

B 31



Verkehrsuntersuchung
B 31 Meersburg - Immenstaad

Verkehrsprognose 2035

Prof. Dr. Heiner Monheim
Claus Kiener, M.Eng.

B 31



Verkehrsuntersuchung
B 31 Meersburg - Immenstaad

Verkehrsprognose 2035

Wie wirken sich diese Ansätze auf
das zukünftige Straßennetz aus?

- Verkehrswegenetz (2)
- Ansätze für die Verkehrsprognose
- Prognose-Bezugsfall 2035
- Zusammenfassung

Umsetzungskonzeption
BW vom 20.03.2018

Umsetzungskonzeption
Baden-Württemberg

Stand: 20.03.2018

- 1** erste Stufe (in Bau/Planung)
- 2.1** zweite Stufe (in Planung bis 2025)
- 2.2** zweite Stufe (in Planung ab 2025)
- A** Planung durch Bund /
DEGES (voraussichtlich)

1. und 2. Stufe der Umsetzungskonzeption – Fahrplan Regierungspräsidium Tübingen



| 1. Stufe Umsetzungskonzeption (= gesetzt) – Maßnahmen im Bau | | | |
|--|--|----------------------------|-------------------|
| Straße *) | Projektbezeichnung | Investitionsrest [Mio.€] | Stand |
| B 28 | Rottenburg – Tübingen (L 370 alt) | 22,1 | BAU |
| B 30 | OU Ravensburg/Eschach – Baidt (Egelsee) BA VI | 24,3 | BAU |
| B 31 | Immenstaad – Friedrichshafen/Waggershausen | 110,4 | BAU |
| B 31 | Überlingen/West – Überlingen/Ost | 18,8 | BAU |
| B 311 | Erbach – Dellmensingen (Querspange B 30) | 31,5 | BAU |
| B 313 | OU Grafenberg | 9,5 | BAU |
| 1. Stufe Umsetzungskonzeption (= gesetzt) – Maßnahmen in Planung | | | |
| Straße *) | Projektbezeichnung | Kosten Bedarfsplan [Mio.€] | Stand **) |
| B 27 | Tübingen (Bläsibad) – B 28; Schindhaubasistunnel | 217,1 | VE |
| B 27 | Bodelshausen (L 389) – Nehren (L 394) | 88,3 | VE |
| B 30 | Friedrichshafen (B 31) – Ravensburg/Eschach | 111,8 | LB |
| B 31 | Meersburg/West – Immenstaad | 120,5 | VP |
| B 312 | OU Ringschnait – Ochsenhausen – Edenbächen | 72,5 | VP |
| B 463 | OU Lautlingen | 43,2 | VEG |
| 2. Stufe Umsetzungskonzeption– Planungsbeginne bis 2025 | | | |
| Straße*) | Projektbezeichnung | Kosten Bedarfsplan [Mio.€] | Maßnahmentyp ***) |
| B 27 | Dotternhausen - Balingen | 33,4 | OU |
| B 27 | OU Schömberg | 38,7 | OU |
| B 30 | OU Gaisbeuren / OU Enzisreute | 92,9 | OU |
| B 31 | Friedrichshafen/Waggershausen - FN./B 30 alt | 29,2 | AUSBAU |
| B 31 | Oberuhldingen - Meersburg/West | 112,8 | AUSBAU |
| B 31 | Überlingen/Ost - Oberuhldingen | 41,0 | AUSBAU |
| B 32 | OU Ravensburg (Möldiete-Tunnel) | 107,7 | OU Tunnel |
| B 311 | OU Riedlingen | 23,9 | OU |
| B 312 | Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg) | 124,3 | OU Tunnel |
| B 464 | OU Reutlingen (Dietwegtrasse) | 46,9 | OU |
| 2. Stufe Umsetzungskonzeption– Planungsbeginne ab 2025 | | | |
| B 10 | OU Urspring / OU Amstetten | 78,3 | OU |
| B 12 | OU Großholzleute | 11,4 | OU |
| B 28 | OU Unterjesingen | 86,3 | OU Tunnel |
| B 30 | Biberach (Jordanbad) - Hochdorf | 34,5 | AUSBAU |
| B 32 | OU Blitzenreute | 21,1 | OU |
| B 32 | OU Staig | 25,9 | OU |
| B 311 | OU Deppenhhausen | 9,9 | OU |
| B 311 | OU Obermarchtal | 11,7 | OU |
| B 311n/B 313 | Sigmaringen - Mengen | 70,0 | OU |
| B 311n/B 313 | Vilsingen - Engelswies | 36,0 | OU |
| B 312 | OU Engstingen | 14,6 | OU |
| B 465 | OU Warthausen | 13,6 | OU |
| B 467 | Querspange Tettnang | 9,1 | OU |

