

Verkehrsuntersuchung für die L 19n Ortsumgehung Giesenkirchen und Odenkirchen



Verkehrsuntersuchung für die L19n Ortsumgehung Giesenkirchen und Odenkirchen

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Richard Dohmen
Regina Funke-Akbiyik
Dipl.-Ing. Irene Schneider
Silvia Schmidt

Projekt A2211 / Dezember 2009

Im Auftrag des
Landesbetriebs Straßenbau NRW
Regionalniederlassung Niederrhein



Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Aufgabenstellung	2
2 Grundlagen	2
2.1 Übernahme der Grundlagendaten	2
2.2 Auswertung der verfügbaren Datenbestände	3
3 Aufbau des Verkehrsmodells	4
4 Verkehrsbelastungen für den Analysezeithorizont 2005	5
5 Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2025	7
5.1 Grundlagen und generelle Rahmenbedingungen	7
5.2 Strukturdatenprognose	8
5.3 Prognose des Mobilitätsverhaltens	9
5.4 Entwicklung des Personenverkehrs bis 2025	10
5.5 Entwicklung des Güterverkehrs	11
6 Prognose-Null-Fall (Vergleichsfall)	12
7 Verkehrsbelastungen für die Varianten	15
7.1 Variante I	15
7.2 Variante Ia	18
7.3 Variante II	19
7.4 Variante IIa	22
7.5 Variante III	23
7.6 Variante IIIa	25
7.7 Variante IV	26
7.8 Variante IVa	29
8 Variantenvergleich und Zusammenfassung	30
Anlagenverzeichnis	40
Tabellenverzeichnis	42

1 Aufgabenstellung

Die Stadt Mönchengladbach ist insgesamt relativ gut an das Autobahnnetz angebunden. Im Süden verläuft in Ost-West-Richtung die A46, die den westlichen Niederrhein mit dem Ballungsraum Düsseldorf verbindet. Nördlich von Mönchengladbach verläuft die A52, die im Osten ebenfalls Richtung Düsseldorf führt und im Westen an das niederländische Autobahnnetz anbindet. Beide Autobahnen werden durch die in Nord-Süd-Richtung verlaufende A61 miteinander verknüpft, die östlich des Stadtzentrums von Mönchengladbach liegt.

Über Jahrzehnte war östlich der Stadt Mönchengladbach eine weitere Nord-Süd-Autobahn, die A44, geplant, die bei der letzten Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2003 nicht mehr aufgenommen wurde.

Gleichwohl fehlt im Osten von Mönchengladbach eine leistungsfähige Nord-Süd-Achse, die allerdings im Gegensatz zur früher geplanten A44 nicht der Aufnahme von Durchgangsverkehren dienen, sondern im Wesentlichen die Erreichbarkeit verbessern und die Innerortsbereiche entlasten soll.

Hierzu wird eine zusätzliche Netzergänzung mit dem Regelquerschnitt RQ11 in Nord-Süd-Richtung geplant, die als L19n im Norden über die weiterführende L31, L382 und L361 bis zur Anschlussstelle Schiefbahn und im Süden bis zur B59, Anschlussstelle Mönchengladbach-Odenkirchen, verläuft. Die Neubaustrecke soll die Ortsdurchfahrten Giesenkirchen und Odenkirchen entlasten, aber auch in anderen Ortslagen in dem dicht besiedelten Gebiet innerhalb des Autobahnringes A52 / A61 / A46 / A57 zu Verkehrsentslastungen führen. Die Netzergänzung in Mönchengladbach wurde 2006 als L19n in die höchste Prioritätsstufe des Integrierten Gesamtverkehrsplans NRW (IGVP-NRW) aufgenommen.

Für die oben beschriebene L19n wird derzeit eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erarbeitet. Zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen von vier alternativen Varianten, die jeweils auch eine Untervariante umfassen, sollten Aussagen zu den Verkehrsbelastungen sowie zu den Verlagerungswirkungen erarbeitet werden.

Der Untersuchungsraum umfasst das Gebiet zwischen den Autobahnen A52 im Norden, A57 im Osten, A46 im Süden und A61 im Westen. In **Anlage 1** ist eine Übersicht über dieses weitere Untersuchungsgebiet enthalten. Detailaussagen werden außerdem für den Nahbereich der geplanten Trasse der L19n abgeleitet.

2 Grundlagen

2.1 Übernahme der Grundlagendaten

Wesentliche Basis für die Bearbeitung der Untersuchung sind die Datenbestände des Integrierten Gesamtverkehrsplans Nordrhein-Westfalen (IGVP-NRW). Dazu gehört ein vollständiges Netzmodell, die zugehörige Verkehrszelleneinteilung mit Strukturdaten sowie Verkehrsnachfragematrizen für den Analysezeithorizont 1998 und den Prognosezeithorizont 2015.

Außerdem stand für die Untersuchung das Verkehrsmodell der Stadt Mönchengladbach zur Verfügung, das für das Stadtgebiet selbst und das nähere Umfeld eine wesentlich detailliertere Modellgrundlage, in der nahezu das gesamte Straßennetz enthalten ist, umfasst. Aufgrund der wesentlich detaillierteren Zelleneinteilung und des feineren Straßennetzes wurden beide Modelle miteinander verknüpft, um über das Modell der Stadt Mönchengladbach die lokalen Verkehre möglichst detailgenau abbilden zu können und gleichzeitig aus dem Verkehrsmodell des IGVP-NRW die regionalen und überregionalen Verkehre abbilden zu können.

Des Weiteren wird auf die bundesweite Verkehrsprognose für den Zeithorizont 2025, die detaillierte Einwohnervorausberechnung des Landes Nordrhein-Westfalen, die ebenfalls den Prognosezeithorizont 2025 aufweist, sowie Mobilitätsprognosen aus der sog. Shell-Prognose aufgebaut.

Außerdem wurden die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2005 (SVZ 2005) für den Untersuchungsbereich ausgewertet und in die Berechnungen einbezogen.

Die Stadt Mönchengladbach verfügt darüber hinaus über Ergebnisse von Knotenstromzählungen an insgesamt rd. 300 Knotenpunkten im Stadtgebiet. Auch diese Datengrundlage stand für die hier anstehende Untersuchungsaufgabe zur Verfügung und wurde insbesondere zur Eichung des Verkehrsmodells genutzt.

Durch den Auftraggeber wurden bereits vorliegende Verkehrsuntersuchungen zur Verfügung gestellt. Daraus konnten u.a. Verkehrserhebungsdaten übernommen und für die Eichung des Verkehrsmodells genutzt werden. Im Einzelnen wurden die folgenden Untersuchungen zur Verfügung gestellt und ausgewertet:

- Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Mönchengladbach, BSV Büro für Stadt- und Verkehrsentwicklung, Dr. Reinhold Baier GmbH, Aachen, 2009,
- Verkehrstechnische Untersuchung für den sechsstreifigen Ausbau der BAB 52 und der BAB 61, PTV Planung, Transport, Verkehr AG, Düsseldorf, August 2007,
- Wiederherstellung der A44 – Fortschreibung der Verkehrsprognose für den Bereich A44n / A61 / A46, DTV Verkehrsconsult GmbH, Februar 2008,
- Verkehrskonzept Jüchen 2020, IVV Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung, Aachen / Berlin, April 2007
- Verkehrsgutachten für den vierspurigen Ausbau der L381 zwischen Mönchengladbach und Korschenbroich, BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen, Juli 2008 und
- Stadt Grevenbroich, Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan, BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen, Juli 2003.

Die übernommenen Daten und Informationen wurden gesichtet, auf Plausibilität geprüft und für die Nutzung im Rahmen der Untersuchung aufbereitet. Die Plausibilitätsprüfung umfasste den Vergleich der Erhebungsdaten aus unterschiedlichen Datenquellen und die Abstimmung mit Nachbarquerschnitten bzw. Knotenpunkten, für die ebenfalls Erhebungsdaten vorliegen. Außerdem erfolgte eine Umrechnung auf den einheitlichen Analysezeithorizont 2005.

2.2 Auswertung der verfügbaren Datenbestände

Eine wesentliche Grundlage für die Erstellung bzw. Eichung des Verkehrsmodells sind die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2005 (SVZ 2005). In **Anlage 2** sind die Zählquerschnitte der Straßenverkehrszählung wiedergegeben. Dabei zeigt sich, dass neben den Autobahnen A44, A46, A52, A57 und A61 auch das Netz der Bundes- und Landesstraßen mit einem relativ dichten Netz aus Zählstellen belegt ist.

Zwei weitere Datenquellen waren wesentlich für den Aufbau und die Eichung des Verkehrsmodells, da hieraus auch umfangreiche Analysedaten für den engeren Untersuchungsbereich der geplanten L19n vorlagen. Zum einen waren dies die Knotenstromzählungen der Stadt Mönchengladbach aus den Jahren 2005 bis 2009.

Außerdem wurden auf dem Gebiet der Gemeinde Jüchen im Rahmen der Arbeiten zum Verkehrskonzept 2020 im Jahr 2007 Knotenstromzählungen durchgeführt, die ebenfalls bei der Modellentwicklung und Eichung berücksichtigt wurden. In **Anlage 3** sind die Knotenpunkte im engeren Untersuchungsbereich der Trasse der L19n, für die Zählungen zur Verfügung standen, dargestellt.

Auch wenn die Erhebungsdaten aus den verschiedenen Quellen bereits mehrere Jahre alt sind, liefern sie doch Aussagen zu den Verkehrsverflechtungen im Untersuchungsraum. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass zum Jahreswechsel 2005 / 2006 die Autobahn A44 zwischen dem Autobahnkreuz Holz im Norden und dem Autobahnkreuz Jackerath im Süden aufgrund des Braunkohletagebaus unterbrochen wurde, so dass sich ab diesem Zeitpunkt auch die Verkehrsströme nördlich der A46 verändert haben.

Während die Zählergebnisse aus den Untersuchungen für das Verkehrskonzept der Gemeinde Jüchen nur Nachmittagswerte enthalten, liegen für die Zählungen der Stadt Mönchengladbach Zählergebnisse für den Vormittags- und den Nachmittagszeitbereich sowie hochgerechnete Werte für Tagesverkehr am Werktag vor. Insofern besteht aufgrund der Datenlage auch die Möglichkeit, Aussagen für die vormittägliche und die nachmittägliche Spitzenstunde zu treffen.

3 Aufbau des Verkehrsmodells

Die Verkehrszelleneinteilung für den Untersuchungsraum und das Umland wurde aus dem Verkehrsmodell der Stadt Mönchengladbach sowie aus dem IGVP-NRW übernommen. Die entsprechende Einteilung ist in **Anlage 4** dokumentiert. Dabei ist das Stadtgebiet von Mönchengladbach durch eine sehr feingliedrige Zelleneinteilung abgedeckt. Für das Umland wurde auf die Zelleneinteilung des Verkehrsmodells aus dem IGVP aufgebaut und im Nahbereich der Trasse eine weitere Detaillierung der Verkehrszellen vorgenommen. Die Anbindung der Verkehrszellen erfolgt jeweils über mehrere Einspeisepunkte an das Modellnetz, so dass eine differenzierte Verkehrsverteilung abgebildet werden konnte.

Ähnlich wie die Verkehrszelleneinteilung wurde auch die Straßennetzstruktur aus dem Verkehrsmodell der Stadt Mönchengladbach übernommen und in den Randbereichen durch die Strecken des IGVP-Modells ergänzt. Damit bildet das Verkehrsmodell im Untersuchungsbereich generell das gesamte klassifizierte Straßennetz ab; im Bereich Mönchengladbach – und hierzu gehört auch der Nahbereich der L19n-Trasse – ist auch das übrige nachgeordnete Straßennetz enthalten. In **Anlage 5** ist die Struktur des Verkehrsmodells, das für die hier durchzuführenden Modellrechnungen zugrunde gelegt wurde, für den Untersuchungsraum wiedergegeben.

Für die Verkehrszellen des Verkehrsmodells Mönchengladbach sowie für das Verkehrsmodell aus dem IGVP liegen Analysestrukturdaten vor. Diese haben für das Verkehrsmodell Mönchengladbach den Zeithorizont 2007, während das IGVP-Modell den Analysezeithorizont 1998 hat. Die Daten spiegeln weitgehend auch die derzeitige Bevölkerungsstruktur wider. In **Anlage 6** sind die Analysestrukturdaten für den Untersuchungsbereich dokumentiert, wobei eine einheitliche Anpassung an den Zeithorizont 2005 erfolgte, da für diesen Zeithorizont – u.a. auch aus der SVZ – die meisten Belastungsdaten für die Modelleichung zur Verfügung standen.

Aus den Strukturdaten ergibt sich unmittelbar das Verkehrsaufkommen bezogen auf die unterschiedlichen Fahrtzwecke. Diese Aufkommenswerte sind in **Anlage 7** wiedergegeben.

Für die Ermittlung der Verkehrsverteilung wurde auf die Verflechtungsmatrizen aus dem IGVP bzw. aus dem Verkehrsmodell Mönchengladbach, in dem die Kfz-Fahr-

beziehungen abgebildet sind, zurückgegriffen. Diese Matrizen, die im Rahmen der früheren Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan Mönchengladbach bzw. zum Integrierten Gesamtverkehrsplan NRW erstellt wurden, enthalten auch die Verkehrsverflechtungen, die sich aus den Pendlerströmen ergeben.

4 Verkehrsbelastungen für den Analysezeithorizont 2005

Die mit Hilfe des Verkehrsmodells nach Abschluss der Modelleichung ermittelten Verkehrsbelastungen für den gesamten Untersuchungsraum sind in Anlage 8 dokumentiert; Anlage 9 enthält einen entsprechenden Ausschnitt für den engeren Untersuchungsraum, der lediglich den Nahbereich der geplanten L19n umfasst.

Deutlich erkennbar ist der Autobahnring um das Untersuchungsgebiet, der aus der A52 im Norden, der A57 im Osten, der A46 im Süden und der A61 im Westen besteht. Hier werden Verkehrsbelastungen zwischen 50.000 Kfz/24h und über 90.000 Kfz/24h verzeichnet. Das Untersuchungsgebiet innerhalb dieses „Autobahn-rings“ wird durch weitere klassifizierte Straßen erschlossen. In Ost-West-Richtung ist dies die B230 / L381, die von der AS Mönchengladbach-Nordpark an der A61 bis zur AS Neuss an der A57 führt und Verkehrsbelastungen aufweist, die zwischen 9.000 und über 40.000 Kfz/24h (in Mönchengladbach) liegen. Südlich parallel dazu verläuft die B230 zwischen dem Mönchengladbacher Stadtteil Rheydt und der AS Neuss-Holzheim an der A46. Auch diese Ost-West-Achse weist Verkehrsbelastungen auf, die durchweg über 9.000 Kfz/24h liegen.

Als Nord-Süd-Achsen sind in Mönchengladbach selbst die B59 und die L116 zu erkennen, die die Mönchengladbacher Stadtteile Zentrum, Rheydt und Odenkirchen miteinander verbinden. Östlich davon besteht der Streckenzug der L31 / L382 / L361, der von der AS Schiefbahn an der A52 bis nach Jüchen führt und dort über die B59 an die AS Jüchen bzw. die AS Mönchengladbach-Odenkirchen anbindet. Während diese Achse im nördlichen Bereich bis südlich Neersbroich einen guten Ausbauzustand aufweist, ist sie im weiteren Verlauf in Richtung Süden durch verschiedene Ortsdurchfahrten und einen insgesamt weniger guten Ausbauzustand charakterisiert. Dies spiegelt sich auch in den Verkehrsbelastungen wider, die im nördlichen Teil durchweg über 10.000 Kfz/24h liegen und im südlichen Teil bis auf rd. 4.000 Kfz/24h absinken.

Der Ausschnitt in **Anlage 9** verdeutlicht die Straßennetsituation im Mönchengladbacher Stadtteil Giesenkirchen. Hier stehen für die Ost-West-Verkehre die Achsen der B230 und der L370 zur Verfügung, die insgesamt einen relativ guten Ausbauzustand aufweisen und dementsprechend auch hoch belastet sind. Die Nord-Süd-Achse der L31 führt durch den Stadtteil Ruckes (nördlich von Giesenkirchen) und das Zentrum von Giesenkirchen selbst mit Verkehrsbelastungen zwischen 8.000 und über 10.000 Kfz/24h, so dass hier besondere Beeinträchtigungen für die Anwohner bestehen. Die Ost-West-Achsen südlich von Giesenkirchen sind nur relativ schwach belastet.

In **Tabelle 1** sind die Analyseverkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im engeren Untersuchungsraum wiedergegeben; **Tabelle 2** enthält entsprechende Belastungswerte für das Umland. Aufgrund der Rundung der DTV-Belastungswerte auf volle Einhunderter können bei den Belastungsdarstellungen, den Darstellungen der Belastungsdifferenzen und den Tabellen geringfügige Abweichungen der ausgewiesenen Verkehrsbelastungen auftreten, die maximal einen Wert von 200 Kfz/24h erreichen.

Nr.	Querschnitt	Analyse Belastung Kfz/24h
1	L31n, OU Neersbroich	15.700
2	K3, Ritterstraße, Stadtgrenze Mönchengladbach	14.000
3	L31, Ruckes, Stadtgrenze Mönchengladbach	11.000
4	L370, Zoppenbroicher Straße, östlich Bahner	13.500
6	Bahner, südlich Blaffert	9.400
7	Bahner, westlich Körschgenstraße	8.400
8	Hödgen, südlicher Ortsrand	1.900
9	L31, Ruckes, nördlich Zoppenbroicher Straße	11.400
10	L370, Zoppenbroicher Straße, westlich Ruckes	10.400
11	L370, Zoppenbroicher Straße, östlich Ruckes	10.100
12	L31, Kleinenbroicher Straße, südlich Zoppenbroicher Straße	8.900
13	L370, Zoppenbroicher Straße, östlich Erfstraße	10.800
15	B230, Liedberger Straße, östlich Horster Straße	15.800
17	B230, Mülforter Straße, südwestlich Konstantinstraße	8.100
18	L31, Dömgesstraße, nördlich Mülforter Straße	8.500
19	B230, Mülforter Straße, westlich Dömgesstraße	11.700
20	B230, Mülforter Straße, östlich Dömgesstraße	9.600
21	B230, Mülforter Straße, westlich Giesenkirchen	13.600
23	L31, Waater Straße, Stadtgrenze Mönchengladbach	8.200
25	K29, Schloß-Dyck-Straße, östlich Schelsen	1.600
26	L31, südlich Waat	8.100
28	L116, westlich Wey	3.700
30	L116, westlich Dürselen	3.700
32	Talstraße, südlich Odenkirchen	2.400
34	B59, Kölner Straße, nördlich L19	9.800
35	L19, südlich Kölner Straße	6.000
36	B59, Kölner Straße, südlich L19	7.500
37	B59, Kölner Straße, westlich AS MG-Odenkirchen	7.200
38	B59, Kölner Straße, östlich AS MG-Odenkirchen	7.800
39	A44, südlich AS MG-Odenkirchen	4.900
40	L31, südlich Kelzenberg	4.200
41	L31, südlich Wey	4.300
42	L116, östlich Hoppers	4.200

Tab. 1: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im engeren Untersuchungsraum, Analyse 2005 in Kfz/24h

Die genaue Lage der in den Tabellen 1 und 2 betrachteten Querschnitte ist den **Anlagen 10** (für den engeren Untersuchungsraum) und **11** (für das Umland) zu entnehmen.

Nr.	Querschnitt	Analyse Belastung Kfz/24h
51	A44, südlich AK Neersen	31.800
52	A46, östlich AK Wanlo	62.600
53	A46, östlich AK Holz	64.200
54	A46, östlich AS Grevenbroich	58.100
55	A52, östlich AK Mönchengladbach	78.000
56	A52, östlich AS Schiefbahn	57.900
57	A57, nördlich AS Neuss	94.100
58	A61, nördlich AK Wanlo	69.400
59	A61, nördlich AS Mönchengladbach-Güdderath	72.000
60	A61, nördlich AS Mönchengladbach-Wickrath	78.300
61	A560, südlich AS Jüchen	11.600
62	B59, Duvenstraße in Mönchengladbach	12.900
63	B230, OU Glehn	10.100
64	L32, bei Schlich	2.100
65	L39, östlich AS Mönchengladbach-Güdderath	6.900
66	L116, nördlich Gierath	4.200
67	L277, nördlich AS Mönchengladbach-Wickrath	22.400
68	L361, nördlich Kleinenbroich	8.900
69	L361, westlich AS Grevenbroich-Kapellen	9.400
70	L381, westlich Korschenbroich	14.800
71	L382, nördlich L390	16.700
72	L382, nördlich Korschenbroich	10.900
73	L390, östlich AS Mönchengladbach-Ost	14.800
74	K1, Schlachthofstraße in Mönchengladbach	7.100
75	K17, Mülgaustraße in Mönchengladbach	7.600

Tab. 2: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im Umland, Analyse 2005 in Kfz/24h

5 Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2025

5.1 Grundlagen und generelle Rahmenbedingungen

Bei der Prognose der zu erwartenden Verkehrsbelastungen wurde der Prognosezeithorizont 2025 gewählt. Für diesen Zeithorizont wurden Annahmen zum Mobilitätsverhalten getroffen, die unter den voraussichtlichen demografischen, wirtschaftlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen eintreffen werden.

Das Verkehrsgeschehen wird im Wesentlichen durch die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in einem Untersuchungsraum bestimmt. Dementsprechend werden Strukturdaten zur Beschreibung des Verkehrsgeschehens herangezogen.

Folglich baut auch die Verkehrsprognose auf einer Strukturdatenprognose auf. Das zukünftige Verkehrsaufkommen wird beeinflusst durch

- die demografische Entwicklung, wobei hier nach Altersgruppen differenziert wird,
- die wirtschaftliche Entwicklung, die sich u.a. in der Anzahl der Arbeitsplätze und der Motorisierung der Bevölkerung äußert,

- die Mobilitätskosten, die u.a. das Fahrverhalten, die Verkehrsmittelwahl und die Mobilitätsrate mitbestimmen,
- das Mobilitätsverhalten, das sich bereits in den zurückliegenden Jahrzehnten ständig verändert hat und folglich voraussichtlich auch in Zukunft weiteren Änderungen unterliegt,
- strukturelle Änderungen im Untersuchungsgebiet, z.B. veränderter Nutzungen auf einzelnen Flächen, und
- Veränderung des Infrastrukturangebotes und hier insbesondere des Straßennetzes.

Bezüglich der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2025 wurde auf verschiedene Datengrundlagen aufgebaut:

- Aus der deutschlandweiten Verflechtungsprognose 2025 wurden Verkehrsnachfragematrizen auf Kreisregionesebene für die Jahre 2004 und 2025 übernommen. Diese Verkehrsnachfragematrizen auf relativ grober Zelleinteilung dienen insbesondere dazu, die regionalen und überregionalen Verkehre zu prognostizieren.
- Aus den Basisdaten zum Integrierten Gesamtverkehrsplan Nordrhein-Westfalen (IGVP NRW) liegt sowohl eine Strukturdatenprognose als auch eine Verkehrsmatrix der zukünftigen Verkehrsverflechtungen vor. Horizont dieser Prognose ist allerdings das Jahr 2015, wobei das Basisjahr 1998 ist.
- Ergänzend wurden die Shell-Prognose 2004 und die ifmo-Studie „Mobilität 2025“ herangezogen, die u.a. Aussagen zur Entwicklung des Kfz-Bestandes bis zum Jahr 2025 bzw. 2030 ausweisen.

Die zur Verfügung stehenden Prognoseansätze unterscheiden sich im Bezug auf die Grundlagen, aber auch auf die Aussagen, so dass hier unter Berücksichtigung der spezifischen Situation im Untersuchungsraum plausible Annahmen getroffen werden mussten.

5.2 Strukturdatenprognose

Als Grundlage für die Prognose der Strukturdatenentwicklungen im inneren Untersuchungsbereich wurden einerseits die Daten des IGVP NRW genutzt. Ergänzend zu dieser Prognose wurde eine Vorausschätzung der Bevölkerungsentwicklung vom Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW herangezogen, die – ausgehend vom Basisjahr 2005 – die Bevölkerungsstruktur auf Kreisebene bis zum Jahr 2025 voraussagt. In der folgenden **Tabelle 3** ist die entsprechende Prognose für das Land Nordrhein-Westfalen, die Stadt Mönchengladbach sowie für den Rhein-Kreis Neuss dokumentiert.

Für Nordrhein-Westfalen ergibt sich eine Abnahme der Bevölkerung bis zum Jahr 2025 gegenüber dem Bezugsjahr 2005 um rd. 2,9 %. Für das engere Umfeld der geplanten L19 wird eine ähnliche Abnahme der Bevölkerung im Zeitbereich 2005 bis 2025 prognostiziert. Diese liegt zwischen -2,1 % im Rhein-Kreis Neuss und -4,2 % in der Stadt Mönchengladbach. Da die L19 zum weit überwiegenden Teil regionale Verkehre abwickelt, können diese demografischen Eckdaten auch für die Prognose zugrunde gelegt werden.

Kreis / Kreisfreie Stadt	Bevölkerung 2005		Bevölkerung 2010		Bevölkerung 2015		Bevölkerung 2020		Bevölkerung 2025	
	[1.000 EW]	[1.000 EW]	[%]	[1 000 EW]	[%]	[1.000 EW]	[%]	[1.000 EW]	[%]	
Mönchengladbach, Stadt	261,4	258,7	-1,0%	255,8	-2,2%	253,5	-3,1%	250,6	-4,2%	
Rhein-Kreis Neuss	445,3	443,1	-0,5%	440,0	-1,2%	438,2	-1,6%	435,9	-2,1%	
NRW	18058,1	17927,5	-0,7%	17775,3	-1,5%	17668,2	-2,1%	17532,7	-2,9%	

Tab. 3: Veränderung der Bevölkerung im Zeitbereich 2005 bis 2025 auf der Grundlage der Bevölkerungsprognose des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik NRW

Die Entwicklung der Erwerbstätigkeit wurde auf Basis der Daten des IGVP NRW für den Zeitbereich 1998 bis 2015 analysiert. Bei diesen Daten zeigt sich deutlich, dass sich eine Verschiebung zwischen den Sektoren I und II (produzierendes Gewerbe) einerseits und dem tertiären Sektor (Dienstleistungsgewerbe) andererseits in diesem Zeitbereich einstellen wird. Da für das Zeitintervall 2015 bis 2025 keine aussagekräftigen Prognosen zur Entwicklung von Erwerbstätigkeit und Beschäftigung verfügbar sind, wurde für den Untersuchungsraum davon ausgegangen, dass die Werte für dieses 10-Jahres-Intervall analog zur Einwohnerentwicklung eine Abnahme aufweisen.

In **Anlage 12** sind Prognose-Strukturdaten für die Verkehrszellen im engeren Untersuchungsraum (Zeithorizont 2025) wiedergegeben. Die Differenzen zur Analyse-situation sind in **Anlage 13** dokumentiert. Insgesamt ergeben sich nur relativ geringe Veränderungen der verkehrsrelevanten Strukturen.

5.3 Prognose des Mobilitätsverhaltens

Wesentliche Indikatoren für das Mobilitätsverhalten und hier insbesondere für die Kfz-Nutzung sind der Pkw-Bestand sowie der Führerscheinbesitz. Aufgrund der Verschiebung in der Altersstruktur der Bevölkerung und der Tatsache, dass in Zukunft der Anteil der Frauen im Alter von über 65 Jahren mit Führerscheinbesitz deutlich zunehmen wird, ist davon auszugehen, dass die Anzahl der Personen mit Führerscheinbesitz im Untersuchungsgebiet bis zum Jahr 2025 überproportional zur Bevölkerungsentwicklung zunehmen wird.

Die Prognoseannahme des IGVP NRW liegt in einer ähnlichen Größenordnung wie die Werte der Shell-Prognose, die bundesweit für den Zeitbereich 2005 bis 2015 unter optimistischen Annahmen von einer Zunahme um rd. 7 % ausgeht, während unter pessimistischen Rahmenbedingungen eine Zunahme des Pkw-Bestandes je Einwohner um lediglich rd. 3,5 % zu erwarten ist. Die Prognose für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2003 geht für sämtliche Szenarien von einer Zunahme des Pkw-Bestandes je Einwohner um etwa 8 % aus und kommt damit den optimistischen Ansätzen der Shell-Prognose relativ nahe.

Für den Zeitraum 2003 bis 2025 geht die ifmo-Studie von einer Zunahme der Pkw-Dichte je Einwohner im Alter von über 18 Jahren um 9,4 % und die aktuelle Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen von einer Zunahme um 9,7 % aus, während die Shell-Prognose für den Zeitraum 2005 bis 2025 im optimistischen Szenario von einer Zunahme um 13,9 % und im pessimistischen Szenario von einer Zunahme um 6,7 % ausgeht.

Für die vorliegende Untersuchung wurde auf Basis der verschiedenen Prognoseansätze (vgl. **Tabelle 4**) für den Zeitbereich 2005 bis 2025 von einer Zunahme der Pkw-Dichte um rd. 8,5 % ausgegangen.

	Pkw/1000 Einwohner						Veränderung	Veränderung
	1998	2005	2015	2020	2025	2030	2015/2005	2025/2005
Prognose BVWP 2003	625	661	713				7,8%	
Shell Prognose (optimistisch)		669	715	730	758 ¹	785	6,9%	13,3%
Shell Prognose (pessimistisch)		669	691	703	714 ¹	725	3,4%	6,7%
Verflechtungsprognose 2025		679	708 ¹		737		4,3%	8,5%
ifmo-Studie		667 ^{1,2}	696 ¹		724		4,3%	8,5%

Kursiv = Prognosewerte

¹ Interpoliert

² Bezugsjahr 2003

Tab. 4: Entwicklung der Pkw-Dichte je Einwohner bezogen auf alle Altersgruppen

Die derzeitige Preisentwicklung für Rohöl und der damit verbundene Kraftstoffpreis zeigen stellenweise schon erste Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten. Es ist davon auszugehen, dass die Kraftstoffpreise auch in Zukunft weiter ansteigen werden. Somit werden sich die Mobilitätskosten im Pkw- und Lkw-Verkehr auch zukünftig stetig erhöhen. Gleichzeitig ist allerdings auch ein Subventionsabbau im öffentlichen Verkehr zu erwarten, so dass auch hier höhere Mobilitätskosten für die Nutzer entstehen werden. Insgesamt betrachtet werden sich die Steigerungen der Mobilitätskosten bei den Verkehrsmitteln die Waage halten, so dass weniger von einer Verschiebung der Anteile bei der Verkehrsmittelwahl als von einer Reduzierung der Verkehrsleistung auszugehen ist. Da dieser Einfluss derzeit nur schwer einzuschätzen ist, wird davon ausgegangen, dass die steigenden Mobilitätskosten einen neutralen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung haben.

5.4 Entwicklung des Personenverkehrs bis 2025

Aufbauend auf der fortgeschriebenen Analyseverkehrsmatrix für das Jahr 2005 wurde eine Prognoseverkehrsmatrix für das Jahr 2025 abgeleitet, die die Verflechtungsstrukturen aus der Analysematrix übernimmt und darauf aufbauend unter Berücksichtigung sämtlicher oben beschriebener Einflussfaktoren die prognostizierte Entwicklung umfasst.

Bei der Prognose der Entwicklung des Personenverkehrs im Untersuchungsgebiet sind die folgenden Einzelfaktoren berücksichtigt worden:

- Die Bevölkerung im engeren Untersuchungsgebiet wird im Zeitraum 2005 bis 2025 im Schnitt um ca. 3 % abnehmen,
- gleichzeitig nimmt der Motorisierungsgrad entsprechend den oben getroffenen Annahmen bzw. Prognosen um 8,5 % zu.

Aufgrund des zunehmenden Zweitwagenbesitzes und der Verschiebung der Altersstruktur der Bevölkerung ist bei dem steigenden Motorisierungsgrad mit einer

leichten Abnahme der Fahrleistung je Fahrzeug zu rechnen. Lt. Shell-Prognose reduziert sich diese im Zeitraum 2005 bis 2025 um rd. 6 %.

Ausgehend von neuesten Untersuchungen muss der früher gewählte Ansatz, dass die Fahrtweiten im Kfz-Verkehr deutlich zunehmen, korrigiert werden. Das Mobilitätspaneel, bei dem jährlich auf der Basis von Befragungen Mobilitätsanalysen durchgeführt werden, führt zu dem Ergebnis, dass sich die Fahrtweiten im Gesamtverkehr und damit auch im Kfz-Verkehr, wenn überhaupt, nur geringfügig erhöhen.

In **Tabelle 5** ist die prognostizierte Aufkommensentwicklung des Straßen-Personenverkehrs im Zeitraum 2004 bis 2025 für die Kreisregionen im Bereich des Untersuchungsgebiets wiedergegeben. Dabei zeigt sich insgesamt eine Zunahme um ca. 7,0%. Damit liegt die Zunahme über den entsprechenden Werten für Nordrhein-Westfalen aber niedriger als der gesamtdeutsche Mittelwert. Aufgrund der konstanten durchschnittlichen Fahrtweite im Personenverkehr ergibt sich für die Fahrleistung der auf das Untersuchungsgebiet bezogenen Verkehre ebenfalls eine Zunahme um durchschnittlich 7,0%.

Kreis / Kreisfreie Stadt	Verkehrsaufkommen 2004	Verkehrsaufkommen Prognose 2025	
	Kfz-Fahrten/Tag	Kfz-Fahrten/Tag	%
Mönchengladbach, Stadt	422.000	450.800	6,8%
Rhein-Kreis Neuss	799.500	855.900	7,1%
NRW	33.491.500	35.362.400	5,6%
Deutschland	125.511.900	136.730.700	8,9%

Tab. 5: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens auf der Straße für den Prognosezeitraum 2004 bis 2025

Dementsprechend ergibt sich für den Untersuchungsraum im Zeitbereich 2005 bis 2025 eine Zunahme des Straßenpersonenverkehrs um durchschnittlich 6,7 %.

5.5 Entwicklung des Güterverkehrs

Die Verkehrszunahme im Straßengüterverkehr wird im Rahmen der bundesweiten Verflechtungsprognose für den Zeitraum 2004 bis 2025 zu rd. 57 % prognostiziert. Die spezifischen Zahlen für Nordrhein-Westfalen zeigen hier eine geringere Zunahme des Straßengüterfernverkehrsaufkommens, die für den Zeitraum 2004 bis 2025 etwa 40 % beträgt. Da der Güterfernverkehr im den Autobahnen nachgeordneten Straßennetz des Untersuchungsraums nur eine untergeordnete Rolle spielt, ist das Güterverkehrsaufkommen der relevanten Kreisregionen maßgebend für die Entwicklung des Lkw-Verkehrsaufkommens (vgl. **Tabelle 6**).

Für die vorliegende Untersuchung ergab sich dementsprechend eine Verkehrszunahme des Straßengüterverkehrs für den Zeitraum 2005 bis 2025 für den Untersuchungsraum im Mittel von 22,4 %.

Kreis / Kreisfreie Stadt	Verkehrsaufkommen 2004	Verkehrsaufkommen Prognose 2025		Verkehrsleistung 2004	Verkehrsleistung Prognose 2025	
	Lkw/Tag	Lkw/Tag	[%]	Lkw*km/Tag	Lkw*km/Tag	[%]
Mönchengladbach, Stadt	7.940	10.040	26,4%	854.300	1.394.400	63,2%
Rhein-Kreis Neuss	29.760	36.540	22,8%	4.567.600	6.688.300	46,4%
NRW	827.610	935.030	13,0%	101.667.700	141.514.100	39,2%
Deutschland	2.335.290	2.883.760	23,5%	310.729.200	487.519.100	56,9%

Tab. 6: Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens auf der Straße für den Prognosezeitraum 2004 bis 2025

Das unter den o.g. Annahmen ermittelte Verkehrsaufkommen der Verkehrszellen im Untersuchungsgebiet ist in **Anlage 14** dokumentiert; **Anlage 15** enthält die Veränderungen des Verkehrsaufkommens im Vergleich zur derzeitigen Situation.

