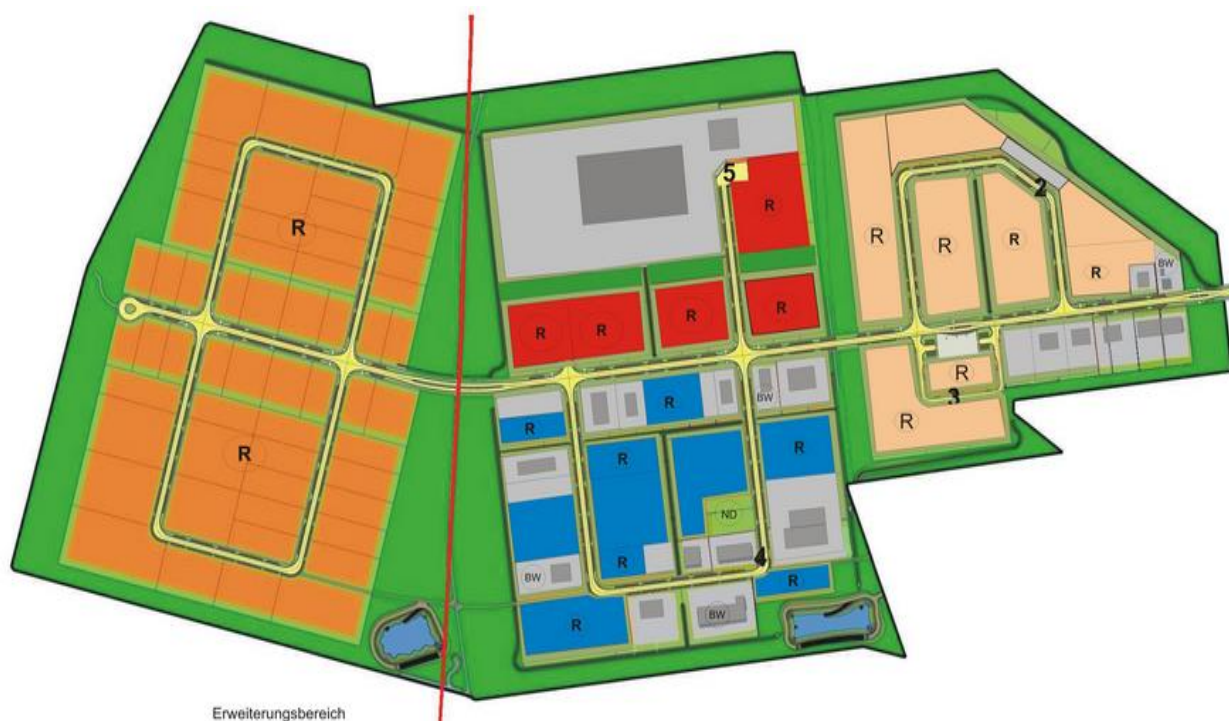

Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung des Innovationsparks Rheinland in Grafschaft-Ringen

Kurzfassung des Schlussberichts

September 2015



Auftraggeber: Gemeinde Grafschaft Planung - Wirtschaftsförderung
Ahrtalstraße 5
53501 Grafschaft-Ringen

Auftragnehmer: SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH
Brüderstraße 53
51427 Bergisch Gladbach

1. Problemstellung und Ziel

Mit zunehmender Besiedlung des Innovationsparks Rheinland und durch das geplante Factory Outlet Center östlich des Innovationsparks wird sich die Verkehrssituation in der Grafschaft ändern. Zudem prüft das Land Rheinland-Pfalz zurzeit die Möglichkeit eines weiteren Anschluss des Innovationsparks an die Bundesautobahn 61 im Westen. Die verkehrlichen Wirkungen der einzelnen Planungen werden durch die vorliegende Verkehrsuntersuchung (VU) ermittelt und die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte nachgewiesen. Ergebnis der Verkehrsuntersuchung ist eine Empfehlung für konkrete weitere Planungsschritte aus verkehrlicher Sicht.

2. Datenbasis und untersuchte Planfälle

Auf der Basis einer Verkehrserhebung in 2014 im Raum Grafschaft wurde das Verkehrsmodell Grafschaft für die Analysesituation 2014 geeicht. Prognosejahr ist 2030. Neben dem Analysefall 2014 (Verkehr 2014 im Netz 2014) und dem Bezugsfall 2030 (Verkehr 2030 im Netz 2030 ohne Maßnahmen in Grafschaft) werden die verkehrlichen Wirkungen für folgende Planfälle (Verkehr 2030) dargestellt:

| Planfall | mit neuer Anschlussstelle | | | | Spange zur L 83 (nur für Pkw) | | Verbindungsstraße zur K 34 | |
|----------|---------------------------|-----------------|----------------------|--------------------------------------|----------------------------------|------|-------------------------------|--------------------|
| | nein | ja (zentral) | Teil-AS (an K 34) | Voll-AS (an K 34, mit Autohof) | Süd | West | nur für Pkw | für Pkw und Lkw |
| PF 1 | x | | | | x | | | x |
| PF 1* | x | | | | x | | x | |
| PF 1a | x | | | | x | | | |
| PF 1b | x | | | | | | | x |
| PF 1b* | x | | | | | | x | |
| PF 1c | x | | | | | x | | |
| PF 1d | x | | | | | x | | x |
| PF 1d* | x | | | | | x | x | |
| PF 1e | x | | | | x | x | | |
| PF 2 | | | x | | x | | | x |
| PF 3 | | | | x | x | | | x |
| PF 4a | | x | | | | | | |
| PF 4b | | x | | | | x | | |
| PF 4c | | x | | | x | | | |
| PF 4d | | x | | | | | x | |

Kurz vor Ende der Bearbeitung der Verkehrsuntersuchung wurde bekannt, dass der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz eine deutliche Erweiterung des Rastplatzes „Goldene Meile“ bei Vettelhoven plant. Da noch keine Einzelheiten bekannt sind und noch ungewiss ist, ob wirklich eine Erweiterung umgesetzt wird, wurde die Belastung durch einen Autohof im Sinne einer „worst-case“-Betrachtung bewusst nicht gestrichen. Im Planfall 3 ist somit die Belastung durch einen Autohof noch enthalten.

3. Verkehrliche Wirkungen der Prognosefälle

Im **Bezugsfall** werden die zusätzlichen 4.000 Kfz/24h (davon Schwerverkehr = 740 SV/24h) über den östlichen Kreisel an das großräumige Straßennetz angebunden. Die Auswirkungen auf die umliegenden Ortsdurchfahrten sind nur gering. Der Schwerverkehr fährt am östlichen Kreisel direkt auf die A 61/A 573, der Personenverkehr (z.B. Beschäftigte und Besucher) erreichen den erweiterten Innovationspark ebenfalls über den östlichen Kreisel.

Die **Planfälle 1 bis 1e** (Planfall-Gruppe 1) gehen davon aus, dass in einer ersten Phase noch keine neue Anschlussstelle (AS) an der A 61 gebaut wird. Der Verkehr des erweiterten Innovationsparks wird je nach Planfall über eine westliche oder eine südwestliche Spange an die L 83 oder über eine Verbindungsstraße an die K 34 angebunden. Die meisten Ortslagen von Grafschaft werden durch die ergänzenden Spangen bzw. die Verbindungsstraße mehr oder weniger deutlich entlastet. Die Entlastungen liegen bei bis zu -2.500 Kfz/24h (Bezugsfall 2030, OD Beller: 5.400 Kfz/24h). Lediglich für die Ortslagen Gelsdorf (L 83) und Eckendorf (K 34) sind Mehrbelastungen um bis zu +800 Kfz/24h (Bezugsfall 2030, L 83 Gelsdorf: 4000 Kfz/24h) bzw. +1.100 Kfz/24h (Bezugsfall 2030, Eckendorf: 1400 Kfz/24h) zu erwarten.

In den beiden **Planfällen 2 und 3** wird davon ausgegangen, dass eine zusätzliche Autobahnanschlussstelle (AS) an der K 34 eingerichtet wird. Die Anbindung des erweiterten Innovationsparks erfolgt in beiden Fällen über eine südliche Spange und über eine westliche Verbindungsstraße zur K 34, die direkt in die neue AS einbindet. Der Unterschied beider Planfälle liegt darin, dass im PF 2 an der neuen AS keine Abfahrt aus Richtung Osten (Koblenz) ermöglicht wird. Im PF 3 ist zusätzlich zum Vollausbau der neuen AS mit allen Abbiegebeziehungen ein Autohof an der neuen AS berücksichtigt. Die verkehrlichen Wirkungen beider Planfälle sind ähnlich. Für nahezu alle Ortslagen sind deutliche Entlastungen zu erwarten, lediglich für Vettelhofen-Süd und Eckendorf-Süd (jeweils K 34) sind wegen der bündelnden Wirkung der neuen AS Belastungserhöhungen um bis zu +800 Kfz/24h zu erwarten.

Die **Planfälle 4a bis 4d** (Planfall-Gruppe 4) gehen von einer neuen AS südlich des HARIBO-Geländes aus. Die neue AS würde damit zentral zwischen den beiden benachbarten BAB-Knoten AK Meckenheim und AD Bad Neuenahr/Ahrweiler liegen. Je nach Planfall wird wie bei der Planfallgruppe 1 der Erweiterungsbereich des Innovationsparks über einen südwestlichen oder einen südlichen Zubringer bzw. eine westliche Verbindungsstraße zur K 34 an das nachgeordnete Netz angeschlossen. Die geringsten Belastungsveränderungen in den Ortslagen

im Vergleich zum Bezugsfall sind im PF 4a (nur AS, ohne zusätzlichen Zubringer) zu erwarten (-400 bis +100 Kfz/24h), die höchsten Veränderungen im Planfall 4d mit westlicher Verbindungsstraße zur K 34. Mehrbelastungen zwischen +600 und +1.900 Kfz/24h gibt es im PF 4d in den Ortslagen Gelsdorf-Ost, Vettelhofen-Süd und Eckendorf-Süd, die übrigen Ortslagen werden um -700 bis -1.700 Kfz/24h entlastet.

4. Zusammenfassende Bewertung

Jeder der untersuchten Planfälle hat Vor- und Nachteile hinsichtlich einzelner Ortsdurchfahrten. Die hohe Entlastung in einer Ortslage geht oft mit einer Mehrbelastung in einer anderen Ortslage einher. Es wurde deshalb ein Ansatz entwickelt, der die Effekte in den einzelnen Ortslagen sinnvoll zusammenfasst und monetär bewertet und die folgenden drei Kriterien umfasst:

1. Veränderung der Belastungen in den Ortslagen
2. Veränderung der Fahrleistungsbilanz
3. Veränderung der Erreichbarkeit/Fahrzeitenbilanz

Die nachfolgende finale Bewertung geht deshalb davon aus, dass die Kriterien 1 und 2 (die zum Teil ineinander greifen) mit doppeltem Gewicht gegenüber der Erreichbarkeit/Fahrzeitenbilanz in die Bewertung eingehen, da für den Bürger vor Ort die Entlastung der Ortslagen Vorrang vor volkswirtschaftlichen Effekten hat. Unter Berücksichtigung der genannten Bewertungsgewichte ergibt sich folgende finale Bewertung (beste Bewertungen jeweils grau hinterlegt):

| Planfall | Kriterium (1) Entlastung der Ortslagen | | Kriterium (2) Fahrleistungsbilanz innerorts | | Kriterium (3) Fahrzeitenbilanz, Erreichbarkeit | | Summe der gewichteten Rangfolgen | finale Rangfolge |
|----------|--|---------|---|---------|--|---------|--|---------------------|
| | Rangfolge | Gewicht | Rangfolge | Gewicht | Rangfolge | Gewicht | | |
| PF 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 1 | 19 | 4 |
| PF 1* | 3 | | 4 | | 10 | | 24 | 5 |
| PF 1a | 4 | | 8 | | 15 | | 39 | 6 |
| PF 1b | 9 | | 11 | | 9 | | 49 | 11 |
| PF 1b* | 14 | | 11 | | 12 | | 62 | 13 |
| PF 1c | 13 | | 13 | | 14 | | 66 | 15 |
| PF 1d | 9 | | 9 | | 3 | | 39 | 6 |
| PF 1d* | 8 | | 9 | | 11 | | 45 | 10 |
| PF 1e | 6 | | 7 | | 13 | | 39 | 6 |
| PF 2 | 2 | | 3 | | 6 | | 16 | 2 |
| PF 3 | 1 | | 1 | | 6 | | 10 | 1 |
| PF 4a | 15 | | 15 | | 3 | | 63 | 14 |
| PF 4b | 6 | | 2 | | 1 | | 17 | 3 |
| PF 4c | 12 | | 14 | | 2 | | 54 | 12 |
| PF 4d | 11 | | 6 | | 6 | | 40 | 9 |

Zusammenfassend hat damit PF 3 mit Voll-AS an der K 34 die größten Vorteile, gefolgt von PF 2 ebenfalls mit AS an der K 34, allerdings mit Verzicht auf die Ausfahrrampe aus Richtung Osten. Der Vorsprung von PF 2 vor PF 4b mit zentraler AS und Westspange ist nur gering.

Durch zusätzliche Maßnahmen (z.B. Verbot der Durchfahrt für Lkw auf der neuen Anbindungsstraße zur K 34) kann gewährleistet werden, dass in Spitzenzeiten die K 34 nicht zur Umfahrung des Meckenheimer Kreuzes in/aus Richtung Köln/Bonn genutzt wird.

Aus Sicht der Verkehrsuntersuchung wird deshalb empfohlen, der weiteren Planung eine zusätzliche Anschlussstelle mit Vollausbau (alle Abbiegebeziehungen) an der K 34 gemäß PF 3 zu Grunde zu legen. Auch ohne neue AS hat die Kombination aus Verbindungsstraße K 34 und Südspange (Planfall 1) die größten Vorteile für den Raum Grafschaft. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund wichtig, dass die Anlage einer neuen AS, wenn sie kommen sollte, voraussichtlich deutlich verzögert kommen wird und eine Anbindung des HARIBO-Geländes kurzfristig realisiert werden muss.