Weitere netzergänzende Maßnahmen

| Netz 3: Straßenbestand 2016 | BVWP-Nr. | Dringlichkeit | Umsetzungskonzeption | RP |
|--|------------------|---|------------------------------------|----|
| + 1. Stufe Umsetzungskonzeption (= gesetzt) | | <i>i. W. Laufend und fest disponiert 1. Stufe</i> | | |
| + 2.1 Stufe Umsetzungskonzeption (= Planungsbeginne bis 2025) | | | | |
| Im Verkehrsmodell werden alle in der 2.1 Stufe der Umsetzungskonzeption (Planungsbeginne bis 2025) gelisteten Maßnahmen berücksichtigt, die nachstehende Auflistung beschränkt sich auf die für die Raumschaft wesentlichen Maßnahmen: | | | | |
| - B 14 OU Stockach | B14-G50-BW | Vordringlicher Bedarf | 2.1 Stufe - in Planung bis 2025 FR | |
| - B 30 OU Gaisbeuren | B030-G20-BW-T01 | Vordringlicher Bedarf | 2.1 Stufe - in Planung bis 2025 TÜ | |
| - B 30 OU Enzisreute | B030-G20-BW-T02 | Vordringlicher Bedarf | 2.1 Stufe - in Planung bis 2025 TÜ | |
| - B 31 Überlingen/O - Oberuhldingen | B31-G10-BW-T2-BW | Vordringlicher Bedarf | 2.1 Stufe - in Planung bis 2025 TÜ | |
| - B 31 Oberuhldingen - Meersburg/W | B31-G10-BW-T3-BW | Vordringlicher Bedarf | 2.1 Stufe - in Planung bis 2025 TÜ | |
| - B 31 Friedrichshafen/Waggershausen - Friedrichshafen (B 30 alt) | B31-G20-BW | Vordringlicher Bedarf | 2.1 Stufe - in Planung bis 2025 TÜ | |
| - B 32 OU Ravensburg - (Molldieter-Tunnel) | B032-G20-BW | Vordringlicher Bedarf | 2.1 Stufe - in Planung bis 2025 TÜ | |
| - K 7742 neu OU Schnetzenhausen | Bodenseekreis | Ergebnis RT | nicht Bestandteil BVWP | |
| - K 7743 neu Südumfahrung Markdorf | Bodenseekreis | planfestgestellt | nicht Bestandteil BVWP | |
| - K 7743 neu OU Kluffern | Bodenseekreis | Ergebnis VMK | nicht Bestandteil BVWP | |

- Einwohner-, Arbeitsplatz- und allgemeine verkehrliche Entwicklung wie im Prognose-Nullfall 2035
- Reduzierung der Prognose-Verkehrsmengen im Kfz-Leichtverkehr für Verkehrsbeziehungen in Baden-Württemberg im Verhältnis 51/59
- Ergänzungen im Verkehrswegenetz: Maßnahmen aus dem Prognose-Nullfall 2035, zusätzlich Maßnahmen der Stufe 2.1 des Umsetzungskonzeptes BW zum Bundesverkehrswegeplan, OU Markdorf und OD-Maßnahmen aus den beiden Verfahren „Verkehrsmediation Kluffern“ und „Runder Tisch Schnetzenhausen“

Analyse-Nullfall 2016

Matrix 1: MIV Analyse 2016
Netz 1: Straßenbestand 2016

Prognose-Nullfall 2035

Matrix 2: MIV Prognose I 2035

- unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung gemäß BVWP
- einschließlich Berücksichtigung Ausbau Südbahn 2-001-VO2 Vordringlicher Bedarf
- unter Berücksichtigung der siedlungsstrukturellen Entwicklung nach Angaben der Raumschaft

Netz 2: Straßenbestand 2016

+ 1. Stufe Umsetzungskonzeption (= gesetzt)

Im Verkehrsmodell werden alle in der 1. Stufe der Umsetzungskonzeption (= gesetzt) gelisteten Manahmen berücksichtigt, die nachstehende Auflistung beschränkt sich auf die für die Raumschaft wesentlichen Maßnahmen:

| | BVWP-Nr. | Dringlichkeit | Umsetzungskonzeption | RP |
|---|------------------|-------------------------------|------------------------|----|
| - BAB A8 Ulm-Ost - Ulm-Elchingen | A8-IP10-BY-IP | Laufend und fest disponiert | nicht gelistet (BY) | |
| - BAB A8 Hohenstadt - AS Ulm-Nord | A8-IP40-BW-IP | Laufend und fest disponiert | 1.1 Stufe - im Bau | TÜ |
| - B 30 neu Ravensburg bis Ravensburg-Eschach | B30-IP10-BW-IP | Laufend und fest disponiert | 1.1 Stufe - im Bau | TÜ |
| - B 31 Ausbau von Überlingen /West bis Überlingen/Ost | B31-G10-BW-T1-BW | Laufend und fest disponiert | 1.1 Stufe - im Bau | TÜ |
| - B 31 OU Friedrichshafen BA IIB (FN - Immenstaad) | B031-IP15-BW-IP | Laufend und fest disponiert | 1.1 Stufe - im Bau | TÜ |
| - B 33 Konstanz-Landeplatz bis Allensbach/West | B33-G30-BW | Laufend und fest disponiert | 1.1 Stufe - im Bau | TÜ |
| - B 311 Erbach - Dellmensingen (B 30) | B311-G10-BW | Laufend und fest disponiert | 1.1 Stufe - im Bau | TÜ |
| - B 311 OU Unlingen | B311-IP10-BW-IP | Laufend und fest disponiert | 1.1 Stufe - im Bau | TÜ |
| - BAB A8 AS Mühlhausen - Hohenstadt | A8-IP30-BW-IP | Laufend und fest disponiert | 1.2 Stufe - in Planung | S |
| - BAB A8 AS Ulm-Nord - Ulm-Ost | A8-IP50-BW-IP | Laufend und fest disponiert | 1.2 Stufe - in Planung | TÜ |
| - BAB A81 AS Böblingen-Hulb - AS Sindelfingen-O | A81-IP10-BW-IP | Laufend und fest disponiert | 1.2 Stufe - in Planung | S |
| - B 30 Friedrichshafen (B 31) - Ravensburg/Eschach | B030-G10-BW | Vordringlicher Bedarf | 1.2 Stufe - in Planung | TÜ |
| - B 312 OU Ringschnait - Ochsenhausen - Edenbachen | B312-G30-BW | Laufend und fest disponiert | 1.2 Stufe - in Planung | TÜ |
| - K 7724 Südumfahrung Kehlen | Bodenseekreis | im Bau, Verkehrsfreigabe 2019 | nicht Bestandteil BVWP | |



