



# Nordumfahrung Erding

Vorstellung der Voruntersuchung  
Ergänzende Untersuchung der Wahltrasse Mitte\_3  
und  
zusätzliche Knotenpunktsuntersuchungen

Landratsamt Erding  
14. Februar 2011



# Inhalt

## **A. Ergänzende Untersuchungen für die Wahltrasse Mitte\_3**

### **1. Einleitung**

### **2. Vorstellung Verkehrsuntersuchung** (Obermeyer Planung und Beraten)

### **3. Vorstellung Technische Planung** (Planungsbüro Bauen und Umwelt)

### **4. Vorstellung Raumempfindlichkeitsanalyse** (ifuplan)

### **5. Zusammenfassung der Ergebnisse und Empfehlung**

## **B. Knotenpunktsuntersuchungen**

### **1. ED 99 / St 2331 / St 2082**

### **2. ED 99 / B 388**

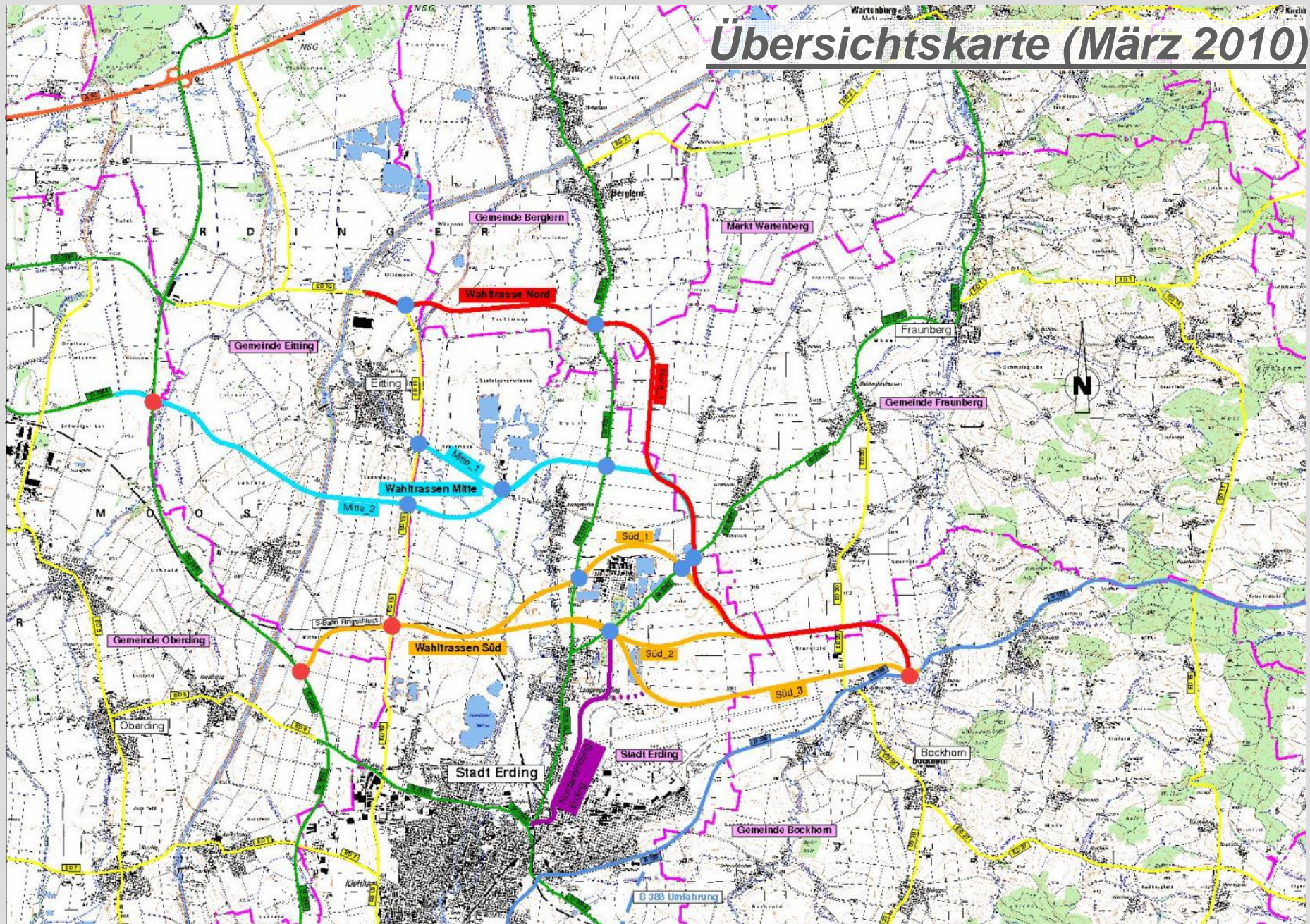


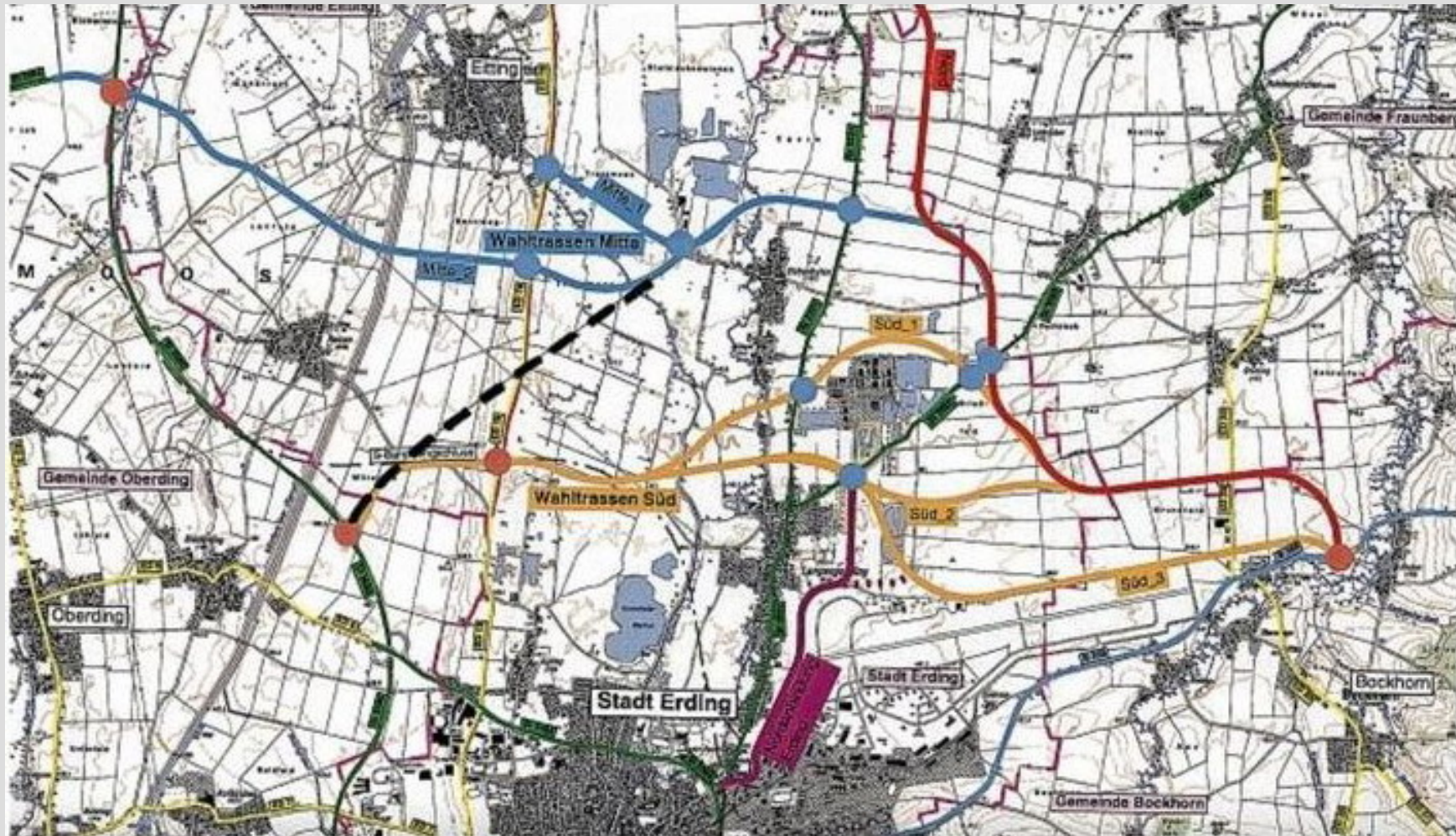
# A. Ergänzende Untersuchungen für die Wahltrasse Mitte\_3

