

**Verkehrsuntersuchung  
L 558 - Ortsumgehung Oeding  
- Fortschreibung 2012 - Prognose 2025 -**

**Ergebnisbericht**

Projektnummer: 210350  
Datum: 2012-04-20

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Untersuchungsraum und Planvorhaben</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Analyse 2006 - 2010</b> .....	<b>4</b>
3.1	Verkehrsmengen amtliche Straßenverkehrszählungen .....	4
3.2	Vergleich der manuellen Zählungen mit den amtlichen Werten .....	6
<b>4</b>	<b>Prognose 2025</b> .....	<b>7</b>
4.1	Grundlagen .....	7
4.1.1	Allgemeine Verkehrsmengenzunahme.....	7
4.1.2	Verkehrserzeugung der erwarteten Bauflächen .....	9
<b>5</b>	<b>Zusammenfassung und Empfehlung</b> .....	<b>10</b>

## ANLAGEN

Keine

---

**Bearbeitung:**

Dipl.-Ing. (TU) Manfred Ramm

Wallenhorst, 2012-04-20

Proj.-Nr.: 210350

**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

**Abkürzungen:**

B-Plan	= Bebauungsplan
DTV	= Durchschnittlicher täglicher Verkehr, Mittel über alle Tage des Jahres (in Kfz/24h)
FNP	= Flächennutzungsplan
GV	= Güterverkehr (Lieferwagen, LKW ab 3,5 t, Traktoren)
HBS 2001/2005	= Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2001 (Ausgabe 2005)
Kfz	= Kraftfahrzeuge (Krad, PKW, Lieferwagen, Bus, LKW)
Krad	= Kraftrad (z.B. Motorrad, Motorroller, Mofa)
KVP	= Kreisverkehrsplatz
L-95-Rückstau	= in 95 % der Zeit ist der Rückstau kürzer als angegeben
LKW	= Lastkraftwagen
LZ	= Lastzug
MIV	= Motorisierter Individualverkehr
Modal Split	= Verteilung auf die einzelnen Verkehrsarten MIV, Fuß- und Radverkehr, ÖPNV
ÖPNV	= Öffentlicher Personennahverkehr
PKW	= Personenkraftwagen
PKW-E	= PKW-Einheiten
$P_n$	= maßgebender Lkw-Anteil nachts (22 Uhr bis 6 Uhr)
$P_{sv}$	= Schwerverkehrsanteil gesamt
$P_t$	= maßgebender Lkw-Anteil tags (6 Uhr bis 22 Uhr)
PV	= Personenverkehr (Krad, PKW, Bus)
StVO	= Straßenverkehrsordnung
SV	= Schwerverkehr (Busse, LKW > 12 t, LZ)
SVZ	= Straßenverkehrszählung
Sp-h	= Spitzenstunde
VUS	= Verkehrsuntersuchung

## 1 Aufgabenstellung

In der „Verkehrsuntersuchung L 558 OU Oeding“ vom 26. Juni 2006 ist als Prognosejahr 2020 angegeben.

Die Ingenieurplanung hat bereits im Jahr 1993 in einer Verkehrsuntersuchung Varianten einer Ortsumgehung für Oeding analysiert.

Es soll in einer Fortschreibung eine Prognose auf das Jahr 2025 vorgenommen werden bzw. überprüft werden, ob die Prognose für das Jahr 2020 auf das Prognosejahr 2025 übertragen werden kann.

Die Durchführung von projektbezogenen Verkehrserhebungen (Zählungen und Befragungen) war dabei nicht erforderlich.

Die Prognose wird auf die Auswertung aktueller Zählungen (SVZ 2005 und SVZ 2010) und die Angaben zur allgemeinen Verkehrsmengenentwicklung gem. IGVP NRW aufbauen. Hinsichtlich der Strukturentwicklung in Oeding wird von unveränderten Annahmen ausgegangen.

## 2 Untersuchungsraum und Planvorhaben

Es hat hier keine Veränderungen der Abgrenzung des Untersuchungsraumes gegenüber der Verkehrsuntersuchung 2006 gegeben. Auch das Planvorhaben als solches entspricht dem Stand 2006.

