

B 31



im Dialog

Meersburg - Immenstaad

Verkehrsuntersuchung  
B 31 Meersburg - Immenstaad

# Prognose-Planfälle 2035

Claus Kiener, M.Eng.

- Prognose-Bezugsfall 2035
- Systematik der Planreihen
- Prognose-Planfälle im Korridor Süd („A“)
- Prognose-Planfälle im Korridor Mitte („B“)
- Prognose-Planfälle im Korridor Nord („C“)
- Zwischenergebnis
- Ausblick / Take-away

## Ansätze im Prognose-Bezugsfall 2035 (1)

- Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung bis 2035 aus kleinräumiger Aufsiedlung im Planungsgebiet entsprechend Angaben der Kommunen (PNF)
- Einwohnerentwicklung bis 2035 in den Gemeinden außerhalb des Planungsgebietes entsprechend Bevölkerungsvorausrechnung Baden-Württemberg bis 2035 (Hauptvariante) des Statistischen Landesamtes (PNF)
- allgemeine verkehrliche Entwicklung bis 2030 entsprechend den Ansätzen der Verflechtungsprognose zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (PNF)
- Reduzierung der Prognose-Verkehrsmengen im Kfz-Leichtverkehr für Verkehrsbeziehungen in BW im Verhältnis 51/59 entsprechend dem Szenario „Neue Dienstleistungen“ (NDL) aus der Studie Mobiles Baden-Württemberg (PBF)

## Ansätze im Prognose-Bezugsfall 2035 (2)

- Ergänzungen im Verkehrswegenetz (PNF):  
Ausbau Südbahn (BVWP-Maßnahme 2-001-V02),  
Maßnahmen der Stufen 1.1 „im Bau“ und 1.2 „in Planung“ des Umsetzungs-  
konzeptes BW zum BVWP, OU Kehlen
- Ergänzungen im Verkehrswegenetz (PBF):  
Maßnahmen der Stufe 2.1 „Planungsbeginn bis 2025“ des Umsetzungs-  
konzeptes BW zum BVWP, OU Markdorf und OD-Maßnahmen aus den beiden  
Verfahren „Verkehrsmediation Kluftern“ und „Runder Tisch Schnetzenhausen“

Der Prognose-Bezugsfall dient als **Vergleichsfall** für alle Prognose-Planfälle.

## Nullfälle

- |               |          |                                    |
|---------------|----------|------------------------------------|
| ■ Planreihe 1 | ANF 2016 | MIV-Matrix 2016, Bestandsnetz 2016 |
| ■ Planreihe 2 | PNF 2035 | MIV-Matrix 2035, Planungsnetz 2035 |

## Bezugsfall

- |               |          |  |
|---------------|----------|--|
| ■ Planreihe 3 | PBF 2035 | reduzierte MIV-Matrix 2035,<br>erweitertes Planungsnetz 2035 |
|---------------|----------|--|

## Prognose-Planfälle Korridor Süd

### Ausbaulösung

#### ■ Planreihe 4                      PPF A1                      optimierte Ausbaulösung

Plan 4-0 Übersichtslageplan

Plan 4-1 Untersuchungsgebiet Gesamtverkehr DTV(W5)

Plan 4-2 Untersuchungsgebiet Schwerverkehr DTV(W5,SV)

Plan 4-3 Untersuchungsgebiet Differenzen zum Bezugsfall DTV(W5)

Plan 4-4 Planungsgebiet Gesamtverkehr DTV(W5)

Plan 4-5 Planungsgebiet Schwerverkehr DTV(W5,SV)

Plan 4-6 Planungsgebiet Differenzen zum Bezugsfall DTV(W5)

Plan 4-7 Detailausschnitt Knoteninnenfrequenzen DTV(W5)

Plan 4-8 Detailausschnitt Knoteninnenfrequenzen DTV(W5,SV)

#### ■ Planreihe 4.1                      PPF A1-V1a                      A1 mit Anschluss K7783 Daisendorfer Straße

#### ■ Planreihe 4.2                      PPF A1-V1                      A1 mit B33 Verlegung bei Meersburg

## Prognose-Planfälle Korridor Mitte

- Planreihe 5                    PPF B1
- Planreihe 5.1                PPF B1.1
- Planreihe 5.2                PPF B1-V5a
- Planreihe 5.3                PPF B1-V5b
- Planreihe 5.4                PPF B1-V5
- Planreihe 6                    PPF B2
- Planreihe 6.1                PPF B2.1
- Planreihe 6.2                PPF B2.1-V2a
- Planreihe 6.3                PPF B2.1-V2

## Trassierung südlich Weingartenwald

- östlich Stetten, nördlich GE Immenstaad
- nördlich Stetten, nördlich GE Immenstaad
- B1 ohne AS L207 nördlich GE Immenstaad
- B1 mit Überleitung B31neu/alt östlich GE Immenstaad
- B1 mit Maßnahmenbündel Varianten 5a + 5b
- östlich Stetten, Querung Lipbach im Bestand
- nördlich Stetten, Querung Lipbach im Bestand
- B2.1 mit Spange Auf dem Roggele
- B2.1 mit Spange Auf dem Roggele und ohne B31alt

## Prognose-Planfälle Korridor Nord

- Planreihe 7                    PPF C1
- Planreihe 7.1                PPF C1.1
- Planreihe 7.2                PPF C1-V3
- Planreihe 7.3                PPF C1-V4a
- Planreihe 7.4                PPF C1-V4b
- Planreihe 7.5                PPF C1-V4
- Planreihe 8                    PPF C2
- Planreihe 8.1                PPF C2.1

## Trassierung nördlich Weingartenwald

- östlich Stetten, nördlich GE Immenstaad
- nördlich Stetten, nördlich GE Immenstaad
- C1 mit L205 OU Bermatingen
- C1 mit L205 OU Bermatingen/Ahausen/Ittendorf
- C1 ohne K7743neu OU Markdorf
- C1 mit Maßnahmenbündel Varianten 4a + 4b
- östlich Stetten, Querung Lipbach im Bestand
- nördlich Stetten, Querung Lipbach im Bestand

