

Freistaat Bayern
Staatliches Bauamt Freising
Fachbereich Straßenbau München

Winzererstraße 43, 80797 München
Tel. 089/30797-0, Fax 089/30797-216, Email: poststelle@stbafs.bayern.de

ED 99
Nordumfahrung Erding

VERKEHRSUNTERSUCHUNG

Inhaltsverzeichnis

		Seite
1	Aufgabenstellung	5
2	Vorgehensweise, Untersuchungsmethodik	5
3	Verkehrsanalyse 2009	6
3.1	Untersuchungsgebiet.....	6
3.2	Verkehrserhebungen	7
3.2.1	Allgemein	7
3.2.2	Zelleinteilung.....	9
3.2.3	Erhebungsintervalle und Inhalte	11
3.3	Verkehrsbefragungen	13
3.3.1	Allgemein	13
3.3.2	Befragungsergebnisse	13
3.3.3	Knotenpunktzählungen.....	30
3.3.4	Querschnittszählungen.....	33
3.3.5	Automatische Querschnittszählungen	38
3.4	Auswertung des Gesamtverkehrsaufkommens	40
3.4.1	Allgemein	40
3.4.2	Quell- /Zielverkehr.....	41
3.4.3	Durchgangsverkehr.....	46
3.4.4	Flughafenbezogener Verkehr	48
3.5	Verkehrsmodell/Netzzeichnung.....	50
3.6	Gesamtverkehr im Untersuchungsgebiet.....	50
4	Verkehrsprognose 2025	53
4.1	Allgemein.....	53
4.2	Prognose Allgemeiner Kfz-Verkehr.....	54
4.3	Prognose Flughafen	54
4.4	Prognose Status Quo 2025 - Darstellung der Verkehrsbelastungen	55
4.5	Planfallspektrum	58
4.6	Ergebnisse der Planfalluntersuchungen	61
4.6.1	Wahltrasse Süd	64
4.6.2	Wahltrasse Mitte_1	68
4.6.3	Wahltrasse Mitte_2	72
4.6.4	Wahltrasse Nord.....	76
4.6.5	Kombination Wahltrasse Süd mit Ostumfahrung Erding (Variante 3)	80
5	Zusammenfassung	83

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Klassifiziertes Netz und Untersuchungsgebiet	6
Abb. 2:	Verkehrserhebungsplan.....	8
Abb. 3:	Zelleinteilung im Untersuchungsgebiet	9
Abb. 4:	Zelleinteilung Stadt Erding.....	10
Abb. 5:	Ganglinien Parkplatz Flughafen München	12
Abb. 6:	Muster Fragebogen	13
Abb. 7:	Befragungsstelle 1 ED 5 nördlich Schwaigerloh.....	16
Abb. 8:	Befragungsstelle 2 St 2584 Tankstelle.....	16
Abb. 9:	Befragungsstelle 3 St 2084 westl. Schwaigermoos.....	17
Abb. 10:	Befragungsstelle 4 St 2580 FTO bei A92.....	17
Abb. 11:	Befragungsstelle 5 ED 19 nordwestl. Eitting	18
Abb. 12:	Befragungsstelle 6 ED 19 Mitterlern	18
Abb. 13:	Befragungsstelle 7 GVS Eitting - Berglern	19
Abb. 14:	Befragungsstelle 8 St 2331 südl. Glaslern	19
Abb. 15:	Befragungsstelle 9 St 2082 Tittenkofen-Reichenkirchen.....	20
Abb. 16:	Befragungsstelle 10 B 388 östl. Unterstrogn.....	20
Abb. 17:	Befragungsstelle 11 ED 27 südöstl. Bockhorn	21
Abb. 18:	Befragungsstelle 12 ED 20 südl. Bockhorn.....	21
Abb. 19:	Befragungsstelle 13 GVS Salmanskirchen-Kinzlbach	22
Abb. 20:	Befragungsstelle 14 St 2084 Ammersdorf.....	22
Abb. 21:	Befragungsstelle 15 ED 14 Indorf	23
Abb. 22:	Befragungsstelle 16 St 2331 südl. Pretzen	23
Abb. 23:	Befragungsstelle 17 GVS Pretzen Singlding	24
Abb. 24:	Befragungsstelle 18 St 2080 Aufhausen-Hofsingelding	24
Abb. 25:	Befragungsstelle 19 St 2580 südl. Oberneuching	25
Abb. 26:	Befragungsstelle 20 St 2082 östl. Niederneuching.....	25
Abb. 27:	Befragungsstelle 21 B 388 Parkplatz östl. Moosinning.....	26
Abb. 28:	Befragungsstelle 22 ED 7 westl. Aufkirchen	26
Abb. 29:	Befragungsstelle 23 ED 9 Niederding	27
Abb. 30:	Befragungsstelle 24 GVS Reisen-Niederding	27
Abb. 31:	Befragungsstelle 25 St 2584 Flughafen.....	28
Abb. 32:	Fahrtzweckverteilung.....	29
Abb. 33:	Fahrtzweckverteilung.....	29
Abb. 34:	Anzahl und Lage der innerstädtischen Knotenpunktzählungen.....	31
Abb. 35:	Beispielhafte Darstellung von Knotenstromzählung K7-B 388/ED 20 bei Unterstrogn Kfz/24h	32
Abb. 36:	Beispielhafte Darstellung von Knotenstromzählung Schwerverkehr K7-B 388/ED 20, SV-Kfz/24h	33
Abb. 37:	Ganglinie Querschnittszählung Q10 - Beispiel.....	34
Abb. 38:	Hochrechnung der Querschnittszählung (24-Stunden)	35
Abb. 39:	Querschnittszählung, Kfz/24h	36
Abb. 40:	Querschnittszählung, Kfz/24h	36
Abb. 41:	Querschnittszählung, Kfz/24 h	37
Abb. 42:	Querschnittszählung, Kfz/24 h	37
Abb. 43:	Zusammenfassung der Ergebnisse – automatische Zählung GVS Mitterlern	38
Abb. 44:	Zusammenfassung der Ergebnisse – automatische Zählung ED 2 zw. Berglern und Psenlern	38
Abb. 45:	Zusammenfassung der Ergebnisse – automatische Zählung GVS Tittenkofen – Eichenkofen	39

Abb. 46:	Zusammenfassung der Ergebnisse – automatische Zählung GVS Oberding und Halbergmoos.....	39
Abb. 47:	Automatische Zählung Erdinger Allee über das ganze Jahr 2009.....	39
Abb. 48:	Erläuterungsbild Ziel-/QV/DV/BV	40
Abb. 49:	Verkehrsspinne Kfz am Kordon 1001 - St 2584, Kfz/24h.	42
Abb. 50:	Verkehrsspinne Kfz am Kordon 1002 - St 2084, Kfz/24h.	42
Abb. 51:	Verkehrsspinne Kfz am Kordon 1004 - St 2580 (FTO), Kfz/24h.....	43
Abb. 52:	Verkehrsspinne Kfz am Kordon 1010 - B 388, Kfz/24h.	43
Abb. 53:	Verkehrsspinne Kfz am Kordon 1012 - St 2084, Kfz/24h.	44
Abb. 54:	Verkehrsspinne Kfz am Kordon 1015 - St 2331, Kfz/24h.	44
Abb. 55:	Verkehrsspinne Kfz am Kordon 1017 - St 2080, Kfz/24h.	45
Abb. 56:	Verkehrsspinne Kfz am Kordon 1019 - St 2082, Kfz/24h.	45
Abb. 57:	Verkehrsspinne Kfz am Kordon 1020 - B 388, Kfz/24h.	46
Abb. 58:	Verkehrsspinne - Durchgangsverkehr Beziehungen>500Kfz/24h	47
Abb. 59:	Verkehrsspinne - Durchgangsverkehr Schwerverkehr—SV-Kfz/24h.....	47
Abb. 60:	Quell-/Zielverkehr am Kordon 1025 -Flughafen, Kfz/24h	49
Abb. 61:	Quell-/Zielverkehr am Kordon 1025 - Flughafen Schwerverkehr, SV- Kfz/24h.....	49
Abb. 62:	Analyse Status Quo 2009,Kfz/24h	51
Abb. 63:	Analyse Status Quo 2009,Kfz/24h, Stadtgebiet Erding	52
Abb. 64:	Prognose Status Quo 2025 Gesamtverkehr, Kfz/24h	55
Abb. 65:	Prognose Status Quo 2025 Gesamtverkehr Stadt Erding, Kfz/24h	56
Abb. 66:	Übersichtskarte aller Wahltrassen, Stand 03/2010	58
Abb. 67:	Variantenübersicht Ostumfahrung Erding	61
Abb. 68:	Darstellung ausgewählter Straßenquerschnitte im Umland.....	62
Abb. 69:	Darstellung ausgewählter Straßenquerschnitte im Stadtgebiet	63
Abb. 70:	Verkehrsbelastung 2025 in Kfz/24h, Wahltrasse Süd	64
Abb. 71:	Differenzbelastungsplan Umgebung Erding, Wahltrasse Süd	65
Abb. 72:	Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Süd	66
Abb. 73:	Verkehrsbelastung 2025 in Kfz/24h, Wahltrasse Mitte_1	68
Abb. 74:	Differenzbelastungsplan Umgebung, Wahltrasse Mitte_1	69
Abb. 75:	Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Mitte_1	70
Abb. 76:	Verkehrsbelastung 2025 in Kfz/24h, Wahltrasse Mitte_2	72
Abb. 77:	Differenzbelastungsplan Umgebung, Wahltrasse Mitte_2	73
Abb. 78:	Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Mitte_2	74
Abb. 79:	Verkehrsbelastung 2025 in Kfz/24h, Wahltrasse Nord	76
Abb. 80:	Differenzbelastungsplan Umgebung, Wahltrasse Nord.....	77
Abb. 81:	Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Nord.....	78
Abb. 82:	Verkehrsbelastung 2025 in Kfz/24h, Kombinationsfall Wahltrasse Süd	80
Abb. 83:	Differenzbelastungsplan Umgebung Kombinationsfall Wahltrasse Süd	81
Abb. 84:	Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Süd	82

Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	Befragungsquoten	14
Tab. 2:	Fahrzweckauswertung	15
Tab. 3:	Fahrzweckauswertung – Flughafen orientierte Verkehre	15
Tab. 4:	Querschnittszählung an einer Befragungsstelle	34
Tab. 5:	Verkehrsaufkommen in Kfz-Fahrten / 24h, getrennt nach Verkehrsarten	41
Tab. 6:	Fahrtzwecke Flughafen	48
Tab. 7:	Veränderungen Verkehrsbelastung Umland Erding Analyse 2009 – Prognose-Nullfall 2025	56
Tab. 8:	Veränderungen Verkehrsbelastung Stadtgebiet Erding Analyse 2009 – Prognose-Nullfall 2025	57
Tab. 9:	Be-/Entlastungen Umland Erding, Wahltrasse Süd	65
Tab. 10:	Be-/Entlastungen Stadt Erding, Wahltrasse Süd	67
Tab. 11:	Be-/Entlastungen Umland Erding, Wahltrasse Mitte_1	69
Tab. 12:	Be-/Entlastungen Stadt Erding, Wahltrasse Mitte_1	71
Tab. 13:	Be-/Entlastungen Umland Erding, Wahltrasse Mitte_2	73
Tab. 14:	Be-/Entlastungen Stadt Erding, Wahltrasse Mitte_2	75
Tab. 15:	Be-/Entlastungen Umland Erding, Wahltrasse Nord	77
Tab. 16:	Be-/Entlastungen Stadt Erding, Wahltrasse Nord	79
Tab. 17:	Be-/Entlastungen Umland Erding, Kombinationsfall Wahltrasse Süd	82
Tab. 18:	Be-/Entlastungen Stadt Erding, Kombinationsfall Wahltrasse Süd	83
Tab. 19:	Übersicht der Untersuchungsergebnisse Planfallvarianten Nordumfahrung	84

1 Aufgabenstellung

Die mit dem starken Wachstum des Flughafens Münchens verbundene Wirtschafts- und Strukturentwicklung führen zu teilweise erheblichen Verkehrszunahmen auf den klassifizierten Straßenzügen wie auch Gemeindeverbindungsstraßen in der Stadt Erding und Umland. Aus diesem Grund beabsichtigt der Landkreis Erding eine Nordumfahrung zwischen der B 388 im Osten und der FTO im Westen zu realisieren, um die Kfz-Verkehre Richtung Flughafen München und weiter nach Freising / BAB A9 zu bündeln und die betroffenen Umlandgemeinden sowie die Stadt Erding vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme Kreisstraße ED 99, Nordumgehung Erding, ist eine umfangreiche Verkehrsuntersuchung für verschiedene Trassenvarianten durchzuführen. Die Verkehrsuntersuchung soll im Hinblick auf das später erforderliche Planfeststellungsverfahren die Verkehrswirksamkeit der möglichen Umgehungsvarianten prüfen und anhand der zu erwartenden Be- und Entlastungswirkungen verkehrlich bewerten. In verkehrstechnischer Hinsicht liefert die Verkehrsuntersuchung unter den Aspekten der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit die Grundlagen für die Bemessung und Dimensionierung der Straßenquerschnitte und Knotenpunkte. Für die erforderlichen Schallschutzberechnungen werden die entsprechenden Datengrundlagen über die Kfz-Belastung mit Ausweisung des Schwerverkehrsanteils geschaffen.

2 Vorgehensweise, Untersuchungsmethodik

In der vorliegenden Untersuchung werden folgende Szenarien ausführlich untersucht.

Verkehrsanalyse 2009

Basierend auf den Ergebnissen der Verkehrserhebungen wird die aktuelle Verkehrsnachfrage in eine Gesamtfahrtenmatrix zusammengefasst und mittels eines Verkehrsmodells auf das zu untersuchende Straßennetz umgelegt. Durch Abgleich mit den Werten aus den aktuellen Verkehrszählungen wird eine Modellkalibrierung durchgeführt, so dass eine möglichst realitätsnahe Abbildung der heutigen Verkehrsbelastungen erreicht wird.

Prognose Nullfall 2025 (Ohne Nordumfahrung)

Der Prognose-Nullfall dient als Bezugs-/Vergleichsfall für die Variantenunteruntersuchung zur Nordumfahrung. Darin wird die künftige Verkehrsnachfrage im Prognosejahr 2025 unter Berücksichtigung aller geplanten Straßennetzveränderungen-/Anpassungen im Umfeld des Untersuchungsgebietes ermittelt, jedoch ohne Nordumfahrung.

Planungsfall 2025 (mit Nordumfahrung)

Für den Planungsfall werden unter Berücksichtigung der im Umfeld geplanten Straßenbaumaßnahmen die unterschiedlichen Umgehungsvarianten zur Nordumfahrung Erding hinsichtlich Verkehrswirksamkeit untersucht und anhand der zu erwartenden Veränderungen der Verkehrsbelastungen im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2025 verkehrlich bewertet.

3 Verkehrsanalyse 2009

3.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst die gesamte Stadt Erding einschließlich der angrenzenden Gemeinden im Landkreis Erding. In der Abbildung 1 ist das Untersuchungsgebiet dargestellt.

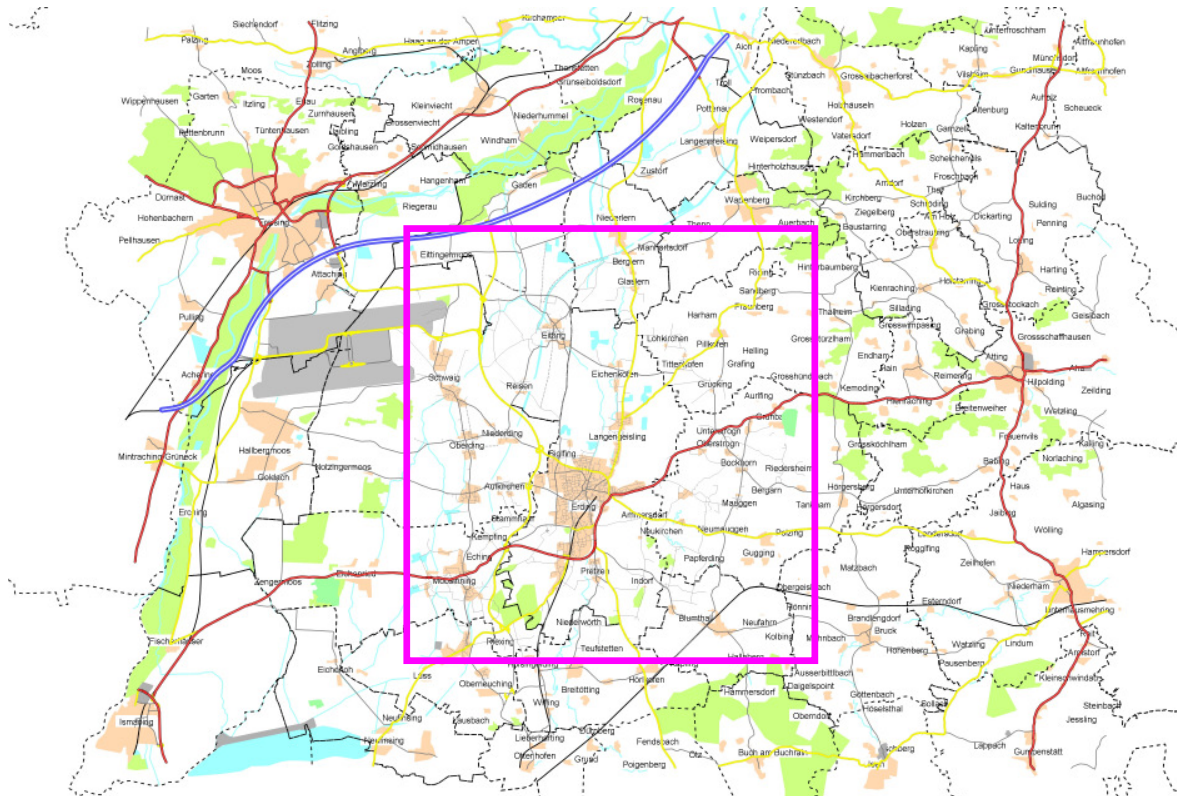


Abb. 1: Klassifiziertes Netz und Untersuchungsgebiet

Wichtige MIV Relationen bilden die Bundesstrasse B 388, die Staatsstraßen St 2580 (FTO), St 2584, St 2084, St 2331, St 2080, St 2082 und die Kreisstraßen ED 9, ED 7, ED 5, ED 14, ED 20, ED 2. Darüber hinaus beinhaltet das Untersuchungsgebiet auch die in Ost-West-Relation verlaufenden Gemeindeverbindungsstraßen, die zum Teil auch eine erhebliche Verkehrsbelastung aufweisen.

Im Verkehrsmodell selbst sind alle relevante Daten des Verkehrsangebotes mit den Informationen abgebildet wie z.B.:

- Länge der Strecken
- Zuordnung zu Straßenklassen
- Straßenquerschnitte-/ Kapazität
- Geschwindigkeit
- Zeitwiderstände
- Verkehrszellen und deren Anbindungen ans Netz

Mit diesem Untersuchungsgebiet ist sichergestellt, dass alle für die Aufgabenstellung bedeutenden Einzugsbereiche erfasst sind.

3.2 Verkehrserhebungen

3.2.1 Allgemein

Der große Umfang der Verkehrserhebungen resultiert aus der gegebenen Möglichkeit der zeitgleichen Bearbeitung von drei verkehrlichen Untersuchungen, die im Vorfeld durch Absprache der AG untereinander erst möglich wurde. Hierbei handelt es sich neben dem vorliegenden Verkehrsgutachten „Nordumfahrung Erding, ED 99“ um das Verkehrsgutachten zur Ostumfahrung Erding (AG: Staatliches Bauamt Freising) sowie die Fortschreibung des VEP Erding (AG: Stadt Erding). Insgesamt erstreckt sich der Erhebungsaufwand über 24 Befragungsstellen, 36 Knotenpunkte im Stadtgebiet Erding und Umland, 24 Querschnittszählungen, 4 Dauerquerschnittszählungen über mehrere Tage sowie die Ergebnisse der Haushaltsbefragung Erding aus dem Jahre 2003. Das Ergebnis stellt eine sehr solide und umfangreiche Datenbasis für die anschließende Variantenbeurteilung zur künftigen Führung der ED 99.

Die Ausarbeitung des Verkehrserhebungsplanes hinsichtlich Lage, Anzahl, Inhalte und Zeitpunkt der Erhebungen wurde im Vorfeld durch Gespräche mit den betroffenen Gemeinden, Stadt Erding sowie Flughafen München erörtert und manifestiert. Gleichzeitig wurden alle Straßenbaumaßnahmen mit Teil- oder Vollsperrungen, welche das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsgebiet beeinflussen könnten, in einem Übersichtsplan dargestellt und das gesamte Erhebungsprogramm (Zeitpunkt und Lage der Erhebung) exakt darauf abgestimmt.

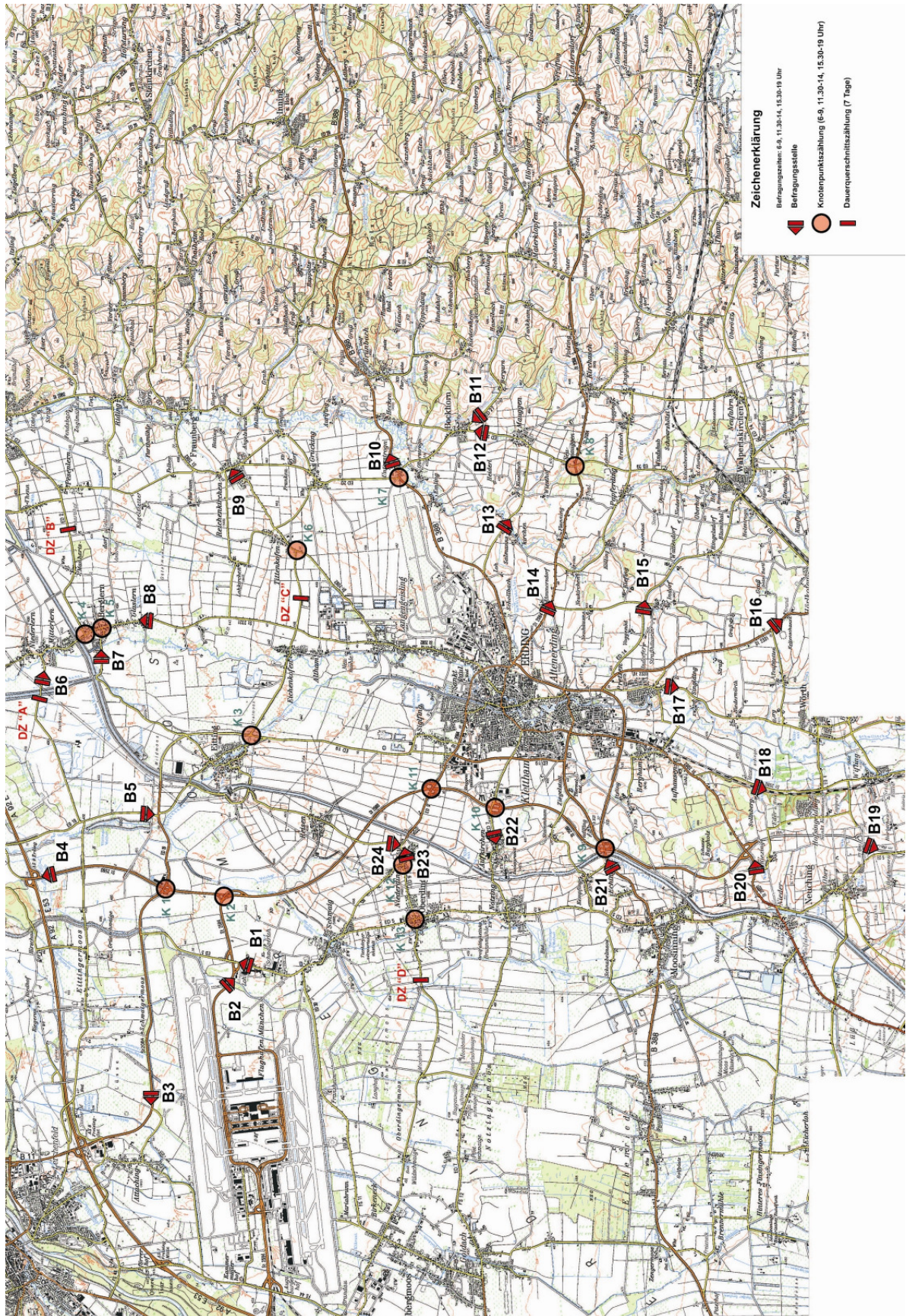


Abb. 2: Verkehrserhebungsplan

Der Umgriff des Untersuchungsgebietes wird durch die Lage der Befragungsstellen definiert. Sie bilden damit die Grenze des Kordons. Die Durchführung der Erhebungen fand im Frühjahr 2009 an unterschiedlichen Werktagen (2 Werktagen im April und 6 Werktagen im Mai) an einem Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag statt. Insofern handelt es sich um die werktägliche Belastung, die im Einzelfall von den DTV-Werten, welche Jahresmittelwerte darstellen, abweichen können. Der Grad der Abweichung wird im Kapitel 3 „Auswertung der Verkehrserhebungen“ beschrieben.

3.2.2 Zelleinteilung

Der Zuordnung von Quelle und Ziel liegt auch eine Verkehrszelleneinteilung (Abb. 3 und 4) zugrunde. Diese ist im näheren Einzugsbereich gemeindefeindlich, während das weitere Umland in Abhängigkeit von der Entfernung aggregiert wurde. Maßgabe hierfür war die Zuordnung aller möglichen Quell- Zielorte zu den in das Untersuchungsgebiet führenden Radialstraßen. Das Untersuchungsgebiet selbst wurde in 66 Verkehrszellen unterteilt. Die Stadt Erding selbst wurde analog zum VEP 2003 in insgesamt 47 Verkehrszellen unterteilt.

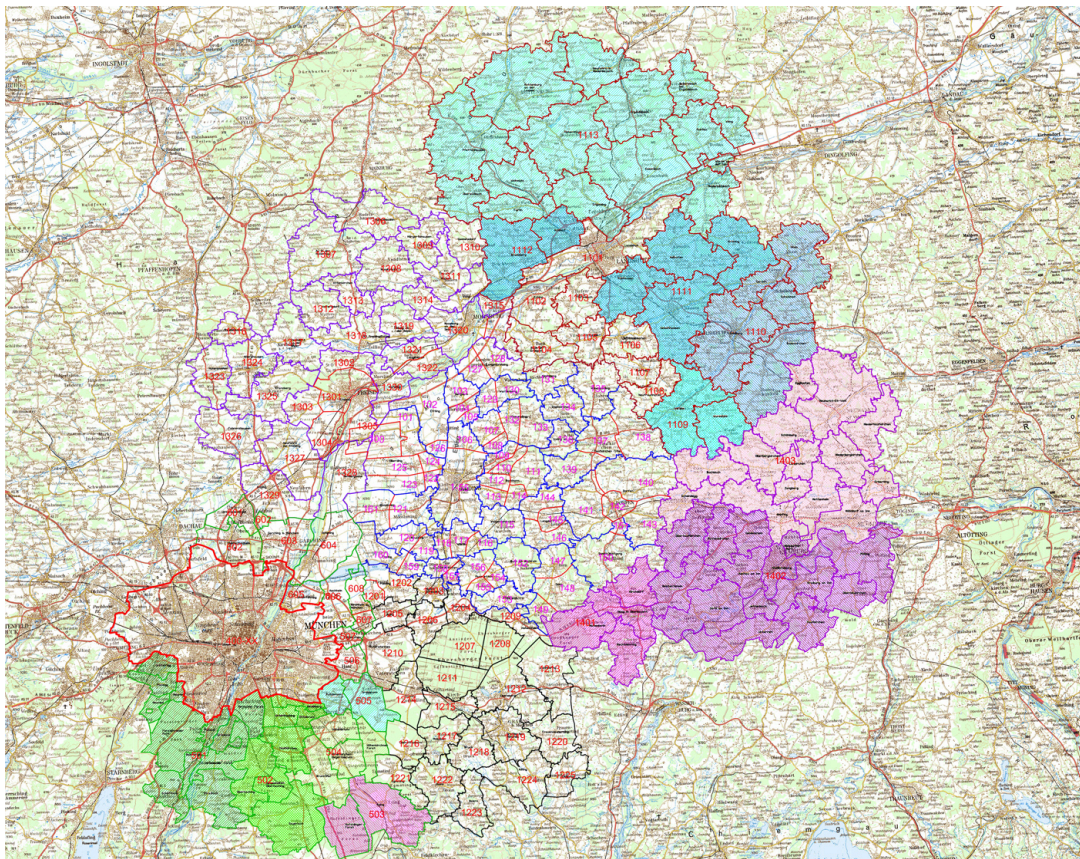


Abb. 3: Zelleinteilung im Untersuchungsgebiet

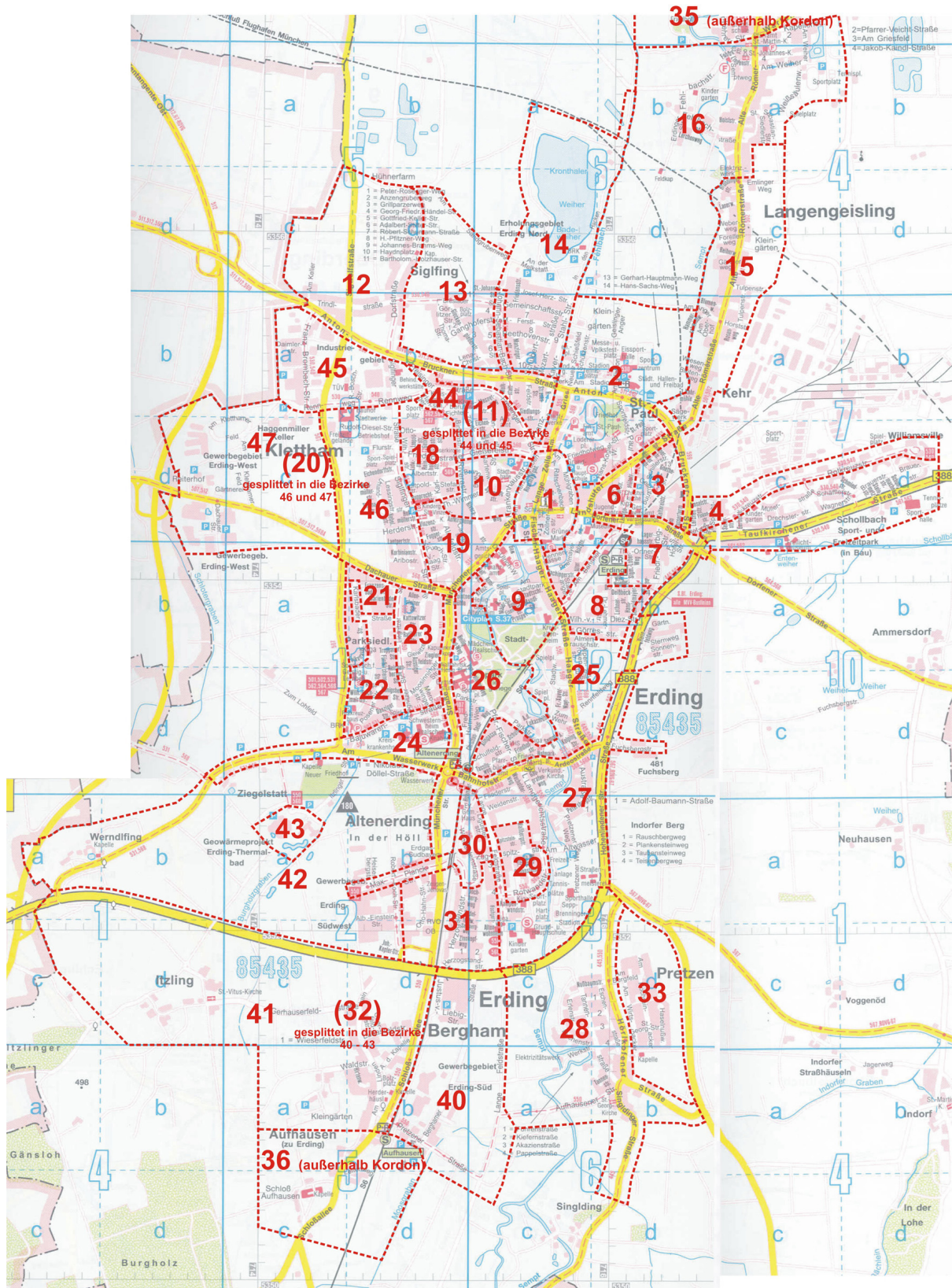
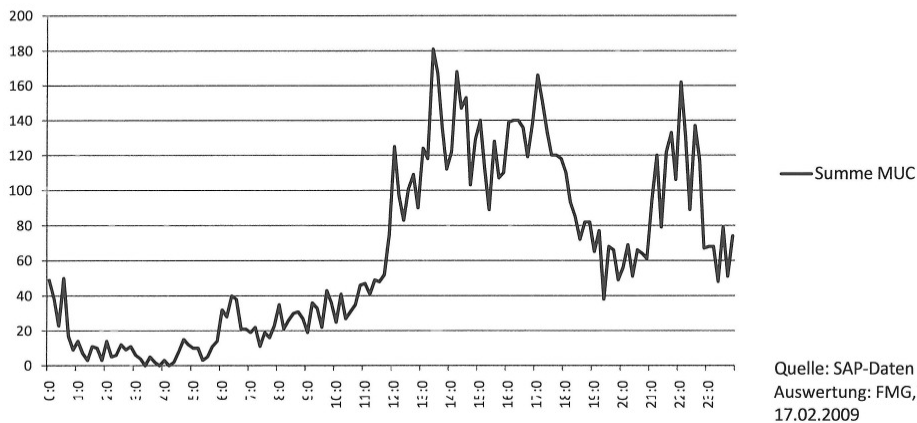


Abb. 4: Zelleinteilung Stadt Erding

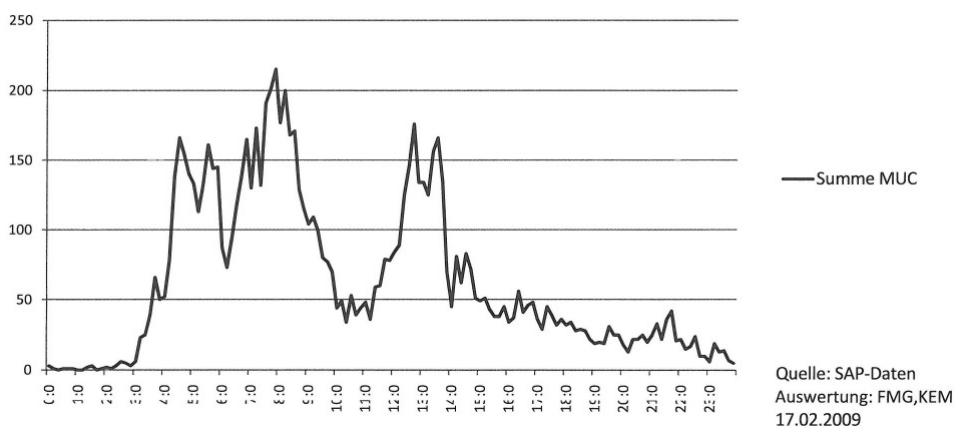
3.2.3 Erhebungsintervalle und Inhalte

Im allgemeinen kommen bei der Verkehrsbefragung und Zählung zwei maßgebende Zeitintervalle zur Anwendung, 6.00 bis 10.00 Uhr und 15.00 bis 19.00 Uhr. Wegen dem unmittelbar angrenzenden Flughafen München finden im Untersuchungsgebiet ein nicht unerheblicher Anteil an flughafenbezogenen Kfz-Fahrten durch Passagiere und Beschäftigten statt. Insbesondere der Schichtbetrieb der Flughafenangestellten verursacht auch Fahrten außerhalb der üblichen Zählintervalle, welche vor 6.00Uhr morgens bzw. dann zur Mittagszeit zwischen 13.00 und 14.00 Uhr stattfinden. Um diese Verkehre zielgenau zu erfassen wurden die Ganglinien von den Beschäftigtenparkplätzen herangezogen und ausgewertet. Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Zu-/Abflussverkehre an den Hauptparkstandorten für Beschäftigte am Flughafen München:

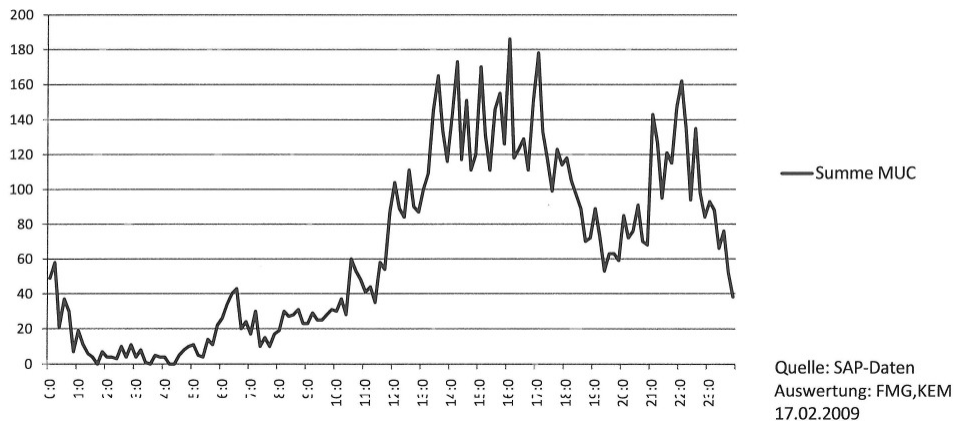
Parkplatzausfahrten Mitarbeiter - Dienstag, 28.10.2008



Parkplatzeinfahrten Mitarbeiter - Dienstag, 28.10.2008



Parkplatzausfahrten Mitarbeiter - Donnerstag, 30.10.2008



Parkplatzeinfahrten Mitarbeiter - Donnerstag, 30.10.2008

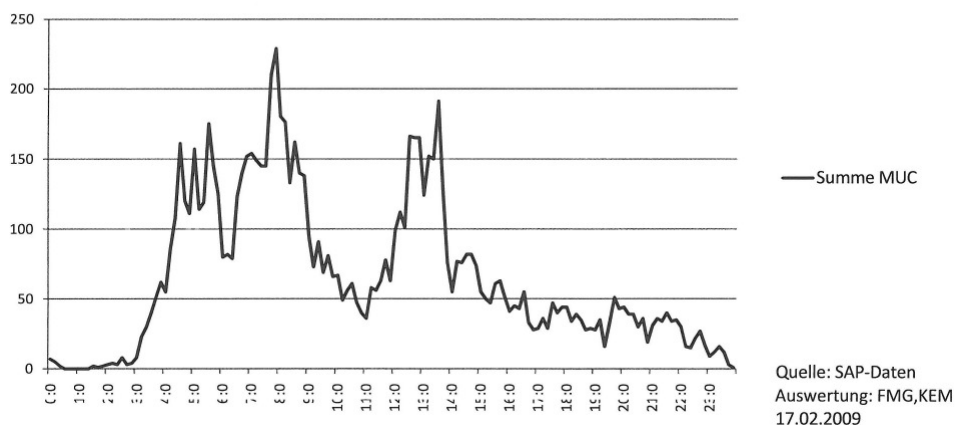


Abb. 5: Ganglinien Parkplatz Flughafen München

Aus den Ganglinien sind die zusätzlichen Verkehrsspitzen in der Mittagszeit (ca. 13.00 Uhr) erkennbar. Basierend auf den Ergebnissen und Auswertung der Parkplatzganglinien hat sich der Gutachter auf folgende drei Zählintervalle festgelegt:

- 6.00 Uhr bis 9.00 Uhr
- 11.30 Uhr bis 14.00 Uhr
- 15.30 Uhr bis 19.00 Uhr

Insgesamt beträgt die Erhebungszeit bei den Befragungen und Knotenpunktszählungen 9-Stunden. Die Ergebnisse der Zählungen / Befragungen wurden auf 24-Stundenwerte hochgerechnet. Die Erfassung des Kfz-Verkehrs erfolgt in der Zählung in 15-Minutenintervallen nach insgesamt 6 Kfz-Klassen (Pkw, Lkw, LZ, Bus, Krad, Rad).

