

Straßenbauverwaltung: Staatliches Bauamt Würzburg

Straße / Abschnittsnummer / Station: B 19 / 580 / 0,394 bis B 19 / 480 / 0,846

B 19 Ortsumgehung Giebelstadt - Euerhausen

PROJIS-Nr.:-

UNTERLAGE 16

-Verkehrsuntersuchung-

aufgestellt:
staatliches Bauamt Würzburg



Dr. Stefan Lehner
Würzburg, den 15.01.2020

Verkehrsuntersuchung

Wesentliche Grundlagen für die Planung sind Bestands- und Prognoseverkehrsmengen auf der B 19 und der querenden Staatsstraße und den Kreisstraßen im Raum Giebelstadt.

Die ursprünglichen Prognosebelastungen und Umlegungen basierten auf dem „Verkehrsplan Kfz Giebelstadt“ bearbeitet, im Auftrag der Marktgemeinde Giebelstadt im Jahre 2002, durch das Büro Verkehrsplanung Link, Stuttgart. Für dieses Gutachten wurden umfangreiche Verkehrszählungen und Verkehrsbefragungen auf dem Gebiet der Marktgemeinde Giebelstadt durchgeführt. Aus den Verkehrsbefragungen auf der B 19 nördlich und südlich von Giebelstadt wurde zunächst eine Bestandsmatrix der Verkehrsbeziehungen und daraus auch die Entlastungswirkung für das geplante Straßennetz abgeleitet.

Der „Verkehrsplan Kfz Giebelstadt“ wurde im Hinblick auf die seinerzeitige Fortschreibung des Flächennutzungsplans für der Marktgemeinde Giebelstadt und die dort ausgewiesene Flächenwidmung erstellt.

Auf Basis dieser Erhebungen wurde im Jahr 2005 für das Staatliche Bauamt Würzburg (damals noch Straßenbauamt Würzburg) eine Verkehrsmengenprognose für das Jahr 2020 im Bestandsnetz und mit der B 19 Ortsumgehung Giebelstadt – Euerhausen erstellt. Die Planung sah damals zusätzlich zum vorhandenen Straßennetz folgende Netzelemente vor:

- B 19 Ortsumgehung Giebelstadt – Euerhausen westlich von Giebelstadt, Herchsheim und Euerhausen mit Anschlüssen an die WÜ 13 Richtung Ingolstadt und Eßfeld, an die WÜ 46 Richtung Allersheim und Tüchelhausen, die WÜ 34 und St 2270 nördlich Euerhausen sowie die WÜ 36.
- Anschluss der WÜ 33 Giebelstadt – Ingolstadt an die B 19neu.
- Der nördliche Teil der B 19alt (Würzburger Straße) sollte aufgegeben werden.
- Ebenfalls aufgegeben werden sollte der südliche Anschluss von Euerhausen an die B 19.

Nach dieser Planung hätte die WÜ 33 mit dem B 19-Anschluss die Hauptlast des Verkehrs von und nach Giebelstadt getragen.

Im Jahre 2008 wurde die Planung geändert und der Anschluss Giebelstadt an die B 19neu an den Knotenpunkt B 9 / WÜ 13 verlegt. B 19alt (Würzburger Straße) und WÜ 13 sollten über einen Kreisverkehr miteinander verknüpft werden. Danach sollte Giebelstadt über die B 19alt (Würzburger Straße) mit diesem Anschluss verbunden werden; ein Anschluss der WÜ 33 an die B 19neu war nicht mehr vorgesehen.

Im Rahmen dieser vom Markt Giebelstadt beauftragten Untersuchung wurden diese Verkehrsbelastung auf der B 19 Ortsdurchfahrt, der Ingolstadter Straße / Langenwiesengraben (WÜ 33) und der Levi-Strauss-Straße / Flugplatzstraße erhoben. Aus der heute abschätzbaren Nutzung des Flugplatzgeländes und einer angenommenen Ziel- und Quellverkehrsverteilung wurde eine Verkehrsmengenprognose für das Straßennetz Giebelstadt erstellt. Neben dem Neuverkehr aus dem Gewerbegebiet Flugplatz wurde auch Neuverkehr aus dem Wohngebiet „Ingolstadter Grund“ angesetzt, allerdings für beides ohne Vorgabe eines zeitlichen Prognosehorizonts.

Bei den Verkehrserhebungen 2012 ergaben sich gegenüber früheren Zählungen und Prognosen deutliche Unterschiede auf einzelnen Straßenabschnitten; in der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 19 wurde ein Rückgang der Verkehrsbelastung festgestellt.

