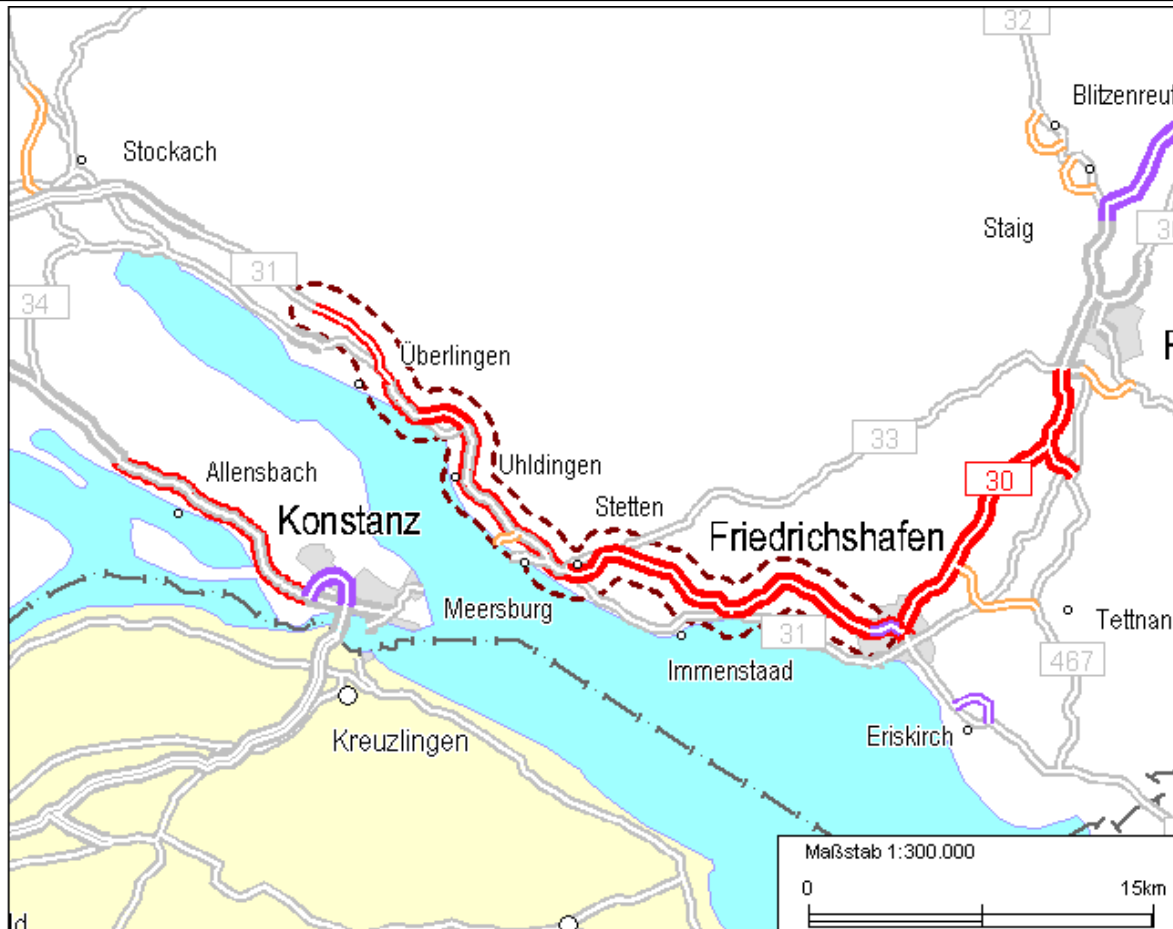


B 31 Überlingen/W - Friedrichshafen/Waggershshn. Projekt-Nr.:
BW6525
 Projektbeschreibung und Beurteilungskriterien Baden - Württemberg



LEGENDE

Technische Merkmale und Ziele:
 2/4 streifiger Neubau mit Standstreifen im Zuge der B 31 und Erweiterung der B 31 von 2 auf 4 Fahrstreifen
 Erhöhung der Verkehrssicherheit, Abbau von Kapazitätsengpässen

Verkehrsstärken 2015:

Bewertungsprognose:	500 - 44400 Kfz/24h	Lkw:	1000 - 5330 Kfz/24h	VKE:
Bedarfsplanprognose:	14000 - 33000 Kfz/24h	Lkw:	1100 - 4400 Kfz/24h	
Kosten und Länge:	212,4 Mio.EUR / 30,3 km	Kosten pro km:	7,0 Mio.EUR	<input type="checkbox"/>

Projektbeurteilungen:

1. Gesamtwirtschaftliche und verkehrliche Bewertung	<input type="checkbox"/>
Nutzen-Kosten-Verhältnis: 5,6	
2. Umweltrisikoeinschätzung	<input type="checkbox"/>
mittleres Umweltrisiko	
3. Raumwirksamkeitsanalyse	<input type="checkbox"/>
von hoher Bedeutung	

Einstufung: **Vordringlicher Bedarf**











B 31 Überlingen/W - Friedrichshafen/Waggershshn.	Projekt-Nr.: BW6525
Projektabschnitte mit Einstufung	Baden - Württemberg

Projektabschnitte (Verkehrseinheiten):

Abschnitt	Projis-Nr.	Planungs- stand	Bautyp	Länge [km]	Kosten [Mio.EUR]	Einstufung
B 31 Überlingen/W - Überlingen/O	08897301 30	PA	0-2	3,3	22,2	VB
B 31 Überlingen/O - Oberuhldingen	08007767 00	ROE	2-4	5,0	33,8	VB
B 31 Oberuhldingen - Meersburg/W	08007768 00	ROE	2-4	4,7	33,2	VB
B 31 Meersburg/W - Stetten/B 33	08019909 00	ROE	2-4	3,8	21,8	VB
B 31 Stetten/B 33 - Immenstaad	08007771 00	ROE	0-4	6,4	38,2	VB
B 31 Immenstaad - Friedrichshf./Waggershshn.	08897263 20	PA	0-4	7,1	63,1	VB

