



**Auswertung der Ergebnisse der SVZ 2010 –
Ergänzung zur Stellungnahme zum
Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der A 44 vom
28.10.2011, Teilabschnitt zwischen Anschlussstelle
Waldkappel und Hoheneiche
(VKE 40.1)**

**Auftraggeber:
BUND-Landesverband Hessen
Ostbahnhofstraße 13
D-60314 Frankfurt**

**RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement**

**Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,
Landschafts- und Umweltplanung**

**Am Weißenstein 7, 35041 Marburg
Tel. 06421/68 69 00
Fax 06421/68 69 10
info@RegioConsult-Marburg.de
www.RegioConsult-Marburg.de**

**Bearbeitung:
Dipl.-Geogr. Wulf Hahn (Projektleitung)
Dr. Ralf Hoppe
Dipl.-Geogr. Christine Bild**

Marburg, im Januar 2012

Gliederung

1. Einleitung.....	4
2. Auswertung der SVZ 2010	5
2.1 Verkehrsentwicklung auf der B 7	5
2.2 Verkehrsentwicklung auf der B 27, der B 400 und der B 452.....	10
2.3 Verkehrsentwicklung auf der A 4	13
3. Auswertung der SVZ 2010 vor dem Hintergrund ausgewählter Aussagen des PFB	17
4. Aussagen im BVWP 1992 zur A 44 und zur B 7	20
4.1 Untersuchungsraum zur A 44 in der URE 1992.....	20
4.2 Bewertung der B 7	21
5. Zusammenfassung	23

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Entwicklung des Verkehrsaufkommen an den Zählstellen der SVZ 2000, 2005 und 2010 entlang der B 7 von West nach Ost.....	6
Tabelle 2: Entwicklung des Schwerverkehrsaufkommen an den Zählstellen der SVZ 2000, 2005 und 2010 entlang der B 7 von West nach Ost	8
Tabelle 3: Entwicklung des Schwerverkehrs (absolut und relativ) an den Zählstellen der SVZ 2000, 2005 und 2010 entlang der B 7 von West nach Ost und der B 451	9
Tabelle 4: Entwicklung des Verkehrsaufkommen an den Zählstellen der SVZ 2000, 2005 und 2010 entlang der B 27, der B 400 und der B 452	11
Tabelle 5: Entwicklung des Schwerverkehrsaufkommen an den Zählstellen der SVZ 2000, 2005 und 2010 entlang der B 27, der B 400 und der B 452	12
Tabelle 6: Entwicklung des Schwerverkehrs (absolut und relativ) an den Zählstellen der SVZ 2000, 2005 und 2010 entlang der B 27, der B 400 und der B 452	13
Tabelle 7: Entwicklung des Verkehrsaufkommen der SVZ 2000, 2005 und 2010 an der A 4 von West nach Ost	14
Tabelle 8: Entwicklung des Schwerverkehrsaufkommen an den Zählstellen der SVZ 2000, 2005 und 2010 an der A 4 von West nach Ost	15
Tabelle 9: Entwicklung des Schwerverkehrsaufkommen (absolut und relativ) an den Zählstellen der SVZ 2000, 2005 und 2010 an der A 4 von West nach Ost.....	16

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsraum der A 44 im BVWP 1992.....	21
---	----

1. Einleitung

Als Ergänzung zur Stellungnahme zum Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der A 44, Teilabschnitt zwischen Anschlussstelle Waldkappel und Hoheneiche (VKE 40.1) von RegioConsult vom 30.11.2011 werden nachfolgend die Ergebnisse der SVZ 2010 ausgewertet.

Die Ergebnisse der SVZ 2010 wurden erst am 4.1.2012 von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) veröffentlicht, daher konnte die Auswertung nicht früher erfolgen. Im Vergleich zur letzten Straßenverkehrszählung von 2005 haben die Fahrleistungen *bundesweit* nur um 1,2 % zugenommen.¹

Aufgrund der regional sehr unterschiedlichen demographischen und wirtschaftlichen Entwicklung ist eine differenzierte Auswertung der Ergebnisse im Korridor der A 44 erforderlich, um die Entwicklung des Verkehrsaufkommens beurteilen zu können.

Wie bereits in den Stellungnahmen von RegioConsult vom 30.11.2011 und vom 8.5.2011 (vgl. dort Tab. 4) ausgeführt, ist das Verkehrsaufkommen an den Dauerzählstellen Helsa und Hoheneiche rückläufig.

Nachfolgend wird auf der Grundlage einer Auswertung der Straßenverkehrszählungen 2000, 2005 und 2010 die Entwicklung des Verkehrsaufkommens insgesamt (DTV) und des Schwerverkehrs analysiert.

Die Auswertung erfolgt für die Bundesstraßen B 7, B 27, B 400 und B 452 sowie die A4.

Einführend wird die Verkehrsbelastung für das Teilstück der A 44 von Hessisch Lichtenau-Mitte bis Hessisch Lichtenau-Ost angegeben, dass am 6.10.2005 dem Verkehr übergeben wurde. Deshalb gibt es hier keine Vergleichswerte aus früheren Jahren. Die Verkehrsbelastung auf diesem Abschnitt betrug 2010 nur 6.700 Kfz/24h, davon 1.320 SV/24h. Die geringe Verkehrsbelastung zeigt, dass dieser Abschnitt keinen eigenen Verkehrswert hat. Dies verdeutlicht die fehlerhafte Abschnittsbildung. Für 2020 ist eine Verkehrsbelastung von ca. 31.900 Kfz/24h² prognostiziert worden.

¹ http://www.bast.de/cln_031/nn_42244/DE/Presse/2012/presse-01-2012.html

² http://www.hsvv.hessen.de/irj/HSVV_Internet?rid=HMWVL_15/HSVV_Internet/sub/33c/33c2921b-13a5-a01b-e592-6f2d6b51cd0,,22222222-2222-2222-2222-222222222222.htm

2. Auswertung der SVZ 2010

2.1 Verkehrsentwicklung auf der B 7

Die absolute Verkehrsbelastung erreicht 2010 lediglich im Abschnitt AS Lohfelden bis zur K6 (Kaufungen) eine Belastung von annähernd 20.000 Kfz/24h (19.300 Kfz/24h). In den Folgeabschnitten geht sie bis zur Kreisgrenze Eschwege bis 12.700 Kfz/24h zurück. Lediglich um Fürstenhagen und Hessisch-Lichtenau erhöht sie sich noch einmal auf bis zu 13.400 bzw. 13.800 Kfz/24h. Ab der OD Walburg geht sie auf unter 10.000 Kfz/24h zurück und erreicht im Abschnitt Abzweig Waldkappel (L 3226) bis Oetmannshausen (Abzweig B 7), also im unmittelbaren Trassenbereich des beklagten PFA der VKE 40.1 nur noch 8.000 Kfz/24h. Von dort nimmt sie bis zur Landesgrenze Thüringen weiter ab, bevor sie unmittelbar vor dem AS Eisenach-West etwas über 10.000 Kfz/24h erreicht (vgl. Tab. 1).

Vergleicht man die Ergebnisse der SVZ 2010 mit den Ergebnissen der vorhergehenden Straßenverkehrszählungen von 2005 und 2000 so ist deutlich zu erkennen, dass sich das Verkehrsaufkommen auf fast allen Abschnitten der B 7 deutlich verringert hat. Besonders stark ist der Rückgang zwischen der B 487 (östlich Hessisch-Lichtenau) und Oetmannshausen (Abzweig B7). Hier hat sich der Verkehr im Vergleich zur SVZ 2000 auf einigen Abschnitten um mehr als 30 % verringert (vgl. Tab. 1).

