

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen Straße: B 402		Station: 100+000 bis 111+111,48
E 233 (B 402/B 213/B 72) von der AS Meppen (A 31) bis zur AS Cloppenburg (A 1) PA 1: AS Meppen (A 31) – Meppen (B 70)		
PROJIS-Nr.: 0306290710		

FESTSTELLUNGSENTWURF

Planungsabschnitt 1
AS Meppen (A 31) – Meppen (B 70)

Unterlage 21.4.4
Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen
- Ergänzende Erläuterungen zur VWU 2019 -

Projektbearbeitung: Landkreis 		LANDKREIS CLOPPENBURG 	Nachgeprüft: Meppen, den 06.11.2023 Landkreis Emsland im Auftrage: gez. Thieke
---	--	---	---

Aufgestellt	
Lingen, den 08.11.2023	
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - Geschäftsbereich Lingen -	
im Auftrage.....gez. Dr. Timmer.....	

Ergänzende Erläuterungen zur VWU 2019

Ein Vergleich zwischen dem aktuellen Stand des Prognosemodells Niedersachsen (VM NI, Basis SVZ 2015 und Dauerzählstellen 2015) und dem Planfall 2030 der VWU 2019 (Basis SVZ 2010 und Dauerzählstellen 2014) zeigt, dass die Belastungen 2030 auf der ausgebauten E 233 im Bereich des Landkreises Emsland im aktuellen VM NI um etwa 3-10% (-800 bis -2.400 Kfz/24h, die Hälfte davon im Schwerverkehr) unter denen der VWU 2019 liegen. Auch zwischen der Kreisgrenze EL/CLP und Lastrup liegen die aktuellen Belastungen des VM NI etwas unter denen der VWU 2019. Östlich Lastrup bis Nieholte sowie von der AS Emstek bis zur A 1 liegen die aktuellen Kfz-Belastungen 2030 des VM NI über denen des PF 2030 der VWU 2019. Die SV-Belastungen 2030 des VM NI liegen im gesamten Bereich westlich Cloppenburg unterhalb der Werte der VWU 2019. Lediglich im Bereich des PA 8 (östlich Cloppenburg) sind auf der B 72 sowohl Kfz- als auch SV-Werte im VM NI höher als in der VWU 2019, auf der nördlicheren B 213 ist es umgekehrt.

Diese Unterschiede haben verschiedene Ursachen. Zum einen sind im aktuellen VM NI die Ergebnisse der SVZ 2015 berücksichtigt (es gibt aus der SVZ 2015 deutlich mehr Zählergebnisse auf Kreis- und Landesstraßen wie in der SVZ 2010), zum anderen hat das VM NI im Nahbereich der E 233 nicht überall den Detaillierungsgrad der VWU 2019. Auch sind die berücksichtigten Prognosemaßnahmen in beiden Modellen nicht identisch: während die VWU 2019 alle Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen berücksichtigt, sind im VM NI in Abstimmung mit dem zentralen Geschäftsbereich der NLStBV in Hannover die Maßnahmen OU Emmeln und OU Bawinkel nicht berücksichtigt, da ihre Realisierung bis 2030 nicht gesichert ist. In diesem Zusammenhang sei hier der Hinweis erlaubt, dass das VM NI eine landesweite Grundlage für weitergehende Untersuchungen ist, die VWU 2019 dagegen eine kleinräumigere projektbezogene Untersuchung.

Mittlerweile liegen auch die Ergebnisse der SVZ 2021 vor. Die nachfolgende Tabelle zeigt für den Bereich des PA 1 der E 233 (von West nach Ost) die DTV-Ergebnisse der SVZ für 2010, 2015 und 2021 im Vergleich zur Modell-Analyse 2014 (umgerechnet auf DTV) der VWU 2019:

SVZ-Zählstelle		32080462	32090487	32090461	32090454
Datenbasis	von	Schöninghsdorf	A 31	Versen	B 70 Meppen
	bis	A 31	Versen	B 70 Meppen	Haselünner Str.
SVZ 2010	Kfz/24h	10.318	7.511	7.844	12.158
	SV/24h	3.127	2.584	2.689	2.958
Modell 2014	Kfz/24h	11.900	8.300	9.100	12.400
	SV/24h	3.370	2.740	2.800	3.050
SVZ 2015	Kfz/24h	10.768	8.223	8.749	12.778
	SV/24h	3.650	3.025	2.759	3.377
SVZ 2021	Kfz/24h	10.375	8.507	10.322	12.786
	SV/24h	3.495	3.036	3.744	3.401
SVZ 2015/ Modell 2014	Kfz/24h	0,905	0,991	0,961	1,030
	SV/24h	1,083	1,104	0,985	1,107

