

B 31



Dokumentation

7. Treffen Fach-Arbeitskreis Verkehr

19. Oktober 2018, 10.00 bis 13.00 Uhr,
Bürgersaal Immenstaad,

1. Begrüßung durch RP Tübingen / Moderation team ewen
2. Rückblick auf die letzte Sitzung, zwischenzeitlich eingegangene Fragen und Kommentare aus dem Kreis der Teilnehmenden
3. Vorstellung Prognoseansätze und der Verkehrszahlen des Prognose-Nullfalls und des Prognose-Bezugsfalls Hr. Kiener (Modus Consult Ulm GmbH) und Prof. Monheim (zusätzlicher Experte, Universität Trier (emeritiert), raumkom)
4. Rückfragen und Diskussion
5. Ausblick auf das weitere Vorgehen und nächste Termine mit anstehenden Themen
6. Zusammenfassung und Verabschiedung

TOP 1 Begrüßung

Herr Henne (Bürgermeister Immenstaad) und Herr Kühnel (Regierungspräsidium Tübingen) begrüßen die Teilnehmenden und wünschen eine konstruktive Sitzung. Wie bei der letzten Sitzung auch, ist wieder Herr Professor Monheim (Universität Trier (emeritiert), raumkom), als zusätzlicher Experte dabei. Zusammen mit Herrn Kiener (Modus Consult Ulm) hat er die Annahmen für die Verkehrsszenarien ausgearbeitet, welche heute vorgestellt und diskutiert werden. Anschließend begrüßt Herr Dr. Ewen (team ewen) und stellt den geplanten Ablauf der 7. Sitzung des Fach-Arbeitskreis Verkehr vor.

TOP 2 Rückblick auf die letzte Sitzung, zwischenzeitlich eingegangene Fragen und Kommentare aus dem Kreis der Teilnehmenden

Im Nachgang der letzten Sitzung des Facharbeitskreises Verkehr sind weitere Fragen zu der IST Situation aufgekommen. Fragen und Anmerkungen werden gesammelt und für alle Teilnehmenden bei der jeweils nächsten Sitzung beantwortet:

Ein Teilnehmer spricht die Aussage des Verkehrsgutachters an, wonach es für die Berechnung der zukünftigen Verkehrsstärke - und somit der empfohlenen Dimensionierung - der neuen Straße unerheblich sei, ob es sich um Quell-, Zielverkehr oder Durchgangsverkehr handele. Er sehe das anders, da sich diese Verkehre unterschiedlich entwickeln können.

Herr Kiener erklärt dazu, dass es für die Berechnungen im Verkehrsmodell in der Tat unerheblich ist, ob es sich um Quell-, Zielfahrten oder Durchgangsfahrten handelt. Für das Computermodell zähle jede einzelne Fahrt gleich viel. Letztendlich werde die neue B31 sowohl für Quell-, Zielverkehr als auch für den Durchgangsverkehr benötigt. Die neue Bundesstraße solle den Verkehr im nördlichen Bodenseeraum aufnehmen und bündeln. Herr Professor Monheim ergänzt, dass es zu dem jetzigen Arbeitsschritt unerheblich ist, welchen Start bzw. Ziel die Fahrten haben. Um jedoch eine Strategie für andere Verkehrsträgerangebote, besonders für den Umweltverbund zu entwickeln, ist es dann entscheidend, nach einzelnen Verkehrsarten zu differenzieren. Die benötigten Angebote unterscheiden sich darin, ob sie Quell- und Zielverkehr oder Durchgangsverkehr adressieren.

Der Vertreter des BUND kritisiert in einer Kurz-Präsentation (vgl. Präsentation im Anhang der Dokumentation) die Aussage in der Verkehrsuntersuchung, wonach auf der B31 bei Hagnau deutlicher Mehrverkehr nicht nur in den Sommerferien, sondern auch an Wochenenden und Feiertagen außerhalb der Ferien auftrete. Die Auswertung der Daten von der nahegelegenen Dauerzählstelle Harlachen ergebe, dass außerhalb der Ferienzeit die Verkehrsbelastung an Wochenenden und Feiertagen nicht über, sondern sogar etwas unter den Jahresdurchschnittswerten liege. Da dieser (angebliche) Mehrverkehr laut Verkehrsuntersuchung bei der Dimensionierung von Verkehrsanlagen besonders zu berücksichtigen sei, fordert er, dies zu korrigieren.

Herr Kiener erklärt am Beispiel der Sonntage, dass an diesen Tagen die Verkehrsbelastung zwar zurückgehe (im Vergleich zu Mo. – Fr.), dieser Rückgang aber nicht so stark ist, wie er normalerweise in Baden-Württemberg auftritt. Somit müsse auch an den Sonntagen außerhalb der Ferien mehr Verkehr abgewickelt werden, als der Rückgang im restlichen Bundesland, erwarten lassen würde.

Der BUND-Vertreter bezweifelt nicht, dass es am Bodensee an Wochenenden und Feiertagen mehr Verkehr gibt als in vielen anderen Regionen, die weniger touristisch geprägt sind. Die Aussage in der Verkehrsuntersuchung ist missverständlich, da nicht klar ist, worauf sie sich bezieht. In der Diskussion wird deutlich, dass hier im Gutachten ggf. eine präzisere Formulierung gefunden werden kann, um die Aussage in der Verkehrsuntersuchung zu schärfen. Der Gutachter sagt zu, die angesprochenen Punkte im Nachgang zu kommentieren und ggf. auch zu präzisieren.

Herr Professor Monheim ergänzt dazu, dass die Zusammensetzung und der Tagesgang des Gesamtverkehrs am Wochenende selbstverständlich anders verlaufe, als der gängige werktägliche Verkehr. In der Strategieentwicklung und in der Verbesserung des Mobilitätsangebotes sei das zu beachten. So sei bspw. das ÖPNV Angebot an Wochenenden deutlich schlechter.

