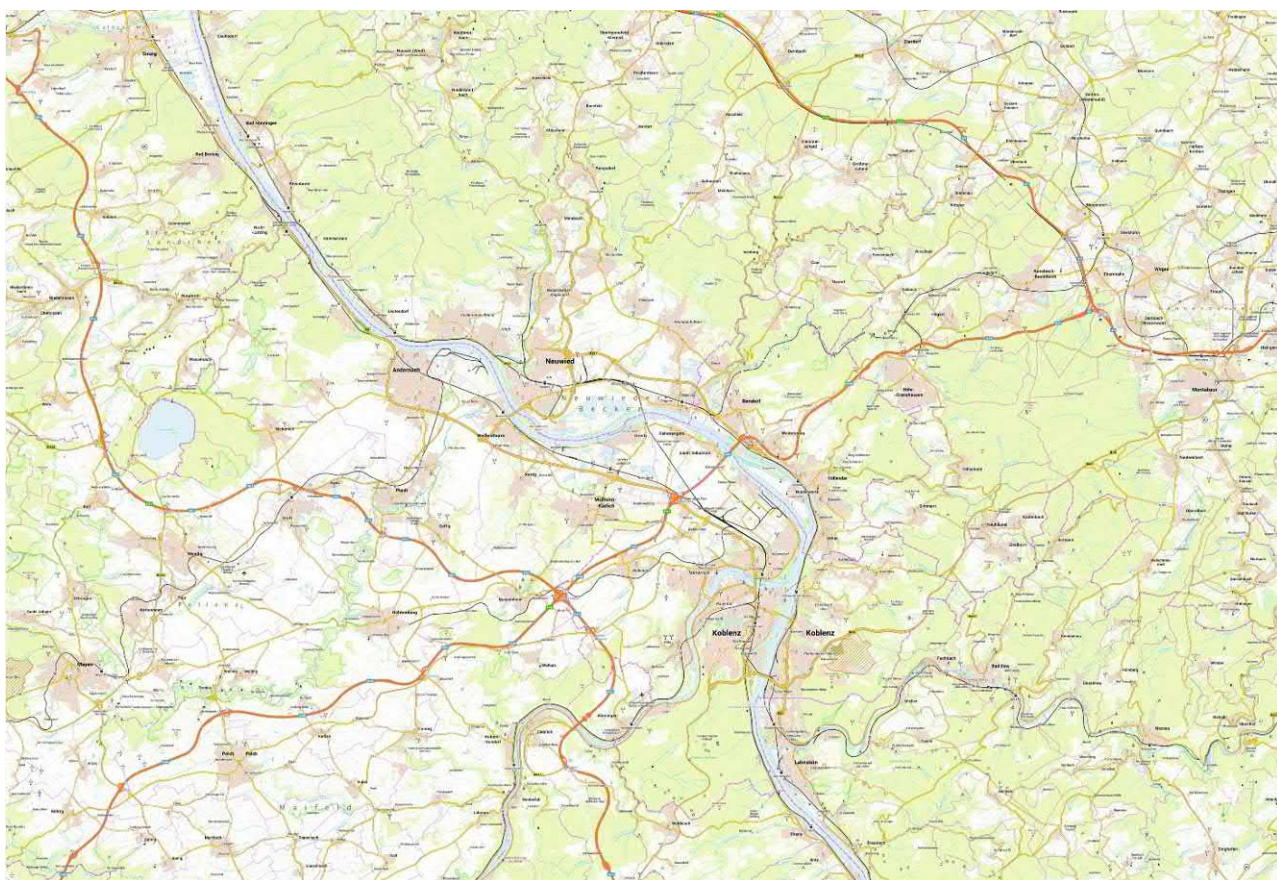


Verkehrsuntersuchung



Kartengrundlage: TopPlusOpen

Aktualisierung Rheinland-Pfalz-Modell Raum Koblenz

Koblenz, Juli 2022
Proj.-Nr.: 21208

- **AUFTRAGGEBER:** Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
Friedrich-Ebert-Ring 14-20, 56068 Koblenz

- **BEARBEITUNG:** VERTEC GmbH
Ingenieurbüro für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
Hohenfelder Straße 13, 56068 Koblenz

Tel.: 0261 / 30 36 2-0
Fax: 0261 / 30 36 2-99
E-Mail: info@vertec-ingenieure.de

Kristin Brune, Markus Werhan (Verkehrsplanung)
Gerald Böckling (Grafik und Layout)

- **ANMERKUNG:** Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

- **URHEBERRECHT:** Dieses Werk und alle seine Teile sind urheberrechtlich geschützt. Jegliche Verbreitung und Verwertung außerhalb der im Urheberrechtsgesetz (UrhG) gesetzten Grenzen ist ohne Zustimmung des Urhebers unzulässig.

INHALTSVERZEICHNIS

A	VORBEMERKUNGEN	1
B	VERKEHRSANALYSE	3
	1. Datengrundlage	3
	2. Ergebnisse der Elektronischen Verkehrszählung (EVZ)	4
	3. Ergebnisse der Langzeitzählstellen (LZZ)	8
C	ANALYSE – VERKEHRSMODELL	14
	1. Grundlagen	14
	2. Modellerstellung und Kalibrierung	15
	3. Modellierungsqualität	17
	4. Modell – Analyse-Nullfall 2020	20
	5. DTV-Belastungen	22
D	PROGNOSE DER VERKEHRSMENGEN	24
	1. Allgemeine Verkehrsentwicklung in der Vergangenheit	24
	2. Lokale Infrastrukturvorhaben	27
	3. Bevölkerungsvorausberechnung	31
E	PROGNOSE-NULLFALL 2030	34
	1. Belastungen	34
	2. DTV-Belastungen	37
F	ZUSAMMENFASSUNG	38

ANHANG

- Abbildungen
- Materialteil
- pdf-Fassung

A VORBEMERKUNGEN

Im Auftrag des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz soll eine Aktualisierung und Verfeinerung des Rheinland-Pfalz-Modells für den Raum Koblenz erfolgen.

Die zu erstellende Verkehrsuntersuchung soll als Grundlage zur Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen der geplanten Sperrungen, die aufgrund notwendiger Sanierungen von Großbrücken im Bereich von Koblenz unumgänglich sind, dienen. Dabei ergeben sich die folgenden Aufgabenschwerpunkte:

- Herstellung einer aktuellen Datenbasis auf Grundlage von Langzeit-zählstellen, Leitpostenzählungen sowie Zählraten aus vorangegangenen Verkehrsuntersuchungen
- Erstellung eines EDV-basierten Verkehrsmodells für den Analyse-Nullfall 2020* mit der Planungssoftware PTV Visum
- Erarbeitung einer aktuellen Verkehrsmengenprognose mit dem Planungshorizont 2030 und Berechnung eines Prognose-Nullfalles 2030
- Herstellung einer Datenbasis für weitere Fachplanungen, wie z.B. für die Bemessung von Strecken und Knotenpunkten sowie für Lärmrechnungen

* Aktuellste Verkehrsdaten aus 2020, Verkehrsdaten aus 2020 wurden plausibilisiert (Coronaabgleich)

Ein besonderer Aspekt der Untersuchung besteht darin, dass das Planungsinstrument des Landes Rheinland-Pfalz, das Rheinland-Pfalz-Modell (aktualisierte RP-Matrix sowie RP-Netz) zum Einsatz kommt. Das Modell wurde durch den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz beauftragt und 2018 durch die PTV Transport Consult GmbH und VERTEC fertiggestellt ("Verkehrsmodell Rheinland-Pfalz – Modellaufbau und Planfallberechnung"; PTV Transport Consult GmbH und VERTEC, 11/2018). Es bildet die Verkehrsnachfrage im klassifizierten Straßennetz für das Jahr 2015 ab.

Abb. A1

Um die Wirkungen der zu untersuchenden Sanierungsmaßnahmen aufzuzeigen, erstreckt sich der **Untersuchungsraum** über einen Bereich, der im Westen durch die A61, im Norden durch Sinzig, im Osten durch die A3 und im Süden durch die Stadt Lahnstein begrenzt wird.

B VERKEHRSANALYSE

1. Datengrundlage

Als Datengrundlage für die Verkehrsuntersuchung dienen die Ergebnisse der Elektronischen Verkehrszählung (EVZ) und Langzeitzählstellen (LZZ). Zudem wird auf Erhebungsergebnisse aus anderen Verkehrsuntersuchungen zurückgegriffen. Das Basisjahr der Untersuchung ist 2021.

Seitens des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz liegen Rohdaten aus **Elektronischen Verkehrszählungen (EVZ)** an vereinzelt SVZ-Zählstellen vor. Insgesamt wurden **280 Zählstellen** (Wochenzählungen) ausgewertet. Dabei wurde lediglich Datenmaterial der Jahre 2017 – 2019 berücksichtigt, das in Normalverkehrswochen erhoben wurde.

Weiterhin wird auf Daten von insgesamt rd. **30 Langzeitzählstellen** zurückgegriffen. Durch den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz wurden die Rohdaten für das Jahr 2019 zur Verfügung gestellt. Innerhalb des Untersuchungsraumes wurden alle verfügbaren Langzeitzählstellen in die Auswertung aufgenommen.

Neben den elektronischen Verkehrszählungen sowie den Langzeitzählstellen können insgesamt rd. **130 Knotenstromzählungen** aus vorangegangenen Verkehrsuntersuchungen des Ingenieurbüros Vertec herangezogen werden. Auf eine detaillierte Beschreibung der Knotenstromzählungen wird nachfolgend verzichtet.

In den folgenden Kapiteln B2 und B3 werden die Ergebnisse der verschiedenen Zählungen dokumentiert. Diese bilden die Grundlage für die weitere Bearbeitung der Verkehrsuntersuchung und die Erstellung und Kalibrierung des Verkehrsmodells.

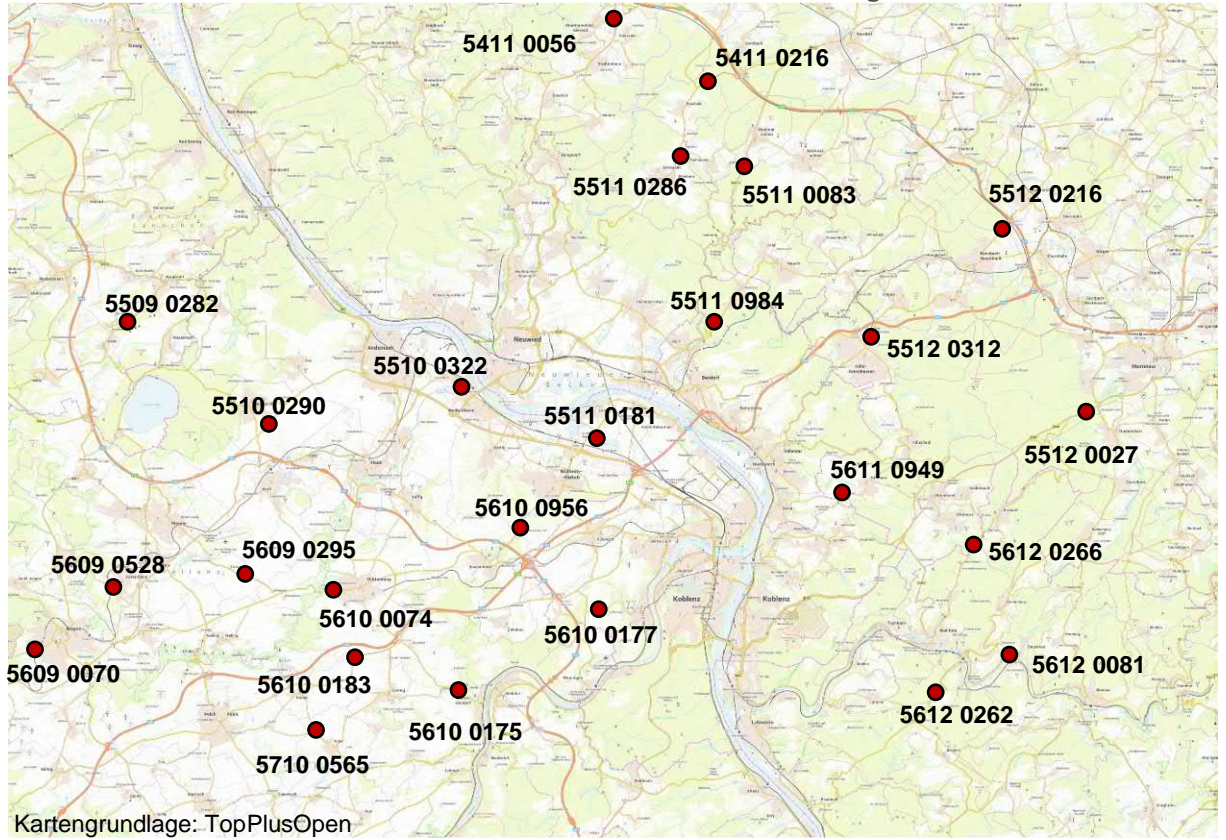
2. Ergebnisse der Elektronischen Verkehrszählung (EVZ)

Bei der **Elektronischen Verkehrszählung** handelt es sich um Wochenzählungen, welche durch den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz regelmäßig an den offiziellen SVZ-Zählstellen durchgeführt werden. Dabei kommen Radarsysteme zum Einsatz, die durch Längen- und Achserkennung sowie durch Motorgeräuschlokalisierung eine sehr genaue Fahrzeugklassifizierung ermöglichen. Insgesamt wurden rd. 550 Zählstellen innerhalb des Untersuchungsraums ausgewertet. Dabei wurde lediglich Datenmaterial der Jahre 2017 - 2019 berücksichtigt, das in Normalverkehrswochen erhoben wurde. Somit können rd. 280 Zählstellen von den rd. 550 Stellen für die Kalibrierung des Verkehrsmodells herangezogen werden.

Die Ergebnisse der Elektronischen Verkehrszählung werden nach Leicht- und Schwerverkehr getrennt ausgewertet. Auf Grund der Vielzahl an Zählstellen wird auf eine detaillierte Beschreibung verzichtet. Nachfolgend sind die wichtigsten Eckdaten und Ergebnisse ausgewählter Zählstellen im Untersuchungsraum zusammengefasst. Die detaillierten Auswertungen können bei Bedarf nachgereicht werden.

Bild B1

Übersicht ausgewählter EVZ-Zählstellen



Tab. B1

Ergebnisse EVZ

Zst-Nr.	Strecke	Zählwoche	Fernziel	Ø Di/Do-N [Kfz/d]	Ø Di/Do-N [SV-Fz/d]
5411 0056	B256	KW 34 - 2020	AS Neuwied	7.679	827
			Straßenhausen	8.703	617
			Σ	16.382	1.444
5411 0216	L258	KW 16 + 36 - 2018	AS Dierdorf	2.906	234
			Rüscheid	2.708	237
			Σ	5.614	471
5509 0282	L114	KW 10 - 2017	Burgbrohl	718	51
			Glees	659	39
			Σ	1.377	90
5510 0290	L116	KW 10 - 2017	Andernach	4.091	191
			Kruft	4.119	242
			Σ	8.210	433

Fort. Tab. B1

Ergebnisse EVZ

Zst-Nr.	Strecke	Zählwoche	Fernziel	Ø Di/Do-N [Kfz/d]	Ø Di/Do-N [SV-Fz/d]
5510 0322	L121	KW 39 - 2018	Weißenthurm	6.487	365
			Andernach	5.403	207
			Σ	11.890	572
5511 0083	B413	KW 34 - 2020	Kleinmaischeid	2.401	152
			Isenburg	2.441	169
			Σ	4.842	321
5511 0181	L126	KW 49 - 2019	Urmitz	4.543	412
			Mühlheim-Kärlich	4.690	435
			Σ	9.233	847
5511 0286	L258	KW 36 - 2017	Rüscheld	4.704	247
			Anhausen	4.633	269
			Σ	9.337	516
5511 0984	L306	KW 17 + 38 - 2018	Nauort	2.767	82
			Bendorf	2.625	85
			Σ	5.392	167
5512 0027	B49	KW 13 - 2019	Montabaur	8.546	350
			Neuhäusel	9.848	402
			Σ	18.394	752
5512 0216	L307	KW 34 -2018	Mogendorf	5.711	634
			Ransbach-Baumbach	5.188	544
			Σ	10.899	1.178
5512 0312	L307	KW 12 + 39 - 2019	Ransbach-Baumbach	6.920	205
			Höhr-Grenzhausen	7.091	217
			Σ	14.011	422
5609 0070	L98	KW 34 - 2020	Mayen	4.427	75
			Monreal	3.458	88
			Σ	7.885	163
5609 0295	L120	KW 11 - 2017	Ochtendung	498	41
			Mendig	534	46
			Σ	1.032	87
5609 0528	K20	KW 35 - 2017	Kottenheim	1.071	36
			Ettringen	1.143	45
			Σ	2.214	81

Fort. Tab. B1

Ergebnisse EVZ

Zst-Nr.	Strecke	Zählwoche	Fernziel	Ø Di/Do-N [Kfz/d]	Ø Di/Do-N [SV-Fz/d]
5610 0074	L98	KW 14 + 37 - 2019	Ochtendung	1.888	80
			Mayen	1.790	83
			Σ	3.678	163
5610 0175	L117	KW 43 - 2019	Kobern-Gondorf	3.158	97
			Lonnig	2.996	119
			Σ	6.154	216
5610 0183	L52	KW 13 - 2019	Koblenz	1.487	112
			Polch	1.459	109
			Σ	2.946	221
5610 0956	K88	KW 20 - 2017	Mühlheim-Kärlich	3.055	55
			Bassenheim	2.812	33
			Σ	4.867	88
5611 0177	L125	KW 17 - 2018	Winningen	2.166	60
			Koblenz	2.169	56
			Σ	4.335	116
5611 0949	K84	KW 48 - 2019	Simmern	1.596	36
			Urbar	1.609	28
			Σ	3.205	64
5612 0081	B260	KW 35 - 2018	Dausenau	4.598	212
			Bad Ems	4.481	189
			Σ	9.079	401
5612 0262	L327	KW 46 - 2018	Bad Ems	1.020	39
			Braubach	969	68
			Σ	1.989	107
5612 0266	L329	KW 45 - 2018	Arzbach	1.491	56
			Bad Ems	1.494	59
			Σ	2.985	115
5710 0565	K49	KW 16 - 2018	Rüber	597	33
			Kerben	609	20
			Σ	1.206	53

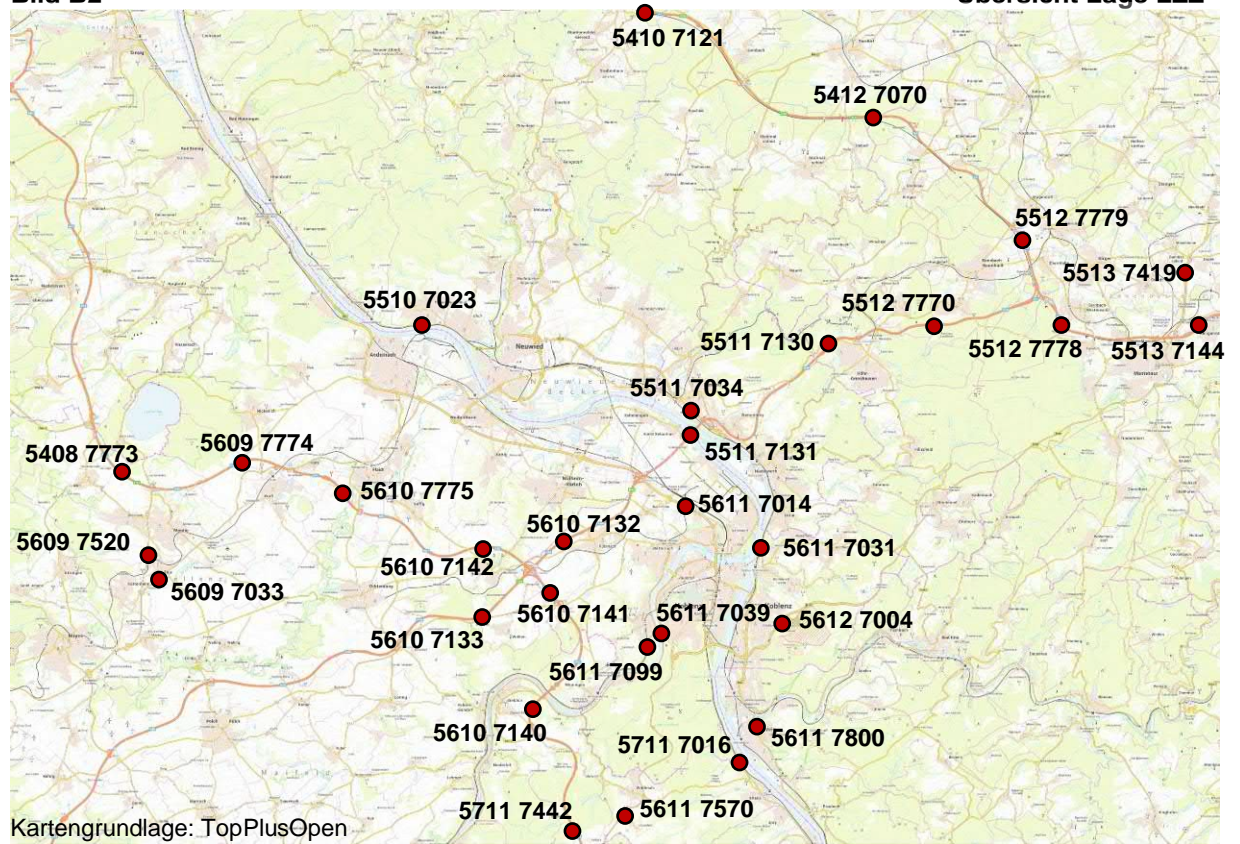
3. Ergebnisse der Langzeitzählstellen (LZZ)

Neben den EVZ-Zählstellen liegen im Untersuchungsraum rd. **30 Langzeitzählstellen**. Durch den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz werden Rohdaten der Langzeitzählstellen im Planungsgebiet von 2019 zur Verfügung gestellt. Die Rohdaten beinhalten stündliche richtungsgetrennte Verkehrsstärken und eine Fahrzeugklassifizierung nach 8+1 Fahrzeugarten.