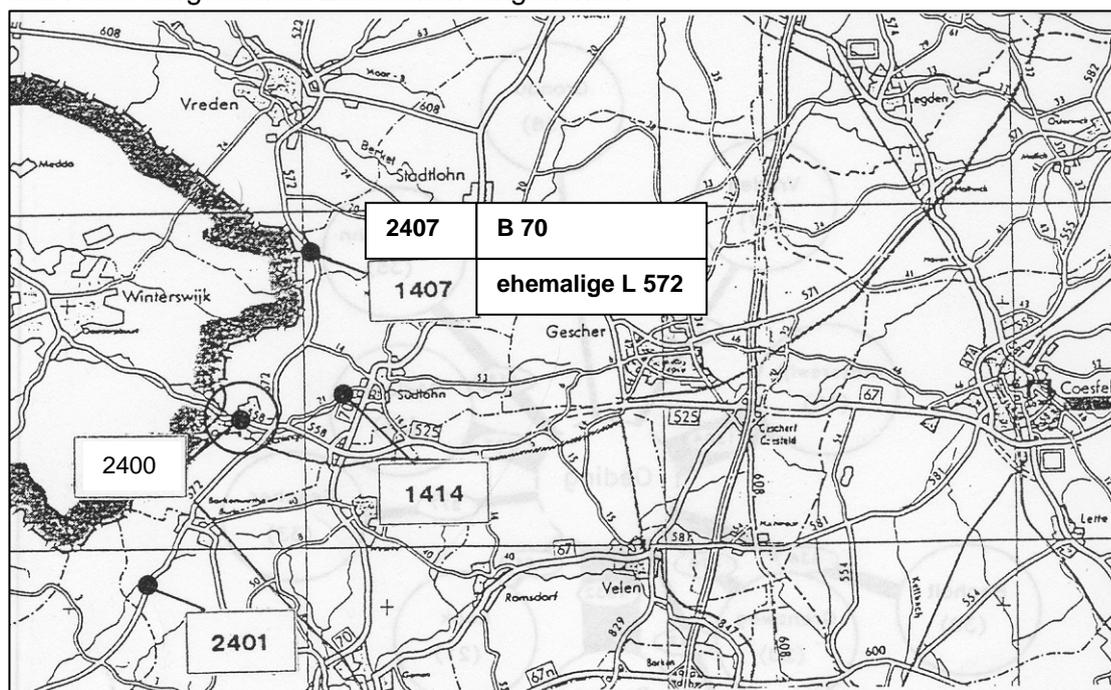
Anmerkung:

Zwischenzeitlich ist die L 572 nördlich der L 558 und die L 558 östlich der L 572 zur B 70 aufgestuft worden. Um den Bezug zu den vorhergehenden Verkehrsuntersuchungen zu erleichtern, werden nachfolgend die alten Straßenbezeichnungen in Klammern aufgeführt.

### 3 Analyse 2006 - 2010

#### 3.1 Verkehrsmengen amtliche Straßenverkehrszählungen

Für die Darstellung der Verkehrsmengenentwicklung auf den klassifizierten Straßen im Untersuchungsgebiet können die Daten aus den von den Straßenbauverwaltungen im regelmäßigen Turnus durchgeführten Verkehrszählungen herangezogen werden. Im Nahbereich des Untersuchungsgebietes bzw. im Umfeld der Gemeinde sind die vier in der folgenden Karte dargestellten Zählstellen eingerichtet.



**Abbildung 1:** Lage der Zählstellen der amtlichen Straßenverkehrszählungen

In folgender Tabelle sind die Ergebnisse der Zählungen seit 1990 dargestellt.