Auch von 2005 nach 2010 ist auf fast allen Abschnitten ein deutlicher Rückgang des Verkehrsaufkommens zu erkennen. Nur auf den Abschnitten Ifta (K 500) bis B 7 Abzweig B 250 ist eine starke Zunahme zu erkennen. Diese beruht aber vermutlich auf einem unterschiedlichen Bezug. Während 2000 und 2005 vermutlich der Wert westlich vor Ifta abgebildet wird, ist es 2010 der Wert ab Ifta. Des Weiteren ist auf dem Abschnitt vom Abzweig Eschenstruth nach Fürstenhagen eine Zunahme um lediglich 100 Kfz/24 zu erkennen, nachdem es von 2000 bis 2005 allerdings zu einem deutlichen Rückgang um 3.000 Kfz/24 gekommen ist. Lediglich auf dem Abschnitt von Krauthausen (B7A) bis AS Eisenach-West (A 4) hat der Verkehr tatsächlich nennenswert zugenommen (+ 900 Kfz/24h von 2005 nach 2010) (vgl. Tab. 1).

Auf der B 451 von Helsa nach Großalmerode hat der Verkehr von 2000 nach 2005 abgenommen und bis 2010 wieder zugenommen. Dabei wird im ersten Abschnitt der

B 451 bis zur Landkreisgrenze auch 2010 das Niveau von 2000 nicht erreicht. Erst im Folgeabschnitt ist der Zuwachs von 2005 nach 2010 so hoch, dass der Rückgang übertroffen wird (vgl. Tab. 1). Dies verdeutlicht, dass diese wenigen zur A 38 orientierten Verkehre für die A 44 nicht gewonnen werden können.

Tabelle 1: Entwicklung des Verkehrsaufkommen an den Zählstellen der SVZ 2000, 2005 und 2010 entlang der B 7 von West nach Ost

Zählst.-nr.	von	nach	2000 DTV Kfz/24h	2005 DTV Kfz/24h	2010 DTV Kfz/24h	Veränd. 2000 zu 2010 abs.	in %	Veränd. 2005 zu 2010 abs.	in %
4723 0685	AS Lohfelden	K 6	23.600	21.900	19.300	-4.300	-18,2%	-2.600	-11,9%
4723 6651	K 6	B 451	18.900	17.100	16.000	-2.900	-15,3%	-1.100	-6,4%
4724 0653	B 451	Kreisgrenze ESW	15.700	13.300	12.700	-3.000	-19,1%	-600	-4,5%
4724 0201	Abzweig Eschenstruth	Fürstenhagen	16.300	13.300	13.400	-2.900	-17,8%	100	0,8%
4724 0207	OD Fürstenhagen	OD Hess. Lichtenau	14.800	15.700	13.800	-1.000	-6,8%	-1.900	-12,1%
4724 0202*	B 487	AS Hessisch Li-Mitte (A 44)*	15.700	13.200	10.800	-4.900	-31,2%	-2.400	-18,2%
4824 0204	OD Walburg	Abzweig Küchen (L3249)	12.100	9.900	8.600	-3.500	-28,9%	-1.300	-13,1%
4825 0265	Abzweig Waldkappel (L3226)	Oetmannshausen (Abzweig B 7)	12.200	9.900	8.000	-4.200	-34,4%	-1.900	-19,2%
4826 0407	Abzweig B 27	OD Netra (Abzweig L 3247)	6.600	5.800	5.200	-1.400	-21,2%	-600	-10,3%
4926 0408	OD Netra	Landesgrenze Thüringen	4.100	3.200	2.800	-1.300	-31,7%	-400	-12,5%
4927 0050	<i>Ifta (K 500)**</i>	<i>B 7 Abzweig B 250</i>	<i>5.000</i>	<i>4.000</i>	<i>7.100</i>	<i>2.100</i>	<i>42,0%</i>	<i>3.100</i>	<i>77,5%</i>
4927 0054	B 7 Abzweig B 250	Creuzburg (L 1017)	8.500	7.600	7.200	-1.300	-15,3%	-400	-5,3%
4927 0051	L 1016/L 1017 (Creuzburg)	Krauthausen (K 3)	10.000	8.900	7.900	-2.100	-21,0%	-1.000	-11,2%
4927 0052	Krauthausen (B 7A)	AS Eisenach-West (A 4)	9.500	9.400	10.300	800	8,4%	900	9,6%
B451									
4724 0620	L 3400	LK Werra-Meißner	5.400	4.300	5.100	-300	-5,6%	800	18,6%
4724 0263	Großalmerode-	L 3238	5.600	5.200	6.300	700	12,5%	300	5,0%

Quelle: SVZ 2000, 2005, 2010, eigene Berechnungen

Anmerkungen:

* Bezug ist 2000 und 2005 der Abzweig Velmeden (L 3249), die Zählstellennr. 4724 0203

** Bezug ist 2000 und 2005 westlich die LG HE /TH, dadurch sind die Werte nicht vergleichbar

Anmerkung: der DTV-Wert 2005 für die Zählstelle 0263 wird im Widerspruch dazu im Tabellenband der BAST, zur SVZ 2005 (Heft V 164) mit 6.000 Kfz/24h angegeben, sodass zwischen Großalmerode und dem Abzw. L 3238 quasi keine Verkehrszunahme stattgefunden hat.

Betrachtet man die Entwicklung des Schwerverkehrsaufkommens – dieses wurde auf Basis der Schwerverkehrsanteile berechnet – so ist deutlich erkennbar, dass sich das Aufkommen auf allen Abschnitten vom AS Lohfelden bis zur Landesgrenze Thüringen von 2000 bis 2010 erheblich verringert hat. Der Rückgang beträgt teilweise bis zu 62,5 %. Bezogen auf den Zeitraum von 2005 bis 2010 kommt es auf diesen Abschnitten zu einem Rückgang von bis zu 37,1 % (vgl. Tab. 2).

Östlich Oetmannshausen sind beim Vergleich der Schwerverkehrsbelastungen von 2010 nach 2005 zwar Zunahmen erkennbar. Diese sind aber nur in den Abschnitten Ifta (K 500) bis B 7 Abzweig B 250, B 7 Abzweig B 250 bis Creuzburg (L1017) sowie Krauthausen (B7A) bis AS Eisenach-West (A 4) so hoch, dass es auch bezogen auf den Zeitraum 2000 bis 2010 zu einer leichten Zunahme kommt.

Die Entwicklung im Abschnitt Ifta (K 500) bis B 7 Abzweig B 250 setzt sich in den Folgeabschnitten nicht fort. Die starke Zunahme ist vermutlich durch eine lokale Sondersituation bedingt.

Das bedeutet, dass es besonders auf den westlich von Oetmannshausen gelegenen Abschnitten zu einem **erheblichen Rückgang des Schwerverkehrs**³ gekommen ist.

Auf der B 451 ist es von 2000 nach 2005 im unmittelbar an die B 7 angrenzenden Abschnitt ein deutlicher Rückgang des bereits niedrigen Ausgangsniveaus festzustellen. Hier bleibt der Schwerverkehr auch 2010 noch deutlich unter dem Wert von 2005. Im Folgeabschnitt liegt er geringfügig darüber.

³ Die absoluten Werte für den Schwerverkehr wurden in den folgenden Tabellen auf Grundlage der Anteilswerte und des Gesamtverkehrsaufkommens berechnet.

