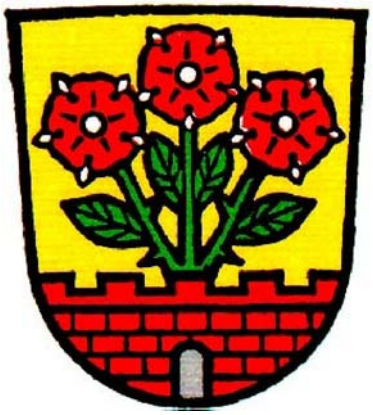
Straßenbauverwaltung Landkreis Würzburg Straße / Abschnittsnummer / Station: Wü 3 / 140 / 7,503 – St 2294 / 320 / 0,485
Neubau der Westumfahrung Rimpar **Bau-km 0+000 bis ~~1+905~~ 1+899**
PROJIS-Nr.:

Künftige Vekehrsbelastung der Westumfahrung und Südumfahrung und Nordumfahrung (nachrichtlich)
November 2017

Markt Rimpar



Künftige Verkehrsbelastung
der Westumfahrung
und Südumfahrung
und Nordumfahrung (nachrichtlich)

November 2017

Georg Maier Regierungsbaumeister, Dipl.-Ingenieur
Beratender Ingenieur VBI

Dipl.-Ing. Georg Maier, Leistenstraße 8, 97082 Würzburg

Ingenieurgesellschaft mbH
Straßen- und Brückenbau
Eisenbahnbau
Verkehrsplanung
Tragwerksplanung

Inhaltsverzeichnis

1 Aufgabenstellung und Überblick 3

2 Abwicklung der Verkehrsumlegung 4

3 Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 und 2015..... 7

4 Ergebnis der Umlegungen auf die Umgehungen im Westen und Süden und zusätzlich nachrichtlich im Norden 9

4.1 Übersicht..... 9

4.2 Umlegung des DTV 2010 10

4.2.1 Hochrechnung auf das Jahr 2035..... 10

4.2.2 Umlegung Westumgehung (Basis DTV 2010)..... 11

4.2.3 Umlegung West- und Südumgehung..... 11

4.2.4 Ergänzung der West- und Südumgehung nachrichtlich mit einer möglichen Nordumfahrung..... 11

4.3 Verkehrsumlegung DTV 2015 12

4.3.1 Hochrechnung DTV 2015 auf 2035 12

4.3.2 Umlegung Westumfahrung 12

4.3.3 Umlegung West- und Südumfahrung 12

4.3.4 Ergänzung der West- und Südumgehung nachrichtlich mit einer möglichen Nordumgehung 13

5 Zusammenfassung 13

1 Aufgabenstellung und Überblick

1.1 Die schwierigen Verkehrsverhältnisse im Bereich der Ortsdurchfahrten der klassifizierten Staatsstraße St 2294 und der klassifizierten Kreisstraßen KrWü 3 und KrWü 8 sind bei der Marktgemeinde Rimpar und den sonstigen Beteiligten seit langem bekannt; Abhilfe soll geschaffen werden.

Nach Sachlage können diese Ortsdurchfahrten für den derzeitigen und künftigen Verkehr nicht verkehrsgerecht ausgebaut werden. Eine Entlastung durch zusätzliche Straßen ist nicht zu vermeiden.

1.2 Das Verkehrskonzept „Markt Rimpar“ von Seib Ingenieur Consult vom Oktober 2002 beinhaltet:

Querschnittszählungen: am 16./18.07.2002 an 10 Zählstellen in der Zeit von
06:30 – 09:00 und
15:00 – 19:00 Uhr

Befragungen: am 18.07.2002 an 4 Zählstellen in der Zeit von
06:30 – 09:00 und
15:00 – 19:00 Uhr

Als Prognosehorizont für den Kfz-Verkehr wurde das Jahr 2015 (als Nullvariante 2015) angesetzt.

Umgelegt wurde der Prognoseverkehr 2015 Kfz/24 h theoretisch (ohne Planung möglicher Trassen) auf die 4 Himmelsrichtungen Ost/Süd/West und Nord.

Einer Gesamtumgehung in Süd/West/Nord wird die größere Entlastungswirkung und auch Machbarkeit zugesprochen als einer Gesamtumgehung im Osten.

Vorausgesagt wurden im Gutachten für 2015 folgende Querschnittsbelastungen:

a) Umgehung Süd und West:

Süd	3.800 / 3.550 Kfz/24 h
West	2.750 / 2.450 Kfz/24 h

b) Umgehung Süd, West und Nord:

Süd	4.100 / 3.775 Kfz/24 h
West	4.250 / 4.000 Kfz/24 h
Nord	2.450 Kfz/24 h

1.3 Das Büro Hyder Consulting hat im Dezember 2009 einen Entwurf für eine Süd- und Westumgehung vorgelegt.

Der Entwurf wird nicht ausgeführt.

1.4 Das Verkehrskonzept „Markt Rimpar“ aus 2002 muss als Grundlage für die erneute Erstellung eines den Regeln und der Streckencharakteristik entsprechenden Entwurfes für eine Westumfahrung und anschließend einer Südumfahrung fortgeschrieben werden.

2015 wurde daher auf Basis der amtlichen Jahreszählung 2010 der nach Rimpar/Maidbronn einströmende Verkehr (in Kfz/24 h) auf eine vom Markt zugestimmte Westumgehung und auf eine machbare Trasse der Südumfahrung umgelegt. Die Jahreszählung 2015 lag noch nicht vor.

Nach Bekanntwerden der Jahreszählung 2015 wird nachfolgend der DTV 2015 auf das Verkehrsnetz im Bereich Rimpar/Maidbronn umgelegt.

Als Prognoseverkehr wird das Jahr 2035 mit einem Zuschlag von 10/15 % berechnet.

2 Abwicklung der Verkehrsumlegung

Die Verteilung des Ziel- und Durchgangsverkehrs wird analog der Befragungsergebnisse des Marktes Rimpar aus 2002 vorgenommen.

Mit diesen Ausgangsdaten werden die weiteren Verkehrsumlegungen durchgeführt.

Diese Verkehrsverteilung ist in nachfolgendem **Bild 1** dargestellt und in nachfolgender **Tabelle 1** in Matrixform zusammengefasst.

Bild 1

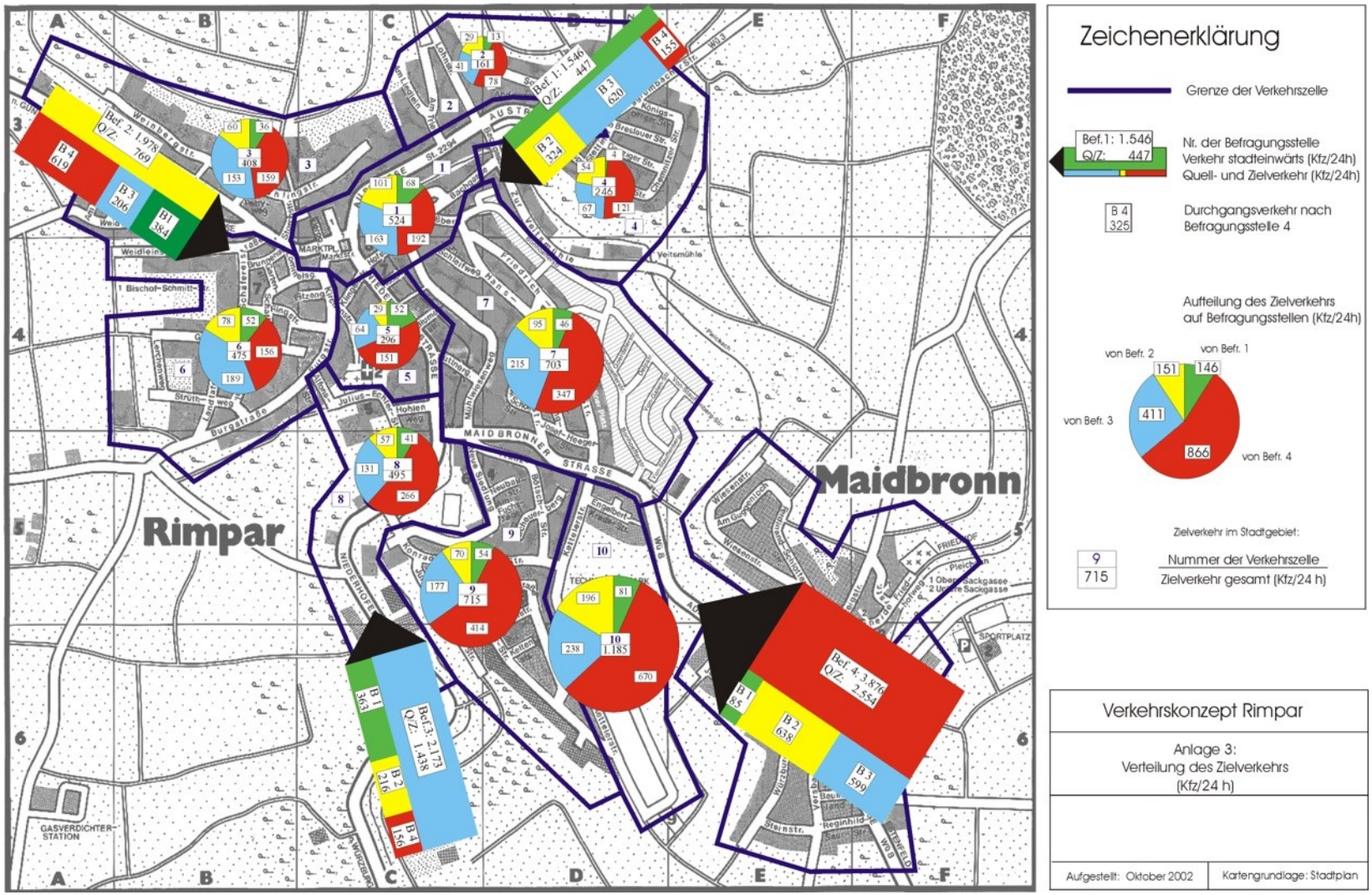

Rimpar
Maidbronn
Zeichenerklärung
Grenze der Verkehrszelle
Bef.1: 1.546
Q/Z: 447
Nr. der Befragungsstelle
Verkehr stadteinwärts (Kfz/24h)
Quell- und Zielverkehr (Kfz/24h)
B 4
325
Durchgangsverkehr nach
Befragungsstelle 4
Aufteilung des Zielverkehrs
auf Befragungsstellen (Kfz/24h)
von Befr. 2
von Befr. 1
von Befr. 3
von Befr. 4
151
146
411
866
Zielverkehr im Stadtgebiet:
9
715
Nummer der Verkehrszelle
Zielverkehr gesamt (Kfz/24 h)
Verkehrskonzept Rimpar
Anlage 3:
Verteilung des Zielverkehrs
(Kfz/24 h)
Aufgestellt: Oktober 2002
Kartengrundlage: Stadtplan

Tabelle 1: Verkehrsverteilung

Verkehrszellen	nach	100	200	300	400	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	gesamt	Durchgangs-verkehr	Zielverkehr
von	**100**		324	620	155	68	13	36	4	52	52	46	41	54	81	**1546**	**1099**	**447**
	200	384		206	619	101	29	60	54	29	78	95	57	70	196	**1978**	**1209**	**769**
	300	363	216		156	163	41	153	67	64	189	215	131	177	238	**2173**	**735**	**1438**
	400	85	638	599		192	78	159	121	151	156	347	266	414	670	**3876**	**1322**	**2554**
Schloss und Marktplatz	**1**	68	101	163	192													
Am Holzweg/Am Trieb	**2**	13	29	41	78													
Frühlingstraße/Weinbergstraße	**3**	36	60	153	159													
Veitsmühle/Chemnitzer Straße	**4**	4	54	67	121													
Kirchenstraße/Herrn-gasse	**5**	52	29	64	151													
Geheimer Weg/Weidleins-graben	**6**	52	78	189	156													
Hans-Böckler-Straße/ Mühl-wiesenweg	**7**	46	95	215	347													
Schule/Sportzentrum	**8**	41	57	131	266													
Konrad-Adenauer-Str./ Kurt-Schumacher-Str.	**9**	54	70	177	414													
Technologiepark	**10**	81	196	238	670													
gesamt		**1279**	**1947**	**2863**	**3484**													
Durchgangs-verkehr		**832**	**1178**	**1425**	**930**													
Quellverkehr		**447**	**769**	**1438**	**2554**													

Legende: **Befragungsstelle**

100	**ST 2294 Burggrumbacher Sraße / Austraße**
200	**Wü 3 Günterslebener Straße**
300	**ST 2294 Niederhofer Straße**
400	**Wü 8 Adam-Bausewein-Straße, Maidbronn**

Hinweis: **Quellverkehr = Zielverkehr**

Die Straßenverkehrsbehörde erfasst in einem 5-Jahres Rhythmus die Verkehrsbelastung des überörtlichen Verkehrswegenetzes.

Das Ergebnis der amtlichen Straßenverkehrszählung für den durchschnittlichen täglichen **Verkehr** (DTV in Kfz/24 h) aus dem Jahr 2010 liegt als belastbares Zahlenmaterial vor. Im Oktober 2017 wurden von der Obersten Baubehörde die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 veröffentlicht.

Die zu erwartende Verkehrsbelastung für die geplante Westumfahrung wird zunächst mit dem Datenmaterial aus 2010 und 2015 ermittelt.
Die Ergebnisse bilden die Grundlage für die Entwurfsplanung der Westumfahrung.

In einem nächsten Schritt wird die künftige Südumfahrung ergänzt und die Gesamtverkehrsbelastung für diesen Planfall durch Umlegung ermittelt.

In einem weiteren Schritt wird eine mögliche Nordumfahrung im Netz ergänzt und eine Verkehrsumlegung durchgeführt.

3 Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 und 2015

In der **Anlage 1.1 und 1.2** sind die Belastungspläne der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 und 2015 dargestellt.

Im Juli 2015 wurde vom Markt Rimpar eine Sonderzählung an den Einfallstraßen von 06:00 – 10:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr durchgeführt.
Am Marktplatz wurde am 10.4.2014 eine Knotenpunktszählung von 06:00 – 10:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr durchgeführt.
Die Ergebnisse sind in **Anlage 1.3** dargestellt.

In nachfolgender **Tabelle 2** werden die Ergebnisse zusammengefasst.

Tabelle 2: Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2010 und 2015

Querschnitt	DTV Kfz/24 h			Sonderzählung 04/2014 und 07/2015	
	2010	2015	Veränderung 2010 – 2015 %	Kfz/8 h	Kfz/24 h
Q1 Wü 3 Güntersleben	4760	3622	-23,9	2779	5500
Q2 Wü 8 Einmündung ST 2294 Rimpar	7018	6602	-5,9	3847	7600
Q3 Wü 8 südlich Maidbronn	6656	6206	-6,8	3920	7800
Q4 ST 2294 Gramschatz	2858	2289	-19,9	1815	3600
Q5 Wü 3 Burggrumbach	1185	432	-63,5	528	1000
Q6 ST 2294 Würzburg	5829	5114	-12,3	3217	6400
ST 2294 Ortsmitte Rimpar, Marktstraße	9842	9126	-7,3	5280	10500
ST 2294 Ortsmitte Rimpar, Bischof-Schmitt-Straße	-	-	-	3178	6300
Wü 3 Ortsmitte Rimpar, Marktplatz	-	-	-	3652	7300

4 Ergebnis der Umlegungen auf die Umgehungen im Westen und Süden und zusätzlich nachrichtlich im Norden

4.1 Übersicht

Umgelegt wurde zwischenzeitlich

a) das durchschnittlich tägliche Verkehrsaufkommen 2010, da 2015 noch nicht veröffentlicht war
b) das durchschnittlich tägliche Verkehrsaufkommen 2015, nach Veröffentlichung

und zwar auf die West- und Südumgehung entsprechend den geplanten Trassen und auf eine evtl. Nordumfahrung, ohne Trassenplan.

Allerdings musste festgestellt werden, dass zwischen den beiden Grundlagen erhebliche Unterschiede bestehen. Gründe dieser Unterschiede konnten nicht in Erfahrung gebracht werden.

Für die Wahl der Trassen West- und Südumgehung hat der Datenunterschied keine nennenswerte Bedeutung. Lediglich bei der Einflussnahme des Verkehrs auf Dritte (Lärm, Luft, usw.) ist die Größenordnung Grundlage der Beurteilung/Bemessung.

Eine Umlegung auf die östlich von Rimpar/Maidbronn liegende mögliche Umgehung wurde ausgeschlossen, da diese aus verkehrlicher Sicht mit dem Gutachten Seib schon ausgeschieden wurde und der Markt dem zugestimmt hat. Außerdem ist die Machbarkeit solcher Trassen nicht nachgewiesen.

Umgelegt wurde auch die Alternative zur Südumgehung mit Anbindung weiter außerhalb von Rimpar an der Freistrecke der St 2294.

Allerdings ist die sogenannte Alternative als Ausbau einer Kreisstraße wegen der unzulässigen Gradiente mit Einschnitten ungeeignet.

4.2 Umlegung des DTV 2010

4.2.1 Hochrechnung auf das Jahr 2035

Gemäß Verkehrs-Verflechtungsprognose 2030 des BMVBS vom 11.06.2014 werden bis 2030 im motorisierten Verkehrsaufkommen (MIV) folgende Veränderungen erwartet.

Tabelle 3: Veränderungen 2010 – 2030 im MIV gem. Verkehrs-Verflechtungsprognose 2030 des BMVBS

	Stadt Würzburg	Landkreis Würzburg
Quell- und Binnenverkehr gesamt (Abb. 4 – 18 BMVBS)	- 10 % bis 0 %	0 % bis + 10 %
Motorisierter Verkehr (Abb. 4 – 19 BMVBS)	- 10 % bis 0 %	0 % bis + 10 %
Summe Berufs, - Ausbildungs- und Geschäftsverkehr (Abb. 4 – 22 BMVBS)	- 10 % bis 0 %	0 % bis+ 10 %
Straßengüterverkehr (Abb. 5 – 15 BMVBS)	0 % bis + 10 %	+10 % bis + 20 %

Für eine Worst-Case-Betrachtung wird deshalb davon ausgegangen, dass das Verkehrsaufkommen bis 2030 um + 10 % bzw. bis 2035 um + 15 % zunimmt.

Das Bayerische Landesamt für Statistik weist im Heft 548 vom Dez. 2016 für den Zeitraum 2010 – 2035 im Landkreis Würzburg eine Bevölkerungszunahme von 159.800 E auf 162.000 E (+ 1,4 %) und für die Stadt Würzburg eine Abnahme von 133.800 E auf 124.500 E (- 7 %) aus.

Die Bevölkerungsentwicklung des Marktes Rimpar mit Gramschatz und Maidbronn hat von 2000 bis 2016 von 7.845 E auf 7.818 E abgenommen. Mit größeren Zunahmen ist im Prognosezeitraum nicht zu rechnen.

Entsprechend der Bevölkerungsentwicklung wird auch die Verkehrsentwicklung in und um Rimpar stagnieren, so dass ein Prognosewert von + 15 % gewählt wird, der auf der sicheren Seite liegt.

Die Belastung im Nullsystem DTV 2010 Prognose 2035 ist in **Anlage 2.1** dargestellt.

4.2.2 Umlegung Westumgehung (Basis DTV 2010)

In der Reihenfolge soll die Westumfahrung zuerst gebaut werden.

Unter Zugrundelegung des DTV 2010 wird die Westumfahrung bis zum Jahr 2035 mit max. 3.250/3.900 Kfz/24 h belastet sein (**Anlage 2.2 a/b**)

4.2.3 Umlegung West- und Südumgehung

4.2.3.1 Vorschlagstrasse

Bei der Umlegung auf die Südumgehung auf die Vorschlagstrasse wird davon ausgegangen, dass jeweils 50 % des am südlichen Ortsrand von Rimpar befragten Verkehrs der ST 2294 Quelle und Ziel im Bereich Versbach bzw. im Stadtgebiet Würzburg haben. Ein Teil des Verkehrs mit Quelle/Ziel Stadtgebiet Würzburg wird künftig über die B 19 – AS Estenfeld – Wü 8 fahren. Im Zeit-/Weg-Verhältnis ist diese Trasse bevorzugt, da die Ortsdurchfahrt Versbach und die Ortsdurchfahrt Maidbronn entfallen.

Unter Zugrundlegung des DTV 2010 wird die Belastung im Jahr 2035
max. 3.150/5.000 Kfz/24 h an der Westumfahrung und
max. 6.100/9.650 Kfz/24 h an der Südumfahrung
betragen (**Anlage 2.3 a/b**).

4.2.3.2 Alternativtrasse

Die Alternativtrasse der Südumfahrung bindet ca. 500 m weiter südlich im Bereich der Freistrecke der St 2294 höhengleich an.

Für diesen Planfall ergeben sich für das Jahr 2035 Belastungen von
3.150/5.000 Kfz/24 h an der Westumfahrung
4.050/8.450 Kfz/24 h an der Südumfahrung
(**Anlage 2.4 a/b**)

4.2.4 Ergänzung der West- und Südumgehung nachrichtlich mit einer möglichen Nordumfahrung

Unter Zugrundelegung des DTV 2010 wird die Verkehrsbelastung für diesen Planfall im Jahr 2035
an der Westumfahrung max. 4.700/6.500 Kfz/24 h
an der Südumfahrung max. 6.150/9.650 Kfz/24 h
an der Nordumfahrung max. 2.650 Kfz/24 h
betragen (**Anlage 2.5 a/b**).

4.3 Verkehrsumlegung DTV 2015

Im Oktober 2017 wurden von der Obersten Baubehörde die Verkehrsbelastungen der amtlichen Straßenverkehrszählung 2015 veröffentlicht.

An den Ortseinfahrten Rimpar der klassifizierten Straßen liegen die Belastungswerte

- um 23.9 % an der Wü 3 Güntersleben
- um 6,8 % an der Wü 8 südlich Maidbronn
- um 19,9 % an der ST 2298 Gramschatz
- um 63,5 % an der Wü 3 Burggrumbach
- um 12,3 % an der ST 2298 Versbach

unter den Zählwerten DTV 2010.

4.3.1 Hochrechnung DTV 2015 auf 2035

Tendenziell wurde von 2010 bis 2015 ein Rückgang der Verkehrsbelastung der klassifizierten Straßen um Rimpar festgestellt.

Unter Berücksichtigung der stagnierenden Bevölkerungsentwicklung und der vom BMVBS festgestellten Verkehrsentwicklung im Raum Würzburg kann von 2015 bis 2035 mit einer Verkehrszunahme von + 10 % gerechnet werden.

Die Belastung im Nullsystem DTV 2015 Prognose 2035 ist in **Anlage 3.1** dargestellt.

4.3.2 Umlegung Westumfahrung

Unter Zugrundelegung der Verkehrsbelastung des DTV 2015 ergeben sich für das Jahr 2035 an der Westumfahrung Belastungen von max. 2.450/3.150 Kfz/24 h (**Anlage 3.2 a/b**).

4.3.3 Umlegung West- und Südumfahrung

4.3.3.1 Vorschlagstrasse

Unter Zugrundelegung der Verkehrsbelastung des DTV 2015 ergeben sich für das Jahr 2035 Verkehrsbelastungen
an der Westumfahrung von max. 2.400/4.200 Kfz/24 h
an der Südumfahrung von max. 5.250/8.550 Kfz/24 h
(**Anlage 3.3 a/b**)

4.3.3.2 Alternativtrasse

Für die Alternativtrasse (siehe 4.2.3.2) ergeben sich im Jahr 2035 Belastungen von
max. 2.450/4.200 Kfz/24 h an der Westumfahrung und
max. 3.400/7.550 Kfz/24 h an der Südumfahrung
(**Anlage 3.4 a/b**)

4.3.4 Ergänzung der West- und Südumgehung nachrichtlich mit einer möglichen Nordumgehung

Auf der Grundlage des DTV 2015 ergeben sich für das Jahr 2035 für diesen Planfall Verkehrsbelastungen von
max. 3.700/5.400 Kfz/24 h an der Westumfahrung
max. 5.250/8.500 Kfz/24 h an der Südumfahrung
max. 2.000 Kfz/24 h an der Nordumfahrung
(**Anlage 3.5 a/b**)

5 Zusammenfassung

Wie in Ziffer 4.1 erwähnt, bestehen zwischen den Jahreszählungen DTV 2010 und DTV 2015 erhebliche Unterschiede.

Aus diesem Grund wurden die Verkehrsbelastungen für beide Zählgrundlagen auf das Jahr 2035 hochgerechnet und umgelegt.

In nachfolgender **Tabelle 4** sind die Ergebnisse zusammengefasst.

Tabelle 4: Zusammenfassung der Umlegungsergebnisse

Planfall	**Querschnitt**	**Belastung Kfz/24 h**	
		Prognose 2035 Datenbasis DTV 2010	**Prognose 2035 Datenbasis DTV 2015**
Westumfahrung	Westumfahrung	3250 – 3900	2400 - 3150
West- und Südumfahrung	Westumfahrung	3150 – 5000	2400 - 4200
	Südumfahrung	6100 – 9650	5250 - 8550
West- und Südumfahrung (Alternative Seib 2008/2009)	Westumfahrung	3150 – 5000	2450 - 4200
	Südumfahrung	4050 – 8450	3400- 7550
West-, Süd- und Nordumgehung	Westumfahrung	4700 – 6500	3700 - 5400
	Südumfahrung	6150 – 9650	5250 - 8500
	Nordumfahrung	2650	2000

Die mit dem vorliegenden Datenmaterial durchgeführten Verkehrsumlegungen zeigen, dass die geplante Westumfahrung verkehrswirksam ist und zu einer erheblichen Entlastung der nicht leistungsfähigen Ortsdurchfahrten führt.

Die Südumfahrung führt zu einer weiteren Entlastung der Ortsdurchfahrt Maidbronn.

Die Nordumfahrung führt zu einer noch weiteren Entlastung der Ortsdurchfahrt St 2294 (Austraße – Bischof-Schmitt-Straße – Niederhofer Straße).

Da die Verkehrsbelastungen im Prognosejahr 2035 auf der Datenbasis DTV 2010 größer als die Belastungen auf Basis DTV 2015 sind, wird empfohlen, die Auswirkungen auf Lärm- und Luftschadstoffimmissionen und sonstige Umweltbelastungen mit den höheren Werten zu berechnen.

Würzburg, November 2017

Ing.-GmbH Georg Maier

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Zählungen 2010 / 2015
Anlage 1.1	Verkehrsbelastungsplan gem. Jahreszählung DTV 2010
Anlage 1.2	Verkehrsbelastungsplan gem. Jahreszählung DTV 2015
Anlage 1.3	Sonderzählung 07/2015
Anlage 2	Umlegungen DTV 2010
Anlage 2.1	Verkehrsbelastungsplan Nullsystem (Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24 h)
Anlage 2.2 a	Verkehrsbelastungsplan Planfall Westumfahrung (Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24h)
Anlage 2.2.b	Differenzbelastung zu Nullsystem
Anlage 2.3 a	Verkehrsbelastungsplan Planfall West- und Südumfahrung (Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24h)
Anlage 2.3.b	Differenzbelastung zu Nullsystem
Anlage 2.4 a	Verkehrsbelastungsplan Planfall West- und Südumfahrung Alternativtrasse (Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24h)
Anlage 2.4 b	Differenzbelastung zu Nullsystem
Anlage 2.5 a	Verkehrsbelastungsplan Planfall West-, Süd- und Nordumfahrung (Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24h)
Anlage 2.5 b	Differenzbelastung zu Nullsystem
Anlage 3	Umlegungen DTV 2015
Anlage 3.1	Verkehrsbelastungsplan Nullsystem (Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24 h)
Anlage 3.2 a	Verkehrsbelastungsplan Planfall Westumfahrung (Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24 h)
Anlage 3.2 b	Differenzbelastung zu Nullsystem
Anlage 3.3 a	Verkehrsbelastungsplan Planfall West- und Südumfahrung (Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24h)
Anlage 3.3.b	Differenzbelastung zu Nullsystem
Anlage 3.4 a	Verkehrsbelastungsplan Planfall West- und Südumfahrung Alternativtrasse (Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24h)
Anlage 3.4 b	Differenzbelastung zu Nullsystem
Anlage 3.5 a	Verkehrsbelastungsplan Planfall West-, Süd- und Nordumfahrung (Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24h)
Anlage 3.5 b	Differenzbelastung zu Nullsystem

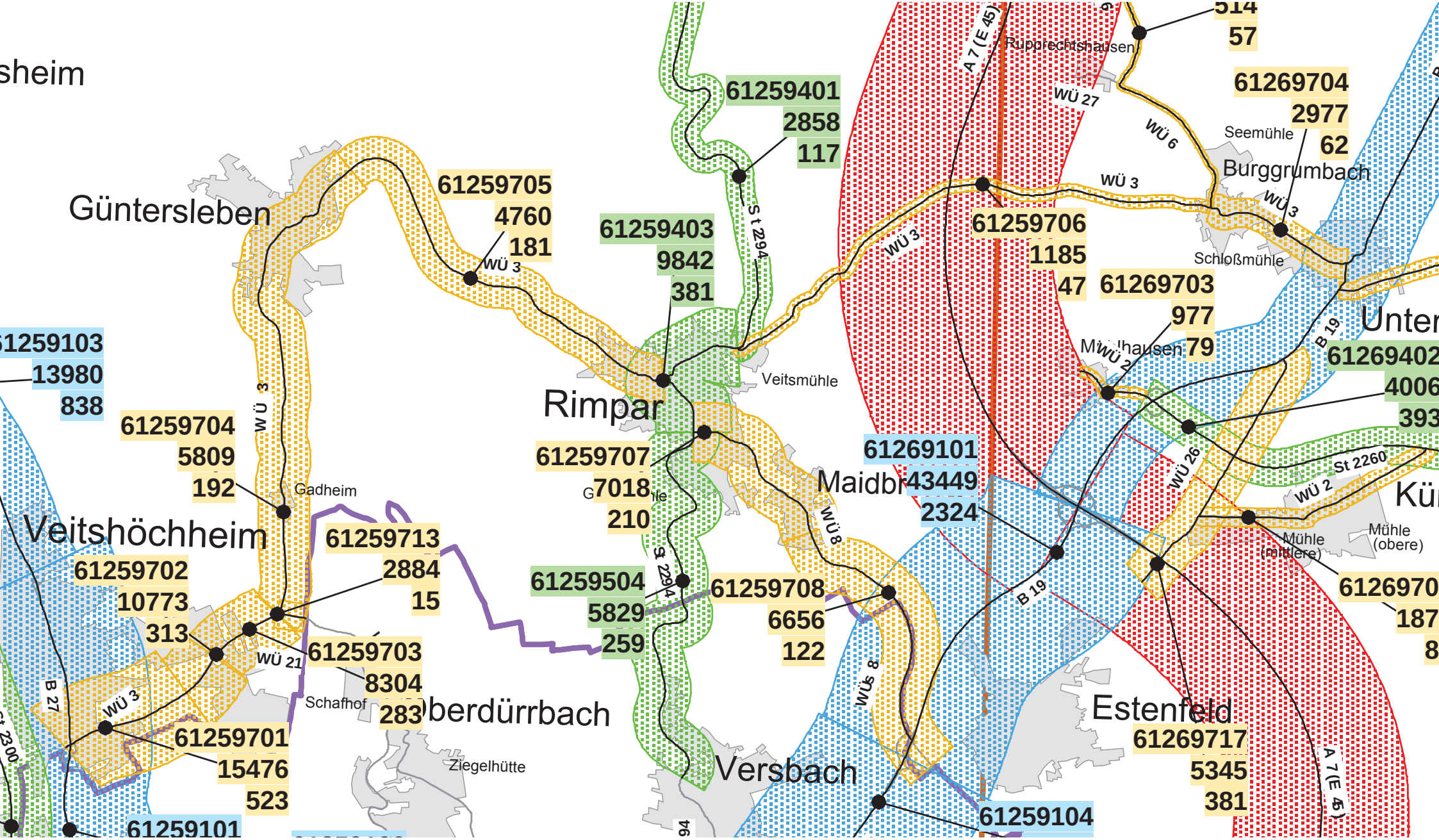
Anlage 1

Zählungen 2010/2015

Anlage 1.1

Verkehrsbelastungsplan gem. Jahreszählung DTV 2010

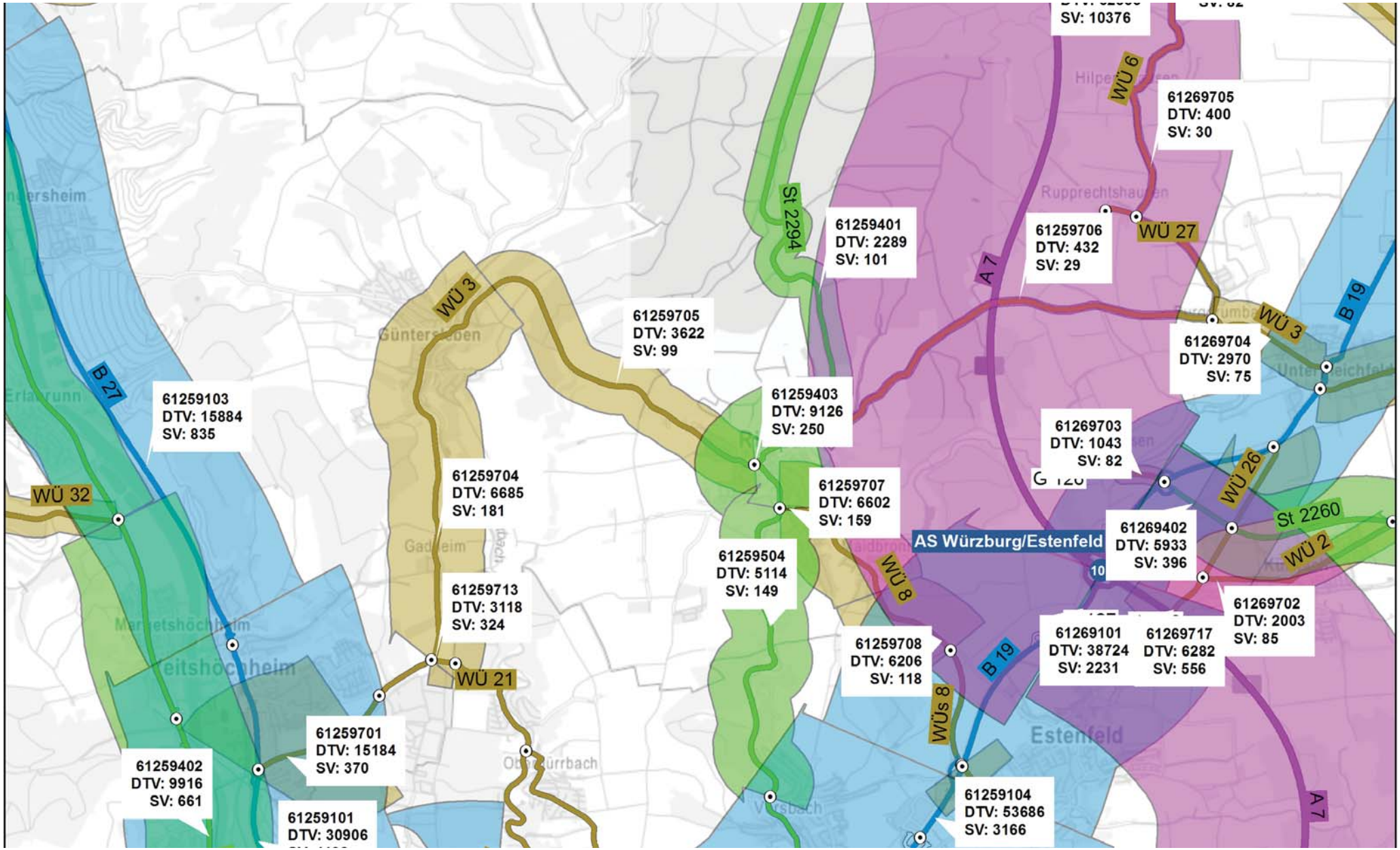
DTV 2010
[Kfz/24h]



Anlage 1.2

Verkehrsbelastungsplan gem. Jahreszählung DTV 2015

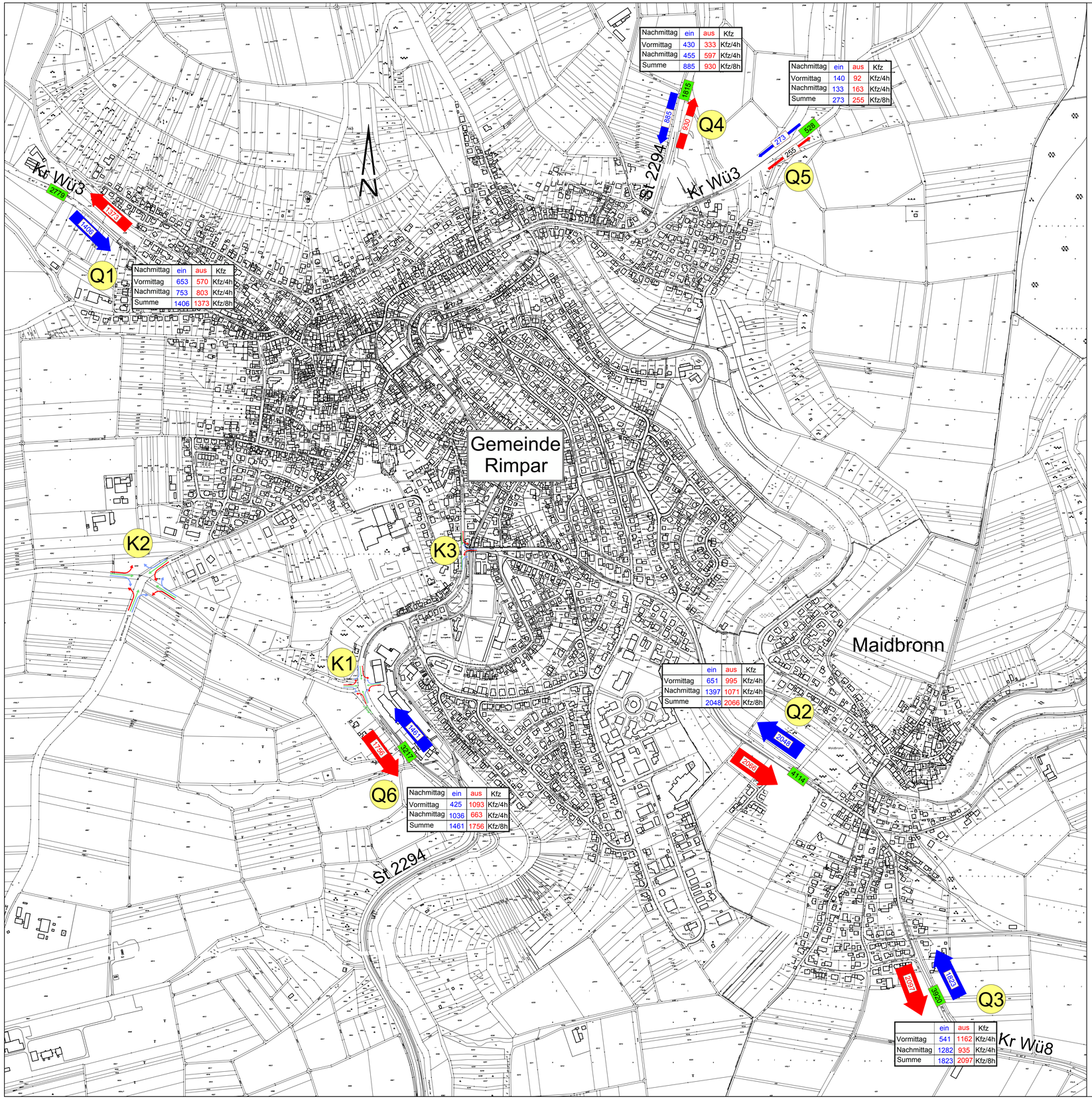
DTV 2015
[Kfz/24h]



Anlage 1.3

Sonderzählung 04/2014 und 07/2015

Anlage 1.3_Sonderzählung 07/2015



Nachmittag	ein	aus	Kfz
Vormittag	653	570	Kfz/4h
Nachmittag	753	803	Kfz/4h
Summe	1406	1373	Kfz/8h

Nachmittag	ein	aus	Kfz
Vormittag	430	333	Kfz/4h
Nachmittag	455	597	Kfz/4h
Summe	885	930	Kfz/8h

Nachmittag	ein	aus	Kfz
Vormittag	140	92	Kfz/4h
Nachmittag	133	163	Kfz/4h
Summe	273	255	Kfz/8h

	ein	aus	Kfz
Vormittag	651	995	Kfz/4h
Nachmittag	1397	1071	Kfz/4h
Summe	2048	2066	Kfz/8h

Nachmittag	ein	aus	Kfz
Vormittag	425	1093	Kfz/4h
Nachmittag	1036	663	Kfz/4h
Summe	1461	1756	Kfz/8h

	ein	aus	Kfz
Vormittag	541	1162	Kfz/4h
Nachmittag	1282	935	Kfz/4h
Summe	1823	2097	Kfz/8h

Zählung Juli 2015 Kfz/8h

Legende:

2048 kfz/8h nach Rimpar/Maidbronn

2066 Kfz/8h von Rimpar/Maidbronn

4114 kfz/8h Querschnittsbelastung

Nr.	Art der Änderung bzw. Ergänzung	Datum	Name

Entwurfsbearbeitung:
INGENIEURGESELLSCHAFT mbH
GEORG MAIER
Regierungsbaumeister,
Dipl.–Ingenieur
Beratender Ingenieur VBI

bearbeitet		
gezeichnet		
geändert		
geprüft		

Markt Rimpar
Schlossberg 1
97222 Rimpar

Verkehrserhebung Rimpar/Maidbronn

Maßstab: 1:2500	Straßenbau
Übersichtslageplan Querschnittszählstellen mit Zählergebnissen	bearbeitet:
	gezeichnet:
Plannr. 1	geprüft:

Bergasse

Bischof-Schmitt

Marktplatz

Marktstraße

Kirchenstraße

Z1

Z2

Z3

Z4

Z5

Kfz/8h

6	
3	
9	
2	
20	

468	
142	
972	
2	
1584	

4	
0	
10	
7	
21	

81	
1119	
468	
4	
1672	

509	
179	
899	
7	
1594	

98	
1367	
509	
6	
1980	

98	
378	
142	
0	
618	

81	
526	
179	
3	
789	

1119	
378	
899	
9	
2405	

1367	
526	
972	
10	
2875	

Markt Rimpar

Verkehrszählung am 10.04.2014

Verkehrsbelastung
Gesamt

M=1:250

Anlage 2

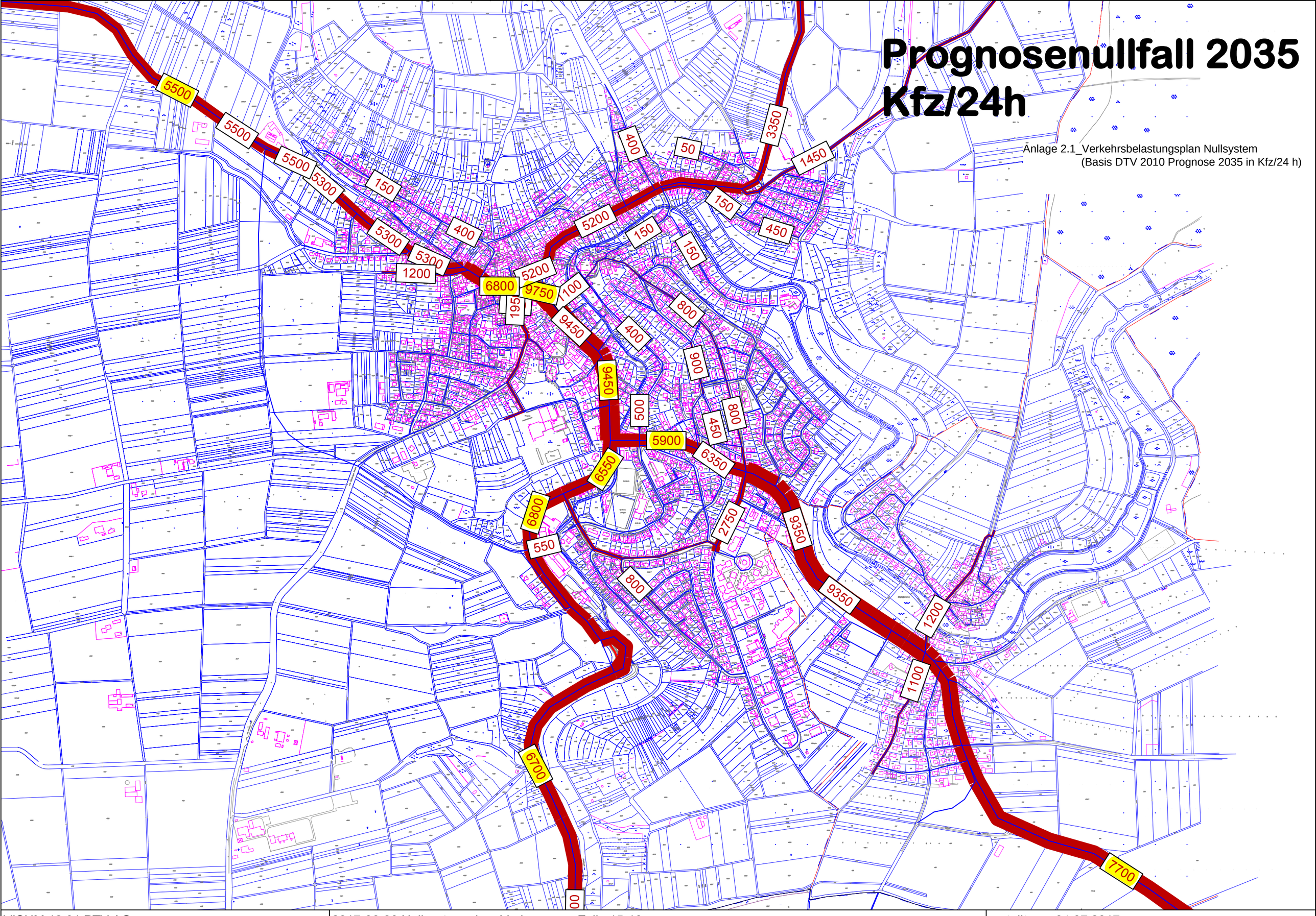
Umlegungen
DTV 2010

Anlage 2.1

Verkehrsbelastungsplan Nullsystem (Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24 h)

Prognosenullfall 2035
Kfz/24h

Anlage 2.1_Verkehrsbelastungsplan Nullsystem
(Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24 h)



VISUM 12.01 PTV AG	2017-06-30 Nullsystem ohne Verlagerung Zelle 15-16.ver	erstellt am: 04.07.2017

Anlage 2.2 a

Verkehrsbelastungsplan Planfall Westumfahrung (Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24 h)

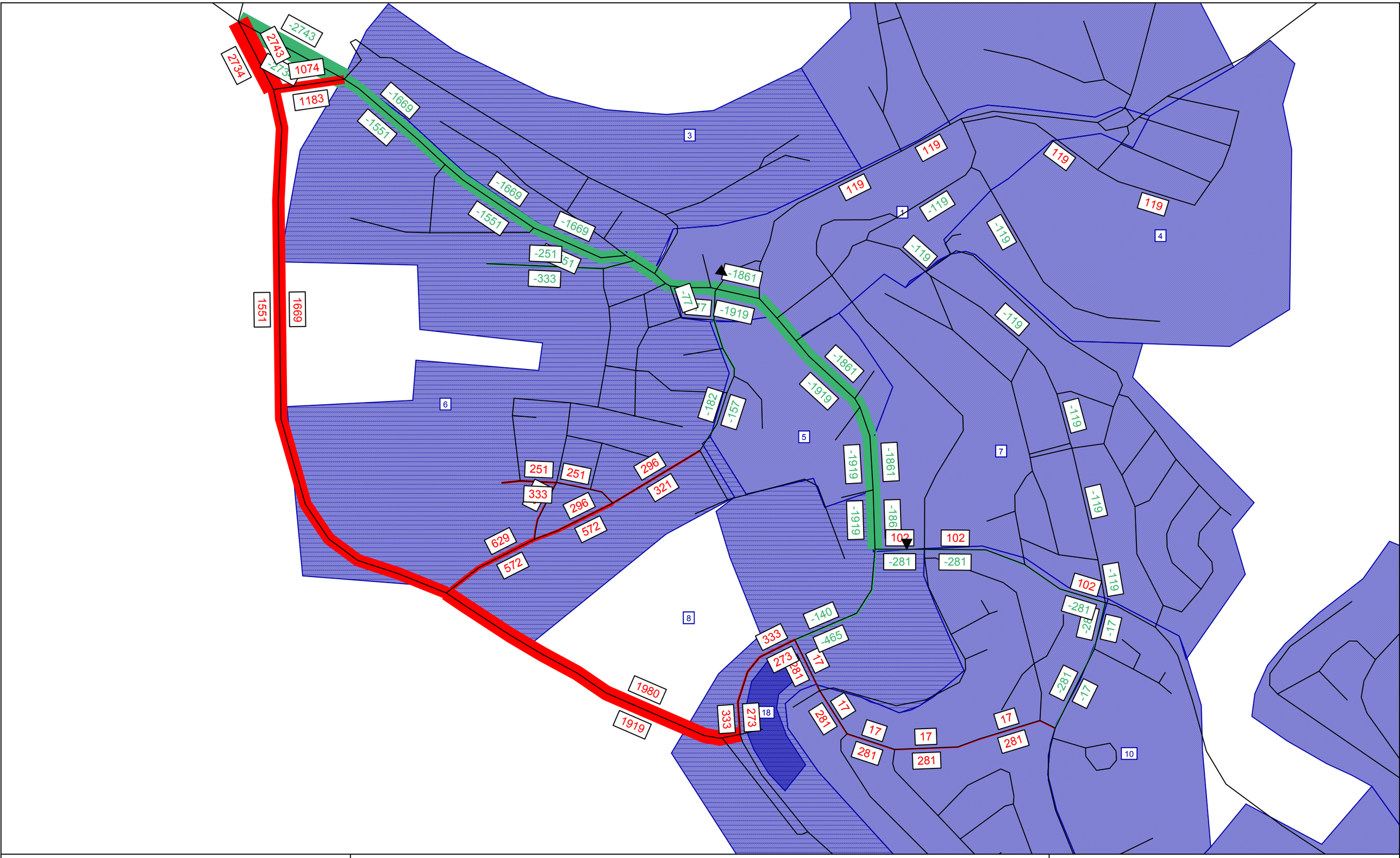
Anlage 2.2a_Verkehrsbelastungsplan Planfall Westumfahrung
(Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24h)

Planfall Westumgehung 2035 Kfz/24h

VISUM 12.01 PTV AG	2017-06-30 Westumfahrung ohne Verlagerung Zelle 15-16.ver	erstellt am: 04.07.2017

Anlage 2.2 b

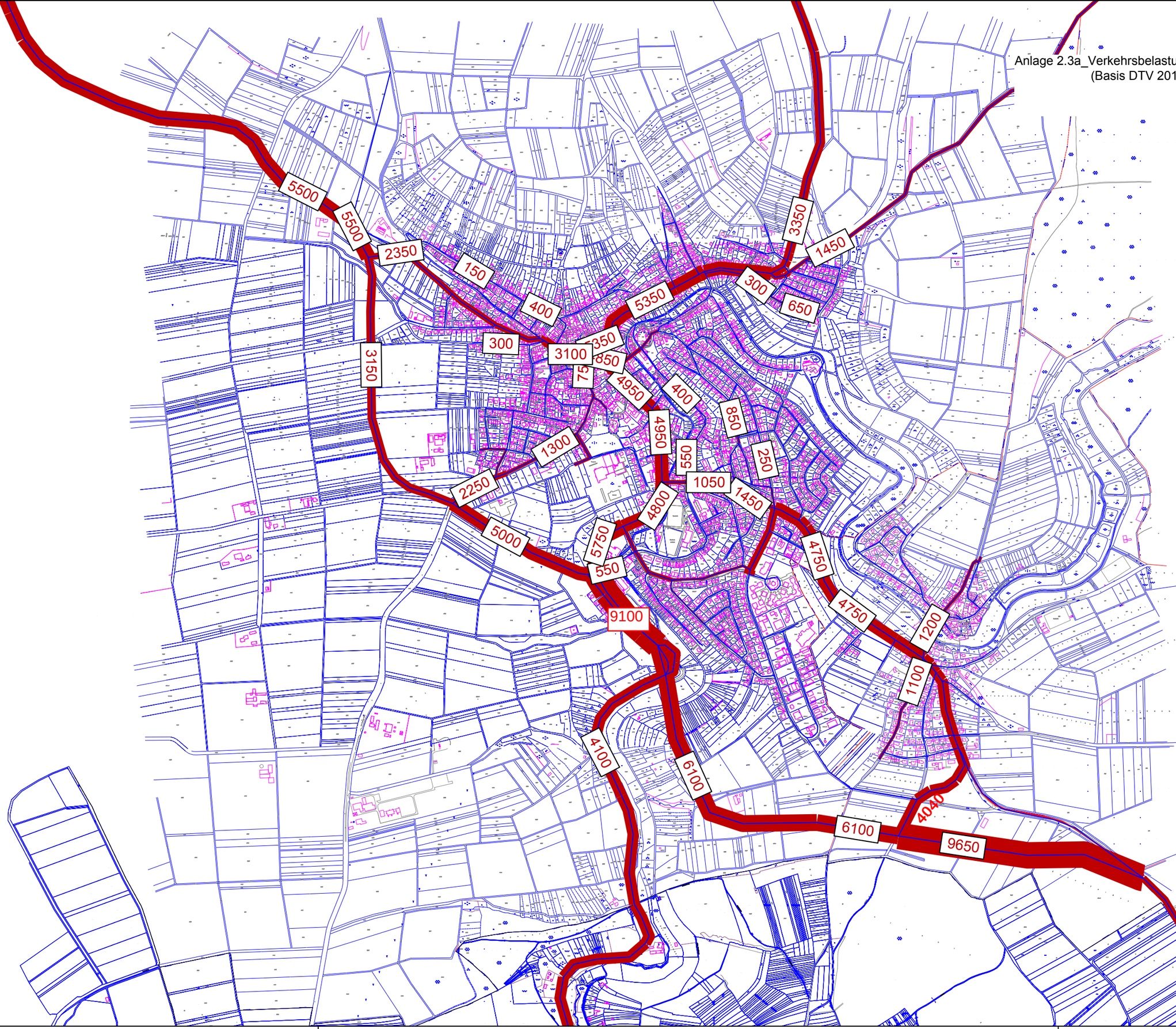
Differenzbelastung zu Nullsystem


-2743
2743
2743
-2734
1074
2734
1183
-1669
-1551
-1669
-1551
-1669
-251
-251
-333
1551
1669
-1861
-77
-77
-1919
-1861
-1919
-182
-157
-1919
-1861
-1919
-1861
-186
102
102
-281
-281
-140
-465
333
273
281
17
1980
1919
333
273
18
281
17
17
281
17
281
17
281
17
281
251
251
333
296
321
296
572
629
572
119
119
119
119
119
-119
-119
-119
-119
-119
-119
-119
-119
-281
-281
-17
-17
-281
-17
1
3
4
5
6
7
8
10

Anlage 2.3 a

Verkehrsbelastungsplan Planfall West- und Südumfahrung (Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24 h)

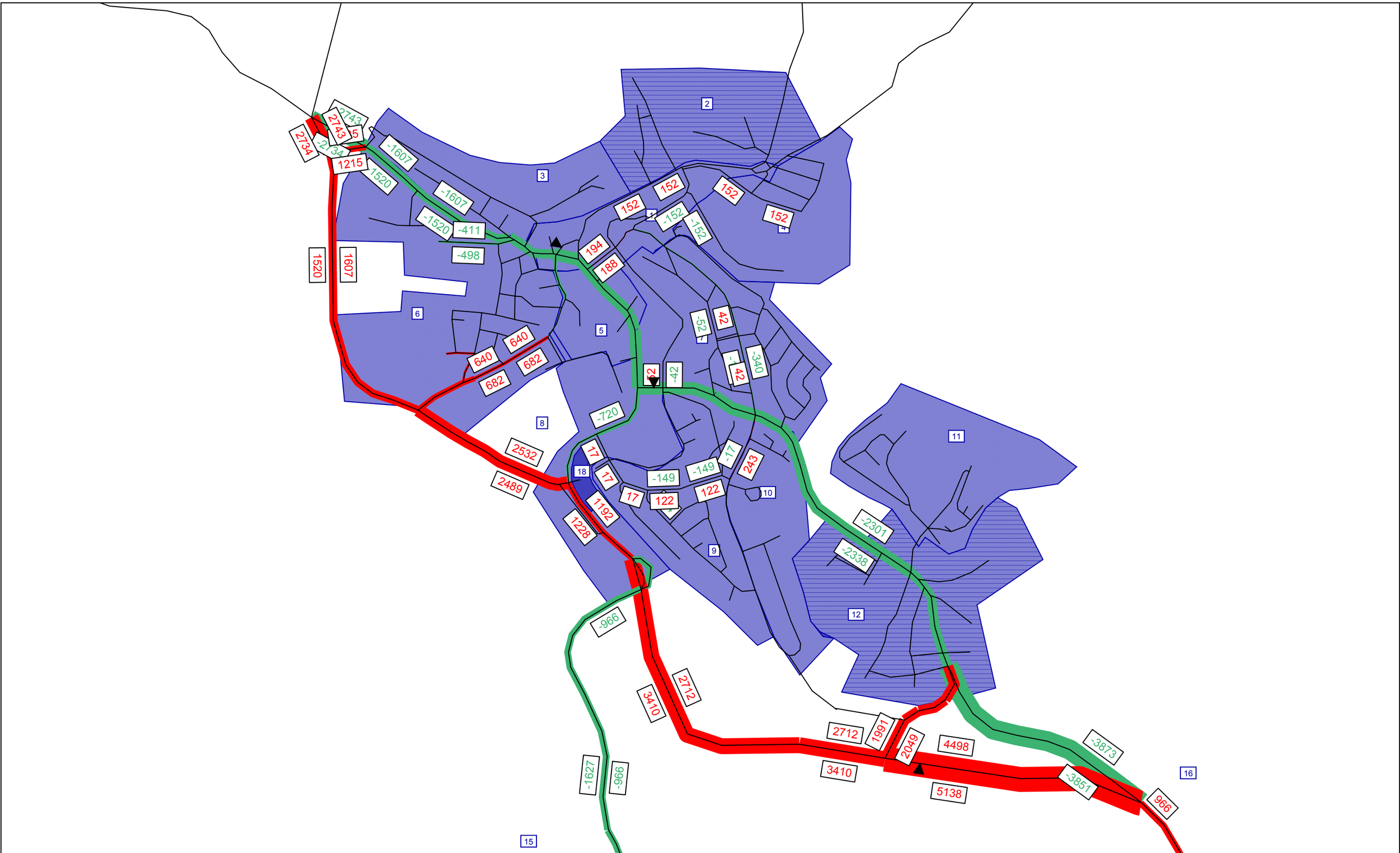
Anlage 2.3a_Verkehrsbelastungsplan Planfall West- und Südumfahrung
(Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24 h)



VISUM 12.01 PTV AG	2017-11-20 Würzburg Planfall West- und Südumfahrung DTV 2010 50-50 (mit Verlagerung).ver	erstellt am: 20.11.2017

Anlage 2.3 b

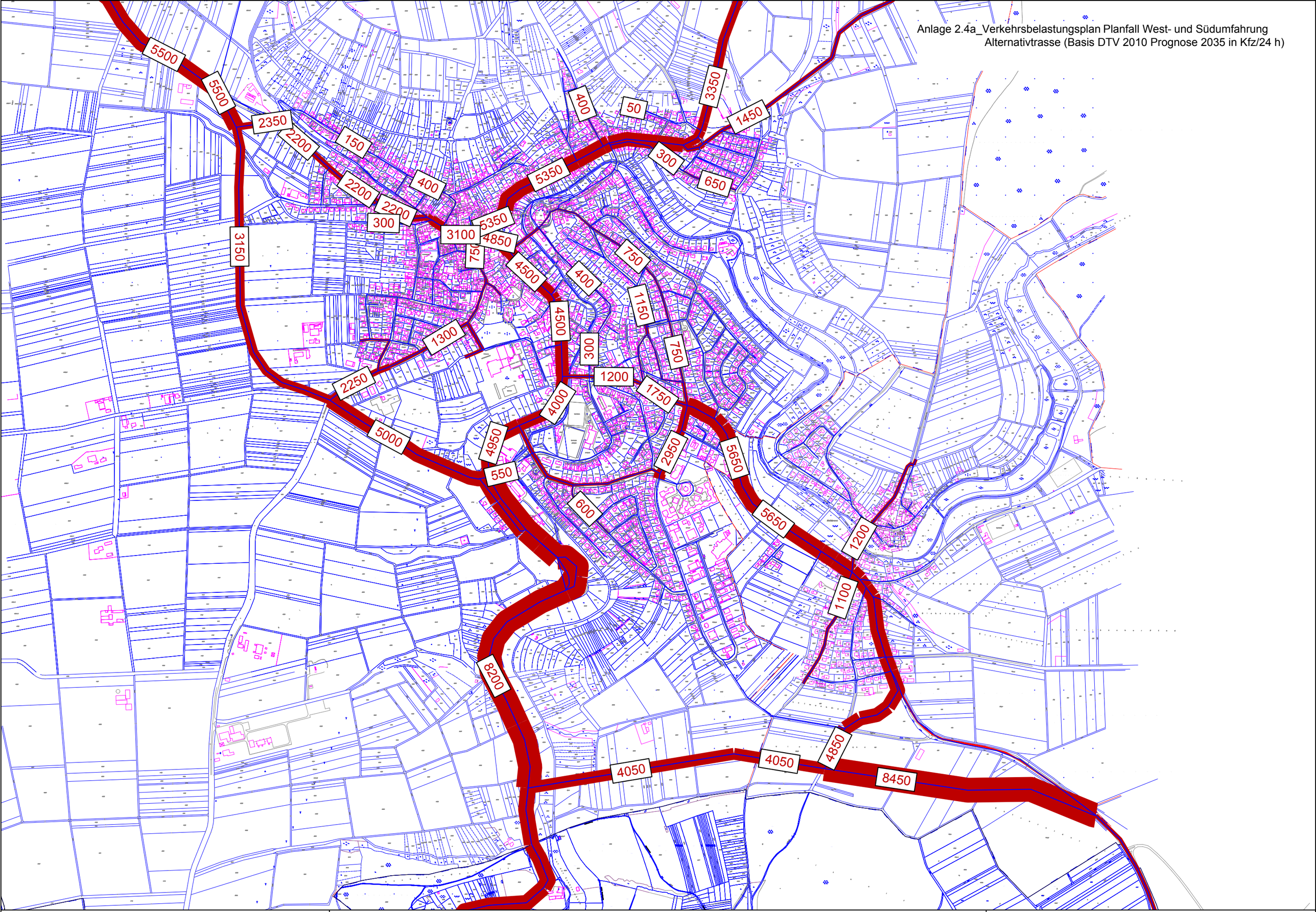
Differenzbelastung zu Nullsystem


2
3
1
5
6
8
18
10
9
12
11
16
15
2734
2743
2743
5
-2734
1215
-1607
1520
-1607
-1520
-411
-498
1520
1607
194
188
152
152
152
-152
-152
152
640
640
682
682
-52
42
-42
42
-1
-340
-720
2532
2489
17
17
17
-149
-149
-17
243
122
122
1192
1228
-2301
-2338
-966
2712
3410
2712
1991
2049
4498
3410
5138
-3873
-3851
966
-1627
-966

Anlage 2.4 a

Verkehrsbelastungsplan Planfall West- und Südumfahrung Alternativtrasse (Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24 h)

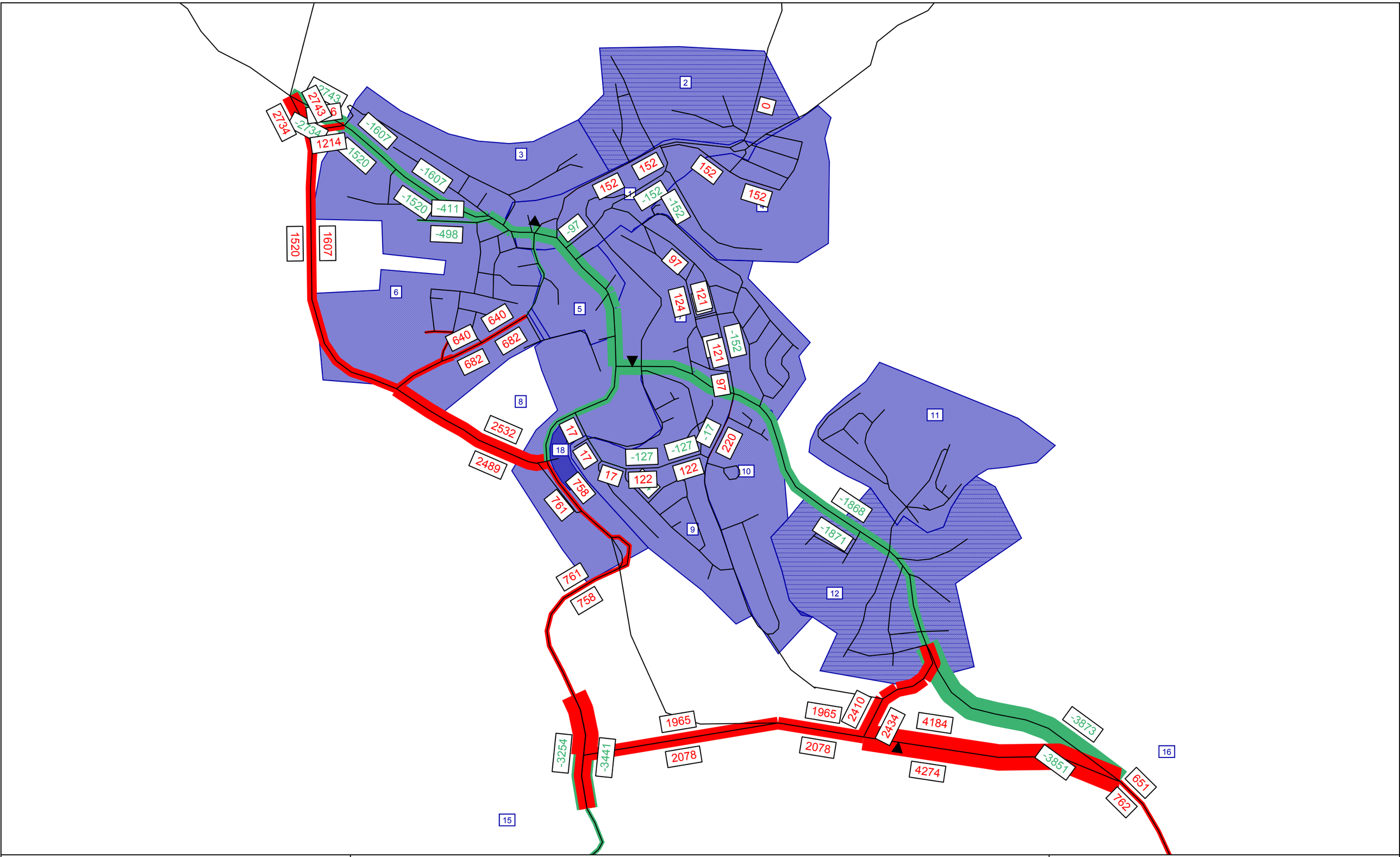
Anlage 2.4a_Verkehrsbelastungsplan Planfall West- und Südumfahrung
Alternativtrasse (Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24 h)



VISUM 12.01 PTV AG	2017-11-20 Würzburg Planfall West- und Südumfahrung (SEIB) DTV 2010 50-50 (mit Verlagerung).ver	erstellt am: 20.11.2017

Anlage 2.4 b

Differenzbelastung zu Nullsystem

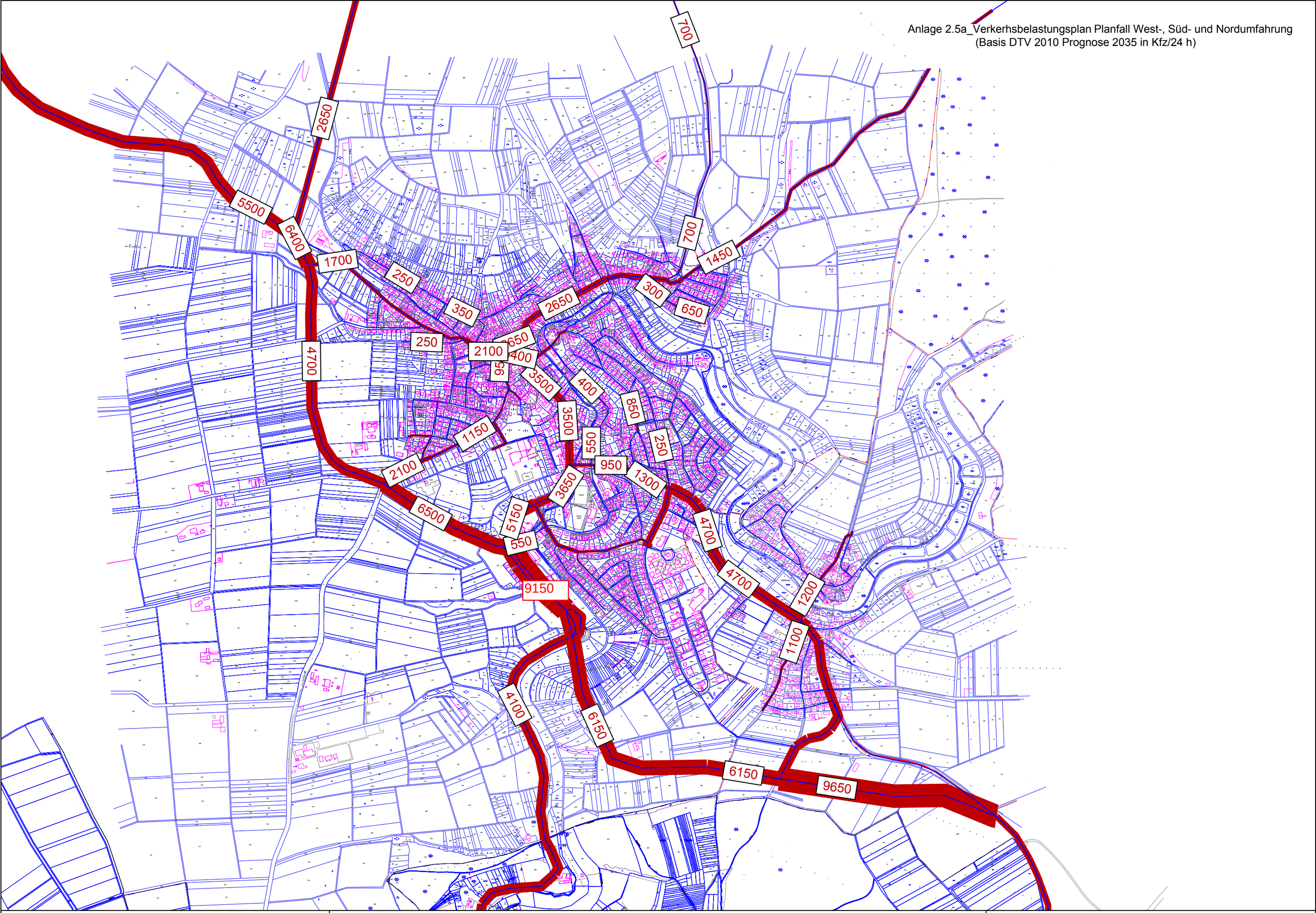


VISUM 12.01 PTV AG	2017-11-20 Würzburg Planfall West- und Südumfahrung (SEIB) DTV 2010 50-50 (mit Verlagerung).ver	erstellt am: 21.11.2017

Anlage 2.5 a

Verkehrsbelastungsplan Planfall West-, Süd- und Nordumfahrung (Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24 h)

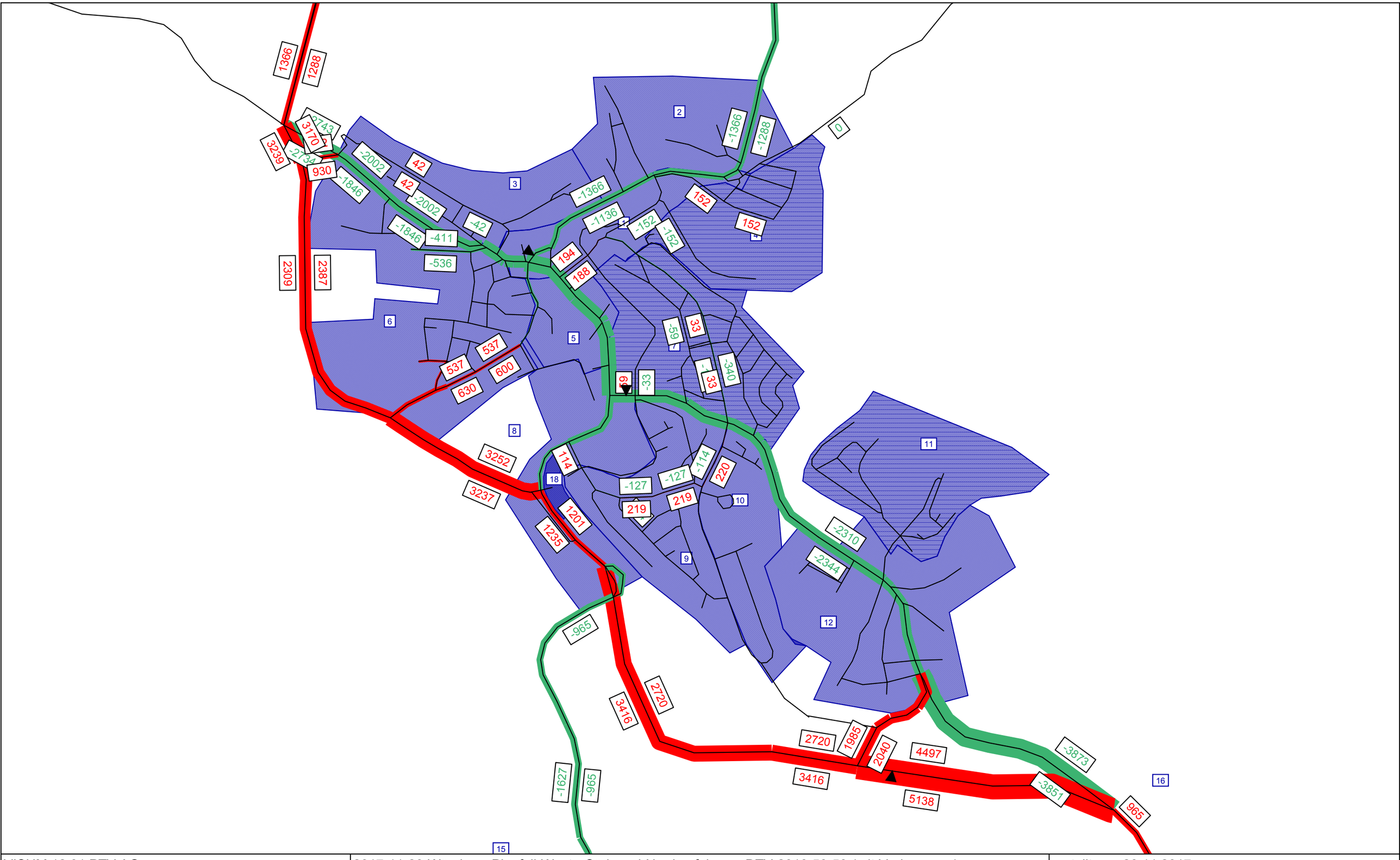
Anlage 2.5a_Verkerhsbelastungsplan Planfall West-, Süd- und Nordumfahrung
(Basis DTV 2010 Prognose 2035 in Kfz/24 h)



VISUM 12.01 PTV AG	2017-11-20 Würzburg Planfall West-, Süd- und Nordumfahrung DTV 2010 50-50 (mit Verlagerung).ver	erstellt am: 20.11.2017

Anlage 2.5 b

Differenzbelastung zu Nullsystem


1366
1288
2743
3170
3239
-2734
930
-2002
42
42
-2002
-1846
-1846
-411
-42
-536
2309
2387
6
2
3
-1366
-1136
-1366
1288
0
152
152
-152
-152
194
188
5
-59
33
537
537
600
630
-33
-33
-340
8
3252
3237
114
18
-127
-127
-114
220
219
219
10
1201
1235
9
11
-2310
-2344
12
-965
2720
3416
2720
1985
2040
4497
-3873
-3851
-965
3416
5138
-1627
-965
16
15

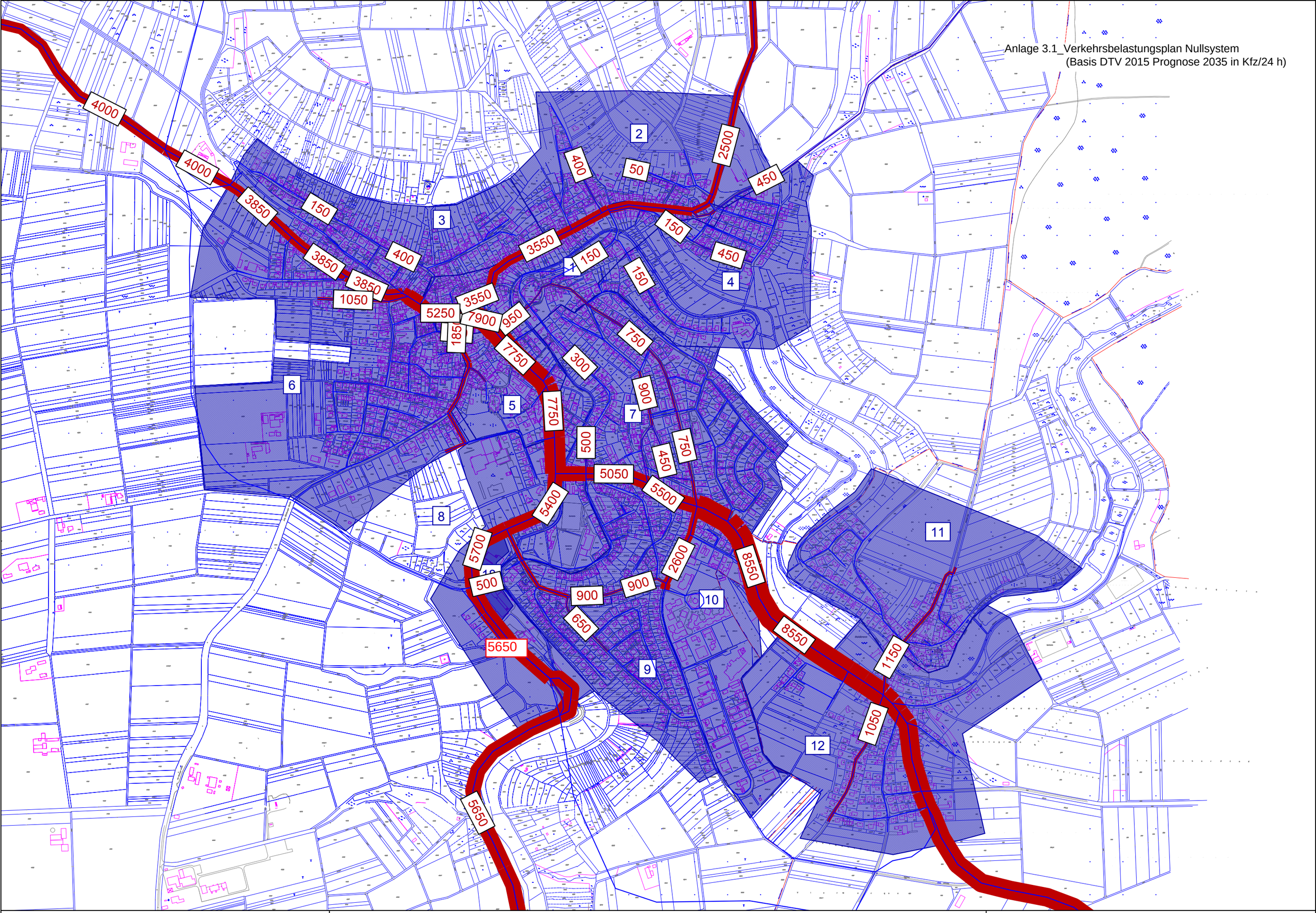
Anlage 3

Umlegungen DTV 2015

Anlage 3.1

Verkehrsbelastungsplan Nullsystem (Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24 h)

Anlage 3.1_Verkehrsbelastungsplan Nullsystem
(Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24 h)

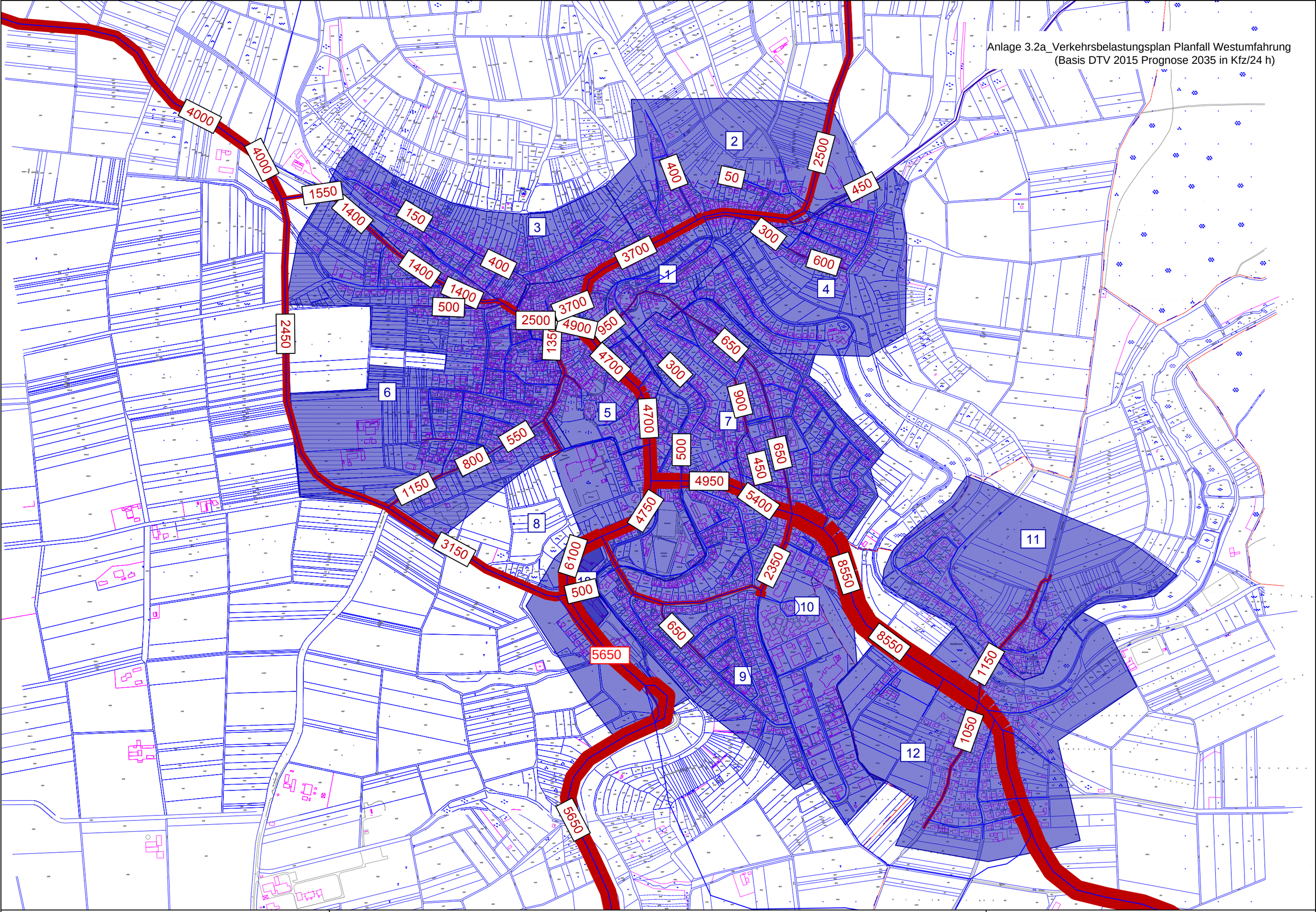


VISUM 12.01 PTV AG	2017-11-20 Würzburg Planfall Nullsystem DTV 2015 50-50 (ohne Verlagerung).ver	erstellt am: 20.11.2017

Anlage 3.2 a

Verkehrsbelastungsplan Planfall Westumfahrung (Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24 h)

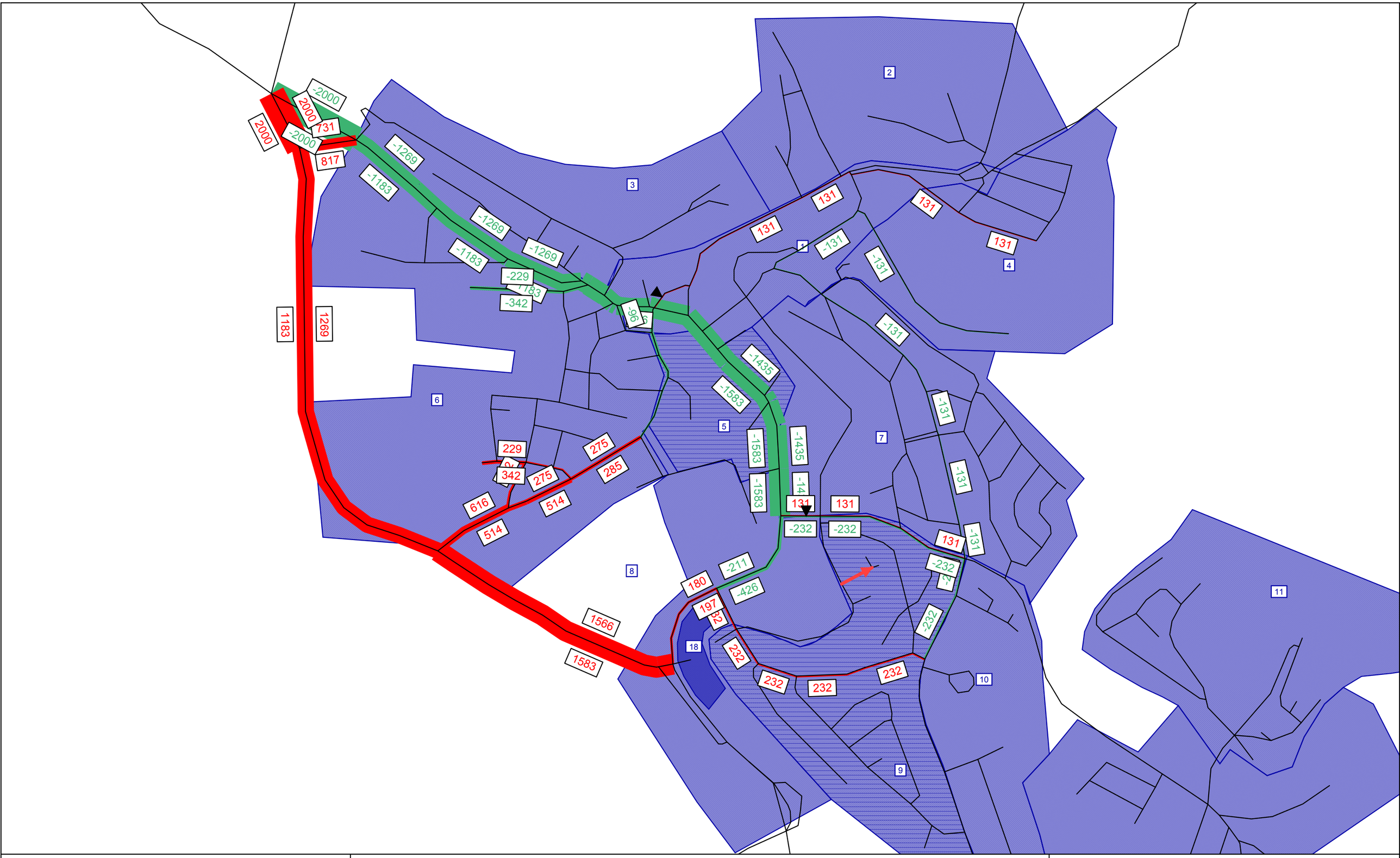
Anlage 3.2a_Verkehrsbelastungsplan Planfall Westumfahrung
(Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24 h)



VISUM 12.01 PTV AG	2017-11-20 Würzburg Planfall Westumfahrung DTV 2015 50-50 (ohne Verlagerung).ver	erstellt am: 20.11.2017

Anlage 3.2 b

Differenzbelastung zu Nullsystem

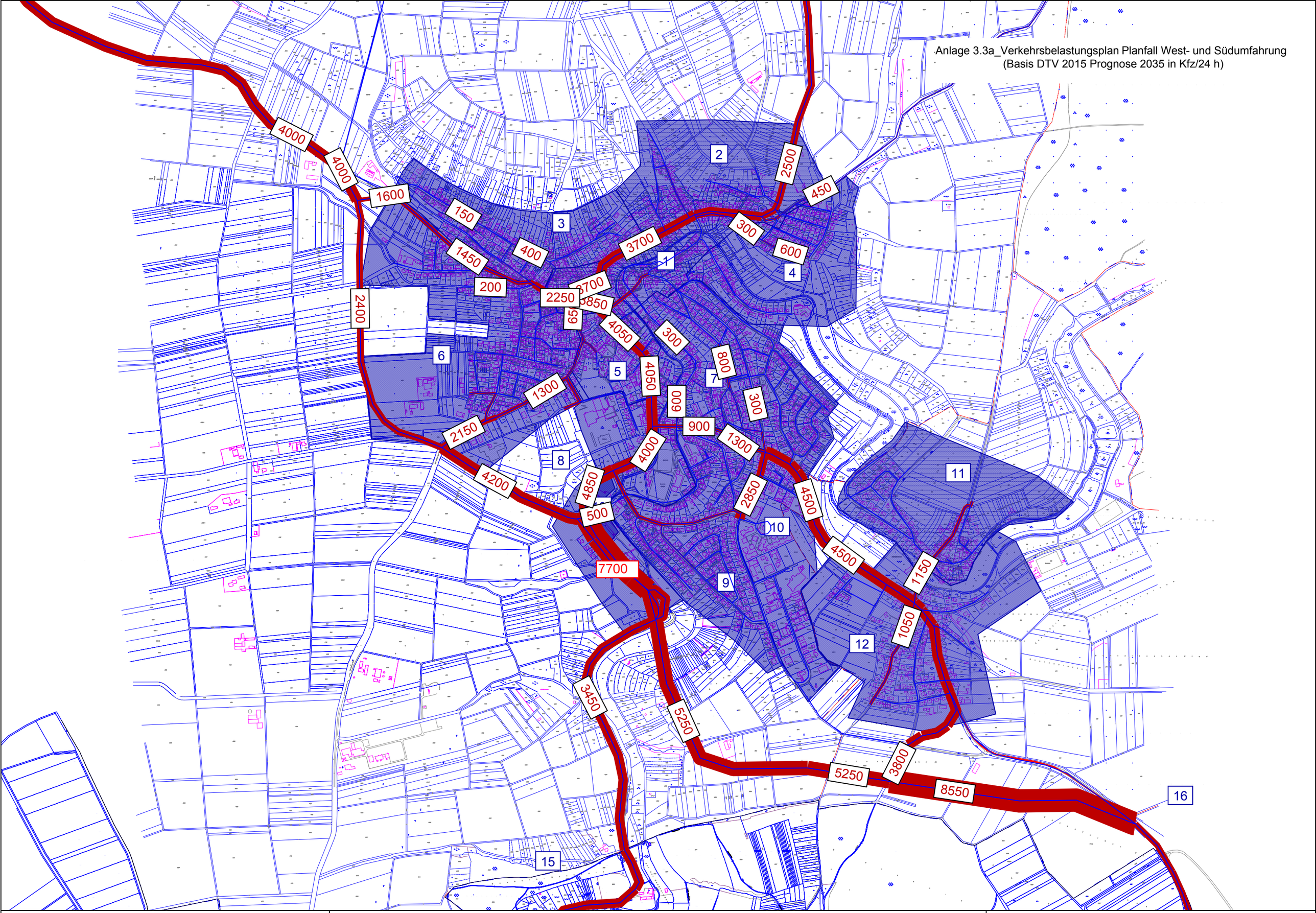


VISUM 12.01 PTV AG	2017-11-20 Würzburg Planfall Westumfahrung DTV 2015 50-50 (ohne Verlagerung).ver	erstellt am: 20.11.2017

Anlage 3.3 a

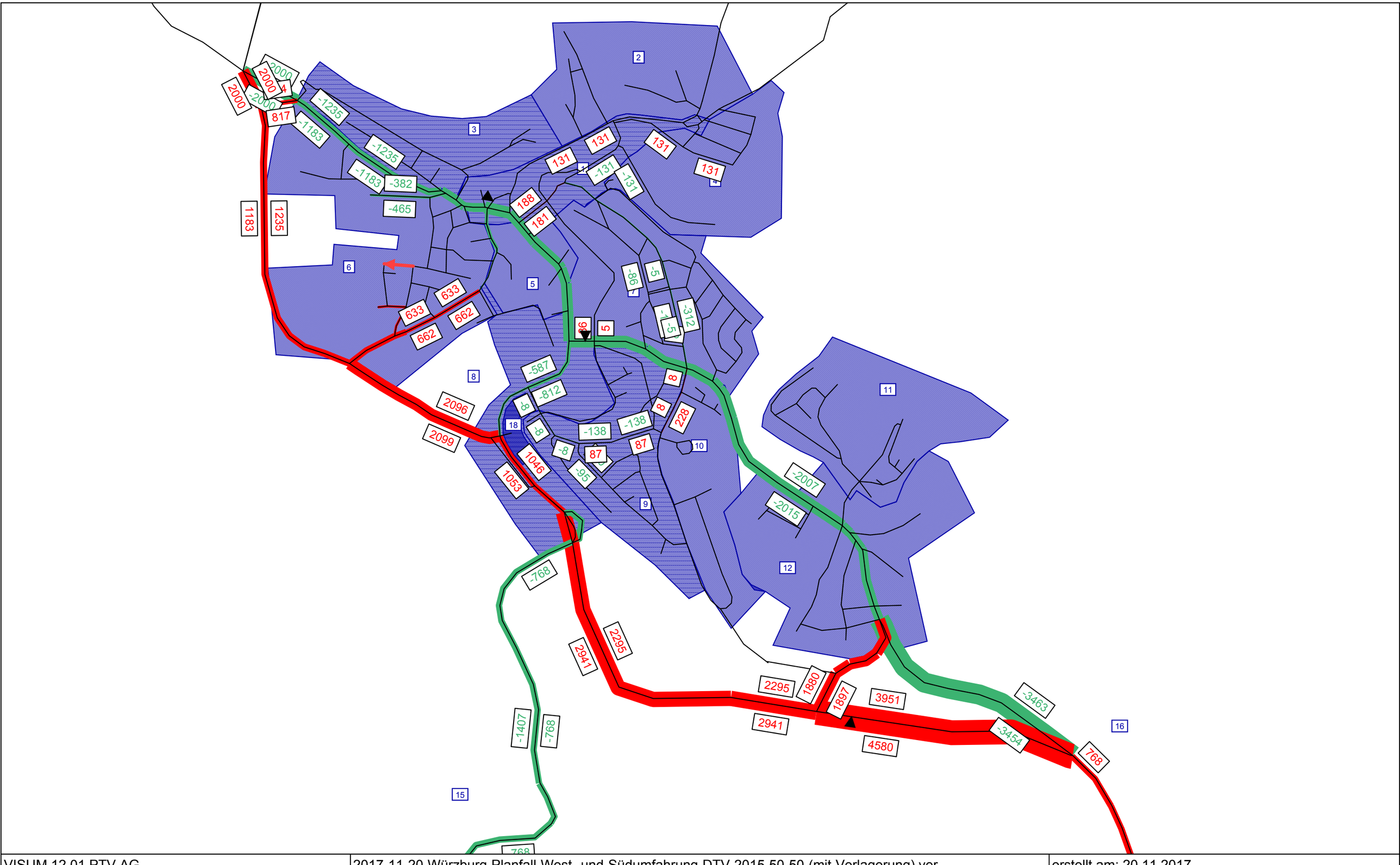
Verkehrsbelastungsplan Planfall West- und Südumfahrung (Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24 h)

Anlage 3.3a_Verkehrsbelastungsplan Planfall West- und Südumfahrung
(Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24 h)



Anlage 3.3 b

Differenzbelastung zu Nullsystem

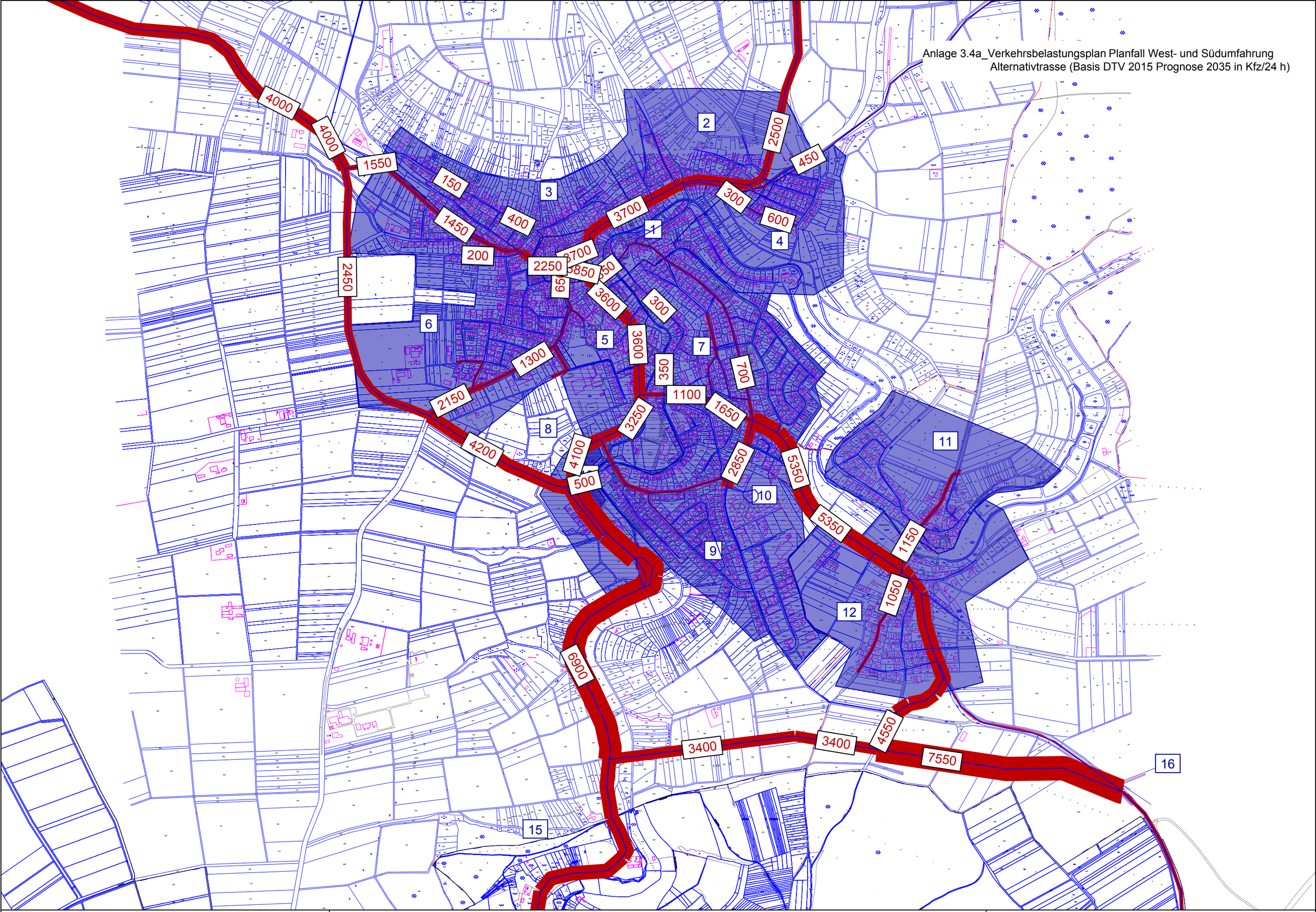


VISUM 12.01 PTV AG	2017-11-20 Würzburg Planfall West- und Südumfahrung DTV 2015 50-50 (mit Verlagerung).ver	erstellt am: 20.11.2017

Anlage 3.4 a

Verkehrsbelastungsplan Planfall West- und Südumfahrung Alternativtrasse (Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24 h)

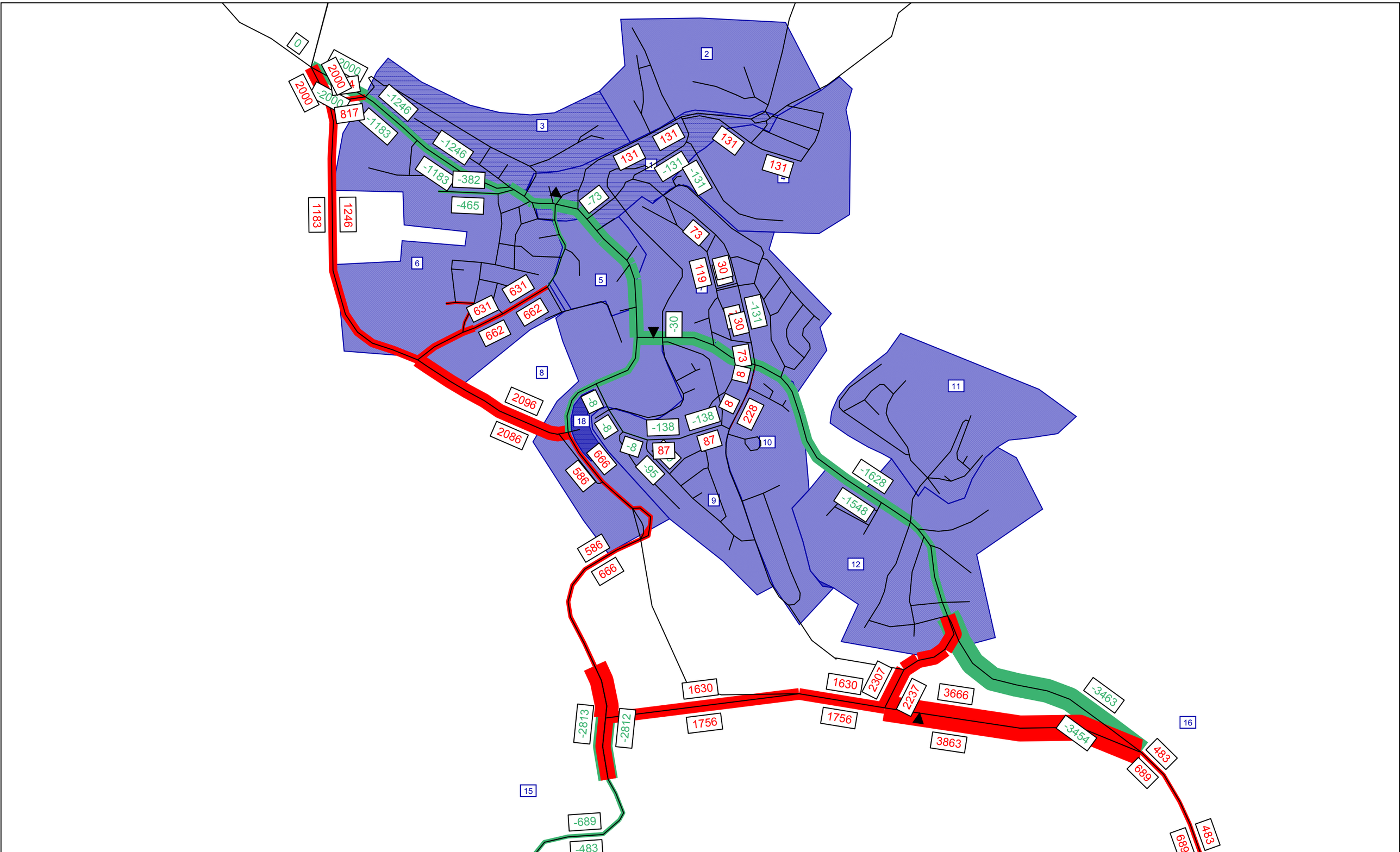
Anlage 3.4a_Verkehrsbelastungsplan Planfall West- und Südumfahrung
Alternativtrasse (Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24 h)



VISUM 12.01 PTV AG	2017-11-20 Würzburg Planfall West- und Südumfahrung (SEIB) DTV 2015 50-50 (mit Verlagerung).ver	erstellt am: 20.11.2017

Anlage 3.4 b

Differenzbelastung zu Nullsystem

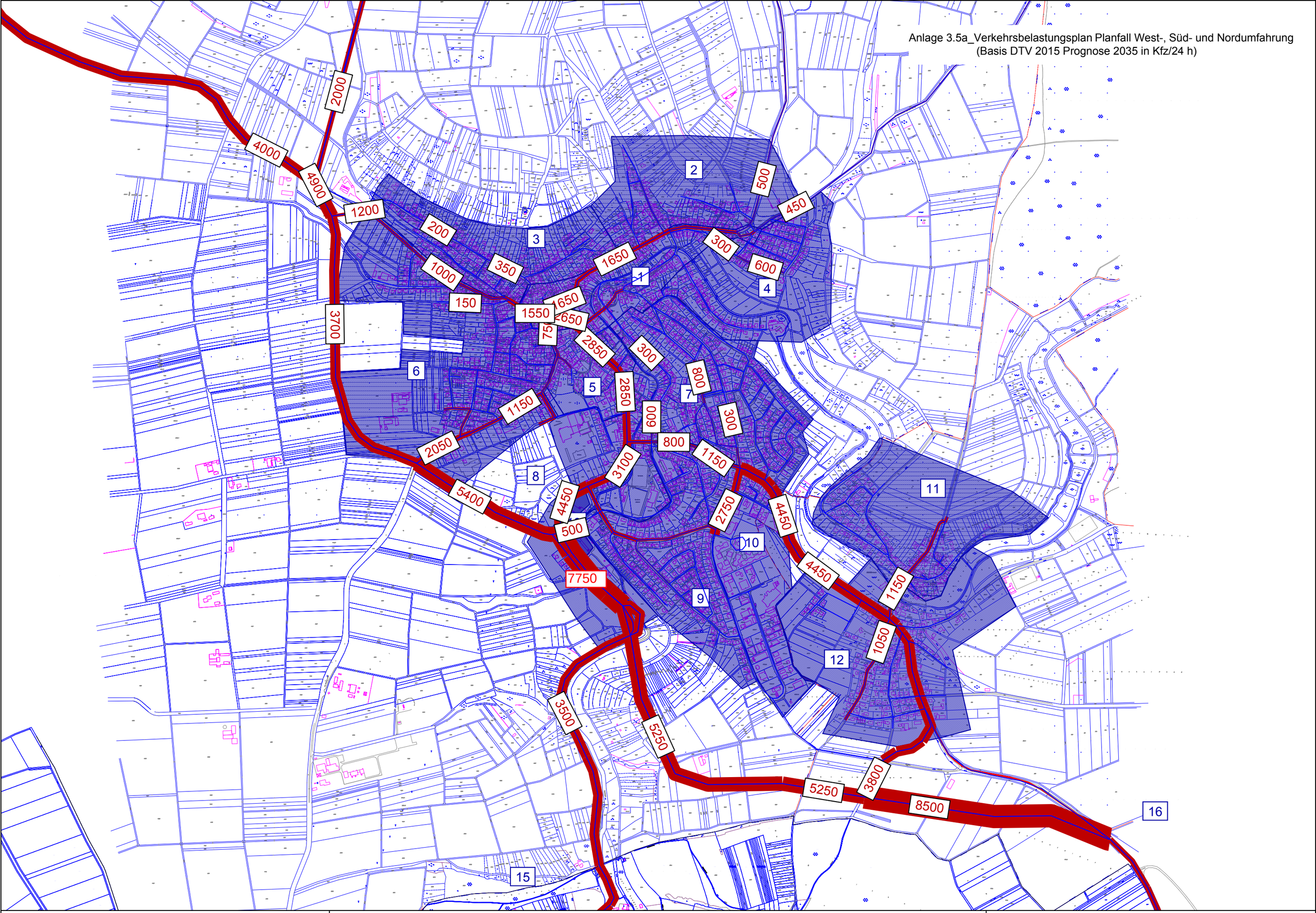


VISUM 12.01 PTV AG	2017-11-20 Würzburg Planfall West- und Südumfahrung (SEIB) DTV 2015 50-50 (mit Verlagerung).ver	erstellt am: 20.11.2017

Anlage 3.5 a

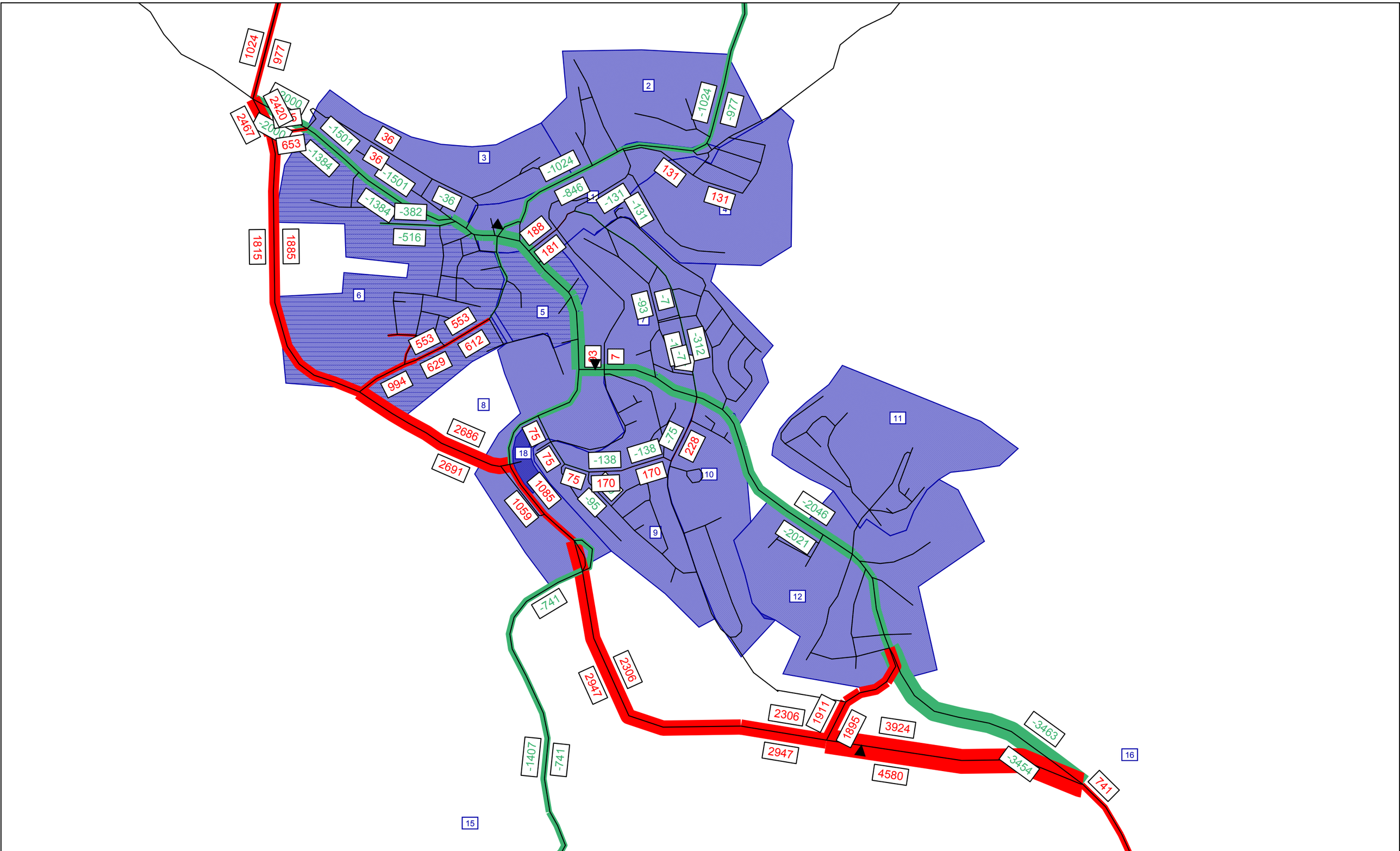
Verkehrsbelastungsplan Planfall West-, Süd- und Nordumfahrung (Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24 h)

Anlage 3.5a_Verkehrsbelastungsplan Planfall West-, Süd- und Nordumfahrung
(Basis DTV 2015 Prognose 2035 in Kfz/24 h)



Anlage 3.5 b

Differenzbelastung zu Nullsystem



VISUM 12.01 PTV AG	2017-11-20 Würzburg Planfall West-, Süd- und Nordumfahrung DTV 2015 50-50 (mit Verlagerung).ver	erstellt am: 20.11.2017