Regierungspräsidium Tübingen

Verkehrsuntersuchung
B 30-neu Ravensburg-Süd – Friedrichshafen
Fortschreibung 2008/09

- Variantenuntersuchung im Rahmen der Linienfindung -

(Zusammenfassung)

Durchgeführt im Auftrag des Regierungspräsidium Tübingen

MODUS CONSULT ULM GmbH

Prof. Kh. Schaechterle
Dipl.-Ing. H. Siebrand
Dipl.-Ing. (FH) R. Neumann

Schillerstraße 18
89077 Ulm
0731/39 94 94-0

06. Dezember 2016

Impressum

Auftraggeber	Regierungspräsidium Tübingen Referat 44 - Straßenplanung Konrad-Adenauer-Straße 20, 72072 Tübingen Telefon: 07071 / 757-0 Internet: www.rp-tuebingen.de
vertreten durch	Frau Baudirektorin Birgit Ludwig
Auftragnehmer	MODUS CONSULT ULM GmbH Schillerstraße 18, 89077 Ulm Telefon: 0731 / 39 94 94-0 Internet: www.modusconsult-ulm.de
Bearbeitung	Dipl.-Ing.(FH) Klaus Keller B.Eng. Christina Kugel B.Sc. Julian Straub Dipl.-Ing.(FH) Claus Kiener, M.Eng.
Projektnummer	40675-1
Projektstatus	Abschlussbericht (Zusammenfassung)
Aufgestellt	Ulm, Bearbeitungsstand 06. Dezember 2015

Inhalt

1. Einleitung - Aufgabenstellung **1**

2. Grundlagen **2**
2.1 Bestandsaufnahme 2008 2
2.2 Analyse-Nullfall 2008 2
2.3 Vergleichskriterien 2
2.4 Neubau / Zielzustand Netz 6
2.5 Übersicht Planungsfälle 7

3. Prognose-Nullfälle 2025 **8**
3.1 Prognose-Nullfall Minus 8
3.2 Prognose-Nullfall (Bezugsfall) 8
3.3 Prognose-Nullfall Plus 9
3.4 Zusammenfassung Planreihe 3 9

4. Variante WEST – Neubau **10**
4.1 Planungsfall 4.1 11
4.2 Planungsfall 4.2 13
4.3 Planungsfall 4.3 14
4.4 Planungsfall 4.4 16
4.5 Zusammenfassung Planreihe 4 17

5. Variante WEST – Zielzustand Netz **18**
5.1 Planungsfall 5.1 19
5.2 Planungsfall 5.2 21
5.3 Planungsfall 5.3 22
5.4 Planungsfall 5.4 23
5.5 Zusammenfassung Planreihe 5 25

6. Variante OST (Trasse 1c) **26**
6.1 Planungsfall 6.1 27
6.2 Planungsfall 6.2 28
6.3 Planungsfall 6.3 29
6.4 Planungsfall 6.4 30
6.5 Planungsfall 6.5 32
6.6 Planungsfall 6.6 33
6.7 Planungsfall 6.7 34
6.8 Planungsfall 6.8 35
6.9 Planungsfall 6.9 36
6.10 Planungsfall 6.10 37
6.11 Zusammenfassung Planreihe 6 38

7. Variante OST (Trasse 2a/b) **39**

8. Variante MITTE – Neubau/Zielzustand Netz **40**
8.1 Planungsfall 8.1 41
8.2 Planungsfall 8.2 42
8.3 Planungsfall 8.3 43
8.4 Planungsfall 8.4 44
8.5 Planungsfall 8.5 45
8.6 Planungsfall 8.6 46
8.7 Planungsfall 8.7 47
8.8 Planungsfall 8.8 49
8.9 Planungsfall 8.9 50
8.10 Planungsfall 8.6.A 51
8.11 Planungsfall 8.8.A 52
8.12 Zusammenfassung Planreihe 8 53

9. Zusammenfassung **54**

Quellenverzeichnis **55**

Verzeichnis der Planreihen

Planreihe 1 Bestandsaufnahme 2008

Planreihe 2 Analyse-Nullfall 2008

Planreihe 3 Prognose-Nullfall 2025

Planreihe 4 B30neu RV-FN, Variante WEST
Neubaustreckenzug

Planreihe 5 B30neu RV-FN, Variante WEST
Zielzustand Netz

Planreihe 6 B30neu RV-FN, Variante OST, Trasse 1c
Zielzustand Netz

Planreihe 7 B30neu RV-FN, Variante OST, Trasse 2a/b
Zielzustand Netz

Planreihe 8 B30neu RV-FN, Variante MITTE
Neubaustreckenzug,
Zielzustand Netz

Text

1. Einleitung - Aufgabenstellung

Aufbauend auf der Fortschreibung 2008/09 der Verkehrsuntersuchung B 30 neu Ravensburg-Süd – Friedrichshafen /1/ wurden im Rahmen der Linienfindung zwischenzeitlich verschiedene Trassenkorridore in der Raumschaft zwischen Ravensburg und Friedrichshafen erarbeitet und u. a. verkehrstechnisch untersucht:

- *Planreihe 1, Bestandsaufnahme 2008 (nachrichtlich aus /1/)*
- *Planreihe 2, Analyse-Nullfall 2008 (nachrichtlich aus /1/)*
- Planreihe 3, Prognose-Nullfälle 2025 (3 Prognose-Nullfälle)
- Planreihe 4, Variante WEST, Neubau (6 Prognose-Planfälle)
- Planreihe 5, Variante WEST, Zielzustand Netz (5 Prognose-Planfälle)
- Planreihe 6, Variante OST (Trasse 1c), Zielzustand Netz (11 Prognose-Planfälle)
- Planreihe 7, Variante OST (Trasse 2a/b), Zielzustand Netz (1 Prognose-Planfall)
- Planreihe 8, Variante MITTE, Neubau u. Zielzustand Netz (12 Prognose-Planfälle)

Aufgrund der Vielzahl an untersuchten Planungsfällen werden im vorliegenden Bericht die wesentlichen Ergebnisse des aktuellen Bearbeitungstandes zusammengestellt und dem Auftraggeber als Grundlage für die weiteren Planungen zur Verfügung gestellt.

In einer Kurzbeschreibung werden die maßgeblichen Bestandteile der einzelnen Prognose-Planfälle erläutert, die Auswirkungen können anhand ausgewählter Vergleichskriterien, welche jeweils in Steckbriefen dokumentiert sind, nachvollzogen werden.

Im Planteil zum vorliegenden Bericht sind die wesentlichen Abbildungen für jeden Planungsfall dokumentiert.

Ulm, Bearbeitungsstand 06. Dezember 2016

Kiener

2. Grundlagen

2.1 Bestandsaufnahme 2008

Die Verkehrsuntersuchung zur B 30 neu Ravensburg-Süd – Friedrichshafen wurde letztmalig im Jahr 2008/09 fortgeschrieben. Als Grundlage für die Fortschreibung wurden im April 2008 Verkehrsbefragungen und Verkehrszählungen durchgeführt; darüber hinaus wurden Daten der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2005 verwendet.

Das Ergebnis der Bestandsaufnahme 2008 ist in Planreihe 1 dargestellt. Eine ausführliche Beschreibung der Grundlagen und Ergebnisse der Fortschreibung 2008/09 ist im Abschlussbericht vom 24.02.2011 dokumentiert. Die wesentlichen Pläne der Planreihe 1 wurden für die vorliegenden Arbeitsunterlagen nachrichtlich übernommen.

2.2 Analyse-Nullfall 2008

Das Ergebnis der Verkehrssimulation für den Analyse-Nullfall, Verkehrsaufkommen 2008, ist in Planreihe 2 dokumentiert. Die wesentlichen Pläne der Planreihe 2 wurden für die vorliegenden Arbeitsunterlagen nachrichtlich übernommen.

Die Belastung der B 30 im Bereich zwischen Untereschach und Friedrichshafen (Seewaldkreisel) beträgt rund 11.900 bis 21.400 Kfz/24 h, in der Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren werden etwas mehr als 21.000 Kfz/24 h erreicht. Im Zuge der B 467 zeigen sich Belastungen zwischen rund 16.500 Kfz/24 h im Bereich südlich von Eschach und etwa 11.000 Kfz/24 h in Höhe Tettnang. Die L 333 wird östlich Pfingstweid von rund 12.600 Kfz/24 h befahren.

Im Nord-Süd-Verkehr über die gedankliche Schnittlinie („Screenline") B 33 südlich von Bavendorf, B 30 nördlich von Meckenbeuren und die B 467 nördlich von Liebenau zeigt sich ein Verkehrsaufkommen von zusammen rund 44.500 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von etwa 8 %. Die Simulation stimmt somit hier exakt mit dem Ergebnis der Verkehrszählung überein.

Die Größenordnung des auf das Untersuchungsgebiet bezogenen Quell- und Zielverkehrs beträgt rund 41.000 Kfz/24 h, als Durchgangsverkehr durchqueren etwa 25.300 Kfz/24 h das Untersuchungsgebiet.

2.3 Vergleichskriterien

Um die Vielzahl der im Rahmen der Linienfindung bearbeiteten Planungsfälle und Planungsfallvarianten miteinander vergleichen zu können, werden für jeden Planungsfall dieselben Vergleichskriterien in tabellarischen Steckbriefen zusammengefasst.

Diese Steckbriefe stellen keine abschließende Bewertung der Planungsfälle dar, sondern sollen lediglich anhand einiger weniger Argumente einen Überblick über die Wirkungen des jeweiligen Planungsfalles im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2025 vermitteln.

Vergleichskriterien

- Screenline „RV-FN“
- Veränderung in den Ortsdurchfahrten
- Leistungsfähigkeit der Neubautrasse
- Fahrleistung

2.3.1 Screenline „RV-FN“

Zur Beurteilung der Verteilung der Verkehrsrelationen auf die vorhandenen bzw. geplanten Strecken wird eine Screenline zwischen Ravensburg und Friedrichshafen (siehe **Plan 2.0**) ausgewertet. Diese gedankliche Schnittlinie betrifft den Nord-Süd-Verkehr (Gesamt- und Schwerverkehr) in der Raumschaft auf folgenden Streckenabschnitten:

- (1) Bestandsnetz, B 33 westlich Bavendorf
- (2) Bestandsnetz, K 7732 östlich Bahnlinie
- (3) Bestandsnetz, B 30 alt nördlich Meckenbeuren
- (4a) Bestandsnetz, B 467 alt nördlich Liebenau
- (4b) Neubautrasse, OU Liebenau *(nur in Planreihe 5)*
- (5) Neubautrasse B 30

2.3.2 Veränderungen in den Ortsdurchfahrten

Die Beurteilung der Veränderungen gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025 erfolgt in der Regel über Pläne mit Differenzdarstellungen. Für die Steckbriefe werden daraus folgende, exemplarische Querschnitte (Gesamt- und Schwerverkehr) ausgewählt:

- (6) B 30 OD Meckenbeuren Nord, zwischen L 329 Bahnhofstraße/Tettnanger Str.
- (7) B 30 OD Meckenbeuren Mitte, Höhe Rathaus
- (8) B 30 OD Meckenbeuren Süd, südlich K 7723 Moosstraße
- (9) B 467 OD Liebenau, zwischen K 7719 West/Ost
- (10) L 329 OD „Brochenzell“ Ost, östlich der Schussen
- (11) L 329 OD Brochenzell West, Ortsausgang östlich Kreisverkehr
- (12) L 333 OD Walchesreute/Pfingstweid, zwischen Hopfen- und Sängerstraße

2.3.3 Leistungsfähigkeit der Neubautrasse

Bei Neu- und Ausbaumaßnahmen von Verkehrswegen haben die Abmessungen der Querschnittselemente maßgebenden Einfluss auf Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität, Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit, Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie auf Städtebau und Umweltschutz. Vor allem im Hinblick auf die Schutzgüter Natur und Landschaft soll unter den o. gen. Gesichtspunkten geprüft werden, ob für den Ausbau der B 30 zwischen Ravensburg und Friedrichshafen gegenüber dem Vollausbau ein Regelquerschnitt mit reduziertem Flächenverbrauch möglich ist.

Die Wahl des Regelquerschnitts erfolgt nach in den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL) festgelegten Entwurfsklassen. Sie ist abhängig von der Lage der Straße im Netz und der Verbindungsfunktionsstufe sowie dem vorhandenen oder prognostizierten

Verkehrsaufkommen und dem Schwerverkehrsanteil. Einen zusammenfassenden Überblick über die Vorauswahl der Regelquerschnitte vermittelt nachstehende Abbildung:

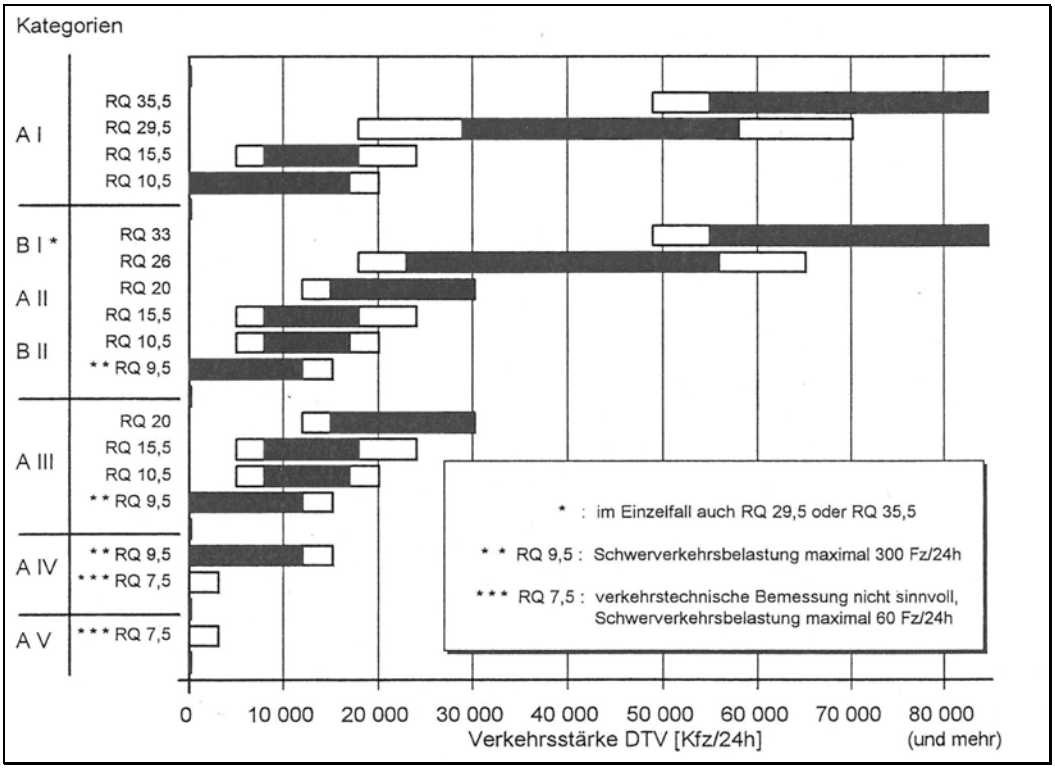


Abbildung 1: Diagramm zur Vorauswahl der Regelquerschnitte (nach RAS-Q 96, Bild 5)

Bei der Frage nach der Bewertung der Verkehrsqualität wird zwischen der Leistungsfähigkeit auf Strecken (bzw. Teilstrecken) und der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten (mit/ohne Lichtsignalanlage, Kreisverkehrsplatz) unterschieden. Der Nachweis der verkehrlichen Leistungsfähigkeit gibt Aufschlüsse über die Dimensionierung geplanter Verkehrsanlagen bzw. notwendigen Veränderungen an bestehenden, nicht ausreichend leistungsfähigen Verkehrsanlagen.

Die Leistungsfähigkeiten von Strecken wurden nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Teil L Landstraßen“ /2/ unter Berücksichtigung folgender Einflussgrößen ermittelt:

- Querschnitt
- Länge
- Linienführung
- Verkehrsstärke und -zusammensetzung
- Umfeldbedingungen

Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit der B 30 Neubautrasse werden in den Steckbriefen folgende Qualitätsstufen ausgewiesen:

- (13) Qualitätsstufe im Mittel über alle betrachteten Abschnitte
- (14) Qualitätsstufe des schlechtesten Einzelabschnitts

Zur Einteilung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) A bis F gelten die Grenz-werte für die richtungsbezogene Verkehrsdichte nach folgender Tabelle:

QSV	**einbahnig zwei- und dreistreifige Straßen**	**zweibahnig vierstreifige Straßen**
	fahrstreifenbezogene Verkehrsdichte k_{FS} [Kfz/km]	richtungsbezogene Verkehrsdichte k [Kfz/km]
A	≤ 3	≤ 9
B	≤ 6	≤ 18
C	≤ 10	≤ 30
D	≤ 15	≤ 40
E	≤ 20	≤ 48
F	> 20	> 48

Tabelle 1: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) in Abhängigkeit der richtungsbezogenen Verkehrsdichte

Die Bedeutung der einzelnen Qualitätsstufen stellt sich wie folgt dar:

QSV A: Die Kraftfahrer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Die Verkehrsdichte ist sehr gering. Die Fahrer können im Rahmen der streckencharakteristischen Randbedingungen und unter Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ihre Geschwindigkeit weitgehend frei wählen.

QSV B: Es treten Einflüsse durch andere Kraftfahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten jedoch nur unwesentlich bestimmen. Die Verkehrsdichte ist gering. Auf einbahnigen Straßen werden die Wunschgeschwindigkeiten einzelner Fahrer über längere Strecken nicht mehr erreicht, auf zweibahnig vierstreifigen Straßen liegen die Geschwindigkeiten noch näherungsweise auf dem von den Fahrern angestrebten Niveau.

QSV C: Die Anwesenheit der übrigen Kraftfahrzeuge macht sich deutlich bemerkbar. Die Verkehrsdichte liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.

QSV D: Es treten ständige Interaktionen zwischen den Kraftfahrern auf. Auf zweistreifigen Straßen ist der Verkehrsablauf durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

QSV E: Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Die Verkehrsdichte ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Der Verkehrszustand ist instabil. Für die betrachtete Fahrtrichtung wird die Kapazität der Strecke erreicht.

QSV F: Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist in der betrachteten Richtung überlastet.

2.3.4 Fahrleistung

Ein weiteres Beurteilungskriterium ist die Fahrleistung, welche in Kfz-km (Anzahl Kraftfahrzeuge * zurückgelegten km) in einem bestimmten Raum (Abgrenzung siehe **Plan 2.0**) angegeben wird. Ziel einer jeden Planung sollte sein, die Gesamtfahrleistung zu minimieren bzw. zumindest nicht zu erhöhen. Für die Steckbriefe sind die Fahrleistungen des Gesamtverkehrs (Kfz-km) und des Anteils des Schwerverkehrs in (SV-km) ausgewertet. Die dargestellten Werte sind jeweils mit 100 zu multiplizieren.

- (15) Fahrleistung in Kfz-km und SV-km

2.4 Neubau / Zielzustand Netz

Prinzipiell ist zu Bewertung einer Maßnahme zunächst die reine Neubautrasse heranzuziehen. Für die Varianten WEST und MITTE werden in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung die beiden Szenarien „Neubau“ (nur B 30 Neubautrasse) und „Zielzustand Netz“ (zusätzliche Netzergänzungen in der Raumschaft) untersucht und bewertet. Dies ist notwendig, um die Varianten WEST und MITTE mit der Variante OST vergleichen zu können, welche die zusätzlichen Netzergänzungen bereits in der Trasse selbst mit beinhaltet.

- **Neubau**
  nur Trassenkorridor B 30 neu; dadurch werden je nach Planungsfall u. U. die Verkehrsprobleme der Raumschaft nicht gelöst, wozu weitere Netzergänzungen notwendig sind

- **Zielzustand Netz**
  Trassenkorridor B 30 neu und weitere Netzergänzungen in der Raumschaft (B 467 Querspange Tettnang, L 333 SU Tettnang, K 7719 OU Liebenau); dient auch dem Vergleich der Varianten WEST und MITTE mit der Variante OST, welche die weiteren Netzergänzungen bereits mit beinhaltet

2.5 Übersicht Planungsfälle

Die nachstehende Tabelle vermittelt eine Übersicht über die bearbeiteten Planungsfälle:

Variante	*Netz*	*Trasse*	*AS Brochenzell*	*Ausbauzustand*	*Netzbestandteile*	*Planreihe*
Analyse-Nullfall 2008					Bestandsstraßennetz 2008	2.0
Prognose-Nullfall 2025	Minus				Bestandsstraßennetz 2008	3.1
	(Bezugsfall)				Bestandsstraßennetz 2008 + hinreichend gesicherte Maßnahmen: B30 BA VI, B31 BA IIB und K7725 OU Kehlen + Rückbaumaßnahmen: K7981 bei Untereschach, K7725 bei Gerbertshaus	3.2
	Plus				Straßennetz Prognose-Nullfall 2025 (Bezugsfall) + weitere Maßnahmen: L205neu OU Bermatingen, K7743neu OU Markdorf, K7743neu OU Kluftern (Bahnparallele)	3.3
Variante WEST	Neubau		ohne AS Brochenzell	Vollausbau (2 + 2)	mit Entnahme B30alt aus dem Netz	4.1
					ohne Entnahme B30alt aus dem Netz	4.1A
				reduzierter Querschnitt (2 + 1)	mit Entnahme B30alt aus dem Netz	4.2
			mit AS Brochenzell	Vollausbau (2 + 2)	mit Entnahme B30alt aus dem Netz	4.3
					ohne Entnahme B30alt aus dem Netz	4.3A
				reduzierter Querschnitt (2 + 1)	mit Entnahme B30alt aus dem Netz	4.4
	Zielzustand Netz		ohne AS Brochenzell	Vollausbau (2 + 2)		5.1
				Vollausbau (2 + 2)	ohne OU Liebenau	5.1A
				reduzierter Querschnitt (2 + 1)		5.2
			mit AS Brochenzell	Vollausbau (2 + 2)		5.3
				reduzierter Querschnitt (2 + 1)		5.4
Variante OST	Zielzustand Netz	Trasse 1c		Vollausbau (2 + 2)	Ausbauabschnitt Nord	6.1
					Ausbauabschnitt Süd	6.2
					Ausbauabschnitte Nord + Süd	6.3
					Gesamt OST (Ausb. Nord + Mitte + Süd)	6.4
					Gesatmt OST, jedoch ohne SU Tettnang	6.4A
				vorhandener Querschnitt (1 + 1)	Gesamt OST (Ausb. Nord + Mitte + Süd)	6.5
				reduzierte Querschnitte (diverse)	Ausb. Nord + Mitte (1 + 1), Süd (2 + 1)	6.6
					Ausb. Nord + Mitte + Süd (2 + 1)	6.7
					Ausb. Nord (2 + 2), Mitte (2 + 1), Süd (2 + 1/	6.8
					Ausb. Nord + Mitte (2 + 2), Süd (2 + 1)	6.9
					Ausb. Nord (2 + 2), Mitte + Süd (1 + 1)	6.10
		Trasse 2a/b		Vollausbau (2 + 2)	Gesamt Ost (Ausb. Nord + Mitte + Süd)	7.0
Variante MITTE	Neubau	Trasse Mitte 3c/d	mit AS Brochenzell	Vollausbau (2 + 2)	ohne AS B 467	8.1
				reduzierter Querschnitt (2 + 1)		8.2
			ohne AS Brochenzell	reduzierter Querschnitt (2 + 1)		8.3
	Zielzustand Netz		mit AS Brochenzell	Vollausbau (2 + 2)	mit AS B 467	8.4
				reduzierter Querschnitt (2 + 1)		8.5
	Neubau	Trasse Mitte 4	mit AS Brochenzell	Vollausbau (2 + 2)	mit AS B 467	8.6
				reduzierter Querschnitt (2 + 1)	mit AS B 467	8.7
					ohne AS B 467	8.7A
	Zielzustand Netz			Vollausbau (2 + 2)	mit AS B 467	8.8
				reduzierter Querschnitt (2 + 1)		8.9
	Neubau	Trasse Mitte 5	mit AS Brochenzell	Vollausbau (2 + 2)	mit AS B 467	8.6A
	Zzst. Netz					8.6A

3. Prognose-Nullfälle 2025

Aufgrund der Komplexität des Untersuchungsraumes, in welchem sich neben der Maßnahme B 30 neu Ravensburg-Süd – Friedrichshafen (BA VII) weitere Straßenbaumaßnahmen in abgeschlossenen bzw. laufenden Verfahren sowie in Planung befinden, werden verschiedene Prognose-Nullfälle als Basis für die weitere Bearbeitung definiert:

- Prognose-Nullfall „Minus“
- Prognose-Nullfall (= Bezugsfall)
- Prognose-Nullfall „Plus“

Prognosehorizont für alle Planungsfälle bleibt auch weiterhin das Planjahr 2025. Nach Einschätzung des Vorhabenträgers ist dies für die anstehenden Aufgaben zur Linienfindung ausreichend. Erst wenn mit konkreten Trassenvarianten in ein weiterführendes Verfahren eingestiegen werden soll, ist der Prognosehorizont (einschließlich einer Aktualisierung der Verkehrsdatenbasis) unter Berücksichtigung der bis dahin verfestigten siedlungsstrukturellen Planungen der Raumschaft fortzuschreiben.

3.1 Prognose-Nullfall Minus

Der Prognose-Nullfall Minus beinhaltet das Bestandsstraßennetz des Analyse-Nullfall 2008. Er stellt damit die klassische „Nullvariante“ dar und beschreibt das prognostizierte Verkehrsaufkommen 2025 ohne jegliche Veränderungen im Straßennetz. Die Umlegungsergebnisse werden in Planreihe 3.1 dokumentiert.

3.2 Prognose-Nullfall (Bezugsfall)

Der Prognose-Nullfall beinhaltet das Bestandsstraßennetz des Analyse-Nullfall 2008 zuzüglich folgender bereits planfestgestellter Maßnahmen im Untersuchungsraum:

- **B 30 Ravensburg Süd (BA VI)**
  Verlegung der B 30 zwischen Ravensburg Süd und Untereschach, Bauabschnitt VI, Planfeststellungsbeschluss RP Tübingen vom 08.12.2005, aktuell im Bau

- **B 31 Friedrichshafen (BA IIB)**
  Verlegung der B 31 zwischen Immenstaad und Friedrichshafen, BA II B Immenstaad - Waggershausen K 7739, Planfeststellungsbeschluss RP Tübingen vom 27.06.2008, Spatenstich Herbst 2015; Ausbau Riedleparktunnel

- **K 7725 Kehlen**
  Neubau der K 7725-Südumfahrung Kehlen, Planfeststellungsbeschluss RP Tübingen vom 26.09.2008, aktuell im Bau

Der Prognose-Nullfall beinhaltet damit alle bis zum Planjahr 2025 zu erwartenden siedlungsstrukturellen Entwicklungen (einschließlich der für die Erschließung dieser Flächen notwendigen Netzergänzungen im nachgeordneten Netz) sowie im Hauptverkehrsstraßennetz die planfestgestellten Maßnahmen.

Er dient für alle folgenden Planungsfälle als Bezugsfall, d. h. die Darstellung von Veränderungen (Differenzpläne) beziehen sich in der Regel auf diesen Prognose-Nullfall 2025. Die Umlegungsergebnisse werden in **Planreihe 3.2** dokumentiert.

3.3 Prognose-Nullfall Plus

Der Prognose-Nullfall Plus beinhaltet neben den hinreichend gesicherten Maßnahmen des Prognose-Nullfalls zusätzlich folgende in der Region vorgesehene, jedoch (noch) nicht formal planfestgestellte Maßnahmen:

- **L 205 neu OU Bermatingen**
- **K 7743 neu OU Markdorf**
  Planfeststellungsbeschluss RP Tübingen vom 08.11.2013
- **K 7743 neu OU Kluftern** (bahnparallele Trasse)
  im Planungsprozess[1]

Die Umlegungsergebnisse werden in **Planreihe 3.3** dokumentiert. Aus der Differenzdarstellung zum Bezugsfall (**Plan 3.3.11**) ist die Auswirkung dieser westlich des Untersuchungsraumes gelegenen Maßnahmen auf den Untersuchungsraum selbst ersichtlich.

3.4 Zusammenfassung Planreihe 3

- Der Prognose-Nullfall stellt die klassische Nullvariante dar und beschreibt die prognostische Verkehrsbelastung 2025 zunächst im Bestandsnetz (Prognose-Nullfall Minus) sowie unter Berücksichtigung planfestgestellter bzw. im Bau befindlicher Netzergänzungen (Prognose-Nullfall).
- Der Prognose-Nullfall 2025 dient als Bezugsfall (Vergleichsfall) für die Bewertung von Netzergänzungen – alle Differenzdarstellungen (+/-) beziehen sich immer auf diesen Prognose-Nullfall (PNF).
- Die im Prognose-Nullfall 2025 Plus zusätzlich unterstellten Maßnahmen westlich des Untersuchungsraumes haben nur geringe Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum zwischen Ravensburg-Süd und Friedrichshafen.

[1] Für die Ortschaft Kluftern (einschl. Lipbach und Efrizweiler) wird derzeit vom Bodenseekreis die „Verkehrsmediation Kluftern“ durchgeführt – ein Ergebnis des offenen Mediationsprozesses liegt derzeit noch nicht vor.

4. Variante WEST – Neubau

Der Korridor der Westtrasse der B 30 neu verläuft in der Weiterführung des Bauabschnittes VI von Norden über das Gewerbegebiet Karrer, westlich an Brochenzell vorbei (ohne/mit Anbindung der L 329 bei Brochenzell) nach Hirschlatt (Anbindung K 7725 neu bzw. B 467 neu) und von dort weiter, mit Anbindung der Messe Friedrichshafen und der Rheinstraße, bis zur B 31 (Anschluss Löwental mit Anbindung zur Äußeren Ailinger Straße und Firma ZF).

Für die Varianten WEST und MITTE werden die beiden Szenarien „Neubau" (nur B 30 Neubautrasse) und „Zielzustand Netz" (zusätzliche Netzergänzungen in der Raumschaft) untersucht und bewertet. Dies ist notwendig, um die Varianten WEST und MITTE mit der Variante OST vergleichen zu können, welche die zusätzlichen Netzergänzungen bereits in der Trasse selbst mit beinhaltet.

Nach den bisherigen Planungsüberlegungen wurde für den Ausbau der B 30 neu Ravensburg-Süd – Friedrichshafen (BA VII) ein Ausbaustandard mit zwei getrennten Richtungsfahrbahnen und jeweils zwei Fahrstreifen empfohlen. Dieser Querschnitt wird im Weiteren vereinfacht als „2 + 2"-Querschnitt bezeichnet. Zur Reduzierung des Flächenverbrauchs wird geprüft, ob auch mit einer einbahnigen („1 + 1") bzw. im Wechsel mit 1 bzw. 2 Fahrstreifen („2 + 1") ausgestatteten B 30 neu ein ausreichend leistungsfähiges System geschaffen werden kann.

Zur Beurteilung der Auswirkungen eines möglichen Anschlusses der L 329 westlich Brochenzell an die B 30 neu werden im Planungsfall Variante WEST und MITTE Planungsfälle ohne und mit Anschluss L 329 untersucht. In der Verkehrsuntersuchung vom 24.02.2011 war in allen Planungsfallvarianten WEST mit Anschluss L 329 auch eine Verlegung der L 329 aus der Ortsdurchfahrt (OD) Brochenzell heraus auf eine südliche Ortsumfahrung (OU) vorgesehen. Vor allem vor dem Hintergrund der Planungsfälle mit AS L 329 Brochenzell an die B 30 West erscheint diese Maßnahme zur Entlastung der OD Brochenzell aus verkehrlicher Sicht weiterhin sinnvoll.

In diesem Zusammenhang wurde in der Verkehrsuntersuchung vom 24.02.2011 als zusätzliche netzergänzende Maßnahme im nachgeordneten Straßennetz in allen Planungsfallvarianten West eine Verlegung der Allmandstraße (GV-Straße Brochenzell - Kehlen) aus der Ortslage von Sammletshofen auf eine Trasse östlich von Sammletshofen berücksichtigt. Durch den Wegfall der L 329 OU Brochenzell wird auch die OU Sammletshofen aus allen aktuellen Planungsfällen herausgenommen.

4.1 Planungsfall 4.1

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 4.1.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse der Variante West mit einem zweibahnig, vierstreifigen Ausbauquerschnitt (2+2) und ohne einen Anschluss der L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 4.1** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 22.000 Kfz/24 h rund 41 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem Bezugsfall in der Größenordnung zwischen -4.400 und -10.300 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet.

- Durch den Verzicht auf einen AS Brochenzell ist die Ortslage von Meckenbeuren zukünftig nur noch im Süden über den AS Hirschlatt unmittelbar an die B 30 neu angebunden. Dementsprechend kommt es gegenüber dem PNF auf der K 7725 zu Mehrverkehr von bis zu +8.600 Kfz/24 h.

- Durch den Entfall der B 30 alt zwischen Eschach und Meckenbeuren steht für Verkehrsbeziehungen nach Norden zukünftig nur noch der Weg über Liebenau (K 7719, B 467) zur Verfügung. Dadurch kommt es gegenüber dem PNF auf der B 467 OD Liebenau zu Mehrverkehr von bis zu +1.500 Kfz/24 h.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				*Planungsfall 4.1*			
Scrennline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	12.100	22%	1.480	31%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	700	1%	40	1%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	19.200	36%	1.550	32%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	22.000	41%	1.750	36%

	PNF (Bezugsfall)		*Planungsfall 4.1*					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	13.400	-10.000	-43%	640	-740	-54%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	8.800	-10.300	-54%	290	-700	-71%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	18.200	-4.400	-19%	730	-400	-35%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	19.400	1.500	8%	1.550	180	13%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.700	-1.000	-9%	540	-80	-13%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	3.900	100	3%	220	-10	-4%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	10.600	-2.400	-18%	430	-100	-19%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte		*2+2*	B			
14 Schlechtester Einzelabschnitt		*2+2*	B			

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	9.548	876	10%	661	92	16%

4.1.1 Planungsfall 4.1.A

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 4.1.A.0**. Der Planungsfall beinhaltet als Varianz zum Planungsfall 4.1 einen Verbleib der B 30 alt zwischen Eschach und Meckenbeuren im klassifizierten Netz im Bestandsquerschnitt (d. h. ohne Rückbaumaßnahmen). Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 4.1.A** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 20.700 Kfz/24 h rund 38 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -4.700 und -9.300 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet. Auf der B 30 alt verbleiben rund 6.000 Kfz/24 h.

- Durch den Erhalt der B 30 alt zwischen Eschach und Meckenbeuren steht für Verkehrsbeziehungen nach Norden auch zukünftig das Bestandsstraßennetz zur Verfügung. Dadurch kommt es gegenüber dem PNF auf der B 467 OD Liebenau zu einer Verkehrsentlastung von rund -2.500 Kfz/24 h.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				Planungsfall 4.1 A			
Screnlline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	12.200	22%	1.480	31%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	300	1%	20	0%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	6.000	11%	400	8%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	15.200	28%	1.250	26%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	20.700	38%	1.690	35%

	PNF (Bezugsfall)		Planungsfall 4.1 A					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	14.200	-9.200	-39%	660	-720	-52%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	9.800	-9.300	-49%	320	-670	-68%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	17.900	-4.700	-21%	770	-360	-32%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	15.400	-2.500	-14%	1.260	-110	-8%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	10.300	-400	-4%	570	-50	-8%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	3.600	-200	-5%	210	-20	-9%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	10.600	-2.400	-18%	380	-150	-28%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte		2+2	-/-			
14 Schlechtester Einzelabschnitt		2+2	-/-			

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	9.485	813	9%	655	86	15%

4.2 Planungsfall 4.2

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 4.2.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse der Variante West mit einem einbahnig, wechselndem dreistreifigen Ausbauquerschnitt (2 + 1) und ohne einen Anschluss der L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 4.2** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 20.400 Kfz/24 h rund 38 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -4.400 und -10.200 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet.

- Durch den reduzierten Querschnitt kommt es zu einer, gegenüber dem PF 4.1 um rund 1.600 Kfz/24 h geringeren Bündelung auf der B 30 neu, die B 467 OD Liebenau wird um rund -600 und die B 33 um rund -500 Kfz/24 h weniger entlastet.

- Die im PF 4.1 diskutierte Problematik eines nicht vorhandenen AS Brochenzell besteht auch im Planungsfall 4.2.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				*Planungsfall 4.2*			
Screnline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	12.600	24%	1.560	33%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	900	2%	50	1%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	19.700	37%	1.570	33%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	20.400	38%	1.590	33%

	PNF (Bezugsfall)		*Planungsfall 4.2*					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	13.400	-10.000	-43%	650	-730	-53%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	8.900	-10.200	-53%	290	-700	-71%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	18.200	-4.400	-19%	720	-410	-36%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	20.000	2.100	12%	1.580	210	15%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.700	-1.000	-9%	540	-80	-13%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	3.800	0	0%	220	-10	-4%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	10.700	-2.300	-18%	430	-100	-19%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte	*FN-RV*	*2 + 1*	C	*RV-FN*	*2 + 1*	C
14 Schlechtester Einzelabschnitt	*FN-RV*	*2 + 1*	D	*RV-FN*	*2 + 1*	D

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	9.431	759	9%	647	78	14%

4.3 Planungsfall 4.3

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 4.3.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse der Variante West mit einem zweibahnig, vierstreifigen Ausbauquerschnitt (2 + 2) und einem Anschluss der L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 4.3** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 25.300 Kfz/24 h rund 46 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -5.000 und -10.800 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet.

- Durch den AS Brochenzell kommt es zu einer Mehrbelastung der L 329 OD Brochenzell von bis zu +6.300 Kfz/24 h. Es steht zu erwarten, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen von bis zu 12.200 Kfz/24 h von der bestehenden OD Brochenzell nicht aufgenommen werden kann.

- In diesem Planungsfall wird mit -800 Kfz/24 h auch keine nennenswerte Entlastung der B 467 OD Liebenau erreicht.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				*Planungsfall 4.3*			
Screnline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	12.100	22%	1.530	32%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	200	0%	10	0%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	17.000	31%	1.430	29%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	25.300	46%	1.880	39%

	PNF (Bezugsfall)		*Planungsfall 4.3*					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	12.800	-10.600	-45%	610	-770	-56%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	8.300	-10.800	-57%	270	-720	-73%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	17.600	-5.000	-22%	730	-400	-35%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	17.100	-800	-4%	1.430	60	4%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	12.200	1.500	14%	690	70	11%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	10.100	6.300	166%	490	260	113%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	10.600	-2.400	-18%	420	-110	-21%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte		*2 + 2*	B			
14 Schlechtester Einzelabschnitt		*2 + 2*	B			

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	9.590	918	11%	659	90	16%

4.3.1 Planungsfall 4.3.A

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 4.3.A.0**. Der Planungsfall beinhaltet als Varianz zum Planungsfall 4.3 einen Verbleib der B 30 alt zwischen Eschach und Meckenbeuren im klassifizierten Netz im Bestandsquerschnitt (d. h. ohne Rückbaumaßnahmen). Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 4.3.A** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 22.800 Kfz/24 h rund 42 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -5.800 und -10.600 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet. Auf der B 30 alt verbleiben rund 4.700 Kfz/24 h.

- Durch den Erhalt der B 30 alt zwischen Eschach und Meckenbeuren stehen für Verkehrsbeziehungen nach Norden zukünftig das Bestandsstraßennetz sowie der AS Brochenzell zur Verfügung. Dadurch kommt es gegenüber dem PNF auf der L 329 OD Brochenzell West zu einem Mehrverkehr von rund +4.900 Kfz/24 h und auf der B 467 OD Liebenau zu einer Verkehrsentlastung von rund -2.800 Kfz/24 h.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				*Planungsfall 4.3 A*			
Screnline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	12.000	22%	1.520	31%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	100	0%	0	0%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	4.700	9%	320	7%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	14.900	27%	1.260	26%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	22.800	42%	1.740	36%

	PNF (Bezugsfall)		*Planungsfall 4.3 A*					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	13.500	-9.900	-42%	630	-750	-54%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	8.500	-10.600	-55%	280	-710	-72%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	16.800	-5.800	-26%	740	-390	-35%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	15.100	-2.800	-16%	1.260	-110	-8%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	11.100	400	4%	600	-20	-3%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	8.700	4.900	129%	390	160	70%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	10.500	-2.500	-19%	370	-160	-30%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte		2+2	-/-			
14 Schlechtester Einzelabschnitt		2+2	-/-			

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	9.513	841	10%	653	84	15%

4.4 Planungsfall 4.4

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 4.4.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse der Variante West mit einem einbahnig, wechselndem dreistreifigen Ausbauquerschnitt (2 + 1) und einem Anschluss der L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 4.4** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 23.200 Kfz/24 h rund 43 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -4.800 und -10.600 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet.

- Durch den AS Brochenzell kommt es zu einer Mehrbelastung der L 329 OD Brochenzell von bis zu + 5.700 Kfz/24 h. Es steht zu erwarten, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen von bis zu 12.000 Kfz/24 h von der bestehenden OD Brochenzell nicht aufgenommen werden kann.

- Die B 30 Neubautrasse weist im normalwerktäglichen Verkehr in Fahrtrichtung Ravensburg eine mittlere Leistungsfähigkeit der Qualitätsstufe „E“ auf, der schlechteste Einzelabschnitt hat ebenfalls die Qualitätsstufe „E“. Damit stehen auf der Neubautrasse keine Kapazitätsreserven für die Abwicklung von Verkehrsspitzen (z. B. Messe-, Flughafen-, Wochenend- oder Urlaubsverkehr) zur Verfügung.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				*Planungsfall 4.4*			
Scrennline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	12.600	23%	1.610	33%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	300	1%	10	0%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	18.000	33%	1.460	30%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	23.200	43%	1.730	36%

	PNF (Bezugsfall)		*Planungsfall 4.4*					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	12.900	-10.500	-45%	620	-760	-55%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	8.500	-10.600	-55%	280	-710	-72%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	17.800	-4.800	-21%	730	-400	-35%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	18.300	400	2%	1.460	90	7%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	12.000	1.300	12%	670	50	8%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	9.500	5.700	150%	470	240	104%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	10.600	-2.400	-18%	420	-110	-21%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte	*FN-RV*	*2 + 1*	E	*RV-FN*	*2 + 1*	C
14 Schlechtester Einzelabschnitt	*FN-RV*	*2 + 1*	E	*RV-FN*	*2 + 1*	D

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km * 100	8.672	569	9.590	918	11%	645	76	13%

4.5 Zusammenfassung Planreihe 4

- Die Variante WEST stellt die direkteste Verbindung zwischen Ravensburg im Norden und Friedrichshafen im Süden des Untersuchungsraumes dar.

- Aus verkehrstechnischer Sicht wird der **Planungsfall 4.1** mit B 30 Neubautrasse Variante West mit einem zweibahnig, vierstreifigen Ausbauquerschnitt (2 + 2), ohne Anschluss L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell und der Entnahme der B 30 alt nördlich Meckenbeuren aus dem klassifizierten Straßennetz für den weiteren Variantenvergleich als vertieft zu untersuchende Variante der Neubautrasse vorgeschlagen.

- Planungsfall 4.1.A: verbleibt die B 30 alt nördlich Meckenbeuren im klassifizierten Straßennetz, steht der Neubautrasse keine Kompensation entgegen; die Verteilung der Verkehrsmengen auf eine zusätzliche Achse bewirkt u. a. eine geringere Entlastung in den Ortsdurchfahrten.

- Planungsfall 4.2: durch einen reduzierten Ausbauquerschnitt (2 + 1) im Zuge der Neubautrasse ergeben sich schlechtere Strecken-Leistungsfähigkeiten, wodurch mehr Verkehr im nachgeordneten Straßennetz verbleibt.

- Planungsfall 4.3: durch den unterstellten Anschluss der L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell ergeben sich deutliche Verkehrszunahmen im Zuge der OD Brochenzell, welche aufgrund der Charakteristik der vorhandenen Ortsdurchfahrt von dieser nicht leistungsfähig und gebietsverträglich aufgenommen werden können.

- Planungsfälle 4.3.A und 4.4: unter Berücksichtigung des unterstellten Anschlusses L 329 westlich Brochenzell gelten hier im Prinzip dieselben Aussagen wie zu den Planungsfällen 4.1.A und 4.2.

- Aus verkehrstechnischer Sicht ist generell eine optimale Verknüpfung des nachgeordneten an das übergeordnete Straßennetz anzustreben. Da aus landschaftsplanerischen Gesichtspunkten eine kleinräumige OU südwestlich Brochenzell nicht möglich ist und eine siedlungsnahe Lösung die Problematik nur an andere Stelle verlagern würde, erscheint für das in Planreihe 4 untersuchte Szenario eine Lösung ohne Anschluss L 329 Brochenzell als die verträglichere.

5. Variante WEST – Zielzustand Netz

Im Zielzustand Netz werden zusätzlich zur B 30 Neubautrasse (Korridorführung wie Planreihe 4) folgende Straßenbaumaßnahmen im Raum zwischen Ravensburg und Friedrichshafen berücksichtigt:

- B 467 neu mit OU Walchesreute-Pfingstweid
- L 333 neu Südumfahrung Tettnang
- K 7719 neu Ortsumfahrung Liebenau

5.1 Planungsfall 5.1

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 5.1.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse der Variante West mit einem zweibahnig, vierstreifigen Ausbauquerschnitt (2+2) und weitere Neubaumaßnahmen des Zielzustandes Netz ohne einen Anschluss der L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 5.1** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 23.500 Kfz/24 h rund 44 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -9.400 bis -10.100 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet.

- Durch den Verzicht auf einen AS Brochenzell ist die Ortslage von Meckenbeuren zukünftig nur noch im Süden über den AS Hirschlatt unmittelbar an die B 30 neu angebunden. Dementsprechend kommt es gegenüber dem PNF auf der K 7725 zu Mehrverkehr von bis zu +9.800 Kfz/24 h.

- Durch den Entfall der B 30 alt zwischen Eschach und Meckenbeuren steht für Verkehrsbeziehungen nach Norden zukünftig nur noch der Weg über Liebenau (K 7719, B 467) zur Verfügung. Dadurch kommt es gegenüber dem PNF auf der K 7719 zu einem Mehrverkehr von rund +4.300 Kfz/24 h. Durch die unterstellte OU Liebenau kommt es in der OD Liebenau zu Verkehrsentlastungen von rund -14.100 Kfz/24 h.

- Durch die hoch ausgelastete B 467 neu „Querspange Tettnang", welche mit rund 18.300 Kfz/24 h prognostiziert wird, kommt es in der verbleibenden L 333 OD Walchesreute/Pfingstweid zu Entlastungen von rund -8.500 Kfz/24 h.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				Planungsfall 5.1			
Screnline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	12.000	22%	1.510	32%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	600	1%	30	1%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4a Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	3.700	7%	340	7%
4b Neubau, OU Liebenau	0	0%	0	0%	14.100	26%	860	18%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	23.500	44%	1.910	41%

	PNF (Bezugsfall)		Planungsfall 5.1					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	13.600	-9.800	-42%	620	-760	-55%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	9.700	-9.400	-49%	330	-660	-67%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	12.500	-10.100	-45%	400	-730	-65%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	3.800	-14.100	-79%	310	-1.060	-77%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.300	-1.400	-13%	500	-120	-19%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	4.300	500	13%	210	-20	-9%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	4.500	-8.500	-65%	250	-280	-53%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte		*2+2*	B			
14 Schlechtester Einzelabschnitt		*2+2*	B			

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	9.570	898	10%	664	95	17%

5.1.1 Planungsfall 5.1.A

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 5.1.A.0**. Der Planungsfall beinhaltet als Varianz zum Planungsfall 5.1 keine OU Liebenau. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 5.1.A** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 24.200 Kfz/24 h rund 45 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung von rund -10.000 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet.

- Auf der B 467 OD Liebenau, die gegenüber dem PNF eine Entlastung von rund -1.600 Kfz/24 h erfährt, verbleiben ohne eine Ortsumgehung Liebenau Verkehrsmengen von rund 16.300 Kfz/24 h.

- Durch die hoch ausgelastete B 467 neu „Querspange Tettnang", welche mit rund 18.400 Kfz/24 h prognostiziert wird, kommt es in der verbleibenden L 333 OD Walchesreute/Pfingstweid zu Entlastungen von rund -8.500 Kfz/24 h.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				Planungsfall 5.1 A			
Screnline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	12.000	22%	1.510	32%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	800	1%	40	1%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4a Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	16.700	31%	1.290	27%
4b Neubau, OU Liebenau	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	24.200	45%	1.910	40%

	PNF (Bezugsfall)		Planungsfall 5.1 A					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	13.000	-10.400	-44%	590	-790	-57%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	9.000	-10.100	-53%	300	-690	-70%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	12.500	-10.100	-45%	390	-740	-65%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	16.300	-1.600	-9%	1.230	-140	-10%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.100	-1.600	-15%	480	-140	-23%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	4.500	700	18%	210	-20	-9%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	4.500	-8.500	-65%	250	-280	-53%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte		*2+2*	-/-			
14 Schlechtester Einzelabschnitt		*2+2*	-/-			

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	9.623	951	11%	676	107	19%

5.2 Planungsfall 5.2

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 5.2.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse der Variante West mit einem einbahnig, wechselndem dreistreifigen Ausbauquerschnitt (2 + 1) und weitere Neubaumaßnahmen des Zielzustandes Netz ohne einen Anschluss der L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 5.2** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 20.600 Kfz/24 h rund 39 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -9.300 und -10.200 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet.

- Durch den reduzierten Querschnitt kommt es zu einer, gegenüber dem PF 5.1 um rund 2.900 Kfz/24 h geringeren Bündelung auf der B 30 neu, die B 33 wird um rund 700 Kfz/24 h weniger entlastet. Für die OD Liebenau ergeben sich im Vergleich zum PF 5.1 nur unwesentliche Veränderungen.

- Die im PF 5.1 diskutierte Problematik eines nicht vorhandenen AS Brochenzell besteht auch im Planungsfall 5.2.

- Durch die hoch ausgelastete B 467 neu „Querspange Tettnang“, welche mit rund 17.300 Kfz/24 h prognostiziert wird, kommt es in der verbleibenden L 333 OD Walchesreute/Pfingstweid zu Entlastungen von rund -8.800 Kfz/24 h.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				Planungsfall 5.2			
Screnline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	12.700	24%	1.570	34%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	600	1%	30	1%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4a Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	3.800	7%	340	7%
4b Neubau, OU Liebenau	0	0%	0	0%	15.700	29%	1.060	23%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	20.600	39%	1.620	35%

	PNF (Bezugsfall)		Planungsfall 5.2					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	13.600	-9.800	-42%	610	-770	-56%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	9.800	-9.300	-49%	330	-660	-67%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	12.400	-10.200	-45%	400	-730	-65%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	3.900	-14.000	-78%	300	-1.070	-78%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.400	-1.300	-12%	500	-120	-19%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	4.000	200	5%	210	-20	-9%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	4.200	-8.800	-68%	240	-290	-55%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte	*FN-RV*	*2 + 1*	C	*RV-FN*	*2 + 1*	C
14 Schlechtester Einzelabschnitt	*FN-RV*	*2 + 1*	D	*RV-FN*	*2 + 1*	D

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km * 100	8.672	569	9.388	716	8%	647	78	14%

5.3 Planungsfall 5.3

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 5.3.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse der Variante West mit einem zweibahnig, vierstreifigen Ausbauquerschnitt (2 + 2) und weitere Neubaumaßnahmen des Zielzustandes Netz mit einem Anschluss der L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 5.3** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 25.900 Kfz/24 h rund 48 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -10.600 und -11.000 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet.

- Durch den AS Brochenzell kommt es zu einer Mehrbelastung der L 329 OD Brochenzell von bis zu +5.900 Kfz/24 h. Es steht zu erwarten, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen von bis zu 11.200 Kfz/24 h von der bestehenden OD Brochenzell nicht aufgenommen werden kann.

- Durch die unterstellte OU Liebenau kommt es in der OD Liebenau zu Verkehrsentlastungen von rund -14.100 Kfz/24 h.

- Durch die hoch ausgelastete B 467 neu „Querspange Tettnang", welche mit rund 18.200 Kfz/24 h prognostiziert wird, kommt es in der verbleibenden L 333 OD Walchesreute/Pfingstweid zu Entlastungen von rund -8.600 Kfz/24 h.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				*Planungsfall 5.3*			
Screnline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	12.000	22%	1.500	32%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	100	0%	10	0%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4a Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	3.700	7%	330	7%
4b Neubau, OU Liebenau	0	0%	0	0%	12.400	23%	770	16%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	25.900	48%	2.090	44%

	PNF (Bezugsfall)		*Planungsfall 5.3*					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	12.800	-10.600	-45%	580	-800	-58%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	8.400	-10.700	-56%	310	-680	-69%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	11.600	-11.000	-49%	400	-730	-65%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	3.800	-14.100	-79%	300	-1.070	-78%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	11.200	500	5%	600	-20	-3%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	9.700	5.900	155%	440	210	91%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	4.400	-8.600	-66%	250	-280	-53%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte		*2 + 2*	B			
14 Schlechtester Einzelabschnitt		*2 + 2*	B			

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	9.608	936	11%	680	111	20%

5.4 Planungsfall 5.4

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 5.4.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse der Variante West mit einem einbahnig, wechselndem dreistreifigen Ausbauquerschnitt (2 + 1) und weitere Neubaumaßnahmen des Zielzustandes Netz mit einem Anschluss der L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 5.4** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 22.500 Kfz/24 h rund 42 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -10.500 und -11.100 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet.

- Durch den AS Brochenzell kommt es zu einer Mehrbelastung der L 329 OD Brochenzell von bis zu + 5.200 Kfz/24 h. Es steht zu erwarten, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen von bis zu 10.700 Kfz/24 h von der bestehenden OD Brochenzell nicht aufgenommen werden kann.

- Durch die unterstellte OU Liebenau kommt es in der OD Liebenau zu Verkehrsentlastungen von rund -14.100 Kfz/24 h. Durch die hoch ausgelastete B 467 neu „Querspange Tettnang“, welche mit rund 17.200 Kfz/24 h prognostiziert wird, kommt es auf der verbleibenden L 333 OD Walchesreute/Pfingstweid zu Entlastungen von rund -8.700 Kfz/24 h.

- Die B 30 Neubautrasse weist im normalwerktäglichen Verkehr in Fahrtrichtung Ravensburg eine mittlere Leistungsfähigkeit der Qualitätsstufe „D“ auf, der schlechteste Einzelabschnitt hat die Qualitätsstufe „E“. Damit stehen auf der Neubautrasse keine Kapazitätsreserven für die Abwicklung von Verkehrsspitzen (z. B. Messe-, Flughafen-, Wochenend- oder Urlaubsverkehr) zur Verfügung.

STECKBRIEF

	PNF (Bezugsfall)				Planungsfall 5.4			
Screnline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	12.500	23%	1.590	35%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	200	0%	10	0%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4a Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	3.700	7%	340	7%
4b Neubau, OU Liebenau	0	0%	0	0%	14.500	27%	960	21%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	22.500	42%	1.690	37%

	PNF (Bezugsfall)		Planungsfall 5.4					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	12.900	-10.500	-45%	590	-790	-57%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	8.600	-10.500	-55%	320	-670	-68%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	11.500	-11.100	-49%	400	-730	-65%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	3.800	-14.100	-79%	300	-1.070	-78%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	10.700	0	0%	570	-50	-8%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	9.000	5.200	137%	410	180	78%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	4.300	-8.700	-67%	190	-340	-64%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte	*FN-RV*	*2+1*	D	*RV-FN*	*2+1*	C
14 Schlechtester Einzelabschnitt	*FN-RV*	*2+1*	E	*RV-FN*	*2+1*	D

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	9.431	759	9%	650	81	14%

5.5 Zusammenfassung Planreihe 5

- Die Variante WEST stellt die direkteste Verbindung zwischen Ravensburg im Norden und Friedrichshafen im Süden des Untersuchungsraumes dar.

- Aus verkehrstechnischer Sicht erscheint der Planungsfall 5.1 mit B 30 Neubautrasse Variante West mit einem zweibahnig, vierstreifigen Ausbauquerschnitt (2 + 2) und weiteren Neubaumaßnahmen des Zielzustandes Netz (OU Liebenau, Querspange Tettnang, SU Tettnang), ohne Anschluss L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell und der Entnahme der B 30 alt nördlich Meckenbeuren aus dem klassifizierten Straßennetz am sinnvollsten.

- Da die im Zielzustand Netz berücksichtigte OU Liebenau nicht im Zuge der B 30 neu realisiert und zum aktuellen Planungsstand einer OU Liebenau kein Baulastträger zugeordnet werden kann, wird der **Planungsfall 5.1.A** mit B 30 Neubautrasse Variante West mit einem zweibahnig, vierstreifigen Ausbauquerschnitt (2 + 2) und weiteren Neubaumaßnahmen des Zielzustandes Netz (Querspange Tettnang, SU Tettnang), ohne Anschluss L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell und der Entnahme der B 30 alt nördlich Meckenbeuren aus dem klassifizierten Straßennetz für den weiteren Variantenvergleich als vertieft zu untersuchende Variante des Zielzustandes Netz vorgeschlagen.

- Planungsfall 5.2: durch einen reduzierten Ausbauquerschnitt (2 + 1) im Zuge der Neubautrasse ergeben sich schlechtere Strecken-Leistungsfähigkeiten, wodurch mehr Verkehr im nachgeordneten Straßennetz verbleibt.

- Planungsfälle 5.3 und 5.4: hinsichtlich der Berücksichtigung eines Anschlusses L 329 westlich Brochenzell gelten hier im Prinzip dieselben Aussagen wie in Kapitel 4.5.

6. Variante OST (Trasse 1c)

Der Korridor der Osttrasse der B 30 neu verläuft in der Weiterführung des Bauabschnittes VI von Norden über das Gewerbegebiet Karrer, schwenkt dann nach Südost ab, um über die OU Liebenau auf die bestehende Trasse der B 467 und über diese weiter nach Süden geführt zu werden. Ab Tettnang erfolgt die Trassenführung parallel nördlich der L 333 nach Westen („Querspange Tettnang") über die Trasse der K 7725 und von dort an der Messe vorbei bis zur B 31 (Anschluss Löwental).

Im Gegensatz zu den Varianten WEST und MITTE gibt es bei der Variante OST keine Unterscheidung in „Neubau" und „Endzustand Netz", da im Falle der Realisierung der Variante OST die in den anderen Varianten zusätzlichen Netzergänzungen (OU Liebenau, Querspange Tettnang) bereits in der Ost-Trasse mit enthalten sind. Zur direkten Vergleichbarkeit wird die im Zielzustand Netz unterstellte SU Tettnang in den Planungsfällen der Variante OST (außer PF 6.4 A) ebenfalls mit berücksichtigt.

Gegenüber der Variante WEST, welche zwischen den nördlichen und südlichen Anschlüssen nicht abschnittsweise realisiert werden kann, könnte die Variante OST in drei „Ausbauabschnitten" (Nord, Mitte, Süd) realisiert werden. Die einzelnen Ausbauabschnitte und die Varianz der unterschiedlichen Querschnittsausprägung werden in den nachfolgenden Planungsfällen der Planreihe 6 untersucht.

6.1 Planungsfall 6.1

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 6.1.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse der Variante Ost (Trasse 1c) mit einem zweibahnig, vierstreifigen Ausbauquerschnitt (2 + 2) zwischen AS Karrer und dem Lückenschluss zur bestehenden B 467 südlich Liebenau (Ausbauabschnitt „Nord"). Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 6.1** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 32.700 Kfz/24 h rund 60 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen (Überlagerung B 30 alt und B 467 alt).

- Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren erfährt gegenüber dem PNF Veränderungen in der Größenordnung zwischen +1.500 und -5.000 Kfz/24 h. Durch die unterstellte B 30 neu kommt es in der OD Liebenau zu Verkehrsentlastungen von rund -11.900 Kfz/24 h.

- Im weiteren Verlauf der B 467 nach Süden und der K 7719 kommt es zu deutlichen Mehrbelastungen; die entsprechenden Querschnitte sind hoch ausgelastet.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				Planungsfall 6.1			
Screnline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	16.400	30%	2.060	41%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	2.400	4%	120	2%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	2.700	5%	280	6%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	32.700	60%	2.560	51%

	PNF (Bezugsfall)		Planungsfall 6.1					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	18.400	-5.000	-21%	1.060	-320	-23%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	14.400	-4.700	-25%	720	-270	-27%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	24.100	1.500	7%	1.250	120	11%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	6.000	-11.900	-66%	430	-940	-69%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	10.200	-500	-5%	610	-10	-2%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	4.300	500	13%	270	40	17%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	13.000	0	0%	550	20	4%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte		*2 + 2*	-/-			
14 Schlechtester Einzelabschnitt		*2 + 2*	-/-			

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	9.121	449	5%	625	56	10%

6.2 Planungsfall 6.2

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 6.2.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse der Variante Ost (Trasse 1c) mit einem zweibahnig, vierstreifigen Ausbauquerschnitt (2+2) zwischen AS Tettnang-West und dem Lückenschluss zur B 31 in Friedrichshafen (Ausbauabschnitt „Süd"). Ab dem AS Hirschlatt verläuft die B 30 Ost auf derselben Trasse wie die B 30 West. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 6.2** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt im südlichen Abschnitt Verkehrsbelastungen zwischen 21.500 und 26.800 Kfz/24 h. Auf der bestehenden B 467 ergeben sich zum Teil deutliche Verkehrszunahmen, wodurch diese fast durchgehend hoch ausgelastet wird. Auf der verbleibenden L 333 OD Walchesreute/Pfingstweid kommt es zu Entlastungen von rund -9.600 Kfz/24 h.

- Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -3.700 und -6.000 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				*Planungsfall 6.2*			
Screnlline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	16.000	32%	1.900	44%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	1.200	2%	60	1%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	14.000	28%	870	20%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	18.500	37%	1.510	35%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%

	PNF (Bezugsfall)		*Planungsfall 6.2*					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	19.200	-4.200	-18%	1.050	-330	-24%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	15.400	-3.700	-19%	740	-250	-25%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	16.600	-6.000	-27%	760	-370	-33%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	18.400	500	3%	1.450	80	6%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	11.000	300	3%	520	-100	-16%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	2.800	-1.000	-26%	180	-50	-22%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	3.400	-9.600	-74%	140	-390	-74%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte		*2+2*	-/-			
14 Schlechtester Einzelabschnitt		*2+2*	-/-			

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	9.235	563	6%	636	67	12%

6.3 Planungsfall 6.3

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 6.3.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse der Variante Ost (Trasse 1c) mit einem zweibahnig, vierstreifigen Ausbauquerschnitt (2 + 2) zwischen AS Karrer und dem Lückenschluss zur bestehenden B 467 südlich Liebenau (Ausbauabschnitt „Nord", PF 6.1) sowie zwischen AS Tettnang-West und dem AS Hirschlatt (Ausbauabschnitt „Süd", PF 6.2). Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 6.3** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 33.200 Kfz/24 h rund 62 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen (Überlagerung B 30 alt und B 467 alt).

- Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -4.900 und -6.900 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet. Durch die unterstellte B 30 neu kommt es in der OD Liebenau zu Verkehrsentlastungen von rund -11.900 Kfz/24 h.

- Im weiteren Verlauf der B 467 nach Süden (Bestandsquerschnitt) und der K 7719 kommt es zu deutlichen Mehrbelastungen; die entsprechenden Querschnitte sind hoch ausgelastet.

- Die B 30 Neubautrasse weist im normalwerktäglichen Verkehr eine mittlere Leistungsfähigkeit der Qualitätsstufe „E" auf, der schlechteste Einzelabschnitt hat ebenfalls die Qualitätsstufe „E". Damit stehen auf der Neubautrasse keine Kapazitätsreserven für die Abwicklung von Verkehrsspitzen (z. B. Messe-, Flughafen-, Wochenend- oder Urlaubsverkehr) zur Verfügung.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				Planungsfall 6.3			
Screnline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	15.500	29%	1.910	39%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	1.600	3%	60	1%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	3.200	6%	300	6%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	33.200	62%	2.590	53%

	PNF (Bezugsfall)		Planungsfall 6.3					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	17.600	-5.800	-25%	920	-460	-33%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	14.200	-4.900	-26%	630	-360	-36%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	15.700	-6.900	-31%	710	-420	-37%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	6.000	-11.900	-66%	450	-920	-67%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	10.000	-700	-7%	520	-100	-16%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	3.000	-800	-21%	180	-50	-22%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	3.900	-9.100	-70%	130	-400	-75%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte		*1 + 1*	E			
14 Schlechtester Einzelabschnitt		*1 + 1*	E			

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	9.797	1.125	13%	702	133	23%

6.4 Planungsfall 6.4

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 6.4.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse der Variante Ost (Trasse 1c) mit einem zweibahnig, vierstreifigen Ausbauquerschnitt (2 + 2) zwischen AS Karrer und dem Lückenschluss zur bestehenden B 467 südlich Liebenau (Ausbauabschnitt „Nord“, PF 6.1), zwischen AS Tettnang-West und dem AS Hirschlatt (Ausbauabschnitt „Süd“, PF 6.2) sowie einem Ausbau der bestehenden B 467 (Ausbauabschnitt „Mitte“). Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 6.4** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 36.900 Kfz/24 h rund 67 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen (Überlagerung B 30 alt und B 467 alt).

- Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -9.700 und -11.200 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet. Durch die unterstellte B 30 neu kommt es in der OD Liebenau zu Verkehrsentlastungen von rund -11.800 Kfz/24 h.

- Im weiteren Verlauf der B 467 südlich AS Tettnang-Süd (Bestandsquerschnitt) kommt es zu deutlichen Mehrbelastungen; die entsprechenden Querschnitte sind hoch ausgelastet.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				*Planungsfall 6.4*			
Screnline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	14.800	27%	1.870	38%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	500	1%	20	0%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	2.700	5%	270	5%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	36.900	67%	2.810	57%

	PNF (Bezugsfall)		*Planungsfall 6.4*					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	13.000	-10.400	-44%	620	-760	-55%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	9.400	-9.700	-51%	340	-650	-66%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	11.400	-11.200	-50%	370	-760	-67%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	6.100	-11.800	-66%	430	-940	-69%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.200	-1.500	-14%	500	-120	-19%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	2.800	-1.000	-26%	160	-70	-30%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	4.300	-8.700	-67%	130	-400	-75%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte		*2 + 2*	B			
14 Schlechtester Einzelabschnitt		*2 + 2*	C			

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km * 100	8.672	569	8.887	215	2%	712	143	25%

6.4.1 Planungsfall 6.4.A

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 6.4.A.0**. Der Planungsfall beinhaltet als Varianz zum Planungsfall 6.4 keine Südumfahrung (SU) Tettnang. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 6.4.A** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 37.000 Kfz/24 h rund 67 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen (Überlagerung B 30 alt und B 467 alt).

- Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -9.700 und -10.500 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet. Durch die unterstellte B 30 neu kommt es in der OD Liebenau zu Verkehrsentlastungen von rund -11.600 Kfz/24 h.

- Im weiteren Verlauf der B 467 südlich AS Tettnang-Süd (Bestandsquerschnitt) und der OD Tettnang (Ost-West-Verkehr) kommt es zum Teil zu deutlichen Mehrbelastungen; die entsprechenden Querschnitte sind hoch ausgelastet.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				Planungsfall 6.4 A			
Screnlline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	14.800	27%	1.880	38%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	500	1%	20	0%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	2.700	5%	280	6%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	37.000	67%	2.820	56%

	PNF (Bezugsfall)		Planungsfall 6.4 A					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	12.900	-10.500	-45%	620	-760	-55%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	9.400	-9.700	-51%	350	-640	-65%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	12.100	-10.500	-46%	390	-740	-65%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	6.300	-11.600	-65%	430	-940	-69%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.200	-1.500	-14%	500	-120	-19%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	2.800	-1.000	-26%	170	-60	-26%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	3.600	-9.400	-72%	120	-410	-77%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte		2+2	-/-			
14 Schlechtester Einzelabschnitt		2+2	-/-			

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	8.887	215	2%	712	143	25%

6.5 Planungsfall 6.5

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 6.5.0**. Der Planungsfall beinhaltet dieselben Ausbauquerschnitte wie der Planungsfall 6.4, jedoch mit einem durchgängig einbahnigen, zweistreifigen Ausbauquerschnitt (1 + 1) zwischen AS Karrer und AS Hirschlatt. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 6.5** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Der komplette Streckenzug der B 30 neu sowie der B 467 alt ist überlastet – es ergeben sich Qualitätsstufen von „F“[2].
- Der Planungsfall stellt keine Alternative für ein leistungsfähiges und funktionales Verkehrsnetz für die Raumschaft zwischen Ravensburg und Friedrichshafen dar.
- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				*Planungsfall 6.5*			
Screnlline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	16.100	32%	1.940	44%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	2.900	6%	140	3%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	8.400	17%	660	15%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	22.500	45%	1.660	38%

	PNF (Bezugsfall)		*Planungsfall 6.5*					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	15.700	-7.700	-33%	800	-580	-42%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	11.900	-7.200	-38%	470	-520	-53%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	14.400	-8.200	-36%	520	-610	-54%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	8.100	-9.800	-55%	530	-840	-61%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	10.200	-500	-5%	530	-90	-15%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	3.700	-100	-3%	200	-30	-13%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	5.800	-7.200	-55%	300	-230	-43%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte		*1 + 1*	E			
14 Schlechtester Einzelabschnitt		*1 + 1*	F			

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	9.173	501	6%	624	55	10%

[2] Ergibt sich auf einem Einzelabschnitt die Qualitätsstufe F, ist nach HBS 2015 der komplette Streckenzug mit der Qualitätsstufe F zu bewerten.

6.6 Planungsfall 6.6

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 6.6.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse Variante OST wie im Planungsfall 6.4, jedoch mit den nachstehend aufgelisteten Ausbauquerschnitten:

- Abschnitt „Nord“: Querschnitt 1 + 1
- Abschnitt „Mitte“: Querschnitt 1 + 1
- Abschnitt „Süd“: Querschnitt 2 + 1

Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 6.6** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 Neubautrasse weist eine Leistungsfähigkeit der Qualitätsstufe „F“[3] auf; der Planungsfall stellt deshalb keine Alternative für ein leistungsfähiges und funktionales Verkehrsnetz für die Raumschaft zwischen Ravensburg und Friedrichshafen dar.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				*Planungsfall 6.6*			
Scrennline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	16.000	32%	1.940	44%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	2.900	6%	140	3%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	8.700	17%	650	15%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	22.200	45%	1.660	38%

	PNF (Bezugsfall)		*Planungsfall 6.6*					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	15.800	-7.600	-32%	780	-600	-43%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	12.000	-7.100	-37%	480	-510	-52%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	13.400	-9.200	-41%	490	-640	-57%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	8.100	-9.800	-55%	520	-850	-62%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.200	-1.500	-14%	510	-110	-18%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	3.300	-500	-13%	180	-50	-22%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	4.400	-8.600	-66%	150	-380	-72%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte	*FN-RV*	*2 + 1/1 + 1*	D	*RV-FN*	*2 + 1/1 + 1*	E
14 Schlechtester Einzelabschnitt	*FN-RV*	*2 + 1/1 + 1*	F	*RV-FN*	*2 + 1/1 + 1*	F

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km * 100	8.672	569	8.887	215	2%	639	70	12%

[3] Ergibt sich auf einem Einzelabschnitt die Qualitätsstufe F, ist nach HBS 2015 der komplette Streckenzug mit der Qualitätsstufe F zu bewerten.

6.7 Planungsfall 6.7

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 6.7.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse Variante OST wie im Planungsfall 6.4, jedoch mit den nachstehend aufgelisteten Ausbauquerschnitten:

- Abschnitt „Nord“: Querschnitt 2 + 1
- Abschnitt „Mitte“: Querschnitt 2 + 1
- Abschnitt „Süd“: Querschnitt 2 + 1

Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 6.7** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 Neubautrasse weist eine Leistungsfähigkeit der Qualitätsstufe „F“[4] auf; der Planungsfall stellt deshalb keine Alternative für ein leistungsfähiges und funktionales Verkehrsnetz für die Raumschaft zwischen Ravensburg und Friedrichshafen dar.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				*Planungsfall 6.7*			
Scrennline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	15.400	29%	1.930	40%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	1.900	4%	110	2%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	4.900	9%	420	9%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	31.100	58%	2.350	49%

	PNF (Bezugsfall)		*Planungsfall 6.7*					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	13.500	-9.900	-42%	690	-690	-50%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	9.700	-9.400	-49%	400	-590	-60%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	11.700	-10.900	-48%	410	-720	-64%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	5.500	-12.400	-69%	400	-970	-71%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.300	-1.400	-13%	510	-110	-18%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	3.000	-800	-21%	170	-60	-26%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	5.000	-8.000	-62%	200	-330	-62%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte	*FN-RV*	*2 + 1*	D	*RV-FN*	*2 + 1*	D
14 Schlechtester Einzelabschnitt	*FN-RV*	*2 + 1*	F	*RV-FN*	*2 + 1*	F

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km * 100	8.672	569	8.887	215	2%	687	118	21%

[4] Ergibt sich auf einem Einzelabschnitt die Qualitätsstufe F, ist nach HBS 2015 der komplette Streckenzug mit der Qualitätsstufe F zu bewerten.

6.8 Planungsfall 6.8

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 6.8.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse Variante OST wie im Planungsfall 6.4, jedoch mit den nachstehend aufgelisteten Ausbauquerschnitten:

- Abschnitt „Nord“: Querschnitt 2 + 2
- Abschnitt „Mitte“: Querschnitt 2 + 1
- Abschnitt „Süd“: Querschnitt 2 + 1 bzw. 2 + 2

Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 6.8** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 Neubautrasse weist in Fahrtrichtung Ravensburg die Qualitätsstufe „F“[5] auf, in Fahrtrichtung Friedrichshafen eine mittlere Leistungsfähigkeit von „D“ bzw. im schlechtesten Abschnitt die Qualitätsstufe „E“; der Planungsfall stellt aufgrund fehlender Kapazitätsreserven keine Alternative für ein leistungsfähiges und funktionales Verkehrsnetz für die Raumschaft zwischen Ravensburg und Friedrichshafen dar.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				Planungsfall 6.8			
Screnline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	14.900	27%	1.890	38%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	600	1%	30	1%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	2.700	5%	290	6%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	36.600	67%	2.770	56%

	PNF (Bezugsfall)		Planungsfall 6.8					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	13.000	-10.400	-44%	620	-760	-55%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	9.400	-9.700	-51%	340	-650	-66%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	12.000	-10.600	-47%	380	-750	-66%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	6.200	-11.700	-65%	430	-940	-69%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.200	-1.500	-14%	510	-110	-18%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	2.800	-1.000	-26%	160	-70	-30%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	4.900	-8.100	-62%	200	-330	-62%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte	*FN-RV*	*2 + 1*	E	*RV-FN*	*2 + 1*	D
14 Schlechtester Einzelabschnitt	*FN-RV*	*2 + 1*	F	*RV-FN*	*2 + 1*	E

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	10.229	1.557	18%	725	156	27%

[5] Ergibt sich auf einem Einzelabschnitt die Qualitätsstufe F, ist nach HBS 2015 der komplette Streckenzug mit der Qualitätsstufe F zu bewerten.

6.9 Planungsfall 6.9

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 6.9.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse Variante OST wie im Planungsfall 6.4, jedoch mit den nachstehend aufgelisteten Ausbauquerschnitten:

- Abschnitt „Nord“: Querschnitt 2 + 2
- Abschnitt „Mitte“: Querschnitt 2 + 2
- Abschnitt „Süd“: Querschnitt 2 + 1

Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 6.9** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 Neubautrasse weist in Fahrtrichtung Ravensburg die Qualitätsstufe „F“[6] auf, in Fahrtrichtung Friedrichshafen eine mittlere Leistungsfähigkeit von „C“ bzw. im schlechtesten Abschnitt die Qualitätsstufe „D“; der Planungsfall stellt aufgrund fehlender Kapazitätsreserven keine Alternative für ein leistungsfähiges und funktionales Verkehrsnetz für die Raumschaft zwischen Ravensburg und Friedrichshafen dar.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				Planungsfall 6.9			
Screnlline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	15.000	27%	1.900	38%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	600	1%	30	1%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	2.700	5%	290	6%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	36.500	67%	2.760	55%

	PNF (Bezugsfall)		Planungsfall 6.9					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	13.100	-10.300	-44%	630	-750	-54%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	9.400	-9.700	-51%	340	-650	-66%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	12.100	-10.500	-46%	430	-700	-62%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	6.200	-11.700	-65%	430	-940	-69%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.300	-1.400	-13%	510	-110	-18%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	2.900	-900	-24%	170	-60	-26%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	4.700	-8.300	-64%	200	-330	-62%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte	*FN-RV*	*2 + 1*	E	*RV-FN*	*2 + 1*	C
14 Schlechtester Einzelabschnitt	*FN-RV*	*2 + 1*	F	*RV-FN*	*2 + 1*	D

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	10.116	1.444	17%	713	144	25%

[6] Ergibt sich auf einem Einzelabschnitt die Qualitätsstufe F, ist nach HBS 2015 der komplette Streckenzug mit der Qualitätsstufe F zu bewerten.

6.10 Planungsfall 6.10

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 6.10.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse Variante OST wie im Planungsfall 6.4, jedoch mit den nachstehend aufgelisteten Ausbauquerschnitten:

- Abschnitt „Nord“: Querschnitt 2 + 2
- Abschnitt „Mitte“: Querschnitt 1 + 1
- Abschnitt „Süd“: Querschnitt 1 + 1

Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 6.10** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 Neubautrasse weist im einbahnig, einspurigen Querschnitt eine mittlere Leistungsfähigkeit von „D“ bzw. im schlechtesten Abschnitt die Qualitätsstufe „E“; der Planungsfall stellt aufgrund fehlender Kapazitätsreserven keine Alternative für ein leistungsfähiges und funktionales Verkehrsnetz für die Raumschaft zwischen Ravensburg und Friedrichshafen dar.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				*Planungsfall 6.10*			
Scrennline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	15.800	29%	1.950	40%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	2.000	4%	70	1%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	3.300	6%	280	6%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	32.500	61%	2.570	53%

	PNF (Bezugsfall)		*Planungsfall 6.10*					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	17.100	-6.300	-27%	1.040	-340	-25%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	13.400	-5.700	-30%	730	-260	-26%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	16.500	-6.100	-27%	780	-350	-31%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	5.800	-12.100	-68%	440	-930	-68%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	10.300	-400	-4%	540	-80	-13%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	3.600	-200	-5%	200	-30	-13%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	6.000	-7.000	-54%	250	-280	-53%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte		*2 + 2*	B		*1 + 1*	D
14 Schlechtester Einzelabschnitt		*2 + 2*	C		*1 + 1*	E

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	9.538	866	10%	671	102	18%

6.11 Zusammenfassung Planreihe 6

- Bei der Variante OST (Überlagerung B 30 und B 467) ist prinzipiell ein Ausbau in Teilabschnitten (Nord, Mitte, Süd) möglich.

- Planfälle 6.1, 6.2 und 6.3: durch Neubau eines Nord- und/oder Süd-Abschnittes (Ausbauquerschnitt jeweils 2 + 2) erfährt der im Bestand unterstellte Abschnitte „Mitte" (B 467, Ausbauquerschnitt 1 + 1) eine Strecken-Leistungsfähigkeit der Qualitätsstufe „E", wodurch mehr Verkehr im nachgeordneten Straßennetz verbleibt und keine Kapazitätsreserven für die Abwicklung von Verkehrsspitzen (z. B. Messe-, Flughafen-, Wochenend- oder Urlaubsverkehr) zur Verfügung stehen.

- Aus verkehrstechnischer Sicht wird der **Planungsfall 6.4** mit B 30 Neubautrasse der Variante Ost (Trasse 1c), mit einem zweibahnig, vierstreifigen Ausbauquerschnitt (2 + 2) zwischen AS Karrer und dem Lückenschluss zur bestehenden B 467 südlich Liebenau (Ausbauabschnitt „Nord", PF 6.1), zwischen AS Tettnang-West und dem AS Hirschlatt (Ausbauabschnitt „Süd", PF 6.2) sowie einem Ausbau der bestehenden B 467 (Ausbauabschnitt „Mitte") und der Entnahme der B 30 alt nördlich Meckenbeuren aus dem klassifizierten Straßennetz für den weiteren Variantenvergleich als vertieft zu untersuchende Variante des Zielzustandes Netz vorgeschlagen.

- Planungsfälle 6.5 bis 6.10: entsprechend den Ergebnissen der Strecken-Leistungsfähigkeitsberechnungen stehen für Abschnitte mit Qualitätsstufen von „E", wodurch wiederum mehr Verkehr im nachgeordneten Straßennetz verbleibt und keine Kapazitätsreserven für die Abwicklung von Verkehrsspitzen (z. B. Messe-, Flughafen-, Wochenend- oder Urlaubsverkehr) zur Verfügung stehen.

- Strecken mit einer Qualitätsstufe „F" sind von der weiteren Bearbeitung generell auszuschließen.

7. Variante OST (Trasse 2a/b)

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 7.1.0**. Der Planungsfall beinhaltet den Korridor der B 30 Neubautrasse der Variante Ost (Trasse 2a/b) mit einem zweibahnig, vierstreifigen Ausbauquerschnitt (2+2) zwischen AS Karrer und AS Hirschlatt. Im Vergleich zur Trasse 1c (Planreihe 6) wird die Trasse 2a/b näher an Meckenbeuren geführt; verkehrlich sind die beiden Trassenvariante 2a und 2b in etwa gleich zu bewerten. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 7.1** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 35.800 Kfz/24 h rund 65 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen (Überlagerung B 30 alt und B 467 alt).

- Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -9.800 und -12.300 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet. Durch die unterstellte B 30 neu kommt es in der OD Liebenau zu Verkehrsentlastungen von rund -13.000 Kfz/24 h.

- Im weiteren Verlauf der B 467 südlich AS Tettnang-Süd (Bestandsquerschnitt) kommt es zu deutlichen Mehrbelastungen; die entsprechenden Querschnitte sind hoch ausgelastet.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				*Planungsfall 7.1*			
Screnline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	14.600	26%	1.860	37%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	200	0%	10	0%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	4.500	8%	360	7%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	35.800	65%	2.750	55%

	PNF (Bezugsfall)		*Planungsfall 7.1*					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	11.100	-12.300	-53%	360	-1.020	-74%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	9.300	-9.800	-51%	240	-750	-76%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	11.000	-11.600	-51%	350	-780	-69%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	4.900	-13.000	-73%	340	-1.030	-75%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.600	-1.100	-10%	540	-80	-13%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	2.700	-1.100	-29%	160	-70	-30%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	4.500	-8.500	-65%	200	-330	-62%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte		*2+2*	B			
14 Schlechtester Einzelabschnitt		*2+2*	C			

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	10.147	1.475	17%	717	148	26%

- Die Variante Ost (Trasse 2a/b) wird - unabhängig ihrer verkehrlichen Wirkungen - wegen ihrer als problematisch betrachteten Lage zwischen den Siedlungsbereichen von Meckenbeuren und Obermeckenbeuren nicht in den weiteren Variantenvergleich als vertieft zu untersuchende Variante übernommen.

8. Variante MITTE – Neubau/Zielzustand Netz

Der Korridor der Mittentrasse der B 30 neu verläuft in der Weiterführung des Bauabschnittes VI bis nördlich Meckenbeuren, von dort weiter in einer kleinräumigen „Umgehung" von Meckenbeuren nach Westen bis zum AS Brochenzell (wo vorhanden) und ab dort weiter auf dem Korridor der Variante WEST bis zur B 31 in Friedrichshafen. Im Zielzustand Netz wird die Variante MITTE durch „Lückenschlüsse" zwischen B 30 neu und K 7719 bzw. B 467 vervollständigt.

Für die Variante MITTE werden drei Trassenkorridore verkehrlich näher untersucht:

- **Trasse Mitte 3c/d**
  unter Mitbenutzung der B 30 alt nördlich Meckenbeuren (PF 8.1 bis 8.5)

- **Trasse Mitte 4**
  mit Neubau nördlich Meckenbeuren zwischen B 30 alt und B 467 alt unter teilweiser Mitbenutzung der K 7719 (PF 8.6 bis 8.9)

- **Trasse Mitte 5**
  mit Neubau nördlich Meckenbeuren zwischen B 30 alt und B 467 alt unter teilweiser Mitbenutzung der K 7719 (PF 8.6A, PF 8.8A)

8.1 Planungsfall 8.1

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 8.1.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse der Variante MITTE 3c/d mit einem zweibahnig, vierstreifigen Ausbauquerschnitt (2+2) und mit Anschluss der L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 8.1** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 27.600 Kfz/24 h rund 50 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -7.500 und -10.300 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet.

- Durch die unterstellte B 30 neu kommt es in der OD Liebenau zu Verkehrsentlastungen von rund -5.800 Kfz/24 h. Für den weiteren Verlauf der B 467 südlich AS Tettnang-Süd (Bestandsquerschnitt) ergeben sich keine wesentlichen Veränderungen.

- Im Zuge der L 329 OD Brochenzell erhöht sich das Verkehrsaufkommen im westlichen Abschnitt um rund +3.000 Kfz/24 h, was sich im Wesentlichen aus dem zur neuen AS Brochenzell umorientierten Eigenverkehr der Ortslage ergibt.

- Im Zuge der L 333 OD Walchesreute/Pfingstweid kommt es in diesem Planungsfall (ohne Querspange Tettnang) zu Entlastungen von rund -2.800 Kfz/24 h.

- Gegenüber dem Prognose-Nullfall erhöht sich die Fahrleistung im Gesamtverkehr um lediglich 3 % bzw. im Schwerverkehr um 4 %.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				*Planungsfall 8.1*			
Scrennline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	13.000	24%	1.680	35%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	100	0%	10	0%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	14.000	26%	1.210	25%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	27.600	50%	1.900	40%

	PNF (Bezugsfall)		*Planungsfall 8.1*					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	13.600	-9.800	-42%	630	-750	-54%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	8.800	-10.300	-54%	290	-700	-71%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	15.100	-7.500	-33%	620	-510	-45%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	12.100	-5.800	-32%	1.070	-300	-22%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	10.100	-600	-6%	510	-110	-18%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	6.800	3.000	79%	230	0	0%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	10.200	-2.800	-22%	350	-180	-34%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte		*2+2*	B			
14 Schlechtester Einzelabschnitt		*2+2*	B			

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	8.925	253	3%	594	25	4%

8.2 Planungsfall 8.2

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 8.2.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse der Variante MITTE 3c/d mit einem einbahnig, wechselndem dreistreifigen Ausbauquerschnitt (2+1) zwischen AS Meckenbeuren-Nord und AS Hirschlatt und mit Anschluss der L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 8.2** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 27.500 Kfz/24 h rund 50 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -7.100 und -10.000 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet.

- Durch die unterstellte B 30 neu kommt es in der OD Liebenau zu Verkehrsentlastungen von rund -6.100 Kfz/24 h. Für den weiteren Verlauf der B 467 südlich AS Tettnang-Süd (Bestandsquerschnitt) ergeben sich keine wesentlichen Veränderungen.

- Im Zuge der L 329 OD Brochenzell erhöht sich das Verkehrsaufkommen im westlichen Abschnitt um rund +2.800 Kfz/24 h, was sich im Wesentlichen aus dem zur neuen AS Brochenzell umorientierten Eigenverkehr der Ortslage ergibt.

- Im Zuge der L 333 OD Walchesreute/Pfingstweid kommt es in diesem Planungsfall (ohne Querspange Tettnang) zu Entlastungen von rund -2.700 Kfz/24 h.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				*Planungsfall 8.2*			
Screnline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	13.300	24%	1.730	36%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	200	0%	10	0%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	13.800	25%	1.250	26%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	27.500	50%	1.850	38%

	PNF (Bezugsfall)		*Planungsfall 8.2*					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	13.800	-9.600	-41%	720	-660	-48%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	9.100	-10.000	-52%	380	-610	-62%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	15.500	-7.100	-31%	830	-300	-27%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	11.800	-6.100	-34%	1.110	-260	-19%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	10.100	-600	-6%	520	-100	-16%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	6.600	2.800	74%	240	10	4%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	10.300	-2.700	-21%	430	-100	-19%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte	*FN-RV*	*2+1*	C	*RV-FN*	*2+1*	D
14 Schlechtester Einzelabschnitt	*FN-RV*	*2+1*	D	*RV-FN*	*2+1*	E

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	8.909	237	3%	598	29	5%

8.3 Planungsfall 8.3

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 8.3.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse der Variante MITTE 3c/d mit einem einbahnig, wechselndem dreistreifigen Ausbauquerschnitt (2+1) zwischen AS Meckenbeuren-Nord und AS Hirschlatt, jedoch ohne Anschluss der L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 8.3** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 27.300 Kfz/24 h rund 50 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -6.300 und -9.100 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet.

- Durch die unterstellte B 30 neu kommt es in der OD Liebenau zu Verkehrsentlastungen von rund -6.100 Kfz/24 h. Für den weiteren Verlauf der B 467 südlich AS Tettnang-Süd (Bestandsquerschnitt) ergeben sich keine wesentlichen Veränderungen.

- Im Zuge der L 329 OD Brochenzell ergeben sich ohne AS Brochenzell keine wesentlichen Veränderungen. Für den südlichen Anschluss von Meckenbeuren an die B 30 neu über die K 7725 wird ein Mehrverkehr von +8.400 Kfz/24 h prognostiziert, dieser ist mit einer Gesamtbelastung von dann 17.100 Kfz/24 h sehr hoch ausgelastet.

- Im Zuge der L 333 OD Walchesreute/Pfingstweid kommt es in diesem Planungsfall (ohne Querspange Tettnang) zu Entlastungen von rund -2.700 Kfz/24 h.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				*Planungsfall 8.3*			
Scrennline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	13.300	24%	1.740	36%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	300	1%	10	0%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	13.800	25%	1.250	26%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	27.300	50%	1.850	38%

	PNF (Bezugsfall)		*Planungsfall 8.3*					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	14.500	-8.900	-38%	730	-650	-47%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	10.000	-9.100	-48%	380	-610	-62%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	16.300	-6.300	-28%	770	-360	-32%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	11.800	-6.100	-34%	1.100	-270	-20%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.800	-900	-8%	550	-70	-11%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	3.000	-800	-21%	190	-40	-17%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	10.300	-2.700	-21%	420	-110	-21%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte	*FN-RV*	*2+1*	C	*RV-FN*	*2+1*	C
14 Schlechtester Einzelabschnitt	*FN-RV*	*2+1*	D	*RV-FN*	*2+1*	D

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	8.940	268	3%	595	26	5%

8.4 Planungsfall 8.4

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 8.4.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse der Variante MITTE 3c/d mit einem zweibahnig, vierstreifigen Ausbauquerschnitt (2 + 2), mit Anschluss der L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell und einer Überleitung zur B 467 alt südlich Liebenau sowie die Querspange und Südumgehung Tettnang. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 8.4** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 36.600 Kfz/24 h rund 67 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -10.400 und -12.500 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet.

- Durch die unterstellte B 30 neu in Verbindung mit der Überleitung zur B 467 alt (entspricht einer OU Liebenau) kommt es in der OD Liebenau zu Verkehrsentlastungen von rund -15.700 Kfz/24 h.

- Im Zuge der L 329 OD Brochenzell erhöht sich das Verkehrsaufkommen im westlichen Abschnitt um rund +2.800 Kfz/24 h, was sich im Wesentlichen aus dem zur neuen AS Brochenzell umorientierten Eigenverkehr der Ortslage ergibt.

- Durch die hoch ausgelastete B 467 neu „Querspange Tettnang", welche mit rund 17.300 Kfz/24 h prognostiziert wird, kommt es in der verbleibenden L 333 OD Walchesreute/Pfingstweid zu Entlastungen von rund -10.300 Kfz/24 h.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				*Planungsfall 8.4*			
Scrennline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	13.100	24%	1.710	35%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	100	0%	10	0%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	4.900	9%	370	8%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	36.600	67%	2.810	57%

	PNF (Bezugsfall)		*Planungsfall 8.4*					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	12.800	-10.600	-45%	540	-840	-61%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	8.700	-10.400	-54%	330	-660	-67%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	10.100	-12.500	-55%	360	-770	-68%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	2.200	-15.700	-88%	100	-1.270	-93%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.500	-1.200	-11%	480	-140	-23%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	6.600	2.800	74%	240	10	4%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	2.700	-10.300	-79%	110	-420	-79%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte		*2 + 2*	B			
14 Schlechtester Einzelabschnitt		*2 + 2*	C			

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	8.753	81	1%	614	45	8%

8.5 Planungsfall 8.5

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 8.5.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse der Variante MITTE 3c/d mit einem einbahnig, wechselndem dreistreifigen Ausbauquerschnitt (2+1) zwischen AS Meckenbeuren-Nord und AS Hirschlatt, mit Anschluss der L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell und einer Überleitung zur B 467 alt südlich Liebenau sowie die Querspange und Südumgehung Tettnang. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 8.5** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 36.200 Kfz/24 h rund 66 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -10.200 und -12.200 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet.

- Durch die unterstellte B 30 neu in Verbindung mit der Überleitung zur B 467 alt (entspricht einer OU Liebenau) kommt es in der OD Liebenau zu Verkehrsentlastungen von rund -15.700 Kfz/24 h. Für den weiteren Verlauf der B 467 südlich AS Tettnang-Süd (Bestandsquerschnitt) ergeben sich keine wesentlichen Veränderungen.

- Im Zuge der L 329 OD Brochenzell erhöht sich das Verkehrsaufkommen im westlichen Abschnitt um rund +2.700 Kfz/24 h, was sich im Wesentlichen aus dem zur neuen AS Brochenzell umorientierten Eigenverkehr der Ortslage ergibt.

- Durch die hoch ausgelastete B 467 neu „Querspange Tettnang", welche mit rund 17.300 Kfz/24 h prognostiziert wird, kommt es in der verbleibenden L 333 OD Walchesreute/Pfingstweid zu Entlastungen von rund -10.300 Kfz/24 h.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				*Planungsfall 8.5*			
Screnline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	13.200	24%	1.720	35%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	200	0%	10	0%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	4.900	9%	380	8%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	36.200	66%	2.790	57%

	PNF (Bezugsfall)		*Planungsfall 8.5*					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	12.900	-10.500	-45%	610	-770	-56%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	8.900	-10.200	-53%	390	-600	-61%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	10.400	-12.200	-54%	430	-700	-62%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	2.200	-15.700	-88%	100	-1.270	-93%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.500	-1.200	-11%	480	-140	-23%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	6.500	2.700	71%	240	10	4%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	2.700	-10.300	-79%	120	-410	-77%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte	*FN-RV*	*2+1*	C	*RV-FN*	*2+1*	D
14 Schlechtester Einzelabschnitt	*FN-RV*	*2+1*	D	*RV-FN*	*2+1*	D

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	8.730	58	1%	614	45	8%

8.6 Planungsfall 8.6

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 8.6.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse der Variante MITTE 4 mit einem zweibahnig, vierstreifigen Ausbauquerschnitt (2+2), mit Anschluss der L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell und einer Überleitung zur B 467 alt südlich Liebenau. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 8.6** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 38.000 Kfz/24 h rund 69 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -6.400 und -8.500 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet.

- Durch die unterstellte B 30 neu in Verbindung mit der Überleitung zur B 467 alt (entspricht einer OU Liebenau) kommt es in der OD Liebenau zu Verkehrsentlastungen von rund -13.600 Kfz/24 h.

- Im Zuge der L 329 OD Brochenzell erhöht sich das Verkehrsaufkommen im westlichen Abschnitt um rund +1.100 Kfz/24 h, was sich im Wesentlichen aus dem zur neuen AS Brochenzell umorientierten Eigenverkehr der Ortslage ergibt.

- Im Zuge der L 333 OD Walchesreute/Pfingstweid kommt es in diesem Planungsfall (ohne Querspange Tettnang) zu Entlastungen von rund -2.900 Kfz/24 h.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				Planungsfall 8.6			
Screnlline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	13.300	24%	1.760	35%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	100	0%	10	0%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	3.500	6%	250	5%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	38.000	69%	3.000	60%

	PNF (Bezugsfall)		Planungsfall 8.6					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	15.400	-8.000	-34%	790	-590	-43%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	10.600	-8.500	-45%	460	-530	-54%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	16.200	-6.400	-28%	720	-410	-36%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	4.300	-13.600	-76%	310	-1.060	-77%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.000	-1.700	-16%	480	-140	-23%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	4.900	1.100	29%	160	-70	-30%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	10.100	-2.900	-22%	410	-120	-23%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte		*2+2*	B			
14 Schlechtester Einzelabschnitt		*2+2*	C			

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	8.645	-27	0%	597	28	5%

8.7 Planungsfall 8.7

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 8.7.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse der Variante MITTE 4 mit einem einbahnig, wechselndem dreistreifigen Ausbauquerschnitt (2+1) zwischen AS K 7719 und AS Hirschlatt, mit Anschluss der L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell und einer Überleitung zur B 467 alt südlich Liebenau. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 8.7** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 37.900 Kfz/24 h rund 69 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -5.300 und -8.100 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet.

- Durch die unterstellte B 30 neu in Verbindung mit der Überleitung zur B 467 alt (entspricht einer OU Liebenau) kommt es in der OD Liebenau zu Verkehrsentlastungen von rund -14.000 Kfz/24 h.

- Im Zuge der L 329 OD Brochenzell erhöht sich das Verkehrsaufkommen im westlichen Abschnitt um rund +1.600 Kfz/24 h, was sich im Wesentlichen aus dem zur neuen AS Brochenzell umorientierten Eigenverkehr der Ortslage ergibt.

- Im Zuge der L 333 OD Walchesreute/Pfingstweid kommt es in diesem Planungsfall (ohne Querspange Tettnang) zu Entlastungen von rund -2.900 Kfz/24 h.

- Gegenüber allen bisher betrachteten Planungsfällen können im PF 8.7 die Fahrleistungen sowohl im Gesamtverkehr als auch im Schwerverkehr gegenüber dem PNF gesenkt werden.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				*Planungsfall 8.7*			
Scrennline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	13.500	24%	1.760	35%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	200	0%	10	0%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	3.600	7%	250	5%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	37.900	69%	3.000	60%

	PNF (Bezugsfall)		*Planungsfall 8.7*					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	15.700	-7.700	-33%	800	-580	-42%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	11.000	-8.100	-42%	470	-520	-53%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	17.300	-5.300	-23%	790	-340	-30%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	3.900	-14.000	-78%	250	-1.120	-82%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.500	-1.200	-11%	500	-120	-19%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	5.400	1.600	42%	180	-50	-22%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	10.100	-2.900	-22%	410	-120	-23%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte	*FN-RV*	*2+1*	C	*RV-FN*	*2+1*	C
14 Schlechtester Einzelabschnitt	*FN-RV*	*2+1*	E	*RV-FN*	*2+1*	D

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	8.284	-388	-4%	562	-7	-1%

8.7.1 Planungsfall 8.7.A

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 8.7.A.0**. Der Planungsfall beinhaltet als Varianz zum Planungsfall 8.7 keine Überleitung zur B 467 alt südlich Liebenau. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 8.7.A** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 24.400 Kfz/24 h rund 45 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -4.700 und -7.300 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet.

- Im Zuge der B 467 OD Liebenau kommt es (ohne OU Liebenau) zu Verkehrsentlastungen von rund -3.100 Kfz/24 h.

- Im Zuge der L 329 OD Brochenzell erhöht sich das Verkehrsaufkommen im westlichen Abschnitt um rund +1.800 Kfz/24 h, was sich im Wesentlichen aus dem zur neuen AS Brochenzell umorientierten Eigenverkehr der Ortslage ergibt.

- Im Zuge der L 333 OD Walchesreute/Pfingstweid kommt es in diesem Planungsfall (ohne Querspange Tettnang) zu Entlastungen von rund -2.700 Kfz/24 h.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				*Planungsfall 8.7 A*			
Screnline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	13.400	25%	1.770	35%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	200	0%	10	0%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	16.500	30%	1.530	31%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	24.400	45%	1.700	34%

	PNF (Bezugsfall)		*Planungsfall 8.7 A*					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	16.600	-6.800	-29%	770	-610	-44%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	11.800	-7.300	-38%	430	-560	-57%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	17.900	-4.700	-21%	830	-300	-27%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	14.800	-3.100	-17%	1.360	-10	-1%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.700	-1.000	-9%	500	-120	-19%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	5.600	1.800	47%	180	-50	-22%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	10.300	-2.700	-21%	410	-120	-23%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte	*FN-RV*	*2+1*	-/-	*RV-FN*	*2+1*	-/-
14 Schlechtester Einzelabschnitt	*FN-RV*	*2+1*	-/-	*RV-FN*	*2+1*	-/-

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	8.645	-27	0%	597	28	5%

8.8 Planungsfall 8.8

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 8.8.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse der Variante MITTE 4 mit einem zweibahnig, vierstreifigen Ausbauquerschnitt (2+2), mit Anschluss der L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell und einer Überleitung zur B 467 alt südlich Liebenau sowie die Querspange und Südumgehung Tettnang. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 8.8** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 37.600 Kfz/24 h rund 69 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -7.800 und -10.400 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet.

- Durch die unterstellte B 30 neu in Verbindung mit der Überleitung zur B 467 alt (entspricht einer OU Liebenau) kommt es in der OD Liebenau zu Verkehrsentlastungen von rund -14.400 Kfz/24 h.

- Im Zuge der L 329 OD Brochenzell erhöht sich das Verkehrsaufkommen im westlichen Abschnitt um rund +1.200 Kfz/24 h, was sich im Wesentlichen aus dem zur neuen AS Brochenzell umorientierten Eigenverkehr der Ortslage ergibt.

- Durch die hoch ausgelastete B 467 neu „Querspange Tettnang", welche mit rund 17.400 Kfz/24 h prognostiziert wird, kommt es in der verbleibenden L 333 OD Walchesreute/Pfingstweid zu Entlastungen von rund -10.200 Kfz/24 h.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				*Planungsfall 8.8*			
Scrennline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	13.200	24%	1.730	35%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	100	0%	0	0%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	3.600	7%	280	6%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	37.600	69%	2.900	59%

	PNF (Bezugsfall)		*Planungsfall 8.8*					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	15.600	-7.800	-33%	760	-620	-45%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	11.300	-7.800	-41%	480	-510	-52%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	12.200	-10.400	-46%	500	-630	-56%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	3.500	-14.400	-80%	190	-1.180	-86%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	8.600	-2.100	-20%	460	-160	-26%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	5.000	1.200	32%	170	-60	-26%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	2.800	-10.200	-78%	110	-420	-79%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte		*2+2*	B			
14 Schlechtester Einzelabschnitt		*2+2*	C			

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	8.404	-268	-3%	593	24	4%

8.9 Planungsfall 8.9

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 8.9.0**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse mit einem einbahnig, wechselndem dreistreifigen Ausbauquerschnitt (2+1) zwischen AS K 7719 und AS Hirschlatt, mit Anschluss der L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell und einer Überleitung zur B 467 alt südlich Liebenau sowie die Querspange und Südumgehung Tettnang. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 8.9** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 37.400 Kfz/24 h rund 69 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -7.600 und -10.100 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet.

- Durch die unterstellte B 30 neu in Verbindung mit der Überleitung zur B 467 alt (entspricht einer OU Liebenau) kommt es in der OD Liebenau zu Verkehrsentlastungen von rund -14.400 Kfz/24 h.

- Im Zuge der L 329 OD Brochenzell erhöht sich das Verkehrsaufkommen im westlichen Abschnitt um rund +1.600 Kfz/24 h, was sich im Wesentlichen aus dem zur neuen AS Brochenzell umorientierten Eigenverkehr der Ortslage ergibt.

- Durch die hoch ausgelastete B 467 neu „Querspange Tettnang", welche mit rund 17.400 Kfz/24 h prognostiziert wird, kommt es in der verbleibenden L 333 OD Walchesreute/Pfingstweid zu Entlastungen von rund -10.100 Kfz/24 h.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				*Planungsfall 8.9*			
Screnlline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	13.300	24%	1.740	35%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	100	0%	10	0%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	3.600	7%	280	6%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	37.400	69%	2.900	59%

	PNF (Bezugsfall)		*Planungsfall 8.9*					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	15.600	-7.800	-33%	770	-610	-44%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	11.500	-7.600	-40%	490	-500	-51%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	12.500	-10.100	-45%	510	-620	-55%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	3.500	-14.400	-80%	190	-1.180	-86%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.200	-1.500	-14%	470	-150	-24%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	5.400	1.600	42%	190	-40	-17%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	2.900	-10.100	-78%	110	-420	-79%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte	*FN-RV*	*2+1*	C	*RV-FN*	*2+1*	C
14 Schlechtester Einzelabschnitt	*FN-RV*	*2+1*	E	*RV-FN*	*2+1*	D

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	8.416	-256	-3%	593	24	4%

8.10 Planungsfall 8.6.A

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 8.6.0.A**. Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse der Variante MITTE 5 mit einem zweibahnig, vierstreifigen Ausbauquerschnitt (2+2), mit Anschluss der L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell und einer Überleitung zur B 467 alt südlich Liebenau. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 8.6.A** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 36.700 Kfz/24 h rund 67 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -5.300 und -7.600 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet.

- Durch die unterstellte B 30 neu in Verbindung mit der Überleitung zur B 467 alt (entspricht einer OU Liebenau) kommt es in der OD Liebenau zu Verkehrsentlastungen von rund -12.500 Kfz/24 h.

- Im Zuge der L 329 OD Brochenzell erhöht sich das Verkehrsaufkommen im westlichen Abschnitt um rund +1.500 Kfz/24 h, was sich im Wesentlichen aus dem zur neuen AS Brochenzell umorientierten Eigenverkehr der Ortslage ergibt.

- Im Zuge der L 333 OD Walchesreute/Pfingstweid kommt es in diesem Planungsfall (ohne Querspange Tettnang) zu Entlastungen von rund -2.800 Kfz/24 h.

- Gegenüber dem Prognose-Nullfall reduzieren sich die Fahrleistungen sowohl im Gesamtverkehr als auch im Schwerverkehr - der Planungsfall ist damit das Szenario mit den geringsten Fahrleistungen.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				Planungsfall 8.6 A			
Screnlline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	13.400	24%	1.800	36%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	200	0%	0	0%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	4.500	8%	350	7%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	36.700	67%	2.800	57%

	PNF (Bezugsfall)		Planungsfall 8.6 A					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	16.300	-7.100	-30%	800	-580	-42%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	11.500	-7.600	-40%	500	-490	-49%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	17.300	-5.300	-23%	700	-430	-38%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	5.400	-12.500	-70%	500	-870	-64%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.500	-1.200	-11%	200	-420	-68%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	5.300	1.500	39%	200	-30	-13%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	10.200	-2.800	-22%	400	-130	-25%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte		*2+2*	B			
14 Schlechtester Einzelabschnitt		*2+2*	C			

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	8.236	-436	-5%	556	-13	-2%

8.11 Planungsfall 8.8.A

Eine Übersicht über das Straßennetz dieses Planungsfalles zeigt **Plan 8.8.0.A.** Der Planungsfall beinhaltet die B 30 Neubautrasse der Variante MITTE 5 mit einem zweibahnig, vierstreifigen Ausbauquerschnitt (2+2), mit Anschluss der L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell und einer Überleitung zur B 467 alt südlich Liebenau sowie die Querspange und Südumgehung Tettnang. Die Umlegungsergebnisse sind in **Planreihe 8.8.A** dokumentiert. Als wesentliche Ergebnisse dieses Planungsfalles bleiben festzuhalten:

- Die B 30 neu übernimmt mit prognostizierten 36.000 Kfz/24 h rund 66 % des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Die Ortsdurchfahrt von Meckenbeuren wird gegenüber dem PNF in der Größenordnung zwischen -7.200 und -9.900 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet.

- Durch die unterstellte B 30 neu in Verbindung mit der Überleitung zur B 467 alt (entspricht einer OU Liebenau) kommt es in der OD Liebenau zu Verkehrsentlastungen von rund -13.000 Kfz/24 h.

- Im Zuge der L 329 OD Brochenzell erhöht sich das Verkehrsaufkommen im westlichen Abschnitt um rund +1.600 Kfz/24 h, was sich im Wesentlichen aus dem zur neuen AS Brochenzell umorientierten Eigenverkehr der Ortslage ergibt.

- Durch die hoch ausgelastete B 467 neu „Querspange Tettnang", welche mit rund 17.400 Kfz/24 h prognostiziert wird, kommt es in der verbleibenden L 333 OD Walchesreute/Pfingstweid zu Entlastungen von rund -10.200 Kfz/24 h.

- **STECKBRIEF**

	PNF (Bezugsfall)				*Planungsfall 8.8 A*			
Scrennline "RV-FN"	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*	*Kfz/24 h*	*Verteilung*	*SV/24 h*	*Verteilung*
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	13.400	25%	1.700	36%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	200	0%	0	0%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	4.700	9%	370	8%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	36.000	66%	2.700	57%

	PNF (Bezugsfall)		*Planungsfall 8.8 A*					
Veränderung Ortsdurchfahrten	*Kfz/24 h*	*SV/24 h*	*Kfz/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV/24 h*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	16.200	-7.200	-31%	800	-580	-42%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	11.900	-7.200	-38%	500	-490	-49%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	12.700	-9.900	-44%	500	-630	-56%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	4.900	-13.000	-73%	400	-970	-71%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.100	-1.600	-15%	200	-420	-68%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	5.400	1.600	42%	200	-30	-13%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	2.800	-10.200	-78%	100	-430	-81%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*	*Richtung*	*Querschitt*	*QSV (Strecke)*
13 Mittel über alle Abschnitte		*2+2*	B			
14 Schlechtester Einzelabschnitt		*2+2*	C			

Fahrleistung	*Kfz-km*	*SV-km*	*Kfz-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*	*SV-km*	*ΔPNF (abs.)*	*ΔPNF (ant.)*
15 Fahrzeug-km *100	8.672	569	8.344	-328	-4%	584	15	3%

8.12 Zusammenfassung Planreihe 8

- Bei der Variante MITTE ist ein Anschluss der L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell möglich; die Verkehrszunahmen in der Ortsdurchfahrt Brochenzell bewegen sich hier in vertretbaren Größenordnungen.

- Durch drei Anschlüsse Meckenbeuren „Nord“ (K 7719), „Mitte“ (L 329) und „Süd“ (K 7725) kann das nachgeordnete optimal an das übergeordnete Straßennetz angebunden werden, wodurch Reduzierungen der Fahrleistungen im Untersuchungsraum erreicht werden können.

- Planfälle 8.1 bis 8.5: die Planfälle der Trasse Mitte 3c/d mit unterschiedlichen Verknüpfungen zum nachgeordneten Straßennetz und unterschiedlichen Ausbauquerschnitten und Untervarianten dienten zu einer Optimierung der Trasse, welche als Trasse Mitte 4 in den nachfolgenden Planfällen untersucht wurde.

- Planfälle 8.6 bis 8.9: die Planfälle der Trasse Mitte 4 mit unterschiedlichen Verknüpfungen zum nachgeordneten Straßennetz und unterschiedlichen Ausbauquerschnitten und Untervarianten führten letztlich zu einer nochmaligen Optimierung der Trasse, welche als Trasse Mitte 5 für die wesentlichen Planfälle der Neubautrasse (PF 8.6.A) und des Zielzustandes Netz (PF 8.8.A) untersucht wurde.

- Aus verkehrstechnischer Sicht wird der **Planungsfall 8.6.A** mit B 30 Neubautrasse der Variante MITTE 5, mit einem zweibahnig, vierstreifigen Ausbauquerschnitt (2 + 2), mit Anschluss der L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell, einer Überleitung zur B 467 alt südlich Liebenau sowie der der Entnahme der B 30 alt nördlich Meckenbeuren und der B 467 südlich Liebenau aus dem klassifizierten Straßennetz für den weiteren Variantenvergleich als vertieft zu untersuchende Variante der Neubautrasse mit Netzergänzungen vorgeschlagen.

- Planfall 8.8.A: da im Planungsfall 8.6.A für die L 333 Walchesreute Pfingstweid keine zusätzliche Verkehrsbelastung prognostiziert wird, bedingt der Bau der B 30 neu zunächst keinen Neubau einer Querspange Tettnang. Die Querspange Tettnang stellt jedoch eine sinnvolle Netzergänzung zur Entlastung der im Planungsfall 8.6.A mit über 11.000 Kfz/24 h belasteten Ortsdurchfahrten im Zuge der L 333 Walchesreute – Pfingstweid dar.

9. Zusammenfassung

Auf der Grundlage der aktuellen Arbeitsergebnisse der Verkehrsuntersuchung werden in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Tübingen und enger Zusammenarbeit mit den Fachgutachtern der technischen Planung sowie der Umweltverträglichkeitsprüfung für den weiteren Variantenvergleich folgende Planungsfälle als vertieft zu untersuchende Varianten vorgeschlagen:

- **Planungsfall 4.1**
  mit B 30 Neubautrasse Variante WEST, mit einem zweibahnig, vierstreifigen Ausbauquerschnitt (2 + 2), ohne Anschluss L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell und Entnahme der B 30 alt nördlich Meckenbeuren aus dem klassifizierten Straßennetz als Variante der Neubautrasse,

- **Planungsfall 5.1.A**
  mit B 30 Neubautrasse Variante WEST, mit einem zweibahnig, vierstreifigen Ausbauquerschnitt (2 + 2) und weiteren Neubaumaßnahmen des Zielzustandes Netz (Querspange Tettnang, Südumfahrung Tettnang), ohne Anschluss L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell und Entnahme der B 30 alt nördlich Meckenbeuren aus dem klassifizierten Straßennetz als Variante des Zielzustandes Netz,

- **Planungsfall 6.4**
  mit B 30 Neubautrasse der Variante OST (Trasse 1c), mit einem zweibahnig, vierstreifigen Ausbauquerschnitt (2 + 2) zwischen AS Karrer und dem Lückenschluss zur bestehenden B 467 südlich Liebenau (Ausbauabschnitt „Nord“), zwischen AS Tettnang-West und dem AS Hirschlatt (Ausbauabschnitt „Süd“) sowie einem Ausbau der bestehenden B 467 (Ausbauabschnitt „Mitte“) und Entnahme der B 30 alt nördlich Meckenbeuren und der B 467 südlich Liebenau aus dem klassifizierten Straßennetz als Variante des Zielzustandes Netz und

- **Planungsfall 8.6.A**
  mit B 30 Neubautrasse der Variante MITTE 5, mit einem zweibahnig, vierstreifigen Ausbauquerschnitt (2 + 2), mit Anschluss der L 329 an die B 30 neu westlich Brochenzell, einer Überleitung zur B 467 alt südlich Liebenau sowie Entnahme der B 30 alt nördlich Meckenbeuren und der B 467 südlich Liebenau aus dem klassifizierten Straßennetz als Variante der Neubautrasse mit Netzergänzungen.

Quellenverzeichnis

/1/ B30neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Verkehrsuntersuchung – Fortschreibung 2008/09
Durchgeführt im Auftrag des Regierungspräsidiums Tübingen
Modus Consult Ulm GmbH, 24.02.2011 (40675)

/2/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Kommission „Bemessung von Straßenverkehrsanlagen" (Hrsg.): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Ausgabe 2015
FGSV-Verlag, Köln, FGSV 299

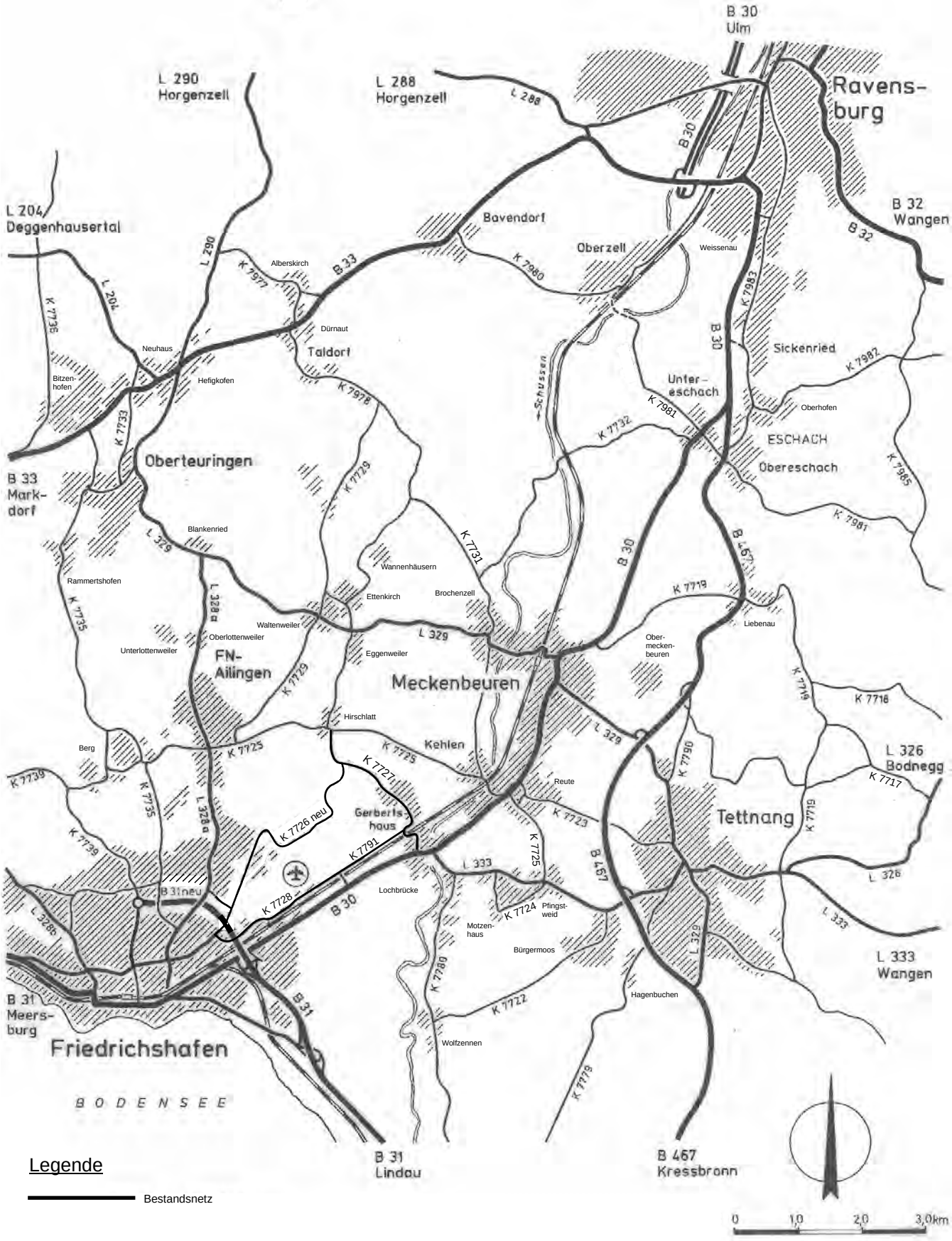
Pläne

Planreihe 1

Bestandsaufnahme

MODUS CONSULT ULM GmbH

Bestandsaufnahme



Legende

Bestandsnetz

Plan 1.1

Verkehrsuntersuchung B 30-neu Ravensburg Süd - Friedrichshafen

Bestandsaufnahme

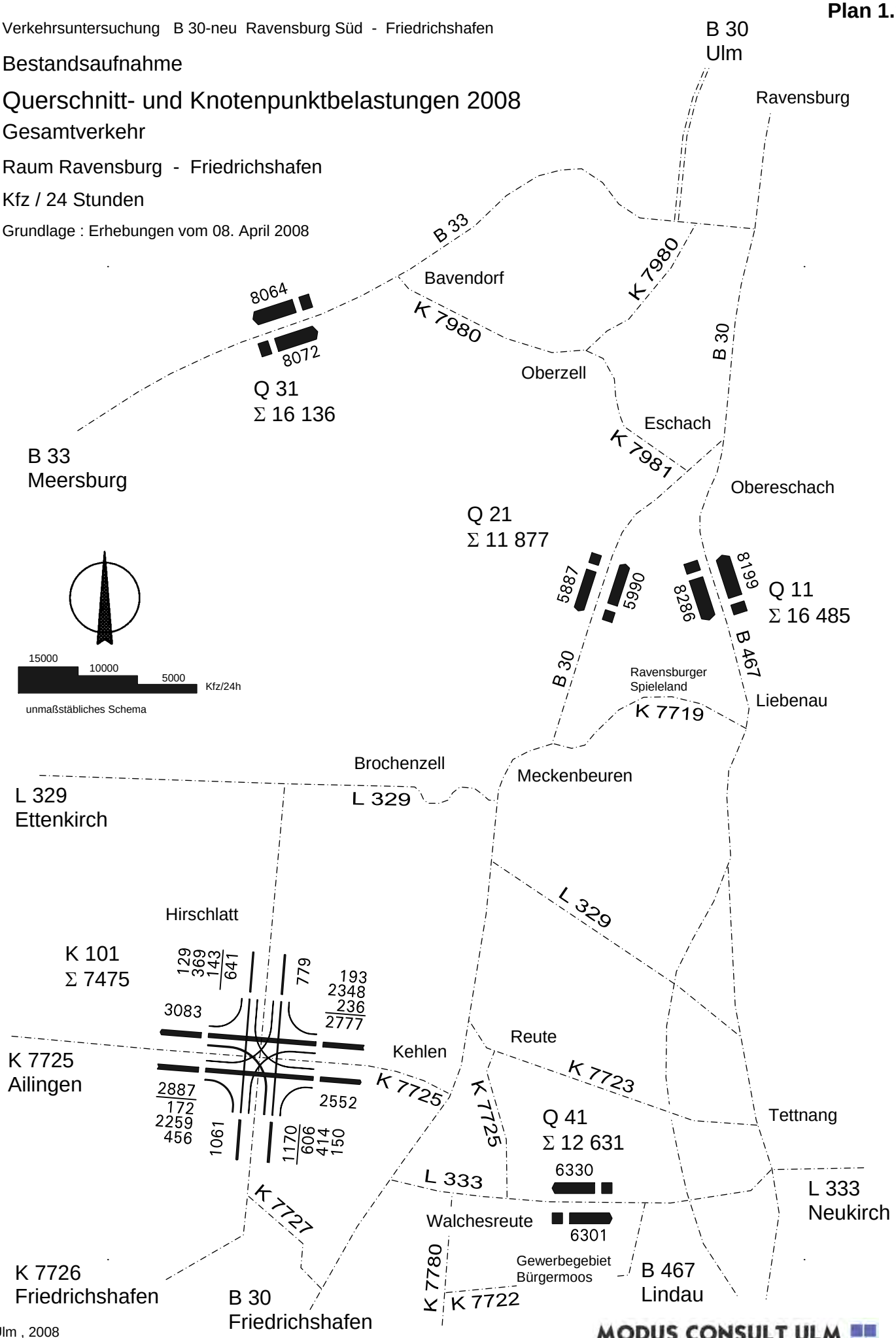
Querschnitt- und Knotenpunktbelastungen 2008

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden

Grundlage : Erhebungen vom 08. April 2008



Ulm , 2008

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 1.2

Verkehrsuntersuchung B 30-neu Ravensburg Süd - Friedrichshafen

Bestandsaufnahme

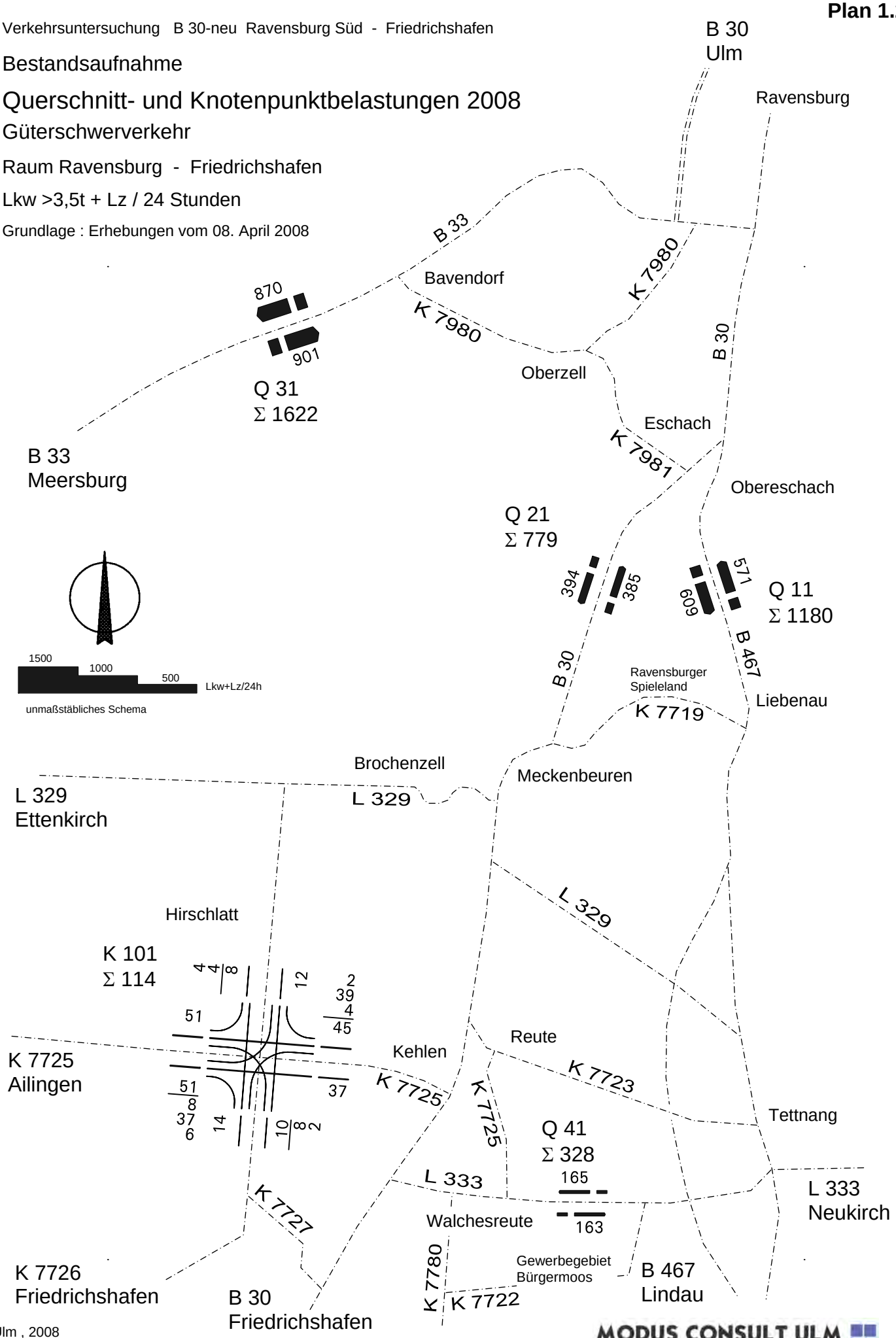
Querschnitt- und Knotenpunktbelastungen 2008

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden

Grundlage : Erhebungen vom 08. April 2008

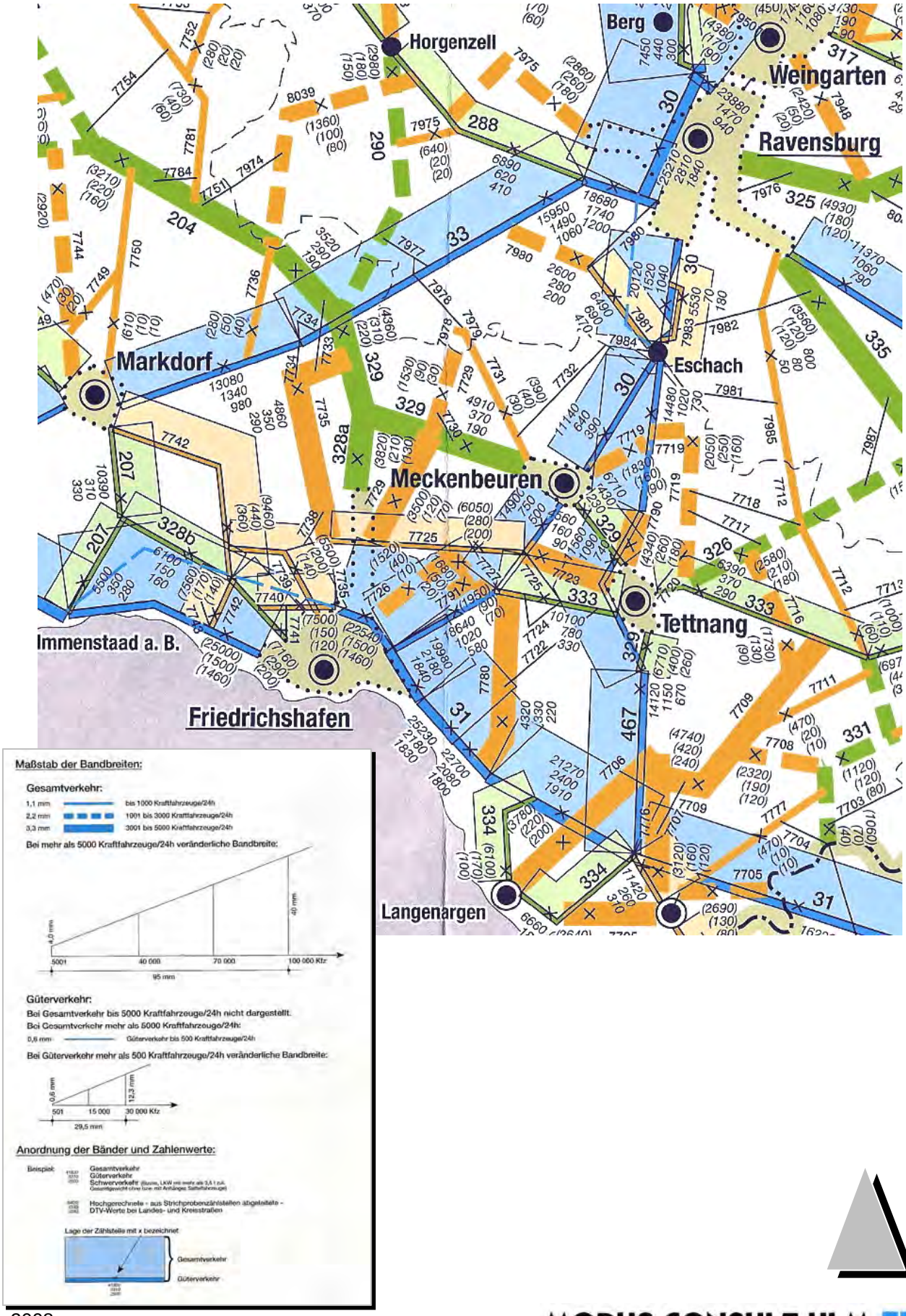


Ulm , 2008

MODUS CONSULT ULM GmbH

Verkehrsuntersuchung B 30 neu Ravensburg – Friedrichshafen, Fortschreibung 2008

DTV 2005



Verkehrsuntersuchung B 30-neu Ravensburg Süd - Friedrichshafen

Bestandsaufnahme

Verkehrsbeziehungen 2008

B 33 südwestlich Bavendorf (Ri. Südwest)

Bezirk - Zählstelle - Bezirk

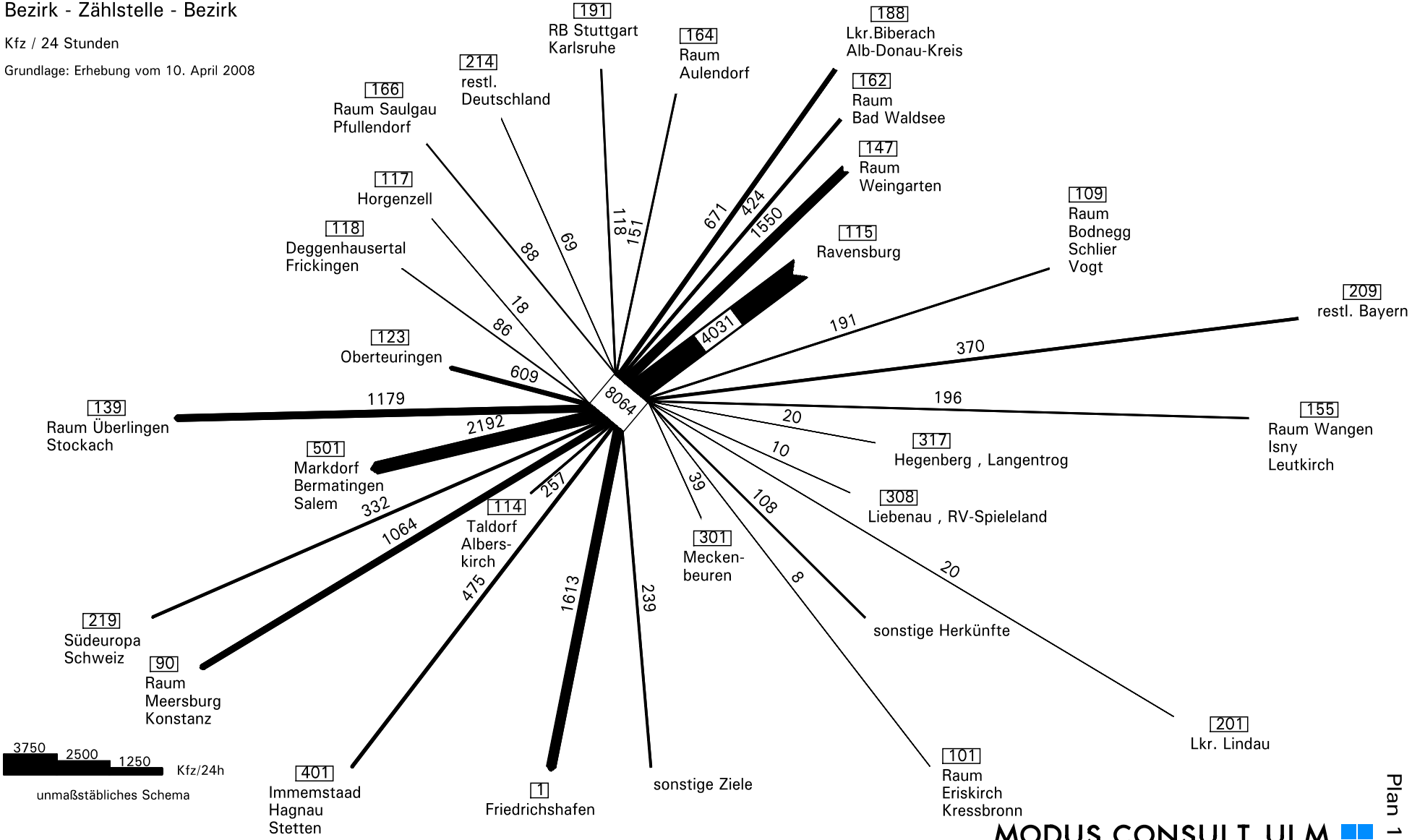
Kfz / 24 Stunden

Grundlage: Erhebung vom 10. April 2008

Gesamtverkehr :

8064 = 100 % Kfz / 24 Stunden

806 = 10,0 % Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden



Ulm, 2008

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 1.4

Bestandsaufnahme

Verkehrsbeziehungen 2008

B 33 südwestlich Bavendorf (Ri. Nordost)

Bezirk - Zählstelle - Bezirk

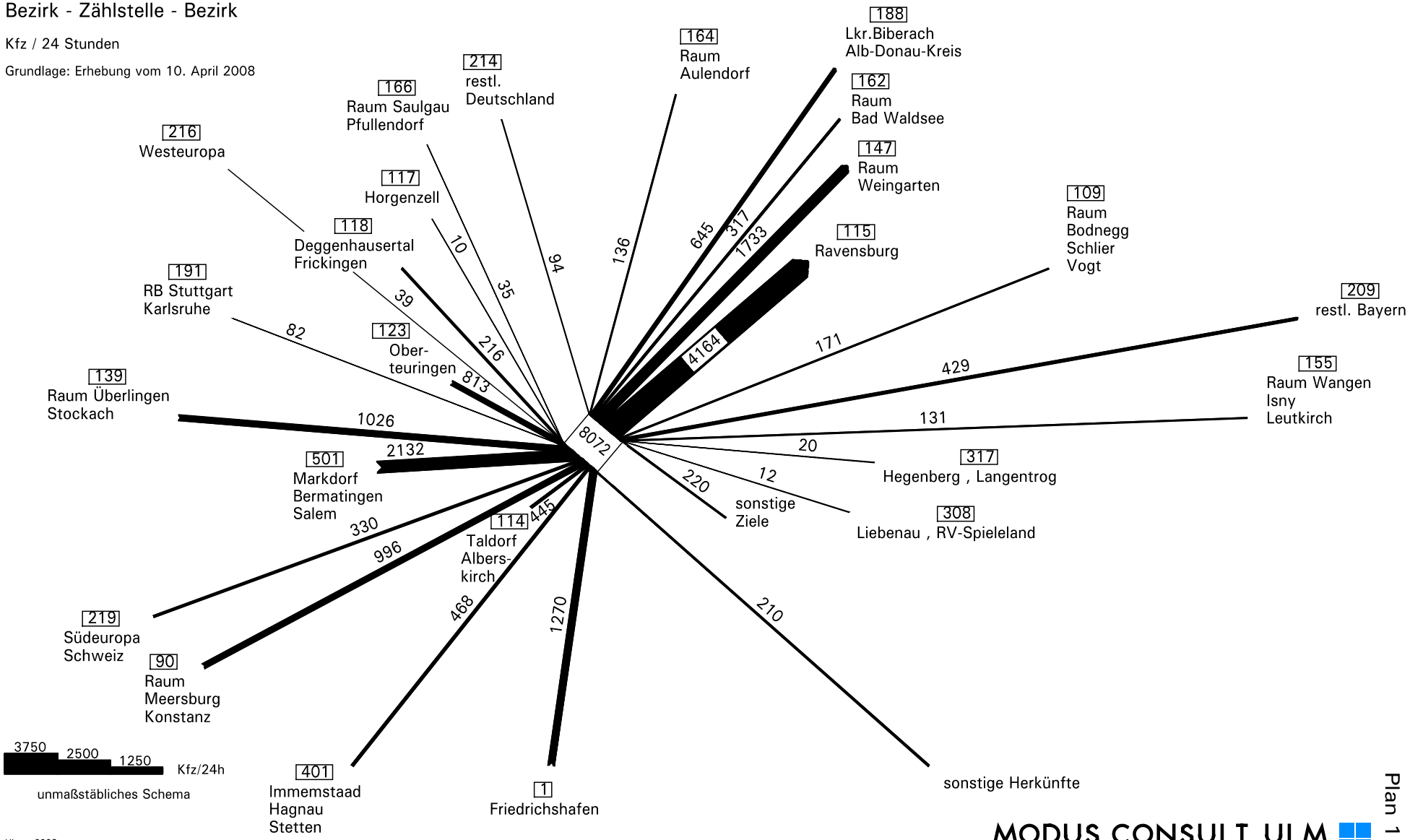
Kfz / 24 Stunden

Grundlage: Erhebung vom 10. April 2008

Gesamtverkehr :

8072 = 100 % Kfz / 24 Stunden

821 = 10,2 % Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden



Ulm, 2008

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 1.5

Bestandsaufnahme

Verkehrsbeziehungen 2008

B 30 nördlich Meckenbeuren (Ri. Süd)

Bezirk - Zählstelle - Bezirk

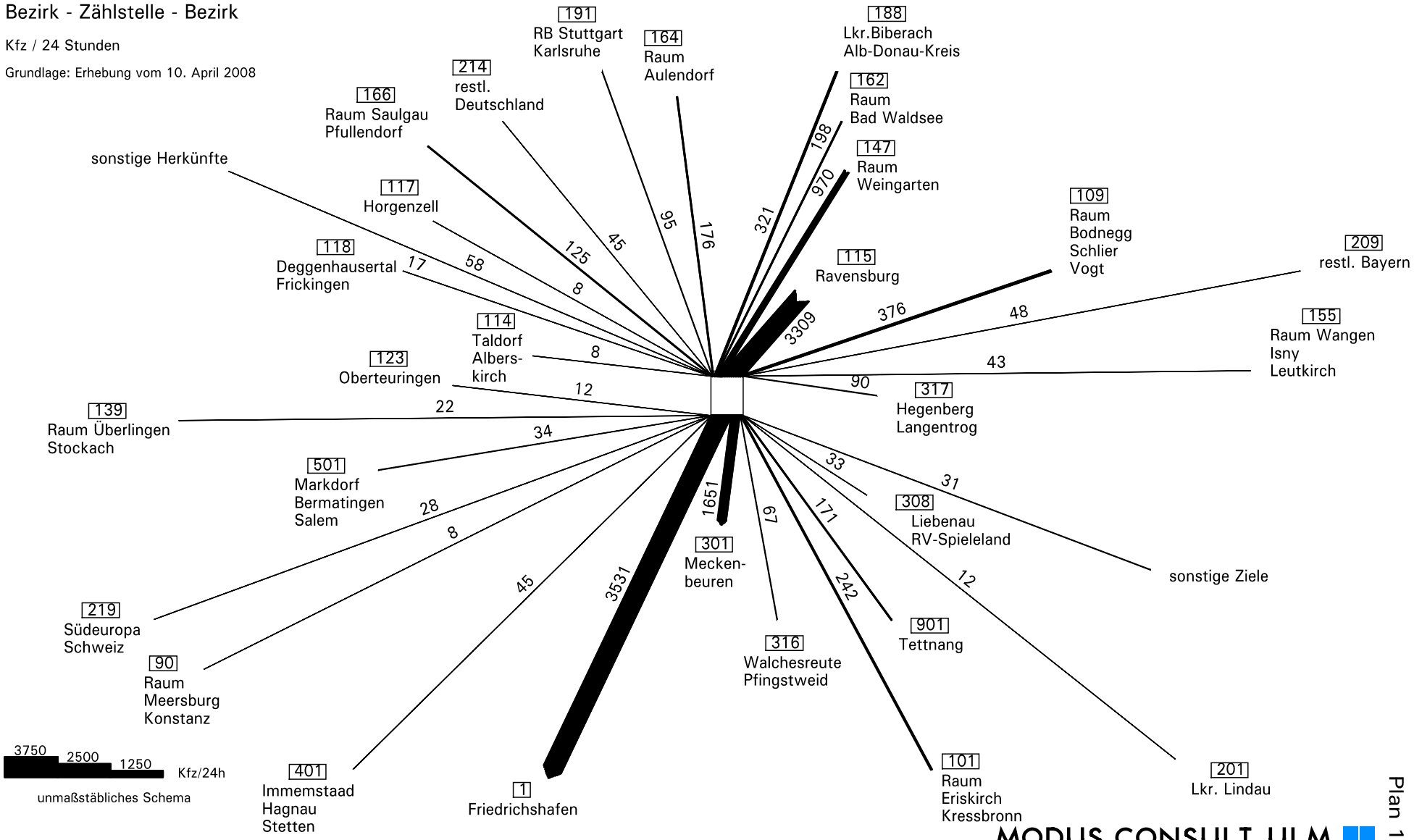
Kfz / 24 Stunden

Grundlage: Erhebung vom 10. April 2008

Gesamtverkehr :

5887 = 100 % Kfz / 24 Stunden

400 = 6,8 % Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden



Ulm, 2008

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 1.6

Bestandsaufnahme

Verkehrsbeziehungen 2008

B 30 nördlich Meckenbeuren (Ri. Nord)

Bezirk - Zählstelle - Bezirk

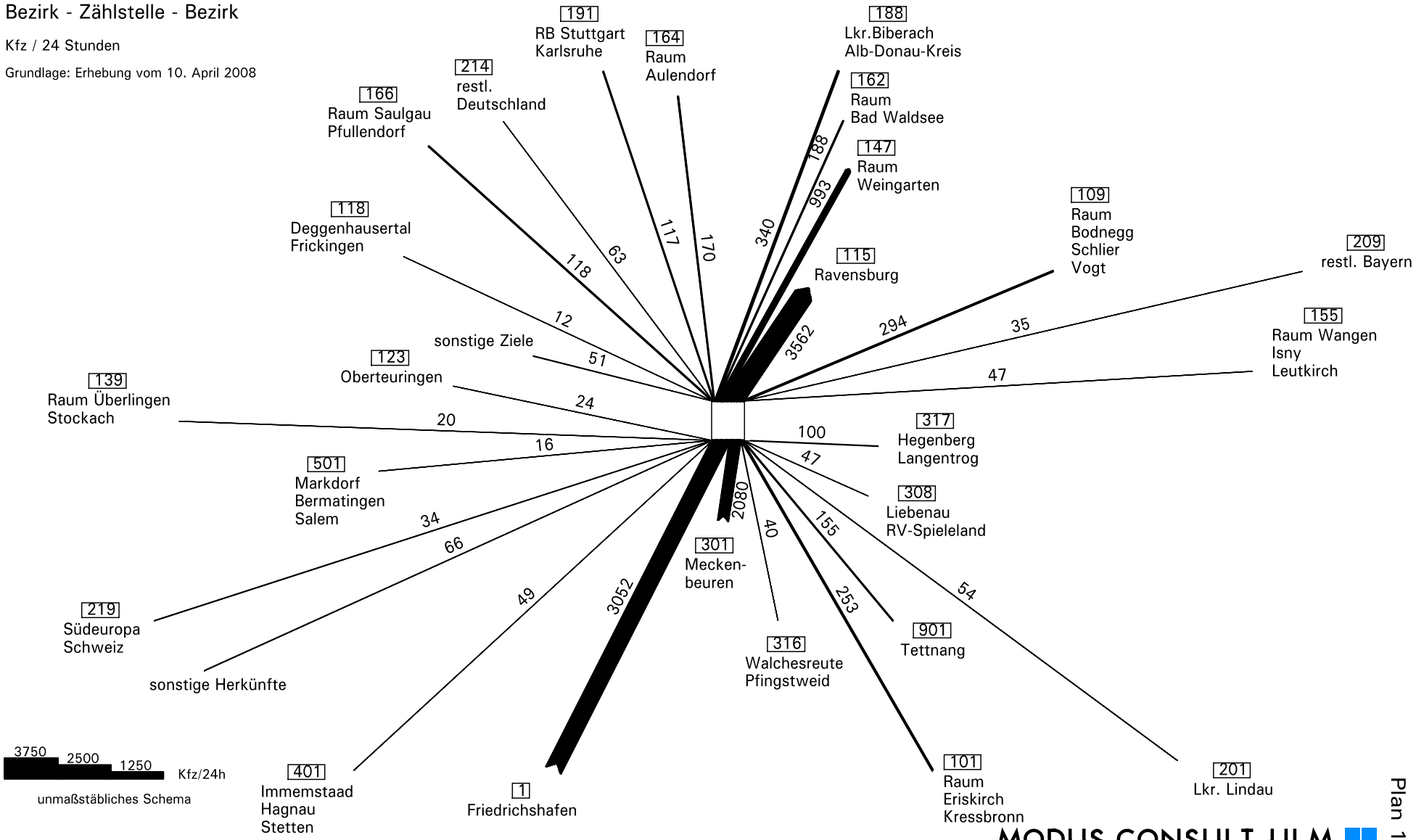
Kfz / 24 Stunden

Grundlage: Erhebung vom 10. April 2008

Gesamtverkehr :

5990 = 100 % Kfz / 24 Stunden

389 = 6,5 % Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden



Ulm, 2008

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 1.7

Bestandsaufnahme

Verkehrsbeziehungen 2008

B 467 nördlich Liebenau (Ri. Süd)

Bezirk - Zählstelle - Bezirk

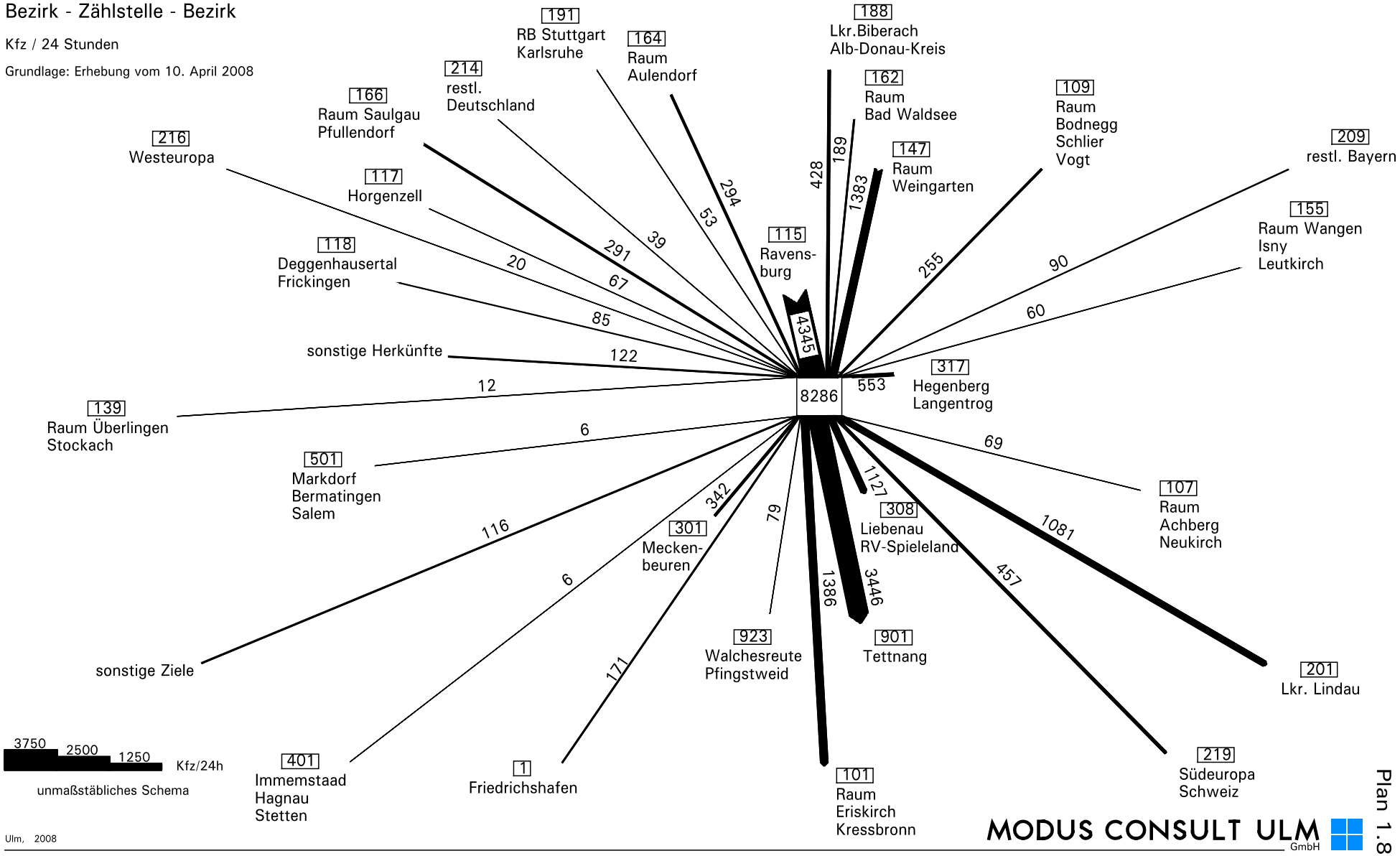
Kfz / 24 Stunden

Grundlage: Erhebung vom 10. April 2008

Gesamtverkehr :

8286 = 100 % Kfz / 24 Stunden

608 = 7,3 % Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden



Ulm, 2008

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 1.8

Bestandsaufnahme

Verkehrsbeziehungen 2008

B 467 nördlich Liebenau (Ri. Nord)

Bezirk - Zählstelle - Bezirk

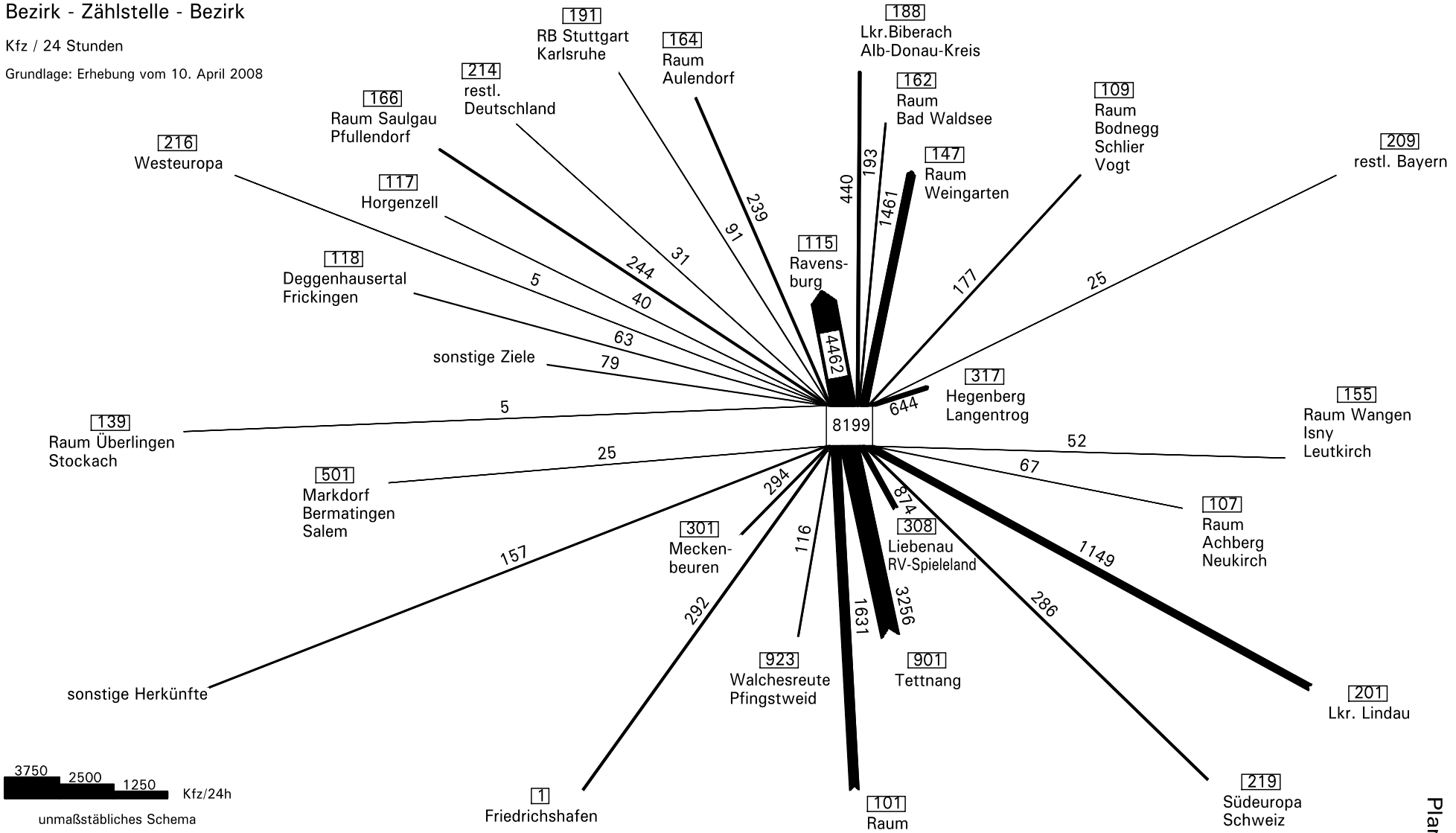
Kfz / 24 Stunden

Grundlage: Erhebung vom 10. April 2008

Gesamtverkehr :

8199 = 100 % Kfz / 24 Stunden

568 = 6,9 % Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden



Ulm, 2008

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 1.9

Bestandsaufnahme

Verkehrsbeziehungen 2008

L 333 westlich Bürgermoos (Ri. West)

Bezirk - Zählstelle - Bezirk

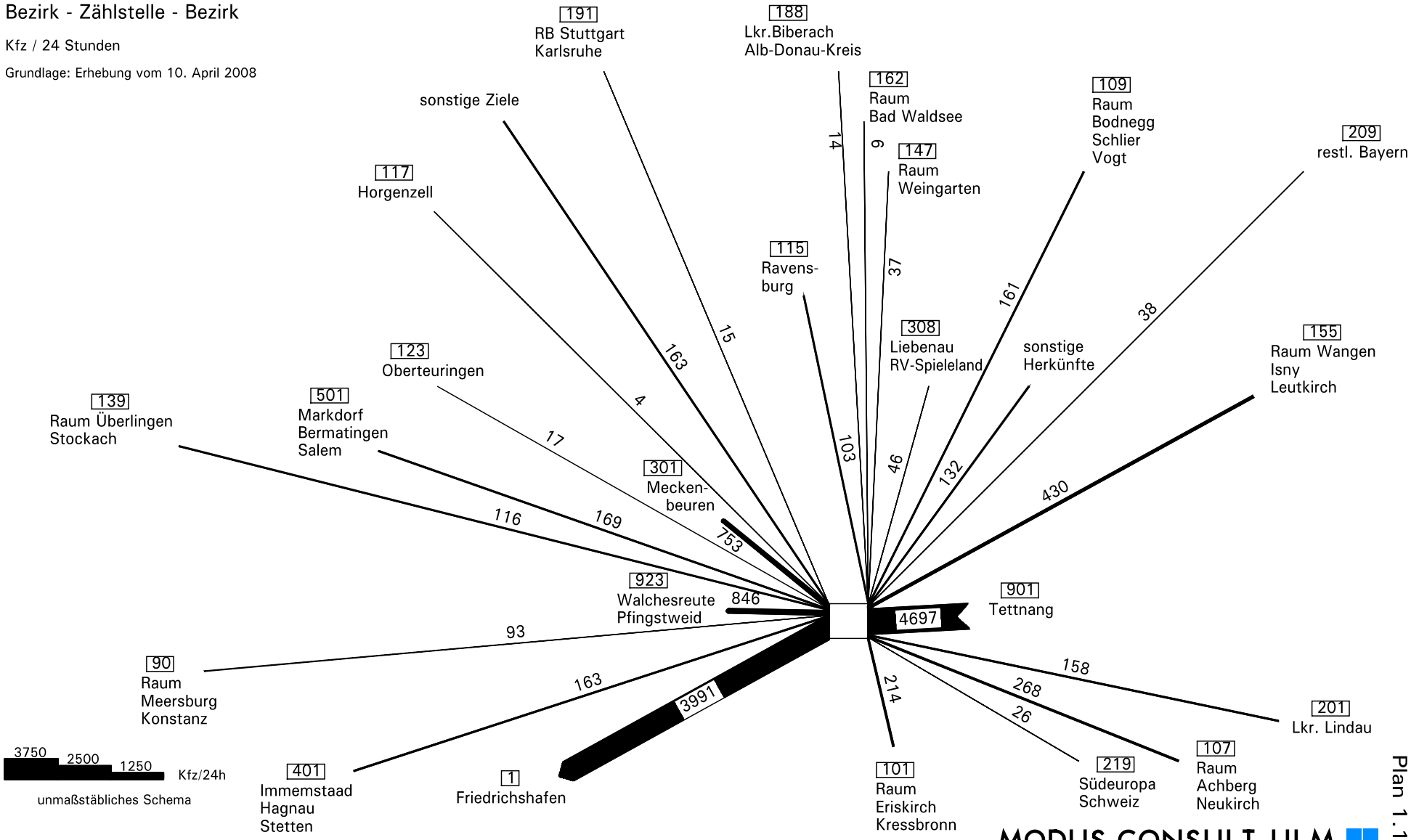
Kfz / 24 Stunden

Grundlage: Erhebung vom 10. April 2008

Gesamtverkehr :

6330 = 100 % Kfz / 24 Stunden

165 = 2,6 % Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden



Ulm, 2008

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 1.10

Bestandsaufnahme

Verkehrsbeziehungen 2008

L 333 westlich Bürgermoos (Ri. Ost)

Bezirk - Zählstelle - Bezirk

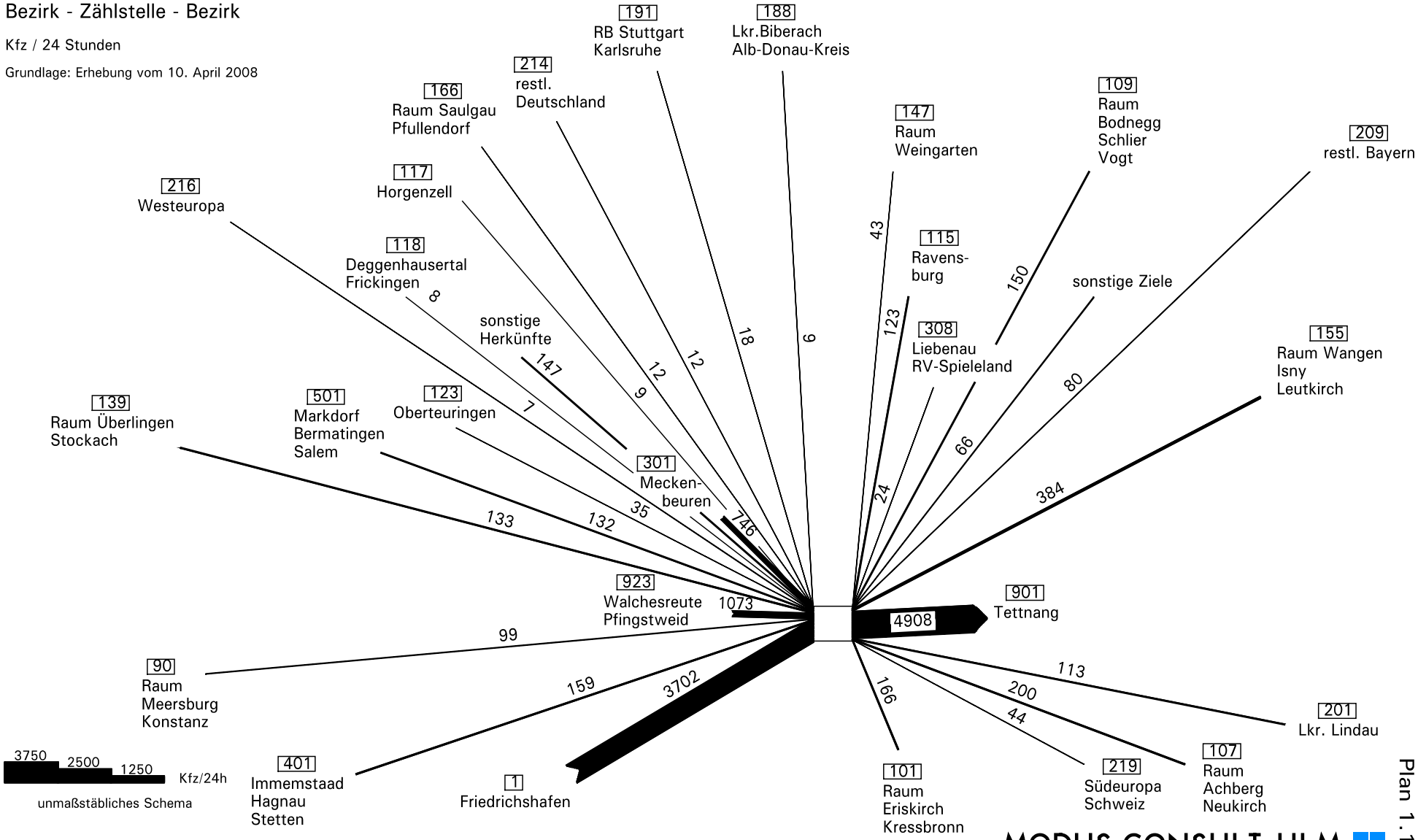
Kfz / 24 Stunden

Grundlage: Erhebung vom 10. April 2008

Gesamtverkehr :

6301 = 100 % Kfz / 24 Stunden

163 = 2,6 % Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden



Ulm, 2008

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 1.11

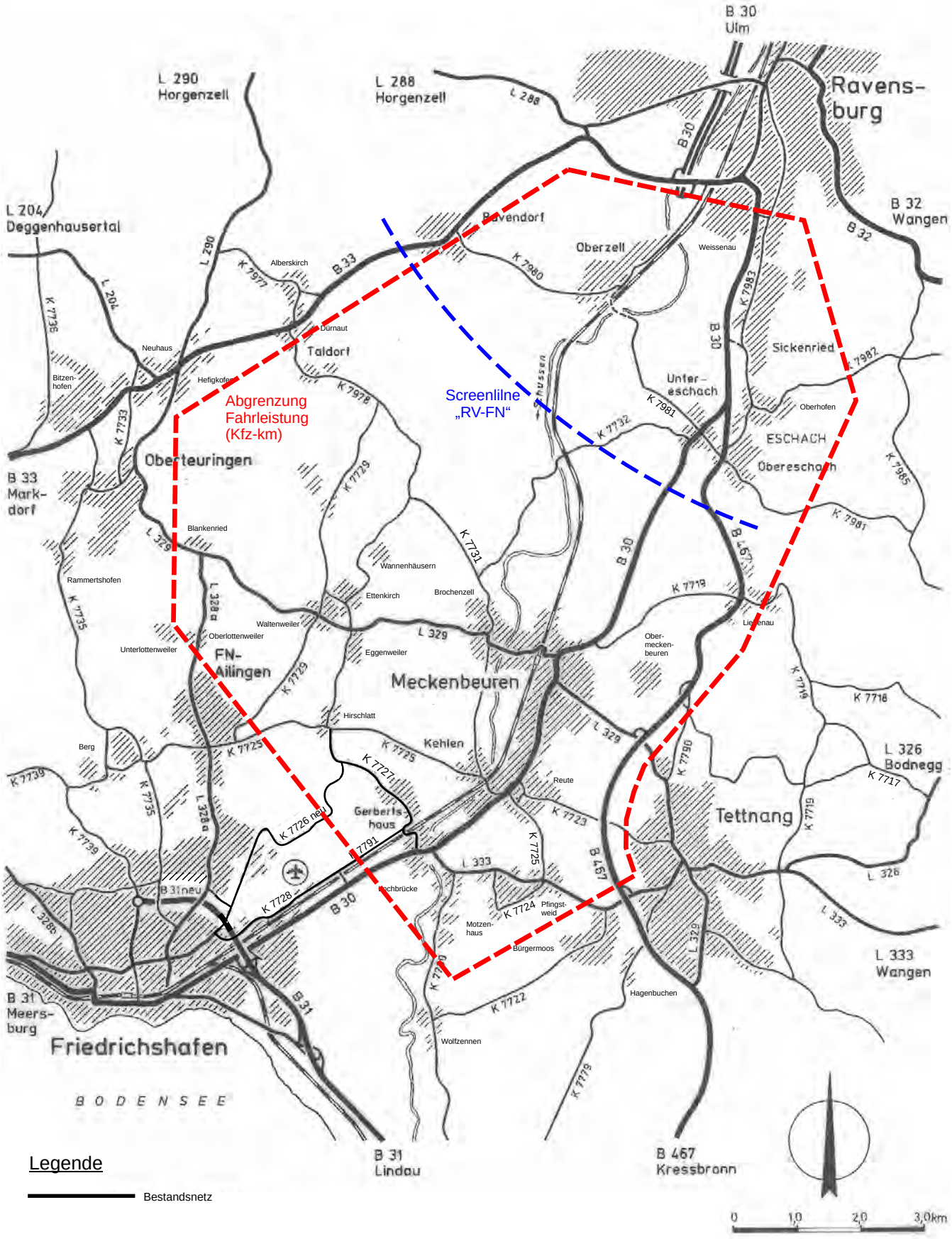
Planreihe 2

Analyse-Nullfall 2008

MODUS CONSULT ULM GmbH

B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen

Straßennetz Analyse-Nullfall 2008



Legende

Bestandsnetz

Analyse-Nullfall

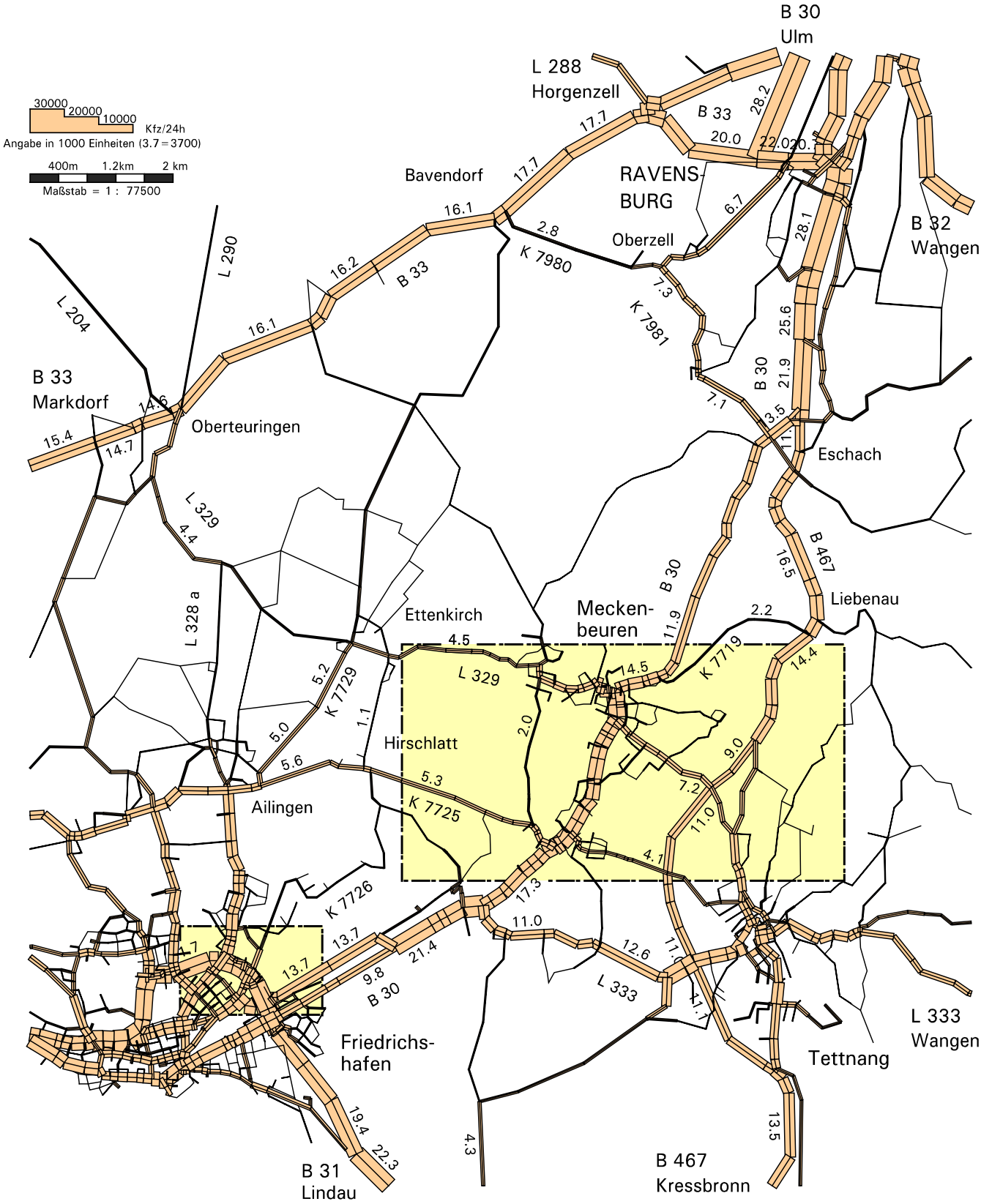
Straßenbelastung 2008

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



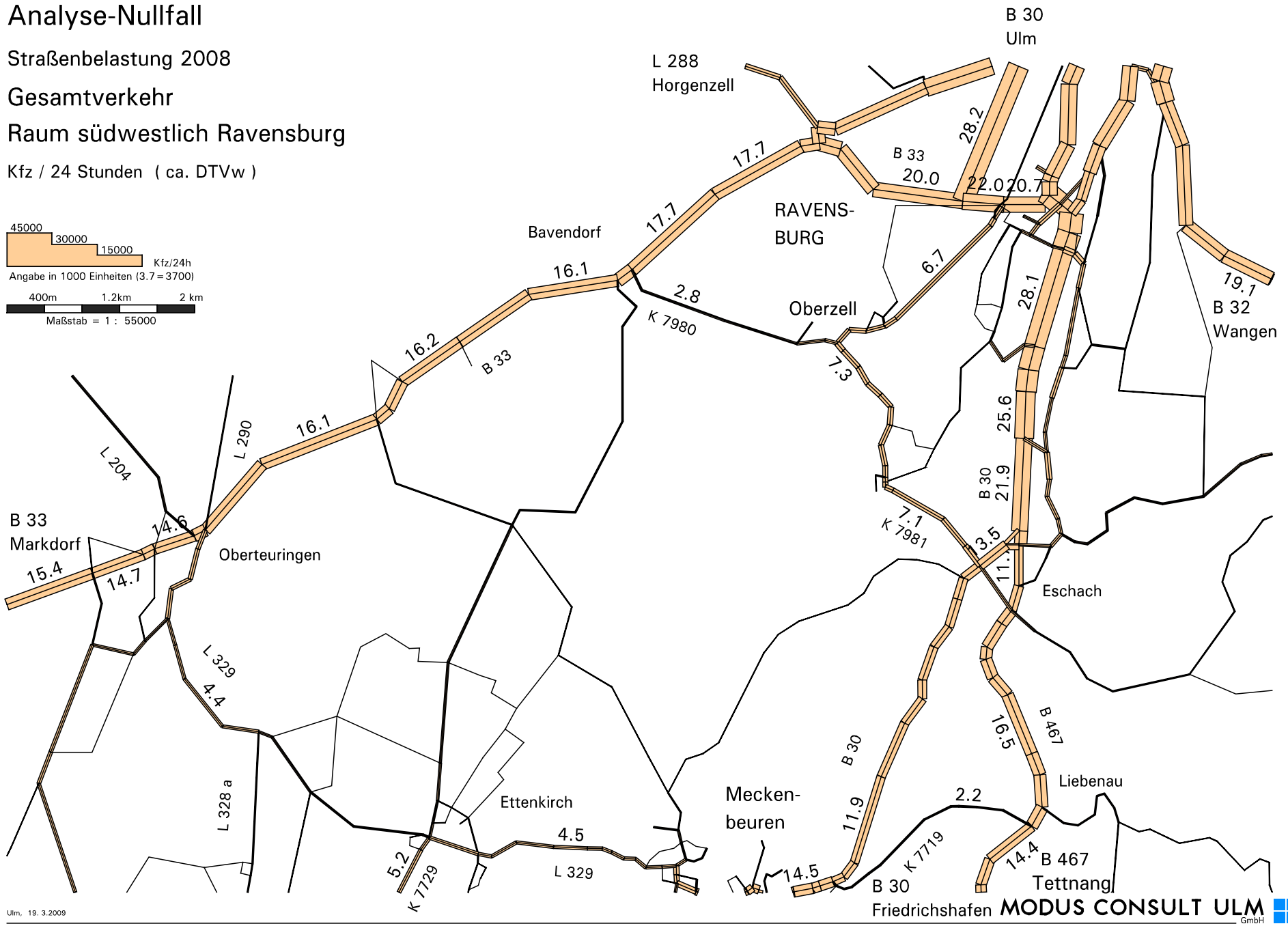
Analyse-Nullfall

Straßenbelastung 2008

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 19. 3.2009

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 2.2

Analyse-Nullfall

Straßenbelastung 2008

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Ulm, 19. 3.2009

MODUS CONSULT ULM GmbH

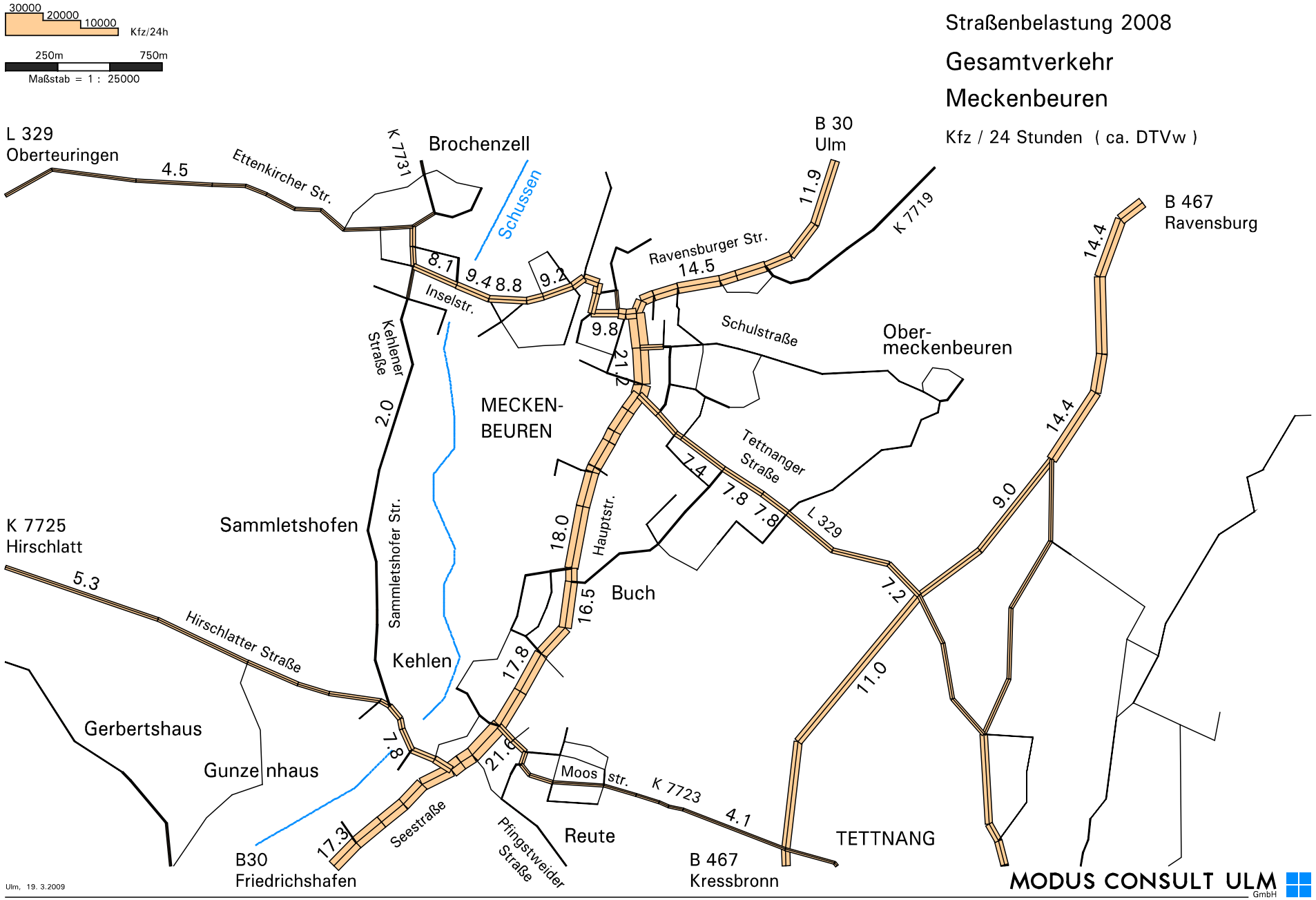
Analyse-Nullfall

Straßenbelastung 2008

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 19. 3.2009

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 2.4

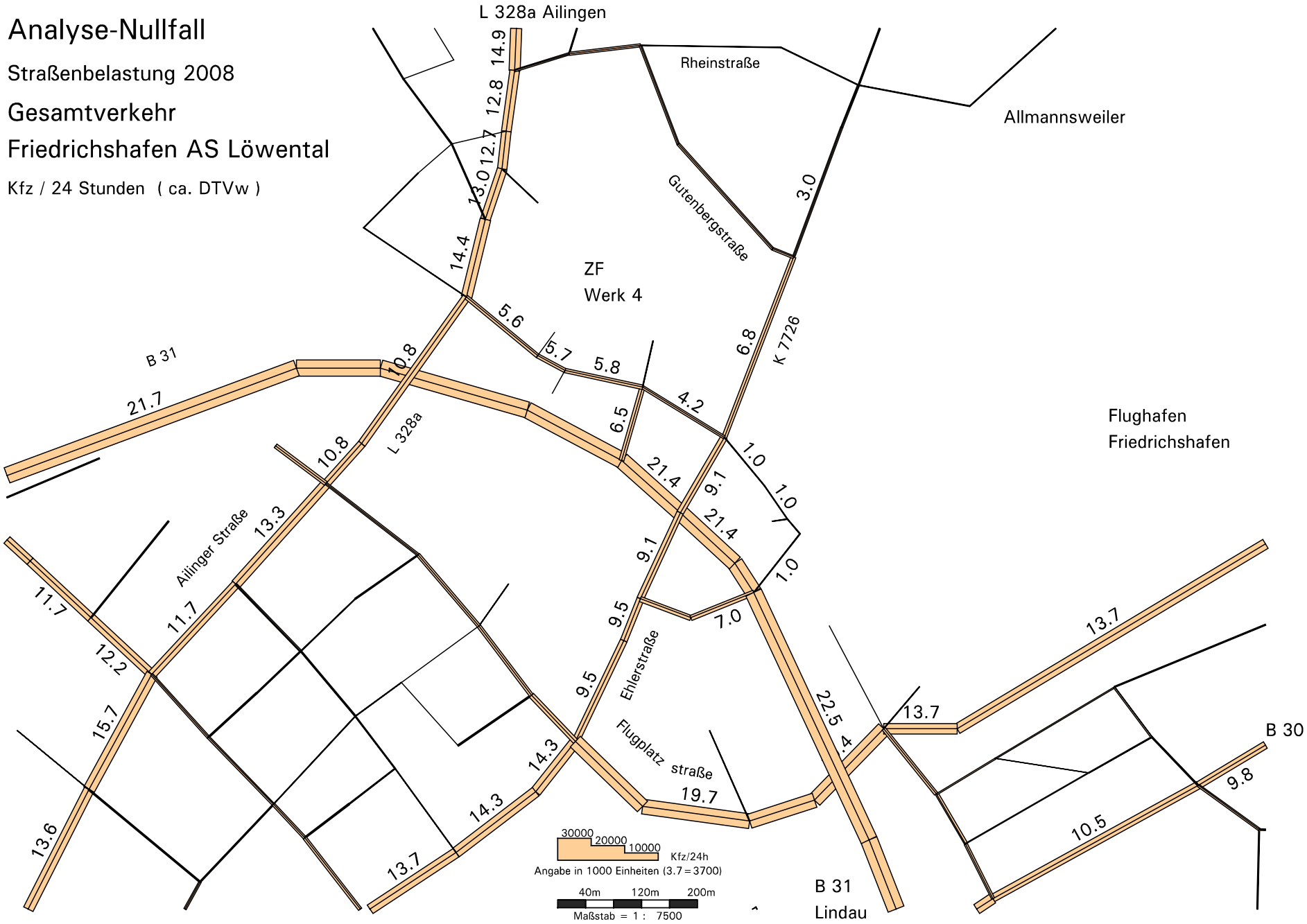
Analyse-Nullfall

Straßenbelastung 2008

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 19. 3.2009

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 2.5

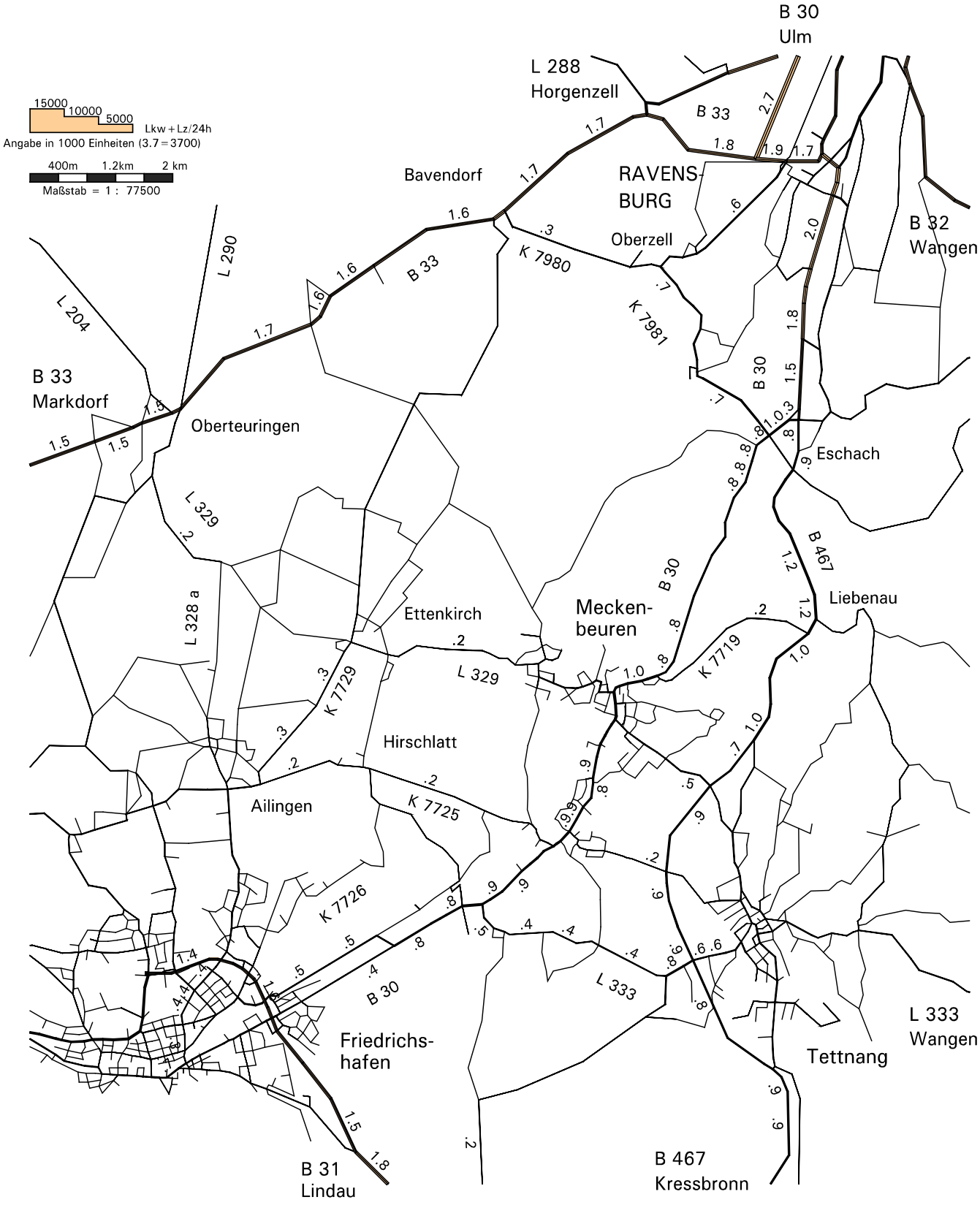
Analyse-Nullfall

Straßenbelastung 2008

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 19. 3.2009

MODUS CONSULT ULM GmbH

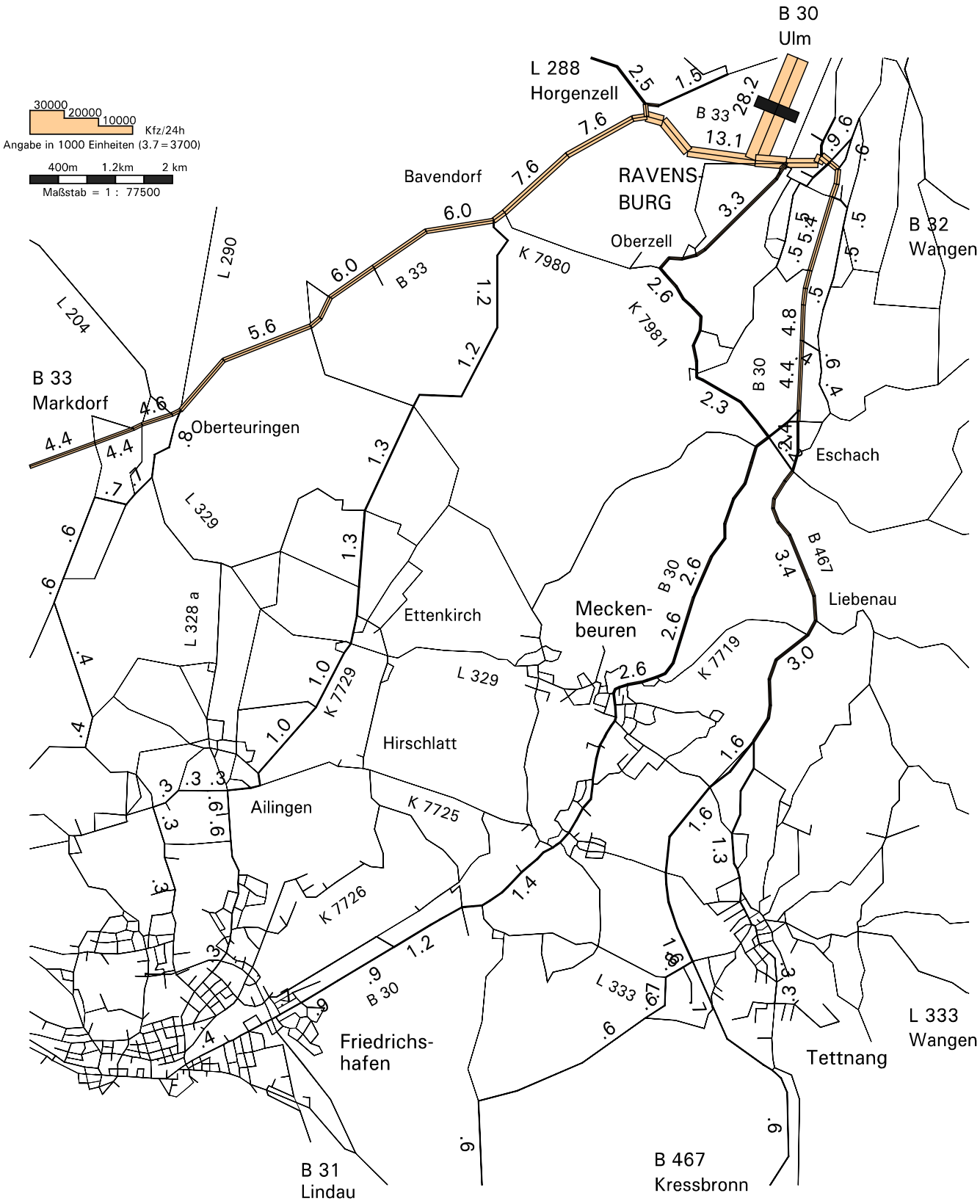
Analyse-Nullfall

Stromverfolgung 2008

Gesamtverkehr

B 30 Ulm

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



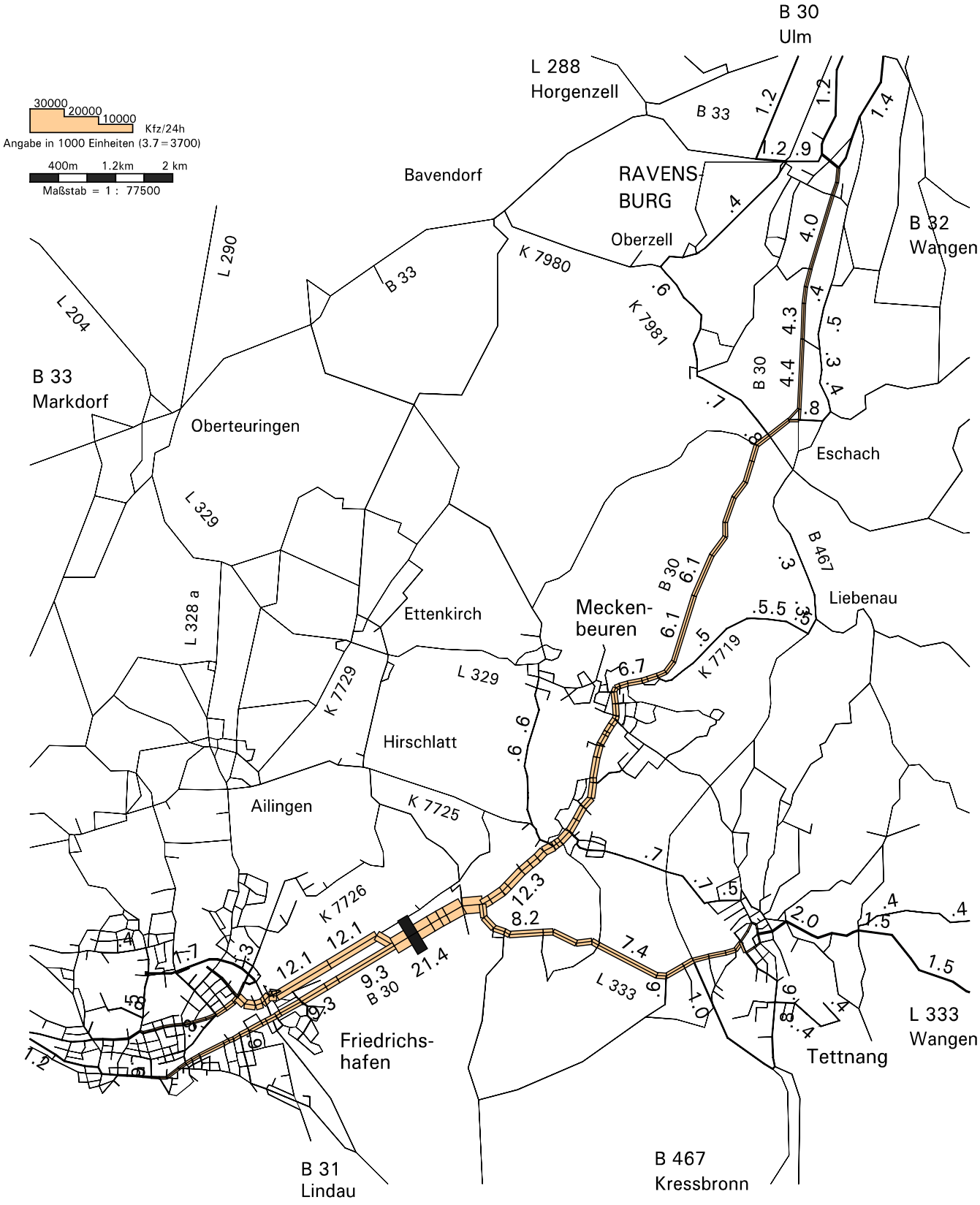
Analyse-Nullfall

Stromverfolgung 2008

Gesamtverkehr

B 30 Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



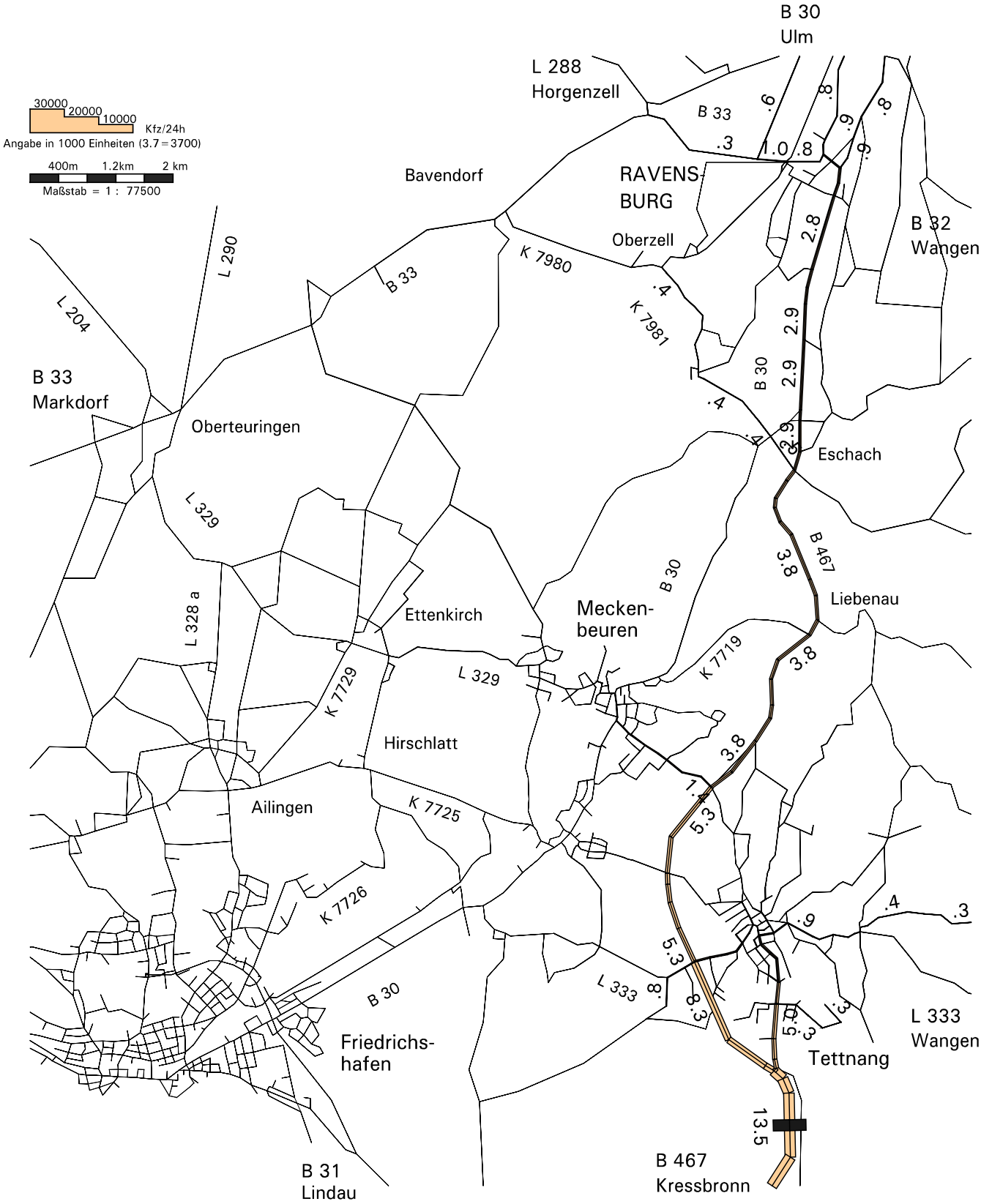
Analyse-Nullfall

Stromverfolgung 2008

Gesamtverkehr

B 467 Kressbronn

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



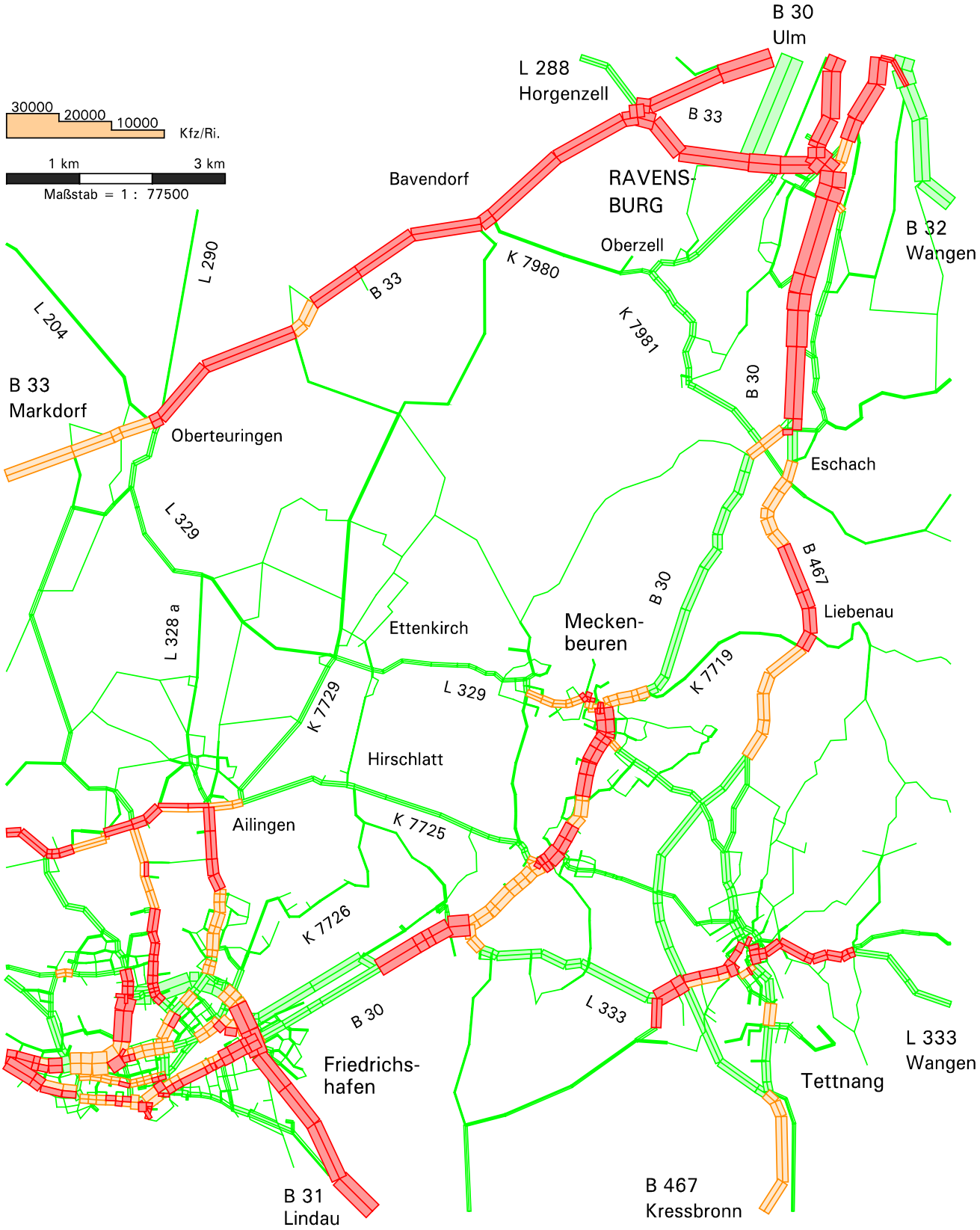
Analyse-Nullfall

Auslastungsgrade Straßennetz 2008

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



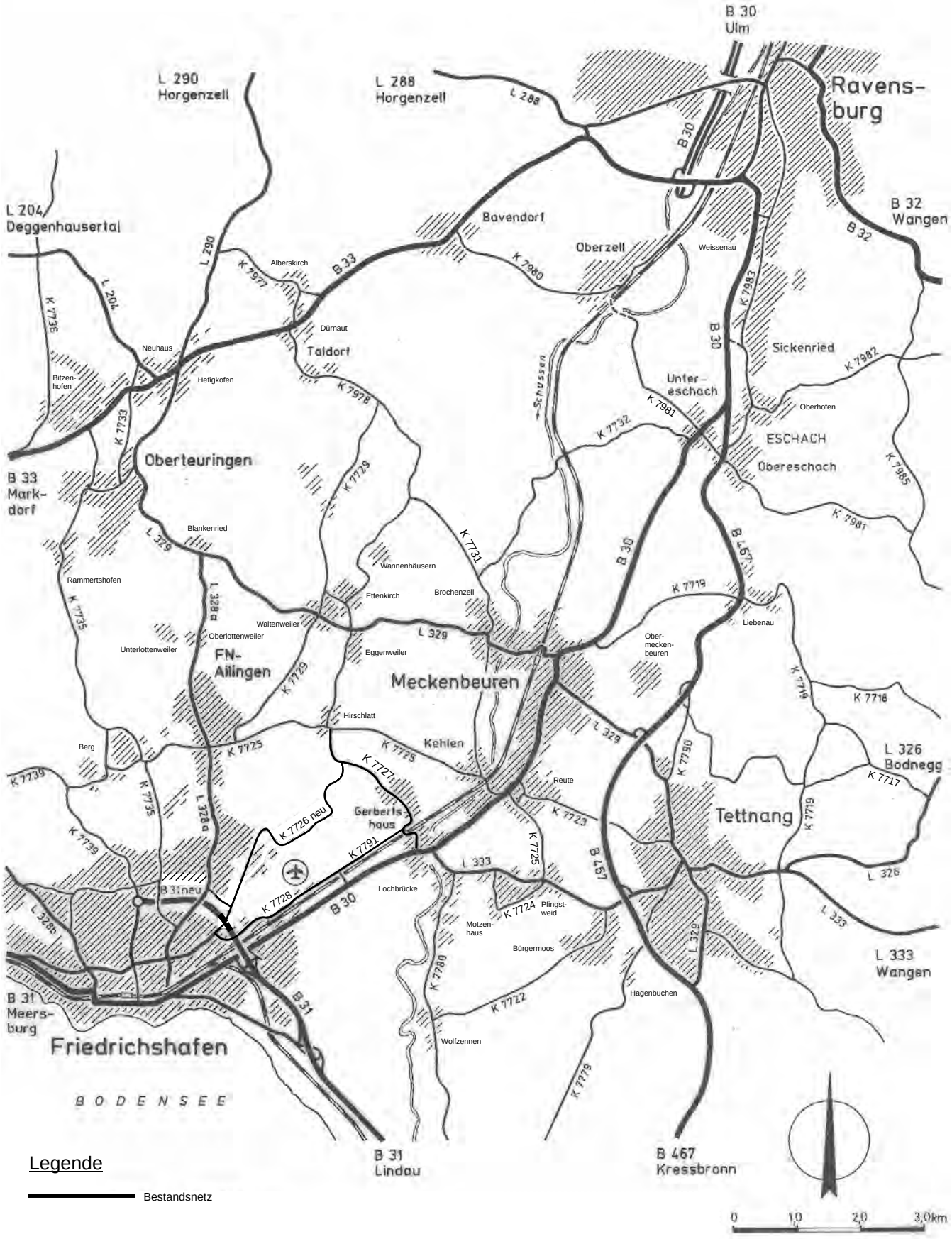
Planreihe 3

Prognose-Nullfälle 2030

MODUS CONSULT ULM GmbH

B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen

Straßennetz Prognose-Nullfall Minus



Prognose-Nullfall Minus

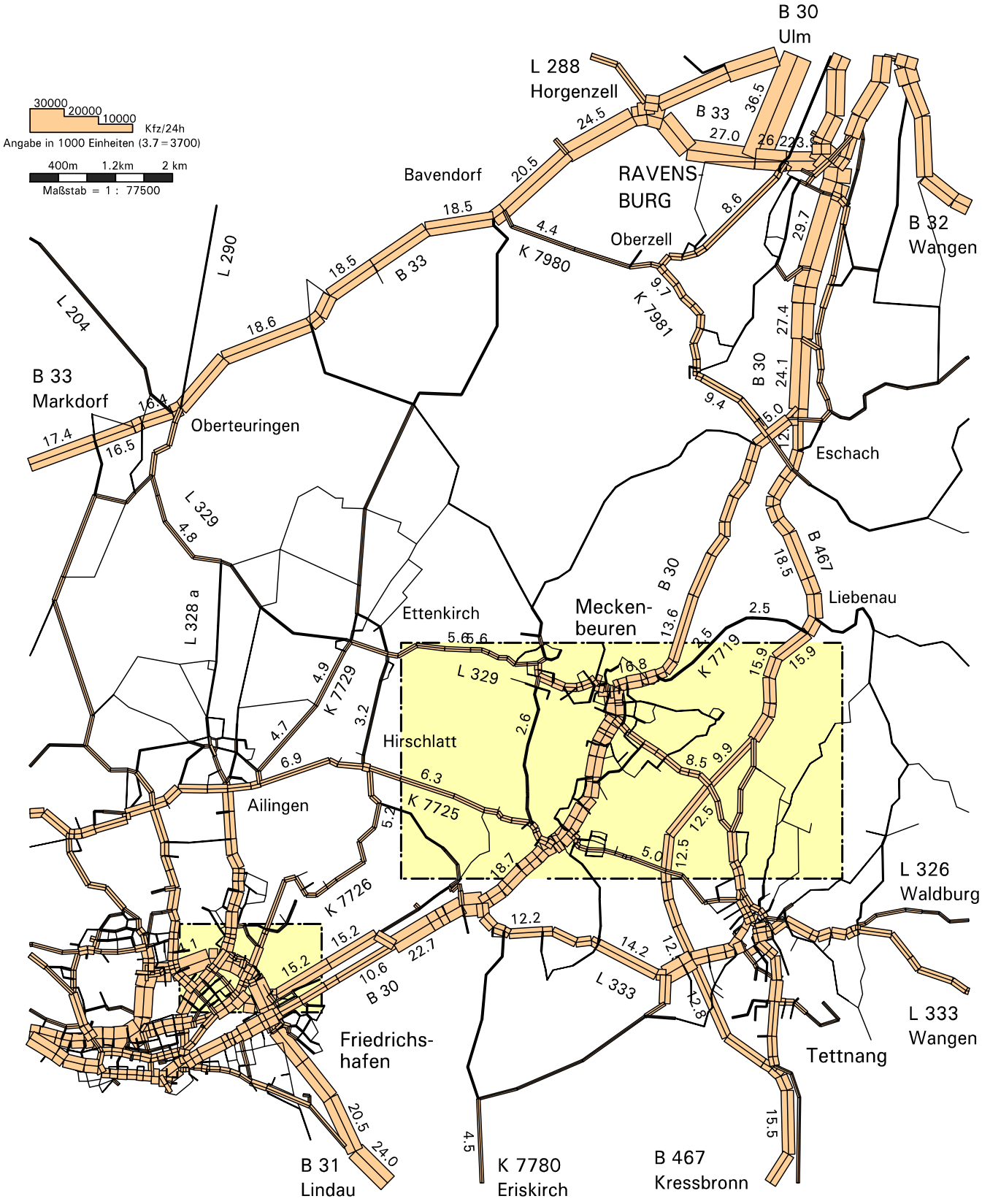
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



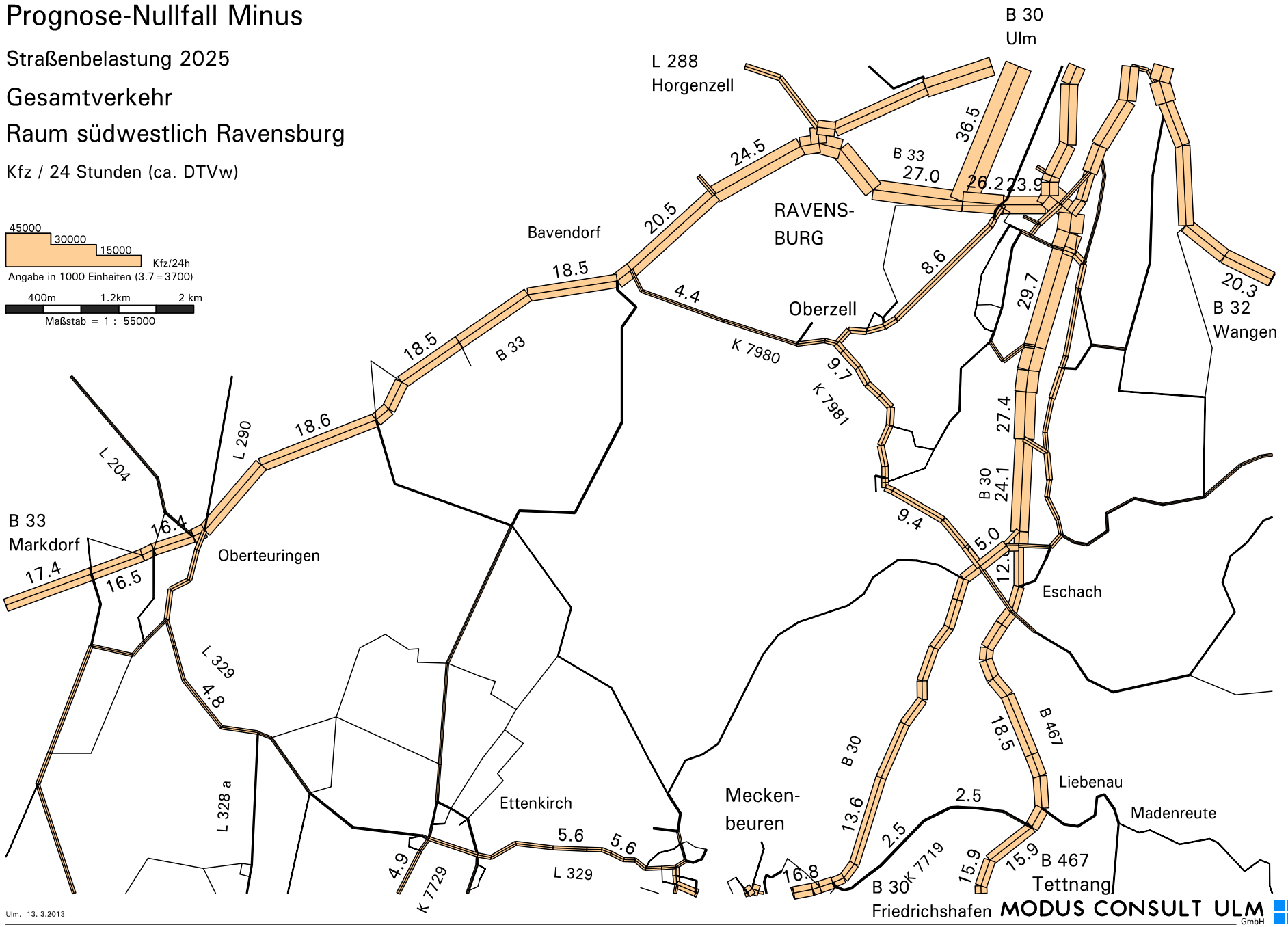
Prognose-Nullfall Minus

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 13. 3.2013

Plan 3.1.2

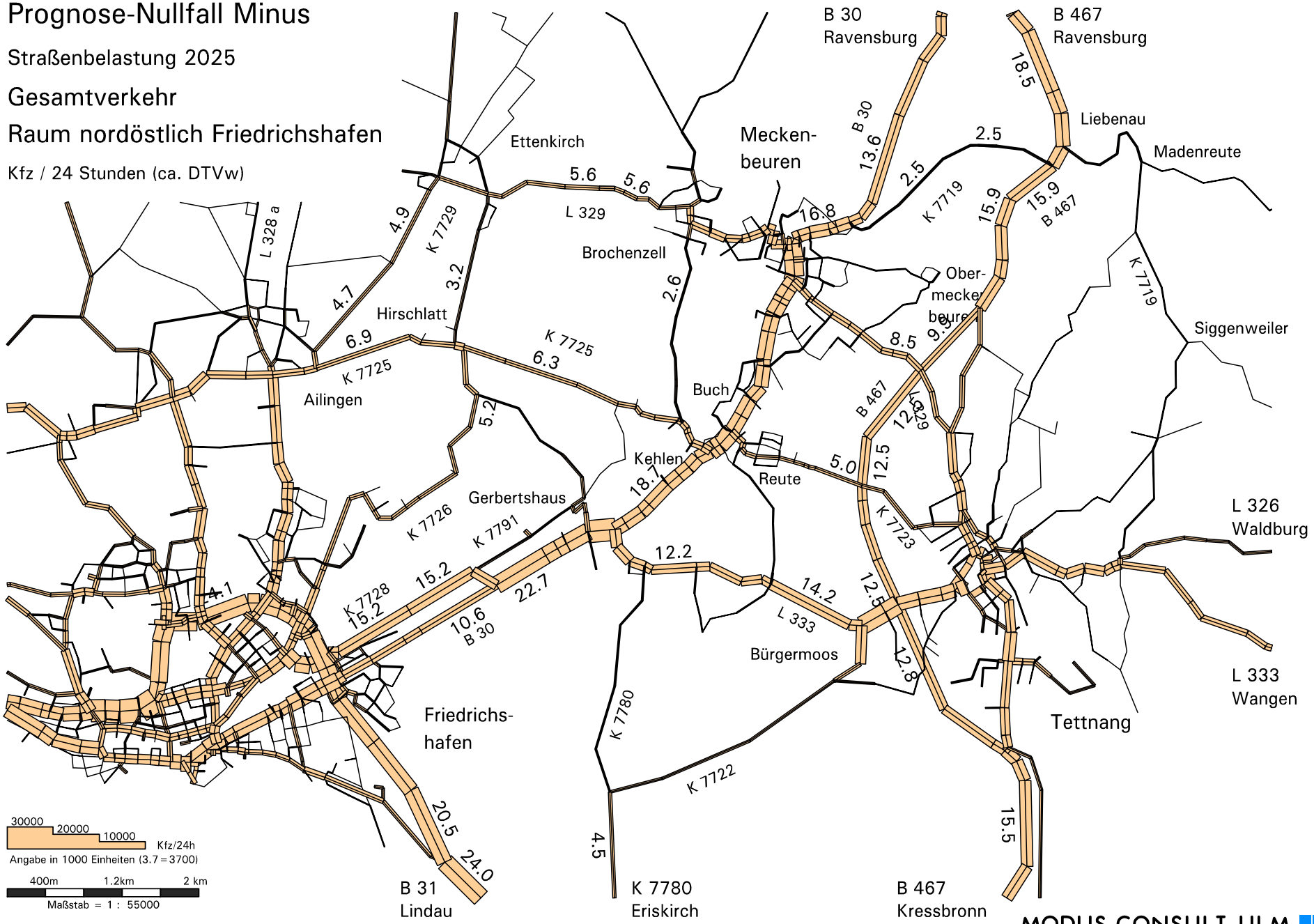
Prognose-Nullfall Minus

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 13. 3.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 3.1.3

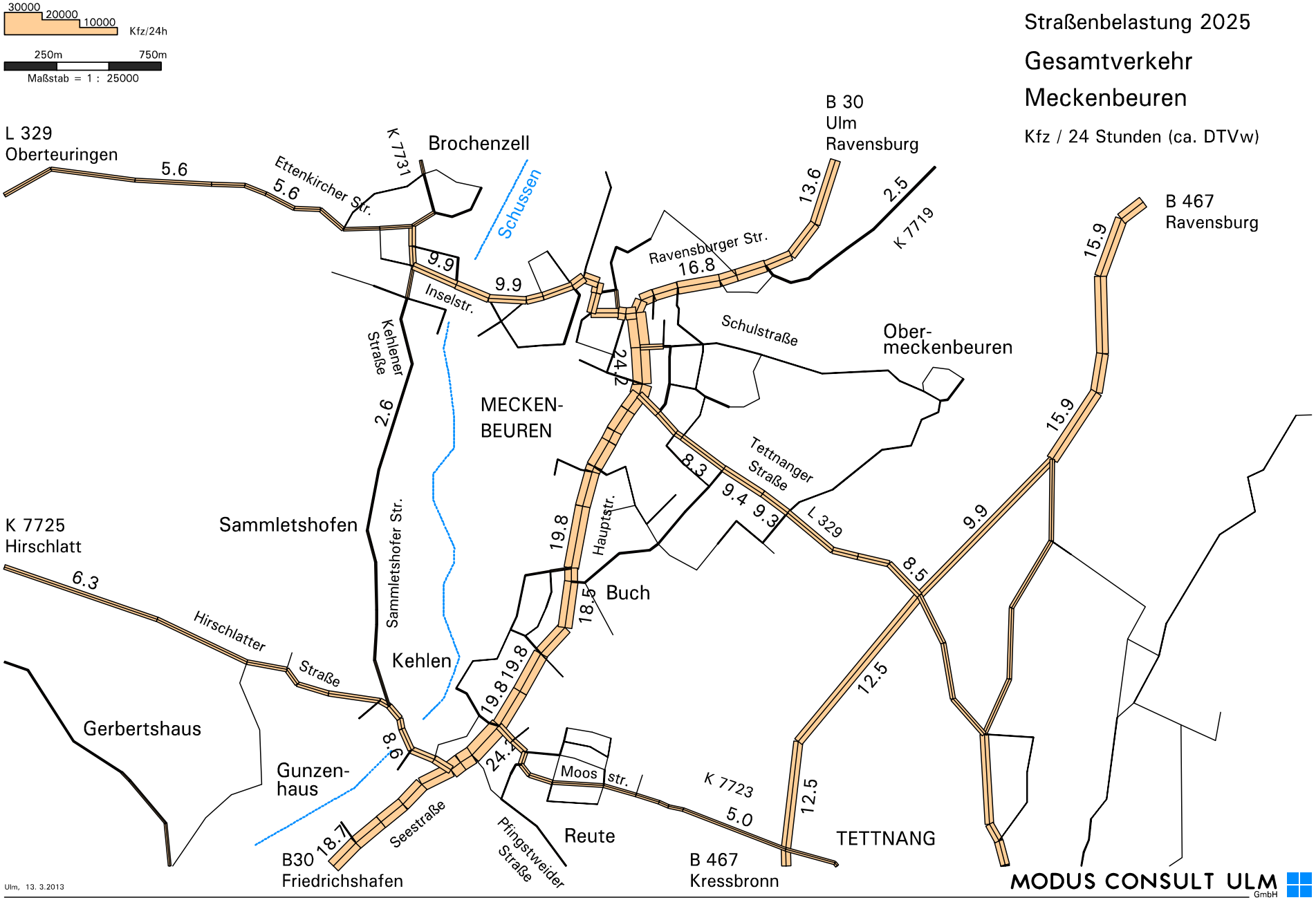
Prognose-Nullfall Minus

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 13. 3.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 3.1.4

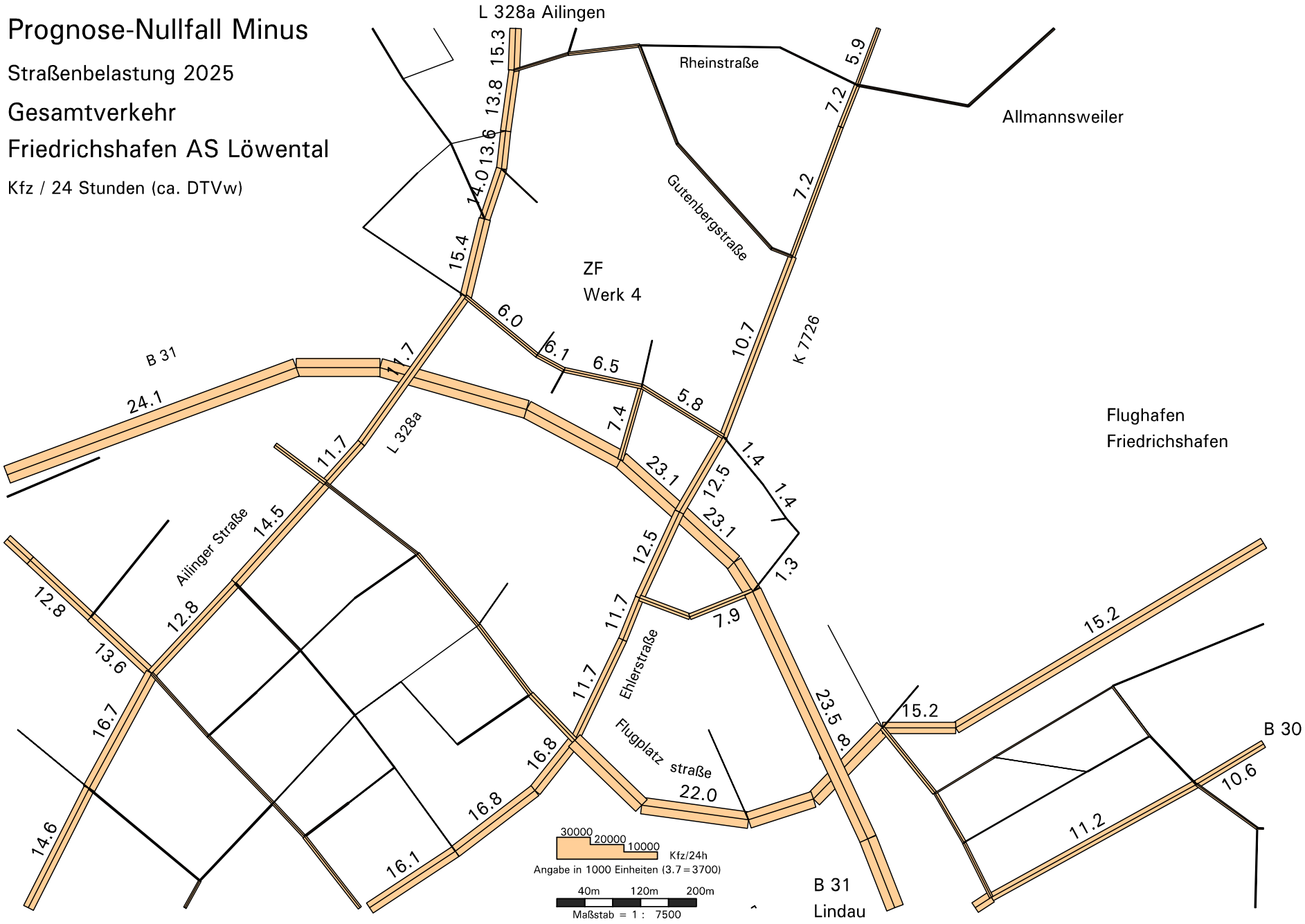
Prognose-Nullfall Minus

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 13. 3.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 3.1.5

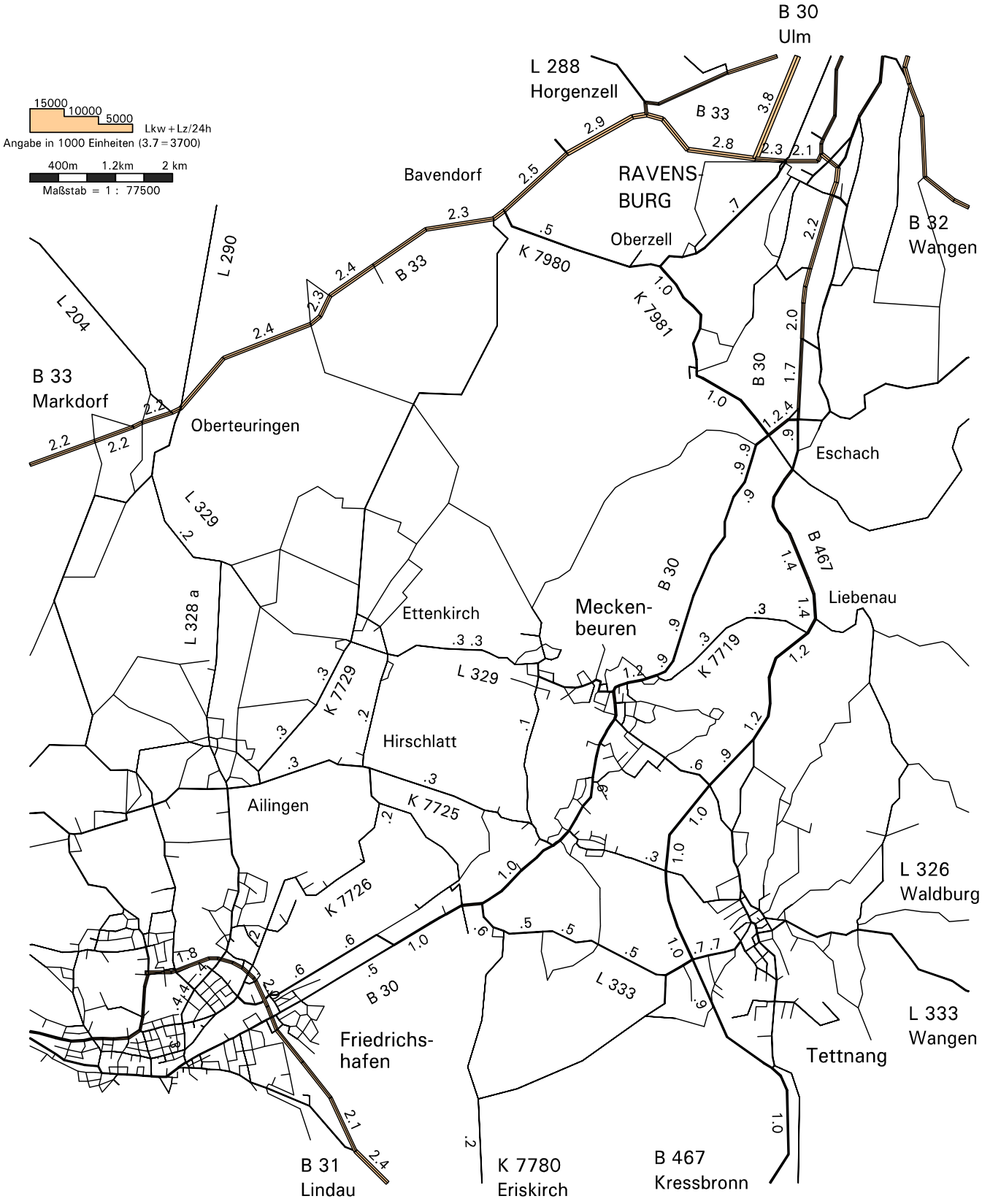
Prognose-Nullfall Minus

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



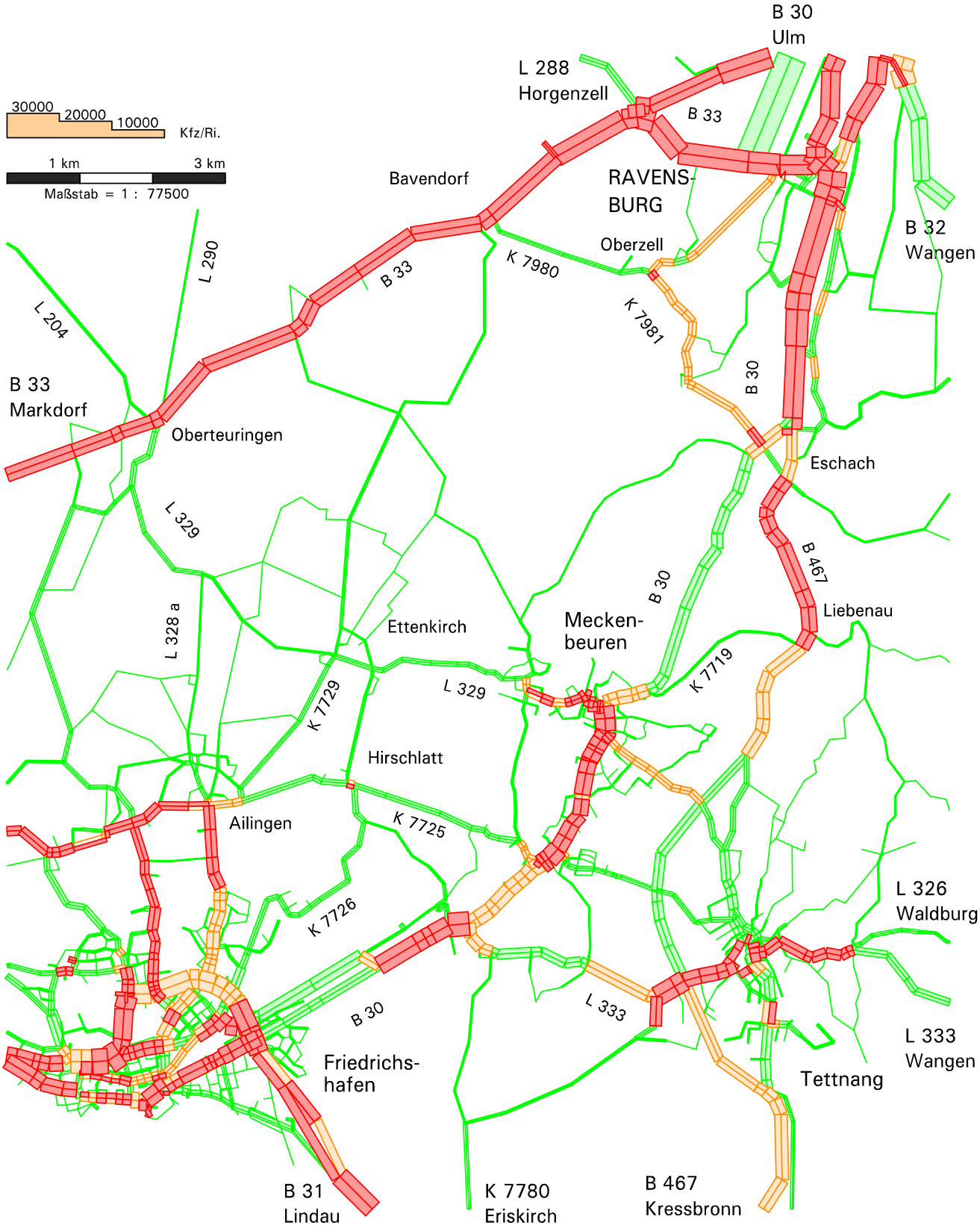
Prognose-Nullfall Minus

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

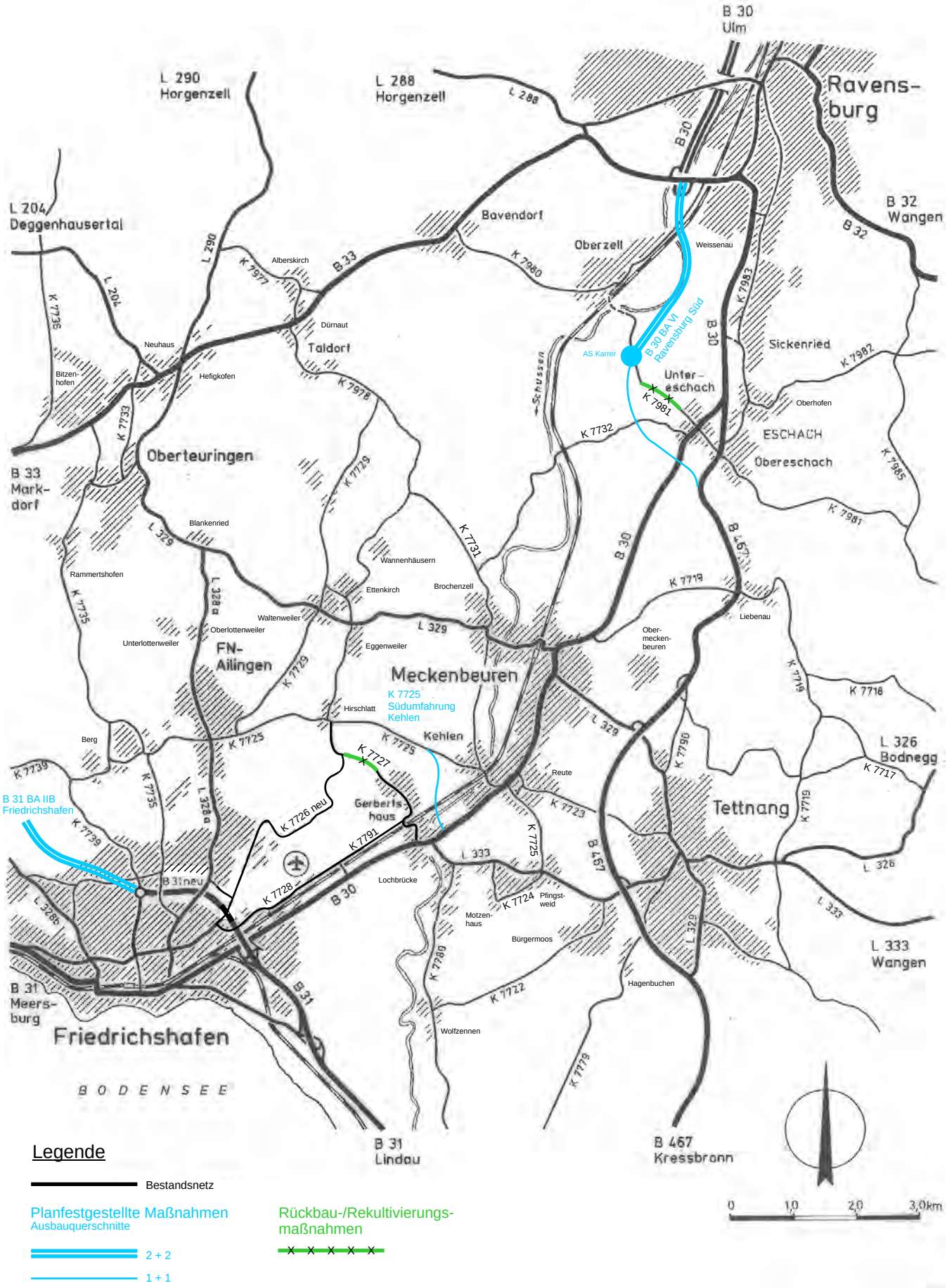
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



Straßennetz Prognose-Nullfall 2025 (Bezugsfall)



Legende

Bestandsnetz

Planfestgestellte Maßnahmen
Ausbauquerschnitte

2 + 2

1 + 1

Rückbau-/Rekultivierungs-
maßnahmen

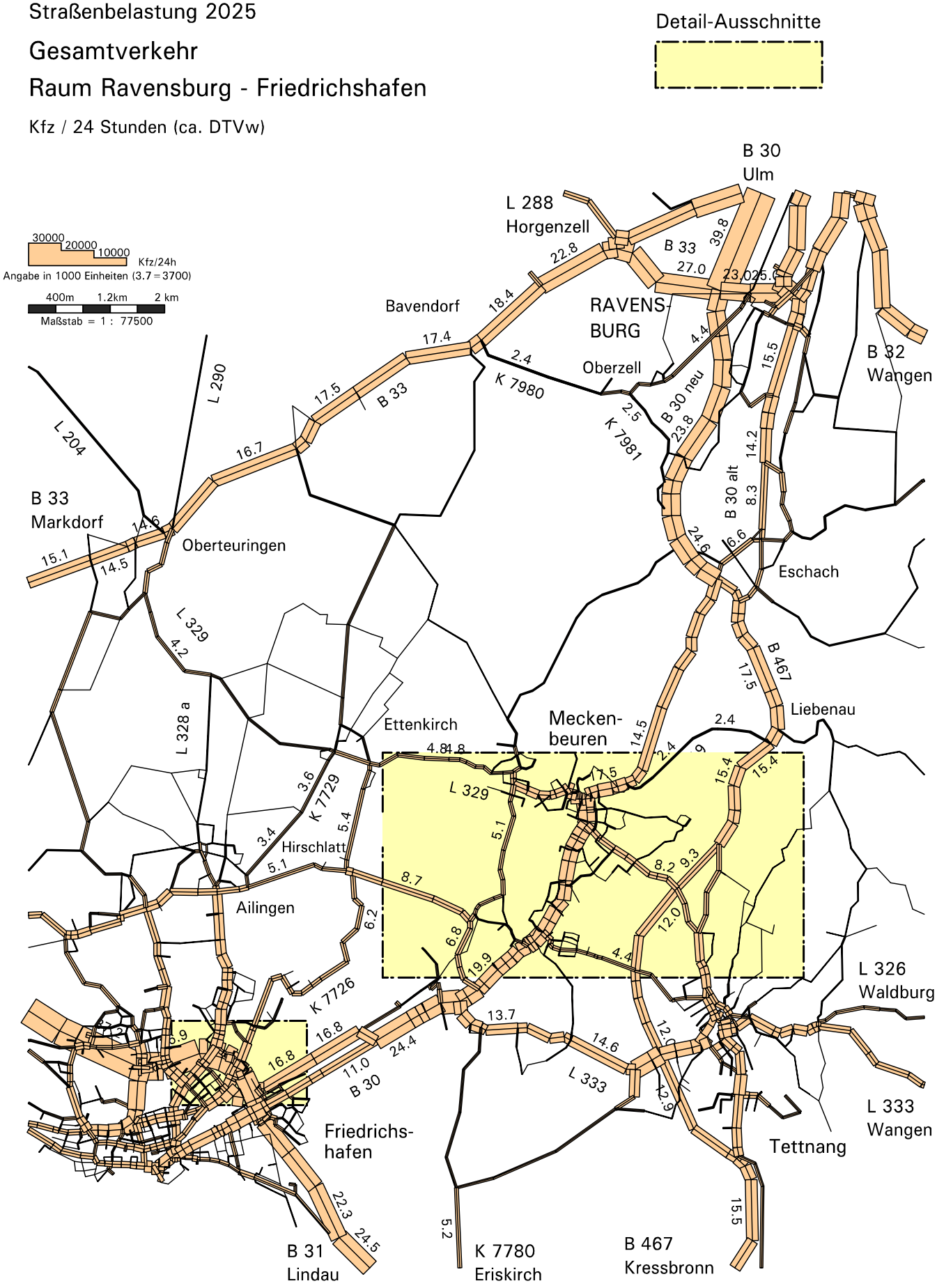
Prognose-Nullfall

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



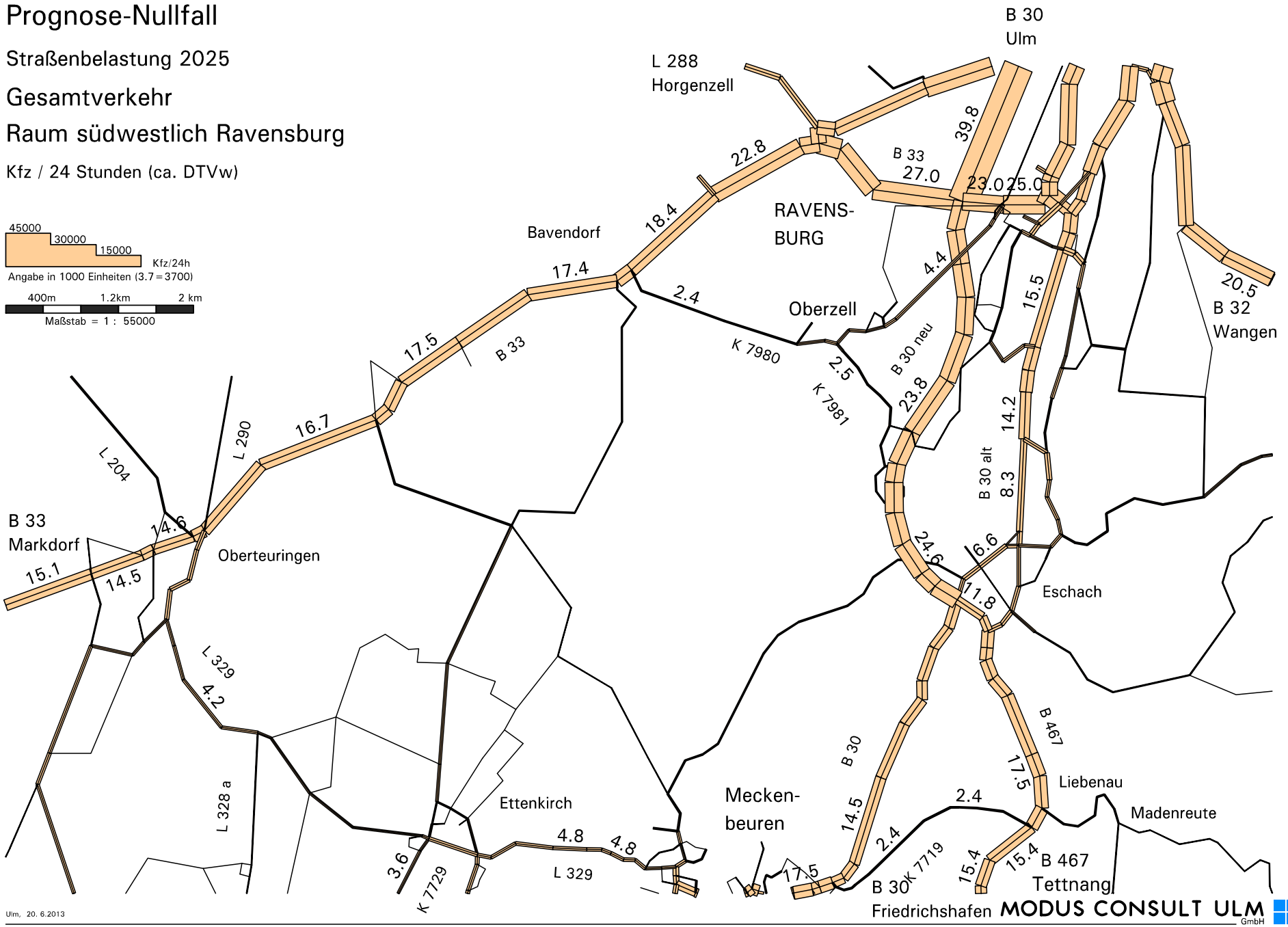
Prognose-Nullfall

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 20. 6.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 3.2.2

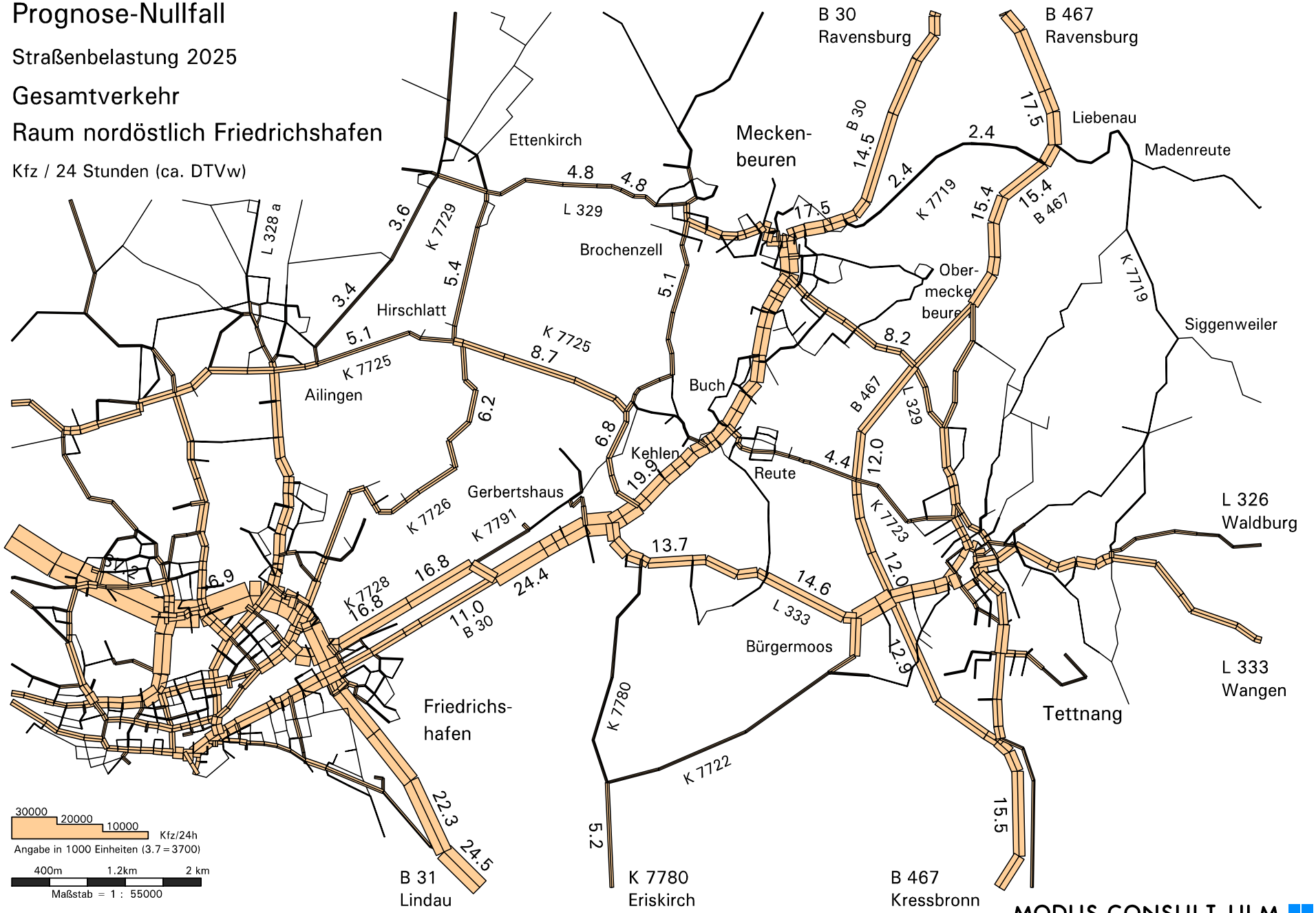
Prognose-Nullfall

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 20. 6.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 3.2.3

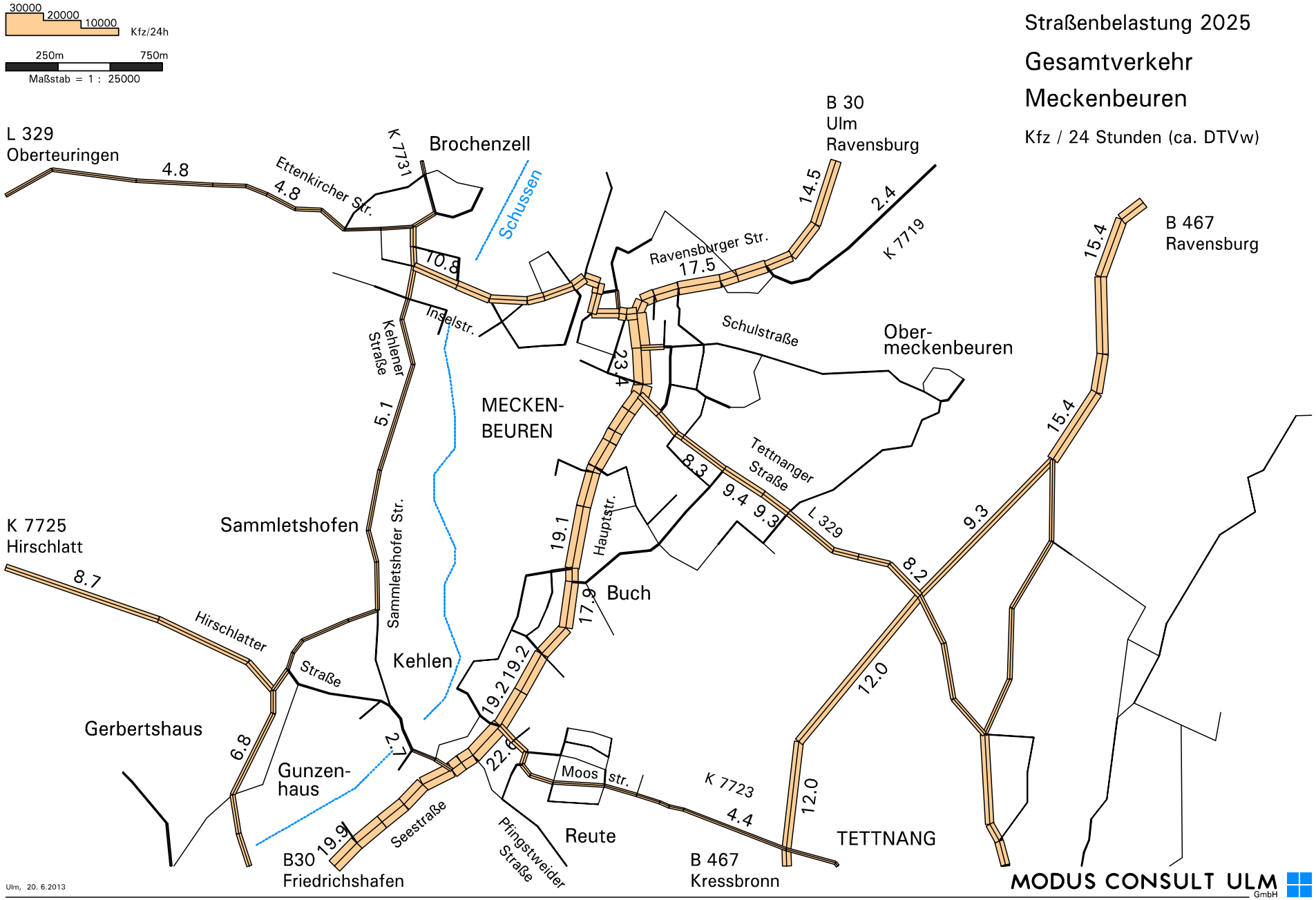
Prognose-Nullfall

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 20. 6.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 3.2.4

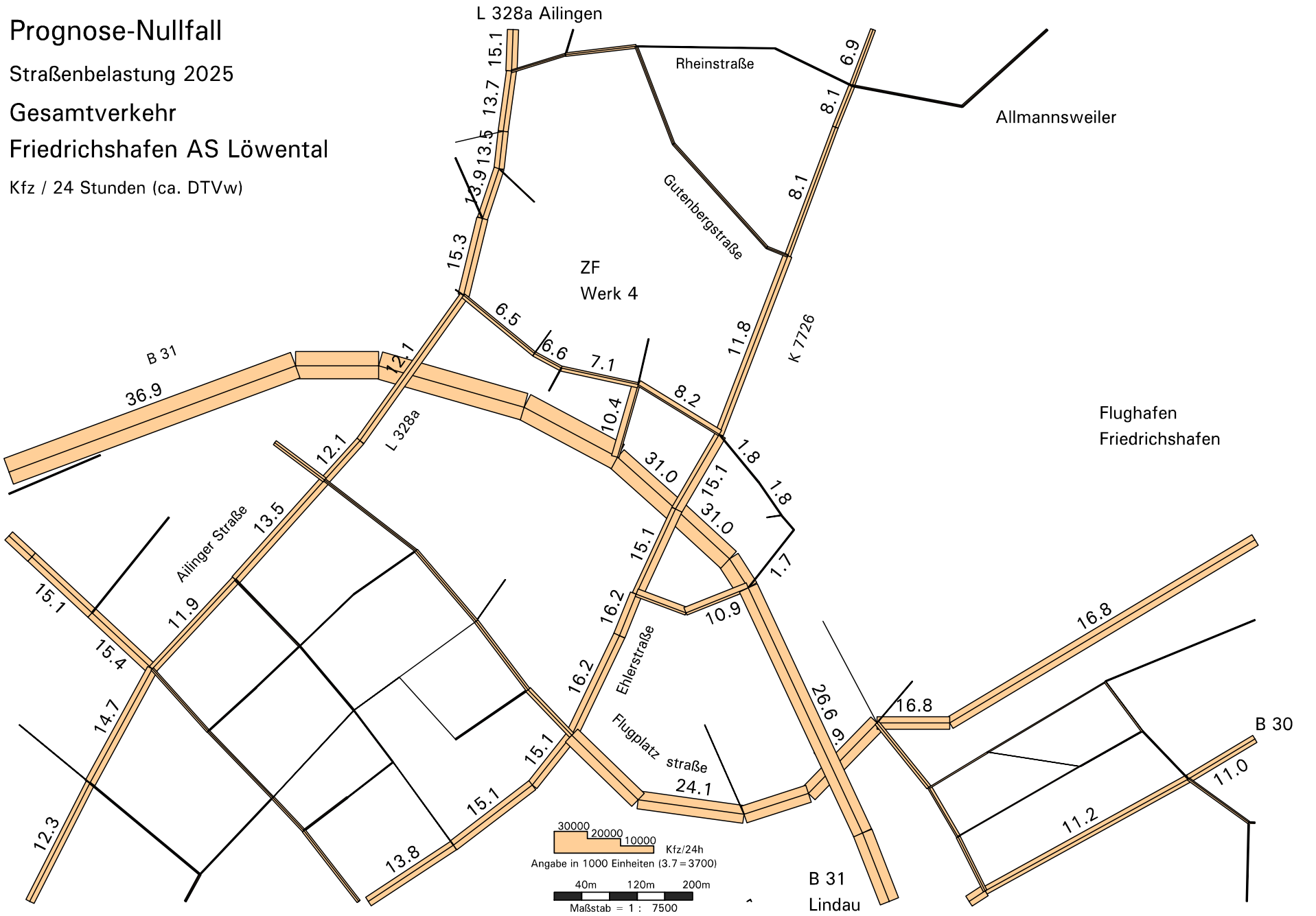
Prognose-Nullfall

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 20. 6.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 3.2.5

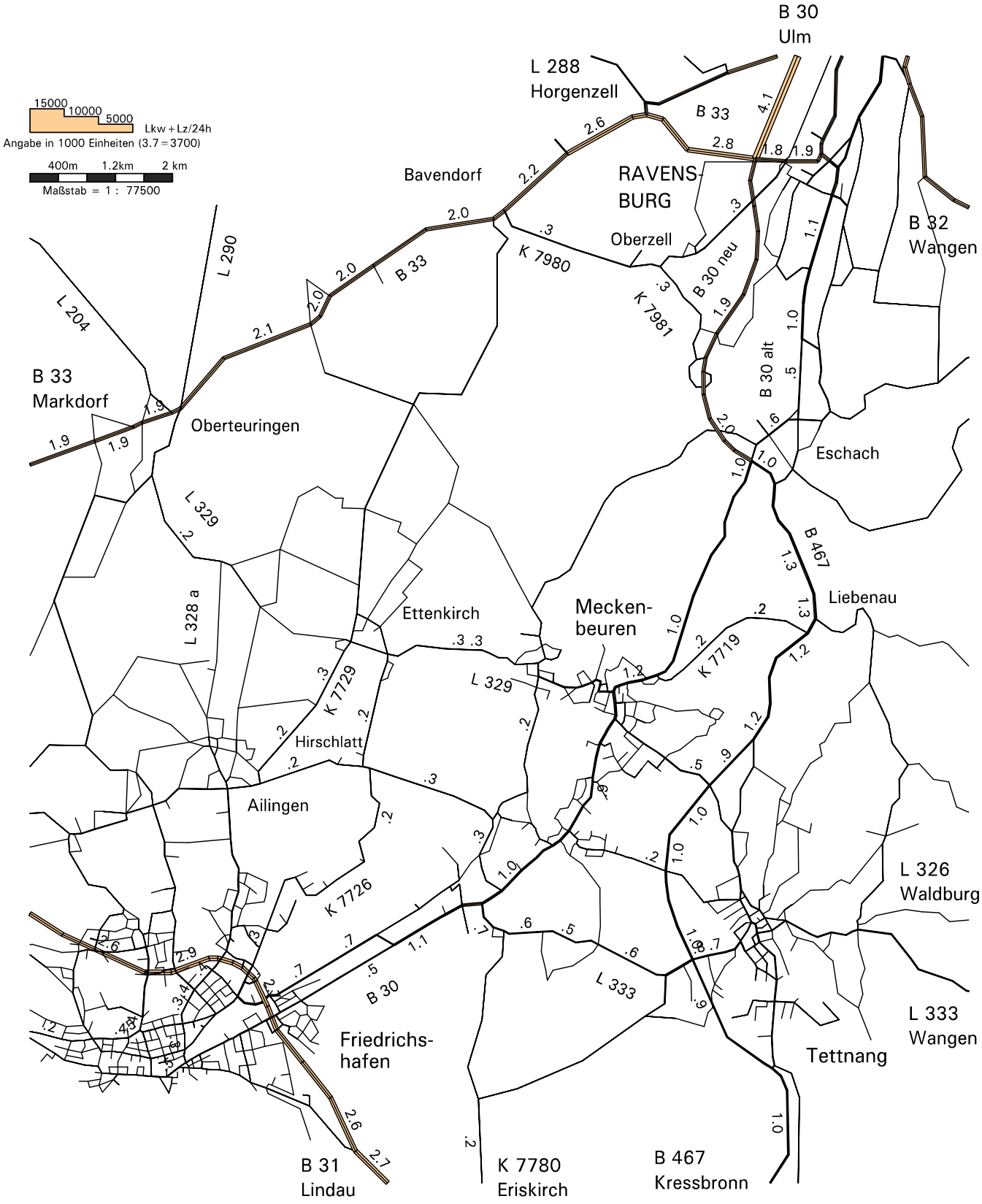
Prognose-Nullfall

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



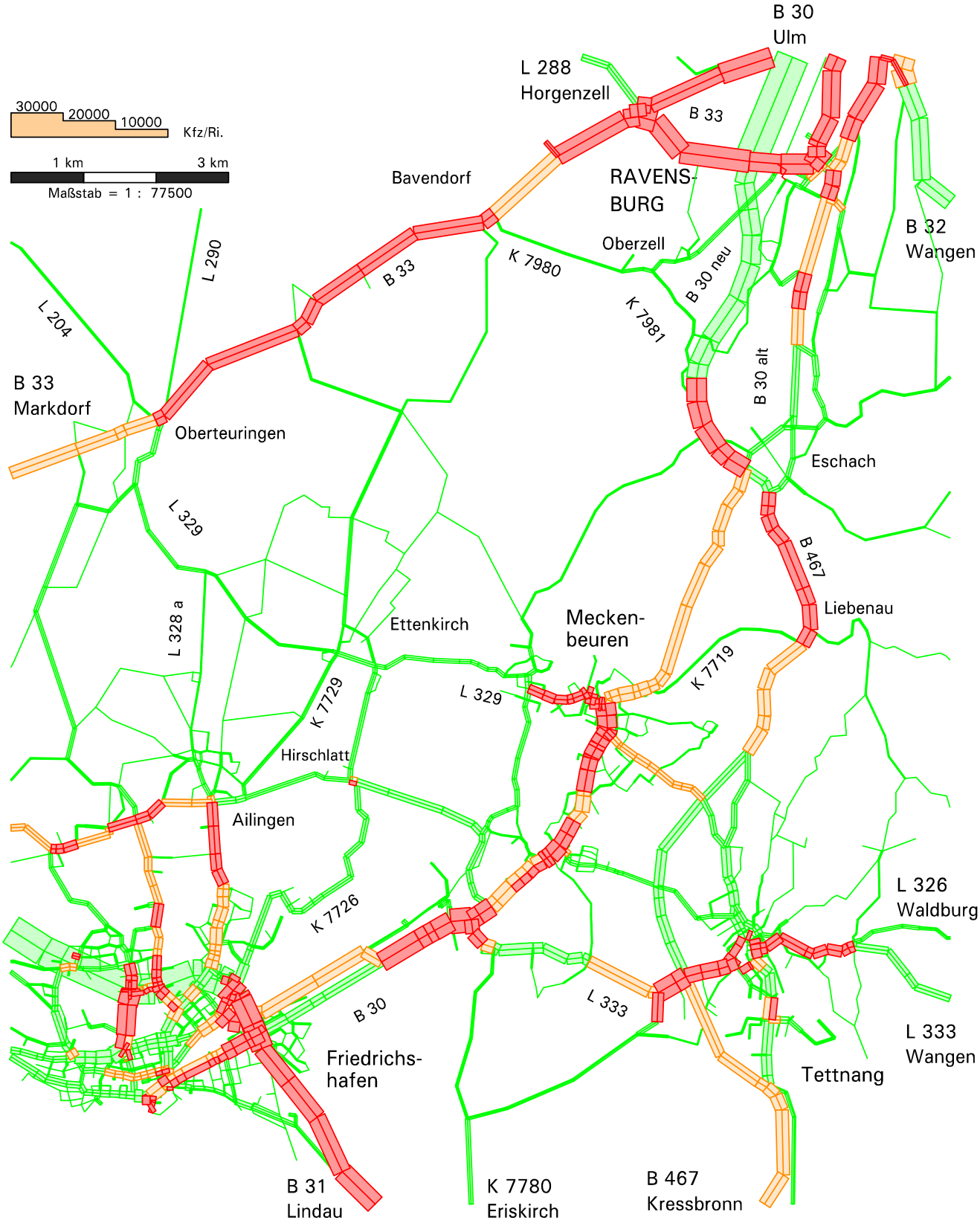
Prognose-Nullfall

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

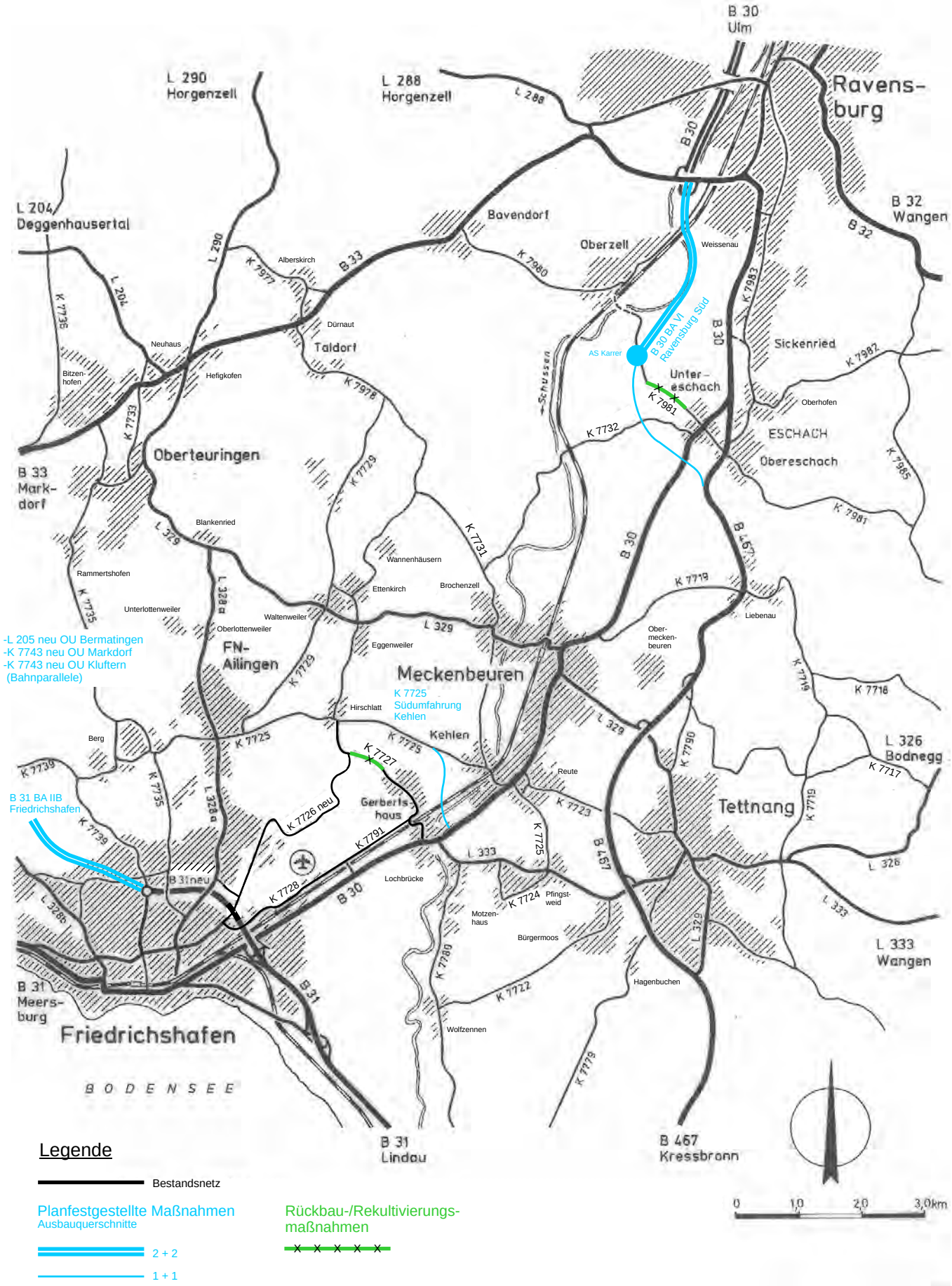
hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen

Straßennetz Prognose-Nullfall Plus 2025



Legende

Bestandsnetz

Planfestgestellte Maßnahmen
Ausbauquerschnitte

2 + 2

1 + 1

Rückbau-/Rekultivierungs-
maßnahmen

Prognose-Nullfall Plus

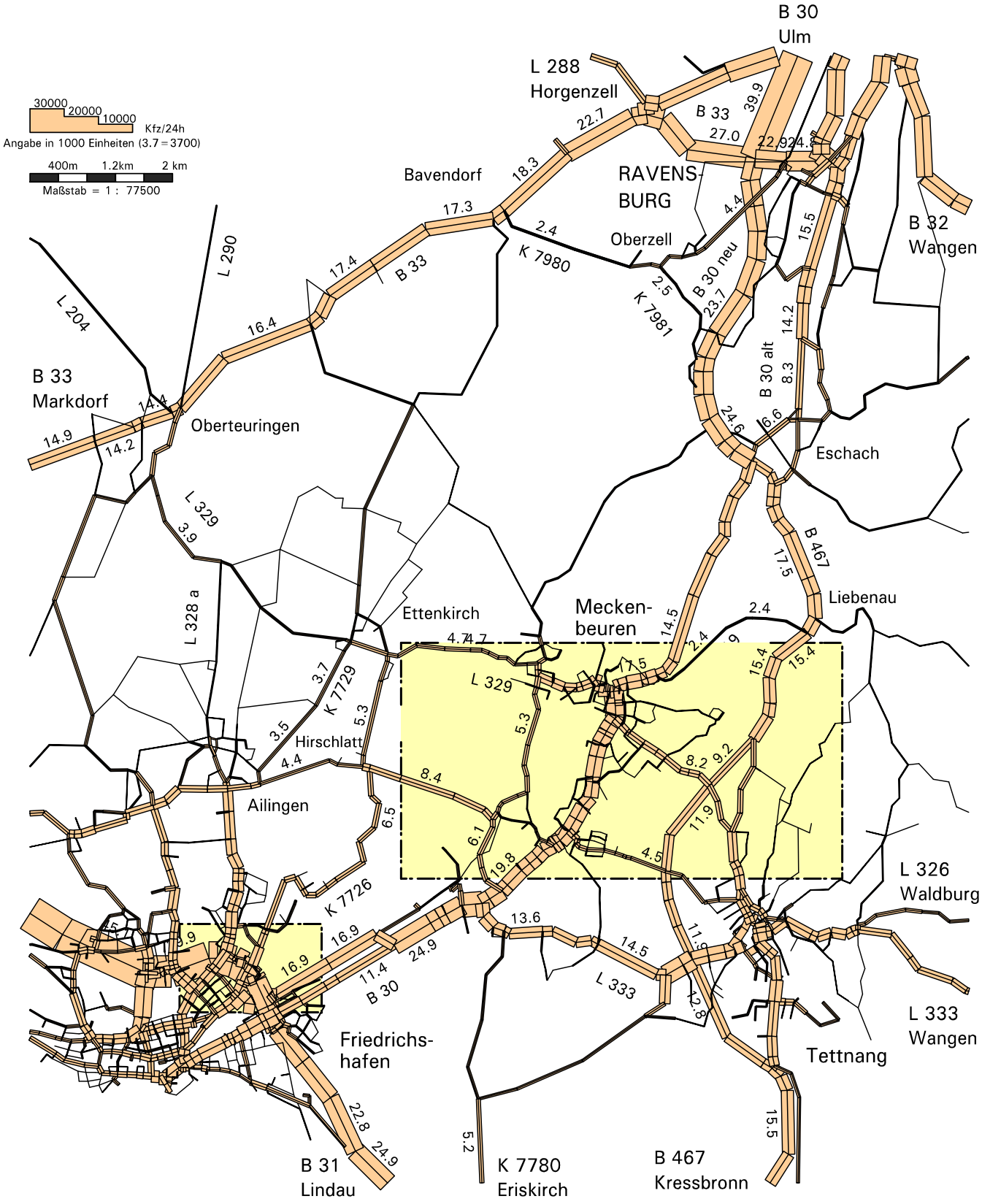
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



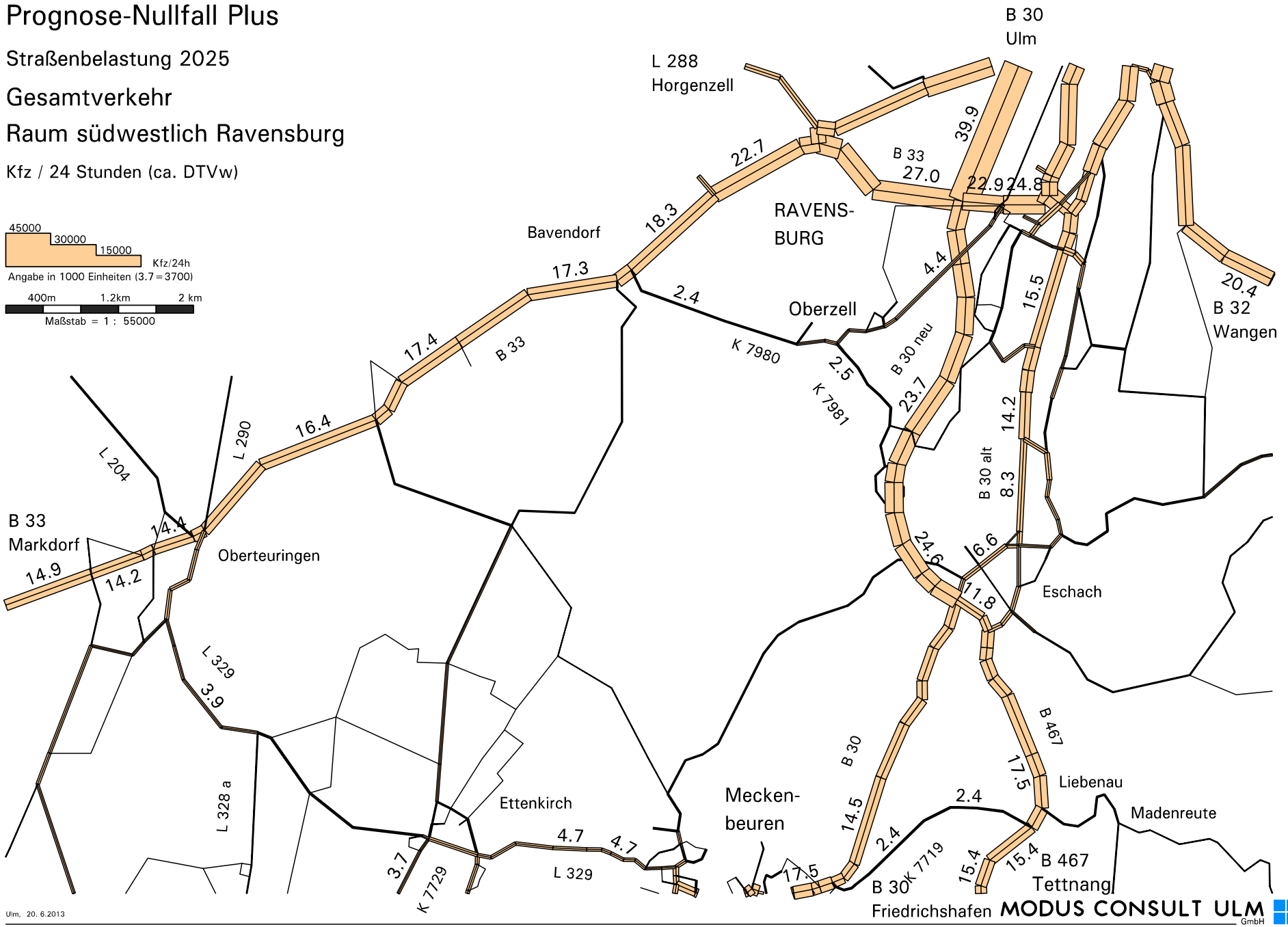
Prognose-Nullfall Plus

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 20. 6.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 3.3.2

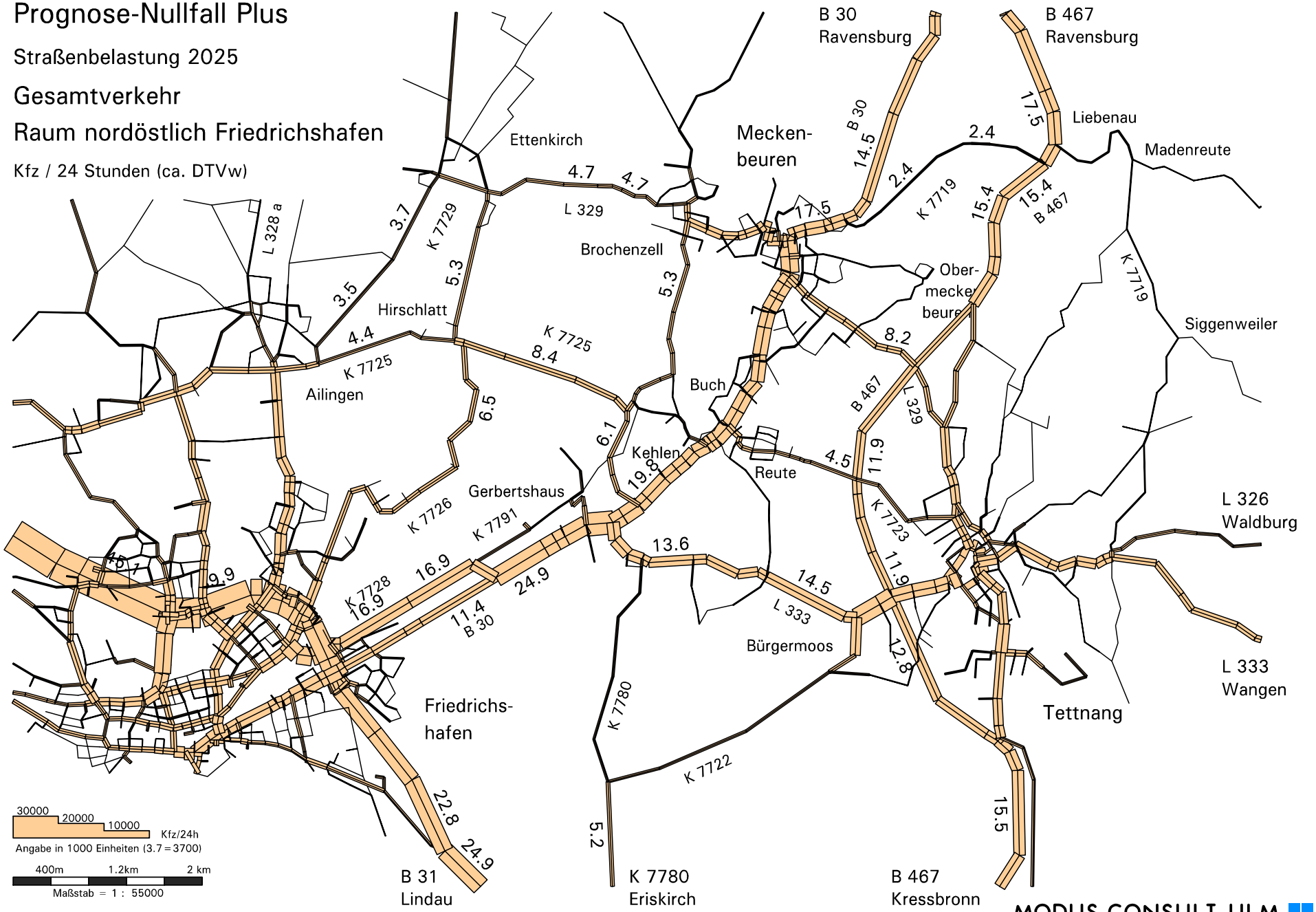
Prognose-Nullfall Plus

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 20. 6.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 3.3.3

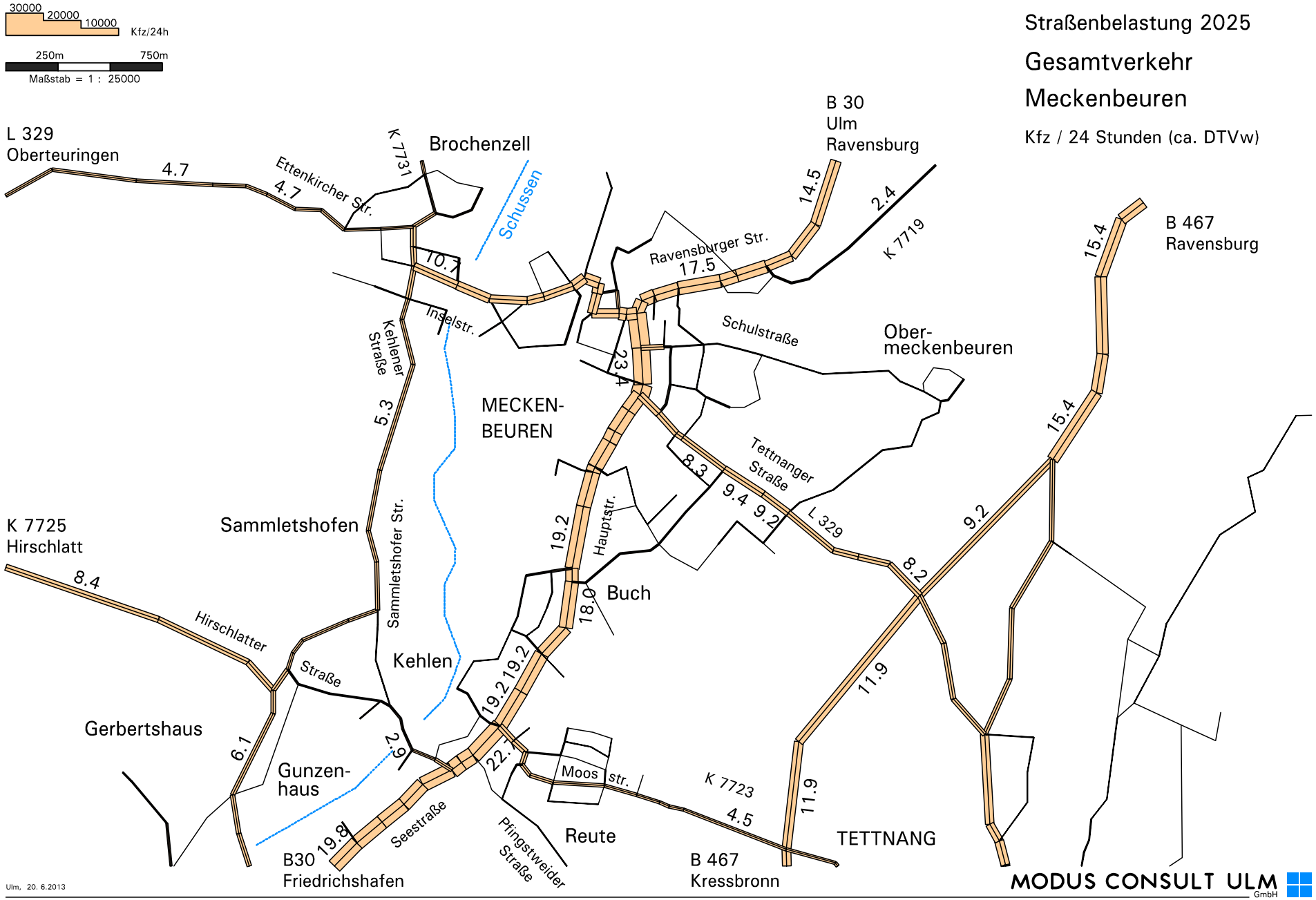
Prognose-Nullfall Plus

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 20. 6.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 3.3.4

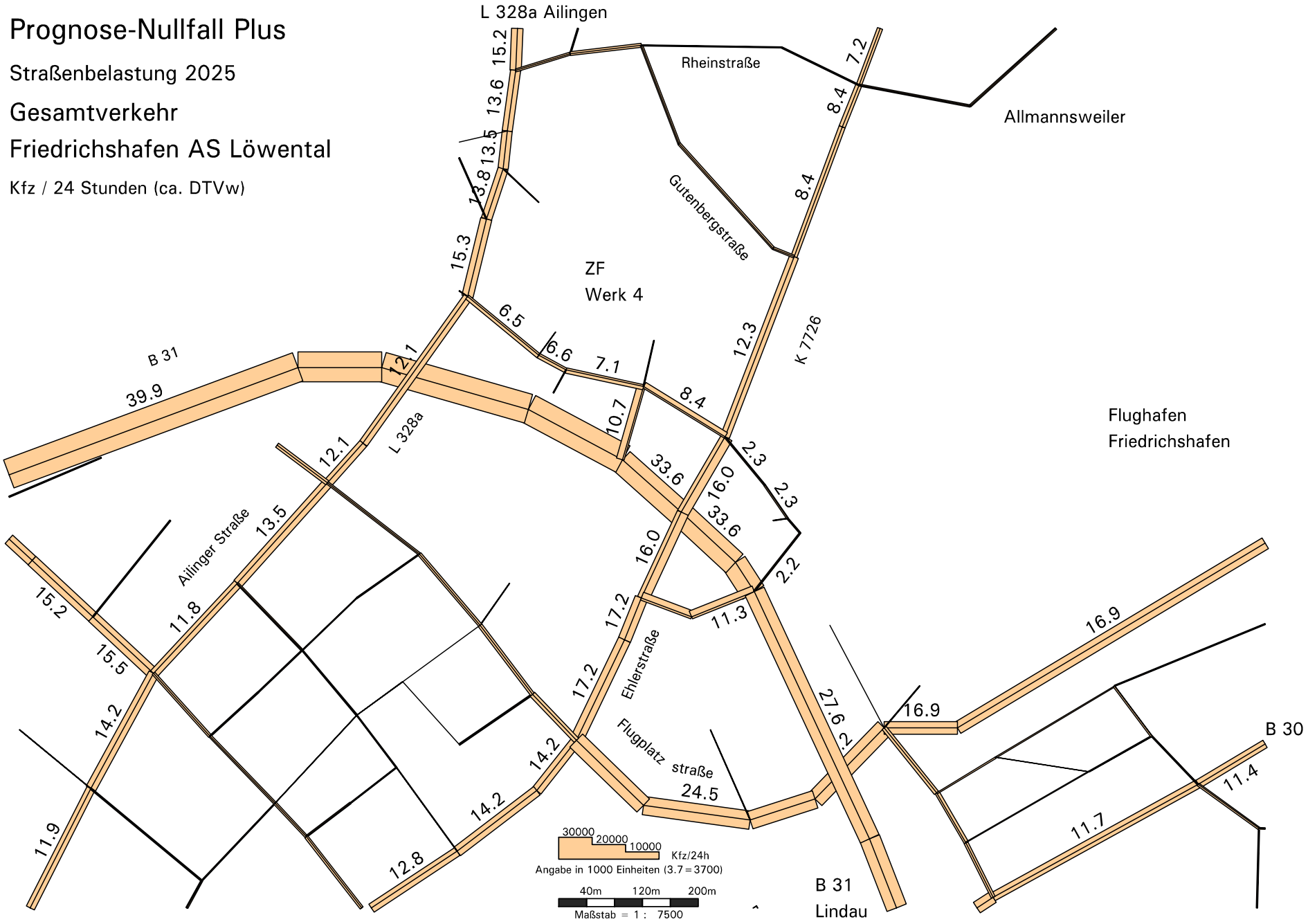
Prognose-Nullfall Plus

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 20. 6.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 3.3.5

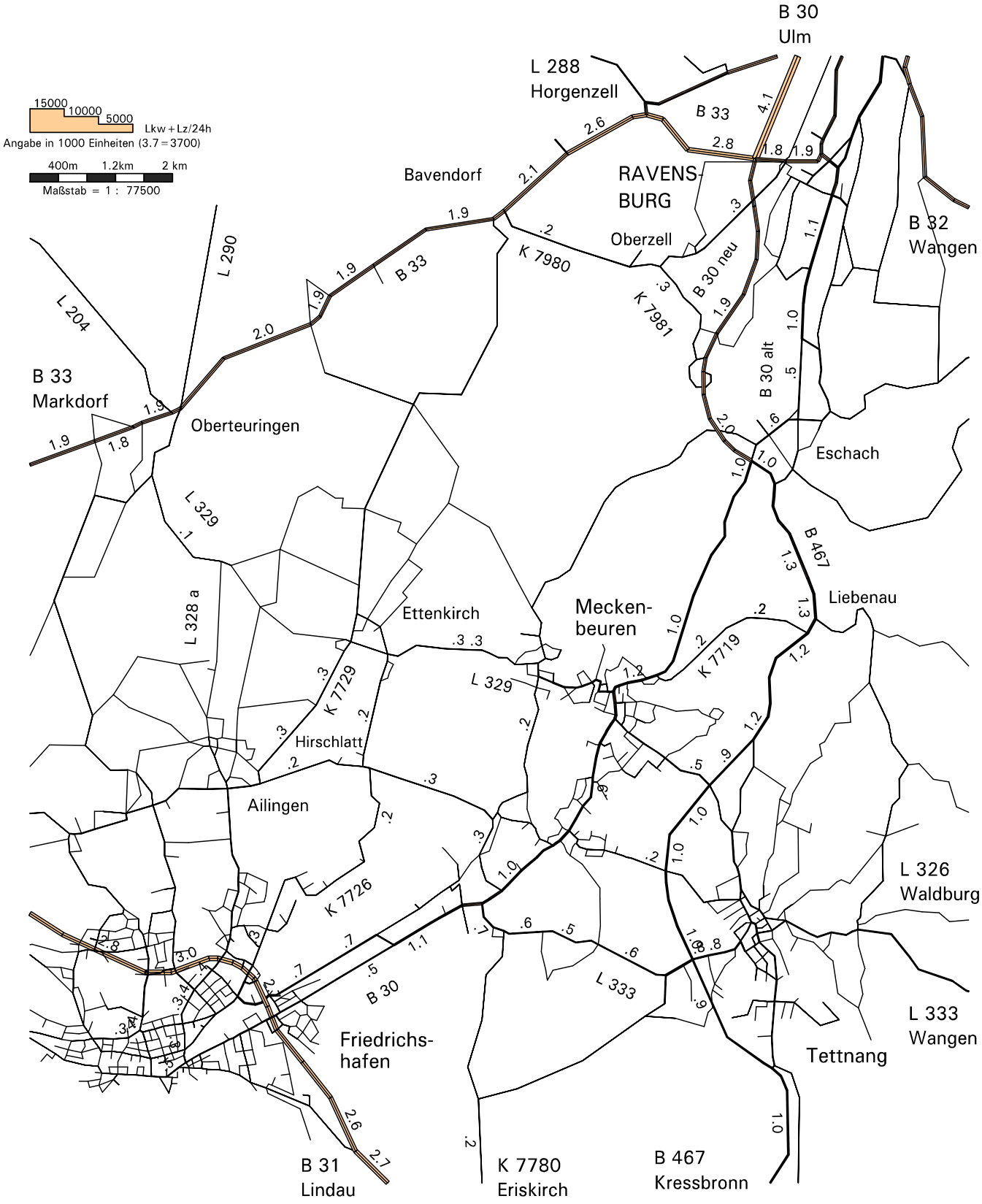
Prognose-Nullfall Plus

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



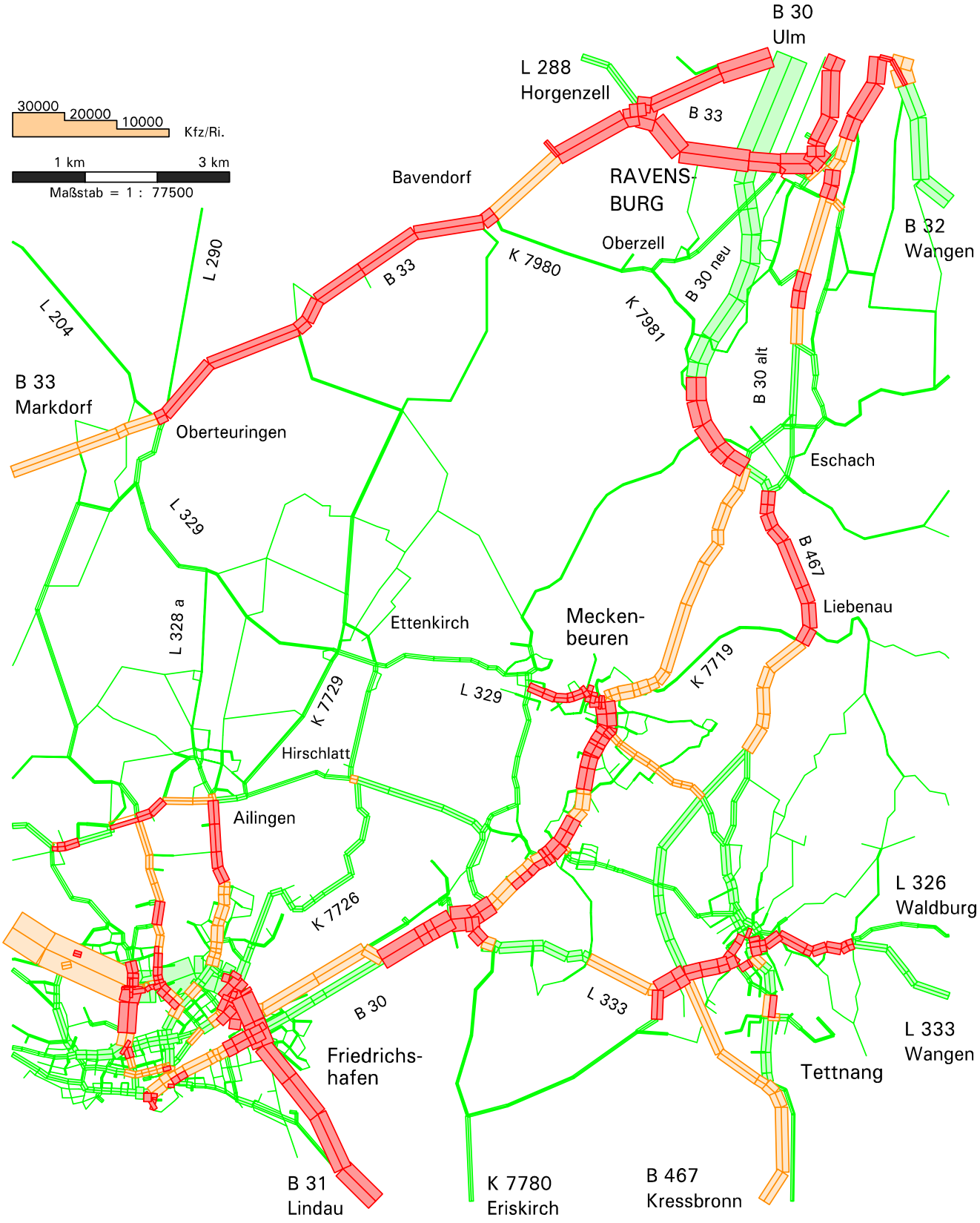
Prognose-Nullfall Plus

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



Prognose-Nullfall Plus

Differenz zum Prognose-Nullfall

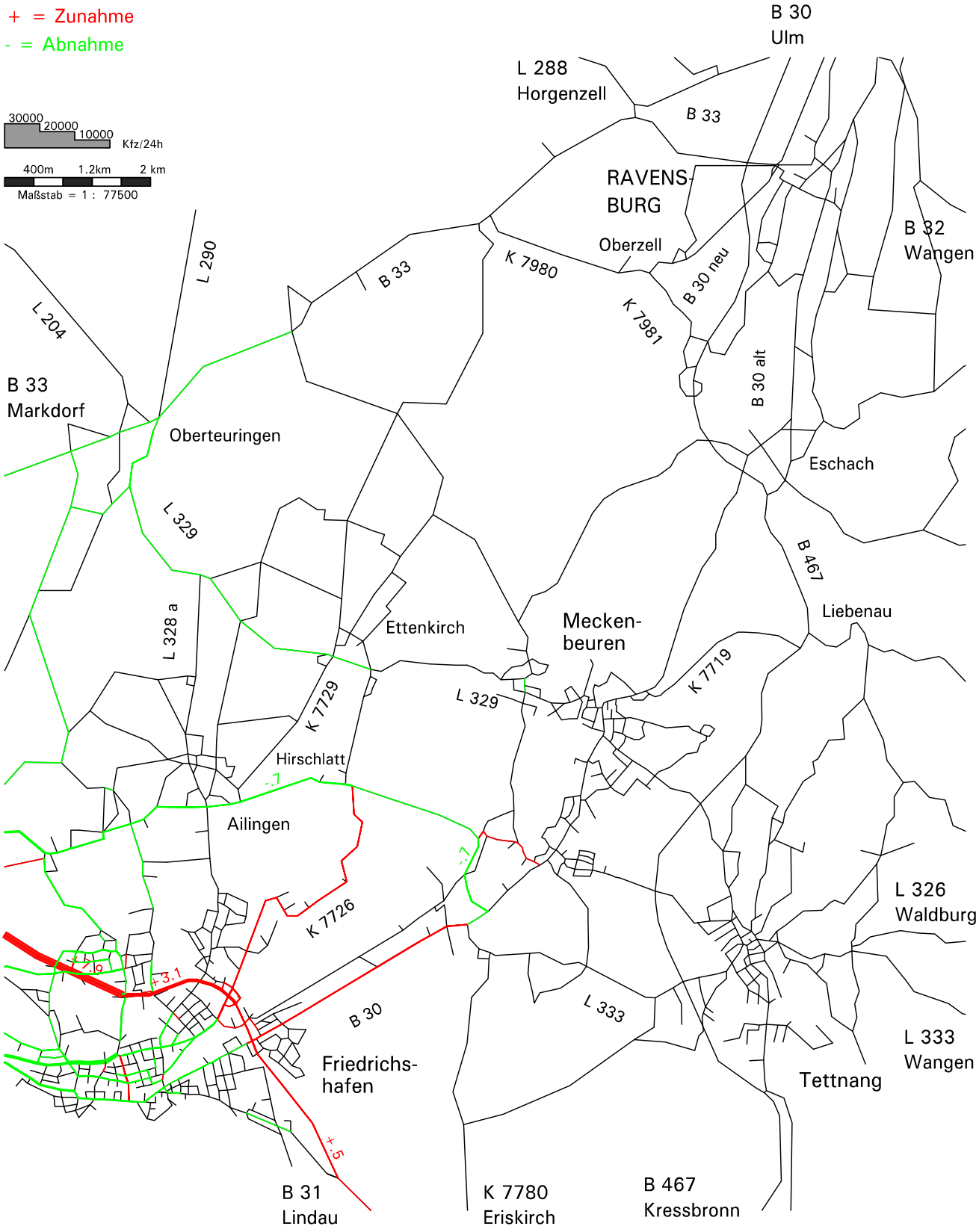
Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

- = Abnahme



Planreihe 4

Prognose-Planfälle Variante West
Zwischenzustand

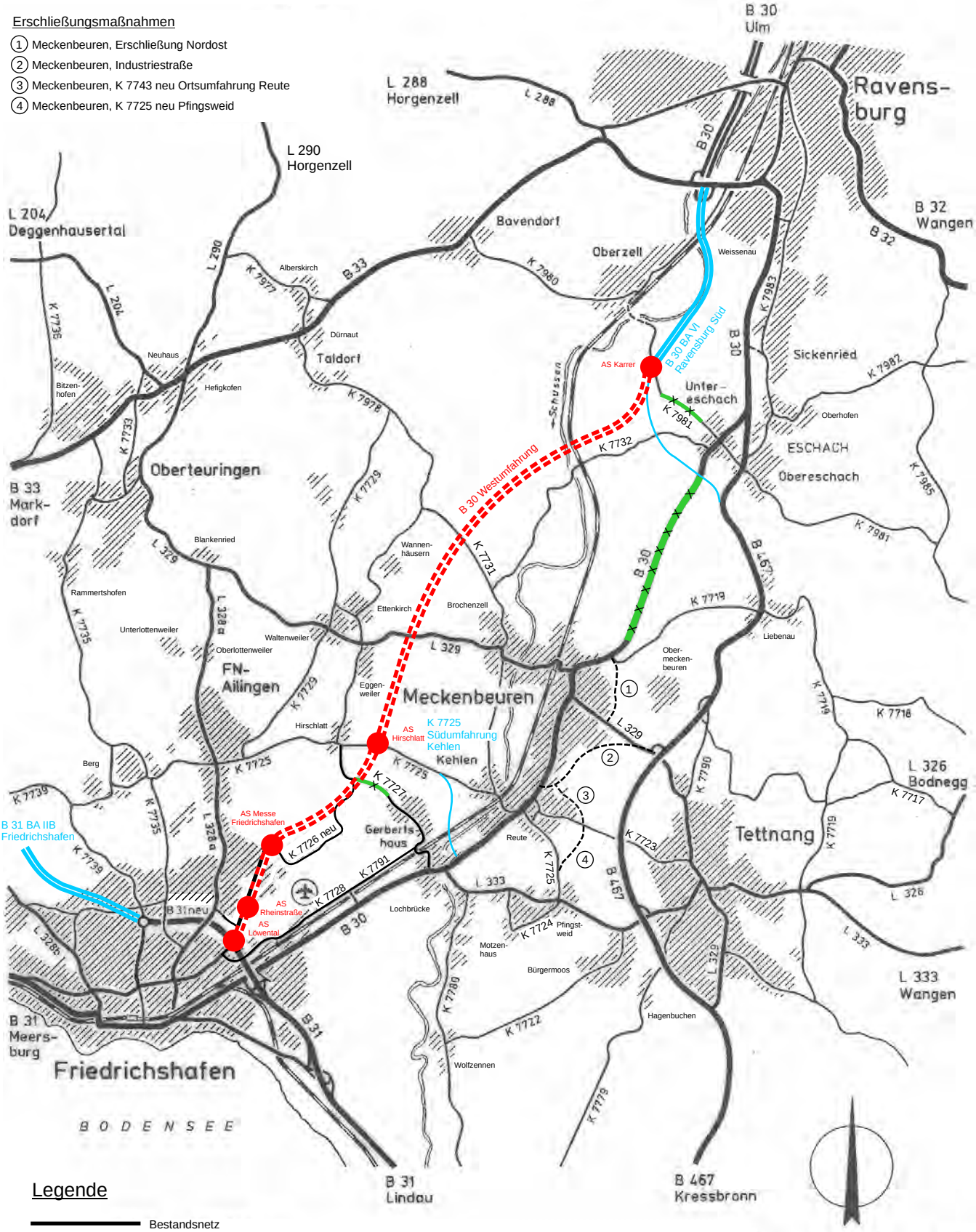
MODUS CONSULT ULM GmbH

B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen

Planungsfall 4.1

Erschließungsmaßnahmen

1. Meckenbeuren, Erschließung Nordost
2. Meckenbeuren, Industriestraße
3. Meckenbeuren, K 7743 neu Ortsumfahrung Reute
4. Meckenbeuren, K 7725 neu Pfingsweid



Legende

Bestandsnetz

Planfestgestellte Maßnahmen
Ausbauquerschnitte

- 2 + 2
- 1 + 1

Netzergänzende Maßnahmen
Ausbauquerschnitte

- 2 + 2
- 2 + 1
- 1 + 1
- Neubauplanung in bestehender Trasse

Rückbau-/Rekultivierungs-maßnahmen

0 1,0 2,0 3,0km

PF Var. West Zwischenzustand (2 + 2)

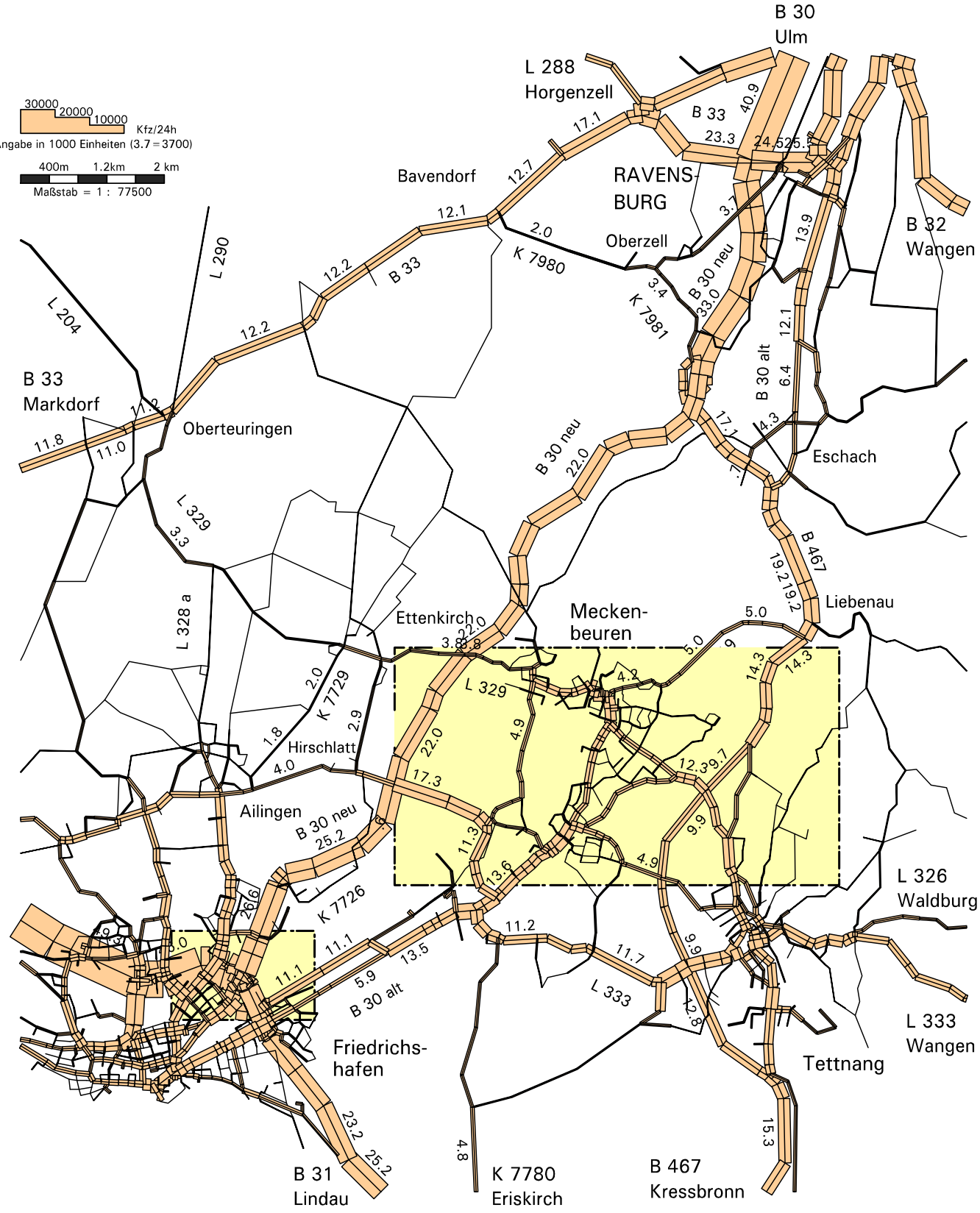
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



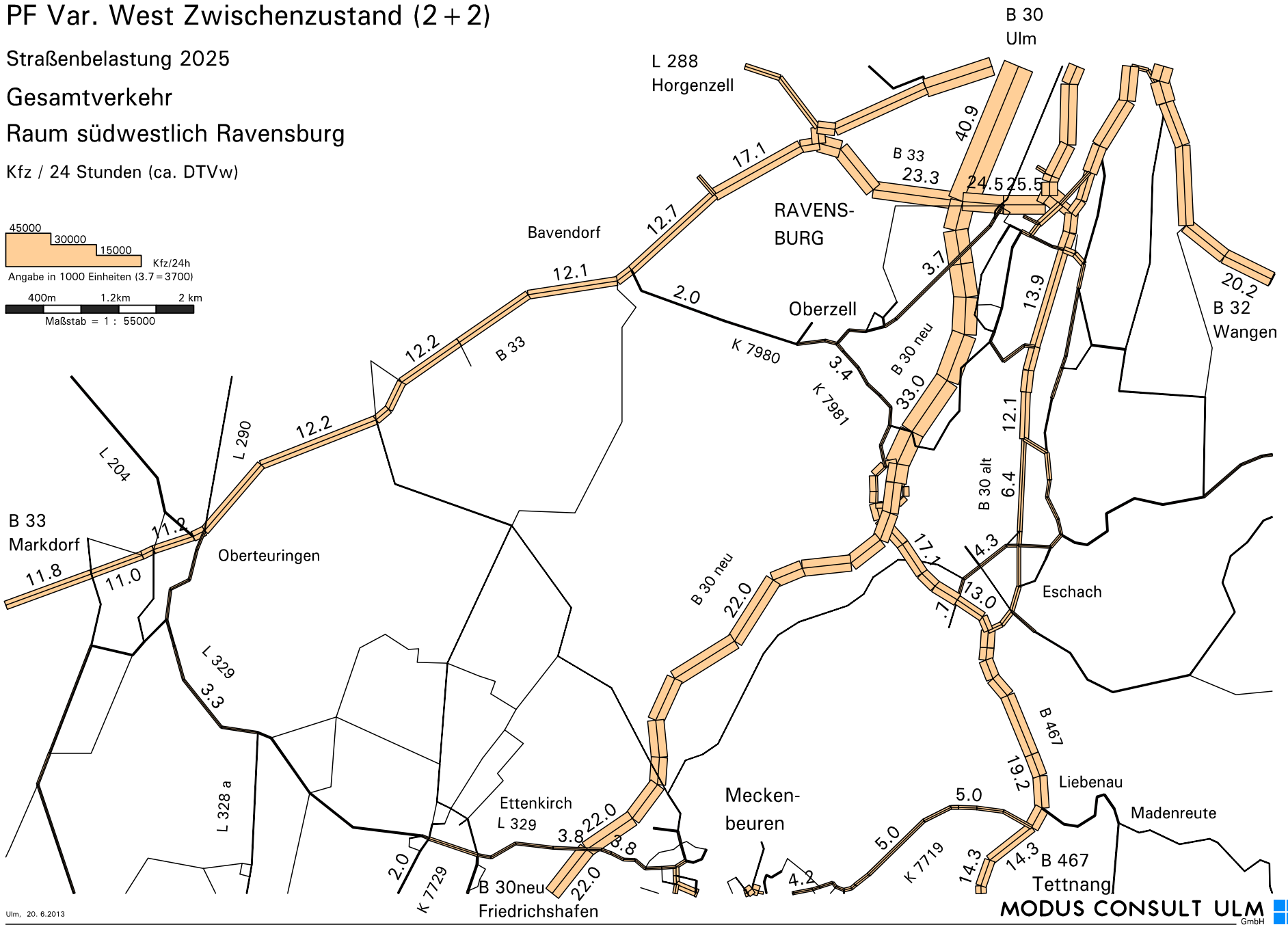
PF Var. West Zwischenzustand (2 + 2)

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 20. 6.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 4.1.2

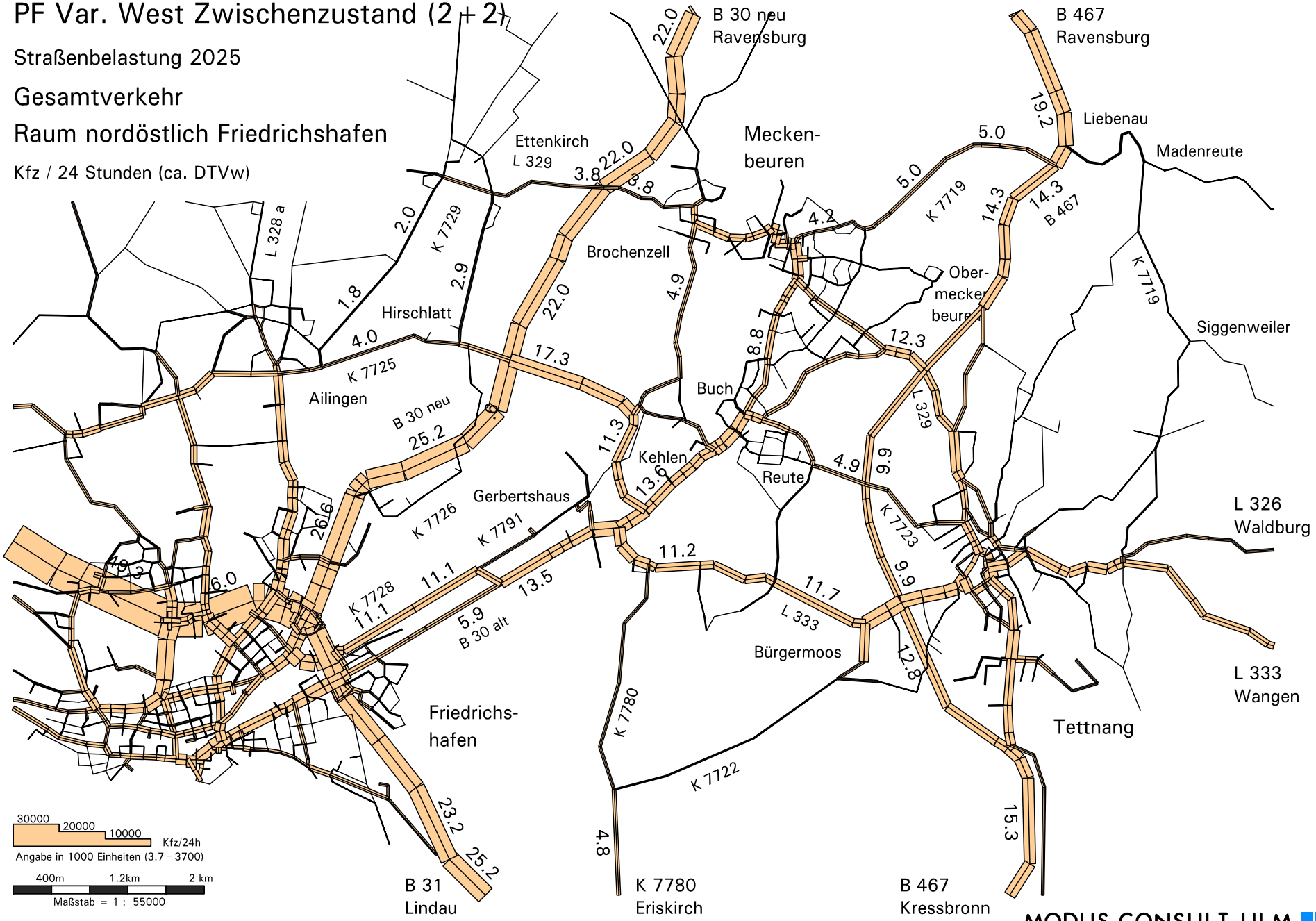
PF Var. West Zwischenzustand (2 + 2)

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 20. 6.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 4.1.3

Verkehrsuntersuchung B 30-neu Ravensburg Süd - Friedrichshafen

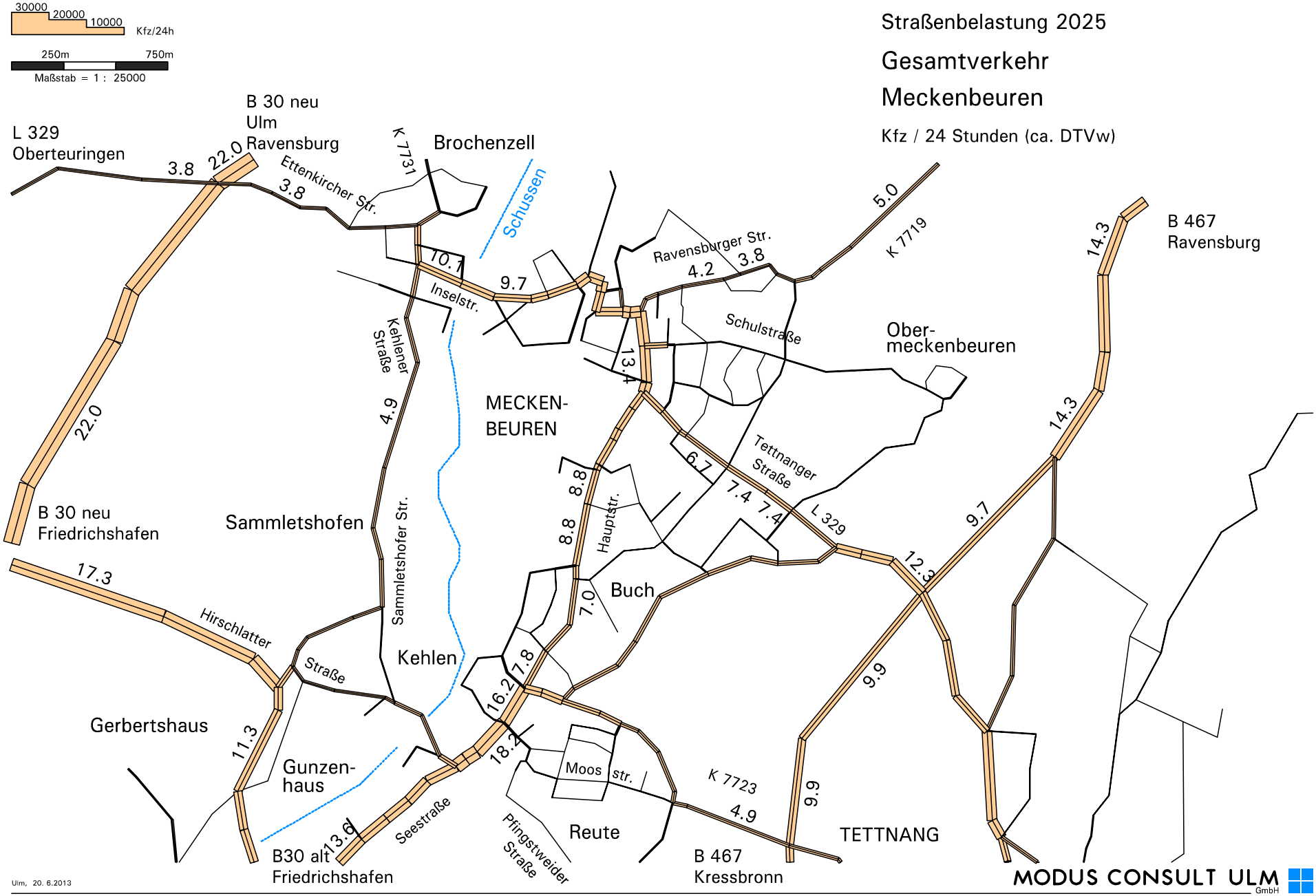
PF Var. West Zwischenzustand (2 + 2)

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 20. 6.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 4.1.4

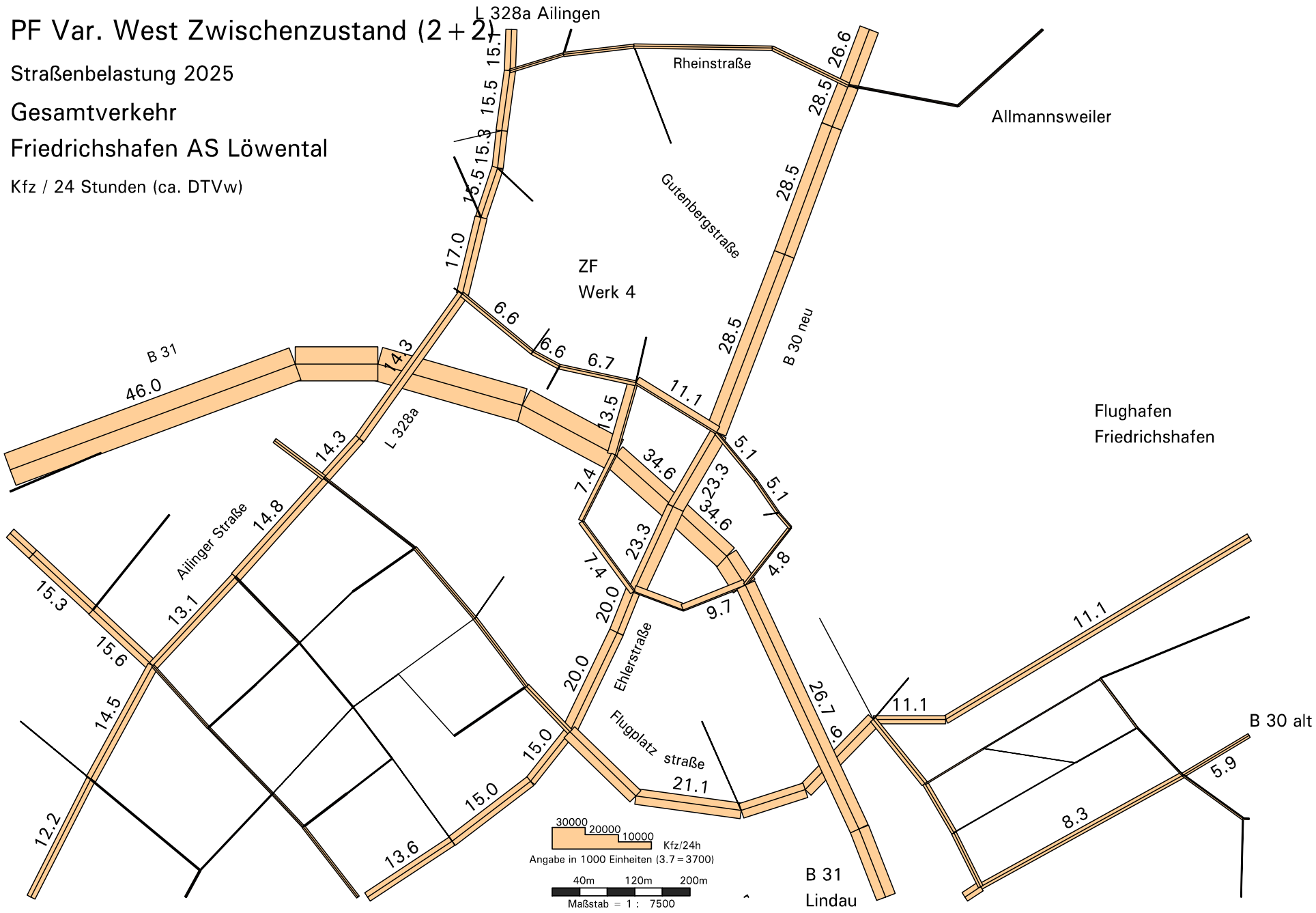
PF Var. West Zwischenzustand (2 + 2)

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 20. 6.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 4.1.5

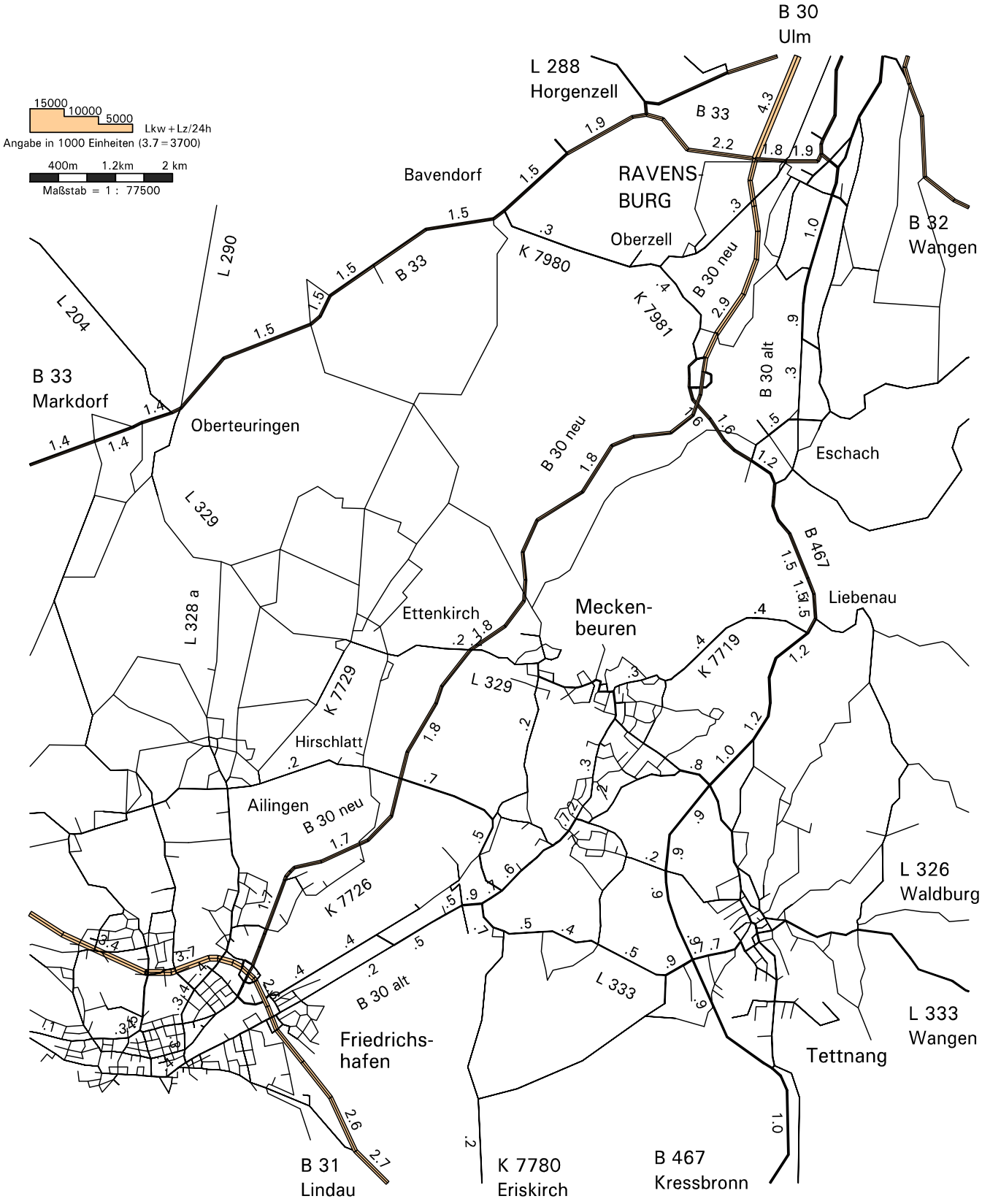
PF Var. West Zwischenzustand (2 + 2)

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



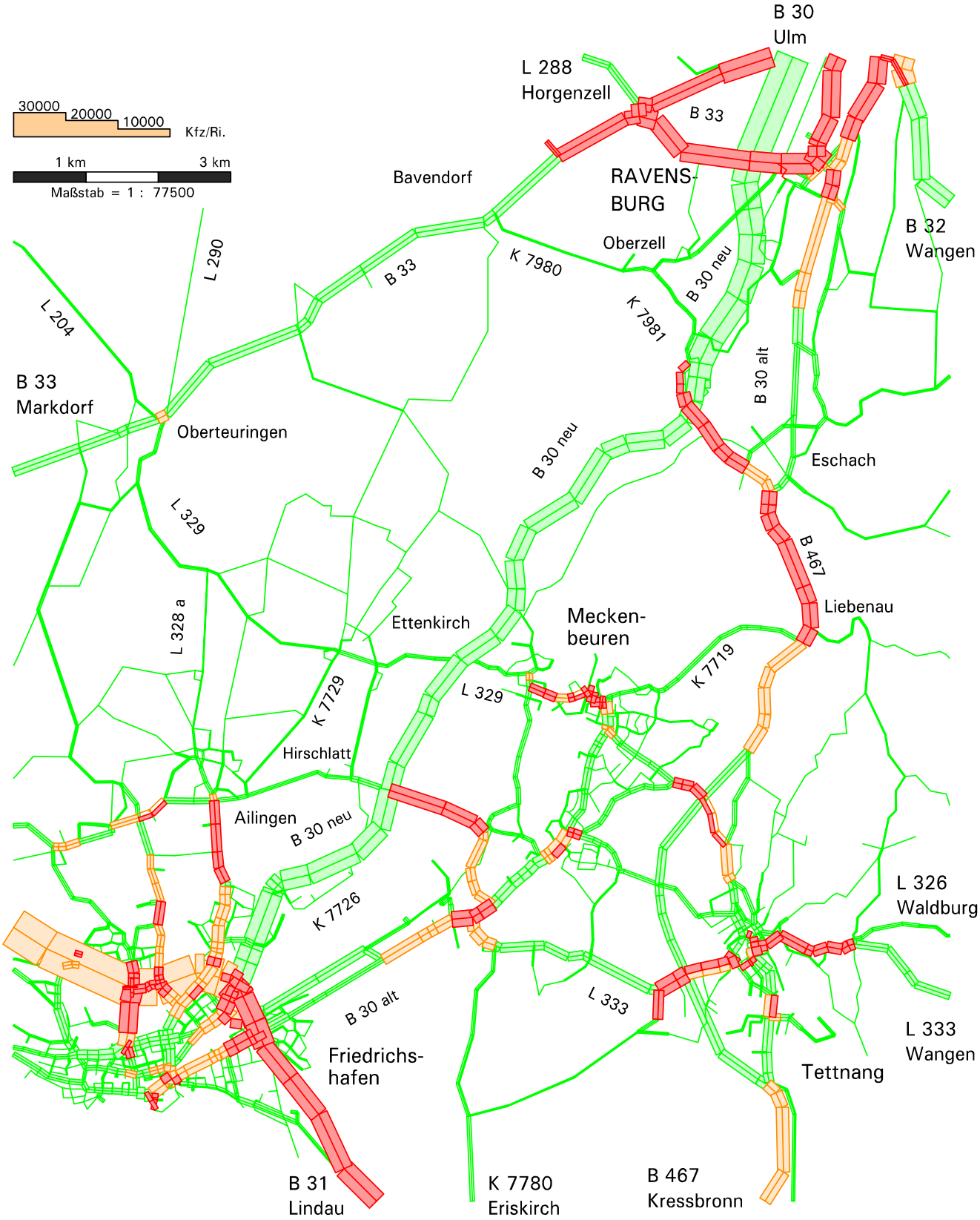
PF Var. West Zwischenzustand (2 + 2)

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



PF Var. West Zwischenzustand (2 + 2)

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

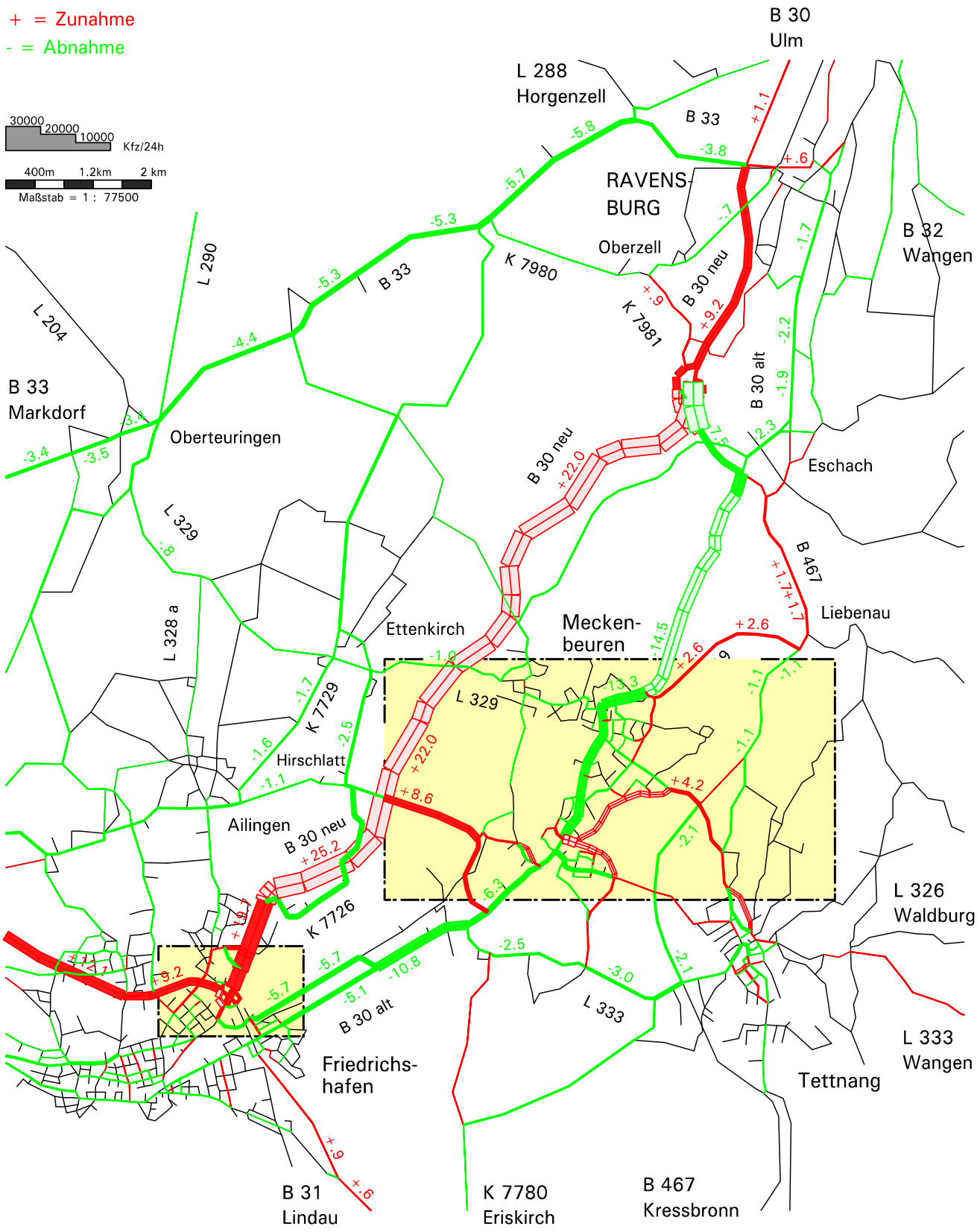
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

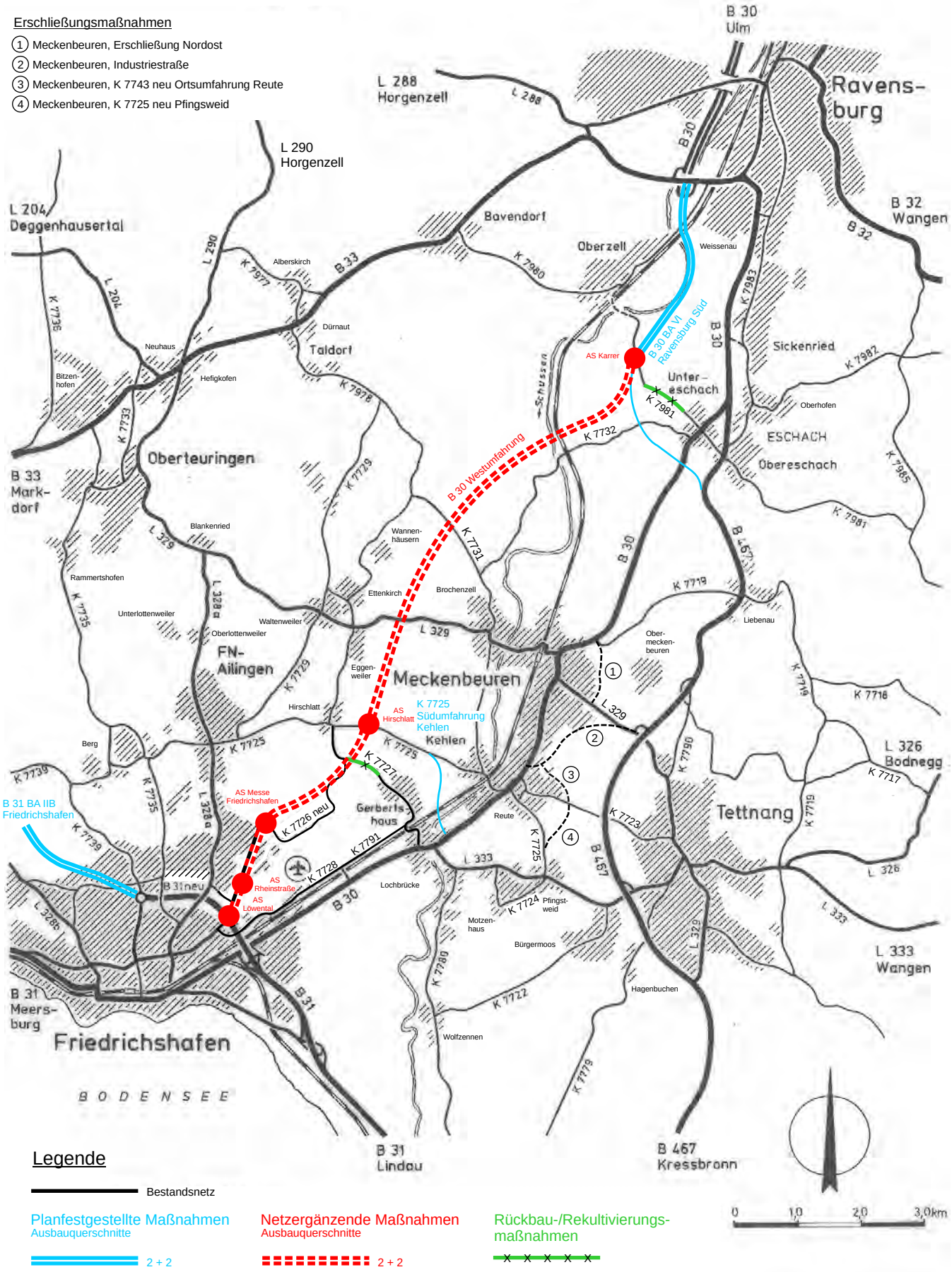
- = Abnahme

Detail-Ausschnitte



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen

Planungsfall 4.1 A



Ulm, November 2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Planungsfall 4.1 A

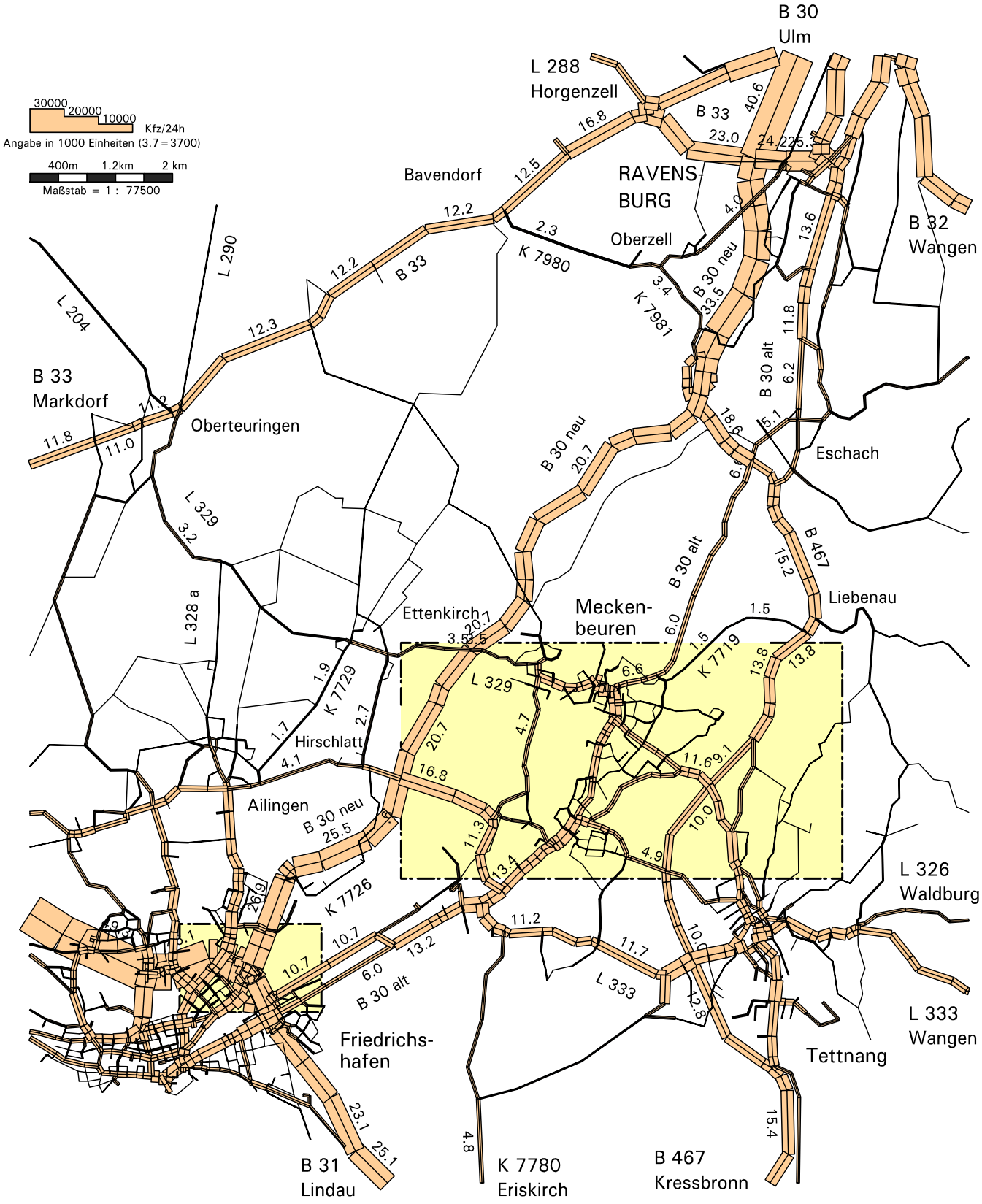
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



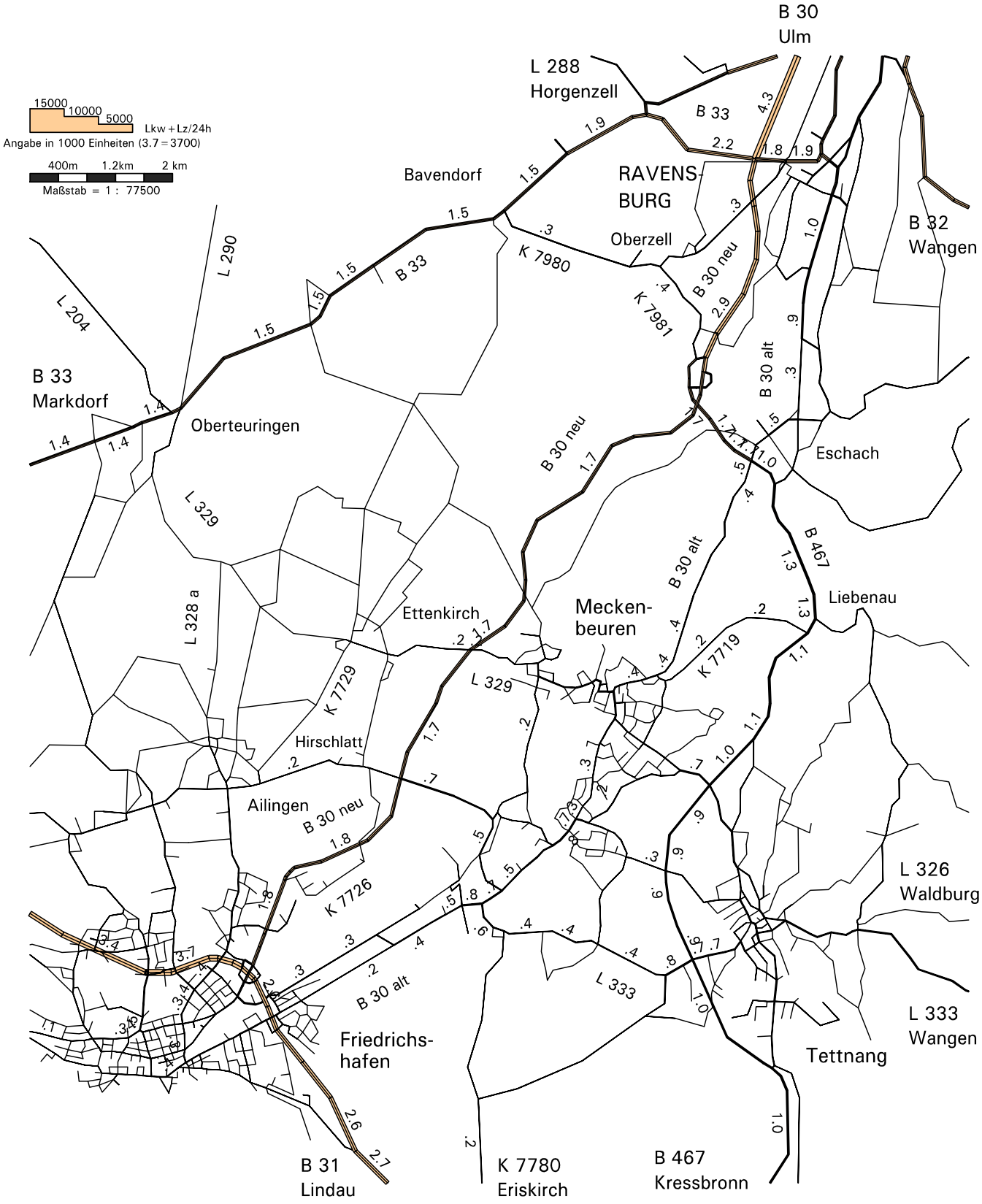
Planungsfall 4.1 A

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



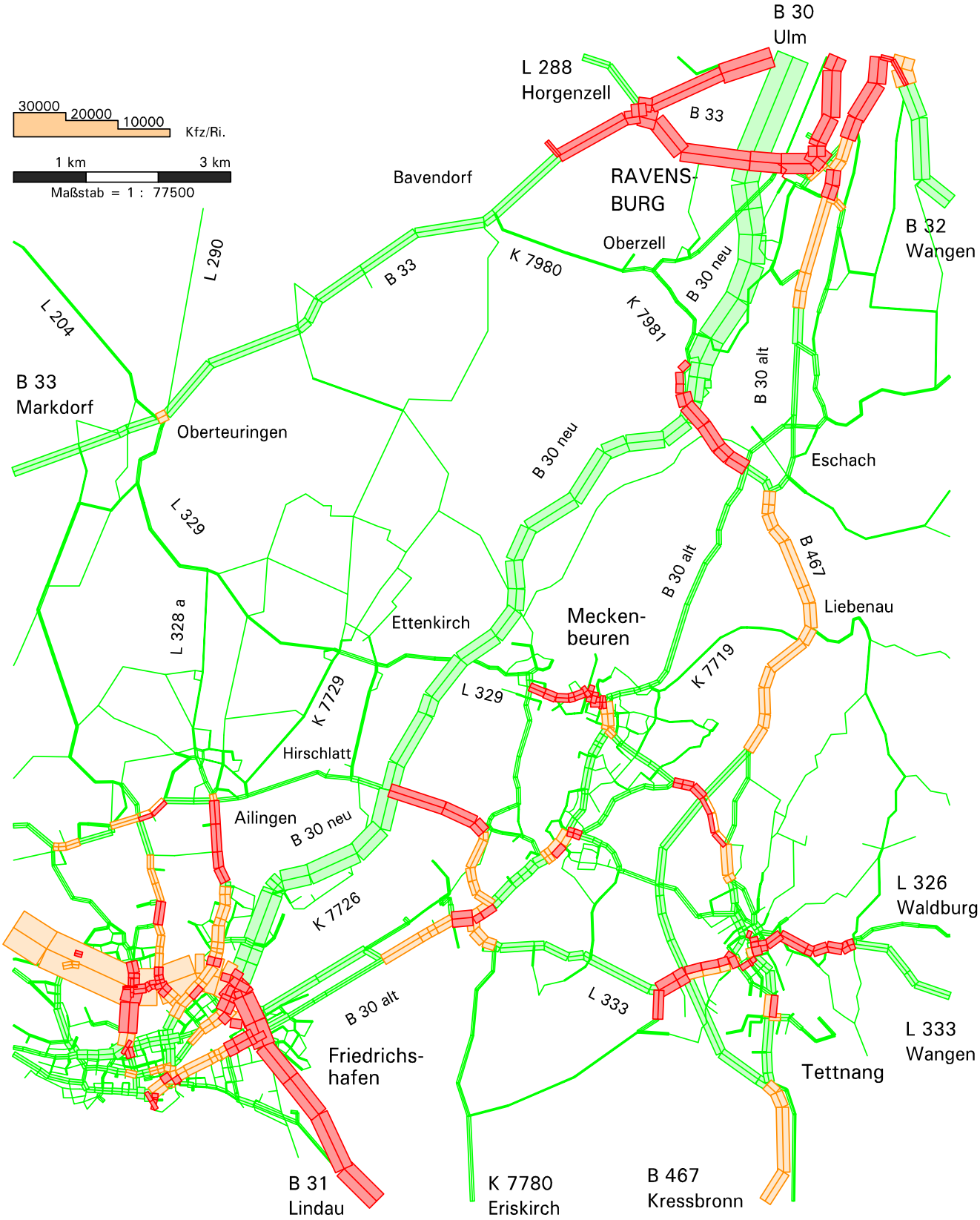
Planungsfall 4.1 A

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



Planungsfall 4.1 A

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

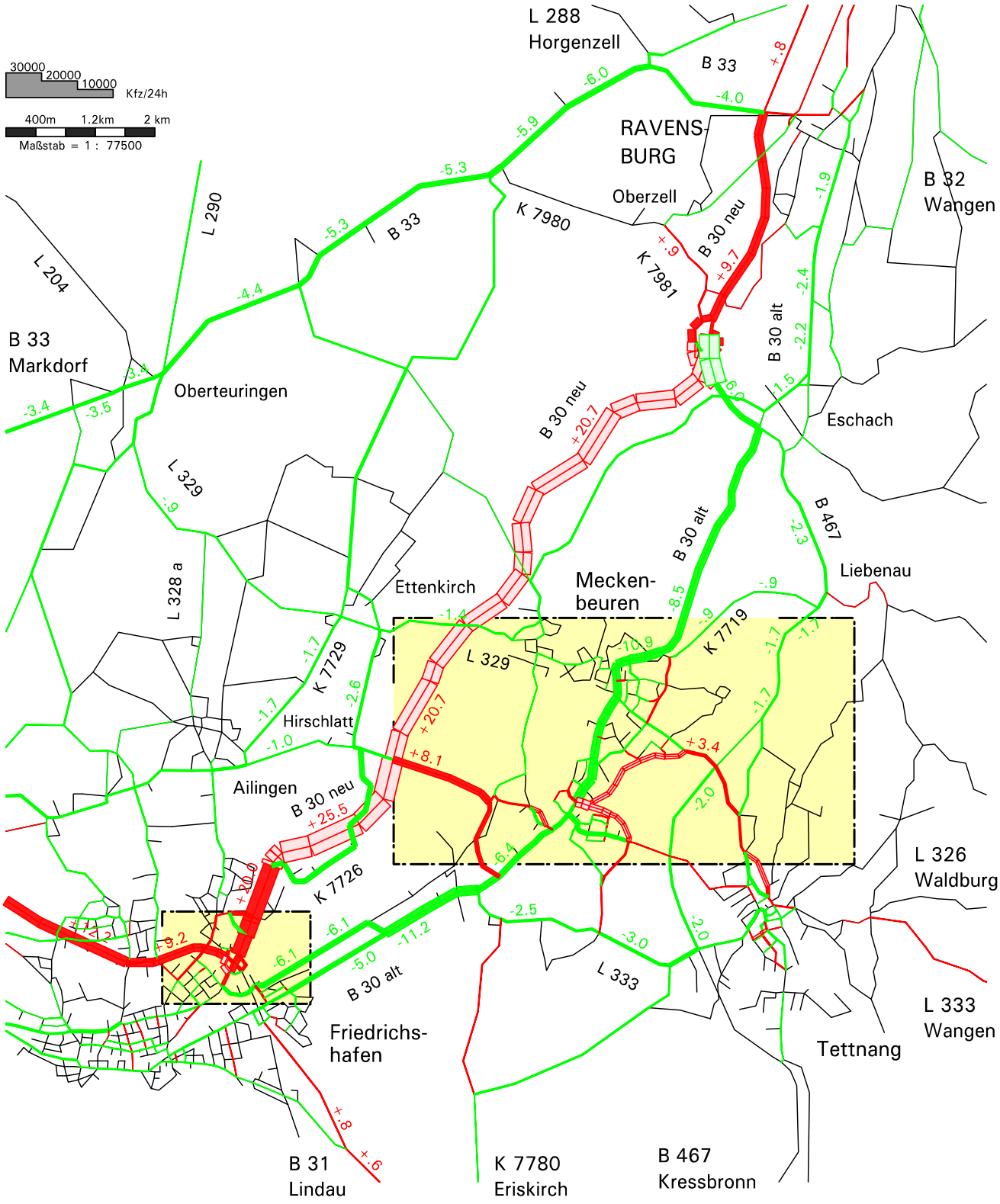
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

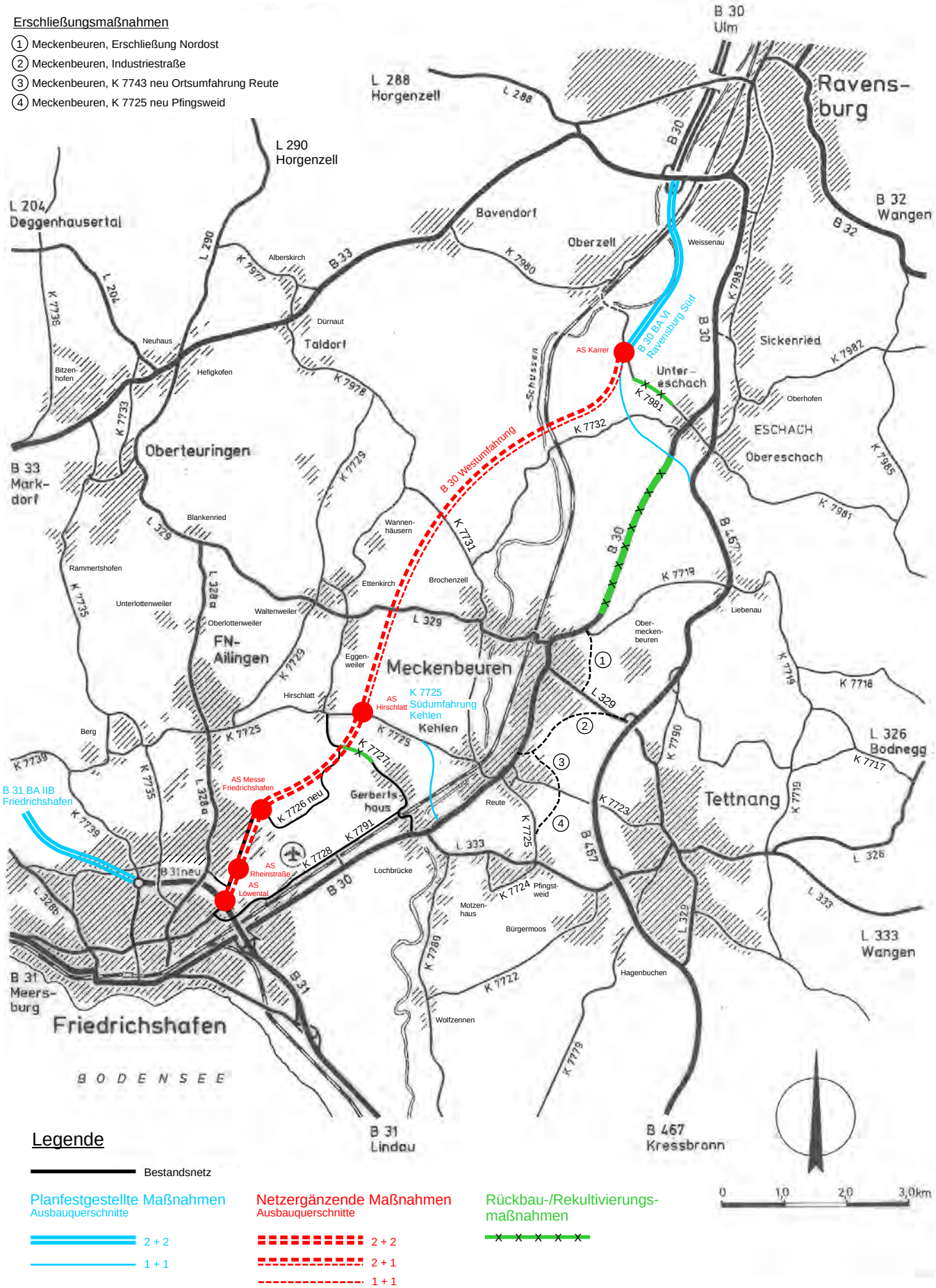
+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 4.2



MODUS CONSULT ULM GmbH

PF Var. West Zwischenzustand (2 + 1)

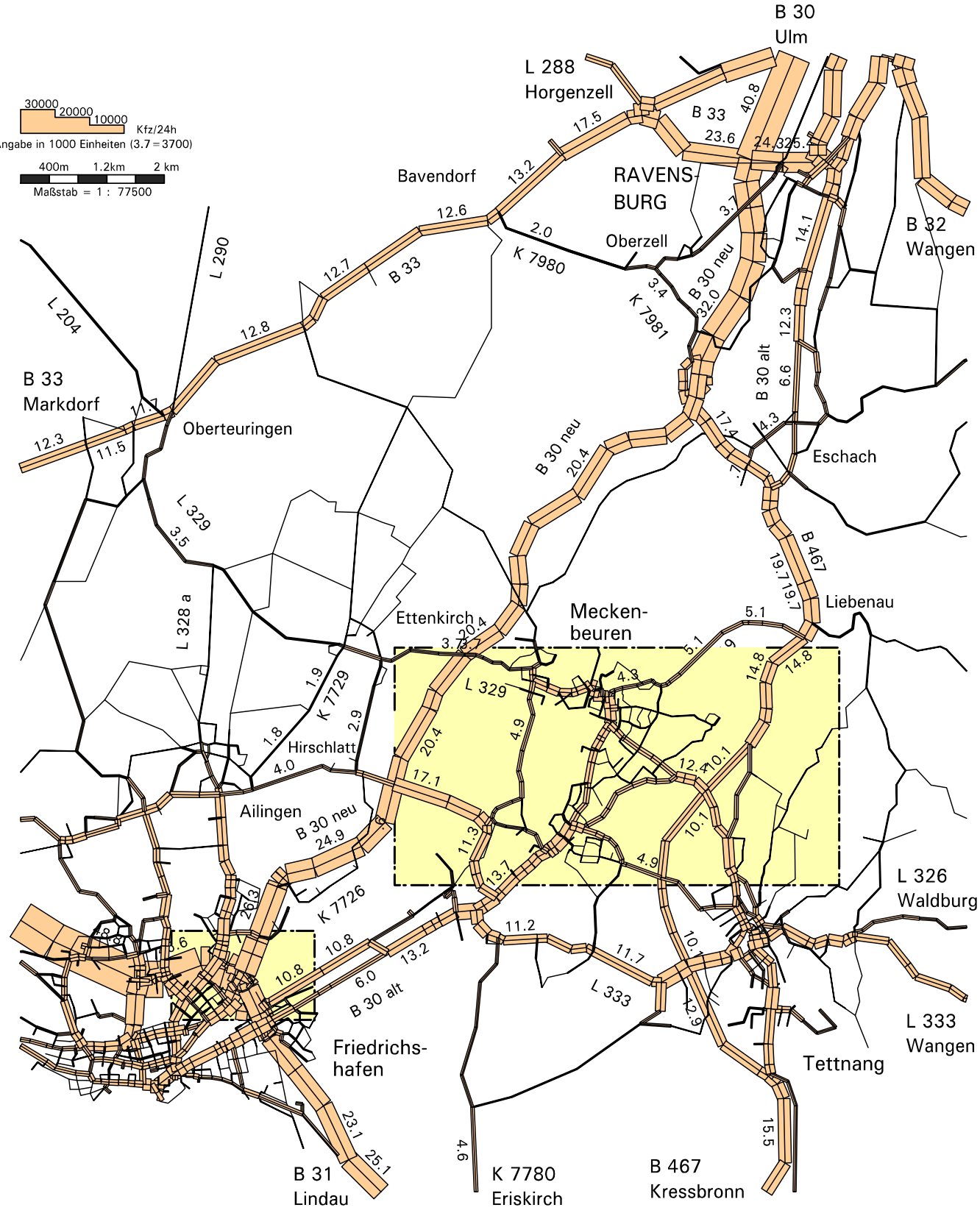
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



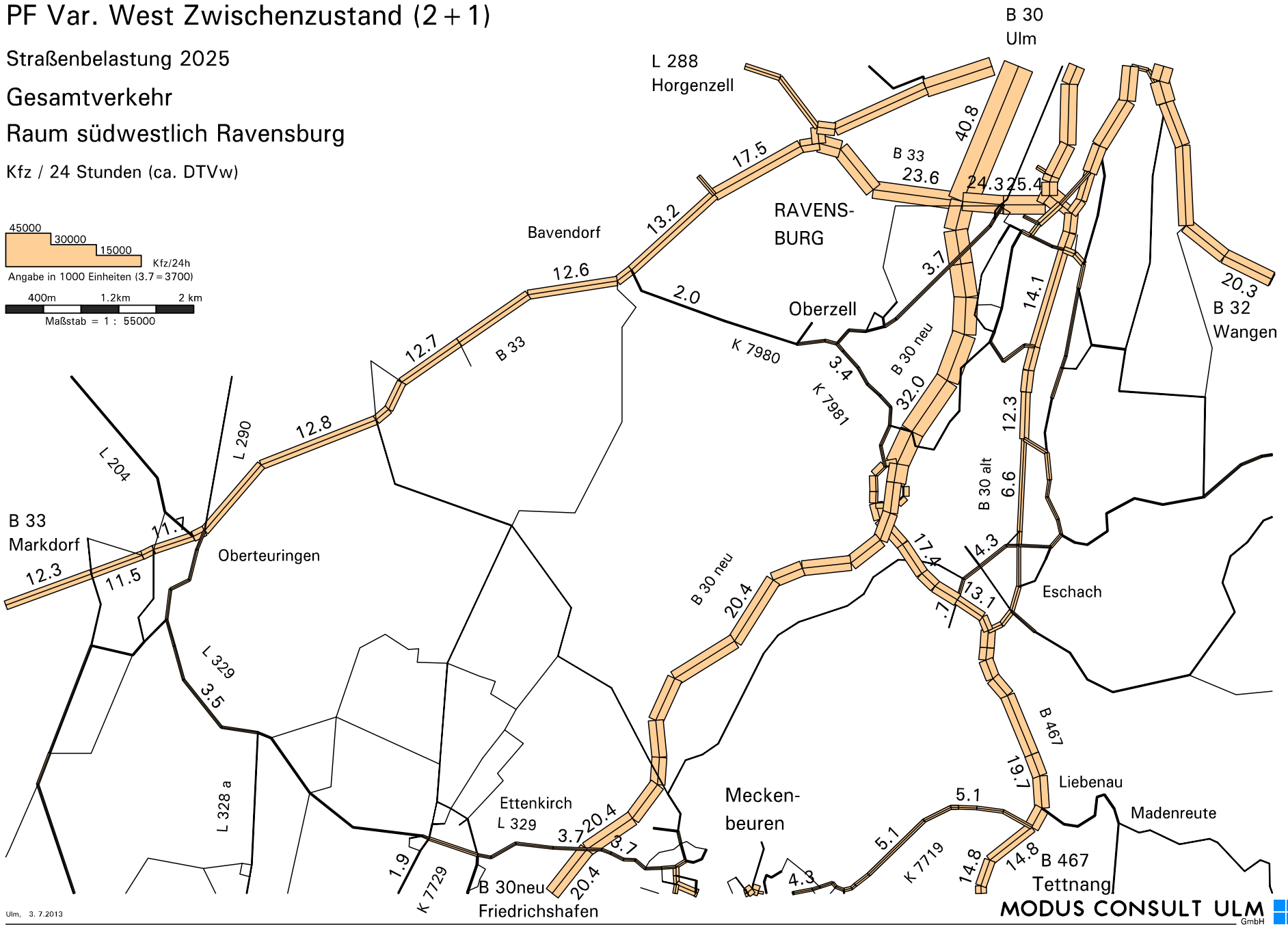
PF Var. West Zwischenzustand (2 + 1)

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 3. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 4.2.2

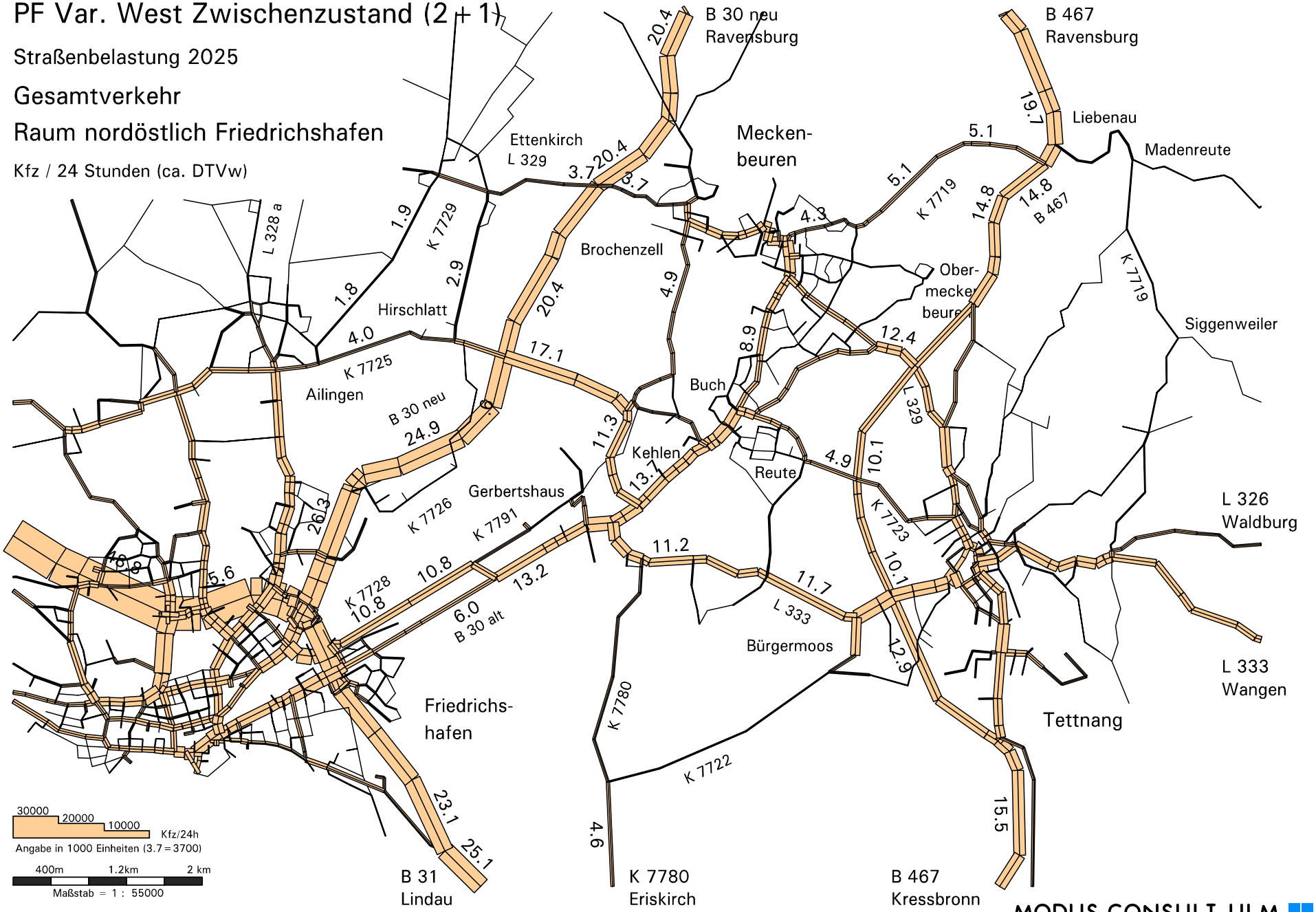
PF Var. West Zwischenzustand (2 + 1)

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 3. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 4.2.3

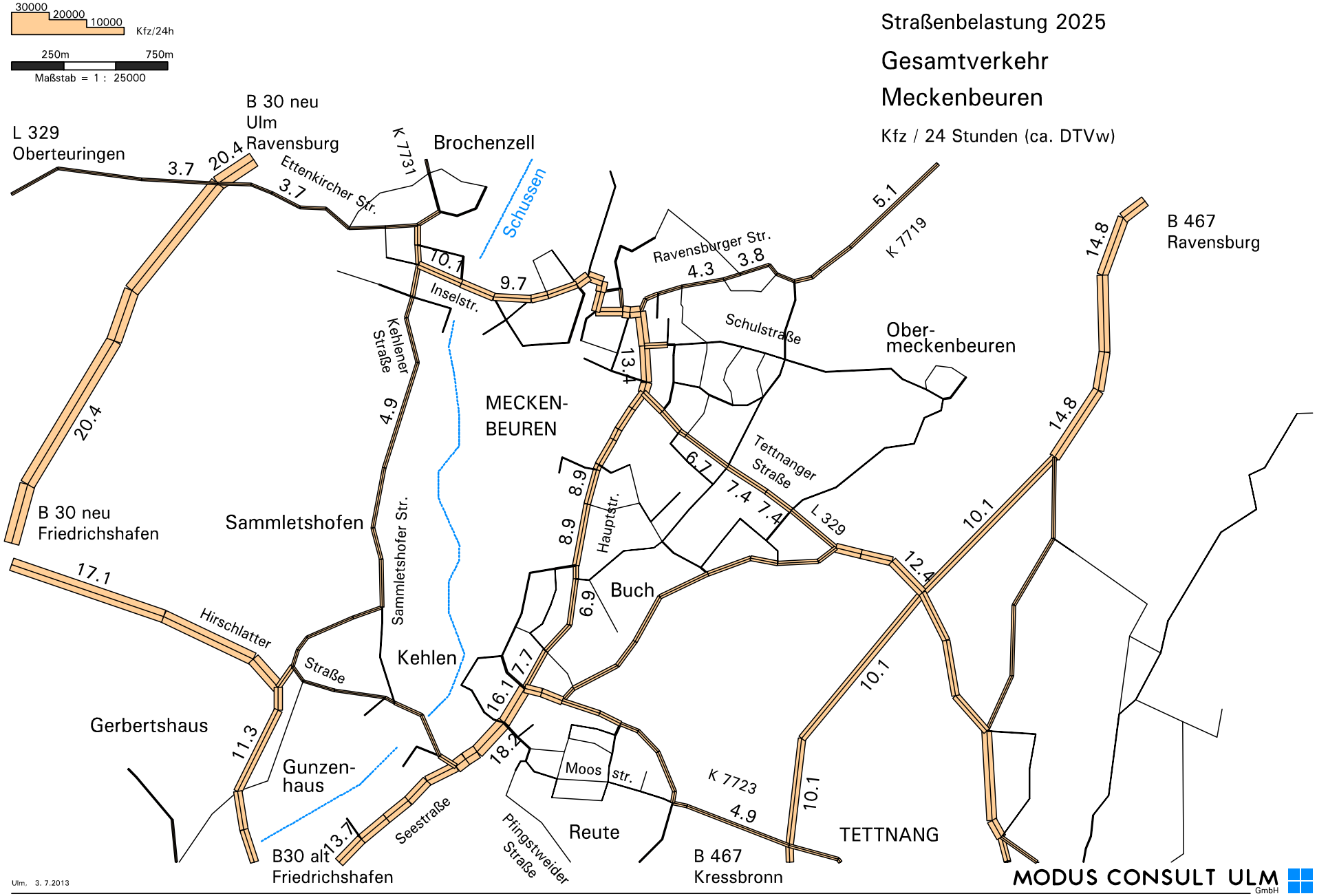
PF Var. West Zwischenzustand (2 + 1)

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 3. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 4.2.4

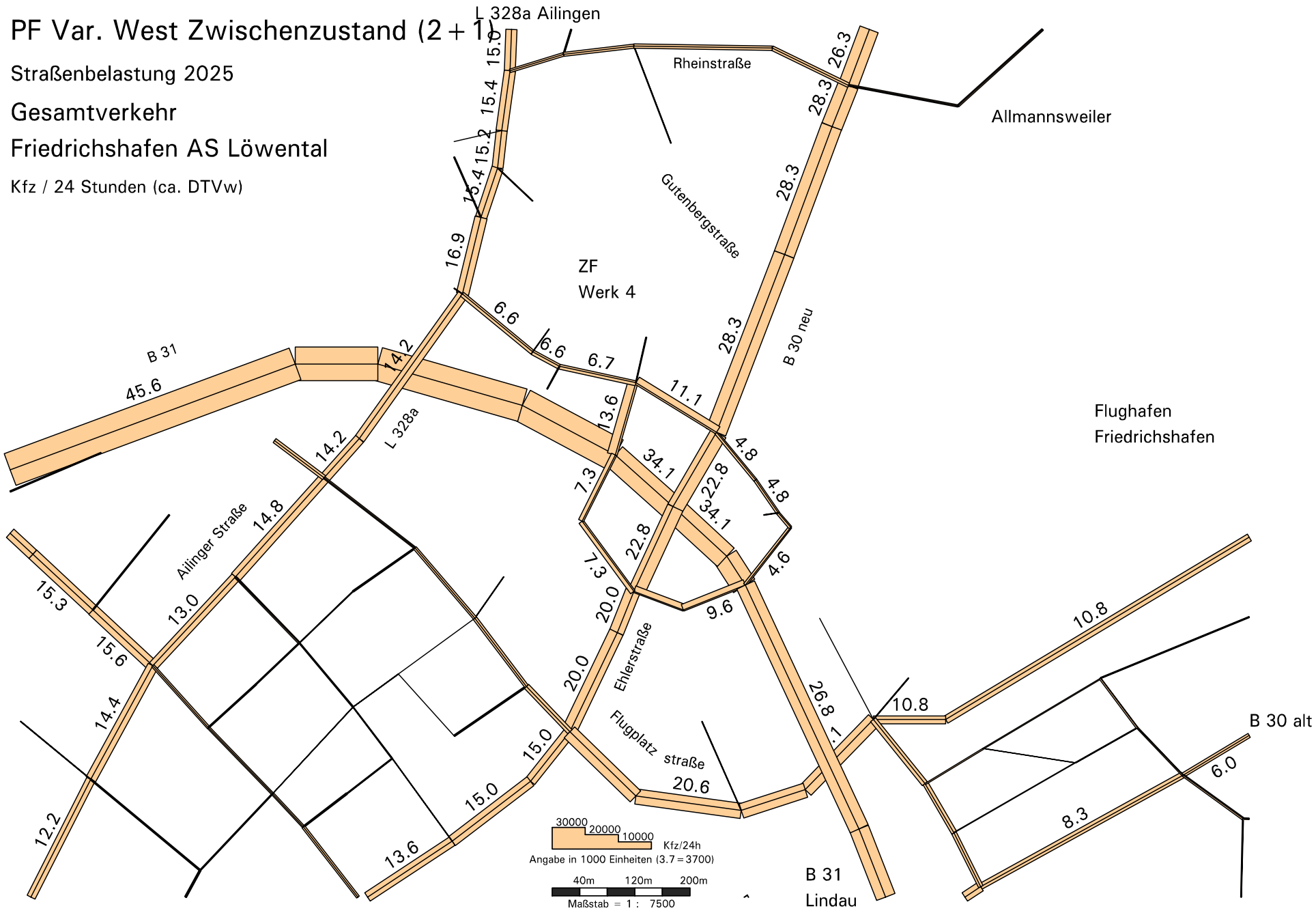
PF Var. West Zwischenzustand (2 + 1)

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 3. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 4.2.5

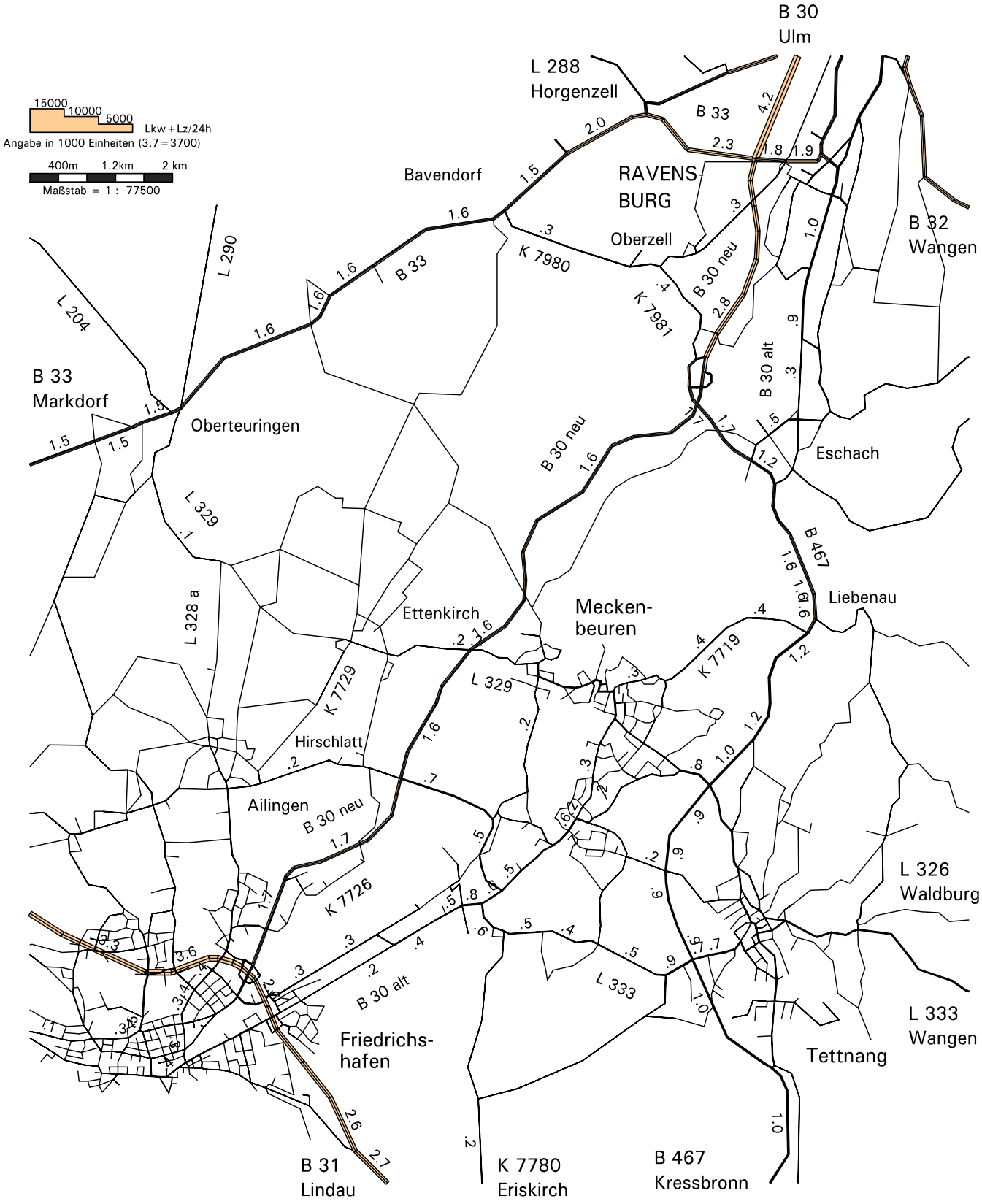
PF Var. West Zwischenzustand (2 + 1)

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



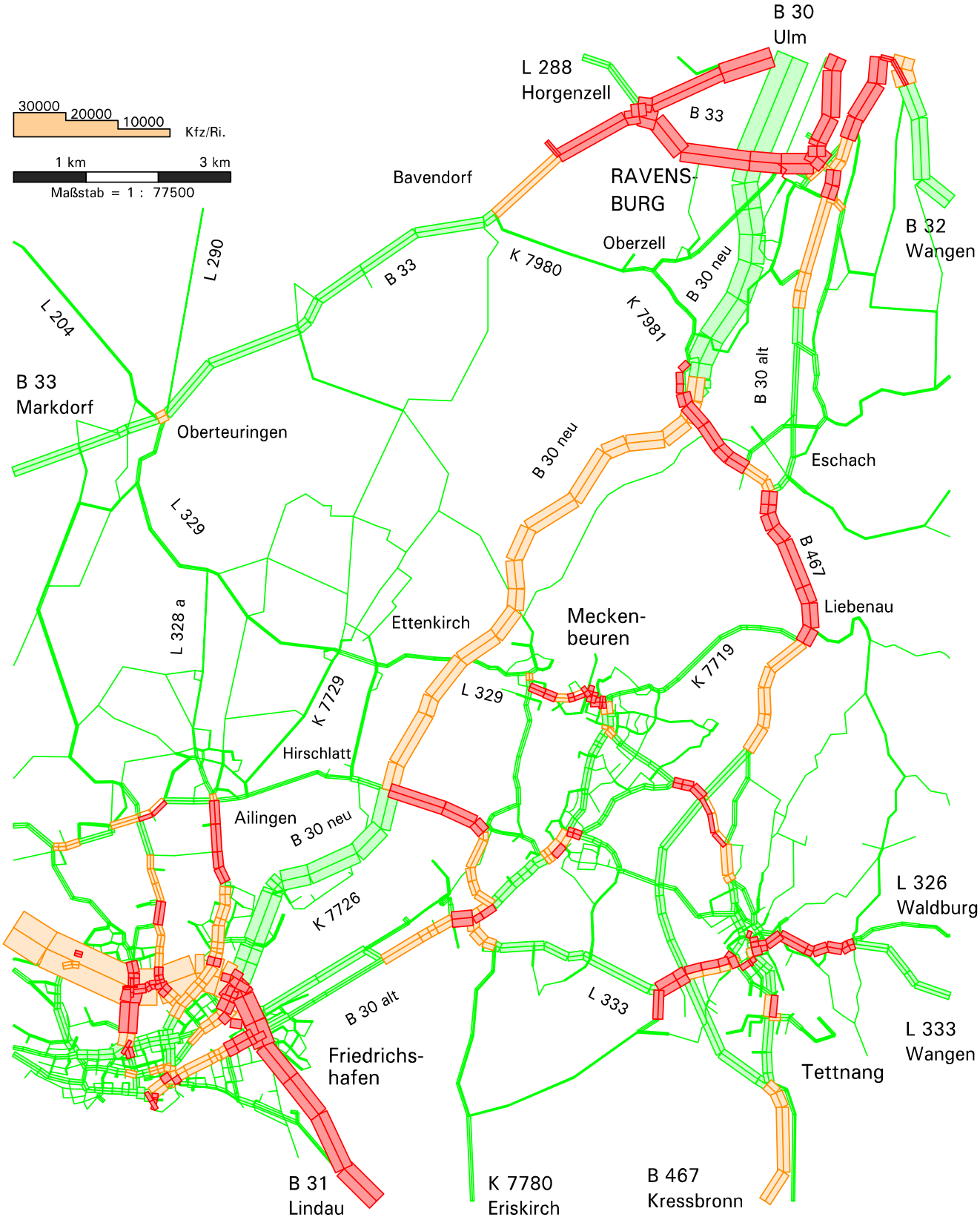
PF Var. West Zwischenzustand (2 + 1)

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



PF Var. West Zwischenzustand (2 + 1)

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

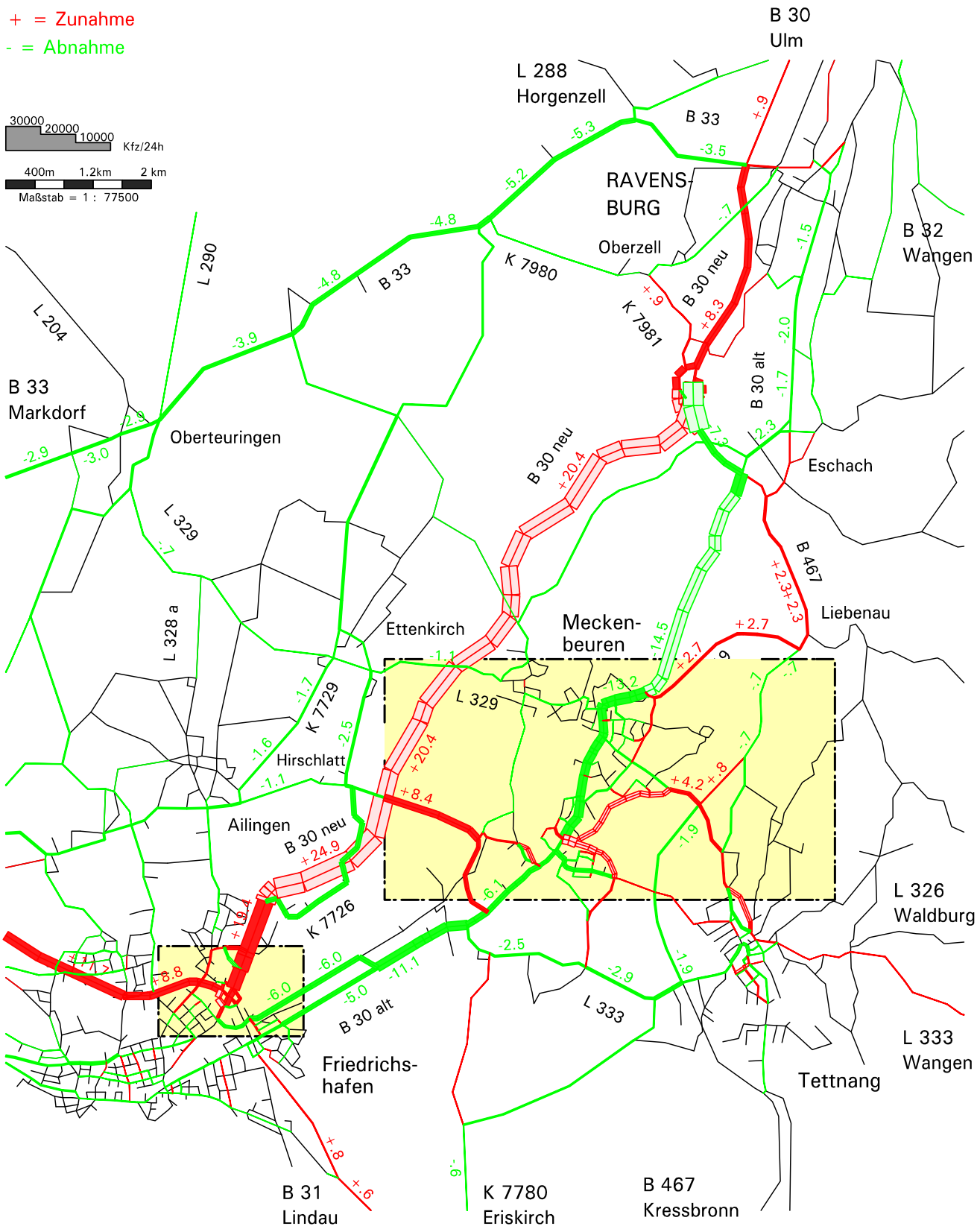
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

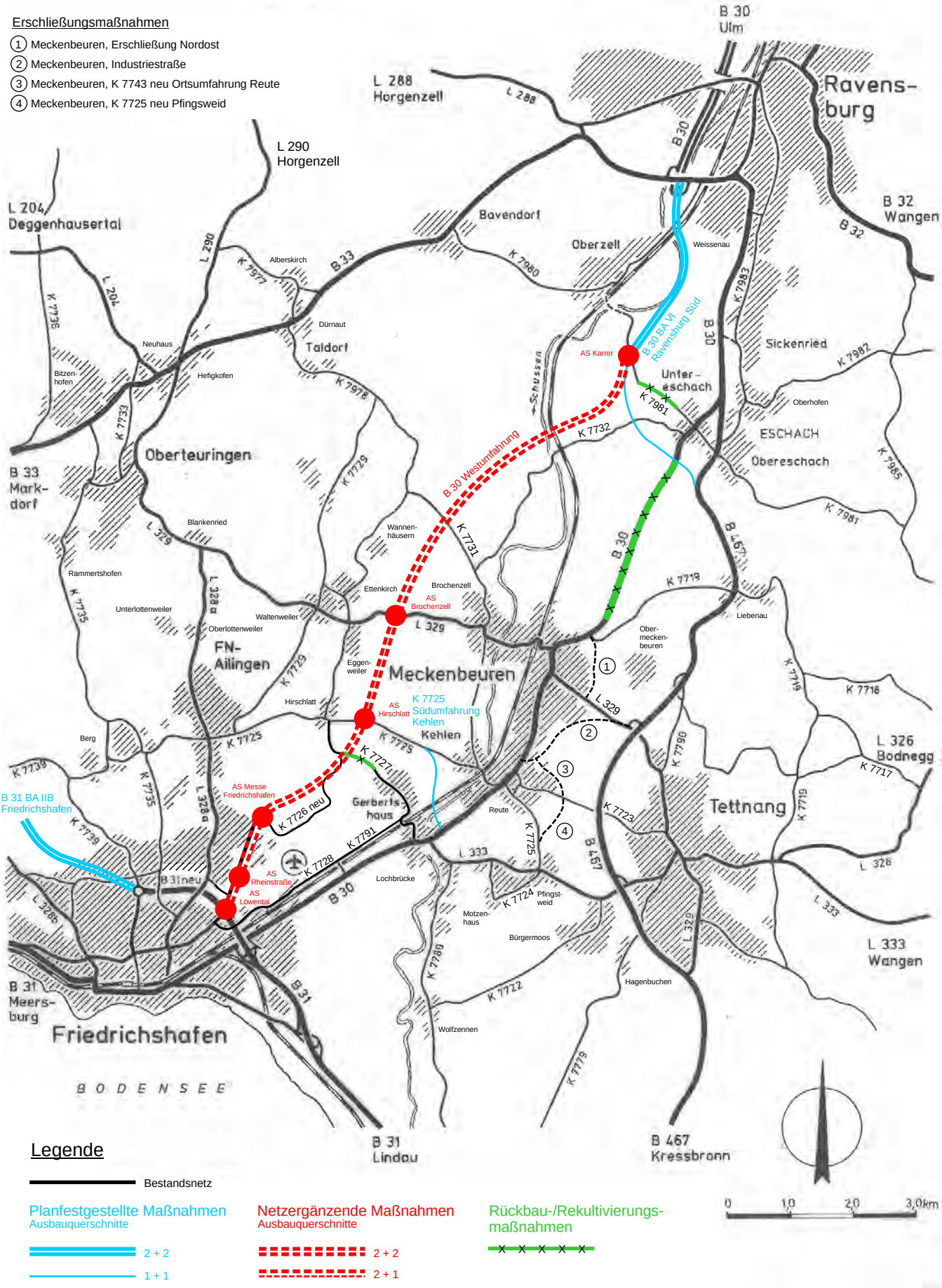
+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 4.3



MODUS CONSULT ULM GmbH

PF Var. West Zwischenzustand (2 + 2) AS L 329

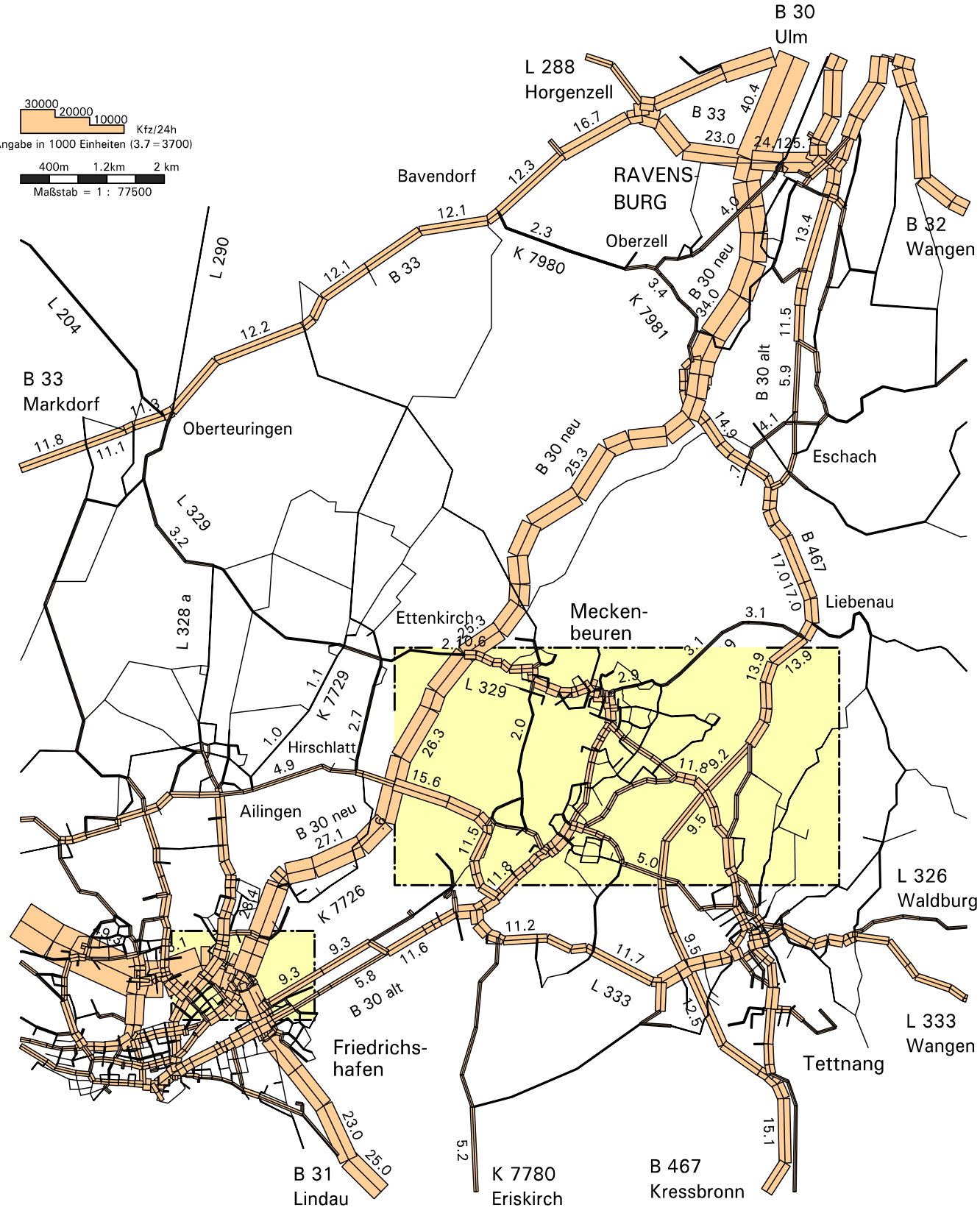
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



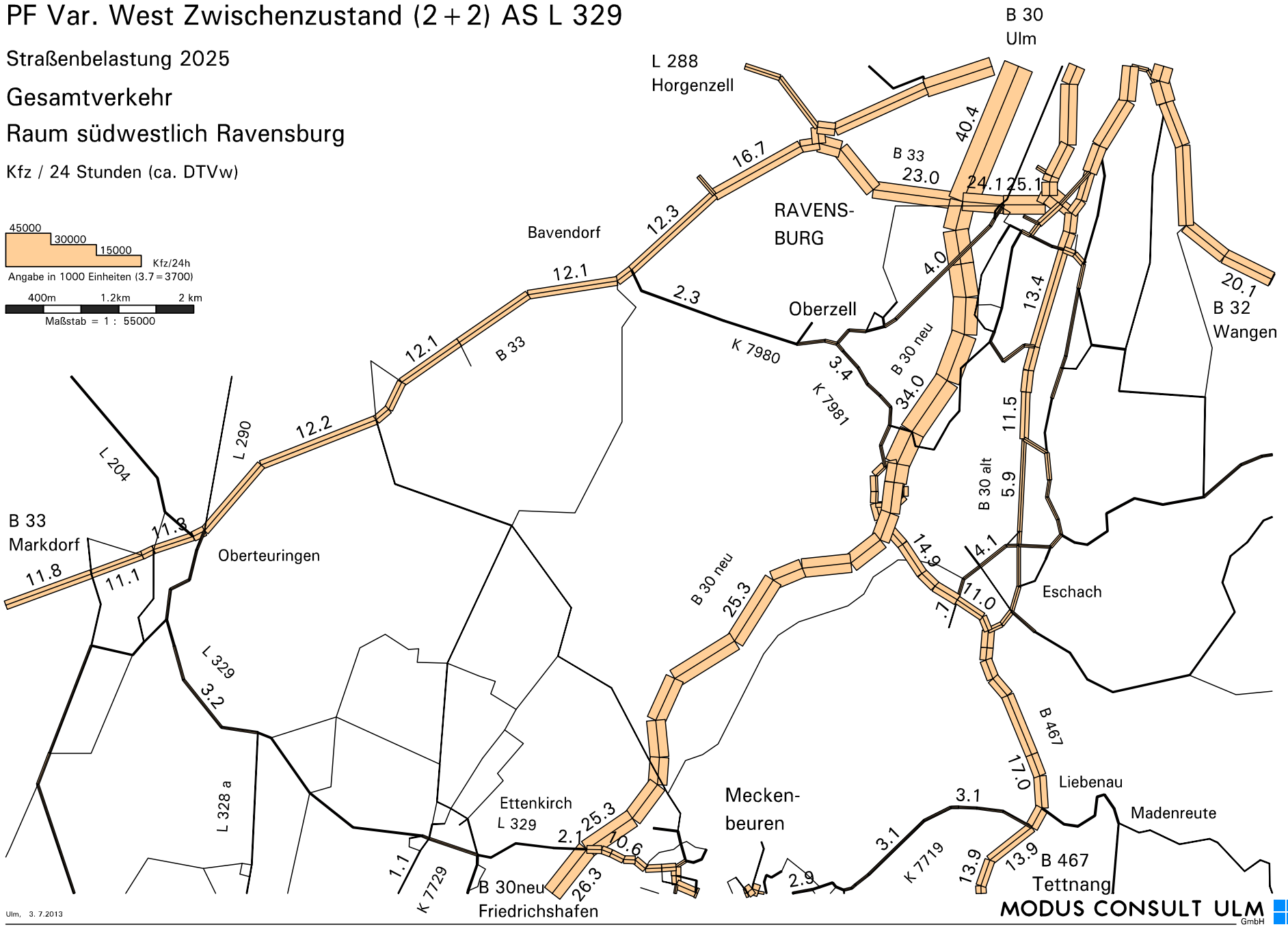
PF Var. West Zwischenzustand (2 + 2) AS L 329

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 3. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 4.3.2

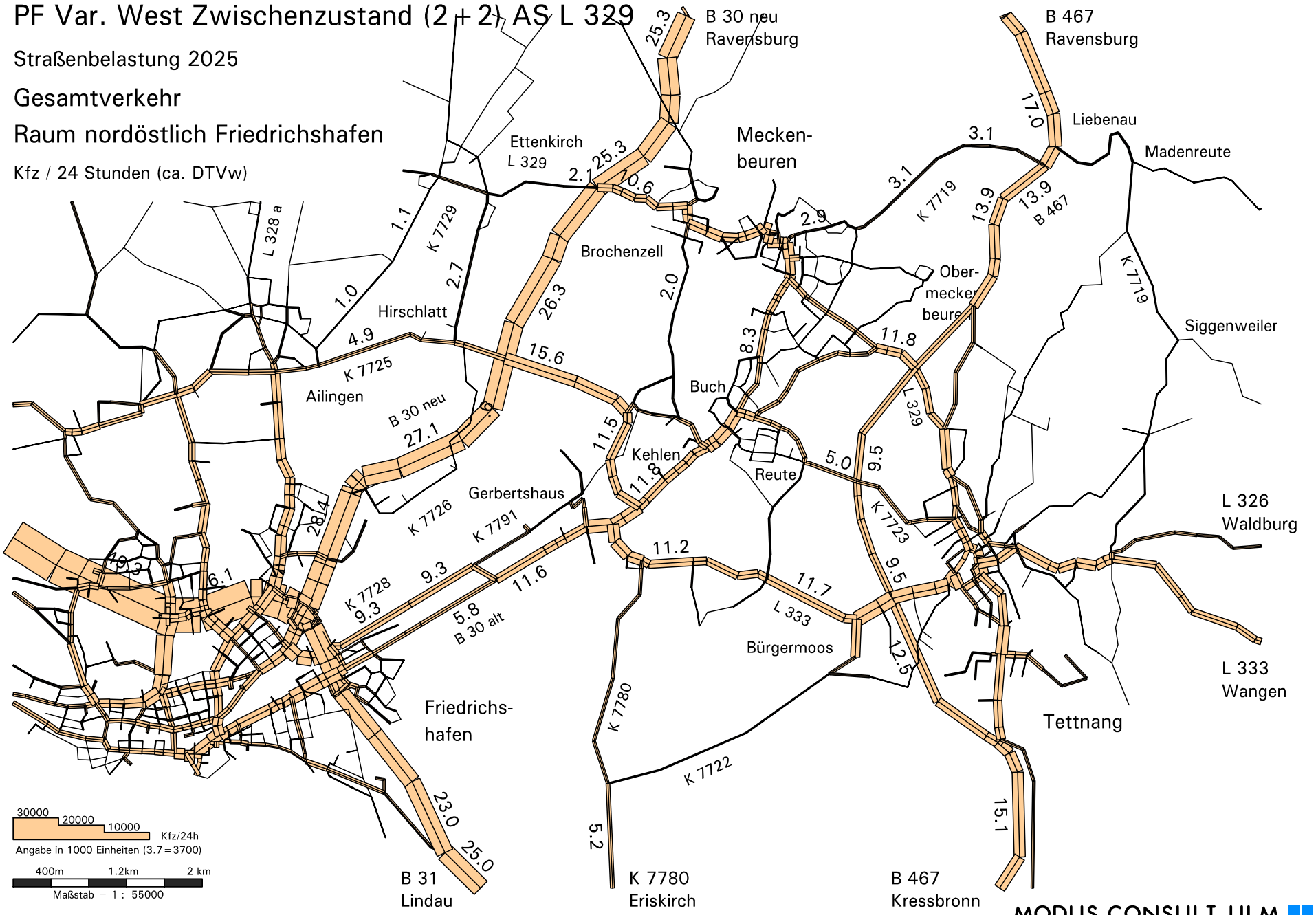
PF Var. West Zwischenzustand (2 + 2) AS L 329

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 3. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 4.3.3

Verkehrsuntersuchung B 30-neu Ravensburg Süd - Friedrichshafen

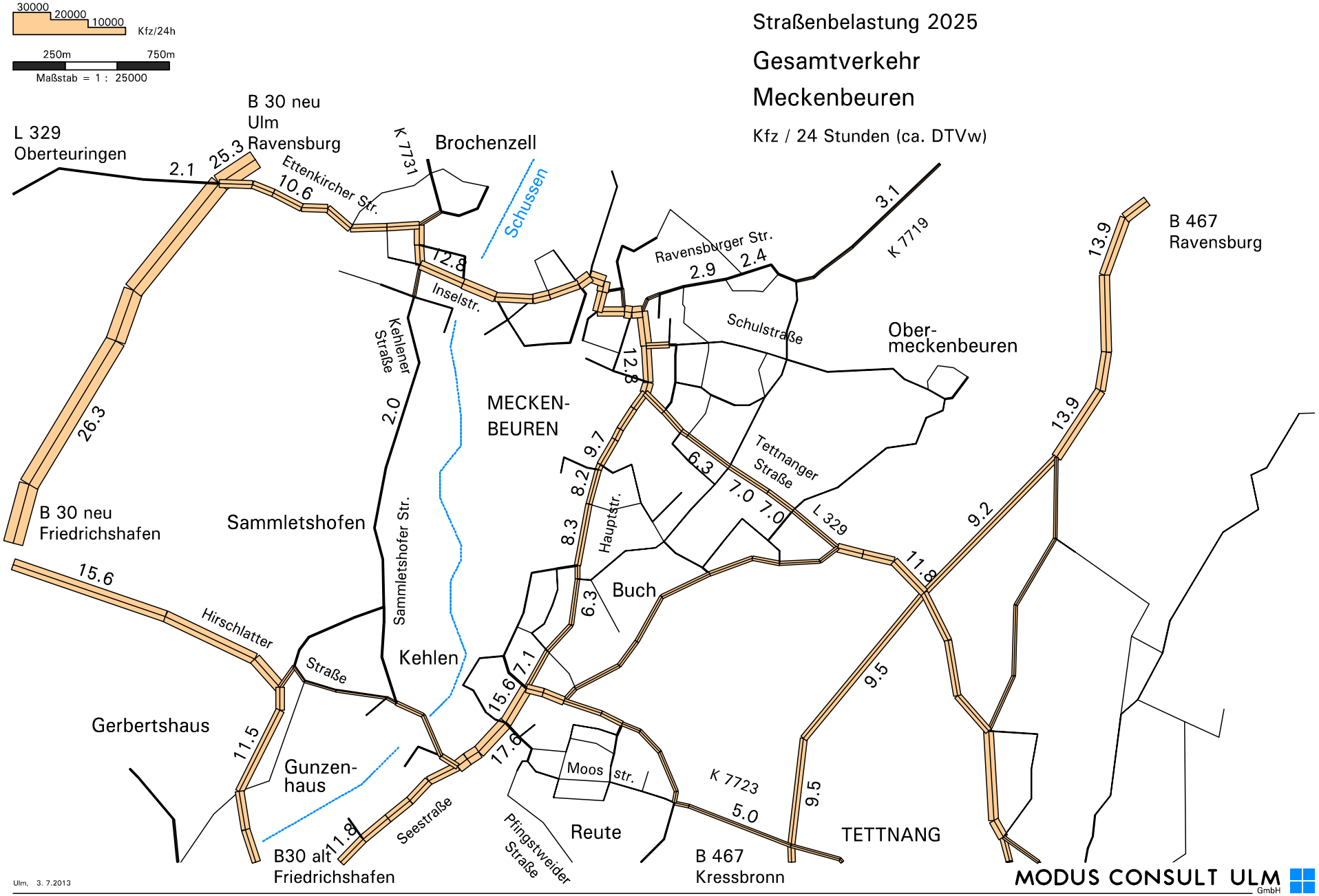
PF Var. West Zwischenzustand (2 + 2) AS L 329

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 3. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 4.3.4

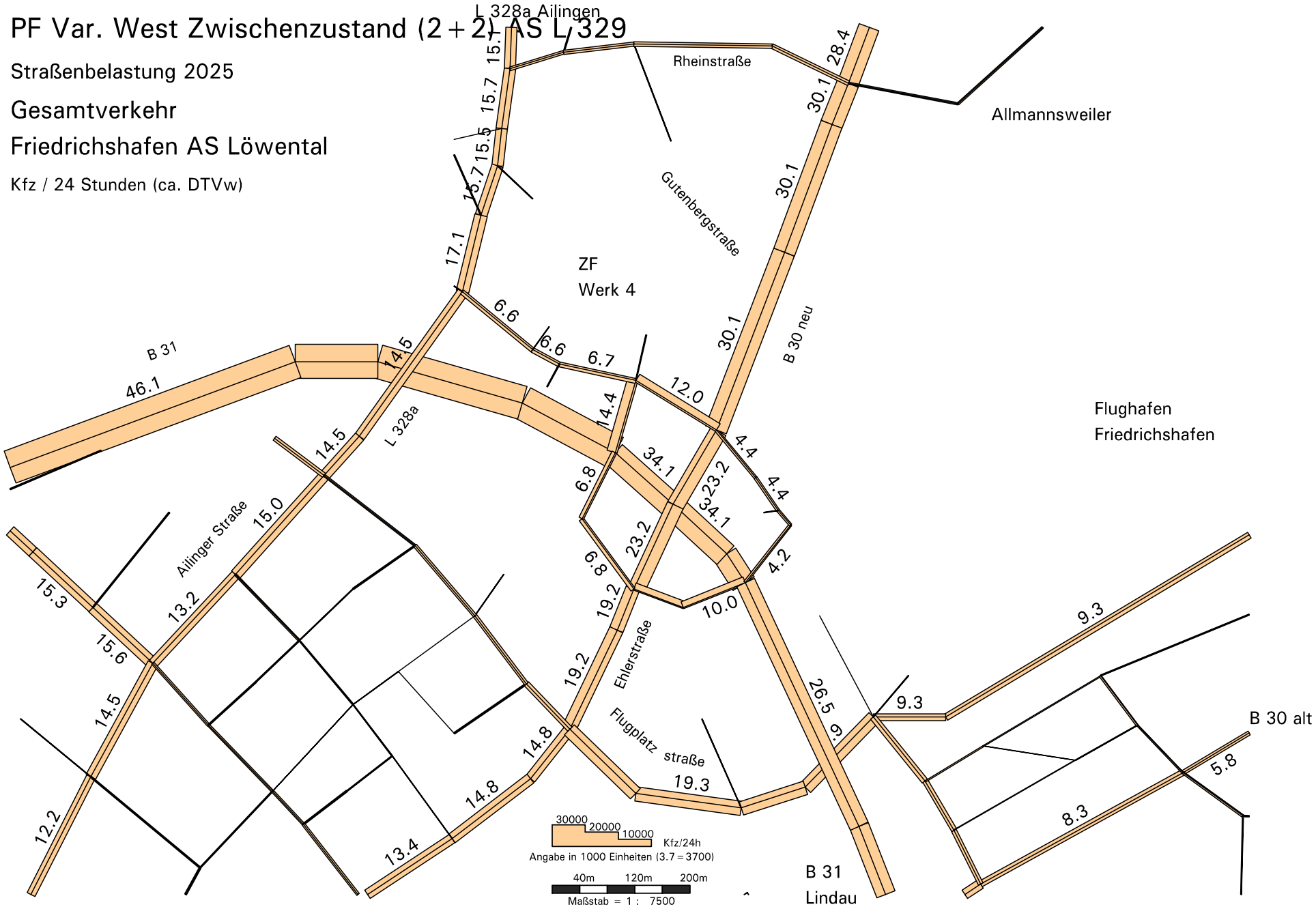
PF Var. West Zwischenzustand (2 + 2) AS L 329

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 3. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 4.3.5

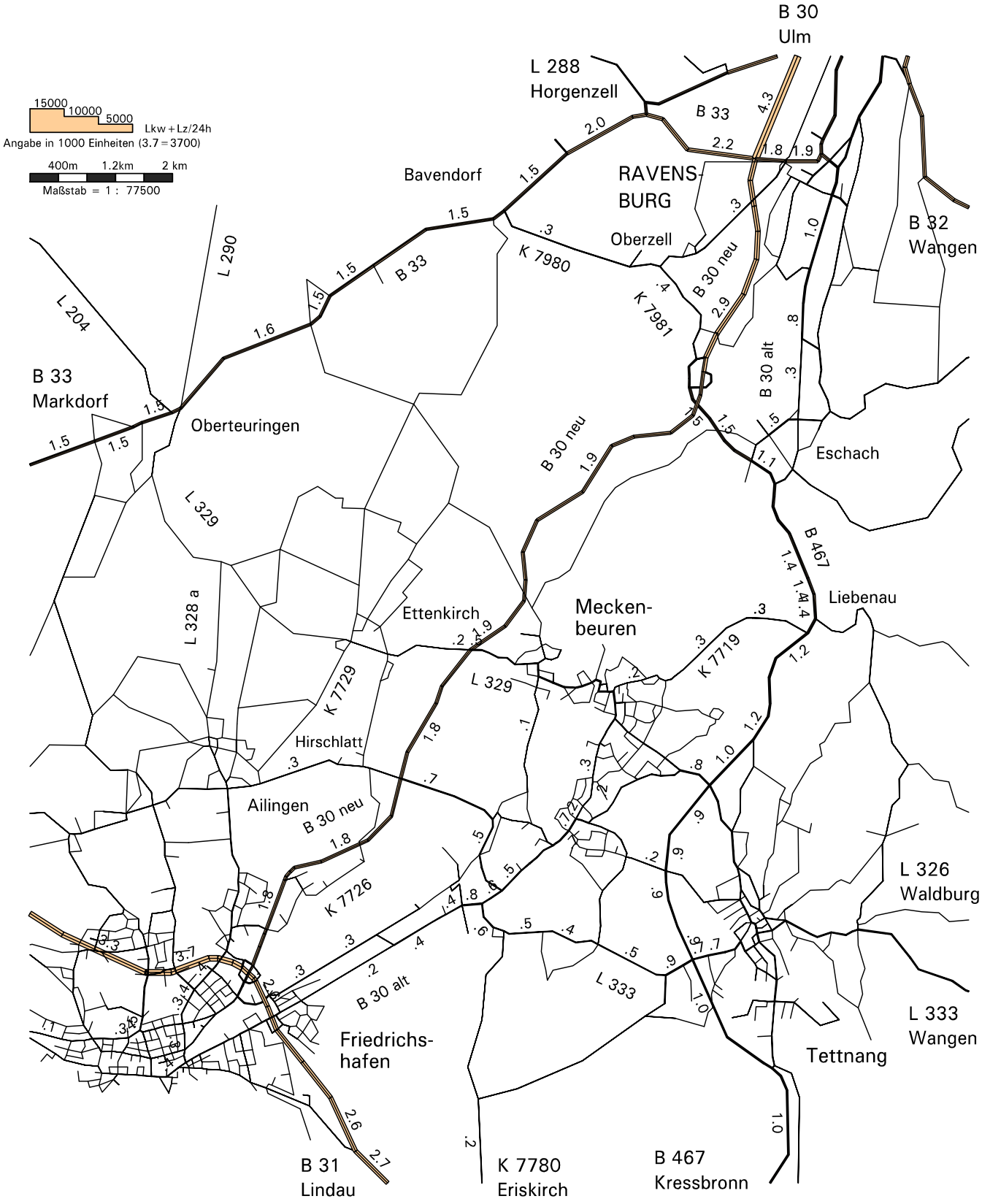
PF Var. West Zwischenzustand (2 + 2) AS L 329

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



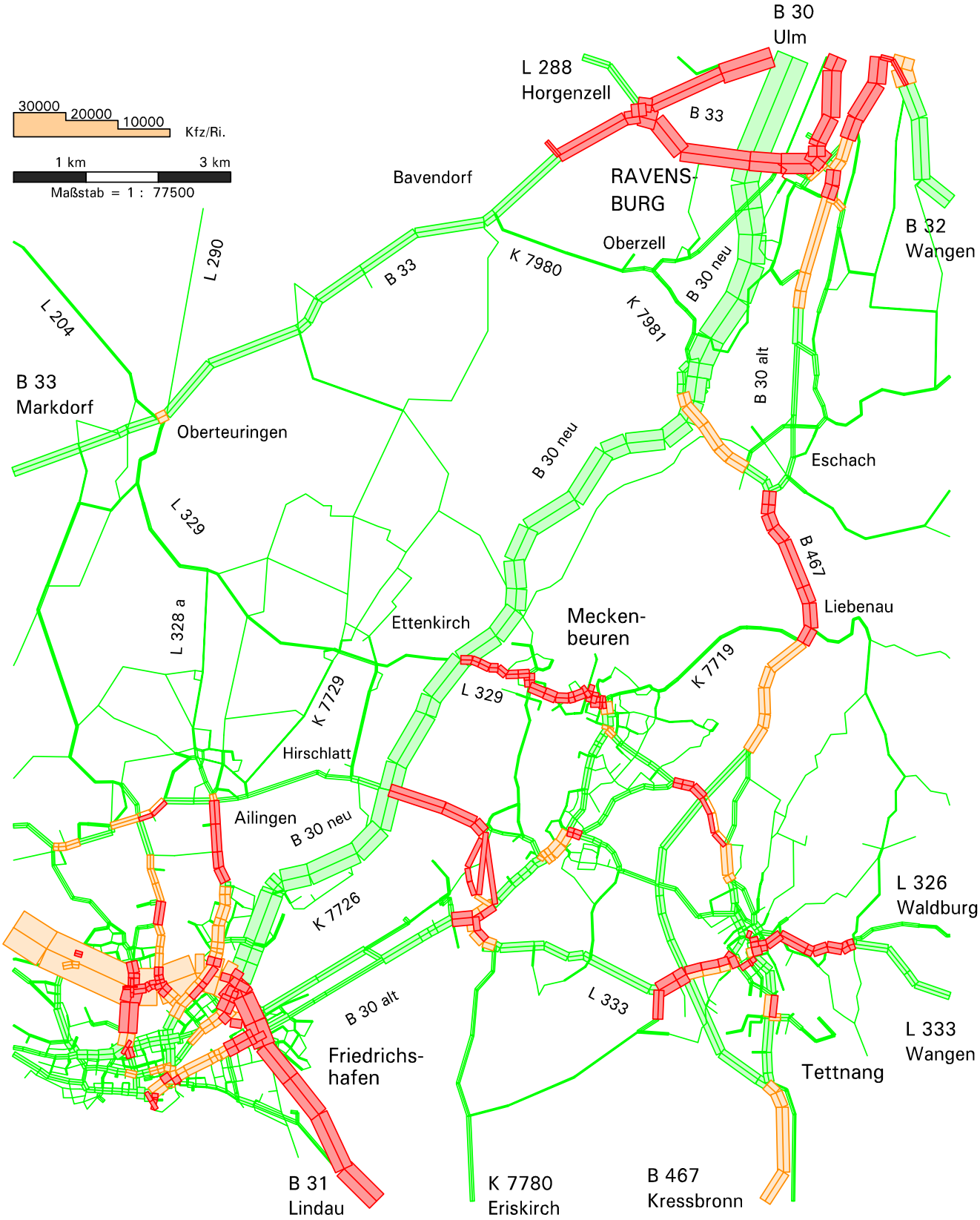
PF Var. West Zwischenzustand (2 + 2) AS L 329

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



PF Var. West Zwischenzustand (2 + 2) AS L 329

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

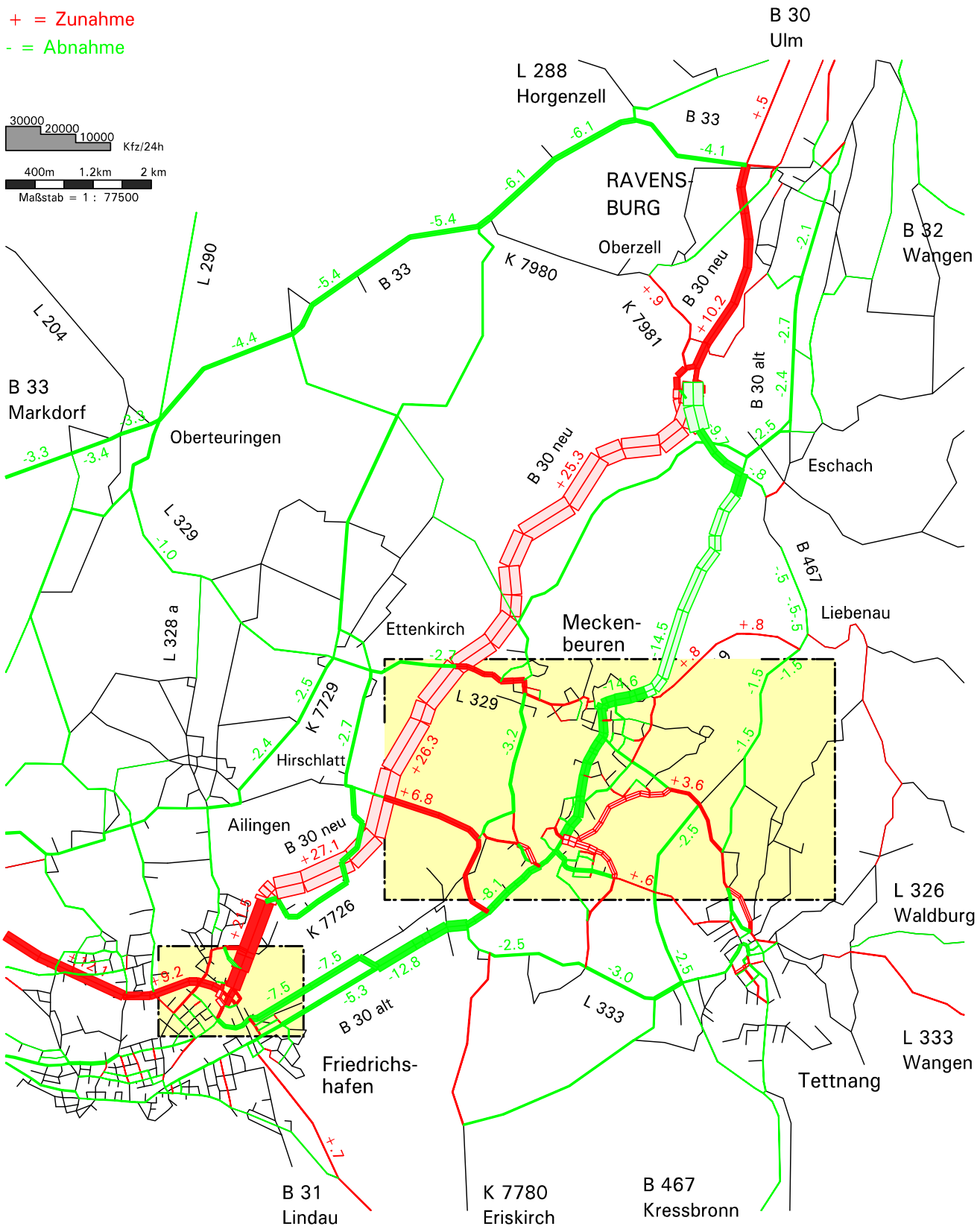
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte

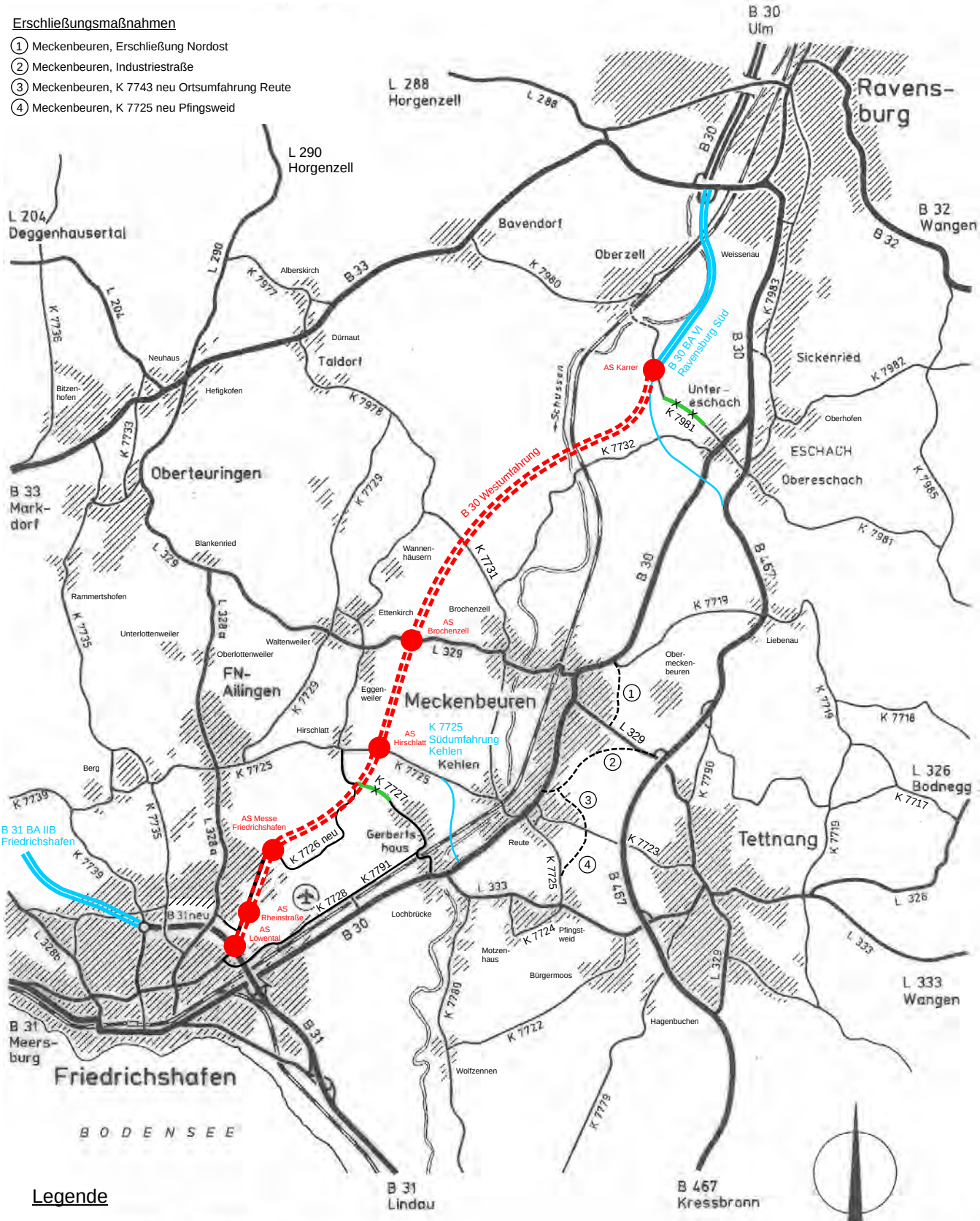


B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen

Planungsfall 4.3 A

Erschließungsmaßnahmen

1. Meckenbeuren, Erschließung Nordost
2. Meckenbeuren, Industriestraße
3. Meckenbeuren, K 7743 neu Ortsumfahrung Reute
4. Meckenbeuren, K 7725 neu Pfingsweid



Legende

Bestandsnetz

Planfestgestellte Maßnahmen
Ausbauquerschnitte

- 2 + 2
- 1 + 1

Netzergänzende Maßnahmen
Ausbauquerschnitte

- 2 + 2
- 2 + 1
- 1 + 1
- Neubauplanung in bestehender Trasse

Rückbau-/Rekultivierungs-maßnahmen

Planungsfall 4.3 A

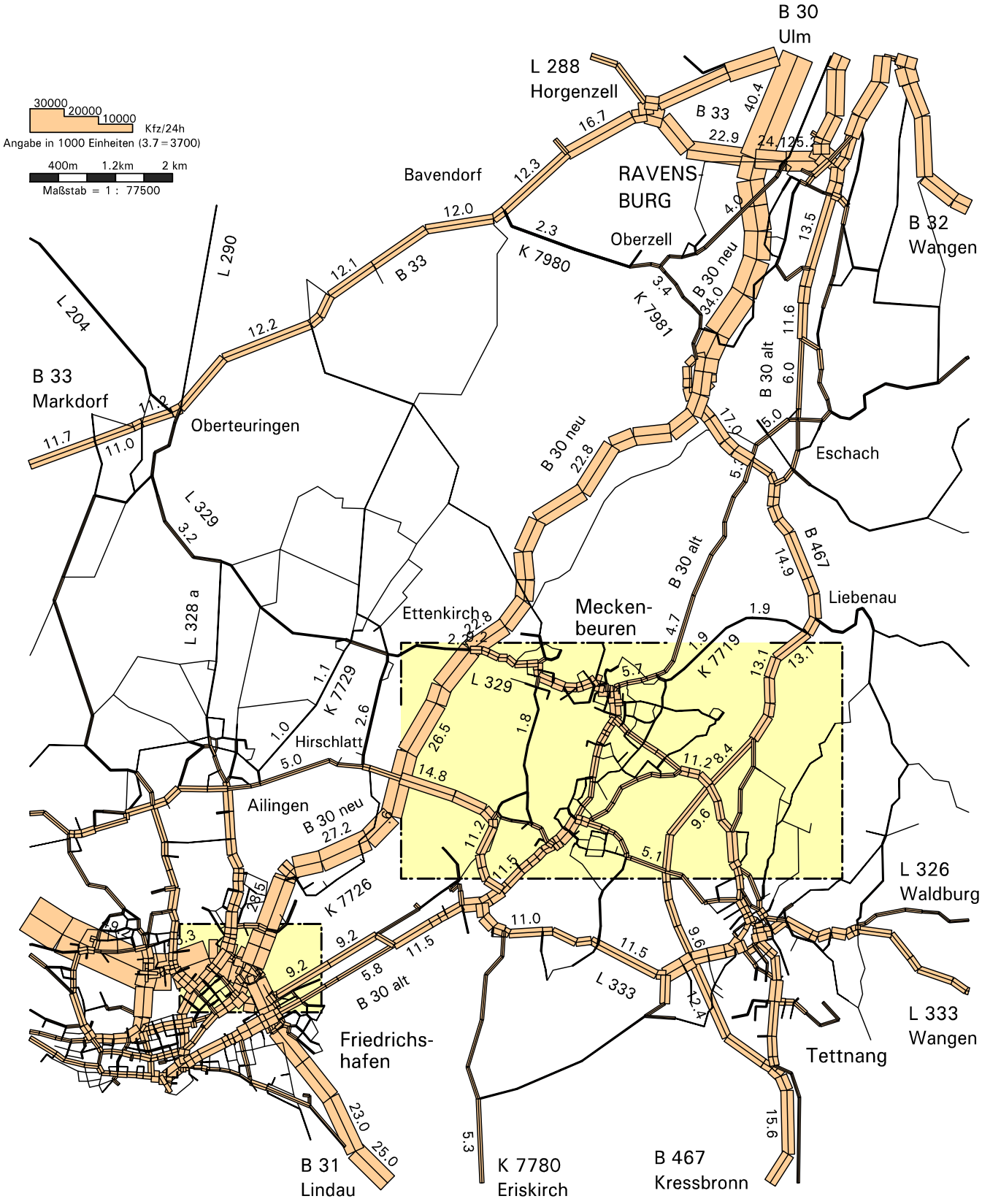
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



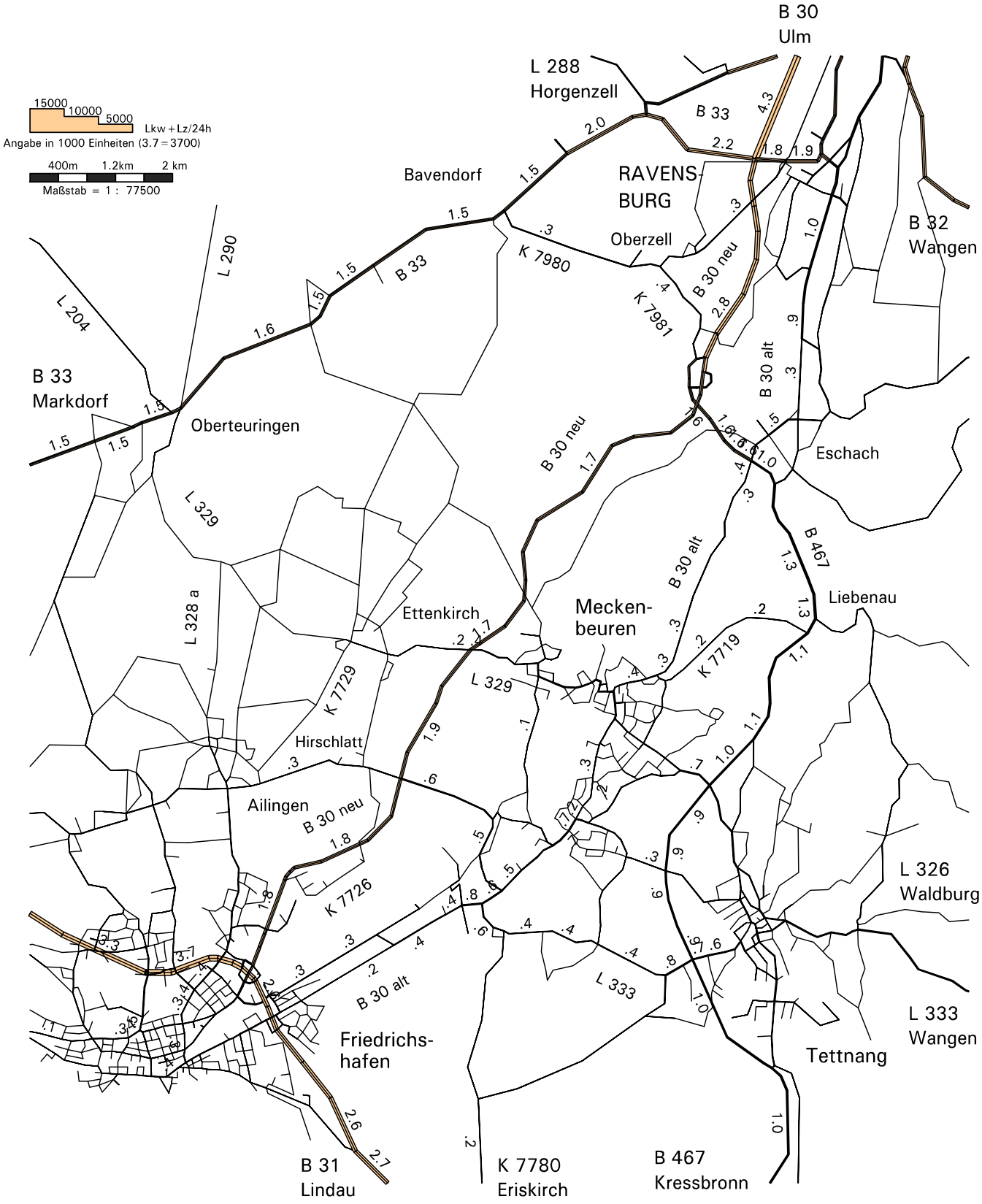
Planungsfall 4.3 A

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



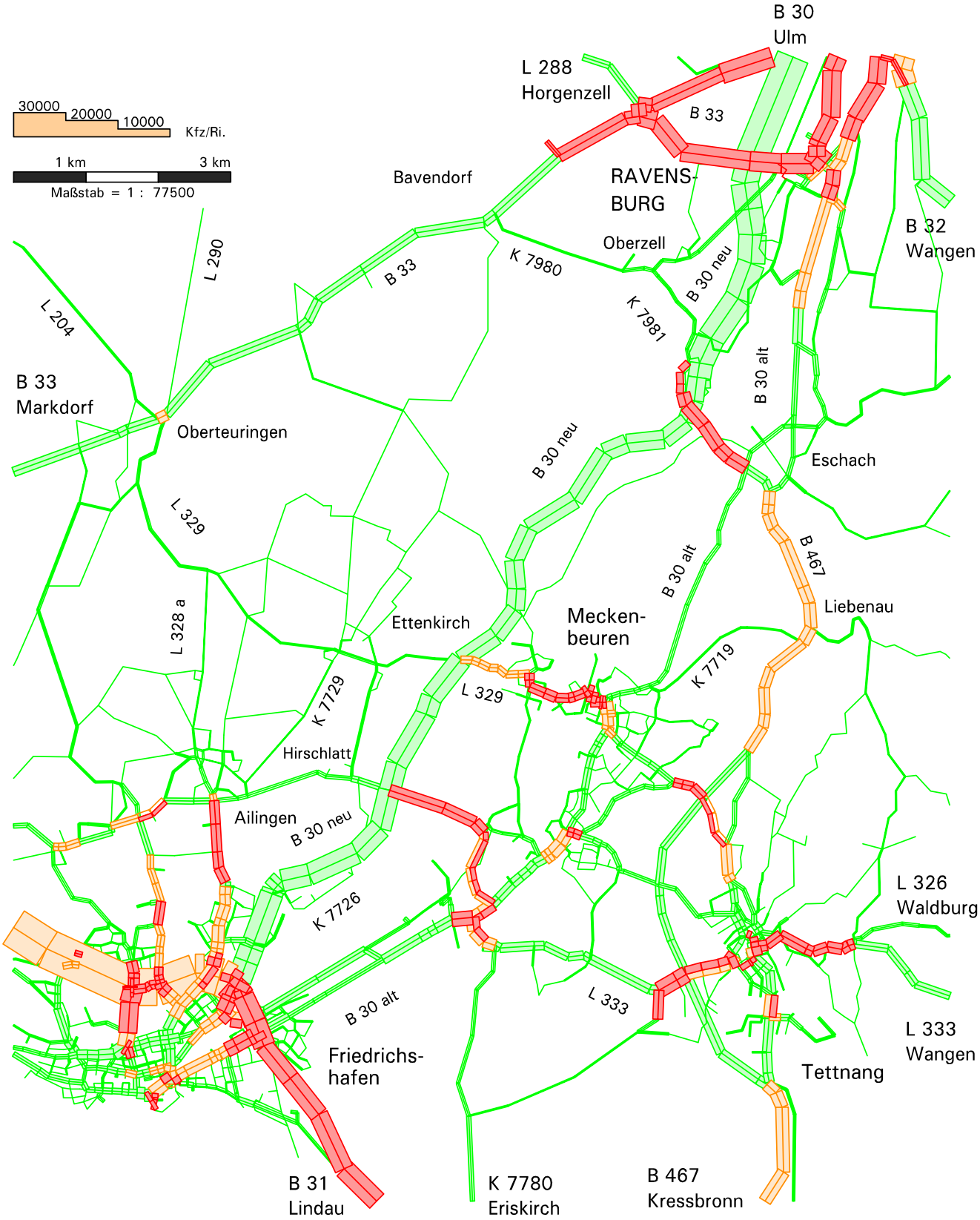
Planungsfall 4.3 A

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



Planungsfall 4.3 A

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

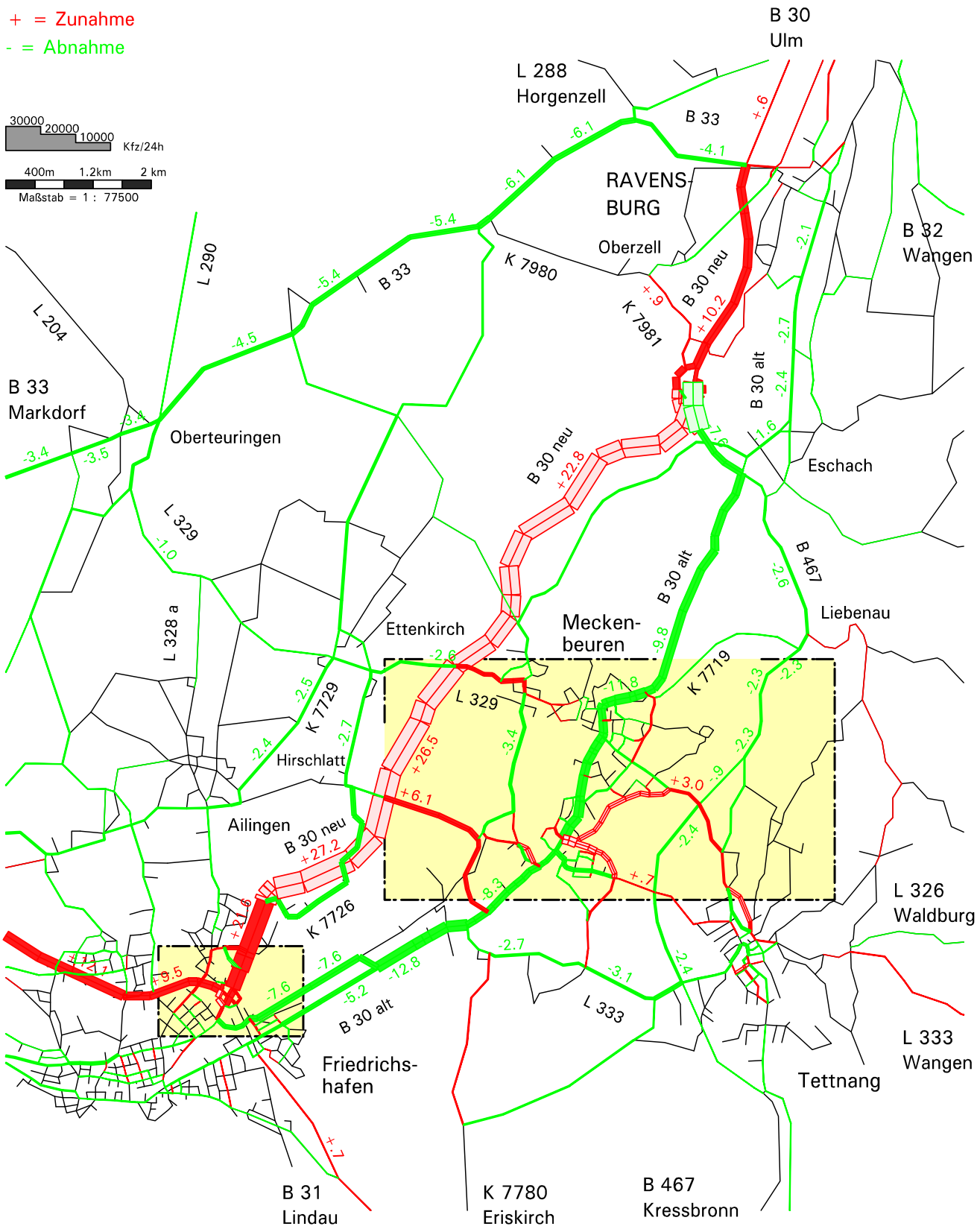
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

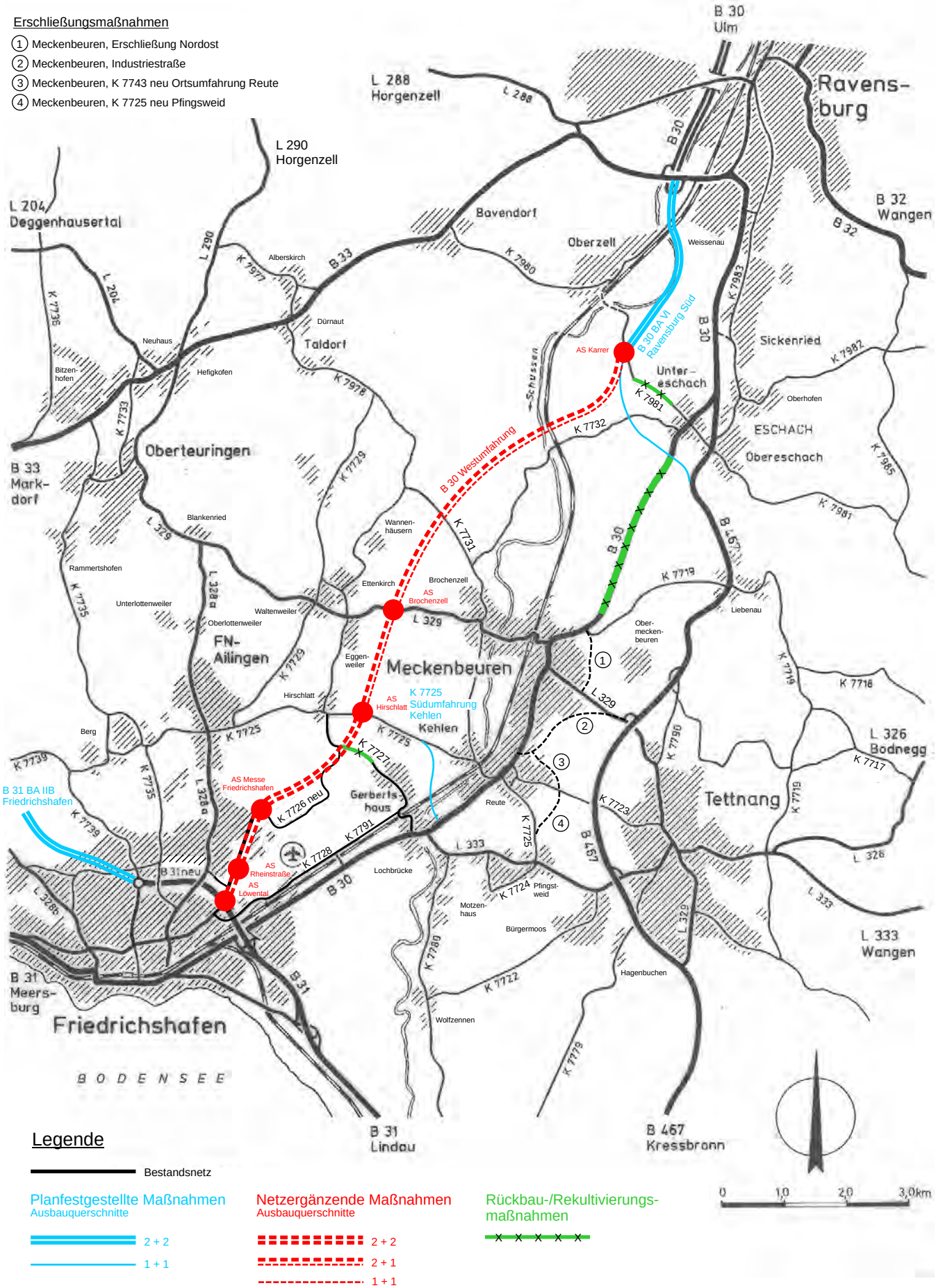
+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 4.4



MODUS CONSULT ULM GmbH

PF Var. West Zwischenzustand (2 + 1) AS L 329

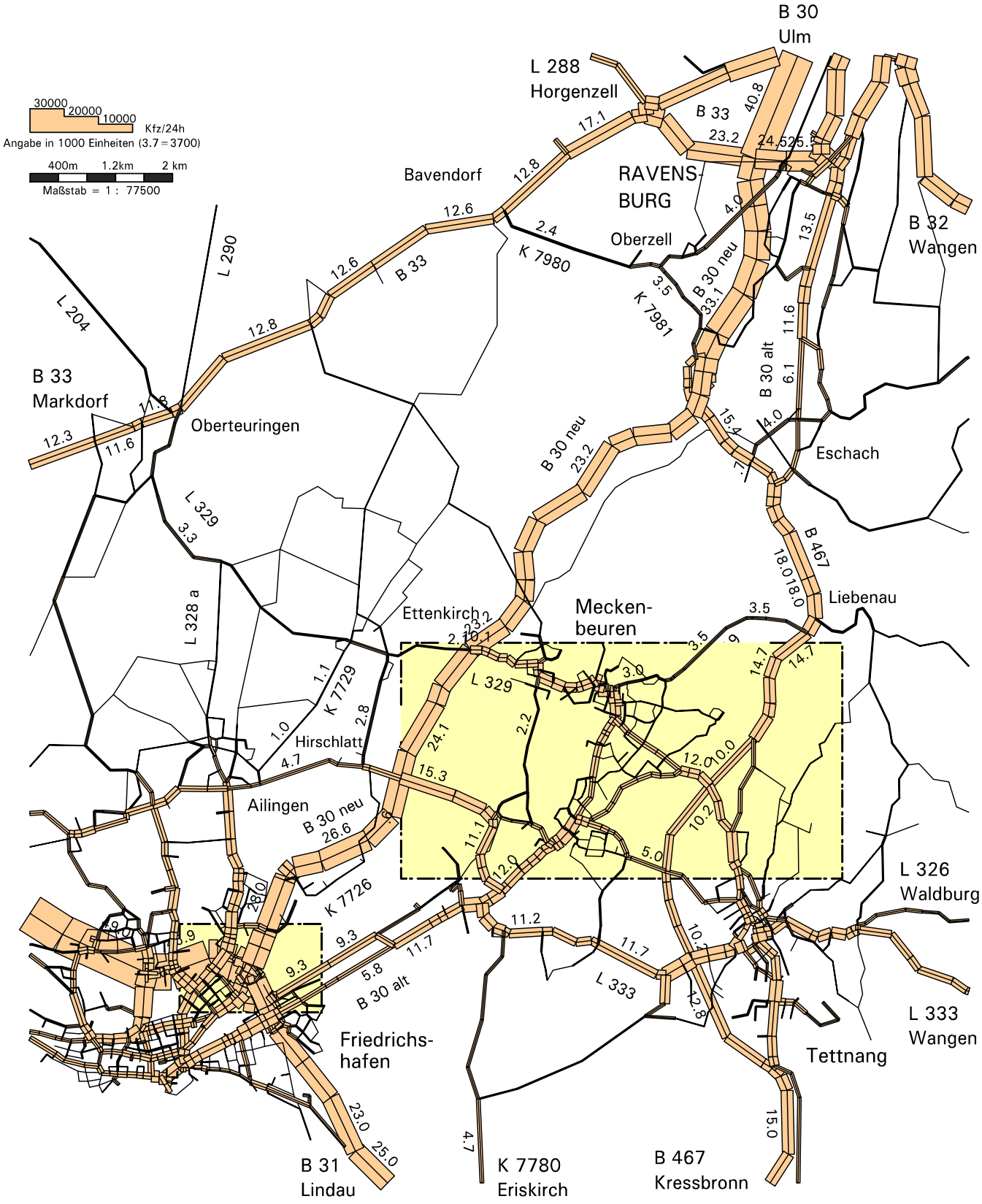
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



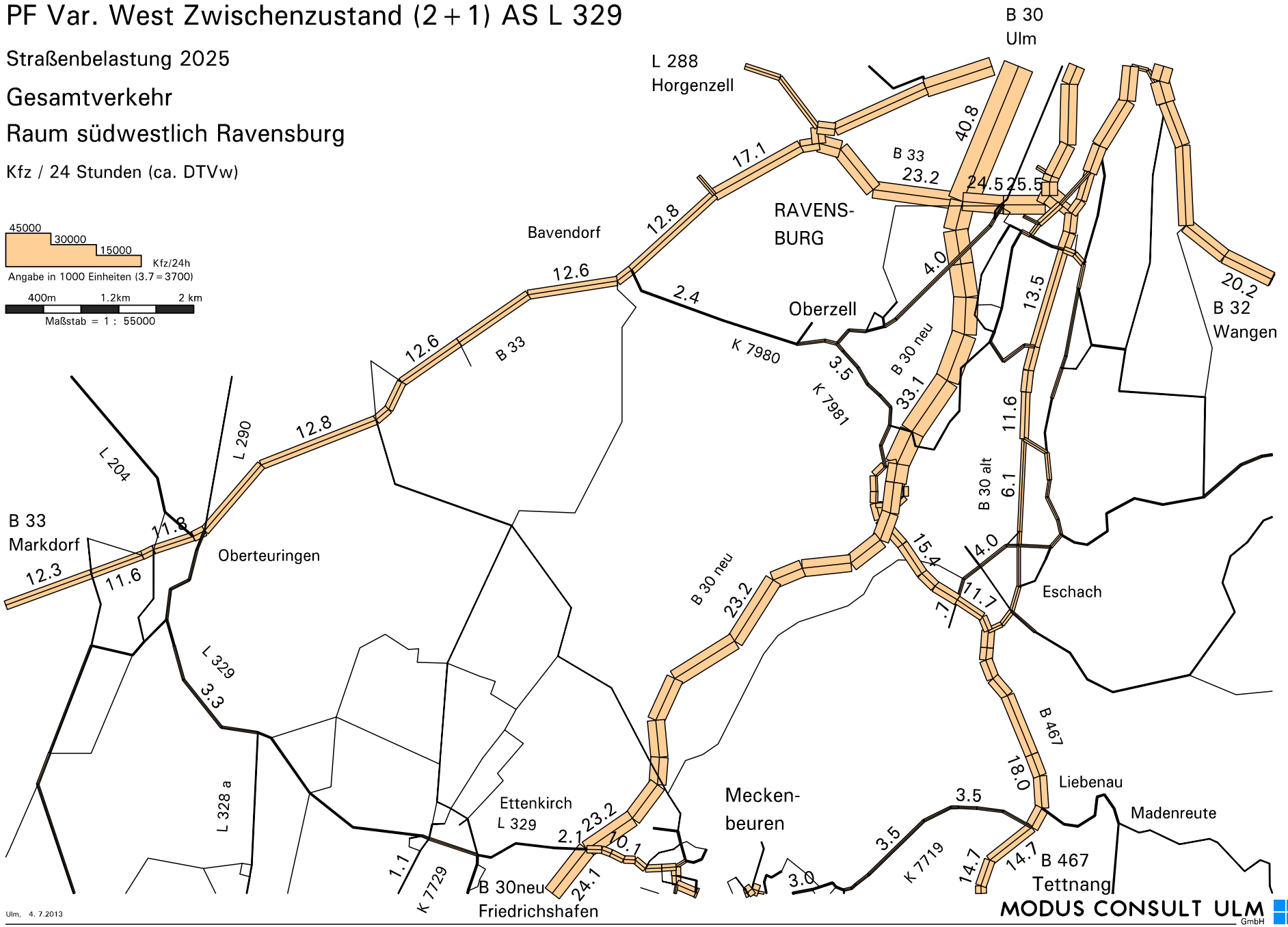
PF Var. West Zwischenzustand (2 + 1) AS L 329

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 4. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 4.4.2

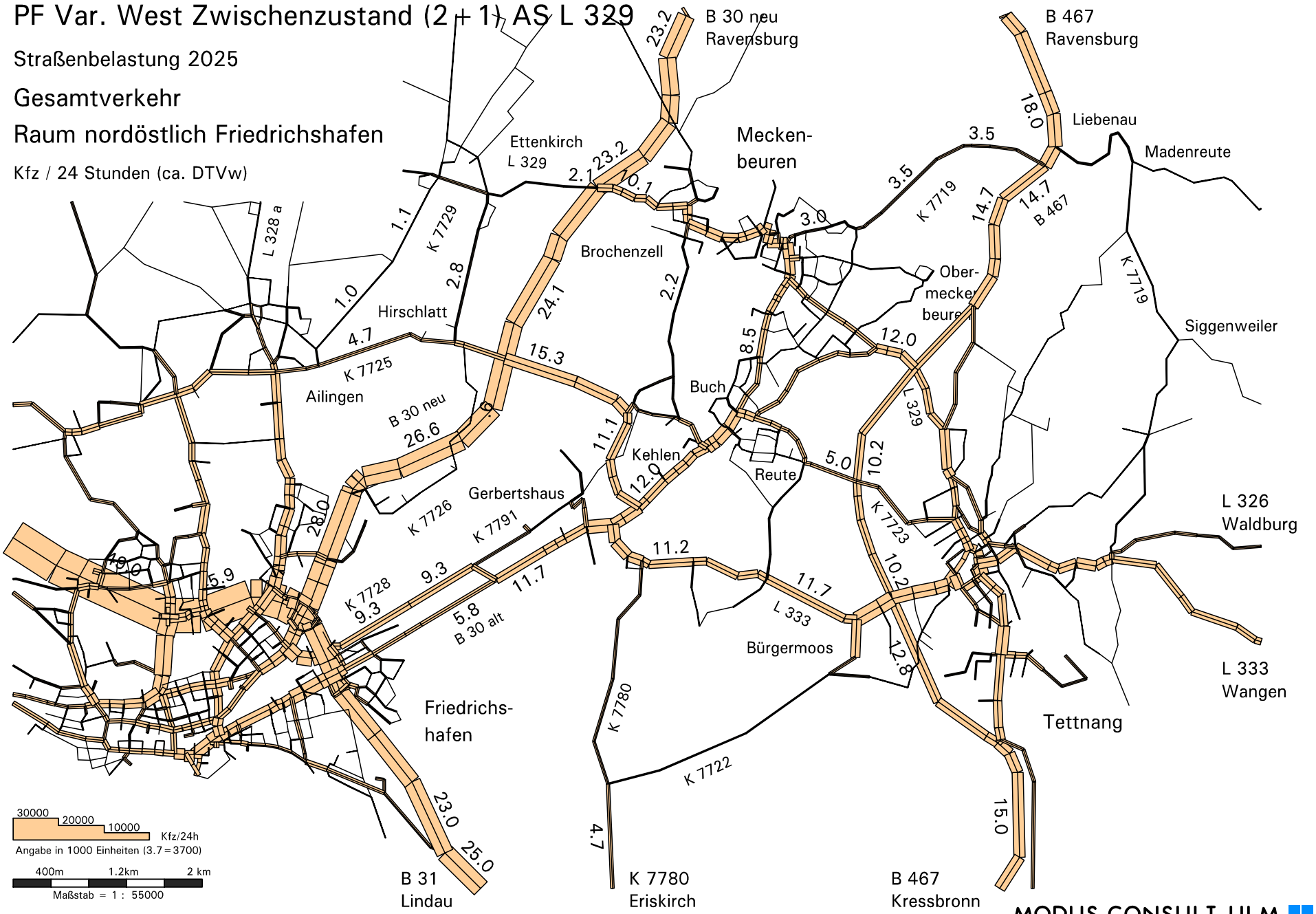
PF Var. West Zwischenzustand (2 + 1) AS L 329

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 4. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 4.4.3

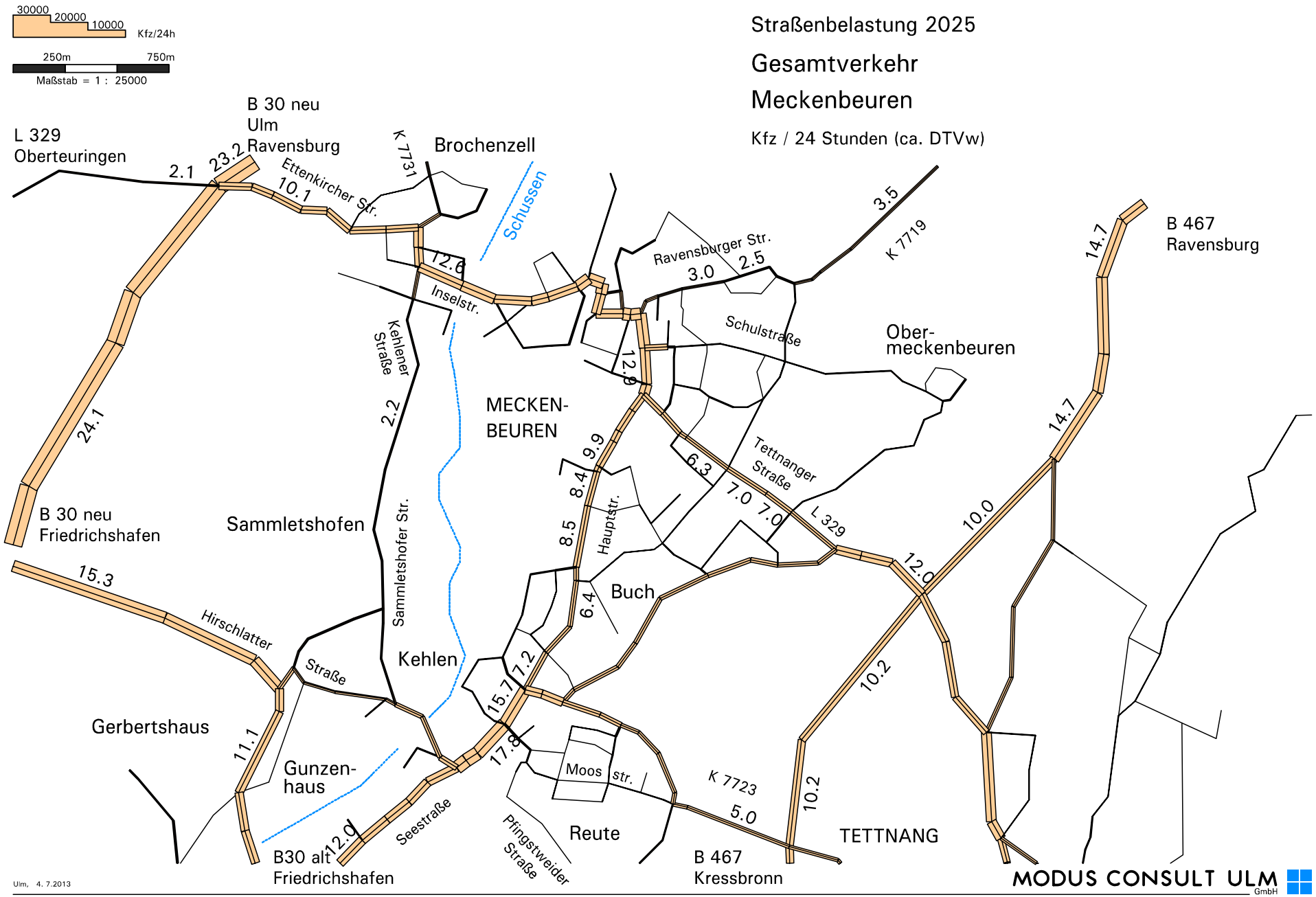
PF Var. West Zwischenzustand (2 + 1) AS L 329

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 4. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 4.4.4

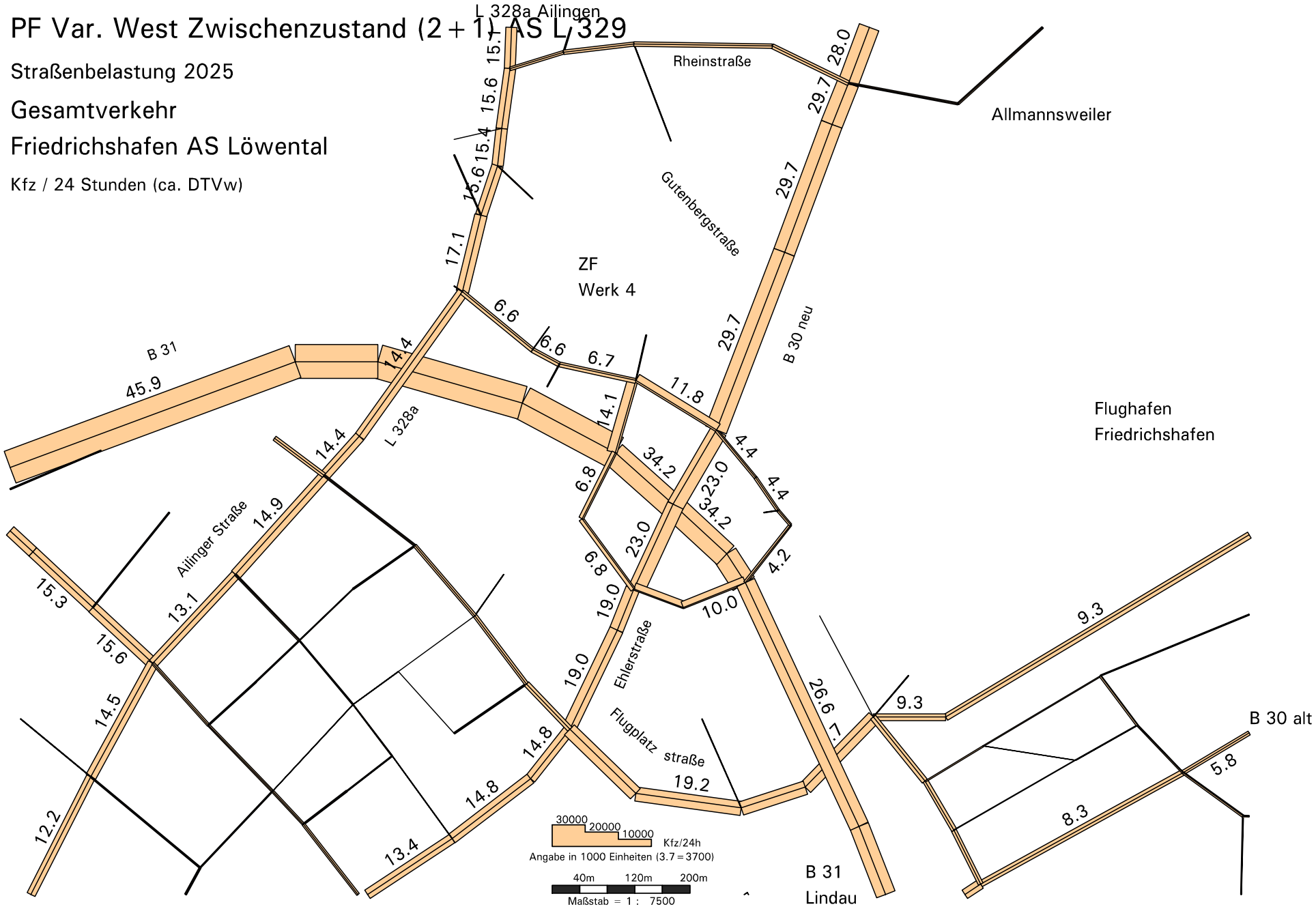
PF Var. West Zwischenzustand (2 + 1) AS L 329

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 4. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 4.4.5

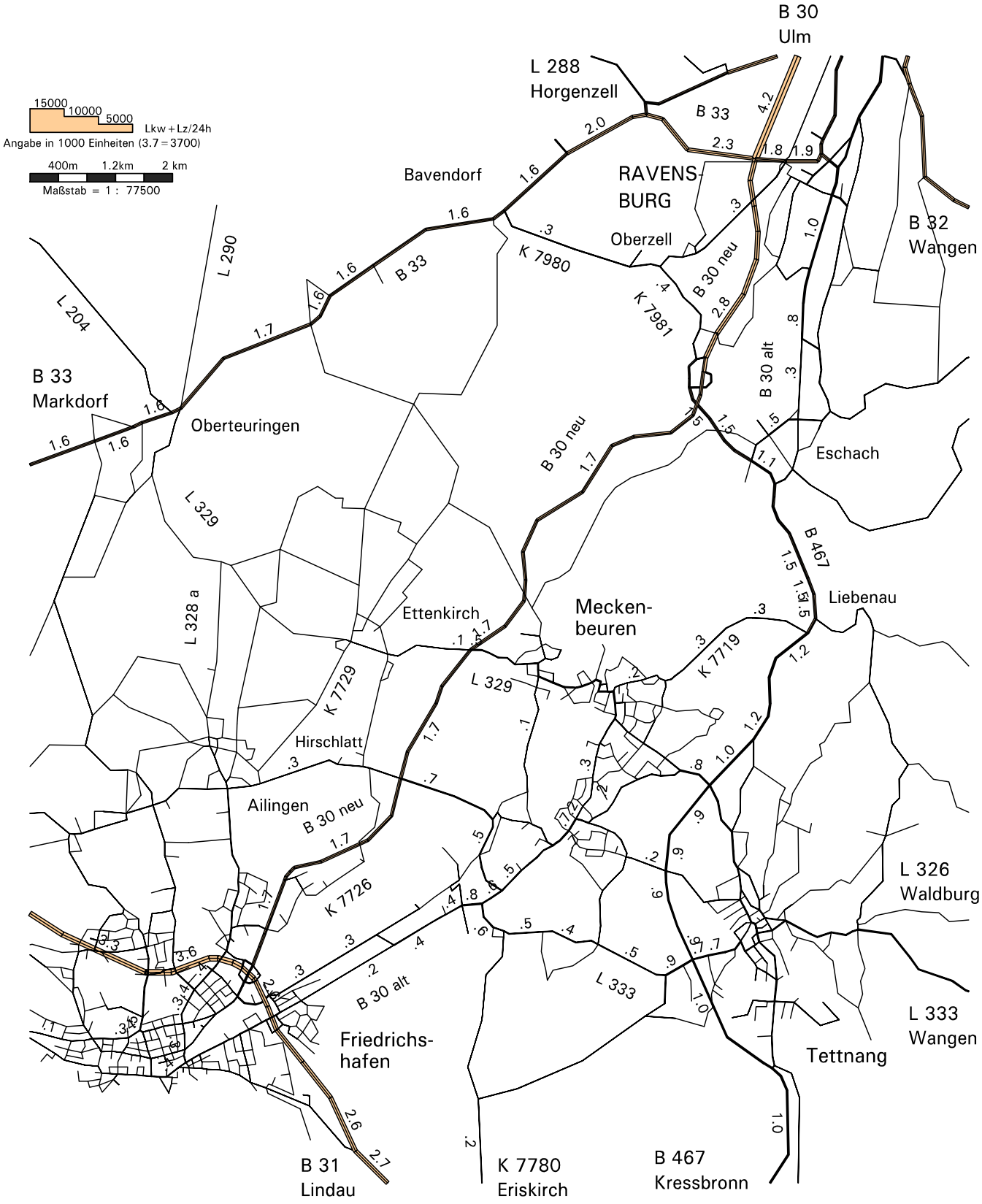
PF Var. West Zwischenzustand (2 + 1) AS L 329

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



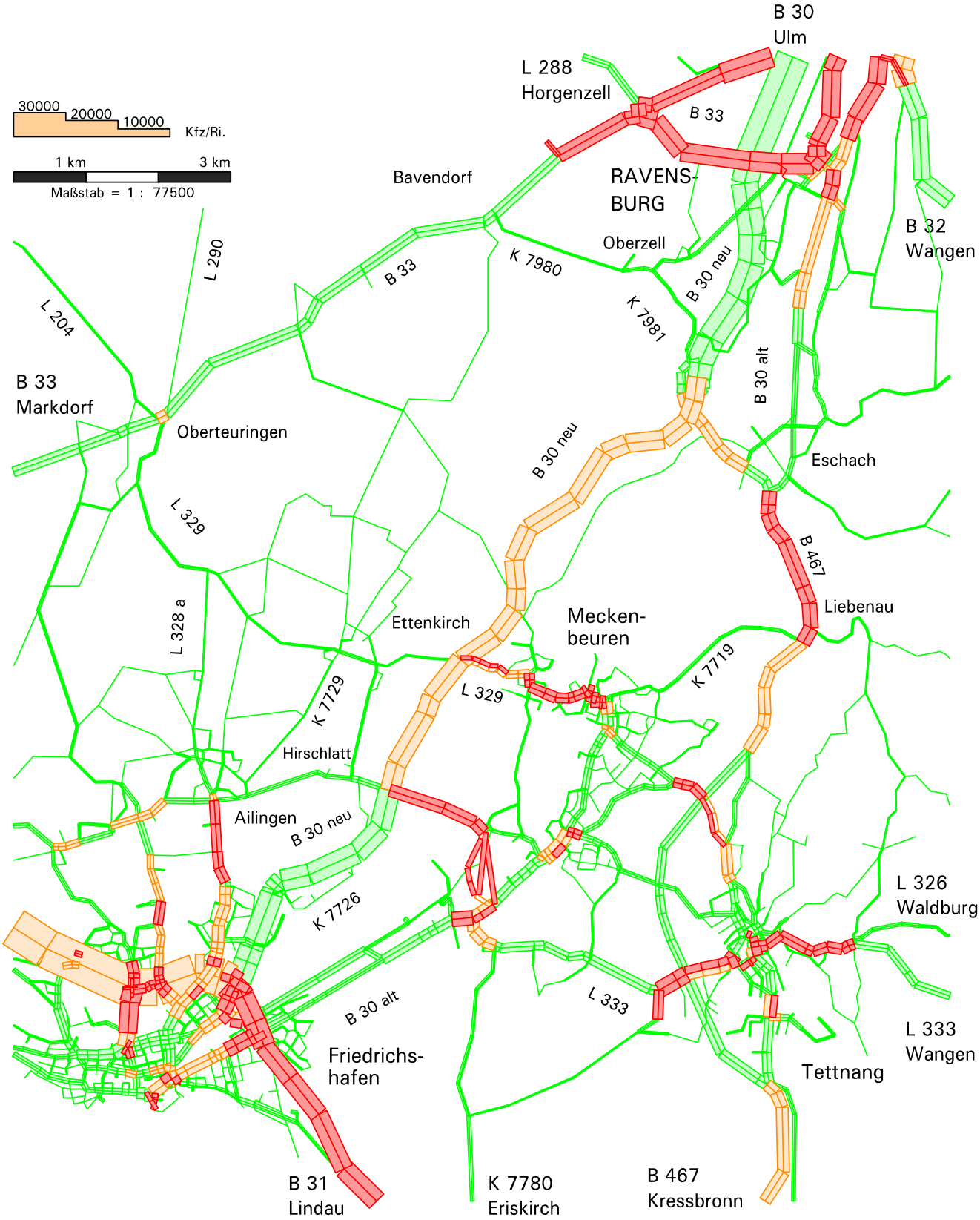
PF Var. West Zwischenzustand (2 + 1) AS L 329

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



PF Var. West Zwischenzustand (2 + 1) AS L 329

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

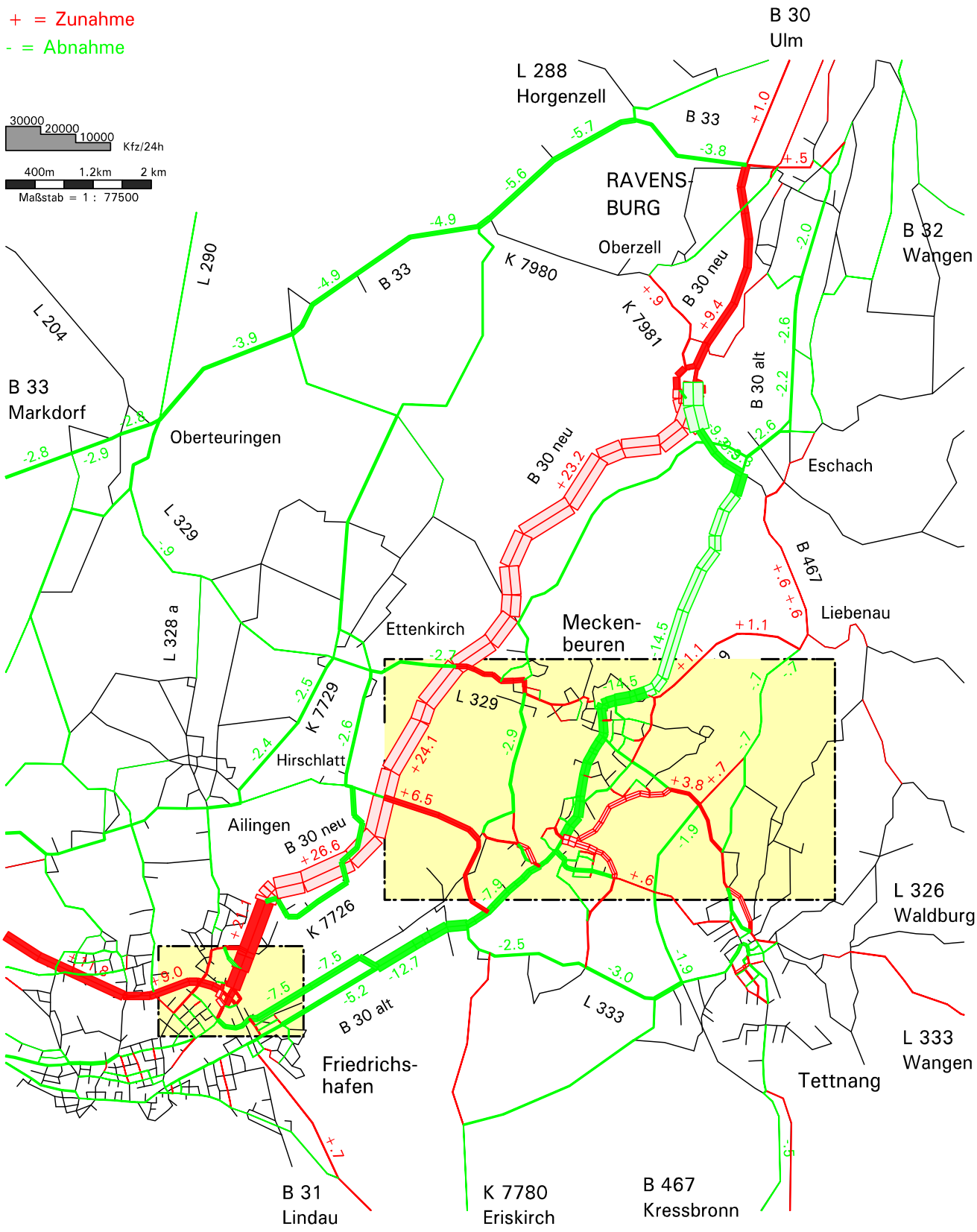
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte

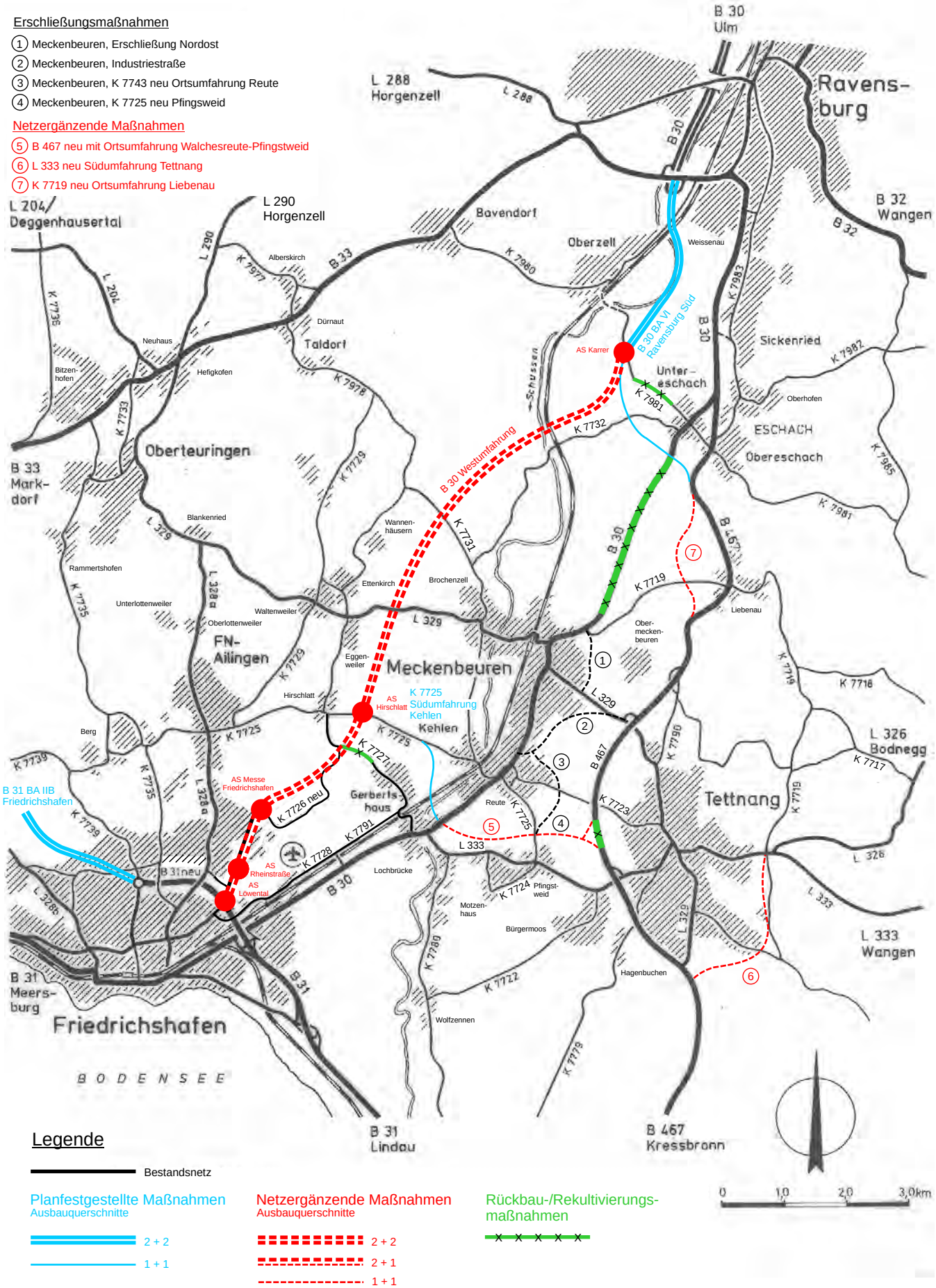


Planreihe 5

Prognose-Planfälle Variante West
Endzustand Netz

MODUS CONSULT ULM GmbH

B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 5.1



MODUS CONSULT ULM GmbH

PF Var. West Endzustand (2 + 2)

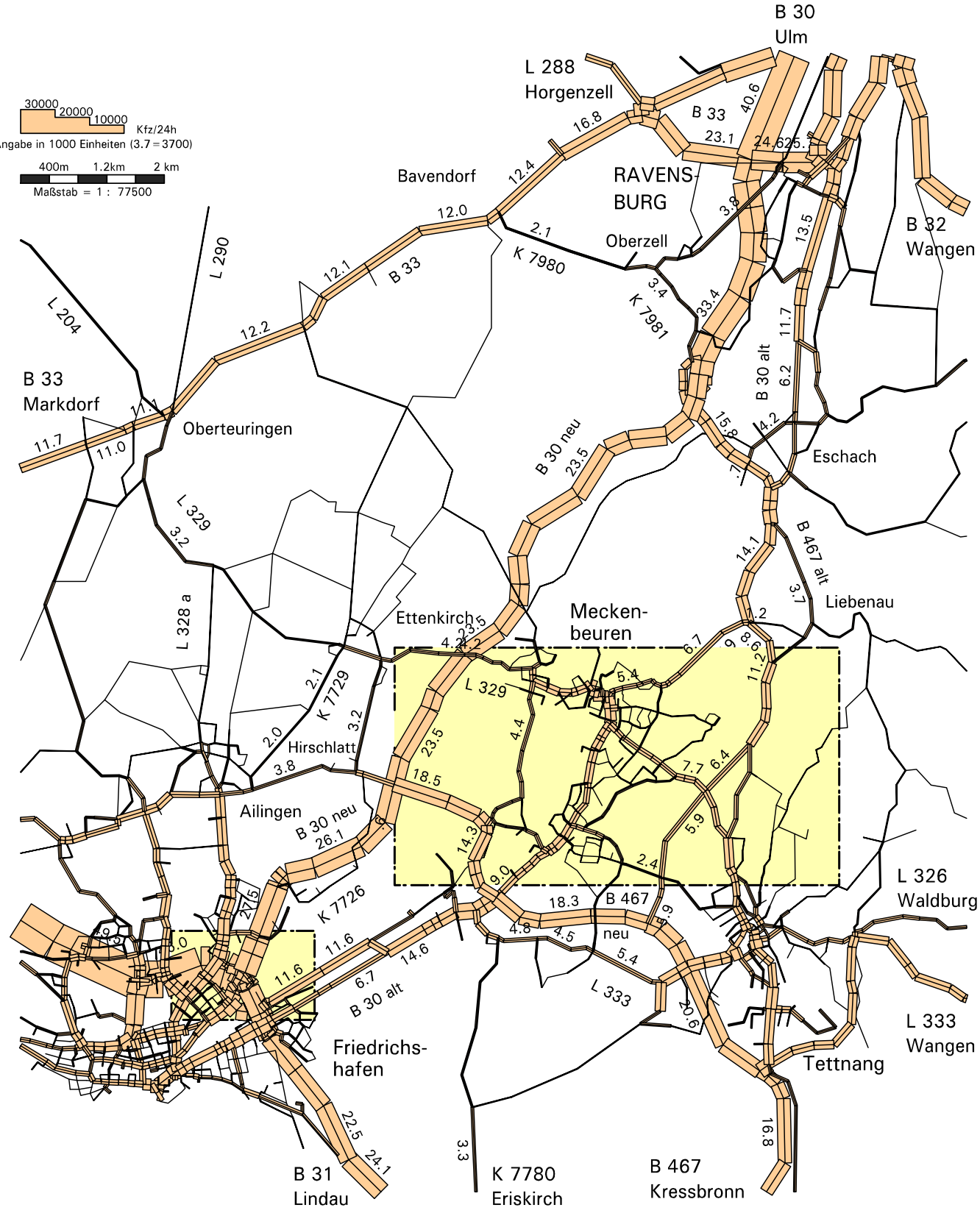
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



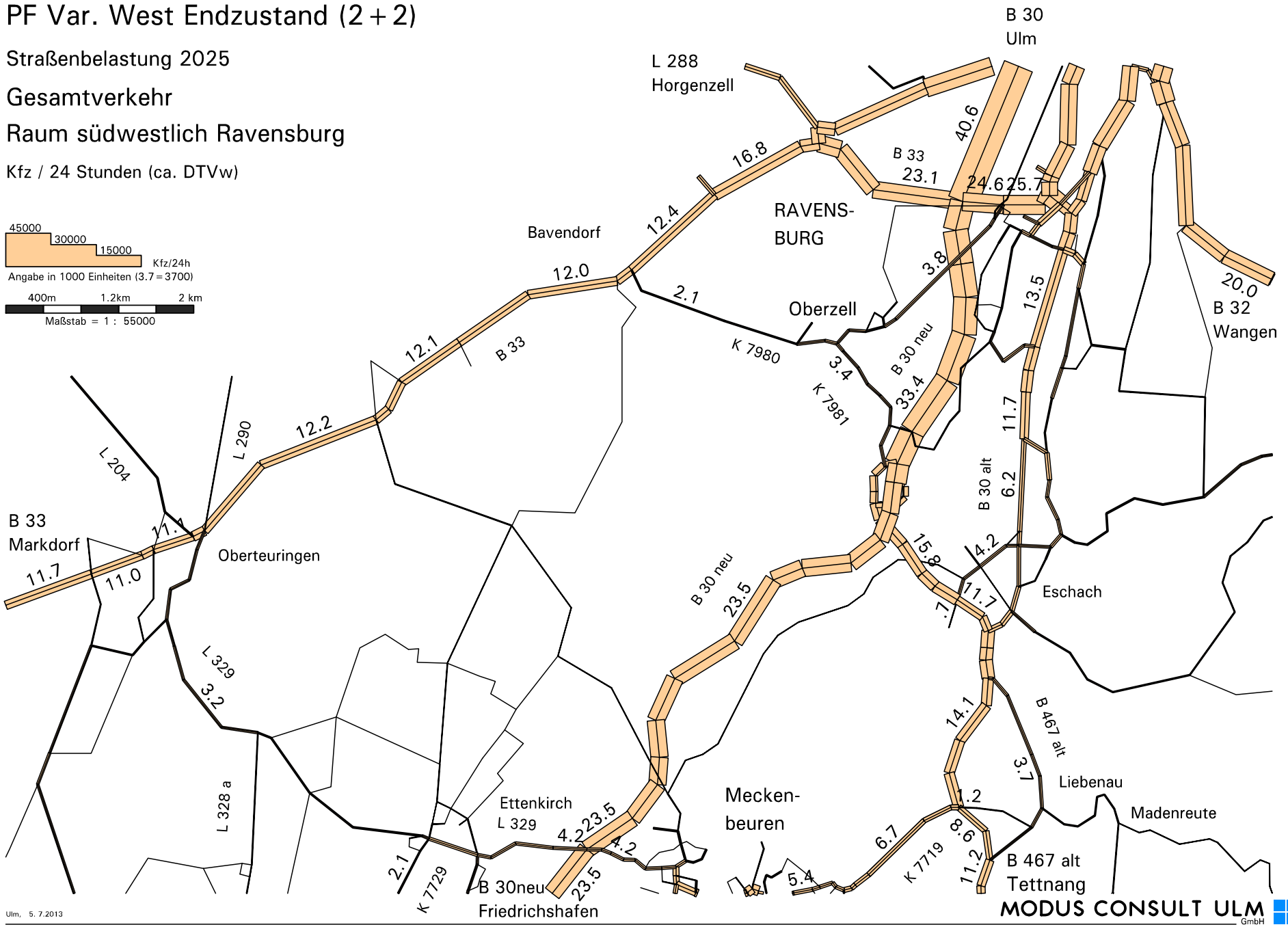
PF Var. West Endzustand (2 + 2)

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 5. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 5.1.2

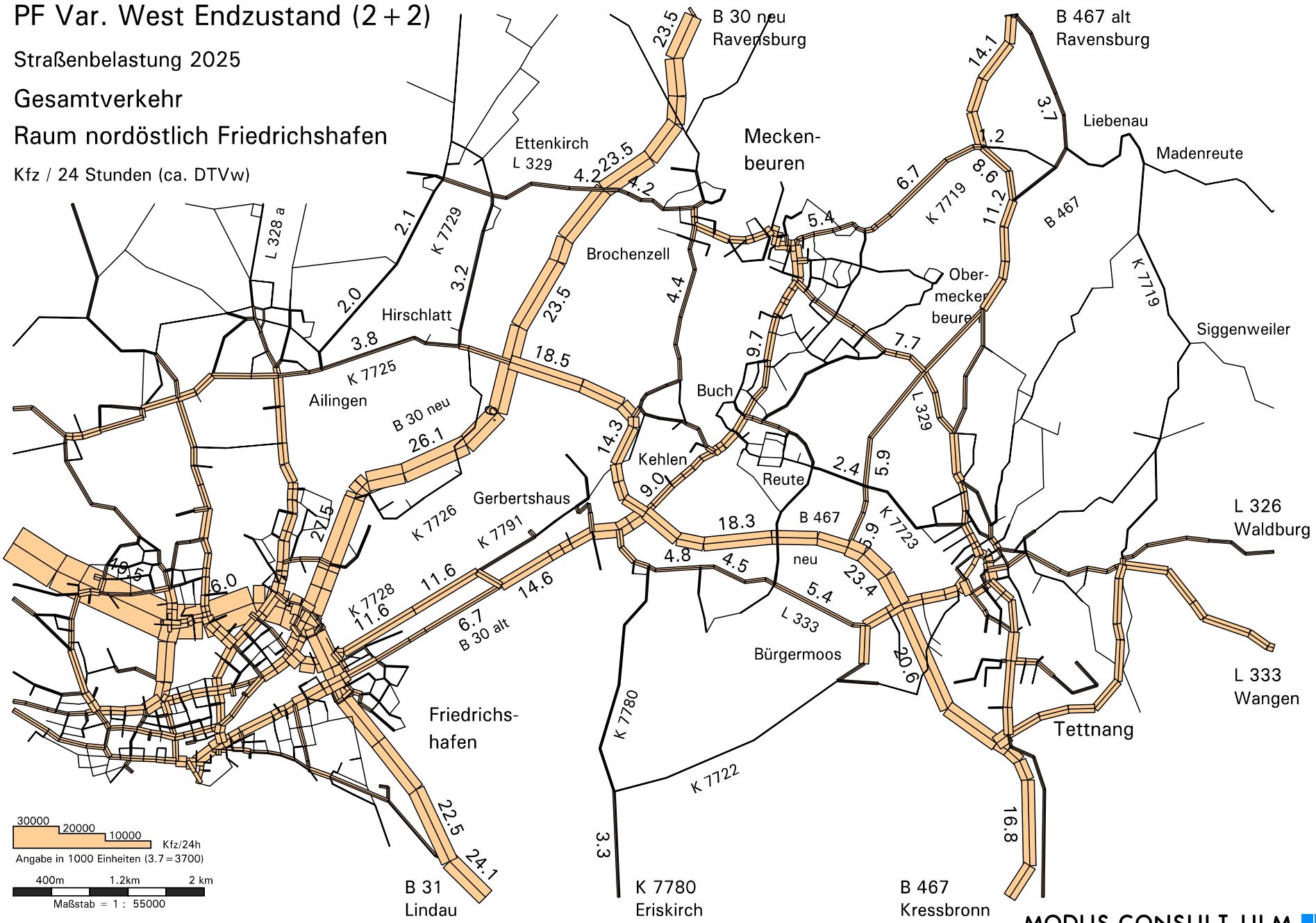
PF Var. West Endzustand (2 + 2)

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 5. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 5.1.3

Verkehrsuntersuchung B 30-neu Ravensburg Süd - Friedrichshafen

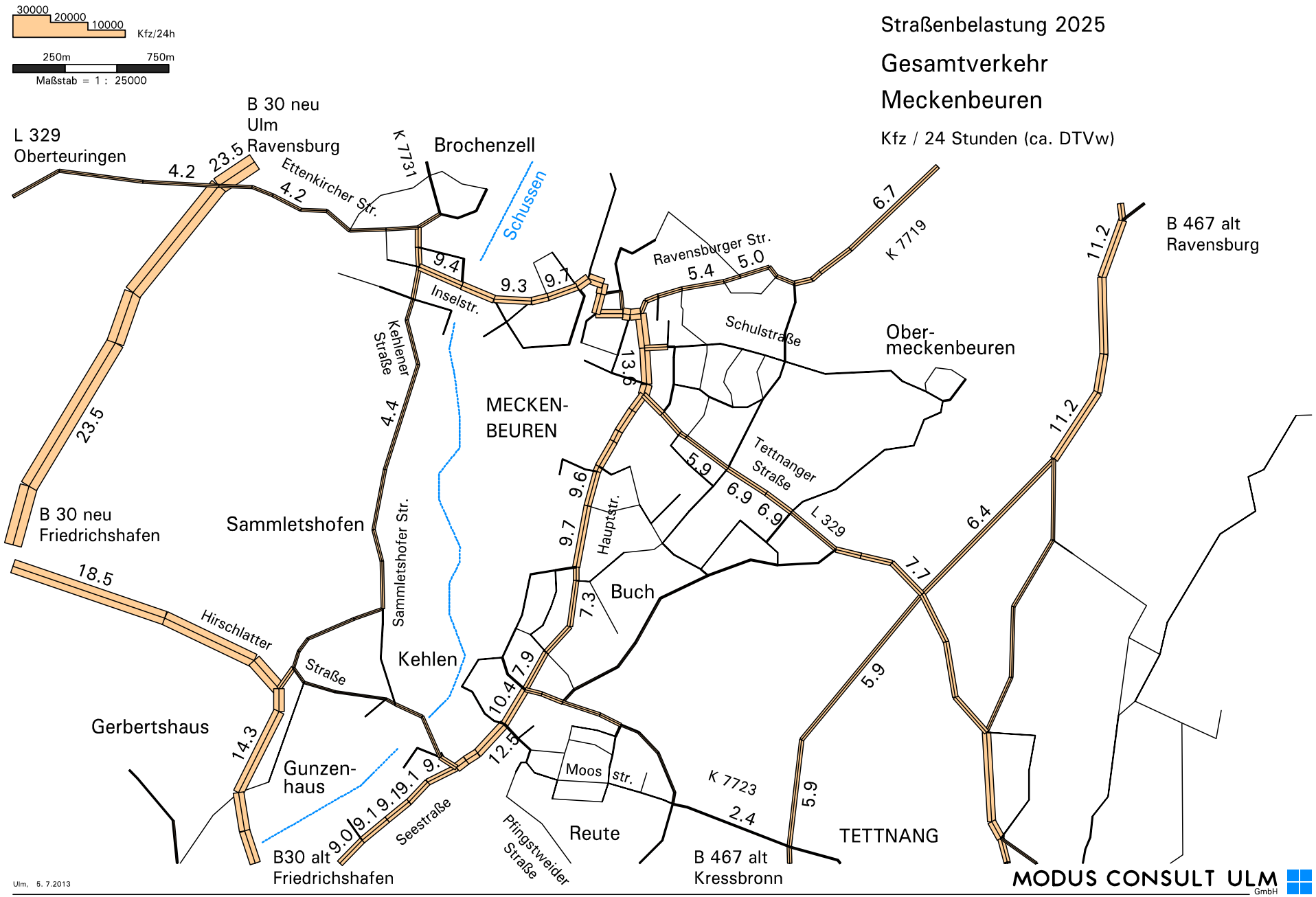
PF Var. West Endzustand (2 + 2)

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 5. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 5.1.4

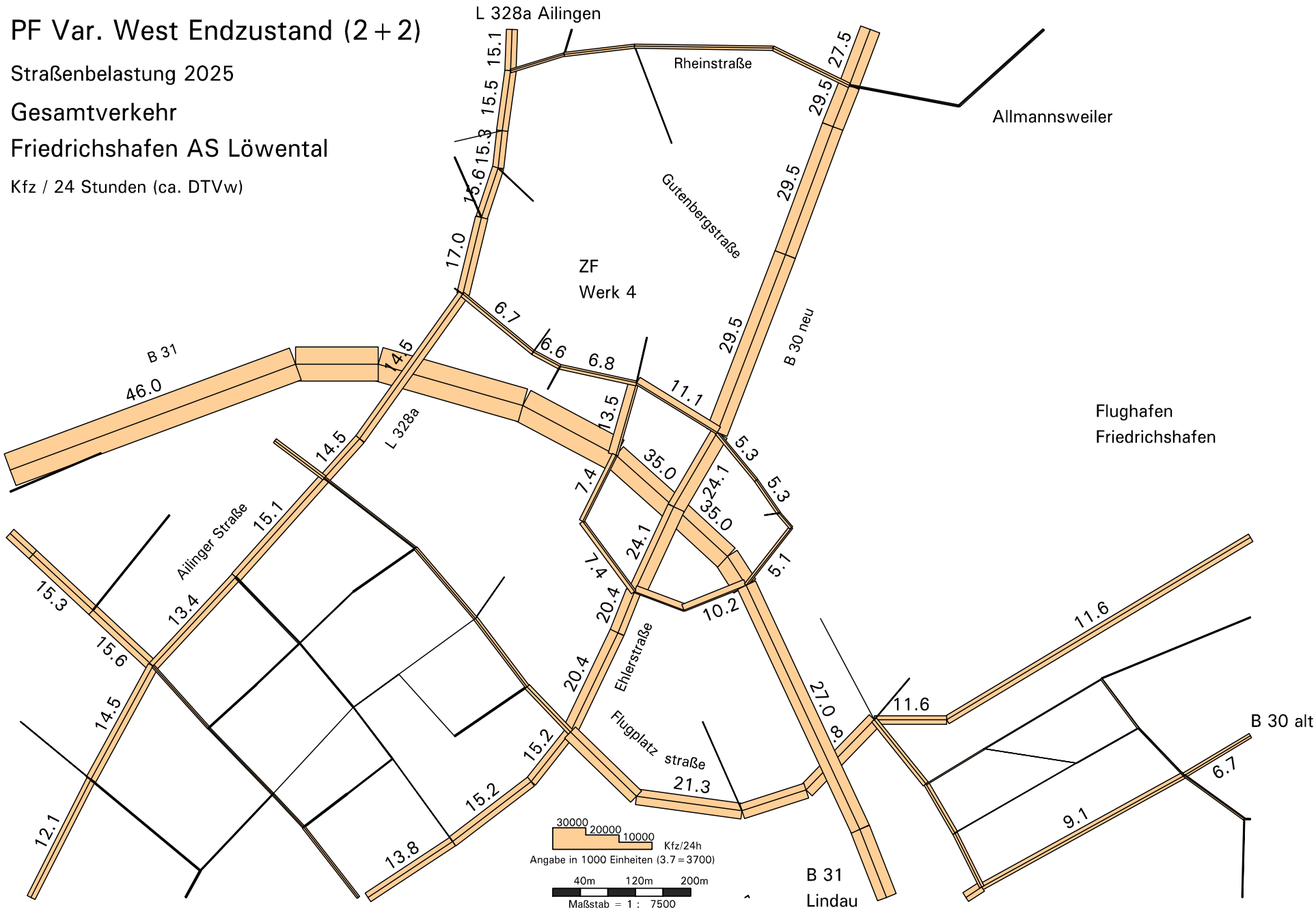
PF Var. West Endzustand (2 + 2)

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 5. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 5.1.5

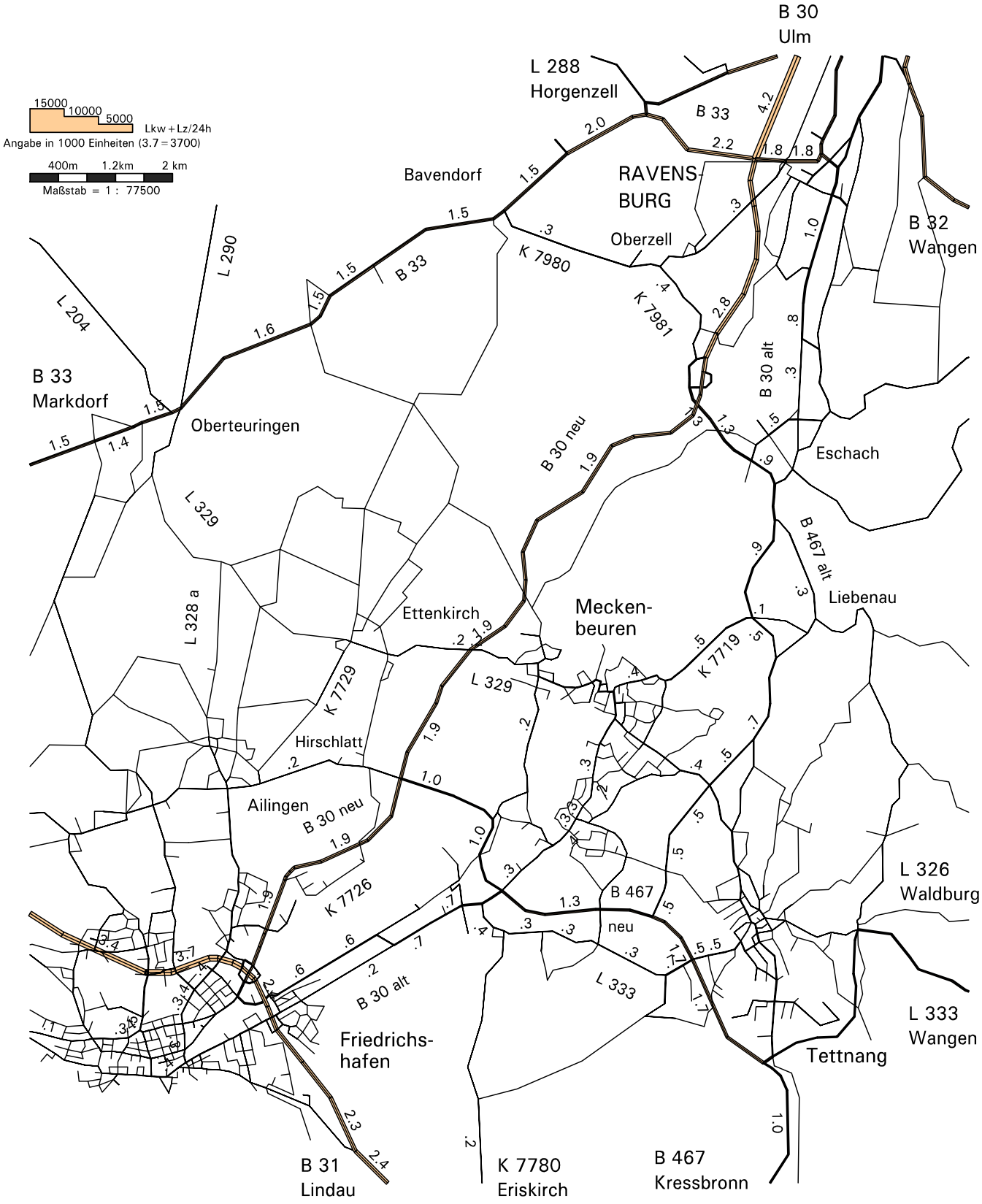
PF Var. West Endzustand (2 + 2)

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



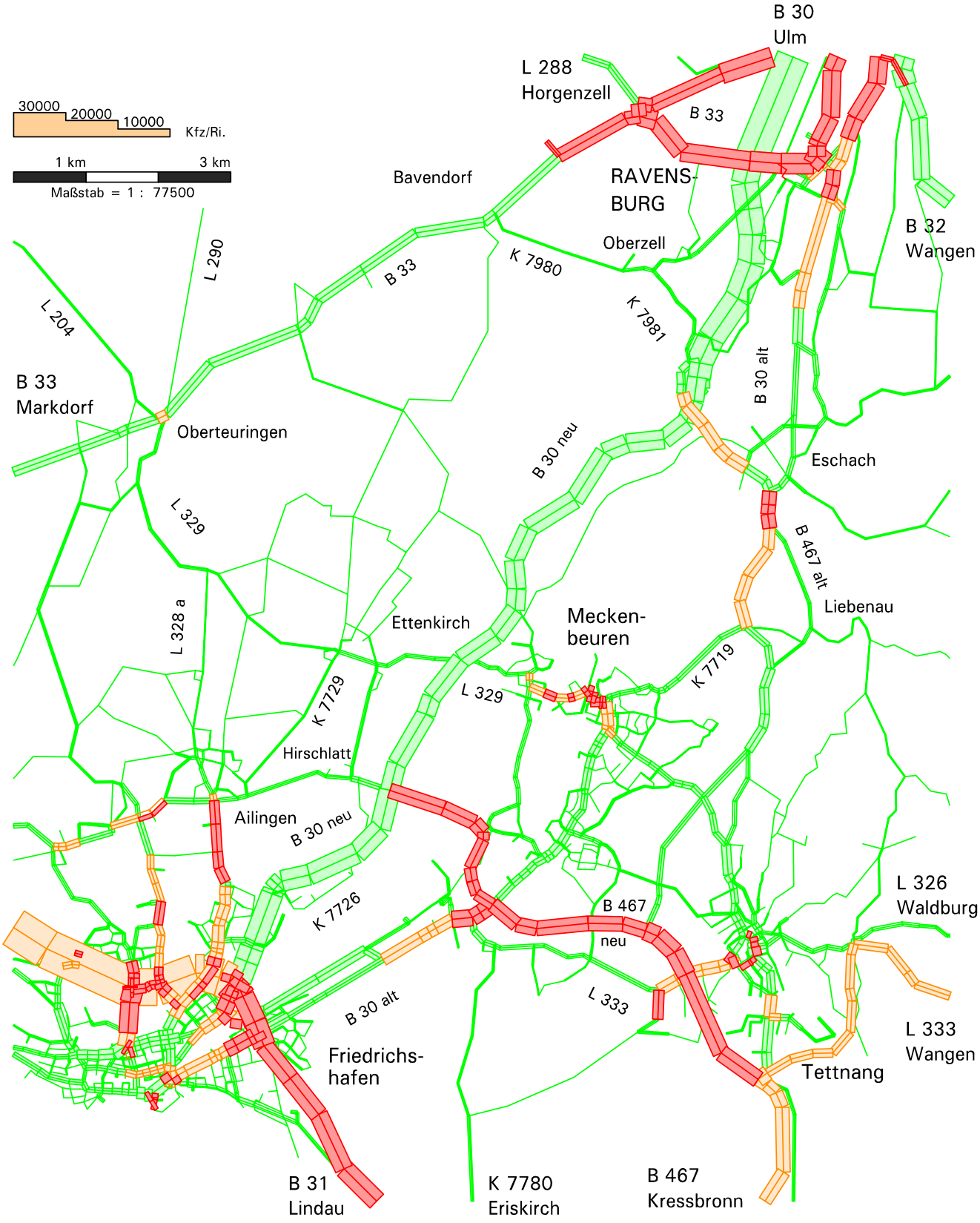
PF Var. West Endzustand (2 + 2)

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



PF Var. West Endzustand (2 + 2)

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

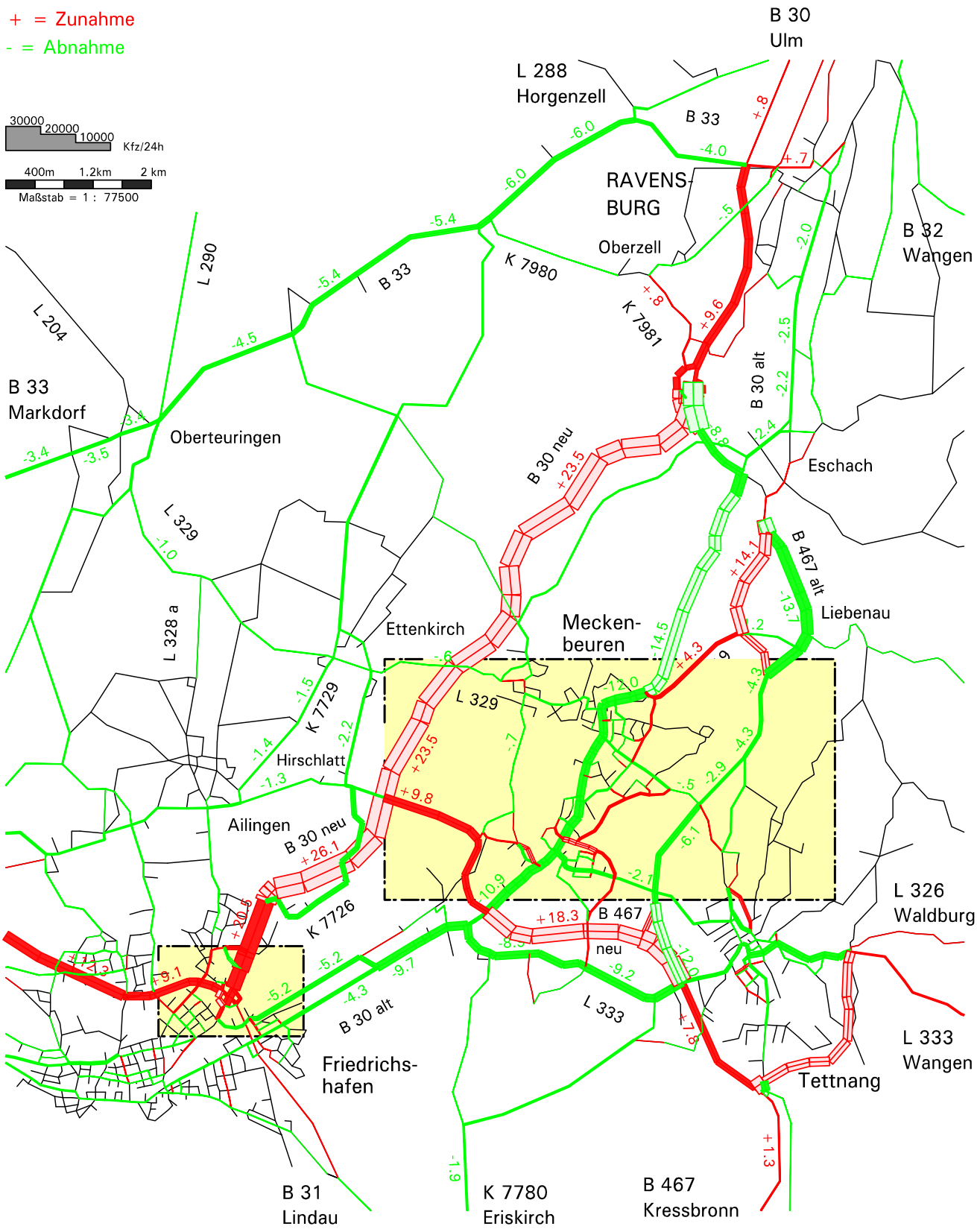
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen

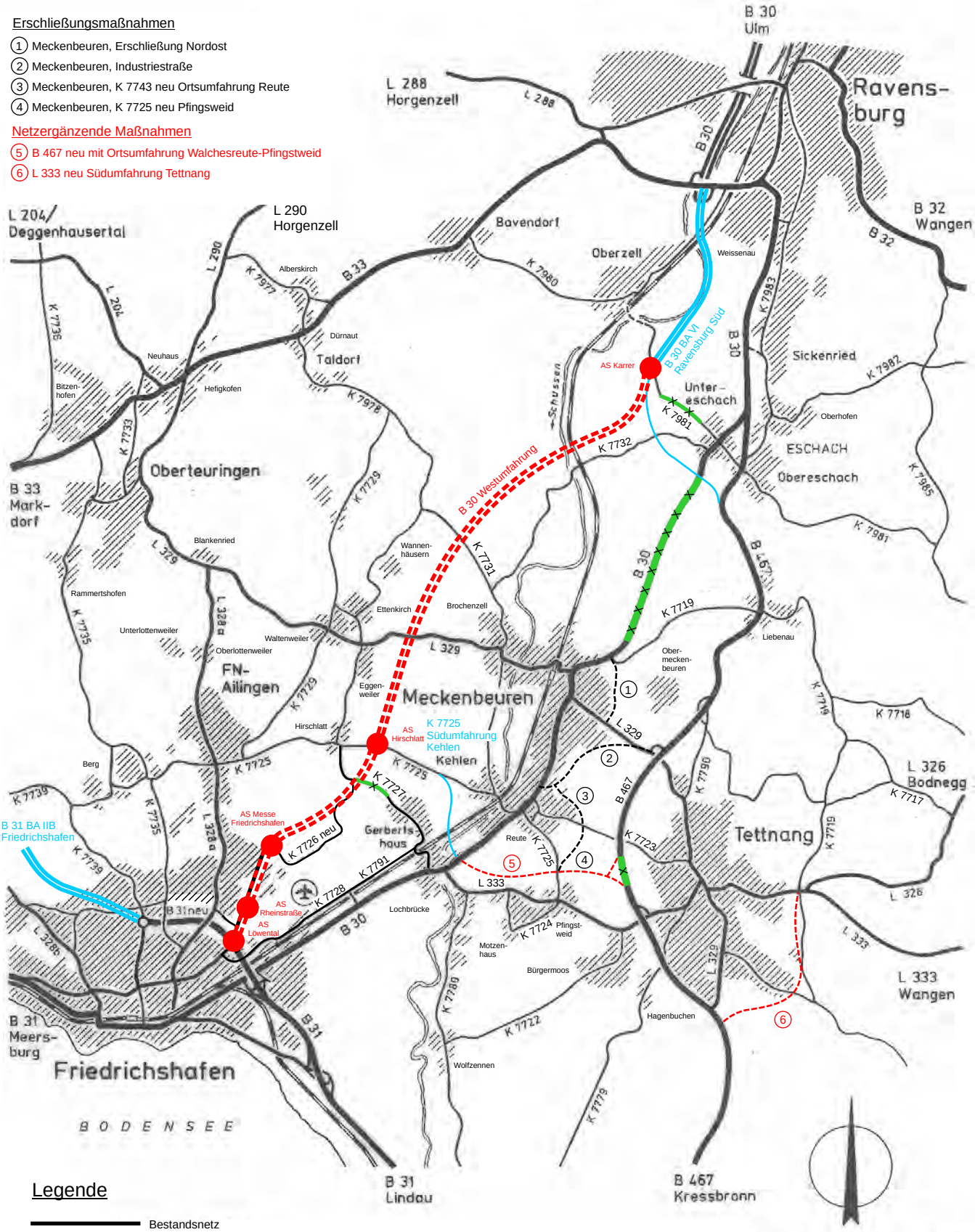
Planungsfall 5.1 A

Erschließungsmaßnahmen

1. Meckenbeuren, Erschließung Nordost
2. Meckenbeuren, Industriestraße
3. Meckenbeuren, K 7743 neu Ortsumfahrung Reute
4. Meckenbeuren, K 7725 neu Pfingsweid

Netzergänzende Maßnahmen

5. B 467 neu mit Ortsumfahrung Walchesreute-Pfingstweid
6. L 333 neu Südumfahrung Tettnang



Legende

Bestandsnetz

Planfestgestellte Maßnahmen
Ausbauquerschnitte

- 2 + 2
- 1 + 1

Netzergänzende Maßnahmen
Ausbauquerschnitte

- 2 + 2
- 2 + 1
- 1 + 1
- Neubauplanung in bestehender Trasse

Rückbau-/Rekultivierungs-maßnahmen

Planungsfall 5.1 A

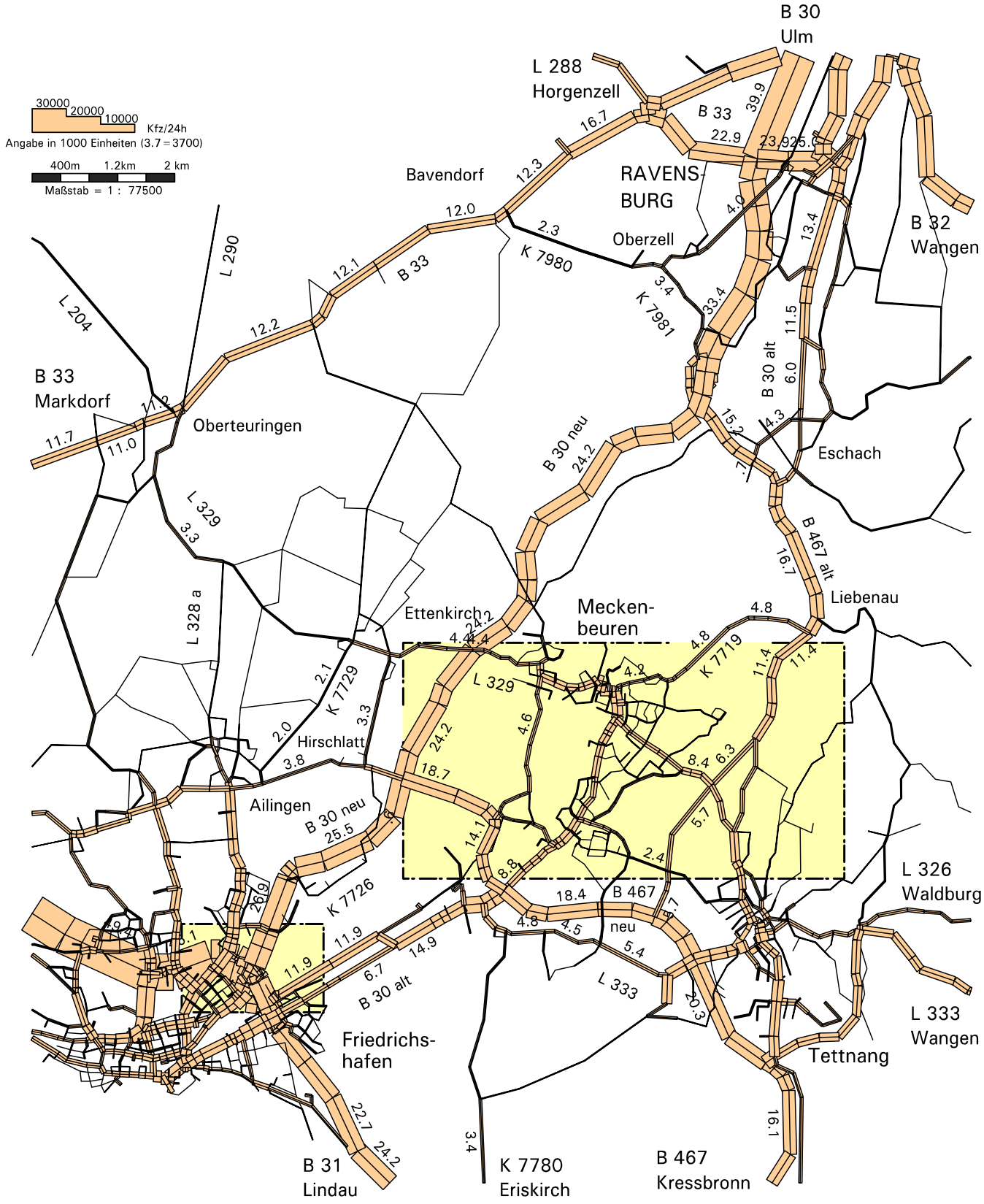
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



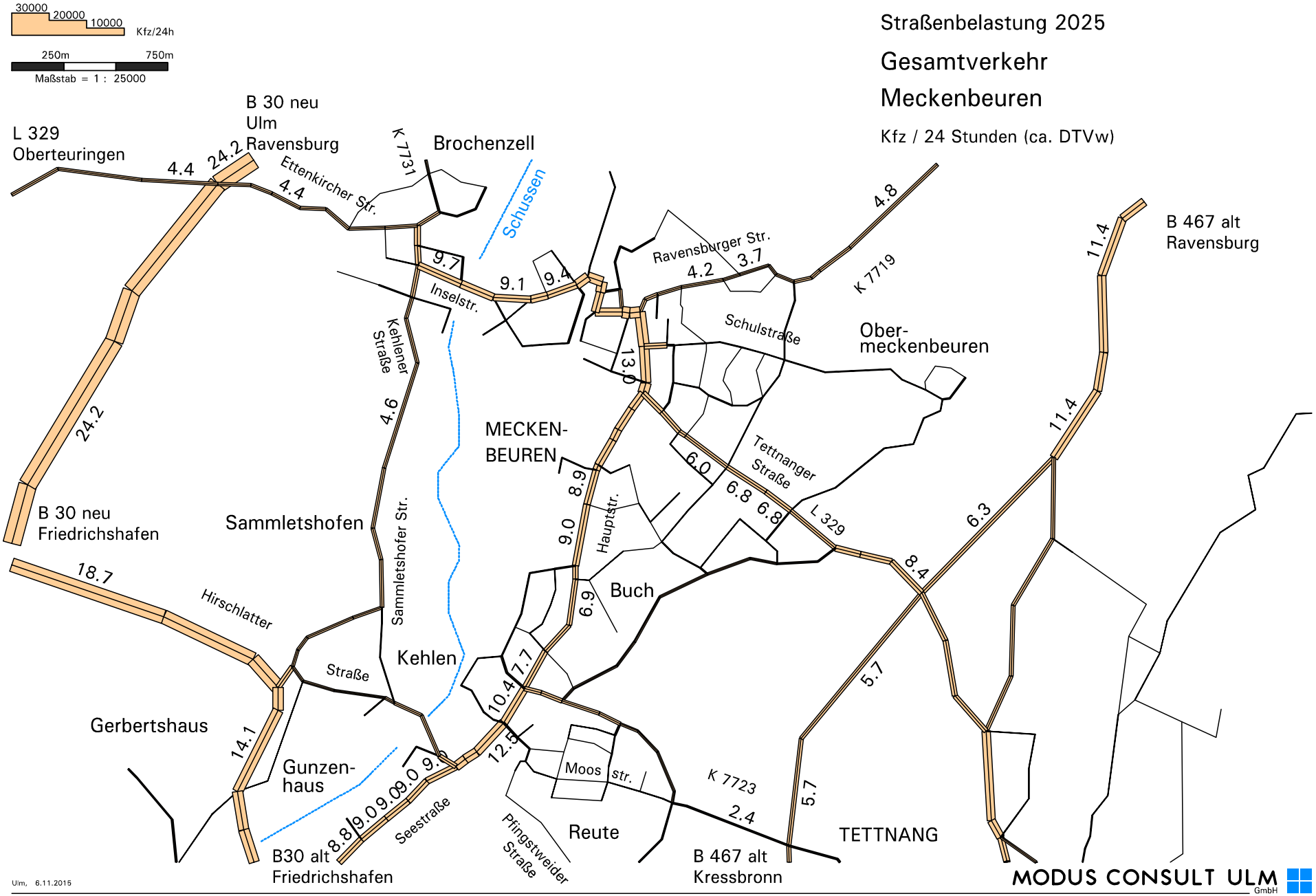
Planungsfall 5.1 A

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 6.11.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 5.1.A.4

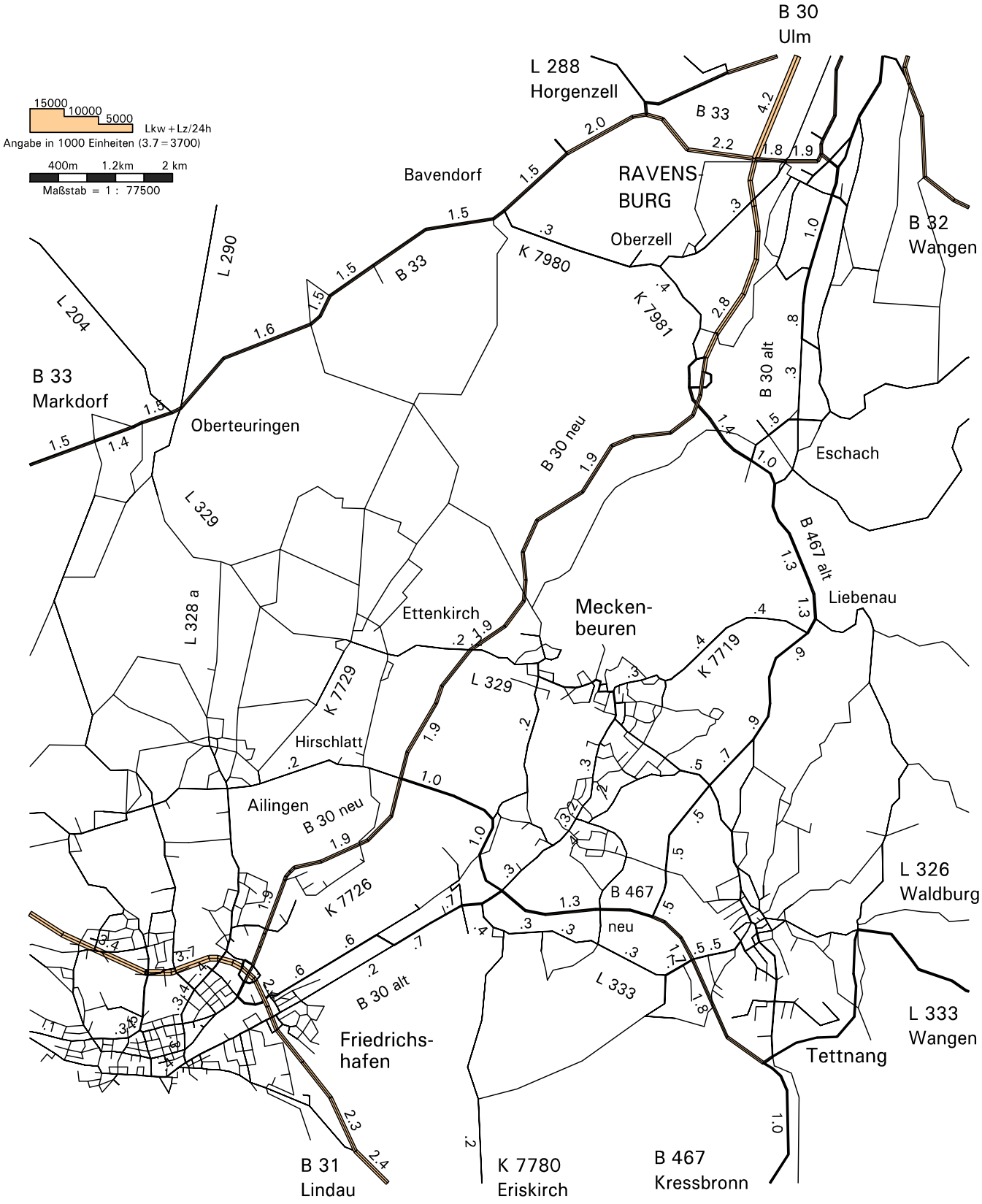
Planungsfall 5.1 A

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



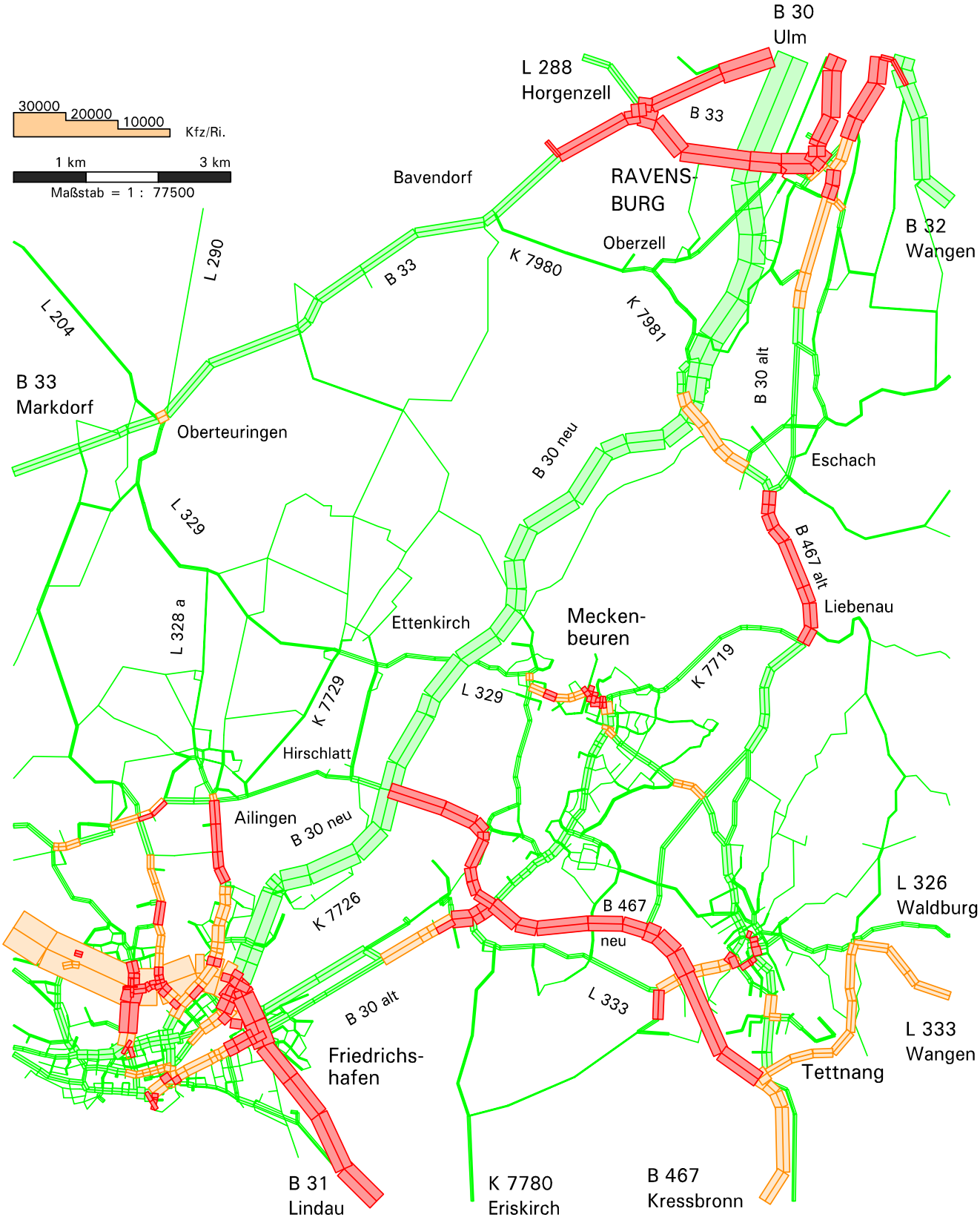
Planungsfall 5.1 A

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



Planungsfall 5.1 A

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

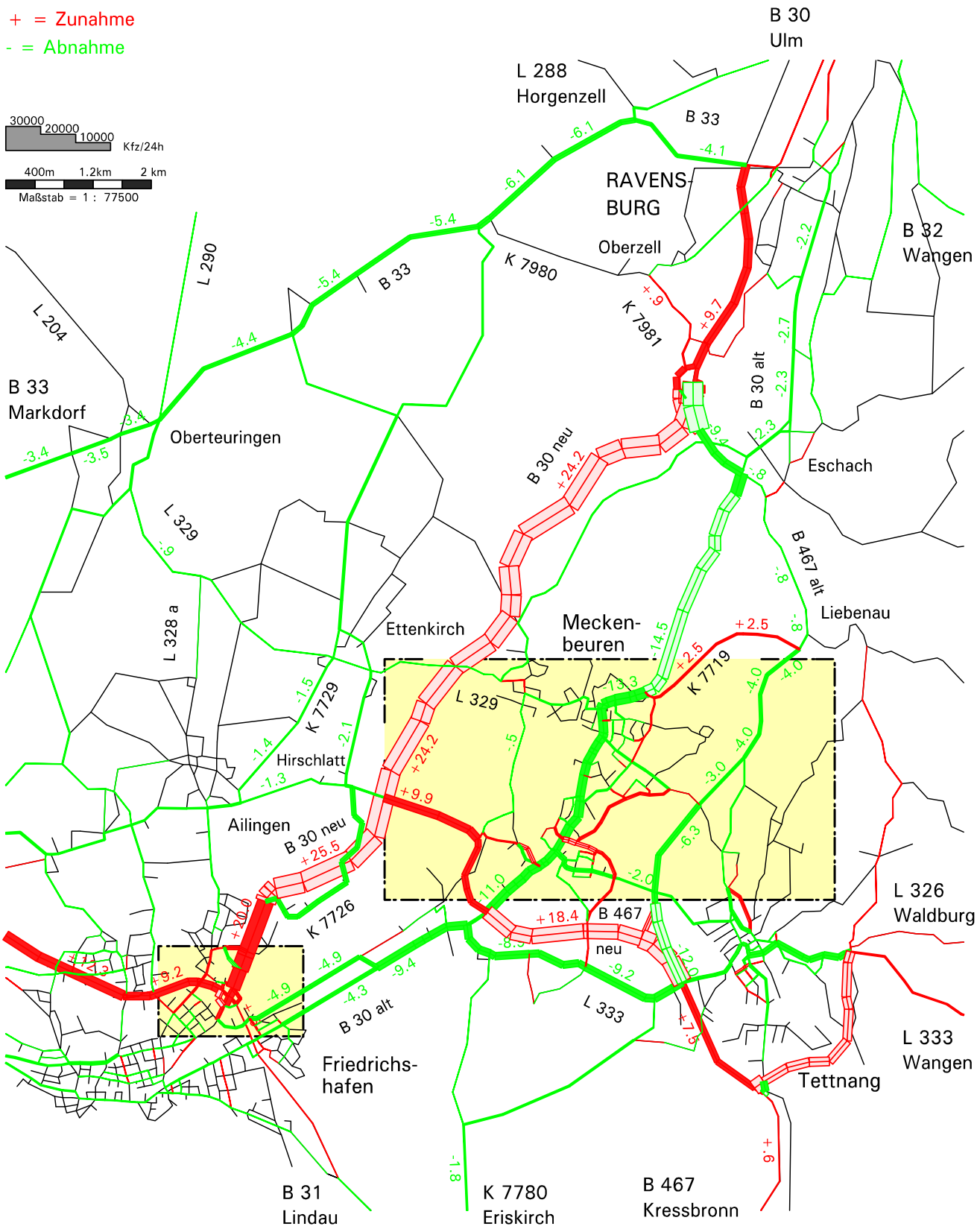
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte



Planungsfall 5.1 A

Differenz zum Prognose-Nullfall

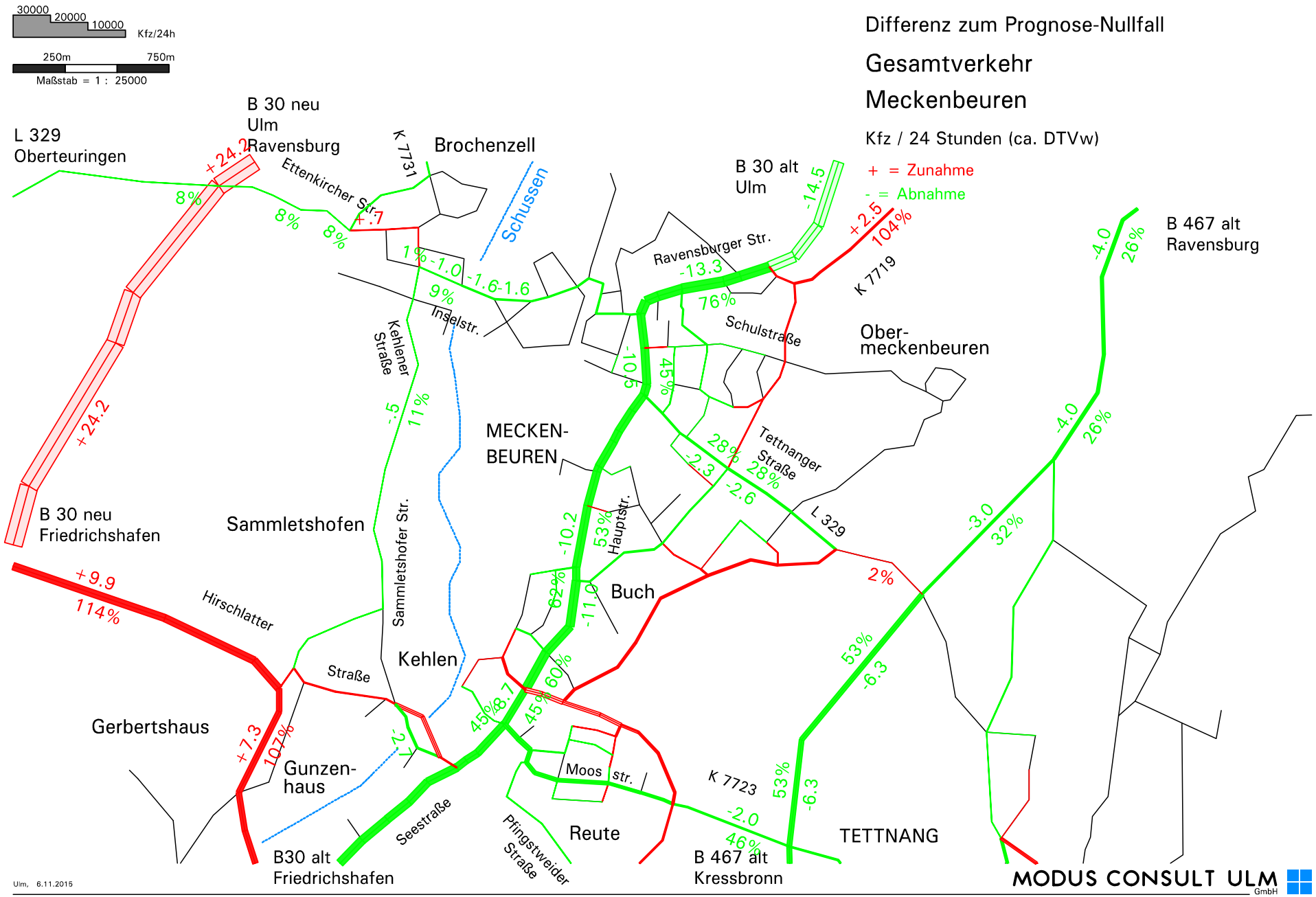
Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

- = Abnahme

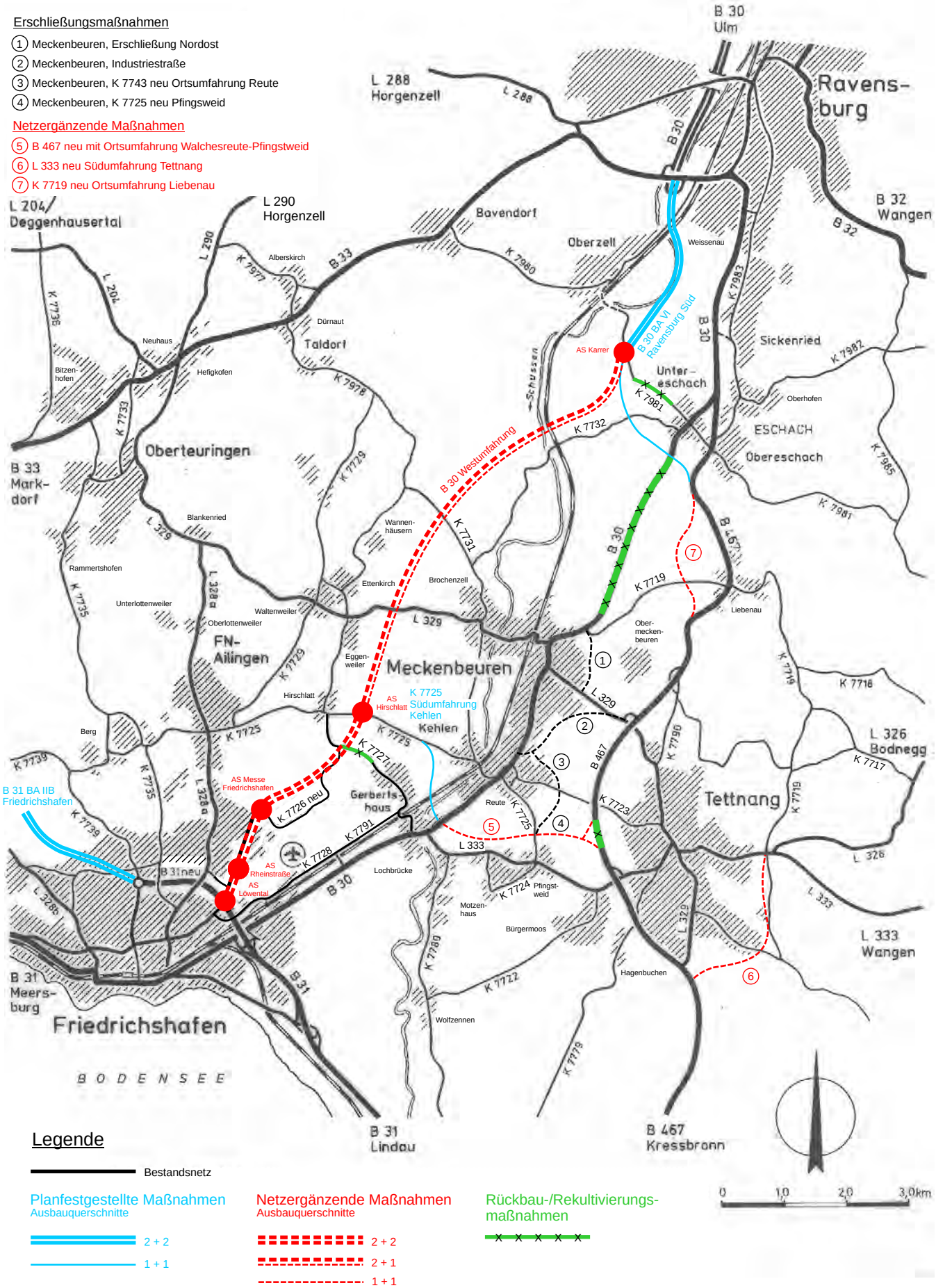


Ulm, 6.11.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 5.1.A.14 a

B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 5.2



PF Var. West Endzustand (2 + 1)

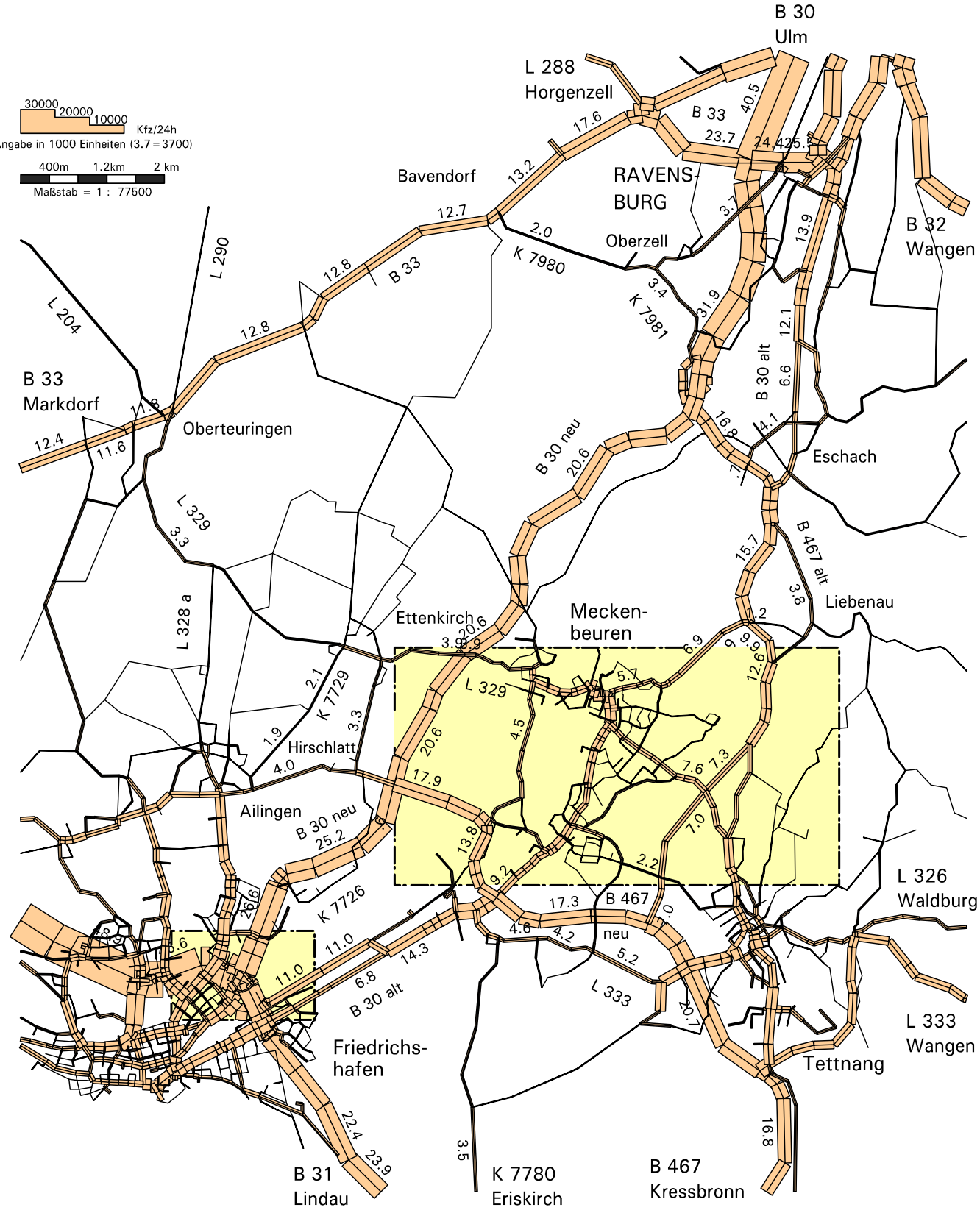
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



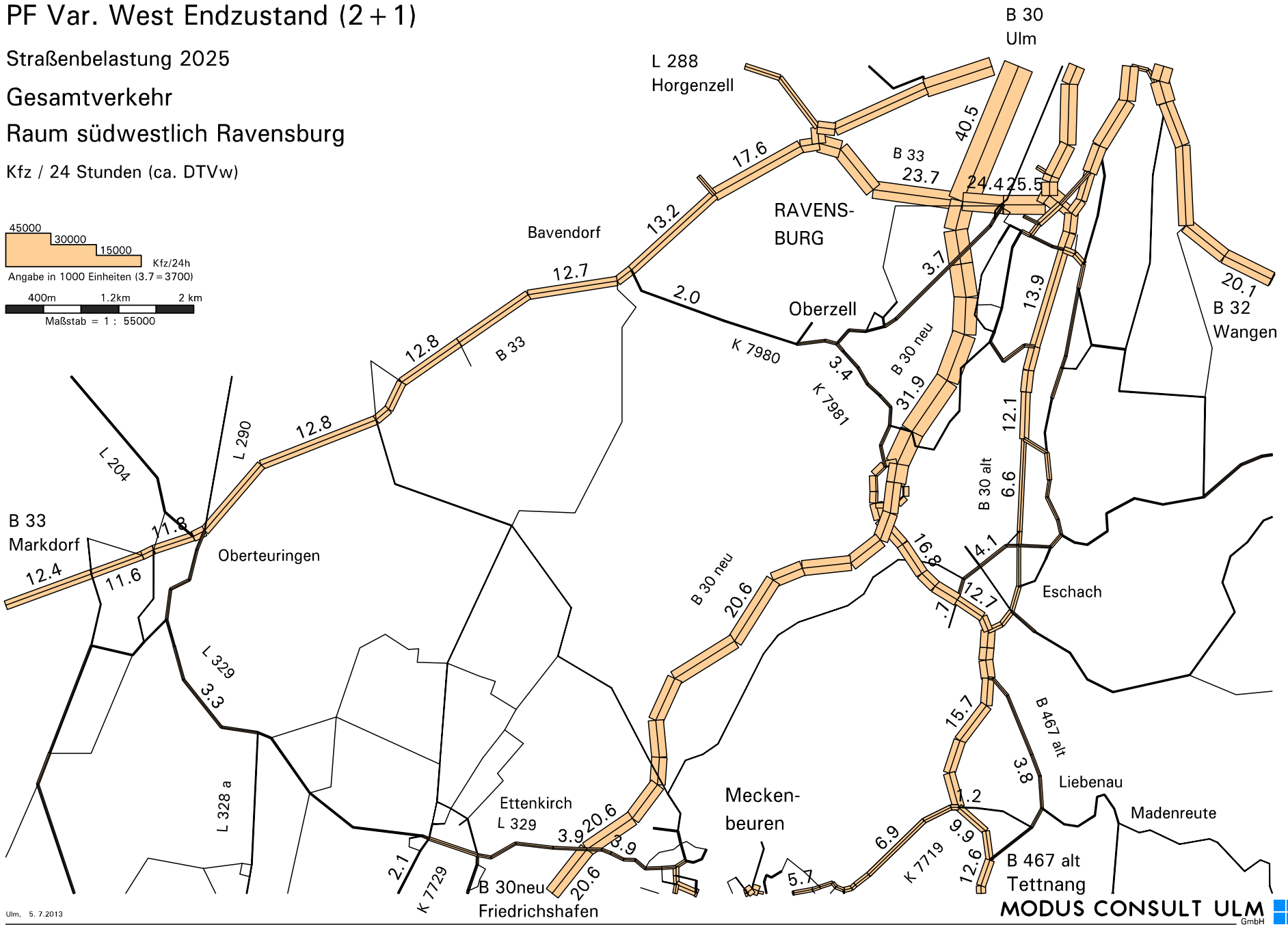
PF Var. West Endzustand (2 + 1)

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 5. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 5.2.2

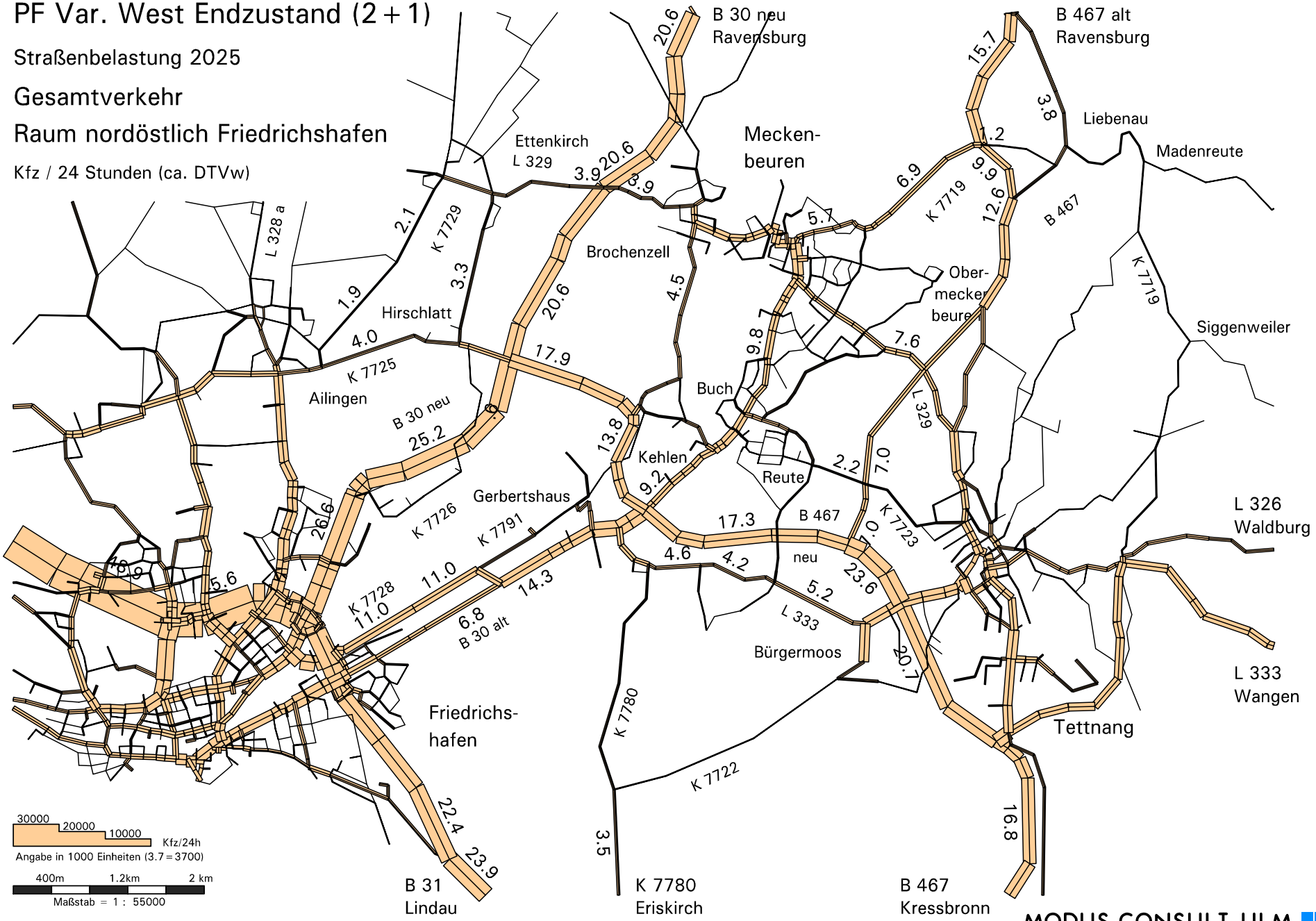
PF Var. West Endzustand (2 + 1)

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 5. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 5.2.3

Verkehrsuntersuchung B 30-neu Ravensburg Süd - Friedrichshafen

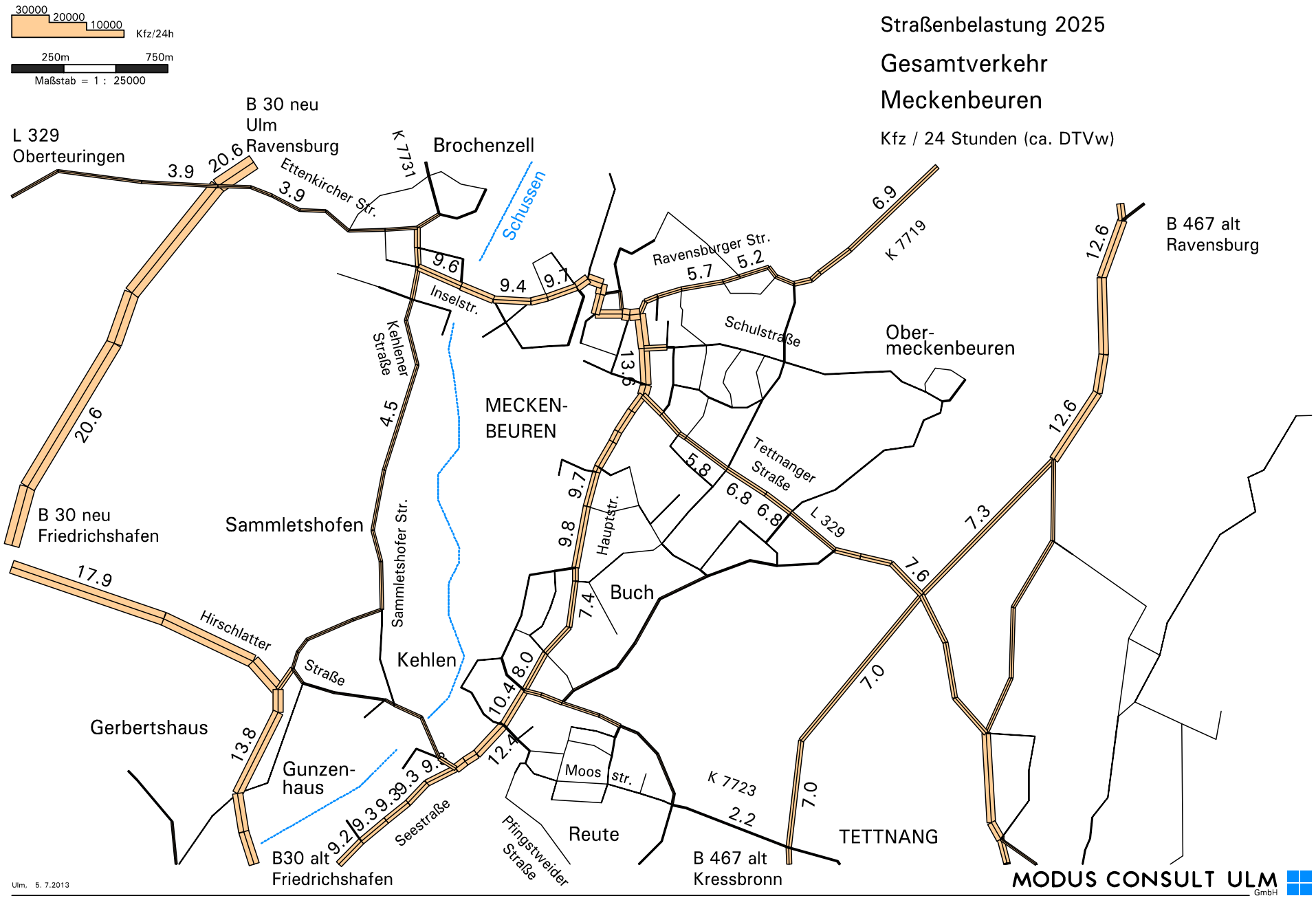
PF Var. West Endzustand (2 + 1)

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 5. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 5.2.4

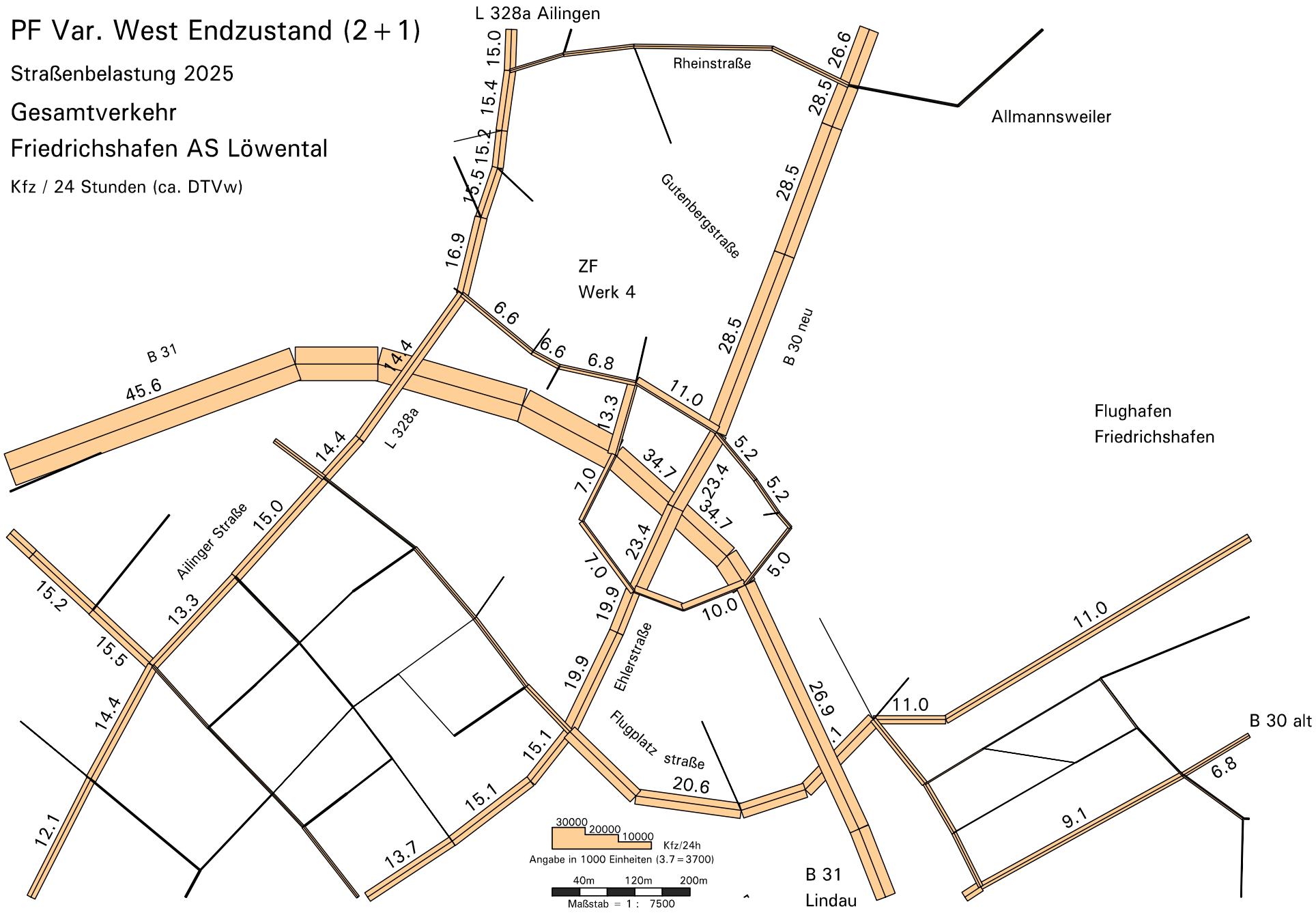
PF Var. West Endzustand (2 + 1)

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 5. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 5.2.5

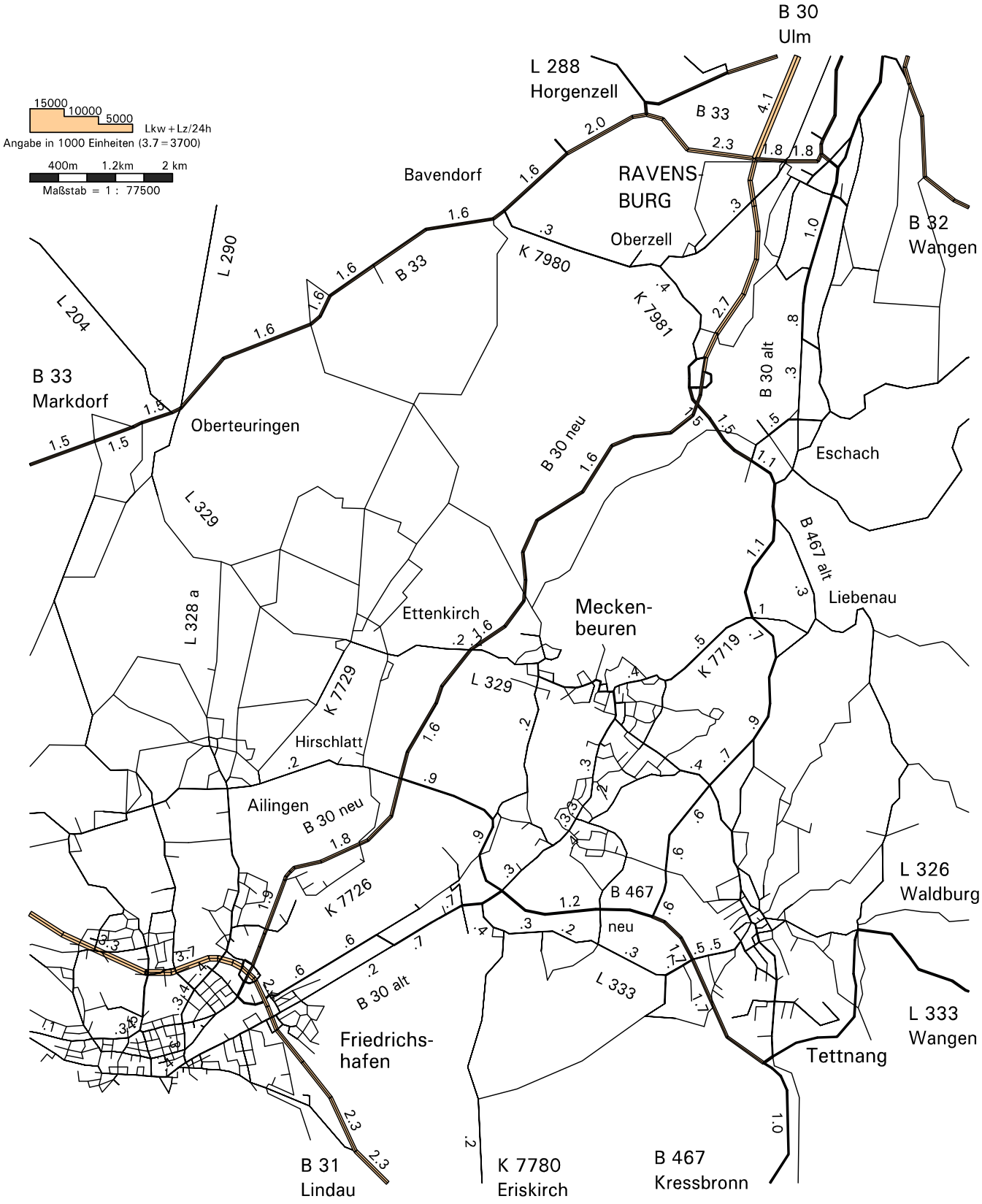
PF Var. West Endzustand (2 + 1)

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



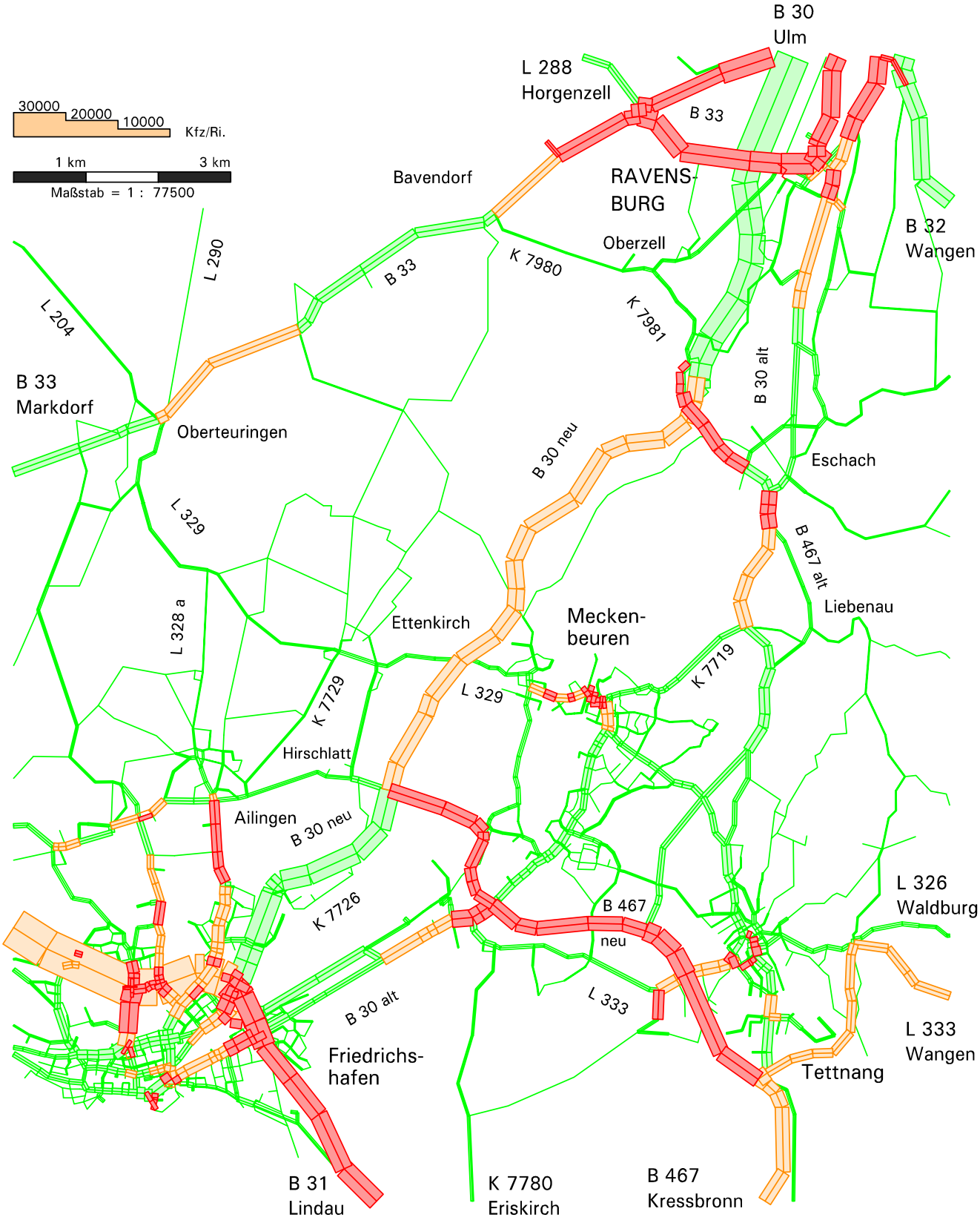
PF Var. West Endzustand (2 + 1)

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



PF Var. West Endzustand (2 + 1)

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

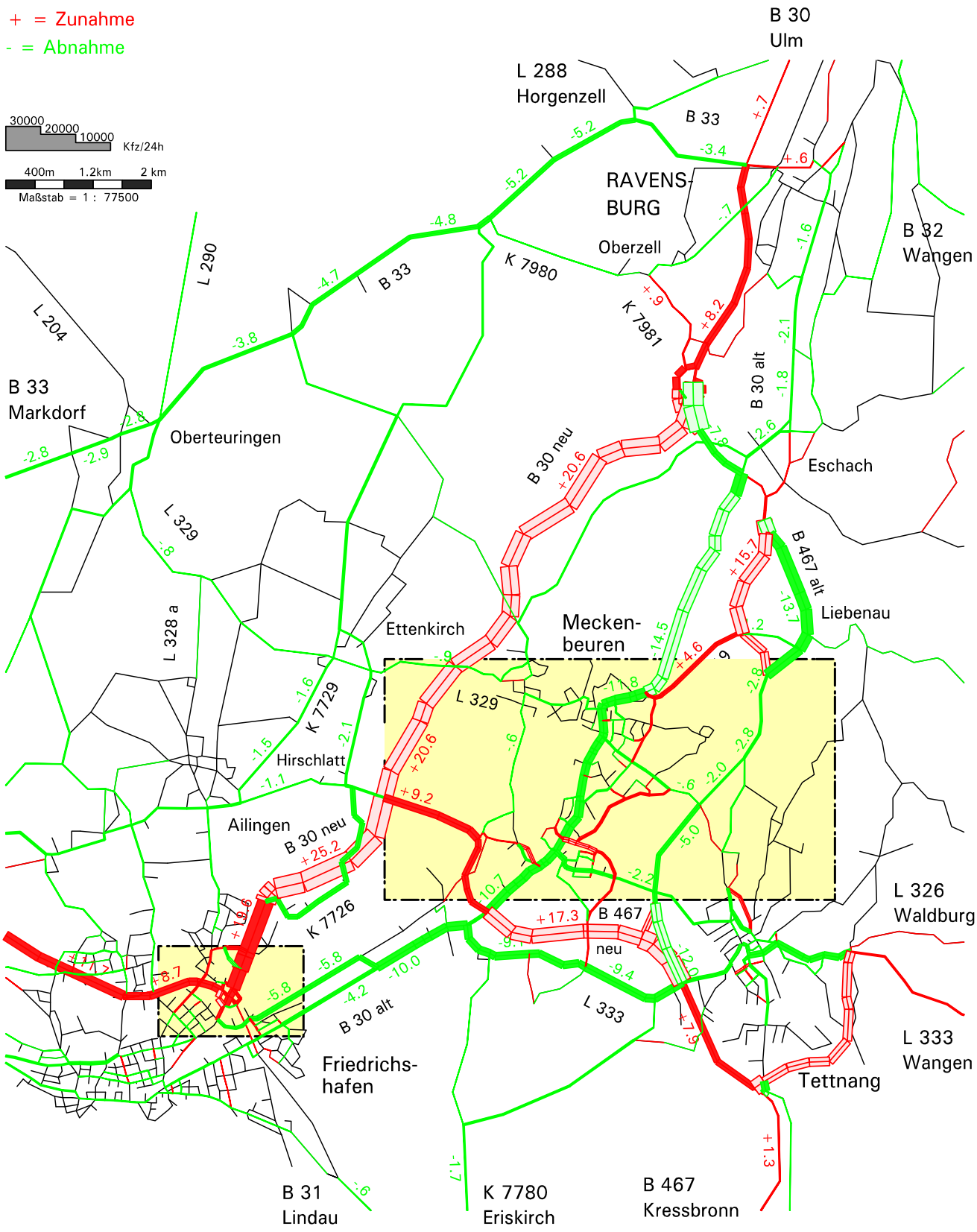
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

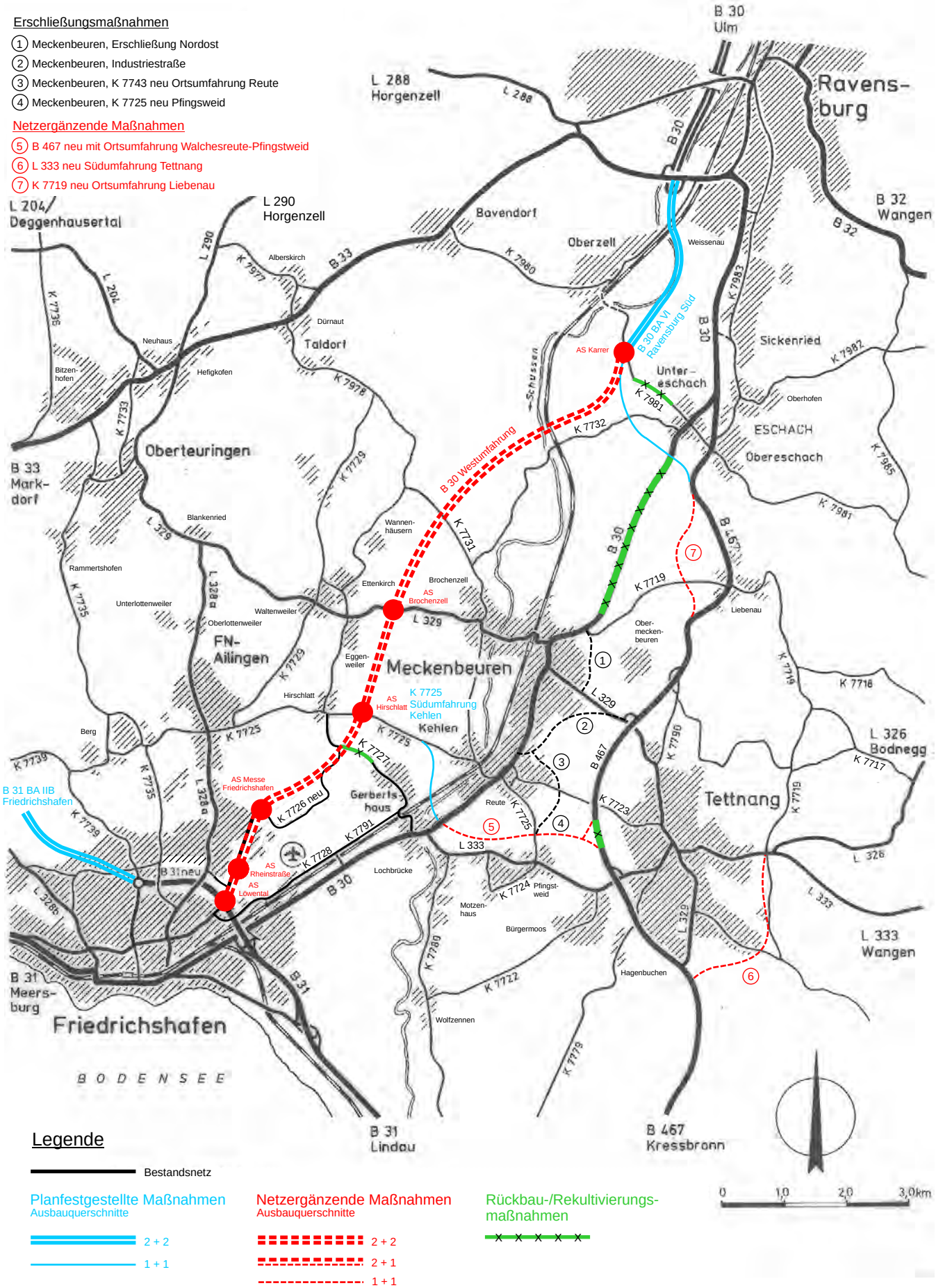
+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 5.3



PF Var. West Endzustand (2 + 2) AS L 329

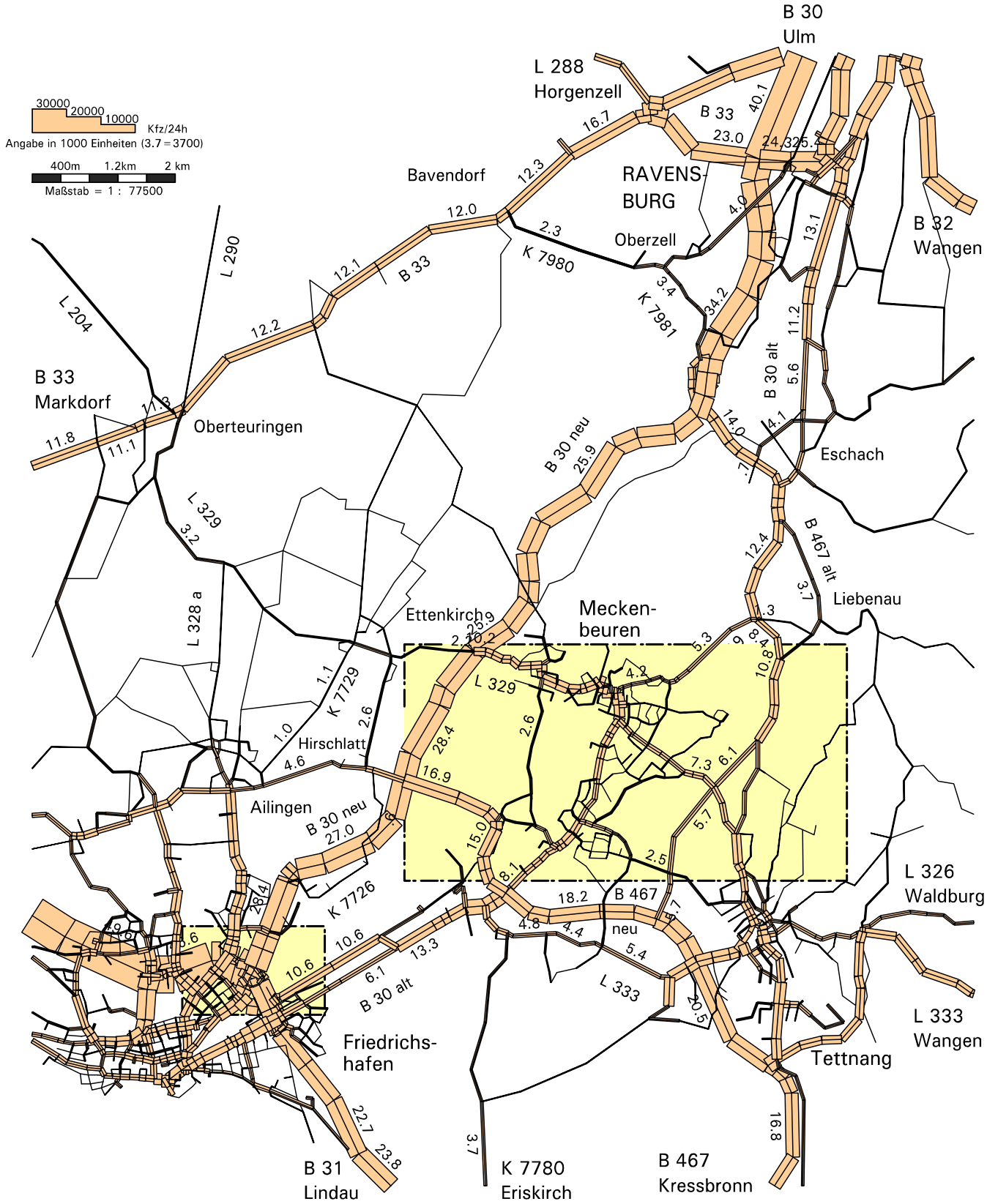
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



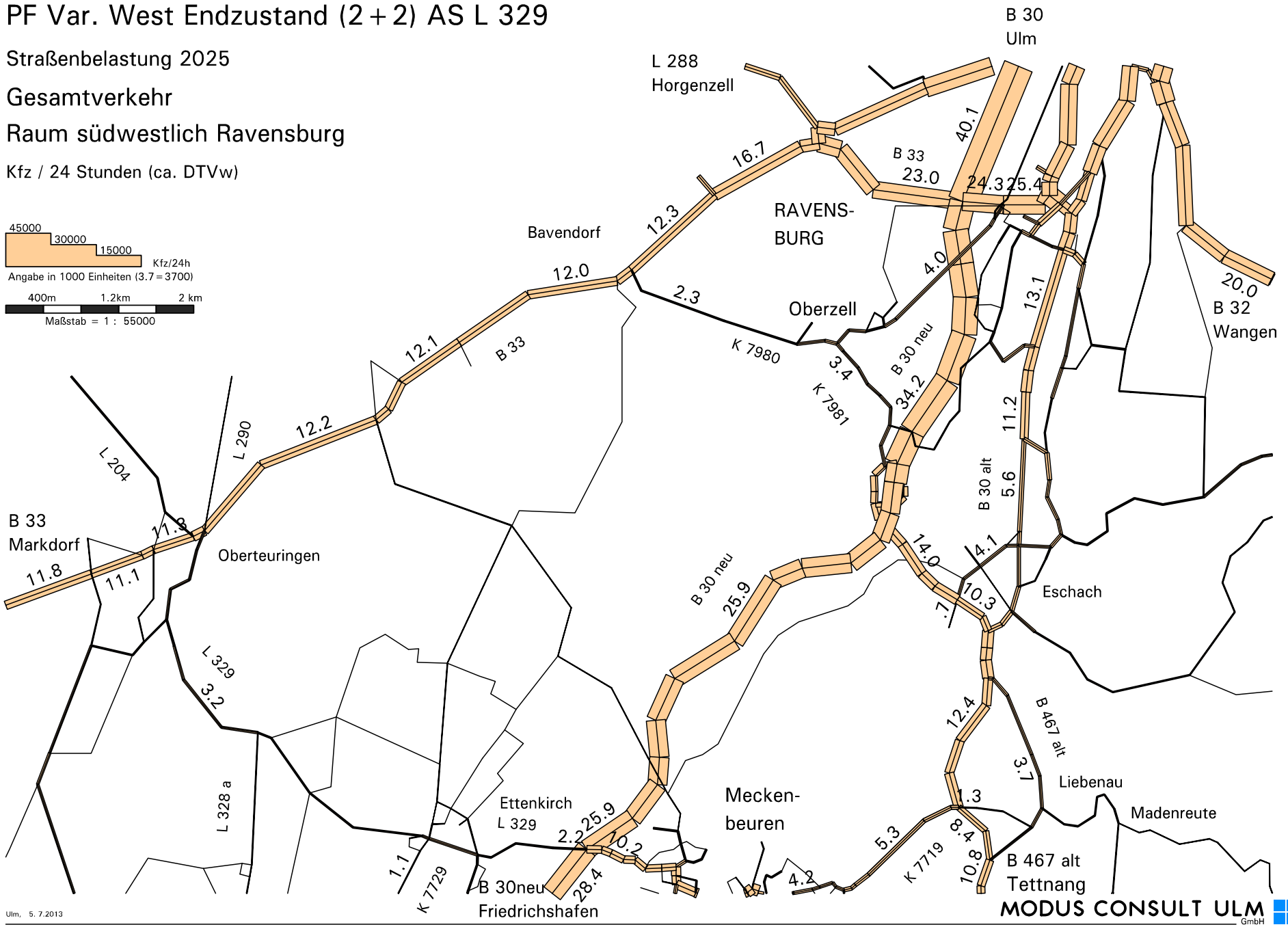
PF Var. West Endzustand (2 + 2) AS L 329

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 5. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 5.3.2

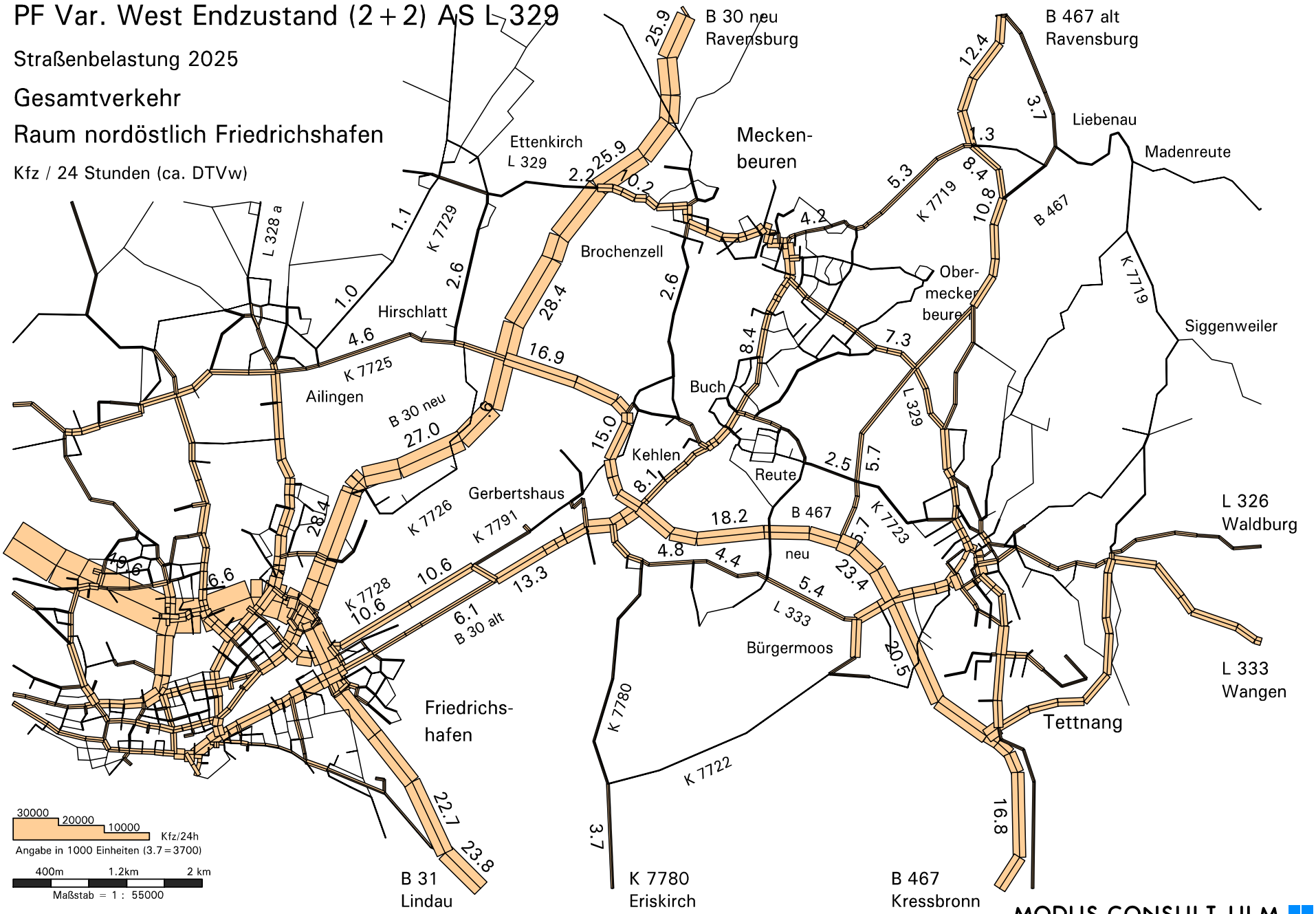
PF Var. West Endzustand (2 + 2) AS L 329

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 5. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 5.3.3

Verkehrsuntersuchung B 30-neu Ravensburg Süd - Friedrichshafen

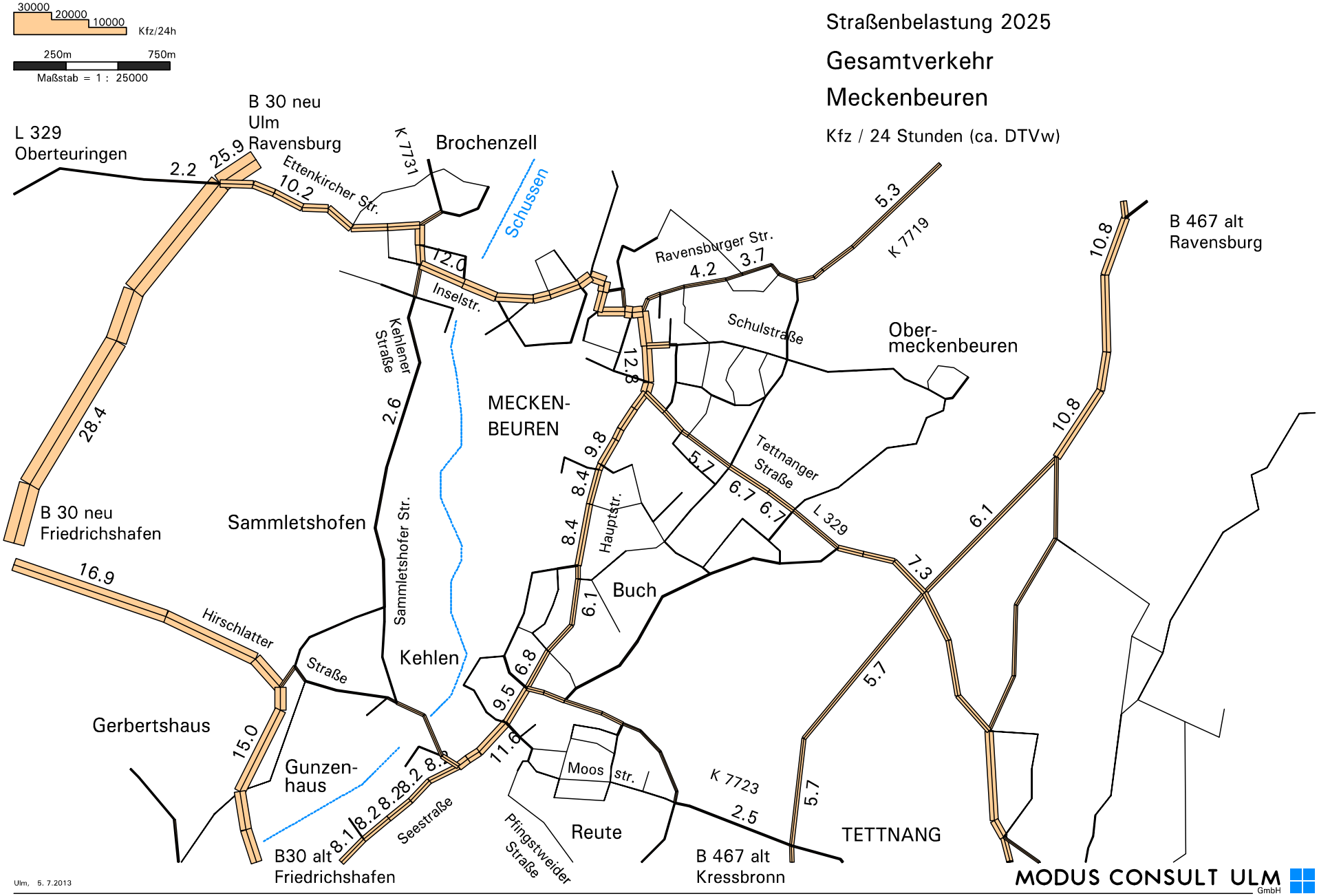
PF Var. West Endzustand (2 + 2) AS L 329

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 5. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 5.3.4

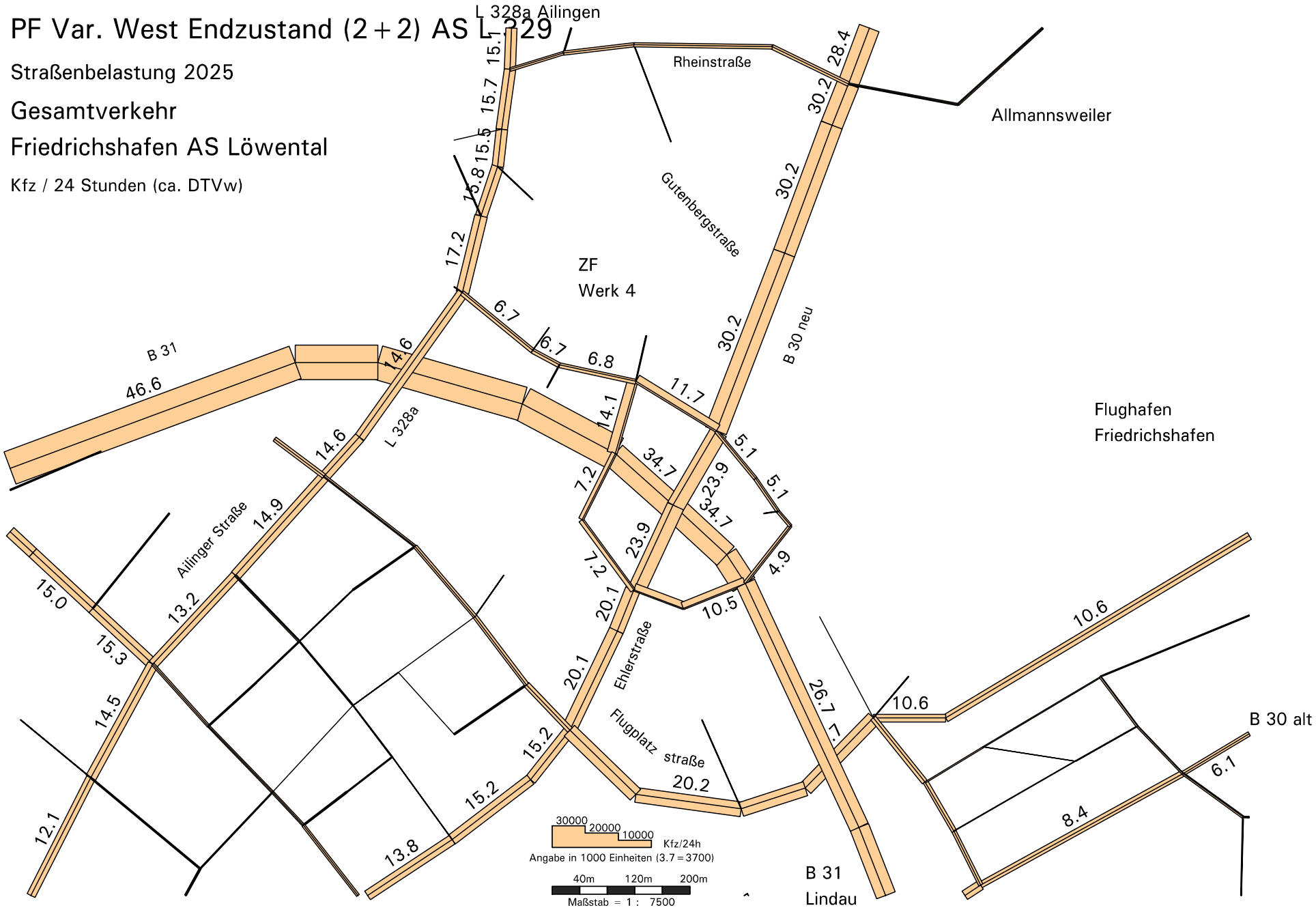
PF Var. West Endzustand (2+2) AS L 329

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 5. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 5.3.5

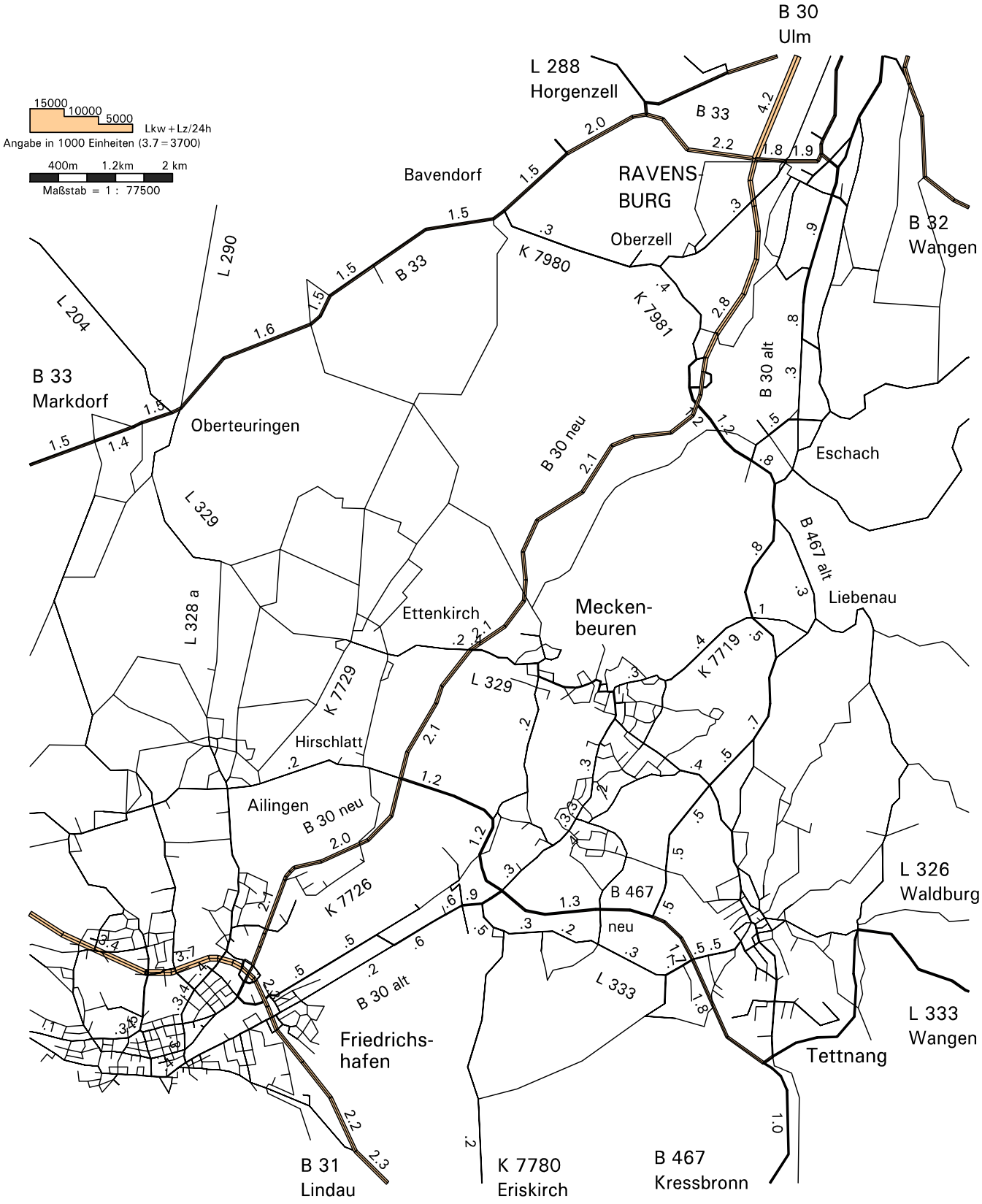
PF Var. West Endzustand (2+2) AS L 329

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



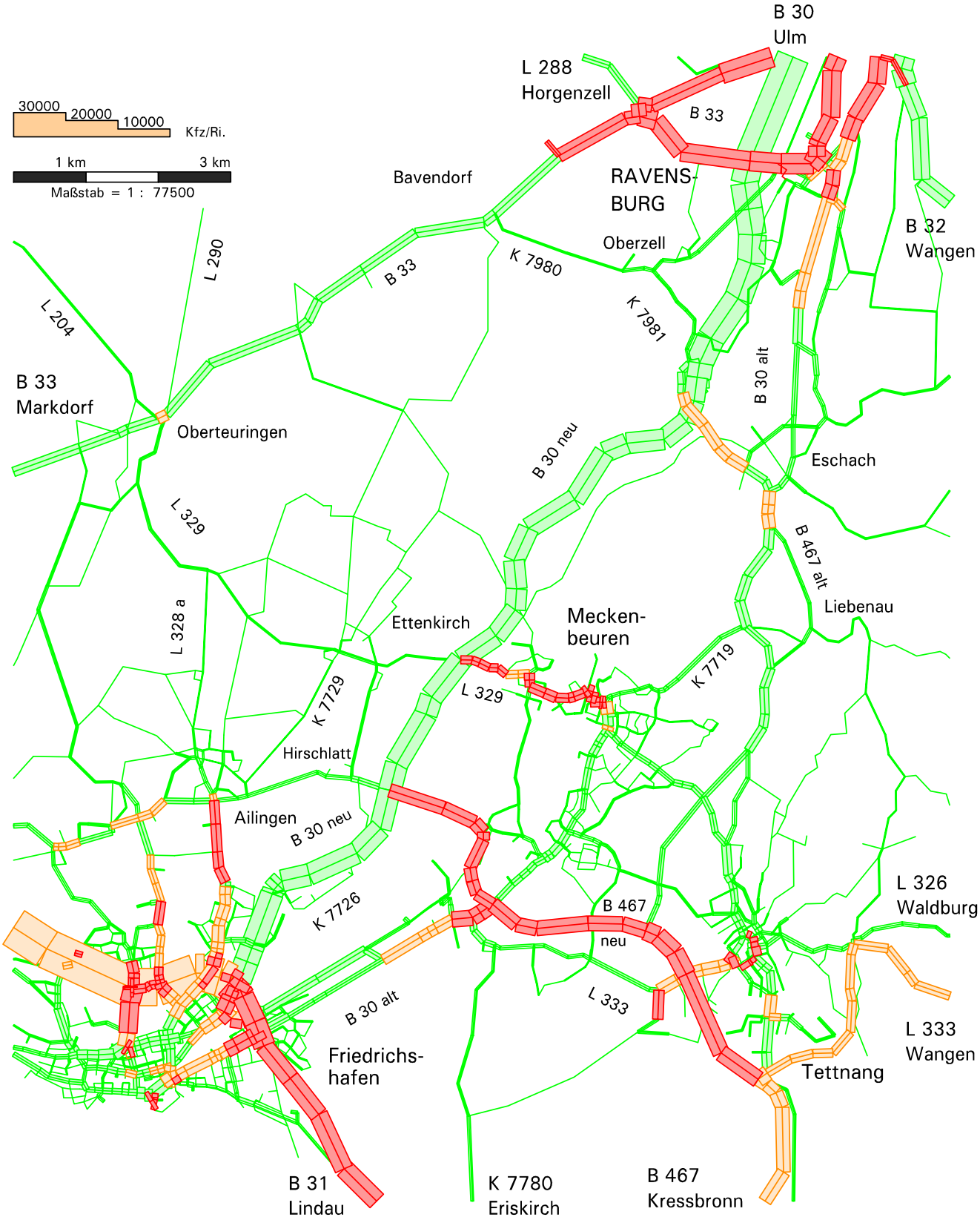
PF Var. West Endzustand (2 + 2) AS L 329

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



PF Var. West Endzustand (2 + 2) AS L 329

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

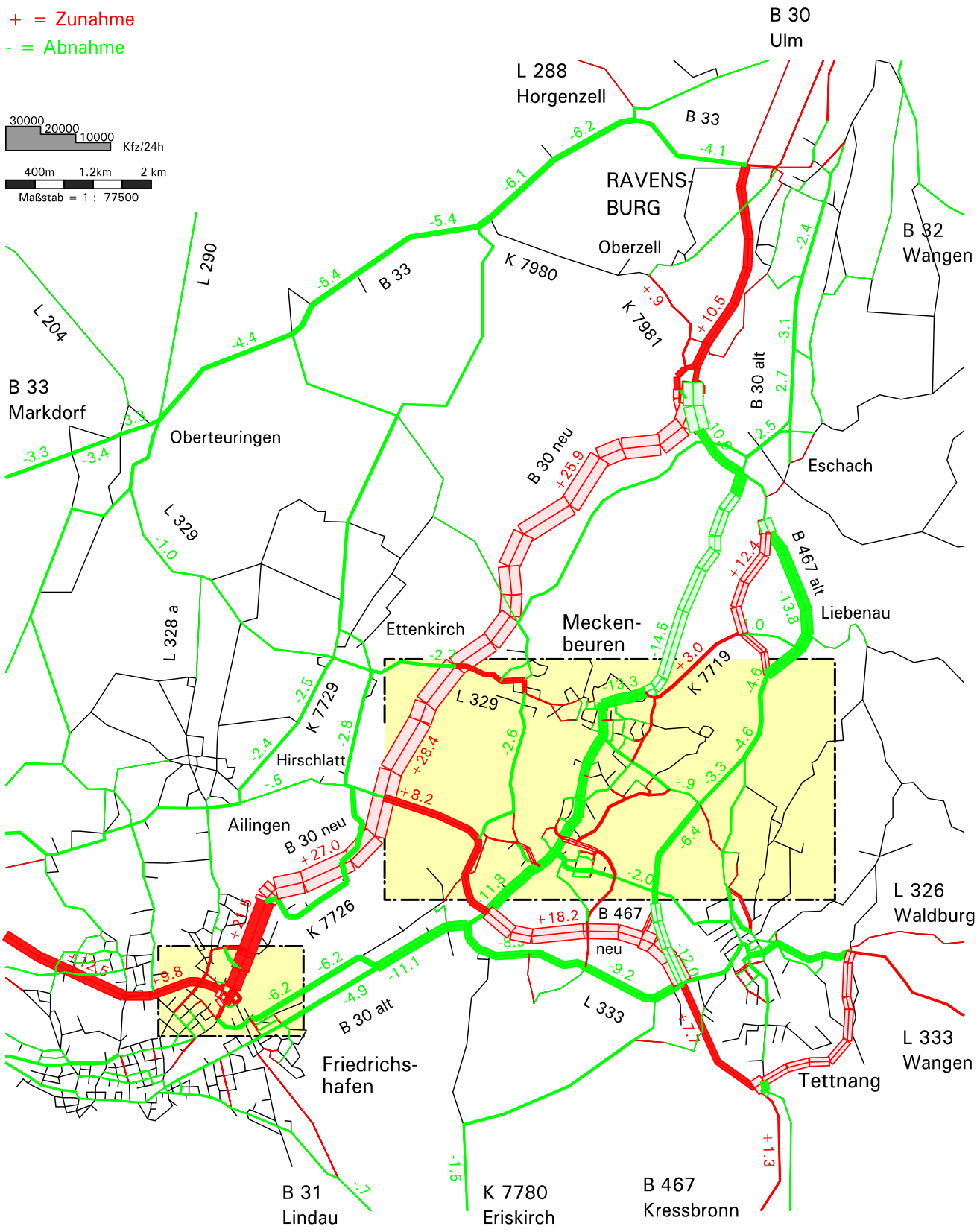
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

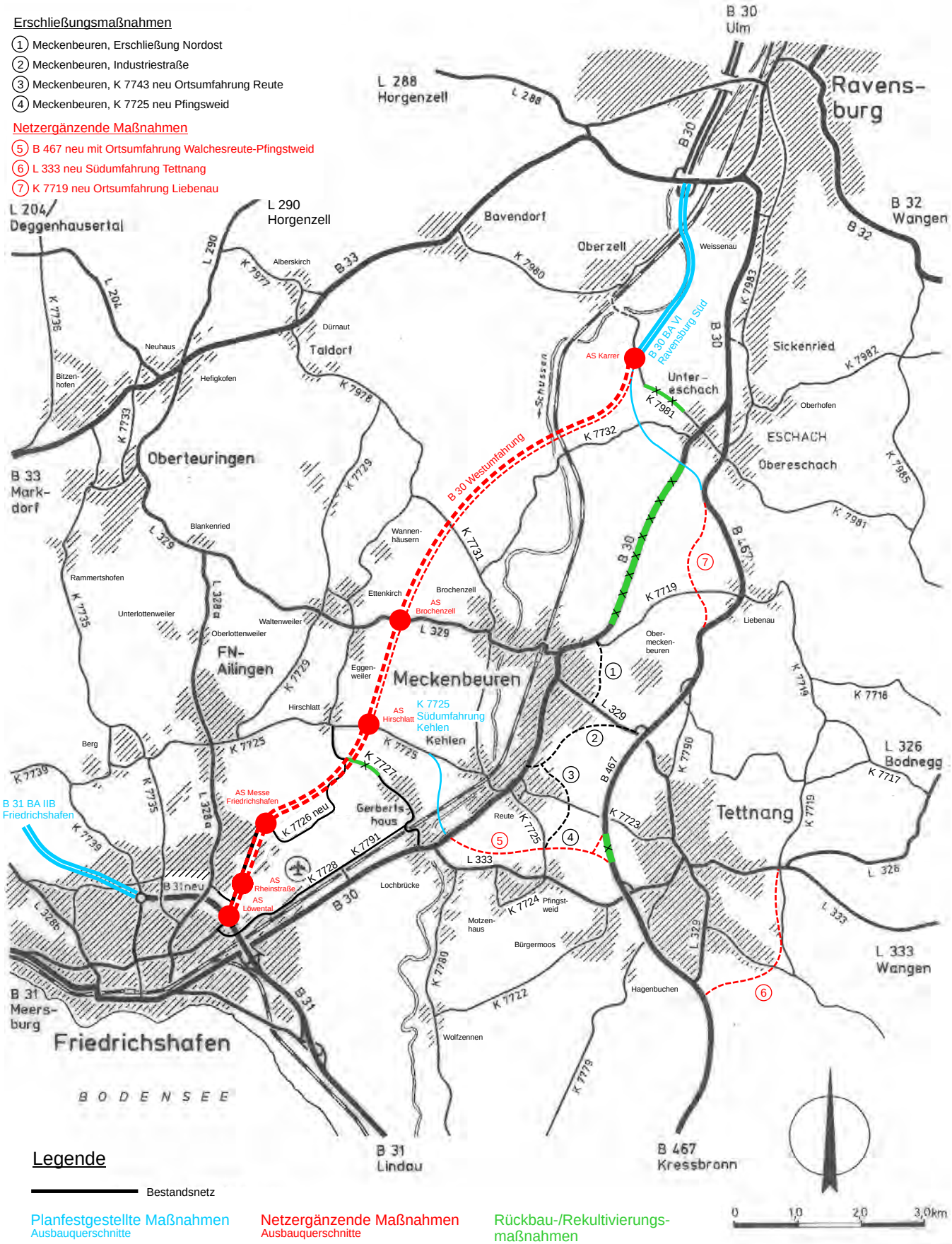
+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 5.4



MODUS CONSULT ULM GmbH

PF Var. West Endzustand (2 + 1) AS L 329

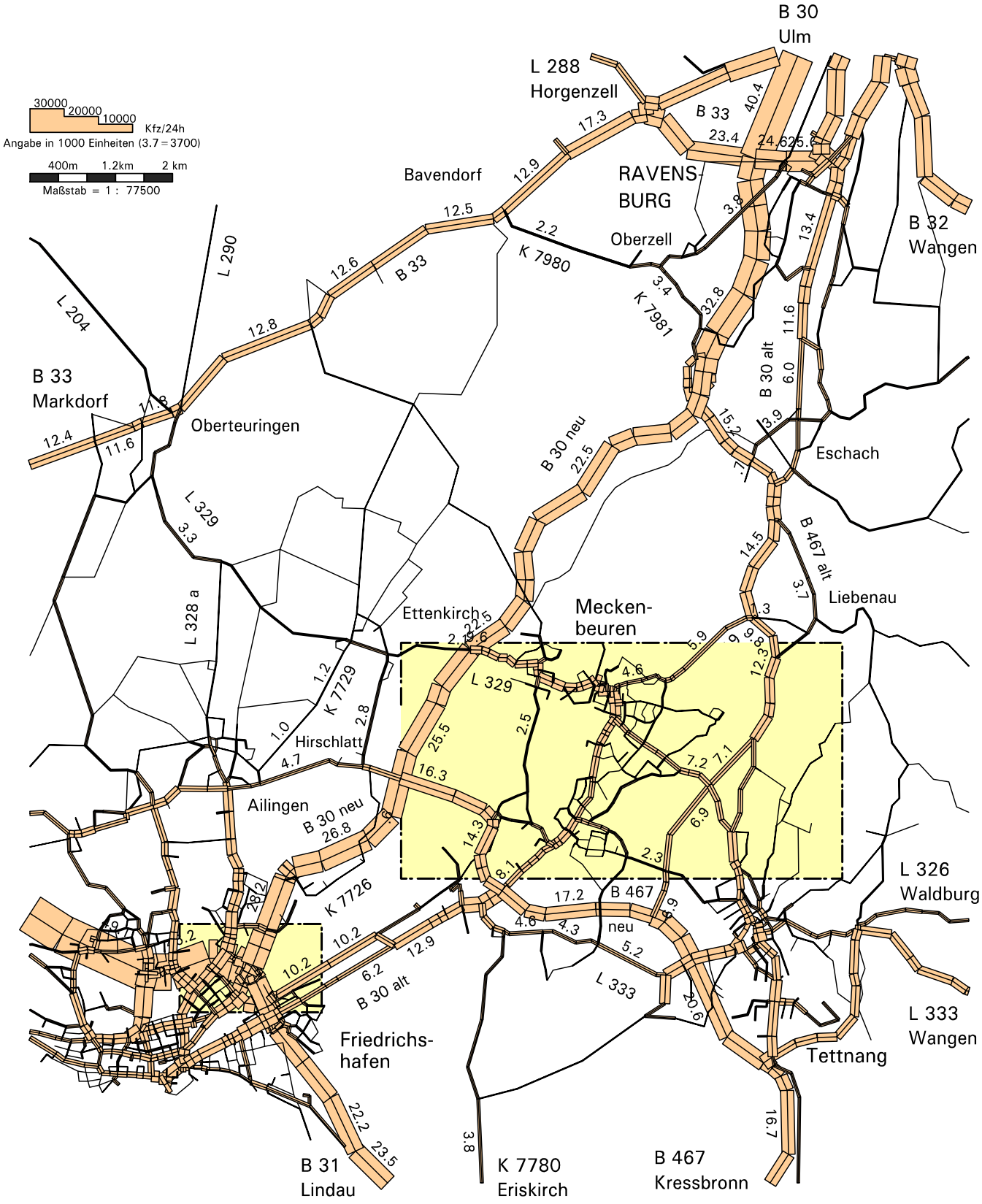
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



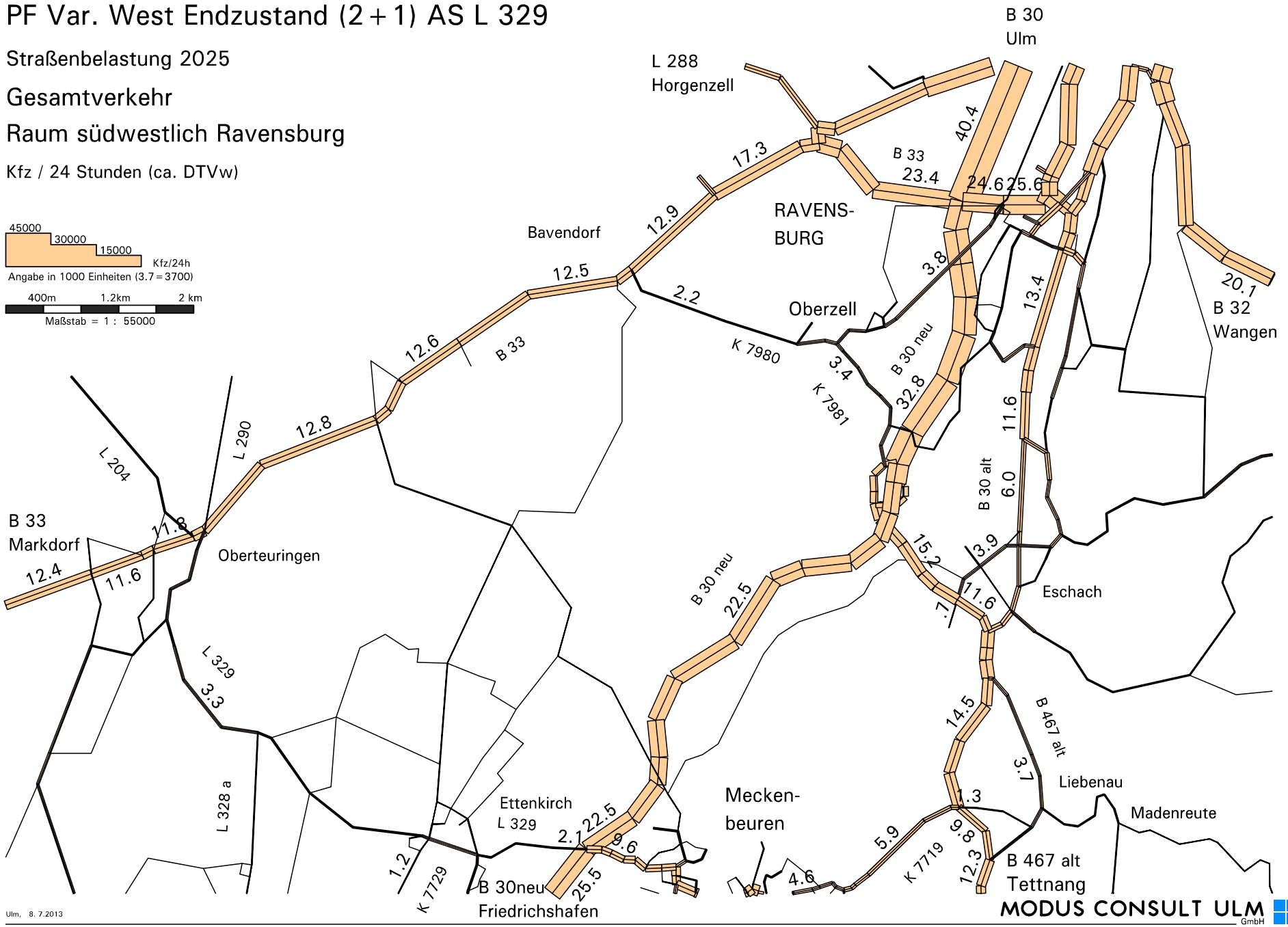
PF Var. West Endzustand (2 + 1) AS L 329

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 8. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 5.4.2

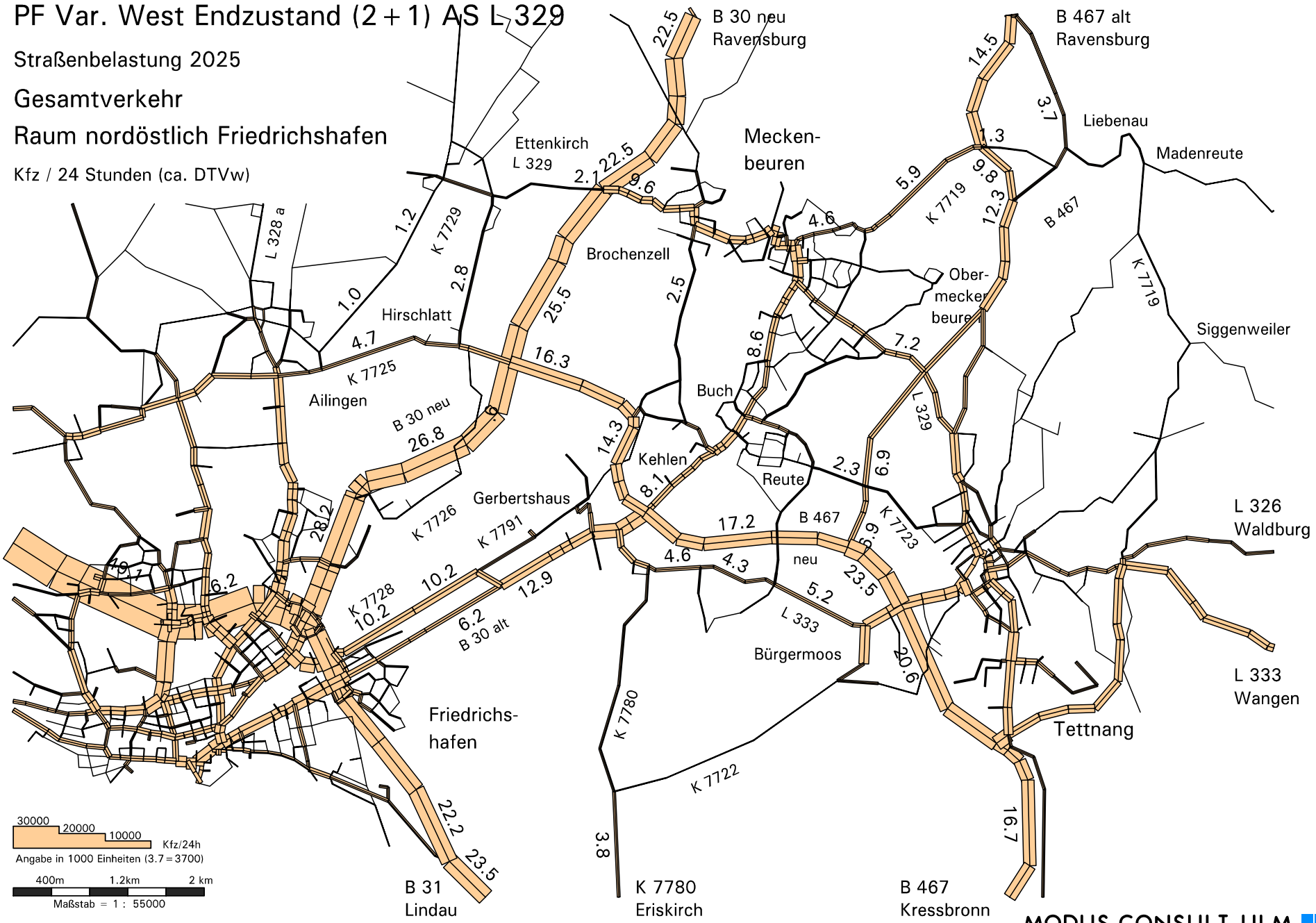
PF Var. West Endzustand (2 + 1) AS L 329

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 8. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 5.4.3

Verkehrsuntersuchung B 30-neu Ravensburg Süd - Friedrichshafen

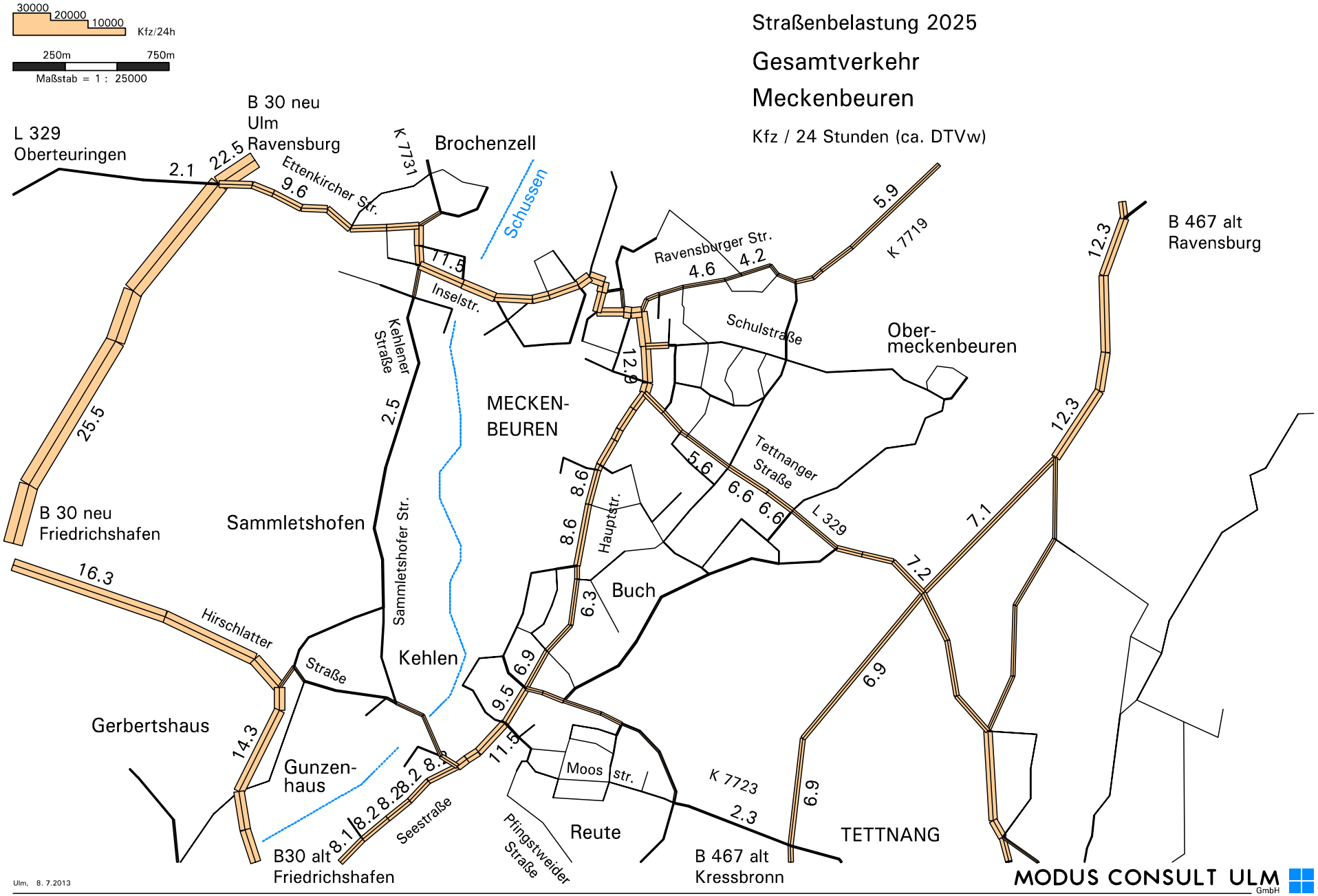
PF Var. West Endzustand (2 + 1) AS L 329

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 8. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 5.4.4

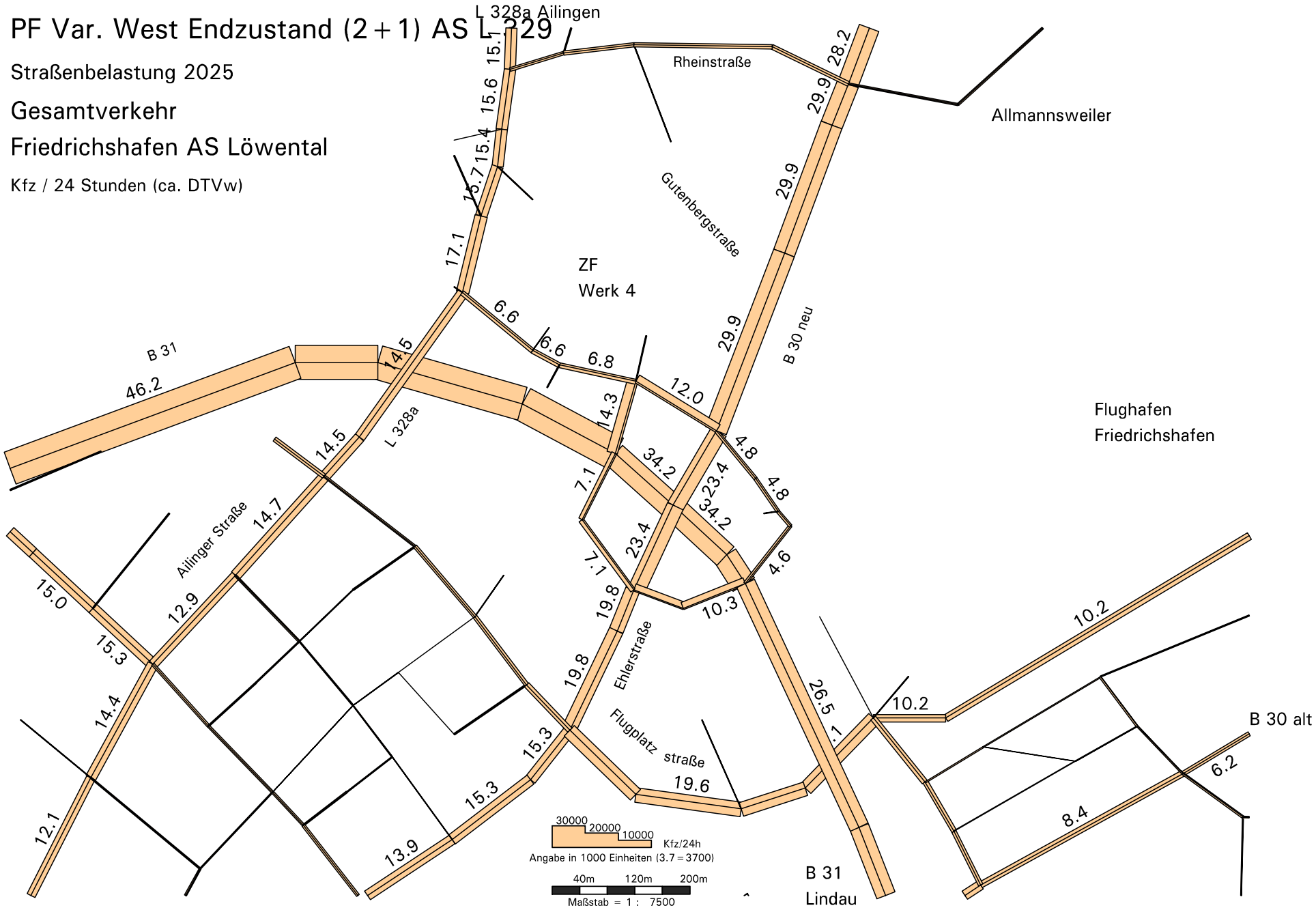
PF Var. West Endzustand (2+1) AS L 329

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 8. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 5.4.5

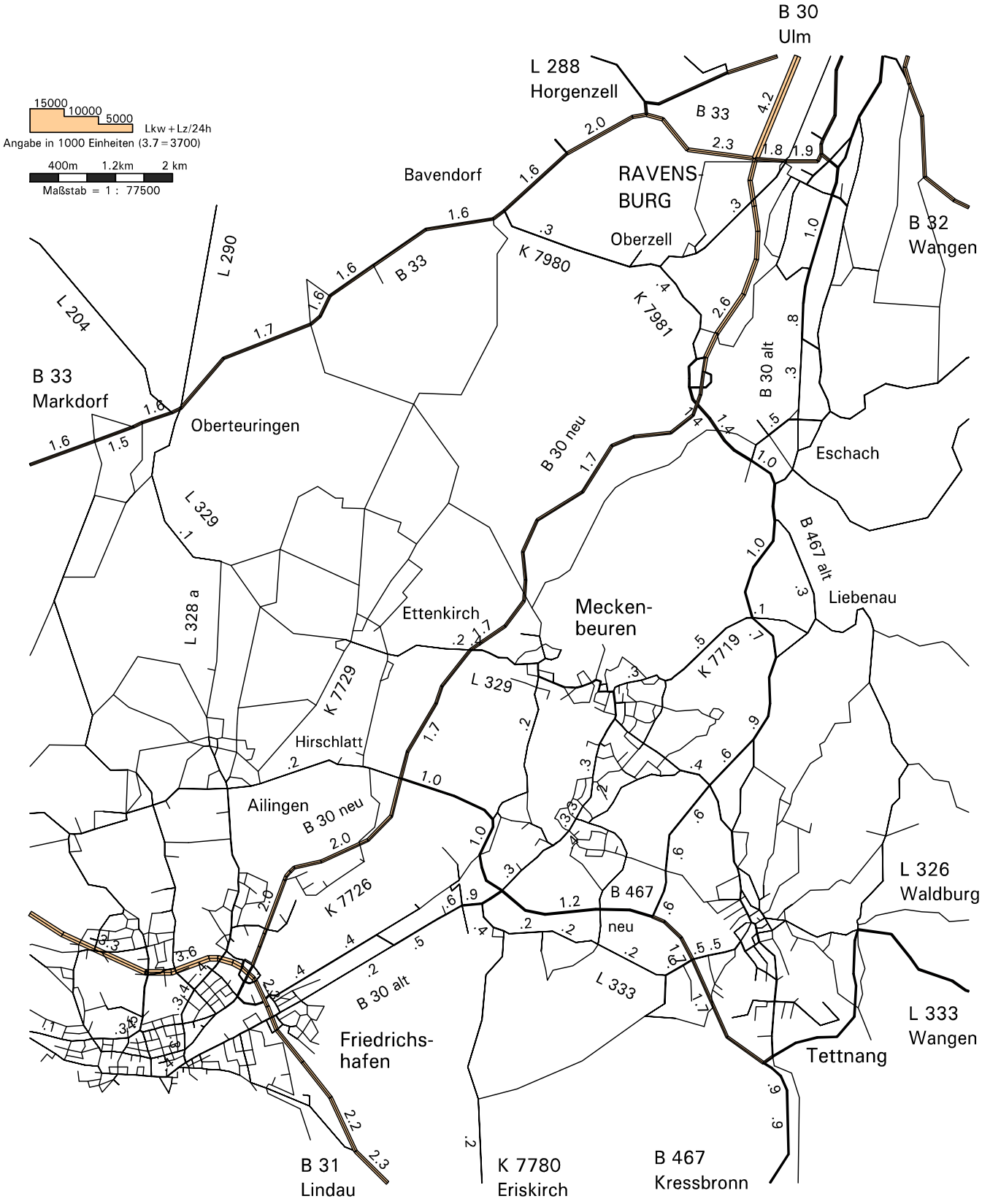
PF Var. West Endzustand (2+1) AS L 329

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



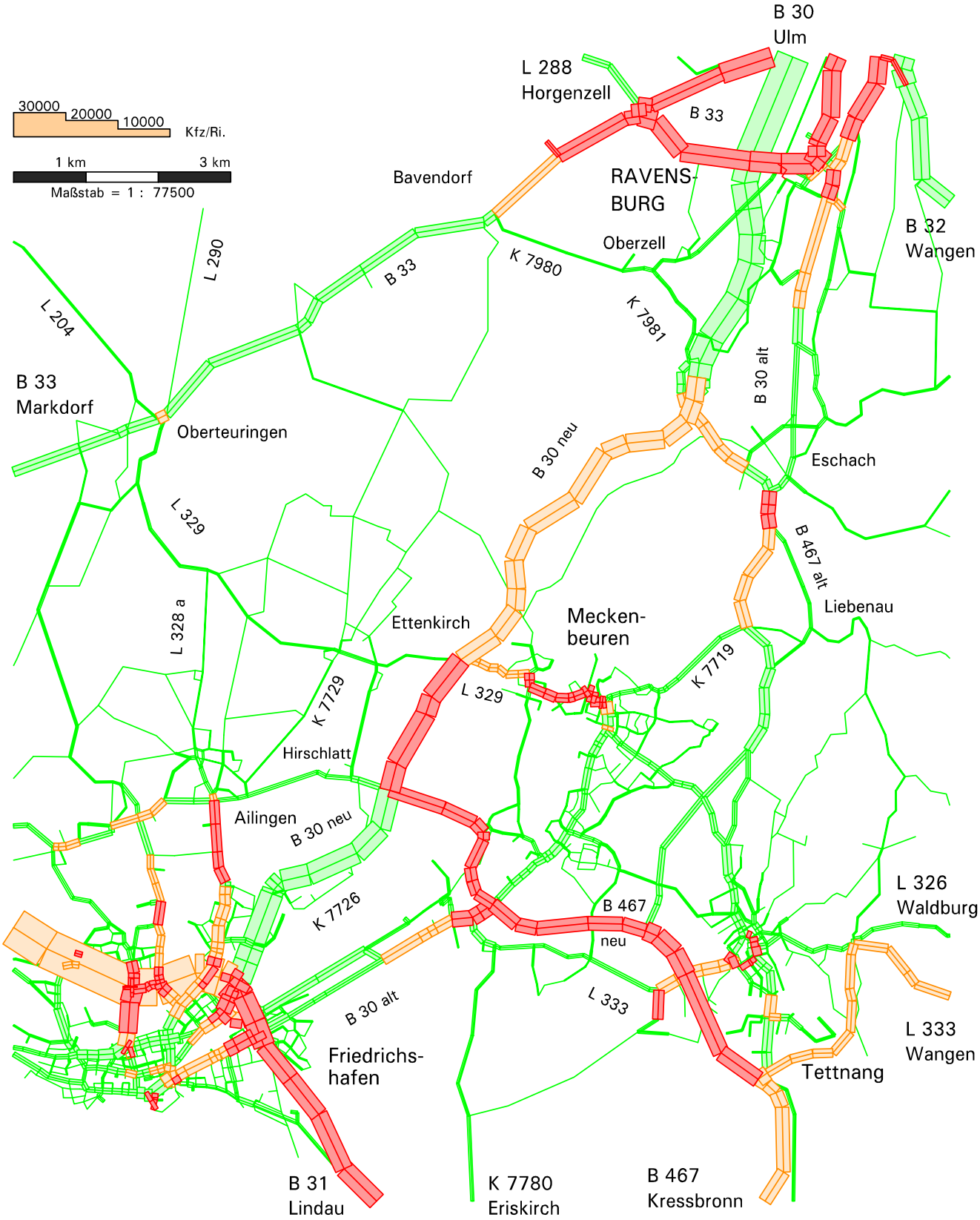
PF Var. West Endzustand (2 + 1) AS L 329

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



PF Var. West Endzustand (2 + 1) AS L 329

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

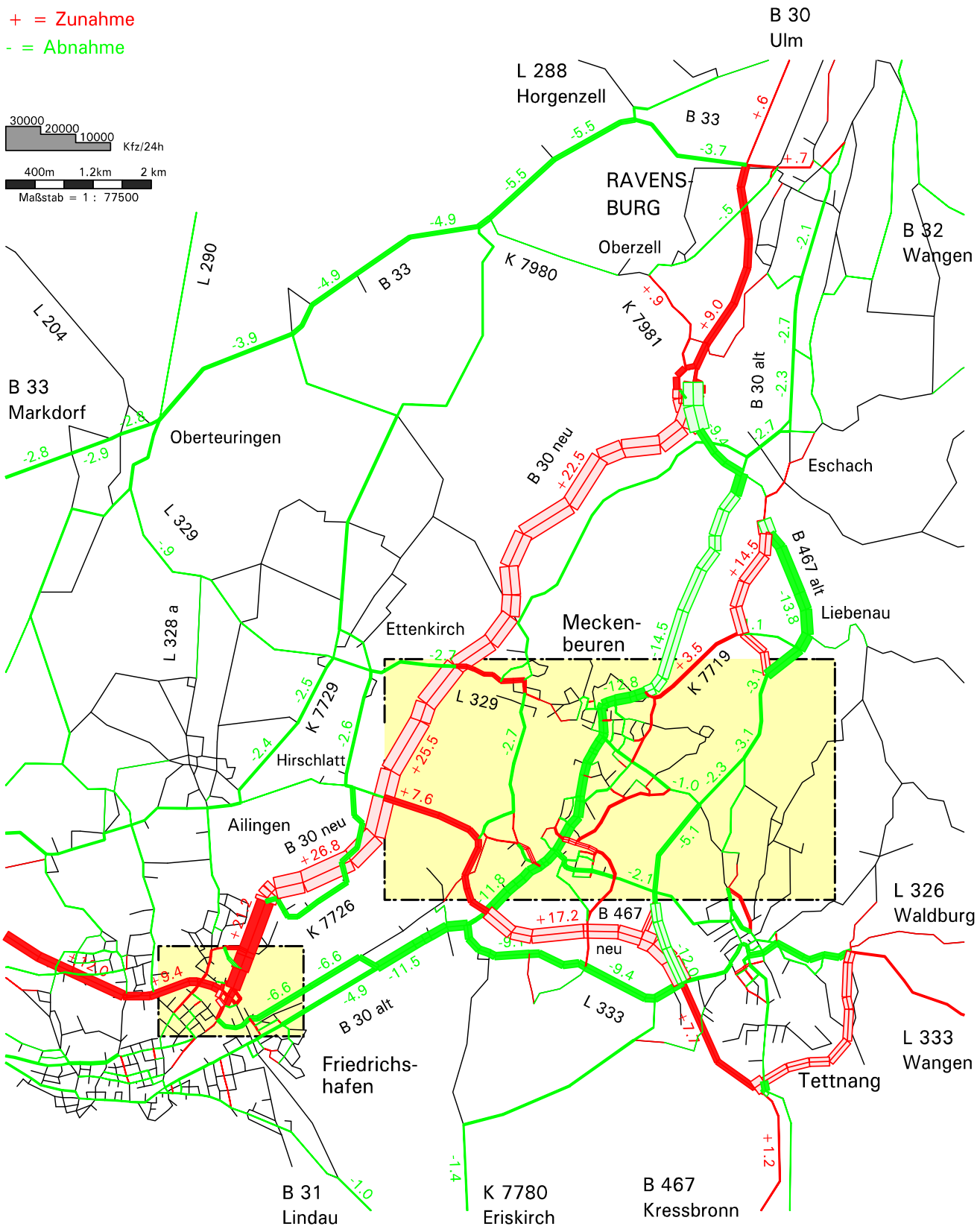
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte

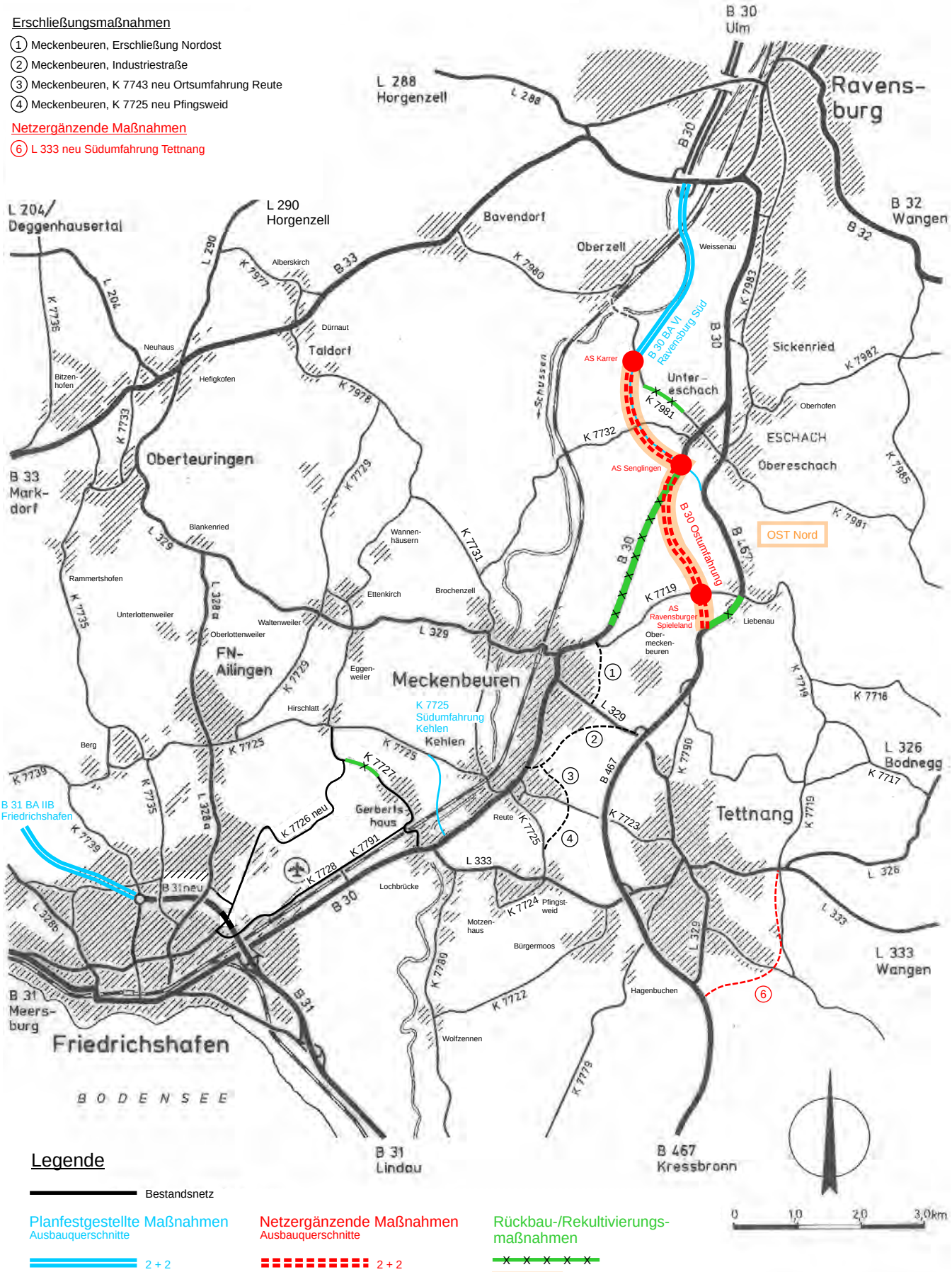


Planreihe 6

Prognose-Planfälle Variante Ost
Trasse 1c

MODUS CONSULT ULM GmbH

B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 6.1



Ulm, November 2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

PF Var. Ost Abschnitt Nord

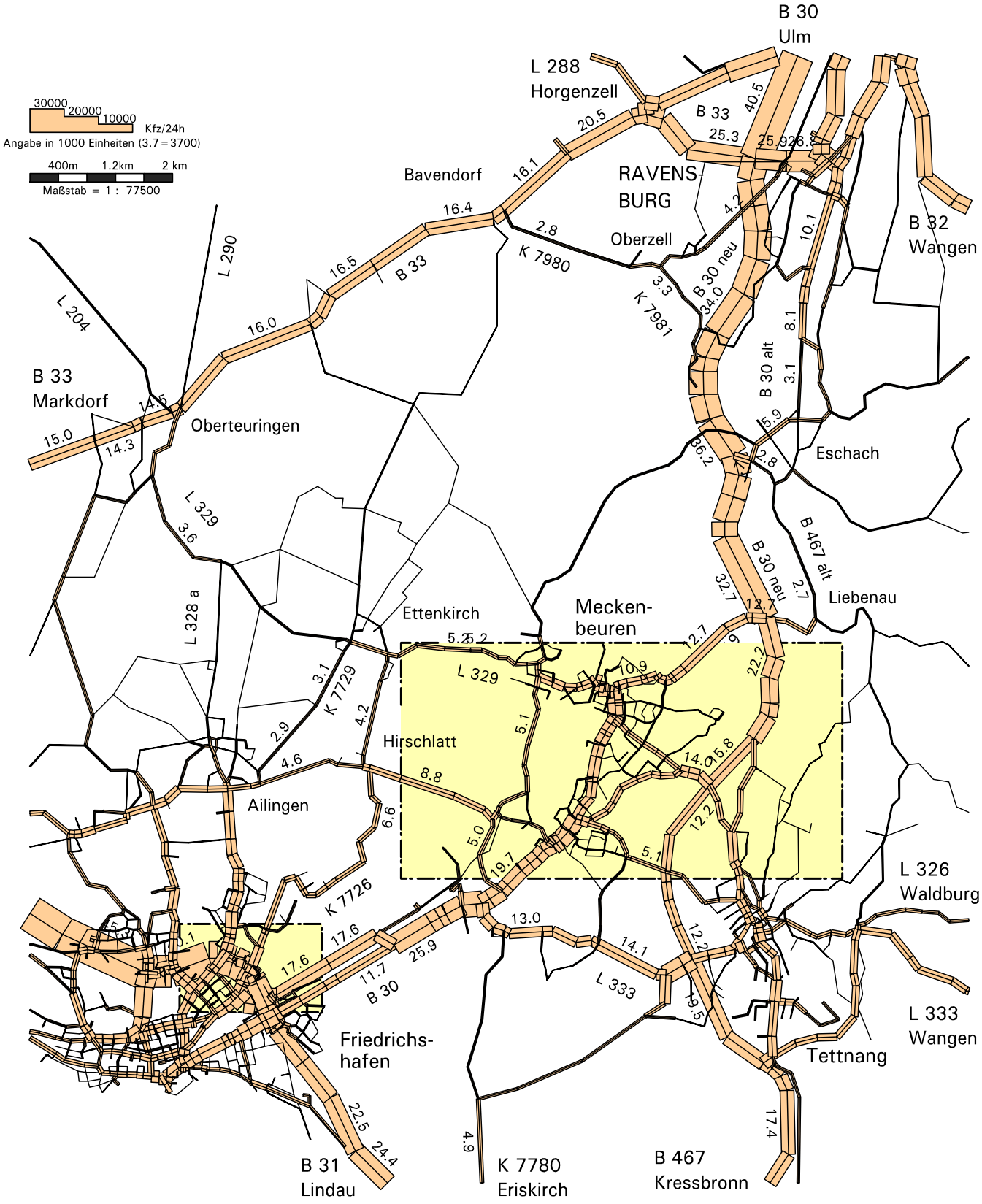
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



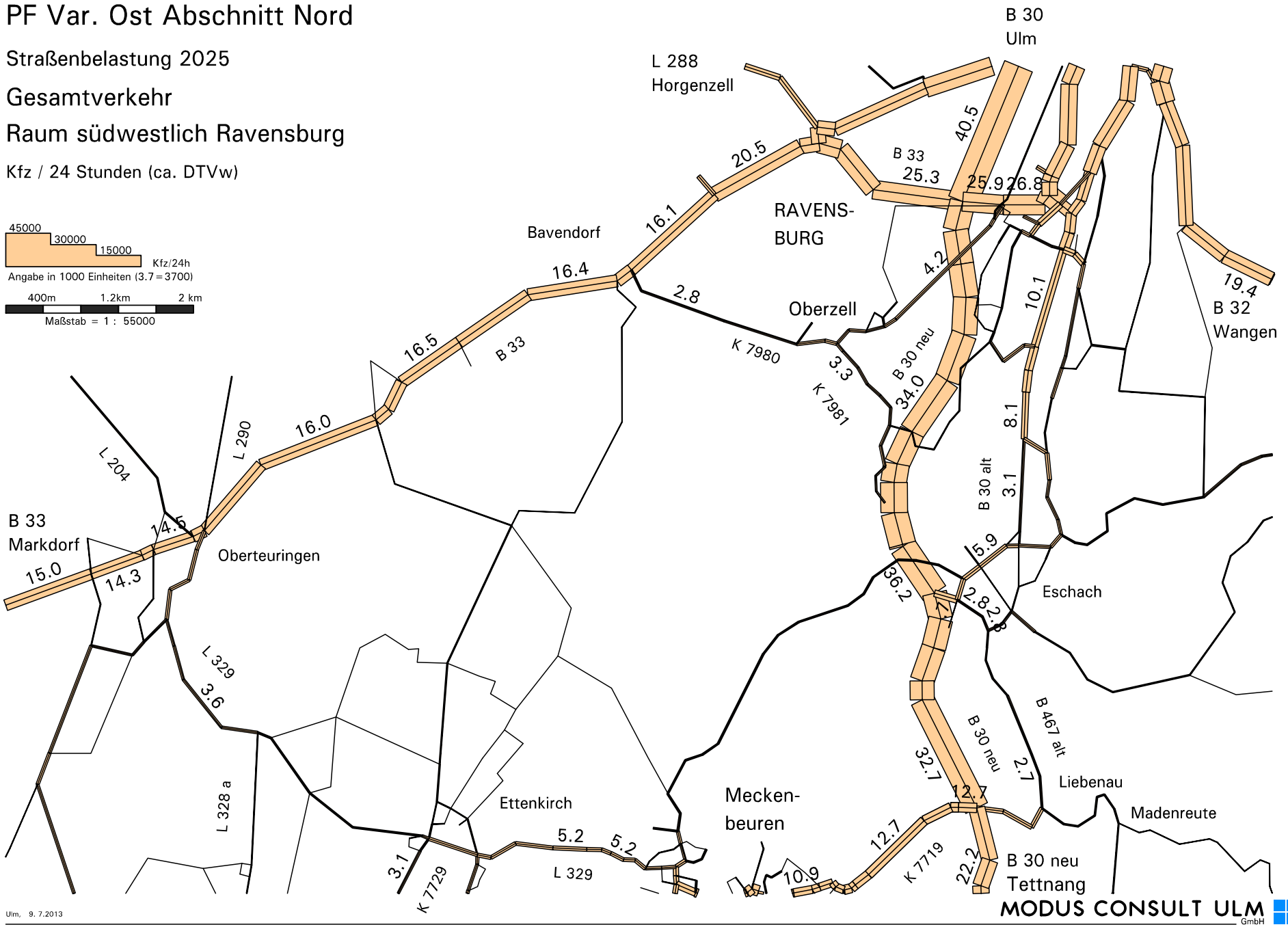
PF Var. Ost Abschnitt Nord

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 9. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 6.1.2

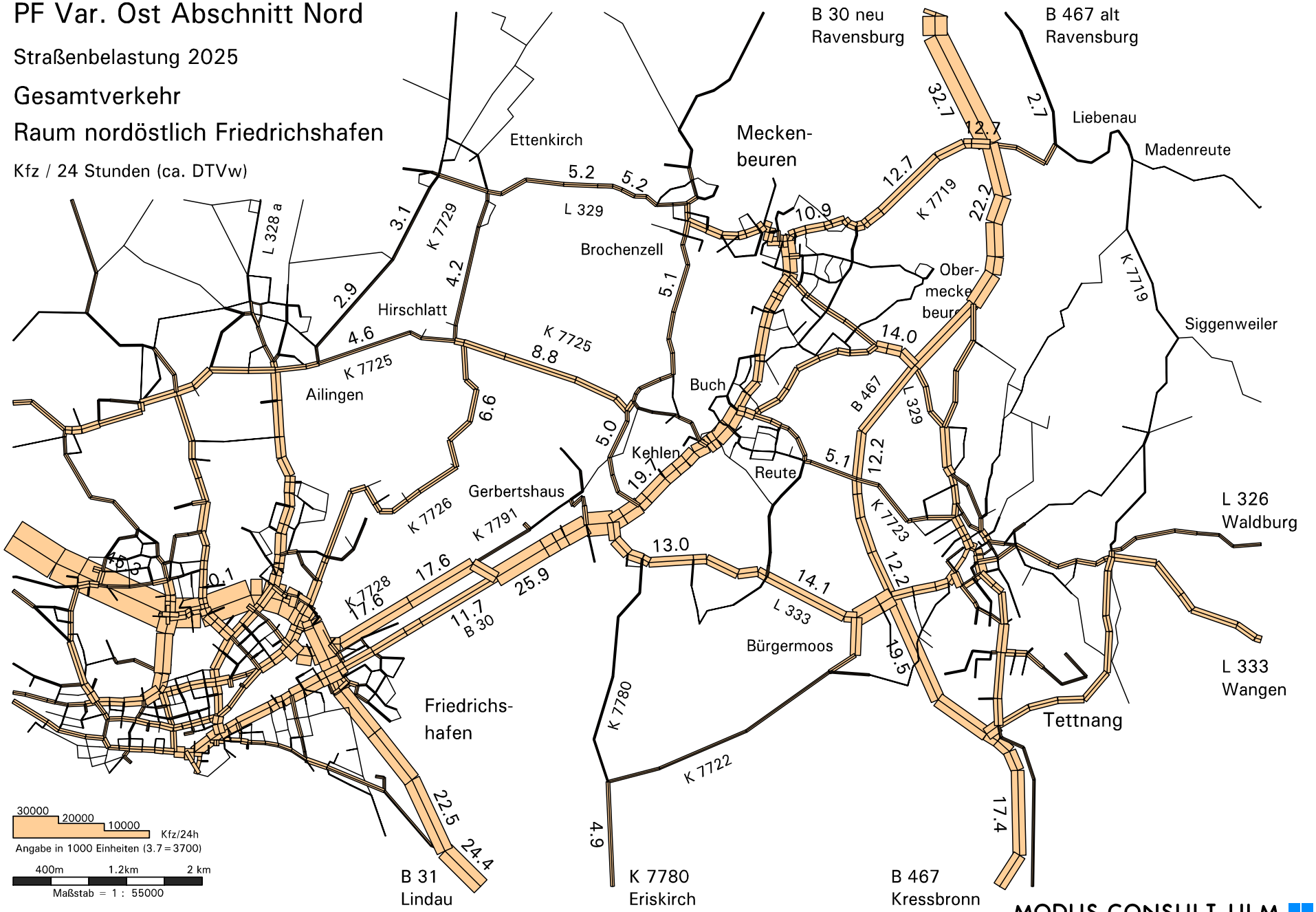
PF Var. Ost Abschnitt Nord

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 9. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 6.1.3

Verkehrsuntersuchung B 30-neu Ravensburg Süd - Friedrichshafen

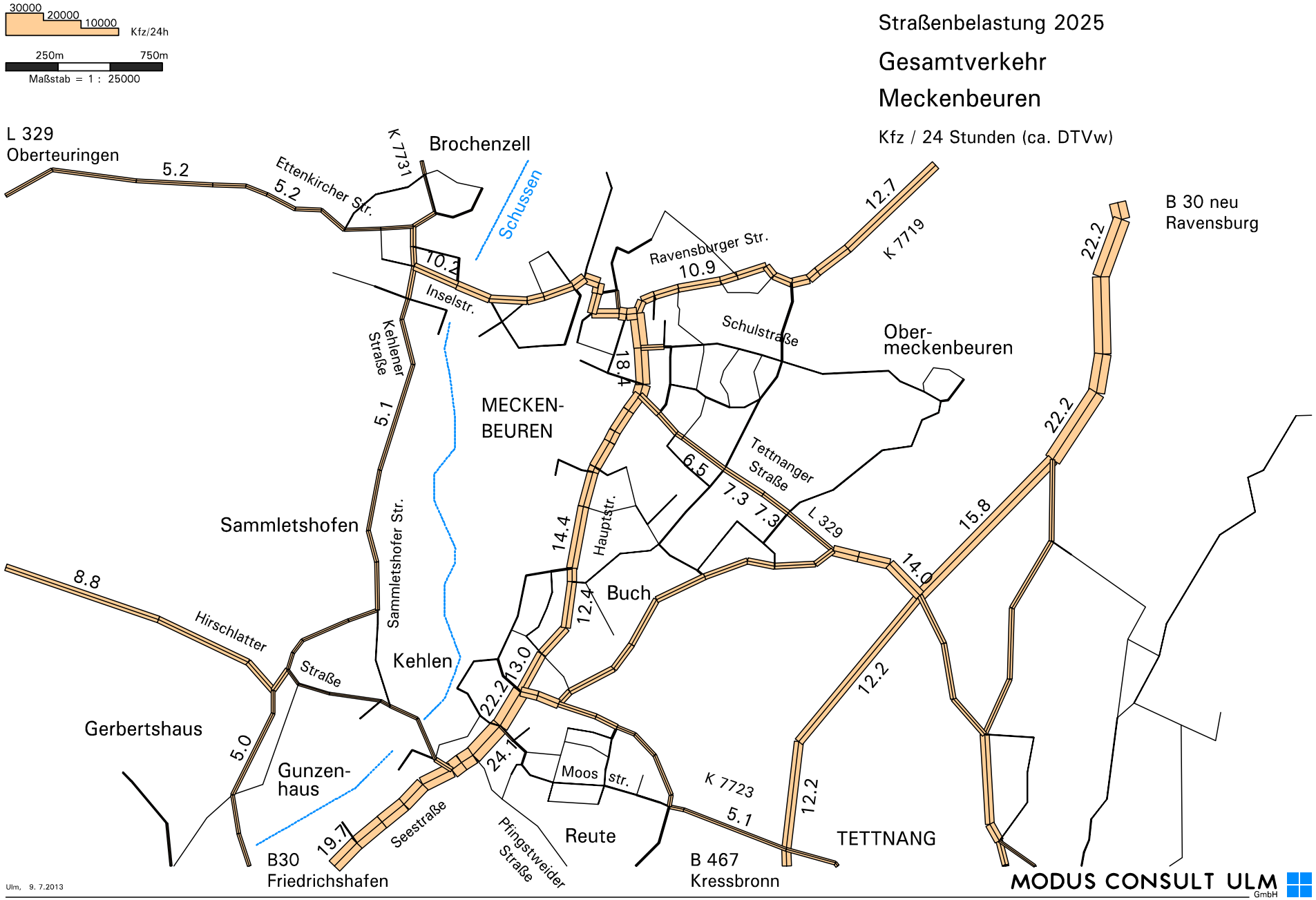
PF Var. Ost Abschnitt Nord

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 9. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 6.1.4

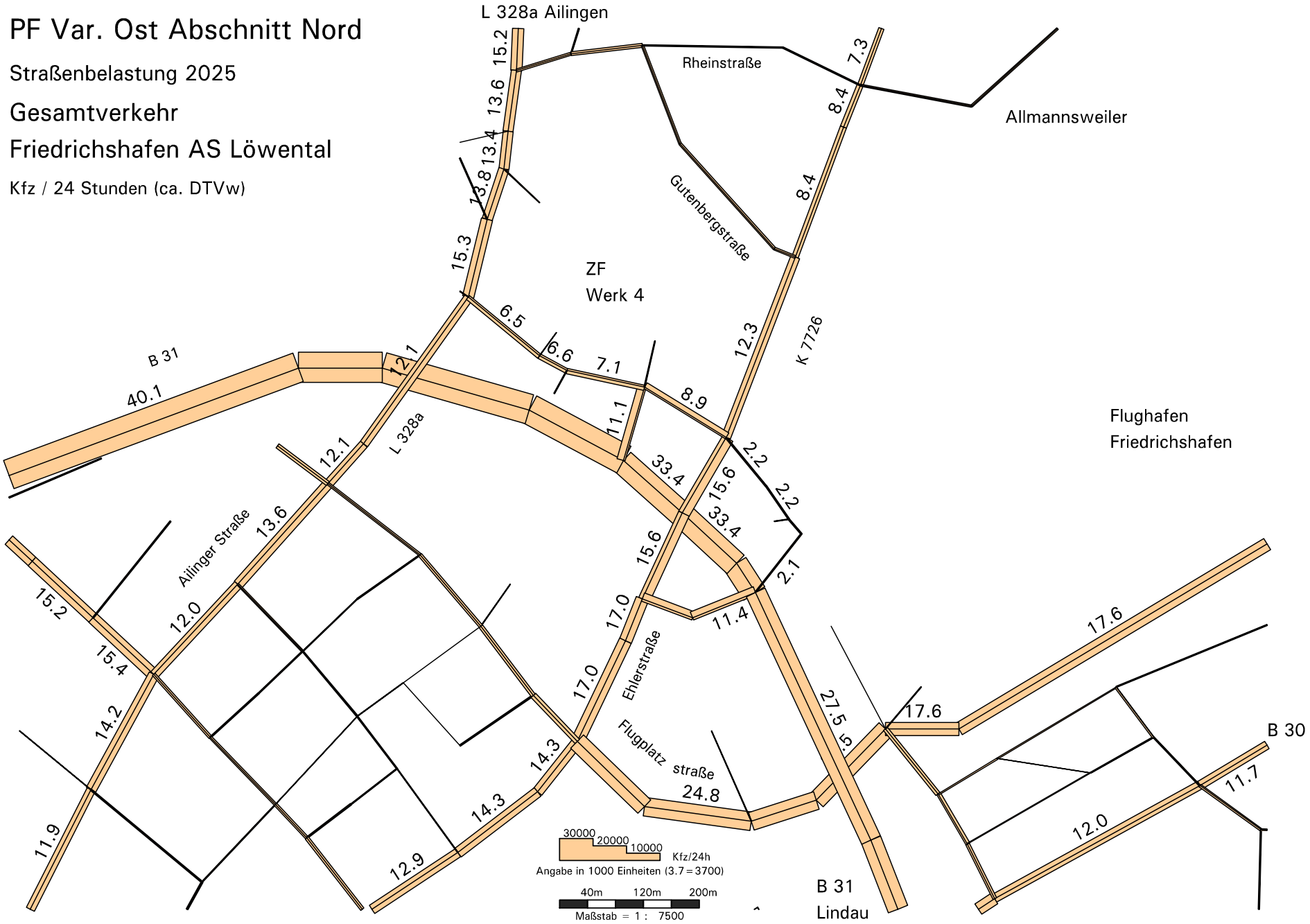
PF Var. Ost Abschnitt Nord

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 9. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 6.1.5

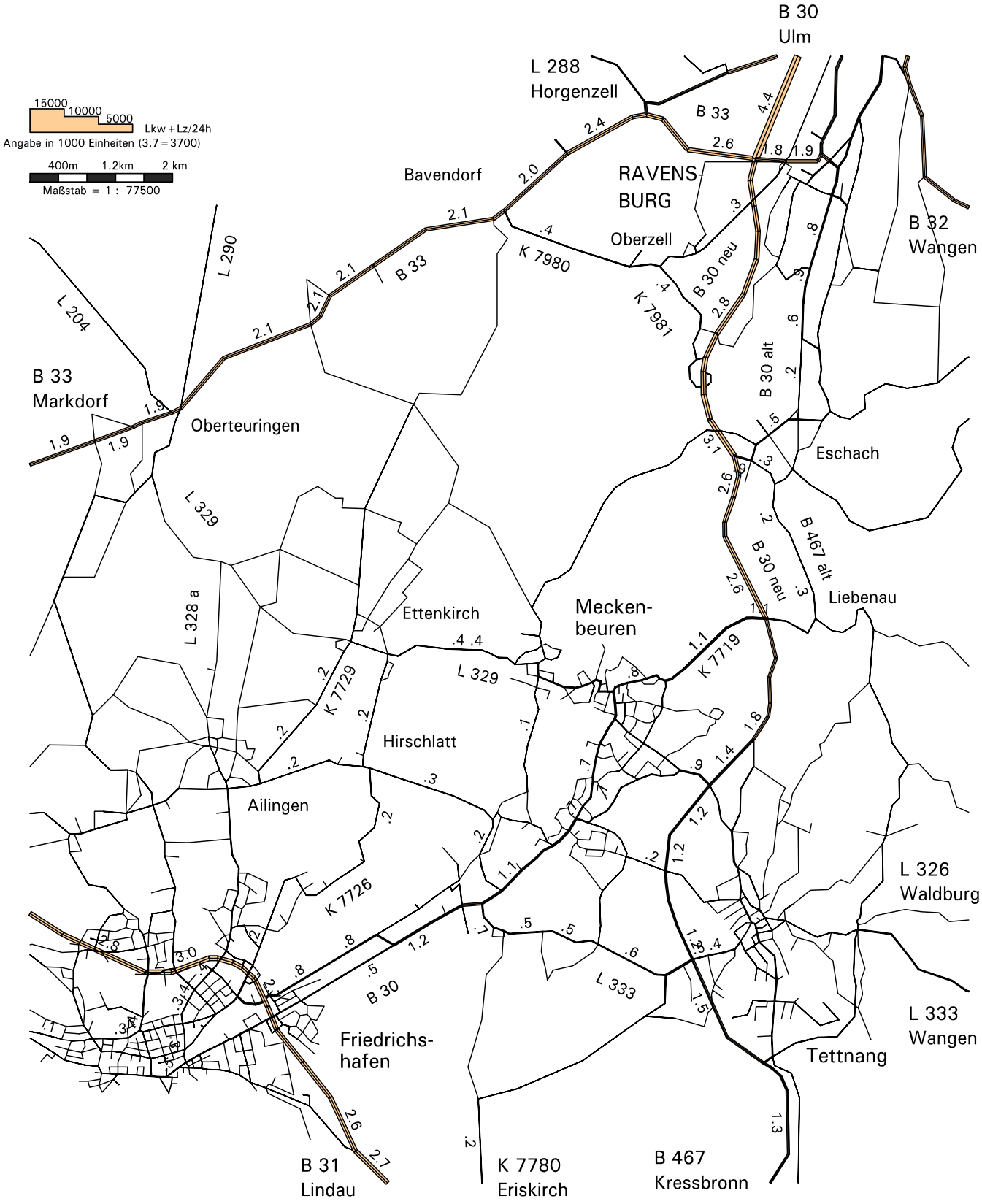
PF Var. Ost Abschnitt Nord

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



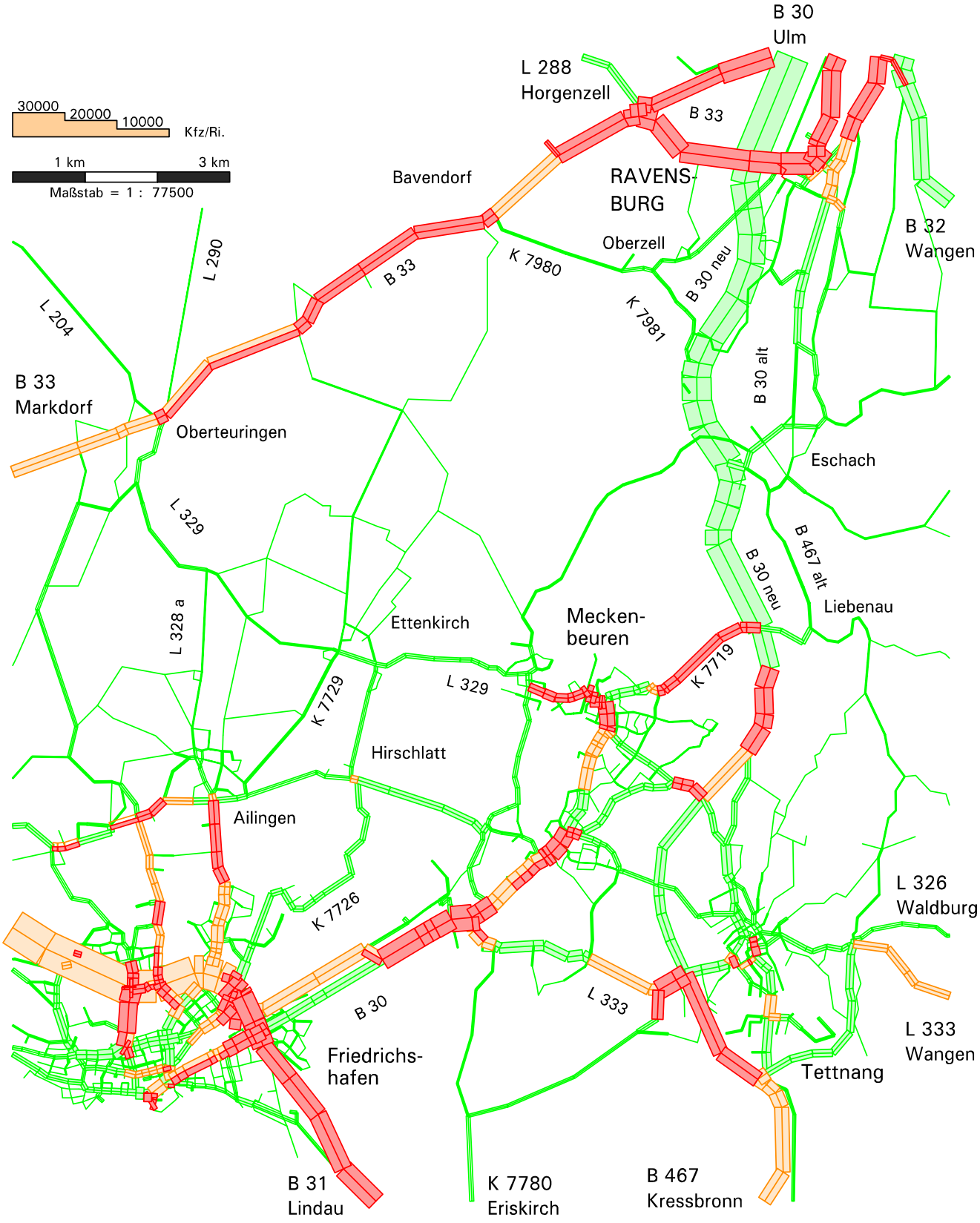
PF Var. Ost Abschnitt Nord

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



PF Var. Ost Abschnitt Nord

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

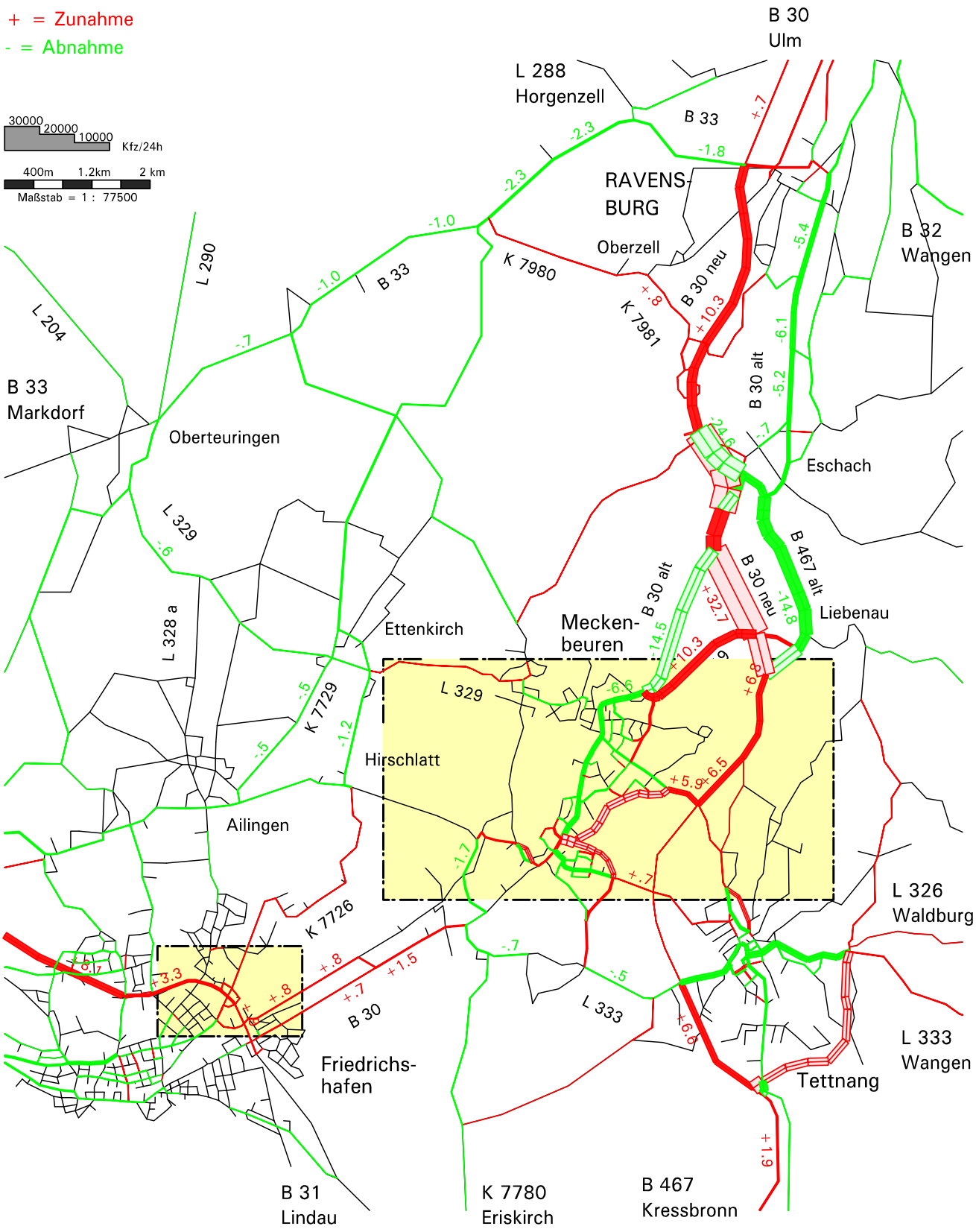
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte



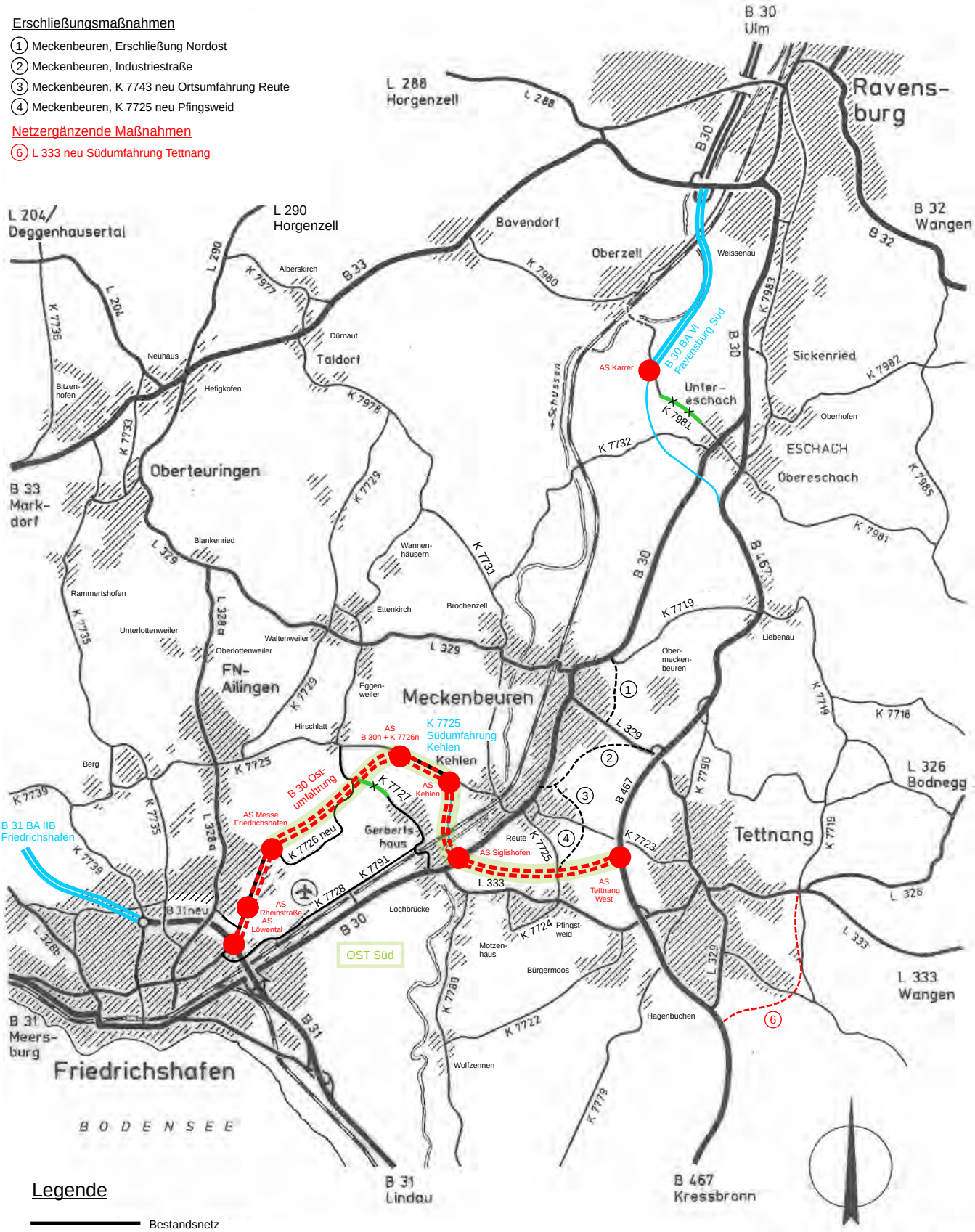
B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 6.2

Erschließungsmaßnahmen

1. Meckenbeuren, Erschließung Nordost
2. Meckenbeuren, Industriestraße
3. Meckenbeuren, K 7743 neu Ortsumfahrung Reute
4. Meckenbeuren, K 7725 neu Pfingsweid

Netzergänzende Maßnahmen

6. L 333 neu Südumfahrung Tettnang



Legende

Bestandsnetz

Planfestgestellte Maßnahmen
Ausbauquerschnitte

- 2 + 2
- 1 + 1

Netzergänzende Maßnahmen
Ausbauquerschnitte

- 2 + 2
- 2 + 1
- 1 + 1
- Neubauplanung in bestehender Trasse

Rückbau-/Rekultivierungs-maßnahmen

- OST Nord
- OST Mitte
- OST Süd

} Abschnittsbezeichnung der B 30 Ostumfahrung

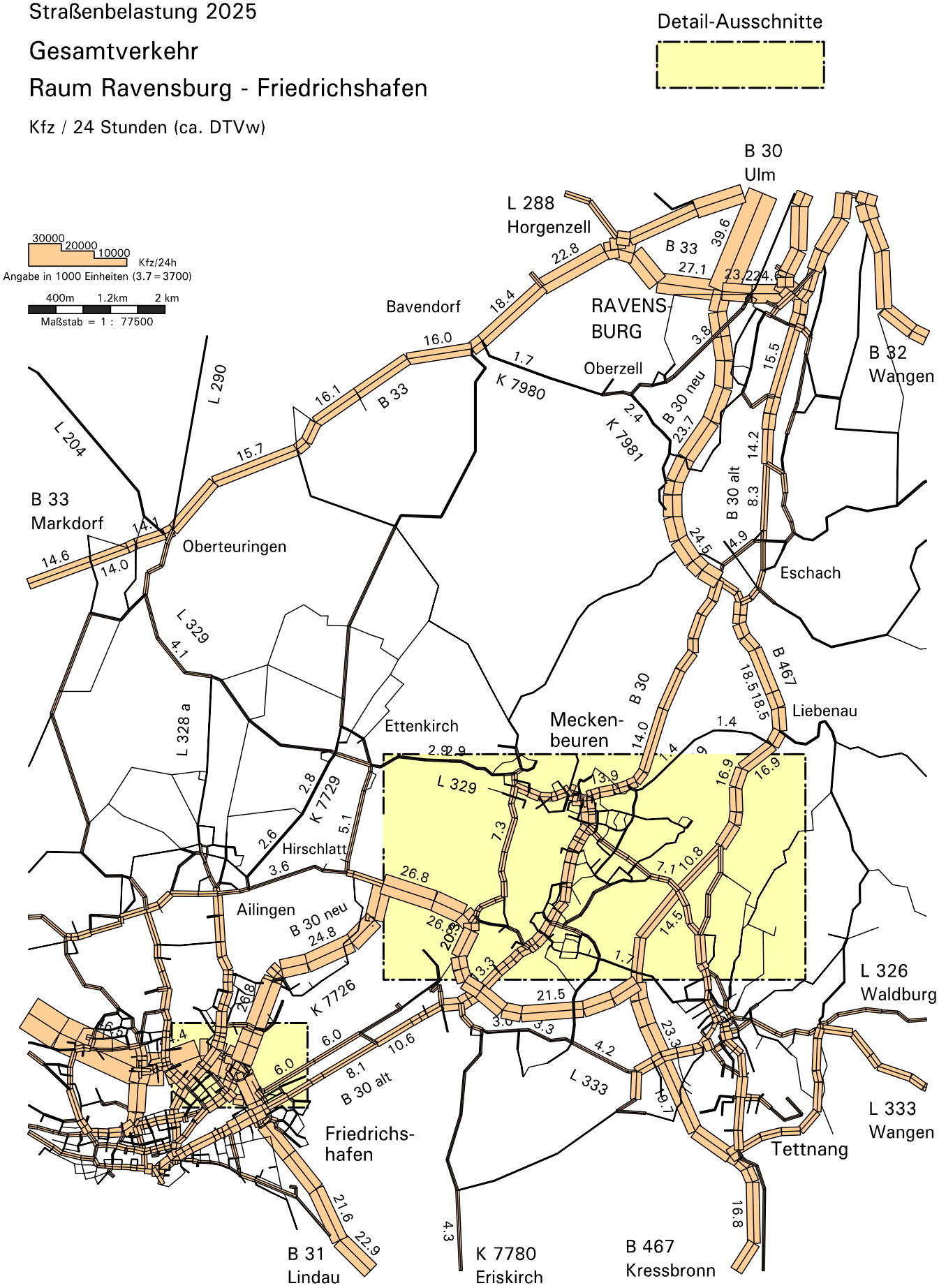
PF Var. Ost Abschnitt Süd

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



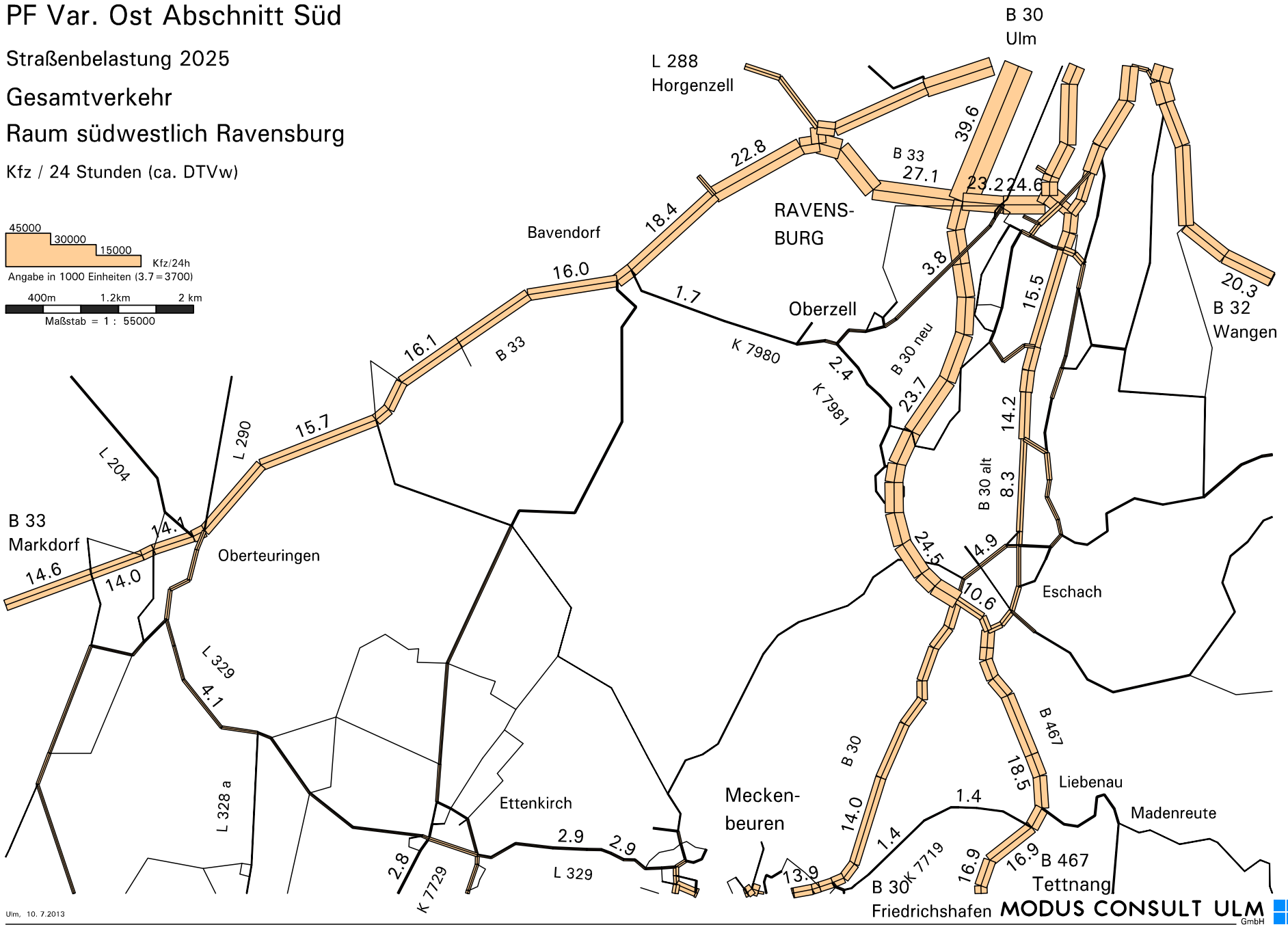
PF Var. Ost Abschnitt Süd

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 10. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 6.2.2

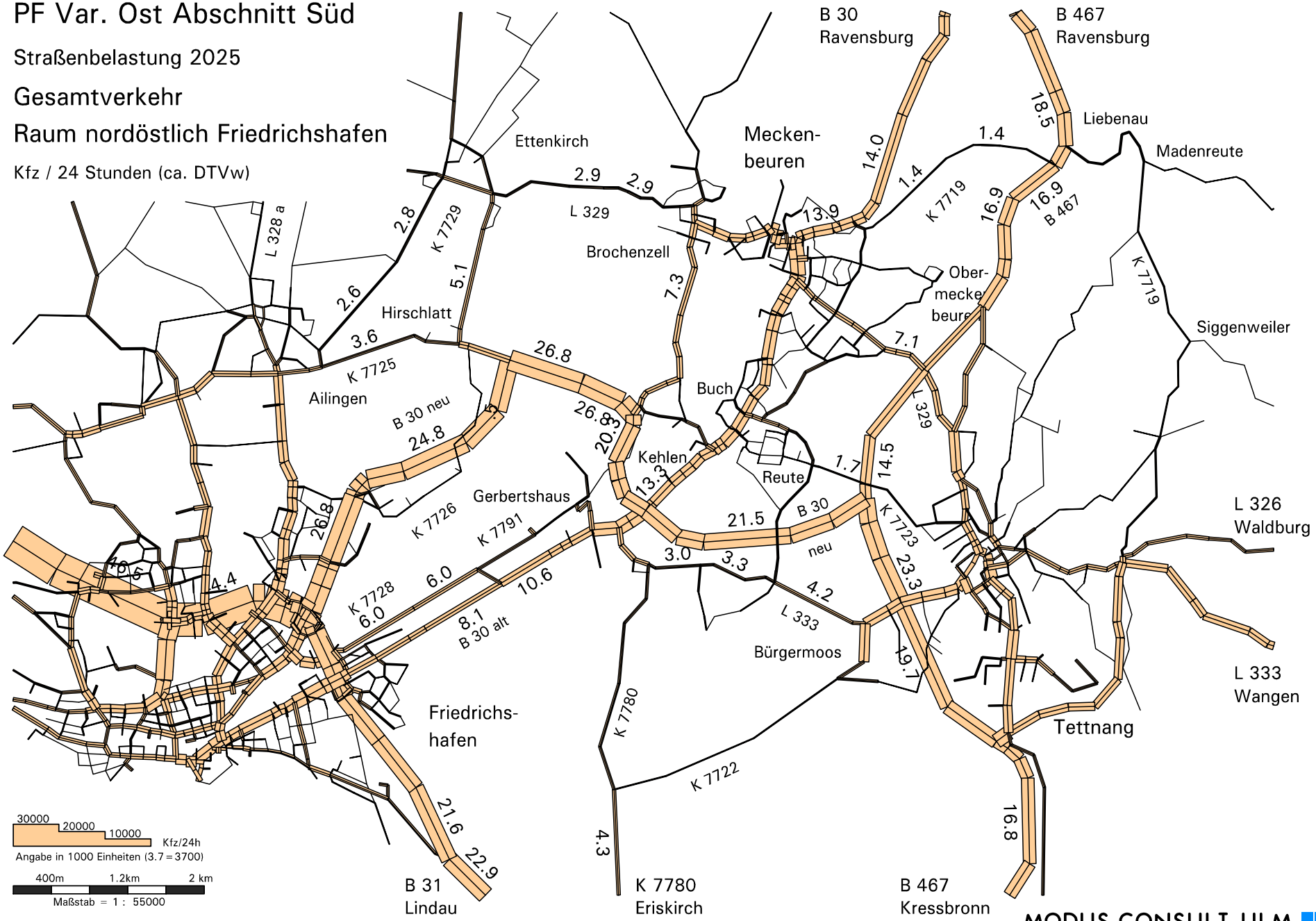
PF Var. Ost Abschnitt Süd

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 10. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 6.2.3

Verkehrsuntersuchung B 30-neu Ravensburg Süd - Friedrichshafen

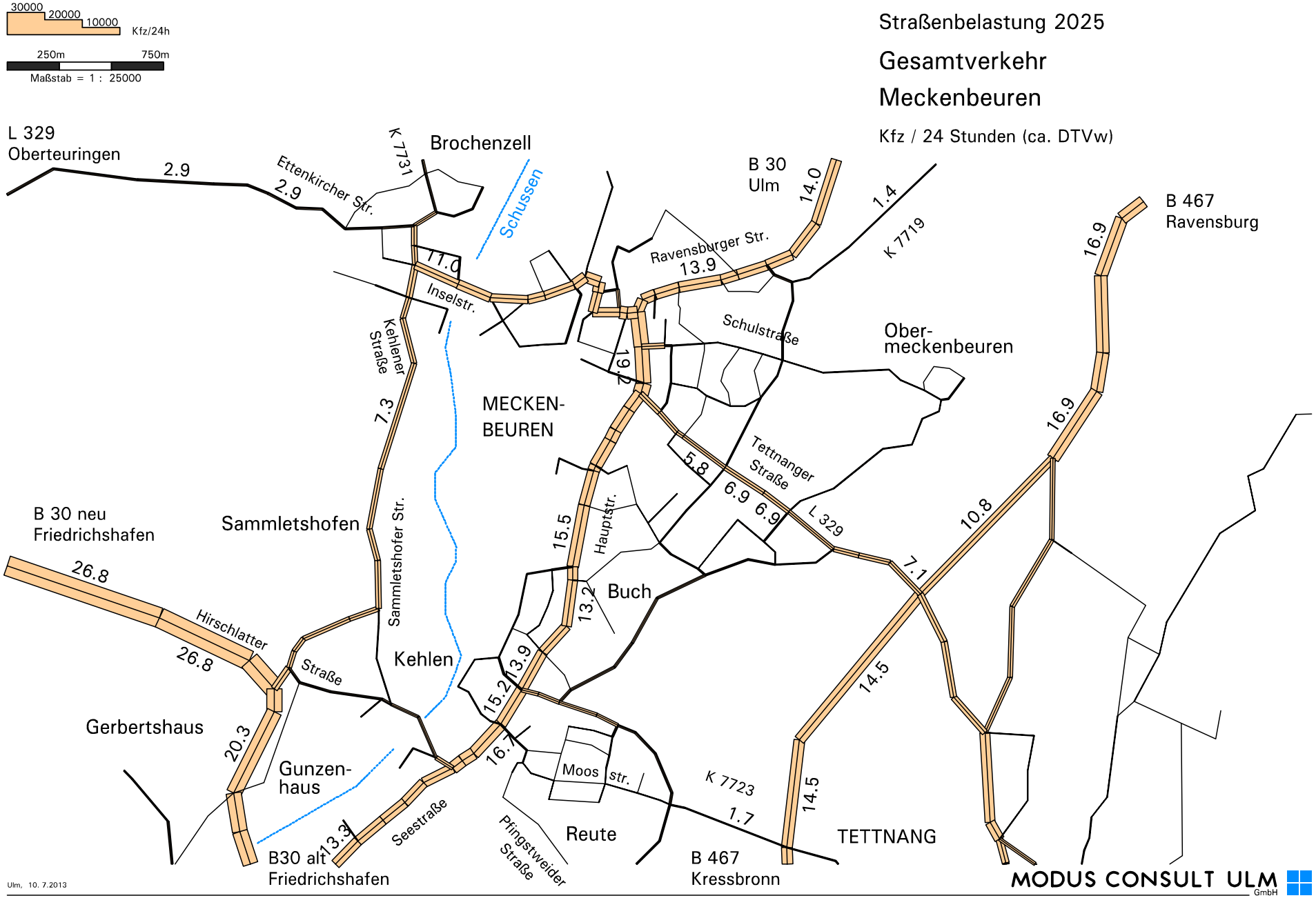
PF Var. Ost Abschnitt Süd

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 10. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 6.2.4

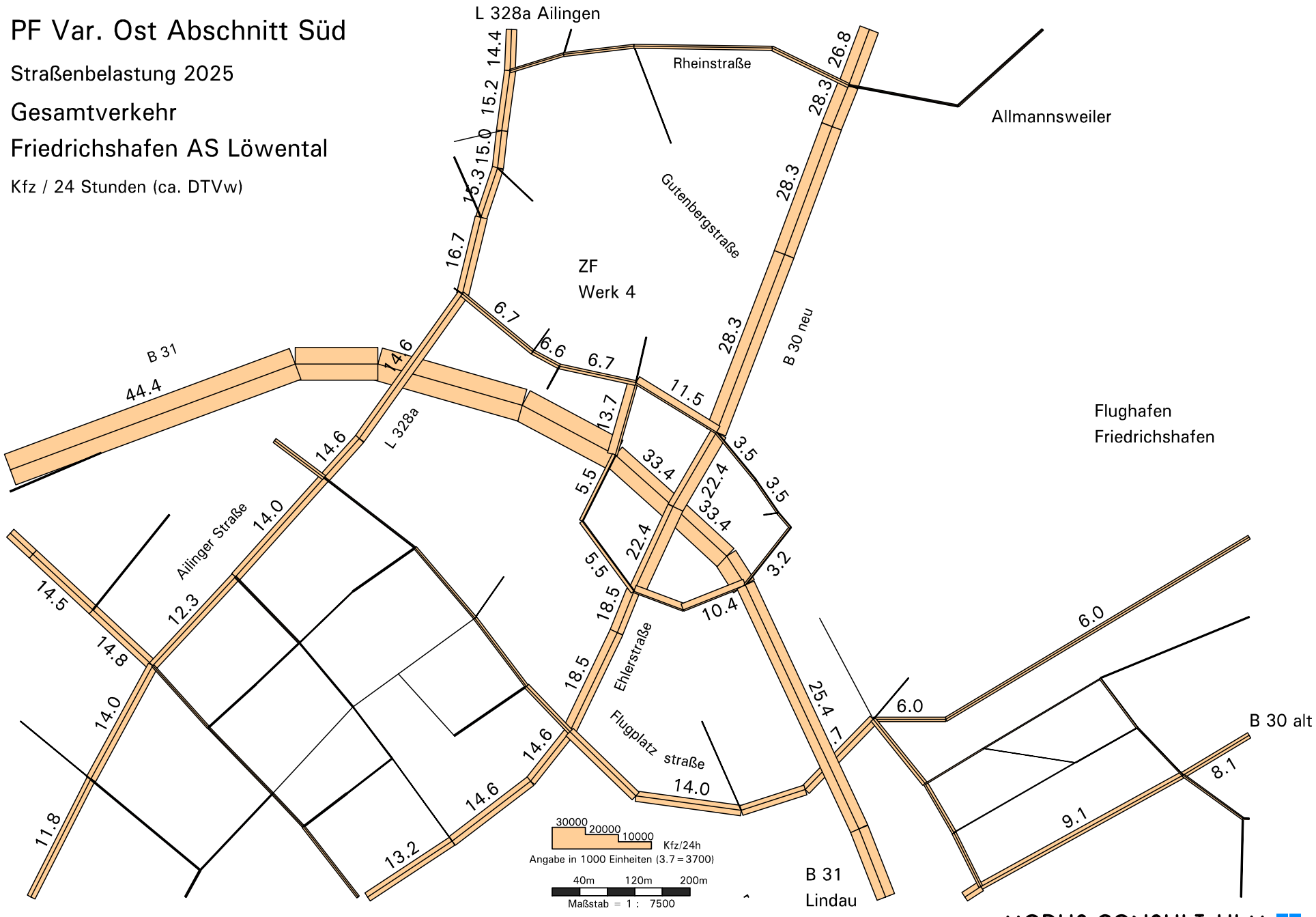
PF Var. Ost Abschnitt Süd

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 10. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 6.2.5

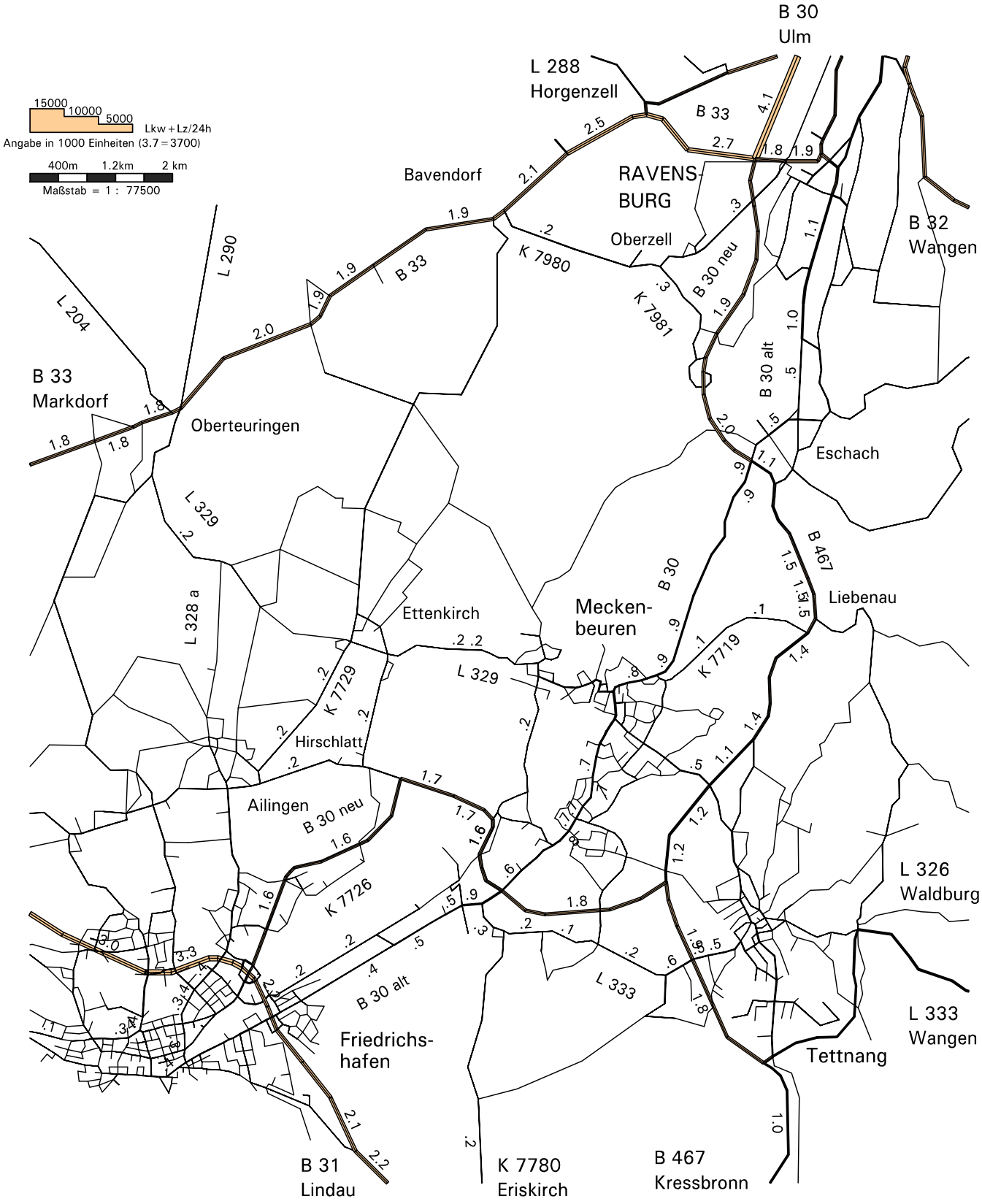
PF Var. Ost Abschnitt Süd

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



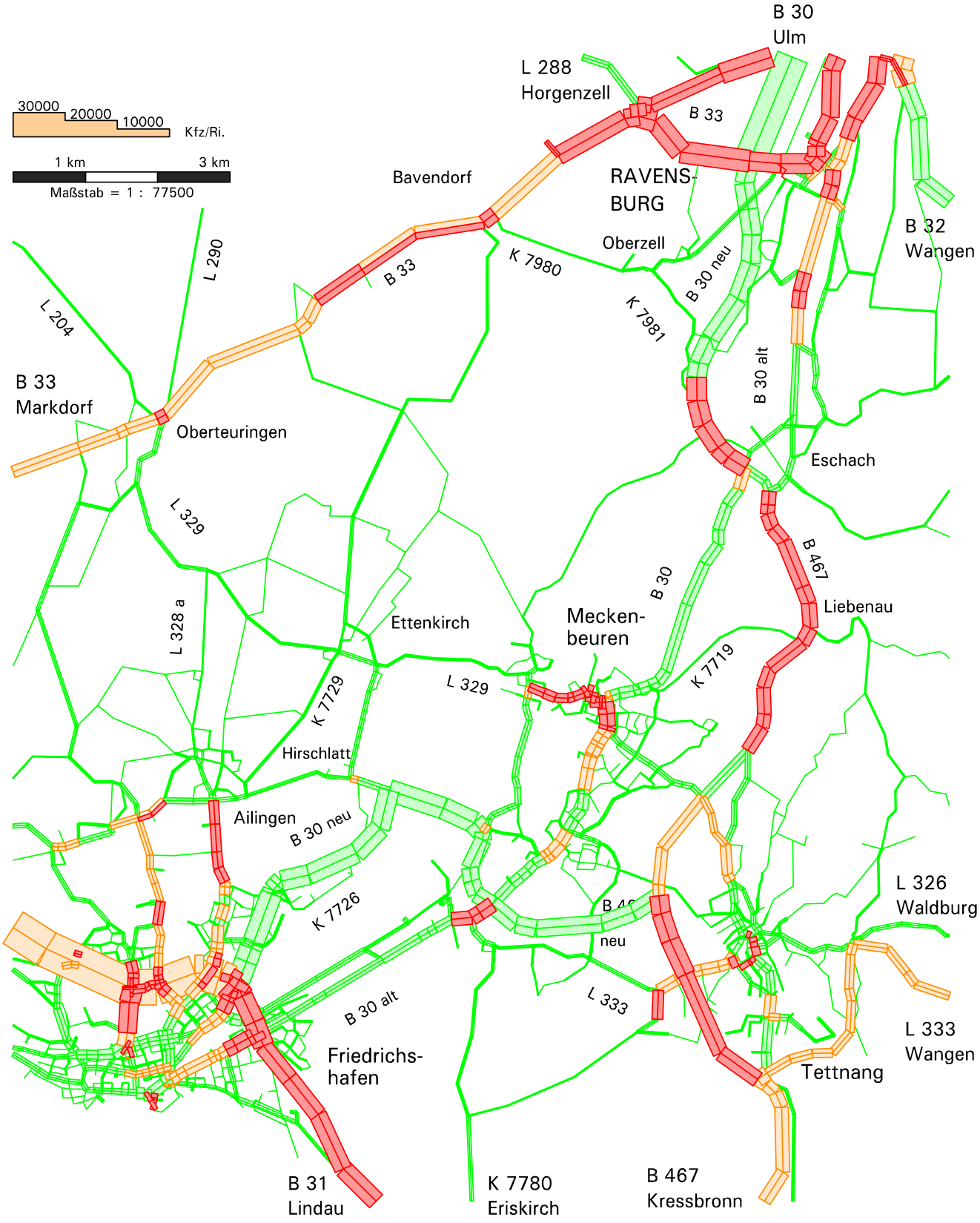
PF Var. Ost Abschnitt Süd

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



PF Var. Ost Abschnitt Süd

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

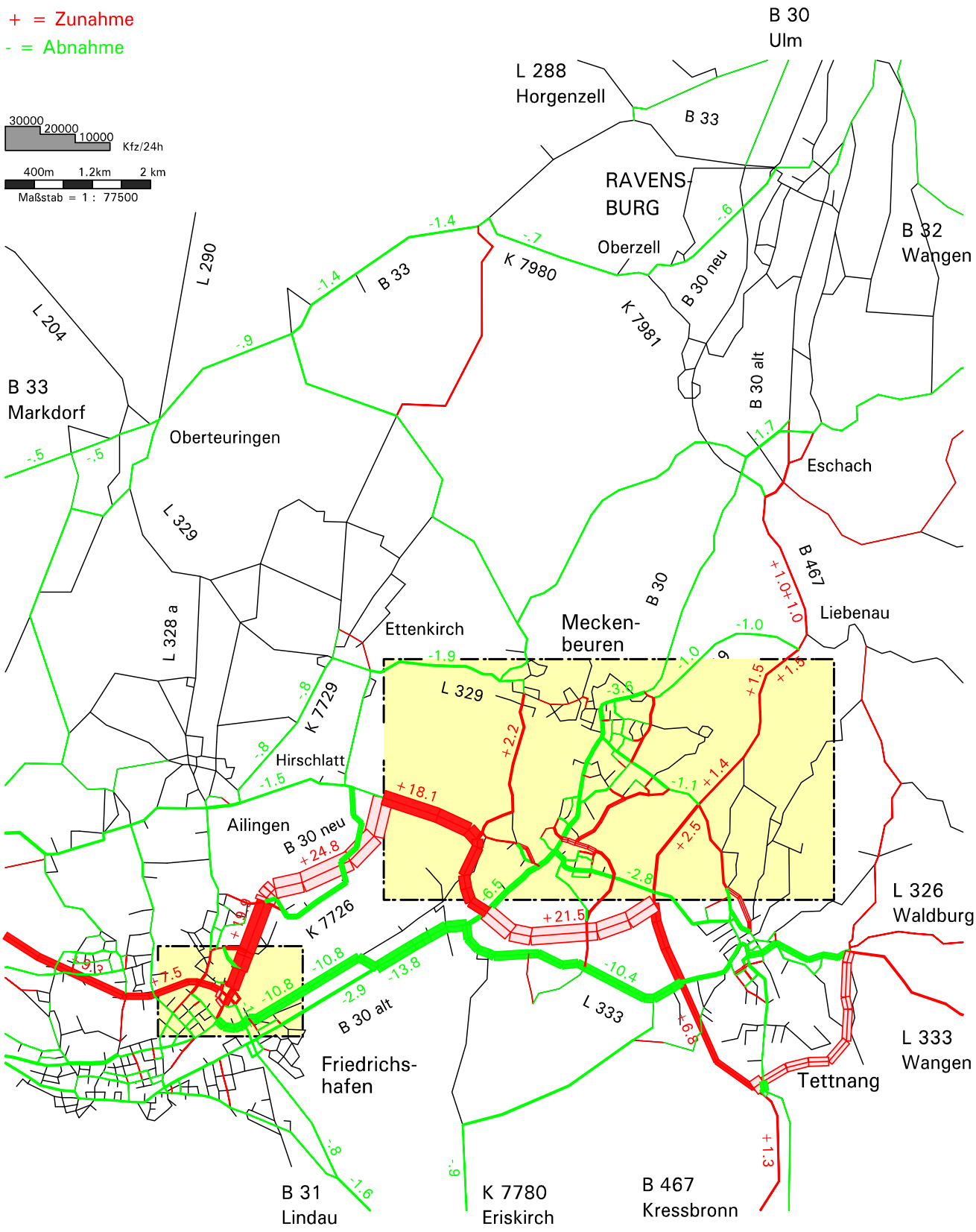
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

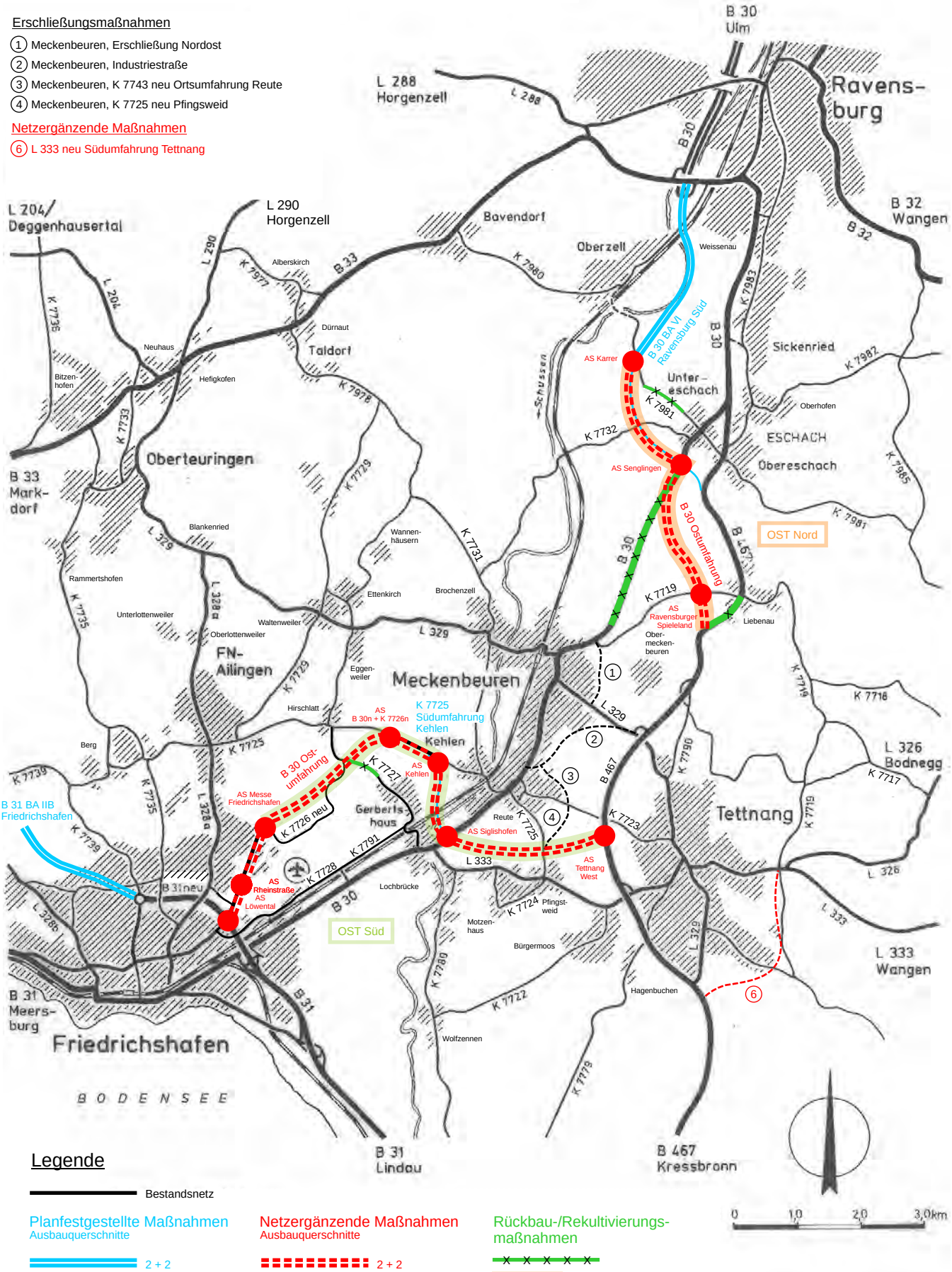
+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 6.3



Ulm, November 2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

PF Var. Ost Abschnitt Nord + Süd

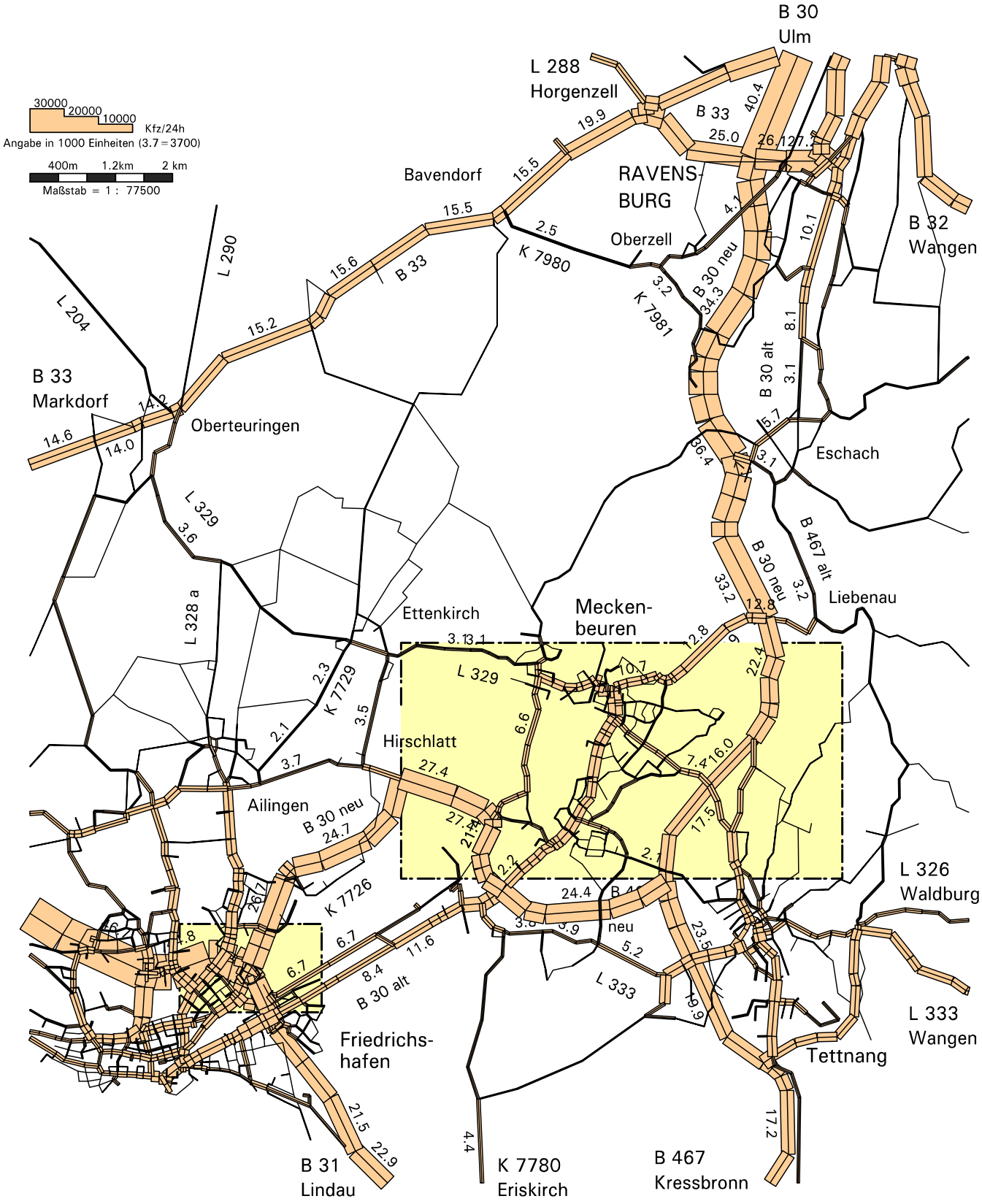
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



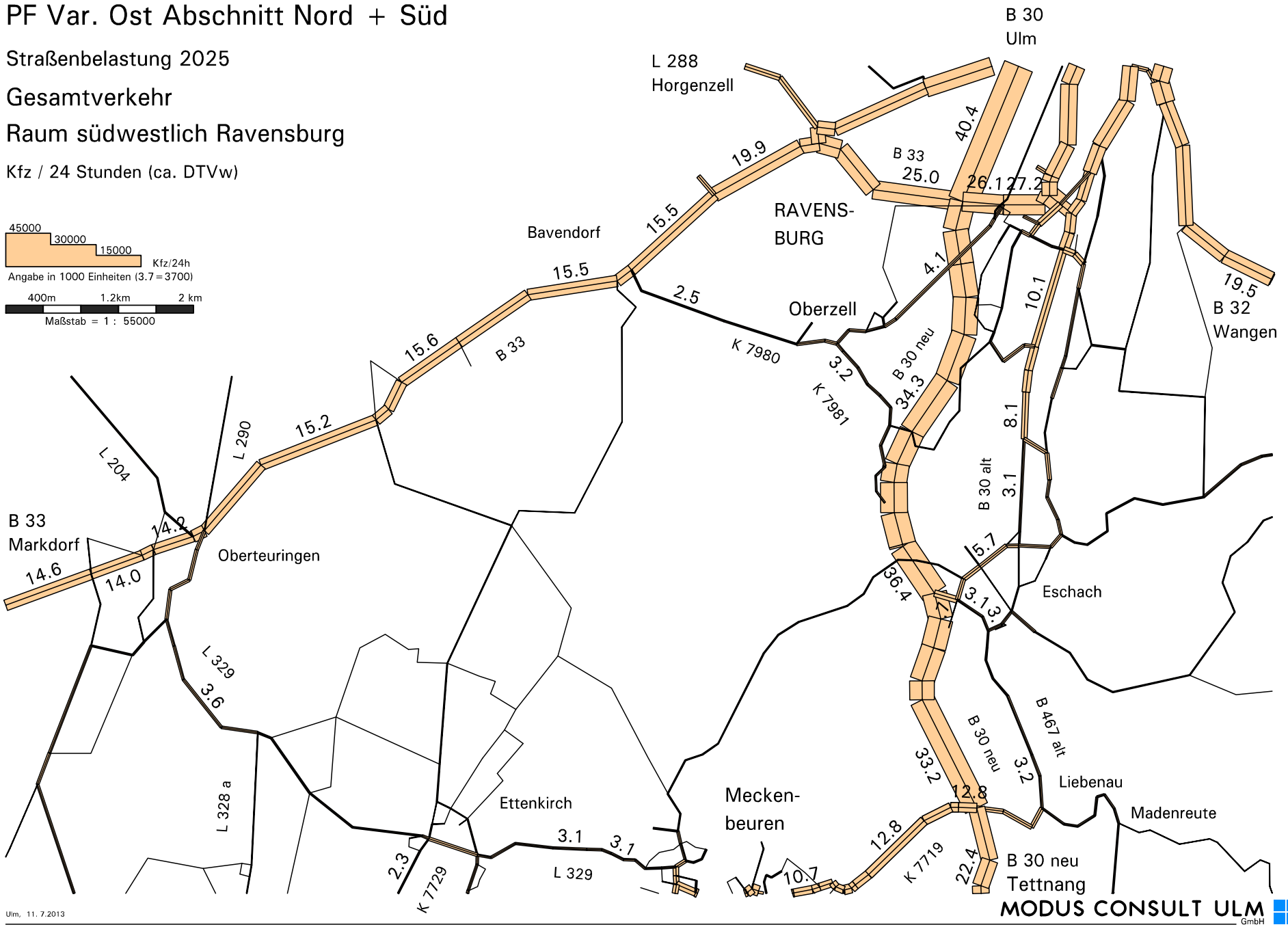
PF Var. Ost Abschnitt Nord + Süd

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 11. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 6.3.2

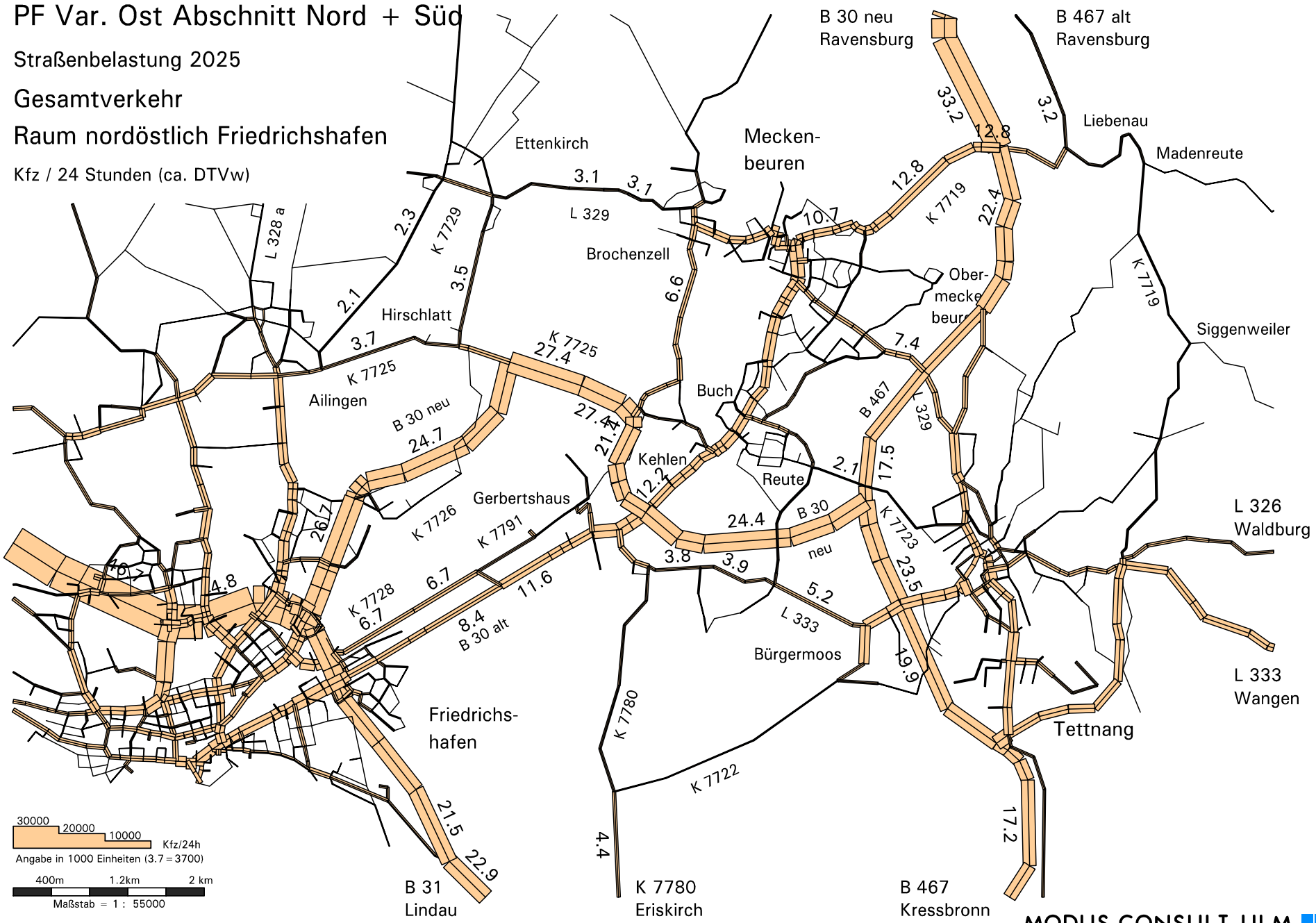
PF Var. Ost Abschnitt Nord + Süd

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 11. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 6.3.3

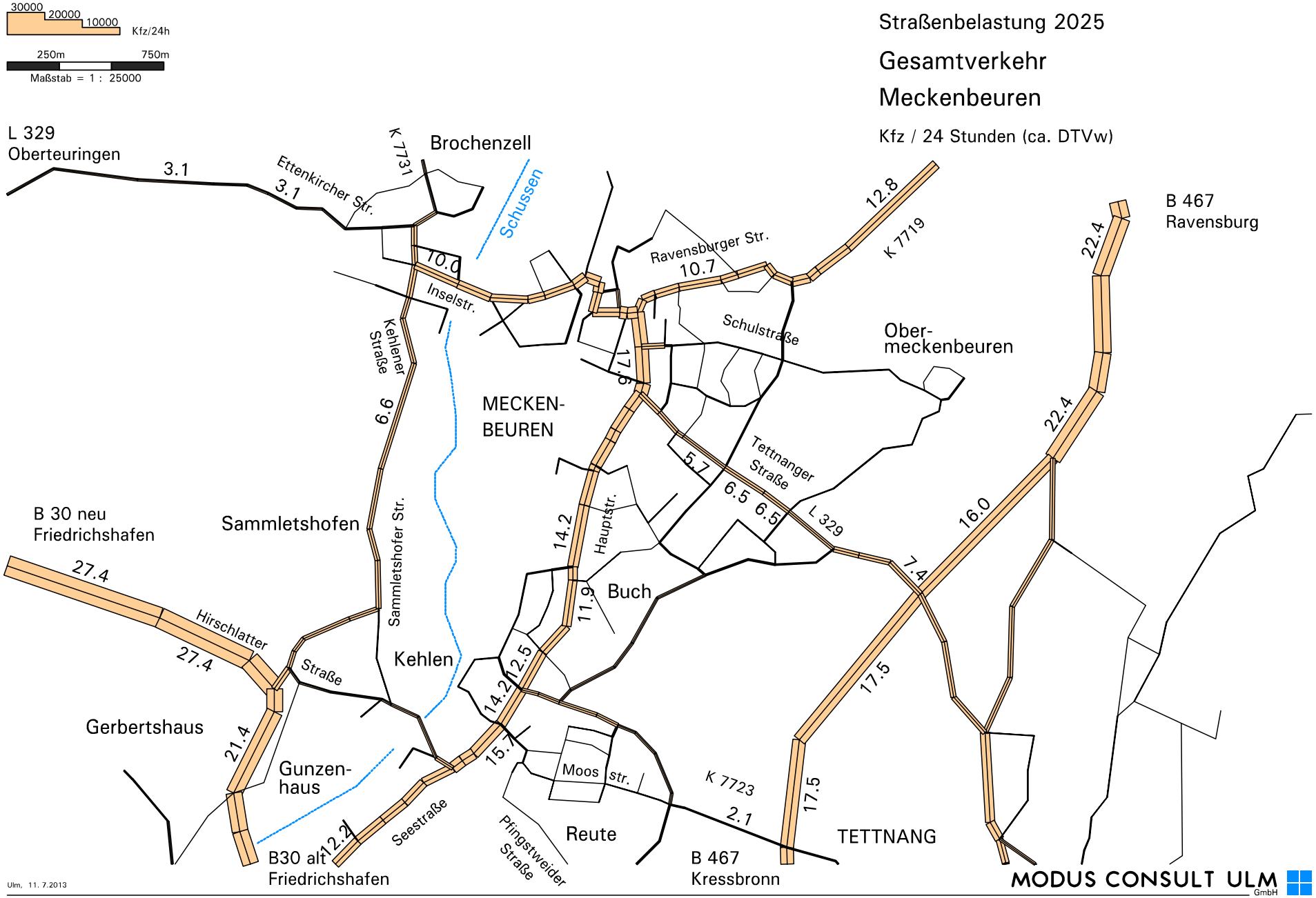
PF Var. Ost Abschnitt Nord + Süd

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 11. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 6.3.4

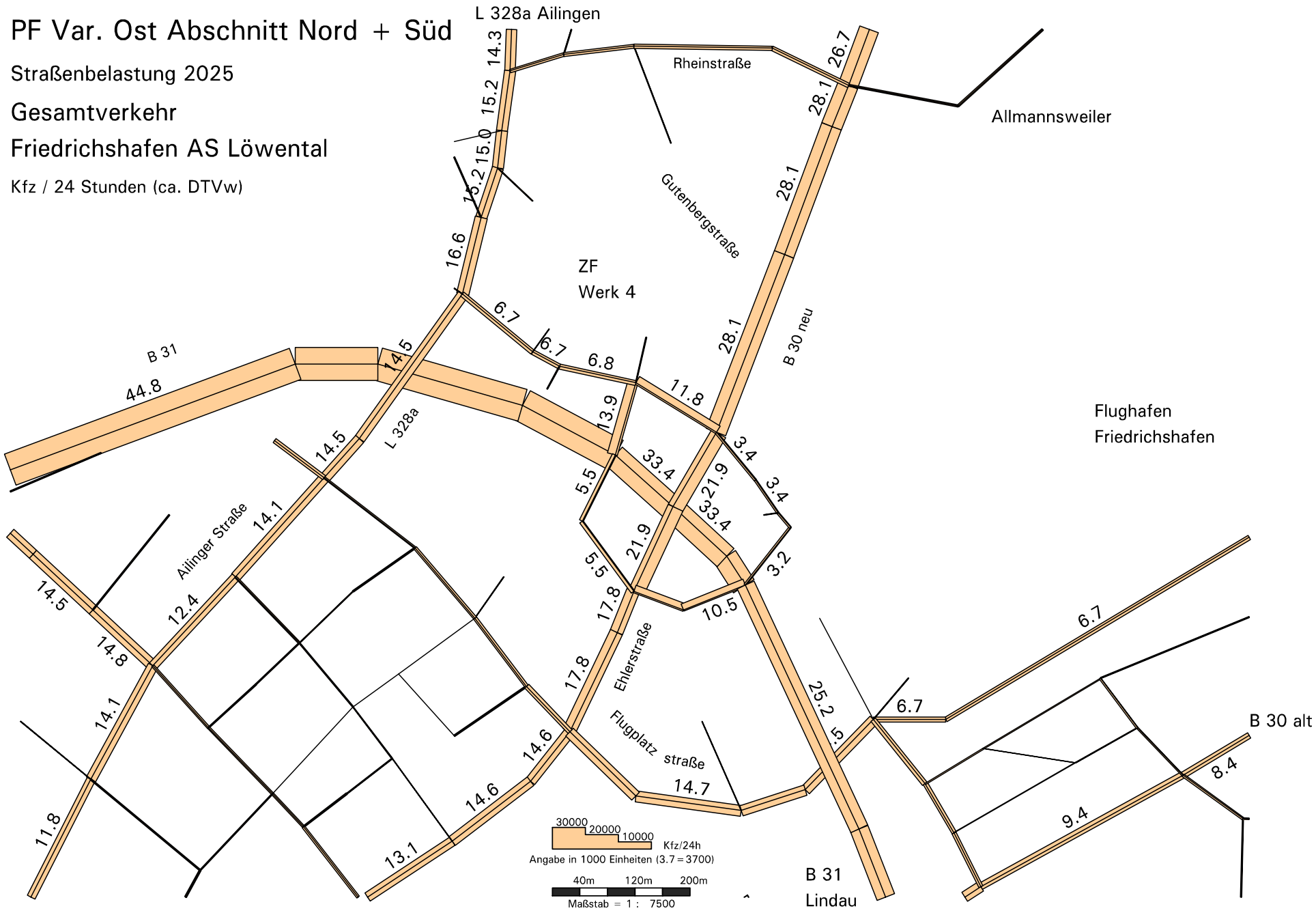
PF Var. Ost Abschnitt Nord + Süd

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 11. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 6.3.5

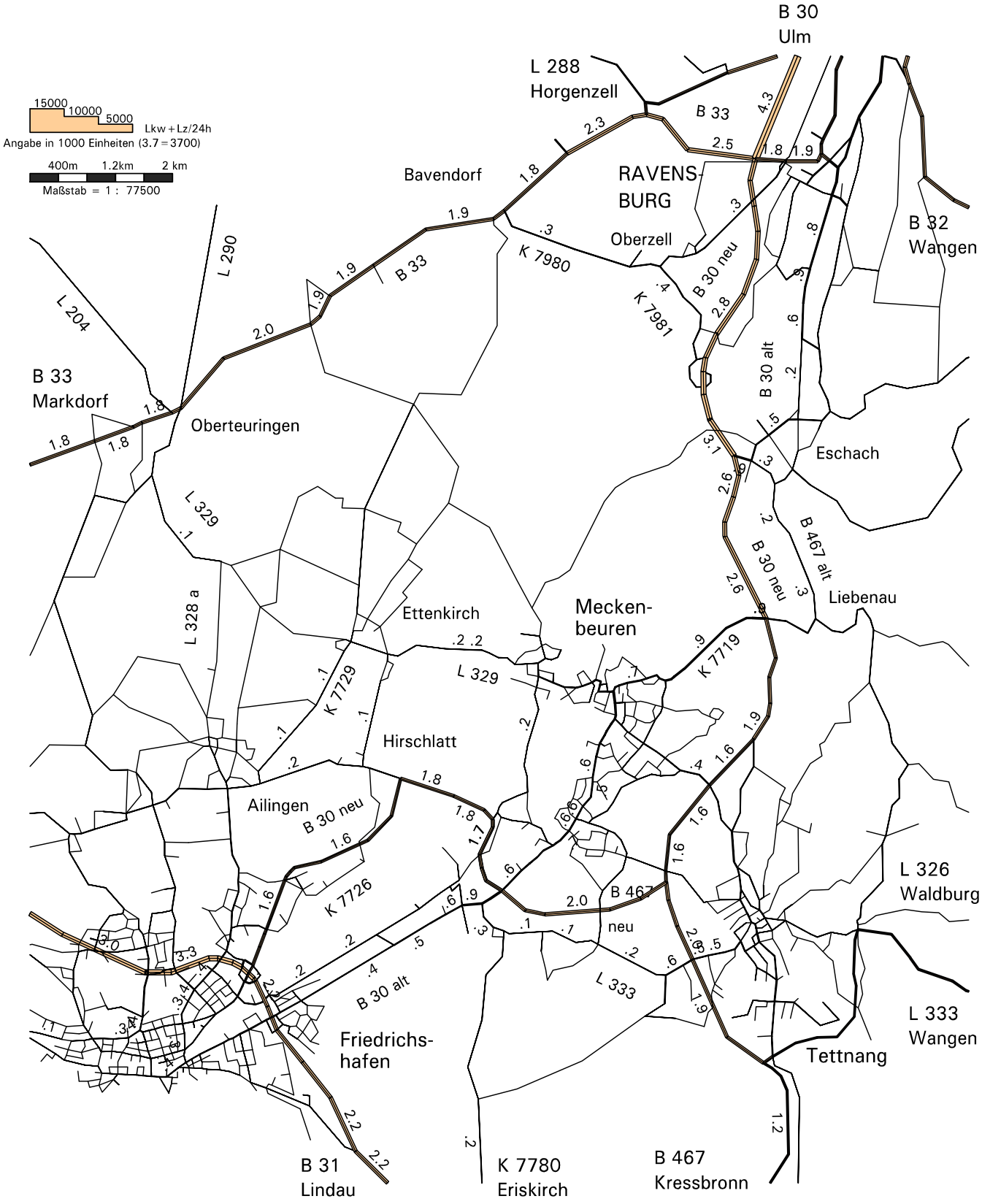
PF Var. Ost Abschnitt Nord + Süd

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



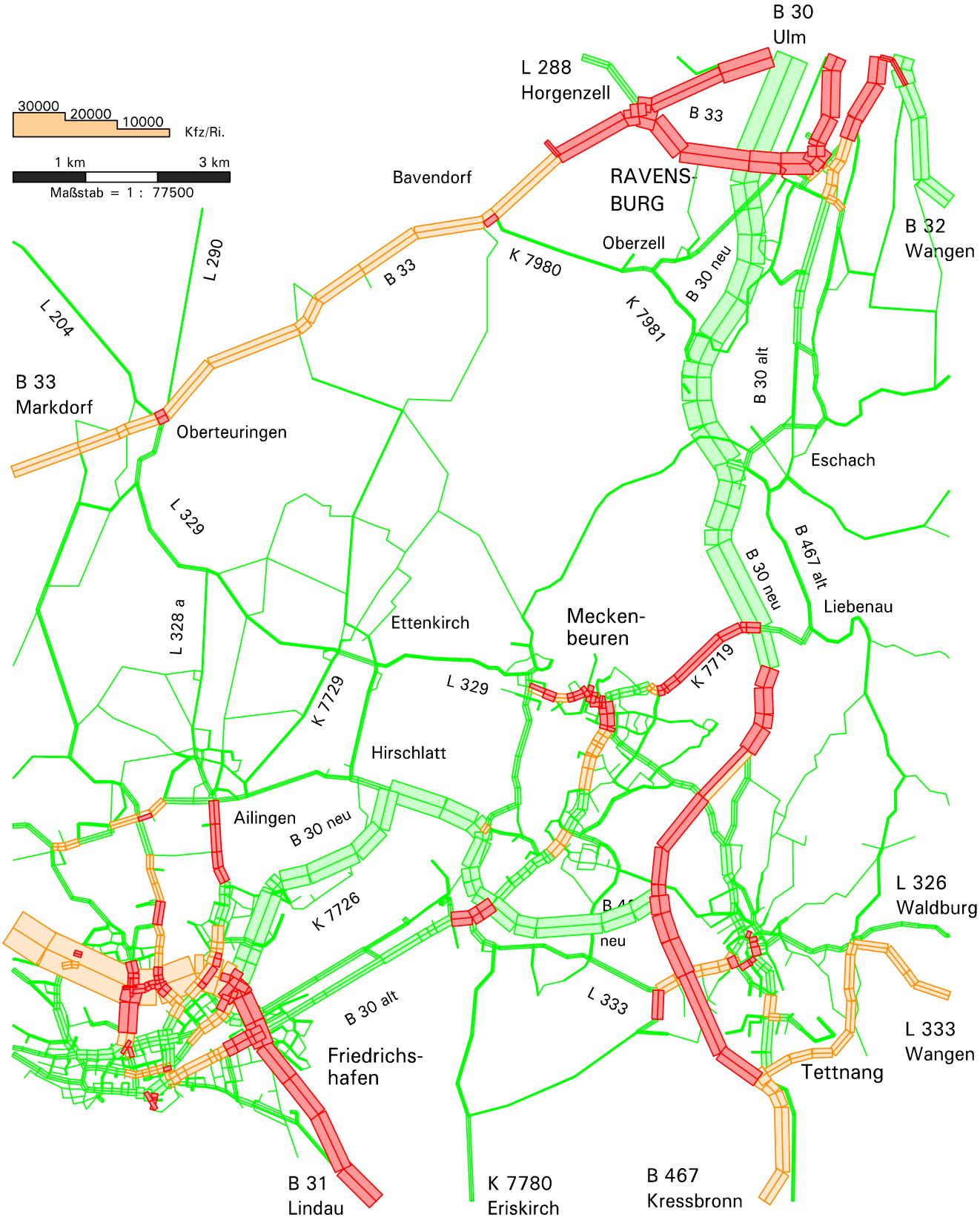
PF Var. Ost Abschnitt Nord + Süd

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



PF Var. Ost Abschnitt Nord + Süd

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

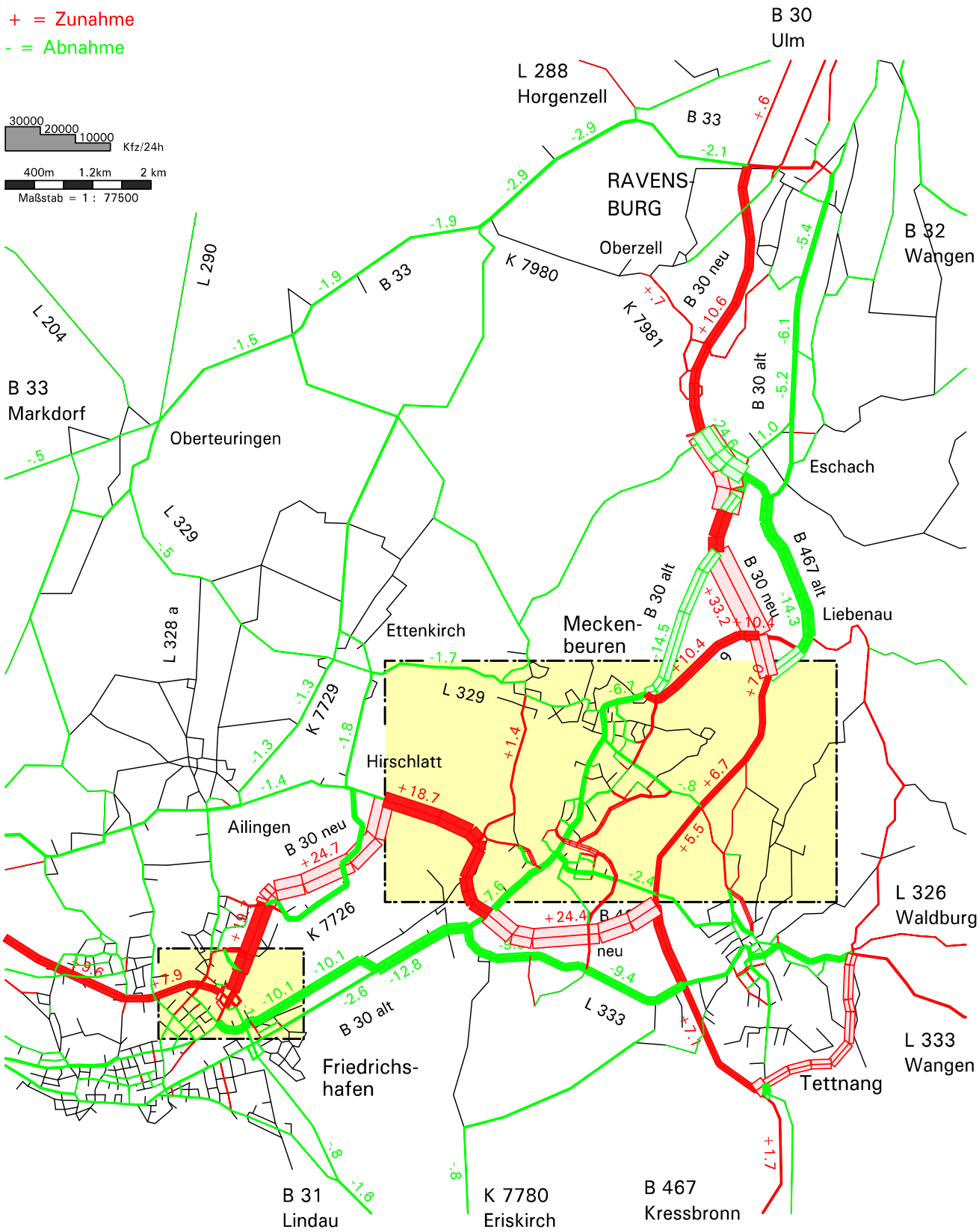
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

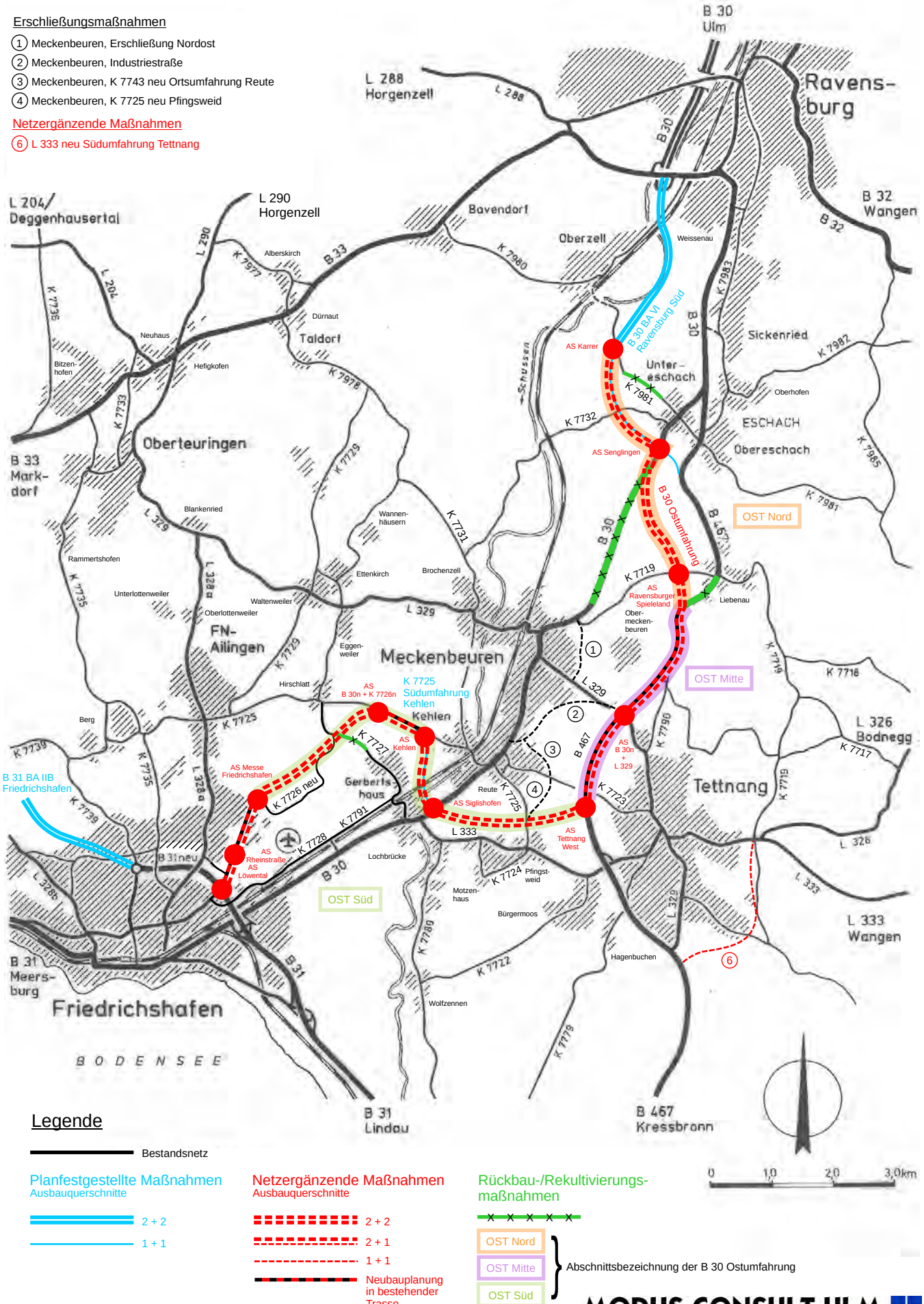
\+ = Zunahme

\- = Abnahme

Detail-Ausschnitte



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 6.4



Ulm, November 2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

PF Var. Ost Endzustand

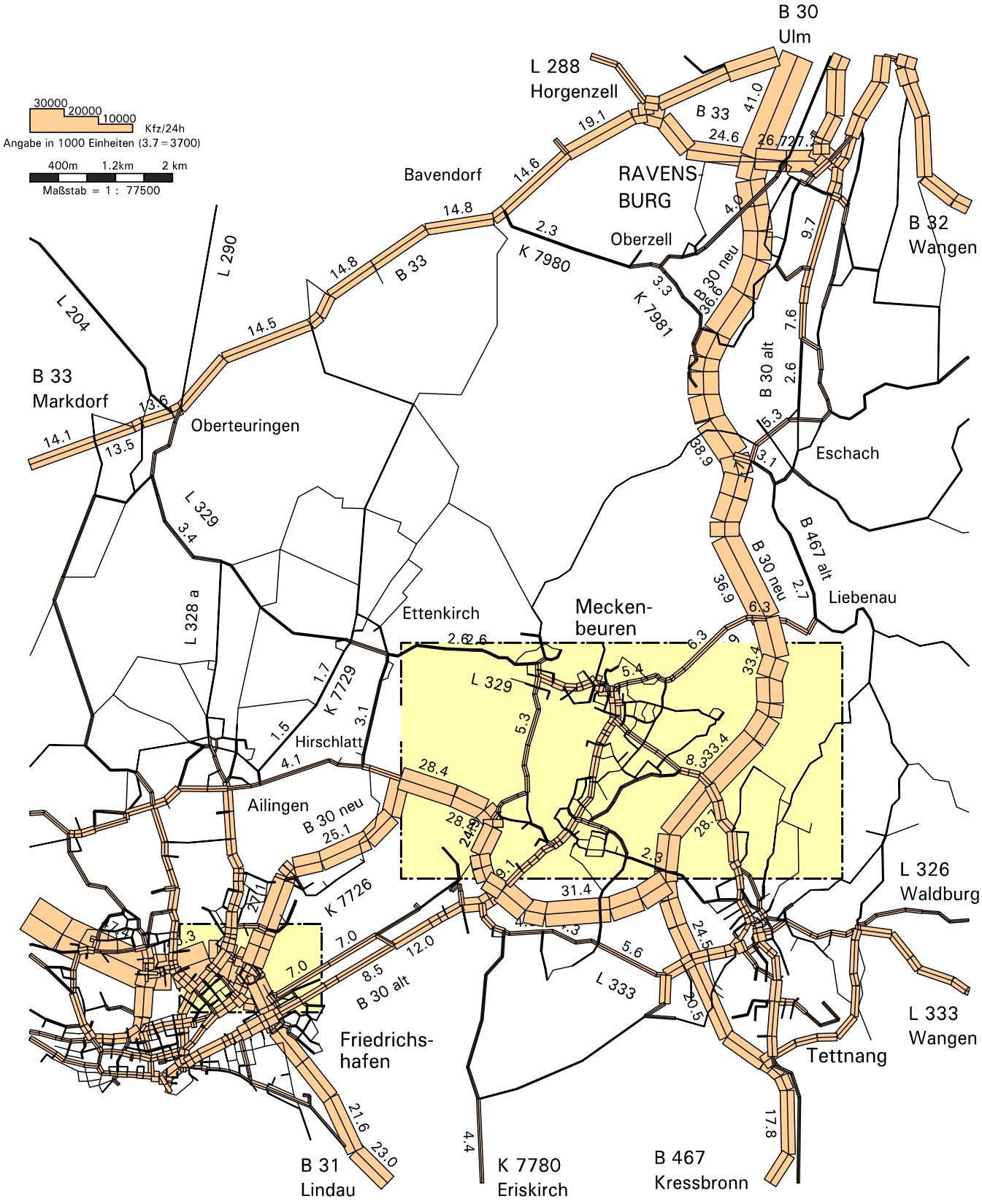
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



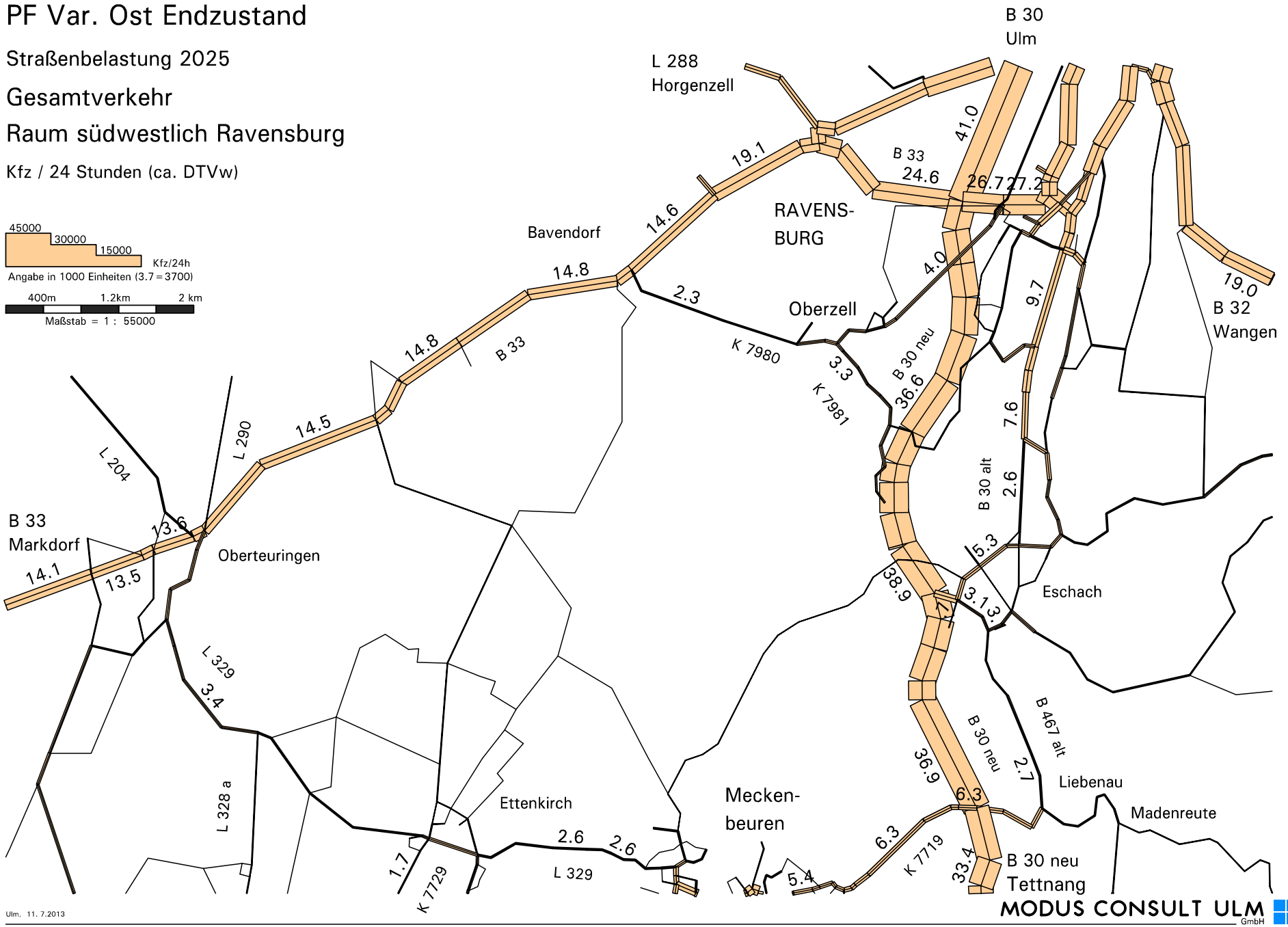
PF Var. Ost Endzustand

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 11. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 6.4.2

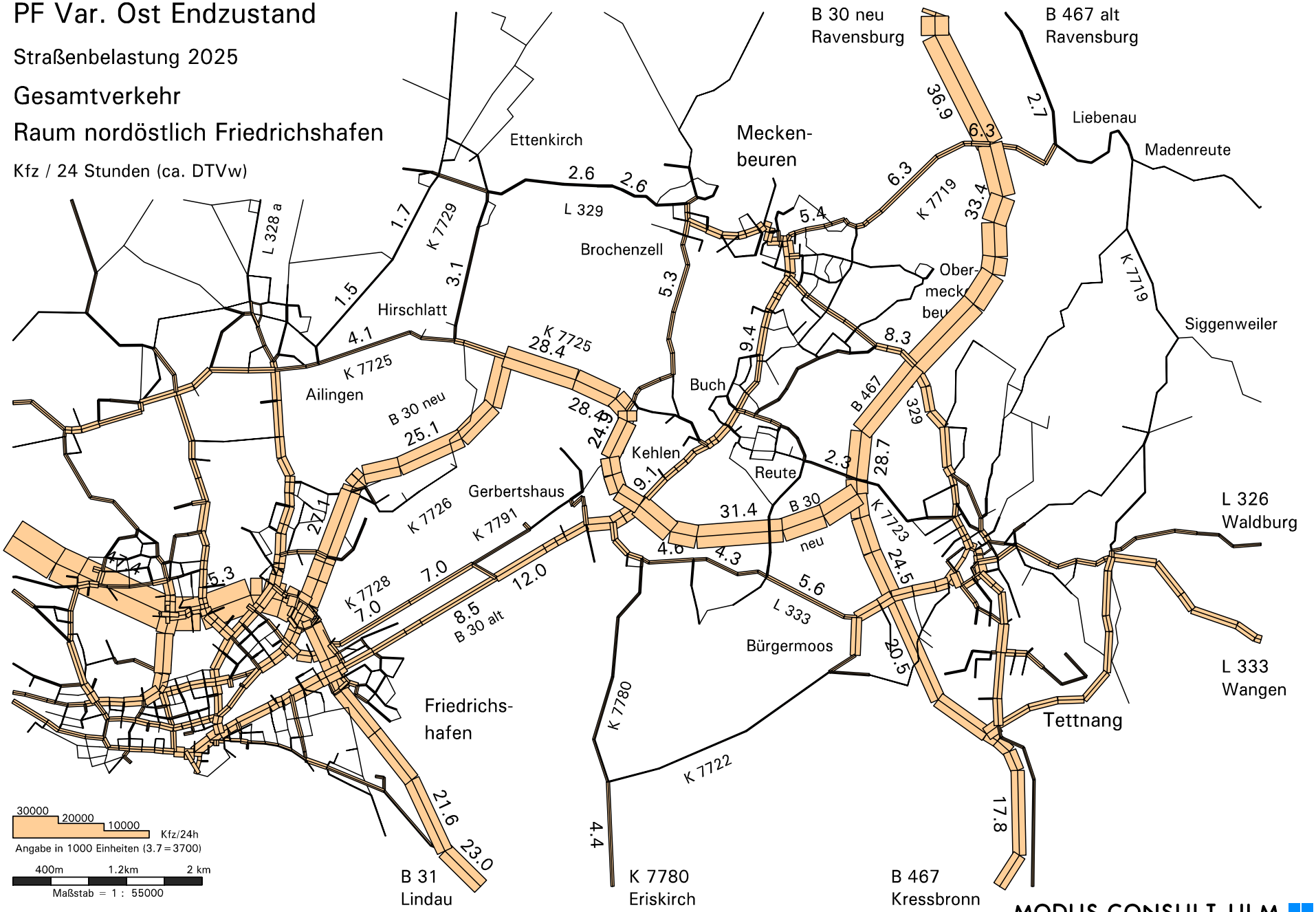
PF Var. Ost Endzustand

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 11. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 6.4.3

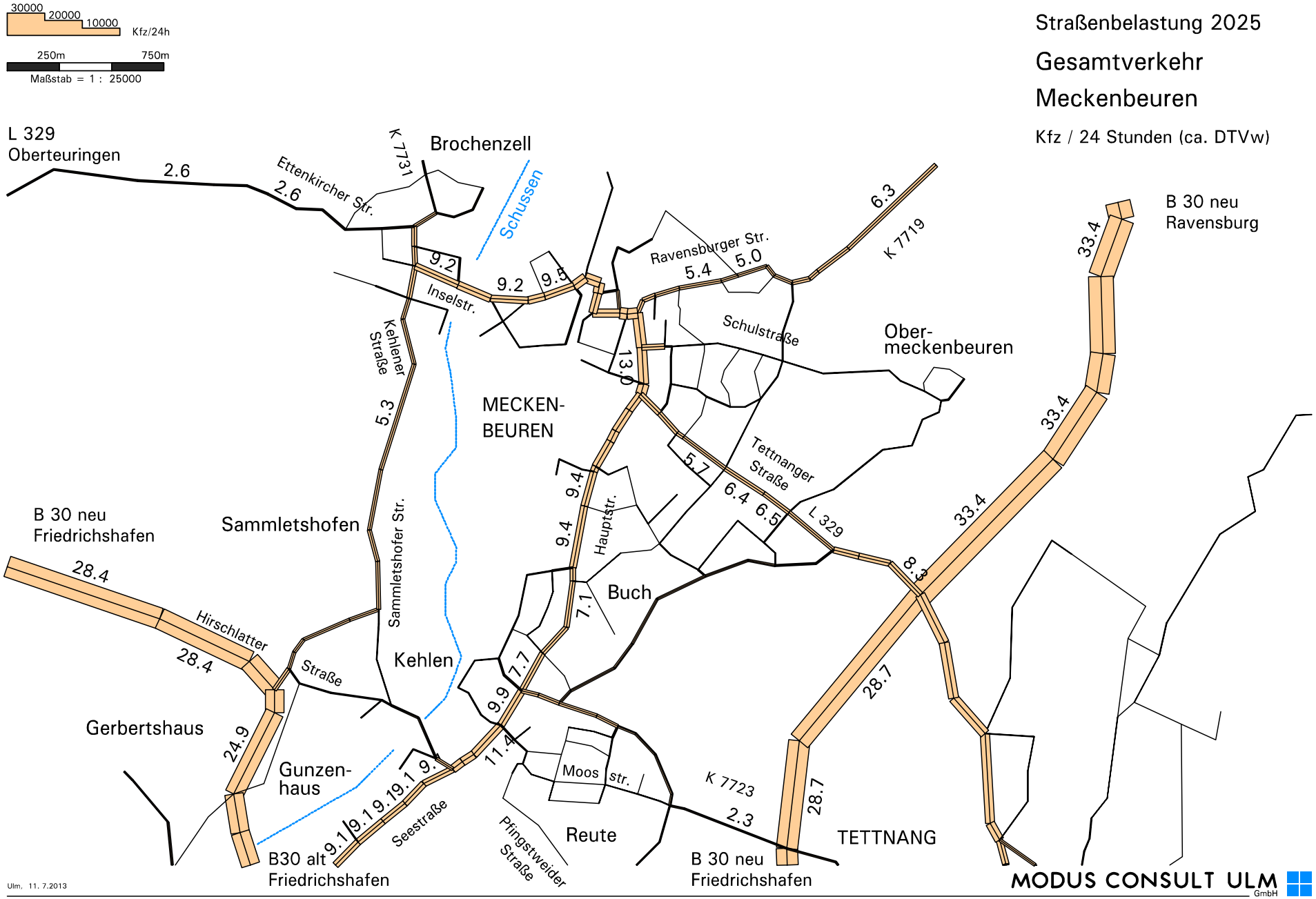
PF Var. Ost Endzustand

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 11. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 6.4.4

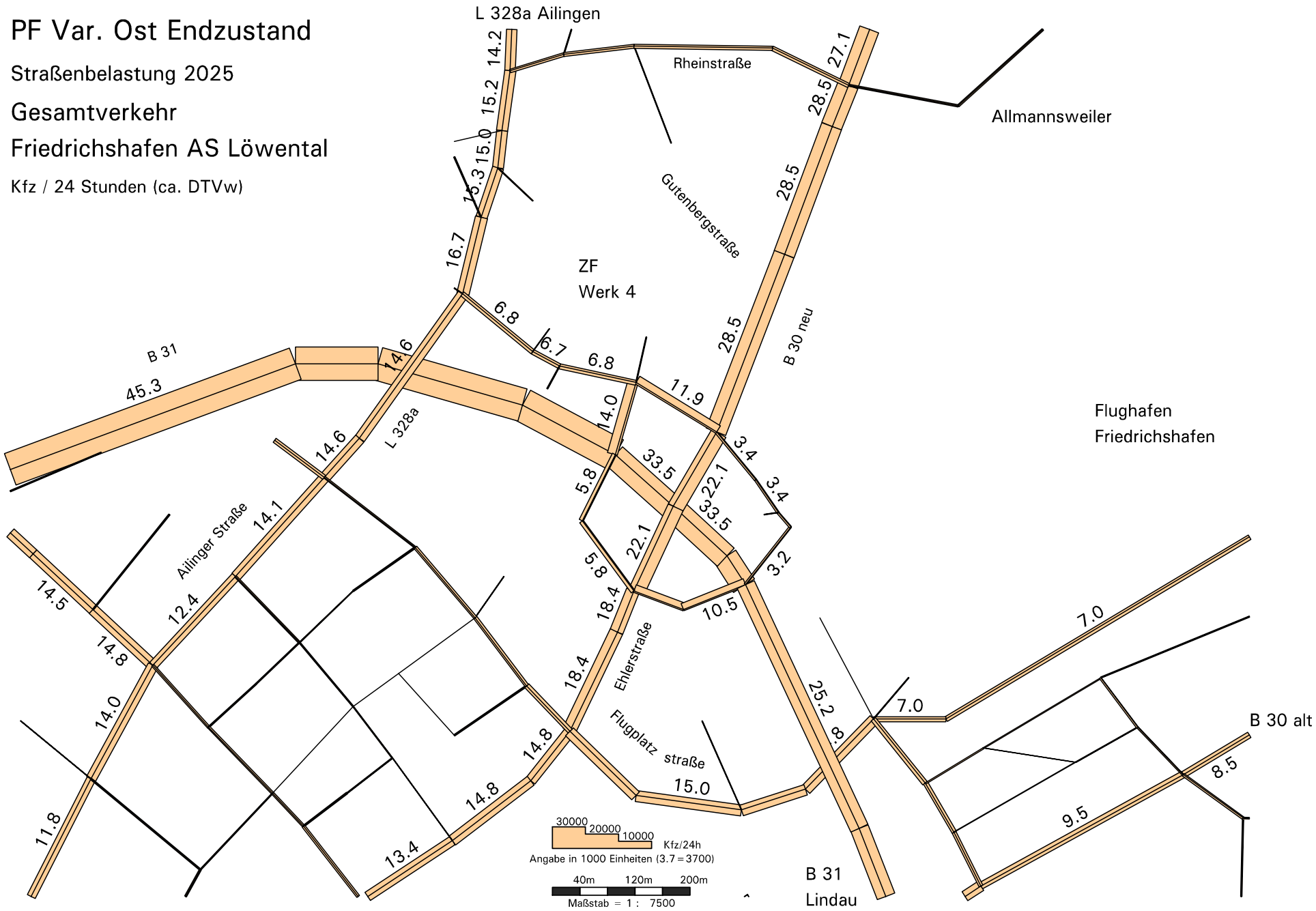
PF Var. Ost Endzustand

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 11. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 6.4.5

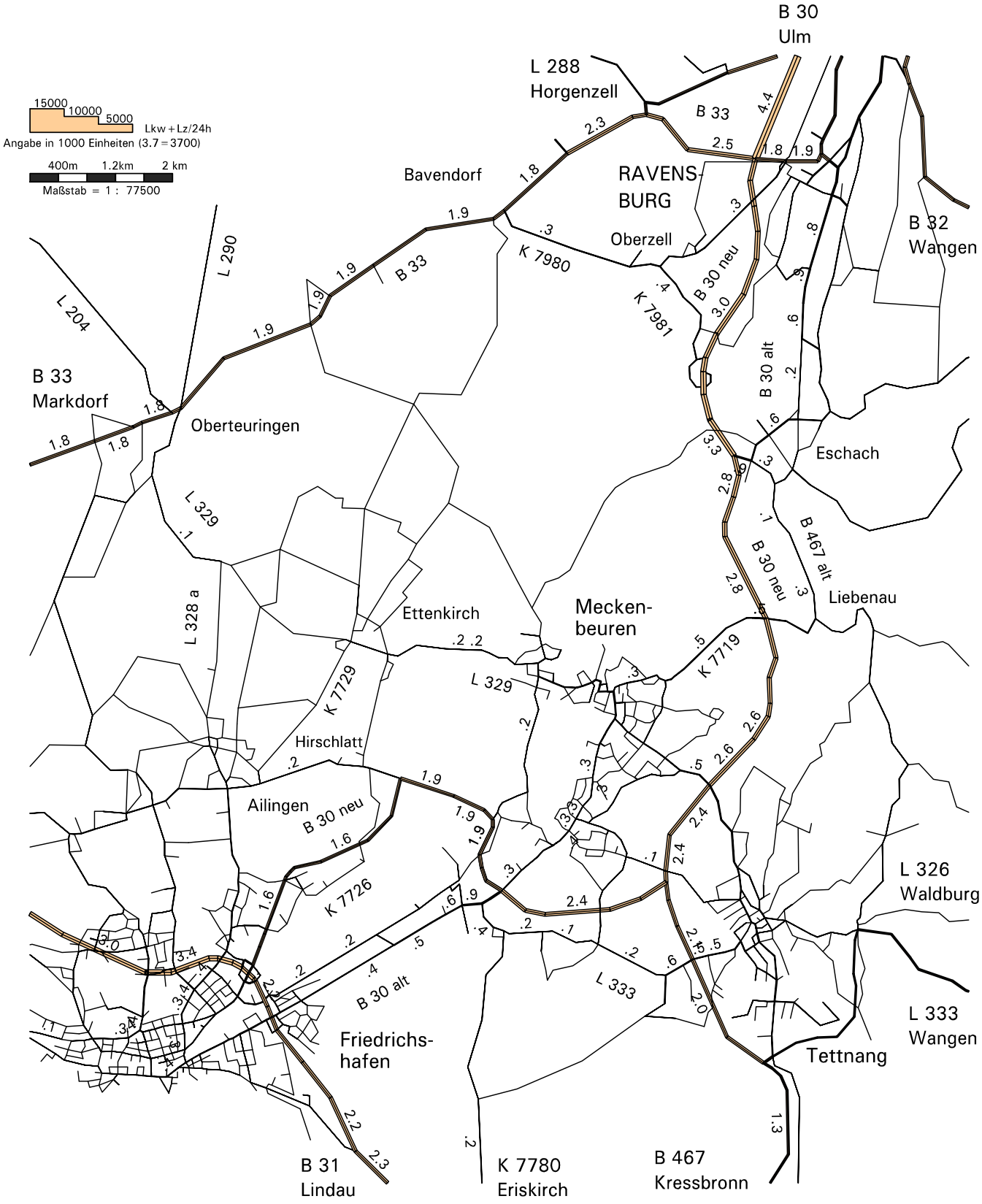
PF Var. Ost Endzustand

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



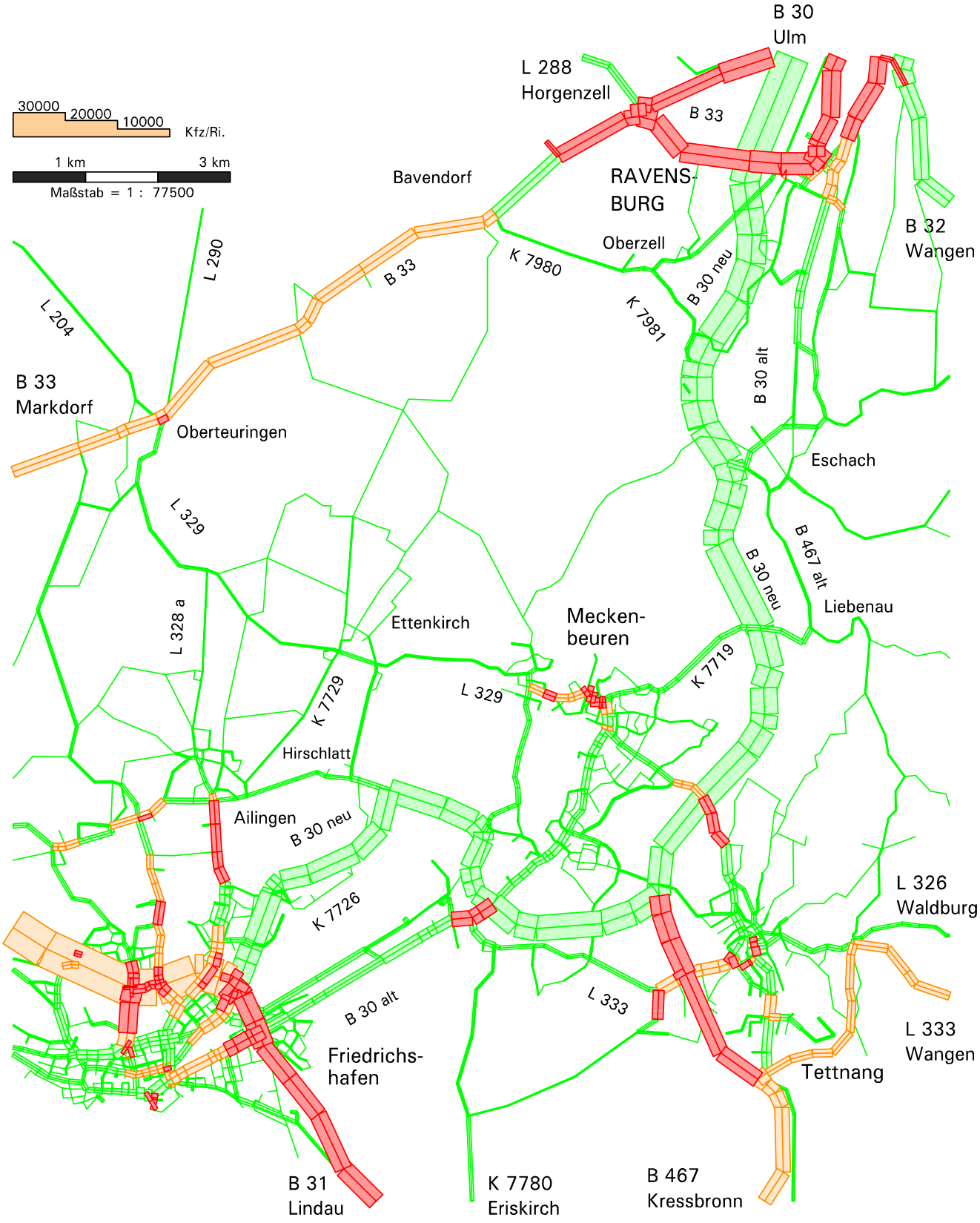
PF Var. Ost Endzustand

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



PF Var. Ost Endzustand

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

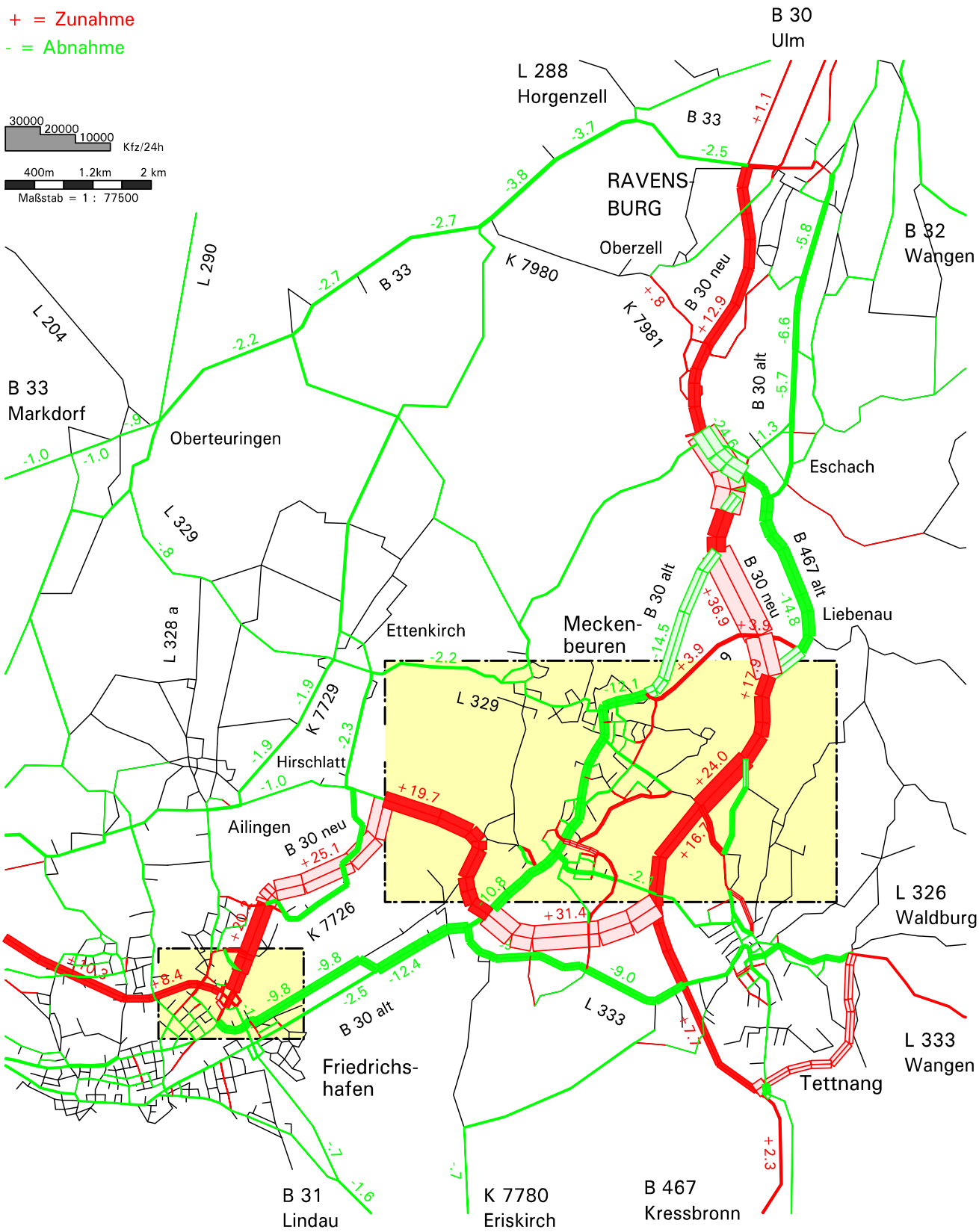
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

- = Abnahme

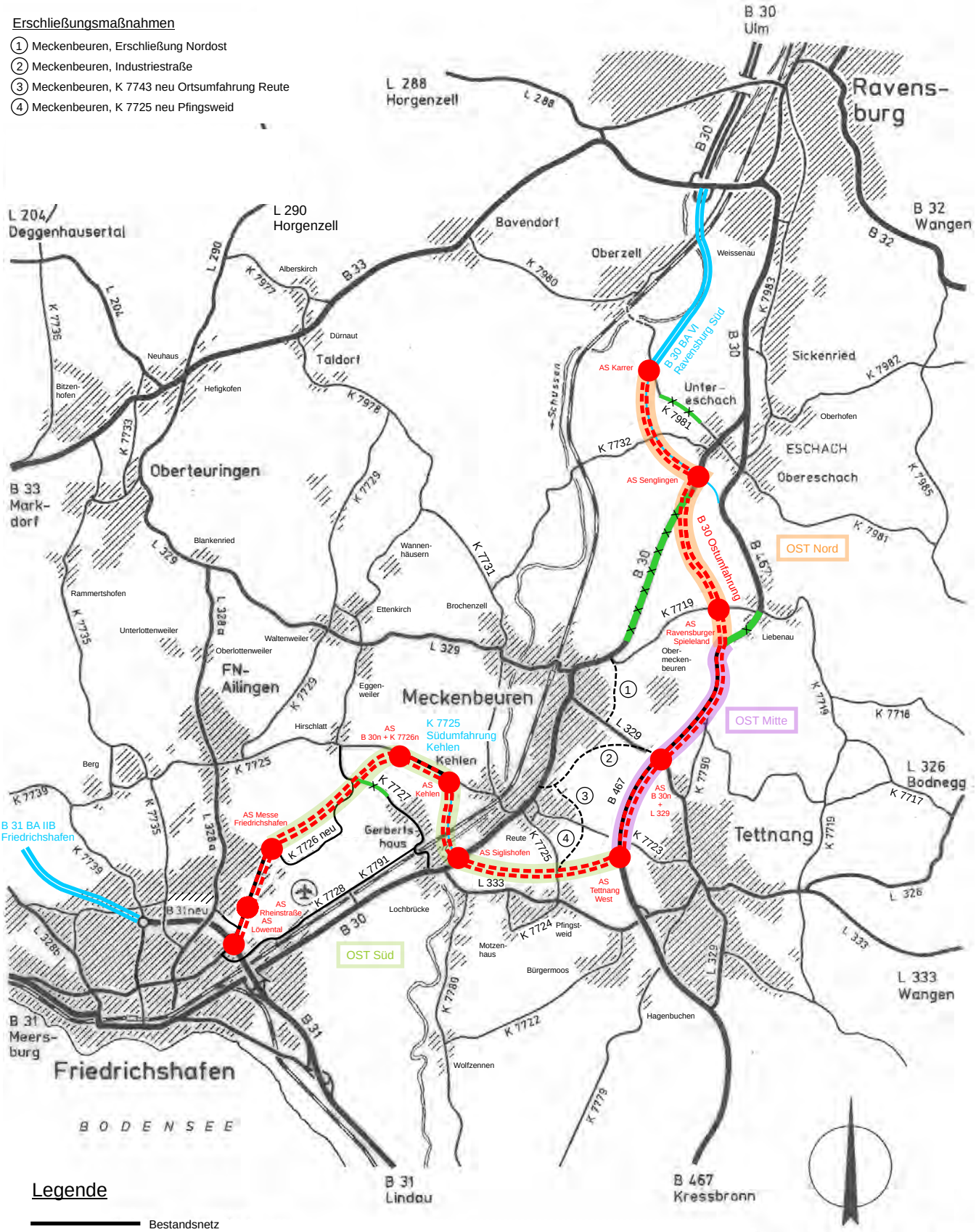
Detail-Ausschnitte



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 6.4 A

Erschließungsmaßnahmen

1. Meckenbeuren, Erschließung Nordost
2. Meckenbeuren, Industriestraße
3. Meckenbeuren, K 7743 neu Ortsumfahrung Reute
4. Meckenbeuren, K 7725 neu Pfingsweid



Legende

Bestandsnetz

Planfestgestellte Maßnahmen
Ausbauquerschnitte

- 2 + 2
- 1 + 1

Netzergänzende Maßnahmen
Ausbauquerschnitte

- 2 + 2
- 2 + 1
- 1 + 1
- Neubauplanung in bestehender Trasse

Rückbau-/Rekultivierungs-maßnahmen

- OST Nord
- OST Mitte
- OST Süd

} Abschnittsbezeichnung der B 30 Ostumfahrung

MODUS CONSULT ULM GmbH

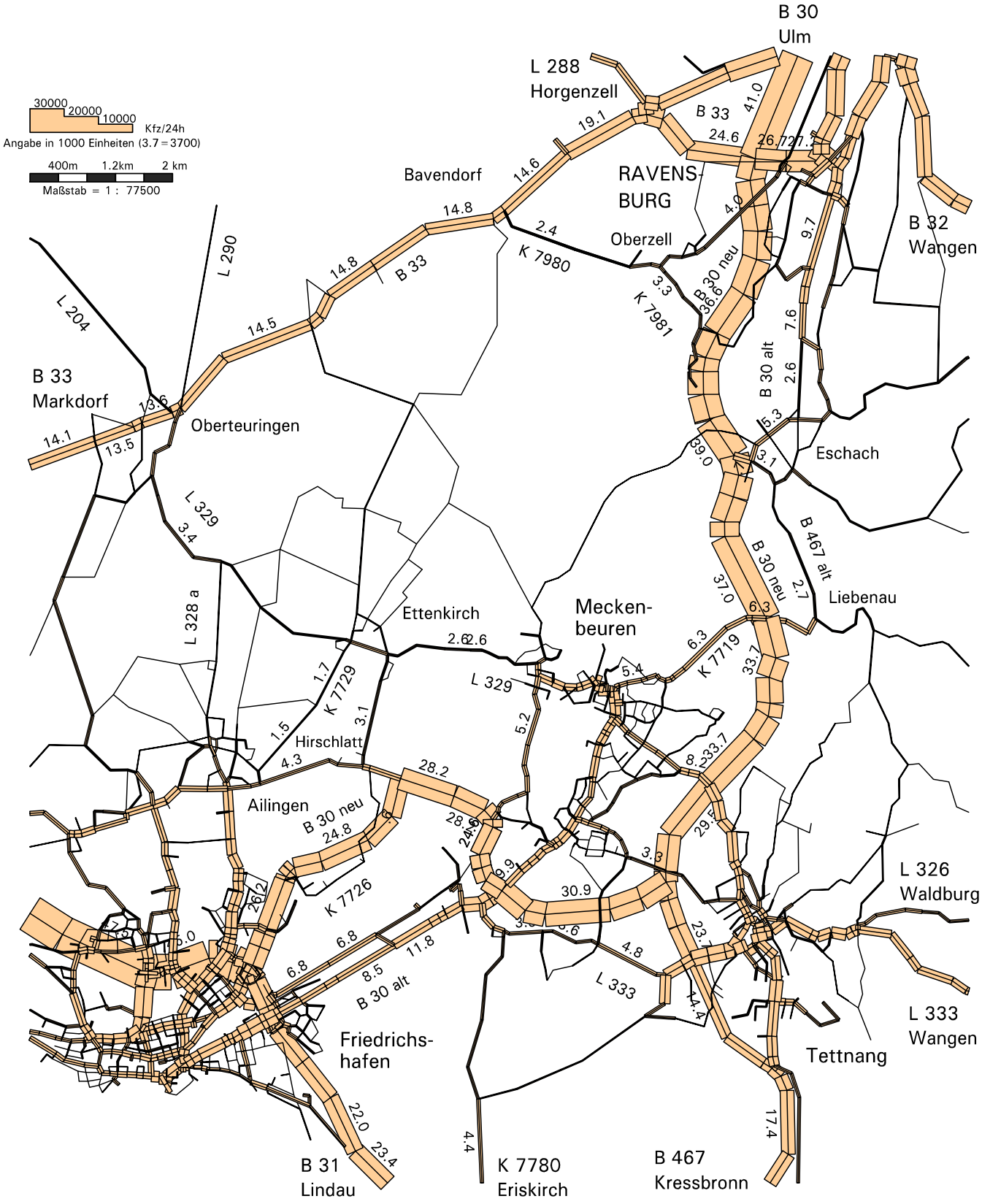
Planungsfall 6.4 A

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



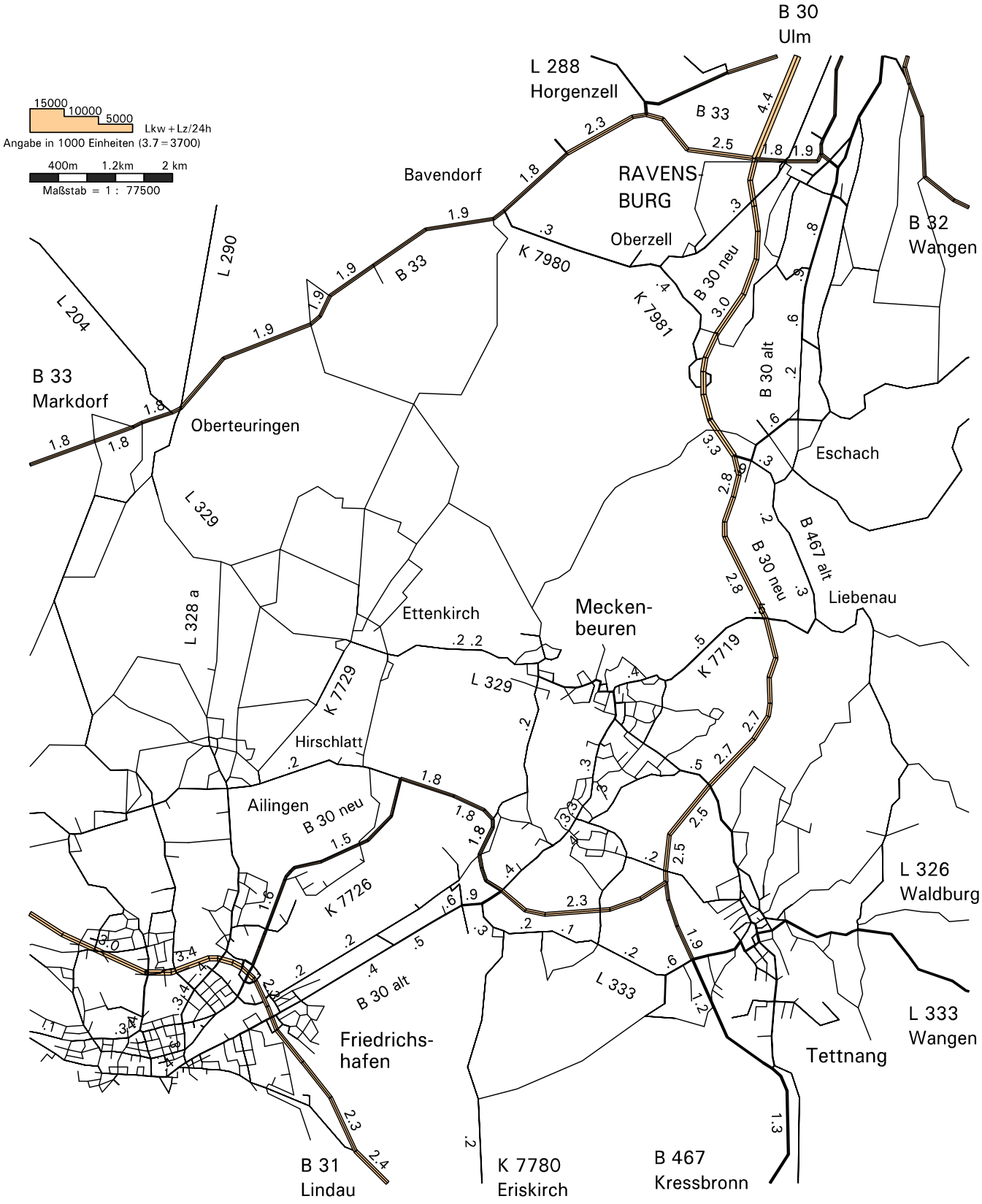
Planungsfall 6.4 A

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Planungsfall 6.4 A

Differenz zum Prognose-Nullfall

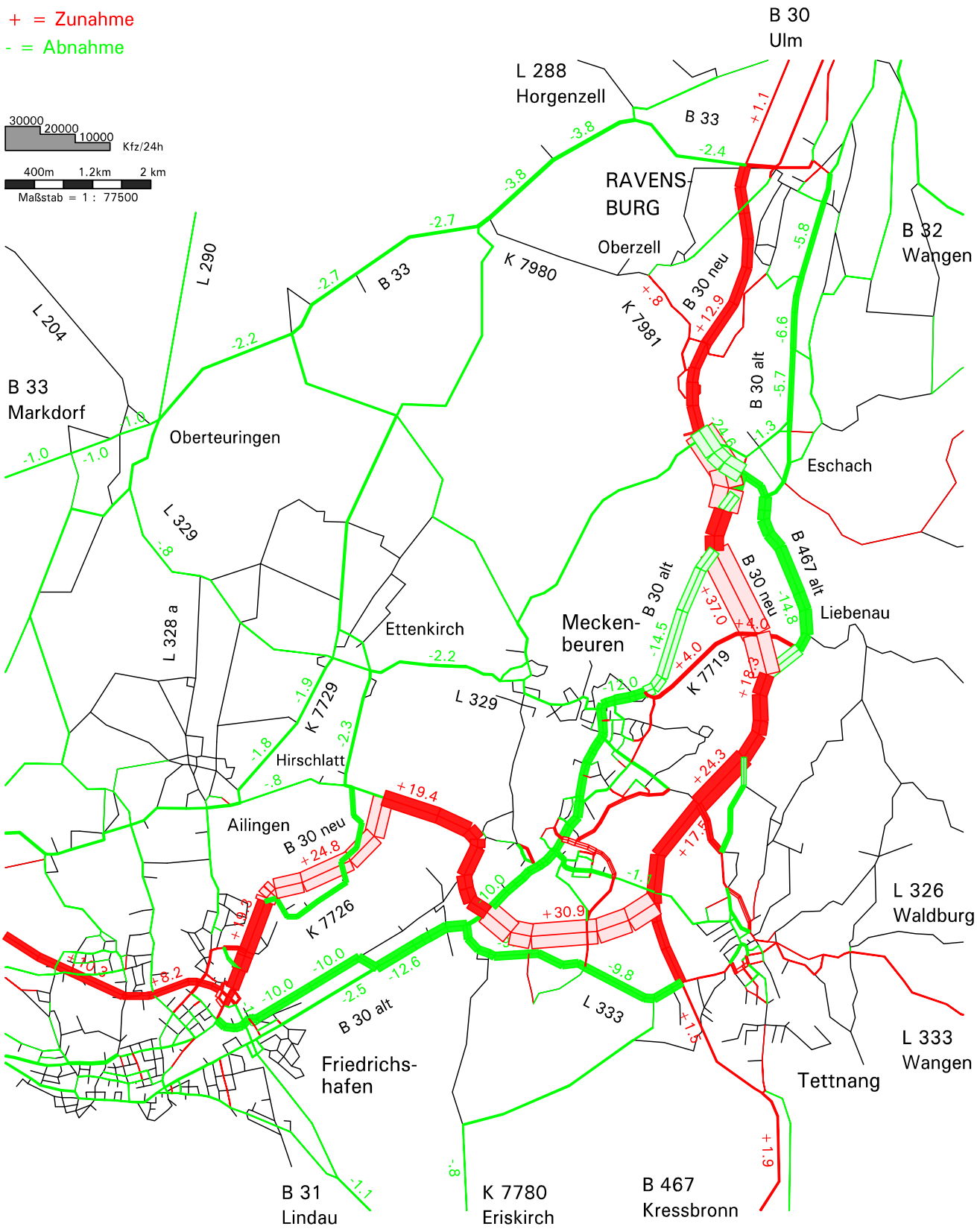
Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

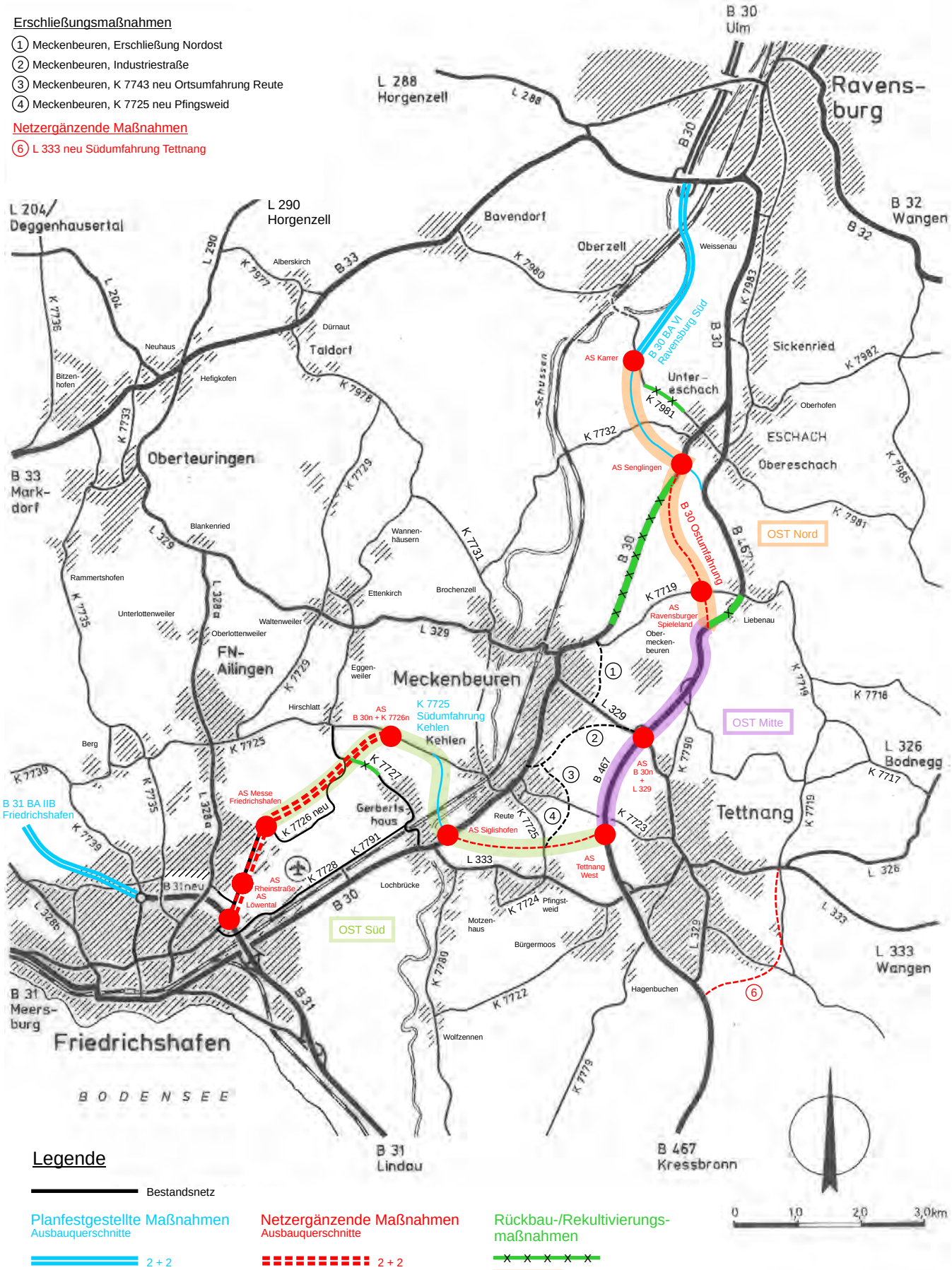
Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

- = Abnahme



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 6.5



MODUS CONSULT ULM GmbH

PF Var. Ost (Süd 1 + 1,Nord 1 + 1)

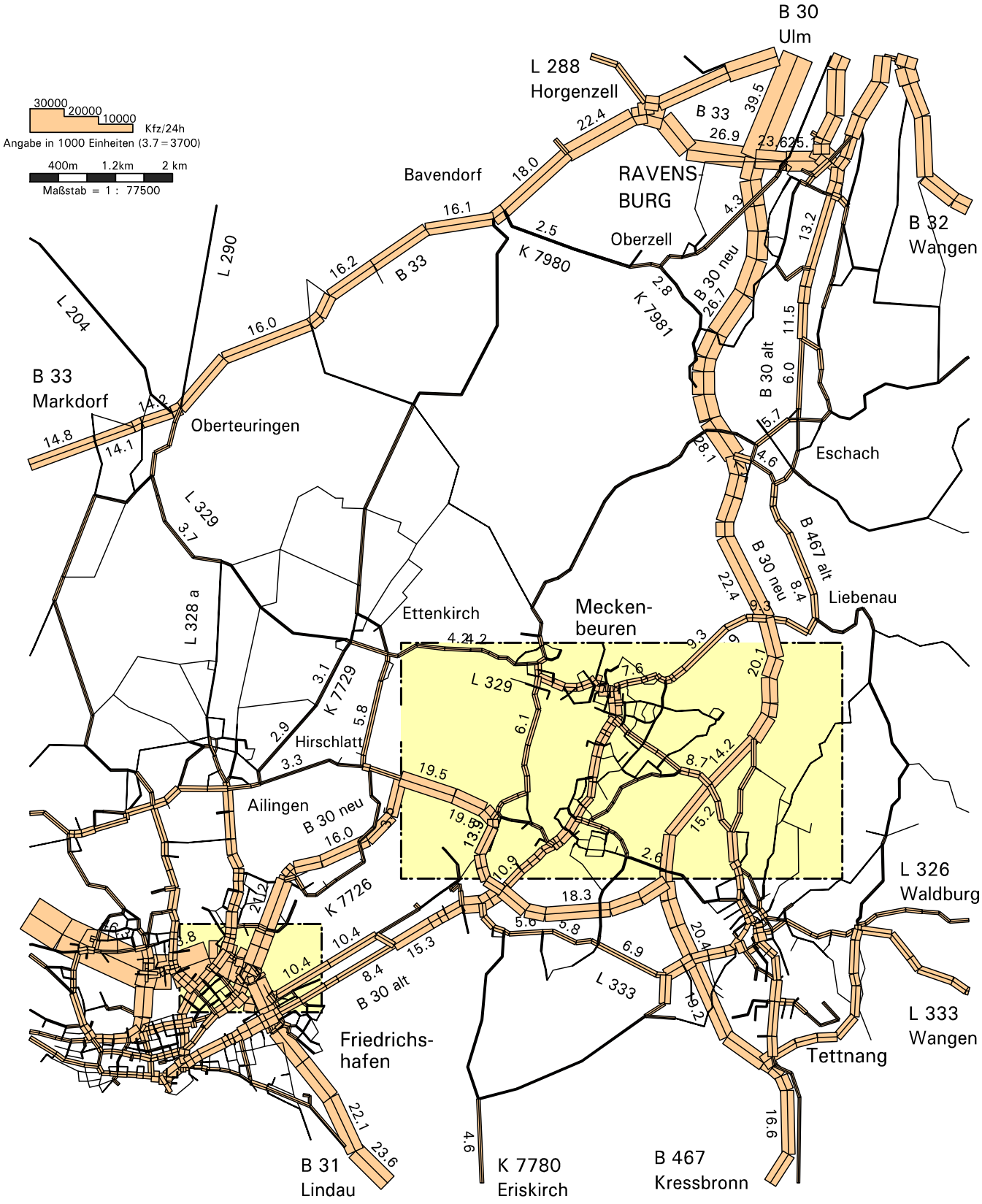
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



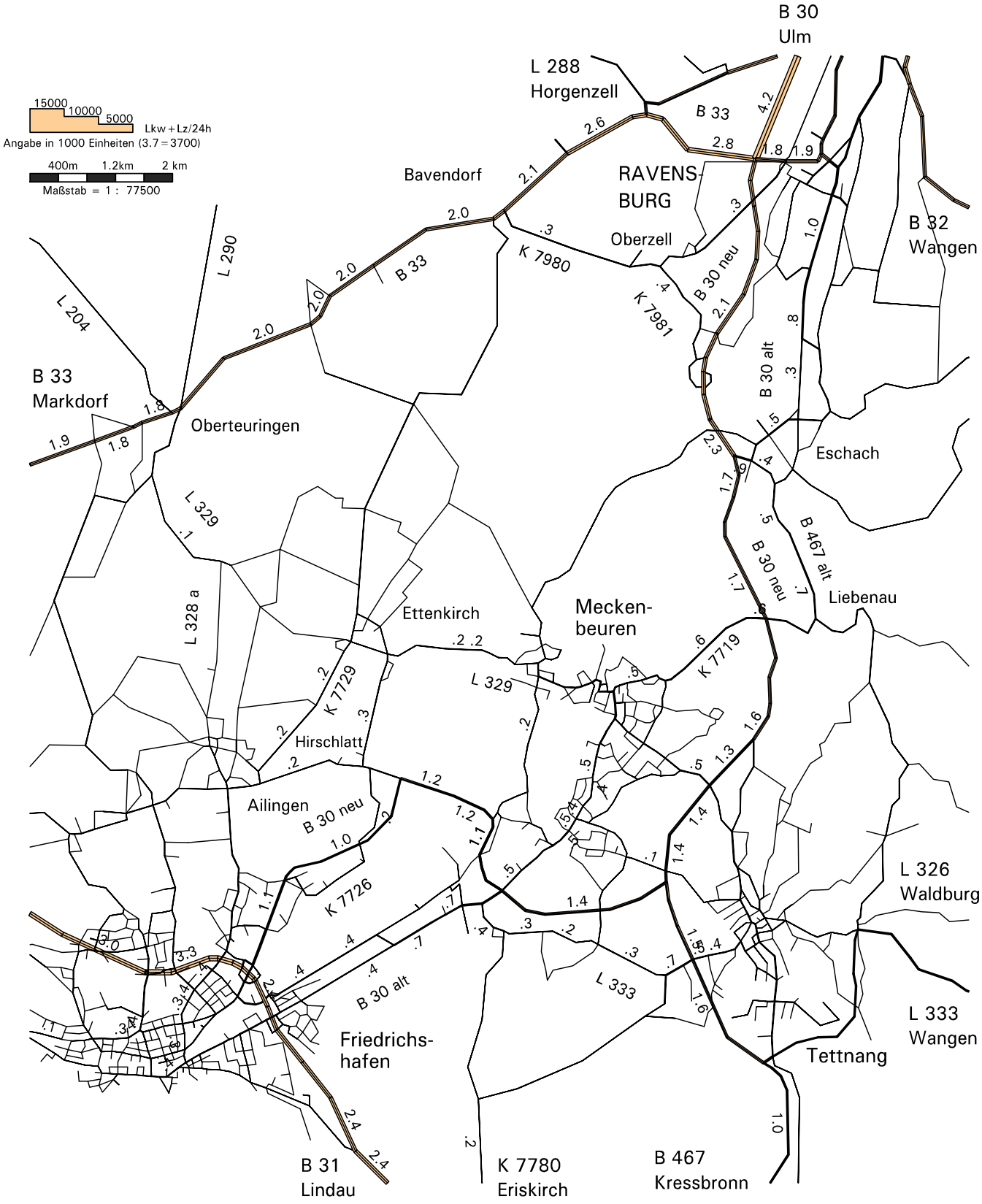
PF Var. Ost (Süd 1 + 1,Nord 1 + 1)

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



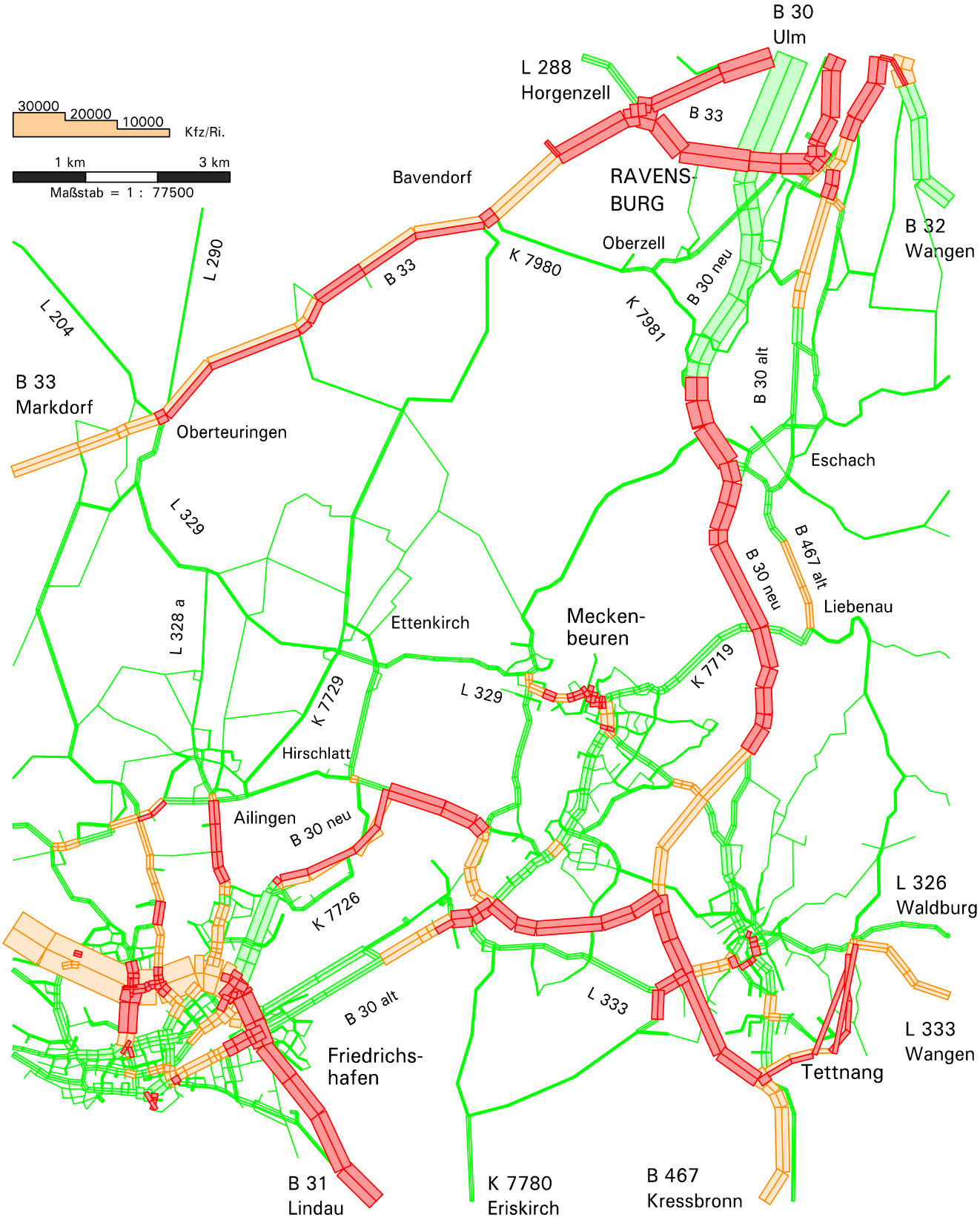
PF Var. Ost (Süd 1 + 1,Nord 1 + 1)

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



PF Var. Ost (Süd 1 + 1,Nord 1 + 1)

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

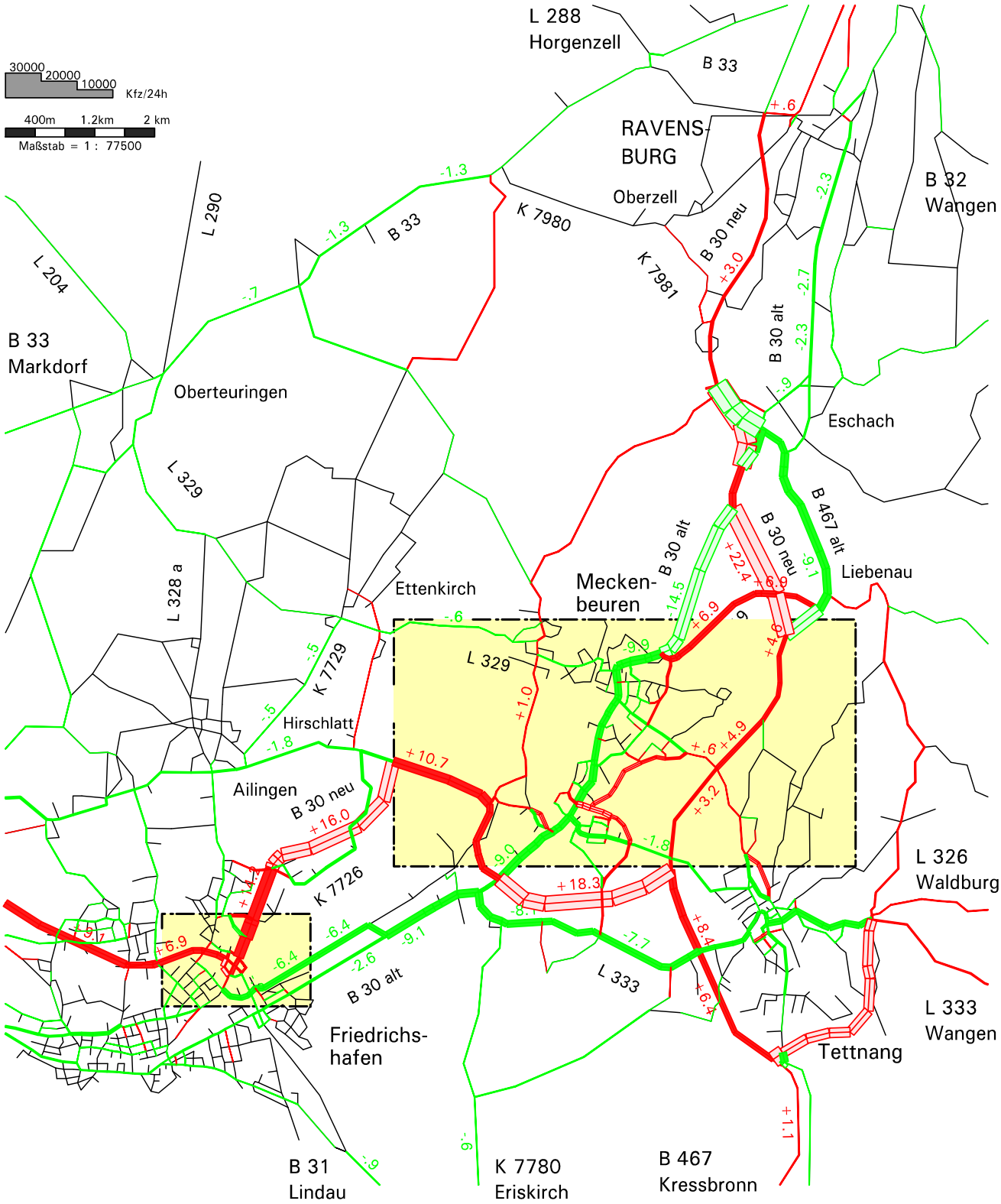
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

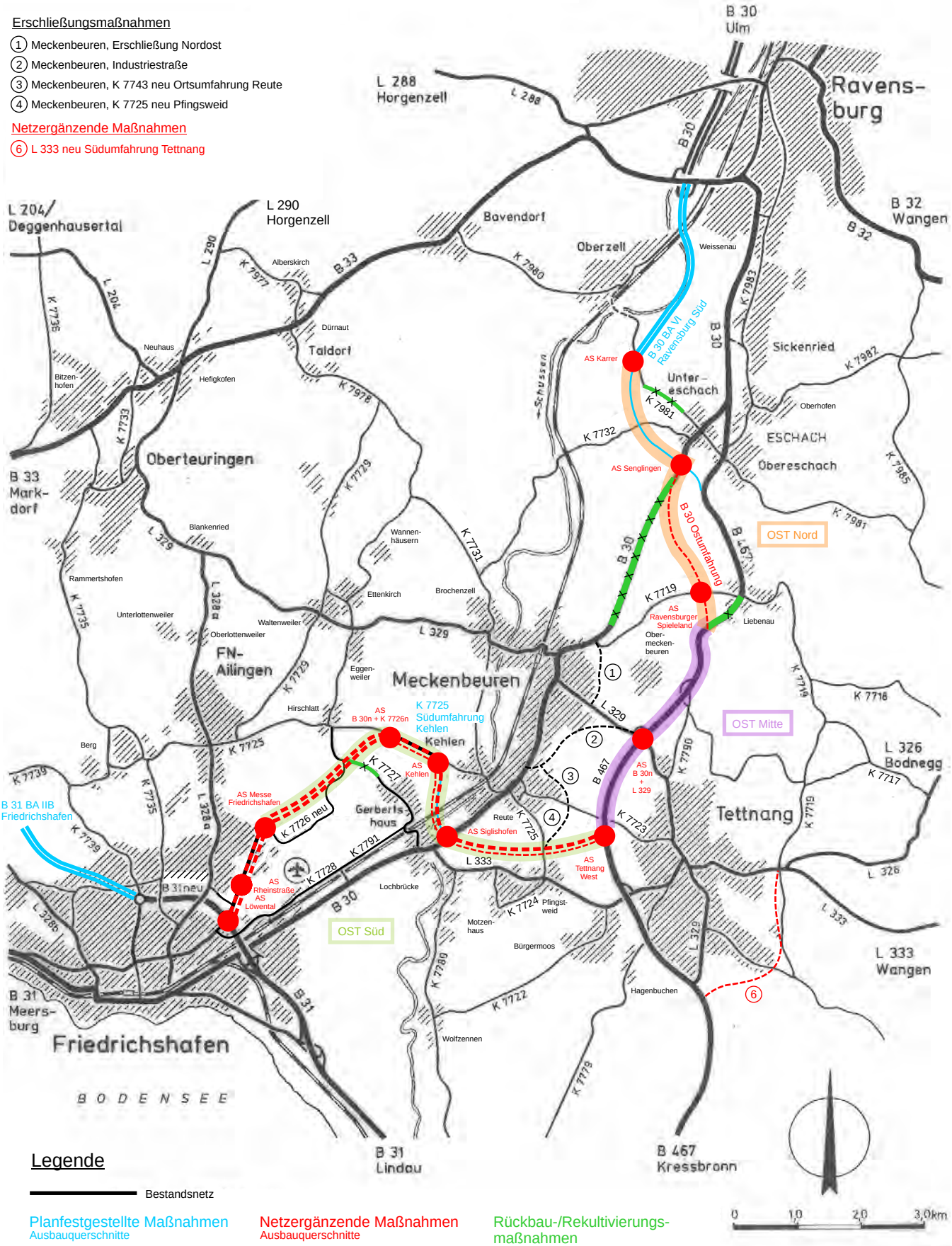
+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 6.6



Ulm, November 2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

PF Var. Ost (Süd 2 + 1, Nord 1 + 1)

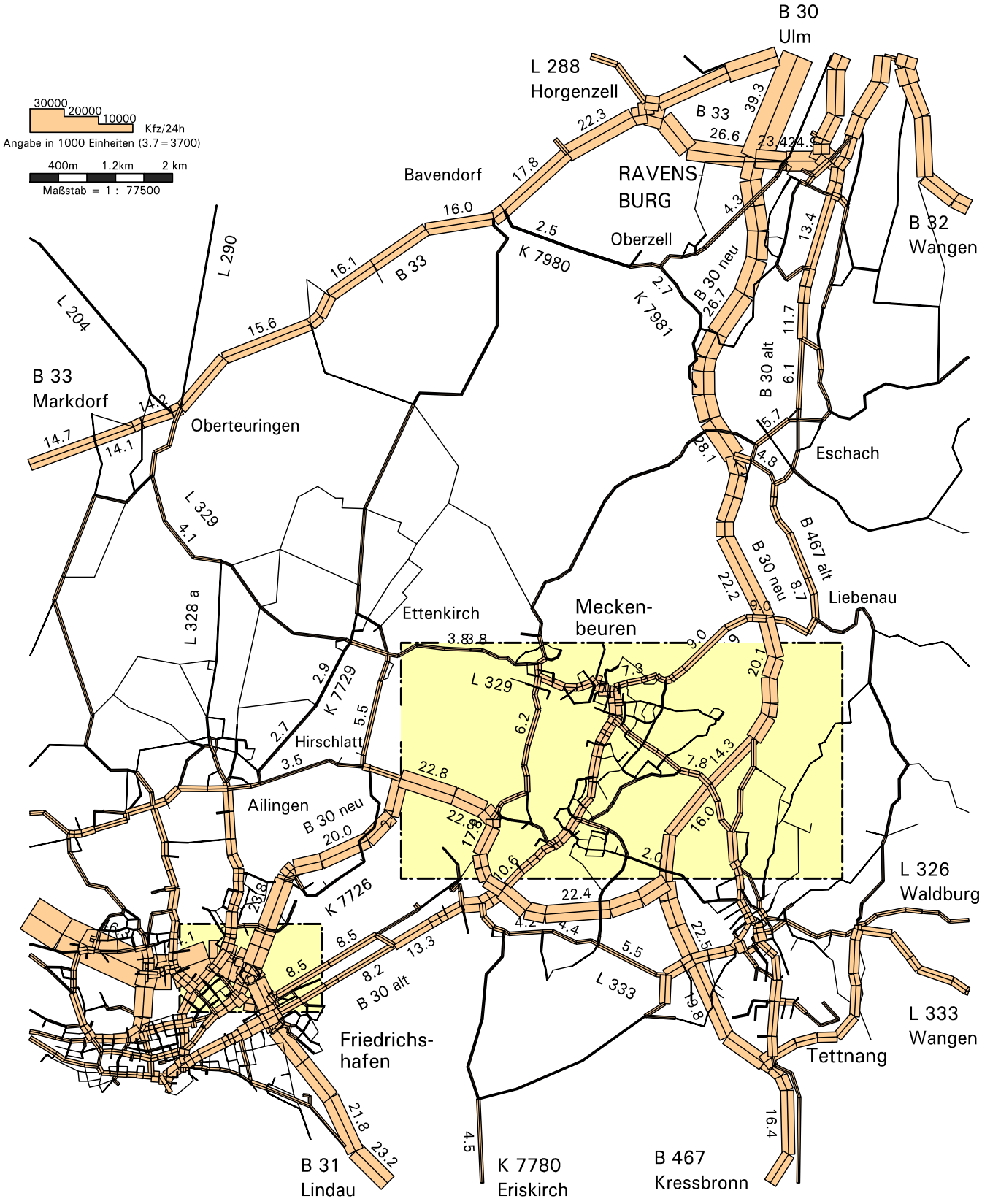
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



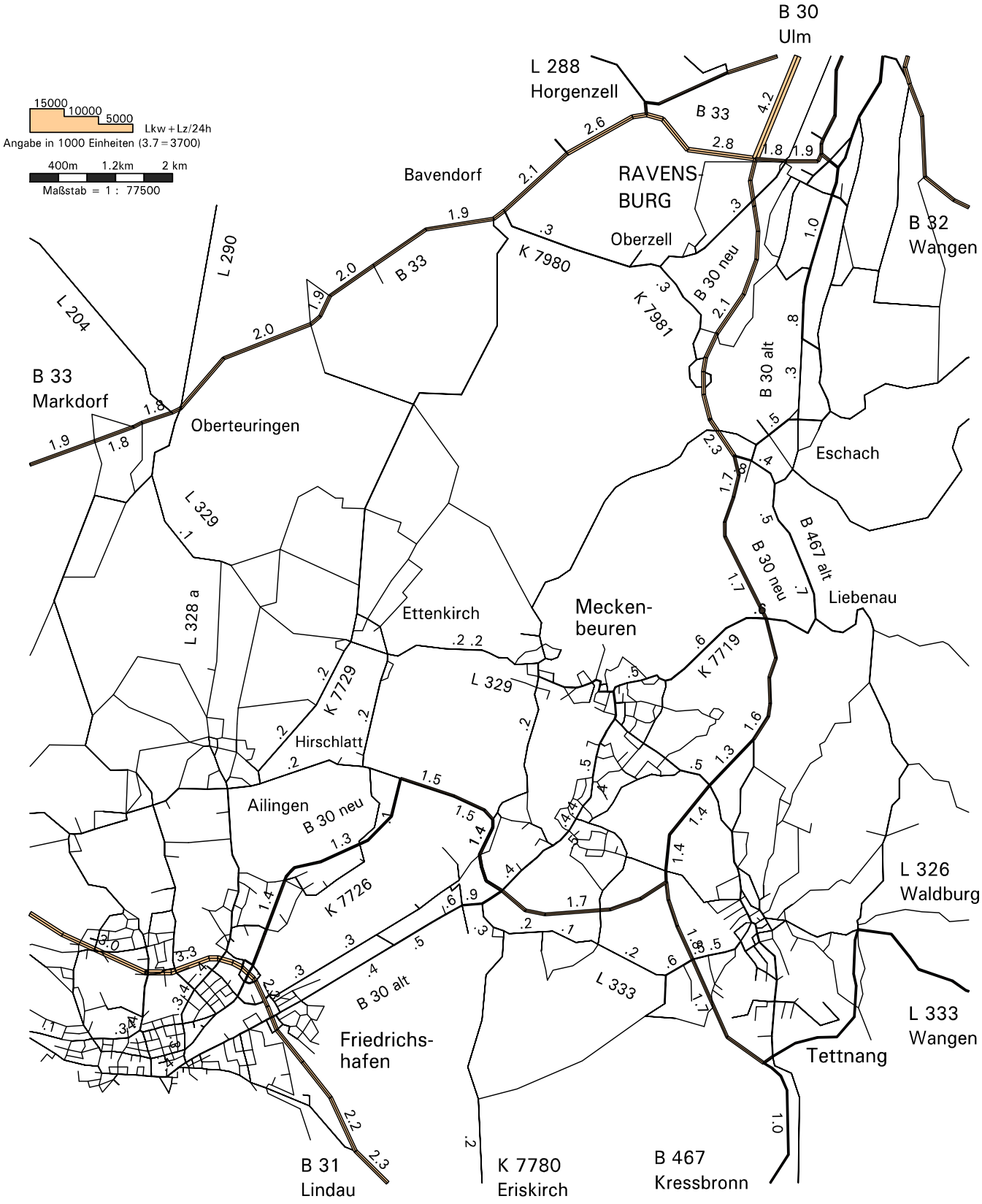
PF Var. Ost (Süd 2 + 1,Nord 1 + 1)

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



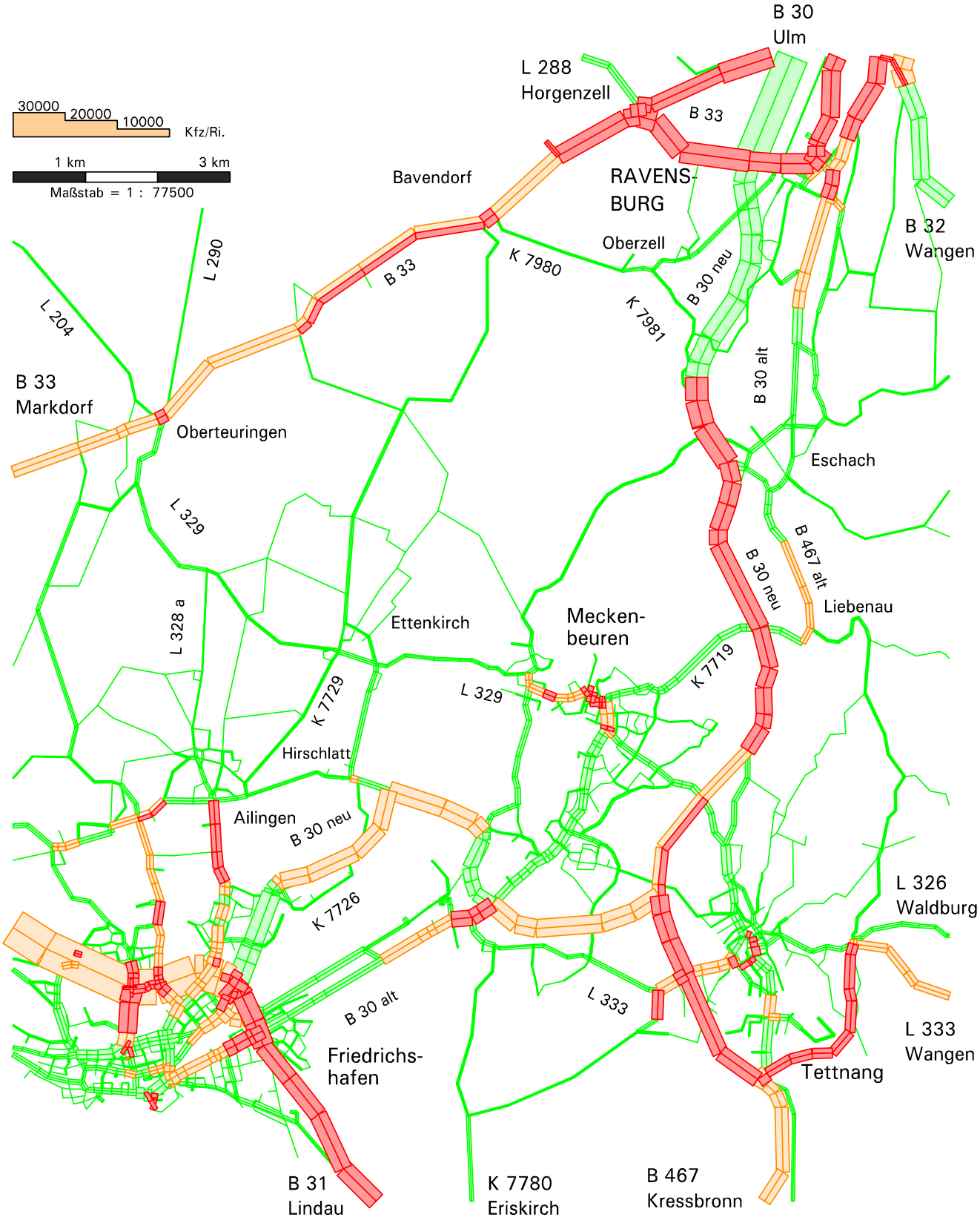
PF Var. Ost (Süd 2 + 1,Nord 1 + 1)

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



Ulm, 4. 2.2014

MODUS CONSULT ULM GmbH

PF Var. Ost (Süd 2 + 1, Nord 1 + 1)

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

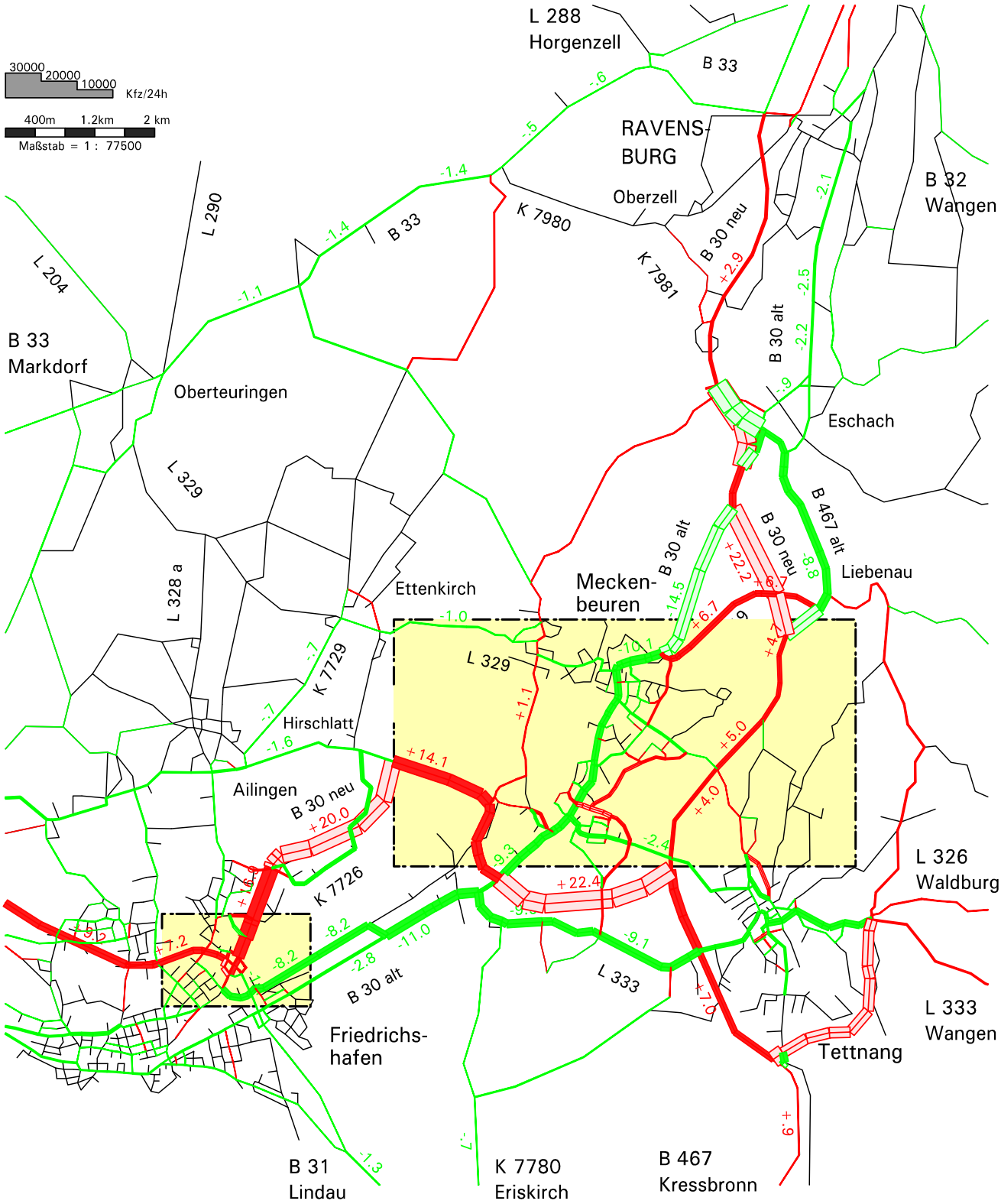
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

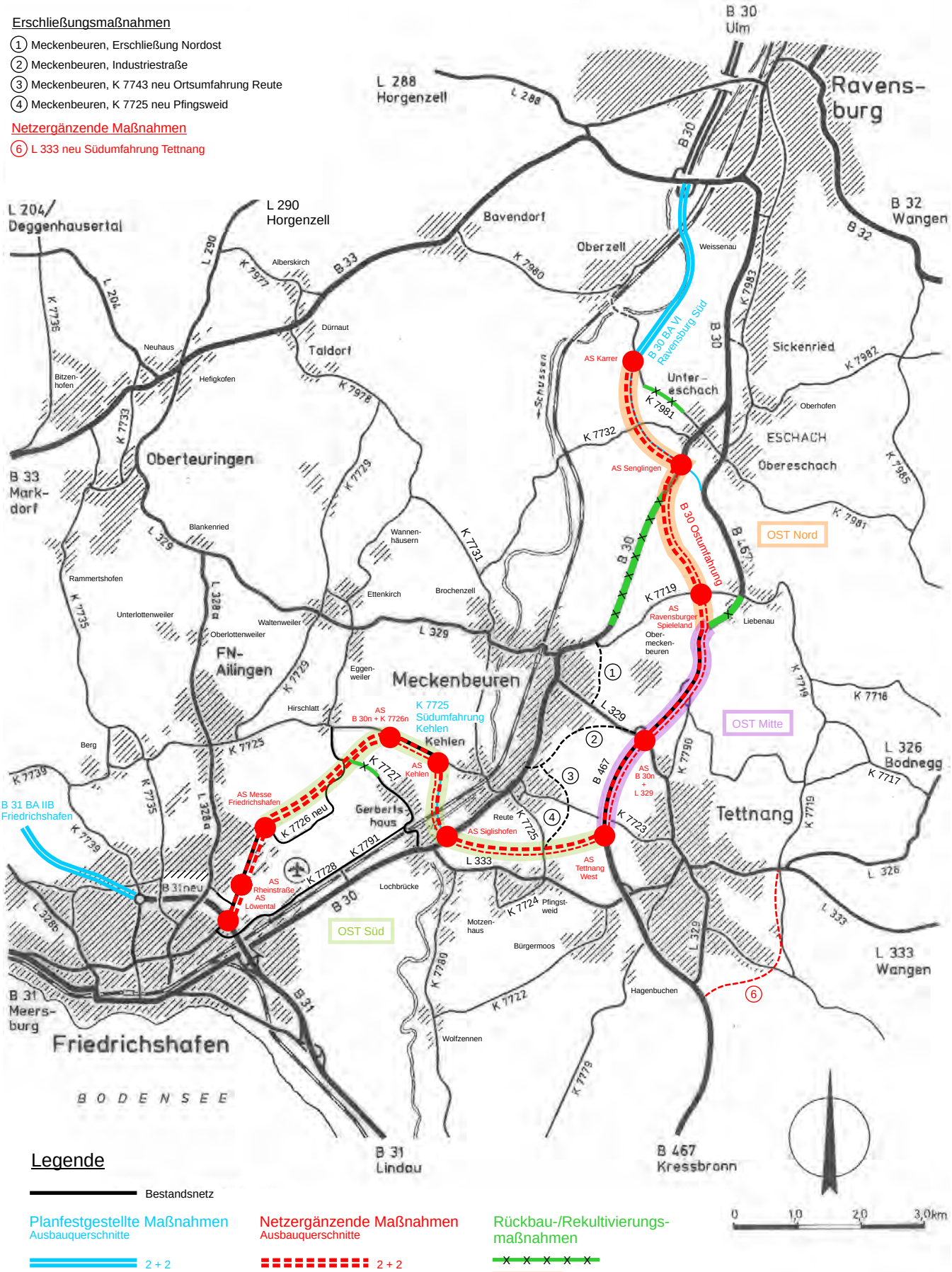
+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 6.7



Ulm, November 2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

PF Var. Ost (Süd 2 + 1, Nord 2 + 1)

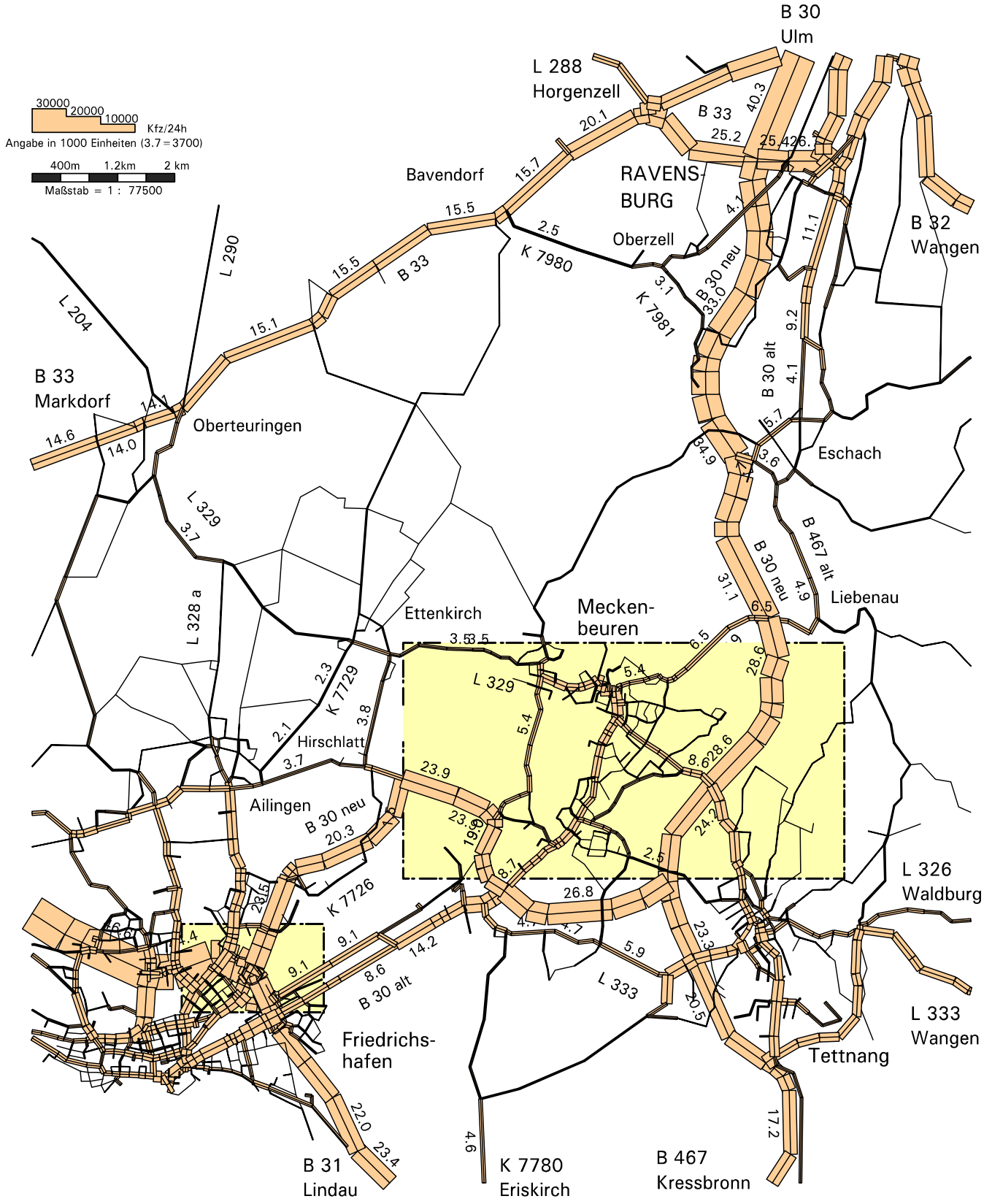
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



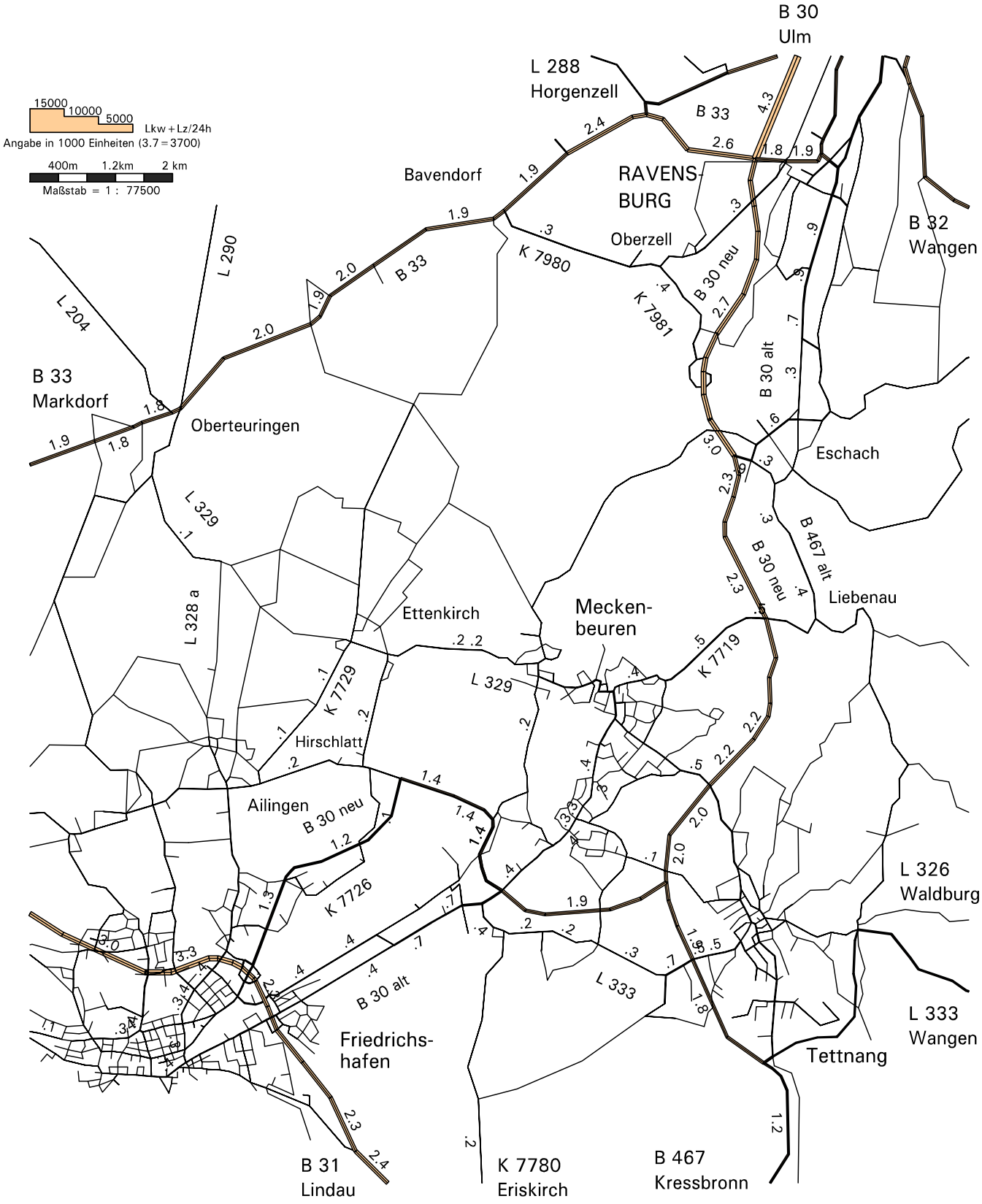
PF Var. Ost (Süd 2 + 1, Nord 2 + 1)

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



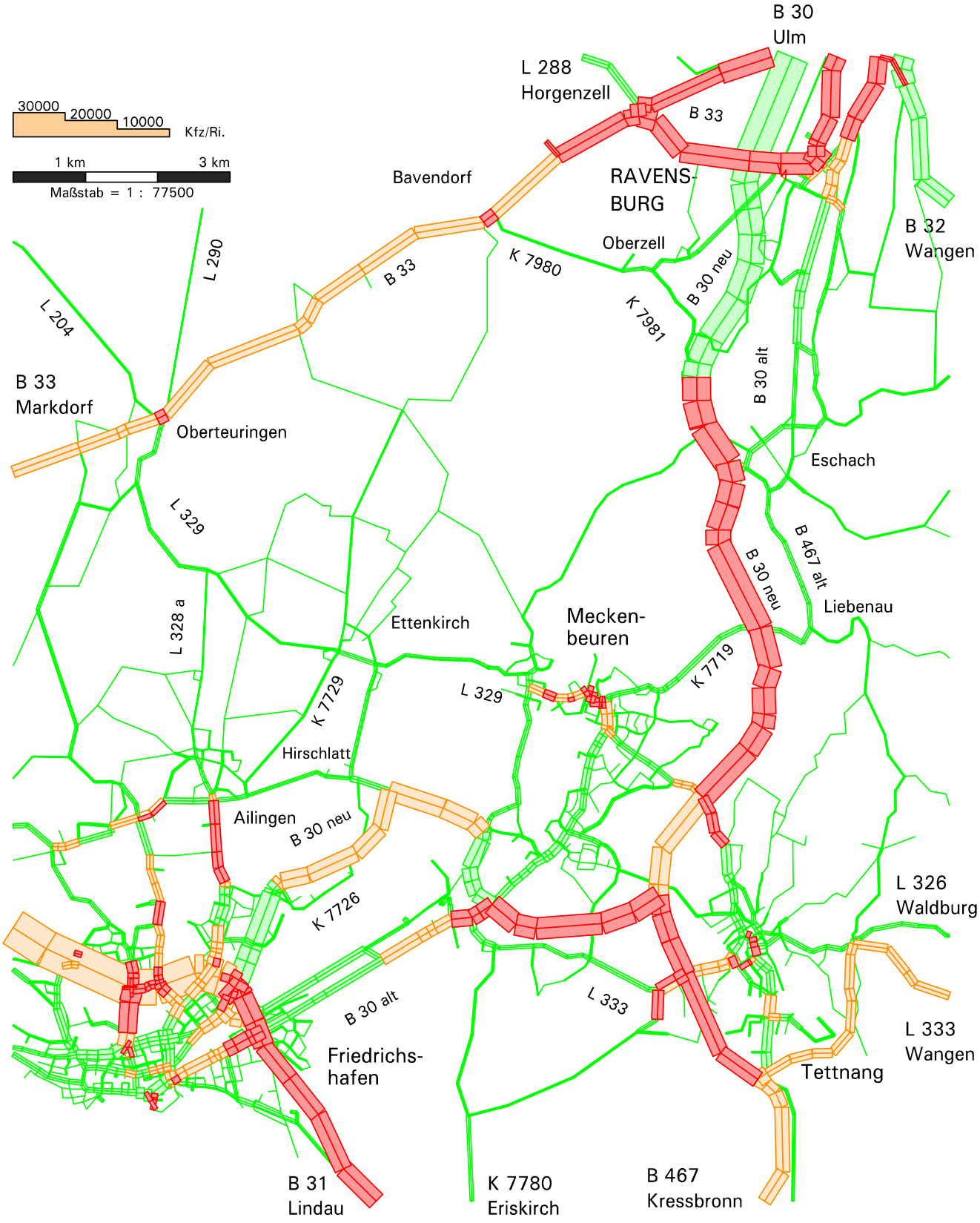
PF Var. Ost (Süd 2 + 1,Nord 2 + 1)

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



PF Var. Ost (Süd 2 + 1, Nord 2 + 1)

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

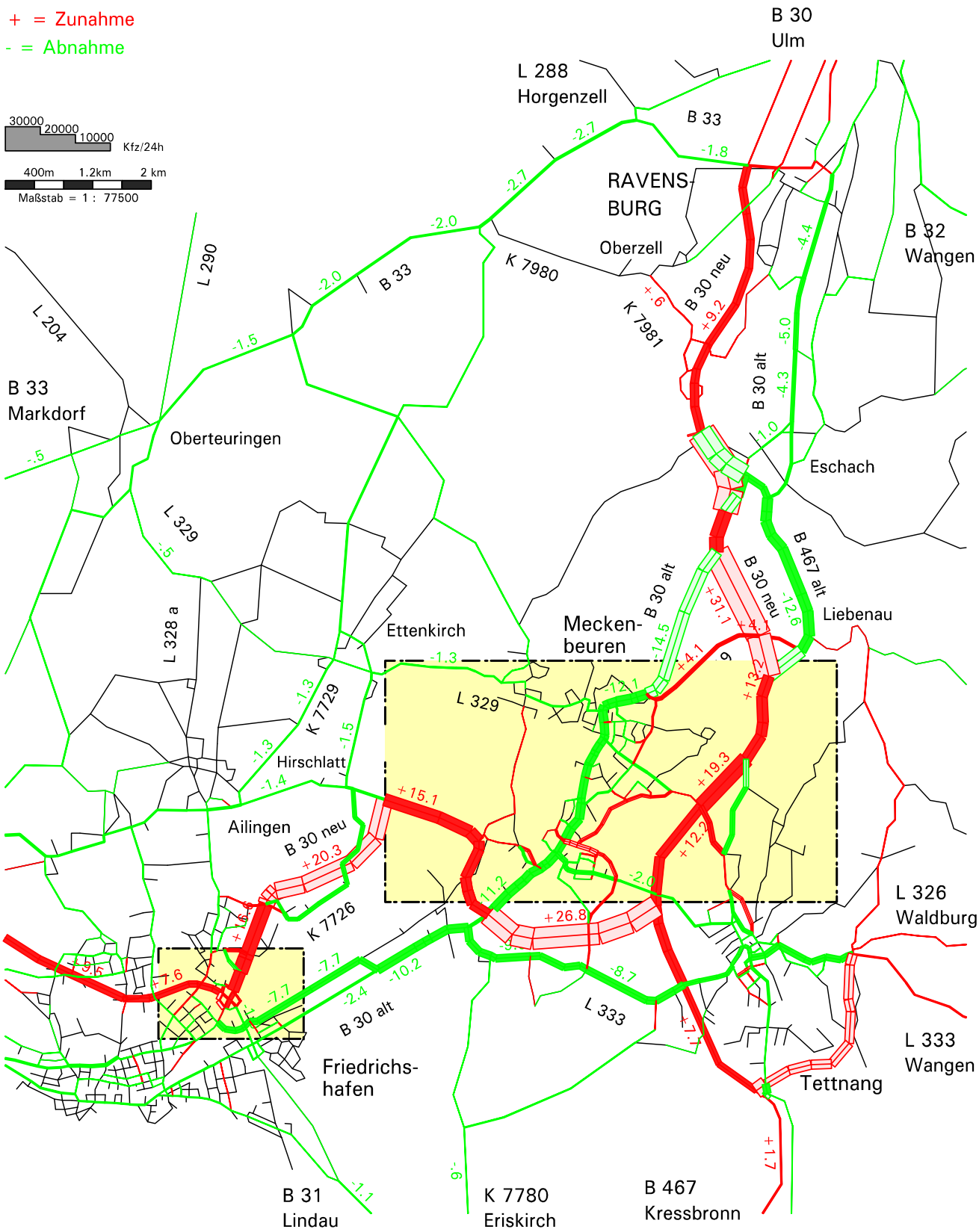
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

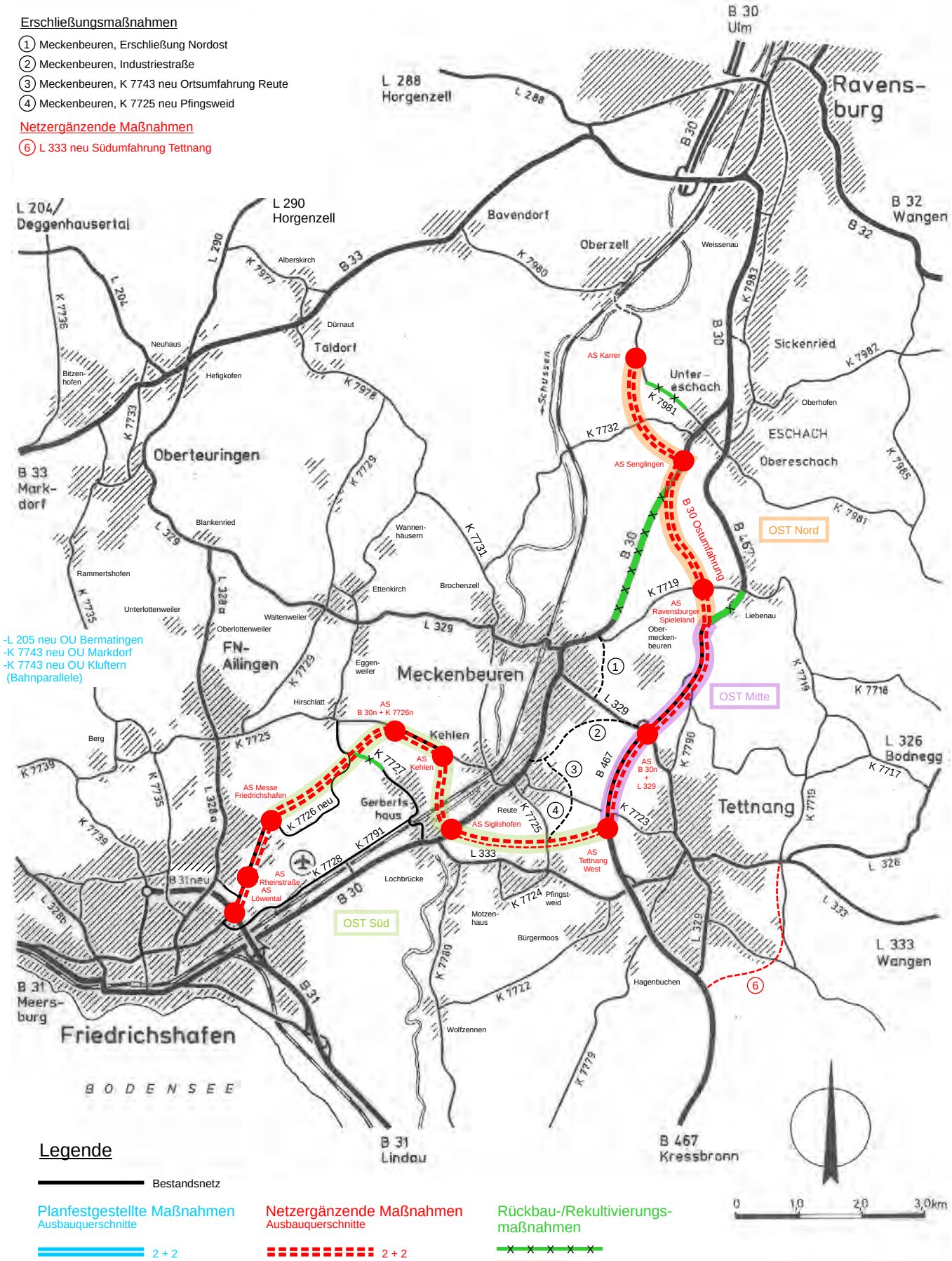
+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 6.8



Ulm, Februar 2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

PF Var. Ost (Mitte 2 + 1)

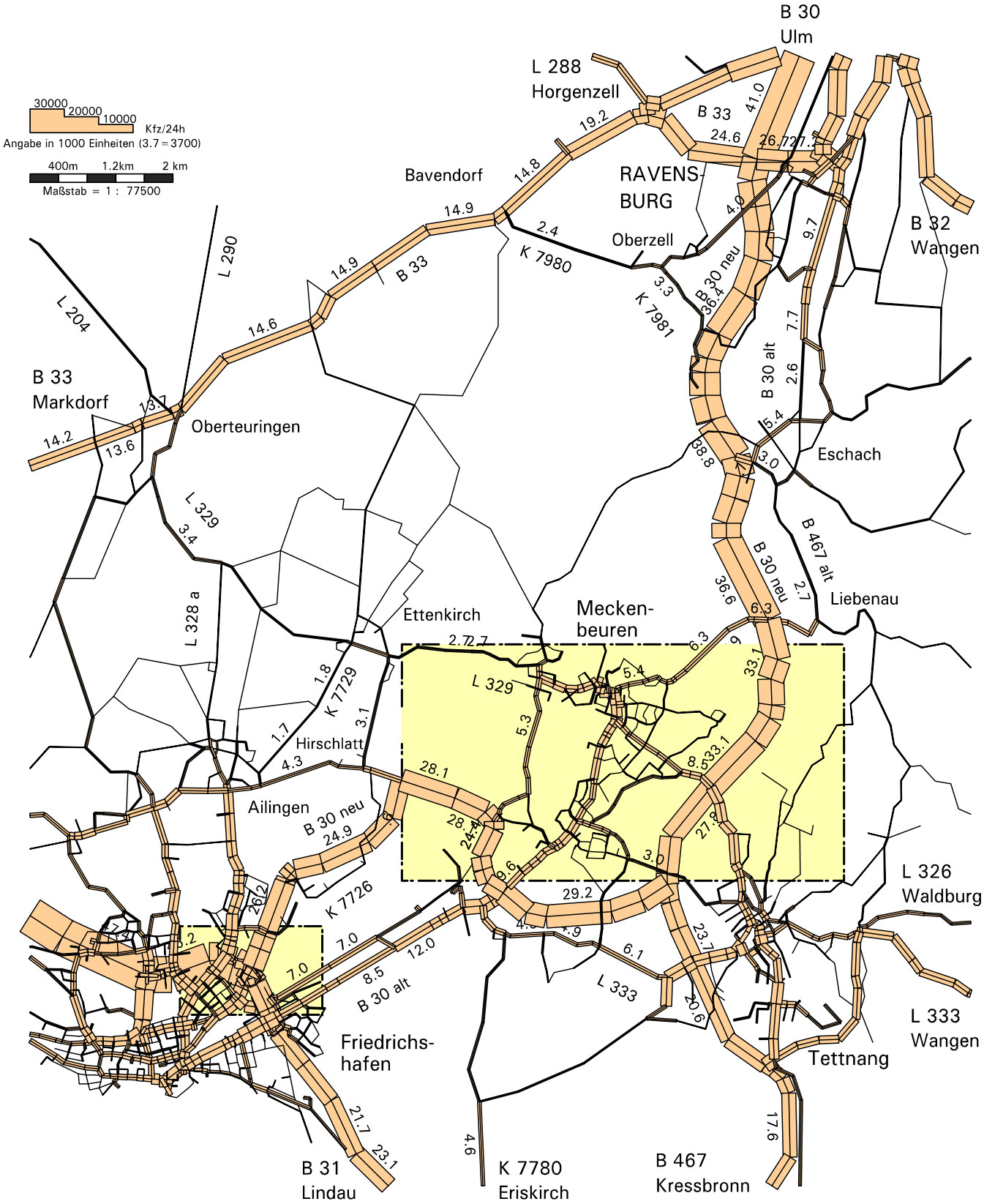
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



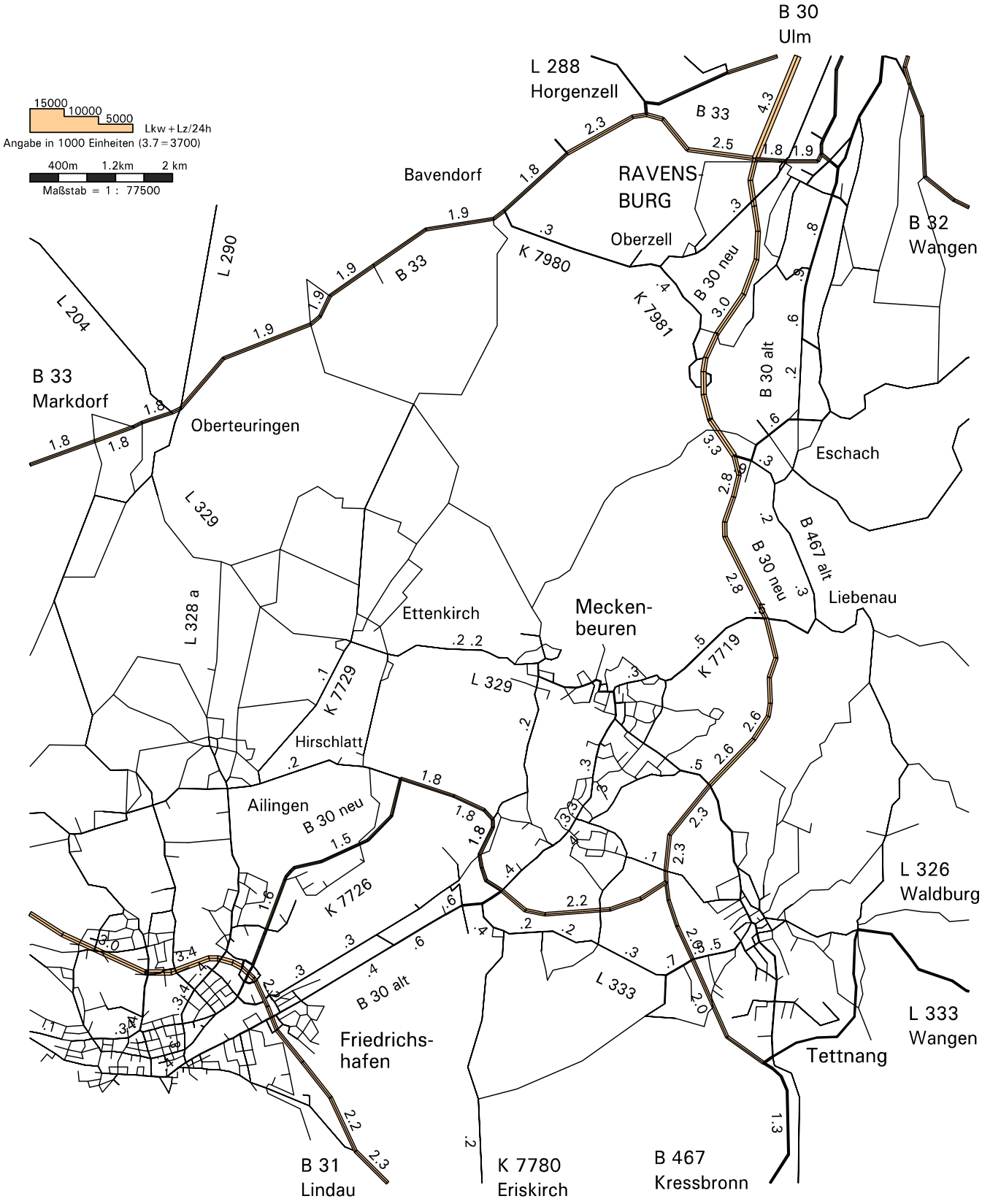
PF Var. Ost (Mitte 2 + 1)

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



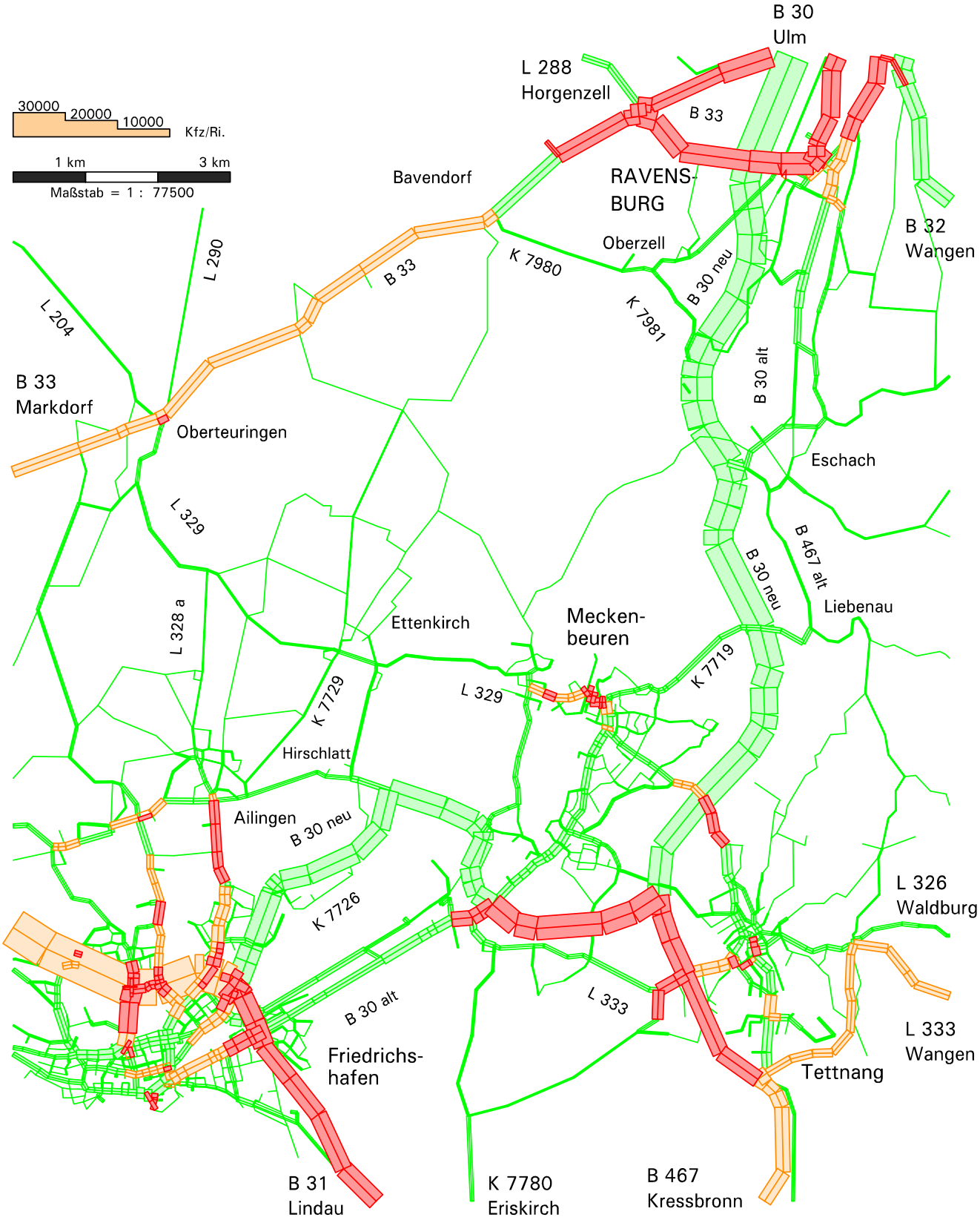
PF Var. Ost (Mitte 2 + 1)

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



PF Var. Ost (Mitte 2 + 1)

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

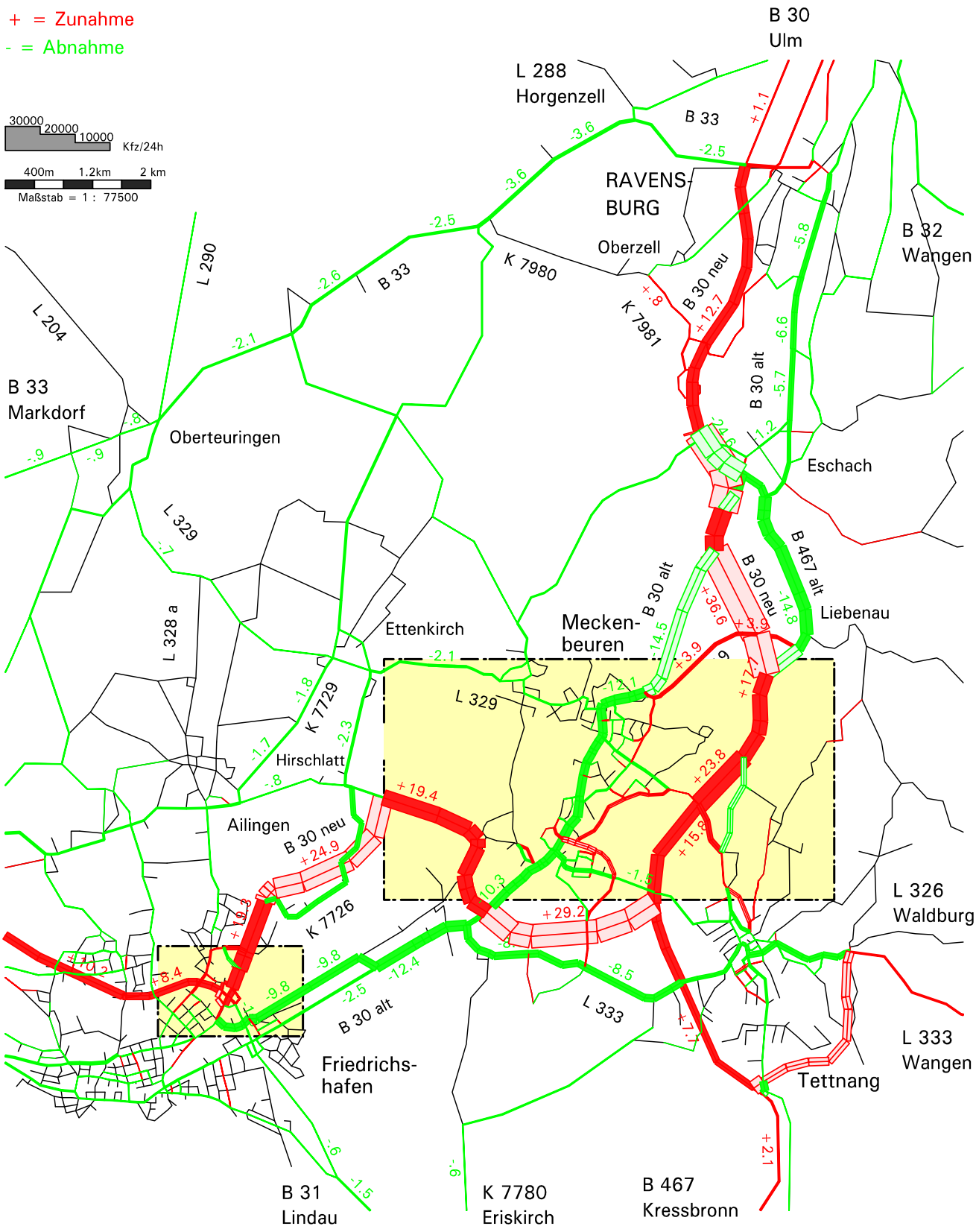
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

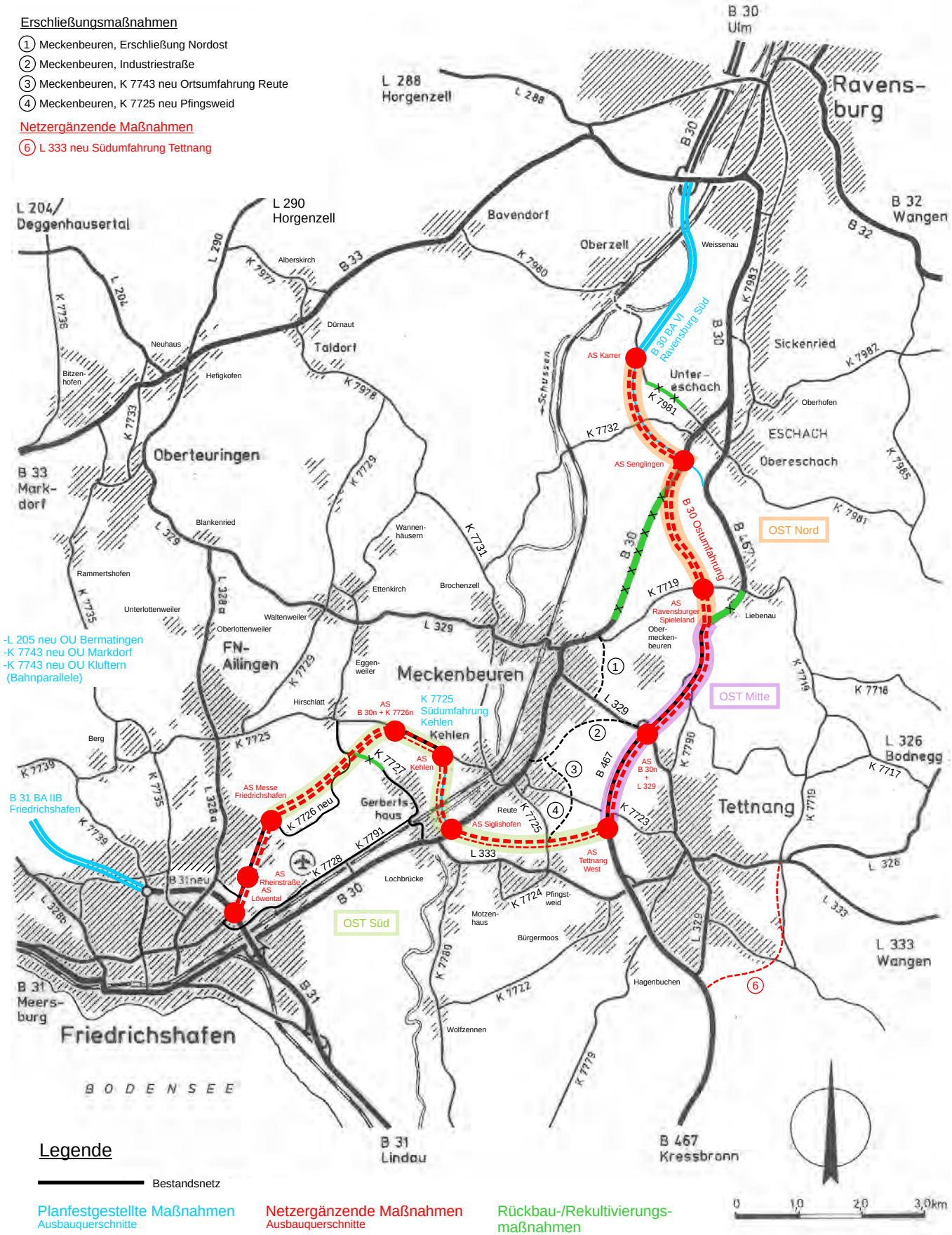
+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 6.9



Ulm, Februar 2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

PF Var. Ost (Süd 2 + 1)

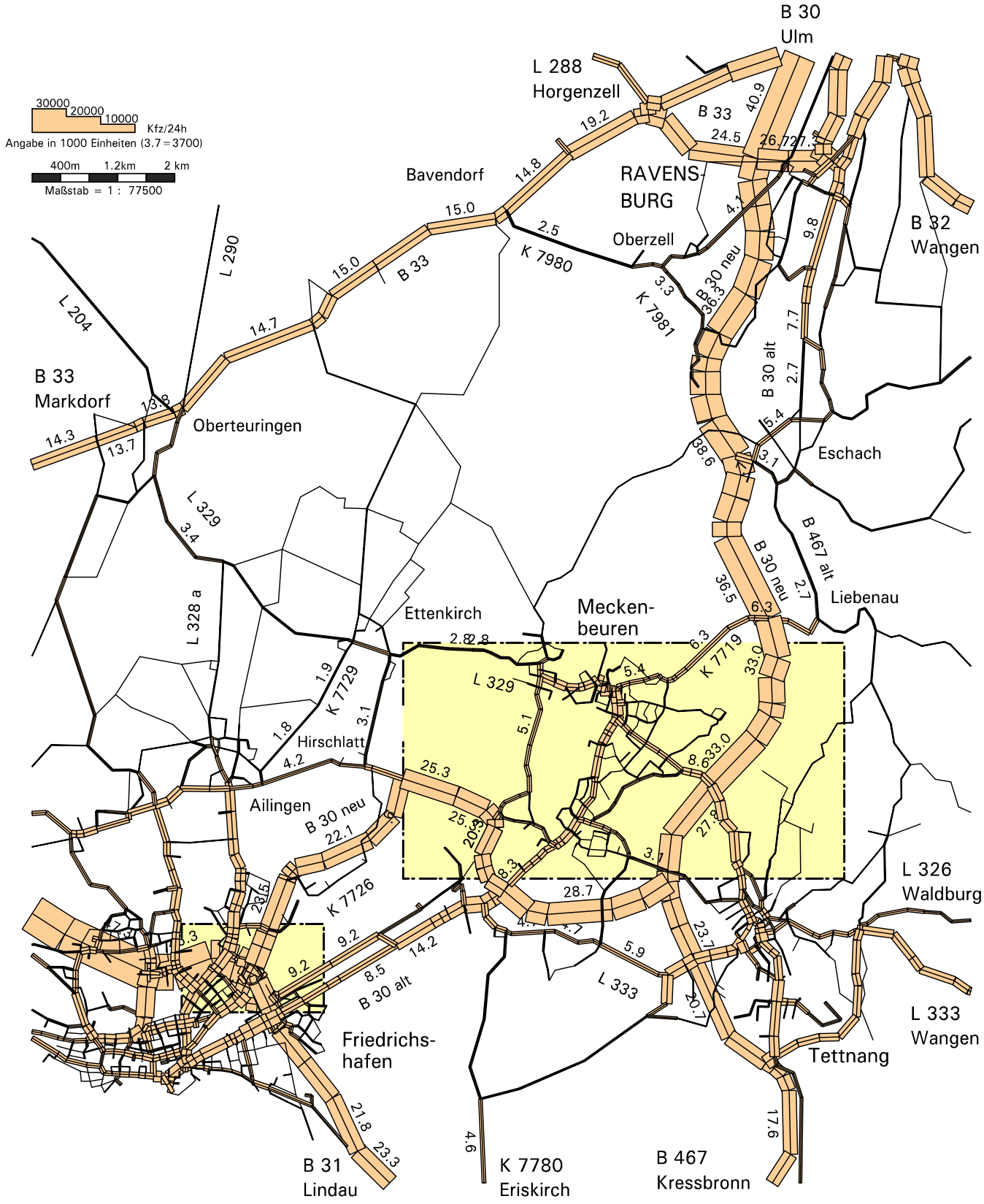
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



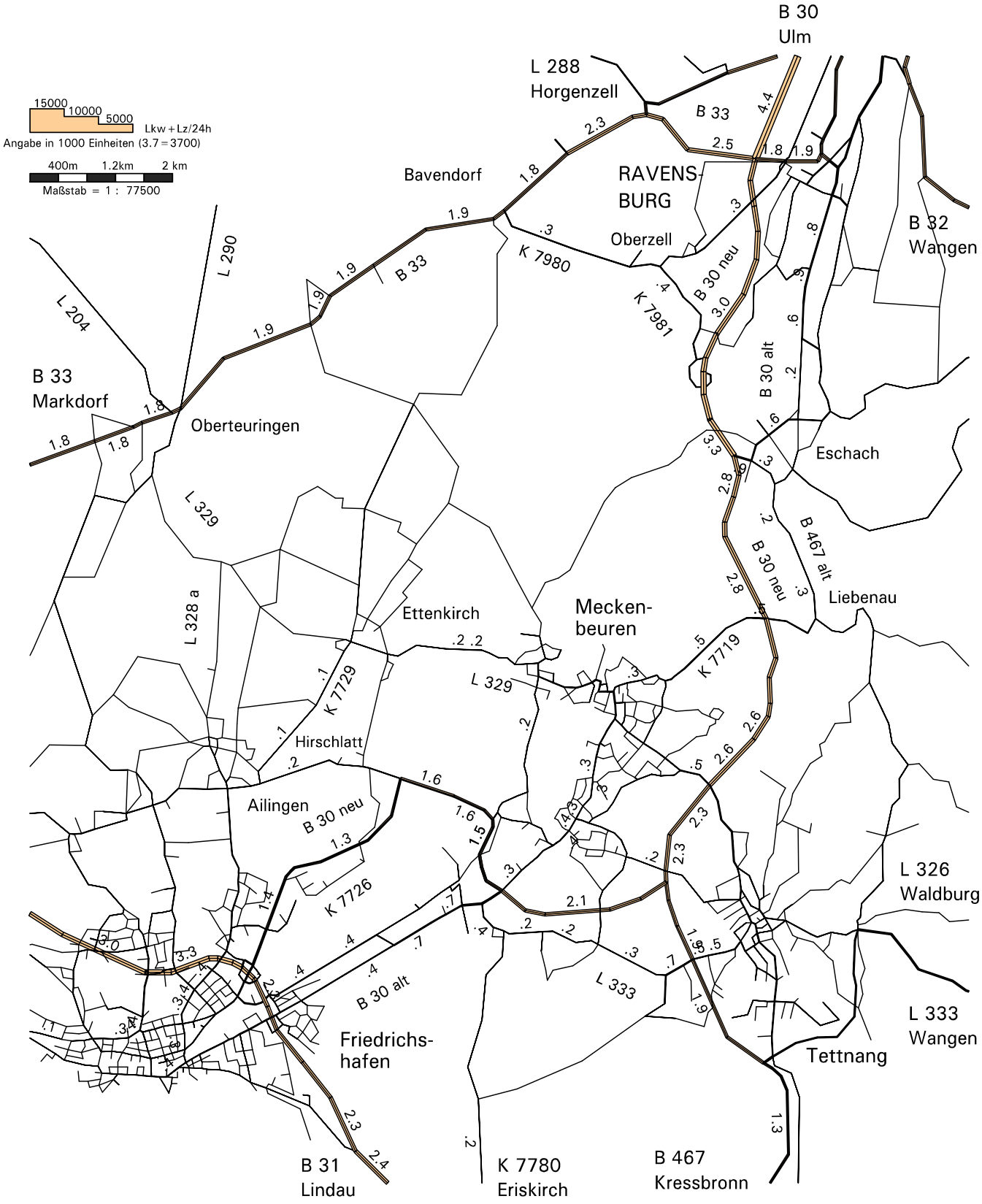
PF Var. Ost (Süd 2 + 1)

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



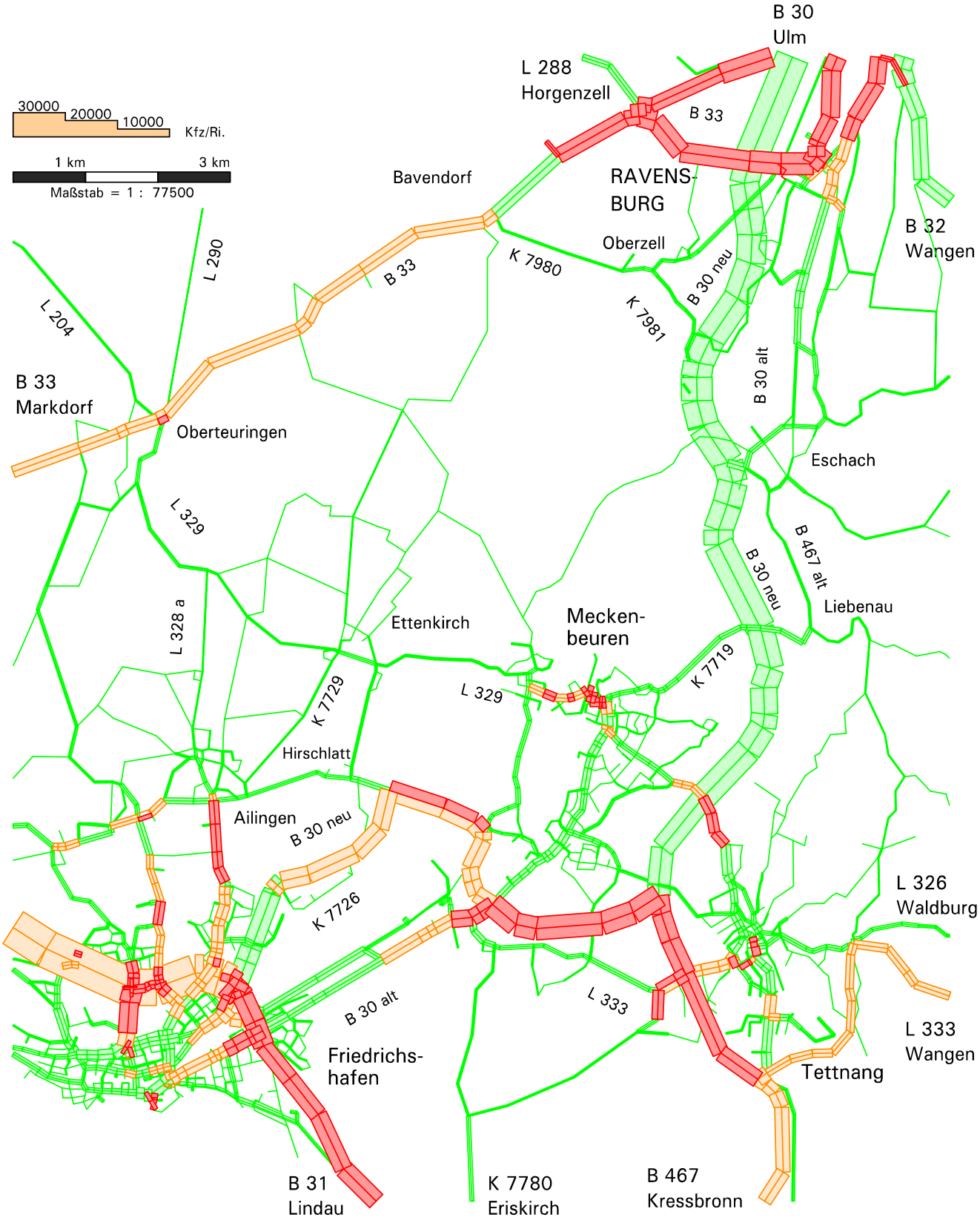
PF Var. Ost (Süd 2 + 1)

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



PF Var. Ost (Süd 2 + 1)

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

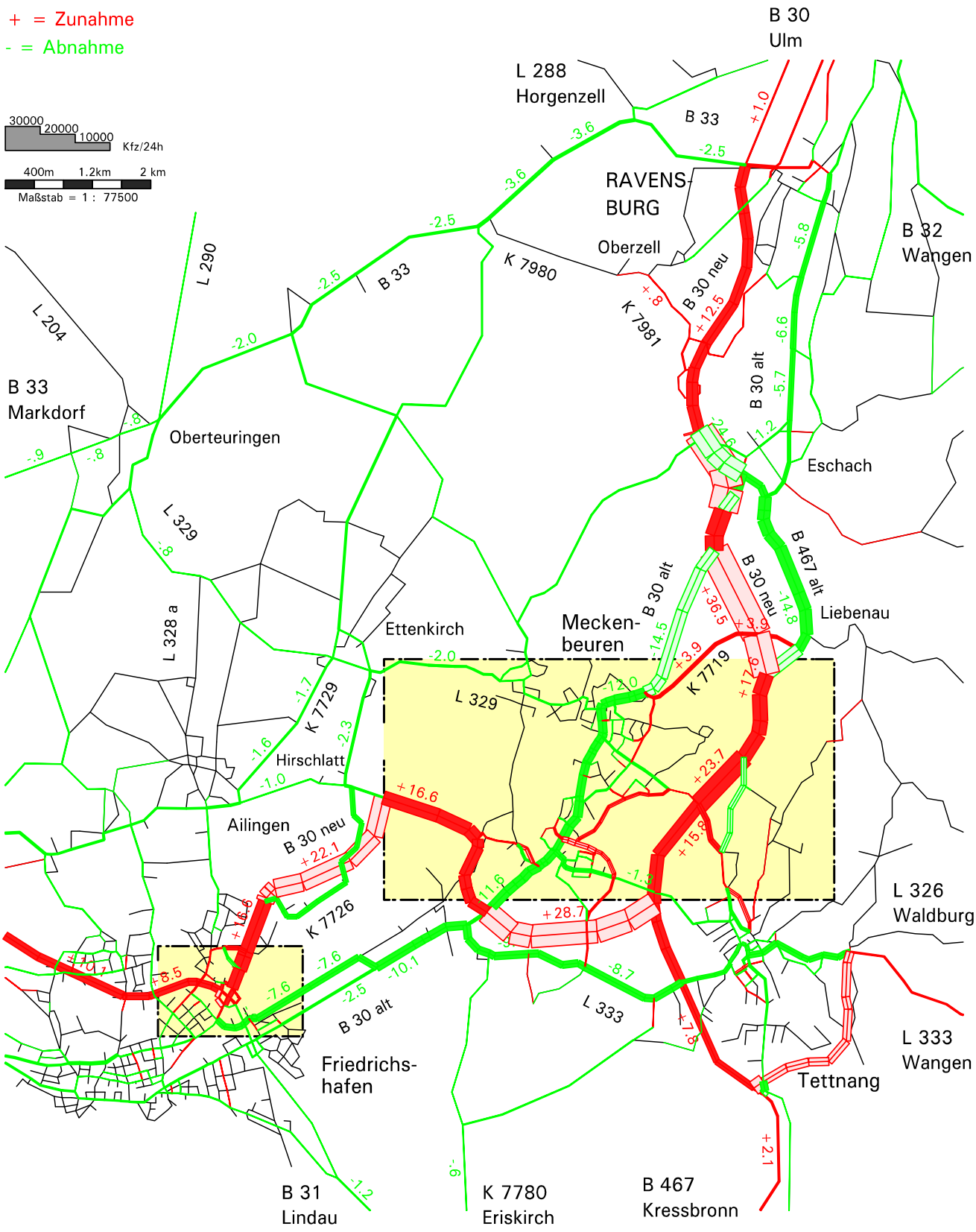
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

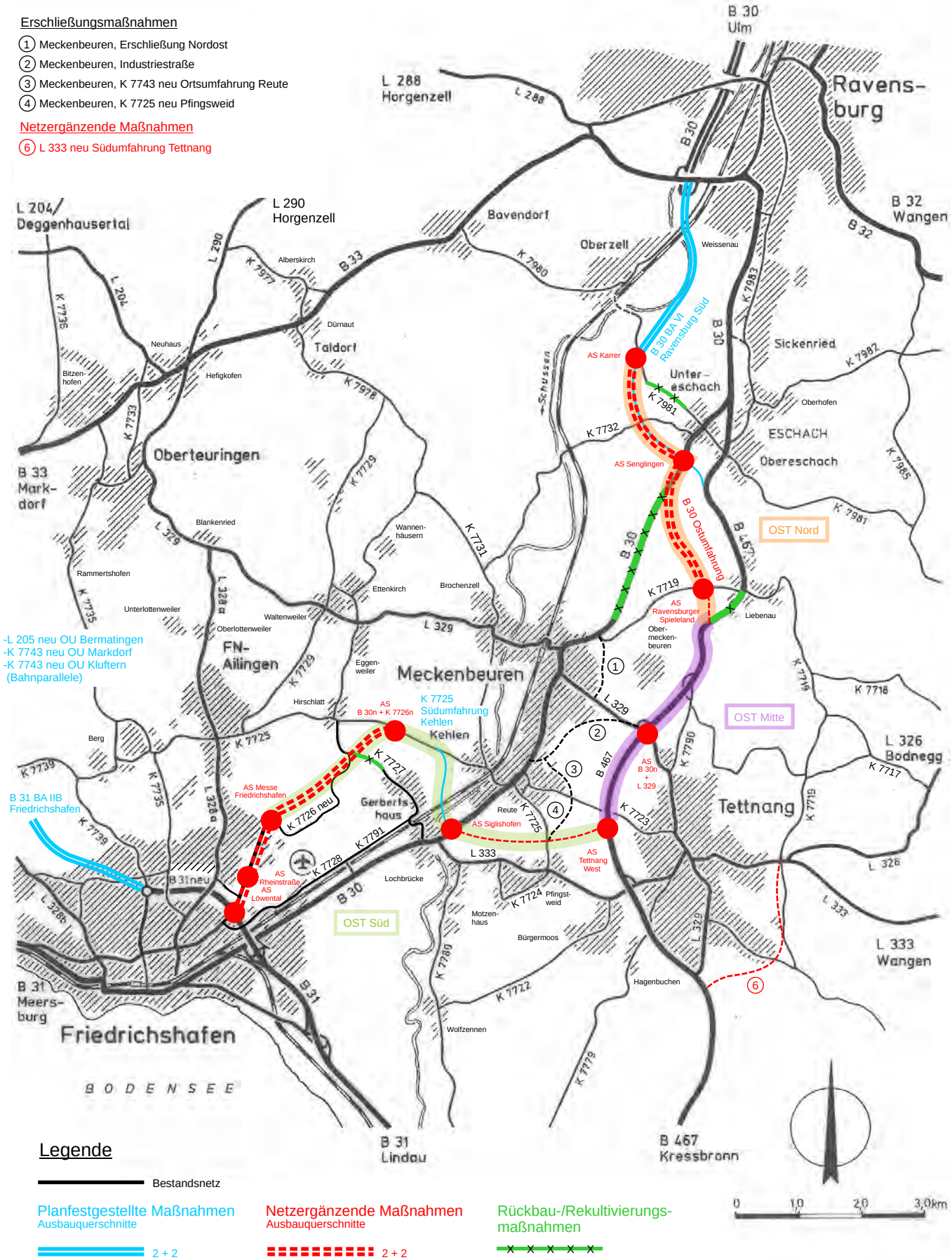
+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 6.10



Ulm, Februar 2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

PF Var. Ost (Süd 1 + 1, Nord 2 + 2)

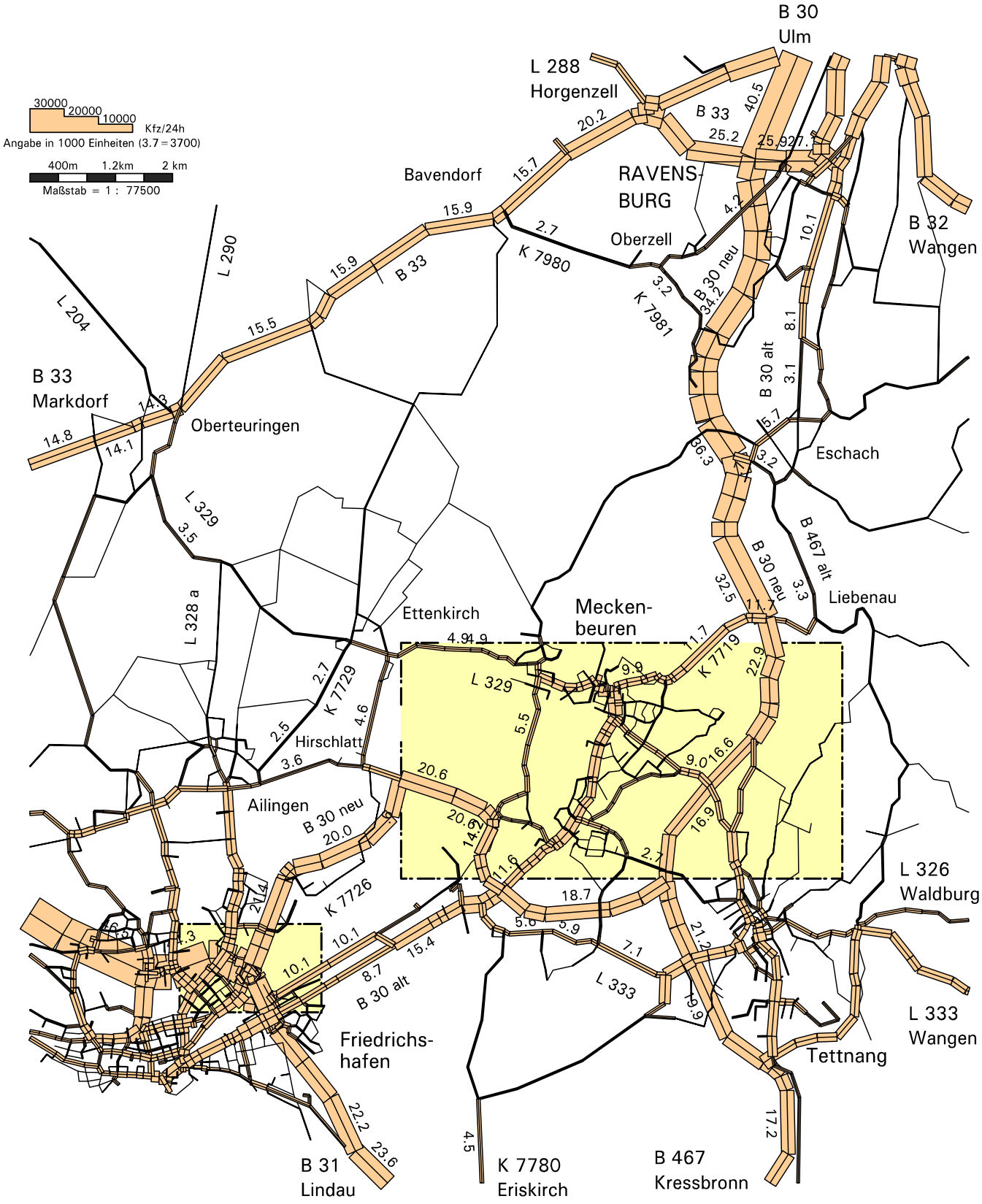
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



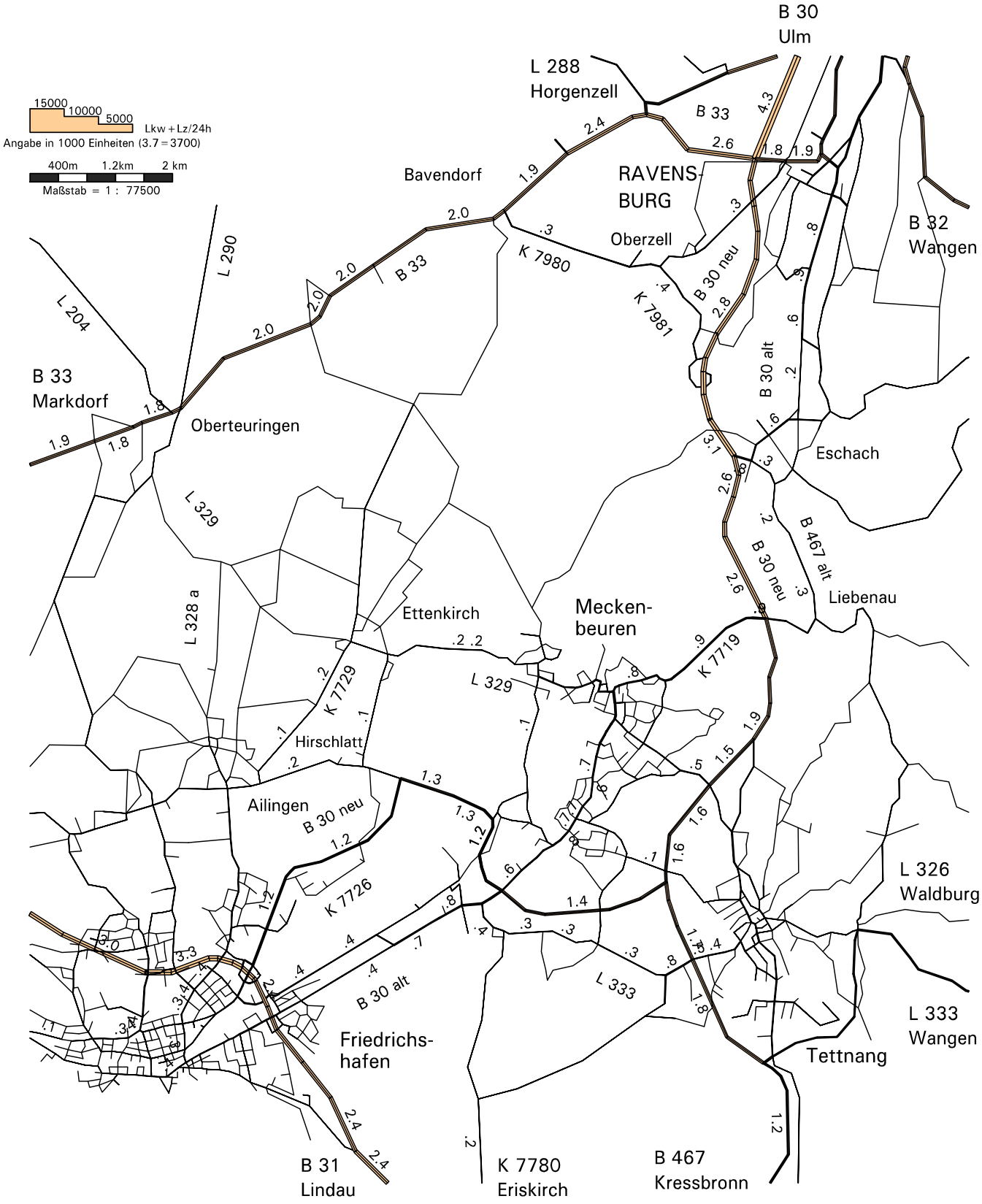
PF Var. Ost (Süd 1 + 1, Nord 2 + 2)

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



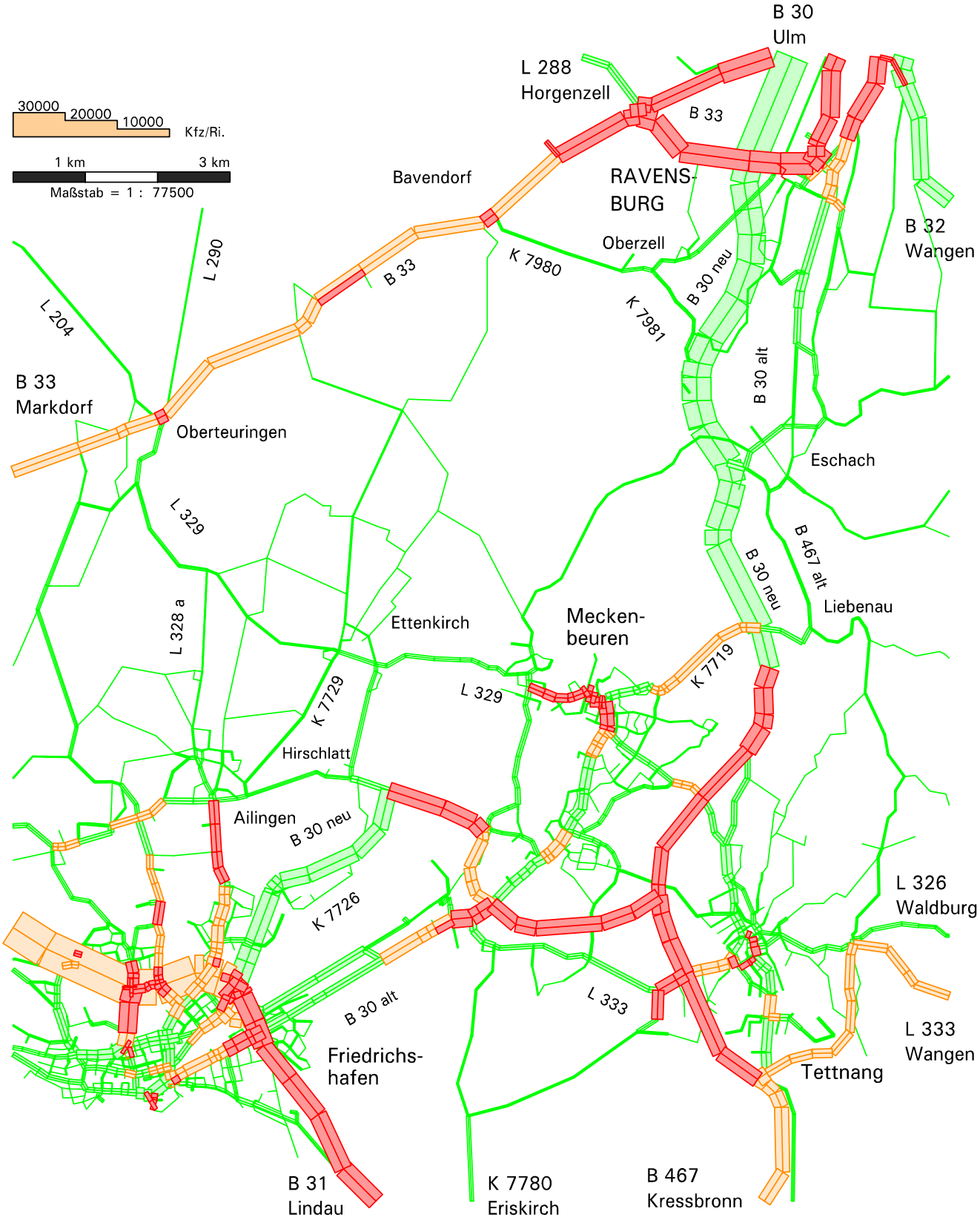
PF Var. Ost (Süd 1 + 1,Nord 2 + 2)

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



PF Var. Ost (Süd 1 + 1, Nord 2 + 2)

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

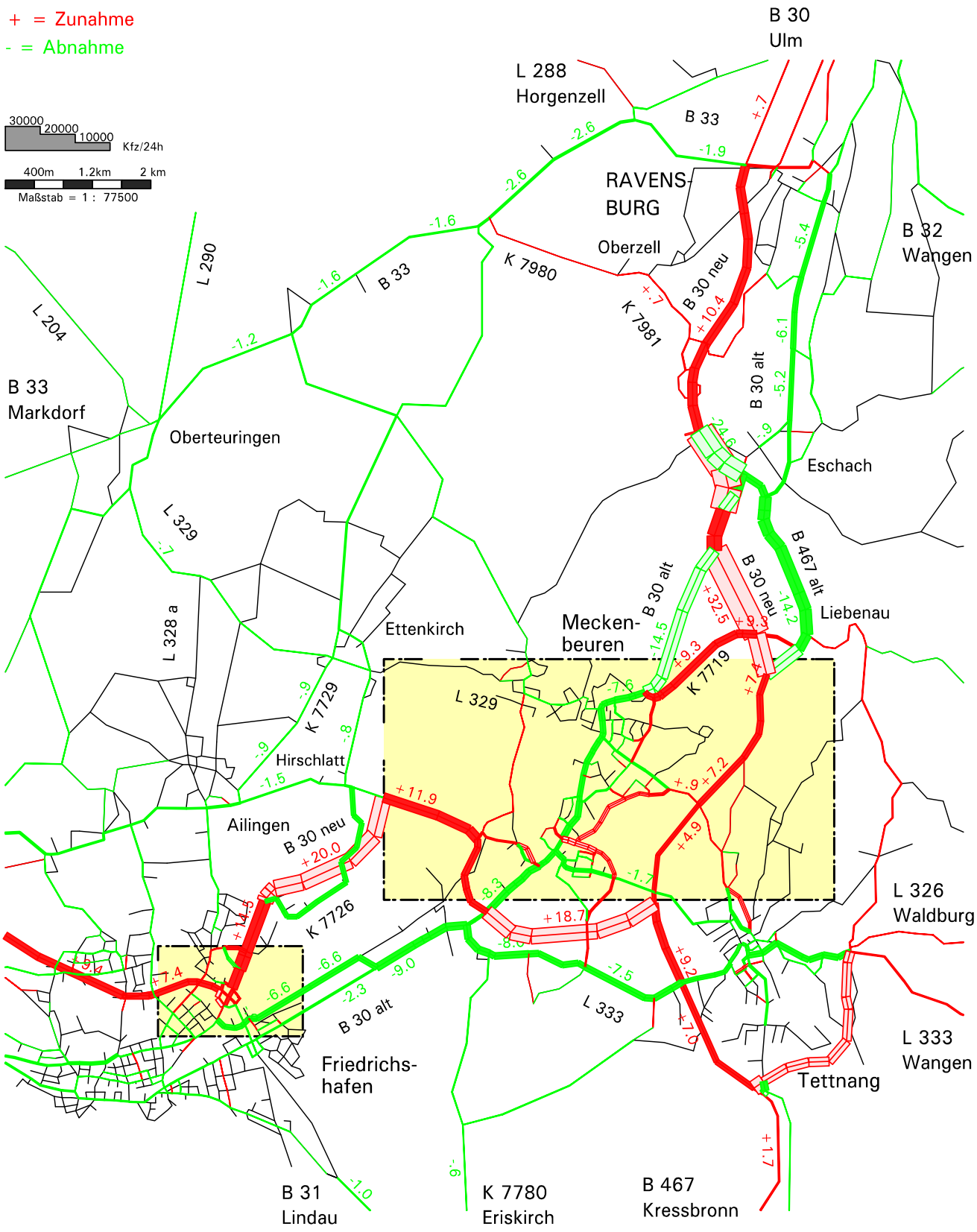
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte

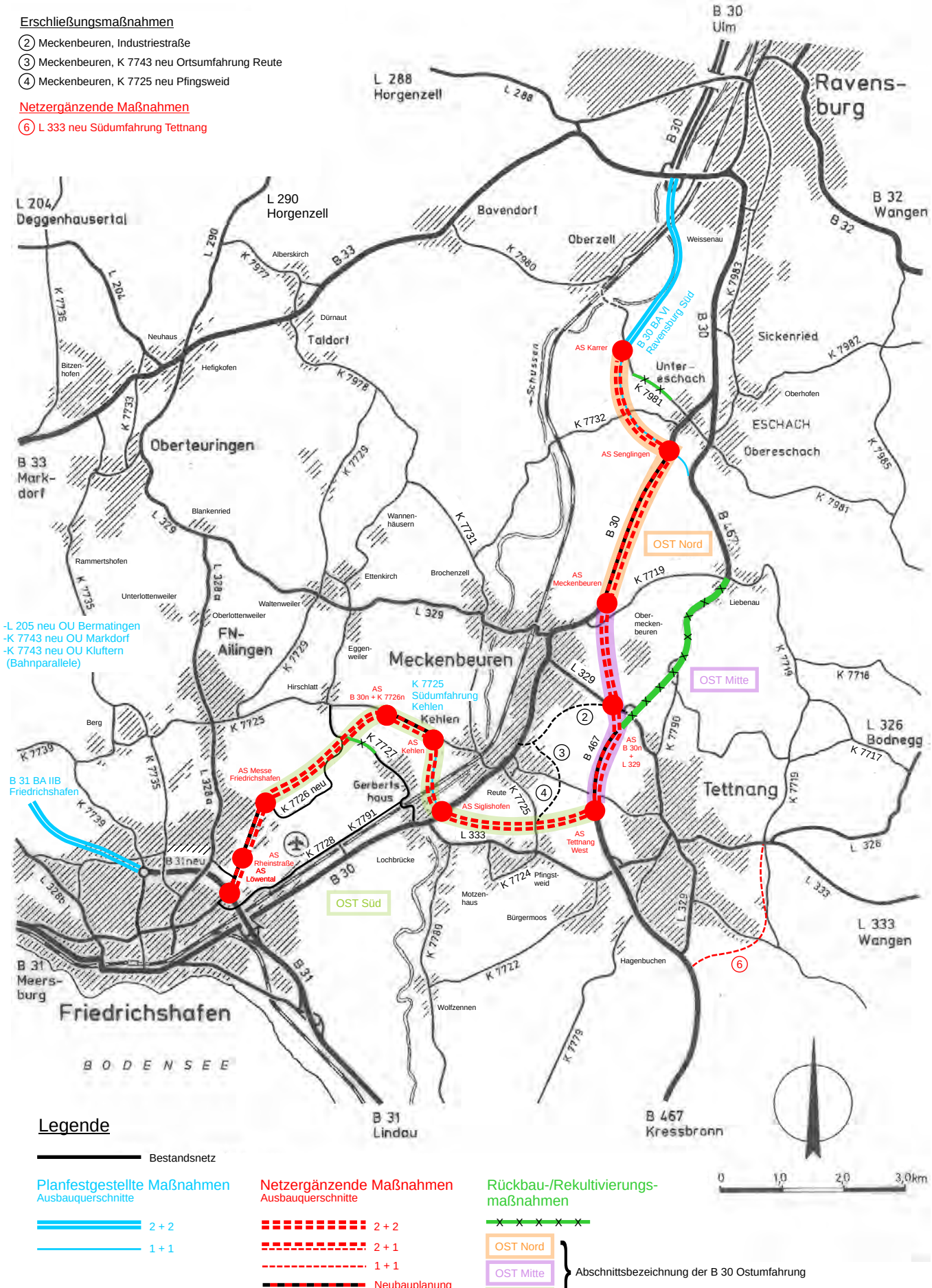


Planreihe 7

Prognose-Planfälle Variante Ost
Trasse 2a/b

MODUS CONSULT ULM GmbH

Planungsfall 7.1



PF Var. Ost / Mitte Endzustand

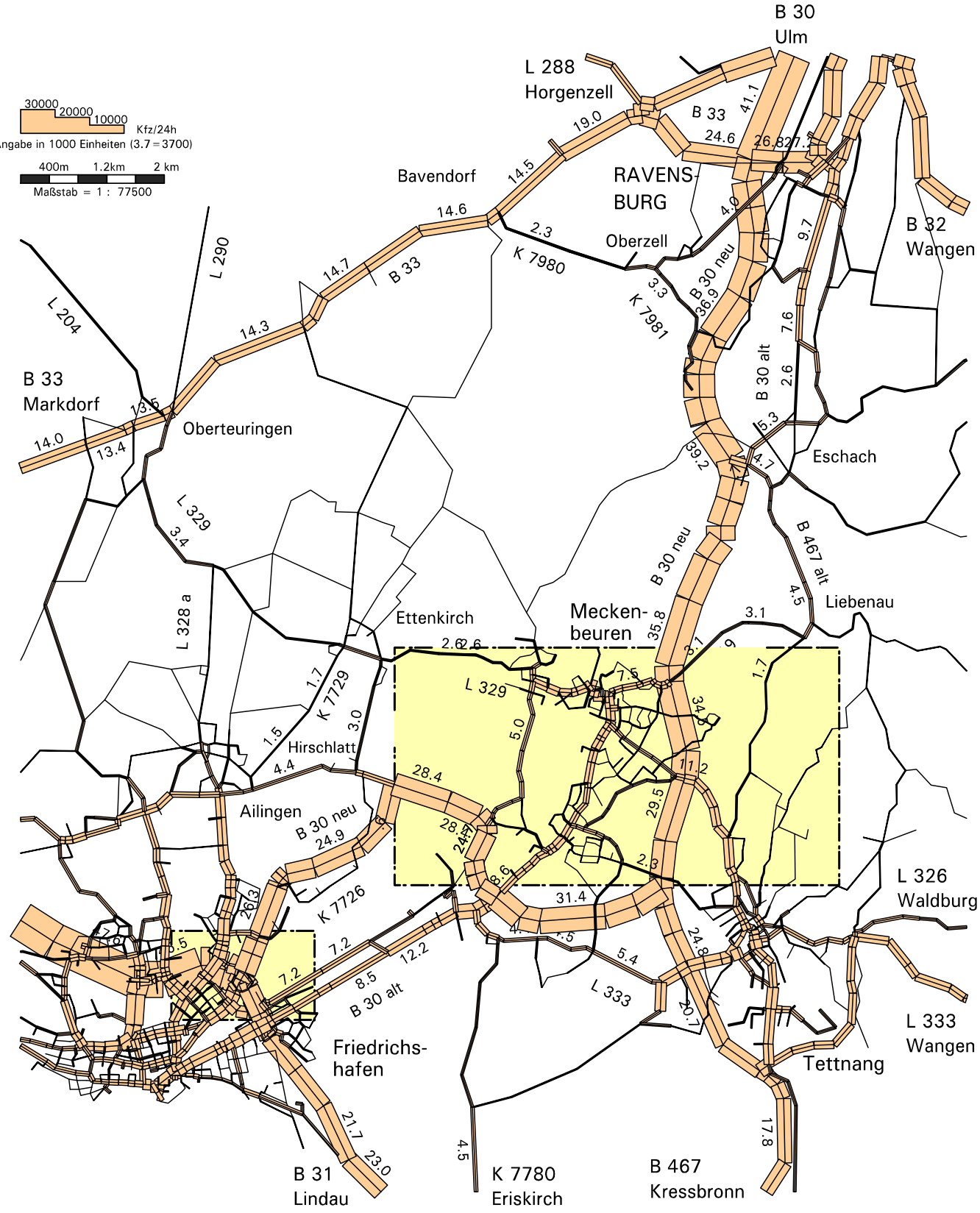
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



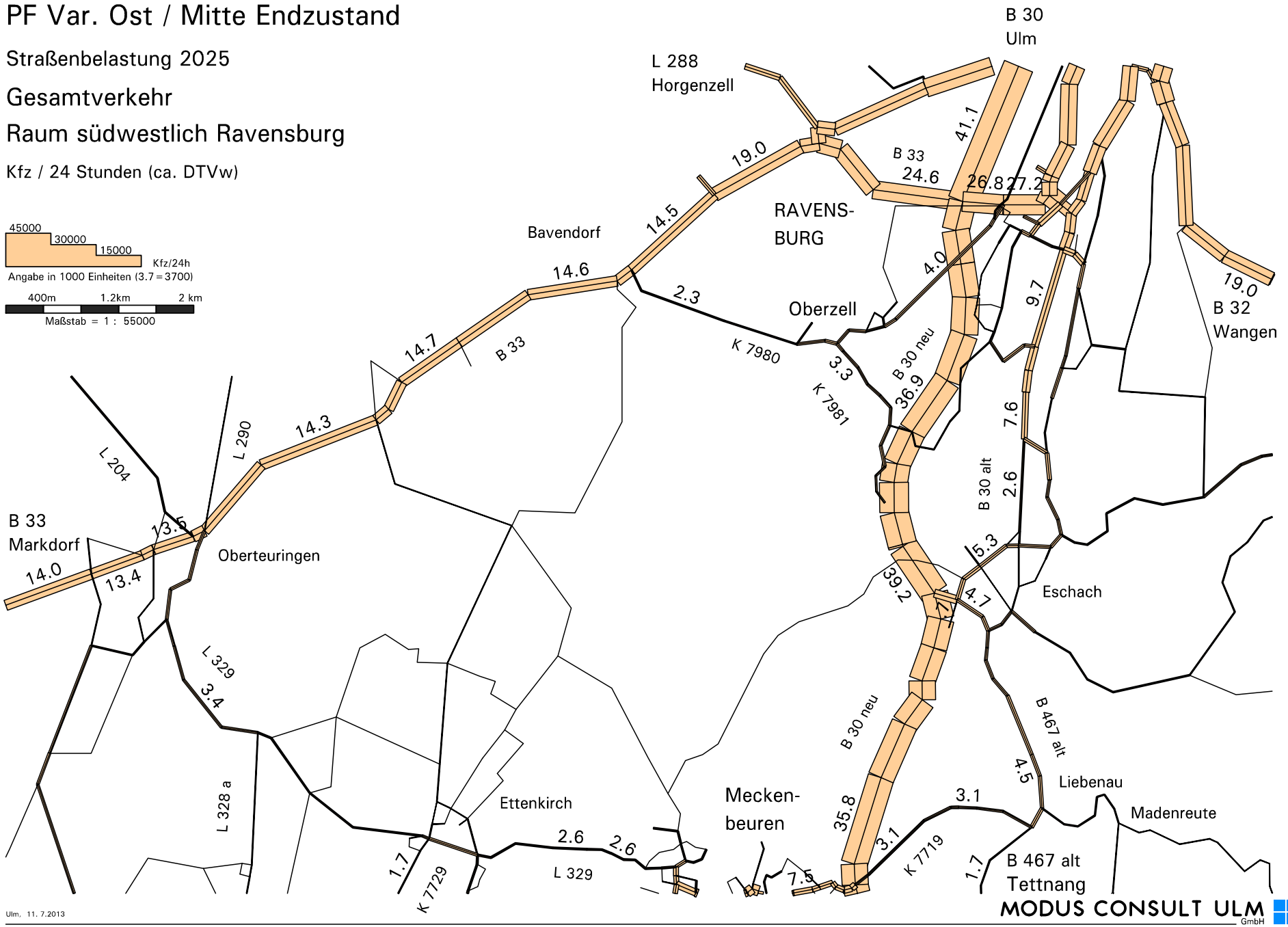
PF Var. Ost / Mitte Endzustand

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 11. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 7.1.2

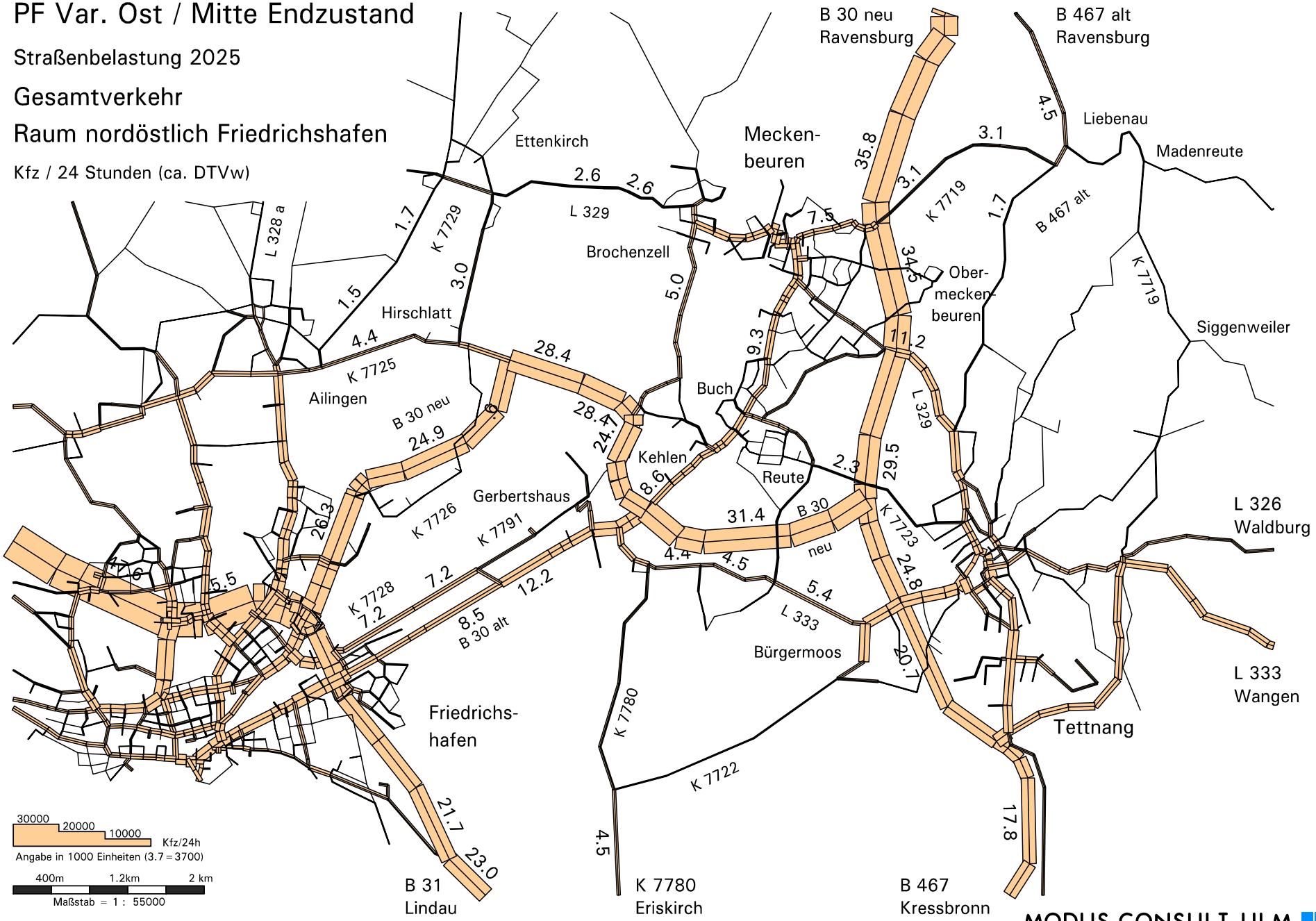
PF Var. Ost / Mitte Endzustand

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 11. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 7.1.3

Verkehrsuntersuchung B 30-neu Ravensburg Süd - Friedrichshafen

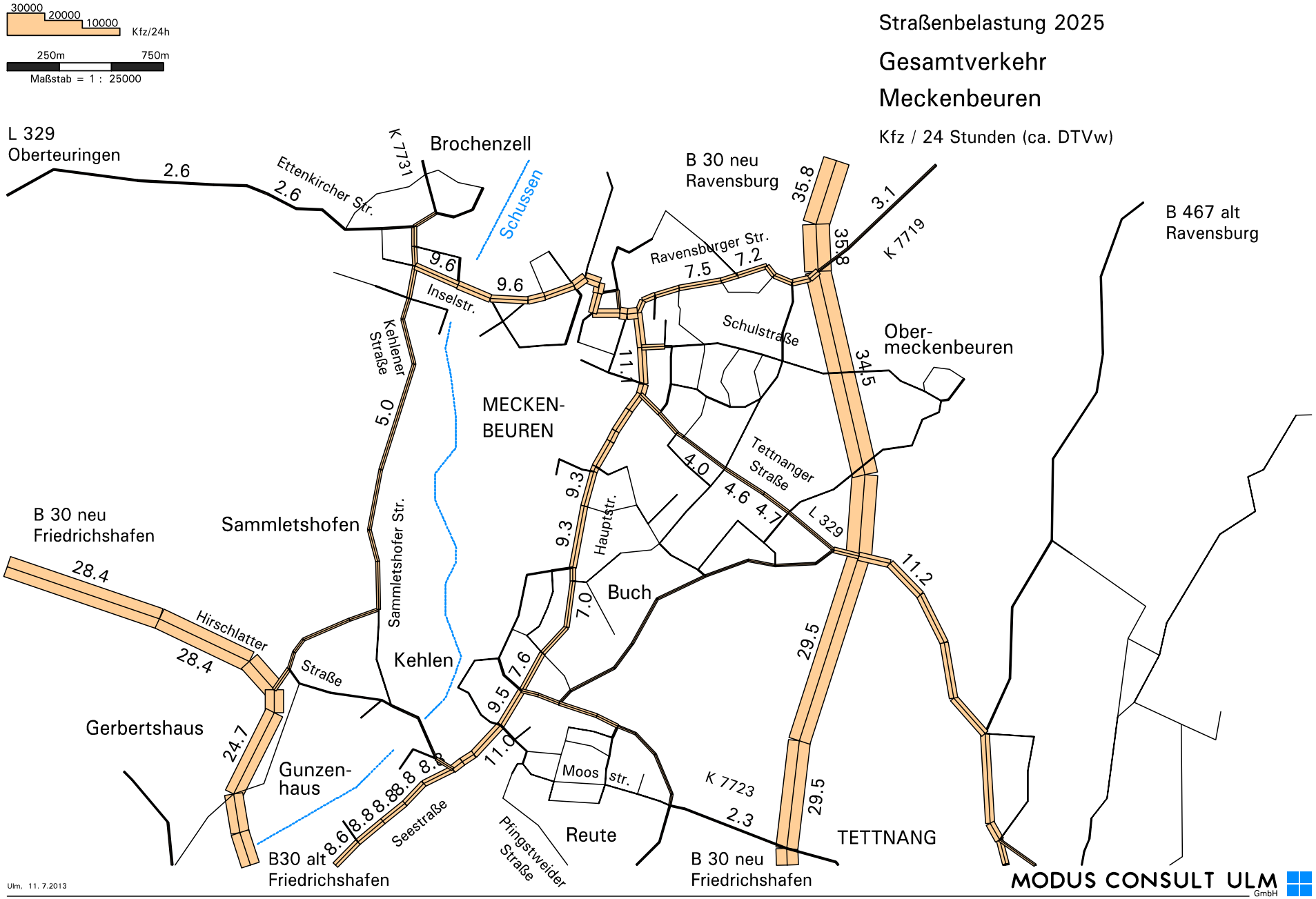
PF Var. Ost / Mitte Endzustand

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 11. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 7.1.4

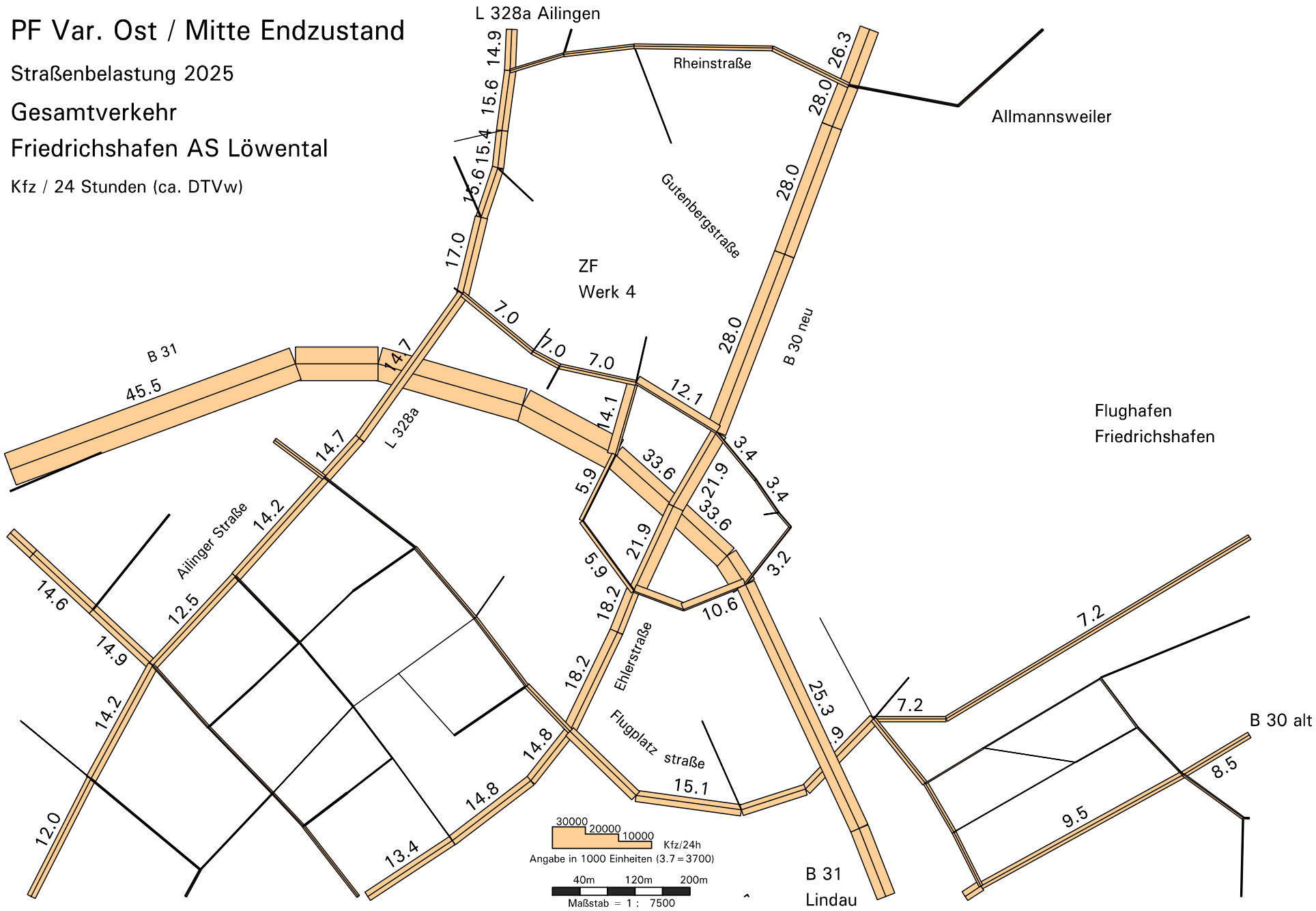
PF Var. Ost / Mitte Endzustand

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 11. 7.2013

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 7.1.5

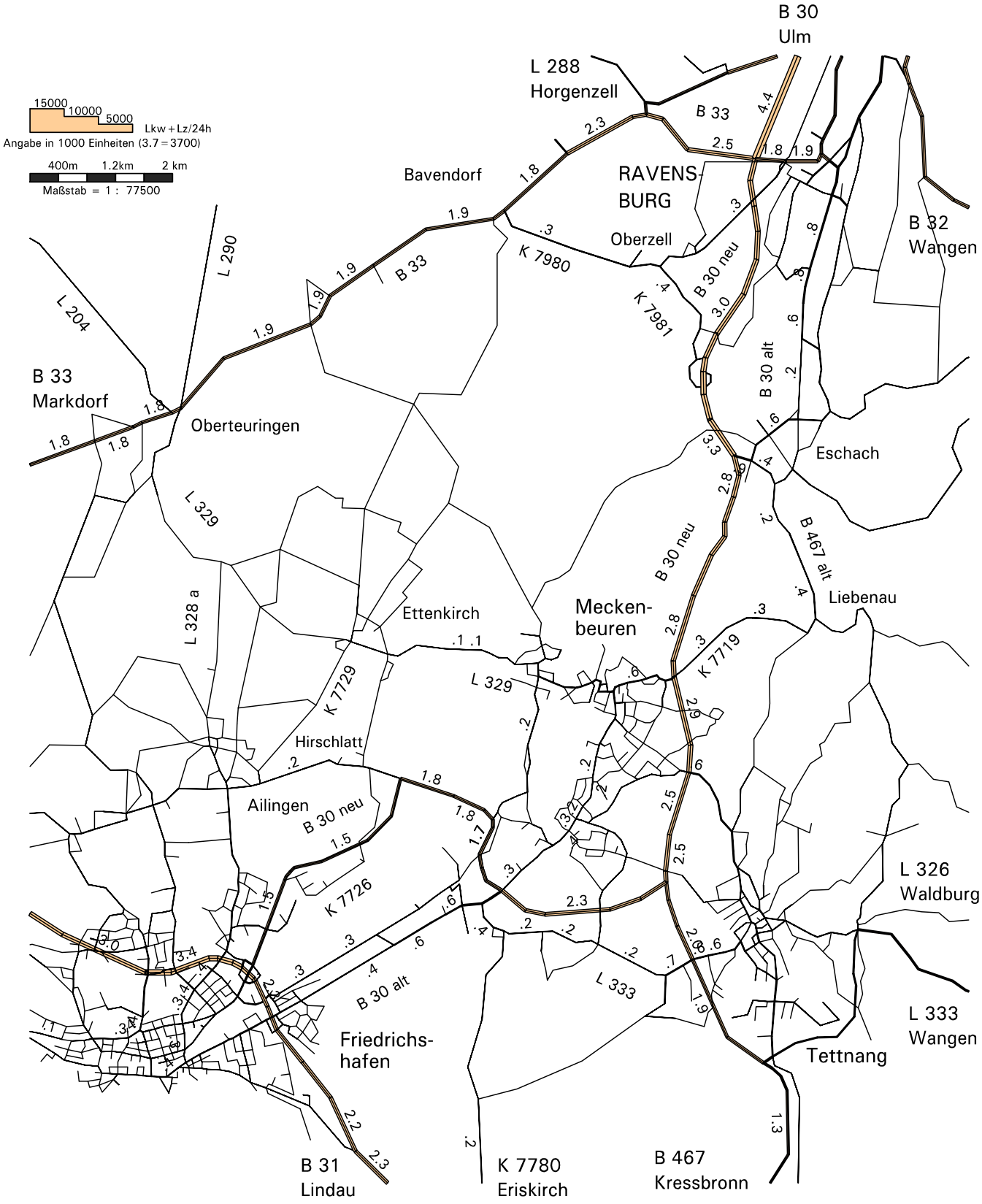
PF Var. Ost / Mitte Endzustand

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



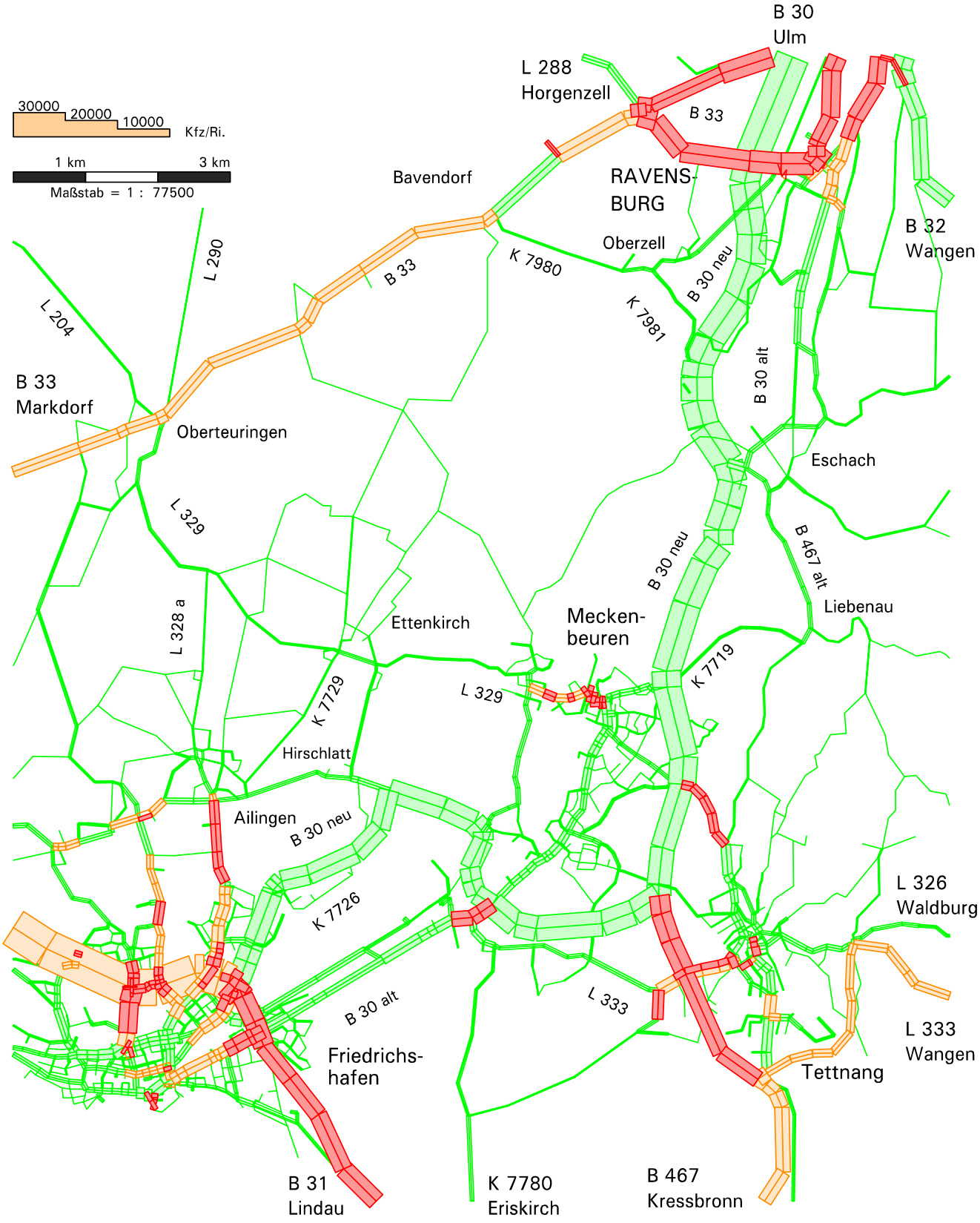
PF Var. Ost / Mitte Endzustand

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



PF Var. Ost / Mitte Endzustand

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

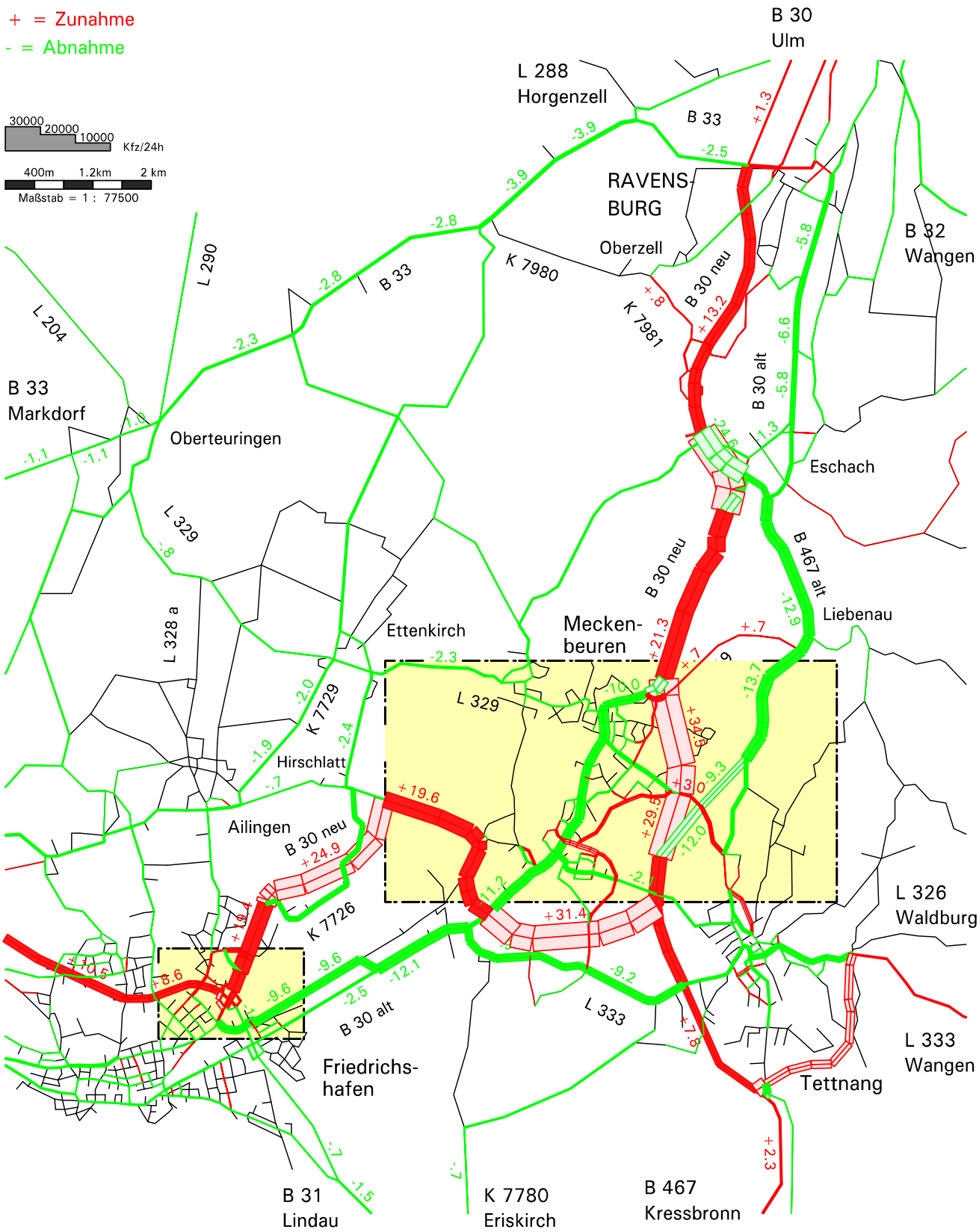
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte



Planreihe 8(1)

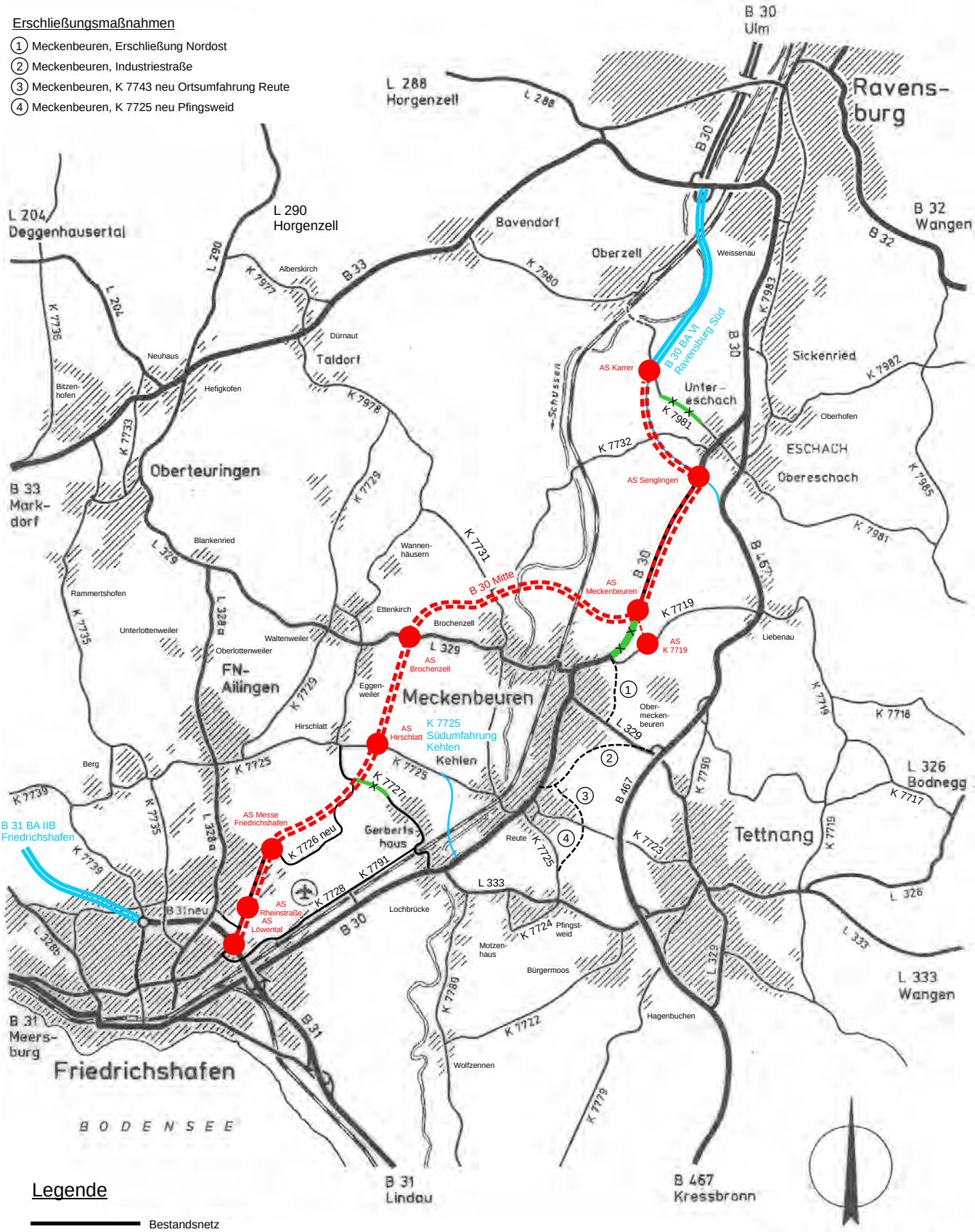
Prognose-Planfälle Variante Mitte
Trasse Mitte 3c/d

MODUS CONSULT ULM GmbH

B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 8.1

Erschließungsmaßnahmen

1. Meckenbeuren, Erschließung Nordost
2. Meckenbeuren, Industriestraße
3. Meckenbeuren, K 7743 neu Ortsumfahrung Reute
4. Meckenbeuren, K 7725 neu Pfingsweid



Legende

Bestandsnetz

Planfestgestellte Maßnahmen
Ausbauquerschnitte
- 2 + 2
- 1 + 1

Netzergänzende Maßnahmen
Ausbauquerschnitte
- 2 + 2
- 2 + 1
- 1 + 1
- Neubauplanung in bestehender Trasse

Rückbau-/Rekultivierungs-maßnahmen

Planungsfall 8.1

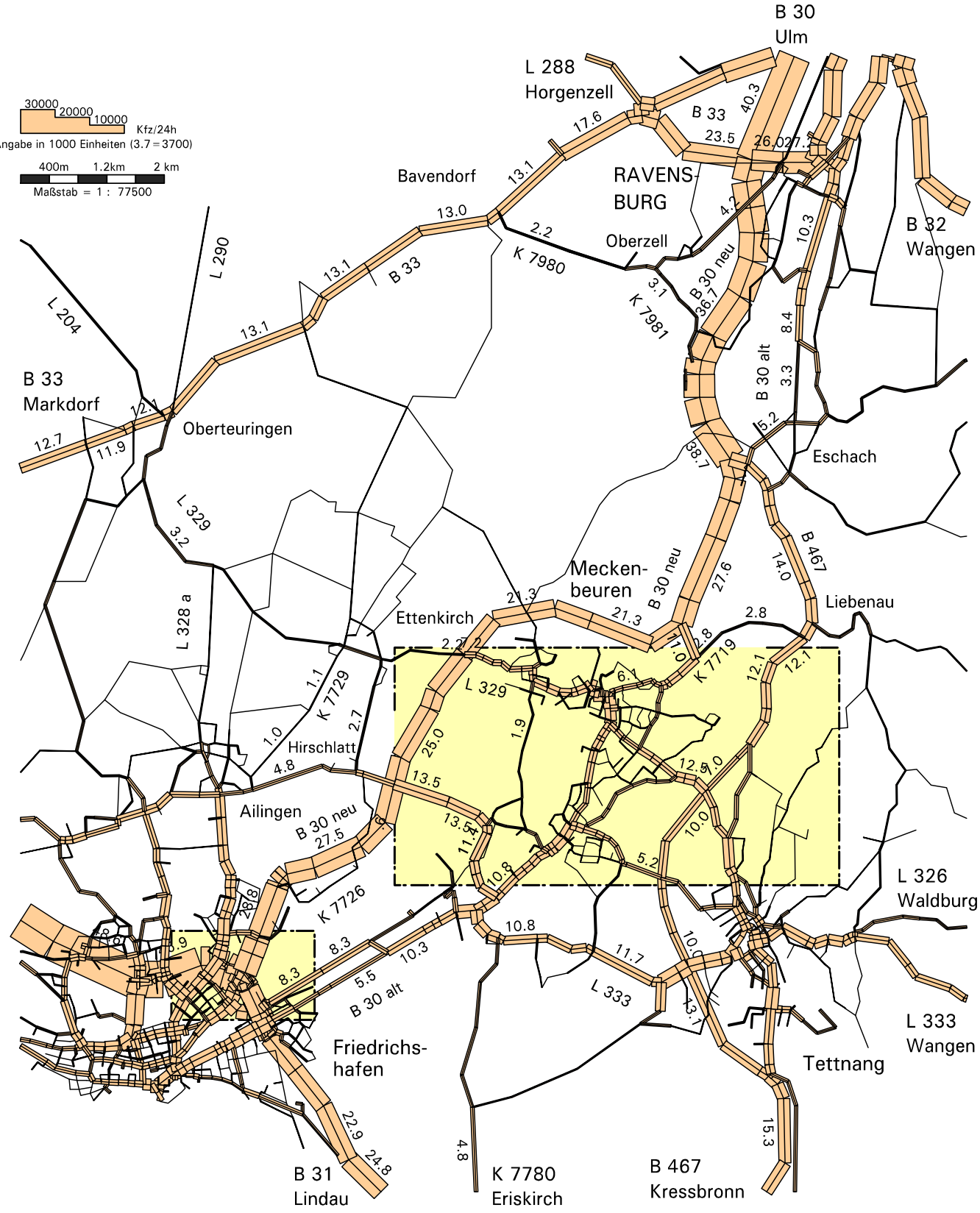
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



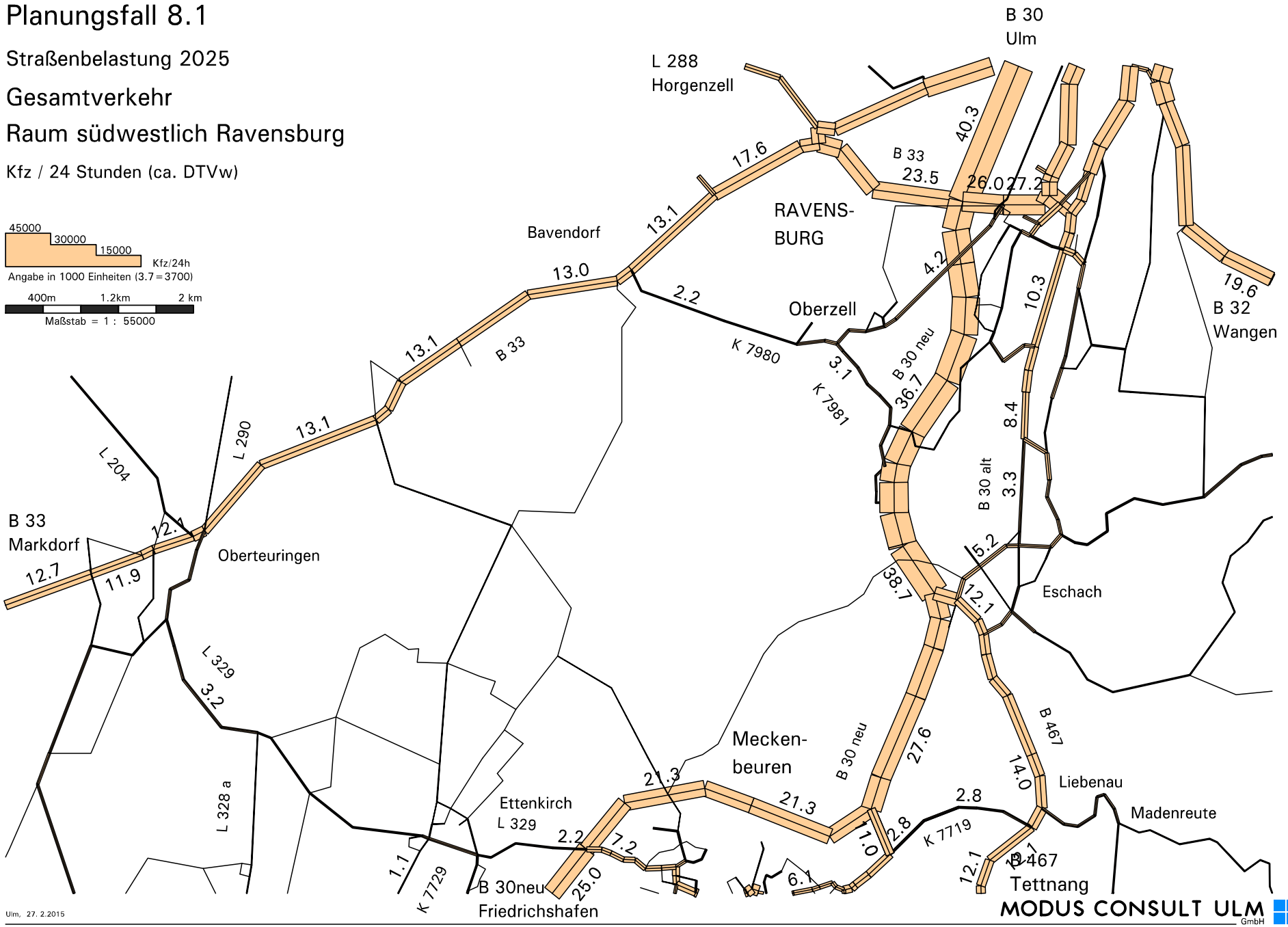
Planungsfall 8.1

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 27. 2.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.1.2

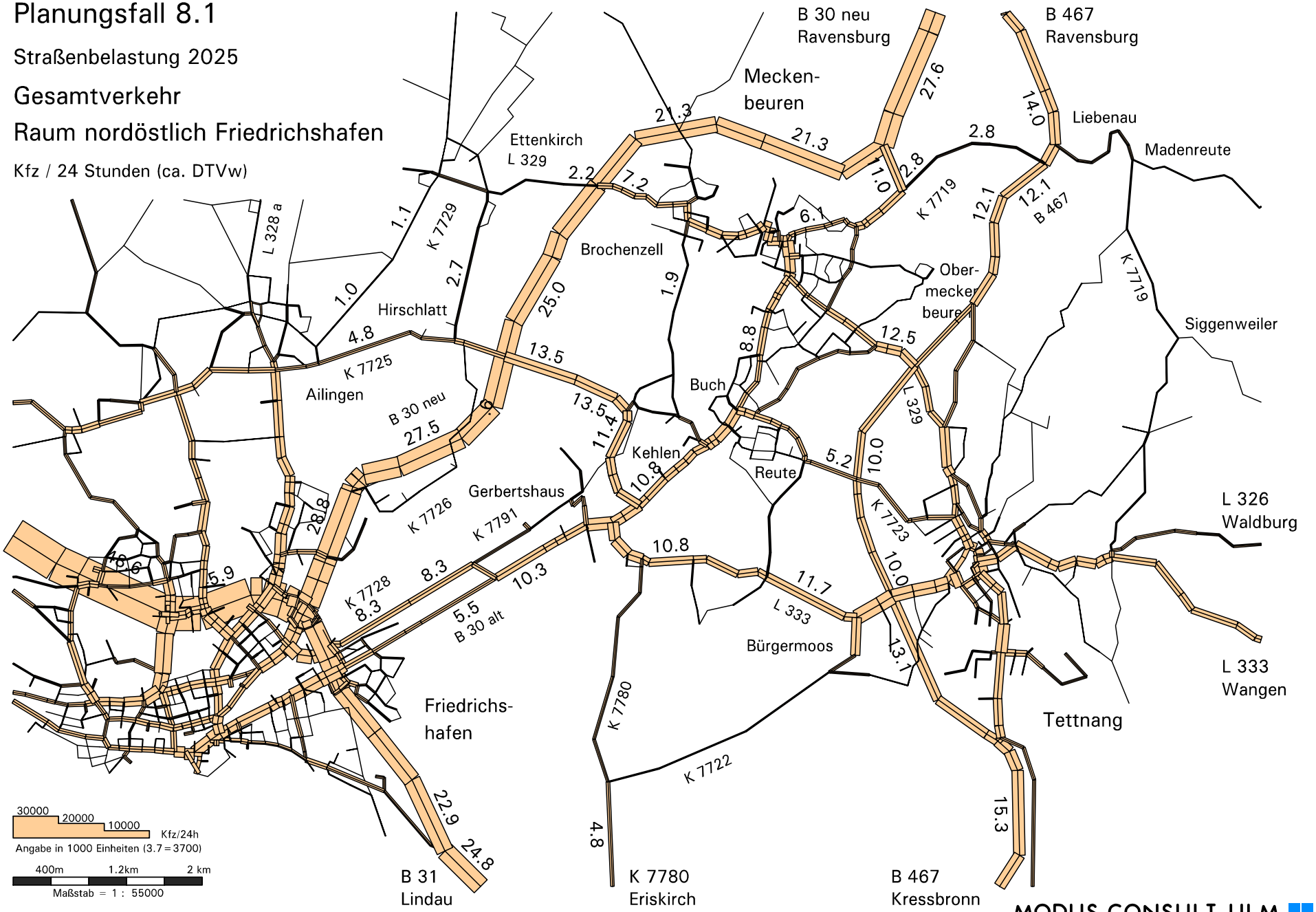
Planungsfall 8.1

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 27. 2.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.1.3

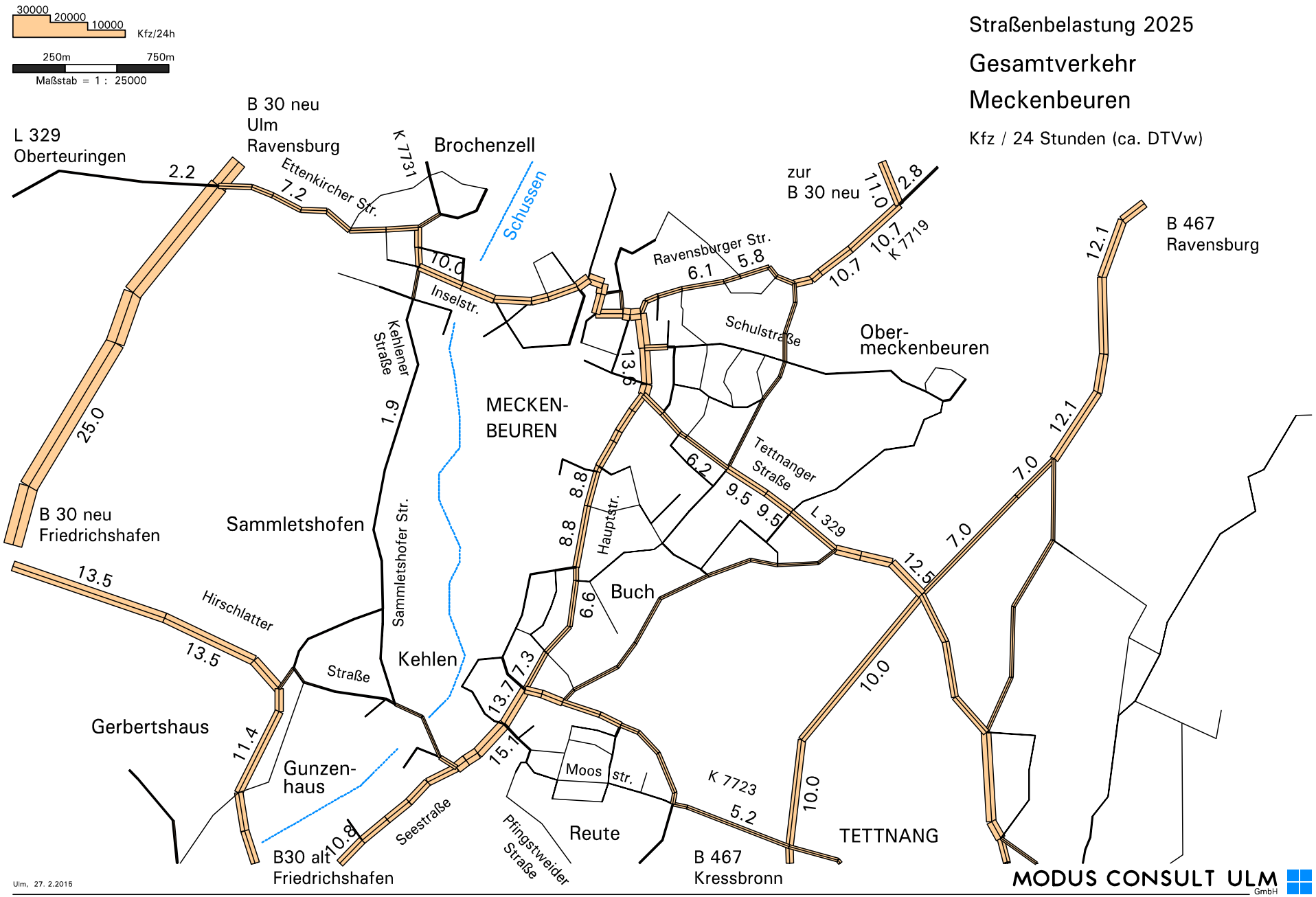
Planungsfall 8.1

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 27. 2.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.1.4

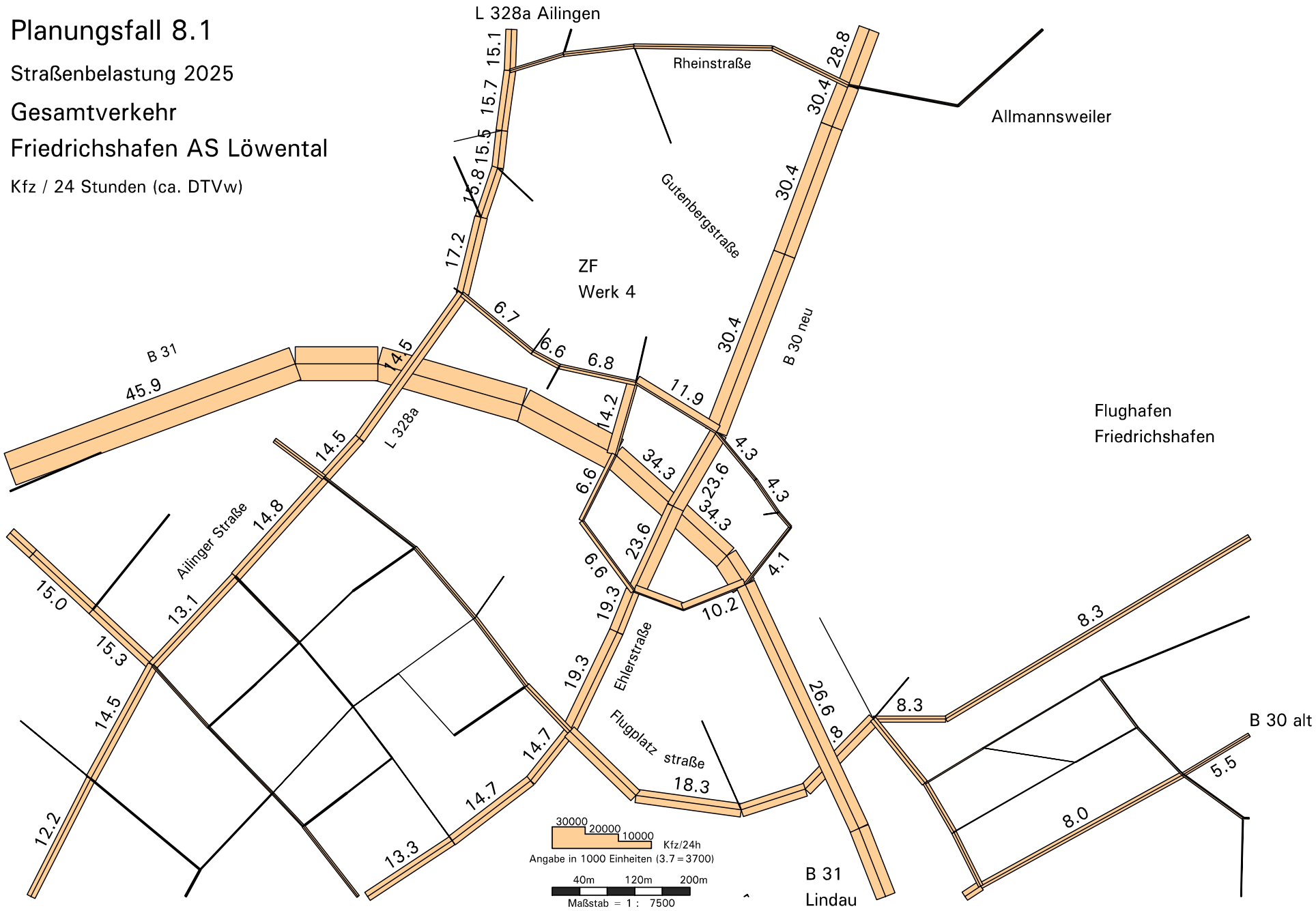
Planungsfall 8.1

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 27. 2.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.1.5

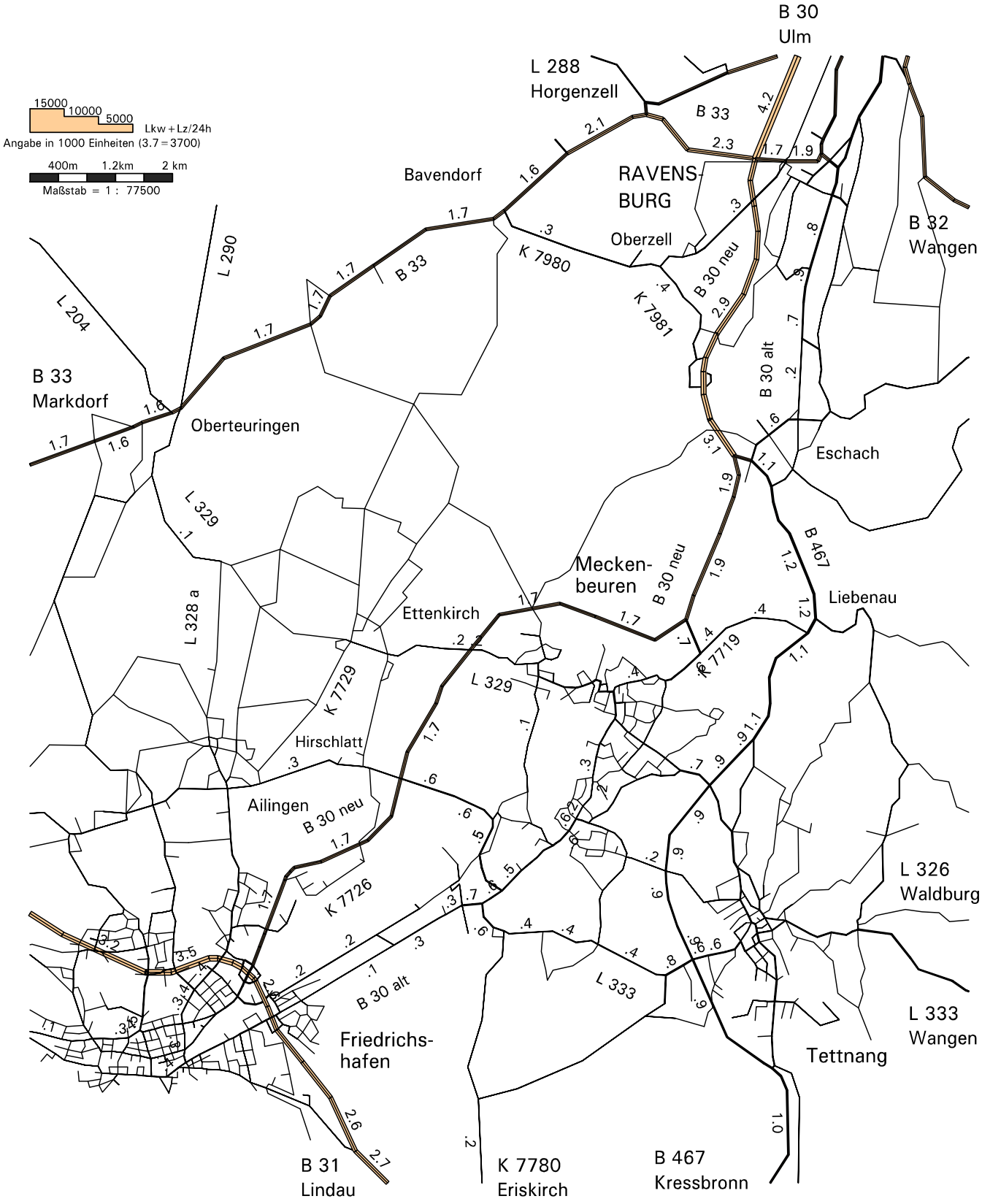
Planungsfall 8.1

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



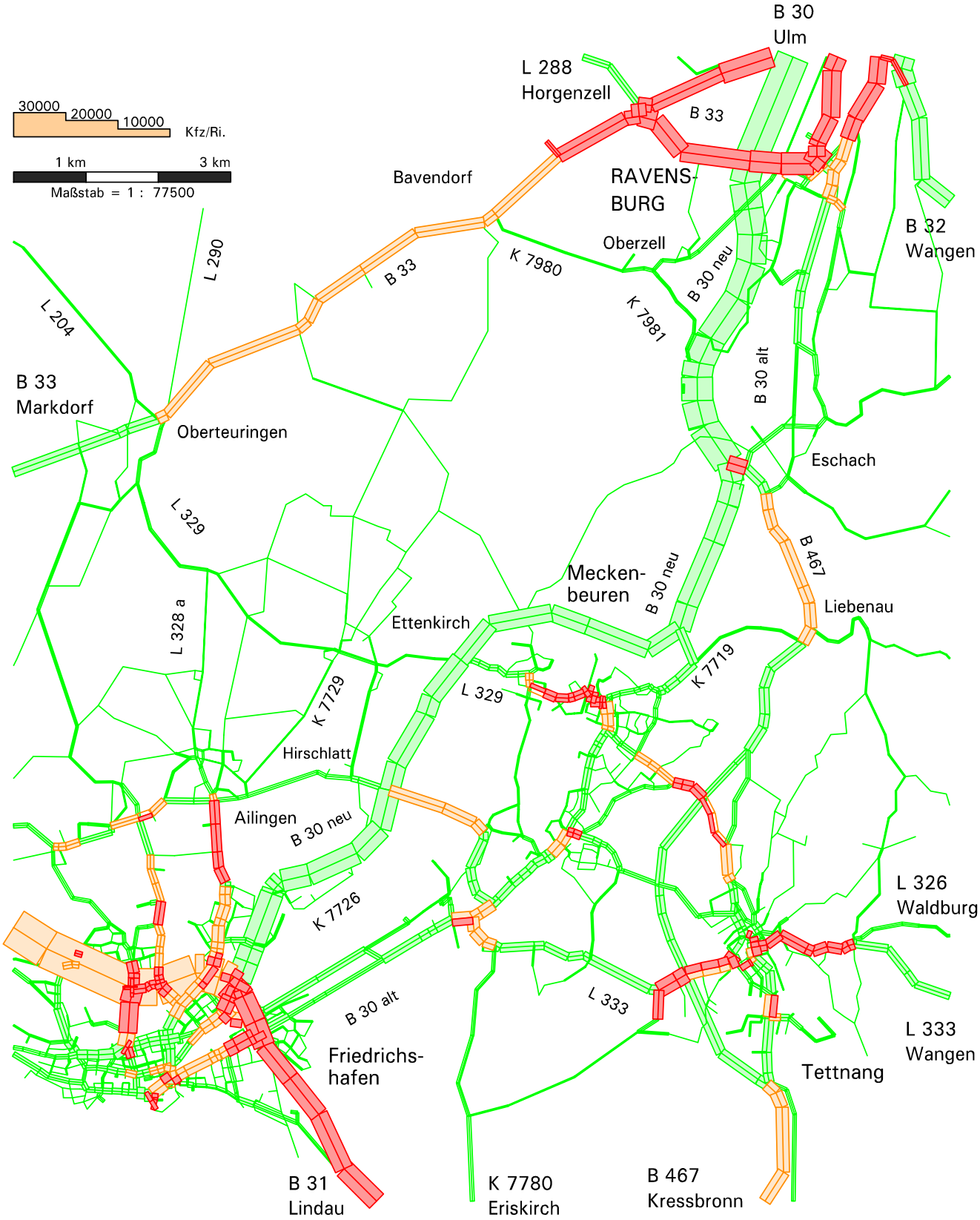
Planungsfall 8.1

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



Planungsfall 8.1

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

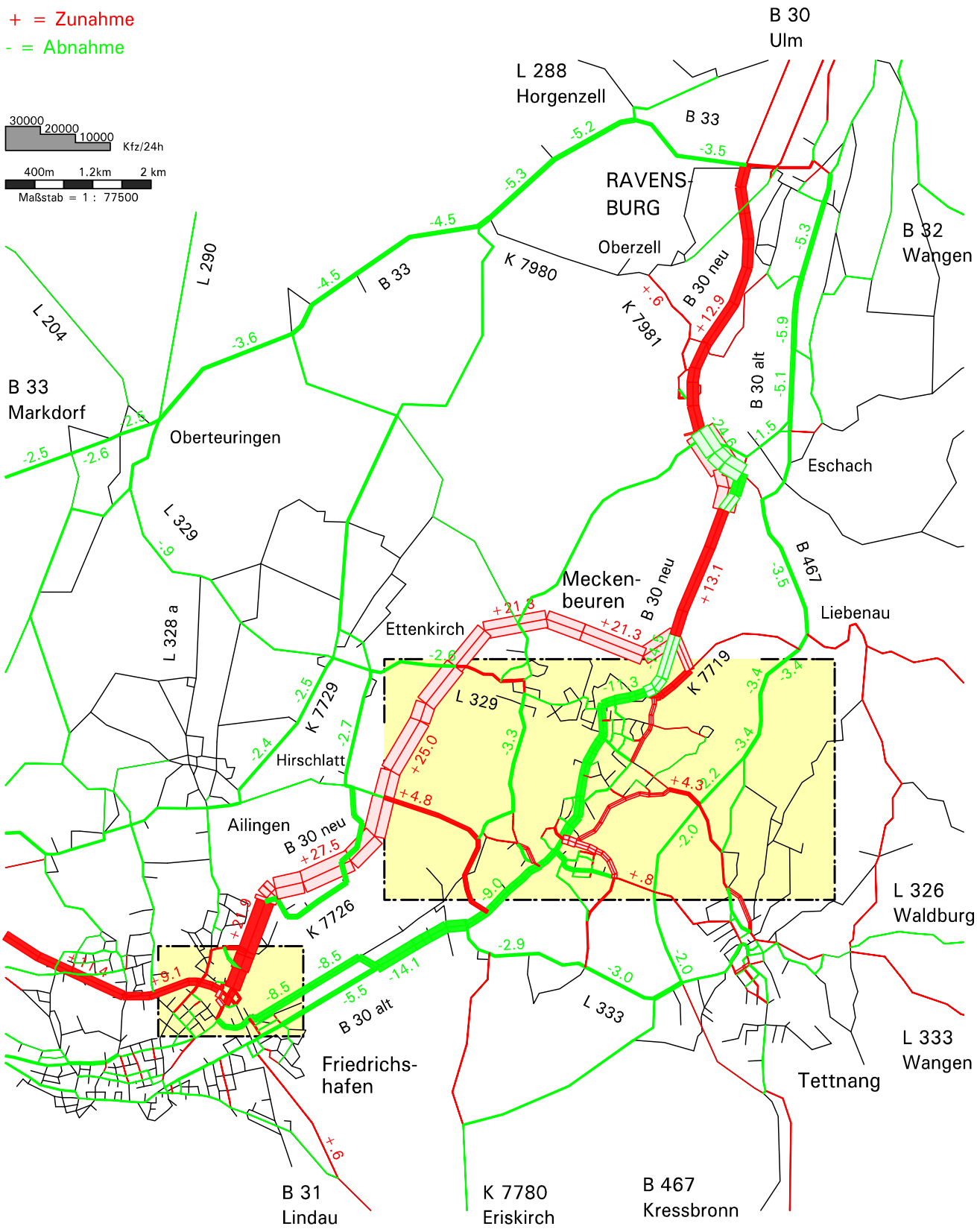
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

- = Abnahme

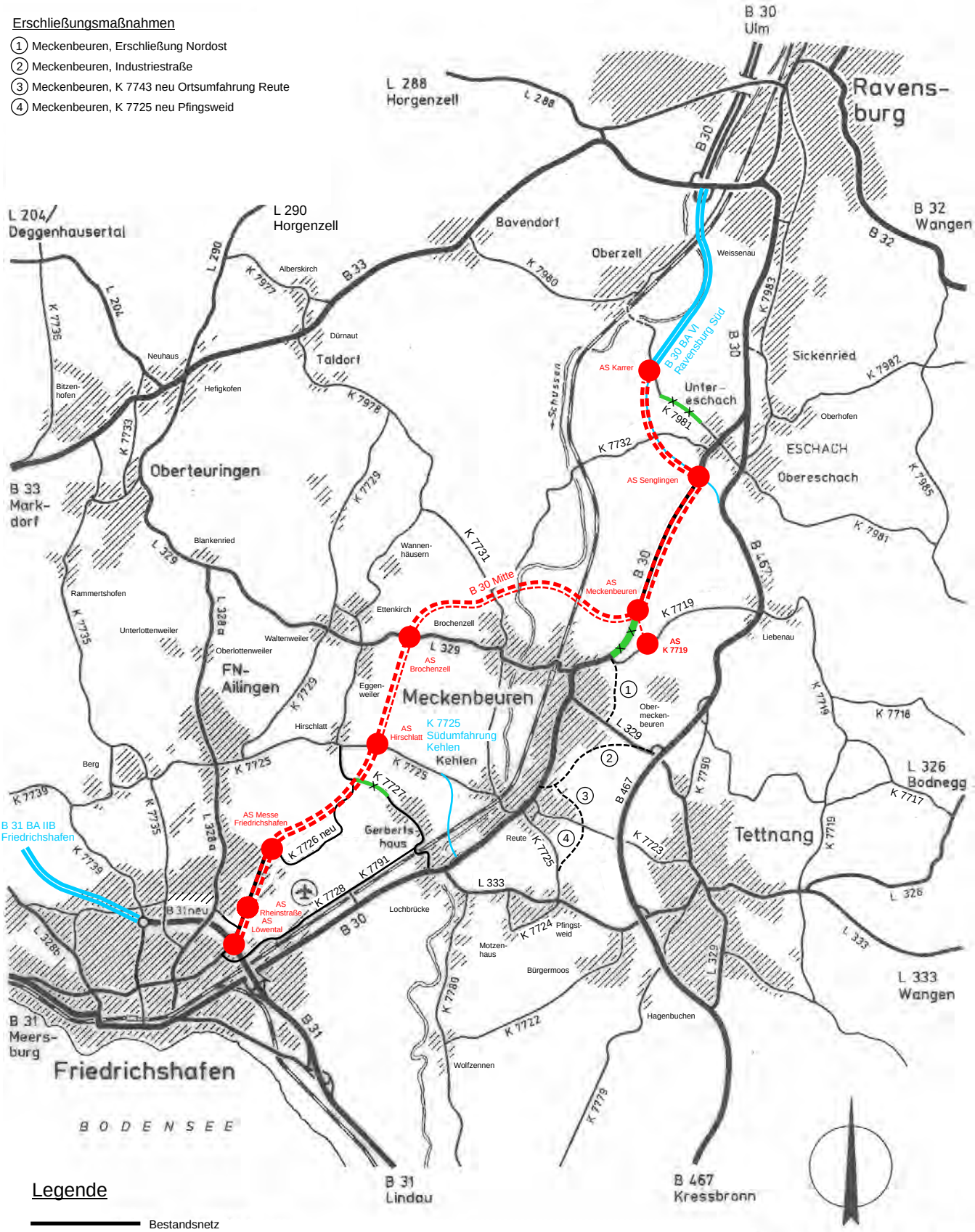
Detail-Ausschnitte



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 8.2

Erschließungsmaßnahmen

1. Meckenbeuren, Erschließung Nordost
2. Meckenbeuren, Industriestraße
3. Meckenbeuren, K 7743 neu Ortsumfahrung Reute
4. Meckenbeuren, K 7725 neu Pfingsweid



Legende

Bestandsnetz

Planfestgestellte Maßnahmen
Ausbauquerschnitte
- 2 + 2
- 1 + 1

Netzergänzende Maßnahmen
Ausbauquerschnitte
- 2 + 2
- 2 + 1
- 1 + 1
- Neubauplanung in bestehender Trasse

Rückbau-/Rekultivierungs-maßnahmen

Planungsfall 8.2

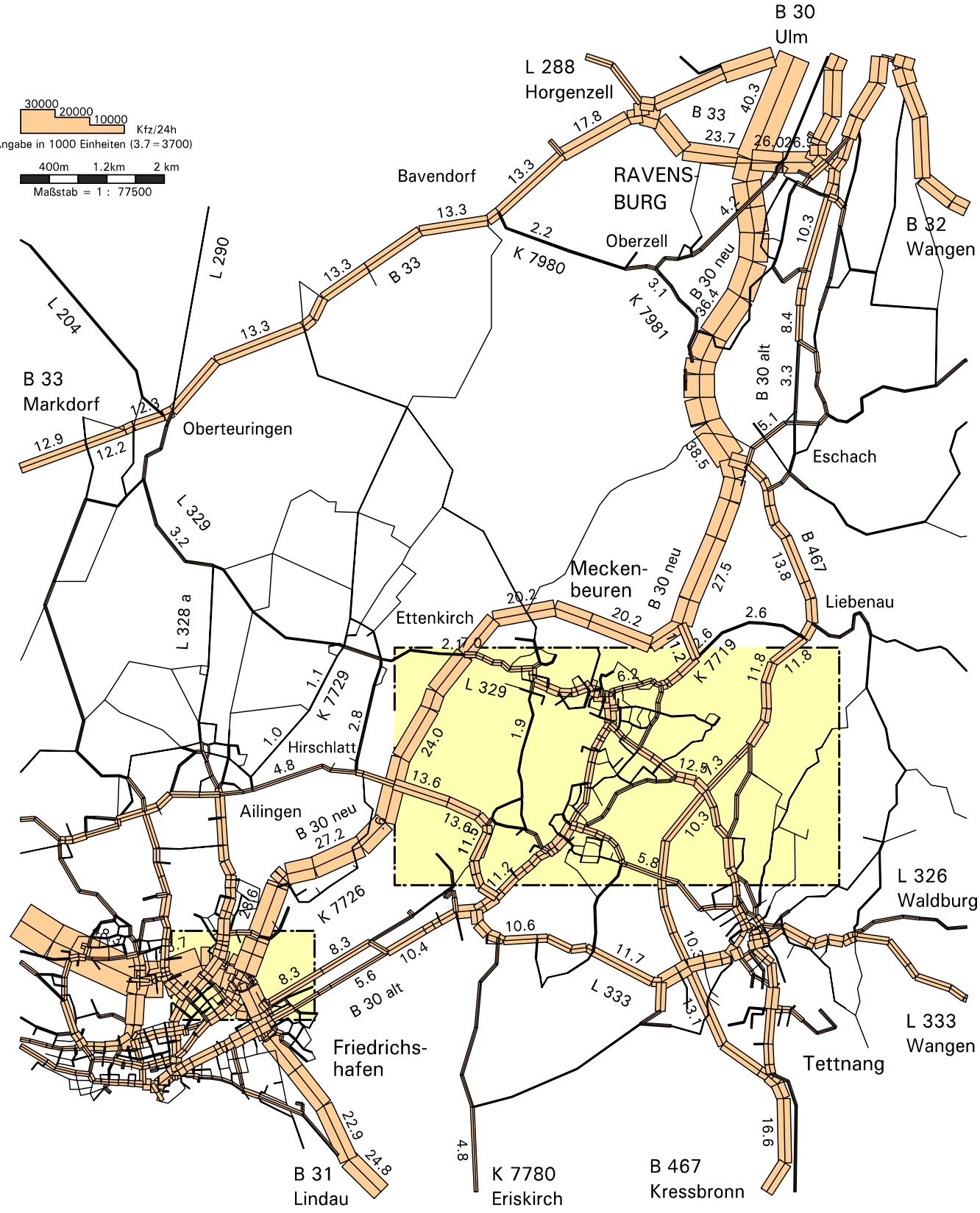
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



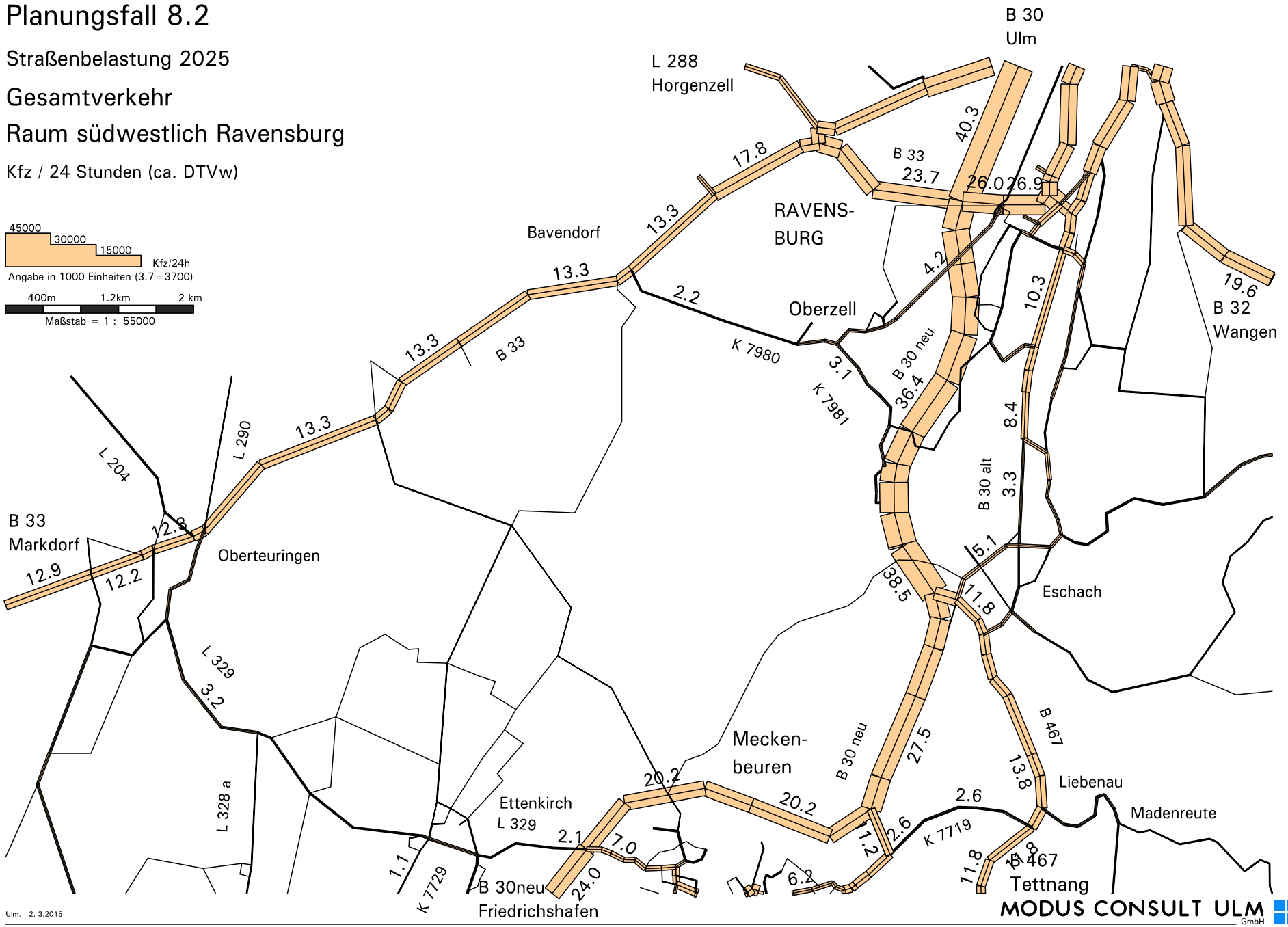
Planungsfall 8.2

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.2.2

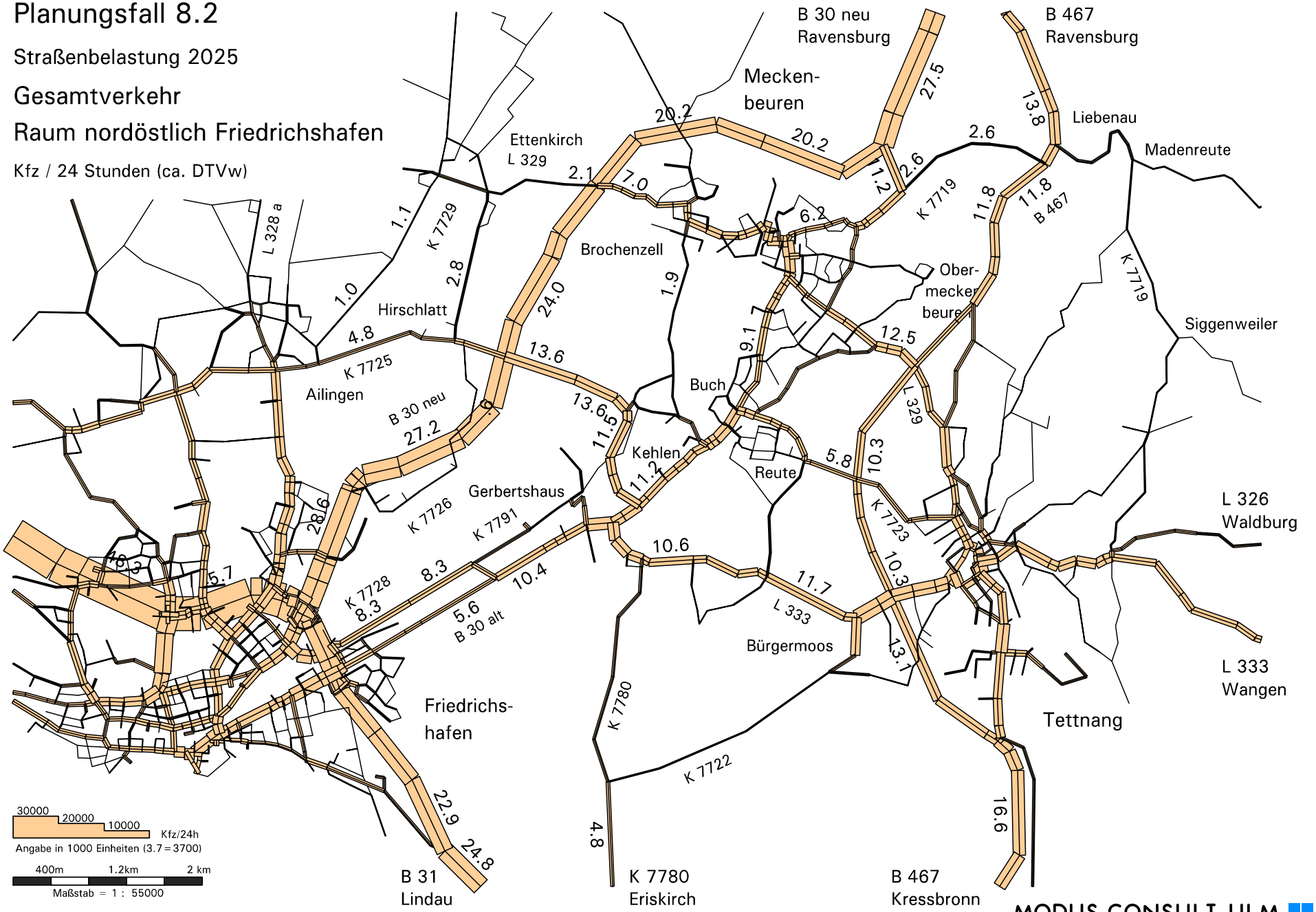
Planungsfall 8.2

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.2.3

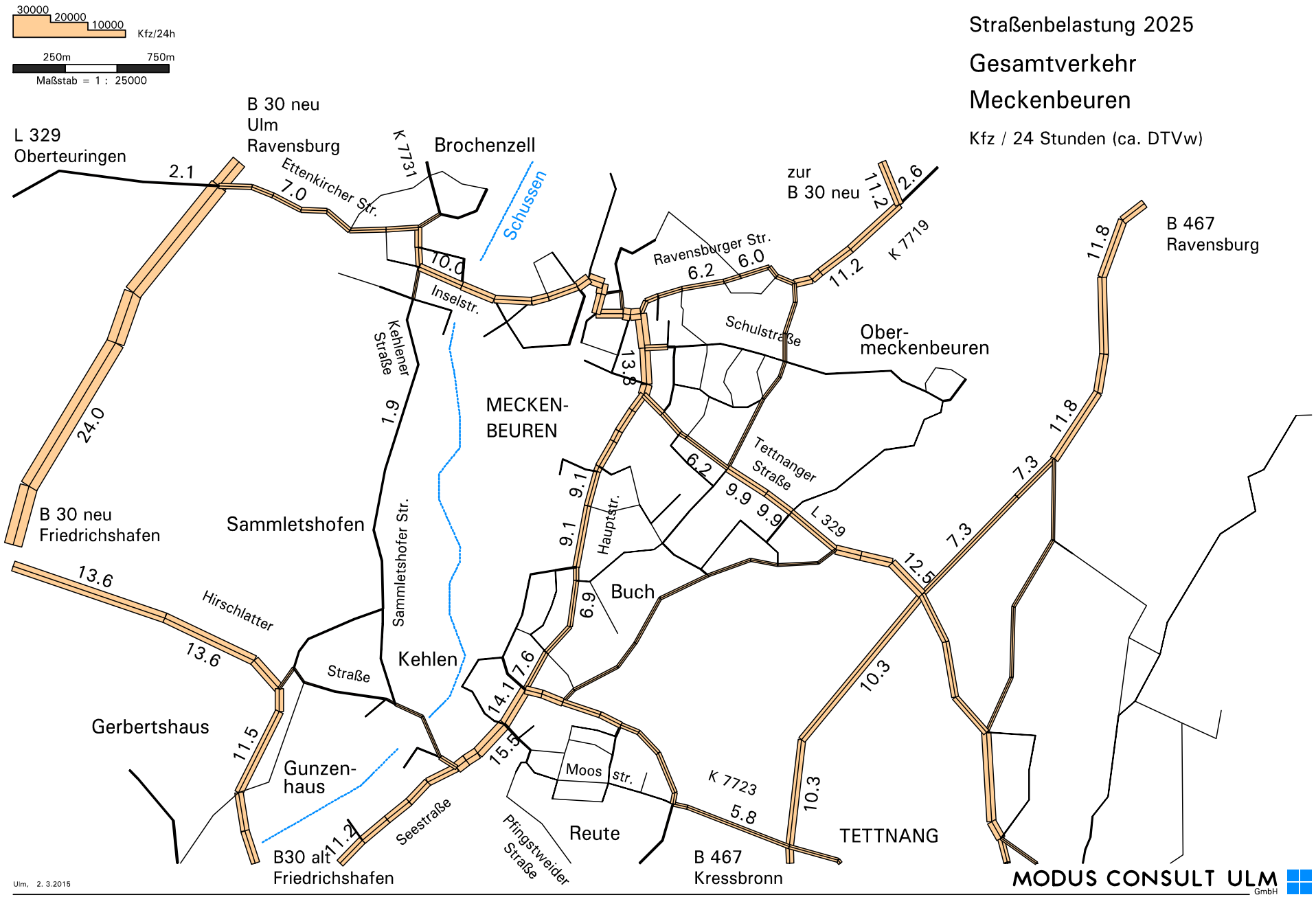
Planungsfall 8.2

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.2.4

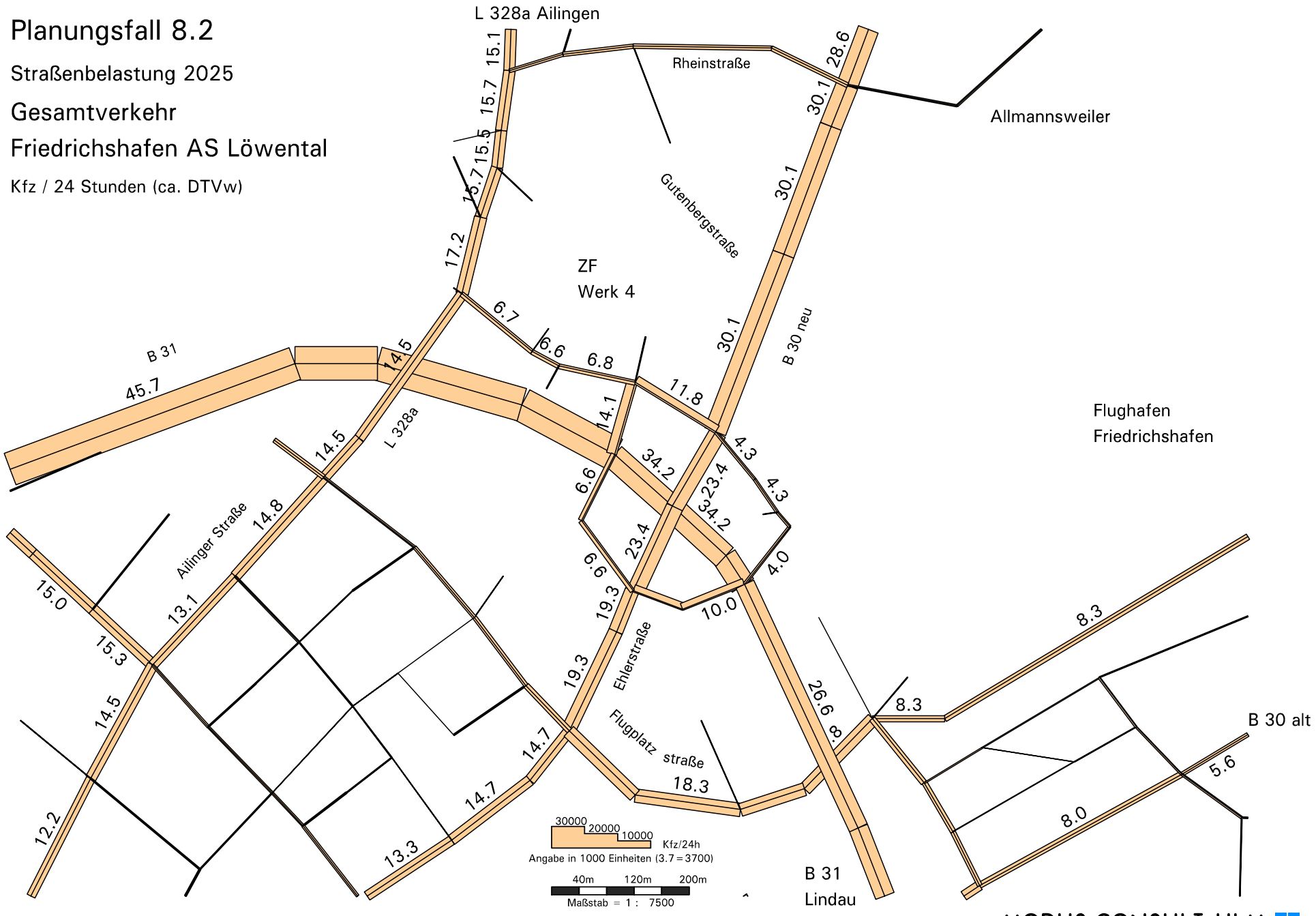
Planungsfall 8.2

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.2.5

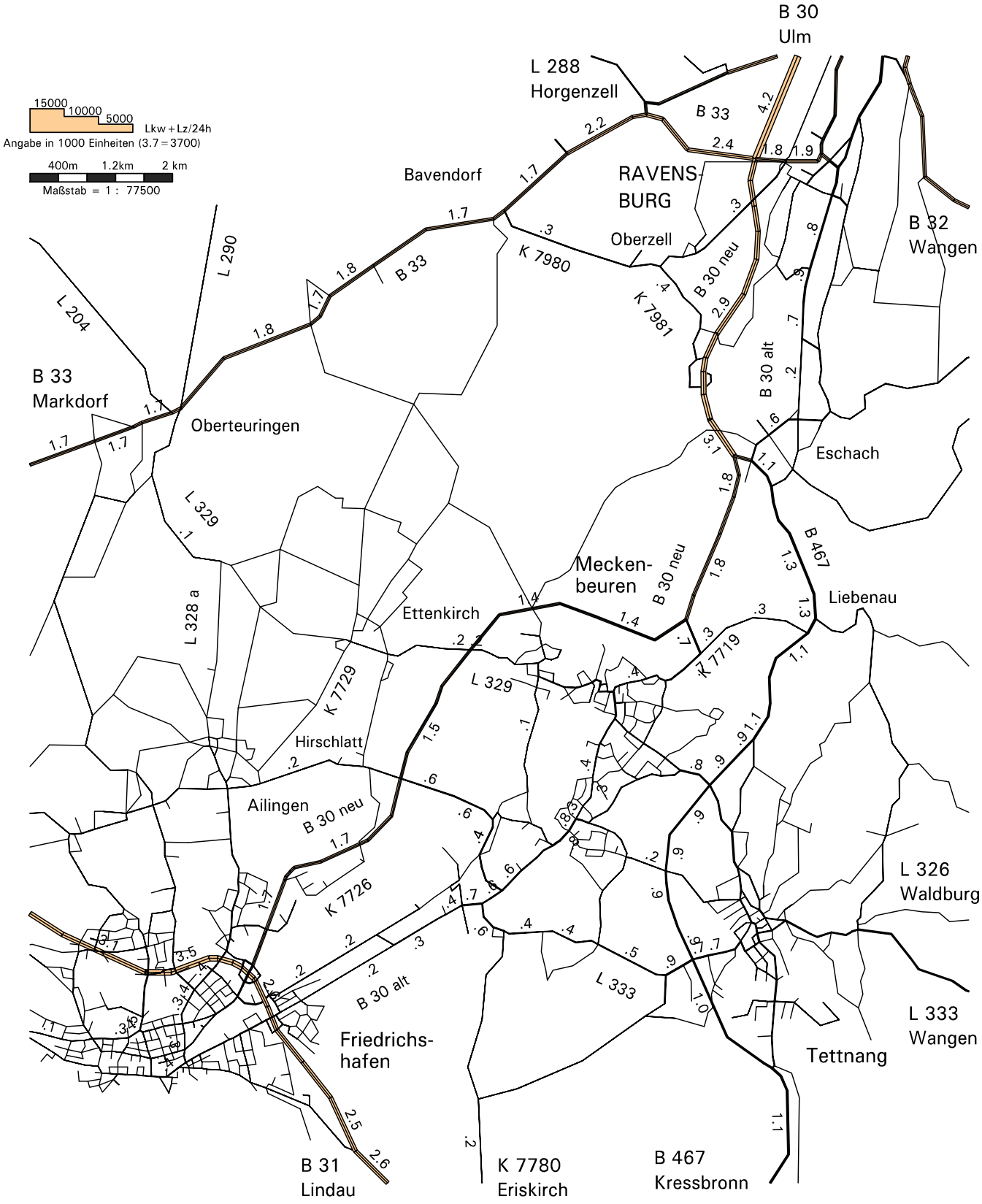
Planungsfall 8.2

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



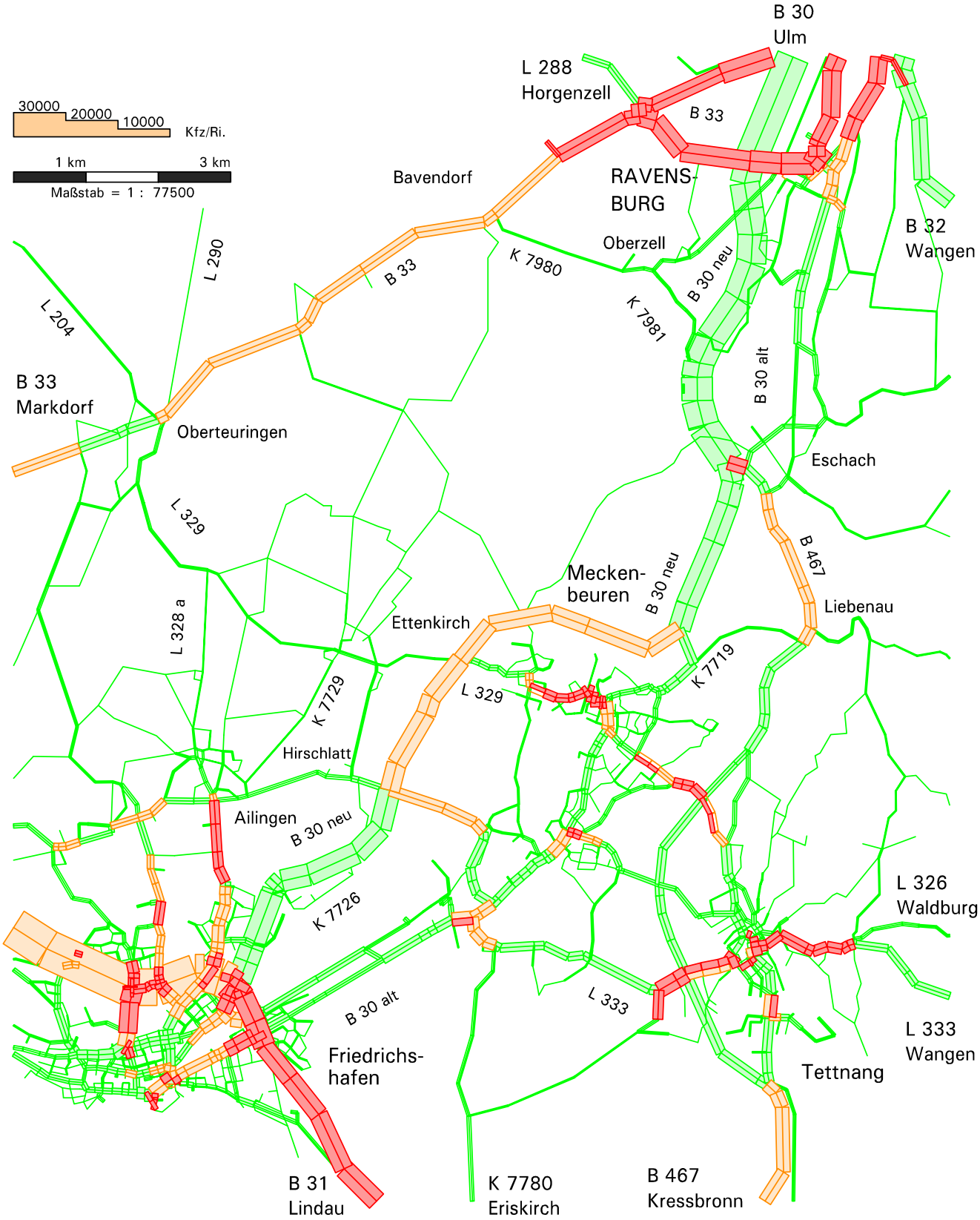
Planungsfall 8.2

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



Planungsfall 8.2

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

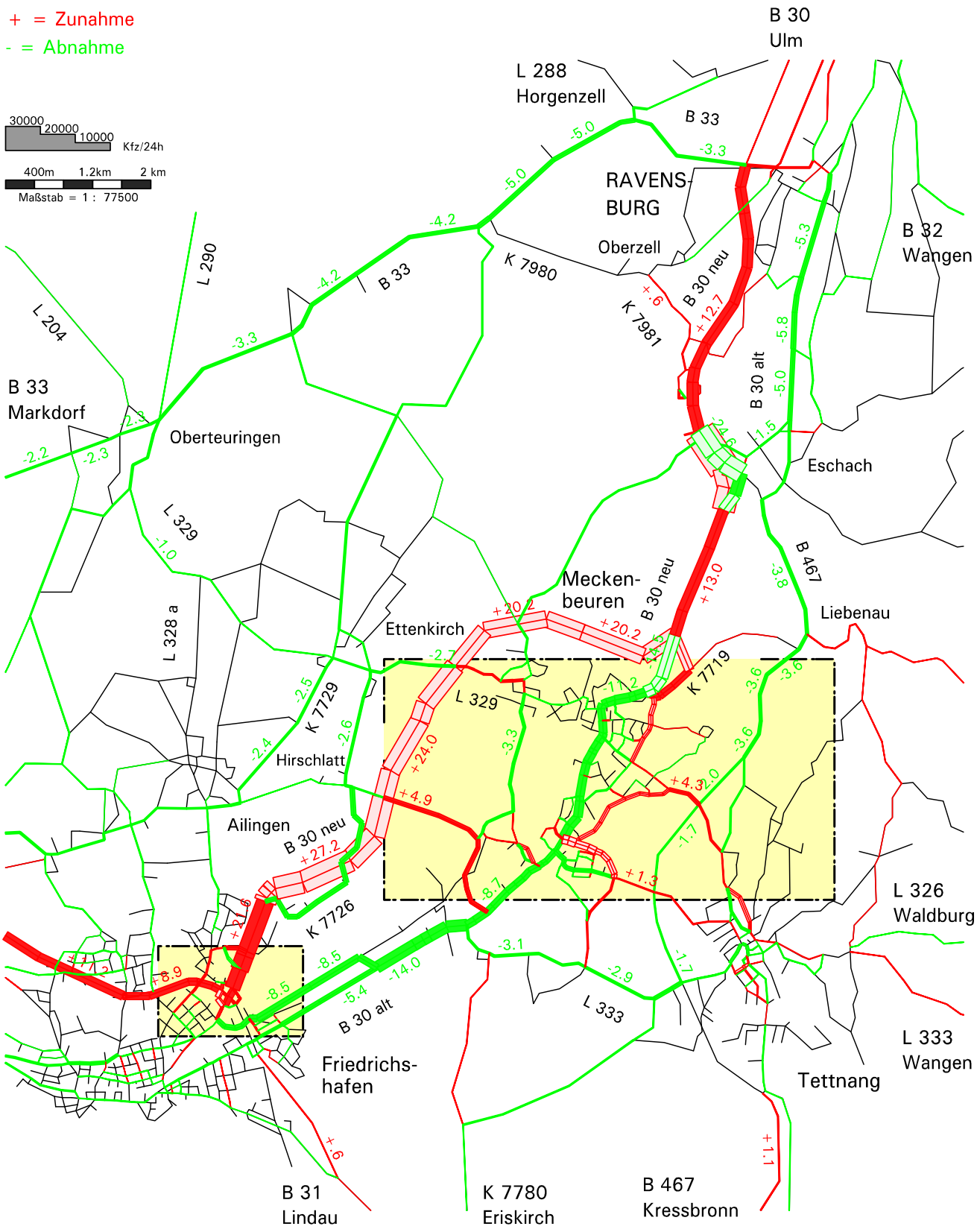
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

- = Abnahme

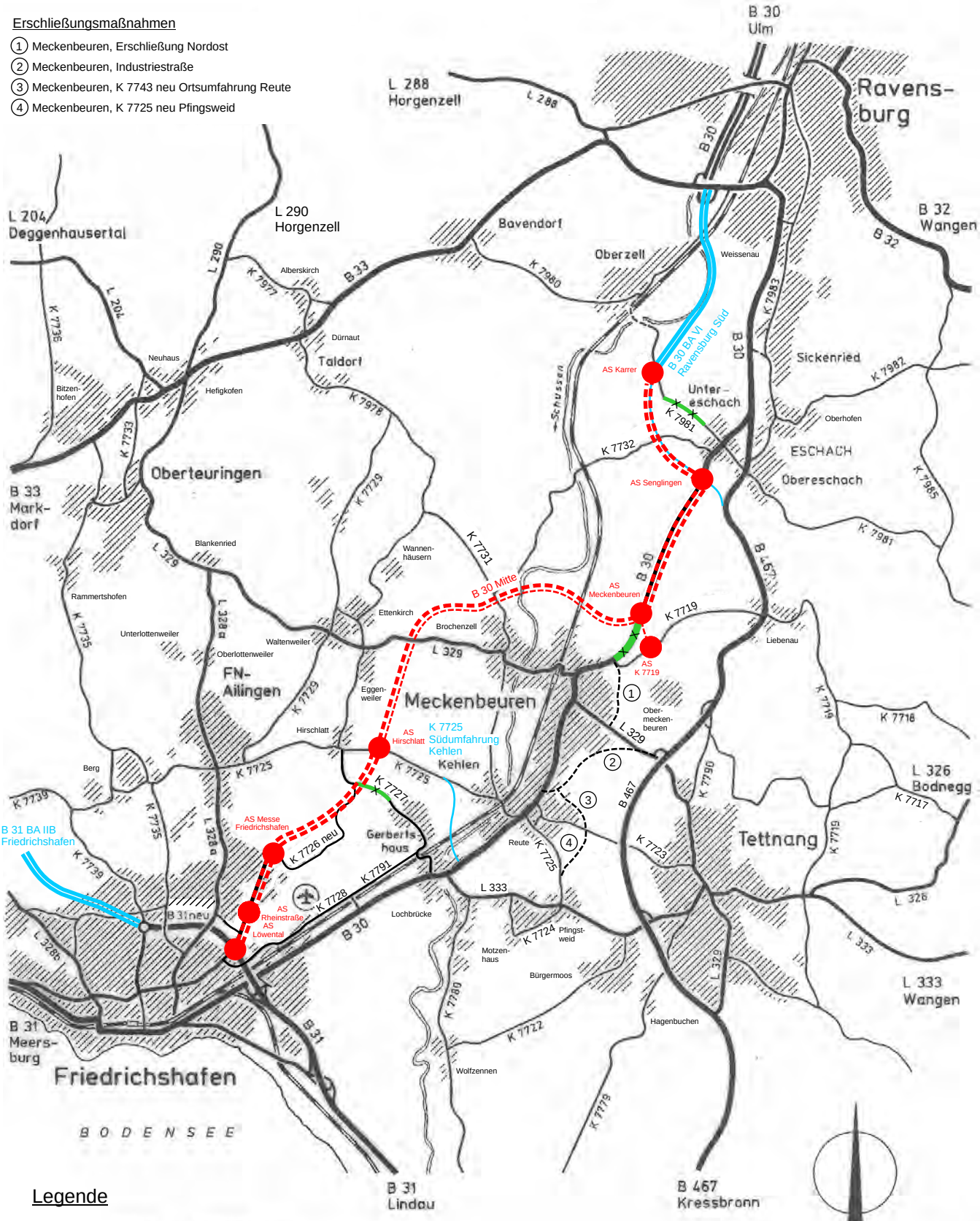
Detail-Ausschnitte



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 8.3

Erschließungsmaßnahmen

1. Meckenbeuren, Erschließung Nordost
2. Meckenbeuren, Industriestraße
3. Meckenbeuren, K 7743 neu Ortsumfahrung Reute
4. Meckenbeuren, K 7725 neu Pfingsweid



Legende

Bestandsnetz

Planfestgestellte Maßnahmen
Ausbauquerschnitte

- 2 + 2
- 1 + 1

Netzergänzende Maßnahmen
Ausbauquerschnitte

- 2 + 2
- 2 + 1
- 1 + 1
- Neubauplanung in bestehender Trasse

Rückbau-/Rekultivierungs-maßnahmen

Planungsfall 8.3

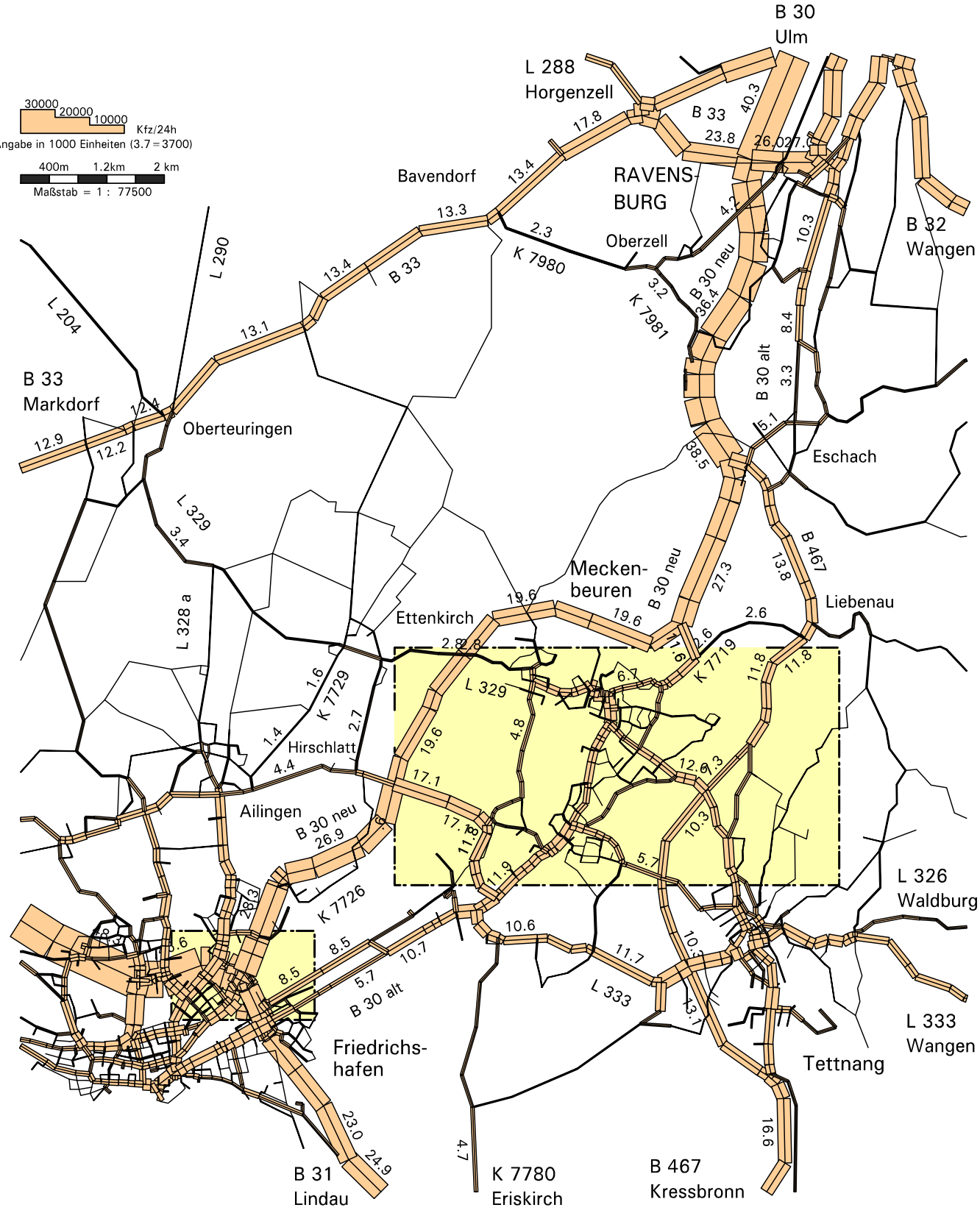
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



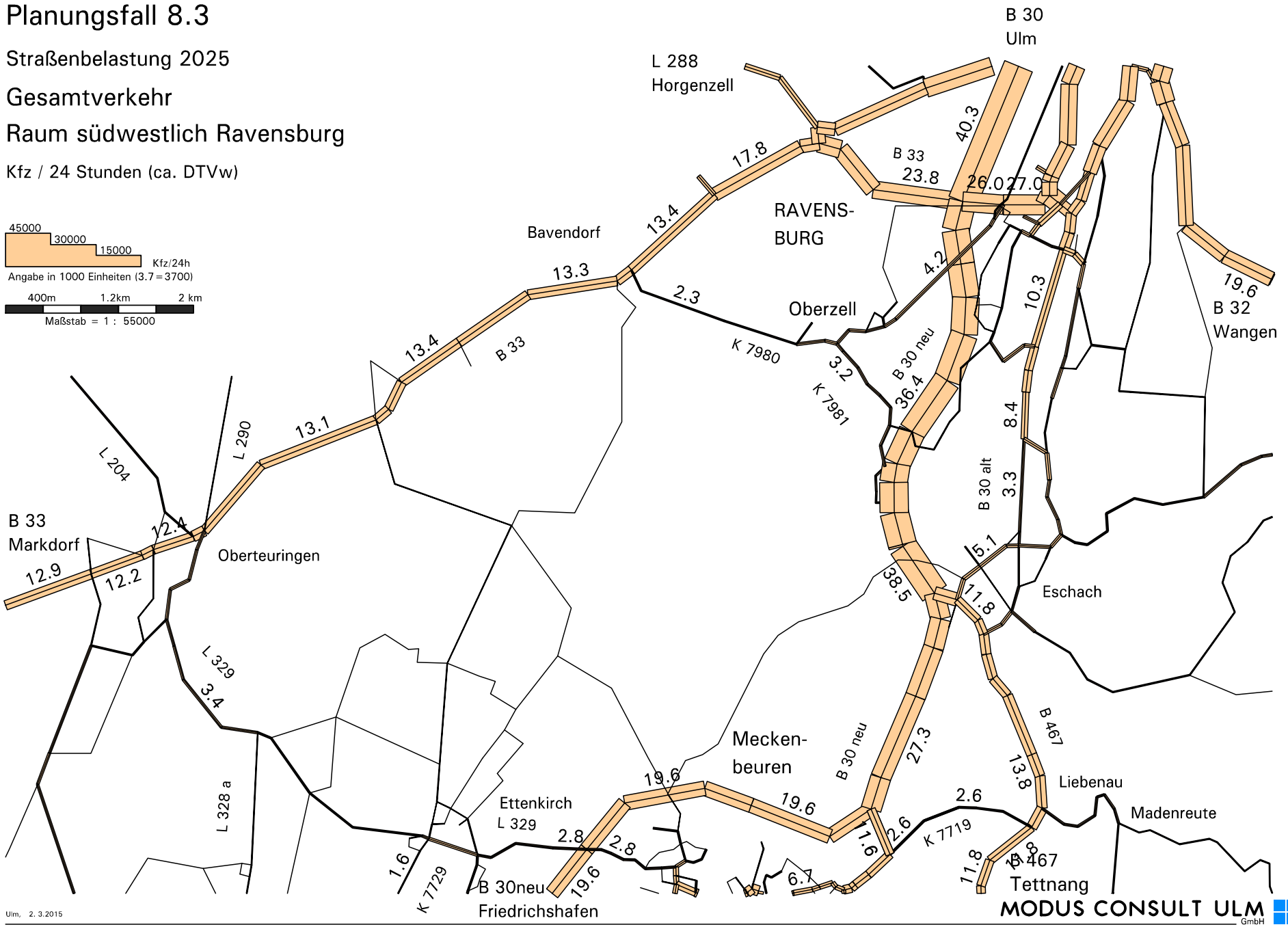
Planungsfall 8.3

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.3.2

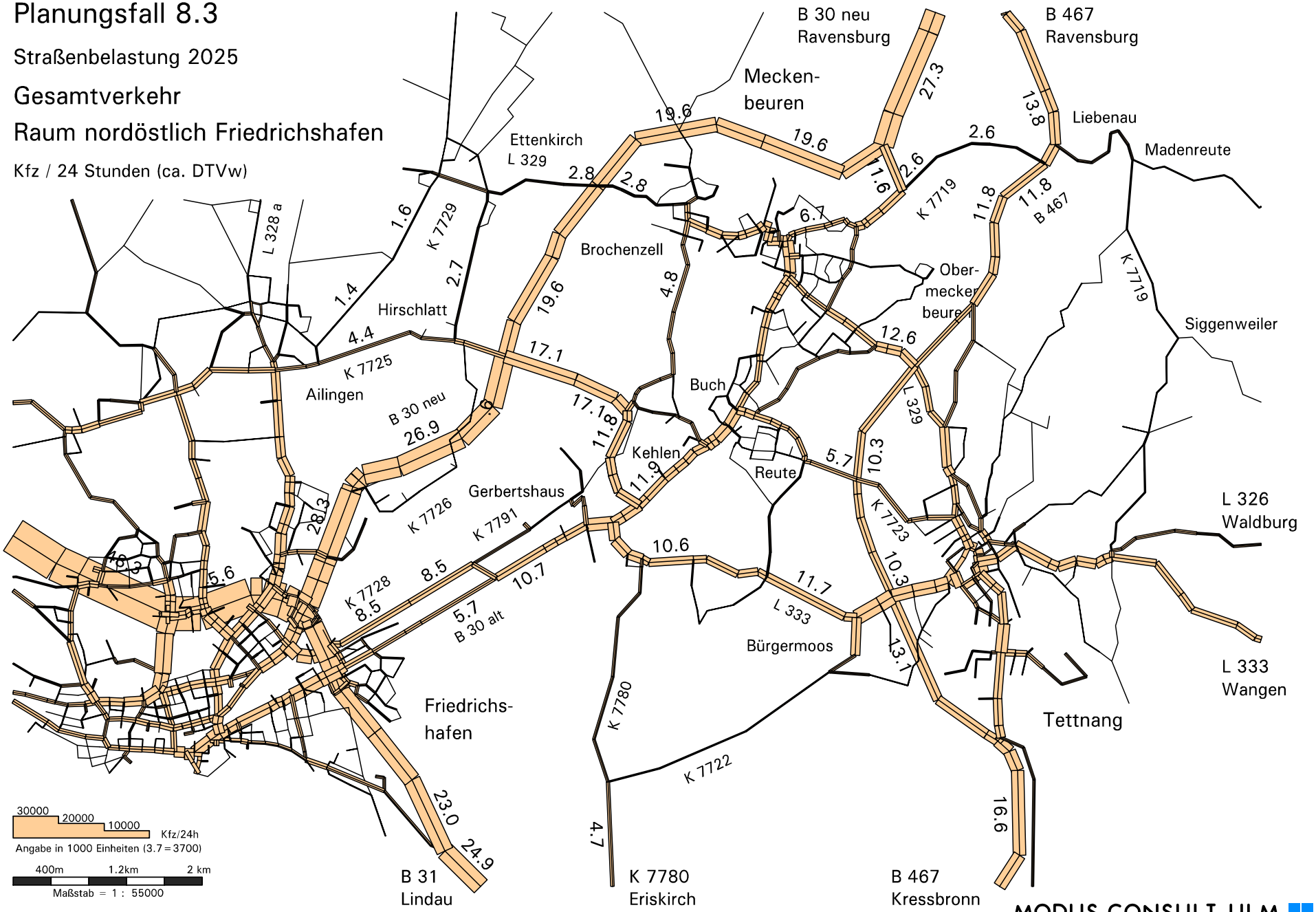
Planungsfall 8.3

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.3.3

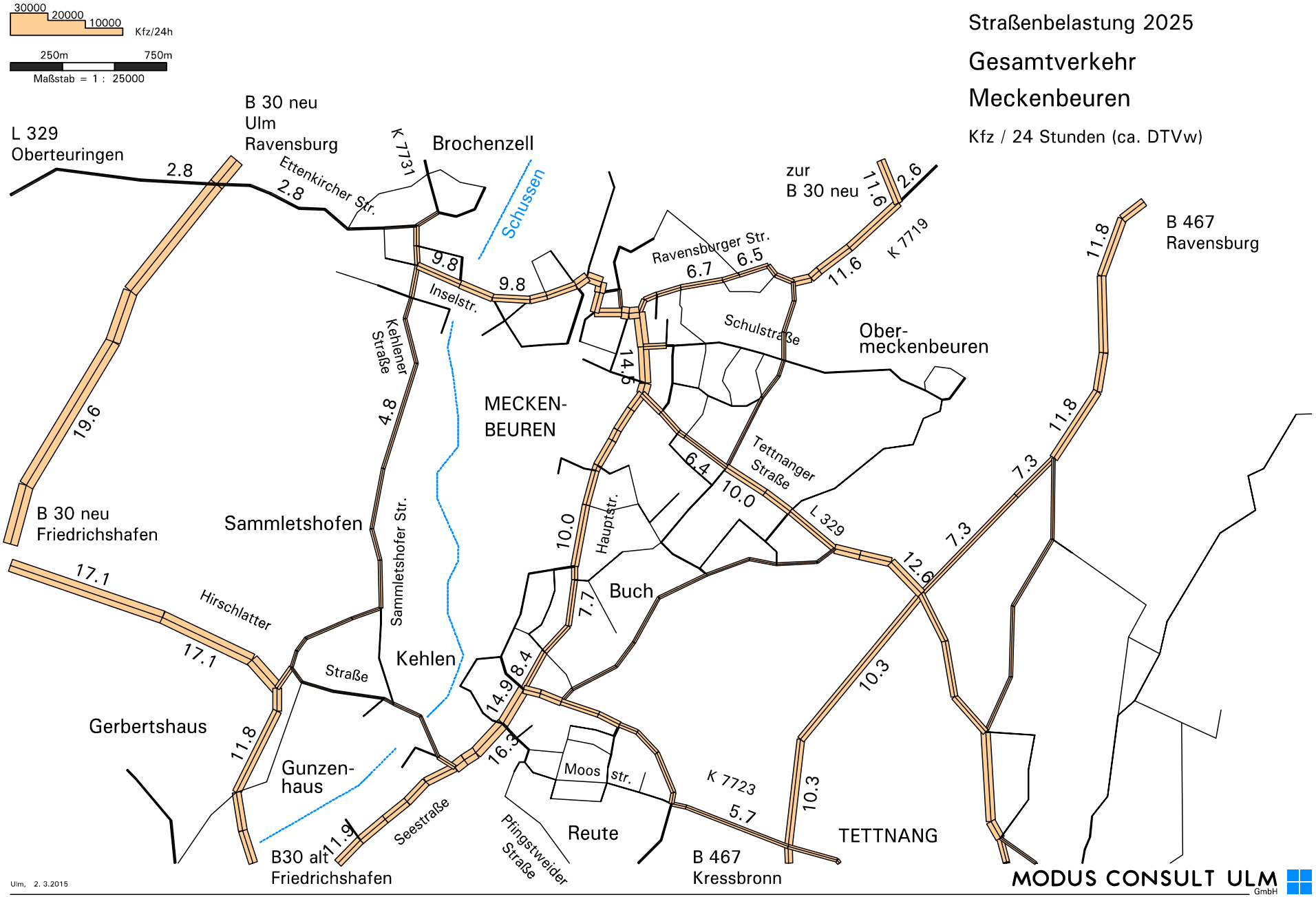
Planungsfall 8.3

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.3.4

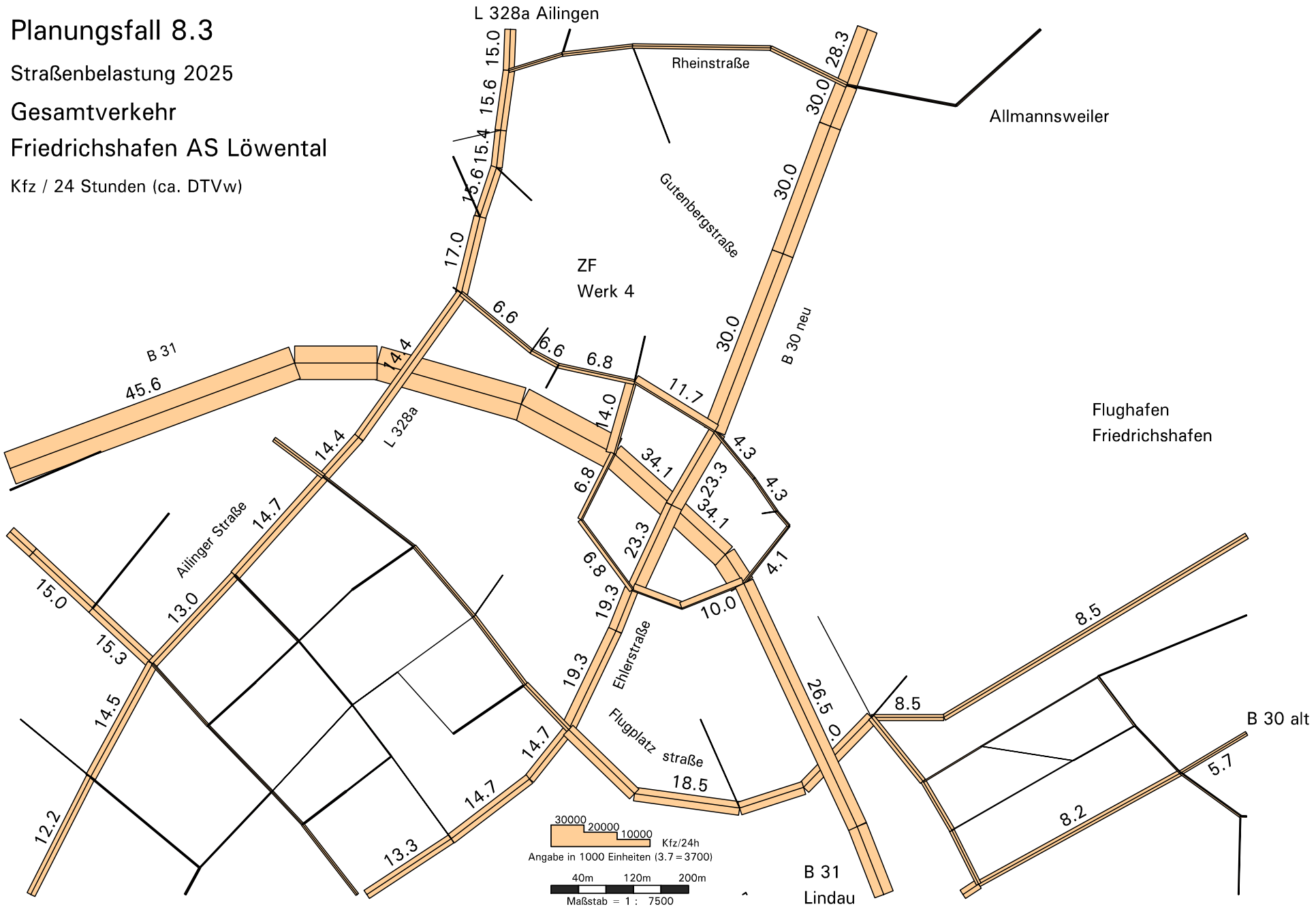
Planungsfall 8.3

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.3.5

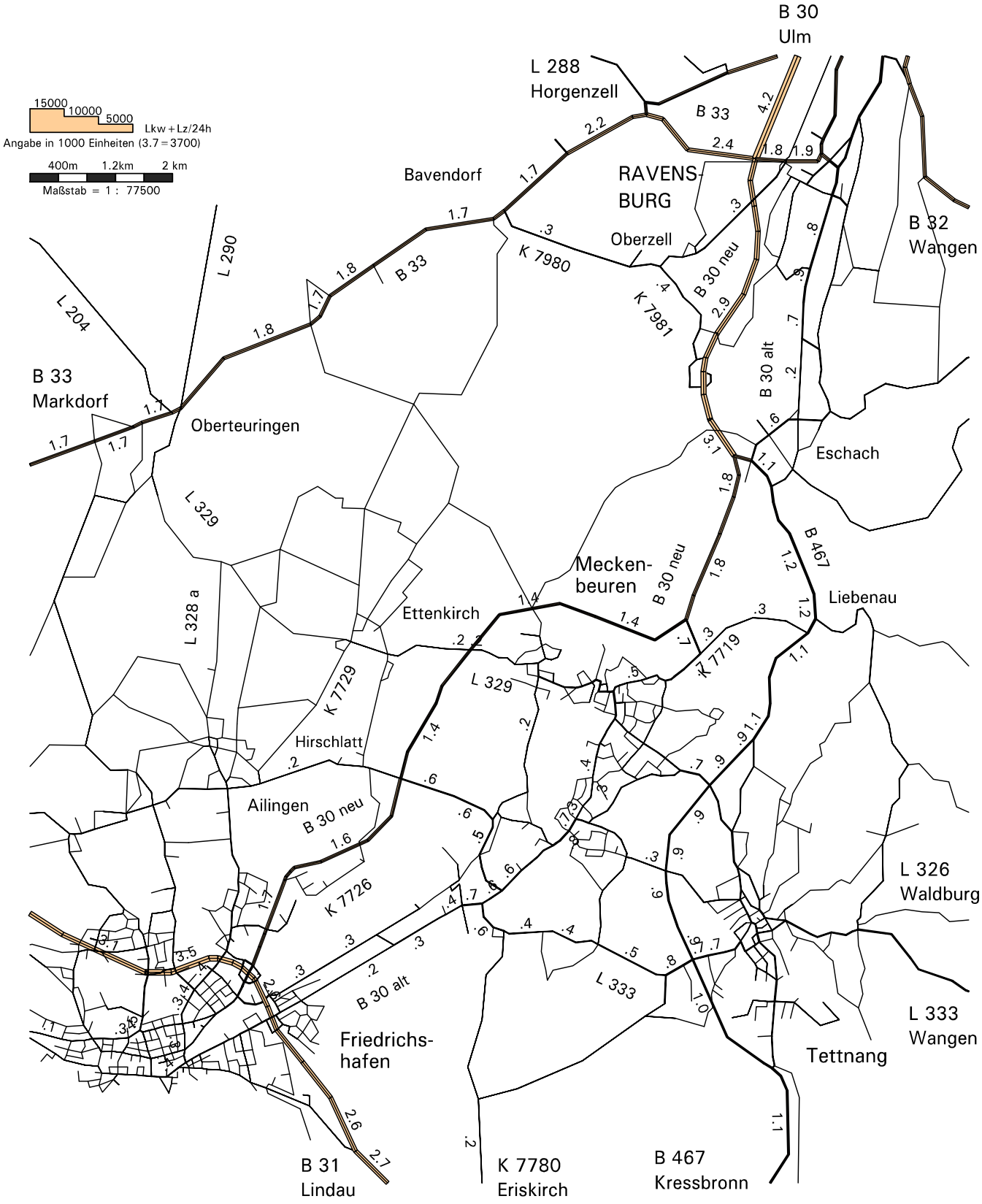
Planungsfall 8.3

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



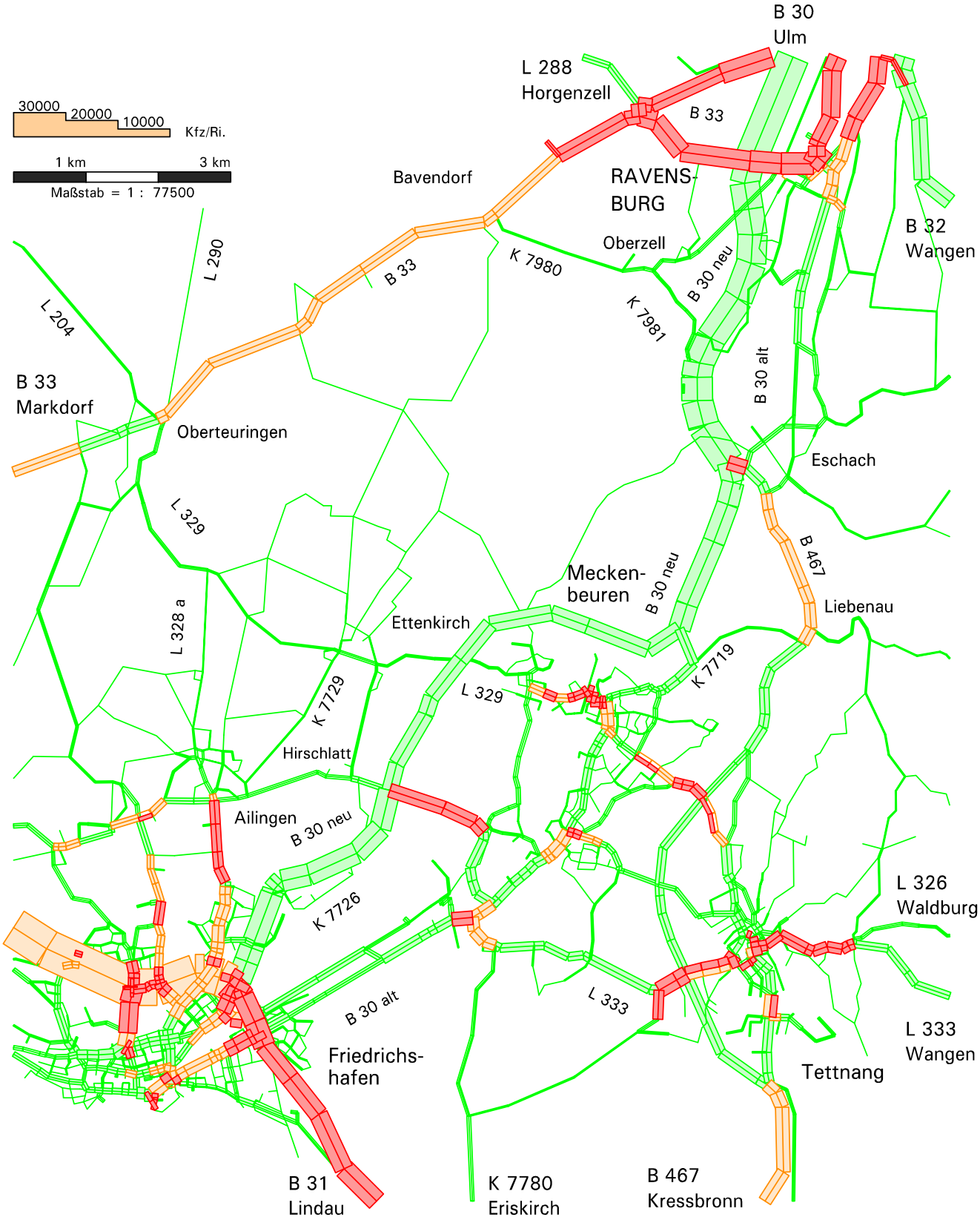
Planungsfall 8.3

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



Planungsfall 8.3

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

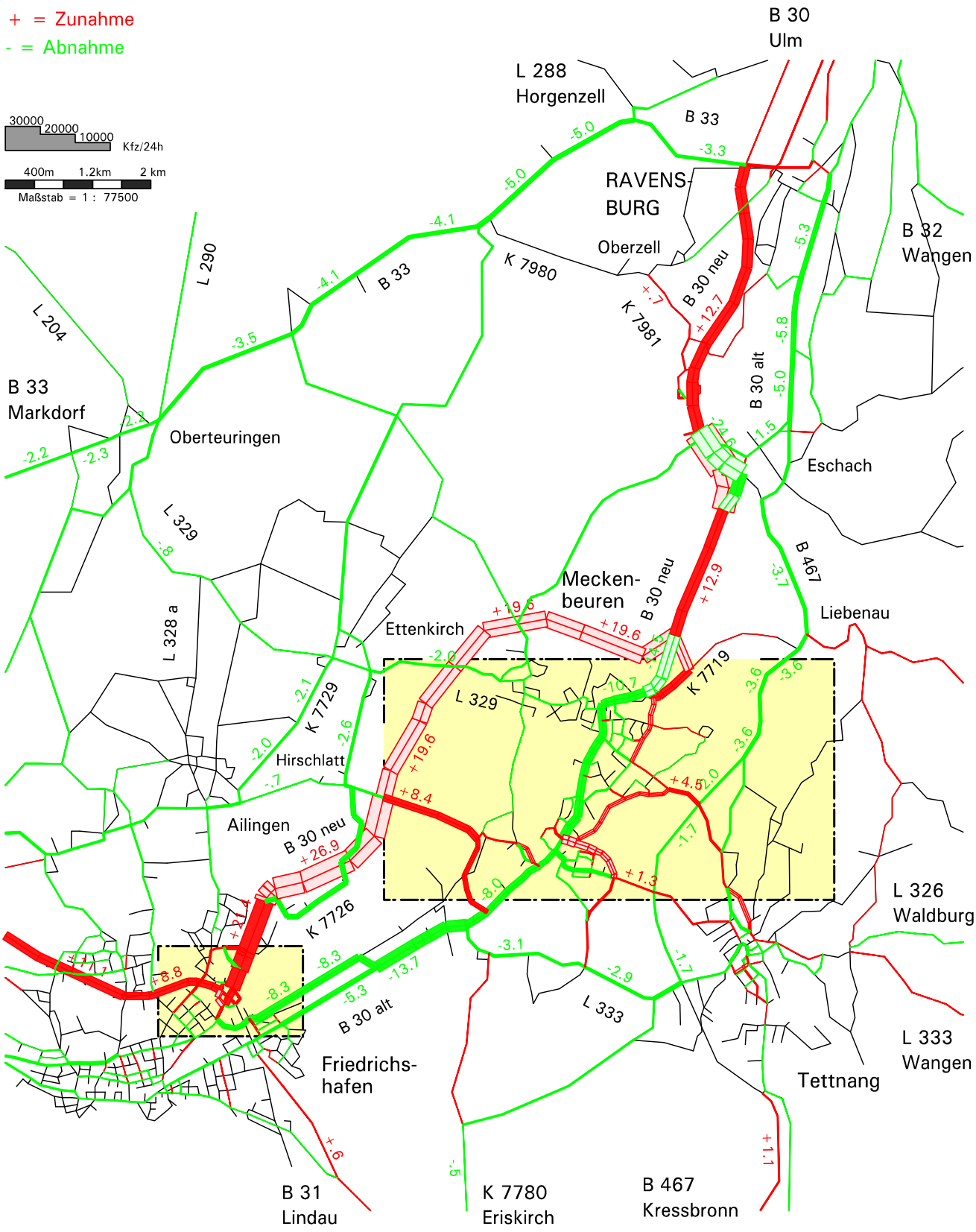
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

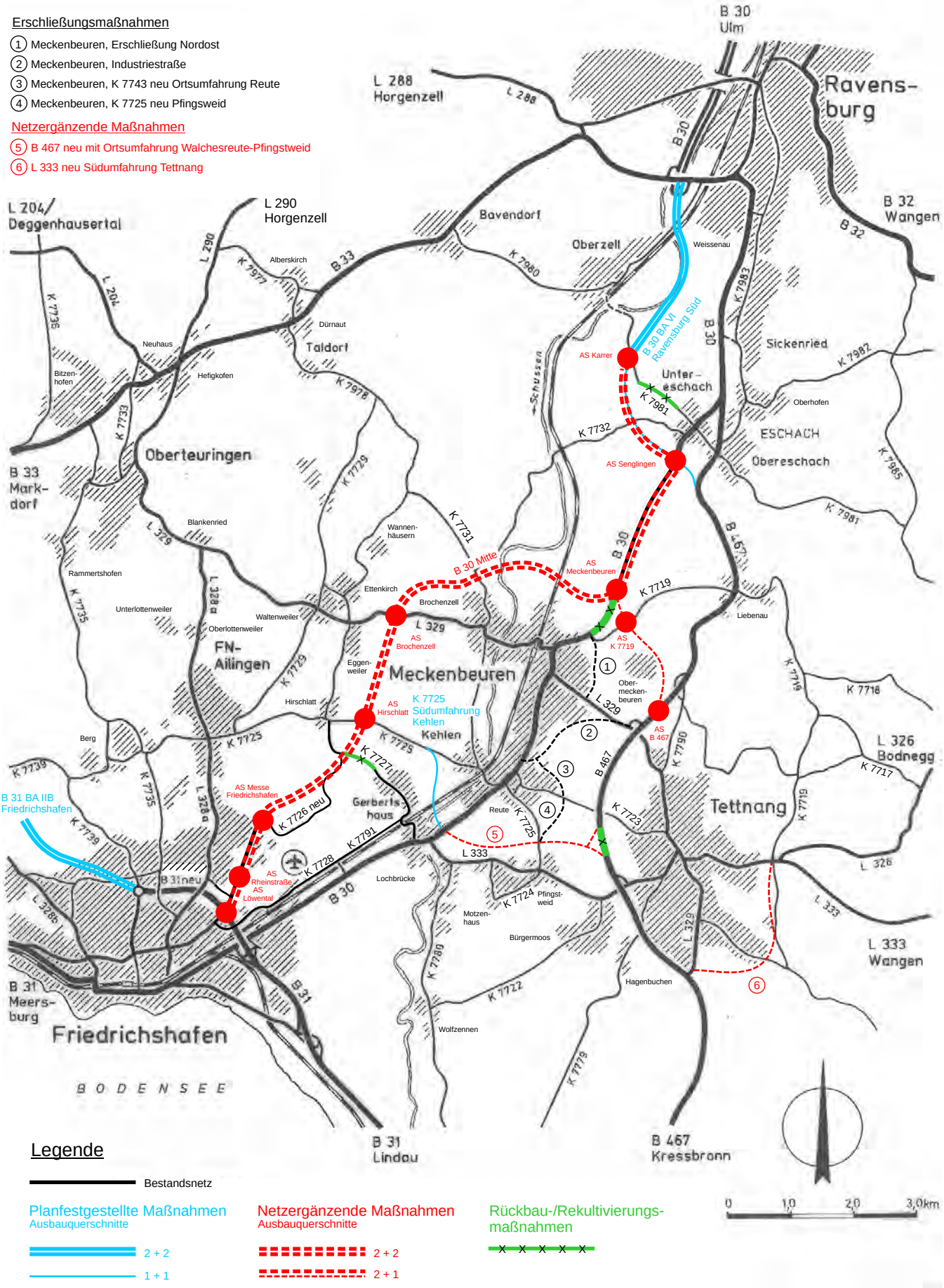
+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 8.4



MODUS CONSULT ULM GmbH

Planungsfall 8.4

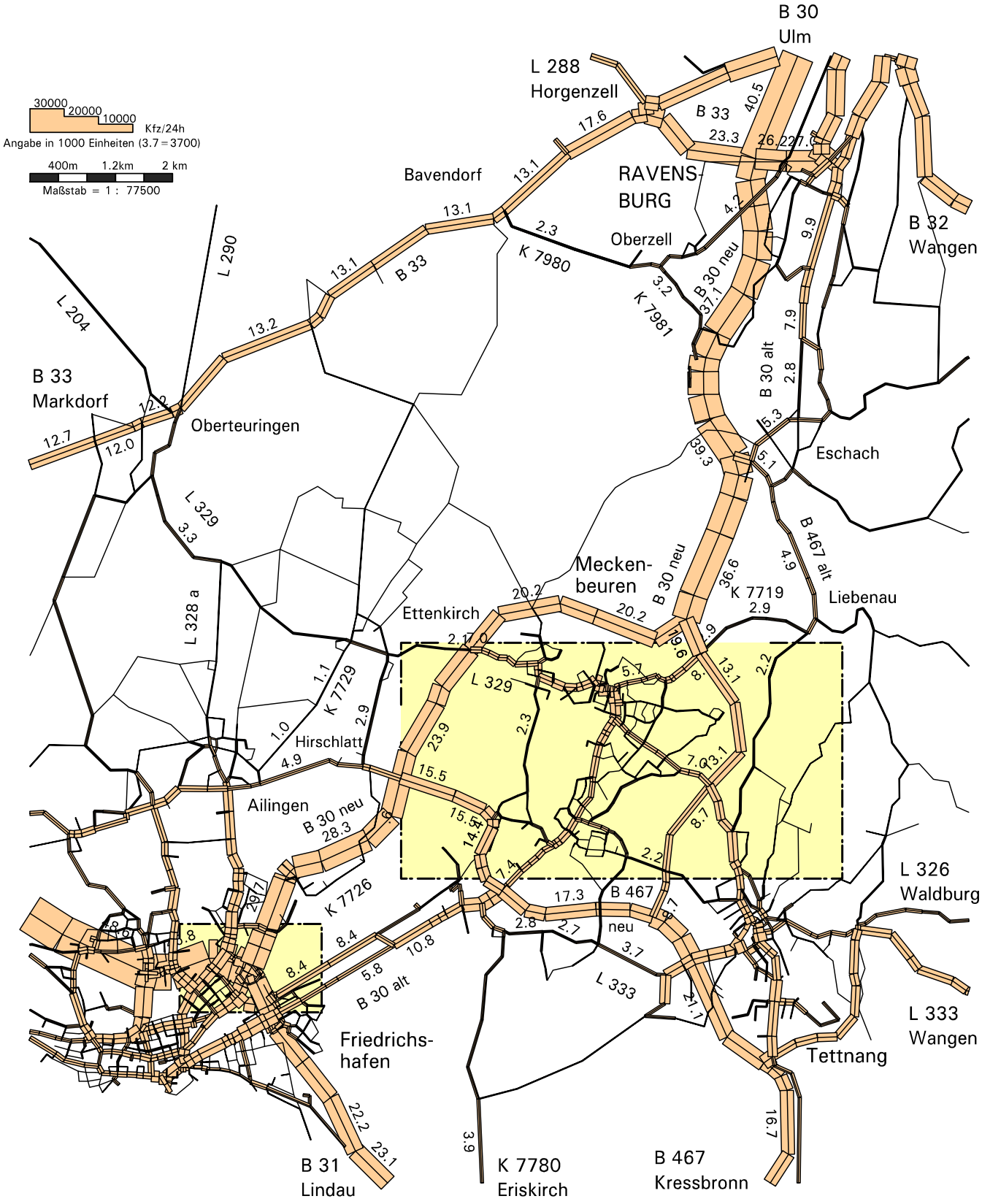
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



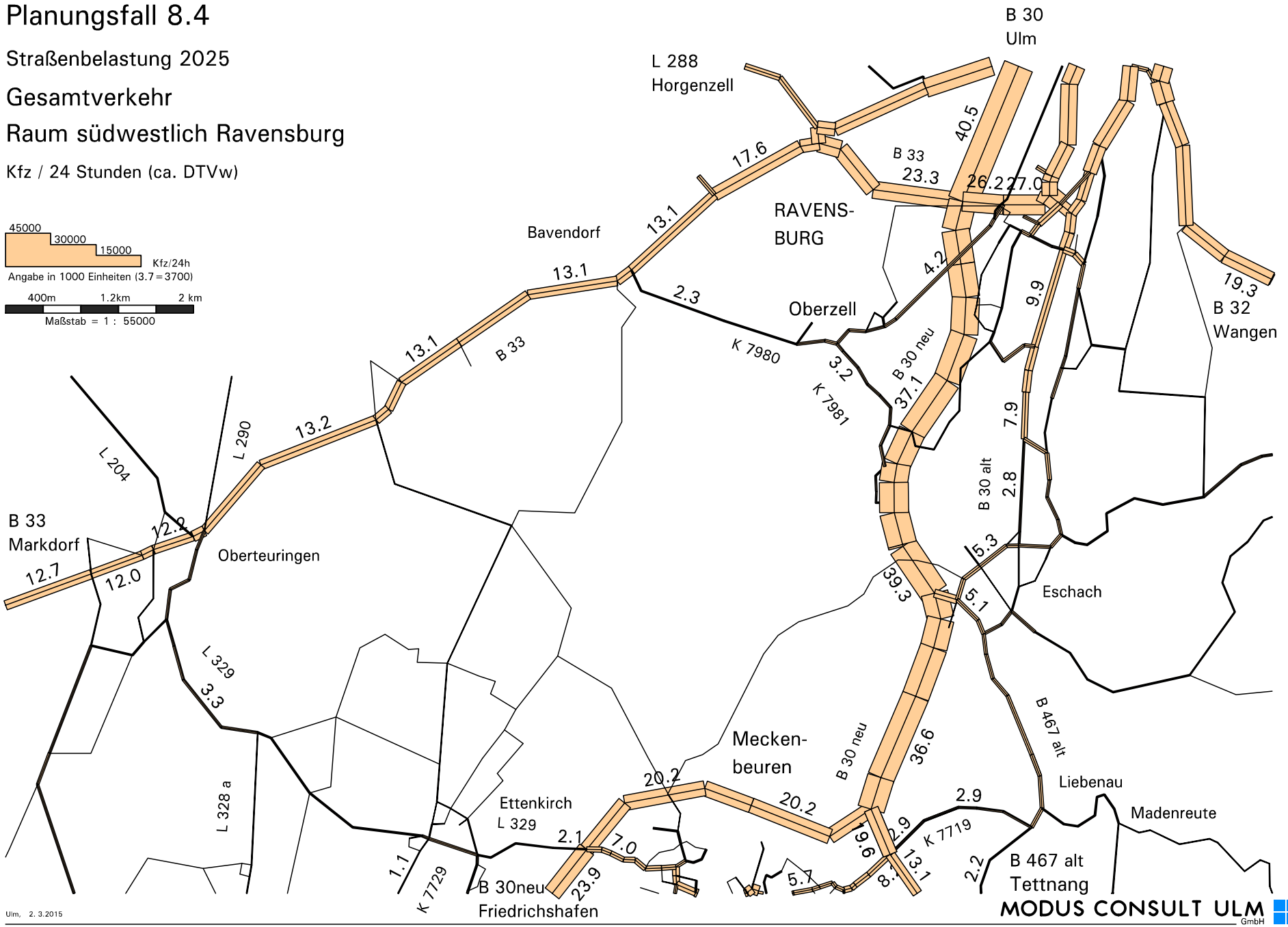
Planungsfall 8.4

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.4.2

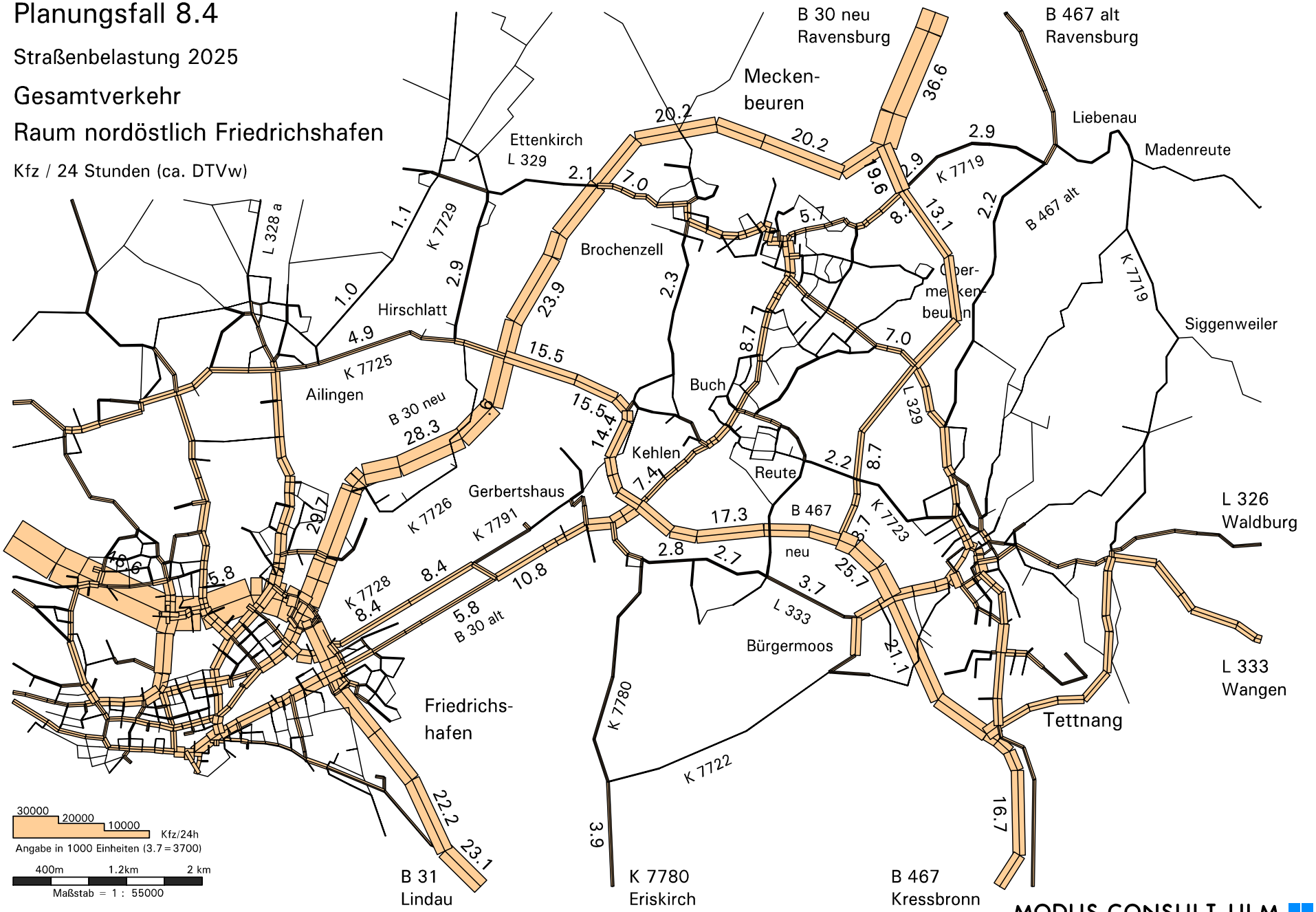
Planungsfall 8.4

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.4.3

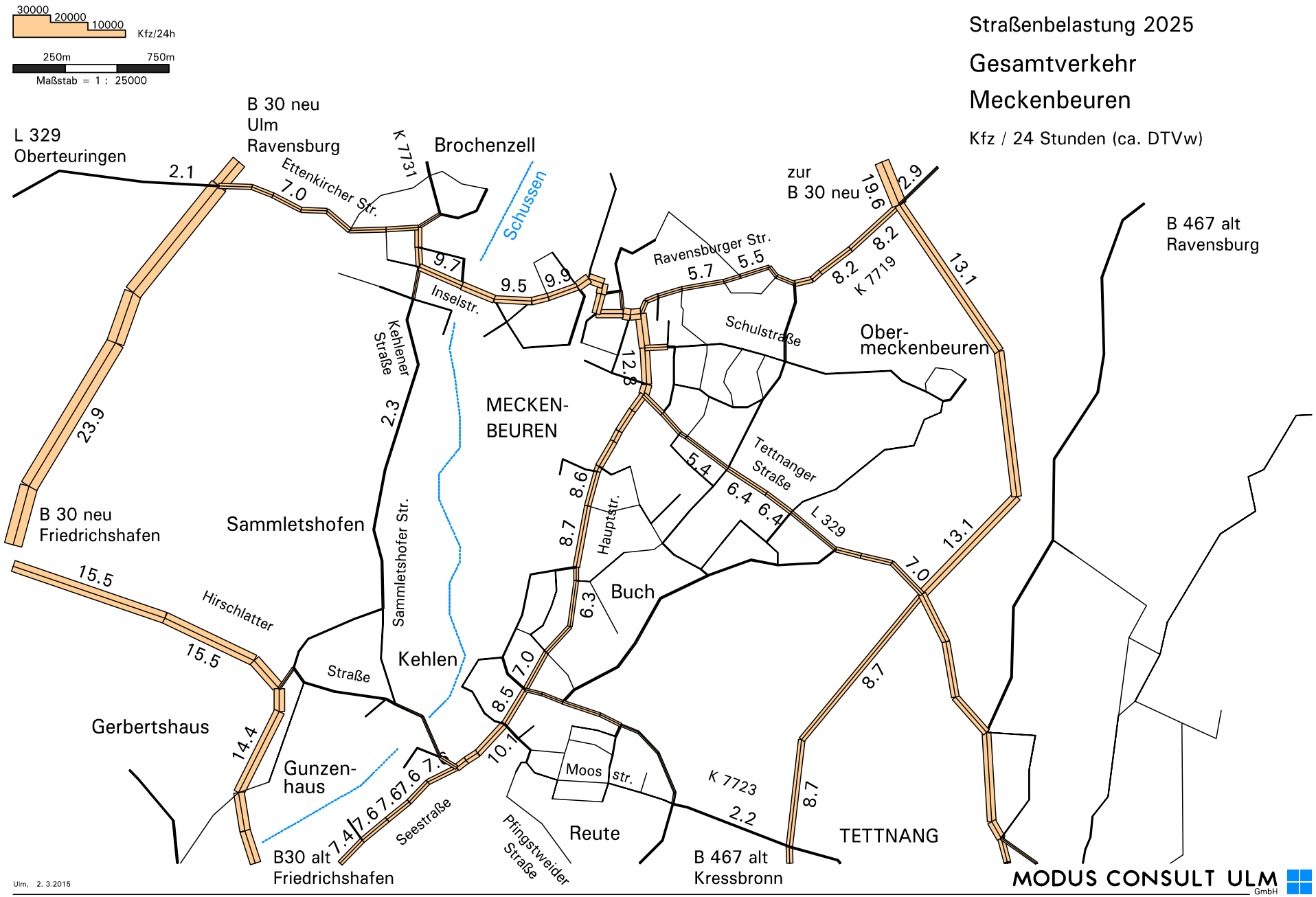
Planungsfall 8.4

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.4.4

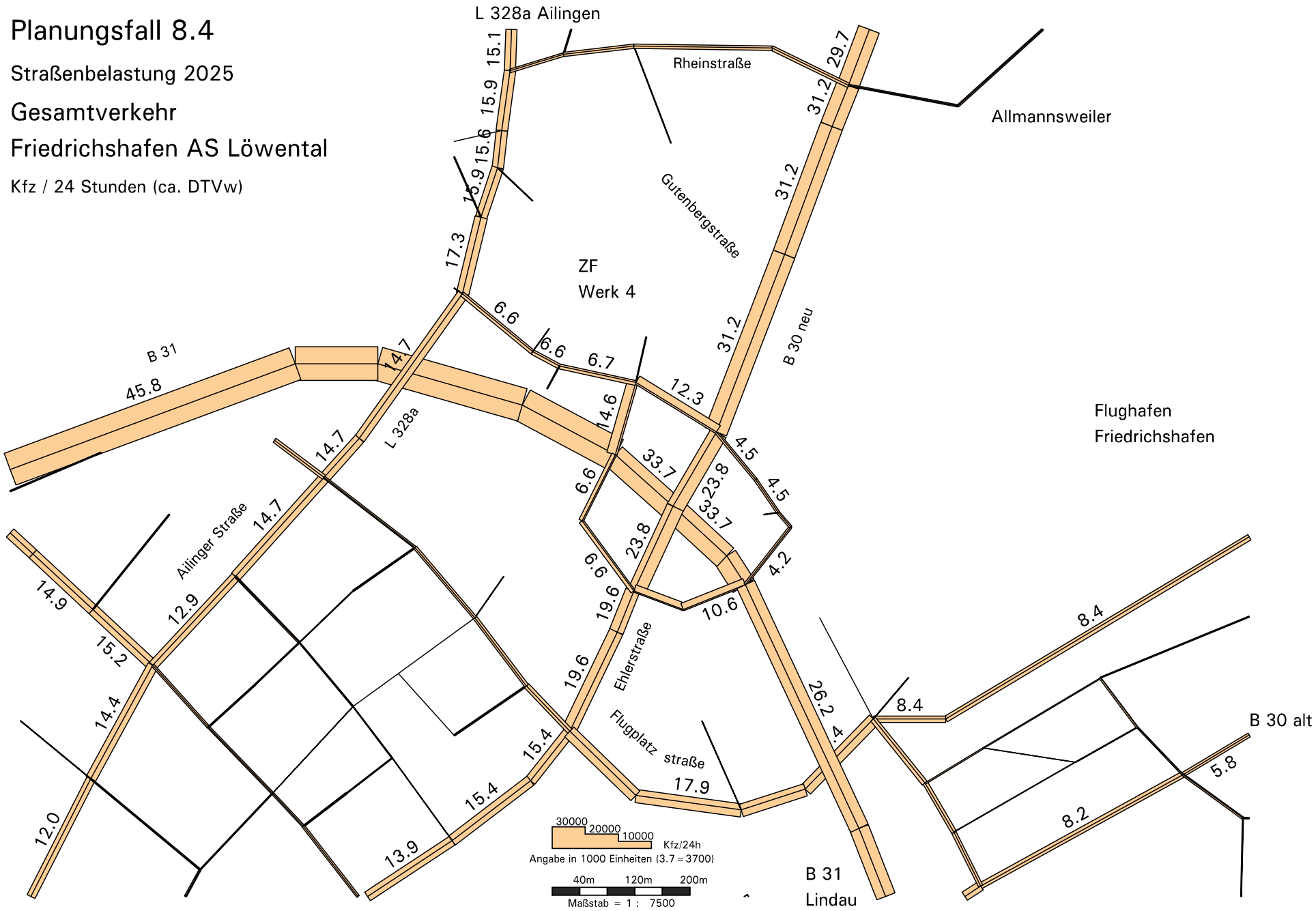
Planungsfall 8.4

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.4.5

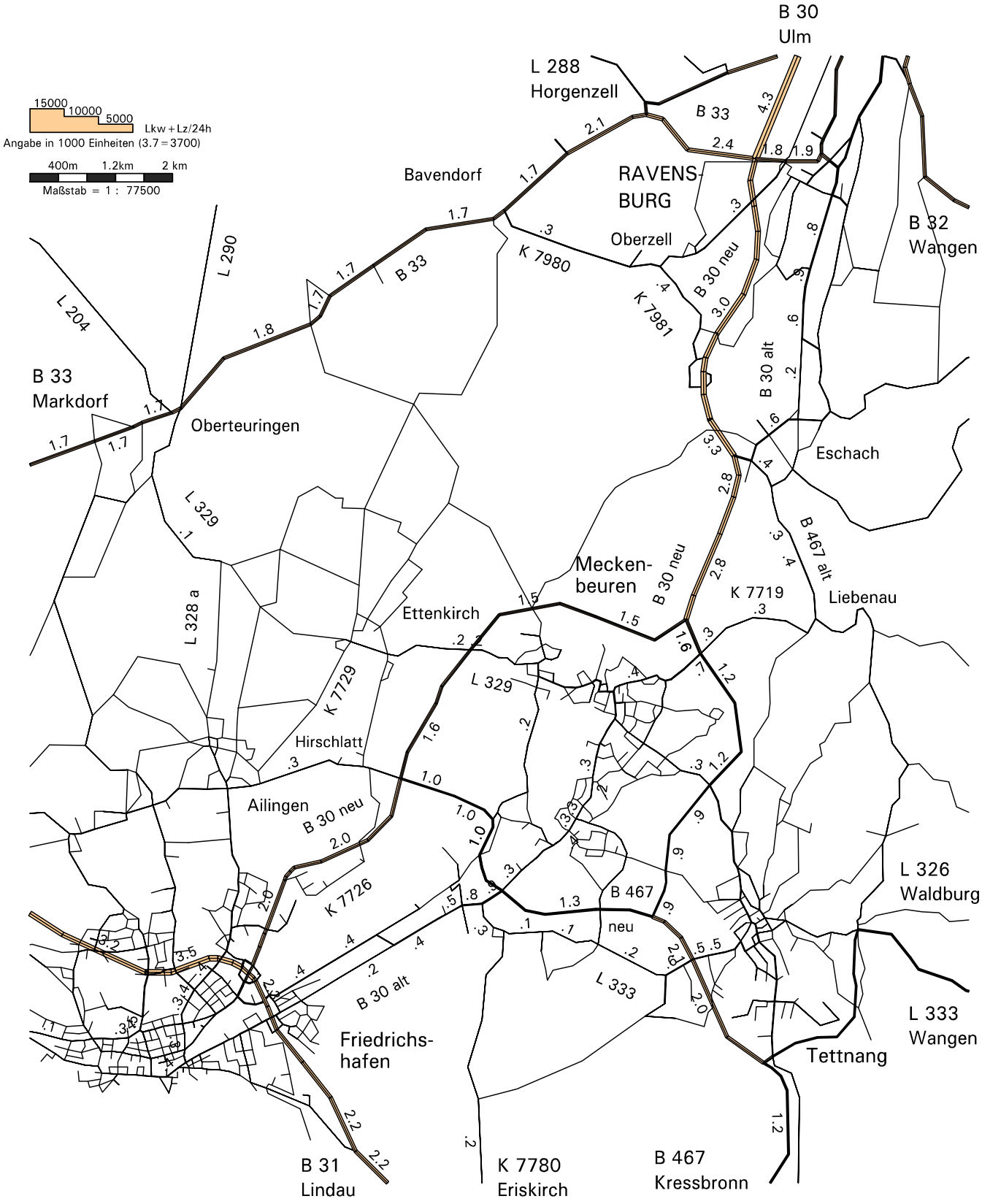
Planungsfall 8.4

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



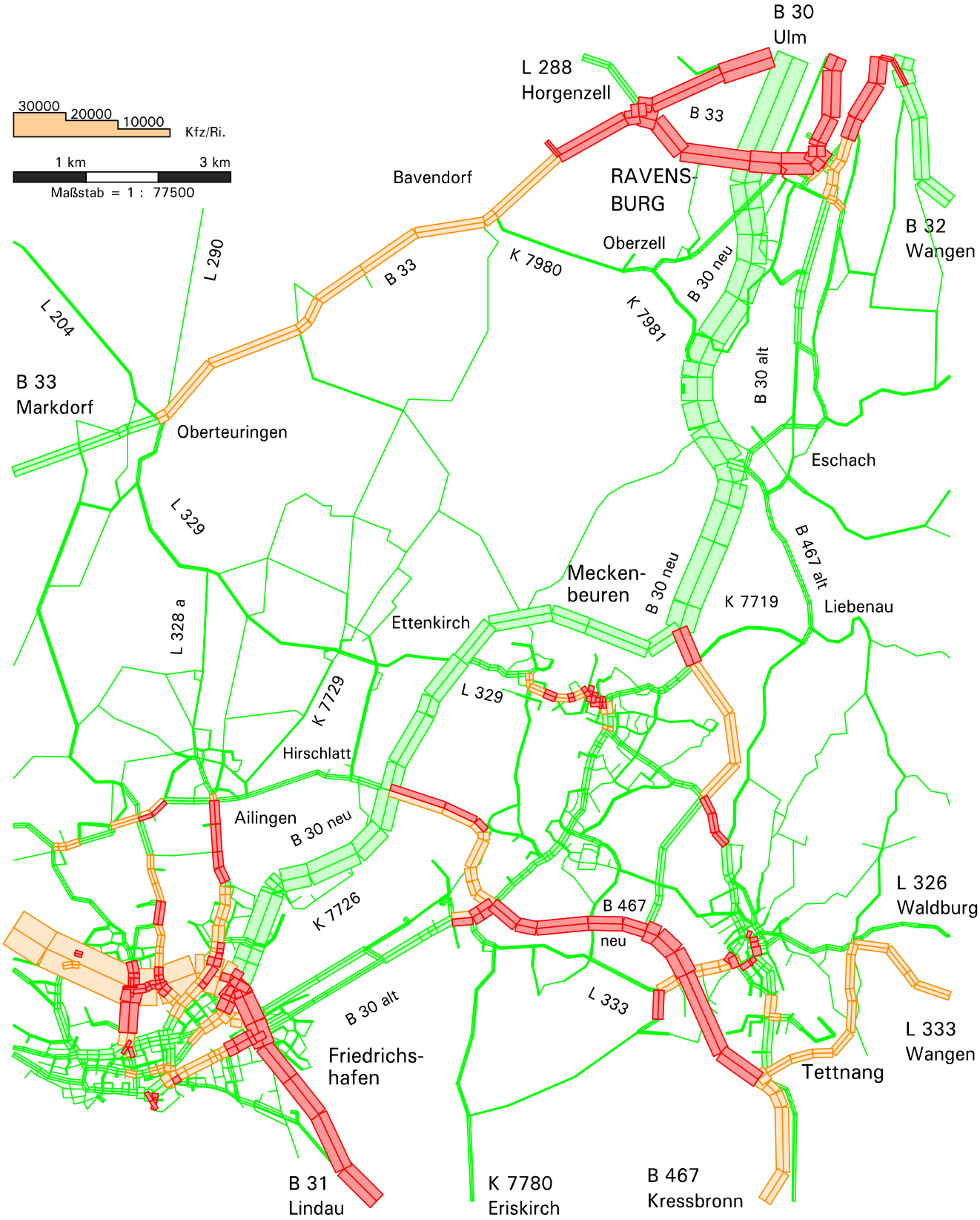
Planungsfall 8.4

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



Planungsfall 8.4

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

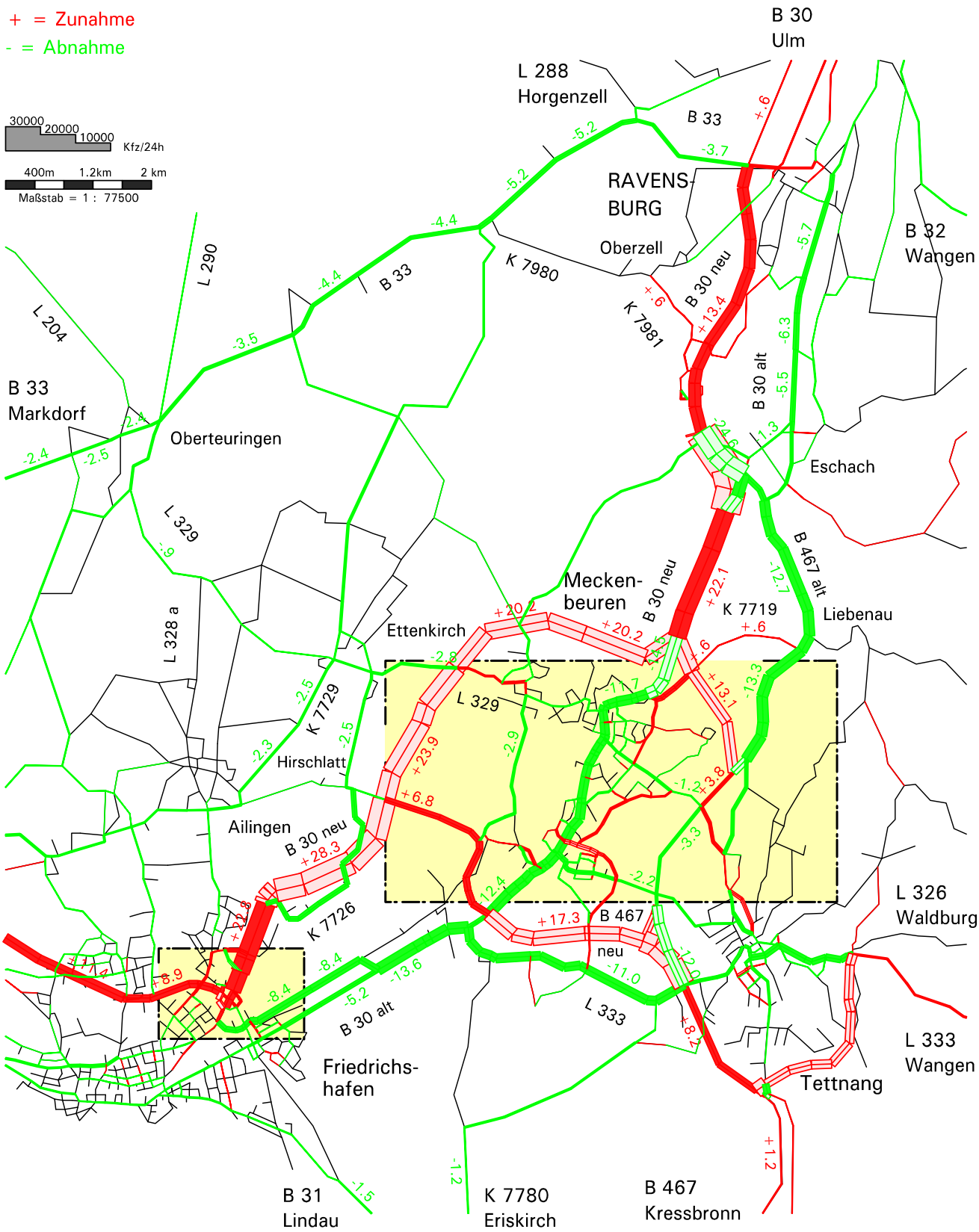
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte



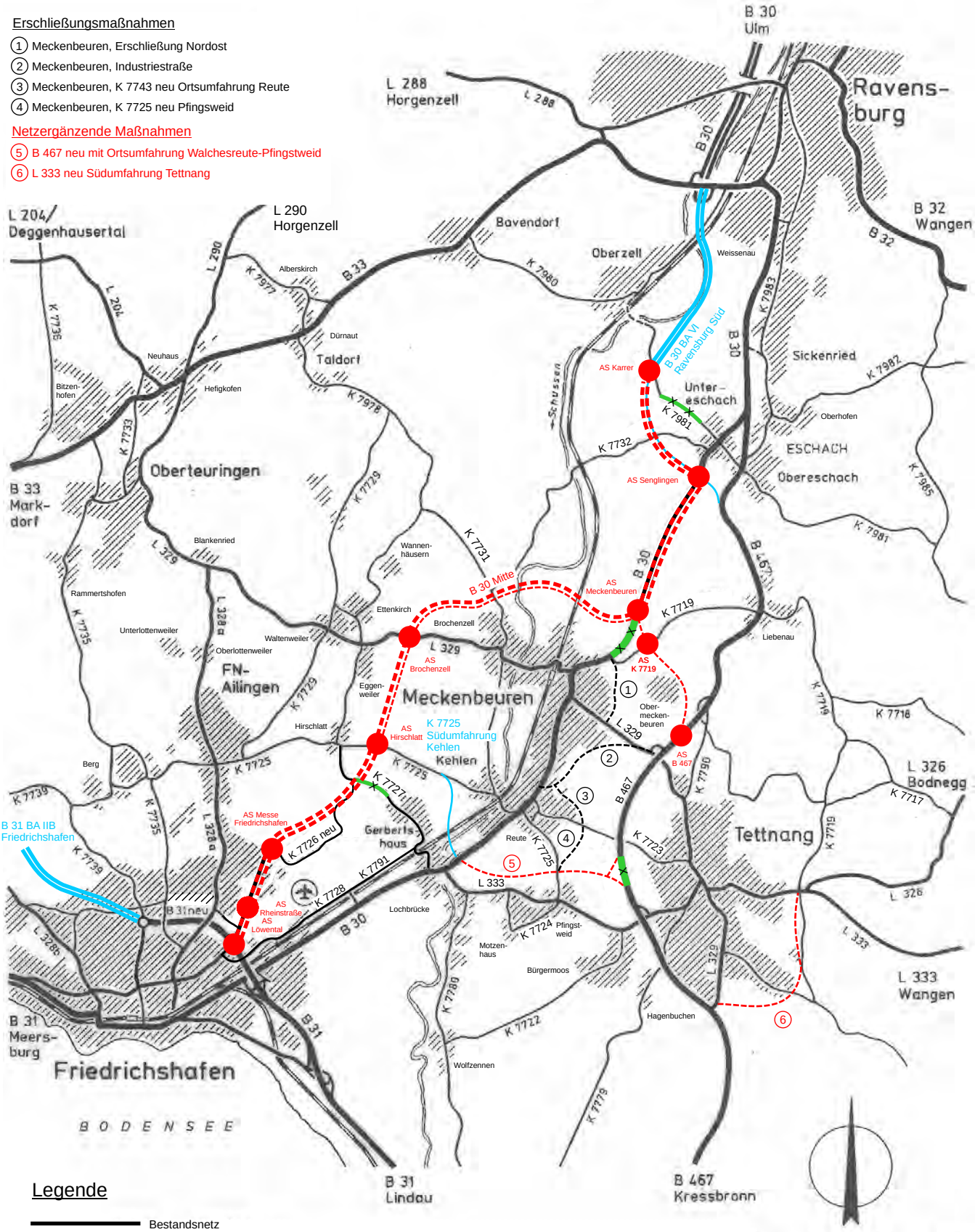
B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 8.5

Erschließungsmaßnahmen

1. Meckenbeuren, Erschließung Nordost
2. Meckenbeuren, Industriestraße
3. Meckenbeuren, K 7743 neu Ortsumfahrung Reute
4. Meckenbeuren, K 7725 neu Pfingsweid

Netzergänzende Maßnahmen

5. B 467 neu mit Ortsumfahrung Walchesreute-Pfingstweid
6. L 333 neu Südumfahrung Tettnang



Legende

Bestandsnetz

Planfestgestellte Maßnahmen
Ausbauquerschnitte
- 2 + 2
- 1 + 1

Netzergänzende Maßnahmen
Ausbauquerschnitte
- 2 + 2
- 2 + 1
- 1 + 1
- Neubauplanung in bestehender Trasse

Rückbau-/Rekultivierungs-maßnahmen

Planungsfall 8.5

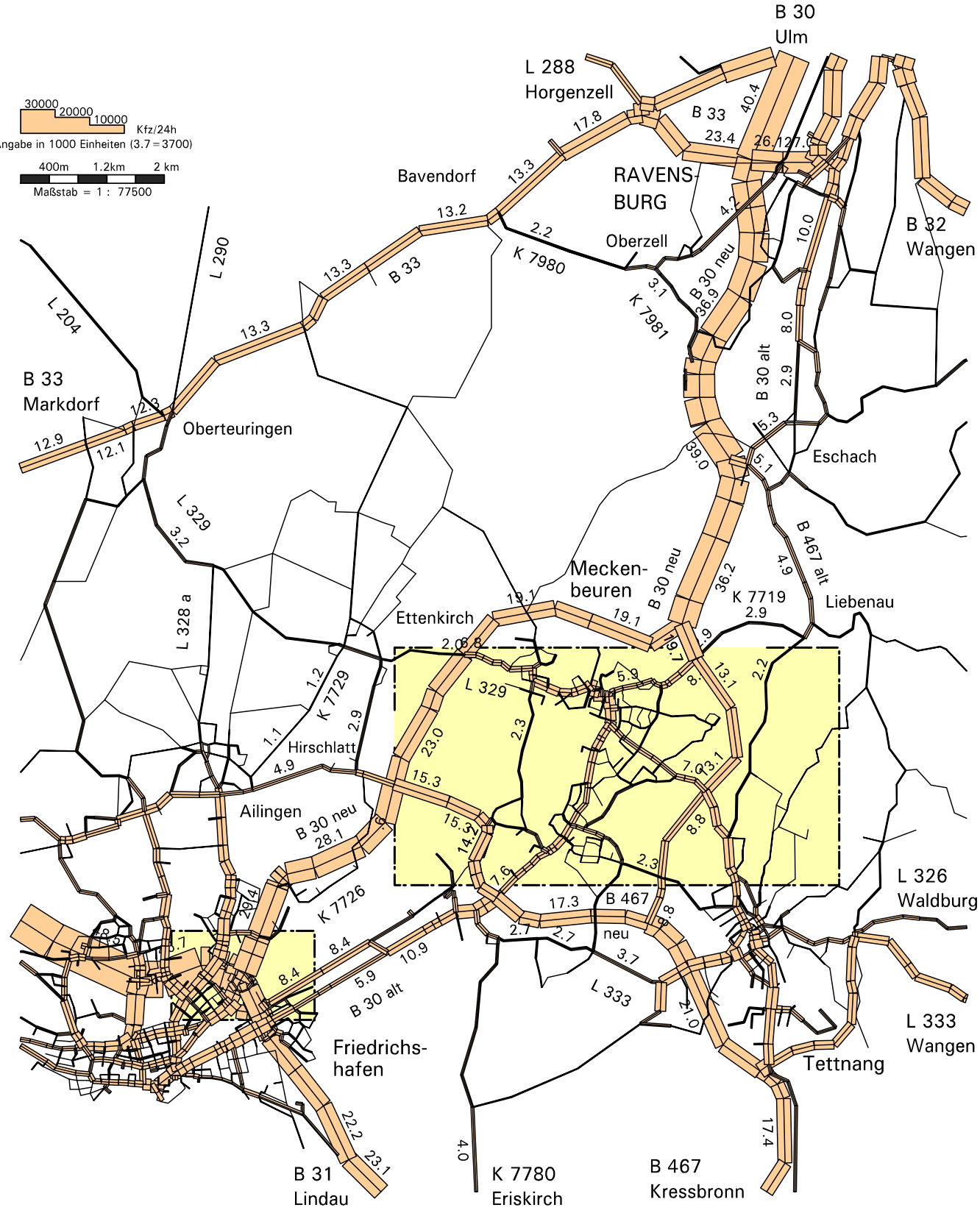
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



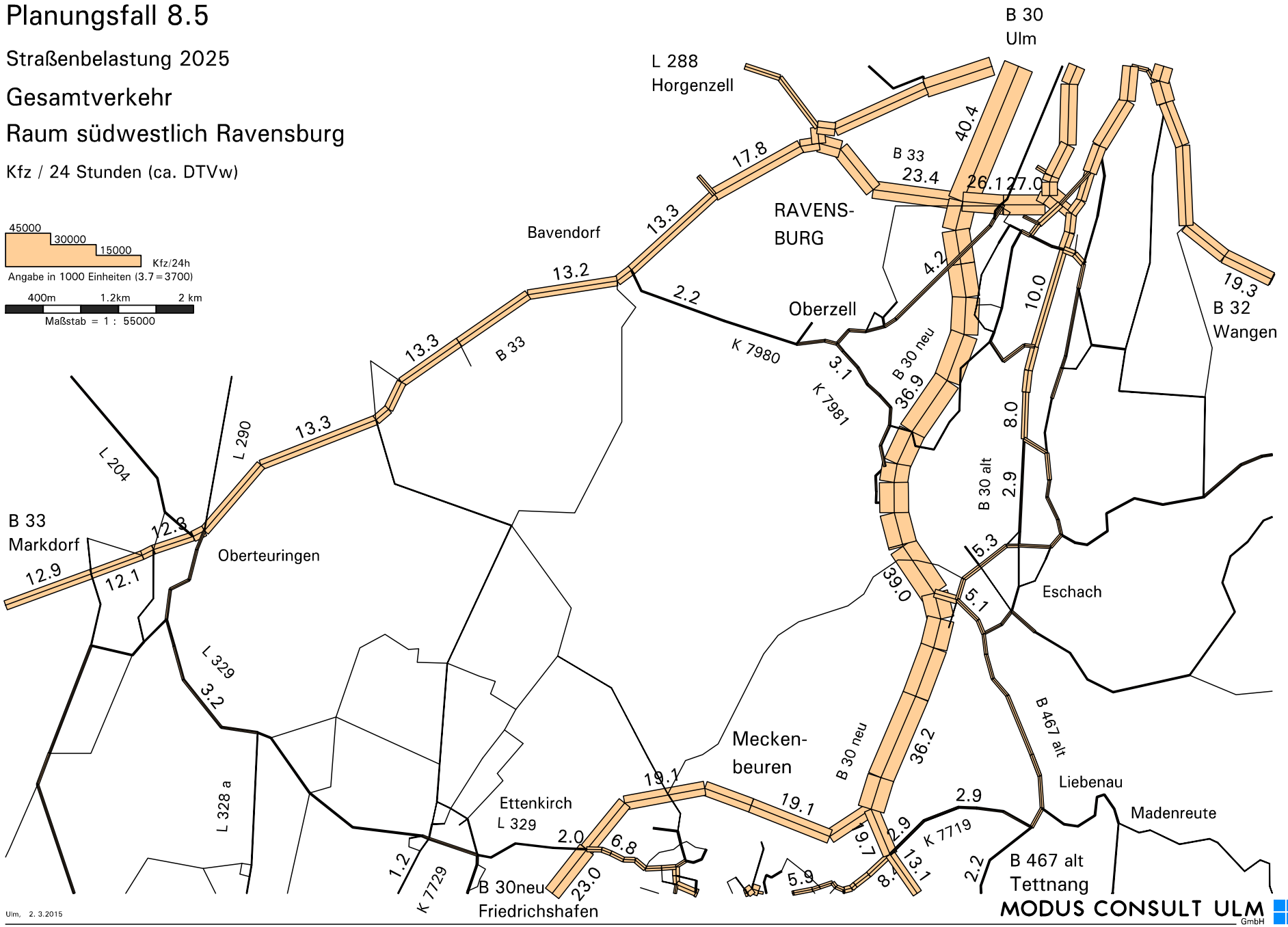
Planungsfall 8.5

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.5.2

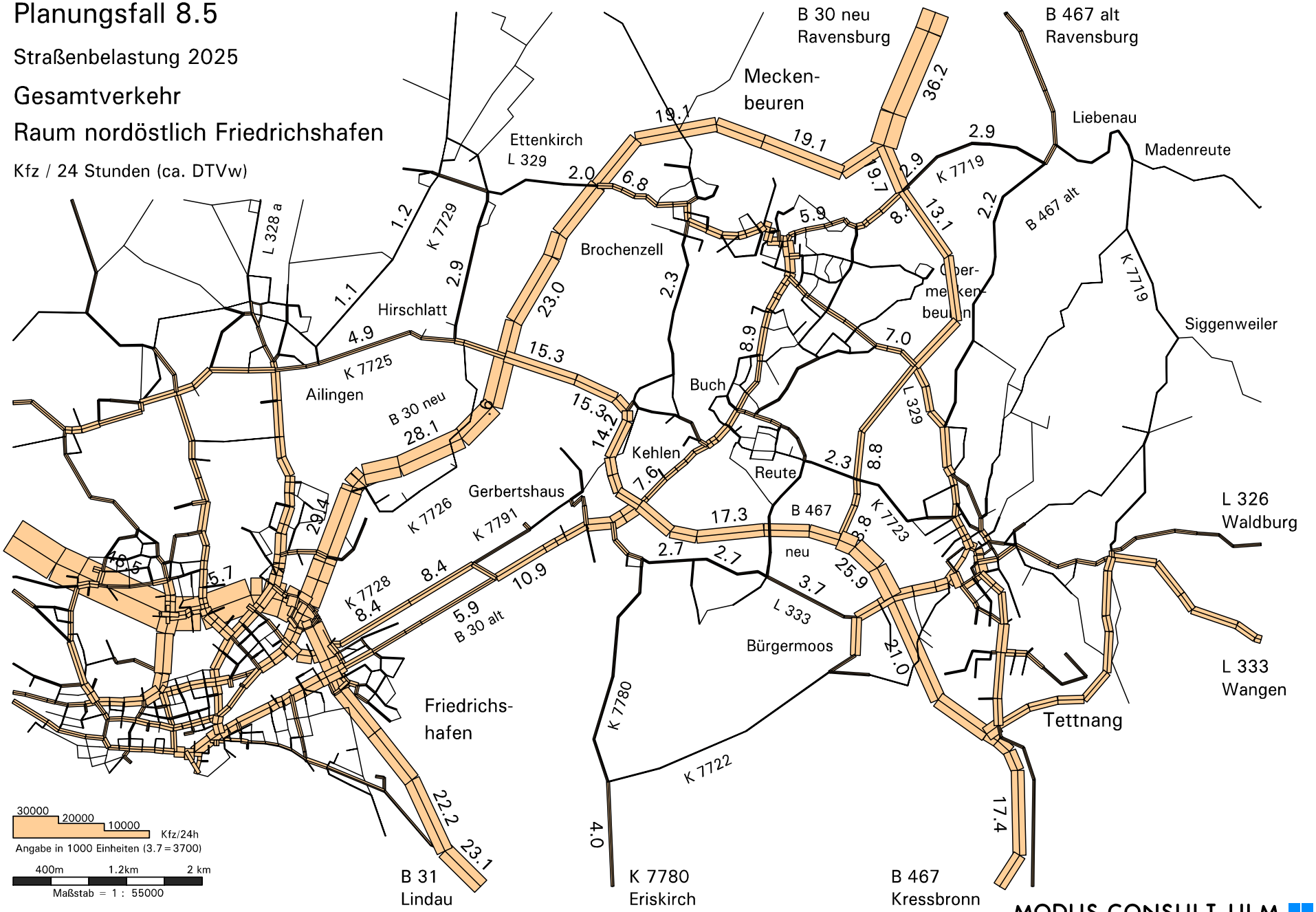
Planungsfall 8.5

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.5.3

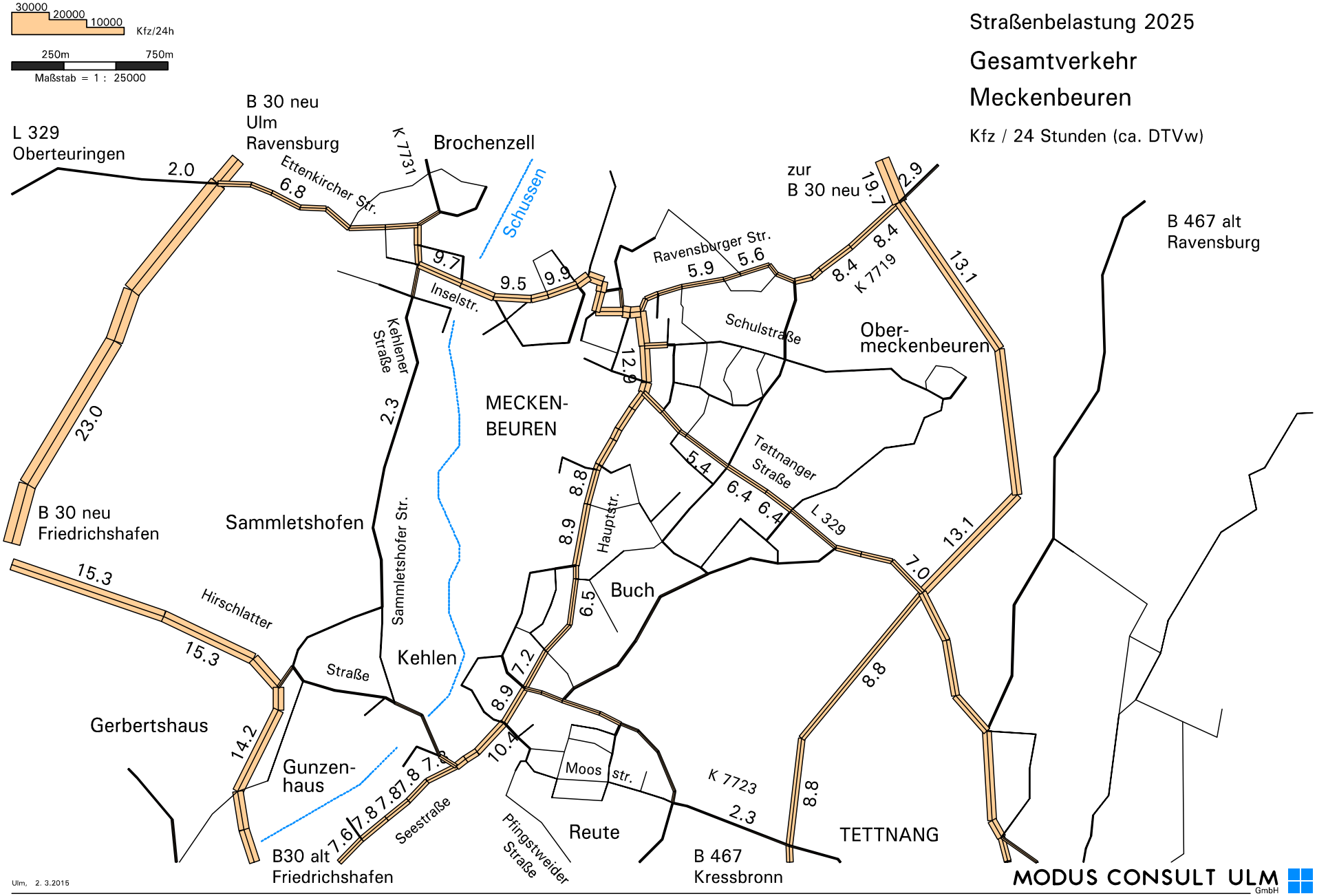
Planungsfall 8.5

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.5.4

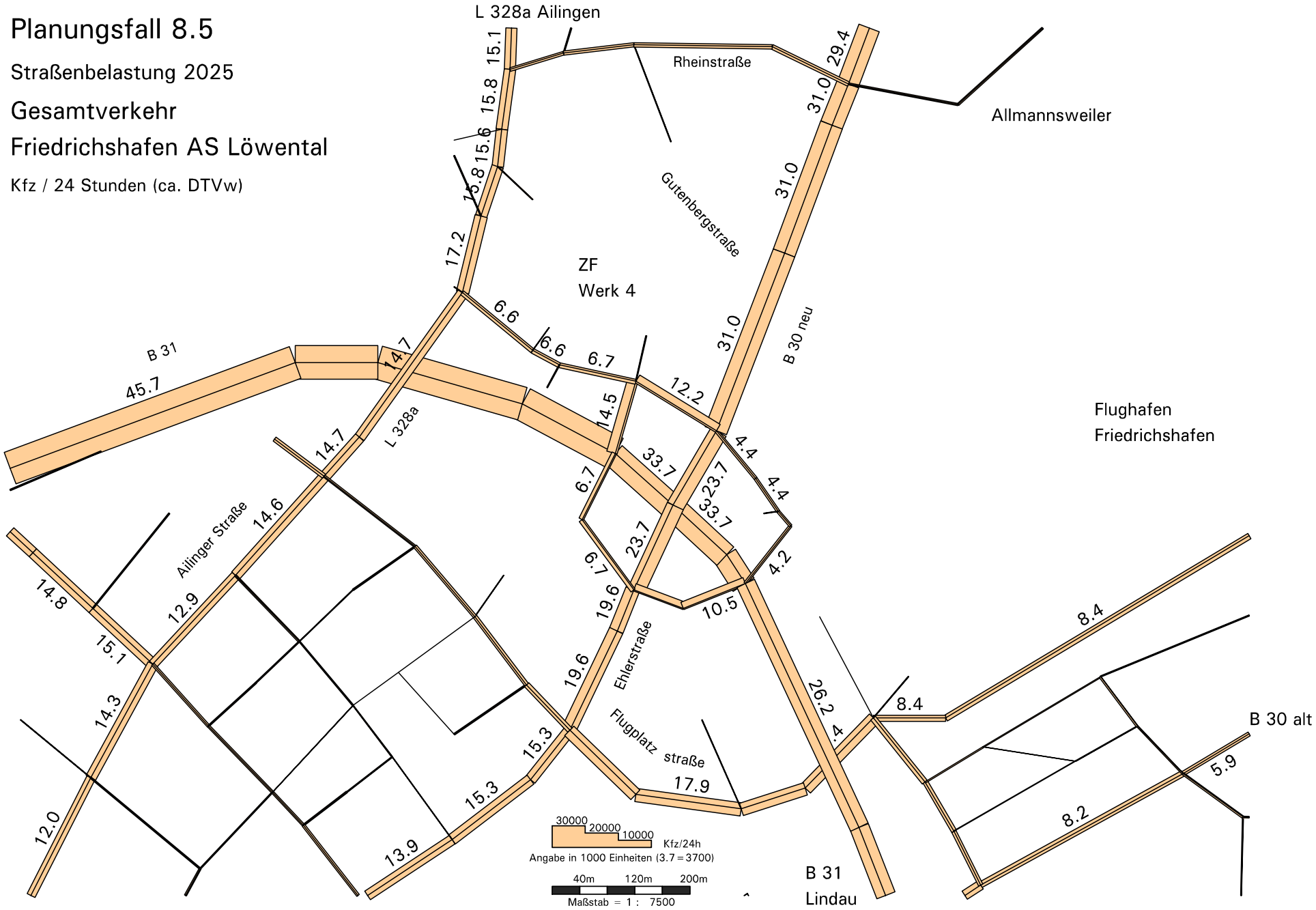
Planungsfall 8.5

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.5.5

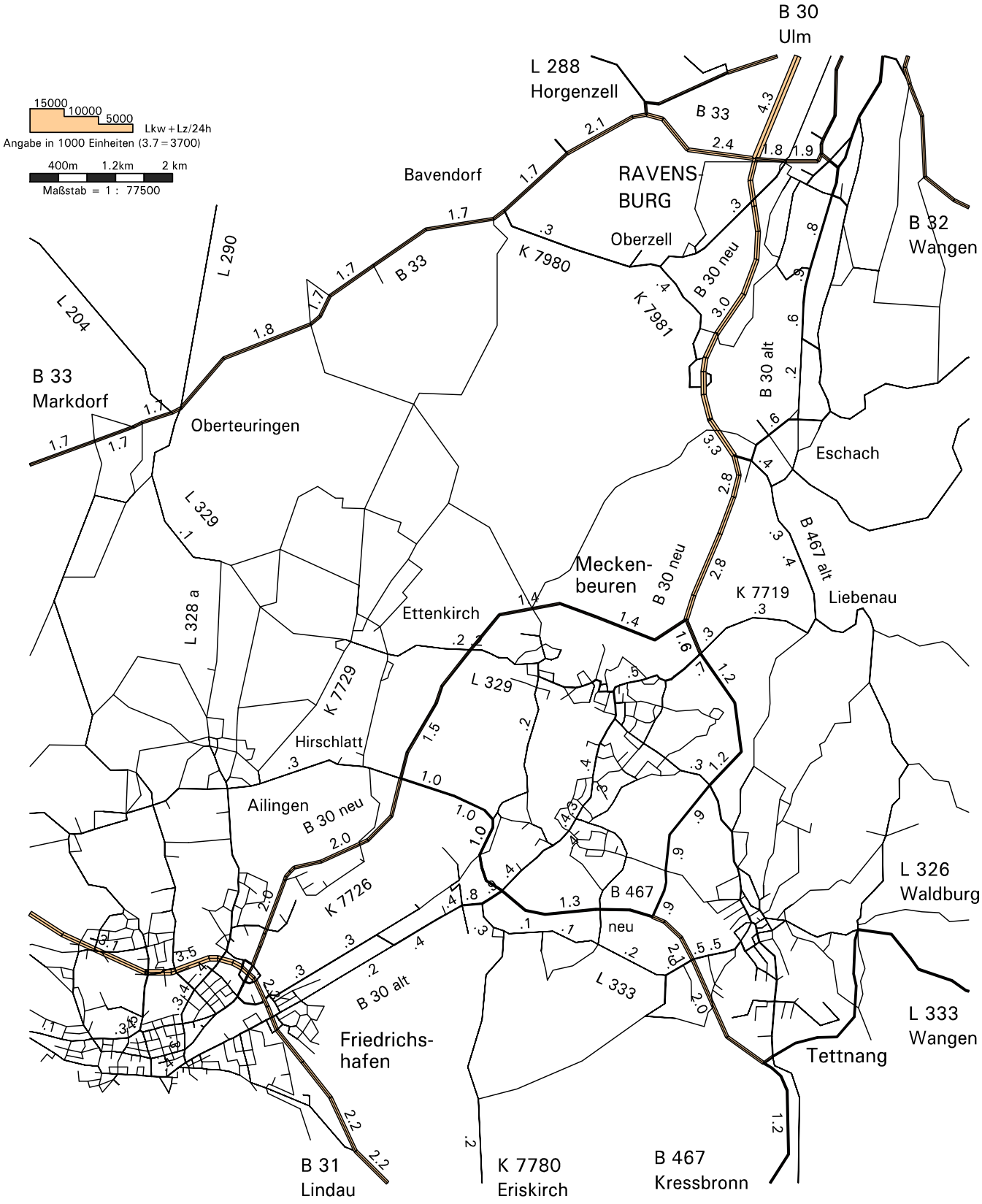
Planungsfall 8.5

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



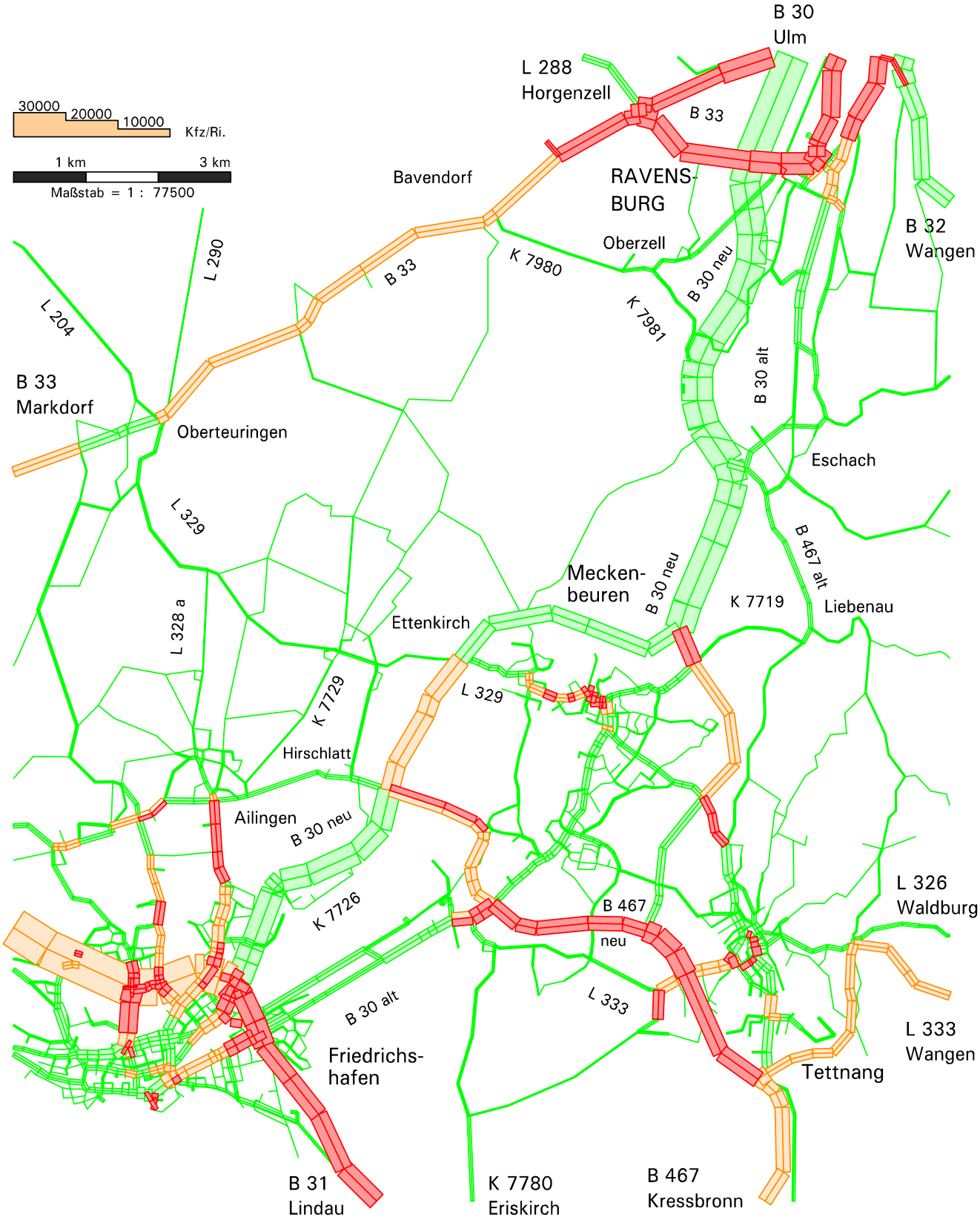
Planungsfall 8.5

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



Planungsfall 8.5

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

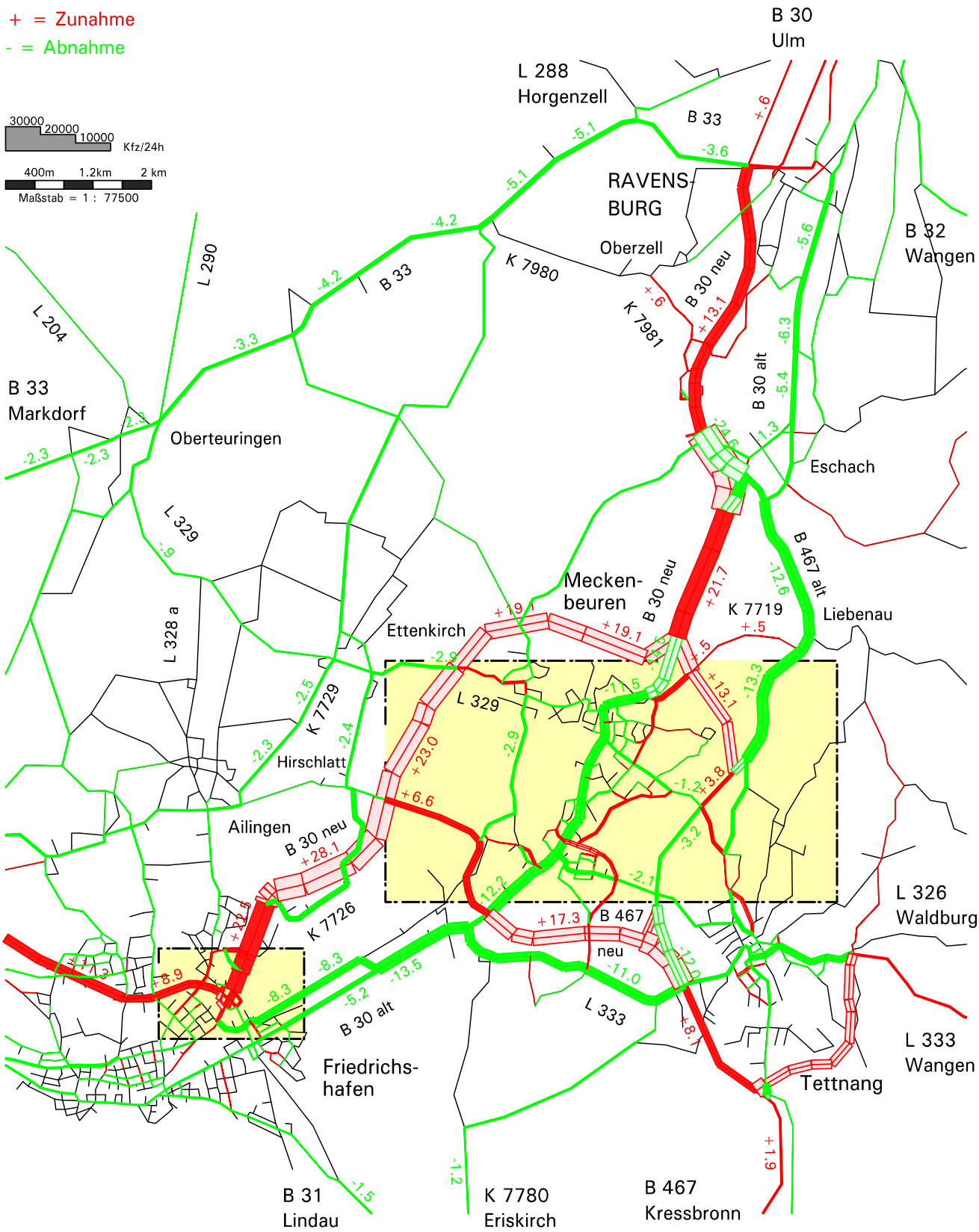
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte



Planreihe 8(2)

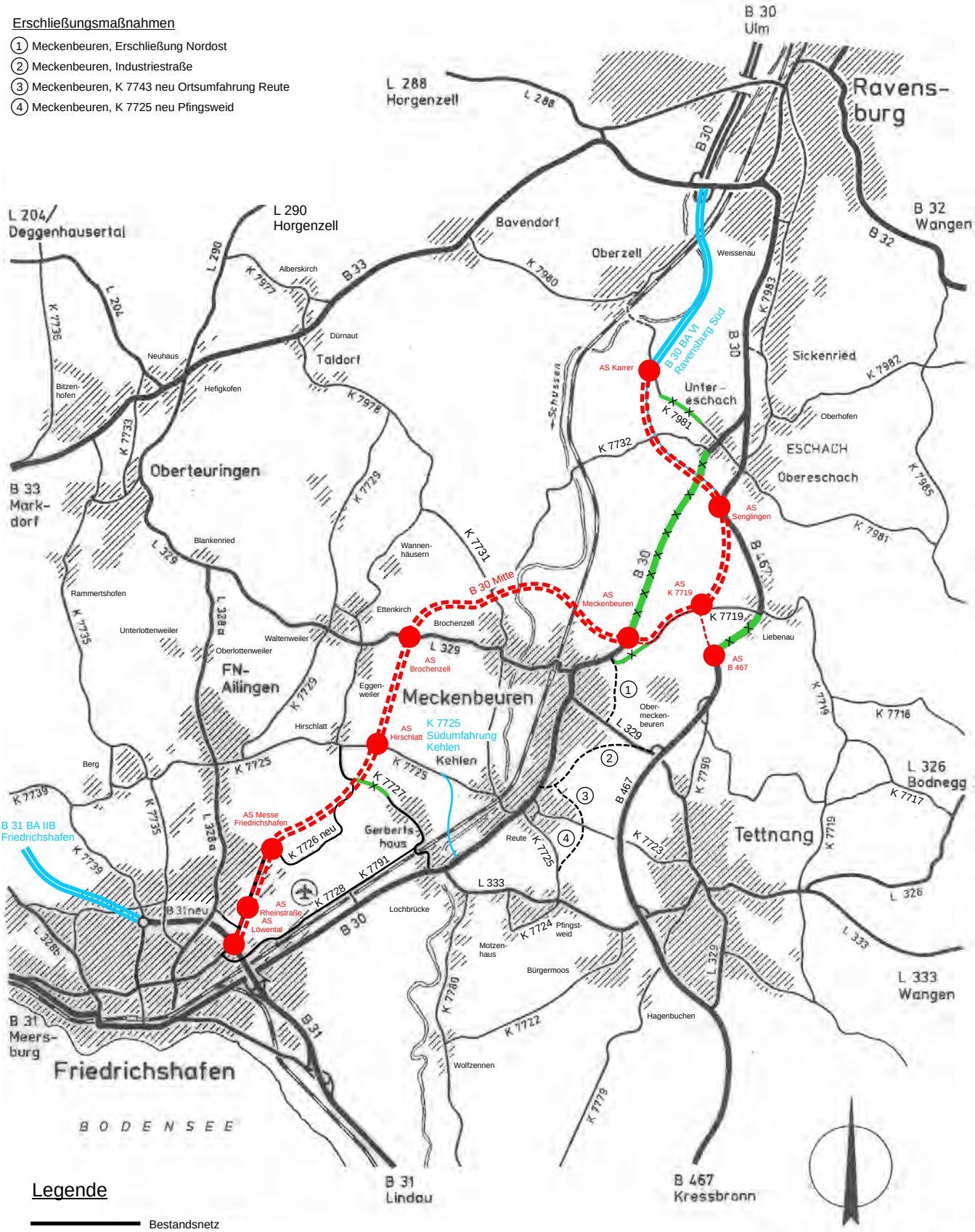
Prognose-Planfälle Variante Mitte
Trasse Mitte 4

MODUS CONSULT ULM GmbH

B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 8.6

Erschließungsmaßnahmen

1. Meckenbeuren, Erschließung Nordost
2. Meckenbeuren, Industriestraße
3. Meckenbeuren, K 7743 neu Ortsumfahrung Reute
4. Meckenbeuren, K 7725 neu Pfingsweid



Legende

Bestandsnetz

Planfestgestellte Maßnahmen
Ausbauquerschnitte
- 2 + 2
- 1 + 1

Netzergänzende Maßnahmen
Ausbauquerschnitte
- 2 + 2
- 2 + 1
- 1 + 1
- Neubauplanung in bestehender Trasse

Rückbau-/Rekultivierungs-maßnahmen

Planungsfall 8.6

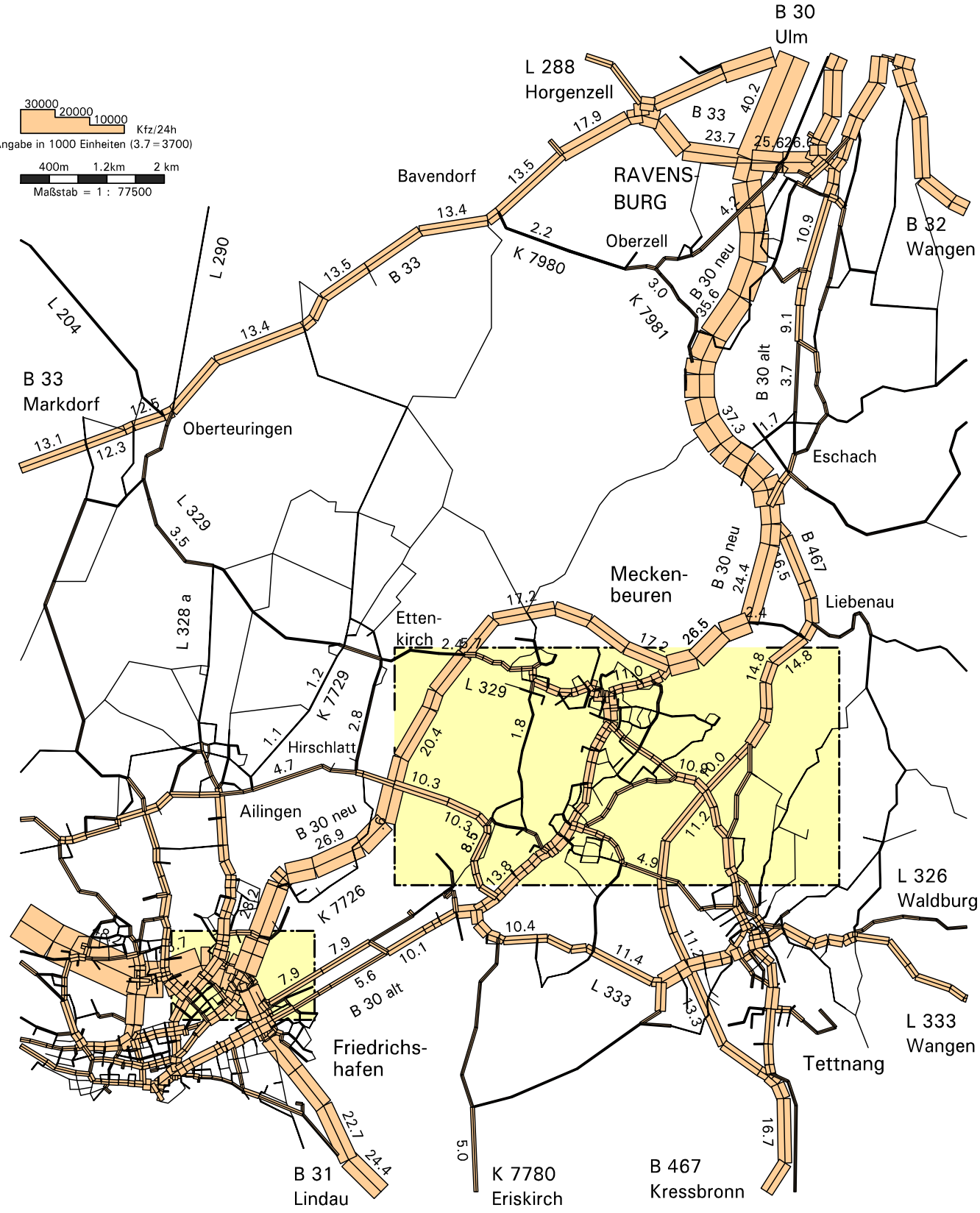
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



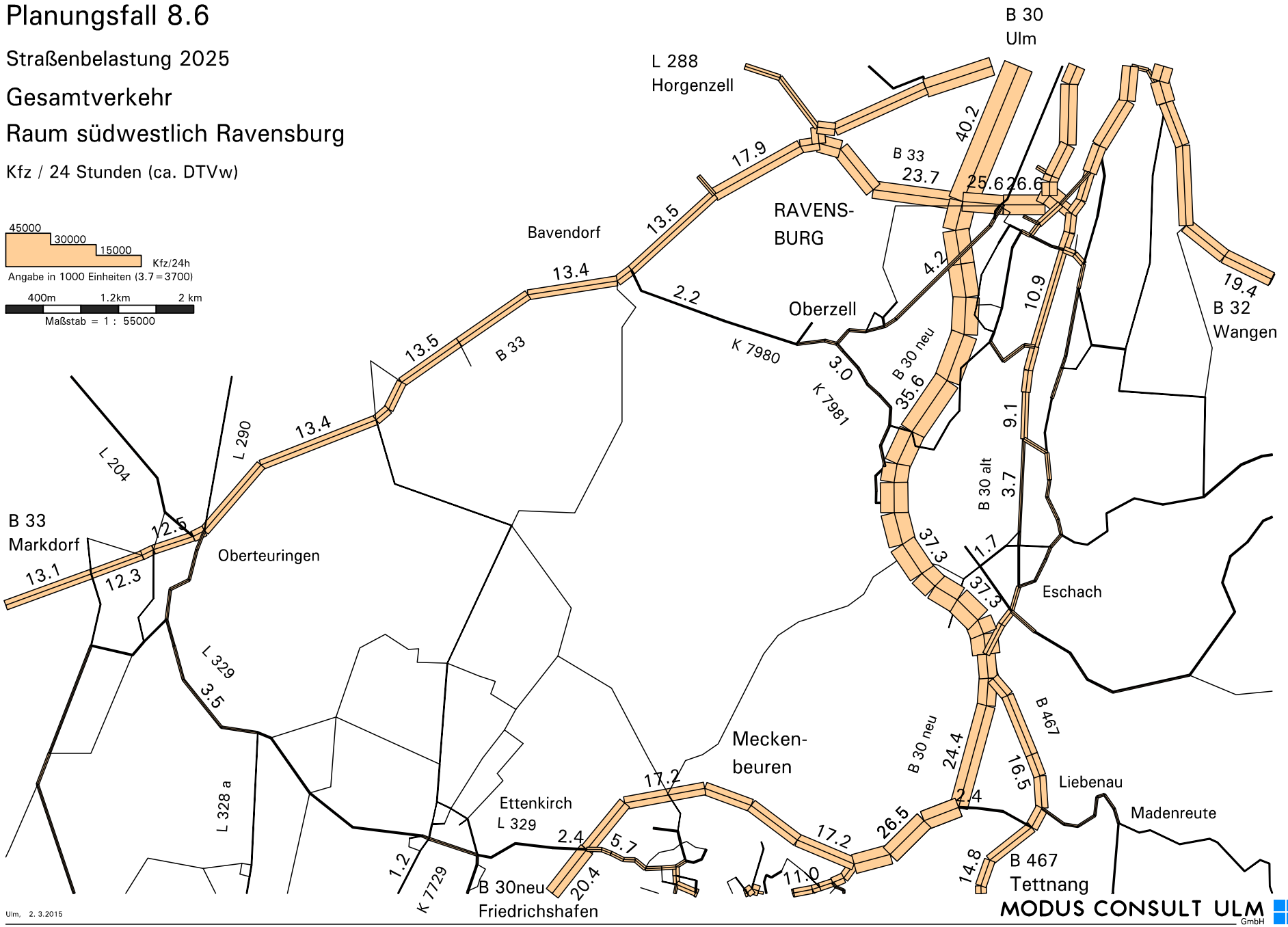
Planungsfall 8.6

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.6.2

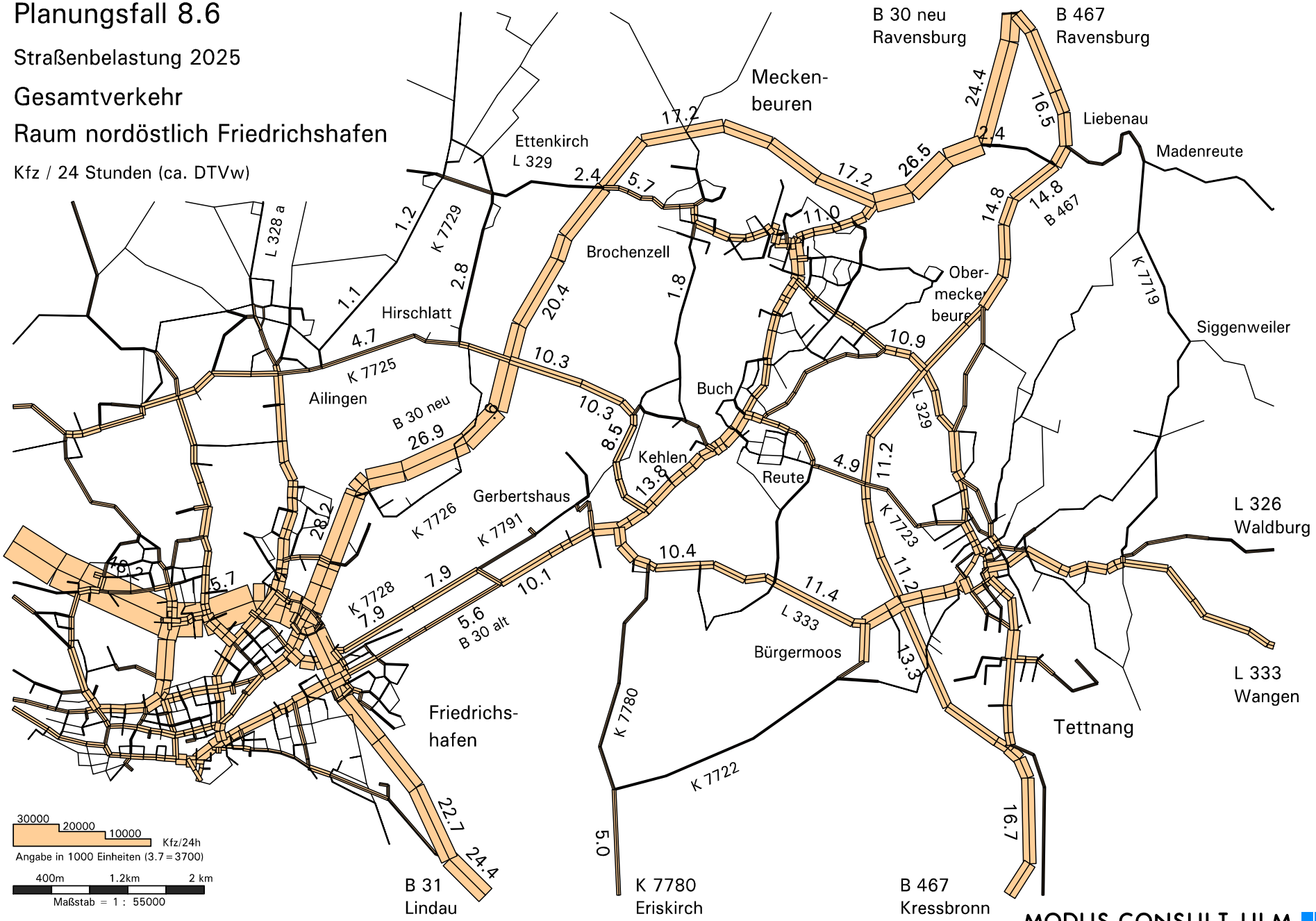
Planungsfall 8.6

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.6.3

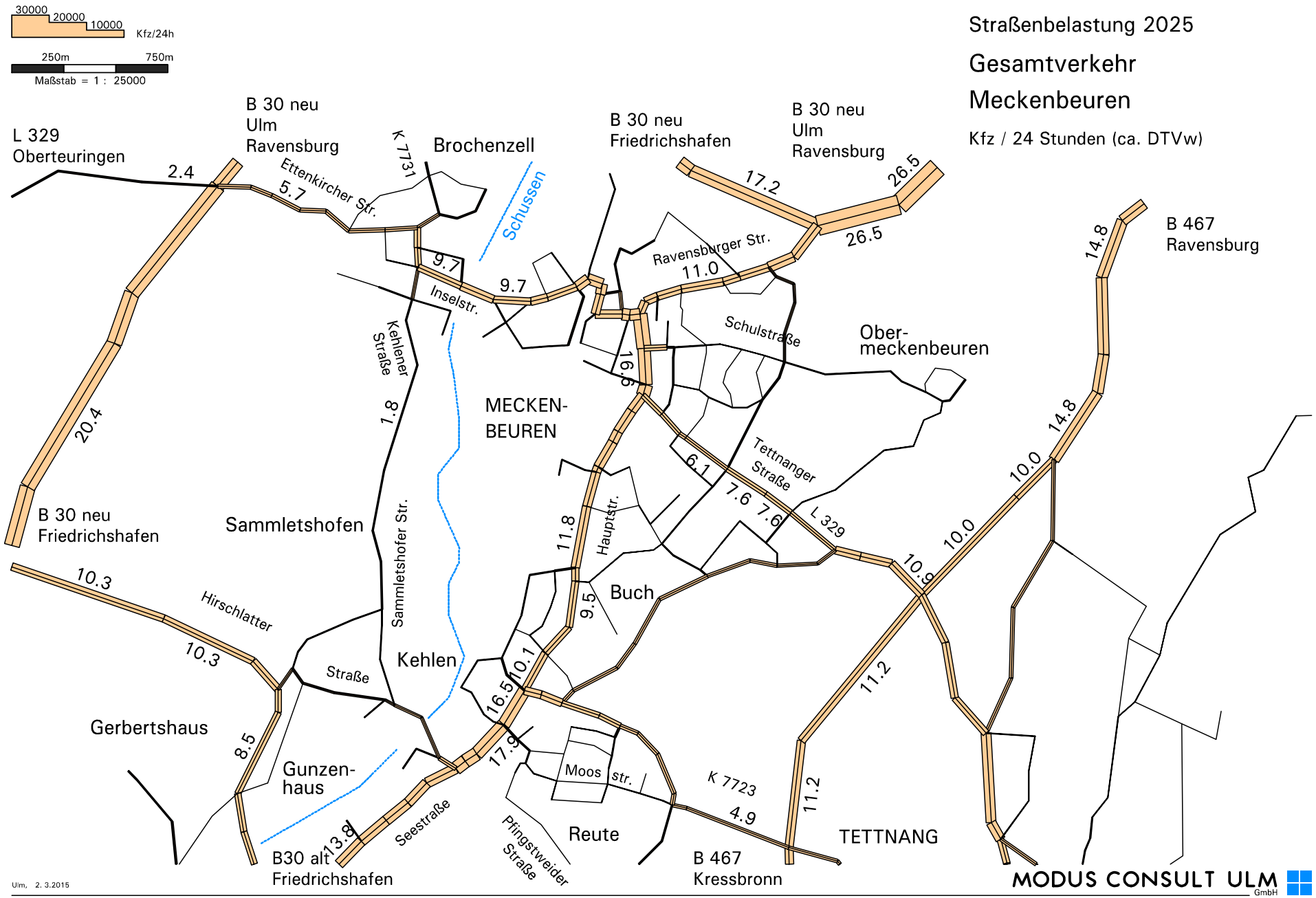
Planungsfall 8.6

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.6.4

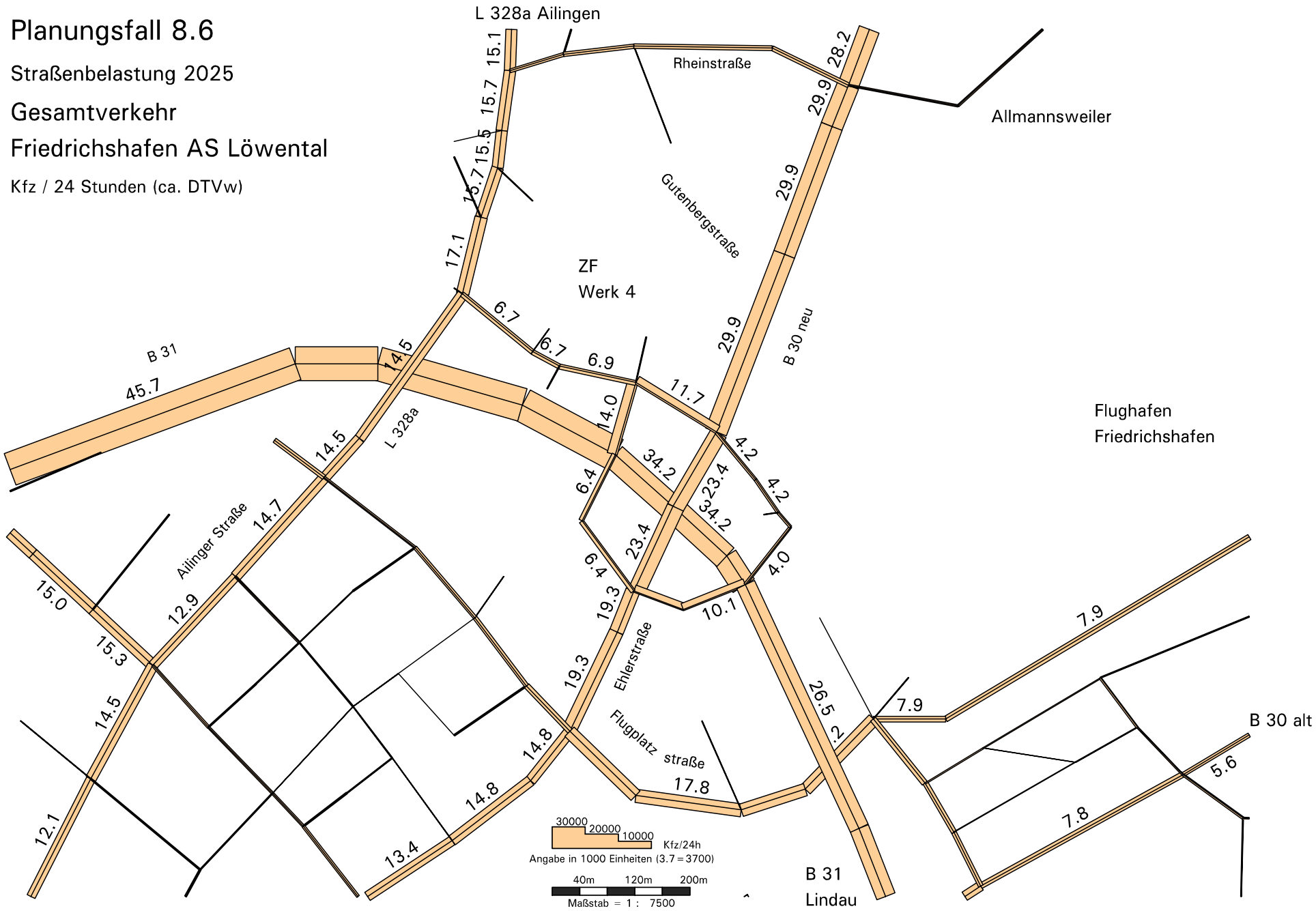
Planungsfall 8.6

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.6.5

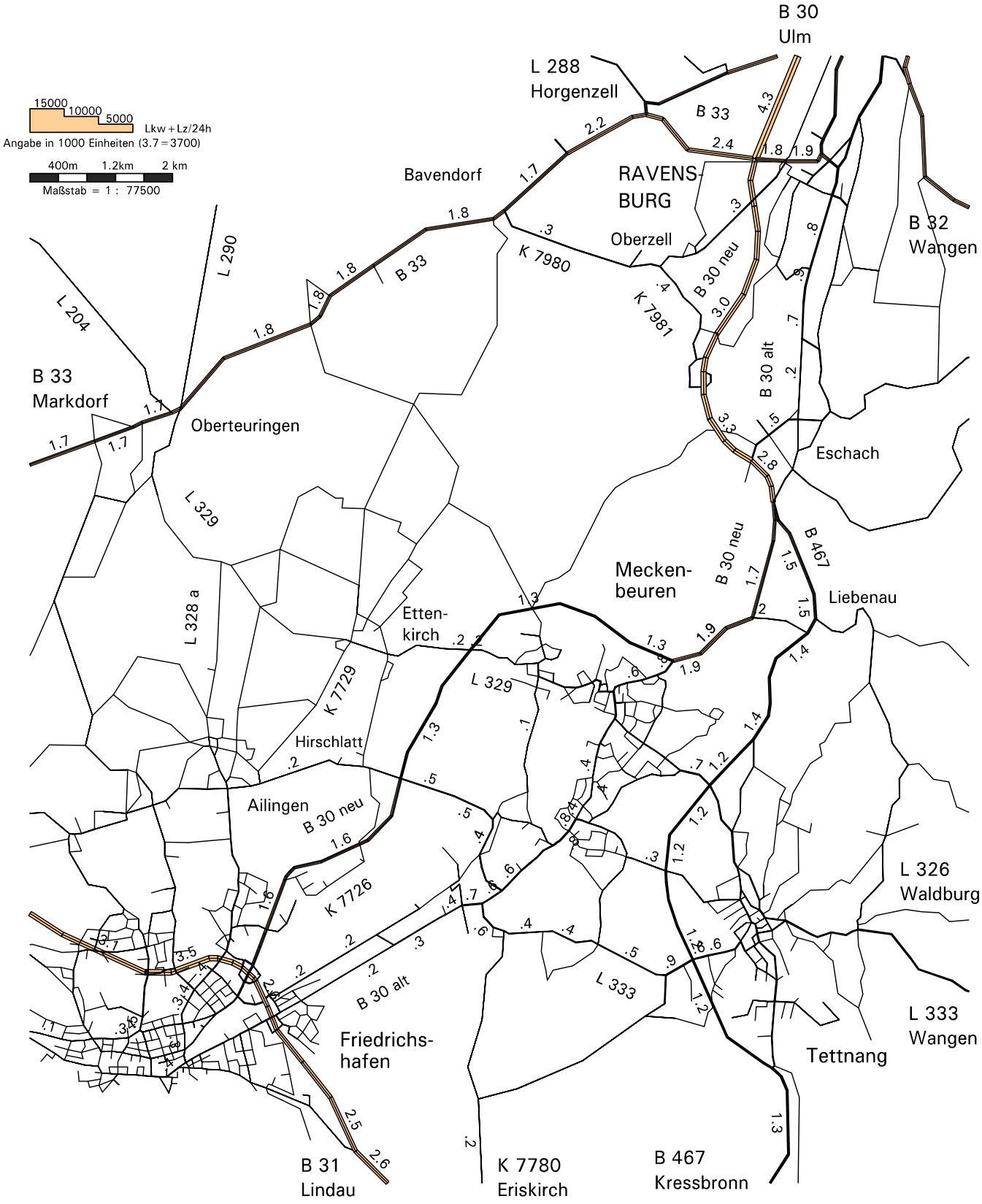
Planungsfall 8.6

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



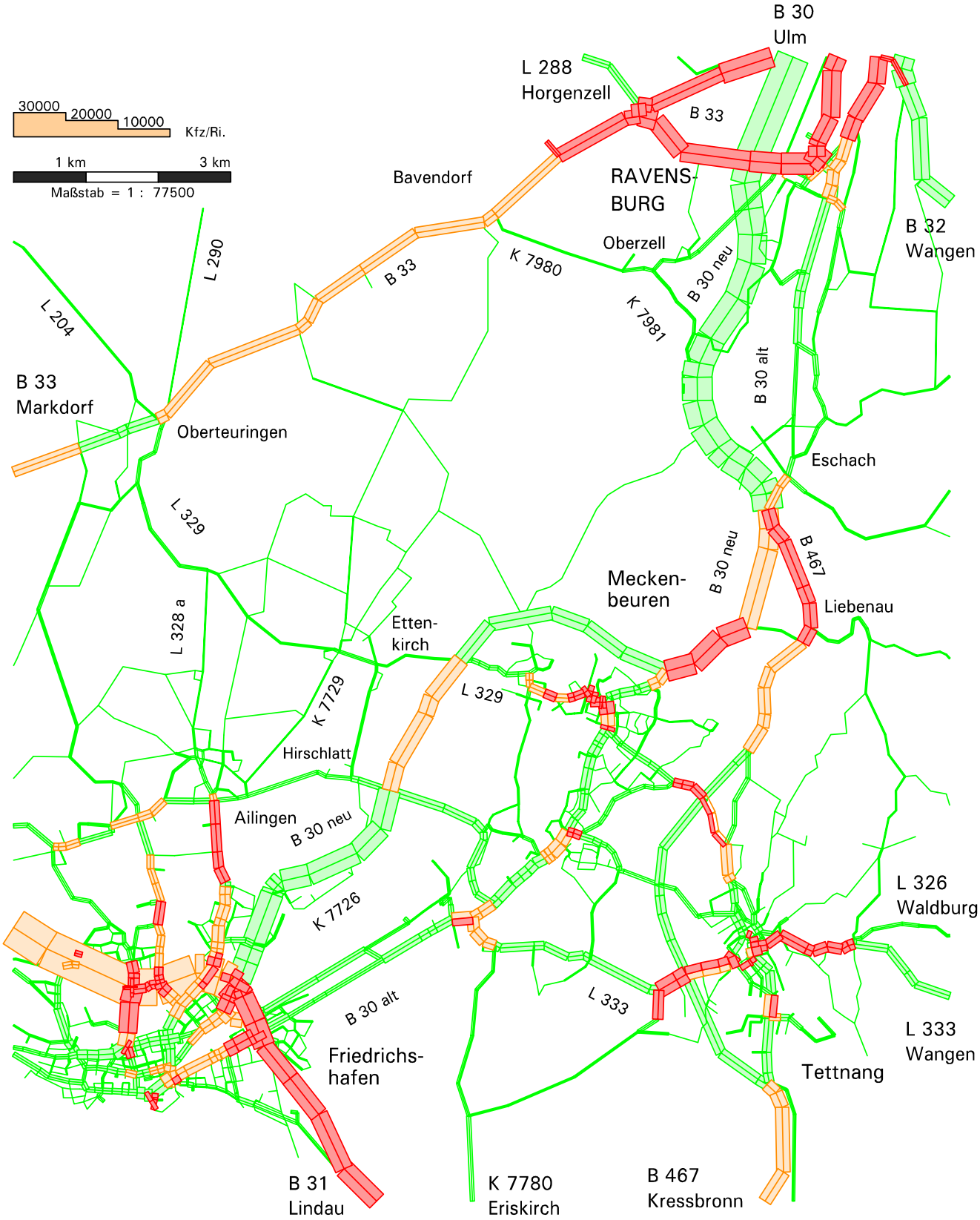
Planungsfall 8.6

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



Planungsfall 8.6

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

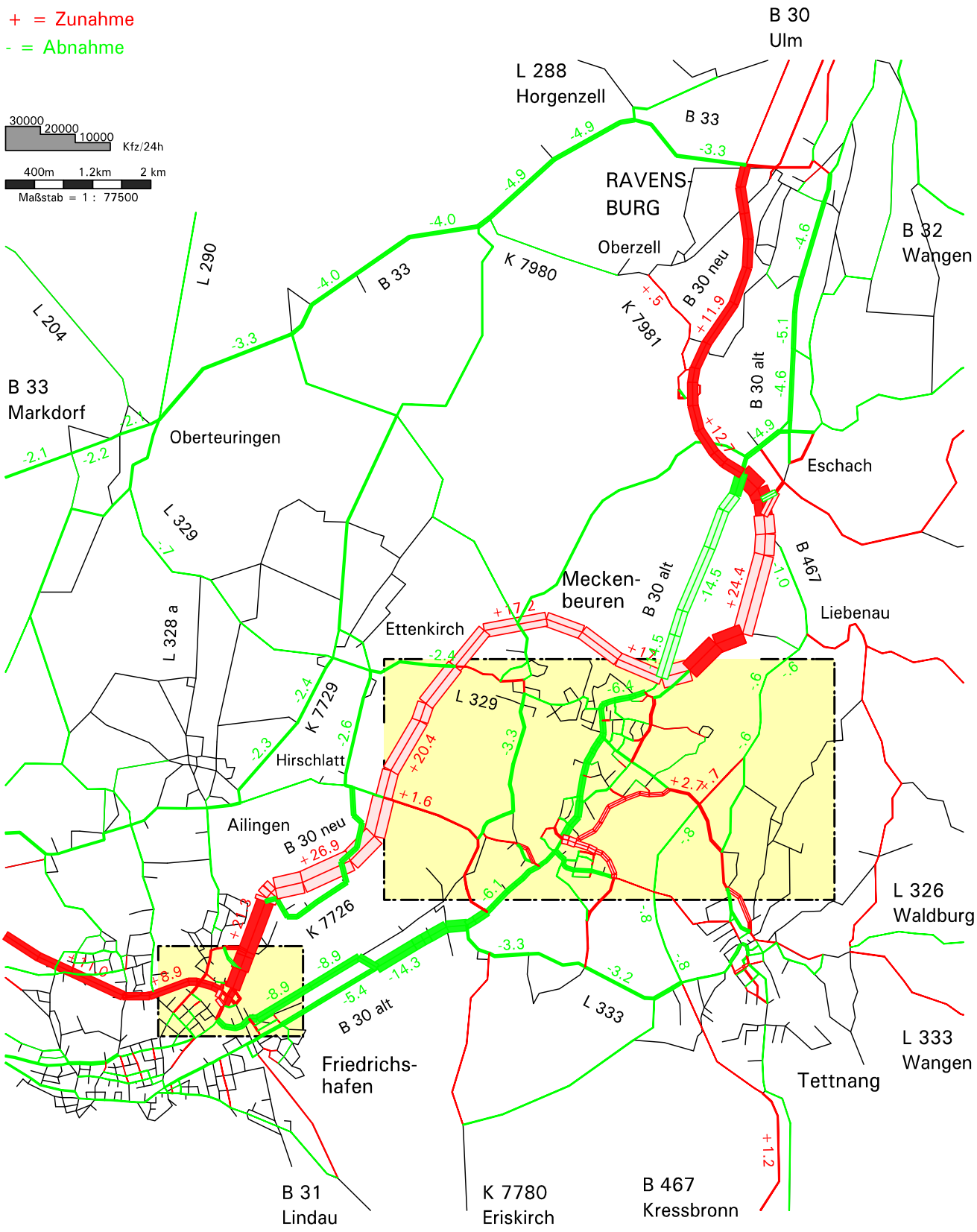
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

- = Abnahme

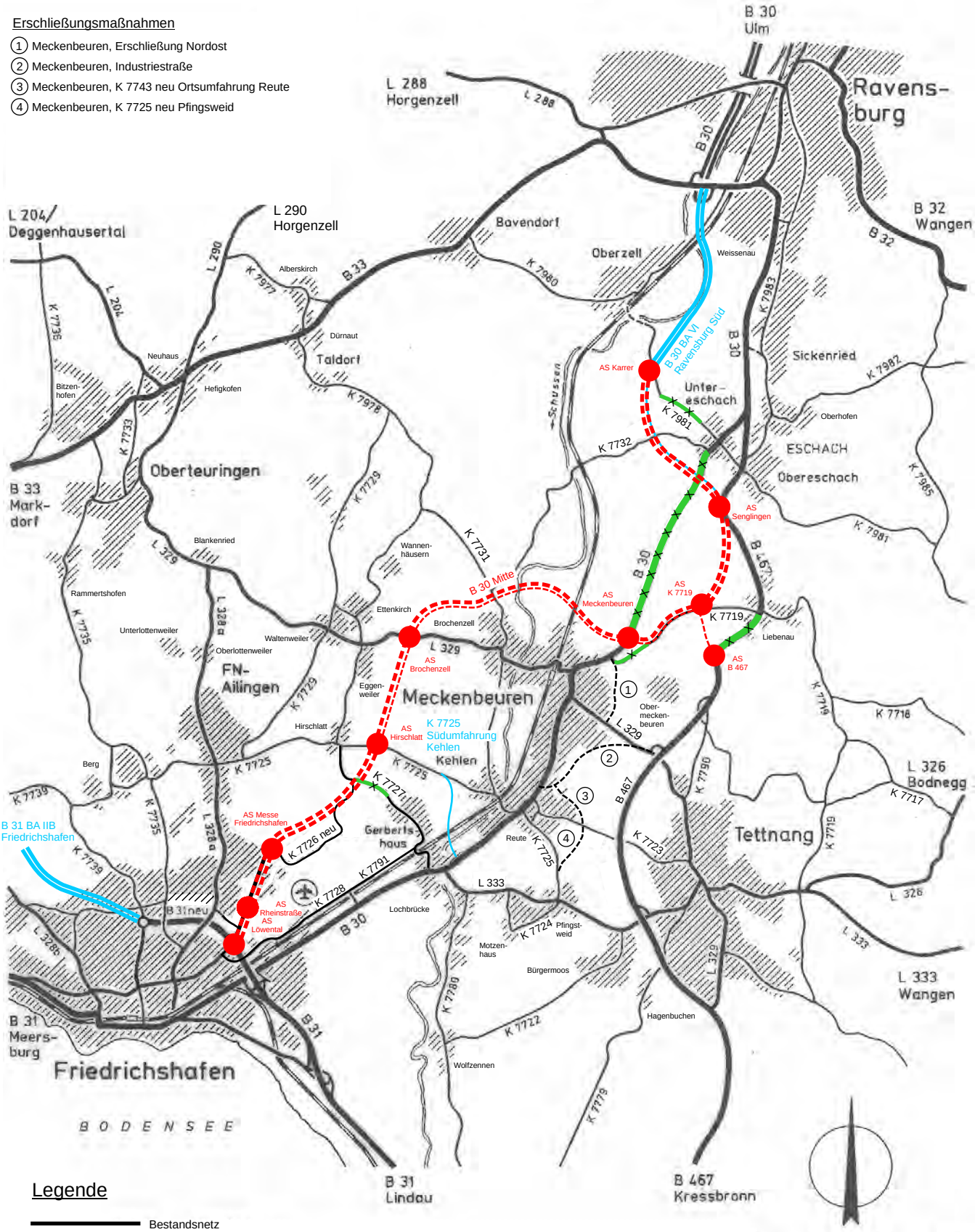
Detail-Ausschnitte



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 8.7

Erschließungsmaßnahmen

1. Meckenbeuren, Erschließung Nordost
2. Meckenbeuren, Industriestraße
3. Meckenbeuren, K 7743 neu Ortsumfahrung Reute
4. Meckenbeuren, K 7725 neu Pfingsweid



Legende

Bestandsnetz

Planfestgestellte Maßnahmen
Ausbauquerschnitte

- 2 + 2
- 1 + 1

Netzergänzende Maßnahmen
Ausbauquerschnitte

- 2 + 2
- 2 + 1
- 1 + 1
- Neubauplanung in bestehender Trasse

Rückbau-/Rekultivierungs-maßnahmen

Planungsfall 8.7

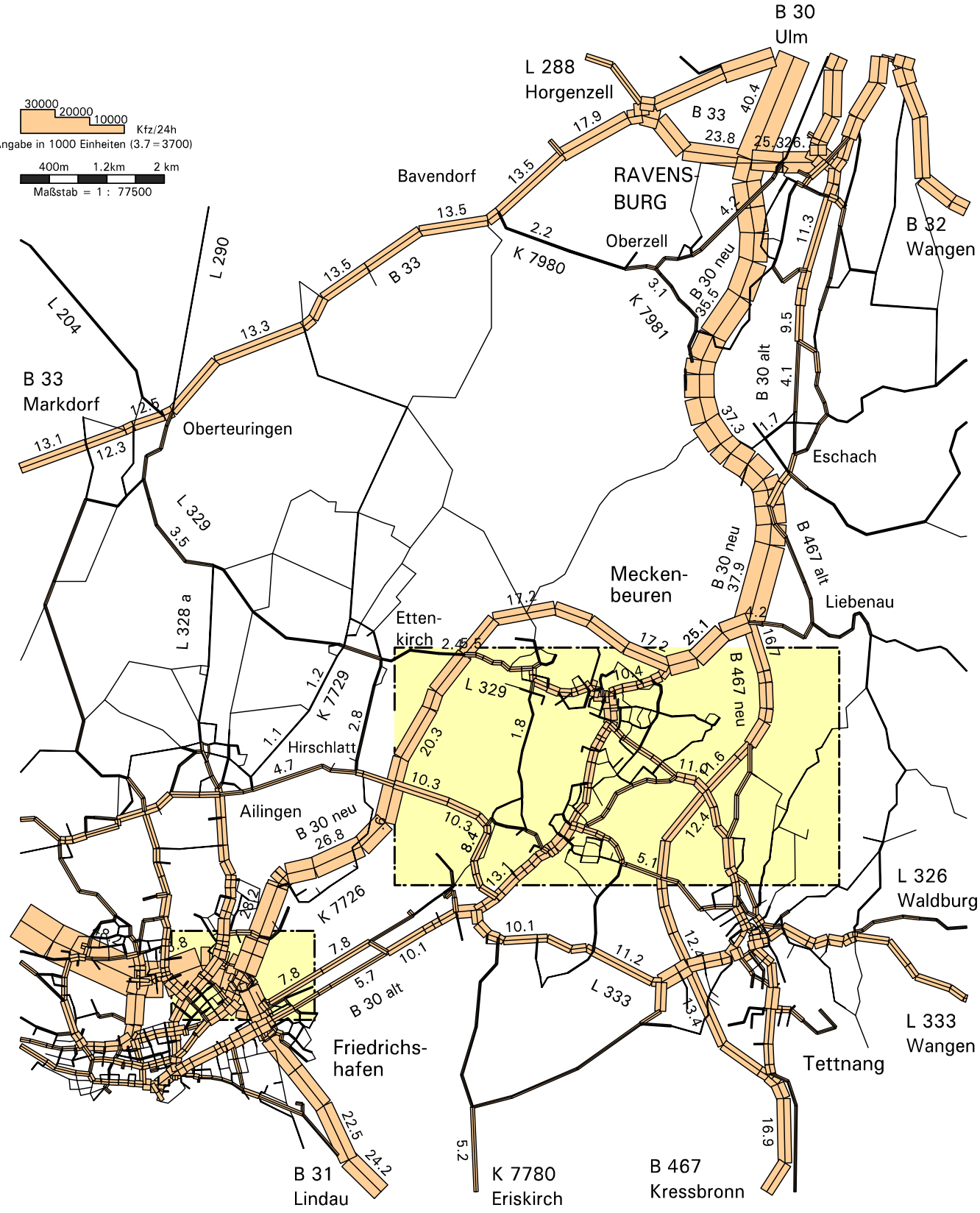
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



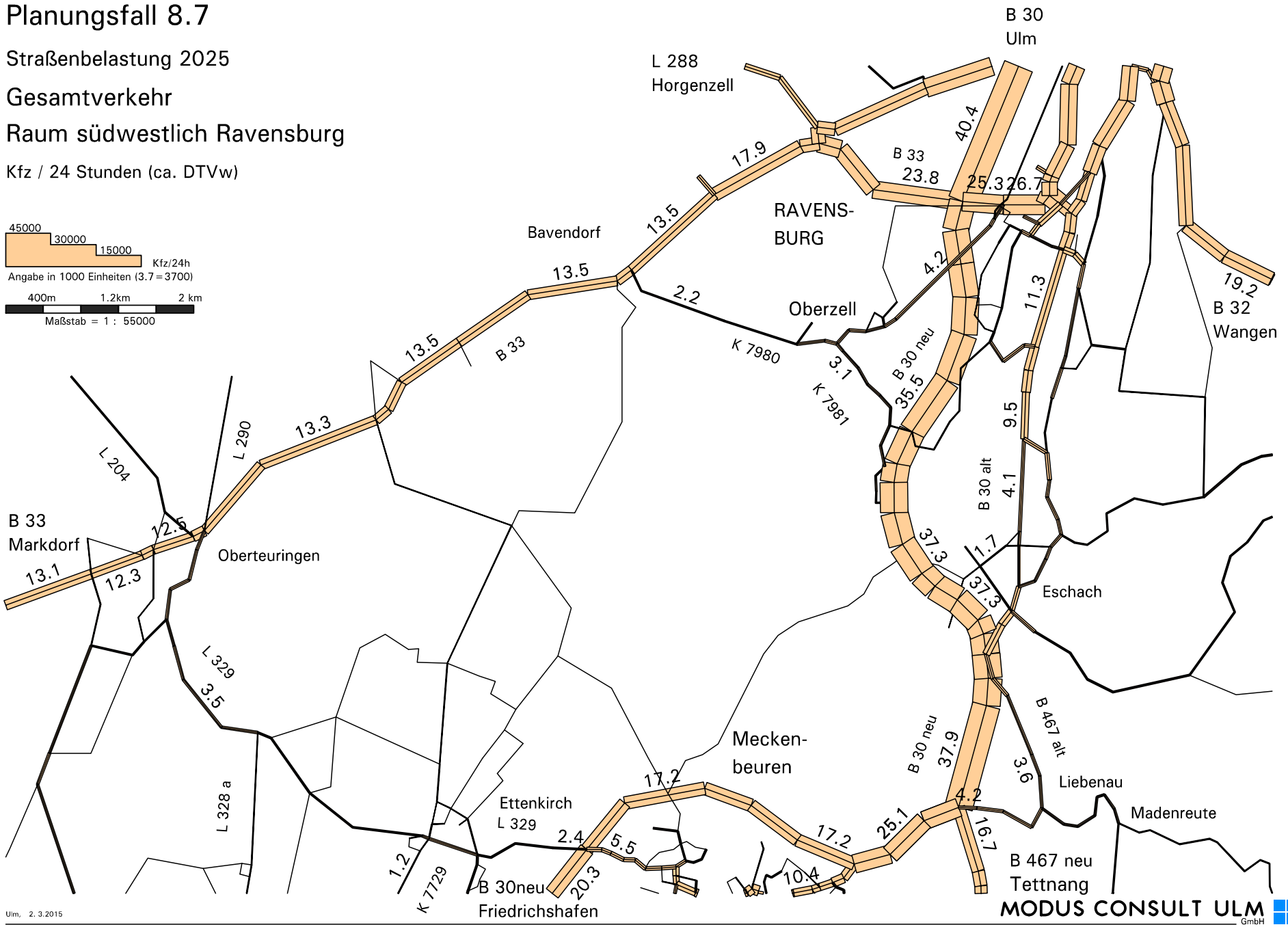
Planungsfall 8.7

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.7.2

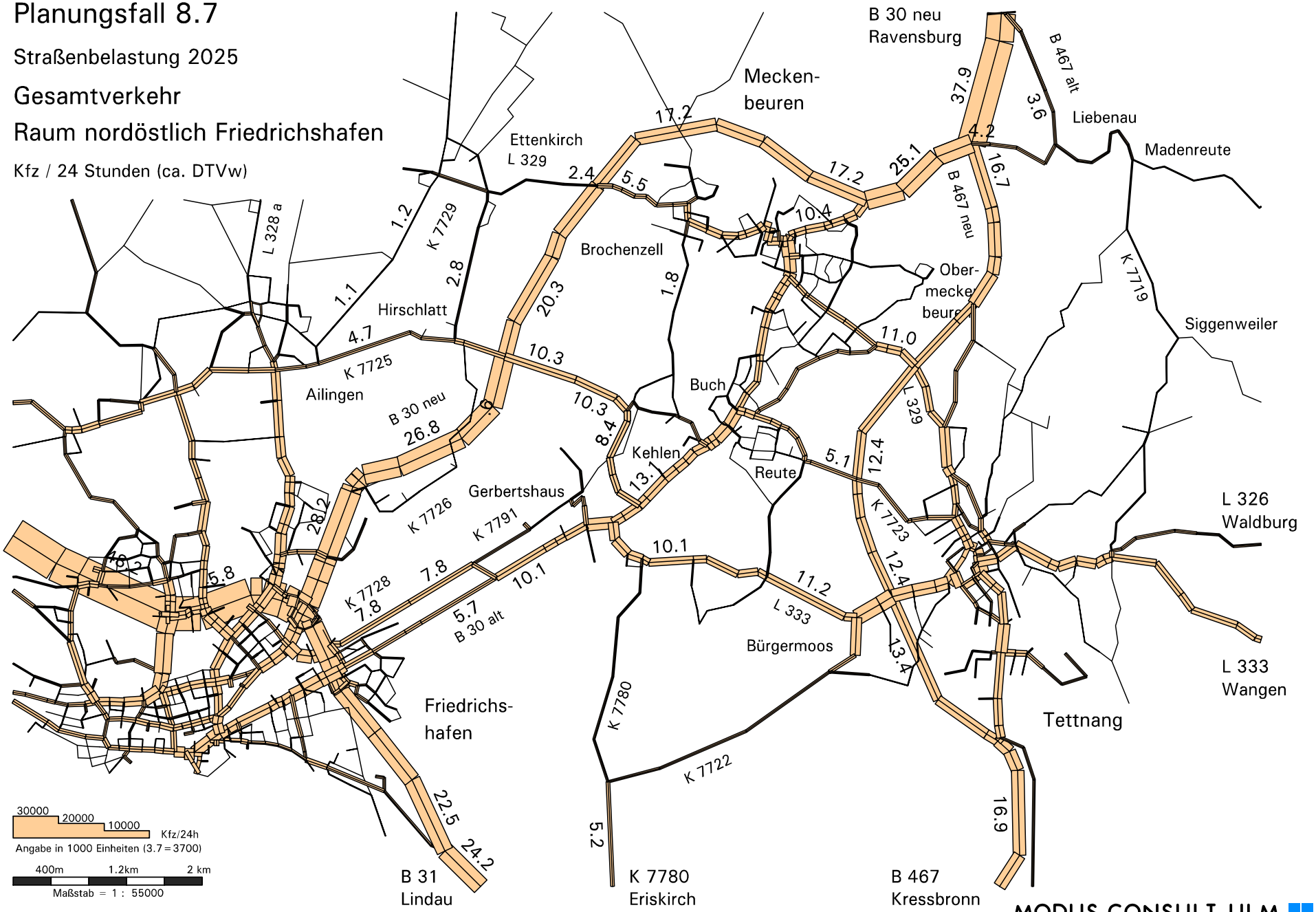
Planungsfall 8.7

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.7.3

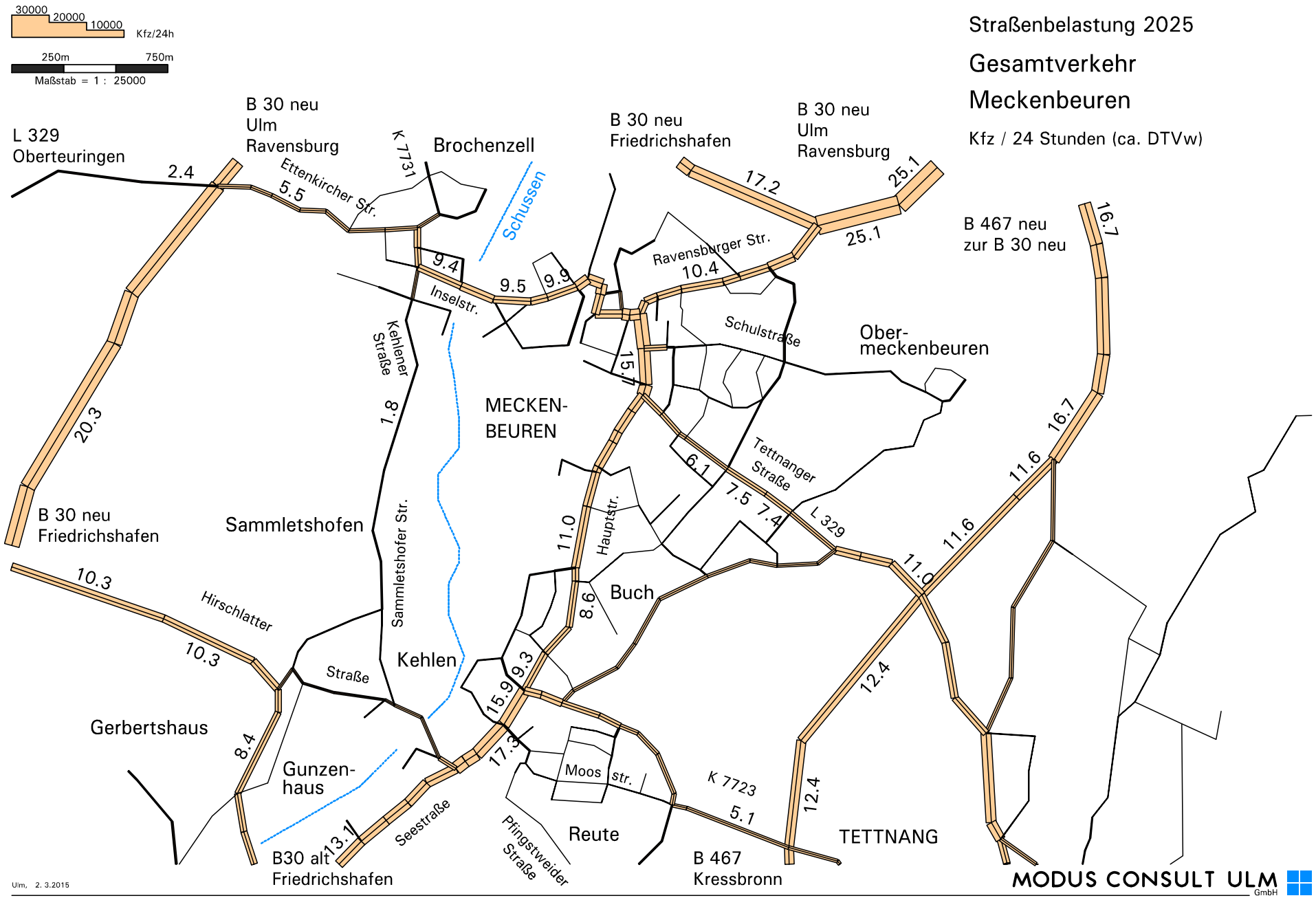
Planungsfall 8.7

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.7.4

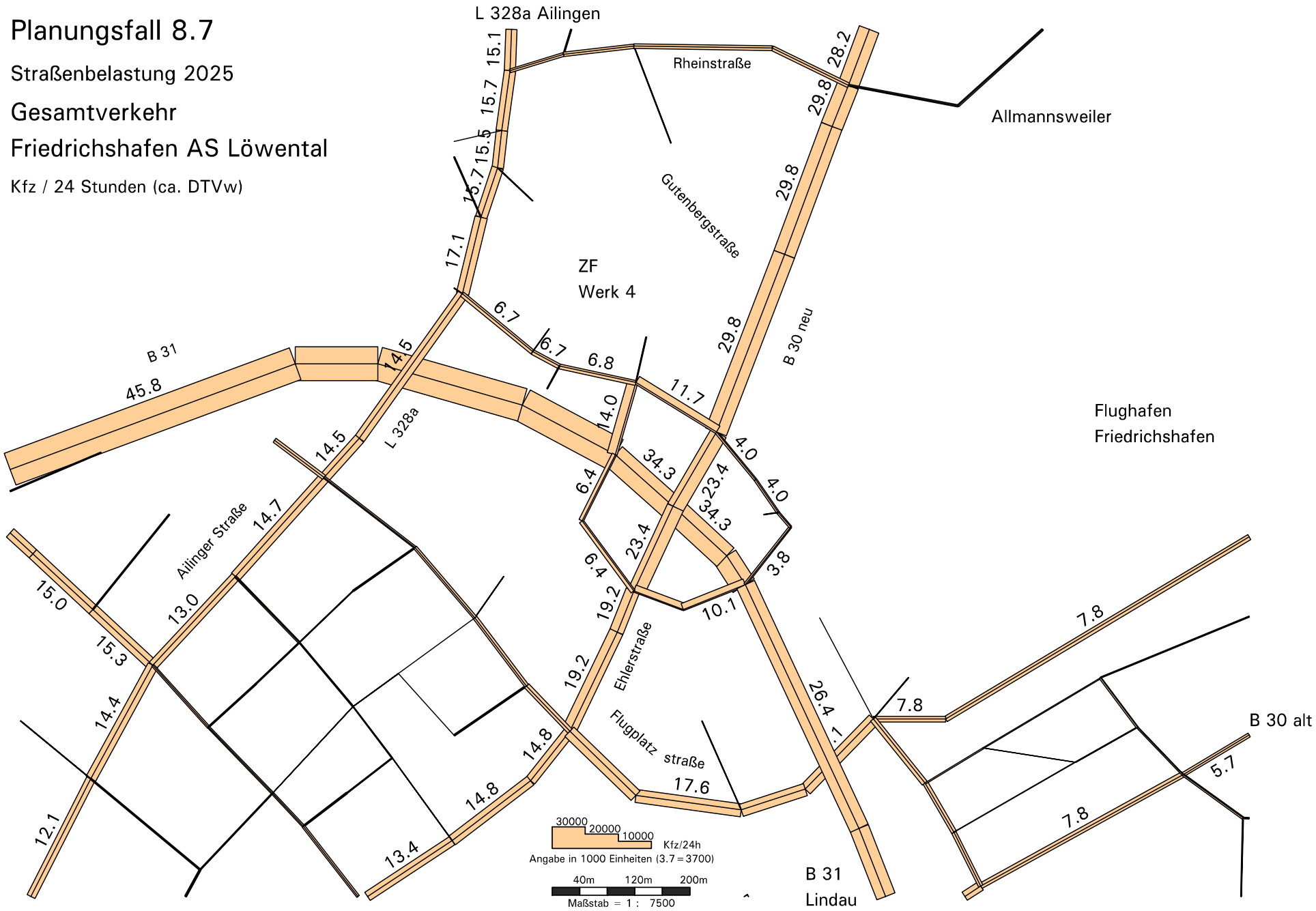
Planungsfall 8.7

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.7.5

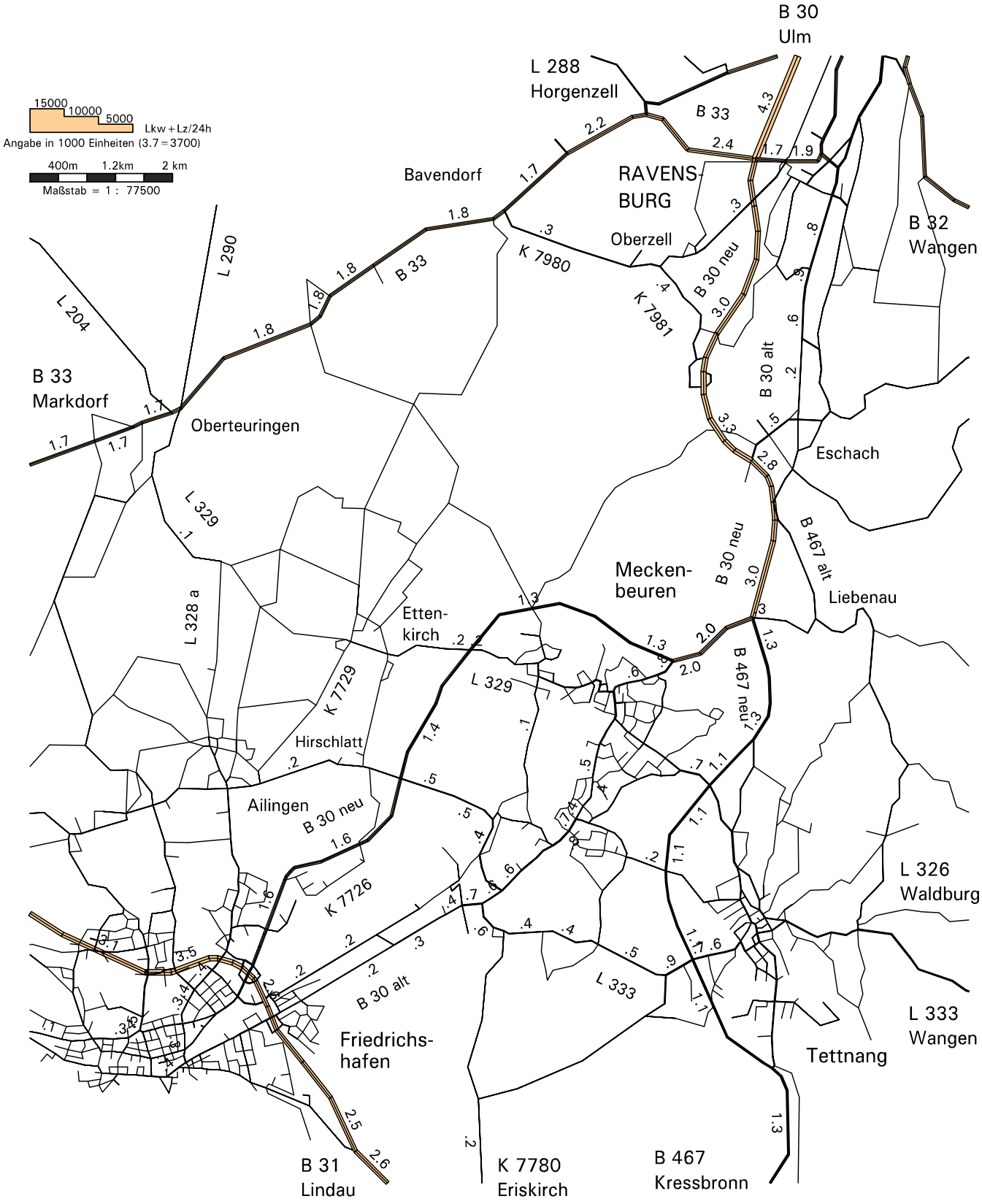
Planungsfall 8.7

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



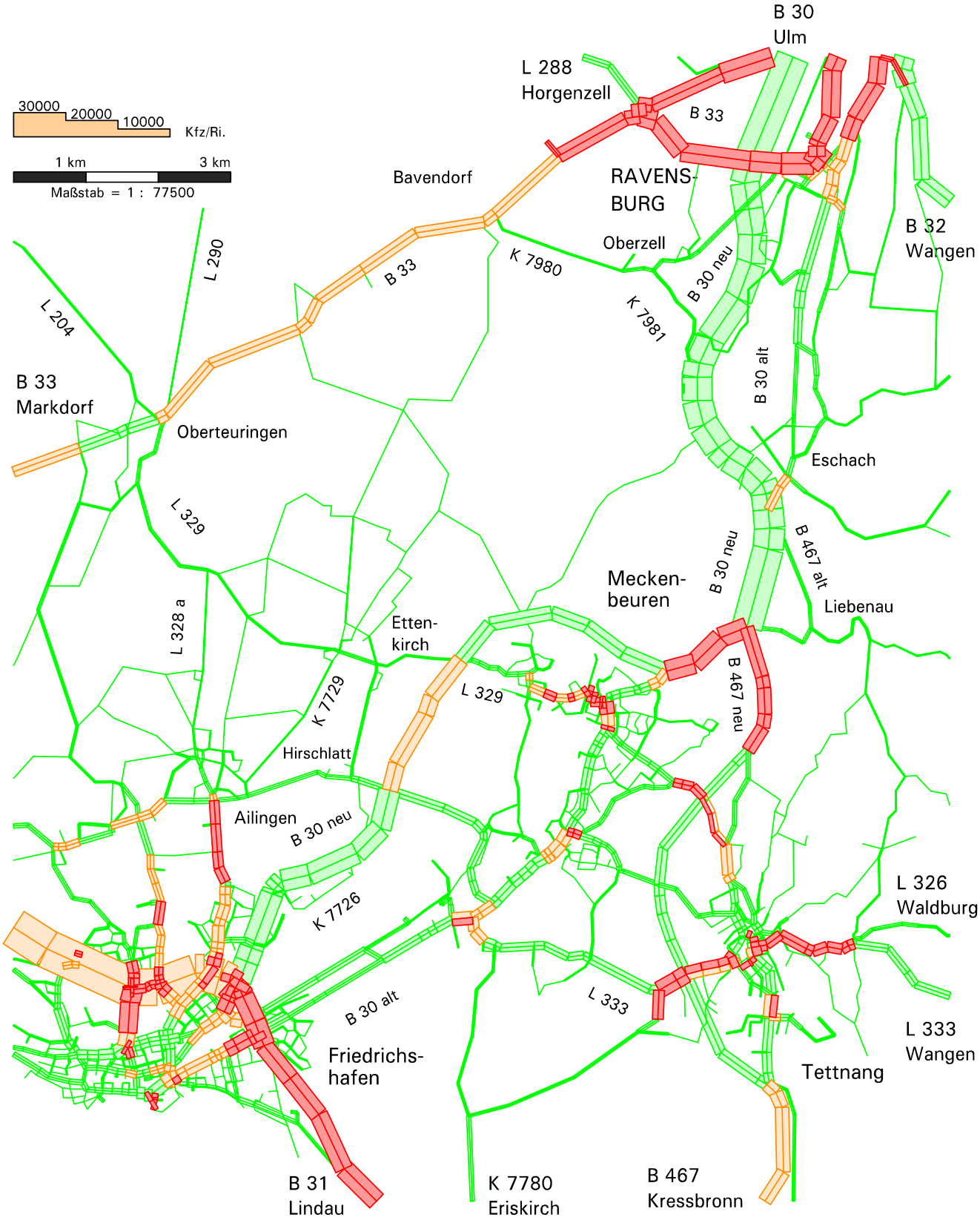
Planungsfall 8.7

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



Planungsfall 8.7

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

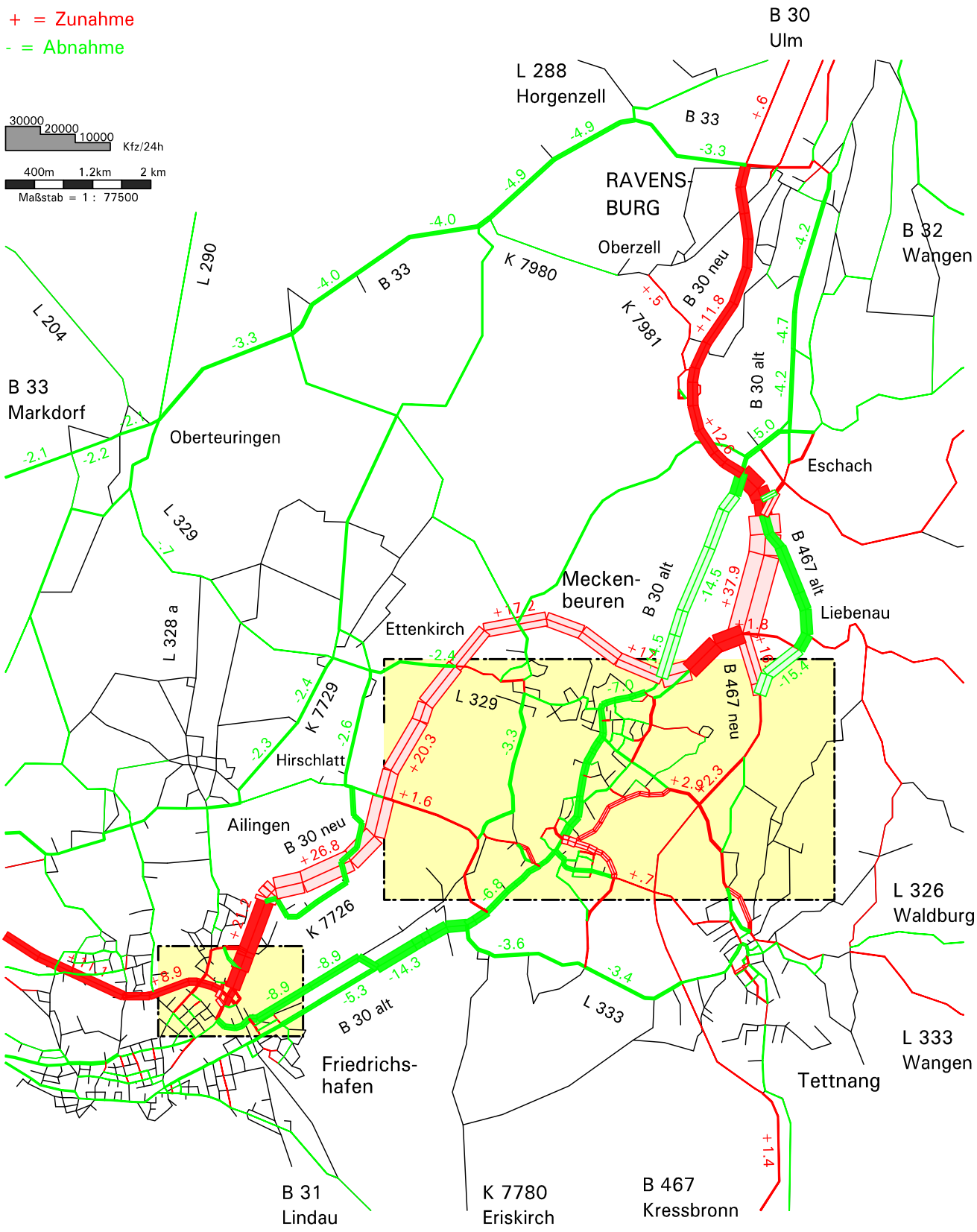
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte

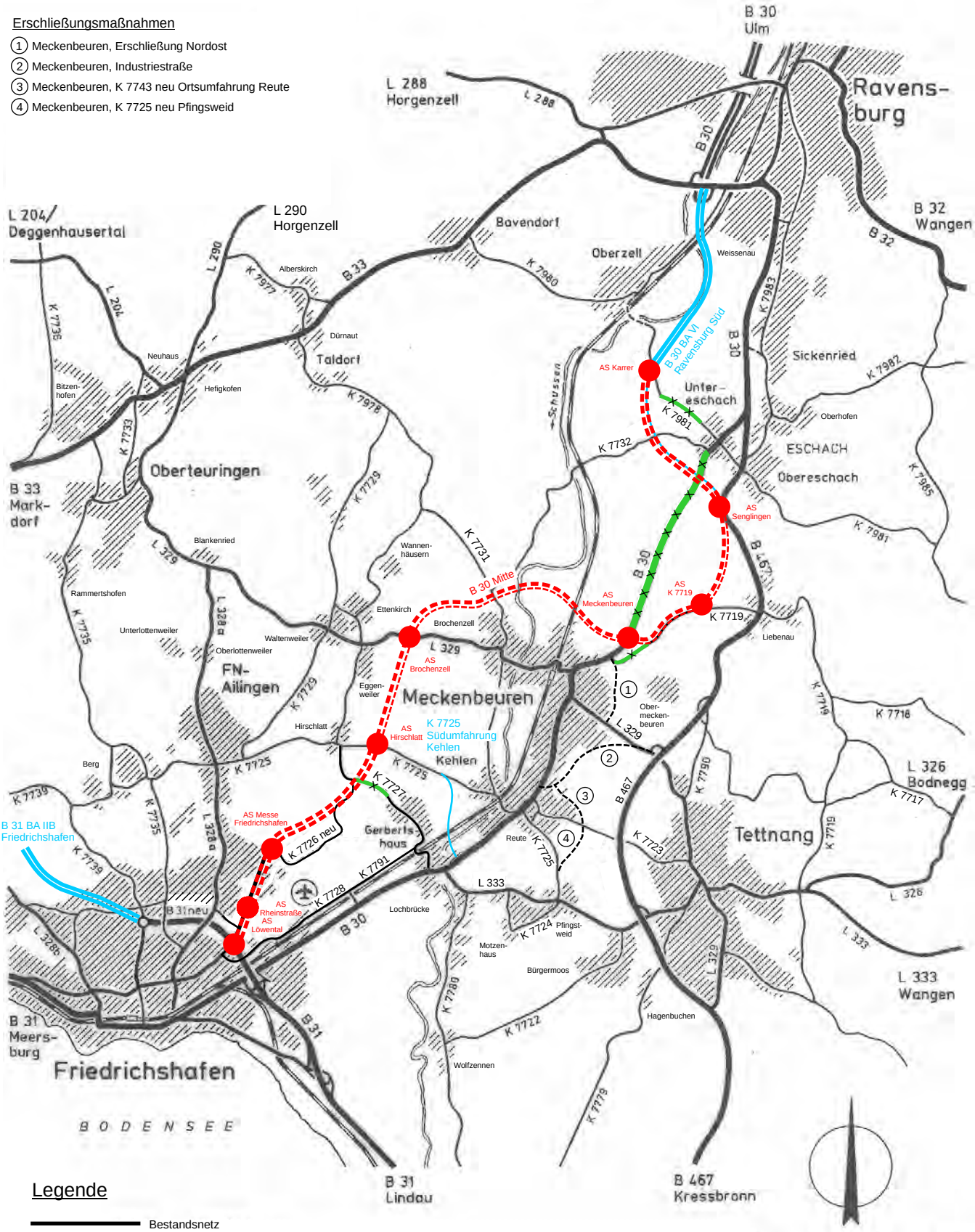


B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen

Planungsfall 8.7 A

Erschließungsmaßnahmen

1. Meckenbeuren, Erschließung Nordost
2. Meckenbeuren, Industriestraße
3. Meckenbeuren, K 7743 neu Ortsumfahrung Reute
4. Meckenbeuren, K 7725 neu Pfingsweid



Legende

Bestandsnetz

Planfestgestellte Maßnahmen
Ausbauquerschnitte

- 2 + 2
- 1 + 1

Netzergänzende Maßnahmen
Ausbauquerschnitte

- 2 + 2
- 2 + 1
- 1 + 1
- Neubauplanung in bestehender Trasse

Rückbau-/Rekultivierungs-maßnahmen

MODUS CONSULT ULM GmbH

Planungsfall 8.7 A

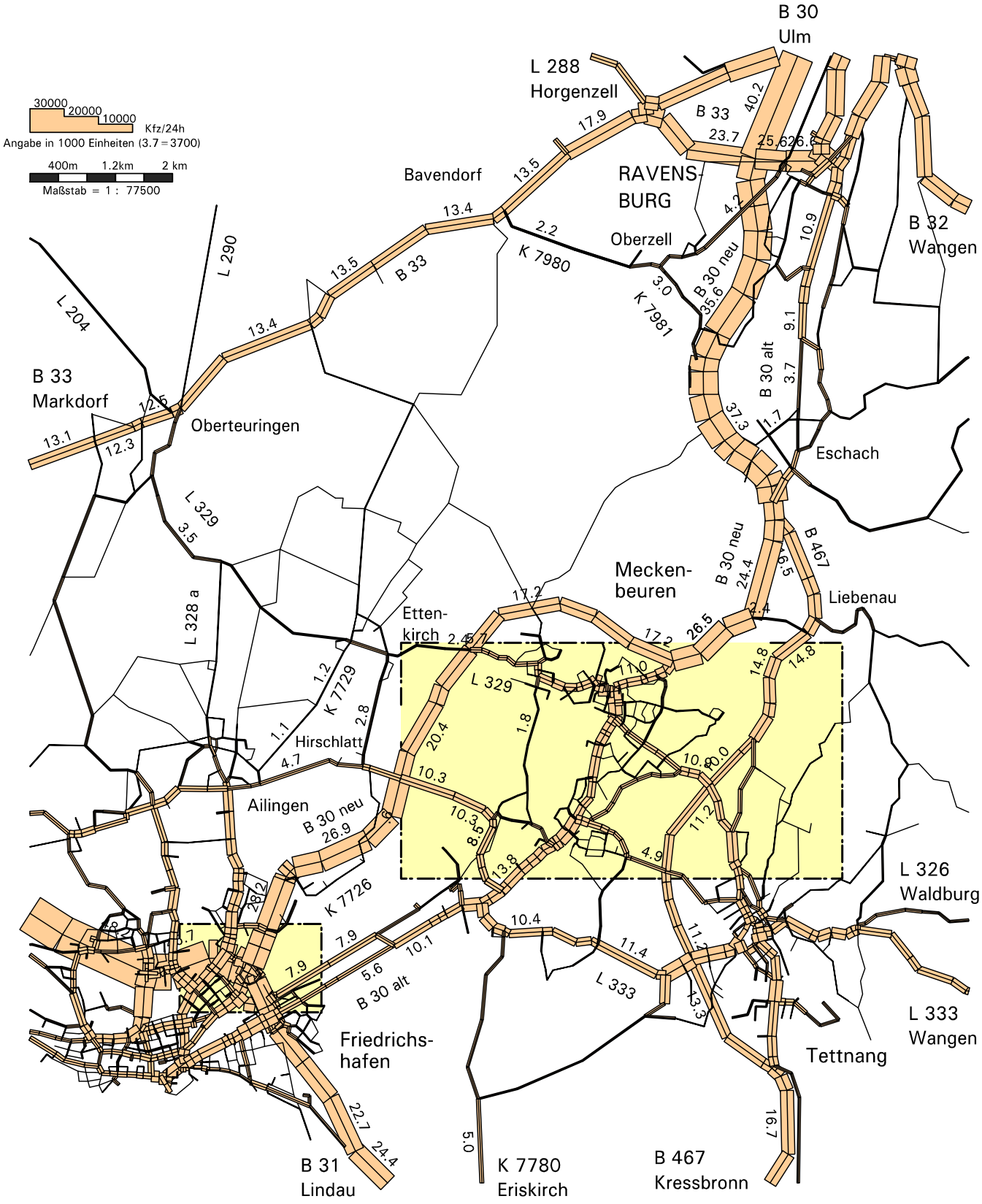
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



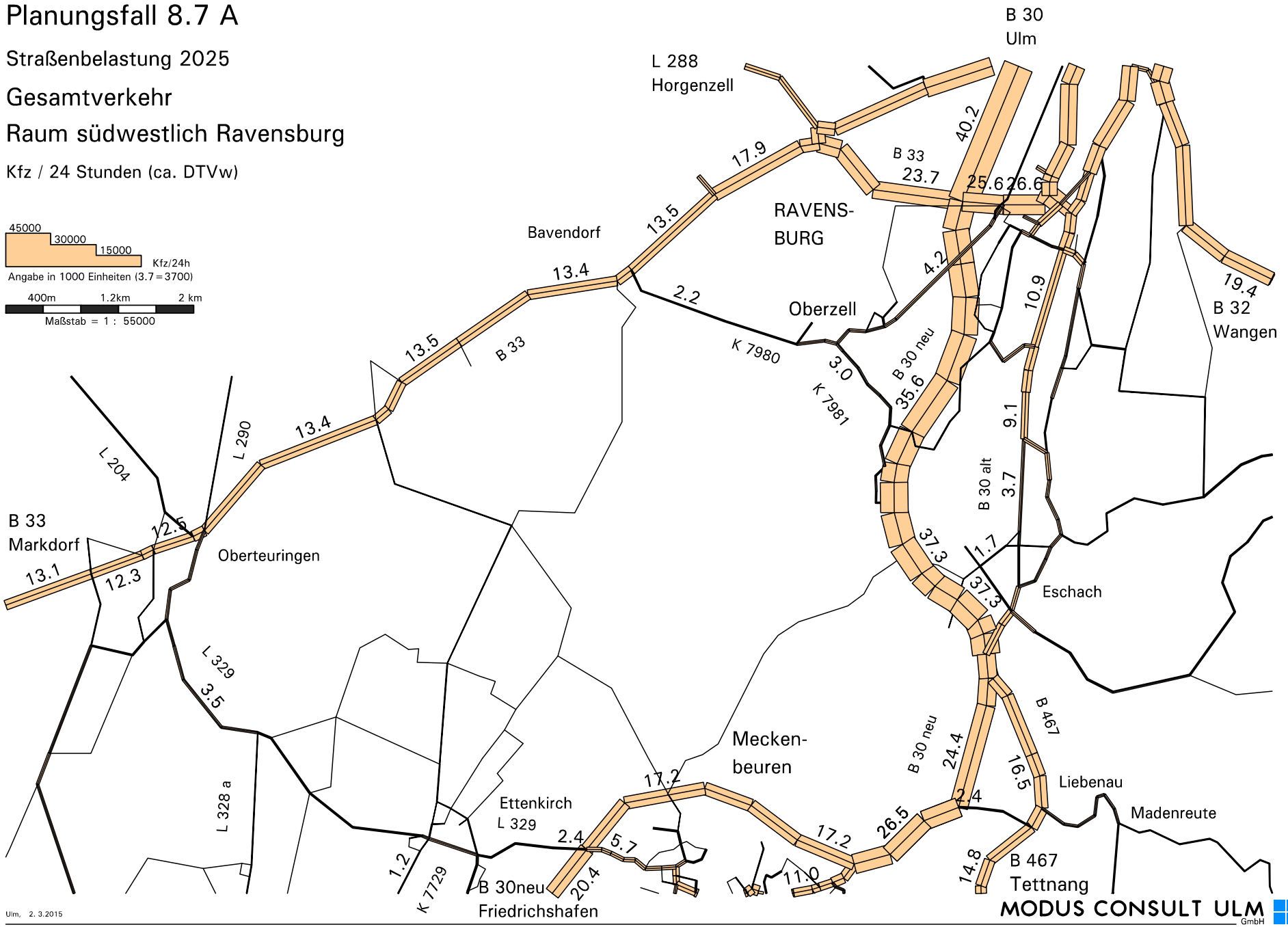
Planungsfall 8.7 A

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.7.A.2

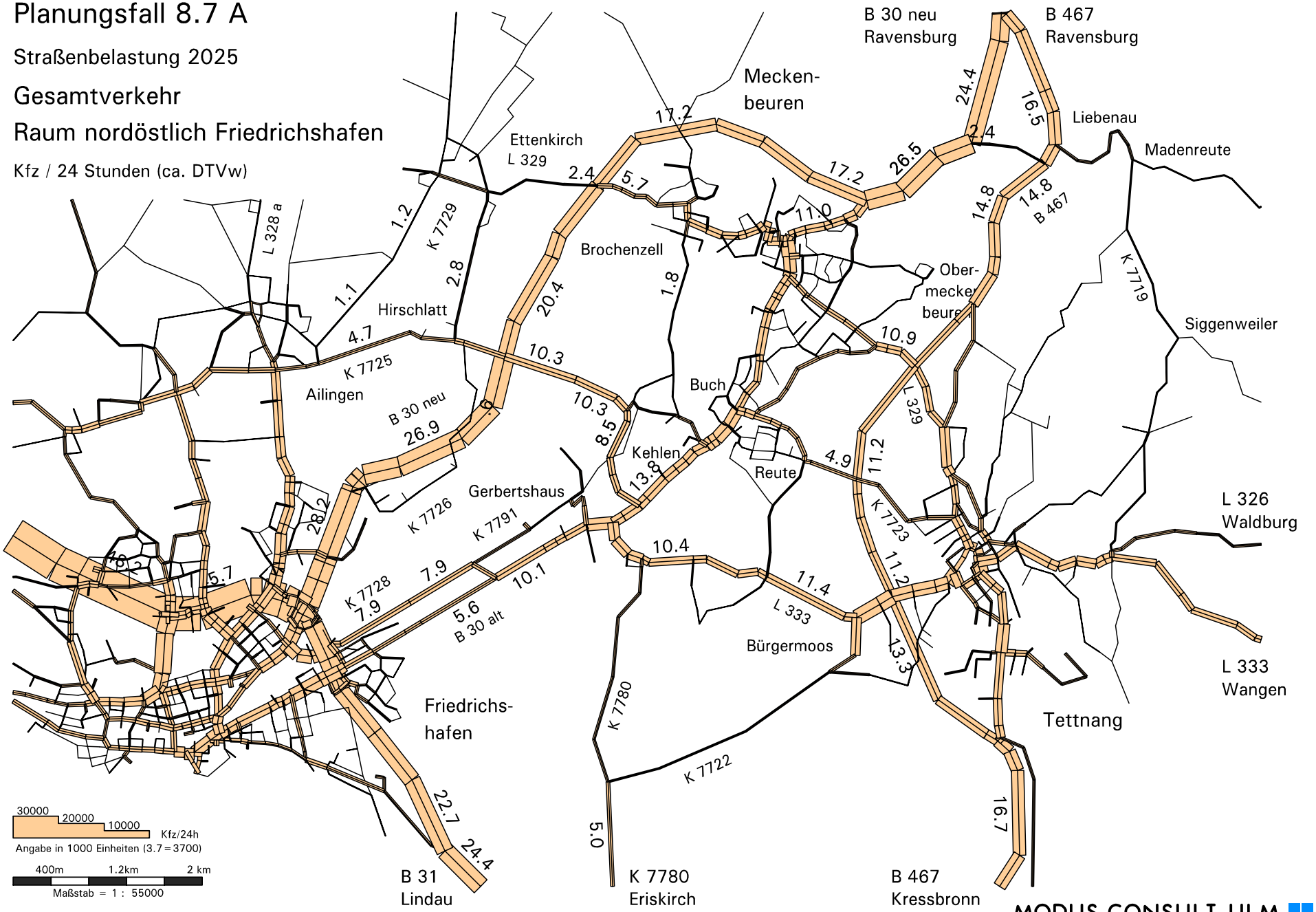
Planungsfall 8.7 A

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.7.A.3

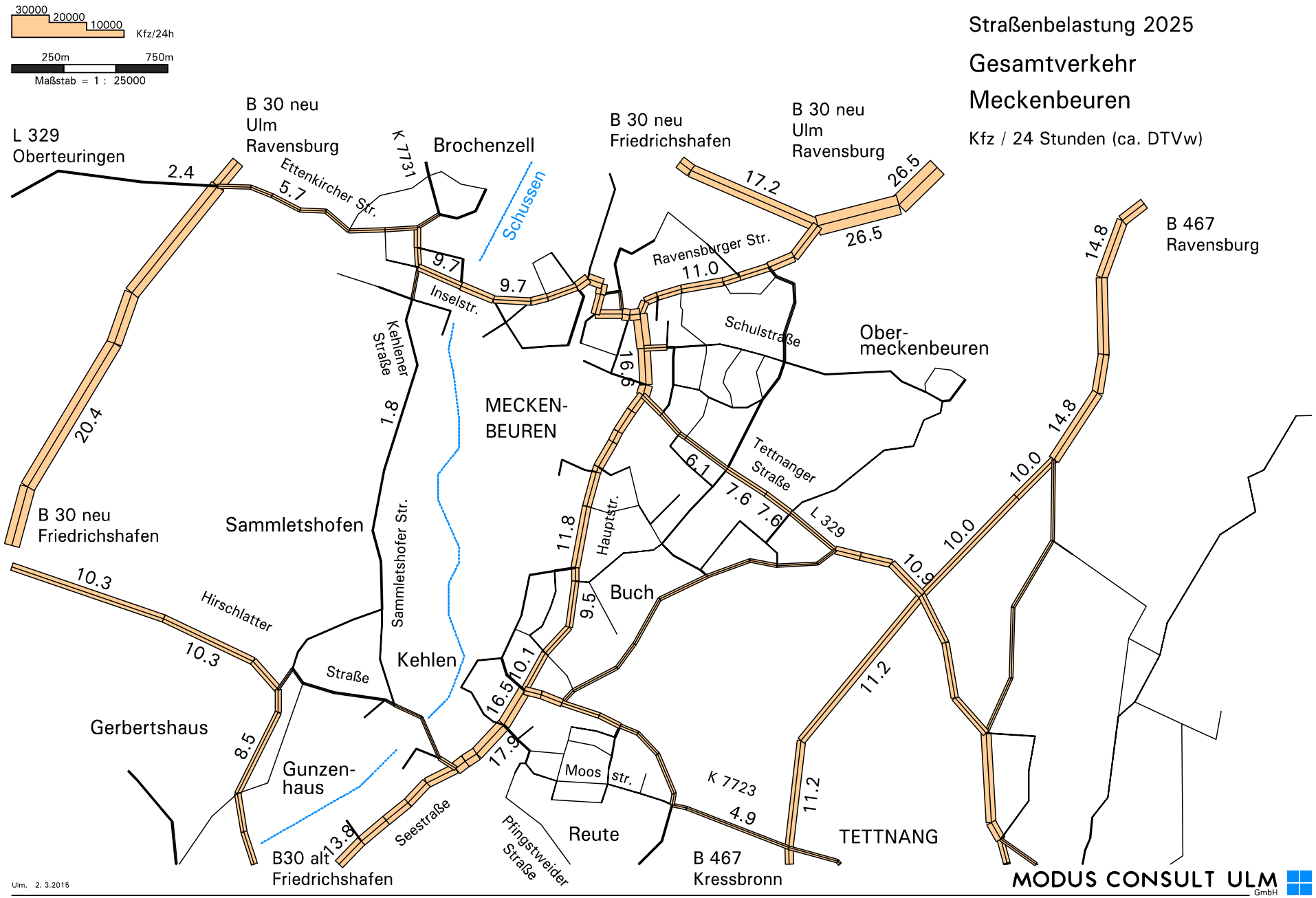
Planungsfall 8.7 A

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.7.A.4

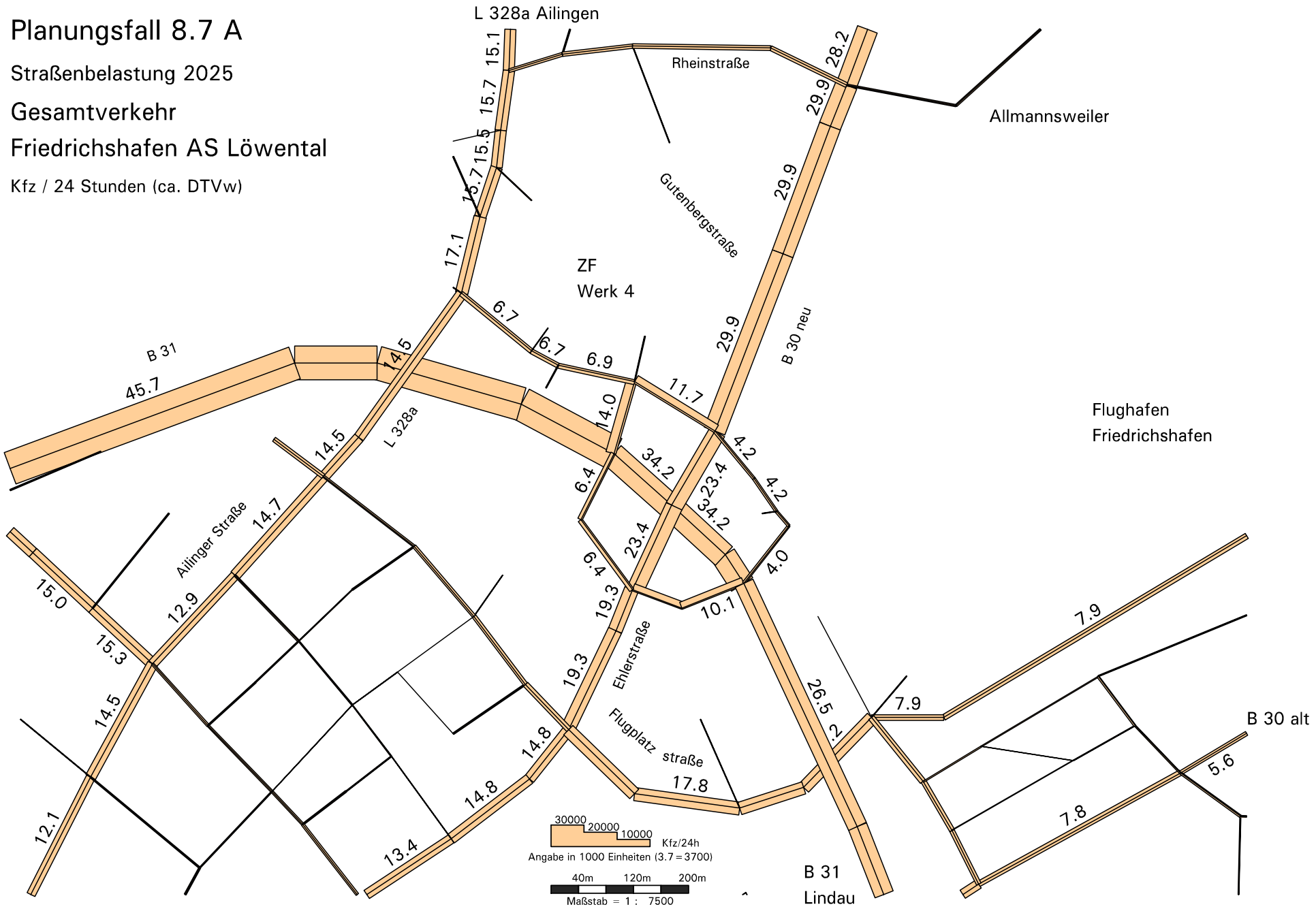
Planungsfall 8.7 A

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 2. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.7.A.5

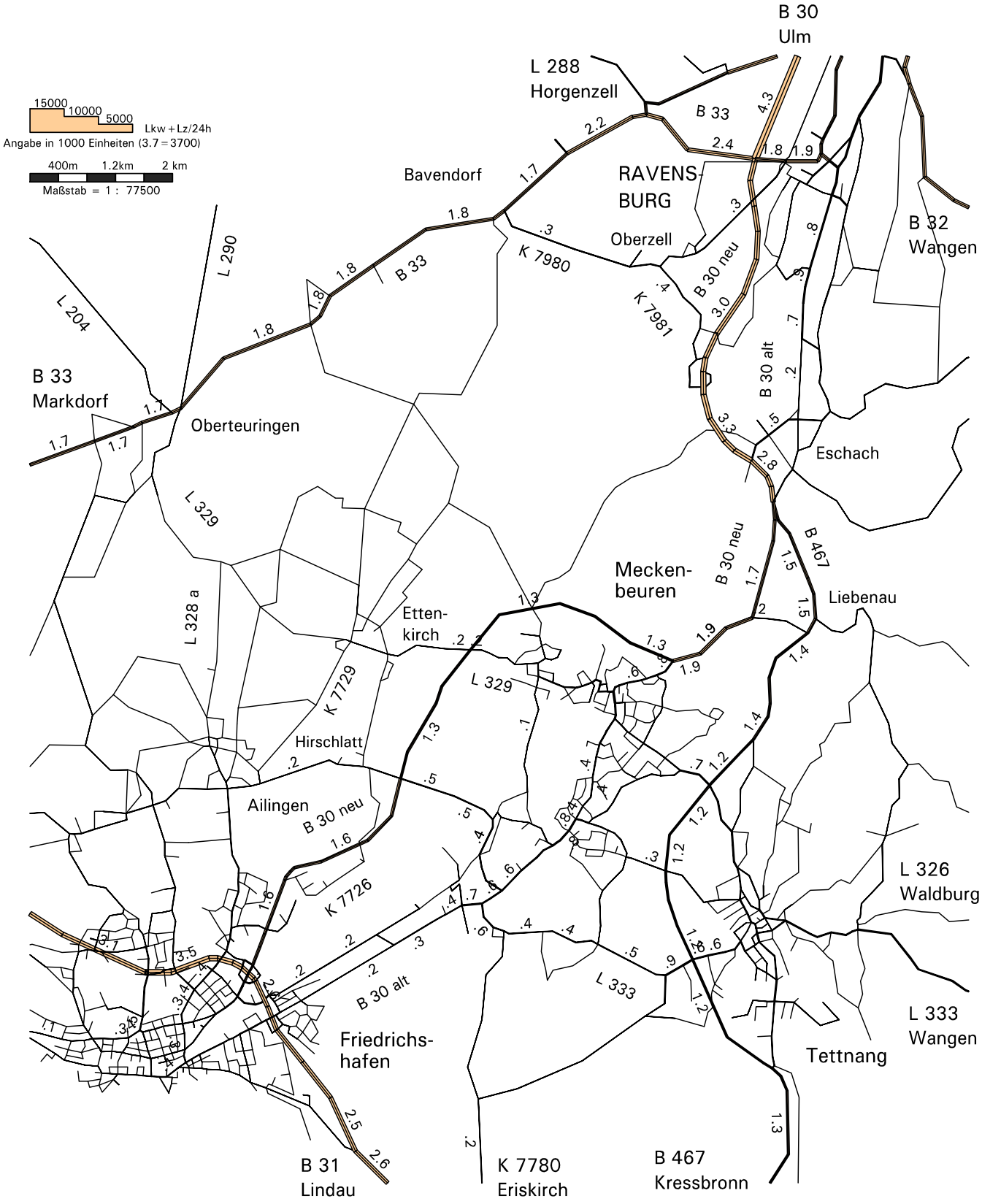
Planungsfall 8.7 A

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



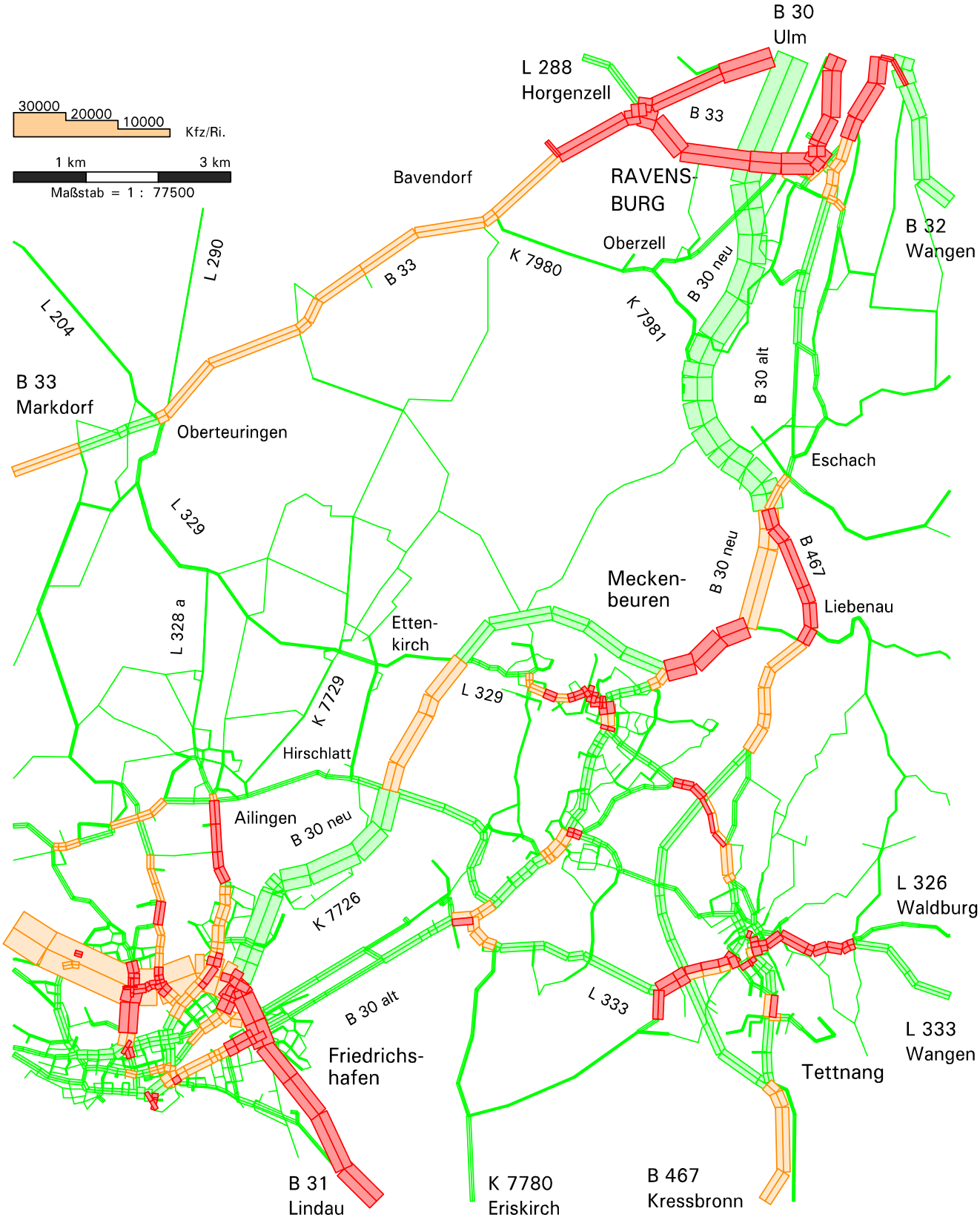
Planungsfall 8.7 A

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



Planungsfall 8.7 A

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

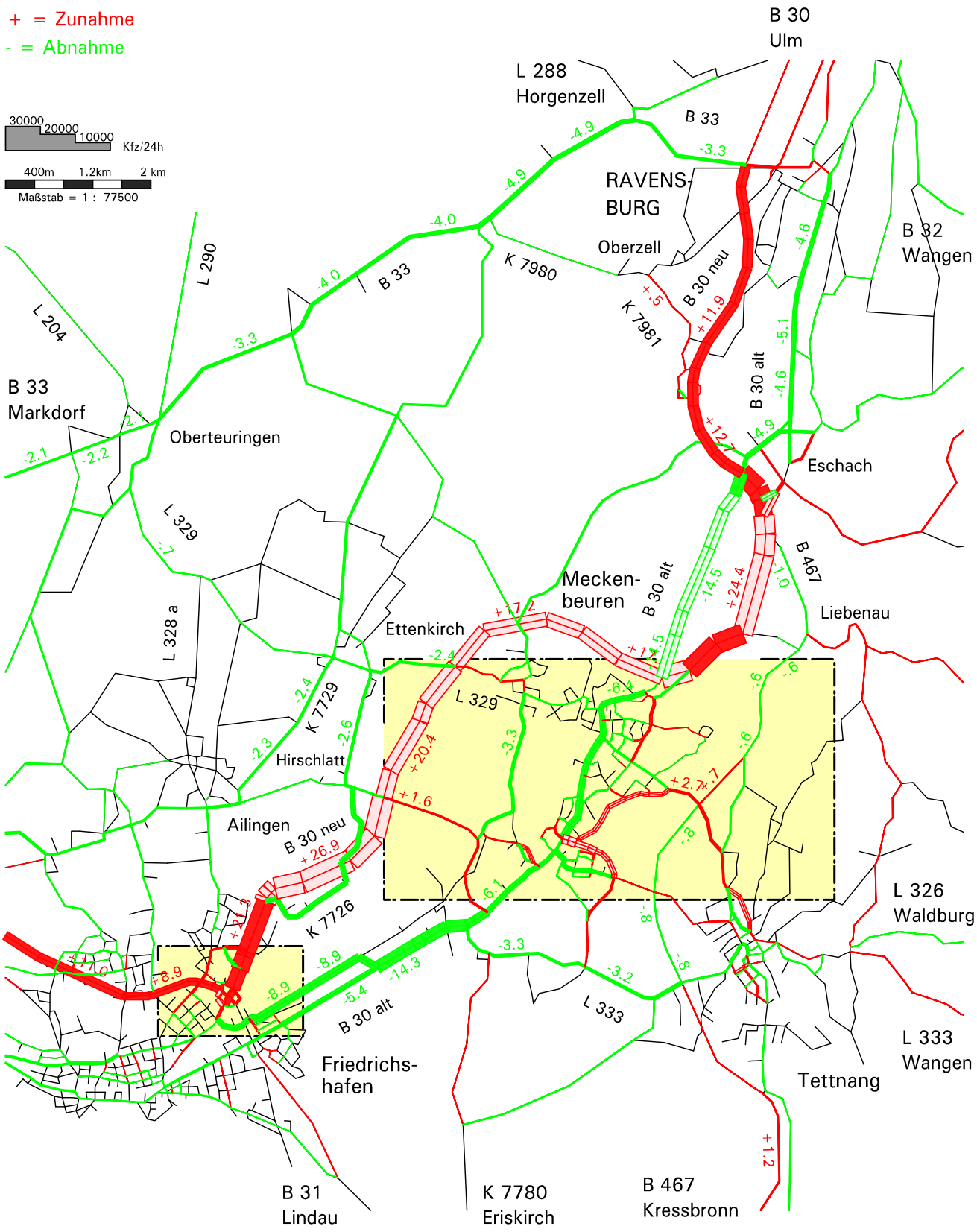
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

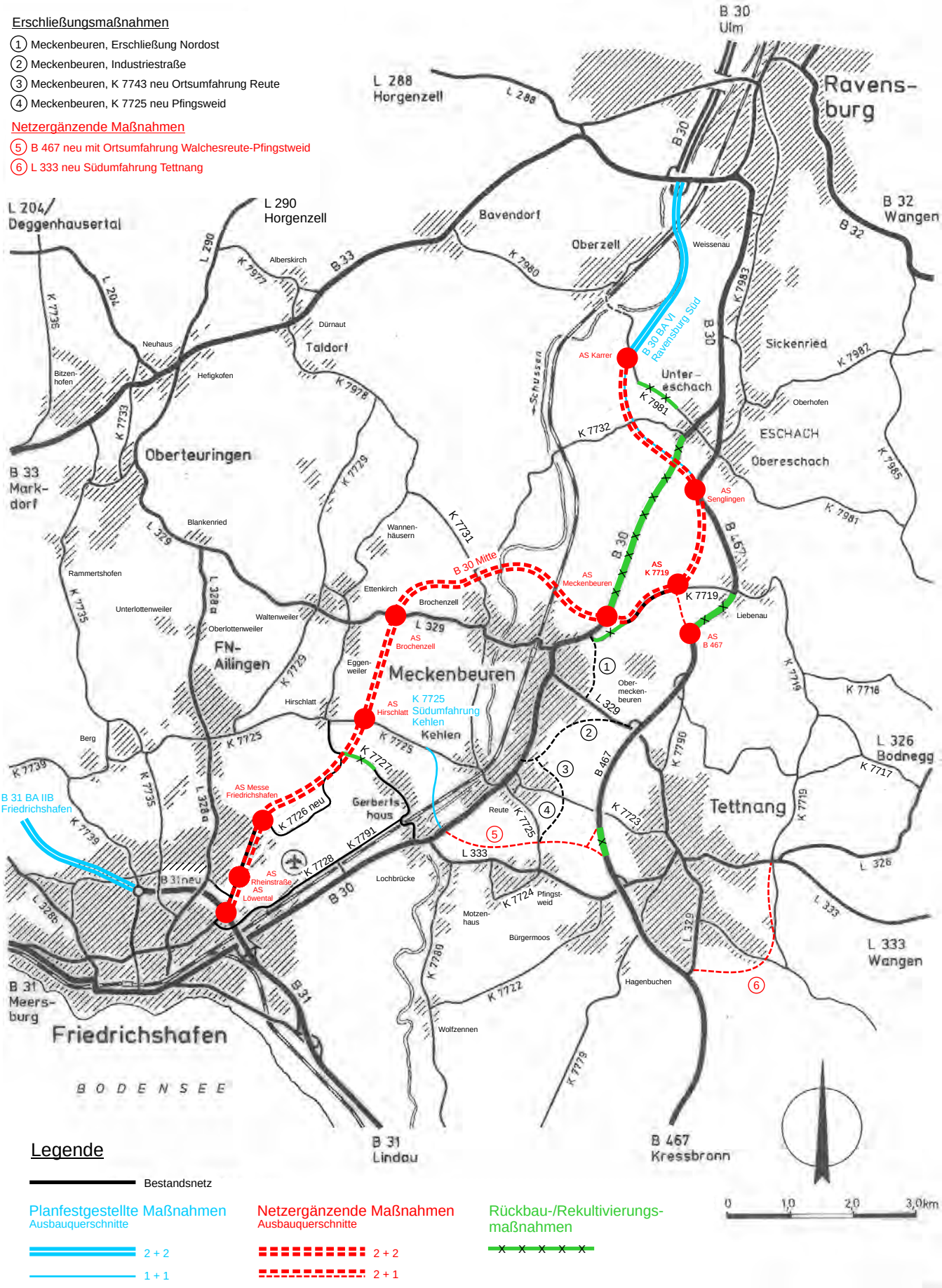
+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 8.8



MODUS CONSULT ULM GmbH

Planungsfall 8.8

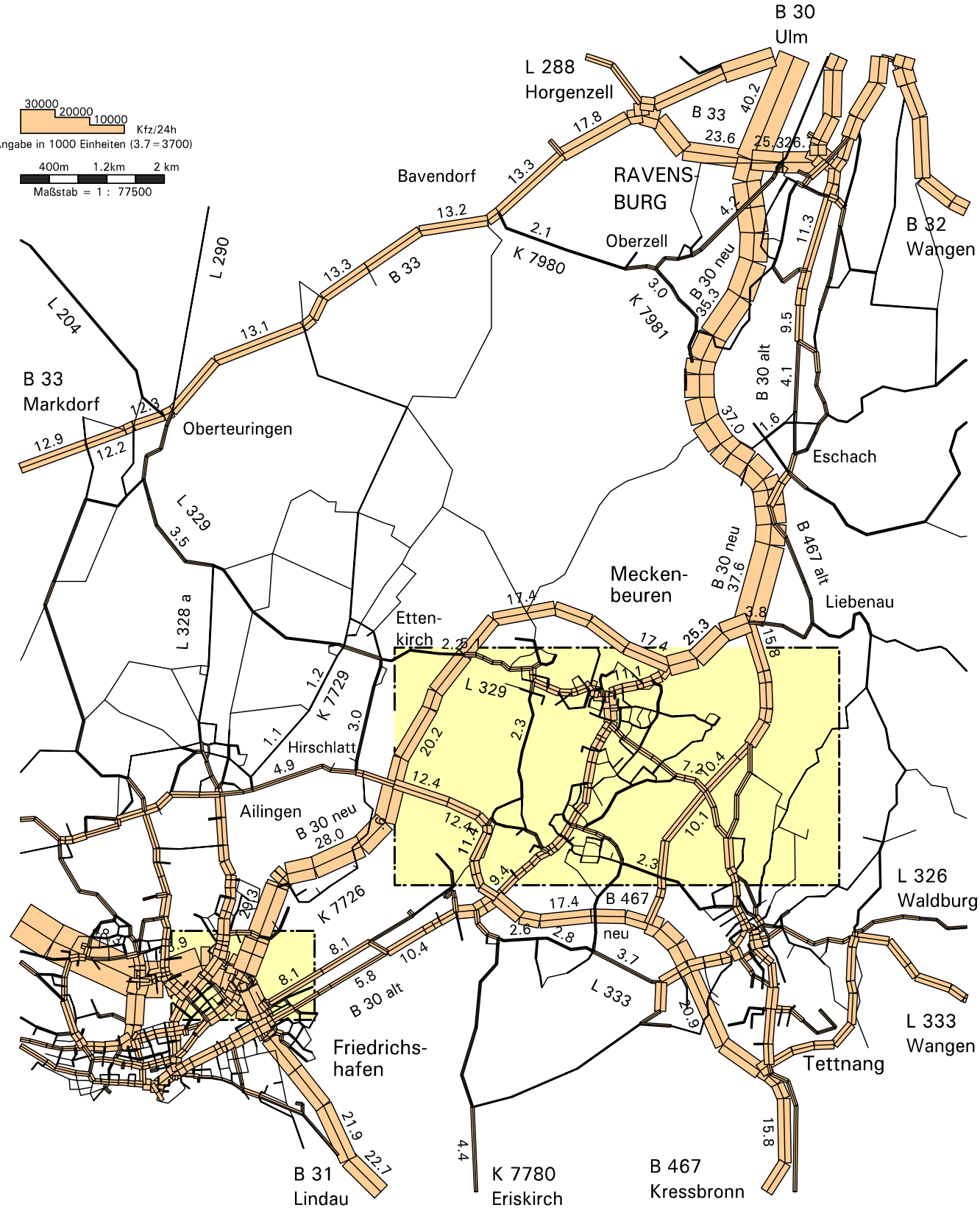
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



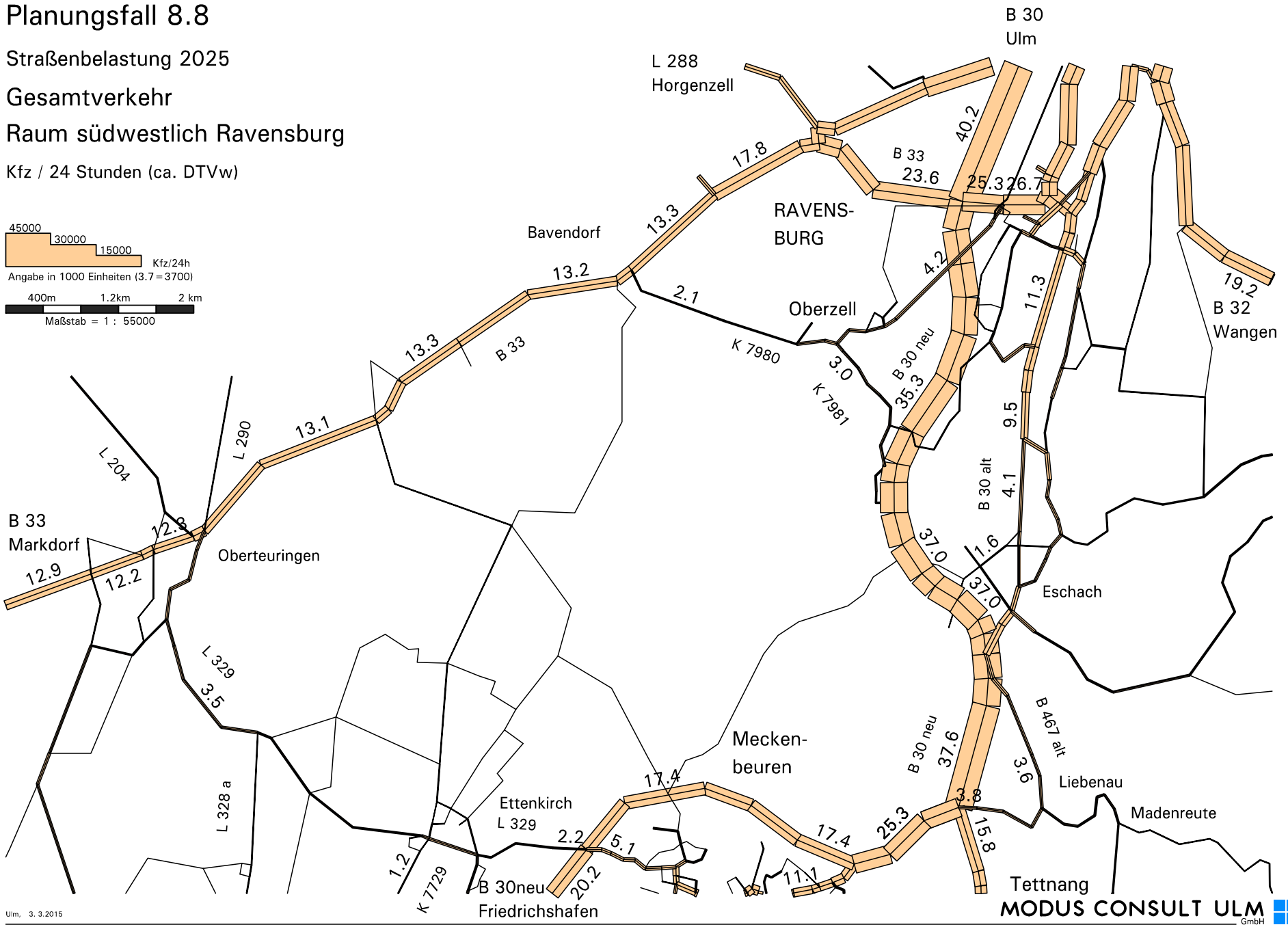
Planungsfall 8.8

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 3. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.8.2

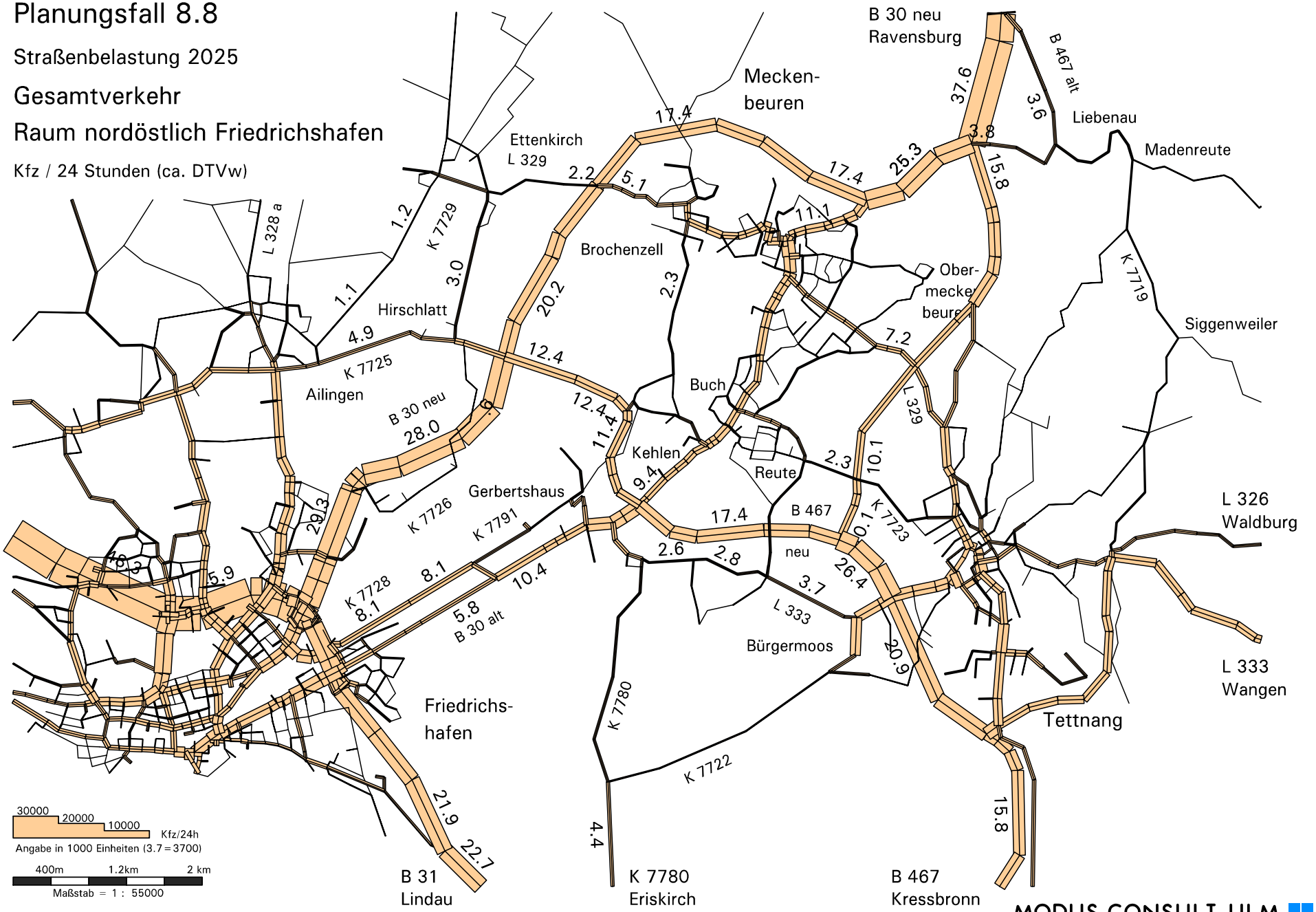
Planungsfall 8.8

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 3. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.8.3

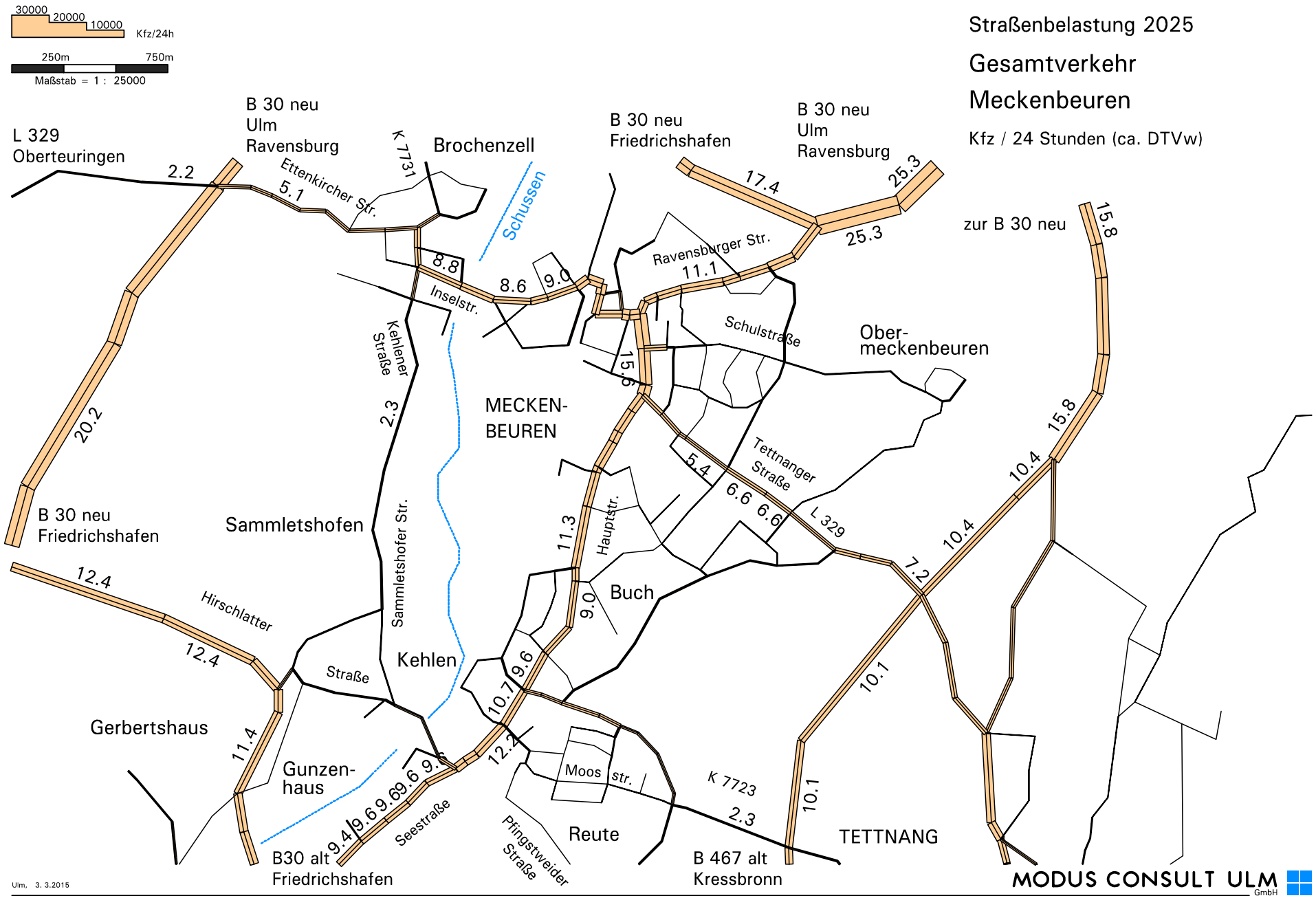
Planungsfall 8.8

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 3. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.8.4

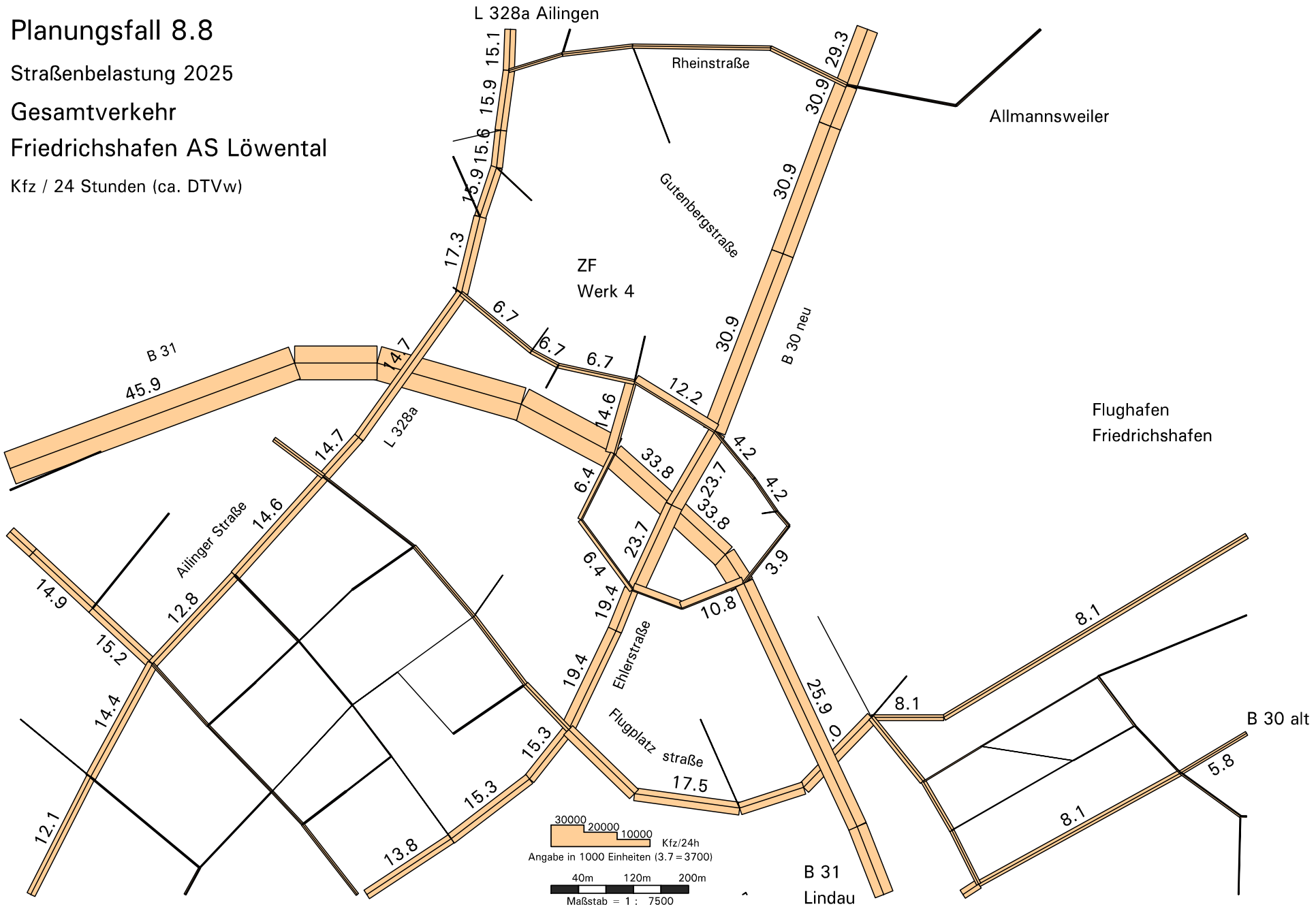
Planungsfall 8.8

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 3. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.8.5

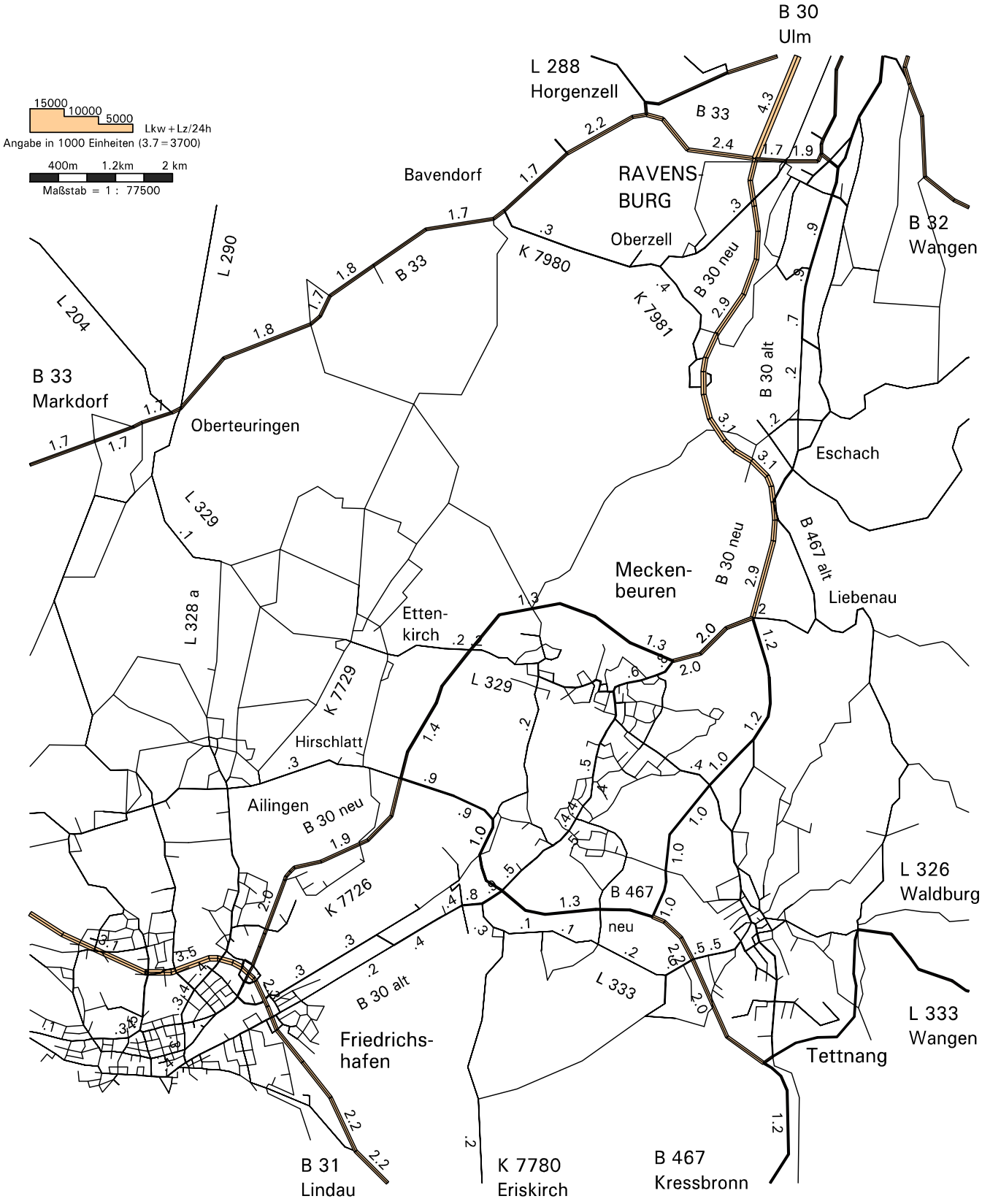
Planungsfall 8.8

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



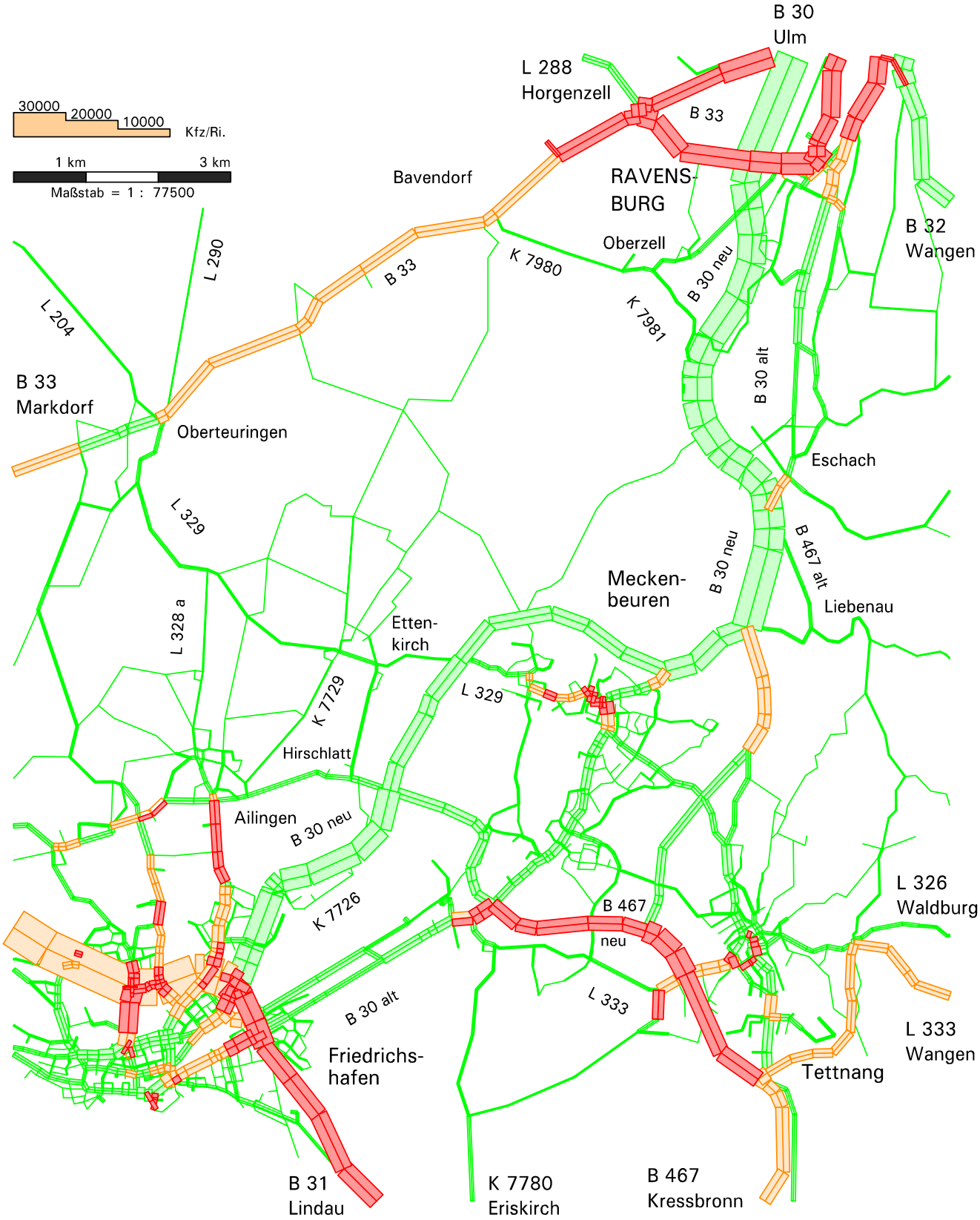
Planungsfall 8.8

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



Planungsfall 8.8

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

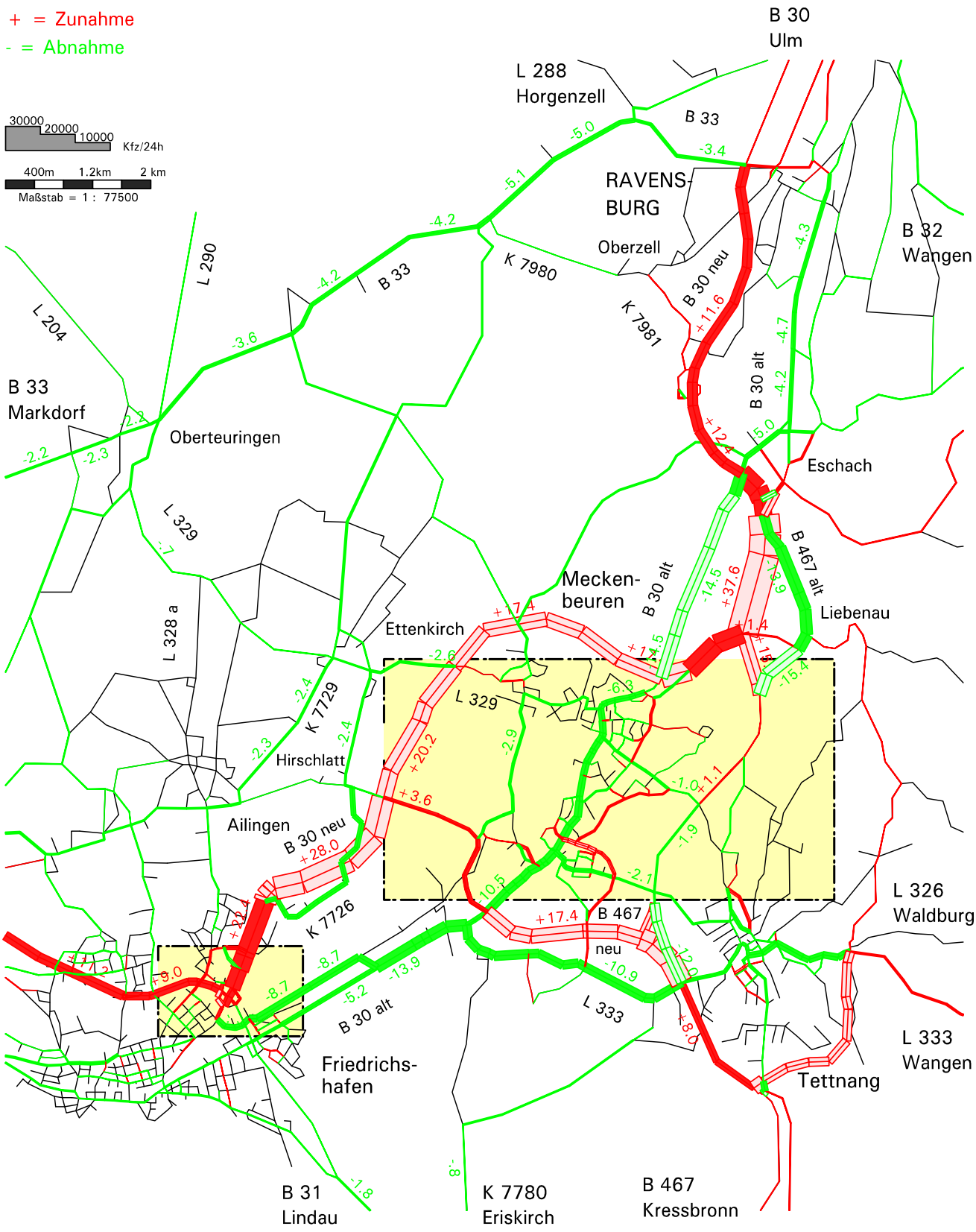
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

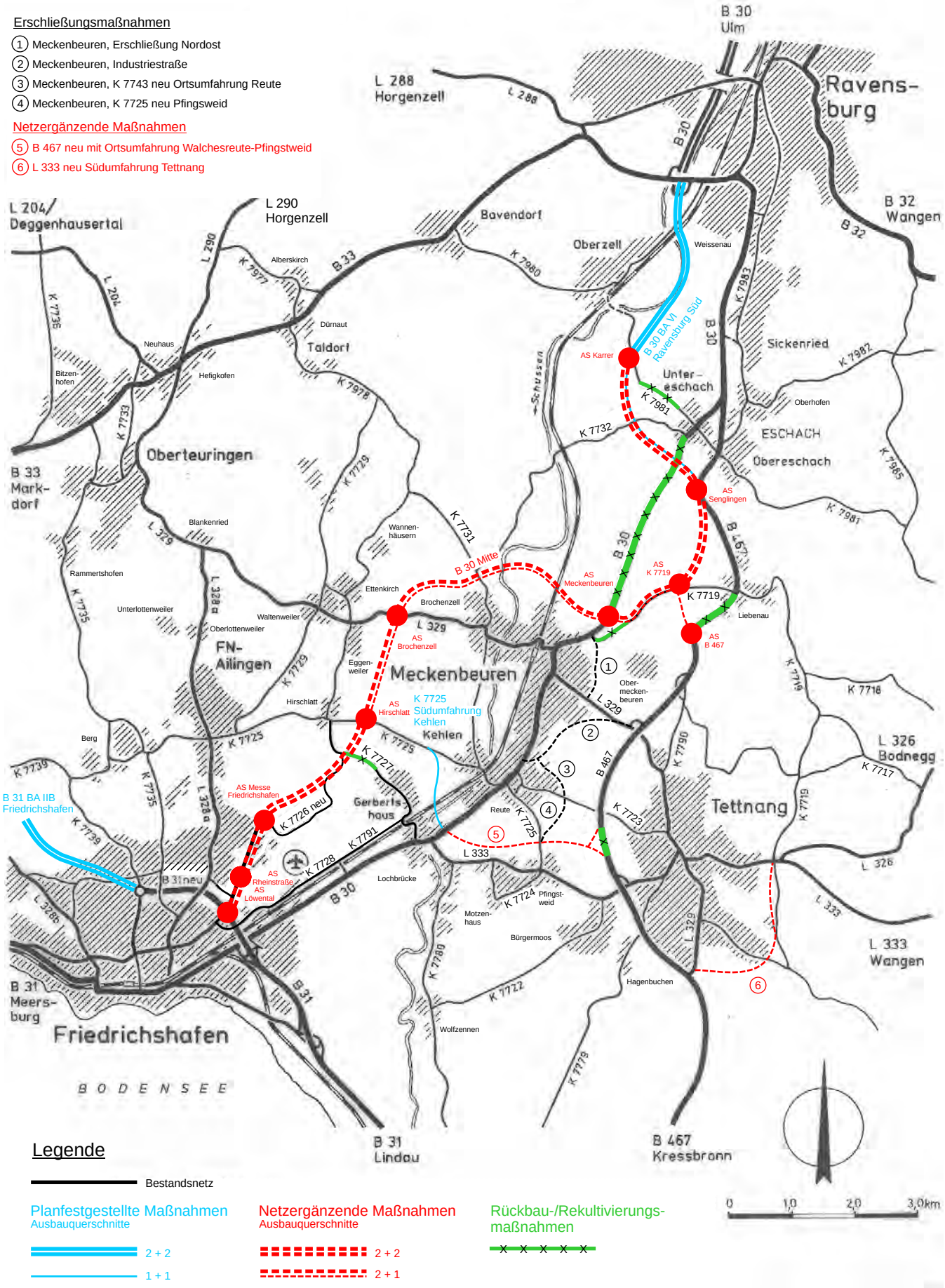
+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Planungsfall 8.9



MODUS CONSULT ULM GmbH

Planungsfall 8.9

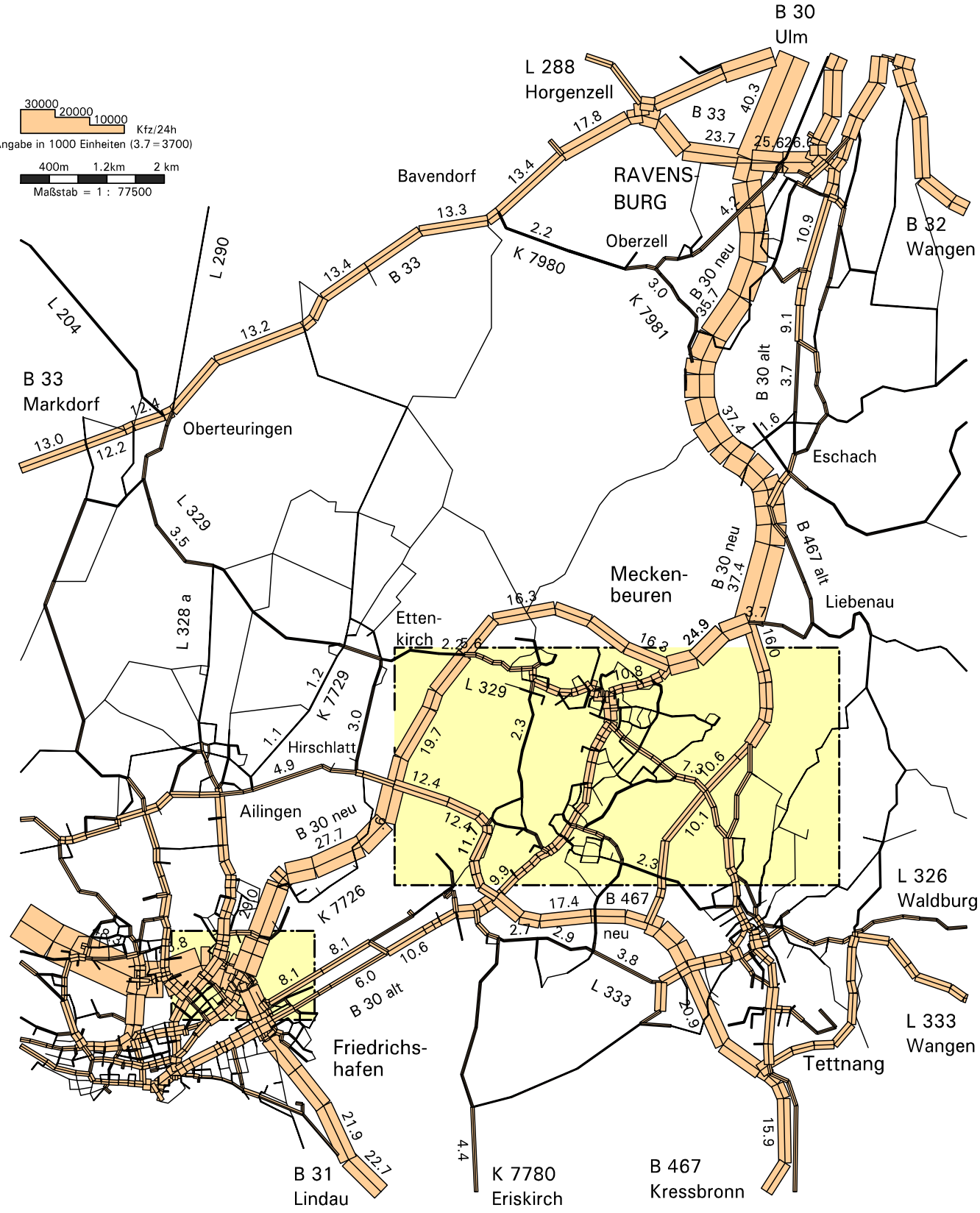
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



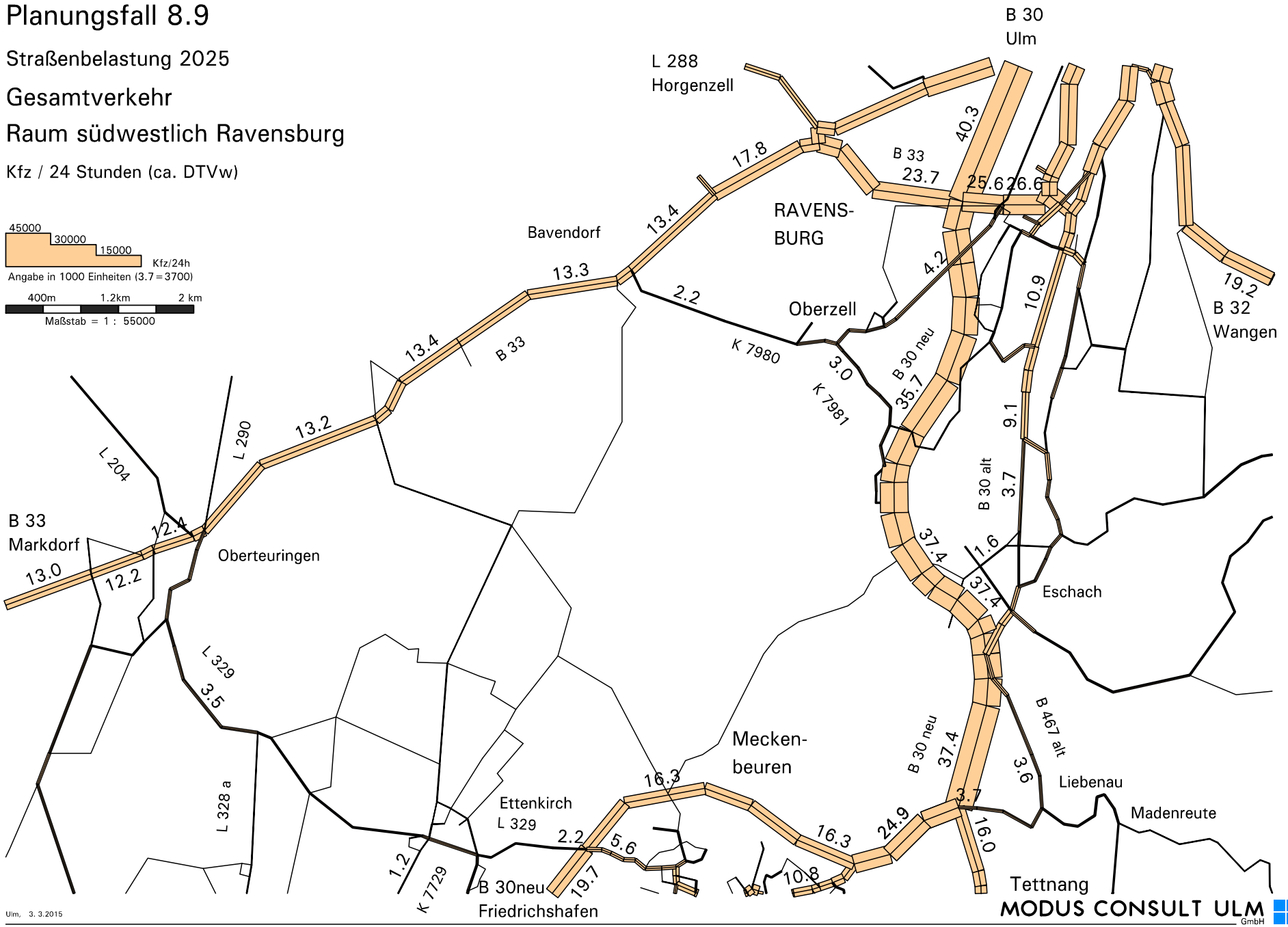
Planungsfall 8.9

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum südwestlich Ravensburg

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 3. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.9.2

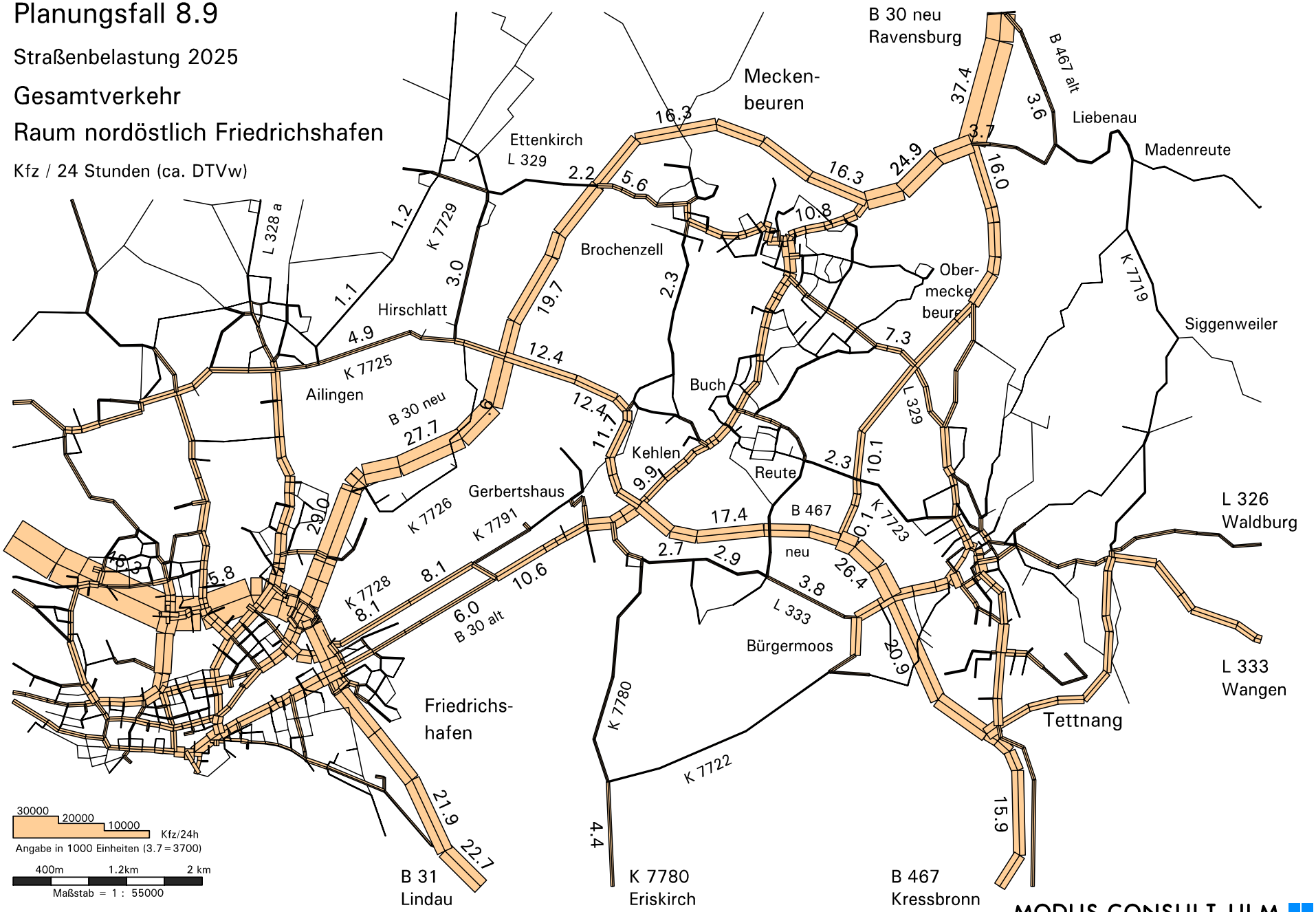
Planungsfall 8.9

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum nordöstlich Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 3. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.9.3

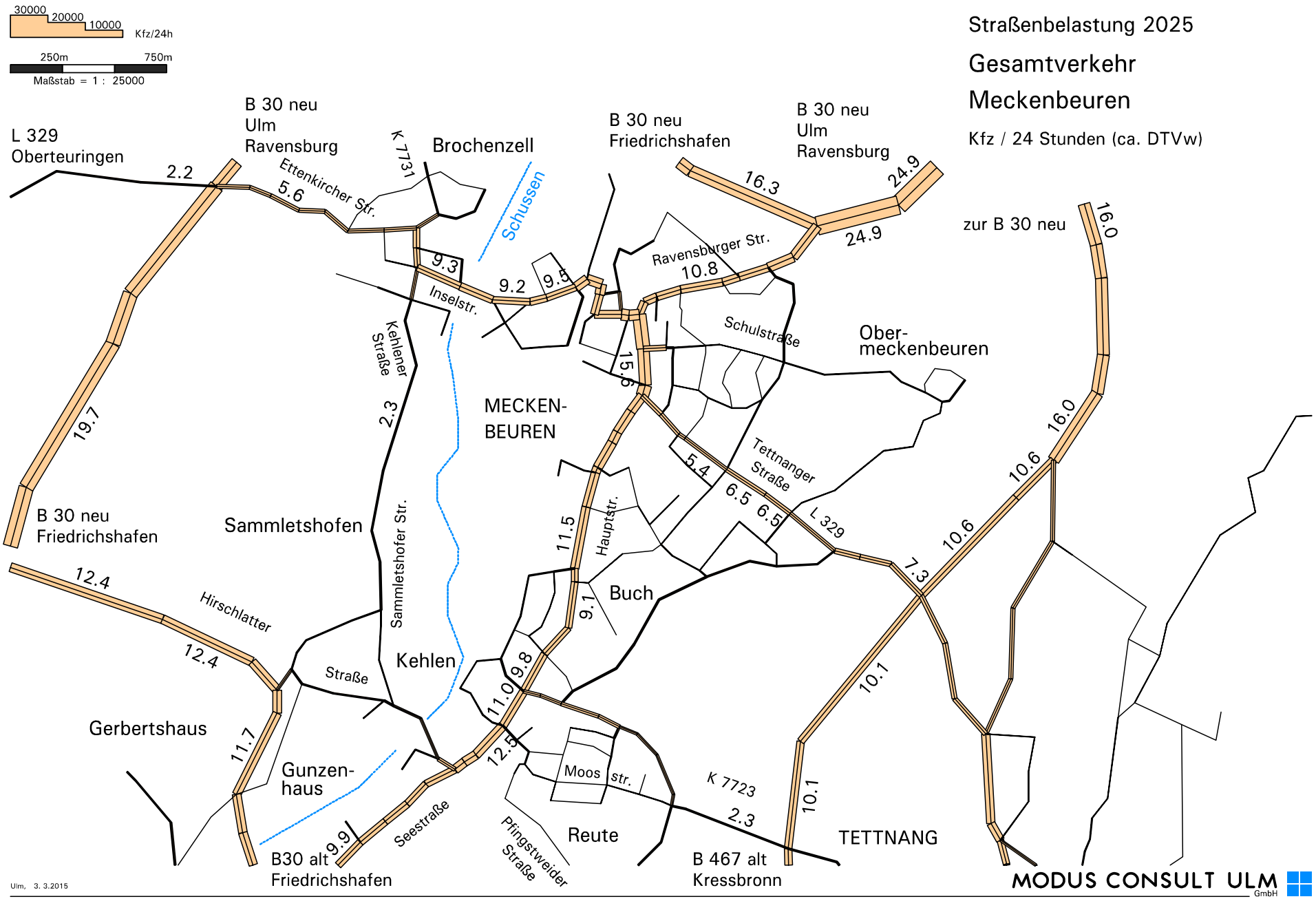
Planungsfall 8.9

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 3. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.9.4

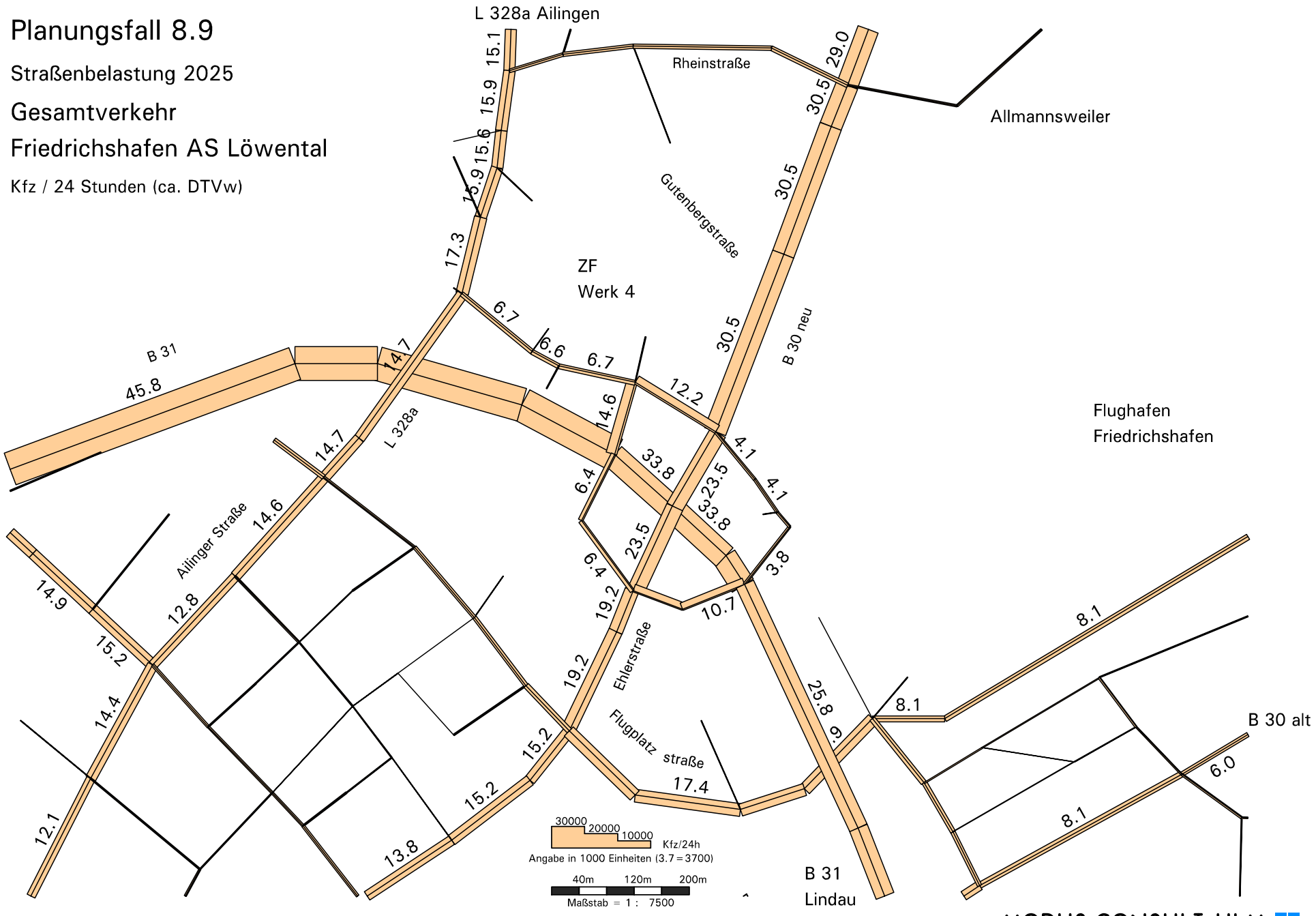
Planungsfall 8.9

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Friedrichshafen AS Löwental

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 3. 3.2015

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.9.5

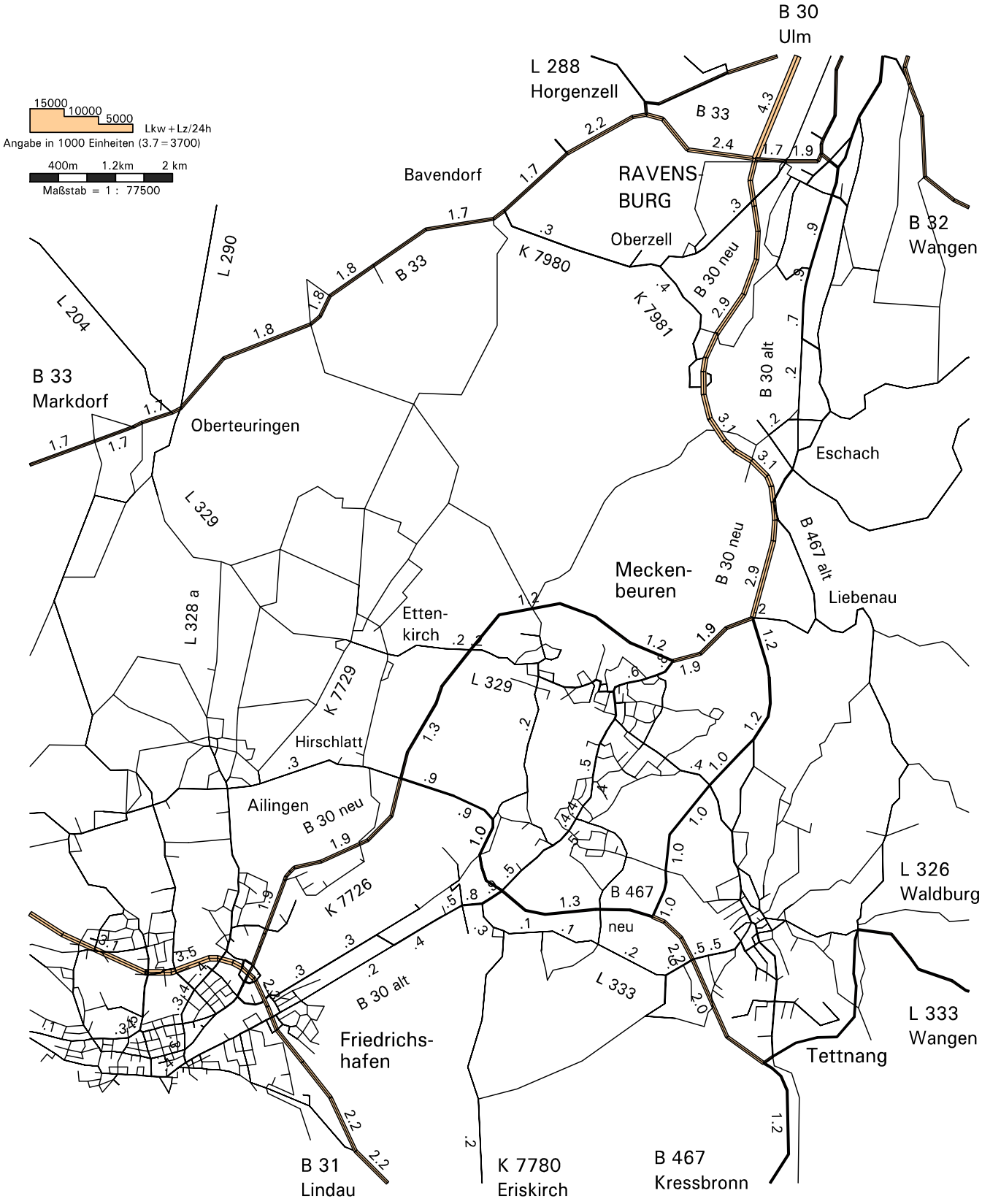
Planungsfall 8.9

Straßenbelastung 2025

Güterschwerverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Lkw >3,5t + Lz / 24 Stunden (ca. DTVw)



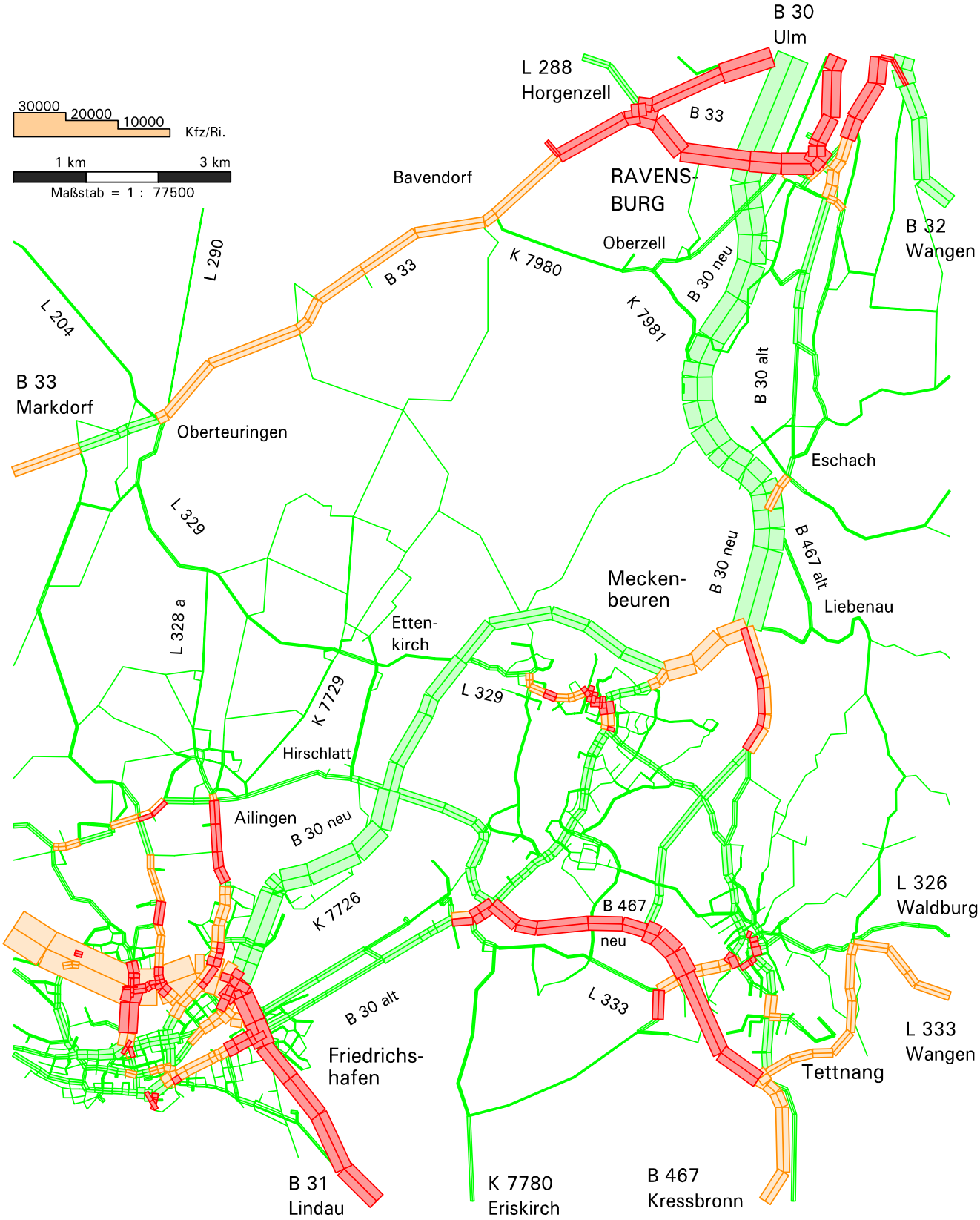
Planungsfall 8.9

Auslastungsgrade Straßennetz 2025

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

hohe Auslastung

sehr hohe Auslastung / zeitweise Defizite



Planungsfall 8.9

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

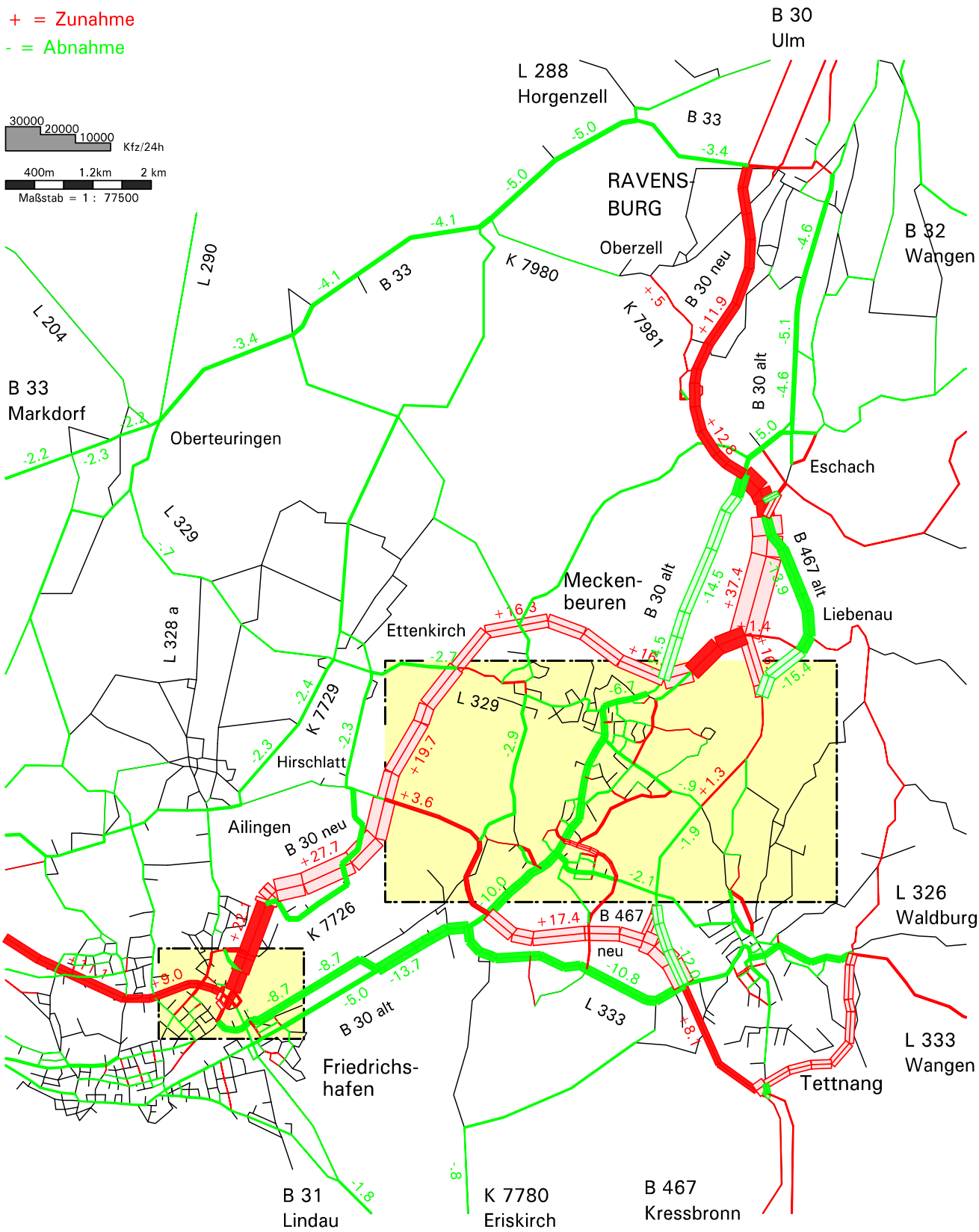
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte



Planreihe 8(3)

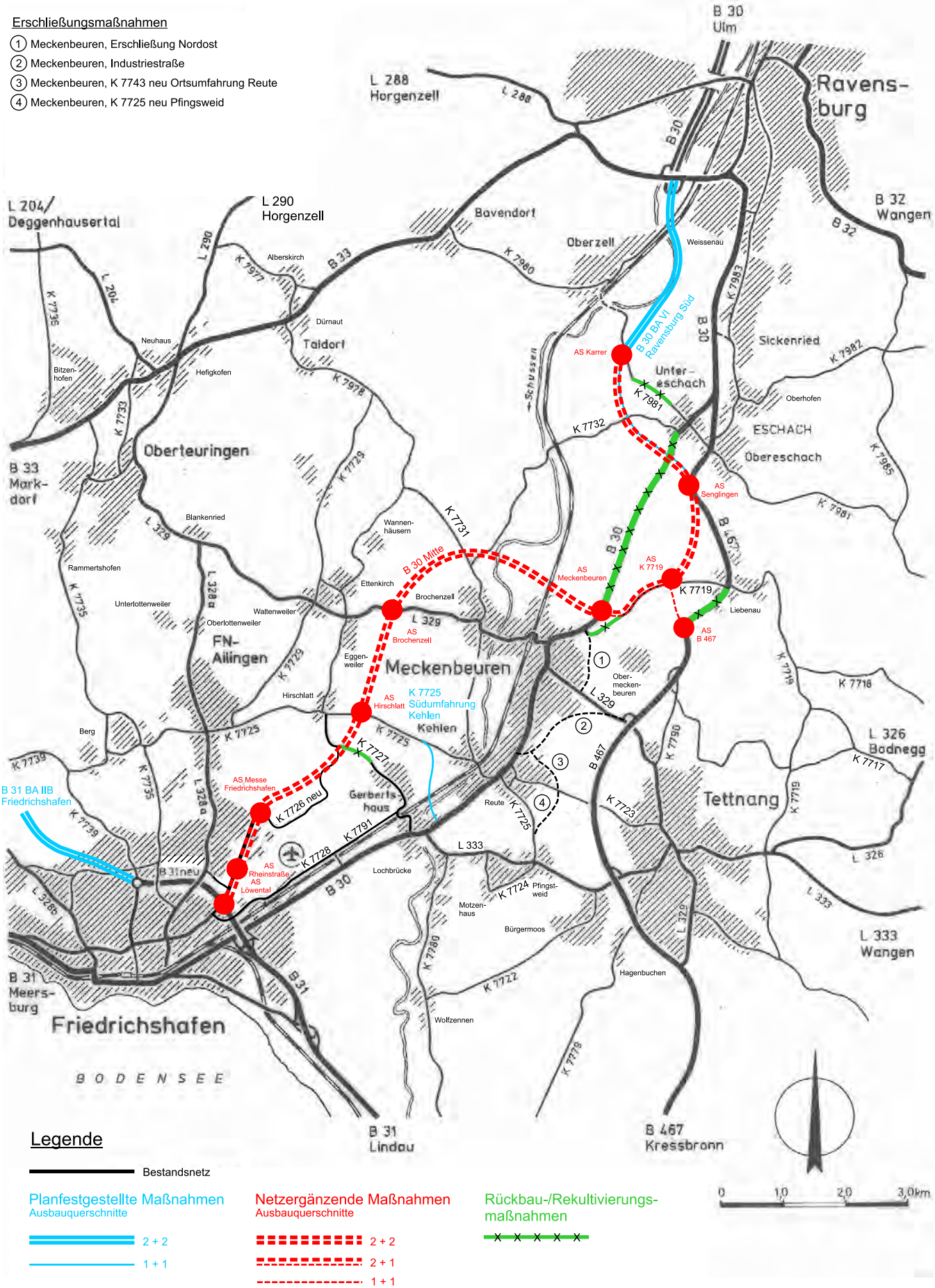
Prognose-Planfälle Variante Mitte
Trasse Mitte 5

MODUS CONSULT ULM GmbH

B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen

Planungsfall 8.6 A

Plan 8.6.A.0



Ulm, Dezember 2016

MODUS CONSULT ULM GmbH

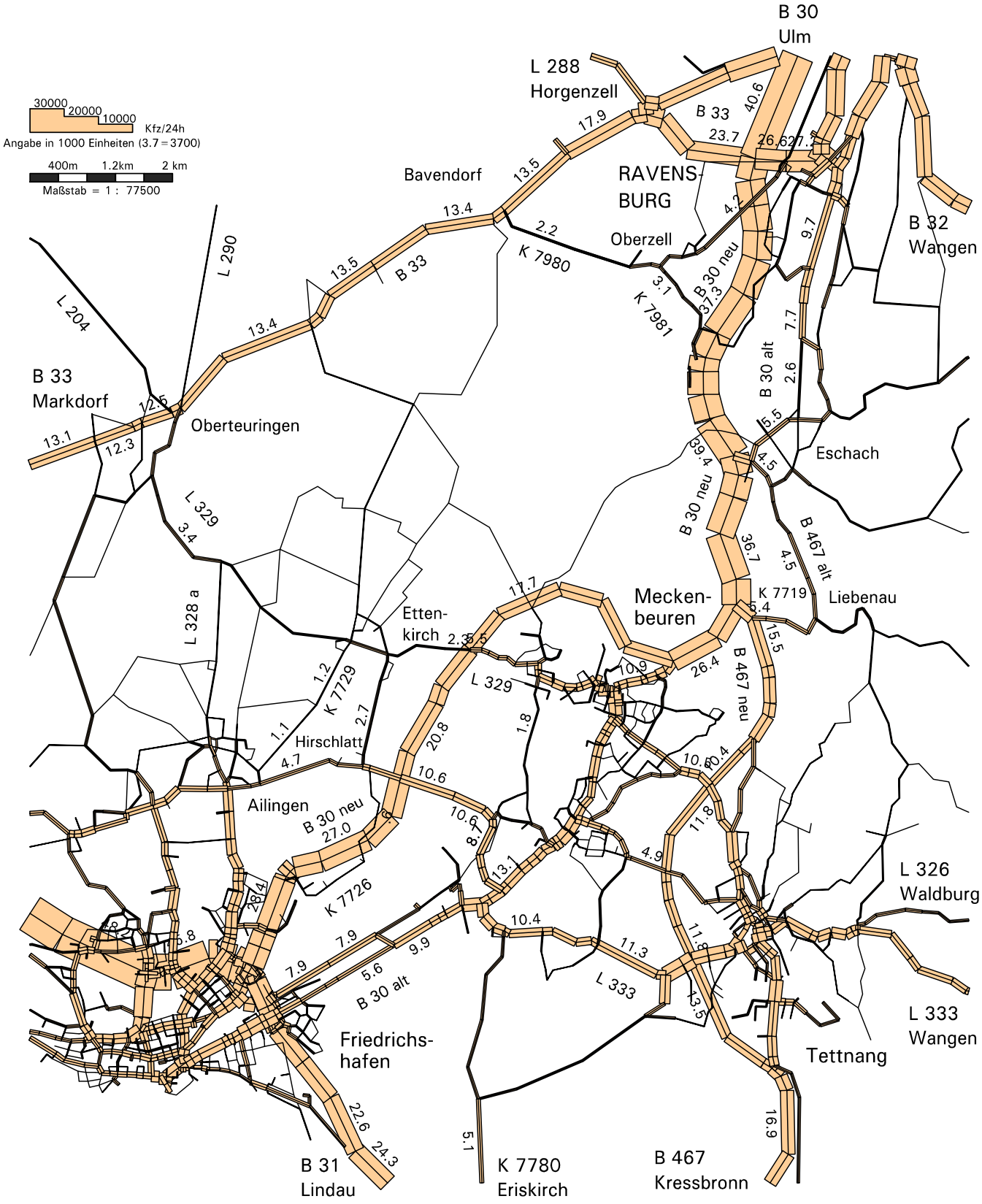
Planungsfall 8.6 A

Straßenbelastung 2030

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



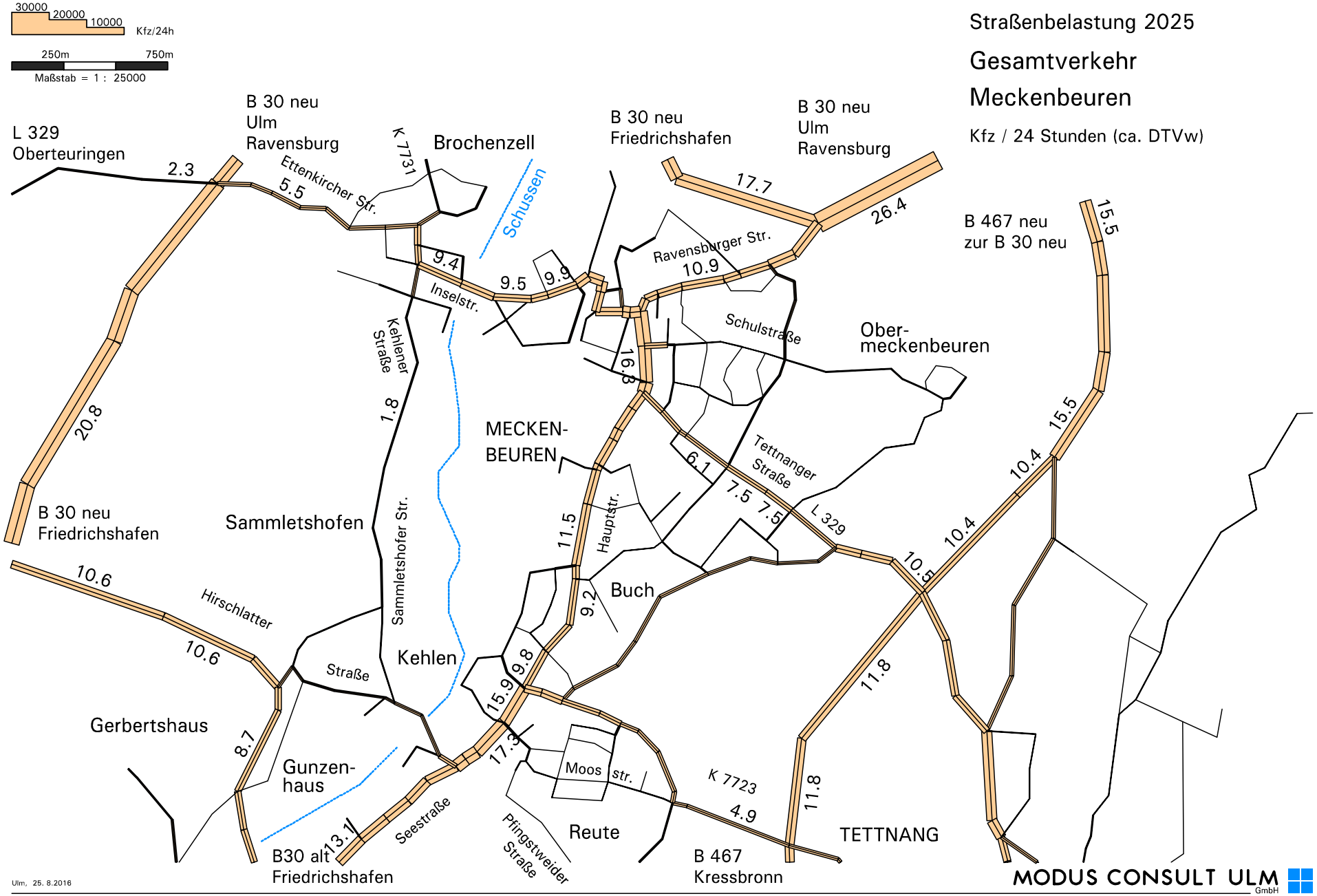
Planungsfall 8.6 A

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 25. 8.2016

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.6.A.4

Planungsfall 8.6 A

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

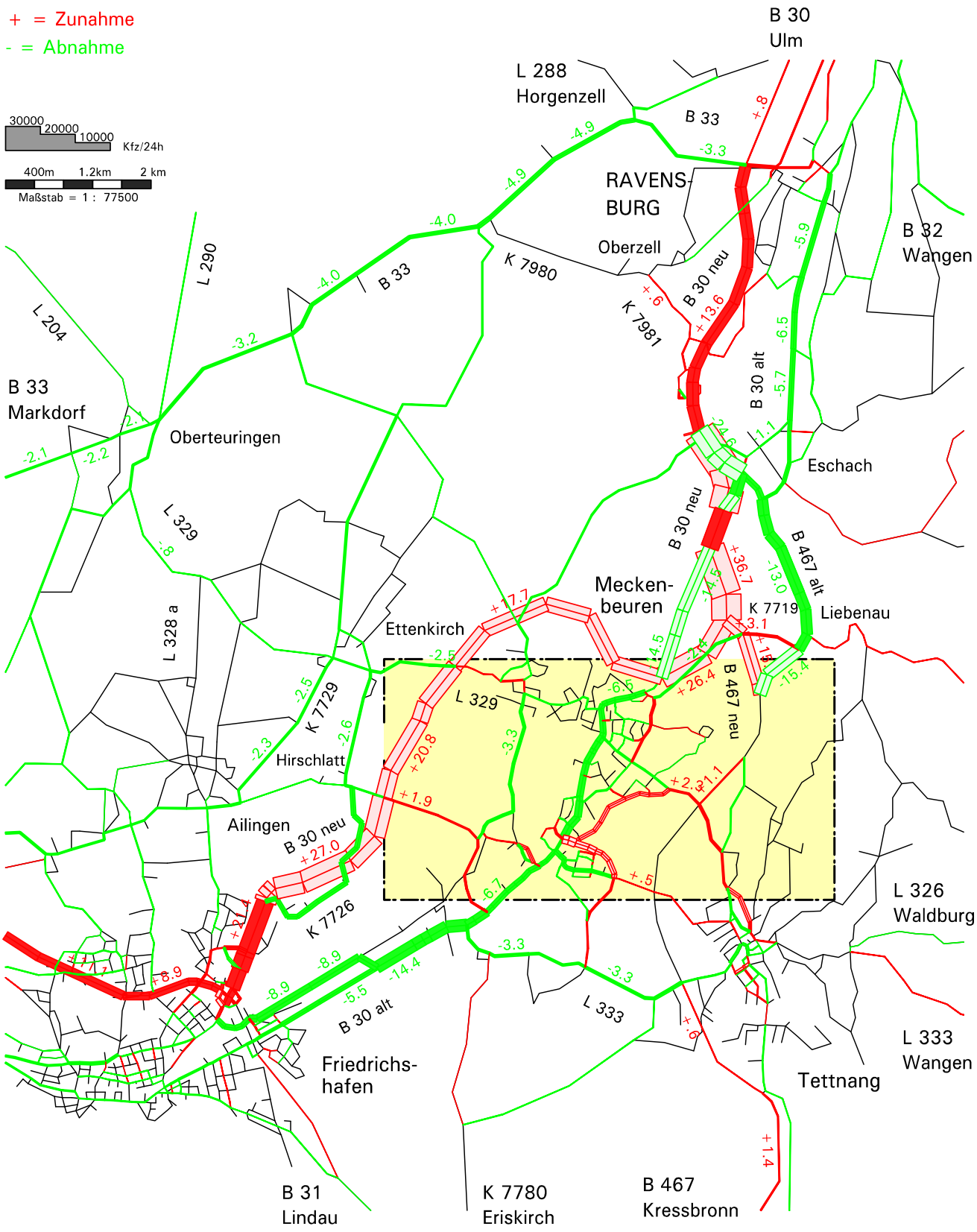
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitt



Planungsfall 8.6 A

Differenz zum Prognose-Nullfall

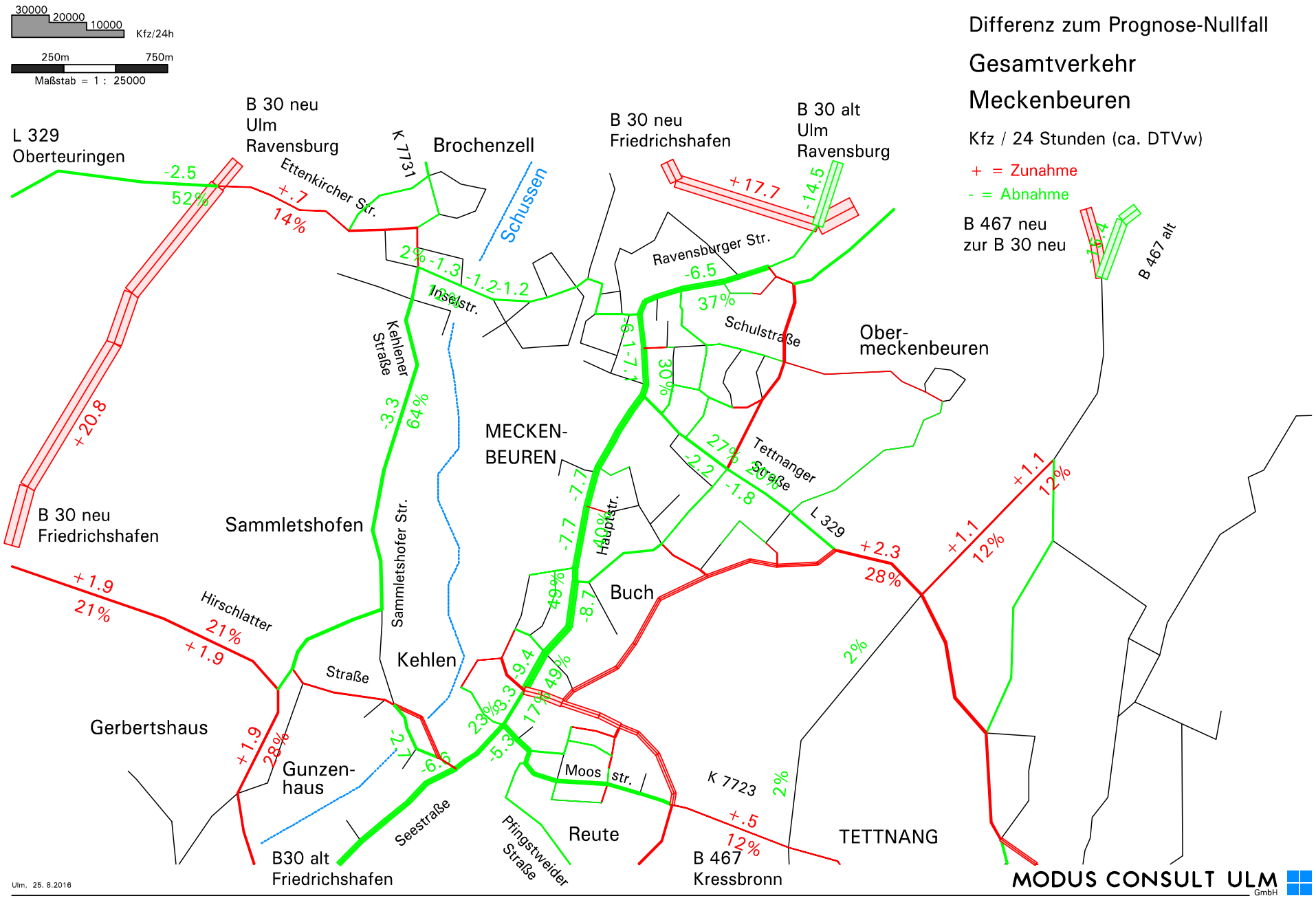
Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

- = Abnahme



Ulm, 25. 8.2016

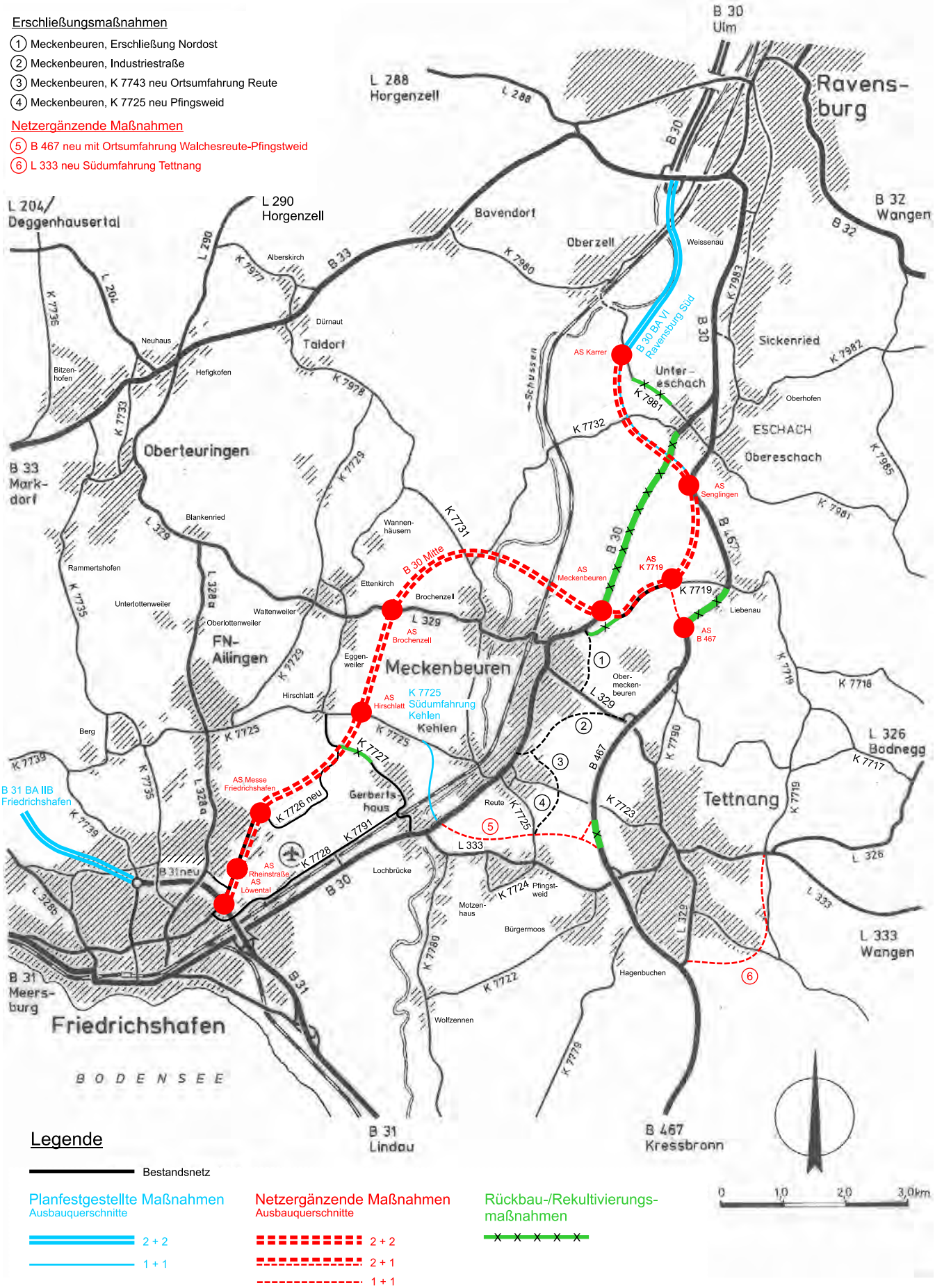
MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.6.A.14

B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen

Planungsfall 8.8 A

Plan 8.8.A.0



Ulm, Dezember 2016

MODUS CONSULT ULM GmbH

Planungsfall 8.8 A

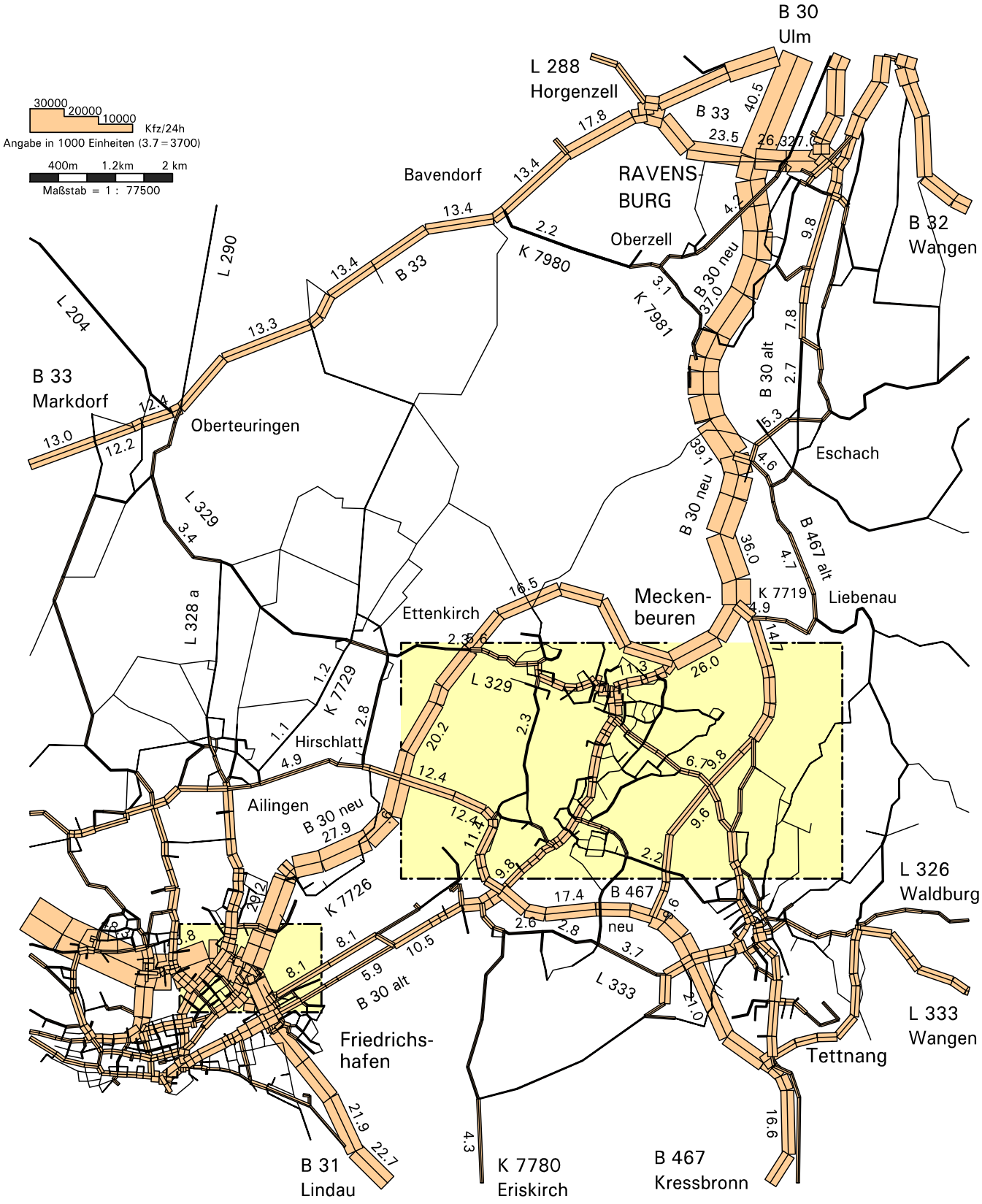
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



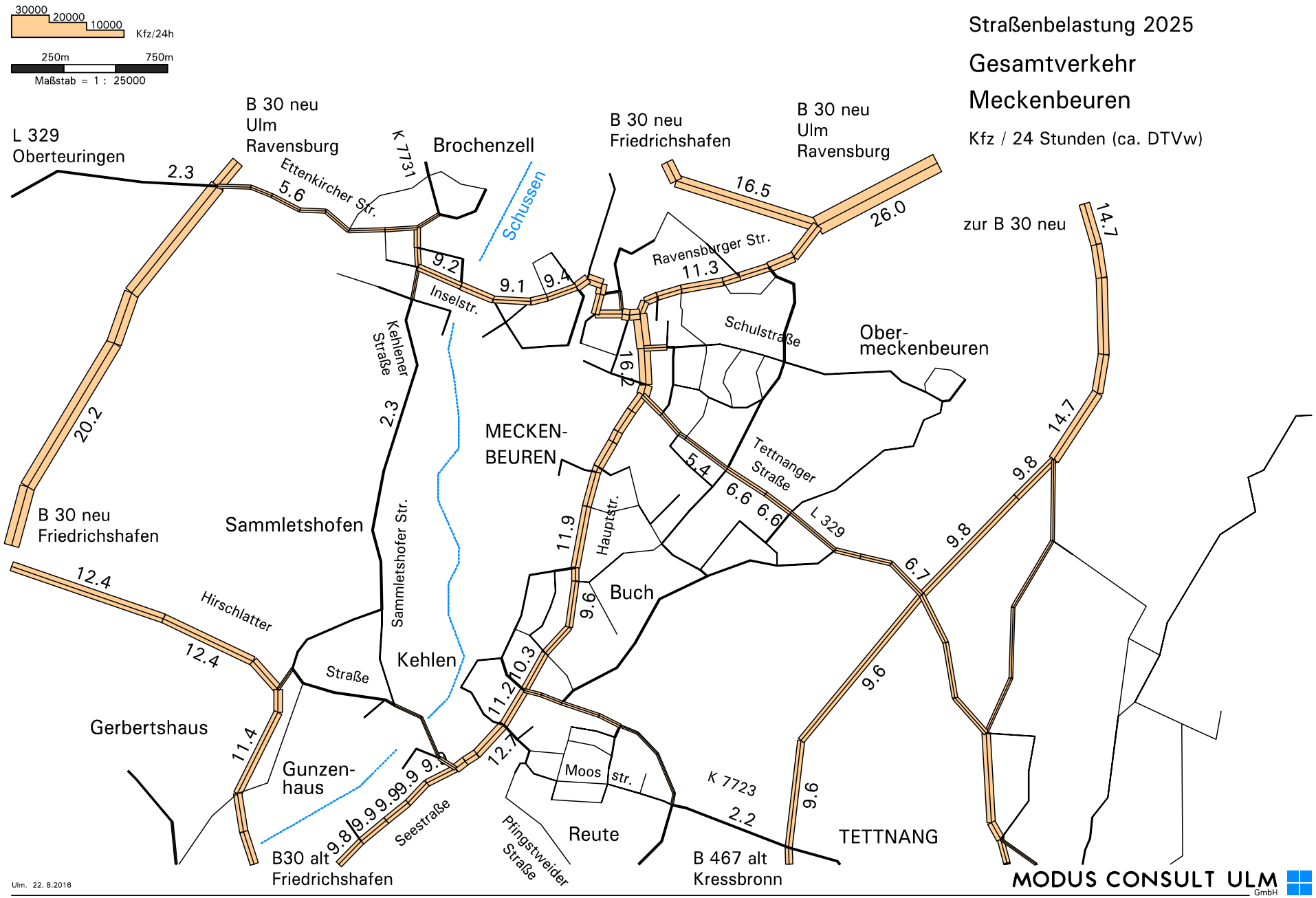
Planungsfall 8.8 A

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)



Ulm, 22. 8.2016

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.8.A.4

Planungsfall 8.8 A

Differenz zum Prognose-Nullfall

Gesamtverkehr

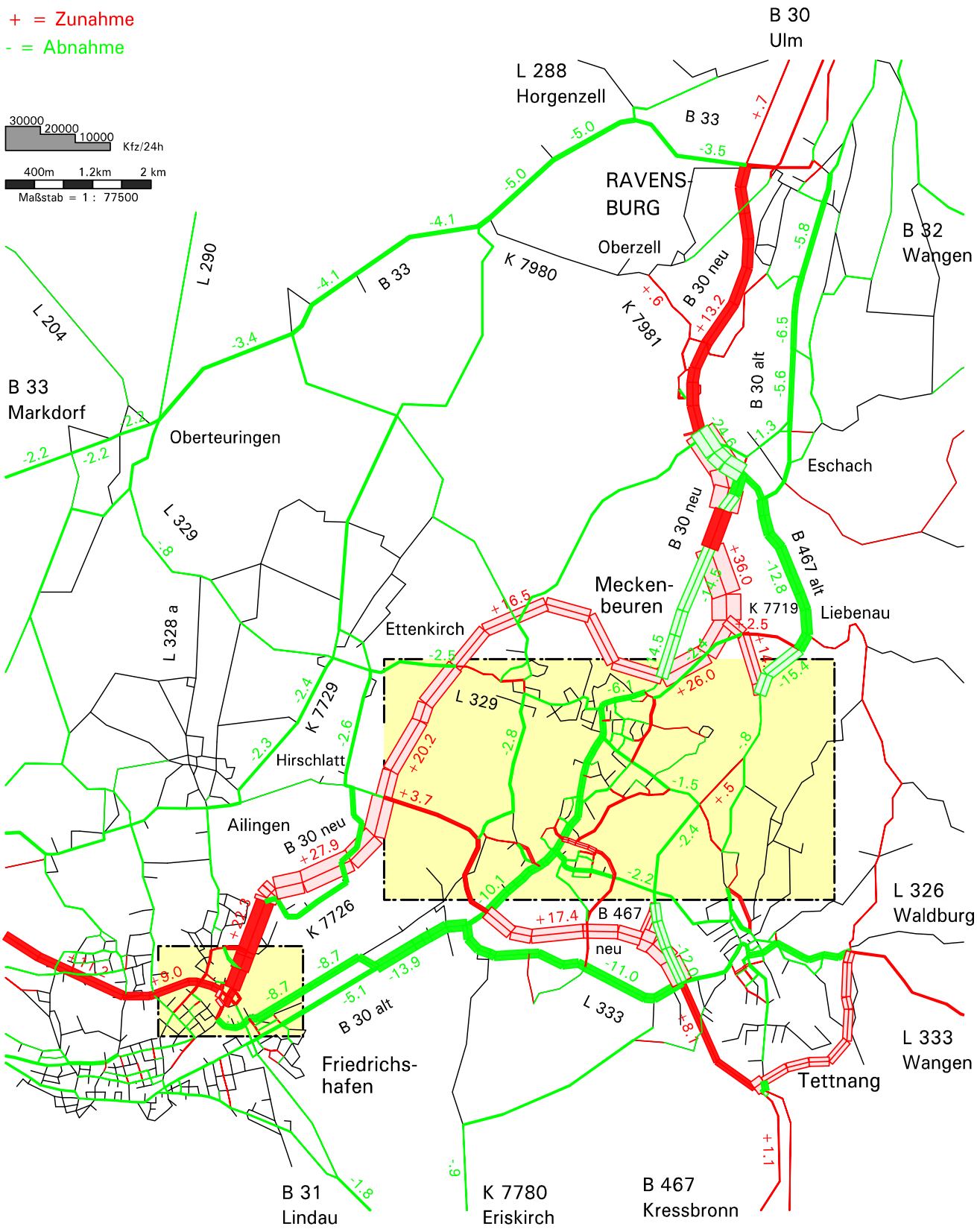
Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

- = Abnahme

Detail-Ausschnitte



Planungsfall 8.8 A

Differenz zum Prognose-Nullfall

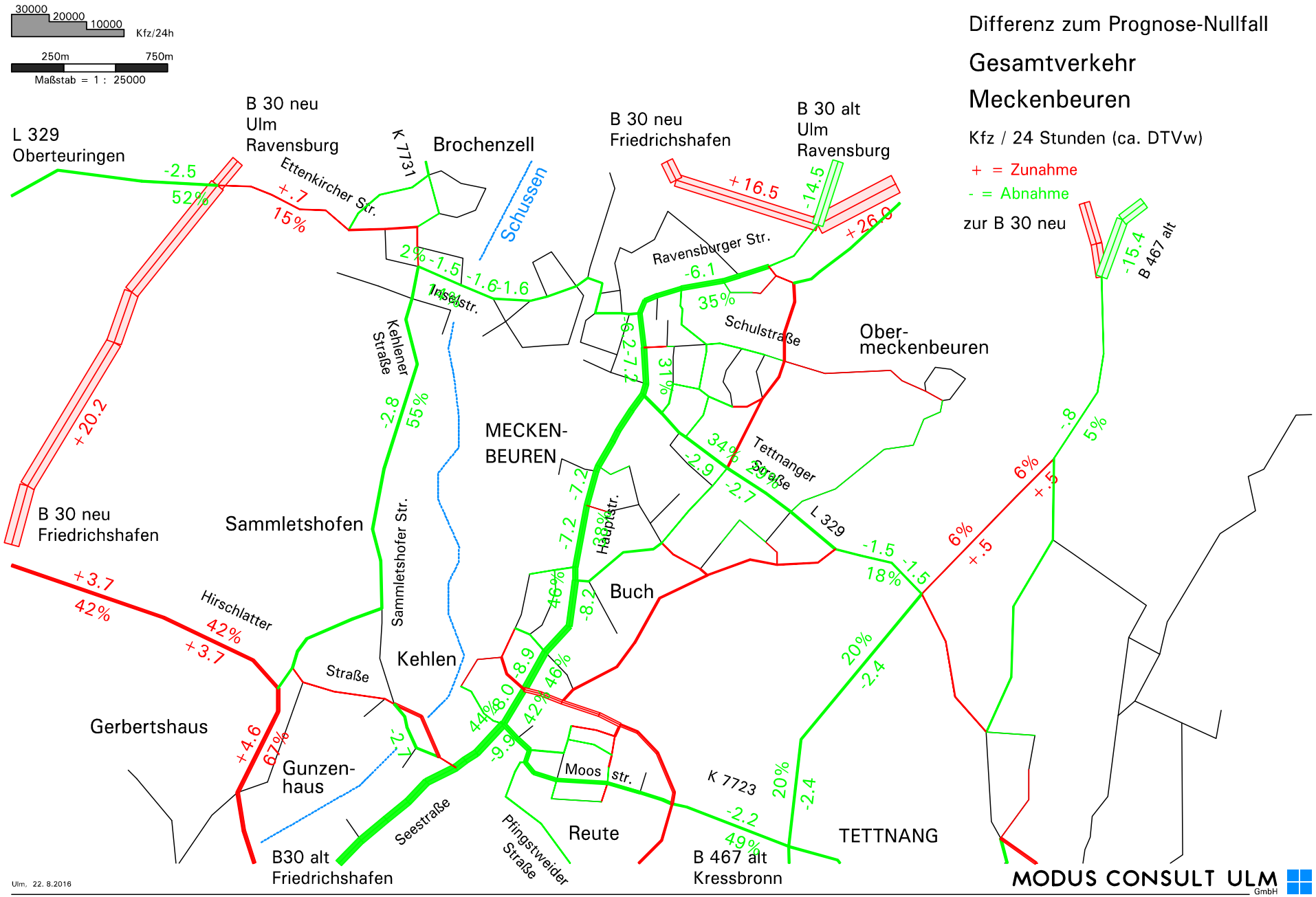
Gesamtverkehr

Meckenbeuren

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

- = Abnahme



Ulm, 22. 8.2016

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 8.8.A.14