6 Prognose-Null-Fall (Vergleichsfall)

Der sog. Prognose-Null-Fall dient dazu, die verkehrlichen Wirkungen, die durch die Realisierung der L19n als Ortsumgehung Odenkirchen / Giesenkirchen bedingt werden, zu ermitteln. Deshalb werden in dem Prognose-Null-Fall die strukturellen Änderungen, die sich in dem veränderten Verkehrsaufkommen im Jahr 2025 (vgl. Kapitel 5) ergeben, sowie sonstige Maßnahmen im umliegenden Straßennetz, die Einfluss auf die Verkehrsbelastungen der L19n haben könnten, berücksichtigt. Im Einzelnen sind dies:

- der sechsstreifige Ausbau der A57 zwischen dem AK Kaarst und der AS Neuss,
- der sechsstreifige Ausbau der A52 zwischen dem AK Mönchengladbach und dem AK Neersen,
- der sechsstreifige Ausbau der A61 zwischen dem AK Mönchengladbach und dem AK Wanlo,
- der sechsstreifige Ausbau der A46 zwischen dem AK Wanlo und dem AK Holz,
- die tagebaubedingte Unterbrechung der A61 zwischen der AS Wanlo und der AS Jackerath,
- die Wiederherstellung der A44 zwischen dem AK Holz und dem AK Jackerath,
- die Erstellung der Tagebaurandstraße im Bereich Venrath und Wanlo,
- die Realisierung der Ortsumgehung Grevenbroich-Noithausen,
- die Realisierung der Ortsumgehung Grevenbroich-Kapellen im Zuge der L361,
- die Realisierung der Umgehung Kleinenbroich im Zuge der K35,
- der vierstreifige Ausbau der L381 zwischen Mönchengladbach und Korschenbroich,
- der Neubau der Verbindungsstraße zwischen Nordring und Kaldenkirchner Straße in Mönchengladbach,

- der vierstreifige Neubau einer kleinen Umgehung für die Burggrafenstraße in Mönchengladbach,
- der Ausbau des Straßenzuges Südstraße / Am Gerstacker / Otto-Safran-Straße in Mönchengladbach und
- die Entwicklung einer inneren Westtangente durch Ausbau und Ertüchtigung des Straßenzuges Landgrafenstraße / Seilerweg / Heinrich-Pesch-Straße / Mittelstraße / Eisenbahnstraße in Mönchengladbach.

Bei der Fortschreibung der Verkehrsnachfragematrix wurden auch die Grundlagen bzw. Ergebnisse der Bedarfsplanprognose 2025 berücksichtigt. Dies betrifft insbesondere die Verkehrsentwicklung auf dem Autobahnnetz. Zu berücksichtigen war allerdings, dass im Rahmen der Bedarfsplanprognose 2025 für den Bundesverkehrswegeplan die Unterbrechung der A61 zwischen der AS Wanlo und der AS Jackerath nicht berücksichtigt wurde, so dass die hier ausgewiesenen Verkehrsbelastungen für den südwestlichen Teil des Untersuchungsgebietes nicht relevant sind.

In **Anlage 16** sind die im Prognose-Null-Fall berücksichtigten Maßnahmen für den Untersuchungsbereich wiedergegeben.

Die Verkehrsnachfragematrix für den Prognosezeithorizont 2025 wurde dem Modellnetz für den Prognose-Null-Fall zugeordnet. Das Ergebnis ist in **Anlage 17** für den gesamten Untersuchungsraum wiedergegeben; die **Anlagen 18 und 19** enthalten die zugehörigen Differenzendarstellungen im Vergleich zur Analysesituation 2005.

Auf dem Straßennetz im Untersuchungsraum ist insgesamt mit weiteren Verkehrszunahmen zu rechnen. Insbesondere für das Netz der Autobahnen werden deutliche Verkehrszunahmen prognostiziert, die z.T. erst durch den sechsstreifigen Ausbau einzelner Autobahnabschnitte ermöglicht werden.

Die Verkehrszunahmen in dem den Autobahnen nachgeordneten Straßennetz sind moderat, wobei sich hier auch die Wirkungen einzelner Ausbaumaßnahmen zeigen. Dies gilt beispielsweise für die L381 zwischen Mönchengladbach und Korschenbroich.

Im südwestlichen Teil des Untersuchungsgebietes wirkt sich die veränderte Autobahnsituation durch Unterbrechung der A61 und Wiederherstellung der A44 verkehrsverlagernd aus. Dadurch, dass die Verkehre aus Richtung Süden bzw. in Richtung Süden nicht mehr über die A61 sondern über die A44 geleitet werden, ergibt sich auch nördlich der A46 auf der A44 eine Verkehrszunahme um 6.400 Kfz/24h, so dass dieser Abschnitt des Autobahnnetzes an verkehrlicher Bedeutung gewinnt.

Die Nord-Süd-Achsen im unmittelbaren Umfeld der geplanten L19n (L31, B59, K1 und K17 in Mönchengladbach) weisen Verkehrszunahmen um bis zu 1.500 Kfz/24h auf. Im Bereich Odenkirchen liegen die Verkehrszunahmen für die B59 höher, da hier der oben beschriebene Effekt durch die Sperrung der A61 zu zusätzlichen Verkehren führt.

In den **Tabellen 7 und 8** sind die Verkehrsbelastungen des Prognose-Null-Falls für den engeren Untersuchungsraum sowie für das Umland für ausgewählte Straßenabschnitte den Analyse-Verkehrsbelastungen gegenübergestellt.

Nr.	Querschnitt	Analyse Belastung Kfz/24h	Prognose-Null-Fall		
			Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h %	
1	L31n, OU Neersbroich	15.700	18.300	2.600	16,6%
2	K3, Ritterstraße, Stadtgrenze Mönchengladbach	14.000	15.200	1.200	8,6%
3	L31, Ruckes, Stadtgrenze Mönchengladbach	11.000	12.100	1.100	10,0%
4	L370, Zoppenbroicher Straße, östlich Bahner	13.500	13.700	200	1,5%
9	L31, Ruckes, nördlich Zoppenbroicher Straße	11.400	12.700	1.300	11,4%
11	L370, Zoppenbroicher Straße, östlich Ruckes	10.100	9.900	-200	-2,0%
12	L31, Kleinenbroicher Straße, südlich Zoppenbroicher Straße	8.900	10.300	1.400	15,7%
18	L31, Dömgesstraße, nördlich Mülforter Straße	8.500	9.700	1.200	14,1%
19	B230, Mülforter Straße, westlich Dömgesstraße	11.700	11.900	200	1,7%
21	B230, Mülforter Straße, westlich Giesenkirchen	13.600	14.100	500	3,7%
23	L31, Waater Straße, Stadtgrenze Mönchengladbach	8.200	9.300	1.100	13,4%
26	L31, südlich Waat	8.100	9.300	1.200	14,8%
28	L116, westlich Wey	3.700	4.200	500	13,5%
29	L116, östlich Dürselen	3.700	4.200	500	13,5%
30	L116, westlich Dürselen	3.700	4.200	500	13,5%
32	Talstraße, südlich Odenkirchen	2.400	3.400	1.000	41,7%
34	B59, Kölner Straße, nördlich L19	9.800	12.500	2.700	27,6%
35	L19, südlich Kölner Straße	6.000	6.800	800	13,3%
36	B59, Kölner Straße, südlich L19	7.500	9.900	2.400	32,0%
37	B59, Kölner Straße, westlich AS MG-Odenkirchen	7.200	10.000	2.800	38,9%
38	B59, Kölner Straße, östlich AS MG-Odenkirchen	7.800	10.500	2.700	34,6%
39	A44, südlich AS MG-Odenkirchen	4.900	11.400	6.500	132,7%
40	L31, südlich Kelzenberg	4.200	5.600	1.400	33,3%
41	L31, südlich Wey	4.300	4.800	500	11,6%
42	L116, östlich Hoppers	4.200	4.000	-200	-4,8%

Tab 7: Kfz-Verkehrslastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im engeren Untersuchungsraum, Prognose-Null-Fall 2025 und Veränderung im Vergleich zur Analyse 2005 in Kfz/24h

Nr.	Querschnitt	Analyse Belastung Kfz/24h	Prognose-Null-Fall		
			Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h %	
51	A44, südlich AK Neersen	31.800	32.900	1.100	3,5%
52	A46, östlich AK Wanlo	62.600	87.500	24.900	39,8%
53	A46, östlich AK Holz	64.200	74.200	10.000	15,6%
54	A46, östlich AS Grevenbroich	58.100	63.400	5.300	9,1%
55	A52, östlich AK Mönchengladbach	78.000	113.300	35.300	45,3%
56	A52, östlich AS Schiefbahn	57.900	67.600	9.700	16,8%
57	A57, nördlich AS Neuss	94.100	122.100	28.000	29,8%
58	A61, nördlich AK Wanlo	69.400	77.600	8.200	11,8%
59	A61, nördlich AS Mönchengladbach-Güdderath	72.000	83.700	11.700	16,3%
60	A61, nördlich AS Mönchengladbach-Wickrath	78.300	84.300	6.000	7,7%
61	A560, südlich AS Jüchen	11.600	12.400	800	6,9%
62	B59, Duvenstraße in Mönchengladbach	12.900	13.800	900	7,0%
63	B230, OU Glehn	10.100	10.400	300	3,0%
64	L32, bei Schlich	2.100	2.300	200	9,5%
65	L39, östlich AS Mönchengladbach-Güdderath	6.900	10.600	3.700	53,6%
66	L116, nördlich Gierath	4.200	4.200	0	0,0%
67	L277, nördlich AS Mönchengladbach-Wickrath	22.400	23.100	700	3,1%

Nr.	Querschnitt	Analyse Belastung Kfz/24h	Prognose-Null-Fall		
			Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h %	
68	L361, nördlich Kleinenbroich	8.900	11.400	2.500	28,1%
69	L361, westlich AS Grevenbroich-Kapellen	9.400	11.300	1.900	20,2%
70	L381, westlich Korschenbroich	14.800	18.800	4.000	27,0%
71	L382, nördlich L390	16.700	18.000	1.300	7,8%
72	L382, nördlich Korschenbroich	10.900	12.000	1.100	10,1%
73	L390, östlich AS Mönchengladbach-Ost	14.800	16.000	1.200	8,1%
74	K1, Schlachthofstraße in Mönchengladbach	7.100	8.600	1.500	21,1%
75	K17, Mülgaustraße in Mönchengladbach	7.600	7.700	100	1,3%

Tab 8: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im Umland, Prognose-Null-Fall 2025 und Veränderung im Vergleich zur Analyse 2005 in Kfz/24h

7 Verkehrsbelastungen für die Varianten

7.1 Variante I

Die Variante I folgt weitgehend der ehemals geplanten Trasse der A44. Im Norden bindet die L19n an die L31 bzw. die K3 an und führt dann westlich der Ortslagen Krünsend und Tackhütte bis zur Zoppenbroicher Straße (L370), mit der die L19n verknüpft wird. Unmittelbar südlich ist eine weitere Verknüpfung mit der Straße Bahner vorgesehen. Der weitere Trassenverlauf führt dann durch den Dohrer Busch bis zur Mülforter Straße (B230), mit der ebenfalls eine Verknüpfung erfolgt. Weiter südlich führt die Trasse bis zur derzeit endenden A44, wobei eine weitere Anbindung an die L116 vorgesehen wird. Für die Modellrechnungen wurde davon ausgegangen, dass die Verknüpfung der L19n mit dem nachgeordneten Straßennetz in jedem Fall über plangleiche Knotenpunkte erfolgt. Dies gilt auch für sämtliche anderen im Rahmen der Untersuchung betrachteten Varianten der L19n. In **Anlage 20** ist die Führung der L19n für die Variante I wiedergegeben.

Die Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnung für die Variante I sind in der **Anlage 21** wiedergegeben; die **Anlagen 22 und 23** enthalten entsprechende Differenzdarstellungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall.

Die L19n ist zwischen der AS Odenkirchen im Süden und der Anbindung an die L31 im Norden mit Verkehrsbelastungen zwischen 12.800 und 14.000 Kfz/24h belegt. Entlastet werden der östlich parallel verlaufende Streckenzug der L31 um Werte zwischen 4.700 Kfz/24h im nördlichen Abschnitt, 3.700 Kfz/24h im mittleren Abschnitt und 2.200 Kfz/24h im südlichen Abschnitt. Außerdem wird der Streckenzug der B59 ausgehend von der Anschlussstelle Odenkirchen Richtung Norden um Werte zwischen 2.300 und 2.800 Kfz/24h entlastet. Diese Verkehrsentlastungen setzen sich auch auf der K1 in Mönchengladbach-Rheydt fort (Verkehrsabnahmen zwischen 1.600 und 2.100 Kfz/24h). Bedingt durch die Attraktivität der neuen Nord-Süd-Achse ergeben sich für die Zulaufstrecken aus Richtung Westen Verkehrszunahmen um bis zu 800 Kfz/24h auf der L370, bis zu 4.300 Kfz/24h auf der B230 und bis zu 3.300 Kfz/24h auf der L116. Die Ost-West-Strecken östlich der geplanten L19n weisen teilweise sogar geringe Verkehrsabnahmen auf.

Für den nördlich der L19n anschließenden Streckenzug L31 / L382 / L361 bis hin zur AS Schiefbahn an der A52 ergeben sich Verkehrszunahmen um bis zu 1.900

Kfz/24h (OU Neersbroich), wobei die Verkehrszunahmen in Richtung Norden stetig abnehmen und auf der L361 nur noch marginal sind. Insgesamt ist davon auszugehen, dass nur ein sehr geringer Teil der Verkehrsteilnehmer die neu geschaffene durchgehende Straßenverbindung zwischen dem AK Holz und der AS Schiefbahn als Durchgangsverkehr nutzt.

Die Realisierung der L19n entsprechend Variante I führt auch dazu, dass die westlich parallel verlaufende A61 Verkehrsabnahmen in der Größenordnung von bis zu 2.200 Kfz/24h erfährt. Diese Entlastungswirkung nimmt in Richtung Norden ab, so dass nördlich der AS Mönchengladbach-Rheydt keine spürbare Verkehrsabnahme auf der A61 bedingt durch die L19n festgestellt werden kann.

Für die östlich verlaufende Nord-Süd-Achse der L361 / L390 bewirkt die Realisierung der L19n entsprechend Variante I eine Verkehrsabnahme um maximal 1.400 Kfz/24h. Hier handelt es sich allerdings nicht um Durchgangsverkehre zwischen Teilen des Autobahnnetzes, sondern um Erschließungsverkehre, die auf Korschenbroich und Kleinenbroich bezogen sind.

In **Tabelle 9** sind die Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für die Abschnitte der L19n, Variante I, wiedergegeben. **Tabelle 10** enthält die werktäglichen Verkehrsbelastungen für die ausgewählten Querschnitte im engeren Untersuchungsraum für Variante I. Außerdem sind in dieser Tabelle die Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 dokumentiert.

In **Tabelle 11** sind die Belastungsänderungen im Umland der geplanten L19n dokumentiert und ebenfalls die Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall ausgewiesen.

Nr.	Querschnitt	Variante I Belastung Kfz/24h
1	L19n, zwischen Ritterstraße (K3) und Zoppenbroicher Straße (L370)	13.400
2	L19n, zwischen Zoppenbroicher Straße (L370) und Bahner	12.800
3	L19n, zwischen Bahner und Mülforter Straße (B230)	13.800
4	L19n, zwischen Mülforter Straße (B230) und L116	14.000
5	L19n, zwischen L116 und A44	12.800

Tab 9: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für die Abschnitte der L19n, Variante I in Kfz/24h

Nr.	Querschnitt	P0- Belastung Kfz/24h	Variante I	
			Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h %
1	L31n, OU Neersbroich	18.300	20.200	1.900 10,4%
2	K3, Ritterstraße, Stadtgrenze Mönchengladbach	15.200	14.400	-800 -5,3%
3	L31, Ruckes, Stadtgrenze Mönchengladbach	12.100	7.500	-4.600 -38,0%
4	L370, Zoppenbroicher Straße, östlich Bahner	13.700	12.100	-1.600 -11,7%
5	L370, Zoppenbroicher Straße, westlich Blaffert	13.700	14.000	300 2,2%
6	Bahner, südlich Blaffert	9.400	9.500	100 1,1%
7	Bahner, westlich Körschenstraße	8.400	9.200	800 9,5%
8	Hödgen, südlicher Ortsrand	1.900	1.900	0 0,0%
9	L31, Ruckes, nördlich Zoppenbroicher Straße	12.700	8.200	-4.500 -35,4%

Nr.	Querschnitt	P0- Belastung Kfz/24h	Variante I	
			Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h %
10	L370, Zoppenbroicher Straße, westlich Ruckes	10.400	10.100	-300 -2,9%
11	L370, Zoppenbroicher Straße, östlich Ruckes	9.900	9.400	-500 -5,1%
12	L31, Kleinenbroicher Straße, südlich Zoppenbroicher Straße	10.300	6.000	-4.300 -41,7%
13	L370, Zoppenbroicher Straße, östlich Erfstraße	10.800	10.300	-500 -4,6%
15	B230, Liedberger Straße, östlich Horster Straße	15.800	15.000	-800 -5,1%
17	B230, Mülforter Straße, südwestlich Konstantinstraße	8.100	8.000	-100 -1,2%
18	L31, Dömgesstraße, nördlich Mülforter Straße	9.700	5.700	-4.000 -41,2%
19	B230, Mülforter Straße, westlich Dömgesstraße	11.900	10.700	-1.200 -10,1%
20	B230, Mülforter Straße, östlich Dömgesstraße	9.600	9.900	300 3,1%
21	B230, Mülforter Straße, westlich Giesenkirchen	14.100	13.300	-800 -5,7%
22	B230, Mülforter Straße, östlich Mülfort	14.100	18.400	4.300 30,5%
23	L31, Waater Straße, Stadtgrenze Mönchengladbach	9.300	5.600	-3.700 -39,8%
25	K29, Schloß-Dyck-Straße, östlich Schelsen	1.600	1.400	-200 -12,5%
26	L31, südlich Waat	9.300	5.600	-3.700 -39,8%
28	L116, westlich Wey	4.200	3.100	-1.100 -26,2%
31	L116, östlich Abzweigung in Richtung Kamphausen	4.200	7.500	3.300 78,6%
32	Talstraße, südlich Odenkirchen	3.400	3.200	-200 -5,9%
34	B59, Kölner Straße, nördlich L19	12.500	9.900	-2.600 -20,8%
35	L19, südlich Kölner Straße	6.800	6.800	0 0,0%
36	B59, Kölner Straße, südlich L19	9.900	7.600	-2.300 -23,2%
37	B59, Kölner Straße, westlich AS MG-Odenkirchen	10.000	7.700	-2.300 -23,0%
38	B59, Kölner Straße, östlich AS MG-Odenkirchen	10.500	11.700	1.200 11,4%
39	A44, südlich AS MG-Odenkirchen	11.400	16.400	5.000 43,9%
40	L31, südlich Kelzenberg	5.600	3.200	-2.400 -42,9%
41	L31, südlich Wey	4.800	2.600	-2.200 -45,8%
42	L116, östlich Hoppers	4.000	3.000	-1.000 -25,0%

Tab 10: Kfz-Verkehrslastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im engeren Untersuchungsraum, Variante I, und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h

Nr.	Querschnitt	P0- Belastung Kfz/24h	Variante I	
			Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h %
51	A44, südlich AK Neersen	32.900	32.900	0 0,0%
52	A46, östlich AK Wanlo	87.500	86.500	-1.000 -1,1%
53	A46, östlich AK Holz	74.200	74.200	0 0,0%
54	A46, östlich AS Grevenbroich	63.400	63.100	-300 -0,5%
55	A52, östlich AK Mönchengladbach	113.300	113.300	0 0,0%
56	A52, östlich AS Schiefbahn	67.600	67.400	-200 -0,3%
57	A57, nördlich AS Neuss	122.100	122.300	200 0,2%
58	A61, nördlich AK Wanlo	77.600	75.400	-2.200 -2,8%
59	A61, nördlich AS Mönchengladbach-Güdderath	83.700	81.500	-2.200 -2,6%
60	A61, nördlich AS Mönchengladbach-Wickrath	84.300	83.800	-500 -0,6%
61	A560, südlich AS Jüchen	12.400	12.400	0 0,0%
62	B59, Duvenstraße in Mönchengladbach	13.800	11.000	-2.800 -20,3%
63	B230, OU Glehn	10.400	10.200	-200 -1,9%
64	L32, bei Schlich	2.300	1.400	-900 -39,1%
65	L39, östlich AS Mönchengladbach-Güdderath	10.600	10.400	-200 -1,9%
66	L116, nördlich Gierath	4.200	2.700	-1.500 -35,7%
67	L277, nördlich AS Mönchengladbach-Wickrath	23.100	22.000	-1.100 -4,8%

Nr.	Querschnitt	P0-	Variante I	
		Belastung Kfz/24h	Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h %
68	L361, nördlich Kleinenbroich	11.400	10.100	-1.300 -11,4%
69	L361, westlich AS Grevenbroich-Kapellen	11.300	10.900	-400 -3,5%
70	L381, westlich Korschenbroich	18.800	20.300	1.500 8,0%
71	L382, nördlich L390	18.000	18.000	0 0,0%
72	L382, nördlich Korschenbroich	12.000	13.100	1.100 9,2%
73	L390, östlich AS Mönchengladbach-Ost	16.000	16.000	0 0,0%
74	K1, Schlachthofstraße in Mönchengladbach	8.600	6.600	-2.000 -23,3%
75	K17, Mülgaustraße in Mönchengladbach	7.700	6.100	-1.600 -20,8%

Tab 11: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im Umland, Variante I, und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h

7.2 Variante Ia

Variante Ia baut auf der Variante I auf. Zusätzlich wird allerdings eine Querverbindung zwischen der B59 (Anbindung der vorhandenen L19) und der Neubaustrecke L19n nordöstlich von Sasserath vorgesehen (vgl. **Anlage 20**). Eine Zwischenanbindung erfolgt an die Talstraße nördlich Sasserath.

In **Anlage 24** sind die Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für den engeren Untersuchungsraum wiedergegeben; **Anlage 25** enthält die Differenzendarstellung zum Prognose-Null-Fall.

Die Verbindungsspanne zwischen der L19n und der L19 bzw. der B59 weist zwischen Talstraße und B59 eine Verkehrsbelastung von 3.100 Kfz/24h und auf dem östlichen Abschnitt zwischen Talstraße und der L19n eine Verkehrsbelastung von 4.800 Kfz/24h auf. Dadurch reduziert sich die Verkehrsbelastung auf dem südlichen Abschnitt der L19n (zwischen L116 und B59) im Vergleich zur Variante I auf 11.800 Kfz/24h bzw. 10.600 Kfz/24h.

Entlastet wird auch die L116 (Kamphausener Straße) um bis zu 2.500 Kfz/24h im Vergleich zur Variante I und der südliche Abschnitt der Talstraße (in der Ortslage Sasserath) um rd. 3.000 Kfz/24h, so dass hier lediglich ein Restverkehr von weniger als 500 Kfz/24h verbleibt.

In **Tabelle 12** sind die Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für die Abschnitte der L19n und die Verbindung zur L19 wiedergegeben; **Tabelle 13** enthält die Verkehrsbelastungen für ausgewählte Querschnitte im engeren Untersuchungsraum.

Nr.	Querschnitt	Variante Ia Belastung Kfz/24h
1	L19n, zwischen Ritterstraße (K3) und Zoppenbroicher Straße (L370)	13.500
2	L19n, zwischen Zoppenbroicher Straße (L370) und Bahner	12.700
3	L19n, zwischen Bahner und Mülforter Straße (B230)	13.600
4	L19n, zwischen Mülforter Straße (B230) und L116	13.300
5	L19n, zwischen L116 und Anschluss L19alt	11.800
6	L19n, zwischen Anschluss L19alt und Kölner Straße (B230)	10.600
7	Anschluss L19alt zwischen L19n und Talstraße	4.800
8	Anschluss L19alt zwischen Talstraße und Kölner Straße (B59)	3.100

Tab 12: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für die Abschnitte der L19n und die Verbindung zur L19, Variante Ia in Kfz/24h

Nr.	Querschnitt	P0- Belastung Kfz/24h	Variante Ia		
			Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h	%
26	L31, südlich Waat	9.300	5.600	-3.700	-39,8%
28	L116, westlich Wey	4.200	3.200	-1.000	-23,8%
30	L116, westlich Dürselen	4.200	3.200	-1.000	-23,8%
32	Talstraße, südlich Odenkirchen	3.400	2.400	-1.000	-29,4%
33	Talstraße, nördlich Sasserath	3.400	400	-3.000	-88,2%
34	B59, Kölner Straße, nördlich L19	12.500	10.700	-1.800	-14,4%
35	L19, südlich Kölner Straße	6.800	7.400	600	8,8%
36	B59, Kölner Straße, südlich L19	9.900	8.500	-1.400	-14,1%
37	B59, Kölner Straße, westlich AS MG-Odenkirchen	10.000	6.600	-3.400	-34,0%
38	B59, Kölner Straße, östlich AS MG-Odenkirchen	10.500	11.100	600	5,7%
39	A44, südlich AS MG-Odenkirchen	11.400	15.100	3.700	32,5%
40	L31, südlich Kelzenberg	5.600	3.700	-1.900	-33,9%
41	L31, südlich Wey	4.800	2.700	-2.100	-43,8%
42	L116, östlich Hoppers	4.000	2.900	-1.100	-27,5%

Tab. 13: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im engeren Untersuchungsraum, Variante Ia und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h

7.3 Variante II

Die Variante II sieht eine Linienführung der L19n vor, die die Mönchengladbacher Stadtteile Ruckes, Giesenkirchen und Schelsen im Osten umgeht. Im Norden bindet die L19n direkt an die Ortsumgehung Neersbroich (L31n) an. Der dreiarmige Knotenpunkt wird so ausgebildet, dass ein durchgehender Streckenzug von der L31n (Ortsumgehung Neersbroich) zur L19n entsteht. Die L31 als Ortsdurchfahrt Ruckes wird im Bereich der Straße in Richtung Trietenbroich an die Ortsumgehung angebunden; der alte Streckenverlauf der L31 nördlich Ruckes wird zurückgebaut.

Ein weiterer vierarmiger Knotenpunkt ist südwestlich der Ortslage Högden vorgesehen. Hier soll außerdem die Straßenverbindung in Richtung L370 (Zoppenbroicher Straße) ausgebaut werden, so dass durch diese Streckenkombination eine Ostumgehung für den Ortsteil Ruckes entsteht.

Als nächster Verknüpfungspunkt mit dem bestehenden Straßennetz ist eine teillangleiche Verknüpfung mit der B230 östlich Giesenkirchen vorgesehen. Die Rampe wird im östlichen Quadranten angelegt und verknüpft gleichzeitig mit der K16, die in diesem Bereich in Richtung Osten verschwenkt wird.

Der weitere Trassenverlauf umrundet den Ortsteil Horster Schelsen im Osten, quert die K29 ohne Anbindung und wird südlich der Ortslage Waat mit der L31 in einem vierarmigen Knotenpunkt verknüpft.

Der weitere Streckenverlauf führt dann in Richtung Westen, wo westlich der Ortslage Dürselen eine Verknüpfung mit der L116, die in Ost-West-Richtung verläuft, erfolgt. Anschließend nähert sich die Neubaustrecke wieder der ehemaligen A44-Trasse an und geht dann im Bereich der B59 in die A44 über. In **Anlage 26** ist die Netzsituation der Variante II dokumentiert.

Die Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnung für die Variante II sind in der **Anlage 27** wiedergegeben. Die **Anlagen 28 und 29** enthalten jeweils die Belastungsänderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall für den engeren Untersuchungsraum sowie für das Umland.

Die Verkehrsbelastungen auf der L19n liegen zwischen 15.700 Kfz/24h im Norden und 7.600 Kfz/24h unmittelbar nördlich der B59. Insofern zeigt sich, dass die L19n als Variante II aufgrund der wesentlich indirekteren Führung auch insgesamt niedrigere Verkehrsbelastungen aufweist.

Im nördlichen Abschnitt bis zur Anbindung der Ortsdurchfahrt Ruckes liegt die Verkehrsbelastung mit rd. 15.700 Kfz/24h um rd. 4.000 Kfz/24h über den entsprechenden Belastungen des Prognose-Null-Falls. Auf dem folgenden Abschnitt, der zusammen mit der ausgebauten Straßenführung zwischen Giesenkirchen und Högden die Wirkung einer Ortsumgehung Ruckes hat, liegt die Verkehrsbelastung bei rd. 12.600 Kfz/24h.

Der anschließende Abschnitt bis zur B230 ist mit 8.800 Kfz/24h belastet. Für den weiteren Streckenverlauf zwischen der B230 und der B59 werden Verkehrsbelastungen zwischen 7.600 und 8.800 Kfz/24h ermittelt. Entlastet wird insbesondere die Nord-Süd-Achse der L31. Dies betrifft die Ortsdurchfahrt Ruckes, deren Verkehrsbelastung von bis zu 12.000 Kfz/24h im Prognose-Null-Fall auf Werte zwischen 2.000 und 3.000 Kfz/24h zurückgeht. Weiter südlich liegt die Verkehrsabnahme, die durch die L19n auf der L31 bewirkt wird, zwischen 2.600 und 3.400 Kfz/24h.

Darüber hinaus werden Entlastungen auf den klassifizierten Straßen im südlichen Bereich des engeren Untersuchungsraums in der Größenordnung von bis zu 3.300 Kfz/24h bewirkt.

Die L19n in der Führung der Variante II führt in Kombination mit der B230 dazu, dass die A46, die südlich parallel verläuft, um bis zu 2100 Kfz/24h entlastet wird. Aus der Differenzendarstellung ist außerdem erkennbar, dass keine nennenswerten Verkehrsströme den Streckenzug der L19n / L31 / L382 / L361 für die Durchquerung des Untersuchungsgebietes in Nord-Süd-Richtung zwischen den Autobahnen benutzen.

Aufgrund der Trassenführung östlich von Giesenkirchen und Schelsen sind die Entlastungswirkungen für die Nord-Süd-Verkehre in Mönchengladbach selbst nur minimal und erreichen maximale Werte in der Größenordnung von zu 1.000 Kfz/24h.

In **Tabelle 14** sind die Kfz-Verkehrsbelastungen für die L19n entsprechend Variante II wiedergegeben. Die **Tabellen 15 und 16** enthalten die Verkehrsbelastungen für die ausgewählten Querschnitte im engeren Untersuchungsraum und im Umland sowie die Belastungsänderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall.

Nr.	Querschnitt	Variante II Belastung Kfz/24h
1	L19n, zwischen OU Neersbroich (L31) und Ruckes (L31)	15.700
2	L19n, zwischen Ruckes (L31) und Högden	12.600
3	Anbindungsstraße zwischen Högden und Ruckes (L31)	6.200
4	L19n, zwischen Högden und Liedberger Straße (B230)	8.800
5	L19n, zwischen Liedberger Straße (B230) und Waat (L31)	8.100
6	L19n, zwischen Waat und L116	9.800
7	L19n, zwischen L116 und A44	8.600

Tab. 14: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für die Abschnitte der L19n, Variante II in Kfz/24h

Nr.	Querschnitt	P0- Belastung Kfz/24h	Variante II	
			Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h %
1	L31n, OU Neersbroich	18.300	19.600	1.300 7,1%
2	K3, Ritterstraße, Stadtgrenze Mönchengladbach	15.200	15.500	300 2,0%
4	L370, Zoppenbroicher Straße, östlich Bahner	13.700	13.200	-500 -3,6%
7	Bahner, westlich Körschgenstraße	8.400	8.500	100 1,2%
8	Hödgen, südlicher Ortsrand	1.900	2.500	600 31,6%
9	L31, Ruckes, nördlich Zoppenbroicher Straße	12.700	8.000	-4.700 -37,0%
10	L370, Zoppenbroicher Straße, westlich Ruckes	10.400	10.300	-100 -1,0%
11	L370, Zoppenbroicher Straße, östlich Ruckes	9.900	8.100	-1.800 -18,2%
12	L31, Kleinenbroicher Straße, südlich Zoppenbroicher Straße	10.300	6.900	-3.400 -33,0%
13	L370, Zoppenbroicher Straße, östlich Ertstraße	10.800	9.100	-1.700 -15,7%
15	B230, Liedberger Straße, östlich Horster Straße	15.800	14.800	-1.000 -6,3%
16	B230, Liedberger Straße, Stadtgrenze Mönchengladbach	15.800	17.700	1.900 12,0%
17	B230, Mülforter Straße, südwestlich Konstantinstraße	8.100	7.500	-600 -7,4%
18	L31, Dömgesstraße, nördlich Mülforter Straße	9.700	6.700	-3.000 -30,9%
19	B230, Mülforter Straße, westlich Dömgesstraße	11.900	11.600	-300 -2,5%
20	B230, Mülforter Straße, östlich Dömgesstraße	9.600	9.000	-600 -6,3%
22	B230, Mülforter Straße, östlich Mülfort	14.100	13.200	-900 -6,4%
23	L31, Waater Straße, Stadtgrenze Mönchengladbach	9.300	6.700	-2.600 -28,0%
25	K29, Schloß-Dyck-Straße, östlich Schelsen	1.600	1.500	-100 -6,3%
26	L31, südlich Waat	9.300	6.700	-2.600 -28,0%
28	L116, westlich Wey	4.200	1.100	-3.100 -73,8%
30	L116, westlich Dürselen	4.200	1.100	-3.100 -73,8%
32	Talstraße, südlich Odenkirchen	3.400	2.700	-700 -20,6%
34	B59, Kölner Straße, nördlich L19	12.500	11.700	-800 -6,4%
35	L19, südlich Kölner Straße	6.800	7.000	200 2,9%
37	B59, Kölner Straße, westlich AS MG-Odenkirchen	10.000	9.100	-900 -9,0%
38	B59, Kölner Straße, östlich AS MG-Odenkirchen	10.500	10.700	200 1,9%
39	A44, südlich AS MG-Odenkirchen	11.400	14.100	2.700 23,7%
40	L31, südlich Kelzenberg	5.600	3.100	-2.500 -44,6%
41	L31, südlich Wey	4.800	2.600	-2.200 -45,8%
42	L116, östlich Hoppers	4.000	2.400	-1.600 -40,0%

Tab. 15: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im engeren Untersuchungsraum, Variante II und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h

Nr.	Querschnitt	P0- Belastung Kfz/24h	Variante II	
			Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h %
51	A44, südlich AK Neersen	32.900	33.100	200 0,6%
52	A46, östlich AK Wanlo	87.500	88.200	700 0,8%
53	A46, östlich AK Holz	74.200	72.400	-1.800 -2,4%
54	A46, östlich AS Grevenbroich	63.400	61.300	-2.100 -3,3%
55	A52, östlich AK Mönchengladbach	113.300	113.300	0 0,0%
56	A52, östlich AS Schiefbahn	67.600	67.900	300 0,4%
57	A57, nördlich AS Neuss	122.100	122.100	0 0,0%
58	A61, nördlich AK Wanlo	77.600	77.600	0 0,0%
59	A61, nördlich AS Mönchengladbach-Güdderath	83.700	83.700	0 0,0%
60	A61, nördlich AS Mönchengladbach-Wickrath	84.300	84.300	0 0,0%
61	A560, südlich AS Jüchen	12.400	12.400	0 0,0%
62	B59, Duvenstraße in Mönchengladbach	13.800	13.400	-400 -2,9%
63	B230, OU Glehn	10.400	11.300	900 8,7%
64	L32, bei Schlich	2.300	1.300	-1.000 -43,5%

Nr.	Querschnitt	P0- Belastung Kfz/24h	Variante II		
			Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h %	
65	L39, östlich AS Mönchengladbach-Güdderath	10.600	10.600	0	0,0%
66	L116, nördlich Gierath	4.200	2.900	-1.300	-31,0%
67	L277, nördlich AS Mönchengladbach-Wickrath	23.100	22.900	-200	-0,9%
68	L361, nördlich Kleinenbroich	11.400	10.000	-1.400	-12,3%
69	L361, westlich AS Grevenbroich-Kapellen	11.300	9.800	-1.500	-13,3%
70	L381, westlich Korschenbroich	18.800	18.800	0	0,0%
71	L382, nördlich L390	18.000	18.400	400	2,2%
72	L382, nördlich Korschenbroich	12.000	12.900	900	7,5%
73	L390, östlich AS Mönchengladbach-Ost	16.000	16.000	0	0,0%
74	K1, Schlachthofstraße in Mönchengladbach	8.600	8.300	-300	-3,5%
75	K17, Mülgaustraße in Mönchengladbach	7.700	7.600	-100	-1,3%

Tab. 16: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im Umland, Variante II und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h

7.4 Variante IIa

Variante IIa baut auf Variante II auf und ergänzt diese um die Verbindung zwischen der L19n und der L19 (im Bereich der B59).

Die Belastungen der Verbindungsspanne zwischen der L19n und der B59 liegen in Variante II unter den Werten der Variante I, da sich Variante II wesentlich schwächer auf die Nord-Süd-Verkehre in den Mönchengladbacher Stadtteilen Odenkirchen und Rheydt auswirkt.

Der westliche Abschnitt der Verbindungsspanne ist mit 1.800 Kfz/24h, der östliche Abschnitt mit 4.400 Kfz/24h belegt. Die Wirkungen, die auf der L116 und der B59 durch die Querspange bewirkt werden, liegen bei Variante IIa und Variante Ia in der gleichen Größenordnung, die südliche Talstraße wird um 2.900 Kfz/24h entlastet.

In den **Anlagen 30 und 31** sind die Verkehrsbelastungen der Variante IIa und die Belastungsänderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 dokumentiert; **Tabelle 17** enthält eine Zusammenstellung der Verkehrsbelastungen auf der L19n und der Verbindung zur L19 für die Variante IIa; **Tabelle 18** enthält die Verkehrsbelastungen für den engeren Untersuchungsraum.

Nr.	Querschnitt	Variante IIa Belastung Kfz/24h
1	L19n, zwischen OU Neersbroich (L31) und Ruckes (L31)	16.000
2	L19n, zwischen Ruckes (L31) und Högden	12.900
3	Anbindungsstraße zwischen Högden und Ruckes (L31)	6.200
4	L19n, zwischen Högden und Liedberger Straße (B230)	9.100
5	L19n, zwischen Liedberger Straße (B230) und Waat (L31)	8.100
6	L19n, zwischen Waat und L116	9.900
7	L19n, zwischen L116 und Anschluss L19alt	7.600
8	L19n, zwischen Anschluss L19alt und Kölner Straße (B230)	8.700
9	Anschluss L19alt zwischen L19n und Talstraße	4.400
10	Anschluss L19alt zwischen Talstraße und Kölner Straße (B59)	1.800

Tab. 17: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für die Abschnitte der L19n und die Verbindung zur L19, Variante IIa in Kfz/24h

Nr.	Querschnitt	P0- Belastung Kfz/24h	Variante IIa	
			Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h %
26	L31, südlich Waat	9.300	6.800	-2.500 -26,9%
27	L31, nördlich Wey	9.300	5.000	-4.300 -46,2%
28	L116, westlich Wey	4.200	1.200	-3.000 -71,4%
30	L116, westlich Dürselen	4.200	1.200	-3.000 -71,4%
31	L116, östlich Abzweigung in Richtung Kamphausen	4.200	4.100	-100 -2,4%
32	Talstraße, südlich Odenkirchen	3.400	3.600	200 5,9%
33	Talstraße, nördlich Sasserath	3.400	500	-2.900 -85,3%
34	B59, Kölner Straße, nördlich L19	12.500	11.800	-700 -5,6%
35	L19, südlich Kölner Straße	6.800	6.800	0 0,0%
36	B59, Kölner Straße, südlich L19	9.900	9.400	-500 -5,1%
37	B59, Kölner Straße, westlich AS MG-Odenkirchen	10.000	7.500	-2.500 -25,0%
38	B59, Kölner Straße, östlich AS MG-Odenkirchen	10.500	10.300	-200 -1,9%
39	A44, südlich AS MG-Odenkirchen	11.400	13.800	2.400 21,1%
40	L31, südlich Kelzenberg	5.600	3.100	-2.500 -44,6%
41	L31, südlich Wey	4.800	2.700	-2.100 -43,8%
42	L116, östlich Hoppers	4.000	2.500	-1.500 -37,5%

Tab. 18: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im engeren Untersuchungsraum, Variante IIa und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h

7.5 Variante III

Variante III unterscheidet sich von Variante II nur geringfügig im südlichen Teil. Südlich der Verknüpfung mit der L31 verläuft die Variante III weiter Richtung Südwesten und quert die L116 mit Verknüpfungspunkt zwischen den Ortslagen Dürselen und Wey. Danach schwenkt die Trasse in Richtung Westen und biegt dann zwischen den Ortslagen Kamphausen und Sasserath auf die Trasse der ehemals geplanten A44 ein. In **Anlage 32** ist die Netzsituation für die Variante III wiedergegeben.

Entsprechend der ähnlichen Trassenführung unterscheiden sich die Verkehrsbelastungen der L19n entsprechend Variante III nur unwesentlich von den Werten der Variante II. Sie liegen zwischen 16.200 Kfz/24h auf dem nördlichsten Abschnitt und 6.500 Kfz/24h auf dem südlichsten Abschnitt. Die niedrigere Verkehrsbelastung auf der L19n im südlichsten Abschnitt hat ihre Ursache darin, dass die Verknüpfung mit der L116 deutlich weiter im Osten liegt als bei Variante II und somit eine kombinierte Nutzung von L19n im südlichsten Abschnitt und L116 westlich in Richtung Odenkirchen weitgehend unattraktiv ist.

Die Kfz-Verkehrsbelastungen für den engeren Untersuchungsraum sind in **Anlage 33** dokumentiert; die **Anlagen 34 und 35** enthalten die Belastungsänderungen der Variante III im Vergleich zum Prognose-Null-Fall jeweils für den engeren Untersuchungsraum sowie für das Umland. Außerdem weisen die **Tabellen 19, 20 und 21** Verkehrsbelastungen für die L19n entsprechend Variante III und die ausgewählten Querschnitte im engeren Untersuchungsbereich sowie im Umland aus.

Nr.	Querschnitt	Variante III Belastung Kfz/24h
1	L19n, zwischen OU Neersbroich (L31) und Ruckes (L31)	16.200
2	L19n, zwischen Ruckes (L31) und Högden	13.100
3	Anbindungsstraße zwischen Högden und Ruckes (L31)	6.200
4	L19n, zwischen Högden und Liedberger Straße (B230)	9.300
5	L19n, zwischen Liedberger Straße (B230) und Waat (L31)	8.400
6	L19n, zwischen Waat und L116	10.200
7	L19n, zwischen L116 und A44	7.500

Tab. 19: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für die Abschnitte der L19n, Variante III in Kfz/24h

Nr.	Querschnitt	P0- Belastung Kfz/24h	Variante III		
			Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h	%
1	L31n, OU Neersbroich	18.300	19.800	1.500	8,2%
2	K3, Ritterstraße, Stadtgrenze Mönchengladbach	15.200	15.500	300	2,0%
4	L370, Zoppenbroicher Straße, östlich Bahner	13.700	13.300	-400	-2,9%
6	Bahner, südlich Blaffert	9.400	9.600	200	2,1%
8	Högden, südlicher Ortsrand	1.900	2.500	600	31,6%
9	L31, Ruckes, nördlich Zoppenbroicher Straße	12.700	8.000	-4.700	-37,0%
10	L370, Zoppenbroicher Straße, westlich Ruckes	10.400	10.300	-100	-1,0%
11	L370, Zoppenbroicher Straße, östlich Ruckes	9.900	8.000	-1.900	-19,2%
12	L31, Kleinenbroicher Straße, südlich Zoppenbroicher Straße	10.300	6.900	-3.400	-33,0%
13	L370, Zoppenbroicher Straße, östlich Ertstraße	10.800	9.100	-1.700	-15,7%
15	B230, Liedberger Straße, östlich Horster Straße	15.800	14.800	-1.000	-6,3%
16	B230, Liedberger Straße, Stadtgrenze Mönchengladbach	15.800	17.700	1.900	12,0%
17	B230, Mülforter Straße, südwestlich Konstantinstraße	8.100	7.500	-600	-7,4%
18	L31, Dömgesstraße, nördlich Mülforter Straße	9.700	6.700	-3.000	-30,9%
19	B230, Mülforter Straße, westlich Dömgesstraße	11.900	11.600	-300	-2,5%
20	B230, Mülforter Straße, östlich Dömgesstraße	9.600	9.000	-600	-6,3%
21	B230, Mülforter Straße, westlich Giesenkirchen	14.100	13.200	-900	-6,4%
23	L31, Waater Straße, Stadtgrenze Mönchengladbach	9.300	6.700	-2.600	-28,0%
25	K29, Schloß-Dyck-Straße, östlich Scheisen	1.600	1.500	-100	-6,3%
26	L31, südlich Waat	9.300	6.800	-2.500	-26,9%
27	L31, nördlich Wey	9.300	4.900	-4.400	-47,3%
28	L116, westlich Wey	4.200	1.200	-3.000	-71,4%
29	L116, östlich Dürselen	4.200	3.900	-300	-7,1%
30	L116, westlich Dürselen	4.200	3.900	-300	-7,1%
32	Talstraße, südlich Odenkirchen	3.400	2.800	-600	-17,6%
34	B59, Kölner Straße, nördlich L19	12.500	12.500	0	0,0%
35	L19, südlich Kölner Straße	6.800	6.800	0	0,0%
37	B59, Kölner Straße, westlich AS MG-Odenkirchen	10.000	10.600	600	6,0%
38	B59, Kölner Straße, östlich AS MG-Odenkirchen	10.500	10.400	-100	-1,0%
39	A44, südlich AS MG-Odenkirchen	11.400	14.100	2.700	23,7%
40	L31, südlich Kelzenberg	5.600	3.200	-2.400	-42,9%
41	L31, südlich Wey	4.800	2.600	-2.200	-45,8%
42	L116, östlich Hoppers	4.000	2.600	-1.400	-35,0%

Tab. 20: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im engeren Untersuchungsraum, Variante III und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h

Nr.	Querschnitt	P0-	Variante III		
		Belastung Kfz/24h	Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h	%
51	A44, südlich AK Neersen	32.900	33.100	200	0,6%
52	A46, östlich AK Wanlo	87.500	88.300	800	0,9%
53	A46, östlich AK Holz	74.200	72.400	-1.800	-2,4%
54	A46, östlich AS Grevenbroich	63.400	60.900	-2.500	-3,9%
55	A52, östlich AK Mönchengladbach	113.300	113.300	0	0,0%
56	A52, östlich AS Schiefbahn	67.600	67.800	200	0,3%
57	A57, nördlich AS Neuss	122.100	122.100	0	0,0%
58	A61, nördlich AK Wanlo	77.600	77.600	0	0,0%
59	A61, nördlich AS Mönchengladbach-Güdderath	83.700	83.700	0	0,0%
60	A61, nördlich AS Mönchengladbach-Wickrath	84.300	84.300	0	0,0%
61	A560, südlich AS Jüchen	12.400	12.400	0	0,0%
62	B59, Duvenstraße in Mönchengladbach	13.800	13.400	-400	-2,9%
63	B230, OU Glehn	10.400	11.500	1.100	10,6%
64	L32, bei Schlich	2.300	1.100	-1.200	-52,2%
65	L39, östlich AS Mönchengladbach-Güdderath	10.600	10.600	0	0,0%
66	L116, nördlich Gierath	4.200	2.900	-1.300	-31,0%
67	L277, nördlich AS Mönchengladbach-Wickrath	23.100	22.900	-200	-0,9%
68	L361, nördlich Kleinenbroich	11.400	9.800	-1.600	-14,0%
69	L361, westlich AS Grevenbroich-Kapellen	11.300	9.800	-1.500	-13,3%
70	L381, westlich Korschenbroich	18.800	18.800	0	0,0%
71	L382, nördlich L390	18.000	18.400	400	2,2%
72	L382, nördlich Korschenbroich	12.000	13.200	1.200	10,0%
73	L390, östlich AS Mönchengladbach-Ost	16.000	16.000	0	0,0%
74	K1, Schlachthofstraße in Mönchengladbach	8.600	8.200	-400	-4,7%
75	K17, Mülgaustraße in Mönchengladbach	7.700	7.600	-100	-1,3%

Tab. 21: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im Umland, Variante III und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h

7.6 Variante IIIa

Variante IIIa, die auf Variante III aufbaut und zusätzlich die Verbindung zwischen der L19n und der L19 (B59) enthält, führte zu ähnlichen verkehrlichen Wirkungen wie Variante IIa. Die Abschnitte der Verbindungsspanne sind mit 2.000 Kfz/24h (westlicher Abschnitt) und 4.000 Kfz/24h (östlicher Abschnitt) belegt. Die durch diese Querspanne bedingten Verkehrsentlastungen auf der L116 sind allerdings deutlich niedriger als in Variante IIa. Die Ursache hierfür liegt in der in Richtung Osten verschobenen Verknüpfung der L19n mit der L116, durch die die L116 ohnehin schon schwächer belastet ist.

Die Ergebnisse der Modellrechnung für die Variante IIIa sind in den **Anlagen 36 und 37** dokumentiert; die **Tabellen 22 und 23** enthalten Belastungsdaten für die Neubaustrecken sowie für ausgewählte Querschnitte und die Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall.

Nr.	Querschnitt	Variante IIIa Belastung Kfz/24h
1	L19n, zwischen OU Neersbroich (L31) und Ruckes (L31)	16.200
2	L19n, zwischen Ruckes (L31) und Högden	13.100
3	Anbindungsstraße zwischen Högden und Ruckes (L31)	6.200
4	L19n, zwischen Högden und Liedberger Straße (B230)	9.300
5	L19n, zwischen Liedberger Straße (B230) und Waat (L31)	8.400
6	L19n, zwischen Waat und L116	10.200
7	L19n, zwischen L116 und Anschluss L19alt	8.000
8	L19n, zwischen Anschluss L19alt und Kölner Straße (B230)	8.100
9	Anschluss L19alt zwischen L19n und Talstraße	4.000
10	Anschluss L19alt zwischen Talstraße und Kölner Straße (B59)	2.000

Tab. 22: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für die Abschnitte der L19n und die Verbindung zur L19, Variante IIIa in Kfz/24h

Nr.	Querschnitt	P0- Belastung Kfz/24h	Variante IIIa	
			Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h %
26	L31, südlich Waat	9.300	6.800	-2.500 -26,9%
27	L31, nördlich Wey	9.300	4.900	-4.400 -47,3%
28	L116, westlich Wey	4.200	1.100	-3.100 -73,8%
29	L116, östlich Dürselen	4.200	3.200	-1.000 -23,8%
30	L116, westlich Dürselen	4.200	3.200	-1.000 -23,8%
32	Talstraße, südlich Odenkirchen	3.400	3.100	-300 -8,8%
33	Talstraße, nördlich Sasserath	3.400	500	-2.900 -85,3%
34	B59, Kölner Straße, nördlich L19	12.500	12.300	-200 -1,6%
35	L19, südlich Kölner Straße	6.800	7.000	200 2,9%
36	B59, Kölner Straße, südlich L19	9.900	9.900	0 0,0%
37	B59, Kölner Straße, westlich AS MG-Odenkirchen	10.000	8.100	-1.900 -19,0%
38	B59, Kölner Straße, östlich AS MG-Odenkirchen	10.500	10.200	-300 -2,9%
39	A44, südlich AS MG-Odenkirchen	11.400	13.700	2.300 20,2%
40	L31, südlich Kelzenberg	5.600	3.200	-2.400 -42,9%
41	L31, südlich Wey	4.800	2.600	-2.200 -45,8%
42	L116, östlich Hoppers	4.000	2.400	-1.600 -40,0%

Tab. 23: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im engeren Untersuchungsraum, Variante IIIa und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h

7.7 Variante IV

In Einzelvariante IV wird eine Trassenführung betrachtet, bei der die L19n im mittleren Bereich zwischen den Ortslagen Giesenkirchen und Schelsen hindurchgeführt wird. Im nördlichen Bereich entspricht der Trassenverlauf und die Verknüpfung mit der L31 bzw. mit der Straße nach Högden weitgehend den Varianten II und III, so dass die Entlastungswirkungen für den Ortsteil Ruckes auch entsprechend sind. Südlich Högden biegt die Trasse allerdings in Richtung Süden und führt nach einer Verknüpfung mit der Zoppenbroicher Straße (L370) über die B230 und die K29, die nicht mit der L19n verknüpft werden, bis zur L31. Hier erfolgt eine Anbindung zwischen Giesenkirchen und Waat. Im weiteren Verlauf schwenkt die Trasse in Richtung Süden und trifft etwa in Höhe der L116, die in einem plangleichen Kreuzungspunkt verknüpft wird, auf die ehemalige Trasse der A44, die in Richtung Süden

weiter bis zur AS Mönchengladbach-Odenkirchen verfolgt wird. Die Trassenführung der Variante IV ist in **Anlage 38** dokumentiert.

Die ortsnahe Führung der L19n in Variante IV führt dazu, dass diese Trassenalternative im nördlichen Bereich stärker angenommen wird als dies in den Varianten II und III der Fall ist. Unmittelbar südlich der Anbindung an die L31 wird eine Verkehrsbelastung von 17.800 Kfz/24h erreicht. Der Effekt der Ortsumgehung Ruckes wird ähnlich wie bei den Varianten II und III bewirkt. Die Ortsumgehung ist mit 14.900 Kfz/24h belastet; in der Ortsdurchfahrt verbleiben lediglich ca. 2.500 Kfz/24h. Weiter südlich liegen die Verkehrsbelastungen der L19n zwischen 10.700 und 12.000 Kfz/24h. Der Abschnitt südlich der L116 ist dann nur noch mit 9.000 Kfz/24h belastet.

Die Verkehrsentlastungen in Giesenkirchen liegen über den entsprechenden Werten der Varianten II und III, wobei Verkehrsabnahmen auf der L31 von bis zu 4.400 Kfz/24h erreicht werden; die Zoppenbroicher Straße wird um maximal 2.700 Kfz/24h entlastet und der Streckenzug der B230 in der Ortsdurchfahrt Giesenkirchen erfährt Verkehrsabnahmen um maximal 1.600 Kfz/24h. Die westliche L116, über die Odenkirchen an die Ortsumgehung angebunden wird, erfährt zusätzliche verkehrliche Bedeutung als Verbindung nach Schelsen und den östlichen Bereichen des Stadtteils Giesenkirchen; hier werden Verkehrszunahmen von bis zu 3.400 Kfz/24h erreicht. Entlastet wird auch in der Variante IV das Landesstraßennetz südlich von Giesenkirchen um Werte bis zu 4.400 Kfz/24h.

Die regionalen Verlagerungswirkungen sind vergleichbar mit den Effekten, die durch die Varianten II und III erreicht werden. Entlastet wird die Ost-West-Achse der A46 um bis zu 2.300 Kfz/24h, während die B230 leichte Verkehrszunahmen erfährt. Der nördlich an die L19n anschließende Streckenzug der L31 / L382 / L361 erfährt Verkehrszunahmen von bis zu 3.200 Kfz/24h, wobei sich diese Verkehrszunahmen – allerdings in deutlich abgeschwächter Form – bis zur Anschlussstelle Schiefbahn an der A52 fortsetzen.

In den **Anlagen 39, 40 und 41** sind die Verkehrsbelastungen für die Variante IV sowie die Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 jeweils für den engeren Untersuchungsraum und das Umland dokumentiert. Die **Tabellen 24, 25 und 26** enthalten Belastungswerte für die L19n, Variante IV, sowie für die Verkehrsbelastungen ausgewählter Querschnitte für den engeren Untersuchungsraum und das Umland sowie die Belastungsänderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall.

Nr.	Querschnitt	Variante IV Belastung Kfz/24h
1	L19n, zwischen OU Neersbroich (L31) und Ruckes (L31)	17.800
2	L19n, zwischen Ruckes (L31) und Högden	14.900
3	Anbindungsstraße zwischen Högden und Ruckes (L31)	4.300
4	L19n, zwischen Högden und Zoppenbroicher Straße (L370)	12.000
5	L19n, zwischen Zoppenbroicher Straße (L370) und Waater Straße (L31)	10.700
6	L19n, zwischen Waater Straße (L31) und L116	12.200
7	L19n, zwischen L116 und A44	10.000

Tab. 24: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für die Abschnitte der L19n, Variante IV in Kfz/24h

Nr.	Querschnitt	P0- Belastung Kfz/24h	Variante IV	
			Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h %
1	L31n, OU Neersbroich	18.300	21.100	2.800 15,3%
2	K3, Ritterstraße, Stadtgrenze Mönchengladbach	15.200	15.600	400 2,6%
4	L370, Zoppenbroicher Straße, östlich Bahner	13.700	12.800	-900 -6,6%
6	Bahner, südlich Blaffert	9.400	9.600	200 2,1%
8	Hödgen, südlicher Ortsrand	1.900	2.500	600 31,6%
9	L31, Ruckes, nördlich Zoppenbroicher Straße	12.700	6.800	-5.900 -46,5%
10	L370, Zoppenbroicher Straße, westlich Ruckes	10.400	9.900	-500 -4,8%
11	L370, Zoppenbroicher Straße, östlich Ruckes	9.900	7.200	-2.700 -27,3%
12	L31, Kleinenbroicher Straße, südlich Zoppenbroicher Straße	10.300	5.900	-4.400 -42,7%
13	L370, Zoppenbroicher Straße, östlich Ertstraße	10.800	10.000	-800 -7,4%
14	L370, Zoppenbroicher Straße, westlich Liedberger Straße	10.800	13.000	2.200 20,4%
15	B230, Liedberger Straße, östlich Horster Straße	15.800	16.700	900 +5,7%
17	B230, Mülforter Straße, südwestlich Konstantinstraße	8.100	7.600	-500 -6,2%
18	L31, Dömgesstraße, nördlich Mülforter Straße	9.700	5.900	-3.800 -39,2%
19	B230, Mülforter Straße, westlich Dömgesstraße	11.900	11.600	-300 -2,5%
20	B230, Mülforter Straße, östlich Dömgesstraße	9.600	8.500	-1.100 -11,5%
21	B230, Mülforter Straße, westlich Giesenkirchen	14.100	12.500	-1.600 -11,3%
23	L31, Waater Straße, Stadtgrenze Mönchengladbach	9.300	6.500	-2.800 -30,1%
24	L31, Waater Straße, nördlich Waat	9.300	5.000	-4.300 -46,2%
25	K29, Schloß-Dyck-Straße, östlich Schelsen	1.600	1.400	-200 -12,5%
26	L31, südlich Waat	9.300	5.000	-4.300 -46,2%
29	L116, östlich Dürselen	4.200	900	-3.300 -78,6%
30	L116, westlich Dürselen	4.200	900	-3.300 -78,6%
31	L116, östlich Abzweigung in Richtung Kamphausen	4.200	7.700	3.500 83,3%
32	Talstraße, südlich Odenkirchen	3.400	2.700	-700 -20,6%
34	B59, Kölner Straße, nördlich L19	12.500	11.400	-1.100 -8,8%
35	L19, südlich Kölner Straße	6.800	7.000	200 2,9%
37	B59, Kölner Straße, westlich AS MG-Odenkirchen	10.000	8.700	-1.300 -13,0%
38	B59, Kölner Straße, östlich AS MG-Odenkirchen	10.500	10.900	400 3,8%
39	A44, südlich AS MG-Odenkirchen	11.400	14.900	3.500 30,7%
40	L31, südlich Kelzenberg	5.600	3.000	-2.600 -46,4%
41	L31, südlich Wey	4.800	2.600	-2.200 -45,8%
42	L116, östlich Hoppers	4.000	2.300	-1.700 -42,5%

Tab. 25: Kfz-Verkehrslastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im engeren Untersuchungsraum, Variante IV und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h

Nr.	Querschnitt	P0- Belastung Kfz/24h	Variante IV	
			Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h %
51	A44, südlich AK Neersen	32.900	32.600	-300 -0,9%
52	A46, östlich AK Wanlo	87.500	88.500	1.000 1,1%
53	A46, östlich AK Holz	74.200	72.300	-1.900 -2,6%
54	A46, östlich AS Grevenbroich	63.400	61.100	-2.300 -3,6%
55	A52, östlich AK Mönchengladbach	113.300	113.300	0 0,0%
56	A52, östlich AS Schiefbahn	67.600	68.100	500 0,7%
57	A57, nördlich AS Neuss	122.100	122.100	0 0,0%
58	A61, nördlich AK Wanlo	77.600	77.600	0 0,0%
59	A61, nördlich AS Mönchengladbach-Güdderath	83.700	83.700	0 0,0%
60	A61, nördlich AS Mönchengladbach-Wickrath	84.300	84.300	0 0,0%

Nr.	Querschnitt	P0-	Variante IV		
		Belastung Kfz/24h	Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h	%
61	A560, südlich AS Jüchen	12.400	12.400	0	0,0%
62	B59, Duvenstraße in Mönchengladbach	13.800	13.000	-800	-5,8%
63	B230, OU Glehn	10.400	11.000	600	5,8%
64	L32, bei Schlich	2.300	1.100	-1.200	-52,2%
65	L39, östlich AS Mönchengladbach-Güdderath	10.600	10.600	0	0,0%
66	L116, nördlich Gierath	4.200	2.800	-1.400	-33,3%
67	L277, nördlich AS Mönchengladbach-Wickrath	23.100	22.800	-300	-1,3%
68	L361, nördlich Kleinenbroich	11.400	9.600	-1.800	-15,8%
69	L361, westlich AS Grevenbroich-Kapellen	11.300	9.600	-1.700	-15,0%
70	L381, westlich Korschenbroich	18.800	19.100	300	1,6%
71	L382, nördlich L390	18.000	18.600	600	3,3%
72	L382, nördlich Korschenbroich	12.000	14.300	2.300	19,2%
73	L390, östlich AS Mönchengladbach-Ost	16.000	16.400	400	2,5%
74	K1, Schlachthofstraße in Mönchengladbach	8.600	7.900	-700	-8,1%
75	K17, Mülgaustraße in Mönchengladbach	7.700	7.600	-100	-1,3%

Tab. 26: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im Umland, Variante IV und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h

7.8 Variante IVa

Die Realisierung der Verbindung zwischen der L19n und der L19 (B59) in Variante IVsa führt zu einem Belastungsbild, das im Wesentlichen mit demjenigen der Varianten II und III vergleichbar ist. Die Querspange ist mit 2.400 Kfz/24h im westlichen Bereich bzw. 3.900 Kfz/24h im östlichen Bereich belastet; entlastet werden die westliche L116 in Odenkirchen, die südliche Talstraße sowie die B59 nordwestlich der AS Mönchengladbach-Odenkirchen. Die Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnung für die Variante IVa sind in den **Anlagen 42 und 43** dokumentiert; die **Tabellen 27 und 28** enthalten Verkehrsbelastungen für die Neubaustrecken sowie ausgewählte Querschnitte im engeren Untersuchungsbereich.

Nr.	Querschnitt	Variante IVa Belastung Kfz/24h
1	L19n, zwischen OU Neersbroich (L31) und Ruckes (L31)	18.100
2	L19n, zwischen Ruckes (L31) und Högden	15.100
3	Anbindungsstraße zwischen Högden und Ruckes (L31)	4.300
4	L19n, zwischen Högden und Zoppenbroicher Straße (L370)	12.300
5	L19n, zwischen Zoppenbroicher Straße (L370) und Waater Straße (L31)	10.900
6	L19n, zwischen Waater Straße (L31) und L116	12.400
7	L19n, zwischen L116 und Anschluss L19alt	9.900
8	L19n, zwischen Anschluss L19alt und Kölner Straße (B230)	9.400
9	Anschluss L19alt zwischen L19n und Talstraße	3.900
10	Anschluss L19alt zwischen Talstraße und Kölner Straße (B59)	2.400

Tab. 27: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für die Abschnitte der L19n und die Verbindung zur L19, Variante IVa in Kfz/24h

Nr.	Querschnitt	P0- Belastung Kfz/24h	Variante IVa	
			Belastung Kfz/24h	Veränderung Kfz/24h %
26	L31, südlich Waat	9.300	5.100	-4.200 -45,2%
28	L116, westlich Wey	4.200	1.000	-3.200 -76,2%
30	L116, westlich Dürselen	4.200	1.000	-3.200 -76,2%
31	L116, östlich Abzweigung in Richtung Kamphausen	4.200	5.800	1.600 38,1%
32	Talstraße, südlich Odenkirchen	3.400	2.500	-900 -26,5%
33	Talstraße, nördlich Sasserath	3.400	400	-3.000 -88,2%
34	B59, Kölner Straße, nördlich L19	12.500	11.900	-600 -4,8%
35	L19, südlich Kölner Straße	6.800	7.300	500 7,4%
36	B59, Kölner Straße, südlich L19	9.900	9.500	-400 -4,0%
37	B59, Kölner Straße, westlich AS MG-Odenkirchen	10.000	7.600	-2.400 -24,0%
38	B59, Kölner Straße, östlich AS MG-Odenkirchen	10.500	10.400	-100 -1,0%
39	A44, südlich AS MG-Odenkirchen	11.400	14.400	3.000 26,3%
40	L31, südlich Kelzenberg	5.600	3.100	-2.500 -44,6%
41	L31, südlich Wey	4.800	2.600	-2.200 -45,8%
42	L116, östlich Hoppers	4.000	2.400	-1.600 -40,0%

Tab. 28: Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im engeren Untersuchungsraum, Variante IVa und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h

8 Variantenvergleich und Zusammenfassung

8.1 Verkehrsbelastungen der L19n für die Varianten I bis IV

Die höchsten Verkehrsbelastungen weist die geplante L19n in den Varianten II bis IV auf dem nördlichsten Abschnitt zwischen der Ortsumgehung Neersbroich und der nördlichen Anbindung von Ruckes auf. Hier sind Verkehrsbelastungen zwischen 15.700 Kfz/24h (Variante II) und 17.800 Kfz/24h (Variante IV) zu erwarten, da in diesem Bereich die L19n die zurückgebaute L31 ersetzt. Ansonsten liegen die Verkehrsbelastungen auf der L19n im Bereich zwischen 8.100 Kfz/24h und 14.000 Kfz/24h. Aufgrund der direkten Streckenführung und ihrer Lage zwischen den Mönchengladbacher Stadtteilen Odenkirchen und Rheydt auf der westlichen Seite und Giesenkirchen auf der östlichen Seite liegen die Verkehrsbelastungen der Variante I über denjenigen der übrigen Varianten, wobei die Variante IV, die zwischen Giesenkirchen und Schelsen entlangführt, bezüglich der Verkehrsbelastung über den Werten der Varianten II und III liegt. In **Tabelle 29** sind die Verkehrsbelastungen für die einzelnen Abschnitte gegenübergestellt.

Nr.	Querschnitt	Verkehrsbelastung Kfz/24h			
		Var. I Kfz/24h	Var. II Kfz/24h	Var. III Kfz/24h	Var. IV Kfz/24h
1	L19n, zwischen OU Neersbroich (L31) und Ruckes (L31)	13.400	15.700	16.200	17.800
2	L19n, zwischen Ruckes (L31) und Högden		12.600	13.100	14.900
3	L19n, zwischen Högden und Zoppenbroicher Straße (L370)		8.800	9.300	12.000
4	L19n, zwischen Zoppenbroicher Straße und B230	13.800	8.100	8.400	10.700
5	L19n, zwischen B230 und L31	14.000			
6	L19n, zwischen L31 und L116	12.800	9.800	10.200	12.200
7	L19n, zwischen L116 und A44		8.600	7.500	10.000

Tab. 29: Gegenüberstellung der Verkehrsbelastungen auf den Varianten I bis IV

8.2 Verlagerungswirkungen im Bereich Ruckes

Durch die Trassenführung der L19n in den Varianten II, III und IV, die sich im Bereich Ruckes nicht wesentlich unterscheidet, wird in Kombination mit der Aufwertung der Straßenverbindung zwischen Ruckes und Hödgen eine Ostumgehung Ruckes geschaffen, die zu einer nachhaltigen Verkehrsentslastung führt. Die Ortsdurchfahrt Ruckes, die im Prognose-Null-Fall mit bis zu 12.100 Kfz/24h belastet ist, wird um rd. 73%, das entspricht 8.800 Kfz/24h, entlastet, so dass in der Ortsdurchfahrt selbst nur noch Verkehrsbelastungen in der Größenordnung von 2.500 bis 3.000 Kfz/24h auftreten.

Die Entlastungswirkungen durch die Variante I liegen nur etwa in der halben Größe, da hier zwar eine neue Nord-Süd-Achse westlich parallel zur L31 entsteht, die Funktion einer ortsnahe Umgehung von Ruckes allerdings nicht erfüllt wird. In **Tabelle 30** sind die Belastungsänderungen der wesentlichen Querschnitte im Bereich Ruckes für die unterschiedlichen Varianten gegenübergestellt.

Nr.	Querschnitt	Verkehrsbelastungen für die Varianten					
		Analyse Kfz/24h	P0 Kfz/24h	Var. I Kfz/24h	Var. II Kfz/24h	Var. III Kfz/24h	Var. IV Kfz/24h
1	L31n, OU Neersbroich	15.700	18.300	20.200	19.600	19.800	21.100
2	K3, Ritterstraße, Stadtgrenze Mönchengladbach	14.000	15.200	14.400	15.500	15.500	15.600
3	L31, Ruckes, Stadtgrenze Mönchengladbach	11.000	12.100	7.500	3.300	3.300	3.200
5	L370, Zoppenbroicher Straße, westlich Blaffert	13.500	13.700	14.000	13.200	13.300	12.800
8	Hödgen, südlicher Ortsrand	1.900	1.900	1.900	2.500	2.500	2.500
9	L31, Ruckes, nördlich Zoppenbroicher Straße	11.400	12.700	8.200	8.000	8.000	6.800
	L19n, im Bereich der Umgehung Ruckes			13.400	12.600	13.100	14.900

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall			
		Var. I Kfz/24h	Var. II Kfz/24h	Var. III Kfz/24h	Var. IV Kfz/24h
1	L31n, OU Neersbroich	1.900	1.300	1.500	2.800
2	K3, Ritterstraße, Stadtgrenze Mönchengladbach	-800	300	300	400
3	L31, Ruckes, Stadtgrenze Mönchengladbach	-4.600	-8.800	-8.800	-8.900
5	L370, Zoppenbroicher Straße, westlich Blaffert	300	-500	-400	-900
8	Hödgen, südlicher Ortsrand	0	600	600	600
9	L31, Ruckes, nördlich Zoppenbroicher Straße	-4.500	-4.700	-4.700	-5.900

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall			
		Var. I %	Var. II %	Var. III %	Var. IV %
1	L31n, OU Neersbroich	10,4%	7,1%	8,2%	15,3%
2	K3, Ritterstraße, Stadtgrenze Mönchengladbach	-5,3%	2,0%	2,0%	2,6%
3	L31, Ruckes, Stadtgrenze Mönchengladbach	-38,0%	-72,7%	-72,7%	-73,6%
5	L370, Zoppenbroicher Straße, westlich Blaffert	2,2%	-3,6%	-2,9%	-6,6%
8	Hödgen, südlicher Ortsrand	0,0%	31,6%	31,6%	31,6%
9	L31, Ruckes, nördlich Zoppenbroicher Straße	-35,4%	-37,0%	-37,0%	-46,5%

Tab. 30: Verlagerungswirkungen durch die L19n im Bereich Ruckes für die Varianten I bis IV

8.3 Verlagerungswirkungen im Bereich Giesenkirchen

Durch die Realisierung der L19n werden im Wesentlichen drei Hauptverkehrsachsen in Giesenkirchen maßgeblich betroffen. Die Nord-Süd-Achse L31 erfährt in allen vier untersuchten Varianten deutliche Verkehrsabnahmen, die zwischen 2.600 Kfz/24h im südlichen Bereich und 5.900 Kfz/24h nördlich der Zoppenbroicher Straße liegen (vgl. **Tabelle 31**). Während auf dem nördlichen Abschnitt südlich der Zoppenbroicher Straße die Entlastungswirkungen der Varianten I und IV mit rd. 4.000 Kfz/24h über den entsprechenden Werten der Varianten II und III liegen (3.000 bis 3.400 Kfz/24h), weist die Variante I südlich der L230 mit einer Verkehrsabnahme um 3.700 Kfz/24h eine um ca. 1.000 Kfz/24h höhere Verkehrsbelastung auf als die übrigen untersuchten Varianten. Insgesamt lässt sich jedoch feststellen, dass die L31 in Giesenkirchen durch alle vier Varianten deutlich vom Verkehr entlastet wird (Verkehrsabnahmen zwischen 28% und 43%).

