



# **VERKEHRSGUTACHTEN**

## **ORTSUMGEHUNG STADTPROZELTEN**

**- STAATLICHES BAUAMT ASCHAFFENBURG -**

OPB Projekt Nr.: 25650

Datum: 20.11.2018

Ort: München

Version: Endversion

## IMPRESSUM

OBERMEYER Planen + Beraten GmbH  
Hansastraße 40  
80686 München  
DEUTSCHLAND

Postfach 20 15 42 • 80015 München

Tel.: +49 89 5799-0  
Fax: +49 89 5799-910

E-Mail [info@opb.de](mailto:info@opb.de)  
Internet [www.opb.de](http://www.opb.de)

© 2018  
OBERMEYER Planen + Beraten GmbH  
München

Verantwortlich	Dipl.-Ing. Helmuth Ammerl
Redaktion	Elke Kuhn, Dipl.-Ing.(FH) Vera Krsak
Grafik	Dipl.-Ing.(FH) Vera Krsak
Stand	20.11.2018

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Anlass</b>	<b>6</b>
<b>2. Methodik</b>	<b>7</b>
<b>2.1 Aktualisierung Verkehrsmodell 2015 ► 2018</b>	<b>7</b>
<b>2.2 Prognose 2030</b>	<b>8</b>
<b>2.3 Extrapolation Prognose 2035</b>	<b>9</b>
<b>2.4 Verkehrserhebungen</b>	<b>11</b>
2.4.1 Dauerquerschnittszählung	12
2.4.2 Knotenpunktzählung	14
2.4.3 Berechnungsgrundlage – DTV <sub>w</sub> (Mo-Fr)	14
<b>3. Darstellung Verkehrsanalyse 2018</b>	<b>19</b>
<b>4. Darstellung Prognose-Nullfall 2035</b>	<b>21</b>
<b>5. Planfall „OU Stadtprozelten“</b>	<b>23</b>
<b>6. Zusammenfassung der Ergebnisse</b>	<b>26</b>

**Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Planfeststellungsentwurf für die geplante Ortsumfahrung  
 Stadtprozelten ..... 6

Abbildung 2: Ausschnitt Netzmodell ..... 7

Abbildung 3: Amtlichen Zählstellen im Untersuchungsraum ..... 8

Abbildung 4: Ergebnisse der SVZ DTV alle Tage an der St 2315 sowie  
 Prognose 2030/2035..... 9

Abbildung 5: Umfang Verkehrserhebungen..... 11

Abbildung 6: Auswertung Q1, St2315 - graphisch und tabellarisch ..... 12

Abbildung 7: Auswertung Q2, L2310 - graphisch und tabellarisch..... 13

Abbildung 8: Auswertung Q3, St2315 - graphisch und tabellarisch ..... 13

Abbildung 9: Auswertung K1, St 2315 / Kleine Steig Kfz/24h ..... 15

Abbildung 10: Auswertung K1, St 2315/ Kleine Steig, SV/24h..... 15

Abbildung 11: Auswertung K2, St 2315/Hauptstraße, Kfz/24h..... 16

Abbildung 12: Auswertung K2, St 2315/Hauptstraße Faulbach, SV/24h ..... 16

Abbildung 13: Auswertung K3, St 2315 / Dorfstraße nach  
 Breitenbrunn,Kfz/24h ..... 17

Abbildung 14: Auswertung K3, St 2315 / Dorfstraße nach  
 Breitenbrunn,SV/24h..... 17

Abbildung 15: Vergleich Analysebelastung 2018 in Kfz/24h / Zählwerte in  
 Kfz/24h..... 19

Abbildung 16: Analysebelastung 2018 in Kfz/24h / SV/24h ..... 20

Abbildung 17: Verkehrsspinne St 2315 südwestlich Stadtprozelten in Kfz/24h  
 ..... 21

Abbildung 18: Prognose-Nullfall 2035 in Kfz/24h / SV/24h ..... 22

Abbildung 19: Prognosebelastung 2035 in Kfz/24h, Verlegung der  
 Ortsdurchfahrt Stadtprozelten..... 23

Abbildung 20: Differenzbelastung Planfall Verlegung der Ortsdurchfahrt  
 Stadtprozelten–Prognose-Nullfall 2035 ..... 24

Abbildung 22: Ausgewählte Querschnitte Planfall ..... 25

**Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung 2030 ↔ 2035 ..... 9

Tabelle 2: Belastungsveränderungen Planfall ↔ Prognose-Nullfall 2035 an  
 ausgewählten Straßenquerschnitten..... 25

## Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Analysebelastung 2018 in Kfz/24h.....	28
Anlage 2: Prognose-Nullfall 2035 in Kfz/24h.....	29
Anlage 3: Prognosebelastung 2035 in Kfz/24h, Planfall Verlegung der OU Stadtprozelten .....	30
Anlage 4: Differenzbelastungsplan Planfall ↔ Prognose-Nullfall 2035 .....	31

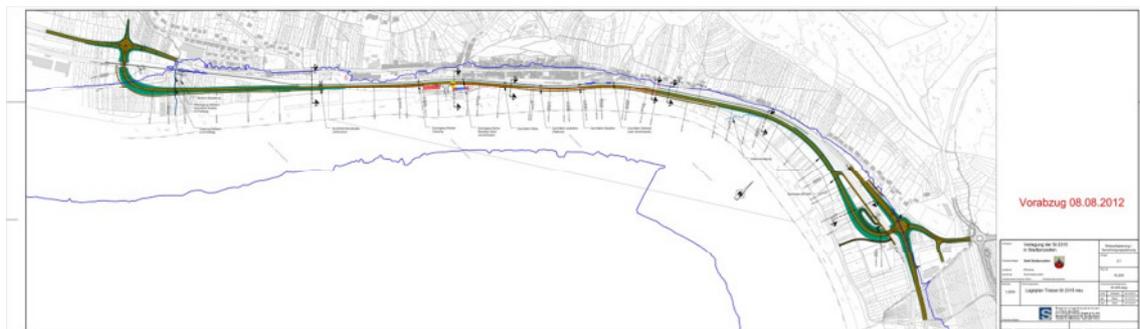
## 1. ANLASS

Für die geplante Ortsumgehung Stadtprozelten sollen die verkehrlichen Auswirkungen dieser Maßnahme auf das vorhandene Straßennetz dargestellt werden. Im Wesentlichen geht es um zwei verkehrliche Aspekte

- Künftige Prognosebelastung auf der Umgehungsstraße
- Be- / Entlastungswirkungen im bestehenden Straßennetz.

Als Grundlage dient das regionale MIV-Verkehrsmodell „Bayerischer Untermain“ im Datenstand 2015, (im folgenden Verkehrsmodell 2015) und das regionale MIV-Verkehrsmodell „Bayerischer Untermain“ im Prognosehorizont 2030 (im folgenden genannt Verkehrsmodell Prognose 2030), welches bereits die Maßnahmen im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 und Maßnahmen des 7. Ausbauplans für die Staatsstraßen in Bayern berücksichtigt, die voraussichtlich bis zum Jahr 2035 umgesetzt sind. Dieses Modell beinhaltet eine detaillierte Fahrtenmatrix, woraus die Anteile der Ziel-/Quell- und Durchgangsverkehre entnommen werden können.

Die nachfolgenden beiden Abbildungen zeigen den Planfeststellungsentwurf für die geplante Ortsumfahrung Stadtprozelten.



**Abbildung 1: Planfeststellungsentwurf für die geplante Ortsumfahrung Stadtprozelten**

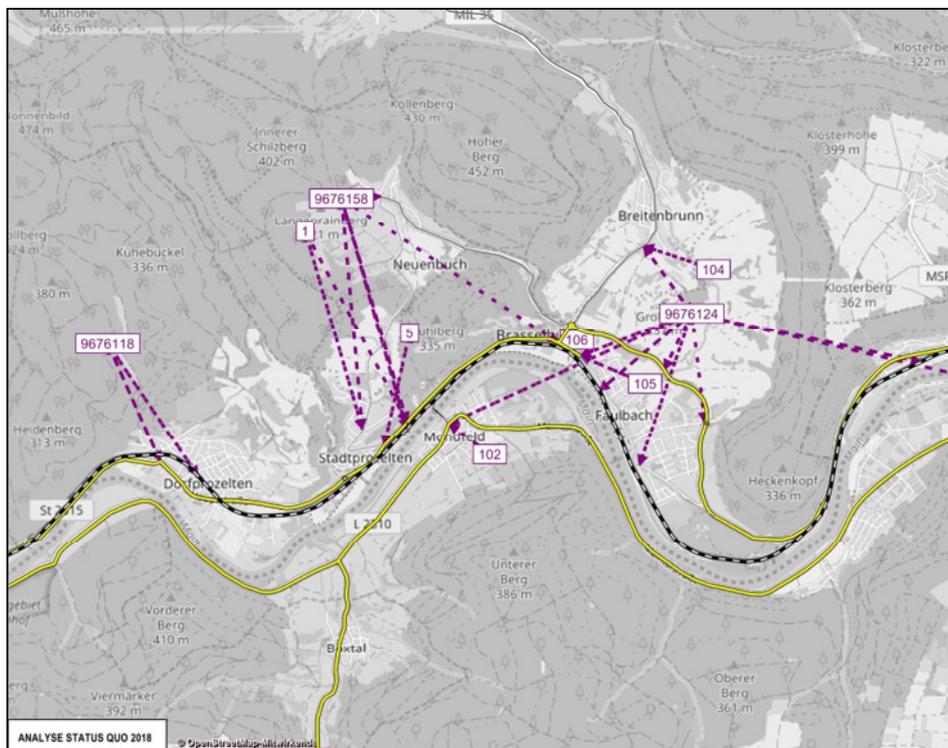
Durch ergänzende Knoten- und Querschnittszählungen im Untersuchungsgebiet wird das Verkehrsmodell 2015 weiter differenziert und auf das Analysejahr 2018 hochgerechnet.

