

OU Erwitte

InfoMarkt → Planungsforum

Hellweghalle
10. Dezember 2019

Fachbeitrag Verkehr

Plausibilität der Ansätze für Einwohner und Beschäftigte in Erwitte und Lippstadt

✓ Einarbeitung aktueller Strukturdaten

Koordinierung mit Planungen von Erwitte und Lippstadt

- ✓ Abstimmungen mit den Planungsressorts in Lippstadt und Erwitte
- √ Übernahme und Einarbeitung des VEP Lippstadt
- ✓ Zuarbeit zu flankierenden Maßnahmen

Verbesserung der Aussageschärfe in Erwitte und Lippstadt

- ✓ Differenzierung des Netzmodells, jeweils ca. 35 Zellen in Erwitte und Lippstadt
- √ deutlich mehr Elemente des Nebennetzes
- ✓ Befahrung und Kalibrierung des Straßennetzes
- ✓ Verkehrserhebung in Erwitte und Lippstadt (10.10.2019)
 - Differenzierte Verkehrsbelastungen innerorts
 - Knotenströme und Routenverfolgungen
 - Verkehrsbelastungen Schwerverkehr
 - Verkehrsbelastungen Nachstunden
 - Zugverkehr in Erwitte (Anzahl, Sperrdauer)
- ✓ Abstimmungen mit der IHK und verkehrsaffinen Unternehmen

Bündelung des Verkehrs auf der Ortsumgehung

- ✓ Optimierung des Knoten- und Streckensystems
- ✓ Optimierte Anbindung der Gewerbegebiete
- ✓ Veränderungen im untergeordneten Netz / flankierende Maßnahmen

Ergebnisse der Verkehrserhebung



Terminvorgaben:

- April Oktober
- Dienstag bis Donnerstag
- außerhalb von Ferien
- Woche ohne Feiertage
- 1 möglicher Termin 10.10.2019

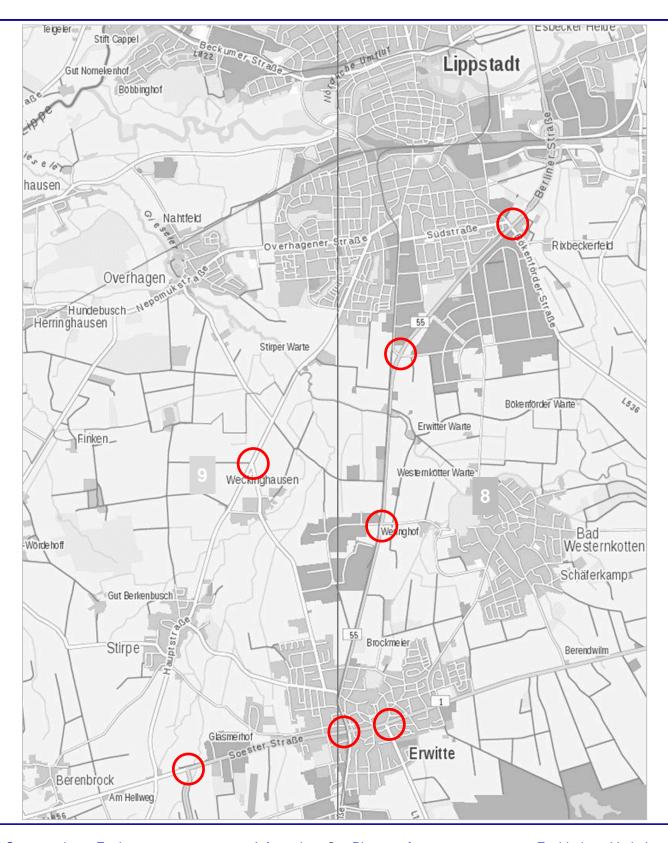
Ansatz:

- Aufgrund hoher Verkehrsbelastungen Durchführung von Videoerhebungen
- Aufgrund der hohen Schwerverkehrsanteile Erhebung auch der Nachtstunden

Problem:

- Verfügbarkeit von Erhebungsequipment
- 10 Geräte (teilweise mehrere pro Knoten erforderlich)
- Schnelle Auswertung erforderlich



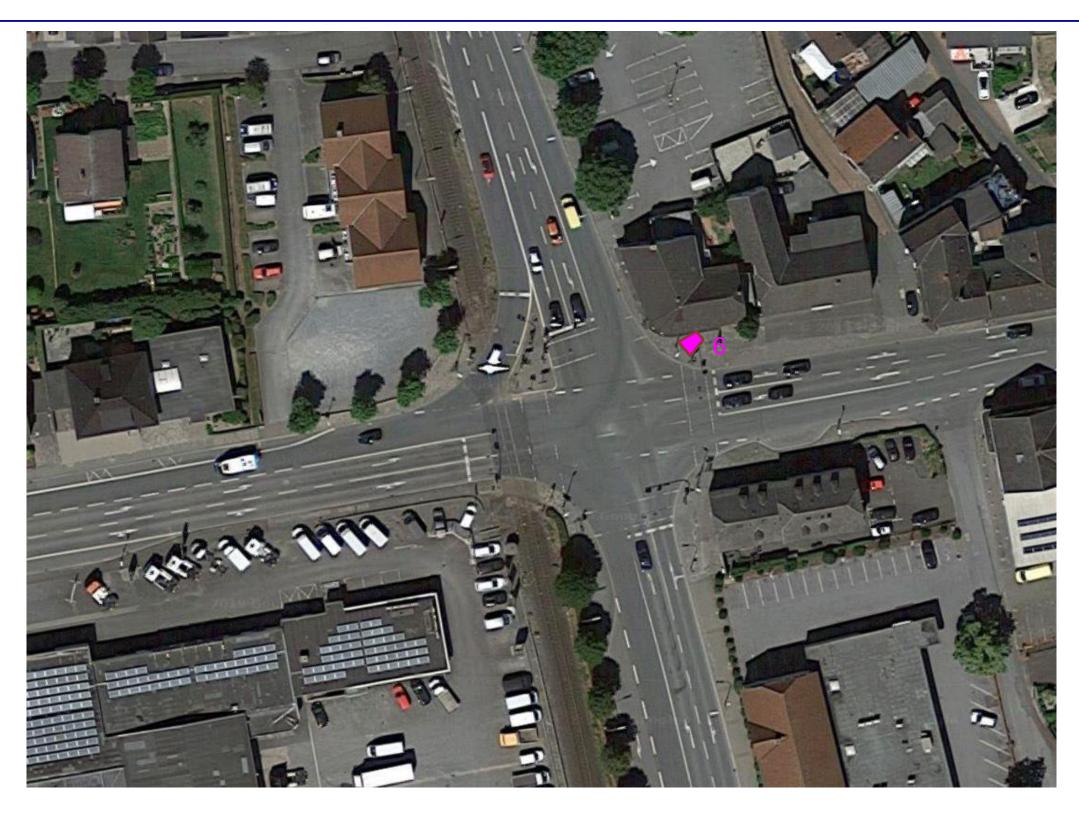














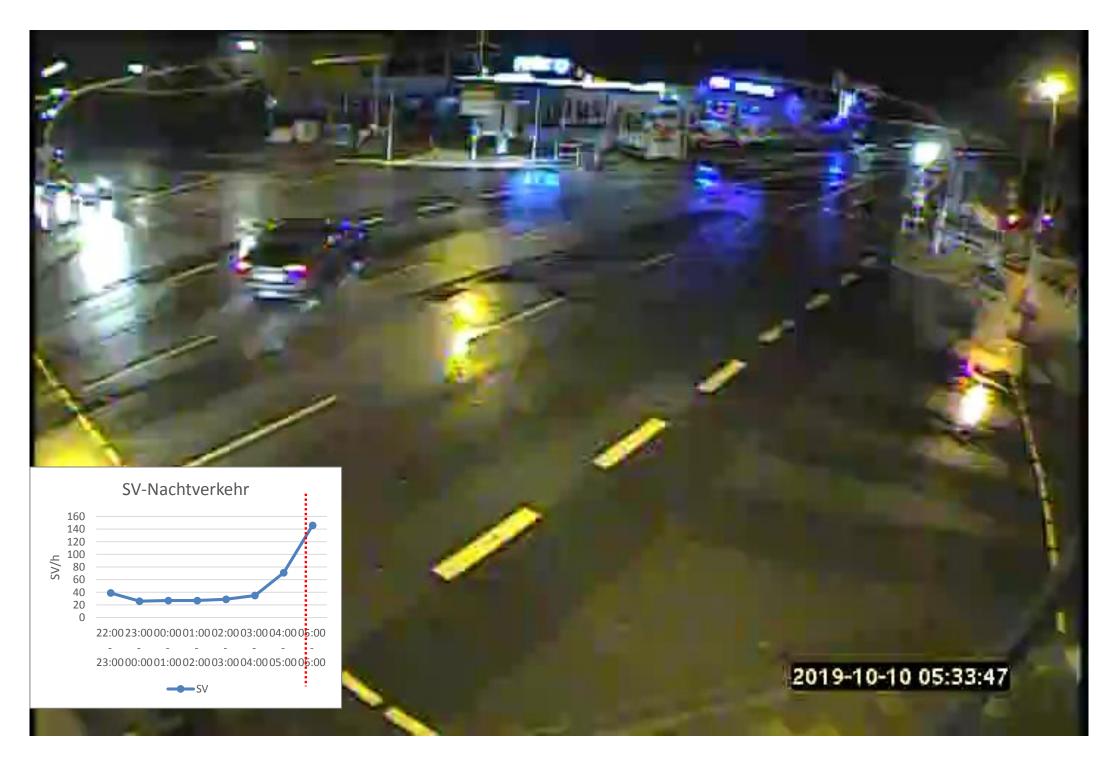




Erhebung - 3 Zugfahrten am Tag. Sperrungszeit wegen Umbau im Mittel 6:07 min. 2019 durchschnittlich 16 Ganzzüge derzeit weniger wegen Ofenstillstand und Bauarbeiten

Anwohner:

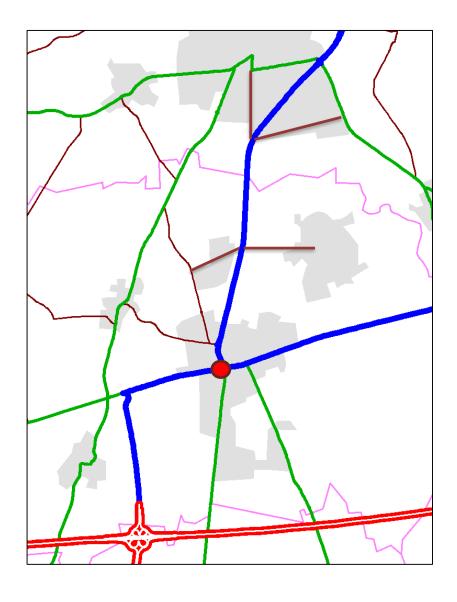
durchschnittlich 8 Zugfahrten auch Nachts, an Feiertagen und Wochenenden

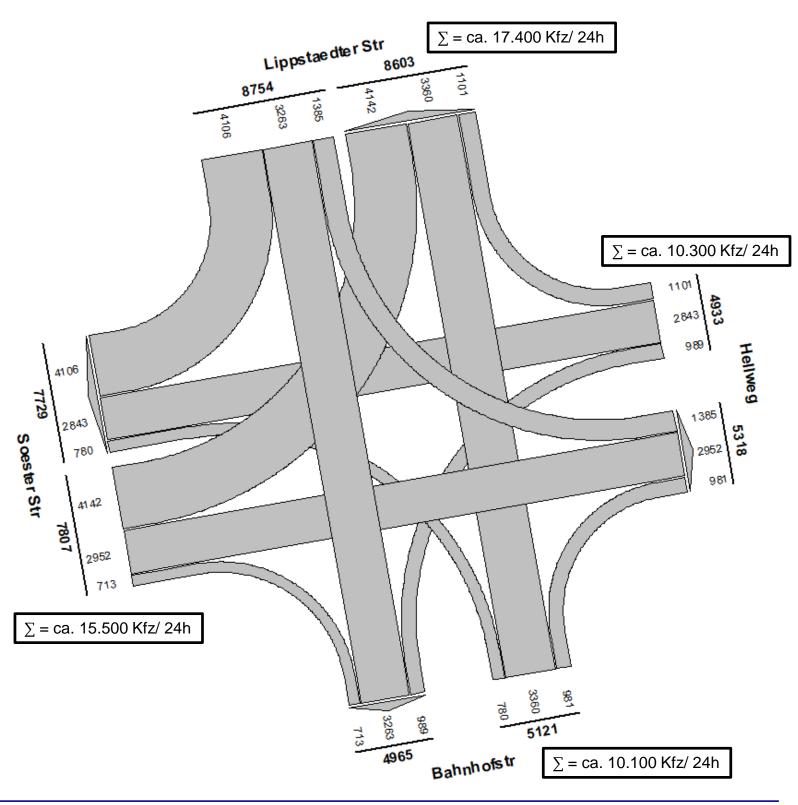


B 1 Hellweg / B 55 Bahnhofstr.

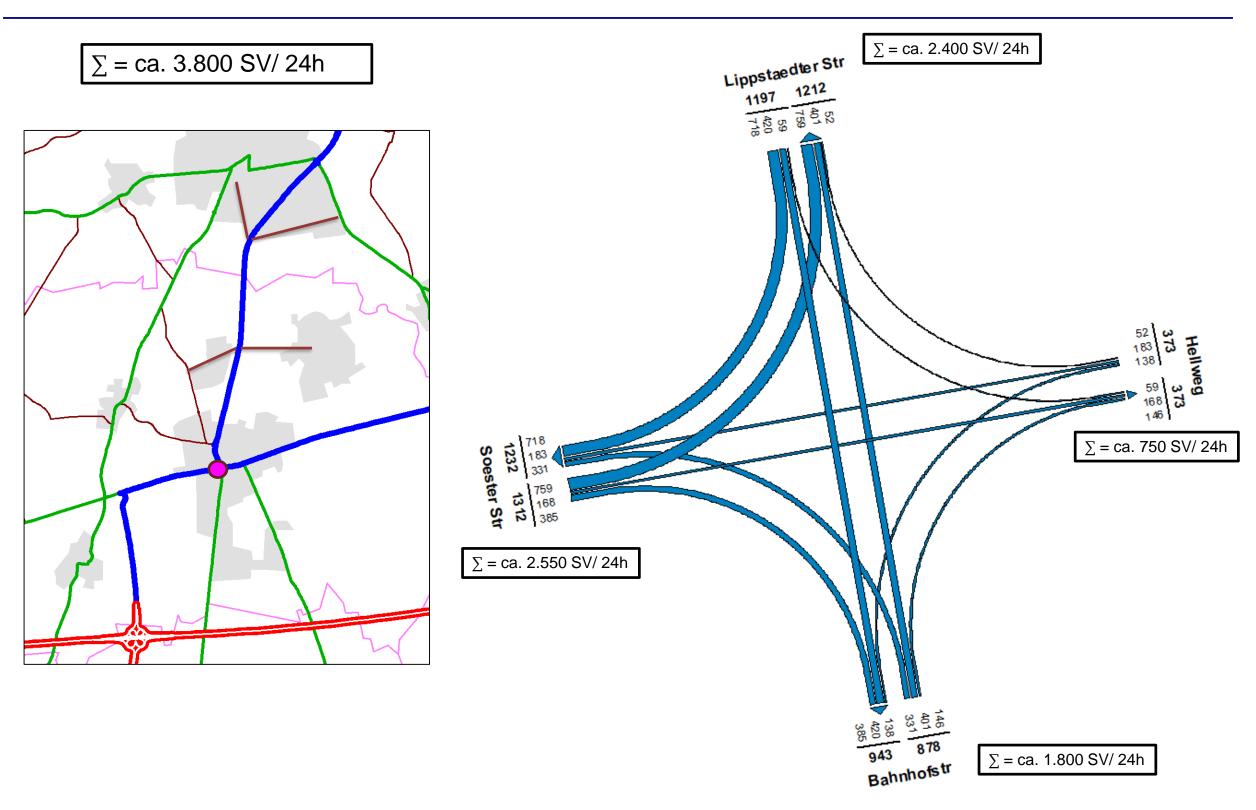






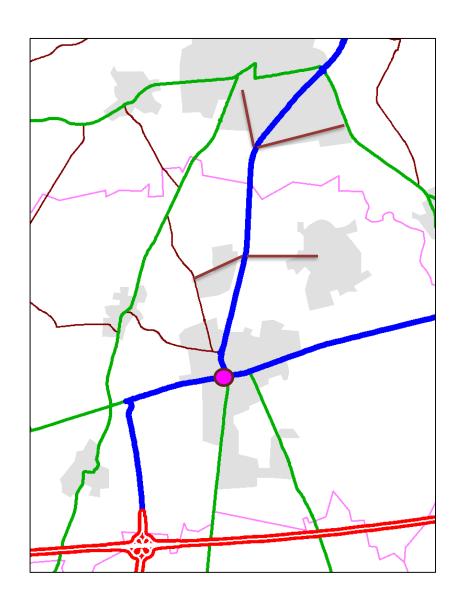


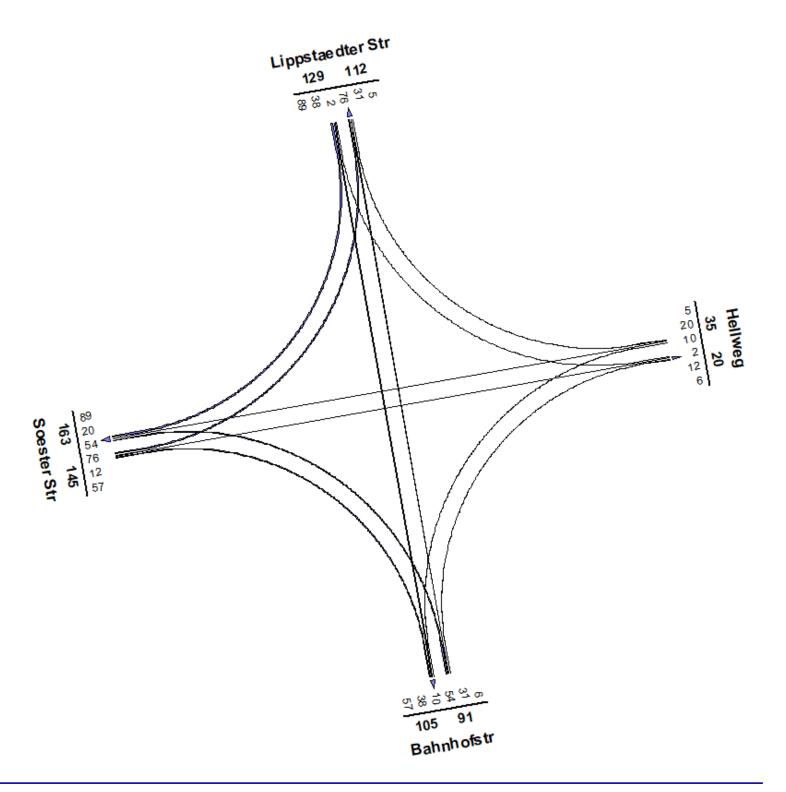


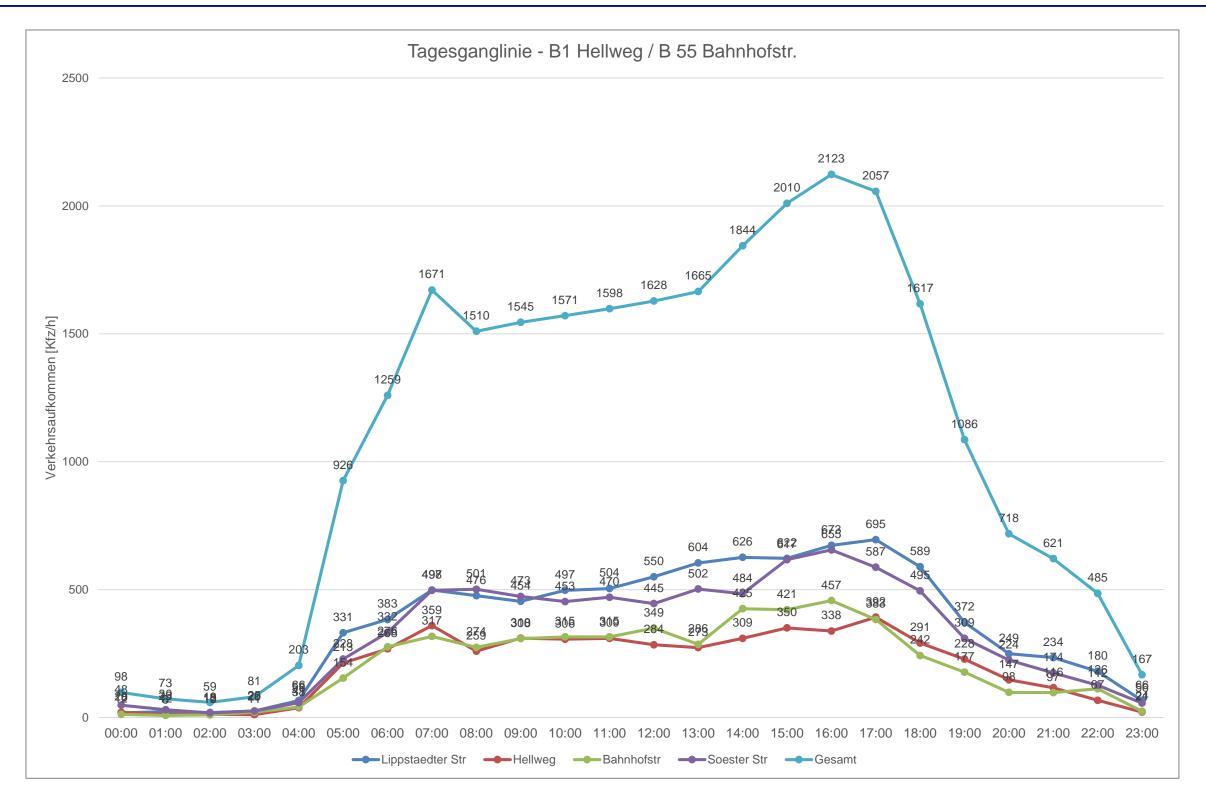




 Σ = ca. 400 SV/ 8h



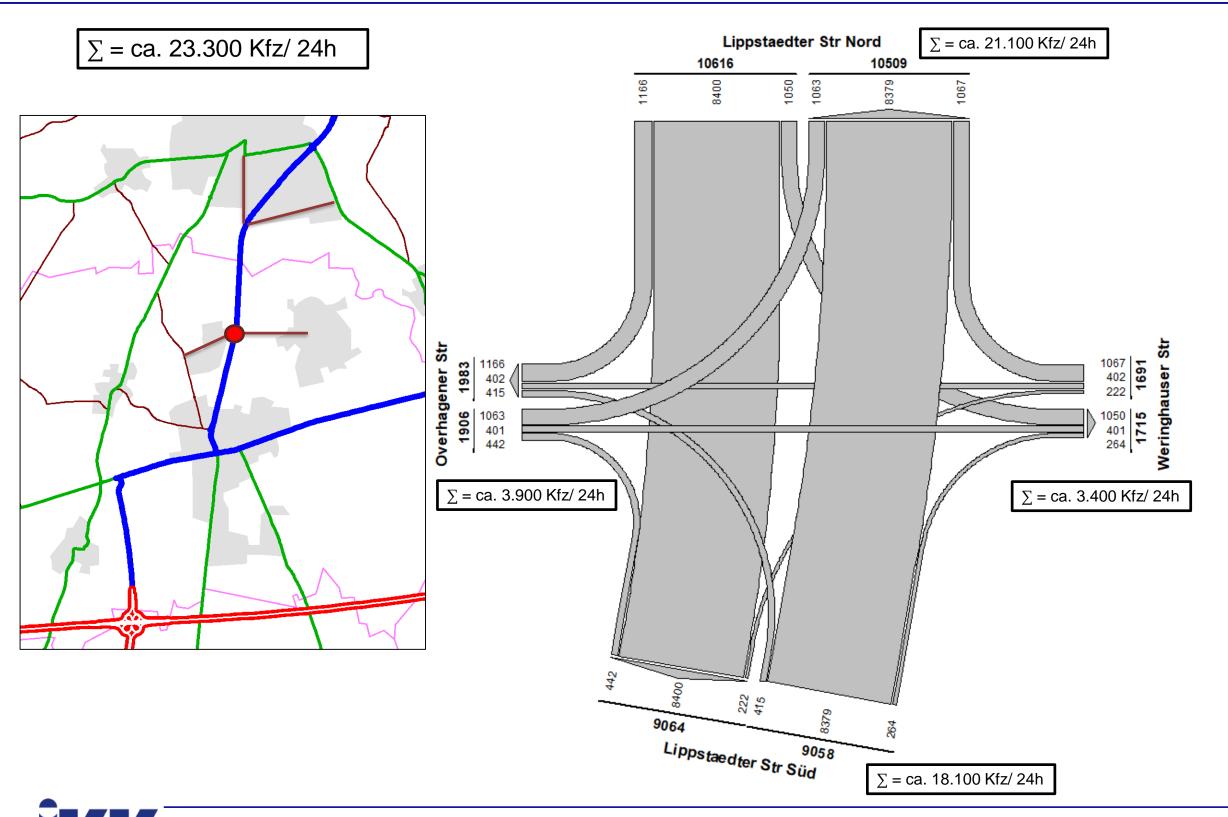


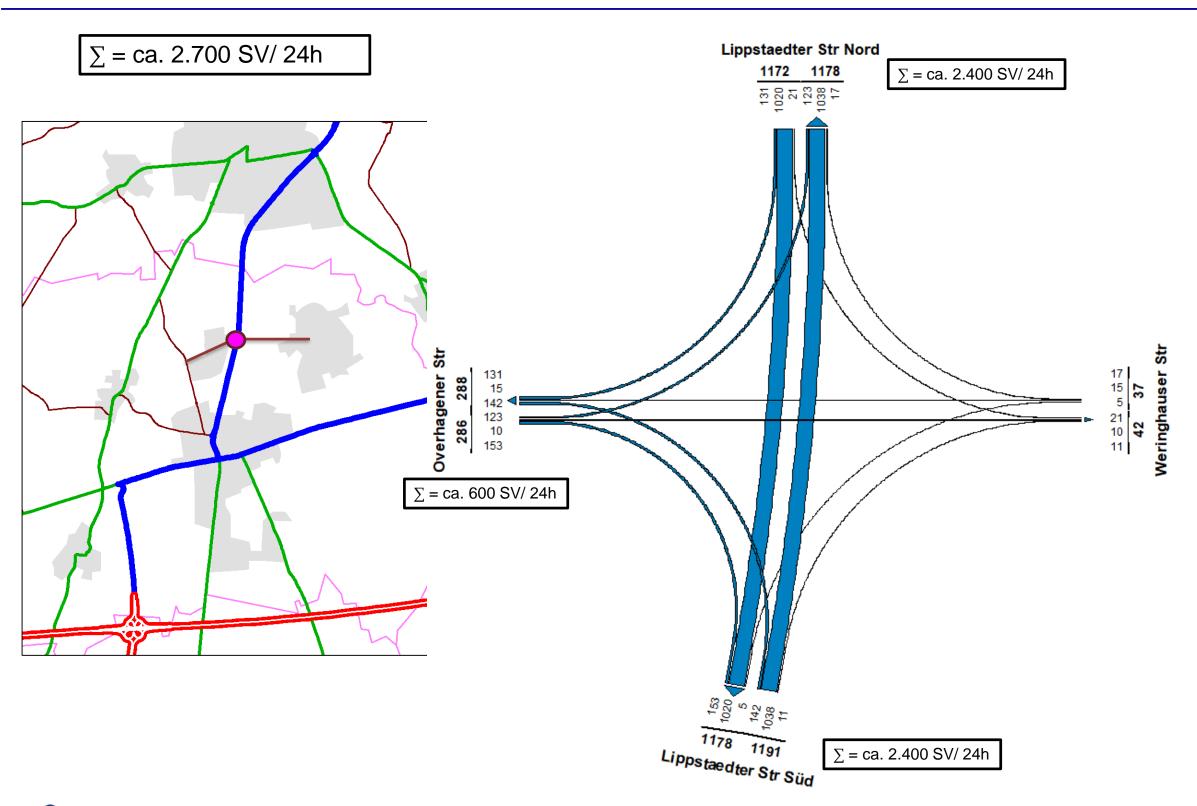




B 55 / Weringhauser Str. / Overhagener Weg

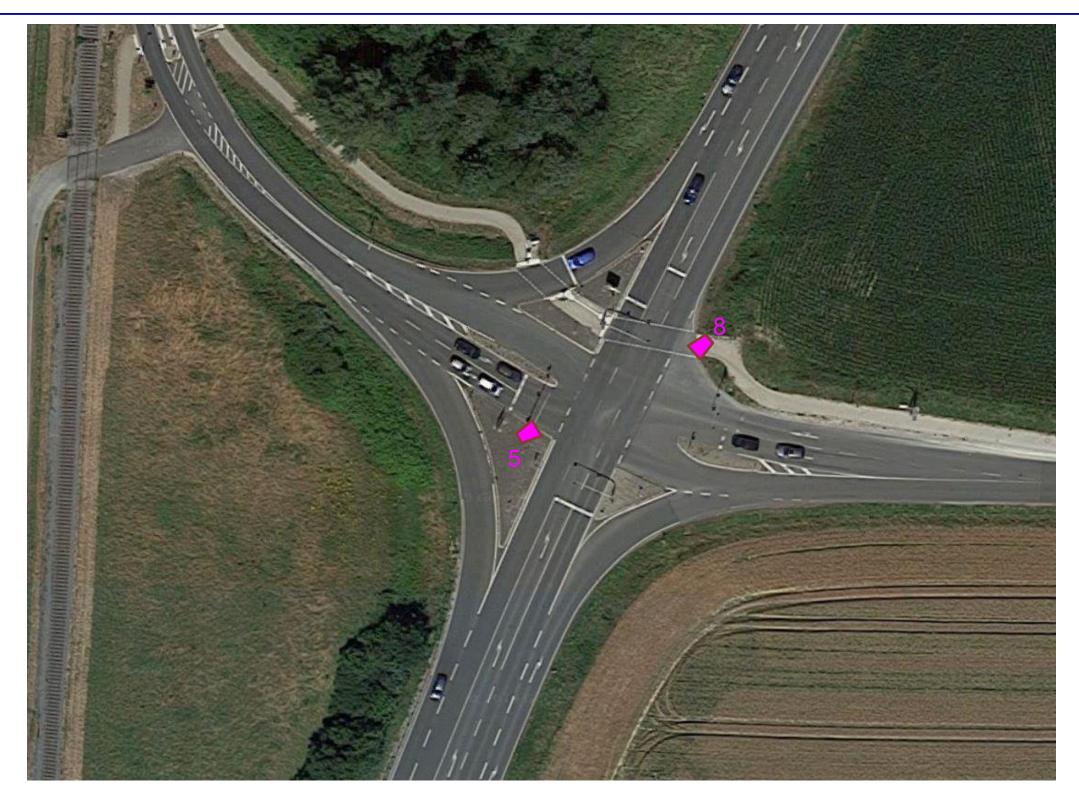


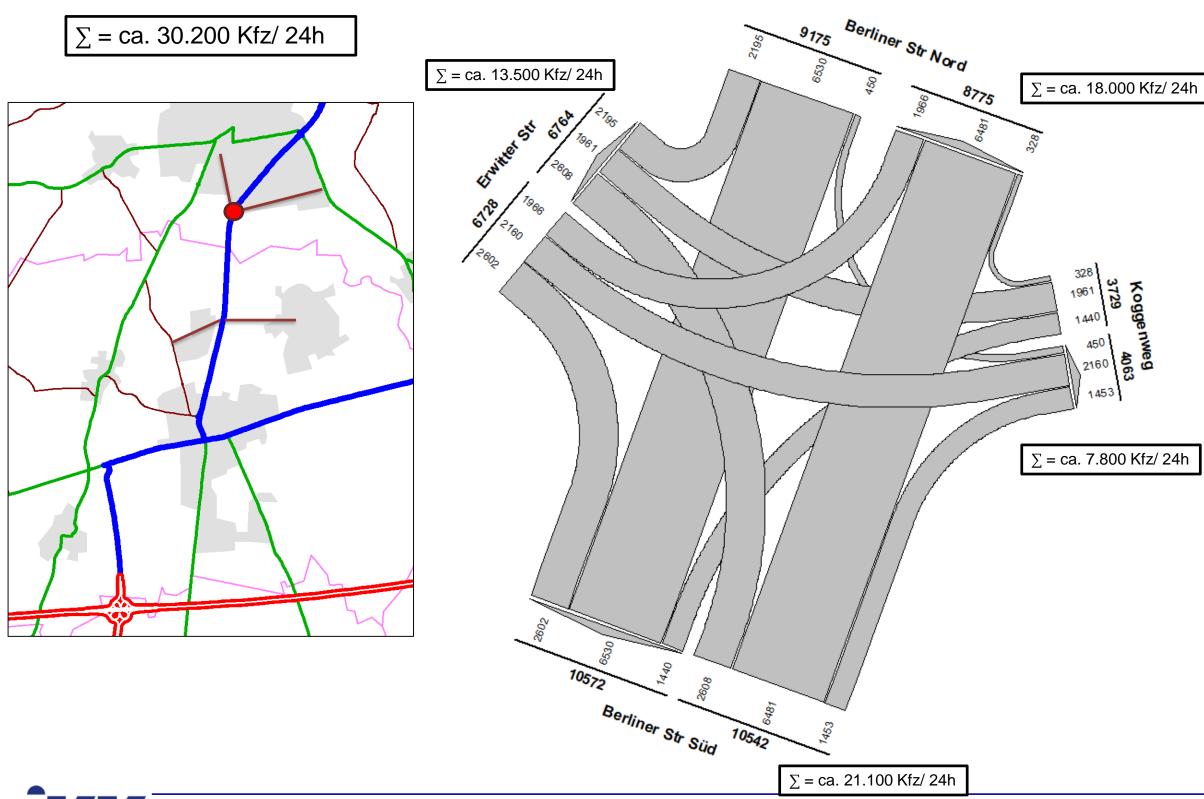