Es ist zu erkennen, dass die Modell-Belastungen für 2014 im Bereich des PA 1 der E 233 durchweg in der Größenordnung der SVZ 2015 liegen. Die Unterschiede liegen bei maximal +/-11% und

damit im Genauigkeitsbereich der SVZ-Ergebnisse, die auf wenigen gezählten Stundengruppen basieren und anhand von normierten Jahresganglinien auf Jahreswerte hochgerechnet werden.

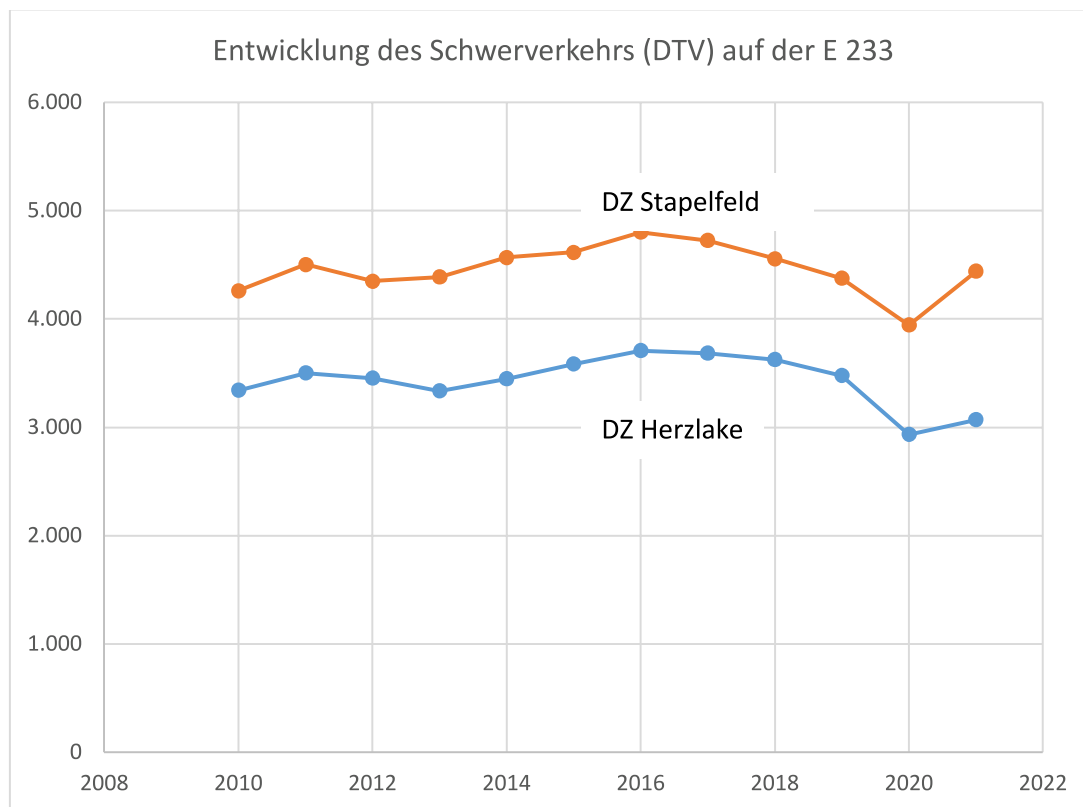
Der Vergleich mit den aktuellen Daten der SVZ 2021 zeigt, dass trotz Pandemie kein signifikanter Rückgang der Ergebnisse im Vergleich mit 2015 zu erkennen ist. Lediglich im Bereich westlich der B 70 gibt es in 2021 einen deutlichen Anstieg sowohl der Kfz- als auch der SV-Werte im Vergleich zu 2015. Da westlich und östlich dieses Bereiches dieser Effekt nicht zu erkennen ist, ist anzunehmen, dass die erhöhten Werte eher auf lokalen Gegebenheiten wie z.B. kleinräumig wirkenden Baustellen basieren. Hier ist vor allem die Sperrung der L 47 (Lambertsbrücken) zwischen Rühle und Meppen (ab März 2021 Vollsperrung, vorher bereits Tonnen- und Breitenbeschränkungen) zu nennen, durch die Verkehr aus dem Raum südwestlich von Meppen mit Ziel Stadt Meppen von der L 47 ab Rühle auf die L 48 und die B 402 (über Versen) verlagert wird. Ein Beleg hierfür ist, dass die SVZ 2021 für die L 48 zwischen Rühle und Versen (Zählstelle 33090659) eine Belastungszunahme gegenüber der SVZ 2015 um mehr als +3.000 Kfz/24h (von knapp 2.000 auf über 5.000 Kfz/24h) ausweist.