# Korridor Süd

## Planfälle A

Ausbaulösung

■ PPF A1

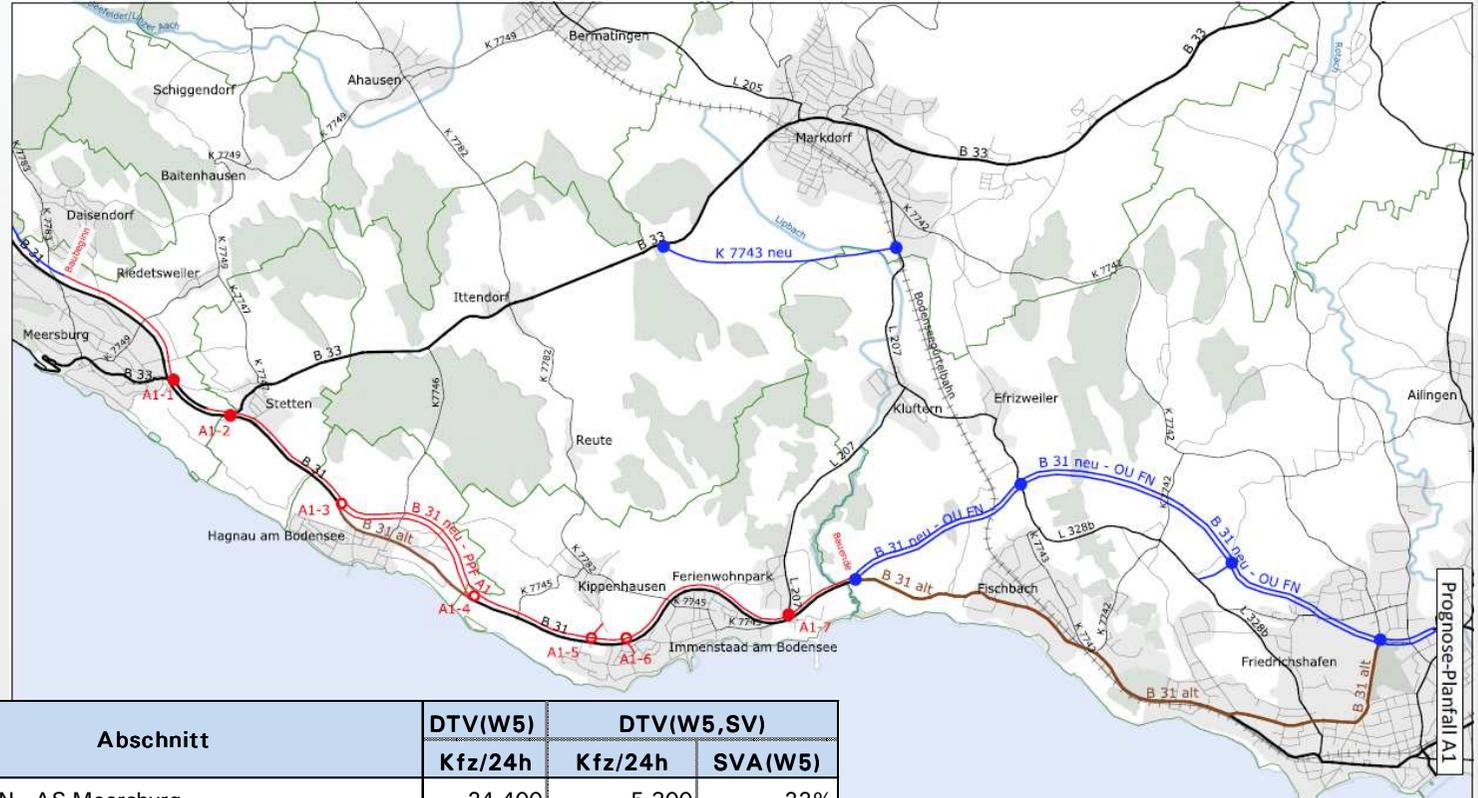


### Planfall A1

### Planreihe 4

optimierte Ausbaulösung

### Prognose-Verkehrsmengen



Bezeichnung	Nr.	Abschnitt	DTV(W5)		DTV(W5,SV)
			Kfz/24h	Kfz/24h	SVA(W5)
<b>Prognose-Planfall A1</b>	1	BAUBEGINN - AS Meersburg	24.400	5.300	22%
Planreihe 4	2	AS Meersburg - AS Stetten	35.900	5.900	16%
	3	AS Stetten - AS Hagnau West	27.200	4.700	17%
	4	AS Hagnau West - AS Hagnau Ost	25.600	4.600	18%
	5	AS Hagnau Ost - AS Immenstaad West	27.900	4.700	17%
	6	AS Immenstaad West - AS Immenstaad Ost	28.600	4.900	17%
	7	AS Immenstaad Ost - BAUENDE	34.500	5.100	15%

im Dialog  
Meersburg - Immenstaad

Massstab: 1 : 60.000  
bearbeitet: 08.11.2018 / cs

Plan-Nr.: 4.0  
Projekt-Nr.: 41224

**MODUS CONSULT ULM** GmbH

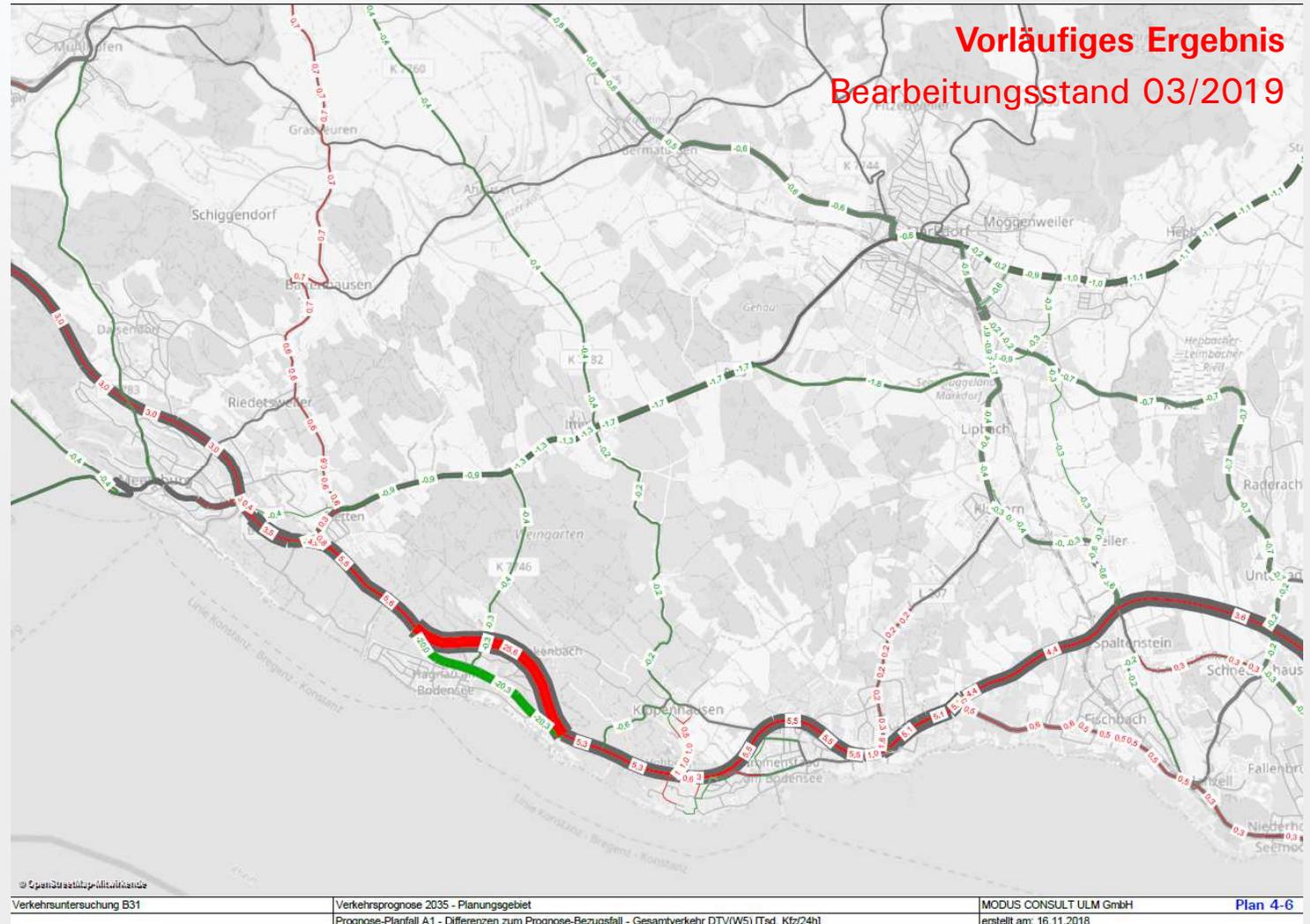
### Planfall A1

#### Planreihe 4

optimierte Ausbaulösung

Differenzen zum Bezugsfall  
Gesamtverkehr DTV(W5)

**Vorläufiges Ergebnis**  
**Bearbeitungsstand 03/2019**



## Zusammenfassung Korridor Süd

- **A1**: Verkehr wird in der Größenordnung zwischen 24.000 und 36.000 Kfz/d auf der bestehenden Trasse gebündelt mit SV-Anteilen zwischen 15 und 22 %.
- Neubau einer „OU Hagnau“ mit rund 26.000 Kfz/d (18 % SV).
- Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrt Hagnau um rund 20.000 Kfz/d auf zukünftig rund 2.200 Kfz/d sowie wesentlicher Teile des nachgeordneten Straßennetzes (in unterschiedlichen Größenordnungen).
- **A1-V1a**: Verkehrsverlagerung auf die K7782 Daisendorf von rund 2.500 Kfz/d, entsprechende Entlastungen in Meersburg.
- **A1-V1**: Der Fährzubringer übernimmt rund 9.100 Kfz/d (8 % SV) - in Verbindung mit dem AS Daisendorfer Straße wird die B33 Ortsdurchfahrt Meersburg zwischen rund 6.800 und 7.200 Kfz/d entlastet.

### Korridor „Mitte“

#### Planfälle B

Trassierung  
südlich Weingartenwald

- PPF B1
- PPF B1.1
- PPF B2
- PPF B2.1



Planfall B1

Planreihe 5

Trassierung  
südlich Weingartenwald,  
östlich Stetten und  
nördlich GE Immenstaad.



Prognose-Verkehrsmengen

Bezeichnung	Nr.	Abschnitt	DTV(W5)		DTV(W5,SV)
			Kfz/24h	Kfz/24h	SVA(W5)
Prognose-Planfall B1	1	BAUBEGINN - AS Meersburg	25.000	5.500	22%
Planreihe 5	2	AS Meersburg - AS B33 (westlich Stetten)	33.300	6.100	18%
	3	AS B33 (westlich Stetten) - AS L207	27.900	4.900	18%
	4	AS L207 - BAUENDE	30.400	5.200	17%
	5	Spange Stetten	12.500	1.600	13%