Prognose-Bezugsfall 2035

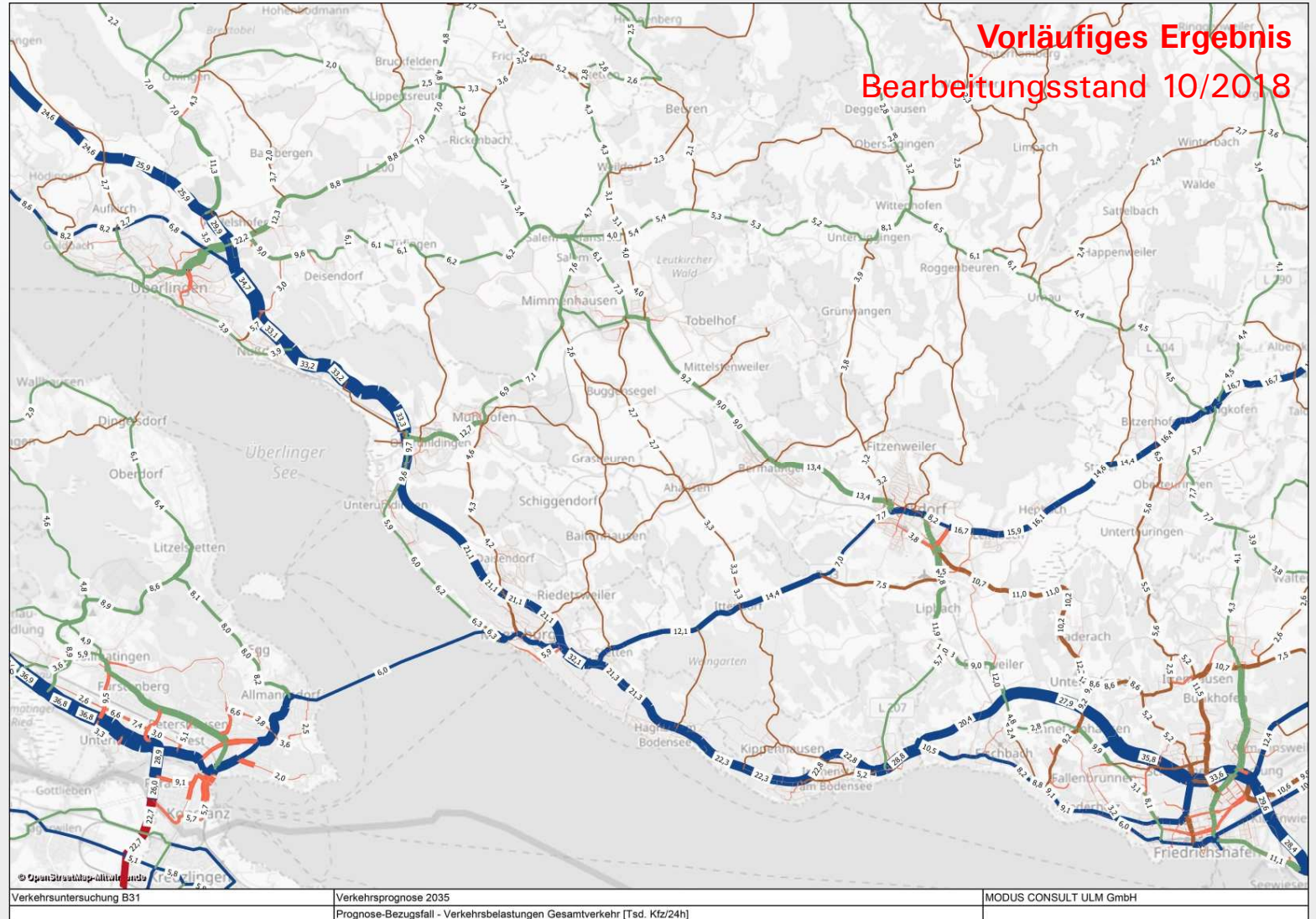
Matrix 3: MIV Prognose II 2035

- unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung gemäß BVWP
- unter Berücksichtigung der siedlungsstrukturellen Entwicklung nach Angaben der Raumschaft
- unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verkehrsmediation Kluffern (Ausbau Umweltverbund)
- unter zusätzlicher Berücksichtigung ggf. noch zu definierender Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes

| Netz 3: Straßenbestand 2016 | BVWP-Nr. | Dringlichkeit | Umsetzungskonzeption | RP |
|---|------------------|-----------------------|------------------------------------|---|
| + 1. Stufe Umsetzungskonzeption (= gesetzt) | | | | <i>i. W. Laufend und fest disponiert 1. Stufe</i> |
| + 2.1 Stufe Umsetzungskonzeption (= Planungsbeginne bis 2025) | | | | |
| Im Verkehrsmodell werden alle in der 2.1 Stufe der Umsetzungskonzeption (Planungsbeginne bis 2025) gelisteten Manahmen berücksichtigt, die nachstehende Auflistung beschränkt sich auf die für die Raumschaft wesentlichen Maßnahmen: | | | | |
| - B 14 OU Stockach | B14-G50-BW | Vordringlicher Bedarf | 2.1 Stufe - in Planung bis 2025 FR | |
| - B 30 OU Gaisbeuren | B030-G20-BW-T01 | Vordringlicher Bedarf | 2.1 Stufe - in Planung bis 2025 TÜ | |
| - B 30 OU Enzisreute | B030-G20-BW-T02 | Vordringlicher Bedarf | 2.1 Stufe - in Planung bis 2025 TÜ | |
| - B 31 Überlingen/O - Oberuhldingen | B31-G10-BW-T2-BW | Vordringlicher Bedarf | 2.1 Stufe - in Planung bis 2025 TÜ | |
| - B 31 Oberuhldingen - Meersburg/W | B31-G10-BW-T3-BW | Vordringlicher Bedarf | 2.1 Stufe - in Planung bis 2025 TÜ | |
| - B 31 Friedrichshafen/Waggershausen - Friedrichshafen (B 30 alt) | B31-G20-BW | Vordringlicher Bedarf | 2.1 Stufe - in Planung bis 2025 TÜ | |
| - B 32 OU Ravensburg - (Molldiete-Tunnel) | B032-G20-BW | Vordringlicher Bedarf | 2.1 Stufe - in Planung bis 2025 TÜ | |
| - K 7742 neu OU Schnetzenhausen | Bodenseekreis | Ergebnis RT | nicht Bestandteil BVWP | |
| - K 7743 neu Südumfahrung Markdorf | Bodenseekreis | planfestgestellt | nicht Bestandteil BVWP | |
| - K 7743 neu OU Kluffern | Bodenseekreis | Ergebnis VMK | nicht Bestandteil BVWP | |

Gesamtverkehr
Verkehrsaufkommen
2035 in Kfz/24 h

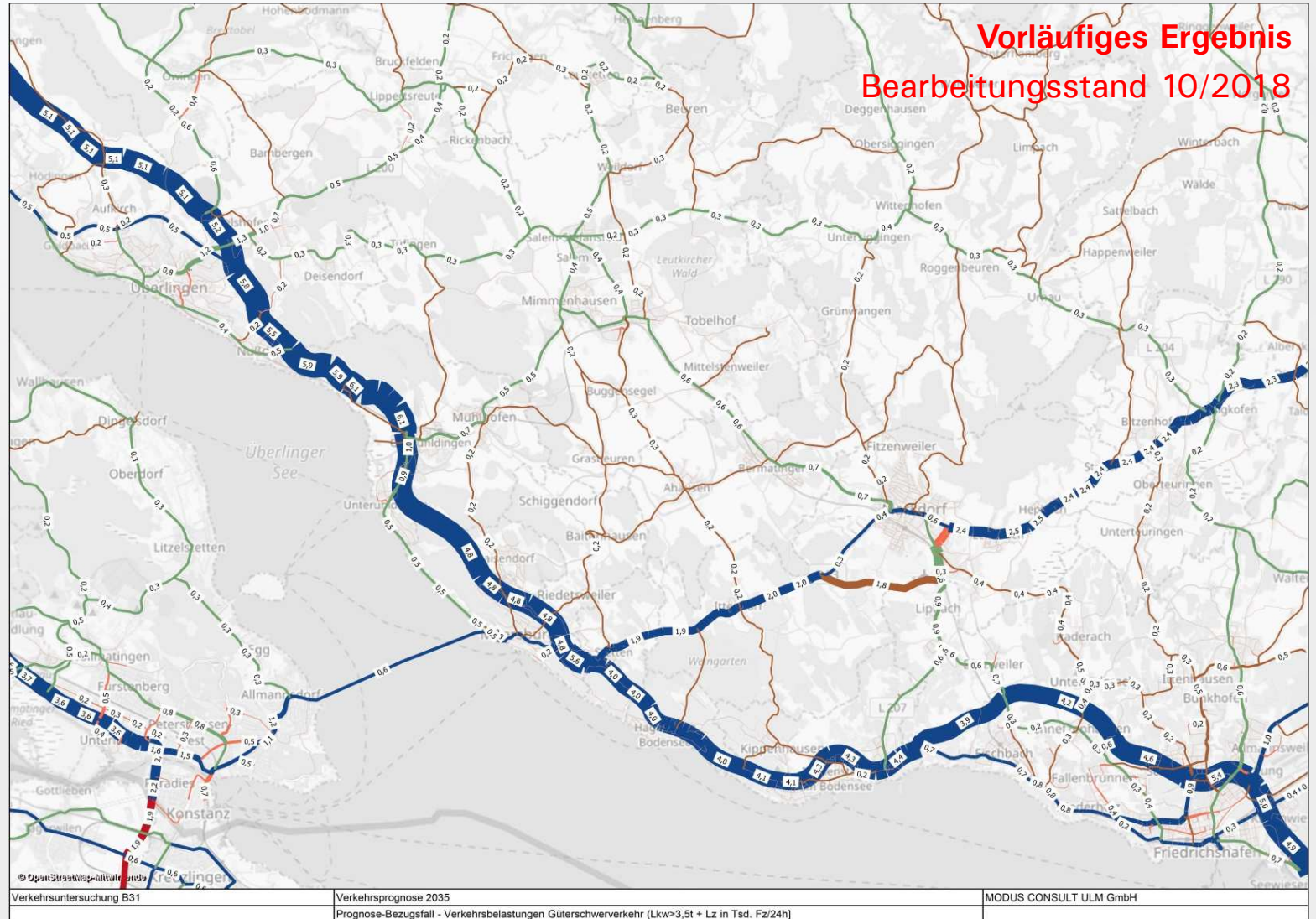
Vorläufiges Ergebnis
Bearbeitungsstand 10/2018



