

# Begutachtung BVWP 2030

## Verkehrszahlen, Verkehrsprognosen

Werner Schreiner  
BI Queichtal  
29.03.2016

Im Vergleich der den Ausbauvorhaben zu Grunde liegenden Verkehrsprognosen fällt auf, dass offenbar erst durch die Ausbaumaßnahmen selbst (induzierter Verkehr) eine Verkehrszuwachs (induzierter Verkehr) generiert wird. In der Begründung für das Gesamtprojekt finden sich folgende Verkehrsprognosen:

### Teilprojekt 1: Hinterweidenthal – Hauenstein (B10-G11.RP-T1-RP)

KFZ-Belastung Bezugsfall 2030 (ohne 4-spurigen Ausbau) DTVw 17.000 KFZ/24h  
KFZ-Belastung Planfall 2030 (mit 4-spurigen Ausbau) DTVw 23.000 KFZ/24h

LKW-Belastung Bezugsfall 2030 (ohne 4-spurigen Ausbau) DTVw 6.000 LKW/24h  
LKW -Belastung Planfall 2030 (mit 4-spurigen Ausbau) DTVw 9.000 LKW/24h

### Teilprojekt 2: Hauenstein –Wellbachtal (B48) (B10-G11.RP-T2-RP)

KFZ-Belastung Bezugsfall 2030 (ohne 4-spurigen Ausbau) DTVw 17.000 – 18.000 KFZ/24h  
KFZ-Belastung Planfall 2030 (mit 4-spurigen Ausbau) DTVw 25.000 KFZ/24h  
Ist-Vergleich: KFZ-Belastung 2014 (BAST-Daten, Zählstelle Wilgartswiese) DTV 16.612 KFZ/24h.

LKW-Belastung Bezugsfall 2030 (ohne 4-spurigen Ausbau) DTVw 6.000 LKW/24h  
LKW -Belastung Planfall 2030 (mit 4-spurigen Ausbau) DTVw 10.000 LKW/24h  
Ist-Vergleich: LKW-Belastung 2014 (BAST-Daten) DTV 3.283 LKW/24h

### Teilprojekt 3: Wellbachtal (B48 – AS Annweiler -O (B10-G11.RP-T3-RP)

KFZ-Belastung Bezugsfall 2030 (ohne 4-spurigen Ausbau) DTVw 20.000 – 22.000 KFZ/24h  
KFZ-Belastung Planfall 2030 (mit 4-spurigen Ausbau) DTVw 23.000 KFZ/24h

LKW-Belastung Bezugsfall 2030 (ohne 4-spurigen Ausbau) DTVw 7.000 LKW/24h  
LKW -Belastung Planfall 2030 (mit 4-spurigen Ausbau) DTVw 9.000 LKW/24h

### Teilprojekt 4: AS Annweiler -O – Godramstein (B10-G11.RP-T4-RP)

KFZ-Belastung Bezugsfall 2030 (ohne 4-spurigen Ausbau) DTVw 26.000 – 31.000 KFZ/24h  
KFZ-Belastung Planfall 2030 (mit 4-spurigen Ausbau) DTVw 30.000 – 38.000 KFZ/24h  
Ist-Vergleich: KFZ-Belastung 2014 (BAST-Daten, Zählstelle Godramstein)) DTV 31.789 KFZ/24h

LKW-Belastung Bezugsfall 2030 (ohne 4-spurigen Ausbau) DTVw 6.000 LKW/24h  
LKW -Belastung Planfall 2030 (mit 4-spurigen Ausbau) DTVw 10.000 LKW/24h  
Ist-Vergleich KFZ-Belastung 2014 (BAST-Daten, Zählstelle Godramstein) DTV 3.925 LKW/24h

### Teilprojekt 5: Godramstein – Landau (A65) (B10-G11.RP-T4-RP)

KFZ-Belastung Bezugsfall 2030 (ohne 4-spurigen Ausbau) DTVw 26.000 KFZ/24h  
KFZ-Belastung Planfall 2030 (mit 4-spurigen Ausbau) DTVw 35.000 KFZ/24h

LKW-Belastung Bezugsfall 2030 (ohne 4-spurigen Ausbau) DTVw 5.000 LKW/24h  
LKW -Belastung Planfall 2030 (mit 4-spurigen Ausbau) DTVw 6.000 LKW/24h

#### Anmerkung:

Diese Zahlen werden nirgendwo im Text aufgeführt, sondern müssen aus den Kartendarstellungen des Gesamtprojektes entnommen werden.

Die Ist-Vergleichszahlen 2014 finden sich nicht im Entwurf, diese habe ich der Die BAST-Homepage entnommen. Die BAST bezieht allerdings die DTV-Daten auf die gesamte Woche („DTV“), während im BVWP wiederum nur die verkehrsstärkeren Wochentage („DTVw“) zugrunde gelegt werden und dadurch die BVWP-Zahlen gegenüber den BAST-Zahlen etwas überhöht werden.

## Rückschlüsse aus dem Zahlenmaterial

Ein Vergleich der Belastungsfälle Bezugsfall 2030 und Planfall 2030 zeigt eindringlich, dass die prognostizierten Verkehrszuwächse ursächlich durch den 4-spurigen Ausbau selbst hervorgerufen werden, ja durch diesen erst selbst generiert werden. Dieser Zusammenhang liefert ein sehr gutes Beispiel für das Phänomen induzierter Verkehr.

