



Aktualisierung der Fortschreibung der verkehrsplanerischen Untersuchung zur Realisierung einer Entlastungsstraße in Rietberg

im Auftrag der Stadt Rietberg

Schlussbericht

Brilon
Bondzio
Weiser 

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Auftraggeber: Stadt Rietberg
Rügenstraße 1
33397 Rietberg
Tel.: 05244 / 986-0
Fax: 05244 / 986-400

Auftragnehmer: Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
Tel.: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
E-Mail: info@bbwgmbh.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Nadine Saueremann

Projektnummer: 3.1896

Datum: April 2020

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung	2
2. Aktualisierung der Datengrundlagen	3
2.1 Verkehrszählungen.....	3
2.2 Prognoseannahmen	5
2.2.1 Allgemeine Verkehrsentwicklungen	5
2.2.2 Demografische Entwicklungen.....	5
3. Planfälle	6
3.1 Prognose-Nullfall	8
3.2 Variante A	10
3.3 Variante B	12
3.4 Variante C	14
3.5 Variante D	16
3.6 Variante E	18
4. Zusammenfassung	20
Literaturverzeichnis	23
Anlagenverzeichnis	24



1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Stadt Rietberg plant den Bau einer in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Entlastungsstraße. Mit Hilfe dieser Straße sollen die Ortslagen Rietberg und Neuenkirchen vom Verkehr entlastet werden.

Die ursprüngliche Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2004 wurde im Jahr 2019 fortgeschrieben. Sie weist für das Prognosejahr 2025 eine Belastung der Entlastungsstraße von bis zu 10.000 Kfz / 24 h aus. Die Ortskerne von Rietberg und Neuenkirchen werden im Gegenzug deutlich vom Verkehr entlastet. Das Gutachten kommt insgesamt zu dem Ergebnis, dass der Bau der Entlastungsstraße unter verkehrliche Aspekten sinnvoll ist und weiter betrieben werden sollte.

Die Maßnahme ist im Landesstraßenbedarfsplan in der Stufe 1, im Planungsprogramm jedoch nur im Schritt 2 enthalten. Daher wurde mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW vereinbart, dass die Stadt Rietberg im Namen von Straßen NRW die Planungen bearbeitet. Im Rahmen der weiteren Planungsschritte wünscht die Stadt Rietberg eine Aktualisierung der Verkehrsprognose auf das Prognosejahr 2030. Dabei müssen insbesondere die folgenden Aspekte berücksichtigt werden:

- Erweiterung des Prognosehorizontes auf das Jahr 2030 mit Berücksichtigung der Verflechtungsprognose der BVWP
- Berücksichtigung der zwischenzeitlich umgesetzten Änderungen im Straßennetz
- Berücksichtigung der zwischenzeitlich veränderten Strukturdaten
- Prognose des Verkehrsaufkommens für fünf verschiedene Trassenvarianten
- Prognose des Verkehrsaufkommens für eine Variante mit teilweiser Umsetzung von der „Rottwiese“ bis zur „Konrad-Adenauer-Straße“



2. Aktualisierung der Datengrundlagen

2.1 Verkehrszählungen

Zur Ermittlung der Verkehrsbelastungen wurden am Dienstag dem 21.05.2019 Verkehrszählungen an insgesamt 8 Knotenpunkten im Rietberger Stadtgebiet durchgeführt. Die Zählungen fanden im Zeitraum von 15.00 – 19.00 Uhr statt. Die Zähldaten wurden für die einzelnen Viertelstundenintervalle, getrennt nach den Fahrzeugarten Pkw, Lkw, Lastzug, Kraftrad und Fahrrad erfasst. An den folgenden Knotenpunkten wurden Verkehrszählungen durchgeführt:

- 1) Varenseller Straße (L 867) / Langer Schemm (K 41)
- 2) Gütersloher Straße (L 782) / Lange Straße (L 782 / L 867)
- 3) Lange Straße (L 782) / Druffeler Straße (K 9) / Platzstraße (K 9)
- 4) Wiedenbrücker Straße (L 782) / Rottwiese
- 5) Wiedenbrücker Straße (L 782) / Rathausstraße (L 836) / Bahnhofstraße (L 836)
- 6) Bahnhofstraße (L 782) / Westerwieher Straße (L 836)
- 7) Rottwiese / Bokeler Straße
- 8) Umgehungsstraße (B 64) / Bokeler Straße (L 836) / Rottwiese
- 9) Umgehungsstraße (B 64) / Mastholter Straße (L 782)
- 10) Umgehungsstraße (B 64) / Wiedenbrücker Straße (L 782)
- 11) Bahnhofstraße (L 782) / Konrad-Adenauer-Straße / Lange Straße (L782)



Die folgende Abbildung zeigt die Verkehrsbelastungen der Knotenströme für den Zeitraum von 16.00 – 17.00 Uhr.

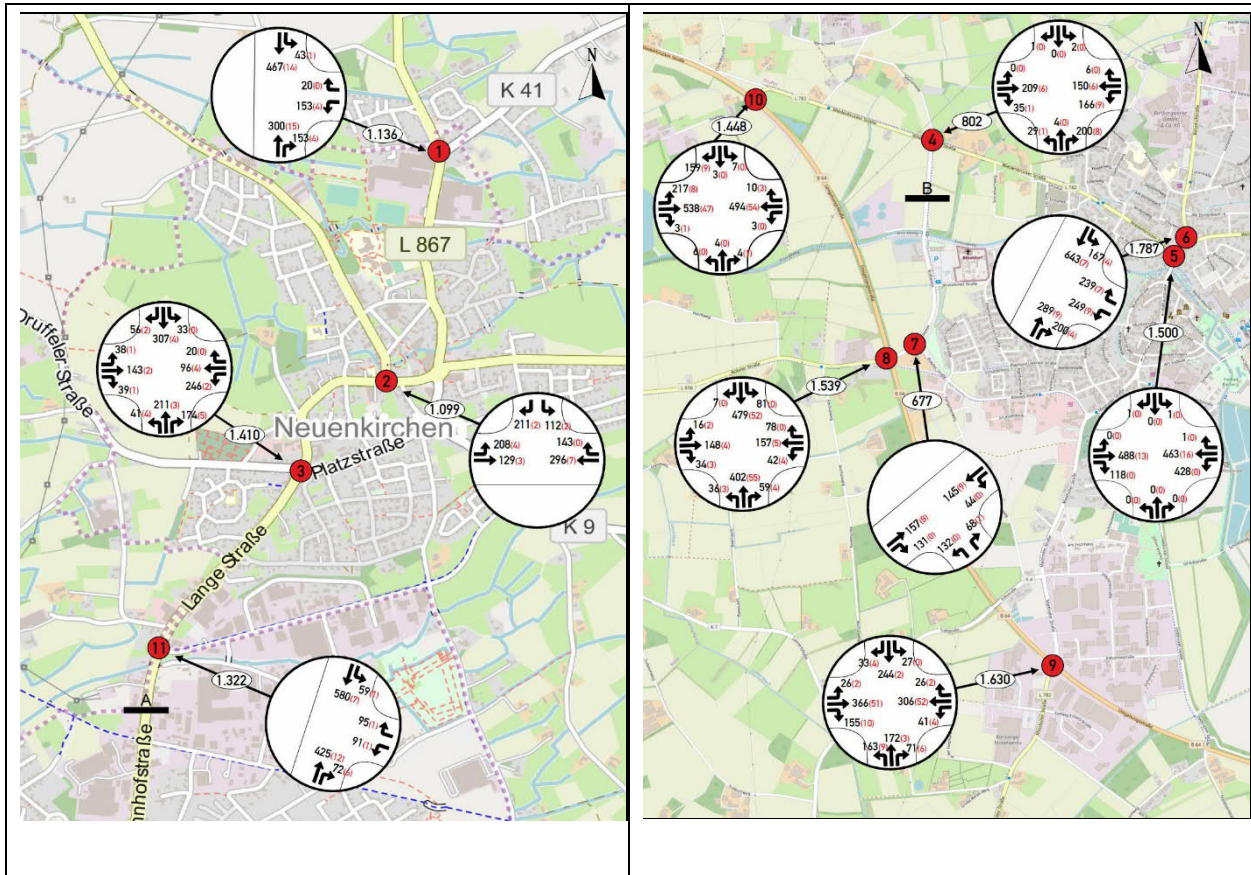


Abbildung 1: Zählergebnisse 16.00 - 17.00 Uhr [Kfz (SV)/ h] Kartengrundlage OpenStreetmap

Die Ergebnisse sind in den Anlagen Z-1 und Z-2 dargestellt.



2.2 Prognoseannahmen

2.2.1 Allgemeine Verkehrsentwicklungen

Zur Prognose der allgemeinen Entwicklungen wurde die „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2030“ [2] hinzugezogen. Dort ist die Entwicklung der Kfz-Fahrleistung nach Fahrzeugarten für das Jahr 2030 bezogen auf den Kreis Gütersloh angegeben.

Ausgehend vom Jahr 2019 wird bis zum Jahr 2030 eine Zunahme der Fahrleistung im Pkw-Verkehr von 7,63 % und im Schwerverkehrsaufkommen eine Zunahme um 3,76 % prognostiziert.

In der vorliegenden Untersuchung wurden diese allgemeinen Steigerungsfaktoren nur für den Durchgangsverkehr angesetzt. Für den Quell-, Ziel- und Binnenverkehr dagegen wird eine an den demographischen Veränderungen orientierte Entwicklung angesetzt.

2.2.2 Demografische Entwicklungen

Gemäß den Angaben der Stadt Rietberg beträgt die derzeitige Einwohnerzahl knapp 31.000. Bis zum Jahr 2030 ist mit einer Zunahme der Einwohnerzahl um etwa 1,6 % zu rechnen. Diese Zunahme wurde den Prognoserechnungen zugrunde gelegt.



3. Planfälle

In Abstimmung mit der Stadt Rietberg werden fünf Varianten einer Entlastungsstraße auf ihre verkehrlichen Auswirkungen hin untersucht werden. Vier Varianten stellen eine Verbindung zwischen der L 782 Wiedenbrücker Straße Höhe Rottwiese und der L 867 Varenseller Straße im Bereich des Brünningwegs dar. Eine Variante ist eine teilweise Umsetzung der Entlastungsstraße von der „Rottwiese“ bis zur „Konrad-Adenauer-Straße“.

Zudem wird der Prognose-Nullfall als Referenzfall zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen der einzelnen Varianten der Entlastungsstraße dargestellt. Der Prognose-Nullfall beschreibt die voraussichtliche Verkehrsentwicklung in Rietberg bis zum Jahr 2030 bei Beibehaltung des derzeitigen Straßennetzes ohne Entlastungsstraße. Die Trassierungselemente der Planungsvarianten wurden von der Ingenieurgesellschaft RÖVER [3] zur Verfügung gestellt.