Aus dem Datenmaterial der Langzeitzählstellen wurde für jede Zählstelle die durchschnittliche Belastung der Dienstage und Donnerstage innerhalb von Normalverkehrswochen des gesamten Jahres mittels bürointerner Excel-Tools ausgewertet. In der folgenden Tabelle sind die richtungsbezogenen Mittelwerte der Dienstage und Donnerstage dargestellt. Diese Kenndaten gehen unmittelbar in die weitere Bearbeitung der Verkehrsuntersuchung ein und dienen u.a. zur Kalibrierung des Verkehrsmodells.

Bild B2

Übersicht Lage LZZ



Tab. B2

Ergebnisse Langzeitzählstellen 2018 / 2019

Zst-Nr.	Strecke	Fernziel	Ø Di/Do-N [Kfz/d]	Ø Di/Do-N [SV-Fz/d]
5408 7773	A61	Köln	33.420	10.695
		Koblenz	33.973	11.191
5410 7121	A3	Köln	40.557	8.968
		Frankfurt	40.177	9.107
5412 7070	A3	Köln	37.133	8.469
		Frankfurt	35.749	8.213
5510 7023	B42	Bonn	6.515	546
		Neuwied	6.466	567
5511 7034	B42	Neuwied	22.658	2.377
		Lahnstein	23.508	2.424
5511 7130	A48	AD Dernbach	26.999	5.396
		Koblenz	26.428	5.603
5511 7131	A48	AD Dernbach	44.197	7.041
		AD Vulkaneifel	43.518	7.060
5512 7770	A48	AD Dernbach	25.439	5.352
		AD Vulkaneifel	24.932	5.297
5512 7778	A3	Köln	41.829	9.234
		Frankfurt	41.966	9.080
5512 7779	A3	Köln	43.725	9.519
		Frankfurt	43.318	9.288
5513 7144	A3	Köln	46.871	12.550
		Frankfurt	46.396	12.053
5513 7419	B255	Dillenburg	11.120	1.369
		Montabaur	11.545	1.381
5609 7033	B256	Neuwied	6.197	579
		Mayen	6.326	584
5609 7520	B262	Köln	9.674	1.791
		Mayen	10.052	1.697
5609 7774	A61	Mönchengladbach	28.002	9.311
		Koblenz	27.971	9.695
5610 7132	A48	AD Dernbach	29.226	5.323
		AD Vulkaneifel	30.438	5.822
5610 7133	A48	AD Dernbach	16.154	2.372
		AD Vulkaneifel	16.519	2.412

Fort. Tab. B2

Ergebnisse Langzeitzählstellen 2018 / 2019

Zst-Nr.	Strecke	Fernziel	Ø Di/Do-N [Kfz/d]	Ø Di/Do-N [SV-Fz/d]
5610 7140	A61	Mönchengladbach	22.529	7.625
		Ludwigshafen	22.979	7.965
5610 7141	A61	Mönchengladbach	26.720	8.578
		Ludwigshafen	27.415	8.752
5610 7142	A61	Mönchengladbach	25.698	8.627
		Koblenz	25.458	8.418
5610 7775	A61	Mönchengladbach	25.938	8.564
		Koblenz	27.093	8.921
5611 7014	B9	Bonn	49.015	1.814
		Koblenz	45.542	1.983
5611 7031	B42	Neuwied	11.606	527
		Koblenz	11.918	569
5611 7039	B49	Koblenz	4.435	109
		Trier	4.401	110
5611 7099	B416	Koblenz	4.789	138
		Cochem	4.124	122
5611 7570	B327	Koblenz	12.188	680
		Emmelshausen	13.485	709
5611 7800	B42	Koblenz	12.188	680
		Bingen	13.485	709
5612 7004	B49	Montabaur	9.102	381
		Koblenz	9.666	337
5711 7016	B9	Koblenz	6.456	281
		Bingen	6.497	273
5711 7442	A61	Koblenz	25.280	7.662
		Ludwigshafen	24.736	7.908

Im Zuge der A3 ist ein Normalwerktagsmittel von rd. 72.900 bis 93.300 Kfz/d mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 22 bis 26% ausgewiesen. Die Richtungsbelastungen sind alle nahezu symmetrisch bis auf die Zählstelle zwischen den Anschlussstellen Dierdorf und Ransbach-Baumbach (ZstNr. 5412 7070). Hier ist ein Belastungsüberhang in Fahrtrichtung Frankfurt von rd. 1.400 Kfz/d festzustellen.

Ein Normalwerktagsmittel von rd. 50.400 bis 53.400 Kfz/d mit einem Schwerverkehrsanteil von rd. 21% wird auf der A48 zwischen der A3 und der Anschlussstelle Bendorf / Neuwied ausgewiesen. Auf der Rheinbrücke bei Bendorf im Zuge der A48 (ZstNr. 5511 7131) wurde eine höhere Normalwerktagsbelastung von rd. 87.700 Kfz/d mit einem Schwerverkehrsanteil von rd. 16% registriert. Hinter der Anschlussstelle Koblenz Nord (ZstNr. 5610 7132) nehmen die Verkehrsbelastungen auf rd. 59.700 Kfz/d mit einem Schwerverkehrsanteil von rd. 19% ab. Im weiteren Verlauf hinter dem Kreuz Koblenz (ZstNr. 5610 7133) beträgt die Querschnittbelastung nur noch rd. 32.700 Kfz/d. Der Schwerverkehr trägt einen Anteil von rd. 15%.

Im Norden ist auf der A61 (ZstNr. 5408 7773) mit rd. 67.400 Kfz/d und einem Schwerverkehrsanteil von rd. 32% die höchste normalwerktagliche Querschnittsbelastung festzustellen. Im weiteren Verlauf sind Belastungen von rd. 50.000 bis 56.000 Kfz/d und einem Schwerverkehrsanteil von rd. 31 bis 34% ausgewiesen. Lediglich auf der Moseltalbrücke zwischen den Anschlussstellen Koblenz-Metternich und Koblenz / Dieblich (ZstNr. 5610 7140) wurde eine geringere Belastung von rd. 45.500 Kfz/d registriert. Der Schwerverkehr besitzt einen Anteil von rd. 34% am Gesamtverkehr. Die Belastungen im Zuge der A61 sind nahezu symmetrisch.

An der Zählstelle Fahr-Feldkirchen (ZstNr. 5510 7023) im Zuge der B42 bei Neuwied wurde eine Normalwerktagsbelastung von rd. 13.000 Kfz/d ausgewiesen. Der Schwerverkehr trägt einen Anteil von rd. 9%. Das Verkehrsaufkommen an der Zählstelle Bendorf (ZstNr. 5511 7034) beträgt im Normalwerktagsmittel rd. 46.200 Kfz/d mit einem Schwerverkehrsanteil von rd. 10%. Im weiteren Verlauf der B42 sind Belastungen von rd. 23.500 bis 25.700 Kfz/d mit einem Schwerverkehrsanteil von rd. 5% festzustellen.

Die B9 weist im Norden von Koblenz (ZstNr. 5611 7014) eine Belastung von rd. 94.600 Kfz/d aus. Hieran trägt der Schwerverkehr einen Anteil von rd. 4%. Die Auswertung der einzelnen Fahrtrichtungen zeigt

asymmetrische Richtungsbelastungen mit einem Überhang in Fahrtrichtung Bonn. Für die südlich gelegene Zählstelle bei Rhens (ZstNr. 5711 7016) beträgt die Querschnittsbelastung rd. 13.000 Kfz/d mit einem Schwerverkehrsanteil von rd. 4%. Der Querschnitt weist eine symmetrische Belastung aus.

C ANALYSE – VERKEHRSMODELL

1. Grundlagen

Die Modellierung erfolgt mit der Verkehrsplanungssoftware PTV Visum. Grundlage bildet das Verkehrsmodell Rheinland-Pfalz, welches durch den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz beauftragt und 2018 durch die PTV Transport Consult GmbH und VERTEC fertiggestellt wurde ("Verkehrsmodell Rheinland-Pfalz – Modellaufbau und Planfallberechnung"; PTV Transport Consult GmbH und VERTEC, 11/2018). Das Modell bildet die Verkehrsnachfrage für das Basisjahr 2015 ab, die als durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an den Werktagen Montag bis Freitag (DTV_{w5}) ausgewiesen ist. Zudem beinhaltet das Modell gemeindscharfe Zellanbindungen. Das Netz umfasst neben Rheinland-Pfalz auch Teile der Nachbarbundesländer (Nordrhein-Westfalen, Hessen, Saarland) sowie dem Ausland (Luxemburg, Belgien).

Das Rheinland-Pfalz-Modell baut auf Strukturdatensätzen auf und wurde mithilfe der deutschlandweiten VISUM-Modellgrundlage "Validate" (Analysestand 2015) konzipiert, welche u.a. auf Navigationsdaten basiert, das Verkehrsgeschehen in Deutschland abbildet und dabei den europäischen Bezug berücksichtigt.

Es erfolgte eine Verschmelzung von Validate mit der bis dato aktuellen Rheinland-Pfalz-Matrix von 2010. Die Kalibrierung wurde auf Basis der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2015, der Elektronischen Verkehrszählung (EVZ) sowie der Langzeitzählstellen (LZZ) durchgeführt.

2. Modellerstellung und Kalibrierung

Für die vorliegende Verkehrsuntersuchung wurde ein Teilausschnitt aus dem Verkehrsmodell Rheinland-Pfalz erzeugt, das die Verkehrsstärken als DTV_{w5} ausweist. Bis zur Fertigstellung des Analyse-Modells wurden die folgenden Arbeitsschritte durchgeführt:

1. Erzeugung eines Teilausschnitts, der den Bereich zwischen der A61 im Westen und der A3 im Osten, sowie Sinzig im Norden und der Stadt Lahnstein im Süden abbildet
2. Verfeinerung der Netz- und Zellstruktur dieses Teilausschnitts insbesondere im Bereich Koblenz
3. Verfeinerung der Anbindungsstruktur der Zellen
4. Plausibilitätskontrolle und Korrektur der Verkehrsnachfrage in den Zellen auf Normalwerktagsbelastungen (Dienstag / Donnerstag)
5. Anpassung der Nachfragematrizen auf die verfeinerte Verkehrszellenstruktur anhand verfügbarer Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, Schulen, etc.)
6. Festlegen eines Basisjahres anhand der Erhebungsdaten
7. Kalibrierung der Verkehrsbeziehungen auf Sollwerte durch Netzwidestände, getrennt nach Leicht- und Schwerverkehr
8. **Ergebnis: Analyse-Nullfall 2020**
9. Überprüfung der Modellierungsqualität anhand von GEH-Werten nach dem HBS 2015

Zum Verkehrsmodell ergeben sich die folgenden Eckdaten:

- rd. 4.640 km Wegenetz
- rd. 635 Zellen (Bezirke) mit rd. 1.580 Einspeisungspunkten für den Verkehr
- Matrix-Eckwert von rd. 1.350.000 Kfz/d im gesamten Modellausschnitt

Das Modell bezieht sich auf Normalwerktagsbelastungen (Dienstag / Donnerstag) außerhalb von Ferien und Feiertagswochen, da für die Kalibrierung Knotenstromzählungen aus vorangegangenen Verkehrsuntersuchungen, die an Dienstagen oder Donnerstagen innerhalb von Normalverkehrswochen stattgefunden haben, sowie Elektronischen Verkehrszählungen und Langzeitzählungen, deren Auswertung ebenfalls für die Dienstage und Donnerstage vorliegen, herangezogen wurden.

3. Modellierungsqualität

Die Beurteilung der Modellierungsqualität erfolgt anhand des GEH-Wertes, dessen Berechnung sich aus dem "Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen" (HBS 2015) ergibt. Dieser empirische Indikator berücksichtigt sowohl relative als auch absolute Abweichungen zwischen gezählten und modellierten Werten. Der GEH-Wert bezieht sich immer auf eine Zählstelle.

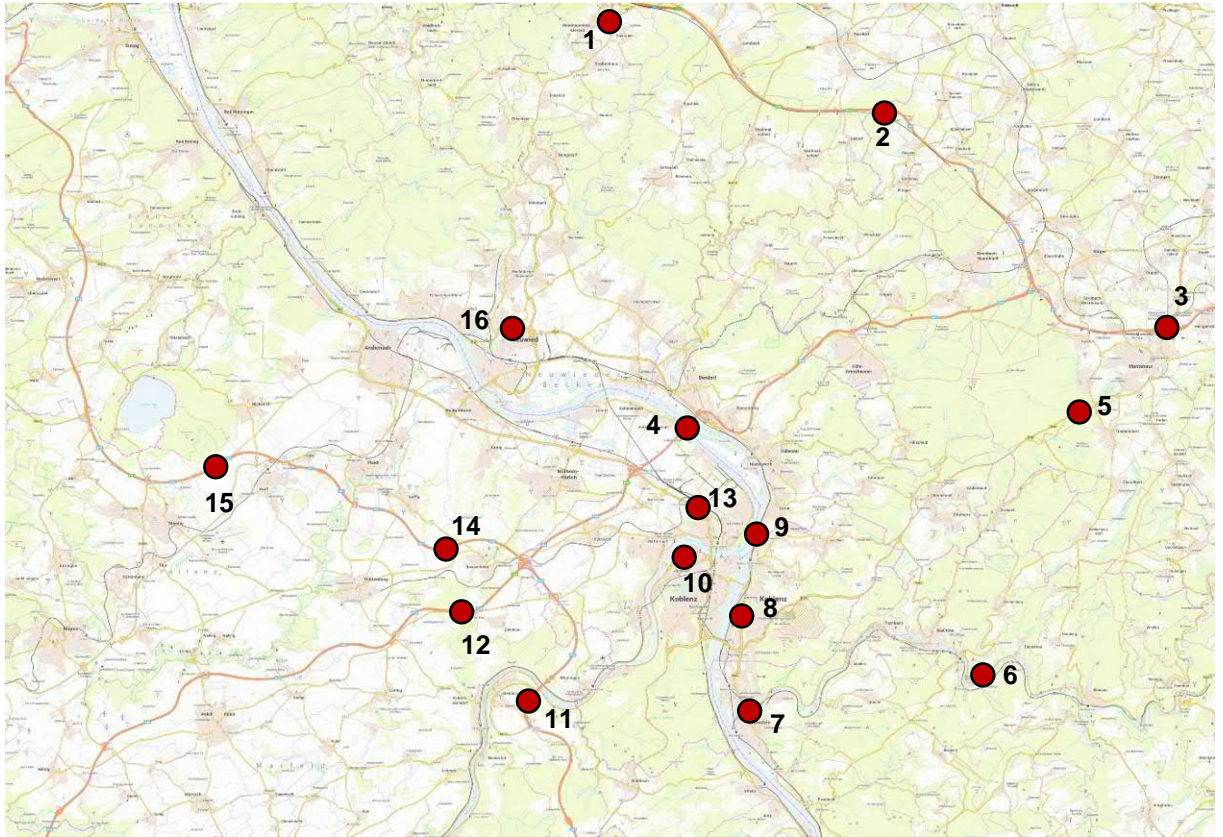
Die Qualität einer Umlegung ist ausreichend, wenn die folgenden Bedingungen gelten:

- $GEH < 5,0$ für alle Zählstellen im Einflussbereich der geplanten Maßnahmen
- $GEH < 5,0$ für 85 % aller Zählstellen im gesamten Untersuchungsgebiet
- $GEH < 4,0$ für die Summe der Verkehrsstärken über alle Zählstellen

In der folgenden Tabelle werden die berechneten GEH-Werte für maßgebende Streckenabschnitte dargestellt. Sie werden richtungsbezogen und getrennt nach Gesamt- und Schwerverkehr ermittelt.

Bild C1

Übersicht Querschnitte



Kartengrundlage: TopPlusOpen

Tab. C1

Modellierungsqualität

Nr.	Strecke	Fernziel	GEH - Wert Gesamtverkehr	GEH - Wert Schwerverkehr
1	B256	Neuwied	0,98	1,61
		A3	3,27	0,96
2	A3	Siegburg	0,16	0,61
		Ransbach-Baumbach	0,06	0,93
3	A3	Ransbach-Baumbach	1,37	1,25
		Limburg an der Lahn	1,59	1,58
4	A48	Bendorf	5,10	1,78
		Koblenz	3,59	1,97
5	B49	Montabaur	1,45	0,66
		Koblenz	0,19	1,51

Fort. Tab. C1

Modellierungsqualität

Nr.	Strecke	Fernziel	GEH - Wert Gesamtverkehr	GEH - Wert Schwerverkehr
6	B260	Nassau	0,65	0,09
		Bad Ems	0,71	0,00
7	B42	Koblenz	2,18	0,61
		Braubach	1,11	0,84
8	B42	Koblenz	2,48	1,84
		Lahnstein	1,89	1,44
9	B42	Vallendar	3,84	1,96
		Koblenz	0,69	1,46
10	B49	B9	0,10	0,89
		Dieblich	0,20	0,79
11	A61	Emmelshausen	0,52	1,98
		A48	0,62	0,38
12	A48	Koblenz	3,45	1,02
		Polch	4,09	1,56
13	B9	Koblenz	5,39	3,88
		Mühlheim-Kärlich	2,75	2,26
14	A61	A48	5,85	0,81
		Bad Neuenahr-Ahrweiler	6,59	1,70
15	A61	A48	2,73	2,80
		Bad Neuenahr-Ahrweiler	4,28	0,58
16	B42	Bendorf	0,16	1,29
		Rheinbrohl	0,83	0,77

Insgesamt ergibt sich eine **sehr hohe Übereinstimmung zwischen Modell- und Zählwerten**. Im Mittel berechnet sich ein GEH-Wert von 1,9 im Gesamtverkehr und 1,18 im Schwerverkehr. Nur rd. 5,6% der GEH-Werte innerhalb des Untersuchungsgebietes liegen bei über 5,0.

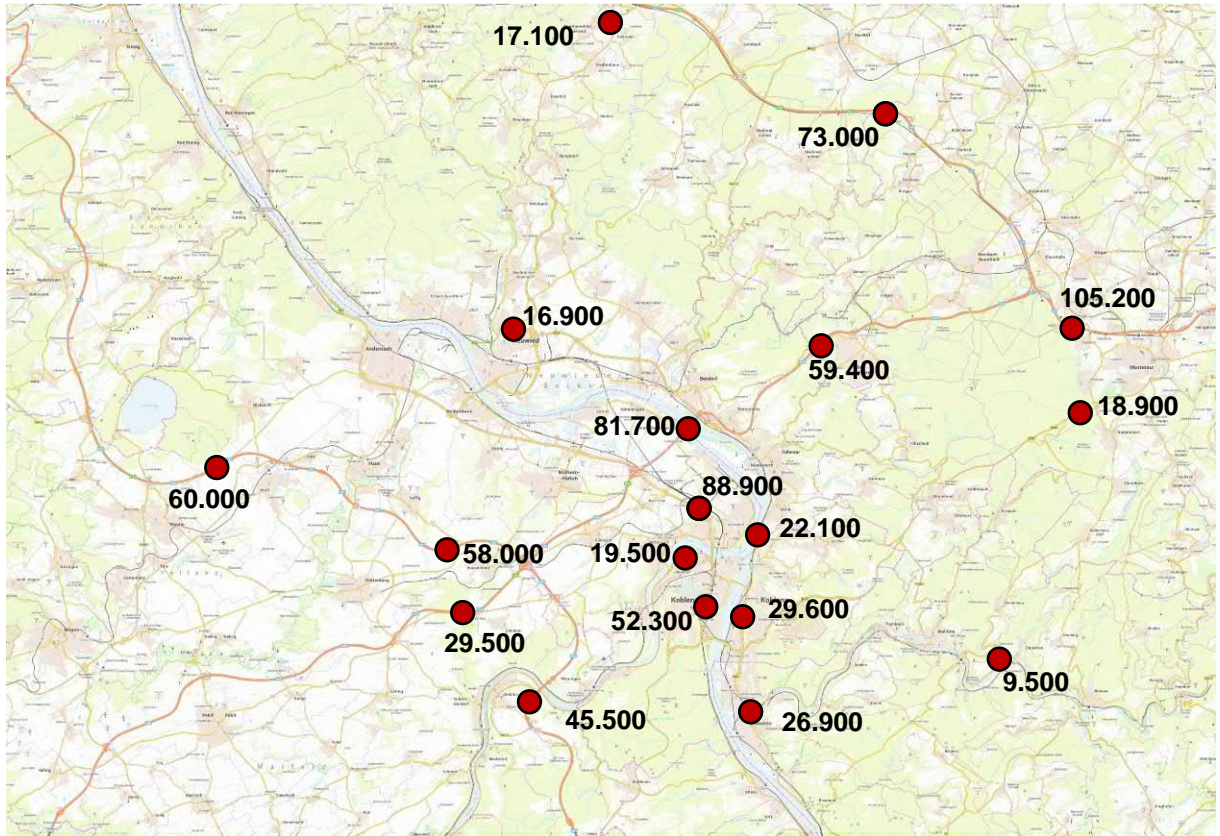
4. Modell – Analyse-Nullfall 2020

Abb. C1.1 - C2.3 Die Abbildungen C1.1 bis C2.3 zeigen die Ergebnisse der Modellierung für den Analyse-Nullfall 2020, getrennt nach Gesamt- und Schwerverkehr.

Innerhalb des Planungsgebietes wird für die wichtigsten Strecken im Modell folgendes Belastungsbild ausgewiesen.

Bild C2

Übersicht Querschnitte A0-Fall 2020



Kartengrundlage: TopPlusOpen

Angaben in Kfz/Normalwerktag (gerundete Querschnittsbelastungen)

Im Zuge der A3 sind die höchsten Belastungen mit rd. 73.000 bis 105.200 Kfz/d ausgewiesen. Dabei ist ein Schwerverkehrsaufkommen von rd. 16.200 bis 25.100 Sv-Fz/d ausgewiesen, was einem Anteil von ca. 22 bis 24% entspricht. Im Zuge der A61 beträgt die Querschnittsbelastung zwischen 45.500 und 60.000 Kfz/d. Dabei nehmen die Belastungen von

Norden nach Süden ab. Es entfallen rd. 14.900 bis 18.000 Kfz/d auf Schwerverkehrsfahrzeuge. Dies entspricht einem Anteil von rd. 30 bis 33%.