B 31 Überlingen/W - Friedrichshafen/Waggershsn.	Projekt-Nr.:
	BW6525
Nutzen und Kosten	Baden - Württemberg

Nutzen-Kosten-Rechnung	
<u>1 Projektnutzen</u>	<u>jährliche Einsparungen</u> <u>in Mio.EUR</u>
1.1 Transportkostensenkungen	32,710
1.2 Kosten der Wegeerhaltung	-0,607
1.3 Beiträge zur Sicherheit	6,616
1.4 Verbesserung der Erreichbarkeit	17,902
1.5 Regionale Effekte	0,269
1.6 Umwelteffekte	3,669
1.7 Hinterlandanbindung von Häfen	0,000
1.8 Induzierter Verkehr	-5,925
Summe der Projektnutzen	54,634
<u>2 Investitionskosten</u>	<u>jährliche Kosten</u> <u>in Mio.EUR</u>
Investitionskosten der Wege	9,670
3 Nutzen-Kosten-Differenz	44,964
Nutzen-Kosten-Verhältnis	5,6

Detailergebnisse			
Fahrleistung		Lärmbelastung	
Kraftstoffverbrauch		Emissionsbelastung	
Fahrzeiten		Trennwirkung	
Betriebskosten		Sonstige	
Unfälle		Kosten	

B 31 Überlingen/W - Friedrichshafen/Waggershsn.				Projekt-Nr.: BW6525
Fahrleistung				Baden - Württemberg
Fahrleistung [Mio. Fz*km/a]				
FZ-Gruppe	Werktag	Urlaub	Sonntag	Summe
1. Zeile: Vergleichsfall 2. Zeile: Planfall				
Pkw	3265,751	1752,539	1036,379	6054,669
Pkw	3253,353	1745,885	1032,446	6031,684
Lkw	288,039	151,262	13,403	452,704
Lkw	288,585	151,548	13,429	453,562
Lz	131,647	69,134	6,127	206,908
Lz	131,897	69,265	6,138	207,300
Bus	40,012	21,012	1,862	62,886
Bus	40,088	21,052	1,866	63,006
Ges	3725,449	1993,947	1057,771	6777,167
Ges	3713,923	1987,750	1053,879	6755,552
Fahrleistungsveränderung [Mio. Fz*km/a]				
FZ-Gruppe	Werktag	Urlaub	Sonntag	Summe
Pkw	12,398	6,654	3,933	22,985
%	0,38	0,38	0,38	0,38
Lkw	-0,546	-0,286	-0,026	-0,858
%	-0,19	-0,19	-0,19	-0,19
Lz	-0,250	-0,131	-0,011	-0,392
%	-0,19	-0,19	-0,18	-0,19
Bus	-0,076	-0,040	-0,004	-0,120
%	-0,19	-0,19	-0,21	-0,19
Ges	11,526	6,197	3,892	21,615
%	0,31	0,31	0,37	0,32


B 31 Überlingen/W - Friedrichshafen/Waggershshn.				Projekt-Nr.:
Kraftstoffverbrauch				BW6525
				Baden - Württemberg
Kraftstoffverbrauch [Mio. l/a]				
FZ-Gruppe	Werktag	Urlaub	Sonntag	Summe
1. Zeile: Vergleichsfall				
2. Zeile: Planfall				
Pkw	190,047	102,895	61,930	354,872
Pkw	188,249	101,802	61,192	351,243
Lkw	45,262	23,865	2,114	71,241
Lkw	45,287	23,864	2,114	71,265
Lz	40,420	21,317	1,886	63,623
Lz	40,363	21,279	1,883	63,525
Bus	9,976	5,283	0,465	15,724
Bus	9,948	5,267	0,465	15,680
Ges	285,705	153,360	66,395	505,460
Ges	283,847	152,212	65,654	501,713
Kraftstoffverbrauchsveränderung [Mio. l/a]				
FZ-Gruppe	Werktag	Urlaub	Sonntag	Summe
Pkw	1,798	1,093	0,738	3,629
%	0,95	1,06	1,19	1,02
Lkw	-0,025	0,001	0,000	-0,024
%	-0,06	0,00	0,00	-0,03
Lz	0,057	0,038	0,003	0,098
%	0,14	0,18	0,16	0,15
Bus	0,028	0,016	0,000	0,044
%	0,28	0,30	0,00	0,28
Ges	1,858	1,148	0,741	3,747
%	0,65	0,75	1,12	0,74

B 31 Überlingen/W - Friedrichshafen/Waggershsn.				Projekt-Nr.: BW6525
Fahrzeit				Baden - Württemberg
FZ-Gruppe	Fahrzeit [Mio. Kfzh/a]			Summe
	Werktag	Urlaub	Sonntag	
1. Zeile: Vergleichsfall				
2. Zeile: Planfall				
Pkw	57,213	31,810	19,832	108,855
Pkw	55,435	30,793	19,165	105,393
Lkw	4,694	2,538	0,220	7,452
Lkw	4,628	2,501	0,218	7,347
Lz	2,145	1,159	0,101	3,405
Lz	2,116	1,143	0,099	3,358
Bus	0,652	0,353	0,031	1,036
Bus	0,642	0,348	0,030	1,020
Ges	64,704	35,860	20,184	120,748
Ges	62,821	34,785	19,512	117,118
FZ-Gruppe	Fahrzeitveränderung [Mio. Kfzh/a]			Summe
	Werktag	Urlaub	Sonntag	
Pkw	1,778	1,017	0,667	3,462
%	3,11	3,20	3,36	3,18
Lkw	0,066	0,037	0,002	0,105
%	1,41	1,46	0,91	1,41
Lz	0,029	0,016	0,002	0,047
%	1,35	1,38	1,98	1,38
Bus	0,010	0,005	0,001	0,016
%	1,53	1,42	3,23	1,54
Ges	1,883	1,075	0,672	3,630
%	2,91	3,00	3,33	3,01