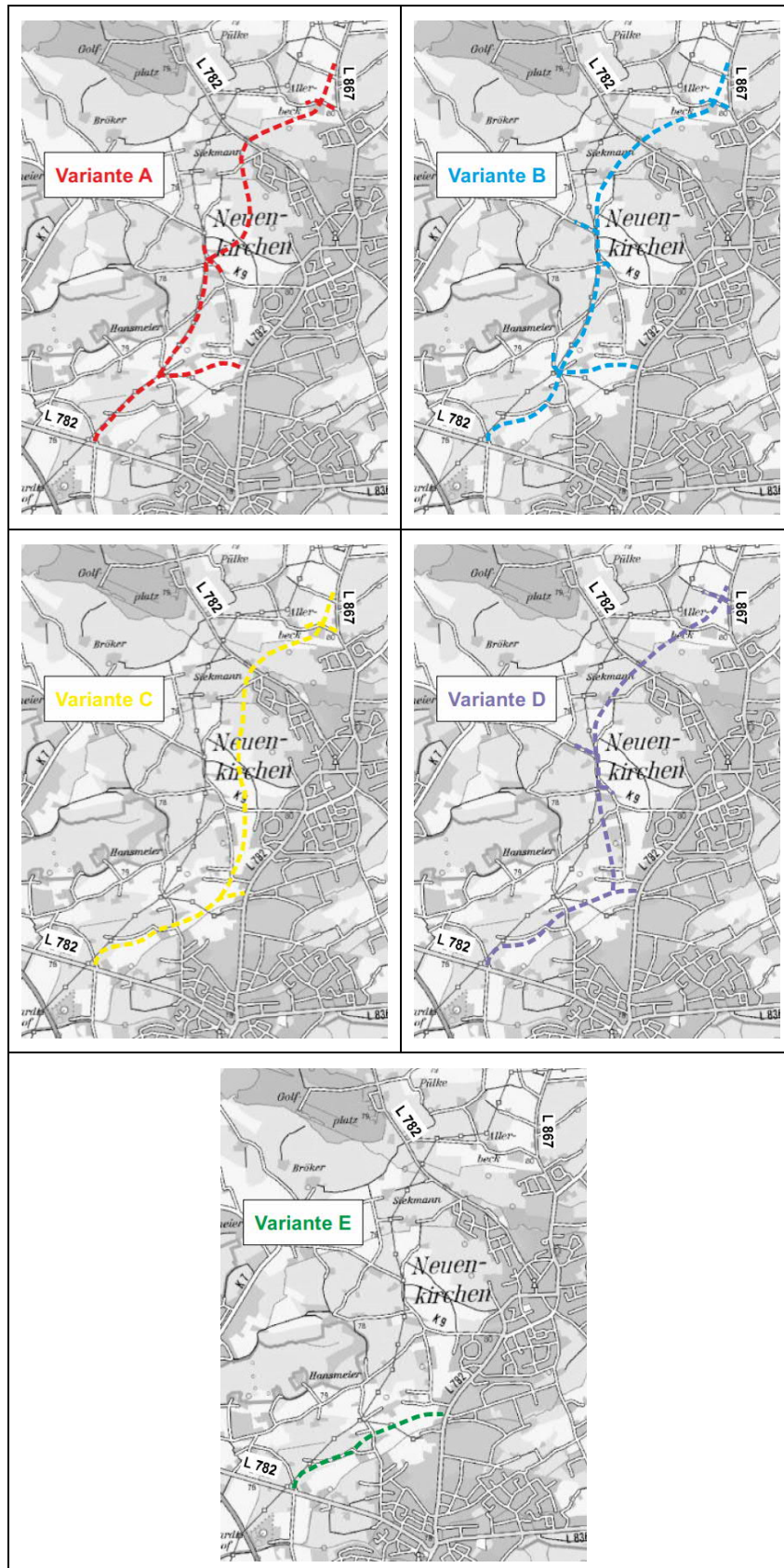


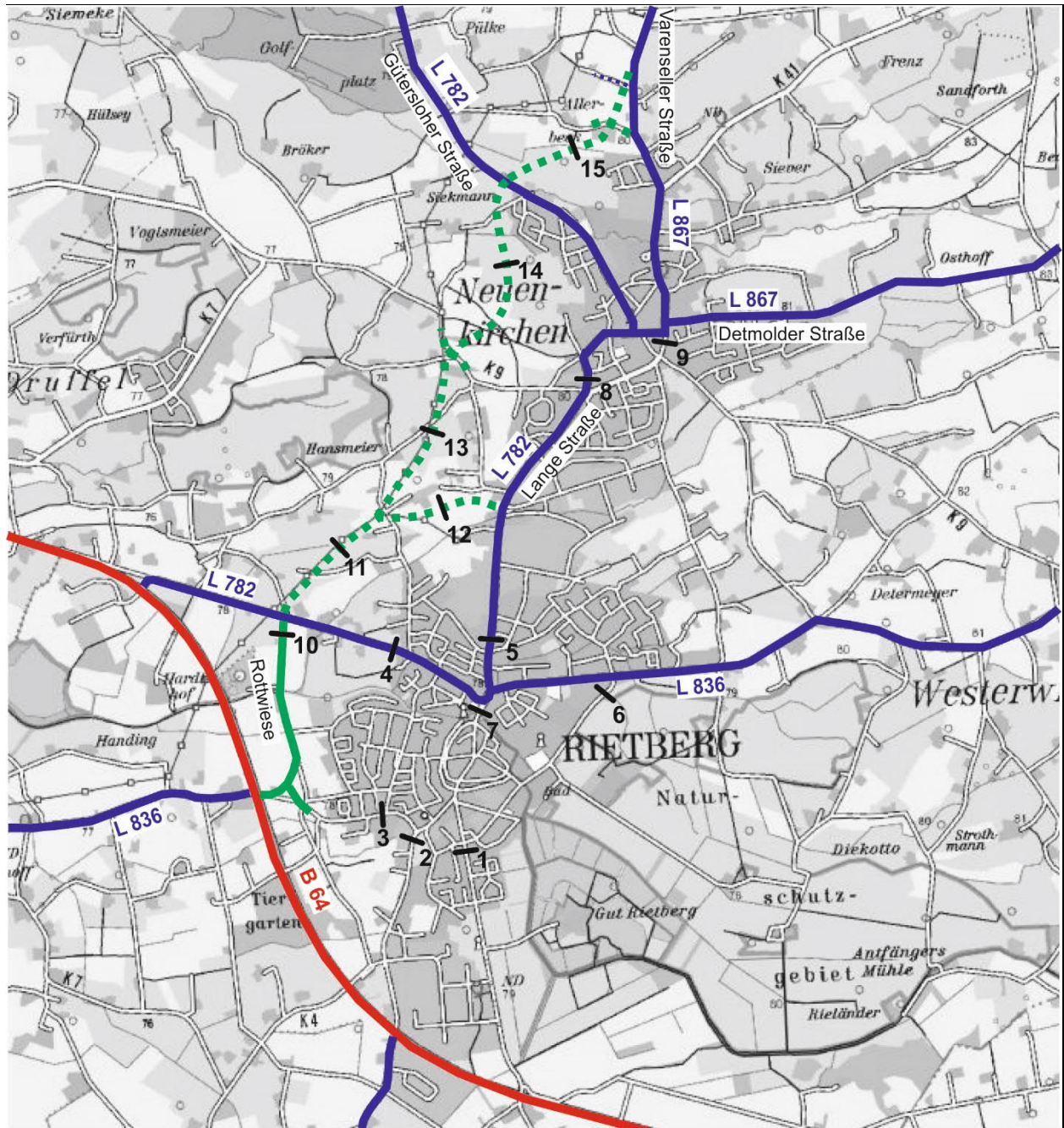
Abbildung 2: Schematische Darstellung der Trassenverläufe Varianten A bis E



3.1 Prognose-Nullfall

Auf Grundlage der Prognoseannahme wurde ein Prognose-Nullfall der Verkehrsnachfrage für das Jahr 2030 erarbeitet. Die heutigen Verkehrsbelastungen sind in der Anlage 1 dokumentiert. Die errechneten Verkehrsbelastungen für den Prognose-Nullfall 2030 sind der Anlage 2 zu entnehmen.

Für die in der folgenden Abbildung dargestellten Querschnitte wurden die Verkehrsbelastungen für die Planfälle vergleichend gegenübergestellt.



Die folgende Tabelle zeigt die Veränderungen in den Belastungen im Vergleich zum derzeitigen Zustand an den oben dargestellten Querschnitten:

Tabelle 1: Vergleich des DTV der Analyse 2019 und des Prognose-Nullfalls 2030

Nr.	Querschnitt	Analyse 2019 [Kfz/24 h]	Prognose-Nullfall 2030 [Kfz/24 h]	Veränderung [%]
1	Delbrücker Str. südlich der Einmündung Torfweg	5800	6000	+3 %
2	Mastholter Str. südlich der Einmündung Bokeler Str.	6100	6100	+0 %
3	Bokeler Str. westlich der Einmündung Pulverdamm	2900	2900	+0 %
4	Wiedenbrücker Str. westlich der Einmündung Dasshorststr.	9000	9200	+2 %
5	Bahnhofstr. nördlich der Einmündung Stennelandstr.	16600	16800	+1 %
6	Torfweg südlich des Kreisverkehrs Westerwieher Str.	6800	7100	+4 %
7	Rathausstr. südlich der Einmündung Wiedenbrücker Str.	6500	6500	+0 %
8	Lange Str. nördlich des Kreisverkehrs Platzstr.	9000	9300	+3 %
9	Platzstr. südlich der Einmündung Lange Str.	8900	9200	+3 %
10	Rottwiese südlich der Einmündung Wiedenbrücker Str.	5000	5100	+2 %

Der Prognose-Nullfall ist durch eine leichte Zunahme des Verkehrs im gesamten Netz um maximal 4 % gekennzeichnet. Das Differenznetz der Analyse 2019 zum Prognose-Nullfall 2030 ist in Anlage 3 dargestellt.



3.2 Variante A

Die Variante A (1a + 2.2d + 2.3f) [3] beginnt an der L 782 Wiedenbrücker Straße/ Rottwiese, kreuzt den Stich zur Langen Straße und Druffeler Straße (K 9). Im Zuge des Ausbaus ist eine Anbindung an die Konrad-Adenauer Straße vorgesehen. Die weitere Trasse wird bis zur Gütersloher Straße (L 782) ortsnah geführt und endet vorfahrtsberechtigt an der Varenseller Straße (L 867), wobei diese untergeordnet einmündet. Für diese Variante wird von einem zweistreifigen Straßenquerschnitt mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ausgegangen.

Die folgende Abbildung zeigt sowohl den Trassenverlauf mit Anbindungen an das vorhandene Straßennetz.

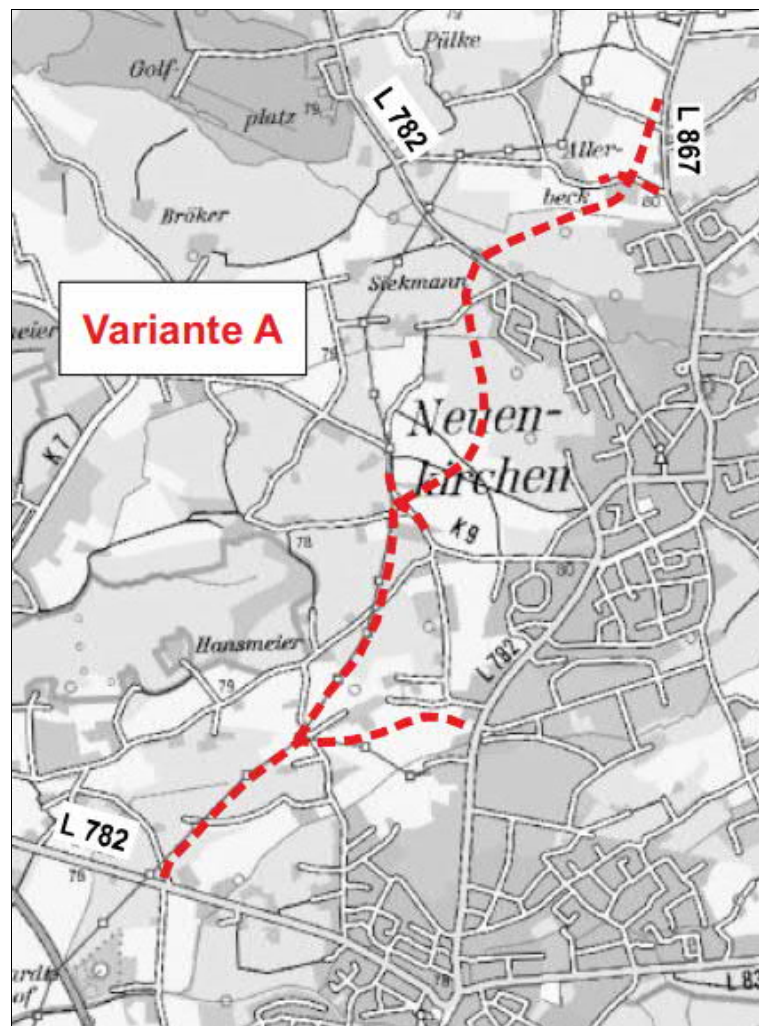


Abbildung 3: Variante A

Die Berechnungen zeigen, dass die Verkehrsbelastungen von der Wiedenbrücker Straße L 782 bis zur Gütersloher Straße L 782 je nach Abschnitt zwischen 8.400 und 12.700 Kfz/ 24h betragen. Für den Teilabschnitt zwischen Gütersloher Straße L 782 und Varenseller Straße L 867 wird eine Belastung von 5.600 Kfz/ 24h prognostiziert. Die Verlagerung des Verkehrs bewirkt eine Entlastung der L 867 in Höhe Varenseller Straße um bis zu 1.900 Kfz/ 24h und in Höhe Lange Straße/ Detmolder Straße um bis zu 4.900 Kfz/ 24h, womit eine Halbierung des Verkehrs in diesem Bereich erzielt wird. Im Abschnitt der L 782 entlang der Bahnhofstraße kann der Verkehr um bis zu 3.400 Kfz/ 24h verringert werden. Des Weiteren wird die



Mastholter Straße, südlich der Einmündung Bokeler Straße um 700 Kfz/ 24h und die Delbrücker Straße, südlich der Einmündung des Torfweges um 1.000 Kfz/ 24h entlastet.

Die Verkehrsbelastung auf der Rottwiese nehmen um ca. 50 % zu, was einer Zunahme von 2.800 Kfz/ 24h entspricht. Auf der B 64 zwischen der Bokeler und Mastholter Straße ist mit einem Zuwachs von 2.000 Kfz/ 24h zu rechnen. Der Abschnitt der Gütersloher Straße zwischen der Entlastungsstraße und der nördlich gelegenen L 701 wird um 5.100 Kfz/ 24h mehr belastet. Auf der Wiedenbrücker Straße L 782 westlich der Einmündung Rottwiese erhöht sich der Verkehr um 5.100 Kfz/ 24h, was einem Zuwachs von 125 % entspricht. Diese Effekte treten infolge einer Zubringerfunktion dieser Straßen zur Entlastungsstraße auf.

In der folgenden Tabelle ist für ausgewählte Querschnitte ein Vergleich mit den Belastungen des Prognose-Nullfalls dargestellt.

Tabelle 2: Vergleich des DTV der Variante A und des Prognose-Nullfalls 2030

Nr.	Querschnitt	Prognose-Nullfall 2030 [Kfz/24 h]	Variante A 2030 [Kfz/24 h]	Veränderung [%]
1	Delbrücker Str. südlich der Einmündung Torfweg	6000	5000	-20 %
2	Mastholter Str. südlich der Einmündung Bokeler Str.	6100	5400	-13 %
3	Bokeler Str. westlich der Einmündung Pulverdamm	2900	3100	+6 %
4	Wiedenbrücker Str. westlich der Einmündung Dasshorst- str.	9200	7700	-19 %
5	Bahnhofstr. nördlich der Einmündung Stennelandstr.	16800	13400	-25 %
6	Torfweg südlich des Kreisverkehrs Westerwieher Str.	7100	5400	-31%
7	Rathausstr. südlich der Einmündung Wiedenbrücker Str.	6500	6200	-5 %
8	Lange Str. nördlich des Kreisverkehrs Platzstr.	9300	6300	-48 %
9	Platzstr. südlich der Einmündung Lange Str.	9200	7100	-30 %
10	Rottwiese südlich der Einmündung Wiedenbrücker Str.	5100	7900	+35 %
11	Entlastungsstr. nördlich des Kreisverkehrs Rottwiese	-	12700	-
12	Entlastungsstr., Ausbau Lange Str.	-	8400	-
13	Entlastungsstr. südlich des Kreisverkehrs Druffeler Str.	-	8400	-
14	Entlastungsstr. südlich des Kreisverkehrs Gütersloher Str.	-	10300	-
15	Entlastungsstr. nördlich des Kreisverkehrs Gütersloher Str.	-	5600	-

Die errechneten Verkehrsbelastungen der Variante A sind in Anlage 4 grafisch dargestellt. Die Differenz zwischen Variante A und dem Prognose-Nullfall 2030 ist in Anlage 5 dokumentiert.



3.3 Variante B

Die Variante B (1a + 2.2d + 2.3f) [3] unterscheidet sich von der Variante A durch eine westlichere Führung der Trasse im Abschnitt südlich der Gütersloher Straße (L 782).

Die folgende Abbildung zeigt den Trassenverlauf der Variante B mit Anbindungen an das vorhandene Straßennetz.

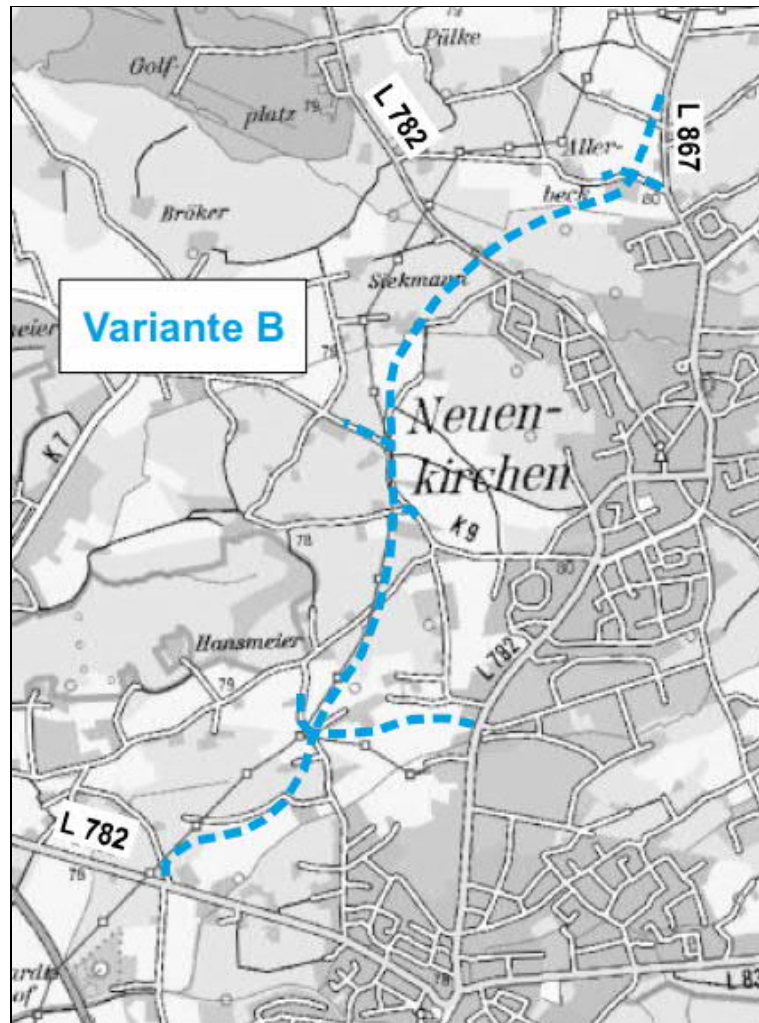


Abbildung 4: Variante B

Die Berechnungen zeigen, dass die Verkehrsbelastungen des Abschnitts der Entlastungsstraße von der Wiedenbrücker Straße L 782 bis zur Gütersloher Straße L 782 zwischen 8.400 Kfz/ 24h und 12.800 Kfz/ 24h betragen. Das Verkehrsaufkommen auf dem Abschnitt zwischen der Gütersloher Straße L 782 und der Varenseller Straße L 867 zählt 5.700 Kfz/ 24h. Die L 867 wird in Höhe Varenseller Straße um bis zu 1.900 Kfz/ 24 h und in Höhe Lange Straße, nördlich der Einmündung Detmolder Straße L 867 um bis zu 5.700 Kfz/ 24h entlastet. Am Vergleichsquerschnitt 8 (Lange Straße L 867 / Platzstraße) halbiert sich die Verkehrsbelastung.

