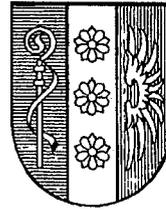
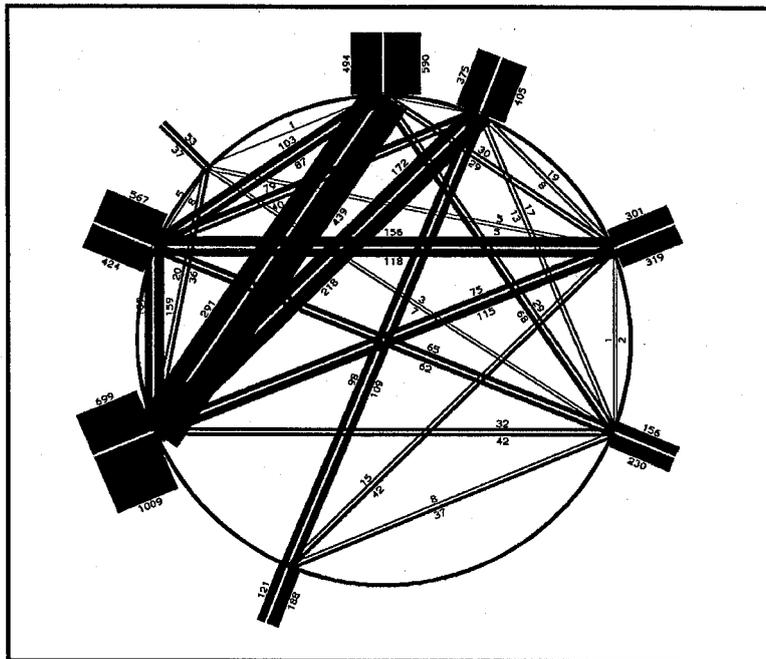


# RIELASINGEN- WORBLINGEN



## VERKEHRSUNTERSUCHUNG UMFAHRUNGSKONZEPTE

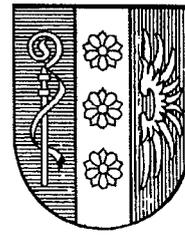


TEXTLICHE ERLÄUTERUNGEN  
PLANDARSTELLUNGEN

MÄRZ 2000

 **KÖLZ**  
PLANUNGSBÜRO  
STADTPLANUNG • VERKEHRSPLANUNG • OBJEKTPLANUNG

# **RIELASINGEN- WORBLINGEN**



## **VERKEHRSUNTERSUCHUNG UMFAHRUNGSKONZEPTE**

Prof. Dipl.-Ing. Gunter Kölz

Dipl.-Ing. Hendrik Arnold  
Dipl.-Geogr. Lothar Becker

Jochen Gieck  
Dagmar Kuhnle

PLANUNGSBÜRO KÖLZ  
Alexanderstraße 112 - 70180 Stuttgart  
Tel.: 0711/23 87 10 - Fax: 2 38 71 50

Erstellt im Auftrag des Regierungspräsidiums Freiburg  
März 2000

# INHALT

1. AUFGABENSTELLUNG
  
2. VERKEHRSANALYSE 1999
  - 2.1 Verkehrserhebungen
  - 2.2 Interpretation der Analyseergebnisse
    - 2.2.1 Querschnittbelastungen
    - 2.2.2 Verkehrsverflechtungen
  
3. VERKEHRSPROGNOSE
  - 3.1 Strukturelle Entwicklung
  - 3.2 Motorisierung / Mobilität
  - 3.3 Prognosetrend
  
4. DEFINITION RELEVANTER PLANFÄLLE
  - 4.1 Planfall 0
  - 4.2 Planfall 1A
  - 4.3 Planfall 1B
  - 4.4 Planfall 2A
  - 4.5 Planfall 2B
  - 4.6 Planfall 3A
  - 4.7 Planfall 3B
  - 4.8 Planfall 4
  - 4.9 Planfall 5A
  - 4.10 Planfall 5B
  - 4.11 Planfall 6A
  - 4.12 Planfall 6B

## 5. PROGNOSEBELASTUNG 2015

5.1 Planfall 0

5.2 Planfall 1A

5.3 Planfall 1B

5.4 Planfall 2A

5.5 Planfall 2B

5.6 Planfall 3A

5.7 Planfall 3B

5.8 Planfall 4

5.9 Planfall 5A

5.10 Planfall 5B

5.11 Planfall 6A

5.12 Planfall 6B

## 6. ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

## 7. PLANDARSTELLUNGEN

1 Zählstellenplan

2 Analyse 1999 - Kfz/4 h (15.00-19.00 Uhr)

3 - 6 Tagesganglinien Knotenpunkt Hauptstraße /  
Gottmadinger Straße  
DTV 16 (06.00-22.00 Uhr) - Analyse 1999

7 -11 Tagesganglinien Knotenpunkt Hauptstraße / Singener Straße  
DTV 16 (06.00-22.00 Uhr) - Analyse 1999

12 -13 Tagesganglinien Querschnitt Verlängerte Friedhofstraße  
DTV 16 (06.00-22.00 Uhr) - Analyse 1999

- 14 Analyse 1999 - Kfz/24 h
- 15 Verkehrsbezirke Teil 1 (Ortsbereich Rielasingen-Worblingen)
- 16 Verkehrsbezirke Teil 2 (Nah- und Fernbereich)
- 17 Überörtliche Verkehrsverflechtungen Analyse 1999 Kfz/4h  
(15.00-19.00 Uhr)
- 18 Überörtliche Verkehrsverflechtungen Analyse 1988 Kfz/4h  
(15.00-19.00 Uhr)
- 19 -24 Verkehrsverflechtungen Analyse 1999 Kfz/4 h  
(15.00-19.00 Uhr / Ziel- und Quellverkehr)
- 25 Planfall 0 - Prognose 2015 Kfz/24h
- 26 Übersicht Planfall 1A
- 27 Planfall 1A - Prognose 2015 Kfz/24h
- 28 Übersicht Planfall 1B
- 29 Planfall 1B - Prognose 2015 Kfz/24h
- 30 Übersicht Planfall 2A
- 31 Planfall 2A - Prognose 2015 Kfz/24h
- 32 Übersicht Planfall 2B
- 33 Planfall 2B - Prognose 2015 Kfz/24h
- 34 Übersicht Planfall 3A
- 35 Planfall 3A - Prognose 2015 Kfz/24h
- 36 Übersicht Planfall 3B
- 37 Planfall 3B - Prognose 2015 Kfz/24h
- 38 Übersicht Planfall 4
- 39 Planfall 4 - Prognose 2015 Kfz/24h
- 40 Übersicht Planfall 5A
- 41 Planfall 5A - Prognose 2015 Kfz/24h
- 42 Übersicht Planfall 5B
- 43 Planfall 5B - Prognose 2015 Kfz/24h
- 44 Übersicht Planfall 6A
- 45 Planfall 6A - Prognose 2015 Kfz/24h
- 46 Übersicht Planfall 6B
- 47 Planfall 6B - Prognose 2015 Kfz/24h

1.

## **AUFGABENSTELLUNG**

Bereits im Jahr 1991 wurde durch das Planungsbüro Kölz ein Verkehrskonzept für die Gemeinde Rielasingen-Worblingen erarbeitet.

Dabei wurden u. a. auch mögliche Varianten bzw. Planfälle zu einer Westumfahrung prognostisch untersucht (Prognose-Zeitraum 2010).

Da sich zwischenzeitlich generell eine weitere Verkehrsmengenzunahme ergeben hat und durch die Realisierung der Georg-Fischer-Straße in Singen, sowie durch die Weiterführung der A 81 bis Bietingen auch eine veränderte Netzkonstellation für das Verkehrsaufkommen in Rielasingen-Worblingen eingetreten ist, wird notwendigerweise eine entsprechende Aktualisierung und Fortschreibung der Verkehrsprognose auf der Basis einer umfassenden aktuellen Verkehrsanalyse erforderlich.

Vor diesem Hintergrund wurde das Planungsbüro Kölz im Februar 1999 vom Regierungspräsidium Freiburg beauftragt, eine entsprechende Verkehrsuntersuchung durchzuführen, wobei insbesondere folgende Zielvorgaben von vordergründigem Interesse waren:

- Ermittlung des aktuellen Verkehrsaufkommens an den relevanten Netzknoten und Querschnitten.
- Detaillierte Ermittlung des Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehrs durch mündliche Befragung der Verkehrsteilnehmer an folgenden relevanten Querschnitten:
  - o L 222 - Gottmadinger Straße
  - o L 191 - Singener Straße
  - o Zeppelinstraße / Berliner Straße
  - o K 6158 / Richtung Radolfzell-Böhringen
  - o L 222 - Hörstraße
  - o Friedhofstraße
  - o K 6155 - Arlener Straße
  - o L 191 - Ramsener Straße
- Aktualisierung und Fortschreibung der Verkehrsprognose 2015 für folgende relevante Planfälle:
  - o Planfall 0 - Status Quo
  - o Planfall 1A - Westumfahrung von der verlängerten Friedhofstraße (Richtung Singen) bis Ramsener Straße
    - Ohne Nordtangente bzw. Querspange zwischen Singener Straße und Gottmadinger Straße

- Planfall 1B
  - Analog Planfall 1A
  - Mit Nordtangente bzw. Querspange zwischen Singener Straße und Gottmadinger Straße
- Planfall 2A
  - Westumfahrung von der Singener Straße bis zur Ramsener Straße
  - Ohne Nordtangente bzw. Querspange zwischen Singener Straße und Gottmadinger Straße
- Planfall 2B
  - Analog Planfall 2A
  - Mit Nordtangente bzw. Querspange zwischen Singener Straße und Gottmadinger Straße
- Planfall 3A
  - Westumfahrung von der Gottmadinger Straße bis zur Ramsener Straße
  - Ohne Nordtangente bzw. Querspange zwischen Singener Straße und Gottmadinger Straße
- Planfall 3B
  - Analog Planfall 3A
  - Mit Nordtangente bzw. Querspange zwischen Singener Straße und Gottmadinger Straße
- Planfall 4
  - Mit Nordtangente bzw. Querspange zwischen Singener Straße und Gottmadinger Straße
  - Ortsnahe Führung der Westumfahrung von der Nordtangente bis zur Ramsener Straße

Im Ergebnis von entsprechenden Abstimmungsgesprächen mit dem Regierungspräsidium Freiburg, der Straßenbauverwaltung Konstanz und der Gemeindeverwaltung Rielasingen-Worblingen wurden zusätzlich noch folgende Planfälle in die Untersuchung einbezogen.

- Planfall 5A
  - Weiträumige Ortsumfahrung von der Zeppelinstraße / Berliner Straße bis zur Ramsener Straße
  - Friedhofstraße vollständig verknüpft mit der Ortsumfahrung - aber mit Restriktionen in der Friedhofstraße (z. B. Tempo 30)
- Planfall 5B
  - Analog Planfall 5A
  - Keine vollständige Verknüpfung der Friedhofstraße mit der Ortsumfahrung (einschließlich Verknüpfung Richtung Singen)
- Planfall 6A
  - Weiträumige Ortsumfahrung von der K 6158 bis zur Ramsener Straße
  - Friedhofstraße vollständig verknüpft mit der Ortsumfahrung - aber mit Restriktionen in der Friedhofstraße (z. B. Tempo 30)

- o Planfall 6B - Analog Planfall 6A
- Keine vollständige Verknüpfung der Friedhofstraße mit der Ortsumfahrung (ausschließlich Verknüpfung Richtung Singen)

## 2.

### VERKEHRSANALYSE 1999

#### 2.1

##### Verkehrserhebungen

Zur Fortschreibung der bisherigen Verkehrsdaten bzw. zur Beurteilung der aktuellen Verkehrsverhältnisse im Bereich des relevanten Straßennetzes von Rielasingen-Worblingen war es erforderlich, an ausgewählten Knotenpunkten und Querschnitten entsprechende Verkehrszählungen sowie insbesondere auch Verkehrsbefragungen der Verkehrsteilnehmer durchzuführen.

Zu diesem Zweck wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber folgendes Erhebungsprogramm festgelegt:

- Knotenpunktzählungen am Dienstag, den 4. Mai 1999 im Zeitbereich 15.00 - 19.00 Uhr
  - K1 Zeppelinstraße / Hardstraße
  - K2 K 6158 / Hardstraße
  - K3 K 6158 / Zeppelinstraße
  - K4 siehe Dauerzählungen
  - K5 Hauptstraße / Ramsener Straße / Albert-ten-Brink-Straße
  - K6 Hegaustraße / Albert-ten-Brink-Straße
  - K7 Hegaustraße / Lindenstraße / Zeppelinstraße
  - K8 Hörstraße / Hardstraße
  - K9 L 191 - Ramsener Straße / K 6155 - Arlener Straße
- Dauerzählungen am Dienstag, den 4. Mai 1999 im Zeitbereich 06.00 - 22.00 Uhr
  - DTV1 Hauptstraße / Gottmadinger Straße
  - DTV2 Singener Straße / Hauptstraße / Hegaustraße / K 6158  
(△ K4)
  - DTV 3 Querschnitt Friedhofstraße (nördlich Abzweig Friedhof)  
(△ Q6)
- Mündliche Verkehrsbefragungen am Dienstag, den 4. Mai und Donnerstag, den 20. Mai 1999 im Zeitbereich 15.00 - 19.00 Uhr am Außenkordon

- BF1 L 222 - Gottmadinger Straße (einstrahlender Verkehr)
  - BF2 L 191 - Singener Straße (ein- und ausstrahlender Verkehr)
  - BF3 Zeppelinstraße / Berliner Straße (ein- und ausstrahlender Verkehr)
  - BF4 K 6158 / Richtung Radolfzell-Böhringen (einstrahlender Verkehr)
  - BF5 L 222 - Hörstraße (einstrahlender Verkehr)
  - BF6 Friedhofstraße (ein- und ausstrahlender Verkehr)
  - BF7 K 6155 - Arleener Straße (einstrahlender Verkehr)
  - BF8 L 191 - Ramsener Straße (einstrahlender Verkehr)
- Querschnittszählungen am Dienstag, den 4. Mai und Donnerstag, den 20. Mai 1999 im Zeitbereich 15.00 - 19.00 Uhr am Außenkordon
- Q1 L 222 - Gottmadinger Straße
  - Q2 L 191 - Singener Straße
  - Q3 Zeppelinstraße / Berliner Straße
  - Q4 K 6158 / Richtung Radolfzell-Böhringen
  - Q5 L 222 - Hörstraße
  - Q6 siehe Dauerzählungen
  - Q7 K 6155 - Arleener Straße
  - Q8 L 191 - Ramsener Straße
  - Q9 Lindenstraße
  - Q10 Hittisheimer Straße

An den vorgenannten Knotenpunkten und Querschnitten wurden generell alle Fahrzeugarten (einschließlich des Radverkehrs), wie Moped/Krad, Pkw, Lkw, Bus und Lastzüge/Sonderfahrzeuge separat erfaßt, so daß auch konkrete Angaben zum Anteil des Schwerverkehrs möglich sind.

Die Verkehrserhebungen wurden mit Unterstützung von Schülerinnen und Schülern der Ten-Brink-Schule durchgeführt. An dieser Stelle möchten wir die Gelegenheit nutzen und allen Beteiligten für ihre Mitwirkung nochmals recht herzlich danken.

## 2.2

### Interpretation der Analyseergebnisse

#### 2.2.1

#### Querschnittbelastungen

Im Ergebnis der Verkehrserhebungen bleibt im einzelnen folgendes festzuhalten:

- Es wird deutlich, daß im Vergleich zu den Verkehrsbelastungen von 1988 insgesamt eine starke Verkehrsmengenzunahme im relevanten Straßennetz von Rielasingen-Worblingen zu verzeichnen ist.
- Insbesondere im Bereich der Zeppelinstraße - neben der Singener Straße wichtigstes Netz-Verbindungselement Richtung Singen - hat sich seit 1988 eine überproportionale Belastungszunahme ergeben:
  - o Zeppelinstraße nördlich der K 6158 ca. + 55 %  
(ca. 11.900 Kfz/24h : ca. 7.640 Kfz/24h)
  - o Zeppelinstraße südlich der K 6158 ca. + 61 %  
(ca. 9.200 Kfz/24h : ca. 5.690 Kfz/24h)
- Diese hohe Zunahme des Verkehrsaufkommens in den o. g. Bereichen dürfte insbesondere auch auf zwischenzeitlich realisierte Wohn- und Gewerbenutzungen sowie u. a. auf die Ansiedlung des Aldi-Einkaufsmarktes unmittelbar an der Zeppelinstraße zurückzuführen sein.
- Deutlich sichtbar wird auch die Entlastungswirkung für die Eckbeziehung L 191 - Singener Straße ↔ L 222 - Gottmadinger Straße durch die mittlerweile realisierte Georg-Fischer-Straße in Singen.
- Im Gegensatz zu den übrigen relevanten Netzelementen ergibt sich für die L 222 - Singener Straße seit 1988 lediglich eine Zunahme von ca. + 9 % bzw. ca. + 1 % (je nach Querschnitt).
- Für die Gottmadinger Straße ist im Prinzip durch die o. g. Entlastungswirkung (Georg-Fischer-Straße) im Vergleich zu 1988 überhaupt keine Zunahme der Querschnittbelastung zu verzeichnen (ca. 7.300 Kfz/24h : ca. 7.280 Kfz/24h).
- Dagegen ist insbesondere auf der L 191 im Zuge des grenzüberschreitenden Verkehrs Richtung Schweiz mit ca. + 43 % (ca. 8.300 Kfz/24h : ca. 5.820 Kfz/24h) eine starke prozentuale und mengenmäßige Zunahme der Verkehrsbelastungen zu registrieren.
- Auch der unmittelbare Ortskernbereich im Zuge der L 191 - Hauptstraße zwischen Gottmadinger Straße und Albert-ten-Brink-Straße ist nach wie vor mit ca. 13.000 Kfz/24h hoch belastet, so daß beispielsweise die Aufenthalts- bzw. städtebauliche Qualität erheblich beeinträchtigt wird.
- Im Rahmen der Dauerzählungen (06.00-22.00 Uhr) sind folgende Anteile des Schwerlastverkehrs (Bus + Lkw + Lastzug/Sonderfahrzeug) am Gesamtverkehrsaufkommen ermittelt worden:
  - o Hauptstraße ca. 5,7 %  
(zwischen Gottmadinger Straße und Albert-ten-Brink-Straße)

- Hauptstraße ca. 5,8 %  
(zwischen Gottmadinger Straße und Singener Straße)
  - Gottmadinger Straße ca. 6,7 %  
(unmittelbar westlich der Hauptstraße)
  - Singener Straße ca. 3,3 %  
(unmittelbar nördlich der K 6158)
  - K 6158 ca. 7,1 %  
(zwischen Singener Straße und Zeppelinstraße)
  - Hegastraße ca. 3,4 %  
(unmittelbar südlich der K 6158)
  - Friedhofstraße ca. 3,3 %  
(nördlich Abzweig Friedhof)
- Damit wird deutlich, daß der Anteil des Schwerlastverkehrs am Gesamtverkehr im relevanten Hauptnetz einen durchaus üblichen bzw. teilweise leicht erhöhten Wert aufweist.
- Letzteres gilt insbesondere auch für den Bereich der L 191 - Ramsener Straße (je nach Querschnitt ca. 6,3 % bis ca. 7,7 % im Zeitbereich 15.00 - 19.00 Uhr).

## 2.2.2

### Verkehrsverflechtungen

- Im Zusammenhang mit der detaillierten Erfassung der Verflechtungsbeziehungen des Verkehrsaufkommens wurden an allen relevanten Querschnitten am Außenkordon von Rielasingen-Worblingen mündliche Verkehrsbefragungen der Verkehrsteilnehmer durchgeführt.
- Zur konkreten Ermittlung der Herkunfts- und Zielorte des Verkehrs und der damit verbundenen erforderlichen Einteilung des Untersuchungsgebietes (einschl. des relevanten Umlandes) in territoriale Bezugseinheiten erfolgte eine Differenzierung nach Verkehrsbezirken, die hierarchisch abgestuft sind. Dabei wurde - zur besseren Vergleichbarkeit - im wesentlichen auf die Verkehrsbezirkseinteilung der Verkehrsuntersuchung von 1991 zurückgegriffen.
- Insgesamt sind 42 Verkehrsbezirke in die Untersuchung einbezogen worden, wobei folgende 3 Haupt-Kategoriengruppen definiert wurden (siehe Plandarstellungen):
- Ortsteile Rielasingen und Worblingen
  - Nahbereich
  - Region / Fernbereich

- Zur detaillierten Erfassung des Ziel- und Quellverkehrs ist der unmittelbare Ortsbereich von Rielasingen-Worblingen in folgende 10 Verkehrsbezirke eingeteilt worden:

#### Ortsteil Rielasingen

- 1 - Ortskern Rielasingen
- 2 - Wohngebiet Worblinger Straße / Poststraße
- 3 - Wohngebiet Rielasingen-West
- 4 - Wohngebiet Schnaidholz
- 5 - Gewerbegebiet Rielasingen
- 6 - Arlen

#### Ortsteil Worblingen

- 7 - Wohngebiet Schmollerstraße
- 8 - Wohngebiet Oberstraße
- 9 - Ortskern Worblingen und Wohngebiet Riedernstraße
- 10 - Wohngebiet Hardstraße

- Die durchgeführten Verkehrsbefragungen im Zeitbereich 15.00 - 19.00 Uhr am Außenkordon zeigen, daß das Durchgangs-Verkehrsaufkommen im Vergleich zur Erhebung von 1988 um ca. -12 % zurückgegangen ist (2.984 Kfz/4h : 3.366 Kfz/4h).
- Dies ist zum überwiegenden Teil auf die zwischenzeitlich realisierte Georg-Fischer-Straße in Singen zurückzuführen, da sich somit insbesondere die überörtlichen Verflechtungsbeziehungen im Zuge der Eckbeziehungen L 191- Singener Straße ↔ L 222 - Gottmadinger Straße und Zeppelinstraße / Berliner Straße ↔ L 222 - Gottmadinger Straße entsprechend reduziert haben.
- Die stärksten Einzel-Verflechtungsbeziehungen des überörtlichen Durchgangsverkehrs bestehen - analog zur Erhebung von 1988 - im Zuge der L 191 zwischen Richtung Singen und Richtung Schweiz.
- Im nachmittäglichen Spitzenzeitbereich 15.00 - 19.00 Uhr sind dies 730 Kfz/4h.
- Hinzu kommen die ebenfalls zwischen Richtung Singen und Richtung Schweiz bestehenden Verflechtungsbeziehungen, die über die Berliner Straße - Zeppelinstraße - Ramsener Straße sowie die Berliner Straße - Zeppelinstraße - Arlemer Straße realisiert werden.
- Insgesamt betrifft das 390 Kfz/4h bzw. 207 Kfz/4 h.
- Da der weitaus größte Teil dieses o. g. ortsfremden Durchgangsverkehrs die unmittelbare Ortsmitte von Rielasingen im Zuge der Hauptstraße frequentiert, lassen sich bereits hier erste Schlüsse auf die Wirksamkeit einer westlichen Ortsumfahrung von Rielasingen-Worblingen ziehen.

- Der Anteil des überörtlichen Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen am Außenkordon von Rielasingen-Worblingen beträgt 2.984 Kfz/4h bzw. ca. 18,9 %.
- Daraus wird deutlich, daß das Ziel- und Quellverkehrsaufkommen insgesamt dominant ist.
- Dies trifft insbesondere für die überaus stark ausgeprägten Verflechtungsbeziehungen zwischen Rielasingen-Worblingen und Singen zu.
- Dabei zeigt sich, daß das höchste Ziel- und Quellverkehrsaufkommen mit 3.297 Kfz/4h im Zuge der Berliner Straße - Zeppelinstraße zu registrieren ist.
- Im Zuge der L 191 - Singener Straße sind 2.262 Kfz/4h dem Ziel- und Quellverkehr im Zeitbereich 15.00 - 19.00 Uhr zuzuordnen.
- Fast die Hälfte bzw. ca. 46,3 % des gesamten Ziel- und Quellverkehrsaufkommens von Rielasingen-Worblingen sind Verflechtungsbeziehungen Richtung Singen (einschließlich im Zuge der Friedhofstraße - Münchriedstraße).
- Im nachmittäglichen Spitzenzeitbereich 15.00 - 19.00 Uhr sind dies insgesamt 5.918 Kfz/4h.
- Bei der Zuordnung der Verflechtungsbeziehungen auf die jeweiligen Singener Verkehrsbezirke ergibt sich folgende Verteilung:

o Singen - Südstadt	1.560 Kfz/4h
o Singen - Kernstadt	1.555 Kfz/4h
o Singen - Nordstadt	966 Kfz/4h
o Singen - Gewerbegebiet	741 Kfz/4h
- Damit wird deutlich, daß ca. 81,5 % der Richtung Singen orientierten Verflechtungsbeziehungen des Ziel- und Quellverkehrsaufkommens den Ziel- bzw. Quellpunkt direkt in Singen hat.
- Die übrigen Ziel- und Quellverkehre im Zuge der L 191 - Singener Straße, Zeppelinstraße und Friedhofstraße haben ihren Ziel- und Quellpunkt u. a. in Hilzingen, Konstanz, Engen, Tengen, ....
- Als signifikante Ziel- und Quellpunkte des Richtung Singen orientierten Ziel- und Quellverkehrsaufkommens sind - bezogen auf der Ortsbereich Rielasingen-Worblingen - neben dem unmittelbaren Ortskernbereich insbesondere die Wohnschwerpunkte (u. a. Wohngebiet Rielasingen-West, Arlen, Wohngebiet Schmollerstraße, ...) sowie das Gewerbegebiet Rielasingen zu nennen.

- Im einzelnen ergeben sich dabei für den nachmittäglichen Spitzenzeitbereich 15.00 - 19.00 Uhr folgende Ziel- und Quellverkehrsmengen:
  - o Ortskernbereich Rielasingen 1.011 Kfz/4h
  - o Wohngebiet Rielasingen-West 982 Kfz/4h
  - o Arlen 960 Kfz/4h
  - o Wohngebiet Schmollerstraße 766 Kfz/4h
  - o Gewerbegebiet Rielasingen 700 Kfz/4h
- Deutlich wird bei den Verflechtungsbeziehungen zwischen Rielasingen-Worblingen und Richtung Singen auch, daß insbesondere in nachmittäglichen Zeitbereich ein ausgeprägtes Richtungsübergewicht für den nach Rielasingen-Worblingen einstrahlenden Zielverkehr vorhanden ist (Zielverkehr 3.483 Kfz/4h; Quellverkehr 2.435 Kfz/4h).
- Darüber hinaus bestehen noch nennenswerte Verflechtungsbeziehungen des Ziel- und Quellverkehrsaufkommens von Rielasingen-Worblingen zu folgenden Ziel- und Quellpunkten:
  - o Radolfzell
  - o Gottmadingen, Bietingen
  - o Stein am Rhein, Ramsen
  - o Bohlingen

### 3.

#### VERKEHRSPROGNOSE 2015

##### 3.1

#### Strukturelle Entwicklung

Für die verkehrliche Prognose besonders relevante Bestimmungsgrößen sind die künftigen Entwicklungen der Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze.

Grundlagen hierzu liefern die

- regionalen, übergeordneten Zielsetzungen,
- die Festlegungen des Flächennutzungsplanes,
- die Flächenpotentiale in den benachbarten Städten und Gemeinden.

Durch die differenzierte Einteilung des Planungsgebietes in einzelne Verkehrsbezirke war es möglich, insbesondere für den unmittelbaren relevanten Untersuchungsbereich (Rielasingen-Worblingen, Singen), eine konkrete Strukturprognose für die jeweiligen Verkehrsbezirke durchzuführen.

### 3.2

#### Motorisierung / Mobilität

Bei der Ermittlung der Prognosebelastung für den Planungszeitraum 2015 wurden neben den vorgenannten strukturellen Entwicklungen folgende Prognosefaktoren in die Überlegungen einbezogen:

- Aktuelle Erkenntnisse zur generellen Verkehrsentwicklung bis zum Planungshorizont 2015 (u. a. Shell-Prognose von 1999, ...).
- Künftiges Mobilitätsverhalten.
- Entwicklung des Motorisierungsgrades.

Bei der prognostischen Betrachtung des Motorisierungsgrades wurden die gegenwärtig definierten Trends zugrunde gelegt, nach denen davon auszugehen ist, daß weiterhin mit einer zunehmenden - wenn auch etwas abgeschwächten - Tendenz des Motorisierungsgrades zu rechnen ist.

### 3.3

#### Prognosetrend

Auf der Basis der vorgenannten Bestimmungs- bzw. Prognosefaktoren wurden die Ergebnisse der Verkehrsanalyse von 1999 für alle relevanten Verkehrsverflechtungen transformiert und in einer Prognose-Fahrtenmatrix dargestellt. Diese bildet auch die Grundlage für alle zu untersuchenden Planfälle.

Insgesamt ist für das relevante Untersuchungsgebiet mit einer **durchschnittlichen Zunahme** des Fahrtenaufkommens bis zum Jahr 2015 von

**ca. + 21 %**

zu rechnen.

## 4.

### DEFINITION RELEVANTER PLANFÄLLE

Gemäß der Aufgabenstellung sowie im Ergebnis von entsprechenden Abstimmungsgesprächen mit dem Regierungspräsidium Freiburg, der Straßenbauverwaltung Konstanz und der Gemeindeverwaltung Rielasingen-Worblingen wurden folgende relevante Planfälle in die Überlegungen einbezogen:

#### 4.1

##### Planfall 0

- Beibehaltung des bestehenden Netzprinzips in unveränderter Form.

## 4.2

### Planfall 1A

- Mit Westumfahrung von der verlängerten Friedhofstraße - Münchriedstraße (Richtung Singen) bis Ramsener Straße.
- Ohne Nordtangente bzw. Querspange zwischen Singener Straße und Gottmadinger Straße.
- Restriktionen in der Hauptstraße zwischen Ramsener Straße und Gottmadinger Straße (z. B. Tempo 30).

## 4.3

### Planfall 1B

- Mit Westumfahrung von der verlängerten Friedhofstraße - Münchriedstraße (Richtung Singen) bis Ramsener Straße.
- Mit Nordtangente bzw. Querspange zwischen Singener Straße und Gottmadinger Straße.
- Restriktionen in der Hauptstraße zwischen Ramsener Straße und Singener Straße sowie in der Gottmadinger Straße zwischen Friedhofstraße und Hauptstraße (z. B. Tempo 30; verkehrsberuhigter Bereich).

## 4.4

### Planfall 2A

- Mit Westumfahrung von der Singener Straße bis zur Ramsener Straße.
- Ohne Nordtangente bzw. Querspange zwischen Singener Straße und Gottmadinger Straße.
- Restriktionen in der Hauptstraße zwischen Ramsener Straße und Gottmadinger Straße (z. B. Tempo 30).

## 4.5

### Planfall 2B

- Mit Westumfahrung von der Singener Straße bis zur Ramsener Straße.
- Mit Nordtangente bzw. Querspange zwischen Singener Straße und Gottmadinger Straße.
- Restriktionen in der Hauptstraße zwischen Ramsener Straße und Singener

Straße sowie in der Gottmadinger Straße zwischen Friedhofstraße und Hauptstraße (z. B. Tempo 30; verkehrsberuhigter Bereich).

#### 4.6

##### Planfall 3A

- Westumfahrung von der Gottmadinger Straße bis zur Ramsener Straße.
- Ohne Nordtangente bzw. Querspange zwischen Singener Straße und Gottmadinger Straße.
- Restriktionen in der Hauptstraße zwischen Ramsener Straße und Gottmadinger Straße (z. B. Tempo 30).

#### 4.7

##### Planfall 3B

- Westumfahrung von der Gottmadinger Straße bis zur Ramsener Straße.
- Mit Nordtangente bzw. Querspange zwischen Singener Straße und Gottmadinger Straße.
- Restriktionen in der Hauptstraße zwischen Ramsener Straße und Singener Straße sowie in der Gottmadinger Straße zwischen Friedhofstraße und Hauptstraße (z. B. Tempo 30; verkehrsberuhigter Bereich).

#### 4.8

##### Planfall 4

- Mit Nordtangente bzw. Querspange zwischen Singener Straße und Gottmadinger Straße.
- Ortsnahe Führung der Westumfahrung von der Nordtangente bis zur Ramsener Straße.
- Restriktionen in der Hauptstraße zwischen Ramsener Straße und Singener Straße sowie in der Gottmadinger Straße zwischen Friedhofstraße und Hauptstraße (z. B. Tempo 30; verkehrsberuhigter Bereich).

