

ZUSAMMENFASSUNG des Gutachtens von RegioConsult zum Ausbau der B 469

1. Aufgabenstellung

Bündnis B469 hat RegioConsult beauftragt, um die Verkehrsuntersuchung zum Ausbau der B469 auf mögliche methodische Mängel zu prüfen.

1. - Ist der dargestellt Querschnitt bzw. Sonderquerschnitt nötig?
2. - Stetigkeit des Verkehrs von A3 bis Miltenberg
3. - Ist Q31 vor dem Hintergrund der Unfallhäufigkeit nötig?
4. - Ist die Erhöhung der Geschwindigkeit von 120 km/h auf 130 km/h zulässig?
5. - Ist die Direktrampe am Knotenpunkt B469/B26 nötig?
6. - Welchen Einfluss hat der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs auf den Ausbau?
7. - Widersprechen sich die Ziele des B469 und des REMOSI-Gutachtens?

2. Auswertung des Erläuterungsberichts

2.1 Darstellung des Vorhabens und Einstufung

- Ausbau B469 zwischen der AS Stockstadt (AB 16) und der AS Großostheim (St 3115)
- Erneuerung des Oberbaus – Verbreiterung der Fahrbahnen – Verbreiterung des Mittelstreifens
- Anbau eines Seitenstreifens und Direktrampe von der B26 auf die B469

2.2 Kriterien für die Einstufung

Entwurfsklassen für Autobahnen (EKA)

EKA1 Fernautobahnen, EKA2 Autobahnähnliche Straße, EKA3 Stadtautobahn

Bei der B469 werden die Mindestabstände der Anschlussstellen von 5 km für EKA2

deutlich unterschritten. Zudem dient die B469 der Verteilung und Aufnahme des städtischen Verkehrs zwischen Großostheimer Str., B26 und A3. Deswegen ist hier EKA3 anzuwenden.

2.3 Kriterien der EKA 3 und Zielerreichung der geplanten Maßnahme

Für EKA3 beträgt die Geschwindigkeit in der Regel 80 km/h. Dies dient der Sicherheit, was im Erläuterungsbereich des Staatl. Bauamts als Ziel auch benannt ist. Auch das Ziel des Bauamts, die Betriebskosten der Nutzer zu reduzieren, wird bei Tempo 80 km/h durch die Verstetigung des Verkehrs erreicht.

Zudem fordert die RAA Richtlinie für den Ausbau von Autobahnen eine einheitliche Streckencharakteristik. Von Großostheim bis Klingenberg ist die B469 zweibahnig ohne Standstreifen ausgebildet. Der Ausbau entsprechend EKA3 entspricht somit dieser Forderung.

2.4 Auswertung der Unfallstatistik mit Personenschäden

Im Bereich des geplanten Ausbaus kam es zwischen 2016 und 2019 durchschnittlich zu 3,75 Unfällen mit Personenschaden, was keinen akuten Handlungsbedarf nahelegt.

2.5 Gewählte Querschnitte

Der in der Planung des Staatl. Bauamtes gewählte Querschnitt von RQ31 (Gesamtbreite 31 m)

basiert auf der Einordnung in EKA1 für Fernautobahnen. Die B469 ist jedoch nicht einmal eine überregionale Autobahn, da sie sich über ihre gesamte Ausdehnung auf die Region Bayerischer Untermain beschränkt.

Auf ca. 50% des geplanten Ausbaus kommt es zudem zu einem Sonderquerschnitt von bis zu 58,3 m. Grund ist eine Ausweitung des Mittelstreifens von 4 auf bis zu 6,75 m. Erforderlich wird diese Ausweitung jedoch nur durch die geplante Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h, die dann auch andere Haltesichtweiten erfordert. Unter 2.3 wurde bereits aufgeführt, dass das Tempo von 130 km/h den Zielen Verstetigung und Sicherheit widerspricht.

Mit einer Gesamtbreite von RQ25 kann somit die Sicherheit verbessert, der Verkehr verstetigt und die Flächenversiegelung verringert werden.

2.6 Anschlussstelle Aschaffenburg (B 26) Direktrampe

Um in den Spitzenstunden den Verkehr am östlichen Kreisels von der B25 nach Norden zur A3 zu verbessern ist eine Direktrampe als Bypass dieses Kreisels geplant. Die Qualitätsstufe würde in diesen Zeiten von F auf B verbessert.

