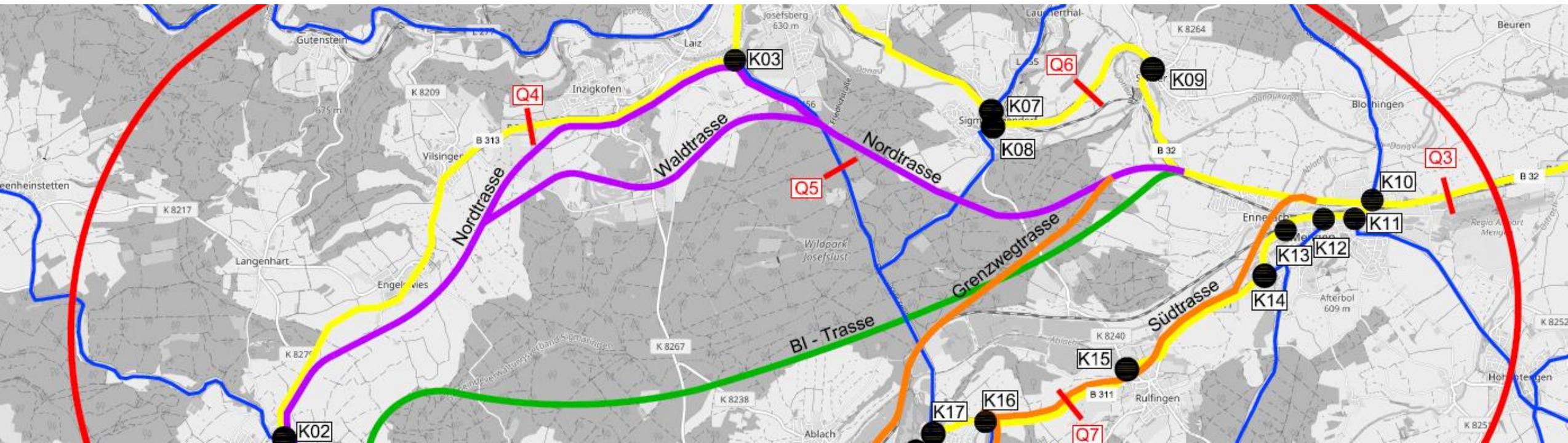
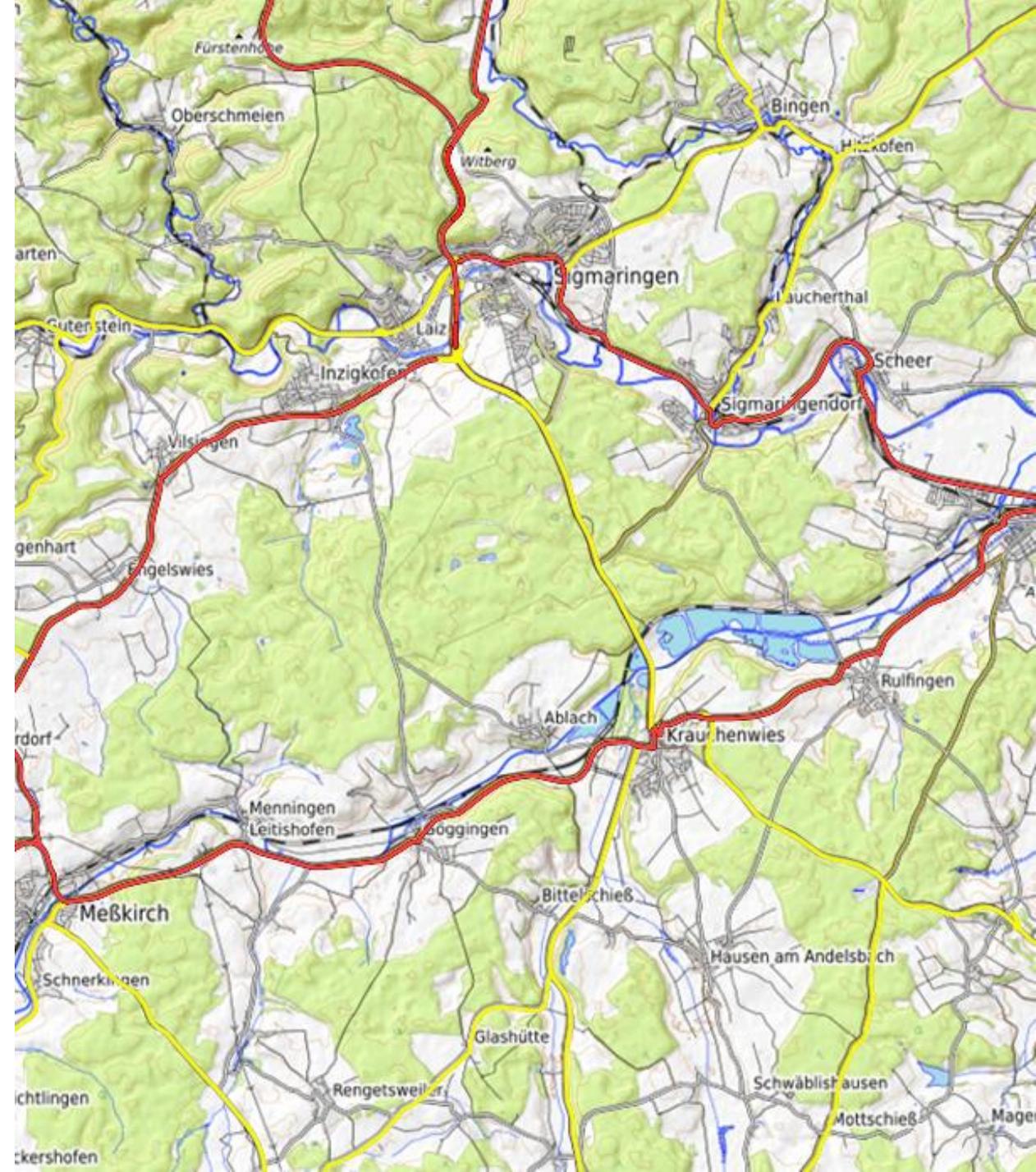


Verkehrsuntersuchung zum Neubau B311n/B313 zwischen Meßkirch und Mengen

24.11.2022



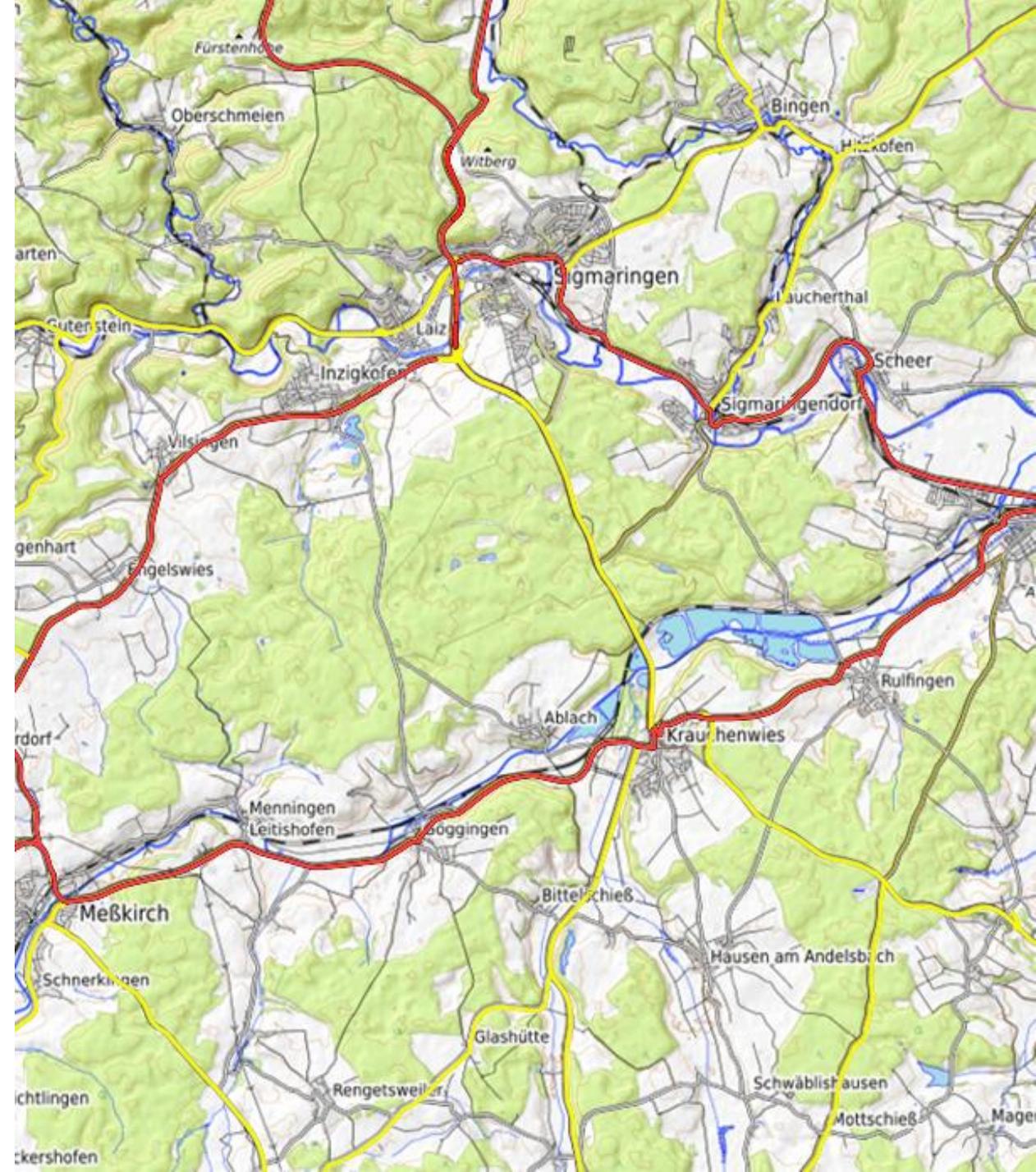
Aktueller Stand Verkehrsuntersuchung



Ablauf Verkehrsuntersuchung



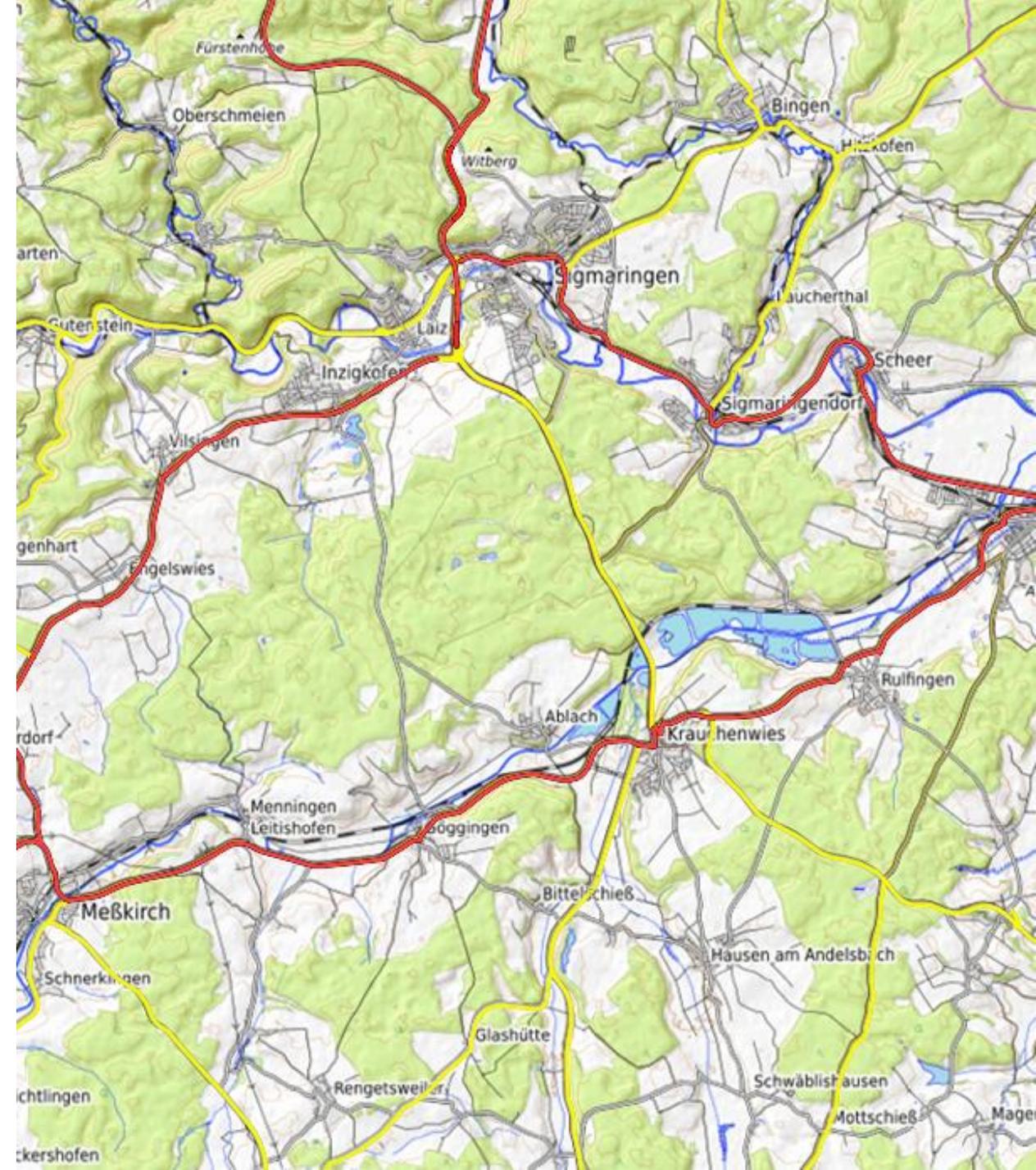
Ergebnisse Analysemodell



② Analysemodell

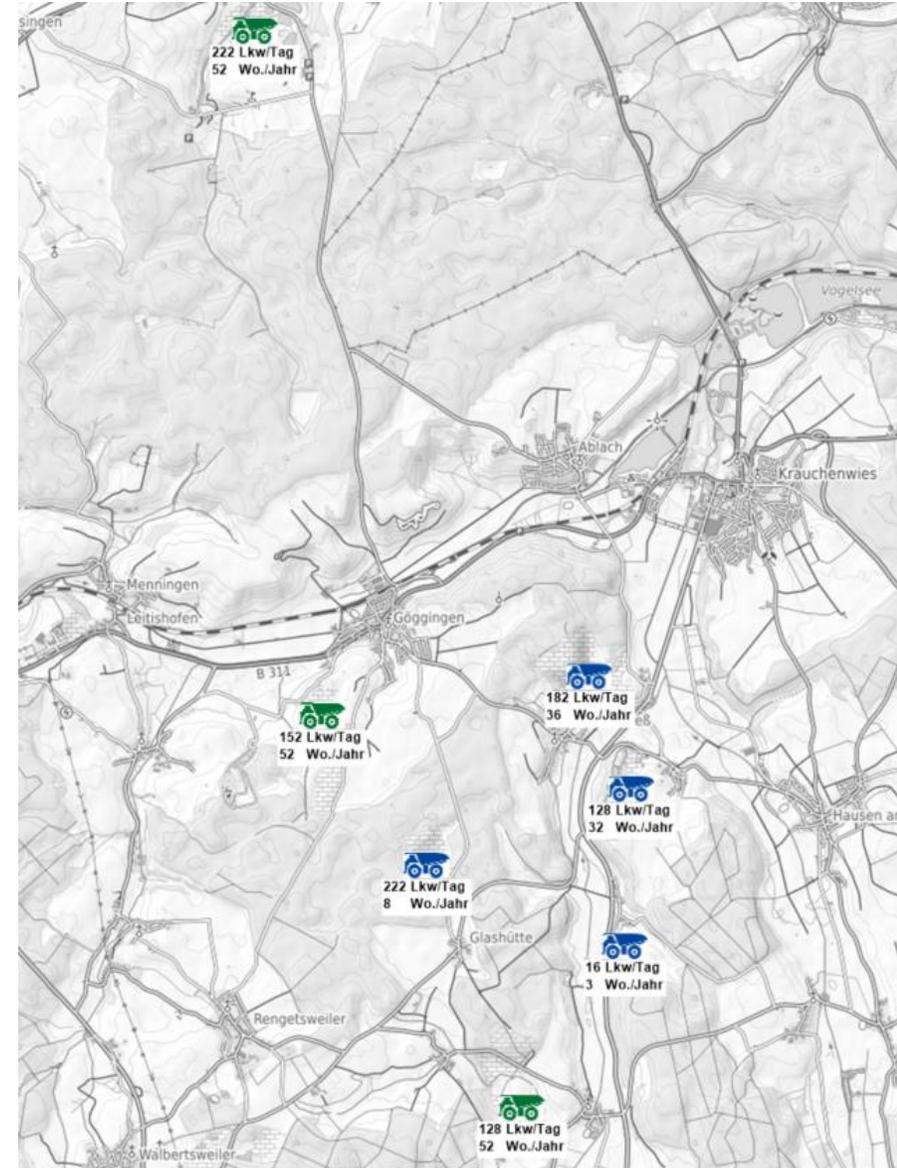
- Ziel: Abbildung der Verkehrsnachfrage und –beziehungen 2021
- Verwendung aktueller Struktur- und Einwohnerdaten
 - Umfasst direkte Abfrage bei den Gemeinden
- Berücksichtigung vorhandener Gutachten
 - Industriepark Nördlicher Bodensee
 - Verkehrstechnische Untersuchung Krauchenwies
 - Raumordnungsverfahren Kiesabbau Krauchenwies
- Grundlage für die Kalibration sind
 - Zählraten
 - erhobene Knotenpunkte März 2022,
 - Dauerzählstellendaten und
 - Daten des Verkehrsmonitorings
 - empirische Daten von TomTom
 - Pendlerdaten der Bundesanstalt für Arbeit