Der BUND-Vertreter weist darauf hin, dass die Verkehrsbelastung an der Dauerzählstelle Harlachen am Zähltag der Verkehrsuntersuchung (13.10.2016) um 6 % über dem Jahresdurchschnittswert lag und *fordert deshalb*, die Verkehrszahlen in der Verkehrsuntersuchung generell um 6% *zu reduzieren*, um ein repräsentatives Bild zu erhalten.

Herr Kiener erläutert, dass der Zähltermin nicht den Gesamt-Jahresdurchschnitt repräsentieren solle, sondern den Normalzeitbereich (NZZ).

Der Vertreter des BUND hat noch weitere Rückfragen. Die Teilnehmenden des Facharbeitskreises einigen sich jedoch darauf, dass die weiteren Fragen in einem anderen Format beantwortet werden. Die begrenzte Zeit der Sitzung soll für die Szenarien verwendet werden.

TOP 3 & 4 Vorstellung Prognoseansätze und der Verkehrszahlen des Prognose-Nullfalls und des Prognose-Bezugsfalls Hr. Kiener (Modus Consult Ulm GmbH) und Prof. Monheim (zusätzlicher Experte, Universität Trier (emeritiert), raumkom), Rückfragen und Diskussion

Herr Kiener und Herr Professor Monheim präsentieren gemeinsam in drei Teilen das gewählte Vorgehen, um zu den Prognoseansätzen und den zu erwartenden Verkehrszahlen zu kommen (vgl. [Präsentationen](#)).

Teil 1 Verkehrsprognose 2035: Welches Verkehrsaufkommen erwarten wir zukünftig?

Herr Kiener erklärt, dass Personenverkehr in einem bestimmten Raum stark von den Faktoren Raum- und Stadtstruktur, Anzahl der Bevölkerung, Anzahl Arbeits-, Ausbildungsplätze, den Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten und der Verflechtung des Raums zu anderen Räumen abhängt. Weiter hängt er vom Angebot und der Qualität der zur Verfügung stehenden Verkehrssysteme ab.

Beim Güterverkehr gilt, dass dieser in Abhängigkeit von Art und Anzahl der Arbeitsplätze und Dienstleistungen, sowie von der Lage des Raums zu anderen Räumen zu sehen ist.

Um sich dem Mobilitätsverhalten in der untersuchten Region zu nähern, wird auf die Studie [Mobilität in Deutschland \(MiD\) 2017](#) zurückgegriffen. Auf Basis einer bundesweiten Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten liefert diese Studie Ergebnisse nicht nur auf nationaler Ebene, sondern auch für Bundesländer und einzelne Regionen. Der Bodenseekreis ist in 2017 regional Beteiligter an der Studie.

MiD liefert Angaben zum Modal Split (Mobilitätsverhalten von Personen) für verschiedene Raumtypen (bspw. Stadtregion (Metropolen, Großstädte, Mittelstädte, Kleinstädte) oder ländliche Regionen (zentrale Stadt, städtischer Raum, dörflicher Raum). Der Bodenseekreis ist als ländliche Region einzustufen. Nach den regionalstatistischen Raumtypen ist Friedrichshafen als zentrale Stadt zu werten. Markdorf und Meersburg zählen zu Mittelstädten (städtischer Raum) und die Gemeinden Daisendorf, Hagnau, Immenstaad und Stetten fallen in die Kategorie Kleinstädtischer / dörflicher Raum.

Für die sieben Gemeinden im Planungsgebiet ist eine detaillierte Bestandsaufnahme erfolgt. D. h. die Strukturdaten und Entwicklungspläne sind bei den Gemeinden abgefragt worden. Es liegen nun Informationen über die Einwohnerstatistik, die Pendlerstatistik und die siedlungsstrukturelle Planung vor. Damit können die zukünftigen, zusätzlichen Fahrten in den Gemeinden prognostiziert werden. Dabei werden neue Arbeitsplätze mit zusätzlichen neuen Fahrten gewertet (Faktor 1,00 beginnende Kfz-Fahrten je Arbeitsplatz). Neue Häuser und Wohnungen führen zu mehr Einwohnern und damit zu mehr Fahrten. Jedoch werden bei neuen Wohngebieten 33 % innergemeindliche Wanderungen unterstellt. Je Einwohner werden 0,95 beginnende Kfz-Fahrten gewertet.

Herr Professor Monheim ergänzt, dass es sehr schwierig sei, Annahmen zu treffen, wie zukünftige Einwohner und Arbeitsplätze Einfluss auf die Fahrten im ÖPNV haben. Die Nutzung hänge stark von örtlichen Faktoren ab. Außerdem gebe es hierfür keine gute Prognosemethodik, anders als beim Kfz Verkehr.

Es ergeben sich daraus detaillierte Prognoseansätze für die sieben Gemeinden im Planungsgebiet. Die Einwohnerentwicklung bis 2035 der Gemeinden außerhalb des Planungsgebietes wird entsprechend der Bevölkerungsvorausrechnung des statistischen Landesamtes BW (Mittelwerte) angenommen.

Die Erstellung des Verkehrsgutachtens erfolgt in mehreren Schritten. Ausgangslage bildet der **Analyse Nullfall 2016**. Dieser speist sich aus der MIV Analyse 2016 und dem Straßenbestand 2016. Darauf aufbauend wird der **Prognose Nullfall 2035** erstellt.