3.3 Verkehrsbefragungen

3.3.1 Allgemein

Die Verkehrsbefragungen liefern detaillierte Aussagen zum Verkehrsverhalten im Untersuchungsgebiet.

An 24 Einfallstraßen von/nach Untersuchungsraum wurde der Verkehr polizeilich angehalten und nach Herkunft und Ziel der Fahrt befragt, jeweils von 06:00 Uhr – 09:00 Uhr, 11:30 Uhr – 14:00 Uhr und 15:30 Uhr- 19:00 Uhr.

Die Nachfrage im Ziel-/Quell- und Durchgangsverkehr wurde über diese Kordonbefragung erhoben, wobei neben dem benutzten Verkehrsmittel Start- /Zielbezirk, Fahrtzweck sowie die Anzahl der Insassen erfasst wurden.

Fahrzeugart	Herkunft	Ziel	Fahrt veranlasst durch:																		
			Wohnort						Nicht-Flugh.			Flughafen									
			Arbeitsplatz	Schule	berufl. Erledigung	private Erledigung	Einkaufen	Freizeit	Arbeitsplatz	Passagier	Ho-/Bring-Dienst	berufl. Erledigung	private Erledigung	sonstiges							
Pkw Lkw LZ Bus Krad Landwirtschaft Insassen	Woher kommen Sie jetzt? (letzter Halt) Ort, bei ERDING auch Strasse	Wohin fahren Sie? (nächster Halt) Ort bei ERDING auch Strasse																			

alle 30 Minuten die Uhrzeit notieren

Abb. 6: Muster Fragebogen

3.3.2 Befragungsergebnisse

Die Lage der Befragungsstellen ist der Abbildung 2 zu entnehmen.

Der Erfassungsgrad von im Mittel ca. 74 % an allen Befragungsstellen, bezogen auf die Zähltag, war gut ausreichend um fundierte Aussagen zur Herkunft - Ziel - Verteilung zu erhalten.

Querschnitt	Fahrtrichtung	Erfassungsquote KFZ
B01 ED5 nördl. Schwaigerloh	Flughafen	60,9%
B02 ST2584 Tankstelle	FTO	54,9%
B03 ST2084 westl. Schwaigermoos	Freising	63,4%
B04 ST2580 FTO bei A92	A92	57,7%
B05 ED19 nordwestl. Eitting	Eitting (Süden)	74,1%
B06 ED19 Mitterlern	Mitterlern	88,7%
B07 GV Eitting-Berglern	Berglern	90,6%
B08 ST2331 südl. Glaslern	Berglern (Norden)	85,6%
B09 ST2082 Tittenkofen-Reichenkirchen	Reichenkirchen	68,4%
B10 B388 östl. Unterstrogg	Grünbach	65,2%
B11 ED27 südöstl. Bockhorn	Bockhorn	76,1%
B12 ED20 südl. Bockhorn	Bockhorn (Norden)	75,8%
B13 GV Salmannskirchen-Kinzlbach	Mauggen	77,0%
B14 ST2084 Ammersdorf	Dorfen	68,0%
B15 ED14 Indorf	Walpertskirchen	67,8%
B16 ST2331 südl. Pretzen	Hörlkofen	72,1%
B17 GV Pretzen-Singding	Singding (Süden)	98,6%
B18 ST2080 Aufhausen-Hofsingelding	Wörth	78,6%
B19 ST2580 südl. Oberneuching	Markt Schwaben	83,0%
B20 ST2082 östl. Niederneuching	FTO / Erding	62,0%
B21 B388 Parkplatz östl. Moosinning	FTO / Erding	62,7%
B22 ED7 westl. Aufkirchen	Aufkirchen	77,8%
B23 ED9 Niederding	FTO / Erding	75,0%
B24 GV Reisen-Niederding	Niederding	86,3%
Mittelwert aller Befragungsstellen		73,8%

Tab. 1: Befragungsquoten

Bei der Auswertung des Quell-/Zielverkehrs wurde angenommen, dass die Mehrheit der befragten Verkehrsteilnehmer die Route auch zurücklegen werden, d.h. die Fahrten wurden beim Quell-/Zielverkehr gespiegelt.

Den Fahrtbeziehungen im Untersuchungsraum liegen folgende Fahrtzwecke zugrunde.

Kordonpunkt/Befragungsstellen	Fahrtzweckauswertung ohne Herkunft/Ziel Flughafen				
	von/zur Arbeit	von/zur Ausbildung	geschäftliche Erledigung	private Erledigung und Einkauf	von/zur Freizeitbeschäft.
ED5 nördl. Schwaigerloh	48,0%	2,2%	33,4%	13,9%	2,5%
ST2584 Tankstelle	56,2%	4,4%	12,2%	24,8%	2,3%
ST2084 westl. Schwaigermoos	50,9%	7,2%	17,4%	17,2%	7,3%
ST2580 FTO bei A92	46,3%	1,5%	27,8%	16,6%	7,9%
ED19 nordwestl. Eitting	52,9%	3,6%	13,4%	30,1%	0,0%
ED19 Mitterlern	54,4%	2,9%	22,0%	11,1%	9,6%
GV Eitting-Berglern	46,9%	6,3%	13,8%	26,2%	6,7%
ST2331 südl. Glaslern	53,6%	3,3%	8,1%	29,2%	5,8%
ST2082 Tittenkofen-Reichenkirchen	45,5%	5,3%	16,7%	30,2%	2,4%
B388 östl. Unterstrogn	63,5%	1,7%	11,0%	16,8%	7,0%
ED27 südöstl. Bockhorn	62,7%	0,7%	0,0%	35,7%	0,9%
ED20 südl. Bockhorn	55,3%	4,3%	11,2%	17,2%	12,0%
GV Salmannskirchen-Kinzlbach	59,1%	3,4%	4,9%	22,9%	9,7%
ST2084 Ammersdorf	29,0%	5,5%	20,6%	26,2%	18,6%
ED14 Indorf	43,5%	4,4%	15,5%	33,3%	3,4%
ST2331 südl. Pretzen	32,8%	4,8%	7,3%	50,2%	5,0%
GV Pretzen-Singding	34,9%	5,4%	20,3%	28,6%	10,8%
ST2080 Aufhausen-Hofsingelding	52,9%	2,8%	15,5%	21,9%	6,9%
ST2580 südl. Oberneuching	37,0%	3,1%	24,0%	24,8%	11,1%
ST2082 östl. Niederneuching	47,2%	2,5%	14,6%	22,9%	12,8%
B388 Parkplatz östl. Moosinning	57,5%	2,6%	13,2%	22,2%	4,5%
ED7 westl. Aufkirchen	36,0%	3,1%	14,9%	37,7%	8,3%
ED9 Niederding	62,4%	5,0%	15,6%	15,4%	1,6%
GV Reisen-Niederding	63,7%	0,8%	6,5%	21,7%	7,4%

Tab. 2: Fahrtzweckauswertung

Die Verteilung der Fahrtzwecke bestätigt die große Bedeutung der arbeitsgebundenen Fahrten.

Damit insbesondere die zum Flughafen orientierten Verkehre realitätsnah im Verkehrsmodell abgebildet werden können, wurden die Verkehre zum Flughafen spezifisch abgefragt und ausgewertet. Weitere Ergebnisse und detaillierte Aussagen zum Flughafenverkehr sind im Kapitel 6.4 ausführlich beschrieben.

Kordonpunkt/Befragungsstellen	Fahrtzweckauswertung nur Herkunft/Ziel Flughafen					
	von/zur Arbeit	Passagier	Hol-/Bringdienst	geschäftl. Erledigung	private Erledigung	sonstiges
Flughafen	58,6%	5,0%	17,2%	10,7%	7,5%	1,0%

Tab. 3: Fahrtzweckauswertung – Flughafen orientierte Verkehre

Von besonderer Bedeutung sind nicht nur die Kfz-Belastungen in ihrer absoluten Größe, sondern auch die Verkehrsbeziehungen, d.h. die Frage nach Quelle und Ziel der einzelnen Fahrten.

Die einzelnen Orte wurden bei der Auswertung zur besseren Übersichtlichkeit den jeweiligen Gemeinden und Landkreisen zugeordnet und in einer groben Fahrtenmatrix dargestellt.

Nachfolgend werden die Verkehrsbeziehungen an den einzelnen Befragungsstellen zur Erläuterung der Materie grafisch dargestellt.

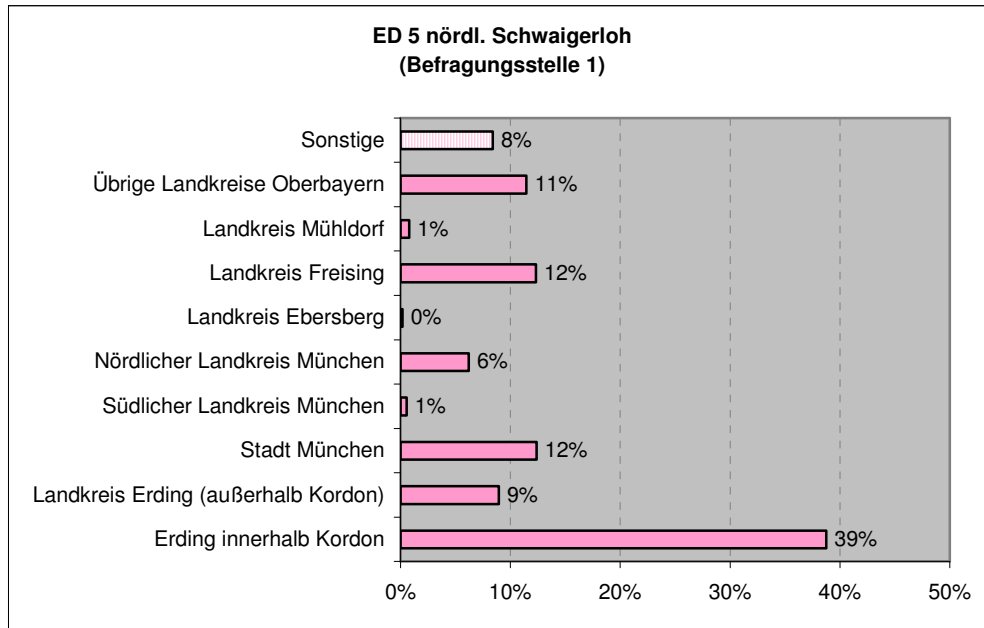


Abb. 7: Befragungsrichtung stadteinwärts
Befragungsstelle 1 ED 5 nördlich Schwaigerloh

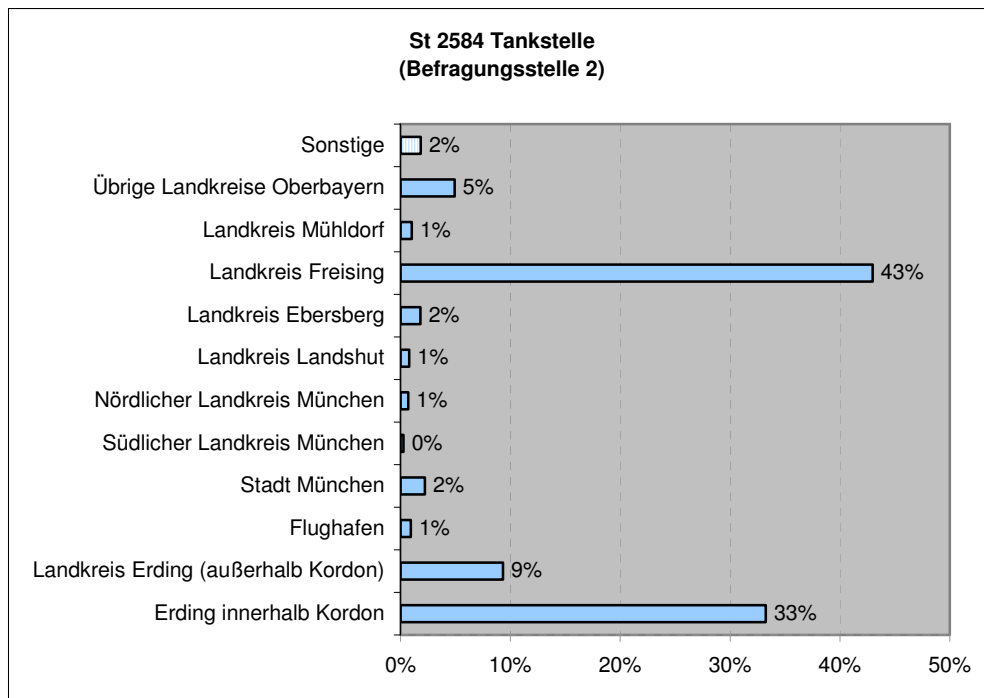


Abb. 8: Befragungsrichtung stadteinwärts
Befragungsstelle 2 St 2584 Tankstelle

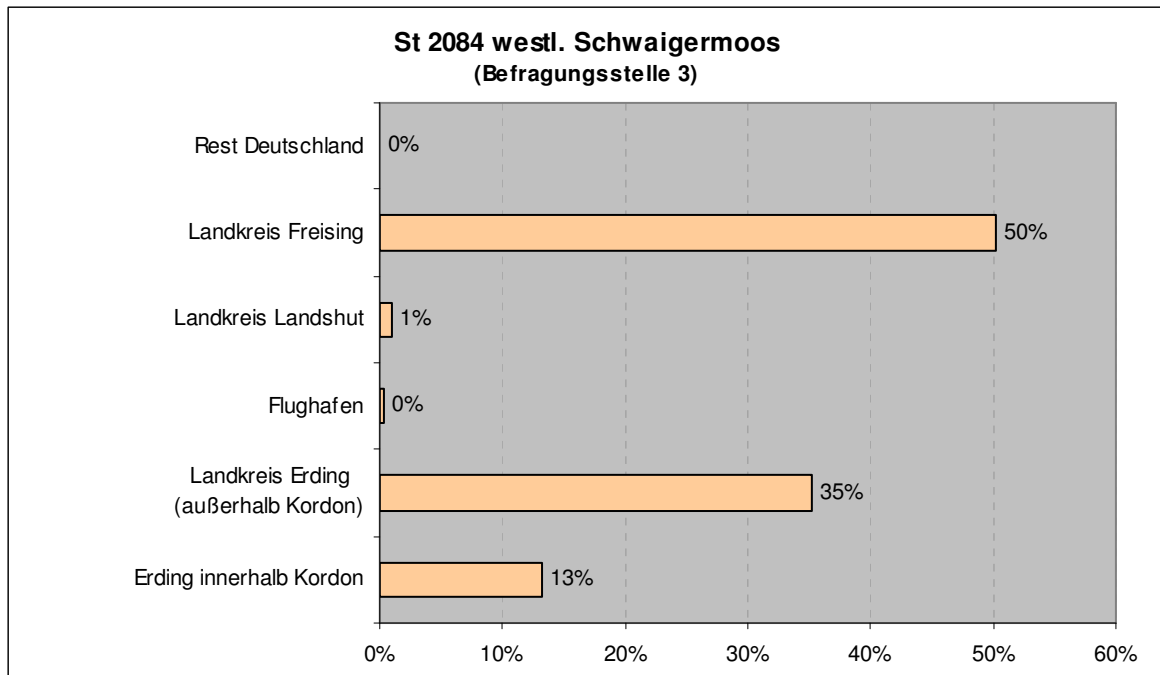


Abb. 9: Befragungsrichtung stadtauswärts
Befragungsstelle 3 St 2084 westl. Schwaigermoos

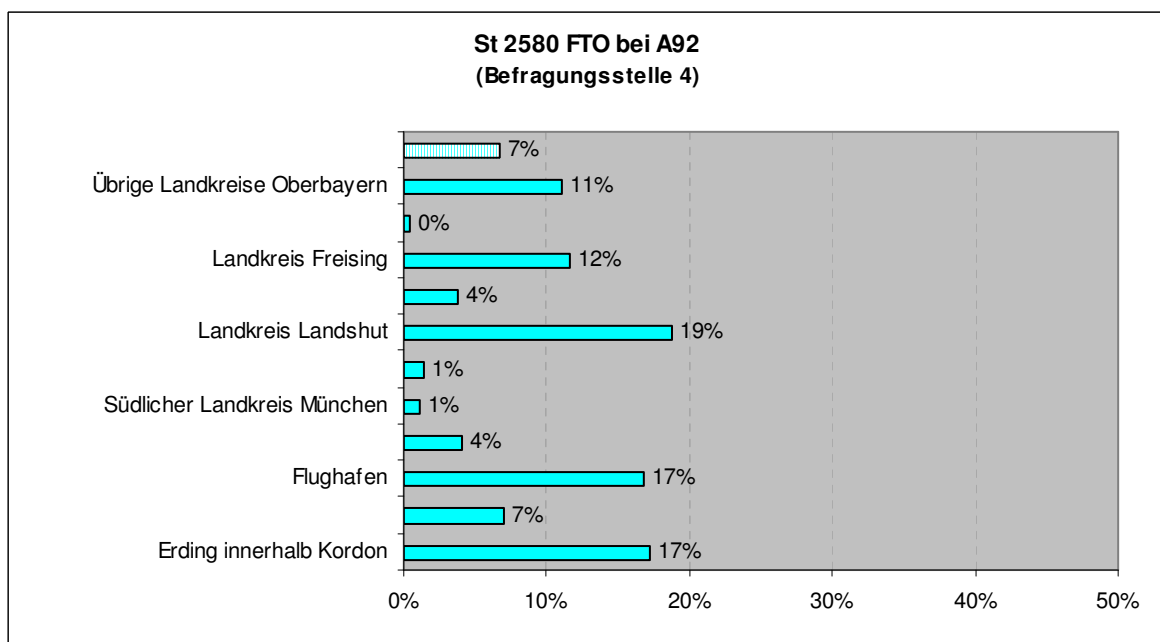


Abb. 10: Befragungsrichtung stadtauswärts
Befragungsstelle 4 St 2580 FTO bei A92

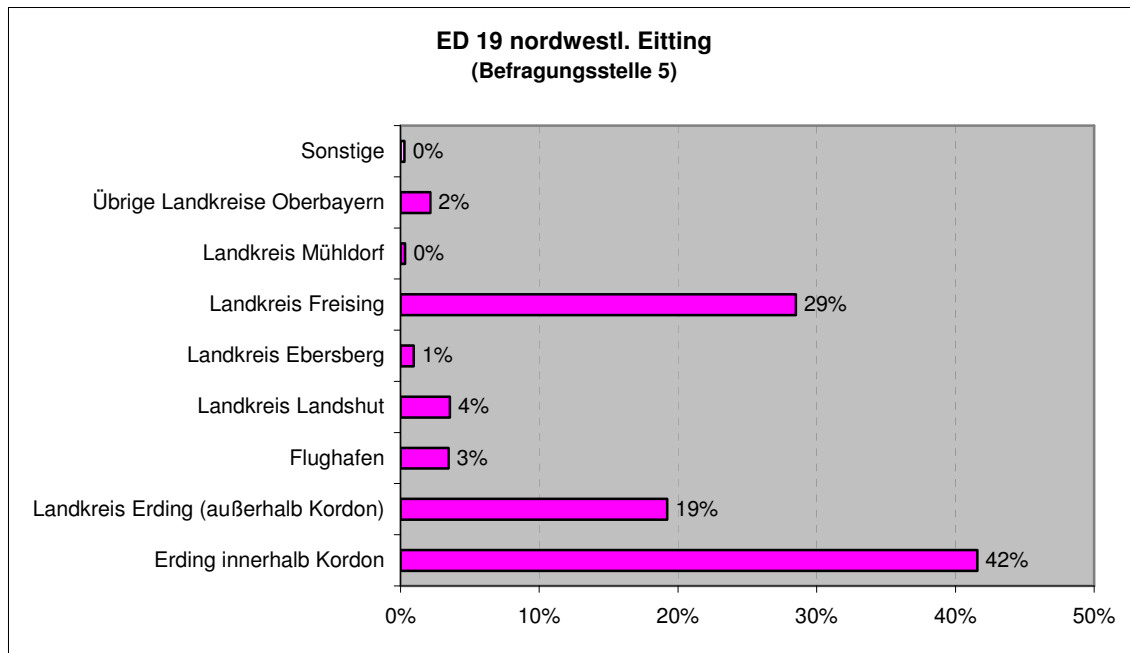


Abb. 11: Befragungsstelle 5 ED 19 nordwestl. Eitting Befragungsrichtung stadteinwärts

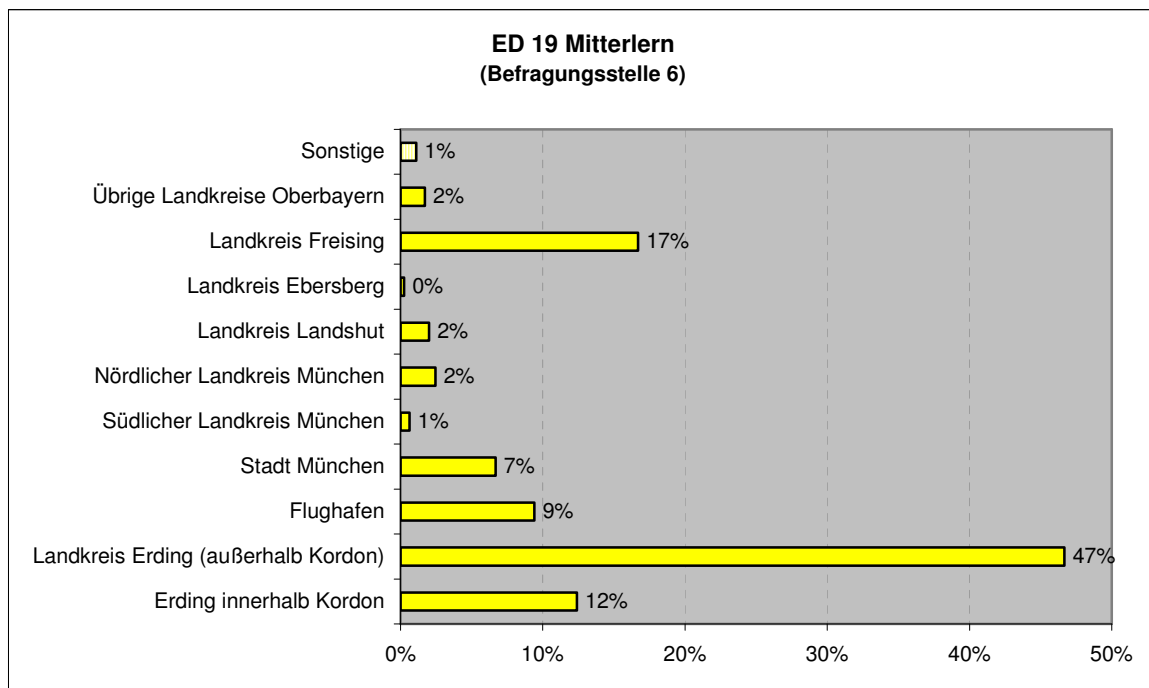
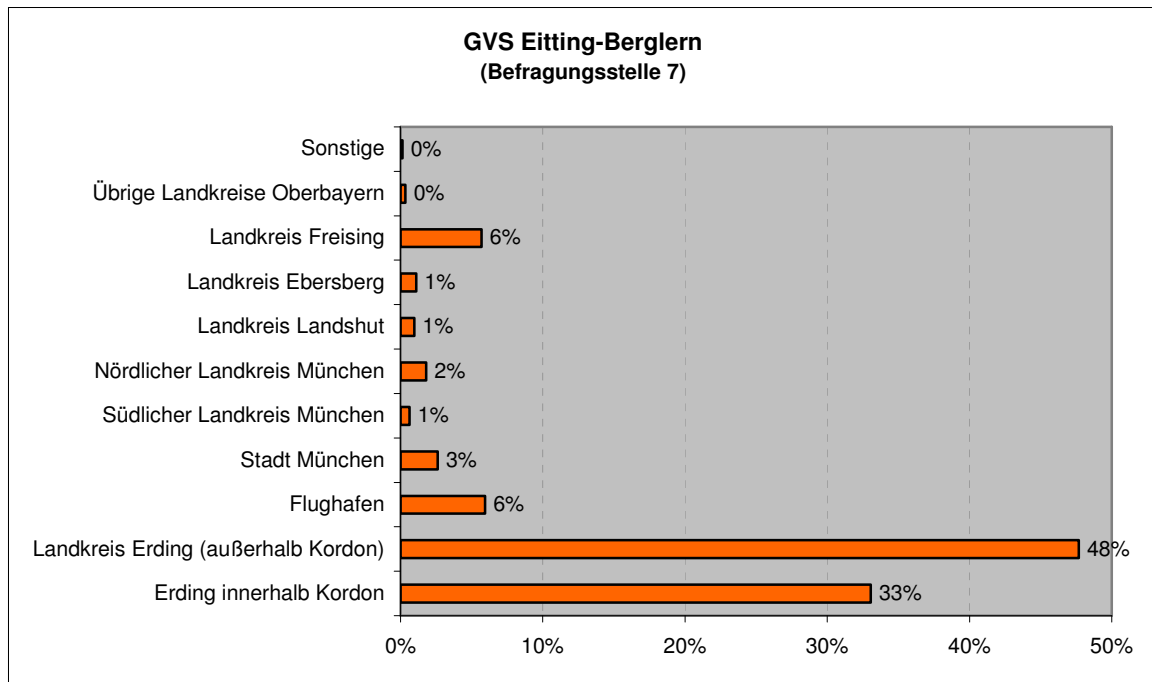
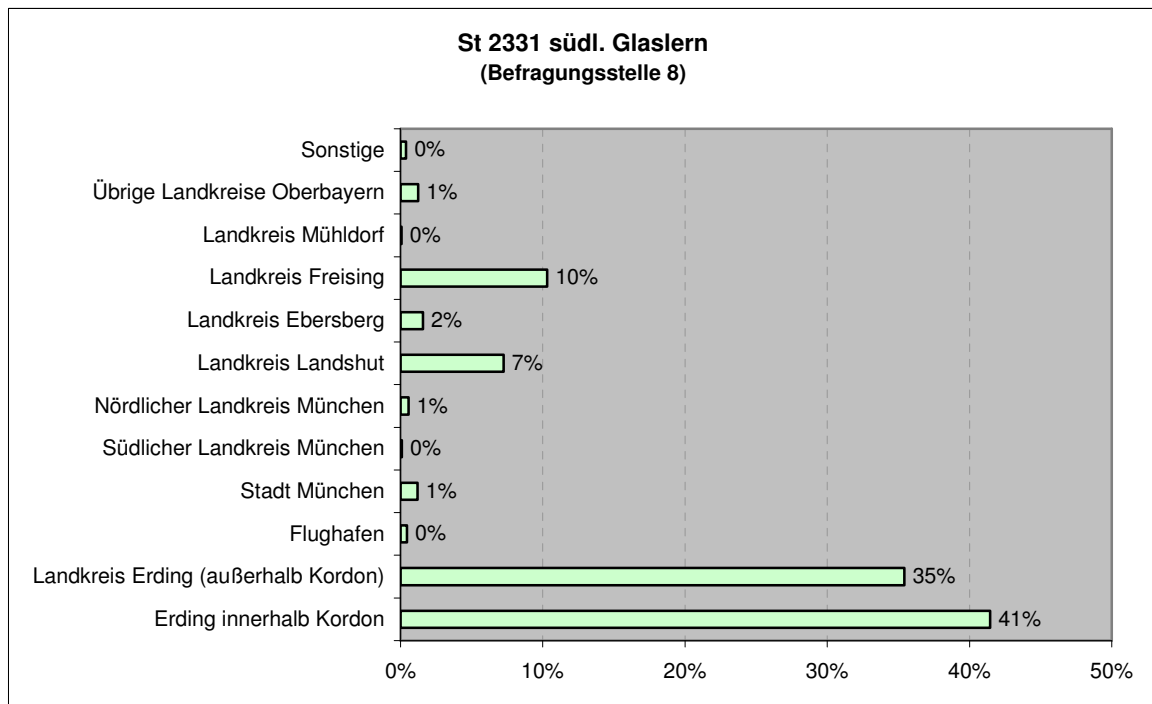


Abb. 12: Befragungsstelle 6 ED 19 Mitterlern Befragungsrichtung stadtauswärts



Befragungsrichtung stadtauswärts

Abb. 13: Befragungsstelle 7 GVS Eitting - Berglern



Befragungsrichtung stadtauswärts

Abb. 14: Befragungsstelle 8 St 2331 südl. Glaslern

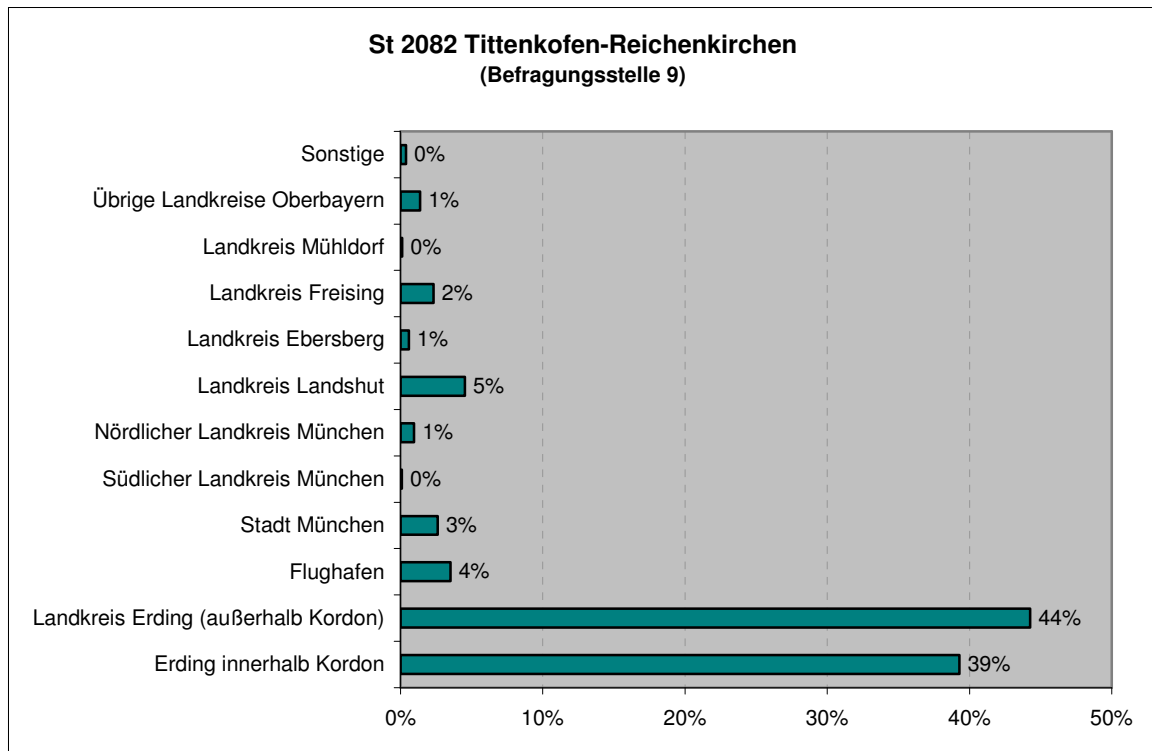


Abb. 15: Befragungsrichtung stadtauswärts
Befragungsstelle 9 St 2082 Tittenkofen-Reichenkirchen

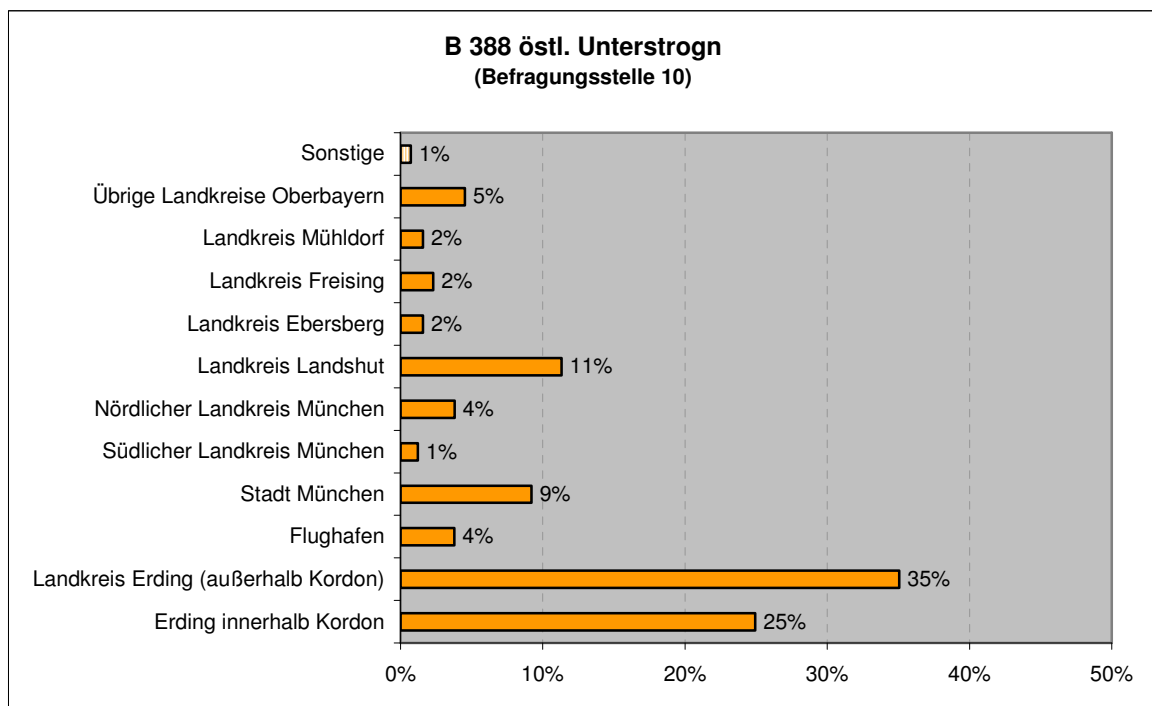
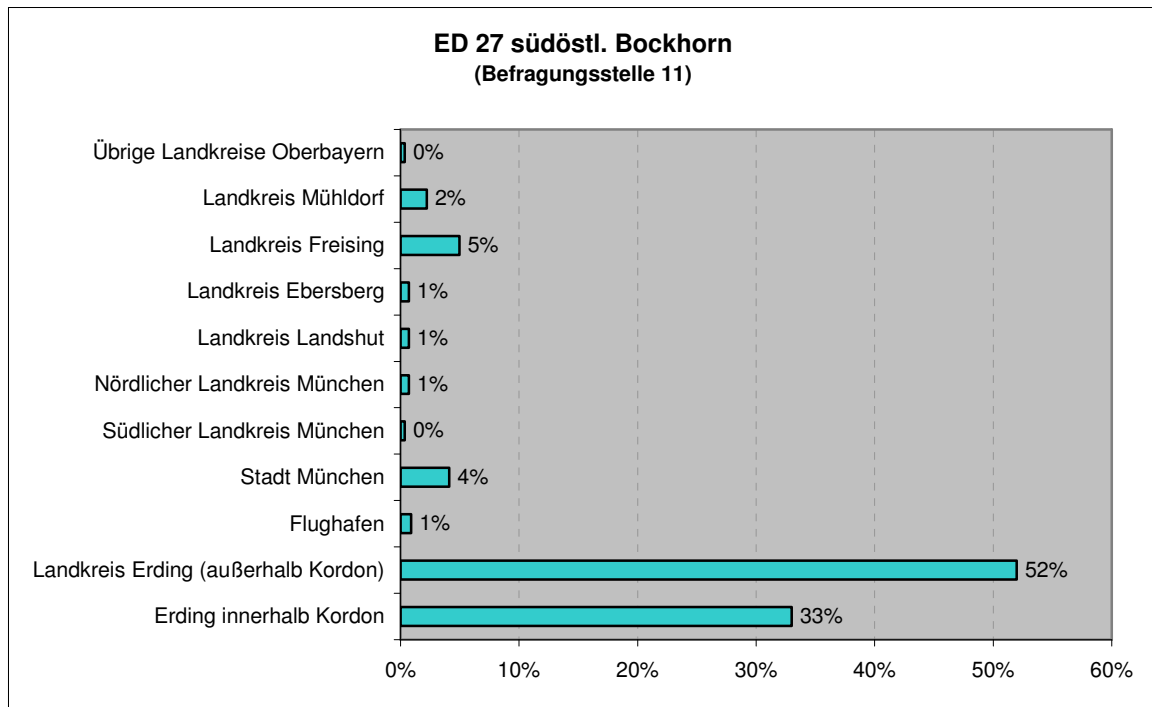
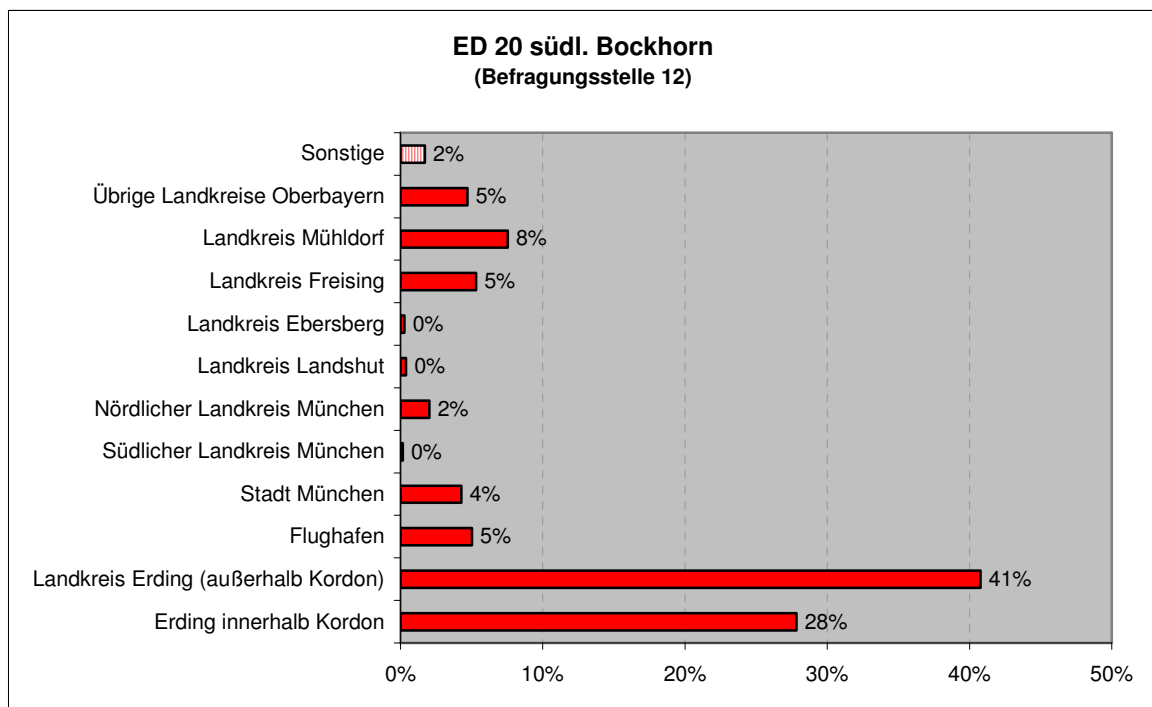


Abb. 16: Befragungsrichtung stadtauswärts
Befragungsstelle 10 B 388 östl. Unterstrogg



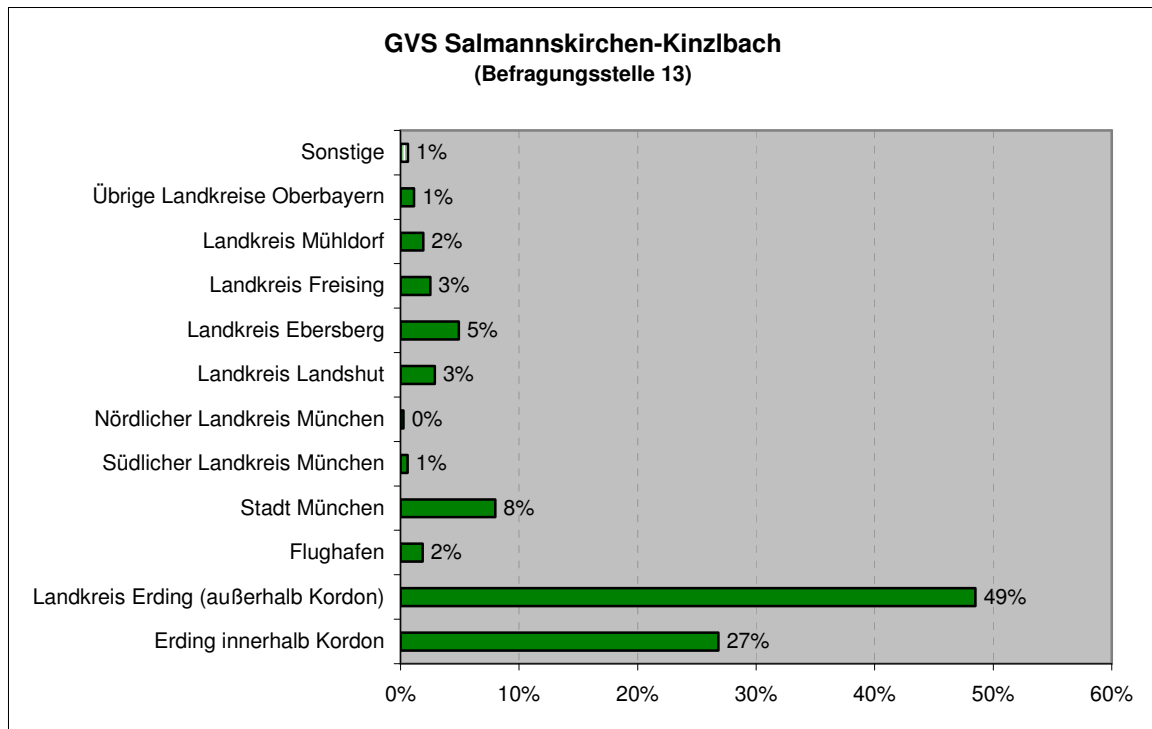
Befragungsrichtung stadteinwärts

Abb. 17: Befragungsstelle 11 ED 27 südöstl. Bockhorn



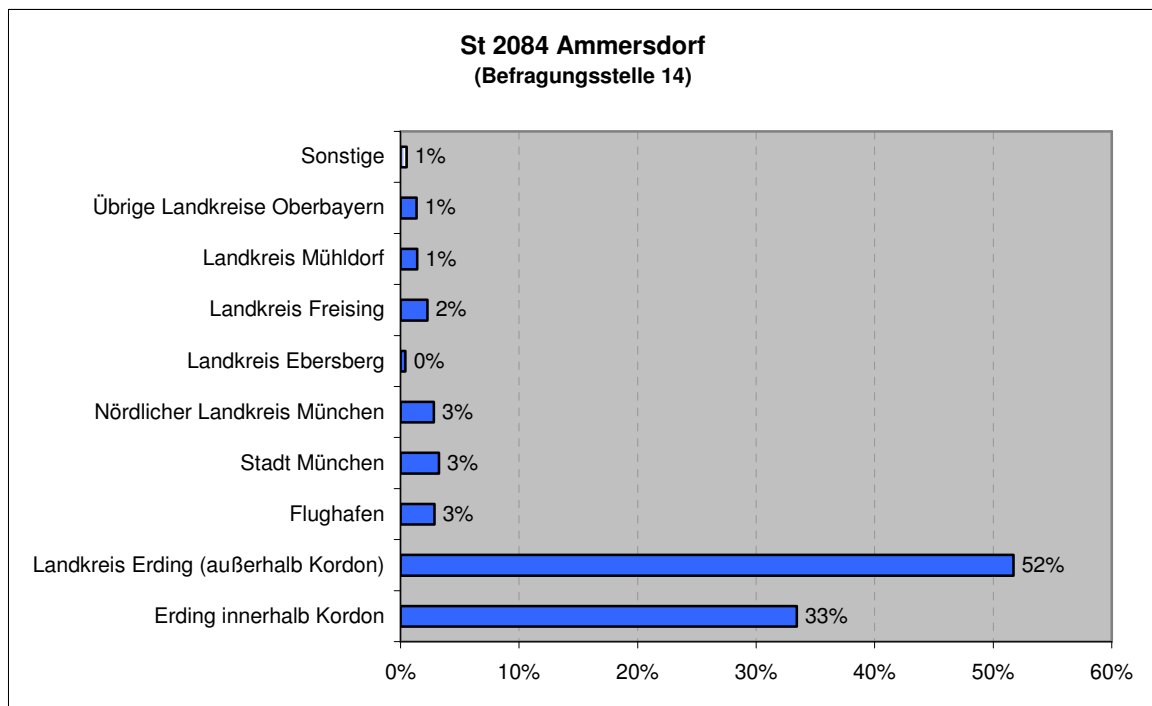
Befragungsrichtung stadteinwärts

Abb. 18: Befragungsstelle 12 ED 20 südl. Bockhorn



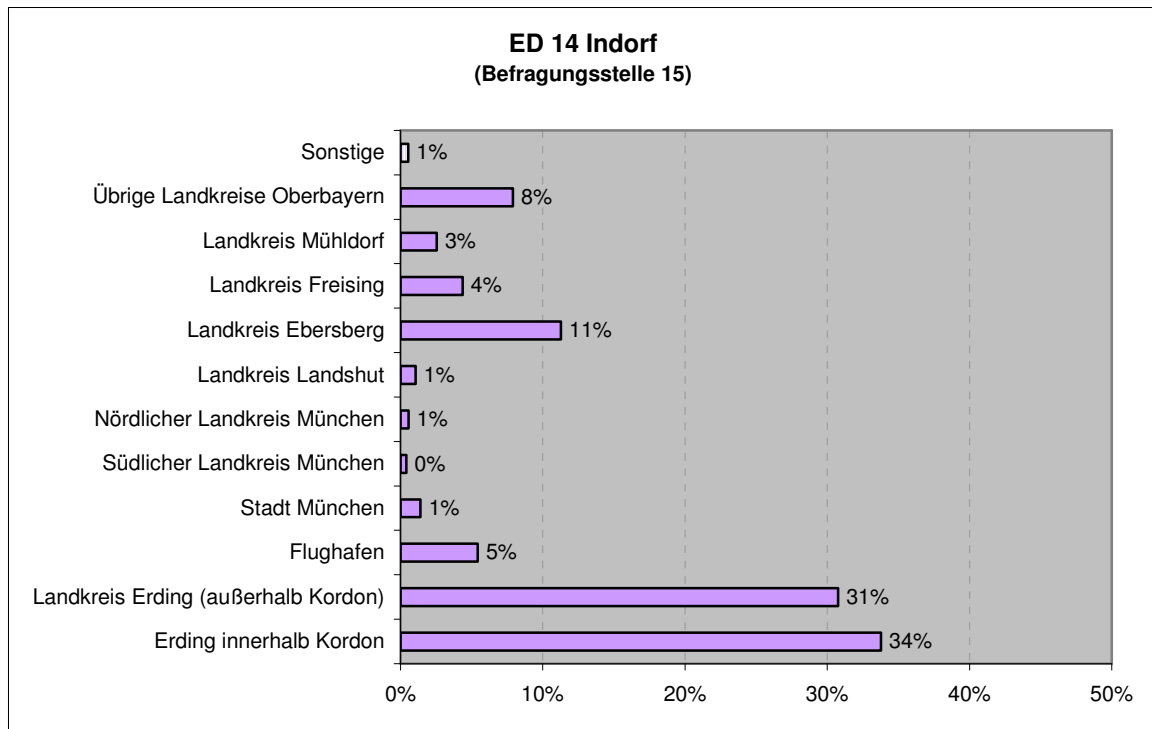
Befragungsrichtung stadtauswärts

Abb. 19: Befragungsstelle 13 GVS Salmannskirchen-Kinzlbach



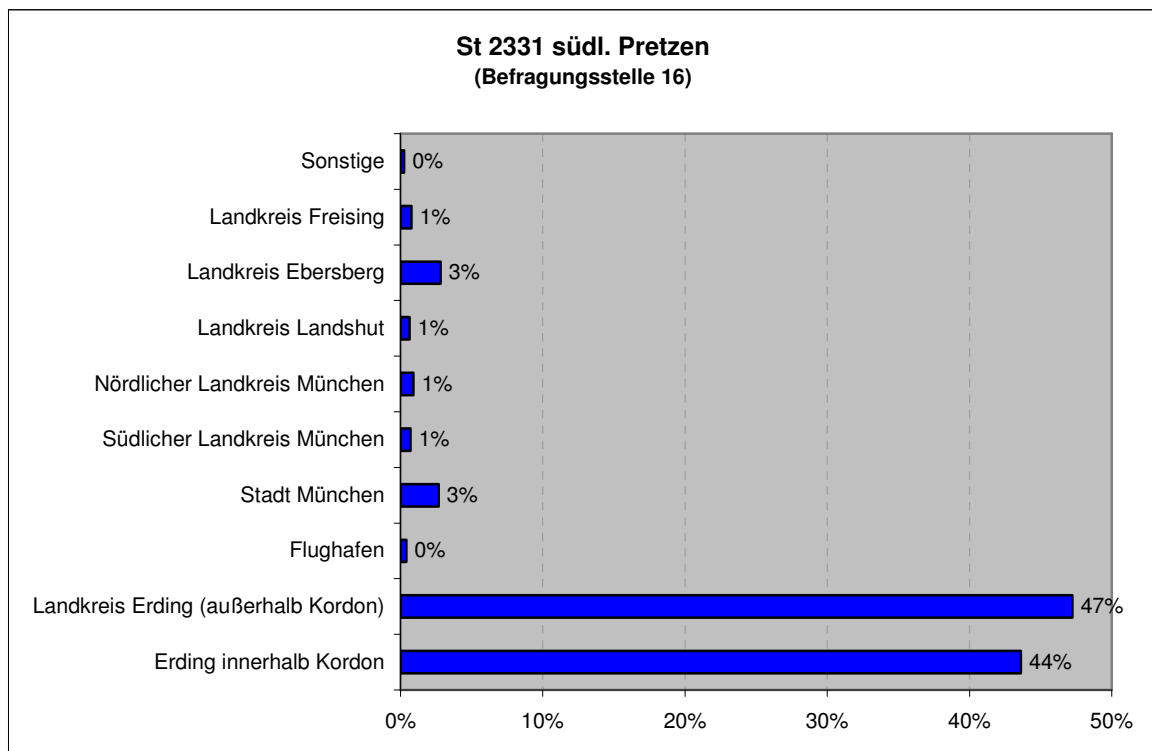
Befragungsrichtung stadtauswärts

Abb. 20: Befragungsstelle 14 St 2084 Ammersdorf



Befragungsrichtung stadtauswärts

Abb. 21: Befragungsstelle 15 ED 14 Indorf



Befragungsrichtung stadtauswärts

Abb. 22: Befragungsstelle 16 St 2331 südl. Pretzen

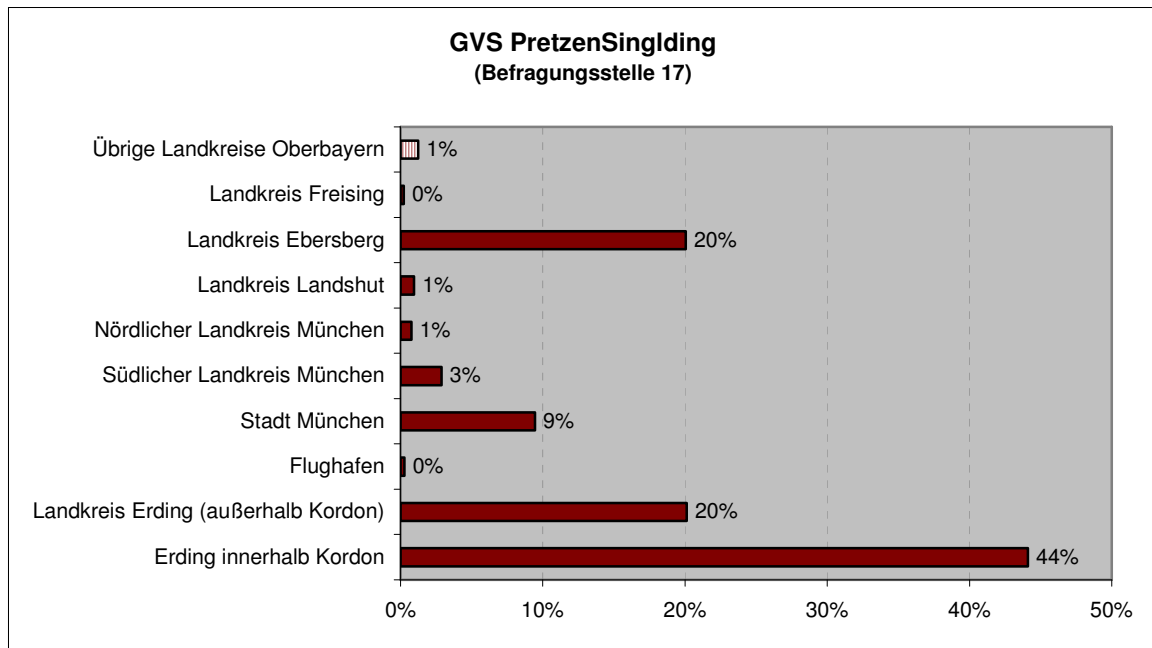


Abb. 23: Befragungsstelle 17 GVS Pretzen Singlding Befragungsrichtung stadtauswärts

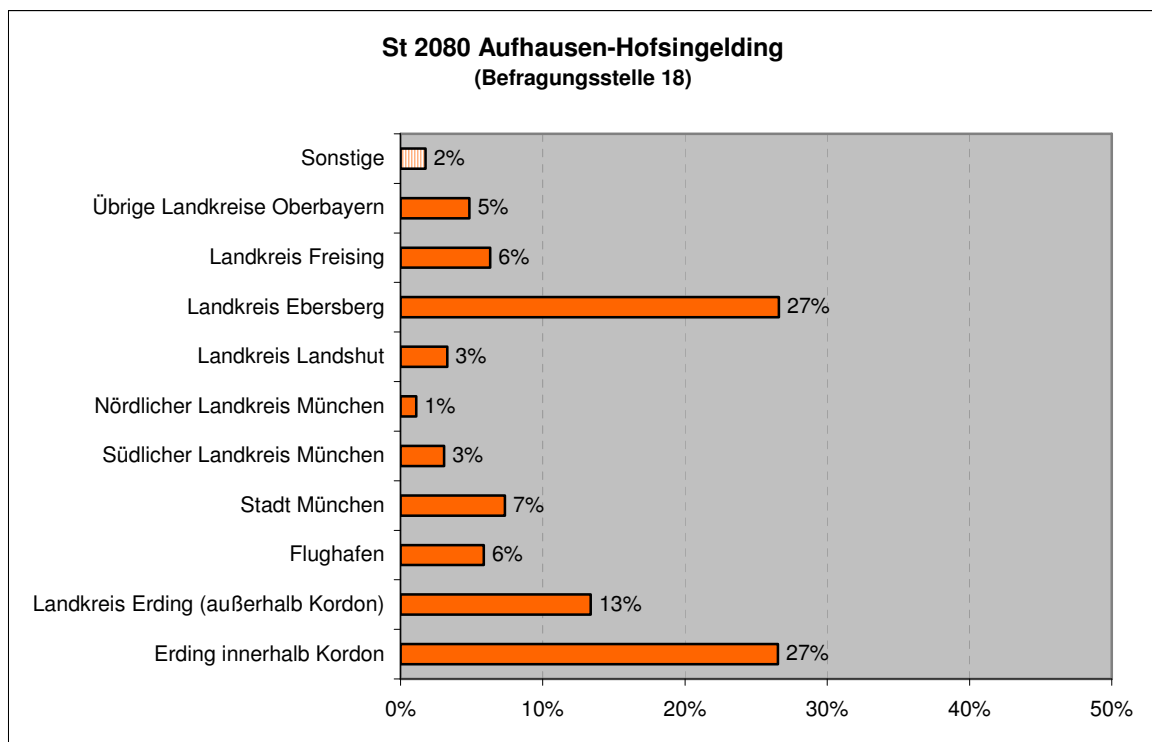
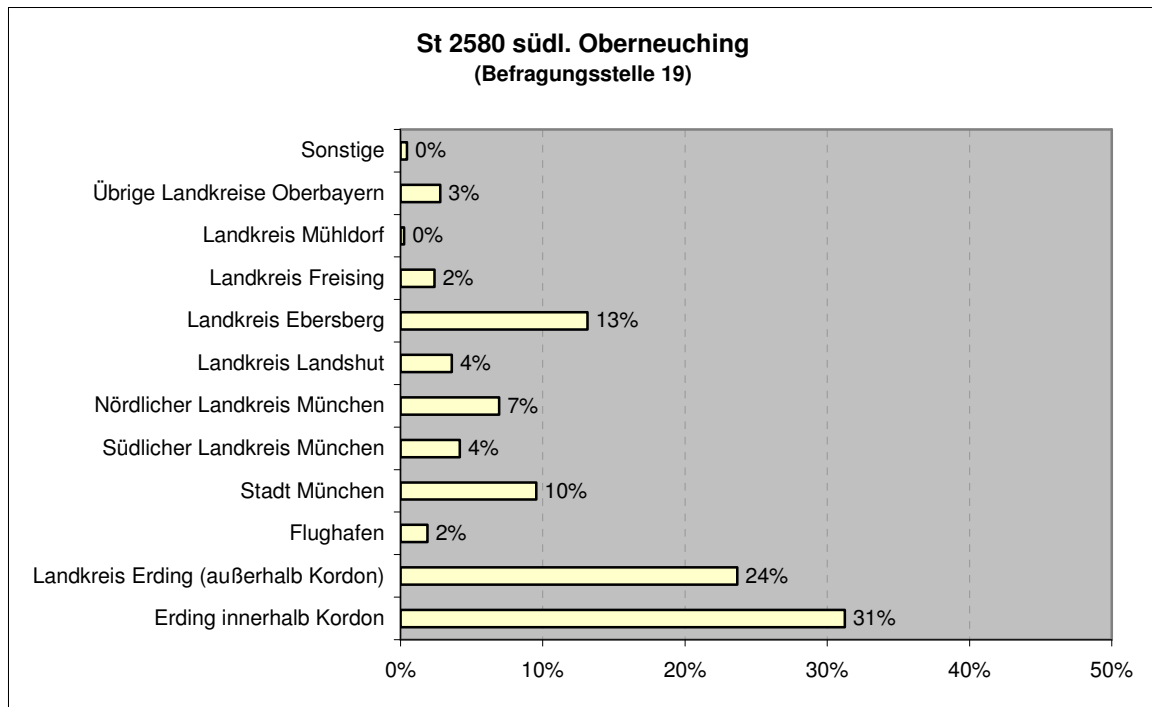
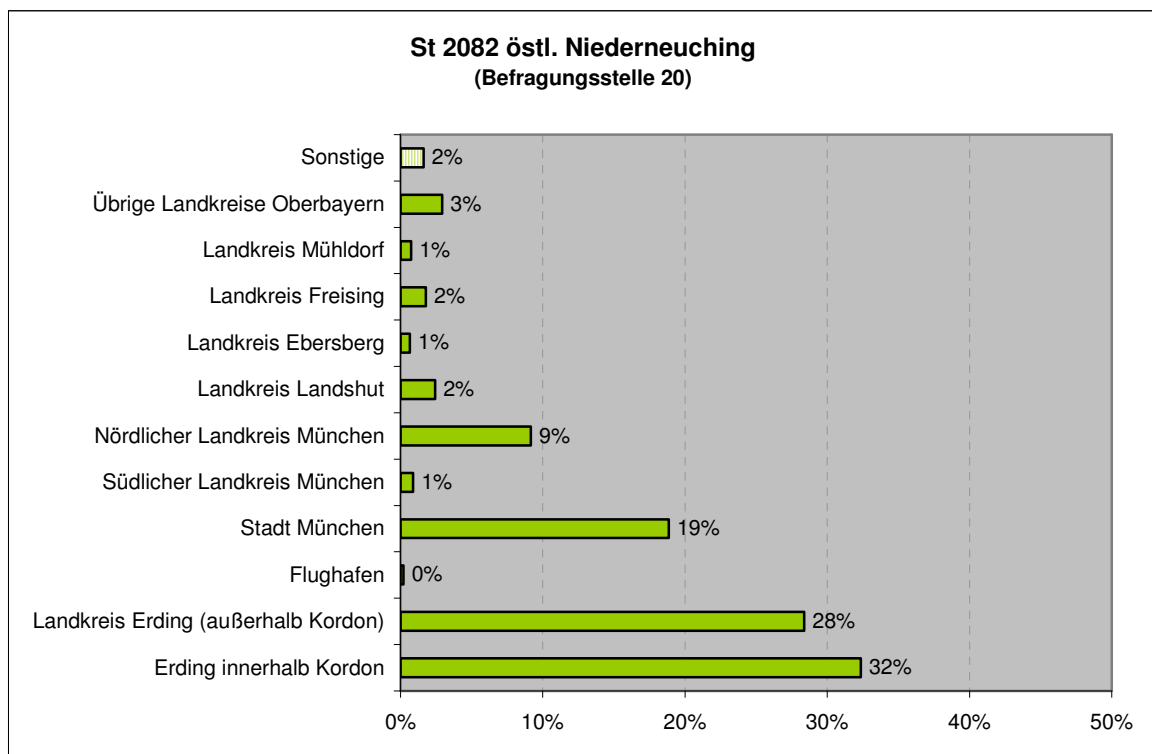


Abb. 24: Befragungsstelle 18 St 2080 Aufhausen-Hofsingelding Befragungsrichtung stadtauswärts



Befragungsrichtung stadtauswärts

Abb. 25: Befragungsstelle 19 St 2580 südl. Oberneuching



Befragungsrichtung stadteinwärts

Abb. 26: Befragungsstelle 20 St 2082 östl. Niederneuching

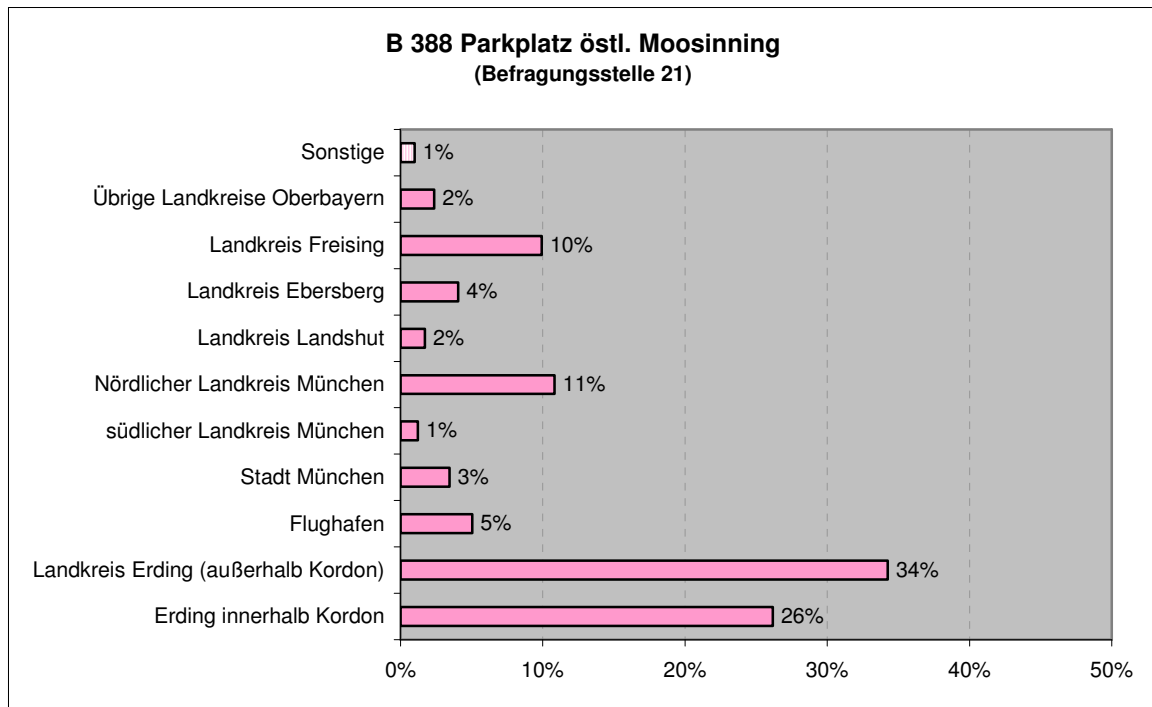


Abb. 27: Befragungsstelle 21 B 388 Parkplatz östl. Moosinning Befragungsrichtung stadteinwärts

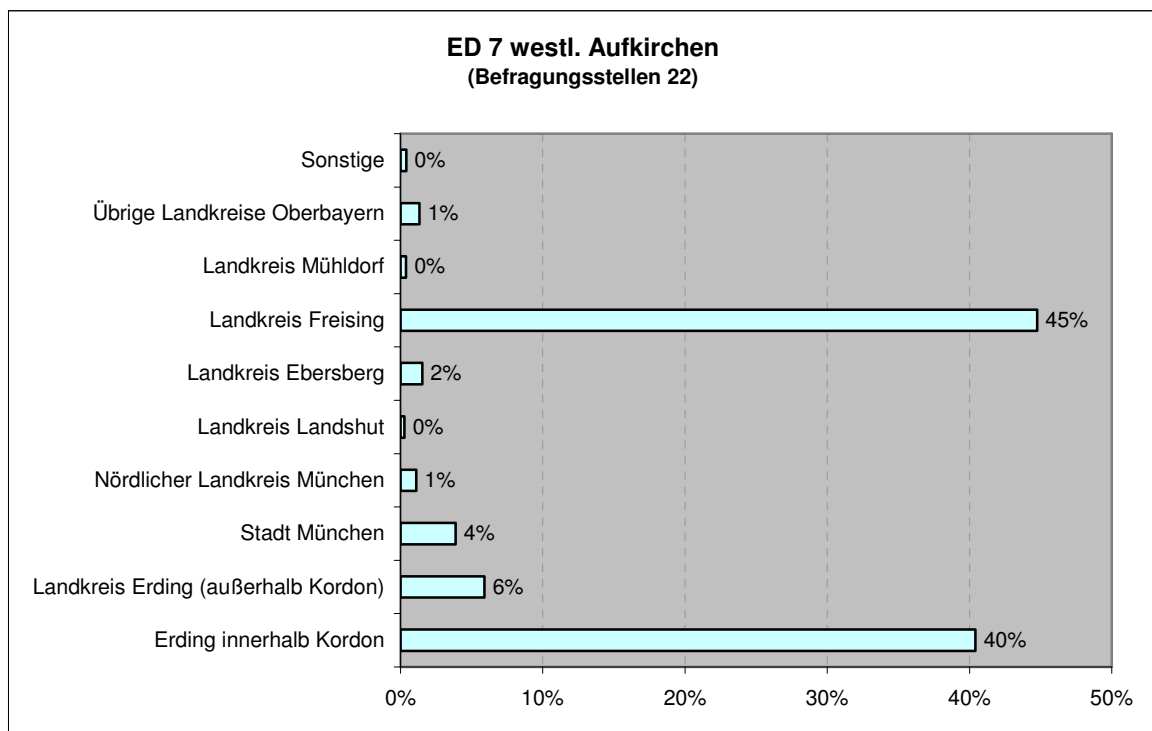


Abb. 28: Befragungsstelle 22 ED 7 westl. Aufkirchen Befragungsrichtung stadtauswärts

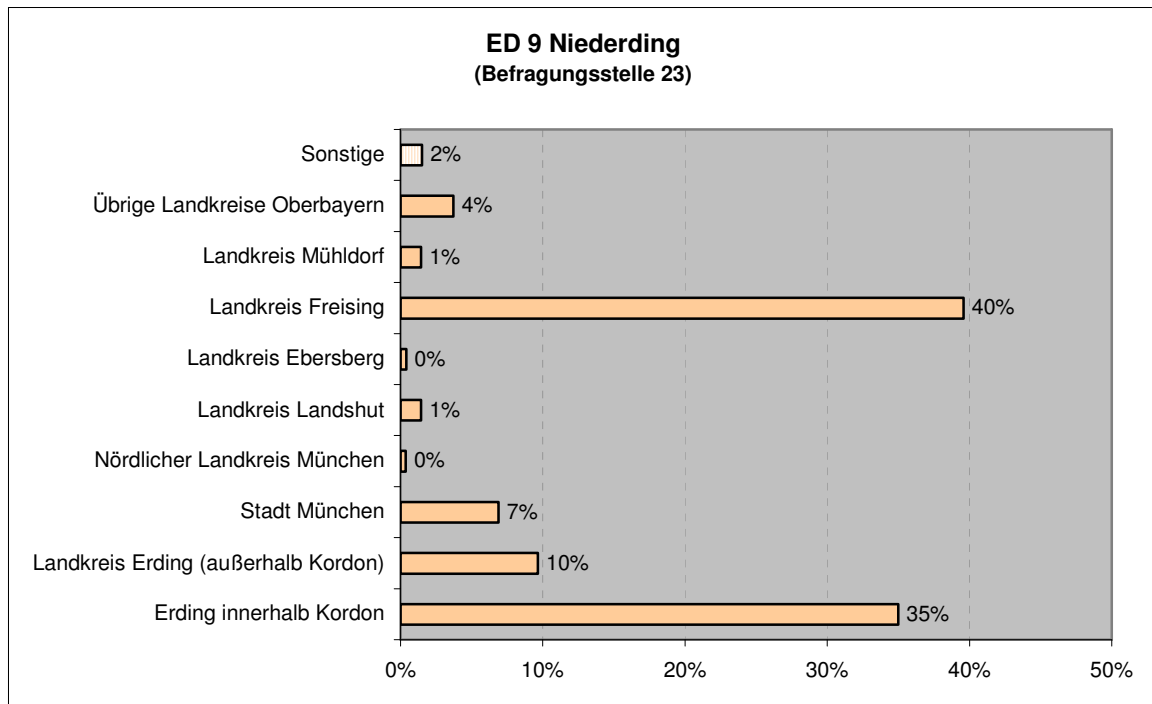
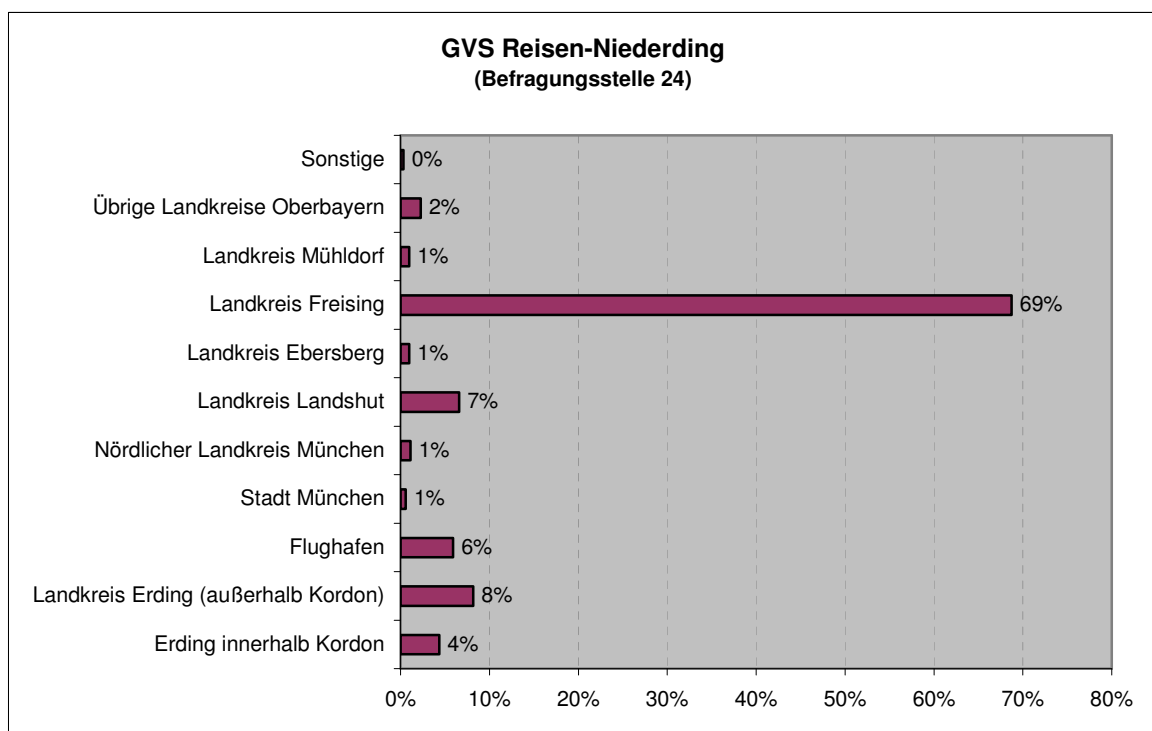
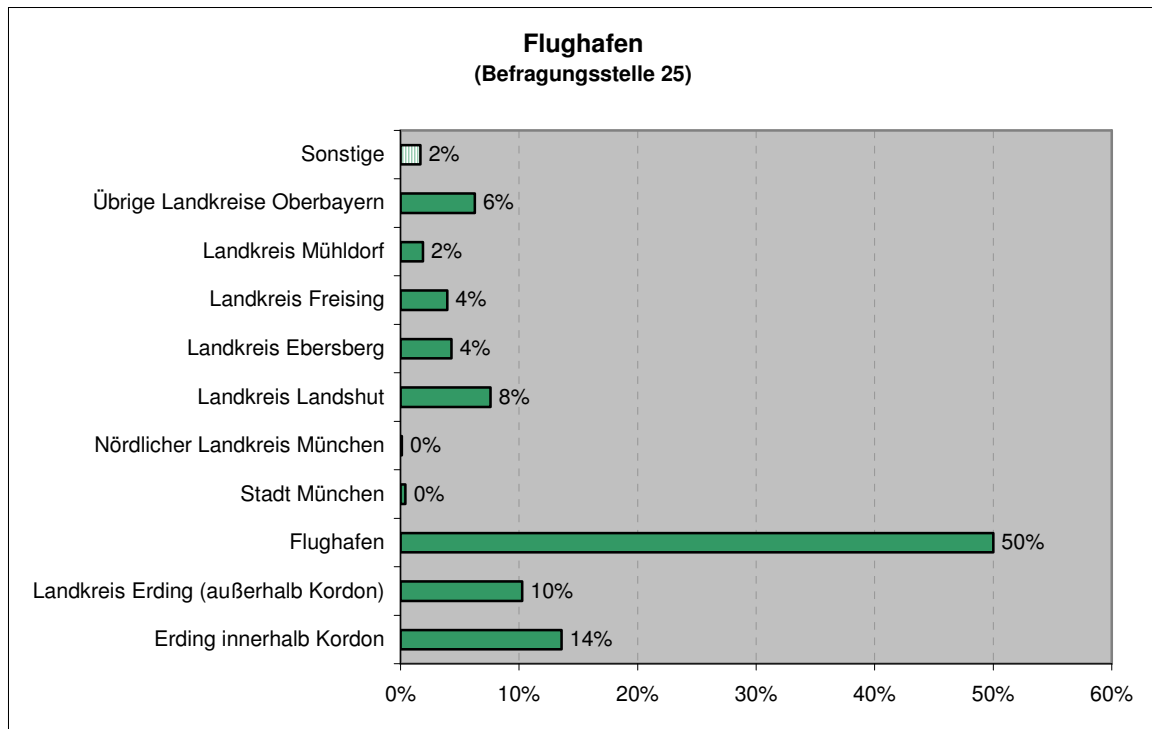


Abb. 29: Befragungsstelle 23 ED 9 Niederding



Befragungsrichtung stadteinwärts

Abb. 30: Befragungsstelle 24 GVS Reisen-Niederding



Befragungsrichtung stadteinwärts

Abb. 31: Befragungsstelle 25 St 2584 Flughafen

Die Befragungsstelle B2 Flughafen Erdinger Allee wurde in zwei Befragungsstellen gesplittet, wobei die Befragungsstelle 25 den rein flughafenbezogenen Kfz-Verkehr zeigt.

An den übrigen 22 Befragungsstellen beträgt der prozentuale Anteil des Flughafenverkehrs unter 10%. Hier dominieren eindeutig Fahrten im Landkreis Erding innerhalb und außerhalb des Untersuchungskordons sowie Landkreis Freising, welche ausschließlich regionale Verkehrsbeziehungen darstellen. Die übrigen Kfz-Fahrten von / zum Landkreis München und Stadt München sowie zu weiteren Landkreisen um Erding liegen prozentual betrachtet größtenteils unter 10%.

Den gesamten Fahrtbeziehungen liegen folgende Fahrtzwecke zugrunde.

Fahrtzweck ohne Flughafenverkehr:

Arbeit	47,5 %
Geschäftliche Erledigung	16,9 %
Private Erledigung und Einkauf	24,4 %
Freizeit	7,6 %
Ausbildung	3,6 %

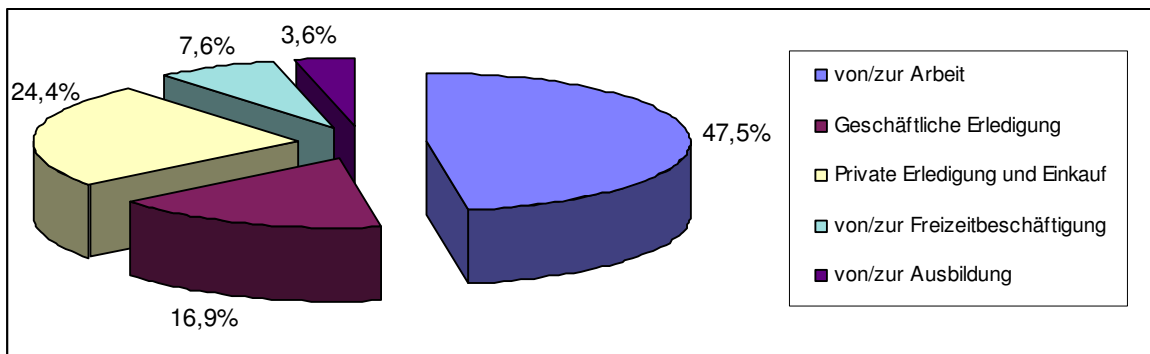


Abb. 32: Fahrtzweckverteilung

Fahrtzweck nur Flughafenverkehr:

Arbeit	59,3 %
Geschäftliche Erledigung	6,8 %
Private Erledigung und Einkauf	6,8 %
Passagier	12,0 %
Hol-/Bringdienst	13,3 %
Sonstiges	1,8 %

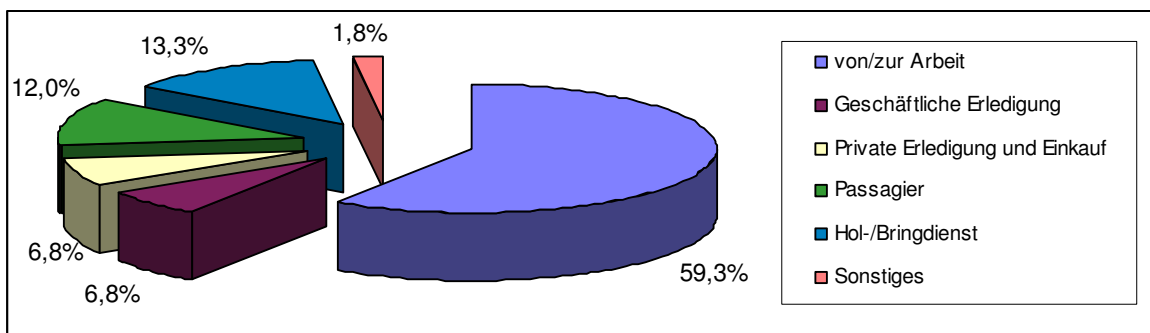


Abb. 33: Fahrtzweckverteilung

Der Anteil der arbeitsplatzgebundenen Fahrten beträgt im allgemeinen Verkehr 47,5 %. Private Erledigung ist mit 24,4 % an den Ortsveränderungen beteiligt. Die Ortsveränderungen, die im Zusammenhang mit den Arbeitswegen stehen, bestimmen also das Verkehrsgeschehen im ein- und ausstrahlenden Verkehr.

Der Anteil des Schwerverkehrs beträgt bezogen auf das Gesamtverkehrsaufkommen ca. 5 %.

Der durchschnittliche PKW Besetzungsgrad am Kordon liegt bei 1,29 Personen/Pkw.

Die Ergebnisse der Befragung wurden zur weiteren Analyse in einem mehrstufigen Verfahren auf den 24-Stunden-Wert hochgerechnet.

3.3.3 Knotenpunktzählungen

An insgesamt 13 Knotenpunkten wurden die Verkehrsströme getrennt nach Fahrrichtungen und Verkehrsmitteln erfasst. Die Lage der Zählstellen ist in der vorherigen Abbildung 4 dargestellt.

Die nachfolgend aufgelisteten Knotenstromzählungen fanden außerhalb der Stadt Erding in dem Zeitraum von 06:00 Uhr – 09:00 Uhr, 11:30 Uhr – 14:00 Uhr und 15:30 Uhr – 19:00 Uhr an folgenden Kreuzungen / Einmündungen statt:

K1	FTO / St 2084
K2	St2580 / St 2584
K3	ED19 / GVS Eichenkofen
K4	St 2331 / ED 2
K5	St 2331 / Eittinger Straße
K6	St 2082 / GVS Eichenkofen
K7	B 388 / ED 20
K8	St 2084 / ED 20
K9	FTO / B 388
K10	FTO / ED 7
K11	FTO / ED 9
K12	ED 9 / von-/nach Schwaig
K13	ED 5 / ED 9

Zusätzlich wurden im Rahmen der Fortschreibung des VEP Erding an weiteren 23 Knotenpunkten Zählungen durchgeführt, die zur Modellkalibrierung dringend notwendig waren. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Lage der innerstädtischen Knotenpunkte:

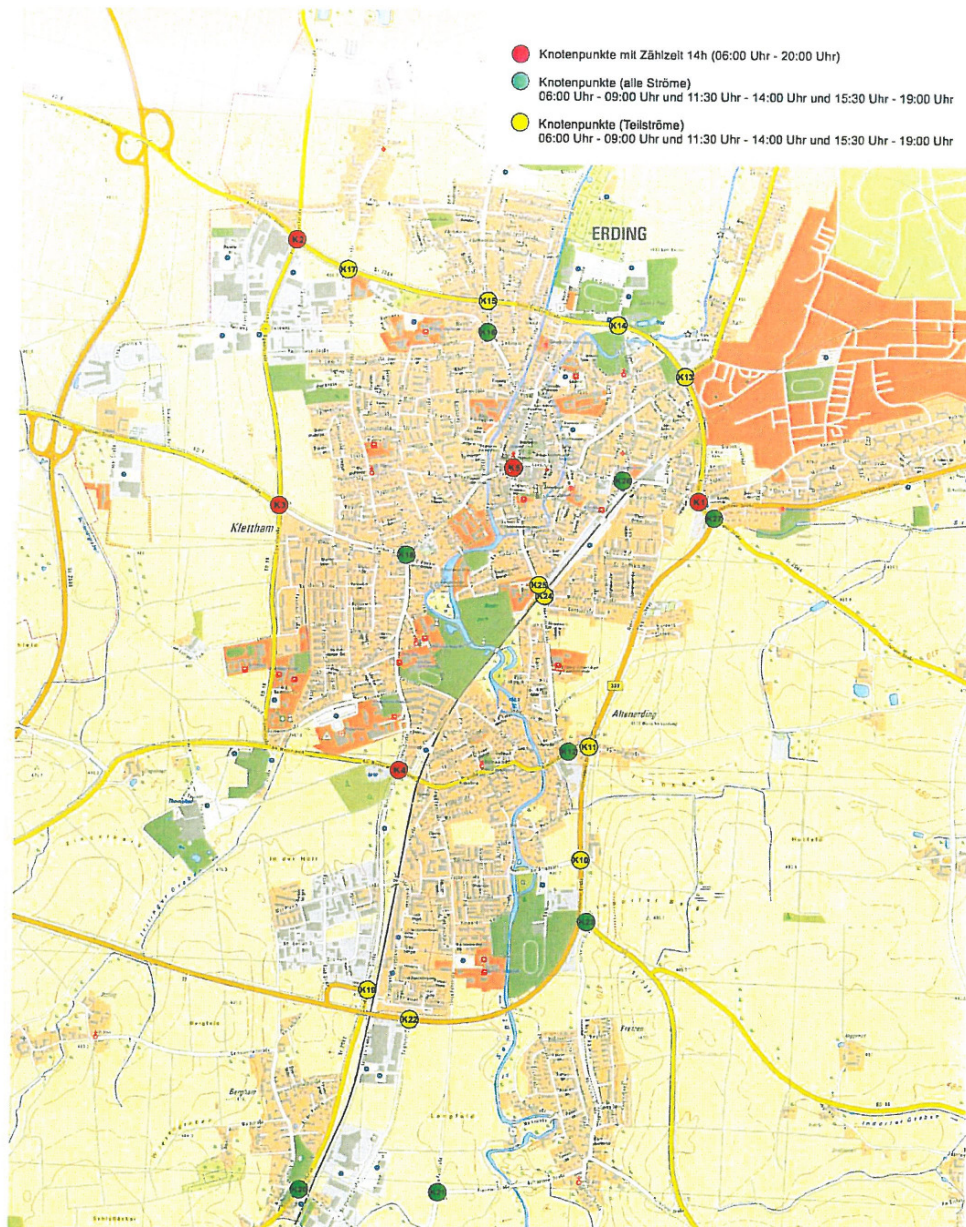


Abb. 34: Anzahl und Lage der innerstädtischen Knotenpunktzählungen

Folgende Knotenpunkte wurden innerhalb der drei Befragungs-/ Zählintervalle erfasst:

- K10 B 388 / Am Altwasser (nur Abbiegeströme)
- K11 B 388 / Ardeostraße (nur Abbiegeströme)
- K12 Haager Straße / Ardeostraße
- K13 Anton-Bruckner-Straße / Alte Römer Straße (nur Abbiegeströme)
- K14 Anton-Bruckner-Straße / Am Stadion (nur Abbiegeströme)
- K15 Anton-Bruckner-Straße / Johann-Sebastian-Bach-Straße (nur Abbiegeströme)
- K16 Freisinger Straße / Melkstattstraße
- K17 Anton-Bruckner-Straße / Dorfstraße (nur Abbiegeströme)
- K18 Münchener Straße / Dachauer Straße
- K19 Münchener Straße / Schlossallee (nur Abbiegeströme)
- K20 Schlossallee / Pretzener Straße
- K21 Lange Feldstraße / Pretzener Straße
- K22 B 388 / Berghamer Straße (nur Abbiegeströme)

K23 B 388 / St 2331 / Pretzener Straße
 K24 Haager Straße / Wilhelm-Dietz-Straße (nur Abbiegeströme)
 K25 Haager Straße / Am Bahnhof (nur Abbiegeströme)
 K26 Dorfener Straße / Am Bahnhof
 K27 B 388 / Dorfener Straße / St 2084

Zur gesicherten Hochrechnung der städtischen Verkehrsströme von Erding auf 24 Stunden-Werte wurden darüber hinaus an folgenden Knotenpunkten über 14 Stunden gezählt:

K1 Anton-Bruckner-Straße / Dorfener Straße / Rotkreuzstraße
 K2 Anton-Bruckner-Straße / Sigwolfstraße
 K3 Dachauer Straße / Sigwolfstraße
 K4 Am Wasserwerk / Münchner Straße / Bahnhofstraße
 K5 Lange Zeile / Schrankenplatz / Friedrich-Fischer-Straße

Die Hochrechnung der 8 – Stunden Werte auf den 24-Stunden-Verkehr erfolgte mit den Faktoren aus den 14-Stunden-Zählungen bzw. aus den automatischen 24-Stundenquerschnittszählungen sowie mit Faktoren, die für den Untersuchungsraum typisch sind (Kenntnisse aus früheren VU).

Die hochgerechneten Ergebnisse der Knotenpunktzählungen werden als Strombelastungen, nach Gesamt- und Schwerverkehr differenziert, ausgewertet.

Die nachfolgende Abbildung zeigt beispielhaft die Darstellungsweise der Knotenstromgraphiken. Sämtliche Knotenstromgraphiken sind im Anhang dieses Verkehrsgutachtens beigelegt.

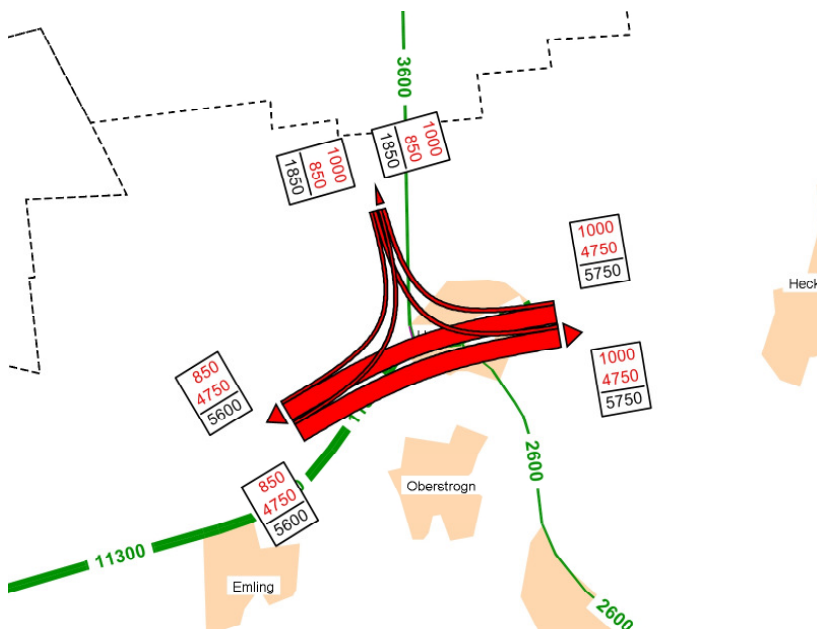


Abb. 35: Beispielhafte Darstellung von Knotenstromzählung K7-B 388/ED 20 bei Unterstrogn Kfz/24h

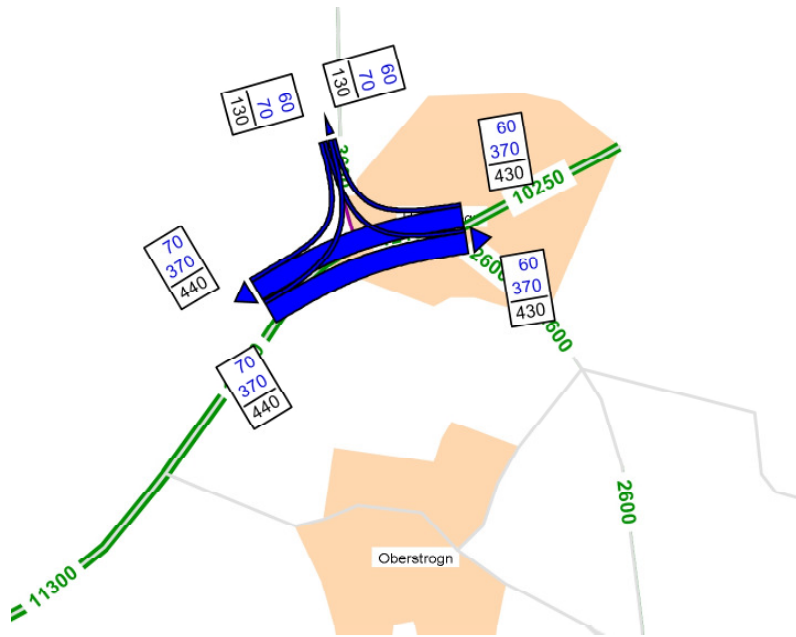


Abb. 36: Beispielhafte Darstellung von Knotenstromzählung Schwerverkehr K7-B
388/ED 20, SV-Kfz/24h

3.3.4 Querschnittszählungen

Ergänzend zur Befragung wurden an den Kordonstellen die begleitenden Querschnittszählungen über den Zeitraum von 06:00 Uhr – 20:00 Uhr durchgeführt.

Die Querschnittszählstellen befanden sich auf gleicher Höhe zu den Standorten der Befragungsstellen.

ZDA_T_Erding_Querschnitts ausgedruckt am: 08.07.2009 16:44

GANGLINIE

INGEVOST

Landkreis Erding (Bauvorhaben Kreisstraße ED99)
Zählstelle: Q10 B388 Unterstrogn
Zähltag: Donnerstag, 02.04.2009
Zählzeit: 06:00 Uhr - 20:00 Uhr

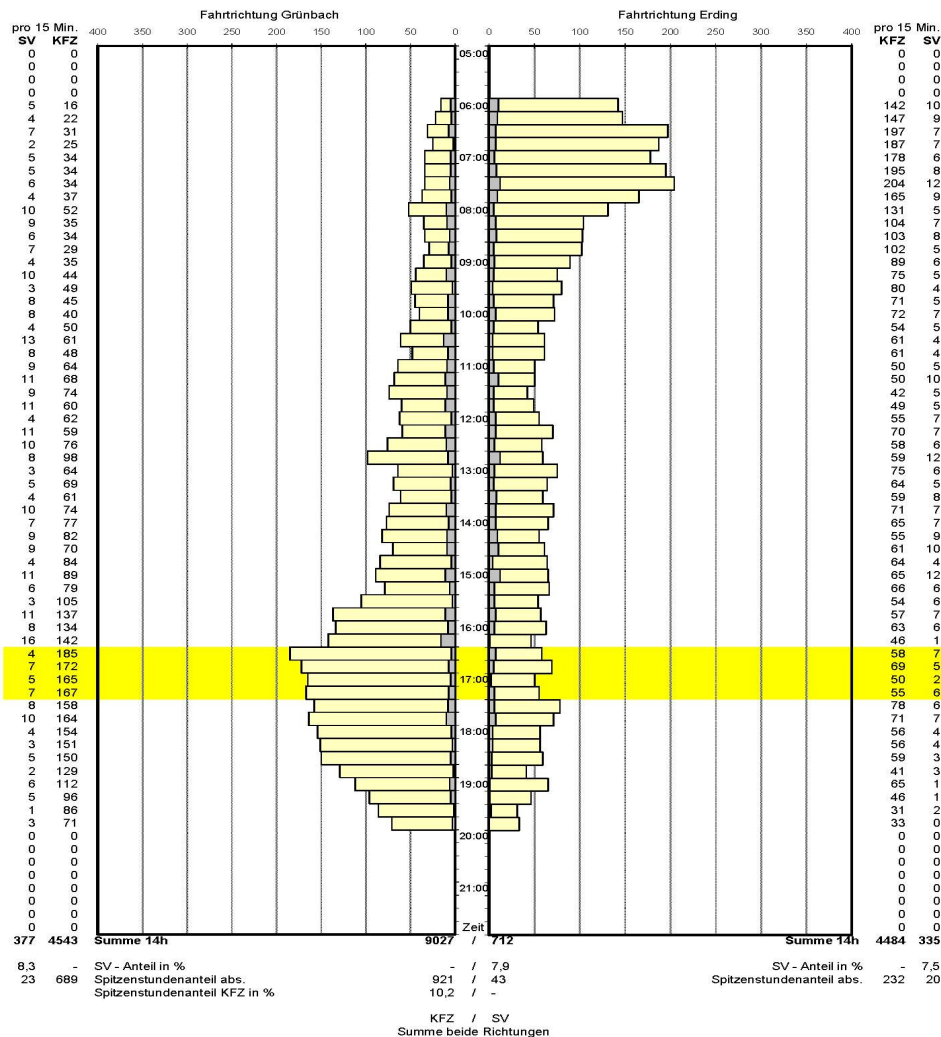


Abb. 37: Ganglinie Querschnittszählung Q10 - Beispiel

Querschnitt	Fahrrichtung	Kordon	14-Stunden	
			Kfz	SV
Q10 (B 388 östl. Unterstrogn)	Grünbach	aus	4543	377
	Erding	ein	4484	335

Tab. 4: Querschnittszählung an einer Befragungsstelle

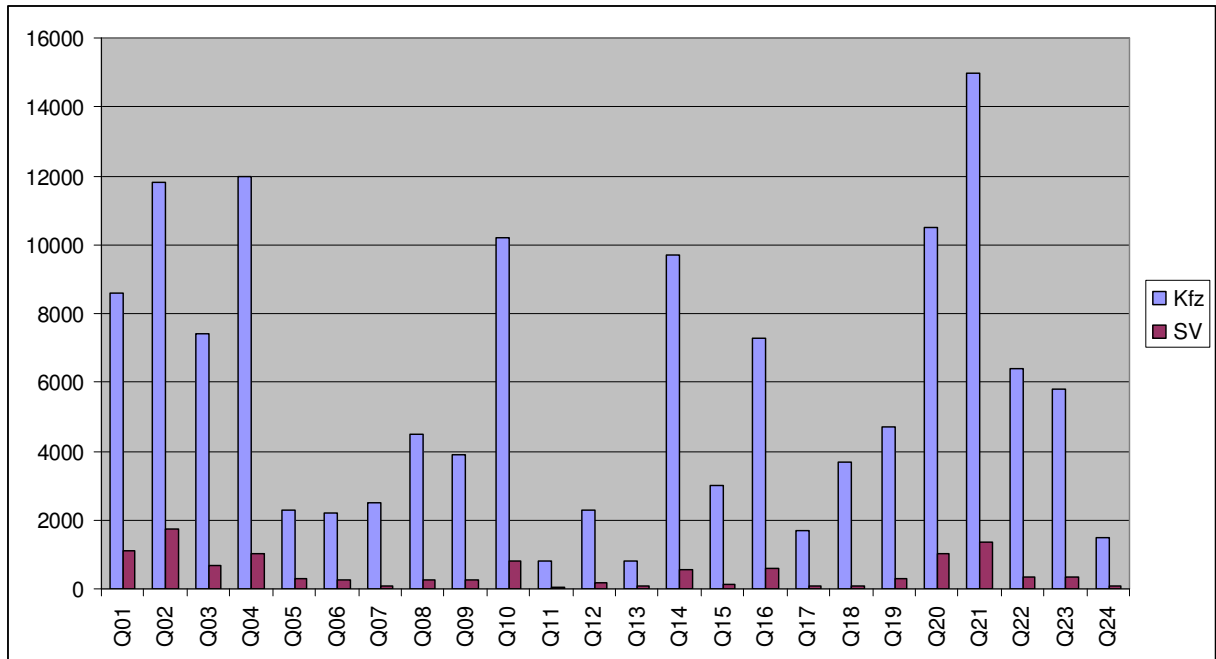


Abb. 38: Hochrechnung der Querschnittszählung (24-Stunden)

Die Hochrechnung der 14-Stunden-Zählungen auf 24-Stunden-Verkehr werktags erfolgte mit den Faktoren 1,07 – 1,17 im Personenverkehr und mit den Faktoren 1,09 – 1,12 im Schwerverkehr, je nach der Erhebungsstelle.

Mit den Ergebnissen der Querschnittszählung konnte die Hochrechnung der Befragungsdaten abgesichert werden.

Der SV – Anteil lag je nach Erhebungsstelle zwischen 3%(Q18) – 13%(Q05).

Die folgenden Abbildungen zeigen das erhobene Verkehrsaufkommen an den gezählten Straßenquerschnitten von 20 Befragungsstellen. Getrennt für den Kfz- und Schwerverkehr/24h.

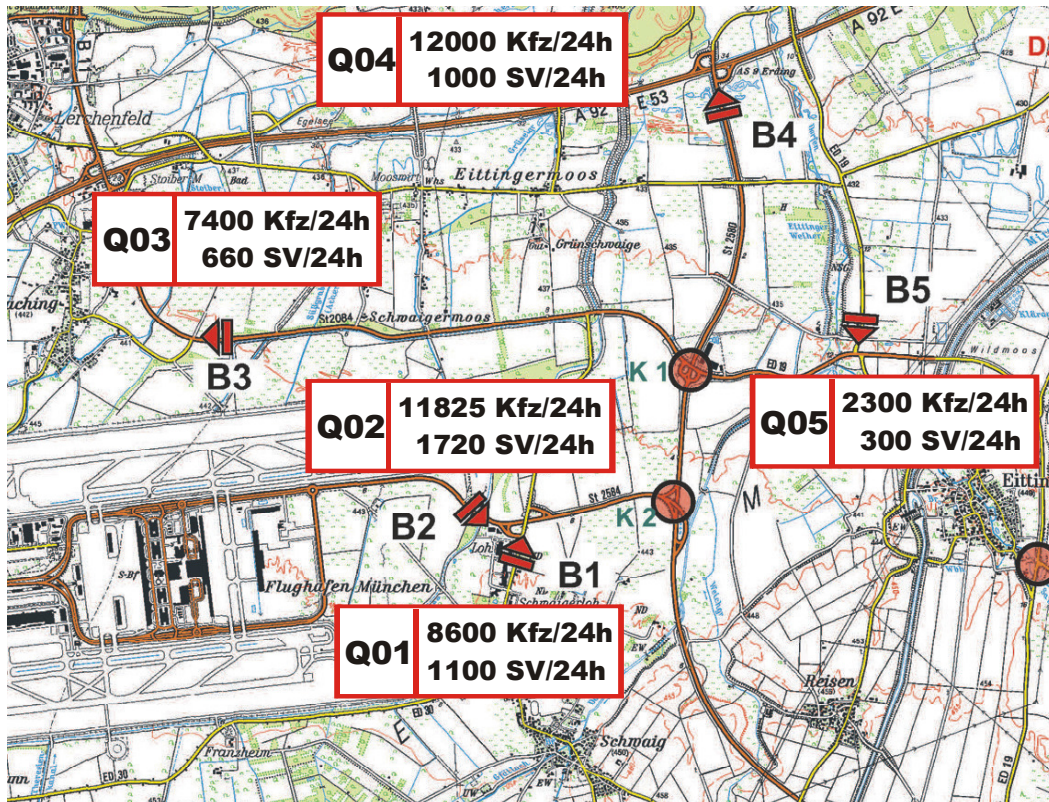


Abb. 39: Querschnittszählung, Kfz/24h

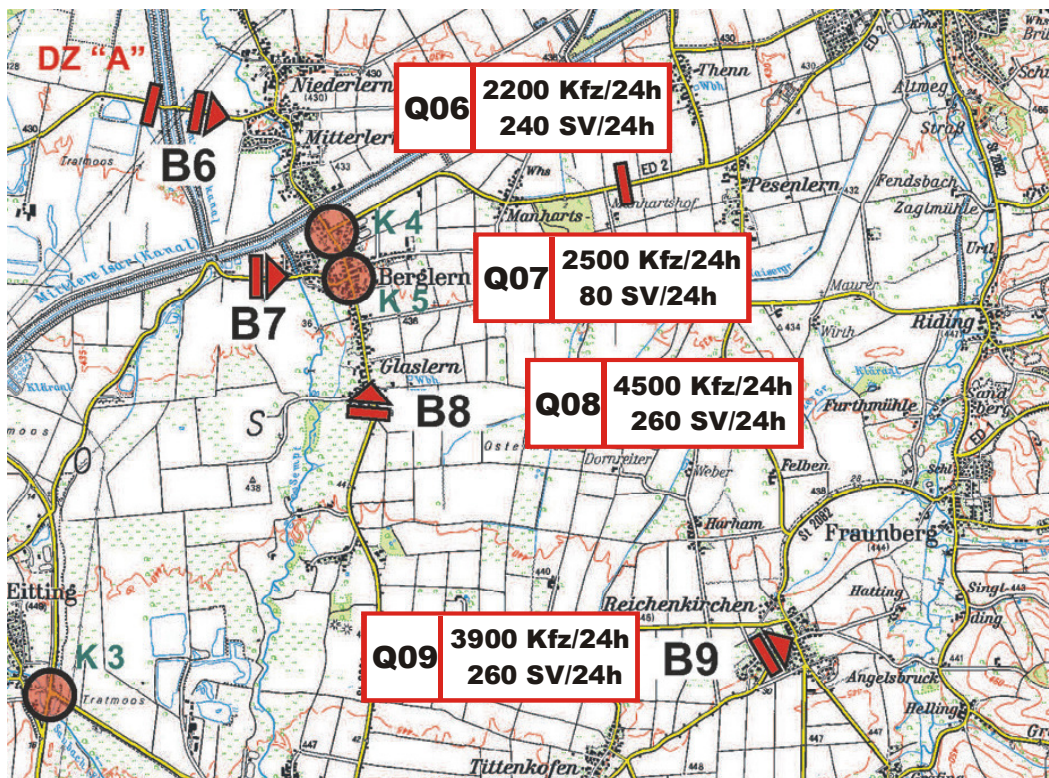


Abb. 40: Querschnittszählung, Kfz/24h

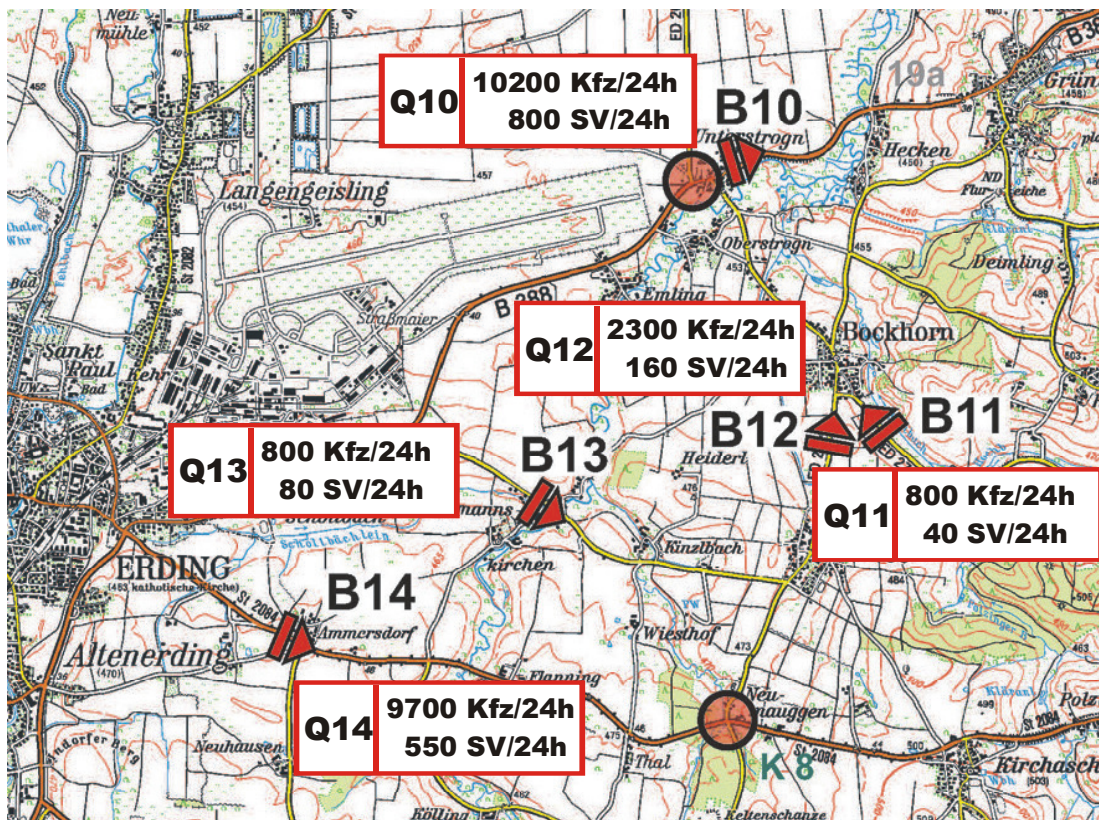


Abb. 41: Querschnittszählung, Kfz/24 h

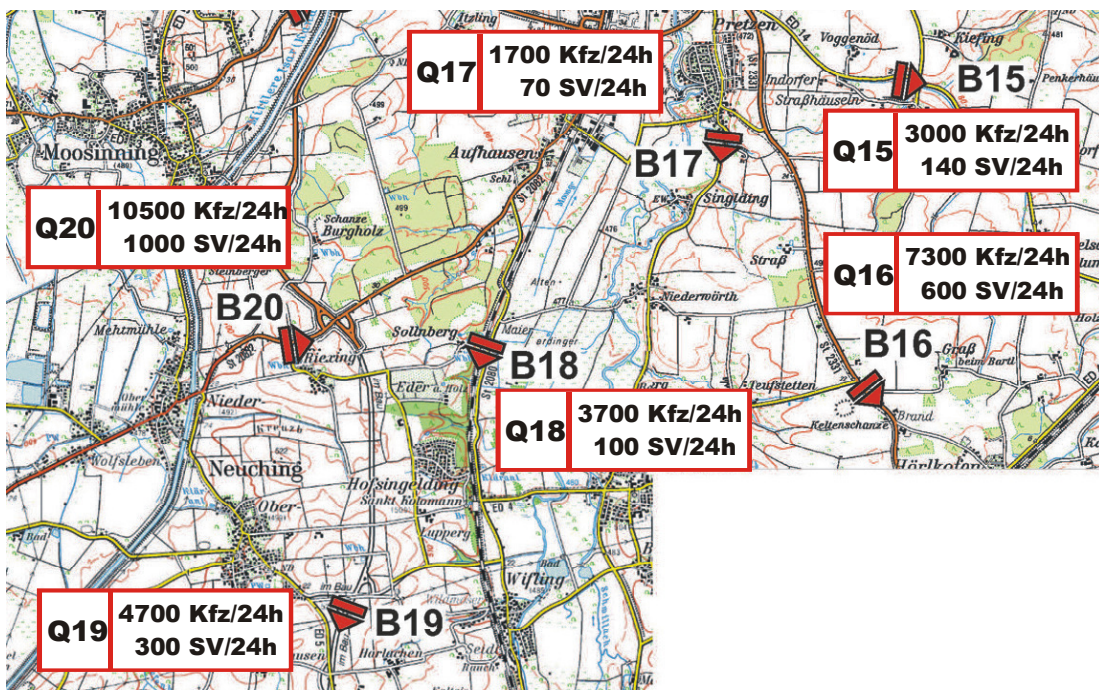


Abb. 42: Querschnittszählung, Kfz/24 h

3.3.5 Automatische Querschnittszählungen

Ergänzend zur Befragung und Querschnitts-/Knotenpunktzählung wurde über den Zeitraum 24h automatische Querschnittszählungen an ausgewählten in Ost-West-Richtung verlaufenden Verbindungsstraßen (z.B. ED 20 und ED 2 bei Berglern) durchgeführt, um einen genauen Aufschluss über die Verkehrsbelastung auf dem nachgeordneten Straßennetz genau zu erhalten.

Folgende Standorte wurden für die automatischen Zählungen ausgewählt:

- GVS bei Mitterlern
- Kreisstrasse ED 2 zwischen Berglern und Psenlern
- GVS Tittenkofen – Eichenkofen
- GVS Oberding - Halbergmoos

Mit den Ergebnissen konnte die Hochrechnung der übrigen Zählraten weiter abgesichert werden.

Landkreis Erding (Kreisstraße ED99)
Dauerquerschnittszählung von Mo., 30.03.09 bis Mo., 06.04.09
Querschnitt: Mitterlern (A) DZ "A"
Zusammenfassung der Erhebungstage

24h-Betrachtung

Tag	Fahrtrichtung Westen		Fahrtrichtung Osten		beide Fahrtrichtungen	
	KFZ/24h	SV/24h	KFZ/24h	SV/24h	KFZ/24h	SV/24h
Mo 30.03.09	1.053	82	1.010	67	2.063	149
Di 31.03.09	1.079	85	1.077	85	2.156	170
Mi 01.04.09	1.959	111	1.050	96	2.119	207
Do 02.04.09	1.139	101	1.135	90	2.274	191
Fr 03.04.09	1.170	97	1.170	88	2.340	185
Sa 04.04.09	788	36	757	26	1.545	62
So 05.04.09	607	6	594	4	1.201	10
DTV alle Tage	986	74	970	65	1.957	139
DTV werktags	1.102	95	1.088	85	2.190	180
DTV DiDo	1.096	99	1.087	90	2.183	189
DTV SaSo	698	21	676	15	1.373	36

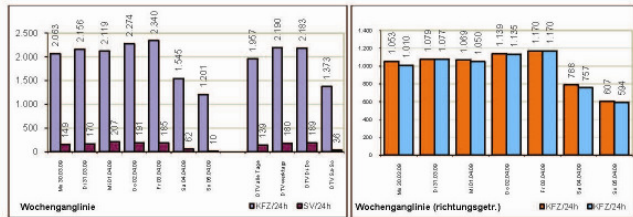


Abb. 43: Zusammenfassung der Ergebnisse – automatische Zählung GVS Mitterlern

Landkreis Erding (Kreisstraße ED99)
Dauerquerschnittszählung von Mo., 30.03.09 bis Mo., 06.04.09
Querschnitt: ED2 zw. Berglern und Psenlern (B) DZ "B"
Zusammenfassung der Erhebungstage

24h-Betrachtung

Tag	Fahrtrichtung Westen		Fahrtrichtung Osten		beide Fahrtrichtungen	
	KFZ/24h	SV/24h	KFZ/24h	SV/24h	KFZ/24h	SV/24h
Mo 30.03.09	1.810	36	1.883	53	3.693	89
Di 31.03.09	1.833	36	1.902	42	3.735	78
Mi 01.04.09	1.839	42	1.872	51	3.711	93
Do 02.04.09	1.879	42	2.003	59	3.883	101
Fr 03.04.09	2.009	34	2.068	58	4.077	92
Sa 04.04.09	1.414	13	1.518	17	2.930	30
So 05.04.09	1.000	2	1.106	8	2.106	10
DTV alle Tage	1.683	29	1.764	41	3.448	70
DTV werktags	1.874	38	1.946	53	3.820	91
DTV DiDo	1.850	40	1.926	51	3.776	91
DTV SaSo	1.207	8	1.311	13	2.518	20

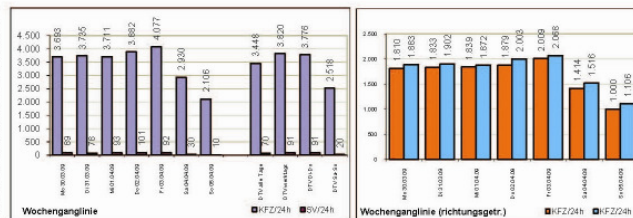


Abb. 44: Zusammenfassung der Ergebnisse – automatische Zählung ED 2 zw. Berglern und Psenlern

Landkreis Erding (Kreisstraße ED99)
Dauerquerschnittszählung von Mo., 30.03.09 bis Mo., 06.04.09
Querschnitt: GVS Tittenkofen - Eichenkofen **DZ "C"**
Zusammenfassung der Erhebungstage

24h-Betrachtung

Tag	Fahrtrichtung Eichenkofen		Fahrtrichtung Tittenkofen		beide Fahrtrichtungen	
	KFZ/24h	SV/24h	KFZ/24h	SV/24h	KFZ/24h	SV/24h
Mo 30.03.09	1.075	104	1.035	95	2.110	199
Di 31.03.09	1.084	122	1.120	140	2.204	262
Mi 01.04.09	1.130	109	1.119	109	2.248	218
Do 02.04.09	1.083	137	1.099	131	2.182	268
Fr 03.04.09	1.111	108	1.220	128	2.331	236
Sa 04.04.09	646	33	716	54	1.362	87
So 05.04.09	540	6	658	10	1.198	16
DTV alle Tage	953	88	995	95	1.948	184
DTV werktage	1.097	116	1.118	121	2.215	237
DTV Di-Do	1.099	123	1.112	127	2.211	249
DTV Sa-So	593	20	687	32	1.280	52

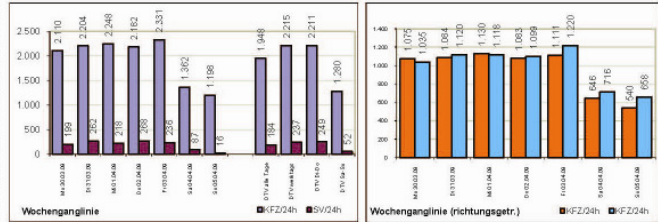


Abb. 45: Zusammenfassung der Ergebnisse – automatische Zählung GVS Tittenkofen – Eichenkofen

Landkreis Erding (Kreisstraße ED99)
Dauerquerschnittszählung von Mi., 06.05.09 bis Mo., 11.05.09
Querschnitt: GVS Oberding - Halbergmoos **DZ "D"**
Zusammenfassung der Erhebungstage

24h-Betrachtung

Tag	Fahrtricht. Halbergmoos		Fahrtrichtung Oberding		beide Fahrtrichtungen	
	KFZ/24h	SV/24h	KFZ/24h	SV/24h	KFZ/24h	SV/24h
Mi 06.05.09	580	15	569	20	1.149	35
Do 07.05.09	699	33	743	30	1.442	63
Fr 08.05.09	661	35	657	24	1.318	59
Sa 09.05.09	413	16	401	15	814	31
So 10.05.09	392	4	374	0	766	4
Mo 11.05.09	594	23	619	22	1.213	45
DTV alle Tage	557	21	561	19	1.117	40
DTV werktage	634	27	647	24	1.281	51
DTV Di-Do	640	24	656	25	1.296	49
DTV Sa-So	403	10	388	8	790	18

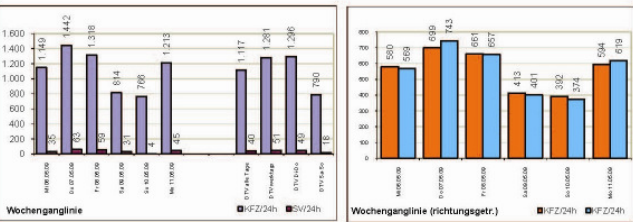


Abb. 46: Zusammenfassung der Ergebnisse – automatische Zählung GVS Oberding und Halbergmoos

Ergänzend zu den durchgeführten automatischen Querschnittszählungen wurden die über das ganze Jahr laufenden automatischen Verkehrszählungen an der Erdinger Allee herangezogen, um die im April/Mai erhobenen Verkehrszahlen im Vergleich zum Jahresdurchschnitt plausibel einordnen zu können.

Automatische Zählwerte Autobahndirektion Mai-Juni 2009
Ermittlung Hochrechnung St2584

		24h			
		Richtung Erding		Richtung Flughafen	
		Kfz	Lkw	Kfz	Lkw
01. Mai	Freitag	7865	455	7751	328
02. Mai	Samstag	7297	610	7161	531
03. Mai	Sonntag	8153	413	8037	412
04. Mai	Montag	11918	1577	12193	1531
05. Mai	Dienstag	11919	1541	11961	1471
06. Mai	Mittwoch	12081	1570	11846	1467
07. Mai	Donnerstag	12178	1567	12073	1463
08. Mai	Freitag	12300	1604	11894	1392

Abb. 47: Automatische Zählung Erdinger Allee über das ganze Jahr 2009.

Die Abbildung zeigt deutlich, dass die Verkehrserhebungen in den Monaten mit höherem Verkehrsaufkommen stattgefunden haben. An der Erdinger Allee speziell wurde der 24-

Stundenwert von 24.300 Kfz/24h (Donnerstag) aus der automatischen Querschnittszählung zur Hochrechnung der 9-Stunden-Befragungsintervalle verwendet.

3.4 Auswertung des Gesamtverkehrsaufkommens

3.4.1 Allgemein

Die erhobenen Befragungsdaten wurden auf die Plausibilität der Herkunft- und Zielangaben geprüft und auf der Basis der Verkehrszelleneinteilung verschlüsselt. Die Hochrechnung erfolgte auf der Basis der begleitenden Querschnittszählungen zur Befragung sowie die automatischen Querschnittszählungen.

Für die einzelnen Befragungsstellen wurden die Teilstreckenmatrizen erzeugt, die dann zu einer Kordonmatrix mittels eines zweistufigen Verfahrens umgerechnet wurden.

Durch die erhobenen Verkehrsdaten wird ein detaillierter Überblick über die Verkehrsnachfrage geschaffen.

Die Auswertung des vorhandenen Kfz-Verkehrs erfolgte als Summe von Personen- und Schwerverkehr in Form einer Beziehungsmatrix.

Die folgende Tabelle zeigt das Verkehrsaufkommen im Analysezustand 2009, aufgegliedert nach den einzelnen Verkehrsarten im Untersuchungsgebiet: Binnenverkehr, Ziel-/Quellverkehr und Durchgangsverkehr:

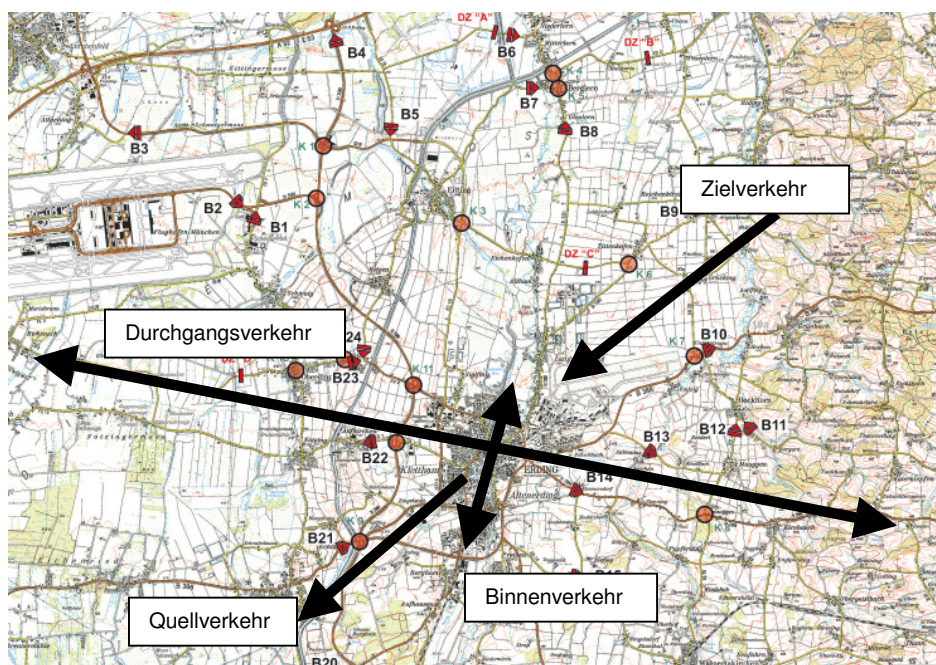


Abb. 48: Erläuterungsbild Ziel-/QV/DV/BV

	MIV (Kfz/24h)	%
Binnenverkehr (inkl. Wirtschaftsverkehr)	84.500	43%
Ziel-/Quellverkehr (incl. Flughafen)	83.000	42%
Durchgangsverkehr (incl. Flughafen)	28.200	15%
Summe	196.000	100%

Tab. 5: Verkehrsaufkommen in Kfz-Fahrten / 24h, getrennt nach Verkehrsarten

Im Vergleich der Verkehrsarten zeigt sich die überragende Bedeutung des Binnen- und Quell-/Zielverkehrs mit einem prozentualen Anteil von jeweils über 40%. Das Durchgangsverkehrsvolumen im gesamten Untersuchungsgebiet beträgt ohne Flughafen ca. 10% vom Gesamtverkehrsaufkommen und ca. 15% mit Berücksichtigung des Flughafens München. Das flughafenbezogene Verkehrsaufkommen selbst beträgt ca. 13.800 Kfz/24h und nimmt mit ca. 7% des Gesamtverkehrsaufkommens keine dominante Stellung im Verkehrsgeschehen ein.

Der Schwerverkehrsanteil lag bei ca. 5% am Gesamtverkehrsaufkommen. Es ist daher davon auszugehen, dass der Anteil des Mautflüchtlingsverkehrs vernachlässigbar ist.

3.4.2 Quell- /Zielverkehr

42% des erfassten Verkehrs ist als Quell-/Zielverkehr zu bezeichnen. Dies sind alle Verkehre, welche im Untersuchungsgebiet entstehen.

Im einzelnen sind folgende bedeutenden Anteile des Quell-/Zielverkehrs an diesen Querschnitten hervorzuheben.

Q1020 - B 388 Richtung Moosinning – mit ca. 9.500 Kfz/24h(63%) an der Gesamtquerschnittsbelastung

Q1001 – St2584 von/nach Flughafen mit ca. 4.200 Kfz/24h(40%) an der Gesamtquerschnittsbelastung

Q1019 – St2082 von/nach Neuching mit ca. 3.200Kfz/24h(32%) an der Gesamtquerschnittsbelastung

Im Allgemeinen ist festzustellen, dass die Verkehrsbeziehungen an den einzelnen Kordonstellen größtenteils von/nach der Stadt Erding orientiert sind.

Folgende Abbildungen zeigen die stärkste Verkehrsbeziehungen im allgemeinen Verkehr (ohne Flughafen) an ausgewählten Kordonstellen.

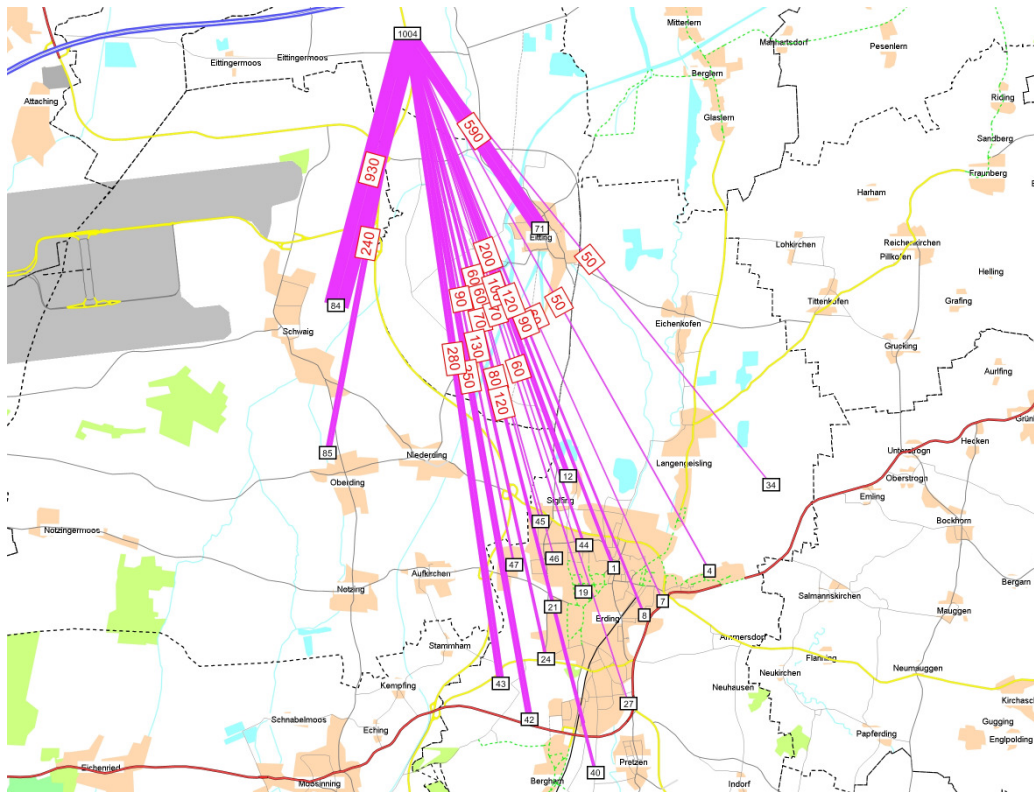


Abb. 51: Verkehrsspinne Kfz am Kordon 1004 - St 2580 (FTO), Kfz/24h.

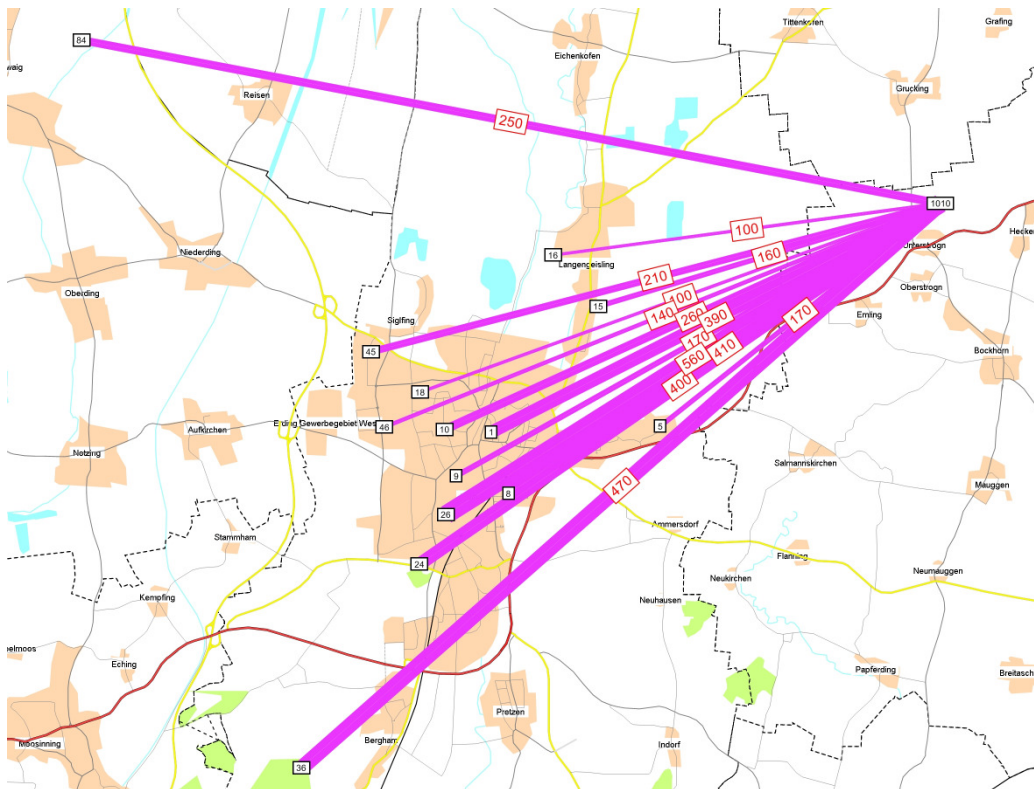


Abb. 52: Verkehrsspinne Kfz am Kordon 1010 - B 388, Kfz/24h.

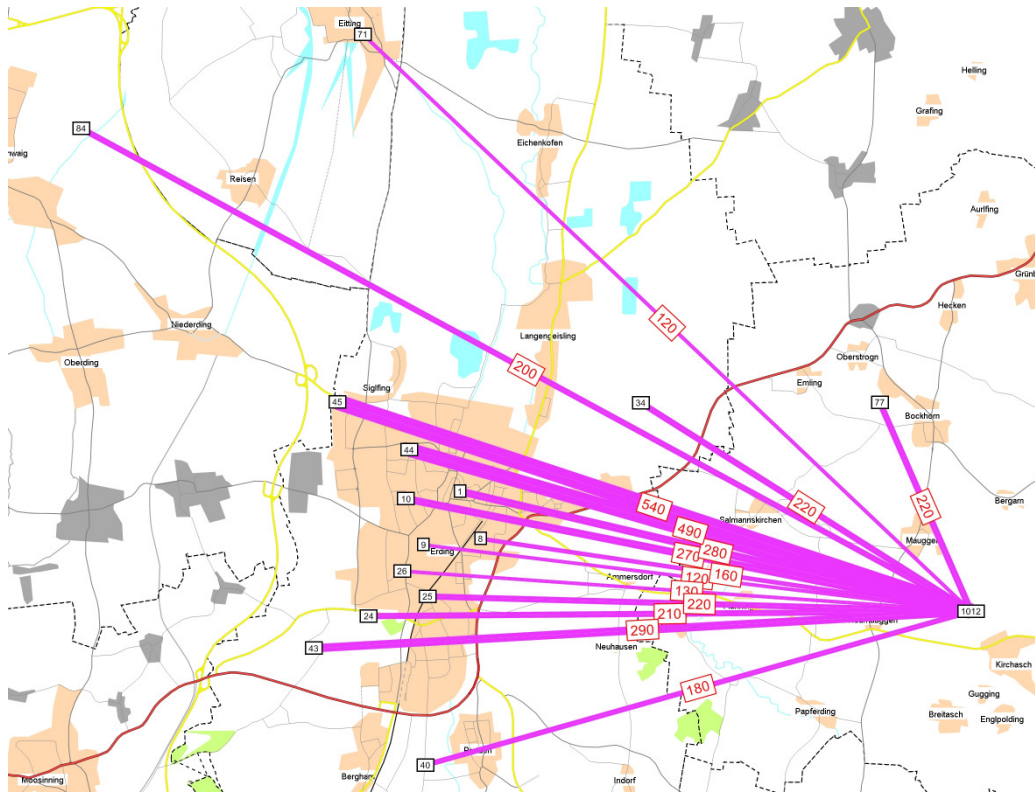


Abb. 53: Verkehrsspinne Kfz am Kordon 1012 - St 2084, Kfz/24h.

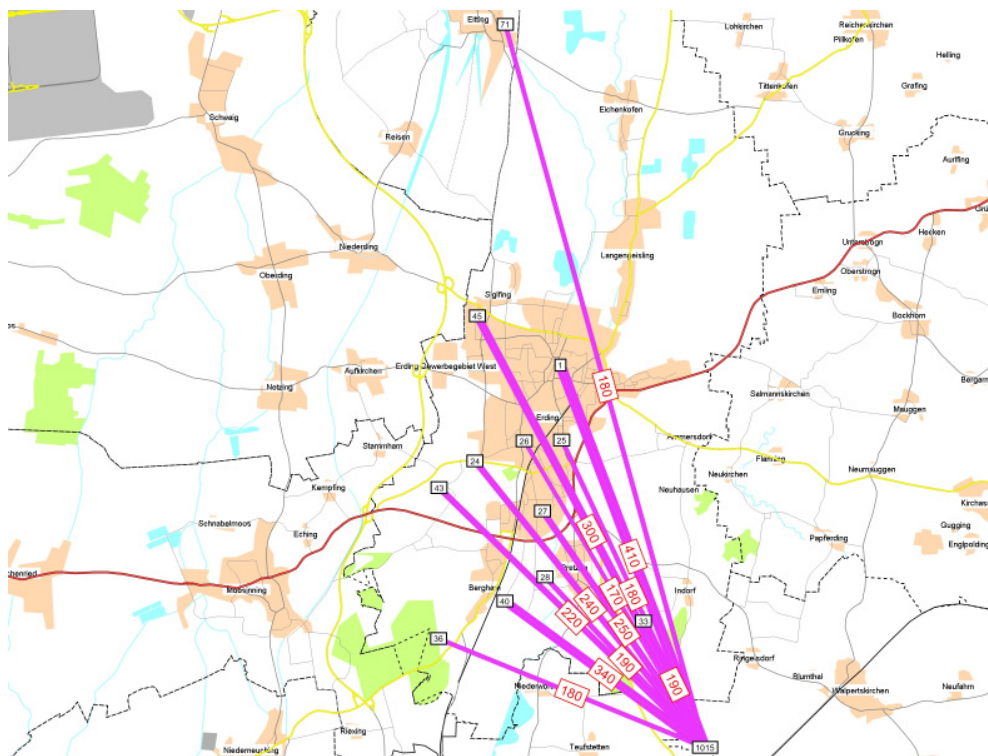


Abb. 54: Verkehrsspinne Kfz am Kordon 1015 - St 2331, Kfz/24h.

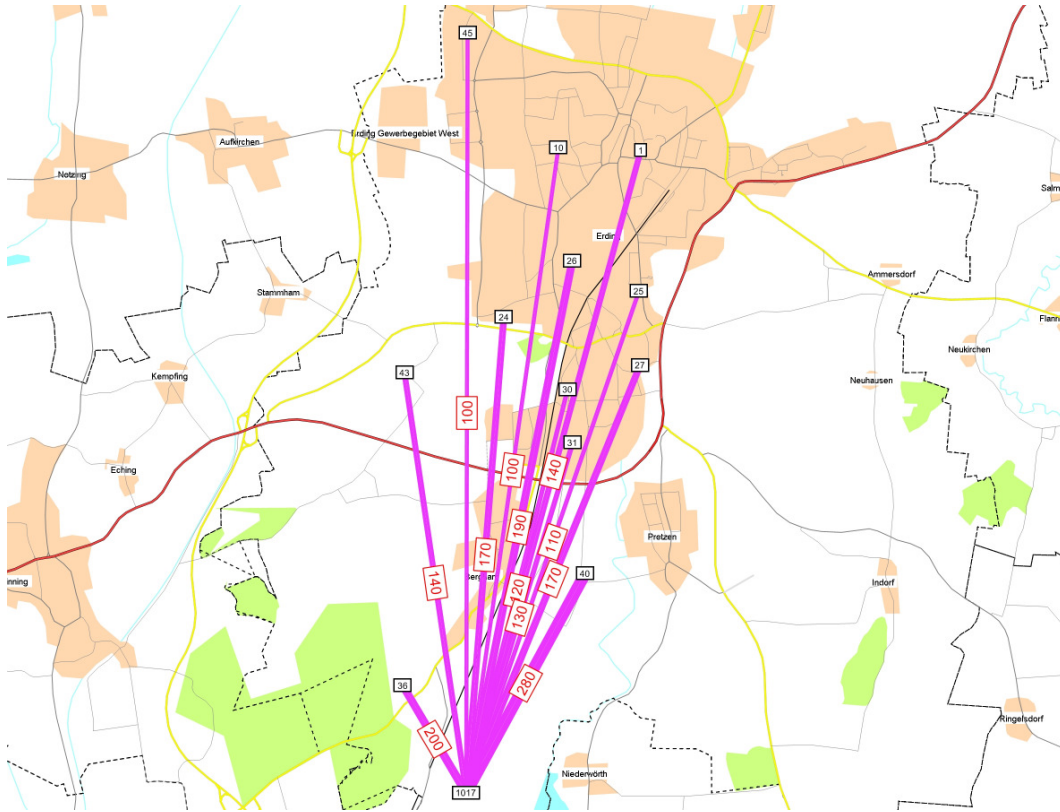


Abb. 55: Verkehrsspinne Kfz am Kordon 1017 - St 2080, Kfz/24h.

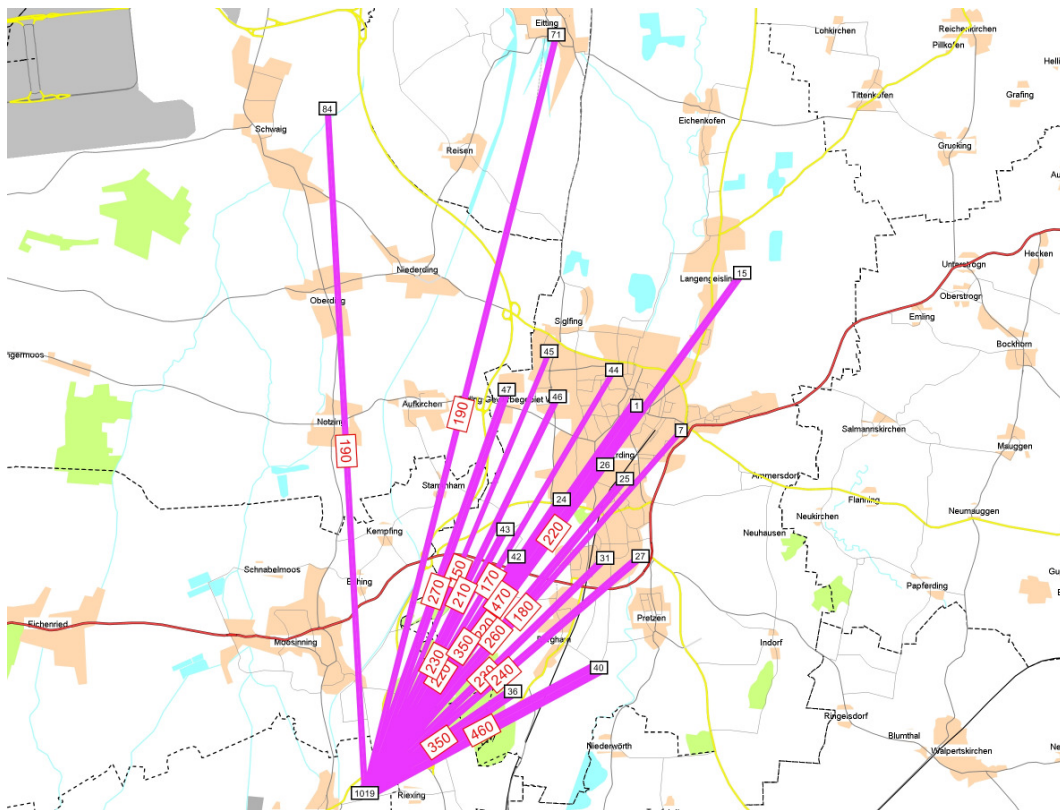


Abb. 56: Verkehrsspinne Kfz am Kordon 1019 - St 2082, Kfz/24h.

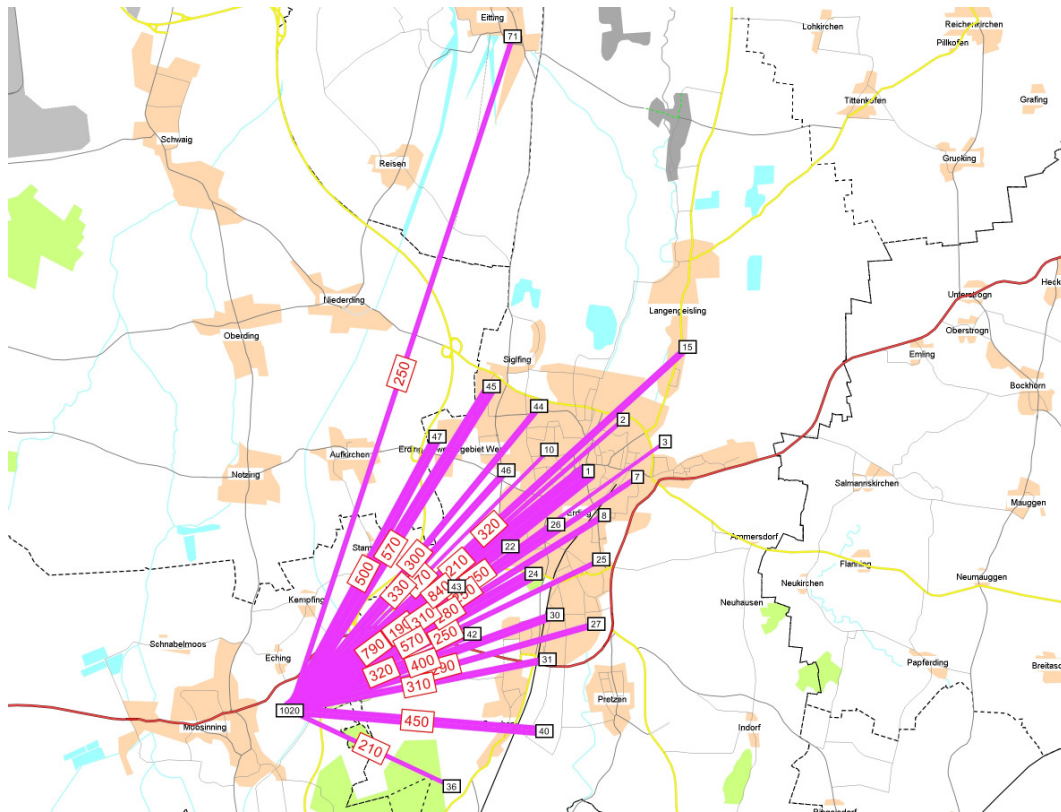


Abb. 57: Verkehrsspinne Kfz am Kordon 1020 - B 388, Kfz/24h.

3.4.3 Durchgangsverkehr

Die graphische Darstellung der hochgerechneten Befragungsergebnisse auf einen durchschnittlichen Werktag zeigt, dass der Durchgangsverkehr durch das vom sog. Außenkordon begrenzte Untersuchungsgebiet auf bestimmte Verkehrsachsen das Untersuchungsgebiet zweimal belastet (beim Ein- und ein zweites Mal beim Ausfahren).

Bezogen auf das Untersuchungsgebiet dominiert die Verkehrsbeziehung zwischen der St2084 von/zum Flughafen und der St 2580 (FTO) mit ca. 4.500 Kfz/24h und die Verkehrsbeziehung im Zuge der B 388 mit ca. 2.150 Kfz/24h.

Die verkehrlichen Beziehungen der einzelnen Kordonstellen untereinander, ist aus den Abbildungen 58 und 59 zu entnehmen.

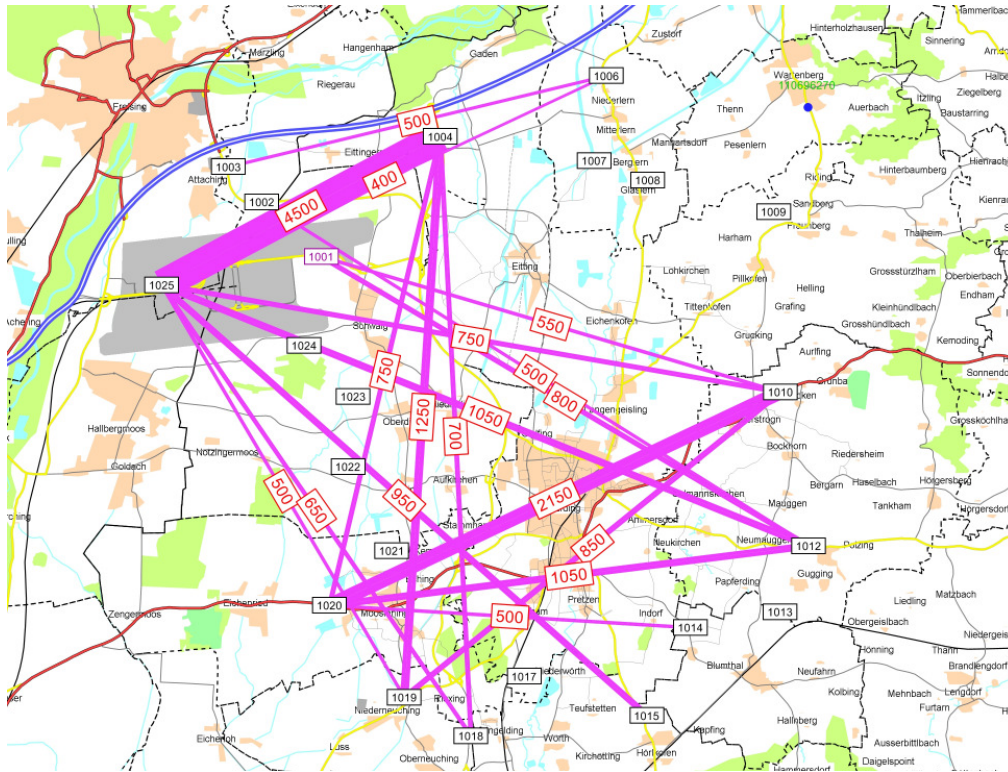


Abb. 58: Verkehrsspinne - Durchgangsverkehr Beziehungen >500 Kfz/24h

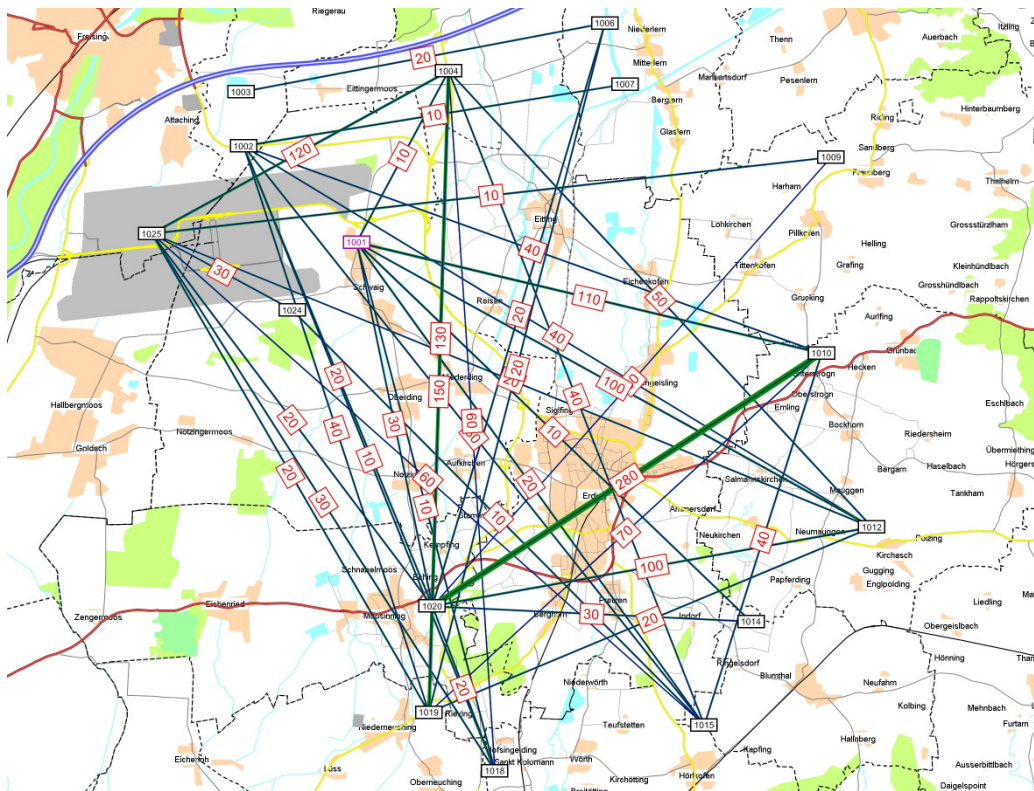


Abb. 59: Verkehrsspinne - Durchgangsverkehr Schwerverkehr—SV-Kfz/24h

15% des erfassten Verkehrs ist Durchgangsverkehr. Aus der Auswertung der Verkehrsrelationen ist zu entnehmen, dass es sich hierbei überwiegend um regional bezogenen Durchgangsverkehr handelt. Die stärksten Beziehungen im Durchgangsverkehr treten zwischen Flughafen und AS Erding an der BAB A92 sowie im Zuge der B 388 auf. Die für die künftige Nordumfahrung relevanten Durchgangsbeziehungen kommen aus dem nordöstlichen Raum über die St 2084, ED 27 und B 388 mit Ziel Flughafen bzw. weiter Richtung Stadt Freising und Umgebung.

Beim Schwerverkehr sind keine ausgeprägten Durchgangsrelationen zu identifizieren. Die Belastungswerte liegen überwiegend zwischen 10 SV/24h und 150 SV/24h. Lediglich im Zuge der B 388 ist im Vergleich zu allen übrigen Fahrtrelationen ein vergleichsweise hoher Wert von knapp 300 SV/24h zu verzeichnen. Hier bestätigt sich die Vermutung, dass der Anteil des Mautflüchtlingsverkehrs zu vernachlässigen ist.

3.4.4 Flughafenbezogener Verkehr

Die Zusammensetzung des flughafenbezogenen Kfz-Verkehrs hinsichtlich Fahrtzweck wurde befragungsstellenscharf ausgewertet und in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet:

Kordonpunkt/Befragungsstellen	Fahrtzweckauswertung nur Herkunft/Ziel Flughafen					
	von/zur Arbeit	Passagier	Hol-/Bringdienst	geschäftl. Erledigung	private Erledigung	sonstiges
ED5 nördl. Schwaigerloh	0,0%	51,1%	39,2%	9,8%	0,0%	0,0%
ST2584 Tankstelle	53,5%	12,5%	6,0%	10,0%	18,0%	0,0%
ST2084 westl. Schwaigermoos	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ST2580 FTO bei A92	50,5%	17,6%	9,7%	8,8%	10,0%	3,4%
ED19 nordwestl. Eitting	54,1%	19,7%	7,2%	0,0%	19,0%	0,0%
ED19 Mitterlern	76,6%	0,0%	0,8%	10,9%	10,8%	0,9%
GV Eitting-Berglern	86,3%	1,1%	4,6%	3,4%	3,4%	1,1%
ST2331 südl. Glaslern	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ST2082 Tittenkofen-Reichenkirchen	82,1%	2,5%	6,2%	7,6%	0,0%	1,7%
B388 östl. Unterstroggn	83,0%	6,8%	2,7%	1,0%	4,1%	2,4%
ED27 südöstl. Bockhorn	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ED20 südl. Bockhorn	70,9%	4,7%	3,3%	8,7%	6,9%	5,5%
GV Salmanskirchen-Kinzlbach	83,3%	0,0%	0,0%	8,4%	0,0%	8,4%
ST2084 Ammersdorf	87,7%	4,7%	0,0%	4,7%	2,9%	0,0%
ED14 Indorf	64,6%	12,1%	6,6%	7,1%	8,7%	1,0%
ST2331 südl. Pretzen	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
GV Pretzen-Singlding	46,2%	0,0%	53,8%	0,0%	0,0%	0,0%
ST2080 Aufhausen-Hofsingelding	56,0%	2,2%	9,4%	10,1%	17,3%	5,1%
ST2580 südl. Oberneuching	44,8%	18,1%	25,2%	10,2%	0,8%	0,9%
ST2082 östl. Niederneuching	87,2%	0,0%	0,0%	12,8%	0,0%	0,0%
B388 Parkplatz östl. Moosinning	71,8%	7,3%	0,0%	11,5%	3,0%	6,3%
ED7 westl. Aufkirchen						
ED9 Niederding						
GV Reisen-Niederding	33,6%	0,0%	31,3%	18,7%	8,2%	8,2%
Flughafen	58,6%	5,0%	17,2%	10,7%	7,5%	1,0%

Tab. 6: Fahrtzwecke Flughafen

Die Verteilung der Fahrtzwecke mit Herkunft / Ziel Flughafen bestätigt wie schon beim allgemeinen Kfz-Verkehr die große Bedeutung der arbeitsgebundenen Fahrten.

Die nachfolgenden beiden Abbildungen zeigen die Herkunft-/Zielbeziehungen des Flughafenverkehrs bezogen auf das Untersuchungsgebiet.

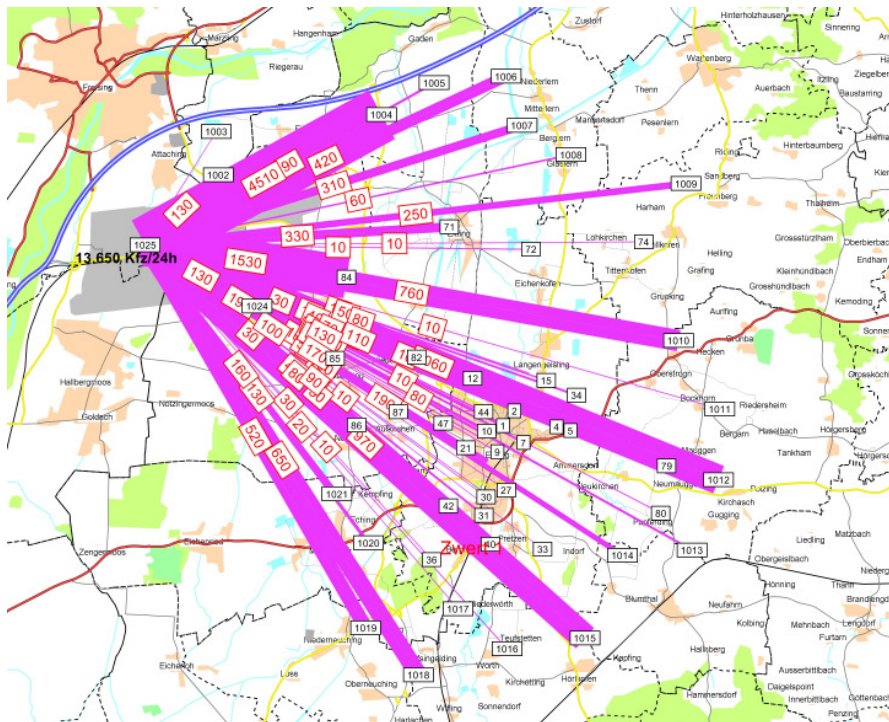


Abb. 60: Quell-/Zielverkehr am Kordon 1025 -Flughafen, Kfz/24h

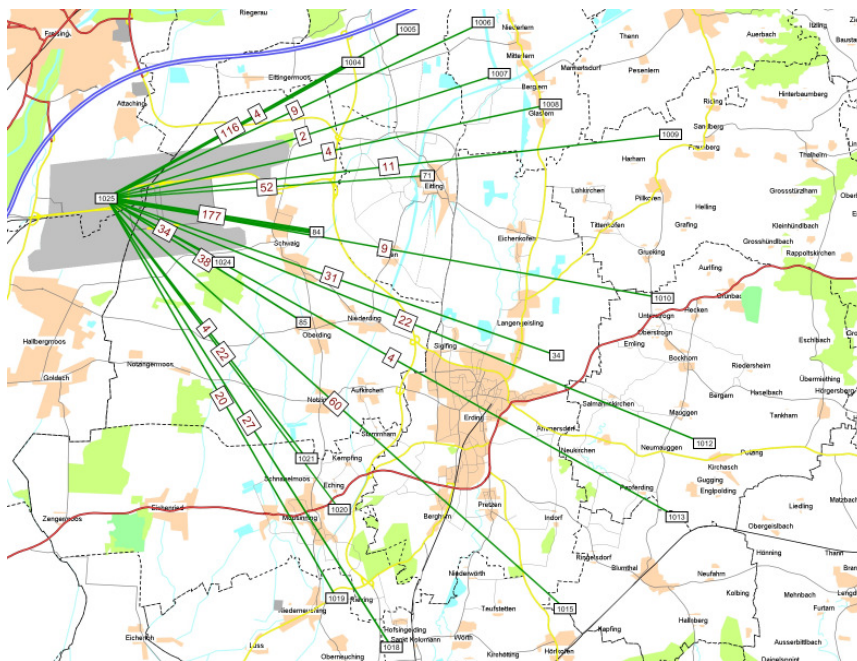


Abb. 61: Quell-/Zielverkehr am Kordon 1025 - Flughafen Schwerverkehr, SV-Kfz/24h.

Der Einzugsbereich des Flughafen bezogenen Kfz-Verkehrs erstreckt sich über das gesamte Untersuchungsgebiet. Beim Schwerverkehr dominiert allein die Beziehung zwischen Flughafen und Gewerbegebiete Schwaig.

3.5 Verkehrsmodell/Netzzeichnung

Das im Rahmen dieser Untersuchung verwendete Netzmodell enthält alle Daten des Verkehrsangebotes:

- Zulässige Verkehrssysteme
- Verkehrszellen (Bezirke)
- Knoten
- Strecken

Und bildet damit die räumliche und zeitliche Struktur des Verkehrsangebotes ab. Die Daten des Verkehrsangebotes können im Modell visualisiert und mit verschiedenen Methoden interaktiv bearbeitet werden.

Als Beziehungsmatrix wurde die ermittelte Analyse – Matrix 2009 zugrunde gelegt. Somit konnte die Kalibrierung des Modellnetzes vorgenommen werden.

Durch Abgleich mit den Werten aus den Querschnitts- und Knotenzählungen wurde die Plausibilität der Wegewahl im Netz geprüft. Über die Zeitwiderstände im Streckennetz wurden die Knotenströme und Querschnittswerte kalibriert. Die Eichung des Modellnetzes wurde mit einem Korrelationsfaktor 0,92 (Verhältnis Zählwert/Umlegungsergebnis) abgeschlossen. Es handelt sich hierbei um die werktägliche Belastung.

3.6 Gesamtverkehr im Untersuchungsgebiet

Mit den durchgeführten umfangreichen Zählungen und Befragungen wurde eine wesentliche Grundlage für die Beurteilung der aktuellen Verkehrslage im Untersuchungsgebiet geschaffen.

Die Analyse des Verkehrsaufkommens und insbesondere der Verkehrsumlegung wurde nach den folgenden Verkehrsarten differenziert betrachtet:

- Durchgangsverkehr
- Quell-/Zielverkehr – Verkehr von/nach Untersuchungsgebiet/Kordon
- Binnenverkehr – Verkehr innerhalb des Untersuchungsgebietes/Kordons.

Für die Stadt Erding wurde der aus der Haushaltsbefragung ermittelte Binnenverkehr aus dem Jahr 2003 auf das Jahr 2009 anhand der im Stadtgebiet vorgenommenen Verkehrszählungen modifiziert. Aus den Zählergebnissen vom Jahr 2003 konnte ein Teil des Binnenverkehrs innerhalb des Untersuchungsgebietes ermittelt werden. Der Restanteil des Binnenverkehrs wurde aus dem Differenzbetrag zwischen dem Gesamtverkehr (Querschnitts- und Knotenstromzählungen) innerhalb des Untersuchungsgebietes und dem überörtlichen Durchgangs-, Quell- und Zielverkehr berechnet.

Die Plausibilität der Umlegungsergebnisse wurde anhand der vorhandenen Querschnitts-/Knotenstromzählungen sowie den Ergebnissen der amtlichen Straßenverkehrszählung 2005 überprüft. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die modelltechnisch umgelegten Analysedaten die gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse sehr gut widerspiegeln.

Die Abbildung 62 zeigt die im Rahmen der Analyse ermittelten Tagesbelastungen im Hauptstraßennetz des Untersuchungsgebiets im Umland der Stadt Erding.

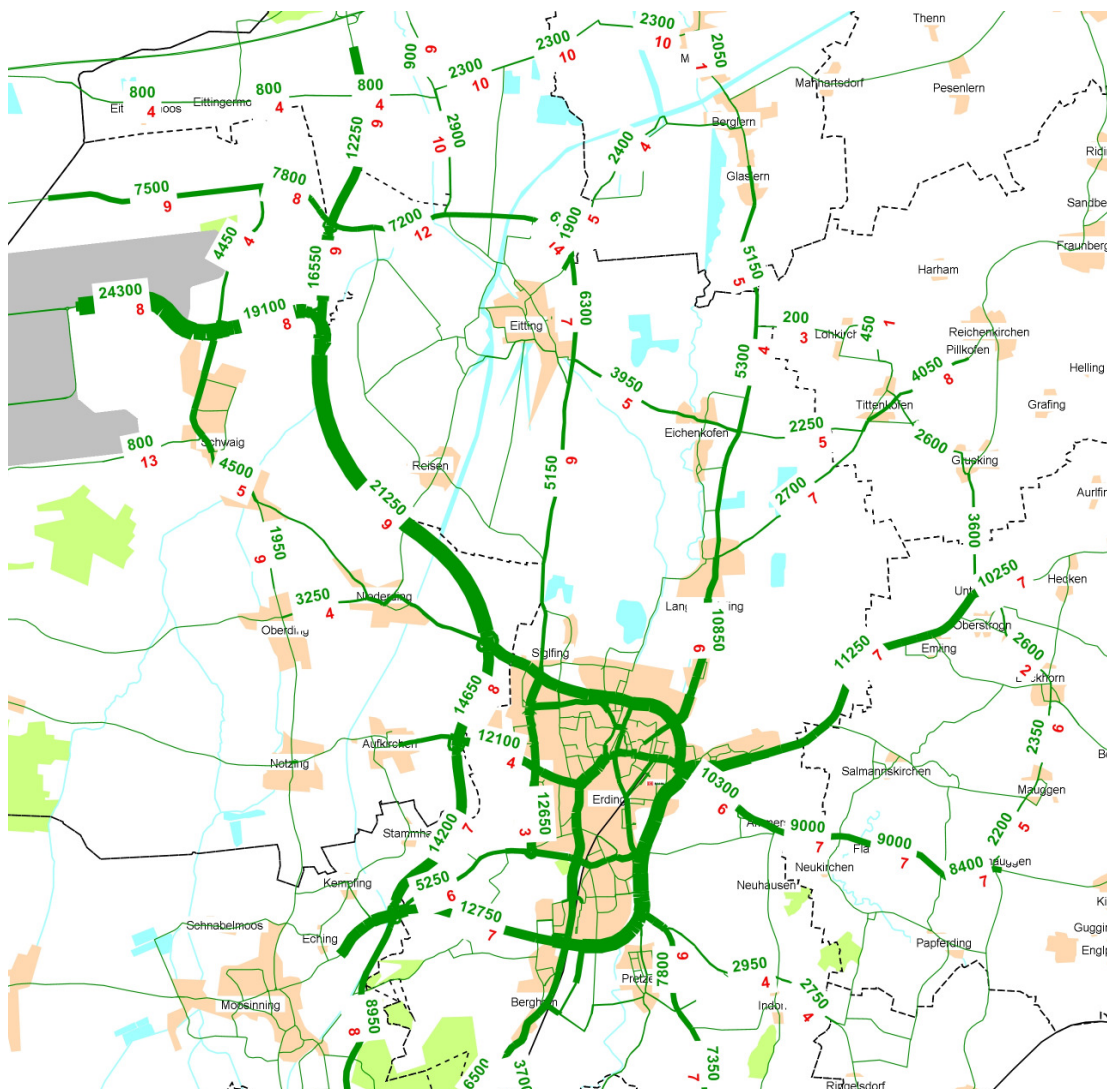


Abb. 62: Analyse Status Quo 2009, Kfz/24h

Die B 388 weist neben der FTO heute die höchste Verkehrsbelastung mit 10.300 bis 11.300 Kfz/24h im Bereich Unterstogn bei Bockhorn im Untersuchungsgebiet auf. Die St 2331 aus Richtung BAB A92 ist im Bereich der Gemeinden Berglern / Glaslern mit ca. 5.000 bis 6.000 Kfz/24h und erreicht in der Ortsteildurchfahrt Langengeisling die höchste Belastung von knapp 11.000 Kfz/24h. Die ED 19 weist ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen im Bereich Eitting von ca. 6.300 Kfz/24h bis 7.200 Kfz/24h auf.

Im Zuge der inoffiziellen Nordumfahrung ED 20 bei Grucking und weiter auf den Gemeindeverbindungsstraßen Tittenkofen – Eichenkofen – Eitting sind Belastungen zwischen 2.600 Kfz/24h und knapp 4.000 Kfz/24h festzustellen, die überwiegend als Durchgangsverkehrsfahrten stattfinden.

Der Schwerverkehrsanteil liegt deutlich unter 10%. Lediglich auf der ED19 Umfahrung Eitting ist ein signifikant höherer Wert von ca. 12% bis 14% erhoben worden. Die Abbildung 63 zeigt die im Rahmen der Analyse ermittelten Tagesbelastungen im Hauptstraßennetz des Untersuchungsgebiets innerhalb der Stadt Erding.



Abb. 63: Analyse Status Quo 2009, Kfz/24h, Stadtgebiet Erding

Im Stadtgebiet Erding weist sich die höchste Belastung mit ca. 18.500 Kfz/24h die Anton-Bruckner-Straße im Bereich zwischen den Einmündungen Alte Römer Straße und Am Gries auf, wobei der Anteil des flughafenbezogenen Verkehrs bei knapp über 10% liegt.

Die B 388 im Bereich des Ortsteiles Williamsville ist mit knapp 16.000 Kfz/24h belastet und die Alte Römer Straße muss im Bereich der Kreuzung Anton-Bruckner-Straße eine Querschnittsbelastung von knapp 14.000 Kfz/24h verkraften.

Auch die in Ost-West-Richtung innerstädtisch verlaufenden Straßenzüge Freisinger Straße / Rennweg mit ca. 7.600 bis 10.300 Kfz/24h sowie die Dorfener Straße durch die Altstadt und weiter Münchener Straße / Dachauer Straße mit Belastungen von deutlich über 10.000 Kfz/24h müssen unter anderem auch verlagerten Kfz-Verkehr von der Anton-Bruckner-Straße, die bereits heute ihre Kapazitätsgrenze in den Hauptverkehrszeiten erreicht hat, aufnehmen.

Der Schwerverkehrsanteil im Stadtgebiet unter 5% bewegt sich auf einem niedrigen Niveau.

4 Verkehrsprognose 2025

4.1 Allgemein

Die Berechnung des Prognoseverkehrsaufkommens wurde getrennt für den allgemeinen Kfz-Verkehr und speziell das künftige Verkehrsaufkommen Flughafen München im Prognosejahr 2025 vorgenommen.

Das Ergebnis der Prognoseberechnungen 2025 wird in einer Fahrtenmatrix zusammengefasst und auf das zu untersuchende Straßennetz umgelegt und erhält den sog. Prognose-Nullfall 2025. Im Prognose-Nullfall sind alle bis zum Prognosejahr 2025 geplanten Straßenbaumaßnahmen berücksichtigt:

Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans (Vordringlicher Bedarf)

Maßnahmen des Staatsstraßenausbauplans (1. Dringlichkeit)

Maßnahmen im Kreisstraßennetz (Angaben der Landkreise)

Folgende wichtige Bauvorhaben sind im Prognose-Nullfall 2025 enthalten:

- streifiger Ausbau der A 9 im Abschnitt AK Neufahrn – AK M-Nord (bereits unter Verkehr)
- Bau einer Direktrampe am AK Neufahrn für die Relation A 92 Ost – A 9 Süd
- 6-streifiger Ausbau der A 9 Süd
- Bau der A 94 zwischen Forstinning und Ampfing
- Lückenschluss der A 99 bis zur A 96
- 8-streifiger Ausbau der A99 (AK M-Nord – AS Haar)
- Bau der B 15 neu im Abschnitt A 93 – B 388
- Umfahrung Freising (B 301)
- Umfahrung Au i.d. Hallertau
- Neubau der B 388a zwischen B 388 und FS 44
- B 388 Umfahrungen Raufkirchen a.d. Vils
- Umfahrung Allershausen St 2084
- Fertigstellung der St 2580 (FTO) bis zur A 94
- 4-streifiger Ausbau der Erdinger Allee (St 2584)
- Westtangente Freising
- Westtangente Moosburg
- Verbindungsspanne A 92 AS Oberschließheim – St 2342
- Teilplanfreier Ausbau der Verknüpfung B 388 / St 2082

Bezüglich des S-Bahnringchluss Erding sind nur die flughafenbezogenen Verkehre, die auch in dem Verkehrsgutachten zur 3. Start- und Landebahn Flughafen München enthalten sind, berücksichtigt. Nicht flughafenbezogene Verkehrsbeziehungen sowie der Bebauungsplan Fliegerhorst sind aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Variantenuntersuchungen zum S-Bahnringchluss (Variante Nord- / Südeinschleifung) mit Nutzen-Kosten-Berechnungen in der Kfz-Prognosematrix enthalten.

4.2 Prognose Allgemeiner Kfz-Verkehr

Die allgemeine Verkehrsprognose für das Untersuchungsgebiet wurde berechnet in Anlehnung an

- Prognose der deutschlandweiten Verflechtungen 2025 (Quelle: FE-Nr.960857/2005)
- Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2028 (Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, September 2009)
- Prognosedaten zur Strukturentwicklung bis 2020 (BulwienGesa AG)
- Strukturelle Entwicklungen in der Stadt Erding und Umlandgemeinden (Angaben zu Flächennutzungs- und Bebauungsplänen der Gemeinden)

Die Prognose wurde getrennt für den Personen- und Schwerverkehr, sowie für die einzelnen Verkehrsarten Quell-/Ziel-/Binnen- und Durchgangsverkehr durchgeführt.

Die Ergebnisse der Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern unterscheiden sich regional erheblich. Das zentrale Südbayern kann mit überdurchschnittlichen Einwohnerzuwächsen im Berechnungszeitraum rechnen, vor allem die Landkreise Erding (15,0%) und München (12,0%) und wurden daher im Quell-/Zielverkehr spezifisch gewichtet.

Im Durchgangsverkehr liegen die Hochrechnungsfaktoren nach der Gewichtung der Fahrtrelationen zwischen 6% und 10,2 %.

Der jährliche Prognosefaktor für den Schwerverkehr liegt bei 1,2%.

In der Summe steigt das allgemeine Kfz-Verkehrsaufkommen von heute 196.000 Kfz/24h auf ca. 227.000 Kfz/24h im Prognosejahr 2025. Der prozentuale Anteil des Schwerverkehrs beträgt wie heute ca. 5% des Gesamtverkehrsaufkommens innerhalb des Untersuchungsgebietes.

Zusammenfassend ist im Prognosejahr 2025 von einer Steigerung des Gesamtverkehrsaufkommens einschl. Flughafen von heute ca. 210.000 Kfz/24h auf künftig ca. 260.000 Kfz/24h im Untersuchungsgebiet auszugehen. Der Anteil des Schwerverkehrs (>3,5t) beträgt ca. 5% und der Anteil des Durchgangsverkehrs ca. 10% (ohne Berücksichtigung Flughafen).

4.3 Prognose Flughafen

Die Ermittlung des künftigen Verkehrsaufkommens Flughafen München infolge der Zunahme bei den Originärpassagieren (ohne Umsteiger) sowie Beschäftigte, Dienstleistungsbetriebe und Kundenverkehre wurden aus dem Verkehrsgutachten (Büro TRANSVER), das im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens 3. Start- und Landebahn erstellt wurde, unverändert übernommen und auf das zu untersuchende Straßennetz umgelegt. Demnach beträgt das flughafenspezifische Verkehrsaufkommen bezogen auf das Untersuchungsgebiet im Prognosejahr 2025 ca. 31.000 Kfz/24h.

4.4 Prognose Status Quo 2025 - Darstellung der Verkehrsbelastungen

In folgender Abbildung ist der prognostizierte Zustand Prognose 2025 im Untersuchungsgebiet ohne Nordumfahrung dargestellt.

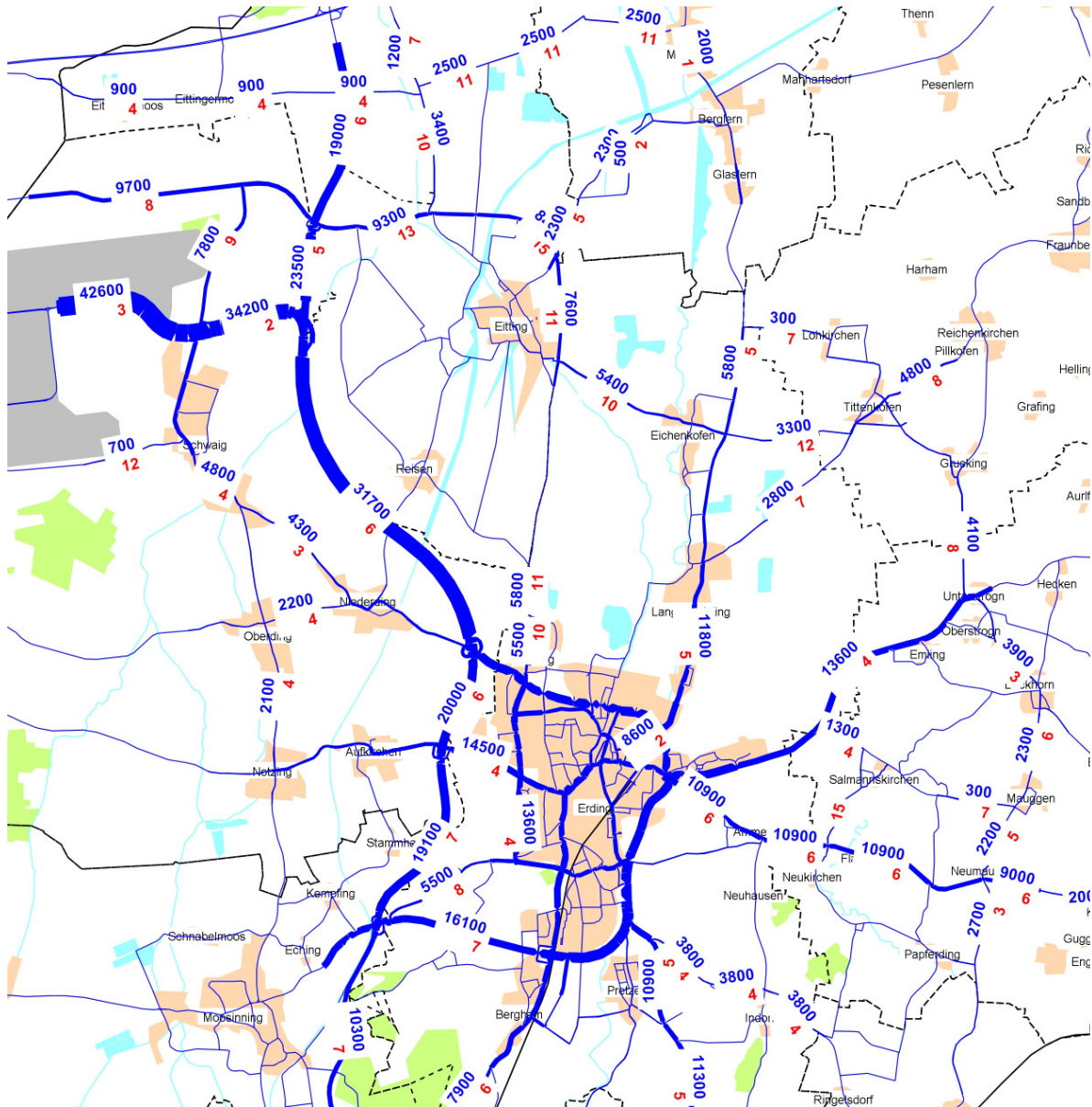


Abb. 64: Prognose Status Quo 2025 Gesamtverkehr, Kfz/24h

Die nachfolgende Tabelle zeigt an ausgewählten Straßenquerschnitten im Umland der Stadt Erding die Veränderung der Kfz-Belastung heute und im Prognosejahr 2025 ohne Berücksichtigung Nordumfahrung.

Veränderungen Kfz-Belastung im Umland Erding			
Straßenquerschnitt	Analyse 2009	Prognose Nullfall	Veränderung
	Kfz/24h	Kfz/24h	
ED20 bei Unterstrogn	2.600	3.900	50,0%
ED20 bei Grucking	3.600	4.100	14,0%
GVS 1	2.250	3.300	47,0%
GVS 2	3.950	5.400	37,0%
ED19 bei Eitting	6.300	7.600	21,0%
St 2331 bei Glaslern	5.150	5.600	9,0%
B 388 bei Oberstrogn	11.500	13.900	21,0%

Tab. 7: Veränderung Verkehrsbelastung Umland Erding Analyse 2009 – Prognose-Nullfall 2025

Die größte Belastungszunahme ist im Bereich der ED 20 / ED 27 in der Ortsdurchfahrt Bockhorn Richtung B 388 von ca. +50% zu verzeichnen. Der Grund hierfür liegt in der Verlängerung der A94 mit den geplanten Ausfahrten Pastetten und Lengenfeld, die zu einer deutlichen Erhöhung der in Ost-West-Relation zwischen der BAB A94 und Flughafen München verlaufenden Verkehrsbeziehungen führen werden. Aus diesem Grund muss auch die „heimliche“ Nordumfahrung über Grucking – Tittenkofen – Eichenkofen Belastungszunahmen von 37% bis 47% verkräften.

In folgender Abbildung ist der prognostizierte Zustand Prognose 2025 in der Stadt Erding ohne Nordumfahrung dargestellt.

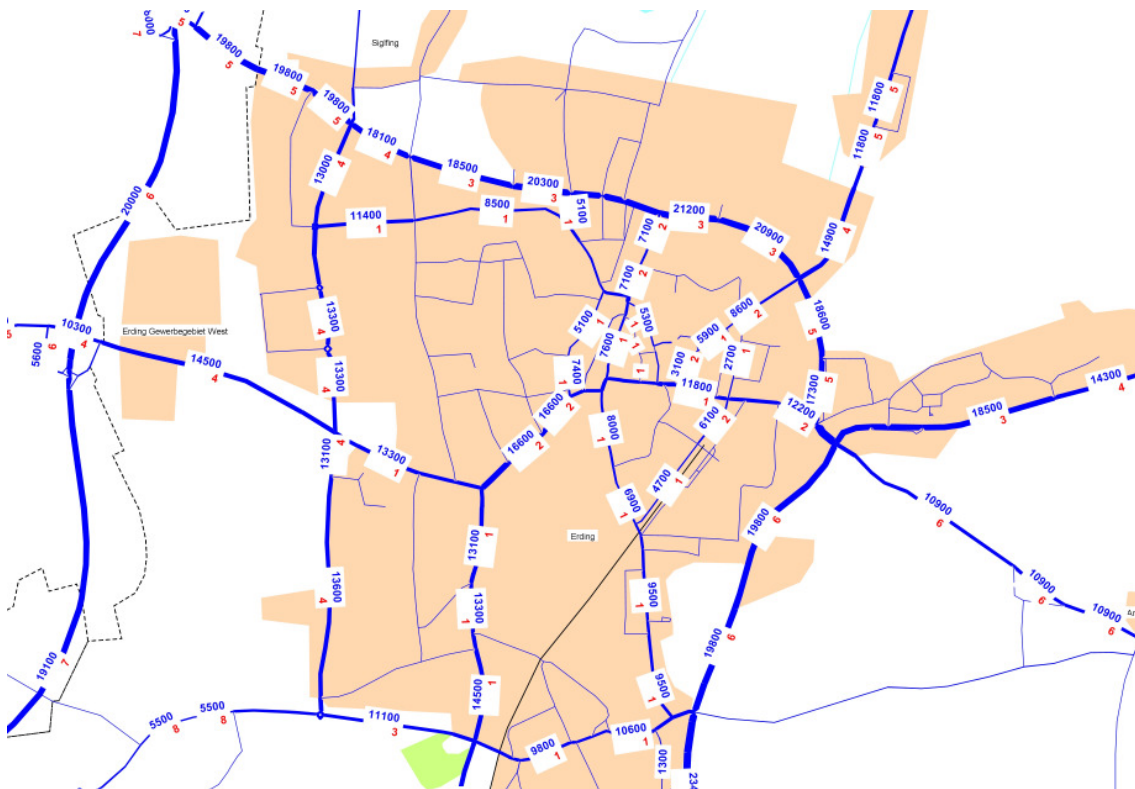


Abb. 65: Prognose Status Quo 2025 Gesamtverkehr Stadt Erding, Kfz/24h

Die nachfolgende Tabelle zeigt an ausgewählten Straßenquerschnitten im Umland der Stadt Erding die Veränderungen der Kfz-Belastung heute und im Prognosejahr 2025 ohne Berücksichtigung Nordumfahrung.

Veränderungen Kfz-Belastung Stadt Erding			
Straßenquerschnitt	Analyse 2009	Prognose Nullfall	Veränderung
	Kfz/24h	Kfz/24h	%
Anton-Br.-Straße	18.500	20.900	13,0%
Dorfener Straße	13.300	14.900	12,0%
Haager Straße	5.900	6.900	17,0%
Bahnhofstraße	9.550	10.700	12,0%
B 388 (Williamsville)	15.750	18.500	17,0%
St 2331 (Langengeisling)	10.850	11.800	9,0%
Ed 19 (Siglfing)	4.850	5.500	13,0%

Tab. 8: Veränderungen Verkehrsbelastung Stadtgebiet Erding Analyse 2009 – Prognose-Nullfall 2025

Die Belastungszunahmen liegen überwiegend im Bereich von ca. 12% bis 13%. Lediglich im Bereich des Ortsteiles Williamsville wird die Belastung um etwa 17% gegenüber heute zunehmen. Die bereits heute in den Hauptverkehrszeiten überstaute Ortsdurchfahrt der Altstadt Erding im Bereich der Dorfener Straße / Lange Zeile sowie die an der Kapazitätsgrenze befindliche Anton-Bruckner-Straße wird sich die Verkehrssituation weiter verschärfen.

4.5 Planfallspektrum

Für die Nordumfahrung von Erding wurden insgesamt drei Trassenkorridore (Nord, Mitte und Süd) mit Untervarianten untersucht.

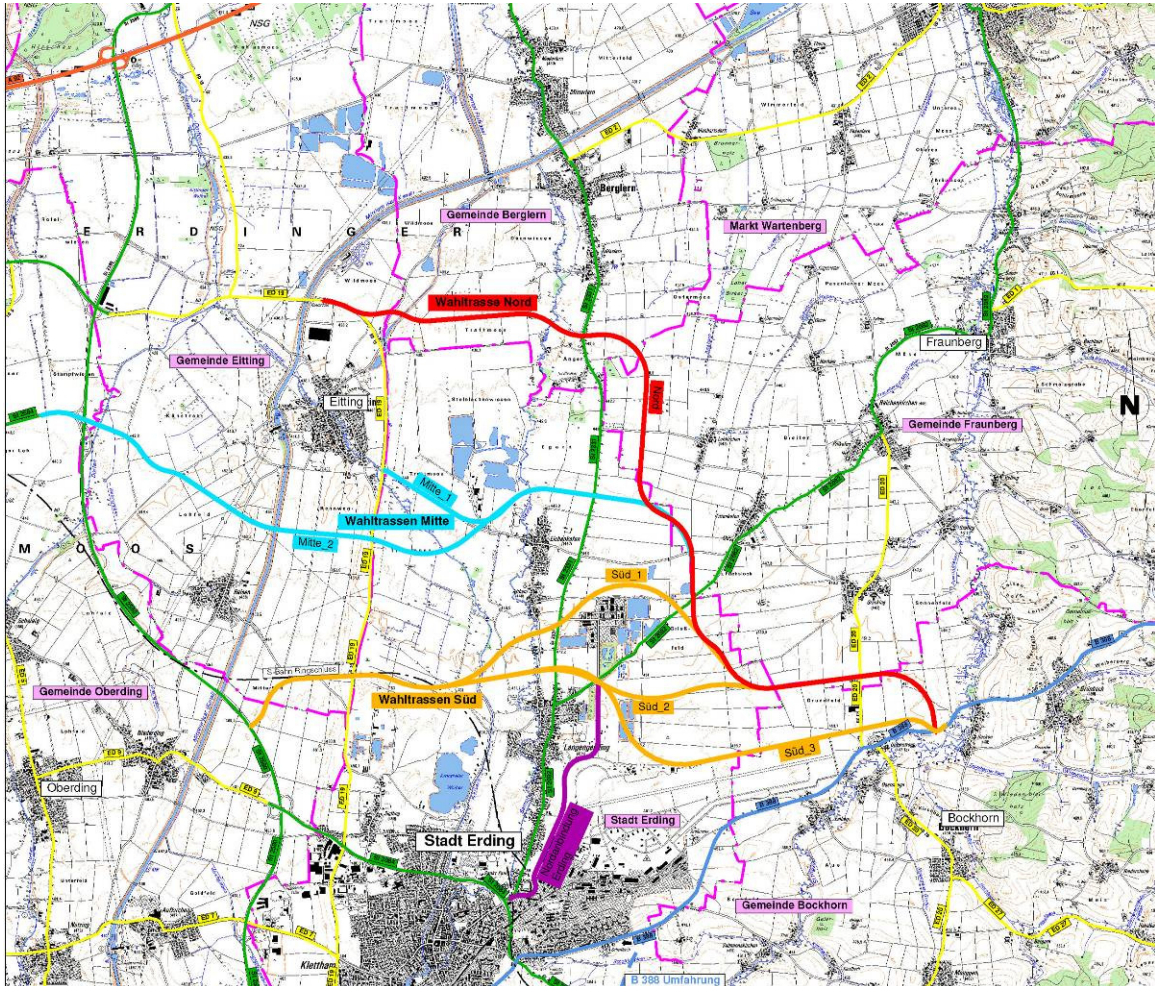


Abb. 66: Übersichtskarte aller Wahltrassen, Stand 03/2010

Aus verkehrsmmodelltechnischer Sicht können die drei Wahltrassen Süd zusammengefasst werden, weil sie sich hinsichtlich ihrer Trassenlänge nur um ca. 100m unterscheiden und die gleichen Verknüpfungspunkte aufweisen.

Wahltrasse Süd

Stellvertretend für den Planfall Wahltrasse Süd wird nachfolgend die Trassenführung der Wahltrasse Süd_2 beschrieben.

Die Wahltrasse Süd_2 beginnt an der Flughafentangente Ost (St 2580) ca. 500m südöstlich der bestehenden Brücke über den Isarkanal, verläuft nach Nordosten an die geplante S-Bahn-Ringschluss-Trasse und dann auf ca. 1,50km in Parallellage zur geplanten S-Bahn-Trasse nach Osten. Ca. 800m nördlich des Kronthaler Weihers quert die Wahltrasse Süd_2 die S-Bahn-Trasse, verläuft zwischen Eichenkofen und Langengeisling weiter in Richtung Osten. Dabei quert die Trasse den Fehlbach, die Sempt und die Staatsstraße St

2331. Auf Höhe der bestehenden Toranlage des Fliegerhorstes Erding und der Einmündung zum Wehrwissenschaftlichen Institut kreuzt die Wahltrasse Süd_2 die Staatsstraße St 2082 und verläuft anschließend weiter nach Osten. Ca. 700m südlich von Grucking kreuzt die Trasse die Kreisstraße ED 20 und mündet östlich von Unterstrogn in die Bundesstraße B 388 ein.

Die Wahltrasse Süd der Nordumfahrung Erding wird an der Staatsstraße St 2580 (FTO), an der Kreisstraße ED 19, den Staatsstraßen St 2331 und St 2082 sowie an der Bundesstraße B 388 mit dem bestehenden Straßennetz verknüpft. Das nachgeordnete Netz wird der neuen Situation angepasst.

Die Baustrecke der Wahltrasse Süd_2 ist ca. 8,70km lang.

Zusätzlich wird eine sogenannte „Nordanbindung von Erding an die Nordumfahrung der Verkehrsmodellrechnung zugrunde gelegt, welche größtenteils parallel zur Alten Römer Straße am Fliegerhorstgelände entlang geführt wird und schließlich im Bereich des Verknüpfungspunktes ED 99 / St 2082 endet.

Wahltrasse Mitte_1 (kurze Trasse)

Die Wahltrasse Mitte_1 beginnt an der bestehenden Einmündung der GVS Eitting – Eichenkofen an der Kreisstraße ED 19 und verläuft auf der bestehenden Trasse der GVS nach Osten bis Eichenkofen. Ca. 600m westlich von Eichenkofen an der Abzweigung zum Kieswerk verläuft die Trasse nach Norden, umfährt Eichenkofen und verläuft weiter nach Osten. Die Wahltrasse Mitte_1 quert dabei die Sempt und kreuzt die Staatsstraße St 2331 ca. 600m nordöstlich von Eichenkofen. Im Weiteren verläuft die Trasse in einem großen Bogen nach Süden und kreuzt die Staatsstraße St 2082 ca. 800m südöstlich von Tittenkofen. Danach verläuft die Wahltrasse Mitte_1 in Richtung Osten, kreuzt ca. 700m südlich von Grucking die Kreisstraße ED 20 und mündet östlich von Unterstrogn in die Bundesstraße B 388 ein.

Die Wahltrasse Mitte_1 der Nordumfahrung Erding wird an der Kreisstraße ED 19, den Staatsstraßen St 2331 und St 2082 sowie an der Bundesstraße B 388 mit dem bestehenden Straßennetz verknüpft. Das nachgeordnete Netz wird der neuen Situation angepasst. Die Baustrecke der Wahltrasse Mitte_1 ist ca. 8,40km lang. Im Zuge der Wahltrasse Mitte_1 muss die bestehende Kreisstraße ED 19 von der Staatsstraße St 2580 (FTO) bis zum Baubeginn der Nordumfahrung an der Einmündung der GVS Eitting - Eichenkofen auf eine Länge von ca. 5,00km ertüchtigt werden.

Wahltrasse Mitte_2 (lange Trasse)

Die Wahltrasse Mitte_2 beginnt an der bestehenden Anschlussstelle der Staatsstraßen St 2580 (FTO) / St 2584 (Erdinger Allee) östlich des Flughafens München und verläuft in Richtung Osten. Südlich der Gemeinde Eitting (ca. 800m) quert die Trasse den Isarkanal. Die Wahltrasse Mitte_2 verläuft weiter in Richtung Osten, quert ca. 900m südlich der Einmündung der GVS Eitting – Eichenkofen die Kreisstraße ED 19 und im weiteren Verlauf den Fehlbach. Ca. 600m westlich von Eichenkofen an der Abzweigung zum Kieswerk verläuft die Trasse nach Norden, umfährt Eichenkofen und weiter auf der Trasse der Wahltrasse Mitte_1. Die Trasse quert dabei die Sempt und kreuzt die Staatsstraße St 2331 ca. 600m nordöstlich von Eichenkofen. Im Weiteren verläuft die Trasse in einem

großen Bogen nach Süden und kreuzt die Staatsstraße St 2082 ca. 800m südwestlich von Tittenkofen. Danach verläuft die Wahltrasse Mitte_2 in Richtung Osten, kreuzt ca. 700m südlich von Grucking die Kreisstraße ED 20 und mündet östlich von Unterstrog in die Bundesstraße B 388 ein.

Die Wahltrasse Mitte_2 der Nordumfahrung Erding wird an der Staatsstraße St 2580 (FTO), an der Kreisstraße ED 19, den Staatsstraßen St 2331 und St 2082 sowie an der Bundesstraße B 388 mit dem bestehenden Straßennetz verknüpft. Das nachgeordnete Netz wird der neuen Situation angepasst.

Die Baustrecke der Wahltrasse Mitte_2 ist ca. 12,50km lang.

Wahltrasse Nord

Die Wahltrasse Nord beginnt an der Kreisstraße ED 19 östlich der Querung des Isarkanals nördlich von Eitting, verläuft in Richtung Osten bis zur Staatsstraße St 2331 südlich von Berglern und quert dabei die Sempt. Nach der Kreuzung mit der Staatsstraße St 2331 verläuft die Wahltrasse Nord nach Süden (ca. 500m östlich der St 2331) und kreuzt ca. 800m südwestlich von Tittenkofen die Staatsstraße St 2082. Im Weiteren verläuft die Trasse in einem Bogen in Richtung Osten, kreuzt ca. 700m südlich von Grucking die Kreisstraße ED 20 und mündet östlich von Unterstrog in die Bundesstraße B 388 ein.

Die Wahltrasse Nord der Nordumfahrung Erding wird an der Kreisstraße ED 19, den Staatsstraßen St 2331 und St 2082 sowie an der Bundesstraße B 388 mit dem bestehenden Straßennetz verknüpft. Das nachgeordnete Netz wird der neuen Situation angepasst. Die Baustrecke der Wahltrasse Nord ist ca. 10,70km lang. Im Zuge der Wahltrasse Nord muss die bestehende Kreisstraße ED 19 von der Staatsstraße St 2580 (FTO) bis zum Baubeginn der Nordumfahrung auf eine Länge von ca. 2,50km ertüchtigt werden.

Kombination Wahltrasse Süd mit Ostumfahrung Erding (Variante 3)

Aufgrund der räumlichen Nähe der beiden Umgehungsvarianten im Bereich der Einmündung B 388 nach Taufkirchen a.d.Vils wird zusätzlich die Kombination beider Umgehungsstraßen untersucht, um mögliche gegenseitige Beeinflussungen hinsichtlich des Verkehrsgeschehens im Untersuchungsgebiet zu berücksichtigen.

Die verkehrlichen Untersuchungen für die Ostumfahrung laufen parallel zur Untersuchung Nordumfahrung ED 99. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Variantenübersicht zur Ostumfahrung Erding

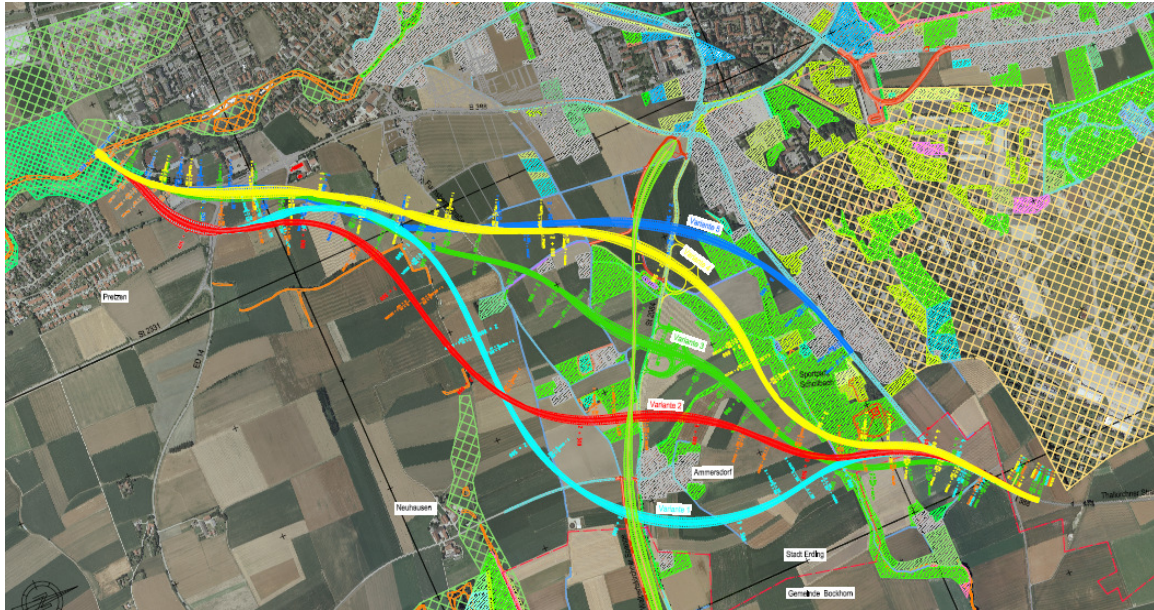


Abb. 67: Variantenübersicht Ostumfahrung Erding

Für den zu untersuchenden Kombinationsfall wird die wahrscheinlichste Variante 3 (grün dargestellt) mit einer mittleren Entfernung zur Stadt Erding ausgewählt. Diese Variante 3 beginnt, wie alle anderen Varianten an der bestehenden Kreuzung B 388 / St 2331 / Pretzener Straße, kreuzt die St 2084 im Bereich westlich des Ortsteiles Ammersdorf und mündet dann östlich des Ortsteiles Williamsville wieder in die B 388 ein.

4.6 Ergebnisse der Planfalluntersuchungen

Die verkehrliche Untersuchung von Umgehungsvarianten basiert im wesentlichen auf zwei Hauptaspekten, die Verkehrswirksamkeit und die Be- / Entlastungswirkungen auf dem vorhandenen Straßennetz. Die Verkehrswirksamkeit einer Umgehungsstraße ist unmittelbar an der künftigen Verkehrsbelastung abzulesen.

Die durch die Nordumfahrung hervorgerufenen Verkehrsveränderungen werden anschaulich anhand von Differenzbelastungsplänen im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2025 aufgezeigt. Hierbei wird aufgrund der Nähe der Umgehungsvarianten zur Stadt Erding die Be- und Entlastungswirkungen getrennt für die Stadt Erding und Umland an ausgewählten Straßenquerschnitten, welche analog zur Nordumfahrung vorzugsweise in Ost-West-Richtung aufgezeigt.

Im Umland der Stadt Erding werden folgende Straßenquerschnitte für den Variantenvergleich ausgewählt:

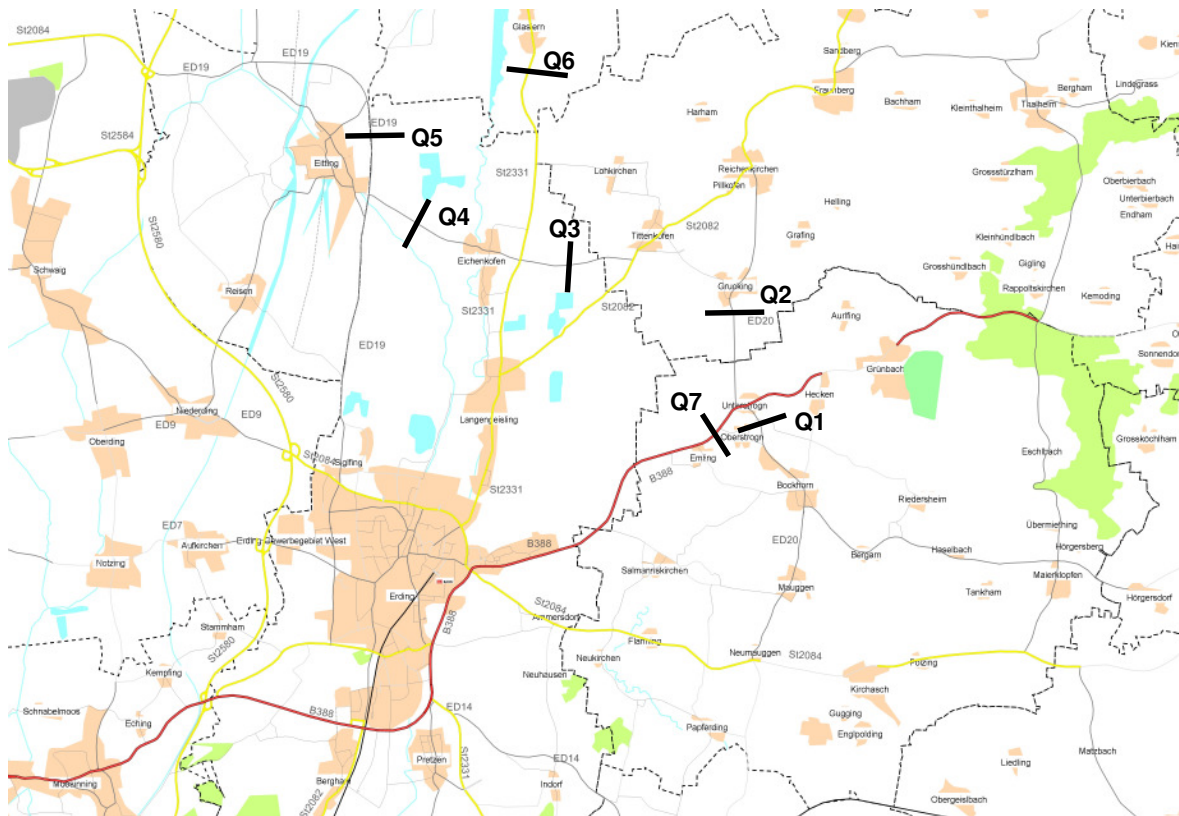


Abb. 68: Darstellung ausgewählter Straßenquerschnitte im Umland

- Q1 - ED 20 südl. B 388 (Bereich Einmündung Unterstrogn in die B 388)
- Q2 - ED 20 nördl. B 388 (bei Gruckling)
- Q3 - GVS zwischen St 2082 und St 2331
- Q4 - GVS zwischen St 2331 und ED19 (bei Eichenkofen)
- Q5 - ED 19 (Umfahrung bei Eitting)
- Q6 - St 2331 (bei Glasern)
- Q7 - B 388 (bei Oberstrogn)

Die Umlegungsberechnungen haben gezeigt, dass bei sämtlichen Varianten nur marginale Veränderungen der Verkehrsbelastung im Bereich der Gemeinden Niederding / Oberding / Aufkirchen und Schwaig hervorgerufen werden. Aus diesem Grund wird im weiteren Verlauf der Planfallbeurteilung und Bewertung dieser Untersuchungsbereich nicht detailliert behandelt.

Im Stadtgebiet Erding wird anhand einer sogenannten Screenline-Betrachtung etwa dem Verlauf der S-Bahntrasse folgend die Verkehrsveränderungen an den Straßenzügen aufgezeigt, welche in Ost-West-Richtung durch das Stadtgebiet Erding verlaufen.

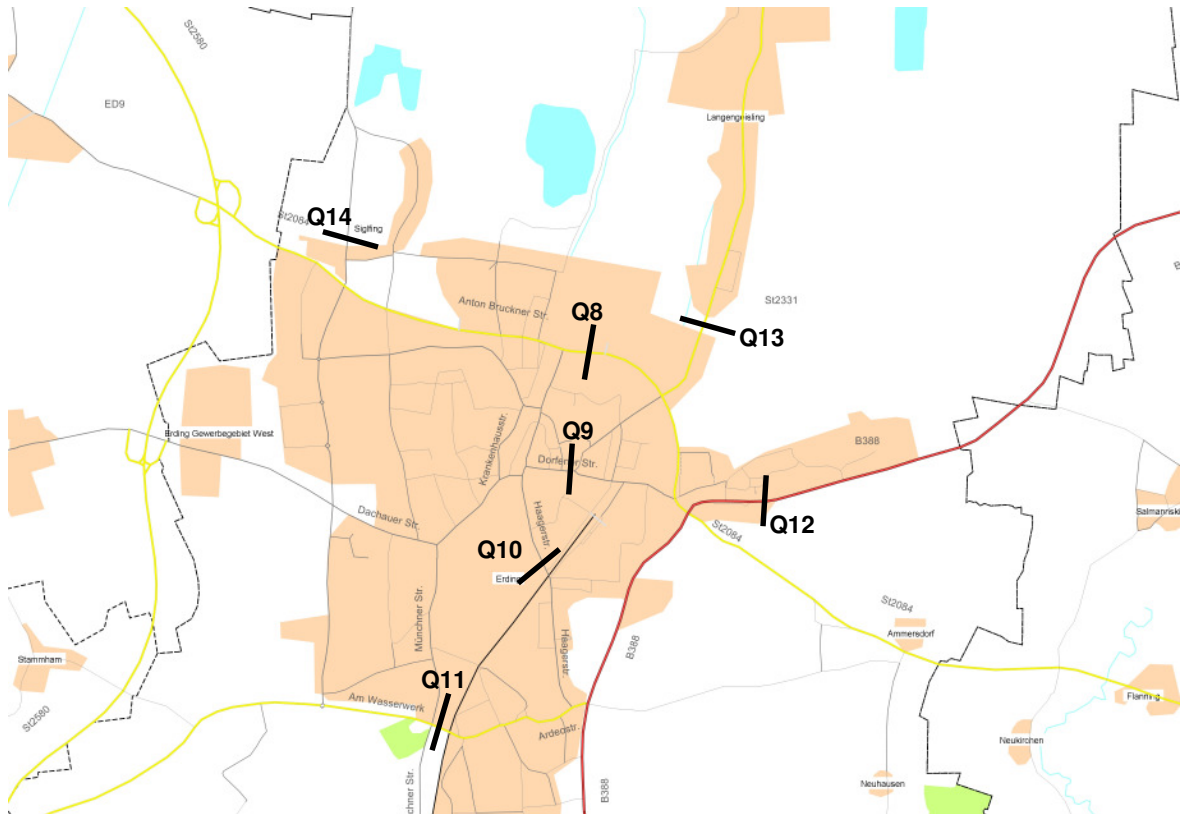


Abb. 69: Darstellung ausgewählter Straßenquerschnitte im Stadtgebiet

- Q8 - Anton-Bruckner-Straße (zwischen Alte Römer Straße und Am Gries)
- Q9 - Dorfener Straße (zwischen Landshuter Straße und Mühlgraben)
- Q10 - Haager Straße (stadteinwärts nach der Einmündung Bahnhofstraße)
- Q11 - Bahnhofstraße im Ortsteil Altenerding

Zusätzlich werden noch folgende Straßenquerschnitte im Stadtgebiet Erding als Grundlage für den Variantenvergleich herangezogen:

- Q12 - B 388 (Höhe Ortsteil Williamsville)
- Q13 - St 2331 (Alte Römer Straße stadtauswärts nach Zufahrt Fliegerhorst)
- Q14 - ED19 (Sigwolfstraße, Ortsteil Siglfing)

4.6.1 Wahltrasse Süd

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet im Prognosejahr 2025.

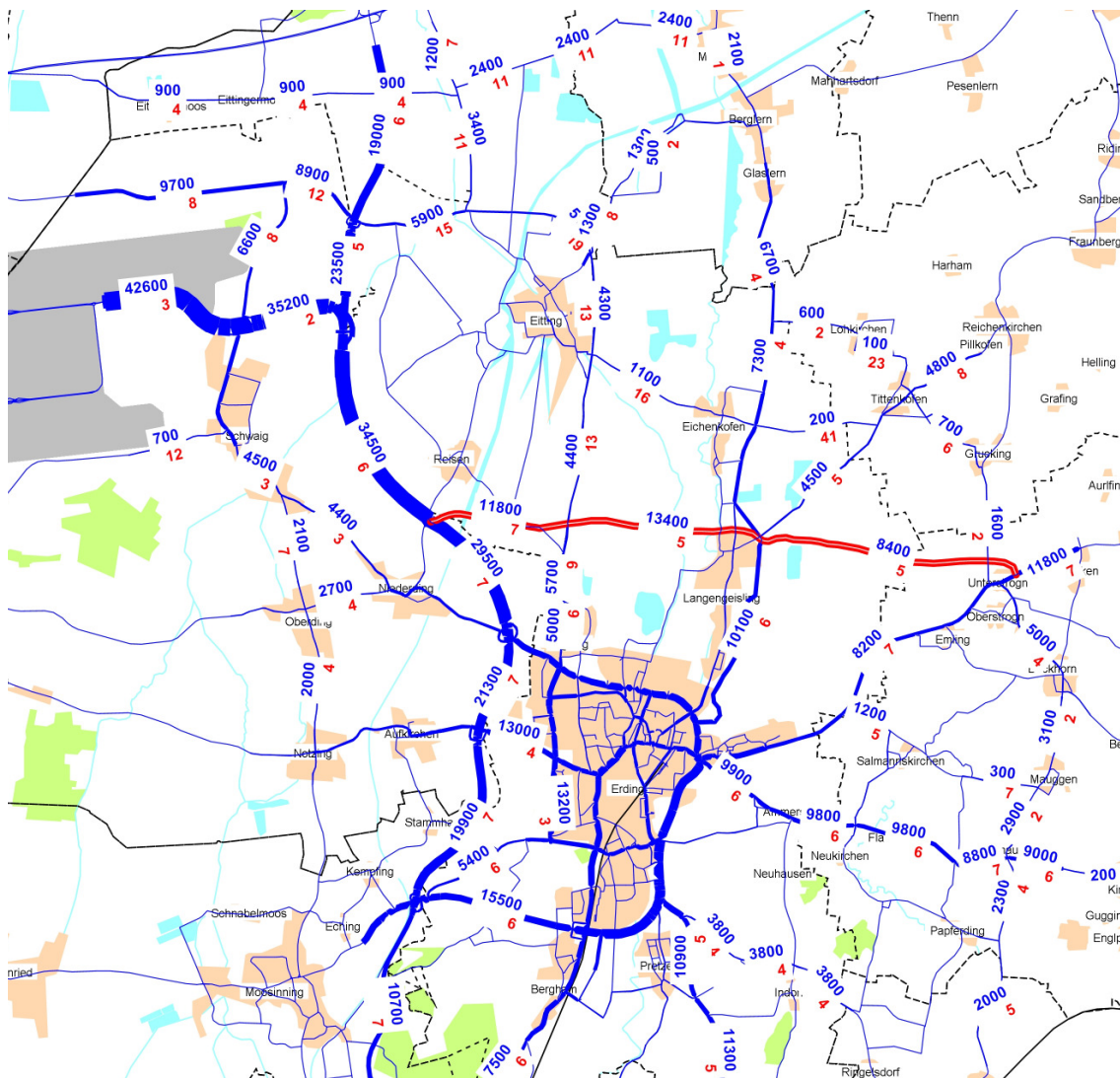


Abb. 70: Verkehrsbelastung 2025 in Kfz/24h, Wahltrasse Süd

Verkehrswirksamkeit

Demnach erhält die Wahltrasse Süd eine Prognosebelastung von ca. 8.400 Kfz/24h im Streckenabschnitt zwischen der Anbindung B 388 und St 2331/St 2082. Zwischen den Anschlüssen St 2331/St 2082 und ED 19 steigt die Belastung auf der Wahltrasse Süd auf ca. 13.400 Kfz/24h und östlich von der ED 19 bis zum Anschluss FTO werden ca. 11.800 Kfz/24h erreicht.

Die geplante Nordanbindung der Stadt Erding zwischen der Anton-Bruckner-Straße und Nordumfahrung ist künftig mit ca. 10.100 Kfz/24h belastet.

Be-/Entlastungswirkungen Umland Stadt Erding

Die hieraus resultierenden Be- und Entlastungen sind in den nachfolgenden beiden Abbildungen in Form eines Differenzbelastungsplanes dargestellt. Anhand von Tabellen werden die maßgebenden Be- und Entlastungswirkungen an ausgewählten Straßenquerschnitten erläutert.

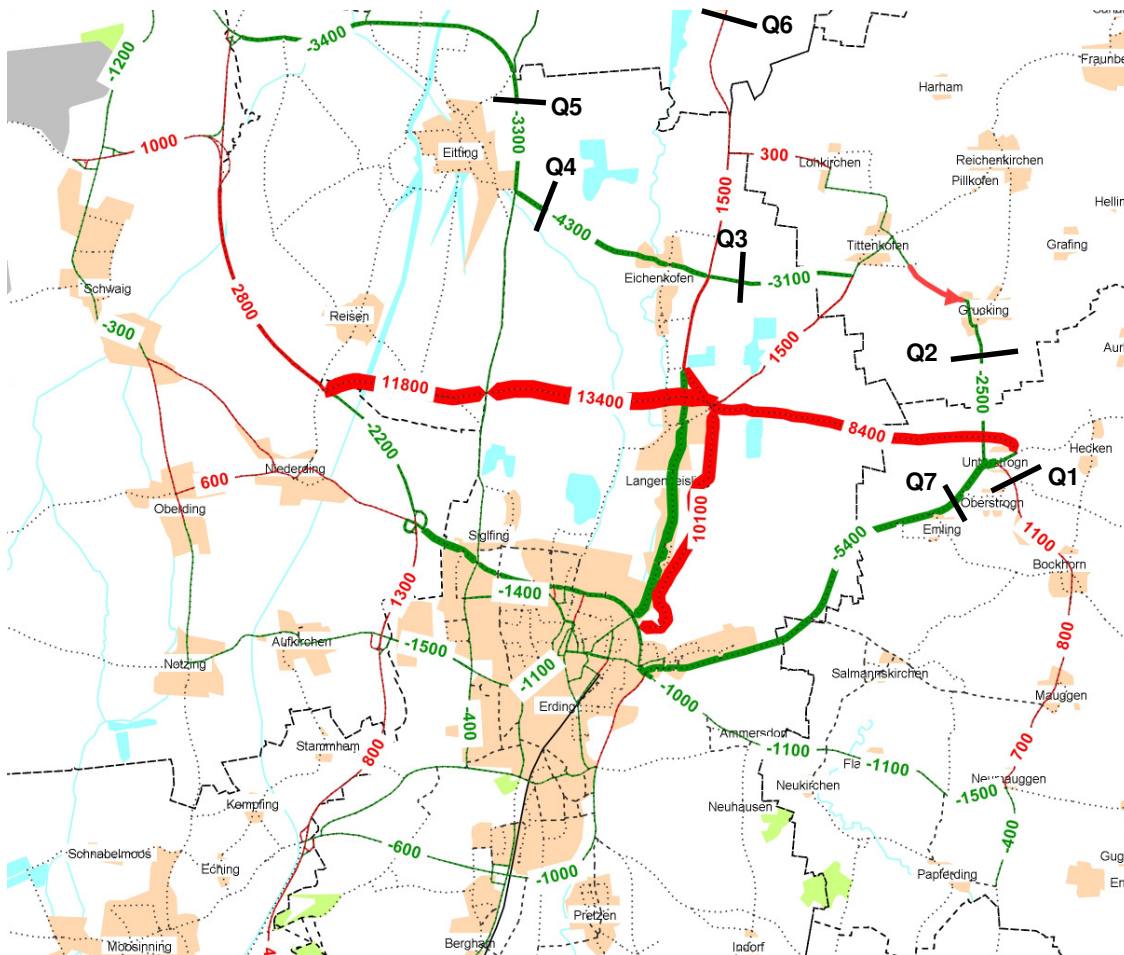


Abb. 71: Differenzbelastungsplan Umgebung Erding, Wahltrasse Süd

Be- / Entlastung Umland Erding						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose Nullfall	Wahltrasse Süd	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	5.000	1.100	28,2%
Q2	ED20 bei Grucking	3.600	4.100	1.600	-2.500	-61,0%
Q3	GVS 1	2.250	3.300	200	-3.100	-93,9%
Q4	GVS 2	3.950	5.400	1.100	-4.300	-79,6%
Q5	ED19 bei Eitting	6.300	7.600	4.300	-3.300	-43,4%
Q6	St 2331 bei Glaslern	5.150	5.600	6.700	1.100	19,6%
Q7	B 388 bei Oberstrogn	11.500	13.900	8.500	-5.400	-38,8%

Tab. 9: Be-/Entlastungen Umland Erding, Wahltrasse Süd

Im Zuge der „heimlichen“ Nordumfahrung finden auf der ED 20 bei Grucking und den Gemeindeverbindungsstraßen zwischen Tittenkofen, Eichenkofen bis zur ED19 deutliche

Belastungsabnahmen von über -61% bis etwa -94% statt. Auch auf der ED 19 bei Eitting und der B 388 im Bereich Oberstroggn reduziert sich die Kfz-Belastung um knapp 40%. Lediglich im Zuge der ED 20 durch Bockhorn findet im Bereich der Einmündung zur B 388 eine Belastungszunahme von ca. + 30% auf etwa 5.100 Kfz/24h statt, weil die aus dem südöstlichen Raum Richtung Flughafen bzw. Raum Freising orientierten Kfz-Verkehre den schnelleren Weg über die Nordumfahrung dem langsameren und teilweise überlasteten Weg durch die Stadt Erding vorziehen.

Auch die St 2331 bei Glaslern, Berglern erfährt durch die verkehrsanziehende Wirkung der Nordumfahrung eine Belastungszunahme von ca. 20% auf etwa 6.700 Kfz/24h. Hierbei handelt es sich um Fahrten, die heute über die Gemeindeverbindungsstraßen bei Eichenkofen und weiter über die ED 19 ihre Ziele beim Flughafen bzw. Umgebung Freising gesucht haben.

Be-/Entlastungswirkungen Stadt Erding

Die hieraus resultierenden Be- und Entlastungen sind in den nachfolgenden beiden Abbildungen in Form eines Differenzbelastungsplanes dargestellt. Anhand von Tabellen werden die maßgebenden Be- und Entlastungswirkungen an ausgewählten Straßenquerschnitten erläutert.

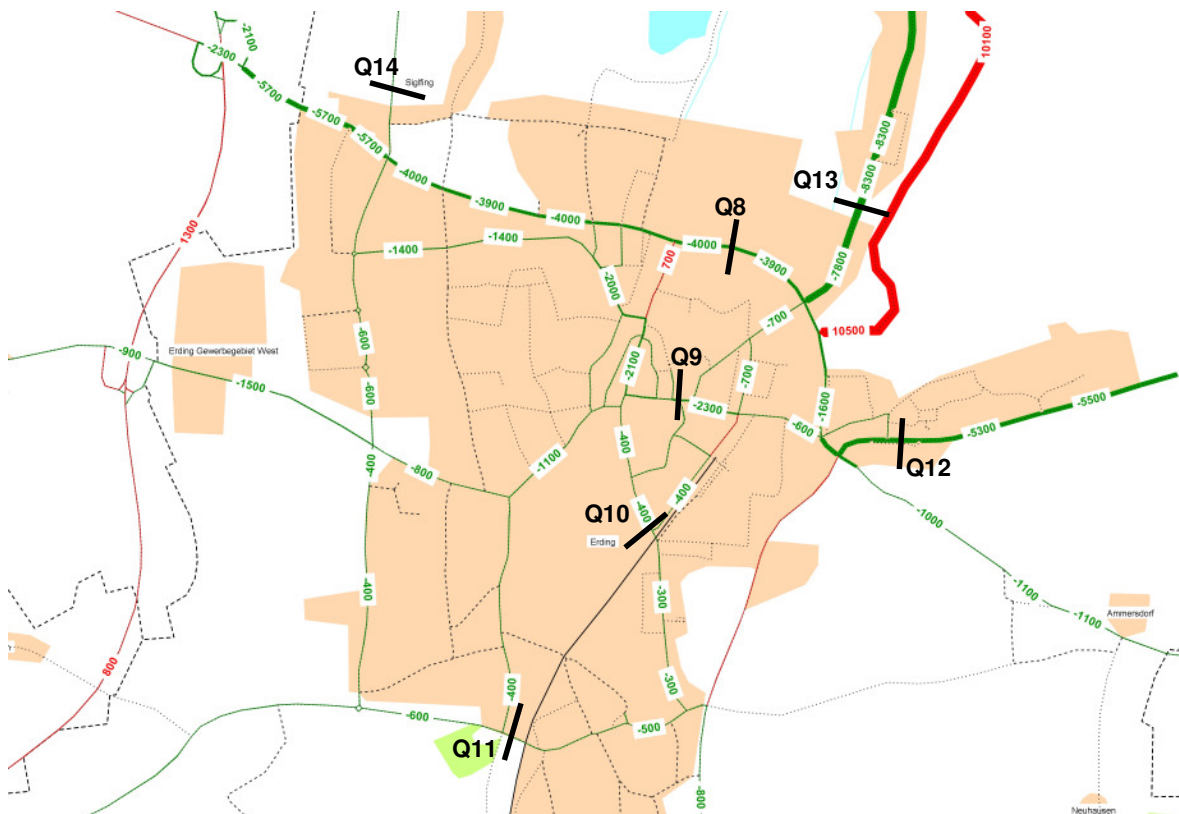


Abb. 72: Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Süd

Be- / Entlastung Stadt Erding Straßenquerschnitte in Ost-West-Relation						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose Nullfall	Wahltrasse Süd	Be-/Entlastung	Be-/Entlastung
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h (P-O-Fall)	% (P-O-Fall)
Q8	Anton-Br.-Straße	18.500	21.200	17.200	-4.000	-18,9%
Q9	Dorfener Straße	13.300	14.900	12.500	-2.400	-16,1%
Q10	Haager Straße	5.900	6.900	6.500	-400	-5,8%
Q11	Bahnhofstraße	9.550	10.700	10.400	-300	-2,8%
Be- / Entlastung Stadt Erding Sonstige Straßenquerschnitte						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose Nullfall	Wahltrasse Süd	Be-/Entlastung	Be-/Entlastung
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h (P-O-Fall)	% (P-O-Fall)
Q12	B 388 (Williamsville)	15.750	18.500	13.200	-5.300	-28,6%
Q13	St 2331 (Langengeisling)	10.850	11.800	3.500	-8.300	-70,3%
Q14	ED 19 (Siglfing)	4.850	5.500	5.000	-500	-9,1%

Tab. 10: Be-/Entlastungen Stadt Erding, Wahltrasse Süd

Die in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßenzüge durch Erding werden in der Summe um ca. 7.000 Kfz/24h entlastet. Die größten Entlastungswirkungen finden im Zuge der Anton-Bruckner-Straße mit ca. –20% statt. Auch die Alstadtdurchfahrt im Zuge der Dorfener Straße weist Belastungsreduzierungen von –16% auf.

Durch die neue Nordanbindung von Erding an die Nordumfahrung, welche parallel zur Alten Römer Straße (St 2331) verläuft reduziert sich die Verkehrsbelastung durch Langengeisling um ca. –70%. Der in der Ortsdurchfahrt verbleibende Kfz-Verkehr ist der örtliche Ziel-/Quellverkehr von Langengeisling.

Hinweis:

Im Falle der Nichtrealisierung der Nordanbindung reduziert sich die Querschnittsbelastung auf der Wahltrasse Süd lediglich im Mittel um ca. 1.000 Kfz/24h, weil aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf der St 2331 durch Langengeisling der Ziel-/Quellverkehr von Erding auf der Anton-Bruckner-Straße verbleibt.