Ohne einen Ausbau (s. Bezugsfall 2030) stagniert das Gesamtverkehrsaufkommen auf der B10 wie bisher weitgehend auch in der Zukunft auf einem ähnlichen Niveau wie in den letzten Jahren. Die Ist-Verkehrszahlen 2014 der BAST von den automatischen Zählstellen Wilgartswiesen und Godramstein (s. o.) zeigen dies nachvollziehbar. Sowohl in Wilgartswiesen als auch in Godramstein liegt das Gesamtverkehrsaufkommen 2014 auf dem fast gleichen Niveau des BVWP-Bezugsfalles 2030. Allerdings wird ein sich ergebender leichter Rückgang des PKW-Verkehrs wohl durch eine ähnlich hohe Zunahme beim LKW-Verkehr kompensiert werden. Es stellt sich die Frage zu welchem Zweck Ausbaumaßnahmen für fast eine halbe Milliarde Euro erfolgen sollen, obwohl das Verkehrsaufkommen für den Bezugsfall 2030 in etwa auf dem gleichen Niveau wie heute liegen wird.

Laut Info von Werner Reh ist anzumerken, dass dabei die Verkehrsprognose 2030 des Verkehrsministeriums von noch deutlich höheren Verkehrszuwächsen ausgeht als die Shell-Prognose 2040 (Leitprognose in der Verkehrstechnik). Es ist deshalb zu erwarten, dass das reale Verkehrsaufkommen 2030 hinter den Prognosewerten 2030 zurückbleiben wird. Der Peak-Verkehrszahlen, auch auf der B10, wird bereits um 2020 herum erreicht werden. Da bis dahin keines der Teilprojekte baureif sein wird, sind zur Verbesserungen der Situation auf der B10 kurzfristige zu realisierende Optimierungen das Mittel der Wahl. Optimierungen im Bestand, wie sie z. B. in der letzten Mediation vorgeschlagen wurden oder Sperrungen für den LKW-Transitverkehr wären solche schnell und vor allem auch wesentlich kostengünstiger umzusetzende Maßnahmen.

Auffallend im Vergleich zur Ist-Situation und innerhalb der Prognosefälle ist vor allem das extrem anwachsende LKW-Aufkommen mit Rekord-LKW-Anteilen von bis zu 29% am Gesamtverkehrsaufkommen. Da das LKW-Aufkommen infolge der eher schwachen wirtschaftlichen Struktur im direkten Umfeld des B10-Abschnittes Hinterweidenthal –Landau nicht dort generiert werden kann, muss die Ursache in Verlagerungseffekten aus dem umgebenden Straßennetz liegen. Es ist davon auszugehen, dass vor allem von der in unmittelbarer Nähe gelegenen TEN-Achse Paris – Mannheim internationaler LKW-Transitverkehr zusätzlich auf die B10 verlagert wird. Dies widerspricht eindeutig den Vorgaben der EU, die eine Bündelung des europäischen Transitverkehrs auf den TEN-Achsen fordert und dementsprechend auch finanziell fördert. Ein 4-spuriger B10-Ausbau läuft diesem Ziel konträr entgegen und führt zu einer unerwünschten Verteilung in der Fläche.

Anhand der Prognosen offenbart sich darüber hinaus eine mehr als seltsame Eingruppierung in die Dringlichkeitsstufen. Die Teilprojekte 1, 2 und auch 5 mit den geringsten bzw. geringeren Verkehrsbelastungen sind im Vordringlichen Bedarf eingruppiert, während das Teilprojekte 3 u. 4 mit den höheren bzw. höchsten Verkehrsbelastungen nur im Weiteren Bedarf gelistet wird.

Die Einstufung ist ganz offensichtlich nicht nach den verkehrlichen Notwendigkeiten sondern wohl nach politischen Kriterien und durch Klinkenputzen in Berlin erfolgt (Mehrheitlich Ausbaubefürworter im Bereich der Teilprojekte 1 u. 2, Mehrheitlich Ausbaugegner in den Teilbereichen 3 – 5).

Schwer nachvollziehbar und verwirrend ist allgemein der Umgang mit Verkehrsprognosen in der Projektbeschreibung des Gesamtprojektes und auch der Teilprojekte. Während auf der Gesamtprojektebene die Bund-Verkehrsprognosen 2030 zugrunde gelegt ist, wird in der Teilprojektbeschreibung seltsamerweise auf die Verkehrsprognosen des LBM Rheinland-Pfalz zurückgegriffen, die lediglich einen Prognosehorizont bis 2020 (Peak-Verkehrszahlen) haben. Dieser ist eindeutig zu kurz gewählt, da bis zu diesem Zeitpunkt keines der Projekt gebaut sein wird.

Ganz offensichtlich soll hier mit hohen Zahlen jongliert und vordergründig bei den Entscheidern ein Ausbaubedarf suggeriert werden. Jemand der das Gesamtprojekt-Dossier mit den versteckten 2030-Prognosen in den Kartendarstellungen nicht aufmerksam sichtet wird sich dann von den textlich erwähnten 2020-Zahlen in den Teilprojektbeschreibungen blenden lassen.

(Es wäre vielleicht interessant mit dem Abgeordneten Gebhardt bei dem geplanten Gesprächstermin mal einen Testlauf zu mache und ihn mal auf die Probe zu stellen, ob ihm dieses hantieren mit zwei unterschiedlichen Prognosen aufgefallen ist.)

Darüber hinaus sind die Prognose-Zahlen 2020 massiv in Frage zu stellen. Im Rahmen der Klage gegen den Abschnitt Godramstein Landau wurden genau diese Prognosen sowohl methodisch als auch faktisch im Detail untersucht und offenbarten im Ergebnis gravierende Mängel und Schwächen.

Für vertiefende Rückfragen und Detailauskünfte stehe ich zur Verfügung.