



Verkehrsuntersuchung

Die Verkehrsuntersuchung ist Teil der Vorplanung und somit der vorbereitenden Grundlagenermittlung zur Planung der Rheinspange. Ziel der Verkehrsuntersuchung ist es, die verkehrlichen Wirkungen verschiedener Varianten der Rheinspange zu untersuchen und darzustellen.

Voraussetzung dafür ist der Aufbau eines Verkehrsmodells, mit dem die Verkehrssituation im Jahr 2030 in der Region prognostiziert werden kann. Diese Prognose 2030 ermöglicht wiederum den Vergleich von Planfällen bzw. von Varianten der Rheinspange 553. Grundlage für das Verkehrsmodell ist die Erhebung des Ist-Zustandes in Form einer umfassenden Verkehrszählung. Hierbei wird auch der Radverkehr berücksichtigt, dessen zukünftiges Potenzial im Zusammenhang mit einer Rheinquerung ebenfalls Gegenstand der Untersuchung ist. Abschließend werden die Aus- und Umbaumaßnahmen bestimmt, die den Berechnungen zufolge für die geplanten und bereits vorhandenen Verkehrswege notwendig werden.

Der Untersuchungsraum der Verkehrsuntersuchung ist deutlich größer als der Planungsraum, in dem die eigentliche Planung von Trassenvarianten stattfinden wird.

