

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Vierstreifiger Ausbau der B 10 zwischen Niefern und Eutingen – Grundlagen der Ermittlung der Verkehrszahlen

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Aus welchen Gründen sind die streckenabschnittsbezogenen Verkehrsbelastungen und somit die Aufteilung der Verkehrsmengen in den verschiedenen Unterlagen zum Planfeststellungsbeschluss nicht vergleichbar?
2. Wie erklärt sich die Landesregierung die jeweils unterschiedlichen Angaben zu Verkehrszahlen an der B 10 innerhalb der verschiedenen Abschnitte der Planfeststellungsunterlagen, namentlich des Erläuterungsberichts, der Verkehrsuntersuchung zum Prognosejahr 2030, der Überprüfung der Verkehrsuntersuchung für das Jahr 2035, der schalltechnischen Berechnungen und des Luftschadstoffgutachtens?
3. Warum wurden zur Ermittlung der Grundlagen der Verkehrsbelastungen die Zahlen der weit entfernten automatischen Dauerzählstelle der B 10 in Vaihingen/Enz extrapoliert, anstatt die Zahlen der im direkten Umfeld der Baumaßnahme vorhandenen Zählstellen zu verwenden, insbesondere vor dem Hintergrund, dass laut Gerichtsurteilen örtliche Zahlen zu präferieren sind?
4. Inwieweit fließen die Ergebnisse der aus Gründen von Corona auf das Jahr 2021 verschobenen manuellen Fünf-Jahres-Straßenverkehrszählung an der B 10 im Enztal noch in das Planfeststellungsverfahren ein?
5. Wie erklärt sich die Landesregierung, dass bei den als Basis herangezogenen Ergebnissen der automatischen Dauerzählstellen der A 8 am Karlsruher Hang (Eisenbahnbrücke) und am Stuttgarter Hang (Nieferner Sträßchen) bezüglich des Zu-/Abflusses Pforzheim-Ost andere Zahlen gemessen wurden?
6. Inwieweit haben solche Abweichungen zwischen den Zählstellen schon bei der Planfeststellung des A 8-Ausbaus zur Neuauflage des damaligen Planfeststellungsverfahrens geführt?

Eingegangen: 4.8.2021 / Ausgegeben: 27.9.2021

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

7. Seit welchem Zeitraum sind aus welchen Gründen die aktuellen Ergebnisse der Zählstellen im Internet nicht mehr frei zugänglich?
8. Aus welchen Gründen wurden die durch die Fertigstellungen der Westtangente, der A 8 und der B 10 und deren vergrößerter Verkehrsqualität bedingten Umlagerungsverkehre und Veränderungen in der Infrastruktur der Großstadt Pforzheim zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Baumaßnahme nicht ausreichend berücksichtigt?
9. Inwieweit spielt in Ermangelung von Flächennutzungsplänen die fehlende Abschätzung der Verkehrszunahmen zwischen 2030 und 2035 beim Ausbau der B 10 zwischen Niefern und Eutingen eine Rolle?

4.8.2021

Dr. Schweickert FDP/DVP

Begründung

Der vierstreifige Ausbau der B 10 zwischen Niefern und Eutingen ist neben dem Ausbau der Enztalquerung der A 8 eines der bedeutendsten Verkehrsprojekte in der Region Pforzheim/Enzkreis. Allerdings gibt es Unklarheiten bei den in den Planfeststellungsunterlagen genutzten Verkehrszahlen, die im Rahmen dieser Anfrage ausgeräumt werden sollen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 21. September 2021 Nr. VM2-0141.3-6/46 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Aus welchen Gründen sind die streckenabschnittsbezogenen Verkehrsbelastungen und somit die Aufteilung der Verkehrsmengen in den verschiedenen Unterlagen zum Planfeststellungsbeschluss nicht vergleichbar?*
2. *Wie erklärt sich die Landesregierung die jeweils unterschiedlichen Angaben zu Verkehrszahlen an der B 10 innerhalb der verschiedenen Abschnitte der Planfeststellungsunterlagen, namentlich des Erläuterungsberichts, der Verkehrsuntersuchung zum Prognosejahr 2030, der Überprüfung der Verkehrsuntersuchung für das Jahr 2035, der schalltechnischen Berechnungen und des Luftschadstoffgutachtens?*

Aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs werden die Fragen 1 und 2 gemeinsam beantwortet.

