

Dokumentation

3. Treffen Fach-Arbeitskreis Verkehr

25. Oktober 2016, 14.30 bis 17.00 Uhr,
im Reinhard-Sebastian-Zimmermann-Saal (Rathaus) in Hagnau

1. Begrüßung durch RP Tübingen / Moderation team ewen
2. Beantwortung von Fragen an Gutachter im Rahmen der Dokumentationsabstimmung
3. Vorstellung Bestandsaufnahme durch Gutachter (Verkehrserhebung im Herbst) –
Bearbeitungsblock 1
4. Ausblick Vorgehen Verkehrsanalyse durch Gutachter – Bearbeitungsblock 2
5. Zeit- und Themenübersicht der Gutachten
6. Nächste Termine mit anstehenden Themen

TOP 1 Begrüßung durch RP Tübingen und Moderation

Nach Einführung durch Bürgermeister Frede begrüßt Herr Kühnel, RP Tübingen, die Teilnehmenden. Dr. Ewen, team ewen, führt aus, dass im Mittelpunkt der Sitzung die Vorstellung der Verkehrserhebung (Bearbeitungsblock I) und der Ausblick auf das Vorgehen zur Verkehrsanalyse (Bearbeitungsblock II) stehe. Das Programm zur Verkehrserhebung von MODUS CONSULT Ulm GmbH wurde im Vorfeld an die Mitglieder versendet.

TOP 2 Beantwortung von Fragen an Gutachter

Im Rahmen der Abstimmung zur Dokumentation sind folgende Fragen einiger Teilnehmender gestellt worden, die im Folgenden durch den beauftragten Gutachter Herr Kiener (MODUS CONSULT Ulm GmbH) beantwortet werden:

Befragung der Fähre

Die Interessengemeinschaft Verkehrsplanung B31/33 Stetten e.V. spricht sich für eine Befragung auf der Fähre im Rahmen der Verkehrserhebung aus, um die Verkehrsströme hinsichtlich ihrer Herkunft bzw. ihres Zieles zu kennen und als Grundlage für die Prognose nutzen zu können.

Herr Kiener führt aus, dass die Befragungsstelle am Fähranleger in Meersburg fester Bestandteil des Erhebungsprogrammes ist. Entsprechend wurden im Rahmen der bereits durchgeführten Verkehrserhebung auch die FahrerInnen der wartenden Autos am Fähranleger in Meersburg befragt.

Szenarienbildung: Wie? Inhalte?

Die VCD Kreisgruppe Bodenseekreis interessiert wie die Szenarienbildung funktioniert? Und inwiefern ÖPNV-Maßnahmen (z.B. Bodensee-S-Bahn) im Szenario berücksichtigt werden?

Herr Kiener erläutert, dass zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Szenarien aufgestellt werden. Momentan werden noch bis Ende Oktober Daten erhoben. Ab November findet die Auswertung der Verkehrsbefragung statt. Parallel werden weitere Verkehrs- und Planungsdaten von relevanten Verkehrsträgern sowie Kommunen und Landkreisen abgefragt. Anschließend können die Ergebnisse vorgestellt werden (Frühjahr 2017). In die Frage, welche Inhalte im Szenario berücksichtigt werden sollen, wird der Facharbeitskreis „Verkehr“ zu einem späteren Zeitpunkt einbezogen.

Weitere Fragen ergeben sich im Zuge der Diskussion:

Prognose mit hinreichend gesicherten Maßnahmen

Werden alle geplanten Maßnahmen in der Prognose berücksichtigt oder nur planfestgestellte Maßnahmen?

Herr Kiener erläutert, dass alle hinreichend gesicherten Maßnahmen d.h. die entweder bereits im Bau oder planfestgestellt sind und die Zielprojektion 2035 haben, mit in die Prognose aufgenommen werden. Auf die Nachfrage, ob der Nahverkehrsplan Bodenseekreis und das Radverkehrskonzept des Bodenseekreises als umgesetzt angenommen werden, führt Herr Kiener aus, dass eine Realisierung der Maßnahmen

gesichert sein müsse – dazu müsse Baurecht und eine Finanzierung bestehen. In einem stufenweisen Vorgehen könne man jedoch nicht hinreichend gesicherte Maßnahmen im Rahmen eines zusätzlichen „Prognose-Bezugsfalls-Plus“ aufnehmen. Mitte 2017 könne man darüber sprechen.