Tabelle 2: Entwicklung des Schwerverkehrsaufkommen an den Zählstellen der SVZ 2000, 2005 und 2010 entlang der B 7 von West nach Ost

Zählst.-nr.	von	nach	2000 SV Kfz/ 24h	2005 SV Kfz/24h	2010 SV Kfz/24h	Veränd. 2000 zu 2010 abs.	in %	Veränd. 2005 zu 2010 abs.	in %
4723 0685	AS Lohfelden	K 6	3.941	2.300	1.718	-2.224	-56,4%	-582	-25,3%
4723 6651	K 6	B 451	3.875	2.770	1.840	-2.035	-52,5%	-930	-33,6%
4724 0653	B 451	Kreisgrenze ESW	3.485	2.341	1.473	-2.012	-57,7%	-868	-37,1%
4724 0201	Abzweig Eschenstruth	Fürstenhagen	3.749	2.128	1.407	-2.342	-62,5%	-721	-33,9%
4724 0207	OD Fürstenhagen	OD Hess. Lichtenau	3.611	2.088	1.490	-2.121	-58,7%	-598	-28,6%
4724 0202*	B 487	AS Hessisch Li- Mitte (A 44)*	3.705	2.086	1.404	-2.301	-62,1%	-682	-32,7%
4824 0204	OD Walburg	Abzweig Küchen (L3249)	3.352	1.812	1.385	-1.967	-58,7%	-427	-23,6%
4825 0265	Abzweig Wald- kappel (L3226)	Oetmannshausen (Abzweig B 7)	3.453	1.574	1.696	-1.757	-50,9%	122	7,7%
4826 0407	Abzweig B 27	OD Netra (Abzweig L 3247)	482	261	343	-139	-28,8%	82	31,5%
4926 0408	OD Netra	Landesgrenze Thüringen	262	157	185	-78	-29,6%	28	17,9%
4927 0050	<i>Ifta (K 500)**</i>	<i>B 7 Abzweig B 250</i>	275	252	930	655	238,2%	678	269,1%
4927 0054	B 7 Abzweig B 250	Creuzburg (L 1017)	536	448	727	192	35,8%	279	62,2%
4927 0051	L 1016/L 1017 (Creuzburg)	Krauthausen (K 3)	610	579	593	-18	-2,9%	14	2,4%
4927 0052	Krauthausen (B 7A)	AS Eisenach- West (A 4)	618	592	742	124	20,1%	149	25,2%
B451									
4724 0620	L 3400	LK Werra- Meißner	464	267	347	-118	-25,3%	80	30,1%
4724 0263	Großalmerode-	L 3238	358	322	372	13	3,7%	49	15,3%

Quelle: SVZ 2000, 2005, 2010, eigene Berechnungen

Anmerkungen:

* Bezug ist 2000 und 2005 der Abzweig Velmeden (L 3249), die Zählstellennr. 4724 0203

** Bezug ist 2000 und 2005 westlich die LG HE /TH, dadurch sind die Werte nicht vergleichbar

Der Anteil des Schwerverkehrs am DTV ist auf allen Abschnitten der B 7 erheblich zurückgegangen. Nur auf den Abschnitten OD Walburg bis Abzweig Küchen und Abzweig Waldkappel bis Oetmannshausen werden mit 16, 1% bzw. 21,2 % noch hohen Anteilswerte erreicht. Auf allen übrigen Abschnitten beträgt der SV-Anteil nur zwischen 7,2 und 13,1 % (vgl. Tab. 3).

Auf der B 451 ist der Schwerverkehrsanteil auf den betrachteten Abschnitten unter dem Niveau von 2000 und liegt 2010 nur bei 6,8 bzw. 5,9 % (SVZ 2010).

Tabelle 3: Entwicklung des Schwerverkehrs (absolut und relativ) an den Zählstellen der SVZ 2000, 2005 und 2010 entlang der B 7 von West nach Ost und der B 451

Zählst.-nr.	von	Nach	2000 SV Kfz/ 24h	2005 SV Kfz/24h	2010 SV Kfz/24h	SVZ 2000 SV in %	SVZ 2005 SV in %	SVZ 2010 SV in %
4723 0685	AS Lohfelden	K 6	3.941	2.300	1.718	16,7	10,5	8,9
4723 6651	K 6	B 451	3.875	2.770	1.840	20,5	16,2	11,5
4724 0653	B 451	Kreisgrenze ESW	3.485	2.341	1.473	22,2	17,6	11,6
4724 0201	Abzweig Eschenstruth	Fürstenhagen	3.749	2.128	1.407	23,0	16	10,5
4724 0207	OD Fürstenhagen	OD Hess. Lichtenau	3.611	2.088	1.490	24,4	13,3	10,8
4724 0202*	B 487	AS Hessisch Li- Mitte (A 44)*	3.705	2.086	1.404	23,6	15,8	13,0
4824 0204	OD Walburg	Abzweig Küchen (L3249)	3.352	1.812	1.385	27,7	18,3	16,1
4825 0265	Abzweig Wald- kappel (L3226)	Oetmannshausen (Abzweig B 7)	3.453	1.574	1.696	28,3	15,9	21,2
4826 0407	Abzweig B 27	OD Netra (Abzweig L 3247)	482	261	343	7,3	4,5	6,6
4926 0408	OD Netra	Landesgrenze Thüringen	262	157	185	6,4	4,9	6,6
4927 0050	<i>Ifta (K 500)**</i>	<i>B 7 Abzweig B 250</i>	275	252	930	5,5	6,3	13,1
4927 0054	B 7 Abzweig B 250	Creuzburg (L 1017)	536	448	727	6,3	5,9	10,1
4927 0051	L 1016/L 1017 (Creuzburg)	Krauthausen (K 3)	610	579	593	6,1	6,5	7,5
4927 0052	Krauthausen (B 7A)	AS Eisenach- West (A 4)	618	592	742	6,5	6,3	7,2
B451								
4724 0620	L 3400	LK Werra-Meißner	464	267	347	8,6	6,2	6,8
4724 0263	Großalmerode-	L 3238	358	322	372	6,4	6,2	5,9

Quelle: SVZ 2000, 2005, 2010, eigene Berechnungen

2.2 Verkehrsentwicklung auf der B 27, der B 400 und der B 452

Die Verkehrsentwicklung auf der B 27, der B 452 im Abschnitt Rondell Hoheneiche bis Abzweig L 3403, der B 451 (Helsa bis Großalmerode) und auf der B 400 wird analysiert, um auch für diesen Teil des potentiellen Korridors der A 44 und die zur B 27 führenden Straßenabschnitte die Entwicklung darstellen zu können.

Der Vergleich der Zahlen der SVZ 2000 mit der SVZ 2010 zeigt für alle Straßenabschnitte der B 27 einen erheblichen Rückgang der Verkehrsbelastung. Die Belastung geht südlich von Sontra um bis zu 44,0 % zurück. Im unmittelbaren Trassenbereich der VKE 40.1 und VKE 40.2 beträgt der Rückgang auf der B 27 zwischen 24,6 und 30,8 %. 2010 beträgt die höchste absolute Belastung auf der B 27 im Trassenbereich nur 14.700 Kfz/24h (Abschnitt Abzweig Datterode bis Rondell Hoheneiche). In den angrenzenden Abschnitten ist sie mit 12.500 und 11.800 Kfz/24 schon deutlich geringer.