3. Auswertung der Verkehrsuntersuchung

3.1 Aufgabenstellung

Welche Auswirkungen hat der geplante Ausbau auf die Verkehrs- und Lärmbelastung?

Die Prognose erfolgt hier unter Berücksichtigung der demographischen Entwicklung bis 2035.

3.2 Methodik der Verkehrsuntersuchung

Es gibt in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung keine Angabe zur Methodik der Verkehrsuntersuchung. Deswegen kann nicht beurteilt werden, ob die zu beachtenden Qualitätskriterien für den Aufbau und die Anwendung von Verkehrsmodellen eingehalten wurden.

3.3 Verkehrserhebung

- Die Verkehrsuntersuchung zur B469 erfolgte im Februar, was der Empfehlung der EVE 2012 widerspricht. (EVE: Empfehlung für Verkehrserhebungen). Üblicherweise werden danach die Erhebungszeiten in den Monaten März bis Oktober gewählt.

- In den Anlagen der Verkehrsuntersuchung zur B469 befinden sich keine Angaben zu den durch die Zählung ermittelten Verkehrsbelastungen.

Deswegen kann nicht geprüft werden, ob die für den Planfall angegebenen Belastungen plausibel sind. Die Verkehrsuntersuchung erfüllt nicht die Mindestanforderungen an die Dokumentation von Ergebnissen einer Verkehrsuntersuchung.

3.4 Ergebnisse des Verkehrsmodells

Üblicherweise wird in einer Verkehrsuntersuchung angegeben auf welches Jahr sich der Analysefall bezieht. Auch diese Angabe fehlt in der Verkehrsuntersuchung. Zwischen festgelegtem Analysefall und Prognosefall bleibt das Verkehrsaufkommen auf der B469 weitgehend unverändert und nimmt nur südlich der B26 in Fahrtrichtung Nord um 1.000 Kfz/24h zu. Im Planfall nähme die Belastung um bis zu 8,2 % - am stärksten um 2.500 Kfz nördlich der B26 in Fahrtrichtung Nord.

Es fehlt eine Prognose für 2035. Es wird lediglich auf einen vermuteten Rückgang des Verkehrs durch eine Bevölkerungsabnahme zwischen 2030 und 2035 von ca. 1 % hingewiesen.

3.5 Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs östlich der B 26

Wie erwähnt können die Datengrundlagen nicht auf Plausibilität geprüft werden, da in der Verkehrsuntersuchung keine Zählzeiten veröffentlicht wurden.

Dennoch kann festgestellt werden, dass der Kreisverkehr in der Spitzenstunde morgens und abends die Qualitätsstufe D erreicht wenn man einen weiteren Bypass für die Verkehrsbeziehung Aschaffenburg – Darmstadt errichtet und die Kreisfahrbahn auf 10 m verbreitert, sodass sie zweispurig ist.

4. Interdependenz

In der Verkehrsuntersuchung fehlt eine Bewertung, mit welcher Abnahme an Fahrgastzahlen im Öffentlichen Verkehr (Bus, Schiene) durch den Ausbau gerechnet werden muss. Im Fall einer ortsdurchfahrtfreien Umgehungsstraße zwischen Marburg und Frankenberg kam es nach Fertigstellung zu Fahrgastverlusten von bis zu 60 % im öffentlichen Verkehr zugunsten des Individualverkehrs.

5. REMOSI-Gutachten

Das Regionale Mobilitäts- und Siedlungsgutachten 2035 (REMOSI) soll ein verkehrsträgerübergreifendes, regionales Gesamtkonzept erstellen. So kann die bisher unterlassene Prognose bis 2035 geheilt werden, und die Folgen der Pandemie mit einer wahrscheinlichen Abnahme des Verkehrs wegen vermehrter Nutzung von Home-Office und Video-Konferenzen können berücksichtigt werden.

6. Fazit

„Vor dem Hintergrund der Ergebnisse der vorliegenden Stellungnahme ist ein Ausbau der B 469 mit einem RQ 31 bzw. noch größeren Sonderquerschnitten auf 58,3 % der gesamten Ausbaustrecke weder notwendig noch sinnvoll. Mit einem RQ 25 können die Planungsziele – insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit – wesentlich besser erreicht werden.“