Nr.	Querschnitt	Verkehrsbelastungen für die Varianten					
		Analyse Kfz/24h	P0 Kfz/24h	Var. I Kfz/24h	Var. II Kfz/24h	Var. III Kfz/24h	Var. IV Kfz/24h
9	L31, Ruckes, nördlich Zoppenbroicher Straße	11.400	12.700	8.200	8.000	8.000	6.800
12	L31, Kleinenbroicher Straße, südlich Zoppenbroicher Straße	8.900	10.300	6.000	6.900	6.900	5.900
18	L31, Dömgesstraße, nördlich Mülforter Straße	8.500	9.700	5.700	6.700	6.700	5.900
23	L31, Waater Straße, Stadtgrenze Mönchengladbach	8.200	9.300	5.600	6.700	6.700	6.500

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall			
		Var. I Kfz/24h	Var. II Kfz/24h	Var. III Kfz/24h	Var. IV Kfz/24h
9	L31, Ruckes, nördlich Zoppenbroicher Straße	-4.500	-4.700	-4.700	-5.900
12	L31, Kleinenbroicher Straße, südlich Zoppenbroicher Straße	-4.300	-3.400	-3.400	-4.400
18	L31, Dömgesstraße, nördlich Mülforter Straße	-4.000	-3.000	-3.000	-3.800
23	L31, Waater Straße, Stadtgrenze Mönchengladbach	-3.700	-2.600	-2.600	-2.800

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall			
		Var. I %	Var. II %	Var. III %	Var. IV %
9	L31, Ruckes, nördlich Zoppenbroicher Straße	-35,4%	-37,0%	-37,0%	-46,5%
12	L31, Kleinenbroicher Straße, südlich Zoppenbroicher Straße	-41,7%	-33,0%	-33,0%	-42,7%
18	L31, Dömgesstraße, nördlich Mülforter Straße	-41,2%	-30,9%	-30,9%	-39,2%
23	L31, Waater Straße, Stadtgrenze Mönchengladbach	-39,8%	-28,0%	-28,0%	-30,1%

Tab. 31: Verlagerungswirkungen durch die L19n auf der L31 in Giesenkirchen für die Varianten I bis IV

Auf der Zoppenbroicher Straße ergeben sich durch die Realisierung der L19n ebenfalls Verkehrsabnahmen. In den Varianten II bis IV liegen diese östlich der L31 zwischen 1.700 Kfz/24h und 2.700 Kfz/24h. Auf dem westlichen Abschnitt werden dagegen nur Verkehrsabnahmen von maximal 900 Kfz/24h erreicht. Die Variante I weist im Vergleich dazu auf der L370 (Zoppenbroicher Straße) nur Verkehrsabnahmen um maximal 500 Kfz/24h auf (vgl. **Tabelle 32**).

Nr.	Querschnitt	Verkehrsbelastungen für die Varianten					
		Analyse Kfz/24h	P0 Kfz/24h	Var. I Kfz/24h	Var. II Kfz/24h	Var. III Kfz/24h	Var. IV Kfz/24h
5	L370, Zoppenbroicher Straße, westlich Bläffert	13.500	13.700	14.000	13.200	13.300	12.800
10	L370, Zoppenbroicher Straße, westlich Ruckes	10.400	10.400	10.100	10.300	10.300	9.900
11	L370, Zoppenbroicher Straße, östlich Ruckes	10.100	9.900	9.400	8.100	8.000	7.200
13	L370, Zoppenbroicher Straße, östlich Ertstraße	10.800	10.800	10.300	9.100	9.100	10.000
14	L370, Zoppenbroicher Straße, westlich Liedberger Straße	10.800	10.800	10.300	9.100	9.100	13.000

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall			
		Var. I Kfz/24h	Var. II Kfz/24h	Var. III Kfz/24h	Var. IV Kfz/24h
5	L370, Zoppenbroicher Straße, westlich Blaffert	300	-500	-400	-900
10	L370, Zoppenbroicher Straße, westlich Ruckes	-300	-100	-100	-500
11	L370, Zoppenbroicher Straße, östlich Ruckes	-500	-1.800	-1.900	-2.700
13	L370, Zoppenbroicher Straße, östlich Erfstraße	-500	-1.700	-1.700	-800
14	L370, Zoppenbroicher Straße, westlich Liedberger Straße	-500	-1.700	-1.700	2.200

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall			
		Var. I %	Var. II %	Var. III %	Var. IV %
5	L370, Zoppenbroicher Straße, westlich Blaffert	2,2%	-3,6%	-2,9%	-6,6%
10	L370, Zoppenbroicher Straße, westlich Ruckes	-2,9%	-1,0%	-1,0%	-4,8%
11	L370, Zoppenbroicher Straße, östlich Ruckes	-5,1%	-18,2%	-19,2%	-27,3%
13	L370, Zoppenbroicher Straße, östlich Erfstraße	-4,6%	-15,7%	-15,7%	-7,4%
14	L370, Zoppenbroicher Straße, westlich Liedberger Straße	-4,6%	-15,7%	-15,7%	20,4%

Tab. 32: Verlagerungswirkungen durch die L19n auf der L370 in Giesenkirchen für die Varianten I bis IV

Als zweite Ost-West-Achse in Giesenkirchen ist die B230 in der Ortsdurchfahrt derzeit mit bis zu 12.000 Kfz/24h belastet. Die Realisierung der L19n bringt auch hier leichte Verkehrsabnahmen, wobei diese nur in der Größenordnung von 300 bis 1.200 Kfz/24h liegen. Das entspricht einer Verkehrsabnahme bezogen auf die prognostizierten Belastungen für den Prognose-Null-Fall um maximal 11,5% (vgl. **Tabelle 33**).

Nr.	Querschnitt	Verkehrsbelastungen für die Varianten					
		Analyse Kfz/24h	P0 Kfz/24h	Var. I Kfz/24h	Var. II Kfz/24h	Var. III Kfz/24h	Var. IV Kfz/24h
15	B230, Liedberger Straße, östlich Horster Straße	15.800	15.800	15.000	14.800	14.800	14.900
16	B230, Liedberger Straße, Stadtgrenze Mönchengladbach	15.800	15.800	15.000	17.700	17.700	14.900
17	B230, Mülforter Straße, südwestlich Konstantinstraße	8.100	8.100	8.000	7.500	7.500	7.600
19	B230, Mülforter Straße, westlich Dömgesstraße	11.700	11.900	10.700	11.600	11.600	11.600
20	B230, Mülforter Straße, östlich Dömgesstraße	9.600	9.600	9.900	9.000	9.000	8.500
21	B230, Mülforter Straße, westlich Giesenkirchen	13.600	14.100	13.300	13.200	13.200	12.500

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall			
		Var. I Kfz/24h	Var. II Kfz/24h	Var. III Kfz/24h	Var. IV Kfz/24h
15	B230, Liedberger Straße, östlich Horster Straße	-800	-1.000	-1.000	-900
16	B230, Liedberger Straße, Stadtgrenze Mönchengladbach	-800	1.900	1.900	-900
17	B230, Mülforter Straße, südwestlich Konstantinstraße	-100	-600	-600	-500
19	B230, Mülforter Straße, westlich Dömgesstraße	-1.200	-300	-300	-300
20	B230, Mülforter Straße, östlich Dömgesstraße	300	-600	-600	-1.100
21	B230, Mülforter Straße, westlich Giesenkirchen	-800	-900	-900	-1.600

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall			
		Var. I %	Var. II %	Var. III %	Var. IV %
15	B230, Liedberger Straße, östlich Horster Straße	-5,1%	-6,3%	-6,3%	-5,7%
16	B230, Liedberger Straße, Stadtgrenze Mönchengladbach	-5,1%	12,0%	12,0%	-5,7%
17	B230, Mülforter Straße, südwestlich Konstantinstraße	-1,2%	-7,4%	-7,4%	-6,2%
19	B230, Mülforter Straße, westlich Dömgesstraße	-10,1%	-2,5%	-2,5%	-2,5%
20	B230, Mülforter Straße, östlich Dömgesstraße	3,1%	-6,3%	-6,3%	-11,5%
21	B230, Mülforter Straße, westlich Giesenkirchen	-5,7%	-6,4%	-6,4%	-11,3%

Tab. 33: Verlagerungswirkungen durch die L19n auf der B230 in Giesenkirchen für die Varianten I bis IV

8.4 Verlagerungswirkungen im Bereich südlich von Giesenkirchen

Das Straßennetz südlich von Giesenkirchen mit den Ortsdurchfahrten Waat, Wey und Kelzenberg im Zuge der L31 weist insgesamt nur eine unzureichende Attraktivität für den Kfz-Verkehr auf. Die westlich parallelverlaufende geplante L19n führt hier zu deutlichen Verkehrsentlastungen. Der Streckenzug der L31 wird um bis zu 4.400 Kfz/24h entlastet, die in Ost-West-Richtung verlaufende L116 erfährt Verkehrsabnahmen von maximal 3.300 Kfz/24h. Bezogen auf die Verkehrsbelastungen des Prognose-Null-Falls sind die Verkehrsabnahmen erheblich. Sie erreichen z.B. auf der L116 westlich Wey Werte über 70%; ansonsten liegen die Verkehrsabnahmen in einer Größenordnung zwischen 25 und 50% (vgl. **Tabelle 34**).

Nr.	Querschnitt	Verkehrsbelastungen für die Varianten					
		Analyse Kfz/24h	P0 Kfz/24h	Var. I Kfz/24h	Var. II Kfz/24h	Var. III Kfz/24h	Var. IV Kfz/24h
26	L31, südlich Waat	8.100	9.300	5.600	6.700	6.800	5.000
27	L31, nördlich Wey	8.100	9.300	5.600	5.000	4.900	5.000
28	L116, westlich Wey	3.700	4.200	3.100	1.100	1.200	900
31	L116, östlich Abzweigung in Richtung Kamphausen	3.700	4.200	7.500	6.200	3.900	7.700
40	L31, südlich Kelzenberg	4.200	5.600	3.200	3.100	3.200	3.000
41	L31, südlich Wey	4.300	4.800	2.600	2.600	2.600	2.600
42	L116, östlich Hoppers	4.200	4.000	3.000	2.400	2.600	2.300
	L19n, nördlich L116			14.000	9.800	10.200	12.200
	L19n, zwischen L116 und A44			12.800	8.600	7.500	10.000

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall			
		Var. I Kfz/24h	Var. II Kfz/24h	Var. III Kfz/24h	Var. IV Kfz/24h
26	L31, südlich Waat	-3.700	-2.600	-2.500	-4.300
27	L31, nördlich Wey	-3.700	-4.300	-4.400	-4.300
28	L116, westlich Wey	-1.100	-3.100	-3.000	-3.300
31	L116, östlich Abzweigung in Richtung Kamphausen	3.300	2.000	-300	3.500
40	L31, südlich Kelzenberg	-2.400	-2.500	-2.400	-2.600
41	L31, südlich Wey	-2.200	-2.200	-2.200	-2.200
42	L116, östlich Hoppers	-1.000	-1.600	-1.400	-1.700

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall			
		Var. I %	Var. II %	Var. III %	Var. IV %
26	L31, südlich Waat	-39,8%	-28,0%	-26,9%	-46,2%
27	L31, nördlich Wey	-39,8%	-46,2%	-47,3%	-46,2%
28	L116, westlich Wey	-26,2%	-73,8%	-71,4%	-78,6%
31	L116, östlich Abzweigung in Richtung Kamphausen	78,6%	47,6%	-7,1%	83,3%
40	L31, südlich Kelzenberg	-42,9%	-44,6%	-42,9%	-46,4%
41	L31, südlich Wey	-45,8%	-45,8%	-45,8%	-45,8%
42	L116, östlich Hoppers	-25,0%	-40,0%	-35,0%	-42,5%

Tab. 34: Verlagerungswirkungen durch die L19n im Bereich der Orte südlich von Giesenkirchen für die Varianten I bis IV

8.5 Verlagerungswirkungen in Odenkirchen und Rheydt

In **Tabelle 35** sind die Belastungen für ausgewählte Querschnitte in Mönchengladbach-Odenkirchen und Rheydt zusammengestellt. Die stärksten Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen in Rheydt und Odenkirchen hat die L19n in der Variante I. Zum einen ergeben sich auf der L116 und der B230 westlich der geplanten L19n deutliche Verkehrszunahmen, über die die auf die L19n bezogenen Verkehre abgewickelt werden. Gleichzeitig werden die Nord-Süd-Strecken in Odenkirchen und Rheydt (B59, K1, K17) in einer Größenordnung von rd. 20% bis 25% entlastet.

Abgesehen von der L116, die auch in den Varianten II und IV eine wesentliche Zu-bringerfunktion übernimmt und dementsprechend Verkehrszunahmen um 2.000 bzw. 3.500 Kfz/24h erfährt, sind die Auswirkungen in den Varianten II, III und IV auf die Verkehrsbelastungen in Odenkirchen und Rheydt nur sehr gering. Hier werden Verkehrsabnahmen um maximal 8,8% erreicht.

Nr.	Querschnitt	Verkehrsbelastungen für die Varianten					
		Analyse Kfz/24h	P0 Kfz/24h	Var. I Kfz/24h	Var. II Kfz/24h	Var. III Kfz/24h	Var. IV Kfz/24h
22	B230, Mülforter Straße, östlich Mülfort	13.600	14.100	18.400	13.200	13.200	12.500
31	L116, östlich Abzweigung in Richtung Kamphausen	3.700	4.200	7.500	6.200	3.900	7.700
32	Talstraße, südlich Odenkirchen	2.400	3.400	3.200	2.700	2.800	2.700
34	B59, Kölner Straße, nördlich L19	9.800	12.500	9.900	11.700	12.500	11.400
62	B59, Duvenstraße in Mönchengladbach	12.900	13.800	11.000	13.400	13.400	13.000
74	K1, Schlachthofstraße in Mönchengladbach	7.100	8.600	6.600	8.300	8.200	7.900
75	K17, Mülgaustraße in Mönchengladbach	7.600	7.700	6.100	7.600	7.600	7.600

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall					
				Var. I Kfz/24h	Var. II Kfz/24h	Var. III Kfz/24h	Var. IV Kfz/24h
22	B230, Mülforter Straße, östlich Mülfort			4.300	-900	-900	-1.600
31	L116, östlich Abzweigung in Richtung Kamphausen			3.300	2.000	-300	3.500
32	Talstraße, südlich Odenkirchen			-200	-700	-600	-700
34	B59, Kölner Straße, nördlich L19			-2.600	-800	0	-1.100
62	B59, Duvenstraße in Mönchengladbach			-2.800	-400	-400	-800
74	K1, Schlachthofstraße in Mönchengladbach			-2.000	-300	-400	-700
75	K17, Mülgaustraße in Mönchengladbach			-1.600	-100	-100	-100

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall					
				Var. I %	Var. II %	Var. III %	Var. IV %
22	B230, Mülforter Straße, östlich Mülfort			30,5%	-6,4%	-6,4%	-11,3%
31	L116, östlich Abzweigung in Richtung Kamphausen			78,6%	47,6%	-7,1%	83,3%
32	Talstraße, südlich Odenkirchen			-5,9%	-20,6%	-17,6%	-20,6%
34	B59, Kölner Straße, nördlich L19			-20,8%	-6,4%	0,0%	-8,8%
62	B59, Duvenstraße in Mönchengladbach			-20,3%	-2,9%	-2,9%	-5,8%
74	K1, Schlachthofstraße in Mönchengladbach			-23,3%	-3,5%	-4,7%	-8,1%
75	K17, Mülgaustraße in Mönchengladbach			-20,8%	-1,3%	-1,3%	-1,3%

Tab. 35: Verlagerungswirkungen durch die L19n im Bereich Odenkirchen und Rheydt für die Varianten I bis IV

8.6 Verlagerungswirkungen auf der A61

Bereits durch die Wiederherstellung der A44 und gleichzeitige Unterbrechung der A61 südlich der A46 ergeben sich Verkehrsverlagerungen, die sich – überlagert durch die allgemeine Verkehrszunahme – auch im Prognose-Null-Fall widerspie-

geln. So wird die A44 südlich der Anschlussstelle Mönchengladbach-Odenkirchen um 6.500 Kfz/24h zusätzlich belastet, so dass dieser Autobahnabschnitt, der derzeit nur eine Verkehrsbelastungen von 4.900 Kfz/24h aufweist, deutlich an verkehrlicher Bedeutung gewinnt.

Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen auf der A61 nördlich des AK Wanlo hat ausschließlich die Variante I, die als Verkehrsachse östlich parallel zur A61 entsteht. Hierdurch werden auf der A61 nördlich des AK Wanlo Verkehrsabnahmen um rd. 2.200 Kfz/24h bewirkt, die dann in Richtung Norden abnehmen und nördlich der AS Mönchengladbach-Rheydt unbedeutend sind (vgl. **Tabelle 36**).

Nr.	Querschnitt	Verkehrsbelastungen für die Varianten					
		Analyse Kfz/24h	P0 Kfz/24h	Var. I Kfz/24h	Var. II Kfz/24h	Var. III Kfz/24h	Var. IV Kfz/24h
31	L116, östlich Abzweigung in Richtung Kamphausen	3.700	4.200	7.500	6.200	3.900	7.700
32	Talstraße, südlich Odenkirchen	2.400	3.400	3.200	2.700	2.800	2.700
34	B59, Kölner Straße, nördlich L19	9.800	12.500	9.900	11.700	12.500	11.400
39	A44, südlich AS MG-Odenkirchen	4.900	11.400	16.400	14.100	14.100	14.900
52	A46, östlich AK Wanlo	62.600	87.500	86.500	88.200	88.300	88.500
58	A61, nördlich AK Wanlo	69.400	77.600	75.400	77.600	77.600	77.600
59	A61, nördlich AS Mönchengladbach-Güdderath	72.000	83.700	81.500	83.700	83.700	83.700
60	A61, nördlich AS Mönchengladbach-Wickrath	78.300	84.300	83.800	84.300	84.300	84.300
65	L39, östlich AS Mönchengladbach-Güdderath	6.900	10.600	10.400	10.600	10.600	10.600
67	L277, nördlich AS Mönchengladbach-Wickrath	22.400	23.100	22.000	22.900	22.900	22.800

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall					
		Var. I Kfz/24h	Var. II Kfz/24h	Var. III Kfz/24h	Var. IV Kfz/24h		
31	L116, östlich Abzweigung in Richtung Kamphausen	3.300	2.000	-300	3.500		
32	Talstraße, südlich Odenkirchen	-200	-700	-600	-700		
34	B59, Kölner Straße, nördlich L19	-2.600	-800	0	-1.100		
39	A44, südlich AS MG-Odenkirchen	5.000	2.700	2.700	3.500		
52	A46, östlich AK Wanlo	-1.000	700	800	1.000		
58	A61, nördlich AK Wanlo	-2.200	0	0	0		
59	A61, nördlich AS Mönchengladbach-Güdderath	-2.200	0	0	0		
60	A61, nördlich AS Mönchengladbach-Wickrath	-500	0	0	0		
65	L39, östlich AS Mönchengladbach-Güdderath	-200	0	0	0		
67	L277, nördlich AS Mönchengladbach-Wickrath	-1.100	-200	-200	-300		

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall					
		Var. I %	Var. II %	Var. III %	Var. IV %		
31	L116, östlich Abzweigung in Richtung Kamphausen	78,6%	47,6%	-7,1%	83,3%		
32	Talstraße, südlich Odenkirchen	-5,9%	-20,6%	-17,6%	-20,6%		
34	B59, Kölner Straße, nördlich L19	-20,8%	-6,4%	0,0%	-8,8%		
39	A44, südlich AS MG-Odenkirchen	43,9%	23,7%	23,7%	30,7%		
52	A46, östlich AK Wanlo	-1,1%	0,8%	0,9%	1,1%		
58	A61, nördlich AK Wanlo	-2,8%	0,0%	0,0%	0,0%		
59	A61, nördlich AS Mönchengladbach-Güdderath	-2,6%	0,0%	0,0%	0,0%		
60	A61, nördlich AS Mönchengladbach-Wickrath	-0,6%	0,0%	0,0%	0,0%		
65	L39, östlich AS Mönchengladbach-Güdderath	-1,9%	0,0%	0,0%	0,0%		
67	L277, nördlich AS Mönchengladbach-Wickrath	-4,8%	-0,9%	-0,9%	-1,3%		

Tab. 36: Verlagerungswirkungen durch die L19n im Bereich der Autobahn A61 für die Varianten I bis IV

8.7 Verlagerungswirkungen innerhalb der Autobahnmasche A52 / A57 / A46 / A61

Mit der Realisierung der L19n wird eine zusätzliche leistungsfähige Nord-Süd-Achse zwischen der L31n bei Neersbroich und der A44 im Süden geschaffen. Die Realisierung mit plangleichen Knotenpunkten führt dazu, dass diese Verkehrsachse für den Durchgangsverkehr zwischen den Autobahnen A52 und A44 relativ unattraktiv ist, so dass auch die Modellrechnungen belegen, dass der Anteil der zwischen der A44 im Süden und der A52 (AS Schiefbahn) durchfahrenden Verkehre vernachlässigbar gering ist. Allerdings führt die Schaffung der Neubaustrecke auch zu Verkehrszunahmen auf dem nördlich anschließenden Streckenzug der L31 / L382 / L361. Im Wesentlichen sind dies allerdings Verkehrsverlagerungen von der östlich in Nord-Süd-Richtung verlaufenden L361. Verkehre etwa zwischen der A44 im Süden und Kleinenbroich bzw. Korschenbroich nutzen derzeit die A46 bis zur Anschlussstelle Grevenbroich-Kapellen und fahren dann weiter in Richtung Norden über die L361. Diese Verkehre verlagern sich teilweise auf den neuen Nord-Süd-Streckenzug. Dies gilt besonders für die Varianten, die Giesenkirchen und teilweise auch Schelsen im Osten umgehen. Durch die Verknüpfung mit der B230, die – abgesehen von der Ortsdurchfahrt Liedberg – eine sehr gute Verkehrsqualität aufweist, ergibt sich eine zusätzliche Vernetzung des leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetzes innerhalb des Autobahnringes. Dies führt zu Verkehrsabnahmen auf der A46 (um bis zu 2.500 Kfz/24h) und auf der L361 (um bis zu 1.800 Kfz/24h).

Die entsprechenden Belastungswerte sind in **Tabelle 37** dokumentiert.

Nr.	Querschnitt	Verkehrsbelastungen für die Varianten					
		Analyse Kfz/24h	P0 Kfz/24h	Var. I Kfz/24h	Var. II Kfz/24h	Var. III Kfz/24h	Var. IV Kfz/24h
39	A44, südlich AS MG-Odenkirchen	4.900	11.400	16.400	14.100	14.100	14.900
53	A46, östlich AK Holz	64.200	74.200	74.200	72.400	72.400	72.300
54	A46, östlich AS Grevenbroich	58.100	63.400	63.100	61.300	60.900	61.100
63	B230, OU Glehn	10.100	10.400	10.200	11.300	11.500	11.000
68	L361, nördlich Kleinenbroich	8.900	11.400	10.100	10.000	9.800	9.600
69	L361, westlich AS Grevenbroich-Kapellen	9.400	11.300	10.900	9.800	9.800	9.600
71	L382, nördlich L390	16.700	18.000	18.000	18.400	18.400	18.600
72	L382, nördlich Korschenbroich	10.900	12.000	13.100	12.900	13.200	14.300
73	L390, östlich AS Mönchengladbach-Ost	14.800	16.000	16.000	16.000	16.000	16.400

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall			
		Var. I Kfz/24h	Var. II Kfz/24h	Var. III Kfz/24h	Var. IV Kfz/24h
39	A44, südlich AS MG-Odenkirchen	5.000	2.700		3.500
53	A46, östlich AK Holz	0	-1.800	-1.800	-1.900
54	A46, östlich AS Grevenbroich	-300	-2.100	-2.500	-2.300
63	B230, OU Glehn	-200	900	1.100	600
68	L361, nördlich Kleinenbroich	-1.300	-1.400	-1.600	-1.800
69	L361, westlich AS Grevenbroich-Kapellen	-400	-1.500	-1.500	-1.700
71	L382, nördlich L390	0	400	400	600
72	L382, nördlich Korschenbroich	1.100	900	1.200	2.300
73	L390, östlich AS Mönchengladbach-Ost	0	0	0	400

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall			
		Var. I %	Var. II %	Var. III %	Var. IV %
39	A44, südlich AS MG-Odenkirchen	43,9%	23,7%	23,7%	30,7%
53	A46, östlich AK Holz	0,0%	-2,4%	-2,4%	-2,6%
54	A46, östlich AS Grevenbroich	-0,5%	-3,3%	-3,9%	-3,6%
63	B230, OU Glehn	-1,9%	8,7%	10,6%	5,8%
68	L361, nördlich Kleinenbroich	-11,4%	-12,3%	-14,0%	-15,8%
69	L361, westlich AS Grevenbroich-Kapellen	-3,5%	-13,3%	-13,3%	-15,0%
71	L382, nördlich L390	0,0%	2,2%	2,2%	3,3%
72	L382, nördlich Korschenbroich	9,2%	7,5%	10,0%	19,2%
73	L390, östlich AS Mönchengladbach-Ost	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%

Tab. 37: Regionale Verlagerungswirkungen durch die L19n innerhalb des Autobahnringes A52 / A57 A46 / A61 für die Varianten I bis IV

8.8 Verlagerungswirkungen durch die Realisierung einer Spange zwischen der L19n und der L19 (B59)

Für die vier Hauptvarianten I bis IV wurde jeweils auch eine Untervariante Ia bis IVa untersucht, bei der eine Verbindungsspange zwischen der geplanten L19n und der vorhandenen L19 berücksichtigt wurde, die eine Zwischenanbindung an der K17 nördlich von Sasserath erhält. Die Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnungen für die Varianten sind in **Tabelle 38** gegenübergestellt.

Nr.	Querschnitt	Verkehrsbelastungen für die Varianten					
		Analyse Kfz/24h	P0 Kfz/24h	Var. Ia Kfz/24h	Var. IIa Kfz/24h	Var. IIIa Kfz/24h	Var. IVa Kfz/24h
31	L116, östlich Abzweigung in Richtung Kamphausen	3.700	4.200	5.100	4.100	3.200	5.800
32	Talstraße, südlich Odenkirchen	2.400	3.400	2.400	3.600	3.100	2.500
33	Talstraße, nördlich Sasserath	2.400	3.400	400	500	500	400
34	B59, Kölner Straße, nördlich L19	9.800	12.500	10.700	11.800	12.300	11.900
35	L19, südlich Kölner Straße	6.000	6.800	7.400	6.800	7.000	7.300
36	B59, Kölner Straße, südlich L19	7.500	9.900	8.500	9.400	9.900	9.500
37	B59, Kölner Straße, westlich AS MG-Odenkirchen	7.200	10.000	6.600	7.500	8.100	7.600
	L19n, zwischen L116 und Anschluss L19alt			11.800	7.600	8.000	9.900
	L19n, zwischen Anschluss L19alt und Kölner Straße (B230)			10.600	8.700	8.100	9.400
	Anschluss L19alt zwischen L19n und Talstraße			4.800	4.400	4.000	3.900
	Anschluss L19alt zwischen Talstraße und Kölner Straße (B59)			3.100	1.800	2.000	2.400

Nr.	Querschnitt	Veränderungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall			
		Var. Ia Kfz/24h	Var. IIa Kfz/24h	Var. IIIa Kfz/24h	Var. IVa Kfz/24h
31	L116, östlich Abzweigung in Richtung Kamphausen	900	-100	-1.000	1.600
32	Talstraße, südlich Odenkirchen	-1.000	200	-300	-900
33	Talstraße, nördlich Sasserath	-3.000	-2.900	-2.900	-3.000
34	B59, Kölner Straße, nördlich L19	-1.800	-700	-200	-600
35	L19, südlich Kölner Straße	600	0	200	500
36	B59, Kölner Straße, südlich L19	-1.400	-500	0	-400
37	B59, Kölner Straße, westlich AS MG-Odenkirchen	-3.400	-2.500	-1.900	-2.400

Nr.	Querschnitt	Veränderung im Vergleich zu den Varianten I bis IV					
		Analyse Kfz/24h	P0 Kfz/24h	Var. Ia Kfz/24h	Var. IIa Kfz/24h	Var. IIIa Kfz/24h	Var. IVa Kfz/24h
31	L116, östlich Abzweigung in Richtung Kamphausen			-2.400	-2.100	-700	-1.900
32	Talstraße, südlich Odenkirchen			-800	900	300	-200
33	Talstraße, nördlich Sasserath			-2.800	-2.200	-2.300	-2.300
34	B59, Kölner Straße, nördlich L19			800	100	-200	500
35	L19, südlich Kölner Straße			600	-200	200	300
36	B59, Kölner Straße, südlich L19			900	100	0	500
37	B59, Kölner Straße, westlich AS MG-Odenkirchen			-1.100	-1.600	-2.500	-1.100
	L19n, zwischen L116 und Anschluss L19alt			-1.000	-1.000	500	-100
	L19n, zwischen Anschluss L19alt und Kölner Straße (B230)			-2.200	100	600	-600

Tab. 38: Verlagerungswirkungen durch die Realisierung der Anbindung der L19n an die vorhandene L19 (B59) für die Varianten Ia bis IVa

Wesentlicher Effekt der Verbindungsspanne ist, dass die Verkehre, die derzeit ausgehend von der AS Mönchengladbach-Odenkirchen die B59 Richtung Norden und die Talstraße nutzen, auf die neue Spange verlagert werden. Außerdem wird die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets im Bereich Gütterath aus Richtung Norden deutlich verbessert. Insgesamt führen diese Effekte allerdings nur zu Verkehrsbelastungen auf dem östlichen Abschnitt der Verbindungsspanne zwischen 3.900 und 4.800 Kfz/24h und auf dem westlichen Abschnitt zwischen 1.800 und 3.100 Kfz/24h (vgl. **Tabelle 38**).

Neuss, den 02. Dezember 2009
gez. Dipl.-Ing. Richard Dohmen

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1:** Übersicht über das weitere Untersuchungsgebiet (A3)
- Anlage 2:** Erhebungsquerschnitte aus der Straßenverkehrszählung 2005 (SVZ 2005) (A3)
- Anlage 3:** berücksichtigte Knotenstromzählungen der Stadt Mönchengladbach und der Gemeinde Jüchen im engeren Untersuchungsraum (A4)
- Anlage 4:** Zelleneinteilung des Verkehrsmodells für den Untersuchungsraum (A3)
- Anlage 5:** Netzstruktur des Verkehrsmodells für den Untersuchungsraum (A3)
- Anlage 6:** Analyse-Strukturdaten 2005 für den Untersuchungsbereich (A3)
- Anlage 7:** Verkehrserzeugung der Zellen im Untersuchungsraum für den Analyse-zustand 2005
- Anlage 8:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für den Untersuchungsraum, Analyse 2005 in Kfz/24h
- Anlage 9:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für den engeren Untersuchungsraum, Analyse 2005 in Kfz/24h
- Anlage 10:** Lage der ausgewählten Querschnitte im Straßennetz für den engeren Unter-suchungsraum
- Anlage 11:** Lage der ausgewählten Querschnitte im Straßennetz des Umlandes (A3)
- Anlage 12:** Prognose-Strukturdaten für den Untersuchungsbereich (Zeithorizont 2025) (A3)
- Anlage 13:** Veränderung der Strukturdaten 2025 im Vergleich zur derzeitigen Situation (A3)
- Anlage 14:** Prognose-Verkehrsaufkommen für den Untersuchungsbereich (Zeithorizont 2025) in Kfz-Fahrten/Tag (beide Fahrtrichtungen) (A3)
- Anlage 15:** Veränderung des Verkehrsaufkommens im Vergleich zur Analyse in Kfz-Fahrten/Tag (beide Fahrtrichtungen) (A3)
- Anlage 16:** Berücksichtigte Maßnahmen im Untersuchungsbereich
- Anlage 17:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für den Untersuchungsraum, Prog-nose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h
- Anlage 18:** Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Prognose-Null-Falls 2025 im Vergleich zur Analyse 2005 für den Untersuchungsraum in Kfz/24h
- Anlage 19:** Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Prognose-Null-Falls 2025 im Vergleich zur Analyse 2005 für den engeren Untersuchungsraum in Kfz/24h
- Anlage 20:** Netzsituation für die Varianten I und Ia
- Anlage 21:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für den engeren Untersuchungsraum, Variante I in Kfz/24h
- Anlage 22:** Veränderungen der Verkehrsbelastungen der Variante I im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für den engeren Untersuchungsraum in Kfz/24h

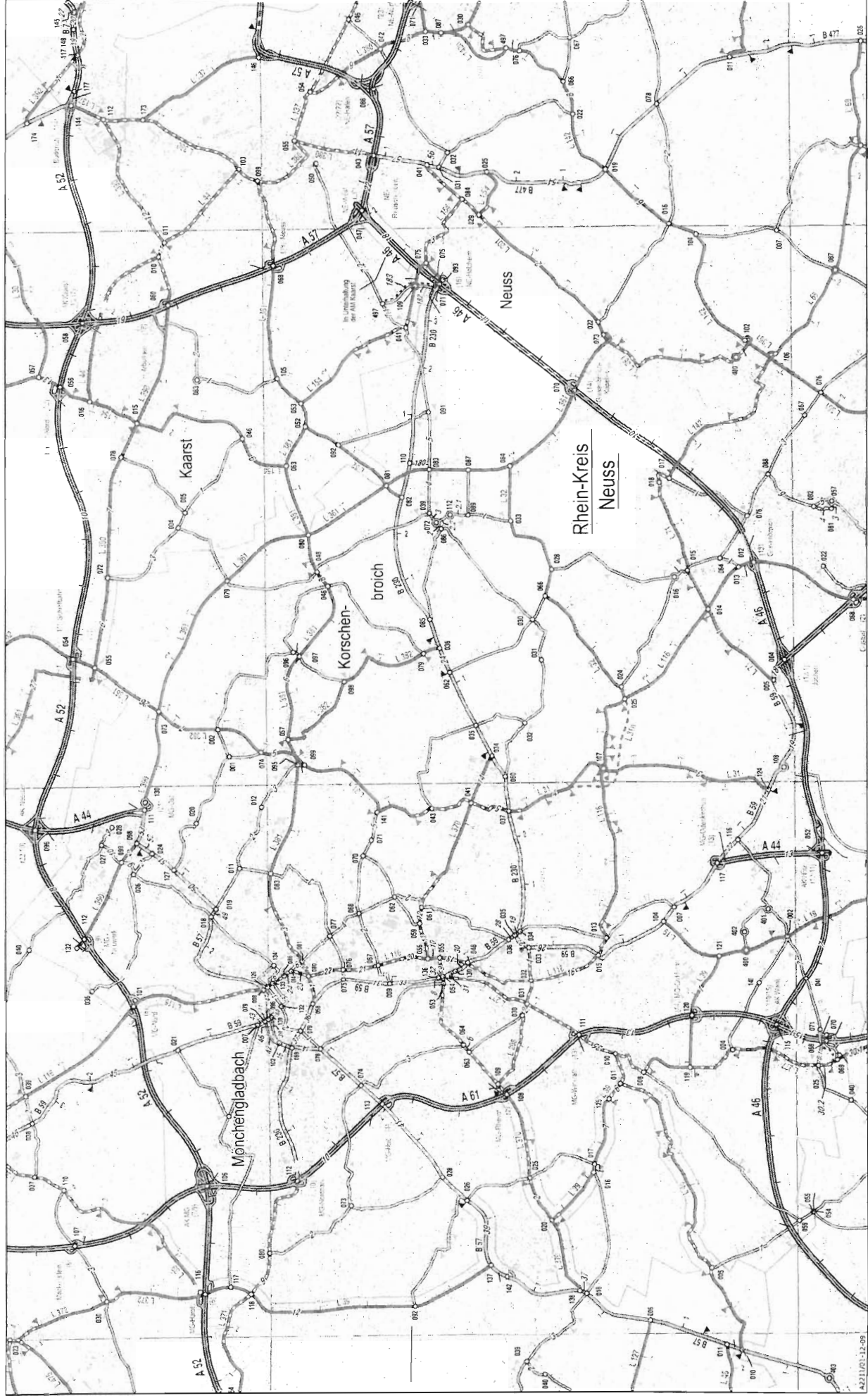
- Anlage 23:** Veränderungen der Verkehrsbelastungen der Variante I im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für das Umland in Kfz/24h
- Anlage 24:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für den engeren Untersuchungsraum, Variante Ia in Kfz/24h
- Anlage 25:** Veränderungen der Verkehrsbelastungen der Variante Ia im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für den engeren Untersuchungsraum in Kfz/24h
- Anlage 26:** Netzsituation für die Varianten II und IIa
- Anlage 27:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für den engeren Untersuchungsraum, Variante II in Kfz/24h
- Anlage 28:** Veränderungen der Verkehrsbelastungen der Variante II im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für den engeren Untersuchungsraum in Kfz/24h
- Anlage 29:** Veränderungen der Verkehrsbelastungen der Variante II im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für das Umland in Kfz/24h
- Anlage 30:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für den engeren Untersuchungsraum, Variante IIa in Kfz/24h
- Anlage 31:** Veränderungen der Verkehrsbelastungen der Variante IIa im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für den engeren Untersuchungsraum in Kfz/24h
- Anlage 32:** Netzsituation für die Varianten III und IIIa
- Anlage 33:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für den engeren Untersuchungsraum, Variante III in Kfz/24h
- Anlage 34:** Veränderungen der Verkehrsbelastungen der Variante III im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für den engeren Untersuchungsraum in Kfz/24h
- Anlage 35:** Veränderungen der Verkehrsbelastungen der Variante III im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für das Umland in Kfz/24h
- Anlage 36:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für den engeren Untersuchungsraum, Variante IIIa in Kfz/24h
- Anlage 37:** Veränderungen der Verkehrsbelastungen der Variante IIIa im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für den engeren Untersuchungsraum in Kfz/24h
- Anlage 38:** Netzsituation für die Varianten IV und IVa
- Anlage 39:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für den engeren Untersuchungsraum, Variante IV in Kfz/24h
- Anlage 40:** Veränderungen der Verkehrsbelastungen der Variante IV im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für den engeren Untersuchungsraum in Kfz/24h
- Anlage 41:** Veränderungen der Verkehrsbelastungen der Variante IV im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für das Umland in Kfz/24h
- Anlage 42:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für den engeren Untersuchungsraum, Variante IVa in Kfz/24h
- Anlage 43:** Veränderungen der Verkehrsbelastungen der Variante IVa im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für den engeren Untersuchungsraum in Kfz/24h

Tabellenverzeichnis

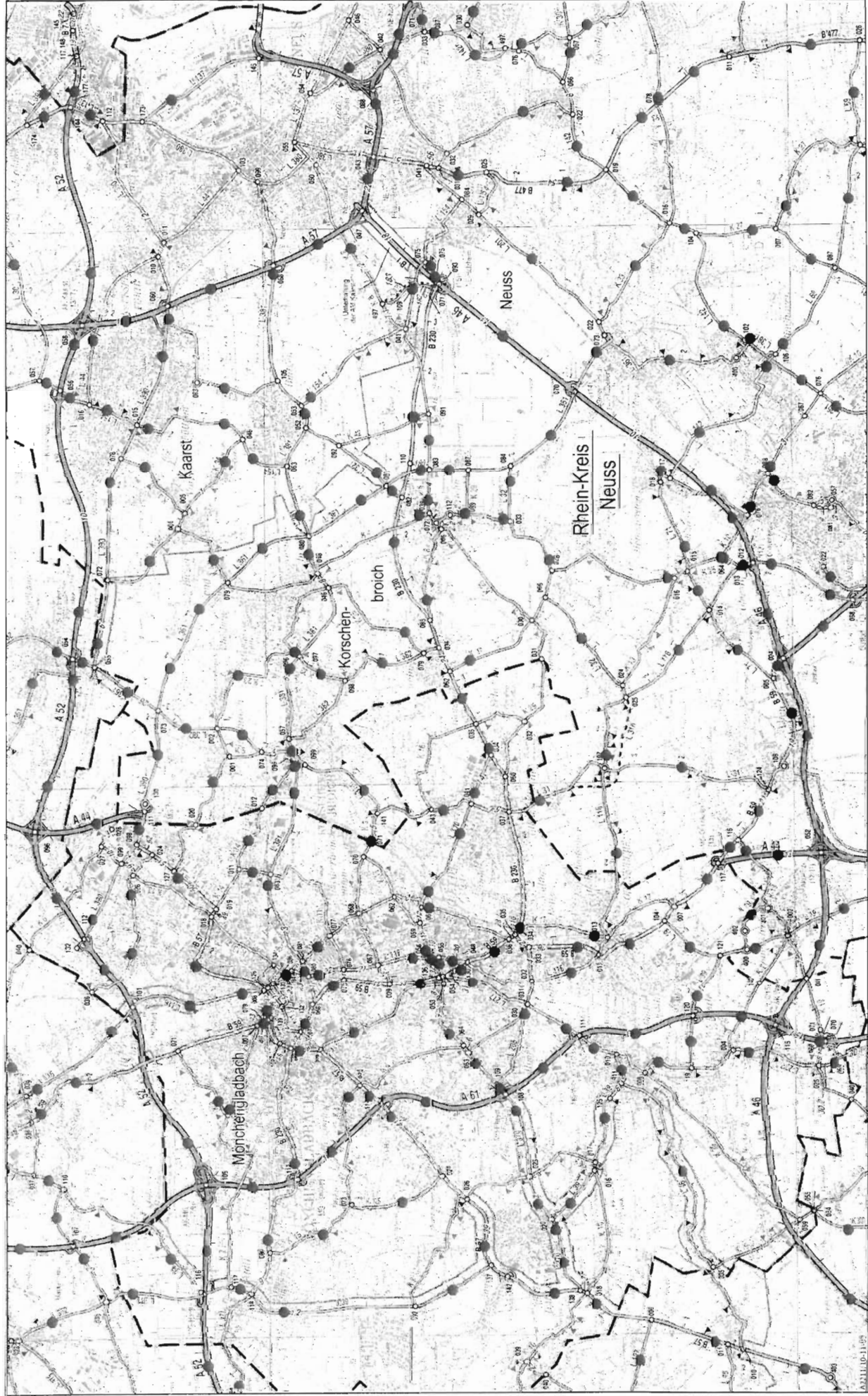
- Tabelle 1:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im engeren Untersuchungsraum, Analyse 2005 in Kfz/24h
- Tabelle 2:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im Umland, Analyse 2005 in Kfz/24h
- Tabelle 3:** Veränderung der Bevölkerung im Zeitbereich 2005 bis 2025 auf der Grundlage der Bevölkerungsprognose des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik NRW
- Tabelle 4:** Entwicklung der Pkw-Dichte je Einwohner bezogen auf alle Altersgruppen
- Tabelle 5:** Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens auf der Straße für den Prognosezeitraum 2004 bis 2025
- Tabelle 6:** Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens auf der Straße für den Prognosezeitraum 2004 bis 2025
- Tabelle 7:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im engeren Untersuchungsraum, Prognose-Null-Fall 2025 und Veränderung im Vergleich zur Analyse 2005 in Kfz/24h
- Tabelle 8:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im Umland, Prognose-Null-Fall 2025 und Veränderung im Vergleich zur Analyse 2005 in Kfz/24h
- Tabelle 9:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für die Abschnitte der L19n, Variante I in Kfz/24h
- Tabelle 10:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im engeren Untersuchungsraum, Variante I und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h
- Tabelle 11:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im Umland, Variante I und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h
- Tabelle 12:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für die Abschnitte der L19n und die Verbindung zur L19, Variante Ia in Kfz/24h
- Tabelle 13:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im engeren Untersuchungsraum, Variante Ia und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h
- Tabelle 14:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für die Abschnitte der L19n, Variante II in Kfz/24h
- Tabelle 15:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im engeren Untersuchungsraum, Variante II und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h
- Tabelle 16:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im Umland, Variante II und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h
- Tabelle 17:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für die Abschnitte der L19n und die Verbindung zur L19, Variante IIa in Kfz/24h

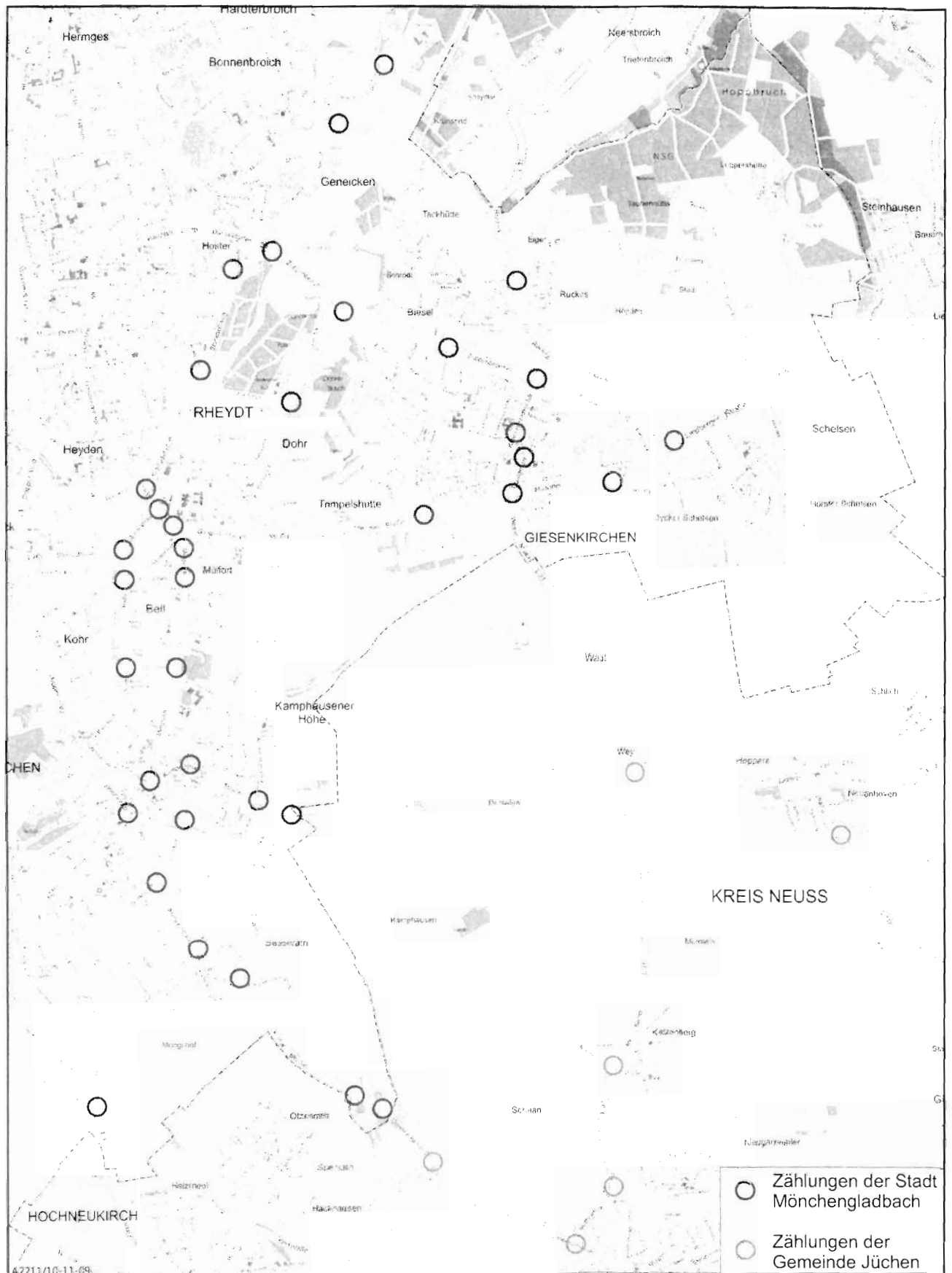
- Tabelle 18:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im engeren Untersuchungsraum, Variante IIa und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h
- Tabelle 19:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für die Abschnitte der L19n, Variante III in Kfz/24h
- Tabelle 20:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im engeren Untersuchungsraum, Variante III und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h
- Tabelle 21:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im Umland, Variante III und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h
- Tabelle 22:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für die Abschnitte der L19n und die Verbindung zur L19, Variante IIIa in Kfz/24h
- Tabelle 23:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im engeren Untersuchungsraum, Variante IIIa und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h
- Tabelle 24:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für die Abschnitte der L19n, Variante IV in Kfz/24h
- Tabelle 25:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im engeren Untersuchungsraum, Variante IV und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h
- Tabelle 26:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im Umland, Variante IV und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h
- Tabelle 27:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für die Abschnitte der L19n und die Verbindung zur L19, Variante IVa in Kfz/24h
- Tabelle 28:** Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für ausgewählte Querschnitte im engeren Untersuchungsraum, Variante IVa und Veränderung im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h
- Tabelle 29:** Gegenüberstellung der Verkehrsbelastungen auf den Varianten I bis IV
- Tabelle 30:** Verlagerungswirkungen durch die L19n im Bereich Ruckes für die Varianten I bis IV
- Tabelle 31:** Verlagerungswirkungen durch die L19n auf der L31 in Giesenkirchen für die Varianten I bis IV
- Tabelle 32:** Verlagerungswirkungen durch die L19n auf der L370 in Giesenkirchen für die Varianten I bis IV
- Tabelle 33:** Verlagerungswirkungen durch die L19n auf der B230 in Giesenkirchen für die Varianten I bis IV
- Tabelle 34:** Verlagerungswirkungen durch die L19n im Bereich der Orte südlich von Giesenkirchen für die Varianten I bis IV
- Tabelle 35:** Verlagerungswirkungen durch die L19n im Bereich Odenkirchen und Rheydt für die Varianten I bis IV

-
- Tabelle 36:** Verlagerungswirkungen durch die L19n im Bereich der Autobahn A61 für die Varianten I bis IV
- Tabelle 37:** Regionale Verlagerungswirkungen durch die L19n innerhalb des Autobahnringes A52 / A57 A46 / A61 für die Varianten I bis IV
- Tabelle 38:** Verlagerungswirkungen durch die Realisierung der Anbindung der L19n an die vorhandene L19 (B59) für die Varianten Ia bis IVa



Übersicht über das weitere Untersuchungsgebiet

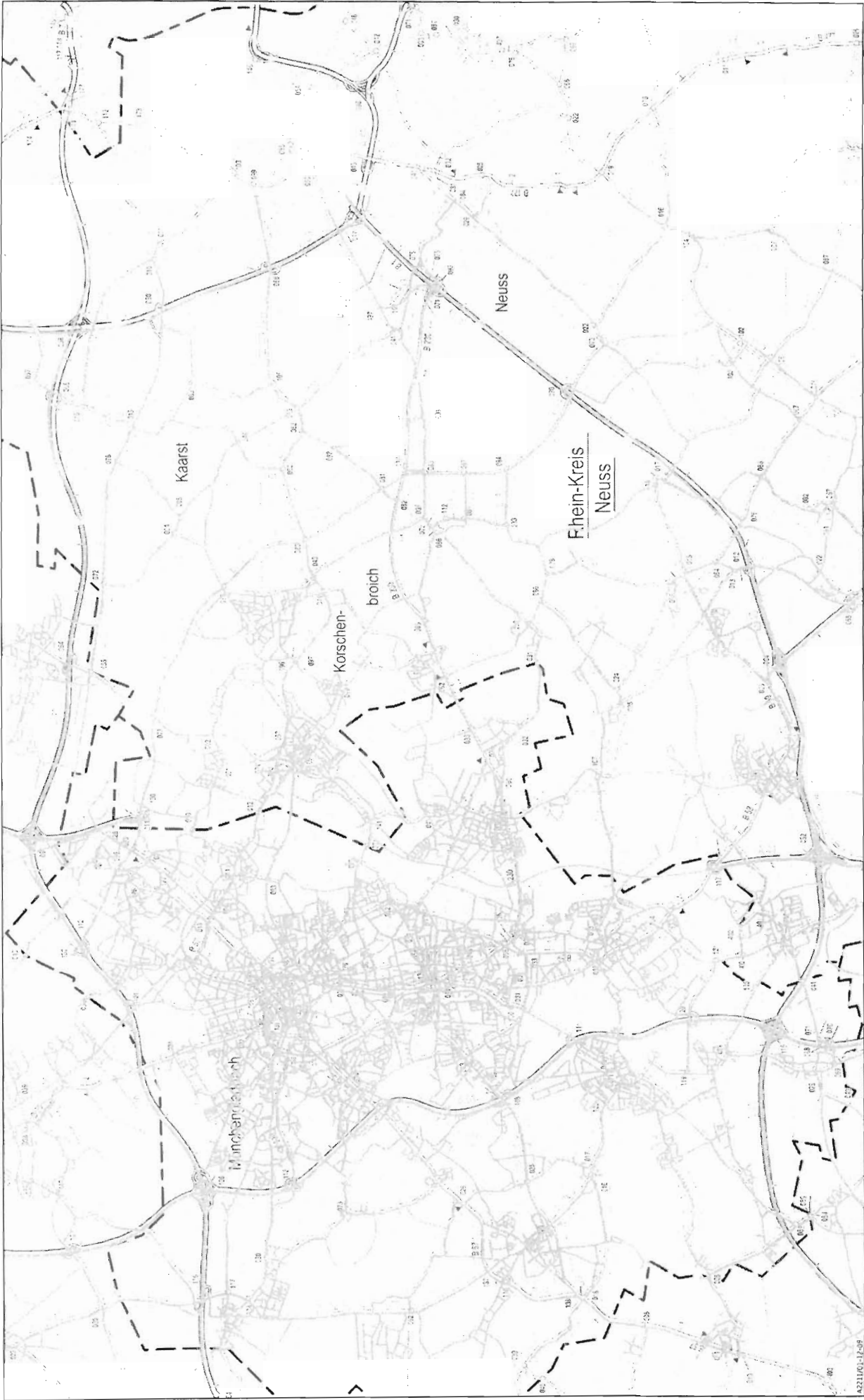




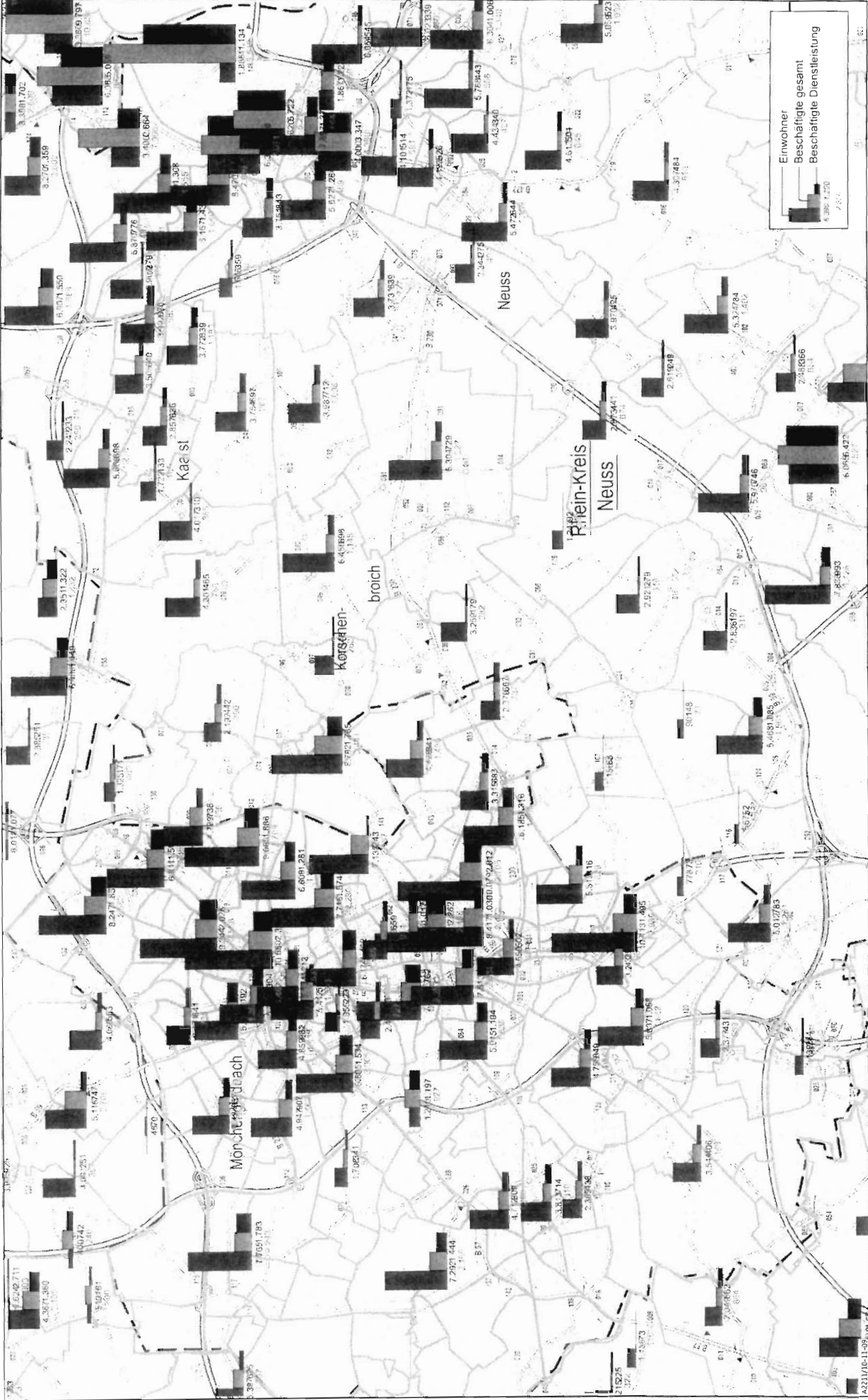
Berücksichtigte Knotenstromzählungen der Stadt Mönchengladbach und der Gemeinde Jüchen im engeren Untersuchungsraum



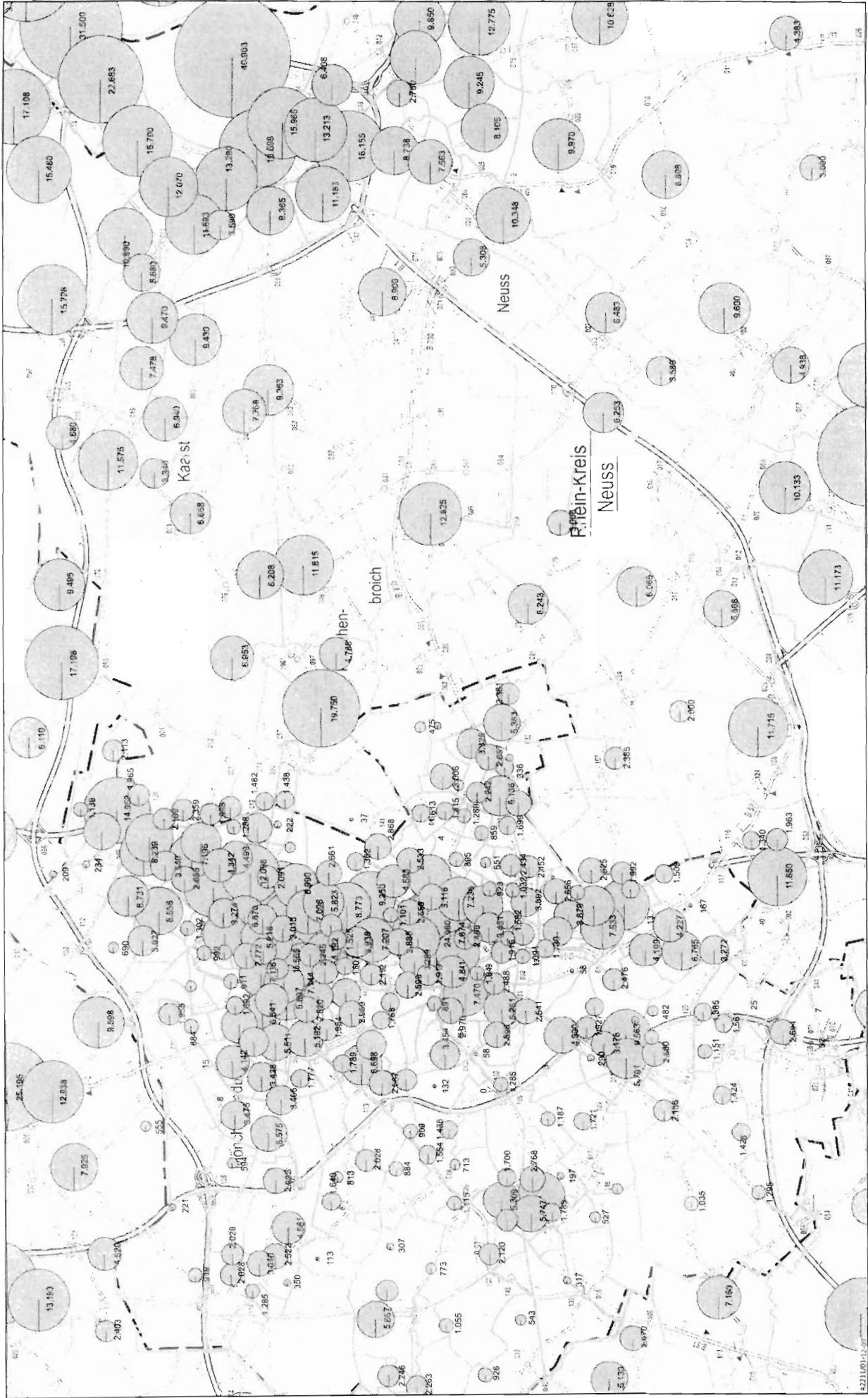
Zelleneinteilung des Verkehrsmodells für den Untersuchungsraum



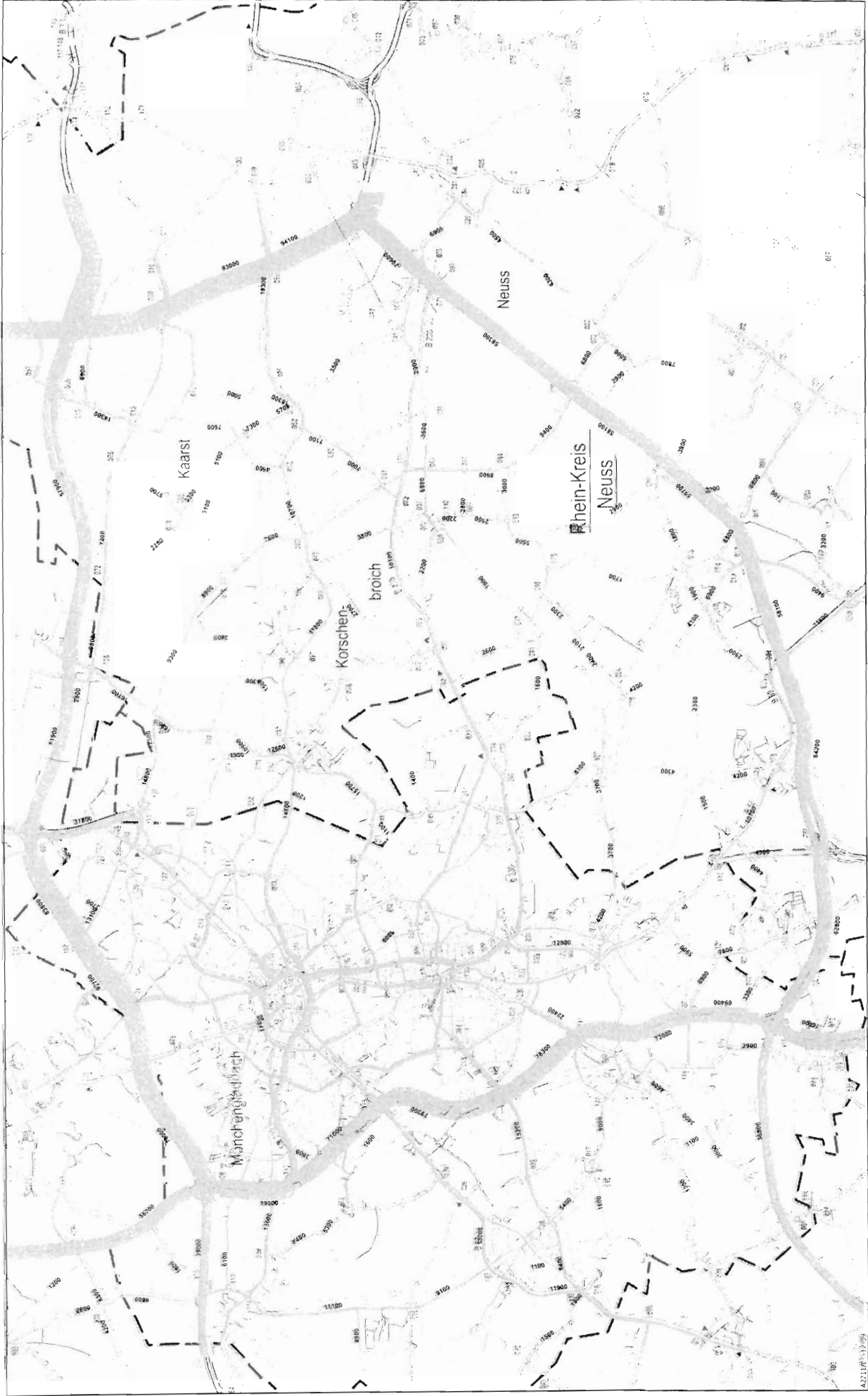
Netzstruktur des Verkehrsmodells für den Untersuchungsraum



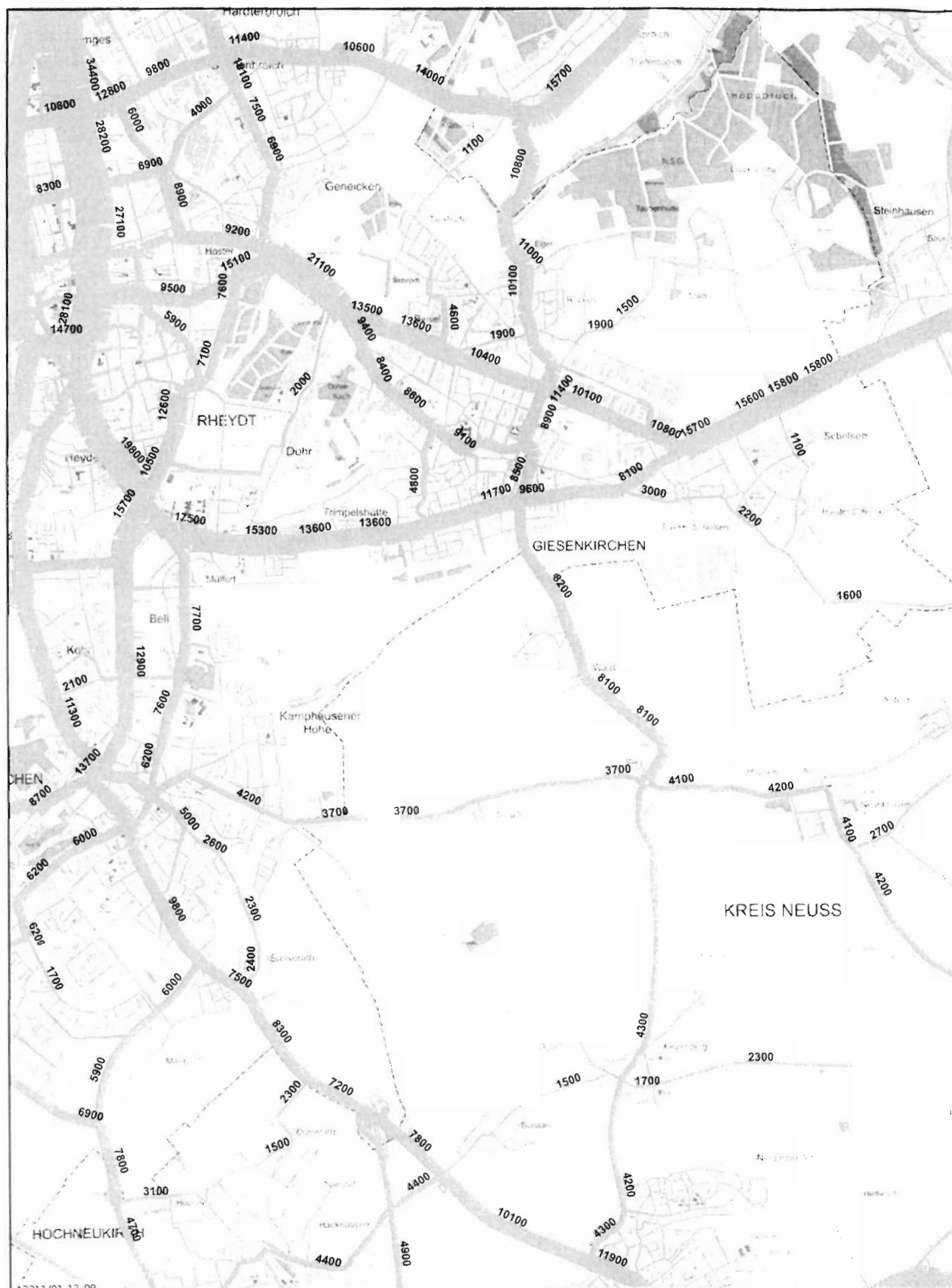
Analyse-Strukturdaten 2005 für den Untersuchungsraum
(auf Ebene der Verkehrszellen des IGVP-NRW)



Analyse-Verkehrsaufkommen 2005 für den Untersuchungsraum in Kfz/Tag

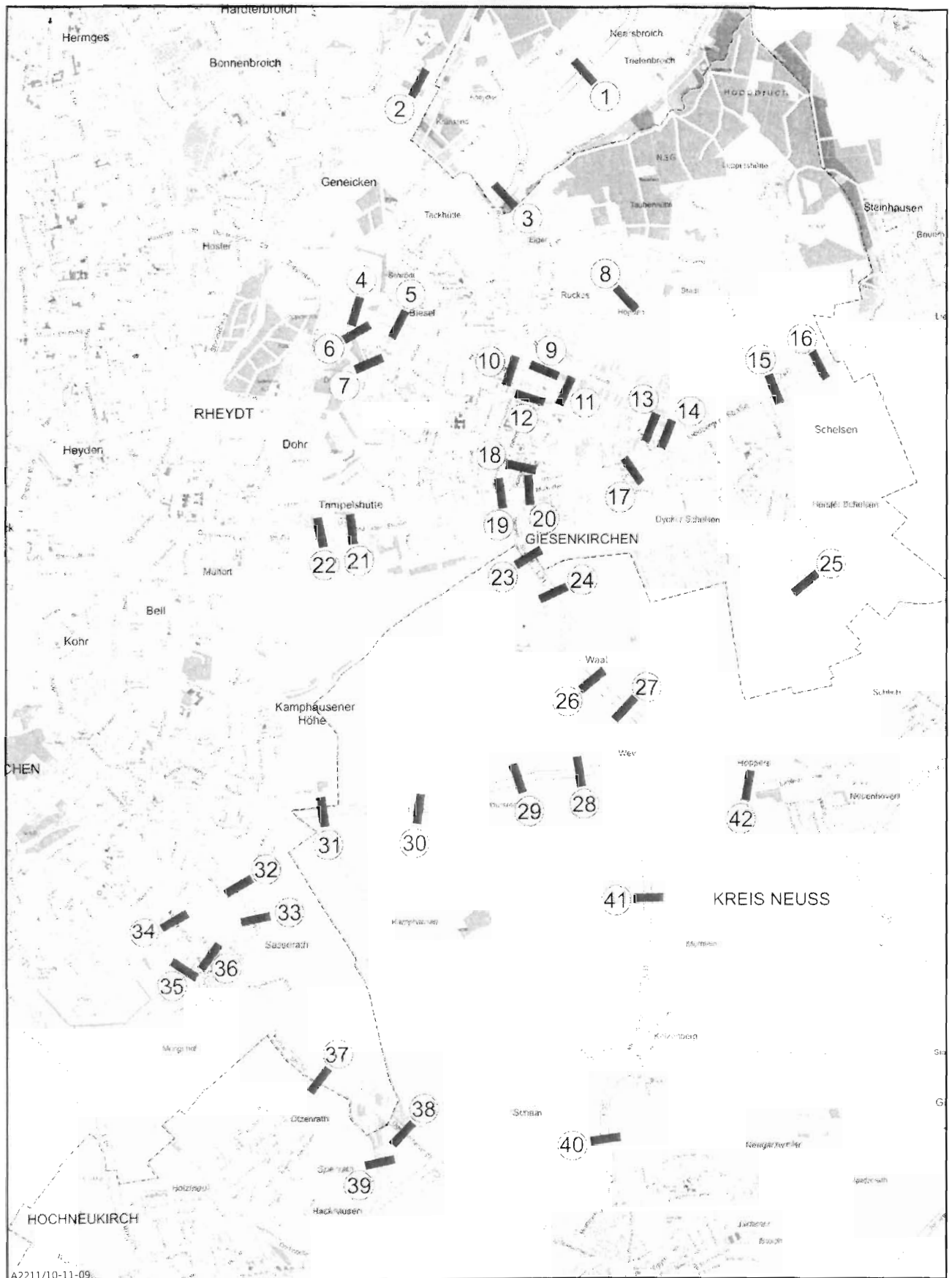


Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für den Untersuchungsraum, Analyse 2005 in Kfz/24h