#### 4.9

##### Planfall 5A

- Weiträumige Ortsumfahrung von der Zeppelinstraße / Berliner Straße bis zur Ramsener Straße.

- Friedhofstraße vollständig verknüpft mit der Ortsumfahrung - aber mit Restriktionen in der Friedhofstraße (z. B. Tempo 30).
- Restriktionen in der Hauptstraße zwischen Ramsener Straße und Gottmadinger Straße (verkehrsberuhigter Bereich).
- Zusätzliche Restriktionen (Tempo 30) in folgenden Netzelementen:
  - o Hauptstraße zwischen Gottmadinger Straße und Singener Straße
  - o Hegaustraße zwischen Singener Straße und Albert-ten-Brink-Straße
  - o Albert-ten-Brink-Straße

#### 4.10

##### **Planfall 5B**

- Weiträumige Ortsumfahrung von der Zeppelinstraße / Berliner Straße bis zur Ramsener Straße.
- Keine vollständige Verknüpfung der Friedhofstraße mit der Ortsumfahrung (ausschließlich Verknüpfung Richtung Singen).
- Restriktionen in der Hauptstraße zwischen Ramsener Straße und Gottmadinger Straße (verkehrsberuhigter Bereich).
- Zusätzliche Restriktionen (Tempo 30) in folgenden Netzelementen:
  - o Hauptstraße zwischen Gottmadinger Straße und Singener Straße
  - o Hegaustraße zwischen Singener Straße und Albert-ten-Brink-Straße
  - o Albert-ten-Brink-Straße

#### 4.11

##### **Planfall 6A**

- Weiträumige Ortsumfahrung von der K 6158 bis zur Ramsener Straße.
- Friedhofstraße vollständig verknüpft mit der Ortsumfahrung - aber mit Restriktionen in der Friedhofstraße (z. B. Tempo 30).
- Restriktionen in der Hauptstraße zwischen Ramsener Straße und Gottmadinger Straße (verkehrsberuhigter Bereich).
- Zusätzliche Restriktionen (Tempo 30) in folgenden Netzelementen:
  - o Hauptstraße zwischen Gottmadinger Straße und Singener Straße
  - o Hegaustraße zwischen Singener Straße und Albert-ten-Brink-Straße
  - o Albert-ten-Brink-Straße

## 4.12

### Planfall 6B

- Weiträumige Ortsumfahrung von der K 6158 bis zur Ramsener Straße.
- Keine vollständige Verknüpfung der Friedhofstraße mit der Ortsumfahrung (ausschließlich Verknüpfung Richtung Singen).
- Restriktionen in der Hauptstraße zwischen Ramsener Straße und Gottmadinger Straße (verkehrsberuhigter Bereich).
- Zusätzliche Restriktionen (Tempo 30) in folgenden Netzelementen:
  - o Hauptstraße zwischen Gottmadinger Straße und Singener Straße
  - o Hegaustraße zwischen Singener Straße und Albert-ten-Brink-Straße
  - o Albert-ten-Brink-Straße

## 5.

### PROGNOSEBELASTUNG 2015

#### 5.1

##### Planfall 0

Der Planfall 0 geht von der Beibehaltung des bestehenden Netzprinzips in unveränderter Form aus.

Das Belastungsbild macht dabei folgendes deutlich:

- Im Vergleich zur Verkehrsanalyse 1999 ist in allen relevanten Netzelementen eine zum Teil erhebliche Verkehrsmengenzunahme zu verzeichnen.
- Die Zunahme der Verkehrsbelastung im Prognosezeitraum 2015 liegt - je nach Querschnitt - zwischen ca. + 14 % bis ca. + 21 %.
- Dabei ist die stärkste Belastungszunahme sowohl rein mengenmäßig als auch prozentual im Zuge der Zeppelinstraße - Berliner Straße zu verzeichnen, da hier auch der überwiegende Teil der Verflechtungsbeziehungen zwischen Singen und Rielasingen-Worblingen abgewickelt wird - wie bereits die Verkehrsanalyse 1999 deutlich gezeigt hat.
- Insgesamt ergibt sich für die Zeppelinstraße - Berliner Straße (nördlich Einmündung Hardstraße) im Vergleich zur Analyse 1999 eine Zunahme von ca. + 21 % (ca. 16.600 Kfz/24h : ca. 13.800 Kfz/24h).
- In der unmittelbaren Ortsmitte von Rielasingen (Hauptstraße zwischen Gottmadinger Straße und Ramsener Straße) ist dann eine Prognosebelastung von ca. 15.100 Kfz/24h zu verzeichnen - was einer Zunahme von ca. + 15 % im Prognosezeitraum entspricht (ca. 15.100 Kfz/24h : ca. 13.200 Kfz/24h).

## 5.2

### Planfall 1A

- Bei Planfall 1A, der die Existenz einer Westumfahrung von der verlängerten Friedhofstraße - Münchriedstraße bis zur Ramsener Straße zugrunde legt, ergibt sich im Vergleich zu Planfall 0 insbesondere in der Hauptstraße zwischen Gottmadinger Straße und Ramsener Straße - u. a. auch durch die Restriktionen in diesem Bereich - eine sehr hohe Reduzierung des Verkehrsaufkommens.
- Im Teilabschnitt zwischen Gottmadinger Straße und Gartenstraße verringert sich die Prognosebelastung von ca. 15.000 Kfz/24h auf ca. 2.000 Kfz/24h - was einer Verkehrsentslastung von ca. -86 % entspricht.
- Die Westumfahrung verzeichnet im Bereich zwischen Gottmadinger Straße und Ramsener Straße eine Prognosebelastung von ca. 7.500 Kfz/24h - ca. 8.000 Kfz/24h.
- Da der Planfall 1A keine direkte Verknüpfung der Westumfahrung mit den relevanten Hauptnetzelementen Richtung Singen (Singener Straße, Zeppelinstraße) und keine Nordtangente beinhaltet, ist zwangsläufig das Prognoseverkehrsaufkommen in der Hauptstraße (zwischen Singener Straße und Gottmadinger Straße) mit ca. 10.500 Kfz/24h - ca. 13.300 Kfz/24h nach wie vor entsprechend hoch.
- Insbesondere der nördliche Teilabschnitt der Westumfahrung (nördlich der Gottmadinger Straße) weist aufgrund der Richtung Singen sehr weit westlich geführten Trasse nur eine relativ geringe Prognosebelastung von maximal ca. 4.300 Kfz/24 h auf.
- Damit hält sich insbesondere auch die Entlastungswirkung für die L 191 - Singener Straße mit ca. -19 % in Grenzen (ca. 10.700 Kfz/24h : ca. 13.200 Kfz/24h).

## 5.3

### Planfall 1B

- Im Gegensatz zu Planfall 1A wird bei Planfall 1B die Existenz einer Nordtangente bzw. Querspange zwischen Singener Straße und Gottmadinger Straße vorausgesetzt.
- Dadurch reduziert sich im Vergleich zu Planfall 1A zwangsläufig das Prognoseverkehrsaufkommen in der gesamten Hauptstraße sowie in der Gottmadinger Straße zwischen Hauptstraße und Friedhofstraße in erheblichem Maße.
- In der Hauptstraße (unmittelbar nördlich der Gottmadinger Straße) verringert sich die Prognosebelastung um ca. -9.100 Kfz/24h (ca. 1.400 Kfz/24h : ca. 10.500 Kfz/24h).

- Die verkehrliche Wirksamkeit der Westumfahrung ist - insbesondere im Bereich zwischen Gottmadinger Straße und Ramsener Straße - im Prinzip identisch mit Planfall 1A.
- Durch die Existenz der Nordtangente verlagert sich im Vergleich zu Planfall 1A wieder ein Teil des Richtung Singen orientierten Prognoseverkehrsaufkommens von der Friedhofstraße - Münchriedstraße auf die L 191 - Singener Straße (ca. + 800 Kfz/24h).

## 5.4

### Planfall 2A

- Bei Planfall 2A wird die Westumfahrung von der L 191 - Singener Straße bis zur Ramsener Straße vorausgesetzt (ohne Nordtangente).
- Im Gegensatz zu Planfall 1A bzw. 1B ist durch die direkte Verknüpfung der L 191 - Singener Straße mit der Westumfahrung auch im nördlichen Teilabschnitt der Ortsumfahrung (nördlich der Gottmadinger Straße) bereits eine entsprechende verkehrliche Wirksamkeit gegeben (ca. 6.300 Kfz/24h bis ca. 7.700 Kfz/24h).
- Damit reduziert sich zwangsläufig das Prognoseverkehrsaufkommen im südlichen Teilabschnitt der Singener Straße sowie in der Gottmadinger Straße
- Im Vergleich zu Planfall 1A verringert sich die Prognosebelastung insbesondere auch in der Hauptstraße (zwischen Singener Straße und Gottmadinger Straße) in beträchtlichem Maße bzw. halbiert sich (ca. 5.300 Kfz/24h : ca. 10.500 Kfz/24h).

## 5.5

### Planfall 2B

- Ergänzend zu Planfall 2A wird hier die Existenz der Nordtangente zwischen Singener Straße und Gottmadinger Straße zugrunde gelegt.
- Dadurch ergibt sich im Vergleich zu Planfall 2A vor allem in der Hauptstraße (zwischen Singener Straße und Gottmadinger Straße) sowie in der Gottmadinger Straße (zwischen Hauptstraße und Friedhofstraße) eine weitere erhebliche Reduktion der Prognoseverkehrsbelastungen.
- Im einzelnen sind dabei in den o. g. Netzbereichen folgende Reduktionen zu verzeichnen:
  - o Hauptstraße ca. 2.600 Kfz/24h : ca.5.300 Kfz/24h
  - o Gottmadinger Straße ca. 5.100 Kfz/24h : ca.8.800 Kfz/24h
- Die Prognosebelastung in der Hauptstraße zwischen Gottmadinger Straße

und Gartenstraße reduziert sich von ca. 4.200 Kfz/24h auf ca. 3.000 Kfz/24h.

- Durch die Existenz der Nordtangente zwischen Singener Straße und Gottmadinger Straße erhöht sich im Vergleich zu Planfall 2A zwangsläufig auch die verkehrliche Wirksamkeit der Westumfahrung im Bereich zwischen Gottmadinger Straße und Ramsener Straße um ca. + 2.000 Kfz/24h.

## 5.6

### Planfall 3A

- Der Planfall 3A beinhaltet die westliche Ortsumfahrung von Rielasingen-Worblingen von der Gottmadinger Straße bis zur Ramsener Straße (ohne Nordtangente).
- Da hier die Westumfahrung im Vergleich zu Planfall 2A lediglich von der Ramsener Straße bis zur Gottmadinger Straße geführt wird, ergibt sich zwangsläufig für die Hauptstraße (zwischen Singener Straße und Gottmadinger Straße) sowie für die Gottmadinger Straße keine Entlastung.
- Die Prognosebelastungen betragen in den o. g. Bereichen der Hauptstraße ca. 13.200 Kfz/24h - ca. 15.500 Kfz/24h bzw. in der Gottmadinger Straße ca. 11.300 Kfz/24h und weisen damit nach wie vor einen sehr hohen Belastungswert auf.
- Aufgrund der vorausgesetzten Restriktionen in der Ortsmitte (Hauptstraße zwischen Gottmadinger Straße und Ramsener Straße) ist analog zu den vorgenannten Planfällen (Ausnahme Planfall 0) insbesondere im o. g. Bereich der Hauptstraße sowie in der Ramsener Straße eine deutliche Verkehrsentslastung zu verzeichnen.
- Die Prognosebelastung der Westumfahrung liegt bei ca. 7.000 Kfz/24h.

## 5.7

### Planfall 3B

- Infolge der im Gegensatz zu Planfall 3A hier zugrundegelegten Existenz der Nordtangente bzw. Querspange zwischen Singener Straße und Gottmadinger Straße (einschließlich zusätzlicher Restriktionen in der Hauptstraße zwischen Singener Straße und Gottmadinger Straße sowie in der Gottmadinger Straße zwischen Hauptstraße und Friedhofstraße) ergibt sich für die beiden letztgenannten Netzelemente eine sehr deutliche Entlastung vom Prognoseverkehrsaufkommen (insbesondere vom Durchgangsverkehr).
- Durch die Nordtangente sowie die erwähnten Restriktionen reduziert sich die Prognosebelastung in der Hauptstraße (unmittelbar nördlich der Gottmadinger Straße) auf ca. 1.400 Kfz/24h und im Bereich zwischen Gottmadinger Straße und Gartenstraße auf ca. 1.700 Kfz/24h.

- Die Nordtangente weist eine Prognosebelastung von ca. 12.300 Kfz/24h auf, während für die Westumfahrung ein Prognoseverkehrsaufkommen von ca. 7.500 Kfz/24h zu verzeichnen ist.

## 5.8

### Planfall 4

- Im Gegensatz zu den vorgenannten Planfallkonstellationen legt der Planfall 4 neben einer nördlichen Querspange eine weitestgehend ortsnaher Trassenführung der Westumfahrung zugrunde (mit Tunnellage im nordöstlichen Abschnitt).
- Durch die ortsnaher Trassenführung der Westumfahrung sowie die direkte Verknüpfung mit der unmittelbaren Ortslage von Rielasingen (über die Hofenackerstraße bzw. Gottmadinger Straße - Nördliche Querspange) erhöht sich neben der Attraktivität für den Durchgangsverkehr zwangsläufig auch die Attraktivität für das Ziel- und Quellverkehrsaufkommen.
- Im einzelnen ergibt sich dabei für die Westumfahrung folgende Prognosebelastung:
  - o nordöstlicher Teilabschnitt ca. 10.800 Kfz/24h
  - o südlicher Teilabschnitt ca. 9.400 Kfz/24h
- Deutlich wird im Vergleich zu den vorgenannten Planfällen auch die weitere Reduzierung des Prognoseverkehrsaufkommens im Bereich des nördlichen Teilabschnittes der Ramsener Straße.
- Für den Bereich zwischen Hauptstraße und Hofenackerstraße ergibt sich dabei eine Prognosebelastung von ca. 3.900 Kfz/24h.

## 5.9

### Planfall 5A

- Der Planfall 5A geht von einer weiträumigen Ortsumfahrung von der Ramsener Straße bis zur Zeppelinstraße - Berliner Straße aus.
- Des Weiteren werden neben Restriktionen in der Hauptstraße (Tempo 30 bzw. verkehrsberuhigter Bereich) auch entsprechende Restriktionen in der Hegastraße zwischen Singener Straße und Albert-ten-Brink-Straße, Albert-ten-Brink-Straße und Friedhofstraße zugrunde gelegt (Tempo 30).
- Aufgrund der Weiterführung der Ortsumfahrung bis zur Zeppelinstraße / Berliner Straße und der damit verbundenen Verknüpfung mit sämtlichen relevanten Richtung Singen orientierten Netzelementen ergibt sich insgesamt eine hohe verkehrliche Wirksamkeit für die Ortsumfahrung.

- Je nach betrachtetem Teilabschnitt liegt die Prognosebelastung zwischen ca. 10.100 Kfz/24h und ca. 14.700 Kfz/24h.
- Durch die vorgenannten Restriktionen im zentralen innerörtlichen Bereich ergibt sich folgerichtig eine deutliche Verringerung der Prognoseverkehrsbelastung - insbesondere für folgende Netzbereiche:
  - o Hauptstraße ca. 1.600 Kfz/24h - ca. 4.300 Kfz/24h
  - o Hegaustraße ca. 2.800 Kfz/24h - ca. 3.800 Kfz/24h  
(zwischen Singener Straße  
und Albert-ten-Brink-Straße)
  - o Albert-ten-Brink-Straße ca. 5.400 Kfz/24h
- Die Zeppelinstraße als wichtigstes Netzelement zur Aufnahme des Ziel- und Quellverkehrs zwischen Singen und Rielasingen-Worblingen sowie als Zubringer zur Ortsumfahrung weist - je nach betrachtetem Querschnitt - im einzelnen folgende Prognosebelastungen auf:
  - o Zeppelinstraße zwischen K 6158 ca. 14.000 Kfz/24h -  
und Einmündung Hardstraße ca. 15.300 Kfz/24h
  - o Zeppelinstraße zwischen Worblinger ca. 11.300 Kfz/24h -  
Straße und K 6158 ca. 13.200 Kfz/24h
  - o Zeppelinstraße zwischen Hegaustraße  
und Worblinger Straße ca. 7.800 Kfz/24h

## 5.10

### Planfall 5B

- Im Gegensatz zu Planfall 5A wird hier die Friedhofstraße (zwischen Gottmadinger Straße und Ortsumfahrung) nicht nur restriktiv behandelt, sondern grundsätzlich Richtung Gottmadinger Straße nicht direkt mit der Ortsumfahrung verknüpft
- Die Verknüpfung mit der Ortsumfahrung erfolgt ausschließlich Richtung Singen (Münchriedstraße).
- Im Vergleich zu Planfall 5A erhöht sich durch das Abhängen der Friedhofstraße bei Planfall 5B die verkehrliche Wirksamkeit der Ortsumfahrung - insbesondere im Bereich zwischen Gottmadinger Straße und verlängerter Friedhofstraße bzw. Münchriedstraße - insgesamt nochmals.
- Die Prognosebelastung beträgt im o. g. Bereich ca. 14.800 Kfz/24h.
- Im wesentlichen ist ansonsten annähernd die gleiche Entlastungswirkung bzw. Verkehrsreduktion für den unmittelbaren innerörtlichen Bereich zu verzeichnen, wie bei Planfall 5A.

## 5.11

### Planfall 6A

- Der Planfall 6A legt im Vergleich zu Planfall 5A die Weiterführung der Ortsumfahrung von der Zeppelinstraße in südöstlicher Richtung bis zur K 6158 (Richtung Radolfzell / Böhlingen) zugrunde.
- Die Restriktionen im innerörtlichen Bereich sind dabei identisch mit Planfall 5A.
- Durch die weitergehende großräumige Führung erhöht sich die Wirksamkeit der Ortsumfahrung (im Vergleich zu Planfall 5A) insgesamt nur marginal.
- Die Prognosebelastungen liegen im Bereich zwischen Ramsener Straße und Zeppelinstraße - Berliner Straße zwischen ca. 10.300 Kfz/24h und ca. 15.100 Kfz/24h.
- Dagegen ist der Teilabschnitt zwischen Zeppelinstraße - Berliner Straße und Kreisstraße K 6158 mit ca. 2.700 Kfz/24h nur sehr gering frequentiert.
- Dies ist insbesondere darin begründet, daß einerseits die Gesamt-Prognoseverkehrsbelastung im Zuge der K 6158 (Ri. Radolfzell / Böhlingen) relativ niedrig ist und andererseits der überwiegende Teil dem Ziel- und Quellverkehrsaufkommen von Rielasingen-Worblingen zuzuordnen ist.
- Die Entlastungswirkung bzw. Verkehrsmengenreduktion für den unmittelbaren innerörtlichen Bereich von Rielasingen - Worblingen ist im wesentlichen weitestgehend identisch mit Planfall 5A.

## 5.12

### Planfall 6B

- Im Gegensatz zu Planfall 6A erfolgt hier keine Verknüpfung der Friedhofstraße (Richtung Gottmadinger Straße) mit der Ortsumfahrung.
- Die übrigen Restriktionen im unmittelbaren innerörtlichen Bereich sind identisch mit den Planfällen 5A, 5B, 6A.
- Durch das Abhängen der Friedhofstraße (Richtung Gottmadinger Straße) ergibt sich im Vergleich zu Planfall 6A - insbesondere im Bereich zwischen Gottmadinger Straße und Münchriedstraße - eine entsprechende Verkehrsmengenzunahme im Zuge der Ortsumfahrung.
- Die Ortsumfahrung selbst ist im Bereich zwischen Ramsener Straße und Zeppelinstraße - Berliner Straße prognostisch mit ca. 10.400 Kfz/24h bis ca. 15.200 Kfz/24h frequentiert.

- Dagegen ist wiederum der Teilabschnitt der Ortsumfahrung zwischen Zeppelinstraße - Berliner Straße und Kreisstraße K 6158 mit einer Prognosebelastung von ca. 2.600 Kfz/24h nur gering frequentiert (siehe auch Planfall 6A bzw. Textziffer 5.11).
- Die Entlastungswirkung bzw. Verkehrsmengenreduktion im unmittelbaren innerörtlichen Kernbereich von Rielasingen ist weitestgehend identisch mit den Planfällen 5A, 5B und 6A.

## 6.

### **ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN**

- Die vorliegende Untersuchung macht deutlich, daß das Verkehrsaufkommen im relevanten Straßennetz von Rielasingen-Worblingen im Vergleich zu 1988 insgesamt stark zugenommen hat.
- Vor allem in der Zeppelinstraße ist eine Zunahme der Querschnittbelastung von ca. + 55% zu verzeichnen.
- Obwohl insbesondere durch die zwischenzeitlich erfolgte Realisierung der Georg-Fischer-Straße in Singen das Gesamt-Durchgangsverkehrsaufkommen um ca. -12% zurückgegangen ist, wird nach wie vor noch der gesamte überörtliche Verkehr im Zuge der L 191 (Singen ↔ Schweiz) durch die Ortsmitte von Rielasingen geführt. Dies verdeutlicht auch die hohe Querschnittbelastung von ca. 13.000 Kfz/24h in der Hauptstraße zwischen Gottmadinger Straße und Albert-ten-Brink-Straße.
- Im Zuge des grenzüberschreitenden Verkehrs der L 191 - Ramsener Straße (südlich der Einmündung Arlemer Straße) ist im Vergleich zu 1988 eine Verkehrsmengenzunahme von ca. +43% zu verzeichnen (ca. 8.300 Kfz/24h: ca. 5.820 Kfz/24h).
- Ohne zusätzliche Netzergänzungen (Planfall 0 bzw. Status Quo) wird sich das Verkehrsaufkommen und damit auch der Durchgangsverkehr (insbesondere im Zuge der OD L 191) im Prognosezeitraum 2015 weiter erhöhen.
- Im Durchschnitt ist dabei für Rielasingen-Worblingen - bezogen auf das relevante Straßennetz - von einer Zunahme des Fahrtenaufkommens von ca. + 21% auszugehen.
- Dadurch ergibt sich in unmittelbarem Ortskernbereich von Rielasingen in der Hauptstraße (zwischen Gottmadinger Straße und Albert-ten-Brink-Straße) eine Prognosebelastung von ca. 15.100 Kfz/24h.
- Damit ist gleichzeitig auch eine erhebliche Beeinträchtigung der städtebaulichen Qualität in diesem zentralen innerörtlichen Quartierbereich verbunden (u. a. Lärm, Abgase, ...).

- Vor diesem Hintergrund bietet eine westliche Ortsumfahrung, die neben der Aufnahme des Durchgangsverkehrs (insbesondere im Zuge der L 191) auch einen Teil des Ziel- und Quellverkehrsaufkommens von Rielasingen-Worblingen aus der unmittelbaren Ortsmitte aufnimmt, die Chance für gestalterische Maßnahmen (u. a. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, ...) im zentralen Ortskernbereich von Rielasingen.

Damit würde sich letztendlich auch die Aufenthaltsqualität in diesem Quartierbereich (Hauptstraße) erheblich verbessern.

**Im Ergebnis der in diesem Zusammenhang untersuchten Planfallkonstellationen zu einer Ortsumfahrung von Rielasingen-Worblingen kristallisiert sich der**

### **PLANFALL 5B**

**nach Abwägung aller Vor- und Nachteile als Vorzugsvariante bzw. zu präferierende Lösung heraus.**

Der Planfall 5B legt dabei eine weiträumige Ortsumfahrung von der Ramsener Straße bis zur Zeppelinstraße / Berliner Straße zugrunde.

Das Belastungsbild (Prognose 2015) verdeutlicht, daß bei Planfall 5B generell im Zuge des gesamten Trassenverlaufes bzw. in jedem Teilabschnitt eine deutliche verkehrliche Wirksamkeit der Ortsumfahrung gegeben ist.

Dies zeigen auch die Prognosebelastungen von ca. 10.200 Kfz/24h bis ca. 14.800 Kfz/24h.

Durch die gleichzeitig zugrundegelegten Restriktionen in der Hauptstraße, Hegaustraße und Albert-ten-Brink-Straße (u. a. Verkehrsberuhigter Bereich, Tempo 30, ...) ergibt sich in diesem zentralen innerörtlichen Bereich von Rielasingen eine drastische Reduzierung der Prognoseverkehrsbelastungen.

Im Vergleich zu Planfall 0 (Status Quo) ist bei Planfall 5B u. a. in der unmittelbaren Ortsmitte (Hauptstraße zwischen Gottmadinger Straße und Albert-ten-Brink-Straße) eine Verringerung des Prognoseverkehrsaufkommens um ca. -90% zu verzeichnen (ca. 1.300 Kfz/24h : ca. 15.100 Kfz/24h).

Damit ist gleichzeitig auch die Möglichkeit für entsprechende städtebaulich-gestalterische Maßnahmen in diesem zentralen innerörtlichen Quartierbereich gegeben.

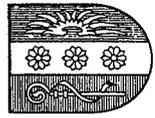
Aufgrund des beträchtlichen - insbesondere auch finanziellen - Umfangs für eine weiträumige Ortsumfahrung entsprechend Planfall 5B ist durchaus eine stufenweise Realisierung der Gesamtmaßnahme denkbar.

Dabei könnte in einer 1. Realisierungsstufe der Teilabschnitt zwischen L 191 - Ramsener Straße und L 222 - Gottmadinger Straße (mit Tunnellage im nördlichen Teilstück) fertiggestellt werden, während im 2. Bauabschnitt die Wei-

terführung von der L 222 - Gottmadinger Straße bis zur Zeppelinstraße / Berliner Straße erfolgt.

Damit würde gewährleistet, daß bereits nach Fertigstellung des 1. Teilschnittes für dieses Teilstück der Ortsumfahrung eine entsprechende verkehrliche Wirksamkeit gegeben ist (siehe auch Planfall 3A).

Voraussetzung dafür ist aber die gleichzeitige restriktive Behandlung der Hauptstraße zwischen Gottmadinger Straße und Albert-ten-Brink-Straße (z. B. Tempo 30; verkehrsberuhigter Bereich).



# RIELASINGEN- WORBLINGEN

## VERKEHRSUNTERSUCHUNG

### B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG

#### ZÄHLSTELLENPLAN

BEFRAGUNG DES EIN- BZW.  
AUSSTRAHLENDEN VERKEHRS,  
15:00 - 19:00 UHR

BF 1-8

QUERSCHNITZÄHLUNG  
BEIDER RICHTUNGEN,  
15:00 - 19:00 UHR

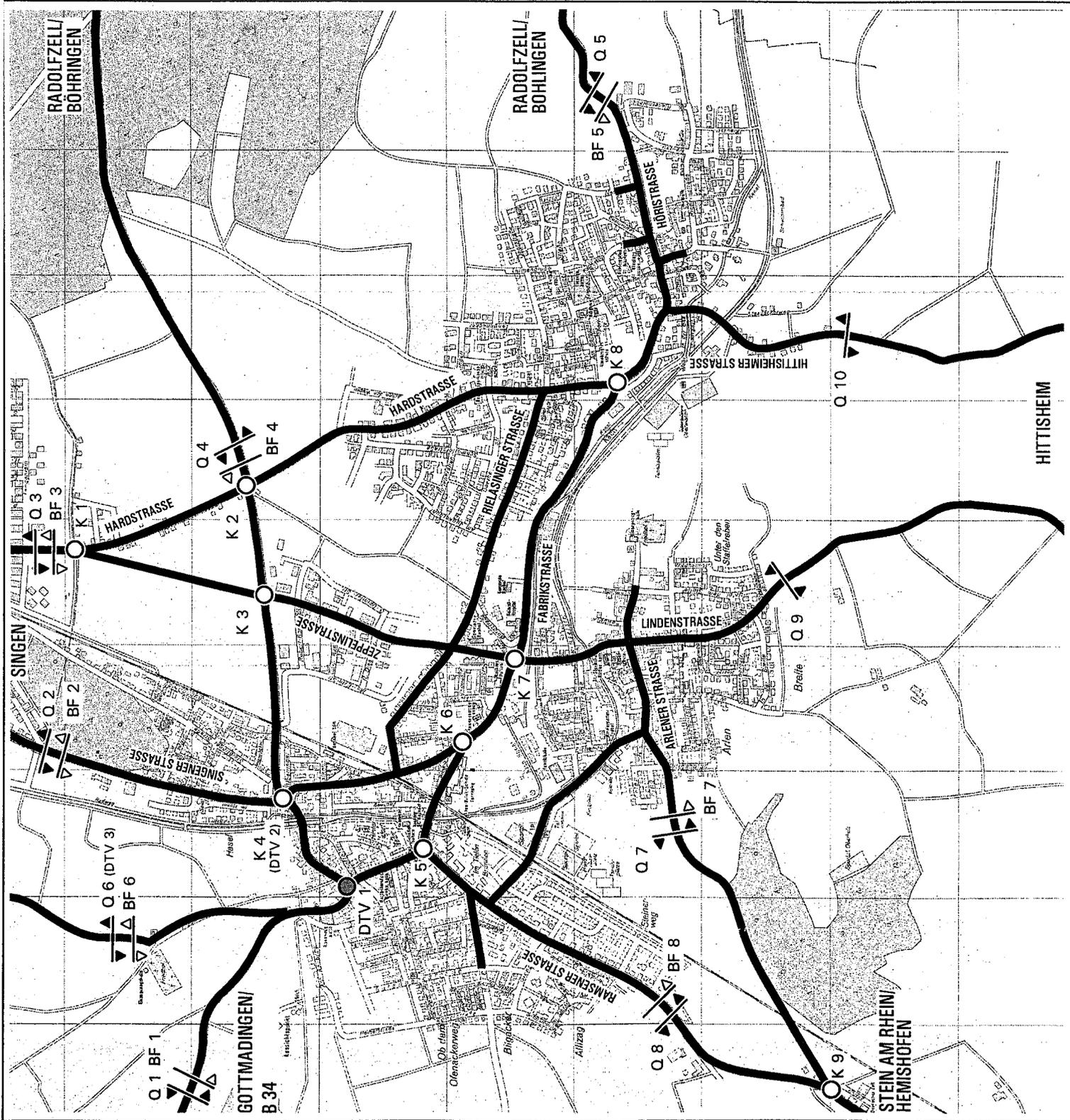
Q 1-10

KNOTENPUNKTZÄHLUNG  
15:00 - 19:00 UHR

K 1-9

DAUERZÄHLUNG DTV-16H  
06:00 - 22:00 UHR

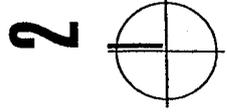
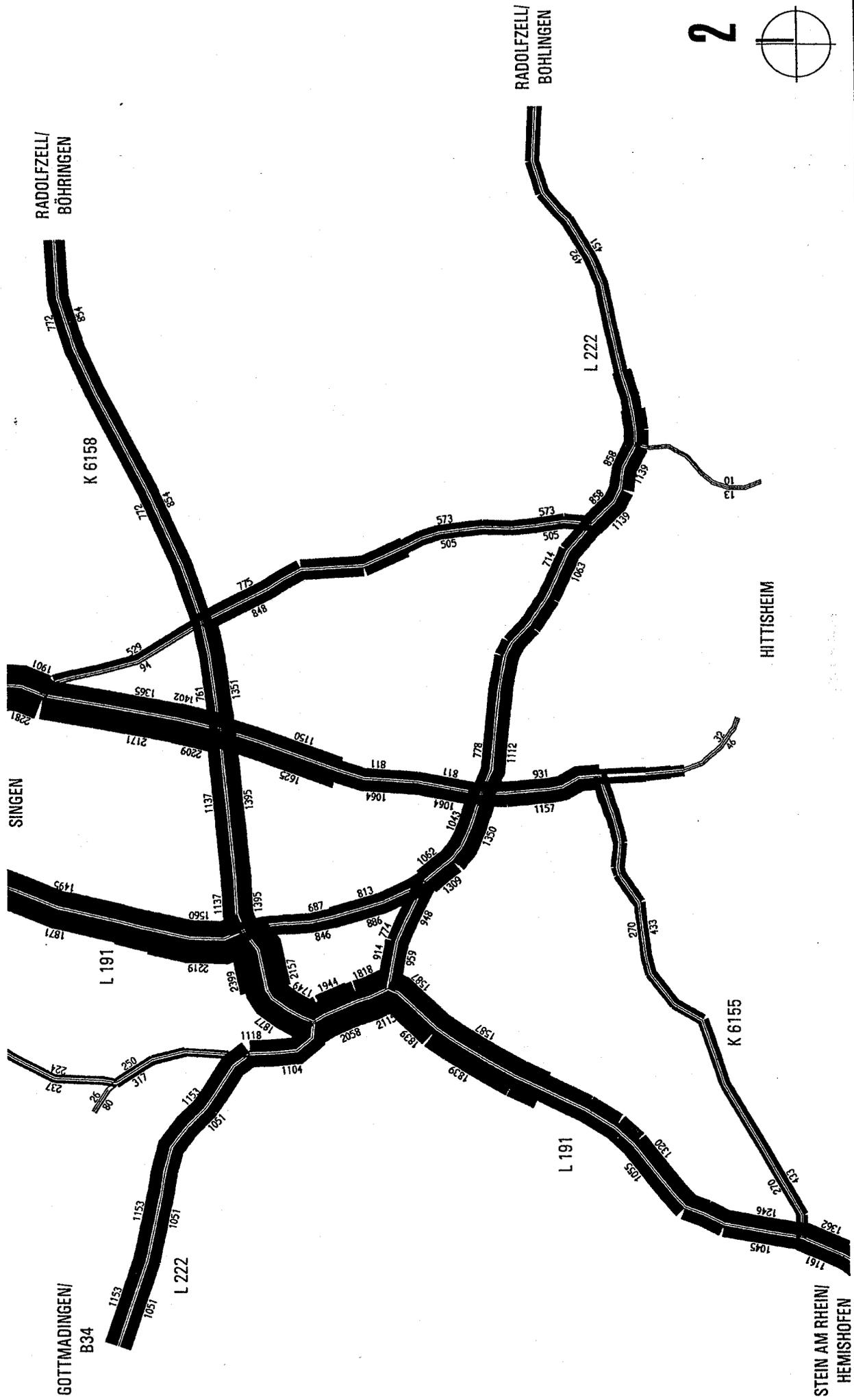
DTV 1