In der nachfolgenden Tabelle und dem zugehörigen Diagramm ist die Entwicklung des Verkehrs (DTV) auf der E 233 in den letzten 12 Jahren dargestellt. Zwei Dinge werden deutlich: Zum einen wird an beiden Dauerzählstellen die Zunahme der Kfz-Belastungen in den ersten 10 Jahren (bis zur CORONA-Pandemie in 2020) deutlich, zum anderen gibt es aber auch beim Schwerverkehr eine leicht rückläufige Entwicklung schon vor der Pandemie. Ursache hierfür könnte vor allem die im September 2018 eingeführte allgemeine Mautpflicht für Lkw ab 7,5t auf allen Bundesfernstraßen sein, also auch auf der E 233. Dies könnte zu einer Verdrängung von Lkw von den Bundesstraßen auf das nachgeordnete Straßennetz geführt haben, hier vor allem die Landesstraßen. Eine Bestätigung dieser Aussage durch eine Auswertung der Verkehrsentwicklung auf Landesstraßen ist allerdings wegen kaum vorhandener Dauerzählstellen auf Landesstraßen nicht möglich.

Jahr	DZ Herzlake (32113370)		DZ Stapelfeld (31143371)	
	Kfz/24h	SV/24h	Kfz/24h	SV/24h
2010	7.934	3.341	18.873	4.259
2011	8.290	3.501	19.448	4.500
2012	8.061	3.453	18.738	4.347
2013	8.004	3.336	19.550	4.384
2014	8.437	3.445	19.898	4.566
2015	8.894	3.584	20.206	4.612
2016	9.254	3.705	21.252	4.798
2017	9.266	3.681	20.702	4.722
2018	9.255	3.623	20.616	4.553
2019	9.416	3.477	20.556	4.374
2020*)	7.667	2.933	18.208	3.942
2021*)	7.791	3.070	19.471	4.438
Entwicklung von 2010 bis 2019	+1.482	+136	+1.683	+115
	+19%	+4%	+9%	+3%
2030 Prognosenullfall	10.200	3.780	23.300	5.260
Entwicklung von 2019 bis 2030	+784	+303	+2.744	+886
	+8%	+9%	+13%	+20%

*) CORONA-Pandemie

Die obige Tabelle zeigt, dass die an den beiden Dauerzählstellen gemessenen Verkehrszunahmen in der Zeit von 2010 bis 2019 (+19% bzw. +9%) im Bereich der im Verkehrsmodell berücksichtigten Entwicklung von 2019 bis 2030 (+8% bzw. +13%) liegen. Dies bestätigt die dem Modell zugrundeliegende Verkehrsentwicklung aus der Verflechtungsprognose des BMVI, die auf der Analyse 2010 basiert und in der Prognose den Horizont 2030 betrachtet. Die in den letzten beiden Jahren 2020 und 2021 (Werte für 2022 liegen noch nicht vor) ausgewiesenen pandemiebedingt deutlichen Rückgänge sind für die Plausibilitätsprüfung nicht nutzbar. Es ist aber schon wieder eine steigende Tendenz ablesbar.



FAZIT:

Die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre bestätigt grundsätzlich die Aussagen der VWU zur E 233. Die Modellergebnisse der Analyse 2014 liegen im Bereich der zwischenzeitlich veröffentlichten Straßenverkehrszählungen 2015 und 2021. Bestehende Unterschiede können z.B. durch Verkehrsverlagerungen in Baustellenbereichen begründet werden. Damit werden auch die Aussagen zur Prognose 2030 bestätigt und können der Ausbauplanung zur E 233 weiterhin zu Grunde gelegt werden.

Gezeichnet:

14.04.2023

Datum

Dipl.-Ing. F. Kossmann (SSP Consult GmbH)