Dieser setzt sich zusammen aus:

- Prognose des motorisierten Individualverkehrs (MIV) für 2035
 - o unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030
 - o unter Berücksichtigung des Ausbaus der Südbahn
 - o unter Berücksichtigung der siedlungsstrukturellen Entwicklung nach Angaben der Raumschaft
- Straßenbestand von 2016
- 1. Stufe aus der Umsetzungskonzeption des Regierungspräsidiums Tübingen (straßenbauliche Maßnahmen im Bau bzw. in Planung)

Unter diesen Voraussetzungen ergibt sich für den **Prognose Nullfall 2035** eine Zunahme des Kfz-Verkehrs und SV (Schwerverkehrs) auf allen Abschnitten der B31. *Die in den Abbildungen und Tabellen dokumentierten Verkehrsmengen stellen ein vorläufiges Bearbeitungsergebnis (Stand 10-2018) dar*

Abschnitt	Szenario	Analyse-Nullfall 2016			Prognose-Nullfall 2035				
		Kfz/24 h	SV/24 h	Anteil SV	Kfz/24 h	ΔKfz/24 h	SV/24 h	ΔSV/24 h	Anteil SV
Oberuhldingen - Meersburg		17.600	3.500	20%	21.300	3.600 *)	4.200	700	20%
Meersburg - Stetten		28.200	4.100	15%	33.600	5.400	4.900	800	15%
Stetten - Hagnau		18.400	3.000	16%	23.200	4.800	3.700	700	16%
Hagnau - Kirchberg		19.300	3.100	16%	24.500	5.200	3.800	700	16%
Kirchberg - Immenstaad		19.900	3.300	17%	25.000	5.000 *)	4.100	800	16%
Immenstaad - Richtung FN		23.000	3.200	14%	31.600	8.500 *)	4.100	900	13%

*) Die Differenzen werden von den exakten Zahlen gebildet. Infolge der EDV-Rundungen können Abweichungen bis zu 200 Kfz/24 h eintreten.

Herr Professor Monheim weist darauf hin, dass sich auch der Bundesverkehrswegeplan ändern werde. Dieser sei ohne Berücksichtigung des Klimaabkommens von Paris entwickelt worden. Er sehe die dort verwendete Prognostik durchaus kritisch.

Herr Kiener erklärt dazu, dass wesentliche Änderungen in den Annahmen (z. B. in dem Bundesverkehrswegeplan), dazu führen, dass die Prognosen angepasst werden müssen.

Rückfragen / Hinweise

Bei den Nutzungszahlen von Car-Sharing Angeboten ist von einer weiteren Zunahme auszugehen. Allerdings bedeutet das nicht, dass die Nutzer auch ihr eigenes Auto aufgeben.

Es ist richtig, dass die Zahl der angemeldeten Car-Sharing Nutzer nicht gleichzusetzen ist mit einem Rückgang der Pkw. Es gibt deutliche Unterschiede im Nutzerverhalten zwischen dem klassischen, stationsbasierten Car-Sharing und dem sog. free-floating Car-Sharing. Die Prognostik für Kfz-Verkehr ist vergleichsweise gut aufgestellt. Schwieriger stellt es sich für den ÖPNV und den Rad- und den Fußverkehr da.

Die Aufstellung des Prognose Nullfalls sollte ohne die Annahme von neuen Straßen erfolgen bzw. in „Prognose-Bezugsfall“ umbenannt werden.

An der gewählten Formulierung wird nichts geändert. Der hier vorgestellte Prognose Nullfall ist nur als ein theoretischer Fall zu betrachten und dient den weiteren Vergleichen.

Teil 2 Verkehrsprognose 2035: Welches Verkehrsverhalten (Modal Split) unterstellen wir?

Im nächsten Schritt werden Annahmen getroffen, wie sich das Verkehrsverhalten zukünftig entwickeln wird, und entsprechende Szenarien entwickelt. Hierbei wird auf einige Ansätze aus der Studie [Mobiles Baden-Württemberg](#) zurückgegriffen. Die Studie beschreibt neben dem Referenzfall in drei Szenarien unterschiedliche Entwicklungen des Modal Split (Neue Individualmobilität, Neue Dienstleistungen, Neue Mobilitätskultur), mit dem Ziel, den Anforderungen des Klimaschutzes besser gerecht zu werden.

Für den Prognose-Nullfall „Plus“ 2035 ergeben sich:

- Annahme: Veränderung des Kfz- Anteils am Gesamtverkehr von 59 % auf zukünftig 51 %
- Reduzierung der Prognose-Verkehrsmengen im Kfz-Leichtverkehr für alle Verkehrsbeziehungen in Baden-Württemberg im Verhältnis 51/59 (=0,864)

- Prognose-Verkehrsnetz wie im Prognose Nullfall.

In diesem sogenannten **Prognose Nullfall „Plus“ 2035** ergibt sich eine Abnahme des erwarteten Kfz Verkehrs. *Die in den Abbildungen und Tabellen dokumentierten Verkehrsmengen stellen ein vorläufiges Bearbeitungsergebnis (Stand 10-2018) dar.*

Szenario	Prognose-Nullfall 2035		Modal-Split 2035	
	Kfz/24 h	Kfz/24 h	Kfz/24 h	ΔKfz/24 h
Abschnitt				
Oberuhldingen - Meersburg	21.300	19.600		-1.700
Meersburg - Stetten	33.600	30.500		-3.100
Stetten - Hagnau	23.200	21.100		-2.100
Hagnau - Kirchberg	24.500	22.200		-2.300
Kirchberg - Immenstaad	25.000	22.700		-2.300
Immenstaad - Richtung FN	31.600	28.200		-3.400

Herr Professor Monheim konkretisiert, dass auch der Bodenseekreis vieles anstoßen kann, um den Modal Split zu verändern. In vielen Teilen Deutschlands würden derzeit Mobilitätskonzepte aufgestellt, um die Entwicklung zu beeinflussen. Es sei davon auszugehen, dass sich das Mobilitätsverhalten vom klassischen Auto wegbewegt. Die Frage ist aber, wie stark der Effekt sein wird. Regional hänge vieles von einem guten Schienen-ÖPNV ab. Einig sind sich die Experten, dass die Bodenseegürtelbahn nur Teile davon aufnehmen kann, alleine dadurch geschuldet, dass sie nicht überall fährt.

Ebenso wird sich in dem Antrieb der Autos vieles ändern. Die Schadstoffbelastung vor Ort wird geringer. Diese Frage ist aber für die Berechnung des Straßenquerschnittes nicht relevant.

Rückfragen / Hinweise

Ein Teilnehmer wünscht sich eine verstärkte Präsenz von Vertretern des öffentlichen Verkehrs, bspw. einem Vertreter der Bodensee Oberschwaben Bahn (BOB).

Ein Vertreter der Umweltverbände merkt positiv an, dass einige Aspekte der Studie Mobiles Baden-Württemberg in den Szenarien beachtet werden. Gleichzeitig betont er, dass seiner Meinung nach das dritte Szenario (Neue Mobilitätskultur (stärkster Anstieg beim Umweltverbund)), weiterverfolgt werden sollte, da nur dieses den Klimaschutz-Zielen von Paris im Verkehrssektor gerecht wird. Außerdem solle der Blick auch bis 2050 ausgeweitet werden, da laut Studie auch nach 2030 erhebliche weitere Veränderungen im Verkehrssektor umgesetzt werden müssen, um die Klima-Ziele 2050 zu erreichen.

Ein anderer Teilnehmer merkt an, dass in den bisherigen Entwicklungen die Verkehrsmenge oft nicht abgenommen habe. Sind die angenommenen Zahlen somit „gerichtsfest“, dass die Szenarien auch bei einem Klageverfahren bestehen können?

Zu der Einschätzung der Gerichte kann keine Aussage getroffen werden. Grundsätzlich ist die verwendete Studie Mobiles Baden-Württemberg jedoch eine gute Basis für die Szenarien. Viele verschiedene Fachleute haben bei der Entwicklung mitgewirkt.

Die verkehrstechnische Bearbeitung der Variantenuntersuchung erfolgt vor dem Hintergrund des Prognose-Bezugsfalles, d.h. die verkehrlichen Auswirkungen der einzelnen Varianten (Differenzkarten) werden immer zum Prognose-Bezugsfall erstellt. Nach Abschluss des Variantenvergleiches wird jedoch die herausgearbeitete Vorzugsvariante auch mit den Ansätzen des Prognose-Nullfalles berechnet und mit diesem verglichen. So wird sichergestellt, dass die

Vorzugsvariante vor dem Hintergrund der prognostischen Ansätze sowohl des Prognose-Nullfalles als auch des Prognose-Bezugsfalles verkehrstechnisch untersucht und bewertet wird.

Auf den Schwerverkehr wurde im Vortrag nicht gesondert eingegangen. Wie wird diese Entwicklung gesehen?

In der Studie Mobiles Baden-Württemberg wird der Schwerpunkt auf den Personenverkehr gelegt und der Schwerverkehr in geringerer Detailtiefe betrachtet. Für die Schwerverkehrsentwicklung außerorts ist die Studie keine gute Datenbasis. Die prognostizierte Menge des Schwerverkehrs wird daher nicht reduziert.

Teil 3: Verkehrsprognose 2035: Wie wirken sich diese Ansätze auf das zukünftige Straßennetz aus?

Herr Kiener stellt vor, dass die im Prognose-Nullfall Plus entwickelten Verkehrsmatrizen für die weiteren Berechnungen nicht mehr verändert werden. Somit ist eine Vergleichbarkeit der zu untersuchenden Varianten gegeben.

Der **Prognose-Bezugsfall 2035** ergibt sich mit folgenden Ansätzen:

- Einwohner-, Arbeitsplatz- und allgemeine verkehrliche Entwicklung wie im Prognose Nullfall
 - o Reduzierung der Prognose Verkehrsmengen im Kfz-Leichtverkehr für Baden-Württemberg im Verhältnis 51/59
- Verkehrsnetz
 - o Maßnahmen aus Prognose Nullfall 2035
 - o Zusätzliche Maßnahmen der Stufe 2.1 des Umsetzungskonzeptes des Regierungspräsidiums Tübingens zum Bundesverkehrswegeplan
 - o Ortsumfahrung Markdorf
 - o Ortsdurchfahrten gemäß Ergebnis der Verfahren „Verkehrsmediation Kluffern“ und „Runder Tisch Schnetzenhausen“

Für den Gesamtverkehr wird im Prognose Bezugsfall 2035 von einer Zunahme des Verkehrs gegenüber dem Analyse Nullfall 2016 ausgegangen. Durch die Einbeziehung des veränderten Modal Split Ansatzes steigt die Verkehrsbelastung aber nicht sehr stark. Die aktuellen Verkehrszahlen (Analyse Nullfall 2016) werden trotzdem überschritten. *Die in den Abbildungen und Tabellen dokumentierten Verkehrsmengen stellen ein vorläufiges Bearbeitungsergebnis (Stand 10-2018) dar.*

Szenario	ANF 2018	Prognose-Nullfall 2035		Modal-Split 2035		Prognose-Bezugsfall 2035	
	Kfz/24 h	Kfz/24 h	ΔKfz/24 h	Kfz/24 h	ΔKfz/24 h	Kfz/24 h	ΔKfz/24 h
Abschnitt							
Oberuhldingen - Meersburg	17.600	21.300	3.600 *)	19.600	-1.700	21.100	1.500
Meersburg - Stetten	28.200	33.600	5.400	30.500	-3.100	32.100	1.600
Stetten - Hagnau	18.400	23.200	4.800	21.100	-2.100	21.300	200
Hagnau - Kirchberg	19.300	24.500	5.200	22.200	-2.300	22.300	100
Kirchberg - Immenstaad	19.900	25.000	5.000 *)	22.700	-2.300	22.800	100
Immenstaad - Richtung FN	23.000	31.600	8.500 *)	28.200	-3.400	28.800	600

*) Die Differenzen werden von den exakten Zahlen gebildet. Infolge der EDV-Rundungen können Abweichungen bis zu 200 Kfz/24 h eintreten.

Herr Professor Monheim berichtet, dass auch Veränderungen im Schwerverkehr möglich seien. So seien in der Schweiz zwei- bis dreimal mehr Güter auf der Schiene als in Deutschland. Die Veränderungen seien jedoch schwieriger vorherzusehen. Mit einem dezentralen Güterverkehrskonzept seien aber auch hier Effekte zu erzielen. Allerdings handele es sich hierbei

um langfristige Maßnahmen, kurzfristigere Effekte ließen sich im kleinräumigen Güterverkehr erreichen.

Hinweise / Rückfragen

Wurde auch der touristische Individualverkehr beachtet? Die Übernachtungszahlen gehen seit Jahren nach oben. 92 % aller Gäste reisen mit dem Pkw an. Es sind Versuche gestartet worden Gäste auf den ÖPNV zu bringen, jedoch nur mit begrenztem Erfolg. Der Pkw-Verkehr hat zugenommen.

Während der Verkehrszählung in den Sommerferien ist auch der touristische Verkehr erfasst worden. Ein eigener Modal Split für den Tourismus ist nicht erstellt worden. Herr Professor Monheim ergänzt, dass bei dem touristischen Verkehr zu unterscheiden ist zwischen der Anreise/Abreise und Mobilität vor Ort. So kann durch Werbung vor Ort einiges erreicht werden. Als positives Beispiel sind die Maßnahmen der Stadt Friedrichshafen zu nennen. Aber die Verknüpfung über die Stadt hinaus sei nicht ausreichend. Auch könnten bspw. Radstationen (überdacht, abschließbar) ausgebaut werden. Insgesamt könne in der Region noch einiges für den Umweltverbund getan werden. In anderen touristischen Regionen konnte eine Reduzierung des PKW Verkehr erreicht werden.

Wie wird die Verkehrssituation auf dem nachgeordneten Netz aussehen?

Hierzu kann noch keine Aussage getroffen werden.

Welche Trasse der B30 wird unterstellt?

Es wird die Trasse der B30 unterstellt, für die sich letztendlich entschieden wird. Anmerkung: Dies ist nach aktuellem Stand die Ostvariante.

In der Darstellung sollte der Karten-Ausschnitt bis Ravensburg gehen, damit man sich ein besseres, verständlicheres Bild für den Raum machen kann, insbesondere hinsichtlich der Bündelungswirkung der neuen B31/B30 Trasse und die Auswirkungen auf heutige B33-Verkehre.

Ist die Einführung und Auswirkungen der „Echt Bodensee Card“ (EBC) mit eingeflossen?

Die EBC ist im Detail nicht mit eingeflossen. Deren Effekte werden jedoch über die pauschalen Ansätze abgedeckt.

TOP 5 & 6 Ausblick auf das weitere Vorgehen und nächste Termine mit anstehenden Themen, Zusammenfassung und Verabschiedung

Herr Dr. Ewen bedankt sich bei Herrn Professor Monheim für seine Unterstützung an dem Planungsprozess. Durch seine Expertise konnte in Zusammenarbeit mit Herrn Kiener ein Szenariorahmen gefunden werden, der keine grundsätzlichen Bedenken oder Widerspruch bei den Mitgliedern des Fach-Arbeitskreises hervorgerufen hat.

Ein Vertreter der Umweltverbände bittet, dass bei einer solchen Fülle an neuen Informationen, diese möglichst schon vor der Sitzung an die Mitglieder des FAK Verkehr zur Vorbereitung verschickt werden. Ebenso legen die Umweltverbände Wert darauf, festzuhalten, dass es aus umweltfachlicher Sicht unzureichend ist, nur Zukunftsszenarien im Verkehr zu betrachten, die den Klimaschutzziele nicht gerecht werden. Der Vertreter des BUND kritisiert, dass neue Straßenkapazitäten für hohe Kfz Verkehrsmengen geplant und gebaut werden, die es unter der Prämisse des Klimaschutzes in Zukunft gar nicht mehr geben darf. In diesem Punkt hat der Vertreter des BUND daher durchaus „grundsätzliche Bedenken“ mit dem gewählten Szenariorahmen.

Auf die Frage, wie die Zusammenarbeit der beiden Fachleute erfolgt ist, berichten beide von einem sehr intensiven und produktiven Austausch. Herr Monheim ergänzt, dass er seine Aufgabe dahingehend verstanden habe, auf zukünftige Trends und Entwicklungen in der Mobilität hinzuweisen und diese in den Planungsprozess einzuspeisen.

Herr Kiener erklärt das weitere Vorgehen im Verkehrsgutachten. Sobald die vertieft zu untersuchenden Trassenvorschläge vorliegen, werden diese mit den anzunehmenden Verkehrsmengen geprüft. Für die regionale Verkehrssituation ist neben der Lage der neuen Trasse ebenso wichtig, wie die Anbindung an das nachgeordnete Netz erfolgt. Dazu erfolgt eine enge Abstimmung mit den weiteren Gutachtern.

Herr Professor Monheim erklärt, dass es noch viele weitere Felder gibt, auf denen eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl angestoßen werden kann. Wichtige Stellschrauben seien bspw. das betriebliche Mobilitätsmanagement und eine genauere Beschäftigung mit dem ruhenden Verkehr (Stellplatz-Angebot in den Gemeinden).

Hinweise / Rückfragen

Wenn die Straße 4 spurig gebaut wird, dann soll wenigstens ein verminderter Querschnitt gebaut werden (nicht RQ 28). An anderen Stellen (wie z.B. der B33 bei Allensbach) wird auch mit einem reduzierten Sonderquerschnitt gebaut.

Zuerst einmal muss eine rechtssichere Planung erfolgen d. h. es kann nicht ohne Begründung ein vom Regelwerk abweichender Querschnitt gewählt werden, so die Antwort aus dem RP. Sobald eine grundlegende Planung stehe, werde geprüft, wie diese weiter optimiert werden könne. Grundsätzlich sei es ein Gebot der Planung, den Eingriff in Naturraum und Landschaft so gut es geht zu minimieren. Ein Sonderquerschnitt wäre auch nur in kürzeren Abschnitten möglich.

Herr Professor Monheim ergänzt dazu, dass es höchstwahrscheinlich auch in den Vorgaben des Bundes an Straßenquerschnitte Veränderungen geben werde. Innerorts wurden die Vorgaben bereits geändert.

