
BESCHLUSSVORLAGE

(Nr. 0199/2021)

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Kreisausschuss	07.06.2021	öffentlich

Neue Verkehrsuntersuchung für den Raum Trier – Auswirkungen auf die Verkehrssituation zwischen Saarburg, Konz, Trier und Schweich (Antrag der CDU-Kreistagsfraktion vom 25.05.2021)

Kosten:

Betrag:

Haushaltsjahr:

Teilhaushalt:

Buchungsstelle:

Haushaltsansatz:

BESCHLUSSVORSCHLAG:

Der Landkreis Trier-Saarburg spricht sich für eine schnelle und zeitnahe Realisierung der Westumfahrung Trier (Moselaufstieg) und der Ortsumgehungen Ayl und Zewen aus. Diese Straßenbaumaßnahmen führen zu einer Entlastung des Verkehrs auf den Uferstraßen zwischen Konz und Trier und in Zewen und Ayl und tragen damit wesentlich zum Gesundheitsschutz unserer Bürgerinnen und Bürger bei. Darüber hinaus stellt der Moselaufstieg ein höchst bedeutsames Verkehrsprojekt für die wirtschaftliche Erschließung des Konz-Saarburger Raums dar.

Sachdarstellung:

Im Bundesverkehrswegeplan sind die Westumfahrung Trier sowie die Ortsumgehungen Zewen und Ayl Trier als vordringlicher Bedarf aufgenommen worden. Hierfür haben sich die Kreisgremien stark eingesetzt. Bereits im April 2013 hatte der Kreistag mehrheitlich eine Resolution zur Anmeldung der West- und der Nordumfahrung für den BVWP 2030 beschlossen und an die Landesregierung kommuniziert.

2015 wurde per Beschluss festgehalten, dass der Kreistag im Rahmen der offiziellen Beteiligung zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes in seiner Stellungnahme die Bedeutung und Dringlichkeit der Nord- und Westumfahrung Trier zum Ausdruck bringen wird.

2016 konnte in der Sitzung 25.04.2016 mitgeteilt werden, dass die Wiederaufnahme der Westumfahrung Trier in den vordringlichen Bedarf des BVWP erfolgt ist und somit die wichtigste Forderung des Kreises damit grundsätzlich erfüllt wurde. Zusätzlich wurde auch die Ortsumgehung Ayl zu diesem Zeitpunkt mit in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.

Seit April/ Mai 2021 liegt eine Verkehrsuntersuchung für den Raum Trier vor. Das beauftragte Ingenieurbüro für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik VERTEC aus Koblenz hat im Auftrag des Landesbetriebs Mobilität (LBM) Trier eine Verkehrsuntersuchung auf Basis des Jahres 2018 erstellt. Diese soll als Grundlage für die Planungsprozesse und auch Planfeststellungsverfahren für die Straßenneubauprojekte Westumfahrung Trier (Moselaufstieg) B51n und Ortsumgehung Zewen B49n sowie Ortsumgehung Ayl B51n dienen.

Die Datengrundlage setzt sich zusammen aus aktuellen Knotenstrom- und Querschnittszählungen, Seitenradarmessungen und Verkehrsbefragungen sowie aus Ergebnissen der elektronischen Verkehrszählung und Langzeitzählstellen. Ergänzend wurde auch auf weitere bestehende Verkehrsuntersuchungen zurückgegriffen.

Für die Verkehrsprognose mit Planungshorizont 2035 sind folgende Komponenten wichtig:

- **Allgemeine Verkehrsentwicklung in der Vergangenheit**
Dies dient insbesondere der Prüfung der Plausibilität der Verkehrsprognose. In den letzten Jahren konnte hier ein leichtes Verkehrswachstum verzeichnet werden, welches seit 2014 jedoch eher stagniert. Im Bereich des Schwerverkehrs ist dahingehend ein leichter Anstieg erkennbar.
- **Lokale Infrastrukturvorhaben**
Die lokalen Entwicklungen in den jeweiligen genannten Ortslagen werden zu einem Mehraufkommen führen. So ist mit einer Zunahme aufgrund dessen von insgesamt 41.000 Kfz mit einem Anteil von ca. 9.000 Fahrten im Schwerverkehr zu rechnen.
- **Bevölkerungsvorausberechnung**
Um eine Überdimensionierung der Verkehrsprognose durch die lokalen Infrastrukturvorhaben zu vermeiden, werden diese mit den Ergebnissen der rationalisierten Bevölkerungsvorausberechnung verschmolzen.
- **Motorisierung und Fahrleistung**
Die Entwicklung der Motorisierung zeigt zumeist ein stetiges Wachstum an. Aufgrund dieses Trends aus der Vergangenheit wird auch weiterhin von einem stetigen Wachstum ausgegangen, jedoch ist es wahrscheinlich, dass der Zuwachs ab einem bestimmten Zeitpunkt abflachen wird.
- **Tourismus**

Hier zeigt sich kein eindeutiger Trend. Die Entwicklung wird als Stagnation interpretiert und es gibt keine Anzeichen, dass sich die Entwicklung zukünftig ändern wird.