Hohe Verkehrsbelastungen liegen auch im Zuge der A48 sowie der B9 im Bereich Koblenz vor. Auf der A48 werden Querschnittsbelastungen von rd. 59.400 bis 81.700 (ca. 16 – 18,5% SV-Anteil) erreicht. Die B9 im Industriegebiet von Koblenz erfährt täglich eine Belastung von rd. 88.900 Kfz/d. Hieran trägt der Schwerverkehr mit rd. 3.500 Fz/d einen Anteil von rd. 4%. Die Belastungen nehmen im Zuge der B9 nach Süden hin ab und betragen oberhalb von Stolzenfels nur noch rd. 14.000 Kfz/d.

Die B42, die eine wichtige Verbindungsstrecke auf der rechten Rheinseite darstellt, weist eine Querschnittsbelastung von rd. 29.600 bis 22.100 Kfz/d mit einem Schwerverkehrsanteil von rd. 3 bis 5% aus.

5. DTV-Belastungen

Zur richtungsbezogenen Umrechnung der Analyse-Nullfall-Modellwerte auf die verschiedenen DTV-Kennwerte werden Faktoren hergeleitet. Es werden individuelle Faktoren für Gesamt- und Schwerverkehr und für die verschiedenen Streckenzüge im Planungsgebiet berechnet.

Als Grundlage dienen die Langzeitzählstellen auf den verschiedenen Streckenabschnitten im Planungsraum. An diesen Zählpunkten werden die verschiedenen DTV-Werte berechnet.

Hierzu werden aus den Langzeitzählstellen die DTV-Kennwerte, die die Tagesgewichtungen sowie die Gewichtung der Zählwochen innerhalb eines Jahresablaufes enthalten, hergeleitet. Aus diesen berechneten DTV-Kennwerten können streckenspezifische Umrechnungsfaktoren gebildet werden. Dazu wird der berechnete DTV-Wert in Bezug zum Modellwert gesetzt. Mithilfe der streckenspezifischen Umrechnungsfaktoren können die Normalwerktagsbelastungen aus dem Verkehrsmodell auf die jeweiligen DTV-Kennwerte umgerechnet werden.

Abb. C3

In der Abbildung C3 sind die folgenden verkehrlichen Kenndaten für maßgebende Querschnitte im Planungsgebiet dargestellt. Die Werte beziehen sich auf den Analyse-Nullfall 2020.

Tab. C2

Verkehrliche Kenndaten

Wert	Beschreibung	Einheit
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres	Kfz/d
DTV_{SV}	Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr aller Tage des Jahres	SV-Fz/d
SVA	Schwerverkehrsanteil an der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke aller Tage des Jahres	%
DTV_W	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Werktagen des Jahres von Montag bis Samstag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien	Kfz/d
DTV_{W,SV}	Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr an den Werktagen von Montag bis Samstag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien	SV-Fz/d
SVA_W	Schwerverkehrsanteil an der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke an den Werktagen von Montag bis Samstag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien	%
DTV_{W5}	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an den Werktagen von Montag bis Freitag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien	Kfz/d
DTV_{W5,SV}	Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr an den Werktagen von Montag bis Freitag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien	SV-Fz/d
SVA_{W5}	Schwerverkehrsanteil an der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke an den Werktagen von Montag bis Freitag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien	%

D PROGNOSE DER VERKEHRSMENGEN

Das Basisjahr der Verkehrsuntersuchung ist 2020, als Planungshorizont wird das Jahr 2030 festgelegt. Die Verkehrsprognose setzt sich aus verschiedenen Komponenten zusammen, die in den folgenden Unterkapiteln erläutert werden.

1. Allgemeine Verkehrsentwicklung in der Vergangenheit

Die Entwicklung von Verkehrsbelastungen in der Vergangenheit geht nicht unmittelbar in die Berechnung der Verkehrsprognose ein, dient aber zur Plausibilitätskontrolle. Die folgende Abbildung zeigt die ausgewählten Messquerschnitte.

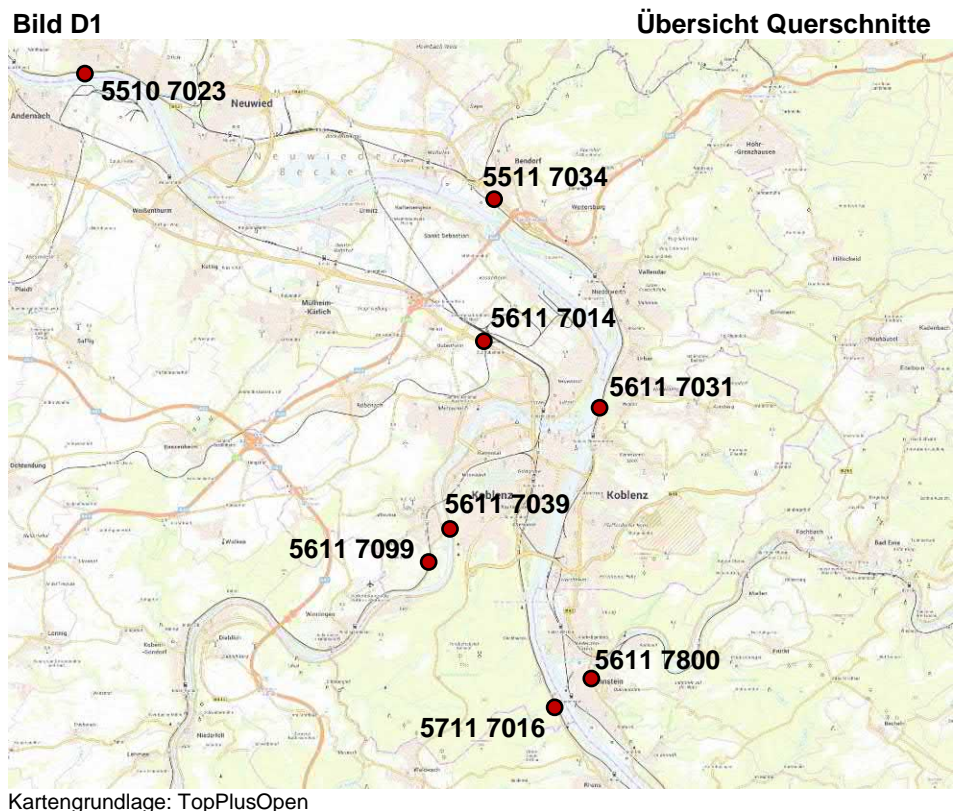


Abb. D1

Die Abbildung D1 liefert einen Überblick über die Verkehrsentwicklung an den ausgewählten Messquerschnitten im Untersuchungsgebiet. Dabei ist

darauf hinzuweisen, dass es sich um durchschnittliche Jahreswerte handelt. Diese Verkehrskennzahlen sind nicht gleichzusetzen mit werktäglichen Belastungen. Sie sind in der Regel niedriger als Normalwerktagsbelastungen, da sie als Jahresmittel auch ein meist niedrigeres Belastungsniveau am Wochenende, in Ferienzeiten oder an Feiertagen beinhalten. Die dargestellte Verkehrsentwicklung zeigt demnach ausschließlich den Trend der letzten Jahre im Jahresmittel an. Eine unmittelbare Übertragung der absoluten oder prozentualen Verkehrsentwicklung auf Normalwerktagsbelastungen ist demnach fachlich nicht korrekt.

Die Langzeitzählstelle der B42 bei Neuwied (Zst-Nr. 5510 7023) weist in den letzten zehn Jahren ein leichtes Verkehrswachstum aus. Zwischen 2017 und 2019 sind die ausgewiesenen Werte jedoch eher als Stagnation zu interpretieren. Im Schwerverkehr ist in den letzten Jahren ebenso eine Stagnation erkennbar.

Der Verkehr auf der B42 bei Bendorf (Zst-Nr. 5511 7034) ist in den letzten 10 Jahren konstant gestiegen. Lediglich im letzten Aufzeichnungsjahr ist eine niedrigere Verkehrsmenge erfasst worden. Auch im Schwerverkehr ist ein Wachstum erkennbar.

Die B9 im Norden von Koblenz (Zst-Nr. 5611 7014) ist in den letzten 6 Jahren von einem Anstieg der Verkehrsbelastungen um ca. 7 % geprägt. Für den Schwerverkehr wird ebenfalls ein geringes Verkehrswachstum ausgewiesen.

Für die B42 bei Urbar (Zst-Nr. 5611 7031) lässt sich zwischen 2014 und 2018 eine Stagnation der Verkehrsbelastung beobachten. Im Jahr 2019 ist dagegen ein Verkehrszuwachs ausgewiesen. Im Schwerverkehr ist in den letzten Jahren eine Abnahme erkennbar.

Sowohl die Zählstelle auf der B9 bei Rhens (Zst-Nr. 5711 7016) als auch der Messquerschnitt auf der B416 bei Koblenz-Güls (Zst-Nr. 5611 7099)

weisen stagnierende Verkehrsbelastungen im Gesamt- und Schwerverkehr auf.

Für die B42 bei Lahnstein (5611 7800) ist in den letzten 10 Jahren eine steigende Verkehrsbelastung erkennbar. Zwischen 2008 und 2019 ergibt sich eine Zuwachsrate von ca. 9 %. Der Schwerverkehr erfährt ebenfalls einen Verkehrszuwachs.

Die B49 bei Koblenz-Moselweiß (Zst-Nr. 5611 7039) erfährt zwischen 2008 und 2016 einen geringfügigen Verkehrszuwachs. Dieser Trend lässt sich jedoch für die Jahre 2018 und 2019 nicht weiter ableiten. Hier sind leicht rückläufige Belastungen ausgewiesen. Für den Schwerverkehr sind stagnierende Verkehrsbelastungen festzustellen.

2. Lokale Infrastrukturvorhaben

Das Verkehrsaufkommen im Planungsgebiet wird entscheidend durch lokale Sonderentwicklungen beeinflusst. Lokale Sonderentwicklungen treten überall dort auf, wo durch die Belegung von Wohnbauflächen, Gewerbe- und Industriegebieten oder vorgesehene Flächen für Handel, Dienstleistung, Freizeitgestaltung etc. zusätzliche Quellen oder Anziehungspunkte für den Verkehr entstehen. Mit den folgenden Verbandsgemeinden und Städten im Planungsraum fanden Abstimmungen bezüglich der bis 2030 zu erwartenden lokalen Entwicklungen statt:

- Stadt Koblenz
- Stadt Lahnstein
- Stadt Vallendar
- Stadt Bendorf
- Stadt Neuwied
- Stadt Andernach
- Stadt Mayen
- Verbandsgemeinde Höhr-Grenzhausen
- Verbandsgemeinde Weißenthurm
- Verbandsgemeinde Rhein-Mosel
- Verbandsgemeinde Bad Ems-Nassau
- Verbandsgemeinde Montabaur
- Verbandsgemeinde Brohltal
- Verbandsgemeinde Maifeld
- Verbandsgemeinde Pellenz
- Verbandsgemeinde Vordereifel
- Verbandsgemeinde Dierdorf
- Verbandsgemeinde Puderbach
- Verbandsgemeinde Selters
- Verbandsgemeinde Ransbach-Baumbach
- Verbandsgemeinde Wirges
- Verbandsgemeinde Mendig

Materialteil

Die Entwicklungen wurden ortsgemeinde- bzw. stadtteilscharf erörtert. Die Abstimmungen ergaben in der Summe über 240 einzelne Vorhaben, deren Verkehrsaufkommen separat ermittelt wird. Eine detaillierte Auflistung ist im Materialteil enthalten.

Die Aufkommensbestimmung erfolgt nach den "Hinweise[n] zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen (FGSV 2006) oder wird aus bereits durchgeführten Verkehrsuntersuchungen übernommen.

Die folgende Tabelle fasst das zu erwartende Mehraufkommen stadt- bzw. verbandsgemeindenscharf zusammen.

Tab. D1

Lokale Infrastrukturvorhaben

VG / Stadt	Wohnen	Gewerbe	Aufkommen in Kfz/d (SV-Fz) je Rtg.
Stadt Koblenz	ca. 2.400 WE	ca. 18 ha	10.000 (150)
Stadt Lahnstein	ca. 130 WE / 14 ha	ca. 9,6 ha	2.6400 (20)
Stadt Vallendar	ca. 3 ha	ca. 3 ha	280 (20)
Stadt Bendorf	ca. 470 WE / 350 BP	ca. 22 ha	2.600 (40)
Stadt Neuwied	ca. 490 WE	ca. 32 ha	3.100 (250)
Stadt Andernach	ca. 620 WE	ca. 23 ha	2.370 (110)
Stadt Mayen	ca. 180 WE	ca. 43 ha	5.350 (230)
VG Höhr-Grenzhausen	ca. 70 BP	ca. 9.000 m ² VKF	2.020 (10)
VG Weißenthurm	ca. 29 ha / 84 WE	ca. 22 ha	3.540 (100)
VG Rhein-Mosel	ca. 100 BP	-	200 (2)
VG Montabaur	ca. 69 ha	ca. 50 ha	12.080 (370)
VG Brohltal	ca. 490 BP	-	1.020 (10)
VG Maifeld	ca. 380 BP	-	700 (10)
VG Pellenz	ca. 500 BP	-	1.030 (10)
VG Vordereifel	ca. 40 BP	ca. 2,5 ha	230 (20)
VG Dierdorf	ca. 113 BP	ca. 5.600 m ² VKF	2.400 (20)
VG Puderbach	ca. 70 BP	ca. 1 ha	220 (10)
VG Selters	ca. 320 BP	ca. 14 ha	1.310 (100)
VG Ransbach Baumbach	ca. 140 BP	ca. 24 ha	1.370 (110)
VG Wirges	ca. 520 BP	ca. 31,5 ha	4.030 (160)
VG Mendig	ca. 160 WE	ca. 35 ha	1.770 (170)
SUMME GESAMT			58.200 (1.920)

BP = Bauplätze, WE = Wohneinheiten, VKF = Verkaufsfläche

Die zugrunde gelegten Strukturflächen führen zu einem zusätzlichen richtungsbezogenen Verkehrsaufkommen von ca. 58.200 Kfz/d, davon rd. 2.000 Fahrten im Schwerverkehr.

Dass nicht sämtliche, von Gemeinden und Städten angekündigte Strukturflächen bereits mittelfristig belegt sein werden, ist eine bekannte

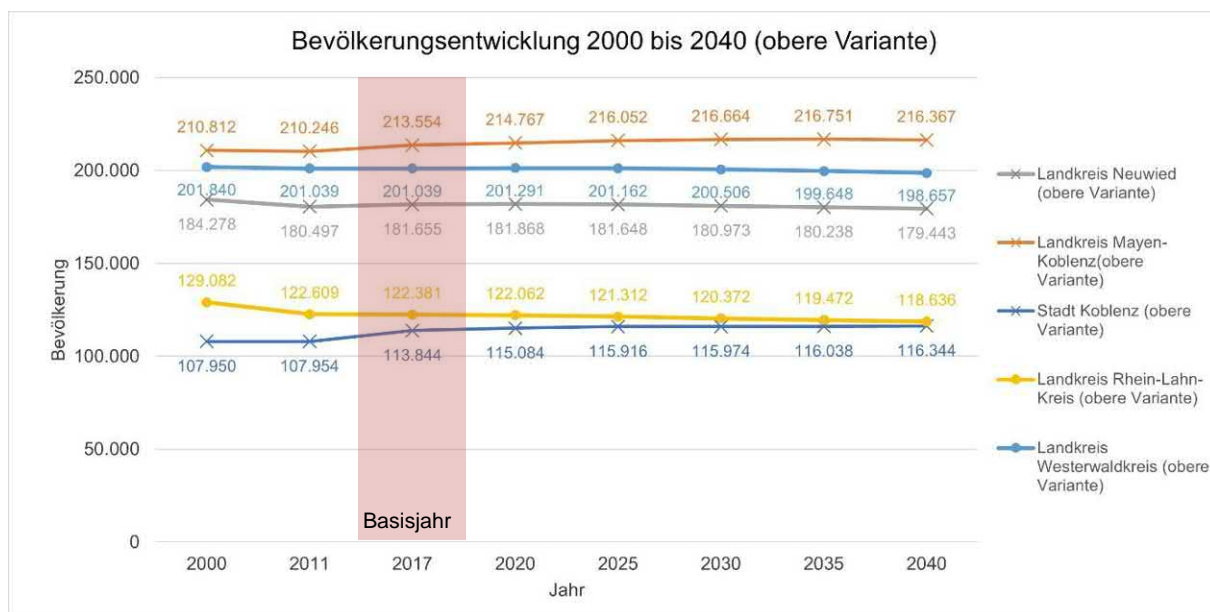
Planungstatsache. Um eine Überdimensionierung der Verkehrsprognose zu vermeiden, werden die lokalen Infrastrukturvorhaben mit den Ergebnissen der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung (siehe Kapitel D3) verschmolzen.

3. Bevölkerungsvorausberechnung

Im Februar 2019 wurden vom Statistischen Landesamt Rheinland-Pfalz die Ergebnisse der "5. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung" für das Land insgesamt sowie für die kreisfreien Städte und Landkreise veröffentlicht. Im Mai 2019 wurde die Bevölkerungsprojektion um die "5. Kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für verbandsfreie Gemeinden und Verbandsgemeinden" ergänzt, die auf der mittleren von insgesamt drei Berechnungsvarianten basiert.

In der kleinräumigen Bevölkerungsvorausberechnung wird explizit darauf hingewiesen, dass z.B. die Ausweisung von Baugebieten, die Ansiedlung von Gewerbebetrieben oder der Ausbau von Verkehrsachsen zu einem stärkeren Anstieg der Zuzüge führen können als die Vorausberechnung ausweist. Sie können trotzdem eine gute Planungsgrundlage darstellen, wenn sie von den Nutzern – um Vor-Ort-Kenntnisse ergänzt – interpretiert werden. Diesem Aspekt wird in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung Rechnung getragen, indem die Ergebnisse aus lokalen Infrastrukturvorhaben (Kapitel D2) und der Bevölkerungsvorausberechnung harmonisiert werden.

Die nachfolgende Abbildung liefert einen Überblick über die tatsächliche Bevölkerungsentwicklung in der Vergangenheit und die Bevölkerungsvorausberechnung bis zum Jahr 2040. Betrachtet werden die Landkreise und die Stadt Koblenz im Untersuchungsgebiet. Für die Herleitung der Bevölkerungsentwicklung wird die obere Variante herangezogen, da die hier vorausgerechneten Einwohnerzahlen von 2020 mit den tatsächlichen Einwohnerzahlen von 2020 näherungsweise übereinstimmen.



Quelle: 5. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung, Statisches Landesamt Rheinland-Pfalz

Im Landkreis Mayen-Koblenz hat in den letzten Jahren ein stetiger Bevölkerungsanstieg stattgefunden. Im Basisjahr 2017 betrug die Einwohnerzahl rd. 213.600 Personen. Bis zum Jahr 2030 wird auch weiterhin ein stetiges Bevölkerungswachstum prognostiziert. Dort liegt die Vorausberechnung bei rd. 216.700 Einwohnern (+1,5 %).

Ähnlich verläuft die Entwicklung in der Stadt Koblenz, wo ein stetiges Wachstum der Einwohnerzahlen in der Vergangenheit vorliegt und auch in der Zukunft bis 2030 (+1,9 %) prognostiziert wird.

Im Westerwaldkreis sind die Einwohnerzahlen in den letzten Jahren annähernd konstant geblieben. Ausgehend vom Jahr 2017 mit rd. 201.000 Einwohnern wird ein leichter Rückgang bis 2030 auf rd. 200.500 Einwohnern erwartet.

Auch im Landkreis Neuwied sind annähernd konstante bzw. leicht rückläufige Einwohnerzahlen in der Vergangenheit festzustellen. Dieser Trend wird auch zukünftig erwartet (-1,0%).

Eine Bevölkerungsabnahme hat auch im Landkreis Rhein-Lahn in den letzten Jahren stattgefunden. 2017 betrug die Einwohnerzahl rd. 122.400 Personen. Bis 2030 wird eine Abnahme auf rd. 120.400 Einwohnern prognostiziert (-1,6 %).

E PROGNOSE-NULLFALL 2030

1. Belastungen

Voraussetzungen Planfall P0

Im Prognose-Nullfall wird eine prognostizierte Verkehrsmatrix auf ein Straßennetz umgelegt, welches dem heute bestehenden Straßennetz entspricht. Dabei finden alle Inhalte der Verkehrsmengenprognose Eingang (vgl. Kapitel D1-D3).

Da ein gegenüber heute unverändertes Netz, aber eine prognostizierte Verkehrsmatrix verwendet wird, liefert der Vergleich zwischen P0- und A0-Fall Angaben bezüglich der lokalen zukünftigen Verkehrsentwicklung.