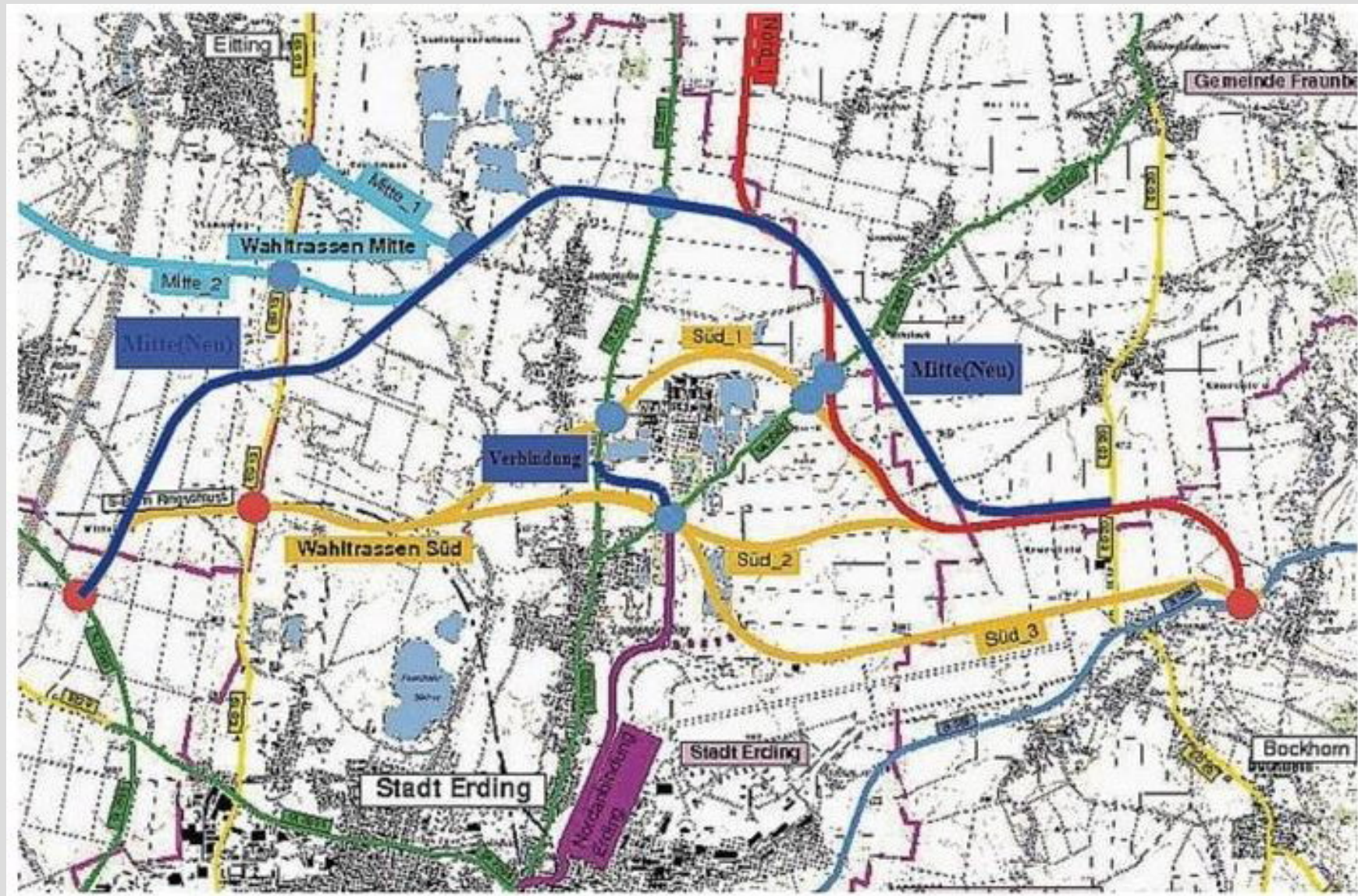
## 1. Einleitung



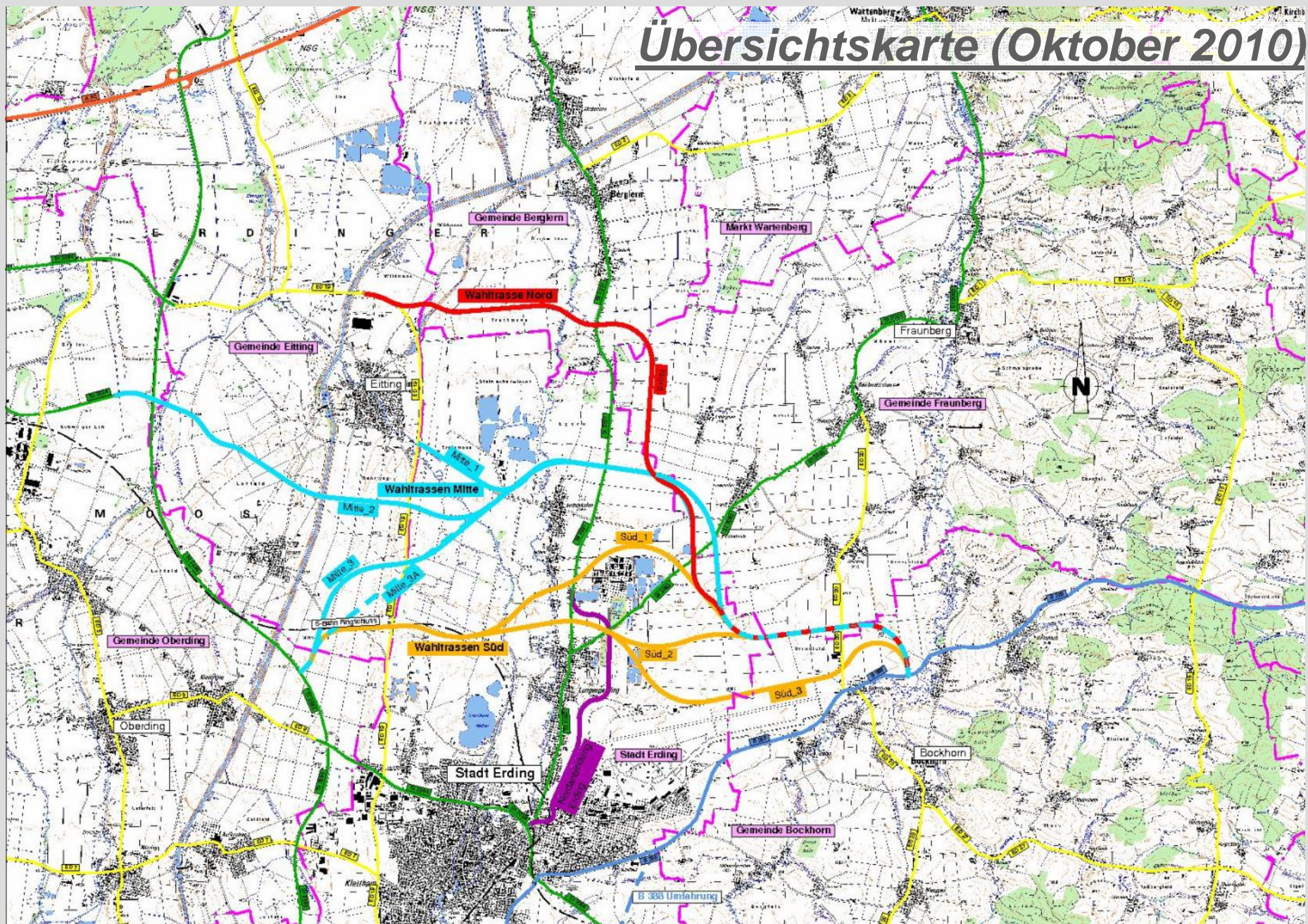
# Übersichtskarte (März 2010)