im Dialog  
Meersburg - Immenstaad

Massstab: 1 : 60.000  
bearbeitet: 12.11.2018 / cs

Plan-Nr.: 5.0  
Projekt-Nr.: 41224

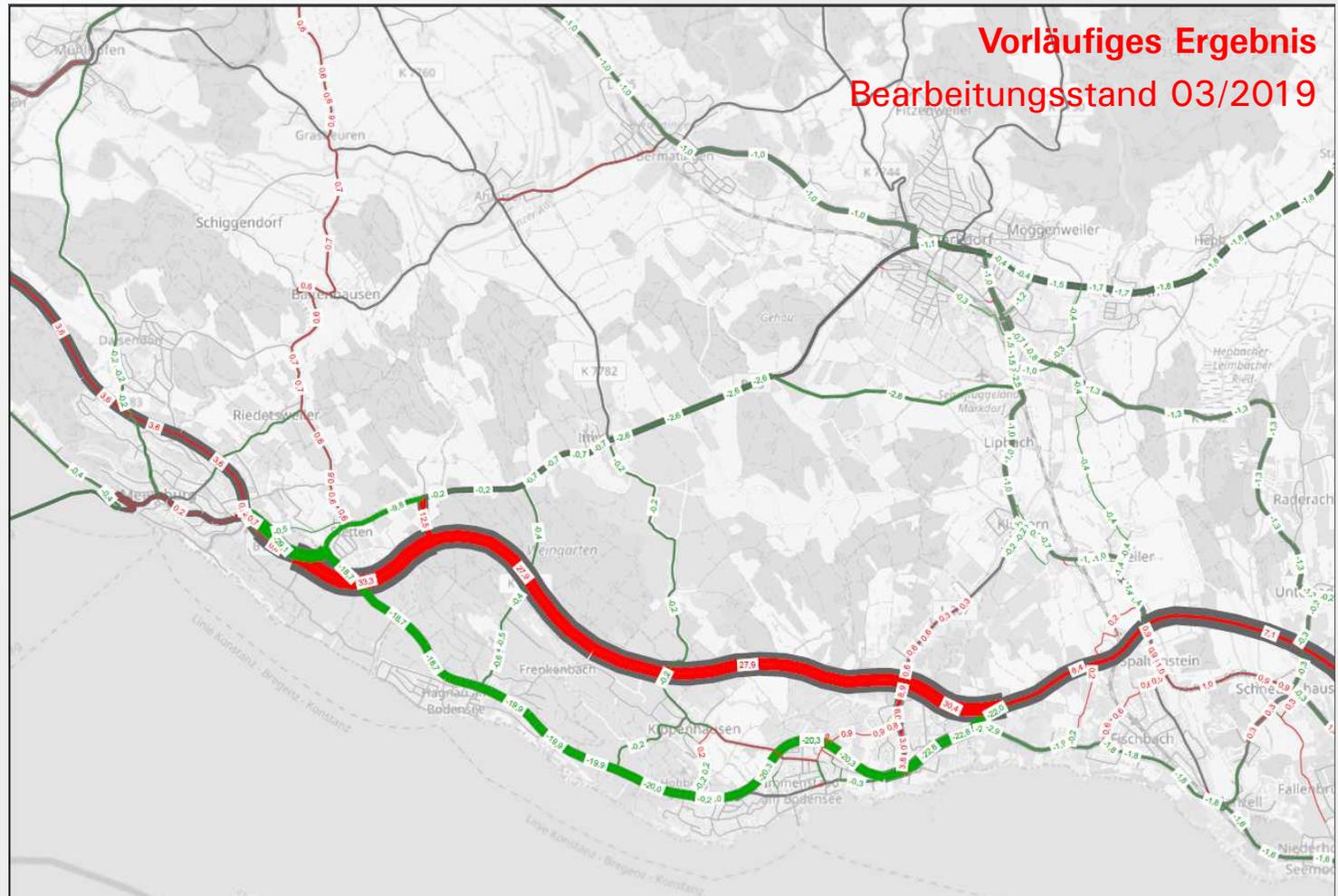
**MODUS CONSULT ULM** GmbH

**Planfall B1**

**Planreihe 5**

Trassierung  
südlich Weingartenwald,  
östlich Stetten und  
nördlich GE Immenstaad.

Differenzen zum Bezugsfall  
Gesamtverkehr DTV(W5)



© OpenStreetMap-Mitwirkende	Verkehrsprognose 2035 - Planungsgebiet	MODUS CONSULT ULM GmbH	Plan 5-6
Regierungspräsidium Tübingen	Prognose-Planfall B1 - Differenzen zum Prognose-Bezugsfall - Gesamtverkehr DTV(W5) [Tsd. Kfz/24h]	erstellt am: 15.11.2018	

Planfall B1.1

Planreihe 5.1

Trassierung  
südlich Weingartenwald,  
nördlich Stetten und  
nördlich GE Immenstaad.



Prognose-Verkehrsmengen

Bezeichnung	Nr.	Abschnitt	DTV(W5)		
			Kfz/24h	Kfz/24h	SVA(W5)
Prognose-Planfall B1.1	1	BAUBEGINN - AS B33 (nördlich Stetten)	21.500	5.500	26%
Planreihe 5.1	2	AS B33 (nördlich Stetten) - AS L207	27.200	5.000	18%
	3	AS L207 - BAUENDE	29.800	5.300	18%

im Dialog  
Meersburg - Immenstaad

Massstab: 1: 60.000  
bearbeitet: 12.11.2018 / cs

Plan-Nr.: 5.1.0  
Projekt-Nr.: 41224

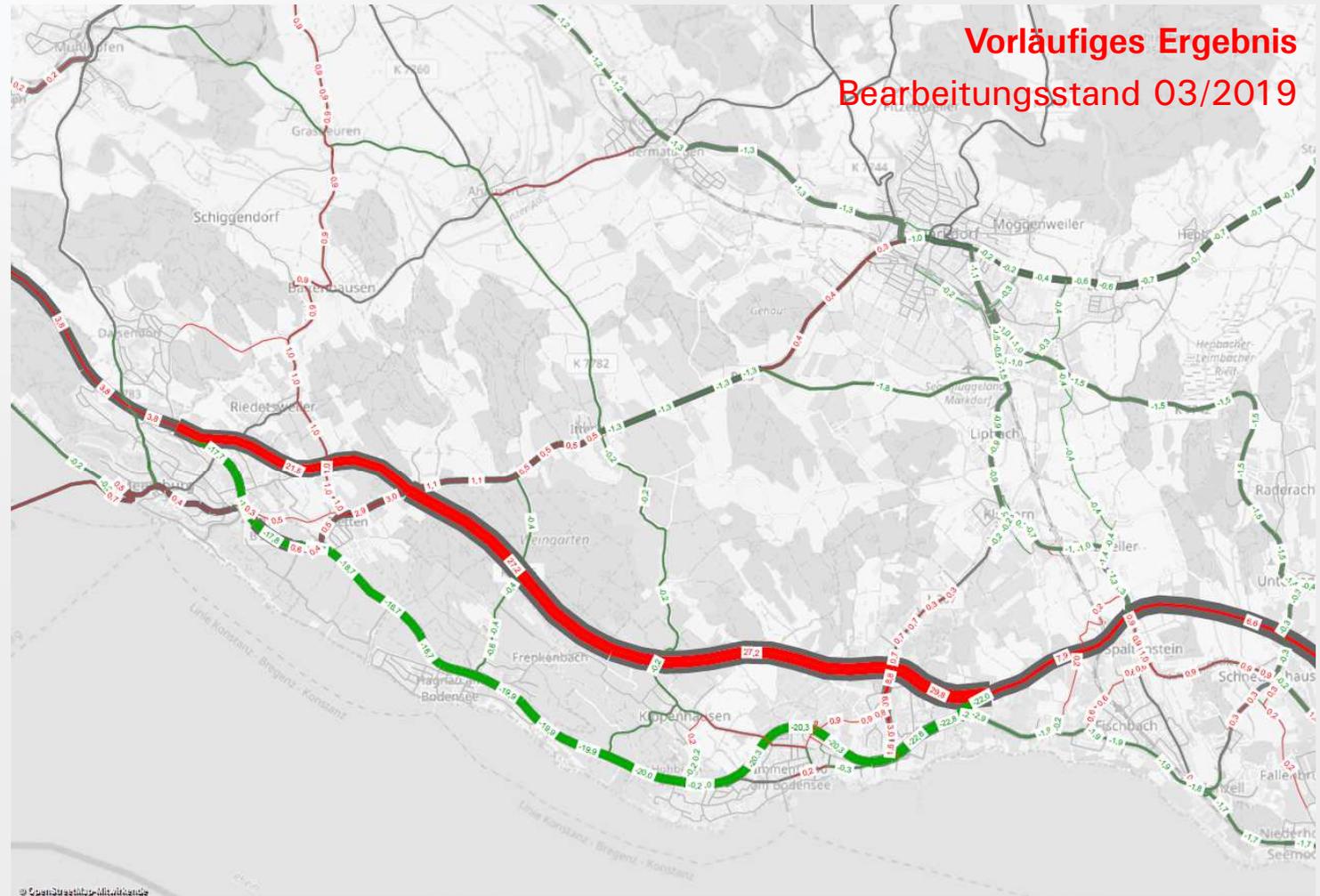
**MODUS CONSULT ULM**  
GmbH

**Planfall B1.1**

**Planreihe 5.1**

Trassierung  
südlich Weingartenwald,  
**nördlich Stetten** und  
nördlich GE Immenstaad.

Differenzen zum Bezugsfall  
Gesamtverkehr DTV(W5)



**Vorläufiges Ergebnis**  
**Bearbeitungsstand 03/2019**

© OpenStreetMap/Mitwirkende	Verkehrsprognose 2035 - Planungsgebiet	MODUS CONSULT ULM GmbH	Plan 5-1-6
Regierungspräsidium Tübingen	Prognose-Planfall B1.1 - Differenzen zum Prognose-Bezugsfall - Gesamtverkehr DTV(W5) [Tsd. Kfz/24h]	erstellt am: 15.11.2018	

## Planfall B2

### Planreihe 6

Trassierung  
südlich Weingartenwald,  
östlich Stetten und  
**Querung Lipbach im Bestand.**