Ein Detail aus dem
Analysemodell

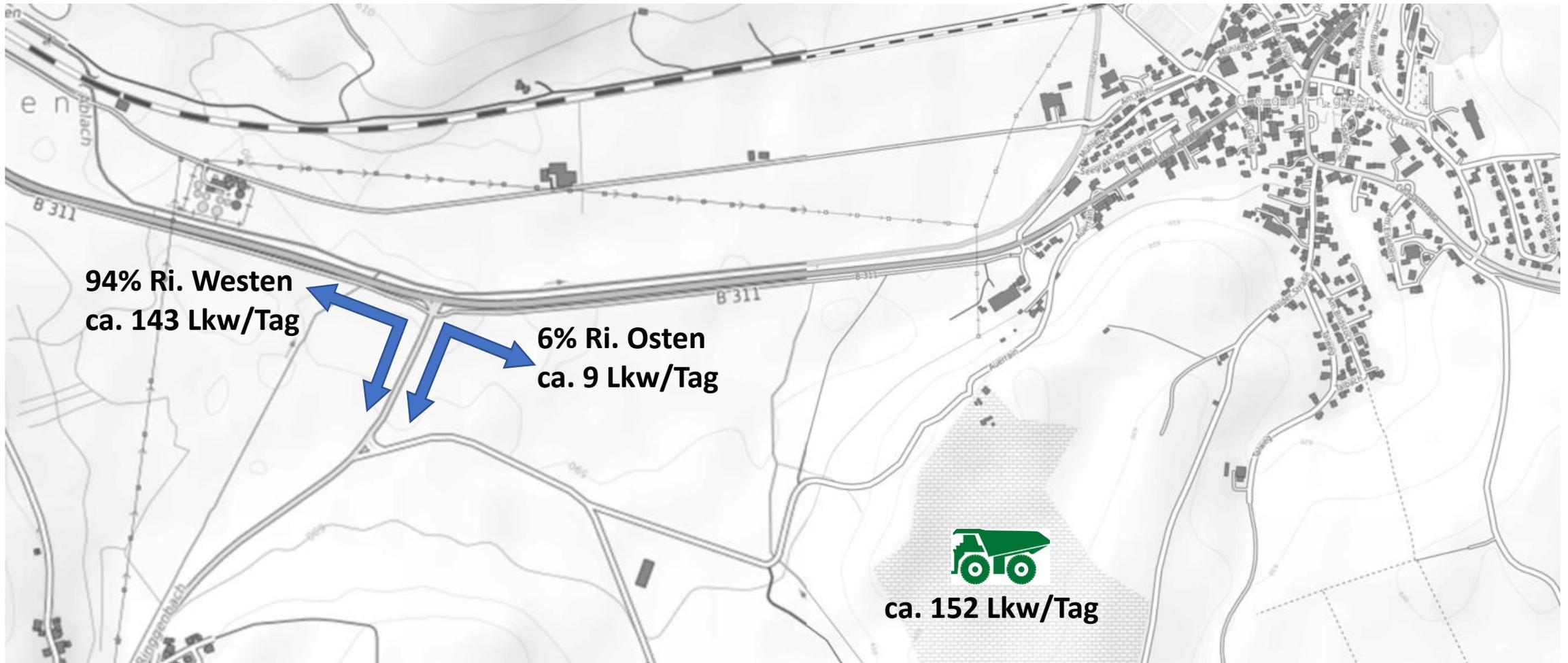


② Raumordnungsverfahren Kiesabbau Krauchenwies

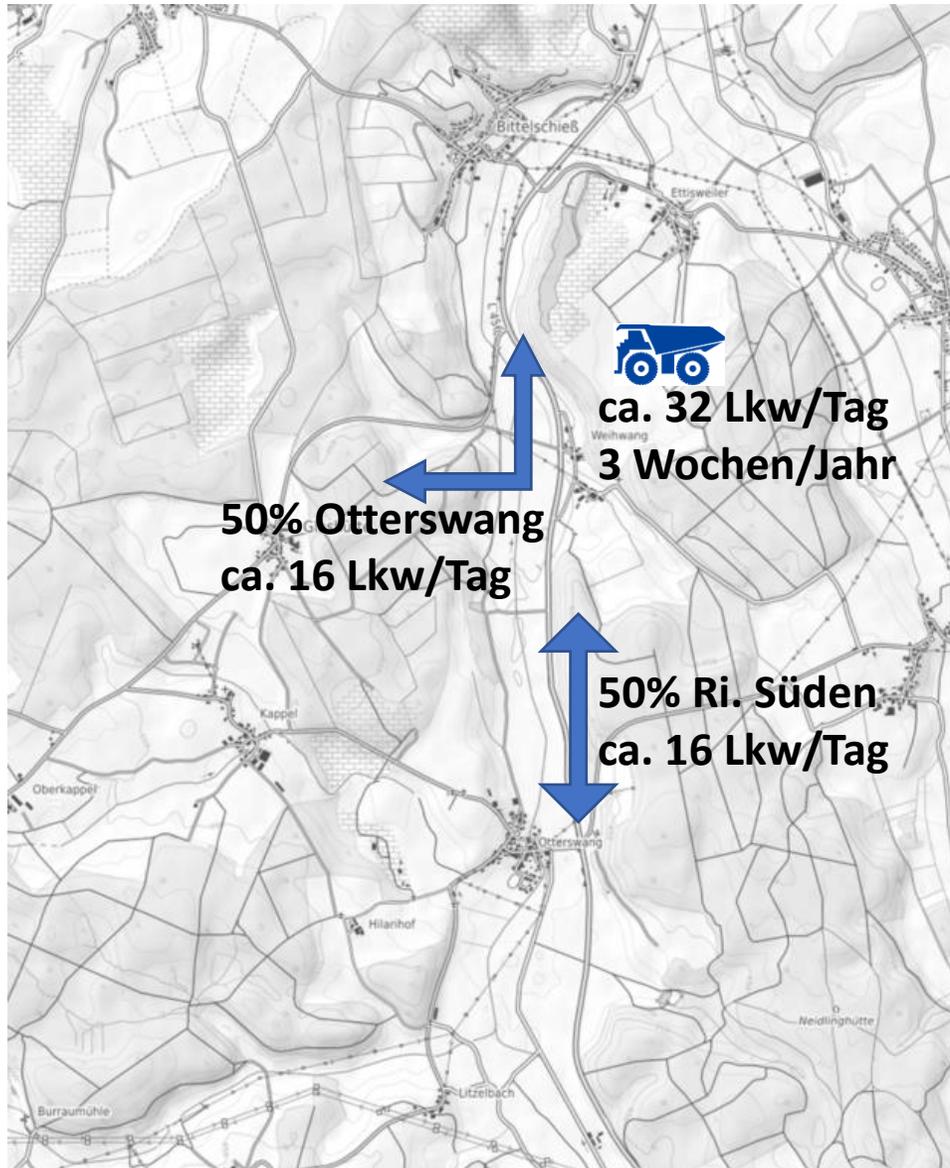
- Angaben aus dem Raumordnungsverfahren



② Raumordnungsverfahren Kiesabbau Krauchenwies - Göggingen



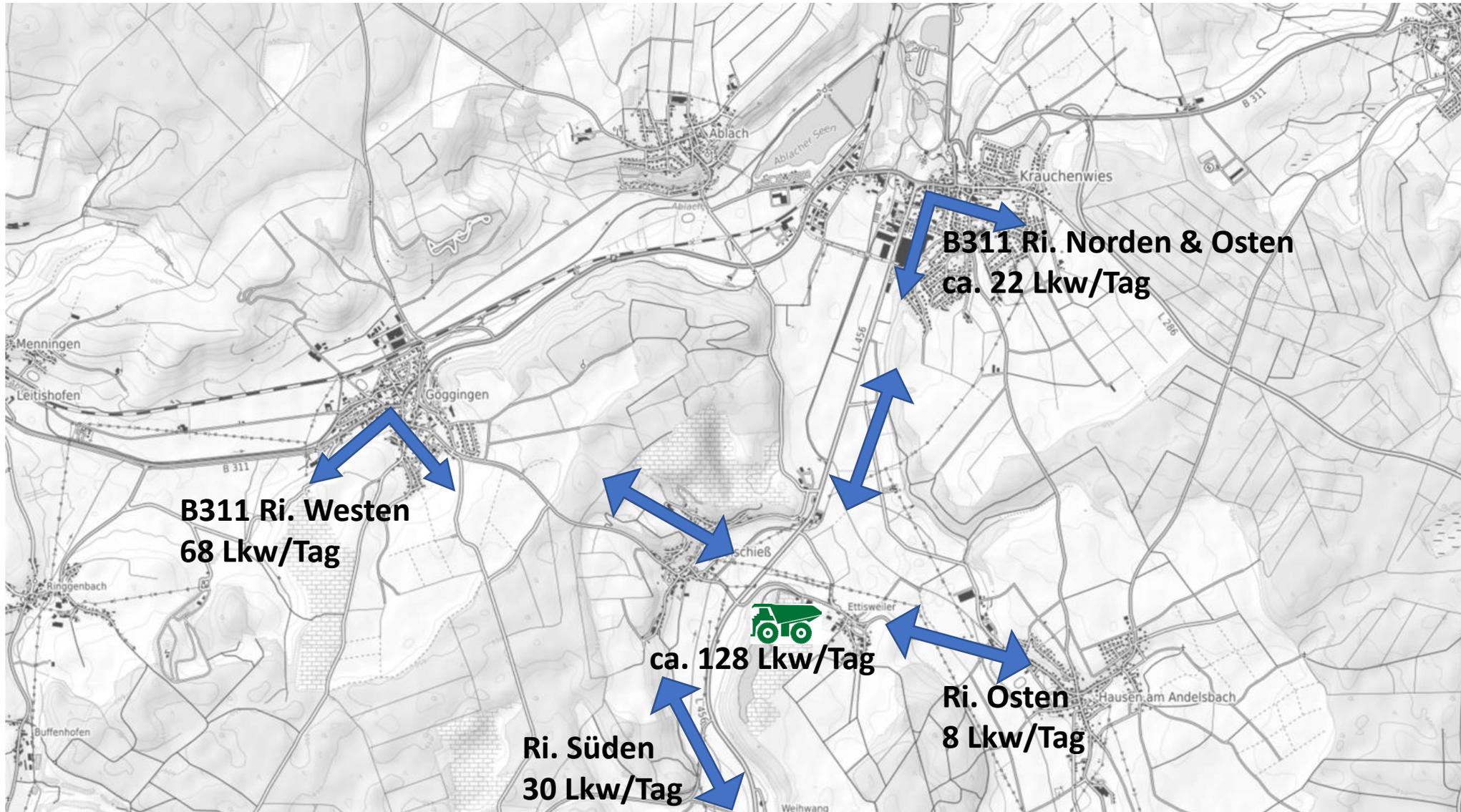
② Raumordnungsverfahren Kiesabbau Krauchenwies - Weihwang



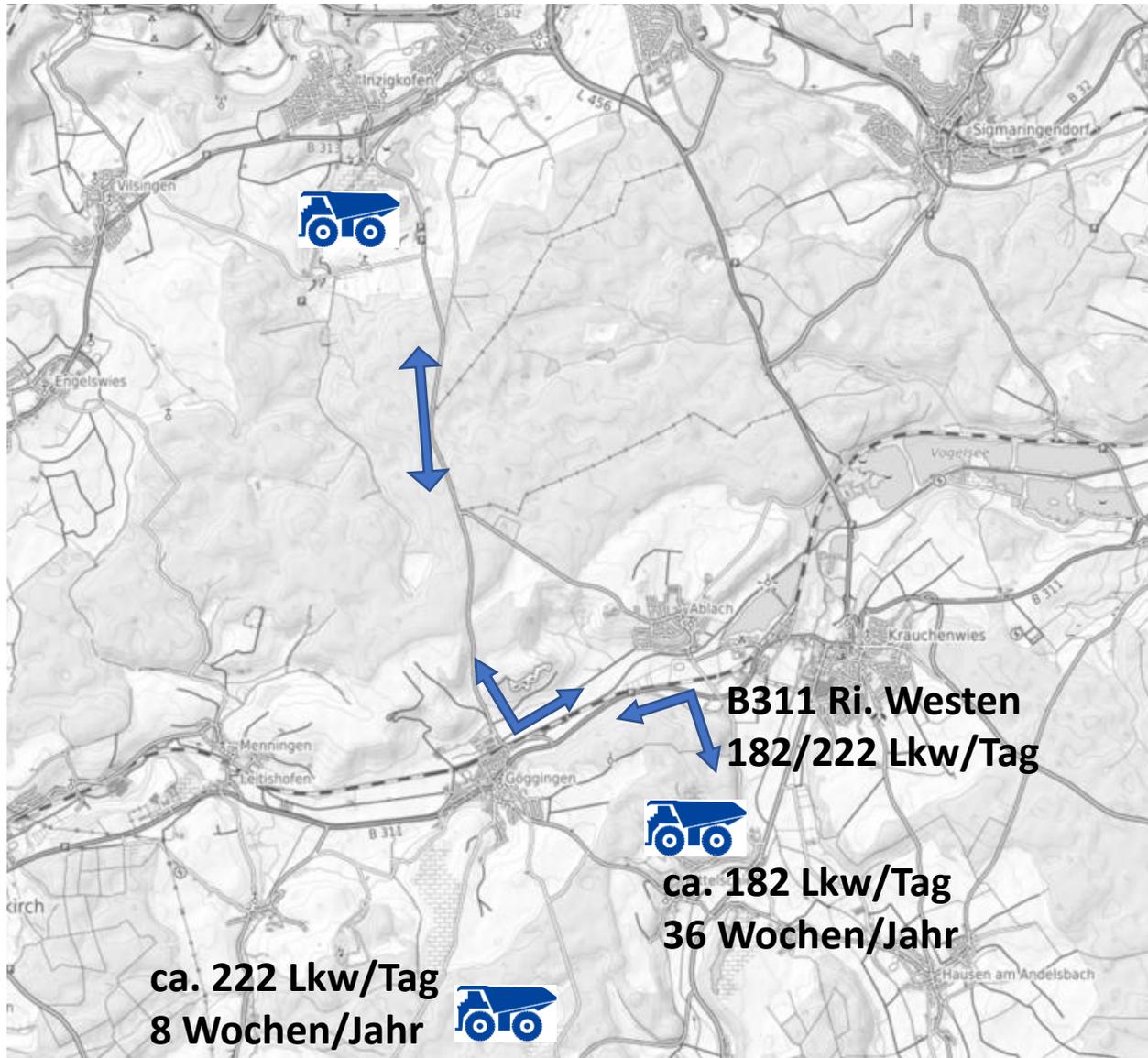
② Raumordnungsverfahren Kiesabbau Krauchenwies - Otterswang