Es wird darauf hingewiesen, dass der spätere Betrieb der Straße bei der Frage der Dimensionierung mitbedacht werden müsse. So solle bspw. nicht jede betriebliche Instand- bzw. Erhaltungsmaßnahme (z. B. Mäharbeiten) dazu führen, dass die Leistungsfähigkeit der Straße so stark eingeschränkt werde, dass es zu langen Staus kommt. Deshalb fordert das Straßenbauamt auch die Errichtung eines Standstreifens.

Herr Kühnel und Herr Dr. Ewen danken allen Beteiligten für die konstruktive Veranstaltung. Weiter informieren sie darüber, dass am 26. November 2018 eine Informationsveranstaltung für die politischen Repräsentanten aus der Region angeboten wird. Am 27. November 2018 findet eine gemeinsame Sitzung der Facharbeitskreise Verkehr und Umwelt statt. Im neuen Jahr wird es eine öffentliche Informationsveranstaltung geben.

Anhang - Kurz-Präsentation BUND

Fach-Arbeitskreis Verkehr B31neu

19.10.2018

Offene Punkte und Fragen zur
 Verkehrsuntersuchung
 der Fa. Modus Consult

Frieder Staerke (BUND)

Liegen an den Wochenenden und Feiertagen außerhalb der Ferien
 deutlich erhöhte Verkehrsbelastungen vor ?

Modus Consult
 „Verkehrsuntersuchung B31 Meersburg-
 Immenstaad; Teil 3: Analyse-Nullfall 2016“,
 23.05.2018, Seite 7 :

Tabelle 3: Vergleich Ferien- / Werktagzählung

Wochen- tag	August 2016			Oktober 2016		
	Kfz/24 h	SV/24 h	Anteil SV	Kfz/24 h	SV/24 h	Anteil SV
Montag	22.972	2.174	9,5%	18.293	2.730	14,9%
Dienstag	20.571	2.492	12,1%	17.439	3.062	17,6%
Mittwoch	21.407	2.449	11,4%	17.152	3.393	19,8%
Donnerstag	21.560	2.338	10,8%	19.874	3.134	15,8%
Freitag	23.056	2.037	8,8%	21.244	2.468	11,6%
Samstag	22.659	684	3,0%	17.150	1.270	7,4%
Sonntag	23.090	334	1,4%	17.918	342	1,9%
Ø Mo-Fr	21.913	2.298	10,5%	18.800	2.957	15,7%
Ø Mo-So	22.188	1.787	8,1%	18.439	2.343	12,7%

In der Okt-Zählwoche
 liegen die Sa+So -Werte
niedriger als Mo-Fr

Daraus wird ersichtlich, dass das Verkehrsaufkommen im den Sommerferien rund 17 % (Mo-Fr) bzw. 20 % (Mo-So) über dem repräsentativen Verkehrsaufkommen außerhalb der Sommerferien liegt (jeweils Wochenmittel). Da sich dieser Mehrverkehr nicht nur auf die Ferien beschränkt, sondern außerhalb der Ferien auch an Wochenenden und Feiertagen auftritt, ist er bei der Dimensionierung von Verkehrsanlagen besonders zu berücksichtigen.

Liegen an den Wochenenden und Feiertagen außerhalb der Ferien deutlich erhöhte Verkehrsbelastungen vor ?

Analyse der Zähldaten der automatischen Dauerzählstelle Harlachen 2016

Mittelwert aller Sa+So+Feiertage
außerhalb der Schulferien BaWü: 17.599 Kfz/24h

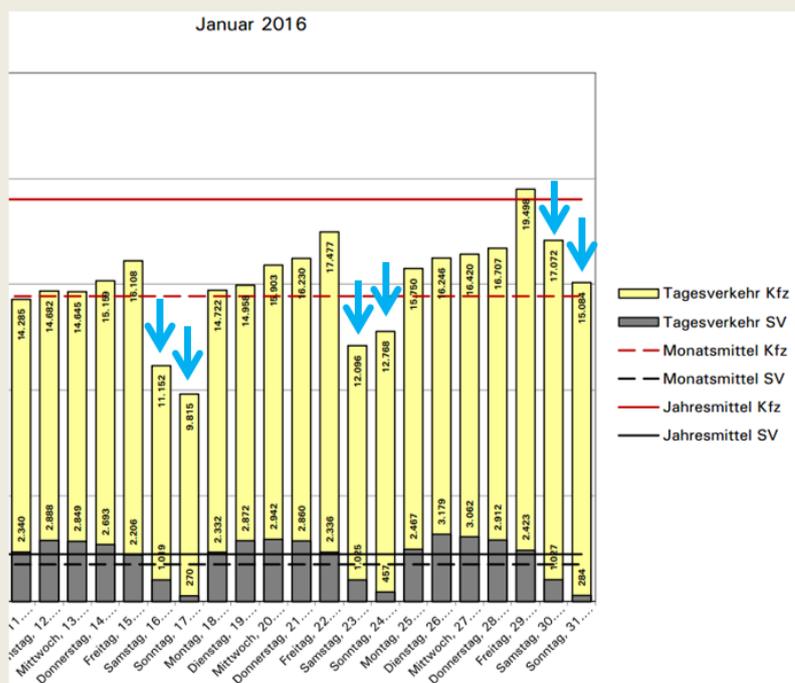
Mittelwert aller Mo-Fr-Tage (ohne Feiertage)
außerhalb der Schulferien BaWü: 19.116 Kfz/24h



Außerhalb der Schulferien liegen die Sa+So+Feiertag-Werte im Mittel um 8 % niedriger als Mo-Fr(ohne Feiertage)

Liegen an den Wochenenden und Feiertagen außerhalb der Ferien deutlich erhöhte Verkehrsbelastungen vor ?