- **Entwicklung der Pendlerströme nach Luxemburg**

In den letzten 20 Jahren hat sich hier eine deutliche Zunahme der Zahlen gezeigt. Die weitere Entwicklung hat maßgebliche Auswirkungen auf das Verkehrsbild im Untersuchungsraum. Aktuell wird von einer weiteren Zunahme der Pendlerzahlen ausgegangen.

- **Reaktivierung der Trierer Weststrecke (Bahn)**

Die Trierer Weststrecke soll frühestens 2024 in Betrieb genommen werden. Es werden insgesamt ca. 8.500 Fahrgäste/Tag erwartet. Der Verlagerungseffekt beim PKW wird mit 5.400 Fahrgästen/Tag angenommen. Dies würde einer Belastungsreduzierung von rd. 3.200 Fahren pro Tag entsprechen, was damit einem kaum spürbaren Effekt entspricht.

- **Kostenloser ÖPNV in Luxemburg**

Die Einführung des kostenlosen ÖPNV in Luxemburg wird als unmaßgeblich betrachtet. Entlastende Auswirkungen auf die Kfz-Verkehrsströme hat dieser nur innerhalb Luxemburgs.

- **Verflechtungsprognose 2030**

Die Verwendbarkeit muss aufgrund der Aktualität (Basisjahr 2010) und der in der Zwischenzeit eingetretenen Entwicklungen hinterfragt werden. Daher wird weiterstehend auf eine Verwendung der Verkehrsverflechtungsprognose verzichtet.

- **Verhaltensbasierte Veränderungen**

Hier spielen Veränderungen in der Frage von Zielverkehren eine Rolle wie bspw. bei Einzelhandelsstandorten.

Zwischen Analyse 2018 und Prognose 2035 ergeben sich folgende Veränderungen:

Leichtverkehr +10,1%

Schwerverkehr +15,4%

In verschiedenen Planfällen werden in der Verkehrsuntersuchung die Auswirkungen verschiedener Infrastrukturmaßnahmen hinsichtlich möglicher Verlagerungen im Raum Trier dargestellt. Eine alleinige Darstellung der Verkehrsverlagerung nur für den Planfall Moselaufstieg besteht nicht. Dies wird nur im Zusammenhang mit anderen Infrastrukturmaßnahmen betrachtet.

Der Prognose- Nullfall 2035 (P0) beinhaltet die prognostizierte Entwicklung für das Jahr 2035 auf Basis des 2018 bestehenden Verkehrsnetzes. Hier fließen die einzelnen, oben genannten Komponenten für die Verkehrsprognosen mit ein.

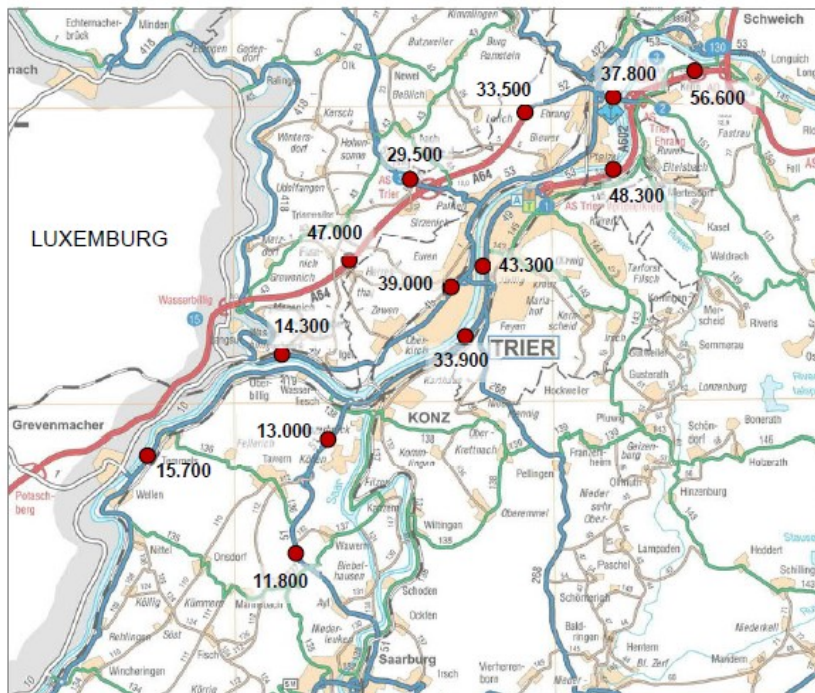
Im Prognose-Nullfall Plus 2035 (P0+) sind gegenüber dem vorgenannten Prognose-Nullfall die Straßennetzmaßnahmen berücksichtigt, die seit dem Basisjahr 2018 realisiert wurden oder zukünftig realisiert werden sollen. Das betrifft zum Beispiel relevante Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030, aber auch sonstige lokale Planungen seitens der Länder, Kreise, Gemeinden und Städte.