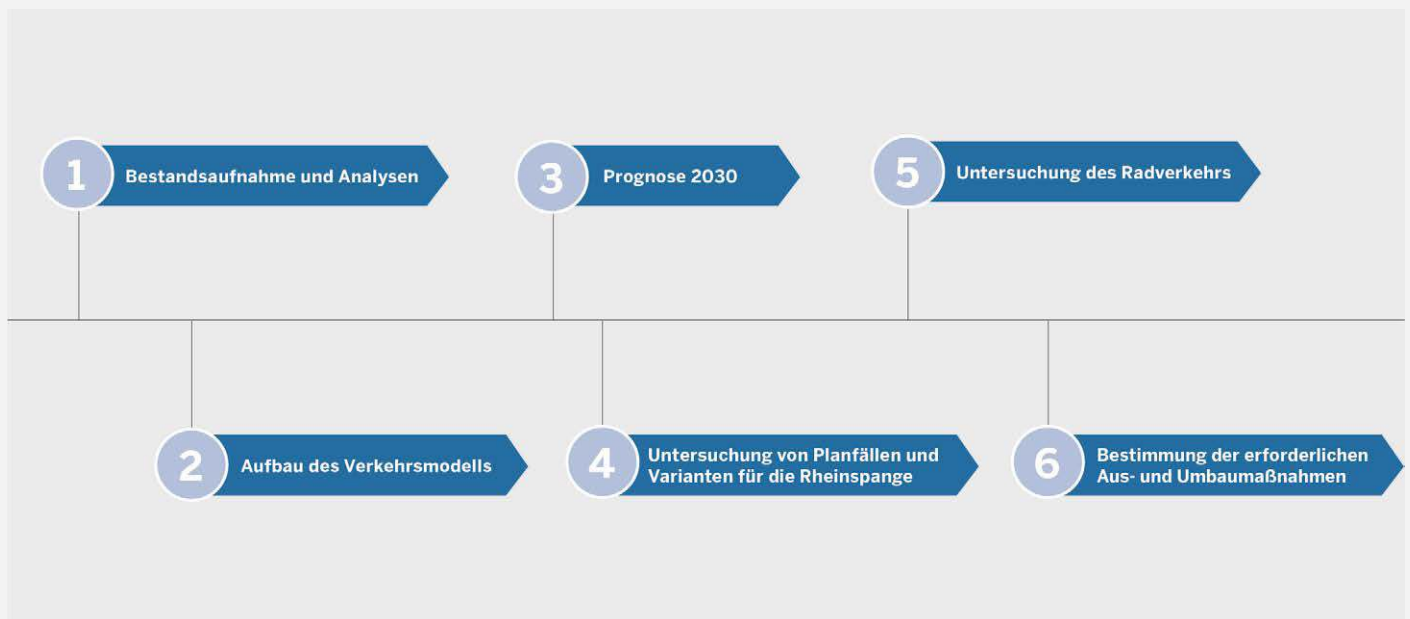


Abbildung 1: Arbeitsschritte der Verkehrsuntersuchung

Bestandsaufnahme und Analysen

Zu Beginn der Untersuchung müssen die heutigen Verkehrsbelastungen und -routen erhoben werden. Dazu werden zunächst bereits vorhandene Datensätze ausgewertet. Aus dem Umfeld der geplanten Rheinspange liegen zahlreiche aktuelle Verkehrszählungen vor, beispielsweise die Daten der periodischen Straßenverkehrszählung 2015 und der kontinuierlichen Verkehrszählungen der Verkehrszentrale Leverkusen (Dauerzählstellen). Auch die aktuellen Daten der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) 2017, etwa zum Modal-Split in der Region, werden genutzt.

Diese Daten werden ergänzt durch eigene Erhebungen, um die Verkehrssituation im Planungsraum möglichst lückenlos abbilden zu können. Dafür

wurden an verschiedenen Werktagen und über unterschiedliche Zeiträume Verkehrszählungen beziehungsweise Verfolgungszählungen im Autobahnnetz und im untergeordneten Straßennetz durchgeführt. Dabei wurden alle auftretenden Kfz-Ströme aufgeteilt nach Fahrzeugart und Fahrtrichtungen in 15-Minuten-Intervallen erfasst. Eine Fußgänger- und Radverkehrserhebung wurde ebenfalls durchgeführt. Das heißt, auch die Querungen des Rheins zu Fuß und mit dem Rad – über die bestehenden Brücken oder mit Hilfe der Rheinfähren – wurden erfasst.

Wird zu einem späteren Zeitpunkt der Planung festgestellt, dass die berücksichtigten Zählpunkte nicht ausreichen, um die verkehrlichen Wirkungen einzelner Varianten abschließend beurteilen zu können, werden ergänzende Zählungen durchgeführt.

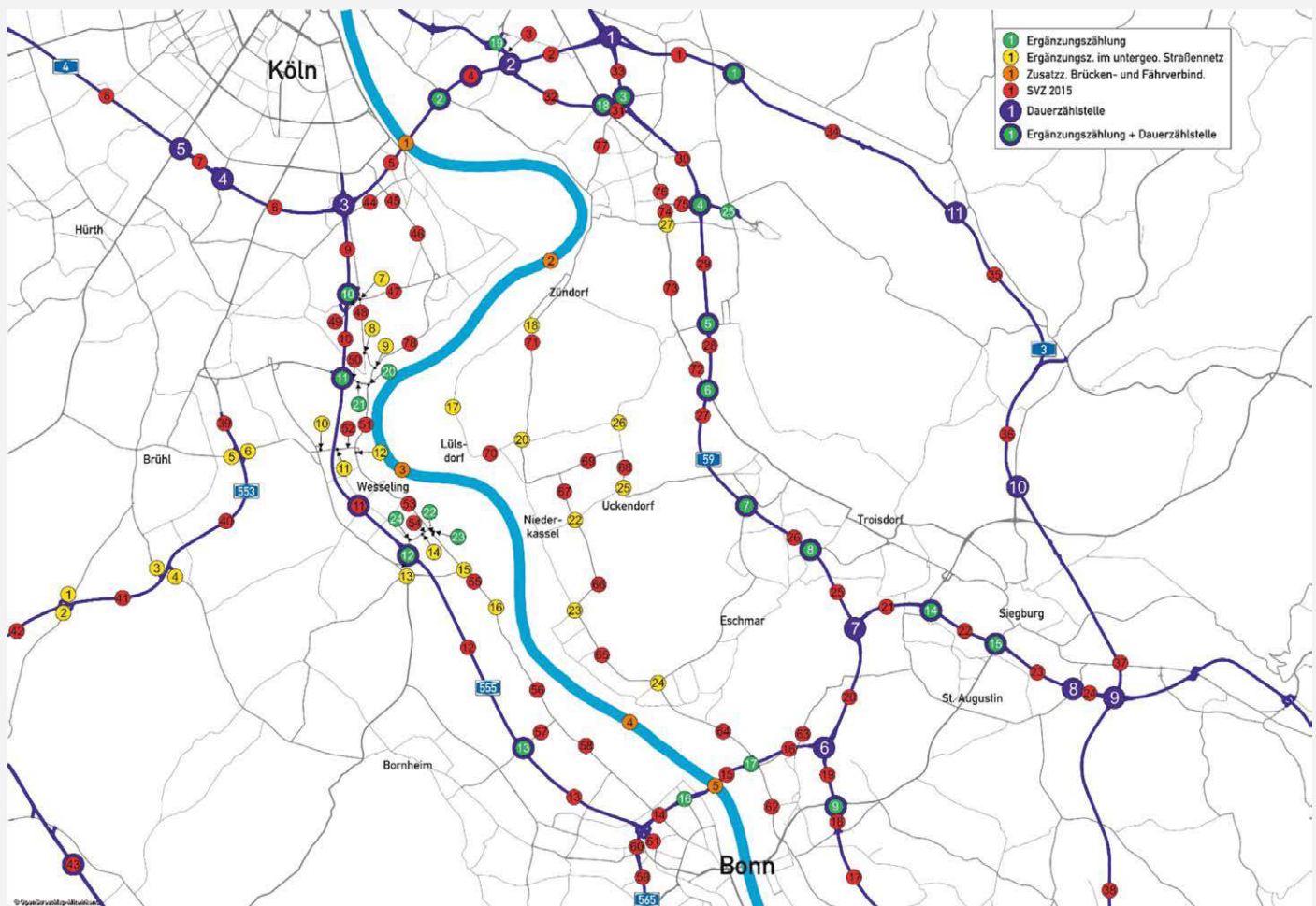


Abbildung 2: Zählpunkte der Verkehrsuntersuchung für die Rheinspange 553

Aufbau des Verkehrsmodells

Für den Untersuchungsraum stehen nach der Bestandsaufnahme Verkehrsdaten von insgesamt über 500 Vergleichsquerschnitten zur Verfügung. Diese Daten bilden die Grundlage für den Aufbau eines aktuellen und realitätsnahen Verkehrsmodells. Ein spezieller statistischer Kennwert zeigt an, wie groß die Abweichung des Modells von der Realität ist. Unter anderem mit dessen Hilfe kann das Modell kalibriert, d. h. so angepasst werden, dass sich diese Abweichungen verringern.



Ein Modell kann die Realität nie exakt abbilden. Ziel für das Verkehrsmodell ist es aber, die bestmögliche Übereinstimmung mit der Realität zu gewährleisten.

