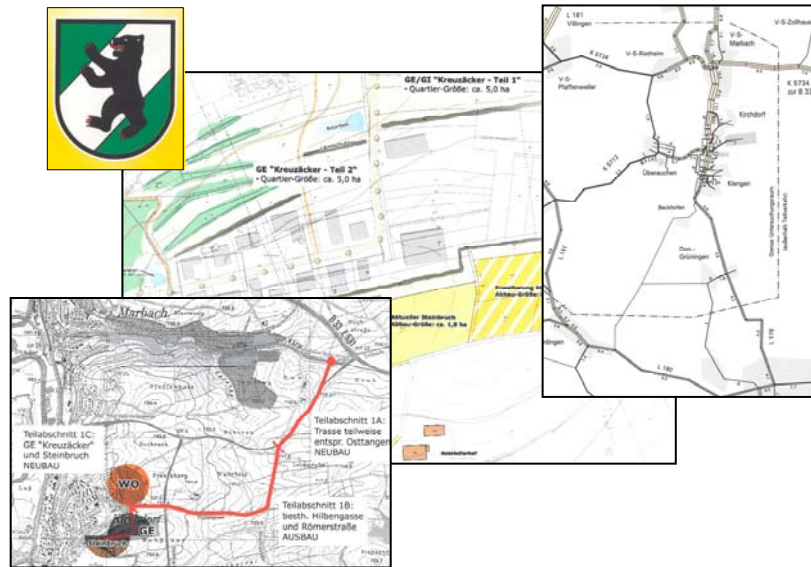


Verkehrsuntersuchung Gemeinde Brigachtal

Gemeindeentwicklung 2030+

- Ergänzende Planungsfälle -



Durchgeführt im Auftrag der Gemeinde Brigachtal

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

Januar 2018

Proj.-Nr. 41 291

Inhalt

	Seite
Einleitung - Aufgabe	1
1. Grundlagen der Verkehrsprognose	2
1.1. Siedlungsstruktur	2
1.2. Motorisierungs- und Mobilitätsentwicklung	3
1.3. Künftiger Verkehrsumfang	4
1.4. Verkehrsumlegungen	4
2. Planungsfälle und Prognose-Verkehrsbelastungen	6
2.1. Prognose-Nullfall (kurzfristig)	6
2.2. Planungsfall (kurzfristig)	7
2.3. Prognose-Nullfall (mittelfristig)	8
2.4. Planungsfall (mittelfristig)	8
2.5. Prognose-Nullfall (langfristig)	10
2.6. Planungsfall (langfristig)	10
3. Ergebnis der Verkehrsuntersuchung	12

Verzeichnis der Pläne

- Plan 1: Prognose-Nullfall kurzfristig
Straßenbelastungen 2030
Gesamtverkehr
Brigachtal Gesamtraum
Kfz/24 Stunden
- Plan 2: Prognose-Nullfall kurzfristig
Straßenbelastungen 2030
Gesamtverkehr
Brigachtal
Kfz/24 Stunden
- Plan 3: Planungsfall kurzfristig
Straßenbelastungen 2030
Gesamtverkehr
Brigachtal Gesamtraum
Kfz/24 Stunden
- Plan 4: Planungsfall kurzfristig
Straßenbelastungen 2030
Gesamtverkehr
Brigachtal
Kfz/24 Stunden
- Plan 5: Planungsfall kurzfristig
Differenz zum Prognose-Nullfall kurzfristig
Brigachtal Gesamtraum
Kfz/24 Stunden
- Plan 6: Planungsfall kurzfristig
Differenz zum Prognose-Nullfall kurzfristig
Brigachtal
Kfz/24 Stunden
- Plan 7: Prognose-Nullfall mittelfristig
Straßenbelastungen 2030
Gesamtverkehr
Brigachtal Gesamtraum
Kfz/24 Stunden

- Plan 8: Prognose-Nullfall mittelfristig
Straßenbelastungen 2030
Gesamtverkehr
Brigachtal
Kfz/24 Stunden
- Plan 9: Planungsfall mittelfristig
Straßenbelastungen 2030
Gesamtverkehr
Brigachtal Gesamttraum
Kfz/24 Stunden
- Plan 10: Planungsfall mittelfristig
Straßenbelastungen 2030
Gesamtverkehr
Brigachtal
Kfz/24 Stunden
- Plan 11: Planungsfall mittelfristig
Differenz zum Prognose-Nullfall mittelfristig
Brigachtal Gesamttraum
Kfz/24 Stunden
- Plan 12: Planungsfall mittelfristig
Differenz zum Prognose-Nullfall mittelfristig
Brigachtal
Kfz/24 Stunden
- Plan 13: Prognose-Nullfall langfristig
Straßenbelastungen 2030
Gesamtverkehr
Brigachtal Gesamttraum
Kfz/24 Stunden
- Plan 14: Prognose-Nullfall langfristig
Straßenbelastungen 2030
Gesamtverkehr
Brigachtal
Kfz/24 Stunden
- Plan 15: Planungsfall langfristig
Straßenbelastungen 2030
Gesamtverkehr
Brigachtal Gesamttraum
Kfz/24 Stunden

- Plan 16: Planungsfall langfristig
Straßenbelastungen 2030
Gesamtverkehr
Brigachtal
Kfz/24 Stunden
- Plan 17: Planungsfall langfristig
Differenz zum Prognose-Nullfall langfristig
Brigachtal Gesamttraum
Kfz/24 Stunden
- Plan 18: Planungsfall langfristig
Differenz zum Prognose-Nullfall langfristig
Brigachtal
Kfz/24 Stunden

Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1: Pkw-Dichte auf 1000 Einwohner
Shell-Prognose 2030
Bundesrepublik Deutschland
Schwarzwald-Baar-Kreis
- Anlage 2: Gemeinde Brigachtal
Gemeindeentwicklung 2030 +
Anschlussvariante 2
Planungsgruppe Kölz
September 2017

Text

Einleitung - Aufgabe

Im Zusammenhang mit den städtebaulichen Überlegungen zur Gemeindeentwicklung 2030+ werden im Osten der Gemeinde Brigachtal alternative Erschliessungsvarianten diskutiert. Auf der Grundlage der nachfolgend genannten Verkehrsuntersuchungen

Verkehrsuntersuchung Gemeinde Brigachtal
- Fortschreibung FNP -
Modus Consult Ulm GmbH
November 2006

Verkehrsuntersuchung Gemeinde Brigachtal
Mobilitätskonzept
- Ergänzende Verkehrserhebungen -
Modus Consult Ulm GmbH
Februar 2011

Verkehrsuntersuchung Gemeinde Brigachtal
Gemeindeentwicklungskonzept
- Ergänzende Planungsfälle -
Modus Consult Ulm GmbH
Mai 2016

sind auf der Grundlage des vorliegenden Verkehrsmodells der Gemeinde Brigachtal die zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen zu ermitteln und zu bewerten.

Für die anstehenden Beratungen und Diskussionen wurden die wesentlichen Ergebnisse bereits im Oktober 2017 der Gemeindeverwaltung übergeben.

Der vorliegende Bericht fasst nunmehr die wesentlichen Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zusammen.

Ulm/Donau, 05. Januar 2018



(Neumann)

1. Grundlagen der Verkehrsprognose

Zur Beurteilung der im Untersuchungsgebiet anstehenden Planungsmaßnahmen ist es notwendig, das künftige Verkehrsaufkommen zu prognostizieren. Als prognostizierbare Einflußgrößen auf das künftige Verkehrsaufkommen werden dabei herangezogen:

- die siedlungsstrukturellen Entwicklungen der Gemeinde Brigachtal (entsprechend Vorgaben Gemeindeentwicklung 2030+, kurzfristig / mittelfristig / langfristig), sowie in den angrenzenden Räumen des Untersuchungsgebietes
- die voraussichtliche Motorisierungsentwicklung
- die Entwicklung der Mobilität und weitere das Verkehrsverhalten der Bevölkerung bestimmende Einflußgrößen.

Aufgabe der Verkehrsprognose ist es, unter Einbeziehung der vorgegebenen Entwicklungen die zu erwartenden Verkehrsbelastungen im vorhandenen Straßennetz oder für Netzergänzungen zu berechnen, um Datenmaterial für eine verkehrliche Beurteilung von Planungsmaßnahmen zu erhalten. Als Prognoseziel wird das Planjahr 2030 gewählt, d.h. die Verkehrsentwicklung wird für einen Zeitraum von rd. 15 Jahren bestimmt.

1.1. Siedlungsstruktur

Die für die Verkehrsuntersuchung heranzuziehenden Vorgaben bezüglich der Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung basieren auf den Vorstellungen der Gemeindeentwicklungsstudie 2030+ bzw. gültiger Bebauungspläne der Gemeinde Brigachtal.

Die Einwohnerentwicklung der angrenzenden Räume des Untersuchungsgebietes orientiert sich an die aktuelle Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg, die bis zum Planjahr 2030 einen leichten Einwohnerrückgang aufzeigt.

Für die Gemeinde Brigachtal wurden die nachfolgend genannten strukturellen Entwicklungsstufen lage- und größenmäßig berücksichtigt:

kurzfristig

GE Kreuzäcker	10.0 ha
GE / GI Steinbach Süd	5.0 ha

mittelfristig

GE Kreuzäcker	10.0 ha
GE / GI Steinbach Süd	5.0 ha
WG Buchhalde / Bögle II	5.3 ha

langfristig

GE Kreuzäcker	10.0 ha
GE / GI Steinbach Süd	5.0 ha
WG Buchhalde / Bögle II	5.3 ha
WG Mittelberg II / Bromenäcker II	10.0 ha

1.2. Motorisierungs- und Mobilitätsentwicklung

Eine wesentliche Einflußgröße für die Beschreibung der Mobilität der Bevölkerung stellt die Motorisierung und deren voraussichtliche Entwicklung dar. Als Merkmale der Motorisierungsentwicklung wurden die Veränderungen im Pkw-Motorisierungsgrad der zurückliegenden Jahre im Schwarzwald-Baar-Kreis und der Bundesrepublik Deutschland gemäß dem Diagramm in der **Anlage 1** herangezogen. Wie der bisherige Verlauf zeigt, liegt der Motorisierungsgrad des Schwarzwald-Baar-Kreises weit über dem Bundesdurchschnitt.

Für die nächsten 10 bis 15 Jahre muss nach bundesweiter Prognose (DIW-Prognose, Shell-Prognose, Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen) mit einer weiteren Zunahme der Motorisierung gerechnet werden. Die jährlichen Zuwachsraten werden mit zunehmender Sättigung allerdings abnehmen.

Für die Verkehrsprognose des Untersuchungsgebietes wurde folgende Entwicklung unterstellt:

	Pkw/1 000 Ew		Zunahme in %
	2015	2030	
Bundesrepublik Deutschland-West	557	600	+ 8 %
Schwarzwald-Baar-Kreis	590	620	+ 5 %

Die Zunahme des Motorisierungsgrades wird sich erfahrungsgemäß nicht in gleichem Maße auf eine Zunahme des Verkehrsaufkommens auswirken. Mit der weiteren Motorisierung wird – auch bedingt durch einen steigenden Zweitwagenanteil – die durchschnittliche Pkw-Einzelfahrleistung zurückgehen.

Einflußgrößen, wie ein höherer Motorisierungsgrad, Veränderungen der Altersstruktur der Bevölkerung, Veränderungen im Freizeitangebot u.a., führen zu einer – bezogen auf einzelne Fahrtzwecke – unterschiedlichen Erhöhung der Mobilität der Bevölkerung. Diese Tatsachen wurden bei den Ansätzen zur Verkehrsprognose durch einen Zuwachsfaktor aus Motorisierungs- und allgemeiner Mobilitätsentwicklung berücksichtigt.

1.3. Künftiger Verkehrsumfang

Unter Berücksichtigung der Einflußparameter Bevölkerungs-, Arbeitsplatz- und Mobilitätsentwicklung, wurde das im Planjahr 2030 zu erwartende Verkehrsaufkommen berechnet und die daraus resultierenden Verkehrsbeziehungen ermittelt.

1.4. Verkehrsumlegungen

Die prognostizierten Verkehrsbeziehungen des Durchgangs-, Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs wurden, wie bei den bereits vorliegenden Verkehrsuntersuchungen auf das derzeit vorhandene Straßennetz (Prognose-Nullfall) und auf die zu untersuchenden Planungsfälle umgelegt. Daraus resultieren die Belastungspläne (Kfz/24 Stunden) mit den künftig zu erwartenden Verkehrsmengen im Hauptverkehrsstraßennetz.

Die ermittelten Verkehrsbelastungen stellen den 24-Stunden-Tagesverkehr dar. Für die Dimensionierung können etwa 8 – 10 % des Tagesverkehrs als Verkehrsanteil in der Spitzenstunde zugrunde gelegt werden. Im Vergleich der Planungsfälle zum Prognose-Nullfall, der als Bezugsfall herangezogen wird, werden die zu erwartenden verkehrlichen Veränderungen in den Ortsdurchfahrten ermittelt und beurteilt.

2. Planungsfälle und Prognose-Verkehrsbelastungen

2.1. Prognose-Nullfall (kurzfristig)

Mit der Belastung des vorhandenen Hauptverkehrsstraßennetzes im Untersuchungsgebiet mit dem für das Planjahr 2030 ermittelten Verkehrsumfang soll festgestellt werden, welche Mehrbelastungen auf den vorhandenen Straßen bzw. den Ortsdurchfahrten zu erwarten sind, wenn keine Netzergänzungen und Umbaumaßnahmen erfolgen. Das Ergebnis der Umlegung der prognostizierten Verkehrsbeziehungen auf das derzeitige Netz ist als Prognose-Nullfall (Kfz/24 Stunden) in **Plan 1** für den Untersuchungsraum und in **Plan 2** für die Gemeinde Brigachtal dargestellt. Wie das Umlegungsergebnis zeigt, führt der Verkehrszuwachs aus Motorisierungs- und allgemeiner Mobilitätsentwicklung sowie aus siedlungsstruktureller Entwicklung auf der Grundlage der Planungsüberlegungen der Gemeindeentwicklung 2030+ zu weiteren Belastungszunahmen im Straßennetz.

Ohne weitere Netzergänzungen sind für das Hauptverkehrsstraßennetz folgende Verkehrszunahmen zu erwarten:

	Kfz/24 Stunden			
	2010	2025	2030 + (kurz- fristig)	Zunahme in % (2010 – 2030)
L 178 Marbacher Str. nördl. An der Kälberweid	10 900	11 700	12 200	+ 12 %
L 178 Marbacher Str. südl. An der Kälberweid	9 500	10 100	10 700	+ 13 %
L 178 Hauptstr. südl. Essey-les-Nancy-Str.	8 200	8 900	9 300	+ 13 %
L 178 Hauptstr. südl. Ringstr.	4 500	4 900	5 200	+ 16 %
K 5712 Essey-les-Nancy-Str. westl. Hauptstr.	7 000	7 500	7 800	+ 11 %
K 5712 Bondelstr. Westl. Vorbergstr.	5 100	5 500	5 700	+ 12 %

In den nachfolgenden Planungsfällen gilt es jeweils darzustellen bzw. nachzuweisen, inwieweit die zur Diskussion gestellte östliche Anschlussvariante (**Anlage 2**) zu Verkehrsentlastungen im Zuge der vorhandenen Ortsdurchfahrt beitragen kann.

2.2. Planungsfall (kurzfristig)

Das im Planungsfall (kurzfristig) untersuchte Straßennetz berücksichtigt folgende Maßnahme:

- östliche Verbindungsstraße zur K 5734 gem. Anlage 2

Das Ergebnis der Umlegung der prognostizierten Verkehrsbeziehungen ist als Straßenbelastung in Kfz/24 Stunden – Verkehrsumfang 2030 – in **Plan 3** für den Untersuchungsraum und in **Plan 4** für die Gemeinde Brigachtal dargestellt.

Die **Pläne 5** und **6** enthalten jeweils eine Darstellung der Differenzen zum Prognose-Nullfall kurzfristig. Daraus lassen sich die zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen im Straßennetz des Untersuchungsgebietes direkt ablesen (Anmerkung: Die Differenzen werden von den exakten Zahlen gebildet. Infolge der EDV-Rundungen können Abweichungen bis 200 Kfz eintreten).

Die zu erwartenden Verkehrsbelastungen im Hauptverkehrsstraßennetz des Untersuchungsgebietes sind für wichtige Querschnitte in nachfolgender Tabelle zusammengestellt:

	Kfz/24 Stunden (Planjahr 2030)			
	Prognose- Nullfall (kurzfristig)	Planungsfall (kurzfristig)	Entwicklung absolut in %	
L 178 Marbacher Str. nördl. An der Kälberweid	12 200	8 600	- 3 600	- 29 %
L 178 Marbacher Str. südl. An der Kälberweid	10 700	8 100	- 2 600	- 24 %
L 178 Hauptstr. südl. Essey-les-Nancy-Str.	9 300	9 200	- 100	- 1 %
L 178 Hauptstr. südl. Ringstr.	5 200	5 100	- 100	- 2 %
K 5712 Essey-les-Nancy-Str. westl. Hauptstr.	7 800	8 600	+ 800	+ 10 %
K 5712 Bondelstr. Westl. Vorbergstr.	5 700	6 500	+ 800	+ 14 %

Folgende Ergebnisse sind bemerkenswert:

- Die vorgesehene östliche Verbindungsstraße zur K 5734 übernimmt Verkehrsbelastungen in der Größenordnung von rd. 4 700 Kfz/24 Stunden.
- Im Vergleich zum Prognose-Nullfall (kurzfristig) werden im Zuge der L 178 Hauptstraße – Marbacher Straße Verkehrsentlastungen in der Größenordnung von rd. 100 – 2 600 Kfz/24 Stunden erwartet.

- Im Zuge der Essey-les-Nancy-Straße werden Verkehrszunahmen in der Größenordnung von rd. 800 Kfz/24 Stunden erwartet.

2.3. Prognose-Nullfall (mittelfristig)

Das Ergebnis der Umlegung der für das mittelfristige Entwicklungsszenario prognostizierten Verkehrsbeziehungen auf das derzeitige Netz ist als Prognose-Nullfall (Kfz/24 Stunden) in **Plan 7** für den Untersuchungsraum und in **Plan 8** für die Gemeinde Brigachtal dargestellt. Wie das Umlegungsergebnis zeigt, führt der Verkehrszuwachs aus Motorisierungs- und allgemeiner Mobilitätsentwicklung sowie aus siedlungsstruktureller Entwicklung auf der Grundlage der Planungsüberlegungen der Gemeindeentwicklung 2030+ zu weiteren Belastungszunahmen im Straßennetz.

Ohne weitere Netzergänzungen sind für das Hauptverkehrsstraßennetz folgende Verkehrszunahmen zu erwarten:

	Kfz/24 Stunden			
	2010	2025	2030 + (mittelfristig)	Zunahme in % (2010 – 2030)
L 178 Marbacher Str. nördl. An der Kälberweid	10 900	11 700	12 600	+ 16 %
L 178 Marbacher Str. südl. An der Kälberweid	9 500	10 100	10 300	+ 8 %
L 178 Hauptstr. südl. Essey-les-Nancy-Str.	8 200	8 900	9 200	+ 12 %
L 178 Hauptstr. südl. Ringstr.	4 500	4 900	5 300	+ 18 %
K 5712 Essey-les-Nancy-Str. westl. Hauptstr.	7 000	7 500	7 800	+ 11 %
K 5712 Bondelstr. Westl. Vorbergstr.	5 100	5 500	5 600	+ 10 %

2.4. Planungsfall (mittelfristig)

Das im Planungsfall (mittelfristig) untersuchte Straßennetz berücksichtigt wiederum folgende Maßnahme:

- östliche Verbindungsstraße zur K 5734 gem. Anlage 2

Das Ergebnis der Umlegung der prognostizierten Verkehrsbeziehungen ist als Straßenbelastung in Kfz/24 Stunden – Verkehrsumfang 2030 – in **Plan 9** für den Untersuchungsraum und in **Plan 10** für die Gemeinde Brigachtal dargestellt.

Die **Pläne 11** und **12** enthalten jeweils eine Darstellung der Differenzen zum Prognose-Nullfall mittelfristig. Daraus lassen sich die zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen im Straßennetz des Untersuchungsgebietes direkt ablesen (Anmerkung: Die Differenzen werden von den exakten Zahlen gebildet. Infolge der EDV-Rundungen können Abweichungen bis 200 Kfz eintreten).

Die zu erwartenden Verkehrsbelastungen im Hauptverkehrsstraßennetz des Untersuchungsgebietes sind für wichtige Querschnitte in nachfolgender Tabelle zusammengestellt:

	Kfz/24 Stunden (Planjahr 2030)			
	Prognose- Nullfall (mittelfristig)	Planungsfall (mittelfristig)	Entwicklung absolut in %	
L 178 Marbacher Str. nördl. An der Kälberweid	12 600	9 000	- 3 600	- 29 %
L 178 Marbacher Str. südl. An der Kälberweid	10 300	7 900	- 2 400	- 23 %
L 178 Hauptstr. südl. Essey-les-Nancy-Str.	9 200	9 200	+/- 0	+/- 0 %
L 178 Hauptstr. südl. Ringstr.	5 300	5 200	- 100	- 2 %
K 5712 Essey-les-Nancy-Str. westl. Hauptstr.	7 800	8 700	+ 900	+ 12 %
K 5712 Bondelstr. Westl. Vorbergstr.	5 600	6 500	+ 900	+ 16 %

Folgende Ergebnisse sind bemerkenswert:

- Die vorgesehene östliche Verbindungsstraße zur K 5734 übernimmt Verkehrsbelastungen in der Größenordnung von rd. 4 900 Kfz/24 Stunden.
- Im Vergleich zum Prognose-Nullfall (kurzfristig) werden im Zuge der L 178 Hauptstraße – Marbacher Straße Verkehrsentlastungen in der Größenordnung von rd. 100 – 2 400 Kfz/24 Stunden erwartet.
- Im Zuge der Essey-les-Nancy-Straße werden Verkehrszunahmen in der Größenordnung von rd. 900 Kfz/24 Stunden ermittelt.

2.5. Prognose-Nullfall (langfristig)

Das Ergebnis der Umlegung der für das langfristige Entwicklungsszenario prognostizierten Verkehrsbeziehungen auf das derzeitige Netz ist als Prognose-Nullfall (Kfz/24 Stunden) in **Plan 13** für den Untersuchungsraum und in **Plan 14** für die Gemeinde Brigachtal dargestellt. Wie das Umlegungsergebnis zeigt, führt der Verkehrszuwachs aus Motorisierungs- und allgemeiner Mobilitätsentwicklung sowie aus siedlungsstruktureller Entwicklung auf der Grundlage der Planungsüberlegungen der Gemeindeentwicklung 2030+ zu weiteren Belastungszunahmen im Straßennetz.

Ohne weitere Netzergänzungen sind für das Hauptverkehrsstraßennetz folgende Verkehrszunahmen zu erwarten:

	Kfz/24 Stunden			
	2010	2025	2030+ (lang- fristig)	Zunahme in % (2010 – 2030)
L 178 Marbacher Str. nördl. An der Kälberweid	10 900	11 700	13 000	+ 19 %
L 178 Marbacher Str. südl. An der Kälberweid	9 500	10 100	10 800	+ 14 %
L 178 Hauptstr. südl. Essey-les-Nancy-Str.	8 200	8 900	10 100	+ 23 %
L 178 Hauptstr. südl. Ringstr.	4 500	4 900	5 300	+ 18 %
K 5712 Essey-les-Nancy-Str. westl. Hauptstr.	7 000	7 500	7 800	+ 11 %
K 5712 Bondelstr. Westl. Vorbergstr.	5 100	5 500	5 600	+ 10 %

2.6. Planungsfall (langfristig)

Das im Planungsfall (langfristig) untersuchte Straßennetz berücksichtigt wiederum folgende Maßnahme:

- östliche Verbindungsstraße zur K 5734 gem. Anlage 2

Das Ergebnis der Umlegung der prognostizierten Verkehrsbeziehungen ist als Straßenbelastung in Kfz/24 Stunden – Verkehrsumfang 2030 – in **Plan 15** für den Untersuchungsraum und in **Plan 16** für die Gemeinde Brigachtal dargestellt.

Die **Pläne 17** und **18** enthalten jeweils eine Darstellung der Differenzen zum Prognose-Nullfall langfristig. Daraus lassen sich die zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen im Straßennetz des Untersuchungsgebietes direkt ablesen (Anmerkung: Die Differenzen werden von den exakten Zahlen gebildet. Infolge der EDV-Rundungen können Abweichungen bis 200 Kfz eintreten).

Die zu erwartenden Verkehrsbelastungen im Hauptverkehrsstraßennetz des Untersuchungsgebietes sind für wichtige Querschnitte in nachfolgender Tabelle zusammengestellt:

	Kfz/24 Stunden (Planjahr 2030)			
	Prognose- Nullfall (langfristig)	Planungsfall (langfristig)	Entwicklung absolut	in %
L 178 Marbacher Str. nördl. An der Kälberweid	13 000	9 300	- 3 700	- 28 %
L 178 Marbacher Str. südl. An der Kälberweid	10 800	8 200	- 2 600	- 24 %
L 178 Hauptstr. südl. Essey-les-Nancy-Str.	10 100	9 900	- 200	- 2 %
L 178 Hauptstr. südl. Ringstr.	5 300	5 300	+/- 0	+/- 0 %
K 5712 Essey-les-Nancy-Str. westl. Hauptstr.	7 800	8 800	+ 1 000	+ 13 %
K 5712 Bondelstr. Westl. Vorbergstr.	5 600	6 600	+ 1 000	+ 18 %

Folgende Ergebnisse sind bemerkenswert:

- Die vorgesehene östliche Verbindungsstraße zur K 5734 übernimmt Verkehrsbelastungen in der Größenordnung von rd. 5 000 Kfz/24 Stunden.
- Im Vergleich zum Prognose-Nullfall (kurzfristig) werden im Zuge der L 178 Hauptstraße – Marbacher Straße Verkehrsentlastungen in der Größenordnung von rd. 200 – 2 600 Kfz/24 Stunden erwartet.
- Im Zuge der Essey-les-Nancy-Straße werden Verkehrszunahmen in der Größenordnung von rd. 1 000 Kfz/24 Stunden ermittelt.

3. Ergebnis der Verkehrsuntersuchung

Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurden die verkehrlichen Auswirkungen anstehender Planungsüberlegungen zum Gemeindeentwicklungskonzept 2030+ der Gemeinde Brigachtal (östliche Anbindung zur K 7534 in 3 Entwicklungsszenarien) ermittelt und dargestellt.

Bei der Bearbeitung wurde auf bestehende Verkehrsdaten der nachfolgend genannten Untersuchungen zurückgegriffen:

Verkehrsuntersuchung Gemeinde Brigachtal
- Fortschreibung FNP -
Modus Consult Ulm GmbH
November 2006

Verkehrsuntersuchung Gemeinde Brigachtal
Mobilitätskonzept
- Ergänzende Verkehrserhebungen -
Modus Consult Ulm GmbH
Februar 2011

Verkehrsuntersuchung Gemeinde Brigachtal
Gemeindeentwicklungskonzept
- Ergänzende Planungsfälle -
Modus Consult Ulm GmbH
Mai 2016

Unter Berücksichtigung der siedlungsstrukturellen Zielvorstellungen im Untersuchungsraum und der noch zu erwartenden Motorisierungs- und Mobilitätsentwicklung konnte das künftige Verkehrsaufkommen im Planjahr 2030 prognostiziert werden. Der künftige Verkehrsumfang bildet die Grundlage für eine Bewertung der im Untersuchungsgebiet anstehenden Planungsmaßnahmen.

Unter Abstützung auf die Prognoseergebnisse ergeben sich folgende wesentliche Schlussfolgerungen:

- Die vorgesehene östliche Verbindungsstraße zur K 5734 übernimmt in Abhängigkeit des jeweiligen Entwicklungsszenarios Verkehrsbelastungen in der Größenordnung von rd. 4 700 bis 5 000 Kfz/24 Stunden.

- Im Vergleich zum jeweiligen Prognose-Nullfall können mit der geplanten östlichen Verbindungsstraße insbesondere Verkehrsentlastungen im Zuge der L 178 Marbacher Straße erwartet werden.
- Für die Kreisstraße K 5734 werden mit der geplanten Maßnahme Verkehrsentlastungen von bis zu rd. 3 700 Kfz/24 Stunden berechnet.
- Im Hinblick auf das bisher angestrebte Gesamtkonzept ist die vorgesehen Erschließung noch mit den Beteiligten entsprechend abzustimmen.

In der vorliegenden Untersuchung erfolgte eine Bewertung der geplanten Maßnahmen aus verkehrlicher Sicht. Die ermittelten Verkehrsdaten stehen für die im Rahmen der Entwurfsplanung notwendigen Ermittlungen, z.B. der Lärm- und Schadstoffemissionen sowie der planerischen Gestaltung und Dimensionierung der Knotenpunkte und den damit verbundenen notwendigen Abstimmungen mit den Straßenbaulastträgern und der Raumschaft direkt zur Verfügung.

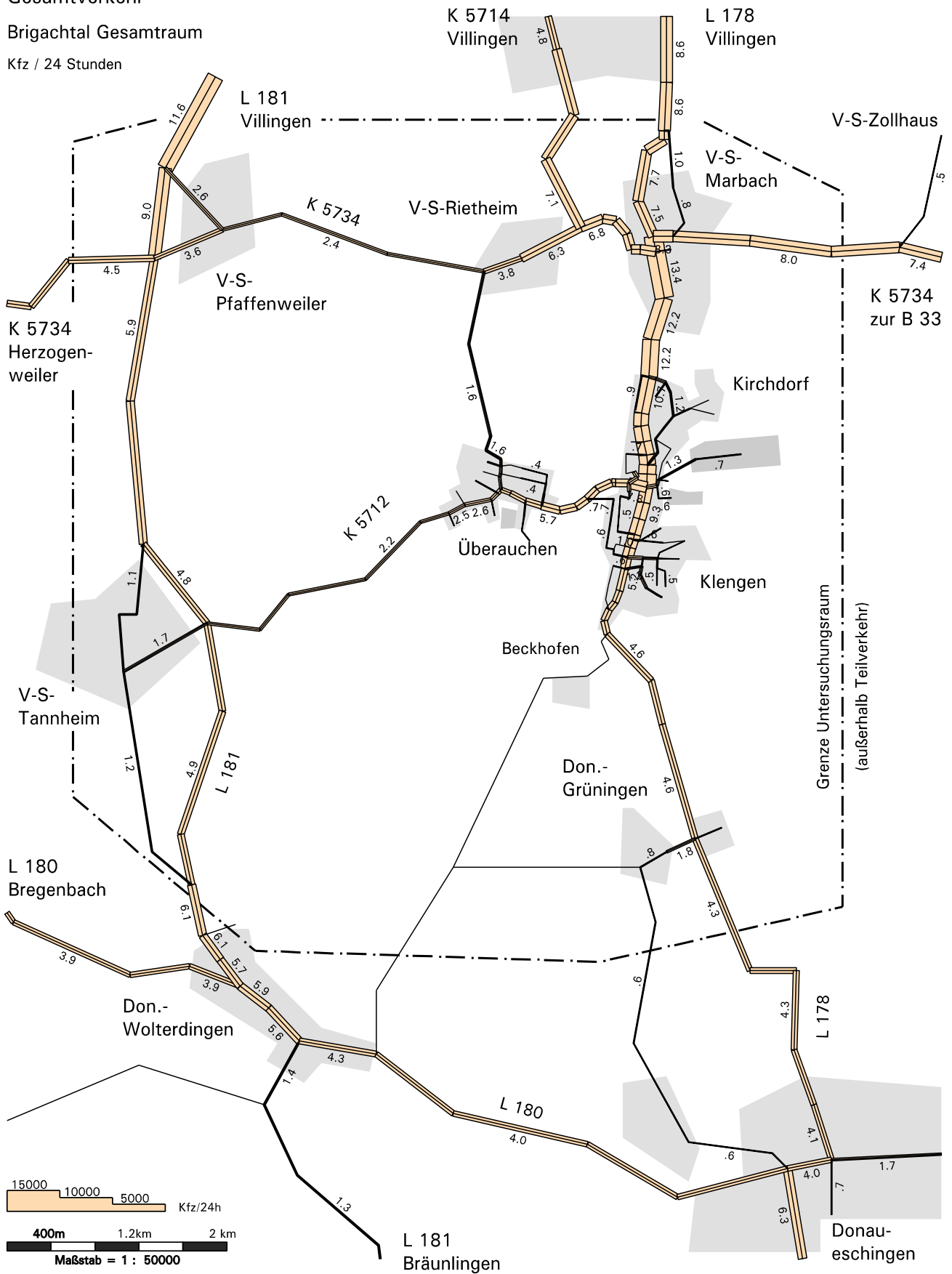
Prognose-Nullfall kurzfristig

Straßenbelastungen 2030

Gesamtverkehr

Brigachtal Gesamttraum

Kfz / 24 Stunden



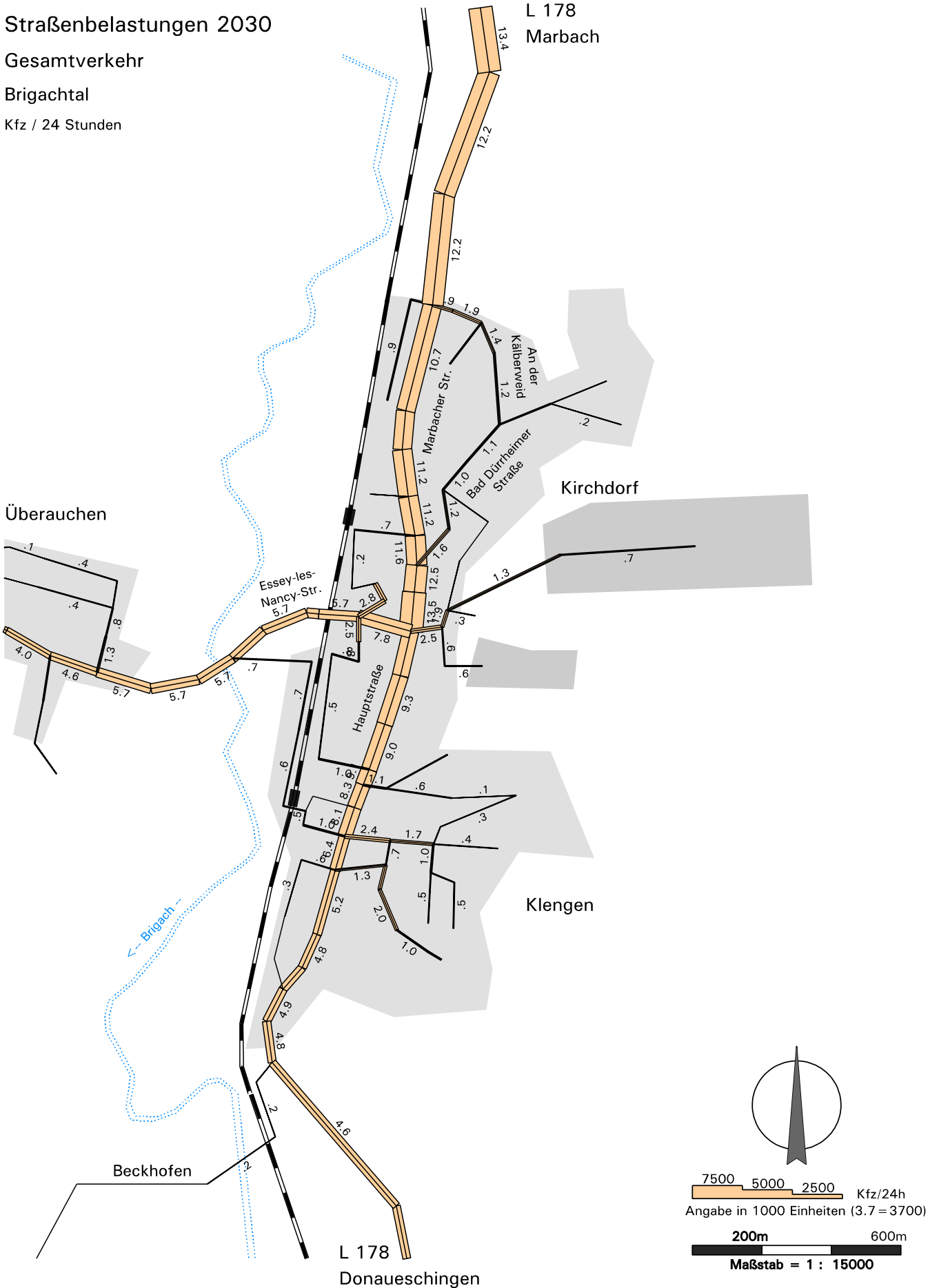
Prognose-Nullfall kurzfristig

Straßenbelastungen 2030

Gesamtverkehr

Brigachtal

Kfz / 24 Stunden



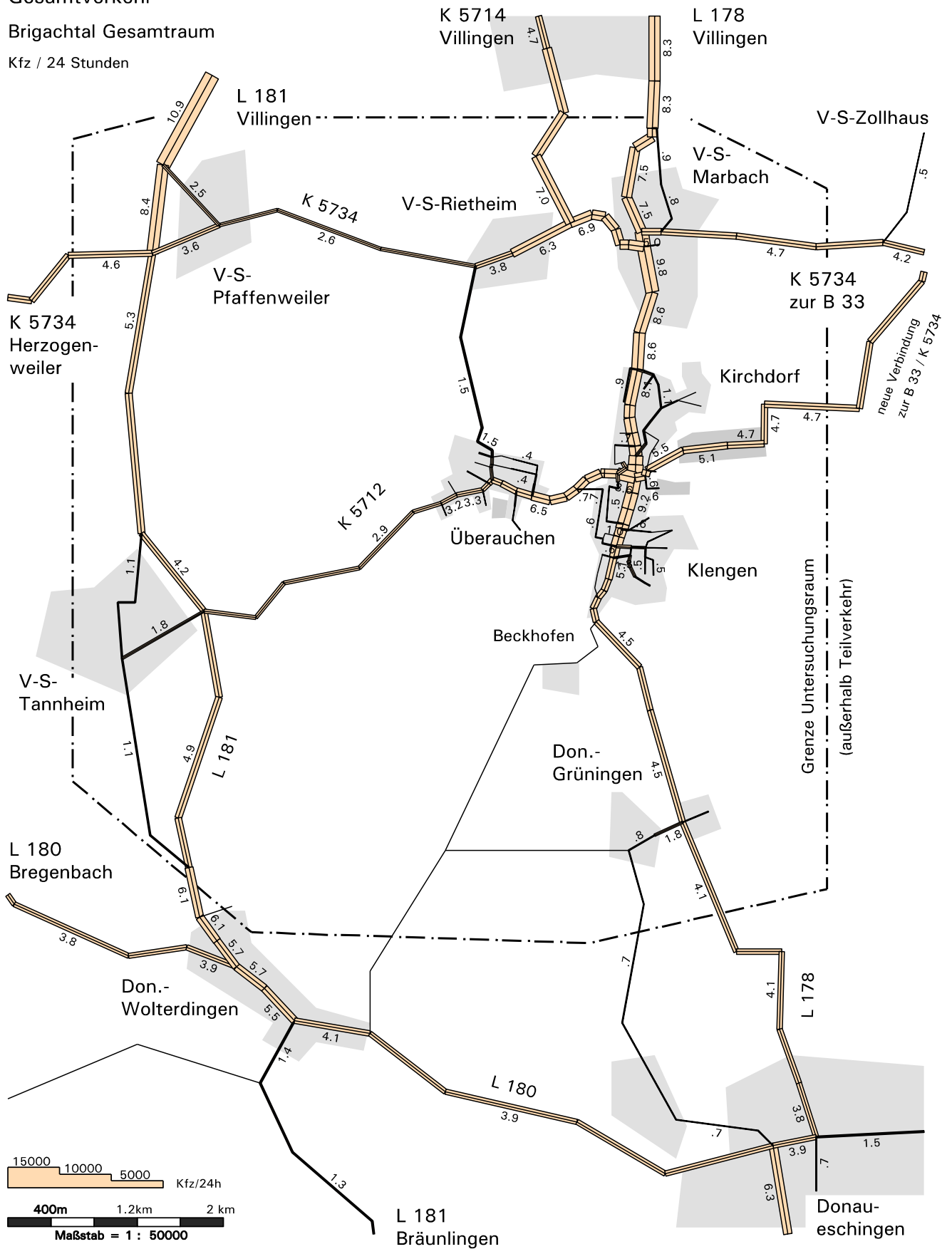
Planungsfall kurzfristig

Straßenbelastungen 2030

Gesamtverkehr

Brigachtal Gesamttraum

Kfz / 24 Stunden



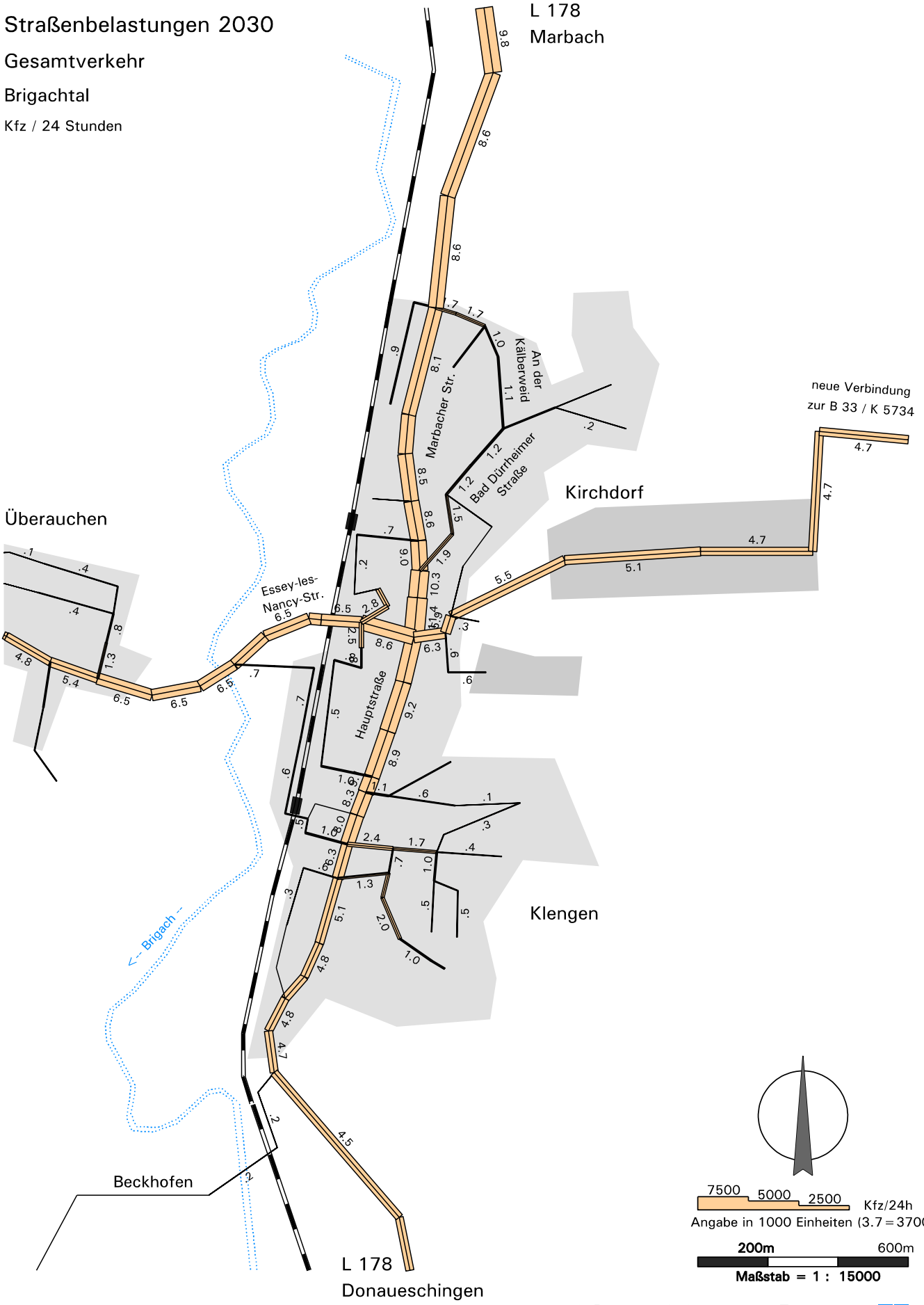
Planungsfall kurzfristig

Straßenbelastungen 2030

Gesamtverkehr

Brigachtal

Kfz / 24 Stunden



Planungsfall kurzfristig

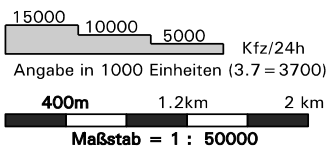
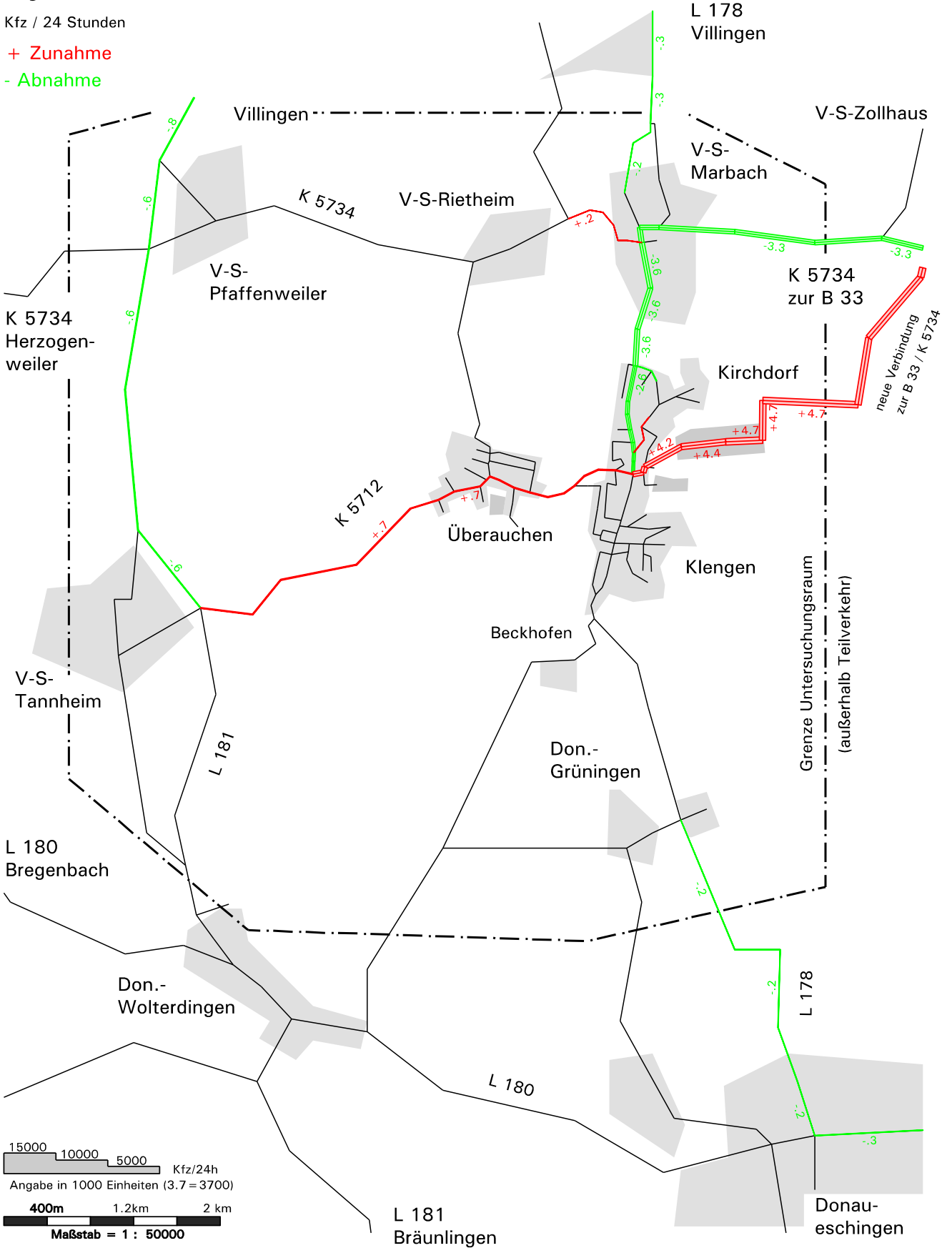
Differenz zum Prognose-Nullfall kurzfristig

Brigachtal Gesamttraum

Kfz / 24 Stunden

+ Zunahme

- Abnahme



Planungsfall kurzfristig

Differenz zum Prognose-Nullfall kurzfristig

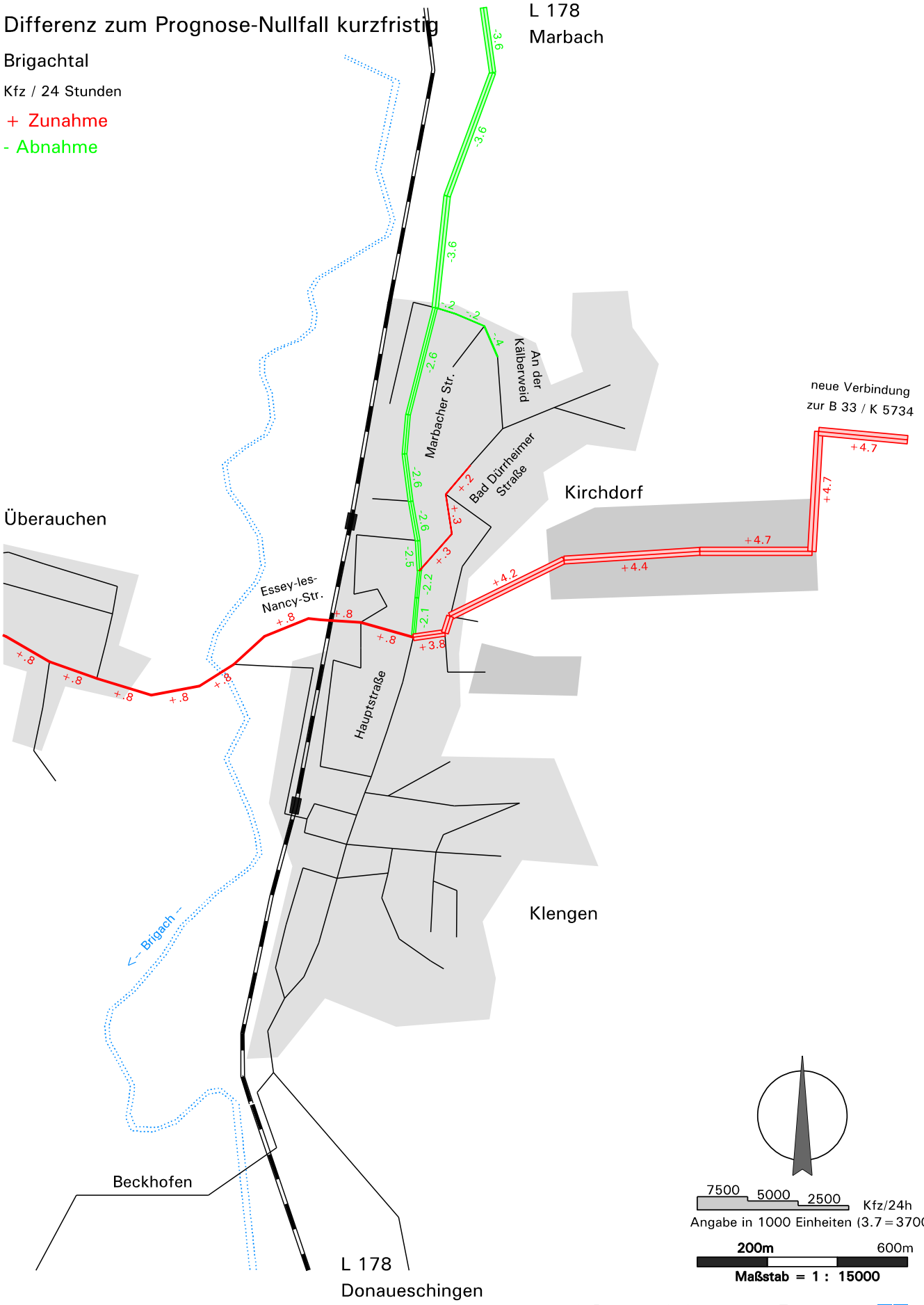
Brigachtal

Kfz / 24 Stunden

+ Zunahme

- Abnahme

L 178
Marbach



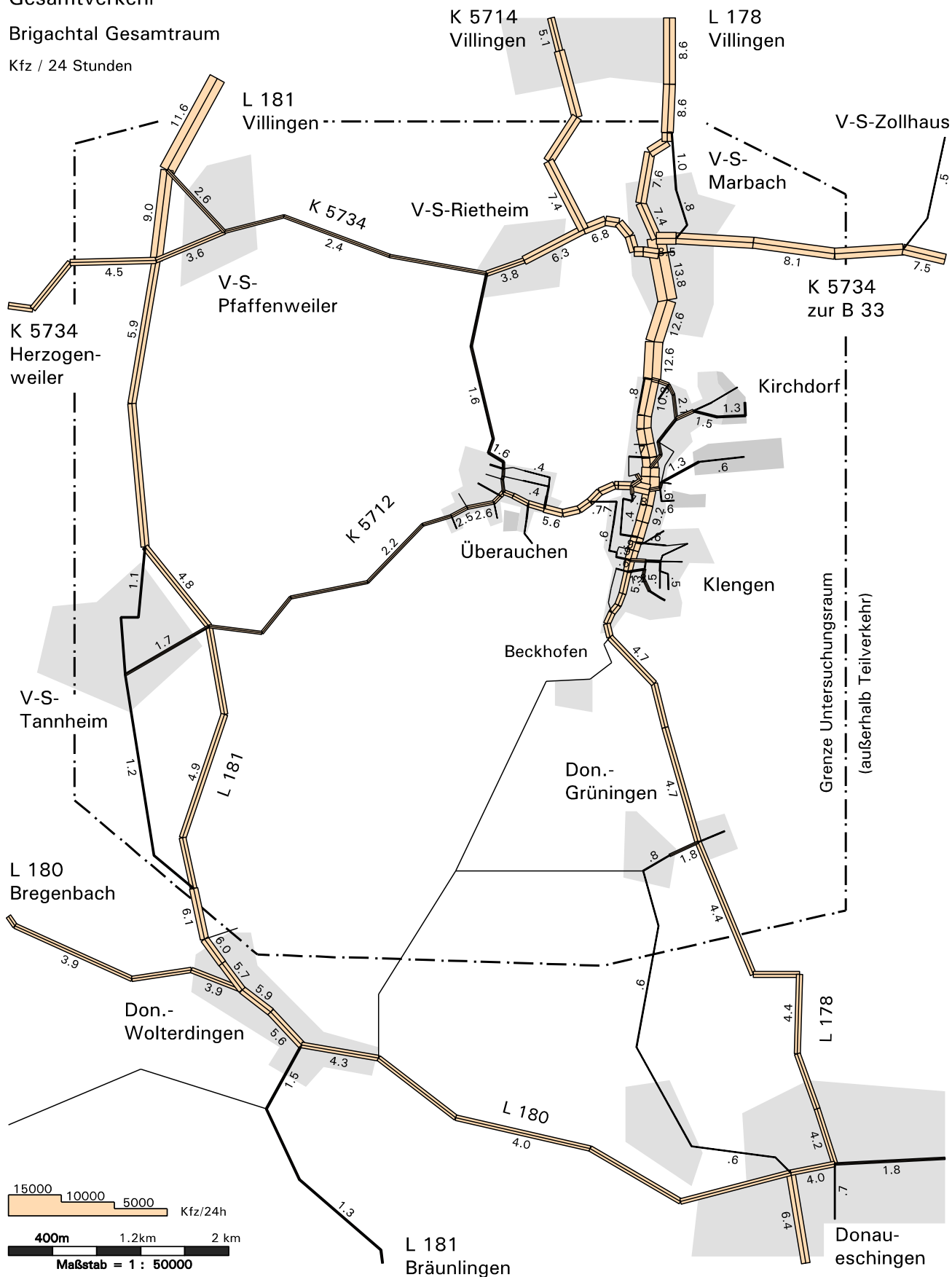
Prognose-Nullfall mittelfristig

Straßenbelastungen 2030

Gesamtverkehr

Brigachtal Gesamttraum

Kfz / 24 Stunden



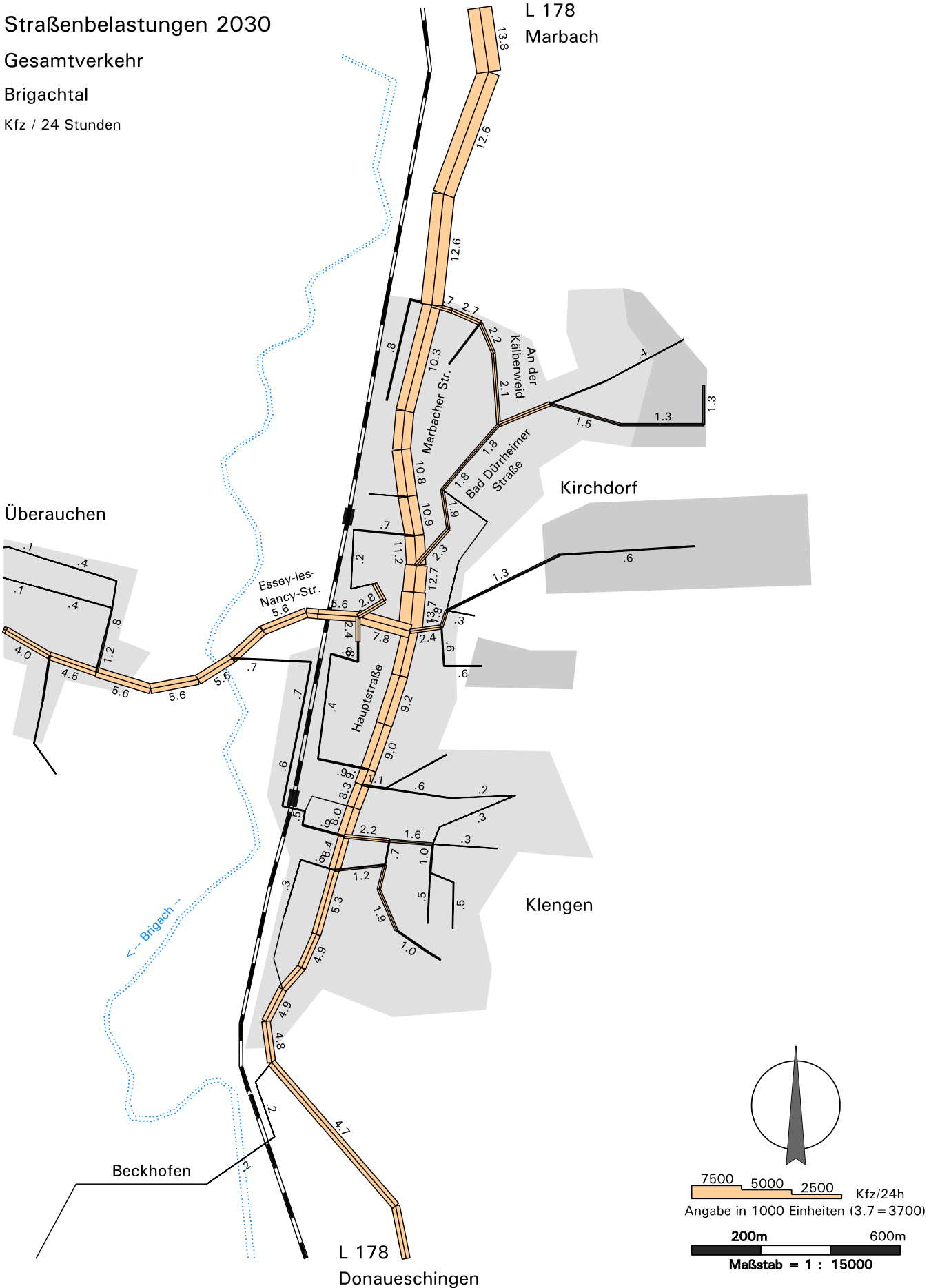
Prognose-Nullfall mittelfristig

Straßenbelastungen 2030

Gesamtverkehr

Brigachtal

Kfz / 24 Stunden



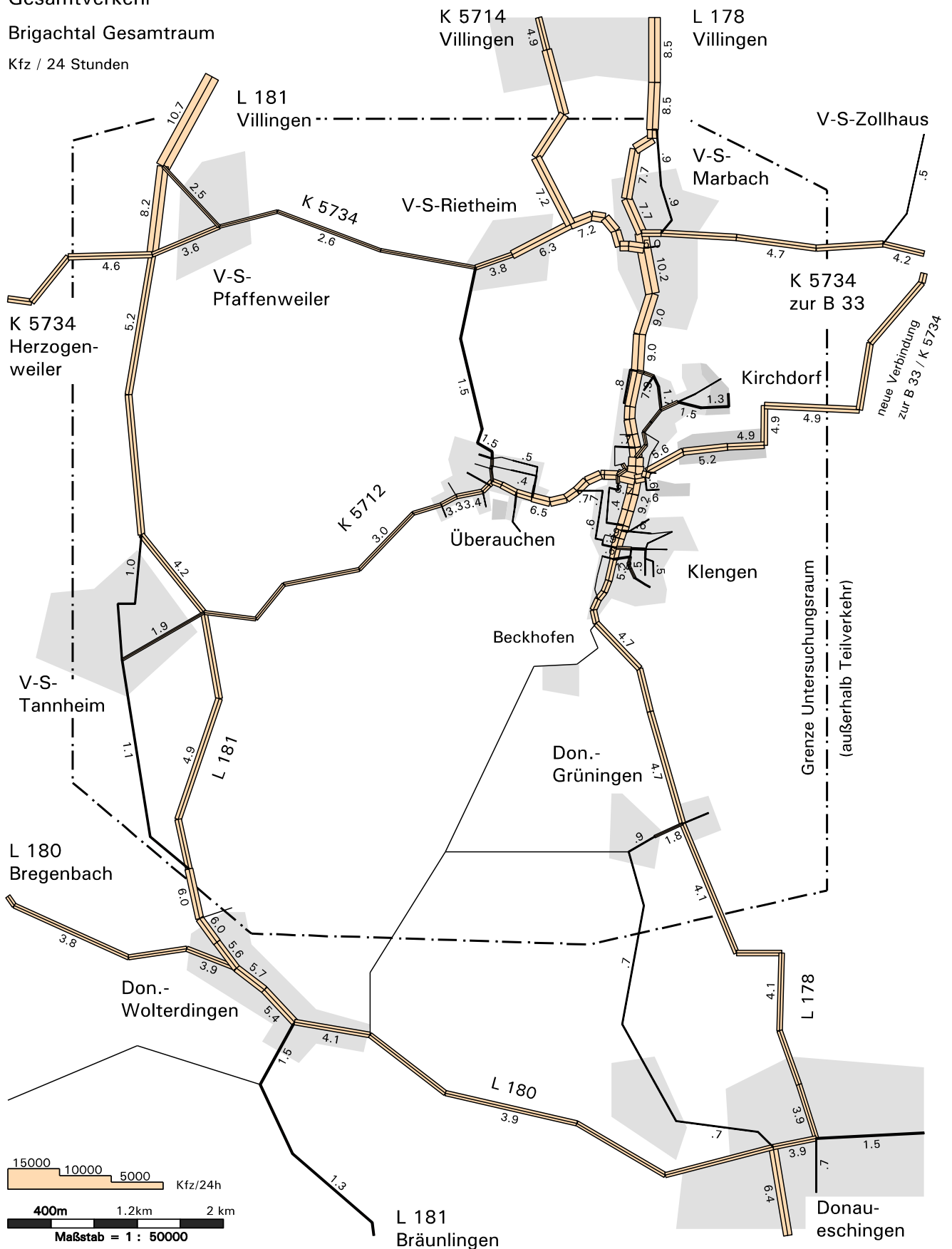
Planungsfall mittelfristig

Straßenbelastungen 2030

Gesamtverkehr

Brigachtal Gesamttraum

Kfz / 24 Stunden



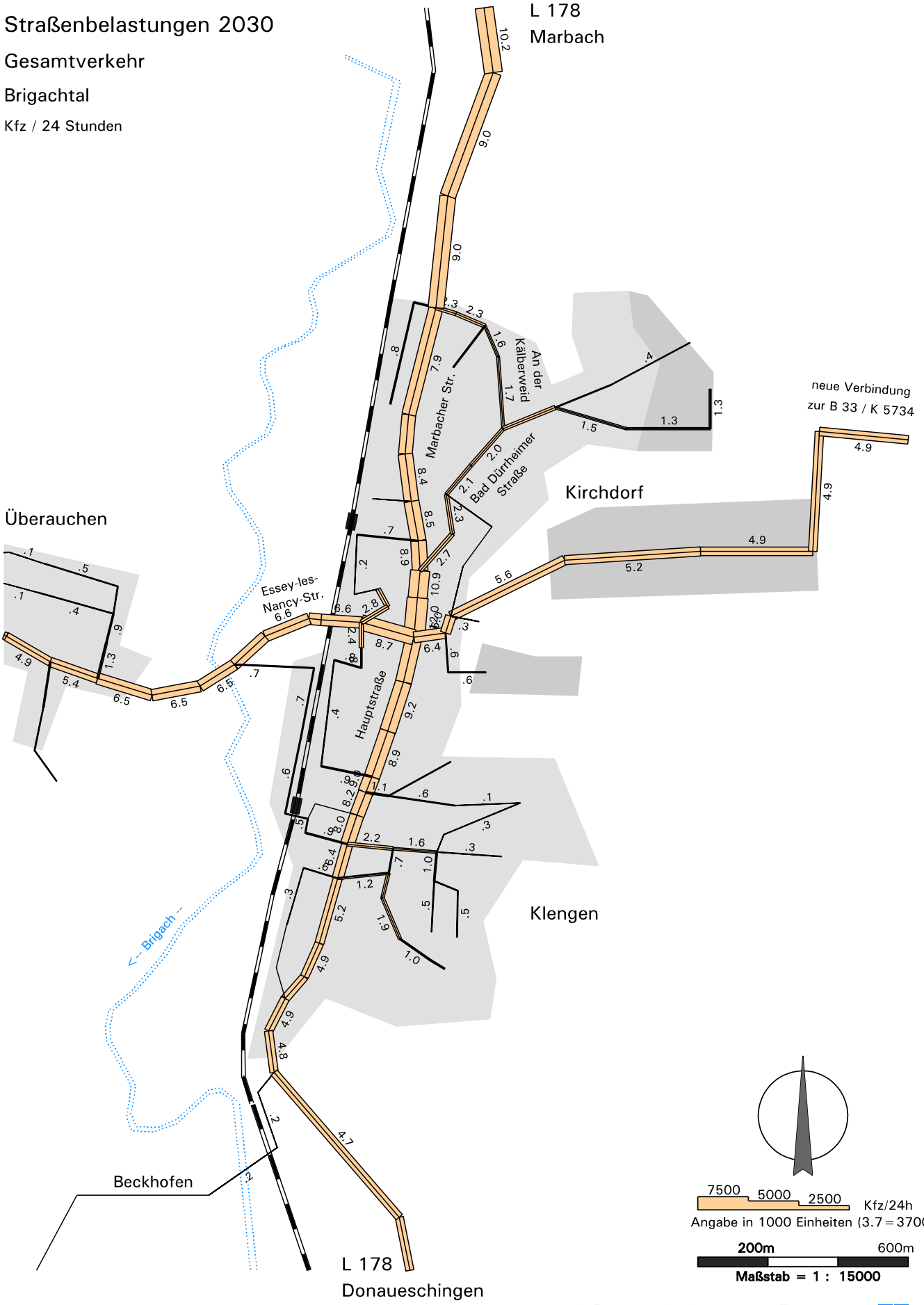
Planungsfall mittelfristig

Straßenbelastungen 2030

Gesamtverkehr

Brigachtal

Kfz / 24 Stunden



Planungsfall mittelfristig

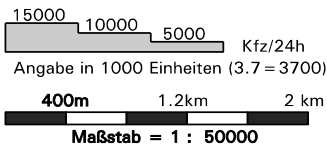
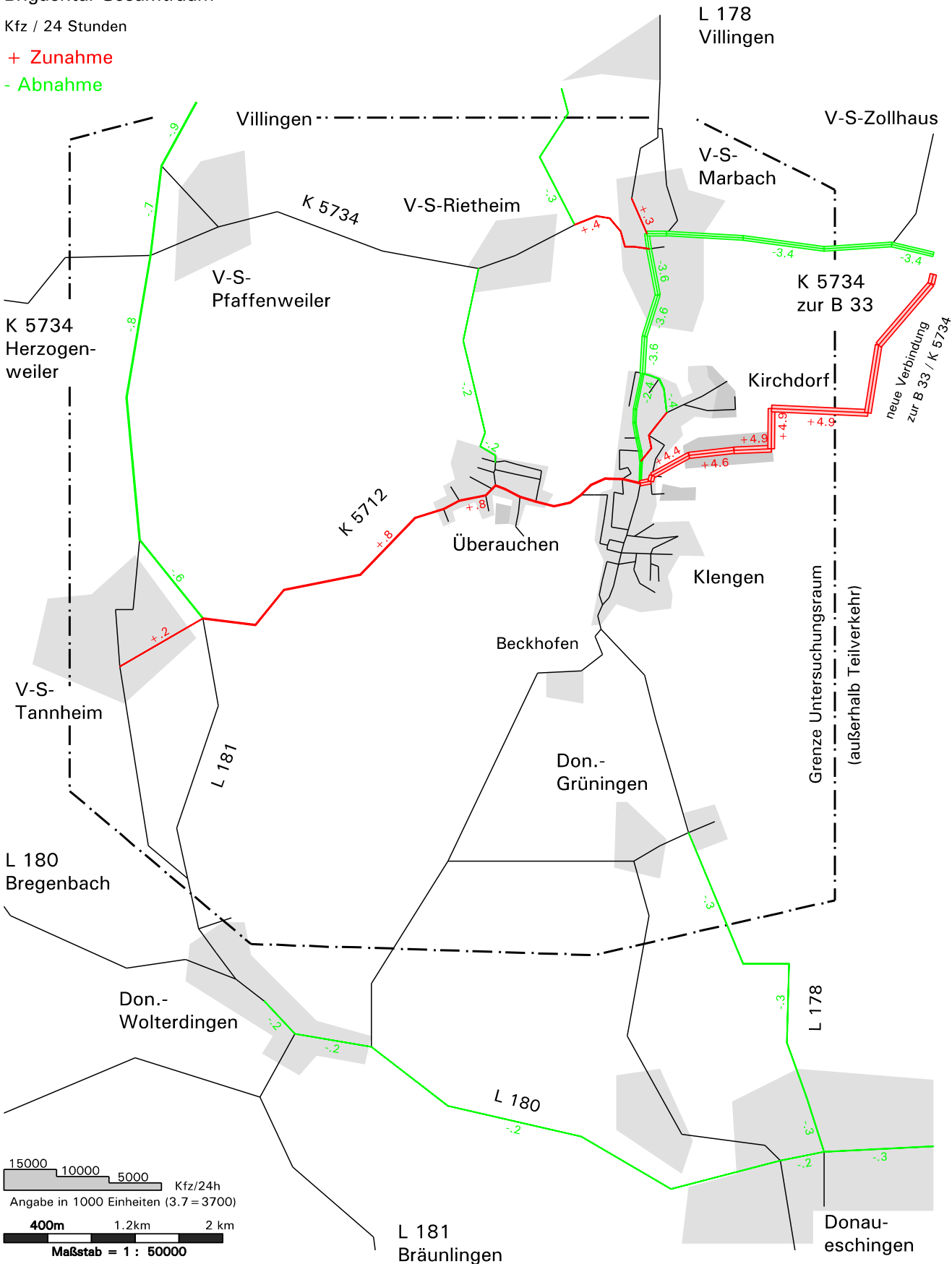
Differenz zum Prognose-Nullfall mittelfristig

Brigachtal Gesamttraum

Kfz / 24 Stunden

+ Zunahme

- Abnahme



Planungsfall mittelfristig

Differenz zum Prognose-Nullfall mittelfristig

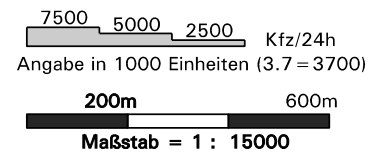
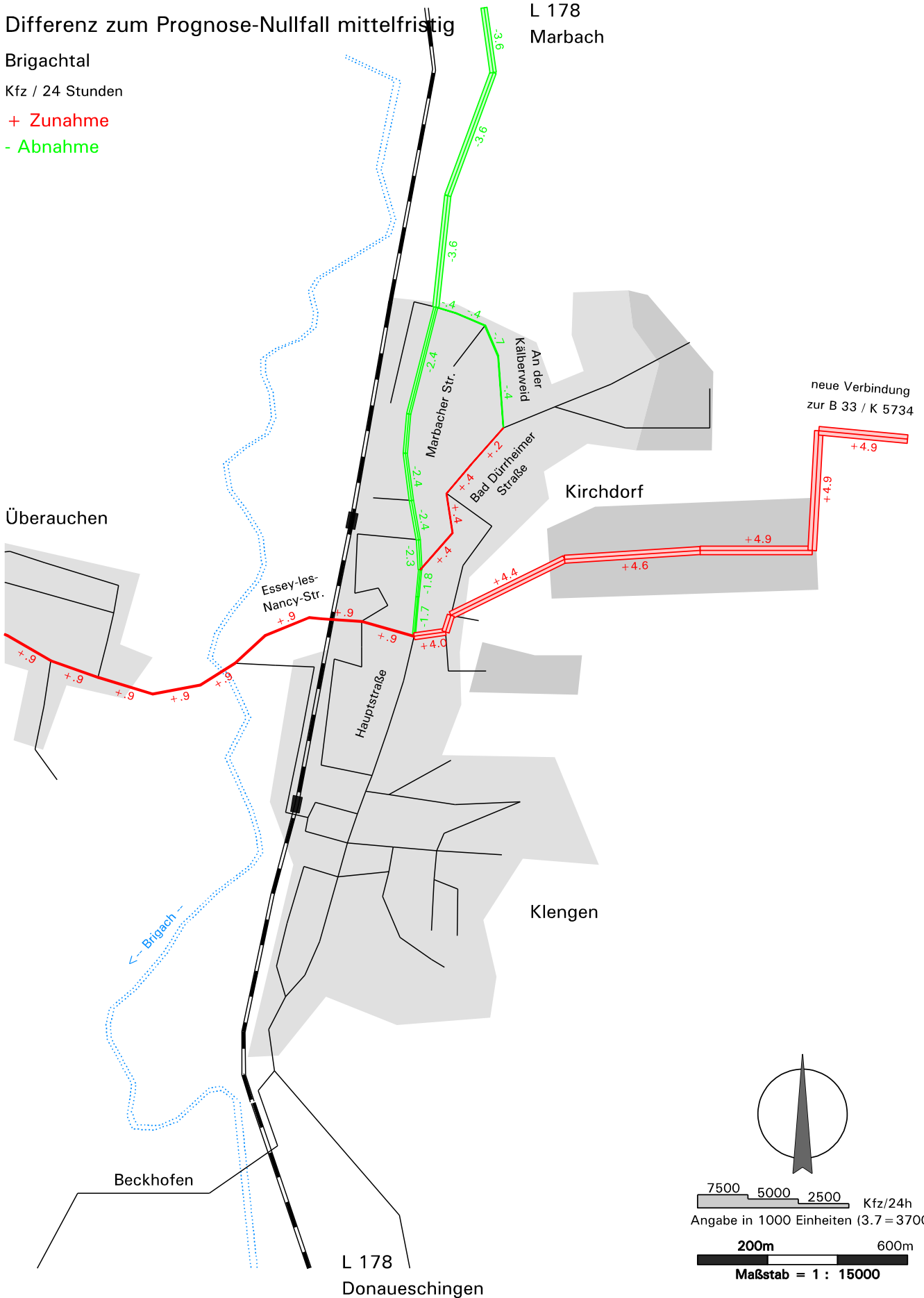
Brigachtal

Kfz / 24 Stunden

+ Zunahme

- Abnahme

L 178
Marbach



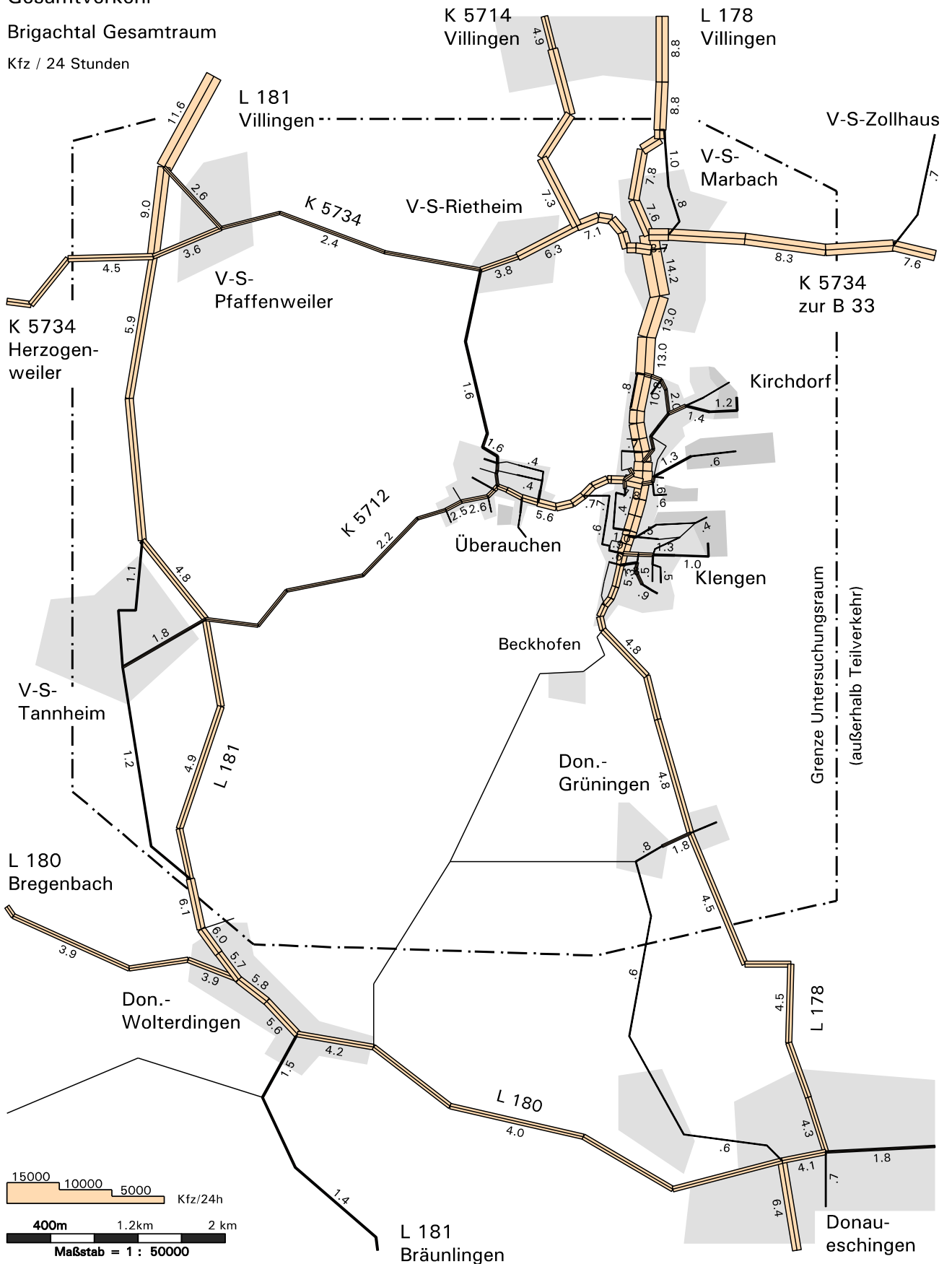
Prognose-Nullfall langfristig

Straßenbelastungen 2030

Gesamtverkehr

Brigachtal Gesamttraum

Kfz / 24 Stunden



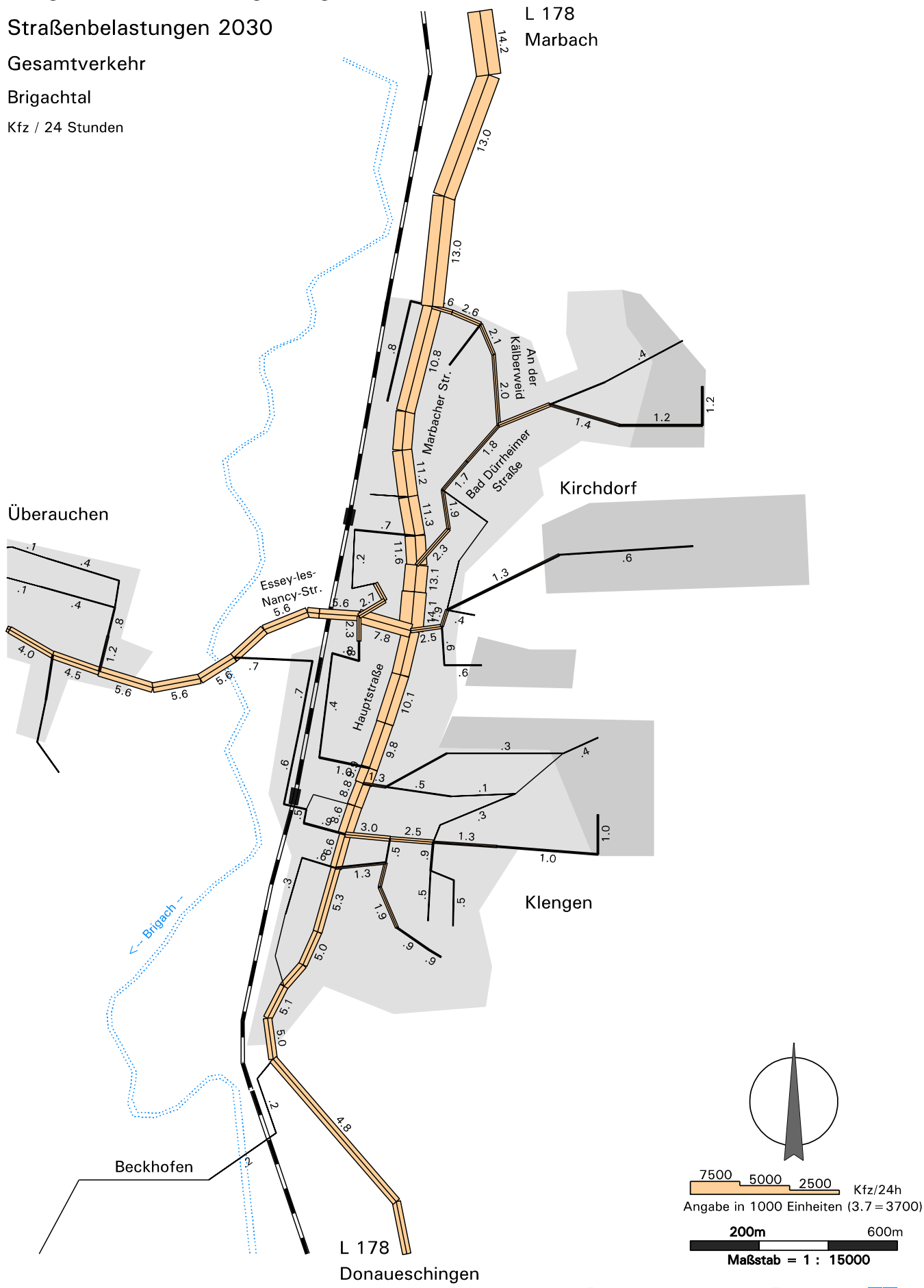
Prognose-Nullfall langfristig

Straßenbelastungen 2030

Gesamtverkehr

Brigachtal

Kfz / 24 Stunden

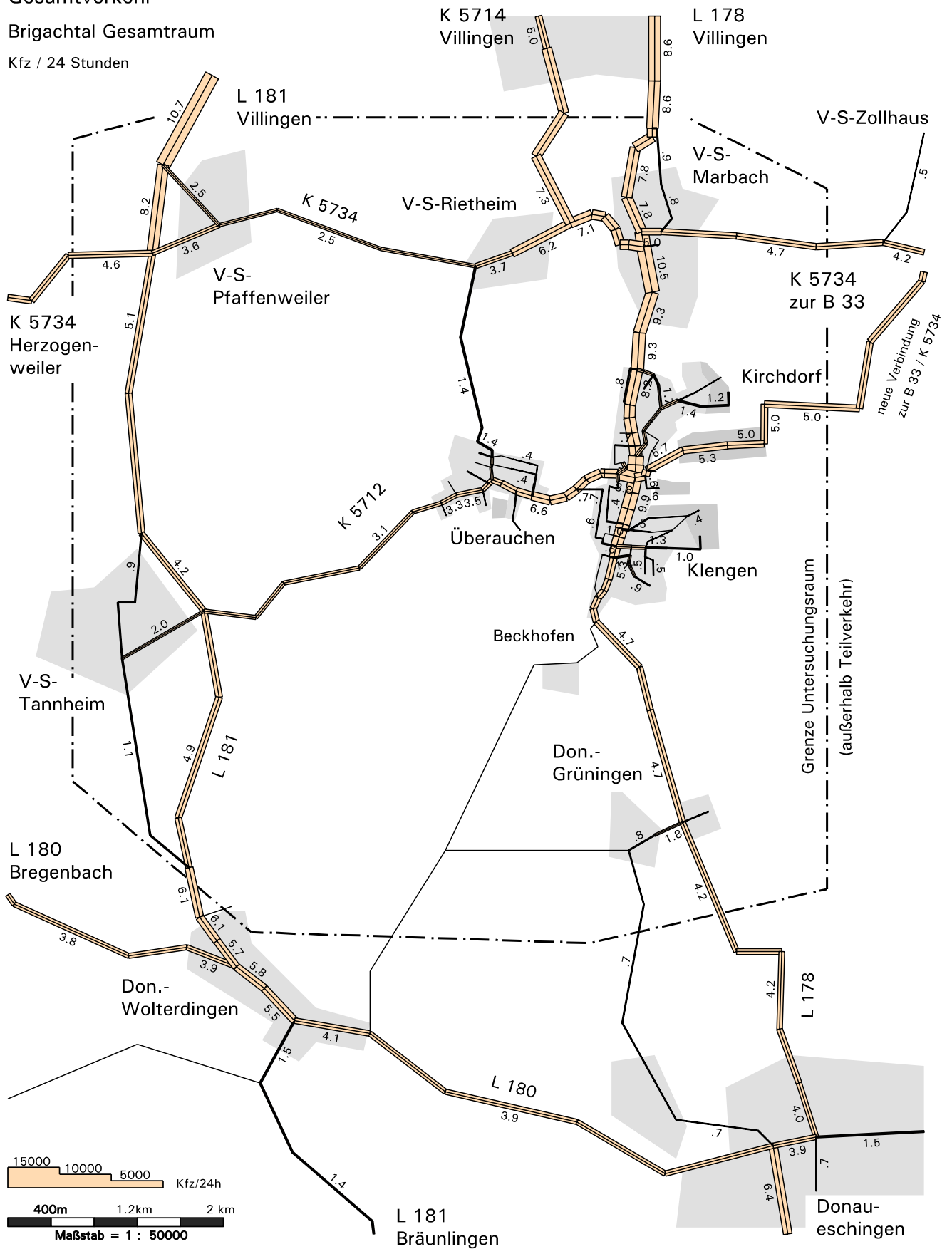


Planungsfall langfristig Straßenbelastungen 2030

Gesamtverkehr

Brigachtal Gesamttraum

Kfz / 24 Stunden



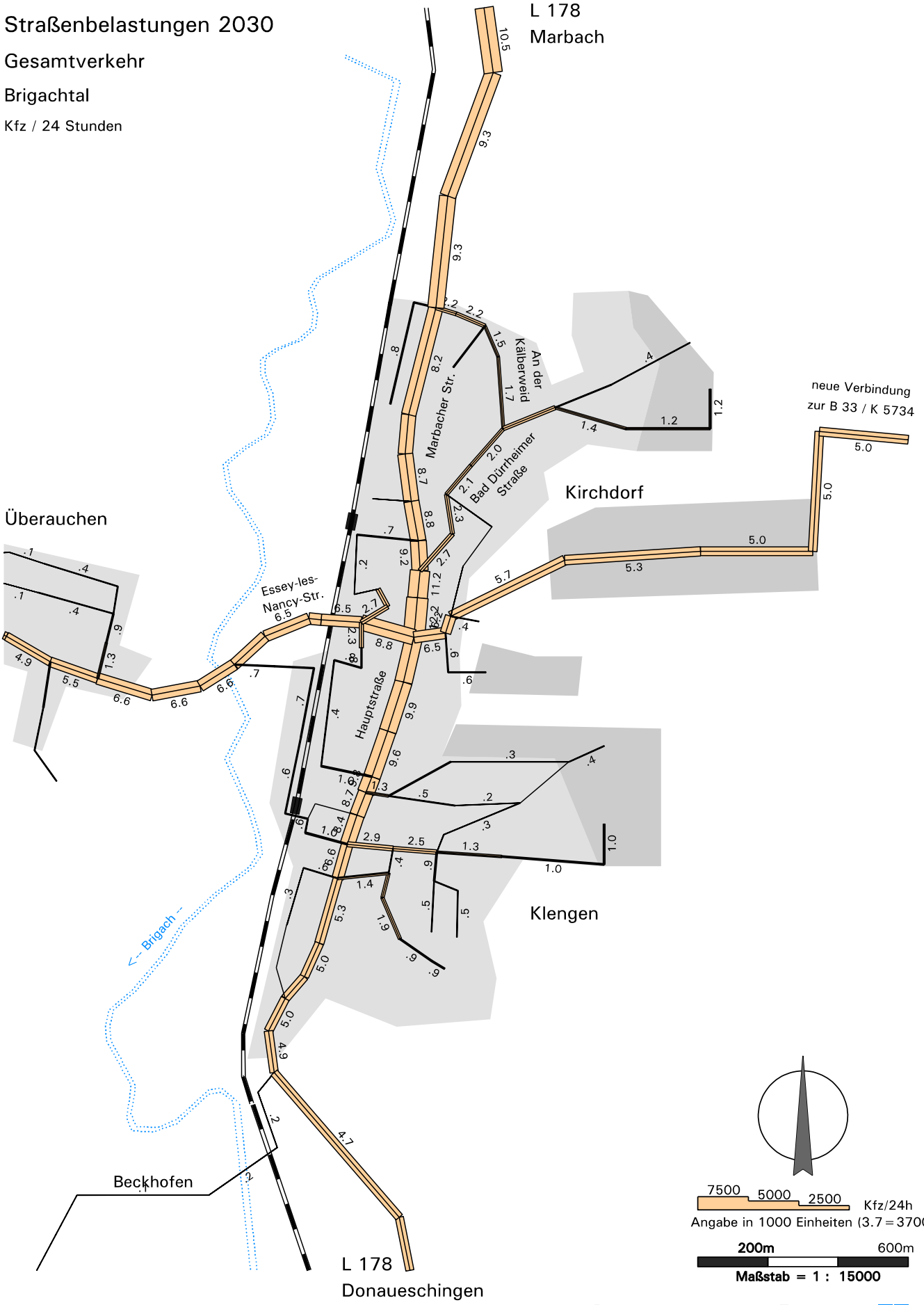
Planungsfall langfristig

Straßenbelastungen 2030

Gesamtverkehr

Brigachtal

Kfz / 24 Stunden



Planungsfall langfristig

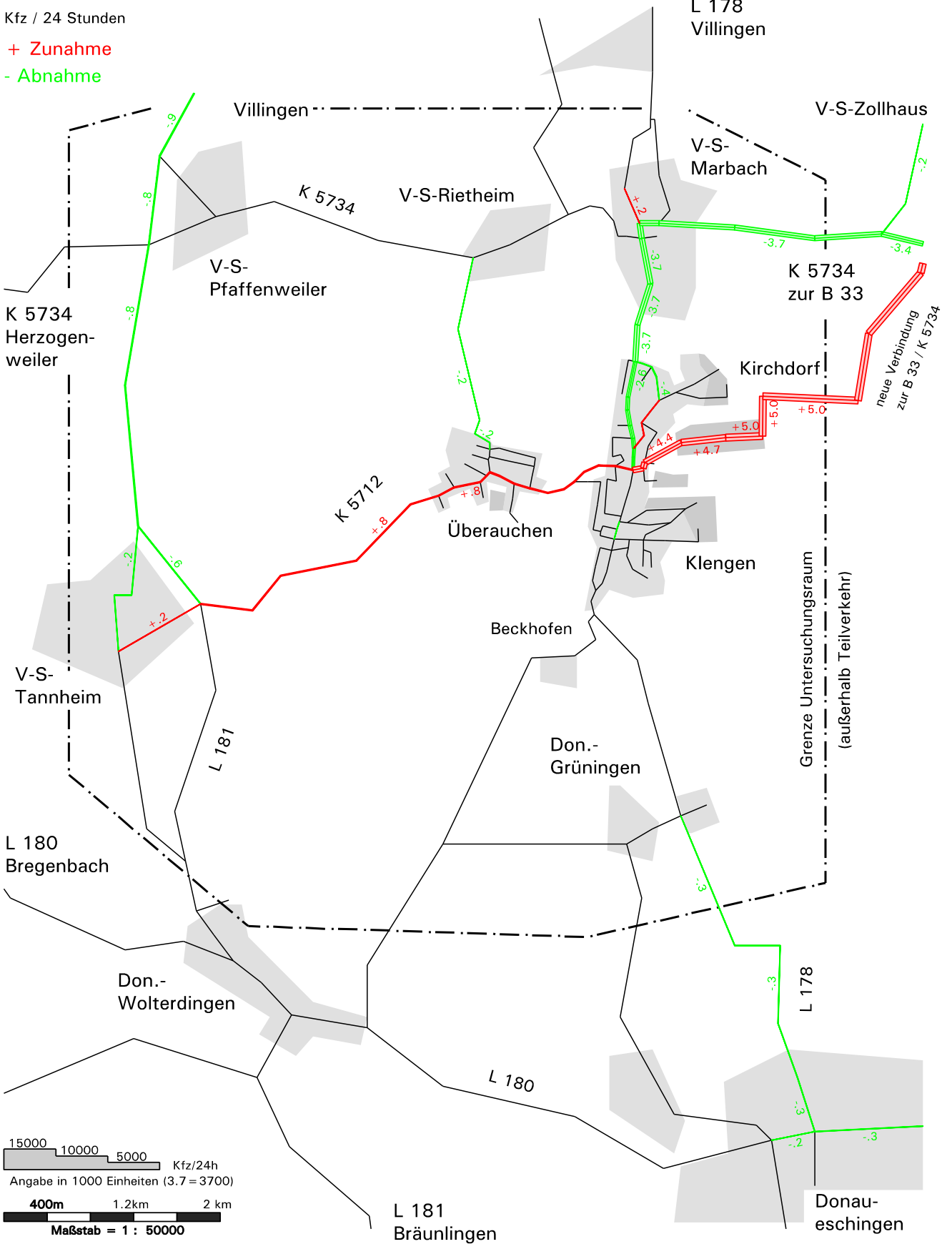
Differenz zum Prognose-Nullfall langfristig

Brigachtal Gesamttraum

Kfz / 24 Stunden

+ Zunahme

- Abnahme



Planungsfall langfristig

Differenz zum Prognose-Nullfall langfristig

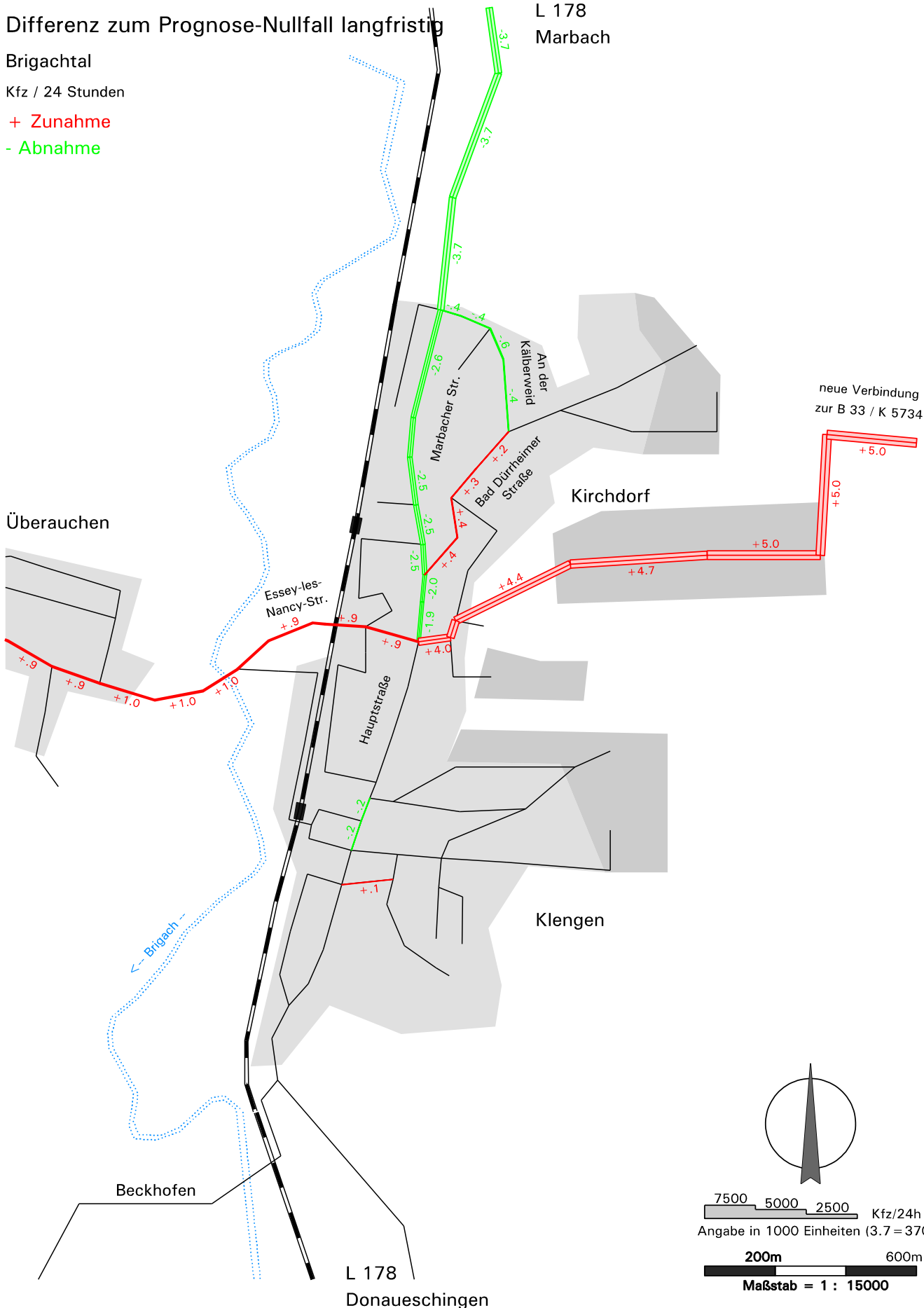
Brigachtal

Kfz / 24 Stunden

+ Zunahme

- Abnahme

L 178
Marbach



Pkw-Dichte auf 1 000 Einwohner

Shell-Prognose 2030

Bundesrepublik Deutschland, Schwarzwald-Baar-Kreis

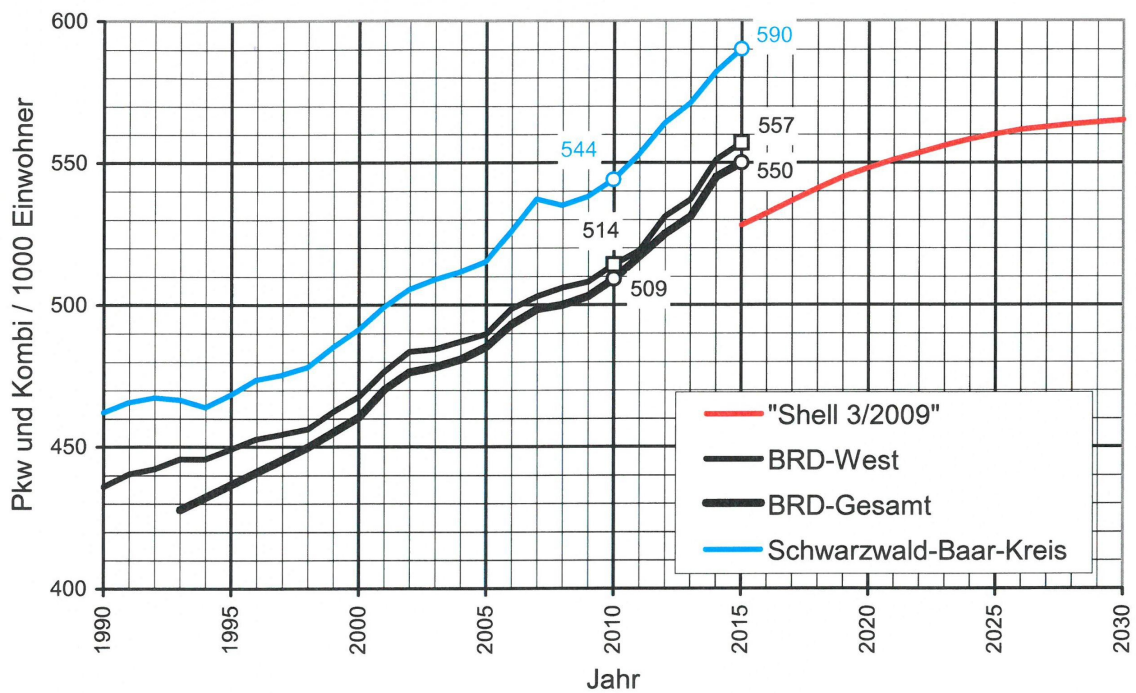
Grundlage: Bestand Kraftfahrt-Bundesamt 2015, Shell Pkw-Szenarien 3/2009

Schwarzwald-Baar-Kreis

Pkw-Dichte auf 1000 Einwohner

Shell-Prognose 2030 Bundesrepublik Deutschland

Schwarzwald-Baar-Kreis



Quelle: Bestand Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg 2015
Shell Pkw-Szenarien, 3/2009

Anmerkung:

Ab 01.01.2008 sind die vorübergehend stillgelegten Kraftfahrzeuge nicht mehr in der Bestandsstatistik enthalten.
Die Angaben Pkw-Dichte / 1000 Einwohner sind bis einschl. 2007 entsprechend angepaßt.

