

Abb. 49 Lage der Belastungsquerschnitte für den Kfz-Verkehr

6.4.2 Planungsfall 1.2 (Prognosehorizont 2025)

Der Planungsfall 1.2 (2025) stellt - vgl. hierzu die nachfolgende Systemskizze - die mittel- bis langfristige Zielkonzeption des Vorhabensträgers (in Abstimmung mit dem Land und dem Bund) dar und beinhaltet gegenüber dem heutigen Netzzustand

- die L 205 neu / OU Bermatingen,
- die K 7743 neu / OU Markdorf,
- die K 7743 neu / Zubringer von Markdorf zur B 31 neu,
- die K 7742 neu / OU Schnetzenhausen sowie
- die B 31 neu / BA II B - Friedrichshafen / West.

Die Belastungspläne für den Gesamttraum, den Nahbereich Markdorf sowie die Differenzdarstellung zum Prognose-Nullfall 2025 zeigen die verkehrliche Wirkung des Planungsfalles auf.

Die Belastungsunterschiede auf repräsentativen Netzquerschnitten zwischen Planungsfall 1.2 und Prognose-Nullfall (2025) sind der entsprechenden Vergleichstabelle aus dem Verkehrsgutachten zu entnehmen.

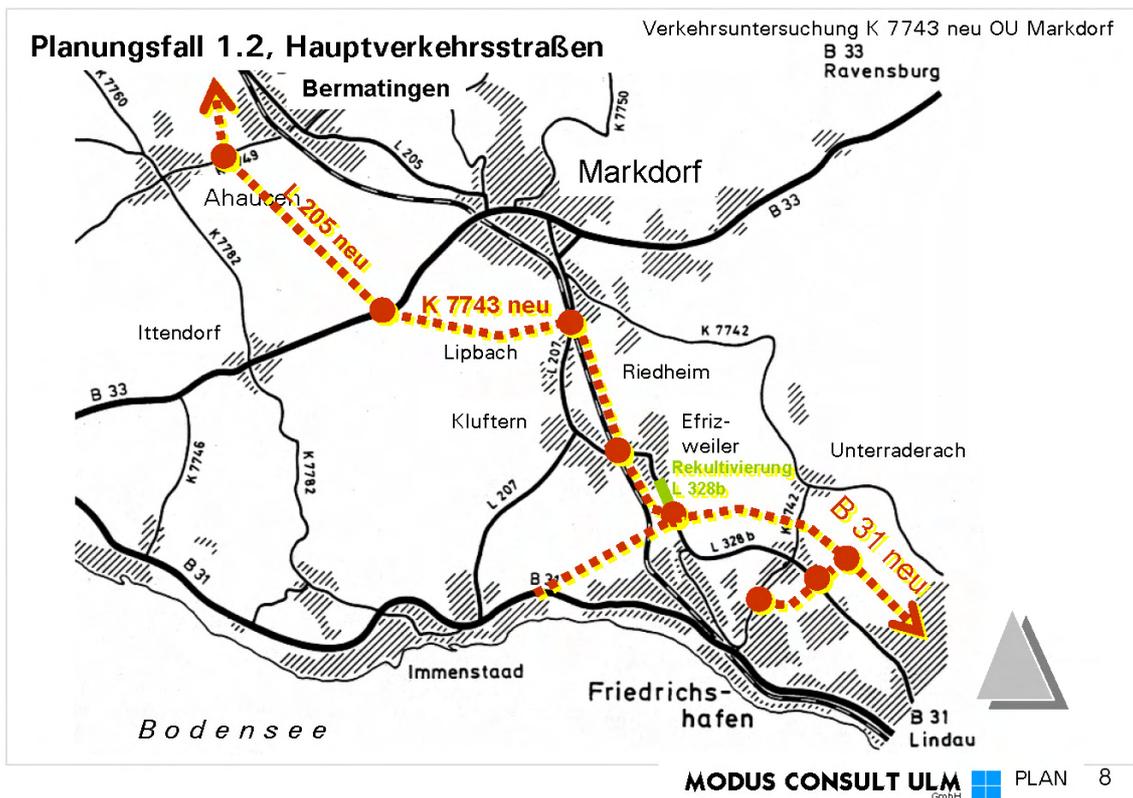


Abb. 50 Prinzipskizze Planungsfall 1.2 (Modus Consult, Ulm; März 2008)

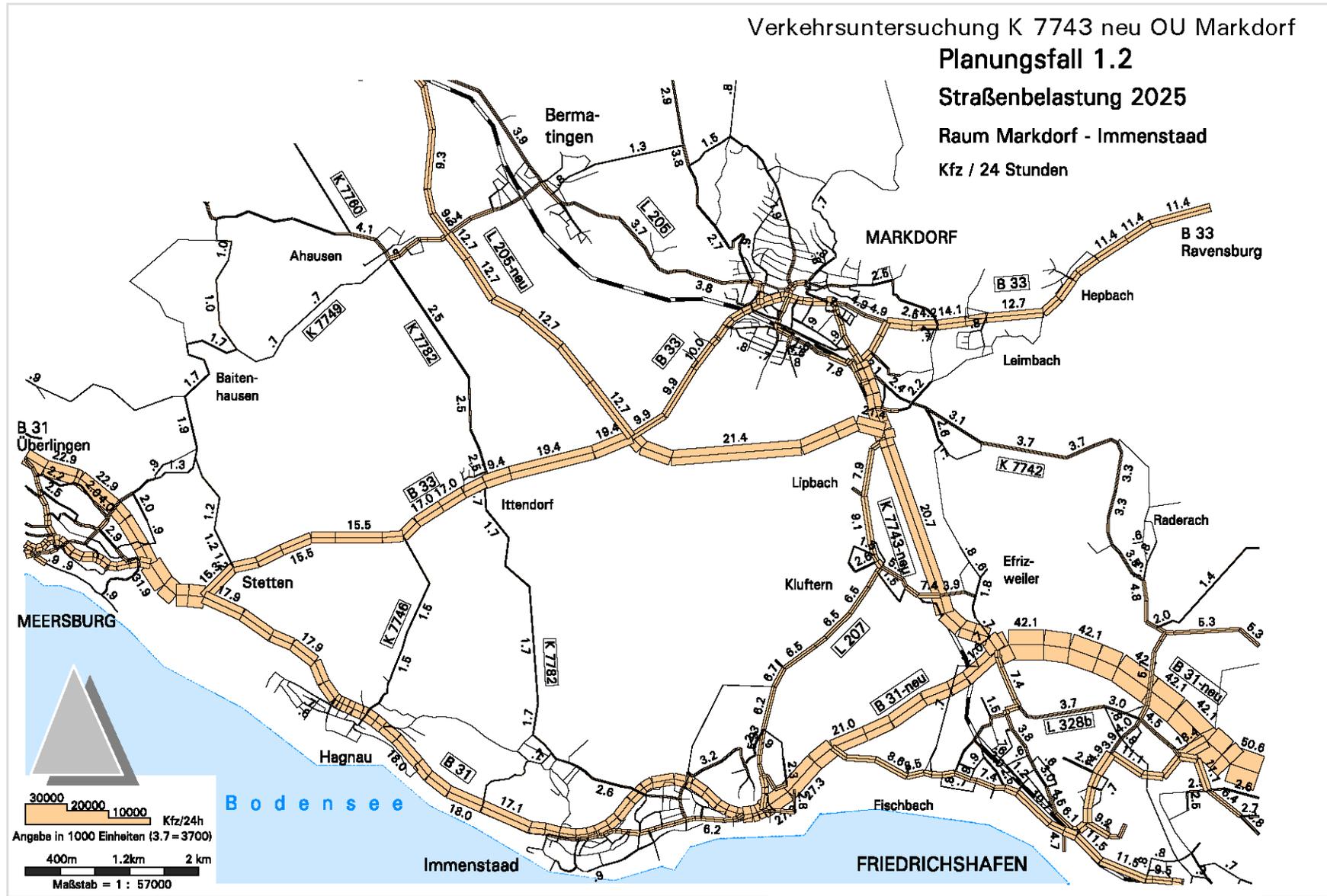


Abb. 51 Straßenbelastung 2025 (Kfz/24h) / Planungsfall 1.2 / Raum Markdorf - Immenstaad (Modus Consult, Ulm; März 2008)

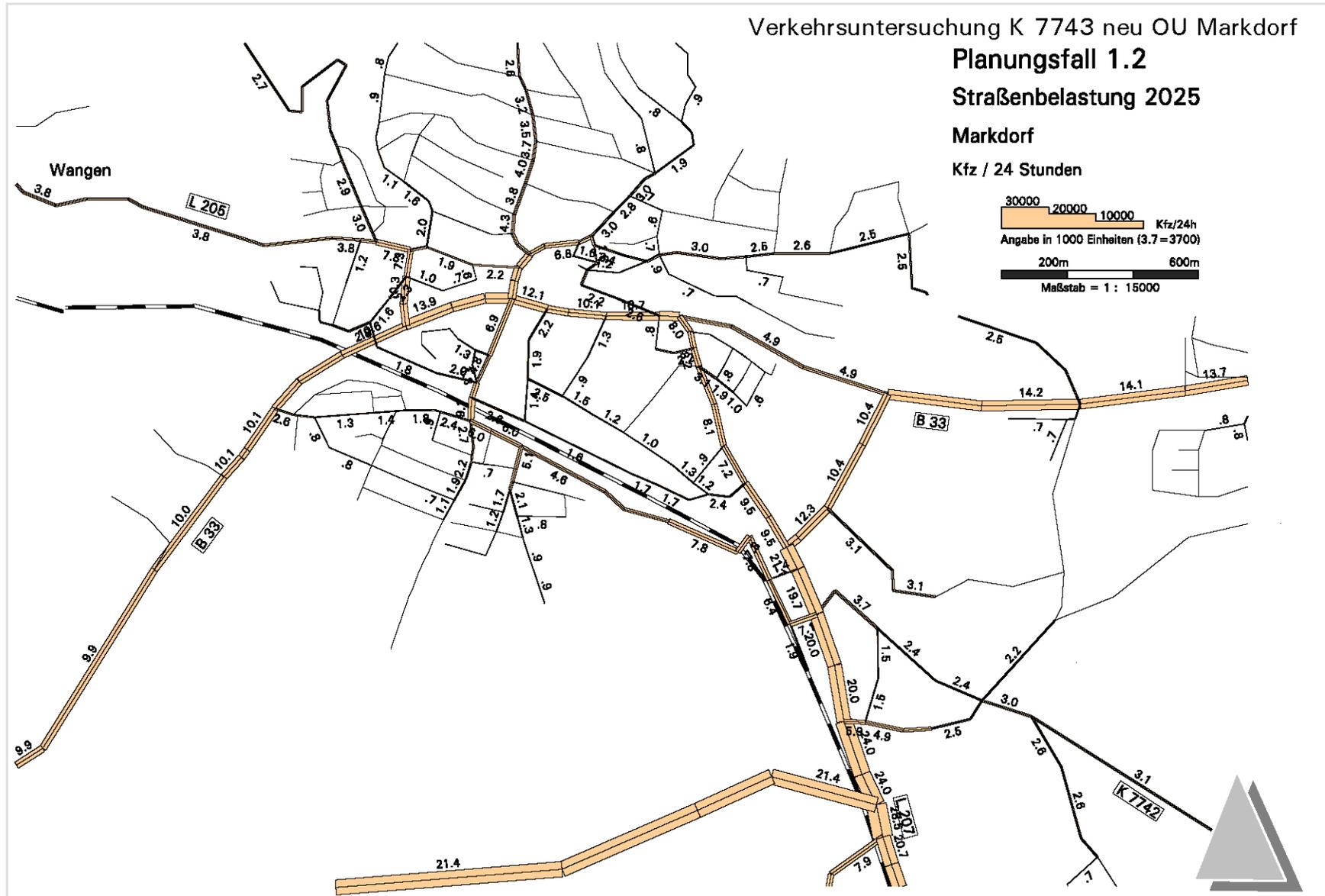


Abb. 52 Straßenbelastung 2025 (Kfz/24h) / Planungsfall 1.2 / Raum Markdorf (Modus Consult, Ulm; März 2008)

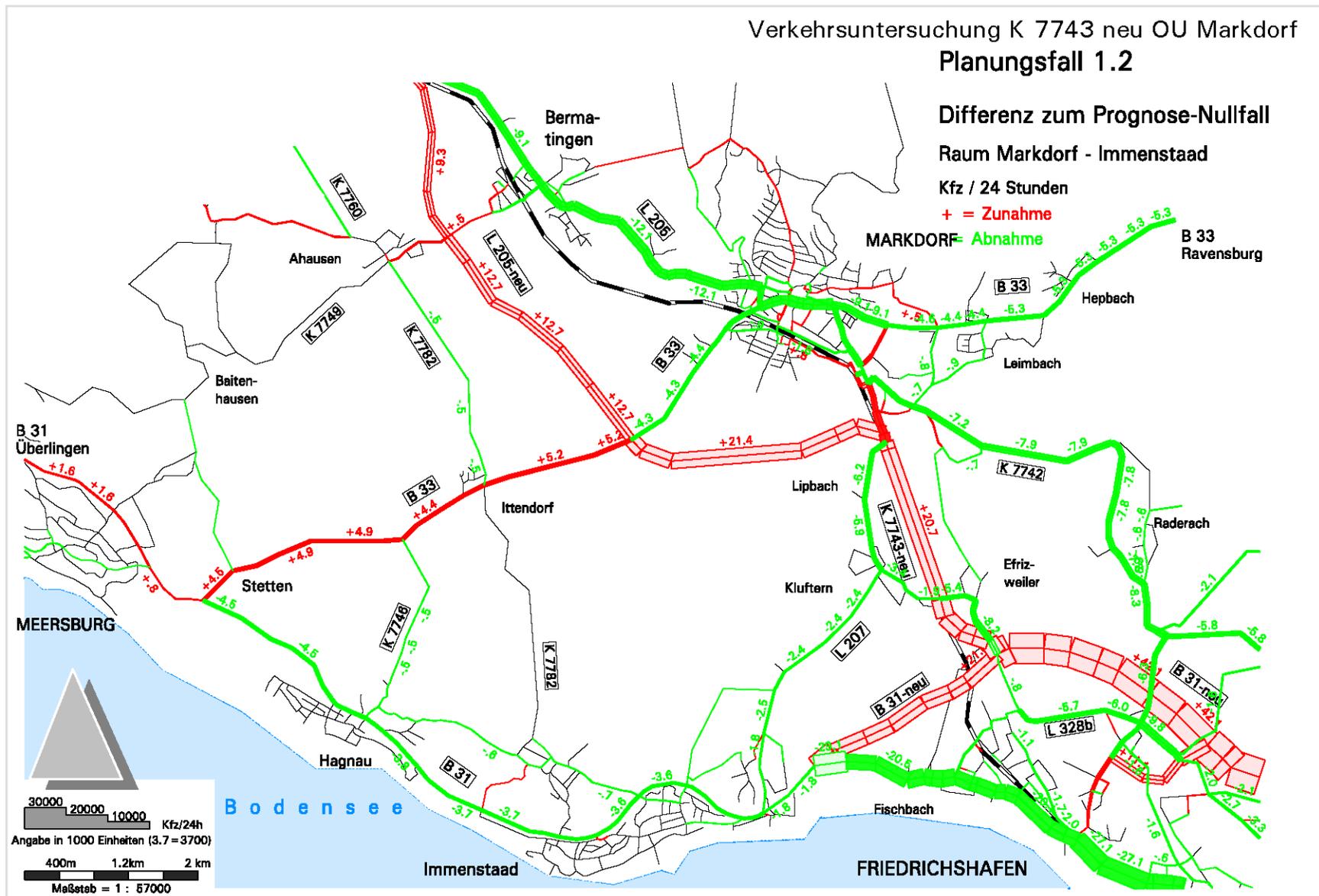


Abb. 53 Straßenbelastung 2025 (Kfz/24h) / Planungsfall 1.2 / Differenz zum Prognose-Nullfall / Raum Markdorf - Immenstaad

(Modus Consult, Ulm; März 2008)

Querschnitt	Prognose-Nullfall Verkehrsaufkommen 2025 Kfz/24h	Planungsfall 1.2		Differenz zu Nullfall	
		Kfz/24h		absolut	relativ
B 33					
B 33 östlich Ittendorf	14.300	19.400	5.100	36%	
B 33 südwestlich Markdorf	14.300	9.900	-4.400	-31%	
Markdorf					
B 33 östlich L 205	25.800	13.900	-11.900	-46%	
B 33 Höhe Schloß	26.600	12.100	-14.500	-55%	
B 33 östlich L 207	14.000	4.900	-9.100	-65%	
B 33 östlich Gaußstraße	18.800	14.200	-4.600	-24%	
K 7743 neu					
OU Markdorf		21.400	21.400		
OU Kluffern Nord		20.700	20.700		
OU Kluffern Süd		25.700	25.700		
L 207					
L 207 OD Markdorf nördlich Gaußstr.	17.500	9.500	-8.000	-46%	
L 207 OD Markdorf südl. Riedheimer Str.	13.200	20.000	6.800	52%	
L 207 südlich Otto-Lilienthal-Str.	14.100	24.000	9.900	70%	
Lipbach					
L 207 OD Lipbach	14.100	7.900	-6.200	-44%	
Kluffern					
L 207 Lipbach-Kluffern	15.000	9.100	-5.900	-39%	
L 207 OD Kluffern (südlich L 328b)	8.900	6.500	-2.400	-27%	
L 328b					
L 328b östlich Bahn (OD Efrizweiler)	9.300	3.900	-5.400	-58%	
L 328b südlich Efrizweiler/B 31 neu	8.100	7.400	-700	-9%	
K 7742					
auf Höhe Riedheim	10.300	3.100	-7.200	-70%	
auf Höhe Raderach	11.100	3.300	-7.800	-70%	
nördlich Unterraderach	13.100	4.800	-8.300	-63%	

Abb. 54 Belastungsvergleich Planungsfall 1.2 (2025) zu Prognose-Nullfall (2025) - (Modus Consult, Ulm; März 2008)

Der Verkehrsgutachter würdigt die verkehrliche Wirkung des Planungsfalles 1.2 wie folgt:

„Als Ergebnis Planungsfall 1.2 ist festzustellen:

- Die K 7743 neu OU Markdorf wird mit rd. 21.400 Kfz/24h belastet, der SV-Anteil beträgt rd. 1.500 Lkw+Lz/24h bzw. rd. 7%.
- Die B 33 in der Ortsdurchfahrt von Markdorf kann gegenüber dem Prognose-Nullfall im Gesamtverkehr um etwa die Hälfte entlastet werden. Die Entlastung in Bezug auf den Schwerverkehr ist noch höher (von rd. 2.300 Lkw+Lz/24h im Nullfall auf rd. 700 Lkw+Lz/24h im Planfall – Abnahme um etwa 70%).
- Die K 7743 neu OU Kluftern wird mit rd. 20.700 bis 25.700 Kfz/24h belastet, der SV-Anteil beträgt rd. 1.400 Lkw+Lz/24h bzw. rd. 6 bis 7%.
- Durch die bahnp parallele Weiterführung der K 7743 neu wird die Ortdurchfahrt von Lipbach (L 207) gegenüber dem Prognose-Nullfall um etwa 6.200 Kfz/24h bzw. 44% entlastet.
- Durch die bahnp parallele Weiterführung der K 7743 neu wird die Ortdurchfahrt von Kluftern (L 207) gegenüber dem Prognose-Nullfall um bis zu etwa 5.900 Kfz/24h bzw. 39% entlastet.
- Durch die bahnp parallele Weiterführung der K 7743 neu und die Rekultivierung der L 328b im Süden von Efrizweiler wird die Ortdurchfahrt von Efrizweiler gegenüber dem Prognose-Nullfall um etwa 5.400 Kfz/24h bzw. 58% entlastet.

Durch die künftig erhöhte Verkehrsbedeutung der Straßenverbindung über die K 7743 neu wird der Ostwestverkehr im Untersuchungsraum Markdorf zunehmen, dies zeigt sich an der Verkehrszunahme im Zuge der B 33 über Ittendorf mit gegenüber dem Prognose-Nullfall bis zu +5.200 Kfz/24h. Im Gegenzug wird die bestehende B 31 im Bereich Immenstaad und Hagnau entlastet (in der OD Hagnau um etwa 3.800 bis 4.500 Kfz/24h).

Die für die K 7743 neu OU Markdorf ermittelte Belastung liegt mit über 21.000 Kfz/24h auf einem sehr hohen Niveau. Diese Belastung wird allerdings erst mit bzw. nach Weiterführung der K 7743 neu nach Osten erreicht werden. Die K 7743 neu allein als Südumfahrung von Markdorf, d.h. ohne Weiterführung nach Osten, führt zwar in der Ortsdurchfahrt von Markdorf auch zu einer deutlichen Verkehrsentslastung, hat aber bei Weitem nicht dieselbe weiträumige verkehrliche Wirkung. Insofern sind die im Bereich Ittendorf aufgezeigten Verkehrszunahmen erst bei Weiterführung der K 7743 neu zu erwarten und zu beurteilen.

Mit Weiterbau der B 31 neu bis über Immenstaad hinaus, in der Zielkonzeption Planungsfall 7.5 mit Verkehrsbündelung B 30/B 33 über die B 31 neu AS Löwental, wird im Untersuchungsraum Markdorf und auch im Zuge der K 7743 neu eine Verkehrsentslastung eintreten und die vorgenannten Verkehrszunahmen können wieder kompensiert werden.“

6.4.3 Planungsfall 1.2 LV (Prognosehorizont 2025)

Der Planungsfall 1.2 LV (2025) beinhaltet neben

- der L 205 neu / OU Bermatingen,
- der K 7743 neu / OU Markdorf,
- der K 7742 neu / OU Schnetzenhausen sowie
- der B 31 neu / BA II B - Friedrichshafen / West.

eine Querspange südlich Markdorf zur Überleitung der Verkehre von der OU Markdorf auf die bestehende K 7742 sowie den Neubau der K 7742 im Mühlbachtal und stellt somit eine weitere Option der zukünftigen Netzergänzung im Südosten von Markdorf dar.

Um im Planungs- und Rechtsverfahren für die Umfahrung Markdorf keinen der möglichen Lösungsansätze im Abschnitt zwischen Markdorf und Friedrichshafen / B 31 neu (eigenständiges Planungs- und Rechtsverfahren) zu präjudizieren, wird der Planungsfall 1.2 LV als derjenige Fall, der die höchste Verkehrsbelastung auf der K 7743 neu / OU Markdorf nach sich zieht, der Betrachtung der von der Neubaustrecke ausgehenden umweltrelevanten Wirkungen zu Grunde gelegt (worst case - Betrachtung).

Die Belastungspläne für den Gesamttraum und den Nahbereich Markdorf sowie die Differenzdarstellung zum Prognose-Nullfall 2025 zeigen die verkehrliche Wirkung des Planungsfall 1.2 LV auf. Die Belastungsunterschiede auf repräsentativen Netzquerschnitten zwischen Planungsfall 1.2 LV und Prognose-Nullfall (2025) sind der entsprechenden Vergleichstabelle aus dem Verkehrsgutachten zu entnehmen.

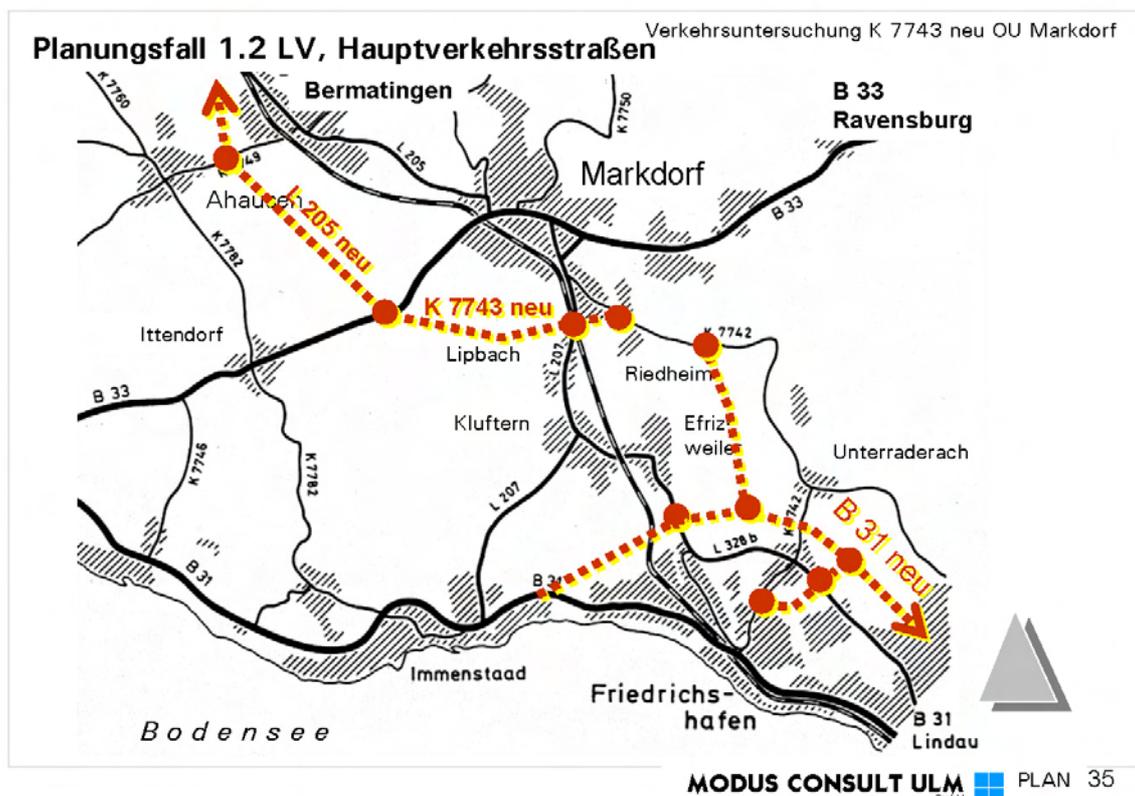


Abb. 55 Prinzipskizze Planungsfall 1.2 LV (Modus Consult, Ulm; März 2008)

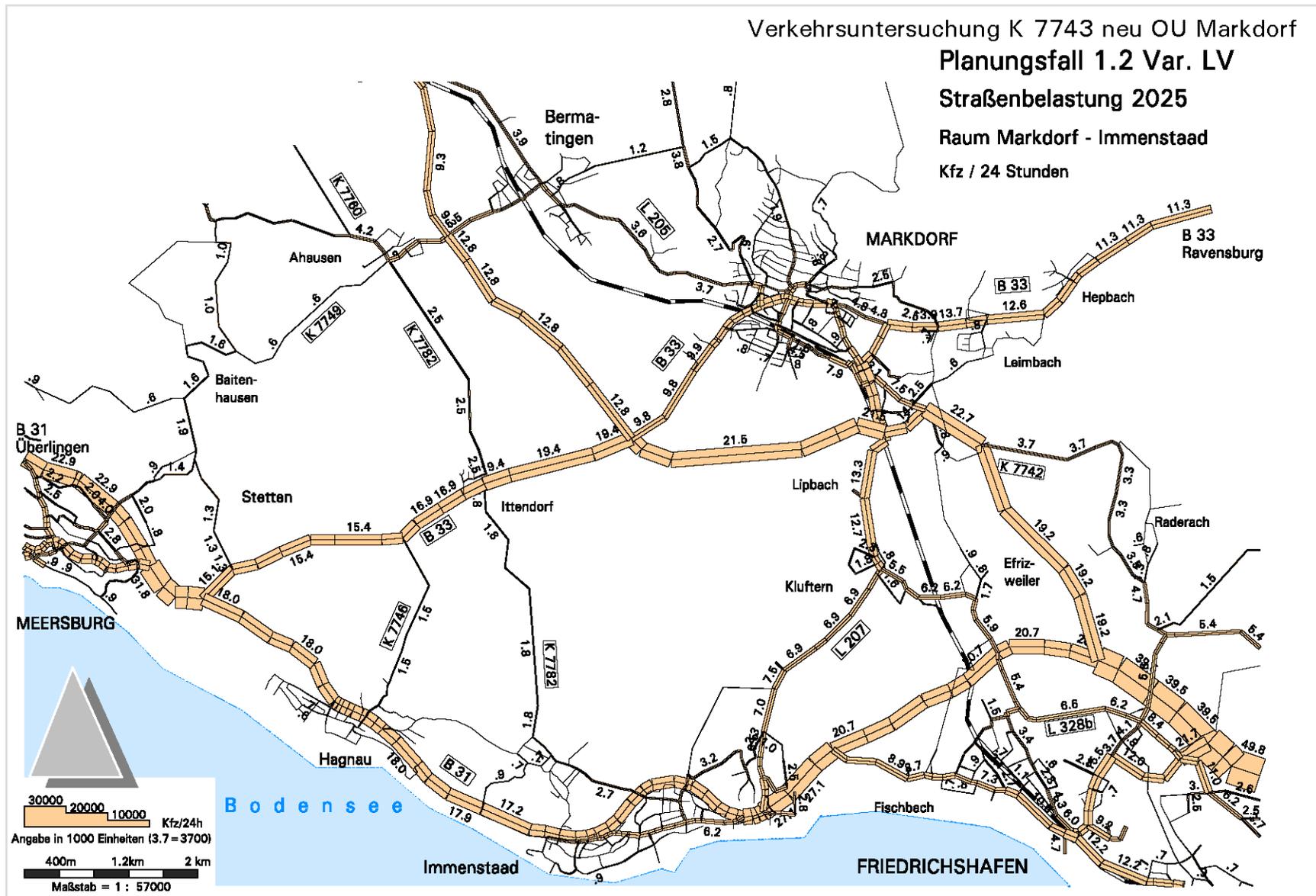


Abb. 56 Straßenbelastung 2025 (Kfz/24h) / Planungsfall 1.2 LV / Raum Markdorf - Immenstaad (Modus Consult, Ulm; März 2008)

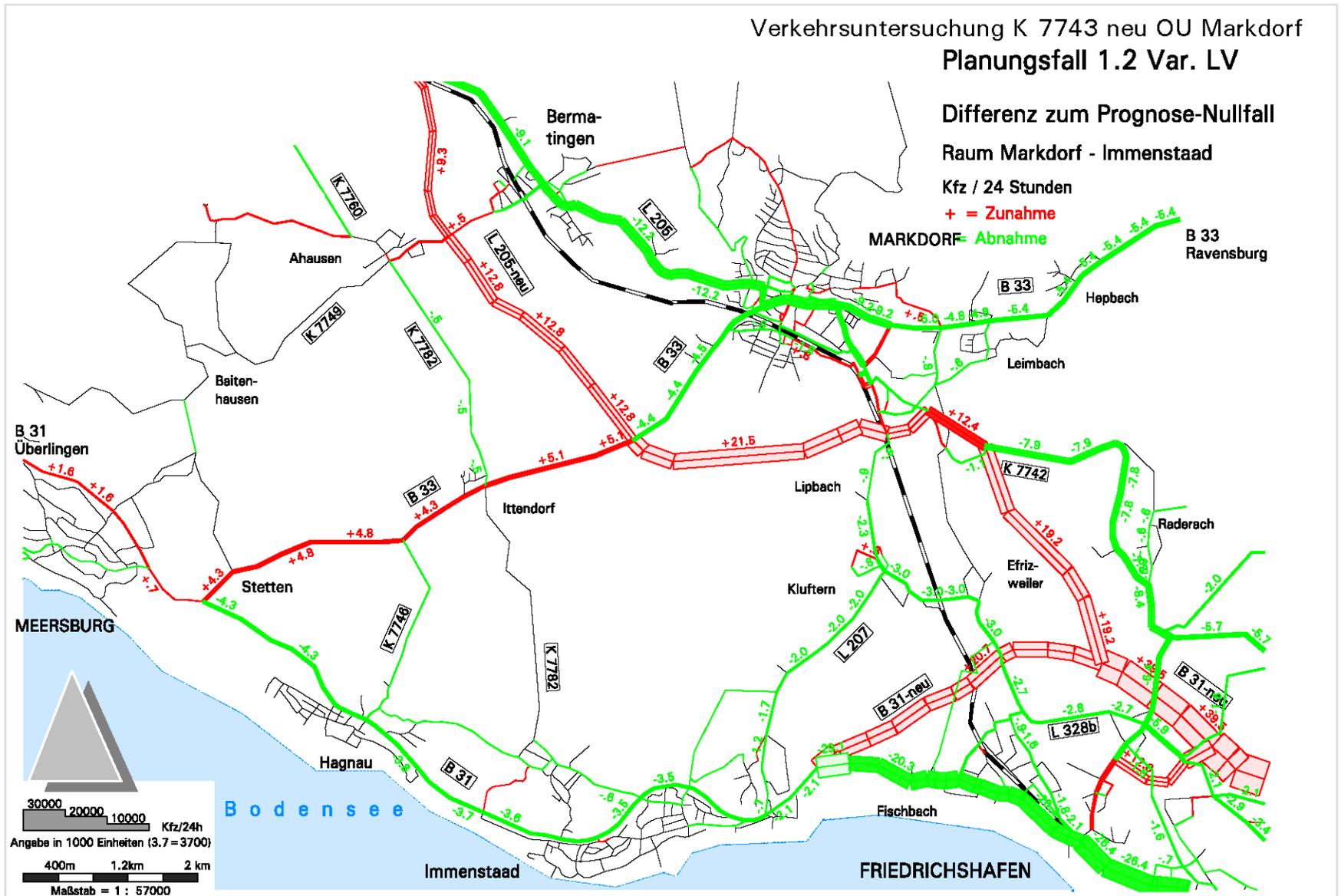


Abb. 58 Straßenbelastung 2025 (Kfz/24h) / Planungsfall 1.2 LV / Differenz zum Prognose-Nullfall / Raum Markdorf - Immenstaad (Modus Consult, Ulm; März 2008)

Querschnitt	Prognose-Nullfall Verkehrsaufkommen 2025	Planungsfall 1.2		Differenz zu Nullfall		Planungsfall 1.2 LV				
		Kfz/24h	Kfz/24h	absolut	relativ	Kfz/24h	Differenz zu zu Nullfall		zu 1.2	
							absolut	relativ	absolut	relativ
B 33										
B 33 östlich Ittendorf	14.300	19.400	5.100	36%	19.400	5.100	36%	0	0%	
B 33 südwestlich Markdorf	14.300	9.900	-4.400	-31%	9.800	-4.500	-31%	-100	-1%	
Markdorf										
B 33 östlich L 205	25.800	13.900	-11.900	-46%	13.700	-12.100	-47%	-200	-1%	
B 33 Höhe Schloß	26.600	12.100	-14.500	-55%	11.900	-14.700	-55%	-200	-2%	
B 33 östlich L 207	14.000	4.900	-9.100	-65%	4.800	-9.200	-66%	-100	-2%	
B 33 östlich Gaußstraße	18.800	14.200	-4.600	-24%	13.900	-4.900	-26%	-300	-2%	
K 7743 neu										
OU Markdorf		21.400			21.500	21.500		100	0%	
OU Kluffern Nord		20.700						-20.700	-100%	
OU Kluffern Süd		25.700						-25.700	-100%	
L 207										
L 207 OD Markdorf nördlich Gaußstr.	17.500	9.500	-8.000	-46%	9.600	-7.900	-45%	100	1%	
L 207 OD Markdorf südl. Riedheimer Str.	13.200	20.000	6.800	52%	14.900	1.700	13%	-5.100	-26%	
L 207 südlich Otto-Lilienthal-Str.	14.100	24.000	9.900	70%	15.700	1.600	11%	-8.300	-35%	
Lipbach										
L 207 OD Lipbach	14.100	7.900	-6.200	-44%	13.300	-800	-6%	5.400	68%	
Kluffern										
L 207 Lipbach-Kluffern	15.000	9.100	-5.900	-39%	12.700	-2.300	-15%	3.600	40%	
L 207 OD Kluffern (südlich L 328b)	8.900	6.500	-2.400	-27%	6.900	-2.000	-22%	400	6%	
L 328b										
L 328b östlich Bahn (OD Efrizweiler)	9.300	3.900	-5.400	-58%	6.200	-3.100	-33%	2.300	59%	
L 328b südlich Efrizweiler/B 31 neu	8.100	7.400	-700	-9%	5.400	-2.700	-33%	-2.000	-27%	
K 7742										
auf Höhe Riedheim	10.300	3.100	-7.200	-70%	22.700	12.400	120%	19.600	632%	
auf Höhe Raderach	11.100	3.300	-7.800	-70%	3.300	-7.800	-70%	0	0%	
nördlich Unterraderach	13.100	4.800	-8.300	-63%	4.700	-8.400	-64%	-100	-2%	
Straßenneubau zwischen K 7742 und B 31 neu										
					19.200	19.200				

Abb. 59 Belastungsvergleich Planungsfall 1.2 LV (2025) zu Prognose-Nullfall (2025) und Planungsfall 1.2 (2025) - (Modus Consult, Ulm; März 2008)

Zur verkehrlichen Wirkung des Planungsfalles 1.2 LV führt der Verkehrsgutachter aus:

„Als Ergebnis Planungsfall 1.2 LV ist festzustellen:

- Die K 7743 neu OU Markdorf wird mit rd. 21.500 Kfz/24h belastet, das entspricht in etwa der in Planungsfall 1.2 mit OU Kluffern ermittelten Belastung.
- Der Entlastungseffekt für die B 33 in der Ortsdurchfahrt von Markdorf ist in etwa gleicher Größe wie im Planungsfall 1.2 zu erwarten.
- Der Neubauabschnitt zwischen der K 7742 östlich Riedheim und der B 31 neu wird mit rd. 19.200 Kfz/24h belastet.
- Die Ortdurchfahrt von Lipbach (L 207) wird gegenüber dem Prognose-Nullfall um etwa 800 Kfz/24h bzw. nur etwa 6% entlastet (gegenüber rd. 6.200 Kfz/24h bzw. 44% im Planungsfall 1.2).
- Die Ortdurchfahrt von Kluffern (L 207) wird gegenüber dem Prognose-Nullfall um bis zu etwa 2.300 Kfz/24h bzw. 22% entlastet (gegenüber rd. 5.900 Kfz/24h bzw. 39% im Planungsfall 1.2).
- Die Ortdurchfahrt von Efrizweiler wird gegenüber dem Prognose-Nullfall um etwa 3.100 Kfz/24h bzw. 33% entlastet (gegenüber rd. 5.400 Kfz/24h bzw. 58% im Planungsfall 1.2).

Die Verkehrsentslastung in den Ortsdurchfahrten von Lipbach, Kluffern und Efrizweiler fällt deutlich geringer aus als im Planungsfall 1.2 mit OU Kluffern in der bahnparallelen Führung. Dagegen zeigen sich im Vergleich zwischen den beiden Planungsfällen im sonstigen Hauptverkehrsstraßennetz bzw. zum Prognose-Nullfall zunächst kaum nennenswerte Veränderungen, auch der Verlagerungseffekt im Ostwestverkehr über die B 33 Ittendorf zeigt sich in etwa gleicher Größe. Bei einer differenzierten Betrachtung zeigt sich jedoch für die K 7743 neu OU Kluffern bei bahnparalleler Führung im Abschnitt unmittelbar nördlich der Anbindung an die B 31 neu eine Belastung von rd. 25.700 Kfz/24h, wohingegen der neue Straßenabschnitt zwischen der K 7742 bei Riedheim und der B 31 neu nur mit rd. 19.200 Kfz/24h, also um rd. 6.500 Kfz/24h weniger belastet ist. Durch die in den Planungsfällen unterschiedliche Wege-/Routenwahl der Verkehrsteilnehmer, insbesondere im Quell- und Zielverkehr von Lipbach, Kluffern und Efrizweiler selbst (Eigenverkehrsaufkommen) sowie anderer, über die L 207 oder K 7742 orientierter Verkehrsbeziehungen, fällt die Entlastung der Ortdurchfahrten im Planungsfall 1.2 LV deutlich geringer aus. Im weiteren Hauptverkehrsstraßennetz gleichen sich diese Effekte dagegen wieder weitgehend aus, so dass hier nur marginale Unterschiede festzustellen sind.“

6.4.4 Planungsfall 1.2 oK (Prognosehorizont 2025)

Der **Planungsfall 1.2 oK (2025)** stellt im Sinne einer **worst case Betrachtung** den nach Realisierung der OU Markdorf eintretenden Zwischenzustand mit der höchsten Verkehrsbelastung auf den Ortsdurchfahrten Lipbach, Kluftern und Efrizweiler dar und beinhaltet

- die L 205 neu / OU Bermatingen,
- die K 7743 neu / OU Markdorf,
- die K 7742 neu / OU Schnetzenhausen sowie
- die B 31 neu / BA II B - Friedrichshafen / West,

jedoch keine Netzergänzung zwischen Markdorf und der B 31 neu.

Die Belastungspläne für den Gesamttraum und den Nahbereich Markdorf sowie die Differenzdarstellung zum Prognose-Nullfall 2025 zeigen die verkehrliche Wirkung des Planungsfall auf. Die Belastungsunterschiede auf repräsentativen Netzquerschnitten zwischen Planungsfall 1.2 oK und Prognose-Nullfall (2025) sind der entsprechenden Vergleichstabelle aus dem Verkehrsgutachten zu entnehmen.

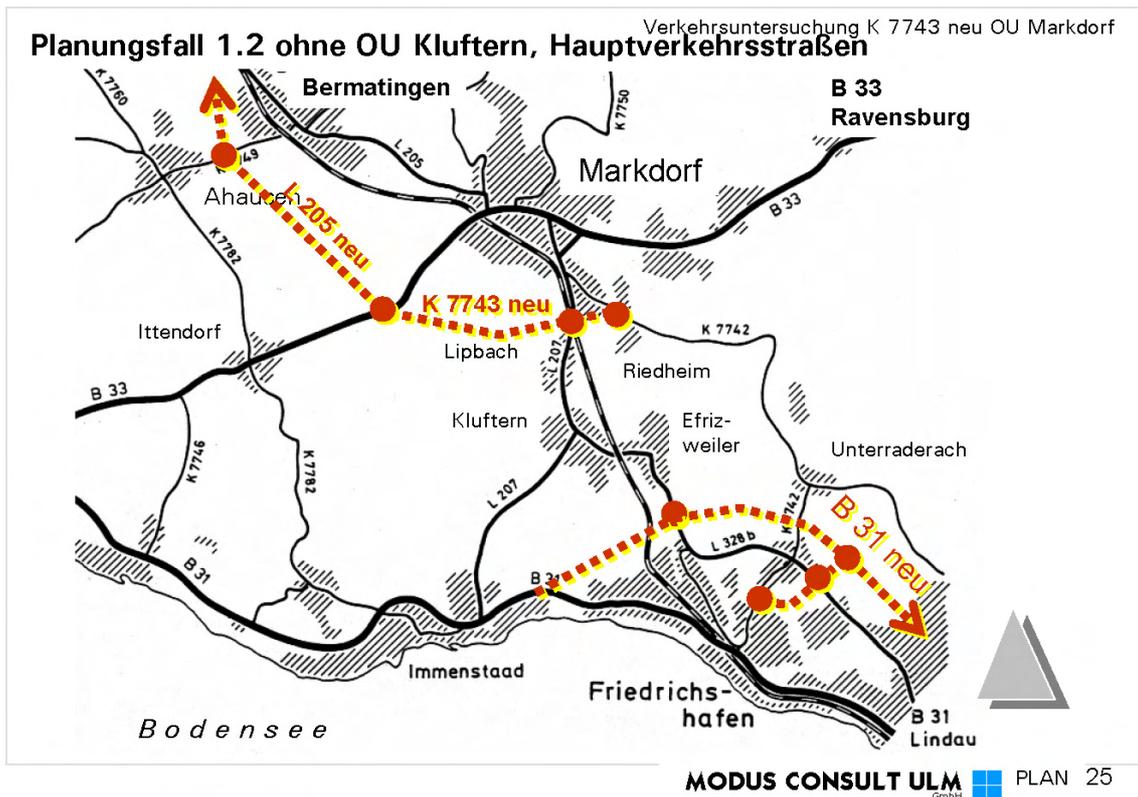


Abb. 60 Prinzipalskizze Planungsfall 1.2 oK (Modus Consult, Ulm; März 2008)

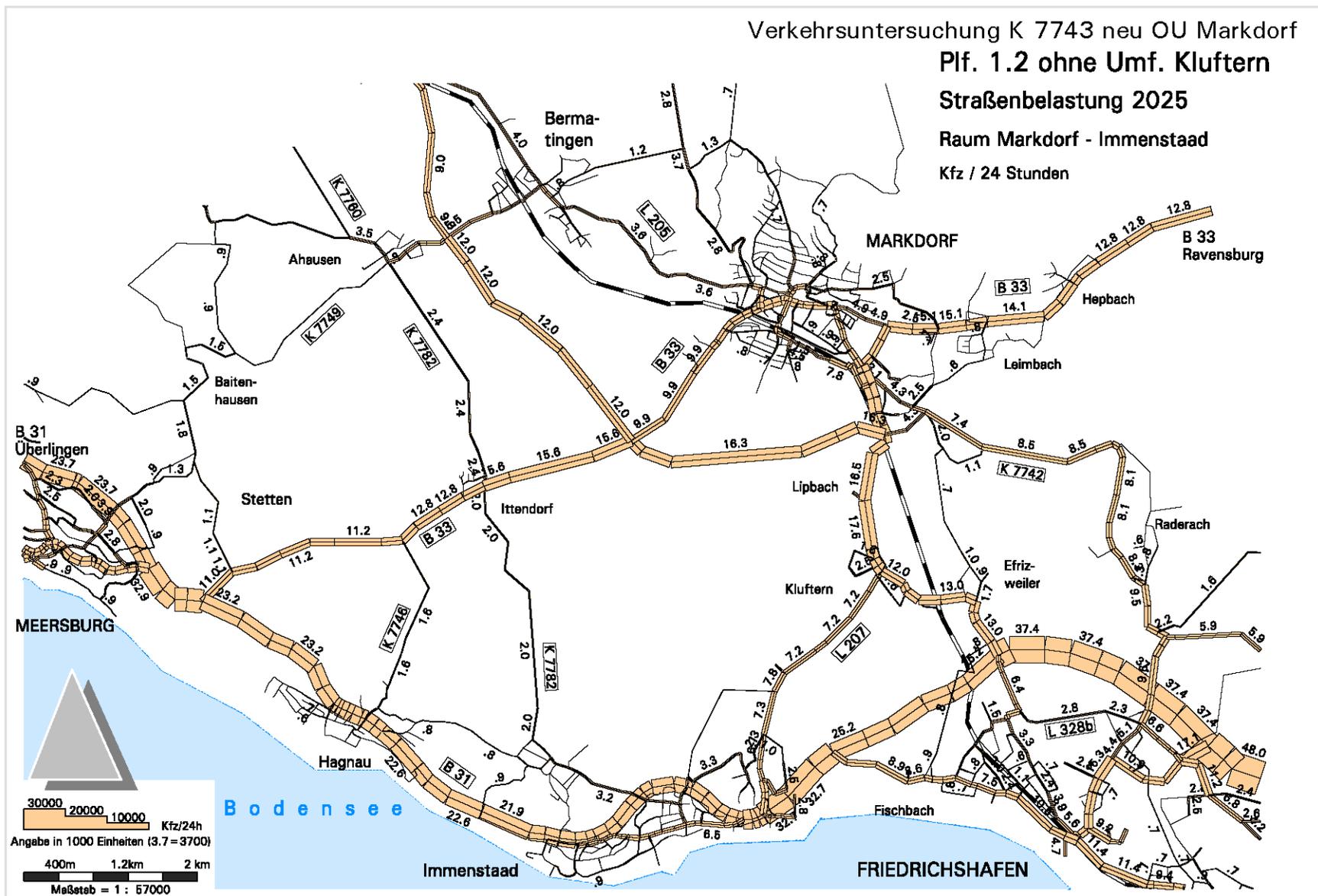


Abb. 61 Straßenbelastung 2025 (Kfz/24h) / Planungsfall 1.2 oK / Raum Markdorf - Immenstaad (Modus Consult, Ulm; März 2008)

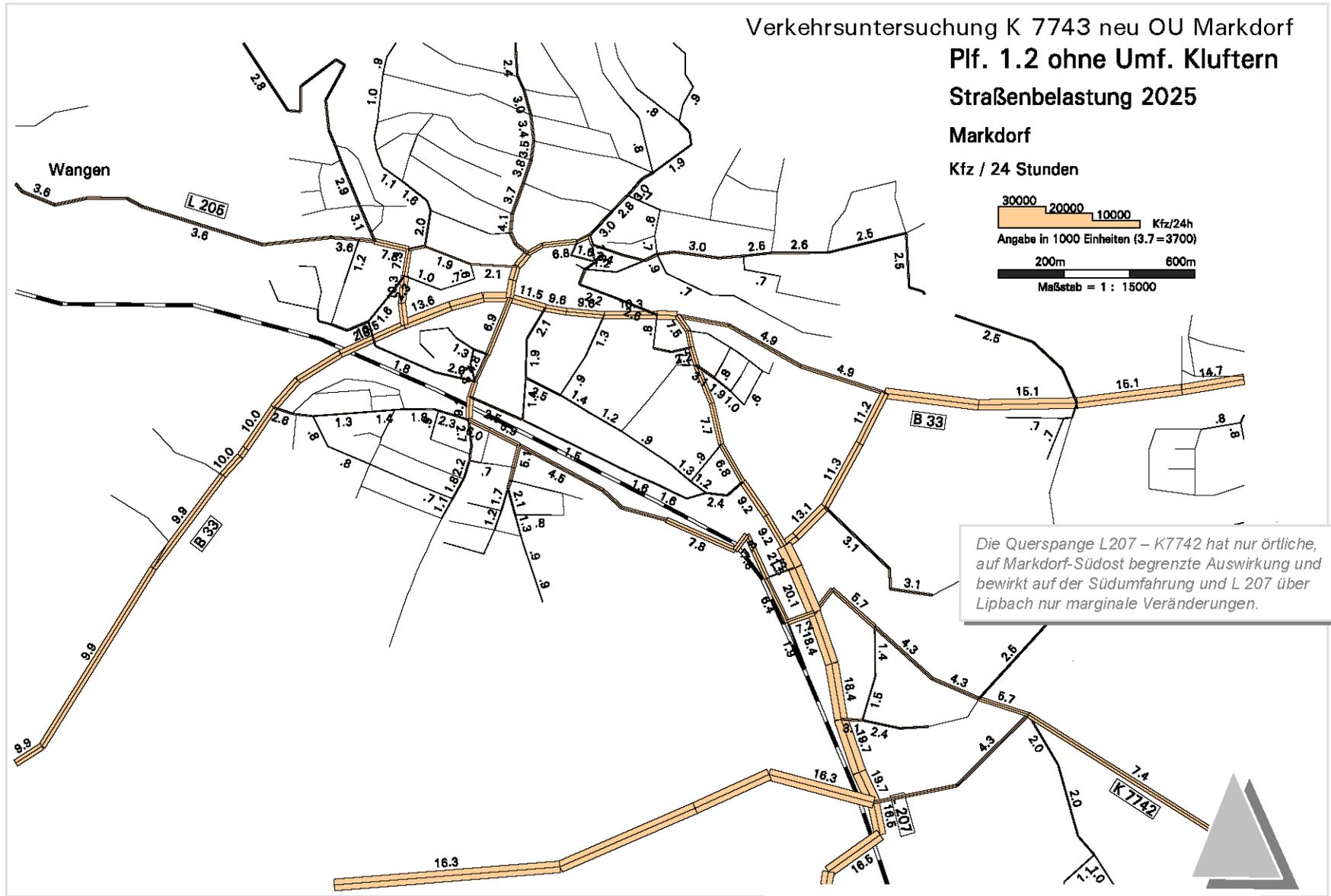


Abb. 62 Straßenbelastung 2025 (Kfz/24h) / Planungsfall 1.2 oK / Raum Markdorf (Modus Consult, Ulm; März 2008)

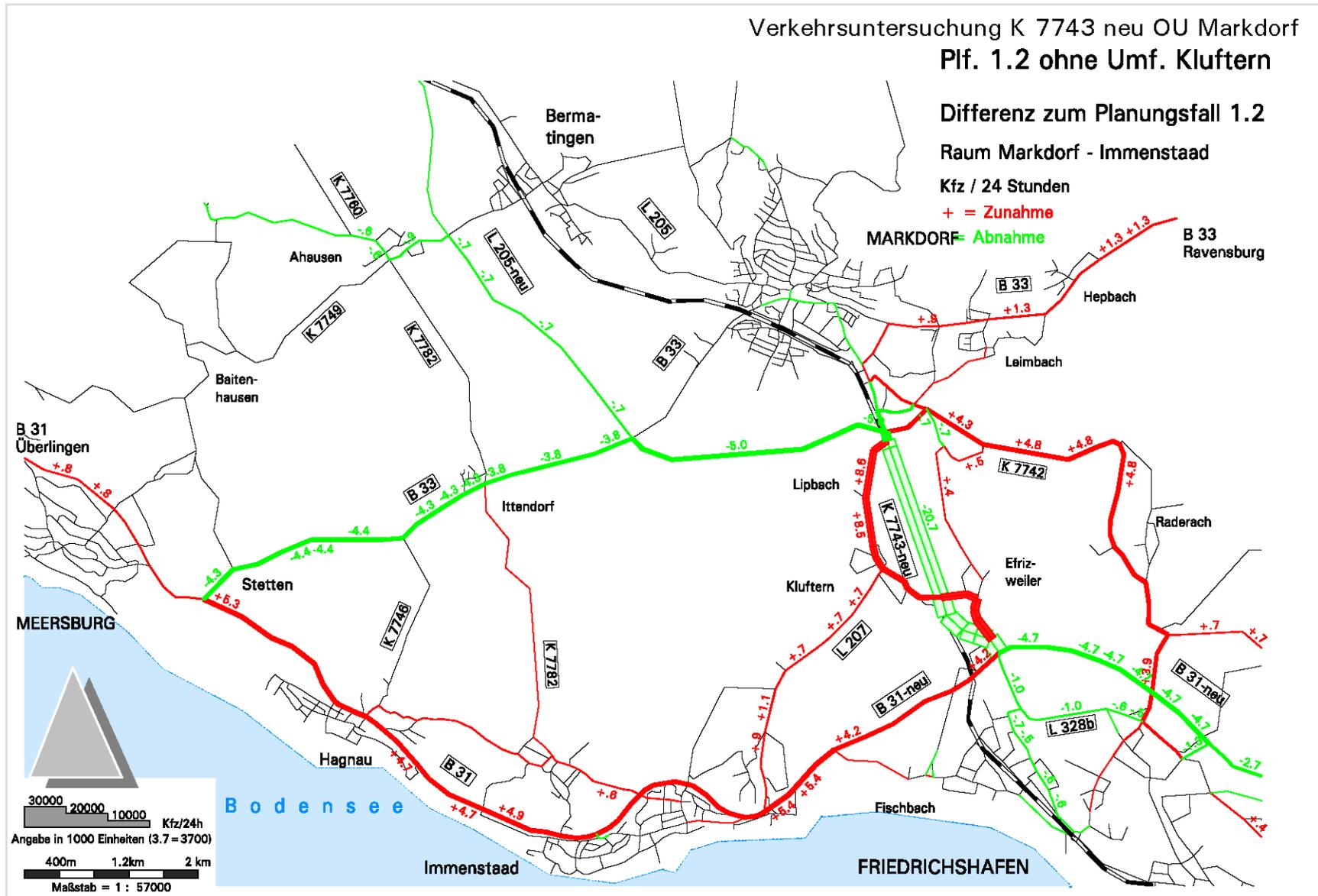


Abb. 63 Straßenbelastung 2025 (Kfz/24h) / Planungsfall 1.2 oK / Differenz zum Prognose-Nullfall / Raum Markdorf - Immenstaad (Modus Consult, Ulm; März 2008)

Querschnitt	Prognose-Nullfall Verkehrsaufkommen 2025	Planungsfall 1.2		Differenz zu Nullfall		Planungsfall 1.2 ohne OU Kluftern zu Nullfall				
		Kfz/24h	Kfz/24h	absolut	relativ	Kfz/24h	absolut	relativ	absolut	relativ
B 33										
B 33 östlich Ittendorf	14.300	19.400	5.100	36%	15.600	1.300	9%	-3.800	-20%	
B 33 südwestlich Markdorf	14.300	9.900	-4.400	-31%	9.900	-4.400	-31%	0	0%	
Markdorf										
B 33 östlich L 205	25.800	13.900	-11.900	-46%	13.600	-12.200	-47%	-300	-2%	
B 33 Höhe Schloß	26.600	12.100	-14.500	-55%	11.500	-15.100	-57%	-600	-5%	
B 33 östlich L 207	14.000	4.900	-9.100	-65%	4.900	-9.100	-65%	0	0%	
B 33 östlich Gaußstraße	18.800	14.200	-4.600	-24%	15.100	-3.700	-20%	900	6%	
K 7743 neu										
OU Markdorf		21.400			16.300	16.300		-5.100	-24%	
OU Kluftern Nord		20.700						-20.700	-100%	
OU Kluftern Süd		25.700						-25.700	-100%	
L 207										
L 207 OD Markdorf nördlich Gaußstr.	17.500	9.500	-8.000	-46%	9.200	-8.300	-47%	-300	-3%	
L 207 OD Markdorf süd. Riedheimer Str.	13.200	20.000	6.800	52%	18.400	5.200	39%	-1.600	-8%	
L 207 südlich Otto-Lilienthal-Str.	14.100	24.000	9.900	70%	19.700	5.600	40%	-4.300	-18%	
Lipbach										
L 207 OD Lipbach	14.100	7.900	-6.200	-44%	16.500	2.400	17%	8.600	109%	
Kluftern										
L 207 Lipbach-Kluftern	15.000	9.100	-5.900	-39%	17.600	2.600	17%	8.500	93%	
L 207 OD Kluftern (südlich L 328b)	8.900	6.500	-2.400	-27%	7.200	-1.700	-19%	700	11%	
L 328b										
L 328b östlich Bahn (OD Efrizweiler)	9.300	3.900	-5.400	-58%	13.000	3.700	40%	9.100	233%	
L 328b südlich Efrizweiler/B 31 neu	8.100	7.400	-700	-9%	6.400	-1.700	-21%	-1.000	-14%	
K 7742										
auf Höhe Riedheim	10.300	3.100	-7.200	-70%	7.400	-2.900	-28%	4.300	139%	
auf Höhe Raderach	11.100	3.300	-7.800	-70%	8.100	-3.000	-27%	4.800	145%	
nördlich Unterraderach	13.100	4.800	-8.300	-63%	9.500	-3.600	-27%	4.700	98%	

... noch ohne Berücksichtigung der ca. 600 Kfz/24h, die bei Wegfall der Querspange von der K 7743 neu / OU Markdorf zur K 7742 südlich der Fa. Wagner auf die Ortsdurchfahrt verlagert werden.

Abb. 64 Belastungsvergleich Planungsfall 1.2 oK (2025) zu Prognose-Nullfall (2025) und zu Planungsfall 1.2 (2025) - (Modus Consult, Ulm; März 2008)

Zur verkehrlichen Wirkung des Planungsfalles 1.2 oK stellt der Verkehrsgutachter fest:

- „Die K 7743 neu OU Markdorf wird mit rd. 16.300 Kfz/24h belastet, das sind rd. 5.100 Kfz/24h weniger als im Falle mit OU Kluftern.
- Der Entlastungseffekt für die B 33 in der Ortsdurchfahrt von Markdorf ist in etwa gleicher Größe wie in Planungsfall 1.2 mit OU Kluftern zu erwarten.
- Ohne eine OU Kluftern werden die Ortsdurchfahrten von Lipbach, Kluftern (L 308b) und Efrizweiler gegenüber dem Prognose-Nullfall eine Mehrbelastung um rd. +2.400 bis +3.700 Kfz/24h erfahren, was einer Zunahme um etwa +17 bis +40% entspricht.

Der in Planungsfall 1.2 festgestellte Verlagerungseffekt im Ostwestverkehr tritt ohne die bahnparallele OU Kluftern nicht ein, es zeigen sich hier deshalb im Zuge der B 33 über Ittendorf auch nur geringe Verkehrszunahmen.

Die neue Querspange zwischen der L 207 und der K 7742 neu dient in erster Linie dazu, den von der Südumfahrung Markdorf nach Osten auf bzw. über die K 7742 gerichteten Verkehr aufzufangen und so eine insgesamt stimmige Verkehrskonzeption herzustellen. Ohne diese zusätzliche Maßnahme wären im Südosten von Markdorf deutlich höhere Belastungen aufzunehmen und insbesondere im Zuge der nachgeordneten Otto-Lilienthal-Straße mit Schleichverkehren zu rechnen. Für die L 207 in den Ortslagen von Lipbach und Kluftern ergibt sich bei Verzicht auf diese Netzergänzung gegenüber dem Ergebnis Planungsfall 1.2 ohne OU Kluftern eine in der Relation geringfügige Verkehrszunahme um etwa +600 Kfz/24h, was im Maximalwert in der Ortsdurchfahrt von Lipbach zu einer Belastung von rd. 17.100 Kfz/24h führt. Im weiteren Verlauf der L 207, in der Ortsdurchfahrt von Kluftern, sowie im Zuge der L 328b in der Ortsdurchfahrt von Kluftern und Efrizweiler, wird diese Verkehrszunahme geringer und damit unbedeutend.“

6.4.5 Planungsfall 1.2 KV (Prognosehorizont 2025)

Dieser Planungsfall mit einer Überleitung der Verkehre von der K 7743 neu / OU Markdorf auf die K 7742 und einen Teilneubau der K 7742 zur Umfahrung von Unterraderach (vgl. nachfolgende Prinzipskizze / Abb. 65) ist für die im Zusammenhang mit der OU Markdorf zu diskutierenden Sachverhalte nicht von Relevanz.

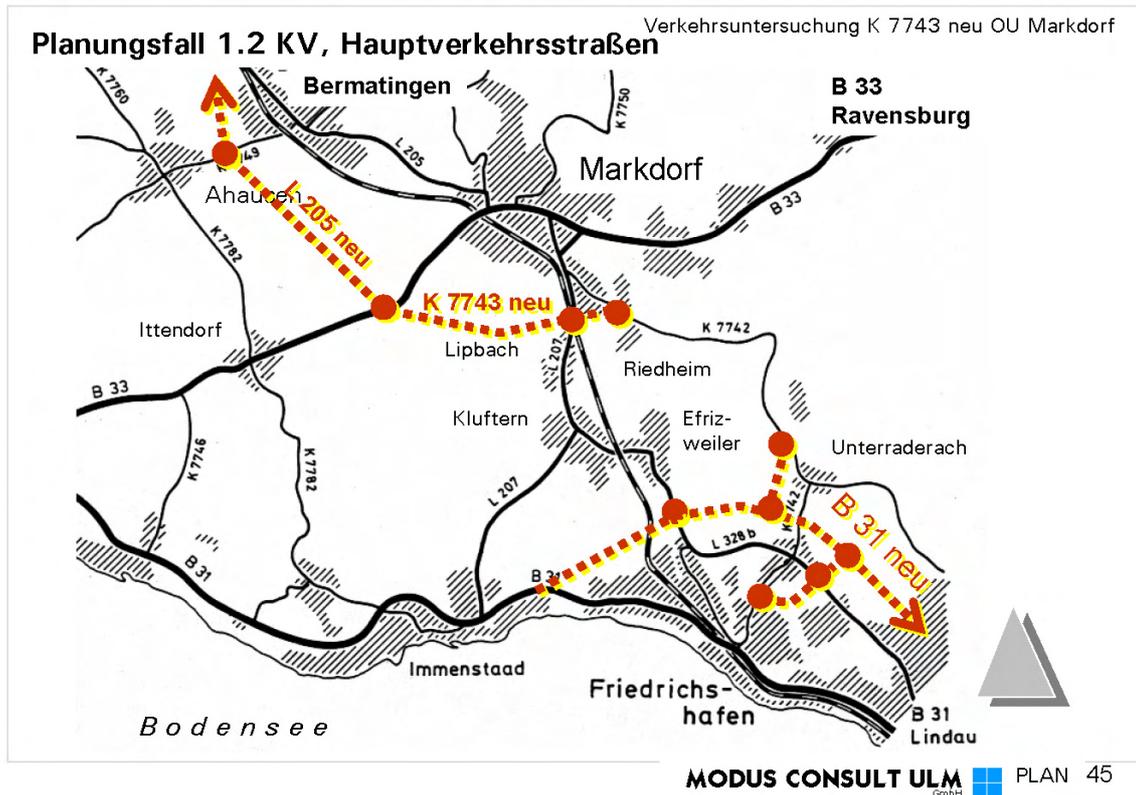


Abb. 65 Planungsfall 1.2 KV / Hauptverkehrsstraßen (Modus Consult, Ulm; März 2008)

6.4.6 Planungsfälle 2.2 (AS Riedheimer Straße) und 2.3 (Gärtnerknoten)

Für die Untervarianten im Osten der geplanten Umfahrung Markdorf, die zwei weitere Optionen zur Verknüpfung der K 7743 neu mit der L 207 im Bestand darstellen, wurden ebenfalls Umlegungsprognosen erstellt. Diese beinhalten die identischen Netzbestandteile wie der Planungsfall 1.2 und unterscheiden sich in der großräumigen Wirkung nach Aussage des Verkehrsgutachters nicht wesentlich von diesen, zeigen jedoch Belastungsunterschiede im östlichen Stadtbereich von Markdorf, was sich z.B. in der Schadstoffbelastung niederschlägt. Die Planungsfälle 2.2 und 2.3 werden nachfolgend ohne weitere Kommentierung an Hand der entsprechenden Belastungspläne für den Nahbereich Markdorf dokumentiert.

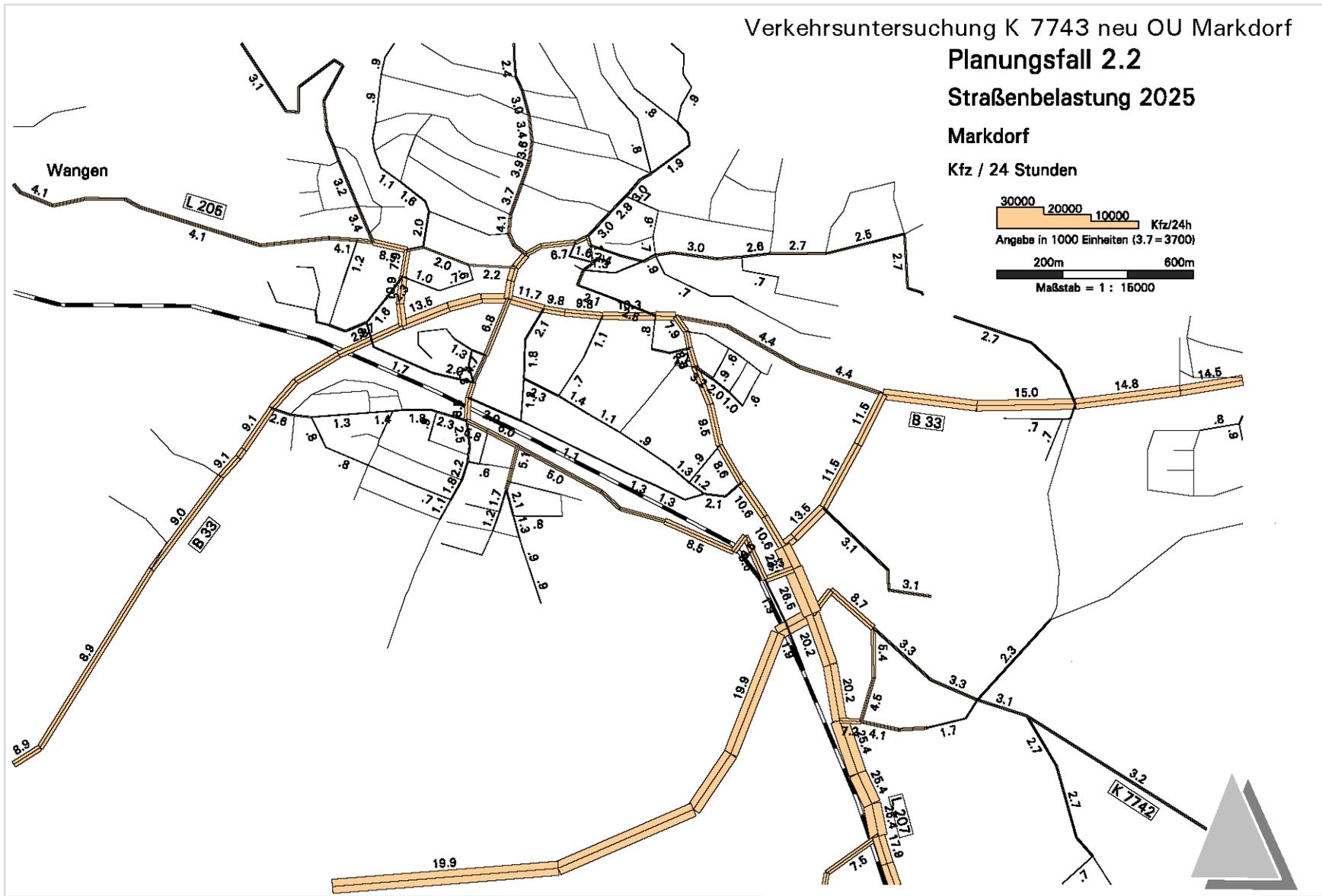


Abb. 66 Straßenbelastung 2025 / Planungsfall 2.2 / Nahbereich Markdorf (Modus Consult, Ulm; März 2008)

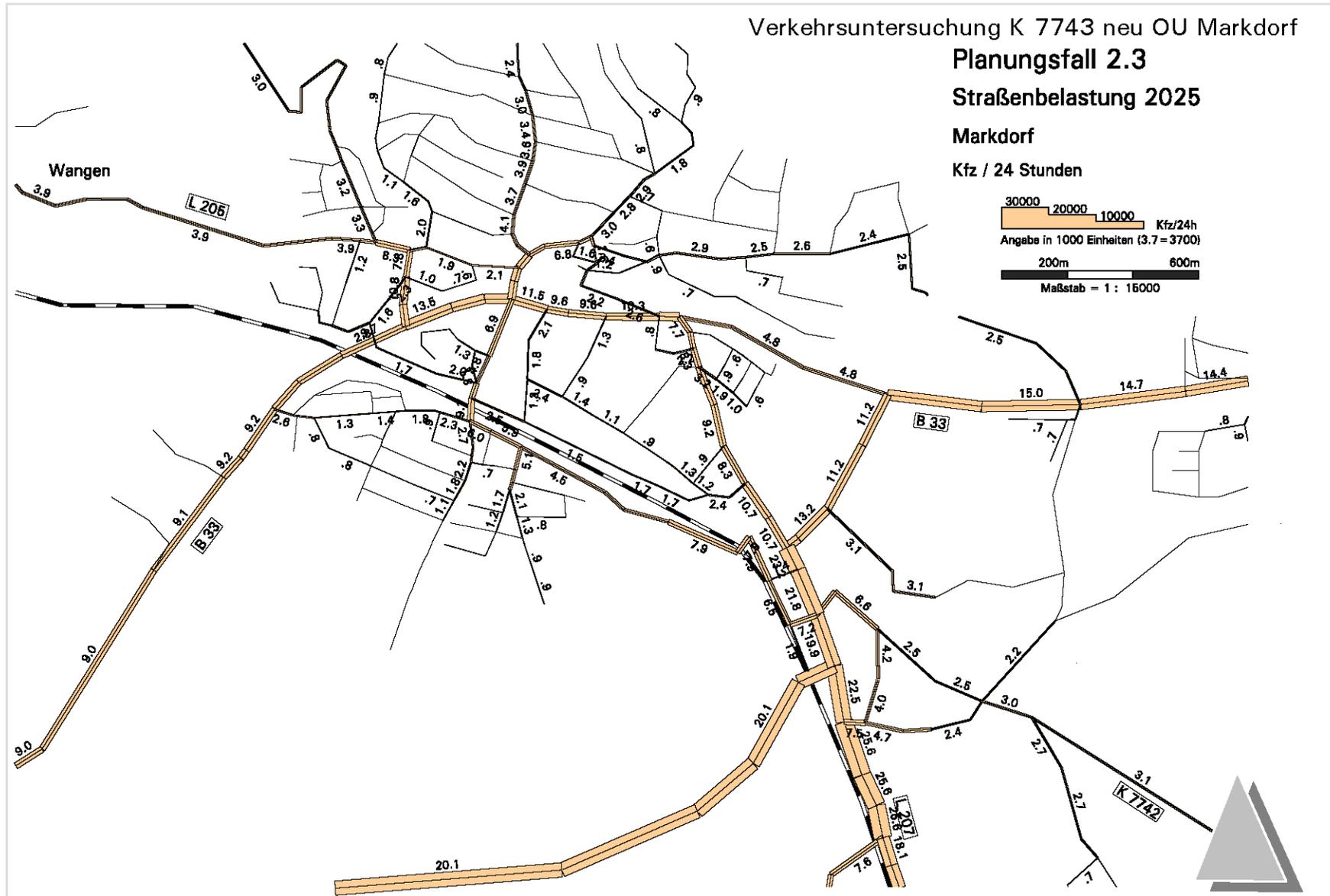


Abb. 67 Straßenbelastung 2025 / Planungsfall 2.3 / Nahbereich Markdorf (Modus Consult, Ulm; März 2008)

6.4.7 Verkehrsbelastung zum Zeitpunkt der projizierten Verkehrsfreigabe (Prognosehorizont 2012)

Durch den Verkehrsgutachter wurden für die Ortsdurchfahrtsbereiche die für das Jahr 2012 (prognostizierte, frühestmögliche Verkehrsfreigabe) zu erwartenden Verkehrsmengen eingegrenzt.

Hintergrund hierfür ist der Sachverhalt, dass mit Prognosezeitpunkt 2025 zwar die vergleichsweise höchsten Verkehrsmengen erfasst sind, zugleich jedoch die so genannten Emissionsfaktoren (Anteil schadstoffarmer Pkw in unterschiedlichen Kategorien / durchschnittlicher Treibstoffverbrauch / Treibstoffzusammensetzung / etc.) mit fortschreitendem Prognosehorizont eine positive Entwicklung nehmen.

Liegt die mögliche Verkehrsfreigabe jedoch deutlich vor dem genannten Prognosehorizont 2025, so stellt sich die Situation hinsichtlich der Emissionsfaktoren deutlich schlechter dar.

Dies kann - trotz vergleichsweise geringerer Verkehrsbelastung - insbesondere in den Ortsdurchfahrten zu höheren Schadstoffbelastungen führen.

Um diesbezüglich auf der sicheren Seite zu agieren, wurde im Rahmen des Schadstoffgutachtens (vgl. Kap. 6.7) auch eine Betrachtung für den Prognosehorizont 2012 vorgenommen.

Der Verkehrsgutachter führt hierzu Folgendes aus:

„Für die Beurteilung der Schadstoffbelastungen sind die bei Verkehrsfreigabe der K 7743 neu im Jahr 2012 im Untersuchungsgebiet in den Zuständen

- *Prognose-Nullfall,*
- *Planungsfall 1.2 LV (höchste Belastung im Zuge Südumfahrung) und*
- *PF 1.2 ohne OU Kluffern*

zu erwartenden Verkehrsmengen zu ermitteln. Die Untersuchungen zum Verkehrsaufkommen 2012 konzentrieren sich auf die Bereiche

- *B 33 OD Markdorf*
- *K 7743 neu OU Markdorf*
- *L 207 OD Lipbach**
- *L 328b OD Kluffern und Efrizweiler¹*

Bis zum Jahr 2012 wird hinsichtlich der Verkehrsentwicklung infolge Motorisierungs- und Einwohnerzuwachs unterstellt, dass etwa 40% der bis zum Jahr 2025 angesetzten Entwicklungen auch eingetreten sind (Ausgangsjahr der Prognose ist das Jahr 2005).

B 33 OD Markdorf

Die Straßenbelastungen im Zuge der B 33 in der Ortsdurchfahrt von Markdorf werden im Jahr 2012 im Mittelwert ca. 92% der unter Verkehrsaufkommen 2025 ermittelten Belastungen erreichen. Dies kann generell für alle vorgenannten Zustände angenommen werden.

1. *Hier sind in Planungsfall 1.2 ohne OU Kluffern die höchsten Belastungen zu erwarten (worst case).