**Tabelle 1:** Verkehrsmengen 1990 - 2010 amtliche SVZ

Zählstelle	Kfz/ 24h					Veränderung	
	1990	1995	2000	2005	2010	1990 - 2010	2000 - 2010
4006/2400 L 558, in Oeding	5.500	4.800	7.800	7.875	7.145	+ 29,9 %	- 8,4 %
4007/2407 (1407) B 70 (L 572), nördl. Oeding	5.200	5.100	5.800	6.490	7.410	+ 42,5 %	+ 11,9 %
4106/2401 L 572 südlich Oeding	5.500	5.800	6.000	5.485	6.360	+ 15,6 %	+ 6,0 %
4004/1414 K 21, nördlich Oeding	3.100	3.300	3.300	2.315	2.920	- 5,8 %	- 11,5 %

Quellen: Straßen NRW, RNL Münsterland, 2005 und 2010 = NWSIB

Erläuterungen:

Angegeben ist der DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) in der Summe aller Kraftfahrzeuge pro Tag bzw. 24 h. Es handelt sich dabei um den Mittelwert aller Tage des Jahres, also das Mittel aus Werktagen, Sonn- und Feiertagen und Ferientagen.

Es wird deutlich, dass die Verkehrsmengen auf allen beobachteten Querschnitten mit Ausnahme der K 21 von 1990 bis 2000 zugenommen haben.

Dabei ist die Entwicklung auf der B 70 (ehem. L 572) mit einem Anstieg um 42,5 % am deutlichsten ausgefallen. Auch im jüngeren Zeitraum zwischen 2000 und 2010 ist hier mit 11,9 % noch ein Anstieg um durchschnittlich 1,2 % pro Jahr zu registrieren.

Auch auf der L 558 westlich von Oeding hat es von 1990 bis 2010 mit 29,9 % ebenfalls einen starken Anstieg gegeben. Allerdings ist hier eine uneinheitliche Entwicklung zu erkennen. Während zwischen 1990 und 1995 ein Rückgang der Verkehrsmengen zu beobachten war, konnte zwischen den Zählungen von 1995 und 2000 ein sprunghafter Anstieg festgestellt werden. In 2005 war dann wieder gegenüber 2000 praktisch keine Veränderung festzustellen. Von 2005 zu 2010 gab es dann einen leichten Rückgang.

Auf niederländischer Seite (dort: N 319) sieht die Entwicklung in den letzten Jahren ähnlich aus, dort werden für das Jahr 2004 als werktäglicher Verkehr 5.760 Kfz und für das Jahr 2010 eine Belastung von 5.690 Kfz angegeben. Unabhängig von methodischen Unterschieden zwischen den niederländischen und deutschen Erhebungs- und Auswertungsmethoden ist eine Stagnation bzw. ein leichter Rückgang zu verzeichnen

Auf der L 572 südlich von Oeding war von 1990 bis 2000 ein langsamer aber kontinuierlicher Anstieg festzustellen. Von 2000 bis 2005 hingegen ist der Verkehr wieder auf den Stand von 1990 zurückgegangen.

Der geringste Zuwachs wurde mit 6,5 % auf der K 21 festgestellt. Dabei konnte von 1995 bis 2000 eine Stagnation der Verkehrsmengenentwicklung festgestellt werden. Von 2000 auf 2005 ist der Verkehr um 29,8 % zurückgegangen.

Folgende Tabelle stellt die Entwicklung des Schwerverkehrs auf den Querschnitten der klassifizierten Straßen von 1995 bis 2010 dar.

**Tabelle 2:** Schwerverkehrsmengen 1995 - 2010 amtliche SVZ

Zählstelle	SV / 24h				Veränderung	
	1995	2000	2005	2010	1995 - 2010	2000 - 2010
4006/2400 L 558, in Oeding	250	580	820	715	+ 186,0 %	+ 23,3 %
4007/2407 (1407) B 70 (L 572), nördl. Oeding	530	510	800	900	+ 69,8 %	+ 76,5 %
4106/2401 L 572 südlich Oeding	570	540	590	630	+ 10,5 %	+ 16,7 %
4004/1414 K 21, nördlich Oeding	50	80	46	93	+ 86,0 %	+ 16,3 %

Quellen: Straßen NRW, RNL Münsterland, 2005 und 2010 = NWSIB

Erläuterungen:

Angegeben ist der DTV-SV (durchschnittlicher täglicher Verkehr - Schwerverkehr) in der Summe dieser Kraftfahrzeuge (über 12 t) pro Tag bzw. 24 h. Es handelt sich dabei um den Mittelwert aller Tage des Jahres, also das Mittel aus Werktagen, Sonn- / Feiertagen und Ferientagen.