B 55 Berliner Str. / Erwitter Str. / Koggenweg

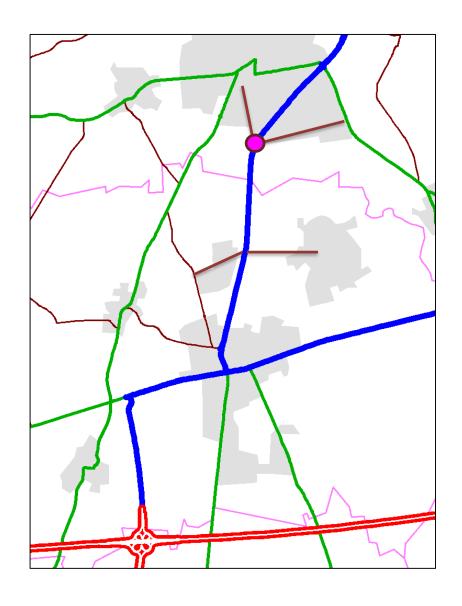


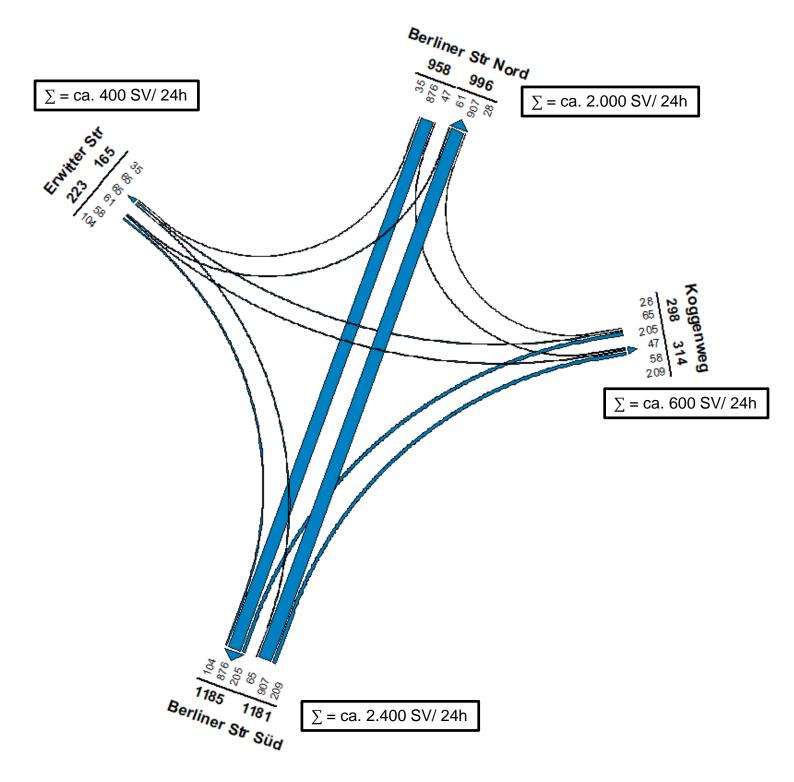




ivv

 Σ = ca. 2.600 SV/ 24h



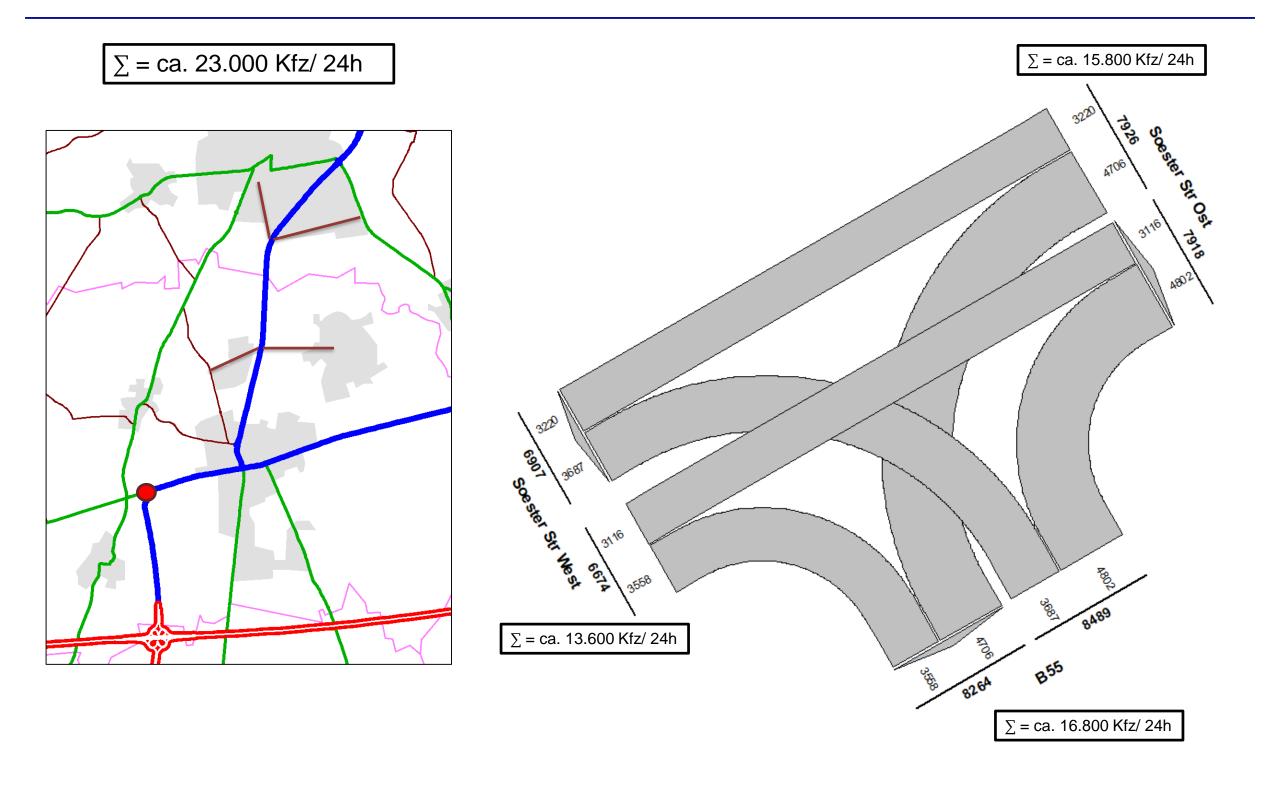




B 55 / Soester Str.

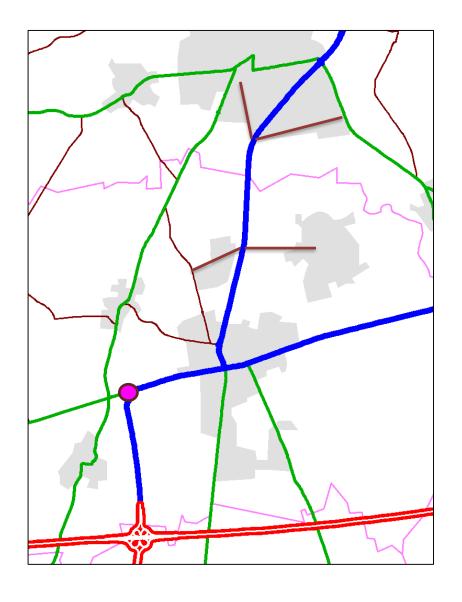


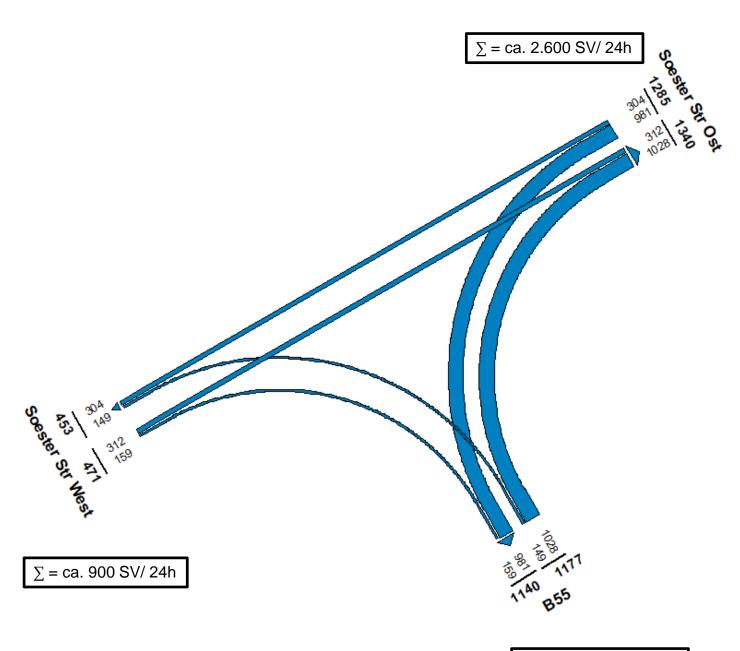








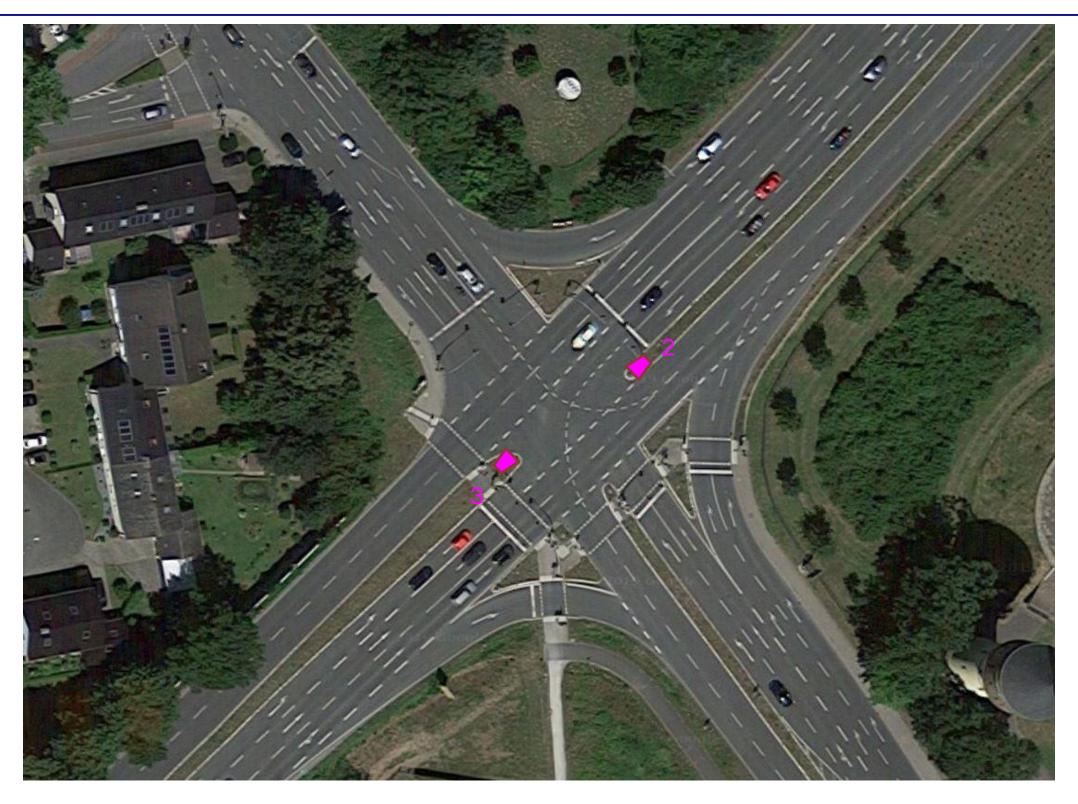




 Σ = ca. 2.300 SV/ 24h

B 55 / Bökenförder Str.