## 2. METHODIK

Grundlage für die Verkehrsuntersuchung ist das regionale Verkehrsmodell „Bayerischer Untermain“ mit Bearbeitungsstand 2015. Sämtliche Untersuchungen zur Analyse, Prognose-Nullfall und Planfälle werden im gesamten Verkehrsmodell durchgeführt.

### 2.1 AKTUALISIERUNG VERKEHRSMODELL 2015 ► 2018

Grundlage für die Verkehrsuntersuchung ist das Verkehrsmodell 2015 mit den Verkehrsstärken werktags (Mo-Fr). Die nachfolgende Abbildung zeigt das Netzmodell mit Darstellung der vorgesehenen Bezirksanbindungen im engeren Untersuchungsraum um Stadtprozelten.



**Abbildung 2: Ausschnitt Netzmodell**

Zur Gewährleistung einer differenzierten Betrachtung der geplanten Verlegung der Ortsdurchfahrt Stadtprozelten einschließlich der geplanten Verknüpfungen mit dem bestehenden Straßennetz ist eine weitere Differenzierung des Netzmodells erforderlich.

In einem ersten Bearbeitungsschritt wird daher das Verkehrsmodell 2015 durch ergänzende Verkehrszählungen im engeren Untersuchungsraum weiter differenziert und entsprechend für das Analysejahr 2018 aktualisiert bzw. hochgerechnet.

Zur Plausibilitätsprüfung der Umlegungsergebnisse für das Analysejahr 2018 werden neben der aktuellen Verkehrszählung 2018 folgende Datengrundlagen herangezogen:

- ➡ Verkehrserhebungen im Südspessart (Februar 2017, Brenner-Plan)
- ➡ Ergebnisse der amtlichen Zählstellen für die Jahre 2005/2010/2015 auf bayerischer und baden-württembergischer Seite (Abbildung 3).

L 508	62239403	Bauamtsgrer	Kreuzwertheim
L 2310	62219420	MILTENBERG	MILTENBERG in Ri Stadtmitte
L 2310	62219415	N BÜRGSTAD	N BÜRGSTADT in Ri Bürgstadt
L 2315	62219408	KIRSCHFURT	KIRSCHFURT in Ri Freudenberg
L 2315	62229398		
L 2315	62229401	DORFPROZEI	DORFPROZELTEN in Ri Fechenbach
L 2315	62229399		
L 2315	62229400		
L 2315	62229402	O FAULBACH	O FAULBACH in Ri Faulbach
L 2315	62239402	(L 2316) :Krei	Hasloch
K 2	62219732	SO MÖNCHB	SO MÖNCHBERG in Ri Mönchberg
K 35	61229731	SO ALTENBU	SO ALTENBUCH in Ri Breitenbrunn
K 37	62229733	SO NEUENBU	SO NEUENBACH in Ri Neuenbach

**Abbildung 3: Amtlichen Zählstellen im Untersuchungsraum**

Die Eichung erfolgte in iterativen Arbeitsschritten mit einer ersten Umlegung des Schwerverkehrs und anschließender Kfz-Eichung. Grundlage waren die DTV-Werktagsbelastungen, wobei sich gezeigt hatte, dass das Verkehrsmodell 2015 auf bayerischer Seite einen sehr guten Korrelationsfaktor zu den amtlichen Zählwerten 2015 aufweist.

## 2.2 PROGNOSE 2030

Die aus der Aktualisierung des Verkehrsmodells 2015 entwickelte Differenzmatrix 2015 ↔ 2018 wird zunächst aus dem vorhandenen Verkehrsmodell Prognose 2030 extrahiert und anhand der Prognosefaktoren des Bundesverkehrswegeplans 2030 getrennt für den Pkw-Verkehr mit +6% und den Schwerverkehr mit +22% auf das Prognosejahr 2030 hochgerechnet und anschließend wieder in das vorhandene Verkehrsmodell 2030 implementiert. Durch einen Vergleich der Verkehrsentwicklung an den maßgebenden amtlichen Zählstellen wurden die so im Verkehrsmodell Prognose 2030 ermittelten aktualisierten Prognosezahlen 2030 mit der zwischen den Jahren 1980 bis 2015 stattgefundenen Verkehrsentwicklung im Trend geprüft.



**Abbildung 4: Ergebnisse der SVZ DTV alle Tage an der St 2315 sowie Prognose 2030/2035**

Das Verkehrsmodell Prognose 2030 beinhaltet alle geplanten Maßnahmen im Straßennetz sowie die absehbaren demographischen und wirtschaftlichen Entwicklungen im großräumigen Untersuchungsraum.

### 2.3 EXTRAPOLATION PROGNOSE 2035

Derzeit vorhandene bundesweite Globalprognosen wie z.B. die Shell-Prognose für die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs bis zum Prognosejahr 2040 legen zugrunde, dass die Verkehrsentwicklung ab 2030 bis 2035 / 2040 eher eine rückläufige Tendenz aufweist.

Ähnliche Entwicklungen sind auch für den Raum Bayerischer Untermain zu verzeichnen, wie die nachfolgende Tabelle zur Bevölkerungsentwicklung (Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik, regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2036, Stand Mai 2018) in der Stadt Aschaffenburg und den beiden angrenzenden Landkreisen Aschaffenburg und Miltenberg zeigt.

Region	Prognosejahr	Anzahl Einwohner	Differenzbetrag prozentual
Stadt Aschaffenburg	2030	68.400	-0,88%
	2035	67.800	
Landkreis Aschaffenburg	2030	169.600	-1,00%
	2035	167.900	
Landkreis Miltenberg	2030	124.100	-1,29%
	2035	122.500	

**Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung 2030 ↔ 2035**

Demnach ist für den Raum Bayerischer Untermain tendenziell eher eine rückläufige Bevölkerungsentwicklung zwischen 2030 und 2035 zu erwarten. Auf dieser Grundlage wird der Verkehrsentwicklung von 2030 auf

2035 eine Stagnation unterstellt, sodass die Prognose 2030 auf das Prognosejahr 2035 ohne Veränderung der Gesamtfahrtenmatrix angewendet werden kann (siehe auch Abbildung 4).

## 2.4 VERKEHRSERHEBUNGEN

Zur Schaffung einer aktuellen und fundierten Datengrundlage wurden folgende Erhebungen durchgeführt:

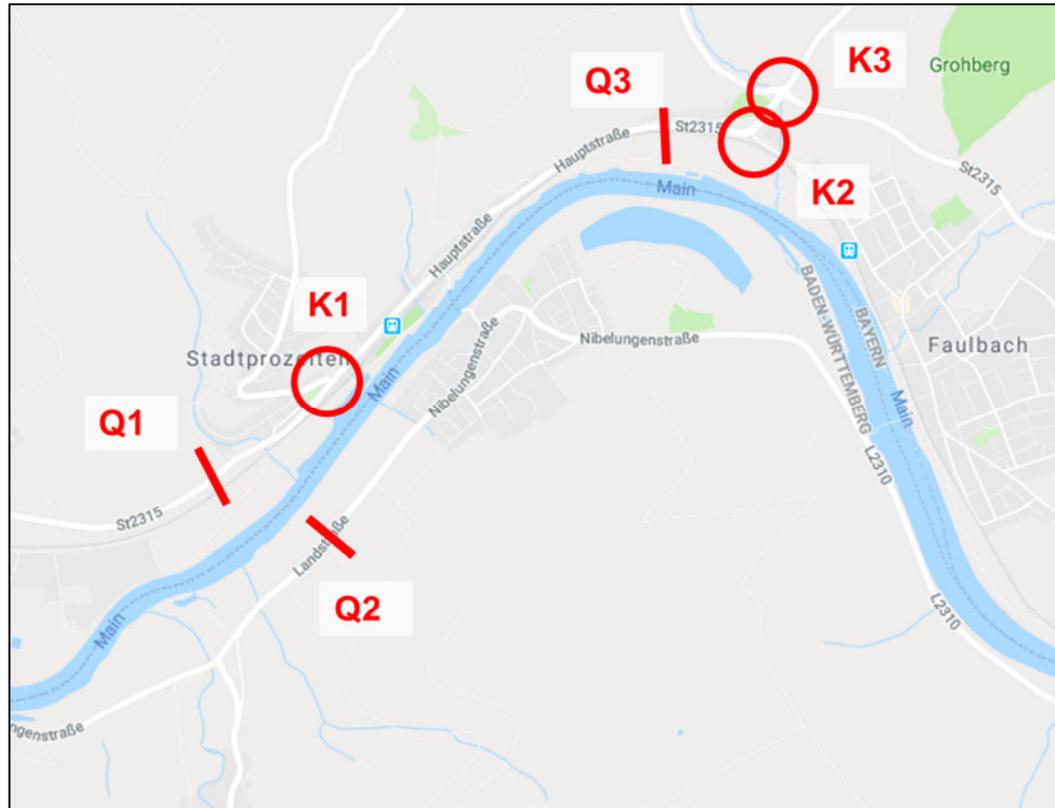


Abbildung 5: Umfang Verkehrserhebungen

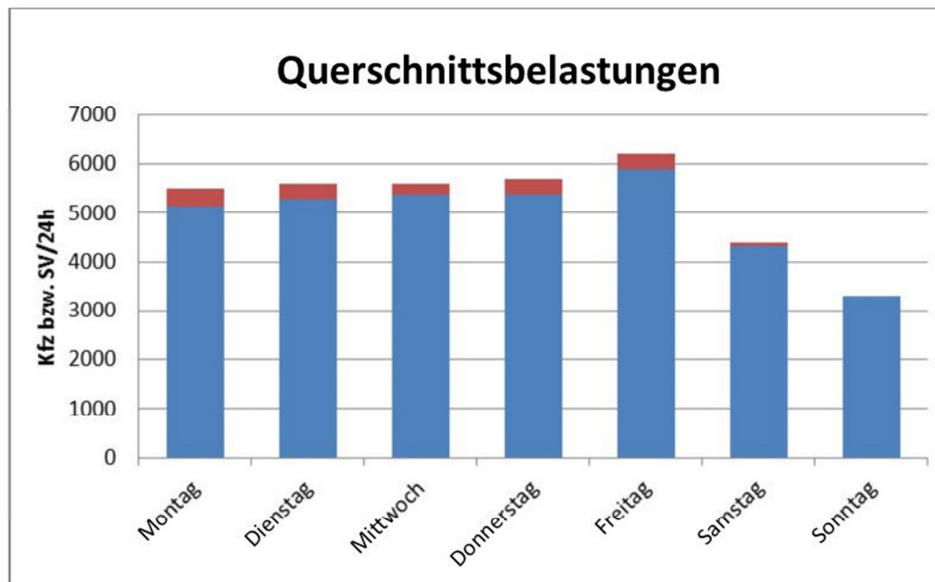
- Querschnitt Q1      St 2315 südwestlich Stadtprozelten (By)
- Querschnitt Q2      L 2310 südwestlich Stadtprozelten (BW)
- Querschnitt Q3      St 2315 nordöstlich Stadtprozelten (By)
- Knotenpunkt K1      St 2315 Hauptstraße/Kleine Steig
- Knotenpunkt K2      St 2315 / Hauptstraße
- Kreisverkehr K3      St 2315 / Dorfstraße nach Breitenbrunn.

Die Verkehrserhebungen bzw. die Zählraten wurden in 15-Minuten-Intervallen bei Videoerfassung getrennt nach den 6 Fahrzeugklassen Pkw, Kraftrad, Lieferwagen (2,8t bis 3,5t), Lkw, Lastzug und Bus und bei Seitenradarzahlungen nach 4 Längenklassen Motorrad, Pkw, Lkw und Lkw mit Anhänger / Sattelzug ausgewertet.

### 2.4.1 DAUERQUERSCHNITTSZÄHLUNG

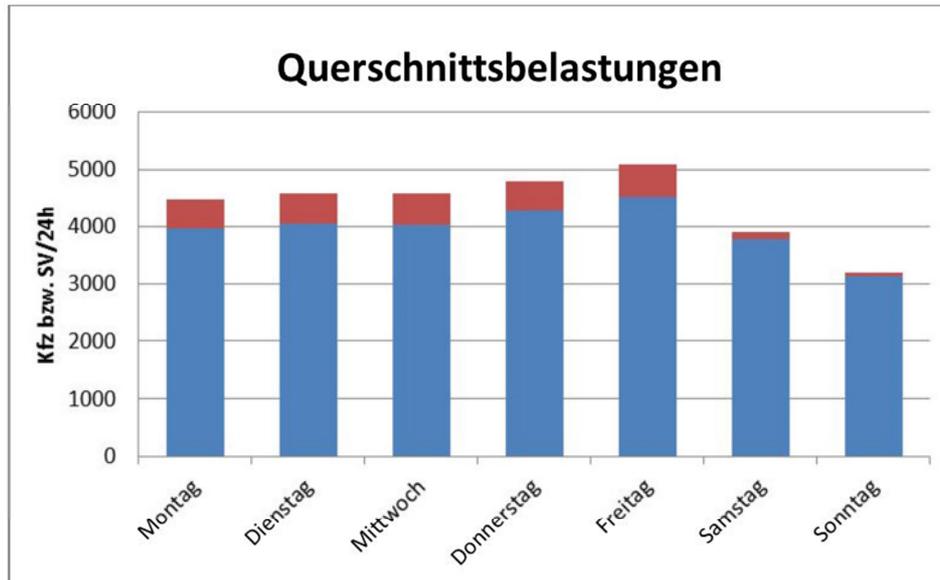
Die Dauerquerschnittszählung fand im Zeitraum zwischen Freitag, den 20.04.2018 bis Donnerstag, den 26.04.2018 über insgesamt 7 Tage statt und wurde mittels Einsatz von Seitenradargeräten durchgeführt.

Nachfolgend sind die Verkehrsbelastungen im Zählzeitraum je Wochentag getrennt nach Kfz/24h und SV (ab 3,5t)/24h dargestellt.



		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
24h	alle Kfz	5500	5600	5600	5700	6200	4400	3300
	davon Anteil SV	365	320	210	315	315	80	0

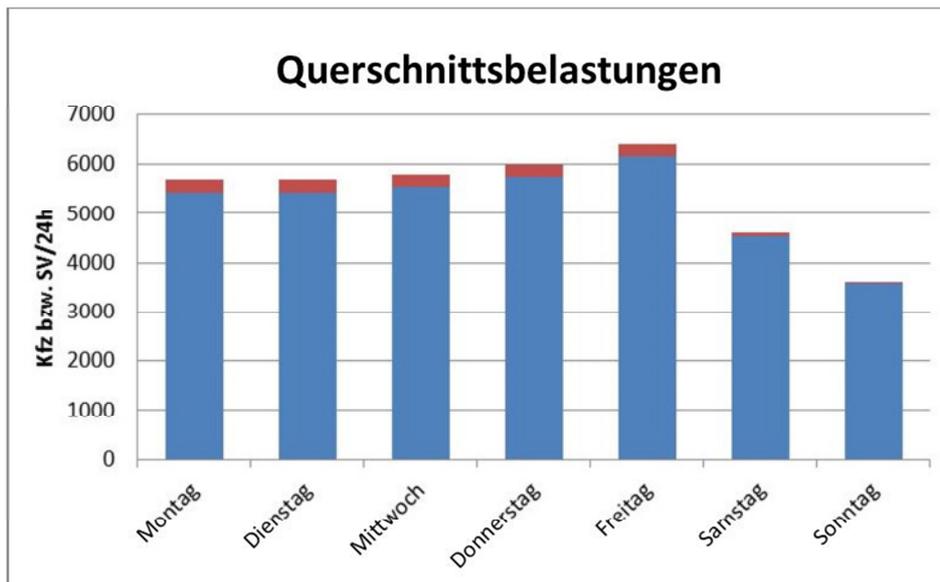
**Abbildung 6: Auswertung Q1, St2315 - graphisch und tabellarisch**



		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
24h	alle Kfz	4500	4600	4600	4800	5100	3900	3200
	davon Anteil SV	520	545	560	510	570	110	70

Abbildung 7: Auswertung Q2, L2310 - graphisch und tabellarisch

Seite 12,



		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
24h	alle Kfz	5700	5700	5800	6000	6400	4600	3600
	davon Anteil SV	275	255	245	245	245	60	10

Abbildung 8: Auswertung Q3, St2315 - graphisch und tabellarisch

#### 2.4.2 KNOTENPUNKTZÄHLUNG

Die Durchführung der Knotenpunktzählungen erfolgte mittels Videokameras über mehrere Tage. Basierend auf den Ergebnissen der Dauerquerschnittszählung wurde für die Auswertung der Donnerstag (26.04.2018) als repräsentativer Werktag ausgewählt und die Knotenpunkte über 24h knotenstromscharf gezählt.

#### 2.4.3 BERECHNUNGSGRUNDLAGE – $DTV_w$ (MO-FR)

Als Berechnungsgrundlage für das Verkehrsmodell wird der durchschnittliche werktägliche Verkehr von Montag bis Freitag herangezogen.

Mit Hilfe der Querschnittsbelastungen wird der Faktor ermittelt, mit dem der durchschnittliche werktägliche (Mo-Fr) Verkehr in Bezug auf den detailliert erhobenen Verkehr am Donnerstag an den Knotenpunkten (K1-K3) errechnet wird.

Dieser Faktor wird auf alle Knotenstrombeziehungen angewendet.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsbelastungen (Mo-Fr) an den erhobenen Knotenpunkten als Kfz/24h und SV/24h.

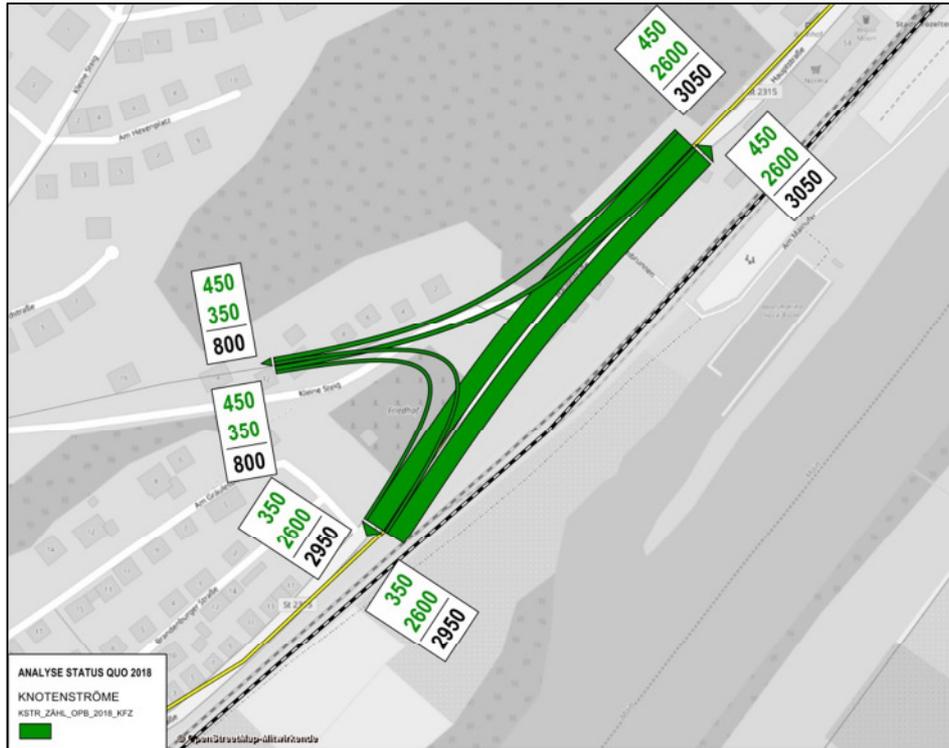


Abbildung 9: Auswertung K1, St 2315 / Kleine Steig, Kfz werktags (Mo-Fr)/24h

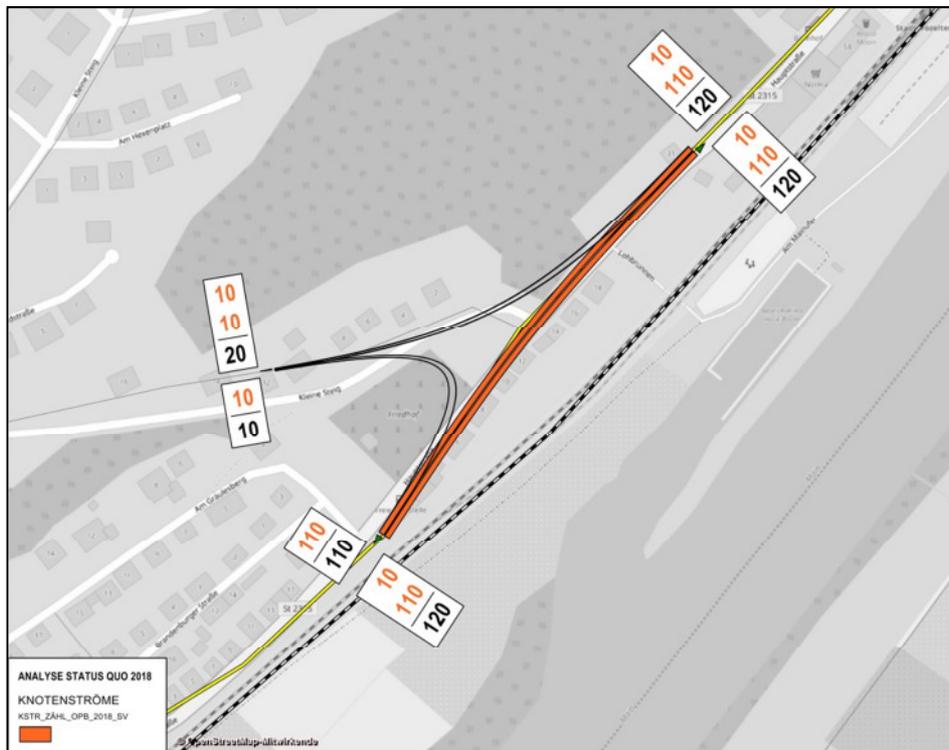
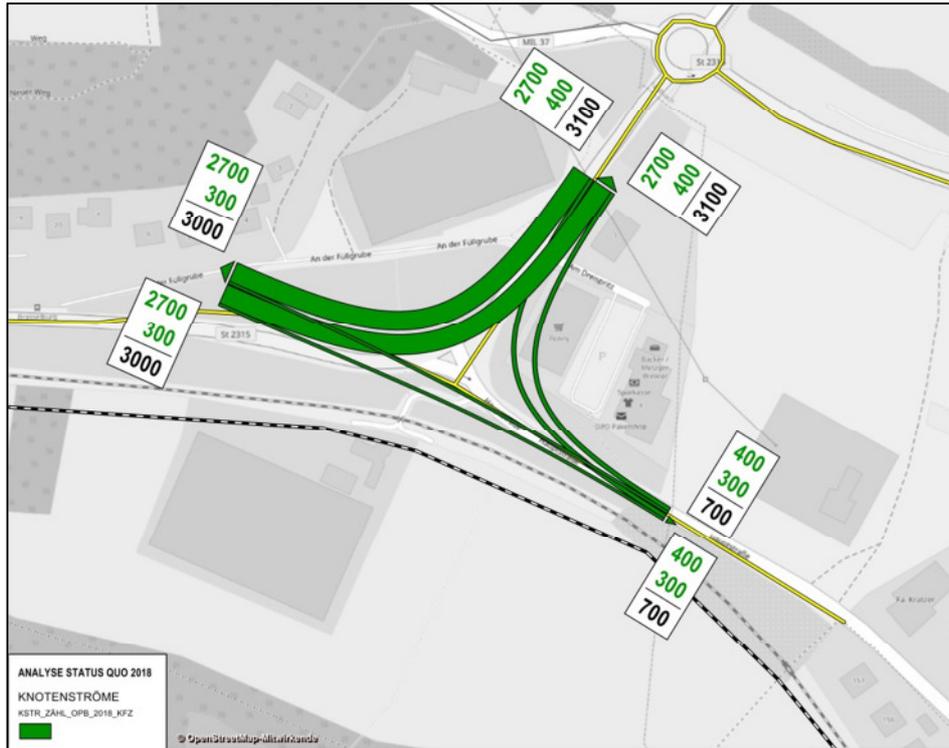
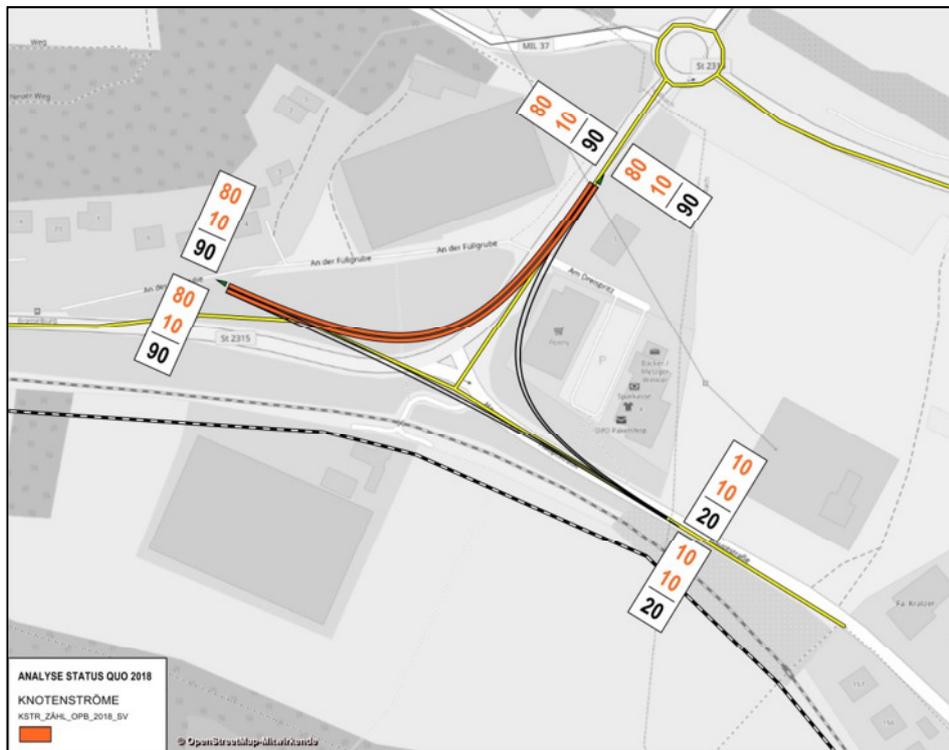


Abbildung 10: Auswertung K1, St 2315/ Kleine Steig, SV werktags (Mo-Fr)/24h



**Abbildung 11: Auswertung K2, St 2315/Hauptstraße, Kfz werktags (Mo-Fr)/24h**



**Abbildung 12: Auswertung K2, St 2315/Hauptstraße Faulbach, SV werktags (Mo-Fr)/24h**

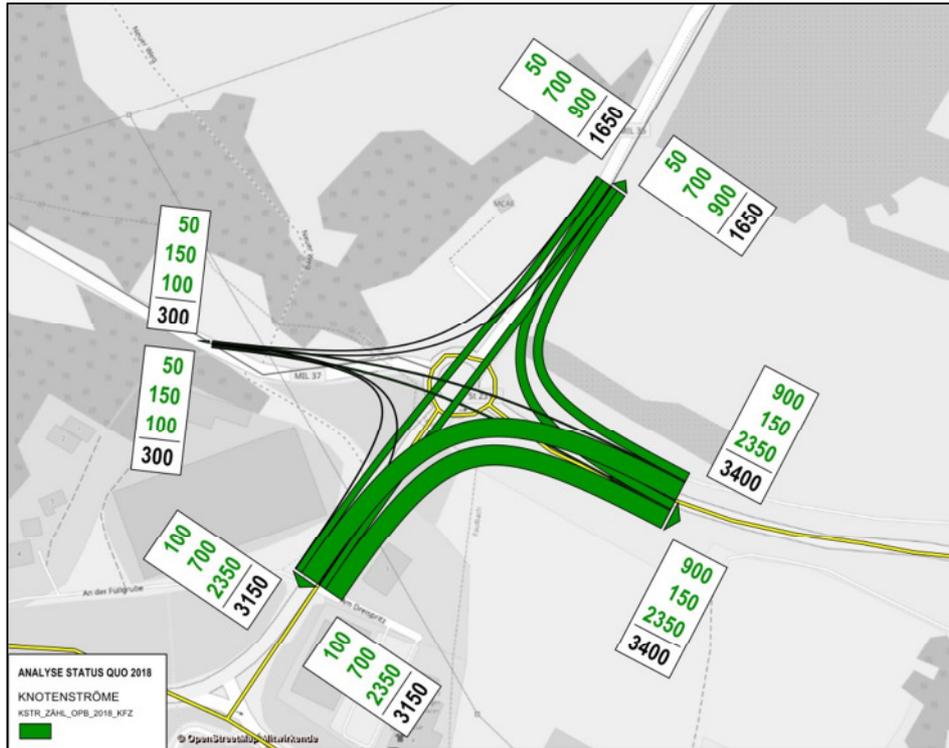


Abbildung 13: Auswertung K3, St 2315 / Dorfstraße nach Breitenbrunn, Kfz werktags (Mo-Fr)/24h

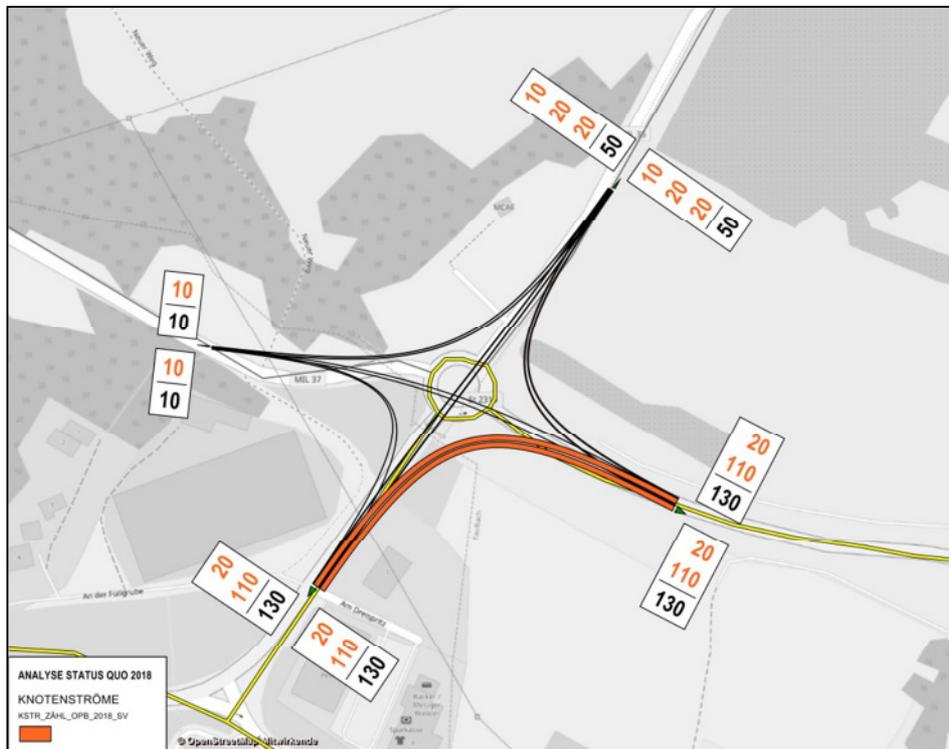


Abbildung 14: Auswertung K3, St 2315 / Dorfstraße nach Breitenbrunn, SV werktags (Mo-Fr)/24h

Zur Überprüfung der Plausibilität werden die erhobenen Verkehrszahlen mit vorhandenen Verkehrszahlen verglichen. Zu diesem Zweck werden die Straßenverkehrszählungen 2015 des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr herangezogen.

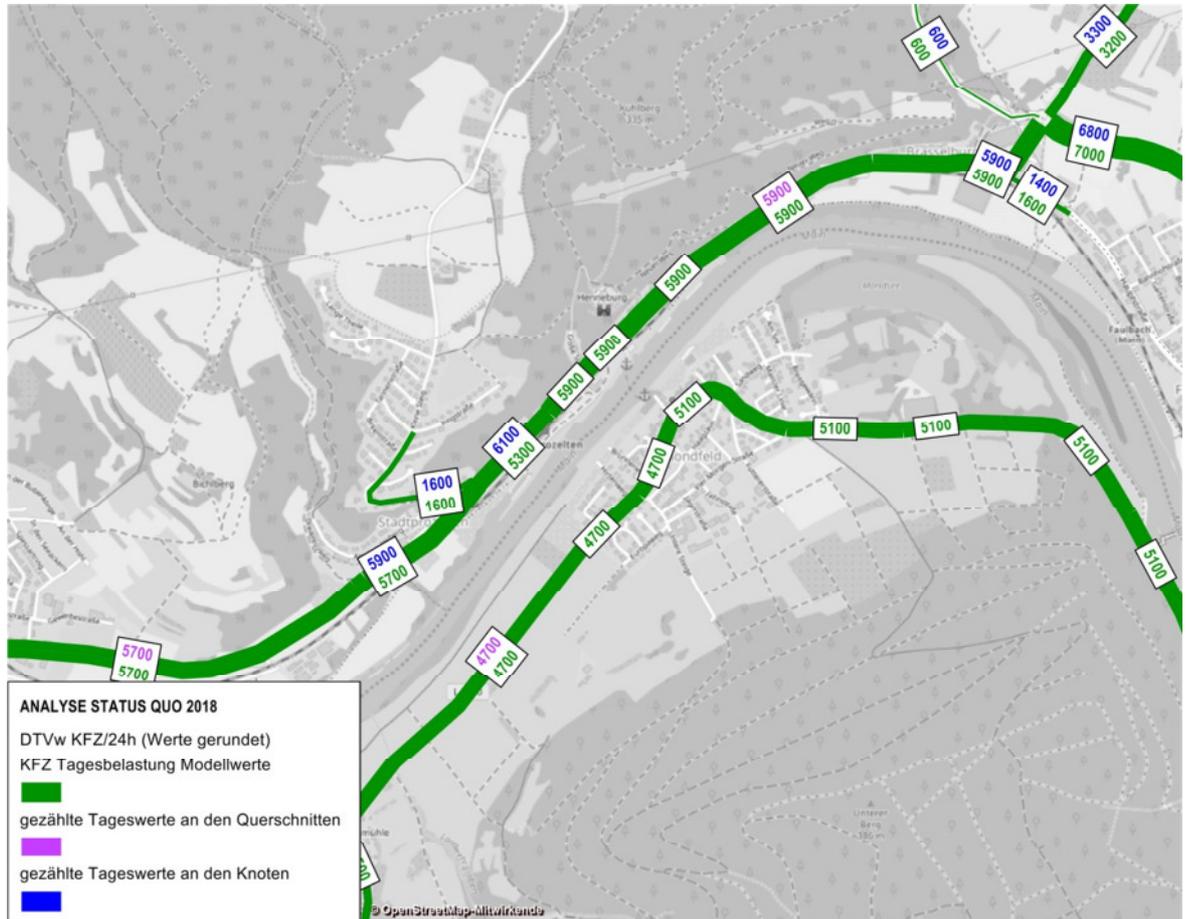
Im engeren Untersuchungsraum Stadtprozelten befindet sich die amtliche Zählstelle 62229401 (St 2315 Dorfprozelten), welche im Jahr 2015 eine durchschnittliche Werktagsbelastung Mo-Sa (SVZ 2015) von ca. 4.400 Kfz/24h aufgewiesen hat. In den amtlichen Straßenverkehrszählungen werden in die Werktagsbetrachtung die Tage Montag bis einschließlich Samstag einbezogen.

Gemäß der Auswertung der Dauerquerschnittszählung 2018 auf der St 2315 (siehe Abbildung 6) beträgt die durchschnittliche werktägliche Kfz-Belastung (Mo-Fr) ca. 5.700 Kfz/24h. Bei einer Betrachtung der Werktagsbelastung entsprechend der SVZ 2015, Montag bis einschließlich Samstag beträgt die Verkehrsbelastung auf der St 2315 im Bereich der amtlichen Zählstelle ca. 5.500 Kfz/24.

Insofern liegen die von Obermeyer Planen + Beraten (OPB) erfassten Zählwerte 2018 höher und geben in der Trendentwicklung eine Zunahme des Kfz-Verkehrs wieder.

### 3. DARSTELLUNG VERKEHRSANALYSE 2018

Die Abbildung 15 zeigt die im Rahmen der Analyse 2018 gezählten Tagesbelastungen (blau, magenta) im Hauptstraßennetz des Untersuchungsgebiets im Vergleich mit den Modellwerten (grün).



**Abbildung 15: Vergleich Analysebelastung 2018 in Kfz/24h / Zählwerte in Kfz/24h**

Die Eichung des Verkehrsmodells zeigt eine sehr gute Übereinstimmung mit den aktuell erhobenen Zählwerten auf der St 2315 und L 2310.

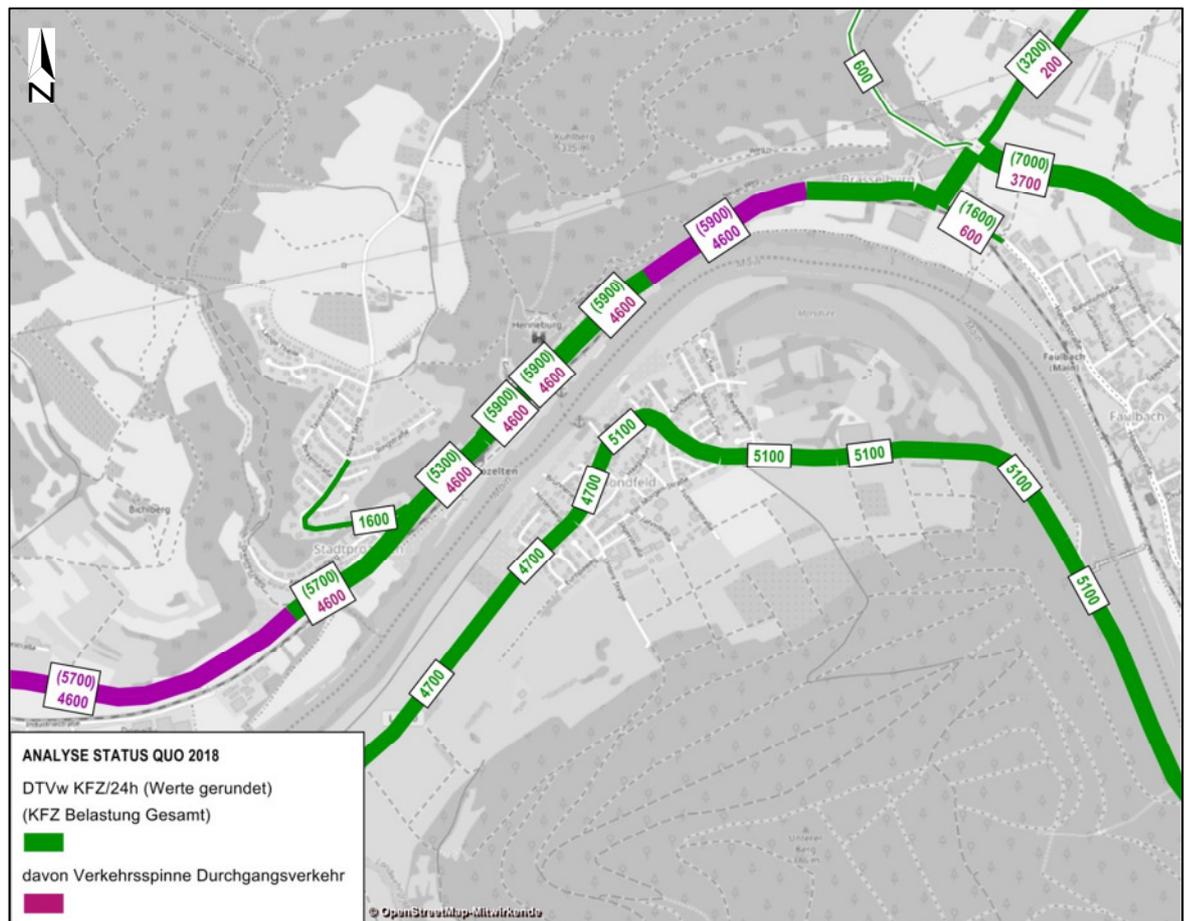
Die Abbildung 16 zeigt die im Rahmen der Analyse 2018 ermittelten Tagesbelastungen im Hauptstraßennetz des Untersuchungsgebiets (Modellwerte) mit getrennter Ausweisung der Schwerverkehrsbelastung.



**Abbildung 16: Analysebelastung 2018 in Kfz/24h / SV/24h**

Die St 2315 weist im Bereich der Ortsdurchfahrt eine Kfz-Belastung von ca. 5.700 bis 5.900 Kfz/24h auf. Der Schwerverkehrsanteil liegt mit maximal ca. 320 SV/24h bei etwa 6%. Auf der baden-württembergischen Seite beträgt die Kfz-Belastung auf der L 2310 im Ortsteil Mondfeld ca. 4.700 Kfz/24h mit einem relativ hohen Schwerverkehrsanteil von ca.11%.

Die nachfolgende Abbildung 17 zeigt anhand einer sogenannten Verkehrsspinne die Fahrtrelationen im Durchgangsverkehr, welche heute die St 2315 benutzen.



**Abbildung 17: Verkehrsspinne St 2315 südwestlich Stadtprozelten in Kfz/24h**

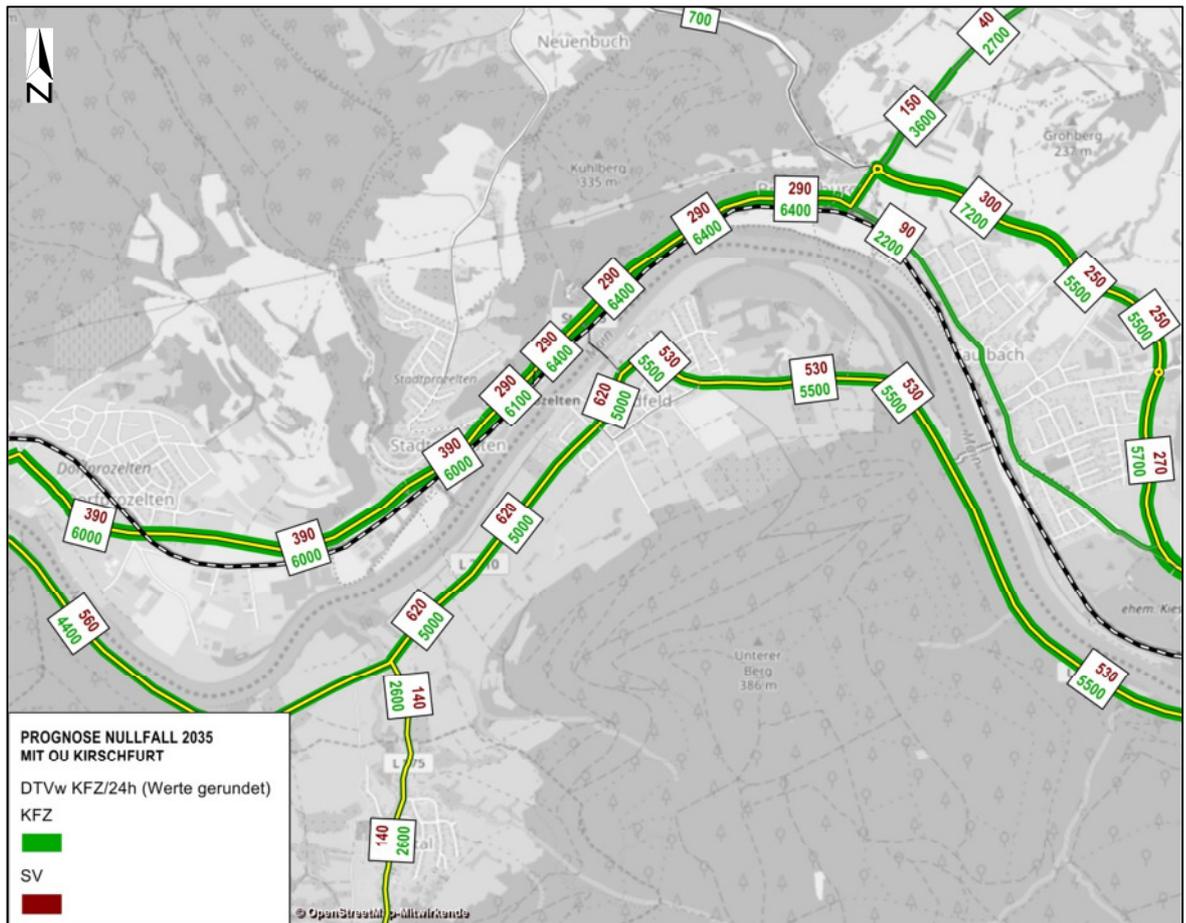
Hieraus ist ersichtlich, dass ca. 80% (4.600 Kfz/24h) der Verkehrsbe-  
 wegungen im Zuge der St 2315 in der Fahrtrelation Dorfprozelten -  
 Faulbach und darüber hinaus stattfinden. Diese Fahrtrelation stellt in  
 Bezug auf die Ortsdurchfahrt von Stadtprozelten den potentiellen regio-  
 nalen Durchgangsverkehr in der Achse Großheubach / Miltenberg /  
 Bürgstadt /- Faulbach / Breitenbrunn / Wertheim dar, welcher künftig  
 die geplante Ortsumgehung benutzen wird.

#### 4. DARSTELLUNG PROGNOSE-NULLFALL 2035

Dem Prognose-Nullfall 2035 wird das bestehende Hauptstraßennetz  
 einschließlich der geplanten Mainbrücke bei Kirschfurt sowie ohne

Neubaumaßnahme „Ortsumgehung Stadtprozelten“ zugrunde gelegt. Dieser Prognose-Nullfall 2035 dient als Basis-/Vergleichsfall für die verkehrliche Beurteilung der geplanten Ortsumgehung Stadtprozelten.

Abbildung 18 zeigt die im Rahmen der Prognoseberechnungen 2035 ermittelten Tagesbelastungen im Hauptstraßennetz des Untersuchungsgebiets (Modellwerte) mit getrennter Ausweisung der Schwerverkehrsbelastung:



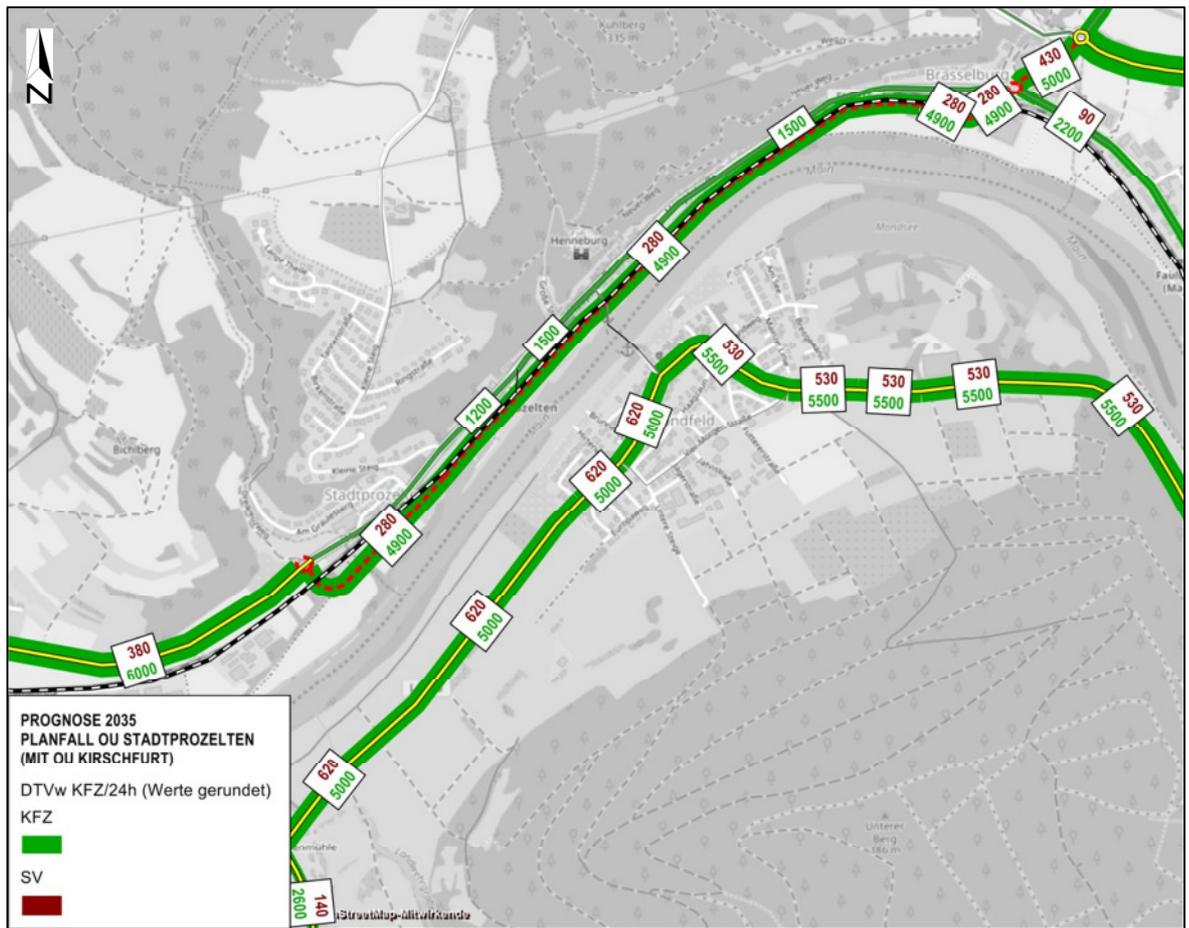
**Abbildung 18: Prognose-Nullfall 2035 in Kfz/24h / SV/24h**

Insgesamt ergibt sich eine Verkehrszunahme in der Ortsdurchfahrt von Stadtprozelten um ca. 500 bis 800 Kfz/24h auf künftig etwa 6.100 bis 6.400 Kfz/24h im Prognosejahr 2035. Auf der baden-württembergischen Seite steigt die Verkehrsbelastung auf der L 2310 von heute ca. 4.700 Kfz/24h auf ca. 5.000 Kfz/24h. Die Zunahme im Schwerverkehr beträgt auf beiden Seiten des Mains ca. 20%.

## 5. PLANFALL „OU STADTPROZELTEN“

Die verkehrliche Untersuchung einer Straenneubaumanahme basiert im Wesentlichen auf zwei Hauptaspekten, die Verkehrswirksamkeit und die Be- / Entlastungswirkungen auf dem vorhandenen Straßennetz. Die Verkehrswirksamkeit einer Umgehungsstraße ist unmittelbar an der künftigen Verkehrsbelastung abzulesen.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet im Prognosejahr 2035 mit der geplanten Neubaumaßnahme:



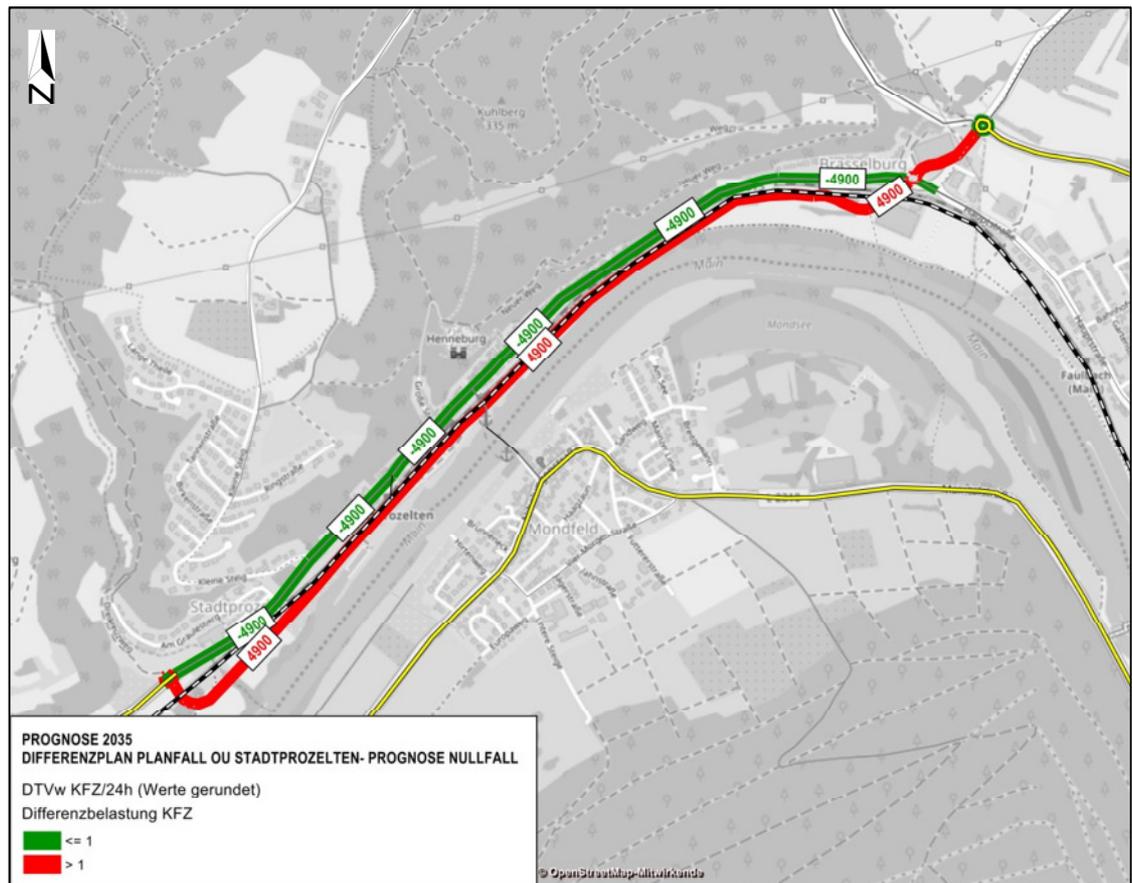
**Abbildung 19: Prognosebelastung 2035 in Kfz/24h, Verlegung der Ortsdurchfahrt Stadtprozelten**

**Künftige Verkehrsbelastung der Umgehungsstraße**

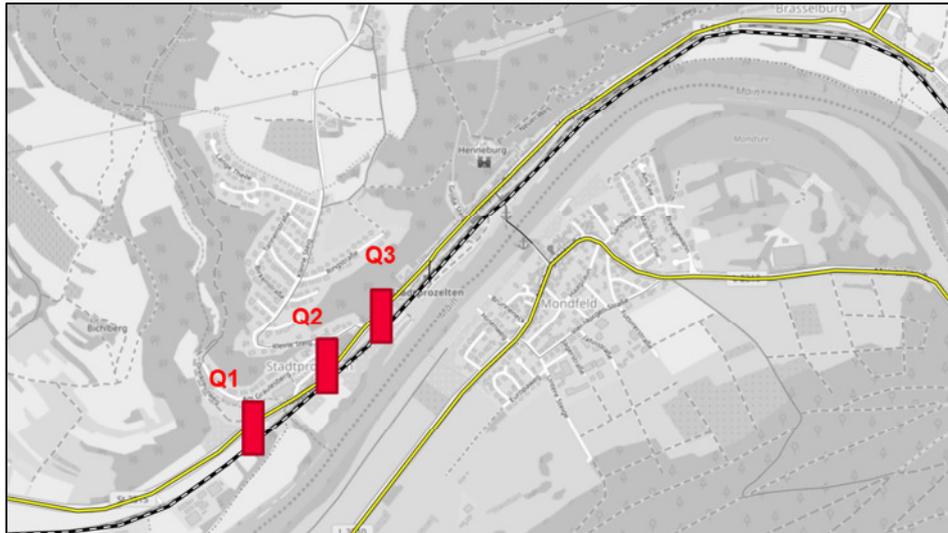
Demnach erhält die Umgehungsstraße von Stadprozelten eine Querschnittsbelastung mit ca. 4.900 Kfz/24h sowie daran anteilig eine Schwerverkehrsbelastung von ca. 280 SV/24h.

**Be-/Entlastungswirkungen:**

Die berechneten Be- und Entlastungswirkungen sind in Form eines Differenzbelastungsplans dargestellt.



**Abbildung 20: Differenzbelastung Planfall Verlegung der Ortsdurchfahrt Stadprozelten–Prognose-Nullfall 2035**



**Abbildung 21: Ausgewählte Querschnitte Planfall**

Die Tabelle 2 zeigt anhand von ausgewählten Straßenquerschnitten (Abbildung 21) die Belastungsveränderungen im Hauptstraßennetz.

Straßenabschnitt	Prognose-Nullfall 2035	Planfall 2035	Differenz	
	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[%]
<b>Q1</b> OD Stadtprozelten West	6.000	1.200	-4.800	-80%
<b>Q2</b> OD Stadtprozelten Ortsmitte	6.100	1.200	-4.900	-80%
<b>Q3</b> OD Stadtprozelten Ost	6.400	1.500	-4.900	-77%
OU Stadtprozelten		4.900	4.900	

**Tabelle 2: Belastungsveränderungen Planfall ↔ Prognose-Nullfall 2035 an ausgewählten Straßenquerschnitten**

Der Differenzbelastungsplan gemäß Abbildung 21 bzw. die Differenztafel 2 zeigt eine deutliche Belastungsreduzierung in der Ortsdurchfahrt von Stadtprozelten von ca. -4.800 bis -4.900 Kfz/24h im werktäglichen Verkehr Mo-Fr. Dies ist im Wesentlichen der gesamte Durchgangsverkehr im Zuge der St 2315 in Fahrtrichtung Faulbach und Wertheim, welcher nun die schnellere Fahrtroute auf der Umgehungsstraße nimmt. In der Ortsdurchfahrt von Stadtprozelten verbleibt mit einer Querschnittsbelastung von ca. 1.200 Kfz/24h bis 1.500 Kfz/24h ausschließlich der örtliche Ziel-/Quell- und Binnenverkehr von Stadtprozelten. Der Schwerverkehrsanteil reduziert sich ebenfalls auf den notwendigen Anlieferverkehr (ca. 100 SV/24h) von Stadtprozelten. Auf der badenwürttembergischen Seite sind keine Belastungsveränderungen gegenüber dem Prognose-Nullfall 2035 festzustellen.

## 6. ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Die Prognoseberechnungen lassen bis zum Jahr 2030 eine Zunahme des Verkehrs erwarten (Pkw-Verkehr ca. +6%, Schwerverkehr ca. +22%). Nach 2030 lässt die Shell-Prognose für den Raum Bayerischer Untermain tendenziell eher eine rückläufige Bevölkerungsentwicklung bis zum Prognosejahr 2035 erkennen.

Im Zielprognosejahr 2035 wird voraussichtlich die Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt Stadtprozelten werktags (Mo-Fr) ca. 6.100 bis 6.400 Kfz/24h betragen.

Mit der geplanten Ortsumfahrung kann die Ortsdurchfahrt Stadtprozelten um ca. -4.800 bis -4.900 Kfz/24h (einschließlich ca. -280 Kfz/24h Schwerverkehr) im werktäglichen Verkehr Mo-Fr. entlastet werden. Dies entspricht einer prozentualen Verkehrsentslastung der Ortsdurchfahrt um ca. -80%. Damit weist die geplante Ortsumfahrung eine hohe Verkehrswirksamkeit auf.

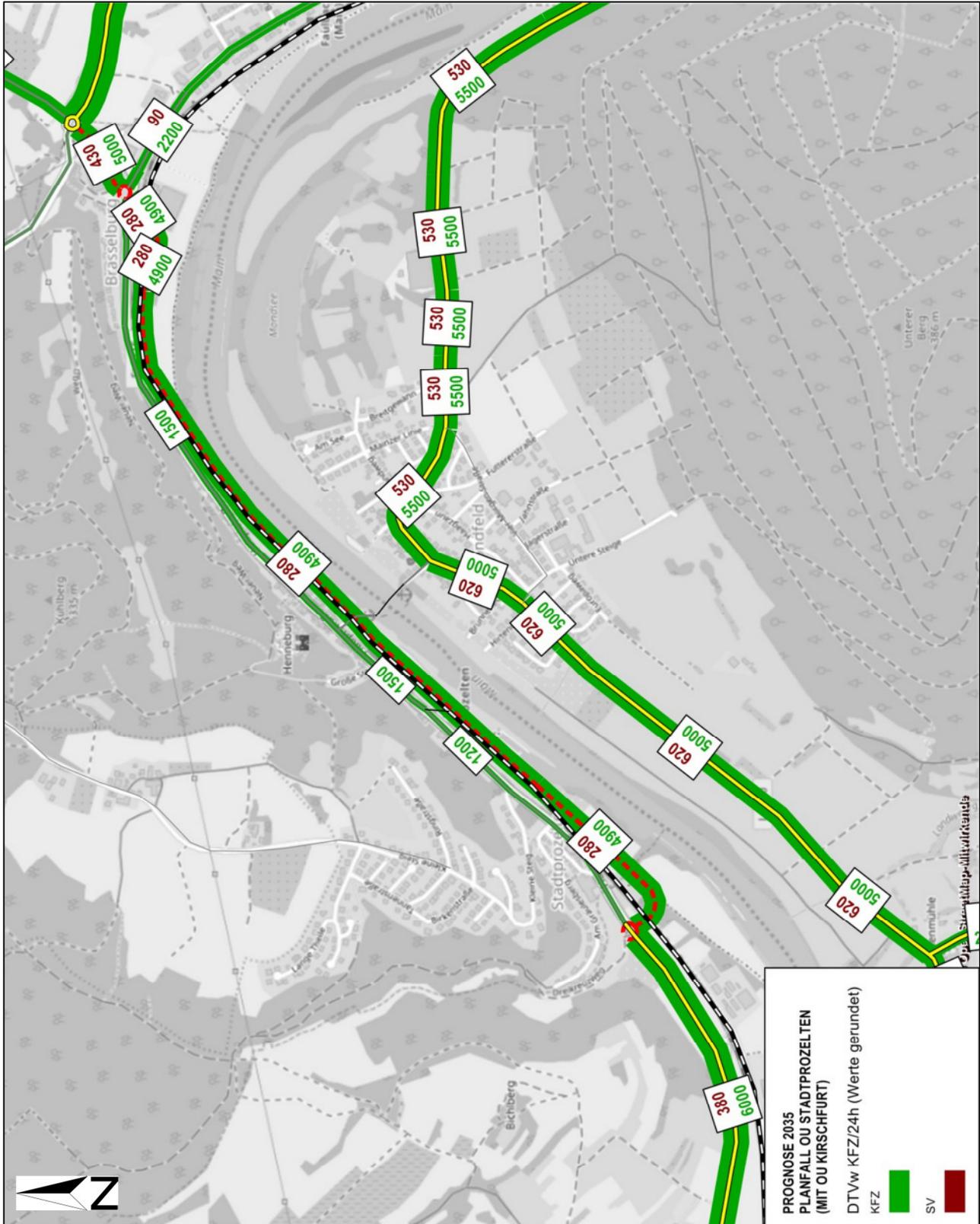
07.11.2018

i.V. Dipl.-Ing. H. Ammerl

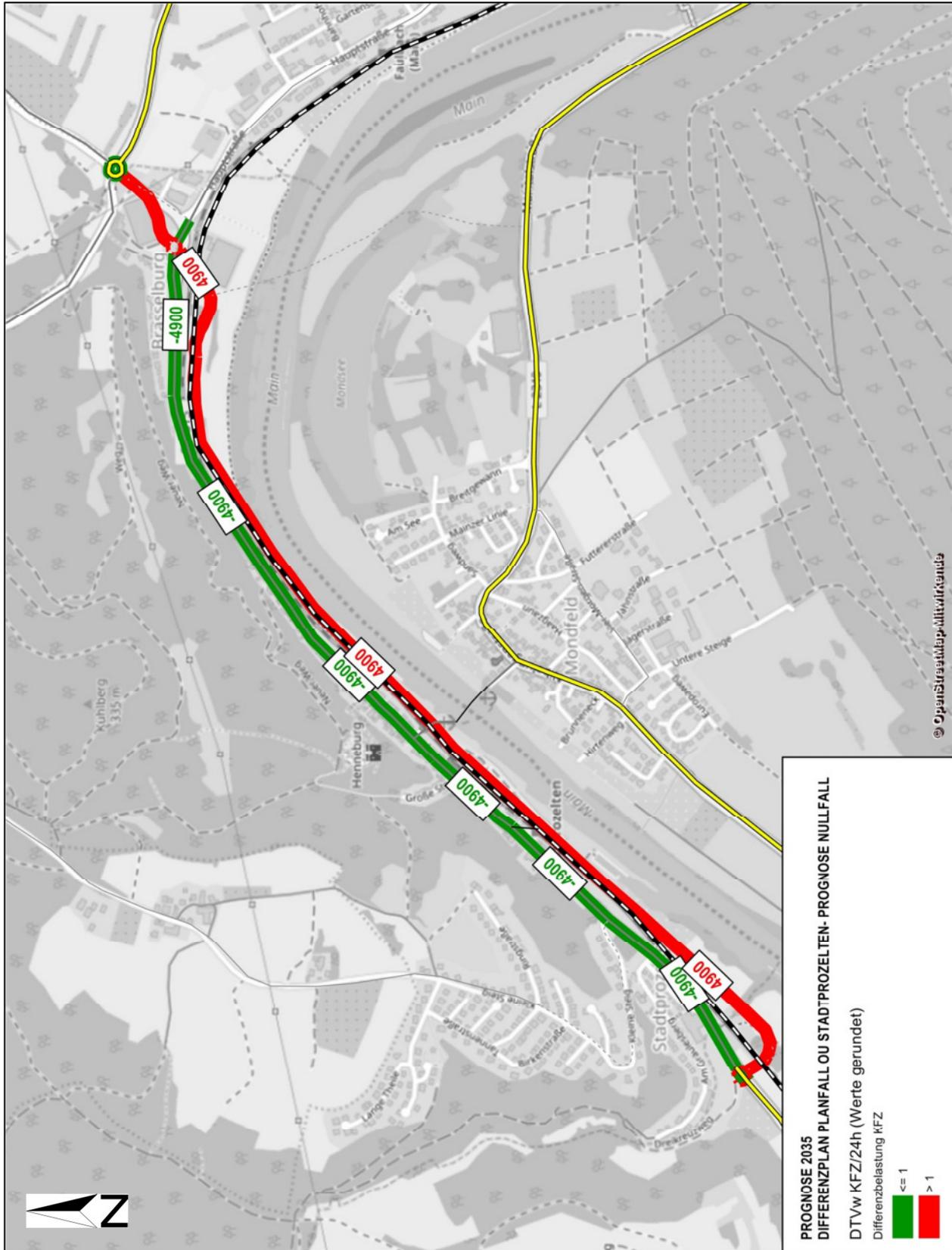
## **ANLAGEN**







Anlage 3: Prognosebelastung 2035 in Kfz/24h, Planfall Verlegung der OU Stadtprozelten



Anlage 4: Differenzbelastungsplan Planfall ↔ Prognose-Nullfall 2035