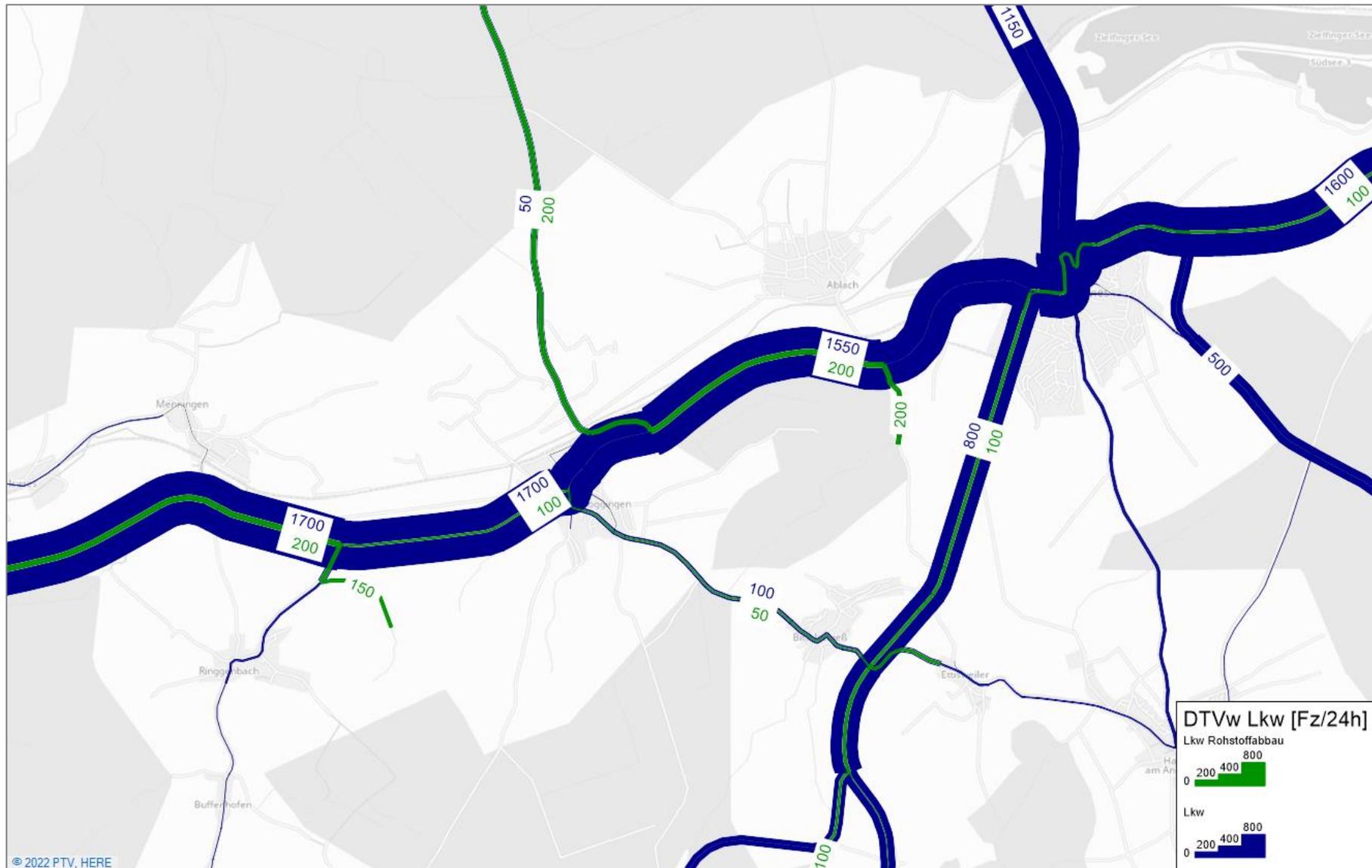
② Raumordnungsverfahren Kiesabbau Krauchenwies - Ettisweiler



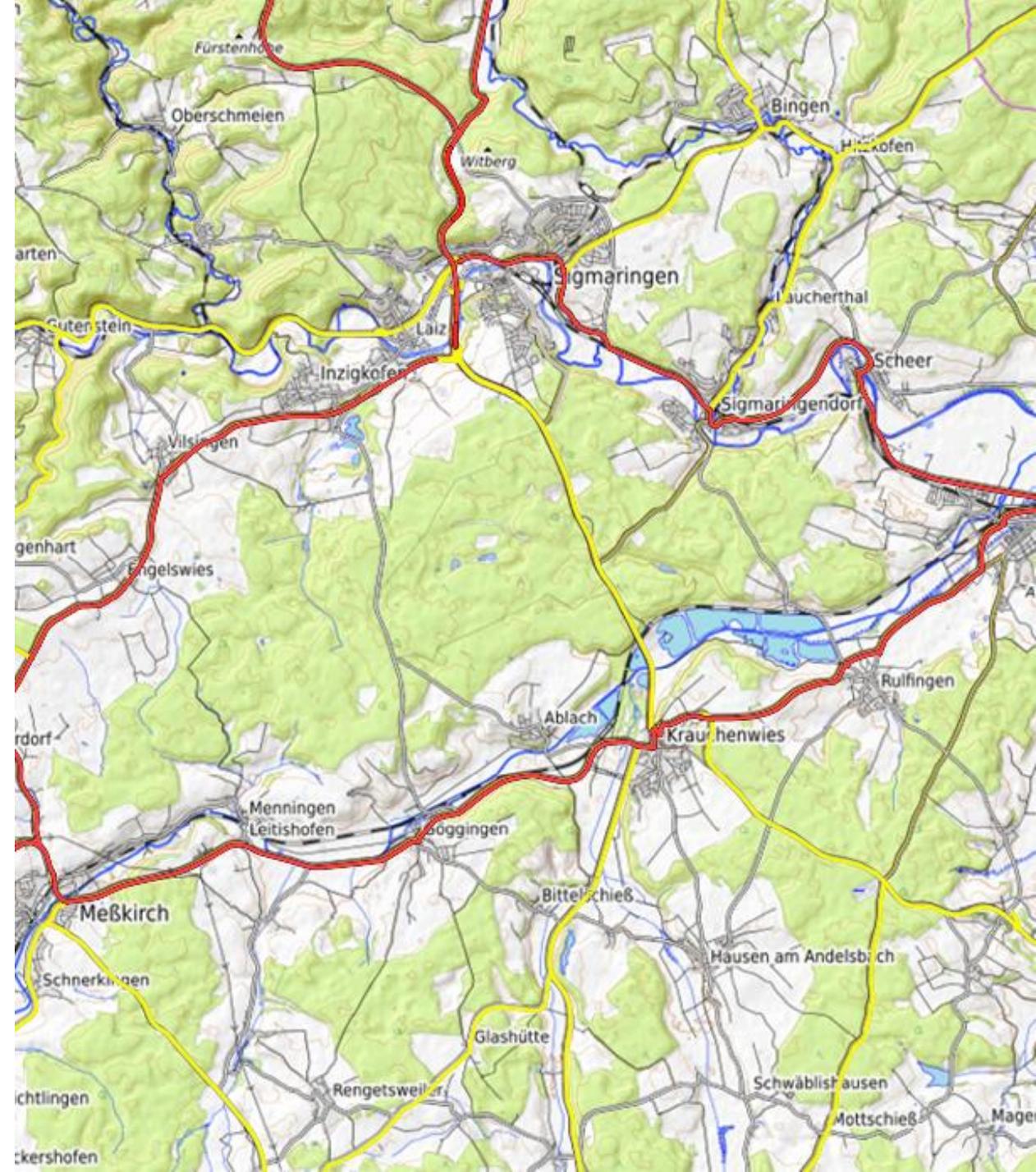
② Raumordnungsverfahren Kiesabbau Krauchenwies – Glashütte/Bittelschieß



