

Kleine Anfrage

des Abg. Martin Hahn GRÜNE

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Einbezug der Ergebnisse des Gutachtens „Verkehrsinfrastruktur 2030: Ein Klimaschutzszenario für Baden-Württemberg“ beim Ausbau der B 31 im Bauabschnitt Meersburg–Immenstaad

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Verkehrsprognose liegt dem Schlussbericht des Gutachtens „Verkehrsinfrastruktur 2030: Ein Klimaschutzszenario für Baden-Württemberg“ bei der Ausbauplanung der B 31 auf dem Abschnitt Meersburg–Immenstaad zugrunde?
2. Wie hoch sind die im Prognosefall im Gutachten ermittelten Belastungen (absolute Angaben) im Kfz-Verkehr zwischen Überlingen und Friedrichshafen laut Klimaschutz-Szenario 2030 (die absoluten Angaben werden erbeten für die Abschnitte Überlingen–Uhldingen, Uhldingen–Meersburg, Meersburg–Immenstaad sowie Immenstaad–Friedrichshafen)?
3. Wie hoch sind die im Prognosefall im Gutachten ermittelten Belastungen (absolute Angaben) im Lkw-Verkehr zwischen Überlingen und Friedrichshafen laut Klimaschutz-Szenario 2030 (die absoluten Angaben werden erbeten für die Abschnitte Überlingen–Uhldingen, Uhldingen–Meersburg, Meersburg–Immenstaad sowie Immenstaad–Friedrichshafen)?
4. Wie hoch sind die im Prognosefall im Gutachten ermittelten Belastungen (absolute Angaben) im Kfz-Verkehr zwischen Überlingen und Friedrichshafen laut BVWP-Szenario 2030 (die absoluten Angaben werden erbeten für die Abschnitte Überlingen–Uhldingen, Uhldingen–Meersburg, Meersburg–Immenstaad sowie Immenstaad–Friedrichshafen)?
5. Wie hoch sind die im Prognosefall im Gutachten ermittelten Belastungen (absolute Angaben) im Lkw-Verkehr zwischen Überlingen und Friedrichshafen laut BVWP-Szenario 2030 (die absoluten Angaben werden erbeten für die Abschnitte Überlingen–Uhldingen, Uhldingen–Meersburg, Meersburg–Immenstaad sowie Immenstaad–Friedrichshafen)?

Eingegangen: 29. 10. 2018 / Ausgegeben: 06. 02. 2019

1

6. Welches konkrete Schienenverkehrsangebot hinsichtlich Ausbaustandard (elektrifiziert bzw. nicht-elektrifiziert, ein- oder zweigleisig, Kreuzungsbahnhöfe, etc.) und Betriebsqualität (Fahrzeugeinsatz, Doppelstock, Fahrplanangebot, etc.) wurde bei den Planfallrechnungen im Klimaschutz-Szenario 2030 auf der Südbahn, der Bodenseegürtelbahn sowie der Hochrheinbahn berücksichtigt?
7. Welches konkrete Schienenverkehrsangebot hinsichtlich Ausbaustandard (elektrifiziert bzw. nicht-elektrifiziert, ein- oder zweigleisig, Kreuzungsbahnhöfe etc.) und Betriebsqualität (Fahrzeugeinsatz, Doppelstock, Fahrplanangebot etc.) wurde bei den Planfallrechnungen im BVWP-Szenario 2030 auf der Südbahn, der Bodenseegürtelbahn sowie der Hochrheinbahn berücksichtigt?
8. Woraus ergibt sich die angenommene Auslastung der Bodenseegürtelbahn im Gutachten „Verkehrsinfrastruktur 2030: Ein Klimaschutzszenario für Baden-Württemberg“?
9. Welches konkrete ÖPNV-Angebot hinsichtlich Ausbaustandard und Betriebsqualität wurde bei den Planfallrechnungen im Klimaschutz-Szenario 2030 für den Bodenseekreis im Vergleich zum Status Quo berücksichtigt?
10. Welches konkrete Radverkehrsinfrastrukturangebot und welcher Anteil des Radverkehrs am Modal Split wurde bei den Planfallrechnungen im Klimaschutz-Szenario 2030 für den Bodenseekreis im Vergleich zum Status Quo berücksichtigt?

29. 10. 2018

Hahn GRÜNE

Begründung

Am 13. Oktober 2017 wurden die Ergebnisse des vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Ende 2014 in Auftrag gegebenen Gutachtens „Verkehrsinfrastruktur 2030: Ein Klimaschutzszenario für Baden-Württemberg“ in Stuttgart im Rahmen eines Schlussberichts vorgestellt. Ein wesentliches Ergebnis des Gutachtens war, dass die geforderten Klimaziele erreichbar sind.

