

**B 31**



## **Dokumentation**

### **6. Treffen Fach-Arbeitskreis Verkehr**

11. April 2018, 14.00 bis 16.30 Uhr,  
Technisches Rathaus Friedrichshafen,

1. Begrüßung durch RP Tübingen / Moderation team ewen
2. Rückblick auf die letzte Sitzung, zentrale Botschaften aus der Ist-Analyse
3. Vorstellung der Ansätze zur Verkehrsprognose durch Hr. Kiener (Modus Consult Ulm) und Prof. Monheim (zusätzlicher Experte, Universität Trier (emeritiert), raumkom)
4. Rückfragen und Diskussion
5. Zusammenfassung, Ausblick und Verabschiedung

## TOP 1 Begrüßung

Herr Kühnel (Regierungspräsidium Tübingen) begrüßt die Runde und wünscht eine konstruktive Sitzung. Er übergibt an den Moderator, Herr Dr. Ewen, team ewen. Herr Dr. Ewen stellt den zusätzlichen Experten im Fach-Arbeitskreis Verkehr, Herrn Professor Monheim (Universität Trier (emeritiert), raumkom) und den geplanten Ablauf vor.

*Nachtrag zur Sitzung:*

*Auf der Projektwebsite ist der ergänzte Bericht der Analyse-Nullfall veröffentlicht. Hier sind Zahlen für den Ziel-/Quellverkehr und Durchgangsverkehr für das Untersuchungsgebiet genannt.*

## TOP 2 Rückblick auf die letzte Sitzung, zentrale Botschaften aus der Ist-Analyse

Zu der letzten Dokumentation des FAK Verkehr gibt es die Rückmeldung, dass auf S. 2 eine missverständliche Formulierung wiedergegeben ist.

Text Dokumentation FAK Verkehr 08.11.17	Korrigierter Text
Aus der Zunahme der Zahl der Fahrzeuge allein könne nicht auf eine Zunahme des Kfz-Verkehrs geschlossen werden. Dazu müsse auch die Entwicklung der Fahrleistung pro Kfz berücksichtigt werden, die nicht in dem Maße zunehme wie die Zahl der Fahrzeuge.	Aus der Zunahme der Zahl der Fahrzeuge alleine könne nicht auf eine Zunahme des Kfz-Verkehres geschlossen werden. Dazu müsse auch die Entwicklung der Fahrleistung pro Kfz berücksichtigt werden. Die Fahrleistung pro Kfz habe abgenommen. D. h. der Effekt „Zunahme des Kfz-Verkehrs“ (durch Zunahme der Zahl der Fahrzeuge) werde durch die Abnahme der Fahrleistungen (des einzelnen Kfz) abgedämpft.

*In der Dokumentation zur 9. Sitzung des politischen Begleitkreises (27.09.17) wird ein möglicher Anschluss der B31 an die L205 besprochen. Wieso wird diese Straße hier besonders hervorgehoben?*

Dieses Thema wurde im Zusammenhang mit einer Diskussion geführt, wonach der Anschluss des nachgeordneten Netzes an die B31 unbedingt mit betrachtet werden muss. Es handelt sich nicht um eine Vorfestlegung oder Priorisierung dieser Maßnahme.

Es sind noch weitere detaillierte Rückfragen / Anmerkungen offen. Der Teilnehmer ist jedoch bereit, diese schriftlich, im Nachgang der heutigen Sitzung an den Verkehrsgutachter und das Regierungspräsidium Tübingen zu stellen.

*Es wurde zugesagt, dass der Aktenordner (vorläufige Ergebnisse der Verkehrsanalyse) aus der letzten Sitzung auch online zur Verfügung gestellt wird. Warum ist das noch nicht passiert?*

Die Datenabfrage bei den Gemeinden hinterließ Lücken und nicht immer eine zufriedenstellende Qualität der einzelnen Werte. Deshalb wurde die Abgabefrist auf den 19. März 2018 verlängert.

