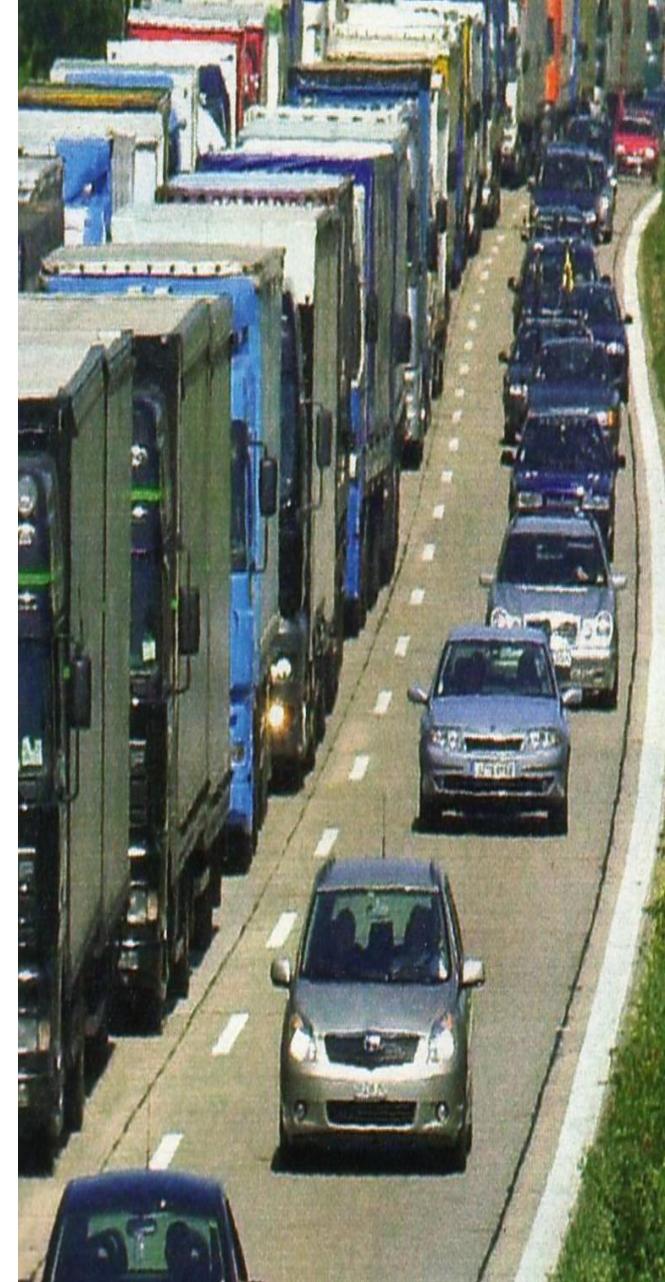


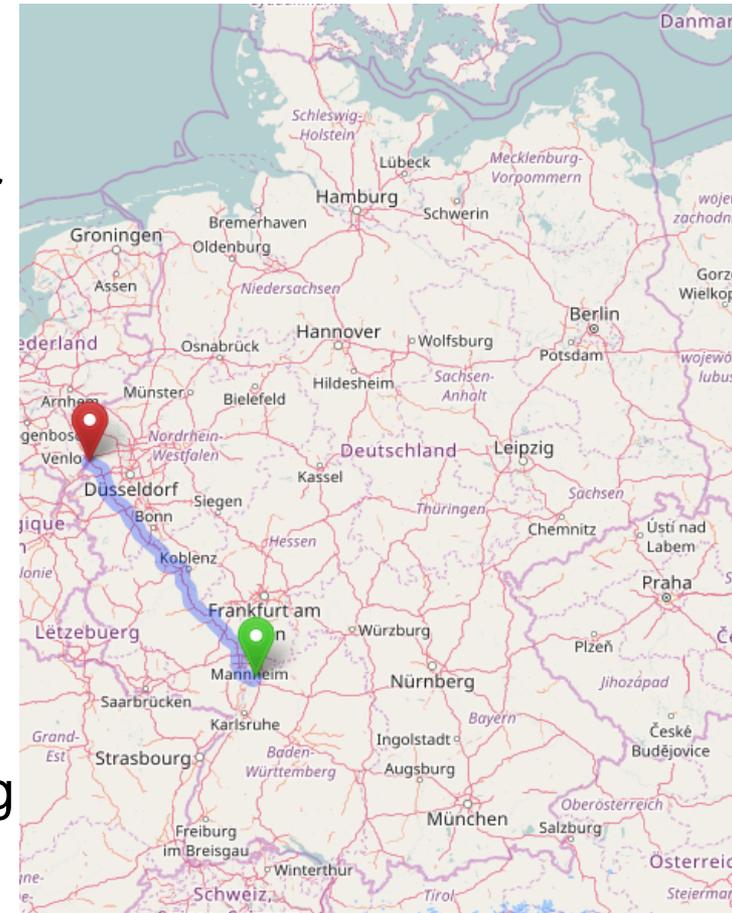
Erstellung und Bewertung eines Trassenkorridors für die A 61n

Gutachterliche Stellungnahme
13. Oktober 2017, Inden/Altdorf



Bedeutung der A 61 im Netz der Bundesautobahnen

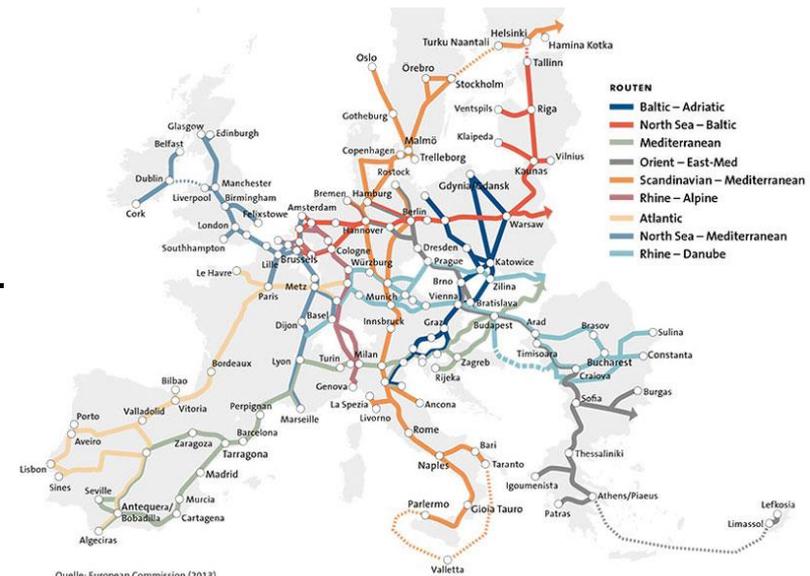
- Großräumige Verkehrsbedeutung
- Verbindet Metropolregionen
Rhein-Neckar - Rhein-Main - Rhein-Ruhr
- Verbindet Zentren
Viersen - Mönchengladbach - Kerpen -
Erfstadt
- Linksrheinische Alternative zur
hochbelasteten A 3
- Stetige Zunahme der Verkehrsbedeutung
durch Wirtschaftswachstum mit
Zunahme Güterverkehr



Quelle: www.openstreetmap.org

Bedeutung der A 61 im europäischen Verkehrsnetz

- Grenzüberschreitende Autobahn
→ große Bedeutung für Güter- und Individualverkehr
- Stellt für Logistikzentren in den Niederlanden internationale Fernverkehrsverbindung zu grenzüberschreitenden Kunden- und Lieferantennetzen sicher
- Weitere Zunahme der Bedeutung absehbar
- Wichtige und gleichwertige Ausweich- und Alternativroute für TEN-T-Netz
Route „Rhine-Alpine“ über A 3



Quelle: European Commission (2013)

- **Belastungen variieren je nach Region**

Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen **2014**

Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik Heft 278, Bergisch Gladbach 2016

- Grenze zu NL 22.608 Kfz/d (SV-Anteil: 22,1 %) – grenzüberschr. Bedeu.
- Mönchengladbach 69.778 Kfz/d (SV-Anteil: 13,4 %) – Belastungsgr. erreicht
- AK Kerpen 59.579 Kfz/d (SV-Anteil: 14,4 %)

Ergebnisse automatischer Dauerzählstellen an den „Freien Strecken“ der Straßen des überörtlichen Verkehrs in Nordrhein-Westfalen **2016** (bisher nur Tabellenteil)

Quelle: Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, vm.nrw.de, 2017

- Grenze zu NL 26.459 Kfz/d (SV-Anteil: 25,0 %) – vorläufige Daten
- Mönchengladbach 73.475 Kfz/d (SV-Anteil: 14,0 %) – Belastungsgr. übersch.
- AK Kerpen 63.997 Kfz/d (SV-Anteil: 15,2 %)

Veränderung 2016 zu 2014

- Grenze zu NL + 3.851 Kfz/d (+ 17,1 %)
- Mönchengladbach + 3.697 Kfz/d (+ 5,3 %)
- AK Kerpen + 4.418 Kfz/d (+ 7,4 %)

Derzeitige Annahme: jährliche Zunahme von etwa 1-2 %

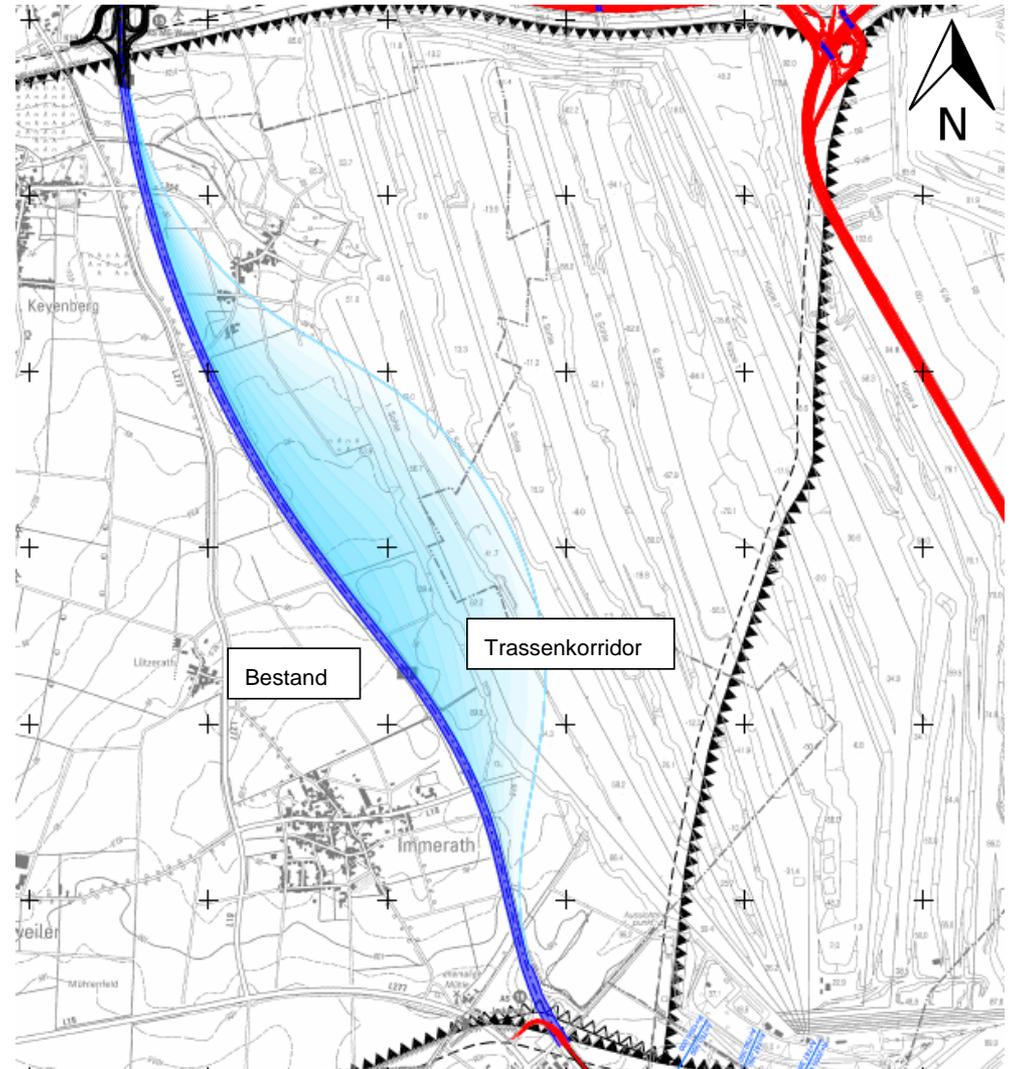
- Nach RAA - EKA 1A
- Führung auf direktem Weg und gleichbleibend hoher Qualität
- RQ 31 (4-streifig) - DTV: 68.000 – 72.000 Kfz/d
- Ausbaumaßnahmen nach BVWP 2030