Die Veränderung der Nutzung des Flugplatzgeländes und die Veränderung des Straßennetzes führen zu deutlich anderen Verkehrsströmen als die im Jahr 2002 erhobenen, die Basis der Verkehrsprognose für die Umgehung Giebelstadt – Euerhausen waren.

Die Verwaltungsgemeinschaft Giebelstadt hat ihr Einverständnis gegeben, die Daten aus den Erhebungen von 2012 für eine aktuelle Verkehrsuntersuchung B 19 und eine Verkehrsprognose mit zu nutzen.

Im Zuge der B 19 zwischen der WÜ 13 auf Höhe von Eßfeld und Euerhausen sind ergänzend im Jahr 2013 an vier Knotenpunkten die Verkehrsbelastungen erhoben worden. Darüber hinaus wurden Verkehrsbefragungen auf der B 19 nördlich und südlich von Giebelstadt durchgeführt, um die Verkehrsbeziehungen auf der B 19 dokumentieren zu können.

Im Verkehrsgutachten „B 19 Ortsumgehung Giebelstadt – Euerhausen, Verkehrsuntersuchung Oktober 2014“, das vom Staatlichen Bauamt beauftragt und ebenfalls vom Büro „Verkehrsplanung Link“ erstellt wurde, wurden die Verkehrsbelastungen im gesamten Untersuchungsgebiet der B 19 zwischen der WÜ 13 bei Eßfeld und der WÜ 36 (südlich Euerhausen) dargestellt. Die Ergebnisse der Verkehrsbefragungen zeigen die Verkehrsbeziehungen im Zuge der B 19 und der tangierenden Staats- bzw. den Kreisstraßen.

Im Bestand sind die Verbindungen Hugo-von-Zobelstraße zum Kreisverkehr Langenwiesengraben (WÜ 33) und die Verbindungsspanne Bavariastraße – Am Sportplatz nicht dargestellt. Beide waren zum Erhebungszeitpunkt noch nicht realisiert. Sie wurden aber für die Prognosebelastungen berücksichtigt.

Aufbauend auf den Bestandsverkehrsmengen wurde unter Einbeziehung vorhandener Bevölkerungsprognosen und der möglichen Entwicklung des Gewerbegebietes Flugplatz eine Prognoseverkehrsbelastung erstellt. Diese Prognoseverkehrsmengen wurden sowohl auf das Bestandsnetz als auch auf dem maßgeblichen Planungsfall umgelegt, um so die Wirkungen planerischer Maßnahmen beurteilen zu können.

Im Rahmen einer Auftragsergänzung vom 26.04.2017 und vom 28.06.2017 wurden vom Staatlichen Bauamt Würzburg weitere Planungsfälle beauftragt, die vom Büro Verkehrsplanung Link bis Dezember 2017 untersucht wurden.

Hierbei wurde auch der maßgebliche Planungsfall für eine Ortsumgehung Giebelstadt – Euerhausen im Zuge der B 19 mit westlicher Umgehung von Giebelstadt, Herchsheim und Euerhausen untersucht. In diesem Planungsfall wurde auch ein Rückbau der B 19alt zwischen Herchsheim und Euerhausen zum öffentlichen Feld- und Waldweg berücksichtigt.

1. Verkehrsmengen 2012

1.1 Pegelzählung und Knotenpunktbelastungen

Basis des Verkehrsmengenmodells sind die Verkehrsbelastungen, wie sie im September 2012 erhoben wurden. Unabhängig von Verkehrsbeeinträchtigungen durch Zählungen und Befragungen wurde am 25. September 2012 eine Querschnittszählung als Pegelzählung auf Höhe des Marktplatzes Giebelstadt durchgeführt. Diese Zählung bildete die Grundlage für die Berechnung der Tagesbelastung, der Umrechnung von 4-Stunden-Werte auf Tageswerte bzw. auf die Spitzenstunde und die Angaben zum Lkw-Anteil.

Des Weiteren wurden Knotenpunktzählungen durchgeführt. Sie wurden an einem Regelwerktag in der Zeit von 15 – 19 Uhr durchgeführt. Sowohl die Knotenpunktzählungen vom 27. September 2012 (Ortsbereich Giebelstadt) als auch die Knotenpunktzählungen vom 11. Juli 2013 (für die B 19 im Umfeld nördlich und südlich von Giebelstadt) wurden auf den Erhebungstag der Querschnittszählung 25. September 2012 normiert. Im Vergleich mit den Erhebungen 2012 lagen die Zählwerte im Juli 2013 insgesamt geringfügig unter den Vorjahreswerten.