Der Vergleich mit der Analyse von Modus Consult (2009) zeigt, dass bereits der Analysezustand im Bereich Hoheneiche fehlerhaft erfasst wurde, sodass die darauf aufbauende Prognose ebenfalls fehlerhaft sein muss.⁴ Denn dort wurden für die B 27 16.200 Kfz/24h für den Querschnitt bei Hoheneiche ermittelt. Aktuell im Jahr 2010 wurden im Abschnitt Abzw. Datterode – Rondell Hoheneiche 14.700 Kfz/24h ermittelt (vgl. Tab. 4). Die prognostizierte Zunahme auf 19.300 Kfz/24h im Prognosenufall ist vor dem Hintergrund des seit 2000 stark rückläufigen Verkehrs (-24,6 %) nicht zu erwarten und verdeutlicht die methodischen Mängel der Prognose von Modus Consult.

Die zuführenden Abschnitte wurden ebenfalls betrachtet, um erkennen zu können, ob von dort eine Zunahme zu erwarten ist. Dies ist nicht der Fall (vgl. Zählst.-nr. 4825 0104 bzw. 5024 0407 und 4925 6671 in Tabelle 3), auch hier sind deutliche Rückgänge erkennbar. Die absolute Verkehrsbelastung erreicht 2010 maximal 7.000 Kfz/24h, zum Teil liegt das Kfz-Aufkommen mit 5.100 Kfz/24h sogar deutlich darunter (Abschnitt vom Abzweig Rotenburg um Abzweig Berneburg).

Betrachtet man die Entwicklung von 2005 bis 2010, so ist erkennbar, dass sich der deutliche Rückgang auf der B 27 von 2000 nach 2005 auch im Zeitraum 2005 bis 2010 fortgesetzt hat. Lediglich im Abschnitt Abzweig B 400 bis Abzweig Datterode ist

⁴ Vgl. RegioConsult, 2011, Stellungnahme zum PFB, Tab. 8.

eine geringe Zunahme von 900 Kfz/24h erkennbar, die jedoch durch kleinräumige Verlagerungen von der K 25 bedingt sein dürfte.

Die Entwicklung auf dem angrenzenden Abschnitt der B 452 zeigt, dass auch von Norden keine Verkehrszunahme für die B 27 zu verzeichnen ist.

Auf der B 400 haben sich die ohnehin sehr geringen Verkehrsbelastungen von nur 5.800 bis 6.300 Kfz/24h im Jahr 2000 auf nun nur noch 3.300 bis 4.300 Kfz/24h verringert.

Eine Entlastung der Orte an der B 400 ist aufgrund der extrem niedrigen absoluten Belastung von nur 3.300 bis 4.300 Kfz/24h in diesem Raum nicht erforderlich. Im Vergleich zum Netra-Korridor in dem die Belastungen auf der B 7 2010 zwischen 2.800 und 10.300 Kfz/24 liegen zeigt sich, dass dort die Belastungen und somit die Entlastungswirkung der A 44 im Netrakorridor erheblich größer wäre.

Tabelle 4: Entwicklung des Verkehrsaufkommen an den Zählstellen der SVZ 2000, 2005 und 2010 entlang der B 27, der B 400 und der B 452

Zählst.-nr.	Von	nach	2000 DTV Kfz/24h	2005 DTV Kfz/24h	2010 DTV Kfz/24h	Veränd. 2000 zu 2010 abs.	in %	Veränd. 2005 zu 2010 abs.	in %
B 27									
5024 0407	Abzweig Rotenburg (B 83)	Abzweig Berneburg (L3249)	9.100	7.300	5.100	-4.000	-44,0%	-2.200	-30,1%
4925 6671	Abzweig Berneburg (L3249)	Abzweig Sontra Mitte (K 28)	o.A.	7.300	6.900	o.A.	o.A.	-400	-5,5%
4925 0406	Abzweig Sontra Mitte (K 28)	Abzweig B 400	10.400	8.300	7.200	-3.200	-30,8%	-1.100	-13,3%
4825 0405	Abzweig B 400	Abzweig Datterode	16.700	10.900	11.800	-4.900	-29,3%	900	8,3%
4825 0404	Abzweig Datterode	Rondell Hoheneiche	19.500	16.100	14.700	-4.800	-24,6%	-1.400	-8,7%
4825 6105	Rondell Hoheneiche	Oetmannshausen	18.000	12.600	12.500	-5.500	-30,6%	-100	-0,8%
4825 0104	Abzweig Vierbach (L3243)	Weidenhäuser Kreuz	8.800	7.300	7.000	-1.800	-20,5%	-300	-4,1%
B 452									
48250 112	Rondell Hoheneiche	Abzweig L 3403	10.200	9.000	8.600	-1.600	-15,7%	-400	-4,4%
B 400									
49260 419	AS Wommen (A 4)	Blinde Mühle	5.800	3.600	3.300	-2.500	-43,1%	-300	-8,3%
49250 444	Blinde Mühle	Abzweig B 27	6.300	4.500	4.300	-2.000	-31,7%	-200	-4,4%

Quelle: SVZ 2000, 2005, 2010, eigene Berechnungen

Betrachtet man die absolute Verkehrsbelastung auf den in Tabelle 4 dargestellten Abschnitten insgesamt, so ist deutlich erkennbar, dass kein Bedarf für den Ausbau des Verkehrsnetzes erkennbar ist. Der enorme Verkehrsrückgang in den letzten 10

Jahren verdeutlicht, dass vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung auch in Zukunft keine regionalen Verkehrszunahmen zu erwarten sind.

Noch viel stärker zurückgegangen als die allgemeine Verkehrsbelastung ist die Schwerverkehrsbelastung (vgl. Tab. 5). Sie hat sich auf allen betrachteten Abschnitten zwischen 2000 und 2010 mehr als halbiert. Auf der B 400 ist sie sogar um 76,2 % zurückgegangen. Auf allen Abschnitten hat sich der starke Rückgang des Schwerverkehrs, der bereits von 2000 nach 2005 feststellbar war, auch in den folgenden fünf Jahren fortgesetzt.

Tabelle 5: Entwicklung des Schwerverkehrsaufkommen an den Zählstellen der SVZ 2000, 2005 und 2010 entlang der B 27, der B 400 und der B 452

Zählst.-nr.	von	Nach	2000 SV Kfz/ 24h	2005 SV Kfz/24h	2010 SV Kfz/24h	Veränd. 2000 zu 2010 abs.	in %	Veränd. 2005 zu 2010 abs.	in %
B 27									
5024 0407	Abzweig Rotenburg (B 83)	Abzweig Berneburg (L3249)	2.020	1.102	632	-1.388	-68,7%	-470	-42,6%
4925 6671	Abzweig Berneburg (L3249)	Abzweig Sontra Mitte (K 28)	o.A.	913	759	o.A.	o.A.	-154	-16,8%
4925 0406	Abzweig Sontra Mitte (K 28)	Abzweig B 400	2.142	1.145	720	-1.422	-66,4%	-425	-37,1%
4825 0405	Abzweig B 400	Abzweig Datterode	5.895	2.104	1.723	-4.172	-70,8%	-381	-18,1%
4825 0404	Abzweig Datterode	Rondell Hoheneiche	5.460	2.689	1.940	-3.520	-64,5%	-748	-27,8%
4825 6105	Rondell Hoheneiche	Abzweig Oetmannshausen	5.166	2.596	2.013	-3.154	-61,0%	-583	-22,5%
4825 0104	Abzweig Vierbach (L3243)	Weidenhäuser Kreuz	2.834	1.409	1.162	-1.672	-59,0%	-247	-17,5%
B 452									
48250 112	Rondell Hoheneiche	Abzweig L 3403	796	504	344	-452	-56,8%	-160	-31,7%
B 400									
49260 419	AS Wommen (A 4)	Blinde Mühle	3.126	1.300	743	-2.384	-76,2%	-557	-42,9%
49250 444	Blinde Mühle	Abzweig B 27	3.175	1.544	976	-2.199	-69,3%	-567	-36,8%

Quelle: SVZ 2000, 2005, 2010, eigene Berechnungen

Bedingt durch diese starke absolute Abnahme hat sich trotz des erheblichen Rückgangs des gesamten Verkehrsaufkommens auch der Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtaufkommen verringert. Auf der B 27 beträgt der Anteil des Schwerverkehrs nur noch 10 bis 16,6 % (vgl. Tab. 6). Lediglich auf der B 400 wird ein Anteil von über 20 % erreicht. Dies beruht jedoch auf den für eine Bundesstraße ungewöhnlich niedrigen DTV-Werten.