# Übersichtskarte (Oktober 2010)



Nordumfahrung Erding - Vorstellung der Voruntersuchung

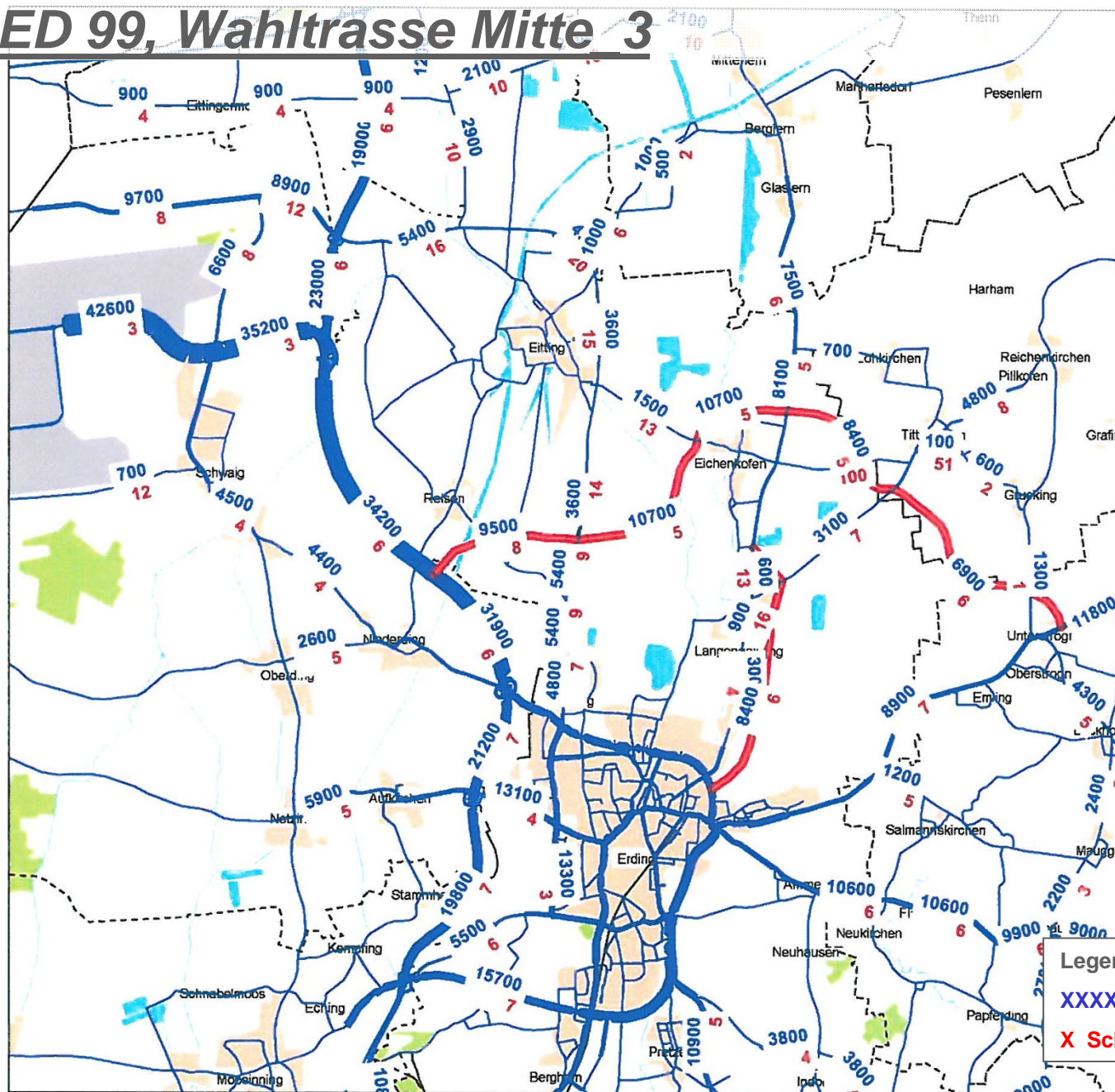


## 2. Vorstellung Verkehrsuntersuchung



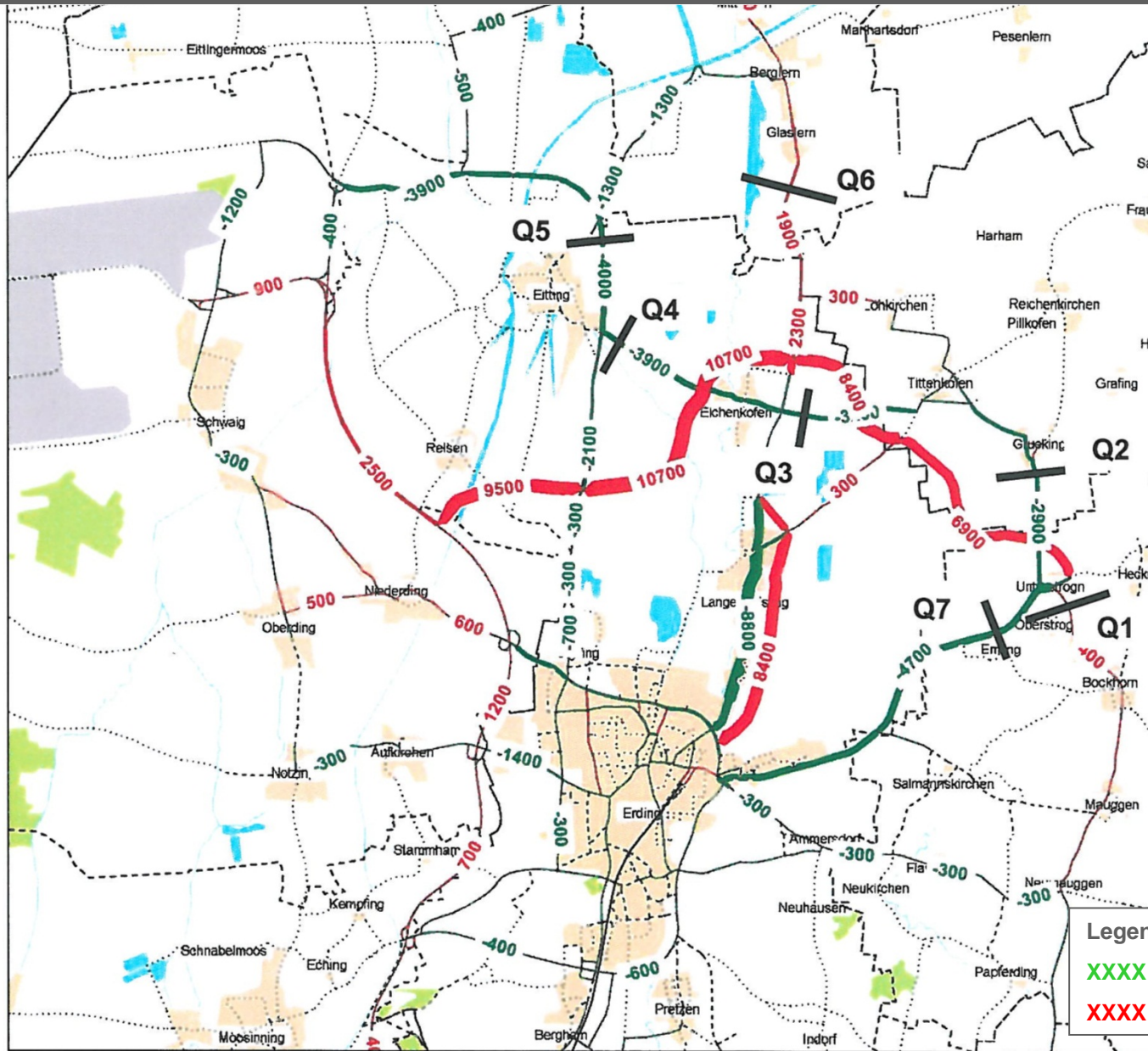


# ED 99, Wahltrasse Mitte 3



Nordumfahrung Erding - Vorstellung der Voruntersuchung

# Differenznetz WT Süd – Prognose-Nullfall 2025



# Differenzbelastungen WT Süd – Prognose-Nullfall 2025

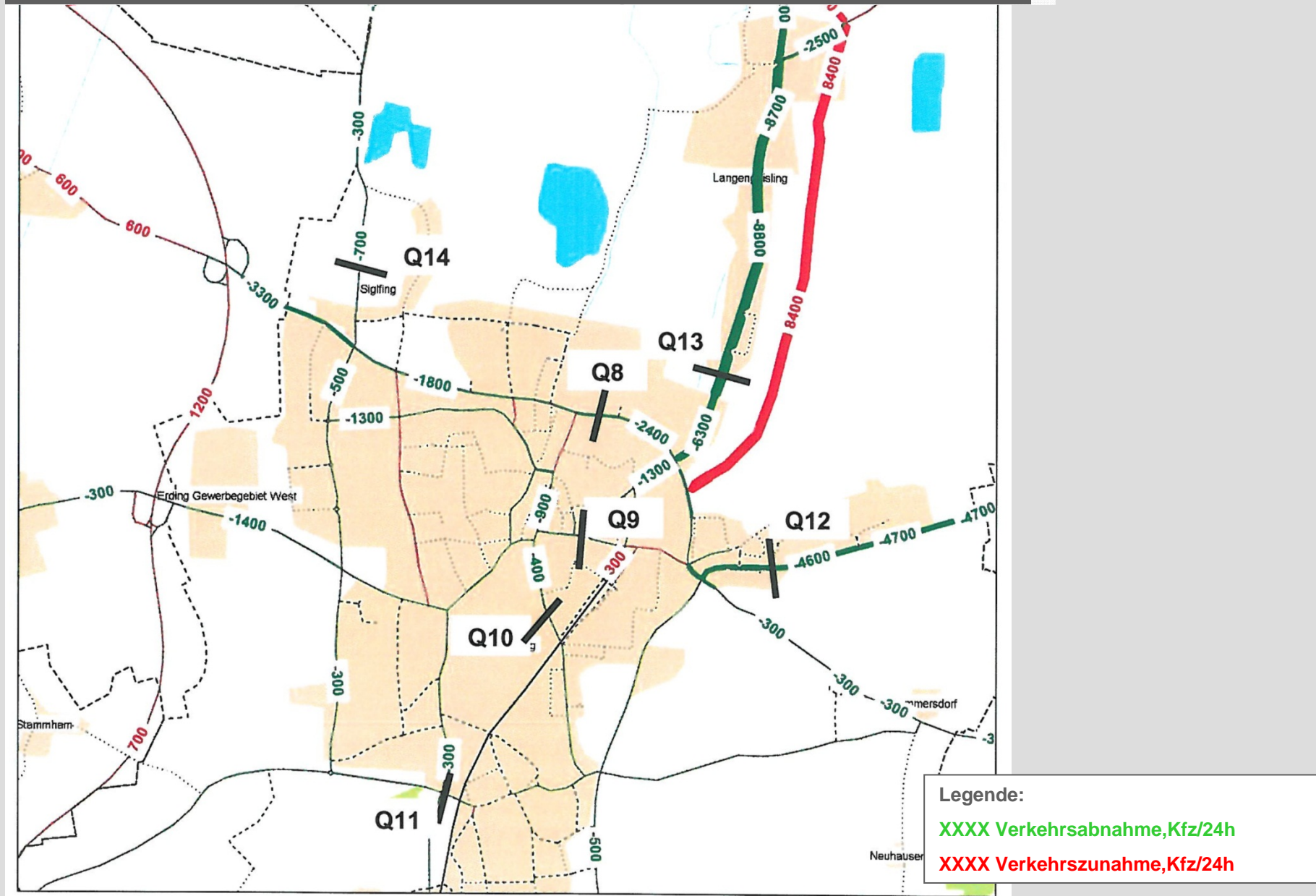
Be- / Entlastung Umland Erding						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose_Nullfall	Wahltrasse Mitte_3	Be-/Entlastung	Be-/Entlastung
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h (P-O-Fall)	% (P-O-Fall)
Q1	ED20 bei Unterstrogn	2.600	3.900	4.300	400	10,3%
Q2	ED20 bei Grucking	3.600	4.100	1.300	-2.800	-68,3%
Q3	GVS 1	2.250	3.300	<200	>3.100	>-94%
Q4	GVS 2	3.950	5.400	1.500	-3.900	-72,2%
Q5	ED19 bei Eitting	6.300	7.600	3.600	-4.000	-52,6%
Q6	St 2331 bei Glaslern	5.150	5.600	7.500	1.900	33,9%
Q7	B 388 bei Oberstrogn	11.500	13.900	9.200	-4.700	-33,8%

Legende:

XXXX Verkehrsabnahme, Kfz/24h

XXXX Verkehrszunahme, Kfz/24h

# Differenznetz WT Süd – Prognose-Nullfall 2025



# Differenzbelastungen WT Süd – Prognose-Nullfall 2025

<b>Be- / Entlastung Stadt Erding</b>						
<b>Straßenquerschnitt</b>		<b>Analyse 2009</b>	<b>Prognose_Nullfall</b>	<b>Wahltrasse Mitte_3</b>	<b>Be-/Entlastung</b>	<b>Be-/Entlastung</b>
		<b>Kfz/24h</b>	<b>Kfz/24h</b>	<b>Kfz/24h</b>	<b>Kfz/24h (P-O-Fall)</b>	<b>% (P-O-Fall)</b>
<b>Q8</b>	<b>Anton-Br.-Straße</b>	18.500	21.200	18.600	-2.600	-12,3%
<b>Q9</b>	<b>Dorfener Straße</b>	13.300	14.900	13.400	-1.500	-10,1%
<b>Q10</b>	<b>Haager Straße</b>	5.900	6.900	6.400	-500	-7,2%
<b>Q11</b>	<b>Bahnhofstraße</b>	9.550	10.700	10.400	-300	-2,8%
<b>Be- / Entlastung Stadt Erding</b>						
<b>Straßenquerschnitt</b>		<b>Analyse 2009</b>	<b>Prognose_Nullfall</b>	<b>Wahltrasse Mitte_3</b>	<b>Be-/Entlastung</b>	<b>Be-/Entlastung</b>
		<b>Kfz/24h</b>	<b>Kfz/24h</b>	<b>Kfz/24h</b>	<b>Kfz/24h (P-O-Fall)</b>	<b>% (P-O-Fall)</b>
<b>Q12</b>	<b>B 388 (Williamsville)</b>	15.750	18.500	14.000	-4.500	-24,3%
<b>Q13</b>	<b>St 2331 (Langengeisling)</b>	10.850	11.800	3.000	-8.800	-74,6%
<b>Q14</b>	<b>ED 19 (Siglfing)</b>	4.850	5.500	4.800	-700	-12,7%

Legende:

XXXX Verkehrsabnahme, Kfz/24h

XXXX Verkehrszunahme, Kfz/24h

# Übersicht der Untersuchungsergebnisse

	Wahltrasse						
	Nord	Mitte_1	Mitte_2	Mitte_3	Süd_1	Süd_2	Süd_3
Verkehrsbelastung 2025 [Kfz/24h]	6500 -12700	6200 - 9500	7400 -11700	6900-10700	8400 -13300	8400 -13300	8400 -13300
Verkehrswirksamkeit	gering	geringste	gut	gut	hoch	hoch	hoch
Ent- und Belastungswirkungen best. Straßennetz	Geringere Entlastungswirkungen in Erding	Geringste Entlastungswirkungen in Erding	Entlastungswirkungen in Erding	Entlastungswirkungen in Erding	Höchste Entlastungswirkungen in Erding	Höchste Entlastungswirkungen in Erding	Höchste Entlastungswirkungen in Erding
	Keine Entlastung Langengeisl.	Belastung Langengeisl.	Belastung Langengeisl.	Entlastung Langengeisl.	Entlastung Langengeisl.	Entlastung Langengeisl.	Entlastung Langengeisl.
	Entlastung Siglfing	Verkehrszunahme Siglfing	Verkehrszunahme Siglfing	Entlastung Siglfing	Entlastung Siglfing	Entlastung Siglfing	Entlastung Siglfing
	Geringste Entlastung der GVS Grucking, Tittenkofen, Eichenkofen	Geringere Entlastung der GVS Grucking, Tittenkofen, Eichenkofen	Höchste Entlastung der GVS Grucking, Tittenkofen, Eichenkofen	Höchste Entlastung der GVS Grucking, Tittenkofen, Eichenkofen	Höchste Entlastung der GVS Grucking, Tittenkofen, Eichenkofen	Höchste Entlastung der GVS Grucking, Tittenkofen, Eichenkofen	Höchste Entlastung der GVS Grucking, Tittenkofen, Eichenkofen
	Geringste Verkehrszunahme Glasern	Verkehrszunahme Glasern	Höchste Verkehrszunahme Glasern	Höchste Verkehrszunahme Glasern	Verkehrszunahme Glasern	Verkehrszunahme Glasern	Verkehrszunahme Glasern
	Verkehrszunahme Bockhorn	Geringste Verkehrszunahme Bockhorn	Verkehrszunahme Bockhorn	Verkehrszunahme Bockhorn	Verkehrszunahme Bockhorn	Verkehrszunahme Bockhorn	Verkehrszunahme Bockhorn

[Tabelle 2: Übersicht der Untersuchungsergebnisse Planfallvarianten Nordumfahrung]



## 3. Vorstellung Technische Planung

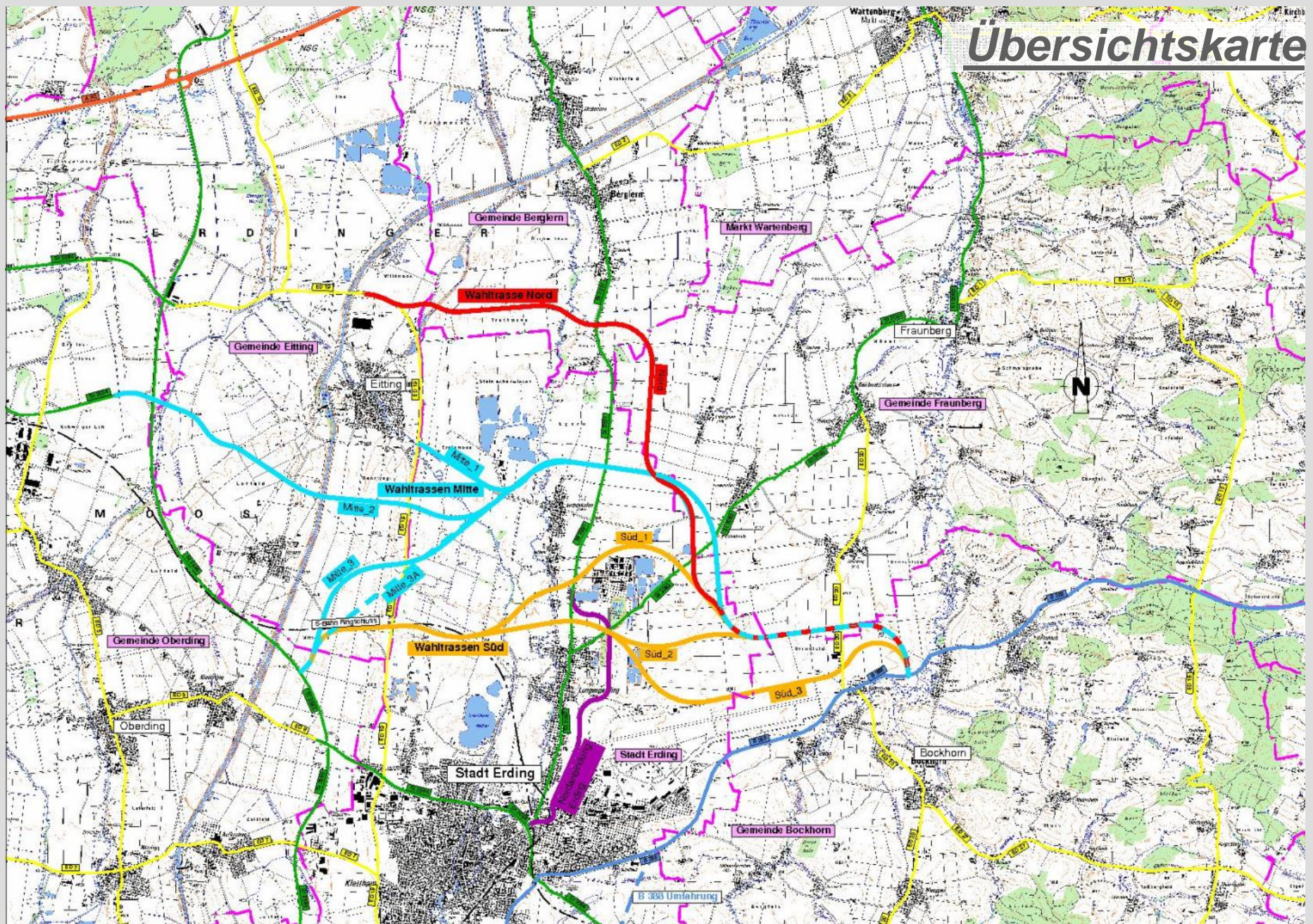


## Kriterien

**Einheitliche Kriterien bei der Beurteilung der einzelnen Wahltrassen:**

- **Entwurfsgeschwindigkeit**
- **Trassierungsstandard**
- **Querschnitt ( $b = 7,50 \text{ m}$ )**
- **Knotenpunktsqualität**
- **Art der Ingenieurbauwerke**





Nordumfahrung Erding - Vorstellung der Voruntersuchung

## Technische Daten:

Baulänge: 11,00 km

Massendefizit: ca. 37.000 m<sup>3</sup>

Flächenversiegelung: ca. 12 ha

Flächenbedarf: ca. 28 ha

Anzahl Knotenpunkte: 5 Stück

Anzahl Ingenieurbauwerke: 8 Stück

Kosten: ca. 35 - 41 Mio. € (brutto)



# Übersicht Variantenvergleich

	Nord	Mitte_1	Mitte_2	Mitte_3	Süd_1	Süd_2	Süd_3
<b>Baulänge</b>	10,70 km	8,40 km	12,50 km	<b>11,00 km</b>	9,40 km	8,70 km	8,80 km
<b>Querschnitt</b>	RQ 10,5	RQ 10,5	RQ 10,5	<b>RQ 10,5</b>	RQ 10,5	RQ 10,5	RQ 10,5
<b>Massendefizit</b>	ca. 79.000 m <sup>3</sup>	ca. 58.000 m <sup>3</sup>	ca. 55.000 m <sup>3</sup>	<b>ca. 37.000 m<sup>3</sup></b>	ca. 236.000 m <sup>3</sup>	ca. 206.000 m <sup>3</sup>	ca. 137.000 m <sup>3</sup>
<b>Versiegelung</b>	ca. 12 ha	ca. 9 ha	ca. 15 ha	<b>ca. 12 ha</b>	ca. 12 ha	ca. 12 ha	ca. 12 ha
<b>Flächenbedarf</b>	ca. 26 ha	ca. 21 ha	ca. 36 ha	<b>ca. 28 ha</b>	ca. 28 ha	ca. 28 ha	ca. 28 ha
<b>Knotenpunkte</b>	4 Stück	5 Stück	5 Stück	<b>5 Stück</b>	5 Stück	4 Stück	5 Stück
<b>Ingenieur- bauwerke</b>	6 Stück	5 Stück	8 Stück	<b>8 Stück</b>	10 Stück	8 Stück	8 Stück
<b>Kosten (brutto)</b>	ca. 35 Mio. €	ca. 22 Mio. €	ca. 46 Mio. €	<b>ca. 35 - 41 Mio. €</b>	ca. 36 - 45 Mio. €	ca. 35 - 44 Mio. €	ca. 38 - 47 Mio. €