Obwohl die letzten Erhebungen im Jahre 2013, in dem das Gutachten im Wesentlichen erstellt wurde, stattfanden, gilt das Jahr 2012 als Bezugsjahr. Diese Erhebung gilt auf Grund des längeren Erhebungszeitraums und der unabhängigen Zählung als besser abgesichert als die 4-Stunden-Zählungen des Folgejahrs.

1.2 Tagesverkehrsmengen

Aus der Pegelzählung und den Knotenpunktbelastungen lassen sich für das bestehende Straßennetz im Raum Giebelstadt die Tagesverkehrsmengen errechnen. Der Umrechnungsfaktor von 4 Stunden (15 – 19 Uhr) auf den Tageswert liegt bei $f = 3,3$.

Die ermittelten Tageswerte (Kfz/ 24 h) sind gerundete Verkehrsmengen und können nachfolgender Abbildung 1 entnommen werden.

Der prozentuale Lkw-Anteil (6 – 22 Uhr) wurde ermittelt und kann ebenfalls in Abhängigkeit von der betreffenden Straße aus nachfolgender Abbildung 1 entnommen werden.

1.3 Verkehrsbefragungen

Da sich seit der letzten Verkehrsbefragung im Jahr 2002 nicht nur die Verkehrsmengen, sondern auch die Verkehrsbeziehungen deutlich geändert haben, fanden im Jahr 2013 erneute Befragungen der Autofahrer statt. Die Befragungen wurden am 16. und 18. Juli 2013 auf der B 19 durchgeführt. Die Befragungsstellen befanden sich auf der B 19 am südlichen Ortsausgang und am nördlichen Ortsausgang von Giebelstadt. Im Zeitraum von 15 – 19 Uhr wurden die Autofahrer jeweils in beiden Fahrtrichtungen nach Quelle und Ziel ihrer Fahrt befragt, in der Summe ergab das knapp 4.000 auswertbare Antworten.

Zur Auswertung der Verkehrsbefragung wurde das Gebiet der Marktgemeinde Giebelstadt und des Umfeldes in Verkehrsbezirke eingeteilt und als Verkehrsbeziehungen nach Ziel- und Quelle kodiert. Die Ergebnisse beider Befragungsstellen wurden untereinander und mit den Zählwerten abgeglichen und auf Tageswerte hochgerechnet.

Aufbauend auf die Pegelzählung 2012, die Verkehrszählungen 2012 und 2013 sowie die Verkehrsbefragungen 2013, aus denen die Verkehrsbeziehungen auf der B 19 nördlich und südlich von Giebelstadt ermittelt wurden, konnte eine Matrix der Verkehrsbeziehungen der B 19 und der überörtlichen zuführenden Straßen zwischen B 19 / WÜ 13 und Euerhausen / WÜ 36 erstellt werden (Bestandsmatrix 2012), die als Basis für die nachfolgende Ermittlung der Prognoseverkehrsmengen mitherangezogen wurde.

Bestandsmatrix 2012

Erhebungen vom 25. und 27. September 2012 und 11., 16. und 18. Juli 2013
Angaben in Kfz/Tag

