

## 7. Ergebnis der Verkehrsuntersuchung

In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurden die verkehrlichen Wirkungen von Maßnahmen im Zuge einer Ostwest-Verbindung im Raume zwischen der B 30 Biberach – Friedrichshafen und der A 96 Memmingen – Lindau in Planungsfällen dargestellt und bewertet.

Grundlage bildeten die Ergebnisse der Bestandsaufnahme 2009 mit Querschnittszählungen und Verkehrsbefragungen der Ostwest-Verkehrsströme an allen wesentlichen Zufahrtsstraßen zur B 30 (Screenline östlich der B 30) und zur A 96 (Screenline westlich der A 96). Darüber hinaus wurden weitere Zählungen in angrenzenden Räumen (Leutkirch, Isny, Hergatz, Wangen) zur Beurteilung von Einzelmaßnahmen durchgeführt.

Die Bewertung der Maßnahmen erfolgte mit einer Verkehrsprognose 2025, wobei die Vorgaben zur strukturellen Entwicklung im Untersuchungsraum sowie die allgemeine Motorisierungs- und Mobilitätsentwicklung berücksichtigt wurden.

Wesentliche Ergebnisse sind:

- Der den Untersuchungsraum zwischen der B 30 und der A 96 durchfahrende „Durchgangsverkehr“ wurde mit rd. 35.700 Kfz/24 h ermittelt. Mit rd. 5.100 Lkw + Lastzügen hatte der Güterschwerverkehr einen hohen Anteil von 14 %.  
Rd. 3.300 Lkw, Lz = 9 % des Gesamtverkehrs waren der Gewichtsklasse > 12 t zuzuordnen.  
Bemerkenswert sind die Ostwest-Verkehrsbeziehungen des Durchgangsverkehrs zwischen den Räumen Biberach und Memmingen im Norden, Ravensburg/Weingarten/Meckenbeuren und Wangen/Isny im mittleren Teil sowie zwischen Friedrichshafen und Lindau/Wangen im Süden des Untersuchungsraumes.
- Der in den Untersuchungsraum ein- und ausfahrende „Ziel- und Quellverkehr“ wurde mit rd. 90.800 Kfz/24 h, davon 5.800 Lkw, Lz = 6% im Güterschwerverkehr ermittelt. Er ist überwiegend zu den Siedlungsschwerpunkten im Nahbereich orientiert (regionaler Bezug).
- Unter Beachtung der vorhandenen Verkehrsstruktur ist als Zielvorstellung für die anstehenden Planungen abzuleiten, dass nicht den überörtlichen Belangen mit Ausbau von Verkehrsachsen, sondern den regionalen Bedürfnissen des Untersuchungsraums der Vorrang einzuräumen ist. Aneinandergereihte Ortsumfahrungen, damit auch entstehende zwei- bis dreistreifig ausgebaute, ortsdurchfahrtenfreie großräumige Straßenverbindungen sind in der Lage, den überwiegend regionalen Verkehr aufzunehmen und zudem für den erheblich geringeren Anteil des weiträumigen Verkehrs zügige Verbindungen anzubieten.

Für den überregionalen weiträumigen Fernverkehr etwa aus dem Raume Basel/Freiburg in den Raum München wird die Autobahnachse A 5 – A 8 über Karlsruhe – Ulm – Augsburg angeboten, die konsequent ausgebaut und mittelfristig durchgehend 6-streifig fertig sein wird.

- Aus den Verkehrsbefragungen wurde unter Einbeziehung von vorliegenden Ergebnissen eine auf den Untersuchungsraum bezogene Verkehrsmatrix erarbeitet, die auf das derzeit vorhandene Straßennetz umgelegt wurde. Der daraus berechnete **Analyse-Nullfall 2009** zeigt im Ostwest-Verkehr zwischen der B 30 und A 96 folgende Verkehrsachsen:
  - B 31 Friedrichshafen/Kressbronn – Lindau – A 96 mit 19.500 Kfz/24 h, davon 12.700 Kfz im Durchgangsverkehr durch den Raum zwischen B 30 und A 96
  - B 32 Ravensburg – Amtzell – Wangen/A 96 mit 17.600 Kfz/24 h, davon 7.900 Kfz im Durchgangsverkehr
  - B 312 Biberach/B 30 – Ochsenhausen – Memmingen/A 96/A 7 mit 7.100 Kfz/24 h, davon 3.900 Kfz im Durchgangsverkehr
  - L 333 Meckenbeuren – Tettnang – Wangen mit 10.500 Kfz/24 h, davon 3.000 Kfz im Durchgangsverkehr
  - L 300 Bad Waldsee/B 30 – Bad Wurzach (6.200 Kfz/24 h) und L 314 Weingarten – Bad Wurzach (6.700 Kfz/24 h) und ab Bad Wurzach über die B 465 zur A 96/Leutkirch bzw. über die L 314 Aitrach/A 96 – Memmingen.

Der zwischen der B 30 und der A 96 vorhandene Ostwest-Durchgangsverkehr konzentriert sich im Wesentlichen auf die B 31, B 32 im Süden und die B 312 im Norden. Dagegen verteilt sich der Durchgangsverkehr im Raume zwischen der B 312 im Norden und der B 32 im Süden ungebündelt auf mehrere nachgeordnete Straßen einschließlich Ortsdurchfahrten.

- Bis zum Planjahr 2025 ist im Untersuchungsraum mit einer mittleren Verkehrszunahme von 14 % zu rechnen, wobei der Güterschwerverkehr mit 28 % stärker zunehmen wird als der Personenverkehr (+ 13 %).
- Der für die Bewertung der Planungsmaßnahmen bearbeitete **Bezugsfall 2025** berücksichtigt bereits die für eine Ostwest-Verbindung relevanten, planfestgestellten oder im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes befindlichen Straßenbauvorhaben, u.a. die B 30 neu Ravensburg – Friedrichshafen, Ausbau der B 31 Friedrichshafen bis Lindau (Zusatzfahrstreifen) und Ortsumfahrungen im Zuge der B 312. Die Prognoseergebnisse des Bezugsfalles zeigen, dass mit B 30 neu und Ausbau der B 31 Verkehrsverlagerungen von der A 96 zur B 30 eintreten werden und damit die Verkehrsbedeutung der B 31 Friedrichshafen/B 30 – Lindau/A 96 als Ostwest-Achse für den Durchgangsverkehr erhöht wird. Bei den prognostizierten Verkehrsbelastungen von rd. 23.000 Kfz/24 h und einem Güterschwerverkehrsanteil von über 16 % werden die Leistungsfähigkeitsgrenzen einer zwei- bis dreistreifigen Straße überschritten, wobei die Verkehrsqualität deutlich absinken wird. Hier ist langfristig ein zweibahniger Ausbau vorzusehen.

Im Norden des Untersuchungsraumes werden die im Zuge der B 312 Biberach – A 96/Memmingen geplanten ortsnahe Umfahrungen von Ringschnait, Ochsenhausen und Erlenmoos den regionalen Verkehrsbedürfnissen gerecht. Mit Ausbau wird die Verkehrsbündelung auf der Ostwestachse im Zuge der B 312 Biberach – Ochsenhausen – A 96 verstärkt, wobei – wie aus vorliegenden Untersuchungen abzuleiten ist – auch weiträumige Verkehrsverlagerungen eintreten werden.

- Westlich der B 30 wird über die B 312 Biberach – Uttenweiler (Ortsumfahrung) – Riedlingen und die B 311 Ertingen – Herbertingen (Ortsumfahrung im Bau) eine zügige bedarfsgerechte Verbindung in den Raum Tuttlingen angeboten. Südlich Biberach stellt die L 284 von Hochdorf mit neuer AS B 30 über Ingoldingen und Bad Saulgau eine überörtliche Verbindung in den Raum Ostrach – Pfullendorf - Stockach dar.
- Die in Verbindung mit dem zweibahnigen Ausbau der B 30 Umfahrung Bad Waldsee vorgesehene Anbindung der L 300 (**Planungsfall 1**) führt zu einer Verkehrsbündelung auf der B 30 und zu einer Verkehrsentslastung im Zuge der L 314 Baienfurt – Bergatreute bis in Höhe der L 300. Von vorrangiger Verkehrsbedeutung ist die erhebliche Entlastung des Kurbereiches in Bad Waldsee.
- Mit Netzergänzungen und Ausbaumaßnahmen im Zuge der B 30 Ortsumgehung Bad Waldsee, Gaisbeuren und Enzisreute und einer neuen Straßenverbindung Enzisreute - Volkertshaus (Verlegung der K 7939 mit Spange L 316 – K 7939) **Planungsfall 1.1** erfolgt eine Verkehrsbündelung auf einer von der B 30 neu Ortsumgehung Enzisreute über Bad Wurzach, die B 465 und über Leutkirch (A 96) bis in den bayerischen Raum Dietmannsried (A 7) verlaufenden Ostwest-Verbindung.

Mit einer neuen Verbindung Enzisreute – Volkertshaus kann der Verkehrsdruck auf die L 300 Haidgau gemindert werden. Zudem ist im Zuge der L 314 Baienfurt – Bergatreute – L 316 eine spürbare Verkehrsabnahme zu erwarten. Von Bad Wurzach her kann die L 314 über Aitrach langfristig mit einer Verlegung südlich Aitrach und Anbindung an die A 96 eine direkte Verbindung zur A 96 / A 7 / Memmingen darstellen. Westlich der B 30 wurde in Verbindung mit der Verlegung der B 30 neu die L 285 über eine Ortsumfahrung von Reute angebunden.

- Eine Anschlussstelle A 96 Wangen-Süd (L 333) in Verbindung mit Maßnahmen im Zuge der B 32 – K 8005 östlich der A 96 und der L 333 Südumfahrung Tettang (**Planungsfall 2**) verstärkt die Verkehrsbündelung auf der leistungsfähigen A 96 und führt zu Verkehrsentslastungen auf den parallel zur A 96 verlaufenden Straßen. Sie hat nur eine geringe Verkehrsbedeutung im Hinblick auf eine weitere zusätzliche Verkehrsbündelung des Ostwest-Verkehrs.

Die im Planungsfall unterstellte L 333 Südumfahrung Tettang führt zu den angestrebten Verkehrsentslastungen in den Ortsdurchfahrten von Tettang. Sie ist in ihrer Verkehrswirksamkeit unabhängig von einer Anschlussstelle A 96 Wangen-Süd.

- Mit Ausbau der K 8016 zwischen der B 12 neu Ortsumgehung Isny und der L 265 westlich Neutrauchburg sowie der L 265 Ortsumgehung Christazhofen (**Planungsfall 3**) entsteht im Raume östlich der A 96 eine attraktive Straßenverbindung von der B 12 neu Ortsumgehung Isny bis zur A 96 AS Kißlegg, wobei der Kurort Neutrauchburg und die Ortsdurchfahrt Christazhofen vom Verkehr entlastet werden.
- Mit dem Molldietetunnel als Teil der Südumfahrung Ravensburg (**Planungsfall 4**) wird die heute bereits hohe Verkehrsbedeutung der Ostwest-Verkehrsachse B 30/Ravensburg – A 96 Wangen gegenüber dem Bezugsfall verstärkt, wobei durch Rückverlagerungen des Verkehrs von der B 31 Friedrichshafen – Lindau zur B 32 Ravensburg – Wangen der Verkehrsdruck auf der B 31 Friedrichshafen – Lindau gemindert wird. Mit der Südumfahrung Ravensburg einschließlich Molldietetunnel wird die Ostwestverkehrsachse B 32 direkt mit der B 30 neu und der B 33 verknüpft. Sie hat erhebliche Verkehrsentlastungen im Zuge der B 32 Ortsdurchfahrt Ravensburg zur Folge.
- Im Raume Leutkirch wurden im Rahmen einer vertiefenden Untersuchung Planungsfälle mit einer Südumfahrung alternativ in ortsnaher oder ortsferner Lage mit verkehrlichen Auswirkungen auf eine Verbindung in den bayerischen Raum Dietmannsried/A 7 bewertet. Die Prognoseergebnisse zeigen, dass mit einer ortsnahen Südumfahrung der Stadt von der L 319 östlich der A 96 zur L 308 östlich Leutkirch eine deutliche Verkehrsentlastung in den Ortsdurchfahrten von Leutkirch erwartet werden kann. Mit dieser Maßnahme wird die Verkehrsanbindung des bayerischen Raumes an die A 96 über die L 308, St 1308 und St 2009 bis zur A 7 Dietmannsried verbessert.

Die Prognoseergebnisse des Bezugsfalles und der Planungsfälle zeigen die verkehrlichen Wirkungen der unterstellten Maßnahmen bezüglich ihrer Verkehrsbedeutung im Zuge der angestrebten Stärkung einer Ostwest-Verkehrsachse auf. Für gegebenenfalls anstehende Entwurfsplanungen sind die Prognoseverkehrsdaten jeweils unter Berücksichtigung der örtlichen Belange vertiefend fortzuschreiben.