Alle Verkehrszahlen, die im Erläuterungsbericht, in der schalltechnischen Berechnung, im Luftschadstoffgutachten und in der Überprüfung der Verkehrsuntersuchung für das Jahr 2035 aufgeführt sind, finden sich in der Verkehrsuntersuchung zum Prognosejahr 2030 (Unterlage 21.1) wieder. Unterschiedliche Verkehrszahlen in den genannten Dokumenten ergeben sich dabei aus dem jeweiligen Kontext (z. B. Planfall und Prognosejahr) in dem die Zahl genannt oder verwendet wird. So ergeben sich beispielsweise unterschiedliche Werte, je nachdem ob der zugehörige Referenz- oder Planfall eine Realisierung der L 1125 Ortsumfahrung Niefern-Öschelbronn bereits berücksichtigt oder nicht.

Auch ergeben sich Abweichungen aus den in den Richtlinien vorgeschriebenen Eingangswerten. Während in der Verkehrsuntersuchung der Durchschnittliche Tägliche Verkehr an Werktagen (Mo bis Fr) DTVW5 aufgeführt wird, sind für schalltechnische Berechnungen und Luftschadstoffgutachten die Belastungswerte des Durchschnittlichen Täglichen Verkehrs (DTV) für alle Tage des Jahres maßgeblich.

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

3. *Warum wurden zur Ermittlung der Grundlagen der Verkehrsbelastungen die Zahlen der weit entfernten automatischen Dauerzählstelle der B 10 in Vaihingen/Enz extrapoliert, anstatt die Zahlen der im direkten Umfeld der Baumaßnahme vorhandenen Zählstellen zu verwenden, insbesondere vor dem Hintergrund, dass laut Gerichtsurteilen örtliche Zahlen zu präferieren sind?*

Kennwerte zur Umrechnung von Verkehrszahlen (beispielsweise DTVW5 in DTV) oder die Ermittlung des „Anteilsfaktors der 50. Stunde“ gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) werden auf Grundlage stündlicher Belastungswerte aller Tage des Jahres, differenziert nach Fahrzeugarten und Fahrrichtungen, ermittelt. Da diese umfassende Datengrundlage nur an besonderen Dauerzählstellen erfasst wird, musste auf die nächstgelegene Dauerzählstelle Nr. 7019 1108 bei Vaihingen (Enz) zurückgegriffen werden.

4. *Inwieweit fließen die Ergebnisse der aus Gründen von Corona auf das Jahr 2021 verschobenen manuellen Fünf-Jahres-Straßenverkehrszählung an der B 10 im Enztal noch in das Planfeststellungsverfahren ein?*

Grundlage für das Planfeststellungsverfahren sind die Verkehrszahlen, die vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens erhoben wurden und Eingang in die entsprechenden Gutachten und Berechnungen fanden. Eine nachträgliche Berücksichtigung der Ergebnisse, der auf das Jahr 2021 verschobenen Fünf-Jahres-Zählung, ist deshalb nicht vorgesehen.

5. *Wie erklärt sich die Landesregierung, dass bei den als Basis herangezogenen Ergebnissen der automatischen Dauerzählstellen der A 8 am Karlsruher Hang (Eisenbahnbrücke) und am Stuttgarter Hang (Nieferner Sträßchen) bezüglich des Zu-/Abflusses Pforzheim-Ost andere Zahlen gemessen wurden?*

Im Zuge der BAB A 8 bei Pforzheim Ost existiert nur eine Dauerzählstelle (Nr. 7018 1077) im Bereich des „Karlsruher Hangs“. Bei Zählstelle Nr. 7018 1078 am „Stuttgarter Hang“ handelt es sich lediglich um eine sogenannte A-Zählstelle mit einer geringeren Anzahl an Zähltagen. Zudem liegen den Verkehrsuntersuchungen (VU) zum 6-streifigen Ausbau der BAB A 8 und dem 4-streifigen Ausbau der B 10 unterschiedliche Analysejahre zugrunde (VU Ausbau BAB A 8: Analyse 2010, VU Ausbau B 10: Analyse 2016).