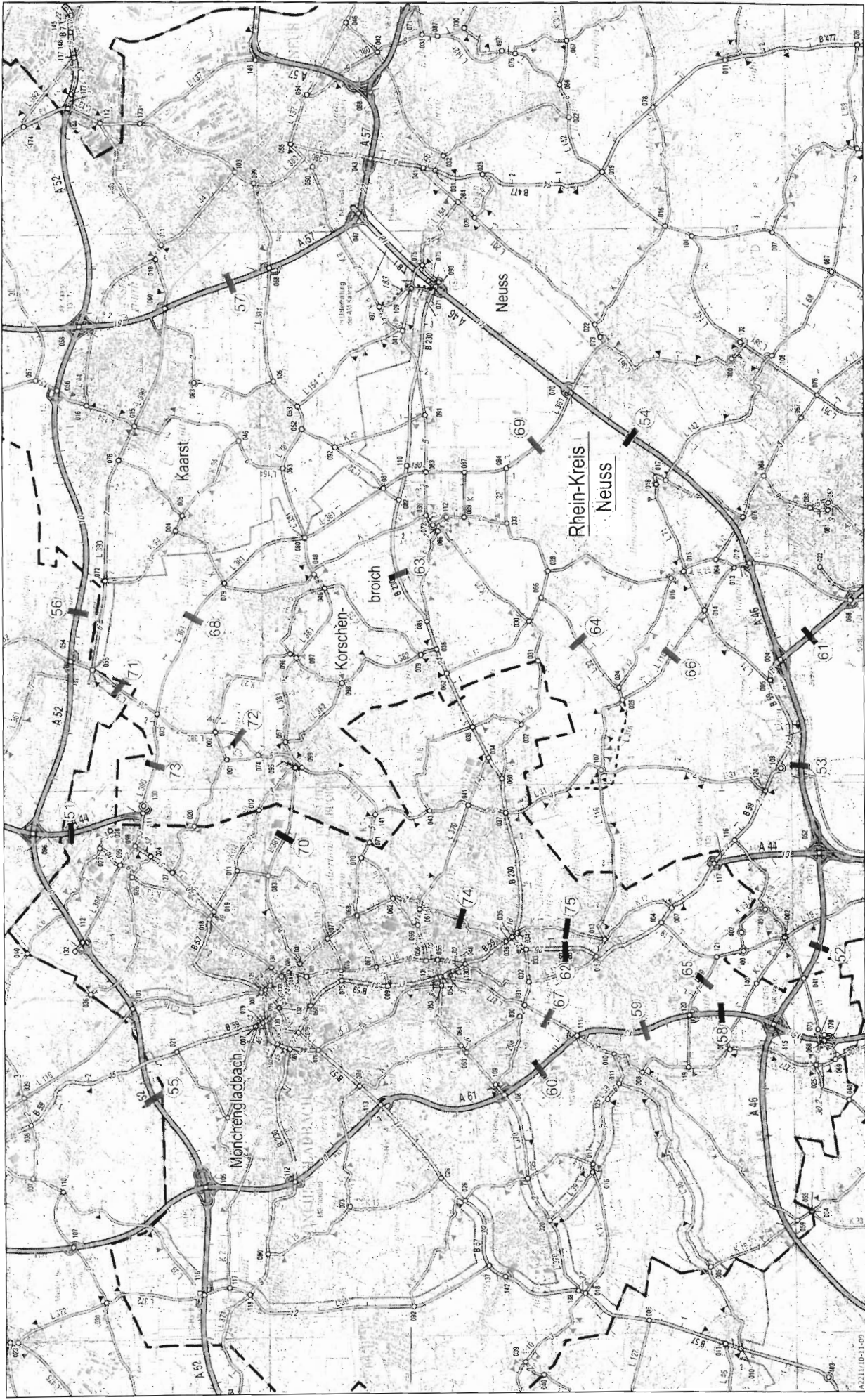


A2211/01-12-09

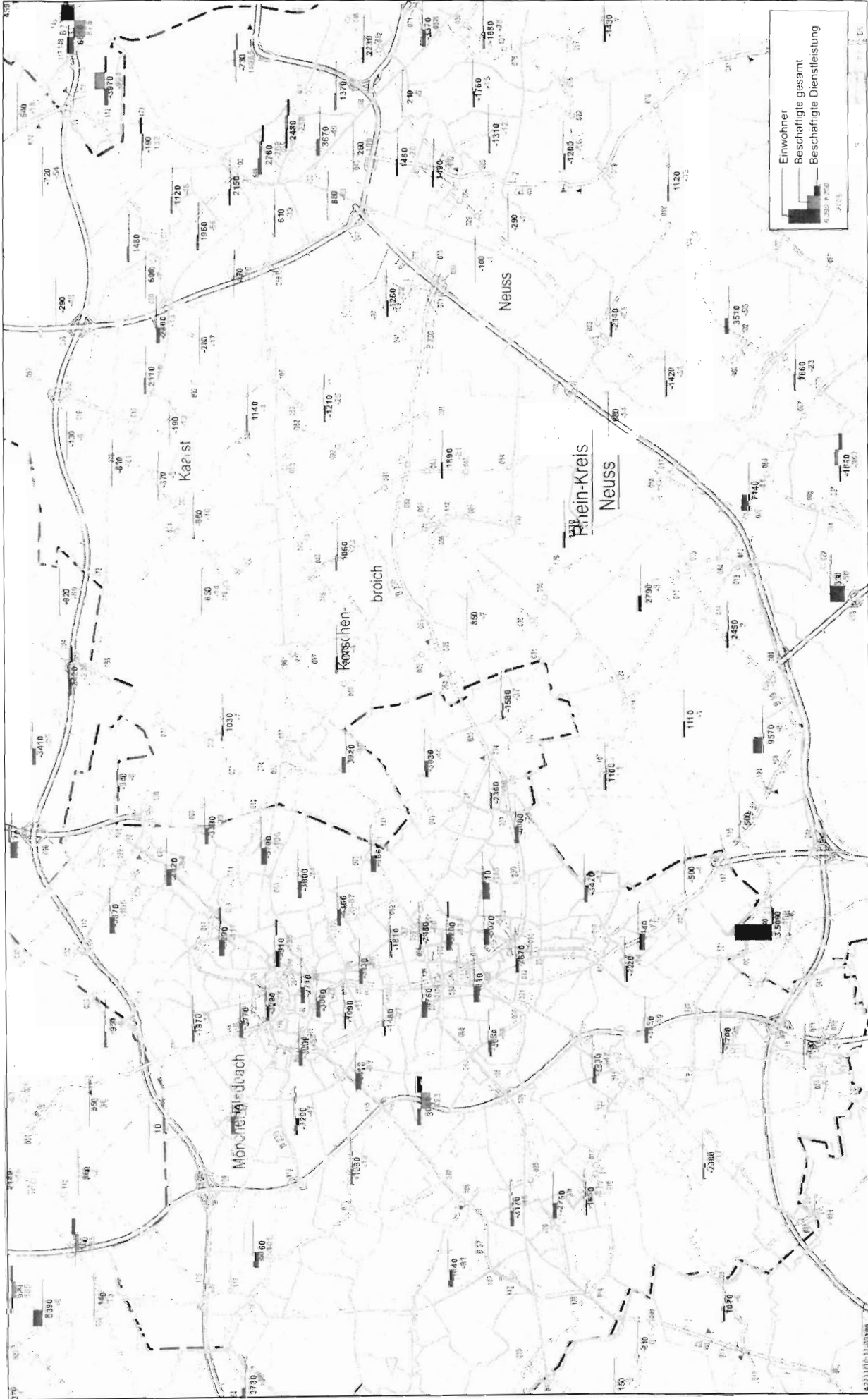
Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für den engeren Untersuchungsraum, Analyse 2005 in Kfz/24h



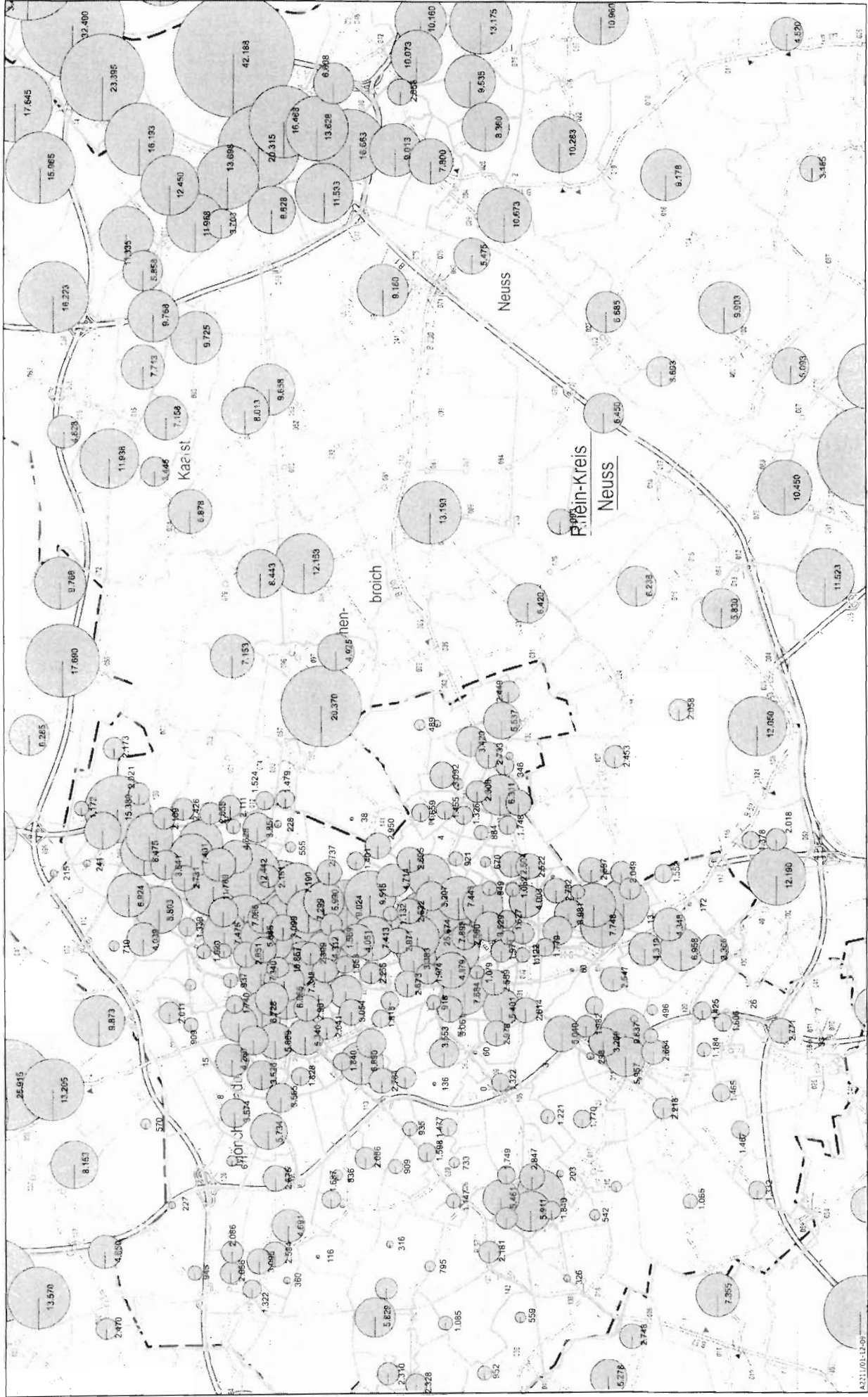
Lage der ausgewählten Querschnitte im Straßennetz für den engeren Untersuchungsraum

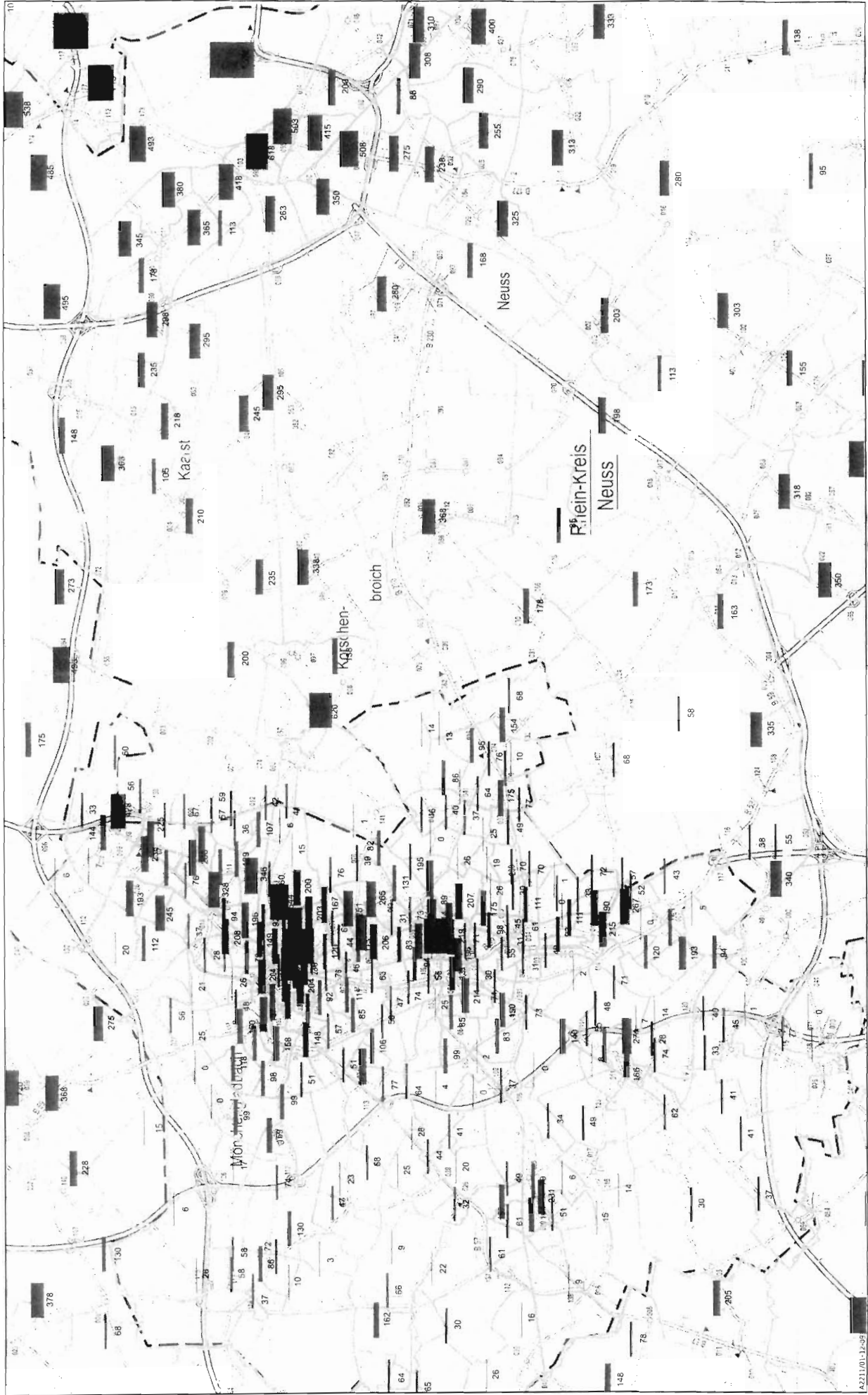


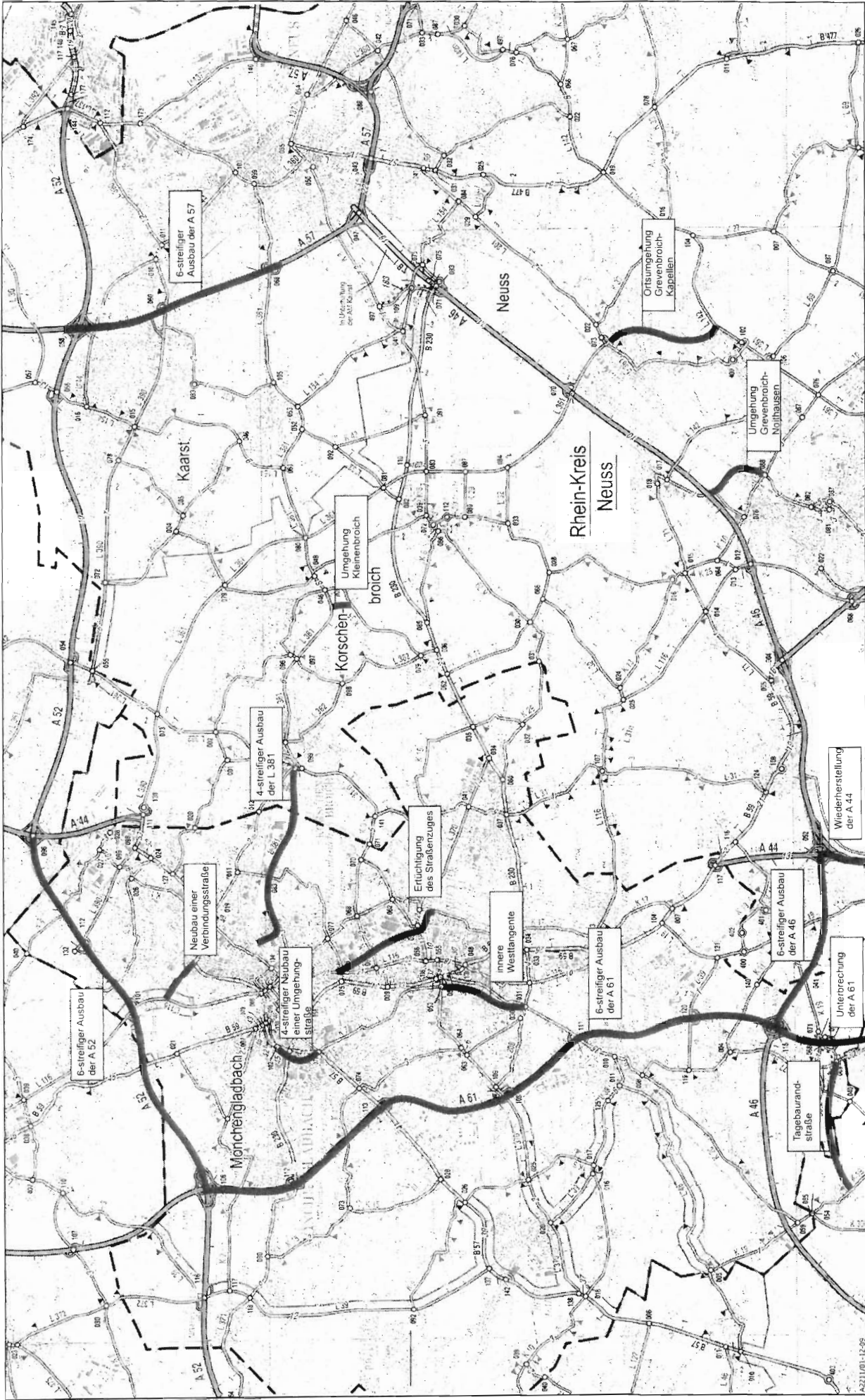
Lage der ausgewählten Querschnitte im Straßennetz des Umlandes



Veränderung der Strukturdaten 2025 im Vergleich zur derzeitigen Situation
(auf Ebene der Verkehrszellen des IGVP-NRW)





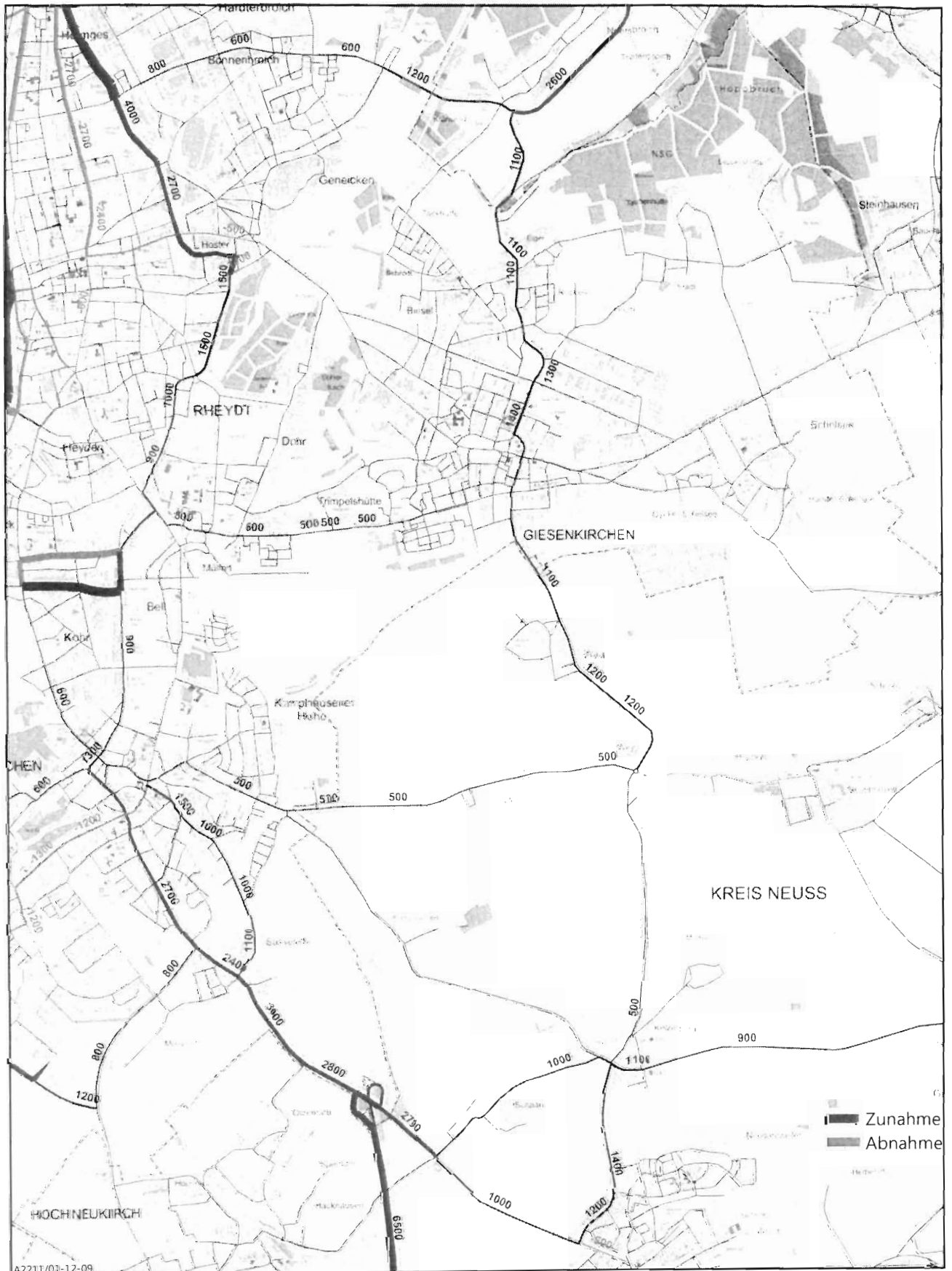


Berücksichtigte Maßnahmen im Untersuchungsbereich



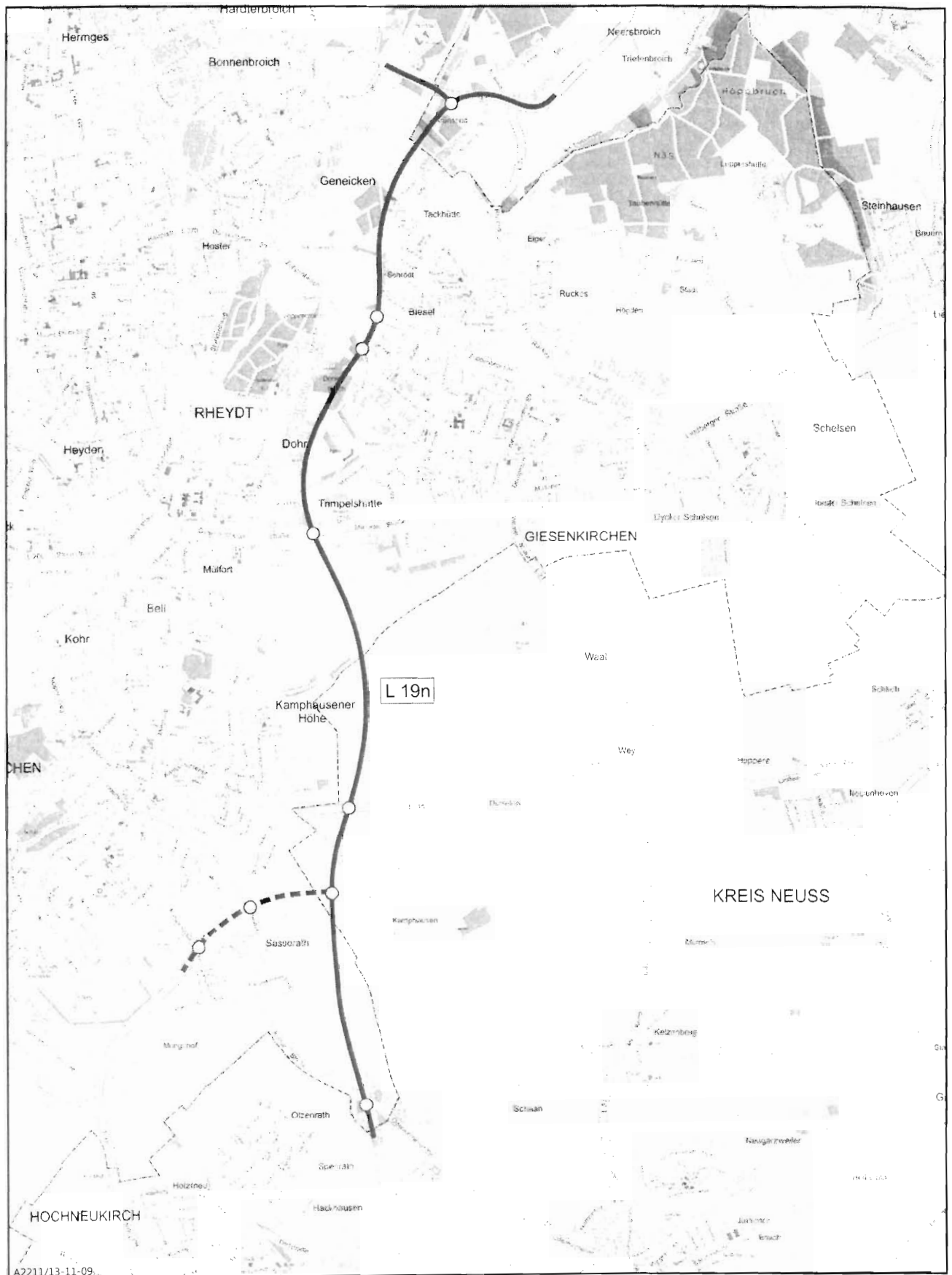
Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für den Untersuchungsraum,
Prognose-Null-Fall 2025 in Kfz/24h





A2211/01-12-09

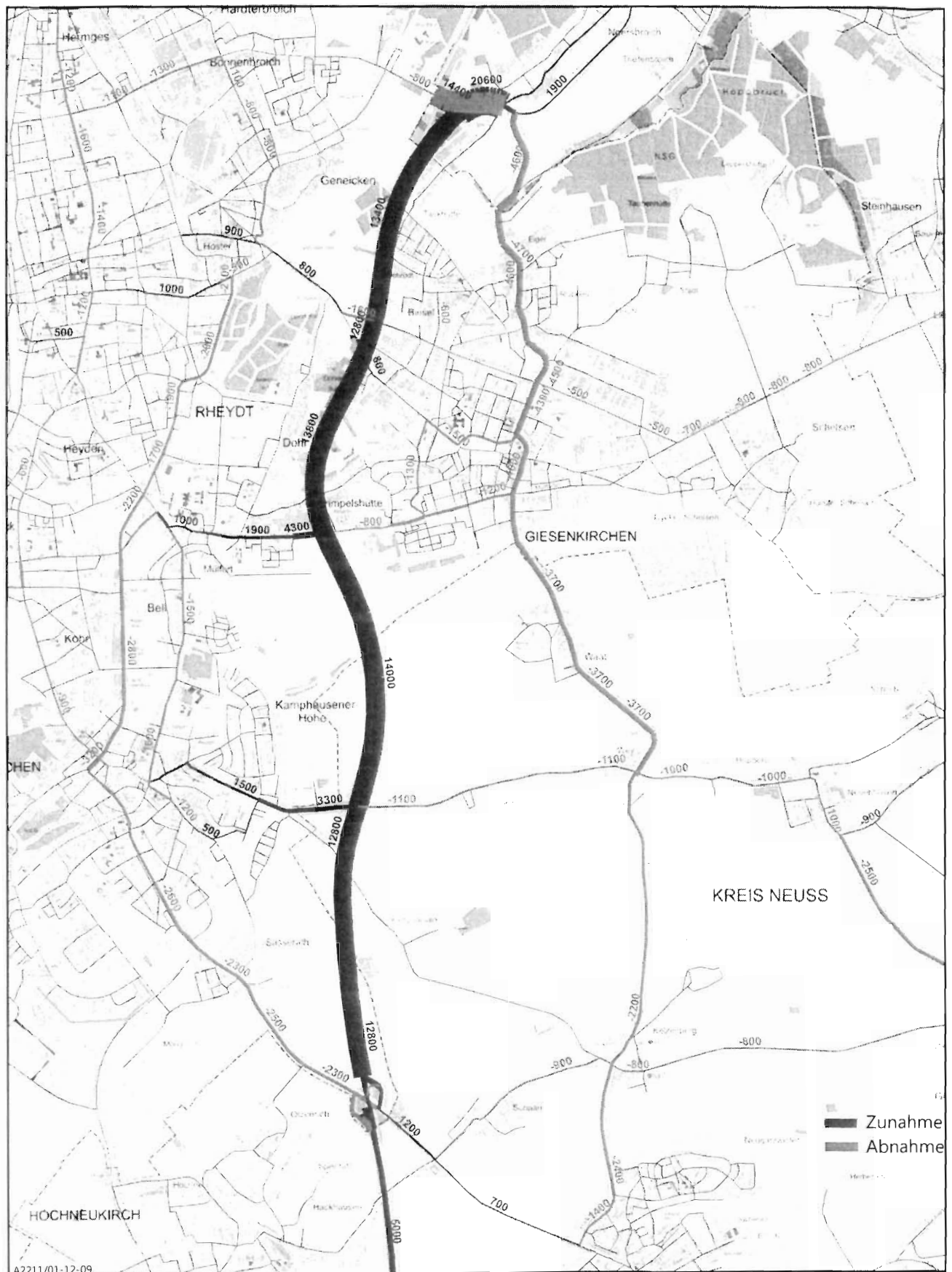
Veränderungen der Verkehrsbelastungen des Prognose-Null-Falls 2025 im Vergleich zur Analyse 2005 für den engeren Untersuchungsraum in Kfz/4h



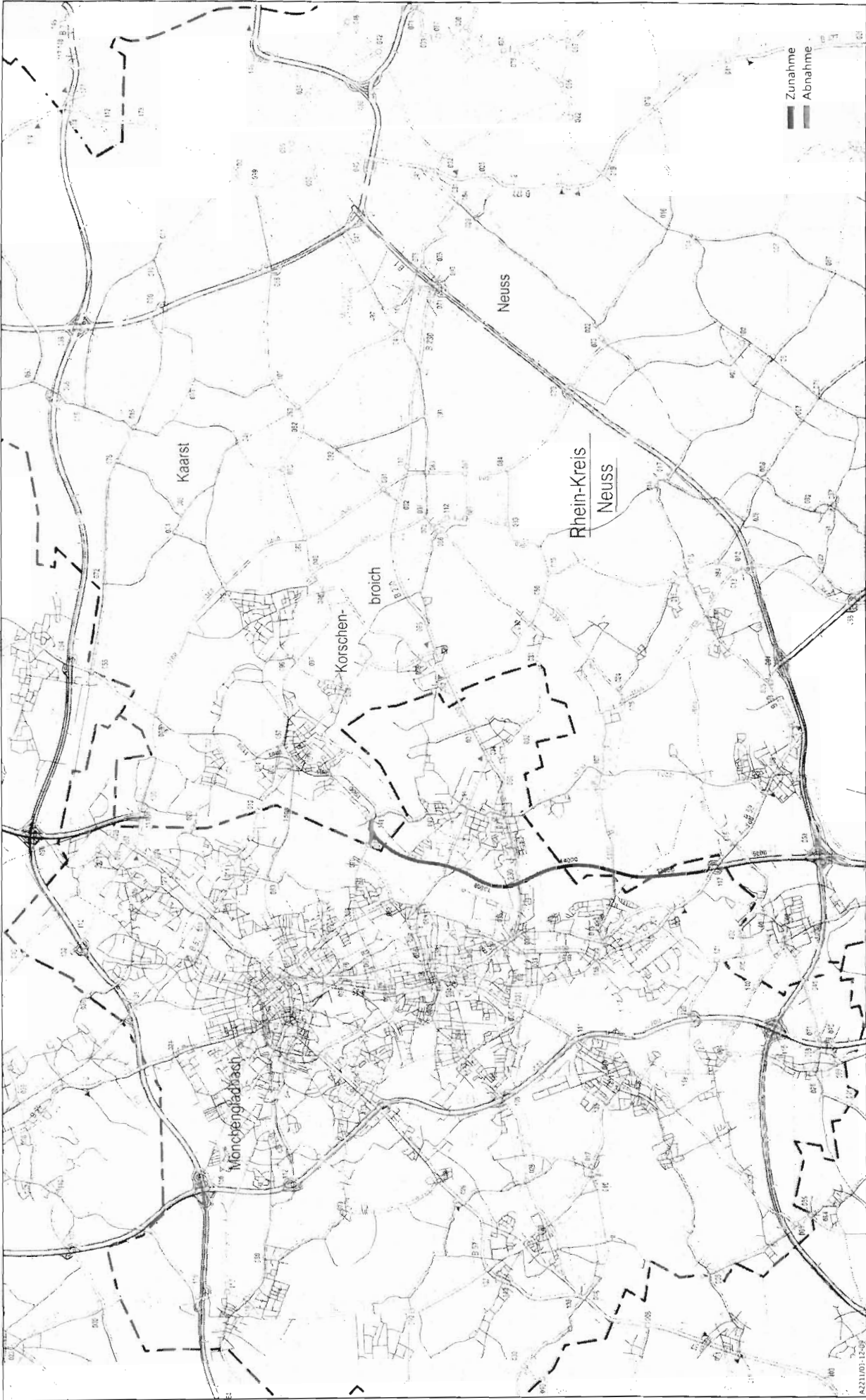
Lage der geplanten Ortsumgehung Giesenkirchen-Odenkirchen (Variante I/ Ia) und Einbindung in das bestehende Straßennetz



