

Nachtrag zur Veranstaltung vom 14. Juli 2021:

Beantwortung der offen gebliebenen Fragen zum Verkehrsgutachten für die Abschnitte 6 und 8/9

Dieses Dokument ergänzt den Informationsabend, der am 14. Juli 2021 stattfand. Im Rahmen der digitalen Veranstaltung stellte die DEGES die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens der Planungsabschnitte 6, 8 und 9 vor.

Im Laufe der Veranstaltung stellten die Teilnehmenden Fragen, die jedoch aufgrund der Menge nicht alle live beantwortet werden konnten. In diesem Dokument werden in Ergänzung zur Veranstaltung alle Fragen zum Verkehrsgutachten aufgeführt, die noch nicht während der Veranstaltung beantwortet wurden. Die entsprechende Antwort der DEGES steht jeweils darunter.

1. Frage: Wie ist die Qualität der Prognose einzuordnen? Die Unterschiede zu vorangegangenen Studien sind groß.

Antwort: Das aktuelle Gutachten, das die DEGES in Auftrag gegeben hat, wurde nach Vorlage der Ergebnisse durch einen ebenfalls unabhängigen Gutachter gegengeprüft. Die Kalibrierungsgenauigkeit des zu Grunde gelegten Verkehrsmodells wurde durch den Gutachter bestätigt.

Der Anstieg der Verkehrszahlen gegenüber der Verkehrsuntersuchung von 2012 lässt sich auf unterschiedliche Ursachen zurückführen. Die Bevölkerungsentwicklung und die Verkehrsentwicklung weisen deutliche Anstiege auf. Auch in der Region haben unterschiedliche Entwicklungen, wie die Ansiedlung von Gewerbe und die Ausweisung neuer Baugebiete, bereits heute für mehr Verkehr gesorgt. Dieser Trend wird sich mit weiteren Entwicklungen fortsetzen.

2. Frage: Warum sind vier Fahrstreifen notwendig?

Antwort: Der Bundesverkehrswegeplan sieht für Abschnitt 6 den Bedarf für einen vierstreifigen Ausbau. Dies wird durch das aktuelle Verkehrsgutachten für den Prognosehorizont 2040 bestätigt, und daher erfolgt die Planung für den vierstreifigen Ausbau im gesamten Abschnitt. Über die Bauausführung im Detail, zum Beispiel in Form einer längsgeteilten Dringlichkeit, wird zu einem späteren Zeitpunkt entschieden.

3. Frage: Wie wirken sich neue Entwicklungen im Individualverkehr auf die Verkehrsentwicklung aus – Beispiel Elektromobilität? Was ändern sie für die Gestaltung der Autobahn?

Antwort: Grundsätzlich kann von einer Zunahme des Individualverkehrs ausgegangen werden. Die Umstellung der Fahrzeuge vom Verbrennungsmotor hin zur Elektromobilität hat keinen wesentlichen Einfluss auf die Ausgestaltung von Autobahnen, da diese auch in Zukunft leistungsfähig Verkehr abwickeln müssen. Einen wesentlich größeren positiven Einfluss einer Umstellung zur Elektromobilität ist jedoch im Bereich Schall- und Schadstoffemission zu erwarten.

4. Frage: Bis 2027 soll die Elektrifizierung der Hochrheinbahn Realität sein, verbunden mit deutlich verbesserten Takten. Ist dies in dem Gutachten vollumfänglich berücksichtigt?

Antwort: Die Elektrifizierung der Hochrheinbahn wurde bei den Planungen und im Verkehrsgutachten berücksichtigt. Das Verdichten des Taktes und die damit zusammenhängende Steigerung der Attraktivität hat jedoch nur sehr geringen Einfluss auf die Verkehrsmengen auf der A 98.

5. Frage: Zieht eine vierstreifige (2+2-Lösung) mehr Verkehr als eine 2+1-Lösung an?

Antwort: Grundsätzlich weisen die 2+2-Lösungen auf der A 98 höhere Belastungen auf als 2+1-Lösungen. Die Belastungen sind dort im Mittel um etwa 7.000 Kfz/24h höher. Dementsprechend sind in den Varianten mit 2+1-Lösungen wiederum die Belastungen außerhalb der A 98 höher. Bei einer 2+1 Lösung verbleiben z.B. auf der B 34 westlich Schwörstadt 9.500 Kfz/24h, während in der 2+2-Lösung hier nur 7.100 Kfz/24 h zu verzeichnen sind. Auf der Schweizer Autobahn 3 ist der Verkehr bei einer 2+1 Lösung ebenfalls um ca. 2.000 Kfz/24h höher.

Insgesamt entsteht bei einer 2+2-Lösung nicht mehr Verkehr, vielmehr nimmt die A 98 mehr Verkehr auf, der bei einer reduzierten 2+1-Lösungen auf anderen, parallelen Strecken verbleiben würde.

6. Frage: Wie verteilen sich in der Prognose für 2040 PKW und LKW – mit und ohne Autobahn?

Antwort: In der Prognose 2040 verkehren auf der A 98 z.B. im Abschnitt 6 westlich der Anschlussstelle Wehr 41.600 Kfz/24h, aufgeteilt auf 37.000 Pkw/24h und 4.600 Lkw/24h (11 % Schwerlastverkehr-Anteil). Auf der B 34 verbleiben hier 7.100 Kfz/24h, davon 6.800 Pkw/24h und 300 Lkw/24h (4% Schwerlastverkehr-Anteil). In der künftigen Ausgangslage im Prognosenullfall ohne die A 98 sind an dieser Stelle auf der B 34 19.600 Kfz/24h zu verzeichnen, unterteilt auf 17.400 Pkw/24h und 2.200 Lkw/24h (11% Schwerlastverkehr-Anteil).

Der Lkw-Verkehr sinkt im nachgeordneten Netz damit absolut und im Schwerlastverkehr-Anteil relativ noch deutlicher gegenüber der Situation ohne die A 98.

7. Frage: Wird sich Verkehr von der Schweizer Seite auf die deutsche Seite und somit auf die A 98 verlagern?

Antwort: Die derzeitigen Prognosen zeigen einen sog. „Umklappeffekt“ von Schweizer Seite auf die deutsche Seite (rund 12.000 Kfz/24h). Etwa 75% der aus dem „Umklappeffekt“ resultierenden Fahrzeuge haben das Ziel bzw. ihren Ausgangspunkt in Deutschland. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass dieser Verkehr aus Deutschland kommt, derzeit das Schweizer Autobahnnetz nutzt und nach Fertigstellung der A 98 sich wieder nach Deutschland verlagert.

8. Frage: Wird in der Verkehrsprognose eine separate Betrachtung von schweizer und deutschen Verkehrsteilnehmern durchgeführt?

In den Untersuchungen wird grundsätzlich das gesamte Verkehrsaufkommen im Untersuchungsraum (Modell) betrachtet. Eine speziell auf schweizer und deutsche Verkehrsteilnehmer ausgelegte Untersuchung und Bewertung wird dort nicht vorgenommen. Dementsprechende Erkenntnisse können dennoch aus den Gesamtbetrachtungen abgeleitet werden.