Dimension der Verkehrsuntersuchung

BUND, Nabu und LNV sprechen sich für eine großräumigere Verkehrsuntersuchung aus, um mögliche Verkehrsverlagerungen auch großräumiger Verkehrsströme realistisch einschätzen zu können. Im Untersuchungsgebiet Bodenseekreis wird eine detaillierte Verkehrserhebung durchgeführt. Zusätzlich werden die Daten des Bundesverkehrswegeplans sowie die Netzdaten und Fahrtenmatrixdaten des Landes Baden-Württemberg herangezogen. Damit sind generelle Abschätzungen für die Hauptachsen außerhalb des Untersuchungsraumes möglich, wobei auch geplante Ausbauten anderer Strecken (z. B. A8) zu berücksichtigen sind.

Betrachtung Lkw-Transit

Wird in der Verkehrsuntersuchung auch die internationale Nutzung der Verkehrsachse durch den Güterverkehr (Planungen von Logistikunternehmen) berücksichtigt? Kann man den Lkw-Transit nach einer Mauterhebung abschätzen?
 Laut Herrn Kiener wird der Schwerverkehr im Untersuchungsraum ebenfalls abgebildet. Herr Kiener bittet die Anwesenden, ihm Hinweise zu Logistik-Unternehmen und vorhandenen Daten zur Verfügung zu stellen, falls entsprechend konkrete Kenntnisse oder Angaben darüber vorliegen.
 Bezüglich des Themas Lkw-Maut werden im Rahmen des aktuellen Auftrages keine gesonderten Erhebungen vorgenommen.
 Auswirkungen bei einer Veränderung der bestehenden Maut-Situation können pauschal abgeschätzt werden.

Ziel der B31 neu

Was ist das Ziel einer B31 neu zwischen Meersburg und Immenstaad?
 Ziel der B31 neu ist die Entlastung des nördlichen Bodenseeraumes.

TOP 3 Vorstellung Bestandsaufnahme durch Gutachter (Verkehrserhebung im Herbst) – Bearbeitungsblock 1

Herr Kiener stellt das Erhebungsprogramm zur Bestandsaufnahme vor (Präsentation siehe <http://b31.verkehr-bodenseeraum.de/doc/presentation-bestandsaufnahme-fach-ak-verkehr-251016>). Dieses setzt sich aus verschiedenen Bausteinen zusammen:

| Verkehrsbefragung

Die Befragungen in den verkehrlichen Stoßzeiten (6-10Uhr und 15-19Uhr) an drei Werktagen dienen zur Erfassung des Durchgangs-, Ziel-, Quellverkehrs sowie des Binnenverkehrs. Erfasst wurden die Fahrzeugart und die Anzahl der Insassen. Gefragt wurde nach Herkunft, Ziel, Fahrzweck und Wohnort (anonym).

| Querschnittszählung

Diese sind untergliedert nach Wochenzählungen (7Tage je 24h), die in einer Normal- und einer Ferienwoche erfolgten, und Stichtagszählungen (6 – 20 Uhr), die an repräsentativen Querschnitten durchgeführt wurden. Sie dienen zur quantitativen Erfassung des Verkehrs und zur Hochrechnung der Befragungsstichprobe.

| Knotenpunktzählung

Diese wurde in der Woche vor der Verkehrsbefragung an einem Normalwerktag durchgeführt. Mittels Kameras wurde der Verkehr quantitativ, nach Abbiegebeziehungen im Knoten und nach Fahrzeugarten an ausgewählten Knotenpunkten erfasst. Die Auflösung der verwendeten Kameras lässt weder die Erkennung von Gesichtern der Insassen noch von Kfz-Kennzeichen zu so Herr Kiener.

| Ruhender Lkw-Verkehr

Auftragsgemäß wurde der ruhende Lkw-Verkehr im Zuge der B31 in der Nacht an einem Stichtag erhoben.

| Verkehrsdatenabfrage

An Verkehrsdaten wird das Verkehrsmonitoring des Landes Baden-Württemberg 2015, die Dauerzählstellen B31 Harlachen und L333 Walchesreute herangezogen. Außerdem werden bei Kommunen, Landkreisen und ÖV-Betreibern aktuelle Verkehrsdaten/-untersuchungen sowie aktuelle Planungsvorhaben abgefragt.