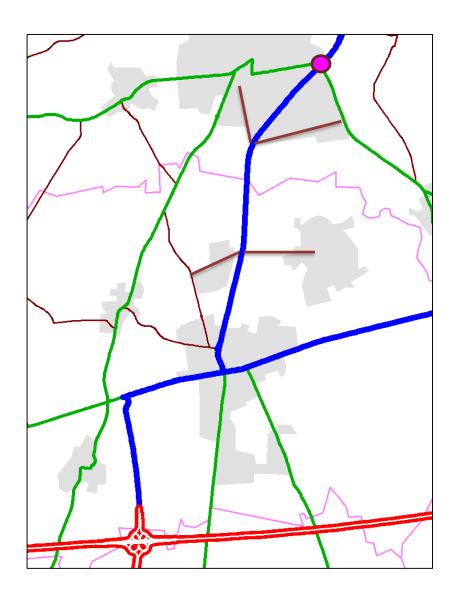


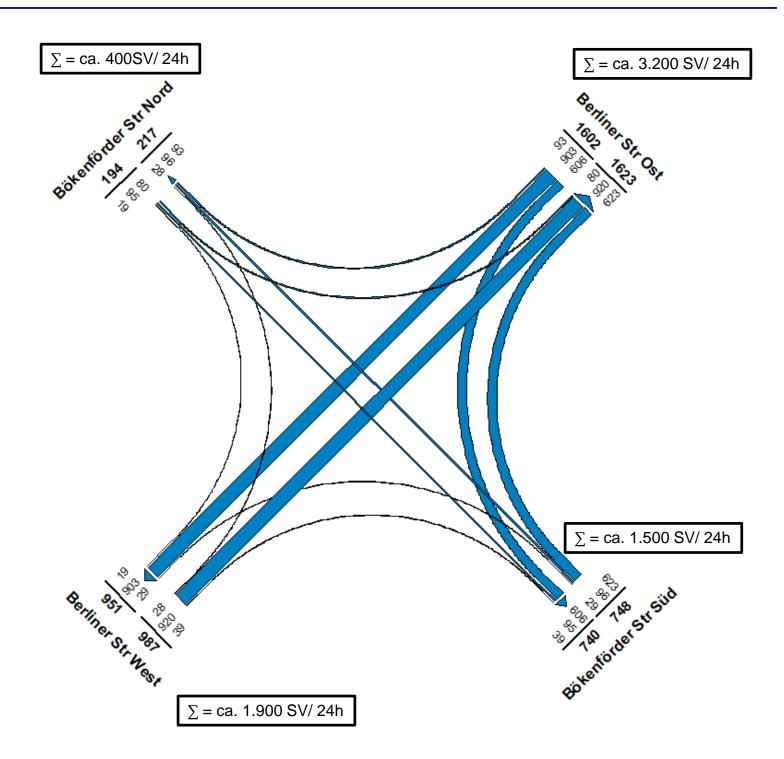
 Σ = ca. 43.700 Kfz/ 24h Σ = ca. 15.500 Kfz/ 24h $\Sigma = \text{ca. } 35.200 \text{ Kfz/ } 24\text{h}$ 7435 Bökenförder Str Süd Σ = ca. 17.900 Kfz/ 24h



 $\Sigma = \text{ca. } 19.000 \, \text{Kfz/ } 24\text{h}$

 Σ = ca. 3.500 SV/ 24h



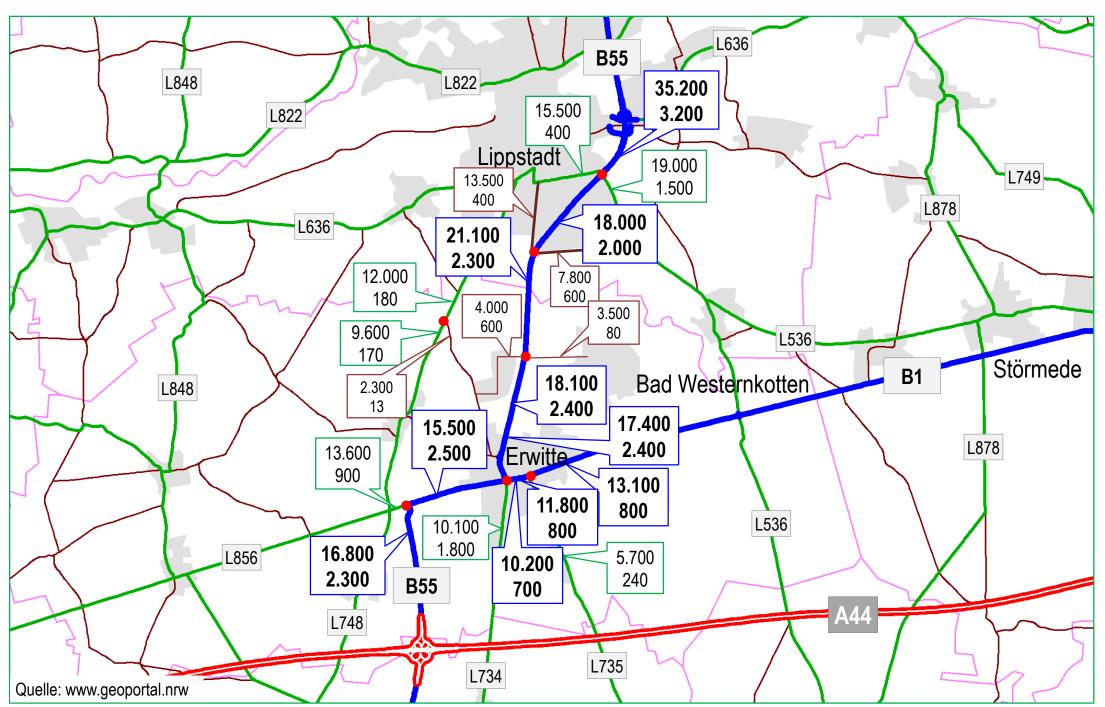




Querschnittsbelastungen aus der Verkehrserhebung







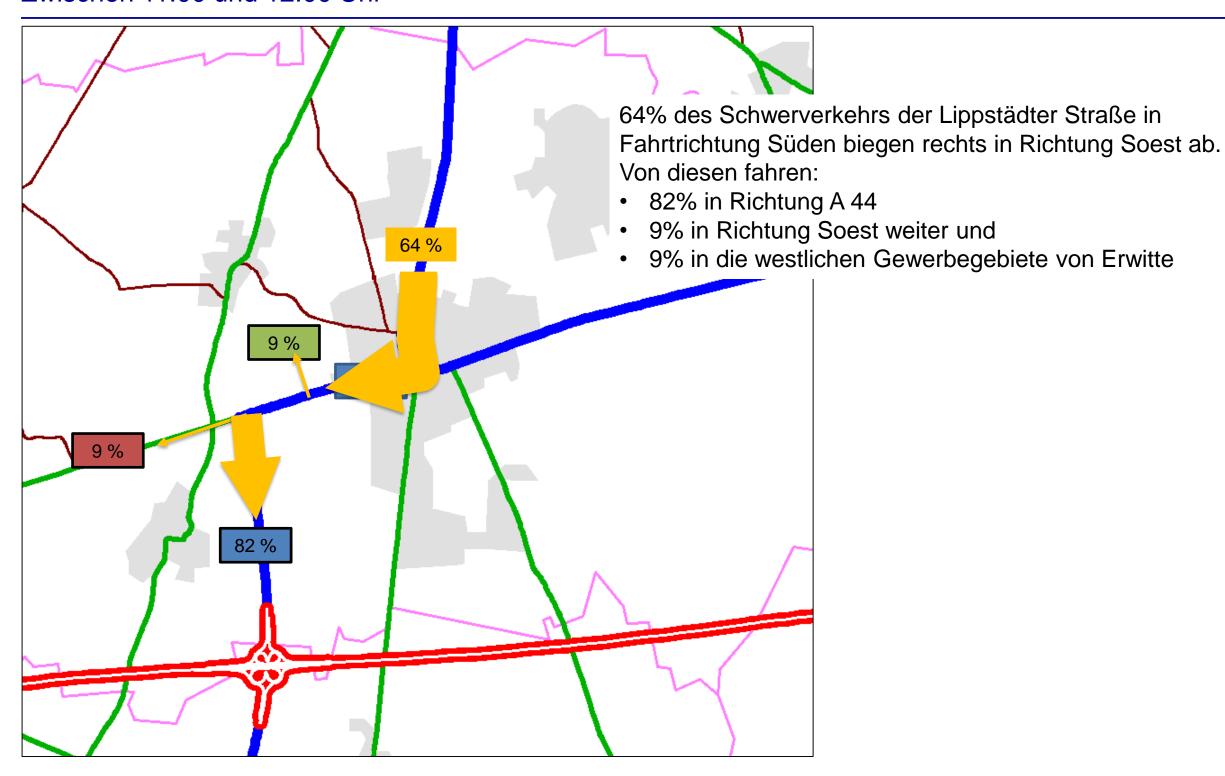
Werktäglicher Verkehr (Kfz/24h) und Schwerverkehr (SV/24h)