Schwerverkehr

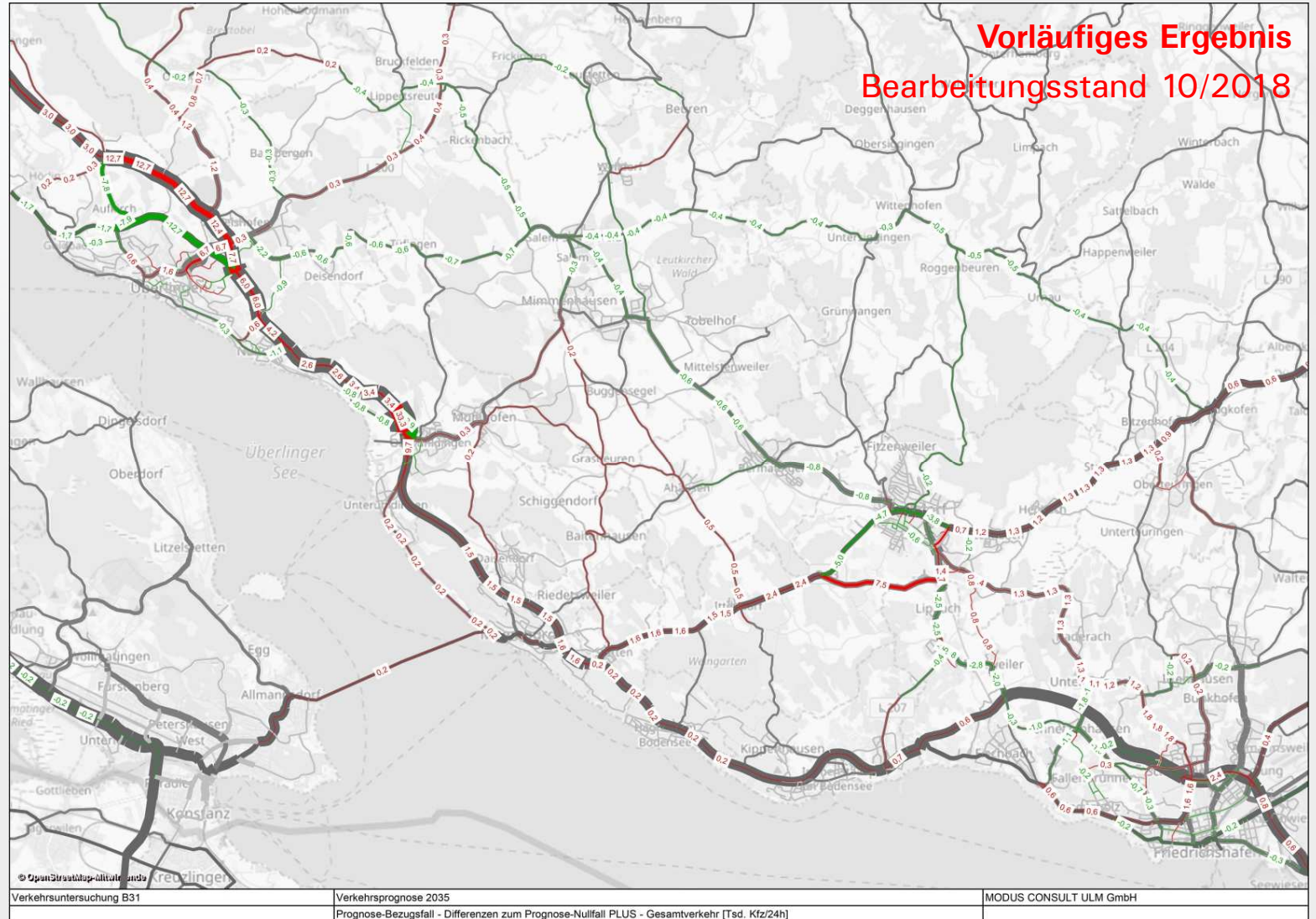
Verkehrsaufkommen
2035 in SV/24 h

Vorläufiges Ergebnis
Bearbeitungsstand 10/2018



Gesamtverkehr
Differenzen zum
Prognose-Nullfall
„Plus“ 2035
in Kfz/24 h

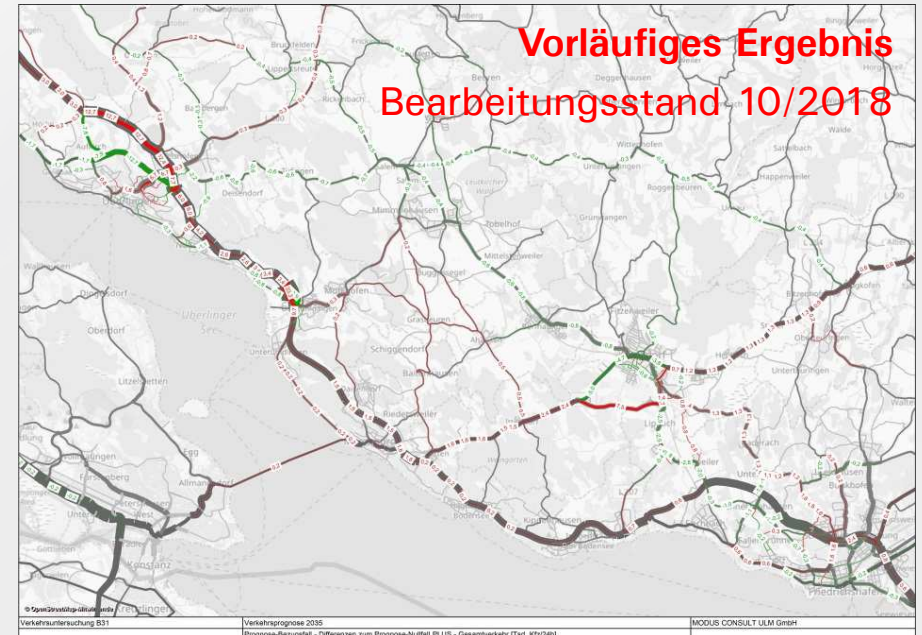
Vorläufiges Ergebnis
Bearbeitungsstand 10/2018