Das Verkehrsaufkommen der Rottwiese verdoppelt sich nahezu gegenüber dem Prognose-Nullfall. Durch die Verlagerung des Verkehrs auf die Entlastungsstraße, wird die Gütersloher Straße L 782 vermehrt als



Zubringerstraße Straße genutzt, wo ein Zuwachs von 5.200 Kfz/ 24h resultiert. Die Belastung des Abschnitts der B 64 zwischen der Bokeler und Mastholter Straße wird um 2.100 Kfz/ 24h zunehmen. Das Verkehrsaufkommen auf dem Abschnitt Wiedenbrücker Straße L 782 westlich der Rottwiese zählt 9.000 Kfz/ 24h, was einem Zuwachs gegenüber dem Prognose-Nullfall von 125 % entspricht.

In der folgenden Tabelle ist für ausgewählte Querschnitte ein Vergleich mit den Belastungen des Prognose-Nullfalls dargestellt.

Tabelle 3: Vergleich des DTV der Variante B und des Prognose-Nullfalls 2030

Nr.	Querschnitt	Prognose-Nullfall 2030 [Kfz/24 h]	Variante B 2030 [Kfz/24 h]	Veränderung [%]
1	Delbrücker Str. südlich der Einmündung Torfweg	6000	4400	-36 %
2	Mastholter Str. südlich der Einmündung Bokeler Str.	6100	5400	-13 %
3	Bokeler Str. westlich der Einmündung Pulverdamm	2900	3100	+6 %
4	Wiedenbrücker Str. westlich der Einmündung Dasshorst- str.	9200	7700	-19 %
5	Bahnhofstr. nördlich der Einmündung Stennelandstr.	16800	11800	-42 %
6	Torfweg südlich des Kreisverkehrs Westerwieher Str.	7100	5400	-31 %
7	Rathausstr. südlich der Einmündung Wiedenbrücker Str.	6500	6200	-5 %
8	Lange Str. nördlich des Kreisverkehrs Platzstr.	9300	6300	-48 %
9	Platzstr. südlich der Einmündung Lange Str.	9200	7100	-30 %
10	Rottwiese südlich der Einmündung Wiedenbrücker Str.	5100	7900	+35 %
11	Entlastungsstr. nördlich des Kreisverkehrs Rottwiese	-	12800	-
12	Entlastungsstr., Ausbau Lange Str.	-	8500	-
13	Entlastungsstr. südlich der Einmündung Druffeler Str.	-	8400	-
14	Entlastungsstr. südlich des Kreisverkehrs Gütersloher Str.	-	10500	-
15	Entlastungsstr. nördlich des Kreisverkehrs Gütersloher Str.	-	5700	-

Die errechneten Verkehrsbelastungen der Variante B sind in Anlage 6 grafisch dargestellt. Die Differenz zwischen Variante B und dem Prognose-Nullfall 2030 ist in Anlage 7 dokumentiert.



3.4 Variante C

Die Trasse der Variante C (2.1b + 2.2 + 2.2d + 2.3f) [3] wird ortsnah geführt. Dabei wird der Knotenpunkt mit der Langen Straße westlich der Ortslage realisiert. Die Trassenführung sieht einen Knotenpunkt mit der Druffeler Straße (K 9) vor. Im weiteren Verlauf wird ebenfalls eine östlichere Führung der Trasse geplant. Der Abschnitt ab der Gütersloher Straße L 782 entspricht in seiner Trassierung dem Verlauf der Varianten A und B.

Die folgende Abbildung zeigt den Trassenverlauf mit Anbindungen an das vorhandene Straßennetz.

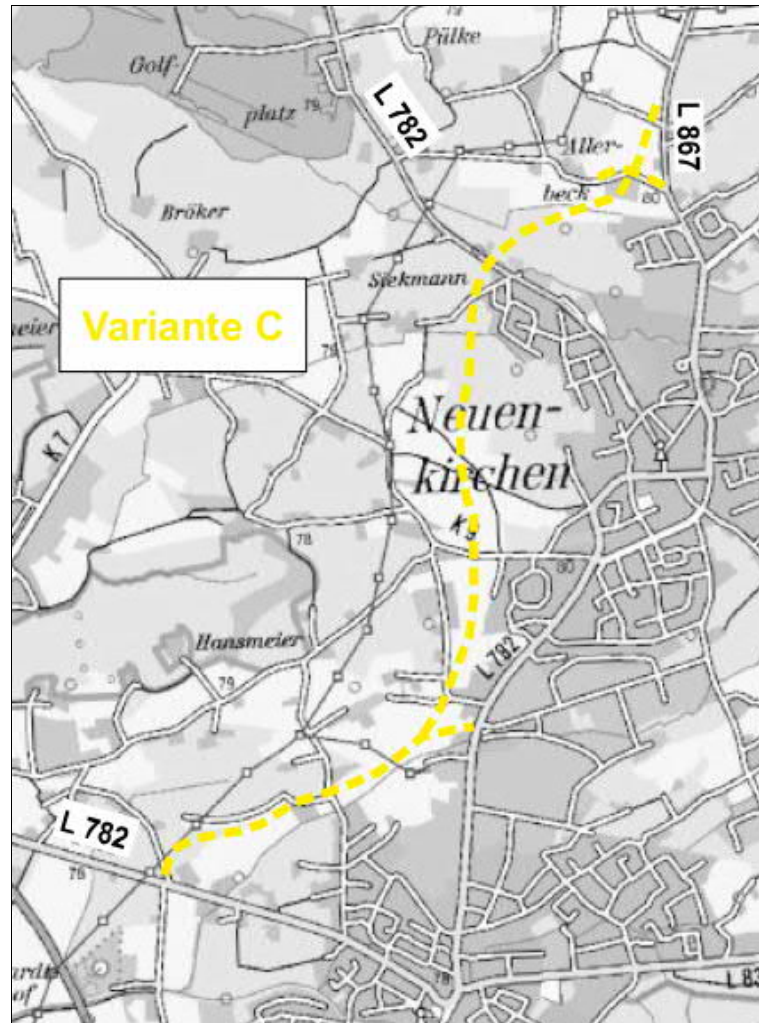


Abbildung 5: Variante C

Das Verkehrsaufkommen zwischen Wiedenbrücker Straße L 782 / Rottwiese und Gütersloher Straße L 782 liegt je nach Abschnitt bei 9.900 Kfz/ 24h bis 10.700 Kfz/ 24h. Die Belastung im Trassenabschnitt zwischen Gütersloher Straße L 782 und Varenseller Straße L 867 beträgt 5.900 Kfz/ 24h. Die Entlastung für die Varenseller Straße L 867 beträgt bis zu 1.300 Kfz/ 24h und an der Langen Straße L 867 nördlich der Einmündung Detmolder Straße L 867 bis zu 5.400 Kfz/ 24h, was einer Verringerung von 42 % entspricht. Im Bereich Lange Straße L 782, nördlich des Kreisverkehrs Platzstraße kann das Aufkommen halbiert werden. Südlich des Stadtkerns kann an der Mastholter Straße, südlich der Einmündung Bokeler



Straße eine Abnahme von 800 Kfz/ 24h und an der Delbrücker Straße, südlich der Einmündung Torfweg eine Abnahme von 1.000 Kfz/ 24h erzielt werden.

Das Verkehrsaufkommen auf der Gütersloher Straße L 782 erhöht sich um 5.000 Kfz/ 24h. Auch auf der B 64 zwischen Bokeler Straße und Mastholter Straße wird eine Zunahme von 2.100 Kfz/ 24h erwartet. Das Verkehrsaufkommen auf der anbaufreien Rottwiese liegt bei 7.500 Kfz/ 24h was eine Zunahme von ca. 47 % entspricht. Der Abschnitt der Wiedenbrücker Straße L 782 zwischen der B 64 und der Rottwiese erhält einen Zuwachs von 115 %, was 4.700 Kfz/ 24h entspricht.

In der folgenden Tabelle ist für ausgewählte Querschnitte ein Vergleich mit den Belastungen des Prognose-Nullfalls dargestellt.

Tabelle 4: Vergleich des DTV der Variante C und des Prognose-Nullfalls 2030

Nr.	Querschnitt	Prognose-Nullfall 2030 [Kfz/24 h]	Variante C 2030 [Kfz/24 h]	Veränderung [%]
1	Delbrücker Str. südlich der Einmündung Torfweg	6000	5000	-20 %
2	Mastholter Str. südlich der Einmündung Bokeler Str.	6100	5300	-15 %
3	Bokeler Str. westlich der Einmündung Pulverdamm	2900	2700	-7 %
4	Wiedenbrücker Str. westlich der Einmündung Dasshorststr.	9200	6500	-42 %
5	Bahnhofstr. nördlich der Einmündung Stennelandstr.	16800	14900	-13 %
6	Torfweg südlich des Kreisverkehrs Westerwieher Str.	7100	5600	-27 %
7	Rathausstr. südlich der Einmündung Wiedenbrücker Str.	6500	6300	-3 %
8	Lange Str. nördlich des Kreisverkehrs Platzstr.	9300	6100	-52 %
9	Platzstr. südlich der Einmündung Lange Str.	9200	6900	-33 %
10	Rottwiese südlich der Einmündung Wiedenbrücker Str.	5100	7500	+32 %
11	Entlastungsstr. nördlich des Kreisverkehrs Rottwiese	-	10300	-
12	Entlastungsstr., Ausbau Lange Str.	-	10300	-
13	Entlastungsstr. südlich des Kreisverkehrs Druffeler Str.	-	8400	-
14	Entlastungsstr. südlich des Kreisverkehrs Gütersloher Str.	-	10500	-
15	Entlastungsstr. nördlich des Kreisverkehrs Gütersloher Str.	-	-	-

Die errechneten Verkehrsbelastungen der Variante C sind in Anlage 8 grafisch dargestellt. Die Differenz zwischen Variante C und dem Prognose-Nullfall 2030 ist in Anlage 9 dokumentiert.



3.5 Variante D

Bei der Variante D (2.1a + 2.2 + 2.2c + 2.3e) [3] entspricht der Abschnitt von der Wiedenbrücker Straße bis zum Stich Lange Straße nahezu dem der Variante C. Im weiteren Streckenverlauf wird die Druffeler Straße (K 9) über zwei Einmündungen angebunden. Der Teilabschnitt bis zur Gütersloher Straße L 782 wird wie in der Variante B ortsfertig geführt. Die Verbindung zur Vareseller Straße L 867 befindet sich südlich der Einmündung des Flitterwegs. Die Vareseller Straße L 867 mündet als untergeordnete Straße in die Entlastungsstraße ein.

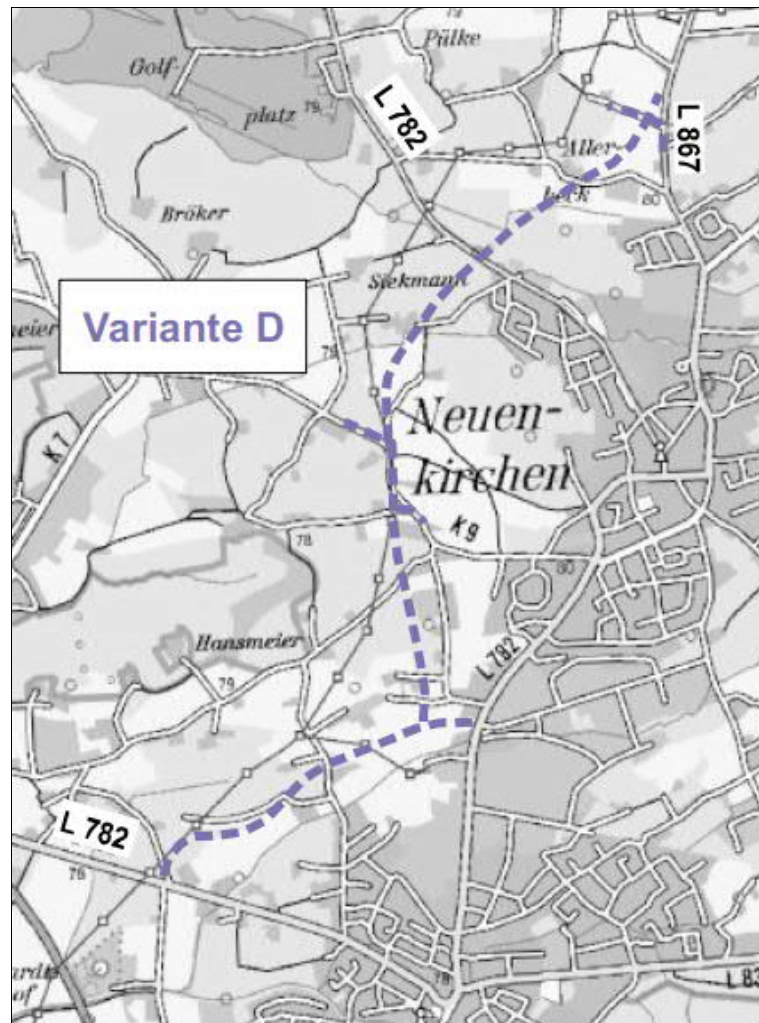


Abbildung 6: Variante D

Die Berechnungen zeigen, dass der Abschnitt der Entlastungsstraße zwischen Wiedenbrücker Straße L 782 und Gütersloher Straße L 782 von 9.900 Kfz/ 24h bis 11.200 Kfz/ 24h befahren wird. Im Abschnitt zwischen der Gütersloher L 782 und Vareseller Straße L 867 wird eine Belastung von 5.900 Kfz/ 24h erreicht. Die Entlastung für die L 867 in Höhe Vareseller Straße beträgt 2.000 Kfz/ 24h. In Höhe Lange Straße, nördlich der Einmündung Detmolder Straße, wird ein Verkehrsaufkommen von 5.300 Kfz/ 24h prognostiziert. Im Bereich Lange Straße L 782, nördlich des Kreisverkehrs Platzstraße, wird der Verkehr um 3.000 Kfz/ 24h reduziert. Auf der Mastholter Straße in Höhe Bokeler Straße findet eine Entlastung von 900



Kfz/ 24h und auf der Delbrücker Straße, südlich der Einmündung Torfweg eine Entlastung um 1.000 Kfz/ 24h statt.