Im Eckwert der Verkehrsmatrizen ergeben sich folgende Veränderungen zwischen Prognose-Nullfall und Analyse-Nullfall:

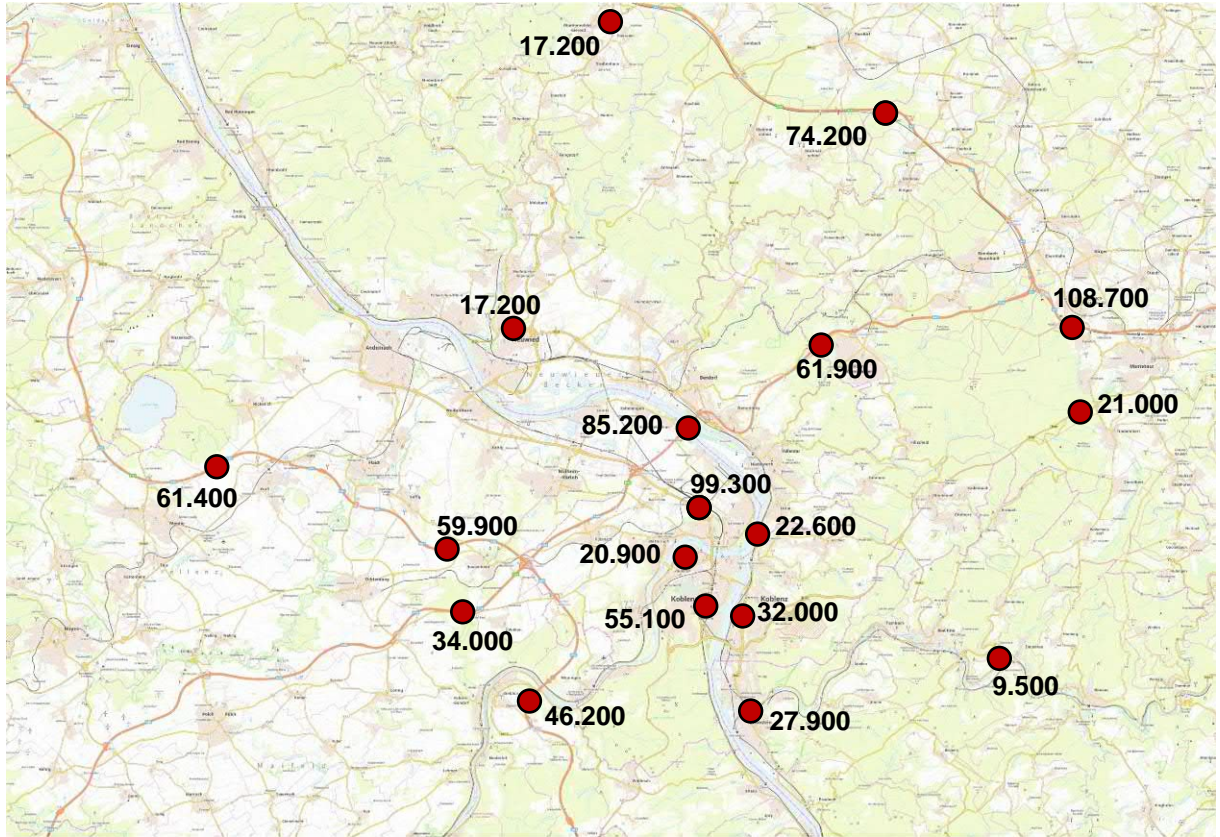
- Leichtverkehr: + 8,1 %
- Schwerverkehr: + 4,3 %

Abb. E1.1 – E2.3 Die Abbildungen E1.1 – E1.3 (Gesamtverkehr) und E2.1 – E2.3 (Schwerverkehr) zeigen die Ergebnisse der Modellrechnung für den Prognose-Nullfall 2030.

Innerhalb des Planungsgebietes wird für die wichtigsten Strecken folgendes Belastungsbild ausgewiesen.

Bild E1

Übersicht Querschnitte P0-Fall 2030



Kartengrundlage: TopPlusOpen

Angaben in Kfz/Normalwerktag (gerundete Querschnittsbelastungen)

Die A3 ist am östlichen Querschnitt mit rd. 108.700 Kfz/d belastet. Davon entfallen rd. 23.890 Kfz/d auf Schwerverkehrsfahrzeuge, was einem Anteil von ca. 22% entspricht. Im weiteren Verlauf der A3 wird eine Belastung von rd. 74.200 Kfz/d (SV-Anteil rd. 22%) prognostiziert. Im Zuge der A61 werden Belastungen von rd. 46.200 bis 61.400 Kfz/d ausgewiesen. Diese nehmen von Süden nach Norden zu.

Auch auf der A48, die die A3 mit der A61 verbindet, werden ebenfalls hohe Verkehrsmengen ausgewiesen. Auf der Rheinbrücke beträgt die Querschnittsbelastung rd. 85.200 Kfz/d mit einem Schwerverkehrsanteil von rd. 16%. Zwischen der Rheinbrücke und dem Anschluss an die A3 sind Belastungen von rd. 61.900 Kfz/d (SV-Anteil rd. 18,5%) prognostiziert. Hinter der Anschlussstelle der A61 nehmen die Belastungen deutlich ab auf rd. 34.000 Kfz/d.

Zwischen Lahnstein und Urbar ist die B42 mit rd. 22.600 bis 32.000 Kfz/d (ca. 2,9 - 4,7 % SV-Anteil) belastet. Die Belastungen nehmen im weiteren Verlauf bis hinter Neuwied ab und betragen hier rd. 17.200 Kfz/d.

Für die B9 auf Höhe des Gewerbegebietes Koblenz werden Belastungswerte von rd. 99.300 Kfz/d ausgewiesen, darunter ein Schwerverkehrsanteil von ca. 3,6 %. Weiter südlich kurz hinter Koblenz wird ein Aufkommen von rd. 55.100 Kfz/d im Zuge der B9 berechnet.

Abb. E3.1 - E3.3 Die Differenzbelastungen zwischen P0- und A0-Fall können den Abbildungen E3.1 – E3.3 entnommen werden.

Hier ist ersichtlich, dass in nahezu allen Streckenabschnitten Verkehrszuwächse zu erwarten sind. Die größten Zunahmen stellen sich im Zuge der B9 sowie der A48 ein. Auf der B9 im Bereich des Anschlusses an die A48 wird ein Zuwachs von rd. 3.500 Kfz/d prognostiziert (+12%). Die Zunahmen nehmen im weiteren Verlauf in Richtung Süden auf rd. 2.800 Kfz/d (+5%) ab. Im Zuge der A48 sind Mehrverkehrsbelastungen von bis zu 3.500 Kfz/d ausgewiesen (bis zu +15%).

Auf der A3 im Bereich von Montabaur sind ebenfalls Verkehrszunahmen von rd. 3.500 Kfz/d (+3,3%) festzustellen. Im weiteren Verlauf der A3 sowie im Zuge der A61 berechnet sich eine Steigerung der Verkehrsbelastung um rd. 1.000 bis 2.800 Kfz/d.

Für die B327 weist die Modellrechnung eine Mehrbelastung von rd. 2.300 Kfz/d (+4%) aus.

Auch innerhalb des Koblenzer Stadtgebietes berechnen sich Zunahmen. Das betrifft u.a. die Kurt-Schumacher-Brücke im Bereich des Verwaltungszentrums, auf der Verkehrszuwächse von rd. 2.900 Kfz/d (+13%) ausgewiesen sind. Für die Pfaffendorfer-Brücke sind Zunahmen von rd. 2.700 Kfz/d (+7%) prognostiziert.

2. DTV-Belastungen

Auch im Prognose-Nullfall werden Faktoren zur richtungsbezogenen Umrechnung der Prognose-Nullfall-Modellwerte auf die verschiedenen DTV-Kennwerte hergeleitet. Es werden individuelle Faktoren für Gesamt- und Schwerverkehr und für die verschiedenen Streckenzüge im Planungsgebiet berechnet.

Als Grundlage dienen die im Analyse-Modell hergeleiteten streckenspezifischen Umrechnungsfaktoren.

Abb. E4

In der Abbildung E4 sind die folgenden verkehrlichen Kenndaten für maßgebende Querschnitte im Planungsgebiet dargestellt. Die Werte beziehen sich auf den Prognose-Nullfall 2030.

F ZUSAMMENFASSUNG

Abb. A1

Die zu erstellende Verkehrsuntersuchung soll als Grundlage zur Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen der geplanten Sperrungen, die aufgrund notwendiger Sanierungen von Großbrücken im Bereich von Koblenz unumgänglich sind, dienen. Das Basisjahr der Verkehrsuntersuchung ist 2020, da die aktuellsten Verkehrsdaten, die in die Modellkalibrierung eingeflossen sind, aus 2020 stammen. Diese wurden mit Zählungen von vor Corona plausibilisiert.

Als Datengrundlage für die Verkehrsuntersuchung dienen die Ergebnisse der Elektronischen Verkehrszählung (EVZ) und Langzeitzählstellen (LZZ). Weiterhin wird auf Erhebungsergebnisse aus anderen Verkehrsuntersuchungen zurückgegriffen.

Die Ergebnisse der vorgenannten Zählungen können den Erläuterungen im Kapitel B entnommen werden.

Abb. C1.1 – C2.3

Es wird ein Verkehrsmodell mit der Verkehrsplanungssoftware PTV Visum erstellt. Grundlage bildet das Verkehrsmodell Rheinland-Pfalz, aus welchem ein Teilausschnitt erzeugt wird. Dieser wird hinsichtlich der Netz- und Zellstruktur sowie der Anbindungsstruktur insbesondere für den Bereich Koblenz verfeinert. Auf Basis der vorgenannten Datengrundlagen erfolgt eine verkehrstromscharfe Kalibrierung der Verkehrsbeziehungen. Ergebnis ist der Analyse-Nullfall 2020, der getrennt nach Gesamt- und Schwerverkehr in den Abbildungen C1.1 – C2.3 dargestellt ist.

Kapitel D

Als Planungshorizont wird das **Jahr 2030** festgelegt. Die Verkehrsprognose setzt sich aus den folgenden Komponenten zusammen:

- Allgemeine Verkehrsentwicklung in der Vergangenheit
- Lokale Infrastrukturvorhaben
- Bevölkerungsvorausberechnung

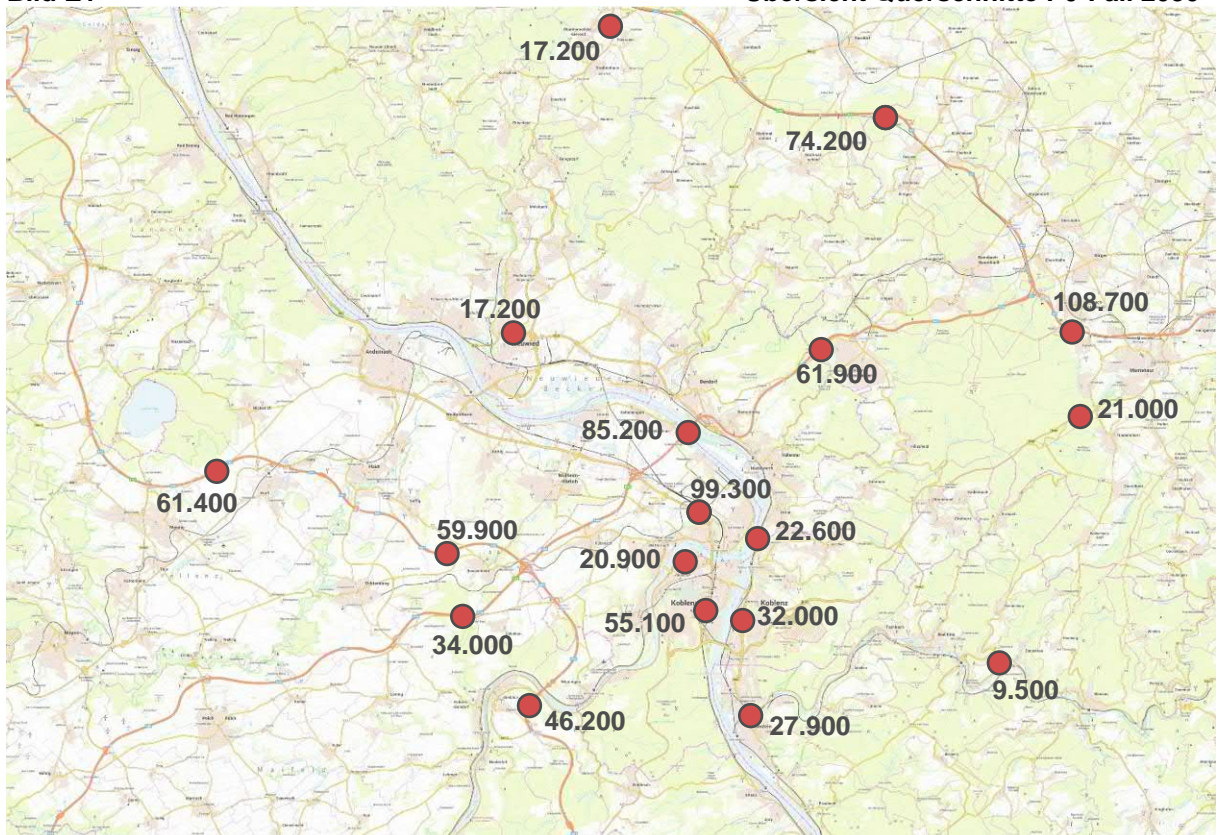
Abb. D1, D2

Die detaillierten Ergebnisse der Verkehrsmengenprognose können dem Kapitel D entnommen werden. Im Eckwert der Verkehrsmatrizen ergeben sich folgende Veränderungen zwischen Prognose 2030 und Analyse 2020:

- Leichtverkehr: + 8,1 %
- Schwerverkehr: + 4,3 %

Ergebnisse Planfall P0:**Abb. E1.1 – E3.3**

Die detaillierten Ergebnisse des P0-Falls sind in den Abbildungen E1.1 – E1.3 (Gesamtverkehr) und E2.1 – E2.3 (Schwerverkehr) dargestellt. Die Differenzbelastungen zwischen P0- und A0-Fall können den Abbildungen E3.1 – E3.3 entnommen werden. Die folgende Grafik fasst die prognostizierten Belastungen für maßgebende Querschnitte zusammen.

Bild E1**Übersicht Querschnitte P0-Fall 2030**

Kartengrundlage: TopPlusOpen

Angaben in Kfz/Normalwerktag (gerundete Querschnittsbelastungen)

Aus den Differenzenplänen ist ersichtlich, dass in nahezu allen Streckenabschnitten Verkehrszuwächse zu erwarten sind. Die größten Zunahmen stellen sich im Zuge der B9 sowie der A48 ein. Auf der B9 im Bereich des Anschlusses an die A48 wird ein Zuwachs von rd. 3.500 Kfz/d prognostiziert (+12%). Die Zunahmen nehmen im weiteren Verlauf in Richtung Süden auf rd. 2.800 Kfz/d (+5%) ab. Auch im Zuge der A48 sind Mehrverkehrsbelastungen von bis zu 3.500 Kfz/d ausgewiesen (bis zu +15%).

Auf der A3 im Bereich von Montabaur sind ebenfalls Verkehrszunahmen von rd. 3.500 Kfz/d (+3,3%) festzustellen. Im weiteren Verlauf der A3 sowie im Zuge der A61 berechnet sich eine Steigerung der Verkehrsbelastung um rd. 1.000 bis 2.800 Kfz/d.

Für die B327 weist die Modellrechnung eine Mehrbelastung von rd. 2.300 Kfz/d (+4%) aus.

Auch innerhalb des Koblenzer Stadtgebietes berechnen sich Zunahmen. Das betrifft unter anderem die Kurt-Schumacher-Brücke im Bereich des Verwaltungszentrums, auf der Verkehrszuwächse von rd. 2.900 Kfz/d (+13%) ausgewiesen sind. Für die Pfaffendorfer-Brücke sind Zunahmen von rd. 2.700 Kfz/d (+7%) prognostiziert.

Der Prognose-Nullfall dient als Datenbasis, um die Auswirkungen von geplanten Sperrungen innerhalb des Großraumes Koblenz abzuschätzen und mögliche Engpässe im Netz (hohe Strecken- und Knotenpunktbelastungen) festzustellen. Darauf aufbauend können entsprechende Umleitungskonzepte erstellt und bewertet werden. Zudem dient das Verkehrsmodell als Basis für kleinräumige Verkehrsuntersuchungen im Raum Koblenz sowie für die Ausweisung der Auswirkungen von neu geplanten Streckenzügen wie z.B. von Ortsumgehungsstraßen.

ABBILDUNGEN

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

A **VORBEMERKUNGEN**

Abb. A1 Übersicht Untersuchungsraum

B **VERKEHRSANALYSE**

keine Abbildungen vorhanden

C **ANALYSE - VERKEHRSMODELL**

Abb. C1.1 Analyse-Nullfall Gesamtverkehr, Planungsraum

Abb. C1.2 Analyse-Nullfall Gesamtverkehr, Koblenz

Abb. C1.3 Analyse-Nullfall Gesamtverkehr, Innenstadt

Abb. C2.1 Analyse-Nullfall Schwerverkehr, Planungsraum

Abb. C2.2 Analyse-Nullfall Schwerverkehr, Koblenz

Abb. C2.3 Analyse-Nullfall Schwerverkehr, Innenstadt

Abb. C3 Verkehrliche Kenndaten Analyse-Nullfall

D **PROGNOSE DER VERKEHRSMENGEN**

Abb. D1 Verkehrsentwicklung

E **PROGNOSE-NULLFALL 2030**

Abb. E1.1 Prognose-Nullfall Gesamtverkehr, Planungsraum

Abb. E1.2 Prognose-Nullfall Gesamtverkehr, Koblenz

Abb. E1.3 Prognose-Nullfall Gesamtverkehr, Innenstadt

Abb. E2.1 Prognose-Nullfall Schwerverkehr, Planungsraum

Abb. E2.2 Prognose-Nullfall Schwerverkehr, Koblenz

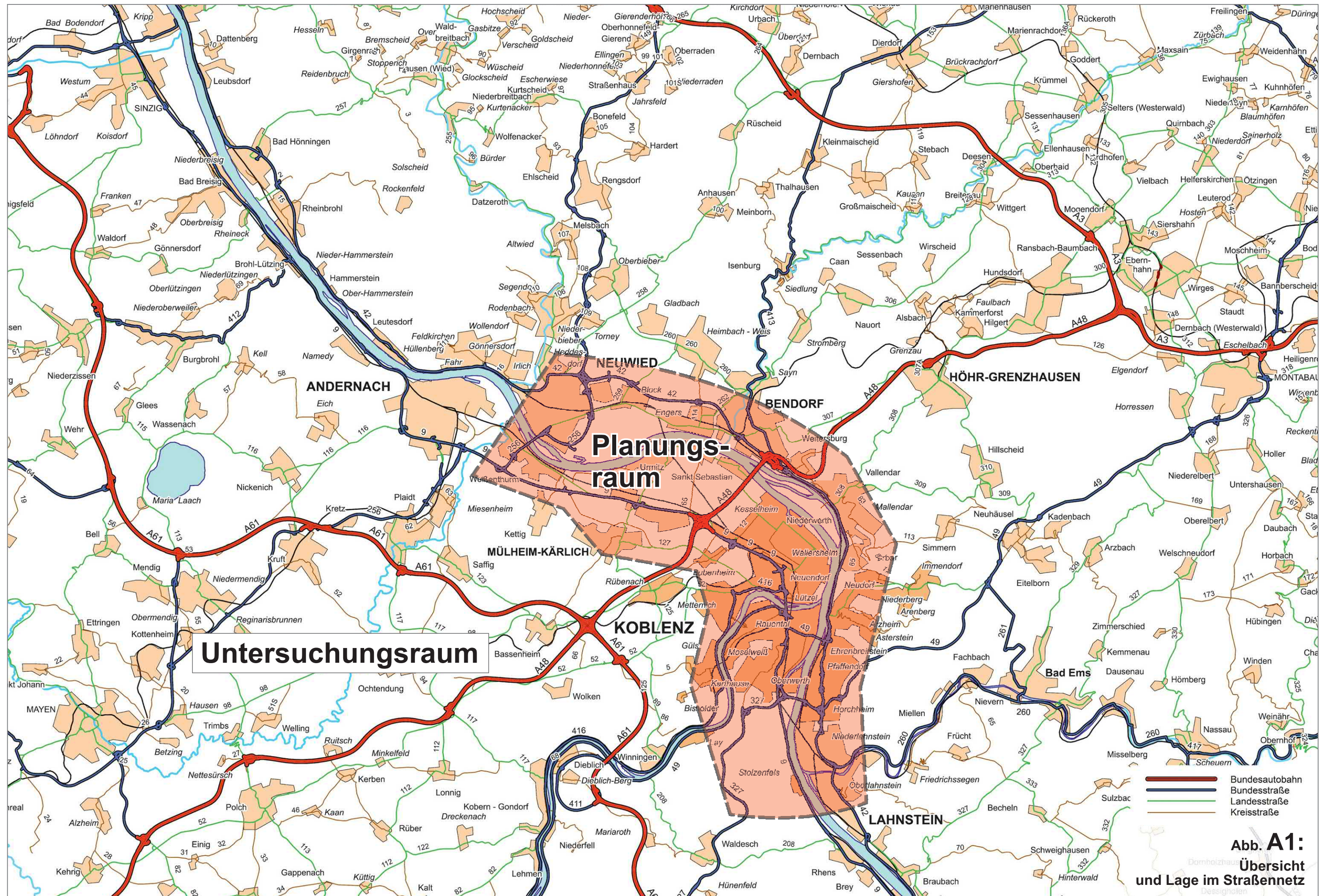
Abb. E2.3 Prognose-Nullfall Schwerverkehr, Innenstadt

Abb. E3.1 Differenzenplan Prognose-Nullfall zu Analyse-Nullfall,
Planungsraum

- Abb. E3.2 Differenzenplan Prognose-Nullfall zu Analyse-Nullfall, Koblenz
Abb. E3.3 Differenzenplan Prognose-Nullfall zu Analyse-Nullfall, Innenstadt
Abb. E4 Verkehrliche Kenndaten Prognose-Nullfall