Bei der BVWP-Verflechtungsprognose werden für das Land Baden-Württemberg im Verkehrssektor nur 21 Prozent CO₂-Reduktion erreicht (bundesweit 26 Prozent). Dies liegt unter anderem am für Baden-Württemberg prognostizierten weiteren Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum.

Um die Vorgaben des Klimaschutzbündnisses von Paris (CO₂-Reduktion im Verkehrssektor von 40 bis 42 Prozent gegenüber dem Jahr 1990) einzuhalten, steht bei der Umsetzung des Klimaschutz-Szenarios Baden-Württemberg 2030 die Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel stärker im Fokus.

Da im Wahlkreis immer wieder Fragen zur Situation vor Ort und die Konsequenzen für den Neu-/Ausbau der B 31 zwischen Meersburg und Immenstaad gestellt werden, ist die Einschätzung der Landesregierung, ob bei der Verkehrsplanung der B 31 im Bauabschnitt Meersburg–Immenstaad die politische Zielsetzung des Gutachtens (Einhaltung der Klimaschutzverträge) in vollem Umfang und unter Annahme aller entscheidenden Kriterien mit einbezogen wurde, von großem Interesse.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 24. Januar 2019 Nr. 4-0141.5/388*¹ beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Welche Verkehrsprognose liegt dem Schlussbericht des Gutachtens „Verkehrsinfrastruktur 2030: Ein Klimaschutzszenario für Baden-Württemberg“ bei der Ausbauplanung der B 31 auf dem Abschnitt Meersburg–Immenstaad zugrunde?*

Das Klimaschutzszenario (Verkehrsinfrastruktur 2030: Ein Klimaschutzszenario für Baden-Württemberg) ist keine Prognose. Es beschreibt nicht die mit Sicherheit zu erwartende Entwicklung, sondern Ziele, die erreichbar wären. Ob das Klimaschutzszenario Wirklichkeit wird, hängt daher von vielen äußeren Faktoren und den Weichenstellungen der verschiedenen politischen Ebenen ab. Die Klimaschutzziele sind gesetzt, das Szenario ist ein Beitrag zur öffentlichen Debatte und zeigt, dass EU, Bund, Land und Kommunen erhebliche Anstrengungen unternehmen müssen, wenn die Klimaschutzziele erreicht werden sollen.

- 2. Wie hoch sind die im Prognosefall im Gutachten ermittelten Belastungen (absolute Angaben) im Kfz-Verkehr zwischen Überlingen und Friedrichshafen laut Klimaschutz-Szenario 2030 (die absoluten Angaben werden erbeten für die Abschnitte Überlingen–Uhldingen, Uhldingen–Meersburg, Meersburg–Immenstaad sowie Immenstaad–Friedrichshafen)?*
- 3. Wie hoch sind die im Prognosefall im Gutachten ermittelten Belastungen (absolute Angaben) im Lkw-Verkehr zwischen Überlingen und Friedrichshafen laut Klimaschutz-Szenario 2030 (die absoluten Angaben werden erbeten für die Abschnitte Überlingen–Uhldingen, Uhldingen–Meersburg, Meersburg–Immenstaad sowie Immenstaad–Friedrichshafen)?*

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Im Klimaschutzszenario errechnet das verwendete Verkehrsmodell die folgende Verkehrsstärke:

Verkehrsbelastungen an Werktagen		
Abschnitt	DTVw 2030 (Kfz)	DTVw 2030 (Lkw)
Überlingen–Uhldingen	32.000	4.000
Uhldingen–Meersburg	31.000	4.000
Meersburg–Immenstaad	32.000	5.000
Immenstaad–Friedrichshafen	47.000	9.000

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Verkehrsprognose des Klimaschutzszenarios und das zugehörige Straßennetzmodell des BVWP einen räumlich weit gefassten Ansatz haben und somit nicht geeignet sind, um maßnahmenbezogene Schlussfolgerungen abzuleiten.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

4. Wie hoch sind die im Prognosefall im Gutachten ermittelten Belastungen (absolute Angaben) im Kfz-Verkehr zwischen Überlingen und Friedrichshafen laut BVWP-Szenario 2030 (die absoluten Angaben werden erbeten für die Abschnitte Überlingen–Uhldingen, Uhldingen–Meersburg, Meersburg–Immenstaad sowie Immenstaad–Friedrichshafen)?
5. Wie hoch sind die im Prognosefall im Gutachten ermittelten Belastungen (absoluten Angaben) im Lkw-Verkehr zwischen Überlingen und Friedrichshafen laut BVWP-Szenario 2030 (die absoluten Angaben werden erbeten für die Abschnitte Überlingen–Uhldingen, Uhldingen–Meersburg, Meersburg–Immenstaad sowie Immenstaad–Friedrichshafen)?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ausgewiesenen Belastungen ergeben sich wie folgt:

Abschnitt	DTVw 2030 (Kfz)	DTVw 2030 (Lkw)
Überlingen/O–Oberuhldingen	31.000	3.000
Oberuhldingen–Meersburg/W	35.000	4.000
Meersburg/W–Immenstaad	39.000	5.000
Immenstaad–Friedrichshafen/ Waggershausen	49.000	9.000

Die Werte beziehen sich auf die Werkstage (DTVw).