Die Verlagerung des Verkehrs hat im Abschnitt der Gütersloher Straße L 782 zwischen L 701 und Entlastungsstraße eine Verkehrszunahme von 5.600 Kfz/ 24h zur Folge. Auch auf der B 64 zwischen Bokeler Straße und Mastholter Straße wird eine Zunahme von 2.200 Kfz/ 24h erwartet. Die Rottwiese wird von zusätzlichen 2.400 Kfz/ 24h belastet. Die Wiedenbrücker Straße L 782, westlich der Einmündung Rottwiese erhält einen Zuwachs von 4.000 Kfz/ 24h, was einer Zunahme von 100 % entspricht.

In der folgenden Tabelle ist für ausgewählte Querschnitte ein Vergleich mit den Belastungen des Prognose-Nullfalls dargestellt.

Tabelle 5: Vergleich des DTV der Variante D und des Prognose-Nullfalls 2030

Nr.	Querschnitt	Prognose-Nullfall 2030 [Kfz/24 h]	Variante D 2030 [Kfz/24 h]	Veränderung [%]
1	Delbrücker Str. südlich der Einmündung Torfweg	6000	4900	-22 %
2	Mastholter Str. südlich der Einmündung Bokeler Str.	6100	5300	-15 %
3	Bokeler Str. westlich der Einmündung Pulverdamm	2900	3000	+3 %
4	Wiedenbrücker Str. westlich der Einmündung Dasshorst- str.	9200	6800	-35 %
5	Bahnhofstr. nördlich der Einmündung Stennelandstr.	16800	14300	-17 %
6	Torfweg südlich des Kreisverkehrs Westerwieher Str.	7100	5300	-34 %
7	Rathausstr. südlich der Einmündung Wiedenbrücker Str.	6500	6100	-7 %
8	Lange Str. nördlich des Kreisverkehrs Platzstr.	9300	6200	-50 %
9	Platzstr. südlich der Einmündung Lange Str.	9200	6900	-33 %
10	Rottwiese südlich der Einmündung Wiedenbrücker Str.	5100	7500	+32 %
11	Entlastungsstr. nördlich des Kreisverkehrs Rottwiese	-	9900	-
12	Entlastungsstr., Ausbau Lange Str.	-	11600	-
13	Entlastungsstr. südlich der Einmündung Druffeler Str.	-	9900	-
14	Entlastungsstr. südlich des Kreisverkehrs Gütersloher Str.	-	11200	-
15	Entlastungsstr. nördlich des Kreisverkehrs Gütersloher Str.	-	5900	-

Die errechneten Verkehrsbelastungen der Variante D sind in Anlage 10 grafisch dargestellt. Die Differenz zwischen Variante D und dem Prognose-Nullfall 2030 ist in Anlage 11 dokumentiert.



3.6 Variante E

Variante E (2.1a oder 2.1.b) [3] entspricht einem ersten Teilstück der Entlastungsstraße von der Rottwiese zur L 782 Bahnhofstraße Höhe Konrad-Adenauer Straße. Die genaue Trassenlage wurde bislang noch nicht final festgelegt. Für das Verkehrsmodell hat der Verlauf keinen Einfluss, daher sind die verkehrlichen Auswirkungen für die Variante 2.1b gleich.

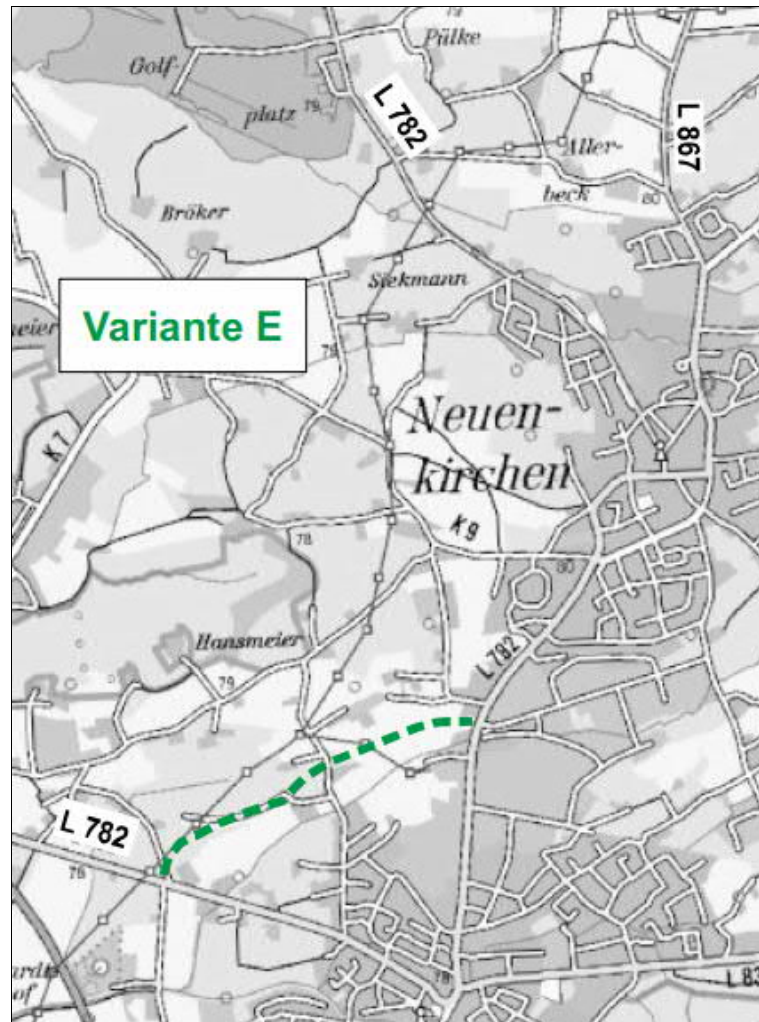


Abbildung 7: Variante E

Die Berechnungen zeigen, dass der Abschnitt der Entlastungsstraße zwischen Wiedenbrücker Straße L 782 und Bahnhofstraße von 10.300 Kfz/ 24h befahren wird. Die Entlastung für die L 867 in Höhe Varenseller Straße beträgt 200 Kfz/ 24h. Auf der Mastholter Straße in Höhe Bokeler Straße findet eine Entlastung von 800 Kfz/ 24h und auf der Delbrücker Straße, südlich der Einmündung Torfweg eine Entlastung um 800 Kfz/ 24h statt.

Auf der B 64 zwischen Bokeler Straße und Mastholter Straße wird eine Zunahme von 1.600 Kfz/ 24h erwartet. Die Rottwiese wird von zusätzlichen 1.900 Kfz/ 24h belastet. Die Wiedenbrücker Straße L 782, westlich der Einmündung Rottwiese erhält einen Zuwachs von 4.000 Kfz/ 24h, was einer Zunahme von 100 % entspricht.



In der folgenden Tabelle ist für ausgewählte Querschnitte ein Vergleich mit den Belastungen des Prognose-Nullfalls dargestellt.

Tabelle 6: Vergleich des DTV der Variante E und des Prognose-Nullfalls 2030

Nr.	Querschnitt	Prognose-Nullfall 2030 [Kfz/24 h]	Variante E 2030 [Kfz/24 h]	Veränderung [%]
1	Delbrücker Str. südlich der Einmündung Torfweg	6000	5200	-15 %
2	Mastholter Str. südlich der Einmündung Bokeler Str.	6100	5400	-13 %
3	Bokeler Str. westlich der Einmündung Pulverdamm	2900	2800	-4 %
4	Wiedenbrücker Str. westlich der Einmündung Dasshorststr.	9200	6500	-42 %
5	Bahnhofstr. nördlich der Einmündung Stennelandstr.	16800	13900	-21 %
6	Torfweg südlich des Kreisverkehrs Westerwieher Str.	7100	6100	-16 %
7	Rathausstr. südlich der Einmündung Wiedenbrücker Str.	6500	6000	-8 %
8	Lange Str. nördlich des Kreisverkehrs Platzstr.	9300	9300	0 %
9	Platzstr. südlich der Einmündung Lange Str.	9200	8700	-6 %
10	Rottwiese südlich der Einmündung Wiedenbrücker Str.	5100	7000	+27 %
11	Entlastungsstr. nördlich des Kreisverkehrs Rottwiese	-	8700	-
12	Entlastungsstr., Ausbau Lange Str.	-	8700	-
13	Entlastungsstr. südlich der Einmündung Druffeler Str.	-	-	-
14	Entlastungsstr. südlich des Kreisverkehrs Gütersloher Str.	-	-	-
15	Entlastungsstr. nördlich des Kreisverkehrs Gütersloher Str.	-	-	-

Die errechneten Verkehrsbelastungen der Variante E sind in Anlage 12 grafisch dargestellt. Die Differenz zwischen Variante E und dem Prognose-Nullfall 2030 ist in Anlage 13 dokumentiert.



4. Zusammenfassung

In der vorliegenden Untersuchung wurden die Auswirkungen des Baus einer westlichen Entlastungsstraße in der Stadt Rietberg untersucht. Hierbei wurden die einzelnen Varianten A bis E getrennt berechnet und auf ihre verkehrlichen Auswirkungen untersucht.

Die Untersuchung wurde auf Grundlage des bestehenden Verkehrsmodells für die Stadt Rietberg durchgeführt. Das bestehende Verkehrsmodell wurde unter Verwendung der folgenden Daten aktualisiert:

- Verkehrszählung aus dem Jahr 2019
- Aktualisierung des Straßennetzes
- Aktuelle Prognose der allgemeinen verkehrlichen Entwicklung

Die Untersuchung kommt zu folgenden Ergebnissen

- Der Prognose-Nullfall ist durch eine generelle Zunahme des Verkehrs im gesamten Netz um etwa 4 % gekennzeichnet.
- Zwischen den Varianten A und B sowie C und D bestehen nur geringfügige Abweichungen. Variante E ist ein Teilstück der Entlastungsstraße zwischen Rottwiese und Bahnhofstraße.
- Sofern die Entlastungsstraße der Variante A / B realisiert wird, kann von Verkehrsbelastungen auf dem Abschnitt zwischen Gütersloher Straße L782 und Varenseller Straße L 867 von bis zu 5.700 Kfz/ 24h ausgegangen werden. Der Abschnitt zwischen Wiedenbrücker Straße L 782 und Gütersloher Straße L 782 wird ca. zwischen 8.400 und 12.800 Kfz/ 24h belastet.

Durch die Entlastungsstraße werden insbesondere die L 782 in Höhe Bahnhofstraße, der Torfweg, die L 782 in Höhe Lange Straße nördlich des Kreisverkehrs Platzstraße, die L 867 in Höhe der Varenseller Straße sowie Platzstraße südlich der Einmündung Lange Straße entlastet.

Mehrbelastungen gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 sind insbesondere auf der Rottwiese, der Bokeler Straße, der B 64 südlich der Bokeler Straße, der L 782 in Höhe Gütersloher Straße nördlich der Entlastungsstraße als auch auf der L 782 Wiedenbrücker Straße westlich der Rottwiese zu erwarten. Diese Mehrbelastungen treten hauptsächlich im Zuge von Strassenabschnitten auf, die eine Zubringerfunktion zur Entlastungsstraße übernehmen. Die stärker belasteten Straßenabschnitte befinden sich überwiegend außerhalb bebauter Gebiete.

- Bei der Umsetzung der Variante C / D kann nach der Berechnung auf dem Abschnitt zwischen Gütersloher Straße L782 und Varenseller Straße L 867 von 5.900 Kfz/ 24h ausgegangen werden. Das Verkehrsaufkommen für den Abschnitt zwischen Wiedenbrücker und Gütersloher Straße beträgt ca. 9.900 bis 11.200 Kfz/ 24h.

Durch die Entlastungsstraße werden insbesondere die L 782 in Höhe Wiedenbrücker Straße westlich der Einmündung Dasshorststraße, die L 782 in Höhe Lange Straße nördlich des Kreisverkehrs Platzstraße, die L 867 Varenseller Straße, der Torfweg sowie Platzstraße südlich der Einmündung Lange Straße entlastet.



Mehrbelastungen gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030 sind insbesondere auf der Rottwiese, der B 64 südlich der Bokeler Straße, der L 782 in Höhe Wiedenbrücker Straße westlich der Rottwiese sowie auf der L 782 in Höhe Gütersloher Straße nördlich der Entlastungsstraße zu erwarten.

- Bei der Umsetzung der Variante E kann nach der Berechnung auf dem Abschnitt zwischen Rottwiese und Bahnhofstraße L782 von 8.700 Kfz/ 24h ausgegangen werden. Die Be- und Entlastungen sind in dieser Variante örtlich begrenzter.
- Bei allen Varianten ist eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens vom Innenstadtbereich auf die Entlastungsstraße feststellbar. Bei Betrachtung der Varianten untereinander sind die Unterschiede jedoch nur gering.
- In den Varianten C und D ist die Entlastung für die L 782 Wiedenbrücker Straße westlich der Einmündung Dasshorststraße höher als bei den Varianten A und B. Dies folgt in erster Linie aus der ortsnäheren Lage des Knotenpunkts der Entlastungsstraße mit der ausgebauten Lange Straße. Im Gegensatz dazu wird bei den Varianten C und D der Knotenpunkt Lange Straße/ Konrad-Adenauer- Straße durch die ortsnahe Knotenpunktlage stärker belastet. Zudem fällt die Entlastung in der Bahnhofstraße geringer aus. In der Variante E sind die Auswirkungen örtlich begrenzter.
- Die Rottwiese wird in den Varianten A und B mehrbelastet. Demgegenüber ist die Belastung auf der Entlastungsstraße bei Variante C und D minimal niedriger.
- In der folgenden Tabelle sind die Ergebnisse der Berechnung für die einzelnen Varianten vergleichend gegenübergestellt.