Die erhaltenen Daten werden aktuell aufbereitet. Sobald die Aufbereitung abgeschlossen ist, werden die Informationen auf der Projektwebsite veröffentlicht.

### Präsentation Herr Kiener – zentrale Botschaften aus der IST-Analyse

Herr Kiener präsentiert die zentralen Botschaften aus der abgeschlossenen IST-Analyse:

- Es ist zu unterscheiden zwischen dem Untersuchungsgebiet (entspricht ungefähr dem Bodenseekreis) und dem Planungsgebiet (umfasst die sieben Gemeinden).
- Der am stärksten befahrene Abschnitt der B31 ist zwischen Meersburg und Stetten (28.200 Kfz/24 h, davon 4.100 SV/24 h). Hier überlagern sich die Bundesstraßen B33 und B31 (durch den Verflechtungsbereich ergibt sich ein Querschnitt, der einer 4-Spurigkeit gleicht).
- Der werktägliche Schwerverkehrs-Anteil (SV) ist bemerkenswert hoch (in vielen Abschnitten über 3.000 SV-Fahrzeuge am Tag).
- In den Verkehrsmengen des Analyse-Nullfall sind Verkehrsspitzen (z. B. Messe, Urlaubszeiten, Feiertage (sogenannte saisonale Verkehre, die hier in der Region aber sehr häufig auftreten) nicht berücksichtigt. Das muss bei der späteren Dimensionierung der Straße berücksichtigt werden.
  - o Das Verkehrsaufkommen in den Sommerferien liegt rund 17 % (Mo-Fr) bzw. 20% (Mo-So) über dem repräsentativen Verkehrsaufkommen außerhalb der Sommerferien (jeweils Wochenmittel).
- Der Anteil des Schwerverkehrs liegt mit 12,8 % im Jahresmittel deutlich näher am landesdurchschnittlichen Schwerverkehrsanteil auf Bundesautobahnen als an dem auf Bundesstraßen.

Für weitere Informationen und Kartenabbildungen vgl. [Präsentation Verkehrsanalyse](#).

### Anmerkungen / Rückfragen

*Die Dauerzählstelle Harlachen meldet nicht 18.400 Fahrzeuge, wie von Herrn Kiener angegeben, sondern bspw. auch knapp über 19.000 Fahrzeuge. Wo tauchen diese Werte im Gutachten auf? Außerdem gibt es noch einzelne Gemeindeverbindungswege, die bei Stau auf der B31 von ortskundigen Autofahrern genutzt werden. Diese Fahrten werden in den Zählungen der Gutachter nicht erfasst, müssten aber eigentlich der B31 zugerechnet werden.*

Die Dauerzählstelle meldet jeden Tag unterschiedliche Werte. Für jeden Datenabruf bekommt man somit eigene Werte. Für das Gutachten kommt es aber nicht auf den einzelnen Wert an, sondern die Größenordnung der Fahrzeugbewegungen. Hier liegt man dicht beieinander.

Für Hinweise zu einzelnen Ausweichstrecken sind die Verkehrsgutachter dankbar, um die jeweilige Situation vor Ort besser beurteilen zu können. Es ist nicht möglich das gesamte Netz - einschließlich der angesprochenen Gemeindeverbindungswege, Feldwege, Wirtschaftswege - abzubilden. Durch die Befragungen und Zählungen an verschiedenen Knotenpunkten werden jedoch die „Ausweich-Verkehre“ in Summe erfasst. Die Fahrten über die Gemeindeverbindungswege sind - in Summe - auch nicht so hoch, dass sie die grundsätzliche Tendenz der Zählung / Befragung verfälschen.