Tabelle 6: Entwicklung des Schwerverkehrs (absolut und relativ) an den Zählstellen der SVZ 2000, 2005 und 2010 entlang der B 27, der B 400 und der B 452

Zählst.-nr.	von	nach	2000 SV Kfz/ 24h	2005 SV Kfz/24h	2010 SV Kfz/24h	SVZ 2000 SV in %	SVZ 2005 SV in %	SVZ 2010 SV in %
B 27								
5024 0407	Abzweig Rotenburg (B 83)	Abzweig Bernenburg (L3249)	2.020	1.102	632	22,2	15,1	12,4
4925 6671	Abzweig Bernenburg (L3249)	Abzweig Sontra Mitte (K 28)	o.A.	913	759	o.A.	12,5	11
4925 0406	Abzweig Sontra Mitte (K 28)	Abzweig B 400	2.142	1.145	720	20,6	13,8	10,0
4825 0405	Abzweig B 400	Abzweig Datterode	5.895	2.104	1.723	35,3	19,3	14,6
4825 0404	Abzweig Datterode	Rondell Hoheneiche	5.460	2.689	1.940	28,0	16,7	13,2
4825 6105	Rondell Hoheneiche	Abzweig Oetmannshausen	5.166	2.596	2.013	28,7	20,6	16,1
4825 0104	Abzweig Vierbach (L3243)	Weidenhäuser Kreuz	2.834	1.409	1.162	32,2	19,3	16,6
B 452								
48250 112	Rondell Hoheneiche	Abzweig L 3403	796	504	344	7,8	5,6	4,0
B 400								
49260 419	AS Wommen (A 4)	Blinde Mühle	3.126	1.300	743	53,9	36,1	22,5
49250 444	Blinde Mühle	Abzweig B 27	3.175	1.544	976	50,4	34,3	22,7

Quelle: SVZ 2000, 2005, 2010, eigene Berechnungen

2.3 Verkehrsentwicklung auf der A 4

Die Verkehrsentwicklung auf der A4 wird für die Abschnitte von Gerstungen bis zum AK Erfurt betrachtet. Einführend muss darauf hingewiesen werden, dass sich die Situation in diesem Bereich der A 4 durch die Verlegung der A4 nördlich von Eisenach und die zusätzliche Einrichtung der Anschlussstelle Sättelstädt erheblich verändert hat.

Im Januar 2008 wurde mit dem Neubau des etwa 25 km langen, sechsstreifigen Abschnittes zwischen der Werratalbrücke bei Eisenach und der Anschlussstelle Waltershausen begonnen. Die Freigabe erfolgte schrittweise zwischen dem 6.1.2010 und dem 24.11.2010. Die Neubaustrecke führt, mit nunmehr drei Anschlussstellen, Eisenach-West, Eisenach-Ost und der neuen Anschlussstelle Sattelstädt in einem weiten Bogen nördlich der Hörselberge um die Stadt Eisenach. Am westlichen Bauende entstand bei Krauthausen die neue Anschlussstelle Eisenach-West, etwa zwei Kilometer westlich der bisherigen Abfahrt. Die Anschlussstelle Eisenach-Ost

erschließt etwa fünf Kilometer nordöstlich der alten Auffahrt, die Bundesstraße 84. Die neu angelegte Anschlussstelle Sättelstädt dient als Verknüpfungspunkt zur Bundesstraße 7 und bindet den Verkehrsraum Ruhla/Bad Liebenstein besser an.⁵

Die Angaben für den Bereich Eisenach-West bis Waltershausen sind deshalb nicht unmittelbar vergleichbar.

Die Angaben in Tabelle 7 lassen erkennen, dass es nach Verkehrszunahmen von 2000 bis 2005 auf allen Abschnitten zwischen 2005 und 2010 **zu erheblichen Rückgängen gekommen ist, die so hoch sind, dass das Aufkommen 2010 auf allen Abschnitten geringer ist als 2000.**

Tabelle 7: Entwicklung des Verkehrsaufkommen der SVZ 2000, 2005 und 2010 an der A 4 von West nach Ost

Zählst.-nr.	von	nach	2000 DTV Kfz/24h	2005 DTV Kfz/24h	2010 DTV Kfz/24h	Veränd. 2000 zu 2010 abs.	in %	Veränd. 2005 zu 2010 abs.	in %
4926 0810	AS Gerstungen (36)	AS Wommen (37)	o.A.	38.800	35.300	o.A.	o.A.	-3.500	-9,0%
4926 0908	AS Wommen (37)	AS Herleshausen (38)	44.100	40.300	37.400	-6.700	-15,2%	-2.900	-7,2%
4927 6880	AS Herleshausen (38)	AS Eisenach-W West (39a)	42.400	49.300	36.400	-6.000	-14,2%	-12.900	-26,2%
4927 0101*	AS Eisenach-W West (39a)	AS Eisenach-Ost (40a)	44.400	45.400	35.000	-9.400	-21,2%	-10.400	-22,9%
5028 0102**	AS Eisenach-Ost (40a)	AS Sättelstädt (40b)	o.A.	o.A.	40.400	o.A.	o.A.	o.A.	o.A.
5029 0103**	AS Sättelstädt (40b)	AS Waltershausen (41a)	o.A.	o.A.	43.600	o.A.	o.A.	o.A.	o.A.
5028 0019	AS Eisenach-Ost (40a)	AS Waltershausen (41a)	35.600	38.300	o.A.	o.A.	o.A.	o.A.	o.A.
5029 0018	AS Waltershausen (41a)	AS Gotha-Boxberg (41b)	46.800	55.100	44.600	-2.200	-4,7%	-10.500	-19,1%
5029 4301	AS Gotha-Boxberg (41b)	AS Gotha (42)	49.600	50.100	46.100	-3.500	-7,1%	-4.000	-8,0%
5030 0017	AS Gotha (42)	AS Wandersleben (43)	54.600	60.400	47.900	-6.700	-12,3%	-12.500	-20,7%
5130 0016	AS Wandersleben (43)	AS Neudietendorf (44)	54.200	53.000	47.900	-6.300	-11,6%	-5.100	-9,6%
5131 0015	AS Neudietendorf (44)	AK Erfurt (A 71)	60.200	58.300	47.900	-12.300	-20,4%	-10.400	-17,8%

Quelle: SVZ 2000, 2005, 2010, eigene Berechnungen

Anmerkungen:

* Im Jahr 2000 ist der Bezug die Zählstellennr. 5027 0020

** Diese Zählstellen gibt es nur 2010

⁵ http://de.wikipedia.org/wiki/Bundesautobahn_4

Auch für die Entwicklung des Schwerverkehrsaufkommens lässt sich feststellen, dass mit Ausnahme des Abschnitts AS Wandersleben bis AS Neudietendorf, das Aufkommen 2010 niedriger ist als 2000. Hier ist die Entwicklung jedoch heterogener als im Gesamtverkehr verlaufen. Es gibt sowohl Abschnitte mit erheblichen Rückgängen – wie beispielsweise AS Wommen bis Herleshausen und AS Gotha-Boxberg bis AS Gotha – an denen der Verkehr sowohl von 2000 nach 2005 als auch von 2005 nach 2010 abgenommen hat, als auch Zählstellen an denen der Verkehr von 2000 nach 2005 zugenommen und anschließend abgenommen hat (z.B. AS Herleshausen bis AS Eisenach-West). Östlich von Gotha bis zum AS Neudietendorf gibt es zudem die Entwicklung, dass das Schwerverkehrsaufkommen von 2000 nach 2005 abgenommen und anschließend wieder zugenommen hat.

Tabelle 8: Entwicklung des Schwerverkehrsaufkommen an den Zählstellen der SVZ 2000, 2005 und 2010 an der A 4 von West nach Ost

Zählst.-nr.	von	nach	2000 SV Kfz/24h	2005 SV Kfz/24h	2010 SV Kfz/24h	Veränd. 2000 zu 2010 abs.	in %	Veränd. 2005 zu 2010 abs.	in %
4926 0810	AS Gerstungen (36)	AS Wommen (37)	o.A.	7.372	7.484	o.A.	o.A.	112	o.A.
4926 0908	AS Wommen (37)	AS Herleshausen (38)	10.364	8.221	8.116	-2.248	-21,7%	-105	10.364
4927 6880	AS Herleshausen (38)	AS Eisenach-W West (39a)	9.074	9.466	7.098	-1.976	-21,8%	-2.368	9.074
4927 0101*	AS Eisenach-W West (39a)	AS Eisenach-Ost (40a)	9.413	8.989	7.560	-1.853	-19,7%	-1.429	9.413
5028 0102**	AS Eisenach-Ost (40a)	AS Sättelstädt (40b)	o.A.	o.A.	8.726	o.A.	o.A.	o.A.	o.A.
5029 0103**	AS Sättelstädt (40b)	AS Waltershausen (41a)	o.A.	o.A.	10.028	o.A.	o.A.	o.A.	o.A.
5028 0019	AS Eisenach-Ost (40a)	AS Waltershausen (41a)	9.434	7.009	o.A.	o.A.	o.A.	o.A.	9.434
5029 0018	AS Waltershausen (41a)	AS Gotha-Boxberg (41b)	8.752	7.439	8.117	-634	-7,2%	679	8.752
5029 4301	AS Gotha-Boxberg (41b)	AS Gotha (42)	11.061	10.120	7.975	-3.086	-27,9%	-2.145	11.061
5030 0017	AS Gotha (42)	AS Wandersleben (43)	9.391	7.973	9.388	-3	0,0%	1.416	9.391
5130 0016	AS Wandersleben (43)	AS Neudietendorf (44)	9.539	8.745	9.676	137	1,4%	931	9.539
5131 0015	AS Neudietendorf (44)	AK Erfurt (A 71)	10.535	8.978	8.862	-1.674	-15,9%	-117	10.535

Quelle: SVZ 2000, 2005, 2010, eigene Berechnungen

Anmerkungen:

* Im Jahr 2000 ist der Bezug die Zählstellennr. 5027 0020

** Diese Zählstellen gibt es nur 2010

Entsprechend haben sich die Schwerverkehrsanteile auf den einzelnen Abschnitten sehr unterschiedlich entwickelt (vgl. Tab. 9). 2010 variieren sie zwischen 17,3 und 23,0 %. Auf den Abschnitten AS Wommen bis Herleshausen und Herleshausen bis Eisenach-West sind sie niedriger als 2000.

Tabelle 9: Entwicklung des Schwerverkehrsaufkommen (absolut und relativ) an den Zählstellen der SVZ 2000, 2005 und 2010 an der A 4 von West nach Ost

Zählst.-nr.	von	nach	2000 SV Kfz/ 24h	2005 SV Kfz/24h	2010 SV Kfz/24h	SVZ 2000 SV in %	SVZ 2005 SV in %	SVZ 2010 SV in %
4926 0810	AS Gerstungen (36)	AS Wommen (37)	o.A.	7.372	7.484	o.A.	19,0	21,2
4926 0908	AS Wommen (37)	AS Herleshausen (38)	10.364	8.221	8.116	23,5	20,4	21,7
4927 6880	AS Herleshausen (38)	AS Eisenach-W West (39a)	9.074	9.466	7.098	21,4	19,2	19,5
4927 0101*	AS Eisenach-W West (39a)	AS Eisenach-Ost (40a)	9.413	8.989	7.560	21,2	19,8	21,6
5028 0102**	AS Eisenach-Ost (40a)	AS Sättelstädt (40b)	o.A.	o.A.	8.726	o.A.	o.A.	21,6
5029 0103**	AS Sättelstädt (40b)	AS Waltershausen (41a)	o.A.	o.A.	10.028	o.A.	o.A.	23,0
5028 0019	AS Eisenach-Ost (40a)	AS Waltershausen (41a)	9.434	7.009	o.A.	26,5	18,3	o.A.
5029 0018	AS Waltershausen (41a)	AS Gotha-Boxberg (41b)	8.752	7.439	8.117	18,7	13,5	18,2
5029 4301	AS Gotha-Boxberg (41b)	AS Gotha (42)	11.061	10.120	7.975	22,3	20,2	17,3
5030 0017	AS Gotha (42)	AS Wandersleben (43)	9.391	7.973	9.388	17,2	13,2	19,6
5130 0016	AS Wandersleben (43)	AS Neudietendorf (44)	9.539	8.745	9.676	17,6	16,5	20,2
5131 0015	AS Neudietendorf (44)	AK Erfurt (A71)	10.535	8.978	8.862	17,5	15,4	18,5

Quelle: SVZ 2000, 2005, 2010, eigene Berechnungen

Anmerkungen:

* Im Jahr 2000 ist der Bezug die Zählstellennr. 5027 0020

** Diese Zählstellen gibt es nur 2010

3. Auswertung der SVZ 2010 vor dem Hintergrund ausgewählter Aussagen des PFB

In der Begründung des PFB wurde ausgeführt:

„Die Baumaßnahme sei insbesondere aufgrund des sprunghaften Anstiegs des Verkehrsaufkommens auf der Bundesstraße B 7 nach der Öffnung der ehemaligen innerdeutschen Grenze am 09.11.1989 notwendig. Die Aufnahme der Maßnahme in das Programm „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ dokumentiere die Notwendigkeit der Realisierung dieser Maßnahme.

Die B 7 sei im Bereich von der A 7 bis zur B 27 in weiten Abschnitten deutlich überlastet. Soweit die Bundesstraße noch durch die Ortslagen verlaufe, bedeute dies unmittelbar starke Beeinträchtigungen der Bevölkerung durch die innerörtliche Trennwirkung der hochbelasteten Bundesstraße und die hohen verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen. Zudem würden sich aufgrund der hohen Auslastungen erhöhte Unfallrisiken ergeben. Darüber hinaus seien die Ortschaften in ihrer städtebaulichen Innenentwicklung beschränkt (vgl. Unterlage Nr. 1, S. 9 ff.).⁶

Die Auswertung der SVZ 2010 zeigt deutlich, dass der Bezug des Vorhabensträgers auf die Situation unmittelbar nach der Öffnung der ehemaligen innerdeutschen Grenze am 09.11.1989 für den Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses zu einer völligen Fehleinschätzung führt. Diese Sondersituation ist nicht mehr gegeben.

