

Straßenbauverwaltung Landkreis Würzburg

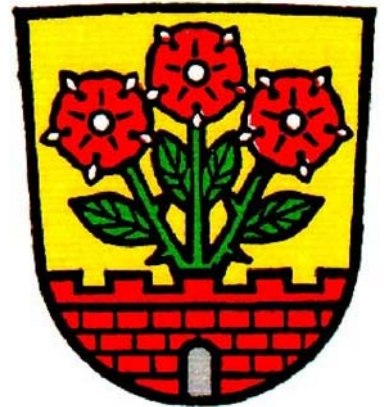
Straße / Abschnittsnummer / Station: Wü 3 / 140 / 7,503 – St 2294 / 320 / 0,485

Neubau der Westumfahrung Rimpar
Bau-km 0+000 bis 1+905 1+899

PROJIS-Nr.:

**Künftige Verkehrsbelastung der Westumfahrung und
Südumfahrung und Nordumfahrung (nachrichtlich)
November 2017**

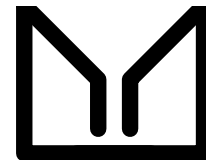
Markt Rimpar



Künftige Verkehrsbelastung der Westumfahrung und Südumfahrung und Nordumfahrung (nachrichtlich)

November 2017

Georg Maier Regierungsbaumeister, Dipl.-Ingenieur
Beratender Ingenieur VBI



Dipl.-Ing. Georg Maier, Leistenstraße 8, 97082 Würzburg

Ingenieurgesellschaft mbH
Straßen- und Brückenbau
Eisenbahnbau
Verkehrsplanung
Tragwerksplanung

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung und Überblick	3
2	Abwicklung der Verkehrsumlegung	4
3	Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 und 2015.....	7
4	Ergebnis der Umlegungen auf die Umgehungen im Westen und Süden und zusätzlich nachrichtlich im Norden	9
4.1	Übersicht.....	9
4.2	Umlegung des DTV 2010	10
4.2.1	Hochrechnung auf das Jahr 2035.....	10
4.2.2	Umlegung Westumgehung (Basis DTV 2010).....	11
4.2.3	Umlegung West- und Südumgehung.....	11
4.2.4	Ergänzung der West- und Südumgehung nachrichtlich mit einer möglichen Nordumfahrung.....	11
4.3	Verkehrsumlegung DTV 2015	12
4.3.1	Hochrechnung DTV 2015 auf 2035	12
4.3.2	Umlegung Westumfahrung	12
4.3.3	Umlegung West- und Südumfahrung	12
4.3.4	Ergänzung der West- und Südumgehung nachrichtlich mit einer möglichen Nordumgehung	13
5	Zusammenfassung	13

1 Aufgabenstellung und Überblick

- 1.1 Die schwierigen Verkehrsverhältnisse im Bereich der Ortsdurchfahrten der klassifizierten Staatsstraße St 2294 und der klassifizierten Kreisstraßen KrWü 3 und KrWü 8 sind bei der Marktgemeinde Rimpar und den sonstigen Beteiligten seit langem bekannt; Abhilfe soll geschaffen werden.

Nach Sachlage können diese Ortsdurchfahrten für den derzeitigen und künftigen Verkehr nicht verkehrsgerecht ausgebaut werden. Eine Entlastung durch zusätzliche Straßen ist nicht zu vermeiden.

- 1.2 Das Verkehrskonzept „Markt Rimpar“ von Seib Ingenieur Consult vom Oktober 2002 beinhaltet:

Querschnittszählungen: am 16./18.07.2002 an 10 Zählstellen in der Zeit von
06:30 – 09:00 und
15:00 – 19:00 Uhr

Befragungen: am 18.07.2002 an 4 Zählstellen in der Zeit von
06:30 – 09:00 und
15:00 – 19:00 Uhr

Als Prognosehorizont für den Kfz-Verkehr wurde das Jahr 2015 (als Nullvariante 2015) angesetzt.

Umgelegt wurde der Prognoseverkehr 2015 Kfz/24 h theoretisch (ohne Planung möglicher Trassen) auf die 4 Himmelsrichtungen Ost/Süd/West und Nord.

Einer Gesamtumgehung in Süd/West/Nord wird die größere Entlastungswirkung und auch Machbarkeit zugesprochen als einer Gesamtumgehung im Osten.

Vorausgesagt wurden im Gutachten für 2015 folgende Querschnittsbelastungen:

- a) Umgehung Süd und West:
- | | |
|------|------------------------|
| Süd | 3.800 / 3.550 Kfz/24 h |
| West | 2.750 / 2.450 Kfz/24 h |

b) Umgehung Süd, West und Nord:

Süd	4.100 / 3.775 Kfz/24 h
West	4.250 / 4.000 Kfz/24 h
Nord	2.450 Kfz/24 h

1.3 Das Büro Hyder Consulting hat im Dezember 2009 einen Entwurf für eine Süd- und Westumgehung vorgelegt.

Der Entwurf wird nicht ausgeführt.

1.4 Das Verkehrskonzept „Markt Rimpar“ aus 2002 muss als Grundlage für die erneute Erstellung eines den Regeln und der Streckencharakteristik entsprechenden Entwurfes für eine Westumfahrung und anschließend einer Südumfahrung fortgeschrieben werden.

2015 wurde daher auf Basis der amtlichen Jahreszählung 2010 der nach Rimpar/Maidbronn einströmende Verkehr (in Kfz/24 h) auf eine vom Markt zugestimmte Westumgehung und auf eine machbare Trasse der Südumfahrung umgelegt. Die Jahreszählung 2015 lag noch nicht vor.

Nach Bekanntwerden der Jahreszählung 2015 wird nachfolgend der DTV 2015 auf das Verkehrsnetz im Bereich Rimpar/Maidbronn umgelegt.

Als Prognoseverkehr wird das Jahr 2035 mit einem Zuschlag von 10/15 % berechnet.

2 Abwicklung der Verkehrsumlegung

Die Verteilung des Ziel- und Durchgangsverkehrs wird analog der Befragungsergebnisse des Marktes Rimpar aus 2002 vorgenommen.

Mit diesen Ausgangsdaten werden die weiteren Verkehrsumlegungen durchgeführt.

Diese Verkehrsverteilung ist in nachfolgendem **Bild 1** dargestellt und in nachfolgender **Tabelle 1** in Matrixform zusammengefasst.

Bild 1

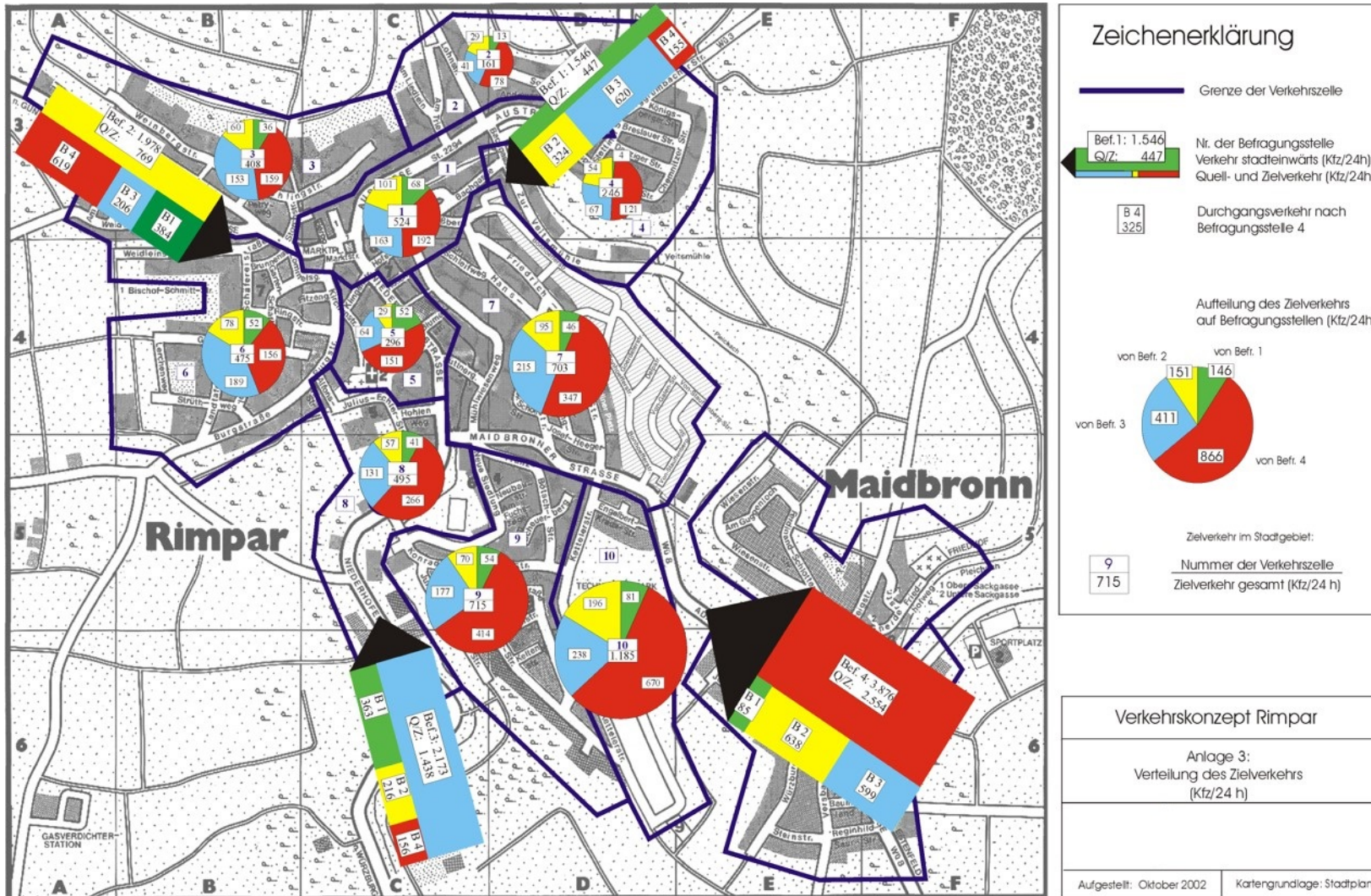


Tabelle 1: Verkehrsverteilung

Verkehrszellen	nach	100	200	300	400	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	gesamt	Durchgangs- verkehr	Zielverkehr
von	100	X	324	620	155	68	13	36	4	52	52	46	41	54	81	1546	1099	447
	200	384	X	206	619	101	29	60	54	29	78	95	57	70	196	1978	1209	769
	300	363	216	X	156	163	41	153	67	64	189	215	131	177	238	2173	735	1438
	400	85	638	599	X	192	78	159	121	151	156	347	266	414	670	3876	1322	2554
Schloss und Marktplatz	1	68	101	163	192													
Am Holzweg/Am Trieb	2	13	29	41	78													
Frühlingstraße/Weinbergstraße	3	36	60	153	159													
Veitsmühle/Chemnitzer Straße	4	4	54	67	121													
Kirchenstraße/Herrn-gasse	5	52	29	64	151													
Geheimer Weg/Weidleins- graben	6	52	78	189	156													
Hans-Böckler-Straße/ Mühl- wiesenweg	7	46	95	215	347													
Schule/Sportzentrum	8	41	57	131	266													
Konrad-Adenauer-Str./ Kurt- Schumacher-Str.	9	54	70	177	414													
Technologiepark	10	81	196	238	670													
gesamt		1279	1947	2863	3484													
Durchgangs- verkehr		832	1178	1425	930													
Quellverkehr		447	769	1438	2554													

Legende: Befragungsstelle
 100 ST 2294 Burggrumbacher Straße / Austrasse
 200 Wü 3 Günterslebener Straße
 300 ST 2294 Niederhofer Straße
 400 Wü 8 Adam-Bausewein-Straße, Maidbronn

Hinweis: Quellverkehr = Zielverkehr

Die Straßenverkehrsbehörde erfasst in einem 5-Jahres Rhythmus die Verkehrsbelastung des überörtlichen Verkehrswegenetzes.