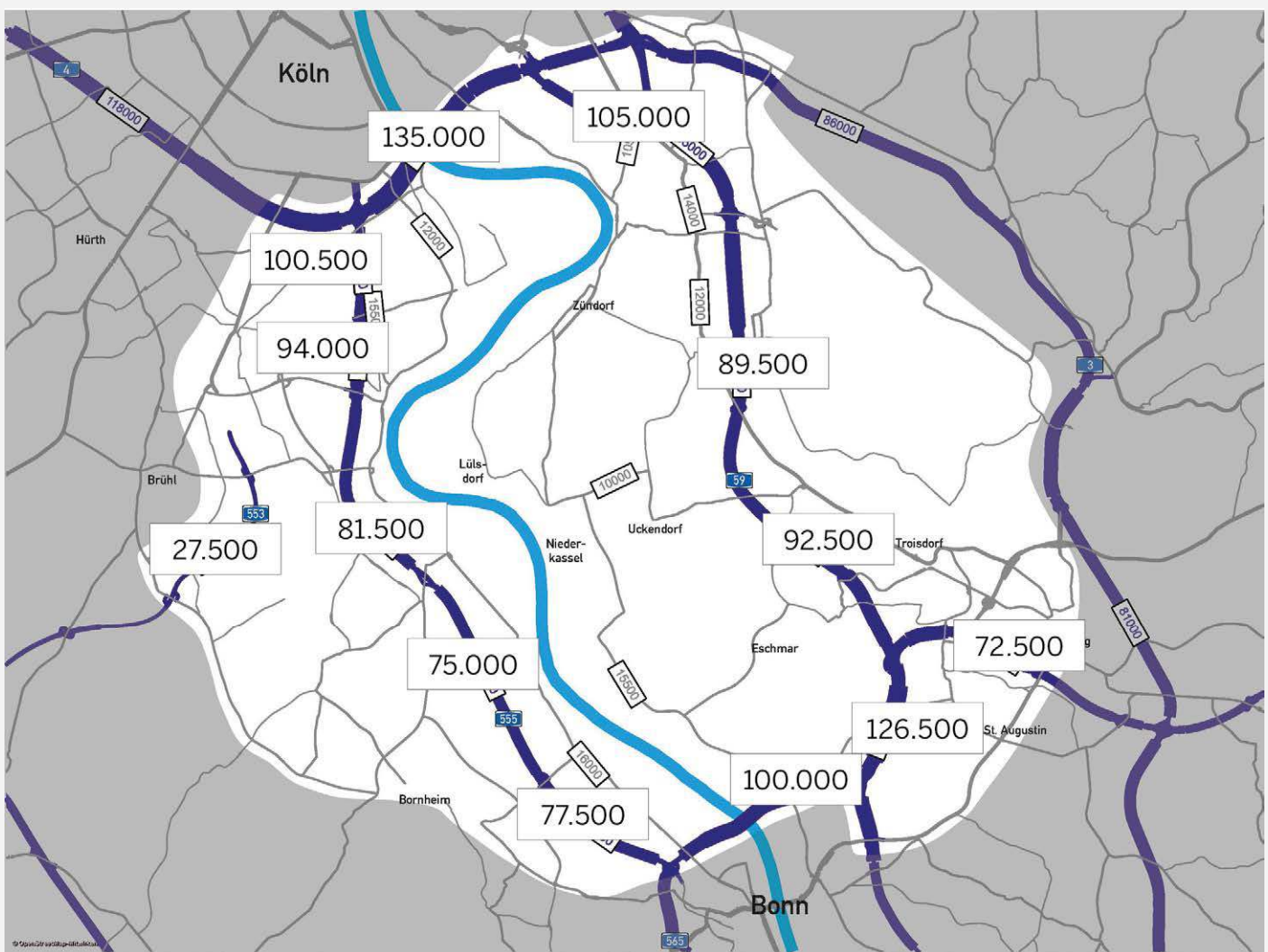


Abbildung 3: Exemplarische Darstellung der aktuellen Verkehrsbelastungen im Umfeld der geplanten RheinSpange

Prognose 2030

Um Grundlagendaten zur zukünftigen Verkehrssituation in der Region zu erhalten, wird im nächsten Schritt eine Prognose für das Jahr 2030 erstellt. In die Prognose fließen erwartete Entwicklungen mit ein: die allgemeine Verkehrsentwicklung, die wirtschaftliche

und die demographische Entwicklung der Region sowie strukturelle Entwicklungen, z. B. die Ansiedlung großer Verkehrserzeuger. Auch die zu erwartenden Veränderungen im Verkehrsnetz, also andere, konkret vorgesehene Infrastrukturmaßnahmen, werden bei der Prognose berücksichtigt.