Zusammenfassend macht Herr Kiener deutlich, dass nach der umfassenden Datenauswertung man viele Fragen, die derzeit im Raum stehen, beantworten könne. Mit Ergebnissen der Erhebung ist im Frühjahr 2017 zu rechnen.

Folgende Rückfragen aus dem Teilnehmerkreis werden formuliert:

| *Warum wurde nur in eine Richtung am Rande des Untersuchungsraumes befragt?*

Am Rande des Untersuchungsraumes hat man nur in eine Richtung befragt, um zu vermeiden, dass Verkehre doppelt erfasst werden, so Kiener. Man nimmt dabei an, dass die Verkehre auch wieder zurück fahren und/oder die Grenze des Untersuchungsraumes nochmals überfahren.

| *Warum werden nicht auch die Daten des Verkehrsmonitoring des Landes Baden-Württemberg aus dem Jahr 2016 heran gezogen?*

Herr Kiener erläutert, dass diese Daten frühestens in der 2. Jahreshälfte 2017 vorliegen und man deshalb in Abstimmung mit dem RP Tübingen zur Einhaltung des ambitionierten Zeitplanes nicht auf diese Daten warten, sondern bereits vorher mit den Vorjahresdaten weiterarbeiten wird.

| *Gab es Pannen oder Störungen bei der Verkehrserhebung?*

An zwei von über dreißig Befragungsstellen konnte die Polizei wegen eines Einsatzes für 45 Minuten bzw. an einem Nachmittag die Verkehrsregelung nicht übernehmen. Diese Stellen werden nacherhoben. Daneben gab es die zuvor bekannte einseitige Umleitung bei Bermatingen, der aber keine große Bedeutung beigemessen wird.

TOP 4 Ausblick Vorgehen Verkehrsanalyse durch Gutachter – Bearbeitungsblock 2

Nun steht als weiterer Arbeitsschritt die Auswertung der Verkehrserhebung an. Die Ergebnisse werden einer Plausibilitätsprüfung unterzogen und für die weitere Bearbeitung aufbereitet, so Kiener (Präsentation siehe http://b31.verkehr-bodenseeraum.de/files/documents/praesentation_vorgehen_verkehrsanalyse_mcu_251016.pdf).

Zur Erstellung des MIV-Verkehrsmodells werden die durch das RP Tübingen angefragten Verkehrsnetze und –matrizen vom Bundesverkehrswegeplan (Entwurf 2015), der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010 sowie andere Verkehrsuntersuchungen der Raumschaft herangezogen. Mit einer Kalibrierung und Validierung des Modells wolle man das Modell möglichst gut eichen, erläutert Herr Kiener.

Folgende Rückfragen aus dem Teilnehmerkreis werden formuliert und von Herrn Kiener beantwortet:

| *Wie valide sind die Verkehrszahlen des Bundesverkehrswegeplan (BVWP)? Dort wird eine Zahl von 12.000 Kfz/24h für die Fähre Konstanz-Meersburg angegeben, obwohl dort laut Fähre-Betreiber nur 4.000 Kfz/24h transportiert werden?*

Man wird sich nur dort, wo keine eigenen Daten vorliegen, auf die BVWP-Daten stützen. Diese sind recht grob, da im BVWP die Landkreise die kleinste betrachtete Einheit sind.

| *Wie anfällig ist das MIV-Verkehrsmodell für Fehler? Gibt es Sensitivitätsbetrachtungen?*
 Sicherlich gibt es angesichts der vielfältigen Datenflut die Möglichkeit von Fehlern. Über eine gute Eichung des Modells und der Datenauswertung mit Plausibilitätsprüfung kann man diese begrenzen. Allerdings haben die Annahmen über die zukünftige Entwicklung den größten Einfluss auf das Ergebnis – und bei Prognosen gibt es nicht richtige und falsche, sondern nur verschiedene Einschätzungen. Diese werden über unterschiedliche Szenarien abgebildet, womit man die Sensitivität unterschiedlicher Setzungen gut einschätzen kann.

| *Inwiefern wird ein verändertes zukünftiges Verkehrsverhalten in dem Modell berücksichtigt?*

Man definiere Maßnahmen und Angebote in der Zukunft, erläutert Kiener und trifft beispielsweise die Annahme wie viele Leute mehr den ÖPNV nutzen. Über realistische Zahlen dazu werde man sich im Facharbeitskreis verständigen. Im Rahmen der Min-/Max-Szenarien könne man dies dann abbilden.