*Ein weiterer Teilnehmer teilt mit, dass der Oktober-2016-Wert der Dauerzählstelle Harlachen den Jahres-Durchschnittswert für 2016 dieser Messstelle ziemlich genau trifft. 2017 sei der Jahres-Durchschnittswert gegenüber 2016 leicht zurückgegangen.*

*Ein anderer Teilnehmer führt als mögliche Ursache für diesen Rückgang an, dass es 2017 viele Baustellen gab (z. B. Arlberg-Straßentunnel, Sperrung B31 bzw. einspurige Verkehrsführung). Diese Baustellen führten zu Verkehrsverlagerungen.*

*Kann die Betrachtungsgrenze zur Definition von Quell- und Zielverkehr auch noch nach hinter Überlingen verschoben werden? Um Aussagen treffen zu können, was Quell- und Zielverkehr im Bereich Überlingen – Friedrichshafen ist?*

Einzelne Zahlen können hier jetzt nicht genannt werden. In der Matrix, die dem Verkehrsmodell hinterlegt ist, lassen sich diese Werte generieren. Diese Zahlen sind dann interessant, wenn es um die Möglichkeiten potenzieller Umsteiger auf die Bodenseegürtelbahn geht. Hierzu erfolgt die Auswertung über die Matrix. Für die Gemeinden liegen dazu aggregierte Werte vor.

Herr Professor Monheim ergänzt, dass die räumliche Definition von Quell- und Zielverkehr und Durchgangsverkehr immer vom Gebietszuschnitt abhängt. Er nennt das Beispiel Berlin: Blickt man auf gesamt Berlin, dann sind fast alle Verkehre Binnen- oder Quell- und Zielverkehr. In den einzelnen Stadtteilen sind es jedoch Durchgangsverkehre. Um solche Relativeffekte zu neutralisieren, sind die Reiseweiten ein sinnvoller Indikator. An ihnen kann man Mobilitätskonzepte ausrichten.

*Der betrachtete Raum für die Stromverfolgung sollte größer gefasst sein, um weitreichendere Aussagen zur Stromverfolgung machen zu können.*

Das Vorgehen wäre prinzipiell möglich. Ist für die Untersuchung aber nicht weiter hilfreich. Die Darstellung von Stromverfolgungen dient lediglich zur Nachvollziehbarkeit der Verkehrszusammensetzung auf eben genau dem betrachteten Abschnitt. Für die Verkehrsmodellierung ist nur die hinterlegte Matrix der Herkunft-Ziel-Beziehungen ausschlaggebend.

*Ist Überlingen in dem Verkehrsmodell mitberücksichtigt? Wenn Überlingen mit in die Auswertung zu der Frage des Quell- und Zielverkehrs bzw. Durchgangsverkehres hinzugezogen würde, dann verändern sich die Zahlen.*

Ja, Überlingen wird in dem Verkehrsmodell mit abgebildet. Selbstverständlich ändern sich dann auch die Prozentzahlen zu Durchgangsverkehr und Quell-Zielverkehr, nicht aber die in der Verkehrsumlegung berechneten Verkehrsmengen auf den jeweiligen Straßenabschnitten. Die Definition des betrachteten Gebietes ist maßgeblich.

Die Veränderung der Werte können beispielhaft für diese Frage nachgereicht werden.

*Wie weit wird die Schweiz einbezogen?*

Auch das Straßennetz der Schweiz wird in das Verkehrsmodell einbezogen. Grundsätzlich gilt jedoch: Je weiter weg vom Planungsgebiet, desto größer die Erfassung.

*Wie viel Verkehr fließt über die Fähre? Nach Internet-Angaben der Stadtwerke Konstanz, die die Fähre betreiben, lag der Durchschnittswert für die letzten Jahre jeweils bei 4.000 PKW pro Tag. Wie erklärt sich die Diskrepanz zu dem Verkehrsgutachten, das im Analyse-Nullfall von 5.900 Fahrzeugen pro Tag ausgeht?*

Der Verkehrsuntersuchung liegen die Auswertungen der Verkehrszählung und Verkehrsbefragung direkt am Fähranleger zu Grunde und beziehen sich auf den werktäglichen Gesamt- und Schwerverkehr. Ein Vergleich eines über mehrere Jahre ermittelten Durchschnittswertes nur für Pkw ist damit nicht 1:1 möglich.