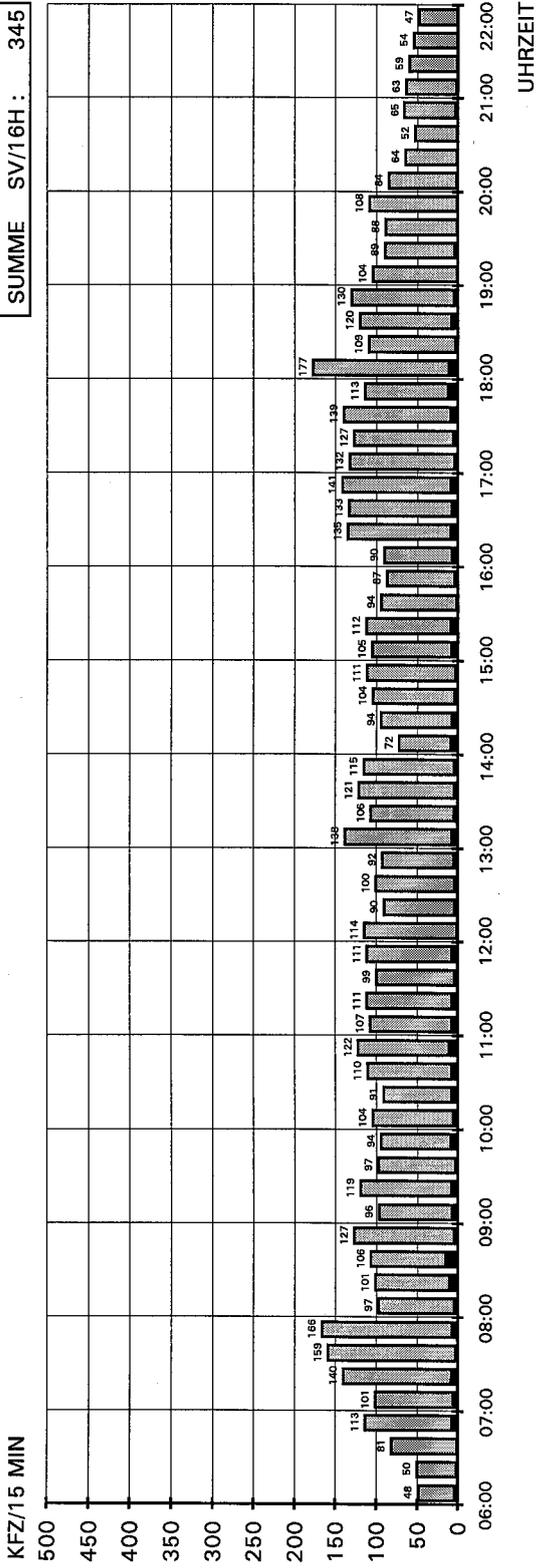
# RIELASINGEN-WORBLINGEN

# VERKEHRSUNTERSUCHUNG B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG



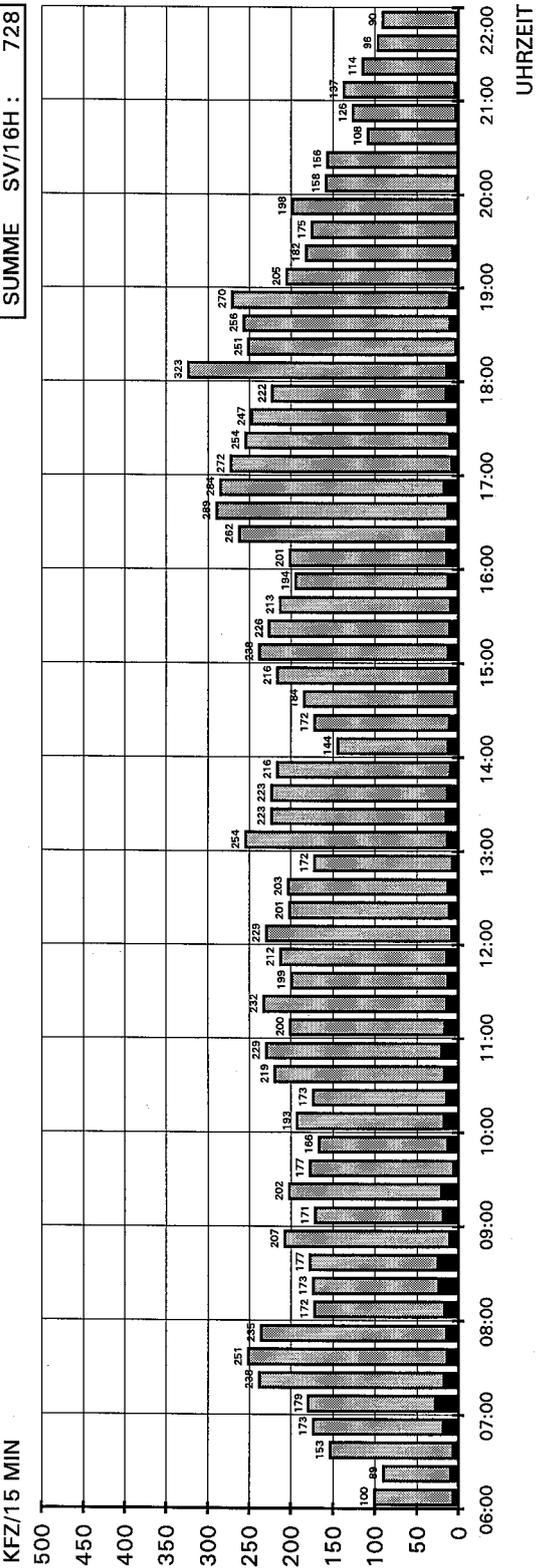
### RIELASINGEN-WORBLINGEN (DTV 1) HAUPTSTRASSE / GOTTMADINGER STRASSE VERKEHR AUS RICHTUNG HAUPTSTRASSE (INNENSTADT)

SUMME KFZ/16H: 6628  
SUMME SV/16H: 345



### RIELASINGEN-WORBLINGEN (DTV 1) HAUPTSTRASSE / GOTTMADINGER STRASSE QUERSCHNITT HAUPTSTRASSE (INNENSTADT)

SUMME KFZ/16H: 12704  
SUMME SV/16H: 728



DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL  
(IM STRASSENQUERSCHNITT):  
5,73 %

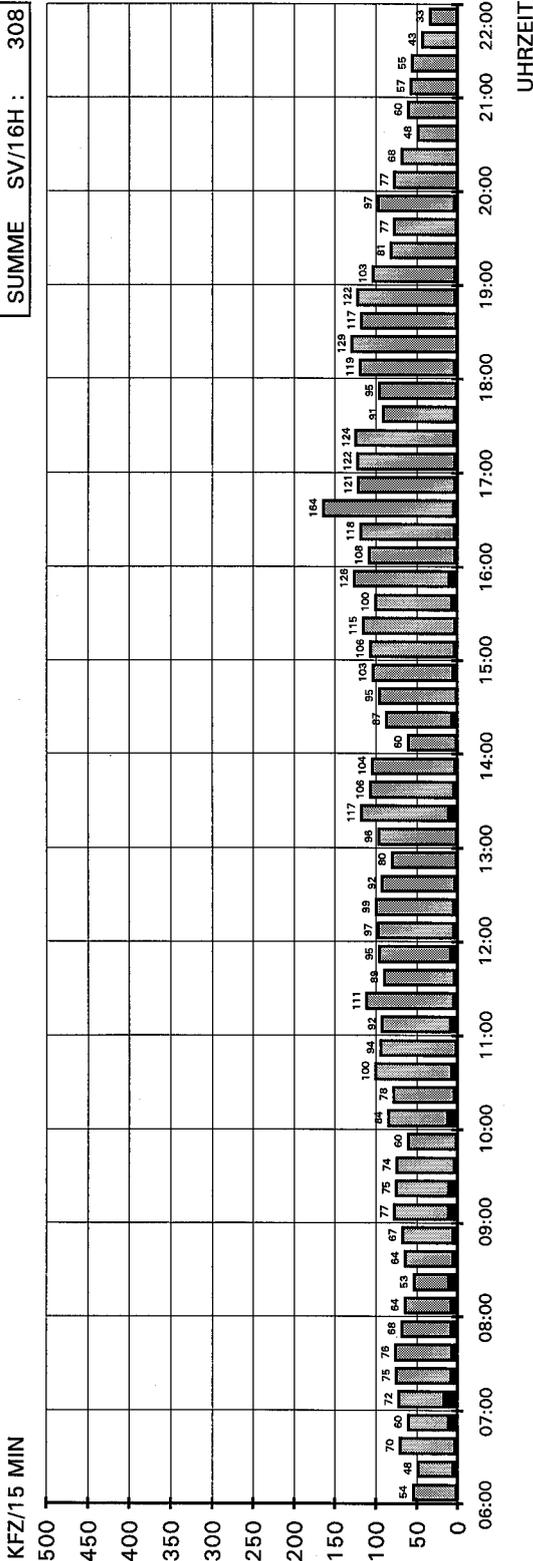
— KFZ-GESAMT  
— SV-ANTEIL

BALKEN = 15 MIN WERT

ERHEBUNGSDATUM: 04.05.1999

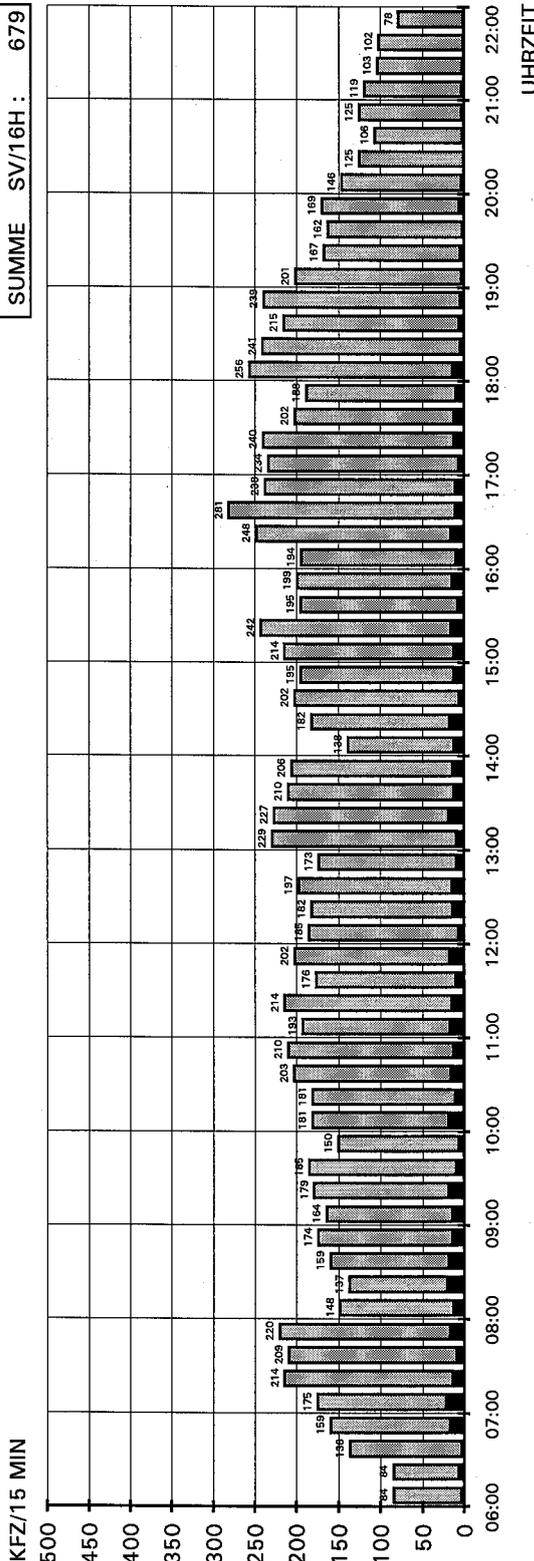
### RIELASINGEN-WORBLINGEN (DTV 1) HAUPTSTRASSE / GOTTMADINGER STRASSE VERKEHR AUS RICHTUNG HAUPTSTRASSE (Ri. Singener Straße)

SUMME KFZ/16H : 5612  
SUMME SV/16H : 308



### RIELASINGEN-WORBLINGEN (DTV 1) HAUPTSTRASSE / GOTTMADINGER STRASSE QUERSCHNITT HAUPTSTRASSE (Ri. Singener Straße)

SUMME KFZ/16H : 11692  
SUMME SV/16H : 679



DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL  
(IM STRASSENQUERSCHNITT):

5.81 %



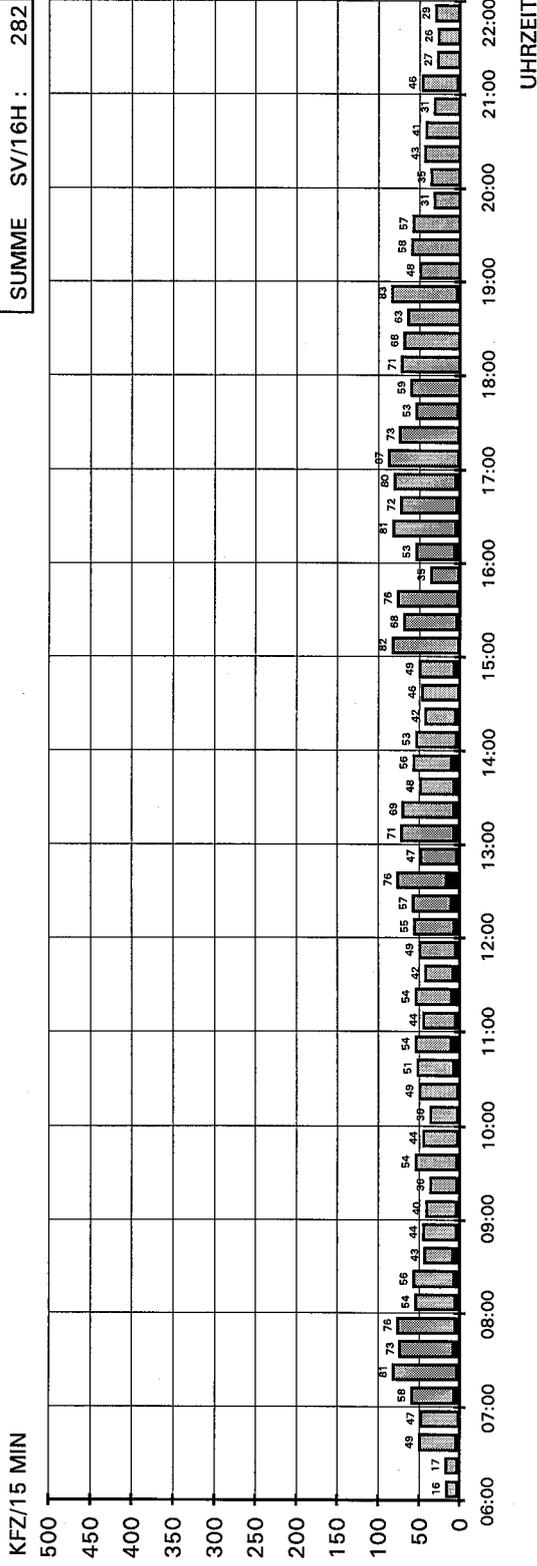
BALKEN = 15 MIN WERT

**RIELASINGEN-WORBLINGEN (DTV 1)**  
 HAUPTSTRASSE / GOTTMADINGER STRASSE  
 VERKEHR AUS RICHTUNG GOTTMADINGER STRASSE



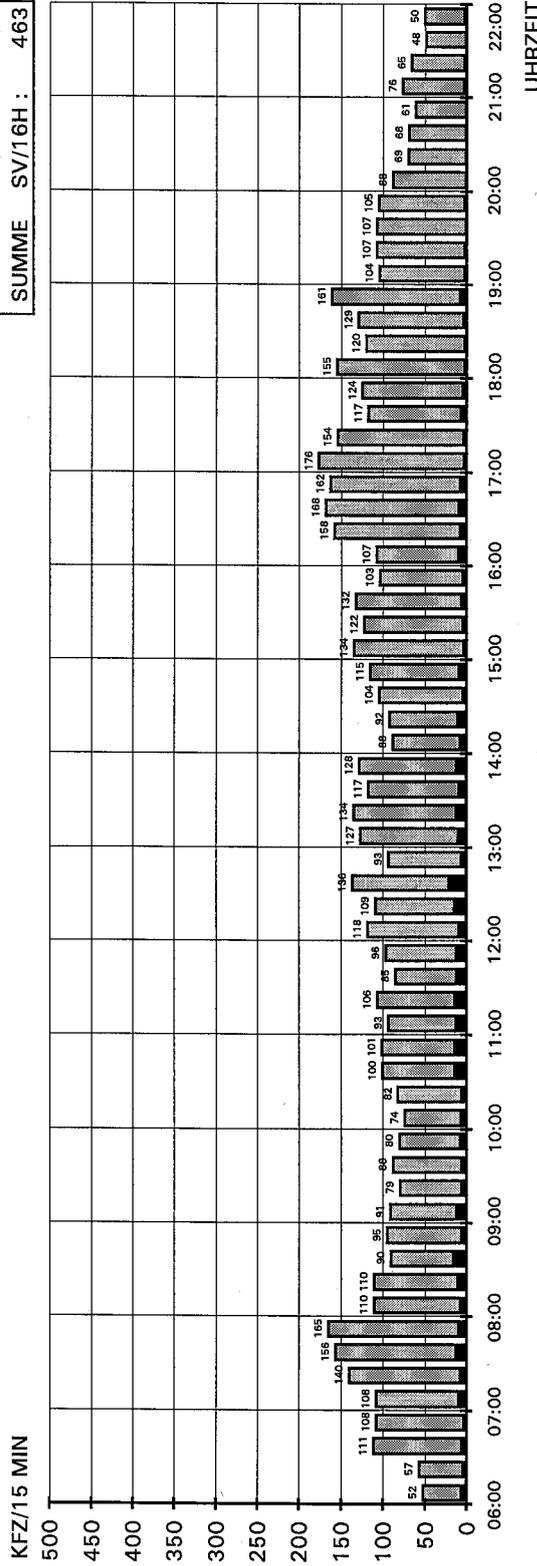
**VERKEHRSUNTERSUCHUNG**  
**B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG**

SUMME KFZ/16H: 3412  
 SUMME SV/16H: 282



**RIELASINGEN-WORBLINGEN (DTV 1)**  
 HAUPTSTRASSE / GOTTMADINGER STRASSE  
 QUERSCHNITT GOTTMADINGER STRASSE

SUMME KFZ/16H: 6908  
 SUMME SV/16H: 463



**TAGESGANGLINIEN**  
 DTV 16H (6-22 UHR)

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL  
 (IM STRASSENQUERSCHNITT):  
 6,70 %



BALKEN = 15 MIN WERT

ERHEBUNGSDATUM: 04.05.1999

1999  
 STUTTGART



**RIELASINGEN-WORBLINGEN (DTV 1)**  
 HAUPTSTRASSE / GOTTMADINGER STRASSE  
 QUERSCHNITT HAUPTSTRASSE (INNENSTADT)



**VERKEHRSUNTERSUCHUNG**  
**B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG**

**TAGESGANGLINIEN**  
 DTV 16H (6-22 UHR)

**RIELASINGEN-WORBLINGEN (DTV 1)**  
 HAUPTSTRASSE / GOTTMADINGER STRASSE  
 GESAMTER IN DEN KNOTEN EINFAHRENDER VERKEHR

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL  
 (IM GESAMTKNOTEN):  
 5,97 %

— KFZ-GESAMT  
 — SV-ANTEIL

BALKEN = 15 MIN WERT

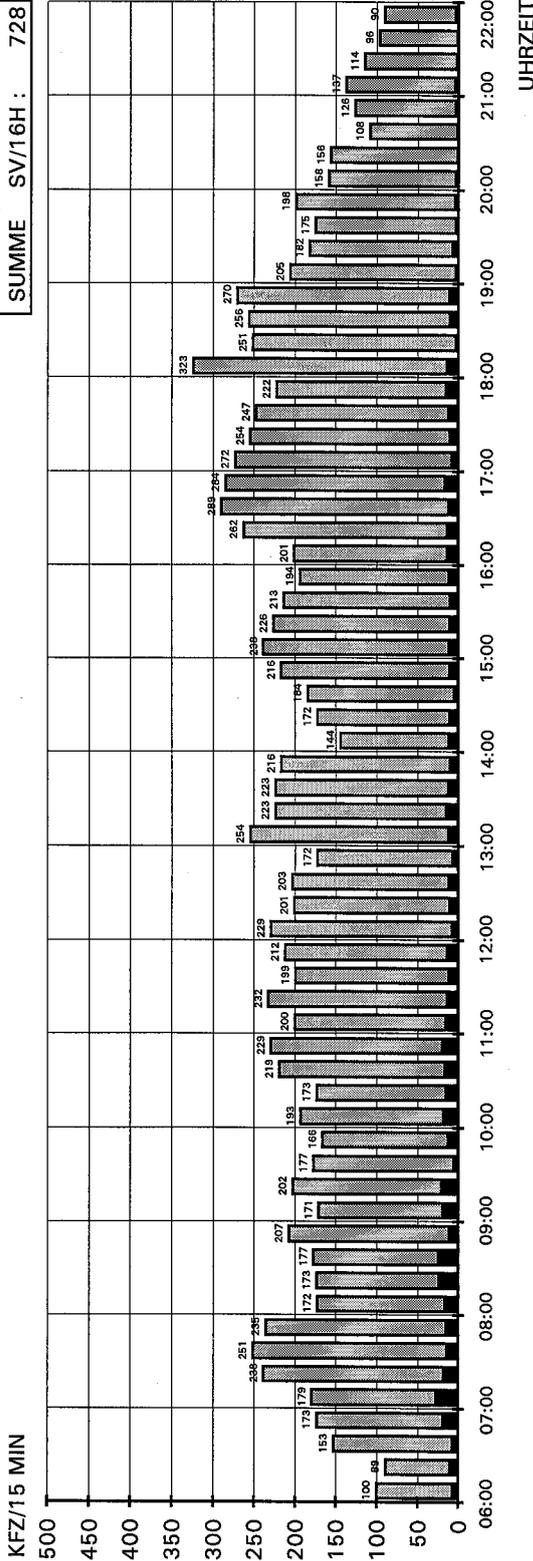
**6**

ERHEBUNGSDATUM: 04.05.1999

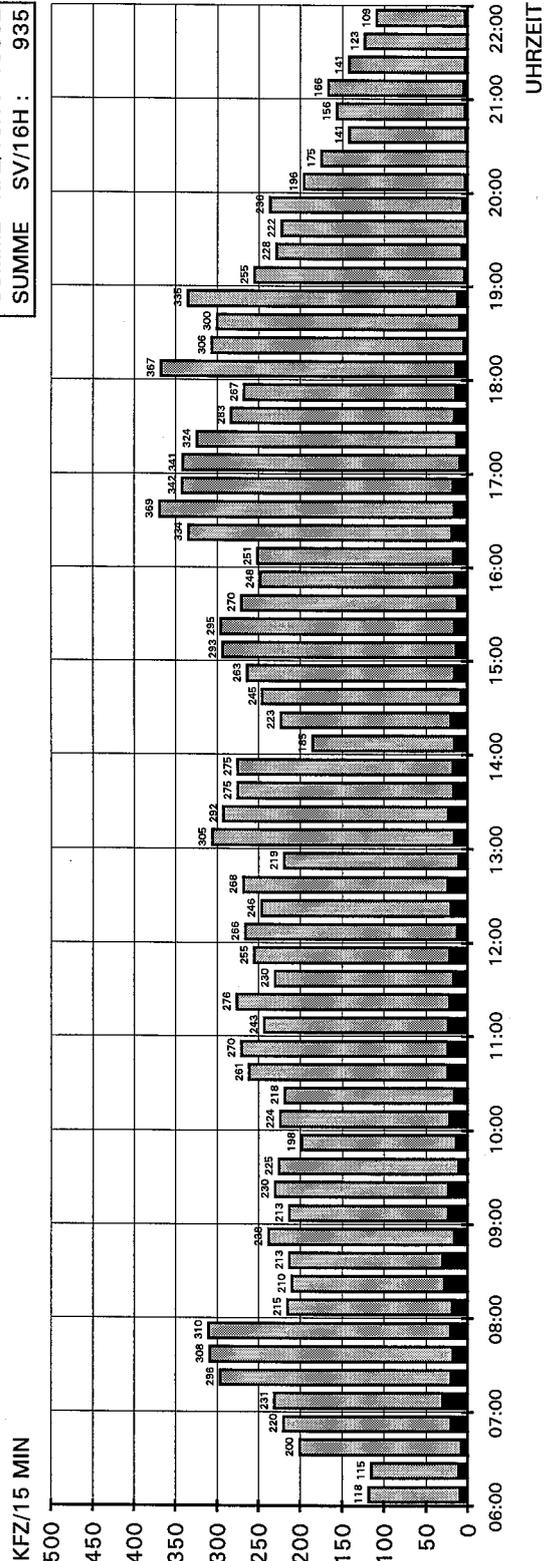
1999  
 STUTTGART



SUMME KFZ/16H : 12704  
 SUMME SV/16H : 728

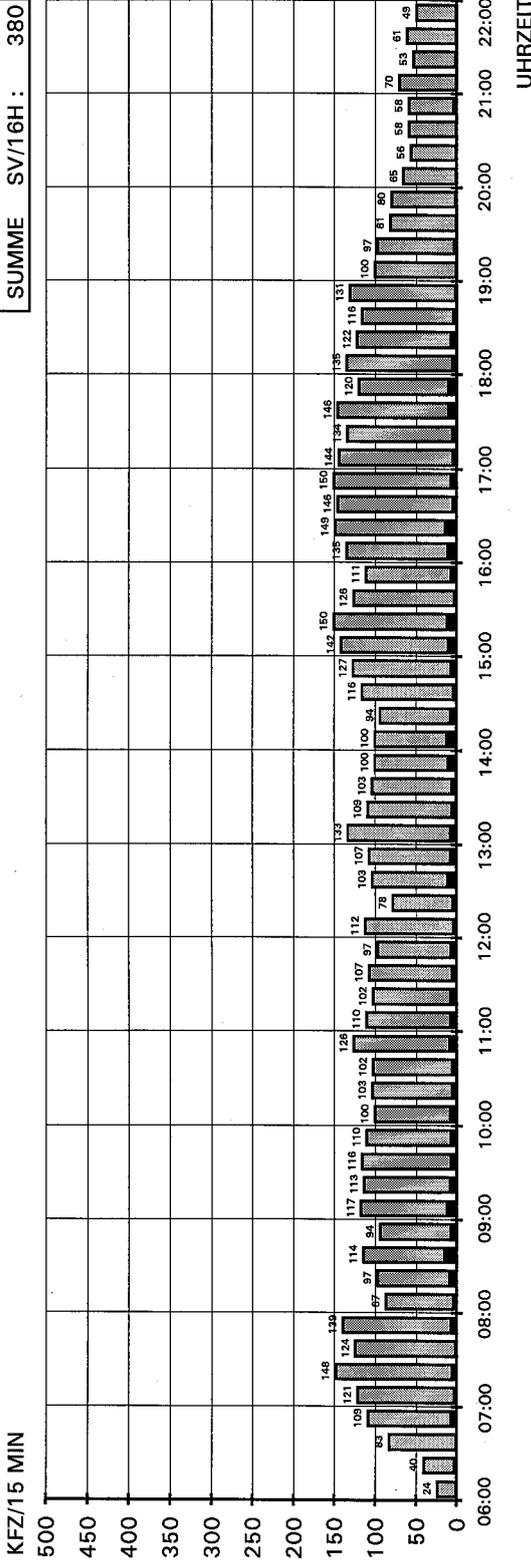


SUMME KFZ/16H : 15652  
 SUMME SV/16H : 935



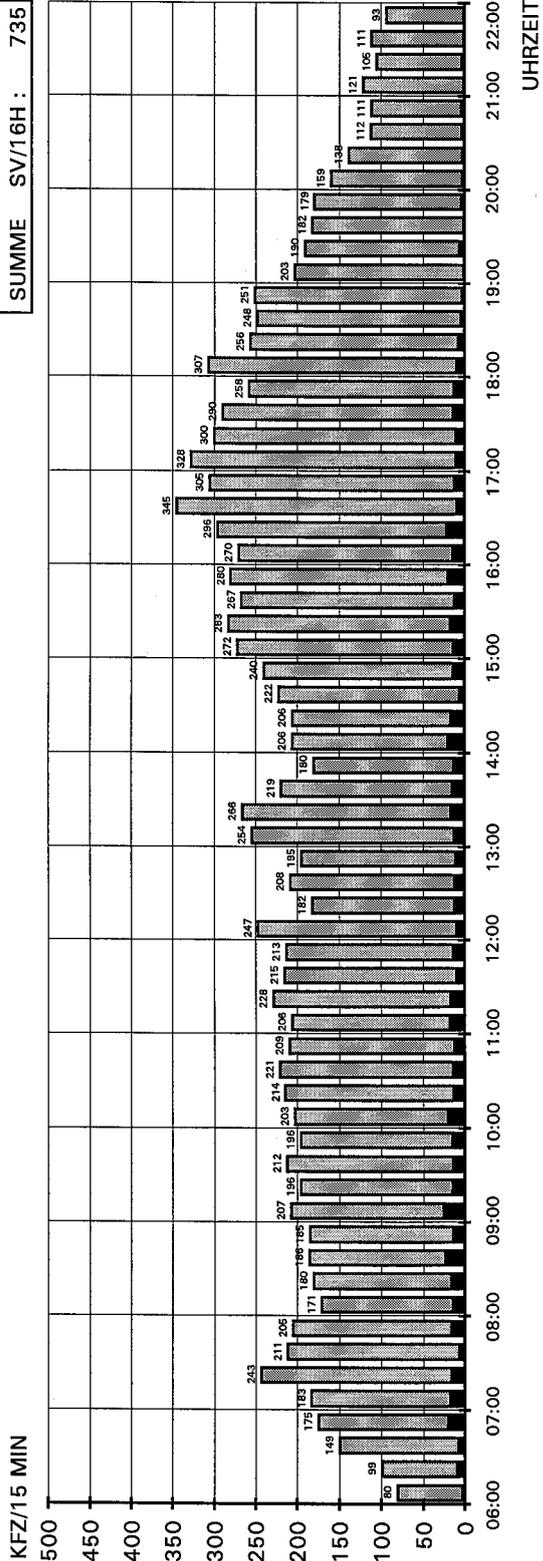
### RIELASINGEN-WORBLINGEN (DTV 2) HAUPTSTRASSE / SINGENER STRASSE VERKEHR AUS RICHTUNG HAUPTSTRASSE (INNENSTADT)

SUMME KFZ/16H : 6750  
SUMME SV/16H : 380



### RIELASINGEN-WORBLINGEN (DTV 2) HAUPTSTRASSE / SINGENER STRASSE QUERSCHNITT HAUPTSTRASSE (INNENSTADT)

SUMME KFZ/16H : 13472  
SUMME SV/16H : 735



DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL  
(IM STRASSENQUERSCHNITT):

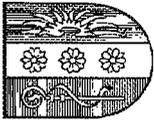
5,46 %



BALKEN = 15 MIN WERT

7

ERHEBUNGSDATUM: 04.05.1999



## VERKEHRSUNTERSUCHUNG B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG

TAGESGANGLINIEN  
DTV 16H (6-22 UHR)

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL  
(IM STRASSENQUERSCHNITT):  
3,29 %



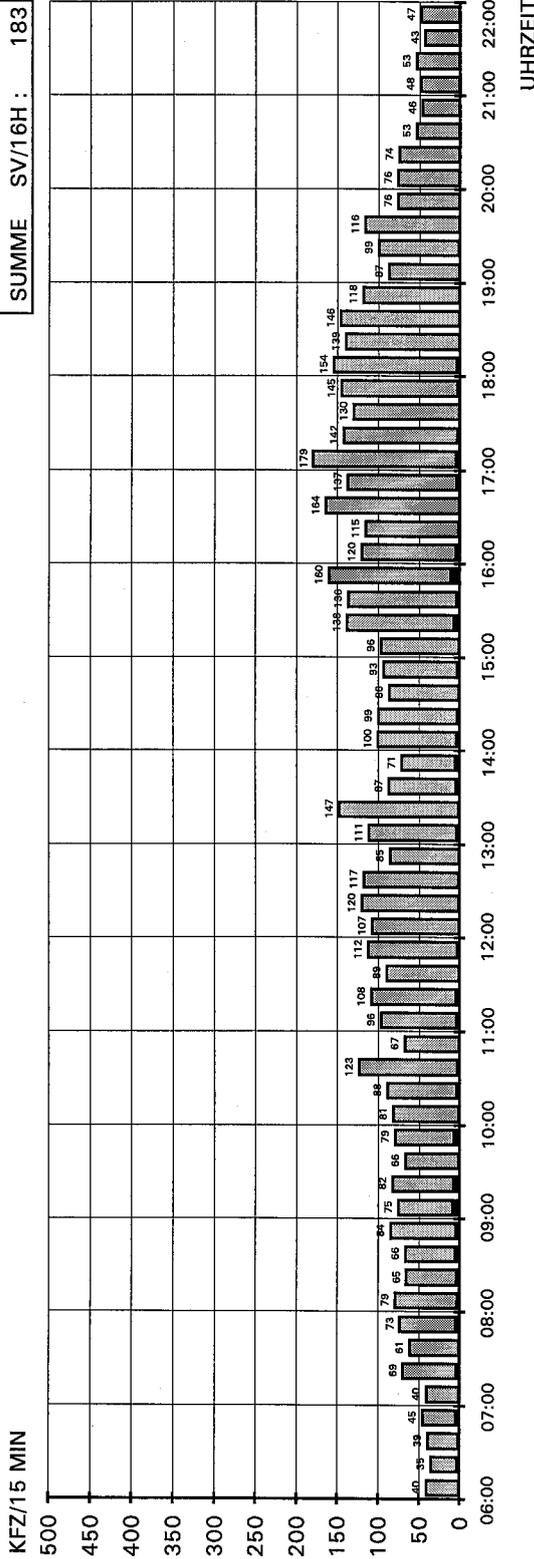
BALKEN = 15 MIN WERT

8

ERHEBUNGSDATUM: 04.05.1999

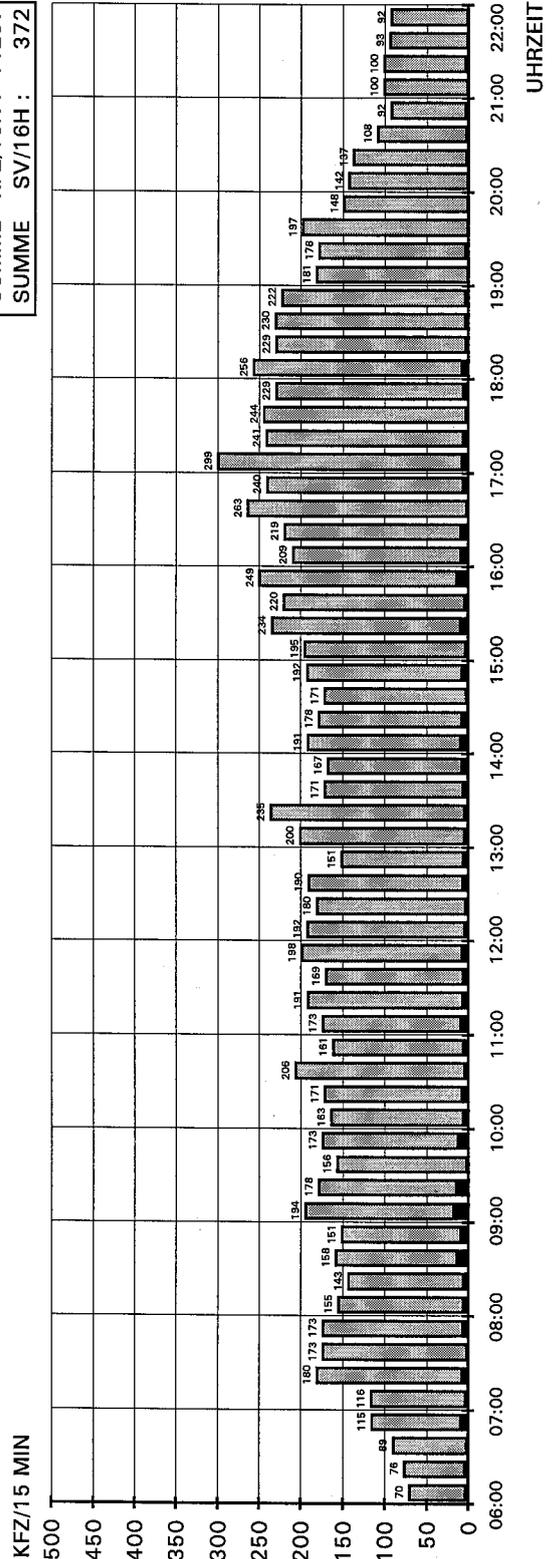
### RIELASINGEN-WORBLINGEN (DTV 2) HAUPTSTRASSE / SINGENER STRASSE VERKEHR AUS RICHTUNG SINGENER STRASSE

SUMME KFZ/16H : 6022  
SUMME SV/16H : 183



### RIELASINGEN-WORBLINGEN (DTV 2) HAUPTSTRASSE / SINGENER STRASSE QUERSCHNITT SINGENER STRASSE

SUMME KFZ/16H : 11297  
SUMME SV/16H : 372



TAGESGANGLINIEN  
DTV 16H (6-22 UHR)

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL  
(IM STRASSENQUERSCHNITT):

7,10 %



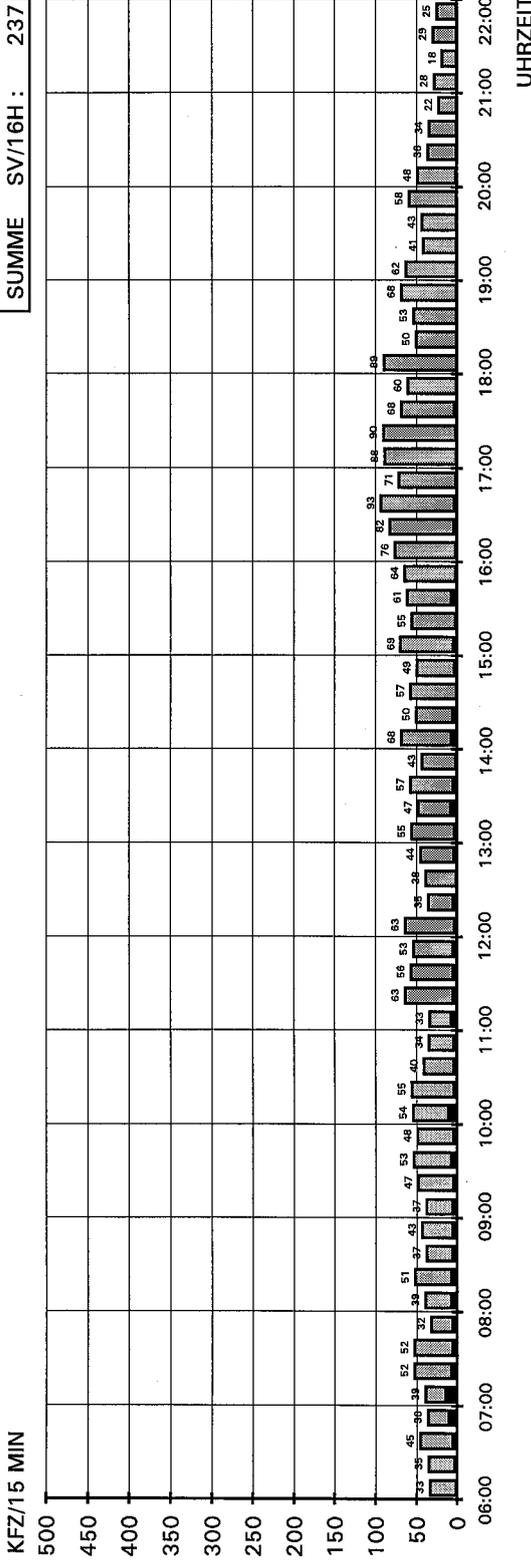
BALKEN = 15 MIN WERT

9

ERHEBUNGSDATUM: 04.05.1999

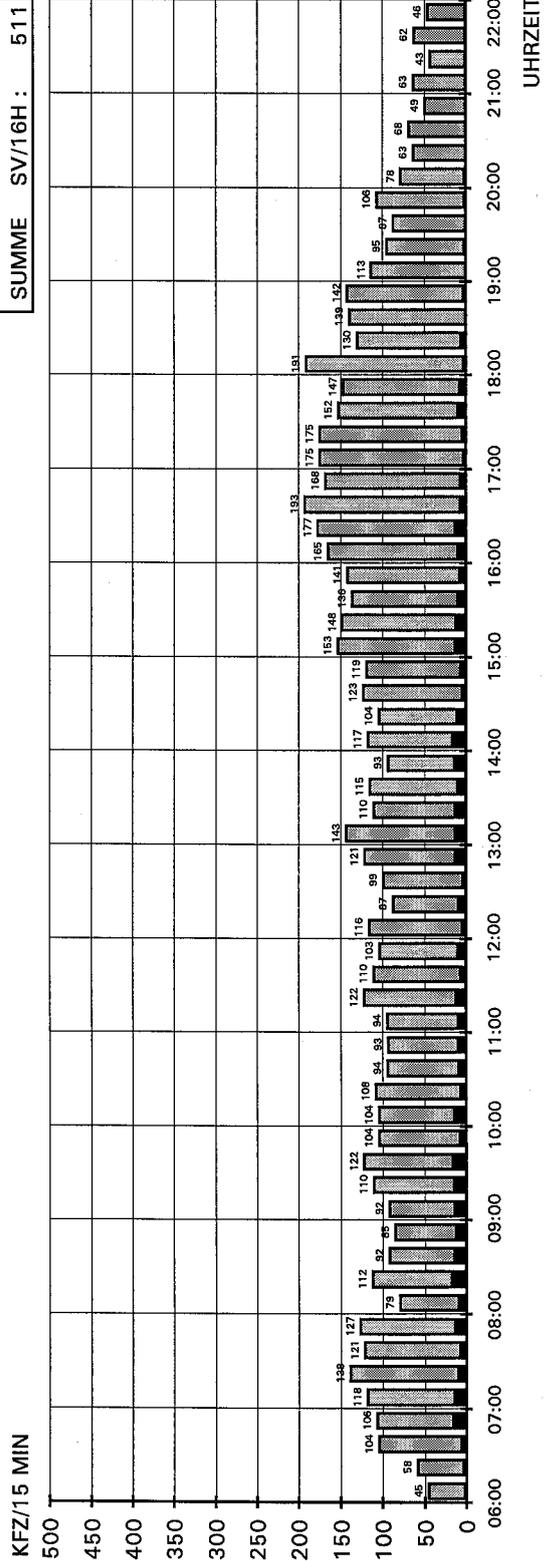
### RIELASINGEN-WORBLINGEN (DTV 2) HAUPTSTRASSE / SINGENER STRASSE VERKEHR AUS RICHTUNG KREISSTRASSE NACH RADOLFZELL

SUMME KFZ/16H : 3254  
SUMME SV/16H : 237



### RIELASINGEN-WORBLINGEN (DTV 2) HAUPTSTRASSE / SINGENER STRASSE QUERSCHNITT KREISSTRASSE NACH RADOLFZELL

SUMME KFZ/16H : 7193  
SUMME SV/16H : 511



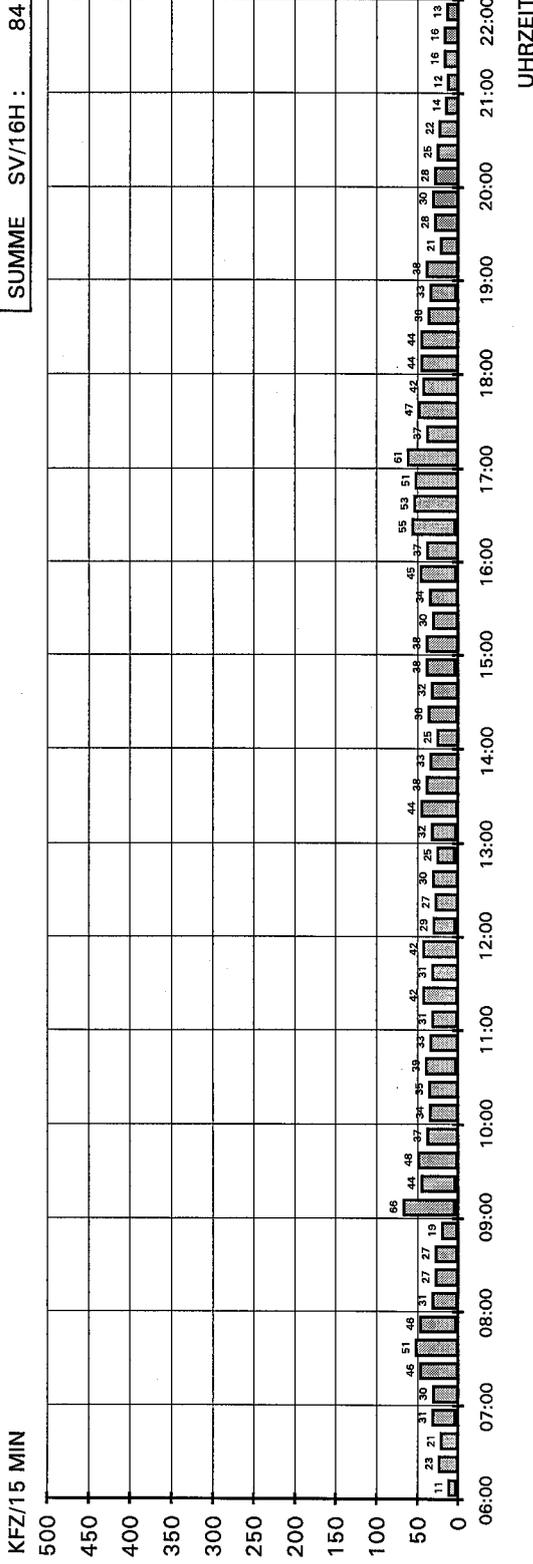
# RIELASINGEN-WORBLINGEN (DTV 2)

HAUPTSTRASSE / SINGENER STRASSE  
VERKEHR AUS RICHTUNG HEGAUSTRASSE



## VERKEHRSUNTERSUCHUNG B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG

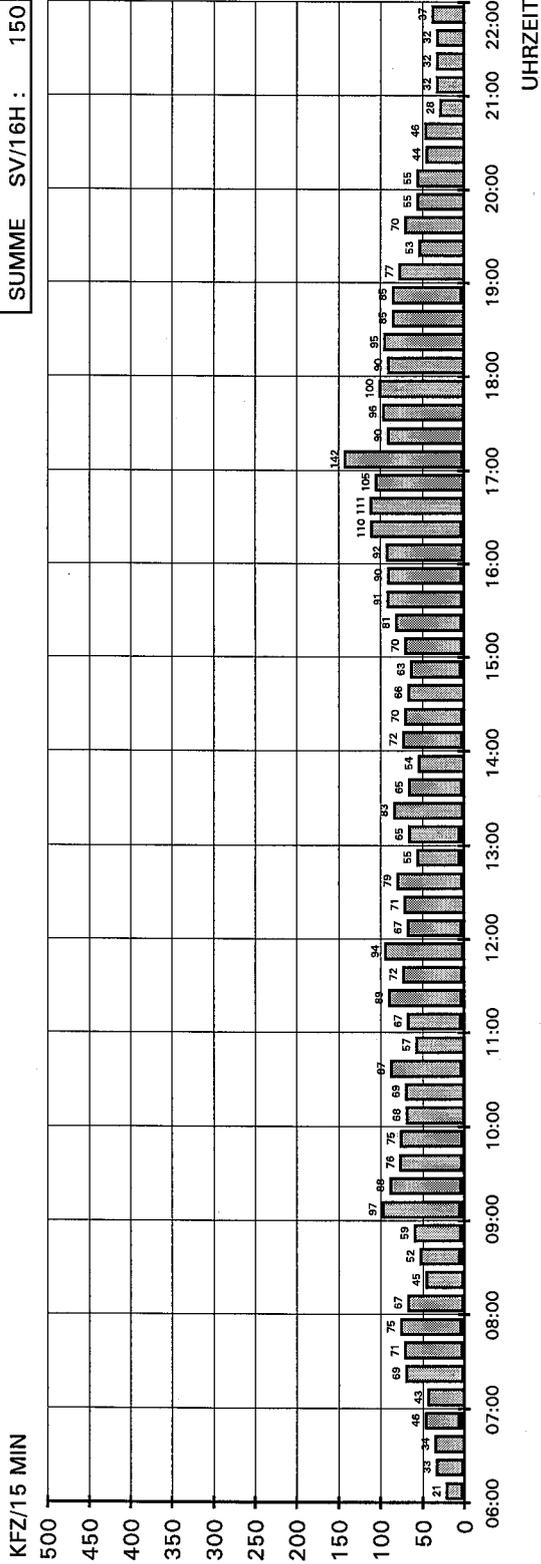
SUMME KFZ/16H: 2184  
SUMME SV/16H: 84



# RIELASINGEN-WORBLINGEN (DTV 2)

HAUPTSTRASSE / SINGENER STRASSE  
QUERSCHNITT HEGAUSTRASSE

SUMME KFZ/16H: 4458  
SUMME SV/16H: 150



### TAGESGANGLINIEN DTV 16H (6-22 UHR)

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL  
(IM STRASSENQUERSCHNITT):  
3.36 %



BALKEN = 15 MIN WERT

10

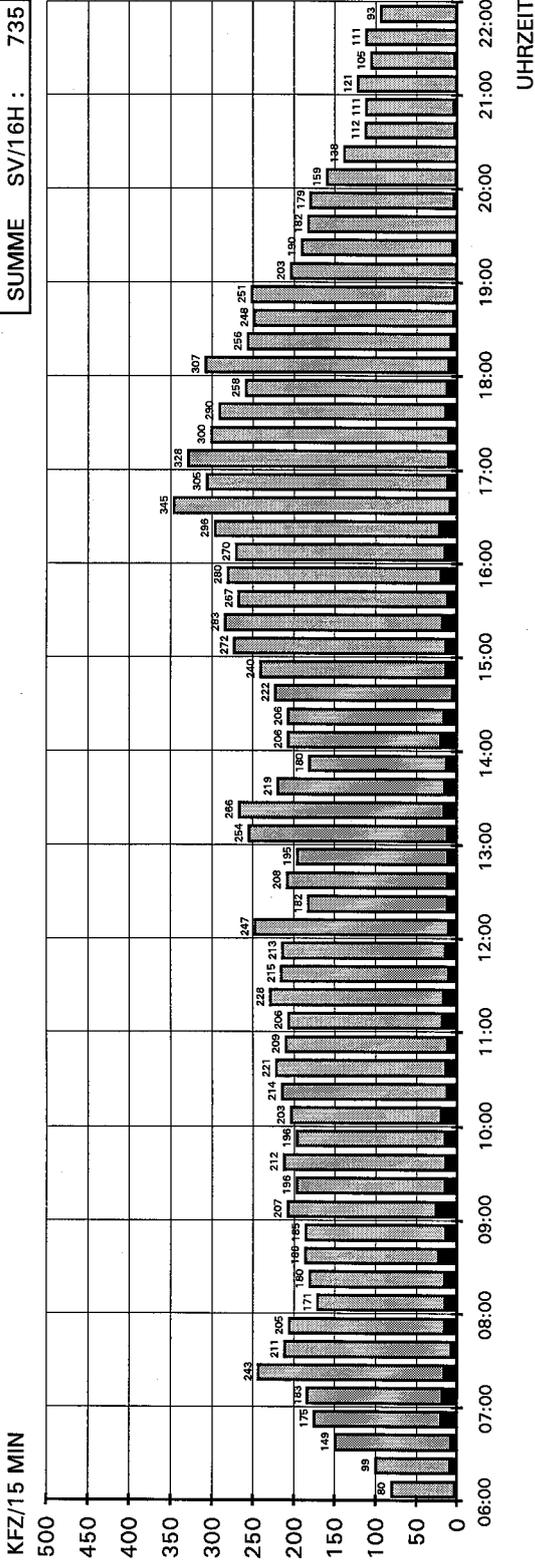
ERHEBUNGSDATUM: 04.05.1999

**RIELASINGEN-WORBLINGEN (DTV 2)**  
 HAUPTSTRASSE / SINGENER STRASSE  
 QUERSCHNITT HAUPTSTRASSE (INNENSTADT)



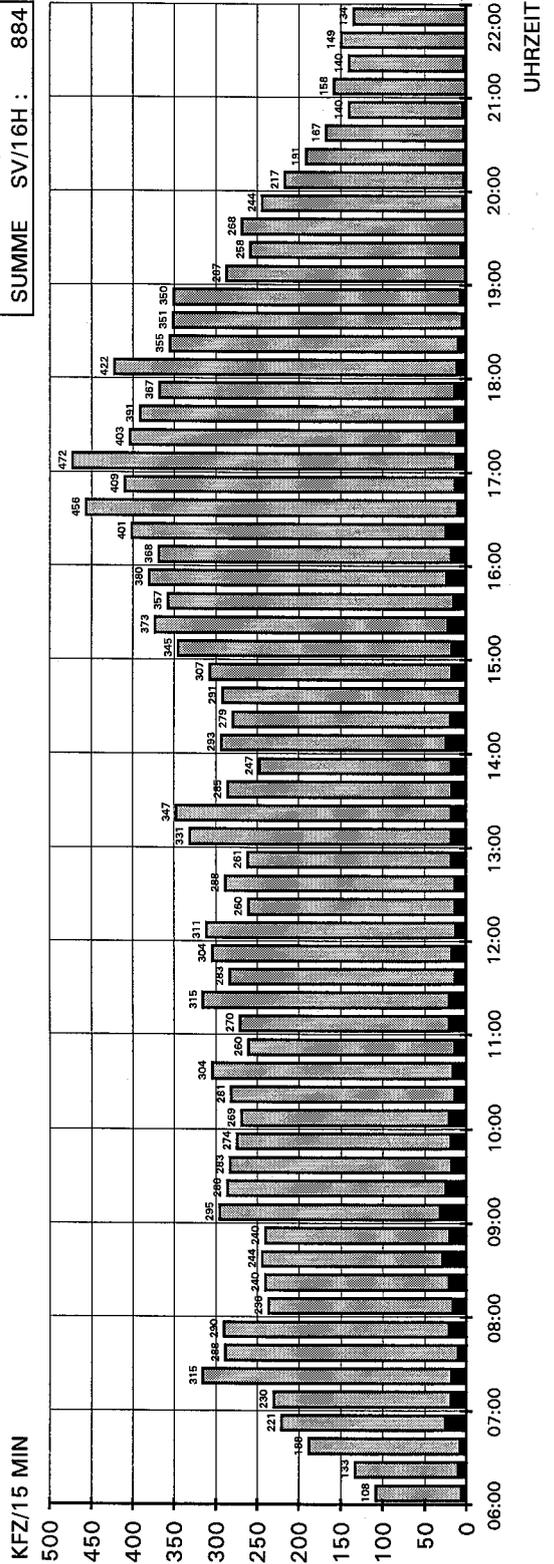
**VERKEHRSUNTERSUCHUNG**  
**B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG**

SUMME KFZ/16H: 13472  
 SUMME SV/16H: 735



**RIELASINGEN-WORBLINGEN (DTV 2)**  
 HAUPTSTRASSE / SINGENER STRASSE  
 GESAMTER IN DEN KNOTEN EINFAHRENDER VERKEHR

SUMME KFZ/16H: 18210  
 SUMME SV/16H: 884



**TAGESGANGLINIEN**  
 DTV 16H (6-22 UHR)

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL  
 (IM GESAMTKNOTEN):  
**4,85 %**

— KFZ-GESAMT  
 — SV-ANTEIL

BALKEN = 15 MIN WERT

ERHEBUNGSDATUM: 04.05.1999

1999  
 STUTTGART

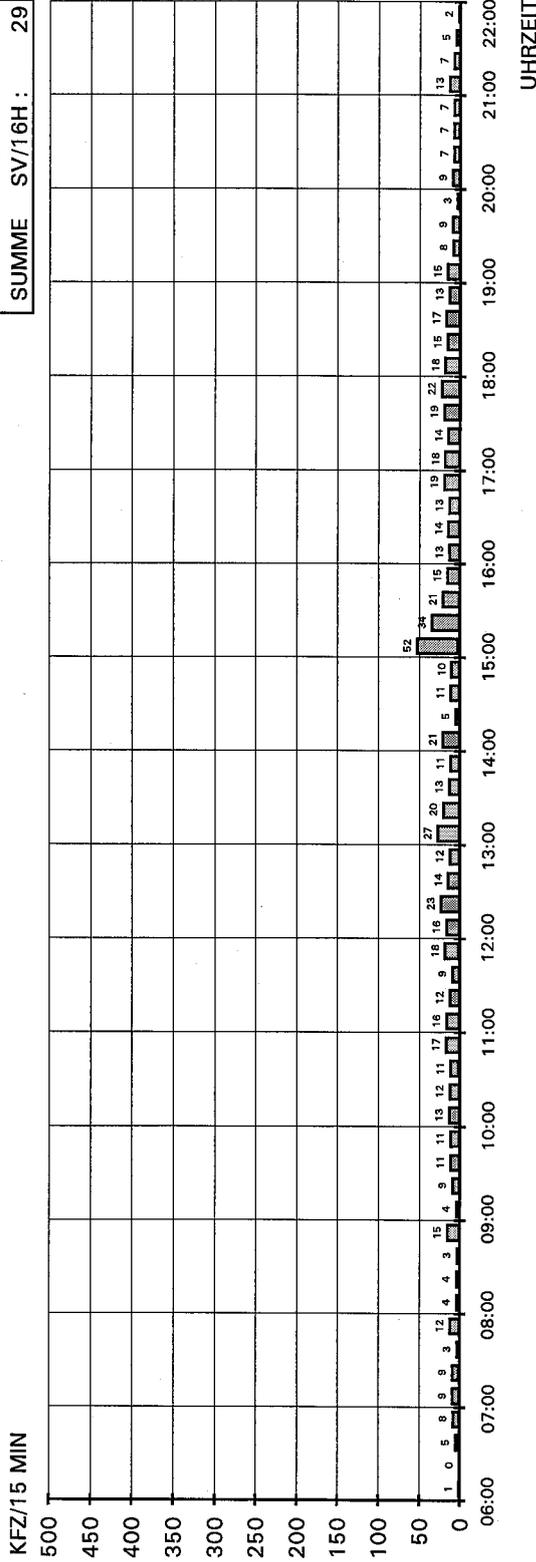
# RIELASINGEN-WORBLINGEN (DTV 3)

FRIEDHOFSTRASSE (Höhe Friedhof)  
VERKEHR AUS RICHTUNG SINGEN



**VERKEHRSUNTERSUCHUNG**  
**B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG**

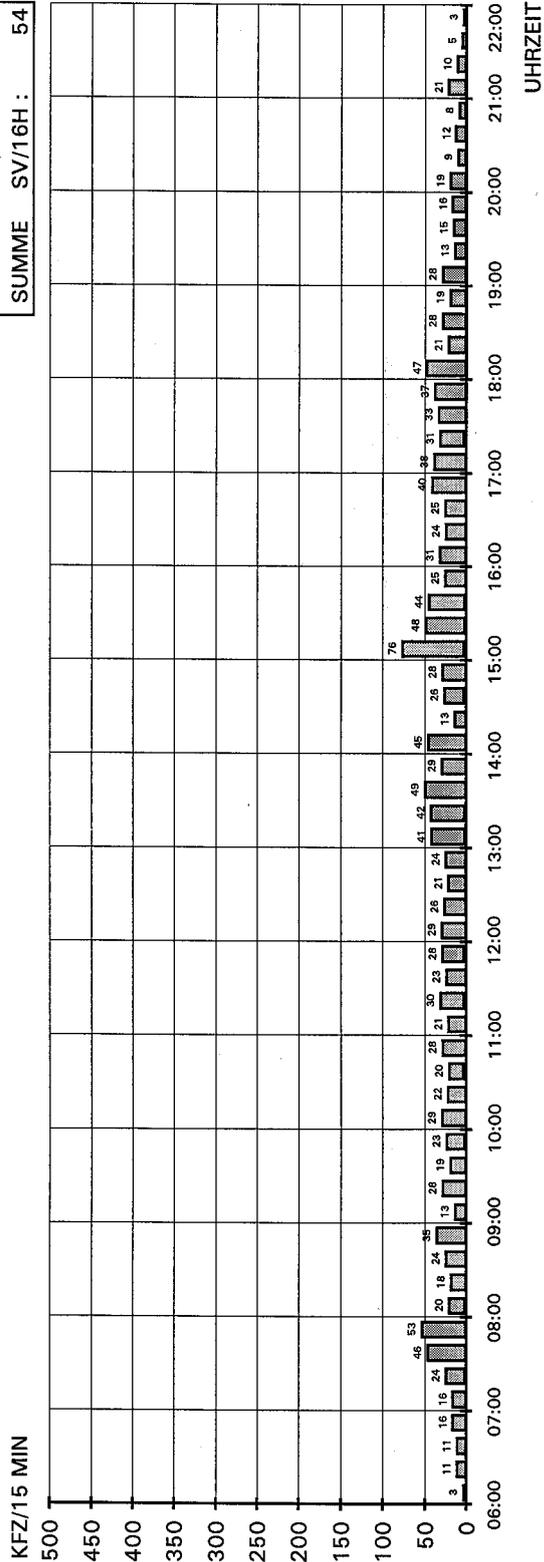
SUMME KFZ/16H: 808  
SUMME SV/16H: 29



# RIELASINGEN-WORBLINGEN (DTV 3)

FRIEDHOFSTRASSE (Höhe Friedhof)  
QUERSCHNITT FRIEDHOFSTRASSE

SUMME KFZ/16H: 1660  
SUMME SV/16H: 54



**TAGESGANGLINIEN**  
DTV 16H (6-22 UHR)

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL  
(IM STRASSENQUERSCHNITT):  
3,25 %



BALKEN = 15 MIN WERT

12

ERHEBUNGSDATUM: 04.05.1999

1999  
STUTTGART

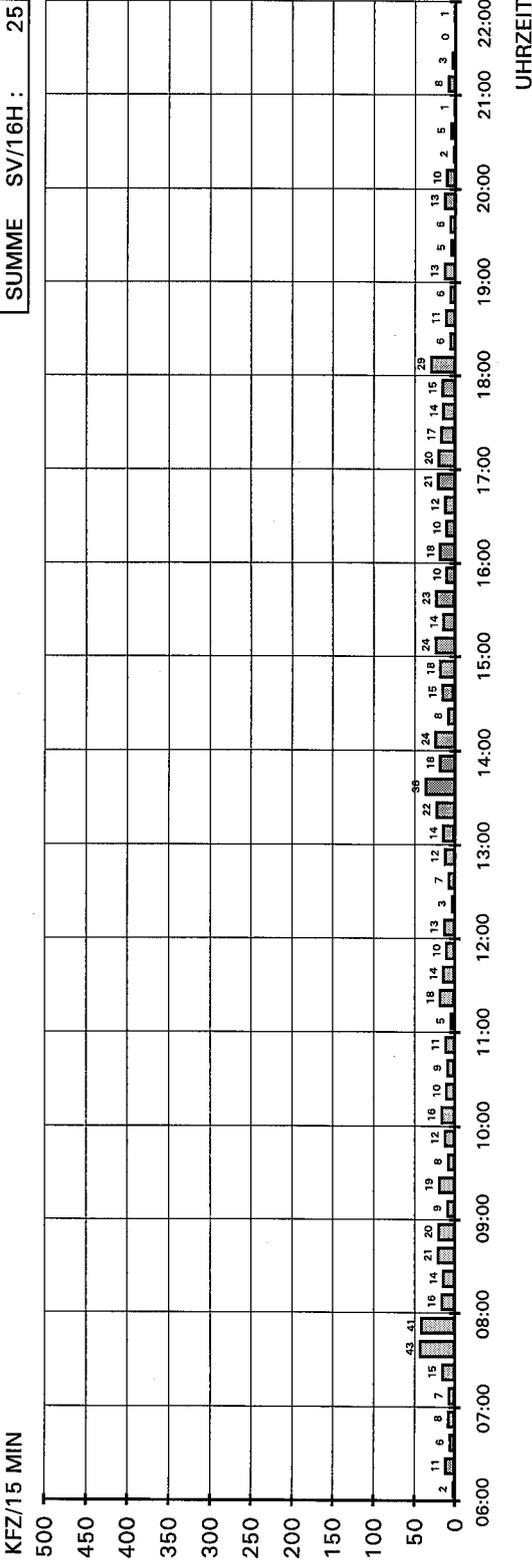


**RIELASINGEN-WORBLINGEN (DTV 3)**  
**FRIEDHOFSTRASSE (Höhe Friedhof)**  
**VERKEHR AUS RICHTUNG GOTTMADINGER STRASSE**



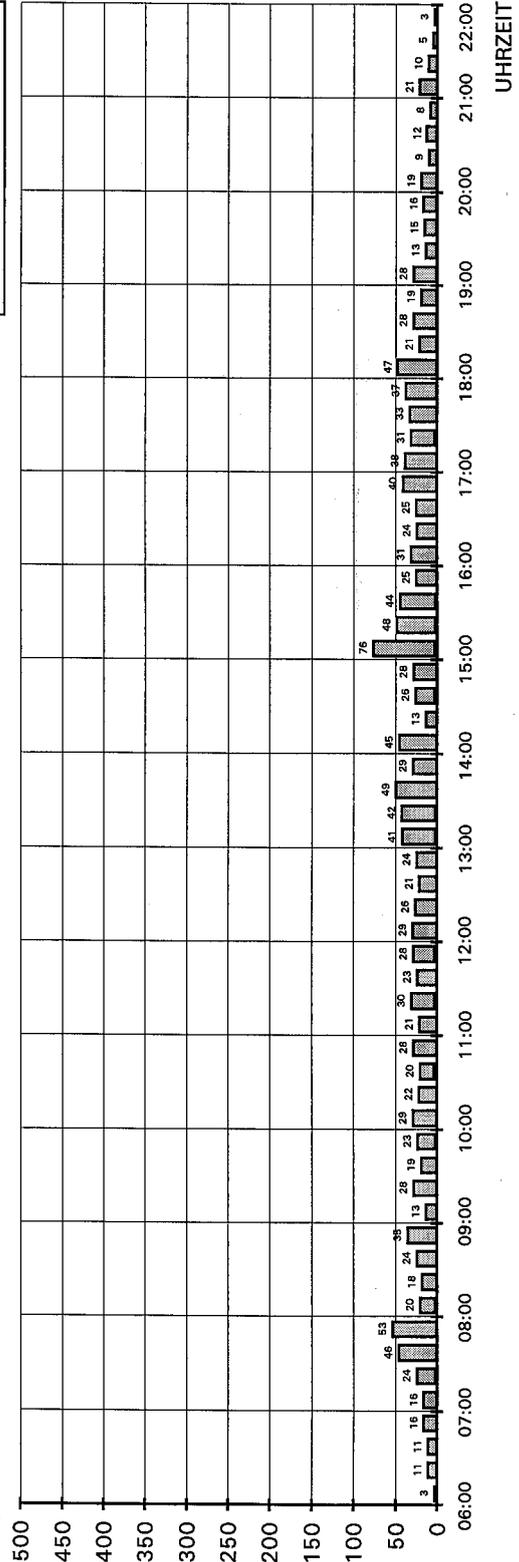
**VERKEHRSUNTERSUCHUNG**  
**B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG**

SUMME KFZ/16H: 852  
 SUMME SV/16H: 25



**RIELASINGEN-WORBLINGEN (DTV 3)**  
**FRIEDHOFSTRASSE (Höhe Friedhof)**  
**QUERSCHNITT FRIEDHOFSTRASSE**

SUMME KFZ/16H: 1660  
 SUMME SV/16H: 54



**TAGESGANGLINIEN**  
**DTV 16H (6-22 UHR)**

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL  
 (IM STRASSENQUERSCHNITT):  
**3,25 %**



**BALKEN = 15 MIN WERT**

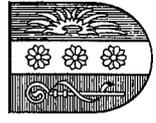
**13**

ERHEBUNGSDATUM: 04.05.1999



1999  
 STUTTGART





# RIELASINGEN- WORBLINGEN

## VERKEHRSUNTERSUCHUNG

### B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG

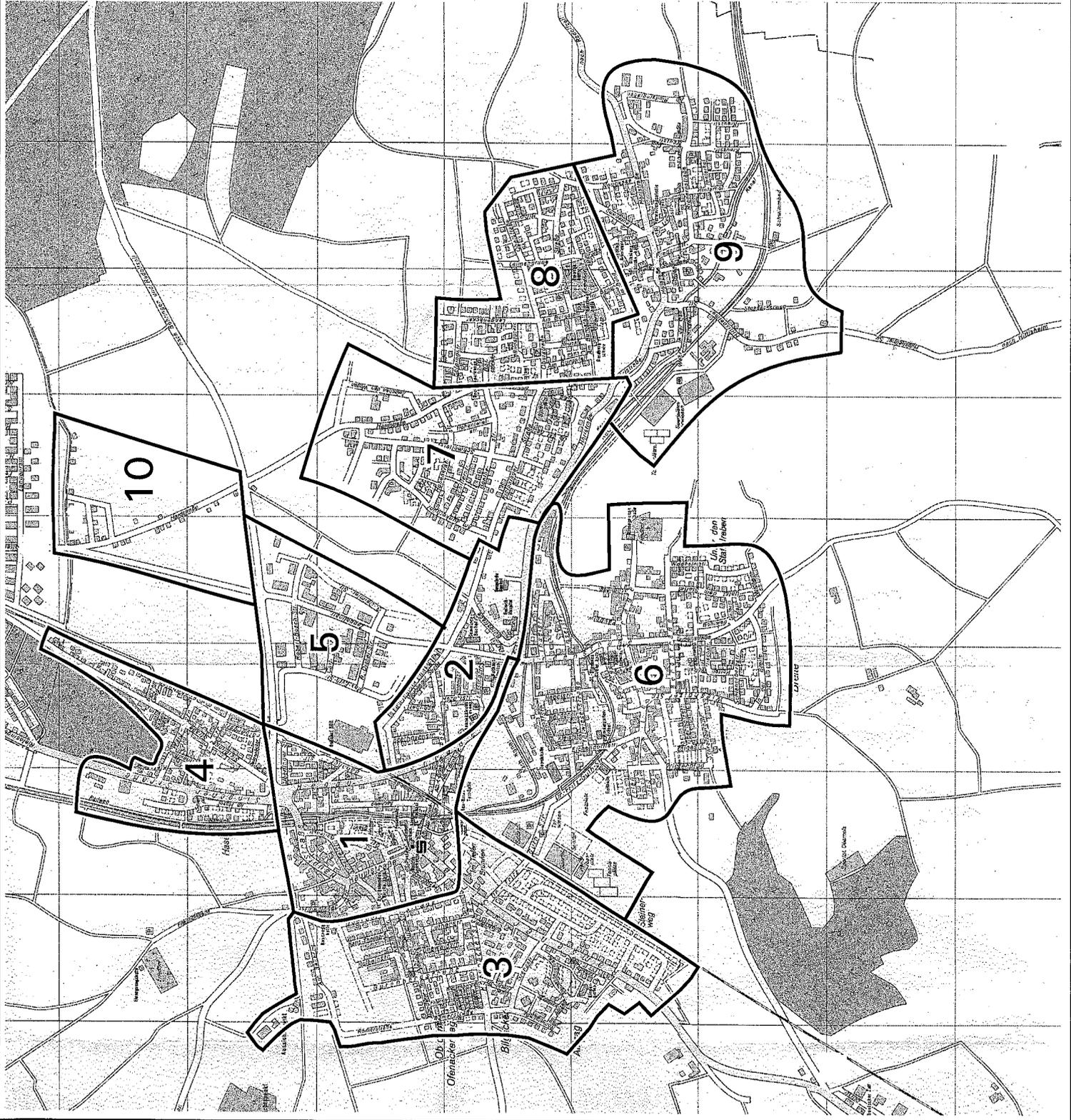
VERKEHRSBEZIRKE  
RIELASINGEN-WORBLINGEN - ORTSBEREICH  
TEIL 1

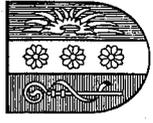
#### ORTSTEIL RIELASINGEN

- 1 ORTSKERN RIELASINGEN
- 2 WOHNGEBIET WORBLINGER STRASSE/  
POSTSTRASSE
- 3 WOHNGEBIET RIELASINGEN-WEST
- 4 WOHNGEBIET SCHNAIDHOLZ
- 5 GEWERBEGEBIET RIELASINGEN
- 6 ARLEN

#### ORTSTEIL WORBLINGEN

- 7 WOHNGEBIET SCHIMMOLLERSTRASSE
- 8 WOHNGEBIET OBERSTRASSE
- 9 ORTSKERN WORBLINGEN UND  
WOHNGEBIET RIEDERNSTRASSE
- 10 WOHNGEBIET HARDSTRASSE





# RIELASINGEN- WORBLINGEN

## VERKEHRSUNTERSUCHUNG B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG

VERKEHRSBEZIRKE  
RIELASINGEN-WORBLINGEN  
NAH- UND FERNBEREICH

TEIL 2

1-10 RIELASINGEN-WORBLINGEN

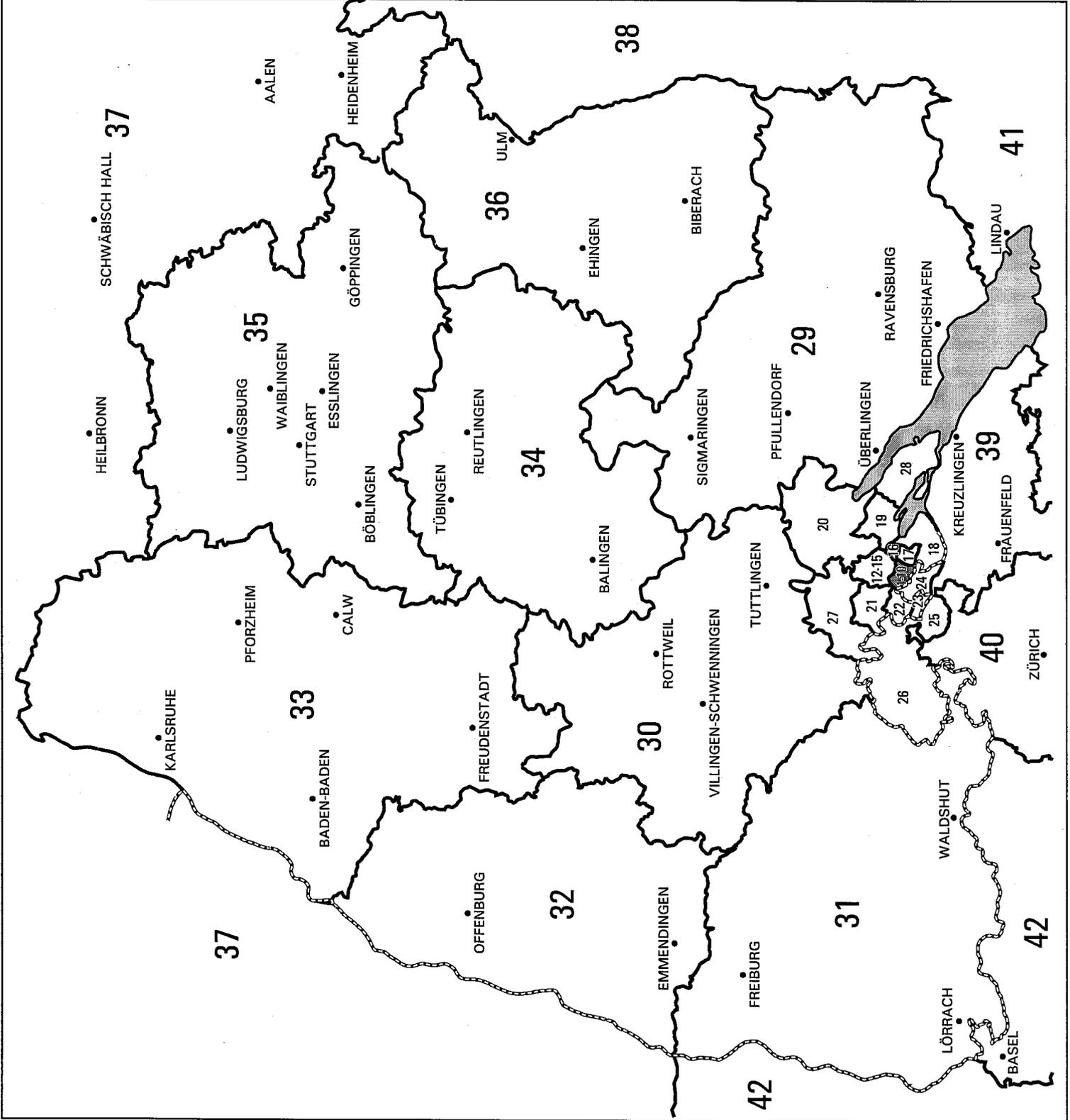
### NAHBEREICH

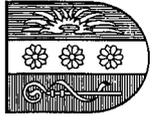
- 11 GWERBEGEBIET ZOLLSTRASSE,
- 12 SPEDITION SCHULTZ
- 13 SÜDSTADT SINGEN
- 14 KERNSTADT SINGEN
- 15 GWERBEGEBIET SINGEN
- 16 ÜBERLINGEN AM RIED
- 17 BOHLINGEN
- 18 GALENHOFEN, MOOS, ÖHNINGEN
- 19 RADOLFFZELL
- 20 STOCKACH, STEISSLINGEN,  
VOLKERTSHAUSEN, MÜHLINGEN
- 21 HILZINGEN
- 22 GOTTMADINGEN, BIETINGEN, EBRINGEN
- 23 GALLINGEN, BÜSINGEN, RANDEGG
- 24 STEIN AM RHEIN, RAMSEN
- 25 SÜDLICHER RHEIN / DIESENHOFEN
- 26 SCHAFFHAUSEN

### REGION / FERNBEREICH

- 27 ENGEN, TENGEN, AACH
- 28 KONSTANZ
- 29 REGION BODENSEE-OBERSCHWABEN,  
KREIS LINDAU
- 30 REGION SCHWARZWALD-BAAR-HEUBERG
- 31 KREIS LÖRRACH, KREIS WALDSHUT,  
KREIS BREISGAU-HOCHSCHWARZWALD
- 32 KREIS EMMENDINGEN, ORTENAU-KREIS
- 33 REGION MITTLERER OBERRHEIN,  
REGION NORDSCHWARZWALD
- 34 REGION NECKAR-ALB
- 35 REGION MITTLERER NECKAR
- 36 ALB-DONAU-KREIS, KREIS BIBERACH,  
STADTKREIS ULM
- 37 NORDDEUTSCHLAND, NORDFRANKREICH
- 38 BAYERN, ÖSTLICHES EUROPA
- 39 KANTON THURGAU
- 40 KANTON ZÜRICH
- 41 OSTSCHWEIZ, ITALIEN
- 42 WESTSCHWEIZ, SÜDFRANKREICH, SPANIEN

16





# RIELASINGEN- WORBLINGEN

**VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG  
VERKEHRSANALYSE 1999**

## ÜBERÖRTLICHE VERKEHRSVERFLECHTUNGEN KFZ/4H

○ Untersuchungsraum  
Rielasingen-Worblingen  
(Verkehrsbezirke 1-10)

■ Durchgangsverkehr je Richtung

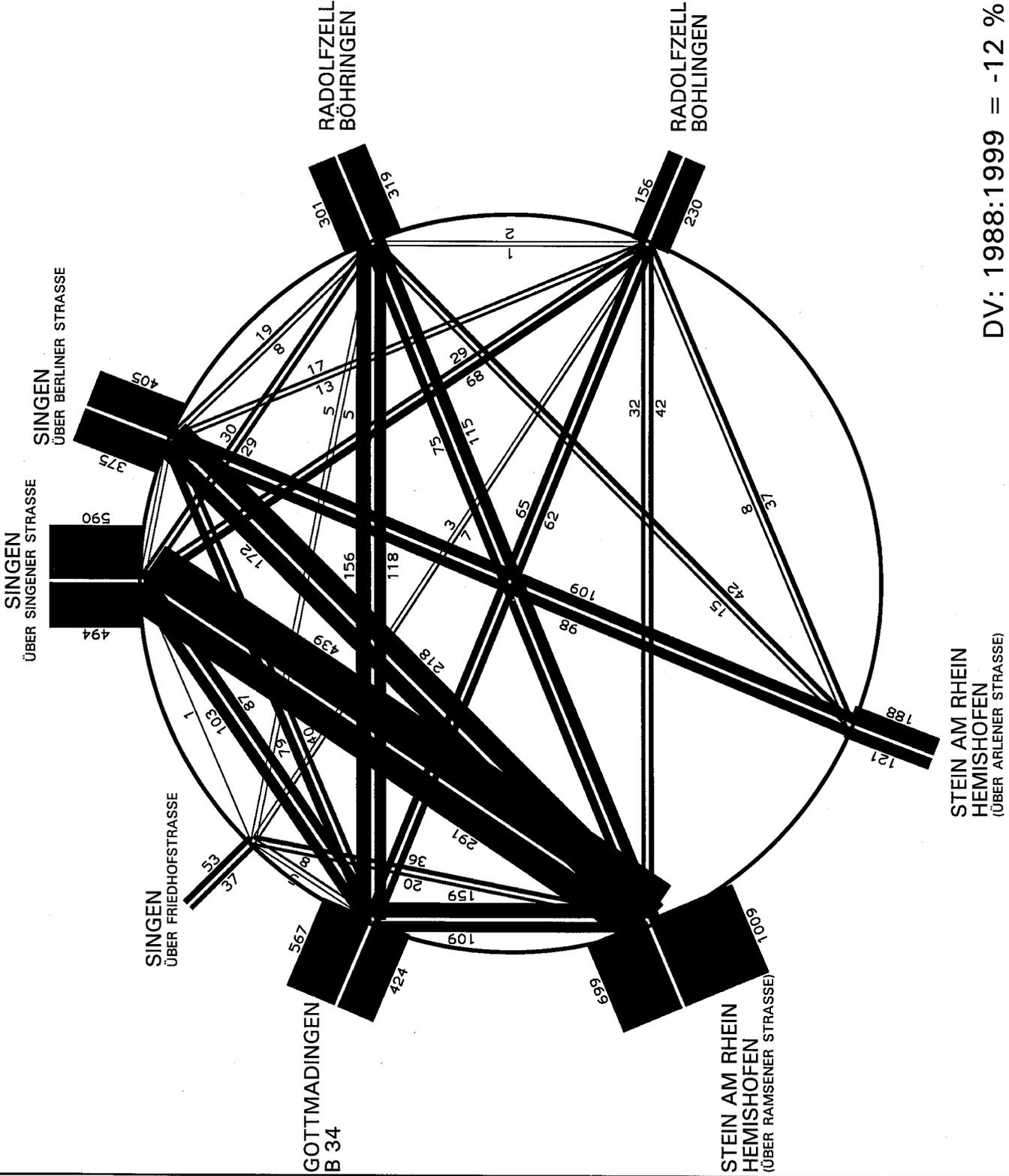
Gesamtsumme DV / 4H:  
2.984 KFZ



17

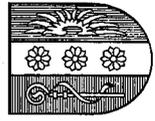
ERHEBUNG:  
DIENSTAG 04. 05. 1999 15:00 - 19:00 UHR  
DONNERSTAG 20. 05. 1999 15:00 - 19:00 UHR

1999  
STUTTGART  
PLANUNGSBÜRO KÖLZ  
STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ORIENTPLANUNG



STEIN AM RHEIN  
HEMISHOFEN  
(ÜBER ARLENER STRASSE)

DV: 1988:1999 = -12 %



# RIELASINGEN- WORBLINGEN

## VERKEHRSKONZEPT

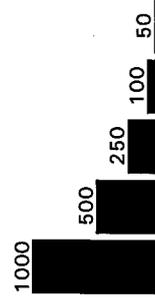
### 1988

## ÜBERÖRTLICHE VERKEHRSVERFLECHTUNGEN KFZ/4H

○ Untersuchungsraum  
Rielasingen-Worblingen  
(Verkehrsbezirke 1-10)

■ Durchgangsverkehr je Richtung  
50

Gesamtsumme DV / 4H:  
3.366 KFZ



# 18

ERHEBUNG:

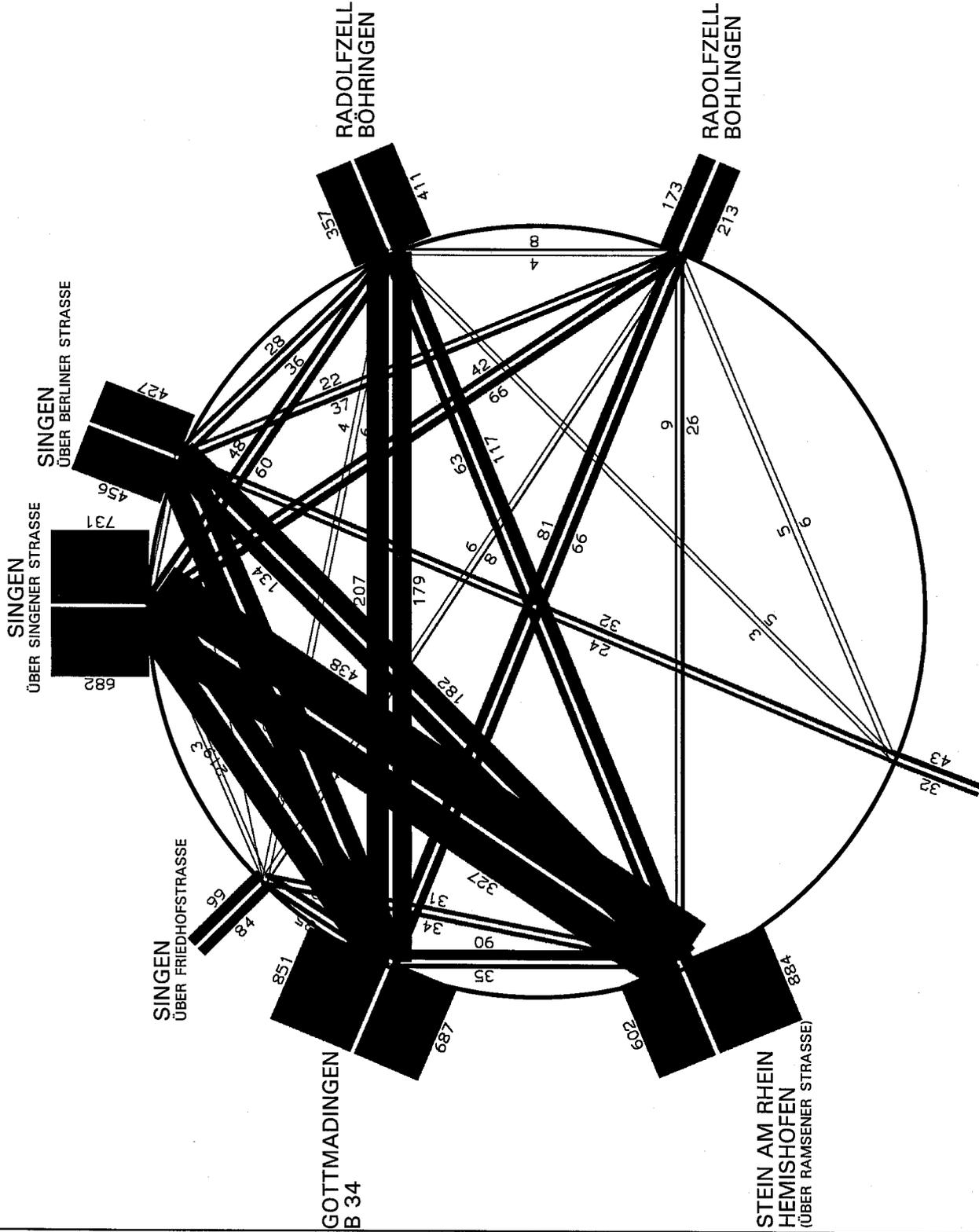
DIENSTAG, 30.08.1988

15:00 - 19:00 UHR

1999

STUTTGART

PLANUNGSBÜRO **KÖLZ**  
STADTPLANUNG VERKEHRSPLANUNG - OBERPLANUNG



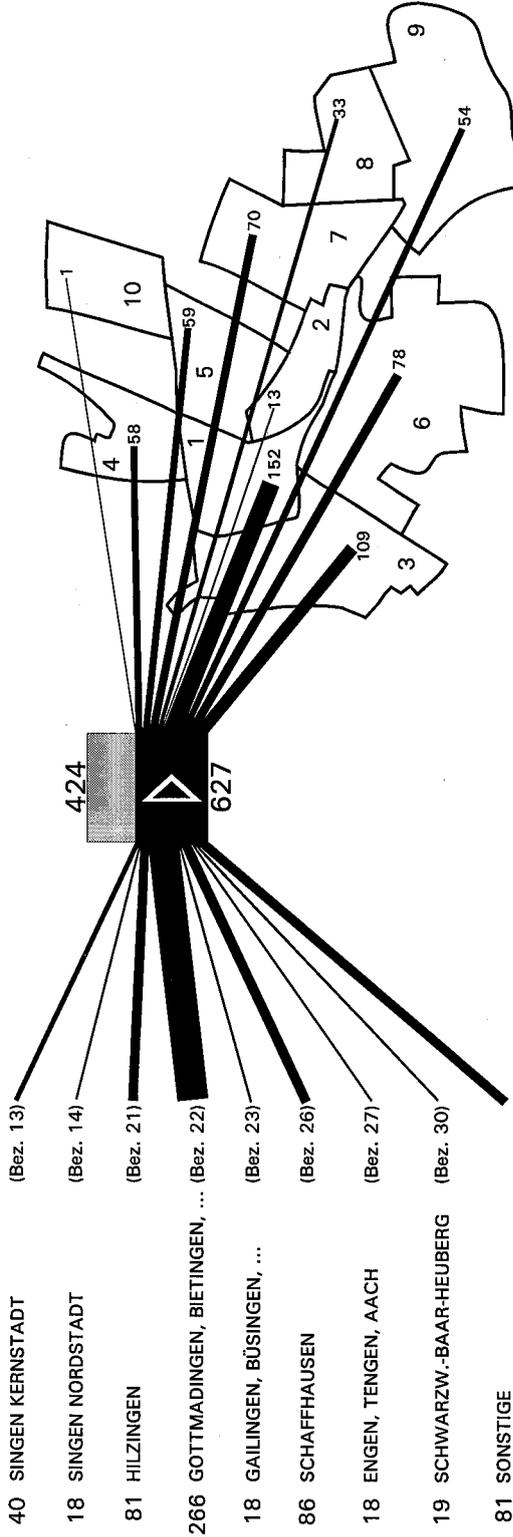
STEIN AM RHEIN  
HEMISHOFEN  
(ÜBER ARLENER STRASSE)

DV: 1988:1999 = -12 %

## BF 1 - L 222 AUS RICHTUNG GOTTMADINGEN

627 Kfz/4 h nach Rielasingen-Worblingen (Bez. 1-10) von ....

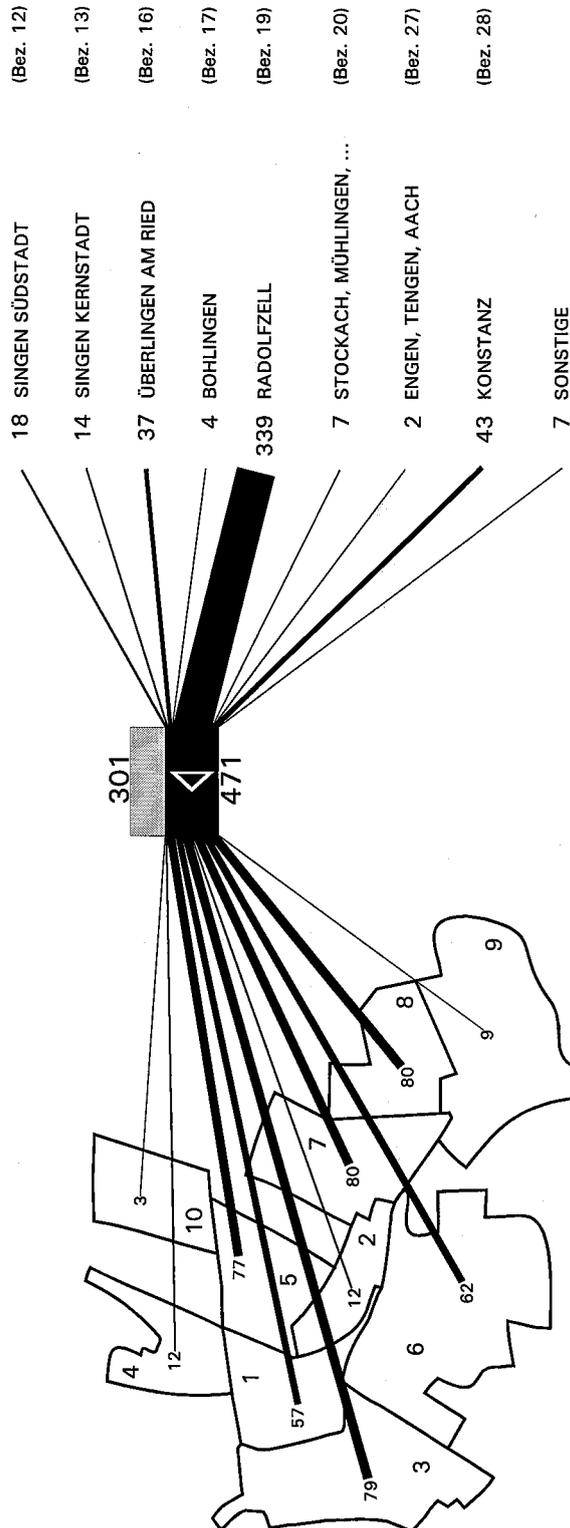
Kfz/4 h



## BF 4 - K 6158 AUS RICHTUNG RADOLFZELL

471 Kfz/4 h nach Rielasingen-Worblingen (Bez. 1-10) von:

Kfz/4 h



BF 1 + BF 4 ZIELVERKEHR  
VERKEHRSVERFLECHTUNGEN KFZ/4 H

VERKEHRSBEZIRKE RIELASINGEN-WORBLINGEN

ORTSTEIL RIELASINGEN

- 1 ORTSKERN RIELASINGEN
- 2 WOHNGEBIET WORBLINGER STRASSE/  
POSTSTRASSE
- 3 WOHNGEBIET RIELASINGEN-WEST
- 4 WOHNGEBIET SCHNAIDHOLZ
- 5 GEWERBEGEBIET RIELASINGEN
- 6 ARLEN

ORTSTEIL WORBLINGEN

- 7 WOHNGEBIET SCHMOLLERSTRASSE
- 8 WOHNGEBIET OBERSTRASSE
- 9 ORTSKERN WORBLINGEN UND  
WOHNGBIET RIEDERNSTRASSE
- 10 WOHNGEBIET HARDSTRASSE



Quellverkehr



Zielverkehr



Durchgangsverkehr

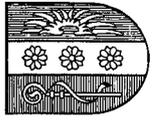
# 19

ERHEBUNG:

Dienstag 04.05.1999 15:00 - 19:00 Uhr  
Donnerstag 20.05.1999 15:00 - 19:00 Uhr

1999

STUTTGART



# RIELASINGEN- WORBLINGEN

## VERKEHRSUNTERSUCHUNG B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG VERKEHRSANALYSE 1999

### BF 2 ZIEL- UND QUELLVERKEHR VERKEHRSVERFLECHTUNGEN KFZ/4 H

#### VERKEHRSBEZIRKE RIELASINGEN-WORBLINGEN

##### ORTSTEIL RIELASINGEN

- 1 ORTSKERN RIELASINGEN
- 2 WOHNGEBIET WORBLINGER STRASSE/  
POSTSTRASSE
- 3 WOHNGEBIET RIELASINGEN-WEST
- 4 WOHNGEBIET SCHNAIDHOLZ
- 5 GEWERBEGEBIET RIELASINGEN
- 6 ARLEN

##### ORTSTEIL WORBLINGEN

- 7 WOHNGEBIET SCHMOLLERSTRASSE
- 8 WOHNGEBIET OBERSTRASSE
- 9 ORTSKERN WORBLINGEN UND  
WOHNGEBIET RIEDERNSTRASSE
- 10 WOHNGEBIET HARDSTRASSE



**20**

ERHEBUNG:

DIENSTAG 04. 05. 1999 15:00 - 19:00 UHR  
DONNERSTAG 20. 05. 1999 15:00 - 19:00 UHR

1999

STUTTGART

PLANUNGSBÜRO **KOLZ**  
STADTPLANUNG - VERKEHRSPLANUNG - UBERPLANUNG

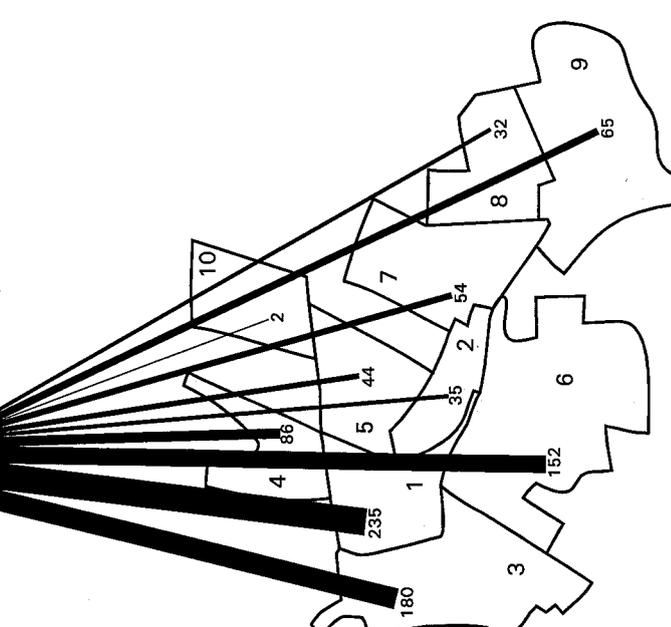
### BF 2 - L 191 IN RICHTUNG SINGEN

885 Kfz/4 h von Rielasingen-Worblingen (Bez. 1-10) nach ....

SINGEN SUBSTADT (Bez. 12)	SINGEN NORDSTADT (Bez. 14)	STOCKACH MÜHLINGEN VOLKERTSHS. (Bez. 20)	ENGEN TENGEN AACH (Bez. 27)	SONSTIGE
172	120	108	81	21

SINGEN KERNSTADT (Bez. 13)	SINGEN GEWERBEB. (Bez. 15)	HILZINGEN (Bez. 21)	SCHWARZW.- BAAR- HEUBERG (Bez. 30)
276	108	33	21

Kfz/4 h 172 120 108 81 21 56



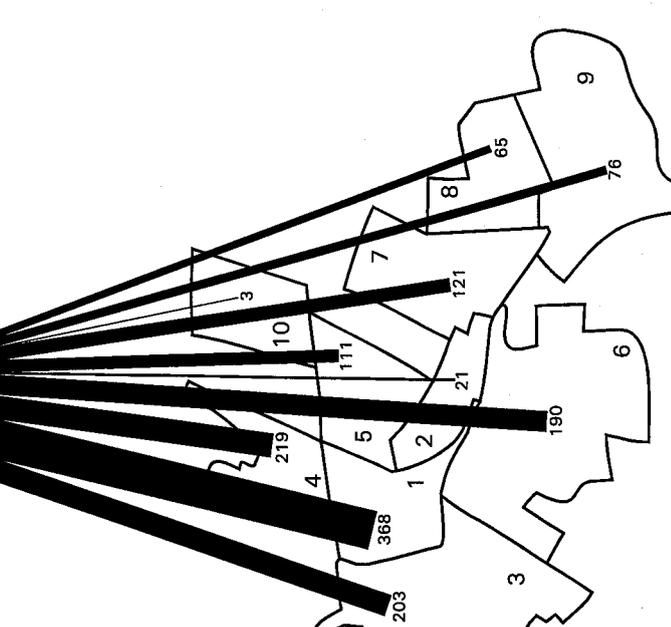
### BF 2 - L 191 AUS RICHTUNG SINGEN

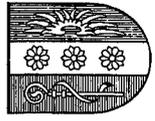
1.377 Kfz/4 h nach Rielasingen-Worblingen (Bez. 1-10) von ....

SINGEN SUBSTADT (Bez. 12)	SINGEN NORDSTADT (Bez. 14)	STOCKACH MÜHLINGEN VOLKERTSHS. (Bez. 20)	ENGEN TENGEN AACH (Bez. 27)	SONSTIGE
305	253	136	78	34

SINGEN KERNSTADT (Bez. 13)	SINGEN GEWERBEB. (Bez. 15)	HILZINGEN (Bez. 21)	SCHWARZW.- BAAR- HEUBERG (Bez. 30)
426	136	25	34

Kfz/4 h 305 253 136 78 34 92





# RIELASINGEN- WORBLINGEN

## VERKEHRSUNTERSUCHUNG B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG VERKEHRSANALYSE 1999

### BF 3 ZIEL- UND QUELLVERKEHR VERKEHRSVERFLECHTUNGEN KFZ/4 H

#### VERKEHRSBEZIRKE RIELASINGEN-WORBLINGEN

##### ORTSTEIL RIELASINGEN

- 1 ORTSKERN RIELASINGEN
- 2 WOHNGEBIET WORBLINGER STRASSE/  
POSTSTRASSE
- 3 WOHNGEBIET RIELASINGEN-WEST
- 4 WOHNGEBIET SCHNAIDHOLZ
- 5 GEWERBEGEBIET RIELASINGEN
- 6 ARLEN

##### ORTSTEIL WORBLINGEN

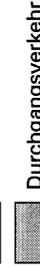
- 7 WOHNGEBIET SCHMOLLERSTRASSE
- 8 WOHNGEBIET OBERSTRASSE
- 9 ORTSKERN WORBLINGEN UND  
WOHNGEBIET RIEDERNSTRASSE
- 10 WOHNGEBIET HARDSTRASSE



Quellverkehr



Zielverkehr



Durchgangsverkehr

# 21

ERHEBUNG:

Dienstag 04.05.1999 15:00 - 19:00 Uhr

Donnerstag 20.05.1999 15:00 - 19:00 Uhr

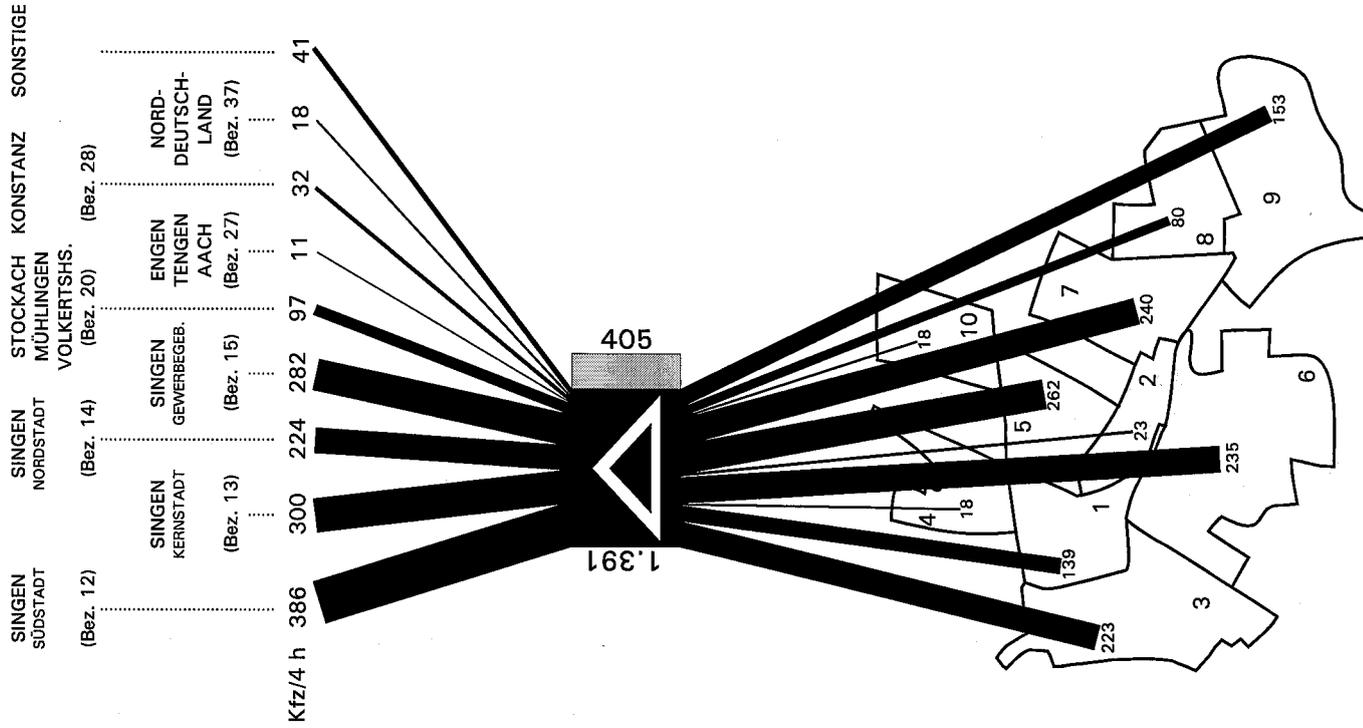
1999

STUTTGART



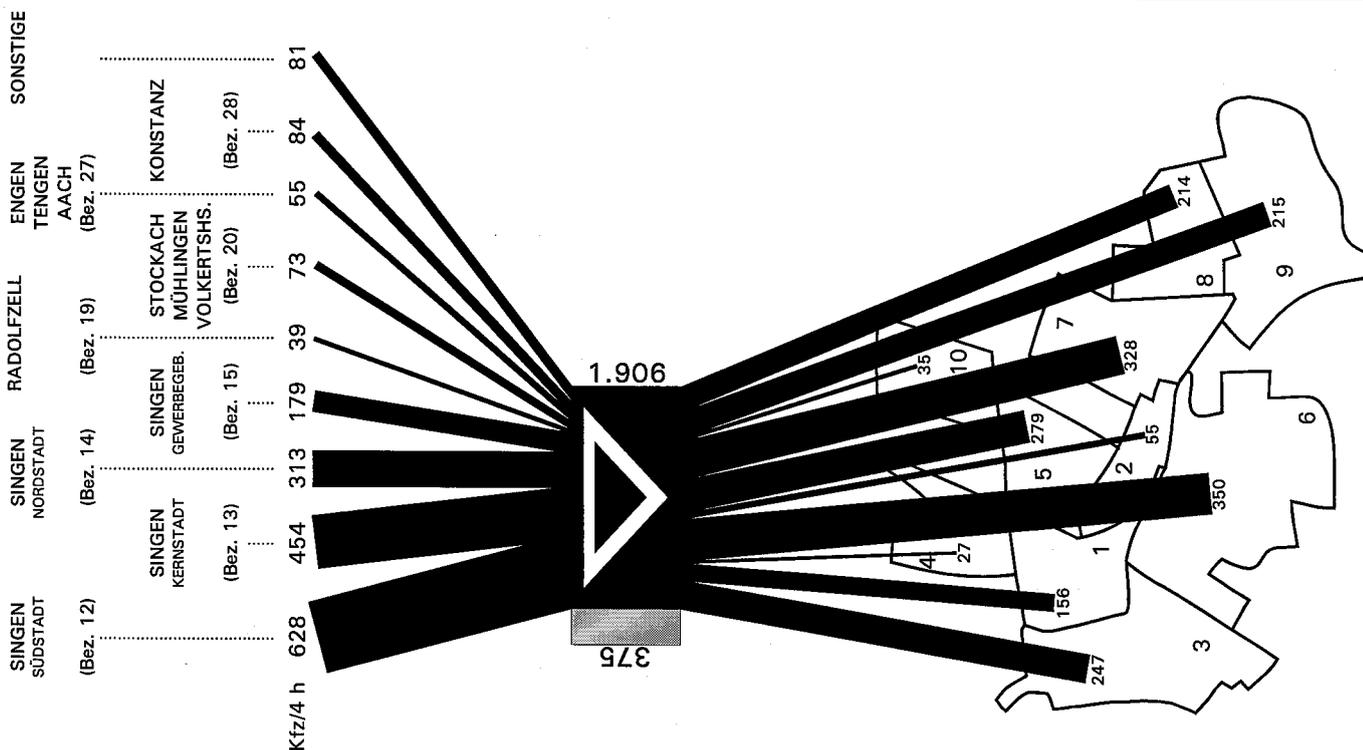
### BF 3 - BERLINER STRASSE IN RICHTUNG SINGEN

1.391 Kfz/4 h von Rielasingen-Worblingen (Bez. 1-10) nach ....



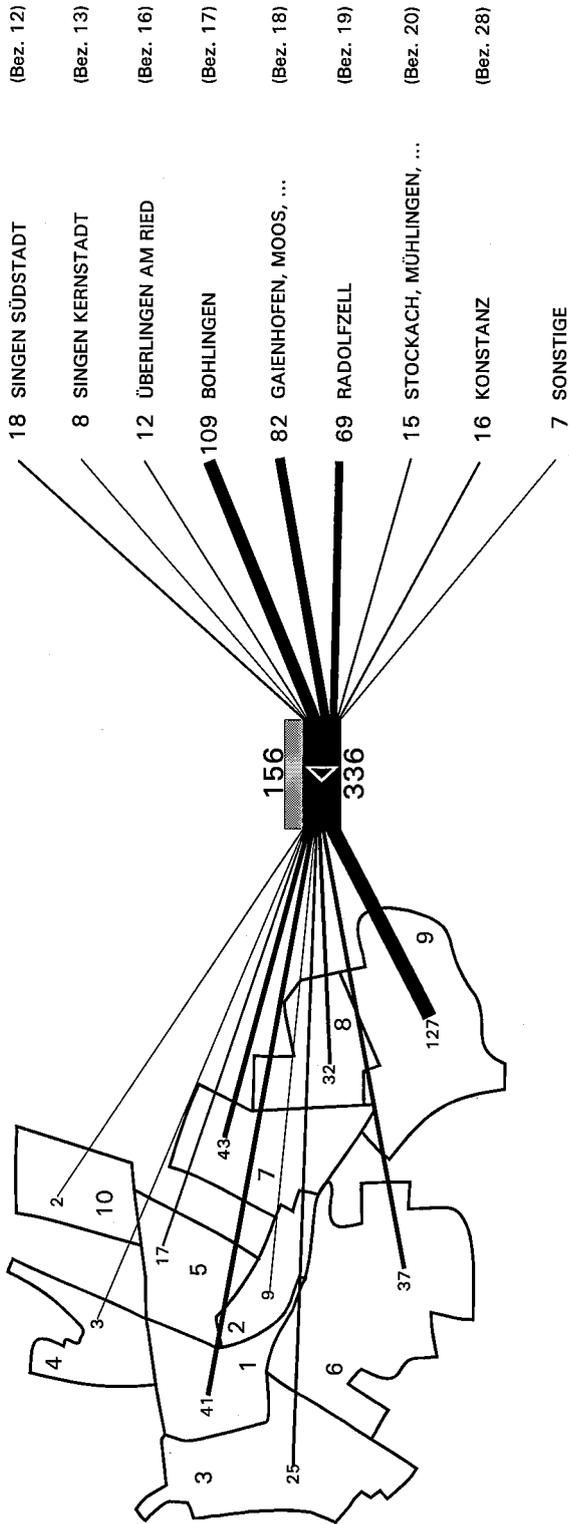
### BF 3 - BERLINER STRASSE AUS RICHTUNG SINGEN

1.906 Kfz/4 h nach Rielasingen-Worblingen (Bez. 1-10) von ....



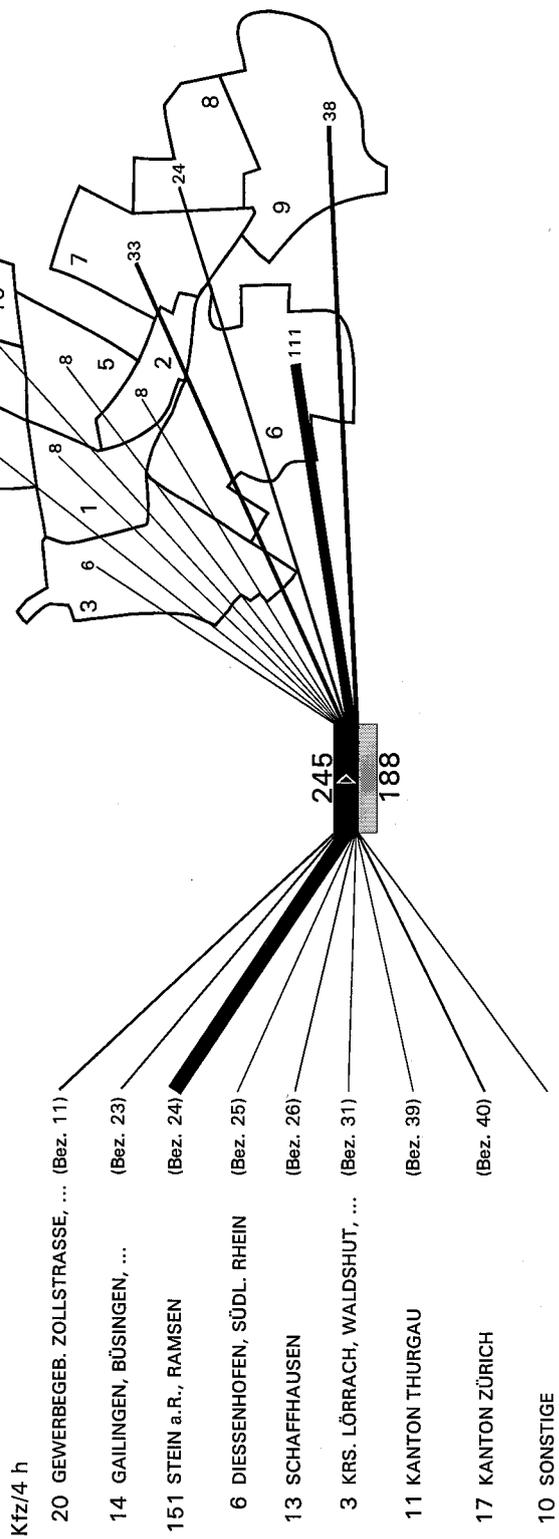
### BF 5 - L 222 AUS RICHTUNG BOHLINGEN

336 Kfz/4 h nach Rielasingen-Worblingen (Bez. 1-10) von ...  
Kfz/4 h



### BF 7 - K 6155 AUS RICHTUNG STEIN AM RHEIN

245 Kfz/4 h nach Rielasingen-Worblingen (Bez. 1-10) von:



# RIELASINGEN- WORBLINGEN

## VERKEHRSUNTERSUCHUNG B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG

## VERKEHRSANALYSE 1999

### BF 5 + BF 7 ZIELVERKEHR VERKEHRSVERFLECHTUNGEN KFZ/4 H

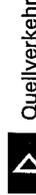
#### VERKEHRSBEZIRKE RIELASINGEN-WORBLINGEN

##### ORTSTEIL RIELASINGEN

- ORTSKERN RIELASINGEN
- WOHNGEBIET WORBLINGER STRASSE/  
POSTSTRASSE
- WOHNGEBIET RIELASINGEN-WEST
- WOHNGEBIET SCHNAIDHOLZ
- GEWERBEGEBIET RIELASINGEN
- ARLEN

##### ORTSTEIL WORBLINGEN

- WOHNGEBIET SCHMOLLERSTRASSE
- WOHNGEBIET OBERSTRASSE
- ORTSKERN WORBLINGEN UND  
WOHNGEBIET RIEDERNSTRASSE
- WOHNGEBIET HARDSTRASSE



Quellverkehr



Zielverkehr



Durchgangsverkehr

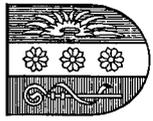
# 22

ERHEBUNG:

DIENSTAG 04. 05. 1999 15:00 - 19:00 UHR  
DONNERSTAG 20. 05. 1999 15:00 - 19:00 UHR

1999

STUTTGART



# RIELASINGEN- WORBLINGEN

## VERKEHRSUNTERSUCHUNG B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG VERKEHRSANALYSE 1999

### BF 6 ZIEL- UND QUELLVERKEHR VERKEHRSVERFLECHTUNGEN KEZ/4 H

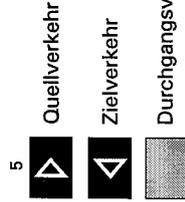
#### VERKEHRSBEZIRKE RIELASINGEN-WORBLINGEN

##### ORTSTEIL RIELASINGEN

- 1 ORTSKERN RIELASINGEN
- 2 WOHNGEBIET WORBLINGER STRASSE/  
POSTSTRASSE
- 3 WOHNGEBIET RIELASINGEN-WEST
- 4 WOHNGEBIET SCHNAIDHOLZ
- 5 GEWERBEGEBIET RIELASINGEN
- 6 ARLEN

##### ORTSTEIL WORBLINGEN

- 7 WOHNGEBIET SCHMOLLERSTRASSE
- 8 WOHNGEBIET OBERSTRASSE
- 9 ORTSKERN WORBLINGEN UND  
WOHNGEBIET RIEDERNSTRASSE
- 10 WOHNGEBIET HARDSTRASSE



# 23

ERHEBUNG:

Dienstag 04.05.1999 15:00 - 19:00 Uhr  
Donnerstag 20.05.1999 15:00 - 19:00 Uhr

1999

STUTTGART

### BF 6 - FRIEDHOFSTRASSE IN RICHTUNG SINGEN

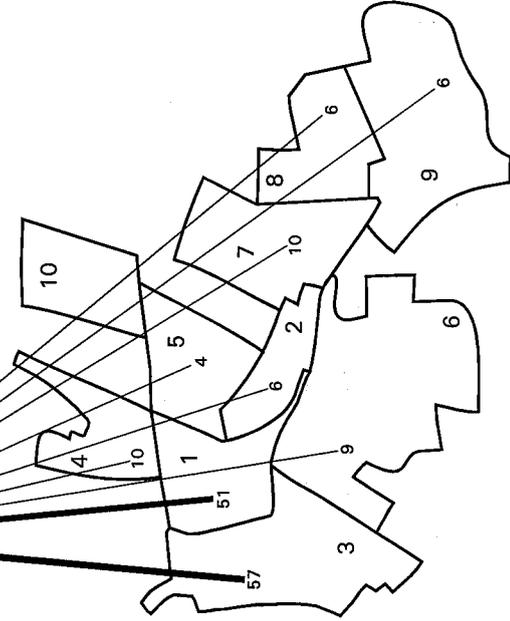
159 Kfz/4 h von Rielasingen-Worblingen (Bez. 1-10) nach ....

SINGEN SINGEN RADOLFFZELL HILZINGEN SONSTIGE  
SÜDSTADT NORDSTADT (Bez. 14) (Bez. 19) (Bez. 21)

SINGEN SINGEN STOCKKACH ENGEN  
KERNSTADT KERNSTADT MÜHLINGEN TENGEN  
(Bez. 13) (Bez. 15) VOLKERTSHS. AACH  
(Bez. 20) (Bez. 27)

Kfz/4 h 25 42 27 13 3 4 19 15 11

159  
53



### BF 6 - FRIEDHOFSTRASSE AUS RICHTUNG SINGEN

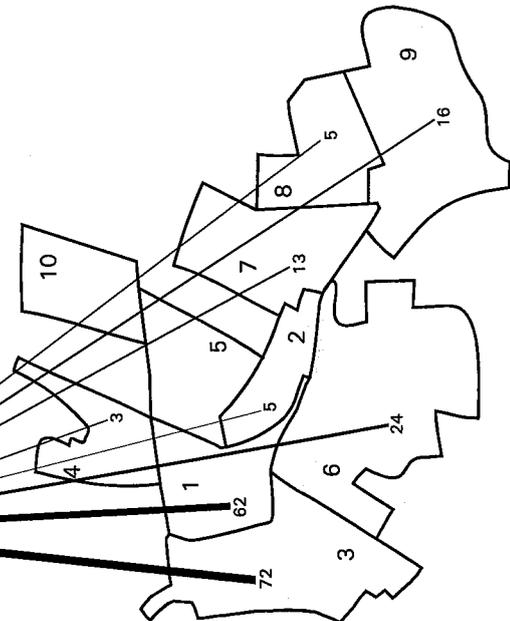
200 Kfz/4 h nach Rielasingen-Worblingen (Bez. 1-10) von ....

SINGEN STOCKKACH GOTTMADINGEN SONSTIGE  
SÜDSTADT NORDSTADT MÜHLINGEN BIETINGEN  
(Bez. 12) (Bez. 14) (Bez. 20) (Bez. 22)

SINGEN SINGEN HILZINGEN ENGEN  
KERNSTADT KERNSTADT MÜHLINGEN TENGEN  
(Bez. 13) (Bez. 15) VOLKERTSHS. AACH  
(Bez. 21) (Bez. 27)

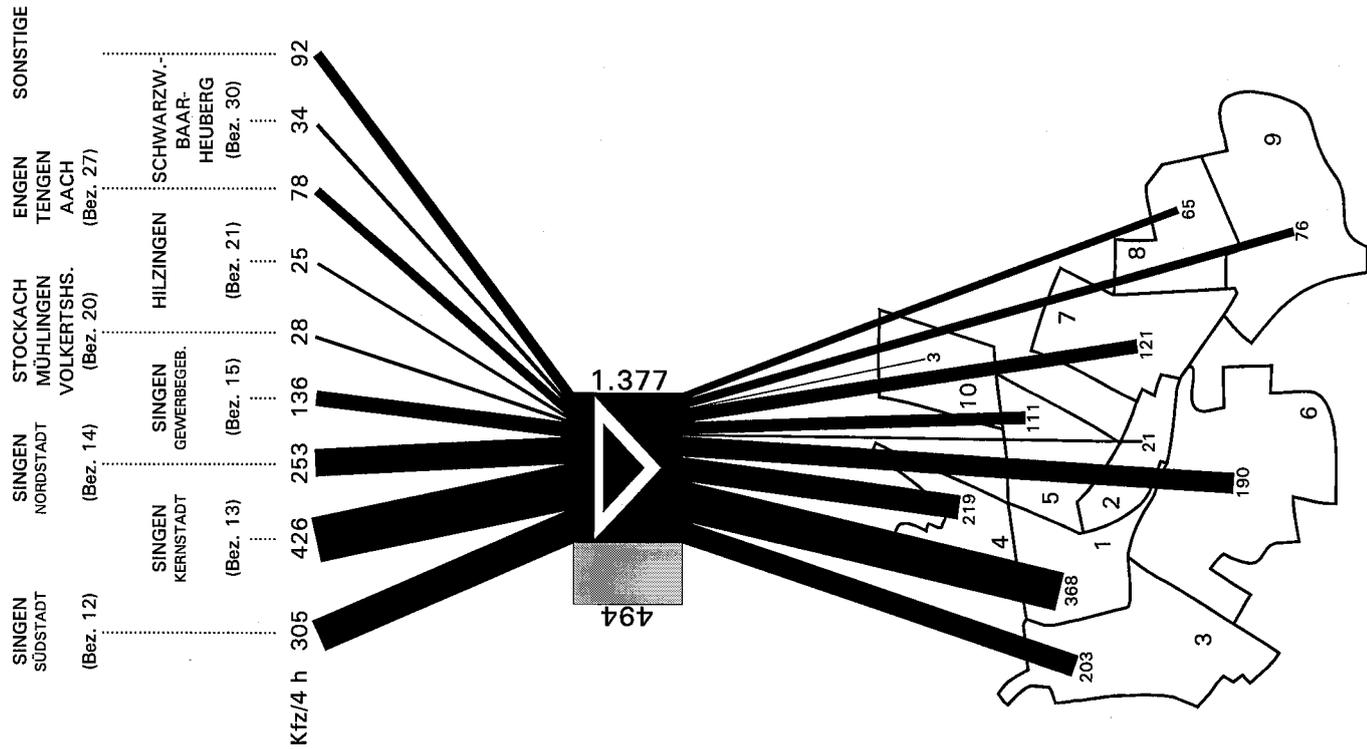
Kfz/4 h 44 57 29 23 3 26 3 7 8

200  
37

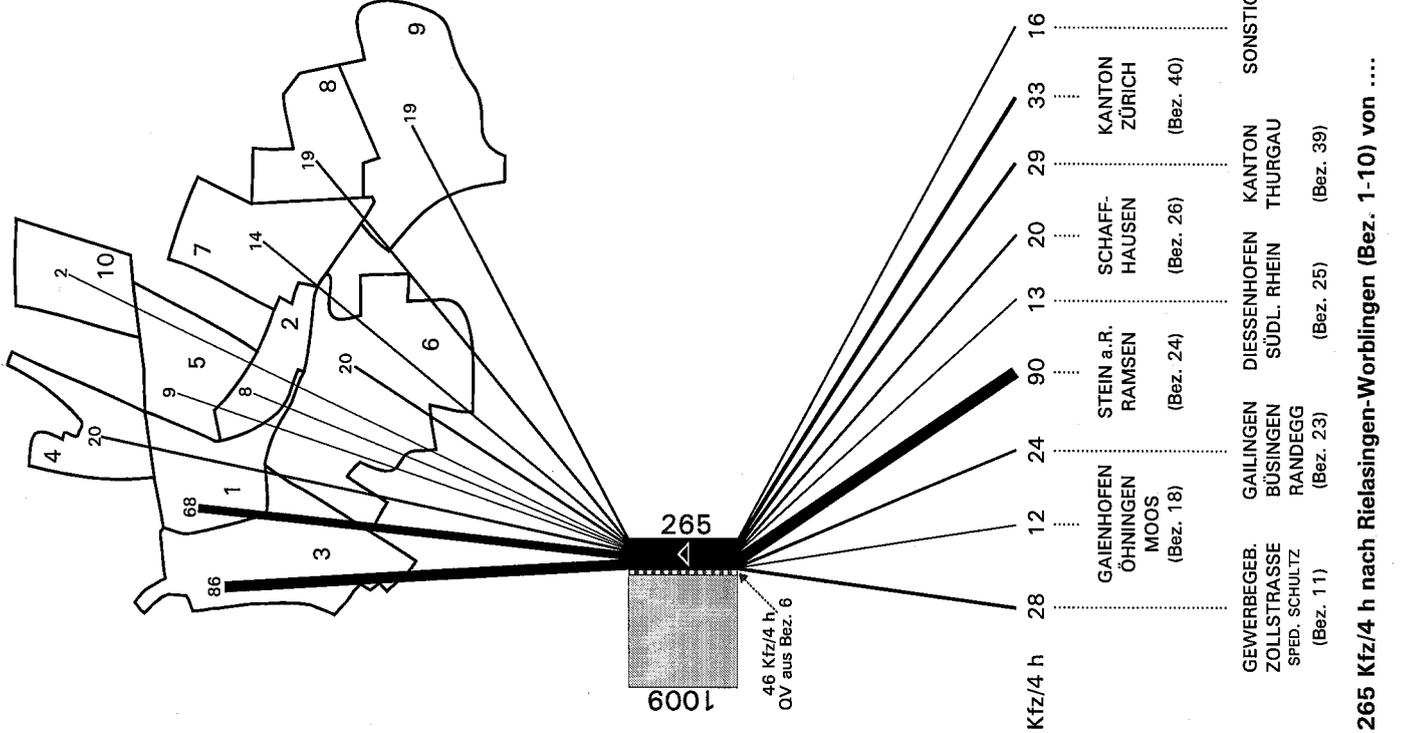


### BF 2 - L 191 AUS RICHTUNG SINGEN

1.377 Kfz/4 h nach Rielasingen-Worblingen (Bez. 1-10) von ....



### BF 8 - L 191 AUS RICHTUNG STEIN AM RHEIN



# RIELASINGEN-WORBLINGEN

## VERKEHRSUNTERSUCHUNG B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG VERKEHRSANALYSE 1999

BF 2 + BF 8 ZIELVERKEHR  
VERKEHRSVERFLECHTUNGEN KFZ/4 H

- VERKEHRSBEZIRKE RIELASINGEN-WORBLINGEN
- ORTSTEIL RIELASINGEN
- 1 ORTSKERN RIELASINGEN
  - 2 WOHNGEBIET WORBLINGER STRASSE/POSTSTRASSE
  - 3 WOHNGEBIET RIELASINGEN-WEST
  - 4 WOHNGEBIET SCHNAIDHOLZ
  - 5 GEWERBEGEBIET RIELASINGEN
  - 6 ARLEN

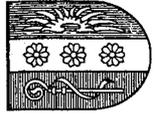
- ORTSTEIL WORBLINGEN
- 7 WOHNGEBIET SCHMOLLERSTRASSE
  - 8 WOHNGEBIET OBERSTRASSE
  - 9 ORTSKERN WORBLINGEN UND WOHNGEBIET RIEDERNSTRASSE
  - 10 WOHNGEBIET HARDSTRASSE

Quellverkehr  
 Zielverkehr  
 Durchgangsverkehr

24

ERHEBUNG:  
DIENSTAG 04. 05. 1999 15:00 - 19:00 UHR  
DONNERSTAG 20. 05. 1999 15:00 - 19:00 UHR





# RIELASINGEN- WORBLINGEN

## VERKEHRSUNTERSUCHUNG B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG

### ÜBERSICHT PLANFALL 1A



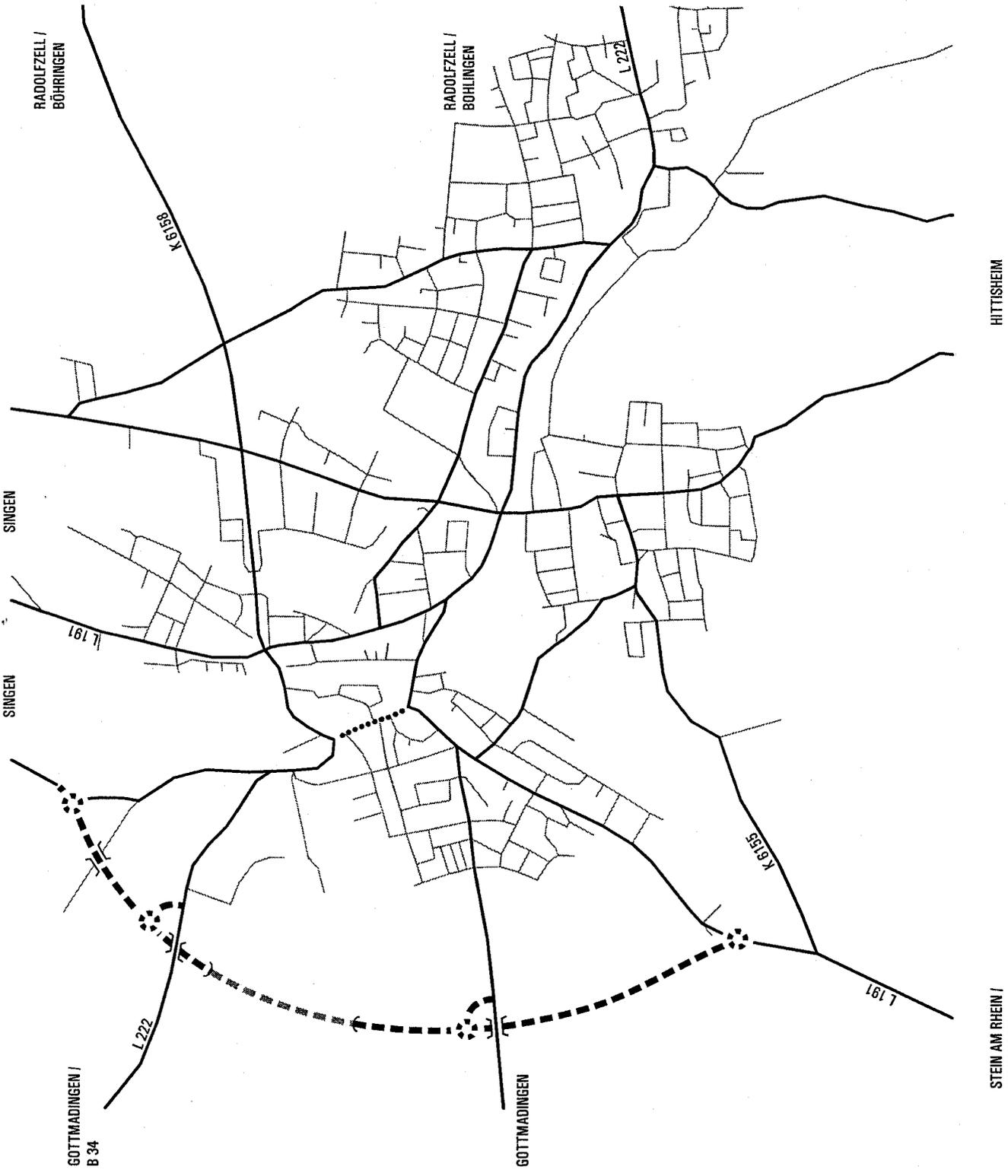
ZURÜCKGESTUFTE NETZELEMENTE /  
RESTRIKTIONEN (Z.B. TEMPO 30;  
VERKEHRSBERUHIGTE BEREICHE)

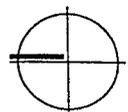
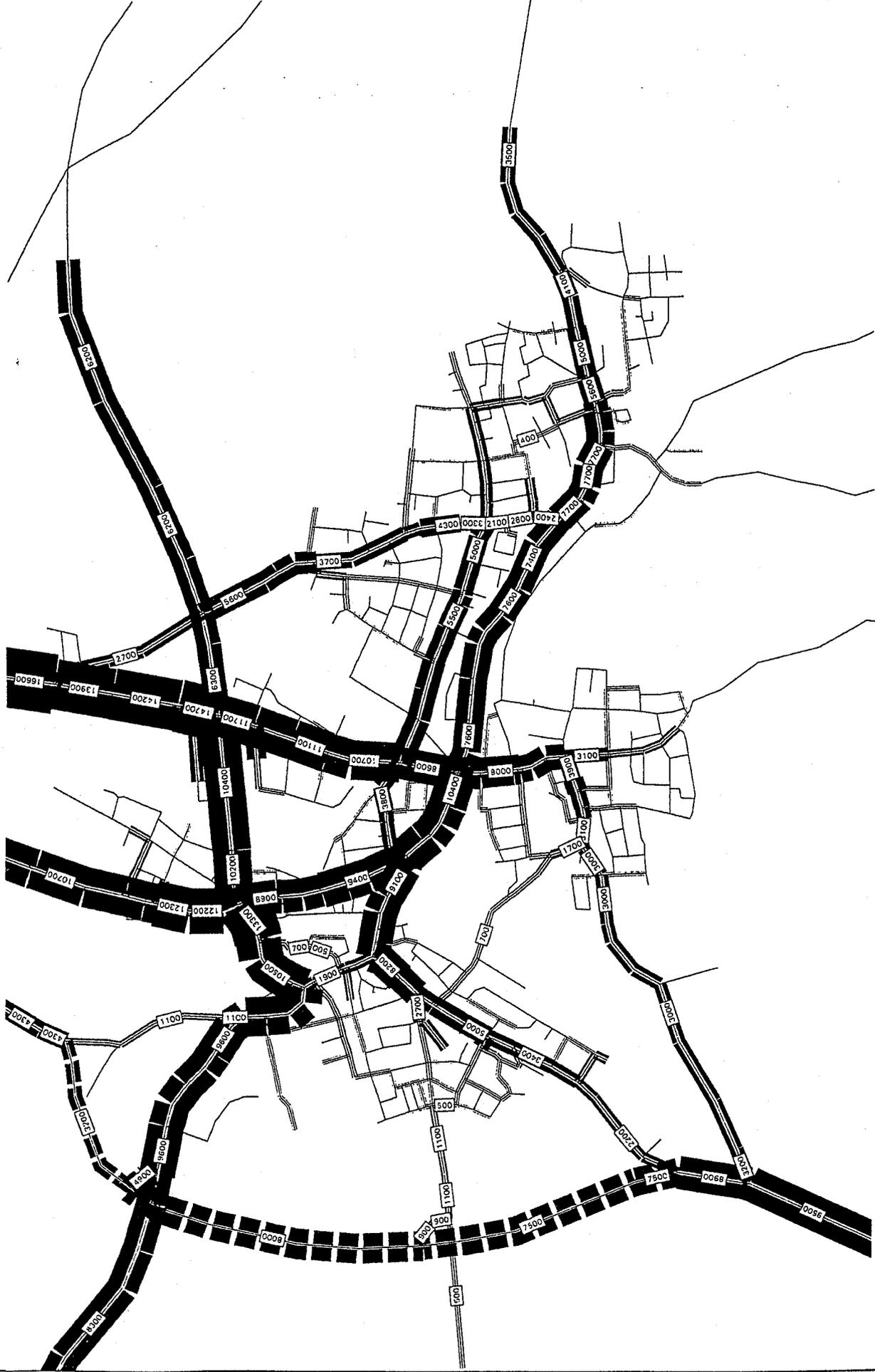


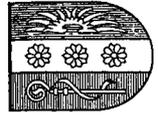
# 26

PLANUNGSBÜRO **KOLZ**  
STADTPLANUNG · VERBEREICHUNG · ÜBERTRAGUNG

1999  
STUTTGART





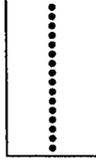


# RIELASINGEN- WORBLINGEN

## VERKEHRSUNTERSUCHUNG

### B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG

## ÜBERSICHT PLANFALL 1B



ZURÜCKGESTUFTE NETZELEMENTE /  
RESTRIKTIONEN (Z.B. TEMPO 30;  
VERKEHRSBERÜHIGTE BEREICHE)

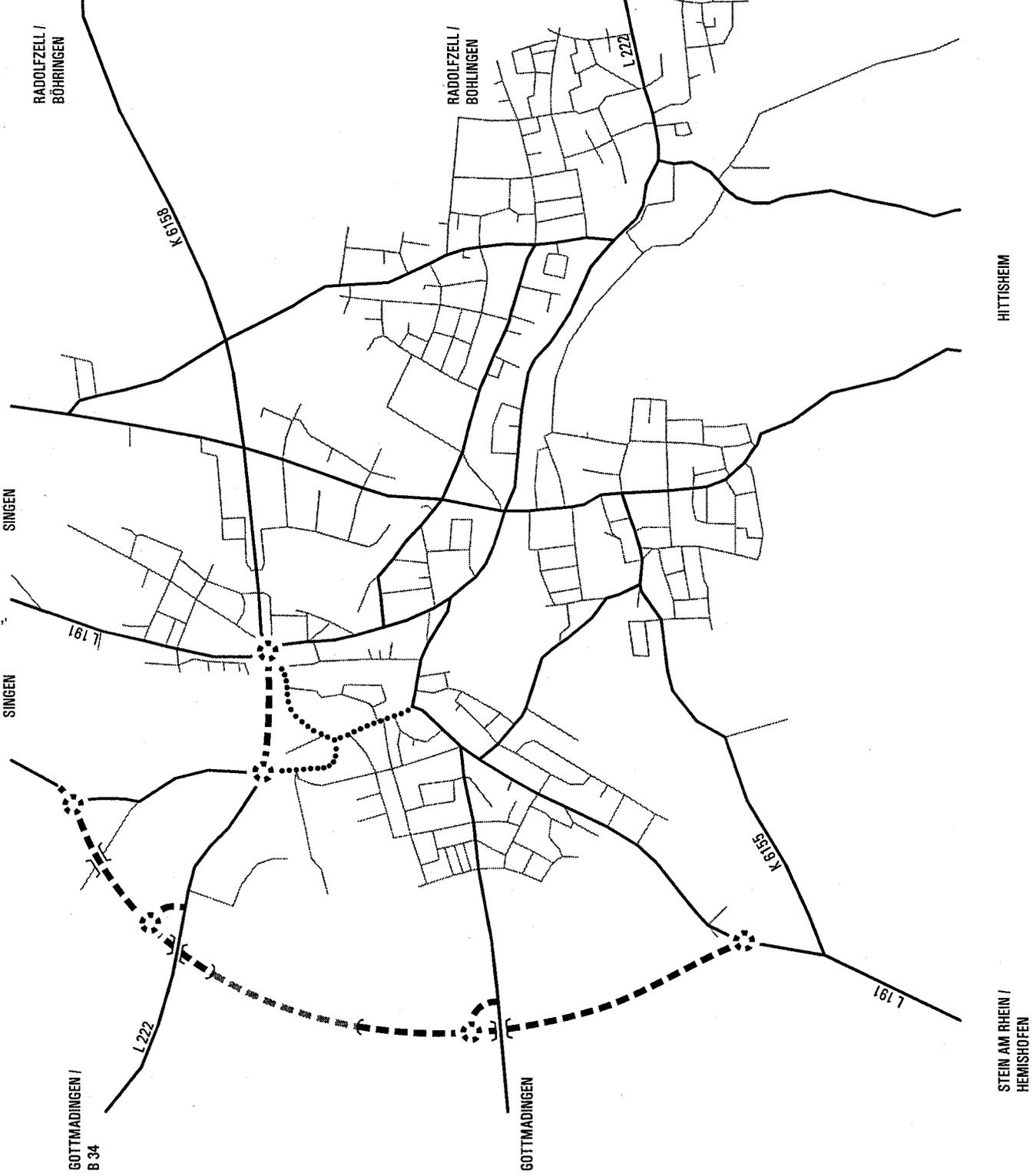


28

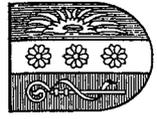
1999

STUTTGART

PLANUNGSBÜRO KOLZ  
STADTPLANUNG-VERBEREITUNG OBERPLANUNG







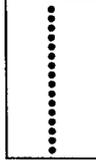
# RIELASINGEN- WORBLINGEN

## VERKEHRSUNTERSUCHUNG

### B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG

## ÜBERSICHT PLANFALL 2A

ZURÜCKGESTUFTE NETZELEMENTE /  
RESTRIKTIONEN (Z.B. TEMPO 30;  
VERKEHRSBERUHIGTE BEREICHE)

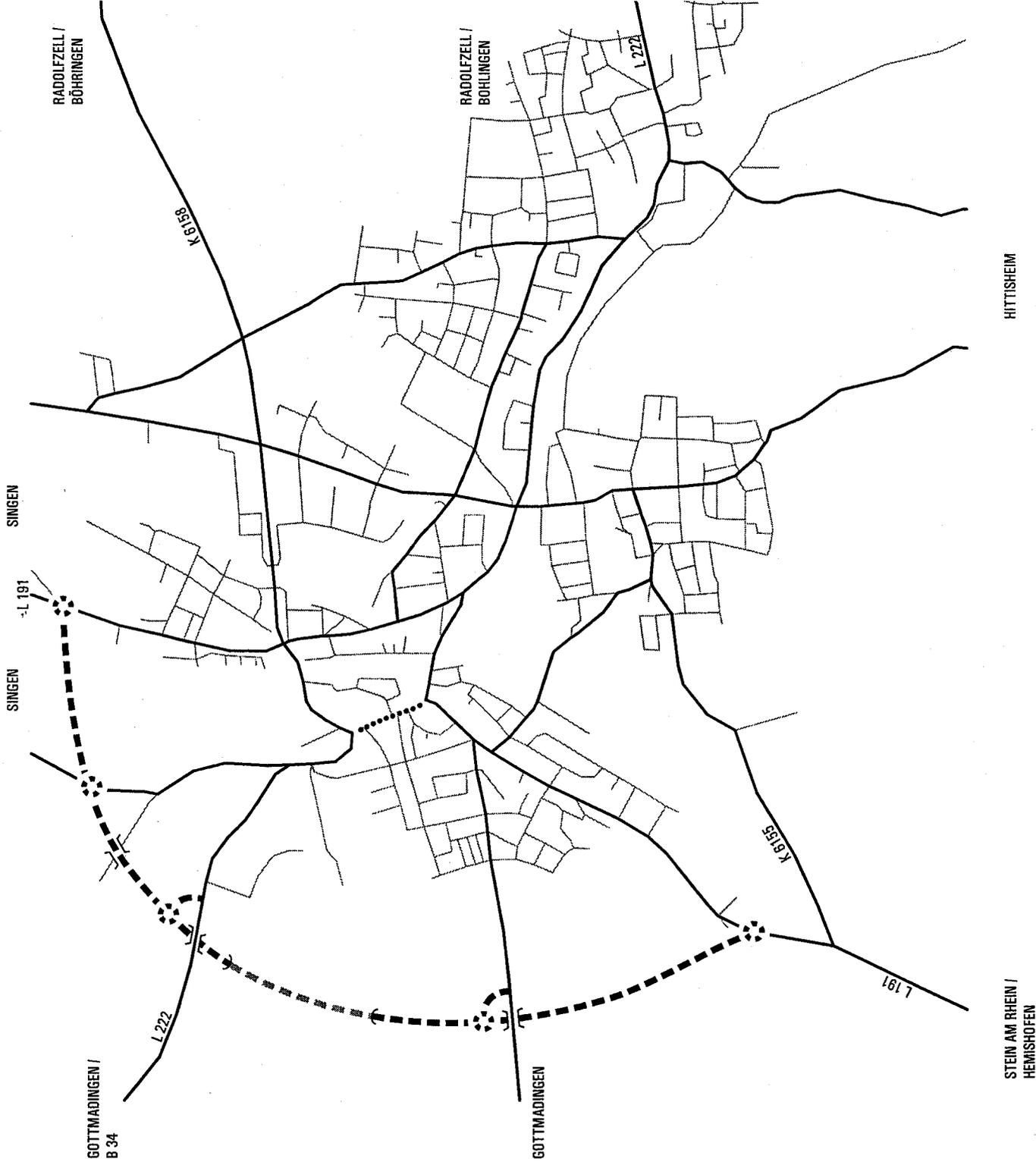


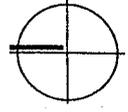
30

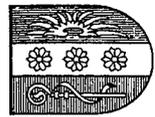
1999

STUTTGART

PLANUNGSBÜRO KOLZ  
STADTLANDE-VEREINBARUNG OBERBLANUNG





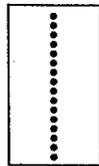


# RIELASINGEN- WORBLINGEN

## VERKEHRSUNTERSUCHUNG

### B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG

## ÜBERSICHT PLANFALL 2B



ZURÜCKGESTUFTE NETZELEMENTE /  
RESTRIKTIONEN (Z.B. TEMPO 30;  
VERKEHRSBERÜHIGTE BEREICHE)

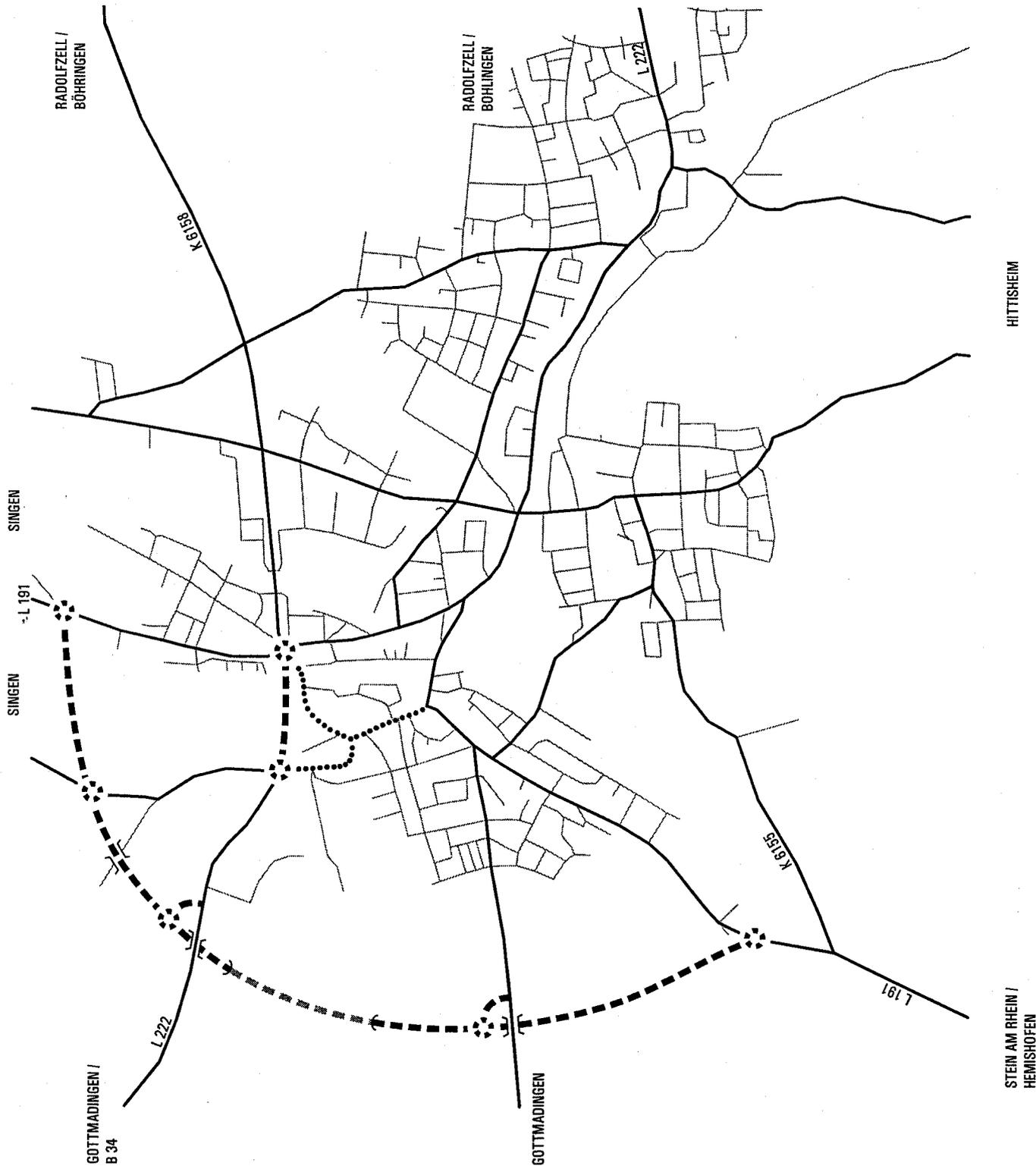


# 32

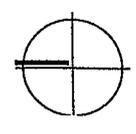
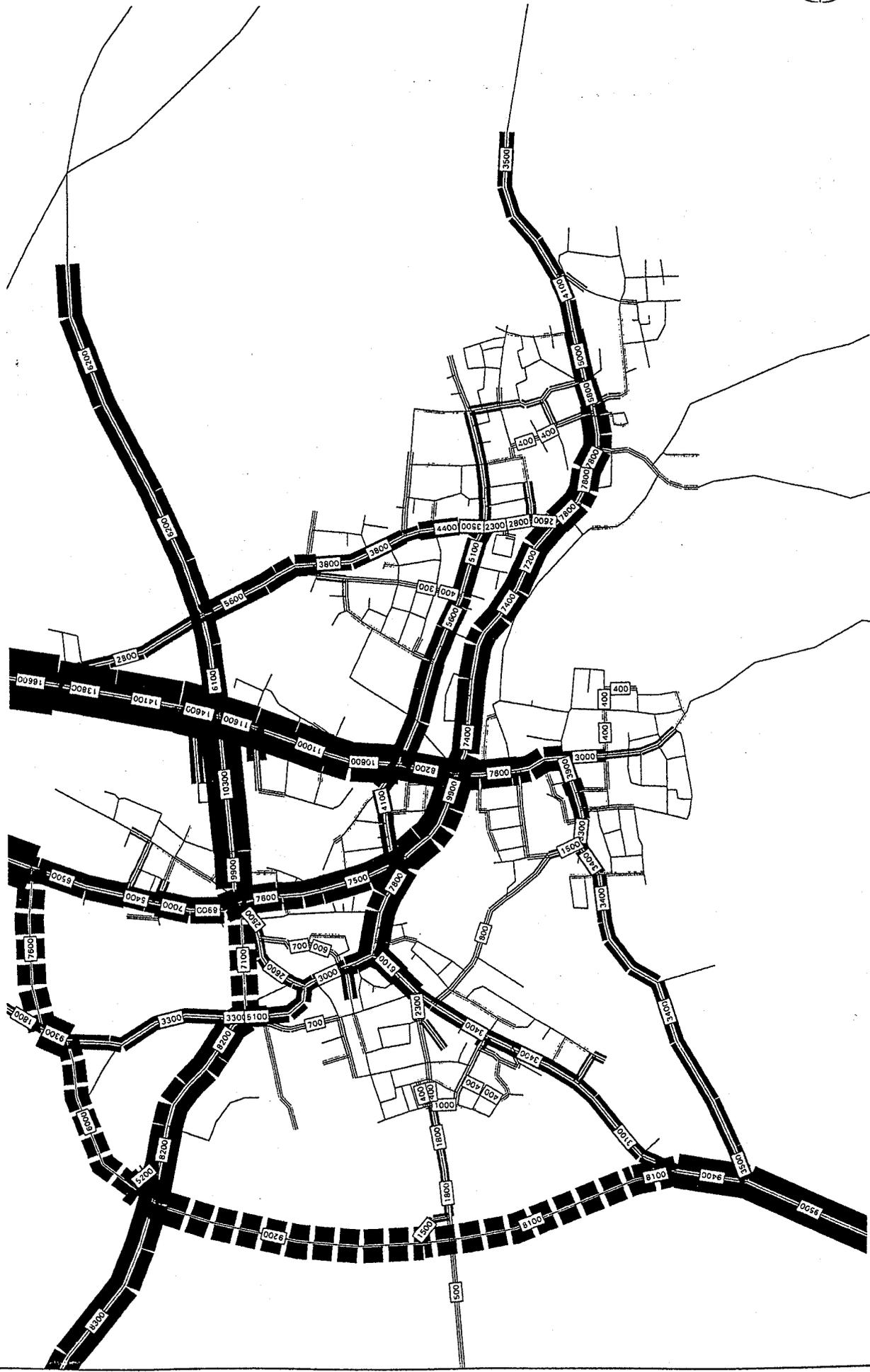
1999

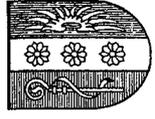
STUTTGART

PLANUNGSBÜRO **KOLZ**  
STADTPLANUNG-VERKEHRSPLANUNG-OBJEKTPLANUNG



STEIN AM RHEIN /  
HEMISHOFEN



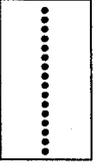


# RIELASINGEN- WORBLINGEN

## VERKEHRSUNTERSUCHUNG

### B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG

## ÜBERSICHT PLANFALL 3A



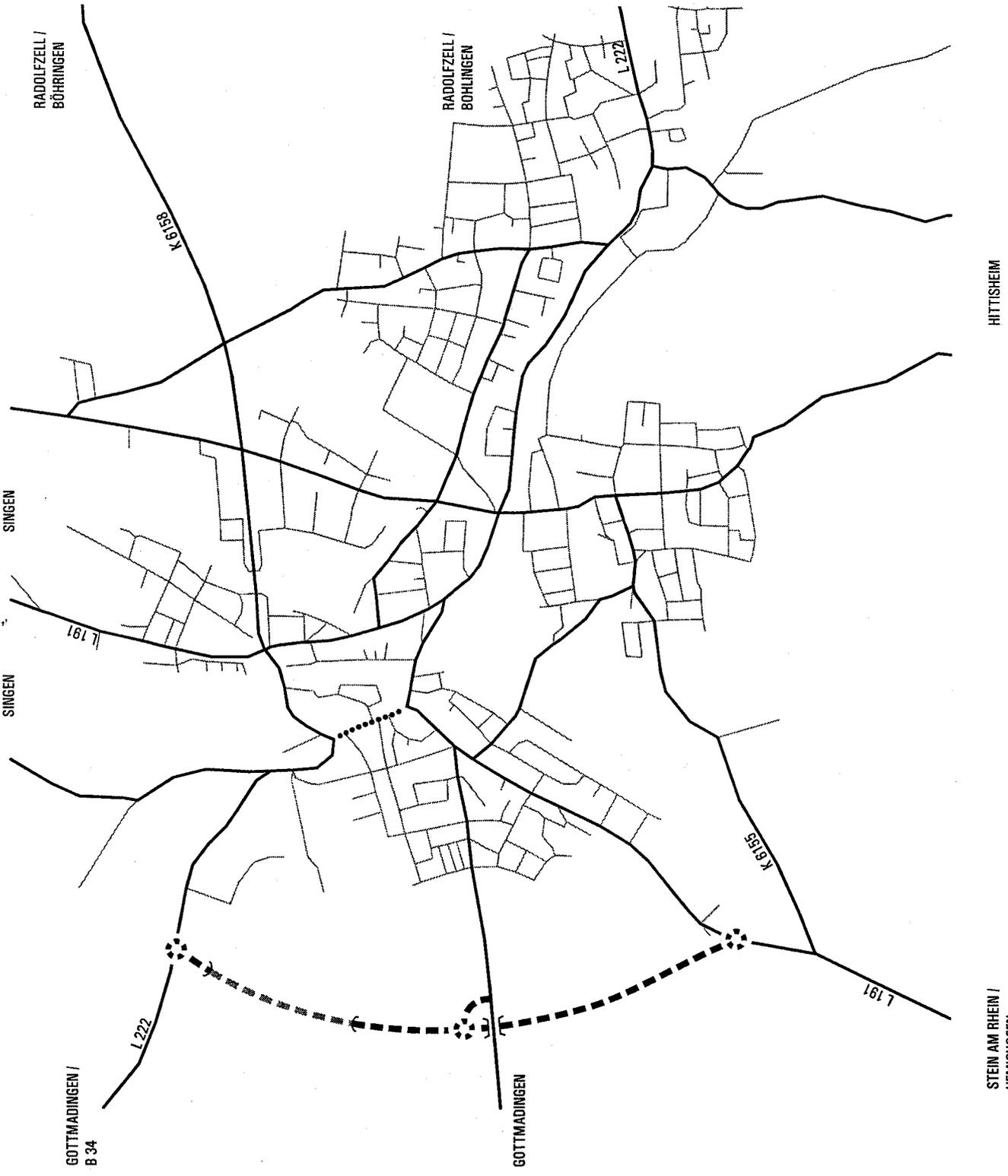
ZURÜCKGESTUFTE NETZELEMENTE /  
RESTRIKTIONEN (Z.B. TEMPO 30;  
VERKEHRSBERUHIGTE BEREICHE)



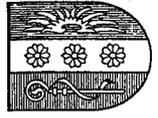
# 34

PLANUNGSBÜRO **KOLZ**  
STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · URBANISMIK

1999  
STUTTGART





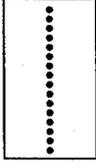


# RIELASINGEN- WORBLINGEN

## VERKEHRSUNTERSUCHUNG

### B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG

## ÜBERSICHT PLANFALL 3B



ZURÜCKGESTUFTE NETZELEMENTE /  
RESTRIKTIONEN (Z.B. TEMPO 30;  
VERKEHRSBERUHIGTE BEREICHE)

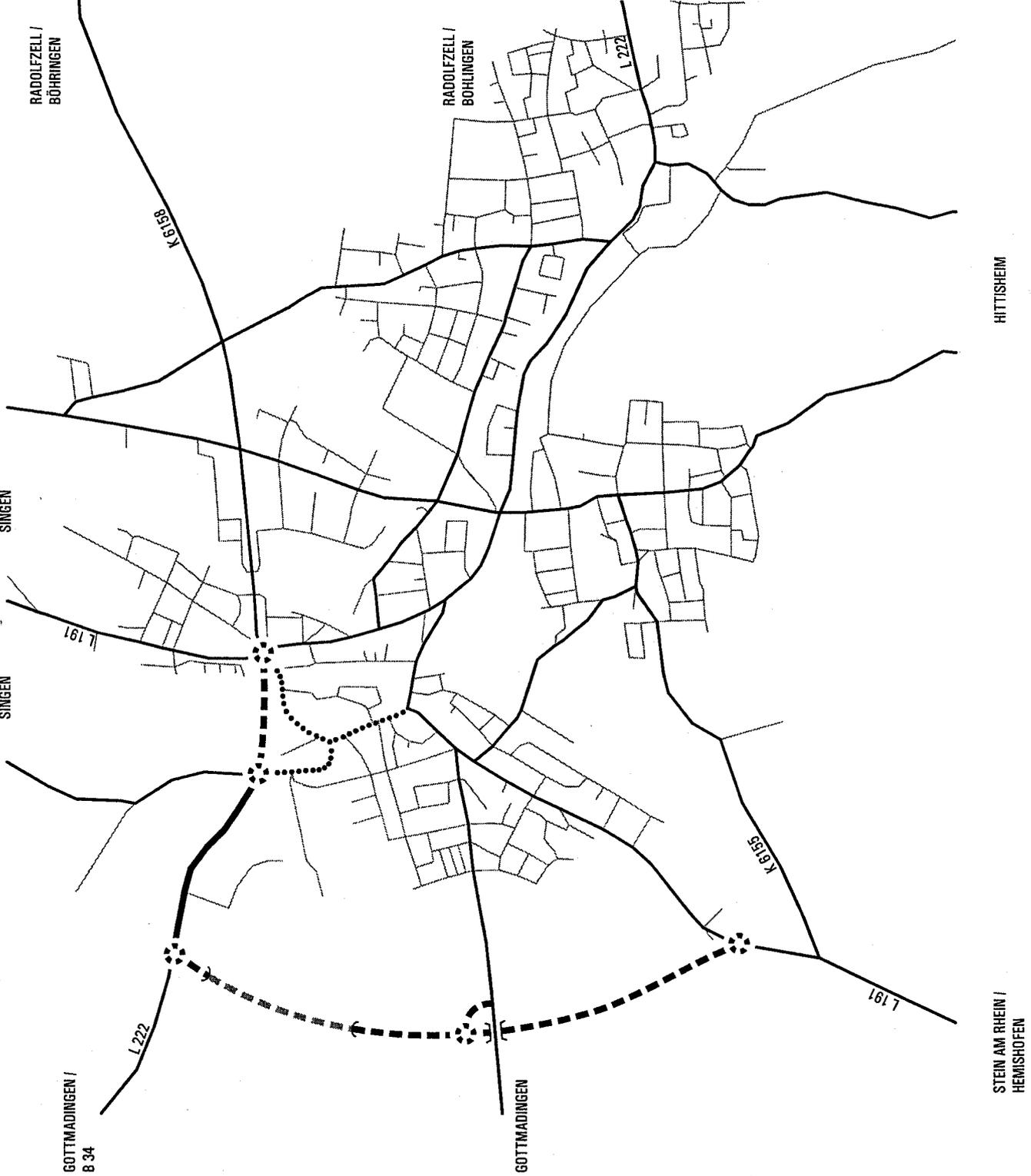


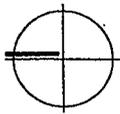
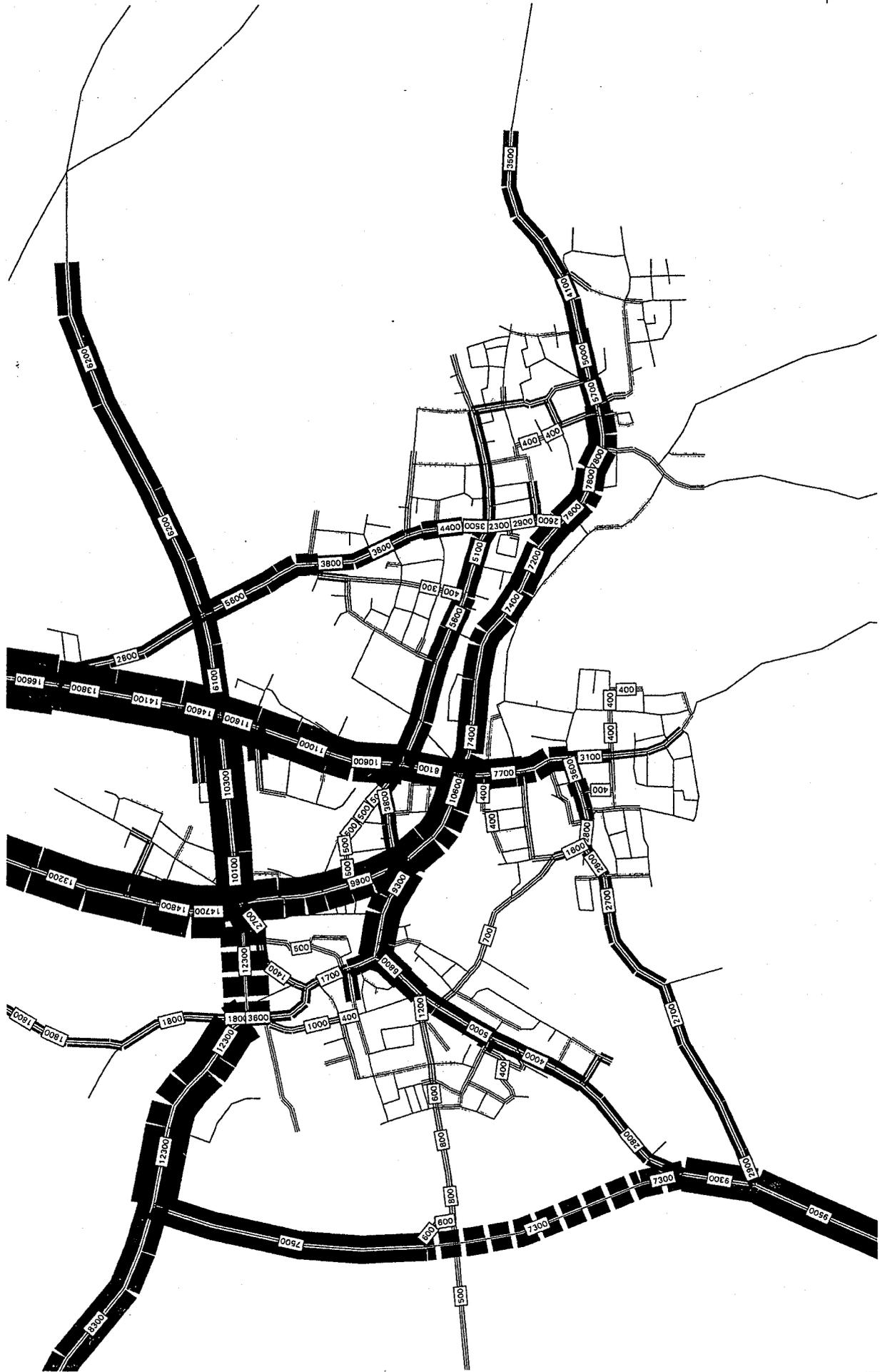
36

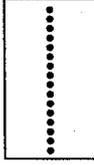
1999

STUTTGART

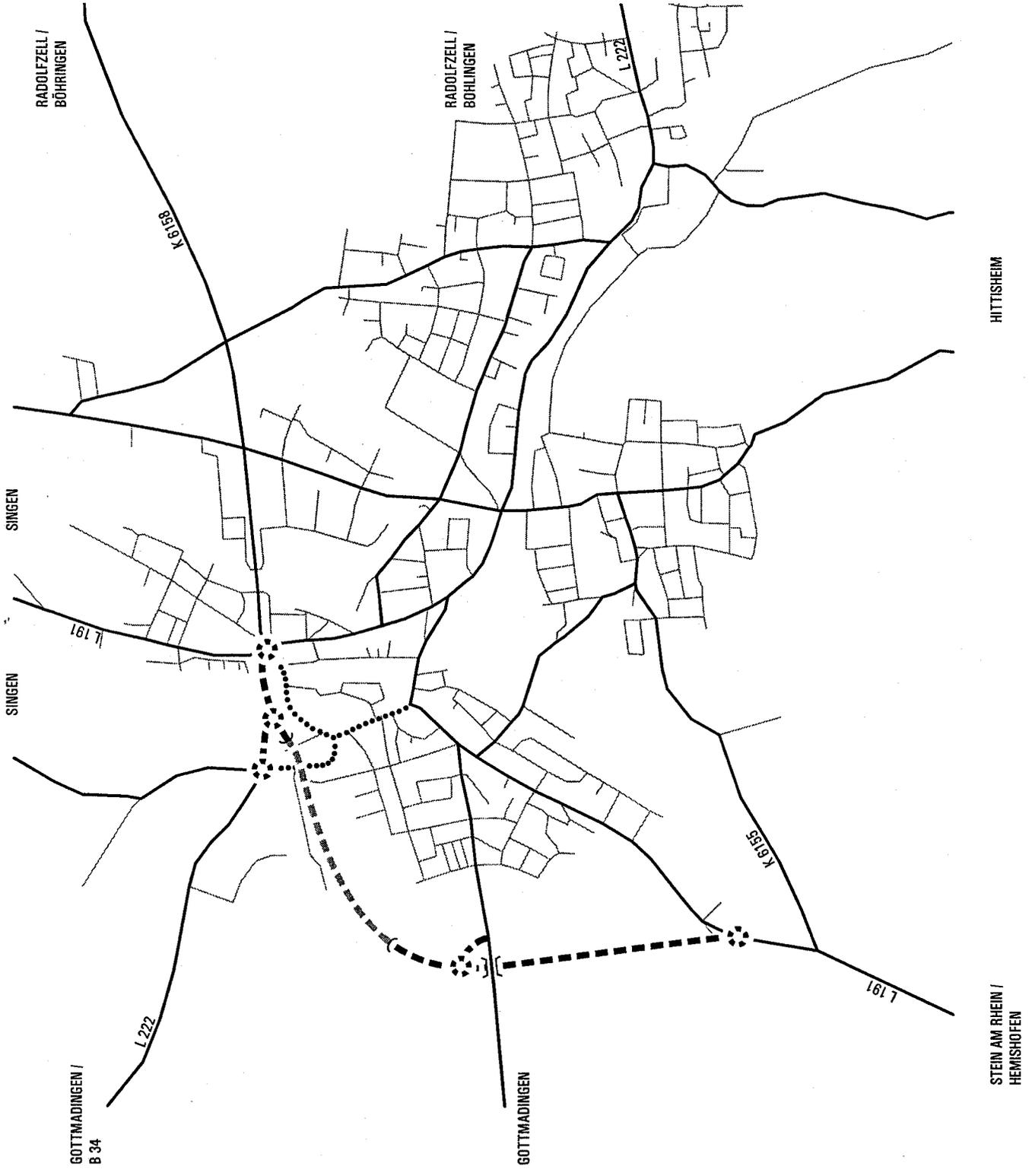
PLANUNGSBÜRO KOLZ  
STADTPLANUNG-VERBEHRPLANUNG-ORIENTIERUNG

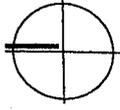
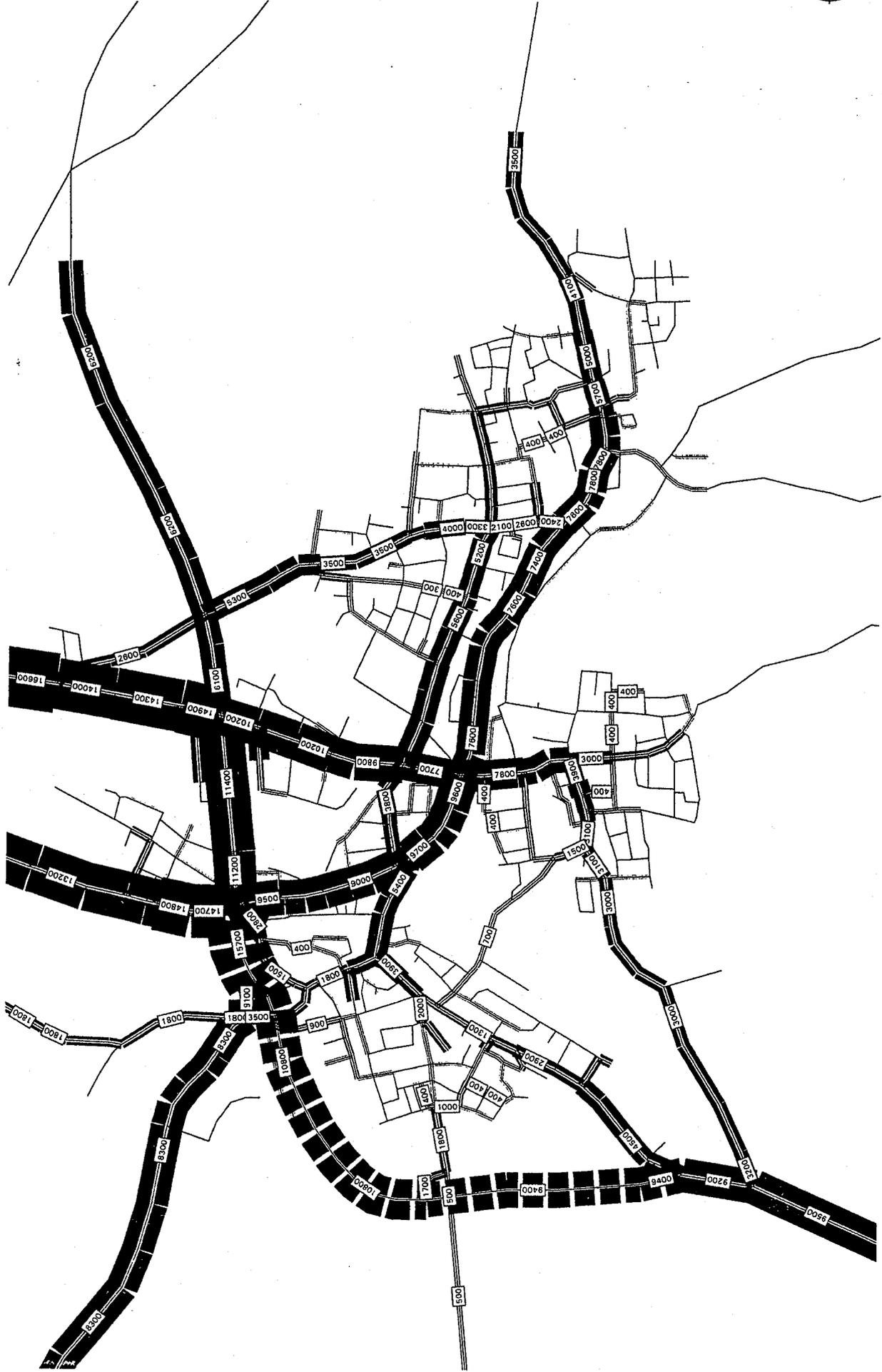


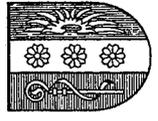




ZURÜCKGESTUFTE NETZELEMENTE /  
RESTRIKTIONEN (Z.B. TEMPO 30;  
VERKEHRSBERUHIGTE BEREICHE)





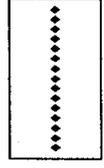


# RIELASINGEN- WORBLINGEN

## VERKEHRSUNTERSUCHUNG

### B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG

## ÜBERSICHT PLANFALL 5A



ZURÜCKGESTUFTE NETZELEMENTE /  
RESTRIKTIONEN  
(VERKEHRSBERUHIGTER BEREICH)



ZURÜCKGESTUFTE NETZELEMENTE /  
RESTRIKTIONEN  
(TEMPO 30)

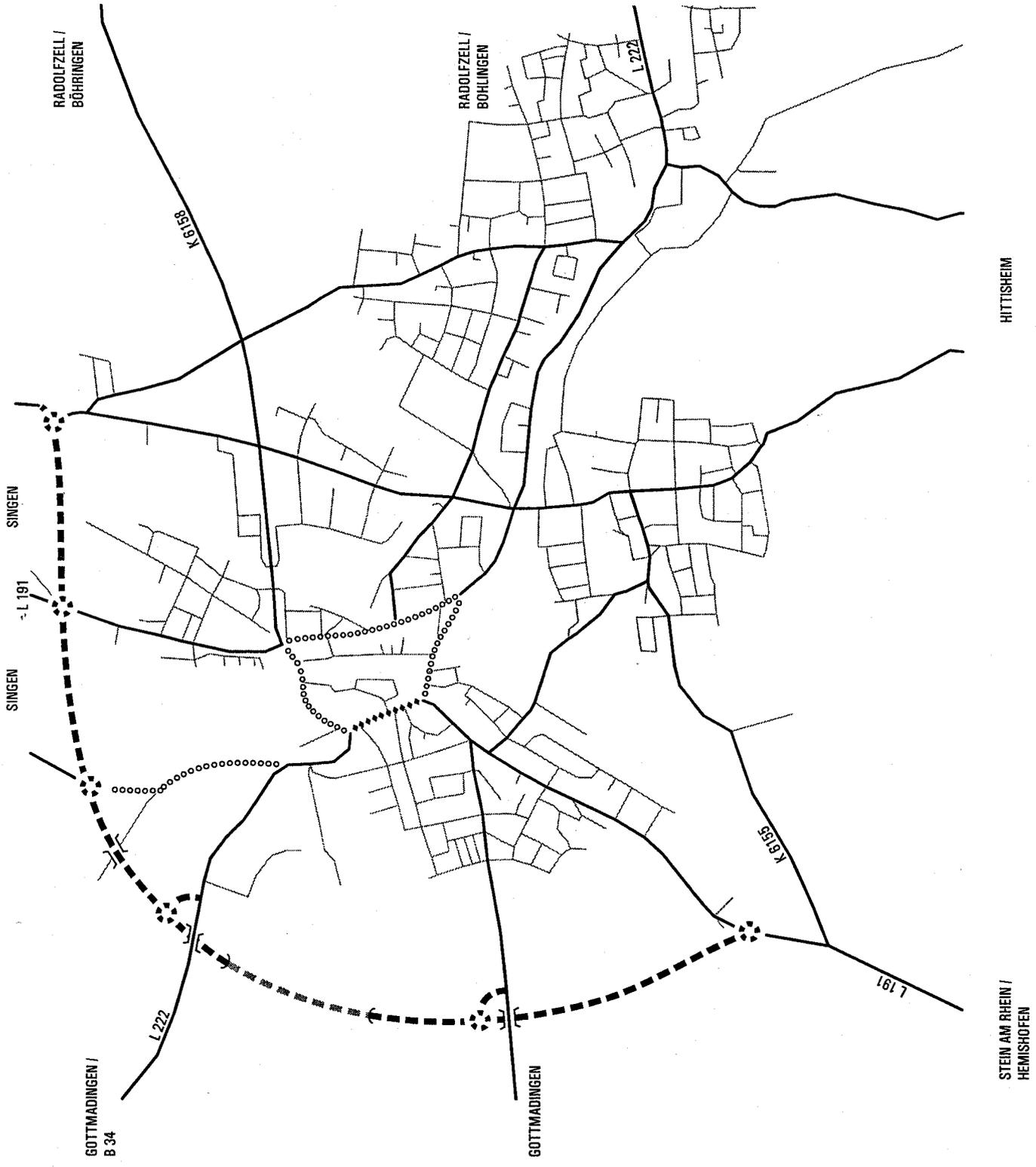


40

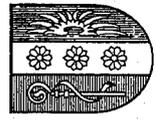
1999

STUTTGART

PLANUNGSBÜRO **KOLZ**  
STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · URBANPLANNING



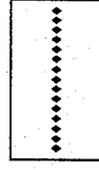




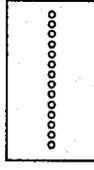
# RIELASINGEN- WORBLINGEN

## VERKEHRSUNTERSUCHUNG B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG

### ÜBERSICHT PLANFALL 5B



ZURÜCKGESTUFTE NETZELEMENTE /  
RESTRIKTIONEN  
(VERKEHRSBERUHIGTER BEREICH)



ZURÜCKGESTUFTE NETZELEMENTE /  
RESTRIKTIONEN  
(TEMPO 30)

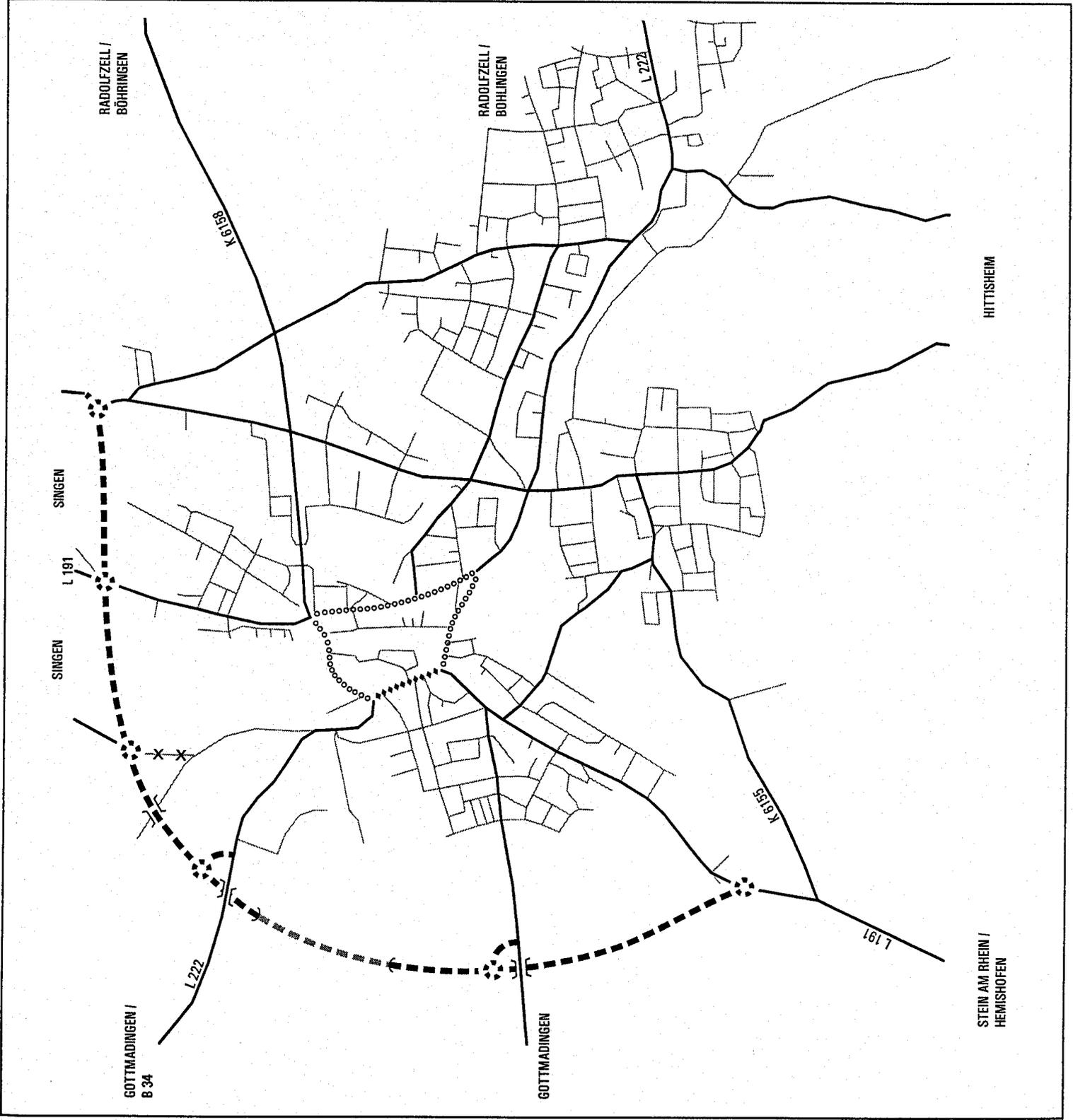


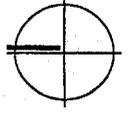
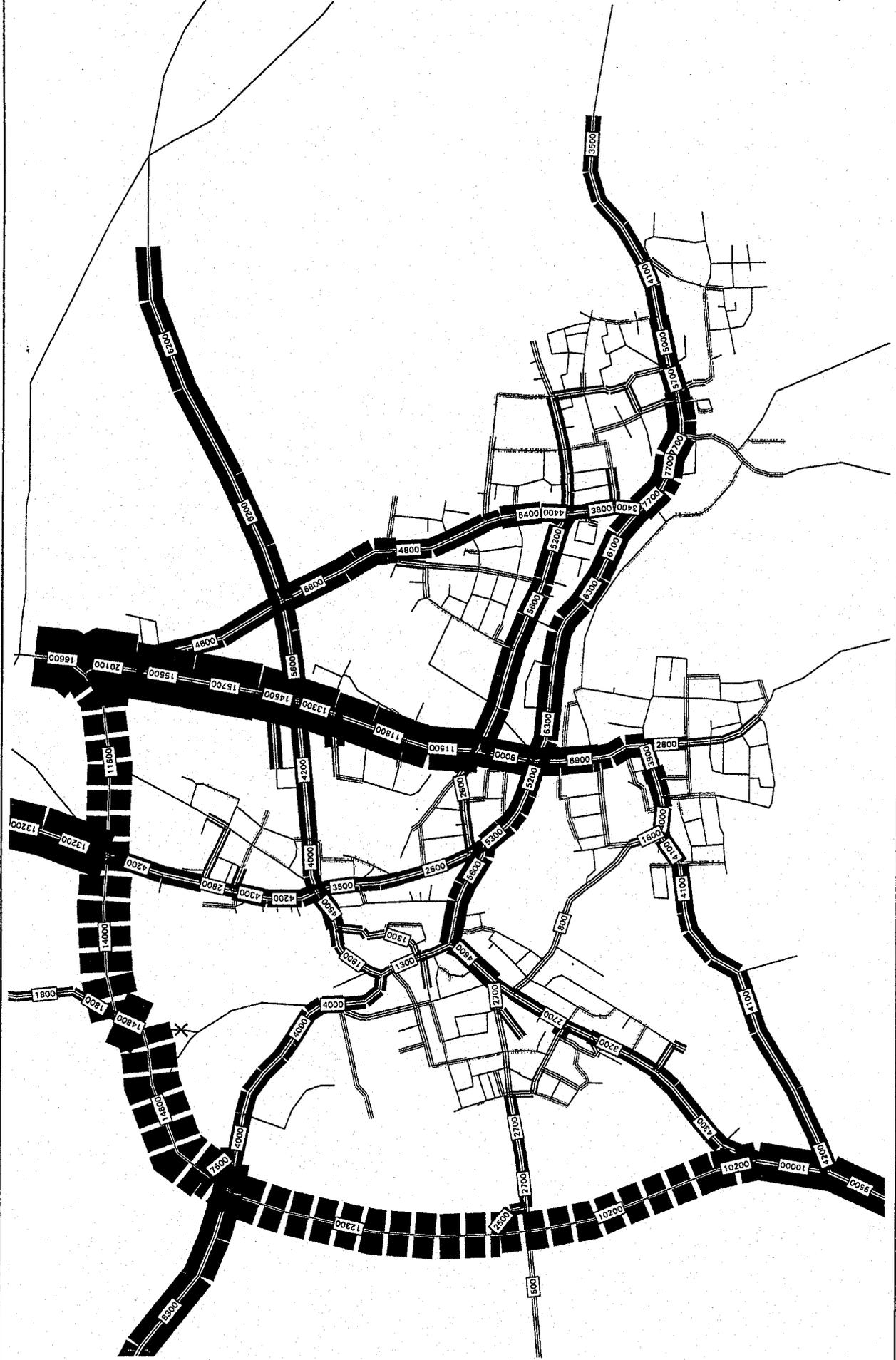
1999

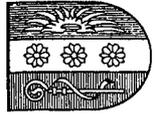
STUTTGART

# 42

PLANUNGSBURO KOLZ  
STADTPLANUNG VERKEHRSPLANUNG ORBIERPLANUNG



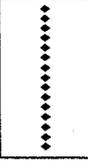




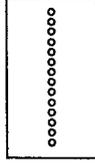
# RIELASINGEN- WORBLINGEN

## VERKEHRSUNTERSUCHUNG B 314/L 222 ORTSUMFAHRUNG

### ÜBERSICHT PLANFALL 6A



ZURÜCKGESTUFTE NETZELEMENTE /  
RESTRIKTIONEN  
(VERKEHRSBERÜHRIGER BEREICH)



ZURÜCKGESTUFTE NETZELEMENTE /  
RESTRIKTIONEN  
(TEMPO 30)

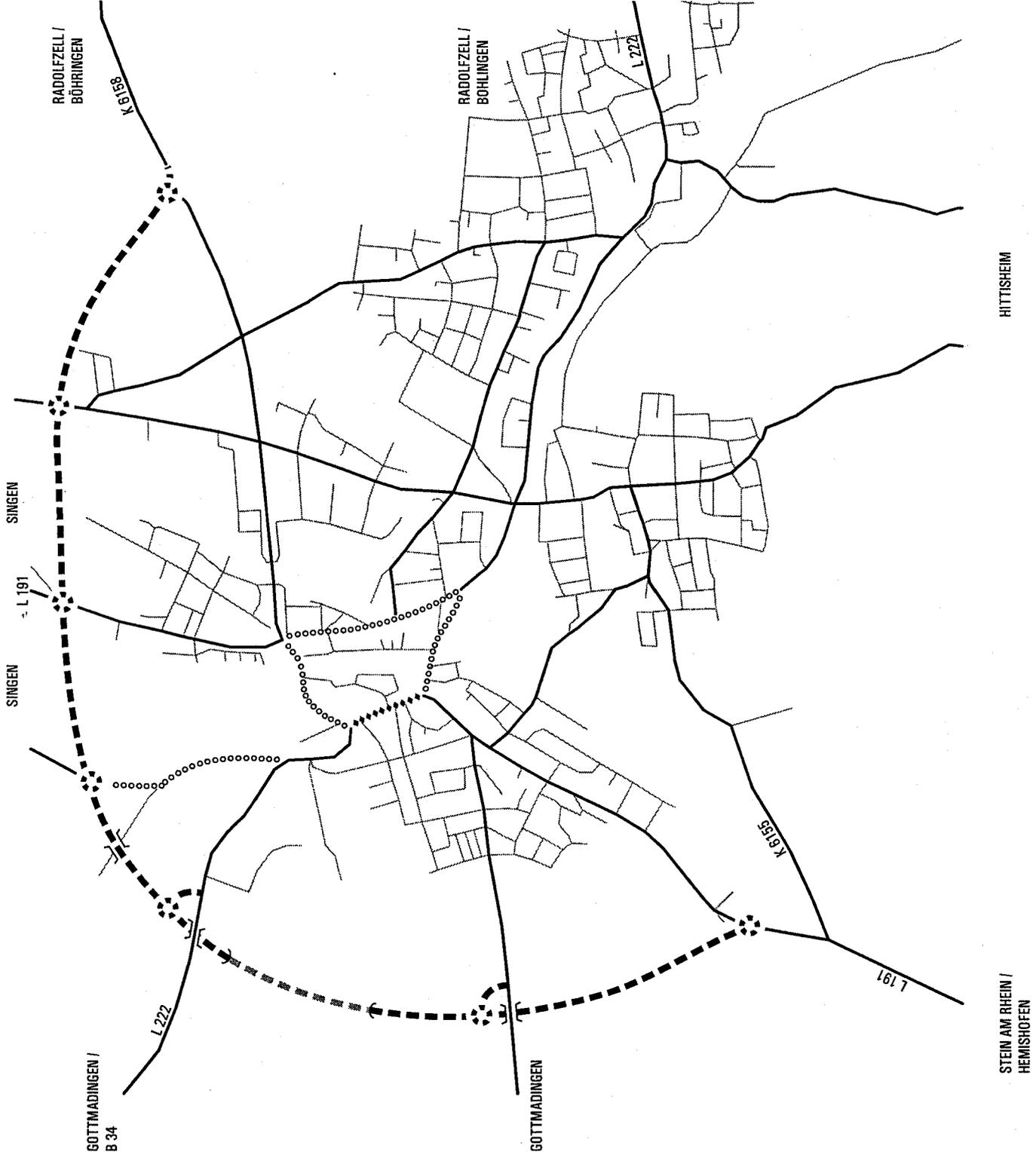


1999

STUTTGART

44

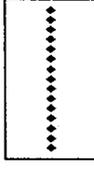
PLANUNGSBURO KOLZ  
STADTPLANUNG VERKEHRSPLANUNG OBRIEFPLANUNG





### ÜBERSICHT PLANFALL 6B

ZURÜCKGESTUFTE NETZELEMENTE /  
RESTRIKTIONEN  
(VERKEHRSBERUHIGTER BEREICH)



ZURÜCKGESTUFTE NETZELEMENTE /  
RESTRIKTIONEN  
(TEMPO 30)

