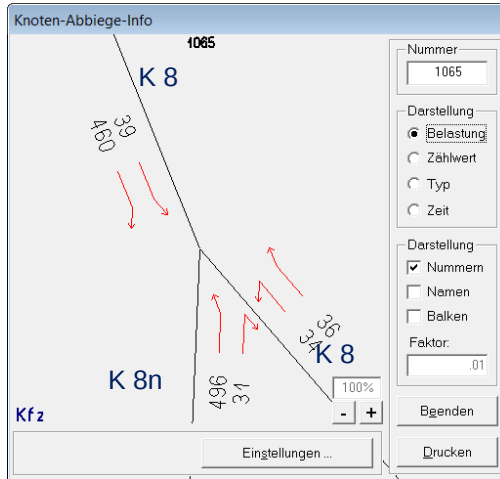
Nr.	Straße	Straßenname	Ortsteil	A0	P0	P1	P3
1	B 235	Dattelner Straße	Olfen	11.500	14.600	14.800	15.100
2	K 8	Dattelner Straße	Olfen	3.000	3.800	2.800	2.800
3	K 9	Biltholtstraße	Olfen	5.400	5.500	4.300	4.400
4	K 9	Birkenallee	Olfen	1.800	1.900	2.000	1.900
5	K 8	Kökelsumer Straße	Olfen	4.400	5.000	1.600	2.200
6	K 9	Eversumer Straße	Olfen	3.200	3.900	3.500	4.000
7	B 235	Lüdinghausener Straße	Olfen	7.100	8.700	8.200	8.100
8	B 474	Brunswicker Straße	Olfen	3.600	4.100	3.600	3.600
9	K 9	Lippestraße	Ahsen	5.500	8.500	8.700	8.600
10	K 26	Hullerner Straße	Ahsen	3.100	3.500	1.300	900
11	B 58	Halterner Straße	Lüdinghausen	6.100	6.300	8.900	10.700
12	B 474	Dattelner Straße	Seppenrade	3.600	4.100	3.600	3.600
13	B 474	Dülmener Straße	Seppenrade	1.600	2.500	2.300	2.400
14	B 58	Seppenrader Straße	Seppenrade	13.300	16.200	16.200	16.200
15	B 58	Valve	Lüdinghausen	14.900	15.600	15.500	15.500
16	K 14	Tüllinghofer Straße	Lüdinghausen	5.600	6.100	5.900	5.900
17	K 14	Rescheder Mühlenweg	Olfen	1.800	2.300	2.100	2.100
18	K 9n	Westumgehung	Olfen	7.300	7.800	11.900	12.900
19	K 8n	Neubauabschnitt K 8n	Olfen	-	-	8.200	9.000
20	K 8 alt	K 8alt nördl. Steverbrücke	Olfen	2.800	3.500	8.200	700



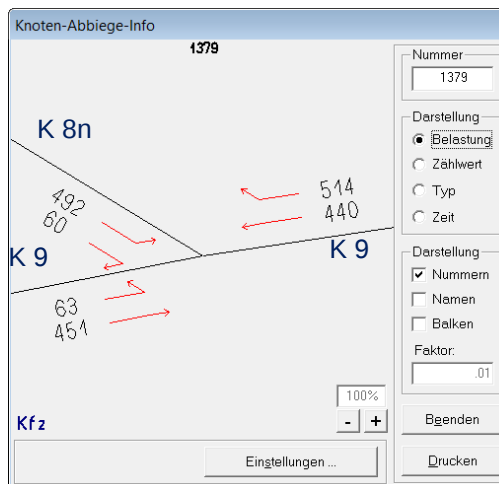
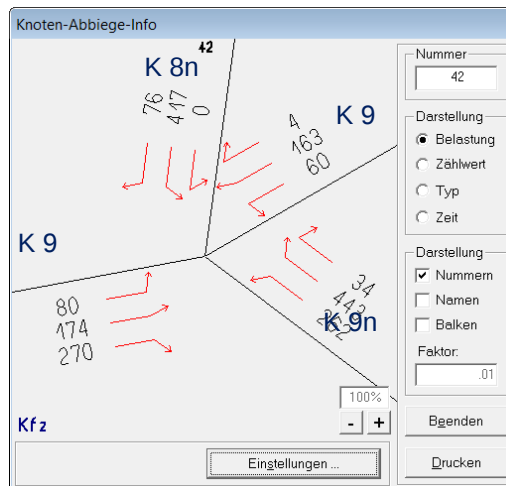
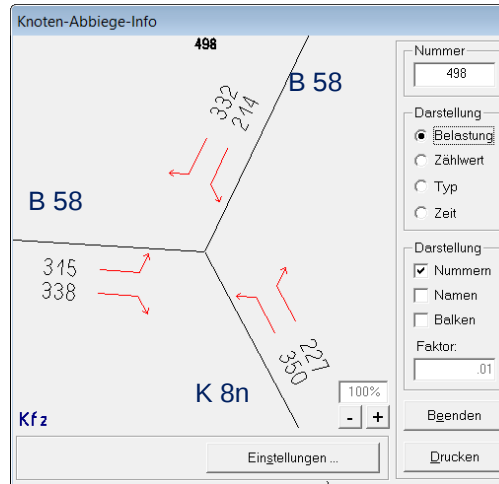