Da wegen Zeitknappheit nicht alle Fragen behandelt werden konnten, wird ein Teilnehmer seine weiteren Fragen nachträglich per Mail einreichen.

## **TOP 3 & 4 Vorstellung der Ansätze zur Verkehrsprognose durch Hr. Kiener und Prof. Monheim, Rückfragen und Diskussion**

Im Gespräch mit den Teilnehmenden des Facharbeitskreises stellen die beiden Verkehrsexperten vor, wie sie bei der Erstellung der Prognosen und Szenarien für das Verkehrsmodell zusammenarbeiten.

Herr Professor Monheim sieht seine Rolle darin, dass er für Fragen zu grundlegenden zukünftigen Entwicklungen / Trends in der Verkehrsentwicklung beratend zur Seite steht. Es gilt, realistische Annahmen für die Nutzerzahlen des Umweltverbundes zu finden, welche dann in die Prognosefälle einfließen.

Grundsätzlich werden für die Prognosen Faktoren beachtet, die heute als weitgehend sicher eingeschätzt werden. Szenarien werden aber auch darüberhinausgehende mögliche Entwicklungen abdecken. Falls sich gravierende Änderungen der Randbedingungen (z.B. im Ordnungsrahmen einer europäischen Mautregelung oder im Finanzierungsrahmen des ÖPNV) absehen lassen, muss die Prognose weitergehende Bandbreiten möglicher Veränderungen aufzeigen. Bei den Annahmen für solche Szenarien unterstützt Herr Professor Monheim das Gutachterbüro.

### Schienen- und Güterverkehr

Bemerkenswert nennt der Verkehrsexperte die Situation, wie viel Schwerverkehr durch die Gemeinden hindurchfließt. So eine Situation ist Herrn Professor Monheim deutschlandweit kaum bekannt. In der naheliegenden Schweiz sei der Schwerverkehr um den Faktor 10 geringer. Dies liege jedoch an einer grundlegenden anderen „Bahn-Politik“ in der Schweiz. Herr Professor Monheim geht davon aus, dass sich die grundlegenden politischen Rahmenbedingungen in naher Zukunft für Verkehr und insbesondere auch für den Schwerverkehr und den ÖPNV ändern werden. Es muss ein weiteres Umdenken stattfinden, alleine schon deshalb, weil es die Vorgaben für den

Klimaschutz verlangen. Der CO<sub>2</sub> Ausstoß im Verkehrsbereich muss sinken. Deshalb muss auch das Potenzial der Bodenseegürtelbahn ausgeschöpft werden. Darunter könnte in einem zweiten Schritt nach der Elektrifizierung und Kapazitätssteigerung auch die verstärkte Nutzung im Güterverkehr fallen. Für die Potenziale im Personenverkehr ist nicht nur die isolierte Betrachtung der Schiene maßgeblich, sondern ein mit der Schiene und dem Hinterland eng verbundenes Regionalbussystem. Hinzu kommt dann noch das Potenzial einer verbesserten Feinerschließung der Fläche mit dem ÖPNV. Für die Potenziale im Radverkehr wäre ausgehend vom Radverkehrskonzept des Bodenseekreises abzuschätzen, wie sich nach dessen vollständiger Umsetzung und unter Beachtung der aktuellen Änderungen in der Fahrradflotte (Pedelec, Lasträder) die Radverkehrsanteile einstellen werden. Dabei ist auch eine Weiterentwicklung der Radschnellweg-Netz-Konzepte zu beachten.