Gesamt- und Schwerverkehr/24 h

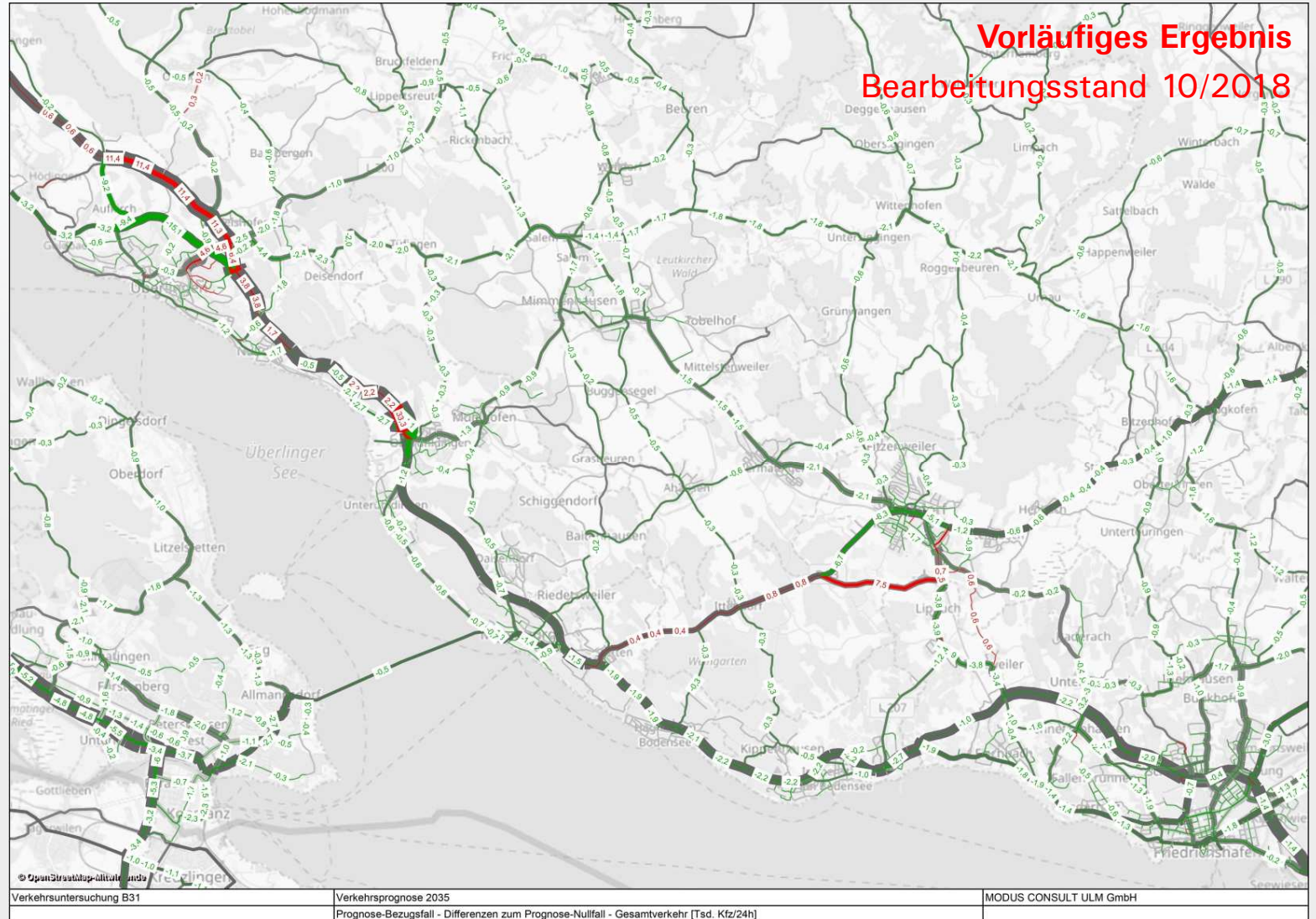
B 31 im Planungsgebiet

Veränderungen durch Modal-Split 2035



| Abschnitt | Szenario | Prognose-Bezugsfall 2035 | | | |
|---------------------------|----------|--------------------------|----------|-------------------|-------|
| | | Modal-Split 2035 | Kfz/24 h | Δ Kfz/24 h | |
| Oberuhldingen - Meersburg | | Kfz/24 h | 19.600 | 21.100 | 1.500 |
| Meersburg - Stetten | | Kfz/24 h | 30.500 | 32.100 | 1.600 |
| Stetten - Hagnau | | Kfz/24 h | 21.100 | 21.300 | 200 |
| Hagnau - Kirchberg | | Kfz/24 h | 22.200 | 22.300 | 100 |
| Kirchberg - Immenstaad | | Kfz/24 h | 22.700 | 22.800 | 100 |
| Immenstaad - Richtung FN | | Kfz/24 h | 28.200 | 28.800 | 600 |

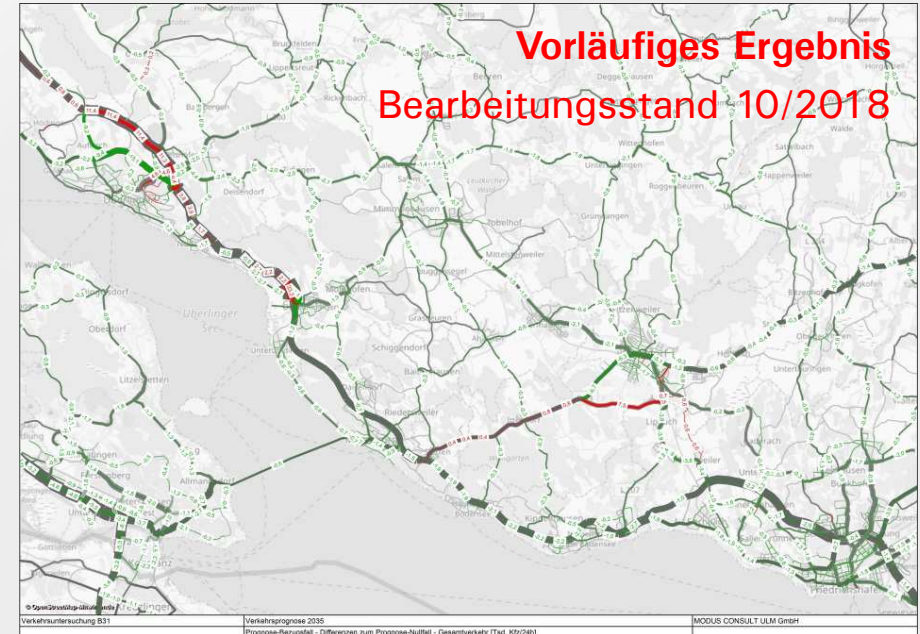
Gesamtverkehr
Differenzen zum
Prognose-Nullfall 2035
in Kfz/24 h