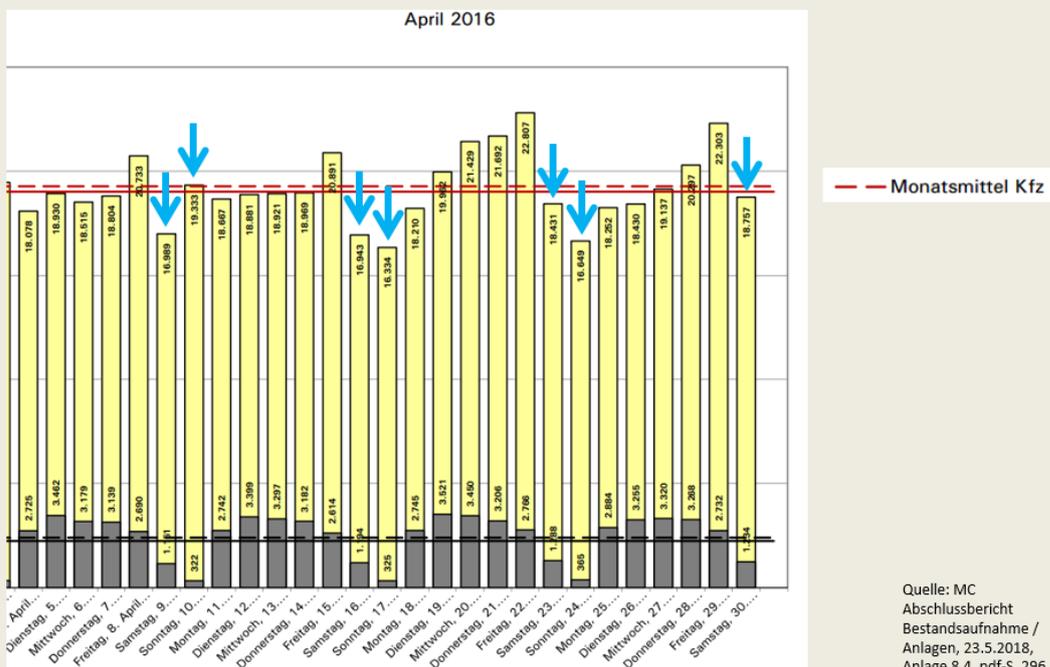
Grafik Januar 2016 Dauerzählstelle Harlachen



Quelle: MC
Abschlussbericht
Bestandsaufnahme /
Anlagen, 23.5.2018,
Anlage 8.1, pdf-S. 293

Liegen an den Wochenenden und Feiertagen außerhalb der Ferien deutlich erhöhte Verkehrsbelastungen vor ?

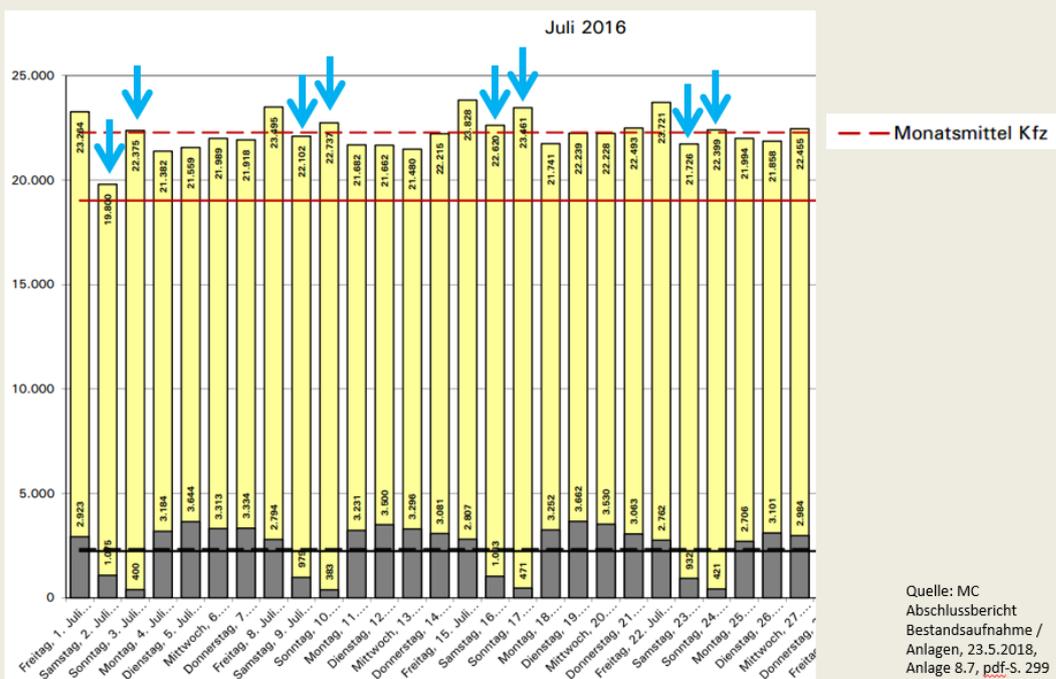
Grafik April 2016 Dauerzählstelle Harlachen



Quelle: MC
Abschlussbericht
Bestandsaufnahme /
Anlagen, 23.5.2018,
Anlage 8.4, pdf-S. 296

Liegen an den Wochenenden und Feiertagen außerhalb der Ferien deutlich erhöhte Verkehrsbelastungen vor ?