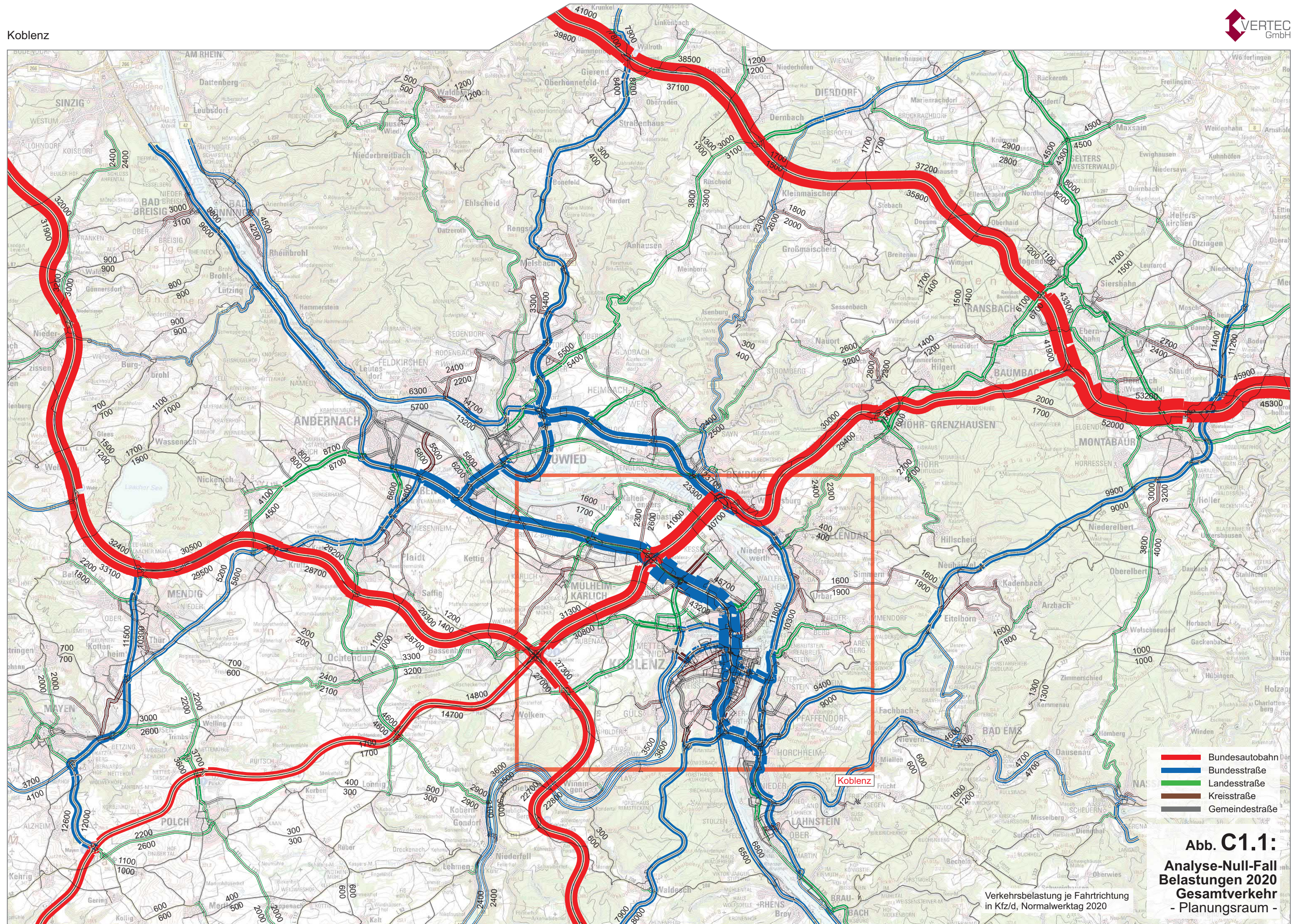
F ZUSAMMENFASSUNG

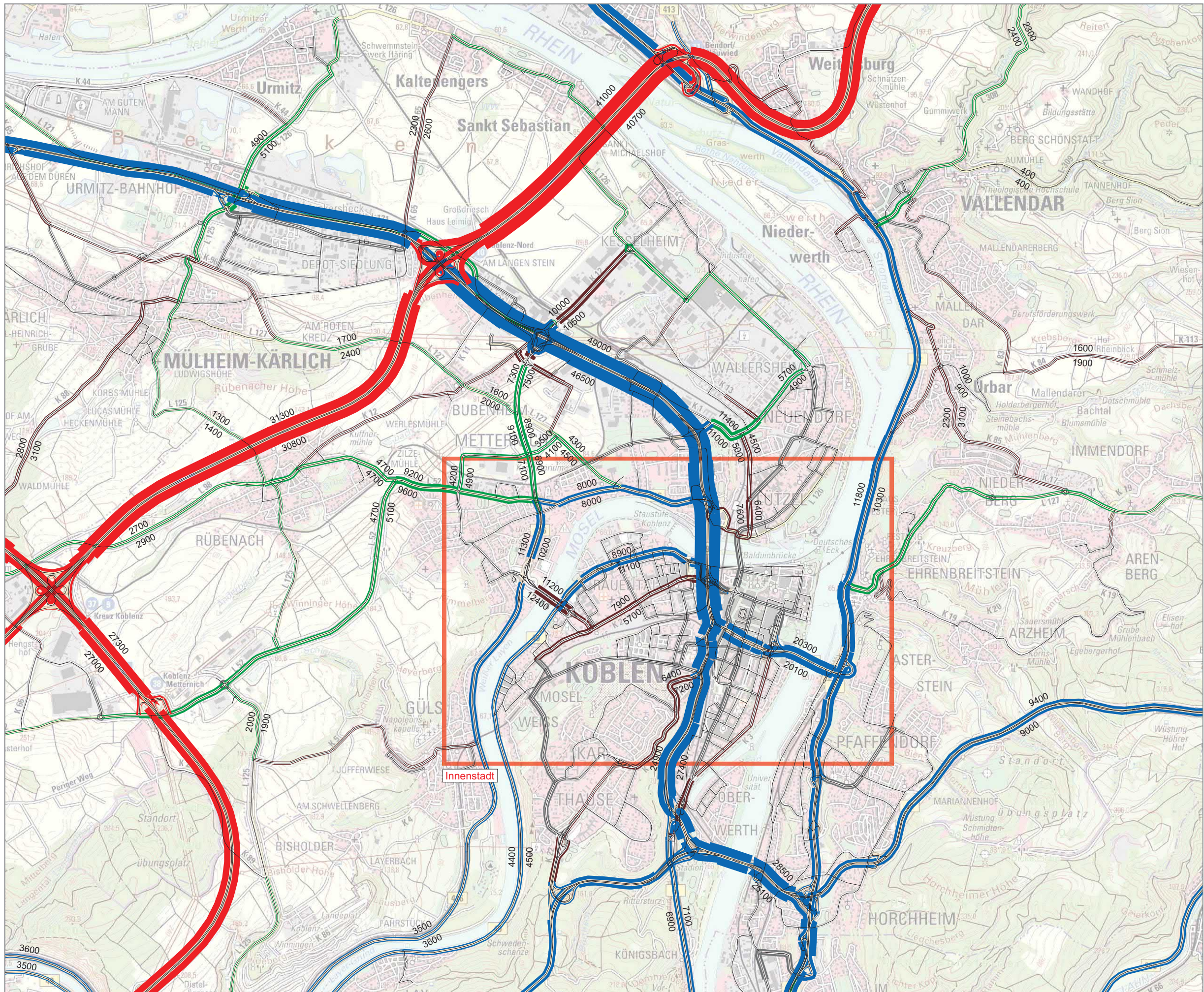
keine Abbildungen vorhanden



- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Abb. A1:
Übersicht
und Lage im Straßennetz

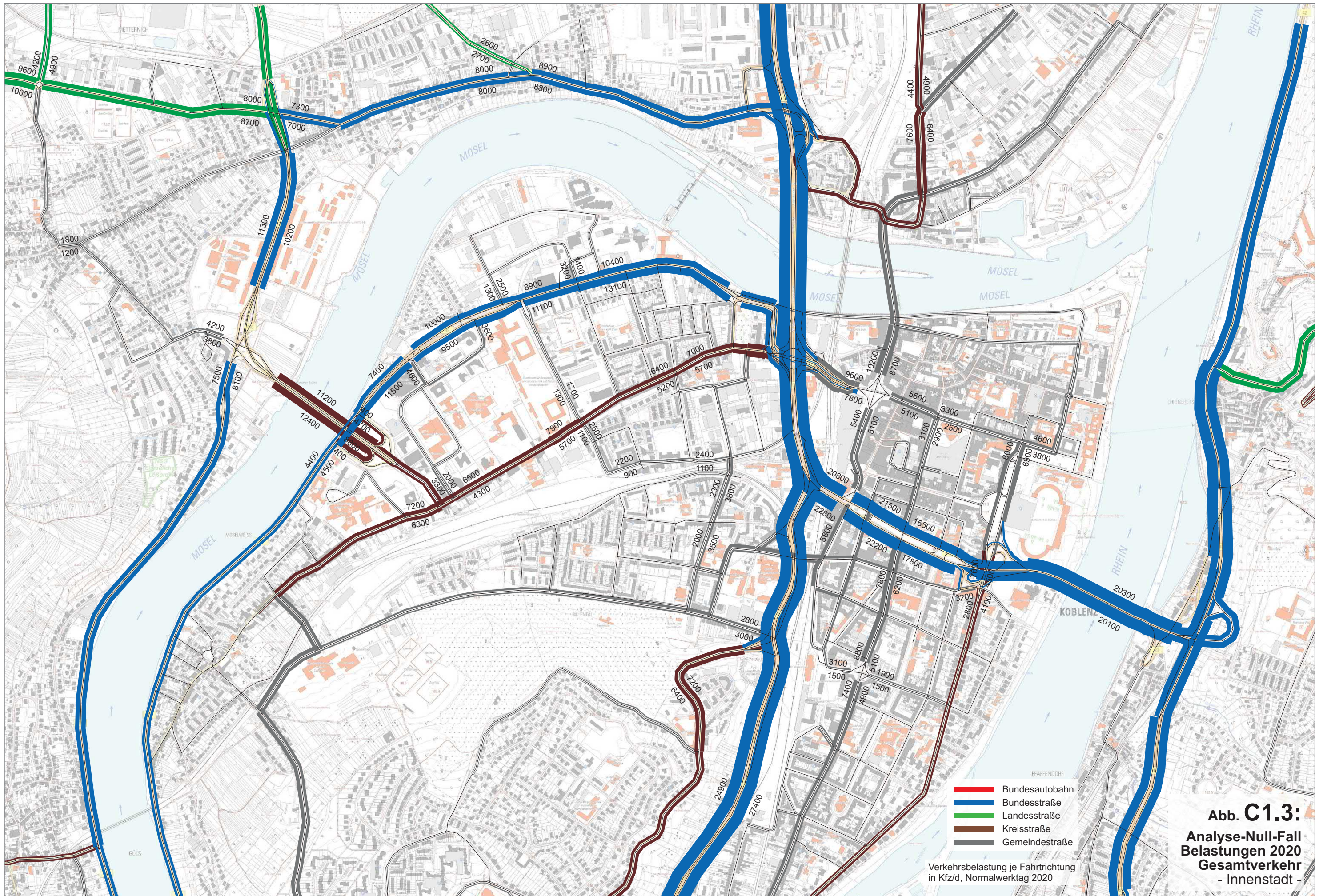


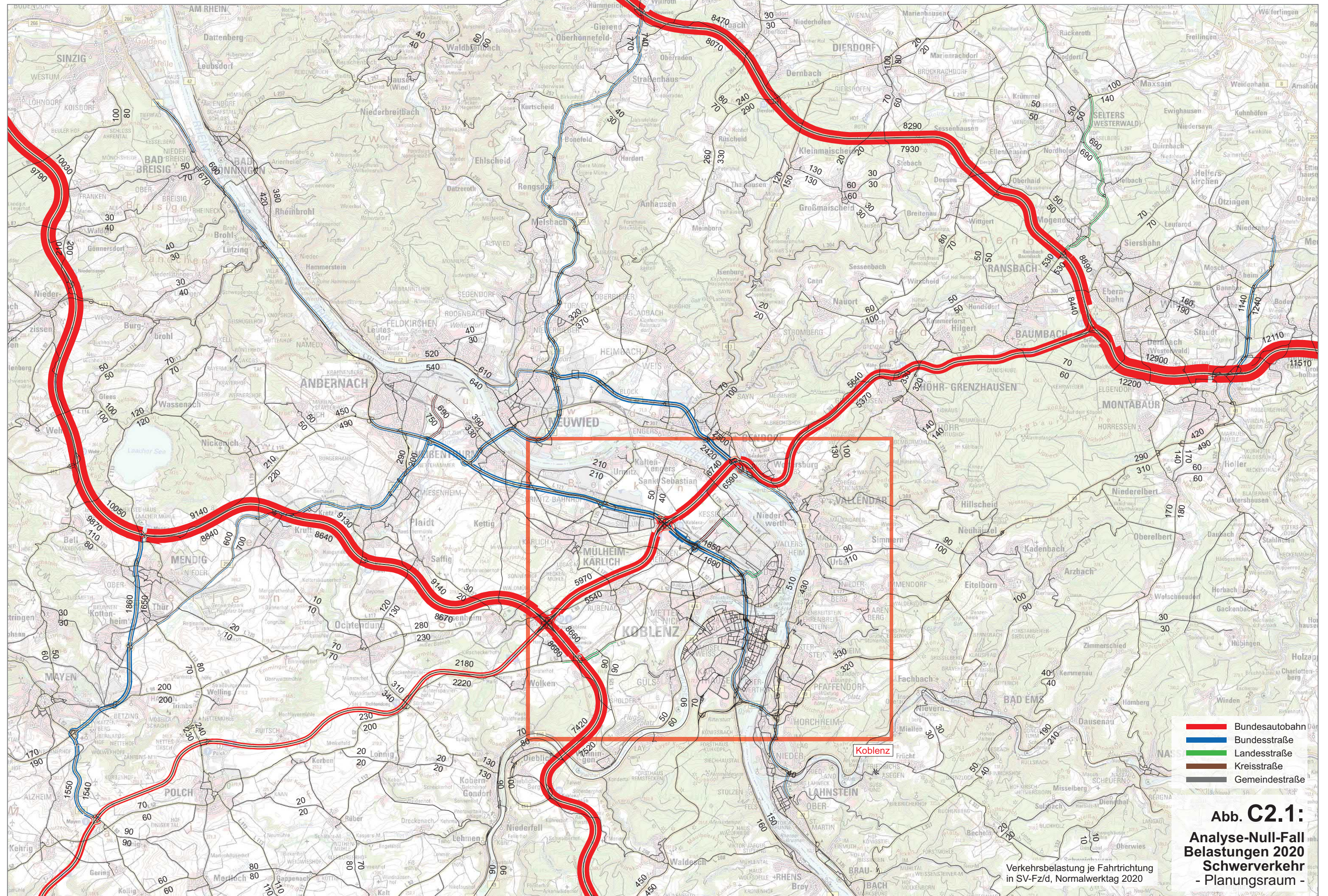


Verkehrsbelastung je Fahrrichtung
in Kfz/d, Normalwerktag 2020

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Abb. C1.2:
Analyse-Null-Fall
Belastungen 2020
Gesamtverkehr
- Bereich Koblenz -



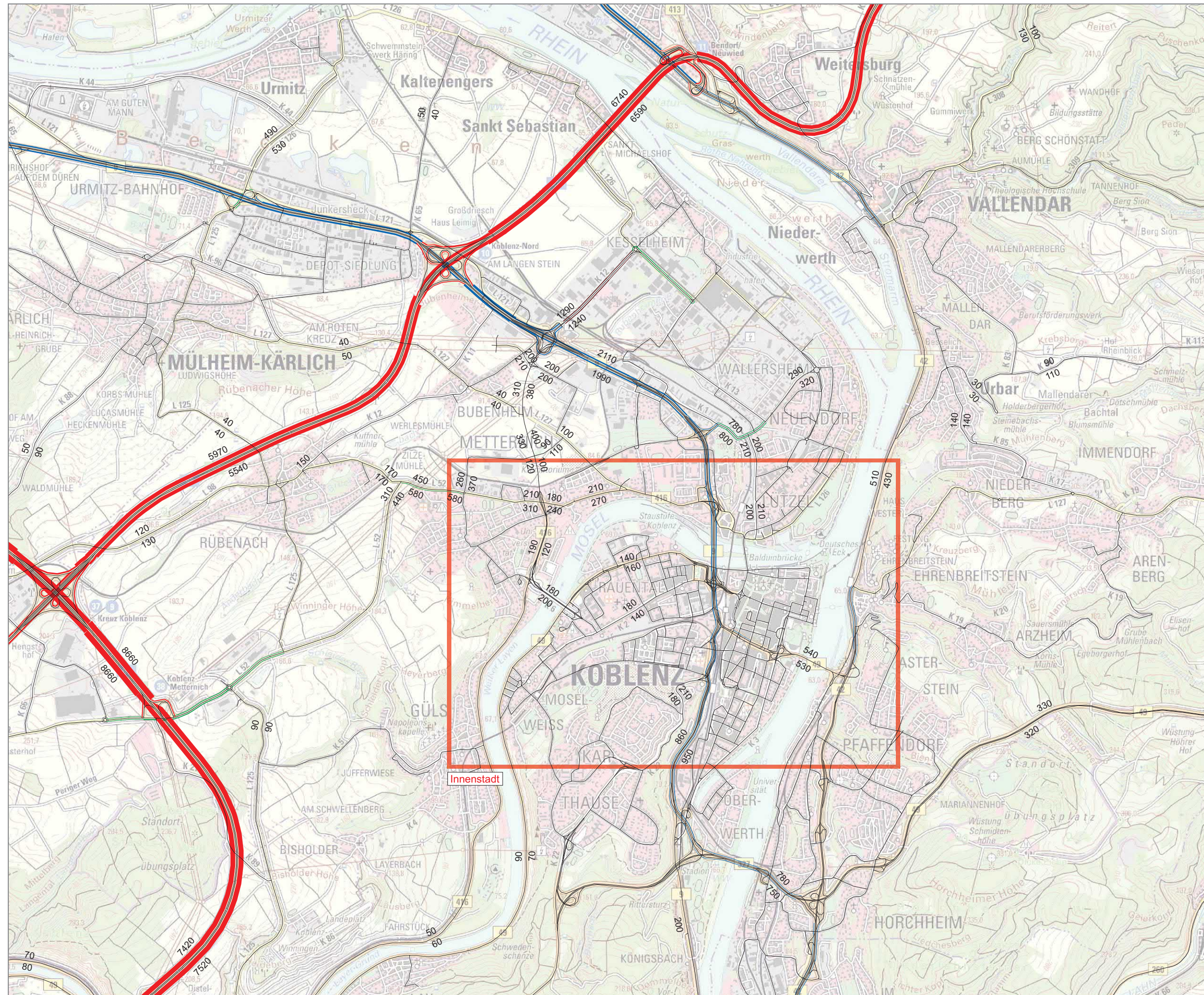


- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Abb. C2.1:
Analyse-Null-Fall
Belastungen 2020
Schwerverkehr
- Planungsraum -

Verkehrsbelastung je Fahrtrichtung
in SV-Fz/d, Normalwerktag 2020

Kartengrundlage: Digitale Daten des Landesamtes für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz



Verkehrsbelastung je Fahrrichtung
in SV-Fz/d, Normalwerttag 2020

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Abb. C2.2:
Analyse-Null-Fall
Belastungen 2020
Schwerverkehr
- Bereich Koblenz -

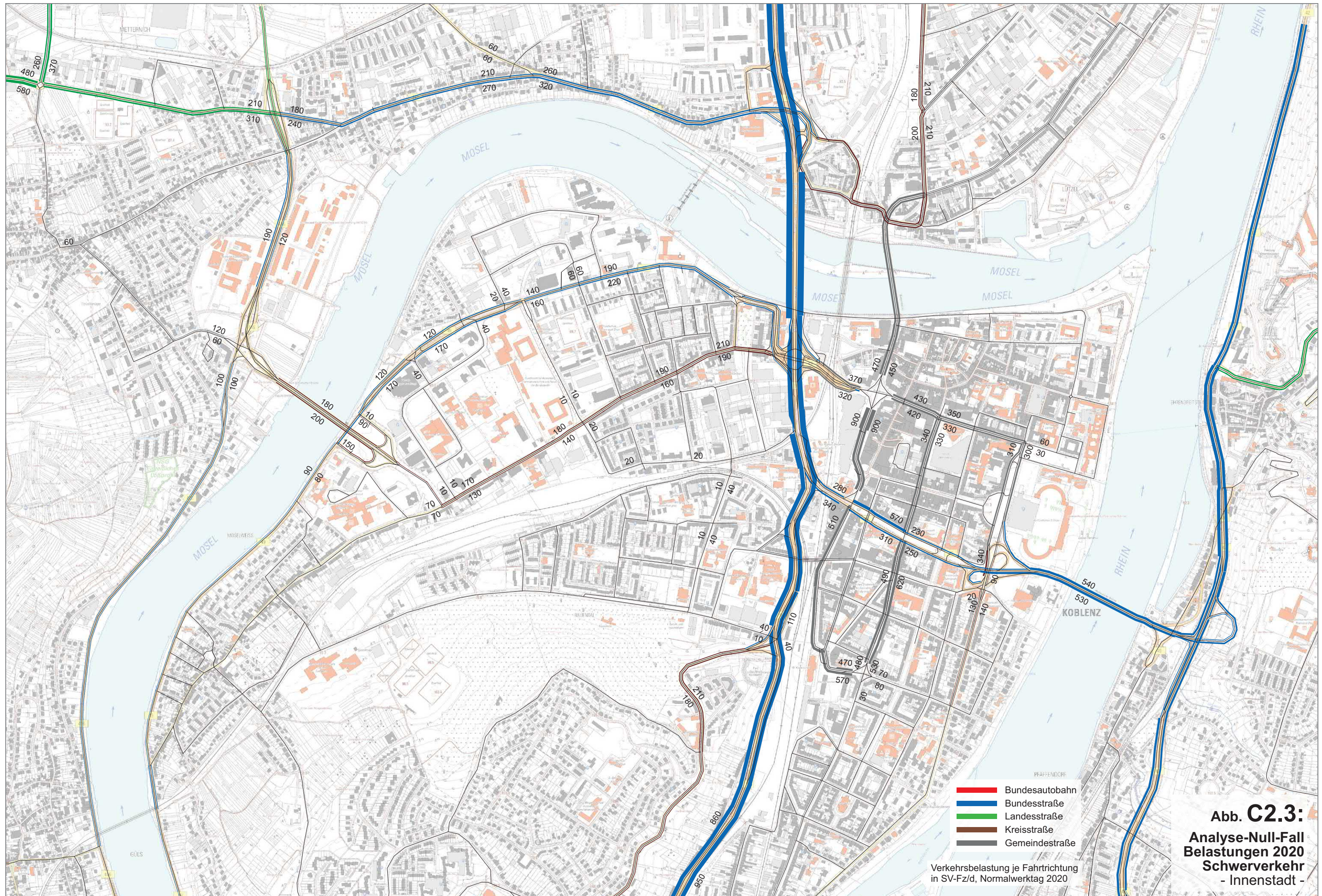
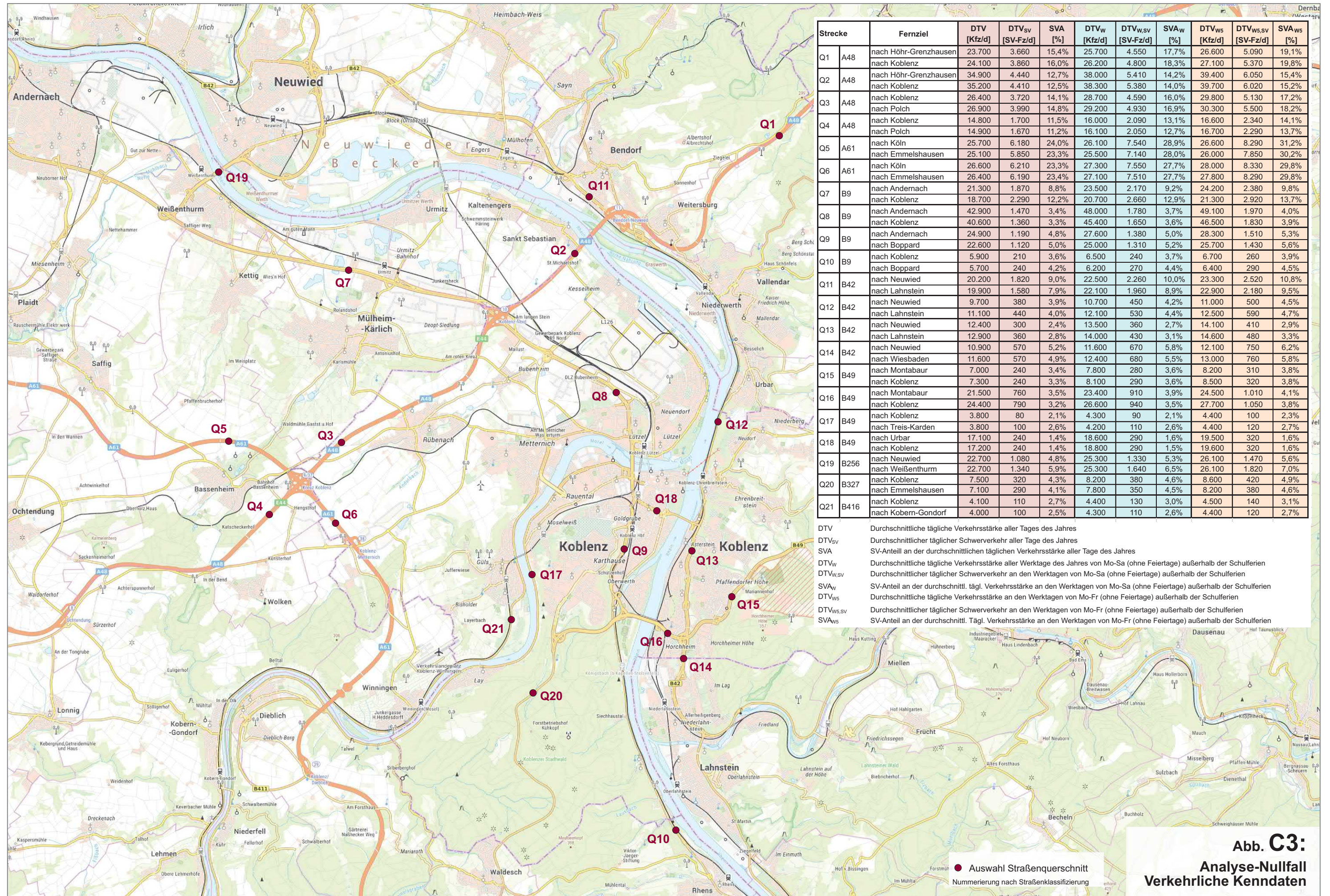


