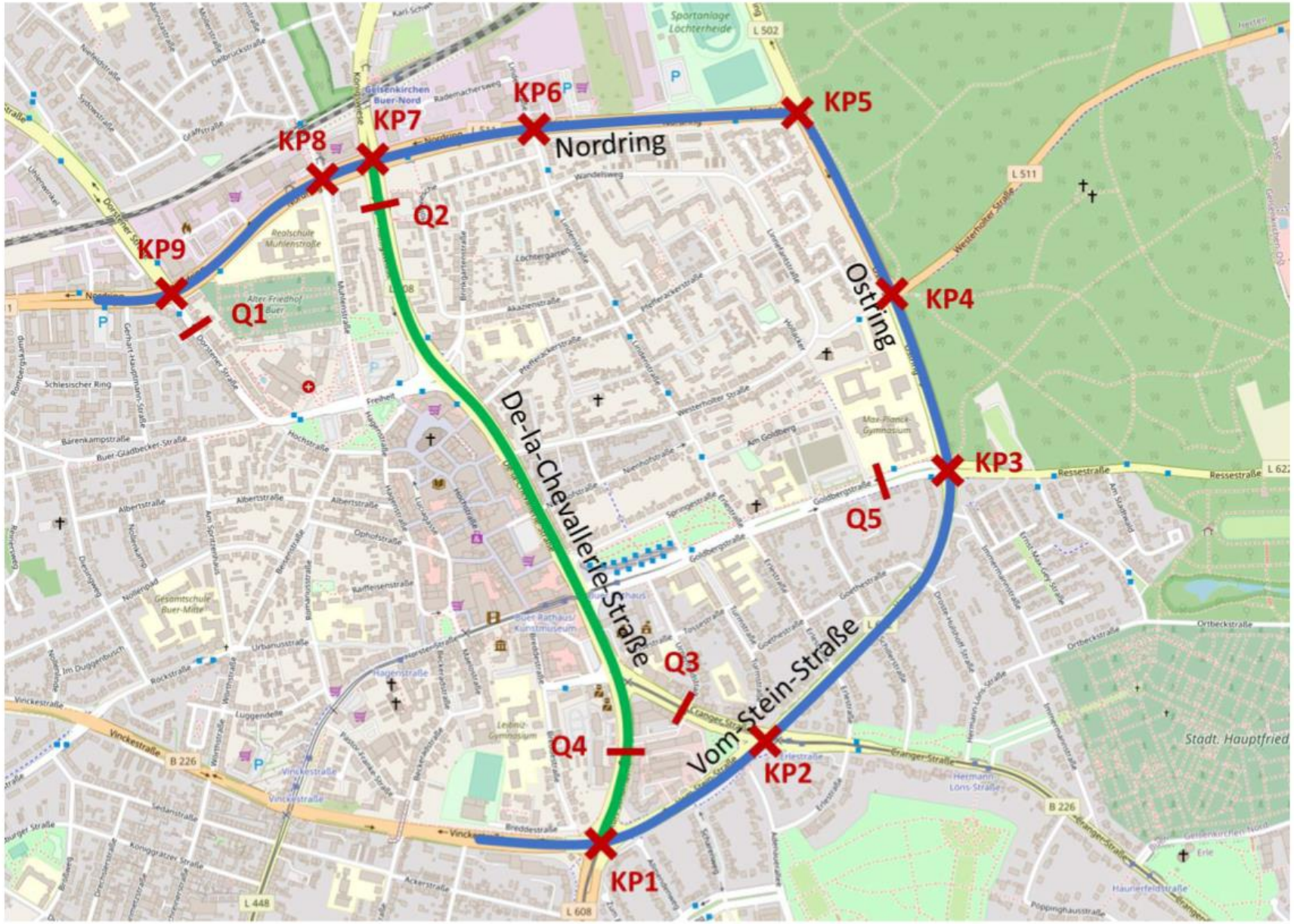
PTV GROUP

Verkehrsgutachten Gelsenkirchen Buerscher Ring

Inhaltsverzeichnis

- Untersuchungsgebiet
- Modellspezifikationen
- Verkehrsbelastungen der Modelle
- Auswertungen
- Lärm
- Kosten



Zählstellen und betrachtete Knotenpunkte

Modellspezifikationen

Analysemodell

- Basisjahr 2022
- 50 km/h in DLC
- 2-streifige Verkehrsführung
- Verkehrsbelastung des **IST-Zustands**

Analyse 2022:

- DLC ≤ 18.290
- BU ≤ 18.140

„ungefähr hälftig“

Bezugsfall / Nullfall

- Basisjahr 2035
- 50 km/h in DLC
- 2-streifige Verkehrsführung
- Verkehrsbelastung des **Prognosezustands**

Bezugsfall 2035:

- Räumliche Untersuchungen
- Bevölkerungszahl
- DLC ≤ 17.760 ↑
- BU ≤ 17.430 ↓

Planfall 1

- Basisjahr 2035
- 30 km/h in DLC
- 2-streifige Verkehrsführung
- nur makroskopische Umlegung

Planfall 2

- Basisjahr 2035
- 30 km/h in DLC
- 1-streifige Verkehrsführung
- detaillierte makroskopische und mikroskopische Untersuchung
  DLC ≤ 7.020 =>
  - 10.000 Fz
  BU ≤ 27.480 =>
  + 10.000 Fz

Gutachten

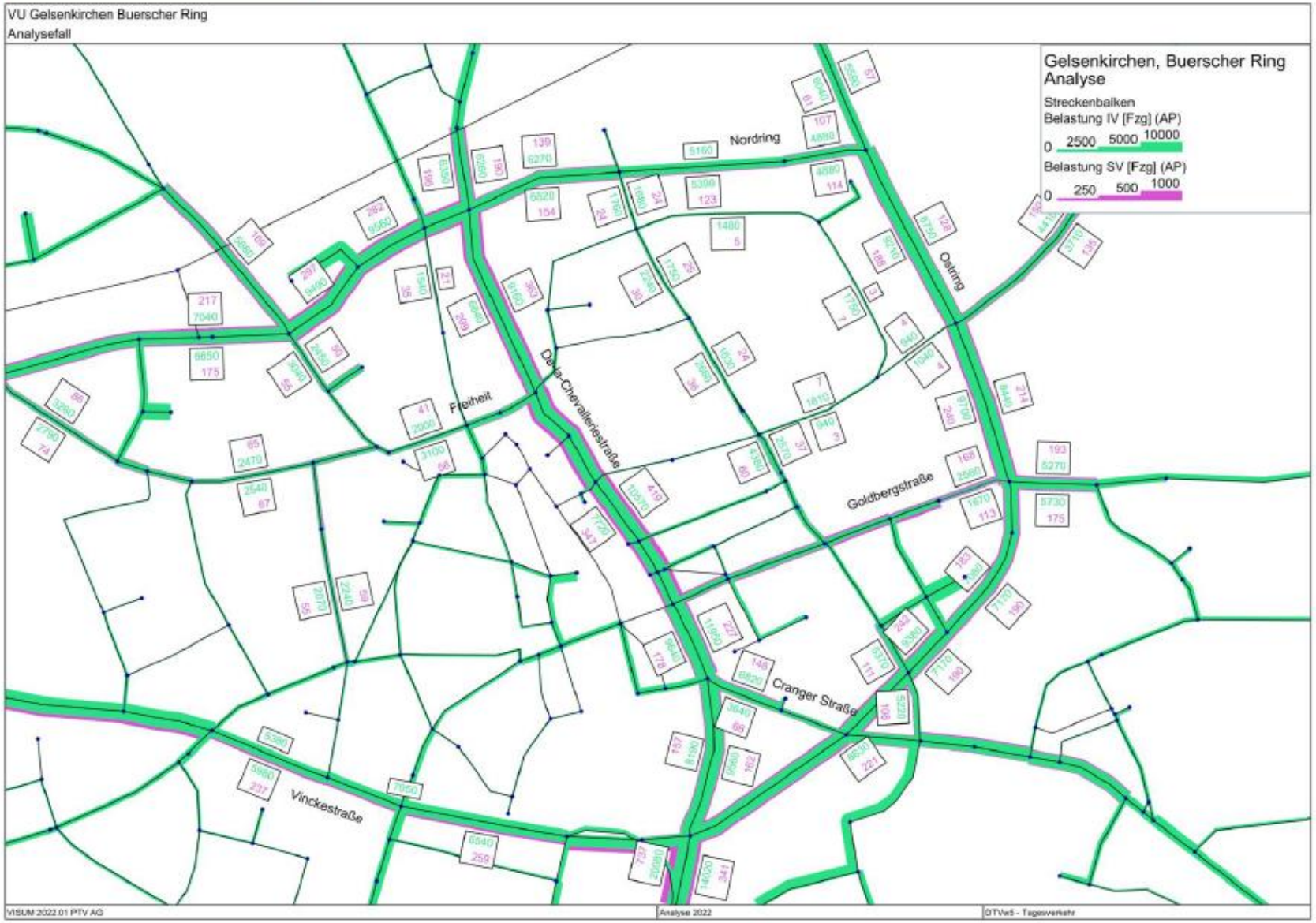
Planfall 3

- Basisjahr 2035
- 50 km/h in DLC
- 1-streifige Verkehrsführung
- detaillierte makroskopische und mikroskopische Untersuchung