Im Vergleich zur Entwicklung des gesamten Kraftfahrzeugverkehrs ist beim Schwerverkehr auf allen Straßen ein höherer Anstieg als beim gesamten Kfz-Verkehr festzustellen. Dabei ist die Entwicklung allerdings weitgehend proportional zur Gesamtentwicklung des Kfz-Verkehrs.

### 3.2 Vergleich der manuellen Zählungen mit den amtlichen Werten

**Tabelle 3:** Verkehrsmengen 1990 - 2010 manuelle Zählungen und amtliche SVZ

Zählstelle	Kfz/ 24h						
	1990	1993	1995	2000	2005	2006	2010
4006/2400 L 558, in Oeding	5.500	5.020	4.800	7.800	7.875	6.800	7.145
4007/2407 (1407) B 70 (L 572), nördl. Oeding	5.200	4.640	5.100	5.800	6.490	6.100	7.410
4106/2401 L 572 südlich Oeding	5.500	5.520	5.800	6.000	5.485	8.300	6.360
4004/1414 K 21, nördlich Oeding	3.100	3.180	3.300	3.300	2.315	2.500	2.920

Quellen: Straßen NRW, RNL Münsterland, 2005 und 2010 = NWSIB

Erläuterungen:

Angegeben ist der DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) in der Summe aller Kraftfahrzeuge pro Tag bzw. 24 h. Es handelt sich dabei um den Mittelwert aller Tage des Jahres, also das Mittel aus Werktagen, Sonn- und Feiertagen und Ferientagen.

Der Vergleich der für die bisherigen Verkehrsuntersuchungen zur L 558 – Ortsumgehung Oeding in 1993 und 2006 durchgeführten Zählungen mit den Werten der amtlichen Straßenverkehrs-zählungen zeigt eine relativ gute Übereinstimmung.

Gerade auf der L 558 ist dabei zu sehen, dass die manuellen Erhebungen und deren Umrechnung auf den DTV tendenziell eher geringere Werte als die amtlichen Straßenverkehrs-zählungen ergaben.

Der einzige Wert, der gravierend abweicht, ist der Zählwert aus 2006 für die L 572 südlich von Oeding.

Der Vergleich dieser Erhebungen zeigt, dass die Analyseergebnisse aus der Verkehrsuntersuchung 2006 weiterhin als Basis für die Verkehrsprognose dienen können. Erneute Verkehrserhebungen sind nicht erforderlich.

## 4 Prognose 2025

### 4.1 Grundlagen

Die Verkehrsmengenprognose setzt sich aus zwei Bearbeitungsschritten zusammen. Zunächst sind die Durchgangsverkehrsbeziehungen mit einem geeigneten Faktor auf die erwarteten Verkehrsmengen im Jahr 2025 hochzurechnen. Damit wird die allgemein zu erwartende Entwicklung der Verkehrsmengen außerhalb der strukturellen Entwicklung des Untersuchungsraumes berücksichtigt.

In einem weiteren Schritt ist die erwartete Bauflächenentwicklung bis zum Jahr 2025 im Untersuchungsgebiet selbst zu berücksichtigen und die Verkehrserzeugung der Binnenverkehrszellen (Quell- und Zielverkehr) entsprechend hochzurechnen.

Veränderungen im überörtlichen Straßennetz, die einen Einfluss auf die Verkehrsmengenentwicklung in Oeding haben könnten, sind derzeit nicht bekannt.

Aus- bzw. Neubaumaßnahmen im niederländischen Fernstraßennetz (Z. B. die A 18) werden keine relevanten Auswirkungen haben, da die in Oeding festgestellten Durchgangsverkehre eher regionale als überregionale Verkehrsbeziehungen abdecken und damit nur in geringem Umfang überregional verlagerungsfähig sind.

#### 4.1.1 Allgemeine Verkehrsmengenzunahme

Für die allgemeine Verkehrsmengenprognose können folgende Faktoren aus unterschiedlichen Studien bzw. Gutachten angegeben werden.