Abb. C2.3:
Analyse-Null-Fall
Belastungen 2020
Schwerverkehr
- Innenstadt -



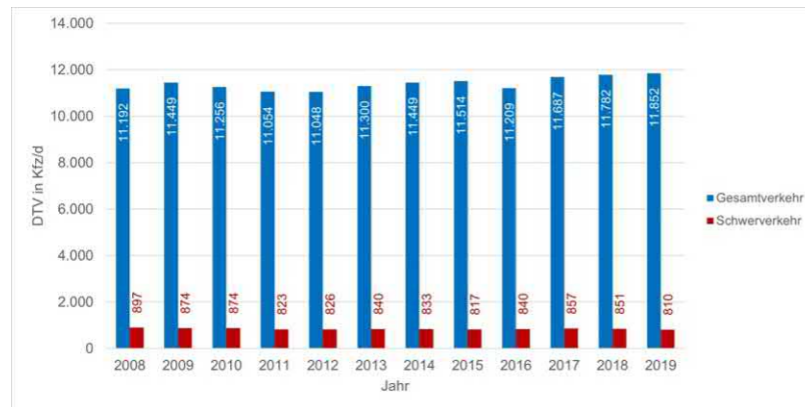
Strecke	Fernziel	DTV [Kfz/d]	DTVsv [SV-Fz/d]	SVA [%]	DTVw [Kfz/d]	DTVw,sv [SV-Fz/d]	SVAw [%]	DTVws [Kfz/d]	DTVws,sv [SV-Fz/d]	SVAws [%]
Q1	nach Höhr-Grenzhausen	23.700	3.660	15,4%	25.700	4.550	17,7%	26.600	5.090	19,1%
	nach Koblenz	24.100	3.860	16,0%	26.200	4.800	18,3%	27.100	5.370	19,8%
Q2	nach Höhr-Grenzhausen	34.900	4.440	12,7%	38.000	5.410	14,2%	39.400	6.050	15,4%
	nach Koblenz	35.200	4.410	12,5%	38.300	5.380	14,0%	39.700	6.020	15,2%
Q3	nach Koblenz	26.400	3.720	14,1%	28.700	4.590	16,0%	29.800	5.130	17,2%
	nach Polch	26.900	3.990	14,8%	29.200	4.930	16,9%	30.300	5.500	18,2%
Q4	nach Koblenz	14.800	1.700	11,5%	16.000	2.090	13,1%	16.600	2.340	14,1%
	nach Polch	14.900	1.670	11,2%	16.100	2.050	12,7%	16.700	2.290	13,7%
Q5	nach Köln	25.700	6.180	24,0%	26.100	7.540	28,9%	26.600	8.290	31,2%
	nach Emmelshausen	25.100	5.850	23,3%	25.500	7.140	28,0%	26.000	7.850	30,2%
Q6	nach Köln	26.600	6.210	23,3%	27.300	7.550	27,7%	28.000	8.330	29,8%
	nach Emmelshausen	26.400	6.190	23,4%	27.100	7.510	27,7%	27.800	8.290	29,8%
Q7	nach Andernach	21.300	1.870	8,8%	23.500	2.170	9,2%	24.200	2.380	9,8%
	nach Koblenz	18.700	2.290	12,2%	20.700	2.660	12,9%	21.300	2.920	13,7%
Q8	nach Andernach	42.900	1.470	3,4%	48.000	1.780	3,7%	49.100	1.970	4,0%
	nach Koblenz	40.600	1.360	3,3%	45.400	1.650	3,6%	46.500	1.830	3,9%
Q9	nach Andernach	24.900	1.190	4,8%	27.600	1.380	5,0%	28.300	1.510	5,3%
	nach Boppard	22.600	1.120	5,0%	25.000	1.310	5,2%	25.700	1.430	5,6%
Q10	nach Koblenz	5.900	210	3,6%	6.500	240	3,7%	6.700	260	3,9%
	nach Boppard	5.700	240	4,2%	6.200	270	4,4%	6.400	290	4,5%
Q11	nach Neuwied	20.200	1.820	9,0%	22.500	2.260	10,0%	23.300	2.520	10,8%
	nach Lahnstein	19.900	1.580	7,9%	22.100	1.960	8,9%	22.900	2.180	9,5%
Q12	nach Neuwied	9.700	380	3,9%	10.700	450	4,2%	11.000	500	4,5%
	nach Lahnstein	11.100	440	4,0%	12.100	530	4,4%	12.500	590	4,7%
Q13	nach Neuwied	12.400	300	2,4%	13.500	360	2,7%	14.100	410	2,9%
	nach Lahnstein	12.900	360	2,8%	14.000	430	3,1%	14.600	480	3,3%
Q14	nach Neuwied	10.900	570	5,2%	11.600	670	5,8%	12.100	750	6,2%
	nach Wiesbaden	11.600	570	4,9%	12.400	680	5,5%	13.000	760	5,8%
Q15	nach Montabaur	7.000	240	3,4%	7.800	280	3,6%	8.200	310	3,8%
	nach Koblenz	7.300	240	3,3%	8.100	290	3,6%	8.500	320	3,8%
Q16	nach Montabaur	21.500	760	3,5%	23.400	910	3,9%	24.500	1.010	4,1%
	nach Koblenz	24.400	790	3,2%	26.600	940	3,5%	27.700	1.050	3,8%
Q17	nach Koblenz	3.800	80	2,1%	4.300	90	2,1%	4.400	100	2,3%
	nach Treis-Karden	3.800	100	2,6%	4.200	110	2,6%	4.400	120	2,7%
Q18	nach Urbar	17.100	240	1,4%	18.600	290	1,6%	19.500	320	1,6%
	nach Koblenz	17.200	240	1,4%	18.800	290	1,5%	19.600	320	1,6%
Q19	nach Neuwied	22.700	1.080	4,8%	25.300	1.330	5,3%	26.100	1.470	5,6%
	nach Weißenthurm	22.700	1.340	5,9%	25.300	1.640	6,5%	26.100	1.820	7,0%
Q20	nach Koblenz	7.500	320	4,3%	8.200	380	4,6%	8.600	420	4,9%
	nach Emmelshausen	7.100	290	4,1%	7.800	350	4,5%	8.200	380	4,6%
Q21	nach Koblenz	4.100	110	2,7%	4.400	130	3,0%	4.500	140	3,1%
	nach Kobern-Gondorf	4.000	100	2,5%	4.300	110	2,6%	4.400	120	2,7%

DTV Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tages des Jahres
 DTVsv Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr aller Tage des Jahres
 SVA SV-Anteil an der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke aller Tage des Jahres
 DTVw Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Werktagen des Jahres von Mo-Sa (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien
 DTVw,sv Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr an den Werktagen von Mo-Sa (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien
 SVAw SV-Anteil an der durchschnittl. tägl. Verkehrsstärke an den Werktagen von Mo-Sa (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien
 DTVws Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an den Werktagen von Mo-Fr (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien
 DTVws,sv Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr an den Werktagen von Mo-Fr (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien
 SVAws SV-Anteil an der durchschnittl. tägl. Verkehrsstärke an den Werktagen von Mo-Fr (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien

● Auswahl Straßenquerschnitt
 Nummerierung nach Straßenklassifizierung

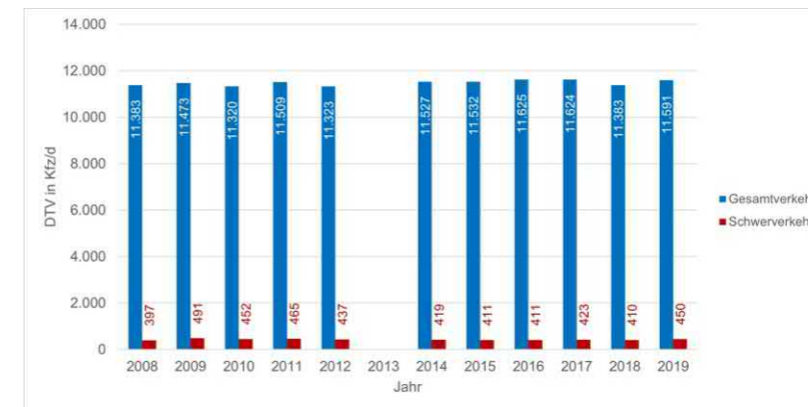
Abb. C3:
Analyse-Nullfall
Verkehrliche Kenndaten

B42 Fahr-Feldkirchen
Zst-Nr.: 5510 7023



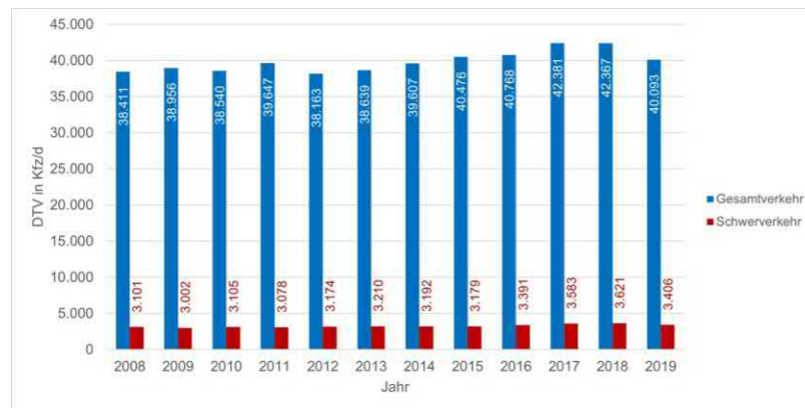
Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

B9 Rhens
Zst-Nr.: 5711 7016



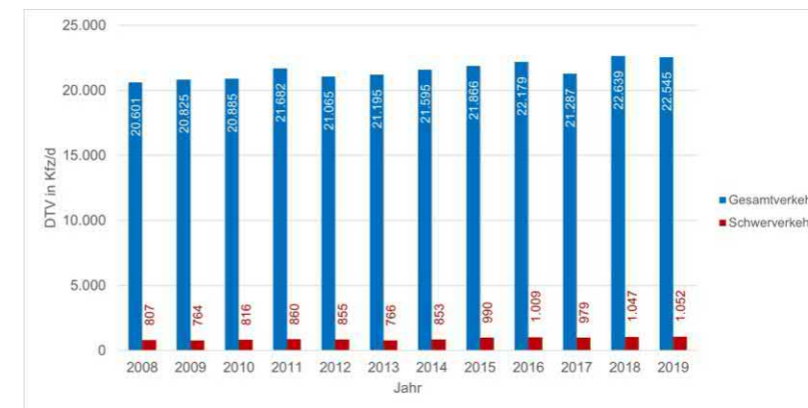
Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), keine Daten für 2013 verfügbar

B42 Bendorf
Zst-Nr.: 5511 7034



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

B42 Lahnstein
Zst-Nr.: 5611 7800



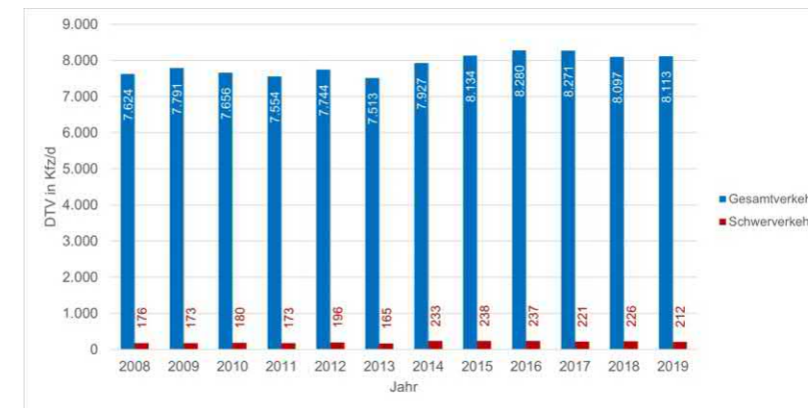
Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), keine Daten für 2013 verfügbar

B9 Mittelweide
Zst-Nr.: 5611 7014



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), keine Daten für 2013 verfügbar

B416 Güls
Zst-Nr.: 5611 7099



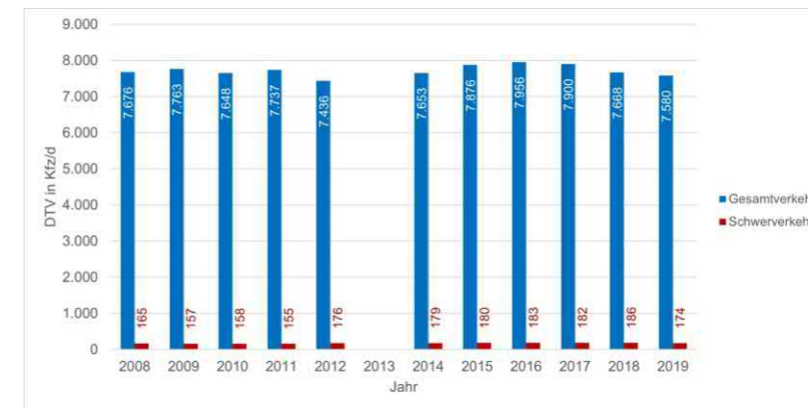
Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

B42 Urbar
Zst-Nr.: 5611 7031

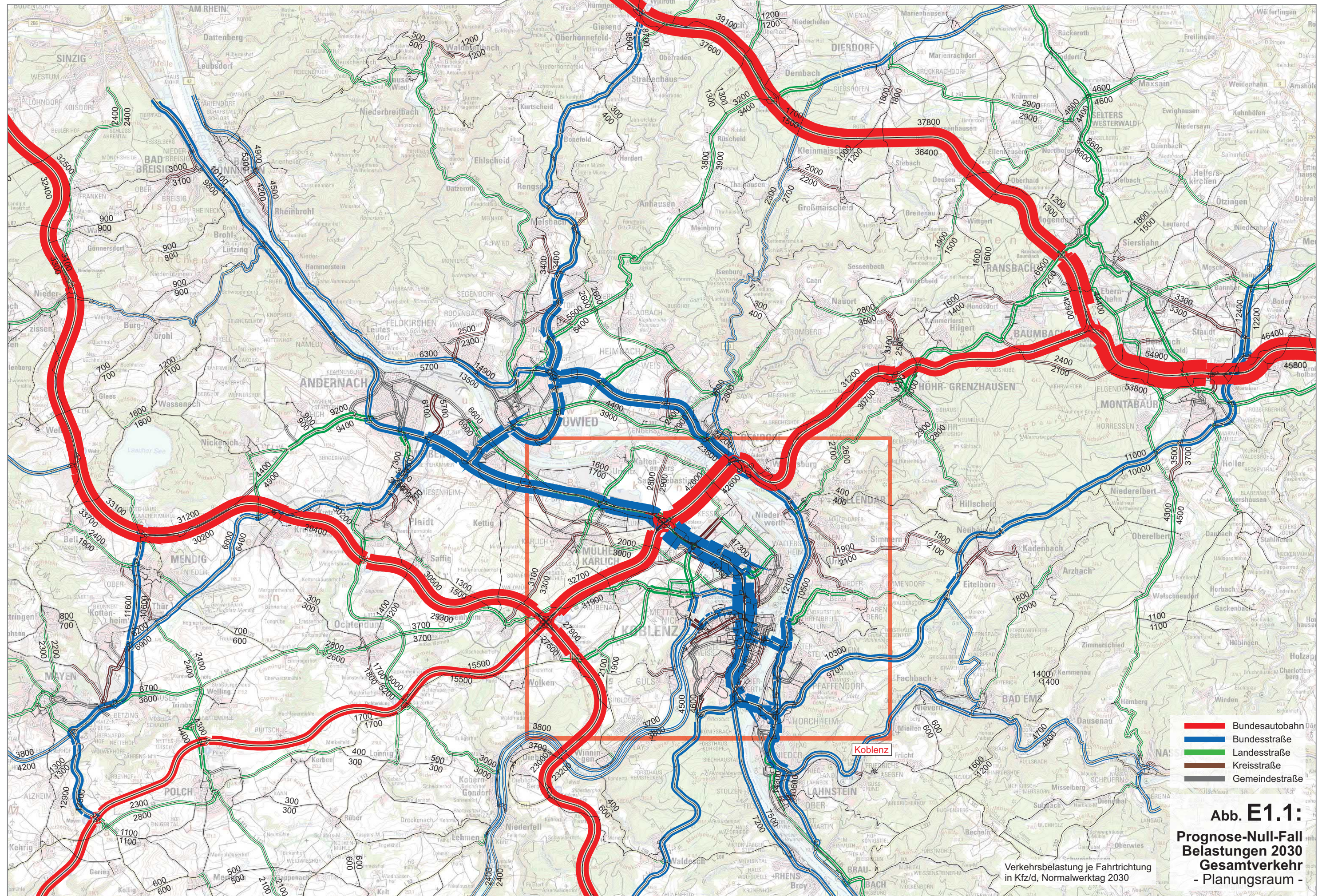


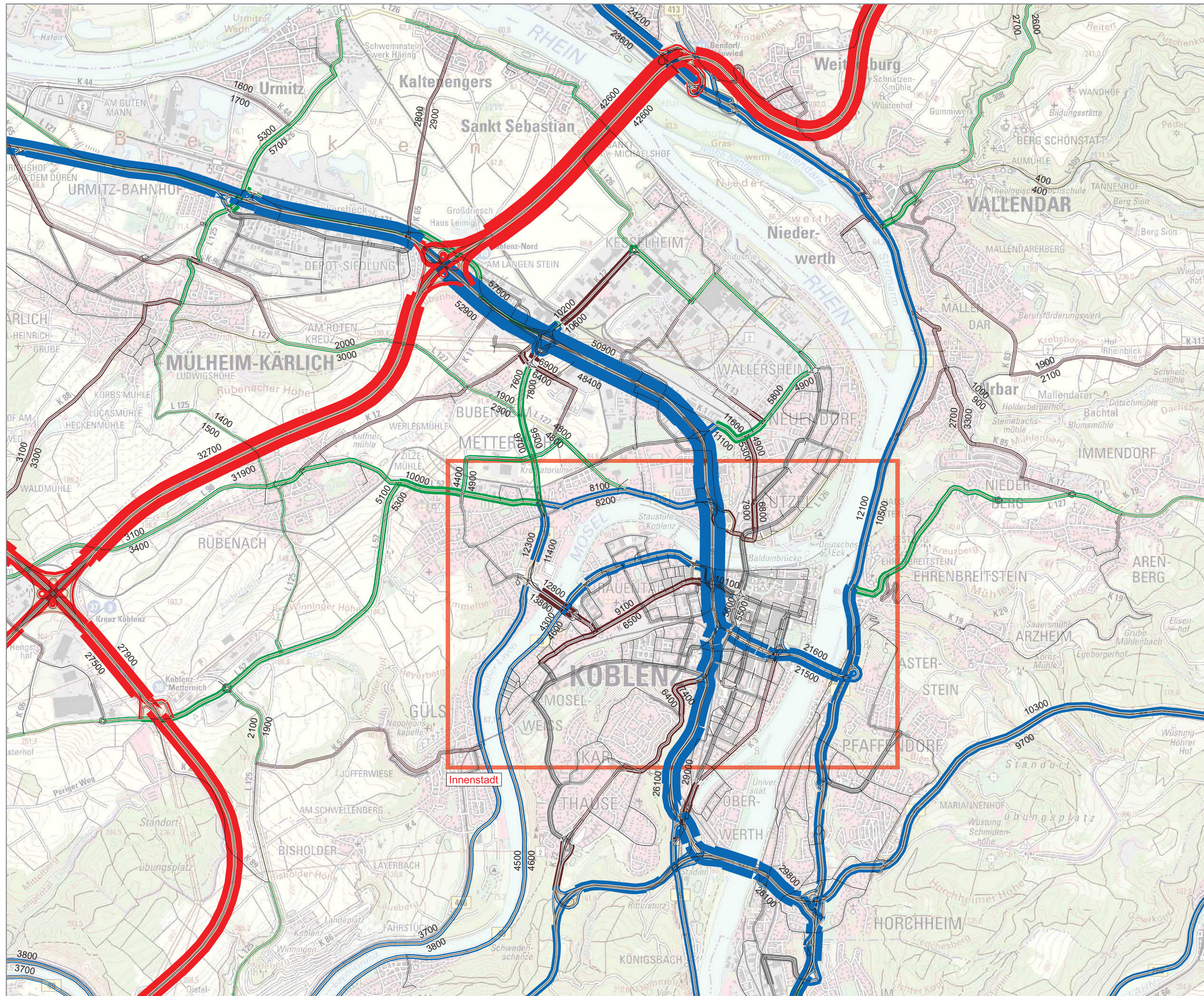
Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), keine Daten für 2013 verfügbar

B49 Moselweiß
Zst-Nr.: 5611 7039



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), keine Daten für 2013 verfügbar

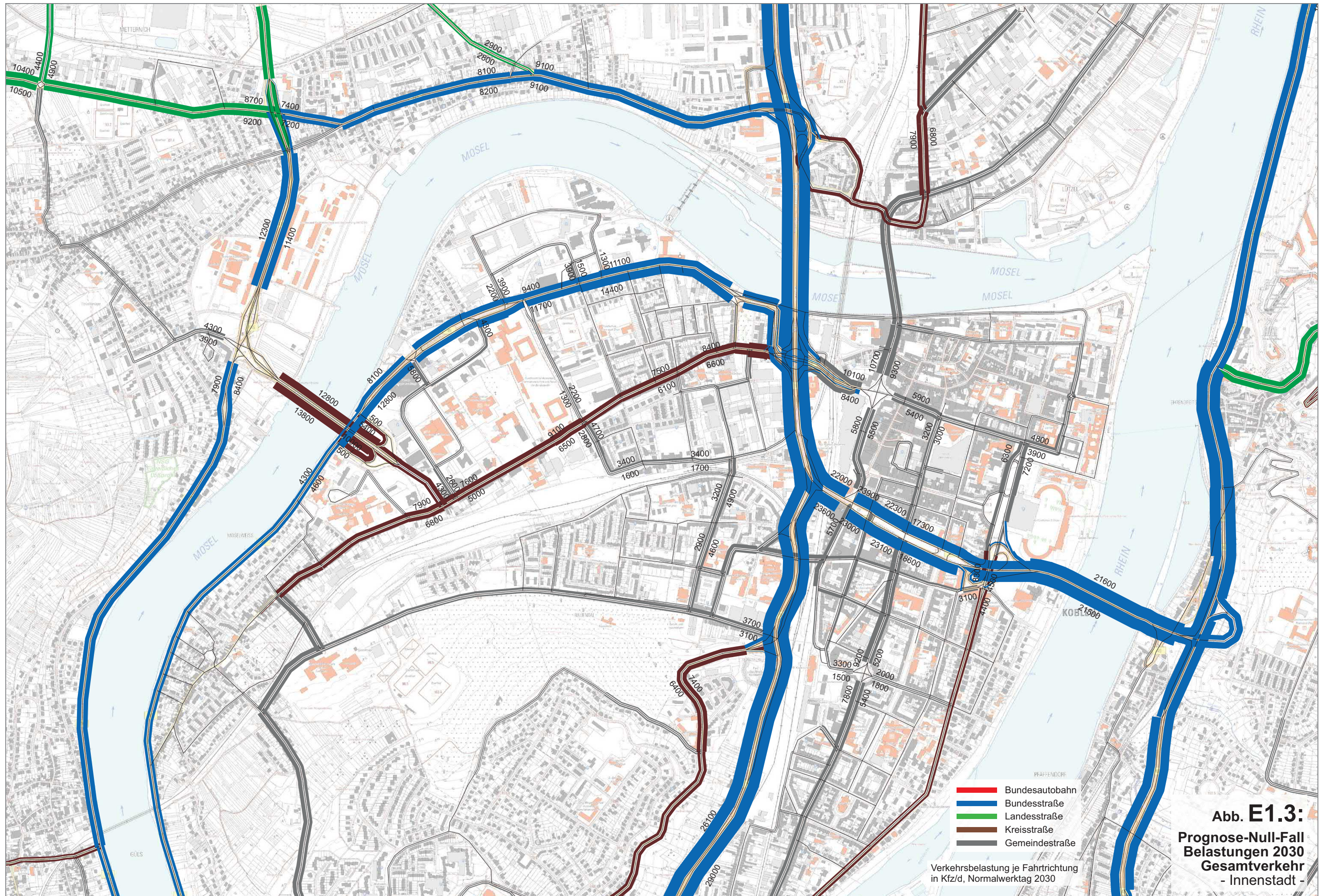


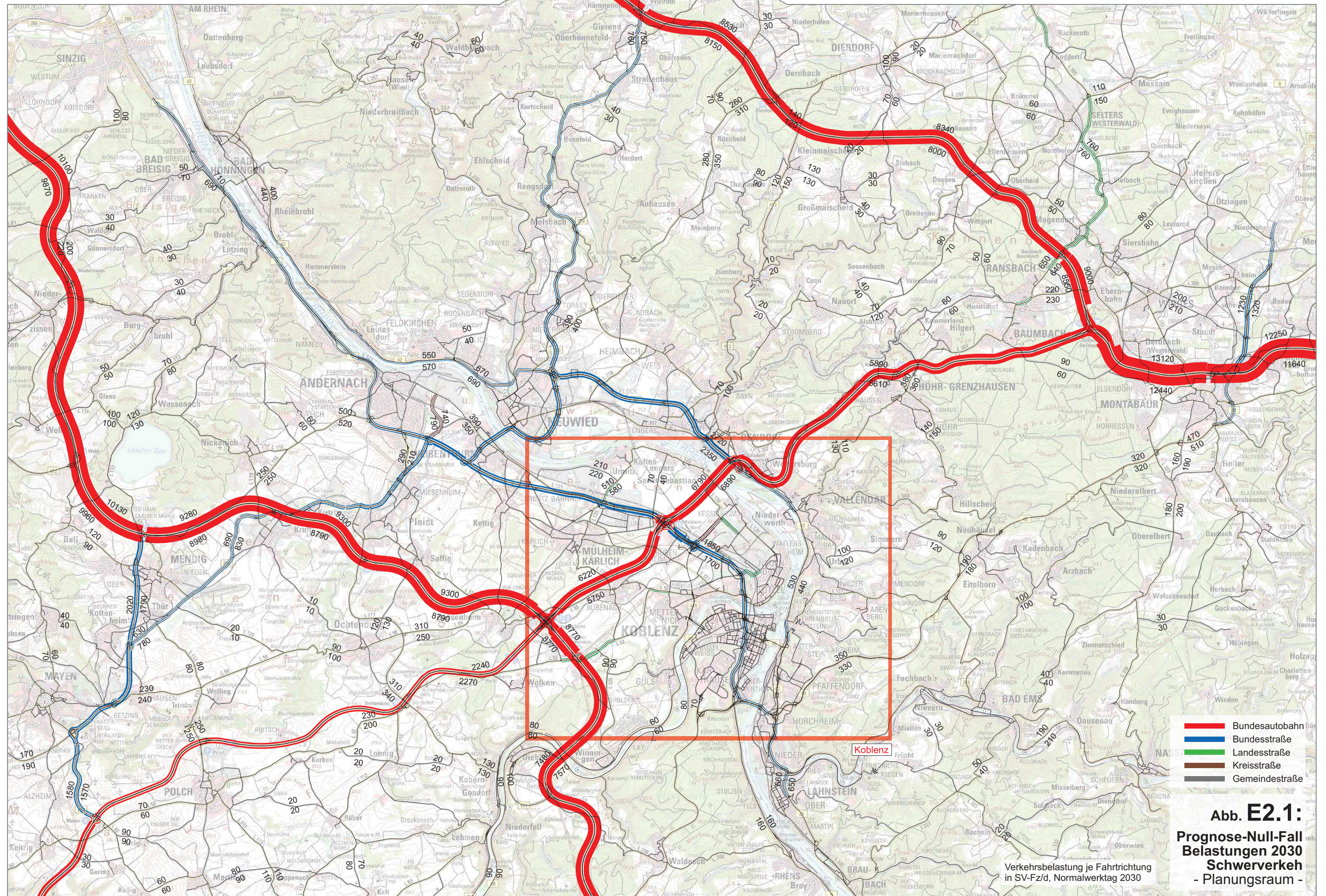


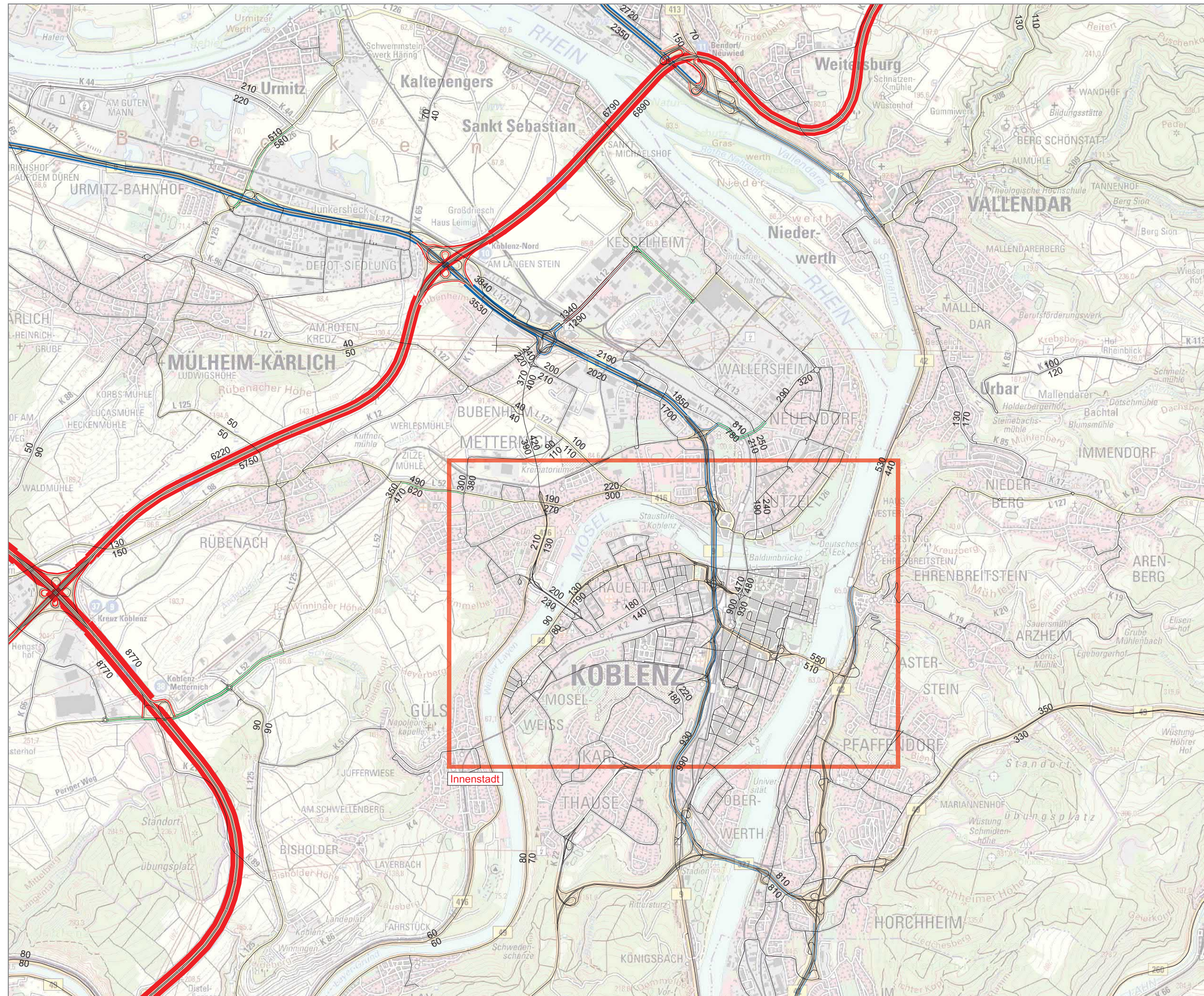
Verkehrsbelastung je Fahrrichtung
in Kfz/d, Normalwerktag 2030

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Abb. E1.2:
Prognose-Null-Fall
Belastungen 2030
Gesamtverkehr
- Bereich Koblenz -







Verkehrsbelastung je Fahrrichtung
in SV-Fz/d, Normalwerttag 2030

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Abb. E2.2:
Prognose-Null-Fall
Belastungen 2030
Schwerverkehr
 - Bereich Koblenz -

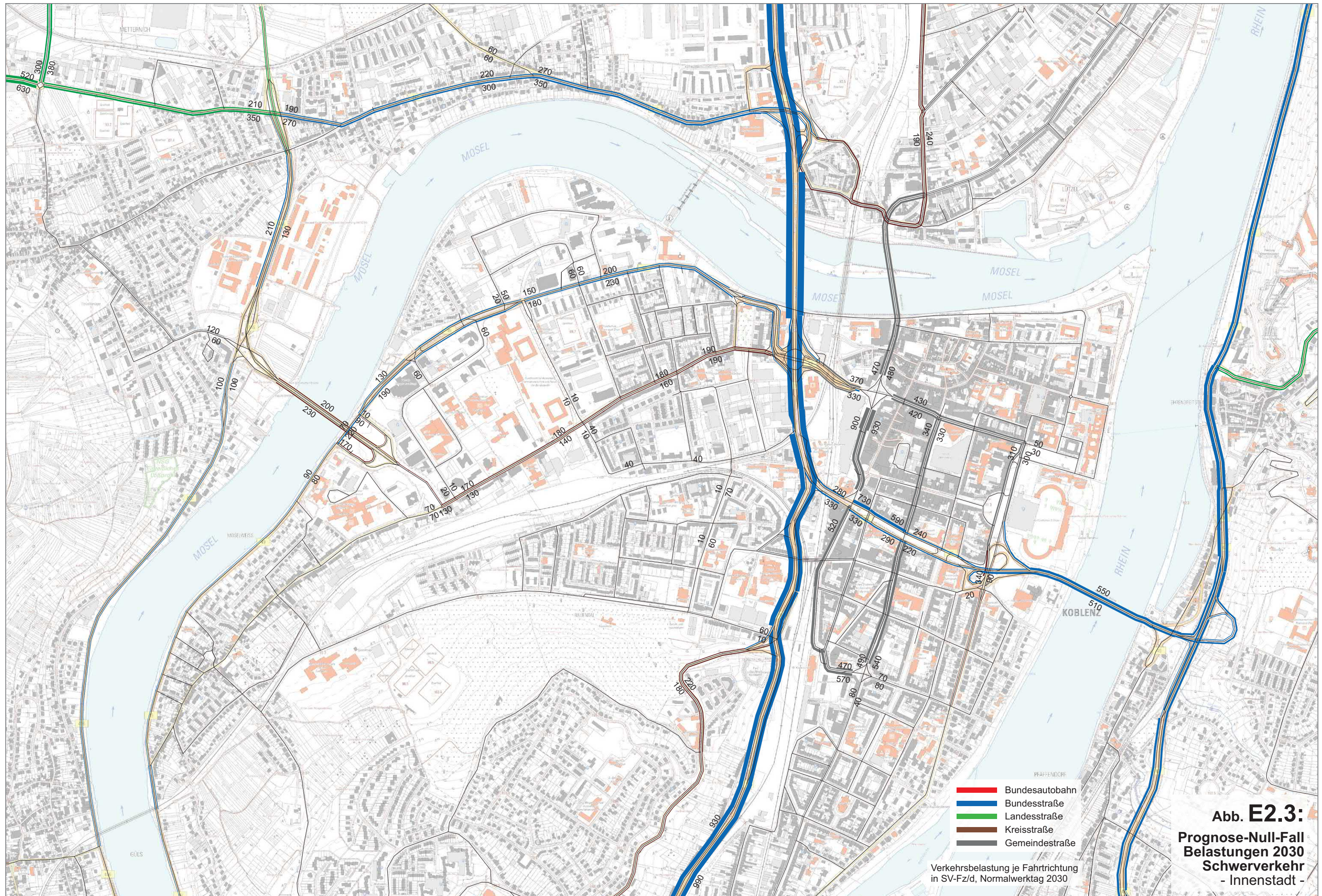
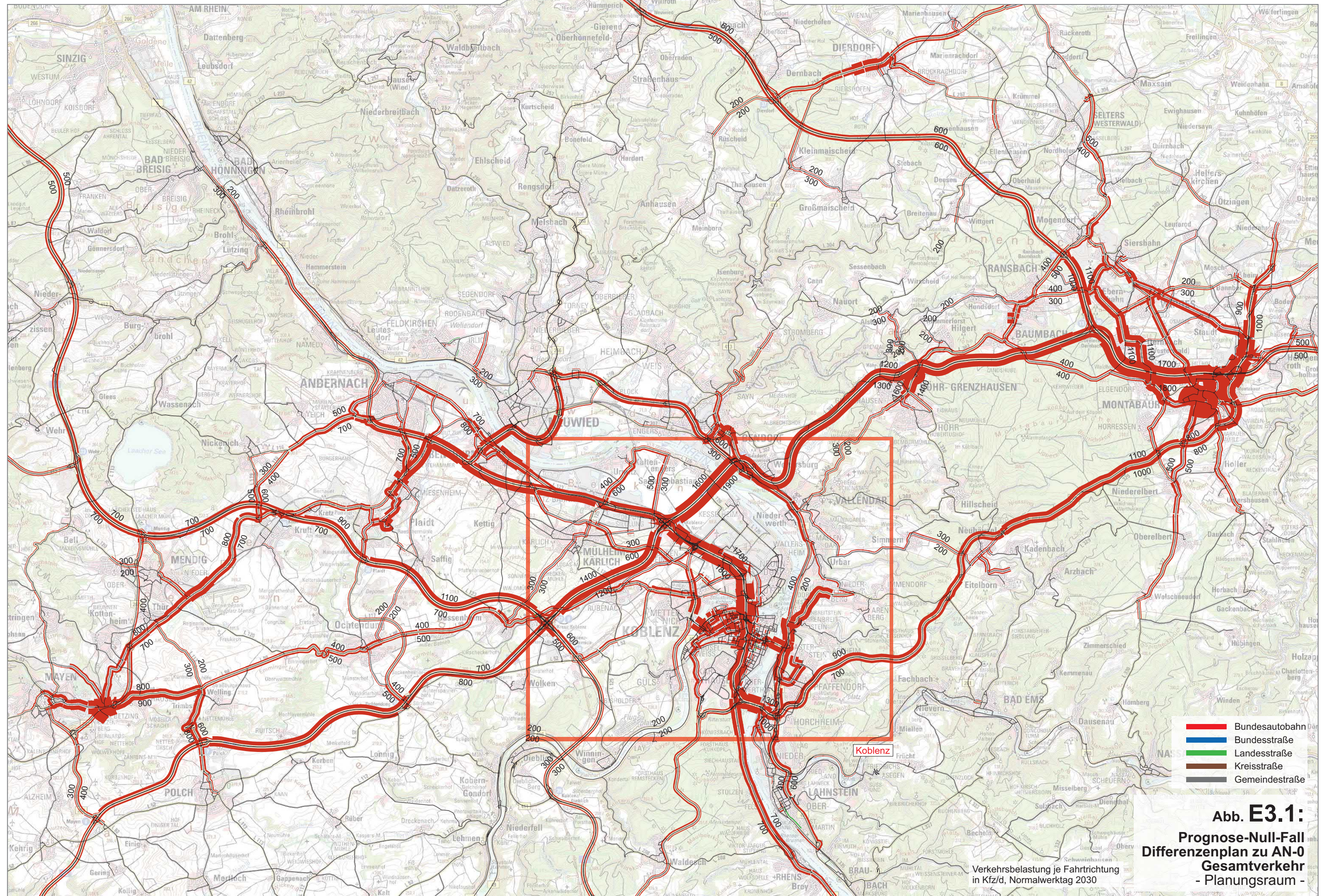
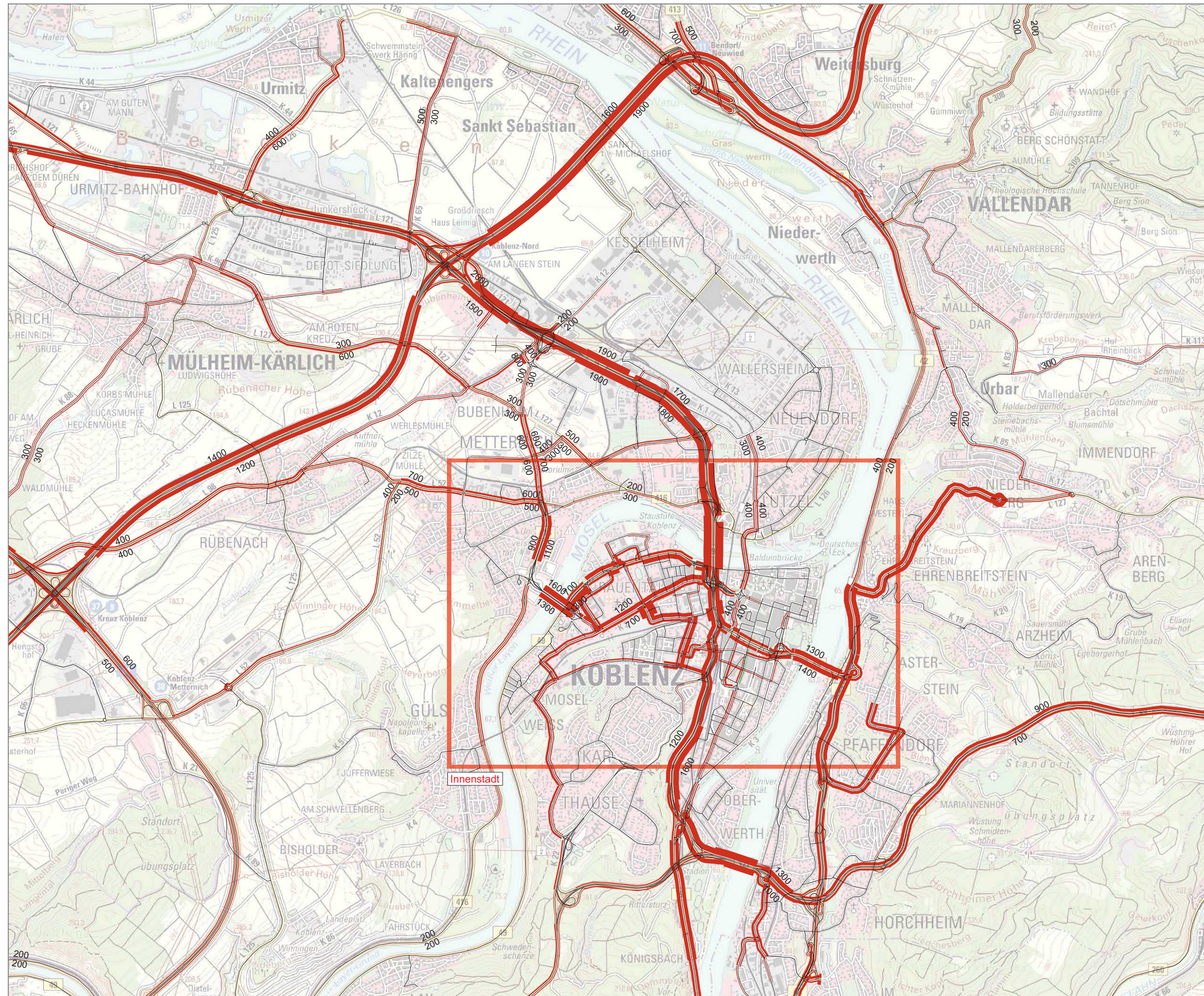