Tabelle 7: Vergleich des DTV der Varianten A bis E und des Prognose-Nullfalls

Querschnitt	P 0	Variante A		Variante B		Variante C		Variante D		Variante E	
	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	Veränderung [%]	[Kfz/24h]	Veränderung [%]	[Kfz/24h]	Veränderung [%]	[Kfz/24h]	Veränderung [%]	[Kfz/24h]	Veränderung [%]
1	6000	5000	-20 %	4400	-36 %	5000	-20 %	4900	-22 %	5200	-15 %
2	6100	5400	-13 %	5400	-13 %	5300	-15 %	5300	-15 %	5400	-13 %
3	2900	3100	+6 %	3100	+6 %	2700	-7 %	3000	+3 %	2800	-4 %
4	9200	7700	-19 %	7700	-19 %	6500	-42 %	6800	-35 %	6500	-42 %
5	16800	13400	-25 %	11800	-42 %	14900	-13 %	14300	-17 %	13900	-21 %
6	7100	5400	-31 %	5400	-31 %	5600	-27 %	5300	-34 %	6100	-16 %
7	6500	6200	-5 %	6200	-5 %	6300	-3 %	6100	-7 %	6000	-8 %
8	9300	6300	-48 %	6300	-48 %	6100	-52 %	6200	-50 %	9300	0 %
9	9200	7100	-30 %	7100	-30 %	6900	-33 %	6900	-33 %	8700	-6 %
10	5100	7900	+35 %	7900	+35 %	7500	+32 %	7500	+32 %	7000	+27 %
11	-	12700	-	12800	-	10300	-	9900	-	8700	-
12	-	8400	-	8500	-	10300	-	11600	-	8700	-
13	-	8400	-	8400	-	8400	-	9900	-	-	-
14	-	10300	-	10500	-	10500	-	11200	-	-	-
15	-	5600	-	5700	-	5700	-	5900	-	-	-

Abschließend wird die Realisierung der Entlastungsstraße zur Entlastung des Stadtgebietes empfohlen. Alle Varianten sind gleichermaßen geeignet, eine deutliche Entlastung der Ortslagen Rietberg und Neuenkirchen vom Kfz-Verkehr zu erreichen. Variante E ist als Teilstück der Entlastungsstraße eine Variante die im Vergleich zu den anderen Varianten kostengünstiger und zeitlich schneller realisiert werden kann. Die verkehrlichen Auswirkungen der einzelnen Varianten sind ähnlich einzuschätzen, so dass keine eindeutige Empfehlung für eine der Varianten ausgesprochen werden kann.

Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen

Bochum, April 2020



Literaturverzeichnis

- [1] Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH**
Fortschreibung der verkehrsplanerischen Untersuchung zur Realisierung einer Entlastungsstraße in Rietberg; Bochum 2009

- [2] ITP Intraplan Consult GmbH, BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH (Hrsg.):**
Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2030 (BVWP). Bonn / Berlin.

- [3] RÖVER Ingenieurgesellschaft mbH**
Planungsvarianten



Anlagenverzeichnis

Verkehrszählung:

- Anlage Z-1: Verkehrserhebung Süden Nachmittagsspitze 16:00 bis 17:00 Uhr
Anlage Z-1: Verkehrserhebung Norden Nachmittagsspitze 16:00 bis 17:00 Uhr

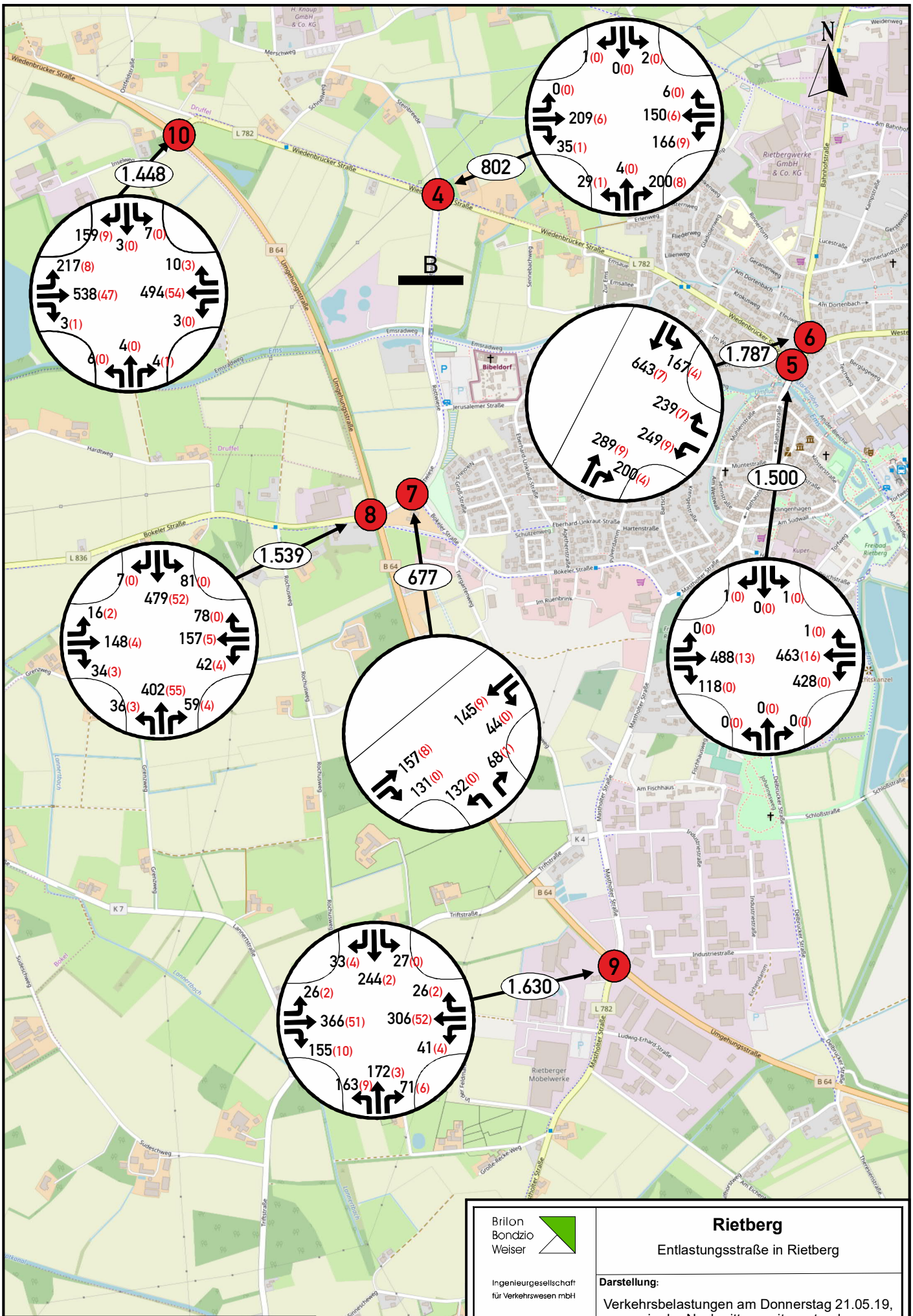
Verkehrsumlegung:

- Anlage 1: Analyse 2019 – DTV [Kfz/24h]
Anlage 2: Prognose-Nullfall 2030 - DTV [Kfz/24h]
Anlage 3: Differenznetz Prognose-Nullfall 2030 zu Analyse 2019
Anlage 4: Prognose-Nullfall 2030 - DTV [Kfz/24h] der Variante A
Anlage 5: Differenznetz Variante A zu Prognose - Nullfall 2030
Anlage 6: Prognose-Nullfall 2030 - DTV [Kfz/24h] der Variante B
Anlage 7: Differenznetz Variante B zu Prognose - Nullfall 2030
Anlage 8: Prognose-Nullfall 2030 - DTV [Kfz/24h] der Variante C
Anlage 9: Differenznetz Variante C zu Prognose - Nullfall 2030
Anlage 10: Prognose-Nullfall 2030 - DTV [Kfz/24h] der Variante D
Anlage 11: Differenznetz Variante D zu Prognose - Nullfall 2030
Anlage 12: Prognose-Nullfall 2030 - DTV [Kfz/24h] der Variante E
Anlage 13: Differenznetz Variante E zu Prognose - Nullfall 2030



Anlagen

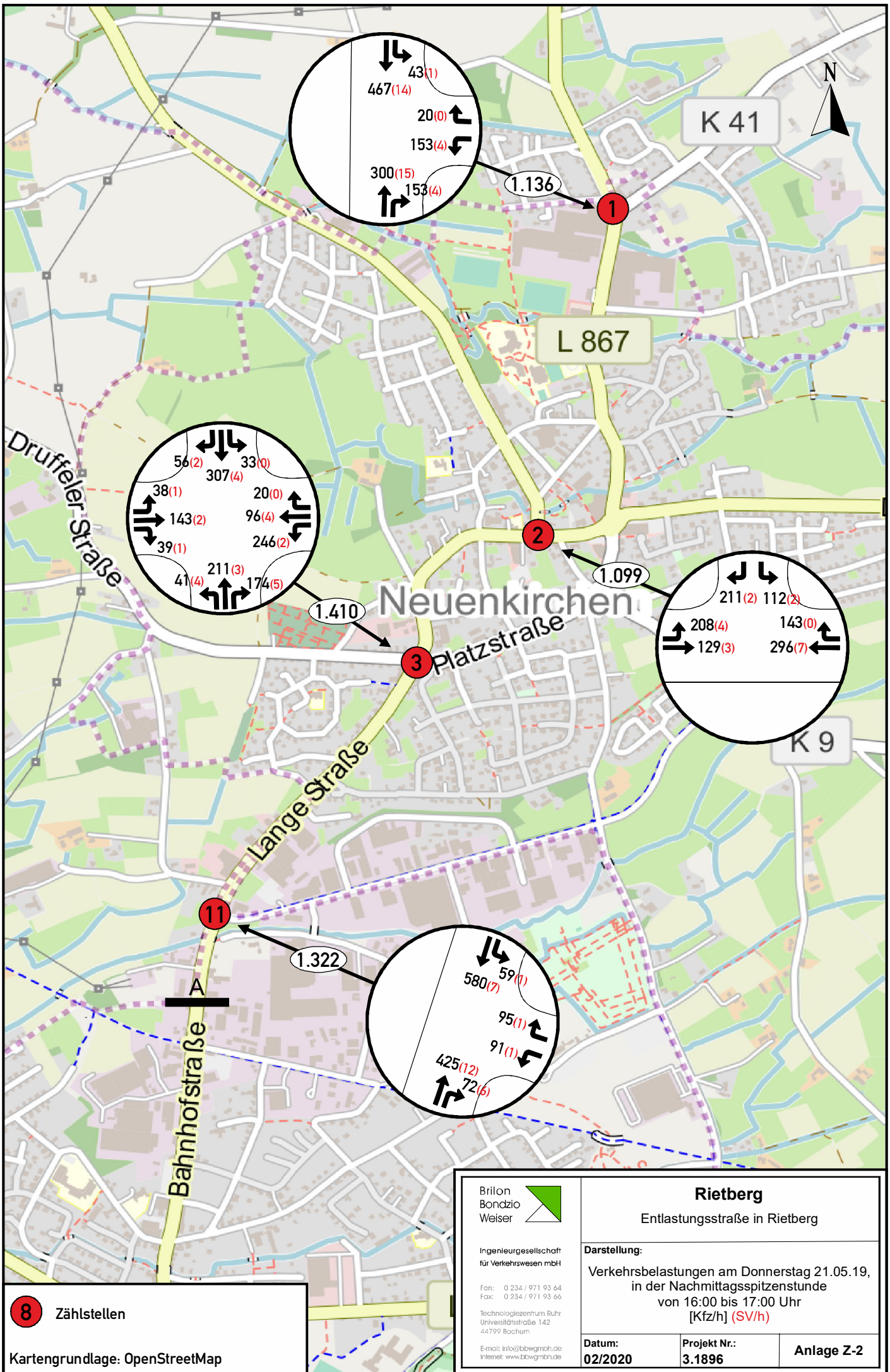




8 Zählstellen

Kartengrundlage: OpenStreetMap

Brillon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH Fon: 0 234 / 971 93 64 Fax: 0 234 / 971 93 66 Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@bbwgmbh.de Internet: www.bbwgmbh.de	Rietberg Entlastungsstraße in Rietberg	
	Darstellung: Verkehrsbelastungen am Donnerstag 21.05.19, in der Nachmittagsspitzenstunde von 16:00 bis 17:00 Uhr [Kfz/h] (SV/h)	
Datum: 02/2020	Projekt Nr.: 3.1896	Anlage Z-1



Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0 234 / 971 93 64
Fax: 0 234 / 971 93 66

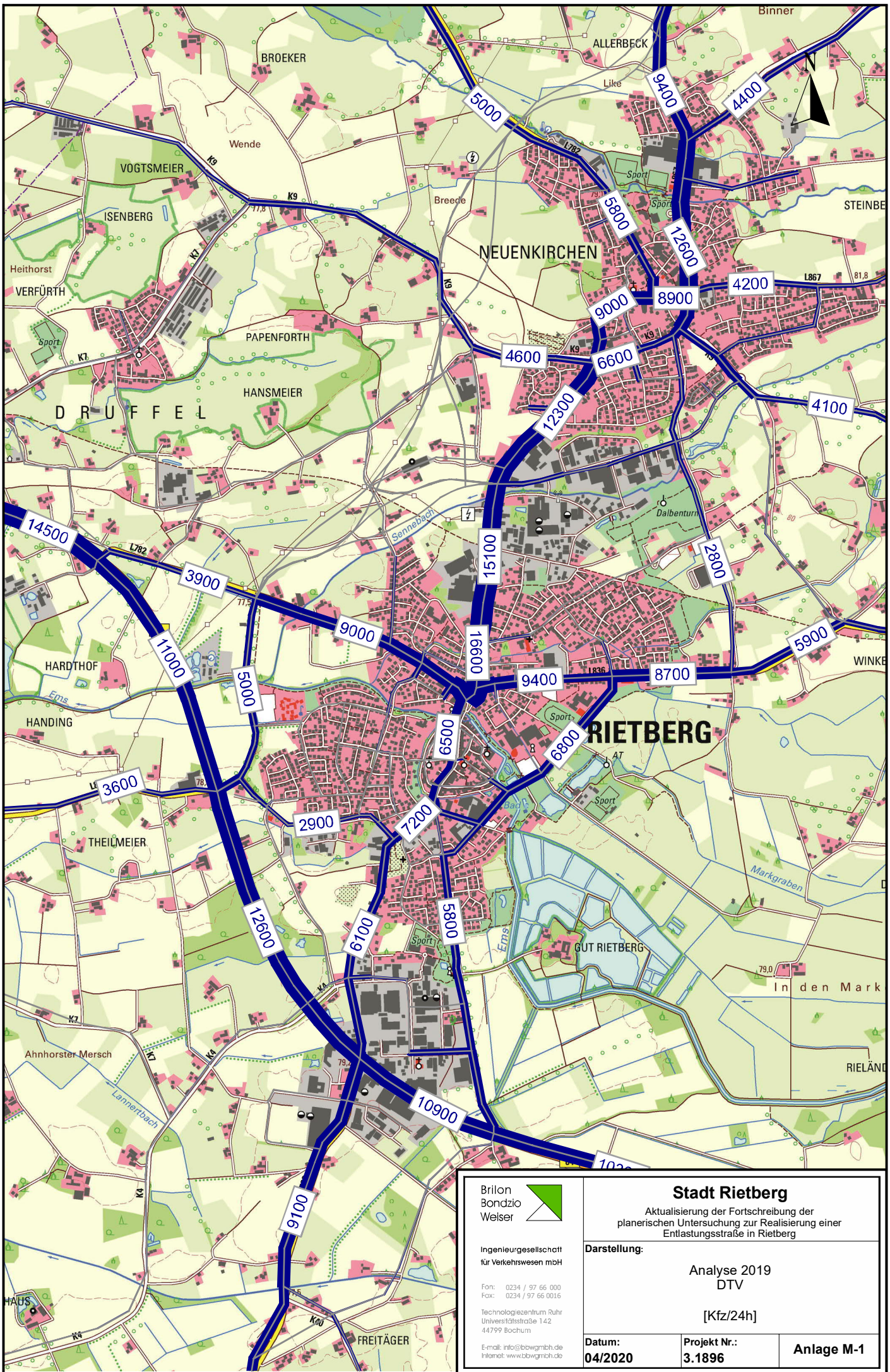
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgrnmbh.de
Internet: www.bbwgrnmbh.de