## 4. Vorstellung Raumempfindlichkeitsanalyse



# Inhalte der Raumempfindlichkeitsanalyse

**Übersichtsbearbeitung** im Maßstab 1 : 25.000

Bearbeitung verschiedener Schutzgüter, orientiert am UVPG

Zielsetzung: Abgrenzen von konfliktarmen **Korridoren**

## **Schutzgut Mensch**

Wohnen und Erholung

## **Schutzgut Boden**

Filtervermögen und Ertrag

## **Schutzgut Pflanzen und Tiere**

Biotope und Artenvorkommen

## **Schutzgut Wasser**

Grundwasser und Oberflächengewässer

## **Schutzgut Landschaft**

strukturierte vielfältige Landschaften /  
Komplexfunktionen

## **Schutzgut Luft und Klima**

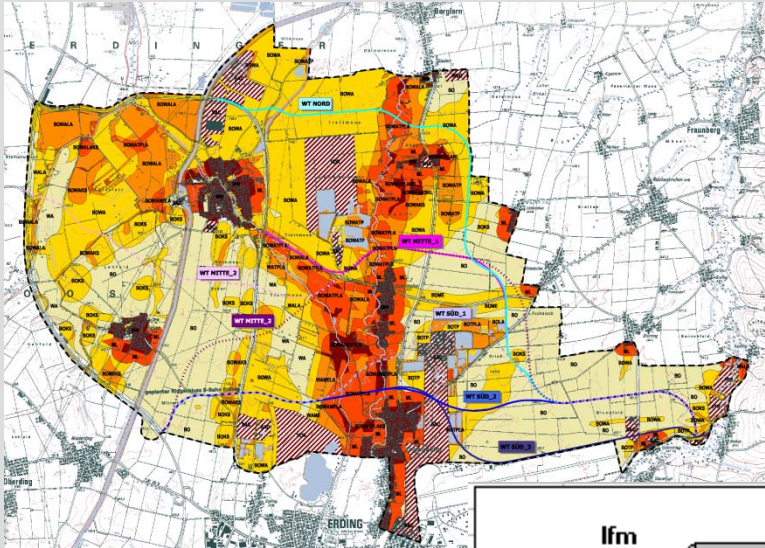
Frischluffproduktion, Klimaausgleich

## **Schutzgut Kultur- und Sachgüter**

Bodendenkmale und archäologischen  
Fundstellen



# Zusammenfassung

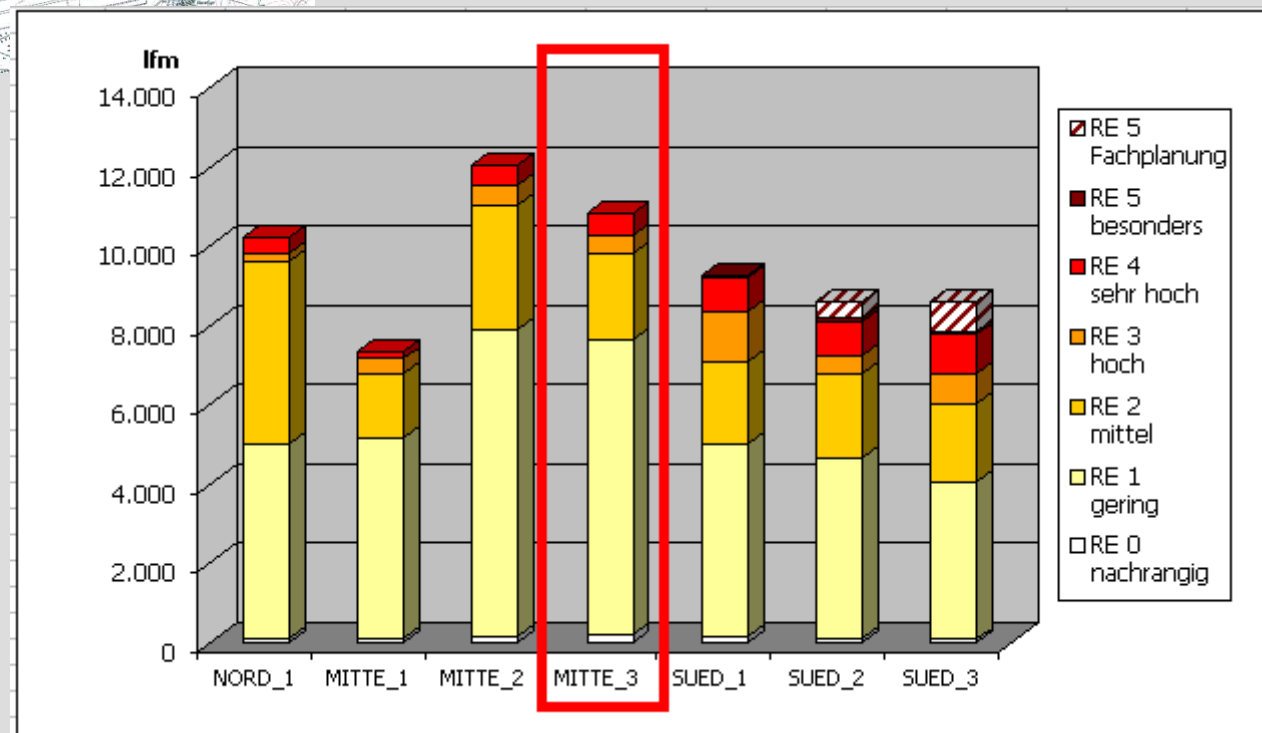


## Wahltrasse Mitte 3

ca. 11 km, neben Wahltrasse 2 die längste Variante

Querung Sempt und Fehlbach mit Brückenbauwerken

durchschnittliche Trassen – Eignung aus Sicht der Raumempfindlichkeit

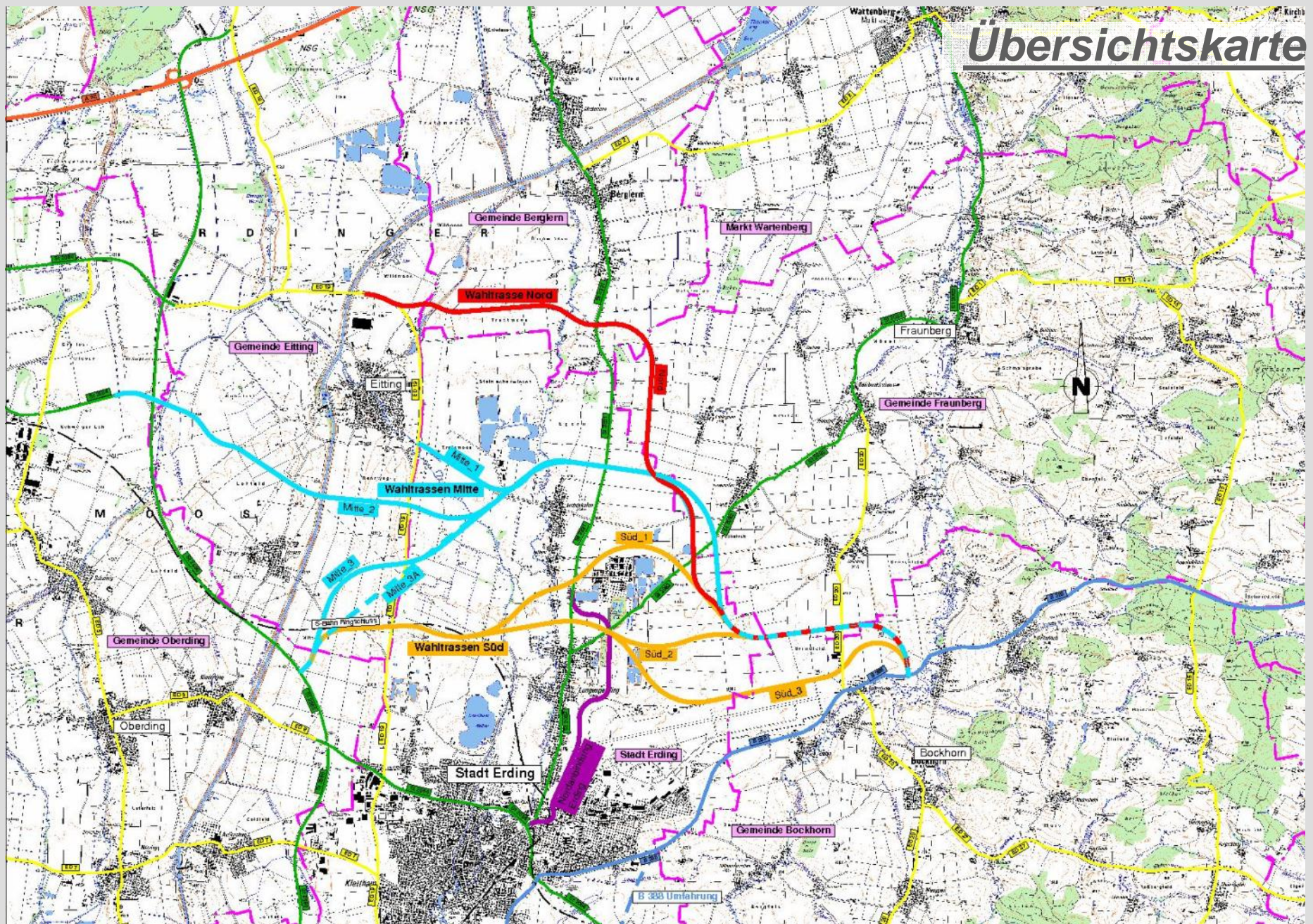




## 5. Zusammenfassung







Nordumfahrung Erding - Vorstellung der Voruntersuchung

## Zusammenfassung und Fazit

- Die Wahltrasse Mitte\_3A mit der gestreckten Linienführung und dem geplanten höhengleichen Knotenpunkt ED 99 / ED 19 innerhalb dieser langen Gerade wird aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht weiterverfolgt.
- Die Wahltrasse Mitte\_3 schneidet zwar bei der Raumempfindlichkeit besser als die Wahltrassen Süd\_2 und Süd\_3 ab, die nahezu gleichen Kosten und die deutlich geringeren verkehrlichen Effekte (Verkehrsbelastung Nordumfahrung und Entlastungen im Straßennetz der Stadt Erding) führen aber zu einer insgesamt schlechteren Gesamtbewertung als die Wahltrassen Süd\_2 und Süd\_3.
- Aufgrund der negativen verkehrlichen Wirksamkeit wird der Vorschlag, die Kreisstraße ED 19 höhenfrei zu kreuzen und nicht an die Nordumfahrung Erding anzuschließen nicht weiterverfolgt.