Die B 7 ist im Bereich von der A 7 bis zur B 27 in weiten Abschnitten auf keinen Fall mehr so stark belastet, dass die heute nur noch abschnittsweise erforderliche Entlastung den Bau einer Autobahn rechtfertigen würde. Diese Entwicklung zeichnete sich bereits vor dem Erlass des PFB ab. RegioConsult hatte bereits in seiner Stellungnahme vom 8.5.2011 anhand der Darstellung der Entwicklung an den Dauerzählstellen Hoheneiche⁷ und Helsa darauf hingewiesen.

Die aktuelle Analyse des SVZ 2010 zeigt, dass sich der Entlastungsbedarf der Ortdurchfahrten heute in ganz anderer Weise gegeben ist und sich seit 1990 kontinuierlich verringert hat.

⁶ Vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung – HMWVL (2011): Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der A 44 Kassel - Herleshausen, Teilabschnitt zwischen Anschlussstelle Waldkappel und Hoheneiche (VKE 40.1) von Bau-km: 47+000,00 bis Bau-km: 47+240,00 – 61 k 04/2.111-, S. 59

⁷ Dort hat die Belastung von 1990 (höchster Wert) von im Jahresdurchschnitt (DTV-Wert) 17.200 Kfz/24h auf 13.034 Kfz/24h (2009) abgenommen, dies entspricht einem Rückgang von 24,2 %.

Diese Entwicklung wird sich aufgrund der demographischen Entwicklung bis zum Prognosejahr 2025 weiter fortsetzen.

Die Analyse verdeutlicht auch, dass die Annahme der Dimensionierungsprognose:

„Es wird darüber hinaus für die Modellprognose der methodische Ansatz gewählt, dass die Größenordnung der Strukturdaten des Jahres 2008 im Planungsgebiet gehalten werden können, wenn die Autobahn als strukturförderndes Element realisiert sein wird. Insofern werden die dokumentierten Prognosewerte nicht in der Modellprognose verwendet und zeigen lediglich die Sensitivität im Planungsgebiet auf, falls die Autobahn nicht den prognostizierten Strukturwandel ermöglicht. Die Auswirkungen dieser hier getroffenen Annahme zu den Strukturdaten in Bezug auf die Verkehrsprognose wird weiter unten erläutert.“⁸

der tatsächlichen Entwicklung so stark widerspricht, dass sie keine geeignete Grundlage für die Verkehrsprognose ist und damit zwangsläufig zu viel zu hohen Prognosewerten kommen muss.

Für den östlichen Abschnitt der A 44 ist aufgrund der Verkehrsentwicklung der letzten Jahre und des zu erwartenden sozio-demografischen Wandels nicht einmal ansatzweise der Bedarf für eine Autobahn erkennbar. Für den Bereich der B 400 ist nicht einmal die Notwendigkeit des Ausbaus der bestehenden Bundesstraße erforderlich. Auch für die weiter westlich anschließenden Abschnitte der B 27 bis zur B 7 ist nicht einmal der Ausbaubedarf für die Bundesstraße zu erkennen.

Die genannte Prognosebelastung von unter 20.000 Kfz/24h im östlichen Abschnitt zeigt, dass die Planung nicht den Ansprüchen an „Robustheit“ entspricht, wie sie von der FGSV 2005 formuliert worden sind (s.u.). In den Hinweisen zu den verkehrlichen Konsequenzen des demografischen Wandels auf die Straßenplanung, wird von der FGSV zur Frage der Bauwürdigkeit ausgeführt:

„Für die Feststellung der Realisierungswürdigkeit einer Maßnahme bedeutet das:

- Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage über die gesamte Lebensdauer einer Anlage; dabei sind Veränderungen der Nachfrage über die Zeit zu beachten.*
- Berücksichtigung der unterschiedlichen Abschreibungsdauern von einzelnen Anlageelementen vor dem Hintergrund der Notwendigkeit, zu einem späteren Zeitpunkt Ersatzinvestitionen vornehmen zu müssen.*

⁸ Vgl. MODUS CONSULT (2010): A 44 Kassel – Herleshausen, Karlsruhe 13.10.10, Fortschreibung Dimensionierungsprognose 2025, S. 10. Hervorhebung durch RegioConsult.

- *Durchführung von Sensitivitätsanalysen, um abzuschätzen, unter welchen Rahmenbedingungen und mit welchen Wahrscheinlichkeiten eine Infrastrukturmaßnahme auch langfristig wirtschaftlich erfolgreich sein kann.*

Ziel ist die Realisierung „robuster“ Planungen: Sie müssen so angelegt sein, dass sie auch im Falle einer abnehmenden Nachfrage oder einer sich grundsätzlich verändernden Nachfragestruktur (zeitlich und räumlich) gesamtwirtschaftlich erfolgreich sind. Die erforderlichen Betriebs-, Unterhaltungs- und Erneuerungskosten sind für zukünftige Zeitpunkte im Hinblick auf die spezifischen Kosten (pro Einwohner, pro Verkehrsteilnehmer) zu prüfen.

Für den Fall einer absehbar oder mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit abnehmenden Verkehrsnachfrage („Unsicherheiten in der Planung“) sind bei größeren Projekten Szenarien zur Anpassung zu entwickeln, die ggf. die Realisierung von Teilen der Gesamtanlage ermöglichen. Dafür sind Konzepte zu entwickeln darüber,

- *wie eine Realisierung in Stufen möglich ist bzw. wie entsprechende Nutzen auch nur mit Teilelementen realisiert werden können⁹, wie eine Maßnahme in reduziertem Umfang mit geringeren Qualitätsstandards realisiert werden kann,*
- *ob sich aufgrund von strukturellen Veränderungen der Nachfrage und insbesondere eines langfristig zu erwartenden Rückgangs kalkulierbare Einsparungspotentiale bei den Substanzwertsicherungskosten sowie den Ersatzinvestitionen (Erhaltung und Erneuerung) ergeben,*
- *ob und welche sinnvollen Desinvestitionsmöglichkeiten (Verkauf von Anlagenbestandteilen) bestehen.*

Es wird angeregt, für Maßnahmen, die ein bestimmtes finanzielles Projektvolumen übersteigen, o. g. Sensitivitätsanalysen und Anpassungsszenarien im Planungs- und Entscheidungsprozess verbindlich vorzuschreiben und im Bewertungsverfahren (EWS, Standardisierte Bewertung) entsprechend zu berücksichtigen.“¹⁰

Diese Hinweise sind offenkundig bei der Planung der A 44 nicht beachtet worden. Sensitivitätsanalysen wurden nicht durchgeführt. Weiter ist davon auszugehen, dass nach den Richtlinien zur Anlage von Straßen, Teil Wirtschaftlichkeit, eine Bauwürdigkeit nicht anzunehmen ist.

⁹ z. B. Planfeststellung einer Bundesautobahn, bauliche Realisierung zunächst als zweistreifige Bundesfernstraße mit späterer Erweiterungsmöglichkeit auf zwei Richtungsfahrbahnen mit vier Fahrstreifen.

¹⁰ Vgl. Chlond, Hahn, Sommer, Zumkeller et al. (2006): Hinweise zu den verkehrlichen Konsequenzen des demografischen Wandels. S. 27.

Die nach RAS-Q¹¹ notwendige Mindestauslastung für die A 44 ist östlich Sontra nicht gewährleistet ist, denn im Jahresdurchschnitt liegt die Belastung deutlich unter dem Mindestwert von 20.000 Kfz/Tag.