Rietberg
Entlastungsstraße in Rietberg

Darstellung:
Verkehrsbelastungen am Donnerstag 21.05.19,
in der Nachmittagsspitzenstunde
von 16:00 bis 17:00 Uhr
[Kfz/h] (SV/h)

Datum: 02/2020	Projekt Nr.: 3.1896	Anlage Z-2
--------------------------	-------------------------------	-------------------



Brilon
 Bondzio
 Weiser

Ingenieurgesellschaft
 für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
 Fax: 0234 / 97 66 016

Technologiezentrum Ruhr
 Universitätsstraße 142
 44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
 Internet: www.bbwgmbh.de

<p>Stadt Rietberg</p> <p>Aktualisierung der Fortschreibung der planerischen Untersuchung zur Realisierung einer Entlastungsstraße in Rietberg</p>		
<p>Darstellung:</p> <p>Analyse 2019 DTV</p> <p>[Kfz/24h]</p>		
<p>Datum:</p> <p>04/2020</p>	<p>Projekt Nr.:</p> <p>3.1896</p>	<p>Anlage M-1</p>



Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Stadt Rietberg

Aktualisierung der Fortschreibung der
planerischen Untersuchung zur Realisierung einer
Entlastungsstraße in Rietberg

Darstellung:

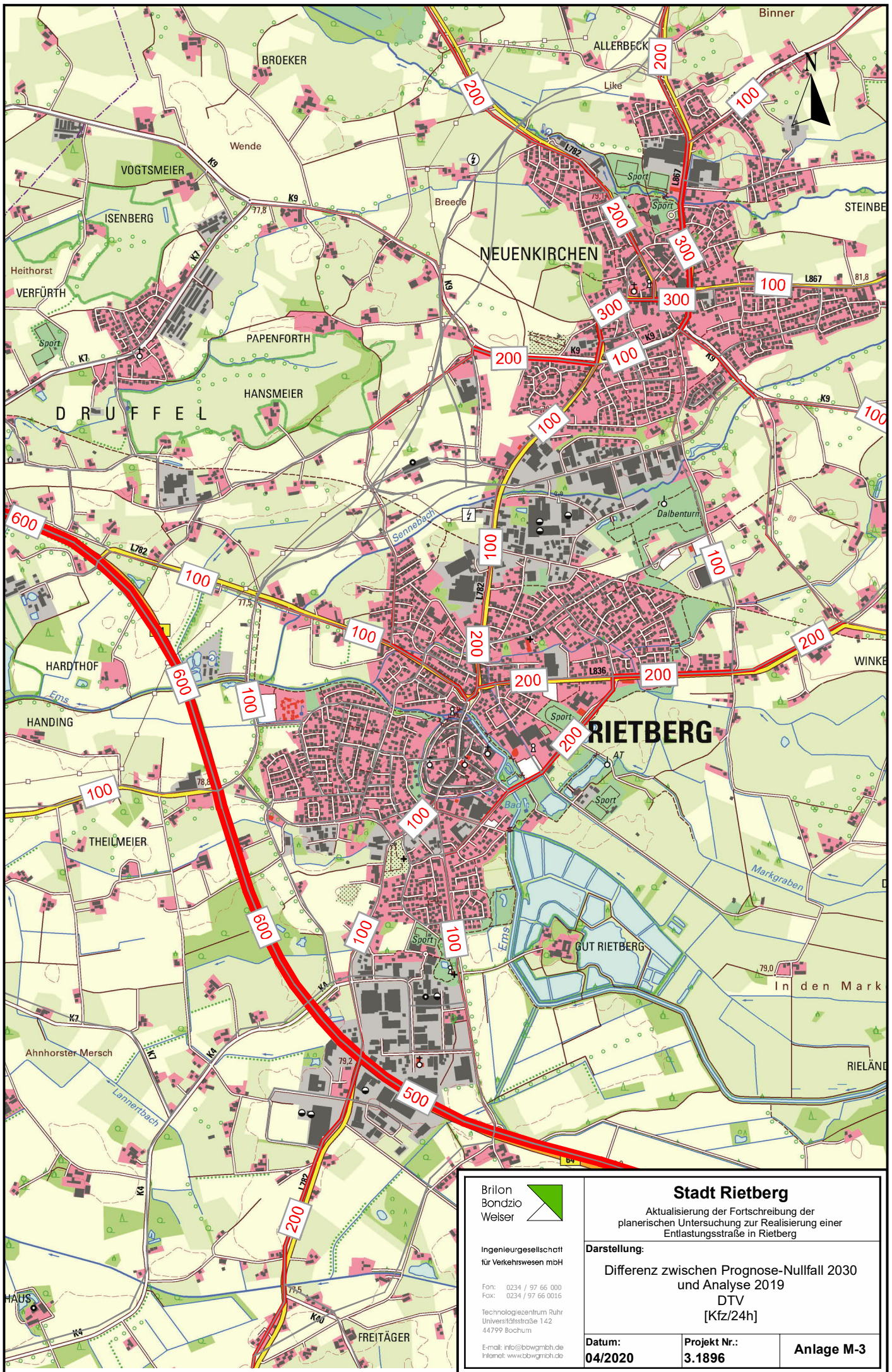
Prognose-Nullfall 2030
DTV

[Kfz/24h]

Datum:
04/2020

Projekt Nr.:
3.1896

Anlage M-2



Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Stadt Rietberg

Aktualisierung der Fortschreibung der
planerischen Untersuchung zur Realisierung einer
Entlastungsstraße in Rietberg

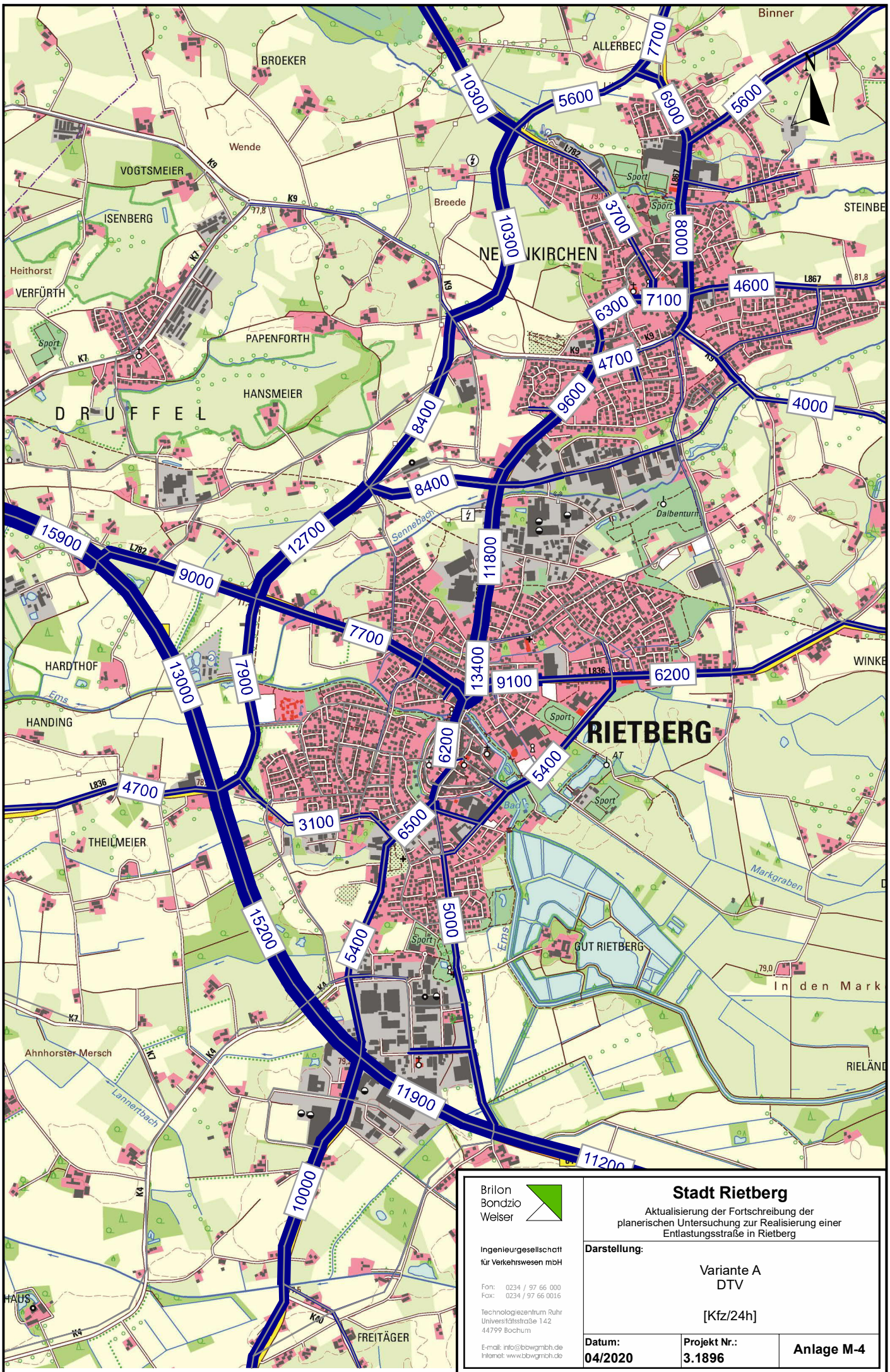
Darstellung:

Differenz zwischen Prognose-Nullfall 2030
und Analyse 2019
DTV
[Kfz/24h]

Datum:
04/2020

Projekt Nr.:
3.1896

Anlage M-3



Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@ibwgmbh.de
Internet: www.ibwgmbh.de

Stadt Rietberg

Aktualisierung der Fortschreibung der
planerischen Untersuchung zur Realisierung einer
Entlastungsstraße in Rietberg

Darstellung:

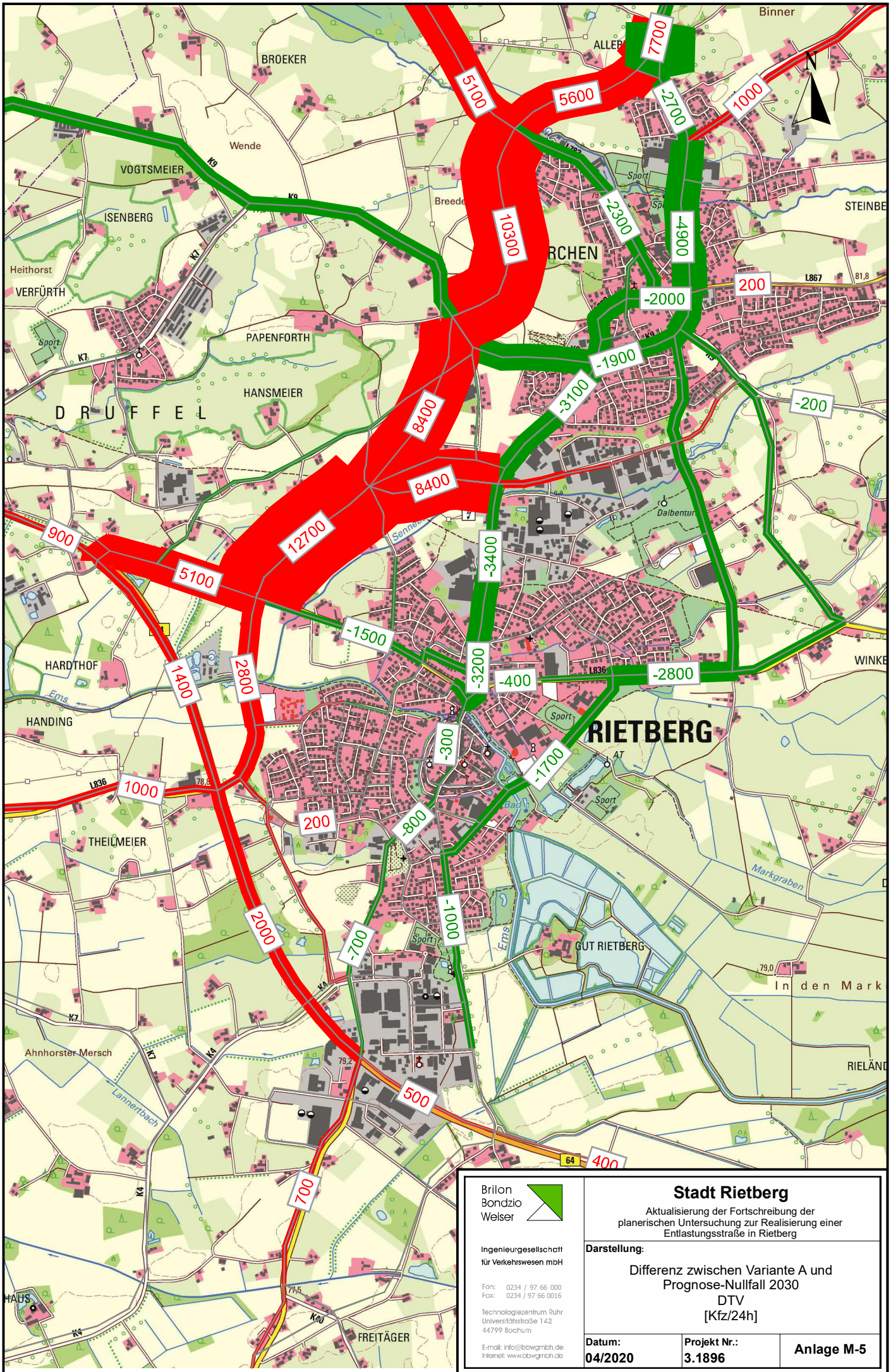
Variante A
DTV

[Kfz/24h]