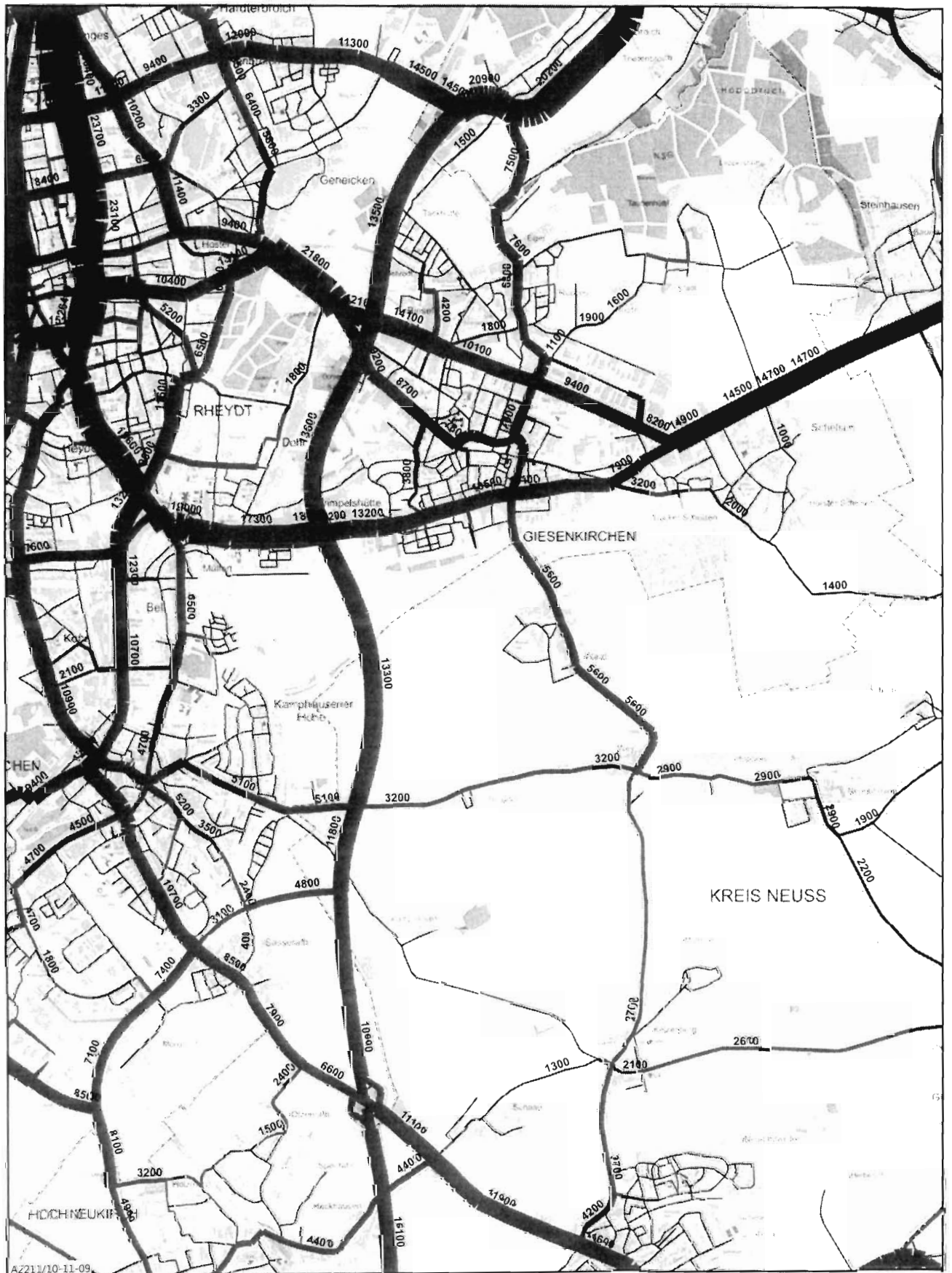
Kfz-Verkehrslastungen am Werktag für den engeren Untersuchungsraum, Variante I in Kfz/24h



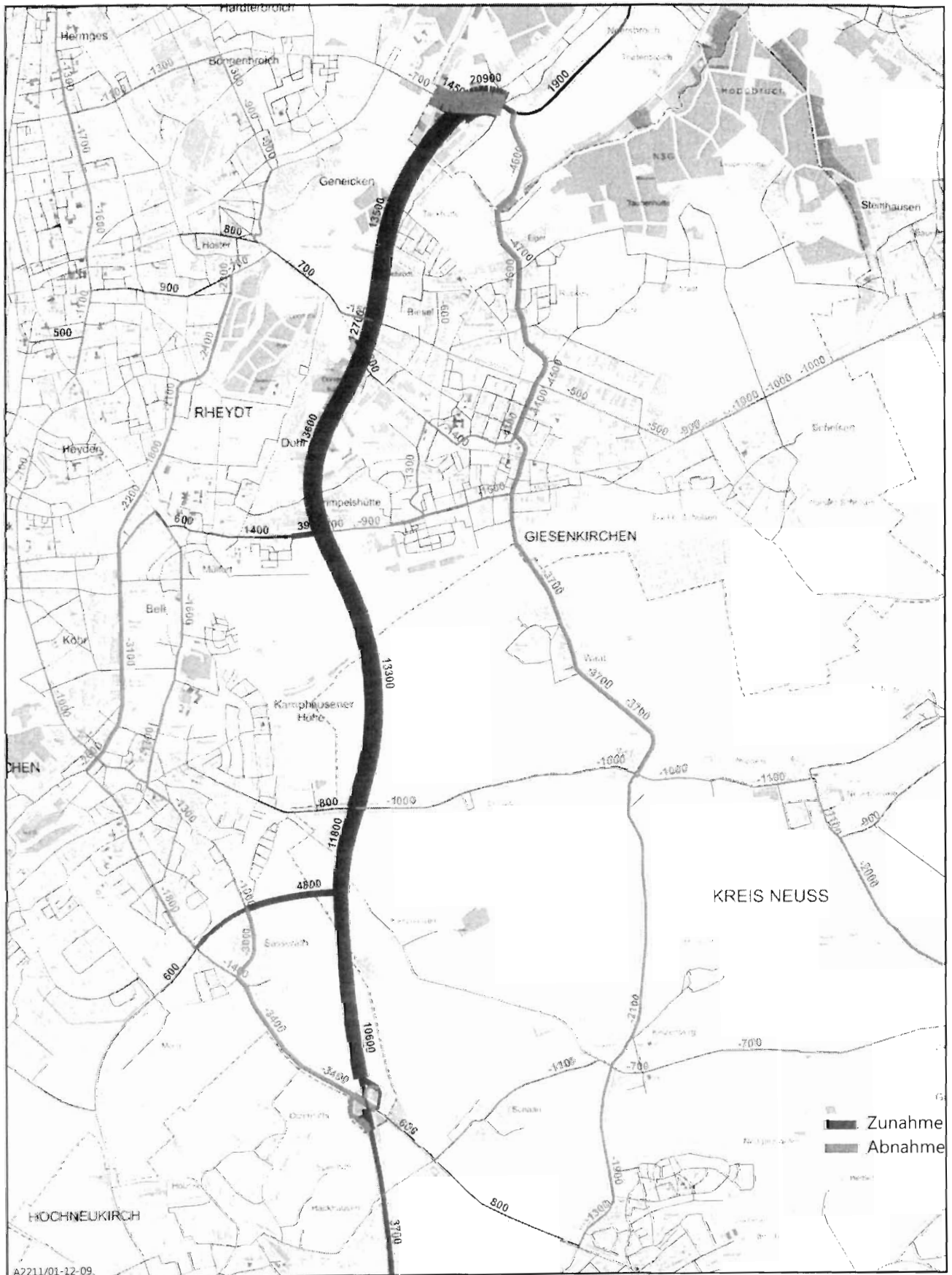
Veränderungen der Verkehrsbelastungen der Variante I im Vergleich zum Prognose-Null-Fall für den engeren Untersuchungsraum in Kfz/4h



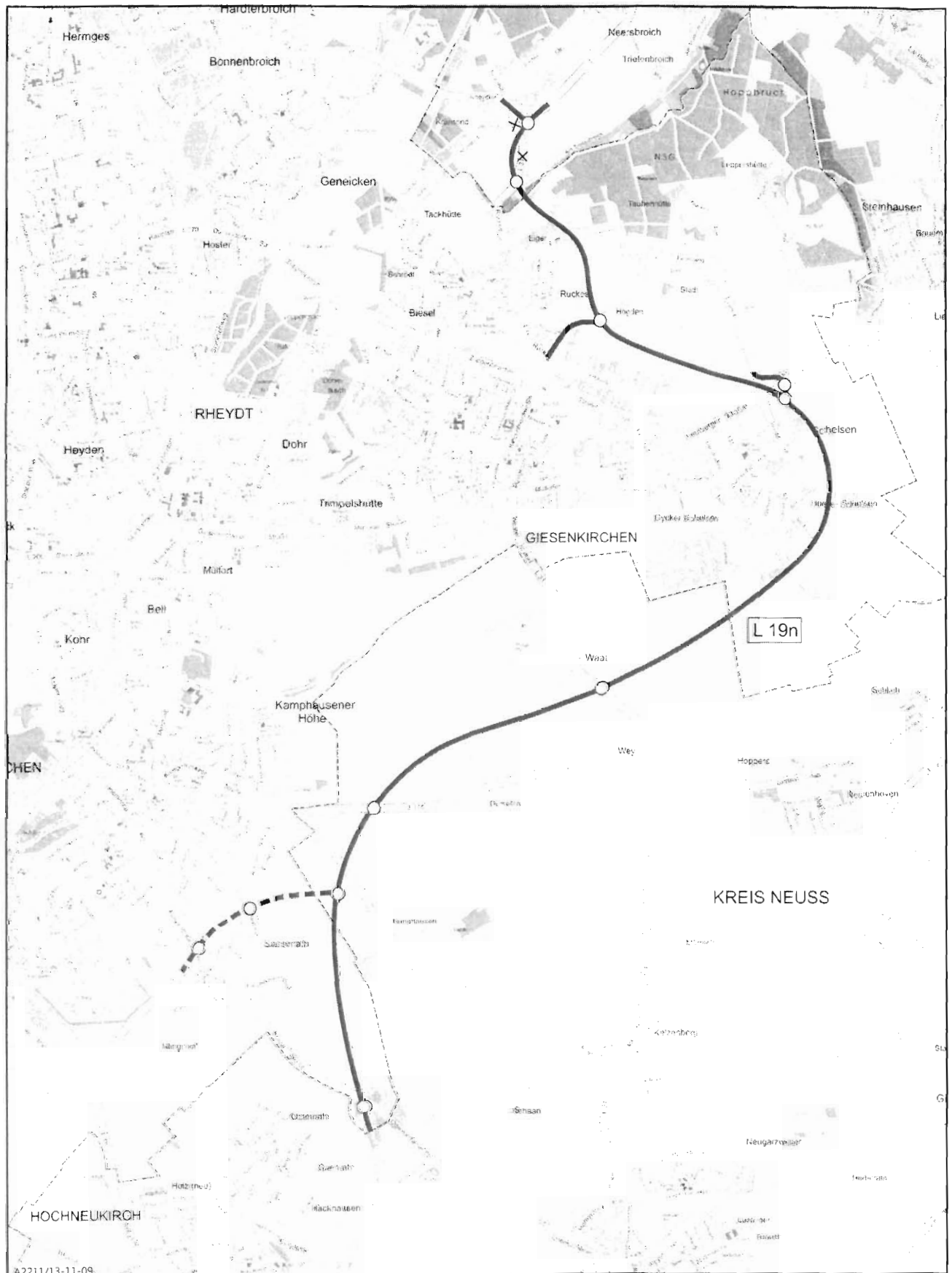
Veränderungen der Verkehrsbelastungen der Variante I im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für den Untersuchungsraum in Kfz/24h



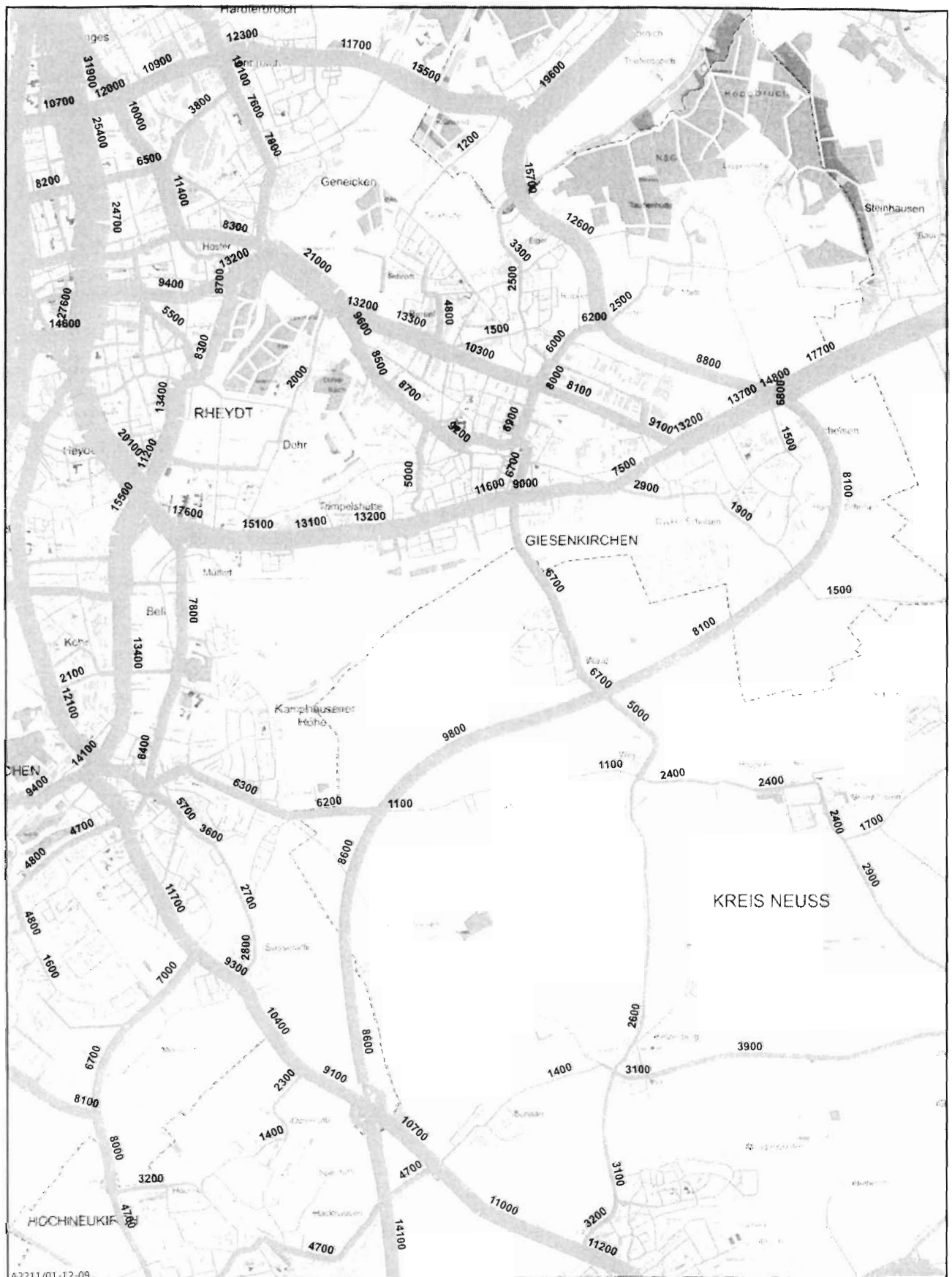
Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für den engeren Untersuchungsraum, Variante Ia in Kfz/24h



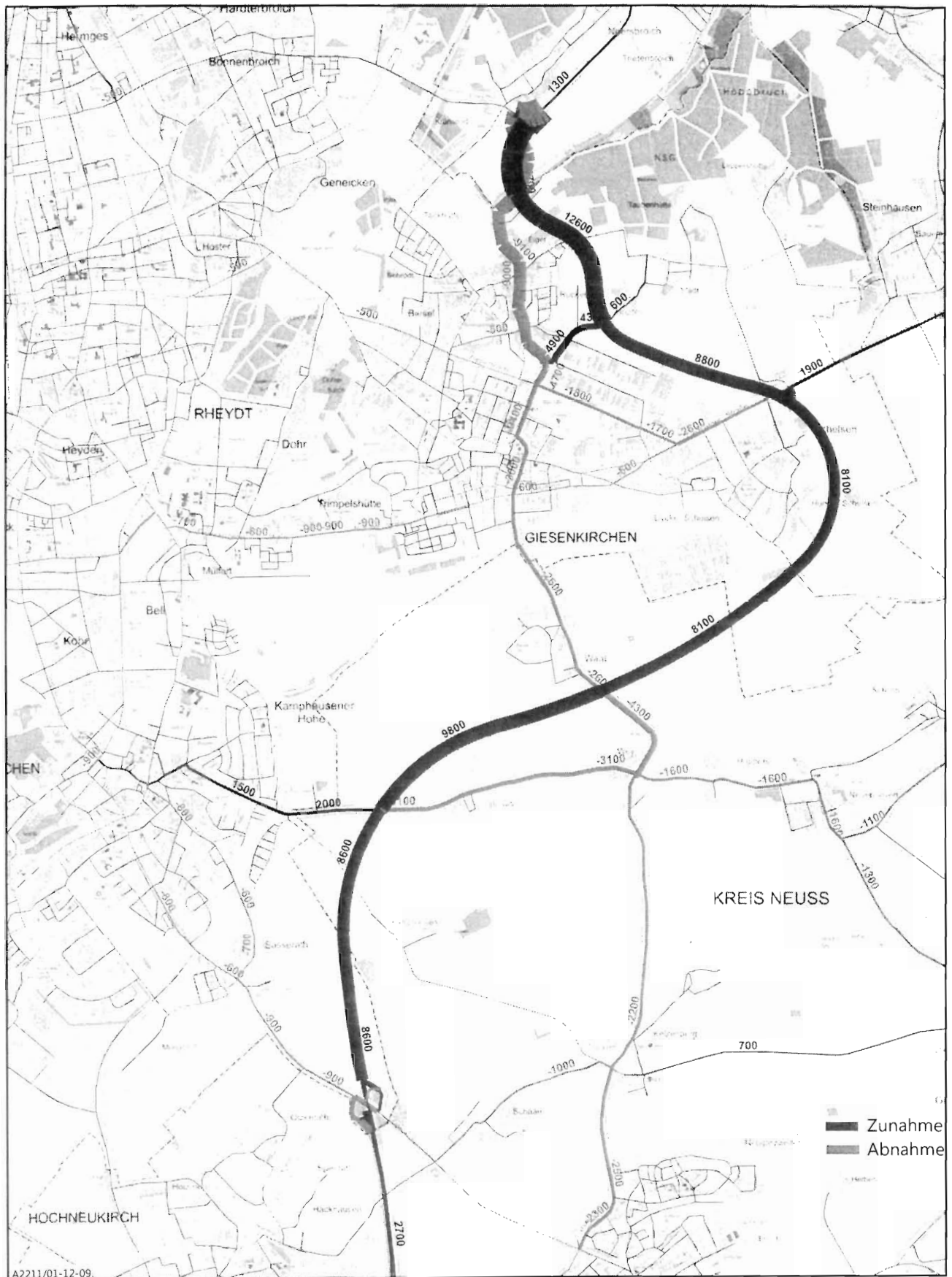
Veränderungen der Verkehrsbelastungen der Variante Ia im Vergleich zum Prognose-Null-Fall für den engeren Untersuchungsraum in Kfz/4h



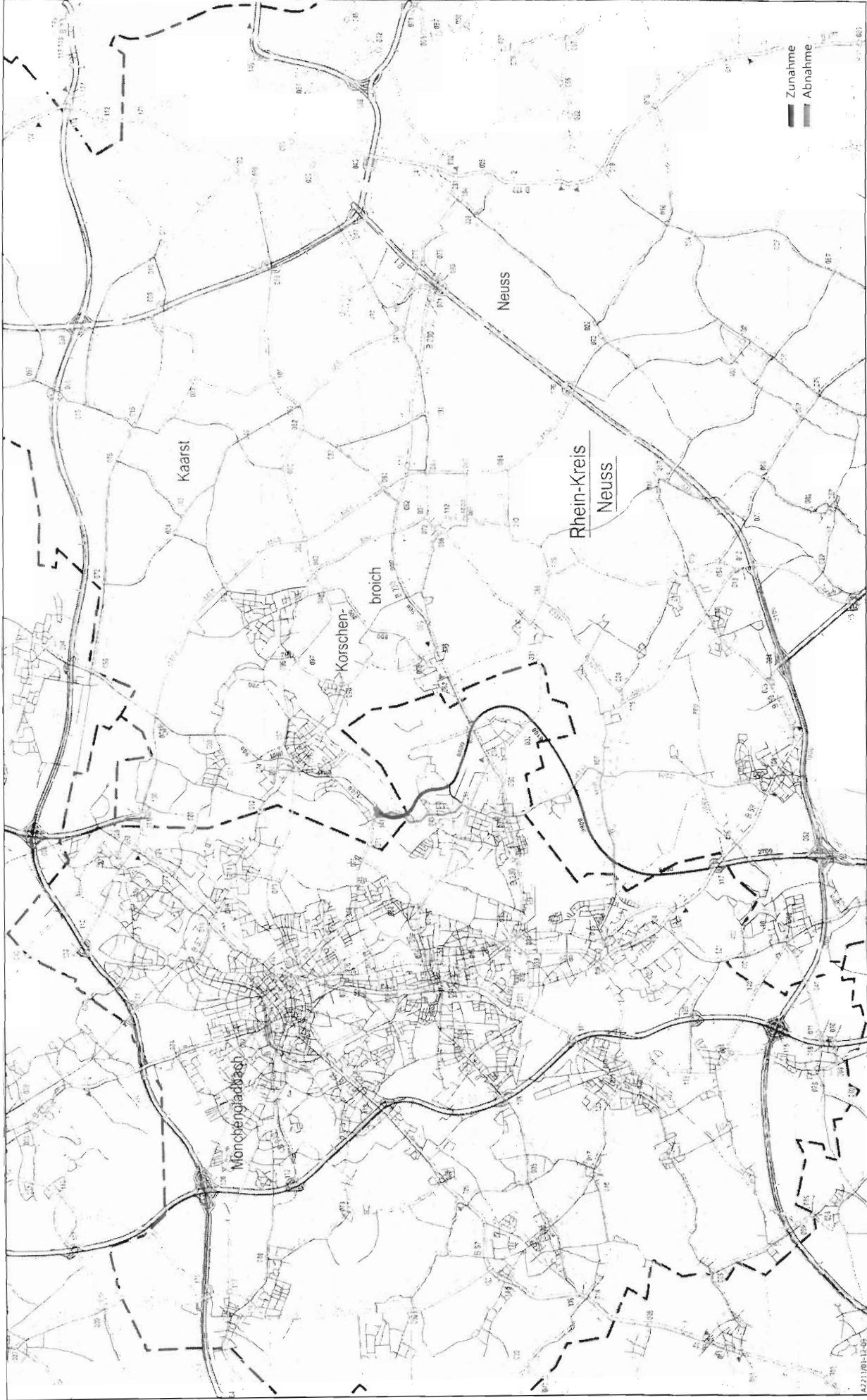
Lage der geplanten Ortsumgehung Giesenkirchen-Odenkirchen (Variante II/ IIa) und Einbindung in das bestehende Straßennetz



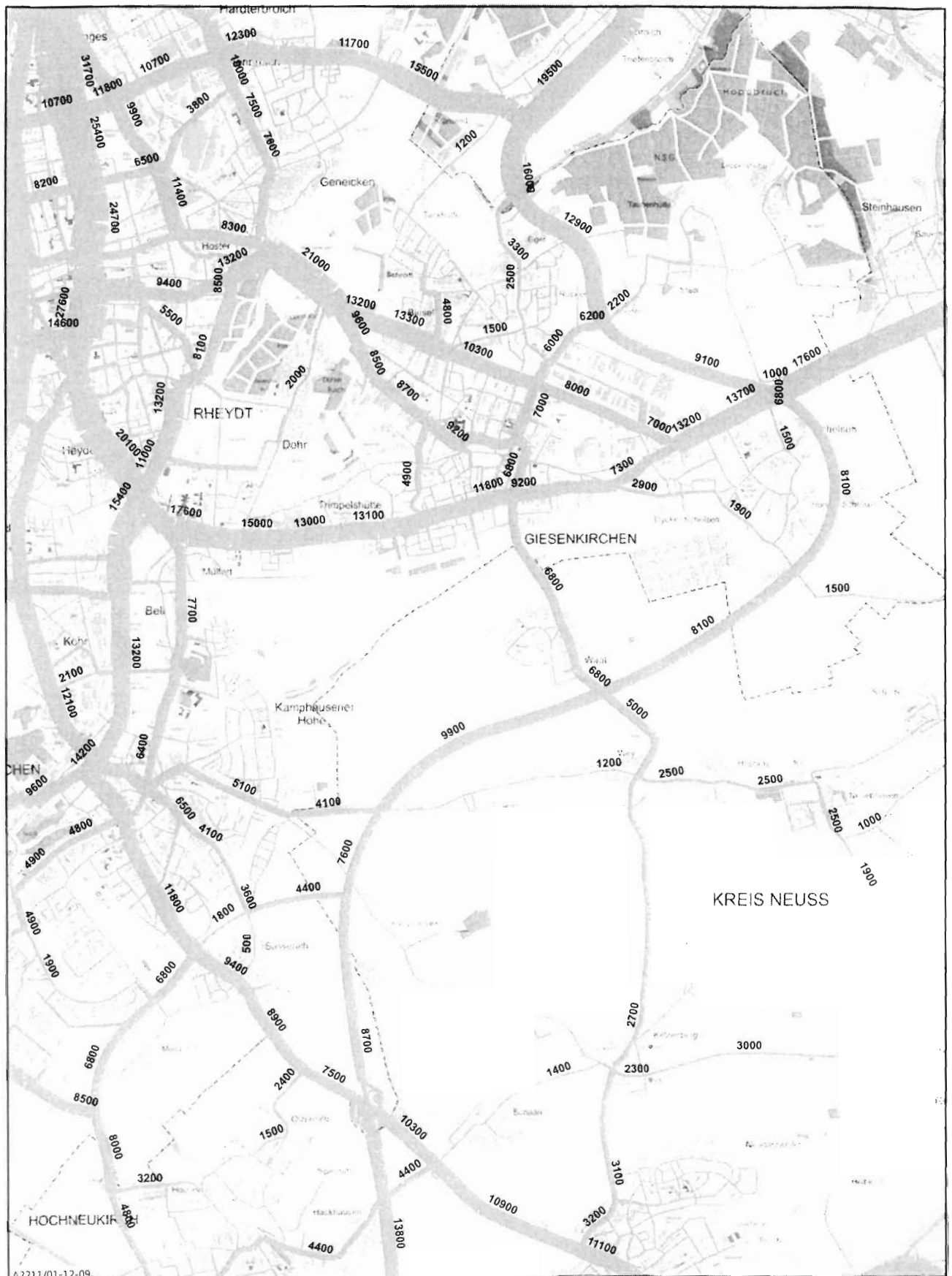
Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für den engeren Untersuchungsraum, Variante II in Kfz/24h



Veränderungen der Verkehrsbelastungen der Variante II im Vergleich zum Prognose-Null-Fall für den engeren Untersuchungsraum in Kfz/4h

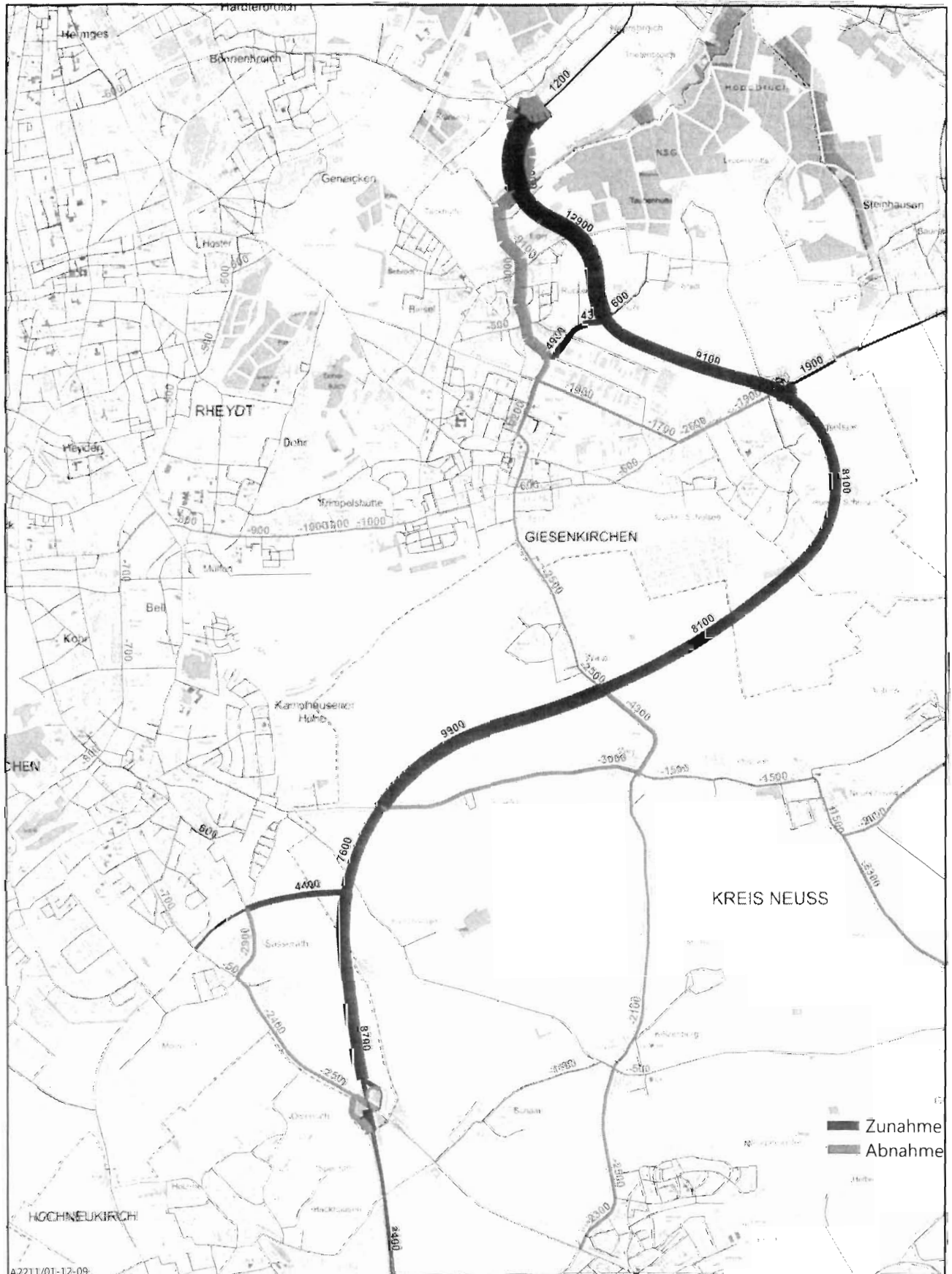


Veränderungen der Verkehrsbelastungen der Variante II im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für den Untersuchungsraum in Kfz/24h

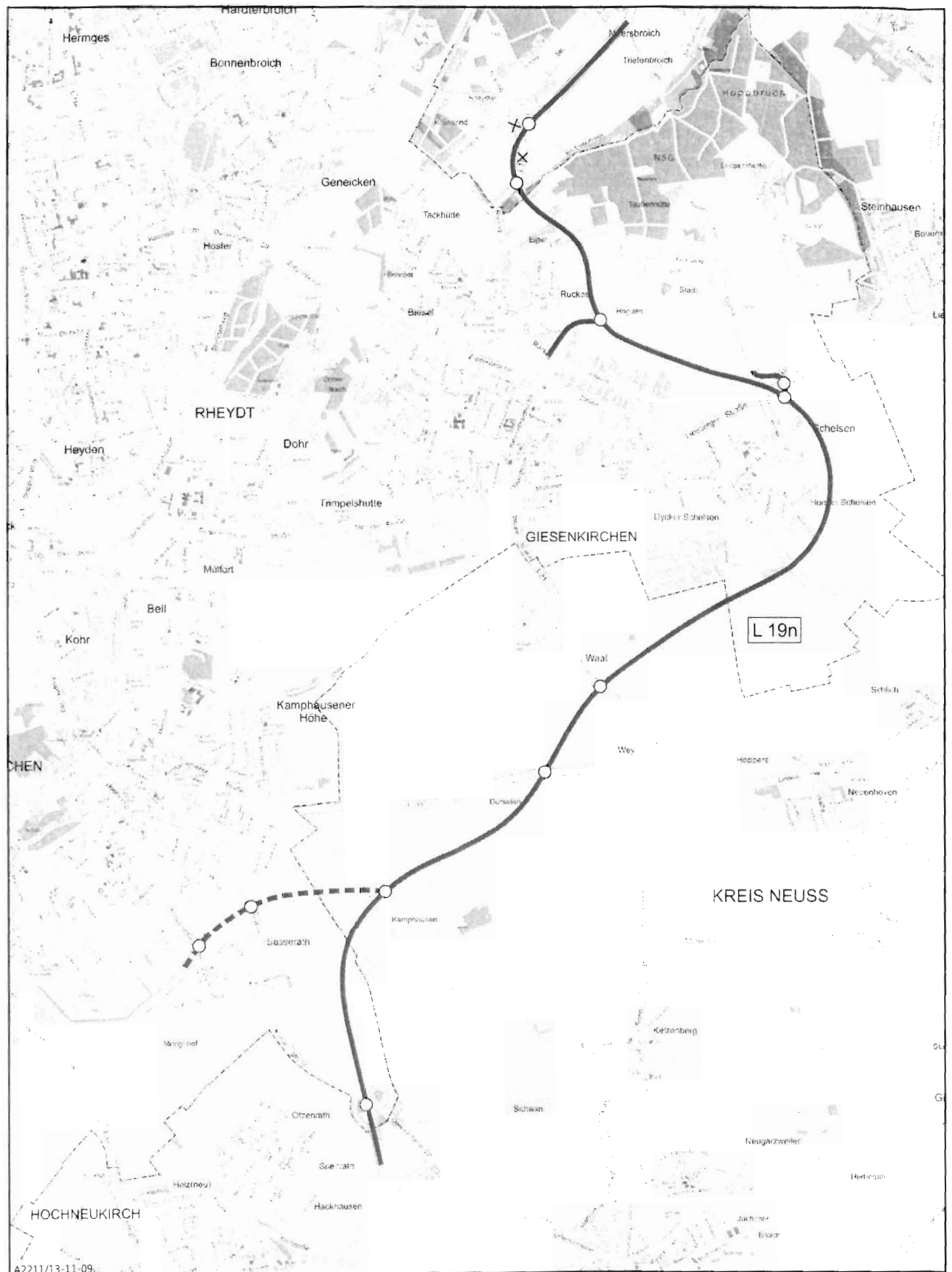


A2211/01-12-09

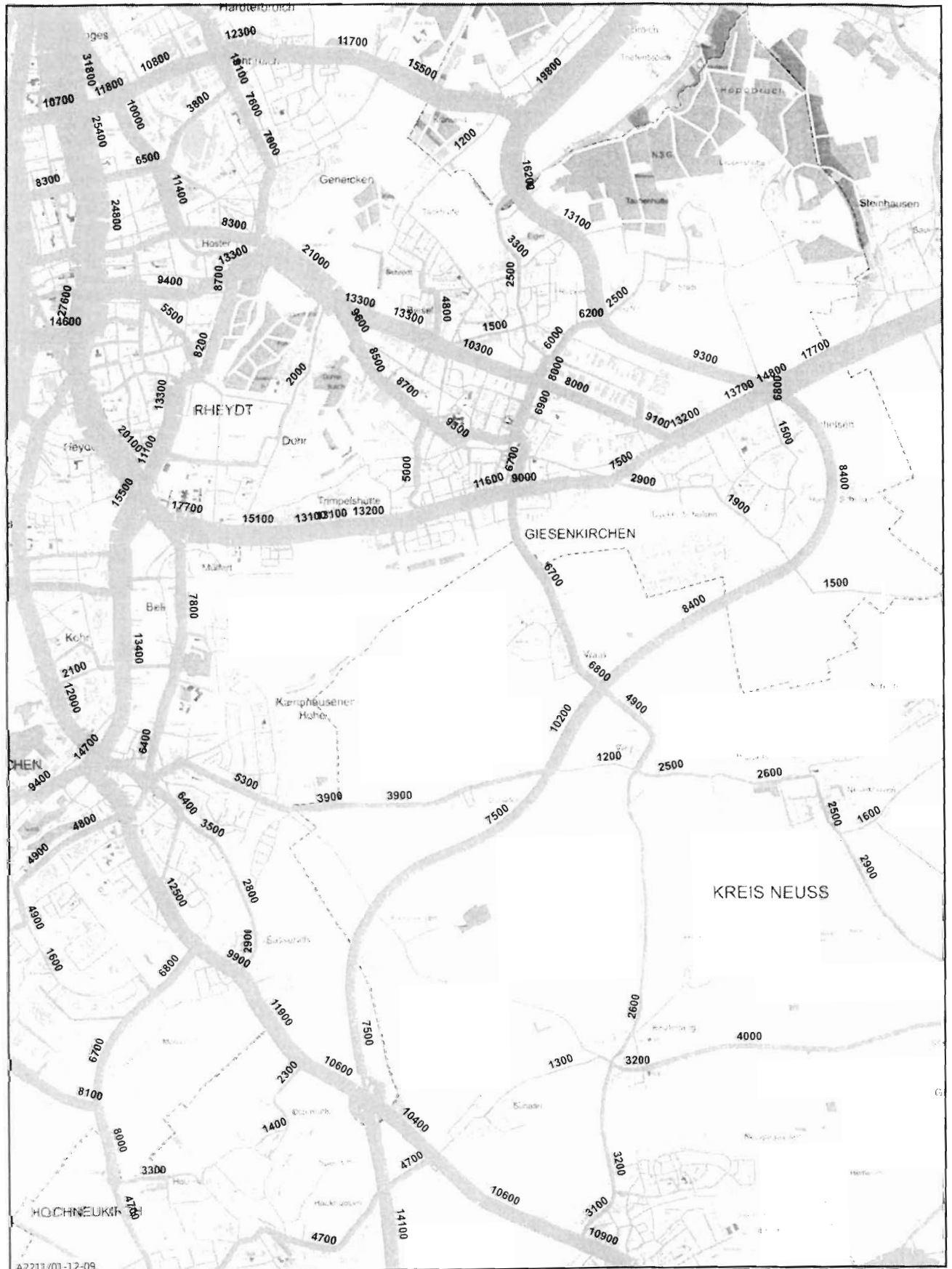
Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für den engeren Untersuchungsraum, Variante IIa in Kfz/24h