Die methodischen Mängel, die von RegioConsult in der Stellungnahme vom 08.05.2011 ausführlich dargestellt wurden, wurden durch die Erwiderung von Modus Consult vom September 2011 nicht ausgeräumt. Auf zahlreiche dargestellte Mängel wurde nicht erwidert.

Die Ergebnisse der Analyse der SVZ 2010 verdeutlichen, dass die Ergebnisse der Dimensionierungsprognose keine geeignete Grundlage für das Planfeststellungsverfahren sind, da die Verkehrsentwicklung erheblich überschätzt wird.

4. Aussagen im BVWP 1992 zur A 44 und zur B 7

4.1 Untersuchungsraum zur A 44 in der URE 1992

Die Analyse der Unterlagen zur Bewertung und Einstufung der A 44 im Bundesverkehrswegeplan 1992, die die Grundlage für die Bedarfsentscheidung des Deutschen Bundestages gebildet haben, ergeben folgendes Ergebnis:

Der Untersuchungskorridor der A 44 endet östlich von Rittmannshausen im Netrakorridor, sodass eine umfassende Korridoranalyse und ein zu fordernder Vergleich der Korridore in ihrer Umweltwirkung (Umweltrisikoeinschätzung – URE) nicht möglich war. Denn der Bereich von Ifta über Creuzburg und Krauthausen bis zur A 4 nördlich von Eisenach war im Untersuchungsgebiet **nicht** enthalten.

Daher ist auch die UVS von KOCKS CONSULT aus dem Jahre 1992/1993, auf die im PFB Bezug genommen wird, entsprechend mängelbehaftet und hätte für den PFB nicht ausschließlich herangezogen werden dürfen.

Daher konnte in umweltfachlicher Hinsicht **kein abschließender Vergleich** zwischen dem Neubau der A 44 und dem Ausbau der B7 vorgenommen werden (vgl. 4.2).

¹¹ Vgl. AZ Straßenbau, 1036-1996, Blatt 17: Tabelle A-2: Mindestauslastungsgrade der Regelquerschnitte.

4.2 Bewertung der B 7

Folgende Projektziele wurden im Projektdossier von 1992 für die B 7 angegeben:

- 2-streifiger Neubau von Umgehungsstraßen länderübergreifend
- Entlastung der Ortsdurchfahrten B7, B 27, B 400
- Abbau von Kapazitätsengpässen und Minderung der Umweltbelastung in den Ortsdurchfahrten

Als wesentliche Projektmerkmale sind im Projektdossier genannt:

- 32,5 km Neubau, davon 30,6 km in Hessen
- Baukosten:
205,3 Mio. DM (104,97 Mio. €) , davon in Hessen 200,80 Mio. DM (102,66 Mio. €)

Dies bedeutet, dass selbst bei einem Ausbau auf drei Spuren nur etwa 160 Mio. € Baukosten entstanden.

Die A 44 kostet nach aktuellen Kostenberechnungen mindestens 1,8 Mrd. €. Somit wären beim Ausbau der B 7 lediglich 1/18 der Baukosten der A 44 angefallen.

Dennoch war laut Projektdossier vorgesehen, parallel zur A 44 die B7 auszubauen.

Das Projektdossier der B 7 (Hessisch-Lichtenau – Fürstentagen – Creuzburg) von 1992 verdeutlicht, dass in verkehrlicher und umweltfachlicher Hinsicht keine abschließende Bewertung vorgenommen wurde.

Die Umweltplaner des Bundesverkehrsministeriums haben lediglich eine positive umweltfachliche Beurteilung erwartet, wie nachfolgendem Zitat entnommen werden kann.

„Auf den nachfolgenden Planungsstufen kann eine ökologisch tragbare und relativ konfliktarme Trassenführung mit entsprechendem Ausgleich erwartet werden.“¹²

Angesichts der Aussparung des Untersuchungsraums im Nettrakorridor liegt bis heute kein verwertbarer Trassenvergleich auf Ebene des BVWP vor, sodass die Einstufung im Bedarfsplan 1992 als fehlerhaft zurückgewiesen werden muss. Die Baukosten der Alternative zur A 44 im Nettrakorridor (1,648 Mrd. €) liegen um mindestens 160 Mio. €

¹² Vgl. BMV, BVWP-Projektdossier B 7, 1992, S. 1.

unter den Baukosten der A 44 im B 400-Korridor (1,809 Mrd. €). Dabei ist anzumerken, dass die Baukosten westlich Waldkappel bisher noch nicht überprüft wurden.

Bei einem sich aufdrängenden Verzicht auf den Autobahnquerschnitt östlich der Spitzkehre sind erhebliche Kosteneinsparungen möglich.

Die Kosten-Nutzen-Analyse muss daher für beide Projekte neu erstellt und auf dieser Basis neu abgewogen werden. Anschließend sollte auf dieser Grundlage eine neue Entscheidung des Bundestages eingeholt werden.

Abbildung 2: Untersuchungsraum der A 44 im BVWP 1992



Quelle: BVWP 1992, Projektdossier

5. Zusammenfassung

Die Auswertung der SVZ 2010 zeigt, dass sich die prognostische Einschätzung von RegioConsult aus den Jahren 2002, 2006, 2011 vollauf bestätigt hat.

Das Verkehrsaufkommen im Planungsraum ist stetig zurückgegangen, sodass der Bedarf nach einer „großen Lösung“ im Rahmen der A 44-Planungen als evident unsachlich angesehen werden muss.

Die Tabellen zwei bis sechs zeigen eindrucksvoll auf, dass im Gegensatz zu den Annahmen des Gutachters MODUS CONSULT das Verkehrsaufkommen im gesamten Planungsraum seit 2000 und auch von 2005 nach 2010 deutlich rückläufig ist.

Auf der B 7 hat der Verkehr im Vergleich zu 2000 bis zum Netrakorridor zwischen 15,3 und 34,4 % abgenommen. Lediglich im Abschnitt Fürstenhagen bis OD Hessisch Lichtenau war der Rückgang geringer (-6,8 %). Im Netrakorridor bei Ifta und Krauthausen sind Zunahmen erkennen.

Auf der B 27 hat der Verkehr auf den betrachteten Abschnitten von 2000 nach 2010 um 20,5 bis 44 % abgenommen, im unmittelbaren Trassenbereich beträgt der prozentuale Rückgang 24,6 bis 30,6 %.

Auf der B 400 ging das ohnehin geringe absolute Aufkommen von 2000 nach 2010 sogar um 31,7 bzw. 43,1 % zurück.

Das bedeutet, dass das Ausgangsniveau für die Autobahnplanung tatsächlich deutlich niedriger ist, als von Modus Consult in den Prognosen zugrunde gelegt.

Da gleichzeitig die Prognosen des BMVBS für die Entwicklung der Fernverkehre deutlich rückläufig sind (2015: 17.000; 2025: 13.600 Kfz/24h; nach RegioConsult: 11.700 Kfz/24h¹³), ergibt sich vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung im Planungsraum und der aktuellen Verflechtungsprognose 2025 des Bundes **kein relevanter Verkehrsbedarf**, der eine Autobahnplanung im Sinne der Richtlinien der FGSV (Mindestauslastungsgrade, Wirtschaftlichkeitsvoraussetzungen, vgl. RAS-Q, 96, Tab. 3) rechtfertigen würde.

¹³ Vgl. RegioConsult, 2011, Stellungnahme zum PFB, Tab. 6 und S. 25.