Abb. E2.3:
Prognose-Null-Fall
Belastungen 2030
Schwerverkehr
- Innenstadt -

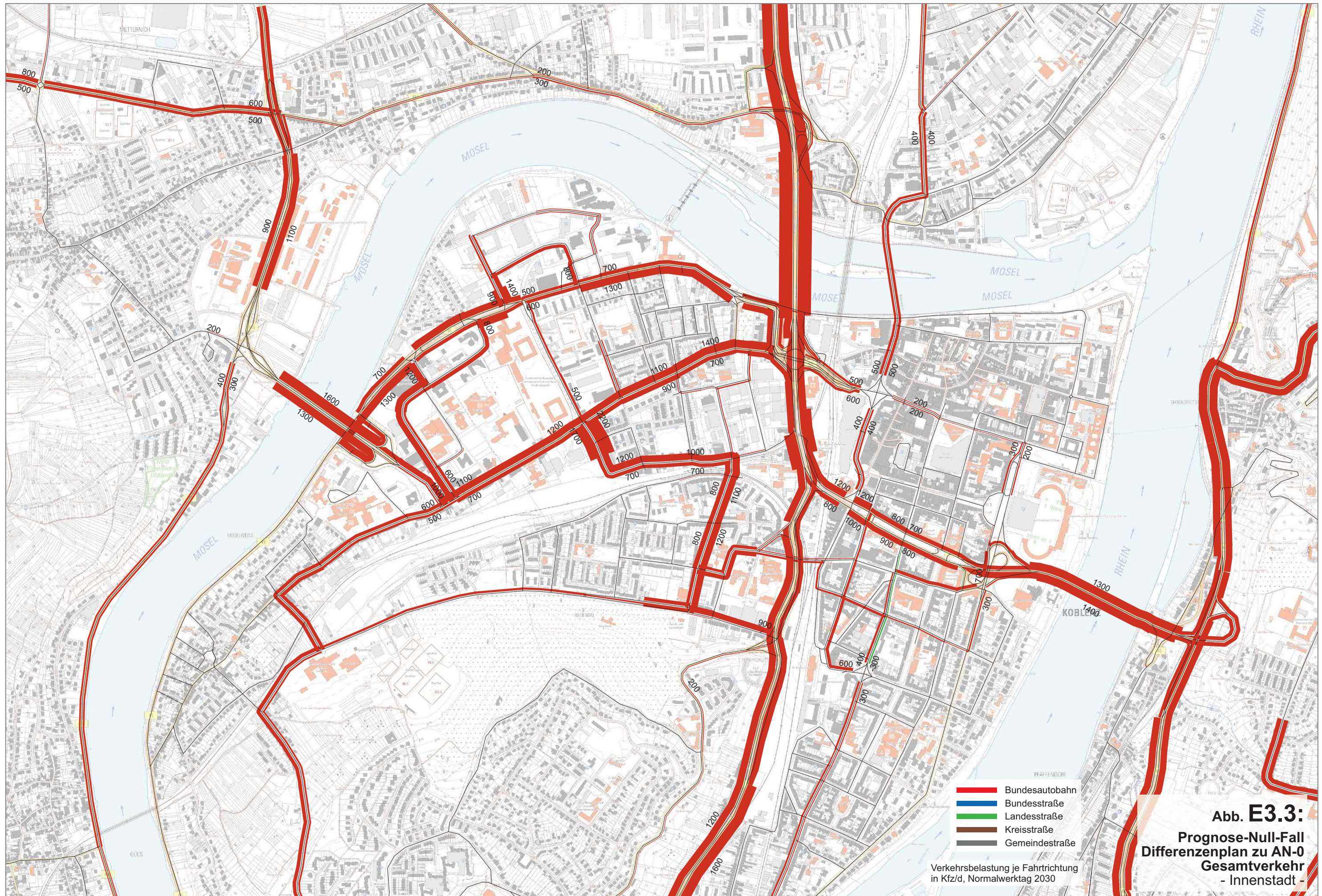




Verkehrsbelastung je Fahrrichtung
in Kfz/d, Normalwerktag 2030

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Abb. E3.2:
Prognose-Null-Fall
Differenzenplan zu AN-0
Gesamtverkehr
- Bereich Koblenz -



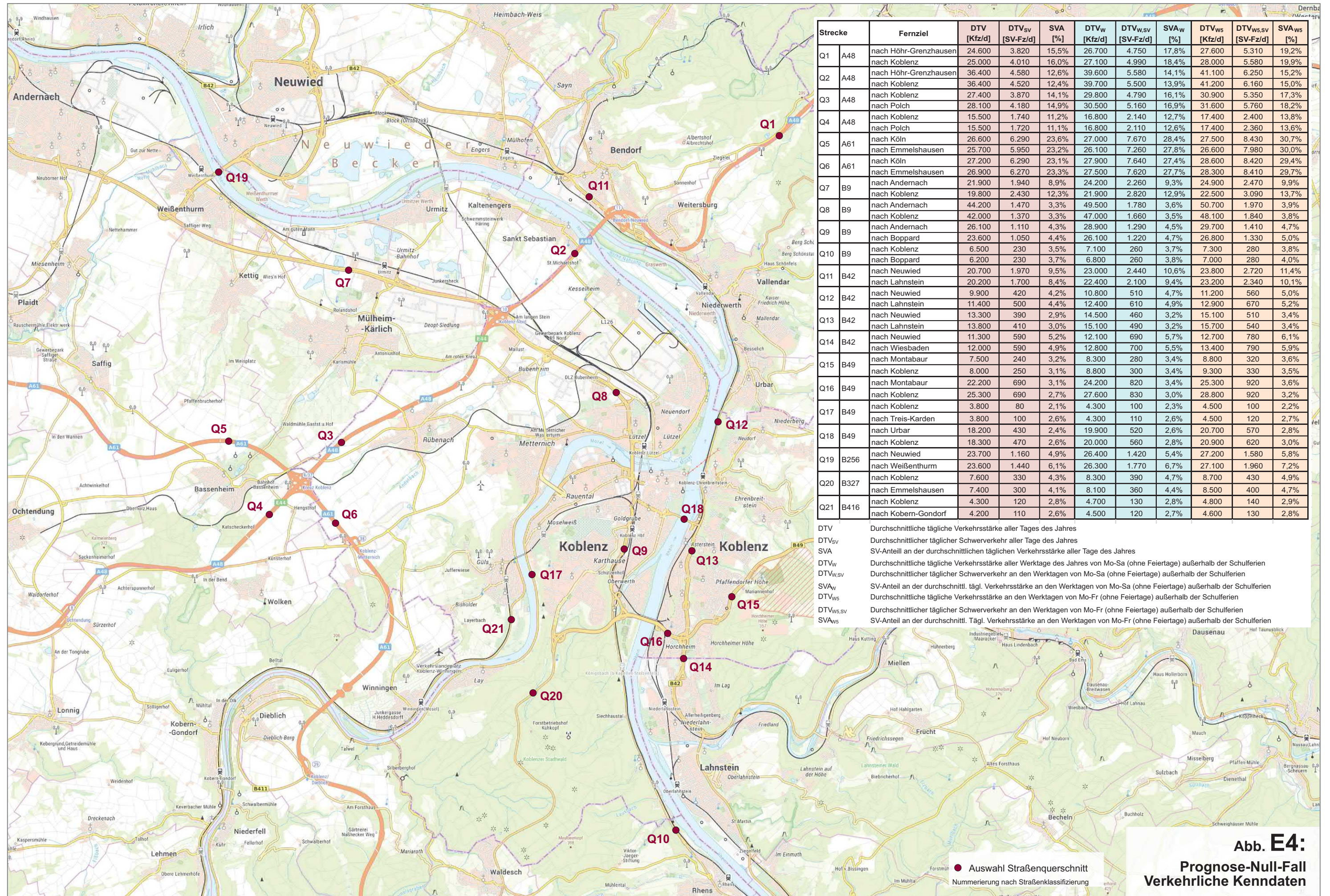


Abb. E4:
Prognose-Null-Fall
Verkehrliche Kenndaten

MATERIALTEIL

MATERIALTEIL

	<u>Seite</u>
1. 1.Lokale Strukturentwicklungen	1 - 6

1. Lokale Infrastrukturentwicklungen

In der folgenden Tabelle sind die mit den Verbandsgemeinden und Städten abgestimmten lokalen Infrastrukturvorhaben mit dem Planungshorizont 2030 aufgelistet. Die Entwicklungen wurden ortsgemeinde- bzw. stadtscharf erörtert.

Die Aufkommensbestimmung erfolgt nach den "Hinweise[n] zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen (FGSV 2006) oder wird aus bereits durchgeführten Verkehrsuntersuchungen übernommen.

Tab. 1 Lokale Infrastrukturvorhaben

Stadt / Gemeinde	Art der Bebauung	Größe	Aufkommen Kfz/d, Rtg. (SV-Fz/d, Rtg.)
Stadt Andernach			
Andernach	Wohnen	265 BP + 350 WE	1.297 (11)
Andernach	Gewerbe	22,6 ha	1.075 (102)
Stadt Mayen			
Mayen	Wohnen	40 BP +3 ha	574 (2)
Mayen	Gewerbe	42,5 ha + 40 BE	4.777 (230)
Stadt Bendorf			
Bendorf	Wohnen	471 WE + 355 BP	1.624 (17)
Bendorf	Gewerbe	22,4 ha+ 80 Betten	971 (22)
Verbandsgemeinde Maifeld			
Gappenach	Wohnen	12 BP	25 (1)
Gering	Wohnen	19 BP	40 (1)
Kollig	Wohnen	14 BP	29 (1)
Lonnig	Wohnen	10 BP	21 (1)
Münstermaifeld	Wohnen	27 BP	56 (1)
Naunheim	Wohnen	17 BP	35 (1)
Ochtendung	Wohnen	46 BP	96 (1)
Polch	Wohnen	150 BP	312 (2)
Trimbs	Wohnen	12 BP	25 (1)
Welling	Wohnen	28 BP	58 (1)
Verbandsgemeinde Mendig			
Mendig	Wohnen	161 WE	187 (2)
Mendig	Gewerbe	32,75 ha	1.462 (152)
Bell	Gewerbe	2,6 ha	116 (12)

Fort. Tab. 1

Lokale Infrastrukturvorhaben

Stadt / Gemeinde	Art der Bebauung	Größe	Aufkommen Kfz/d, Rtg. (SV-Fz/d, Rtg.)
Verbandsgemeinde Pellenz			
Kretz	Wohnen	88 EW	73 (1)
Kruft	Wohnen	198 EW	187 (2)
Nickenich	Wohnen	264 EW	250 (1)
Plaidt	Wohnen	550 EW	520 (4)
Verbandsgemeinde Rhein-Mosel			
Lehmen	Wohnen	27 BP	56 (1)
Brey	Wohnen	68 BP	141 (1)
Verbandsgemeinde Vordereifel			
Kottenheim	Wohnen	27 BP	56 (1)
Kottenheim	Gewerbe	1,2 ha	56 (6)
Kehrig	Wohnen	16 BP	33 (1)
Ettringen	Gewerbe	1,8 ha	80 (8)
Verbandsgemeinde Weißenthurm			
Bassenheim	Wohnen	7,4 ha	350 (2)
Kettig	Wohnen	4,9 ha	232 (2)
Kettig	Gewerbe	7,7 ha	344 (36)
Mühlheim-Kärlich	Wohnen	4,88 ha	231 (2)
Mühlheim-Kärlich	Gewerbe	9,2 ha	411 (43)
St. Sebastian	Wohnen	40 WE	83 (1)
Urmitz	Wohnen	1,5 ha	147 (1)
Weißenthurm	Wohnen	392 EW	402 (3)
Weißenthurm	Gewerbe	4 ha + 1.700 m ² VKF	1.335 (5)
Verbandsgemeinde Vallendar			
Niederwerth	Wohnen	2,8 ha	132 (1)
Weitersburg	Gewerbe	3,3 ha	152 (16)
Stadt Koblenz			
Niederberg	Wohnen	840 WE	1.564 (10)
Rübenach	Wohnen	58 WE	109 (1)
Rübenach	Gewerbe	6,4 ha	286 (30)
Südliche Vorstadt	Wohnen	975 WE	950 (6)
Südliche Vorstadt	Gewerbe	1,3 ha	482 (11)
Rauental	Wohnen	398 WE	774 (7)
Rauental	Gewerbe	aus Gutachten übernommen	3.124 (33)
Lützel	Wohnen	200 WE	374 (3)



Fort. Tab. 1

Lokale Infrastrukturvorhaben

Stadt / Gemeinde	Art der Bebauung	Größe	Aufkommen Kfz/d, Rtg. (SV-Fz/d, Rtg.)
Stadt Kobelnz			
Goldgrube	Wohnen	144 WE	289 (3)
Goldgrube	Gewerbe	1.200 m ² VKF	751 (3)
Asterstein	Wohnen	500 WE	936 (6)
Bubenheim	Gewerbe	8,1 ha	362 (38)
Stadt Neuwied			
Neuwied	Wohnen	493 WE	1.107 (14)
Neuwied	Gewerbe	32 ha	1.975 (231)
Verbandsgemeinde Dierdorf			
Marienhausen	Wohnen	25 BP	52 (1)
Großmaischeid	Wohnen	50 BP	128 (2)
Dierdorf	Wohnen	22 WE	46 (1)
Dierdorf	Gewerbe	5.600 m ² VKF	2.169 (12)
Verbandsgemeinde Puderbach			
Dernbach	Wohnen	41 BP	85 (1)
Dernbach	Gewerbe	2 ha	87 (9)
Linkenbach	Wohnen	25 BP	52 (1)
Stadt Lahnstein			
Lahnstein	Wohnen	14 ha + 127 WE	1.691 (10)
Lahnstein	Gewerbe	9,6 ha	952 (10)
Verbandsgemeinde Selters			
Selters	Wohnen	50 BP	104 (1)
Selters	Gewerbe	10 ha	446 (46)
Herschbach	Wohnen	37 BP	77 (1)
Herschbach	Gewerbe	3,5 ha	156 (16)
Marienrachdorf	Wohnen	20 BP	42 (1)
Marienrachdorf	Gewerbe	1 ha	45 (5)
Hertenfels	Wohnen	20 BP	42 (1)
Freilingen	Wohnen	15 BP	31 (1)
Weidenhahn	Wohnen	25 BP	52 (1)
Freirachdorf	Wohnen	30 BP	62 (1)
Sessenhausen	Wohnen	40 BP	83 (1)
Wölferlingen	Wohnen	15 BP	31 (1)
Ellenhausen	Wohnen	20 BP	42 (1)
Steinen	Wohnen	15 BP	31 (1)
Ewighausen	Wohnen	20 BP	42 (1)



Fort. Tab. 1

Lokale Infrastrukturvorhaben

Stadt / Gemeinde	Art der Bebauung	Größe	Aufkommen Kfz/d, Rtg. (SV-Fz/d, Rtg.)
Verbandsgemeinde Selters			
Maroth	Wohnen	10 BP	21 (1)
Verbandsgemeinde Ransbach-Baumbach			
Alsbach	Wohne BP	8 BP	17 (0)
Nauort	Wohnen	45 BP	94 (1)
Sessenbach	Wohnen	30 BP	62 (1)
Ransbach-Baumbach	Wohnen	50 BP	125 (1)
Ransbach-Baumbach	Gewerbe	24 ha	1.071 (111)
Verbandsgemeinde Wirges			
Wirges	Wohnen	116	291 (2)
Wirges	Gewerbe	1,6 ha	804 (7)
Dernbach	Wohnen	31	64 (1)
Dernbach	Gewerbe	3,8 ha	891 (16)
Siershahn	Wohnen	90	208 (1)
Siershahn	Gewerbe	1,2 ha	54 (6)
Mogendorf	Wohnen	20	42 (1)
Ötzingen	Wohnen	45	94 (1)
Staudt	Wohnen	30	62 (1)
Helferskirchen	Wohnen	20	42 (1)
Moschheim	Wohnen	50	112 (1)
Leuterod	Wohnen	28	58 (1)
Bannerscheid	Wohnen	70	146 (1)
Niedersayn	Wohnen	1	4 (0)
Eberhahn	Gewerbe	10 ha	446 (46)
Mogendorf	Gewerbe	15,9 ha	710 (74)
Verbandsgemeinde Höhr-Grenzhausen			
Hilgert	Wohnen	20 BP	42 (1)
Höhr-Grenzhausen	Wohnen	50 BP	104 (1)
Höhr-Grenzhausen	Gewerbe	9.000 m² VFK	1.876 (10)
Verbandsgemeinde Montabaur			
Boden	Wohnen	6,3 ha	250 (3)
Boden	Gewerbe	4 ha	140 (20)
Daubach	Wohnen	1,5 ha	71 (1)
Eitelborn	Wohnen	1 ha	47 (1)
Eitelborn	Gewerbe	8 ha	357 (37)
Gackenbach	Wohnen	1,3 ha	61 (1)



Fort. Tab. 1

Lokale Infrastrukturvorhaben

Stadt / Gemeinde	Art der Bebauung	Größe	Aufkommen Kfz/d, Rtg. (SV-Fz/d, Rtg.)
Verbandsgemeinde Montabaur			
Girod	Wohnen	1,5 ha	71 (1)
Görgeshausen	Wohnen	3 ha	142 (1)
Großholbach	Wohnen	1,5 ha	71 (1)
Heilberscheid	Wohnen	1,5 ha	71 (1)
Heiligenroth	Wohnen	2,5 ha	118 (6)
Holler	Wohnen	1,5ha	71 (1)
Hübingen	Wohnen	1,1 ha	52 (1)
Kadenbach	Wohnen	3 ha	142 (1)
Montabaur	Wohnen	10,5 ha	467 (6)
Montabaur	Gewerbe	13 ha	7.534 (172)
Nentershausen	Wohnen	5 ha	236 (2)
Nentershausen	Gewerbe	7 ha	312 (32)
Neuhäusel	Wohnen	5 ha	236 (2)
Niederelbert	Wohnen	7,5 ha	354 (2)
Niederelbert	Gewerbe	7 ha	234 (24)
Nomborn	Wohnen	0,7 ha	33 (0)
Oberelbert	Wohnen	2,8 ha	132 (1)
Ruppach-Goldhausen	Wohnen	2,3 ha	110 (2)
Ruppach-Goldhausen	Gewerbe	10 ha	340 (50)
Simmern	Wohnen	2,5 ha	118 (1)
Stahlhofen	Wohnen	3 ha	142 (1)
Untershausen	Wohnen	1,5 ha	71 (1)
Welschneudorf	Wohnen	1,9 ha	90 (1)



Fort. Tab. 1

Lokale Infrastrukturvorhaben

Stadt / Gemeinde	Art der Bebauung	Größe	Aufkommen Kfz/d, Rtg. (SV-Fz/d, Rtg.)
Verbandsgemeinde Brohltal			
Burgbrohl	Wohnen	43 BP	89 (1)
Glees	Wohnen	34 BP	71 (1)
Hohenleimbach	Wohnen	25 BP	52 (1)
Kempenich	Wohnen	23 BP	48 (1)
Niederzissen	Wohnen	74 BP	156 (1)
Oberdürrenbach	Wohnen	31 BP	64 (1)
Oberzissen	Wohnen	31 BP	64 (1)
Spessart	Wohnen	31 BP	64 (1)
Wehr	Wohnen	42 BP	87 (1)
Weibern	Wohnen	29 BP	60 (1)
Königsfeld	Wohnen	54 BP	112 (1)
Wassenach	Wohnen	72 BP	150 (1)
SUMME GESAMT			58.212 (1.893)

Tabelle enthält gerundete Werte

BP = Bauplätze, WE = Wohneinheiten, EW = Einwohner, AP = Arbeitsplätze, VKF = Verkaufsfläche