② Analysemodell: Lkw-Belastungen allgemein und Rohstoffabbau



Modellgüte



Modellgüte - Zählstellen

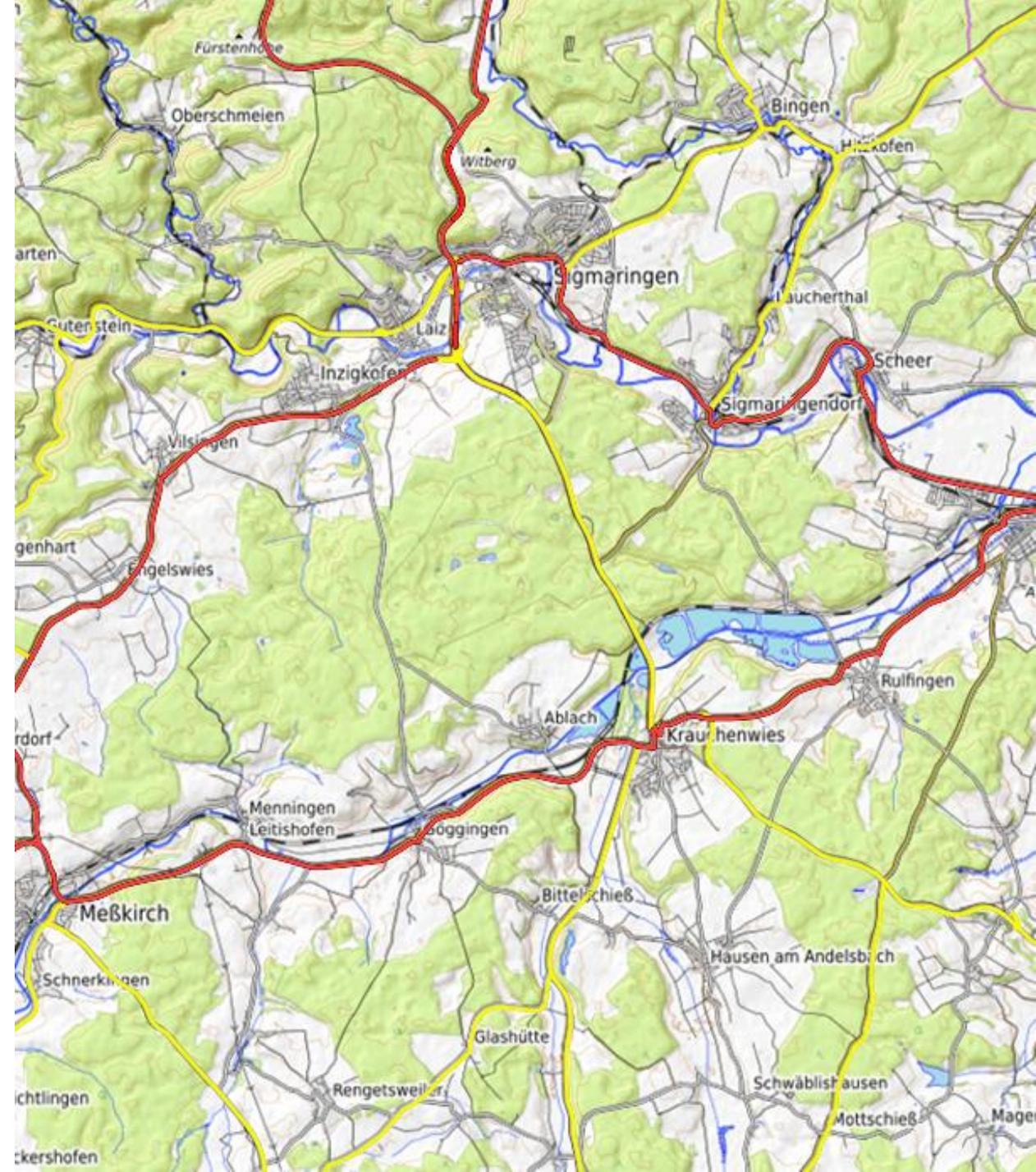
- Das Ergebnis der Kalibrierung wird generell über die Modellgüte definiert.
- Diese wird über den GEH-Wert bestimmt:
 - Der GEH-Wert vergleicht nicht einfach Zählwert mit Modellwert, sondern berücksichtigt die absolute Höhe des Zählwertes.
 - Während bei hohen Verkehrsstärken die relative Abweichung über die Qualität entscheidet, ist bei geringen Verkehrsstärken die absolute Abweichung wichtiger.
- Als **Zielgröße** soll im Tagesmodell an **85%** der Stecken mit Zählinformationen ein GEH-Wert von **unter 15** erreicht werden.

$$GEH = \sqrt{\frac{2x(M - C)^2}{M + C}}$$

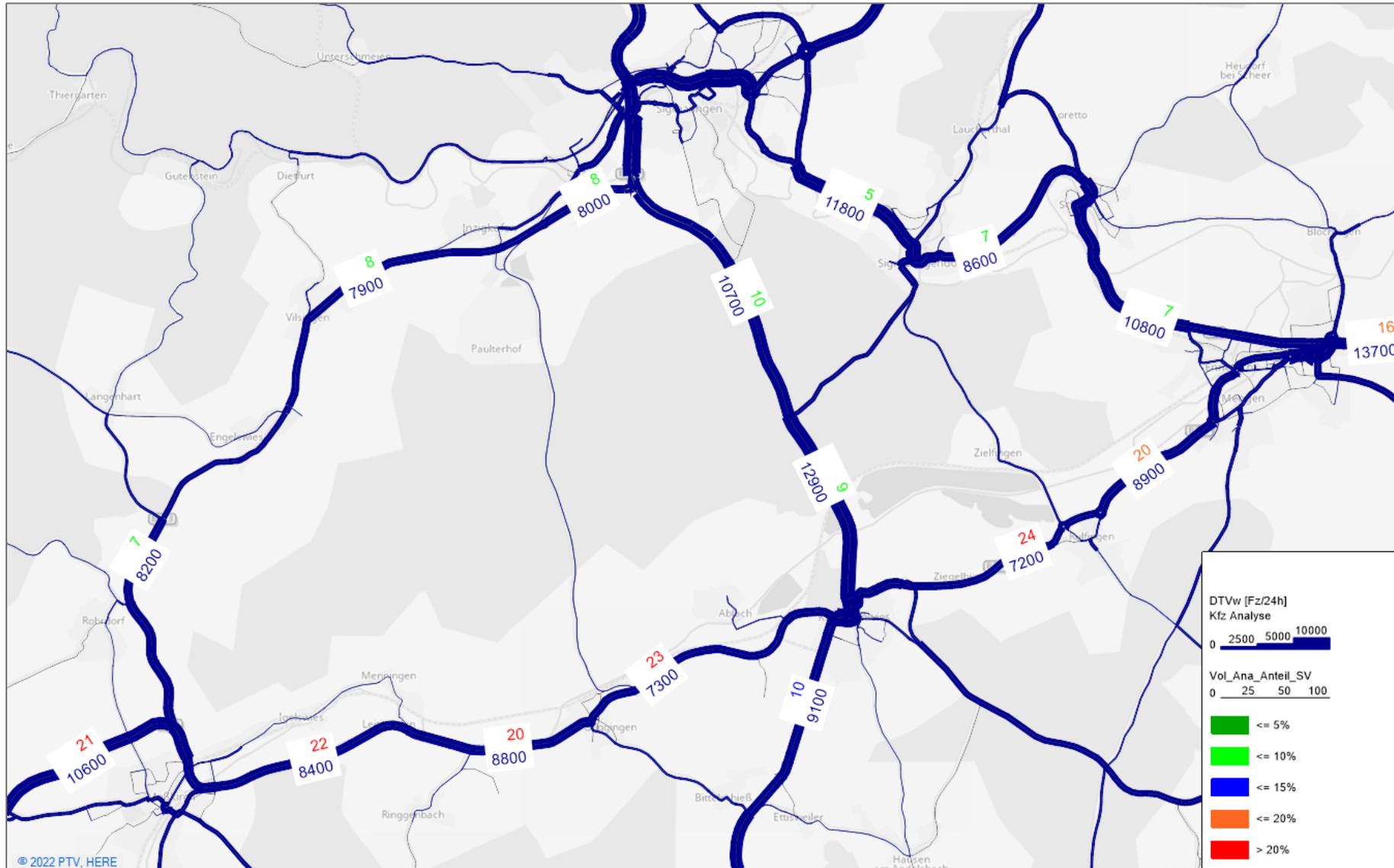
M: modellierte Verkehrsstärke / h
C: gezählte Verkehrsstärke / h

Umgriff	Anzahl Zählstellen	Zählstellen mit GEH < 15 [Kfz]	Zählstellen mit GEH < 15 [Lkw]
Gesamtes Modell	2.017	88,1%	92,1%
Untersuchungsraum	456	88,4%	96,5%
Planungsraum	228	93,4%	100%