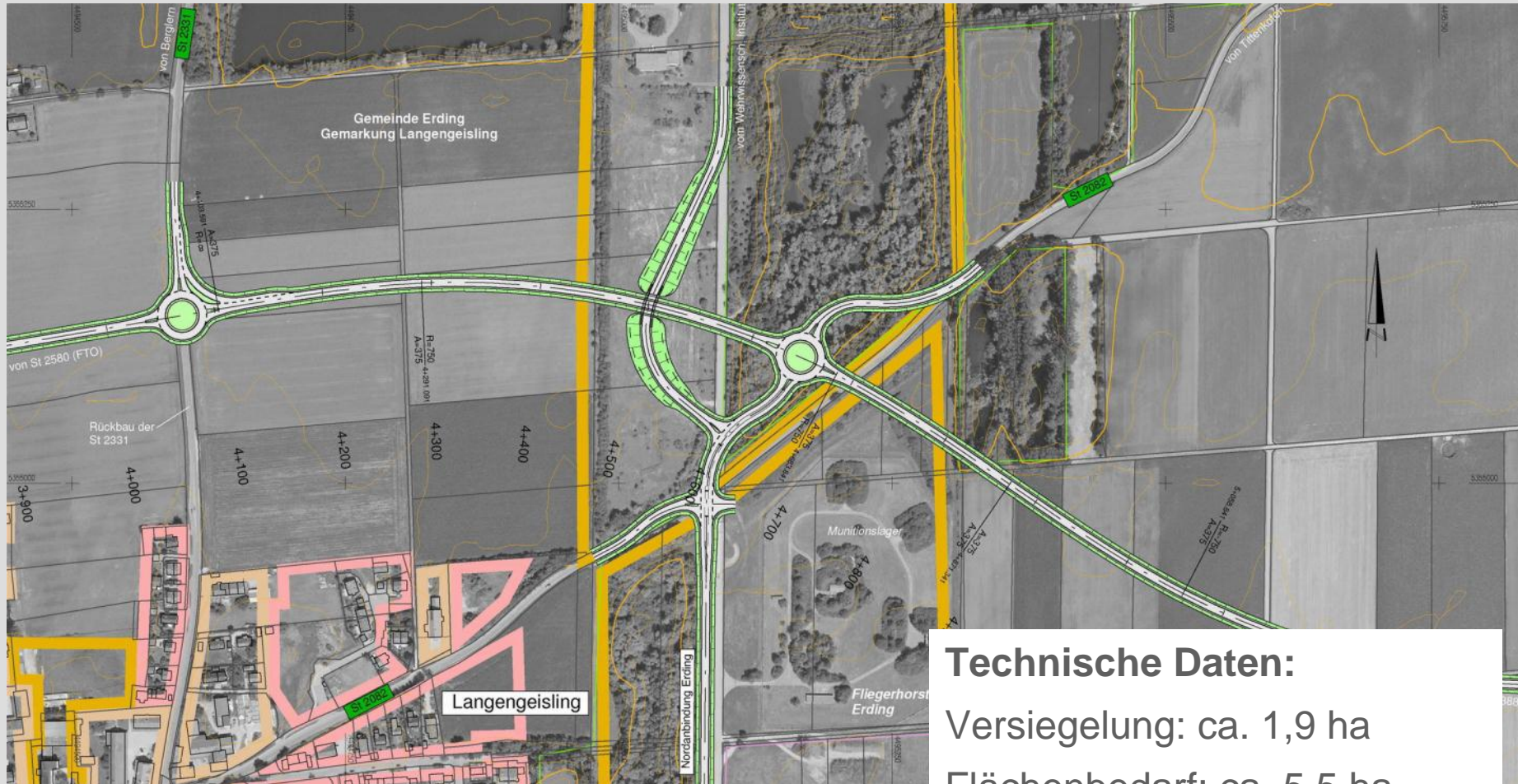
## B. Knotenpunktsuntersuchung

### 1. *Knotenpunkt ED 99 / St 2331 / St 2082*



# Variante 1

höhengleicher Anschluss mit zwei Kreisverkehren und Bypass



## Technische Daten:

Versiegelung: ca. 1,9 ha

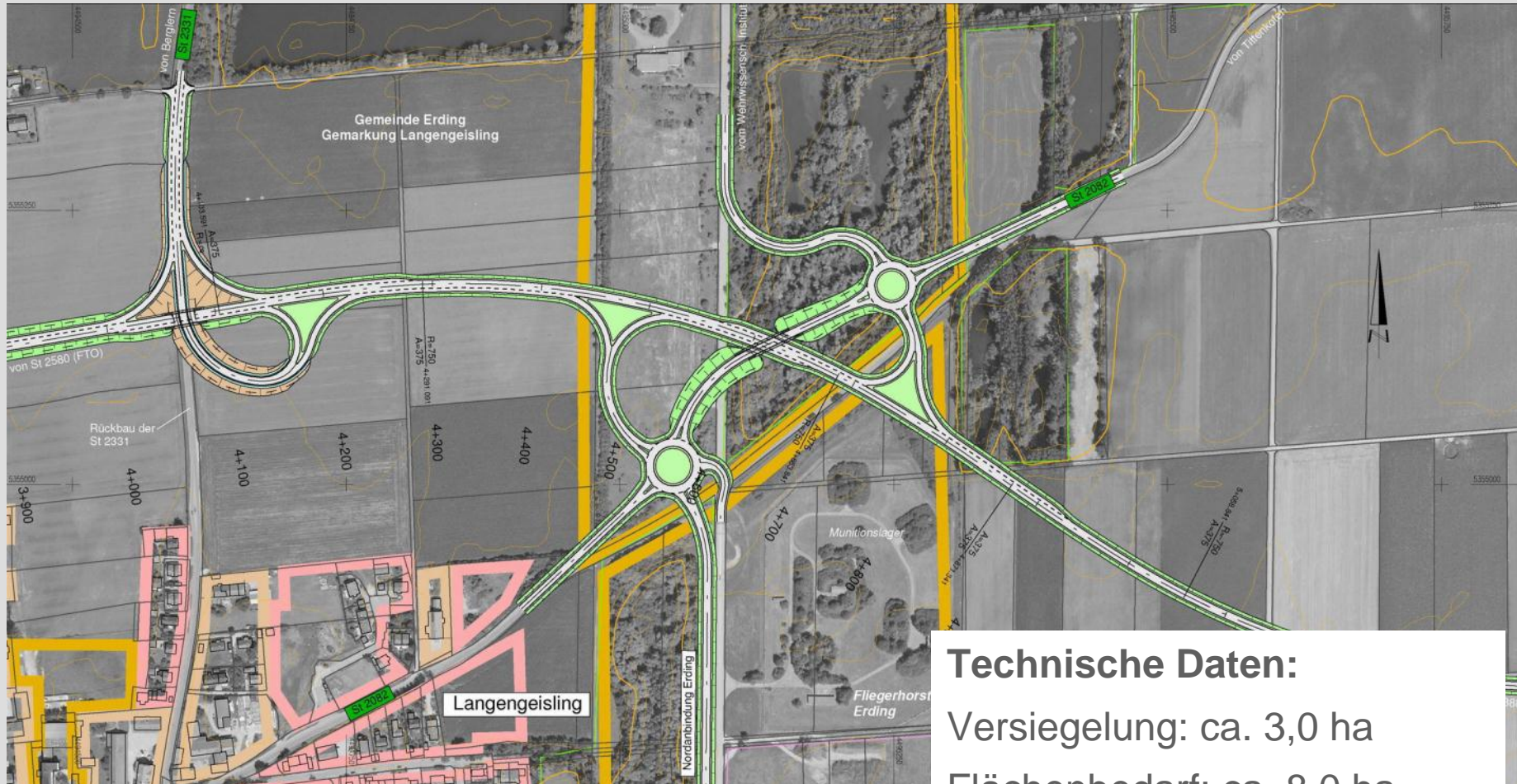
Flächenbedarf: ca. 5,5 ha

Anzahl Ing.-BW: 1 Stück

Bruttokosten: ca. 4,55 Mio. €

## Variante 2

höhenfreier Anschluss (St 2331) und  
teilhöhenfreier Anschluss (St 2082)



### Technische Daten:

Versiegelung: ca. 3,0 ha

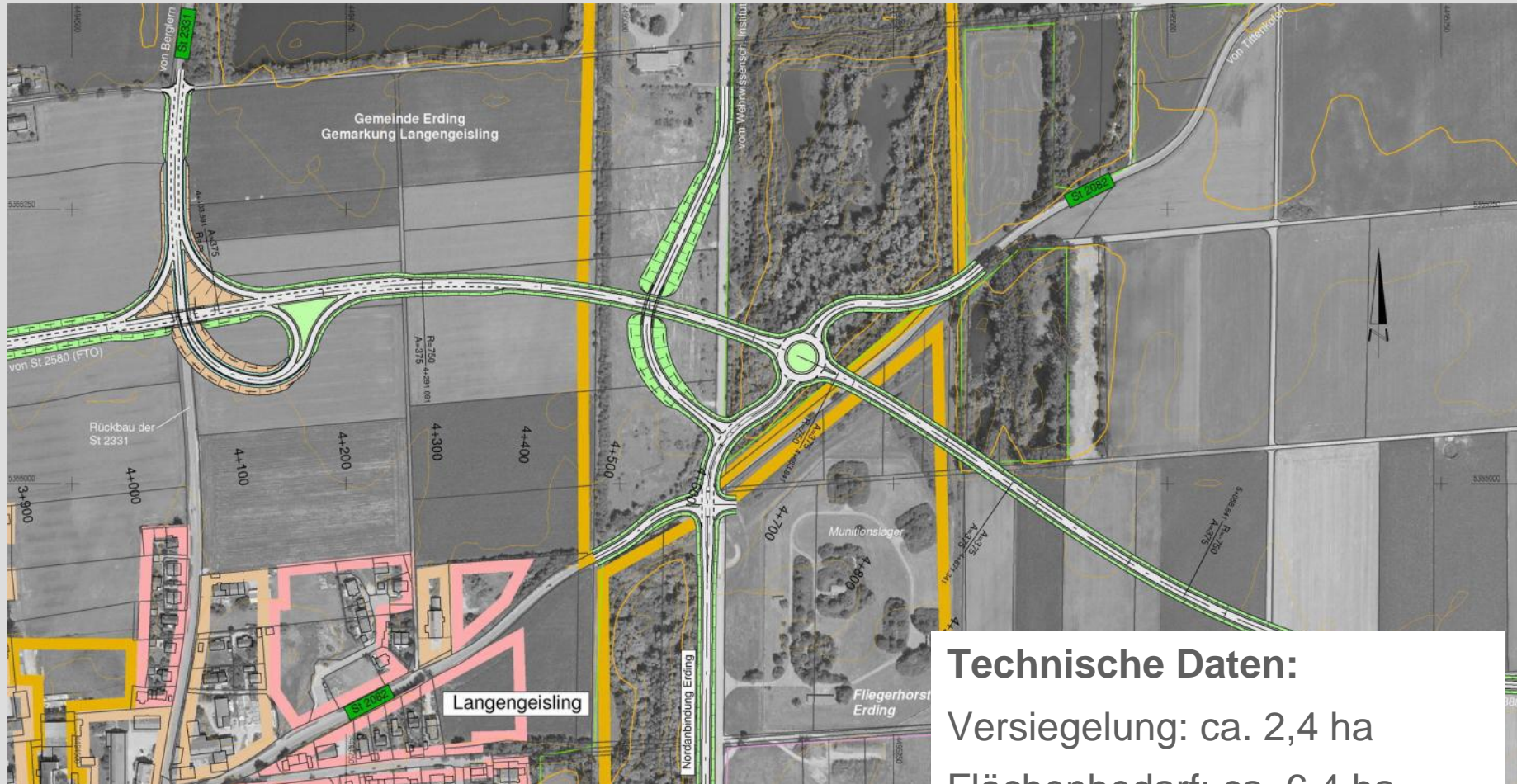
Flächenbedarf: ca. 8,0 ha

Anzahl Ing.-BW: 2 Stück

Bruttokosten: ca. 7,30 Mio. €

## Variante 2a

höhenfreier Anschluss (St 2331) und  
höhengleicher Anschluss (St 2082)