Das Ergebnis der amtlichen Straßenverkehrszählung für den durchschnittlichen täglichen **Verkehr** (DTV in Kfz/24 h) aus dem Jahr 2010 liegt als belastbares Zahlenmaterial vor. Im Oktober 2017 wurden von der Obersten Baubehörde die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 veröffentlicht.

Die zu erwartende Verkehrsbelastung für die geplante Westumfahrung wird zunächst mit dem Datenmaterial aus 2010 und 2015 ermittelt.

Die Ergebnisse bilden die Grundlage für die Entwurfsplanung der Westumfahrung.

In einem nächsten Schritt wird die künftige Südumfahrung ergänzt und die Gesamtverkehrsbelastung für diesen Planfall durch Umlegung ermittelt.

In einem weiteren Schritt wird eine mögliche Nordumfahrung im Netz ergänzt und eine Verkehrsumlegung durchgeführt.

3 Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 und 2015

In der **Anlage 1.1 und 1.2** sind die Belastungspläne der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 und 2015 dargestellt.

Im Juli 2015 wurde vom Markt Rimpar eine Sonderzählung an den Einfallstraßen von 06:00 – 10:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr durchgeführt.

Am Marktplatz wurde am 10.4.2014 eine Knotenpunktzählung von 06:00 – 10:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr durchgeführt.

Die Ergebnisse sind in **Anlage 1.3** dargestellt.

In nachfolgender **Tabelle 2** werden die Ergebnisse zusammengefasst.

Tabelle 2: Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2010 und 2015

Querschnitt	DTV Kfz/24 h			Sonderzählung 04/2014 und 07/2015	
	2010	2015	Veränderung 2010 – 2015 %	Kfz/8 h	Kfz/24 h
Q1 Wü 3 Güntersleben	4760	3622	-23,9	2779	5500
Q2 Wü 8 Einmündung ST 2294 Rimpar	7018	6602	-5,9	3847	7600
Q3 Wü 8 südlich Maidbronn	6656	6206	-6,8	3920	7800
Q4 ST 2294 Gramschatz	2858	2289	-19,9	1815	3600
Q5 Wü 3 Burggrumbach	1185	432	-63,5	528	1000
Q6 ST 2294 Würzburg	5829	5114	-12,3	3217	6400
ST 2294 Ortsmitte Rimpar, Marktstraße	9842	9126	-7,3	5280	10500
ST 2294 Ortsmitte Rimpar, Bischof- Schmitt-Straße	-	-	-	3178	6300
Wü 3 Ortsmitte Rimpar, Marktplatz	-	-	-	3652	7300

4 Ergebnis der Umlegungen auf die Umgehungen im Westen und Süden und zusätzlich nachrichtlich im Norden

4.1 Übersicht

Umgelegt wurde zwischenzeitlich

- a) das durchschnittlich tägliche Verkehrsaufkommen 2010, da 2015 noch nicht veröffentlicht war
- b) das durchschnittlich tägliche Verkehrsaufkommen 2015, nach Veröffentlichung

und zwar auf die West- und Südumgehung entsprechend den geplanten Trassen und auf eine evtl. Nordumfahrung, ohne Trassenplan.

Allerdings musste festgestellt werden, dass zwischen den beiden Grundlagen erhebliche Unterschiede bestehen. Gründe dieser Unterschiede konnten nicht in Erfahrung gebracht werden.

Für die Wahl der Trassen West- und Südumgehung hat der Datenunterschied keine nennenswerte Bedeutung. Lediglich bei der Einflussnahme des Verkehrs auf Dritte (Lärm, Luft, usw.) ist die Größenordnung Grundlage der Beurteilung/Bemessung.

Eine Umlegung auf die östlich von Rimpar/Maidbronn liegende mögliche Umgehung wurde ausgeschlossen, da diese aus verkehrlicher Sicht mit dem Gutachten Seib schon ausgeschieden wurde und der Markt dem zugestimmt hat. Außerdem ist die Machbarkeit solcher Trassen nicht nachgewiesen.

Umgelegt wurde auch die Alternative zur Südumgehung mit Anbindung weiter außerhalb von Rimpar an der Freistrecke der St 2294.

Allerdings ist die sogenannte Alternative als Ausbau einer Kreisstraße wegen der unzulässigen Gradienten mit Einschnitten ungeeignet.

4.2 Umlegung des DTV 2010

4.2.1 Hochrechnung auf das Jahr 2035

Gemäß Verkehrs-Verflechtungsprognose 2030 des BMVBS vom 11.06.2014 werden bis 2030 im motorisierten Verkehrsaufkommen (MIV) folgende Veränderungen erwartet.

Tabelle 3: Veränderungen 2010 – 2030 im MIV gem. Verkehrs-Verflechtungsprognose 2030 des BMVBS

	Stadt Würzburg	Landkreis Würzburg
Quell- und Binnenverkehr gesamt (Abb. 4 – 18 BMVBS)	- 10 % bis 0 %	0 % bis + 10 %
Motorisierter Verkehr (Abb. 4 – 19 BMVBS)	- 10 % bis 0 %	0 % bis + 10 %
Summe Berufs-, - Ausbildungs- und Geschäftsverkehr (Abb. 4 – 22 BMVBS)	- 10 % bis 0 %	0 % bis+ 10 %
Straßengüterverkehr (Abb. 5 – 15 BMVBS)	0 % bis + 10 %	+10 % bis + 20 %

Für eine Worst-Case-Betrachtung wird deshalb davon ausgegangen, dass das Verkehrsaufkommen bis 2030 um + 10 % bzw. bis 2035 um + 15 % zunimmt.

Das Bayerische Landesamt für Statistik weist im Heft 548 vom Dez. 2016 für den Zeitraum 2010 – 2035 im Landkreis Würzburg eine Bevölkerungszunahme von 159.800 E auf 162.000 E (+ 1,4 %) und für die Stadt Würzburg eine Abnahme von 133.800 E auf 124.500 E (- 7 %) aus.

Die Bevölkerungsentwicklung des Marktes Rimpar mit Gramschatz und Maidbronn hat von 2000 bis 2016 von 7.845 E auf 7.818 E abgenommen. Mit größeren Zunahmen ist im Prognosezeitraum nicht zu rechnen.

Entsprechend der Bevölkerungsentwicklung wird auch die Verkehrsentwicklung in und um Rimpar stagnieren, so dass ein Prognosewert von + 15 % gewählt wird, der auf der sicheren Seite liegt.

Die Belastung im Nullsystem DTV 2010 Prognose 2035 ist in **Anlage 2.1** dargestellt.

4.2.2 Umlegung Westumgehung (Basis DTV 2010)

In der Reihenfolge soll die Westumfahrung zuerst gebaut werden.

Unter Zugrundelegung des DTV 2010 wird die Westumfahrung bis zum Jahr 2035 mit max. 3.250/3.900 Kfz/24 h belastet sein (**Anlage 2.2 a/b**)

4.2.3 Umlegung West- und Südumgehung

4.2.3.1 Vorschlagstrasse

Bei der Umlegung auf die Südumgehung auf die Vorschlagstrasse wird davon ausgegangen, dass jeweils 50 % des am südlichen Ortsrand von Rimpar befragten Verkehrs der ST 2294 Quelle und Ziel im Bereich Versbach bzw. im Stadtgebiet Würzburg haben. Ein Teil des Verkehrs mit Quelle/Ziel Stadtgebiet Würzburg wird künftig über die B 19 – AS Estenfeld – Wü 8 fahren. Im Zeit-/Weg-Verhältnis ist diese Trasse bevorzugt, da die Ortsdurchfahrt Versbach und die Ortsdurchfahrt Maidbronn entfallen.

Unter Zugrundelegung des DTV 2010 wird die Belastung im Jahr 2035 max. 3.150/5.000 Kfz/24 h an der Westumfahrung und max. 6.100/9.650 Kfz/24 h an der Südumfahrung betragen (**Anlage 2.3 a/b**).

4.2.3.2 Alternativtrasse

Die Alternativtrasse der Südumfahrung bindet ca. 500 m weiter südlich im Bereich der Freistrecke der St 2294 höhengleich an.

Für diesen Planfall ergeben sich für das Jahr 2035 Belastungen von
3.150/5.000 Kfz/24 h an der Westumfahrung
4.050/8.450 Kfz/24 h an der Südumfahrung
(**Anlage 2.4 a/b**)

4.2.4 Ergänzung der West- und Südumgehung nachrichtlich mit einer möglichen Nordumfahrung

Unter Zugrundelegung des DTV 2010 wird die Verkehrsbelastung für diesen Planfall im Jahr 2035

an der Westumfahrung max. 4.700/6.500 Kfz/24 h
an der Südumfahrung max. 6.150/9.650 Kfz/24 h
an der Nordumfahrung max. 2.650 Kfz/24 h
betragen (**Anlage 2.5 a/b**).

4.3 Verkehrsumlegung DTV 2015

Im Oktober 2017 wurden von der Obersten Baubehörde die Verkehrsbelastungen der amtlichen Straßenverkehrszählung 2015 veröffentlicht.

An den Ortseinfahrten Rimpar der klassifizierten Straßen liegen die Belastungswerte

- um 23,9 % an der Wü 3 Güntersleben
- um 6,8 % an der Wü 8 südlich Maidbronn
- um 19,9 % an der ST 2298 Gramschatz
- um 63,5 % an der Wü 3 Burggrumbach
- um 12,3 % an der ST 2298 Versbach

unter den Zählwerten DTV 2010.

4.3.1 Hochrechnung DTV 2015 auf 2035

Tendenziell wurde von 2010 bis 2015 ein Rückgang der Verkehrsbelastung der klassifizierten Straßen um Rimpar festgestellt.

Unter Berücksichtigung der stagnierenden Bevölkerungsentwicklung und der vom BMVBS festgestellten Verkehrsentwicklung im Raum Würzburg kann von 2015 bis 2035 mit einer Verkehrszunahme von + 10 % gerechnet werden.

Die Belastung im Nullsystem DTV 2015 Prognose 2035 ist in **Anlage 3.1** dargestellt.

4.3.2 Umlegung Westumfahrung

Unter Zugrundelegung der Verkehrsbelastung des DTV 2015 ergeben sich für das Jahr 2035 an der Westumfahrung Belastungen von max. 2.450/3.150 Kfz/24 h (**Anlage 3.2 a/b**).

4.3.3 Umlegung West- und Südumfahrung

4.3.3.1 Vorschlagstrasse

Unter Zugrundelegung der Verkehrsbelastung des DTV 2015 ergeben sich für das Jahr 2035 Verkehrsbelastungen

an der Westumfahrung von max. 2.400/4.200 Kfz/24 h

an der Südumfahrung von max. 5.250/8.550 Kfz/24 h

(**Anlage 3.3 a/b**)

4.3.3.2 Alternativtrasse

Für die Alternativtrasse (siehe 4.2.3.2) ergeben sich im Jahr 2035 Belastungen von
 max. 2.450/4.200 Kfz/24 h an der Westumfahrung und
 max. 3.400/7.550 Kfz/24 h an der Südumfahrung
(Anlage 3.4 a/b)

4.3.4 Ergänzung der West- und Südumgehung nachrichtlich mit einer möglichen Nordumgehung

Auf der Grundlage des DTV 2015 ergeben sich für das Jahr 2035 für diesen Planfall Verkehrsbelastungen von
 max. 3.700/5.400 Kfz/24 h an der Westumfahrung
 max. 5.250/8.500 Kfz/24 h an der Südumfahrung
 max. 2.000 Kfz/24 h an der Nordumfahrung
(Anlage 3.5 a/b)

5 Zusammenfassung

Wie in Ziffer 4.1 erwähnt, bestehen zwischen den Jahreszählungen DTV 2010 und DTV 2015 erhebliche Unterschiede.

Aus diesem Grund wurden die Verkehrsbelastungen für beide Zählgrundlagen auf das Jahr 2035 hochgerechnet und umgelegt.

In nachfolgender **Tabelle 4** sind die Ergebnisse zusammengefasst.

Tabelle 4: Zusammenfassung der Umlegungsergebnisse

Planfall	Querschnitt	Belastung Kfz/24 h	
		Prognose 2035 Datenbasis DTV <u>2010</u>	Prognose 2035 Datenbasis DTV <u>2015</u>
Westumfahrung	Westumfahrung	3250 – 3900	2400 - 3150
West- und Südumfahrung	Westumfahrung	3150 – 5000	2400 - 4200
	Südumfahrung	6100 – 9650	5250 - 8550
West- und Südumfahrung (Alternative Seib 2008/2009)	Westumfahrung	3150 – 5000	2450 - 4200
	Südumfahrung	4050 – 8450	3400- 7550
West-, Süd- und Nordumge- hung	Westumfahrung	4700 – 6500	3700 - 5400
	Südumfahrung	6150 – 9650	5250 - 8500
	Nordumfahrung	2650	2000

Die mit dem vorliegenden Datenmaterial durchgeführten Verkehrsumlegungen zeigen, dass die geplante Westumfahrung verkehrswirksam ist und zu einer erheblichen Entlastung der nicht leistungsfähigen Ortsdurchfahrten führt.

Die Südumfahrung führt zu einer weiteren Entlastung der Ortsdurchfahrt Maidbronn.

Die Nordumfahrung führt zu einer noch weiteren Entlastung der Ortsdurchfahrt St 2294 (Austraße – Bischof-Schmitt-Straße – Niederhofer Straße).

Da die Verkehrsbelastungen im Prognosejahr 2035 auf der Datenbasis DTV 2010 größer als die Belastungen auf Basis DTV 2015 sind, wird empfohlen, die Auswirkungen auf Lärm- und Luftschadstoffimmissionen und sonstige Umweltbelastungen mit den höheren Werten zu berechnen.

Würzburg, November 2017



Ing.-GmbH Georg Maier

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Zählungen 2010 / 2015
Anlage 1.1	Verkehrsbelastungsplan gem. Jahreszählung DTV 2010
Anlage 1.2	Verkehrsbelastungsplan gem. Jahreszählung DTV 2015
Anlage 1.3	Sonderzählung 07/2015
Anlage 2	Umlegungen DTV 2010
Anlage 2.1	Verkehrsbelastungsplan Nullsystem (Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24 h)
Anlage 2.2 a	Verkehrsbelastungsplan Planfall Westumfahrung (Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24h)
Anlage 2.2.b	Differenzbelastung zu Nullsystem
Anlage 2.3 a	Verkehrsbelastungsplan Planfall West- und Südumfahrung (Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24h)
Anlage 2.3.b	Differenzbelastung zu Nullsystem
Anlage 2.4 a	Verkehrsbelastungsplan Planfall West- und Südumfahrung Alternativtrasse (Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24h)
Anlage 2.4 b	Differenzbelastung zu Nullsystem
Anlage 2.5 a	Verkehrsbelastungsplan Planfall West-, Süd- und Nordumfahrung (Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24h)
Anlage 2.5 b	Differenzbelastung zu Nullsystem
Anlage 3	Umlegungen DTV 2015
Anlage 3.1	Verkehrsbelastungsplan Nullsystem (Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24 h)
Anlage 3.2 a	Verkehrsbelastungsplan Planfall Westumfahrung (Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24 h)
Anlage 3.2 b	Differenzbelastung zu Nullsystem
Anlage 3.3 a	Verkehrsbelastungsplan Planfall West- und Südumfahrung (Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24h)
Anlage 3.3.b	Differenzbelastung zu Nullsystem
Anlage 3.4 a	Verkehrsbelastungsplan Planfall West- und Südumfahrung Alternativtrasse (Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24h)
Anlage 3.4 b	Differenzbelastung zu Nullsystem
Anlage 3.5 a	Verkehrsbelastungsplan Planfall West-, Süd- und Nordumfahrung (Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24h)
Anlage 3.5 b	Differenzbelastung zu Nullsystem

Anlage 1

Zählungen 2010/2015

Anlage 1.1

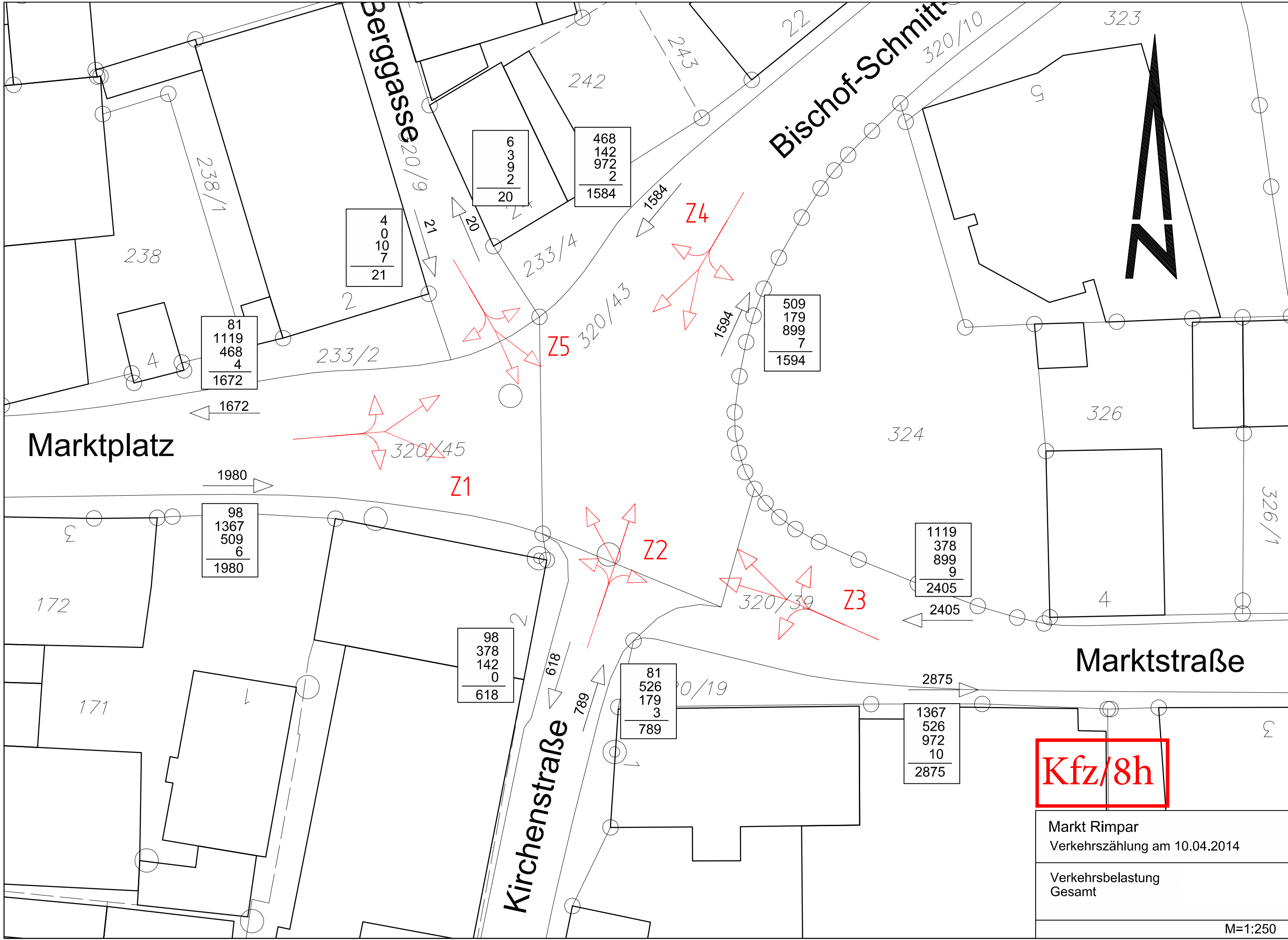
Verkehrsbelastungsplan gem. Jahreszählung DTV 2010

Anlage 1.2

Verkehrsbelastungsplan gem. Jahreszählung DTV 2015

Anlage 1.3

Sonderzählung 04/2014 und 07/2015



Marktplatz

Marktstraße

Kirchenstraße

Bischof-Schmitt

Berggasse

Kfz/8h

Markt Rimpar
Verkehrszählung am 10.04.2014

Verkehrsbelastung
Gesamt

M=1:250

81
1119
468
4
1672

98
1367
509
6
1980

98
378
142
0
618

81
526
179
3
789

1367
526
972
10
2875

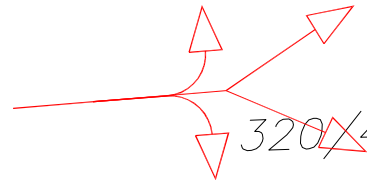
4
107
21

6
293
20

468
142
972
2
1584

509
179
899
7
1594

1119
378
899
9
2405

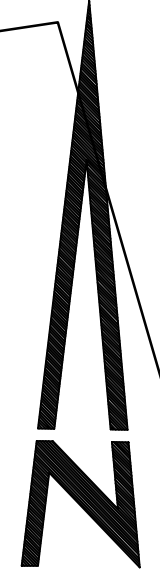


Z5

Z4

Z2

Z3



Anlage 2

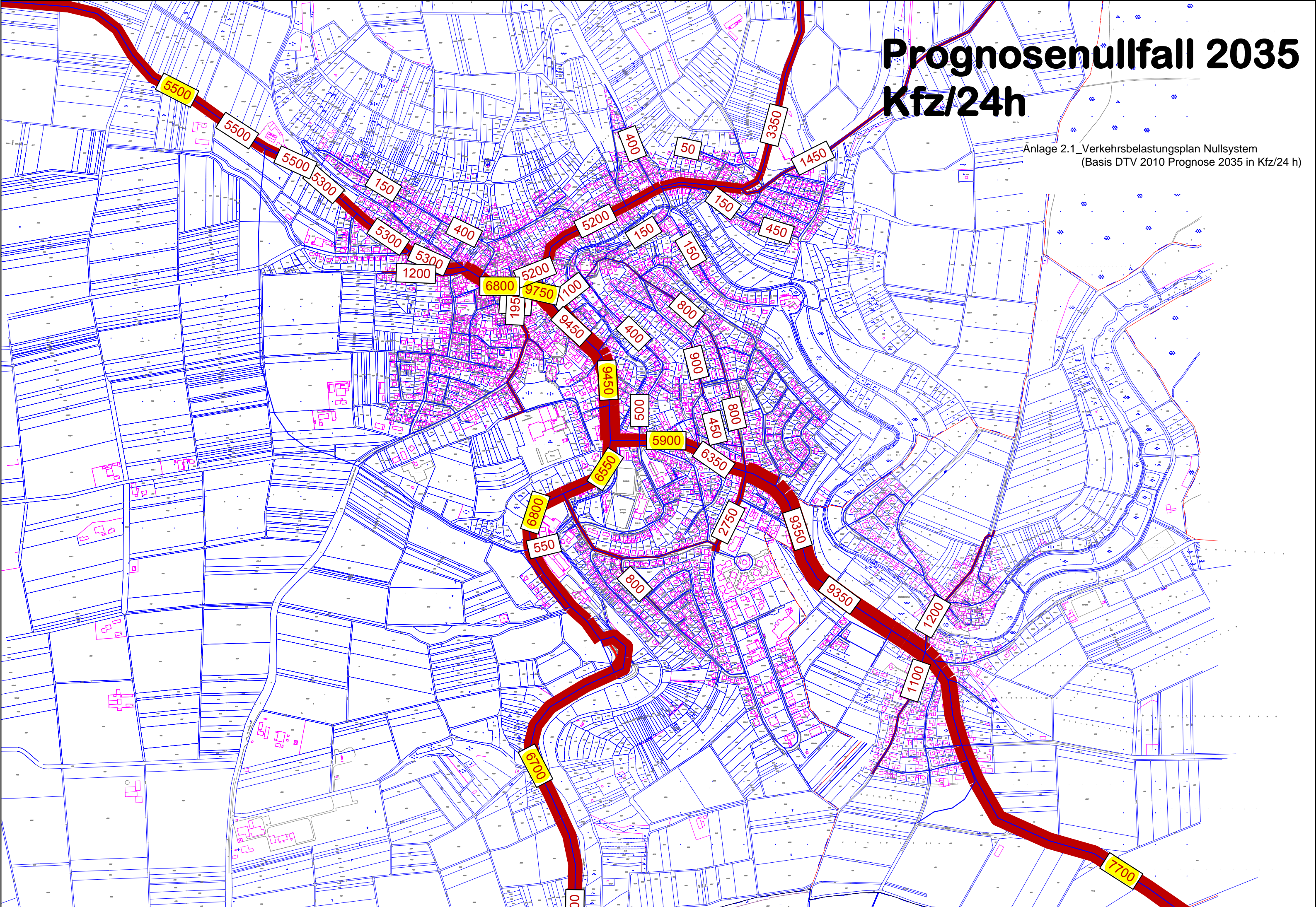
Umlegungen DTV 2010

Anlage 2.1

Verkehrsbelastungsplan Nullsystem (Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24 h)

Prognosenullfall 2035 Kfz/24h

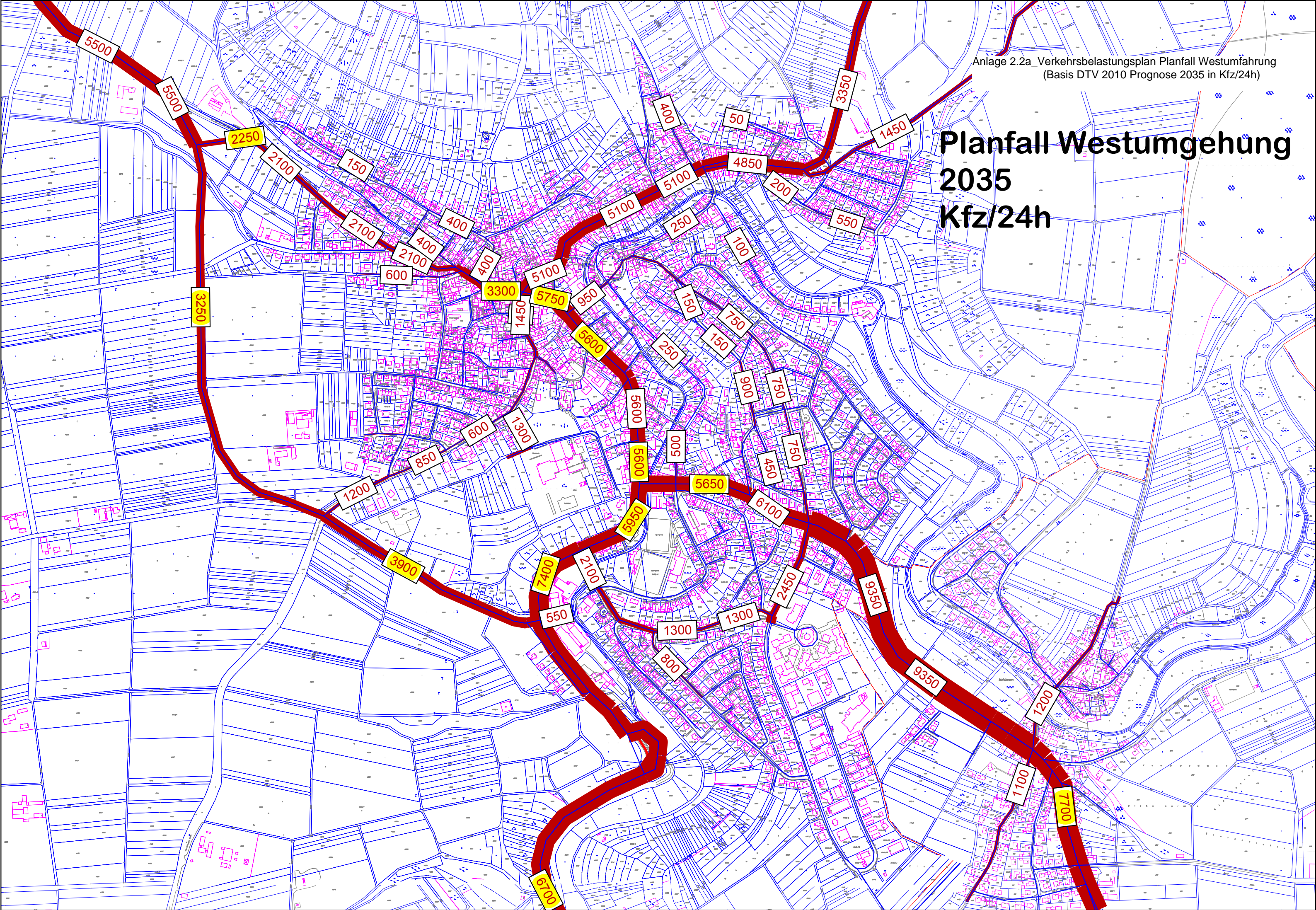
Anlage 2.1_Verkehrsbelastungsplan Nullsystem
(Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24 h)



Anlage 2.2 a

Verkehrsbelastungsplan Planfall Westumfahrung (Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24 h)

Planfall Westumgehung 2035 Kfz/24h

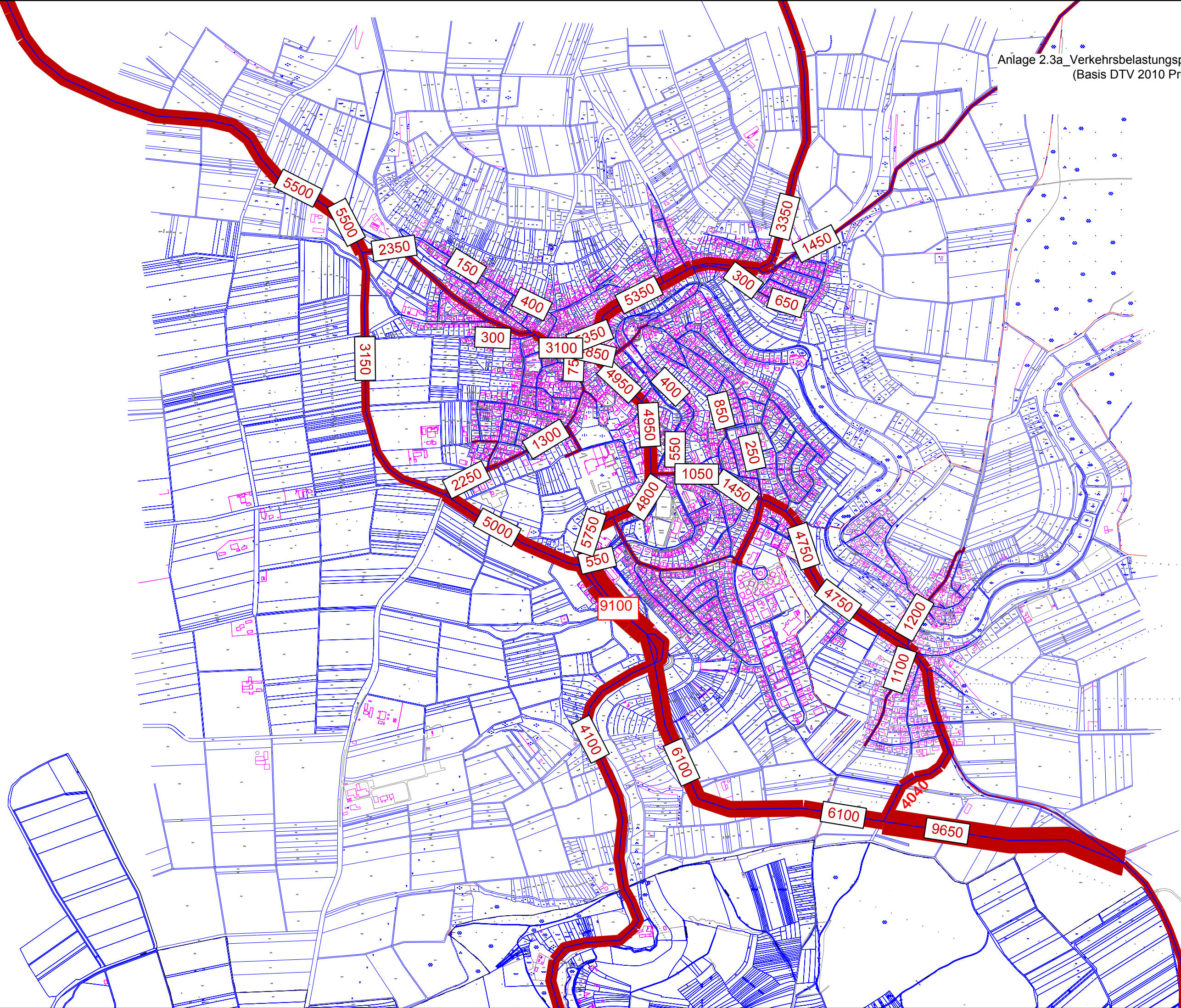


Anlage 2.2 b

Differenzbelastung zu Nullsystem

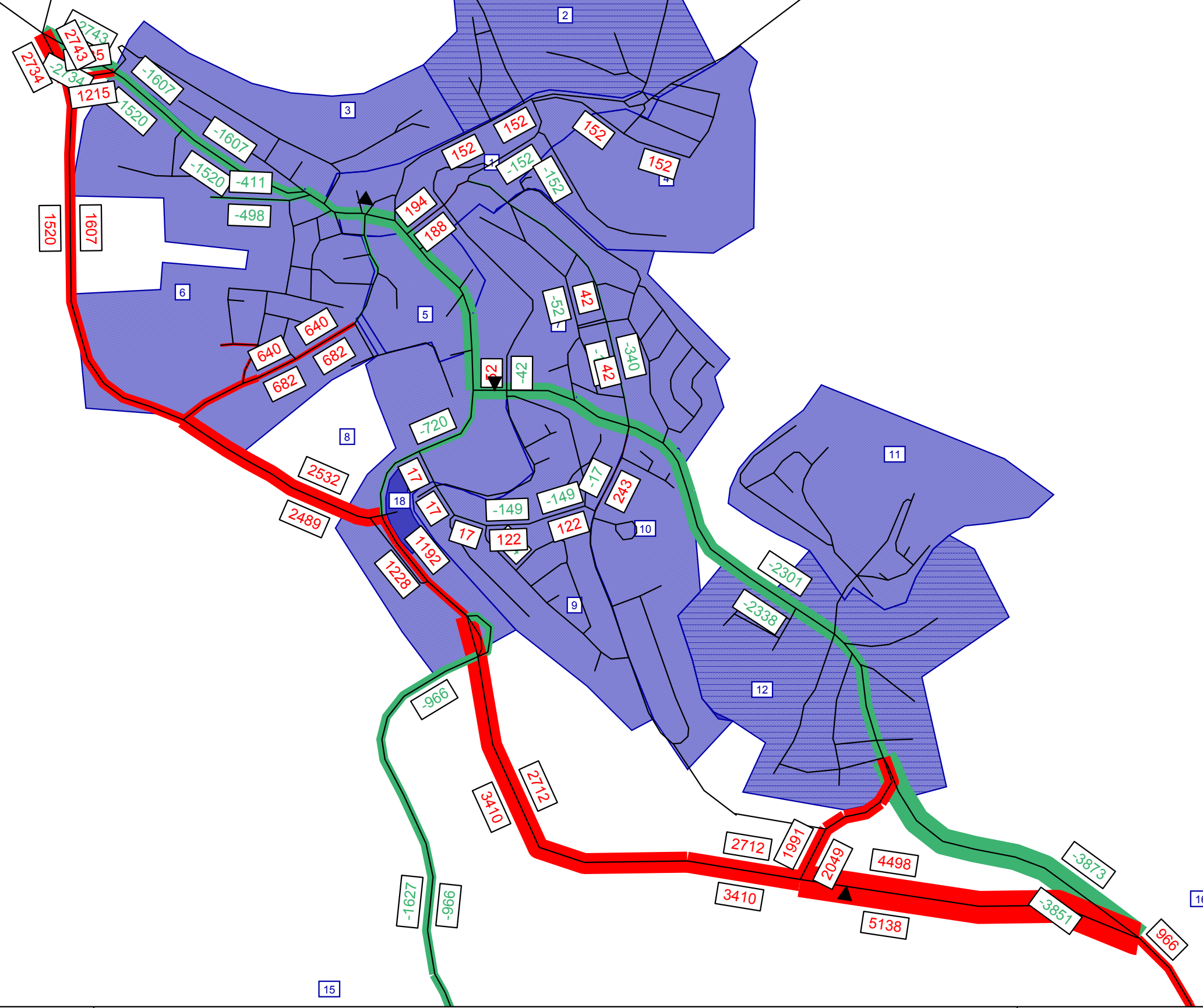
Anlage 2.3 a

Verkehrsbelastungsplan Planfall West- und Südumfahrung (Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24 h)



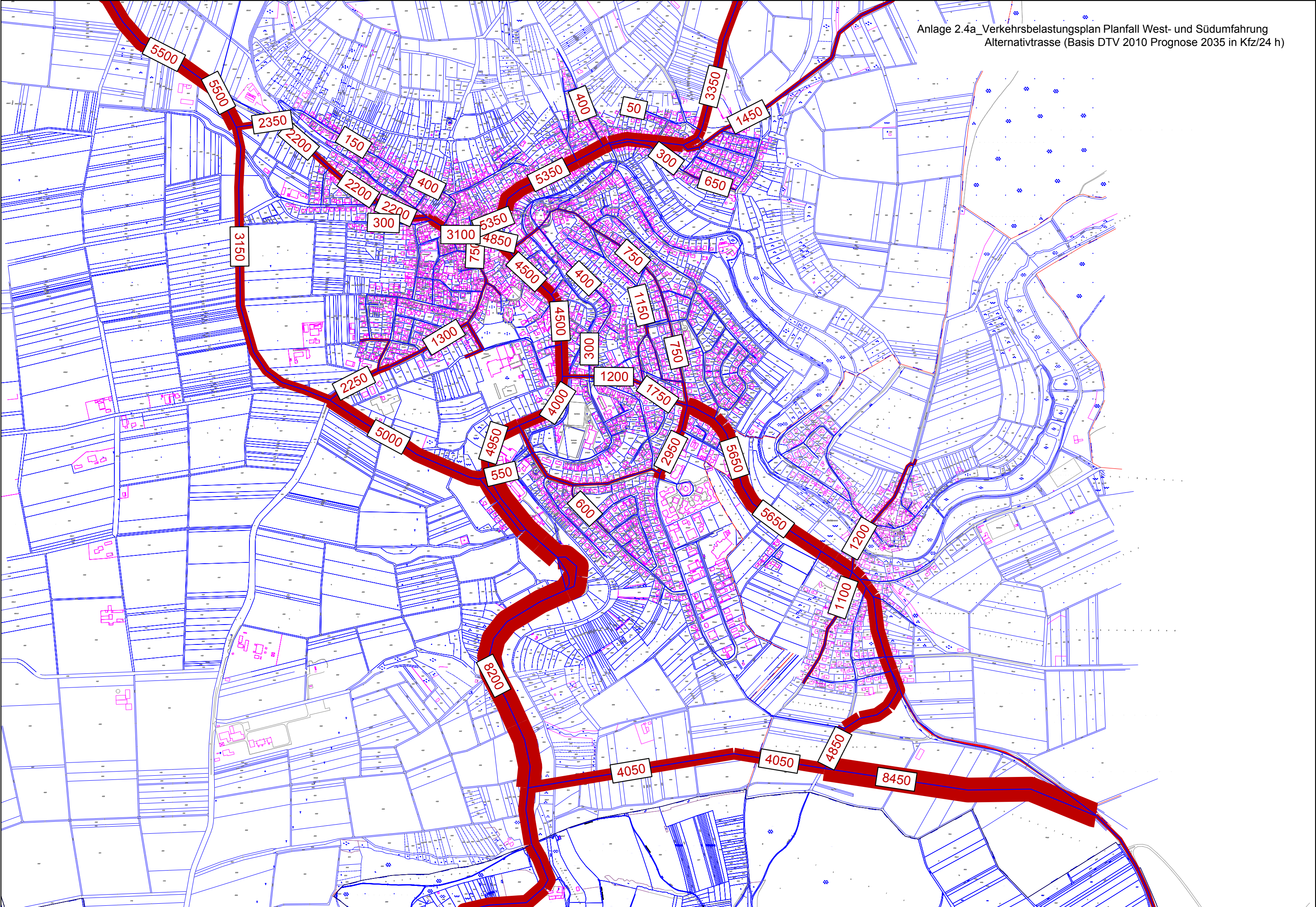
Anlage 2.3 b

Differenzbelastung zu Nullsystem



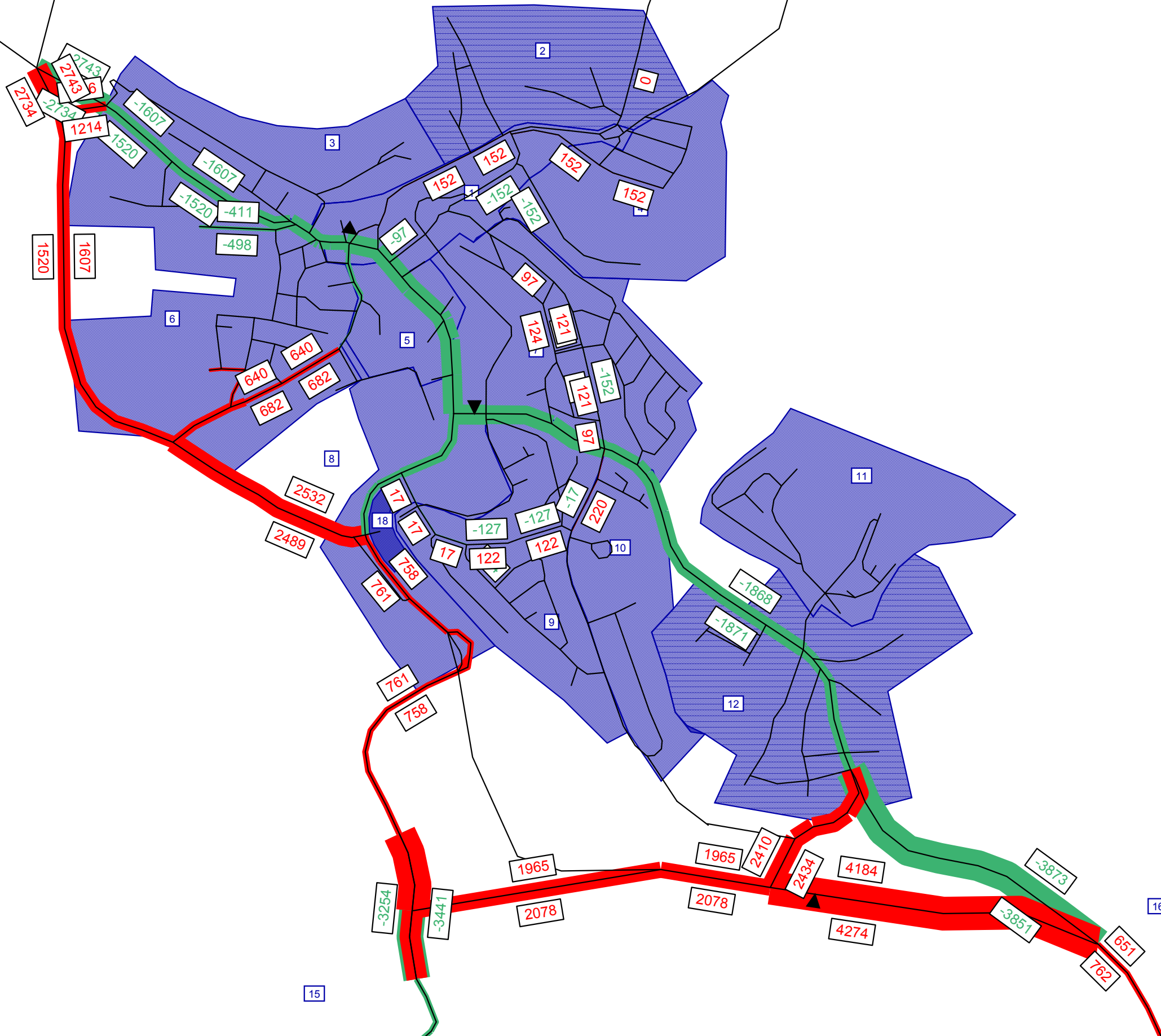
Anlage 2.4 a

**Verkehrsbelastungsplan Planfall West- und Südumfahrung
Alternativtrasse (Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24 h)**



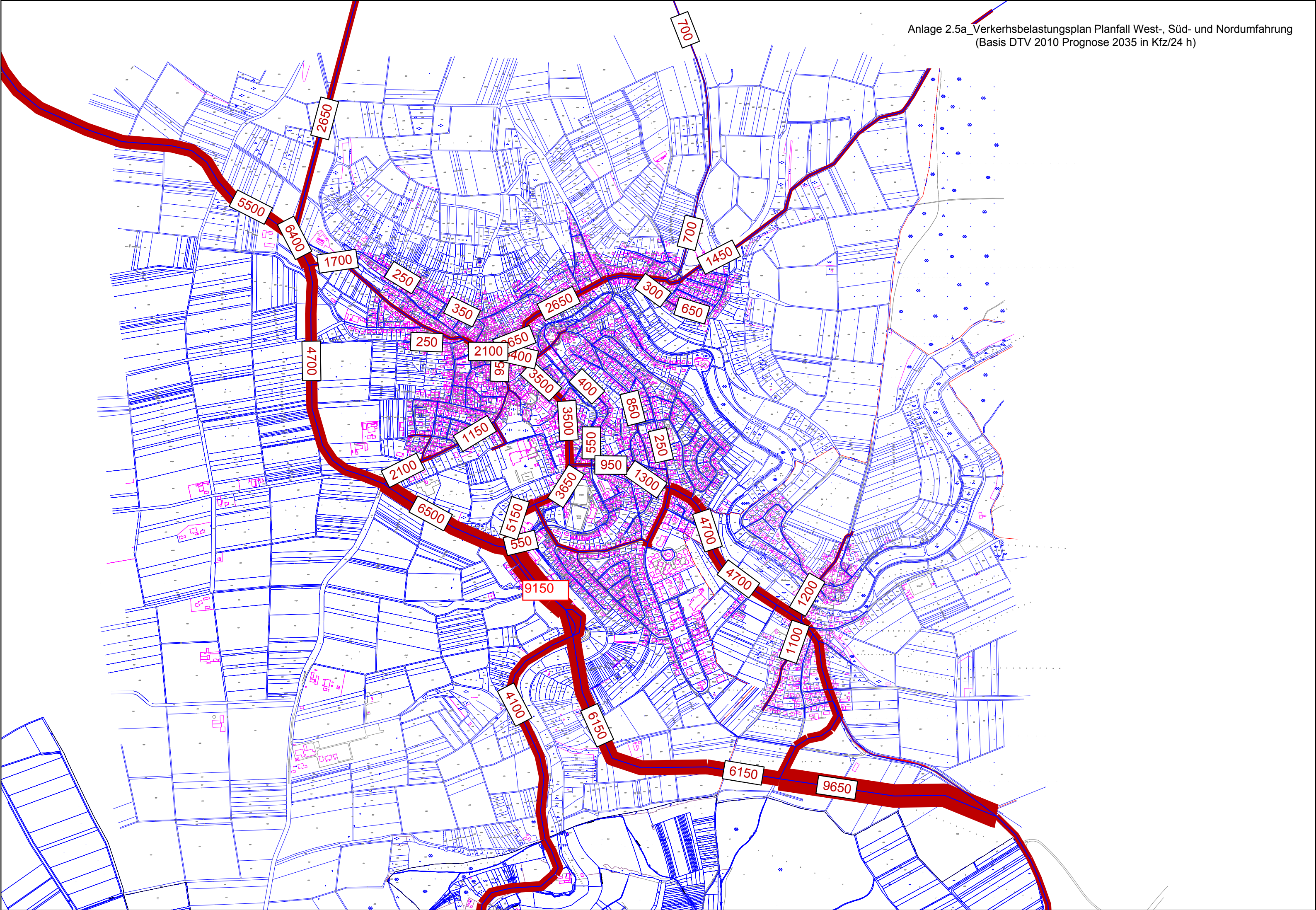
Anlage 2.4 b

Differenzbelastung zu Nullsystem



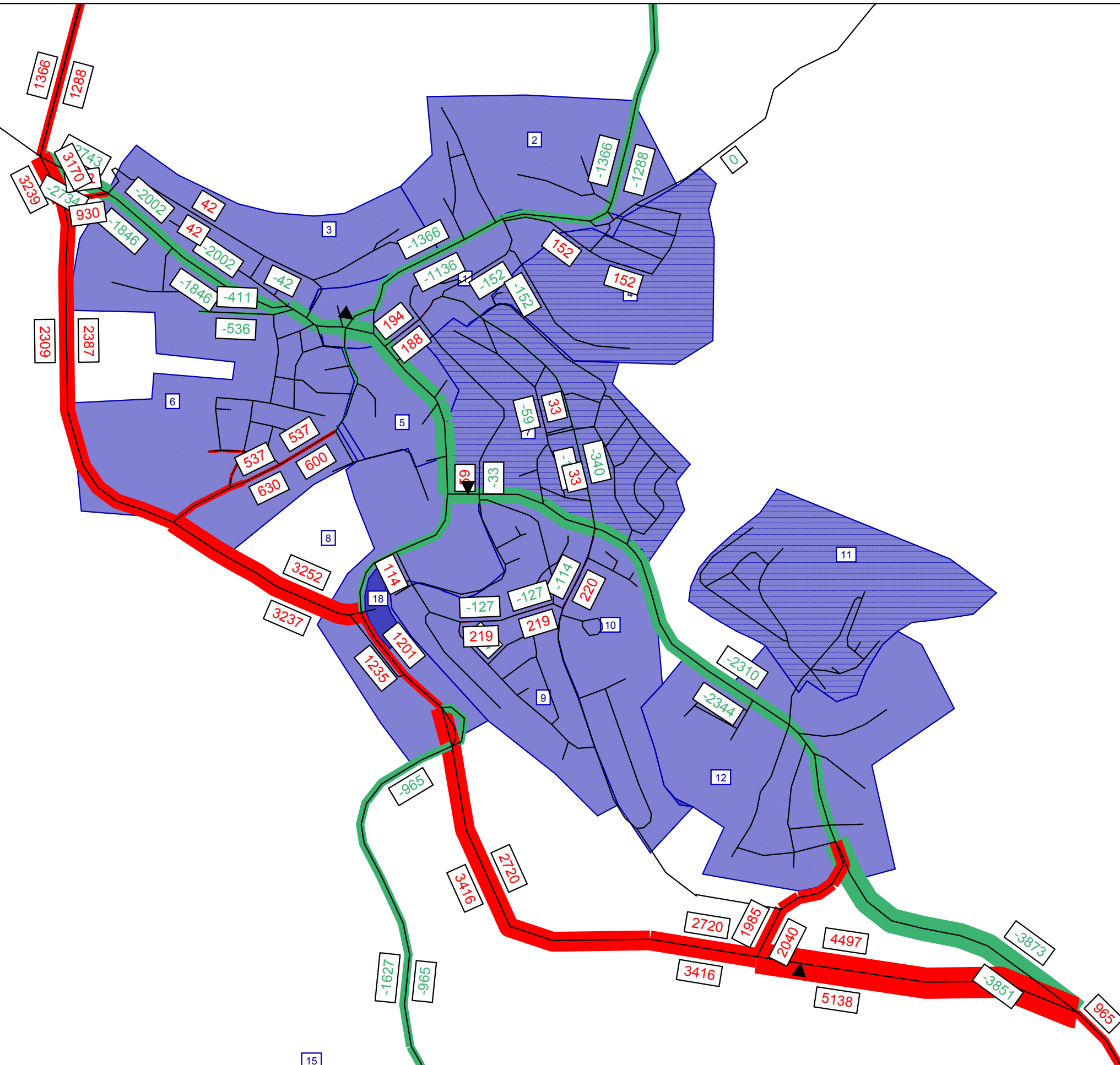
Anlage 2.5 a

Verkehrsbelastungsplan Planfall West-, Süd- und Nordumfahrung (Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24 h)



Anlage 2.5 b

Differenzbelastung zu Nullsystem

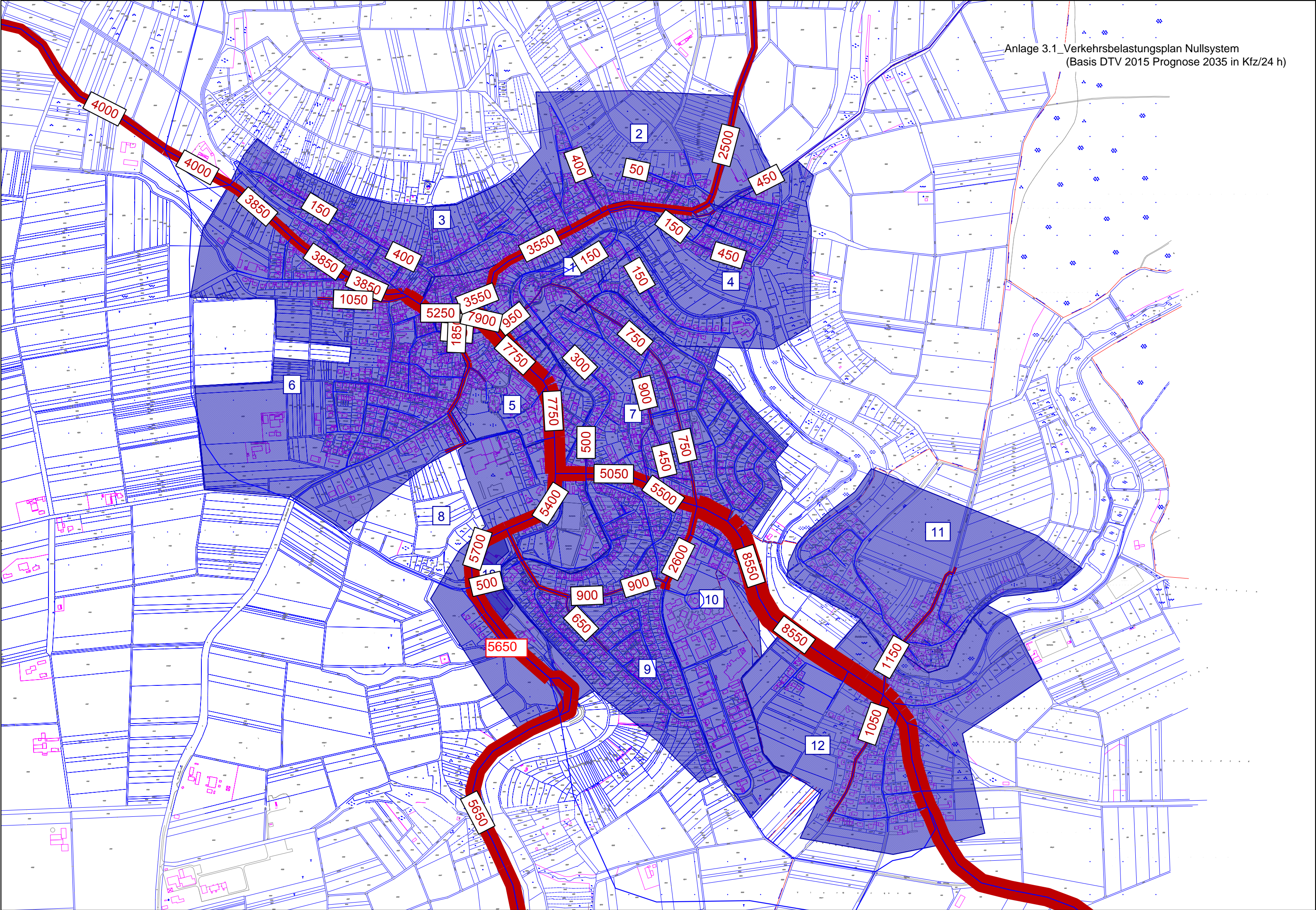


Anlage 3

Umlegungen DTV 2015

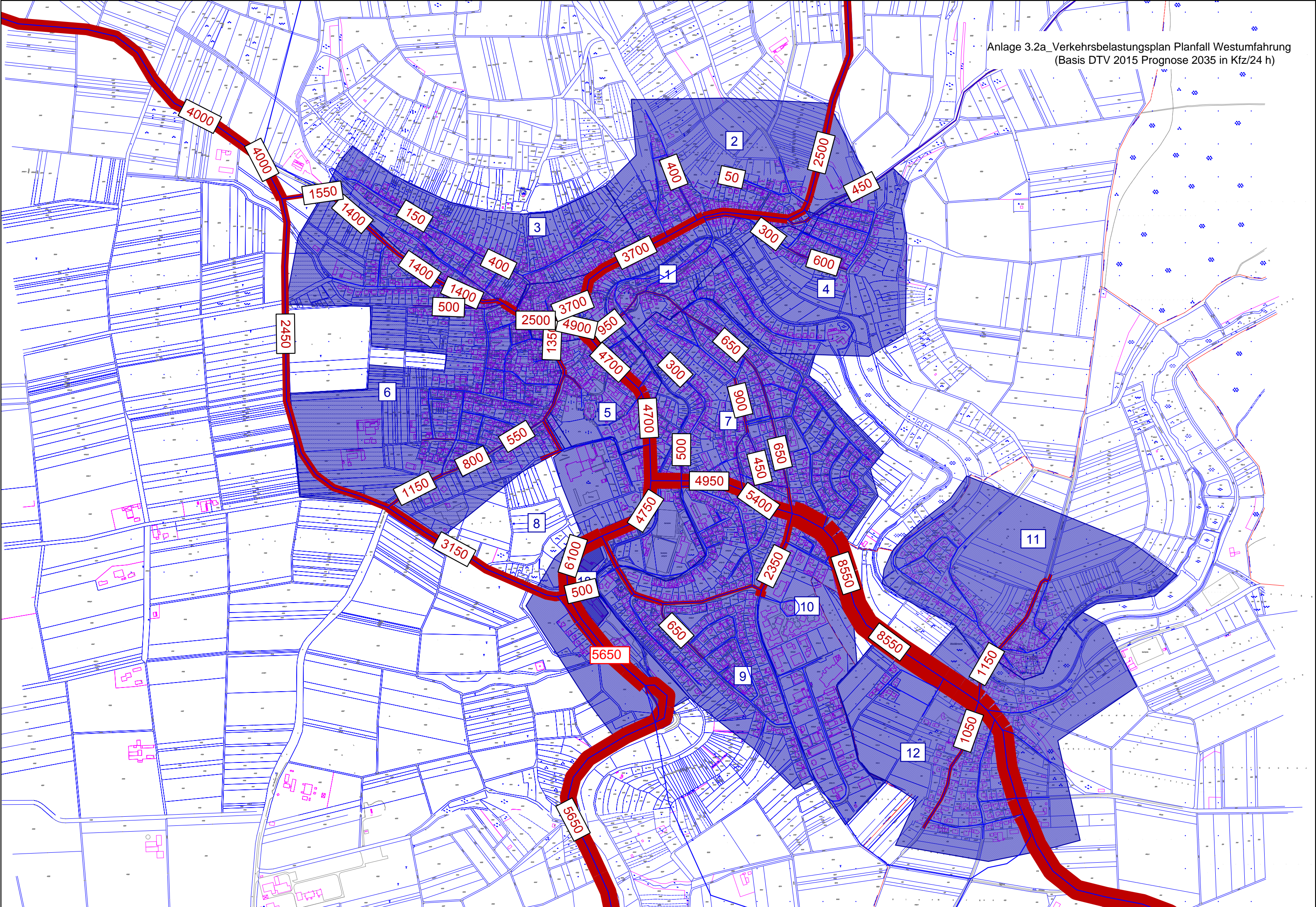
Anlage 3.1

Verkehrsbelastungsplan Nullsystem (Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24 h)



Anlage 3.2 a

Verkehrsbelastungsplan Planfall Westumfahrung (Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24 h)

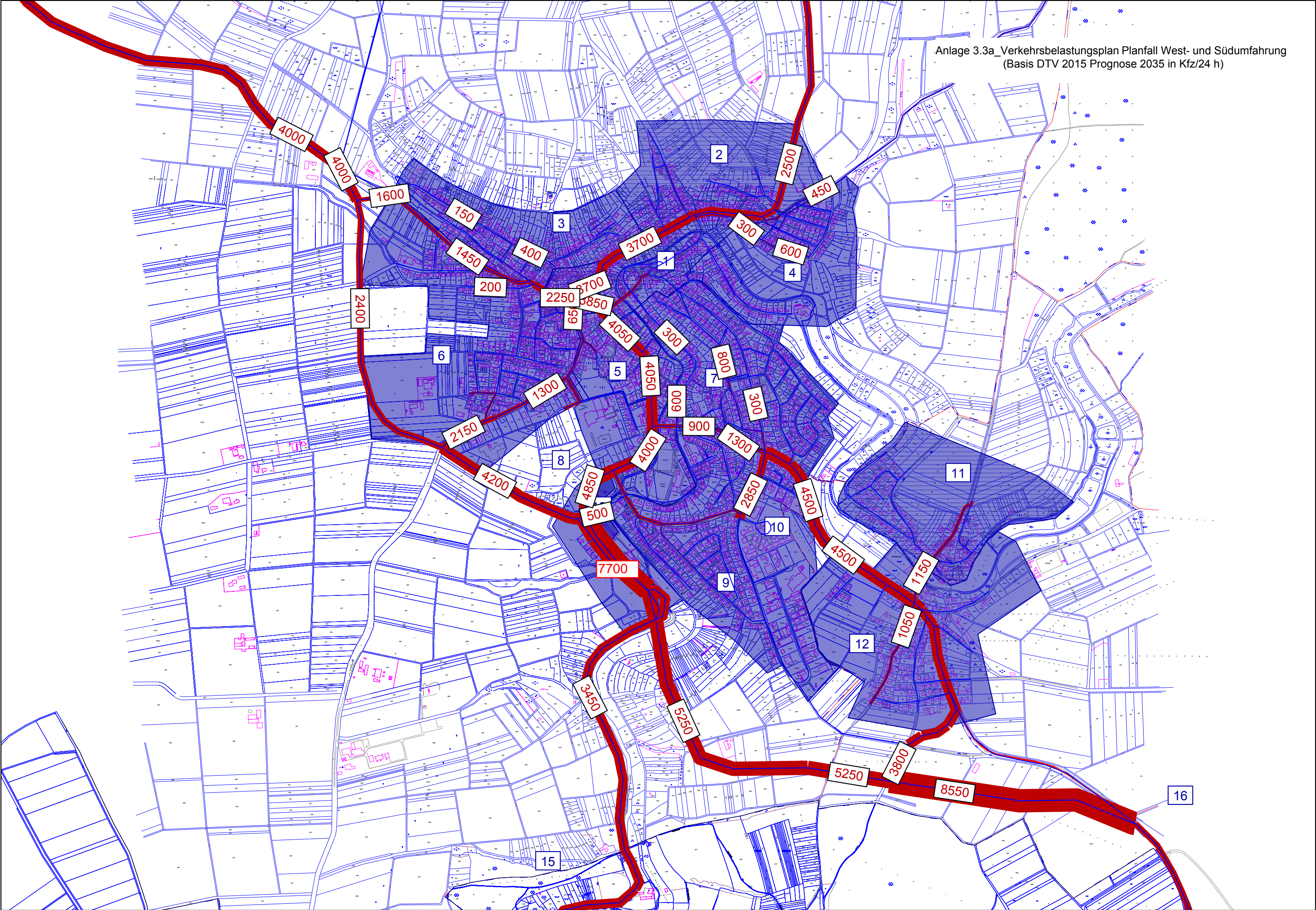


Anlage 3.2 b

Differenzbelastung zu Nullsystem

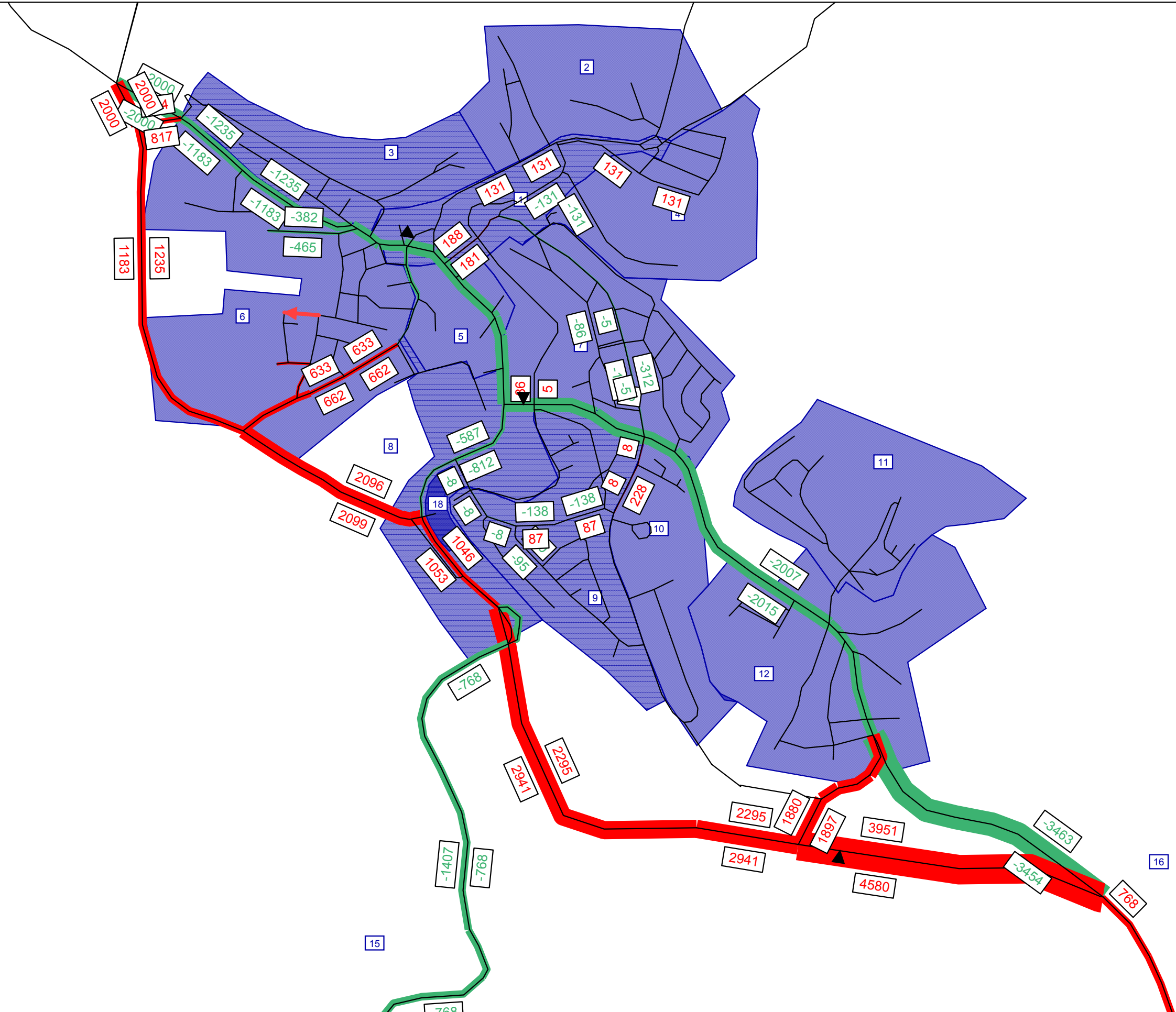
Anlage 3.3 a

Verkehrsbelastungsplan Planfall West- und Südumfahrung (Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24 h)



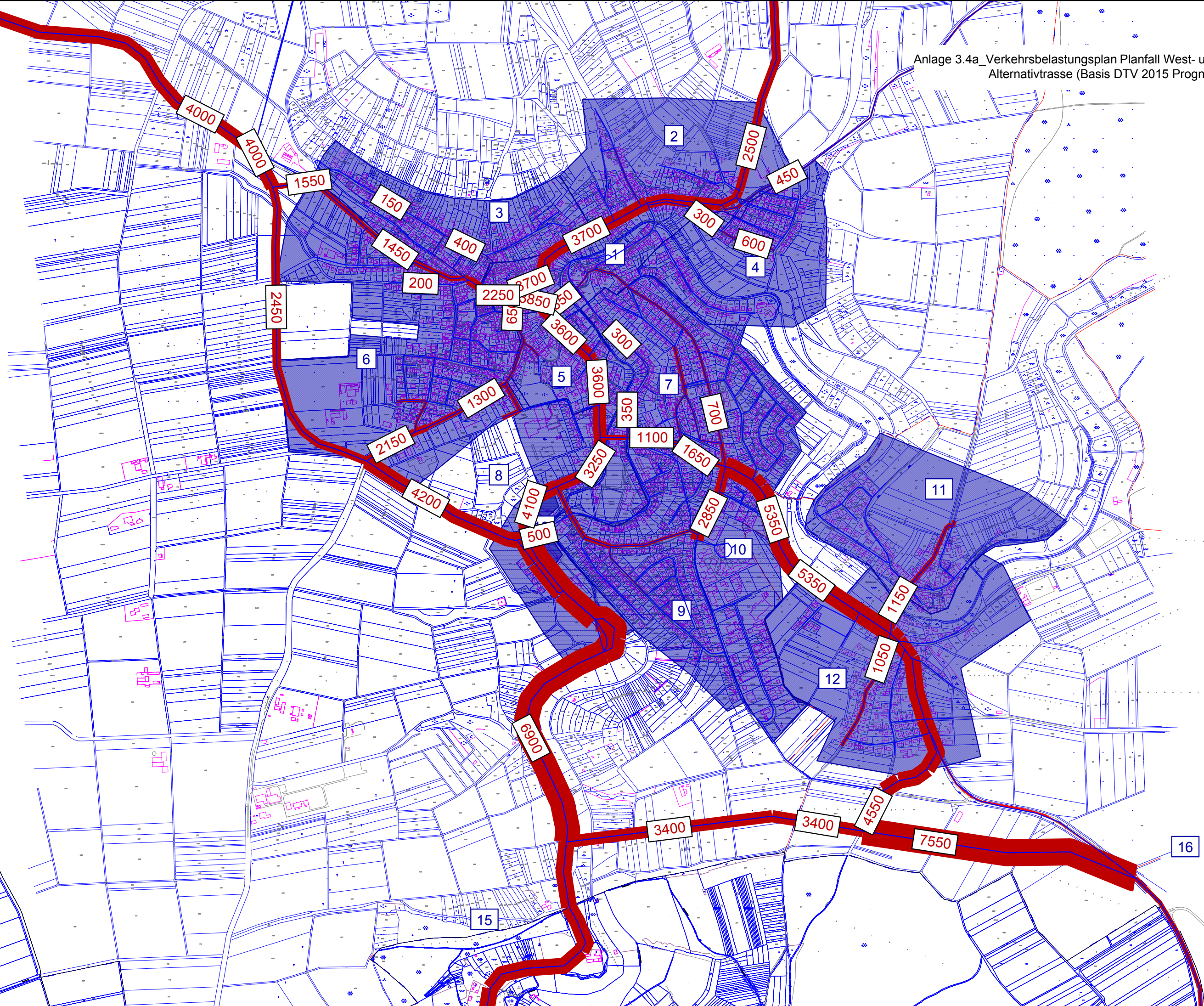
Anlage 3.3 b

Differenzbelastung zu Nullsystem



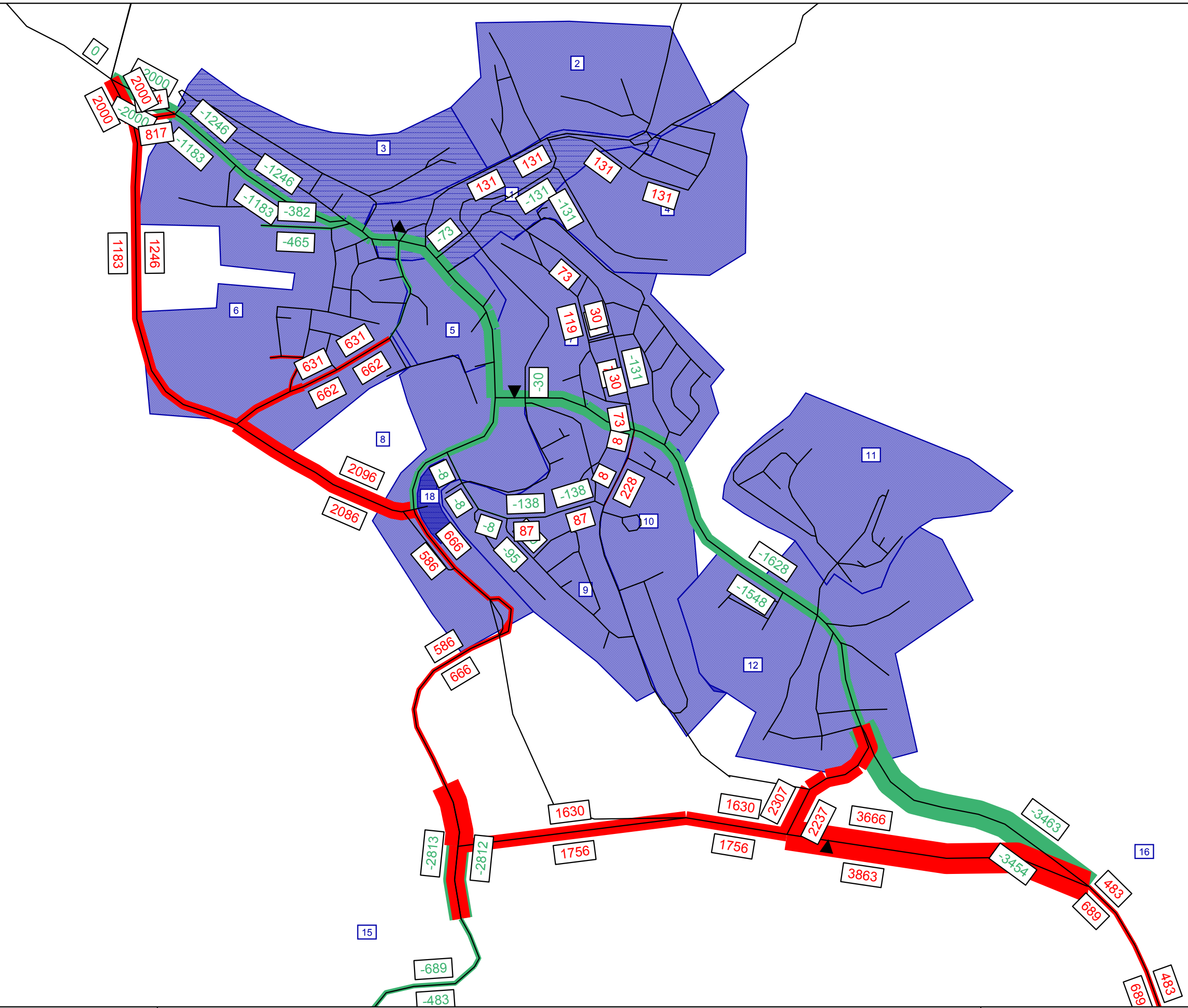
Anlage 3.4 a

**Verkehrsbelastungsplan Planfall West- und Südumfahrung
Alternativtrasse (Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24 h)**



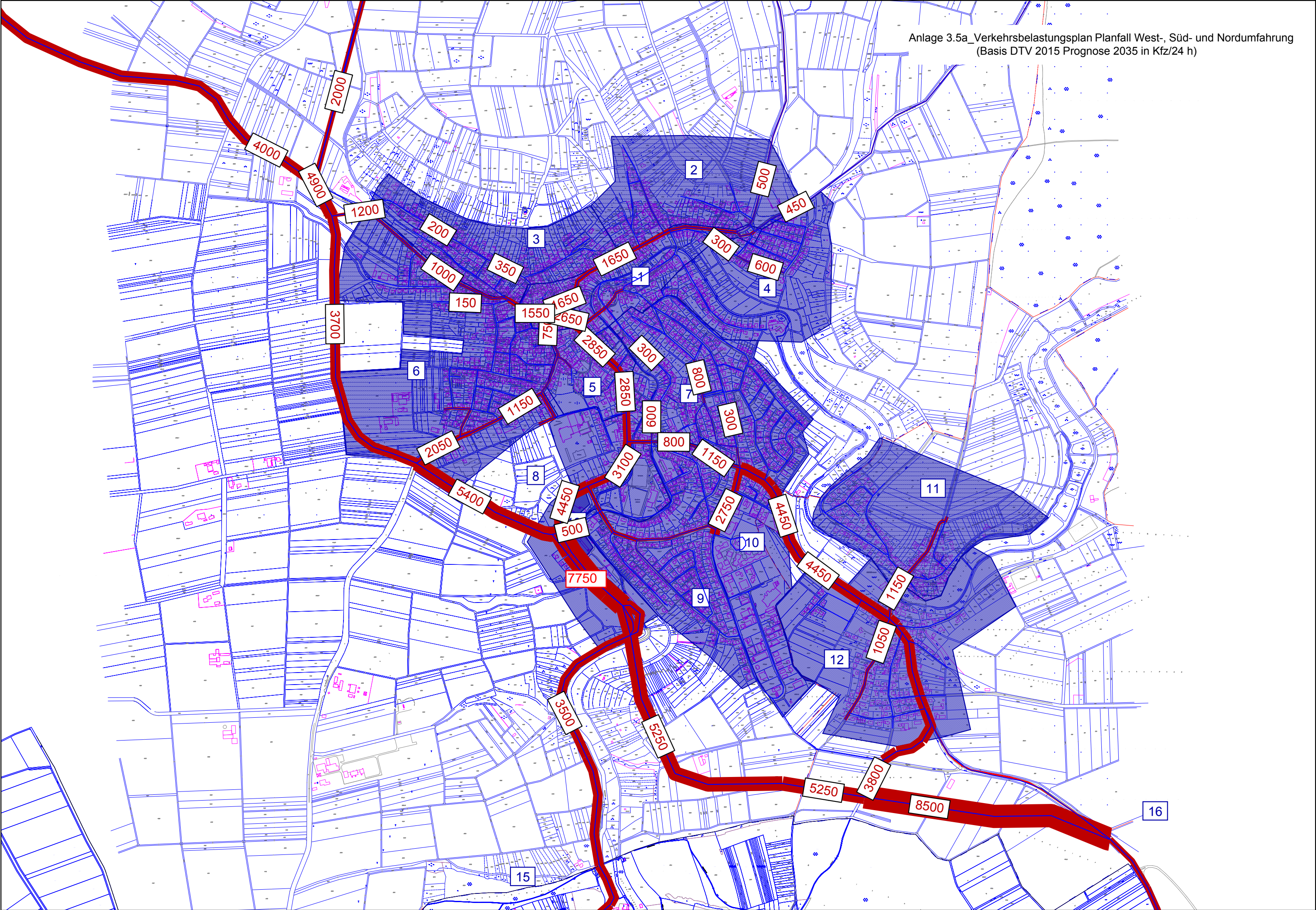
Anlage 3.4 b

Differenzbelastung zu Nullsystem



Anlage 3.5 a

Verkehrsbelastungsplan Planfall West-, Süd- und Nordumfahrung (Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24 h)



Anlage 3.5 b

Differenzbelastung zu Nullsystem

