

7) Zusammenfassung

Im Rahmen einer Wirkungsanalyse werden die verkehrlichen Aspekte eines möglichen Zwischenbauzustand bei vorzeitiger, abschnittsweiser Verkehrsfreigabe der B 31neu OU Friedrichshafen zwischen den Anschlussstellen FN-Fischbach und FN-West untersucht und bewertet.

Als wesentliche Ergebnisse der Verkehrs- und Lärmuntersuchung bleiben festzuhalten:

- Im „Analyse-Nullfall 2020“ wird die bestehende Verkehrssituation im Untersuchungsraum berechnet und dargestellt. Er dient als Vergleichsfall (Bezugsfall) für die zu bewertende Teilfreigabe der B 31neu.
- Durch die teilweise Verkehrsfreigabe der B 31neu können im Wesentlichen die hoch ausgelasteten Parallelstrecken bereits vorzeitig vom Verkehr entlastet werden. Die Ergebnisse der Verkehrsmodellierung sind als „Analyse-Planfall 2020“ dokumentiert.
- Das betrifft die L 328b Ortsdurchfahrten Schnetzenhausen (-4.600 bis -6.700 Kfz/24 h) und Spaltenstein (-3.900 Kfz/24 h) sowie die B 31alt mit den Ortsdurchfahrten FN-Seemoos, FN-Manzell und FN-Fischbach (-2.200 bis -2.700 Kfz/24 h).
- Auch Teile des nachgeordneten klassifizierten Straßennetzes (L 207, K 7742) sowie Teile des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes können dadurch bereits vorzeitig vom Verkehr entlastet werden.
- Dieser aufgezeigten Entlastungswirkung stehen jedoch bis zur vollständigen Verkehrsfreigabe der Maßnahme „B 31, Immenstaad – Friedrichshafen/Waggershausen“ sowohl temporäre als auch dauerhafte Verkehrszunahmen gegenüber.
- Von den temporären Verkehrszunahmen sind im Wesentlichen die L 328b Hochstraße (+ 1.000 Kfz/24 h) und Sparbruck (+ 2.300 Kfz/24 h) sowie die K7740 Waggershauser Straße / Sonnenbergstraße (+ 1.100 bis + 1.300 Kfz/24 h).
- Zur Entlastung der Anlieger soll für den Zwischenzustand der Teilfreigabe der „Durchgangs-Schwerverkehr“ über die L 328b nicht zugelassen, sondern weiterhin über die bestehende B 31 geleitet werden. Dieses Szenario ist als maßgeblicher Planfall im „Analyse-Planfall 2020 mit Sperrung SV“ dokumentiert und wird für die Leistungsfähigkeits- und Lärmberechnungen herangezogen.
- Um die verkehrliche Leistungsfähigkeit am Knoten Albrecht-/Hoch-/Maybachstraße auch für den Fall der vorzeitigen, teilweisen Verkehrsfreigabe aufrecht zu erhalten, muss die bestehende Signalsteuerung (Lichtsignalanlage) an die zu erwartende Verkehrssituation angepasst werden. Die geänderte Signalsteuerung sollte während der Teilfreigabe einem Monitoring unterzogen werden.
- Durch die im maßgebenden Planfall zu erwartende Verkehrszunahme werden die Beurteilungspegel im Bereich der L 328b zwischen 0,1 und 0,4 dB(A) erhöht. Die Pegelerhöhungen liegen damit unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 1 dB(A) und deutlich unterhalb des Beurteilungskriteriums einer „wesentlichen Änderung“ von 3 dB(A).

- Für die B 31alt sind aufgrund der relativ geringen Entlastungswirkung sowie der weiterhin bestehenden Führung für den Schwerverkehr im maßgeblichen Planfall keine (bzw. mit Pegeländerungen im Bereich von 0,1 dB(A) nur marginale) Änderungen der Beurteilungspegel zu erwarten.
- In Bezug auf den Straßenverkehrslärm lässt sich aus der zu untersuchenden Teilfreigabe der B 31neu keine rechtliche Notwendigkeit für Lärmsanierungsmaßnahmen ableiten.
- Da die temporären Verkehrszunahmen in einer vergleichsweise geringeren Größenordnung und einem kleineren räumlichen Umfang als die Verkehrsentslastungen zu erwarten sind, ist die teilweise, vorzeitige Verkehrsfreigabe der B 31neu aus verkehrstechnischer Sicht insgesamt positiv zu bewerten.
- Für die von dauerhaften Verkehrszunahmen betroffenen Ortsdurchfahrten wird auf die Festsetzungen im Planfeststellungsbeschluss zur B 31neu verwiesen. Sollten darin evtl. enthaltene Maßnahmen bis zur vorzeitigen Verkehrsfreigabe noch nicht umgesetzt sein, wird für die davon betroffenen Ortslagen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorgeschlagen.

Eine Überprüfung des klassifizierten außer- und innerstädtischen Straßennetzes hinsichtlich der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit von Strecken und Knotenpunkten wurde im Rahmen der vorliegenden Wirkungsanalyse (außer Knoten Albrecht-/Hoch-/Maybachstraße) nicht vorgenommen.

Ulm, 12. Juni 2020



Claus Kiener, M.Eng.