Ein Mitglied des Facharbeitskreises führt aus, dass die angenommenen Randbedingungen, die zu einem veränderten Verkehrsverhalten führen können, beschrieben werden sollten z.B. hohe Straßenbelastung, Entwicklung des globalen Klimas, Attraktivität des alternativen Verkehrs.

| *Wann spielt die Frage des Klimaschutzes eine Rolle?*

Dies sei in den Min-/Max-Szenarien zu berücksichtigen. Sollten sich dazu Rahmenbedingungen verändern, so sei die Prognose nach zu justieren, erläutert Kiener.

| *Wer nimmt am Ende bei der Entscheidung die Gewichtung der Kriterien vor?*

Das Regierungspräsidium müsse sich an gesetzliche Kriterien halten. Außerdem erhalte es dann Kriterien aus der Raumschaft, die im Dialogforum erarbeitet wurden. Das Regierungspräsidium müsse dann entscheiden, was es damit macht. Das RP sagt zu, dass es die Kriterien aus der Raumschaft sehr ernst nehme.

TOP 5 Zeit- und Themenübersicht der Gutachten

Herr Ewen beschreibt anhand der tabellarischen Übersicht, wie die Sitzungen der Gremien (Fach-AK Verkehr, Fach-AK Umwelt, Dialogforum) für die nächsten zwei Jahre terminlich und thematisch geplant sind.

Im Laufe der Zeit seien auch gemeinsame Sitzungen der beiden Facharbeitskreise angedacht. Derzeit soll die Datenerhebung und –auswertung getrennt diskutiert werden. Im Zuge des Alternativenvergleichs müssen aber die Themen Verkehr und Umwelt, Natur- und Artenschutz übergreifend diskutiert werden (voraussichtlich 3. Quartal 2018).

2018 sollen die Alternativvorschläge zu 7.5 geprüft werden: Dies kann zum Ausscheiden oder in die engere Wahl Nehmen und ggf. Weiteroptimieren führen. 2019 können dann die vertieft untersuchten Alternativen einander gegenübergestellt und miteinander verglichen werden.

TOP 6 nächste Termine mit anstehenden Themen

Für den Facharbeitskreis „Verkehr“ wird folgende Zeitschiene bis Ende 2018 vorgeschlagen:

2. Quartal 2017:	4. Sitzung: Ergebnisse der Verkehrserhebungen
4. Quartal 2017	5. Sitzung: Analyse-Nullfall 2016, Grundlagen Verkehrsprognose 2035
2. Quartal 2018	6. Sitzung: Min-/Max-Szenarien, Abstimmung Ansätze für Prognose-Nullfall 2035
4. Quartal 2018	7. Sitzung: Prognose-Nullfall 2035, Prognose-Bezugsfall 2035, Definition von zu untersuchenden Planfällen

Die Gruppe sieht die vorgeschlagene Zeitschiene, so wie diese vorgestellt wurde, als gangbar und realistisch.

Der Moderator Herr Dr. Ewen fasst die Sitzung wie folgt zusammen: man befinde sich bis 2020 zur Empfehlung einer Variante auf einem „Langstreckenlauf“. Nun müssten zunächst die Daten ausgewertet werden, um in den Austausch zu Szenarien und zum Prognose-Nullfall 2035 eintreten zu können. Zur ersten Etappe (Datenerhebung) gebe es in der Gruppe seiner Einschätzung nach Zufriedenheit mit und Vertrauen in den Gutachter. Die vielen offenen Fragen zur Prognose müssen in zukünftigen Sitzungen sorgfältig diskutiert werden.

Herr Kühnel, RP Tübingen bedankt sich für die konstruktive Diskussion bei allen Anwesenden und bei Gutachter Kiener für seine Präsentation.