Nachtrag

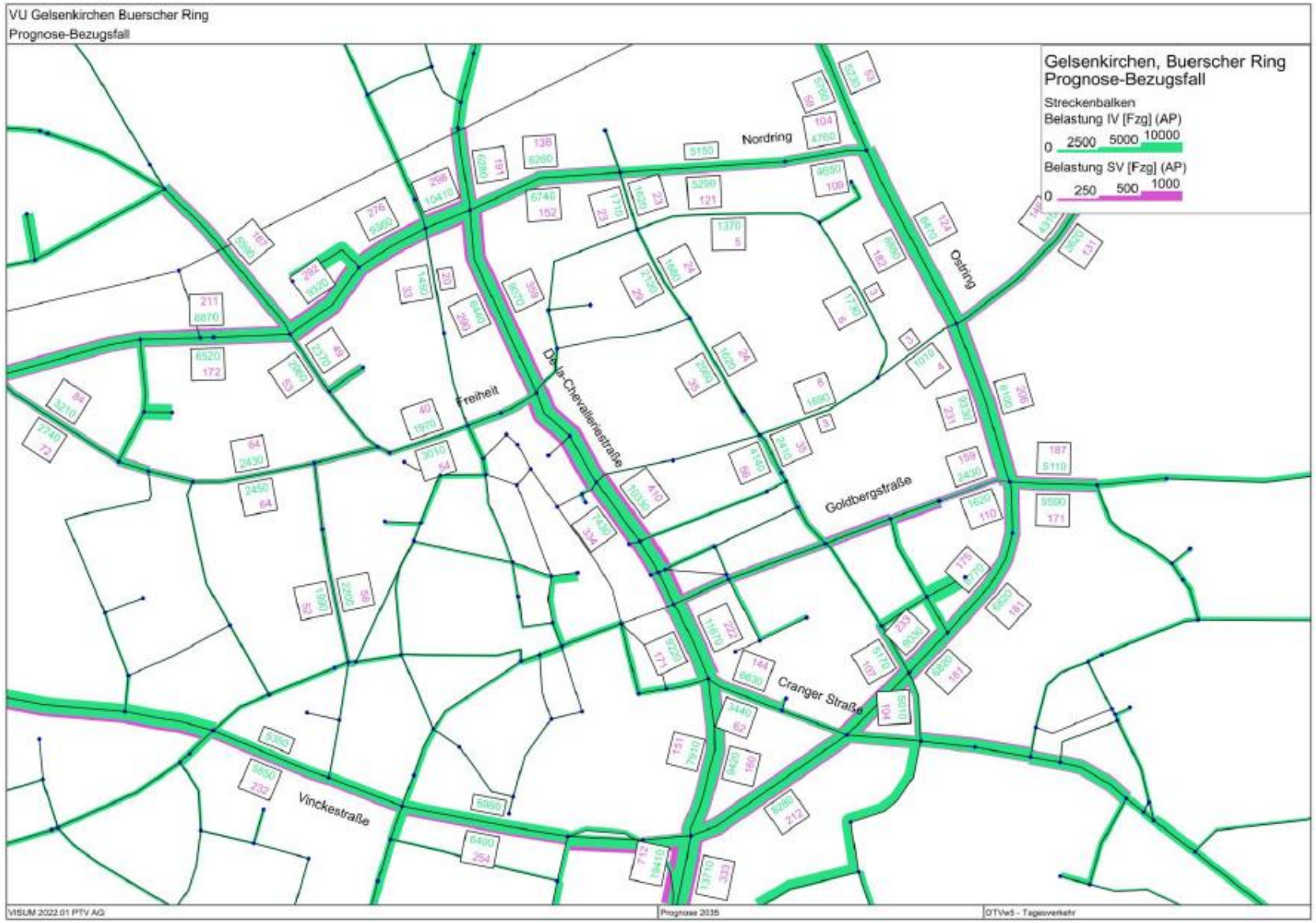
PTV GROUP

Verkehrsbelastung Analyse



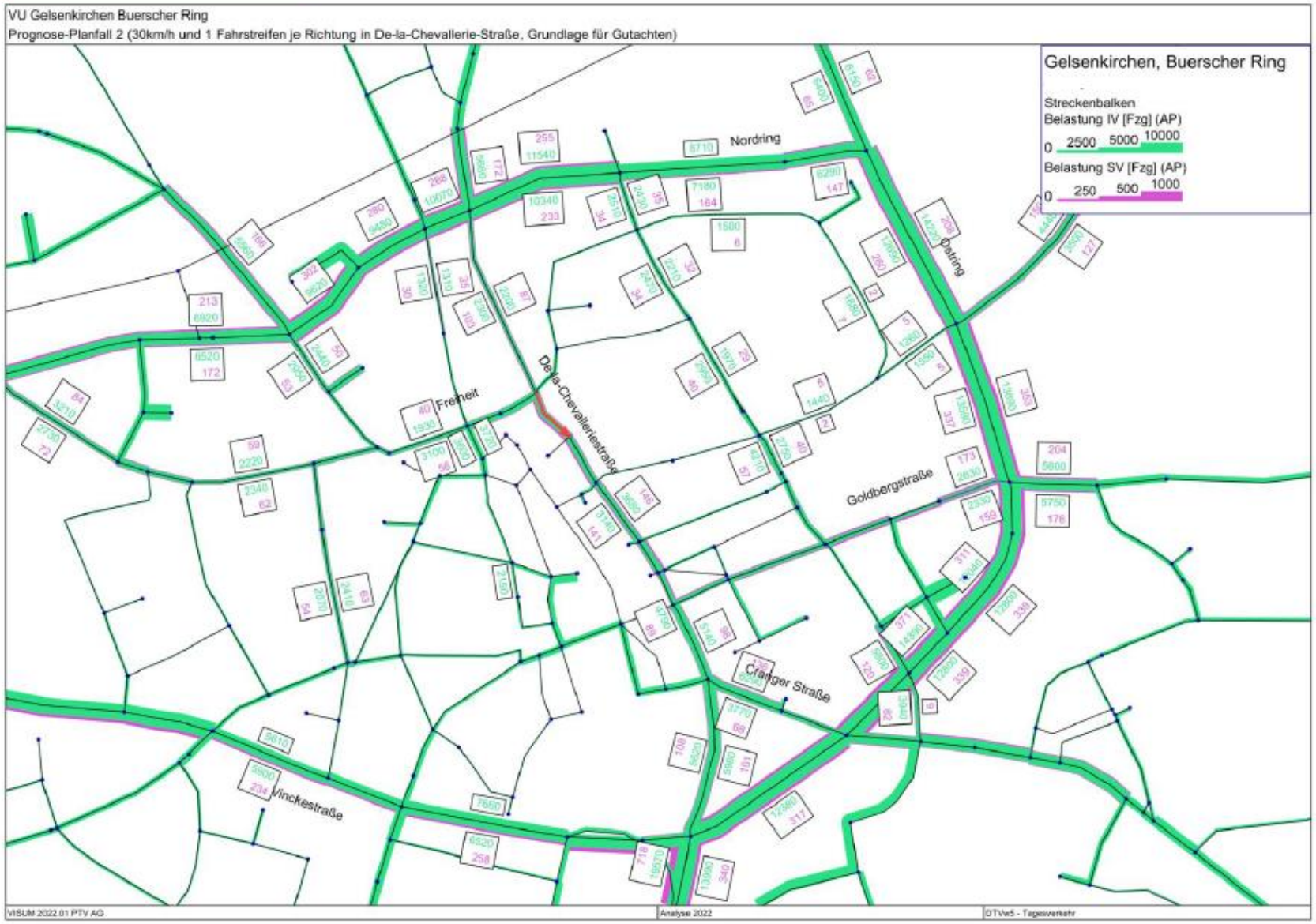
PTV GROUP

Verkehrsbelastung Prognose-Bezugsfall



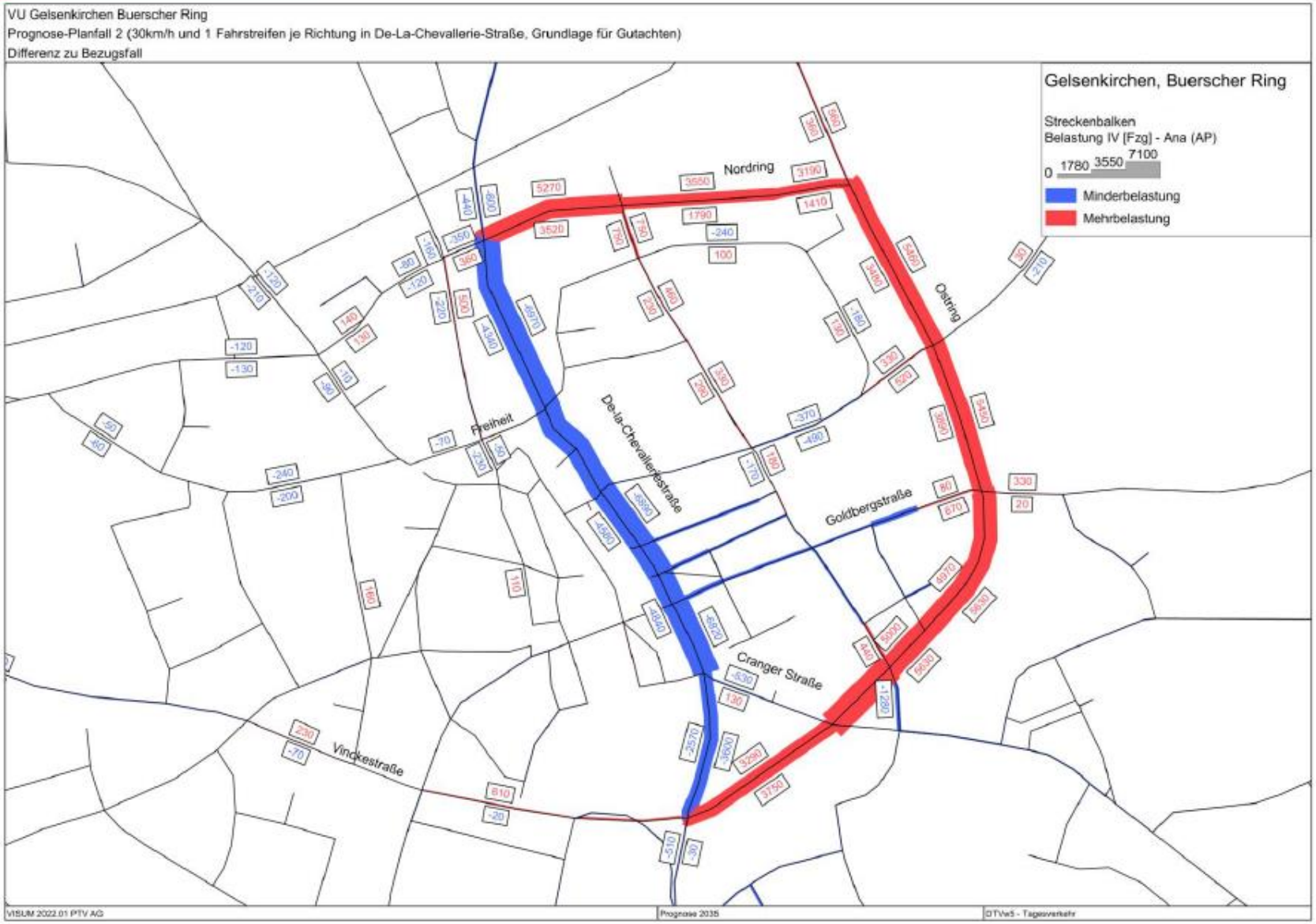
PTV GROUP

Verkehrsbelastung Prognose-Planfall 2



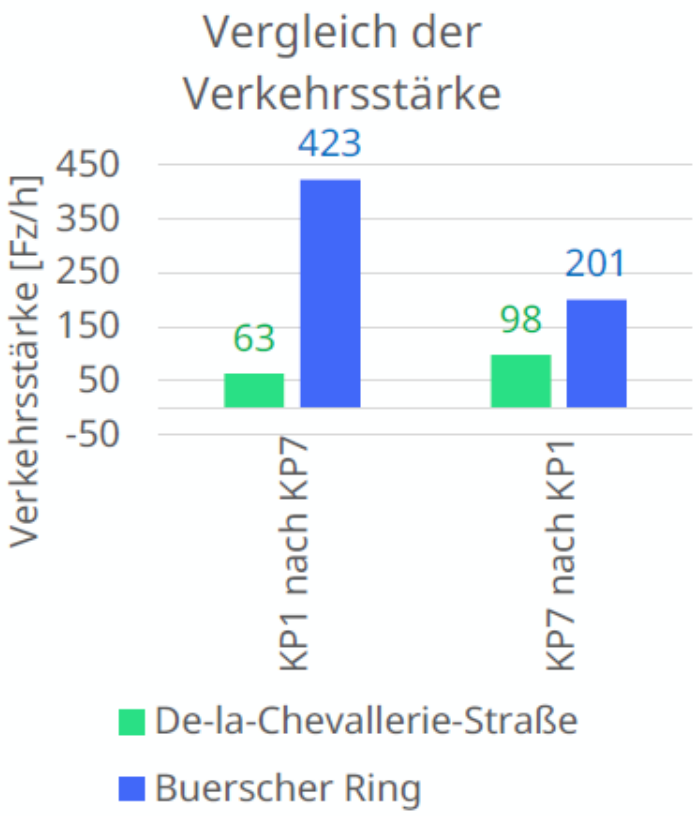
PTV GROUP

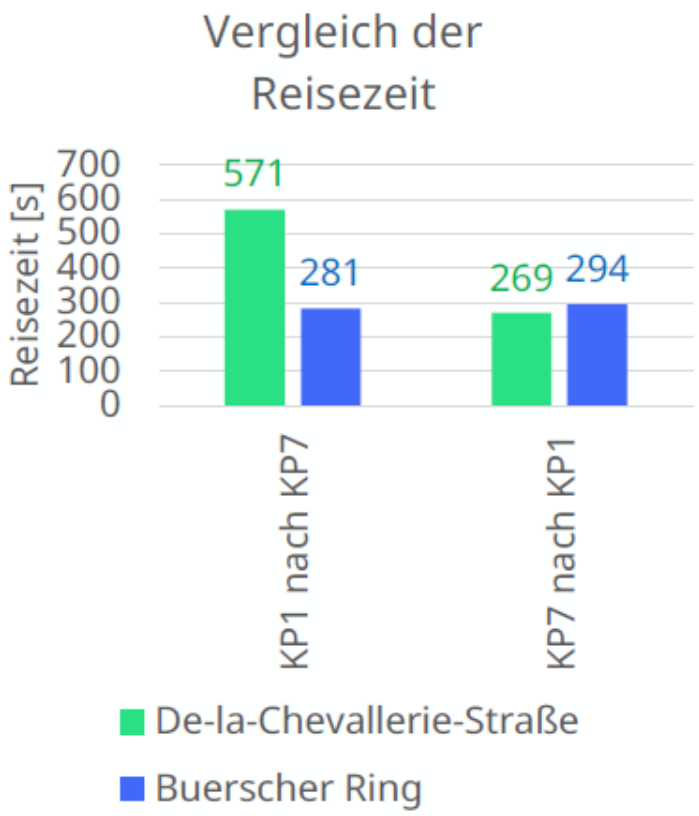
Differenzplot Planfall 2 - Bezugsfall

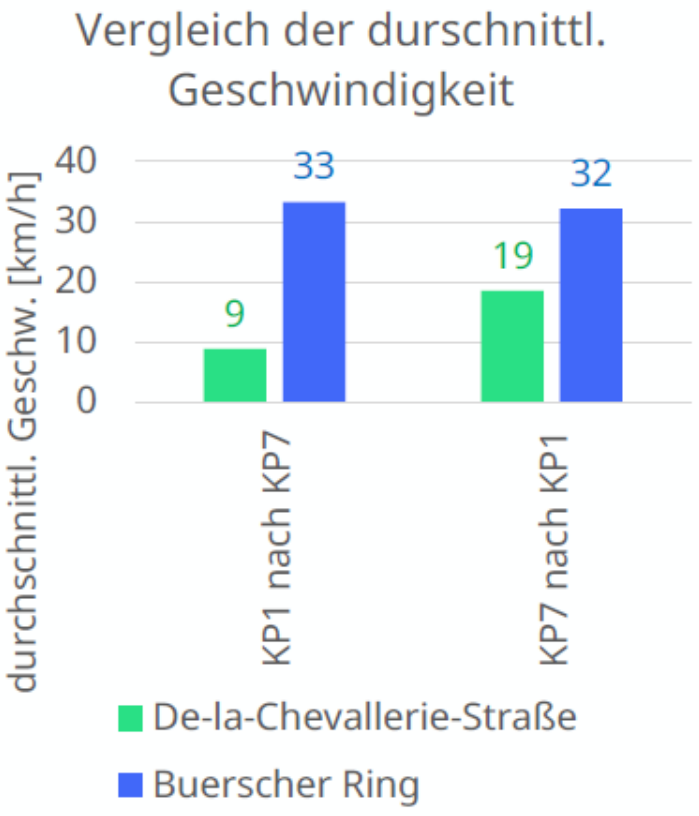


PTV GROUP

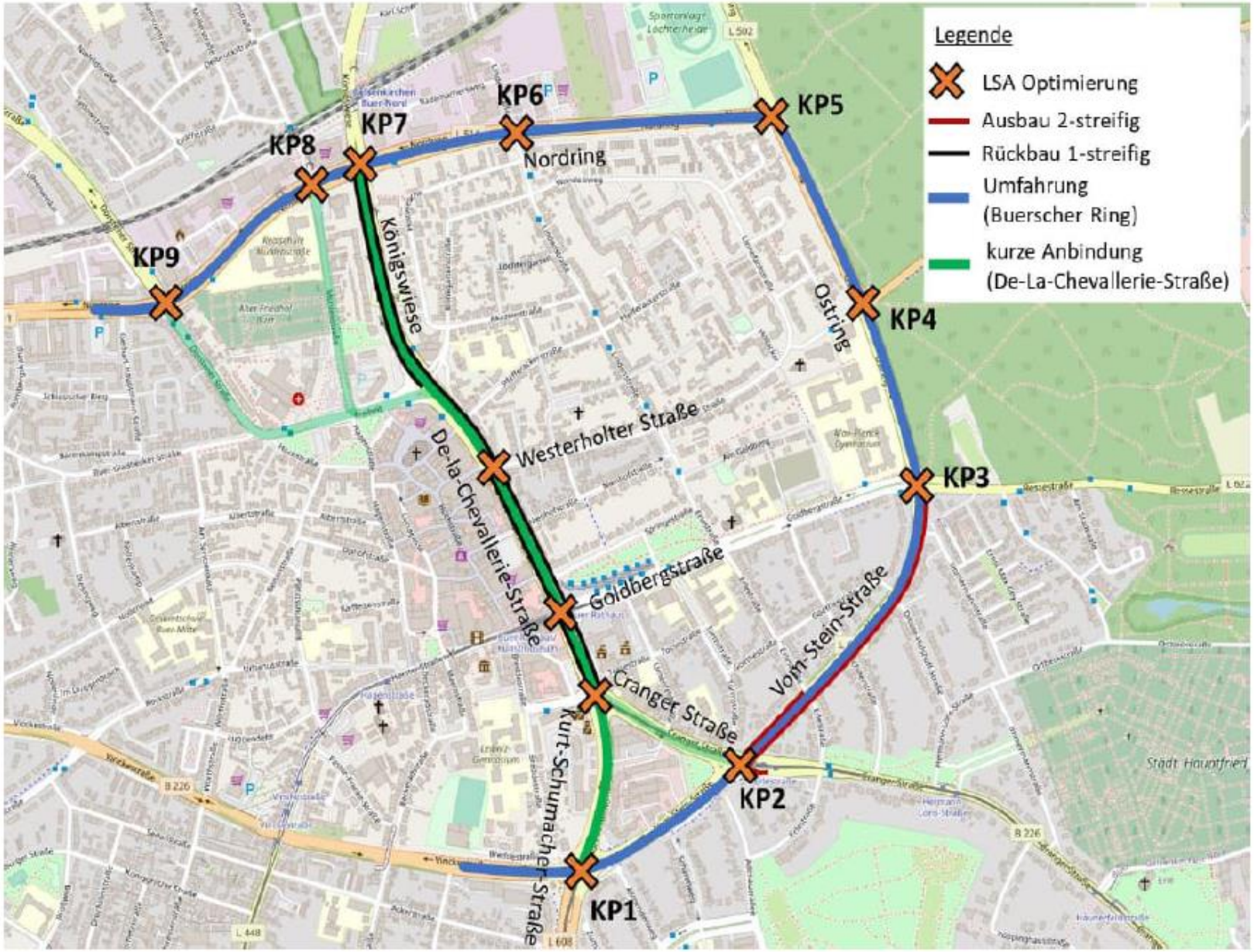
Auswertungen



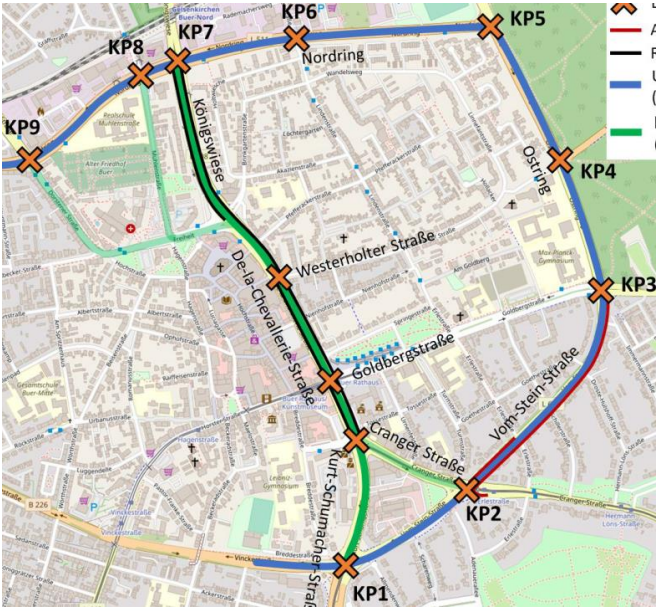




PTV GROUP

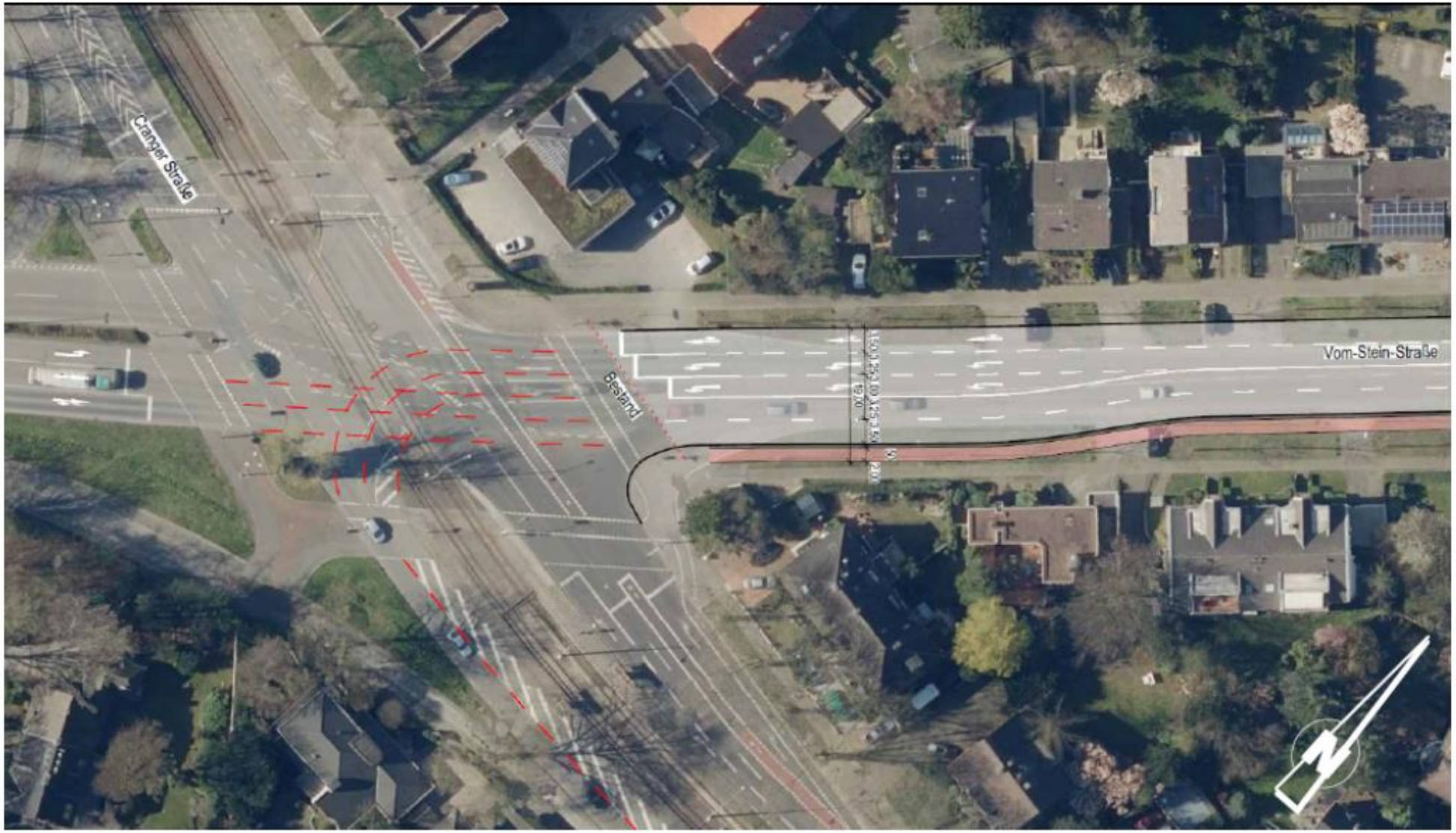


Anpassungen im Prognose-Planfall

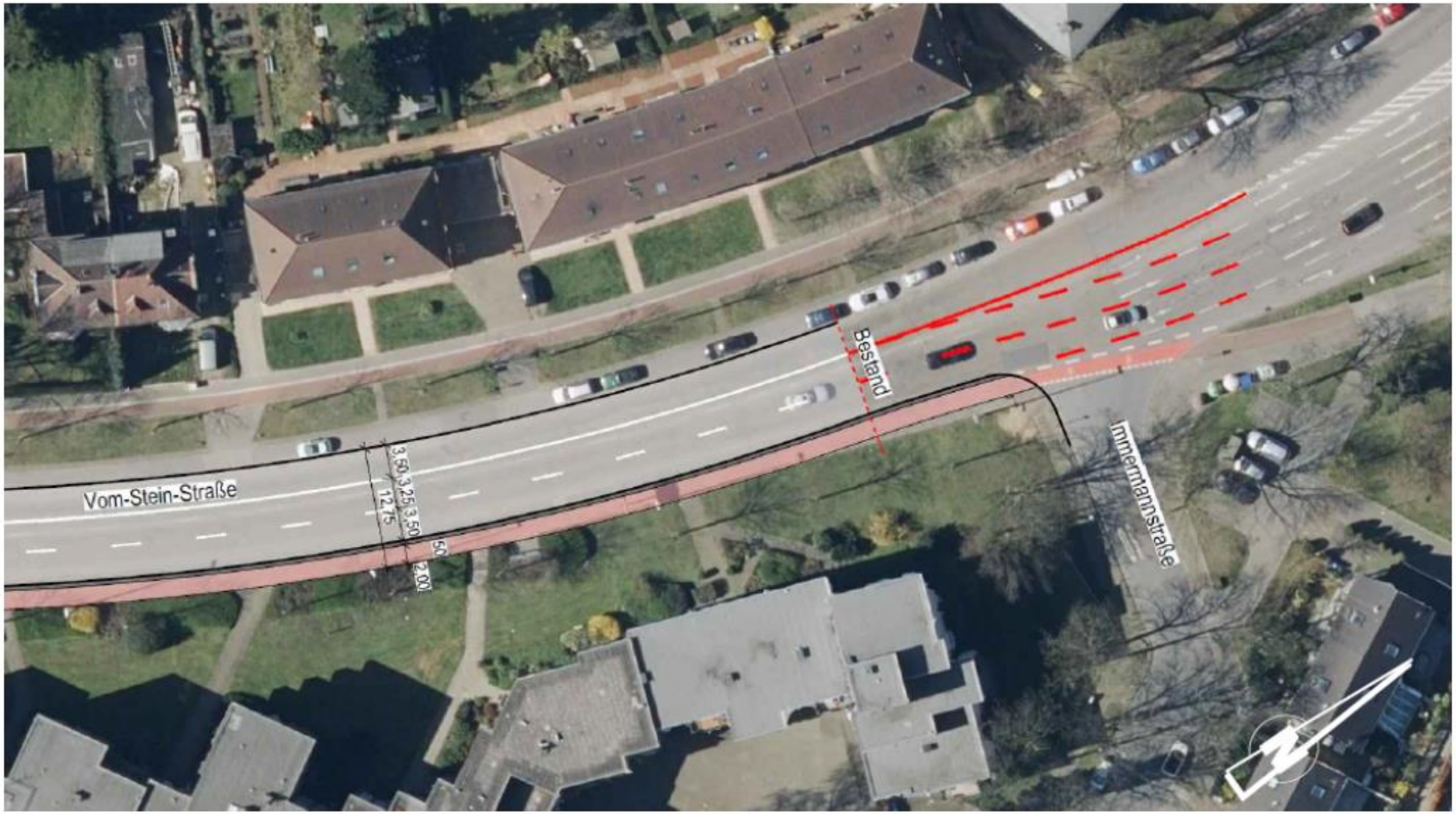


Knotenpunkt / Strecke	Anpassung
KP1, KP3, KP6, KP8, KP9	LSA-Optimierung und Koordinierung in Grüne Welle
KP2	bauliche Erweiterung der Fahrbahn um einen Fahrstreifen in der nördlichen Zu- und Ausfahrt sowie in der östlichen Ausfahrt Anpassung der Aufteilung der Verkehrsströme in der nördlichen und südlichen Zufahrt LSA-Optimierung und Koordinierung in Grüne Welle
Vom-Stein-Straße	bauliche Erweiterung der Fahrbahn um einen Fahrstreifen in südlicher Fahrtrichtung zwischen Erlestraße und KP2 sowie in nördlicher Fahrtrichtung zwischen KP2 und KP3