Ergebnisse Analysemodell



Ergebnisse Analysemodell



- Sehr hoher SV-Anteil auf B 311
- Durchschnittlicher SV-Anteil auf B 313

Ergebnisse Analysemodell

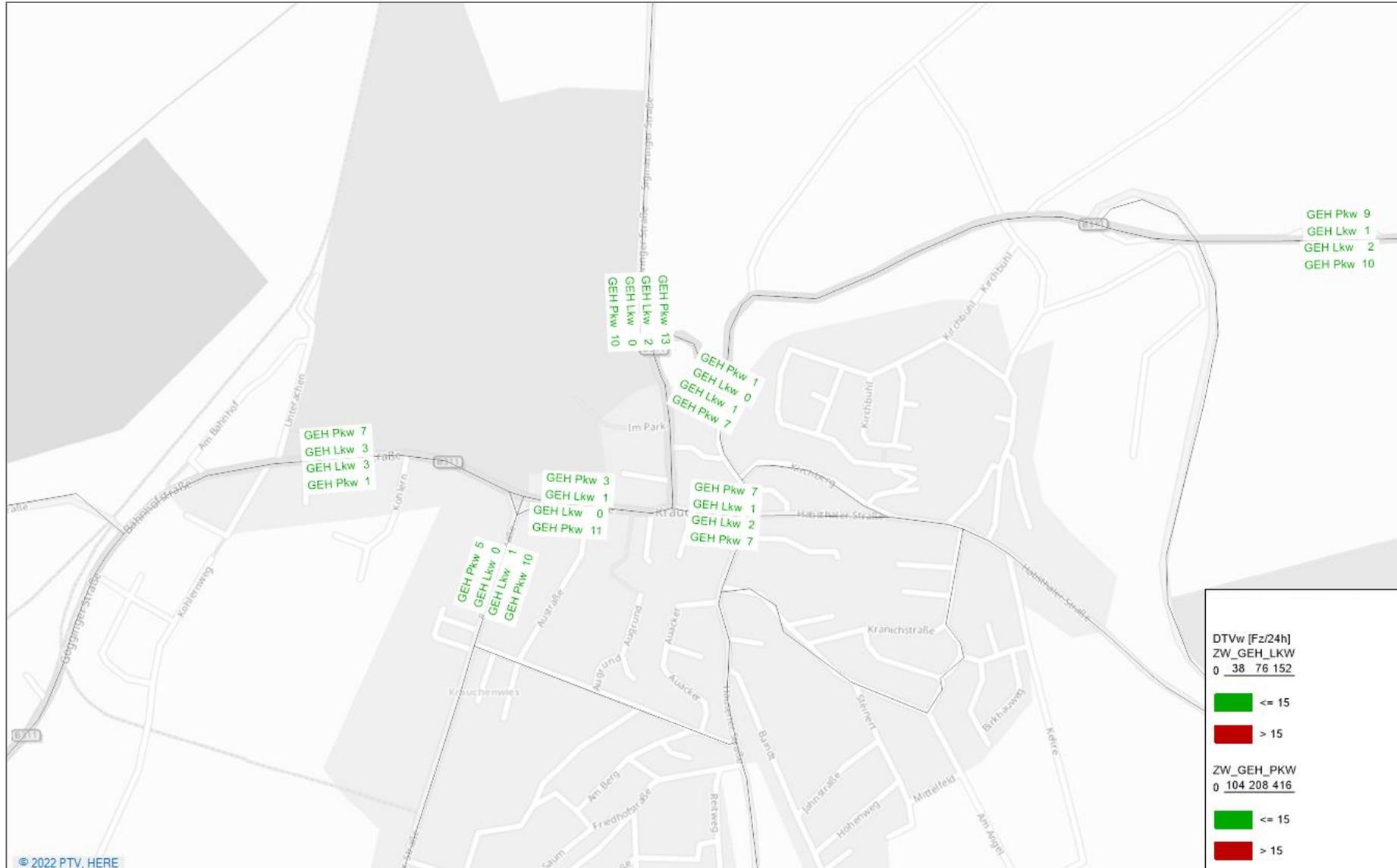


- Sehr hoher SV-Anteil auf B 311

			2015
Autobahnen	DTV-Kfz	Kfz/24h	63.140
	DTV-SV	SV-Kfz/24h	9.150
	SV-Anteil	%	14,5%
Bundesstraßen	DTV-Kfz	Kfz/24h	14.850
	DTV-SV	SV-Kfz/24h	1.070
	SV-Anteil	%	7,2%
Landesstraßen	DTV-Kfz	Kfz/24h	5.255
	DTV-SV	SV-Kfz/24h	275
	SV-Anteil	%	5,2%
Kreisstraßen	DTV-Kfz	Kfz/24h	2.655
	DTV-SV	SV-Kfz/24h	140
	SV-Anteil	%	5,3%

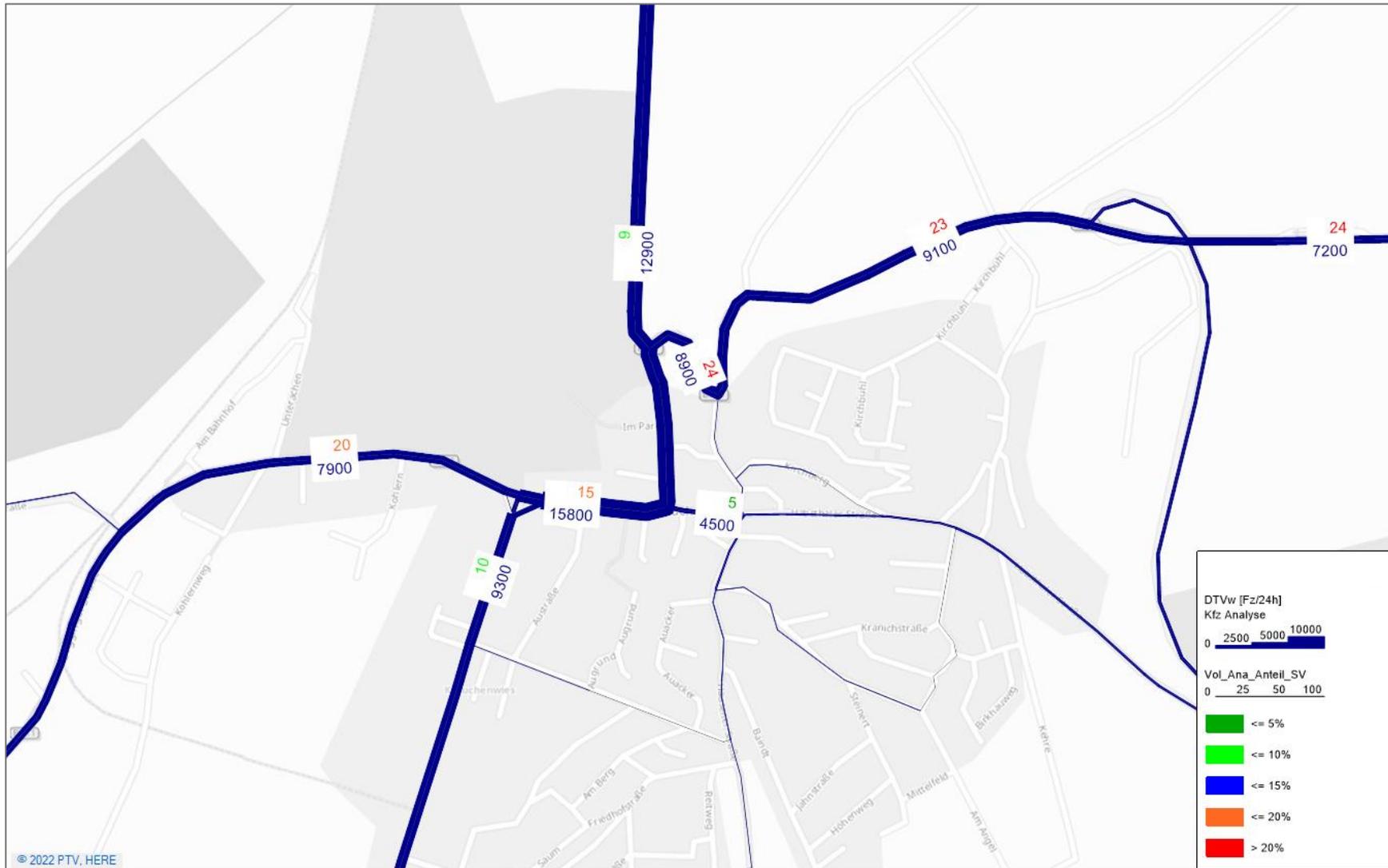
DTV: Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
Kfz: Kraftfahrzeug(e)
SV: Schwerverkehr

Ergebnisse Analysemodell: Krauchenwies



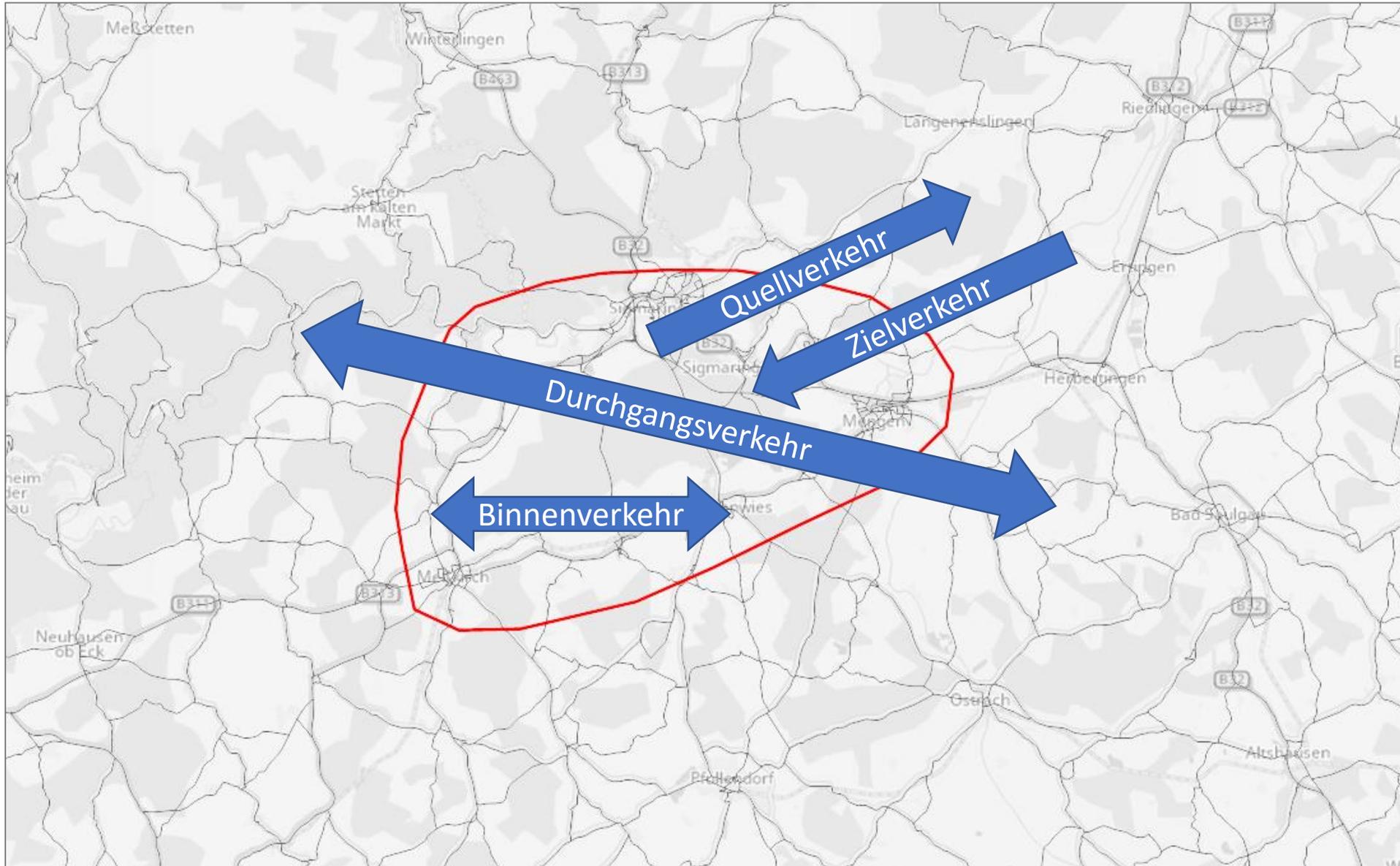
- Sehr gute Übereinstimmung mit den Zählwerten