### Prognose-Verkehrsmengen

Bezeichnung	Nr.	Abschnitt	DTV(W5)		
			Kfz/24h	Kfz/24h	SVA(W5)
<b>Prognose-Planfall B2</b>	1	BAUBEGINN - AS Meersburg	24.700	5.500	22%
Planreihe 6	2	AS Meersburg - AS B33 (westlich Stetten)	33.100	6.000	18%
	3	AS B33 (westlich Stetten) - AS L207	27.000	4.900	18%
	4	AS L207 - BAUENDE	27.800	5.000	18%
	5	Spange Stetten	13.000	1.600	12%

im Dialog  
Meersburg - Immenstaad

Massstab: 1 : 60.000  
bearbeitet: 12.11.2018 / cs

Plan-Nr.: 6.0  
Projekt-Nr.: 41224

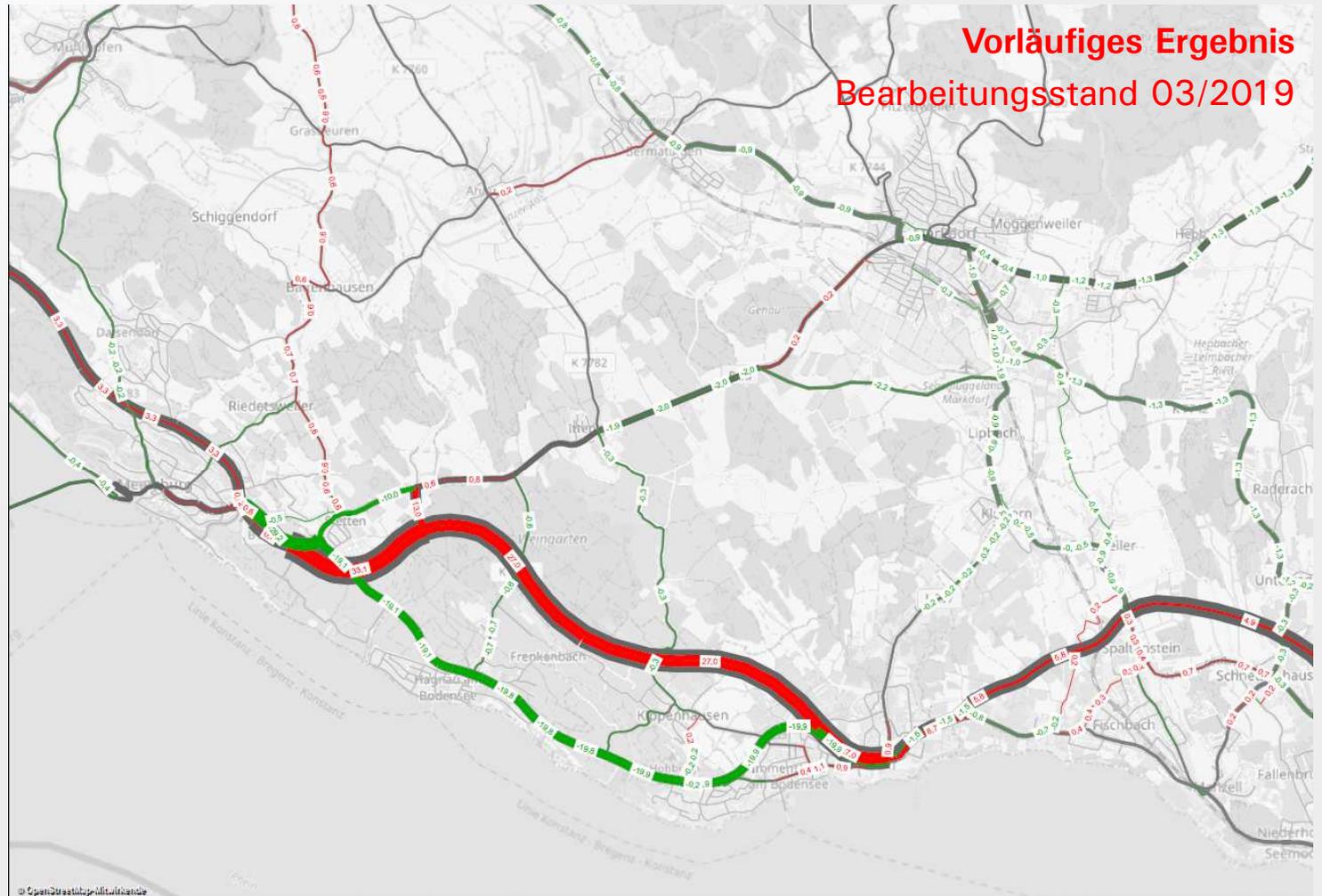
**MODUS CONSULT ULM**  
GmbH

**Planfall B2**

**Planreihe 6**

Trassierung  
südlich Weingartenwald,  
östlich Stetten und  
**Querung Lipbach im Bestand.**

Differenzen zum Bezugsfall  
Gesamtverkehr DTV(W5)



<p>© OpenStreetMap-Mitwirkende Regierungspräsidium Tübingen Verkehrsuntersuchung B31 Meersburg - Immenstaad</p>	<p>Verkehrsprognose 2035 - Planungsgebiet Prognose-Planfall B2 - Differenzen zum Prognose-Bezugsfall - Gesamtverkehr DTV(W5) [Tsd. Kfz/24h]</p>	<p>MODUS CONSULT ULM GmbH erstellt am: 14.11.2018 <b>Plan 6-6</b></p>
---	---	---

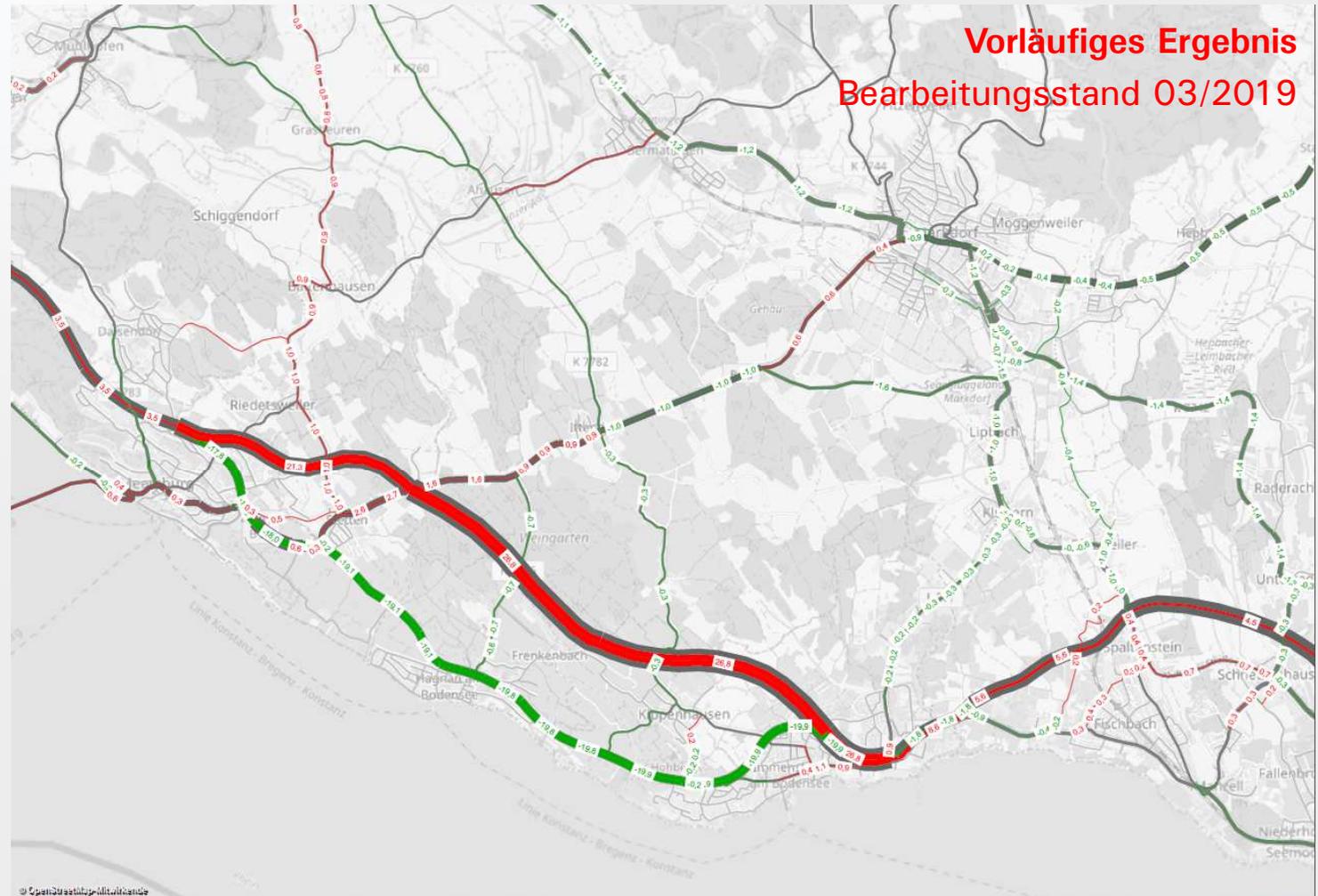


**Planfall B2.1**

**Planreihe 6.1**

Trassierung  
südlich Weingartenwald,  
**nördlich Stetten** und  
Querung Lipbach im Bestand.

Differenzen zum Bezugsfall  
Gesamtverkehr DTV(W5)



<p>Regierungspräsidium Tübingen Verkehrsuntersuchung B31 Meersburg - Immenstaad</p>	<p>Verkehrsprognose 2035 - Planungsgebiet Prognose-Planfall B2.1 - Differenzen zum Prognose-Bezugsfall - Gesamtverkehr DTV(W5) [Tsd. Kfz/24h]</p>	<p>MODUS CONSULT ULM GmbH erstellt am: 15.11.2018</p>
---	---	---

## Zusammenfassung Korridor Mitte (1)

- **B1/B2:** Die Neubautrassen übernehmen ein Verkehrsaufkommen zwischen rund 25.000 und 33.000 Kfz/d mit SV-Anteilen zwischen 17 und 22 %.
- **B1.1/B2.1:** Die Neubautrassen übernehmen ein Verkehrsaufkommen zwischen rund 21.000 und 30.000 Kfz/d mit SV-Anteilen zwischen 18 und 26 %.
- **B1/B1.1:** Dadurch werden die B31 alt zwischen Stetten und Immenstaad von rund 19.000 bis 23.000 Kfz/d sowie wesentliche Teile des nachgeordneten Straßennetzes (in unterschiedlichen Größenordnungen) vom Verkehr entlastet.
- **B2/B2.1:** Dadurch werden die B31 alt zwischen Stetten und Immenstaad von rund 19.000 bis 20.000 Kfz/d sowie wesentliche Teile des nachgeordneten Straßennetzes (in unterschiedlichen Größenordnungen) vom Verkehr entlastet.

## Zusammenfassung Korridor Mitte (2)

- **B1/B2:** Durch den Neubau der Spange „Stetten“ mit einem Verkehrsaufkommen von rund 13.000 Kfz/d kann die B33 Ortsdurchfahrt Stetten um rund 10.000 Kfz/d auf zukünftig rund 2.200 Kfz/d entlastet werden.
- **B1-V5:** Bei Verzicht auf den Anschluss der Landesstraße 207 nördlich Immenstaad wird Verkehr über das nachgeordnete Netz zu den beiden Anschlussstellen FN-Fischbach (von Süden) und FN-Manzell (von Norden) verlagert und es verbleibt mehr Verkehr auf der B31 alt (Ha - Im - FN).
- **B1.1/B2.1:** Für die B33 Ortsdurchfahrt Stetten ergeben sich durch die nördliche Trassierung Verkehrszunahmen von rund 3.000 Kfz/d.
- **B2.1-V2:** Durch den Bau der Spange „Auf dem Roggele“ mit einem Verkehrsaufkommen von rund 14.000 Kfz/d (6 % SV) kann die B33 Ortsdurchfahrt Stetten um rund 9.000 Kfz/d auf zukünftig rund 3.300 Kfz/d entlastet werden.

## Korridor „Nord“

### Planfälle C

Trassierung  
nördlich Weingartenwald

- PPF C1
- PPF C1.1
- PPF C2
- PPF C2.1



# Planfall C1

## Planreihe 7

Trassierung  
nördlich Weingartenwald,  
östlich Stetten und  
nördlich GE Immenstaad.



### Prognose-Verkehrsmengen

Bezeichnung	Nr.	Abschnitt	DTV(W5)	DTV(W5,SV)	
			Kfz/24h	Kfz/24h	SVA(W5)
Prognose-Planfall C1	1	BAUBEGINN - AS Meersburg	24.600	5.500	22%
Planreihe 7	2	AS Meersburg - AS B33 West	32.900	6.000	18%
	3	AS B33 West - AS B33 Ost	35.300	6.300	18%
	4	AS B33 Ost - AS L207	26.800	4.900	18%
	5	AS L207 - BAUENDE	29.200	5.200	18%

im Dialog  
Meersburg - Immenstaad

Massstab: 1 : 60.000  
bearbeitet: 12.11.2018 / cs

Plan-Nr.: 7.0  
Projekt-Nr.: 41224

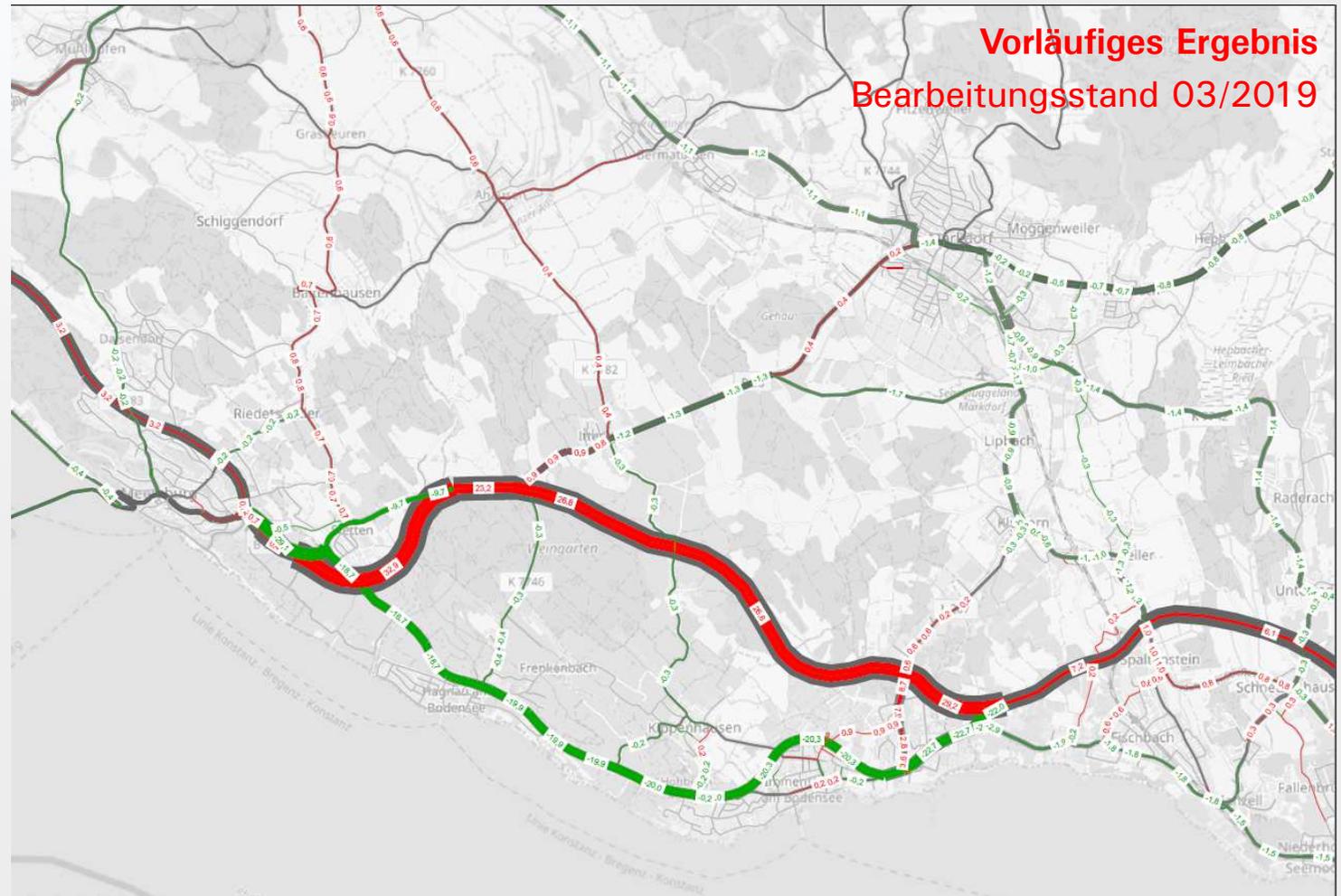
**MODUS CONSULT ULM**  
GmbH

**Planfall C1**

**Planreihe 7**

Trassierung  
nördlich Weingartenwald,  
östlich Stetten und  
nördlich GE Immenstaad.

Differenzen zum Bezugsfall  
Gesamtverkehr DTV(W5)



**Vorläufiges Ergebnis**  
**Bearbeitungsstand 03/2019**

© OpenStreetMap-Mitwirkende	Verkehrsprognose 2035 - Planungsgebiet	MODUS CONSULT ULM GmbH	Plan 7-6
Regierungspräsidium Tübingen	Prognose-Planfall C1 - Differenzen zum Prognose-Bezugsfall - Gesamtverkehr DTV(W5) [Tsd. Kfz/24h]	erstellt am: 15.11.2018	
Verkehrsuntersuchung B31 Meersburg - Immenstaad			

# Planfall C1.1

## Planreihe 7.1

Trassierung  
nördlich Weingartenwald,  
nördlich Stetten und  
nördlich GE Immenstaad.



### Prognose-Verkehrsmengen

Bezeichnung	Nr.	Abschnitt	DTV(W5)	DTV(W5, SV)	
			Kfz/24h	Kfz/24h	SVA(W5)
<b>Prognose-Planfall C1.1</b>	1	BAUBEGINN - AS B33 West	21.300	5.500	26%
Planreihe 7.1	2	AS B33 West - AS B33 Ost	36.200	6.600	18%
	3	AS B33 Ost - AS L207	27.100	5.000	18%
	4	AS L207 - BAUENDE	29.600	5.300	18%

im Dialog  
Meersburg - Immenstaad

Massstab: 1 : 60.000  
bearbeitet: 12.11.2018 / cs

Plan-Nr.: 7.1.0  
Projekt-Nr.: 41224

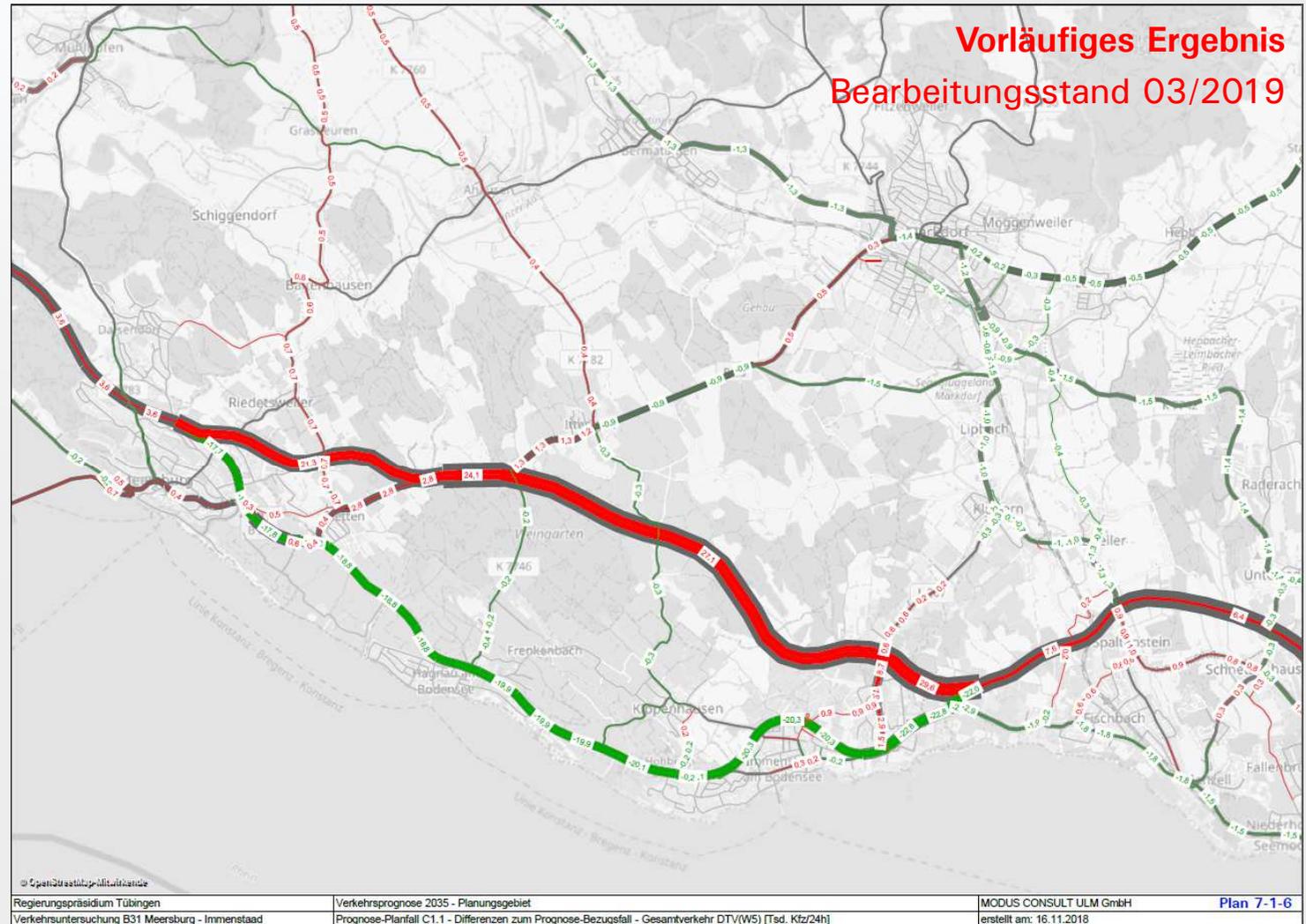
**MODUS CONSULT ULM** GmbH

**Planfall C1.1**

**Planreihe 7.1**

Trassierung  
nördlich Weingartenwald,  
nördlich Stetten und  
nördlich GE Immenstaad.

Differenzen zum Bezugsfall  
Gesamtverkehr DTV(W5)



## Planfall C2

### Planreihe 8

Trassierung  
nördlich Weingartenwald,  
östlich Stetten und  
**Querung Lipbach im Bestand.**



### Prognose-Verkehrsmengen

Bezeichnung	Nr.	Abschnitt	DTV(W5)	DTV(W5, SV)	
			Kfz/24h	Kfz/24h	SVA(W5)
<b>Prognose-Planfall C2</b>	1	BAUBEGINN - AS Meersburg	23.900	5.300	22%
Planreihe 8	2	AS Meersburg - AS B33 West	32.500	5.900	18%
	3	AS B33 West - AS B33 Ost	34.700	6.200	18%
	4	AS B33 Ost - AS L207	25.700	4.700	18%
	5	AS L207 - BAUENDE	26.600	4.800	18%

im Dialog  
Meersburg - Immenstaad

Massstab: 1 : 60.000  
bearbeitet: 12.11.2018 / cs

Plan-Nr.: 8.0  
Projekt-Nr.: 41224

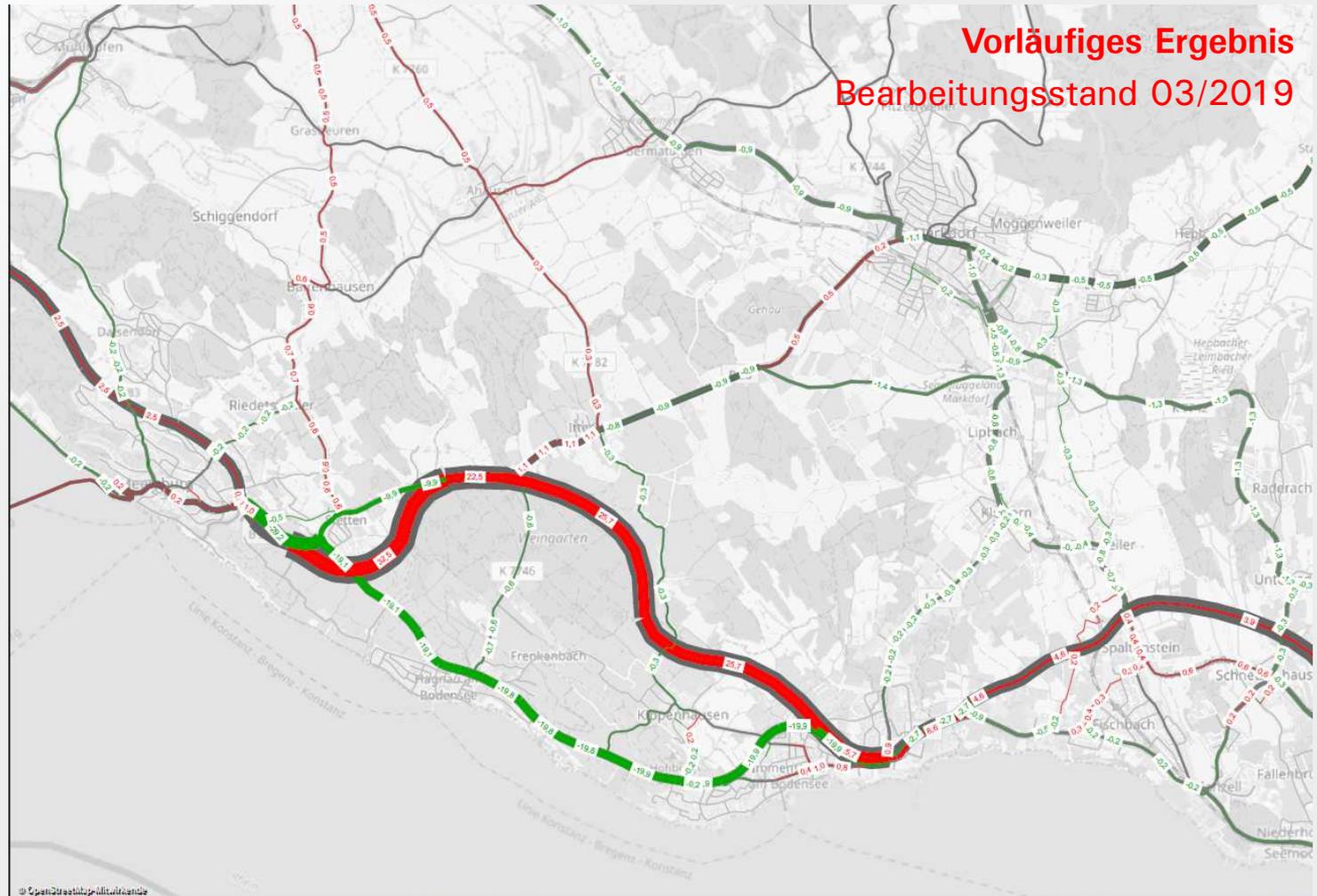
**MODUS CONSULT ULM**  
GmbH

**Planfall C2**

**Planreihe 8**

Trassierung  
nördlich Weingartenwald,  
östlich Stetten und  
**Querung Lipbach im Bestand.**

Differenzen zum Bezugsfall  
Gesamtverkehr DTV(W5)



**Vorläufiges Ergebnis**  
**Bearbeitungsstand 03/2019**

<p>© OpenStreetMap-Mitwirkende Regierungspräsidium Tübingen Verkehrsuntersuchung B31 Meersburg - Immenstaad</p>	<p>Verkehrsprognose 2035 - Planungsgebiet Prognose-Planfall C2 - Differenzen zum Prognose-Bezugsfall - Gesamtverkehr DTV(W5) [Tsd. Kfz/24h]</p>	<p>MODUS CONSULT ULM GmbH erstellt am: 15.11.2018 <b>Plan 8-6</b></p>
---	---	---

## Planfall C2.1

### Planreihe 8.1

Trassierung  
nördlich Weingartenwald,  
nördlich Stetten und  
Querung Lipbach im Bestand.



### Prognose-Verkehrsmengen

Bezeichnung	Nr.	Abschnitt	DTV(W5)	DTV(W5,SV)	
			Kfz/24h	Kfz/24h	SVA(W5)
<b>Prognose-Planfall C2.1</b>	1	BAUBEGINN - AS B33 West	21.000	5.400	26%
Planreihe 8.1	2	AS B33 West - AS B33 Ost	35.700	6.400	18%
	3	AS B33 Ost - AS L207	26.200	4.900	19%
	4	AS L207 - BAUENDE	27.000	5.000	19%

im Dialog  
Meersburg - Immenstaad

Massstab: 1 : 60.000  
bearbeitet: 12.11.2018 / cs

Plan-Nr.: 8.1.0  
Projekt-Nr.: 41224

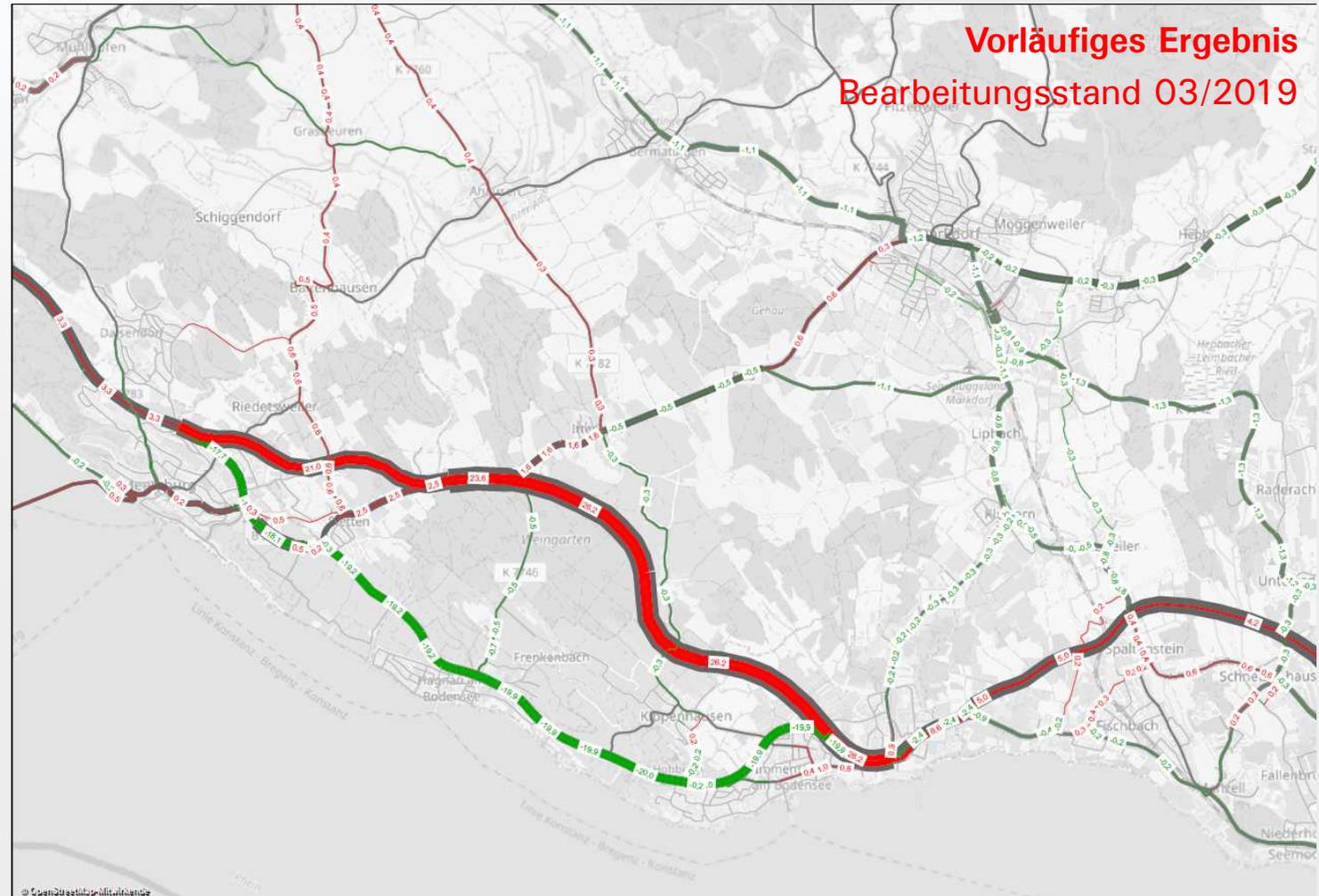
**MODUS CONSULT ULM** GmbH

**Planfall C2.1**

**Planreihe 8.1**

Trassierung  
nördlich Weingartenwald,  
**nördlich Stetten** und  
Querung Lipbach im Bestand.

Differenzen zum Bezugsfall  
Gesamtverkehr DTV(W5)



**Vorläufiges Ergebnis**  
**Bearbeitungsstand 03/2019**

<p>© OpenStreetMap-Mitwirkende Regierungspräsidium Tübingen Verkehrsuntersuchung B31 Meersburg - Immenstaad</p>	<p>Verkehrsprognose 2035 - Planungsgebiet Prognose-Planfall C2.1 - Differenzen zum Prognose-Bezugsfall - Gesamtverkehr DTV(W5) [Tsd. Kfz/24h]</p>	<p>MODUS CONSULT ULM GmbH erstellt am: 16.11.2018 <b>Plan 8-1-6</b></p>
---	---	---

## Zusammenfassung Korridor Nord (1)

- **C1/C2:** Die Neubautrassen übernehmen ein Verkehrsaufkommen zwischen rund 24.000 und 35.000 Kfz/d mit SV-Anteilen zwischen 18 und 22 %.
- **C1.1/C2.1:** Die Neubautrassen übernehmen ein Verkehrsaufkommen zwischen rund 21.000 und 36.000 Kfz/d mit SV-Anteilen zwischen 18 und 26 %.
- **C1/C1.1:** Dadurch werden die B31 alt zwischen Stetten und Immenstaad von rund 19.000 bis 23.000 Kfz/d sowie wesentliche Teile des nachgeordneten Straßennetzes (in unterschiedlichen Größenordnungen) vom Verkehr entlastet.
- **C2/C2.1:** Dadurch werden die B31 alt zwischen Stetten und Immenstaad von rund 19.000 bis 20.000 Kfz/d sowie wesentliche Teile des nachgeordneten Straßennetzes (in unterschiedlichen Größenordnungen) vom Verkehr entlastet.

## Zusammenfassung Korridor Nord (2)

- **C1/C2:** Durch die Trassenführung östlich Stetten kann die B33 Ortsdurchfahrt Stetten um rund 10.000 Kfz/d auf zukünftig rund 2.300 Kfz/d entlastet werden.
- **C1.1/C2.1:** Für die B33 Ortsdurchfahrt Stetten ergeben sich durch die nördliche Trassierung Verkehrszunahmen von rund 2.500 Kfz/d.
- **C1-V3:** Eine OU Bermatingen übernimmt in dieser Trassierung rund 6.000 bis 8.000 Kfz/d. Dadurch kann die L205 Ortsdurchfahrt Bermatingen um rund 4.000 bis 6.000 Kfz/d entlastet werden.
- **C1-V4b:** Ohne die planfestgestellte K7743neu OU Markdorf verbleibt in der B33 OD Markdorf (zwischen den Einmündungen der beiden Landesstraßen) ein Verkehrsaufkommen von rund 18.600 Kfz/d mit einem SV-Anteil von rund 13 %.

### Zusammenfassung Korridor Nord (3)

- **C1-V4:** Eine OU Bermatingen/Ahausen/Ittendorf übernimmt in dieser Trassierung rund 6.000 bis 8.000 Kfz/d. Dadurch kann die L205 Ortsdurchfahrt Bermatingen um rund 2.000 bis 3.000 Kfz/d entlastet werden.
- Ohne die planfestgestellte K7743neu OU Markdorf verbleibt in der B33 OD Markdorf (zwischen den Einmündungen der beiden Landesstraßen) ein Verkehrsaufkommen von rund 17.500 Kfz/d mit einem SV-Anteil von rund 14 %.
- Die OU Markdorf dient der kleinräumigen Entlastung der OD Markdorf. Diese ist auch dann von Relevanz, wenn die absolute Verkehrsbelastung in Markdorf durch die B31neu gesenkt werden kann.