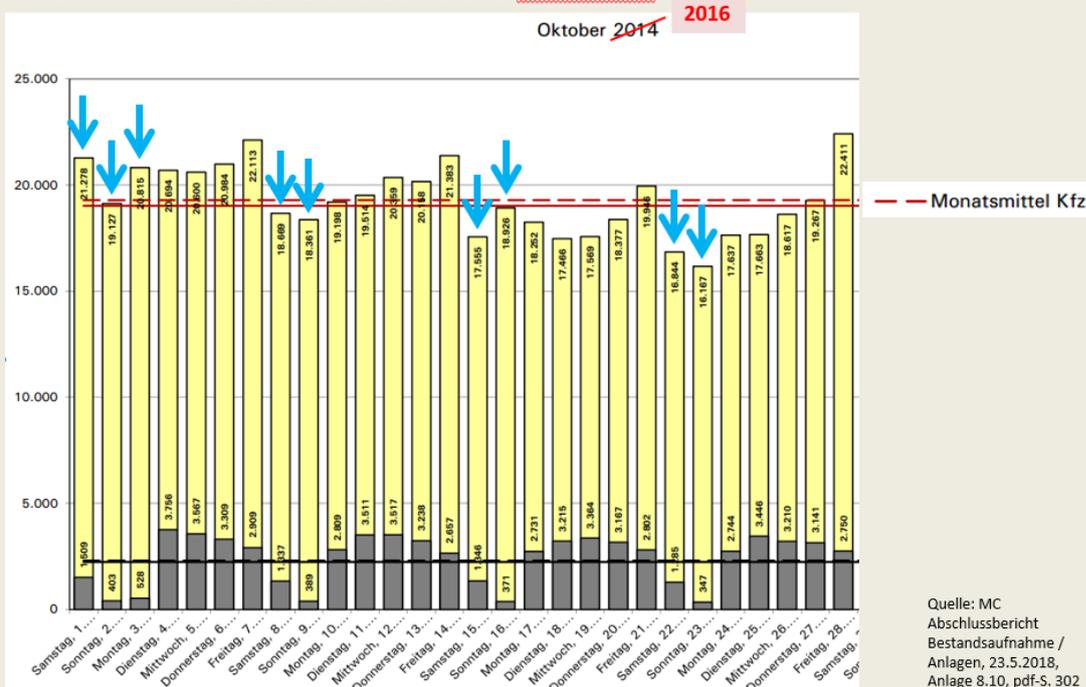
Grafik Juli 2016 Dauerzählstelle Harlachen



Quelle: MC
Abschlussbericht
Bestandsaufnahme /
Anlagen, 23.5.2018,
Anlage 8.7, pdf-S. 299

Liegen an den Wochenenden und Feiertagen außerhalb der Ferien deutlich erhöhte Verkehrsbelastungen vor ?

Grafik Oktober 2016 Dauerzählstelle Harlachen



Fazit:

Daraus wird ersichtlich, dass das Verkehrsaufkommen im den Sommerferien rund 17 % (Mo-Fr) bzw. 20 % (Mo-So) über dem repräsentativen Verkehrsaufkommen außerhalb der Sommerferien liegt (jeweils Wochenmittel). Da sich dieser Mehrverkehr nicht nur auf die Ferien beschränkt, sondern außerhalb der Ferien auch an Wochenenden und Feiertagen auftritt, ist er bei der Dimensionierung von Verkehrsanlagen besonders zu berücksichtigen.

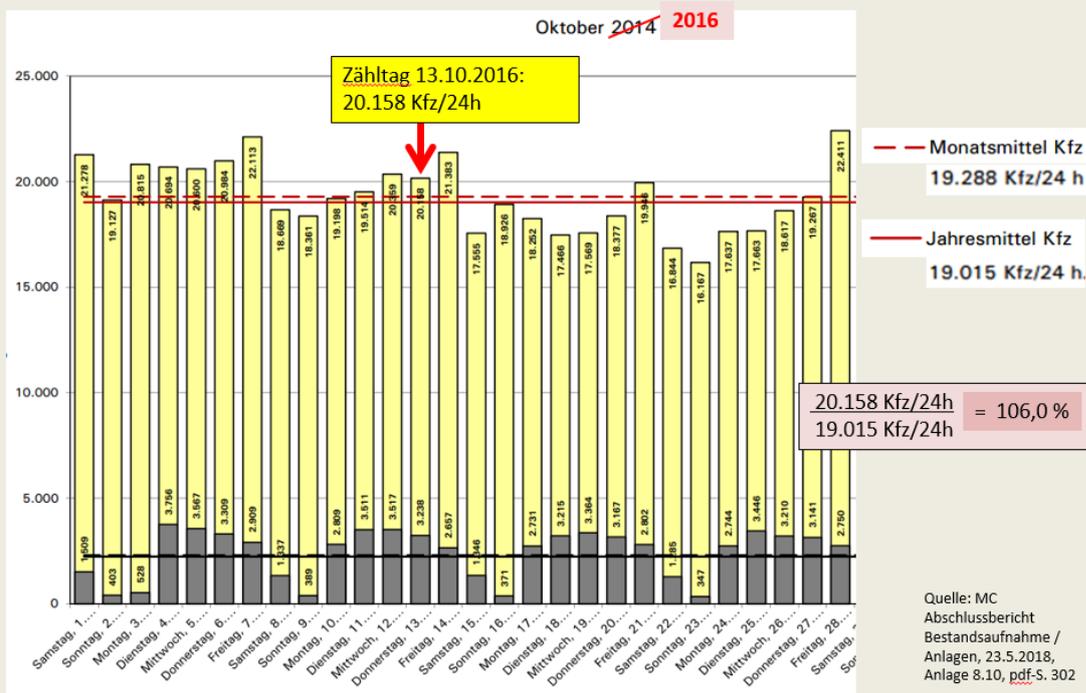
Modus Consult
„Verkehrsuntersuchung B31
Meersburg-Immenstaad;
Teil 3: Analyse-Nullfall
2016“, 23.05.2018, Seite 7 :

Die Analyse der Harlachen-Zähltdaten ergibt, dass außerhalb der Ferien an Wochenenden und Feiertagen im allgemeinen kein Mehrverkehr zu beobachten ist (sondern 8 % weniger Verkehr).

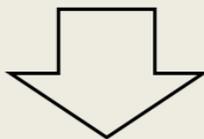
Eine größere Dimensionierung von Verkehrsanlagen kann damit nicht begründet werden.

Das Oktober-Monatsmittel 2016 lag nur 1,4% über dem Jahresdurchschnitt.

Der **Zähltag** Do. 13.10.2016 lag jedoch um **6,0% über** dem Jahresdurchschnitt.



Der **Zähltag** Do. 13.10.2016 lag **6,0% über** dem Jahresdurchschnitt.



Daher sind die Zählwerte und ANF-Werte im Untersuchungsgebiet um 6 % zu reduzieren, um repräsentative Werte für das Gesamtjahr zu erhalten.