Ergebnisse Analysemodell: Krauchenwies

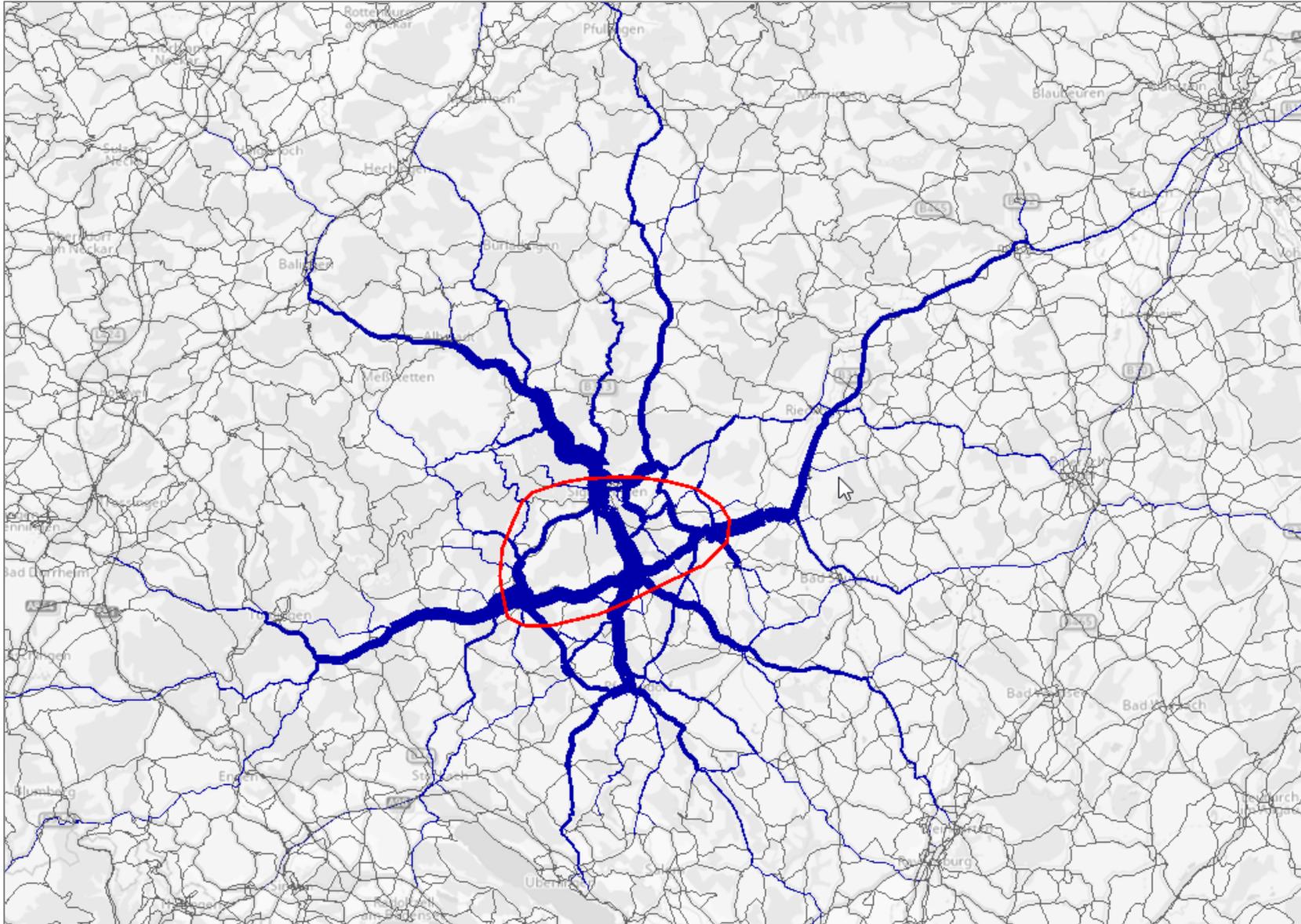


- Sehr gute Übereinstimmung mit den Zählwerten

Exkurs Verkehrsarten

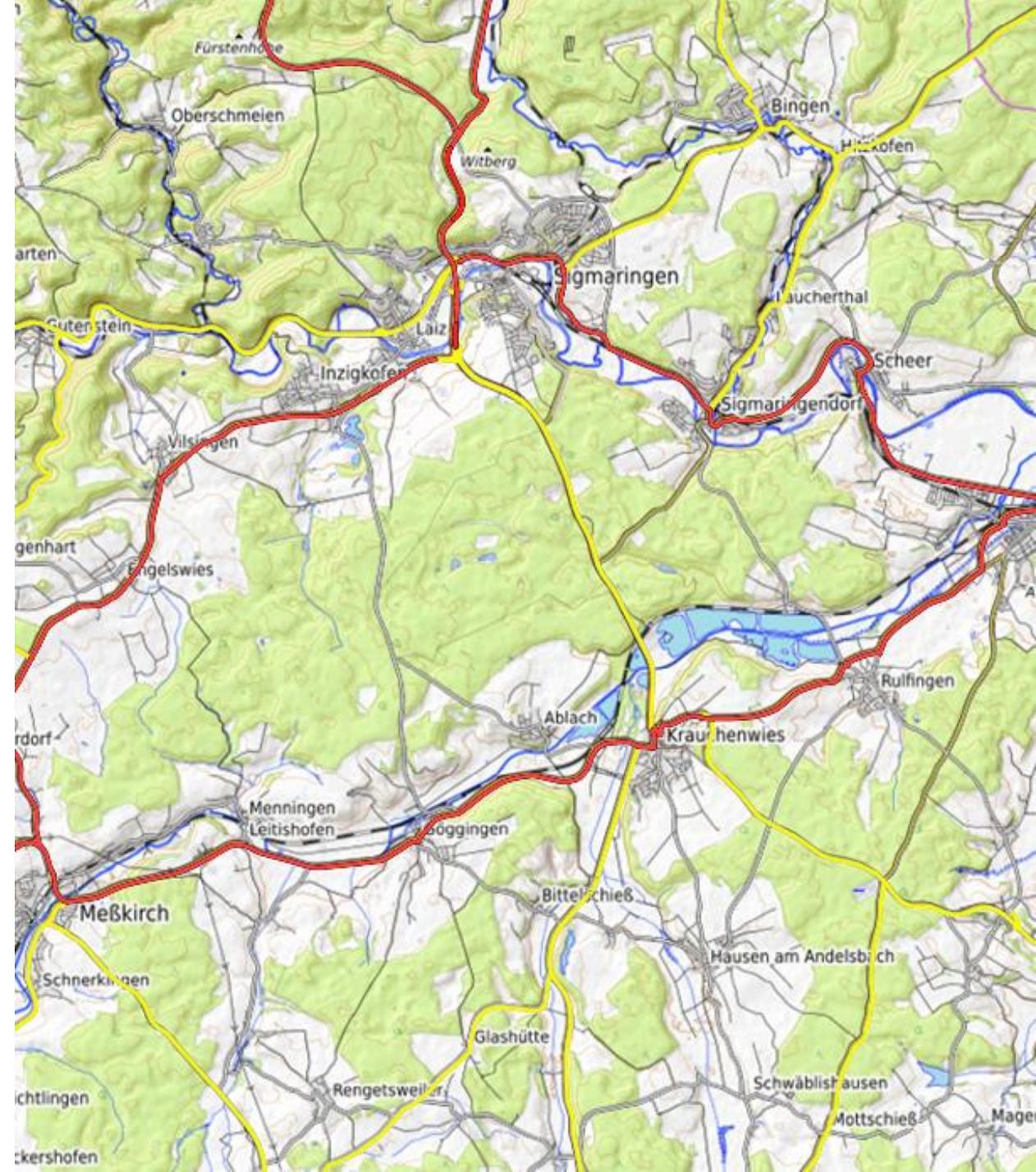


Ergebnisse Analysemodell: Durchgangsverkehr Planungsraum



- Ca. 20% des gesamten Verkehrsaufkommens im Planungsraum sind Durchgangsverkehr

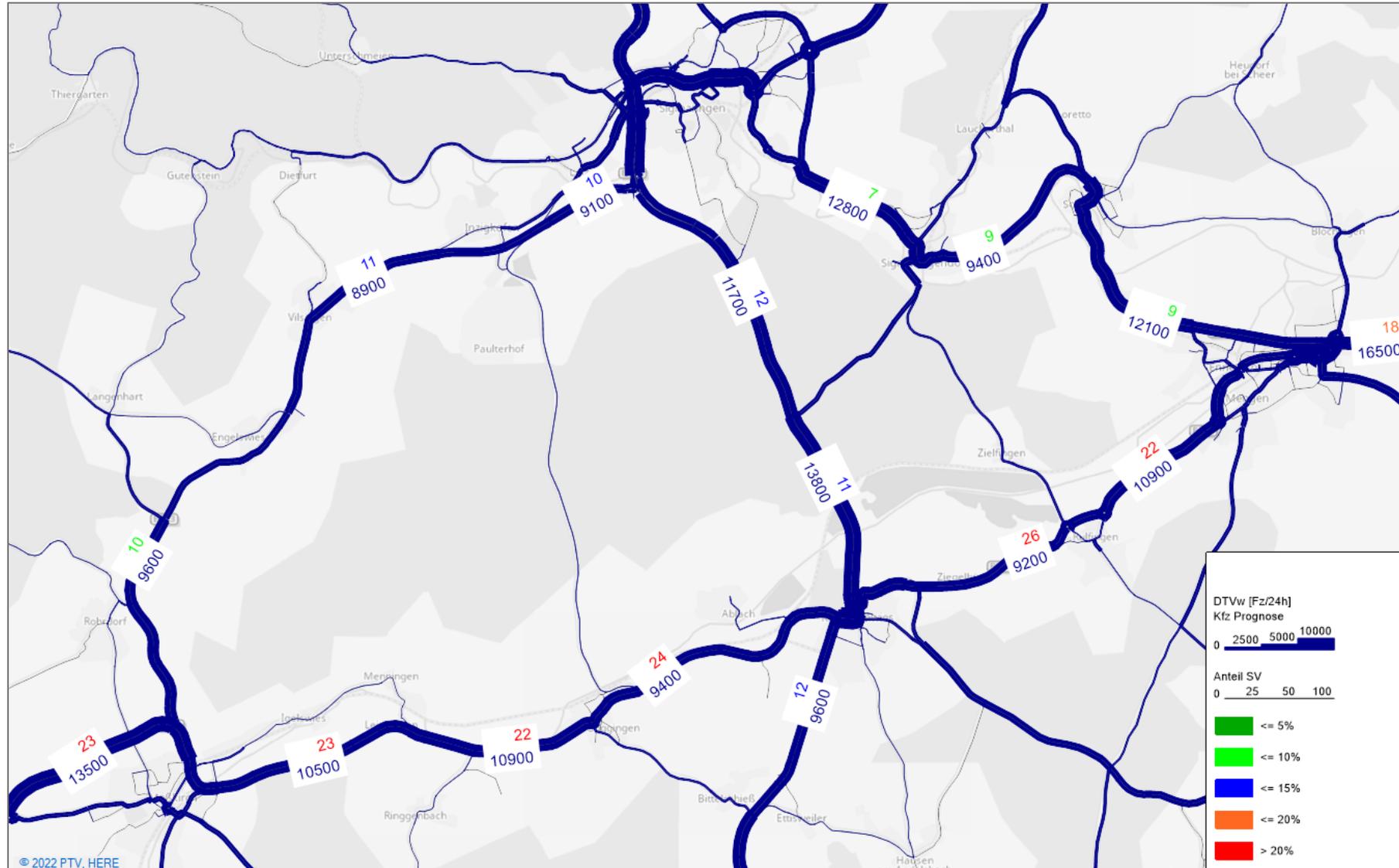
Ergebnisse Prognose Nullfall



③ Prognose Nullfall 2035

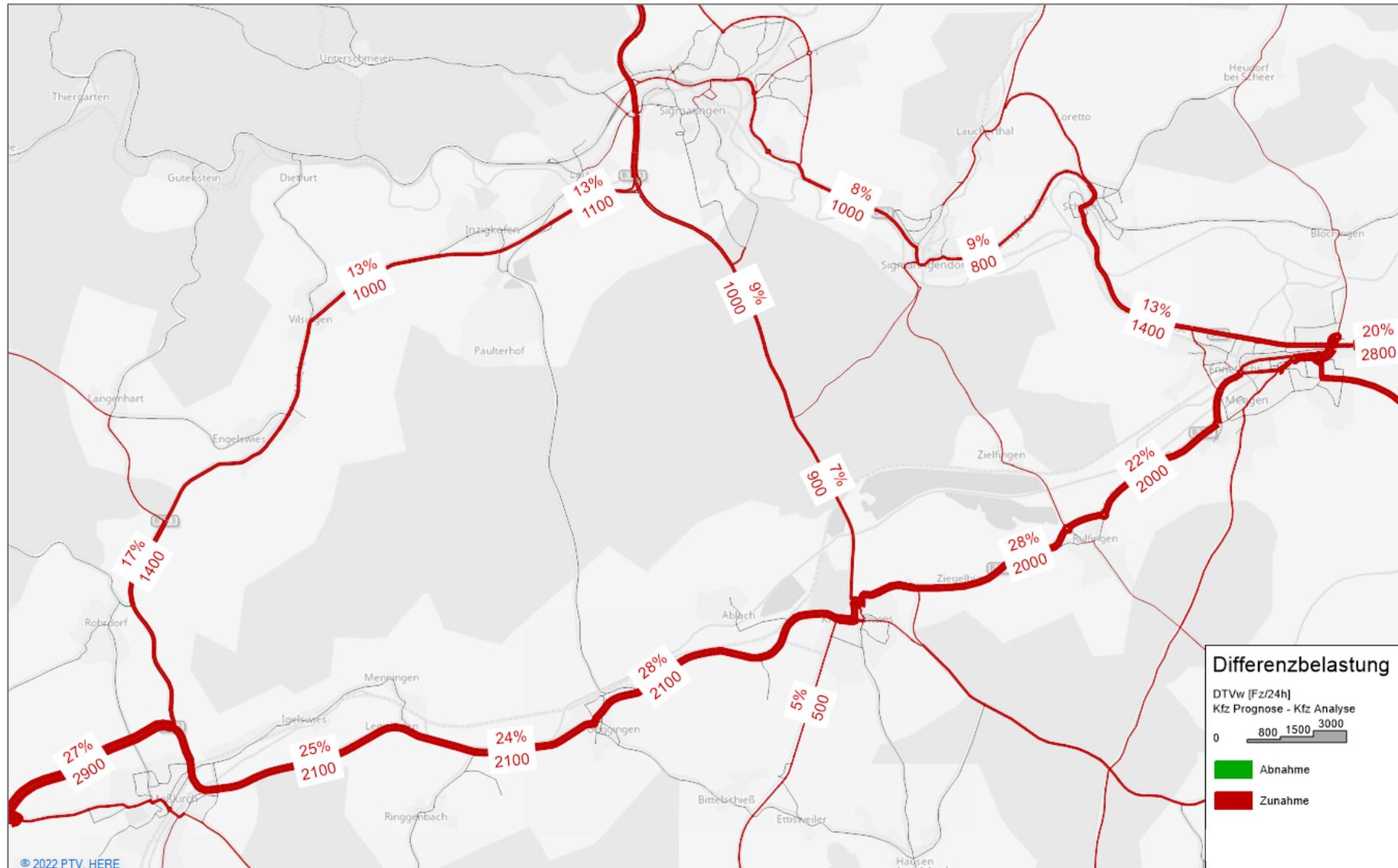
- Ziel: Abbildung der Verkehrsnachfrage und –beziehungen 2035
- Verwendung aktueller Prognosen für Struktur- und Einwohnerdaten
 - Umfasst direkte Abfrage bei den Gemeinden z.B. nach geplanten neuen Baugebieten (Wohnen und Gewerbe) oder geplanten Erweiterungen
- Änderung des Streckennetzes in Abstimmung mit dem Auftraggeber
 - indisponiblen Maßnahmen des BVWP