Vergleich der Szenarien - Streckenbezogen

Abschnitt	Szenario									Abschnitt	Wirkungsvergleich A1 / B1 / B1.1 / B2 / B2.1 / C1 / C1.1 / C2 / C2.1	
		A1	B1	B1.1	B2	B2.1	C1	C1.1	C2			C2.1
B31 Überlingen - Meersburg		2.600	3.100	3.100	2.900	2.900	2.800	3.100	2.200	2.800	B31 Überlingen - Meersburg	
B31neu Meersburg-Immenstaad (PG)		29.200	29.200	26.200	28.200	25.200	29.800	28.600	28.700	27.500	B31neu Meersburg-Immenstaad (PG)	
B31alt Meersburg-Immenstaad (PG)		-2.300	-17.800	-20.400	-11.600	-14.400	-17.800	-20.400	-12.100	-14.600	B31alt Meersburg-Immenstaad (PG)	
B31 neu OU FN		3.600	6.600	6.100	4.800	4.500	5.600	5.900	3.900	4.100	B31 neu OU FN	
B31 FN - Lindau		1.000	1.300	1.300	1.200	1.200	1.100	1.300	900	1.100	B31 FN - Lindau	
B30 neu RV - FN		1.200	2.000	1.200	1.500	900	1.100	1.100	800	800	B30 neu RV - FN	
B33 Meersburg - Markdorf		0	-2.200	-2.700	-2.000	-2.700	-1.800	-2.600	-1.700	-2.600	B33 Meersburg - Markdorf	
B33 Markdorf-RV		-800	-1.400	-400	-1.000	-300	-500	-300	-300	-100	B33 Markdorf-RV	
K7743neu OU Markdorf		-1.800	-2.800	-1.800	-2.200	-1.600	-1.700	-1.500	-1.400	-1.100	K7743neu OU Markdorf	

Anmerkung: Die hier angegebenen Verkehrsmengen sind rechnerische Mittelwerte repräsentativer Querschnitte der jeweiligen Strecken bzw. Ortsdurchfahrten und dienen lediglich einem zusammenfassenden, vereinfachenden Vergleich der Szenarien untereinander.

Vergleich der Szenarien - Ortsbezogen

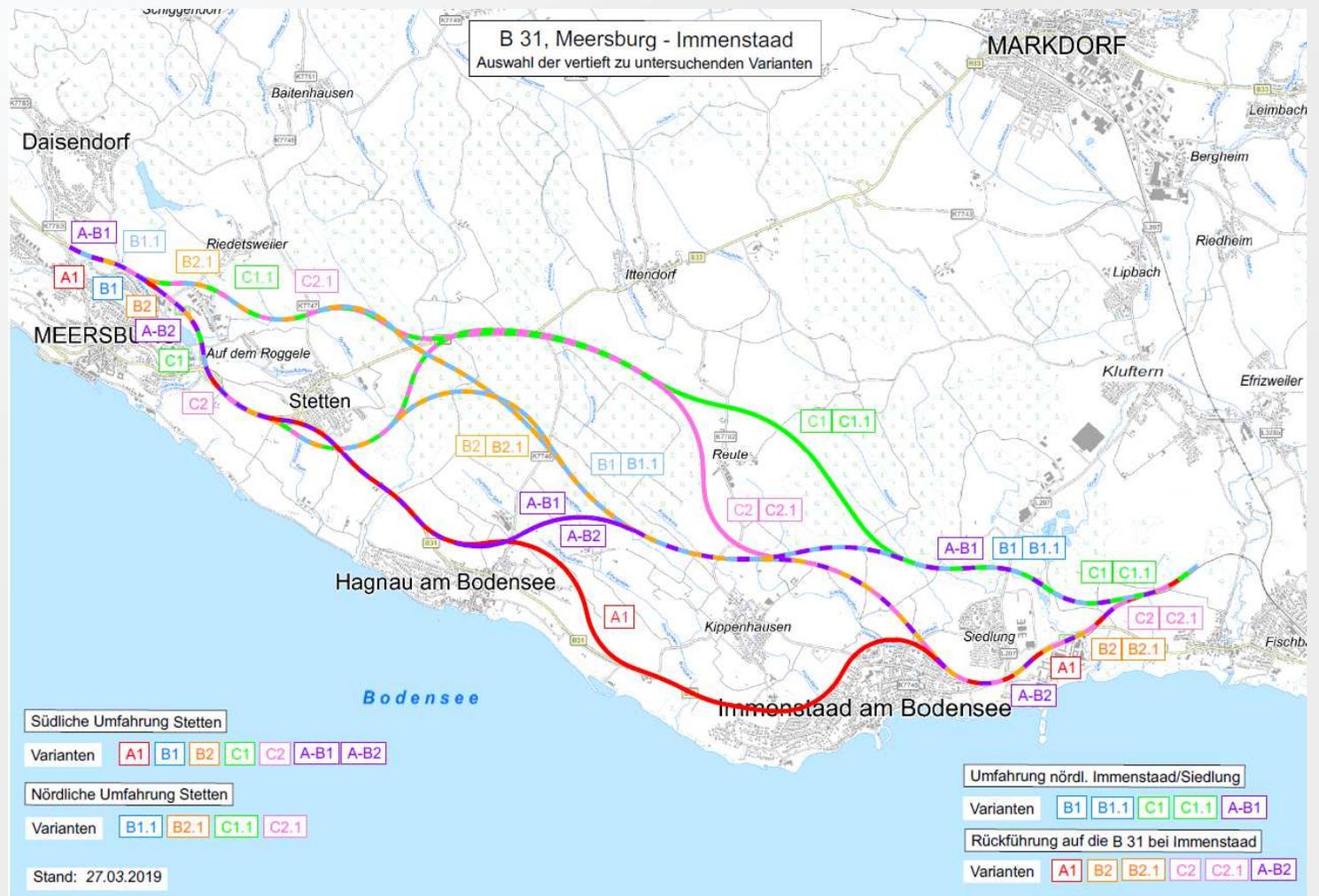
Abschnitt	Szenario	A1	B1	B1.1	B2	B2.1	C1	C1.1	C2	C2.1	Abschnitt	Wirkungsvergleich									
												A1 / B1 / B1.1 / B2 / B2.1 / C1 / C1.1 / C2 / C2.1									
Daisendorf (K7783)		-200	-200	-100	-200	-100	-200	-100	-200	-100	Daisendorf (K7783)										
FN-Kluftern (L207)		-100	-500	-500	-500	-500	-400	-400	-400	-400	FN-Kluftern (L207)										
FN-Kluftern (L328b)		-500	-1.000	-1.000	-700	-800	-900	-1.000	-600	-600	FN-Kluftern (L328b)										
Hagnau a. B. (B31alt)		-20.200	-19.500	-19.600	-19.500	-19.500	-19.500	-19.600	-19.500	-19.600	Hagnau a. B. (B31alt)										
Immenstaad a. B. (L207)		200	8.000	8.000	-100	-100	7.900	7.900	-100	-100	Immenstaad a. B. (L207)										
Immenstaad a. B. ("Hauptstraße")		0	100	100	-100	-100	100	100	0	0	Immenstaad a. B. ("Hauptstraße")										
Markdorf (B33)		-700	-1.300	-1.300	-1.200	-1.200	-1.400	-1.500	-1.200	-1.300	Markdorf (B33)										
Meersburg (B33)		0	200	500	100	400	100	500	200	300	Meersburg (B33)										
Stetten (B33)		-1.000	-9.900	2.800	-10.100	2.600	-9.800	2.700	-10.000	2.400	Stetten (B33)										

Anmerkung: Die hier angegebenen Verkehrsmengen sind rechnerische Mittelwerte repräsentativer Querschnitte der jeweiligen Strecken bzw. Ortsdurchfahrten und dienen lediglich einem zusammenfassenden, vereinfachenden Vergleich der Szenarien untereinander.

# Korridor „Süd/Mitte“

## Planfälle A-B

Trassenkombination  
A1 und B1 bzw. B2



## Weitere Arbeitsschritte im Rahmen der Verkehrsuntersuchung

- Detaillierte Wirkungsanalysen der bisher bearbeiteten 9 Prognose-Planfälle und 11 Planfall-Varianten.
- Ausarbeitung weiterer Planfälle (A-B) unter Berücksichtigung der bisherigen Erkenntnisse der Wirkungsanalysen.
- Vergleichende Zusammenstellung/Gegenüberstellung aller Planfälle und Wertung hinsichtlich der verkehrlichen Wirksamkeit.
- Aufbereitung und Bereitstellung der Verkehrsdaten für die Bearbeitung von Lärm- und Schadstoffuntersuchungen sowie für den abschließenden Variantenvergleich.
- Dokumentation

- Bisher wurden insgesamt 9 Prognose-Planfälle (A1 bis C2.1) untersucht und bewertet, zwei weitere (A-B1/2) kommen nach aktuellem Stand noch hinzu.
- Die bisher untersuchten Trassen übernehmen im Mittel ein Verkehrsaufkommen von 25.200 bis 29.800 Kfz/d mit einem SV-Anteil zwischen 15 und 26 %.
- Alle bisher untersuchten Trassen erfüllen die Aufgabe der großräumigen Bündelung in etwa derselben Größenordnung.
- Ebenso erfüllten alle bisher untersuchten Trassen auch die Aufgabe der Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes in etwa derselben Größenordnung. Je nach Trassenlage und Anschlüsse mit den nachgeordneten Netz ergeben sich jedoch räumlich differenzierte Wirkungen (z. B. B33 Stetten, L207 Immenstaad).
- Im Rahmen von bisher insgesamt 11 Planungsfall-Varianten wurden mögliche Lösungen zur Vermeidung/Minimierung negativer Auswirkungen untersucht; die Erkenntnisse aus den PPF-Varianten fließen in die weitere Bearbeitung mit ein.

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

## Redaktioneller Hinweis

- Die im Rahmen dieser Präsentation vorgestellten Daten stellen lediglich einen ausgewählten Teil der kompletten verkehrstechnischen Bearbeitung dar; Bearbeitungsstand der Daten ist das jeweilige Präsentationsdatum.
- Die vollständige und endgültige Auswertung von Daten, Darstellung von Ergebnissen und Empfehlungen erfolgt nicht im Rahmen einer Präsentation, sondern wird ausschließlich in Berichtsform dokumentiert und vorgelegt.