### Technische Daten:

Versiegelung: ca. 2,4 ha

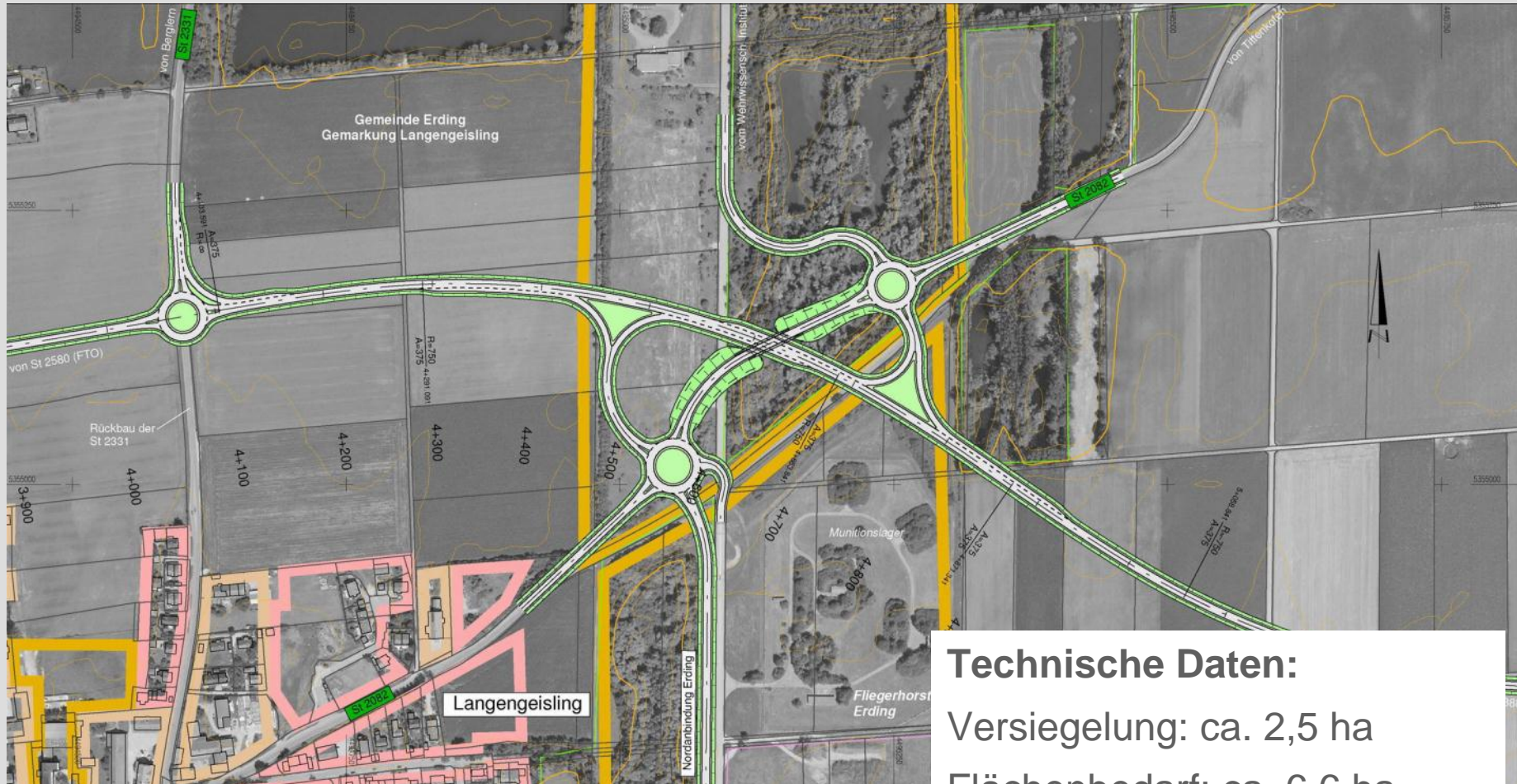
Flächenbedarf: ca. 6,4 ha

Anzahl Ing.-BW: 2 Stück

Bruttokosten: ca. 6,10 Mio. €

## Variante 2b

höhengleicher Anschluss (St 2331) und  
teilhöhenfreier Anschluss (St 2082)



### Technische Daten:

Versiegelung: ca. 2,5 ha

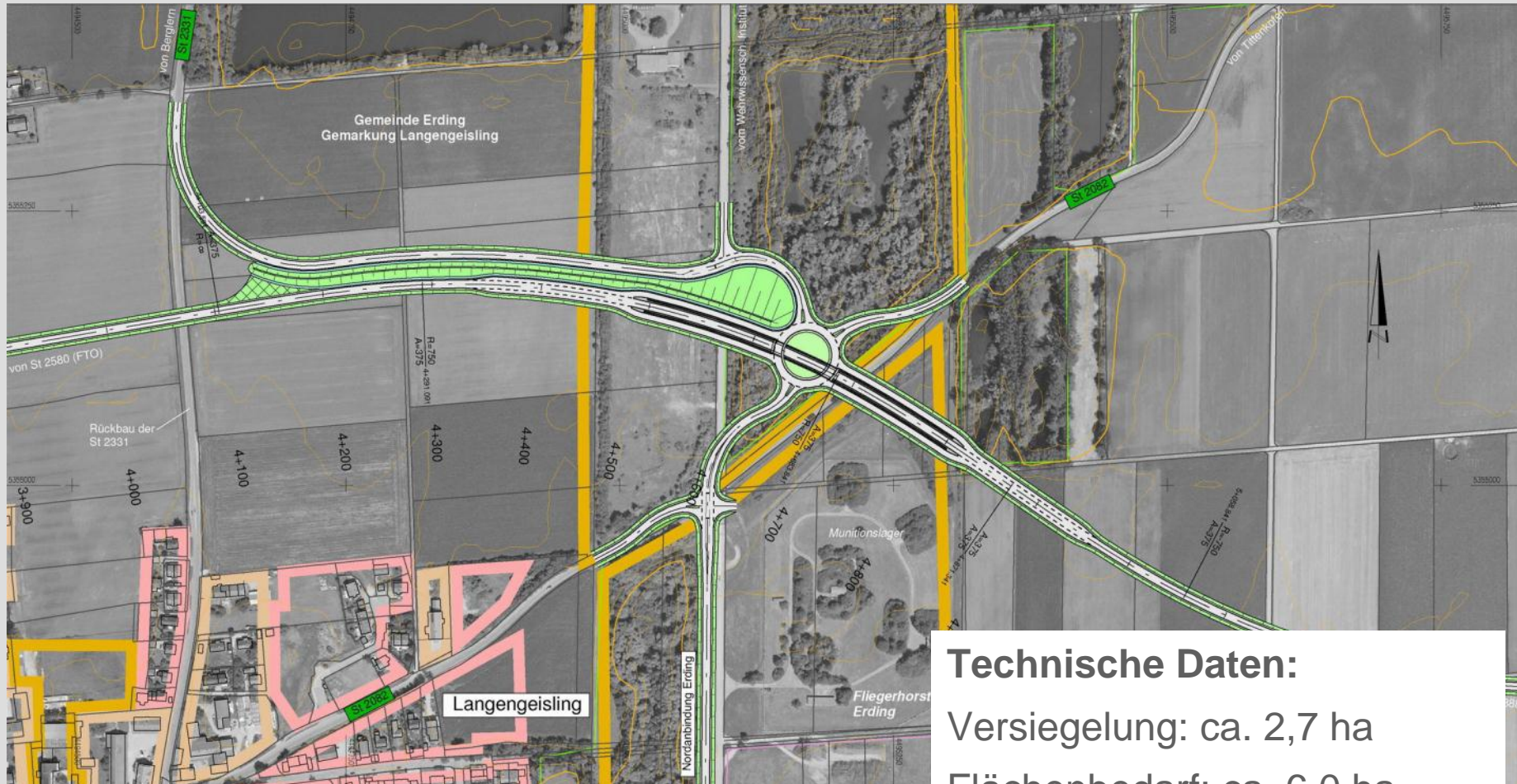
Flächenbedarf: ca. 6,6 ha

Anzahl Ing.-BW: 1 Stück

Bruttokosten: ca. 5,95 Mio. €

## Variante 3

teilhöhenfreier Anschluss (St 2082) mit  
Kreisverkehr in 2. Ebene



### Technische Daten:

Versiegelung: ca. 2,7 ha

Flächenbedarf: ca. 6,0 ha

Anzahl Ing.-BW: 1 Stück

Bruttokosten: ca. 6,40 Mio. €



## **Empfehlung**

Für die weiteren Planungen wird aufgrund der geringsten Baukosten und des geringsten Flächenverbrauchs die

### **Variante 1**

mit zwei Kreisverkehren und einem Bypass zwischen der Nordumfahrung Erding und der Staatsstraße St 2331 als Vorzugslösung empfohlen.