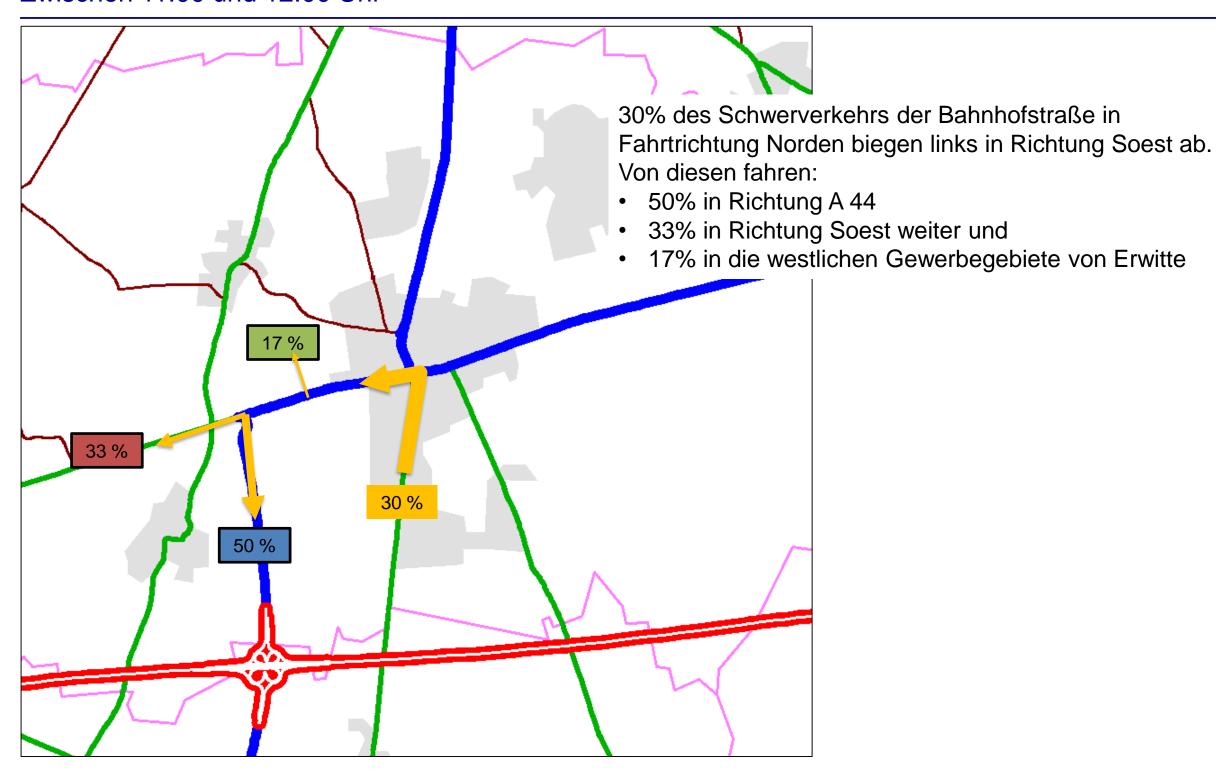
Routenwahl des Schwerverkehrs

B 55 / B 1 in Erwitte **Gewerbegebiet Erwitte-Nord B** 55 / Soester Straße

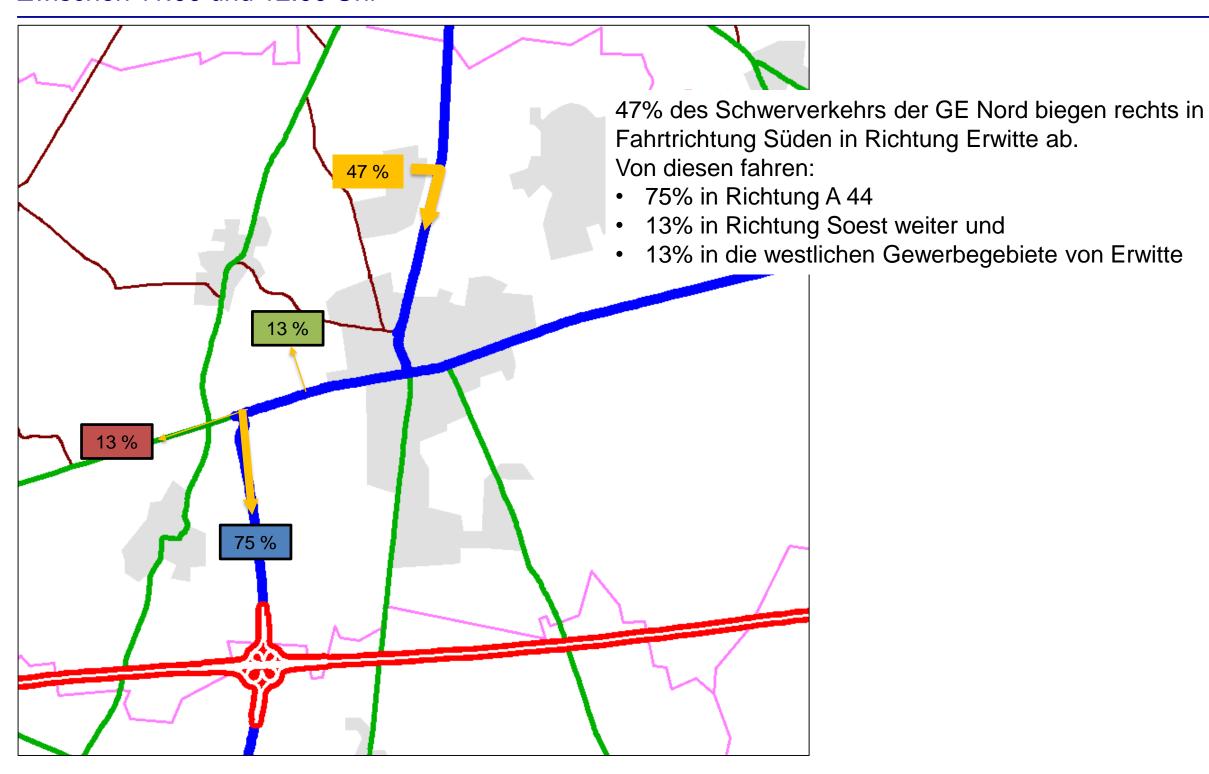












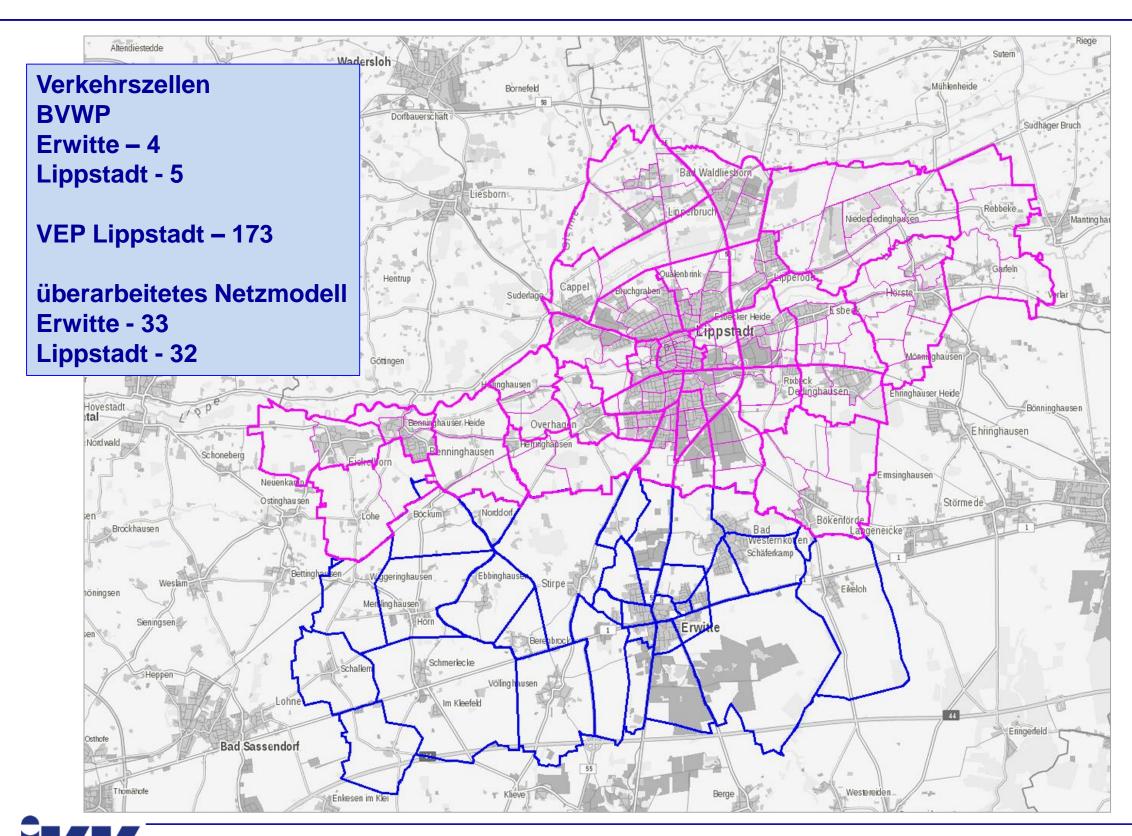


Differenzierung des Netzmodells



Differenzierung der Verkehrszellen



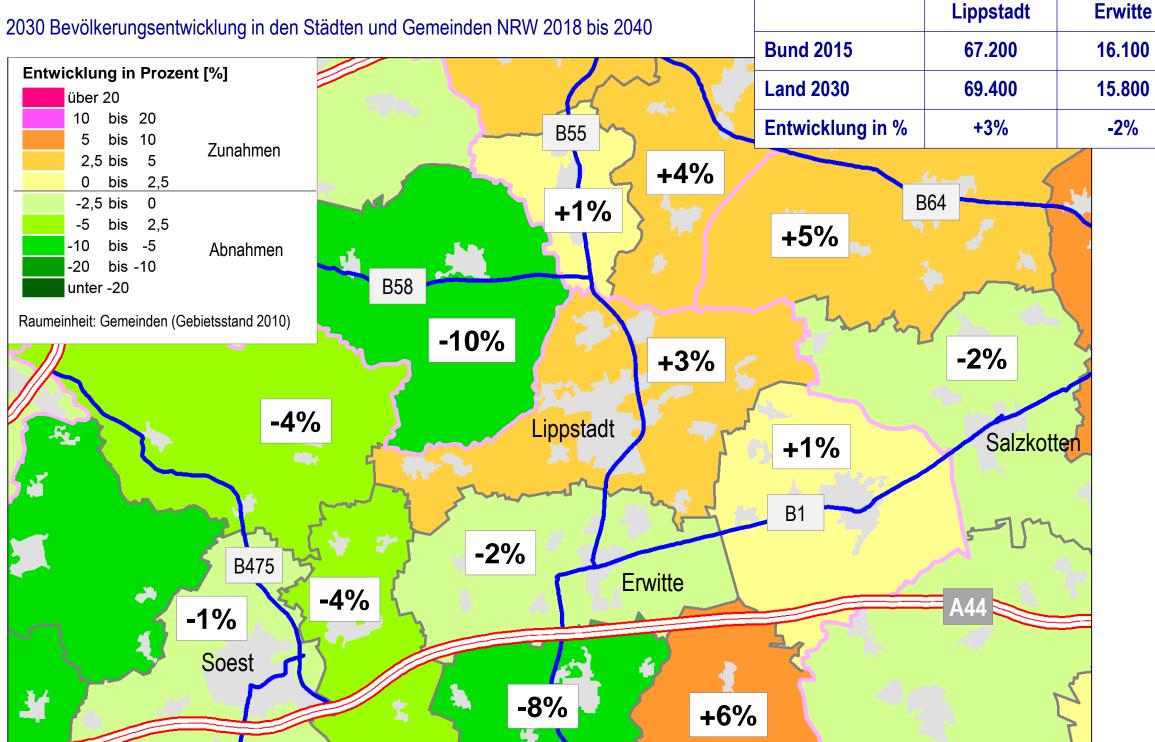


Entwicklung Bevölkerung 2015 – 2030

Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens 2018 bis 2040 (Information und Technik Nordrhein-Westfalen, Juli 2019)







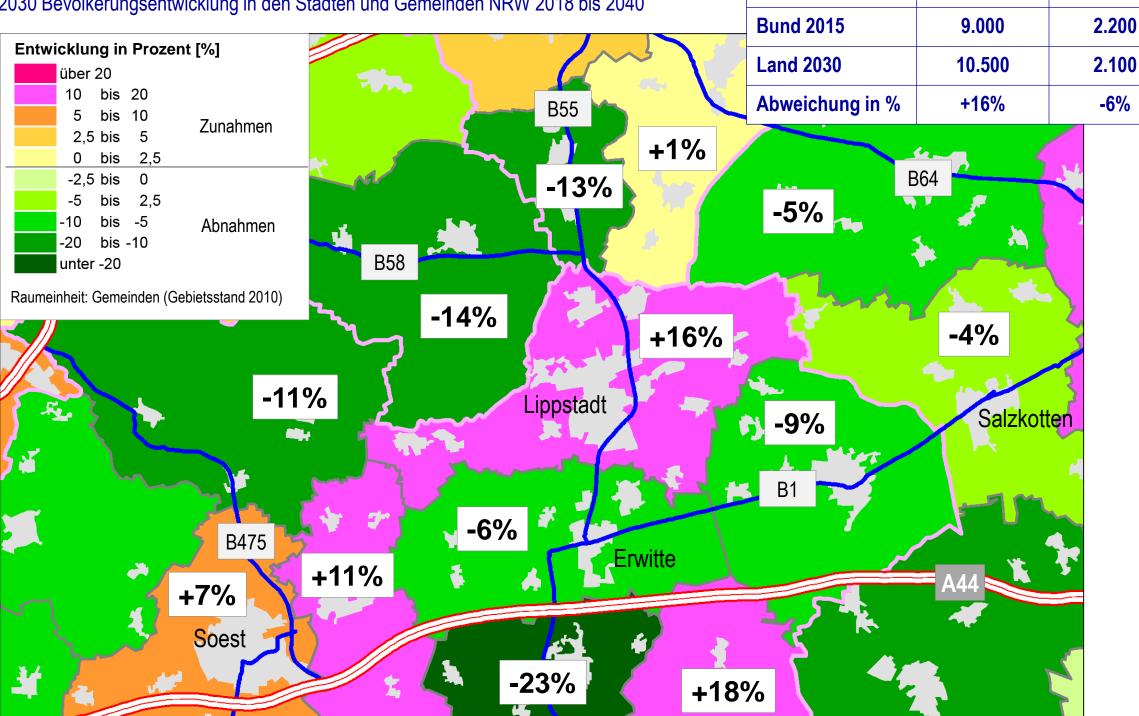


Erwitte

Lippstadt

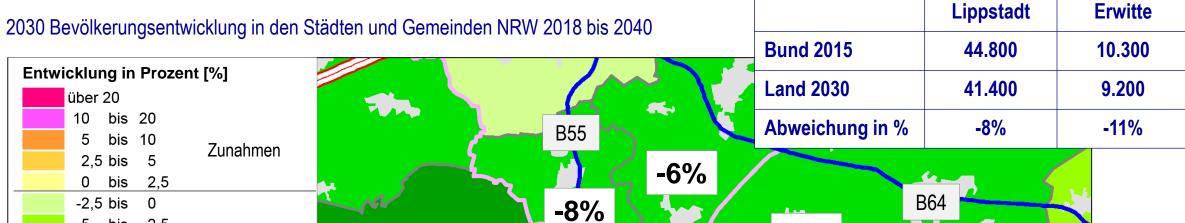


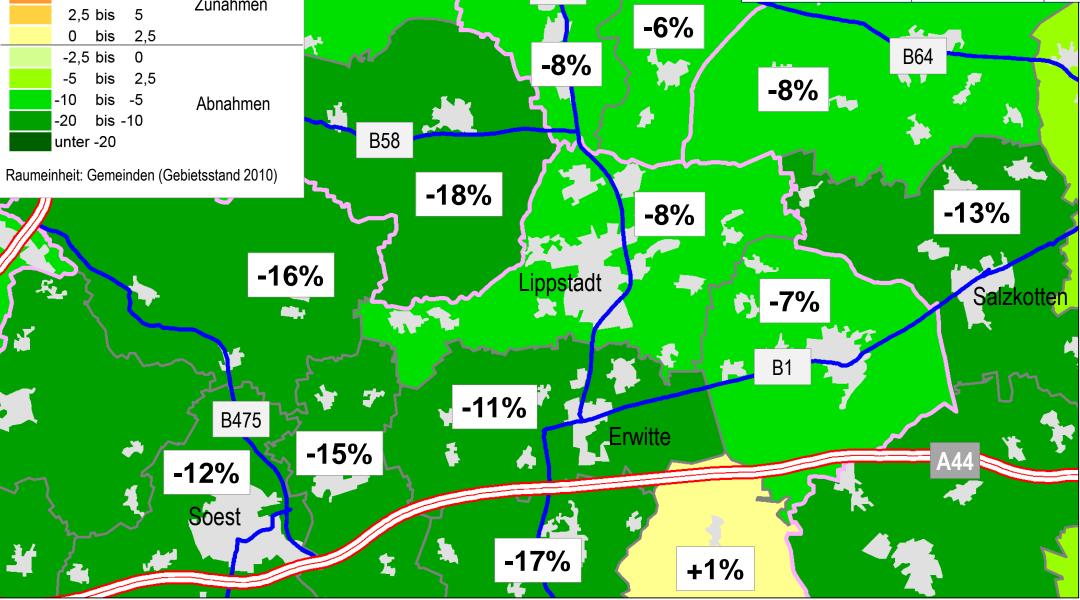
2030 Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden NRW 2018 bis 2040