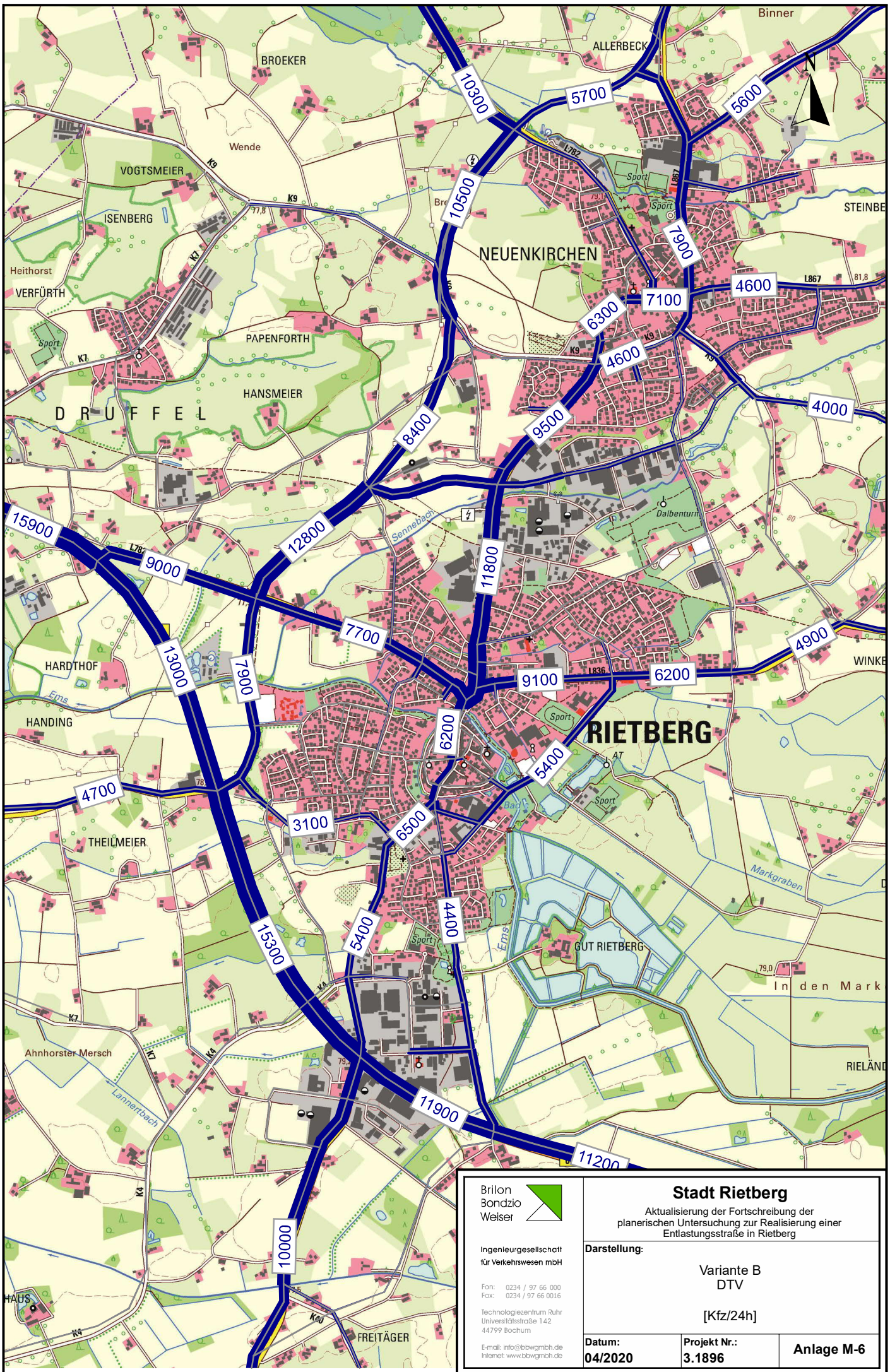
Datum:
04/2020

Projekt Nr.:
3.1896

Anlage M-4



<p>Brilon Bondzio Weiser</p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH</p> <p>Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 016</p> <p>Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum</p> <p>E-mail: info@bbwgmbh.de Internet: www.bbwgmbh.de</p>	<p align="center">Stadt Rietberg</p> <p align="center">Aktualisierung der Fortschreibung der planerischen Untersuchung zur Realisierung einer Entlastungsstraße in Rietberg</p> <hr/> <p>Darstellung:</p> <p align="center">Differenz zwischen Variante A und Prognose-Nullfall 2030 DTV [Kfz/24h]</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="1069 2128 1212 2197">Datum: 04/2020</td> <td data-bbox="1212 2128 1372 2197">Projekt Nr.: 3.1896</td> <td data-bbox="1372 2128 1556 2197">Anlage M-5</td> </tr> </table>	Datum: 04/2020	Projekt Nr.: 3.1896	Anlage M-5
Datum: 04/2020	Projekt Nr.: 3.1896	Anlage M-5		



Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@ibwgmhb.de
Internet: www.ibwgmhb.de

Stadt Rietberg

Aktualisierung der Fortschreibung der
planerischen Untersuchung zur Realisierung einer
Entlastungsstraße in Rietberg

Darstellung:

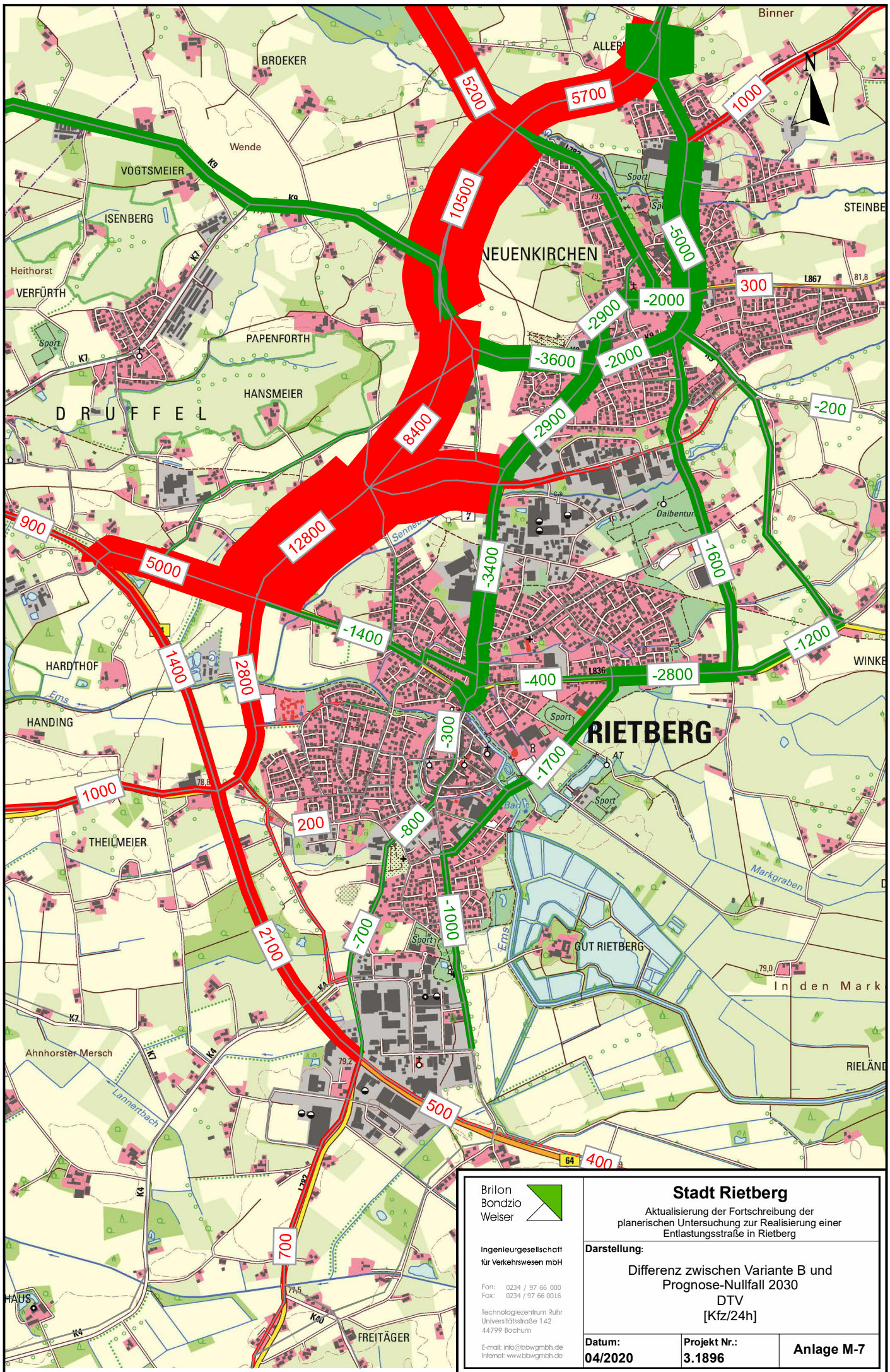
Variante B
DTV

[Kfz/24h]

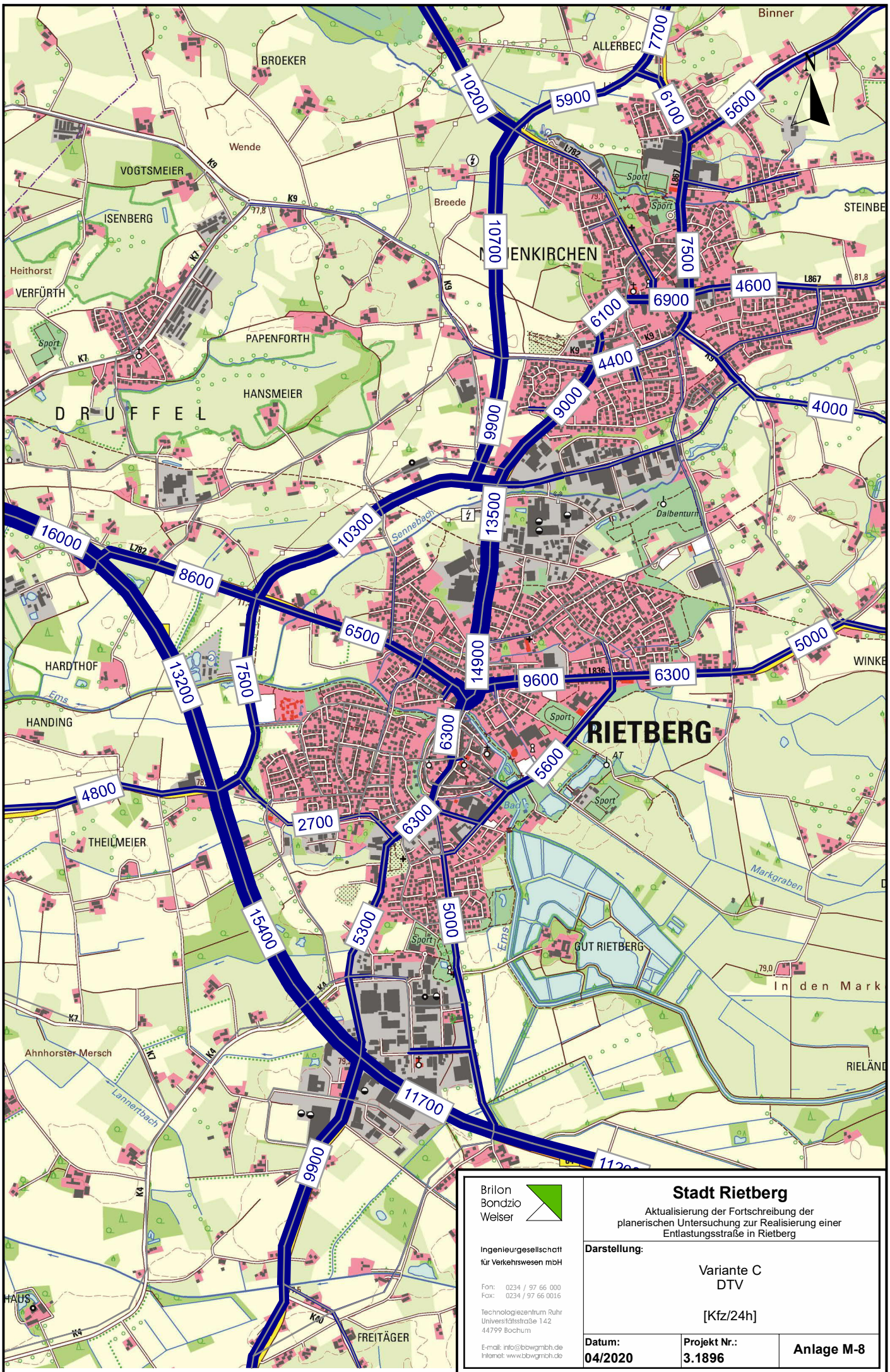
Datum:
04/2020

Projekt Nr.:
3.1896

Anlage M-6



<p>Brilon Bondzio Weiser</p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH</p> <p>Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 016</p> <p>Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum</p> <p>E-mail: info@bbwgmbh.de Internet: www.bbwgmbh.de</p>	<p align="center">Stadt Rietberg</p> <p align="center">Aktualisierung der Fortschreibung der planerischen Untersuchung zur Realisierung einer Entlastungsstraße in Rietberg</p> <p>Darstellung:</p> <p align="center">Differenz zwischen Variante B und Prognose-Nullfall 2030 DTV [Kfz/24h]</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="1070 2136 1225 2197">Datum: 04/2020</td> <td data-bbox="1230 2136 1385 2197">Projekt Nr.: 3.1896</td> <td data-bbox="1390 2136 1551 2197">Anlage M-7</td> </tr> </table>	Datum: 04/2020	Projekt Nr.: 3.1896	Anlage M-7
Datum: 04/2020	Projekt Nr.: 3.1896	Anlage M-7		



Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@ibwgmbh.de
Internet: www.ibwgmbh.de

Stadt Rietberg

Aktualisierung der Fortschreibung der
planerischen Untersuchung zur Realisierung einer
Entlastungsstraße in Rietberg

Darstellung:

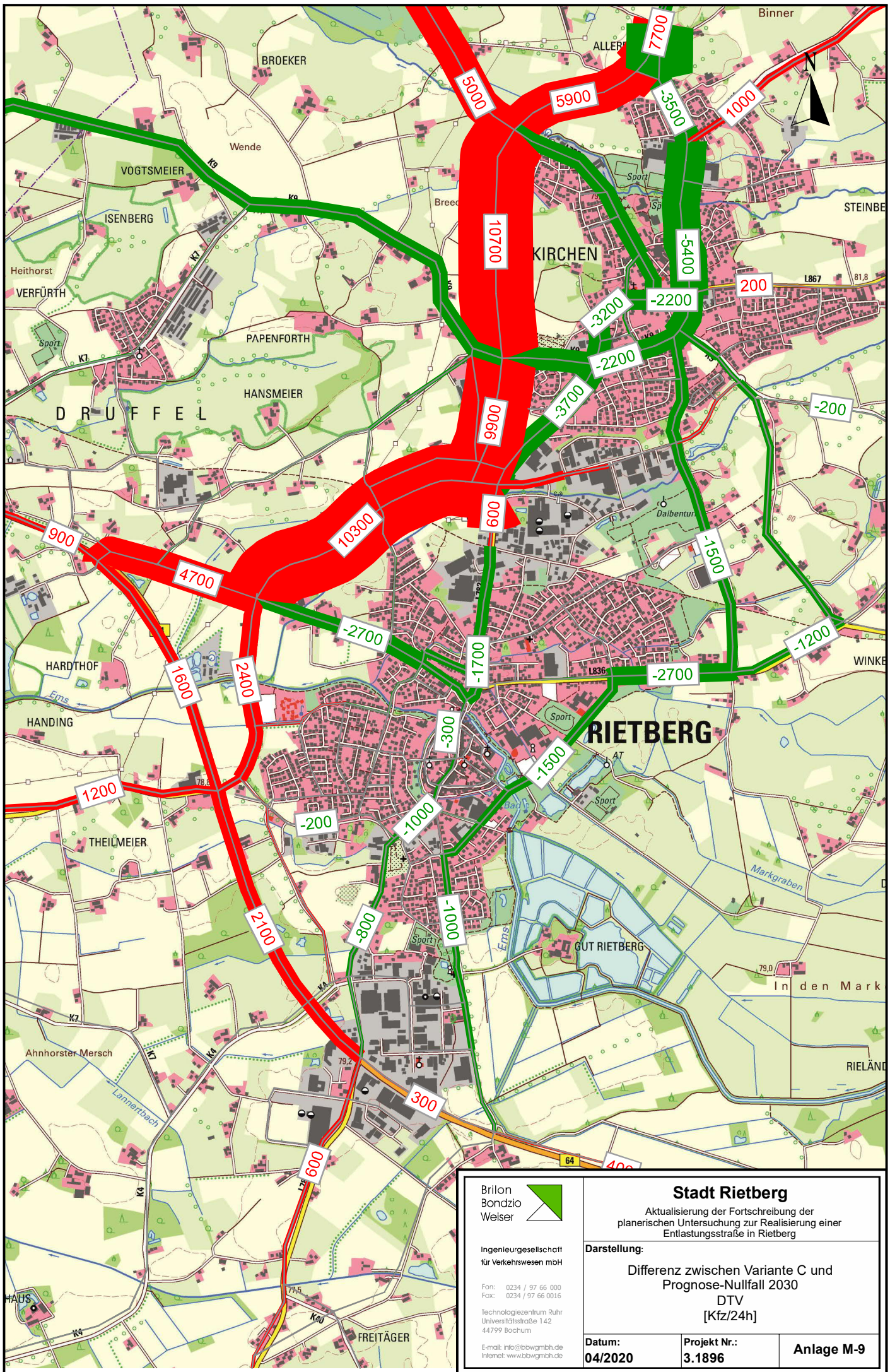
Variante C
DTV

[Kfz/24h]