**Tabelle 4:** Gutachten zur allgemeinen Verkehrsmengenprognose

Gutachten	Prognosezeitraum	Zunahmefaktoren			
		Personenverkehr		Güterverkehr	
		Gesamtzeitraum	Pro Jahr	Gesamtzeitraum	Pro Jahr
<b>Shell-Prognose 2004</b>	2000 – 2015	+ 6,3 %	+ 0,4 %	X	X
<b>Trendprognose Heusch-Boesefeld 1999</b>	2000 – 2015	+ 9,2 %	+ 0,6 %	+ 18,0 %	+ 1,2 %
<b>HBS 2001</b>	2000 – 2015	+ 11,8 %	+ 0,8 %	+ 20,9 %	+ 1,4 %
<b>Bundesverkehrswegeplan 2003</b>	1997 – 2015	+ 16,0 %	+ 0,9 %	+ 58 %	+ 3,2 %
<b>Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 (ITP / BVU)</b>	2004 - 2025	+ 8,9 %	+ 0,4 %	+ 27 %	+ 1,3 %
<b>IGVP NRW 2025 (NRW-Szenario)</b>	2000 - 2025	+ 6 %	+ 0,24 %	+ 18 %	+ 0,7 %

Quelle: verschiedene

Als gemittelte Faktoren ergeben sich aus den zitierten Gutachten jährliche Zuwachsraten von rund 0,6 % im Personenverkehr und 1,6 % im Güterverkehr.

Für die Jahre 2015 bis 2020 wird bereits eine Abflachung der Zunahmefaktoren erwartet. Die Shell-Prognose 2004 geht in diesem Zeitraum nur noch von einem jährlichen Zuwachs von durchschnittlich 0,023 % aus.

Auch die Trendprognosen Heusch-Boesefeld und HBS 2001 zeigen eine Abflachung zum Ende des Prognosehorizontes. Führt man den Trend bei Heusch—Boesefeld weiter bis zum Jahr 2020, zeigt sich in den Jahren 2015 bis 2020 nur noch ein jährliches Wachstum von 0,4 % sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr (Bundesstraßen, freie Strecke).

Auch der Forschungsbericht „Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050“ (BMVBS, 2006) erwartet eine Abflachung des Zuwachses, für die Jahre 2020 und 2030 werden nahezu identische Prognosewerte berücksichtigt.

Für die vorliegende Untersuchung ist die grenznahe Lage der Gemeinde Südlohn-Oeding bei der Verkehrsmengenprognose besonders zu berücksichtigen. Es kann davon ausgegangen werden, dass durch ein weiteres Zusammenwachsen der Mitgliedsstaaten auch der grenzüberschreitende Verkehr in Zukunft weiter wachsen wird. Wie dieser Zuwachs ausfällt, kann allerdings nicht genau abgeschätzt werden.

Daher wurde in der Verkehrsuntersuchung von 2006 in der Prognose die beschriebene Abflachung der Wachstumskurven in den zitierten Gutachten außer Acht gelassen und ein Prognosefaktor 2006 bis 2020 von 9,8 % (rd. 0,7 % pro Jahr) für den Personenverkehr und rund 26,6 % für den Güterverkehr (rd. 1,9 % pro Jahr) zugrundegelegt.

Für die aktuelle Prognose bis 2025 wird die Abflachung / Stagnation hingegen berücksichtigt; damit ergeben sich für das Jahr 2025 die gleichen Prognosefaktoren.

- ➔ **Prognosefaktor 2006 bis 2025 Personenverkehr:**      + 9,8 %
- ➔ **Prognosefaktor 2006 bis 2025 Güterverkehr:**      + 26,6 %

In den Niederlanden wird für die N 319 (= Fortsetzung der L 588 auf niederländischer Seite) für das Jahr 2010 eine Verkehrsbelastung von 5.690 Kfz/Werktag angegeben. In der Prognose bis zum Jahr 2030 wird eine Prognose in zwei Szenarien angegeben. Die maximale Prognose sieht 8.200 Kfz/Werktag und die minimale Prognose 7.390 Kfz/Werktag vor. Der Prognosewert von 8.200 Kfz/Werktag entspricht exakt dem Prognosewert 2025 in der vorliegenden Untersuchung. Damit wird die Plausibilität der hier vorgenommenen Prognose auch von der niederländischen Prognose bestätigt.