Veränderungen der Verkehrsbelastungen der Variante IIa im Vergleich zum Prognose-Null-Fall für den engeren Untersuchungsraum in Kfz/4h

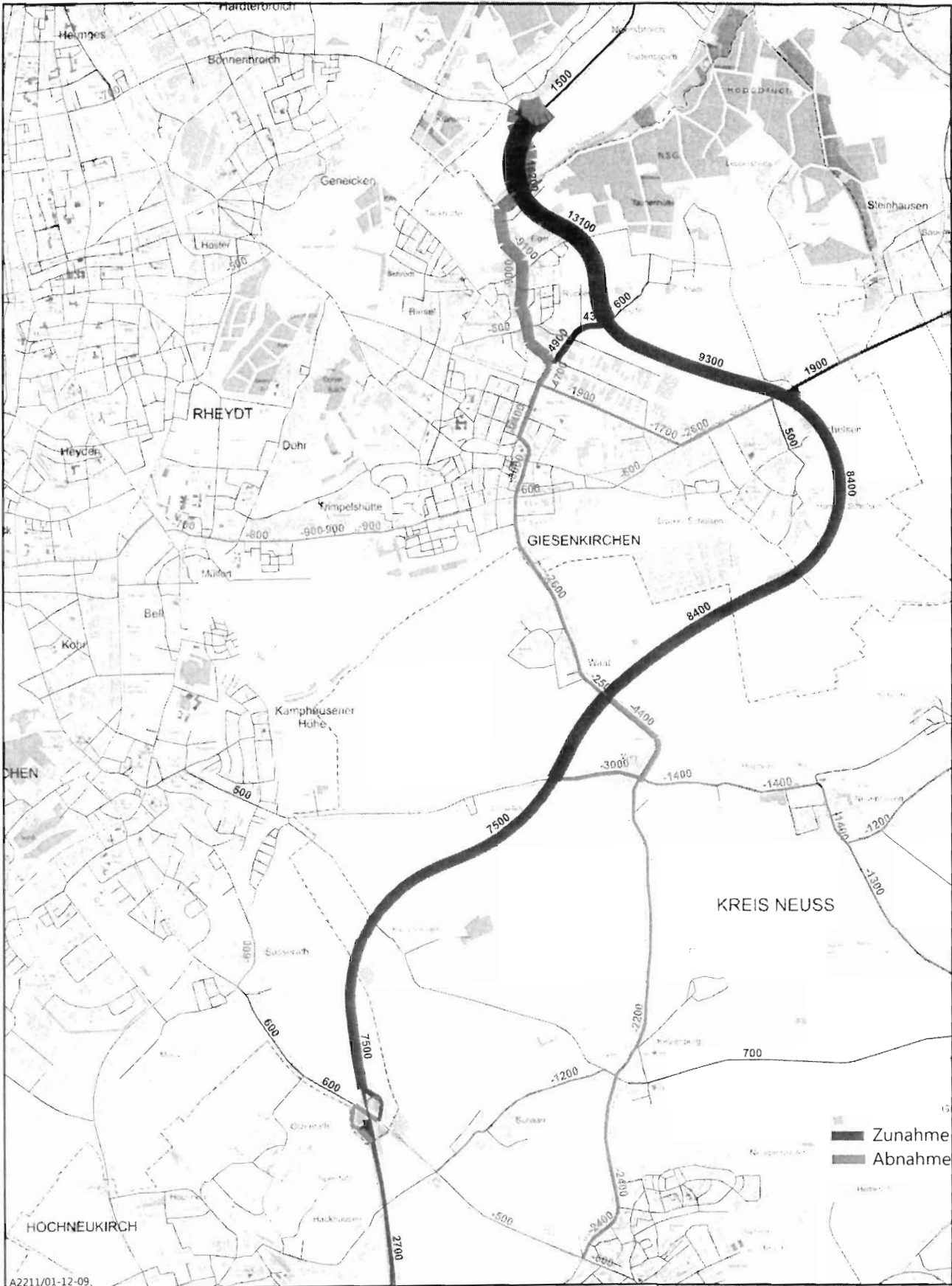


Lage der geplanten Ortsumgehung Giesenkirchen-Odenkirchen (Variante III/ IIIa) und Einbindung in das bestehende Straßennetz

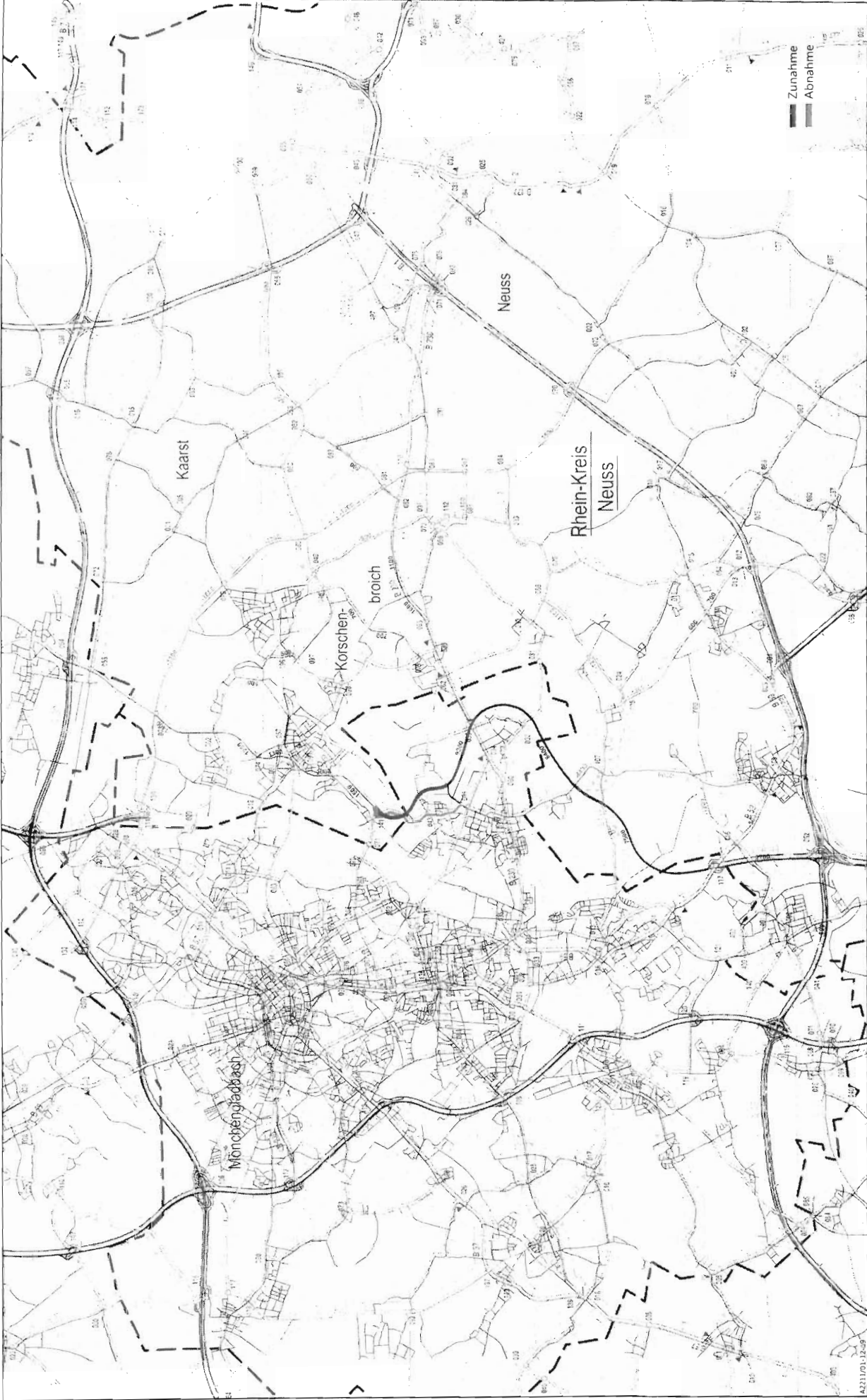


A2211/01-12-09

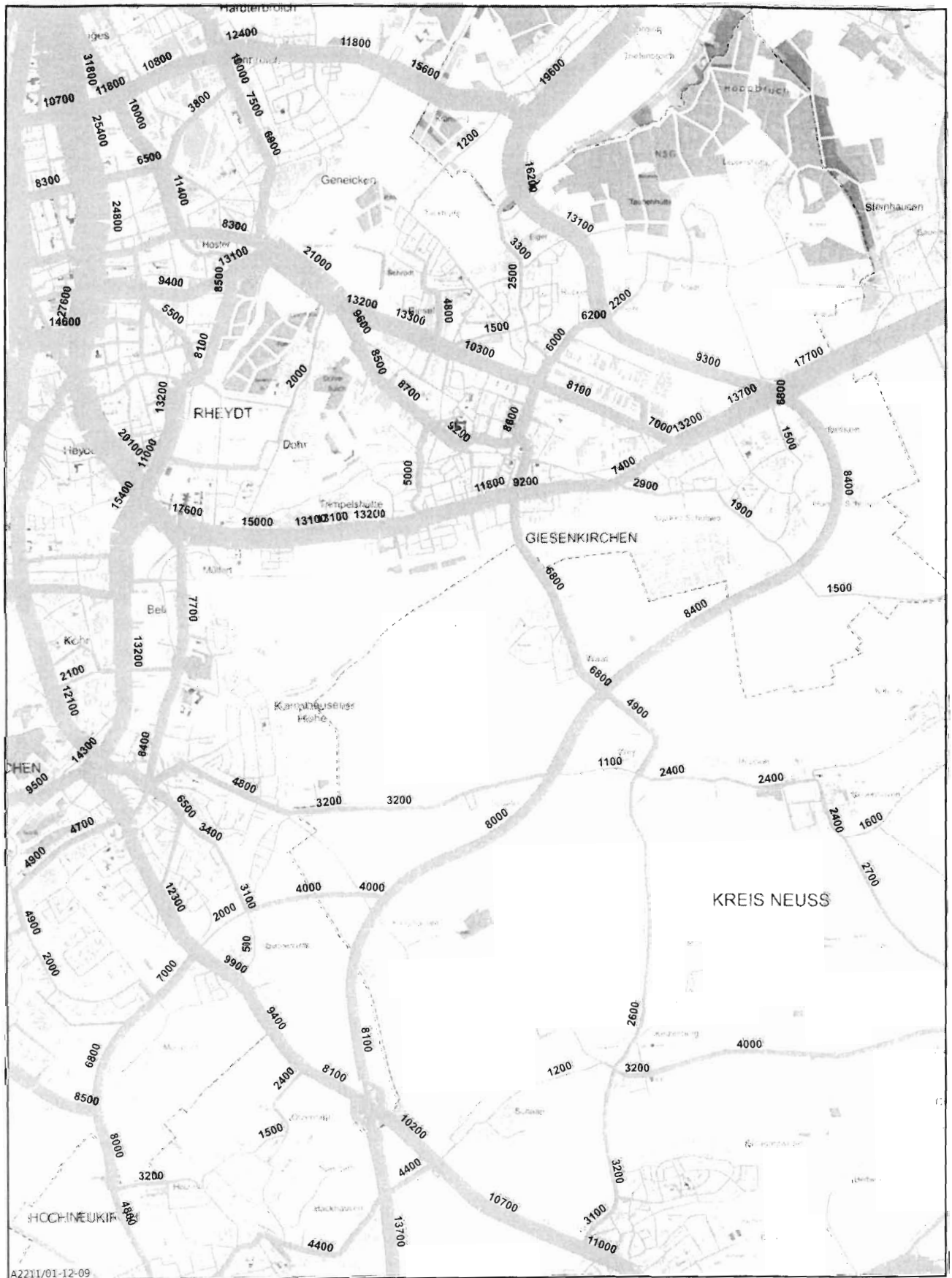
Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für den engeren Untersuchungsraum, Variante III in Kfz/24h



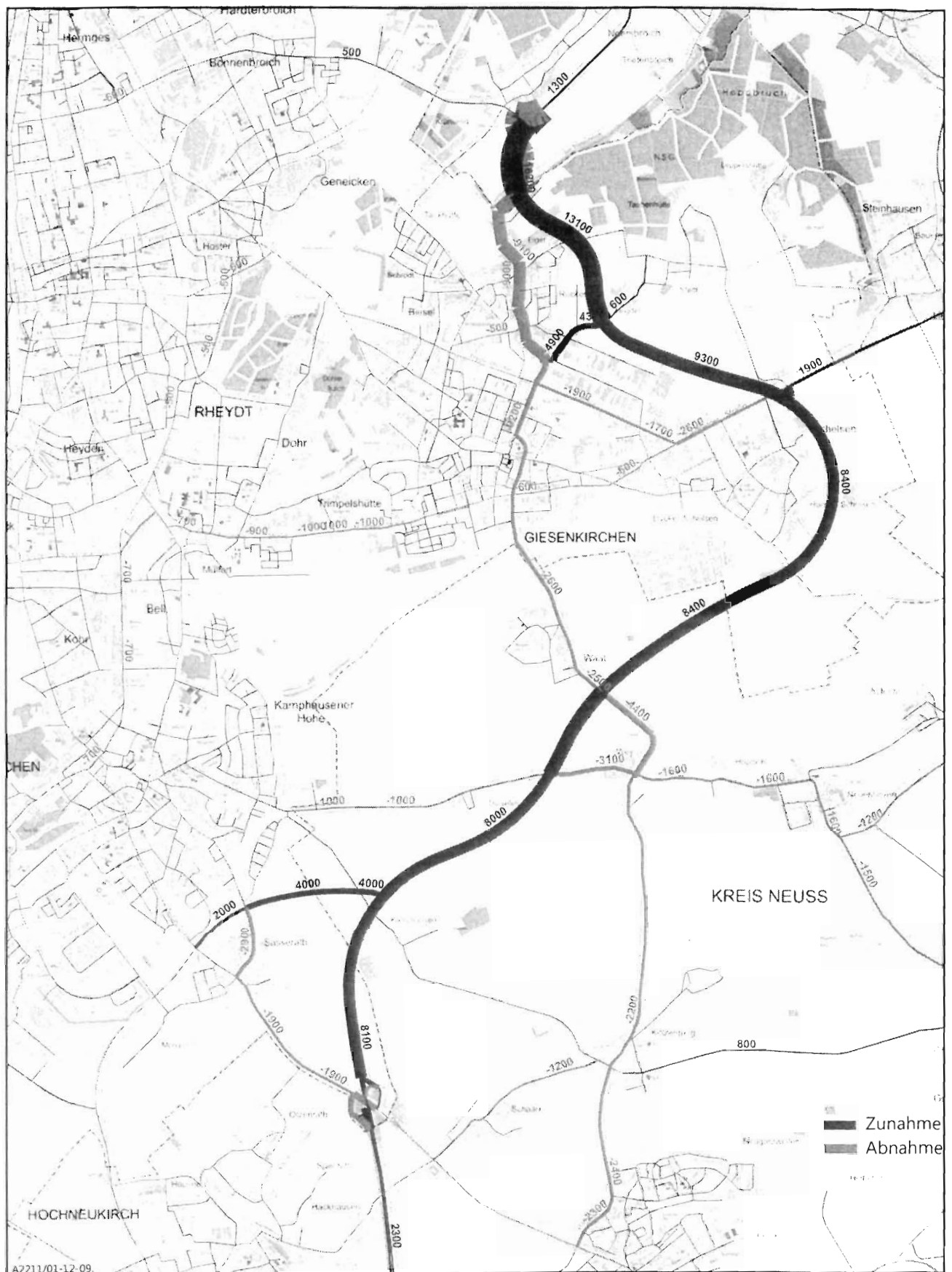
Veränderungen der Verkehrsbelastungen der Variante III im Vergleich zum Prognose-Null-Fall für den engeren Untersuchungsraum in Kfz/4h



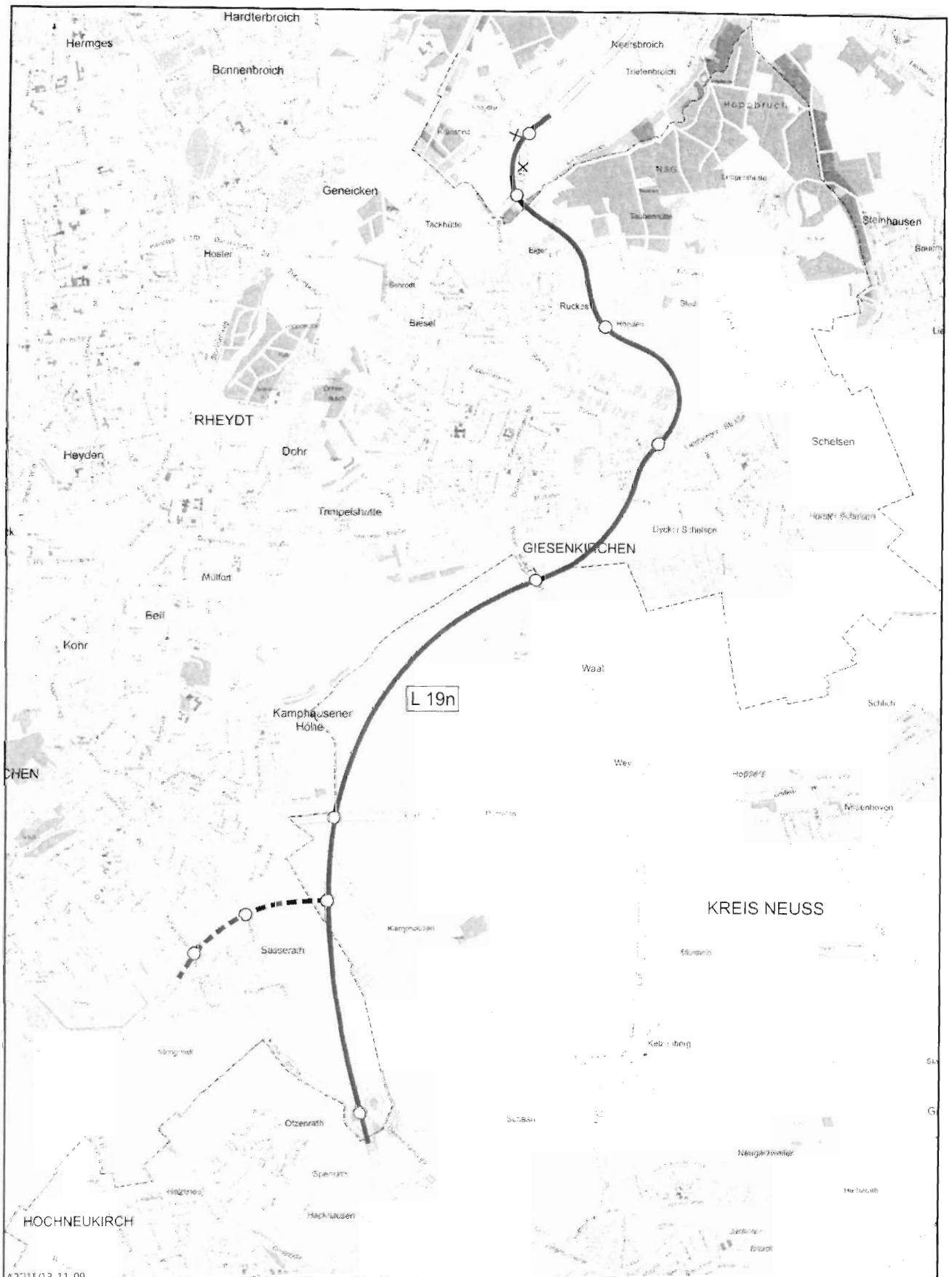
Veränderungen der Verkehrsbelastungen der Variante III im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für den Untersuchungsraum in Kfz/24h



Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für den engeren Untersuchungsraum, Variante IIIa in Kfz/24h



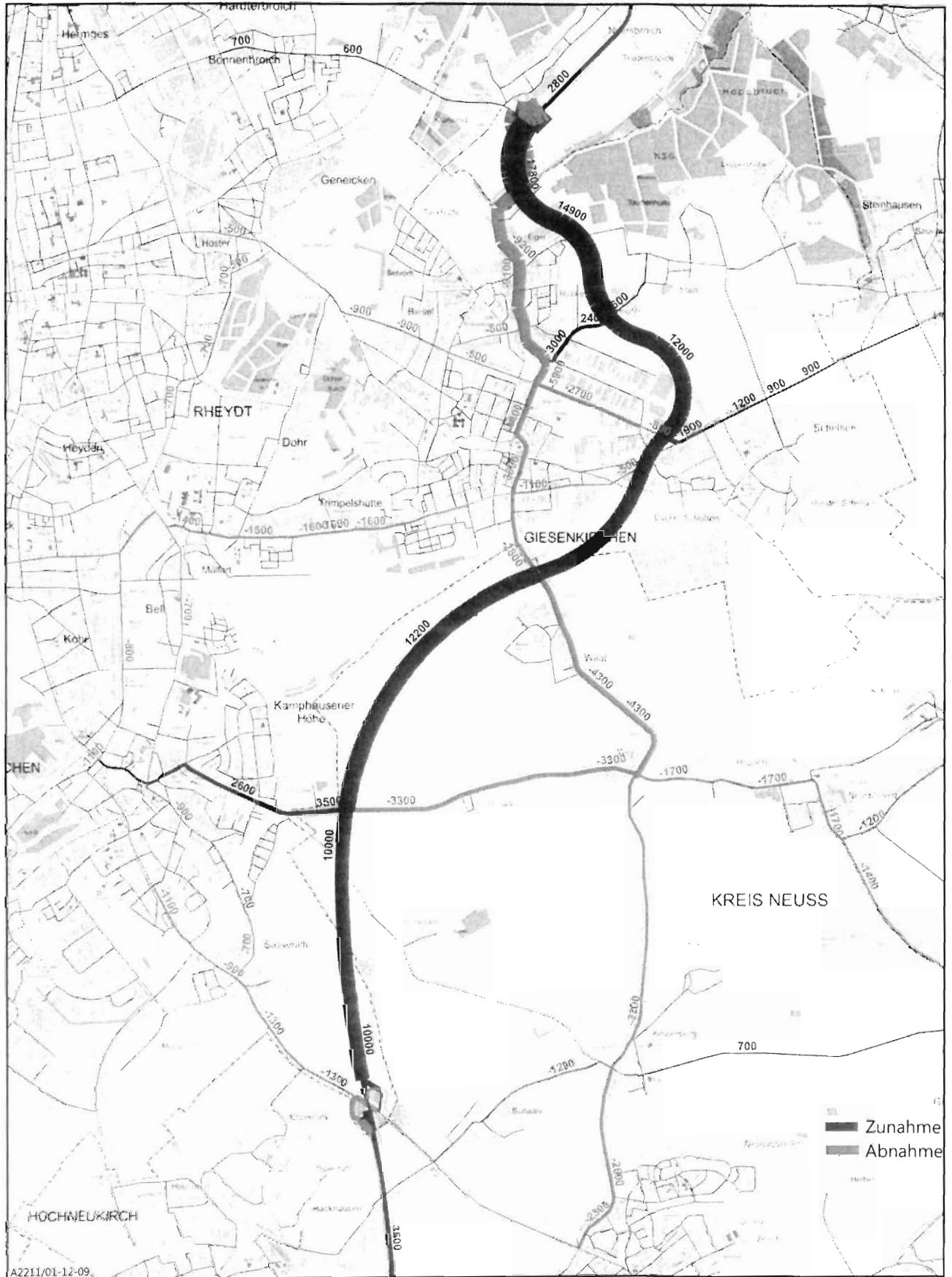
Veränderungen der Verkehrsbelastungen der Variante IIIa im Vergleich zum Prognose-Null-Fall für den engeren Untersuchungsraum in Kfz/4h



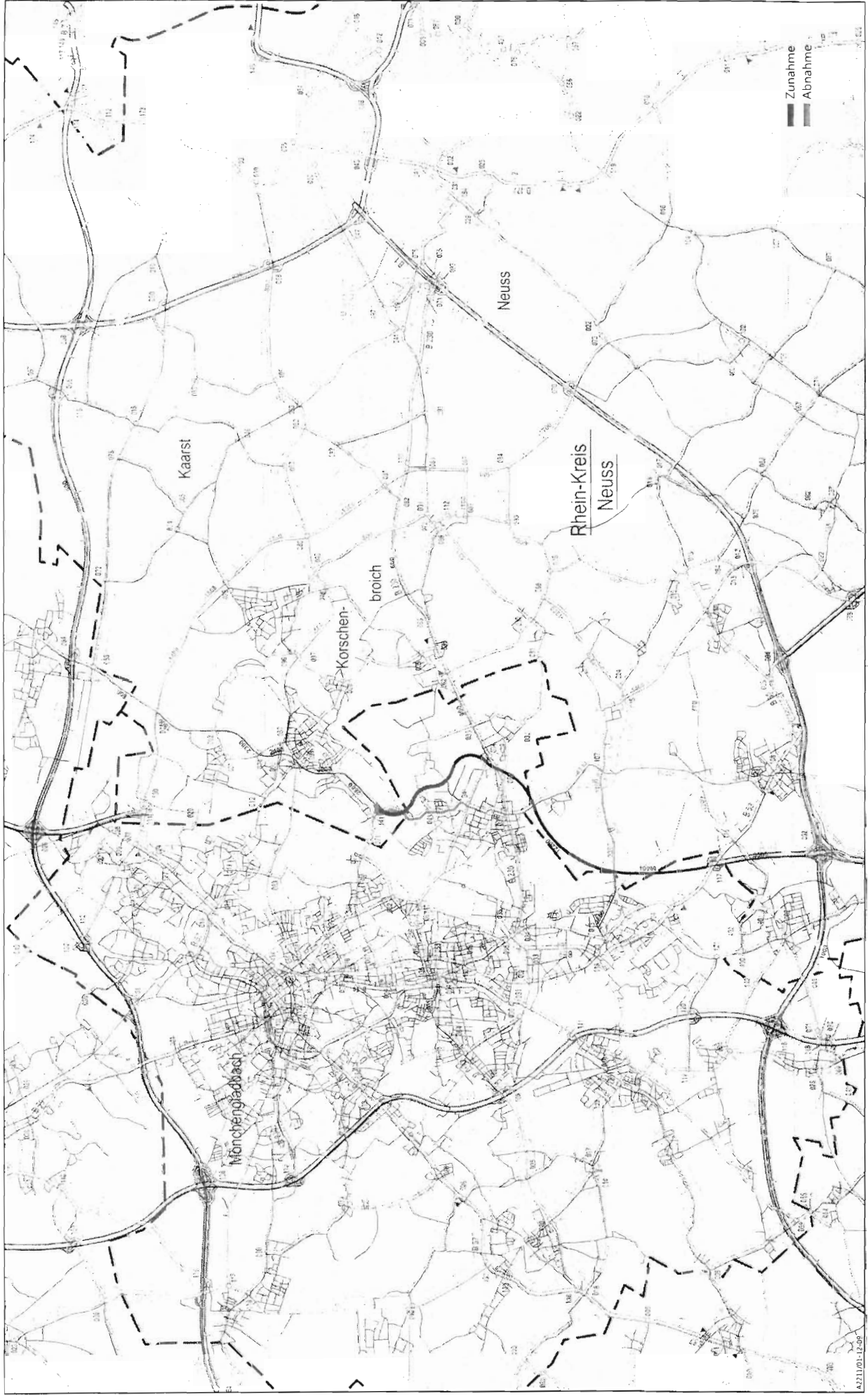
Lage der geplanten Ortsumgehung Giesenkirchen-Odenkirchen (Variante IV/ IVa) und Einbindung in das bestehende Straßennetz



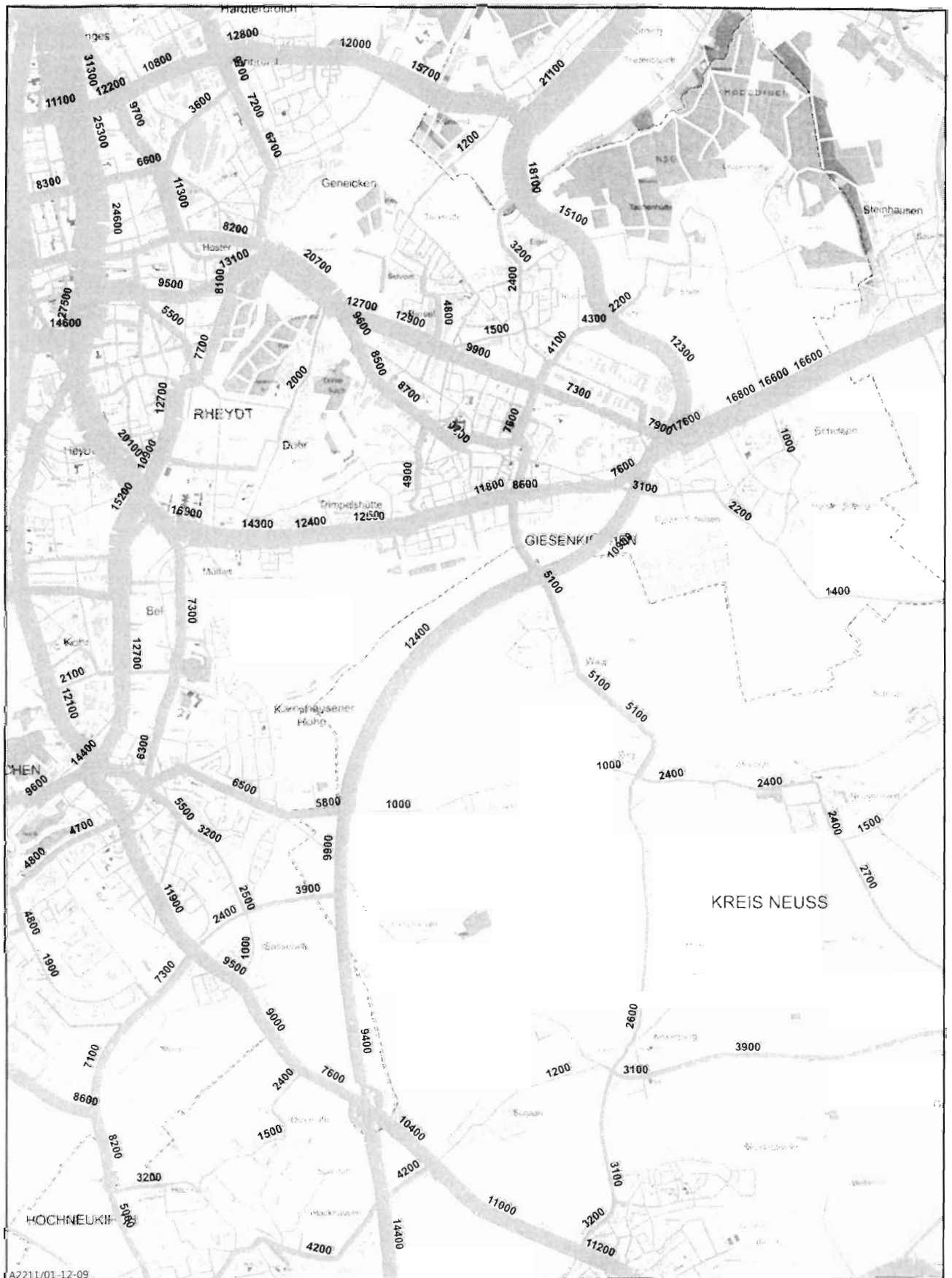
Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für den engeren Untersuchungsraum, Variante IV in Kfz/24h



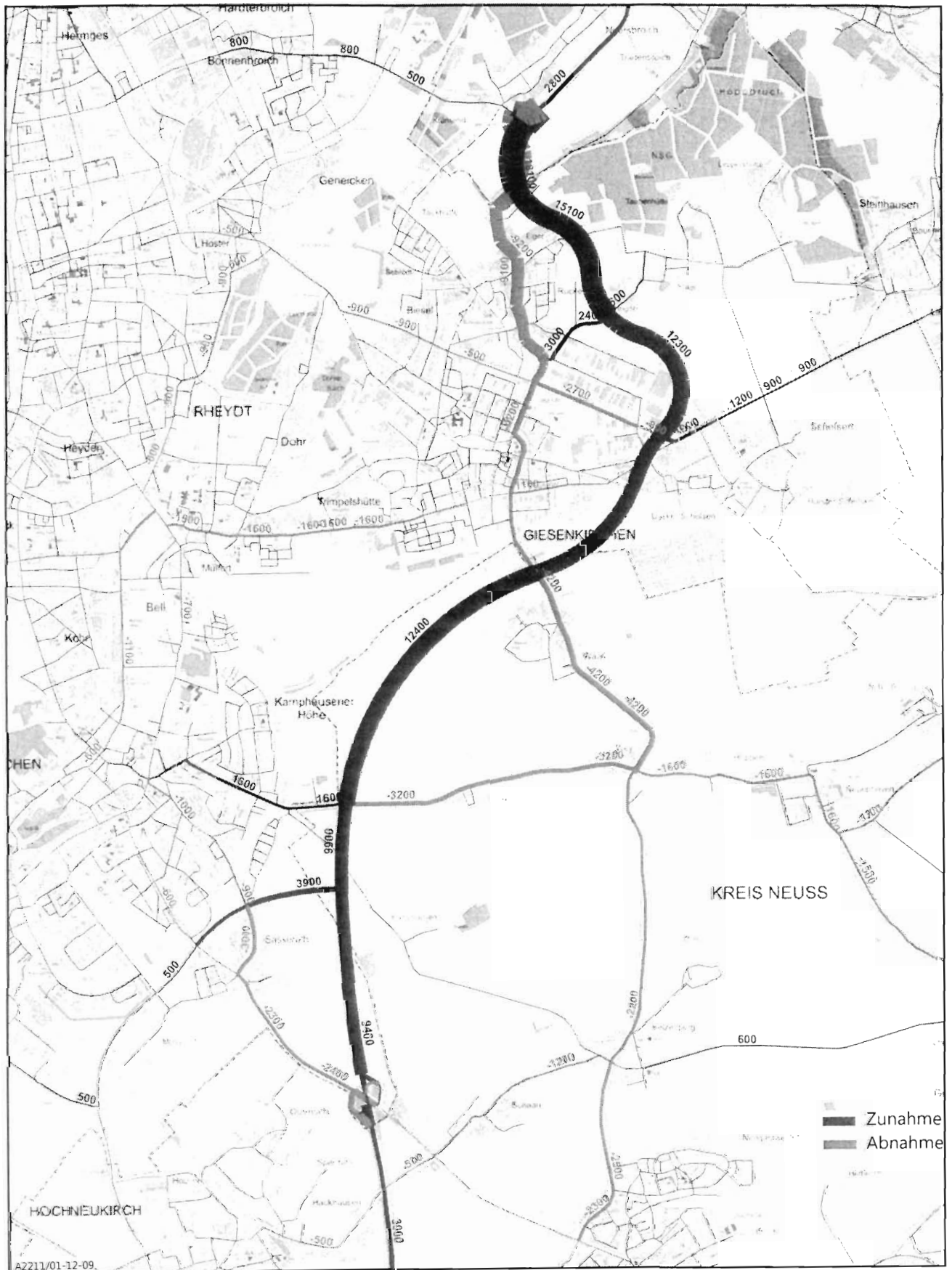
Veränderungen der Verkehrsbelastungen der Variante IV im Vergleich zum Prognose-Null-Fall für den engeren Untersuchungsraum in Kfz/4h



Veränderungen der Verkehrsbelastungen der Variante IV im Vergleich zum Prognose-Null-Fall 2025 für den Untersuchungsraum in Kfz/24h



Kfz-Verkehrsbelastungen am Werktag für den engeren Untersuchungsraum, Variante IVa in Kfz/24h



Veränderungen der Verkehrsbelastungen der Variante IVa im Vergleich zum Prognose-Null-Fall für den engeren Untersuchungsraum in Kfz/4h