MSV - maßgebende stündliche Verkehrsstärke
 M_T - Maßgebende Verkehrsstärke in Kfz/h tags (6.00 - 22.00 Uhr)
 M_N - Maßgebende Verkehrsstärke in Kfz/h nachts (22.00 - 6.00 Uhr)
 P_T - maßgebender Lkw-Anteil (>2,8t) in % tags (6.00 - 22.00 Uhr)
 P_N - Maßgebender Lkw-Anteil (>2,8t) in % nachts (22.00 - 6.00 Uhr)

Planfall 1



Planfall 3



Bis zum Jahr 2030 werden sich die Verkehrsmengen in Olfen u.a durch den Bau der B 474n und der Entwicklung des NewParks erhöhen (Prognose-Null-Fall 2030).

Durch Realisierung der K 8n werden in allen Varianten deutliche Entlastungen für die Ortsdurchfahrten von Olfen erzielt. Der Durchgangsverkehr kann zu großen Teilen aus dem Zentrum von Olfen herausgezogen werden. Vor allem die Kökelsumer Straße erfährt deutliche Entlastungen.

Die ortsnähere Variante 1 entlastet die Kökelsumer Straße etwas mehr, dagegen kann die Variante 3 die K 26 mehr entlasten. In Variante 1 wird die OD Hullern im Zuge der B 58 deutlich weniger belastet.

Variante 1 setzt den Ausbau der K 8alt zwischen Anschluss und B 58 und eine neue Steverquerung voraus. Variante 3 ist von den Entlastungswirkungen im Ortskern nur geringfügig schlechter als Variante 1, benötigt aber keine Steverquerung und keinen Ausbau der K 8.

Die Varianten 1 und 3 unterscheiden sich in ihrer verkehrlichen Wirkung nur wenig, sodass in diesem Fall die anderen Entscheidungskriterien wie Umweltauswirkungen, Flächenverfügbarkeit, Kosten etc. den Ausschlag für eine Variante geben müssen.





Ingenieurgruppe für
Verkehrswesen und
Verfahrensentwicklung

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Fon: +49(241) 9 46 91-22

Fax: +49(241) 53 16 22

scw@ivv-aachen.de

Kontakt:

Oppenhoffallee 171

52066 Aachen

www.ivv-aachen.de

Dipl.-Geogr. Sylke Schwarz



Straßenname	Ortsteil	A0 2005	P0 2025	Abw. %	A0 2017	P0 2030 ¹	Abw. %
Dattelner Straße	Olfen	5.200	6.000	15,4	3.000	4.000	33,3
Biltholtstraße	Olfen	6.000	5.500	-8,3	5.400	5.700	5,6
Eckenkamp	Olfen	3.700	4.100	10,8	3.300	3.600	9,1
Kökelsumer Straße	Olfen	5.200	6.800	30,8	5.300	7.400	39,6
Eversumer Straße	Olfen	4.800	3.400	-29,2	3.000	4.000	33,3

¹ Planfall 2030 mit Baugebiet südlich der Kökelsumer Straße ohne K 8n

Vergleicht man die Verkehrsbelastungen an den im Zusammenhang mit der K 8n stehenden Straßen in Olfen aus der Verkehrsuntersuchung von 2012 und 2018 so muss zunächst festgehalten werden, dass sich die Verkehrsuntersuchung von 2012 auf einen Analyse-Fall 2005 stützt. Die VU 2018 bezieht sich auf den Analyse-Fall 2017. Zwischen 2005 und 2018 ist es auf der Dattelner Straße, der Eversumer Straße und auf dem Eckenkamp durch Maßnahmen im Ortskern zu Verringerungen der Verkehrsbelastungen gekommen. Diese wurden in die Prognose 2030 (hier wurde der Prognose-Null-Fall mit Neubaugebiet Kökelsumer Straße, Untersuchung 04/2018 zugrunde gelegt) einbezogen. Vergleicht man jedoch die Veränderungsraten der jeweiligen Analyse mit der entsprechenden Prognose, so werden in der neueren Untersuchung zum Teil deutlichere Verkehrszunahmen erwartet. Aus verkehrsfachlicher Sicht ist die Variante 1 mit der größeren Entlastungswirkung auf der Kökelsumer Straße vor dem Hintergrund der geplanten neuen Wohnquartiere südlich der Kökelsumer Straße der Variante 3 vorzuziehen.