Der Planfall P1 2035 (P1) berücksichtigt zusätzlich zu P0+ den B52 Ersatzneubau Moselbrücke Ehrang, einschließlich der Umgestaltung des Knotenpunktes Anschlussstelle Ehrang (A602 / B52 / L151)

Der Planfall P2 2035 (P2) geht dann noch einen Schritt weiter gegenüber P1 und ergänzt diesen um die Westumfahrung Trier (B51n).

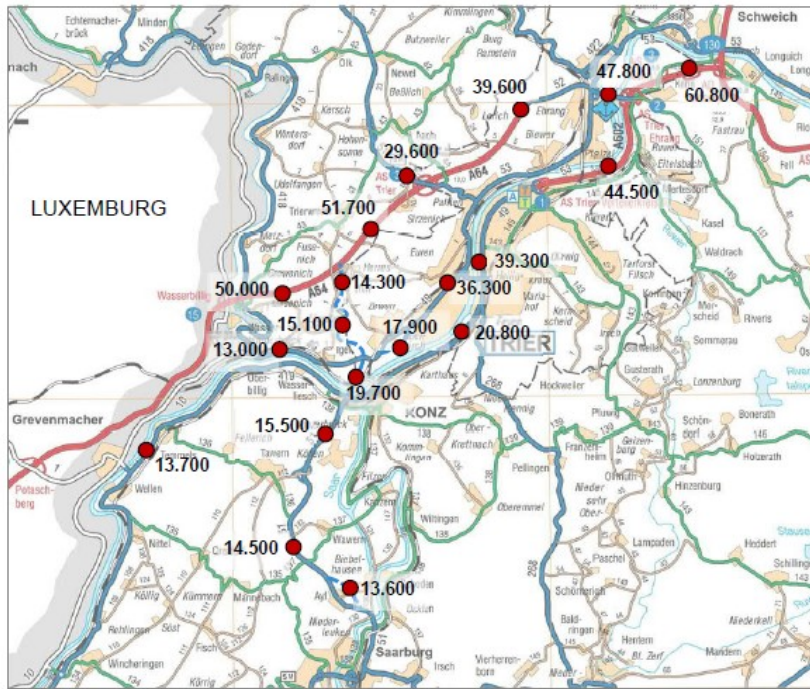
Der letzte Planfall P3 2035 (P3) beinhaltet gegenüber P2 dann zusätzlich noch die Ortsumgehungen Ayl und Zewen.

Beim Vergleich die beiden nachfolgenden Kartenauszüge lässt sich die Umverteilung der Verkehrsbelastungen für 2035 bei Umsetzung der oben genannten Maßnahmenfälle P1 – P3 entnehmen.



Kartengrundlage: Interaktive Straßenkarte Rheinland-Pfalz, Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
Angaben in Kfz/Normalwerttag (gerundete Querschnittsbelastungen)

Verkehrsbelastungen im Planfall P0+



Kartengrundlage: Interaktive Straßenkarte Rheinland-Pfalz, Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz

Angaben in Kfz/Normalwerttag (gerundete Querschnittsbelastungen)

Verkehrsbelastungen im Planfall P3

Anlagen:

Die Verkehrsuntersuchung ist abrufbar unter https://lbm.rlp.de/fileadmin/LBM/Dateien/Service/Verkehrsuntersuchungen/Schlussbericht_VU_Raum_Trier_2021.pdf