Cranger Straße	Anpassung der Fahrbahnmarkierung und Erweiterung um einen Fahrstreifen in östlicher Fahrtrichtung zwischen KP2 und Erlestraße
KP4, KP5	Koordinierung der LSA in Grüne Welle
KP7	Reduzierung der Geradeausfahrstreifen in der nördlichen und südlichen Zufahrt LSA-Optimierung und Koordinierung in Grüne Welle
KP De-la-Chevallerie-Straße / Cranger Straße	LSA-Optimierung
KP De-la-Chevallerie-Straße / Westerholter Straße	LSA-Optimierung
KP De-la-Chevallerie-Straße / Goldbergstraße	LSA-Optimierung
De-la-Chevallerie-Straße	Verzicht auf Reduzierung des überbreiten Fahrstreifens auf einen normalbreiten Fahrstreifen in südliche Fahrtrichtung zwischen Freiheit und Westerholter Straße

Kartenausschnitt (Cranger Str./Vom-Stein-Str.)



Kartenausschnitt (Vom-Stein-Str./Immermannstr.)



Lärm

Die Berechnungen zur Gesamtlärmbetrachtung zeigen, dass sich im Bereich der zusätzlichen Fahrspur auf der Vom-Stein-Straße zwischen Cranger Straße und Goldbergstraße sowie im restlichen Bereich der Umgehung bedingt durch den Mehrverkehr Pegelerhöhungen ergeben.
Im Zentrum von Buer hingegen ergeben sich durch die Verlagerung der Verkehre deutliche Pegelminderungen.

Konkrete Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen ergeben sich lediglich aus den Berechnungen zum Ausbau der Vom-Stein-Straße.