6. *Inwieweit haben solche Abweichungen zwischen den Zählstellen schon bei der Planfeststellung des A 8-Ausbaus zur Neuauflage des damaligen Planfeststellungsverfahrens geführt?*

Bei den Unterlagen zum 6-streifigen Ausbaus der A 8 (Enztalquerung) gab es Differenzen zwischen den jeweiligen Verkehrsgutachten einzelner Autobahnabschnitte. Zusammen mit anderen zu klärenden Punkten mussten deshalb die Planfeststellungsunterlagen überarbeitet werden und eine erneute Offenlage erfolgen. Beim 4-streifigen Ausbau der B 10 wurde das Ingenieurbüro mit der Erstellung des Verkehrsgutachten beauftragt, welches zuvor bereits das Verkehrsgutachten für den 6-streifigen Ausbau der A 8 (Enztalquerung) erstellt hatte. Hierdurch wurde das Risiko inhaltlicher Differenzen zwischen den Gutachten zusätzlich minimiert. Unabhängig hiervon ist jedoch zu berücksichtigen, dass aufgrund der unterschiedlichen Bearbeitungszeitpunkte der Verkehrsuntersuchungen, unterschiedliche Analysejahre und Prognosehorizonte zugrunde liegen.

7. *Seit welchem Zeitraum sind aus welchen Gründen die aktuellen Ergebnisse der Zählstellen im Internet nicht mehr frei zugänglich?*

Die Verkehrszahlen (aktueller Stand 2019) der in Frage 5 genannten Zählstellen sind sowohl über das Portal der Bundesanstalt für Straßenwesen (www.bast.de) als auch über das Portal der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg (www.svz-bw.de) im Internet frei zugänglich.

8. Aus welchen Gründen wurden die durch die Fertigstellungen der Westtangente, der A 8 und der B 10 und deren vergrößerter Verkehrsqualität bedingten Umlagerungsverkehre und Veränderungen in der Infrastruktur der Großstadt Pforzheim zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Baumaßnahme nicht ausreichend berücksichtigt?

Sowohl der 6-streifige Ausbau der A 8 (Enztalquerung) als auch der 1. Bauabschnitt der Westtangente Pforzheim zwischen der A 8 Anschlussstelle Pforzheim-West und der Bundesstraße B 294 wurden in der Verkehrsuntersuchung zum 4-streifigen Ausbau der B 10 zwischen Eutingen und Niefern berücksichtigt (siehe hierzu Kapitel 5.2 der Verkehrsuntersuchung). Die verkehrlichen Wirkungen dieser Planungsmaßnahmen werden im Kapitel 5.4 der Verkehrsuntersuchung erläutert.

9. Inwieweit spielt in Ermangelung von Flächennutzungsplänen die fehlende Abschätzung der Verkehrszunahmen zwischen 2030 und 2035 beim Ausbau der B 10 zwischen Niefern und Eutingen eine Rolle?

Zum Zeitpunkt der Bearbeitung der Verkehrsuntersuchung der B 10 wurden alle vorliegenden Aufzeichnungen und vorhanden Aussagen der umliegenden Kommunen zu voraussichtlichen infrastrukturellen Entwicklungen aufgenommen und berücksichtigt. Für die Verkehrsprognose 2035 wurden die Daten des Statistischen Landesamtes zur demografischen Entwicklung des Landes Baden-Württemberg sowie die Shell-Studien „Shell Pkw-Szenarien bis 2040“ und „Shell Nutzfahrzeug-Studie“ herangezogen.

In der Stellungnahme vom 4. Dezember 2019 haben die Verkehrsgutachter auf der Grundlage des Planungsfalles 0 (unverändertes Straßennetz mit planungsrechtlich verfestigten Maßnahmen im weiteren Planungsraum) die Verkehrsentwicklung bis zum Prognosehorizont 2035 untersucht und den Ergebnissen für den Prognosehorizont 2030 aus der Verkehrsuntersuchung zum 4-streifigen Ausbau der B 10 zwischen Eutingen und Niefern gegenübergestellt. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass im Untersuchungsgebiet bis zum Prognosehorizont 2035 leichte Verkehrsrückgänge gegenüber dem Prognosehorizont 2030 zu verzeichnen sind. Dies erlaubt den Schluss, dass die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum 4-streifigen Ausbau der B 10 zwischen Eutingen und Niefern mit hinreichender Genauigkeit auch für den Prognosehorizont 2035 zutreffen.

Hermann
Minister für Verkehr