Bezirke		1+5	2,3,4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	16									Summe					
vor/nach		Mitte	West	Süd	Ost	Bavar	GFlug	Nord	Ingol	Herch	Euer	Aller	Sulz	B19 Nord	Wü13 W	Wü13 O	Wü46 O	St2270	B19 Süd	Wü36	Wü34	Wü46 W					
1+5	GS Mitte									16	23	35		317	15	84	280	22	118	8	3	31					932
2,3,4	GS West									8	12	13		446		89	168	16	65	14		4					835
6	GS Süd									12	8	10		60		22	66	6	37	12		18					251
7	GS Ost									8	8	5		78		7	63	9	10	3		10					201
8	GS Bavar									4	8	11		257	6	37	200	13	73	10	3	28					648
9	GS Flug									4	4	4		25		22	25	2	16	3		2					107
10	GS Nord									3	12	15	3	302	58	137	103	15	51	8		12					735
11	Ingolstadt							3		9	13						95	16	13								149
13	Herchsheim	16	8	12	8	4	4	12	9					51		12	7		60	33	56	49					341
14	Euerhausen	23	12	8	8	8	4	15	13					85		20	20	42	133	66	19						476
15	Allersheim	35	13	10	5	11	4	16						240		11											345
16	Sulzdorf							3									31	5	10								49
	B 19 Nord	317	446	60	78	257	25	302		51	85	240		5980	867	1291	2316	186	1847	226		118					5980
	Wü13West	15					6	58						538	225	225			25								867
	Wü13Ost	84	89	22	7	37	22	137		12	20	11		461	225	63	10	70	11		10					1291	
	Wü46Ost	260	168	66	63	200	25	103	95	7	20	31		743		63			188			284					2316
	St2270	22	16	6	9	13	2	15	16		42	5		186		10			284	36	89						751
	B 19 Süd	118	65	37	10	73	16	51	13	60	133	10		1847	25	70	188	284		61	109	4					3174
	Wü36	8	14	12	3	10	3	8		33	66			226		11		36	61							491	
	Wü34	3				3				56	19						89	109								279	
	Wü46West	31	4	18	10	26	2	12		49				118		10	284		4							568	
		932	835	251	201	648	107	735	149	341	476	345	49	5980	867	1291	2316	751	3174	491	279	568					20786

2. Verkehrsprognose 2030 bzw. 2035

2.1 Bevölkerungsentwicklung, Flächennutzung, Fahrleistung und Fahrverhalten

Die Verkehrsprognose für das Jahr 2030 stützt sich auf die Bevölkerungsentwicklung im Raum Giebelstadt sowie auf die überörtliche Bevölkerungsentwicklung, auf die geplante Flächennutzung im Bereich Giebelstadt (insbesondere Gewerbegebiet „Flugplatz Giebelstadt“) und den hieraus resultierenden Beschäftigten-, Kunden- und Besucher- und Wirtschaftsverkehr sowie auf Veränderungen im Fahrverhalten.

Letzteres ist insofern mit Unsicherheiten behaftet, als sich bis zu diesem Zeitpunkt ein technologischer Wandel im Fahrzeugantrieb durchsetzen wird, welcher die bisherigen auf Erdölbasis betriebenen Motoren zumindest teilweise ersetzt wird. Dabei werden unterschiedliche Techniken zum Einsatz kommen. Sicher ist, dass die neue Technik und die eingesetzte Energie bzw. deren Speicher teurer sein werden als konventionelle Fahrzeuge und dass sich dies auch auf das Fahrverhalten auswirken wird.

2.2 Prognosematrix 2030

Basierend auf den vorgenannten Ausführungen wird für die Prognosematrix 2030 von folgenden Veränderungen gegenüber der Bestandsmatrix 2012 (sh. Ziffer 1.3) ausgegangen:

- Zunahme des Ziel- und Quellverkehrs im Gewerbegebiet „Flugplatz Giebelstadt“ auf 6.250 Kfz/Tag im Jahr 2030 bei 80-%iger Erschließung.
- Im Giebelstadter Wohngebiet „Ingolstädter Grund“ ist noch ein geringer Bevölkerungszuwachs zu erwarten. Mit je 150 Fahrten täglich wird dieser Entwicklung Rechnung getragen.
- Für den nördlichen Bereich von Giebelstadt wird eine Bevölkerungszunahme um 4 % und entsprechende Zunahme im Kfz-Verkehrsaufkommen angesetzt.
- Für alle anderen überörtlichen Ziele und Quellen wird von einem mittleren Bevölkerungsrückgang um 3 % und einem entsprechend geringeren Kfz-Verkehrsaufkommen ausgegangen.
- Keine Zunahme der Fahrleistung vom Jahr 2012 bis zum Jahr 2030, sondern Stagnation mit Tendenz zum Rückgang nach 2025 / 2030 für den gesamten Kfz-Verkehr.
- Zunahme der Fahrleistung im Schwerverkehr bis 2030 um 18 % gegenüber 2012.

Die Berücksichtigung dieser Prognosefaktoren führt zu einer nicht einheitlichen Entwicklung der Verkehrsmengen der verschiedenen Bezirke von Giebelstadt, wobei die Reaktivierung des Gewerbegebietes „Flugplatz Giebelstadt“ mit mehr als 6.000 zusätzlichen Fahrten pro Tag sich im Untersuchungsgebiet deutlich auswirkt.

Prognosematrix 2030

Angaben in Kfz/Tag

Prognosematrix 2030		Bezirke																Summe					
von/nach		1+5	2,3,4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	16	B19 Nord	Wü13 W	Wü13 O	Wü46 O	St2270	B19 Süd	Wü36	Wü34	Wü46 W	
1+5	GS Mitte									16	23	35		334	15	81	252	21	116	8	3	30	934
2,3,4	GS West									9	13	14		511		94	178	16	70	15		4	924
6	GS Süd									12	8	10		63		21	64	6	37	12		17	250
7	GS Ost									8	8	5		82		7	61	9	10	3		10	203
8	GS Bavar									4	8	11		269	6	36	196	13	72	10	3	25	653
9	GS Flug								88	16	16	33	88	788		154	291	91	407	64		32	2068
10	GS Nord								3	13	17	18	3	349	62	146	110	16	55	9		13	814
11	Ingoletadt							88	3		9	13					92	16	13				234
13	Herchshelm	16	9	12	8	4	16	13	9					54		12	7	59	32	54	48		353
14	Euerhausen	23	13	8	8	8	16	17	13					89		19	19	41	131	64	18		487
15	Allersheim	35	14	10	5	11	33	18						253		11							390
16	Sulzdorf							88	3								30	5	10				136
B19 Nord		334	511	63	82	269	788	349		54	89	253			550	471	759	189	1913	231		120	7025
Wü13 West		15				6		62						550		218			24				875
Wü13 Ost		81	94	21	7	36	154	146		12	19	11		471	218		61	10	69	11		10	1431
Wü46 Ost		252	178	64	61	196	291	110	92	7	19	30		759		61			185				2580
St2270		21	16	6	9	13	91	16	16		41	5		189		10			279	36	86		834
B19 Süd		116	70	37	10	72	407	55	13	59	131	10		1913	24	69	185	279		75	108	4	3637
Wü36		8	15	12	3	10	64	9		32	64			231		11		36	75				570
Wü34		3				3				54	18							86	108				272
Wü46 West		30	4	17	10	25	32	13		48				120		10	275		4				588
		934	924	250	203	653	2068	814	234	353	487	390	136	7025	875	1431	2580	834	3637	570	272	588	25258

2.3 Prognosehorizont 2035

Alle bisher ermittelten Verkehrsmengenprognosen sind für den Prognosehorizont 2030 im Rahmen der „Verkehrsuntersuchung Oktober 2014, B 19 Ortsumgehung Giebelstadt – Euerhausen“ berechnet worden. Für das Feststellungsverfahren der B 19 Ortsumgehung Giebelstadt – Euerhausen sind aber die Verkehrsmengen des Prognosehorizonts 2035 maßgeblich.

Bei einer Verkehrsprognose über das Jahr 2030 hinaus sind unterschiedliche Tendenzen erkennbar, die nicht eindeutig in eine Richtung weisen. Die Entwicklung ist insbesondere sehr stark von politischen Zielsetzungen und weltpolitischen Rahmenbedingungen abhängig, wo sich bereits heute schon deutliche Veränderungen anbahnen.

Würde man aufbauend auf die Prognose des Verkehrsgutachtens für die Jahre 2030 bis 2035 die Ansätze im Bundesverkehrswegeplan fortschreiben, wäre auf den Prognoseansatz der v.g. Verkehrsuntersuchung bis zum Jahr 2035 ein Zuschlag von ca. 3 % zu machen. Dies würde auf allen in der Prognosematrix gemachten Relationen ein Plus von

710 Kfz-Fahrten bedeuten. Für den Prognoseverkehr mit Ortsumgehung Giebelstadt - Euerhausen könnte analog ein Zuschlag in der Größenordnung von maximal 250 Kfz/Tag gemacht werden. Diese Größenordnung liegt aber deutlich unter dem täglich anzusetzenden Schwankungsbereich. Der Hinweis auf diesen möglichen Zuschlag ist hier ausreichend, ohne dass eine Berichtigung der Prognose erforderlich ist.

Nachdem die Prognose der v.g. Verkehrsuntersuchung eine Verkehrszuwachsrate mit über 20 % innerhalb des Zeitraums von 2012 bis 2030 bei der Gewerbeansiedlung im Raum Giebelstadt prognostiziert ist es gerechtfertigt, die Prognoseverkehrsmengen für das Jahr 2030 auch für das Prognosejahr 2035 zu verwenden.

3. Prognoseverkehr 2035 im Bestandsnetz - Nullfall

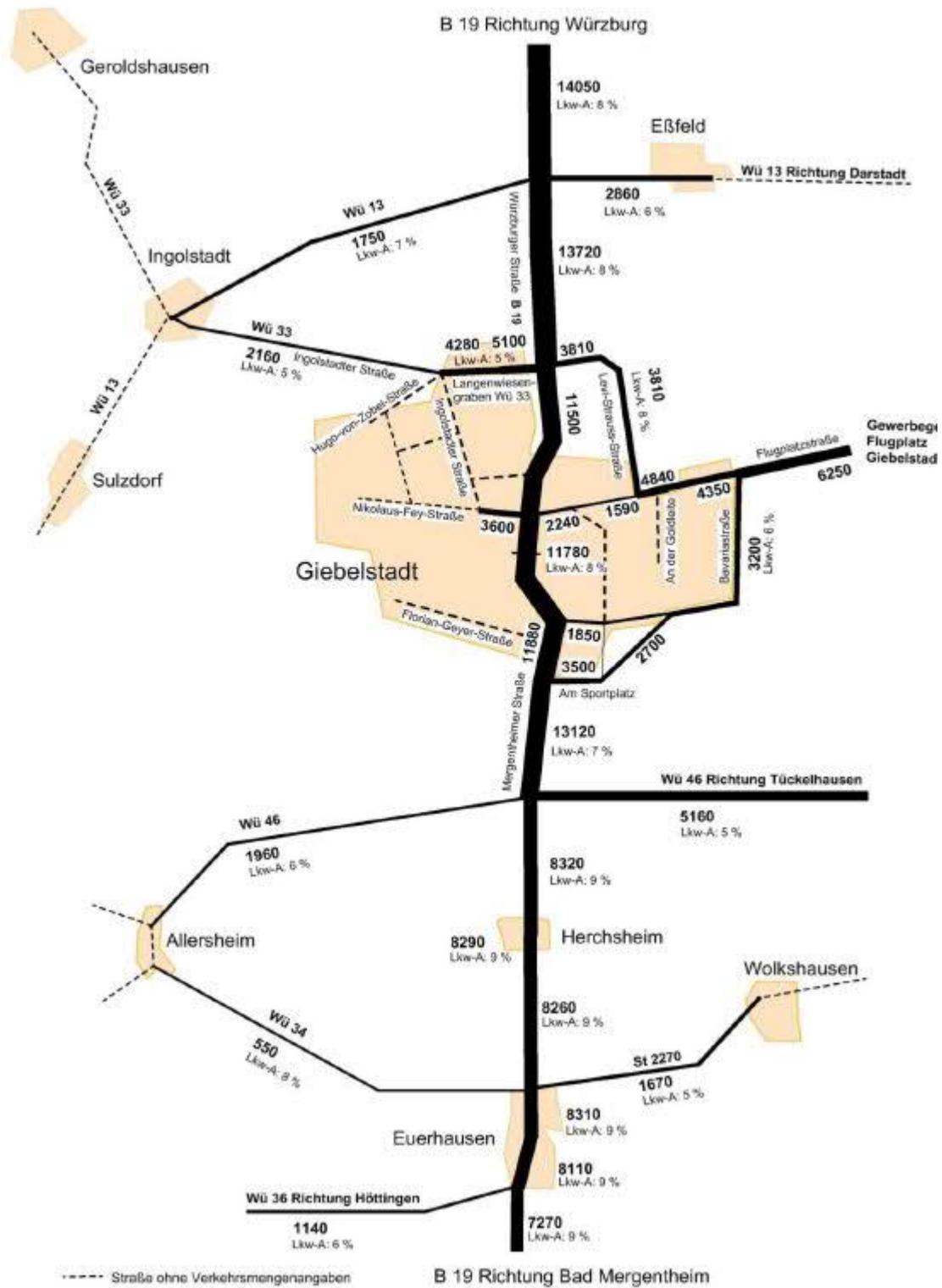
Aus der Verkehrsprognose mit Ansatz für die Umlegung im Bestandsnetz (Prognosematrix 2030) ergeben sich die in Abbildung 2 dargestellten Tagesverkehrsbelastungen (siehe auch Ziffer 2).

Angegeben sind auch die Lkw-Anteile für den Tag (6 – 22 Uhr). Die Lkw-Anteile nachts für die Bundesstraße werden nach RLS-90 in gleicher Höhe wie am Tag angesetzt und liegen zwischen 7 und 9 %. Die Lkw-Anteile nachts für die Staats- und Kreisstraßen werden nach RLS- 90 mit halben Tageswert und für alle Gemeindestraßen pauschal mit 3 % Lkw-Anteil (nachts) angesetzt.

Neben der Verkehrsmengenzunahme im Zuge der B 19 um rund 2.000 Kfz/Tag nördlich der WÜ 13 und bis zu 1.000 Kfz/Tag südlich Euerhausen ist die Auswirkung des Gewerbegebietes „Flugplatz Giebelstadt“ auffällig. Die Flugplatzstraße, bisher mit 200 Kfz/Tag belastet, trägt dann 6.250 Kfz/Tag, welche über die Levi-Strass-Straße im Norden und die Bavariastraße / Straße Am Sportplatz im Süden mit der B 19 verknüpft wird. In der Ortsmitte von Giebelstadt selbst wird mit einer Verkehrszunahme auf 11.7890 Kfz/24 h (Steigerung um knapp 8 %) gerechnet.

Mit über 8.000 Kfz/Tag ist die Ortsdurchfahrt Euerhausen um etwa 1.150 Kfz/Tag höher belastet als im Jahr 2012. Auch die Ortsdurchfahrt Herchsheim ist dann mit etwa 8.300 Kfz/Tag belastet und somit hat um 1.300 Kfz/Tag mehr Kfz-Verkehr gegenüber 2012.

Abbildung 2: Prognoseverkehr 2035 im Bestandsnetz – Nullfall



Angaben in Kfz/24h

4. Prognoseverkehr 2035 nach Verkehrsumlegung

Durch den Bau der Ortsumgehung Giebelstadt – Euerhausen im Zuge der B 19 und durch den Rückbau der B 19alt zwischen Herchsheim und Euerhausen zu einem öffentlichen Feld- und Waldweg ergeben sich Verkehrsumlagerungen.

Aus der Verkehrsprognose (sh. Ziffer 2) und dem Ansatz für die Umlegung im Bestandsnetz (Prognosematrix 2030) ergeben sich die in Abbildung 3 dargestellten Tagesverkehrsbelastungen und in Abbildung 4 die zugehörigen Belastungsveränderungen.

Die Umlegung der Prognoseverkehrsmengen 2035 auf dem Planungsfall mit westlicher Umgehung von Giebelstadt, Herchsheim und Euerhausen zeigt, dass Giebelstadt mehr als die Hälfte des Kfz-Verkehrs auf die Umgehungsstraße verlagern kann. Allerdings kann nicht der gesamte Durchgangsverkehr aus der Ortsdurchfahrt herausgenommen werden. Ein Teil des Verkehrs auf der Relation WÜ 46 Richtung Tüchelhausen – B 19 Richtung Würzburg muss in der Ortsdurchfahrt Giebelstadt verbleiben, da die Umfahrung für diese Verkehrsbeziehung wesentlich weiter und zeitlich ähnlich attraktiv ist. Die Menge dieses nicht verlagerten Durchgangsverkehrs liegt bei knapp 1.000 Kfz/Tag.

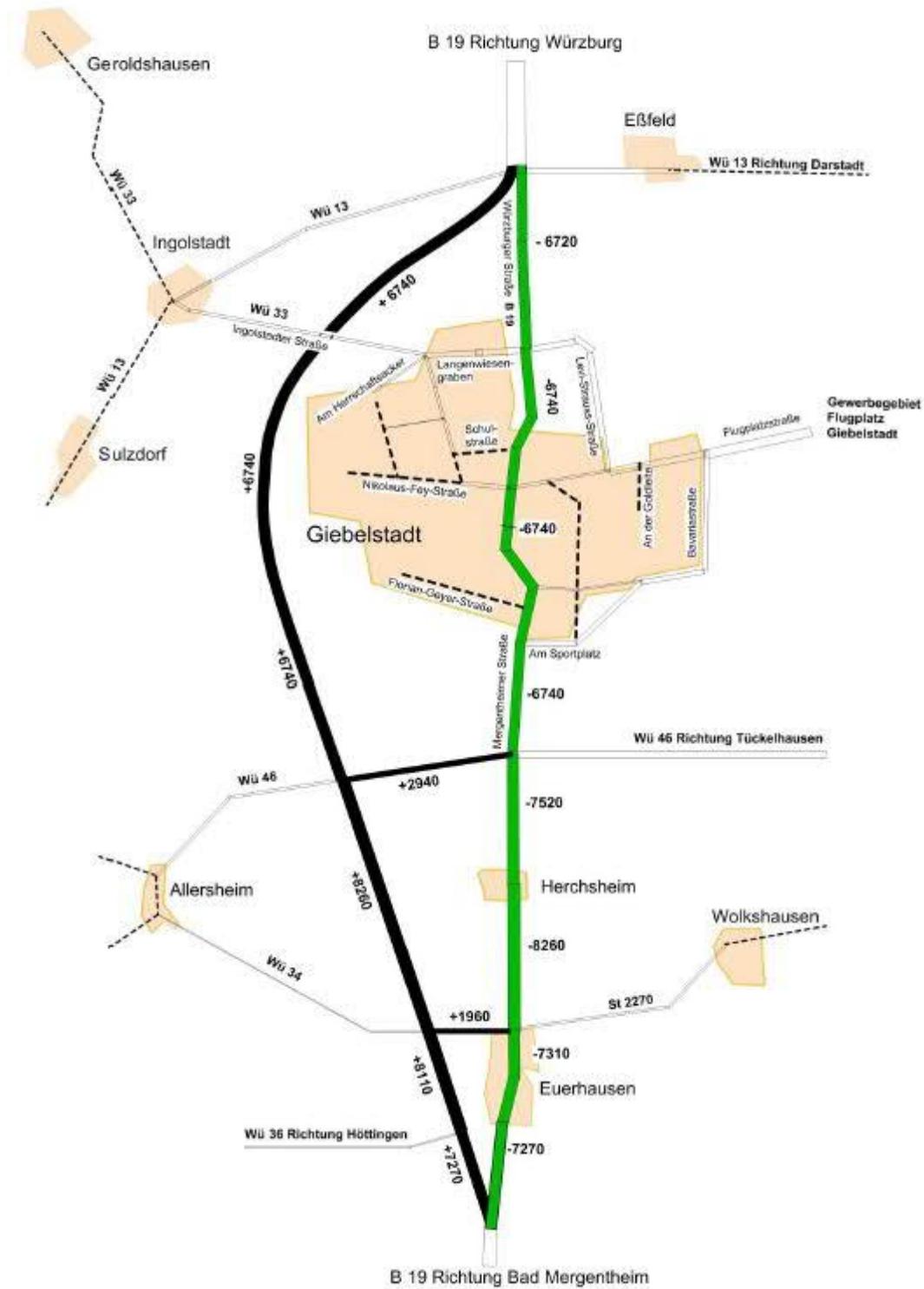
Die innerörtliche Verkehrsbelastung außerhalb der B 19alt entspricht der Prognose im Bestandsnetz. Die Veränderungen gegenüber heute sind vorwiegend auf die Nutzung des Gewerbegebietes „Flugplatz Giebelstadt“ zurückzuführen.

Für Herchsheim und Euerhausen ist die Entlastung durch die Umgehung deutlich spürbar. Dort verbleibt jeweils nur noch der Ziel- und Quellverkehr, welcher jeweils von Norden an den Ort angeschlossen wird.

Die Umfahrung trägt auf Höhe Giebelstadt 6.740 Kfz/Tag, auf Höhe Herchsheim 8.260 Kfz/Tag und auf Höhe Euerhausen 8.110 Kfz/Tag. Die Verkehrsbelastung auf der B 19neu südlich der WÜ 13 beträgt somit nur etwa 48 % der Verkehrsmenge auf der B 19 nördlich der WÜ 13. Mehr als die Verkehrsmenge, die auf der B 19neu verbleibt, hat Ziel und Quelle in Giebelstadt bzw. fährt durch Giebelstadt. Zusätzlich gibt es abbiegenden Verkehr auf der Relation B 19 Nord / WÜ 13 Ost und West.

Angegeben sind in der nachfolgenden Abbildung 3 die Lkw-Anteile für den Tag (6-22 Uhr). Die Lkw-Anteile nachts für die Bundesstraße werden nach RLS-90 in gleicher Höhe wie am Tag angesetzt und liegen zwischen 7 und 9 %. Die Lkw-Anteile nachts für die Staats- und Kreisstraßen werden nach RLS-90 mit dem halben Tageswert und für alle Gemeindestraßen pauschal mit 3 % Lkw-Anteil angesetzt.

Abbildung 4: Belastungsveränderungen Prognoseverkehr 2035



Angaben in Kfz/24 h

(Grün: Entlastung. Schwarz: Zusatzbelastung gegenüber Nullfall im Jahr 2035)