Prognosewerte für den DTV(durchschnittlicher täglicher Verkehr) sind im BVWP nicht ausgewiesen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Verkehrsprognose und das zugehörige Modell des BVWP einen räumlich weit gefassten Ansatz haben. Diese Prognosen und Modelle sind nicht geeignet, um maßnahmenbezogene Schlussfolgerungen abzuleiten.

Dies bleibt der Verkehrsuntersuchung im Rahmen der konkreten Maßnahmenplanung vorbehalten.

6. Welches konkrete Schienenverkehrsangebot hinsichtlich Ausbaustandard (elektrifiziert bzw. nicht-elektrifiziert, ein- oder zweigleisig, Kreuzungsbahnhöfe, etc.) und Betriebsqualität (Fahrzeugeinsatz, Doppelstock, Fahrplanangebot, etc.) wurde bei den Planfallrechnungen im Klimaschutz-Szenario 2030 auf der Südbahn, der Bodenseegürtelbahn sowie der Hochrheinbahn berücksichtigt?

7. Welches konkrete Schienenverkehrsangebot hinsichtlich Ausbaustandard (elektrifiziert bzw. nicht-elektrifiziert, ein- oder zweigleisig, Kreuzungsbahnhöfe etc.) und Betriebsqualität (Fahrzeugeinsatz, Doppelstock, Fahrplanangebot etc.) wurde bei den Planfallrechnungen im BVWP-Szenario 2030 auf der Südbahn, der Bodenseegürtelbahn sowie der Hochrheinbahn berücksichtigt?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Unterstellte Anzahl Züge in den Szenarien		
Strecke	BVWP 2030	Klimaschutzszenario
Südbahn (Ulm–Biberach)	27 IRE 36 RB	45 IRE 36 RB
Bodenseegürtelbahn (Friedrichshafen–Radolfzell)	9 RE 25 RB	9 RE 25 RB
Hochrheinbahn	28 IRE	35 IRE
Zuggattungen		
(Je Linie ggf. unterschiedlich)		
FV light (540 Plätze), NV Triebzüge (2 x 240 Plätze), NV Doppelstockzüge (6 Wagen = 530 Plätze)		
Ausbauzustand (in beiden Szenarien gleich)		
Südbahn	Elektrifizierung und Ausbau	
Bodenseegürtelbahn	Elektrifizierung	
Hochrheinbahn	Elektrifizierung	

8. Woraus ergibt sich die angenommene Auslastung der Bodenseegürtelbahn im Gutachten „Verkehrsinfrastruktur 2030: Ein Klimaschutzszenario für Baden-Württemberg“?

Die Auslastung ergibt sich aus dem Verhältnis zwischen den streckenspezifisch fahrenden Zügen (überwiegend Personenzüge) und der ermittelten Leistungsfähigkeit.

9. Welches konkrete ÖPNV-Angebot hinsichtlich Ausbaustandard und Betriebsqualität wurde bei den Planfallrechnungen im Klimaschutz-Szenario 2030 für den Bodenseekreis im Vergleich zum Status Quo berücksichtigt?

10. Welches konkrete Radverkehrsinfrastrukturangebot und welcher Anteil des Radverkehrs am Modal Split wurde bei den Planfallrechnungen im Klimaschutz-Szenario 2030 für den Bodenseekreis im Vergleich zum Status Quo berücksichtigt?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Ein konkretes ÖPNV-Angebot hinsichtlich Ausbaustandard und Betriebsqualität und ein konkretes Radinfrastrukturangebot wurden nicht unterstellt, weil sich die Segmentierung des Verkehrsangebots im BVWP-Modell an den Anforderungen eines nationalen Modells orientiert. Deshalb wird die Verkehrsinfrastruktur im öffentlichen Straßenpersonenverkehr¹, im Rad- und im Fußverkehr nicht abgebildet.

Die Aufteilung der Zahl der Wege auf einzelnen Quelle-Ziel-Relationen und die feinräumige Bestimmung der streckenspezifischen Verkehrsleistung im Personennahverkehr können mit dem BVWP-Nachfragemodell aufgrund der unzureichenden Abbildung des Verkehrsangebots im Straßennetz, im öffentlichen Straßenpersonenverkehr, im Rad- und im Fußverkehr nur näherungsweise abgeschätzt werden.

Hermann
Minister für Verkehr

¹ ÖSPV = Busverkehr: Öffentlicher Straßenpersonenverkehr. Besteht aus Nah-(ÖSPNV) und Fernverkehr (Linienfern- und Gelegenheitsverkehr).