B 31 Überlingen/W - Friedrichshafen/Waggershsn.				Projekt-Nr.:
Betriebskosten				BW6525
				Baden - Württemberg
Betriebskosten [Mio. EUR/a]				
FZ-Gruppe	Werktag	Urlaub	Sonntag	Summe
1. Zeile: Vergleichsfall				
2. Zeile: Planfall				
Pkw	375,042	201,468	119,384	695,894
Pkw	373,269	200,487	118,783	692,539
Lkw	56,309	29,592	2,622	88,523
Lkw	56,419	29,646	2,627	88,692
Lz	42,176	22,169	1,963	66,308
Lz	42,227	22,194	1,966	66,387
Bus	20,447	10,747	0,952	32,146
Bus	20,450	10,748	0,952	32,150
Ges	493,974	263,976	124,921	882,871
Ges	492,365	263,075	124,328	879,768
Betriebskostenveränderung [Mio. EUR/a]				
FZ-Gruppe	Werktag	Urlaub	Sonntag	Summe
Pkw	1,773	0,981	0,601	3,355
%	0,47	0,49	0,50	0,48
Lkw	-0,110	-0,054	-0,005	-0,169
%	-0,20	-0,18	-0,19	-0,19
Lz	-0,051	-0,025	-0,003	-0,079
%	-0,12	-0,11	-0,15	-0,12
Bus	-0,003	-0,001	0,000	-0,004
%	-0,01	-0,01	0,00	-0,01
Ges	1,609	0,901	0,593	3,103
%	0,33	0,34	0,47	0,35

B 31 Überlingen/W - Friedrichshafen/Waggershshn.		Projekt-Nr.: BW6525	
weitere physische Aufwendungen		Baden - Württemberg	
weitere physische Aufwendungen			
1.Zeile: Vergleichsfall			
2.Zeile: Planfall			
Unfall [U/a]	Lärm [SEP/a]	Abgas [Mio.EUR/a]	Trennwirkung [Mio.h/a]
25558,200	81468,000	266,446	2285,086
24433,500	56072,000	264,384	2200,390
Veränderung der weiteren physischen Aufwendungen			
Unfall [U/a]	Lärm [SEP/a]	Abgas [Mio.EUR/a]	Trennwirkung [Mio.h/a]
1124,700	25396,000	2,062	84,696
%	4,40	31,17	0,77
			3,71

B 31 Überlingen/W - Friedrichshafen/Waggershsn.					Projekt-Nr.: BW6525
Emissionen (1/2)					Baden - Württemberg
FZ-Gruppe	Emissionen [t/a]				
	CO	CH	NOx	SO2	CO2
1.Zeile: Vergleichsfall					
2.Zeile: Planfall					
Pkw	6086,249	417,589	756,142	24,878	879662,100
Pkw	6009,798	411,715	749,279	24,640	871137,129
Lkw	171,933	109,874	371,210	4,595	181808,134
Lkw	171,186	108,841	370,629	4,591	181634,081
Lz	82,536	80,830	425,806	4,369	173465,674
Lz	82,280	80,147	424,264	4,359	173063,945
Bus	35,419	27,098	158,782	1,159	46015,938
Bus	35,238	26,858	158,249	1,156	45887,217
Ges	6376,137	635,391	1711,940	35,001	1280951,846
Ges	6298,502	627,561	1702,421	34,746	1271722,372
FZ-Gruppe	Emissionsveränderung [t/a]				
	CO	CH	NOx	SO2	CO2
Pkw	76,451	5,874	6,863	0,238	8524,971
%	1,26	1,41	0,91	0,96	0,97
Lkw	0,747	1,033	0,581	0,004	174,053
%	0,43	0,94	0,16	0,09	0,10
Lz	0,256	0,683	1,542	0,010	401,729
%	0,31	0,84	0,36	0,23	0,23
Bus	0,181	0,240	0,533	0,003	128,721
%	0,51	0,89	0,34	0,26	0,28
Ges	77,635	7,830	9,519	0,255	9229,474
%	1,22	1,23	0,56	0,73	0,72

Emissionen, Seite 2: 

B 31 Überlingen/W - Friedrichshafen/Waggershsn.				Projekt-Nr.: BW6525	
Emissionen (2/2)				Baden - Württemberg	
FZ-Gruppe	Emissionen [t/a]				
	Benzol	Ruß	B(a)P	Staub	Summe
1.Zeile: Vergleichsfall					
2.Zeile: Planfall					
Pkw	19,502	11,167	0,002	18,662	886996,291
Pkw	19,293	10,999	0,002	18,381	878381,236
Lkw	2,114	5,171	0,003	10,889	182483,923
Lkw	2,094	5,146	0,003	10,837	182307,408
Lz	1,527	2,919	0,002	7,460	174071,123
Lz	1,514	2,912	0,002	7,471	173666,894
Bus	0,516	0,847	0,000	2,116	46241,875
Bus	0,511	0,840	0,000	2,102	46112,171
Ges	23,659	20,104	0,007	39,127	1289710,315
Ges	23,412	19,897	0,007	38,791	1280385,602
FZ-Gruppe	Emissionsveränderung [t/a]				
	Benzol	Ruß	B(a)P	Staub	Summe
Pkw	0,209	0,168	0,000	0,281	8615,055
%	1,07	1,50	0,00	1,51	0,97
Lkw	0,020	0,025	0,000	0,052	176,515
%	0,95	0,48	0,00	0,48	0,10
Lz	0,013	0,007	0,000	-0,011	404,229
%	0,85	0,24	0,00	-0,15	0,23
Bus	0,005	0,007	0,000	0,014	129,704
%	0,97	0,83	0,00	0,66	0,28
Ges	0,247	0,207	0,000	0,336	9324,713
%	1,04	1,03	0,00	0,86	0,72

B 31 Überlingen/W - Friedrichshafen/Waggershsn.

Projekt-Nr.:

BW6525

Projektkosten (incl. 16% Mehrwertsteuer)

Baden - Württemberg

Bewertungsrelevante Kosten ohne Erhaltungsanteil [Mio.EUR]:

Grunderwerb:	23,9
Erd- und Grundbau:	47,8
Deckenbau:	34,0
Ingenieurbauwerke:	82,1
Ausstattung/Sonstiges:	29,2
Summe:	216,9

Erhaltungskosten für vorhandene Fahrbahn [Mio.EUR]:

Grunderwerb:

Bau:

Kostenanteil Dritter [Mio.EUR]:

Grunderwerb:

Bau:

B 31 Überlingen/W - Friedrichshafen/Waggershshn.	Projekt-Nr.: BW6525
Früherkennungssystem (FES) des Bundesamtes für Naturschutz	Baden - Württemberg

Ergebnisse der Früherkennung (Ordnungszahl und Umschreibung) ¹																					
1,0	1,1	1,6	1,7	1,95	2,0	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	2,6	2,8	2,9	3,0	3,1	3,2	3,3	3,4	3,5	4,0	X

Schutzgebiete I. Priorität^{2,3} werden durch das Neubauvorhaben in geringem Umfang (< 2 ha) geschnitten^{4,5}

Umweltrisikoeinschätzung ⁶	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
---------------------------------------	--	-------------------------------

Detailinformationen zur Früherkennung		
Bewertungsrelevante Projektmerkmale		
Bautyp:	<input checked="" type="checkbox"/> Neubau	<input type="checkbox"/> Ausbau
Projektlänge:	<input checked="" type="checkbox"/> ≥ 10 km	<input type="checkbox"/> < 10 km
Gebietskategorie:	Zerschneidung⁴ (ha):	Tangierung⁵ (ha):
FFH-Gebiet (pSCI)	0,1	13,9
EU-Vogelschutzgebiet (SPA)		
Important Bird Area (IBA)		6,3
Feuchtgebiet internationaler Bedeutung (Ramsar)		
Nationalpark		
Naturschutzgebiet (NSG)	0,1	13,1
Naturschutzgroßprojekt des Bundes		
Biosphärenreservat		
Naturpark		
Landschaftsschutzgebiet (LSG)	26,5	349,4
Unzerschnittener Verkehrsarmer Raum (UZV-R)		

Erläuterungen	
1	Bei den Zahlen handelt es sich um eine ausschließlich ordinale Reihung, die aus EDV-Gründen numerisch erfolgt. Je niedriger die Ordnungszahl, desto höher ist die ermittelte Konflikthäufung.
2	Zu den Schutzgebieten I. Priorität zählen Nationalparke, FFH-Gebiete, EU-Vogelschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Naturschutzgroßprojekte des Bundes, Important Bird Areas und Feuchtgebiete internationaler Bedeutung.
3	Zu den Schutzgebieten II. Priorität zählen Unzerschnittene Verkehrsarme Räume, Biosphärenreservate, Naturparke und Landschaftsschutzgebiete.
4	Geschnitten/Zerschneidung bedeutet, dass ein Gebiet vom geplanten Streckenverlauf direkt betroffen wird, so dass es auch zu Flächeninanspruchnahme innerhalb des Gebiets käme. Es wurde eine generalisierte Trassenbreite von 50 m zu Grunde gelegt.
5	Tangiert/Tangierung bedeutet, dass ein Gebiet in einem Abstand von < 500 m vom geplanten Streckenverlauf passiert wird und es somit durch indirekte Wirkungen beeinträchtigt würde. Ermittelt wurde die betroffene Fläche der jeweiligen Gebietskategorie innerhalb eines 1000 m breiten Korridors.

- ⁶ Gemäß Abstimmung BMVBW und BMU wurden alle Projekte mit einer Ordnungszahl < 2,0 durch eine Umweltrisikoeinschätzung (URE) vertieft untersucht. In Einzelfällen wurden auch Projekte mit höherer Ordnungszahl aufgrund ihrer räumlichen und naturschutzfachlichen Interdependenz mit anderen kritischeren Projekten einer URE unterzogen. Bei einigen spät in die Überarbeitung des BVWP eingestellten Projekten konnte nur noch die Früherkennung, jedoch nicht mehr die aus entsprechenden Ordnungszahlen resultierende URE durchgeführt werden.

Umweltrisikoeinschätzung



B 31 Überlingen/W - Friedrichshafen/Waggershshn.

Projekt-Nr.:

BW6525

Umweltrisikoeinschätzung (URE)

Baden - Württemberg

Ergebnisübersicht

URE-Einstufung

sehr gering

gering

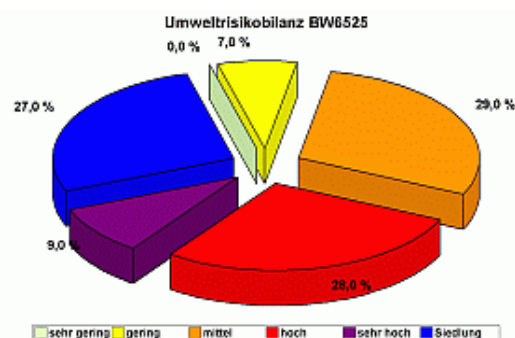
mittel

hoch

sehr hoch

Begründung**Risikobilanz für den Suchraum:****(1) Umweltrisiko**

Der Untersuchungsraum weist

- auf **9,0%** der Fläche ein sehr hohes Umweltrisiko auf,- auf **28,0%** der Fläche ein hohes Umweltrisiko auf.**(2) UZV-Raum: erhebliche Betroffenheit** **(3) Siedlungsbereiche** sind zu **27,0%** betroffen bewertungsrelevant nicht bewertungsrelevant**Begründung FFH-Verträglichkeitseinschätzung / Natura 2000:**

	Erhebliche Beeinträchtigung unvermeidbar	<input type="checkbox"/>
Teilfläche des FFH-Gebietes 8221 301	Erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen	<input checked="" type="checkbox"/>
	Erhebliche Beeinträchtigung ausgeschlossen	<input checked="" type="checkbox"/>

Zusätzliche bewertungsrelevante Sachverhalte:

- (1) Barrierewirkung (sehr hoher / hoher RW, auch kombiniert mit Siedlung)
- (2) Großräumige Wirkung (großflächiger Schutzgebiete)
- (3) Konfliktarmer Korridor vorhanden
- (4) Vorbelastung / Bündelungsmöglichkeit
- Große Teile der Maßnahme verlaufen im Vorbelastungsbereich bzw. sind Ausbau in oder in enger Anlehnung an den Bestand.
- (5) Zusammenwirken von BVWP-Projekten
- (6) Sonstiges
- Streusiedlungen (in Corine Daten nicht als Siedlung erfasst).

Die zusätzlichen Sachverhalte sind herangezogen worden zur

 Herabstufung des Umweltrisikos Heraufstufung des Umweltrisikos**Vorschläge für Maßnahmen aufgrund URE aus der Sicht des Gutachters:**

Eine nördliche Umfahrung von Stetten ist zu überprüfen, da diese vergleichsweise risikoärmer erscheint

Vorschläge für Maßgaben aufgrund FFH-Verträglichkeitseinschätzung aus der Sicht des Gutachters:

Einstellung in den Bedarfsplan nur nach Prüfung und Feststellung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

FFH-Verträglichkeitsprüfung [FFH-verträgliche Ausgestaltung ist realistisch].

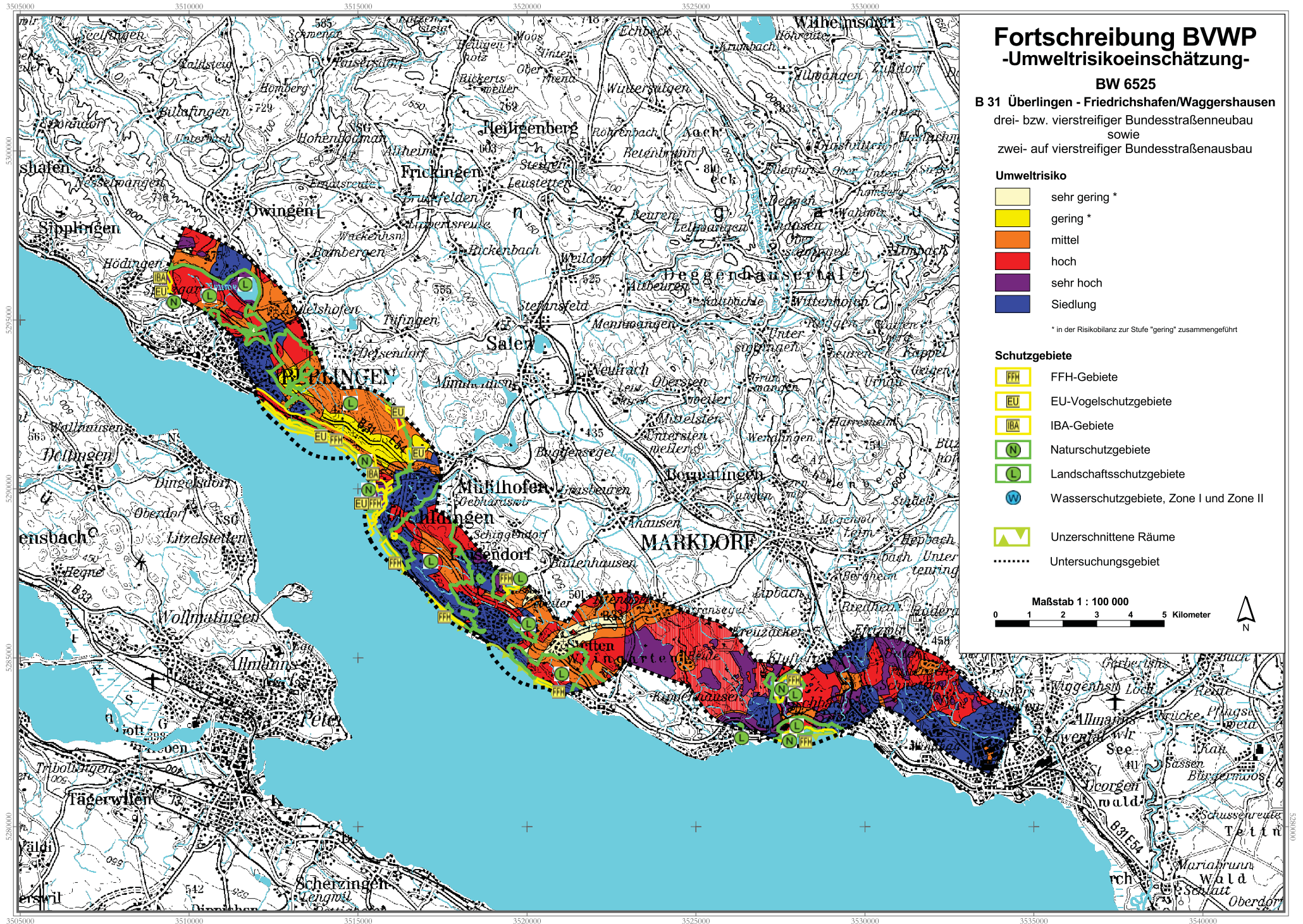
Hinweise für die weitere Planung aus der Sicht des Gutachters:

Detaillierte Ergebnisse der Umweltrisikoeinschätzung
Darstellung des Untersuchungsraumes



Ergebnis der Einzelfallprüfung





B 31 Überlingen/W - Friedrichshafen/Waggershsn.	Projekt-Nr.: BW6525
Raumwirksamkeitsanalyse (RWA), Verteilungs- und Entwicklungsziele	Baden - Württemberg

Ergebnis

Ergebnis: 2 von 5 zu erreichenden Punkten der raumordnerischen Bewertung



Projekt BW6525 ist für Verteilungs- und Entwicklungsziele von **mittlerer Bedeutung**

Begründung

Das Projekt mit verkehrlich regionaler Bedeutung BW6525 verbessert durch seine Netzwirkung insbesondere die Anbindung von Überlingen (Mittelzentrum) und Flughafen Friedrichshafen . Es leistet damit einen Beitrag zur Entwicklung eines durch keine Strukturschwäche geprägten Teilraumes. Im bundesweiten Vergleich bestehen auf dieser Relation im Jahr 2015 sehr starke Erreichbarkeitsdefizite.

Bewertungsgrundlagen

Vom Projekt BW6525 begünstigte raumordnerische Netzfunktionen:

Gesamtverkehr

Verbindung zwischen gleichartigen Zentren

- Verbindung zwischen Agglomerationszentren**
- Verbindung zwischen Oberzentren**
- Verbindung zwischen Mittelzentren**

Anbindung an Zentren

- Anbindung von Oberzentren an Agglomerationszentren** Erreichbarkeitsverbessernde Wirkung auf einer oder mehreren raumordnerischen Relationen
- Anbindung von Mittelzentren an Oberzentren**
- Anbindung von Flughäfen an zentrale Orte**

Güterverkehr

Anbindung

- Anbindung von Häfen an ihr Hinterland** keine Erreichbarkeitsverbessernde Wirkung auf raumordnerischen Relationen
- Anbindung von Güterverkehrszentren/KLV-Terminals**

Zur Bewertung wird diejenige raumordnerische Relation herangezogen, die nach der Wertungstafel (s.u.) die höchste Punktzahl und Erreichbarkeitsverbesserung (bei Bewertungen gleicher Stufe) aufweist.

Raumordnerische Bewertung

Wirkung

Das Projekt BW6525 trägt durch erreichbarkeitsverbessernde Wirkung zur Stärkung des Systems der zentralen Orte bei. Die höchste Punktzahl wird auf der Relation Überlingen - Flughafen Friedrichshafen erzielt.

Wertung

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit auf dieser Relation tragen folgende Projekte bei:
 BW6148
 BW6151
 BW6513
 BW6525
 BW6526
 BW6948
 BW7529
 BW7638
 BW8137

	Erreichbarkeitsdefizit				Erreichbarkeitsdefizit 2015 gemessen am Bundes- durchschnitt
	kein	weniger starkes	starkes	sehr starkes	
Struktur- schwäche	keine	○ ○ ○ ○ ○	● ○ ○ ○ ○	● ○ ○ ○ ○	● ● ○ ○ ○ ○
	weniger starke	● ○ ○ ○ ○	● ○ ○ ○ ○	● ● ○ ○ ○	● ● ● ○ ○
	starke	● ○ ○ ○ ○	● ● ○ ○ ○	● ● ● ○ ○	● ● ● ● ○
	sehr starke	● ● ○ ○ ○	● ● ● ○ ○	● ● ● ● ○	● ● ● ● ●

Strukturschwäche siehe
Raumordnungsbericht 2000
S.65 und EU-Fördergebiete
Ziel 2

Raumordnerische Wertungsstufen

0 Punkte	○ ○ ○ ○ ○	keine Bedeutung/Wirkung
1 Punkt	● ○ ○ ○ ○	partielle Bedeutung
2 Punkte	● ● ○ ○ ○	mittlere Bedeutung
3 Punkte	● ● ● ○ ○	hohe Bedeutung
4 Punkte	● ● ● ● ○	sehr hohe Bedeutung
5 Punkte	● ● ● ● ●	herausragende Bedeutung

BW8528

Ergebnisse der Entlastungs- und Verlagerungsziele

B 31 Überlingen/W - Friedrichshafen/Waggershshn.

Projekt-Nr.:

BW6525

Raumwirksamkeitsanalyse (RWA), Entlastungs- und Verlagerungsziele
(städtebauliche Effekte)

Baden - Württemberg

Ergebnis: 3 von 5 zu erreichenden Punkten der städtebaulichen Bewertung **Das Projekt hat für die Entlastung von Ortsdurchfahrten eine hohe Bedeutung.****Begründung:**

Die Maßnahme entlastet neun Hauptorte und vierzehn Ortsteile teilweise deutlich. Für die touristische Nutzung des Bodenseeufers eröffnet die Trasse neue Entwicklungsperspektiven.

In den städtebaulich wirksamen innerörtlichen Streckenabschnitten mit insgesamt 18,2km Länge bestehen auf

- 9,0km Länge (49%) mittelhohe Handlungspotentiale, die auf niedrigem Niveau aktivierbar sind
- 3,2km Länge (18%) mittelhohe Handlungspotentiale, die in hohem Maße aktivierbar sind
- 3,2km Länge (18%) mittelhohe Handlungspotentiale, die in moderatem Ausmaß aktivierbar sind
- 2,0km Länge (11%) geringe Handlungspotentiale, die auf niedrigem Niveau aktivierbar sind

Die geringe bis moderate Aktivierung wird durch mittlere bis hohe verbleibende tägliche Verkehrsmengen bei Realisierung der Maßnahme verursacht. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung.

Wirkungsbereiche:**Lage**

Mit der Verbreiterung auf vier Spuren zwischen Überlingen und Meersburg und der Neutrassierung der B31 bis Friedrichshafen soll das Bodenseeufer entlastet werden. Die Entlastungswirkungen reichen weit in das Hinterland hinein.

Die von der Maßnahme betroffenen innerörtlichen Streckenabschnitte befinden sich auf

- 10,6km Länge (58%) in mittelzentralen Gemeinden verdichteter Kreise von verstädterten Räumen
- 7,6km Länge (42%) in Gemeinden verdichteter Kreise von verstädterten Räumen

Örtliche Situation

Die städtebaulich wirksamen Streckenabschnitte verlaufen auf

- 0,4km Länge (2%) durch mittelstädtische Kernlagen
 - 2,6km Länge (14%) durch städtische Mittellagen
 - 1,6km Länge (9%) durch städtische Randlagen
 - 13,6km Länge (75%) durch Dorflagen
- **Friedrichshafen:** innerörtliche Verbindungsstraße in lockerer Siedlungsstruktur
 - **Sipplingen:** Die Bundesstraße verläuft tangential an der Ortslage und dem Ansatz eines Ortsmittelpunktes vorbei
 - **Immenstaad am Bodensee-Kippenhausen:** Ortsdurchfahrt mit lockerer, dörflicher Siedlungsstruktur
 - **Stetten:** Ortsdurchfahrt in lockerer Siedlungsstruktur mit Verdichtungsansätzen, verkehrsorientierter Straßenausbau
 - **Horgenzell:** Ortsdurchfahrt durch lockere dörfliche Siedlungsstruktur
 - **Bodman-Ludwigshafen:** Beginn der Bodensee-Uferstraße in lockerer Siedlungsstruktur mit Ansätzen verdichteter Bebauung
 - **Deggenhausertal-Untersuggingen:** Ortsdurchfahrt in lockerer, dörflicher Struktur mit Verdichtungsansätzen im Kernbereich, touristische Attraktivität
 - **Markdorf-Ittendorf:** Ortsdurchfahrt in lockerer Siedlungsstruktur mit historischen Elementen
 - **Friedrichshafen-Jettenhausen:** Ortsdurchfahrt K 7740 an lockerer städtischer Geschosswohnungsbebauung
 - **Überlingen:** Ortsdurchfahrt durch historischen verdichteten Stadtkern mit hoher touristischer Bedeutung
 - **Hagnau am Bodensee:** Straße tangiert Ortslage mit lockerer Siedlungsstruktur, teilweise Verdichtungsansätze
 - **Friedrichshafen-Unterraderach:** Ortsdurchfahrt durch lockere ländliche Bebauungsstruktur mit wenigen Gebäuden

- Bermatingen: Ortsdurchfahrt durch lockere Siedlungsstruktur, Straßenraum mit hochwertiger historischer Bebauung
- Friedrichshafen-Schnetzenhausen: verkehrsorientiert gestaltete Ortsdurchfahrt durch lockere Siedlungsstruktur, innerörtlicher Kreisverkehr
- Friedrichshafen: Städtische Sammelstraße in verkehrsorientiertem Ausbau in städtischer Struktur mit Verdichtungstendenzen
- Friedrichshafen-Manzell: Tangentiale Stadtstraße mit lockerer Siedlungsstruktur mit Wohngebietscharakter und schmalen Seitenräumen
- Friedrichshafen-Manzell: locker bebaute, linear geführte Gemeindestraße

■ Konflikte

Ohne Maßnahmen sind hohe tägliche Verkehrsmengen auf einer Länge von

- 0,4km in mittelstädtischen Kernlagen
- 2,1km in städtischen Mittellagen
- 1,6km in städtischen Randlagen
- 6,4km in Dörfern

zu erwarten.

- Friedrichshafen: hohe Beeinträchtigung aller Ortsfunktionen
- Sipplingen: sehr hohe Belastung und Barrierewirkung der Straße im Verbund mit der Bahntrasse, Abschneiden des Ortes vom Bodenseeufer mit seinen Erholungseinrichtungen
- Immenstaad am Bodensee-Kippenhausen: hohe Beeinträchtigung insbesondere der aufenthaltsorientierten Straßenraumnutzungen
- Stetten: hohe Beeinträchtigung insbesondere der Aufenthaltsfunktion
- Horgenzell: mittlere Beeinträchtigung von Ortsfunktionen
- Bodman-Ludwigshafen: sehr hohe Belastung mit Beeinträchtigung der Ortsfunktionen, insbesondere Behinderung weiterer städtebaulicher Entwicklung im Ort
- Deggenhausertal-Untersuggingen: mittlere Beeinträchtigung von Ortsfunktionen
- Markdorf-Ittendorf: mittlere Beeinträchtigung aller Ortsfunktionen, insbesondere Aufenthalt
- Friedrichshafen-Jettenhausen: extrem hohe Verkehrsbelastung beeinträchtigt insbesondere die Wohnfunktion und die Zugänglichkeit von Erholungseinrichtungen
- Überlingen: hohe Beeinträchtigung aller Ortsfunktionen, insbesondere Aufenthalt, Stadtraum und Barrierewirkung, hier auch zum Bodenseeufer
- Hagnau am Bodensee: hohe Beeinträchtigung, insbesondere Trennwirkung
- Friedrichshafen-Unterraderach: hohe Beeinträchtigung der Ortsfunktionen, insbesondere der straßenraum-bezogenen Nutzungen
- Bermatingen: hohe Beeinträchtigung aller Ortsfunktionen, insbesondere der Stadtraumqualität
- Friedrichshafen-Schnetzenhausen: hohe Beeinträchtigung aller Ortsfunktionen, insbesondere Barrierewirkung, Beeinträchtigung innerörtlicher Entwicklung
- Friedrichshafen: sehr hohe Beeinträchtigung aller Stadtfunktionen, insbesondere Wohnen und straßenraumorientierten Nutzungen
- Friedrichshafen-Manzell: sehr hohe Beeinträchtigung der Wohnfunktion, Barrierewirkung für das Wohngebiet
- Friedrichshafen-Manzell: hohe Beeinträchtigung insbesondere der Wohnfunktion

Maßnahmenwirkungen:

■ Entlastungseffekte

Die täglichen Verkehrsmengen werden auf einer Länge von insgesamt 17,7km abnehmen. Die Entlastung ist dabei auf 4,5km stark, auf 2,9km mittel, auf 10,3km gering. In den entlasteten Streckenabschnitten verbleiben auf

- 7,1km tägliche Verkehrsmengen in mittlerer Höhe, sodass dort die Straßenraumquerung in einigen Abschnitten punktuell beeinträchtigt ist
- 10,6km tägliche Verkehrsmengen in verträglicher Höhe, sodass dort der verbleibende Verkehr, auch in Verbindung mit Umgestaltungsmaßnahmen, mit Aufenthaltsfunktionen organisiert werden kann

- Sipplingen: Signifikante Entlastung, jedoch verbleibende Verkehrsmenge weiterhin beeinträchtigend und trennend
- Immenstaad am Bodensee-Kippenhausen: vollständige Entlastung ermöglicht umfassende innerörtliche Entwicklung
- Stetten: deutliche Entlastung, verbleibende Verkehrsmenge weiterhin beeinträchtigend, durch Umgestaltungsmaßnahmen kann Aufenthalt und Querungsmöglichkeit verbessert werden
- Horgenzell: Entlastung auf verträgliches Niveau schafft innerörtliche Entwicklungsmöglichkeiten

- **Bodman-Ludwigshafen:** deutliche Entlastung, jedoch verbleibende Verkehrsmenge weiterhin beeinträchtigend
- **Deggenhausertal-Untersuggingen:** deutliche Entlastung auf verträgliches Niveau, Umgestaltungsmaßnahmen möglich
- **Markdorf-Ittendorf:** signifikante und vollständige Entlastung eröffnet alle Ortsentwicklungsoptionen
- **Friedrichshafen-Jettenhausen:** deutliche Entlastung, es verbleibt eine weiterhin beeinträchtigende Verkehrsmenge auf niedrigerem Niveau
- **Überlingen:** deutliche Entlastung, jedoch verbleibende Verkehrsmenge weiterhin beeinträchtigend
- **Hagnau am Bodensee:** hohe Entlastung, verbleibende Verkehrsmenge für Teilaspekte beeinträchtigend, Umgestaltungsmaßnahmen können ergriffen werden
- **Friedrichshafen-Unterraderach:** deutliche Entlastung auf ortsverträgliches Verkehrsniveau, uneingeschränkte Straßenraumnutzungen möglich
- **Bermatingen:** deutliche Entlastung verbessert Gesamtstruktur, verbleibende Verkehrsmenge jedoch weiterhin beeinträchtigend
- **Friedrichshafen-Schnetzenhausen:** vollständige Entlastung eröffnet alle innerörtlichen Entwicklungsoptionen
- **Friedrichshafen:** signifikante Entlastung ermöglicht Umgestaltung und Aktivierung innerörtlicher Potentiale, keine verbleibenden Beeinträchtigungen
- **Friedrichshafen-Manzell:** signifikante deutliche Entlastung, deutliche Verbesserung für die Wohnfunktion, jedoch verbleibende Verkehrsmenge noch mit Beeinträchtigungen verbunden
- **Friedrichshafen-Manzell:** vollständige Entlastung wertet Wohngebiet deutlich auf
- **Weitere Orte:** Meckenbeuren-Reute, Bermatingen, Markdorf, Markdorf-Oberfischbach, Immenstaad am Bodensee (Randlagen), Friedrichshafen-Jettenhausen, Friedrichshafen-Waggershausen, Salem, Deggenhausertal-Wittenhofen, Horgenzell-Wolketsweiler

■ Belastungseffekte

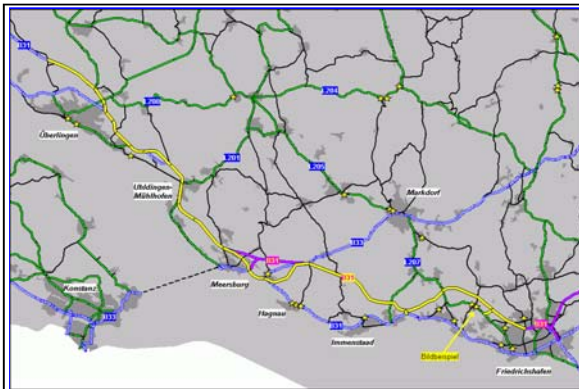
Die täglichen Verkehrsmengen werden auf einer Länge von insgesamt 0,5km ansteigen. Die Zunahme ist dabei auf 0,5km hoch. Von diesen Strecken verlaufen

- 0,5km durch städtische Mittellagen

Zusätzliche Belastungen werden dazu führen, dass das Niveau der täglichen Verkehrsmengen sich auf 0,5km Länge hoch einstellen wird.

- **Friedrichshafen:** zusätzliche Belastung erhöht Beeinträchtigungsniveau deutlich, sehr hohe Beeinträchtigungen insbesondere der Wohnfunktion und straßenraumbezogener Aktivitäten
- **Friedrichshafen-Schnetzenhausen:** punktuelle Beeinträchtigungen im Randbereich möglich
- **Weitere Orte:** Meersburg-Riedetsweiler, Randbereiche in Friedrichshafen-Waggershausen, Randbereiche in Friedrichshafen-Jettenhausen, Randbereiche in Friedrichshafen-Löwental

Kartenausschnitt



**Exemplarischer Straßenraum
in der typischen Ortsdurchfahrt**



Ergebnisse der Verteilungs- und Entwicklungsziele

