

# STAATLICHES BAUAMT AMBERG-SULZBACH

B 299 – Verlegung bei  
Waldsassen/Kondrau  
Aktualisierung der  
Verkehrsuntersuchung

**Tektur B vom 24.05.2017**



DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

# **Staatliches Bauamt Amberg-Sulzbach**

## **B 299 - Verlegung bei Waldsassen/Kondrau Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung**

**DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH**  
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe  
Aalen

## **Impressum**

### **Auftraggeber**

Staatliches Bauamt Amberg-Sulzbach  
Abteilung Straßenplanung  
Im Schloss 1  
92237 Sulzbach-Rosenberg

### **Auftragnehmer**

DR. BRENNER  
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH  
Beratende Ingenieure VBI  
für Verkehrs- und Straßenwesen  
ein Unternehmen der BERNARD Gruppe  
Rathausplatz 2-8  
73432 Aalen  
Telefon 07361 5707-0  
Telefax 07361 5707-77  
[www.brenner-ingenieure.de](http://www.brenner-ingenieure.de)  
[info@brenner-ingenieure.de](mailto:info@brenner-ingenieure.de)

### **Bearbeiter**

Dipl.-Ing. (FH) Claudia Zimmermann

Aalen, 24.01.2017

## INHALT

### TEXT

1	AUFGABENSTELLUNG UND VORGEHENSWEISE	1
2	ERHEBUNGSERGEBNISSE UND BESTANDVERKEHR 2016	3
2.1	Analyse der Verkehrsentwicklungen der letzten Jahre	3
2.2	Ergebnisse der Kennzeichenerfassung	4
2.3	Bestandverkehr 2016	5
3	VERKEHRSPROGNOSE 2030	6
3.1	Personenverkehr	6
3.2	Schwerverkehr	7
3.3	Prognosenullfall 2030	8
4	VERKEHRLICHE WIRKUNG DER VERLEGUNG DER B 299	9
4.1	Netzfall 1 – Planfall („Regionaltrasse“)	9
4.2	Netzfall 2 – Kappelwaldtrasse	10
4.3	Bewertung der Varianten	10
5	SPITZENSTUNDENBELASTUNGEN UND SCHALLTECHNISCHE GRUNDLAGEN	12
6	ZUSAMMENFASSUNG	13

### PLÄNE

Plan 1	Bestandverkehr 2016
Plan 2.1	Prognosenullfall 2030
Plan 2.2	Differenznetz Prognosenullfall 2030 – Bestand 2016
Plan 3.1	Netzfall 1 – Planfall 2030
Plan 3.2	Differenznetz Planfall 2030 – Prognosenullfall 2030
Plan 4.1	Netzfall 2 – Kappelwaldtrasse 2030
Plan 4.2	Differenznetz Kappelwaldtrasse 2030 – Prognosenullfall 2030
Plan 5	Verkehrsbelastungen der Anschlüsse im Planfall

B 299 - Verlegung bei Waldsassen/Kondrau  
Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung

## 1 AUFGABENSTELLUNG UND VORGEHENSWEISE

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Verlegung der B 299 bei Waldsassen/Kondrau wird eine Aktualisierung der Verkehrsprognose bzw. des Verkehrsgutachtens notwendig, da es vor allem im Schwerverkehr aktuelle Entwicklungen gibt, die zu berücksichtigen sind.

Erste Untersuchungen für eine Trassenänderung der B 299 wurden bereits 1994, 2001 und 2005 durchgeführt. Eine erneute Überprüfung der verkehrlichen Wirkungen wurde mit Hilfe des großräumigen Verkehrsmodells zur B 303neu im Jahr 2008<sup>1</sup> veranlasst. Diese Untersuchung wurde erneut im Jahr 2012<sup>2</sup> aktualisiert.

In der letzten Aktualisierung wurden neue Verkehrszählungen und Verkehrsbefragungen durchgeführt und das Verkehrsmodell fortgeschrieben. Für die Verkehrsprognose auf das Jahr 2025 wurden die Erkenntnisse der Bundesverkehrswegeplanung herangezogen. Zusätzlich lag eine Verkehrsuntersuchung zur geplanten Ortsumfahrung Cheb<sup>3</sup> vor, die berücksichtigt wurde.

Aufgrund der zuletzt wahrgenommenen Zunahme des Schwerlastverkehrs in Waldsassen wurden im Oktober und November 2015 vom Staatlichen Bauamt Amberg-Sulzbach Verkehrszählungen durchgeführt. Die Verkehrszählungen fanden nach der Eröffnung der Ortsumgehung von Cheb am 7. September 2015 statt, so dass die Auswirkungen der Ortsumgehung von Cheb berücksichtigt sind. Die Verkehrszählungen aus dem Herbst 2015 zeigen eine Verkehrszunahme auf der B 299 im Schwerverkehr, an der nördlichen Zählstelle auch im Kfz-Verkehr (siehe hierzu die Tabellen 1 und 2).

Die aktuellen Zählergebnisse sind demnach zu analysieren. Um die Erkenntnisse zu verifizieren und die Durchgangsverkehre erneut festzuhalten, wurden aktuelle Kenn-

---

<sup>1</sup> Staatliches Bauamt Amberg-Sulzbach: Verkehrsuntersuchung B 299 - Ortsumgehung Waldsassen, Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Aalen, März 2008

<sup>2</sup> Staatliches Bauamt Amberg-Sulzbach: Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung B 299 - Ortsumgehung Waldsassen, Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Aalen, Juli 2012

<sup>3</sup> Stadt Cheb: Cheb, JV Obchvat, EDIP s.r.o., Oktober 2012

B 299 - Verlegung bei Waldsassen/Kondrau  
Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung

zeichenerfassungen im Zuge der B 299 durchgeführt. Zusätzlich ist die Verkehrsprognose auf das Jahr 2030 fortzuschreiben. Dabei werden die Ergebnisse der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung<sup>4</sup> einbezogen. Die verkehrlichen Wirkungen werden für den Planfall aus den Planfeststellungsverfahren sowie den Netzfall Kappelwaldtrasse ermittelt. Zusätzlich werden die Daten für folgende Lärm- und Schadstoffberechnungen zur Verfügung gestellt.

---

<sup>4</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Verflechtungsprognose 2030, Intraplan Consult GmbH, Juni 2014



## 2 ERHEBUNGSERGEBNISSE UND BESTANDVERKEHR 2016

### 2.1 Analyse der Verkehrsentwicklungen der letzten Jahre

Bei aktuellen Verkehrszählungen zeigen sich an den Zählstellen im Zuge der B 299 unterschiedliche Entwicklungen. Aus diesem Grund wurde eine längere Zeitreihe von Zählergebnissen aus der Vergangenheit mit aufgenommen. Dabei wurden die Ergebnisse der regelmäßigen Straßenverkehrszählungen seit 1995 übernommen und durch weitere vorliegende Stichtagserhebungen ergänzt. Aufgrund der besseren Vergleichbarkeit wird dabei im Kfz-Verkehr der DTVw – also der werktägliche Verkehr aufgezeigt. In der folgenden Tabelle sind die Zählergebnisse im Kfz-Verkehr an den Zählstellen der B 299 nördlich von Waldsassen und südlich zwischen Waldsassen und Kondrau enthalten.

DTVw	B 299 nördlich Waldsassen	B 299 südlich Waldsassen
SVZ 1995 (DTV)	6.800 Kfz/24h	9.700 Kfz/24h
SVZ 2000	4.800 Kfz/24h	10.200 Kfz/24h
SVZ 2005	5.600 Kfz/24h	10.000 Kfz/24h
SVZ 2010	4.200 Kfz/24h	9.700 Kfz/24h
VKZ Oktober 2011	4.400 Kfz/24h	10.000 Kfz/24h
VKZ Oktober 2015	6.500 Kfz/24h	10.200 Kfz/24h
VKZ November 2015	6.200 Kfz/24h	10.100 Kfz/24h
SVZ 2015 / DTV 2014	5.800 Kfz/24h	-
DTV 2016 (KZE)	6.700 Kfz/24h	9.400 Kfz/24h

Tab. 1: Vergleich der Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr (DTVw)

Es zeigt sich, dass vor allem an der Zählstelle nördlich von Waldsassen deutliche Schwankungen im Kfz-Verkehr auftreten (zwischen 4.200 Kfz/24h und 6.800 Kfz/24h). Die Entwicklungen sind sehr uneinheitlich. An der Zählstelle südlich von Waldsassen schwanken die Verkehrsbelastungen seit 1995 nur zwischen 9.400 Kfz/24h und 10.200 Kfz/24h. Das Verkehrsaufkommen bleibt hier seit Jahren etwa konstant. Aus den Zählergebnissen lässt sich schließen, dass es Veränderungen im

B 299 - Verlegung bei Waldsassen/Kondrau  
Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung

Verkehrsaufkommen vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Waldsassen und Cheb gibt. Weiträumige Verkehre (über Waldsassen hinaus) sind davon nicht betroffen.

Die folgende Tabelle stellt die Entwicklungen in Schwerverkehr an den beiden Zählstellen gegenüber.

SV (DTV)	B 299 nördlich Waldsassen	B 299 südlich Waldsassen
SVZ 1995	214 SV/24h	386 SV/24h
SVZ 2000	111 SV/24h	363 SV/24h
SVZ 2005	166 SV/24h	362 SV/24h
SVZ 2010	259 SV/24h	432 SV/24h
VKZ Oktober 2011 (DTVw)	260 SV/24h	520 SV/24h
VKZ Okt./Nov 2015	415 SV/24h	595 SV/24h
SVZ 2015 / DTV 2014	400 SV/24h	-
DTV 2016 (KZE)	421 SV/24h	591 SV/24h

Tab. 2: Vergleich der Verkehrsbelastungen im Schwerverkehr (DTV)

Die Verkehrsbelastungen im Schwerverkehr sind in den letzten Jahren deutlich angestiegen. Aufgrund nur geringer wirtschaftlicher Entwicklungen im Untersuchungsraum sind diese Zunahmen auf den Durchgangsverkehr aus und in Richtung Tschechien zurückzuführen.

## 2.2 Ergebnisse der Kennzeichenerfassung

Durch die Firmen Neurosoft und DTV Verkehrsconsult GmbH wurden im Frühjahr 2016 Kennzeichenerfassungen zur Analyse der Durchgangsverkehre an der B 299 in Waldsassen durchgeführt. Das Vorgehen und die detaillierten Ergebnisse können im Untersuchungsbericht<sup>5</sup> nachvollzogen werden. Insgesamt fand eine Erfassung über ca. 6 Wochen in beiden Fahrtrichtungen statt. Aus den Zählergebnissen konnten die

<sup>5</sup> Autobahndirektion Südbayern: Analyse der Durchgangsverkehre an der B 299 in Waldsassen, Bayern, neurosoft, DTV Verkehrsconsult GmbH, Juni 2015

B 299 - Verlegung bei Waldsassen/Kondrau  
Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung

in den o.a. Tabellen genannten DTV-Werte für 2016 ermittelt werden. Die Kennzeichenerfassung gibt einen Überblick über Quell- und Ziel- sowie Durchgangsverkehre im Bereich der Stadt Waldsassen.

Am nördlichen Messquerschnitt liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs in südlicher Fahrtrichtung im Gesamtverkehr bei 58% und im Schwerverkehr bei 90%. Am südlichen Messquerschnitt werden in Fahrtrichtung Norden im Gesamtverkehr 41% und im Schwerverkehr 59% Durchgangsverkehre ermittelt.

### 2.3 Bestandverkehr 2016

Mit den vorliegenden Daten aus den Verkehrszählungen und der Kennzeichenerfassung kann das Verkehrsmodell für den Untersuchungsraum auf den Bestandverkehr 2016 aktualisiert werden.

Plan 1 Die Verkehrsbelastungen im Kfz- und Schwerverkehr zeigt Plan 1. In der Ortsdurchfahrt von Waldsassen werden heute bis zu 11.600 Kfz/24h erreicht. Am Grenzübergang nach Tschechien verkehren 7.000 Kfz/24h (davon 550 SV/24h).

## 3 VERKEHRSPROGNOSE 2030

Die bisherige Verkehrsprognose wird auf den Horizont 2030 fortgeschrieben und die verwendeten Grundlagen werden geprüft bzw. aktualisiert. Dabei wird auf unterschiedliche Datenquellen zurückgegriffen. Die Prognose wird getrennt für den Personen- und den Schwerverkehr durchgeführt.

### 3.1 Personenverkehr

Im Personenverkehr kann sowohl auf regionale als auch auf überregionale Daten zurückgegriffen werden. Das statistische Landesamt Bayern geht bis zum Jahr 2030 von einem Rückgang der Bevölkerung in Waldsassen (6.600 in 2015 auf 5.800 in 2030) sowie im gesamten Landkreis Tirschenreuth (72.800 in 2015 auf 66.600 in 2030) aus. Zur Abschätzung der Prognosebelastungen ist auch die Entwicklung der allgemeinen Mobilität (Daten der Shell Prognose) einzubeziehen. Dabei wird die Entwicklung der Motorisierung (Pkw-Besitz) sowie der Jahresfahrleistung der einzelnen Fahrzeuge berücksichtigt. Der Motorisierungsgrad wird auch zukünftig noch ansteigen (bis 2030 ca. 2,3%). Dagegen geht die Jahresfahrleistung zurück (bis 2030 ca. -1,8%).

Aus der Prognose des aktuellen Bundesverkehrswegeplanes können weitere Daten herangezogen werden. Deutschlandweit wird darin von einer Zunahme des Personenverkehrs von ca. 0,2% pro Jahr ausgegangen. Bis zum Prognosehorizont 2030 sind dies ca. 2,8%. Aufgrund der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung wird allerdings für den Landkreis Tirschenreuth ein Rückgang des regionalen Quell- und Binnenverkehrsaufkommens zwischen 0% und 10% ausgewiesen.

Werden diese Daten zusammengefasst, kann von einem leichten Rückgang des Verkehrsaufkommens im Personenverkehr ausgegangen werden. Aktuelle Planungen des Freistaates Bayern gehen jedoch davon aus, Waldsassen mit der Nachbargemeinde Cheb als Oberzentrum aufzustufen. Vom Ministerrat wurde am 12.07.2016 beschlossen, dies bei der Fortschreibung des Landesentwicklungsprogrammes so zu berücksichtigen. Weitere Angaben dazu stehen im Moment nicht zur Verfügung. In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wird deswegen davon ausgegangen, dass

B 299 - Verlegung bei Waldsassen/Kondrau  
Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung

diese Entwicklung dazu führen kann, den Rückgang des Verkehrsaufkommens abzufangen. Für die weiteren Betrachtungen wird eine Stagnation des Binnen-, Quell- und Zielverkehrs angenommen. Somit können Entwicklungen aufgefangen werden und die Belastungswerte liegen auf der sicheren Seite. Der grenzüberschreitende Verkehr wird weiterhin ansteigen, es wird von ca. 5% über den Prognosezeitraum ausgegangen.

Zusätzlich steht in Waldsassen die Revitalisierung des Gewerbegebietes auf dem ehemaligen Bareuther Gelände, an der Mitterteicher Straße im Bereich des geplanten mittleren Anschluss an die verlegte B 299, an. Dadurch werden ca. 150 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Das Verkehrsaufkommen wird in der Untersuchung berücksichtigt.

### 3.2 Schwerverkehr

Bei der Entwicklung des Schwerverkehrs im Untersuchungsraum muss hauptsächlich auf die Prognosen der Bundesverkehrswegeplanung zurückgegriffen werden. Regionale Daten stehen mit Ausnahme der aktuellen Planungen zum Gewerbegebiet Bareuther Gelände nicht zur Verfügung.

Aus der Bundesverkehrswegeplanung können unterschiedliche Ansätze zur Verkehrsentwicklung im Schwerverkehr herangezogen werden:

- Zunahme des Gesamtverkehrsaufkommens um 0,8% pro Jahr - insgesamt 11,2% in 14 Jahren
- Geringer Wachstum im Binnenverkehr (innerhalb Deutschlands)
- Regionale Entwicklung im Landkreis Tirschenreuth bei unter 10%
- Erhöhung der Transportleistung im grenzüberschreitenden Verkehr um 2,1% pro Jahr - insgesamt 29,4% in 14 Jahren
- Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs nach Tschechien Zunahme um 2,3% pro Jahr - insgesamt 32,2% in 14 Jahren

Für die folgenden Berechnungen wird in der Entwicklung des Binnen-, Quell- und Zielverkehrs der Maximalwert der regionalen Entwicklung von +10% angesetzt. Für

B 299 - Verlegung bei Waldsassen/Kondrau  
Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung

den Durchgangs- bzw. grenzüberschreitenden Verkehr wird eine Zunahme von 32,2% bis zum Horizont 2030 angenommen.

### 3.3 Prognosenullfall 2030

Das ermittelte Prognoseverkehrsaufkommen wird in das Verkehrsmodell aufgenommen. Im Prognosenullfall wird dargestellt, wie sich das Verkehrsaufkommen entwickelt, wenn keine Maßnahmen im Straßennetz durchgeführt werden (Prognoseverkehr auf Bestandsnetz).

Plan 2 Die Verkehrsbelastungen (Kfz-Verkehr und Schwerverkehr) im Prognosenullfall 2030 zeigt Plan 2.1. Das Verkehrsaufkommen im Zuge der B 299 in der Ortsdurchfahrt von Waldsassen steigt auf bis zu 12.200 Kfz/24h. Am Grenzübergang nach Tschechien werden 7.600 Kfz/24h (davon 750 SV/24h) erreicht. Die Differenzen gegenüber dem Bestandverkehr zeigt Plan 2.2. Die Verkehrszunahmen liegen im Kfz-Verkehr bei bis zu 800 Kfz/24h im Schwerverkehr bei bis zu 200 SV-24h.

## 4 VERKEHRLICHE WIRKUNG DER VERLEGUNG DER B 299

In der vorliegenden Untersuchung wird die Wirkung des Planfalls sowie der Kappelwaldtrasse geprüft. Auf die Aufnahme weiterer bereits untersuchter Varianten wird derzeit verzichtet.

### 4.1 Netzfall 1 – Planfall („Regionaltrasse“)

Die Trasse schwenkt im Planfall südlich von Kondrau nach Osten ab um Kondrau zu umfahren und wird dann auf der alten Bahntrasse weitergeführt. Die Anbindung von Waldsassen erfolgt über eine neue bevorrechtigt geführte Verbindungsrampe zur Mitterteicher Straße. Der Knotenpunkt Mitterteicher Straße / Konnersreuther Straße wird unterfahren. Die weitere Führung erfolgt ebenso im Zuge der Bahntrasse bis zur Verknüpfung mit der bestehenden Ortsumfahrung Hundsbach an die St 2178.

Plan 3.1 In Plan 3.1 sind die für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsstärken des Planfalls dargestellt. Die neue Trasse bündelt im südlichen Abschnitt (OU Kondrau) ca. 8.000 Kfz/24h, im nördlichen Bereich 6.500 Kfz/24h. Im Schwerverkehr werden bis zu 650 SV/24h auf die Trasse verlagert. Auf der heutigen Ortsdurchfahrt verbleiben noch insgesamt maximal ca. 5.800 Kfz/ 24h bzw. 300 SV/24h.

Plan 3.2 Das Differenznetz in Plan 3.2 zeigt die Veränderungen im Vergleich zum Prognosenullfall. Die Verkehrsabnahmen betragen in der Ortsdurchfahrt von Waldsassen zwischen 6.400 Kfz/24h und maximal 8.000 Kfz/24h, im Schwerverkehr bis zu 650 SV/24h. Im weiteren Verlauf der B 299 in südlicher Richtung sowie am Grenzübergang ergeben sich im Vergleich zum Prognosenullfall keine Änderungen der Verkehrsbelastungen. Auch im weiteren Straßennetz des Untersuchungsraumes gibt es nur geringfügige Verkehrsverlagerungen. Eine Zunahme der Verkehrsbelastung bedingt durch die „Regionaltrasse“ ist daher nicht erkennbar. Eine Zunahme nördlich von Waldsassen ergibt sich ausschließlich aus der Verlagerung des Verkehrs von der Gemeindeverbindungsstraße „Waldsassen – Hundsbach“ auf die Bundesstraße 299.

## 4.2 Netzfall 2 – Kappelwaldtrasse

Die Kappelwaldtrasse umfährt Kondrau und Waldsassen weiträumig im Nordwesten. Die Achse zweigt südlich von Kondrau nach Norden ab. Ein Anschluss an die St 2175 Konnersreuth – Waldsassen wird vorgesehen. Ein weiterer Anschluss ist im Zuge der Schützenstraße geplant. Nach der Schützenstraße verschwenkt die Trasse auf die bestehende Achse der Ortsumfahrung Hundsbach. Die Achse ist im Vergleich zur Regionaltrasse ca. 2 km länger und weist aufgrund der vorliegenden topographischen Gegebenheiten einen bewegten Höhenplan mit Steigungen von bis zu 6% auf.

Plan 4.1 In Plan 4.1 sind die für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsbelastungen der Kappelwaldtrasse dargestellt. Auf der neuen Achse werden Verkehrsstärken zwischen 4.400 Kfz/24h und 5.200 Kfz/24h erreicht. In der Ortsdurchfahrt verbleiben bis zu 6.800 Kfz/24h. Das Schwerverkehrsaufkommen auf der Umfahrung beträgt bis zu 600 SV/24h. In der Ortsdurchfahrt Waldsassen verbleiben maximal 200 SV/24h.

Plan 4.2 Plan 4.2 stellt die Belastungsdifferenzen zum Prognosenullfall dar. Im Vergleich zum Planfall ist die Entlastungswirkung entlang der B 299 geringer. Die Ortsdurchfahrt wird um bis zu maximal 5.200 Kfz/24h entlastet. Auf den westlichen Einfahrtsstraßen entlang der St 2175 (Konnersreuther Straße) und der Schützenstraße werden Entlastungen von bis zu 900 Kfz/24h bzw. 1.200 Kfz/24h erreicht. Großräumige Verlagerungseffekte außerhalb des Stadtgebietes werden ebenso nicht ermittelt.

## 4.3 Bewertung der Varianten

Die größere Bündelungswirkung für den Kfz- und den Schwerverkehr wird im Planfall ermittelt. Dadurch können im bestehenden Straßennetz auch höhere Entlastungen erreicht werden. Bei der Kappelwaldtrasse verbleiben bis zu 2.800 Kfz/24h mehr in der südlichen Ortsdurchfahrt als im Planfall.

Im grenzüberschreitenden Verkehr werden bei den Varianten keine signifikanten Belastungsänderungen festgestellt.

B 299 - Verlegung bei Waldsassen/Kondrau  
Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung

Aus verkehrlicher Sicht wird der Planfall aufgrund der größeren Entlastungswirkungen empfohlen.

B 299 - Verlegung bei Waldsassen/Kondrau  
Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung

### 5 SPITZENSTUNDENBELASTUNGEN UND SCHALLTECHNISCHE GRUNDLAGEN

Für noch folgenden Leistungsfähigkeitsberechnungen werden die Verkehrsbelastungen in der Spitzenstunde an den Anschlussstellen der verlegten B 299 für den Planfall aus dem Verkehrsmodell ermittelt.

Plan 5 Die Knotenstrombelastungen sind auf Plan 5 für die drei Anschlussstellen aufgezeigt. Der Mittelanschluss wird dabei am stärksten genutzt, der Anschluss Kondrau aufgrund der hohen Entlastungen am geringsten.

Für weiterführende Lärmberechnungen werden neben den bereits dargestellten Schwerverkehrsbelastungen die Kennwerte für Tages- und Nachtverkehrsanteile im Kfz- und Schwerverkehr benötigt. Diese können aus den aktuell durchgeführten elektronischen Querschnittszählungen abgeleitet werden.

Im Mittel ergeben sich im Untersuchungsraum nachfolgende Tages- und Nachtverkehrsanteile:

Kfz-Tag (06:00-22:00 Uhr): 95% des Gesamtverkehrs (Kfz/24h)

Kfz-Nacht (22:00-06:00 Uhr): 5% des Gesamtverkehrs (Kfz/24h)

SV-Tag(06:00-22:00 Uhr): 94% des Gesamtverkehrs (SV/24h)

SV-Nacht (22:00-06:00 Uhr): 6% des Gesamtverkehrs (SV/24h)

### 6 ZUSAMMENFASSUNG

Aufgrund aktueller Entwicklungen und neuer Erhebungsergebnisse ist es notwendig die Verkehrsuntersuchung zur Verlegung der B 299 zu aktualisieren. Die Prognose wird auf den Horizont 2030 fortgeschrieben und auf Basis der neuesten Grundlagen (z.B. Prognose der Bundesverkehrswegeplanung) ergänzt.

Im Personenverkehr werden in den nächsten Jahren nur geringe Entwicklungen erwartet. Dagegen steigt das Verkehrsaufkommen im grenzüberschreitenden Schwerkverkehr weiter an.

Der Planfall mit Verlegung der B 299 kann aufgrund der stadtnahen Führung die Verkehre am besten bündeln und somit die bestehenden Ortsdurchfahrt am stärksten entlasten. Die Entlastungseffekte der Kappelwaldtrasse sind aufgrund der weiträumigen Führung geringer.

Großräumige Verlagerungseffekte bzw. die Anziehung zusätzlicher Verkehre werden durch die Verlegung der B 299 nicht ermittelt. Verkehrszunahmen bedingt durch die Verlegung der B 299 sind nicht zu erwarten. Die verkehrlichen Auswirkungen begrenzen sich auf das Stadtgebiet von Waldsassen und Kondrau.

B 299 - Verlegung bei Waldsassen/Kondrau  
Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung

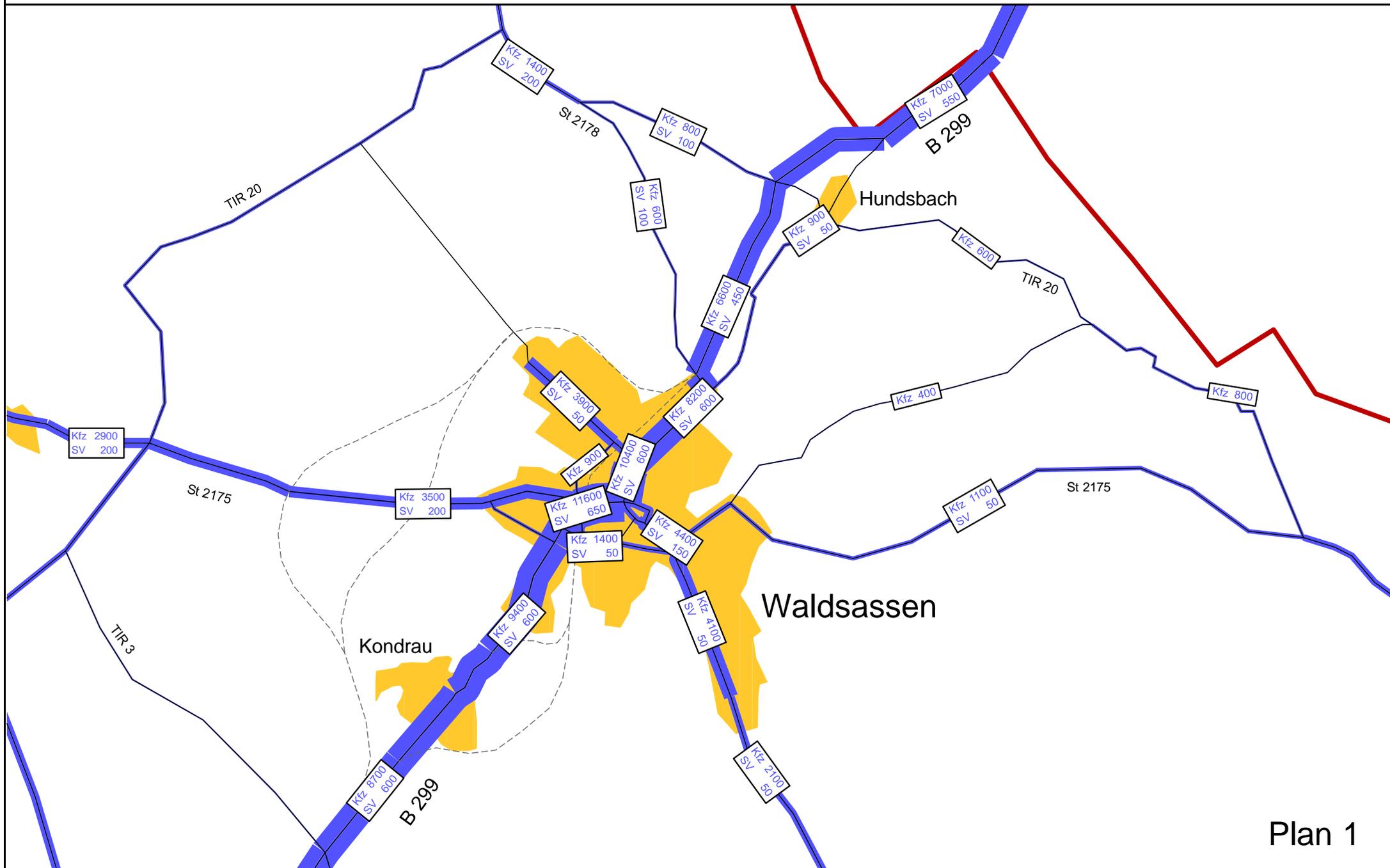
Aufgestellt: Aalen, Januar 2017

DR. BRENNER  
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

i.V.  
Dipl.-Ing. (FH) Claudia Zimmermann  
Projektleiterin Verkehrsplanung

# PLÄNE

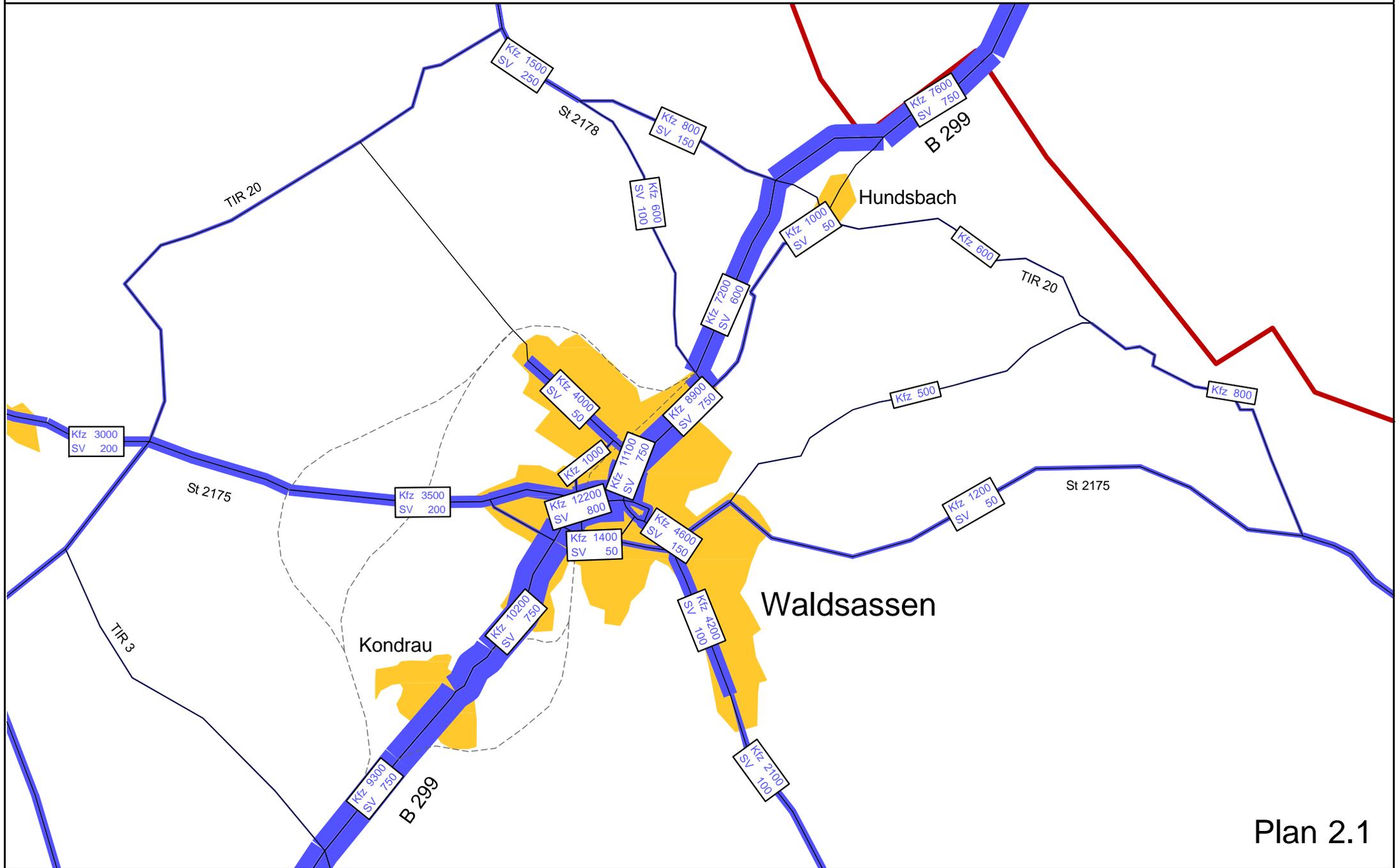
# Bestandverkehr 2016 [DTV]



Plan 1

DR. BRENNER INGENIEURE	Bearb.: Zn	Bestand_2016.ver
erstellt am: 29.06.2016	B 299, Verlegung bei Waldsassen/ Kondrau, Aktualisierung der VU	1:40000

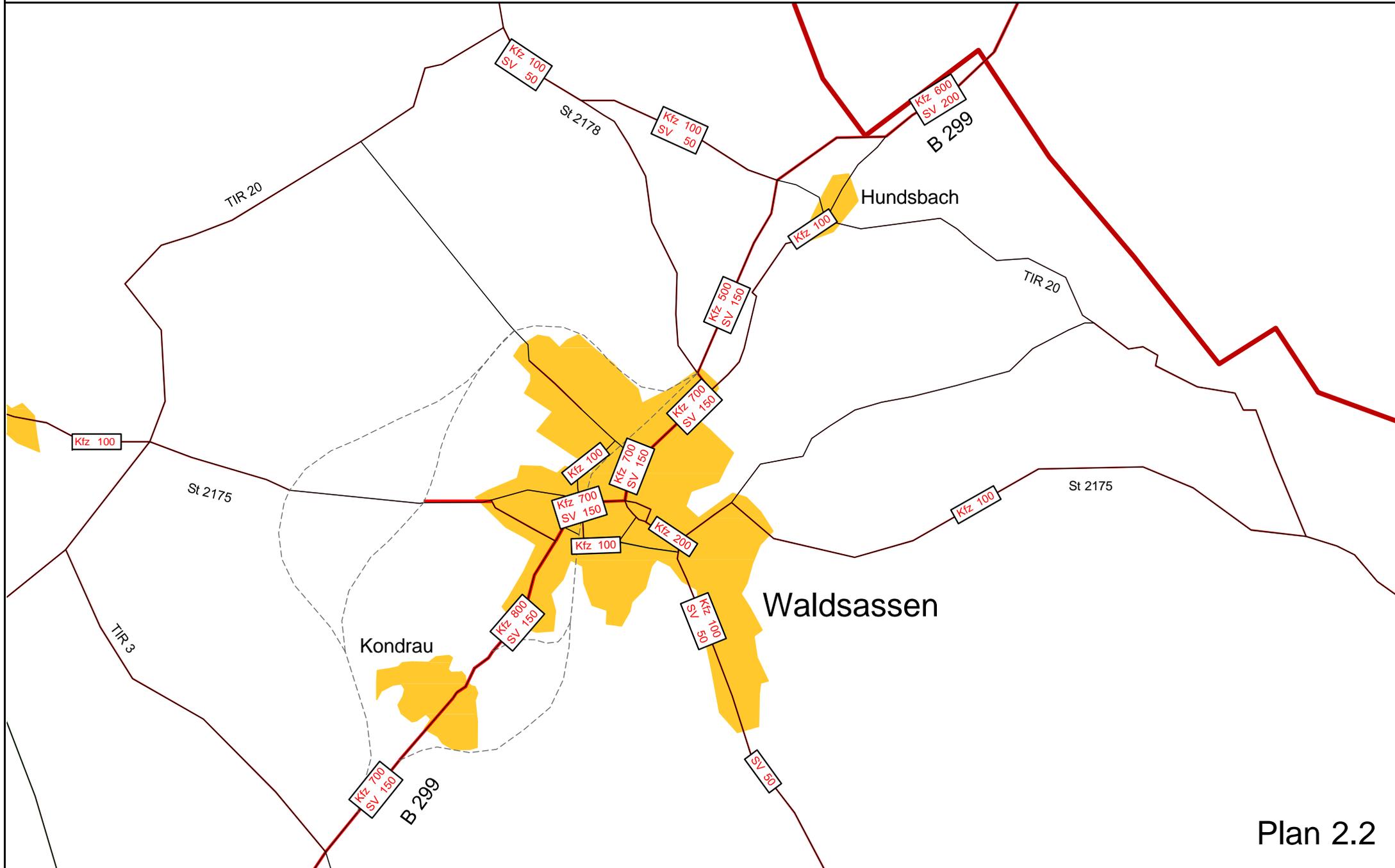
# Prognosenullfall 2030 [DTV]



Plan 2.1

DR. BRENNER INGENIEURE	Bearb.: Zn	PNF_2030_1.ver
erstellt am: 20.07.2016	B 299, Verlegung bei Waldsassen/ Kondrau, Aktualisierung der VU	1:40000

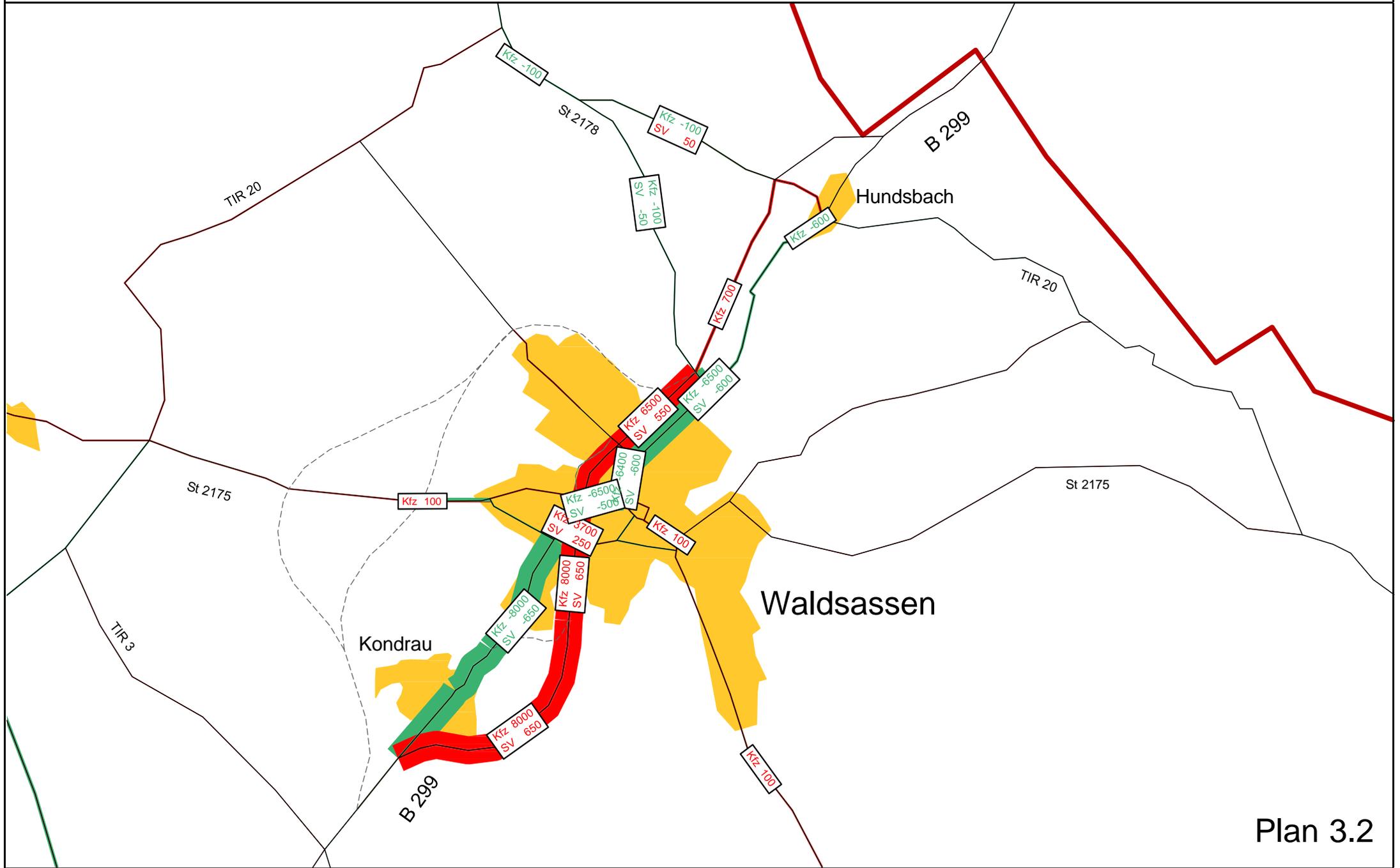
# Differenznetz Prognosenullfall 2030 - Bestand 2016 [DTV]



Plan 2.2



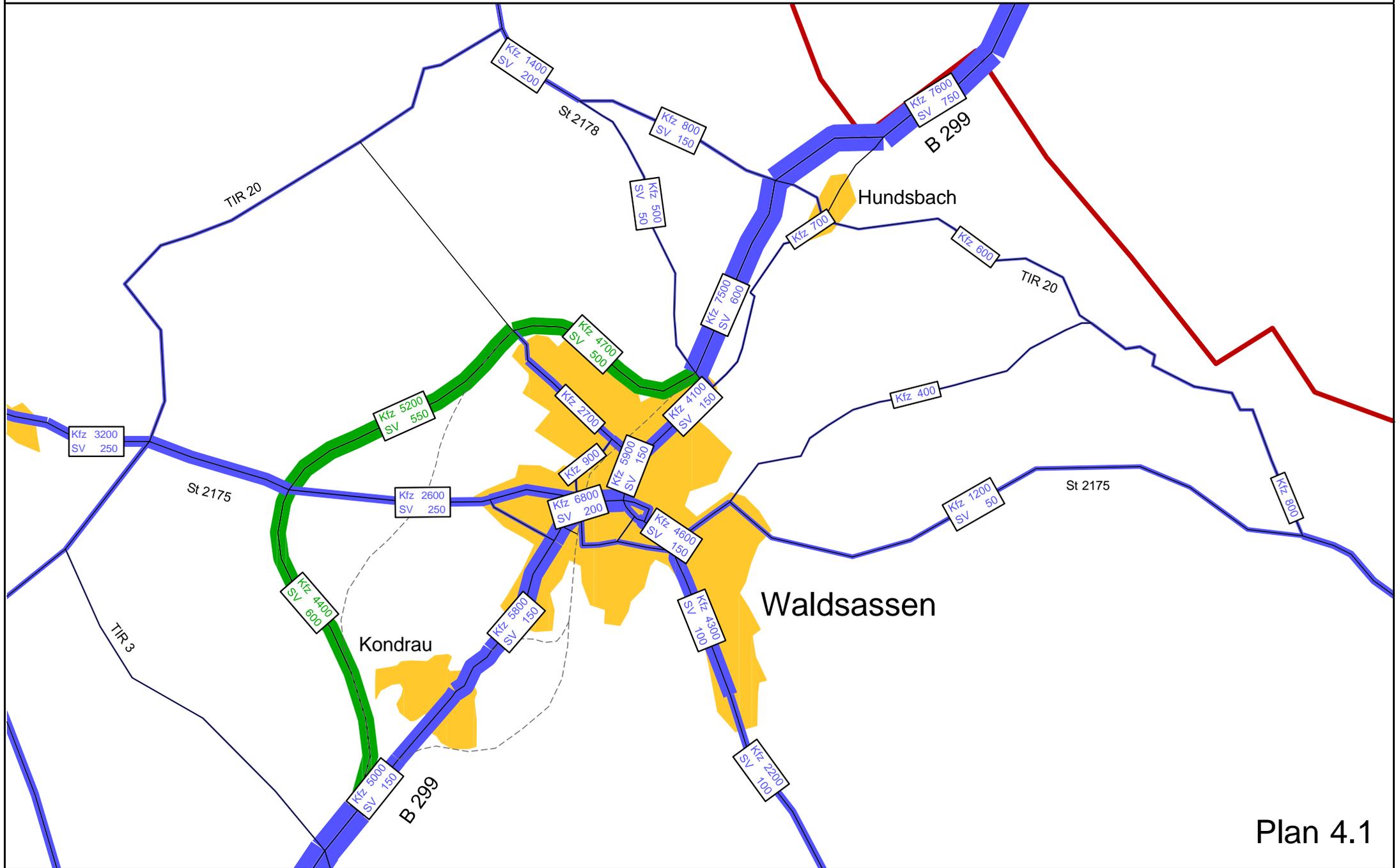
# Netzfall 1 (Planfall 2030) - Prognosenullfall 2030 [DTV]



Plan 3.2

DR. BRENNER INGENIEURE	Bearb.: Zn	Regionaltrasse.ver
erstellt am: 20.07.2016	B 299, Verlegung bei Waldsassen/ Kondrau, Aktualisierung der VU	1:40000

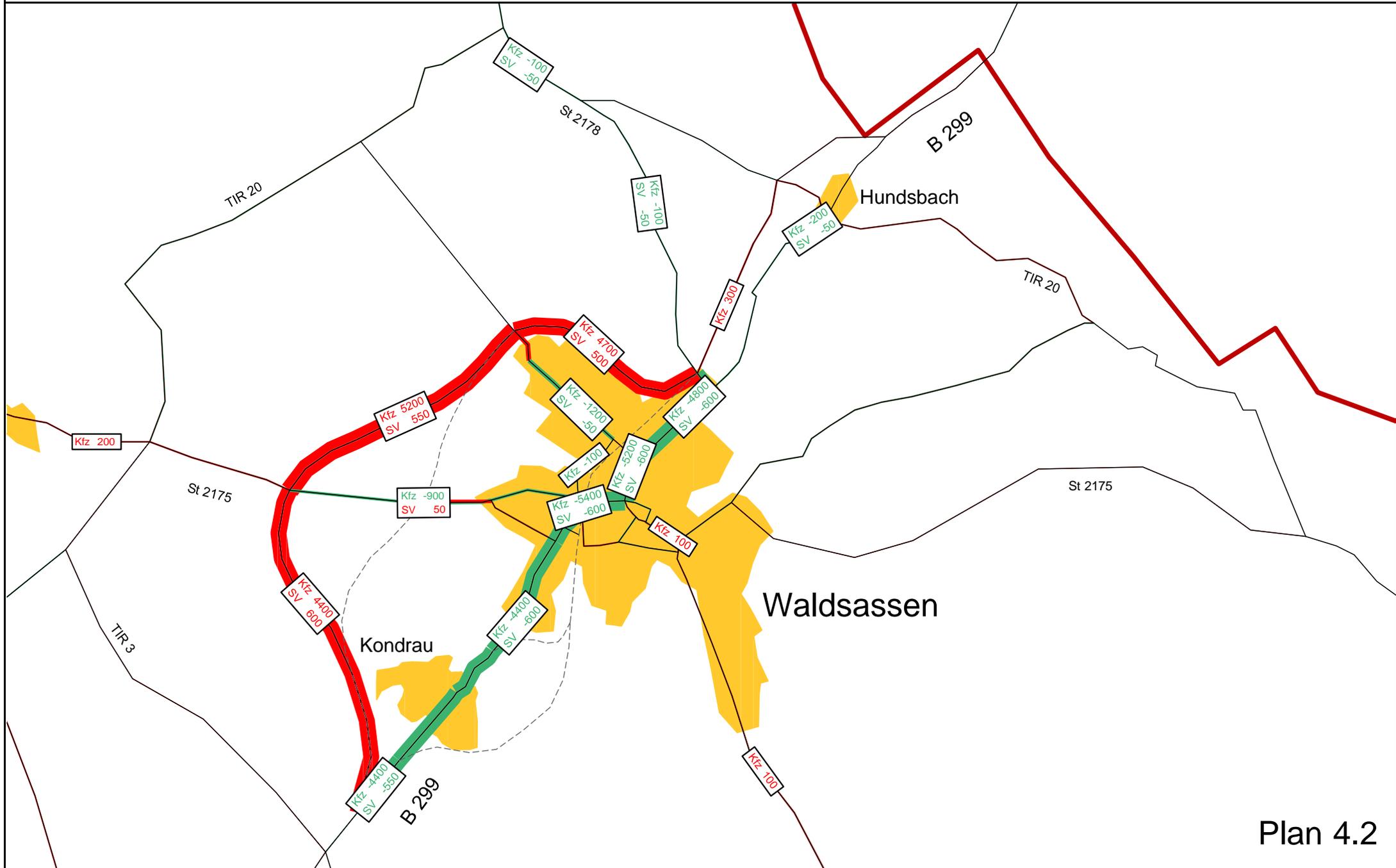
# Netzfall 2 Kappelwaldtrasse 2030 [DTV]



Plan 4.1

DR. BRENNER INGENIEURE	Bearb.: Zn	Kappelwaldtrasse.ver
erstellt am: 24.01.2017	B 299, Verlegung bei Waldsassen/ Kondrau, Aktualisierung der VU	1:40000

# Netzfall 2 (Kappelwaldtrasse 2030) - Prognosenullfall 2030 [DTV]



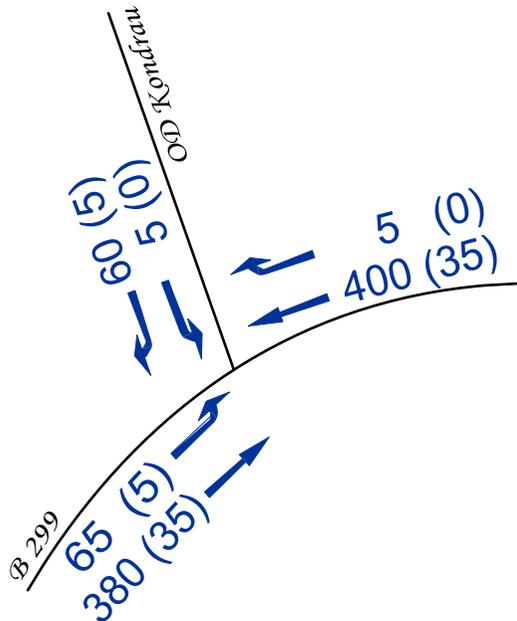
Plan 4.2

DR. BRENNER INGENIEURE	Bearb.: Zn	Kappelwaldtrasse.ver
erstellt am: 24.01.2017	B 299, Verlegung bei Waldsassen/ Kondrau, Aktualisierung der VU	1:40000

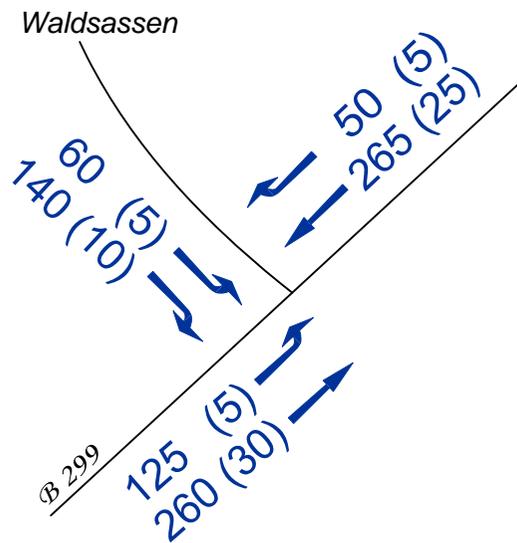
### Verkehrsbelastungen an den Anschlüssen des Planfalls im Bereich Waldsassen

Prognose 2030 nachmittägliche Spitzenstunde [Kfz/h (SV/h)]

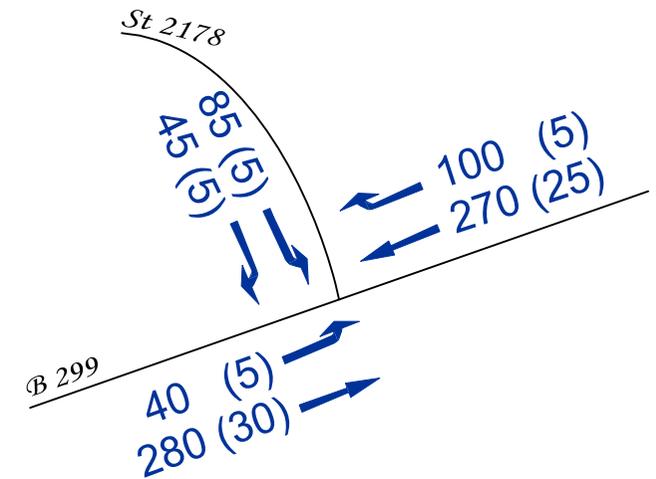
Anschluss Süd



Anschluss Mitte



Anschluss Nord



Plan 5



Rundung auf -5er