Herr Kiener ergänzt, dass bei zukünftigen Verkehrsfragen eben alle Verkehrssysteme miteinander verknüpft werden müssen. Es ist sehr schwer, die Verkehrsentwicklung in den nächsten 20 – 30 Jahren vorherzusehen. Die Schwierigkeit besteht darin, Annahmen zu treffen, die als realistisch gelten. Auch sind die Auswirkungen im Detail zu beachten: Beispielsweise ist eine mögliche Steigerung der Kapazität der Bodenseegürtelbahn sinnvoll, jedoch profitieren davon viele Gemeinden am Seeufer nicht direkt, weil sie gar nicht an die Bahn angeschlossen sind. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung werden im Wesentlichen a) aus aktuellen Angaben der Raumschaft und b) aus aktuell vorliegenden Mobilitätskonzepten Ansätze für die Verkehrsprognose erarbeitet und der weiteren Bearbeitung zu Grunde gelegt. Sollten sich während des Prognosezeitraumes (bis 2035) diese Ansätze grundlegend ändern, muss die Verkehrsprognose selbstverständlich an die neuen Gegebenheiten angepasst werden.

*Dazu ergänzt ein Teilnehmer, dass eine alleinige Fokussierung auf E-Autos nicht alle Probleme lösen wird. Drei aktuelle Verkehrsstudien gehen davon aus, dass unter Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsgesichtspunkten die Menge des Kfz-Verkehrs bis 2050 deutlich verringert werden muss. Die Planung einer neuen Straße muss die technische Lebensdauer von mindestens 50 Jahren im Blick haben, in diesem Zeitraum kann sich sehr viel ändern.*

Professor Monheim berichtet mit Bezug zu der Befürchtung, die Schiene sei nicht mehr aufnahmefähig, dass 80 % des Schienennetzes in Deutschland gar nicht ausgelastet sind, nur die Hauptkorridore und großen Knoten haben massive Kapazitätsprobleme. Der Schienen-Güterverkehr muss oft nicht den kürzesten Weg nehmen und kann deshalb – im Gegensatz zum Personenverkehr – anders geleitet werden, bspw. auf schwächer ausgelastete Strecken. Hier gibt es in Deutschland noch Potenzial. Der regionale Güterverkehr kann auch durch einen Kombi-Bus (Personentransport und Gütertransport) entlastet werden. So gibt es in der Uckermark ein funktionierendes System.

*Auch die Kapazität der Bodenseegürtelbahn ließe sich – bei Realisierung eines zweiten Gleises – um das 10-fache steigern, so ein Teilnehmer.*

*Ein anderer Teilnehmer ergänzt, dass bereits heute viele Unternehmen versuchen, ihren Transportbedarf auch über die Schiene abzudecken. Aber selbst wenn 10 % mehr Güter auf die Schiene verlagert werden könnten, dann sei das nur ein Bruchteil dessen, was an weiterem Zuwachs an Güterverkehr zu erwarten sei. Man darf sich hier keine falschen Hoffnungen machen. Der Ausbaubedarf der Schienenkapazität ist im ganzen Land riesig. Das Problem sind nicht nur die einzelnen Trassen, sondern die Knotenpunkte der Schiene. Eine Kapazitätssteigerung ist an diesen Knoten nicht so ohne weiteres möglich. In der Schweiz fiele viel Transitverkehr an, der gut über die Schiene abgewickelt werde.*



*Ein weiterer Teilnehmer äußert sich dahingehend, dass ihm die Diskussion hier viel zu weit gehe und nicht am hiesigen Problem bleibe. Das Verkehrsgutachten soll klären, wie viele Spuren die neue B31 hier in der Region braucht, um den Verkehr abwickeln zu können.*

Herr Professor Monheim erklärt, dass eine Diskussion nur über die Anzahl der Fahrspuren die Probleme in der Region nicht lösen könne und auch im weiteren Verfahren nicht als ausreichend begründet Bestand habe. Nur eine gesamtverkehrliche Betrachtung werde als seriöse Planungsgrundlage anerkannt. Er betrachte nicht nur einzelne Trassenvorschläge, sondern es gehe ihm um die Vernetzung der Verkehrsträger. Für die Bemessung der B 31 sei entscheidend, wie groß der nicht verlagerbare Pkw- und Lkw-Verkehr in der Prognose anzusetzen sei. Für diese Kfz-Menge sei dann eine neue, leistungsfähige Straße zu suchen.

Herr Kiener fügt hinzu, dass die letztendliche Frage der Anzahl der Fahrspuren für die Akzeptanz einer Trasse insgesamt ein wichtiger Faktor ist. Somit ist die Frage der Plausibilität und Akzeptanz der Gesamtplanung mit der Frage nach der Anzahl der Fahrspuren verknüpft.

*Eine weitere Kommentierung aus dem Kreis der Teilnehmenden: In der Schweiz seien die Straßengebühren für den Lkw-Verkehr viel höher. Die Lkw-Maut auf Bundesstraßen solle eingeführt werden.*

Die Maut auf allen Bundesstraßen wird am 01. Juli 2018 eingeführt. Nennenswerten „Maut-Ausweichverkehr“ wird es dann nicht mehr geben. Herr Professor Monheim ergänzt, dass er davon ausgeht, dass die Rahmenbedingungen zur Finanzierung des ÖPNV kommunalfreundlich umgestaltet werden. Diese Effekte sind auch wichtig.

### Bus-, Rad- und Fußverkehr

Die Verkehrsexperten erklären, dass es zukünftig mehr darum gehen wird, die verschiedenen Verkehrsträger besser mit einander zu vernetzen, also die Verkehrsbeziehungen zu verbessern. Wie kann der Bus im Anschluss an den Schienen-ÖPNV besser angebunden werden? Wie kann das regionale Bussystem verbessert werden? In diesem Bereich sind viele kleine Maßnahmen nötig, um Verbesserungen insgesamt zu erreichen. So habe im Status quo das bestehende Schulbussystem der See-Gemeinden bereits seine Kapazitätsgrenzen erreicht.

Weiter erklärt Herr Kiener, dass die Optimierung des Fußverkehrs in dieser Betrachtung kaum relevant wird, da die Entfernungen, die zu Fuß überwunden werden, viel kürzer sind. Die Potenziale des Radverkehrs fließen jedoch mit ein. Aber auch hier muss auf realistische Szenarien geachtet werden. Der Radverkehr ist saisonal stark unterschiedlich und ebenfalls witterungsbedingt beeinflusst. Dies darf in der Potenzialbetrachtung nicht vergessen werden. Konkrete Maßnahmen der Gemeinden und des Kreises werden in die Prognose miteinbezogen. Weitere Ideen zur Umgestaltung des ÖPNV werden in Szenarien abgebildet.

Herr Professor Monheim ergänzt, dass sich die Reiseweiten der Radfahrerinnen und Radfahrer aufgrund des Zuwachses der E-Bikes verdreifacht haben. Diese Entwicklung muss beachtet werden und im Verkehrsmodell einfließen. Gleichzeitig beträgt der durchschnittliche Wert eines Fahrrads heute 700 €. Deswegen müssen sichere Radstationen umgesetzt werden, damit Fahrräder auch gut und diebstahlsicher abgestellt werden können. Das trägt zur Akzeptanzsteigerung bei. Neben den Möglichkeiten der Digitalisierung kann mit Hilfe des Dialog- und Direkt-Marketing das Potenzial des Radverkehrs, des ÖPNV und der intermodalen Kombination erheblich gesteigert werden. So lässt sich die Nutzerzahl weiter steigern. Auch das Gewerbe kann Lastenräder im sogenannten kurzlaufenden Güterverkehr einsetzen.

Eine weitere wichtige Maßnahme für bessere Potenzialausschöpfung ist das betriebliche Mobilitätsmanagement. Hier sind die mittleren und großen Betriebe gefragt, aber auch die Gemeinden, die entsprechende Aktivitäten initiieren sollen.