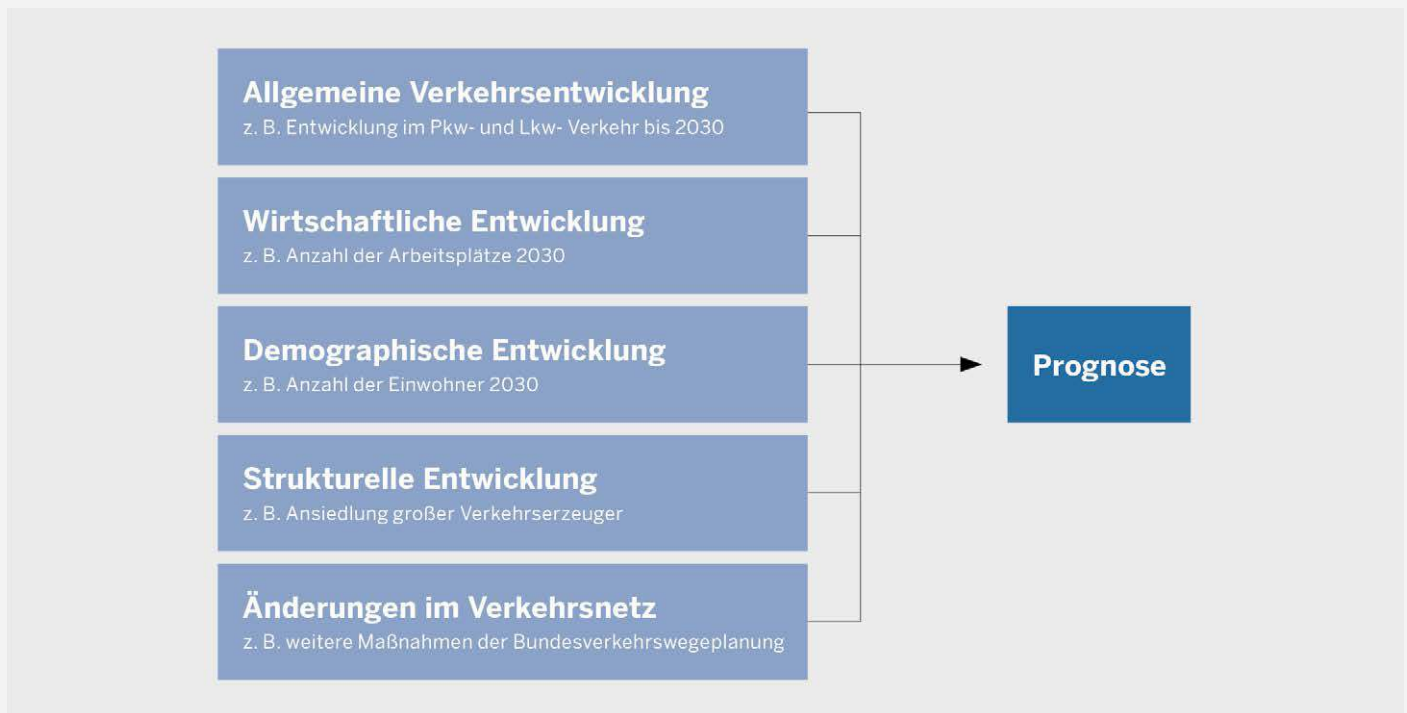


Abbildung 4: Berücksichtigung verschiedener Entwicklungen bei der Prognose 2030

Die Rheinspange 553

Der Ballungsraum Köln-Bonn ist durch ein hohes Verkehrsaufkommen geprägt. Eine neue Autobahnquerspange (A553) zwischen der A59 und der A555 mit einer Rheinquerung soll Entlastung bringen. Die Planung der Maßnahme erfolgt unter frühzeitiger und konsequenter Beteiligung der Menschen und Interessengruppen der Region.

Mehr Informationen unter: www.rheinspange.nrw.de

Impressum

Herausgeber
Landesbetrieb Straßenbau NRW
Wildenbruchplatz 1, 45888 Gelsenkirchen
Telefon: + 49 (0)209 3808-0
Fax: + 49 (0)209 3808-380
E-Mail: kontakt@strassen.nrw.de

Verantwortlich für den Inhalt
Bernd A. Löchter
Leiter der zentralen Kommunikation
Wildenbruchplatz 1, 45888 Gelsenkirchen
Tel: + 49 (0)209 3808-333
Fax: + 49 (0)209 3808-549
E-Mail: bernd.loechter@strassen.nrw.de

Bildnachweise
Seite 1: © JaySi, Shutterstock.com