Erwitte

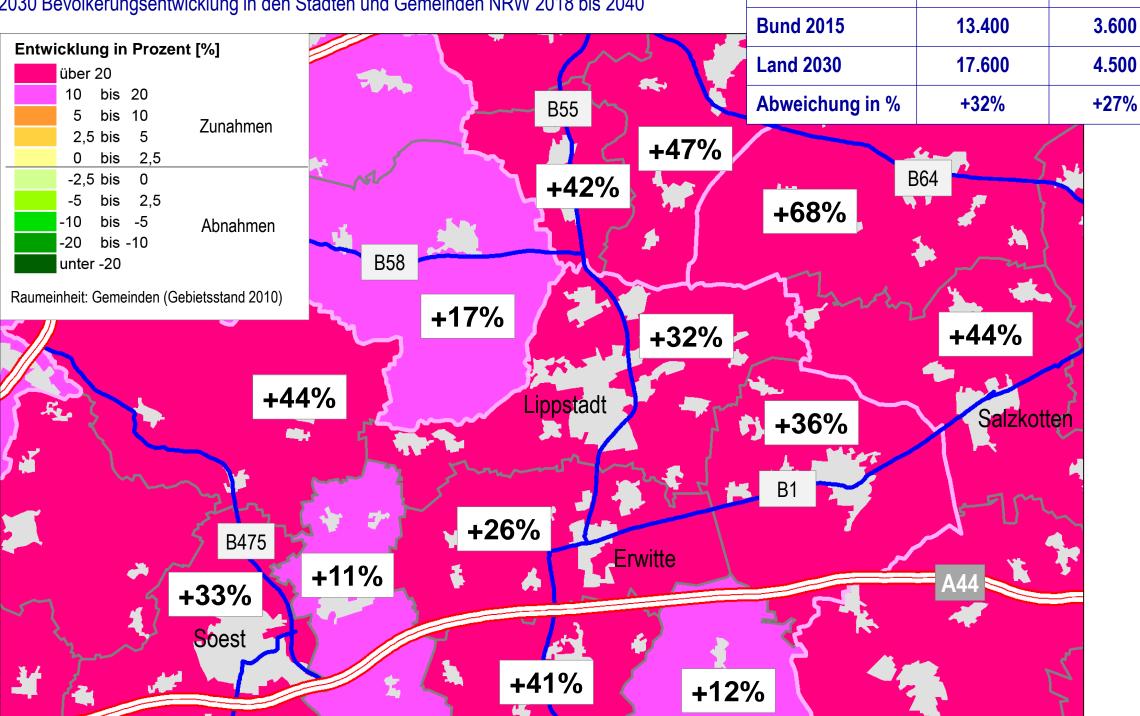
3,600

4.500

Lippstadt



2030 Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden NRW 2018 bis 2040



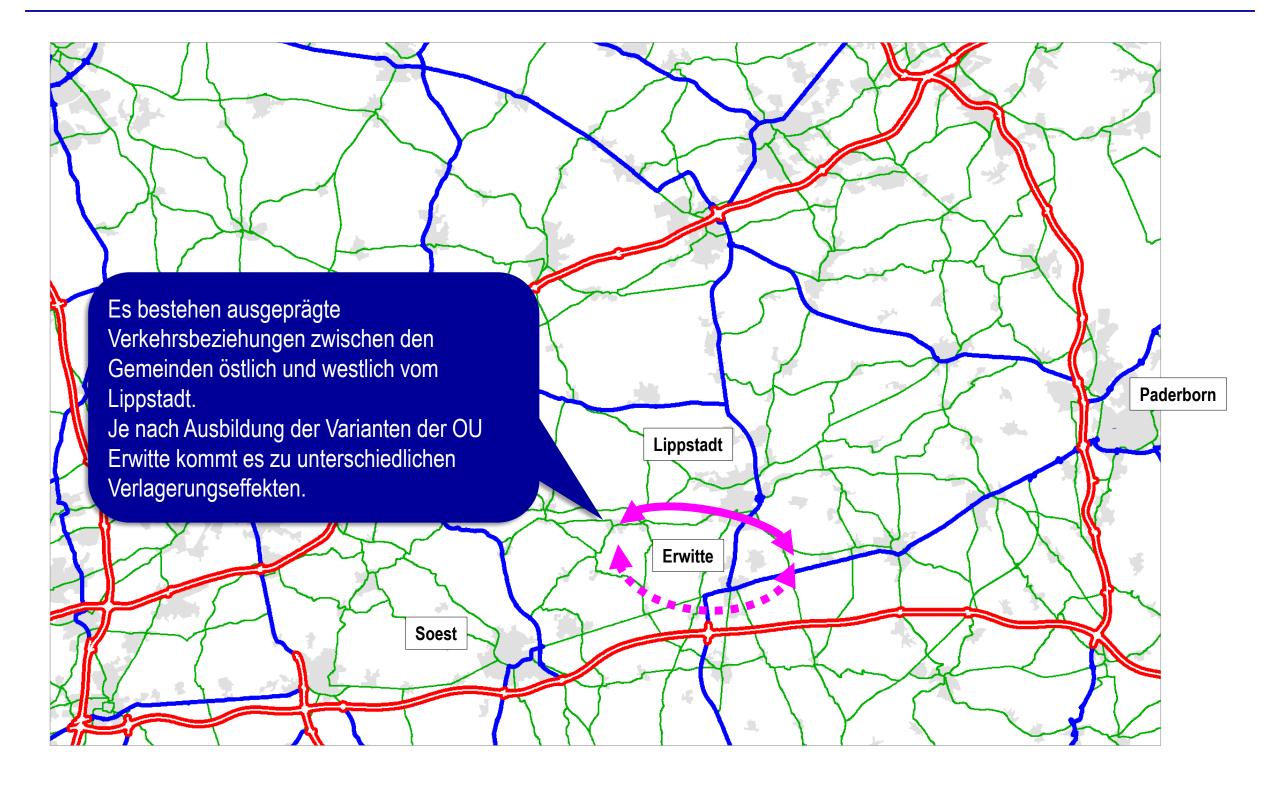


Sensitivität Routenwahl von Lippstadt nach Paderborn und Soest





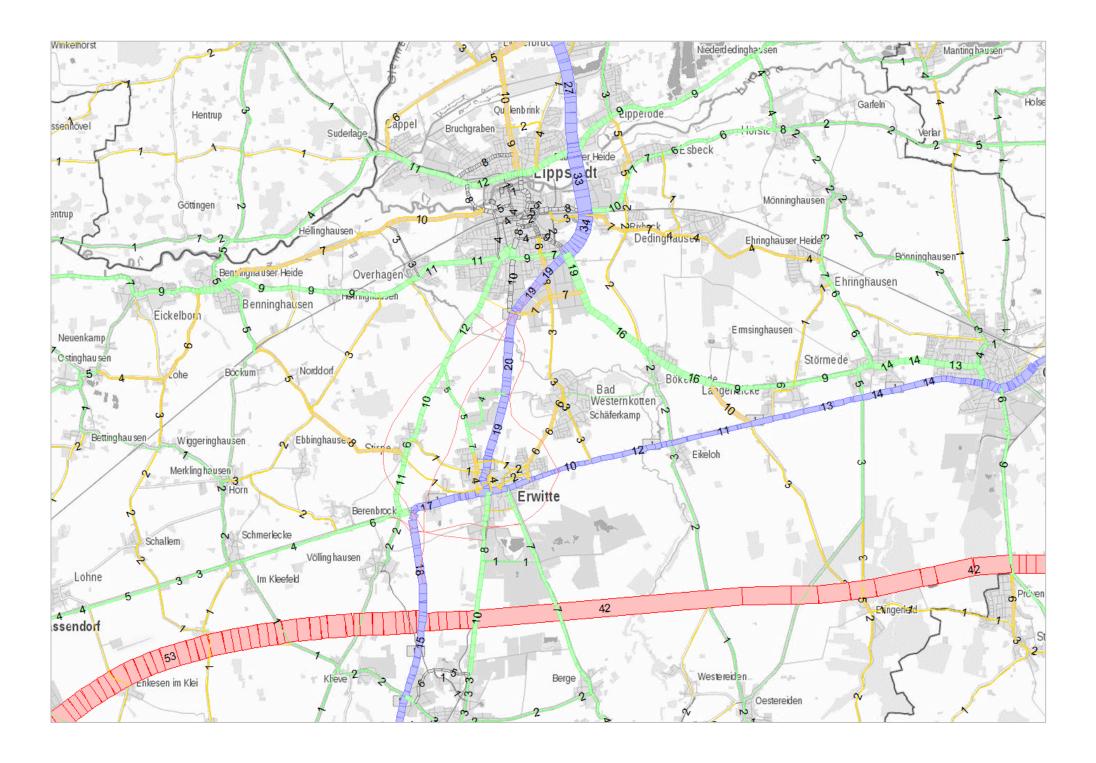


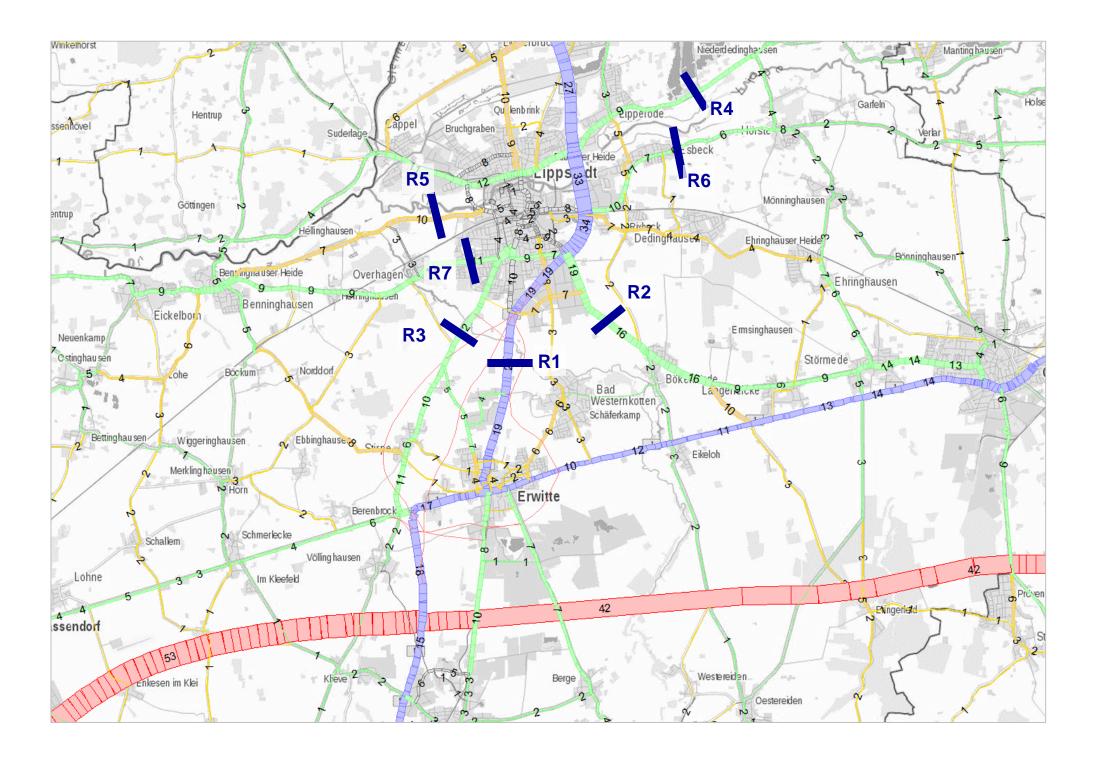


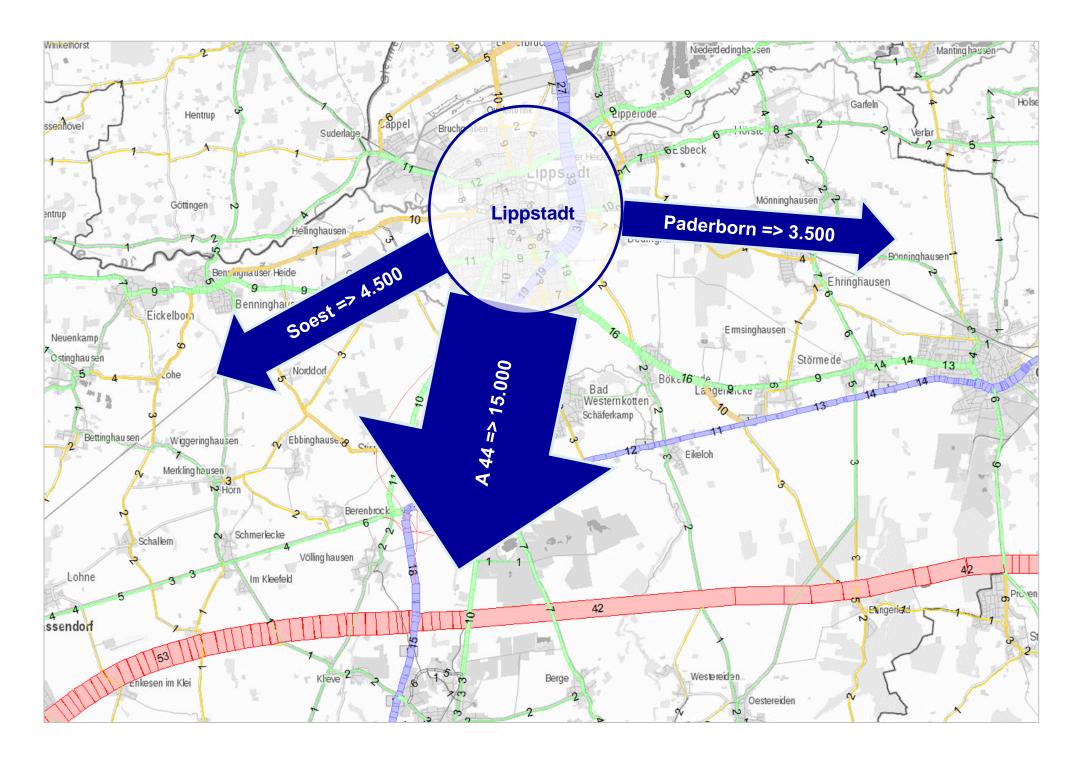


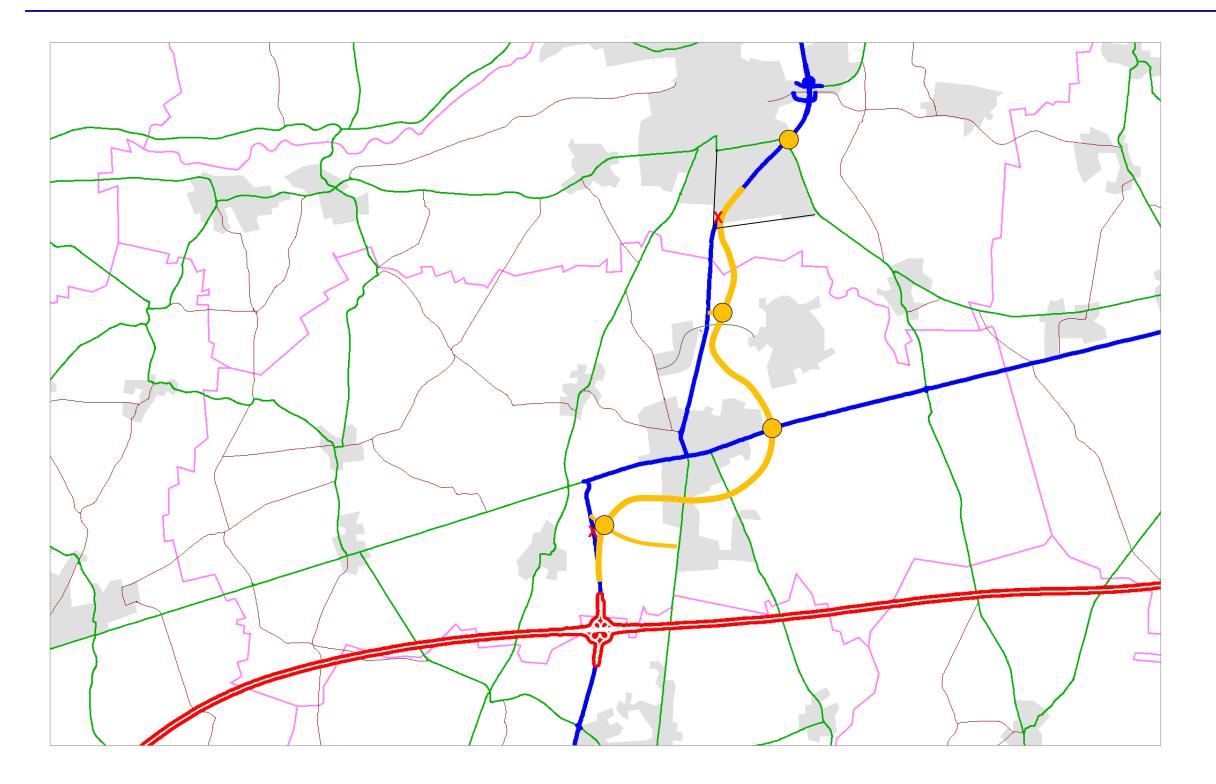
Netzfälle



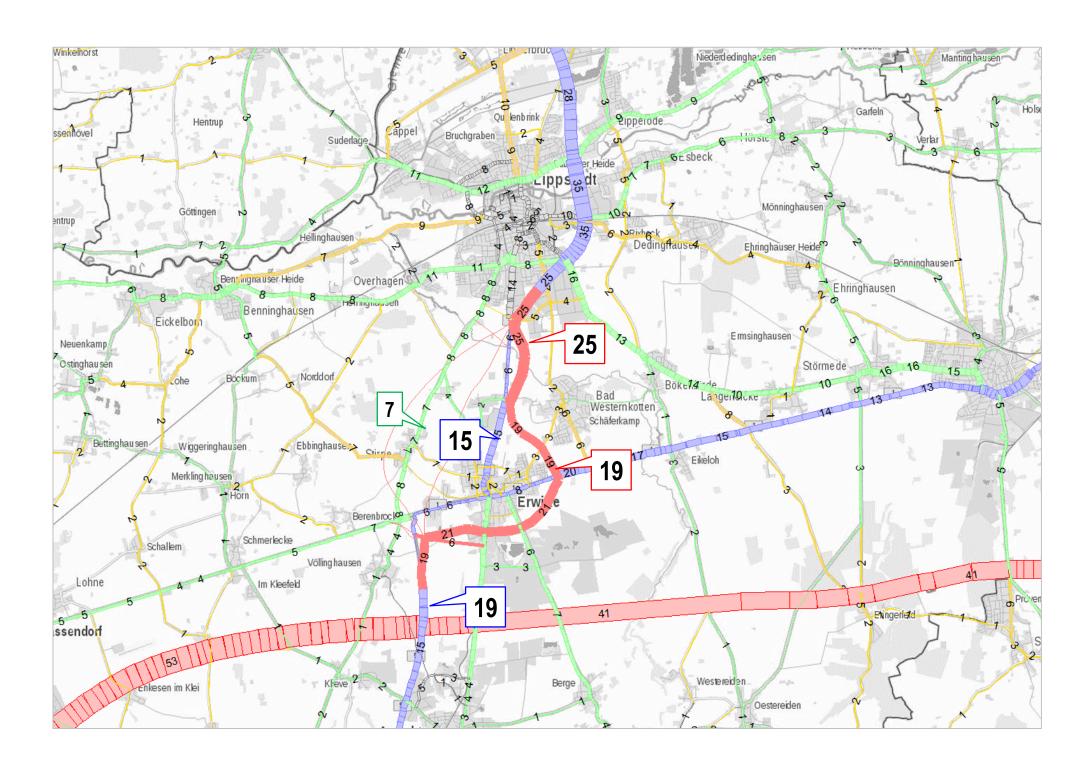


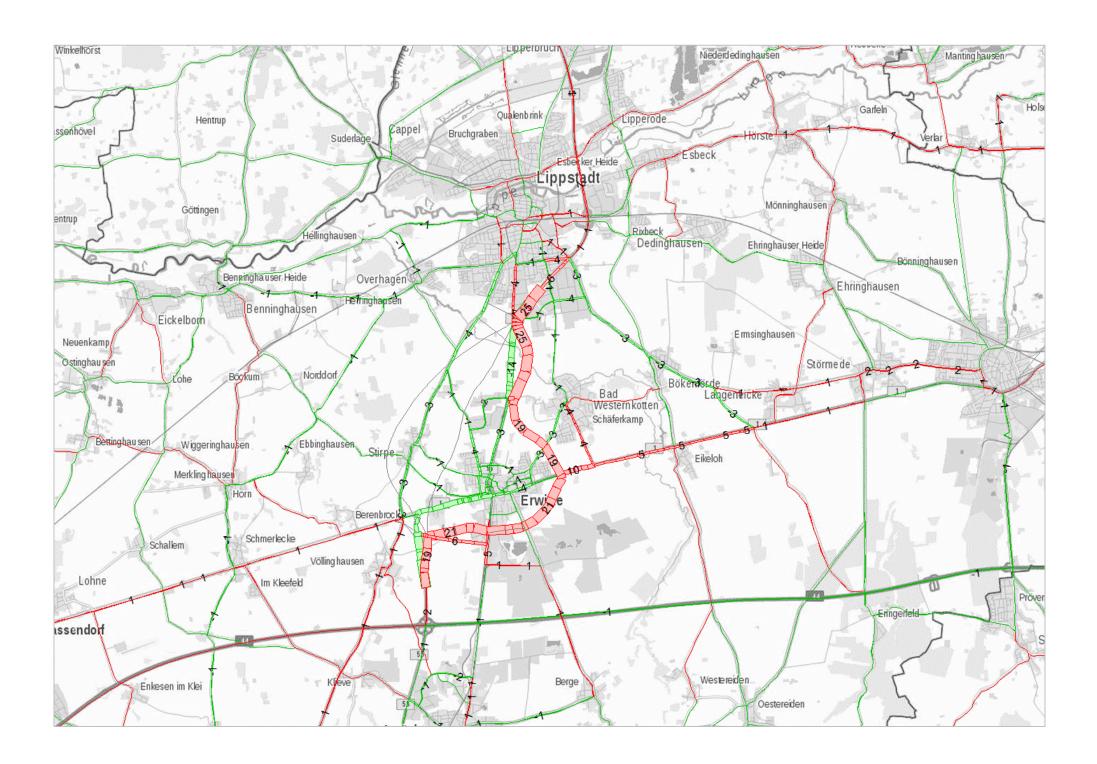


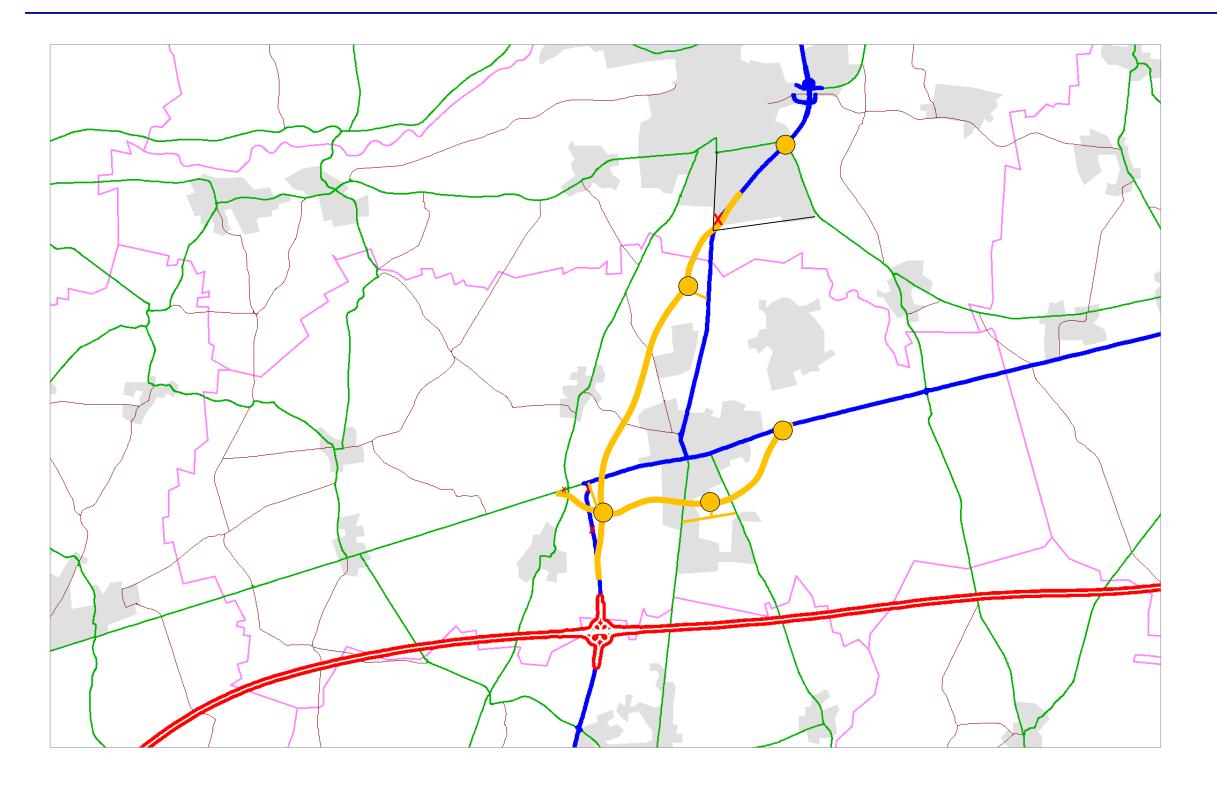




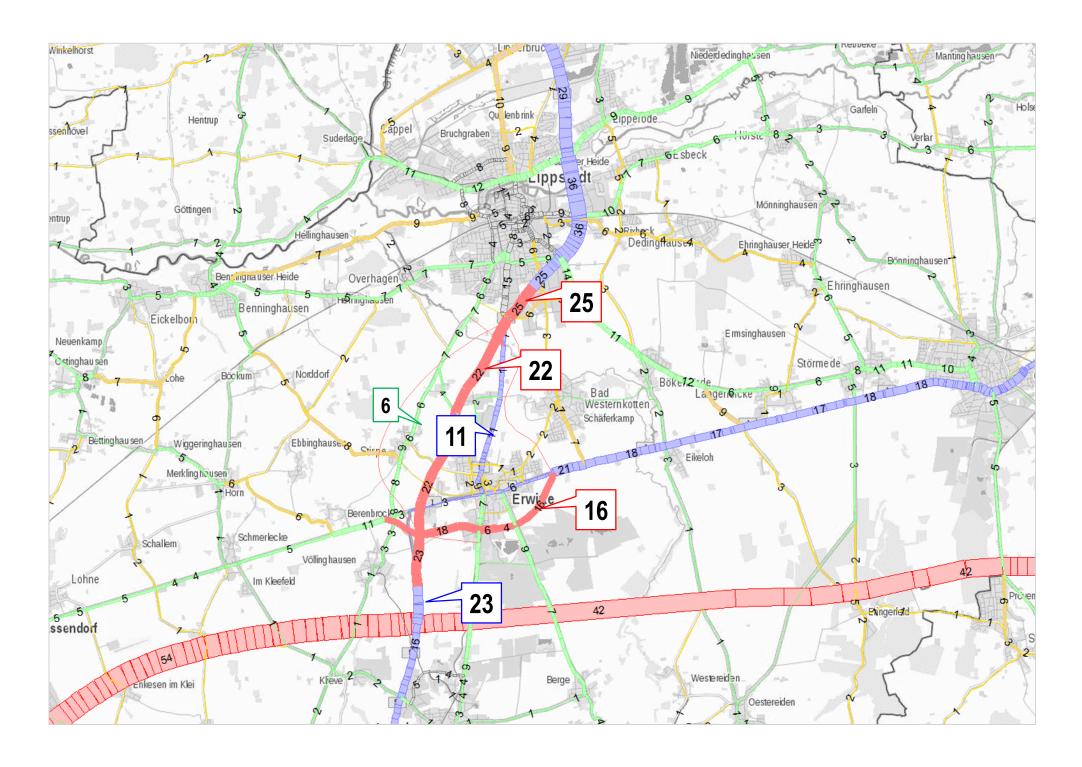


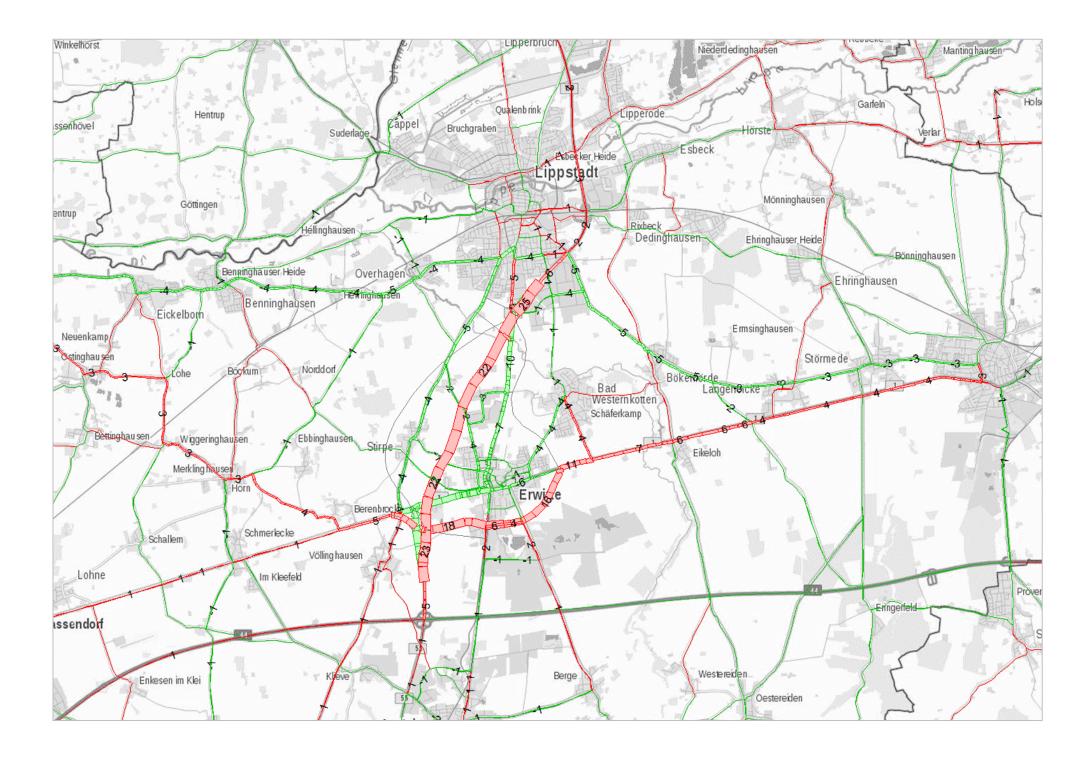