 - Maßnahmenplan priorisierte Landesstraßen Baden-Württemberg

Ergebnisse Prognose Nullfall 2035



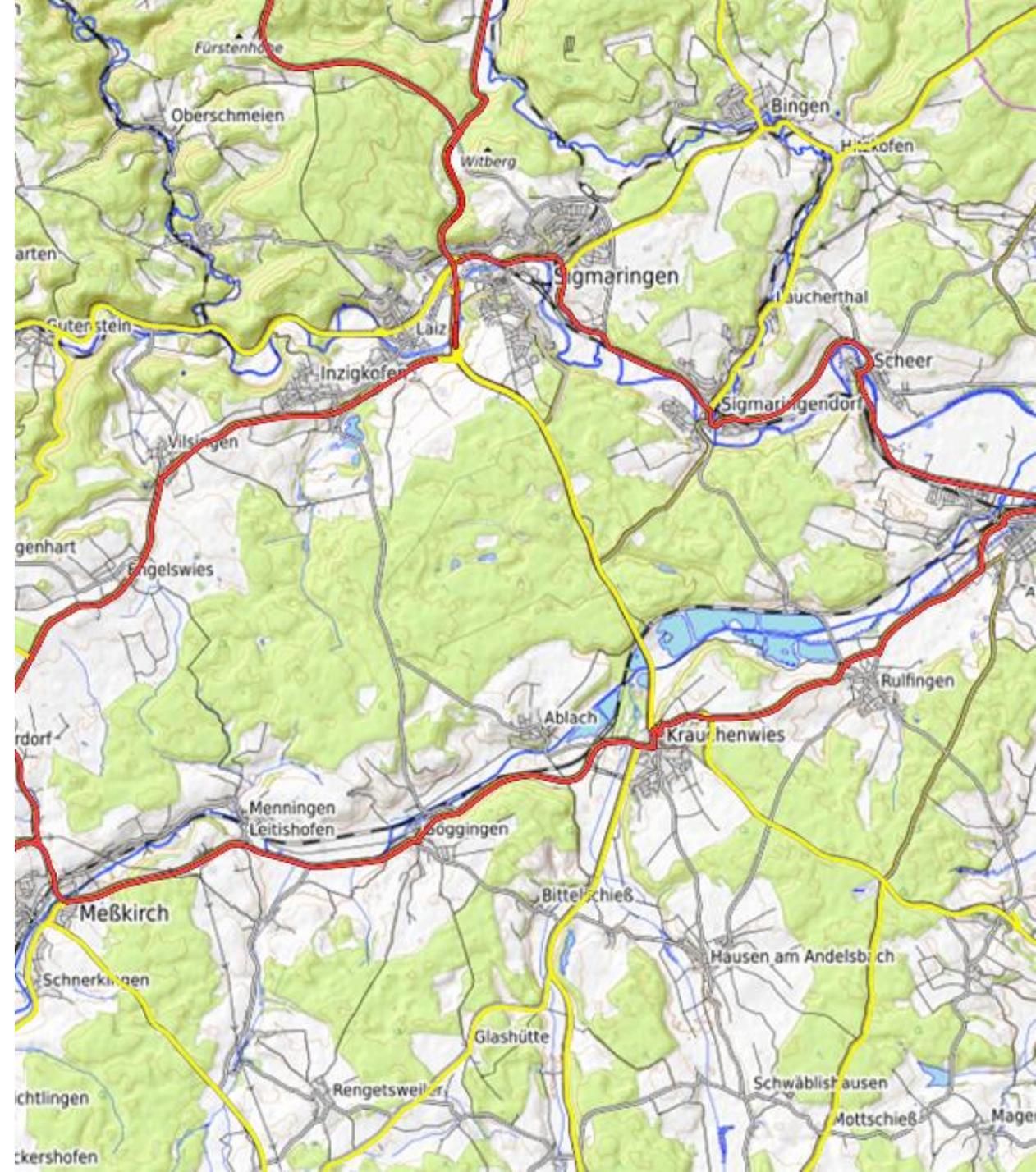
- Weiterhin sehr hoher SV-Anteil auf B 311
- Durchschnittlicher SV-Anteil auf B 313
- Insgesamt Zunahme der Verkehrsbelastung

Ergebnisse Prognose Nullfall 2035 (relativ und absolut)



- Größte Zunahmen auf B 311

Alternativer Prognose Nullfall



③ Alternativer Prognose Nullfall 2035

- Darstellung eines alternativen Entwicklungsszenarios (“Mobilitätswende“)
- Angenommene Entwicklungen im Umweltverbund
 - Ablachtalbahn (Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung fließen direkt ein)
 - Ausbau der Radverkehrsnetze bzw. weitere Entwicklung im eBike-Sektor
- Pandemiebedingte Änderungen im Verkehrsverhalten
 - Zunahme von Homeoffice
 - Entfall von Geschäftsreisen durch virtuelle Konferenzen

Haben Sie noch Fragen?