Prinzipiell hat aktiver Lärmschutz Vorrang vor passiven Maßnahmen. Lärmschutzwände kommen insbesondere aus städtebaulicher Sicht nicht in Frage. Weitere Maßnahmen wären beispielsweise der Einbau lärmoptimierter Fahrbahnbeläge oder eine Geschwindigkeitsbeschränkung.

Bei verbleibenden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte besteht ein Anspruch auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen.

Kosten

Abschnitt KP1 – KP7:	2.000.000,00 €
Abschnitt KP2 – KP3:	920.000,00 €
Verkehrstechnische Ausrüstung der KP:	250.000,00 €
Summe ca.:	3.200.000,00 €

Die Kostenschätzung bezieht sich rein auf die notwendigen baulichen/technischen Anpassungsbedarfe zur Umsetzung der Maßnahme und stellt den kostentechnischen Minimalfall dar.

Um Synergieeffekte zu nutzen, werden im Rahmen der Maßnahme weitere Anpassungsmaßnahmen im Bereich Verkehrstechnik (Lichtsignalanlagen) und im Bereich der Straßensanierung erforderlich sein.

Die städtebauliche Aufwertung der De-la-Chevallerie-Straße ist kostenmäßig nicht berücksichtigt.

Eventuell erforderliche aktive/passive Schallschutzmaßnahmen sind kostenmäßig nicht berücksichtigt.

Eine konkrete Kostenberechnung kann erst nach Durchführung einer fachgerechten Planung (Leistungsphase 3, HOAI) dargestellt werden.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit