

Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Fachbereich Straßenbau
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Ihr Zeichen, Ihr Schreiben vom Unser Zeichen Telefon

Karlsruhe, den 09.07.2019

nos +49 721 9651-227

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Vorbringen der GDE Niedernberg können wir Ihnen Folgendes mitteilen. Der GDE Niedernberg sind im Verkehrsmodell des Staatlichen Bauamtes Aschaffenburg Effekte aufgefallen, die einer Erläuterung bedürfen.

Das Verkehrsmodell besteht aus zwei Teilen:

Der Hauptteil besteht aus der Modellrechnung für das Untersuchungsgebiet. Dieser Teil wird ergänzt durch einen Ausschnitt aus dem Modell der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP). Für den Hauptteil wird die Nachfrage in allen Verkehrsmitteln auf der Basis von Strukturdaten (Einwohnern, Arbeitsplätzen) und Angeboten (Straßennetz und Angebot im ÖPNV) für Analyse und Prognose berechnet. Für den zweiten Teil (BVWP) erfolgt eine Übernahme der Ergebnisse nur für den Pkw- und Lkw-Verkehr ohne Nachfrageberechnung. Die Bezirkseinteilung der beiden Teile ist größtenteils - jedoch nicht überall - deckungsgleich. Im inneren Bereich des Untersuchungsgebiets (und damit auch in Niedernberg) sind die Bezirke für den Hauptteil gesplittet worden. Dies führt zu einer Überlagerung von zwei Ebenen von Bezirkseinteilung im Verkehrsmodell. Dieses Vorgehen wurde gewählt, um jeweils die Herkunft der Daten nachvollziehbar zu dokumentieren.

Die Verkehrsnachfrageberechnung innerhalb des Untersuchungsgebiets (Hauptteil) erfolgt, wie bereits erwähnt, auf der Basis von Strukturdaten. In der Prognose wurden Annahmen zur Veränderung der Bevölkerung auf der Basis von statistischen Daten und Auskünften von Kommunen vorgenommen. Dabei bleibt die Zahl der Einwohner weitgehend konstant; die Struktur der Einwohner ändert sich aber aufgrund demographischer Prozesse erheblich. Die Zahl der älteren Personen wird im Jahr 2030 erheblich zunehmen; die der jüngeren Bevölkerung entsprechend abnehmen. Da ältere Menschen eine niedrigere Mobilitätsrate als Erwerbstätige haben, insbesondere an Werktagen und zu den Spitzenzeiten, nimmt die Zahl der Pkw-Wege für diesen Teil des Verkehrsmodells ab.

Anders stellt sich die Situation für den externen Verkehr dar, der aus der BVWP-Planung (Teil 2) übernommen wurde. Hier wird von deutlichen Nachfragezuwächsen ausgegangen. Der externe Verkehr umfasst die Fahrten zwischen den Kordonbezirken (Stellen, an denen das Autobahnnetz geschnitten wurde) und dem äußeren Untersuchungsraum (z.B. Frankfurt, Darmstadt, Heidelberg, Würzburg) sowie die Fahrten

von Verkehrszellen im Untersuchungsgebiet (z.B. Niedernberg oder Aschaffenburg) zu Kordonzellen oder Verkehrszellen des äußeren Untersuchungsraums. Selbstverständlich auch immer auch in der jeweiligen Gegenrichtung. Der Anteil des externen Verkehrs, ist im Zentrum des Untersuchungsgebiets relativ klein (teilweise < 10%) und steigt logischerweise in Richtung des äußeren Untersuchungsraumes und des Kordons an. Die unterschiedlichen Prognoseannahmen führen in ihrer Überlagerung für das Untersuchungsgebiet zu plausiblen Effekten, nämlich zunehmenden Reiseweiten im Pkw-Verkehr und einer moderaten Verkehrszunahme.

Die unterschiedlichen Bezirkseinteilungen führen zu einem lokalen Sondereffekt in Niederberg: Die Ortsdurchfahrt wird fast nur durch die Nachfrage aus der Modellrechnung belastet, die in der Prognose zurückgeht, während die Nachfrage des externen Verkehrs, der in der Prognose zunimmt, an anderer Stelle eingespeist wird. Generell gilt, dass ein Verkehrsmodell dieser Art dazu konzipiert ist, die Belastungen auf den außerörtlichen Straßen, insbesondere Autobahnen, Bundesstraßen und stark belasteten Staatsstraßen zu bestimmen. Für Aussagen zu Verkehrsbelastungen auf innerörtlichen Strecken oder untergeordneten Ortsverbindungsstraßen wie in Niedernberg ist ein solches Modell aufgrund der Größe der Verkehrszellen und der Art der Anbindungen der Verkehrsbezirke an das Verkehrsnetz nur bedingt geeignet.

Mit freundlichen Grüßen



Norbert Schick

Dipl. Ing.