Die anwesende Bürgermeisterin und die Bürgermeister weisen darauf hin, dass hier nicht der Eindruck entstehen darf, dass man nicht bereits jetzt schon viel für die Optimierung des regionalen Busverkehrs tue. Ebenso sind auch schon heute viele Radfahrerinnen und Radfahrer unterwegs. Auch hier dürfe das Potenzial z. B. auch wegen der Topografie der Region nicht überschätzt werden. Man starte hier nicht bei Null. Die Verbesserungen werden vorangetrieben und auch die Ergebnisse aus der Verkehrsmediation Kluffern müssen umgesetzt werden. Allerdings war eine wichtige Basis für das Ergebnis in Kluffern, dass die B31 Meersburg-Immenstaad leistungsfähig ausgebaut wird. Die Möglichkeiten - beispielsweise zum Ausbau des Busnetzes - sind auch begrenzt und mit hohen Kosten für die Gemeinden verbunden. Die Teilorte in einen regionalen Takt einzubinden ist schwierig. Die heutigen Probleme müssen angegangen werden und man darf nicht zu sehr in Visionen abdriften. Ein Ausbau der Bodenseegürtelbahn wird genauso Einwendungen und Kritik hervorrufen (z. B. Flächenverbrauch, Lärmbelastung) und einen langen Planungszeitraum benötigen, bevor überhaupt neue Züge fahren können. Auch die Verlagerung von nennenswerten Anteilen des Güterverkehrs auf die Bodenseegürtelbahn sehen die Bürgermeister als ein nicht realistisches Szenario. Sie betonen, wie wichtig es ist, in diesem Prozess realistische Annahmen zu finden, die dann von der gesamten Region mitgetragen werden. Durch unrealistische Annahmen werde kein einziges der heute bestehenden Verkehrsprobleme im nördlichen Bodenseeraum gelöst.

Herr Stocks ergänzt, dass der überörtliche Busverkehr aktuell ebenfalls häufig im Stau steht und dadurch unattraktiv wirke. Wenn die Verkehrssituation insgesamt verbessert werden kann, bestehen auch neue Optionen für den ÖPNV.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die vorliegende Studie der SMA zur Bodenseegürtelbahn aus Gründen haushälterischer Vorsicht von eher zurückhaltenden Steigerungen der Fahrgastzahlen ausgeht. Bei vielen Schienenprojekten sind in der Vergangenheit die Fahrgastprognosen jedoch in der Realität weit übertroffen worden.

## TOP 5 Zusammenfassung Ausblick und Verabschiedung

Herr Kiener erklärt das weitere Vorgehen im Verkehrsgutachten:

- Im Bearbeitungsblock drei werden die verschiedenen Prognoseansätze ausgewertet und zusammengetragen (u.a. Priorisierungsliste des Landes Baden-Württemberg zur BVWP-Umsetzung, Ausbauprogramme der Landkreise, Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung, vorbereitende und konkrete Bauleitpläne der betroffenen Kommunen).
- Danach werden mögliche Szenarien für 2035 entwickelt.
- Bearbeitungsblock vier sieht dann eine Ausarbeitung eines realistischen Prognose-Zielszenarios vor. Dieses Prognose-Zielszenario wird dann mit den Dialog- und Planungsbeteiligten diskutiert - mit dem Ziel, eine möglichst breite Akzeptanz der Akteure zu erzielen. Der Prognose-Nullfall und der Prognose-Bezugsfall 2035 werden daraufhin berechnet und Prognose-Planfälle 2035 (Verkehrsumlegung, Wirkungsanalyse, Bewertung und Vergleich) bearbeitet.



- Abschließend erfolgt eine Empfehlung aus Sicht der Verkehrsuntersuchung.

Vgl. [Präsentation](#).

Teilnehmende wünschen sich, dass bei der Präsentation und Diskussion der weiteren Ergebnisse auch Vertreter der DB und der regionalen Verkehrsverbände anwesend sein sollen.

Herr Dr. Ewen und Herr Kühnel danken allen Beteiligten für die interessante Veranstaltung. Durch die Diskussion mit den beiden Experten können verschiedene Aspekte der Verkehrsentwicklung beleuchtet und somit Eingang in das Verkehrsgutachten für die Planung zur B31 finden.