944	NW	A 061	AK Meckenheim	AK Bliesheim	E 6	Vordringlicher Bedarf
942	NW	A 061	AD Erfttal (A 1)	AK Kerpen (A 4)	E 6	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
943	NW	A 061	AK Kerpen	AS Jackerath	E 6	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
945	NW	A 061	AK Wanlo (A 46)	AK Mönchenglad- bach (A 52)	E 6	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

Quelle: Bundesverkehrswegeplan Dezember 2016

- Bergbaubedingte temporäre Unterbrechung der A 61 zw. AS Wanlo und AS Jackerath
- Umleitung über A 44n und A 46 mehrfach „über Eck“
- Umleitung entspricht auf Dauer nicht den Anforderungen der RAA für Linienführung
- Im BVWP 2030 Ausbaumaßnahmen (943 + 945) betreffen unmittelbar angrenzenden Planungsraum
- In Braunkohlenplan „Garzweiler II“ Wiederherstellung in etwa ursprünglicher Lage festgeschrieben

- Radien > 2.000 m
Mindestanforderungen
sicher erfüllen
- Trassenkorridor
 - A 61n in ursprünglicher Lage
(westl. Rand Korridor)
 - Korridor mit einer nach Osten
verschobenen A 61 n
- Temporäre Umleitung
 - Führung über die A 44n



Quelle: Kocks Consult GmbH, NL Bonn

Umwegfaktoren

- Relation zwischen Luftlinienverbindung und Streckenentfernung
- Gemessen zwischen AK Jackerath und AK Wanlo
- Nach RAA möglichst klein
- Nach RIN Qualitätsstufe A für:
 - westl. Rand (Bestand)
 - östl. Rand
→ gesamter Korridor Stufe A
- Qualitätsstufe B für:
 - Umleitung A 44n

