



Herrn
Peter Meiwald MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum: Berlin, 20.06.2016
Seite 1 von 2

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
beim Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Sehr geehrter Herr Kollege,

Ihre Frage Nr. 74/Juni:

Mit welchem Anteil für Ziel- und Quellverkehr der Ortsdurchfahrt Bad Iburg im Zuge der B 51 rechnet die Bundesregierung im Rahmen der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans nach der Verkehrsprognose 2030, und wie erklärt die Bundesregierung in Hinblick auf die Aufteilung zwischen Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr, dass für die Ortsumfahrung, und damit also hauptsächlich für den Durchgangsverkehr, im Planfall 2030 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von 13.000 Kfz prognostiziert wird, obwohl die Verkehrsbelastung von 1999 bis 2007 im Mittel um 7,7 % insgesamt rückläufig ist (Stadt Bad Iburg, Stadt Georgsmarienhütte: Verkehrserhebung B 51- Ergebnisbericht, Projektnummer: 206468, 2007, S. 9) und der Ziel- und Quellverkehr mit einem Anteil von 74 %, im Vergleich zum Durchgangsverkehrsanteil mit 26% (4.100 Kfz/24h), den wesentlichen Anteil am jetzigen Verkehrsaufkommen der Region Georgsmarienhütte und Bad Iburg gemeinsam (Stadt Bad Iburg, Stadt Georgsmarienhütte: Verkehrserhebung B 51 – Ergebnisbericht, Projektnummer: 206468, 2007, S. 13) darstellt?

beantworte ich wie folgt:

Das der Projektbewertung im Rahmen der Aufstellung des Entwurfs des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 zugrunde gelegte Netz umfasst das heutige Verkehrsnetz, ergänzt um die gemäß Grundkonzeption zum BVWP als „laufend“ definierten Vorhaben. Dieses Netz, auf das die für 2030 prognostizierten Verkehre umgelegt wurden, wird als Bezugsfallnetz bezeichnet.





Seite 2 von 2

Die Wirkung eines erwogenen Projektes lässt sich dann durch den Vergleich des Mit- (=Planfall) und Ohne-Falls (=Bezugsfall) ermitteln und bewerten.

Damit kann das auf der Grundlage einer Verkehrsuntersuchung ermittelte Verkehrsaufkommen von den Werten der dem BVWP-Entwurf 2030 zugrunde liegenden Verkehrsprognose abweichen. Die Verkehrsprognose 2030 ist eine sogenannte Punktprognose für das Jahr 2030, die nicht von einer konstanten Entwicklung zwischen Basisjahr (2010) und Prognosejahr (2030) ausgeht. Entscheidend ist, dass die Prognosen den langfristigen Trend bis 2030 abbilden. Verkehrsstärkenentwicklungen aus der Vergangenheit allein eignen sich insofern nicht zur Validierung oder Falsifizierung der Verkehrsprognose 2030. Weiter ist hervorzuheben, dass die Stadt Bad Iburg (einschließlich Glane) über vier geplante Knoten an die Ortsumgehung (OU) angeschlossen werden soll – zwei plangleiche Knoten als Anschluss an die jetzige B 51 und zwei plangleiche Knoten im Bereich Glane. Damit werden auch Bad Iburg betreffende Quell- und Zielverkehre in Abschnitten die OU nutzen. Der Verkehr auf der OU wird daher nicht ausschließlich Durchgangsverkehr sein. Die prognostizierten Verkehrsstärken werden daher vom BMVI als realistisch bewertet. Bezüglich der Ortsdurchfahrt im Zuge der jetzigen B 51 ist davon auszugehen, dass nach Realisierung der OU der Durchgangsverkehr sich nahezu vollständig auf die OU verlagert.

Sollten sich durch die Auswertung der zum Teil noch laufenden Beteiligungsverfahren neue Erkenntnisse ergeben, werden diese berücksichtigt.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann