

Verkehrsuntersuchung B 25

**3-streifiger Ausbau im Abschnitt
Nördlingen – Möttingen**

2015

Auftraggeber:

Staatliches Bauamt Augsburg

Gutachter:

Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak

**apl. Professor an der Technischen Universität München
Beratender Ingenieur für Verkehrsplanung**

Gabelsbergerstr. 53 80333 München Tel. (089) 284000 Fax (089) 288497
E-Mail: Prof.Kurzak@t-online.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Bernhard Schuster

München, 26. November 2015

INHALT

	Seite
1. Aufgabe	1
2. Verkehrsbelastungen Werktag 2014	2
3. Verkehrsentwicklung und Prognose	5
3.1 Verkehrsentwicklung auf der B 25 (DTV)	5
3.2 Verkehrsprognose.....	8
3.3 Verkehrsmodellrechnung Analyse und Prognose-Nullfall	11
4. Planfälle mit 3-streifigem Ausbau der B 25	13
4.1 Planfall 1: mit Anschluß Mittelweg, ohne Anschluß Heuweg.....	13
4.2 Planfall 2: mit Anschluß Mittelweg, mit Anschluß Heuweg.....	14
4.3 Planfall 3: ohne Anschluß Mittelweg, mit Anschluß Heuweg.....	15
4.4 Planfall 3a: wie Planfall 3 plus Zusatzrampen am Anschluß Heuweg.....	17
5. Ergebnis	18

VERZEICHNIS DER PLÄNE

- Plan 1 : Querschnittsbelastungen Gesamtverkehr Werktag 2014 Kfz/24 Std.
- Plan 2 : Querschnittsbelastungen Schwerverkehr (Bus, Lkw, Lz/Sat) in Kfz/24 Std.
- Plan 3 : Verkehrsmodell Analyse Werktag 2014, Gesamtverkehr
- Plan 3a : Verkehrsmodell Analyse Werktag 2014, Schwerverkehr
- Plan 4 : Verkehrsmodell Prognose-Nullfall DTV 2030, Gesamtverkehr
- Plan 4a : Verkehrsmodell Prognose-Nullfall DTV 2030, Schwerverkehr
- Plan 5 : Verkehrsbelastung mit 3-streif. Ausbau der B 25 (Planfall 1); Gesamtverkehr
- Plan 5a : Verkehrsbelastung mit 3-streif. Ausbau der B 25 (Planfall 1); Schwerverkehr
- Plan 5b : Differenzbelastungen gegenüber Prognose-Nullfall (Planfall 1); Gesamtverkehr
- Plan 6 : Verkehrsbelastung mit 3-streif. Ausbau der B 25 (Planfall 2); Gesamtverkehr
- Plan 6a : Verkehrsbelastung mit 3-streif. Ausbau der B 25 (Planfall 2); Schwerverkehr
- Plan 6b : Differenzbelastungen gegenüber Prognose-Nullfall (Planfall 2); Gesamtverkehr
- Plan 7 : Verkehrsbelastung mit 3-streif. Ausbau der B 25 (Planfall 3); Gesamtverkehr
- Plan 7a : Verkehrsbelastung mit 3-streif. Ausbau der B 25 (Planfall 3); Schwerverkehr
- Plan 7b : Differenzbelastungen gegenüber Prognose-Nullfall (Planfall 3); Gesamtverkehr
- Plan 8a-d : Knotenpunktsbelastungen der Anbindungen (Planfall 3)
Gesamtverkehr, Schwerverkehr, Morgenspitze, Abendspitze
- Plan 9 : Verkehrsbelastung mit 3-streif. Ausbau der B 25 (Planfall 3a); Gesamtverkehr
- Plan 9a : Verkehrsbelastung mit 3-streif. Ausbau der B 25 (Planfall 3a); Schwerverkehr
- Plan 9b : Differenzbelastungen gegenüber Prognose-Nullfall (Planfall 3a); Gesamtverkehr

VERZEICHNIS DER ANLAGEN

Anlage 1 : Knotenpunktsbelastungen Gesamtverkehr Werktag in Kfz/24 Std.

Anlage 2 : Knotenpunktsbelastungen Schwerverkehr Werktag in Kfz/24 Std.

Anlage 3 : Knotenpunktsbelastungen Morgenspitze 7.00 – 8.00 Uhr in Kfz/Std.

Anlage 4 : Knotenpunktsbelastungen Abendspitze 16.30 – 17.30 Uhr in Kfz/Std.

Anlage 5 : Tagespegel für die B 25 östlich AS Nördlingen-Süd in Kfz/Stunde

1. Aufgabe

Die B 25 ist eine wichtige Verkehrsachse im Landkreis Donau-Ries und verbindet die Großen Kreisstädte Donauwörth und Nördlingen. Auch für den überregionalen Verkehr als Verbindung in den Landkreis Ansbach bzw. zwischen den Autobahnen A 8 und A 6 ist die B 25 von großer Bedeutung und weist einen hohen Schwerverkehrsanteil auf. Zur Verbesserung des Verkehrsablaufes, der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit ist im Abschnitt zwischen Nördlingen und Möttingen der Anbau eines dritten Fahrstreifens geplant, um wechselseitiges Überholen der Lkw zu ermöglichen. Gleichzeitig sollen die vorhandenen höhengleichen Anschlüsse (Heuweg, Mittelweg, Kreisstraße DON 7, GVS nach Enkingen) höhenfrei umgebaut werden bzw. wegfallen. Da die B 25 in diesem Abschnitt künftig als Kraftfahrstraße ausgewiesen werden soll, ist eine separate Führung des Nicht-Kfz-Straßenfähigen bzw. landwirtschaftlichen Verkehrs erforderlich.

Aufgabe der vorliegenden Verkehrsuntersuchung ist es, die Prognosebelastungen DTV 2030 im Gesamtverkehr und im Schwerverkehr auf der B 25 im Abschnitt Nördlingen – Möttingen sowie im nachgeordneten Straßennetz zu ermitteln. Dabei sind die Verkehrsbelastungen und die verkehrlichen Auswirkungen verschiedener Planfälle der Lage und Anzahl der Anbindungen zu untersuchen.

2. Verkehrsbelastungen Werktag 2014

Zur Erfassung der aktuellen Belastungssituation wurden an allen Anbindungen der B 25 zwischen Nördlingen und Möttingen manuelle Knotenpunktzählungen durchgeführt, bei denen die Verkehrsströme getrennt nach Fahrtrichtungen und Kfz-Art erfaßt wurden. Die Zählungen erfolgten am Dienstag bzw. Mittwoch, den 4./5. November 2014 von 6.30 – 10.30 Uhr und 15.00 – 19.00 Uhr. Für die GVS nach Enkingen lagen Zählungen von Mai 2008 vor. Zur Ermittlung der Hochrechnungsfaktoren auf den 24-Stunden-Verkehr sowie zur Erfassung der Schwerverkehrsanteile Tag/Nacht am Werktag erfolgte auf der B 25 unmittelbar westlich der Einmündung Heuweg eine automatische Dauerzählung über 24 Stunden mittels zweier Seitenradargeräte.

Die Zählergebnisse wurden auf Kfz/24 Stunden hochgerechnet (die Hochrechnungsfaktoren wurden aus den Ergebnissen der automatischen Dauerzählung ermittelt) und sind in Form von Querschnitts- und Knotenpunktsbelastungen in folgenden Plänen und Anlagen dargestellt*):

- Plan 1 : Querschnittsbelastungen Gesamtverkehr in Kfz/24 Stunden
- Plan 2 : Querschnittsbelastungen Schwerverkehr (Bus, Lkw \geq 3,5 to, Lz/Sat) in Kfz/24 Stunden und Anteil am Gesamtverkehr

- Anlage 1 : Knotenpunktsbelastungen Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.
- Anlage 2 : Knotenpunktsbelastungen Schwerverkehr in Kfz/24 Std.
- Anlage 3 : Knotenpunktsbelastungen Morgenspitze 7.00 – 8.00 Uhr in Kfz/Std.
- Anlage 4 : Knotenpunktsbelastungen Abendspitze 16.30 – 17.30 Uhr in Kfz/Std.

Gesamtverkehr (Plan 1)

Die B 25 ist am Normalwerktag mit 14.400 Kfz/Tag (= 24 Stunden) westlich und 13.300 Kfz/Tag östlich der Einmündung Heuweg hochbelastet. Im Abschnitt zwischen den Anbindungen Mittelweg und DON 7 sind es 13.700 Kfz/Tag und östlich der DON 7 sind es 13.100 Kfz/Tag. Am westlichen Ortsrand von Möttingen wurden 13.200 Kfz/Tag gezählt. Die Umfahrung Nördlingen weist 9.800 Kfz/Tag auf, die Stadtzufahrt nach Nördlingen (Augsburger Straße) ist mit 8.400 Kfz/Tag belastet.

*) Die Querschnittsbelastungen sind im Gesamtverkehr auf 100 Kfz/Tag und im Schwerverkehr auf 10 Kfz/Tag gerundet.

Im nachgeordneten Straßennetz wurden im Bereich der Anbindungen an die B 25 folgende Querschnittsbelastungen ermittelt (von West nach Ost):

Heuweg.....	1.500 Kfz/Tag
Mittelweg.....	1.100 Kfz/Tag
DON 7 Ri. Balgheim.....	600 Kfz/Tag
DON 7 Ri. Grosselfingen.....	1.500 Kfz/Tag
GVS Ri. Enkingen	1.000 Kfz/Tag

An der Einmündung Heuweg sind rd. 90 % der Fahrten des Heuweges von/nach Nördlingen gerichtet und nur rd. 10 % von/nach Möttingen. An der Einmündung Mittelweg sind es rd. ein Drittel von/nach Nördlingen und rd. zwei Drittel von/nach Möttingen. Die Fahrten auf der GVS Enkingen teilen sich zu je rd. 50 % von/nach Nördlingen und von/nach Möttingen auf.

Schwerverkehr (Plan 2)

An der automatischen 24-Stunden-Zählstelle auf der B 25 unmittelbar westlich der Einmündung Heuweg wurden am Zähltag (Mi., 5. November 2014) insgesamt 2.865 Kfz Schwerverkehr/Tag festgestellt; diese setzen sich aus 1.931 Lkw/Busse und 934 Lastzüge/Sattelschlepper zusammen. Der Schwerverkehrsanteil am Gesamtverkehr beträgt werktags 20 % (Tagwert 17,9 %, Nachtwert 40,4 %). Östlich der Einmündung Heuweg wurden 2.800 Kfz Schwerverkehr/Tag gezählt (SV-Anteil 21 %), im Abschnitt zwischen den Anbindungen Mittelweg und DON 7 sind es 2.690 Kfz Schwerverkehr/Tag östlich davon bis Möttingen sind es 2.650 Kfz Schwerverkehr/Tag (SV-Anteil jeweils 20 %). Die Umfahrung Nördlingen weist 29 % Schwerverkehrsanteil auf (2.830 Kfz Schwerverkehr/Tag), in der Stadtfahrt (Augsburger Straße) sind es 11 % Schwerverkehrsanteil (930 Kfz Schwerverkehr/Tag).

Im nachgeordneten Straßennetz liegen die Schwerverkehrsanteile deutlich niedriger:

Heuweg.....	5 % (80 Kfz Schwerverkehr/Tag)
Mittelweg.....	15 % (170 Kfz Schwerverkehr/Tag)
DON 7 Ri. Balgheim.....	8 % (50 Kfz Schwerverkehr/Tag)
DON 7 Ri. Grosselfingen.....	6 % (90 Kfz Schwerverkehr/Tag)
GVS Ri. Enkingen	7 % (70 Kfz Schwerverkehr/Tag)

Ein Teil des Schwerverkehrs auf den nachgeordneten Straßen – insbesondere am Mittelweg – sind landwirtschaftliche Fahrzeuge, die nach dem 3-streifigen Ausbau nicht mehr die B 25 benutzen können und über die „Ersatzfahrbahn“ für den Nicht-Kfz-Straßenfähigen Verkehr fahren müssen.

Belastungspegel, Spitzenstunden

Anlage 5 zeigt den Belastungspegel auf der B 25 östlich Nördlingen in 1-Stunden-Intervallen getrennt nach Fahrtrichtungen. Grundlage sind die Meßwerte an der automatischen 24-Stunden-Zählstelle am Mittwoch, den 5. November 2014. Der Pegel zeigt deutliche Belastungsspitzen in beiden Fahrtrichtungen sowohl im morgendlichen als auch im abendlichen Berufsverkehr. Eindeutige Hauptlastrichtungen treten nicht auf, was für eine überregionale Fernverkehrsstraße außerhalb von Ballungsräumen charakteristisch ist. Die Spitzenstundenanteile am 24-Stunden-Verkehr liegen in der Morgenspitze bei 8,7 % in Fahrtrichtung Nördlingen und bei 7,3 % in Fahrtrichtung Möttingen. In der Abendspitze liegen sie bei 8,4 % in Fahrtrichtung Nördlingen und 8,3 % in Fahrtrichtung Möttingen.

3. Verkehrsentwicklung und Prognose

3.1 Verkehrsentwicklung auf der B 25 (DTV)

Auf der B 25 befinden sich zwischen Nördlingen und Harburg zwei amtliche DTV-Zählstellen (Nr. 7129 9150 unmittelbar westlich der Kreuzung DON 7 und Nr. 7129 9149 am östlichen Ortsrand von Möttingen). In Tabelle 1 sind die amtlichen DTV-Werte an diesen Stellen seit 1975 in 5-Jahres-Abschnitten in Kfz/24 Stunden zusammengestellt, getrennt für den Gesamtverkehr und den Schwerverkehr.

	B 25 östlich Nördlingen				
	Gesamtverkehr		Schwerverkehr		SV-Anteil
1975	5.708		603		10,6 %
1980	6.980	+22 %	852	+41 %	12,2 %
1985	7.740	+11 %	986	+16 %	12,7 %
1990	8.445	+9 %	1.052	+7 %	12,5 %
1995	8.911	+6 %	1.186	+13 %	13,3 %
2000	10.208	+15 %	1.291	+9 %	12,6 %
2005	11.054	+8 %	2.054	+59 %	18,6 %
2010	12.493	+13 %	1.897	-8 %	15,2 %

	B 25 östlich Möttingen				
	Gesamtverkehr		Schwerverkehr		SV-Anteil
1975	5.082		672		13,2 %
1980	6.062	+19 %	813	+21 %	13,4 %
1985	7.083	+17 %	1.005	+24 %	14,2 %
1990	8.399	+19 %	1.198	+19 %	14,3 %
1995	7.784	-7 %	1.122	-6 %	14,4 %
2000	8.361	+7 %	1.223	+9 %	14,6 %
2005	9.511	+14 %	1.988	+61 %	20,9 %
2010	10.630	+12 %	1.856	-7 %	17,5 %

Tab. 1: Verkehrsentwicklung 1975 – 2010 an den DTV-Zählstellen auf der B 25 zwischen Nördlingen und Harburg (Angaben in Kfz/24 Stunden)

Die Verkehrsentwicklung seit 1975 ist an beiden Zählstellen relativ ähnlich. Im **Gesamtverkehr** ist die Verkehrsentwicklung auf der B 25 bei Möttingen im Zeitraum 1975 – 1990 charakterisiert durch hohe Zuwachsraten im zweistelligen Bereich in den einzelnen 5-Jahres-Abschnitten. Im Zeitraum 1990 – 1995 trat an der Zählstelle östlich Möttingen eine leichte Verkehrsabnahme um -7 % auf, die im darauffolgenden Zeitraum 1995 – 2000 wieder kompensiert wurde, während an der Zählstelle östlich

Nördlingen weitere Verkehrszunahmen erfolgten. Im Zeitraum 2000 – 2005 traten wieder Zunahmen um +8 % bzw. +14 % ein. Auch im Zeitraum 2005 – 2010 lagen die Zuwachsraten an beiden Stellen mit +13 % bzw. +12 % überdurchschnittlich hoch. An beiden betrachteten Zählstellen hat sich die Verkehrsbelastung der B 25 im Zeitraum 1975 – 2010 verdoppelt.

Im **Schwerverkehr** (Bus, Lkw \geq 3,5 to, Lastzug) ergibt sich bis zum Jahr 2000 ein ähnliches Bild mit starken Belastungszunahmen in 5-Jahren-Abschnitten von 1975 – 1990 und anschließender gedämpfter Entwicklung bis 2000. Im Jahr 2005 wurden jedoch an beiden betrachteten Zählstellen der B 25 gegenüber dem Jahr 2000 erhebliche Belastungssprünge festgestellt (Zählstelle östlich Nördlingen +59 % von 1.291 auf 2.054 Kfz Schwerverkehr/Tag; Zählstelle östlich Möttingen +61 % von 1.223 auf 1.988 Kfz Schwerverkehr/Tag). Diese Belastungssprünge im Schwerverkehr sind nahezu ausschließlich auf die zu Jahresbeginn 2005 eingeführte Lkw-Maut auf Autobahnen zurückzuführen, die zu einer Verlagerung von Lkw-Fahrten von der A 8 / A 7 auf die B 2 / B 25 geführt hat.

Der Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtverkehr hat sich an beiden Zählstellen in den 20 Jahren von 1980 bis 2000 kaum verändert. Nach Einführung der Lkw-Maut auf Autobahnen ist der Schwerverkehrsanteil an beiden Zählstellen um rd. 6 Prozentpunkte angestiegen (Zählstelle östlich Nördlingen: von 12,6 % im Jahr 2000 auf 18,6 % im Jahr 2005; Zählstelle östlich Möttingen: von 14,6 % im Jahr 2000 auf 20,9 % im Jahr 2005).

Im Zeitraum 2005 – 2010 ist an beiden Zählstellen wieder ein leichter Rückgang der Schwerverkehrsbelastung um -8 % bzw. -7 % eingetreten, was überwiegend auf die Wirtschafts- und Finanzkrise ab 2008 zurückzuführen ist. Da das Gesamtverkehrsaufkommen auf der B 25 in diesem Zeitraum aber weiter zugenommen hat, ist der Anteil des Schwerverkehrs wieder um über 3 Prozentpunkte auf 15,2 % östlich Nördlingen und auf 17,5 % östlich Möttingen zurückgegangen.

Vergleich DTV zu Werktag

Nachfolgend sind für die maßgebende DTV-Zählstelle B 25 östlich Nördlingen (unmittelbar westlich der Kreuzung DON 7) die Kenngrößen im DTV 2010 nochmals zusammengestellt:

Gesamtverkehr DTV 2010:	12.493 Kfz/24 Std.
Gesamtverkehr DTV-W 2010:	13.544 Kfz/24 Std.
Schwerverkehr DTV 2010:	1.897 Kfz Schwerverkehr/24 Std.
Schwerverkehrsanteil 15,2 %	tags: $m_t = 718$, $p_t = 14,0$ % nachts: $m_n = 125$, $p_n = 25,8$ %

Die am Di./Mi., den 4./5. November 2014 durchgeführten Zählungen haben auf der B 25 westlich der Kreuzung DON 7 eine Belastung von 13.700 Kfz/Tag ergeben. Dieser Wert liegt um knapp 10 % über dem amtlichen DTV-Wert 2010 und nur wenig über dem DTV-Werktagswert 2010. Dies deutet darauf hin, daß es im Zeitraum 2010 – 2014 nur zu einer geringfügigen Verkehrszunahme gekommen ist (der werktägliche Normalverkehr liegt im Mittel um rd. 10 % über dem Jahresmittelwert DTV). Im Schwerverkehr liegt der gezählte Werktagwert von 2.690 Kfz Schwerverkehr/Tag um +42 % über dem Jahresmittelwert 2010. Anders gesagt liegt der Jahresmittelwert DTV-SV bei 71 % des Werktagwertes. Das entspricht nahezu dem Umrechnungsfaktor nach HBS von Werktag zu DTV (= Jahresmittelwert mit Berücksichtigung der Wochenenden und Feiertage mit geringem Schwerverkehr) im Schwerverkehr von 0,74.

3.2 Verkehrsprognose

Maßgebendes Kriterium für die Verkehrsentwicklung ist nicht der Kfz-Bestand, sondern die Entwicklung der gesamten Jahresfahrleistung in der Bundesrepublik Deutschland. Die Entwicklung der Gesamtfahrleistung in der Bundesrepublik seit 1960 ist in Tabelle 2 dargestellt. Nach starken Zuwachsraten von 1960 bis 1980 erfolgte im Zeitraum 1980 – 1985 eine Rezessionsphase (Zuwachs nur +4 %), mit der anschließenden wirtschaftlichen Hochkonjunktur ergab sich im Zeitraum 1985 – 1990 wieder ein Anstieg der Jahresfahrleistung um +27 % (Tab. 2, linke Spalte). Mit Berücksichtigung der neuen Bundesländer stieg die Jahresfahrleistung im Zeitraum 1991 – 1999 um jeweils 1 – 3 % pro Jahr. Nach einem leichten Rückgang der Jahresfahrleistung im Jahr 2000 wurde im Jahr 2001 wieder ein deutlicher Anstieg um +3 % festgestellt. Von 2001 – 2008 ist im Prinzip eine Stagnation der Jahresfahrleistung in der Bundesrepublik insgesamt zu verzeichnen mit Zuwächsen bzw. Abnahmen um 0 – 2 Prozent pro Jahr. Der bisher höchste für das Jahr 2004 ermittelte Wert der Fahrleistung wurde erstmalig wieder im Jahr 2009 überschritten, seitdem gibt es wieder einen leichten Anstieg um im Mittel 1 % pro Jahr. In den letzten 10 Jahren ergab sich eine Steigerung der Fahrleistung insgesamt um rd. 5 %.

Trägt man in Anlehnung an die RAS-Q die Entwicklung der Jahresfahrleistung in einem Diagramm auf, verbindet die Punkte und normiert die Kurve auf das Jahr 2010 = 1.0, so ergibt sich die in Abbildung 1 dargestellte Entwicklung. Nach der Verkehrsabnahme der Gesamtfahrleistung 2005 um 2 % gegenüber 2004 ist die Fahrleistung von 2005 bis 2007 trotz der guten Wirtschaftskonjunktur bundesweit nur um 1 % angestiegen. Nach dem leichten Rückgang im Krisenjahr 2008 ist in den Jahren 2009 – 2013 wieder eine Zunahme der Fahrleistung zu verzeichnen, die sich in den nächsten Jahren noch etwas fortsetzen wird. Bei Berücksichtigung nur der überregionalen Entwicklung ergibt sich nach Abbildung 1 eine Verkehrszunahme bis zum Jahr 2025 um rd. 5 %. Dabei ist im Zeitraum 2020 – 2030 aufgrund der demografischen Entwicklung kein Zuwachs mehr zu erwarten. Diese Prognose beinhaltet jedoch nicht spezielle örtliche Entwicklungen aufgrund von Flächenausweisungen für Wohn- und Gewerbegebiete.

Jahr	Gesamtfahrleistung in Mrd. Kfz-km (alte Bundesländer)		Jahr	Gesamtfahrleistung in Mrd. Kfz-km (einschl. neuer Bundesländer)	
1960	115,8		1996	630,4	+1 %
1965	186,6	+61 %	1997	637,1	+2 %
1970	251,0	+35 %	1998	648,7	+3 %
1975	301,8	+20 %	1999	668,2	+3 %
1980	367,9	+22 %	2000	663,0	-1 %
1985	384,3	+4 %	2001	682,6	+3 %
1990	488,3	+27 %	2002	687,2	+1 %
	mit neuen Bundesländern		2003	682,2	-1 %
1990	567,1		2004	696,4	+2 %
1995	624,5	+10 %	2005	684,3	-2 %
2000	663,3	+6 %	2006	687,3	+0 %
2005	684,3	+3 %	2007	692,0	+1 %
2010	704,8	+3 %	2008	690,1	-0 %
2013	725,7	+3 %	2009	699,1	+1 %
			2010	704,8	+1 %
			2011	717,6	+2 %
			2012	719,3	+0 %
			2013	725,7	+1 %

Tab. 2 : Gesamtfahrleistung im Kfz-Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland (bis 1990 alte Bundesländer, ab 1990 einschließlich der neuen Bundesländer)
Quelle: BMV/DIW, Verkehr in Zahlen

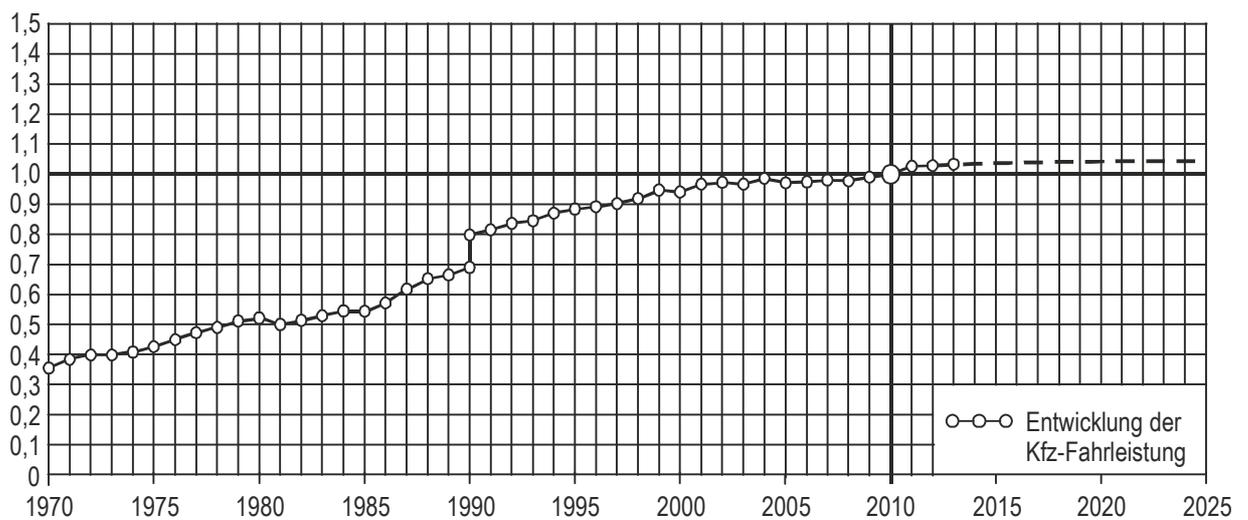


Abb. 1 : Entwicklung der gesamten Jahresfahrleistung in der Bundesrepublik und Abschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung auf der Basis 2010

Aufgrund der überregionalen Verkehrsbedeutung, des abschnittswisen 3-streifigen Ausbaus und der dynamischen Verkehrsentwicklung wird für die B 25 im Abschnitt Nördlingen bis Möttingen bis zum Prognosehorizont 2030 eine weitere Verkehrszunahme im **Gesamtverkehr** um rd. 15 % angesetzt. Im nachgeordneten Straßennetz werden sich aufgrund der demographischen Entwicklung nur noch geringfügige Belastungszunahmen einstellen.

Bis zum Prognosehorizont 2030 ist von einem weiteren Anwachsen der **Schwerverkehrsbelastung** auf der B 25 im Abschnitt Nördlingen – Möttingen auszugehen, da die B 25 die Funktion einer übergeordneten Fernstraße besitzt. Nach der Absenkung der Gewichtsgrenze für die Lkw-Maut auf Autobahnen ab Oktober 2015 von bisher 12 to auf 7,5 to besteht für die B 25 die Gefahr, daß sich der Lkw-„Mautausweichverkehr“ weiter erhöht. Wenn die Lkw-Maut ab 2018 auch auf alle Bundesstraßen ausgeweitet wird, könnte der „Mautausweichverkehr“ und damit der Schwerverkehrsanteil auf der B 25 wieder zurückgehen. Um hinsichtlich der Lärmberechnungen und der Oberbaubemessung auf der „sicheren Seite“ zu liegen wird deshalb für die Prognose im Schwerverkehr der „worst case“ betrachtet, d.h. Absenkung der Gewichtsgrenze für mautpflichtige Lkw auf 7,5 to und kein Rückgang des Schwerverkehrsanteils bei Einführung der Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen. Für die B 25 im Abschnitt Nördlingen – Möttingen wird in diesem Szenario ein Anstieg des Schwerverkehrs im DTV um 2 Prozentpunkte prognostiziert.

3.3 Verkehrsmodellrechnung Analyse und Prognose-Nullfall

Analyse

Die Simulation der Verkehrsbelastungen für die Analyse und die Prognose ohne/mit 3-streifigem Ausbau der B 25 wurde mit dem Verkehrsmodell Raum Möttingen durchgeführt, das für die Verkehrsuntersuchung Ortsumfahrung Möttingen im Jahr 2008 entwickelt wurde. Das Modell wurde bis Nördlingen erweitert und auf die gezählten Belastungen am Werktag auf der B 25 sowie im nachgeordneten Straßennetz geeicht. Als Ergebnis der Verkehrsmodellrechnung sind die Belastungen **Analyse Werktag 2014** in den Plänen 3 (Gesamtverkehr) und 3a (Schwerverkehr) enthalten. Neben den Querschnittsbelastungen stimmen im Verkehrsmodell auch die Abbiegeströme an den Knotenpunkten mit den Zählwerten überein.

Anm.: Die Belastungen auf der St 2212, Ortsumfahrung Reimlingen und auf der GVS Reimlingen – Balgheim basieren nicht auf Zählungen, sondern wurden in Anlehnung an die DTV-Werte 2010 ermittelt. Diese Werte stellen nur eine Annäherung an die tatsächliche Belastung dar; sie sind für die Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen des 3-streifigen Ausbaus der B 25 und der Planfälle nicht relevant. Für detaillierte Aussagen wären zusätzliche Zählungen erforderlich. Die Belastung der DON 11 im Abschnitt Balgheim – Möttingen basiert auf den Verkehrszählungen von 2008 im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Ortsumfahrung Möttingen.

Prognose-Nullfall DTV 2030

Auf der Basis der prognostizierten Entwicklungen wurden für die B 25 im Abschnitt Nördlingen – Möttingen sowie für das nachgeordnete Straßennetz die Prognosebelastungen 2030 ermittelt und auf den maßgebenden durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) umgerechnet. Die Umrechnungsfaktoren von Werktag auf DTV wurden aus dem Vergleich der Ergebnisse der Werktagszählung vom November 2014 mit der amtlichen DTV-Zählung 2010 bzw. nach HBS ermittelt. Sie betragen auf der B 25 0,9 im Gesamtverkehr und 0,71 im Schwerverkehr und im nachgeordneten Straßennetz 0,9 im Gesamtverkehr und 0,74 im Schwerverkehr.

Die Ergebnisse der Verkehrsumlegungen für den Prognose-Nullfall, d. h. ohne 3-streifigen Ausbau der B 25 im Abschnitt Nördlingen – Möttingen sind in den Plänen

4 (Gesamtverkehr) und 4a (Schwerverkehr) enthalten. Die B 25 erhält im Prognosejahr 2030 eine durchschnittliche Belastung im Jahresmittel von 15.100 Kfz/Tag westlich und 14.000 Kfz/Tag östlich der Einmündung Heuweg. Westlich der Kreuzung DON 7 wird die B 25 mit 14.400 Kfz/Tag belastet, östlich davon mit 13.700 Kfz/Tag. Am westlichen Ortsrand von Möttingen werden 13.900 Kfz/Tag prognostiziert. Im nachgeordneten Straßennetz kommt es zu keinen maßgeblichen Veränderungen der Belastungen. Zwar werden noch geringfügige Verkehrszunahmen bis zum Jahr 2030 eintreten, durch die Umrechnung auf DTV liegen die Jahresmittelwerte 2030 aber nicht höher als im Istzustand werktags.

Im Schwerverkehr ergeben sich auf der B 25 im Prognose-Nullfall DTV 2030 2.600 Kfz Schwerverkehr/Tag westlich und 2.550 Kfz Schwerverkehr/Tag östlich der Einmündung Heuweg. Westlich der Kreuzung DON 7 sind es 2.470 Kfz Schwerverkehr/Tag und östlich davon 2.430 Kfz Schwerverkehr/Tag und am westlichen Ortsrand von Möttingen 2.450 Kfz Schwerverkehr/Tag. Der Schwerverkehrsanteil am Gesamtverkehr liegt je nach betrachtetem Abschnitt zwischen 17 und 18 % (Tagwert 16 %, Nachtwert 30 %).

Anm.: Die Absolutzahlen im Schwerverkehr sind Jahresmittelwerte und daher trotz der erwartenden Zunahmen bis 2030 niedriger als die an einem Normalwerktag im November 2014 gezählten Werte, da der Jahresmittelwert DTV im Schwerverkehr auf der B 25 östlich Nördlingen (DTV-Zählstelle unmittelbar westlich der Kreuzung DON 7) um rd. -29 % unter dem Werktagwert liegt (siehe Kap. 3.1, Seite 7). Rechnet man den Schwerverkehr von DTV auf Werktag 2030 um (Faktor 1,41), dann ergibt sich auf der B 25 westlich der Kreuzung DON 7 eine Schwerverkehrsbelastung von 3.480 Kfz Schwerverkehr/Tag am Werktag 2030. Gegenüber dem Istzustand Werktag 2014 (2.690 Kfz Schwerverkehr/Tag) ist das eine Zunahme um +30 %.

4. Planfälle mit 3-streifigem Ausbau der B 25

Die Prognosebelastungen und die verkehrlichen Wirkungen der Planfälle werden in jeweils 3 Plänen dargestellt. Der erste Plan zeigt die Prognosebelastungen DTV 2030 für den Gesamtverkehr; die mit „a“ bezeichneten Pläne zeigen die Prognosebelastungen DTV 2030 im Schwerverkehr; in den mit „b“ bezeichneten Plänen sind die Differenzbelastungen gegenüber dem Prognose-Nullfall im Gesamtverkehr dargestellt. Dabei sind zusätzliche Belastungen rot und Entlastungen grün dargestellt.

4.1 Planfall 1: mit Anschluß Mittelweg, ohne Anschluß Heuweg (Pläne 5, 5a, 5b)

Im Planfall 1 erhält der Heuweg keinen Anschluß an die B 25. Die Kreisstraße DON 7 wird über 2 Rampenfahrbahnen im Nordost- und Südostquadranten mit der B 25 verknüpft; der Mittelweg wird parallel zur B 25 geführt und südlich des Brückenbauwerks B 25 an die DON 7 angebunden. Zur Anbindung der GVS Enkingen wird diese unter der B 25 hindurchgeführt und verläuft dann parallel südlich der B 25 zur Einmündung des Gewerbegebietes Enkinger Weg. Als Variante ist eine Verlängerung des Enkinger Weges nach Westen bis zur GVS möglich, die Unterführung und die Parallelstraße südlich der B 25 dienen dann nur dem landwirtschaftlichen Verkehr.

Die B 25 erhält eine durchschnittliche Belastung im Jahresmittel von 13.900 Kfz/Tag westlich und 13.700 Kfz/Tag östlich des Anschlusses DON 7. Gegenüber dem Prognose-Nullfall sind die Belastungen der B 25 kaum verändert. Da der 3-streifige Ausbau der B 25 östlich von Möttingen bis Donauwörth abgeschlossen ist (auch die Ortsumgehung Wallerstein ist fertiggestellt), ist nicht davon auszugehen, daß durch den letzten Abschnitt des 3-streifigen Ausbaus zwischen Nördlingen und Möttingen weiterer Verkehr „angezogen“ wird, der über die Ansätze des Prognose-Nullfalls hinausgeht. Durch den Entfall der Anbindung Heuweg wird der Mittelweg gegenüber dem Prognose-Nullfall nur um rd. 100 Kfz/Tag höher belastet (von den wenigen Fahrten der Verkehrsbeziehung Heuweg – B 25 Möttingen bzw. umgekehrt). Die Fahrten des Heuweges von/zur B 25 Nördlingen bzw. von/zur Umfahrung Nördlingen werden in diesem Fall weitestgehend über das Stadtgebiet Nördlingen (St 2212, Oskar-Mayer-Straße, Krankenhausstraße, Augsburgs Straße) abgewickelt. Die Belastungen der Kreisstraße DON 7 bleiben gegenüber dem Prognose-Nullfall unverändert, ebenso die

GVS Enkingen und die DON 11 zwischen Balgheim und Möttingen. Auf der Parallelfahrbahn zur 3-streifigen B 25 verbleibt der landwirtschaftliche Verkehr und der Nicht-Kfz-Straßenfähige Verkehr in der Größenordnung von rd. 100 – 200 Kfz/Tag.

Auch im Schwerverkehr (Plan 5a) sind kaum Änderungen gegenüber dem Prognose-Nullfall zu verzeichnen (2.540 Kfz Schwerverkehr/Tag westlich und 2.410 Kfz Schwerverkehr/Tag östlich der Anbindung DON 7; Schwerverkehrsanteil 18 %). Vom Heuweg werden rd. 30 – 40 Kfz Schwerverkehr/Tag auf die St 2212 nach Nördlingen verlagert.

4.2 Planfall 2: mit Anschluß Mittelweg, mit Anschluß Heuweg

(Pläne 6, 6a, 6b)

Der Anschluß Heuweg soll in der Form erfolgen, daß der Heuweg über die B 25 geführt wird, dann nach Westen schwenkt und mittels eines Kreisverkehrsplatzes oder einer Einmündung mit der Rampe Nord des Anschlusses Nördlingen-Süd (Augsburger Straße) verknüpft wird. Die B 25 erhält in diesem Fall 13.700 Kfz/Tag westlich und östlich des Anschlusses DON 7, die Unterschiede gegenüber dem Prognose-Nullfall sind marginal. Mit der Anbindung Heuweg werden rd. 100 Kfz/Tag vom Mittelweg auf den Heuweg verlagert (Verkehrsbeziehung Mittelweg – B 25 Nördlingen), im übrigen Straßennetz ergeben sich keine Änderungen gegenüber dem Prognose-Nullfall.

Die Belastungen im Schwerverkehr (2.540 Kfz Schwerverkehr/Tag westlich und 2.410 Kfz Schwerverkehr/Tag östlich des Anschlusses DON 7, Schwerverkehrsanteil 18 %) entsprechen weitgehend dem Prognose-Nullfall. Auf der Parallelfahrbahn zur B 25 werden im Jahresmittel rd. 20 landwirtschaftliche Fz/Tag abgewickelt.

4.3 Planfall 3: ohne Anschluß Mittelweg, mit Anschluß Heuweg

(Pläne 7, 7a, 7b, 8a-d)

Die derzeitigen Planungen gehen davon aus, daß der Mittelweg keinen Anschluß an die B 25 und DON 7 erhält, sondern für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt wird. Der Mittelweg ist im Jahresmittel DTV 2030 mit rd. 1.100 Kfz/Tag belastet. Mit Sperrung des Mittelweges ergeben sich folgende Verkehrsverlagerungen:

200 Kfz/Tag verlagern sich auf den Heuweg (Fahrten, die bisher vom Mittelweg zur B 25 Nördlingen bzw. umgekehrt gerichtet sind). Dadurch nimmt die Belastung des Heuweges von 1.500 auf 1.700 Kfz/Tag zu. Die Verbreiterung des Heuweges von heute 4,5 Meter auf 6,0 Meter ist eine Option, aufgrund der doch nur geringen Verkehrszunahme u. E. aber nicht erforderlich.

200 Kfz/Tag verlagern sich von Reimlingen über die GVS Balgheim zur DON 7 (Fahrten, die bisher vom Mittelweg zur DON 7 Grosselfingen bzw. umgekehrt gerichtet sind). Die Belastung der DON 7 nimmt südlich der B 25 von 600 auf 800 Kfz/Tag zu.

600 Kfz/Tag verlagern sich von Reimlingen über die GVS Balgheim zur DON 11 nach Möttingen (Fahrten, die bisher vom Mittelweg zur B 25 Möttingen bzw. umgekehrt gerichtet sind), da die Route über den Heuweg von/nach Möttingen u. weiter zu umwegig ist. Die Belastung der DON 11 nimmt östlich Balgheim von 1.200 auf 1.800 Kfz/Tag zu; die Belastung der Balgheimer Straße in Möttingen steigt ebenso um +600 Kfz/Tag an.

Für die Ortsdurchfahrt Balgheim bedeutet die Sperrung des Mittelweges eine Verkehrszunahme je nach betrachtetem Abschnitt um 600 – 800 Kfz/Tag.

Im Schwerverkehr (Plan 7a) werden von den 120 Kfz Schwerverkehr/Tag auf dem Mittelweg rd. 80 Kfz Schwerverkehr/Tag auf den Heuweg verlagert und nur rd. 20 Kfz Schwerverkehr/Tag auf die GVS Balgheim und die DON 11 nach Möttingen. 20 Kfz Schwerverkehr/Tag verbleiben als landwirtschaftlicher Verkehr auf dem Mittelweg.

Auf der Parallelfahrbahn zur 3-streifigen B 25 verbleibt der landwirtschaftliche Verkehr und der Nicht-Kfz-Straßenfähige Verkehr in der Größenordnung von 100 – 200 Kfz/Tag (Voraussetzung: Mittelweg ist für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt). Die Belastung ist weitestgehend unabhängig vom gewählten Straßenquerschnitt. U. E. ist eine Straßenbreite von 4,5 Metern für die Parallelfahrbahn ausreichend.

Für die B 25 im Abschnitt Nördlingen – Möttingen im Planfall 3 (ohne AS Mittelweg, mit AS Heuweg) ergeben sich folgende Kenngrößen für Lärmberechnungen:

B 25 westlich Anschluß DON 7

Gesamtverkehr DTV 2030:	13.600 Kfz/Tag
Schwerverkehr DTV 2030:	2.440 Kfz Schwerverkehr/Tag
Schwerverkehrsanteil 18 %	tags: $m_T = 780$ $p_T = 17$ %
	nachts: $m_N = 140$ $p_N = 30$ %

B 25 östlich Anschluß DON 7

Gesamtverkehr DTV 2030:	13.200 Kfz/Tag
Schwerverkehr DTV 2030:	2.390 Kfz Schwerverkehr/Tag
Schwerverkehrsanteil 18 %	tags: $m_T = 760$ $p_T = 17$ %
	nachts: $m_N = 130$ $p_N = 30$ %

In den Plänen 8a-d sind die Knotenpunktsbelastungen der höhenfreien Anbindungen Nördlingen-Süd / Heuweg, DON 7 und GVS Enkingen an die B 25 im Gesamtverkehr, im Schwerverkehr und in der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde dargestellt. Die Spitzenstundenanteile wurden in Analogie zu den Zählergebnissen angesetzt. Ein Kreisverkehrsplatz Heuweg / Rampe Nord der AS Nördlingen-Süd wäre mit der nach HBS besten Verkehrsqualität A leistungsfähig, es besteht keine Rückstaugefahr in die B 25. Die AS DON 7 ist relativ gering belastet (Belastung der Rampenfahrbahnen jeweils 600 Kfz/Tag). Die Einmündungsbereiche der Rampen in die DON 7 sind ohne Signalanlage uneingeschränkt leistungsfähig (Verkehrsqualität A). An der Anbindung GVS Enkingen / Gewerbegebiet Enkingener Weg treten ebenfalls nur geringe Ab- und Einbiegevorgänge von/in die B 25 auf, eine Signalanlage ist nicht unbedingt erforderlich (auch an der Kreuzung B 25 / Balgheimer Straße weiter östlich ist keine Signalanlage).

4.4 Planfall 3a: wie Planfall 3 plus Zusatzrampen am Anschluß Heuweg (Pläne 9, 9a, 9b)

Als Variante des Planfalles 3 sind die verkehrlichen Auswirkungen für den Fall zu untersuchen, daß am Anschluß Heuweg auf der Südseite 2 zusätzliche Rampenfahrbahnen errichtet werden:

- 1 Direktrampe von der B 25 Nördlingen kommend zum Heuweg (= Ausfahrtsrampe) und
- 1 Direktrampe vom Heuweg kommend auf die B 25 Ri. Donauwörth (= Zufahrtsrampe)

Die Ausfahrtsrampe von der B 25 Nördlingen kommend zum Heuweg erhält eine Prognosebelastung von 1.000 Kfz/Tag, davon 80 Kfz Schwerverkehr/Tag. Durch diese Rampe ergeben sich keine großräumigen Verkehrsumlagerungen; es entsteht für die Verkehre von der Umfahrung Nördlingen die Möglichkeit, direkt auf den Heuweg auszufahren ohne Benutzung des Anschlusses B 25 / Nördlingen-Süd (Augsburger Straße). Zusätzlich wird die Ausfahrtsrampe vom Verkehr der Augsburgs Straße zum Heuweg benutzt. Auf der Rampe Südwest des Anschlusses Augsburgs Straße und auf dem Brückenbauwerk des Anschlusses über die B 25 ergeben sich gegenüber Planfall 3 geringfügige Entlastungen.

Die Zufahrtsrampe vom Heuweg kommend auf die B 25 Richtung Donauwörth erhält eine Prognosebelastung von nur 300 Kfz/Tag, davon 10 Kfz Schwerverkehr/Tag. Gegenüber dem Planfall 3 ergeben sich um 100 – 200 Kfz/Tag geringere großräumige Verlagerungen von Reimlingen über Balgheim zur DON 11 nach Möttingen, da es für die Einwohner von Reimlingen-Nord mit der Zusatzrampe attraktiver wird, über den Heuweg zur B 25 Ri. Donauwörth zu fahren. Die Belastung der B 25 nimmt daher auf 13.900 Kfz/Tag östlich der Anbindung Heuweg und auf 13.400 Kfz/Tag östlich der Anbindung DON 7 zu, das sind +300 bzw. +200 Kfz/Tag mehr als bei Planfall 3. Die Belastung des Heuweges steigt gegenüber dem Planfall 3 um +300 Kfz/Tag auf 2.000 Kfz/Tag. Trotz der zusätzlichen Zufahrtsrampe nimmt die Belastung der DON 11 östlich Balgheim und der Balgheimer Straße in Möttingen gegenüber dem Prognose-Nullfall noch um rd. 400 Kfz/Tag auf 1.600 Kfz/Tag zu; gleiches gilt für die Ortsdurchfahrt Balgheim.

5. Ergebnis

Die B 25 ist heute im Abschnitt zwischen Nördlingen und Möttingen an einem Normalwerktag mit rd. 13.000 – 14.000 Kfz/Tag belastet, der Schwerverkehrsanteil liegt werktags bei 20 %. Die nachgeordneten Straßen Heuweg, Mittelweg, DON 7 und GVS Enkingen weisen Belastungen zwischen 1.000 und 1.500 Kfz/Tag auf, die DON 7 ist südlich der B 25 nur mit 600 Kfz/Tag belastet. Aufgrund ihrer überregionalen Bedeutung sind auf der B 25 weitere Verkehrszunahmen zu erwarten. Die Prognosebelastungen DTV 2030 und die Schwerverkehrsanteile nach HBS sind für die Teilabschnitte des Planfalles 3 (ohne AS Mittelweg, mit AS Heuweg) in nachfolgender Tabelle 3 enthalten. Dabei wurde für den Schwerverkehr das worst-case-Szenario unterstellt, d. h. Absenkung der Gewichtsbeschränkung für mautpflichtige Lkw auf Autobahnen auf 7,5 to und kein Rückgang des Schwerverkehrsanteils nach Einführung der Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen.

Abschnitt B 25	Gesamtverkehr DTV 2030 in Kfz/24 Std.	Anteile Schwerverkehr nach HBS (Lkw \geq 3,5 to) in Prozent		
		Gesamt	Tag	Nacht
AS Nördlingen-Süd – AS DON 7	13.600	18	17	30
AS DON 7 - Möttingen	13.200	18	17	30

Tab. 3 : Verkehrsbelastungen der B 25 nach 3-spurigem Ausbau zwischen Nördlingen und Möttingen
Planfall 3: ohne AS Mittelweg, mit AS Heuweg
Gesamtverkehr DTV 2030 und Schwerverkehrsanteile

Hinsichtlich der Verkehrsverlagerungen bei Verzicht auf mögliche Anbindungen ist folgendes festzustellen:

- Im Planfall 2 (= mit AS Mittelweg, mit AS Heuweg) treten kaum Belastungsänderungen im nachgeordneten Straßennetz gegenüber dem Prognose-Nullfall auf.
- Im Planfall 1 (= mit AS Mittelweg, ohne AS Heuweg) wird der Mittelweg und die AS DON 7 etwas stärker belastet, die meisten Fahrten auf dem Heuweg werden in das Stadtgebiet Nördlingen (St 2212) verlagert.

- Im Planfall 3 (= ohne AS Mittelweg, mit AS Heuweg) erfolgen geringfügige Verlagerungen der Fahrten des Mittelweges auf den Heuweg und auf die DON 7, der größte Teil der Fahrten (Verkehrsbeziehung Reimlingen – Möttingen u. weiter) wird über die GVS Balgheim, die Ortsdurchfahrt Balgheim und die DON 11 bis Möttingen verlagert. Dieser Verlagerungswirkung kann durch die Errichtung einer Zufahrtsrampe vom Heuweg zur B 25 Richtung Donauwörth (Planfall 3a) etwas entgegengewirkt werden. Eine Ausfahrtsrampe von der B 25 Nördlingen zum Heuweg ist eine Option, deren Verkehrswirksamkeit auf die Anbindung B 25 / Nördlingen-Süd (Augsburger Straße) beschränkt bleibt.

Für die Anbindung der GVS Enkingen an die B 25 sind beide Planungsvarianten möglich, auf eine Signalisierung der Kreuzung bzw. Einmündung B 25 / Enkinger Weg / GVS Enkingen kann verzichtet werden.

München, 26. November 2015

(Prof. Dr.-Ing.  Kurzak)

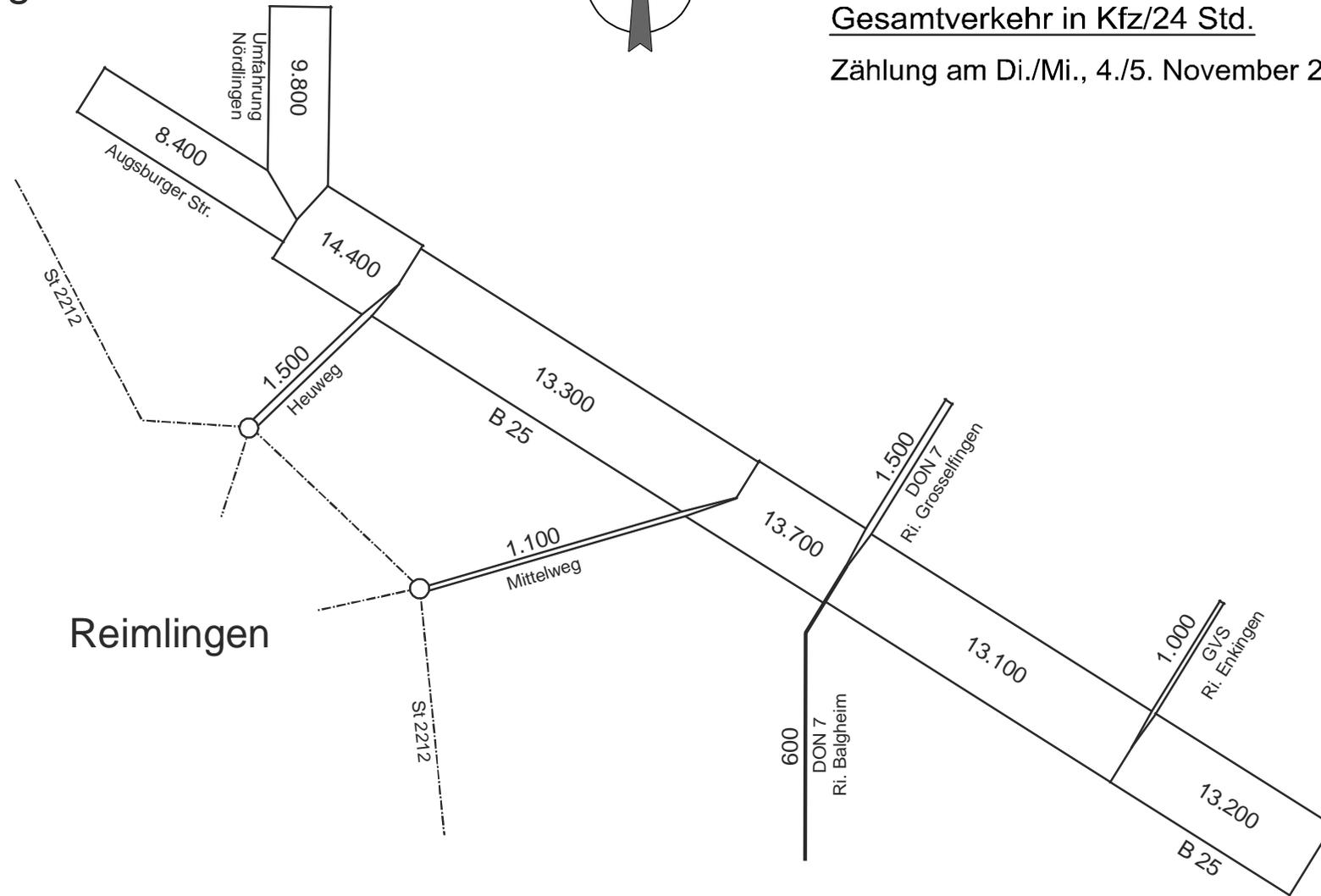
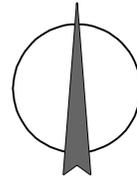
Querschnittsbelastungen B 25

Nördlingen - Möttingen

Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.

Zählung am Di./Mi., 4./5. November 2014

Nördlingen



Reimlingen

Möttingen

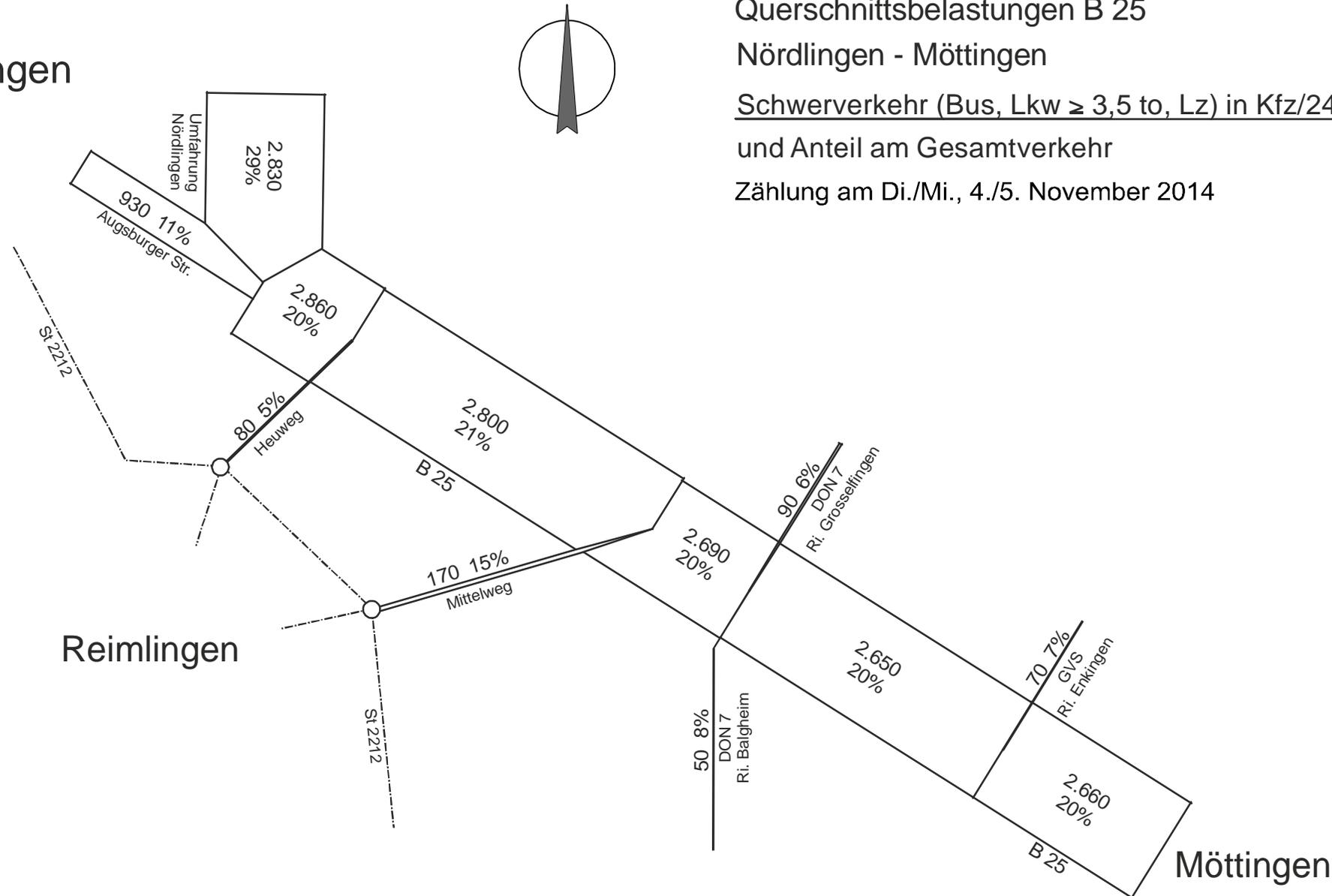
Querschnittsbelastungen B 25

Nördlingen - Möttingen

Schwerverkehr (Bus, Lkw $\geq 3,5$ to, Lz) in Kfz/24 Std.
und Anteil am Gesamtverkehr

Zählung am Di./Mi., 4./5. November 2014

Nördlingen



Reimlingen

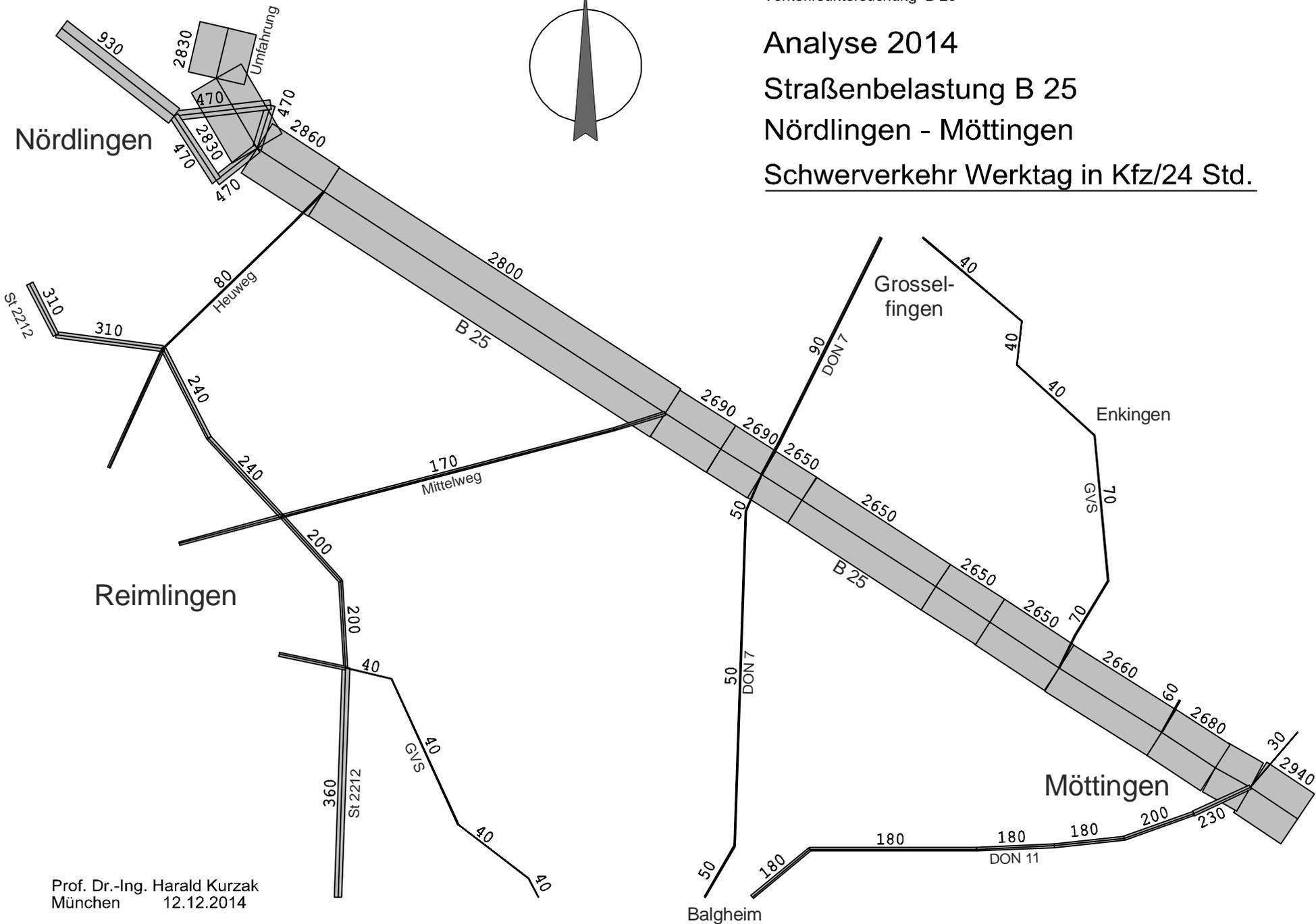
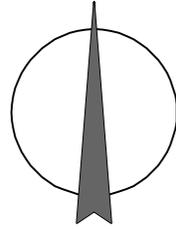
Möttingen

Analyse 2014

Straßenbelastung B 25

Nördlingen - Möttingen

Schwerverkehr Werktag in Kfz/24 Std.

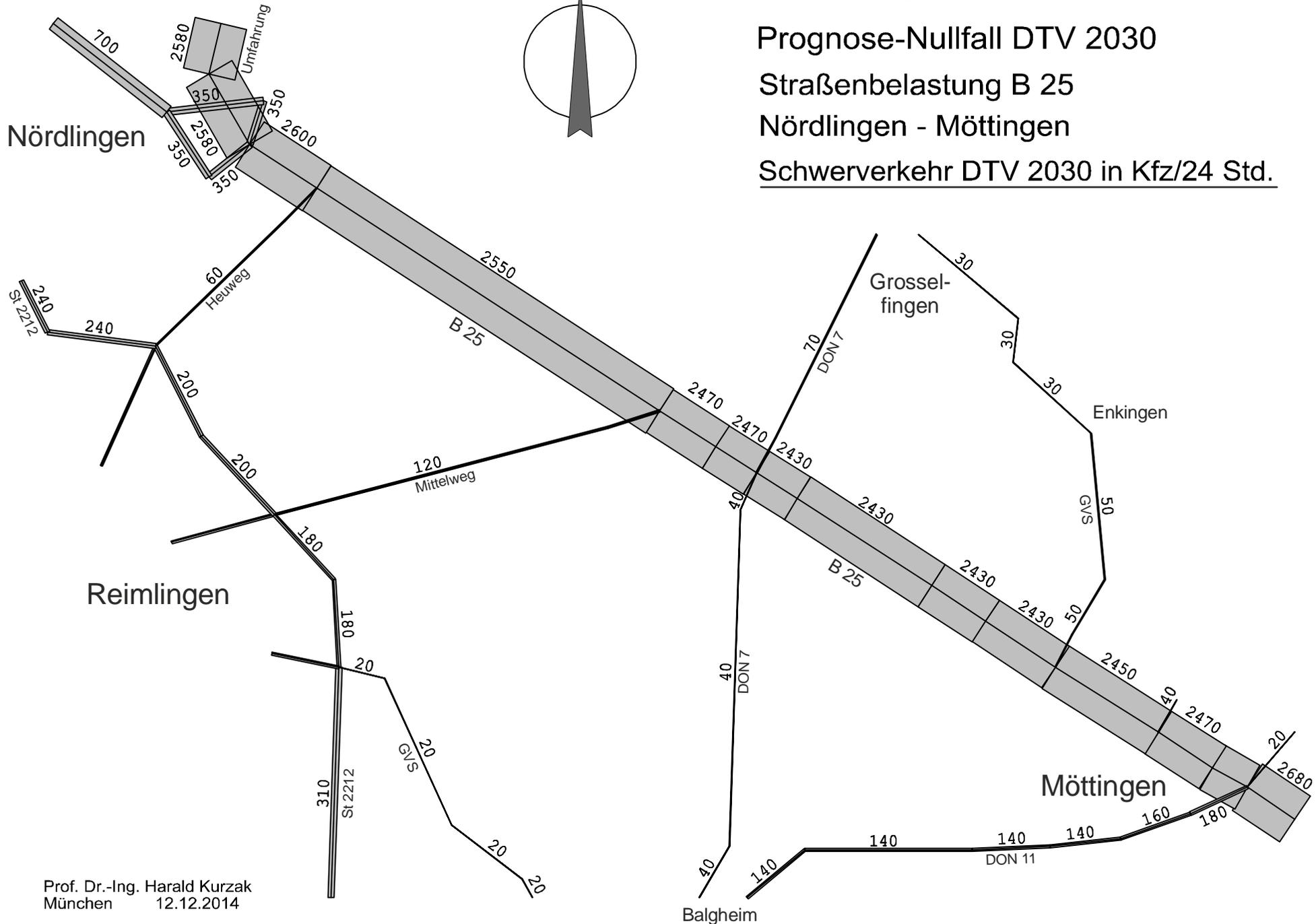
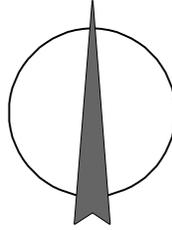


Prognose-Nullfall DTV 2030

Straßenbelastung B 25

Nördlingen - Möttingen

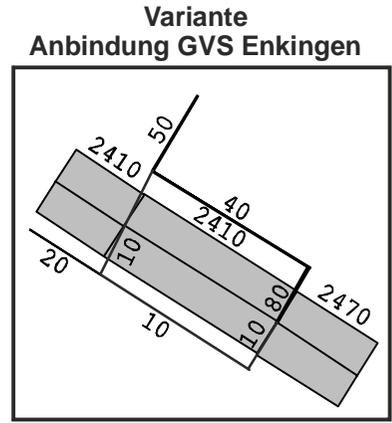
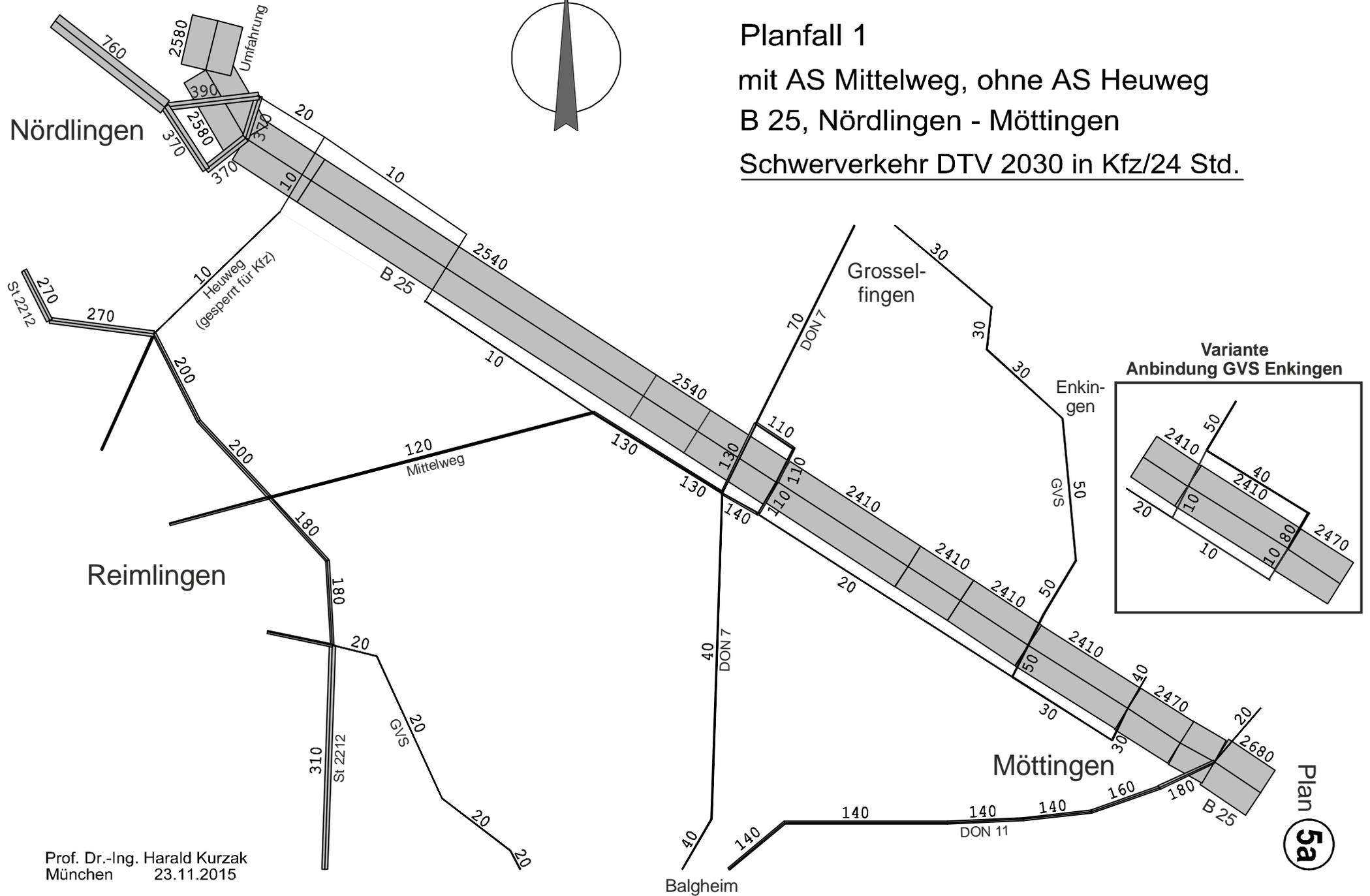
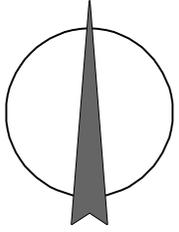
Schwerverkehr DTV 2030 in Kfz/24 Std.



Planfall 1

mit AS Mittelweg, ohne AS Heuweg
B 25, Nördlingen - Möttingen

Schwerverkehr DTV 2030 in Kfz/24 Std.



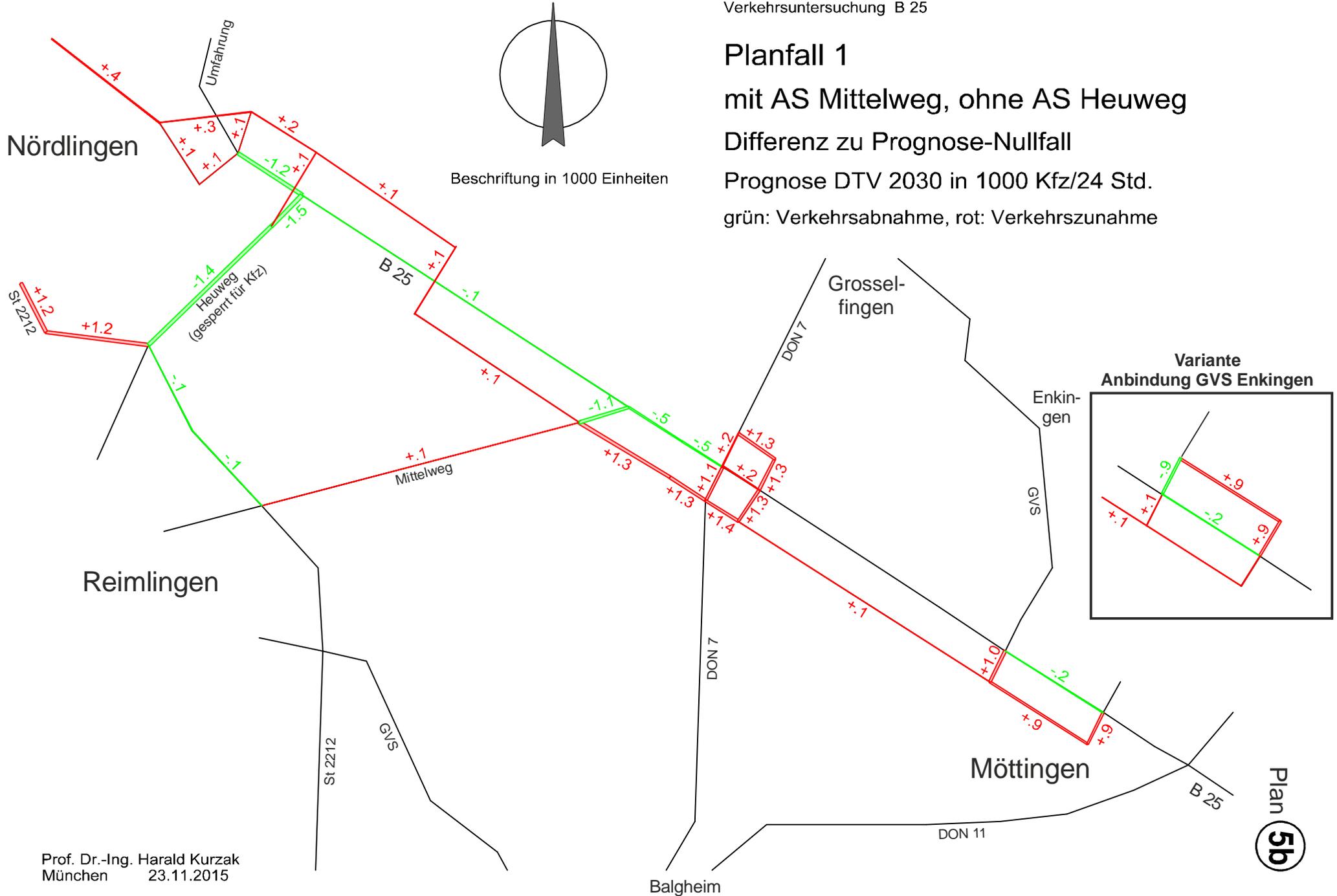
Planfall 1

mit AS Mittelweg, ohne AS Heuweg

Differenz zu Prognose-Nullfall

Prognose DTV 2030 in 1000 Kfz/24 Std.

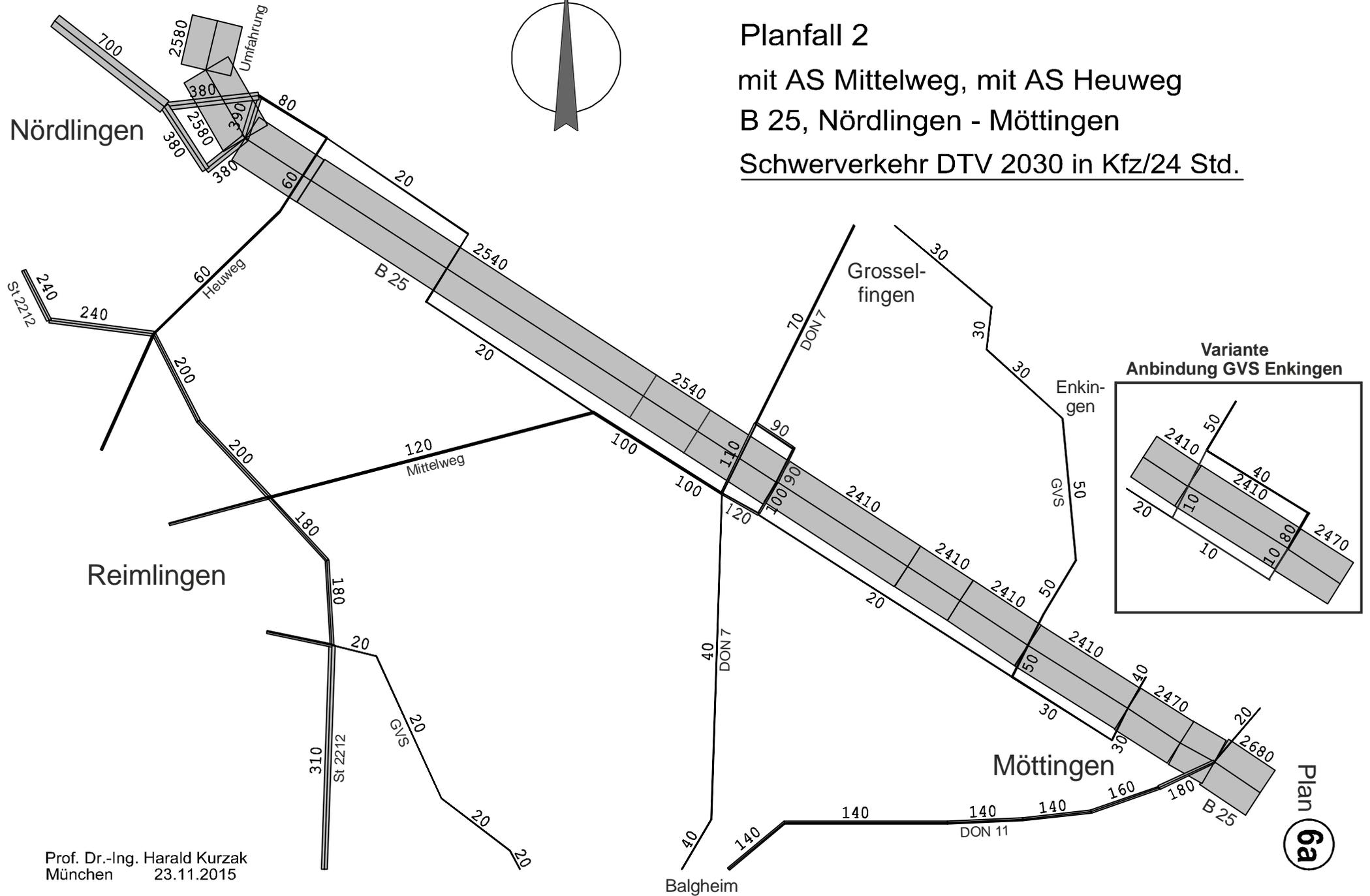
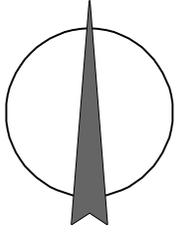
grün: Verkehrsabnahme, rot: Verkehrszunahme



Planfall 2

mit AS Mittelweg, mit AS Heuweg
B 25, Nördlingen - Möttingen

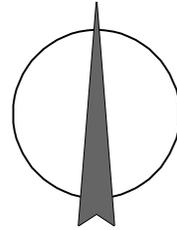
Schwerverkehr DTV 2030 in Kfz/24 Std.



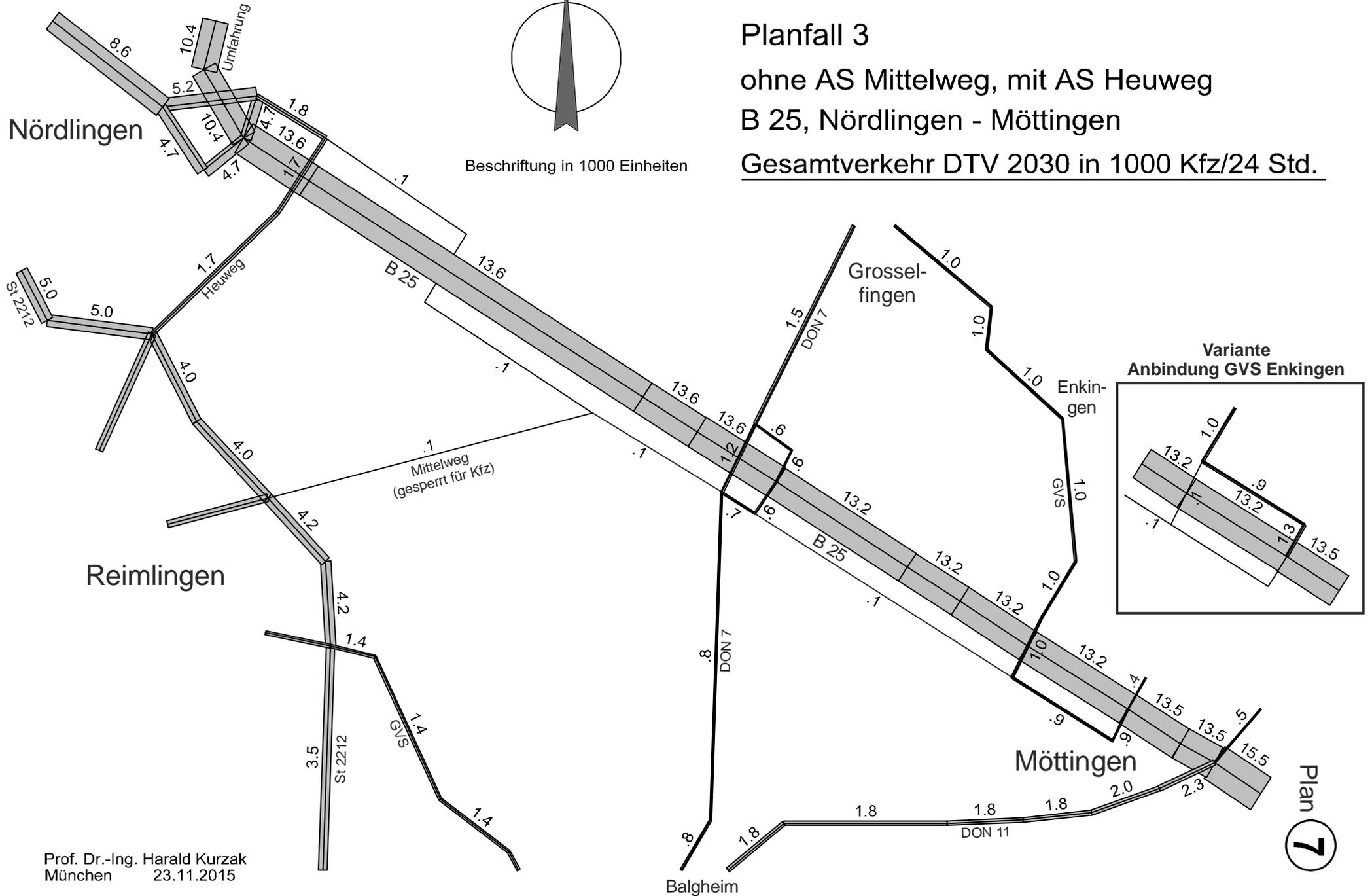
Planfall 3

ohne AS Mittelweg, mit AS Heuweg
B 25, Nördlingen - Möttingen

Gesamtverkehr DTV 2030 in 1000 Kfz/24 Std.



Beschriftung in 1000 Einheiten



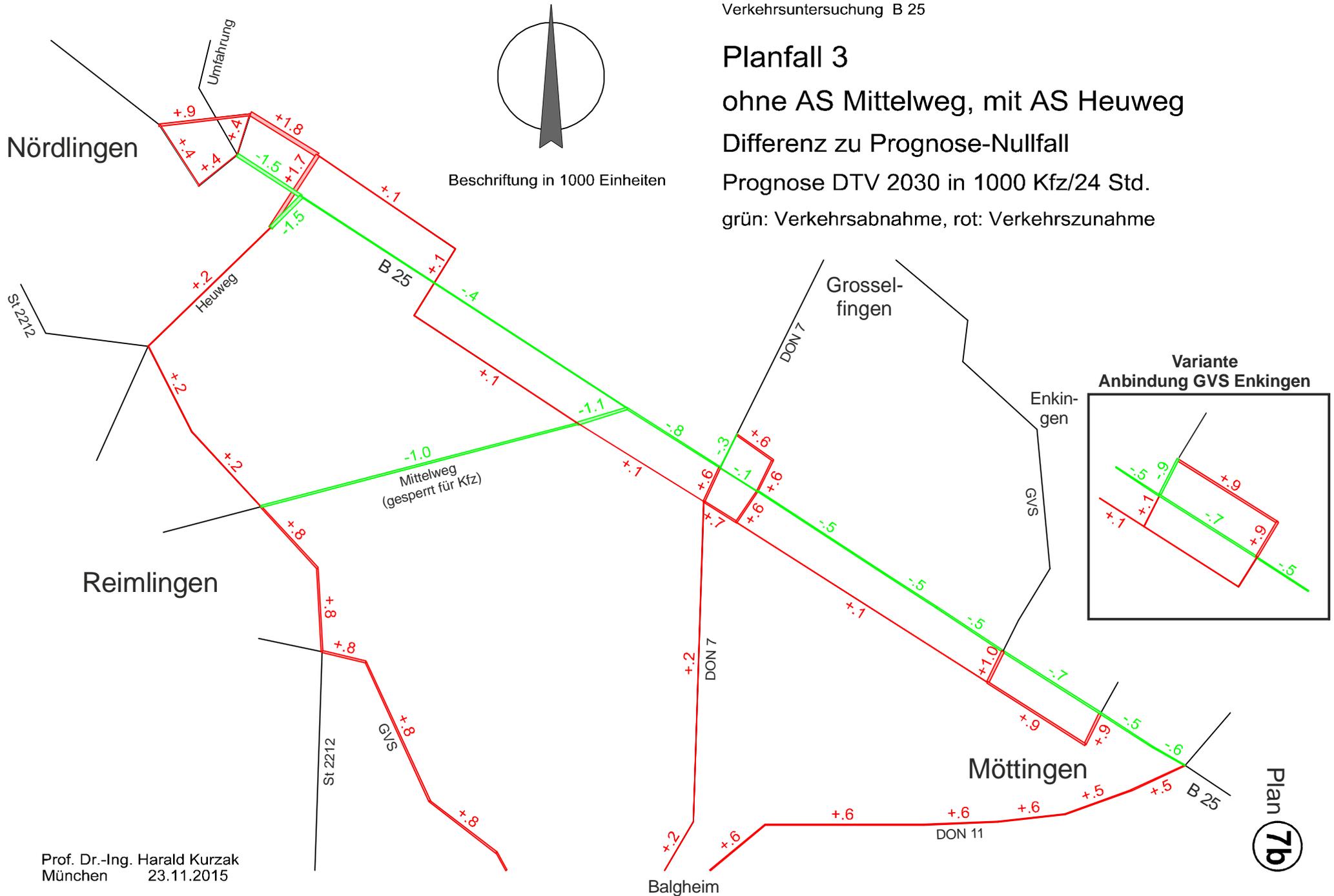
Planfall 3

ohne AS Mittelweg, mit AS Heuweg

Differenz zu Prognose-Nullfall

Prognose DTV 2030 in 1000 Kfz/24 Std.

grün: Verkehrsabnahme, rot: Verkehrszunahme

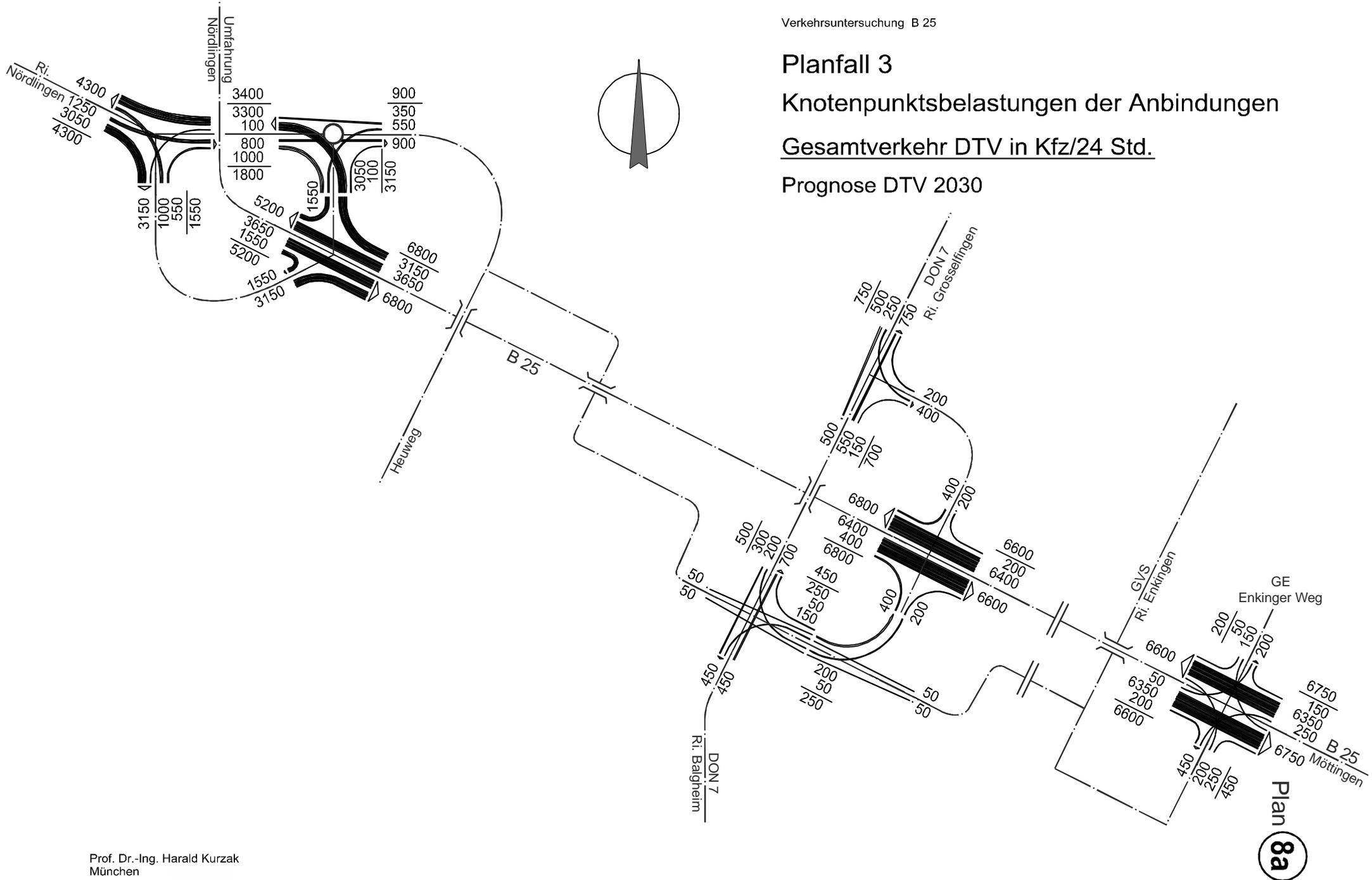


Planfall 3

Knotenpunktbelastungen der Anbindungen

Gesamtverkehr DTV in Kfz/24 Std.

Prognose DTV 2030

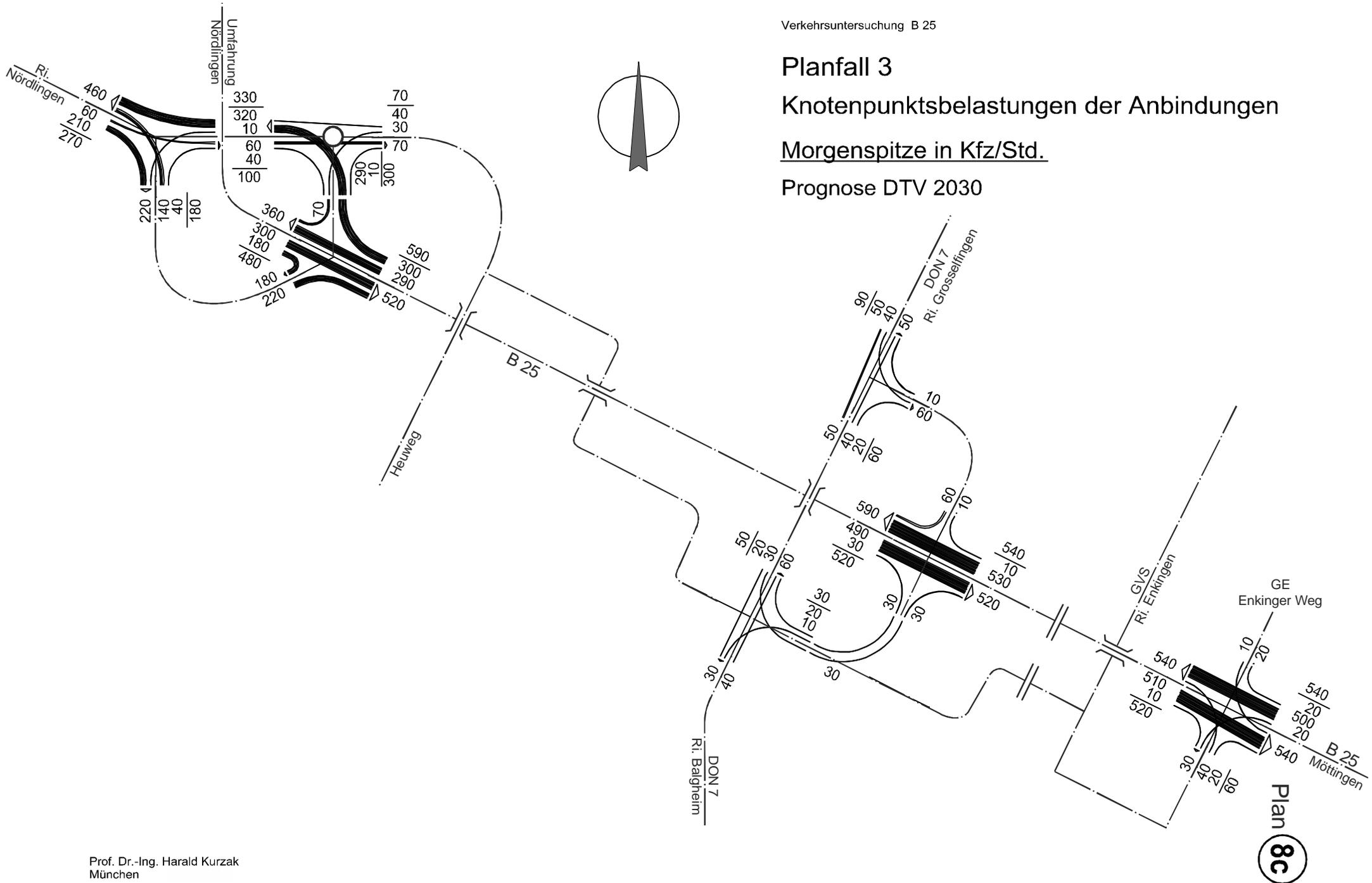


Planfall 3

Knotenpunktbelastungen der Anbindungen

Morgenspitze in Kfz/Std.

Prognose DTV 2030

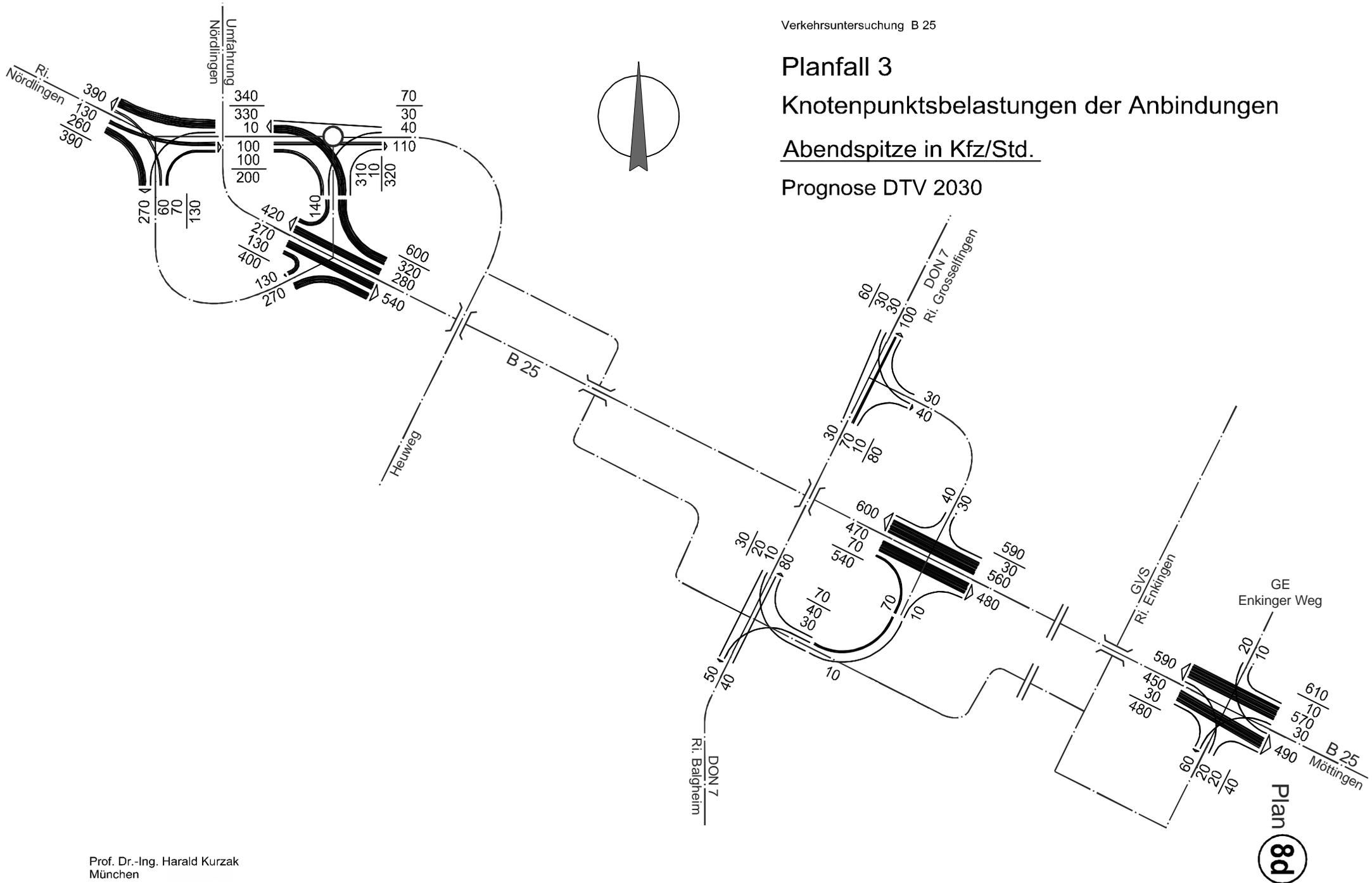


Planfall 3

Knotenpunktbelastungen der Anbindungen

Abendspitze in Kfz/Std.

Prognose DTV 2030



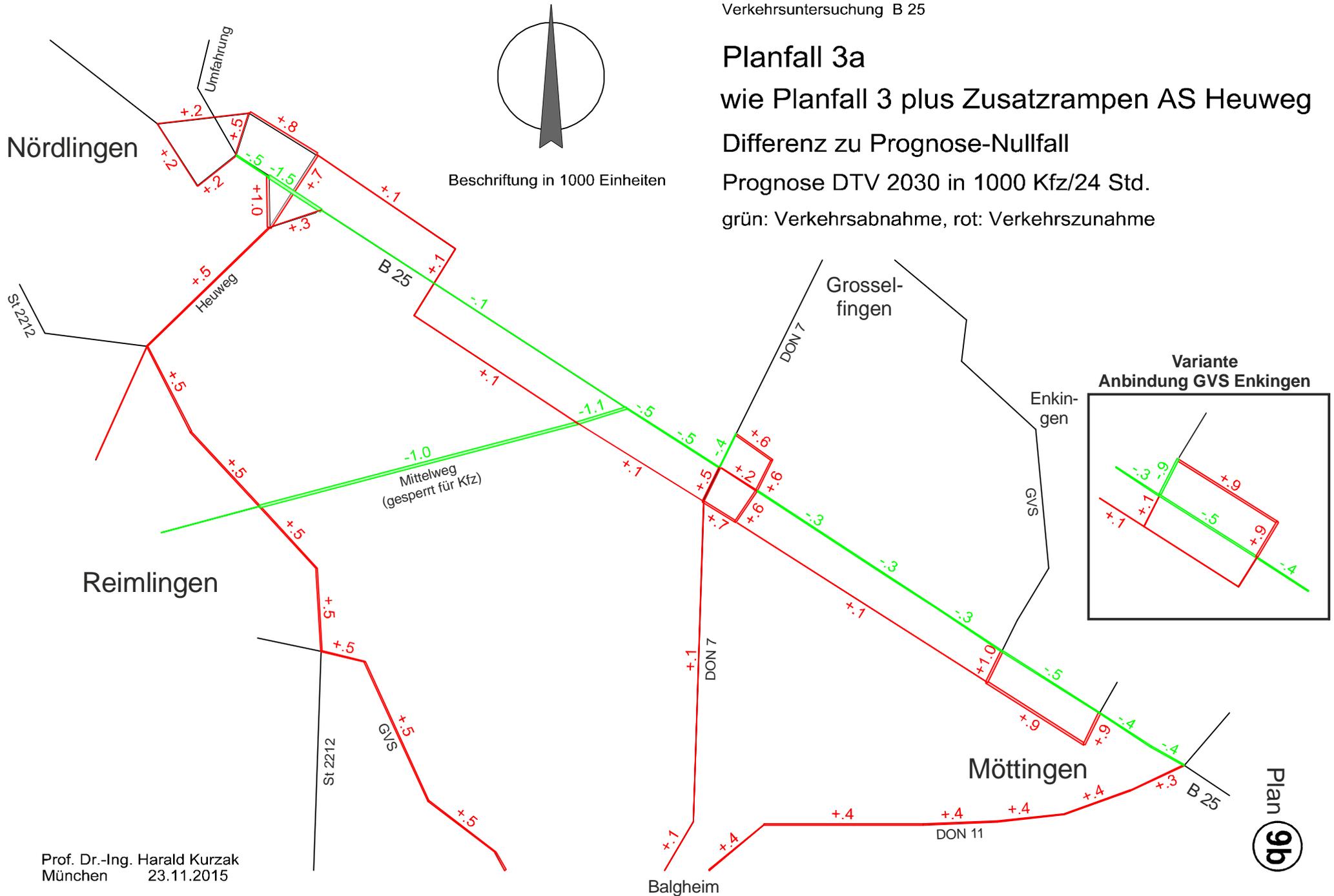
Planfall 3a

wie Planfall 3 plus Zusatzrampen AS Heuweg

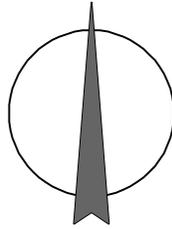
Differenz zu Prognose-Nullfall

Prognose DTV 2030 in 1000 Kfz/24 Std.

grün: Verkehrsabnahme, rot: Verkehrszunahme



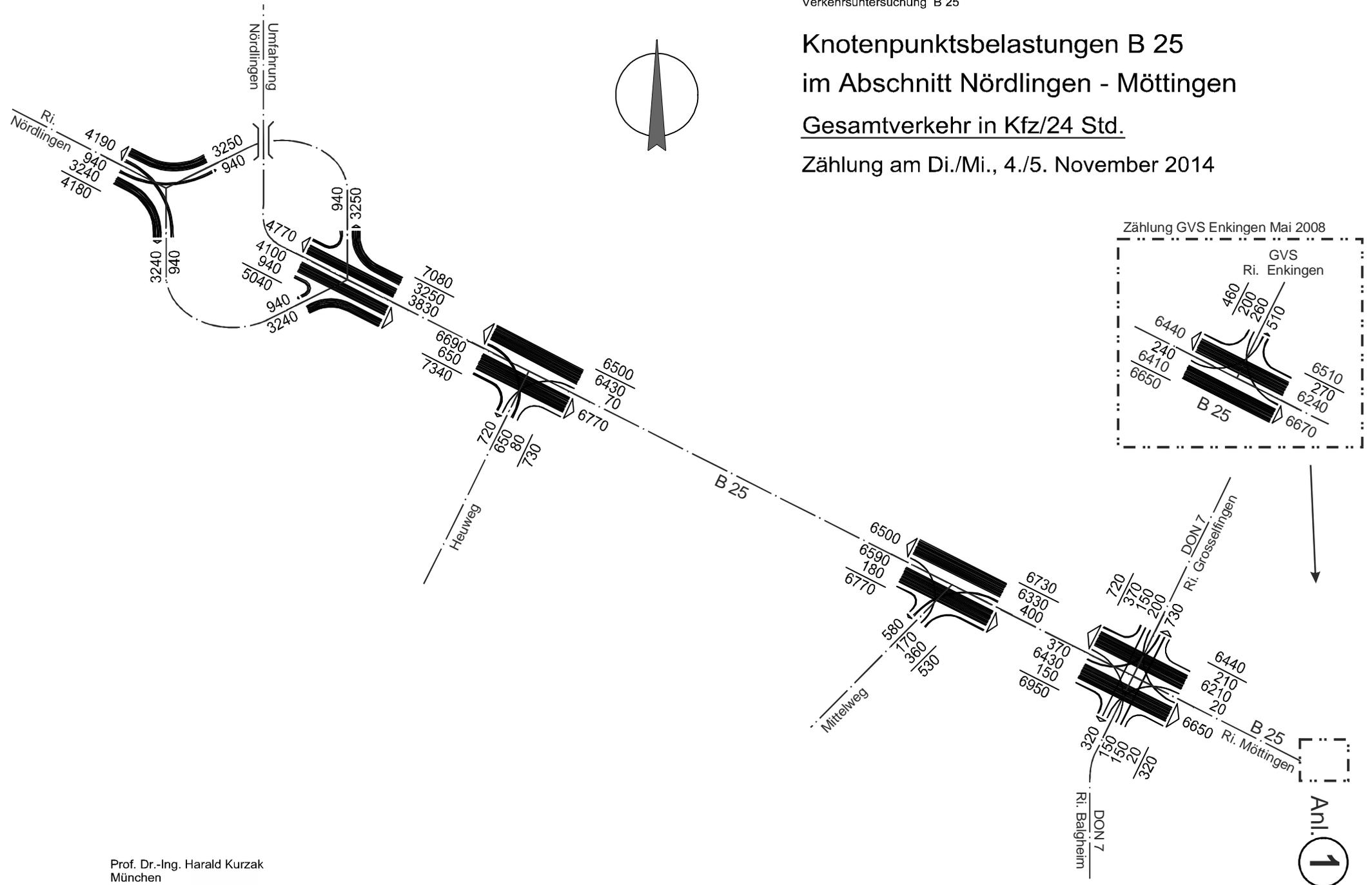
Beschriftung in 1000 Einheiten



Knotenpunktbelastungen B 25 im Abschnitt Nördlingen - Möttingen

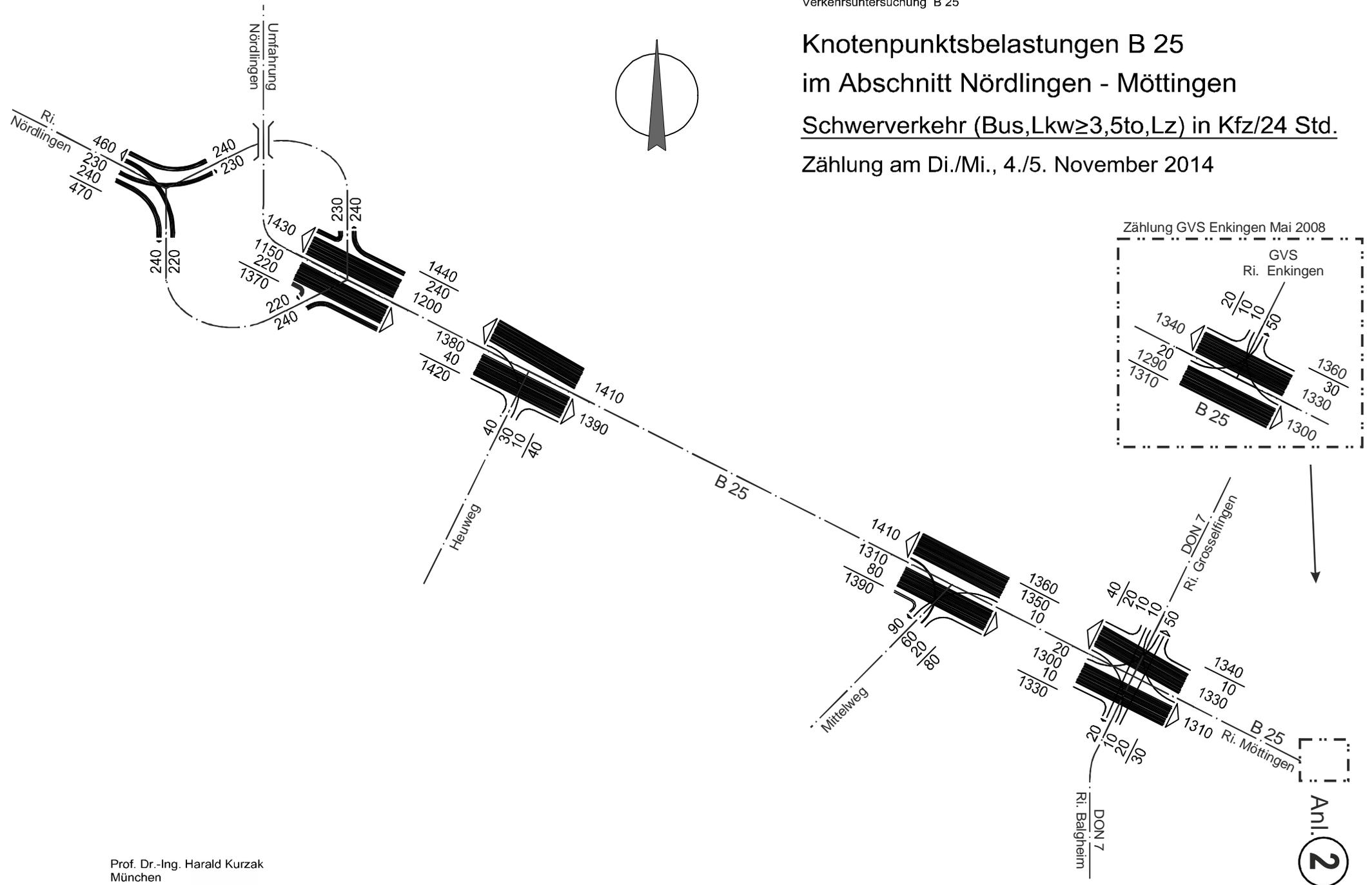
Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.

Zählung am Di./Mi., 4./5. November 2014

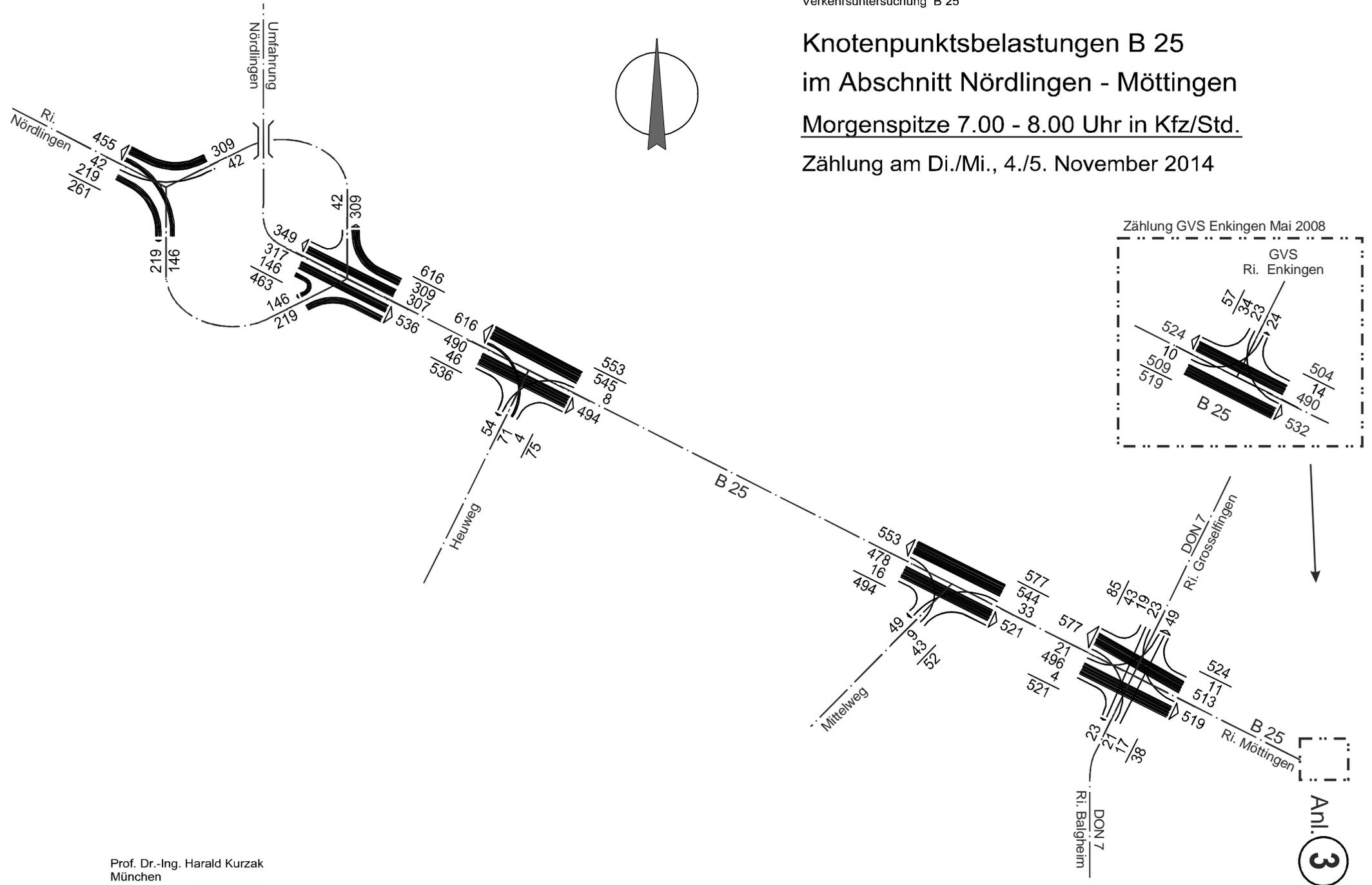


Knotenpunktbelastungen B 25 im Abschnitt Nördlingen - Möttingen

Schwerverkehr (Bus, Lkw ≥ 3,5t, Lz) in Kfz/24 Std.
Zählung am Di./Mi., 4./5. November 2014



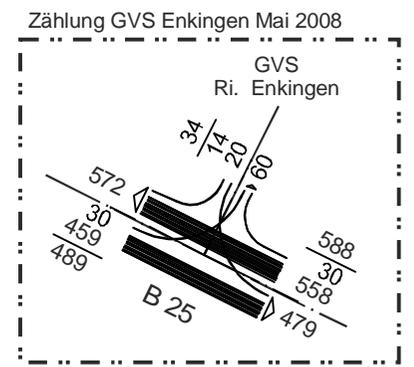
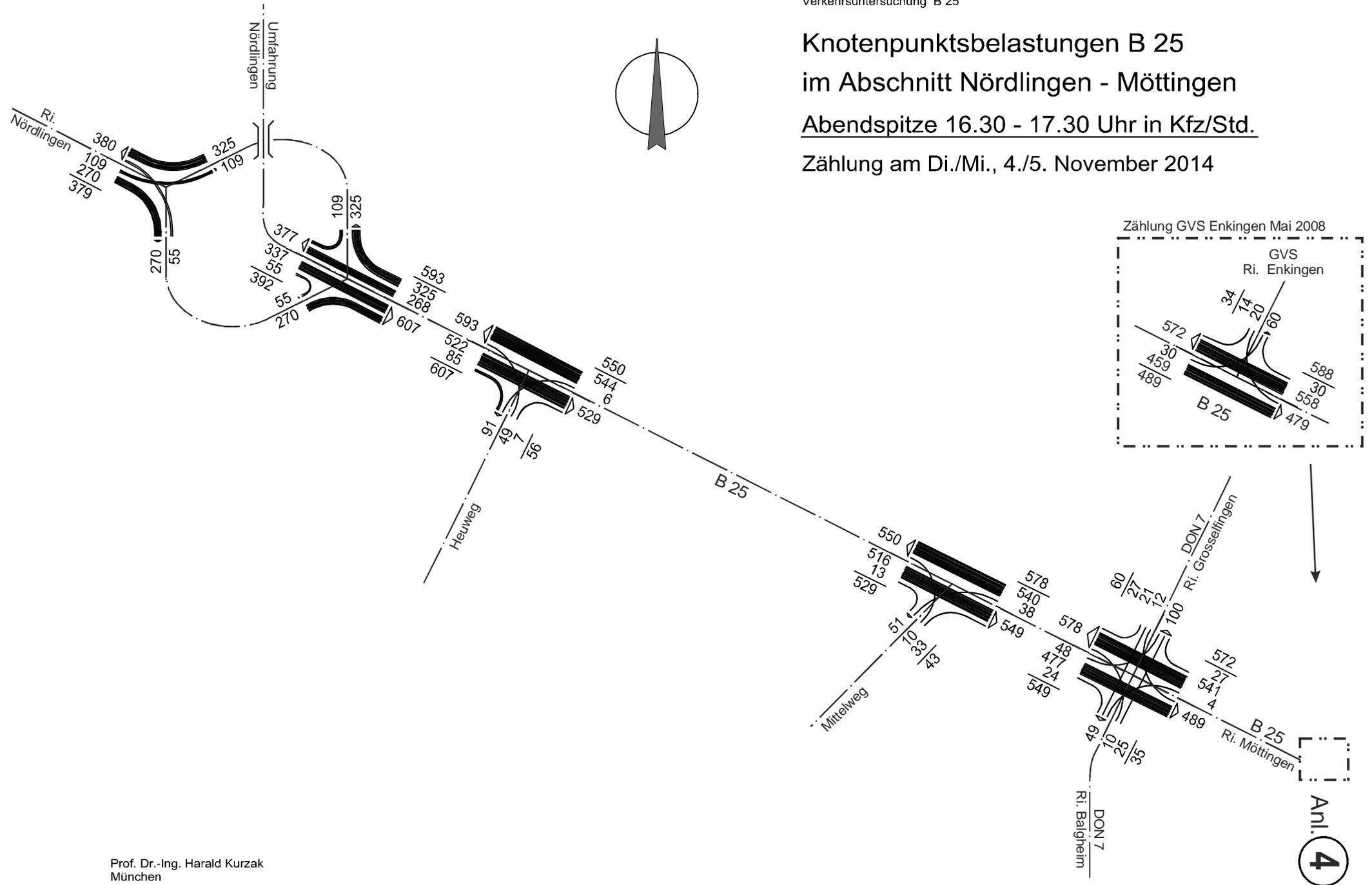
Knotenpunktbelastungen B 25 im Abschnitt Nördlingen - Möttingen Morgenspitze 7.00 - 8.00 Uhr in Kfz/Std. Zählung am Di./Mi., 4./5. November 2014



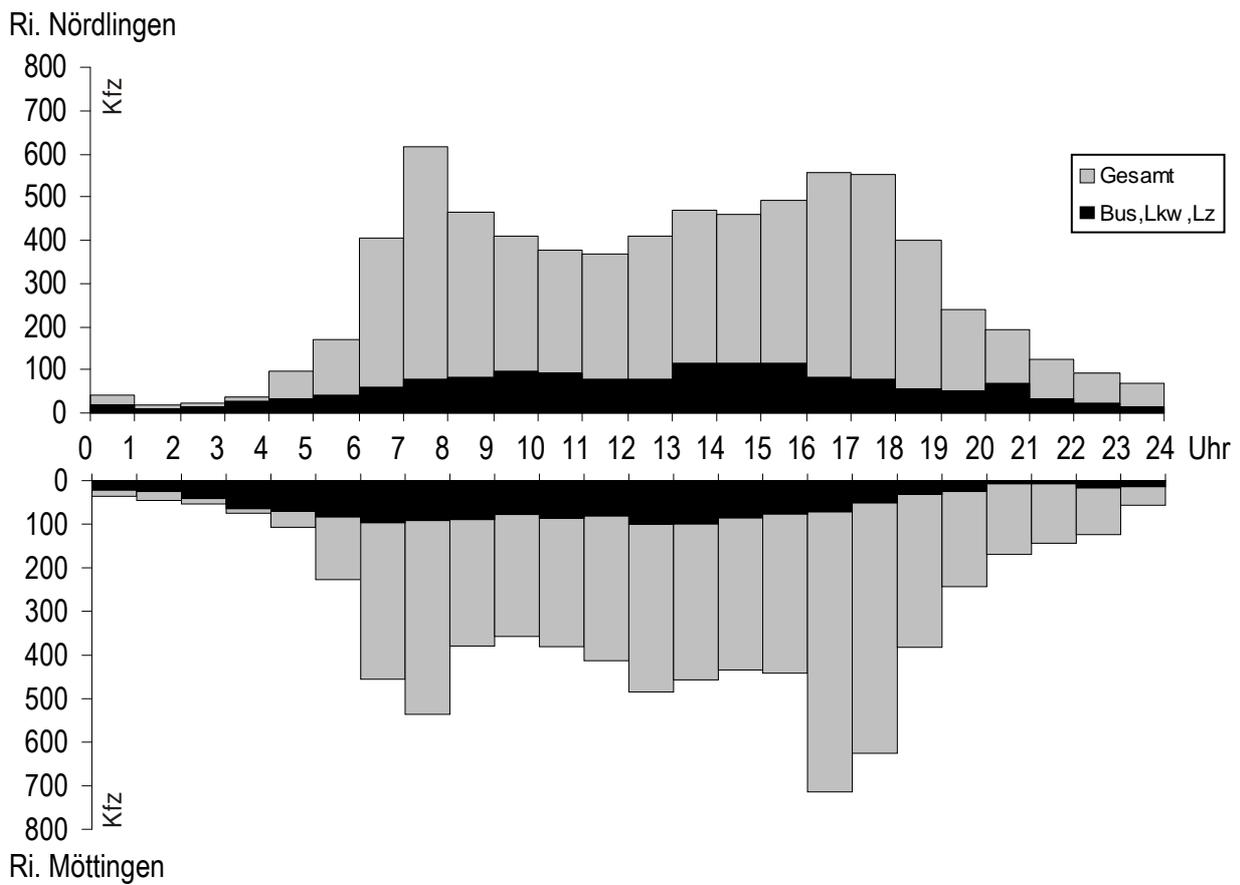
Knotenpunktbelastungen B 25 im Abschnitt Nördlingen - Möttingen

Abendspitze 16.30 - 17.30 Uhr in Kfz/Std.

Zählung am Di./Mi., 4./5. November 2014



B 25, östlich Nördlingen



Anl. 5 : Tagespegel für die B 25, östlich Nördlingen in Kfz/Stunde
 Grundlage: automatische 24-Stunden-Zählung am Mi., 5. November 2014