Gesamt- und Schwerverkehr/24 h

B 31 im Planungsgebiet

Veränderungen zum Prognose-Nullfall 2035



| Szenario | Prognose-Nullfall 2035 | | | Prognose-Bezugsfall 2035 | | | | | |
|---------------------------|------------------------|---------|-----------|--------------------------|-----------|---------|----------|-----------|--|
| | Kfz/24 h | SV/24 h | Anteil SV | Kfz/24 h | ΔKfz/24 h | SV/24 h | ΔSV/24 h | Anteil SV | |
| Abschnitt | | | | | | | | | |
| Oberuhldingen - Meersburg | 21.300 | 4.200 | 20% | 21.100 | -200 | 4.800 | 600 | 23% | |
| Meersburg - Stetten | 33.600 | 4.900 | 15% | 32.100 | -1.500 | 5.600 | 700 | 17% | |
| Stetten - Hagnau | 23.200 | 3.700 | 16% | 21.300 | -1.900 | 4.000 | 300 | 19% | |
| Hagnau - Kirchberg | 24.500 | 3.800 | 16% | 22.300 | -2.200 | 4.100 | 300 | 18% | |
| Kirchberg - Immenstaad | 25.000 | 4.100 | 16% | 22.800 | -2.200 | 4.300 | 200 | 19% | |
| Immenstaad - Richtung FN | 31.600 | 4.100 | 13% | 28.800 | -2.800 *) | 4.400 | 300 | 15% | |

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

Zusammenfassung Gesamtverkehr

- Verkehrszunahmen im Prognose-Nullfall 2035 gegenüber Analyse-Nullfall 2018
- Abnahmen im Kfz-Leichtverkehr durch den Modal-Split-Ansatz – das Niveau des Analyse-Nullfall 2018 wird dadurch jedoch nicht mehr erreicht
- Deutliche Verkehrszunahmen im Prognose-Bezugsfall 2035 nur im Bereich von weiteren (Aus-)Baumaßnahmen

| Abschnitt | Szenario | Prognose-Nullfall 2035 | | | Modal-Split 2035 | | Prognose-Bezugsfall 2035 | |
|---------------------------|----------|------------------------|----------|-------------------|------------------|-------------------|--------------------------|-------------------|
| | ANF 2018 | Kfz/24 h | Kfz/24 h | Δ Kfz/24 h | Kfz/24 h | Δ Kfz/24 h | Kfz/24 h | Δ Kfz/24 h |
| 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.

Zusammenfassung Schwerverkehr

- Verkehrszunahmen im Prognose-Nullfall 2035 gegenüber Analyse-Nullfall 2018
- Weitere Verkehrszunahmen im Prognose-Bezugsfall 2035 gegenüber dem Prognose-Nullfall 2035
- Keine Auswirkungen des unterstellten Modal-Split-Ansatzes auf den Schwerverkehr

| Szenario | ANF 2018 | | Prognose-Nullfall 2035 | | | Prognose-Bezugsfall 2035 | | |
|---------------------------|----------|-----------|------------------------|------------------|-----------|--------------------------|------------------|-----------|
| | SV/24 h | Anteil SV | SV/24 h | Δ SV/24 h | Anteil SV | SV/24 h | Δ SV/24 h | Anteil SV |
| Abschnitt | | | | | | | | |
| Oberuhldingen - Meersburg | 3.500 | 20% | 4.200 | 700 | 20% | 4.800 | 600 | 23% |
| Meersburg - Stetten | 4.100 | 15% | 4.900 | 800 | 15% | 5.600 | 700 | 17% |
| Stetten - Hagnau | 3.000 | 16% | 3.700 | 700 | 16% | 4.000 | 300 | 19% |
| Hagnau - Kirchberg | 3.100 | 16% | 3.800 | 700 | 16% | 4.100 | 300 | 18% |
| Kirchberg - Immenstaad | 3.300 | 17% | 4.100 | 800 | 16% | 4.300 | 200 | 19% |
| Immenstaad - Richtung FN | 3.200 | 14% | 4.100 | 900 | 13% | 4.400 | 300 | 15% |

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

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Redaktioneller Hinweis

- Die im Rahmen dieser Präsentation vorgestellten Daten stellen lediglich einen ausgewählten Teil der kompletten Datenauswertung 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.