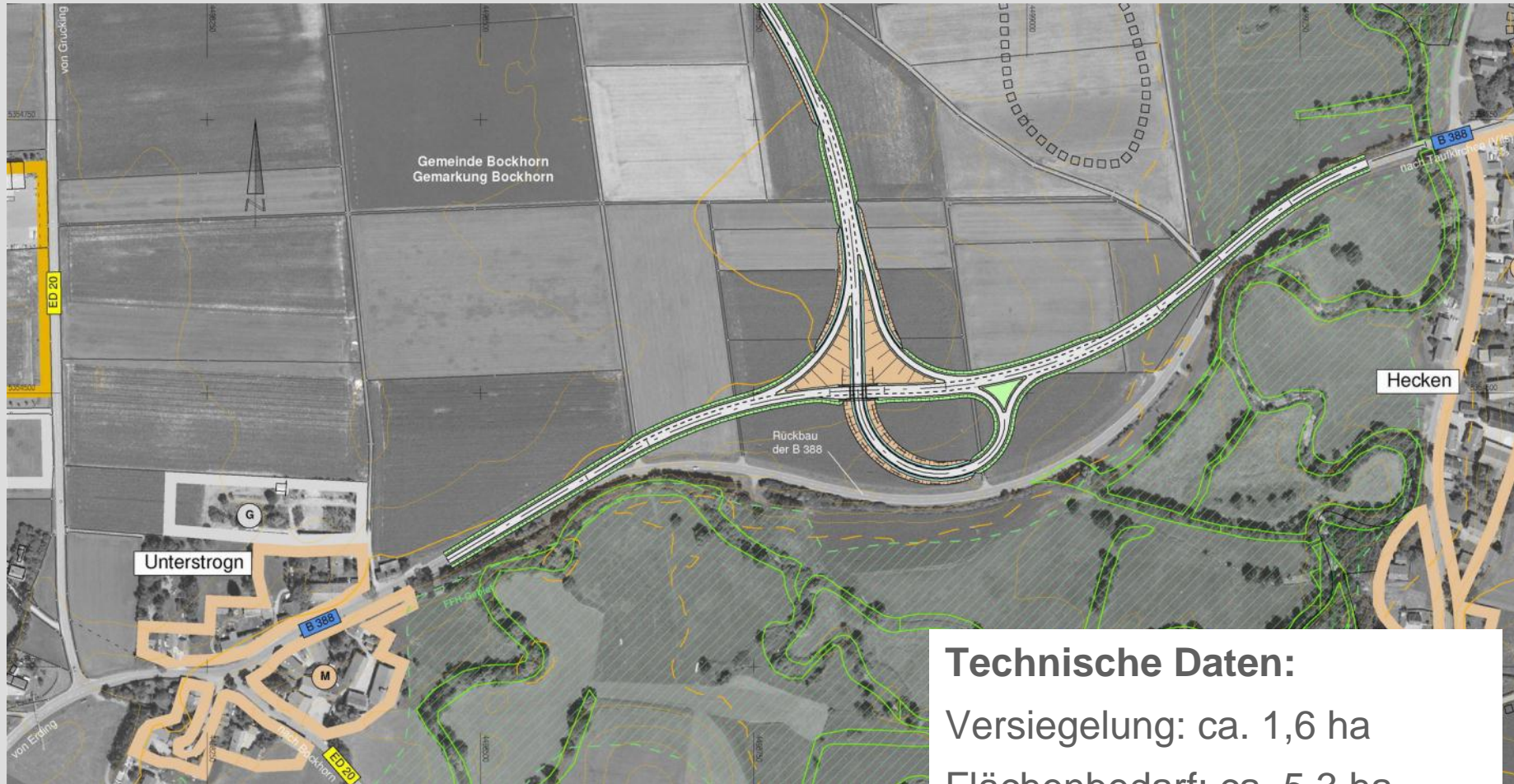


## *2. Knotenpunkt ED 99 / B 388*



# Variante 1

höhenfreier Anschluss mit linksliegender Trompete an die B 388



## **Technische Daten:**

Versiegelung: ca. 1,6 ha

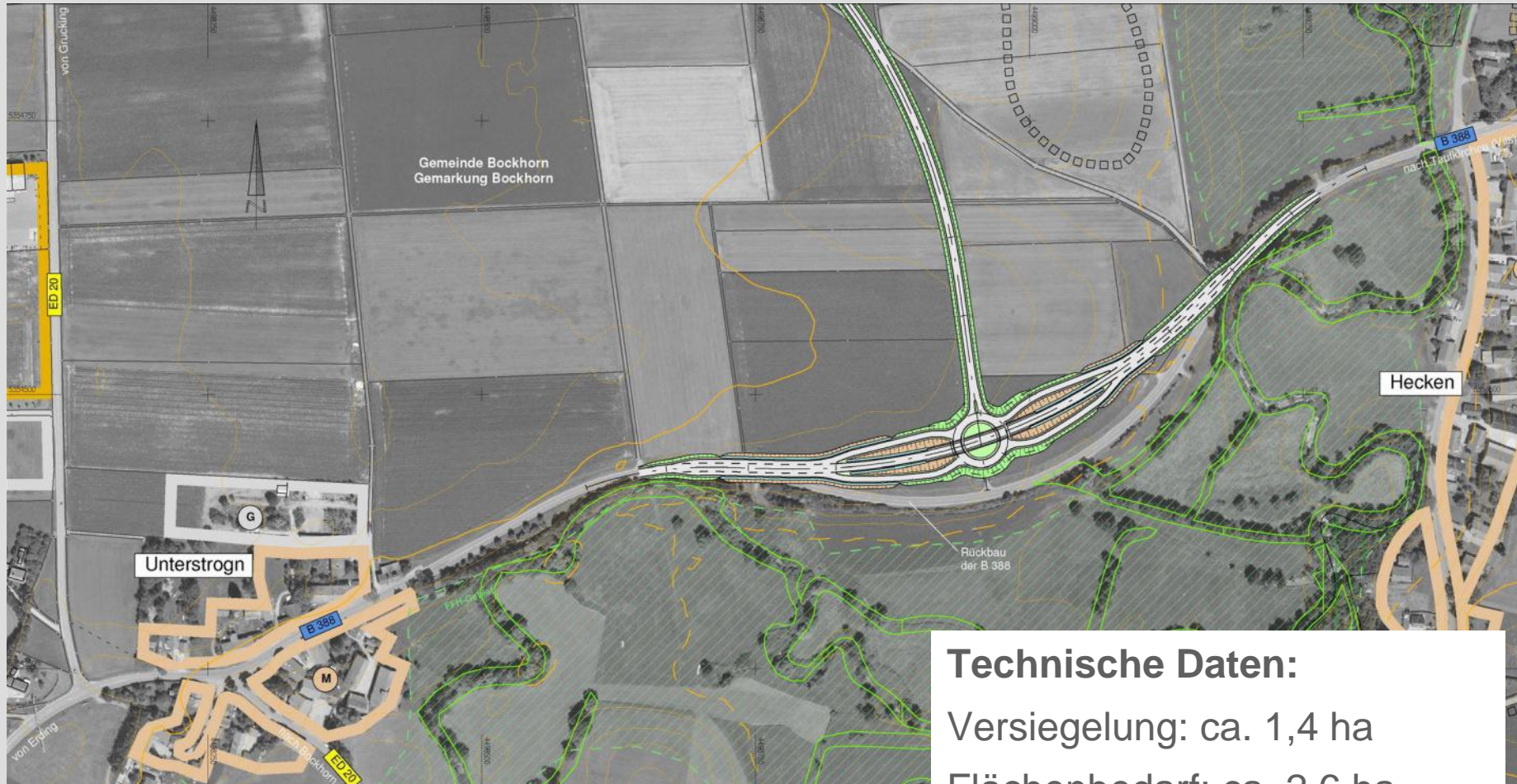
Flächenbedarf: ca. 5,3 ha

Anzahl Ing.-BW: 1 Stück

Bruttokosten: ca. 2,75 Mio. €

## Variante 2

teilhöhenfreier Anschluss mit  
Kreisverkehr in 2. Ebene an die B 388



### **Technische Daten:**

Versiegelung: ca. 1,4 ha

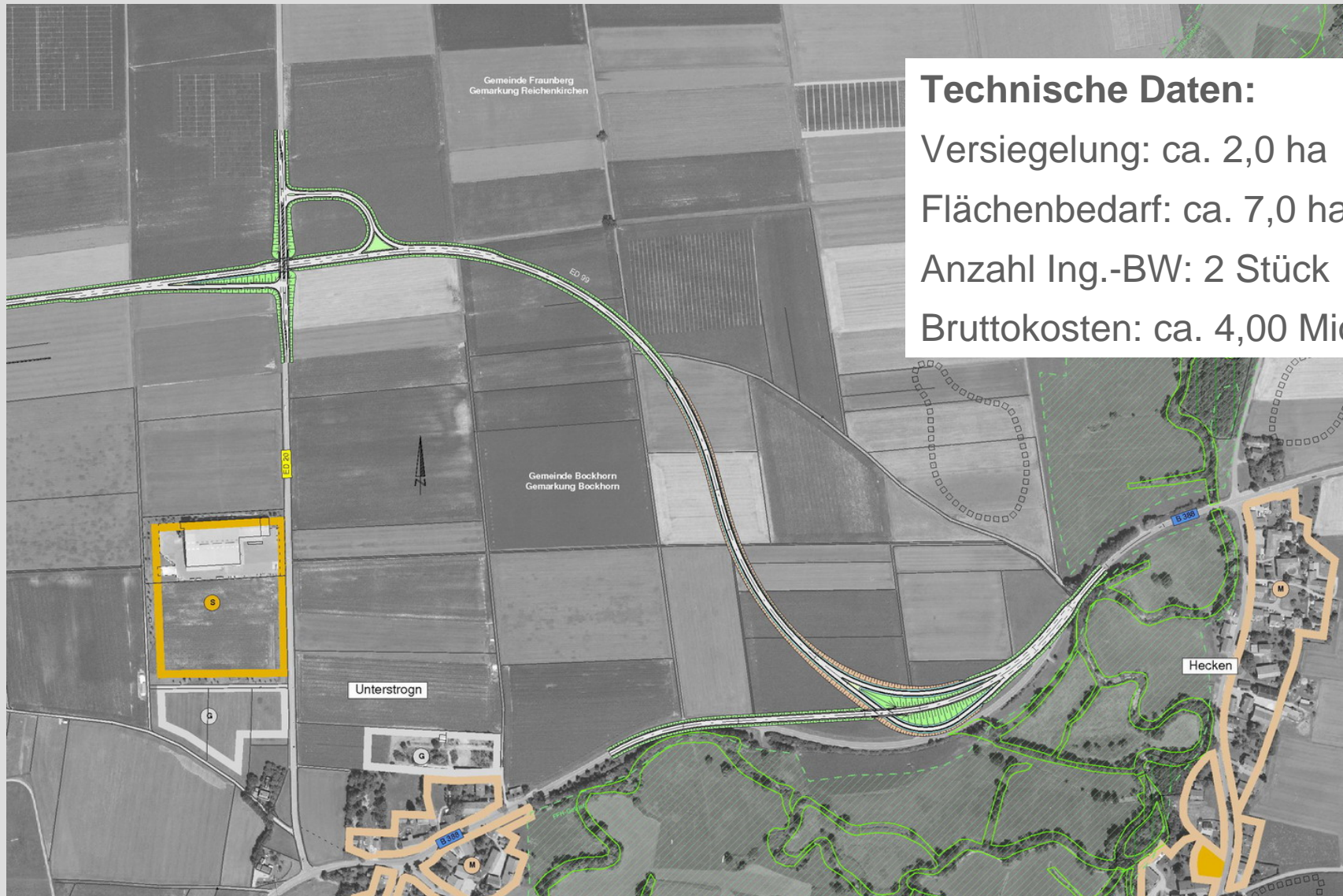
Flächenbedarf: ca. 2,6 ha

Anzahl Ing.-BW: 1 Stück

Bruttokosten: ca. 3,35 Mio. €

## Variante 4a

teilhöhenfreier, aufgelöster Anschluss  
an die B 388 und die ED 20



## **Empfehlung**

Für die weiteren Planungen wird aufgrund des deutlich geringeren Flächenverbrauchs trotz der etwas höheren Baukosten gegenüber der Variante 1 (linksliegende Trompete) die

## **Variante 2**

mit einem Kreisverkehr in 2. Ebene als Vorzugslösung empfohlen.