#### 4.1.2 Verkehrserzeugung der erwarteten Bauflächen

Um die strukturellen Änderungen in der Gemeinde Südlohn-Oeding berücksichtigen zu können, ist das zu erwartende Verkehrsaufkommen der von der Gemeinde angegebenen Bauflächen, die noch Baulandpotenziale beinhalten, abzuschätzen.

Hier hat es nach Rücksprache zwischen Straßen.NRW und der Gemeinde keine Veränderungen zwischen dem Prognosehorizont 2020 und 2025 gegeben.

Nachfolgend als Auszug aus der „Verkehrsuntersuchung L 558 OU Oeding“ vom 26. Juni 2006 das Ergebnis der Prognose:

„Aus dem Gemeindeentwicklungsplan sowie dem geltenden Flächennutzungsplan können folgende Bauflächen mit den jeweils angegebenen Verkehrsmengen in die Prognoseberechnung eingehen.“

**Tabelle 5:** Geplante Bauflächen und erwartetes Verkehrsaufkommen in Oeding

Nr.	Bezeichnung	Nutzung	Größe	Erwartetes Verkehrsaufkommen	
				Kfz/24h	GV/24h
GE1	Östlich L 572	GE	18,0 ha	2.600	450
W1a	Östlich Krügerstr.	WA	1,1 ha	100	3
W1b	Zentrum I	WA	0,5 ha	50	2
W1c	Zentrum II	WA	1,7 ha	150	5
W1d	Sportplatz	WA	1,2 ha	100	4
W2a	Nordwest I	WA	7,1 ha	650	21
W2b	Nordwest II	WA	5,0 ha	450	15
W3	Südwest	WA	8,7 ha	800	25
W4	Süd I	WA	5,1 ha	450	15
W5	Südost	WA	4,1 ha	350	12
W6	Süd II	WA	7,8 ha	800	23
Gesamt Wohngebiete			42,3 ha	3.900	125

Quelle: Gemeinde Südlohn-Oeding und eigene Berechnungen

Die eingegebenen Schlüsselgrößen und Parameter wurden bei der Berechnung der erwarteten Verkehrsmengen im unteren Bereich der möglichen Bandbreite gewählt, da es sich bei den Verkehren nicht ausschließlich um Neuverkehr handeln wird und eine vollständige Auslastung der Baugebiete nicht in jedem Fall zu erwarten ist.

Während der Lkw-Verkehr aus dem Gewerbegebiet zu 100% als Quell- und Zielverkehr anzusehen ist, wird ein Teil des Pkw-Verkehrs als Binnenverkehr in der Gemeinde Oeding bleiben. Dieser Anteil kann auf rund 40 % der gesamten Verkehrserzeugung der dargestellten Baugebiete abgeschätzt werden. Die Prognose des Binnenverkehrs wird durch den allgemeinen Prognosefaktor des Pkw-Verkehrs berücksichtigt.

Der übrige Verkehr wird als Quell- und Zielverkehr wie folgt in das vorhandene Netz eingespeist:

- 20 % über die L 558 Richtung Westen
- 40 % über die B 70 (L 558) Richtung Osten
- 20 % über die B 70 (L 572) Richtung Norden
- 20 % über die L 572 Richtung Süden „

## 5 Zusammenfassung und Empfehlung

Die aktuelle Fortschreibung hat das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2006 bestätigt.

Es besteht kein Unterschied zwischen dem Prognosehorizont 2020 und 2025, da alle entsprechenden Prognosen zur demografischen Entwicklung, Motorisierung, Verkehrsleistung usw. übereinstimmend ab 2020 eine Stagnation bzw. nur minimale Zuwächse oder Rückgänge angeben.

Die in der „Verkehrsuntersuchung L 558 OU Oeding“ vom 26. Juni 2006 für das Prognosejahr 2020 berechneten Werte und vorgenommenen Beurteilungen können daher unverändert für das Prognosejahr 2025 übernommen werden.

Wallenhorst, 2012-04-20

**IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG**



Manfred Ramm