Datum:
04/2020

Projekt Nr.:
3.1896

Anlage M-8



Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Stadt Rietberg

Aktualisierung der Fortschreibung der
planerischen Untersuchung zur Realisierung einer
Entlastungsstraße in Rietberg

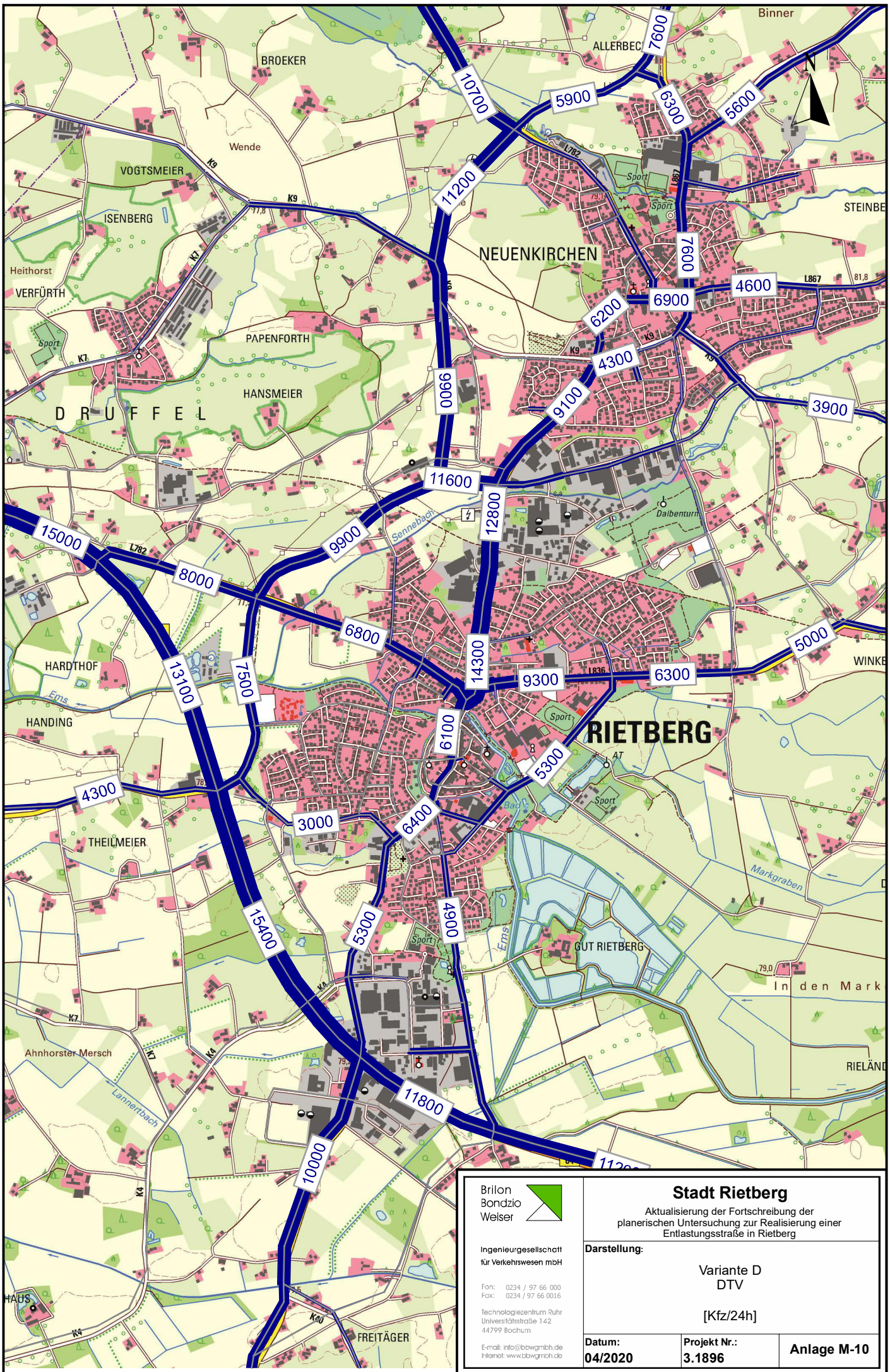
Darstellung:

Differenz zwischen Variante C und
Prognose-Nullfall 2030
DTV
[Kfz/24h]

Datum:
04/2020

Projekt Nr.:
3.1896

Anlage M-9



Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Stadt Rietberg

Aktualisierung der Fortschreibung der
planerischen Untersuchung zur Realisierung einer
Entlastungsstraße in Rietberg

Darstellung:

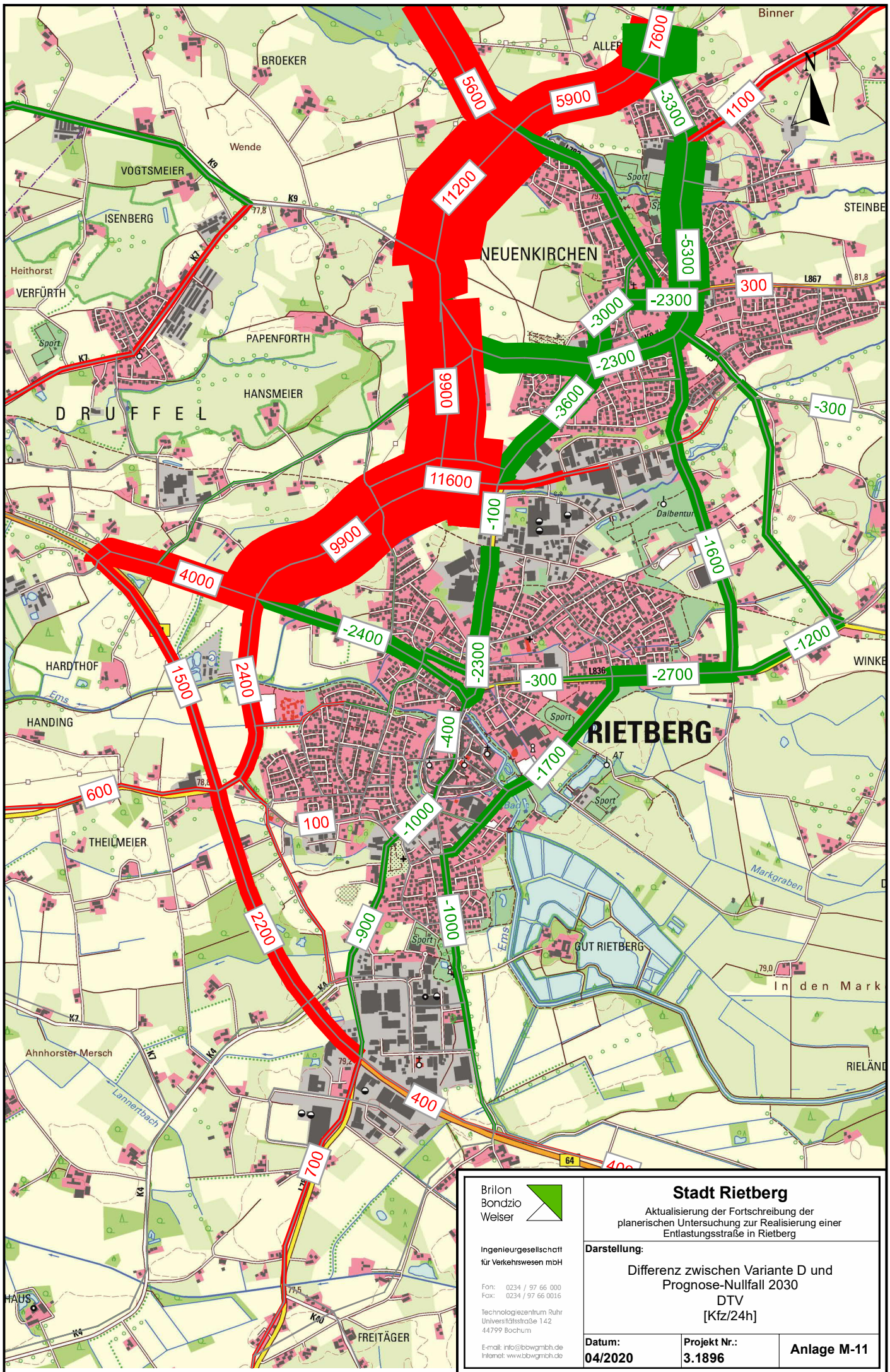
Variante D
DTV

[Kfz/24h]

Datum:
04/2020

Projekt Nr.:
3.1896

Anlage M-10



Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Stadt Rietberg

Aktualisierung der Fortschreibung der
planerischen Untersuchung zur Realisierung einer
Entlastungsstraße in Rietberg

Darstellung:

Differenz zwischen Variante D und
Prognose-Nullfall 2030
DTV
[Kfz/24h]

Datum:
04/2020

Projekt Nr.:
3.1896

Anlage M-11



Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Stadt Rietberg

Aktualisierung der Fortschreibung der
planerischen Untersuchung zur Realisierung einer
Entlastungsstraße in Rietberg

Darstellung:

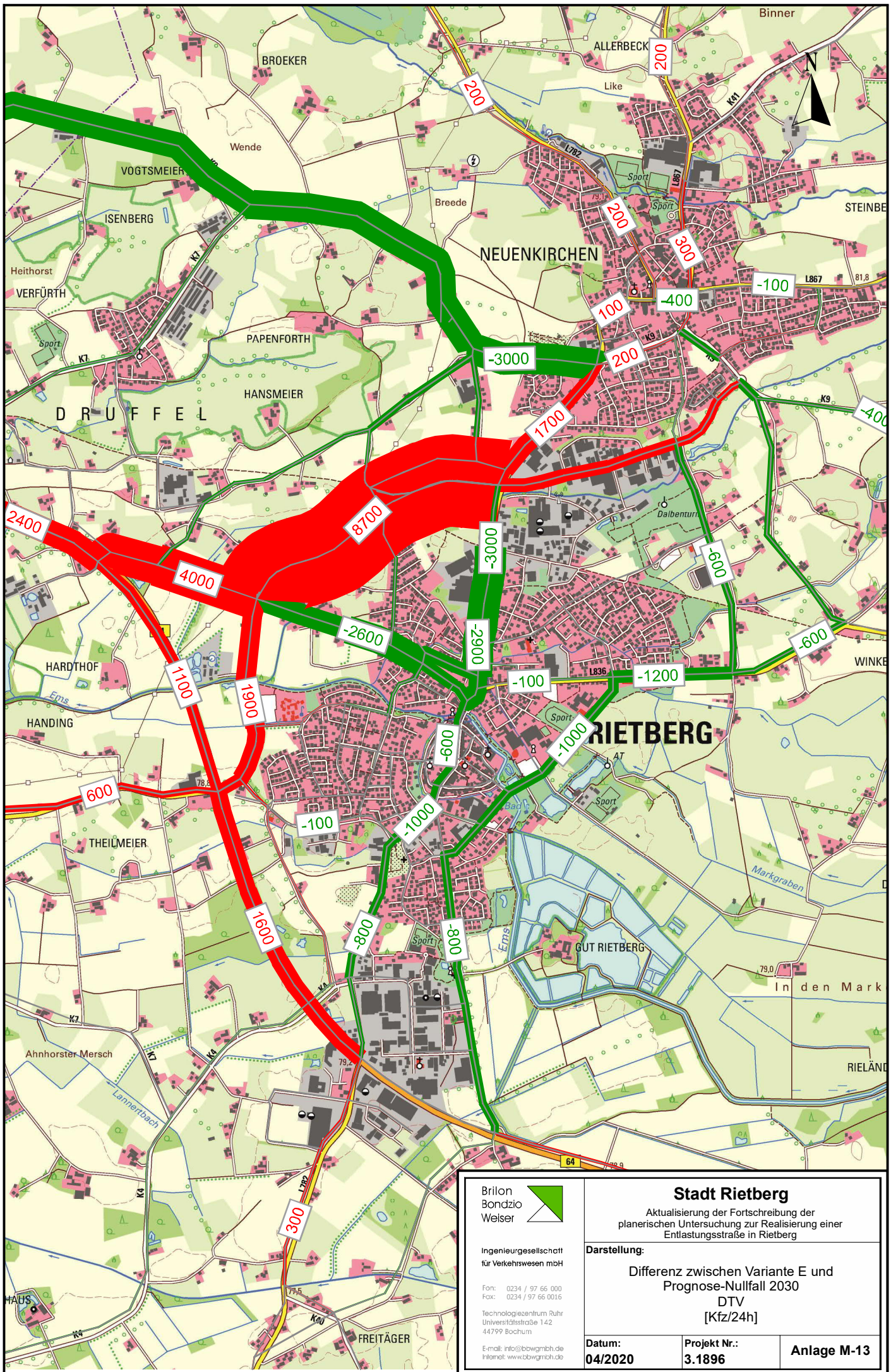
Variante E
DTV

[Kfz/24h]

Datum:
04/2020

Projekt Nr.:
3.1896

Anlage M-12



Brilon
 Bondzio
 Weiser

 Ingenieurgesellschaft
 für Verkehrswesen mbH

 Fon: 0234 / 97 66 000
 Fax: 0234 / 97 66 016

 Technologiezentrum Ruhr
 Universitätsstraße 142
 44799 Bochum

 E-mail: info@bbwgmhb.de
 Internet: www.bbwgmhb.de

<p align="center">Stadt Rietberg</p> <p align="center">Aktualisierung der Fortschreibung der planerischen Untersuchung zur Realisierung einer Entlastungsstraße in Rietberg</p>		
<p>Darstellung:</p> <p align="center">Differenz zwischen Variante E und Prognose-Nullfall 2030 DTV [Kfz/24h]</p>		
<p>Datum: 04/2020</p>	<p>Projekt Nr.: 3.1896</p>	<p>Anlage M-13</p>