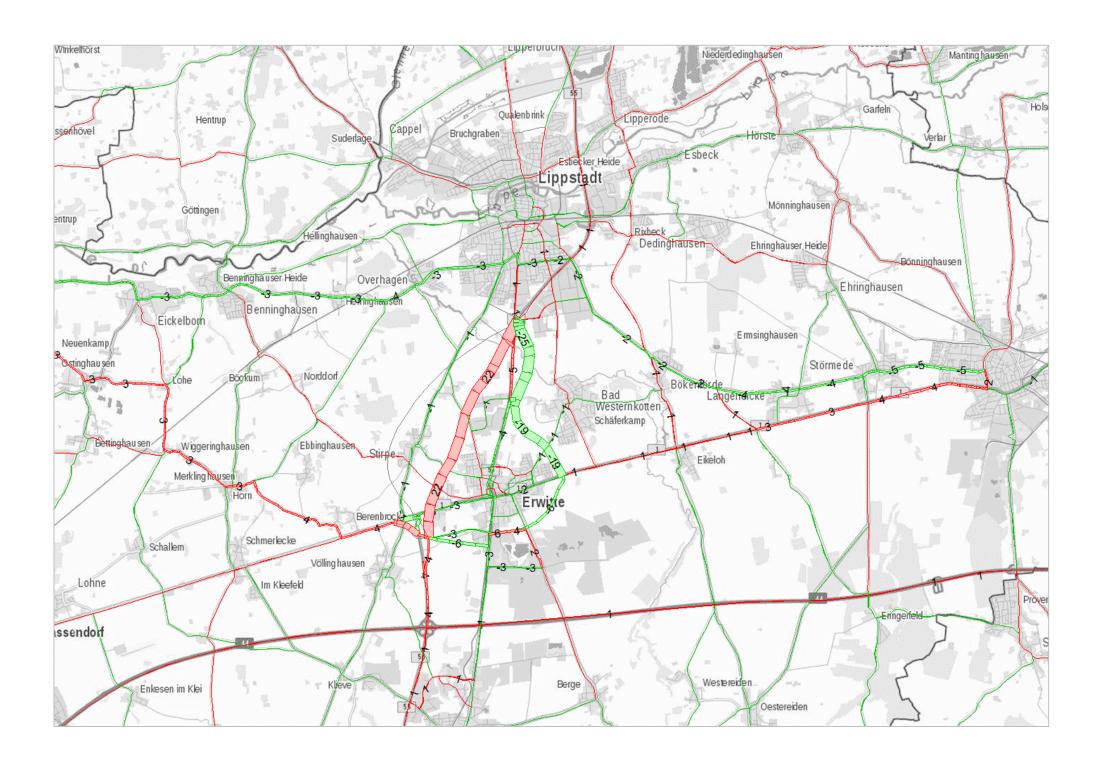


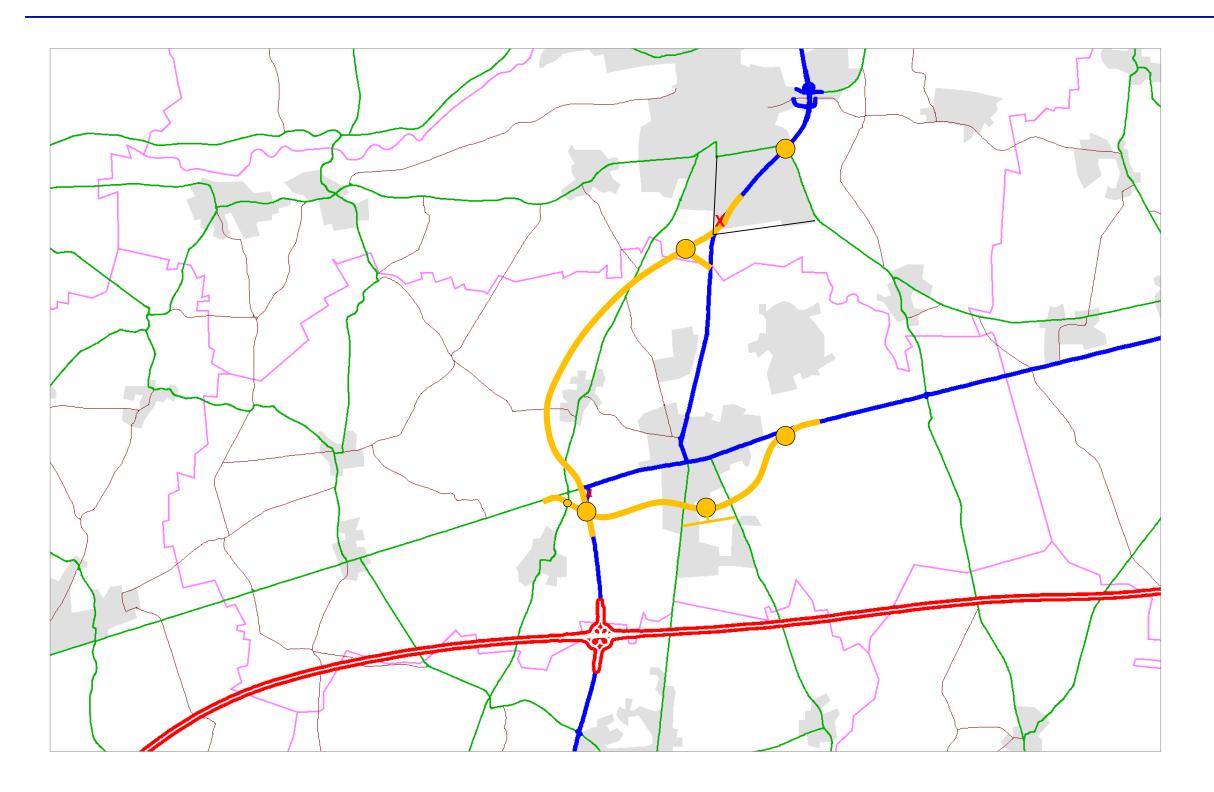




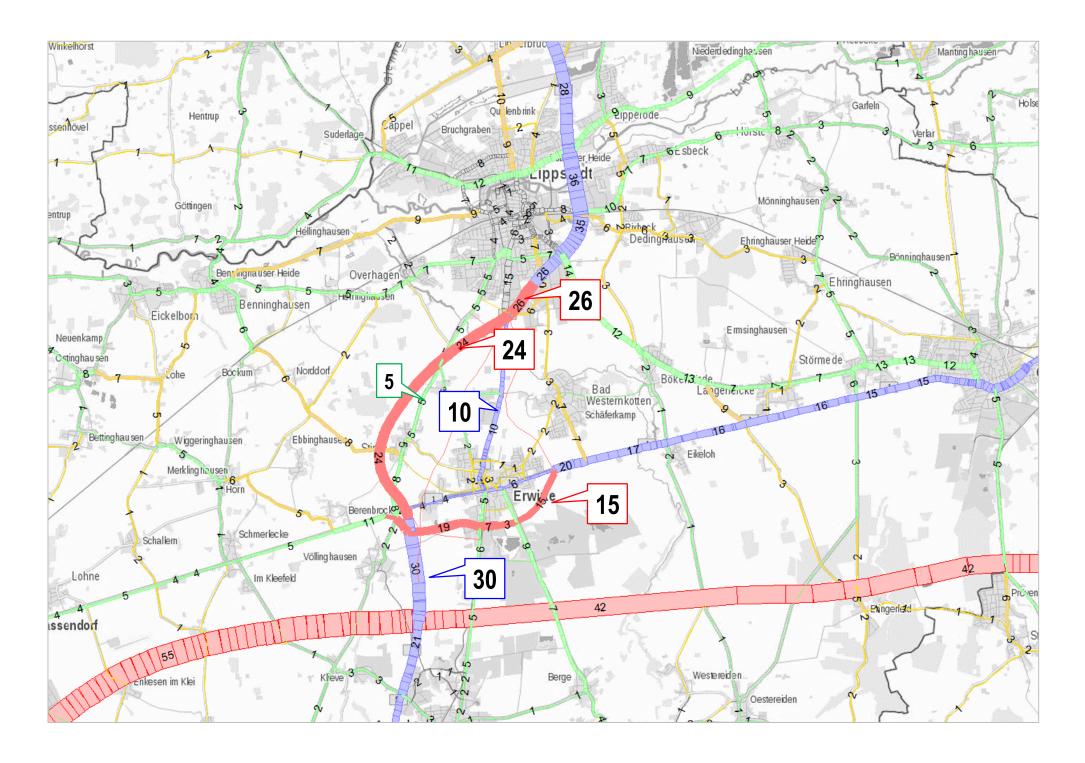


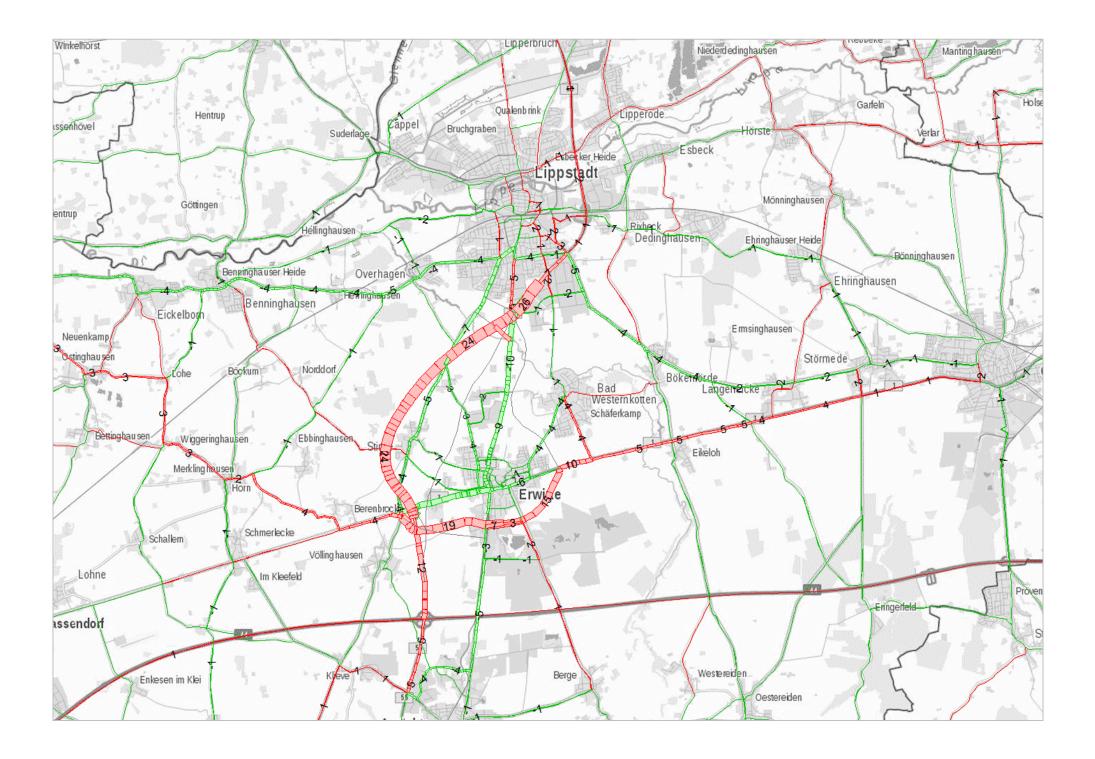


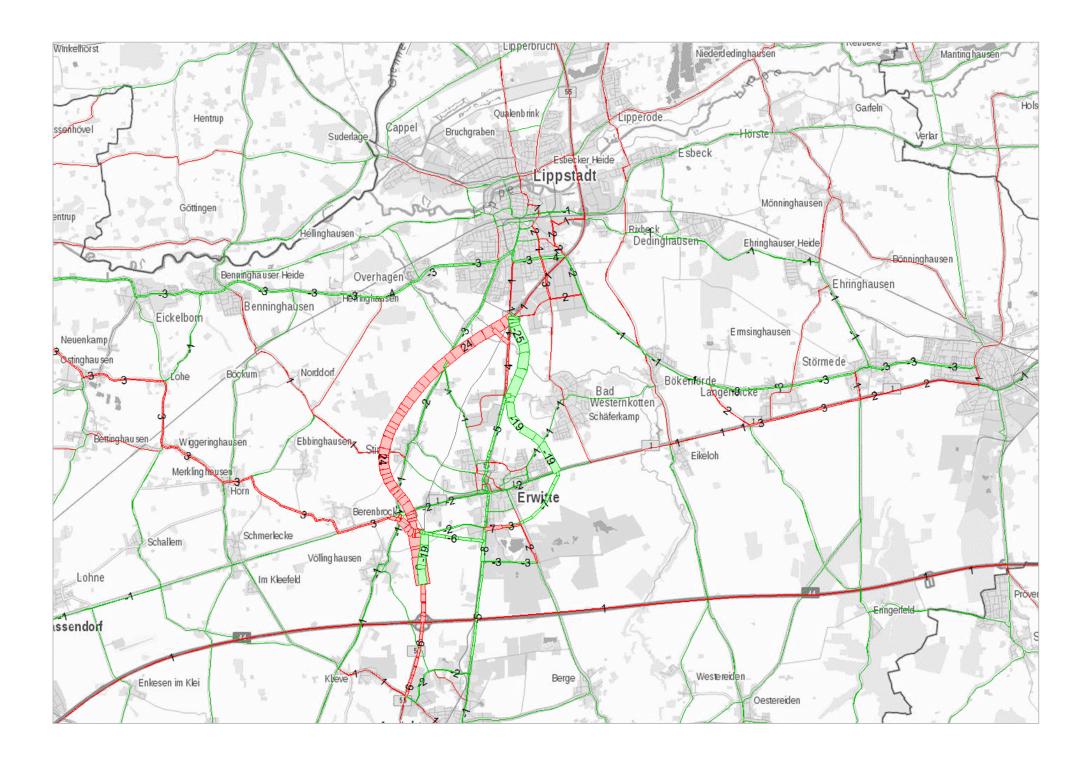


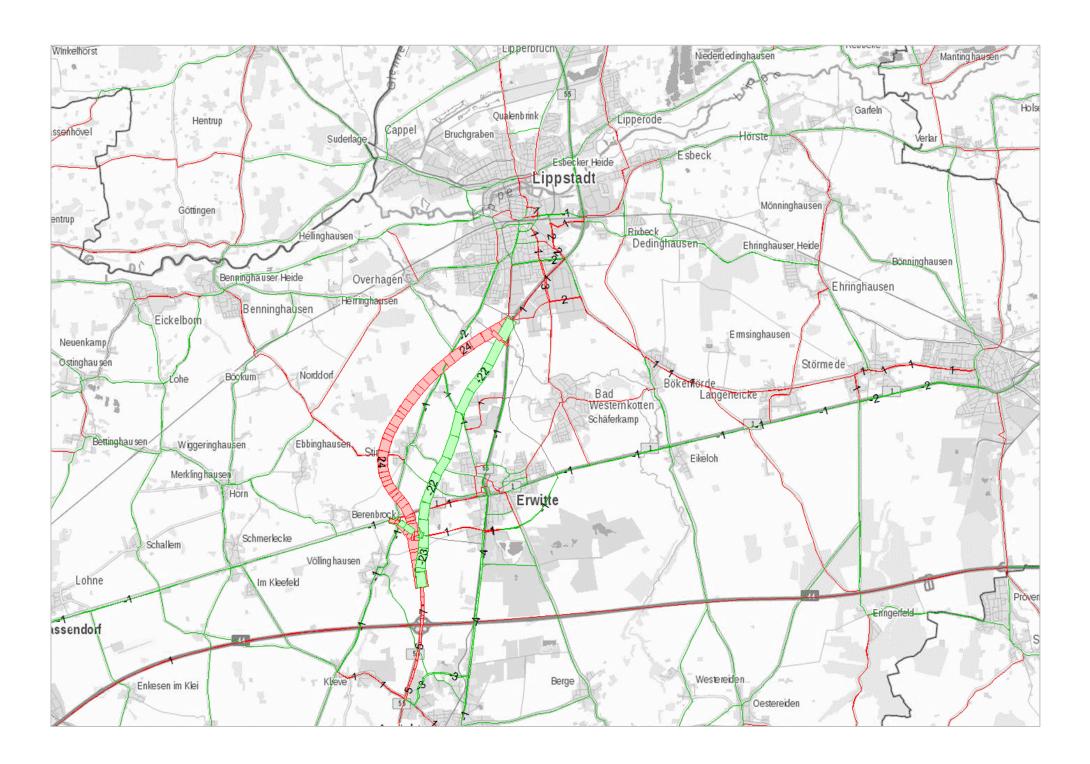












Netzmodell wurde/wird vollumfänglich aktualisiert und differenziert

- ✓ Umfangreiche Übernahme der Anregungen und Hinweise aus dem Dialogprozess
- ✓ Einarbeitung aktueller Strukturdaten
- ✓ Netzdifferenzierung
- ✓ Verkehrserhebung
- ✓ Aktualisierung des Schwerverkehrs auf Grundlage von Unternehmensbefragung (noch nicht abgeschlossen)
- ✓ Optimierung des Knoten- und Streckensystems
- ✓ Optimierte Anbindung der Gewerbegebiete

Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen sehr komplex

- ✓ Prognostisches Belastungsniveau ist gestiegen
- ✓ Vielzahl potentieller Verlagerungseffekte auf regionaler und örtlicher Ebene
- ✓ Vielschichtige Wirkungszusammenhänge beim Nachweis der Verkehrswirtschaftlichkeit
- ✓ Starke Abhängigkeit von Dimensionierung der Maßnahme und des umgebenden Straßennetzes
- ✓ Vielzahl von Zielkonflikten
- ✓ Umfangreiche Abstimmungen noch erforderlich
- ✓ Notwendigkeit der belastbaren Ermittlung der Konflikte und Wirkungen

Anpassung der bisherigen Planungsschritte erforderlich