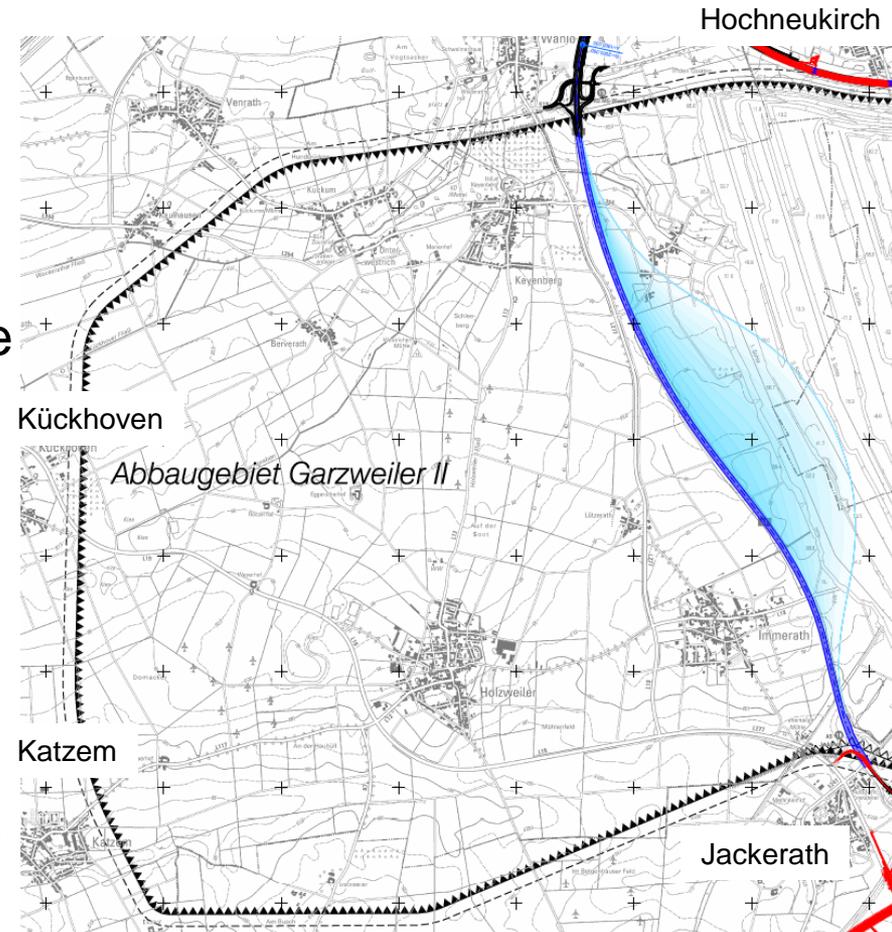
	Entfernung [m]		Umwegfaktor
	Luftlinie	Fahrstrecke	
westl. Rand (Bestand)	8.818	9.200	4,3%
östl. Rand	8.818	9.888	12,1%
A44n	8.818	12.000	36,1%

Quelle: DTV-Verkehrsconsult GmbH

Reisegeschwindigkeit

- Keine Einbußen innerhalb Trassenkorridors
- Erhebliche Einbußen bei Variante A 44n bei Verkehrsführung über drei Knotenpunkte

- Versiegelung geringfügig höher in Varianten innerhalb Korridors
 - Längere, weil kurvigere Strecke
- Im wesentlichen landwirtschaftliche Nutzung im Umfeld der A 61n
 - Keine Trassenvariante innerhalb Korridors verhindert oder gefährdet landwirtschaftliche Nutzung
- Lärm- und Schadstoffminderung durch Vermeidung von „Mehrwegen“ bei Neubauvarianten innerhalb Korridors
- Deutliche Entlastung der Ortschaft Jüchen-Hochneukirch an der A 46



Quelle: Kocks Consult GmbH, NL Bonn

- A 61 für großräumigen Nord-Süd-Verkehr
- Leistungsfähigkeitsgrenze bei Mönchengladbach z.T. überschritten
- Hoher SV-Anteil - hohe Bedeutung im internationalen Lkw-Verkehr
→ sechsstreifiger Ausbau im weiteren Bedarf des BVWP 2030
- Temporäre Umleitung über A 44n und A 46 entspricht nicht den Anforderungen der RAA
- Erforderlichkeit des Neubaus nach tagebaubedingter Inanspruchnahme gegeben
- Wiederherstellungsvarianten innerhalb Trassenkorridors sind regelkonform und üblich
- **Trasse in „Korridormitte“ wird empfohlen** - genügend Anpassungsmöglichkeiten für erforderliche straßenrechtliche Verfahren (Linienbestimmung, Planfeststellung)

Innovation zählt

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr.-Ing. Hartmut Ziegler

DTV-Verkehrsconsult GmbH

Pascalstraße 27

52076 Aachen

Tel.: +49 24 08 70 47 10

Fax: +49 24 08 70 47 29

Mobil: +49 176 241 654 04

E-Mail: ziegler@dtv-verkehrsconsult.de

Internet: www.dtv-verkehrsconsult.de

Dipl.-Ing. Christian Scotti

DTV-Verkehrsconsult GmbH

Pascalstraße 27

52076 Aachen

Tel.: +49 24 08 70 47 16

Fax: +49 24 08 70 47 29

Mobil: +49 176 241 654 05

E-Mail: scotti@dtv-verkehrsconsult.de

Internet: www.dtv-verkehrsconsult.de