Im Zuge der bestehenden B 388 auf Höhe Ortsteil Williamsville sind Belastungsabnahmen von knapp –30% zu erwarten. Hierbei handelt es sich überwiegend um Durchgangsverkehr auf der B 388 aus dem nordöstlichen Bereich des Landkreises Erding mit Ziel Flughafen und Umgebung, welcher jetzt die schnellere und kürzere Verbindung über die Nordumfahrung nutzt.

Die ED 19 im Ortsbereich Siglfing wird ebenfalls entlastet um knapp –10%.

4.6.2 Wahltrasse Mitte_1

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet im Prognosejahr 2025.

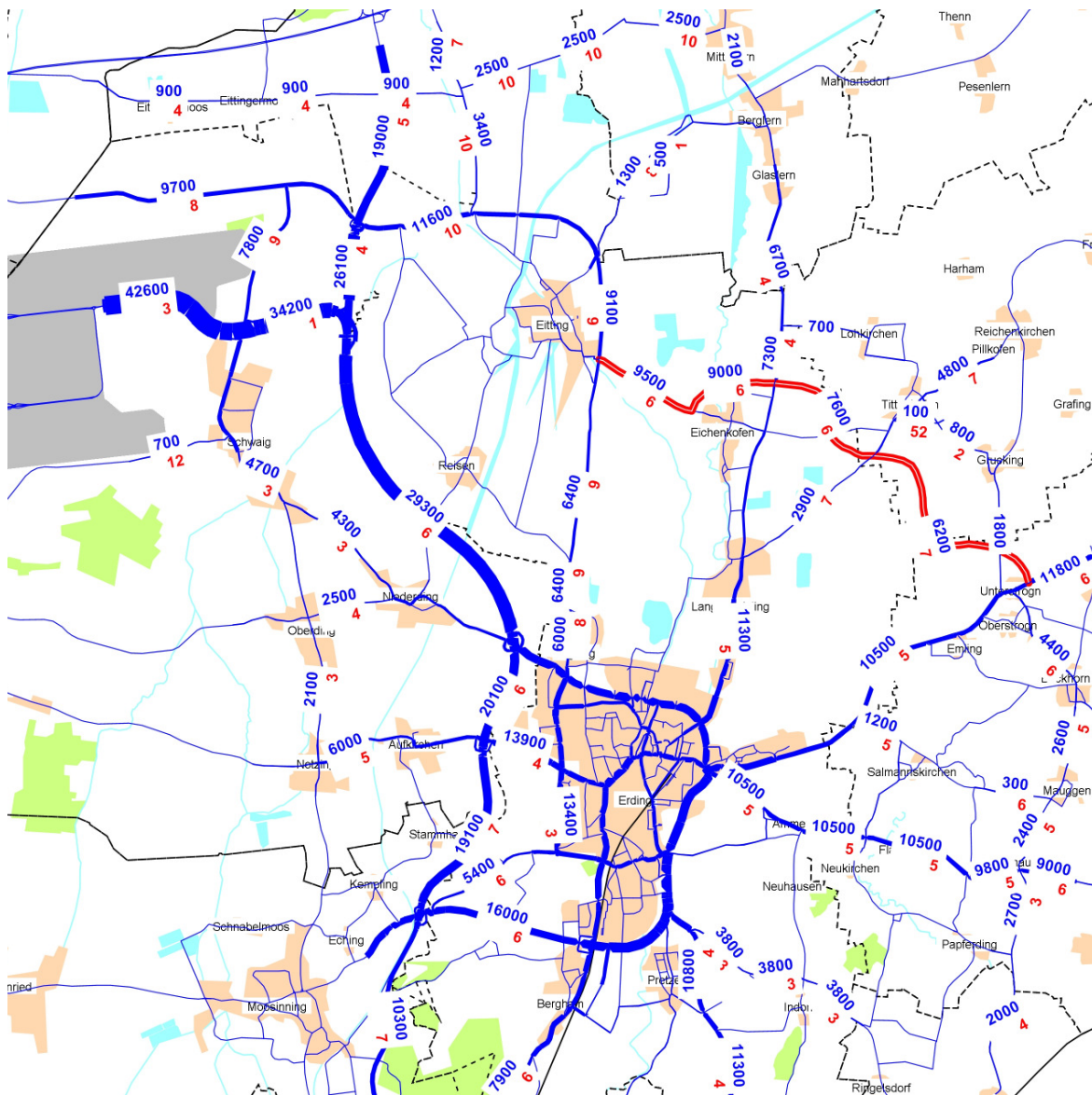


Abb. 73: Verkehrsbelastung 2025 in Kfz/24h, Wahltrasse Mitte_1

Verkehrswirksamkeit

Demnach erhält die Wahltrasse Mitte_1 eine Prognosebelastung von ca. 6.200 Kfz/24h im Streckenabschnitt zwischen der Anbindung B 388 und St 2082. Zwischen den Anschlüssen St 2082 und St 2331 beträgt die Verkehrsbelastung ca. 7.600 Kfz/24h und zwischen der St 2331 und ED 19 steigt die Belastung der Wahltrasse Mitte_1 auf ca. 9.500 Kfz/24h. Die Kfz-Belastung auf der bestehenden ED 19 um Eitling beträgt im Bereich der Anschlussstelle FTO ca. 11.600 Kfz/24h.

Be-/Entlastungswirkungen Umland Erding

Die hieraus resultierenden Be- und Entlastungen sind in den nachfolgenden beiden Abbildungen in Form eines Differenzbelastungsplanes dargestellt. Anhand von Tabellen werden die maßgebenden Be- und Entlastungswirkungen an ausgewählten Straßenquerschnitten erläutert.

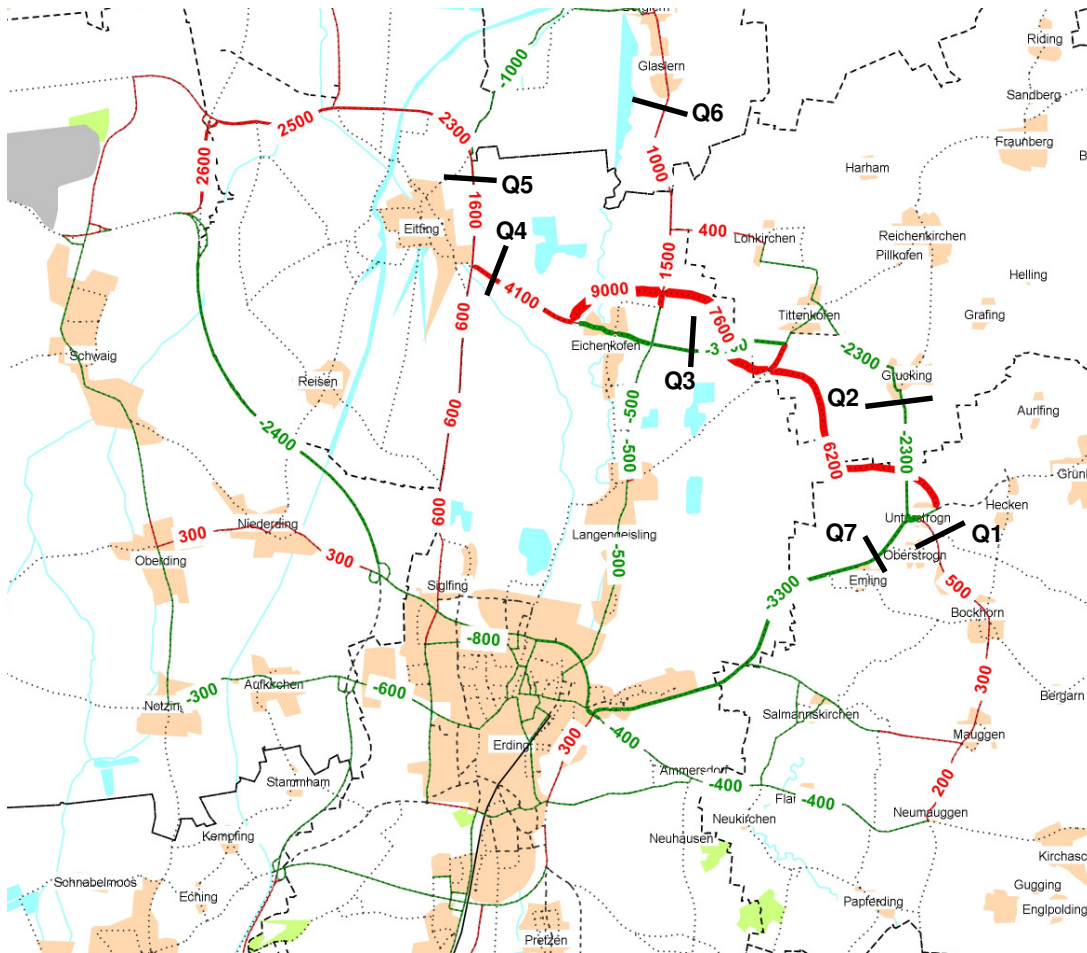


Abb. 74: Differenzbelastungsplan Umgebung, Wahltrasse Mitte_1

Be- / Entlastung Umland Erding						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose Nullfall	Wahltrasse Mitte_1	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	4.400	500	12,8%
Q2	ED20 bei Grucking	3.600	4.100	1.800	-2.300	-56,1%
Q3	GVS 1	2.250	3.300	<200	<3.100	>-94%
Q4	GVS 2	3.950	5.400	9.500	4.100	75,9%
Q5	ED19 bei Eitting	6.300	7.600	9.100	1.500	19,7%
Q6	St 2331 bei Glaslern	5.150	5.600	6.700	1.100	19,6%
Q7	B 388 bei Oberstrogn	11.500	13.900	10.800	-3.100	-22,3%

Tab. 11: Be-/Entlastungen Umland Erding, Wahltrasse Mitte_1

Im Bereich ED 20 bei Grucking bis Eichenkofen finden die gleichen Entlastungswirkungen wie bei Wahltrasse Süd statt. Im weiteren Verlauf befindet sich die Trasse der Nordumfahrung nach Eichenkofen auf der bestehenden Gemeindeverbindungsstraße GVS 2 und

dann weiter auf der ED 19, so dass hier zum Teil deutliche Belastungszunahmen von ca. 76% auf der GVS 2 zwischen Eichenkofen und Eitting und ca. 20% auf der bestehenden ED 19 um Eitting zu verzeichnen sind.

Die Entlastung der B 388 bei Oberstroggn (Q7) fällt gegenüber der Wahltrasse Süd mit ca. -23% deutlich niedriger aus. Der Grund hierfür ist geringere Attraktivität der Wahltrasse Mitte_1 für den aus dem südöstlichen Raum Richtung Flughafen bzw. Raum Freising orientierten Kfz-Verkehr. Demgegenüber fällt die Belastungszunahme auf der ED 20 bei Bockhorn aufgrund der geringeren Anziehungskraft der Wahltrasse Mitte_1 mit knapp +13% moderater aus.

Auch die St 2331 bei Glaslern, Berglern erfährt wie bei der Wahltrasse Süd durch die verkehrsanziehende Wirkung der Nordumfahrung eine Belastungszunahme von ca. 20% auf etwa 6.700 Kfz/24h. Hierbei handelt es sich um Fahrten, die heute über die Gemeindeverbindungsstraßen bei Eichenkofen und weiter über die ED 19 ihre Ziele beim Flughafen bzw. Umgebung Freising gesucht haben.

Be-/Entlastungswirkungen Stadt Erding

Die hieraus resultierenden Be- und Entlastungen sind in den nachfolgenden beiden Abbildungen in Form eines Differenzbelastungsplanes dargestellt. Anhand von Tabellen werden die maßgebenden Be- und Entlastungswirkungen an ausgewählten Straßenquerschnitten erläutert.

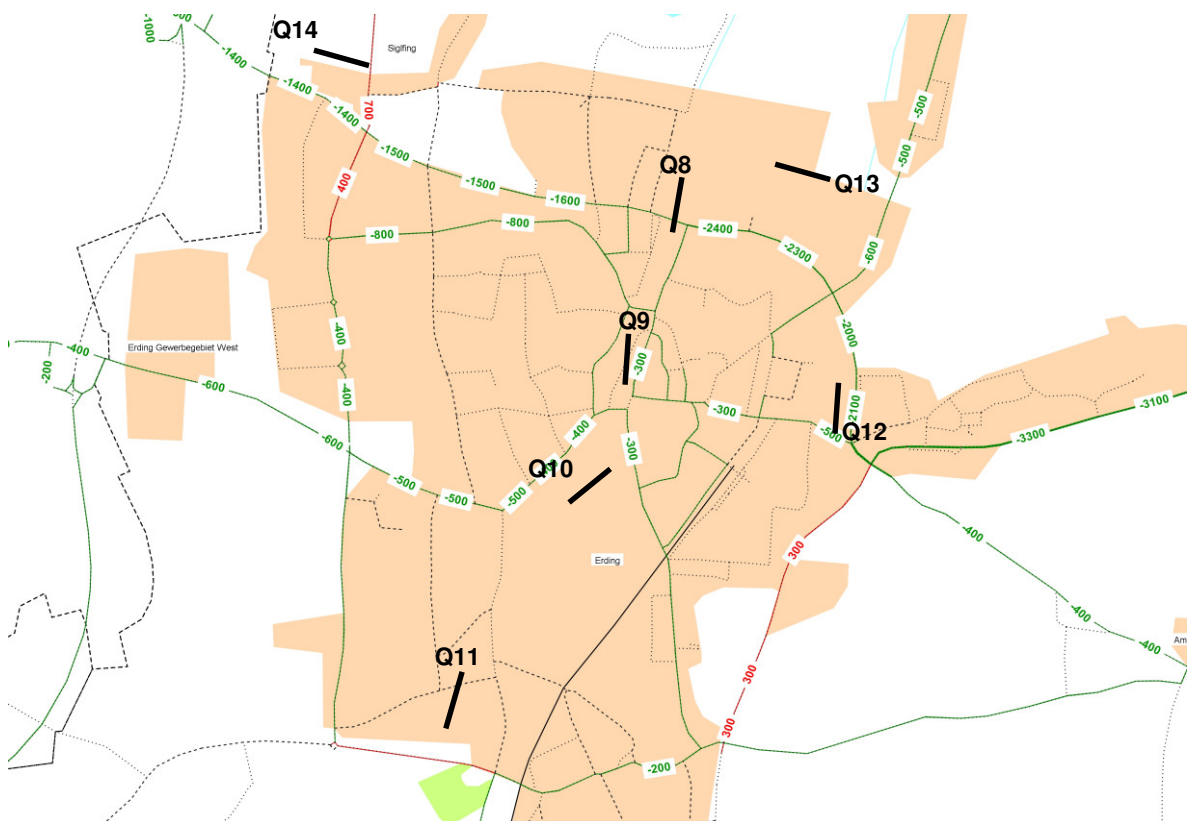


Abb. 75: Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Mitte_1

Be- / Entlastung Stadt Erding						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose Nullfall	Wahltrasse Mitte_1	Be-/Entlastung	Be-/Entlastung
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h (P-O-Fall)	% (P-O-Fall)
Q8	Anton-Br.-Straße	18.500	21.200	18.800	-2.400	-11,3%
Q9	Dorfener Straße	13.300	14.900	14.500	-400	-2,7%
Q10	Haager Straße	5.900	6.900	6.600	-300	-4,3%
Q11	Bahnhofstraße	9.550	10.700	10.600	-100	-0,9%

Be- / Entlastung Stadt Erding						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose Nullfall	Wahltrasse Mitte_1	Be-/Entlastung	Be-/Entlastung
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h (P-O-Fall)	% (P-O-Fall)
Q12	B 388 (Williamsville)	15.750	18.500	15.200	-3.300	-17,8%
Q13	St 2331 (Langengeisling)	10.850	11.800	11.300	-500	-4,2%
Q14	ED 19 (Siglfing)	4.850	5.500	6.000	500	9,1%

Tab. 12: Be-/Entlastungen Stadt Erding, Wahltrasse Mitte_1

Die in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßenzüge durch Erding werden insgesamt um ca. 3.200 Kfz/24h entlastet, wobei die größte Entlastungswirkung im Zuge der Anton-Bruckner-Straße mit ca. –11% stattfindet. Auf den restlichen Straßenzügen durch Erding sind nur marginale Belastungsreduzierungen von weniger als 5% festzustellen.

Im Zuge der bestehenden B 388 auf Höhe Ortsteil Williamsville betragen die Belastungsabnahmen knapp –18%. Im Vergleich zur Wahltrasse Süd verbleibt der überwiegende Teil des Durchgangsverkehrs aus dem nordöstlichen Bereich des Landkreises Erding mit Ziel Flughafen und Umgebung auf der B 388.

Im Gegensatz zur Wahltrasse Süd steigt die Verkehrsbelastung auf der ED 19 im Ortsbereich Siglfing um knapp +10%.

4.6.3 Wahltrasse Mitte_2

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet im Prognosejahr 2025.

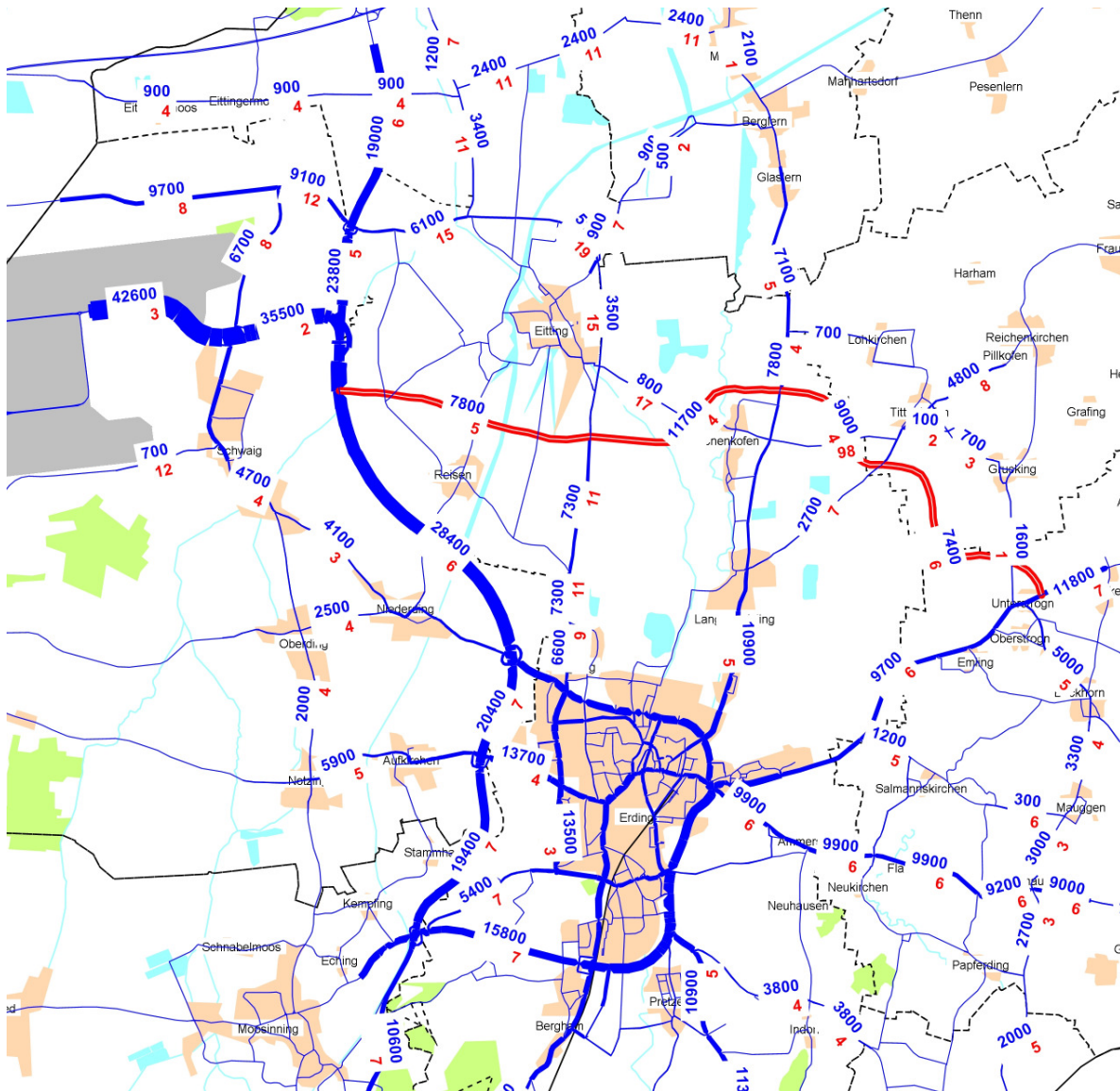


Abb. 76: Verkehrsbelastung 2025 in Kfz/24h, Wahltrasse Mitte_2

Verkehrswirksamkeit

Demnach erhält die Wahltrasse Mitte_2 eine Prognosebelastung von ca. 7.400 Kfz/24h im Streckenabschnitt zwischen der Anbindung B 388 und St 2082. Zwischen den Anschlüssen St 2082 und St 2331 beträgt die Verkehrsbelastung ca. 9.000 Kfz/24h und zwischen der St 2331 und ED 19 steigt die Belastung der Wahltrasse Mitte_2 auf ca. 11.700 Kfz/24h. Die Kfz-Belastung des letzten Teilstreckenabschnittes bis zur FTO sinkt auf ca. 7.800 Kfz/24h

Be-/Entlastungswirkungen Umland Erding

Die hieraus resultierenden Be- und Entlastungen sind in den nachfolgenden beiden Abbildungen in Form eines Differenzbelastungsplanes dargestellt. Anhand von Tabellen werden die maßgebenden Be- und Entlastungswirkungen an ausgewählten Straßenquerschnitten erläutert.

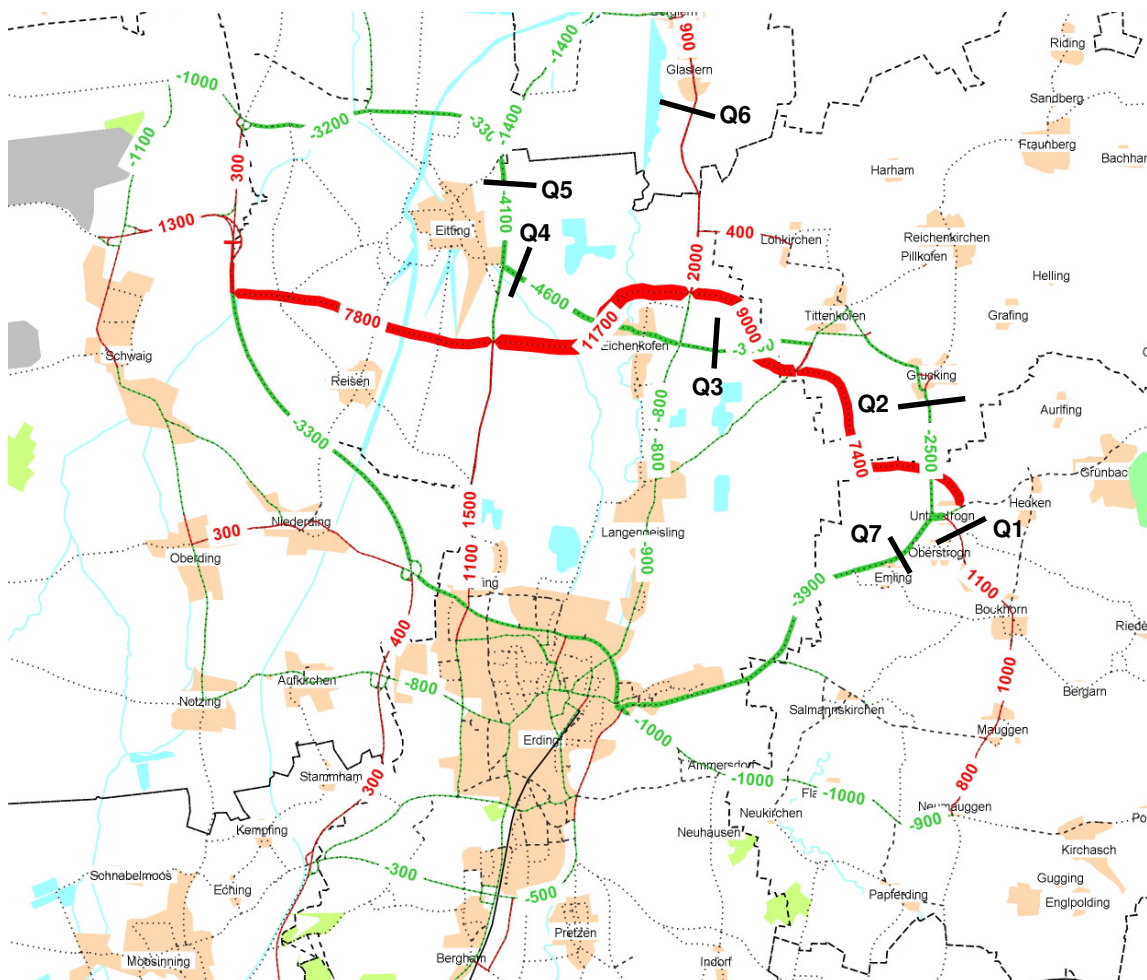


Abb. 77: Differenzbelastungsplan Umgebung, Wahltrasse Mitte_2

Be- / Entlastung Umland Erding						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose Nullfall	Wahltrasse Mitte 2	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	5.000	1.100	28,2%
Q2	ED20 bei Grucking	3.600	4.100	1.600	-2.500	-61,0%
Q3	GVS 1	2.250	3.300	<200	>3.100	>-94%
Q4	GVS 2	3.950	5.400	800	-4.600	-85,2%
Q5	ED19 bei Eitting	6.300	7.600	3.500	-4.100	-53,9%
Q6	St 2331 bei Glaslern	5.150	5.600	7.100	1.500	26,8%
Q7	B 388 bei Oberstrogn	11.500	13.900	10.000	-3.900	-28,1%

Tab. 13: Be-/Entlastungen Umland Erding, Wahltrasse Mitte_2

Die Entlastungswirkungen im Zuge der „heimlichen“ Nordumfahrung ED 20 bei Grucking und den Gemeindeverbindungsstraßen zwischen Tittenkofen, Eichenkofen bis zur ED 19 sind mit den Umlegungsergebnissen der Wahltrasse Süd nahezu identisch. Ebenso findet

im Zuge der ED 20 durch Bockhorn im Bereich der Einmündung zur B 388 eine Belastungszunahme von ca. + 30% auf etwa 5.000 Kfz/24h statt.

Aufgrund des geringeren Abstandes der Wahltrasse Mitte_2 zu Eitting bzw. Glaslern/Berglern beträgt im Vergleich zur Wahltrasse Süd die Belastungsabnahme auf der ED 19 bei Eitting -54% bzw. im Gegenzug auf der St 2331 bei Glaslern eine Erhöhung der Querschnittsbelastung um ca. 27% auf etwa 7.100 Kfz/24h.

Die B 388 bei Oberstrogn wird um knapp 30% entlastet und fällt damit gegenüber der Wahltrasse Süd aufgrund der längeren Wegstrecke für den aus dem südöstlichen Raum Richtung Flughafen bzw. Raum Freising orientierten Kfz-Verkehr bei Nutzung der Wahltrasse Mitte_2 niedriger aus.

Be-/Entlastungswirkungen Stadt Erding

Die hieraus resultierenden Be- und Entlastungen sind in den nachfolgenden beiden Abbildungen in Form eines Differenzbelastungsplanes dargestellt. Anhand von Tabellen werden die maßgebenden Be- und Entlastungswirkungen an ausgewählten Straßenquerschnitten erläutert.

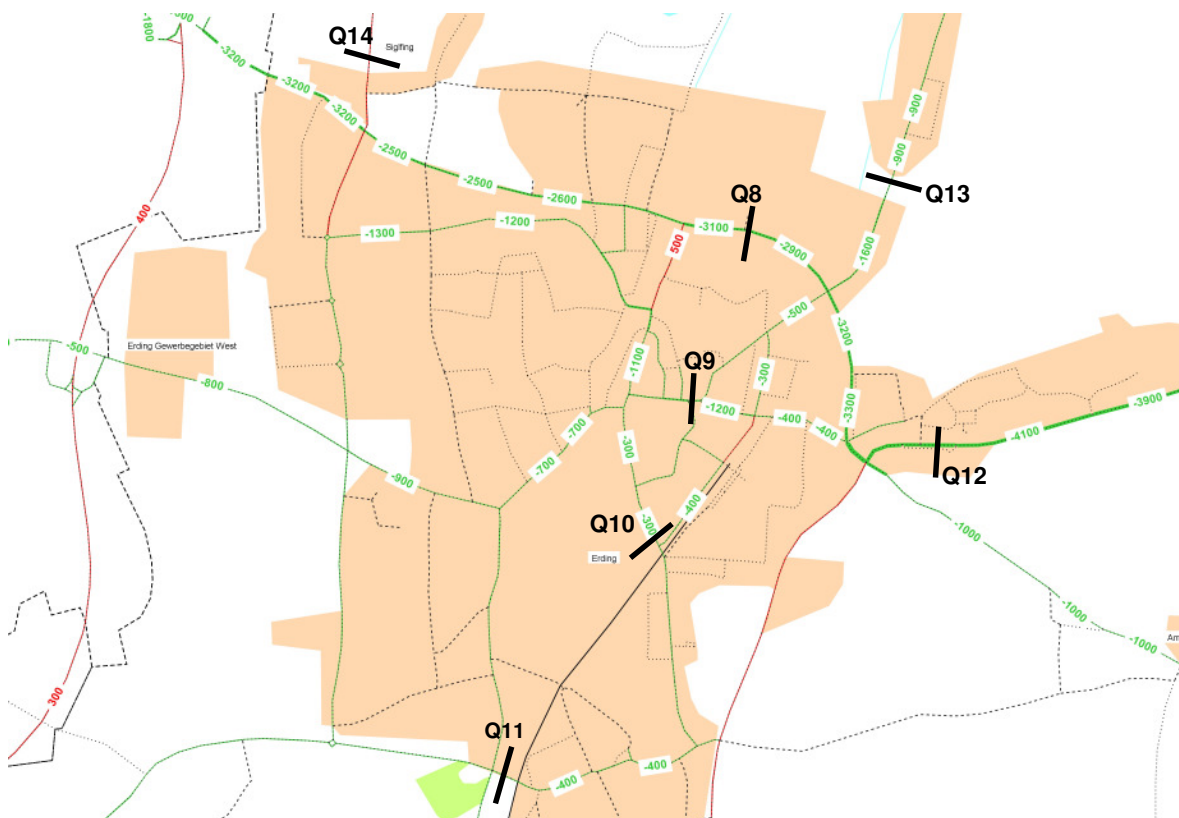


Abb. 78: Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Mitte_2

Be- / Entlastung Stadt Erding						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose Nullfall	Wahltrasse Mitte_2	Be-/Entlastung	Be-/Entlastung
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h (P-O-Fall)	% (P-O-Fall)
Q8	Anton-Br.-Straße	18.500	21.200	18.100	-3.100	-14,6%
Q9	Dorfener Straße	13.300	14.900	13.400	-1.500	-10,1%
Q10	Haager Straße	5.900	6.900	6.600	-300	-4,3%
Q11	Bahnhofstraße	9.550	10.700	10.300	-400	-3,7%
Be- / Entlastung Stadt Erding						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose Nullfall	Wahltrasse Mitte_2	Be-/Entlastung	Be-/Entlastung
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h (P-O-Fall)	% (P-O-Fall)
Q12	B 388 (Williamsville)	15.750	18.500	14.400	-4.100	-22,2%
Q13	St 2331 (Langengeisling)	10.850	11.800	10.900	-900	-7,6%
Q14	ED 19 (Siglfing)	4.850	5.500	6.600	1.100	20,0%

Tab. 14: Be-/Entlastungen Stadt Erding, Wahltrasse Mitte_2

Die in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßenzüge durch Erding werden insgesamt um ca. 5.300 Kfz/24h entlastet und liegt damit im Vergleich zur Wahltrasse Süd um ca. 2.000 Kfz/24h niedriger. Der Rückgang der Verkehrsbelastung auf der Anton-Bruckner-Straße beträgt knapp -15% und im Zuge der Alstadtdurchfahrt Dorfener Straße bei -10%. Auf den restlichen Straßenzügen durch Erding sind nur marginale Belastungsreduzierungen von weniger als 5% festzustellen.

Hinweis:

Im Falle der Realisierung einer Nordanbindung bei der Wahltrasse Mitte_2 stellen sich in etwa die gleichen Belastungsverhältnisse auf der Nordanbindung ein wie im Falle der Wahltrasse Süd.

Im Zuge der bestehenden B 388 auf Höhe Ortsteil Williamsville betragen die Belastungsabnahmen ca. -22%.

Im Gegensatz zur Wahltrasse Süd steigt die Verkehrsbelastung auf der ED 19 im Ortsbereich Siglfing um etwa +20%.

4.6.4 Wahltrasse Nord

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet im Prognosejahr 2025.

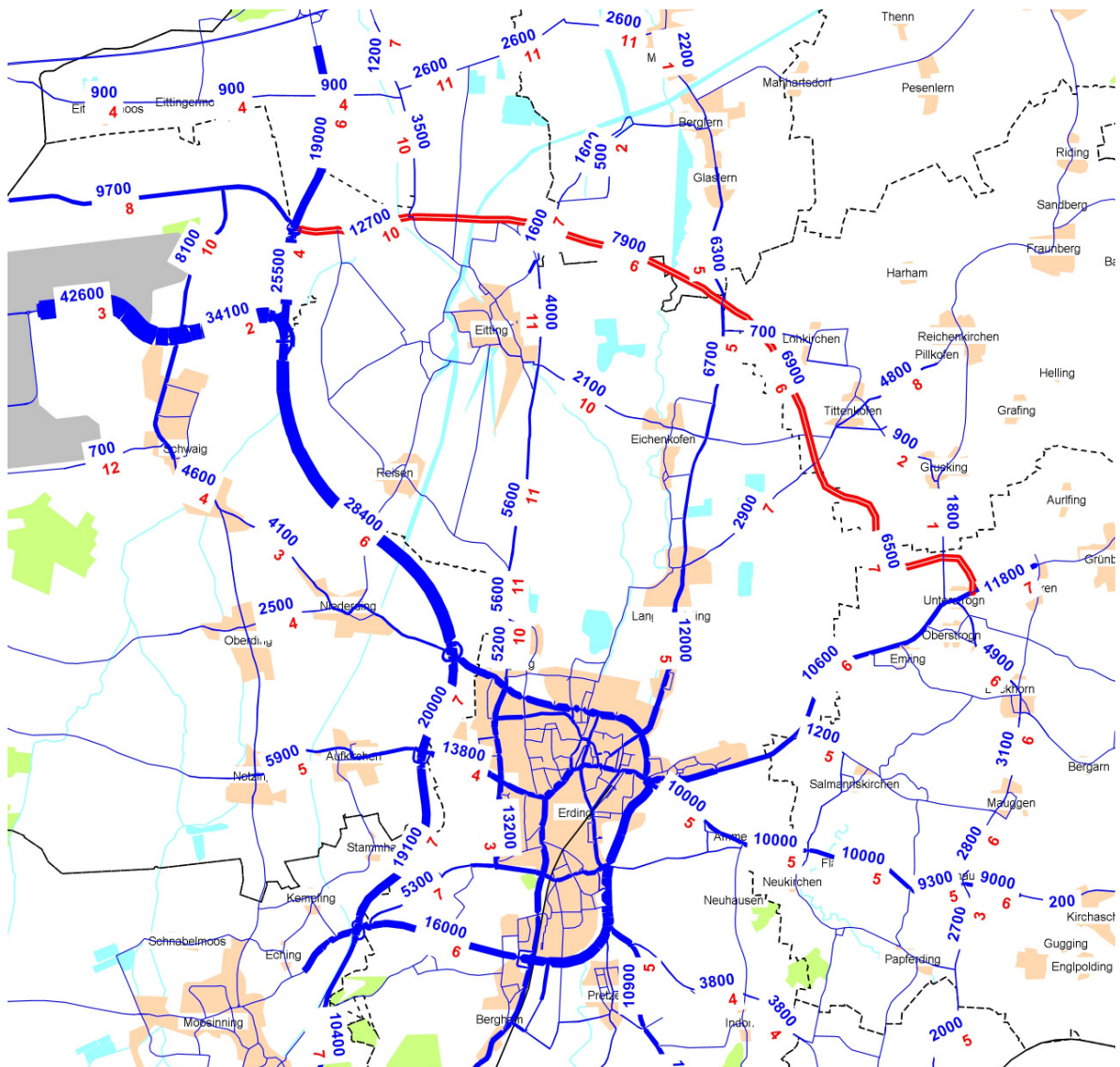


Abb. 79: Verkehrsbelastung 2025 in Kfz/24h, Wahltrasse Nord

Verkehrswirksamkeit

Demnach erhält die Wahltrasse Nord eine Prognosebelastung von ca. 6.500 Kfz/24h im Streckenabschnitt zwischen der Anbindung B 388 und St 2082. Im weiteren Streckenverlauf steigt die Verkehrsbelastung zwischen den Anschlüssen St 2082 und St 2331 geringfügig auf ca. 6.900 Kfz/24h und zwischen der St 2331 und ED 19 nochmals auf ca. 7.900 Kfz/24h. Die Kfz-Belastung des letzten Teilstreckenabschnittes, das auf der bestehenden ED 19 bis zur FTO verläuft, erreicht den Wert von ca. 12.700 Kfz/24h

Be-/Entlastungswirkungen

Die hieraus resultierenden Be- und Entlastungen sind in den nachfolgenden beiden Abbildungen in Form eines Differenzbelastungsplanes dargestellt. Anhand von Tabellen werden die maßgebenden Be- und Entlastungswirkungen an ausgewählten Straßenquerschnitten erläutert.

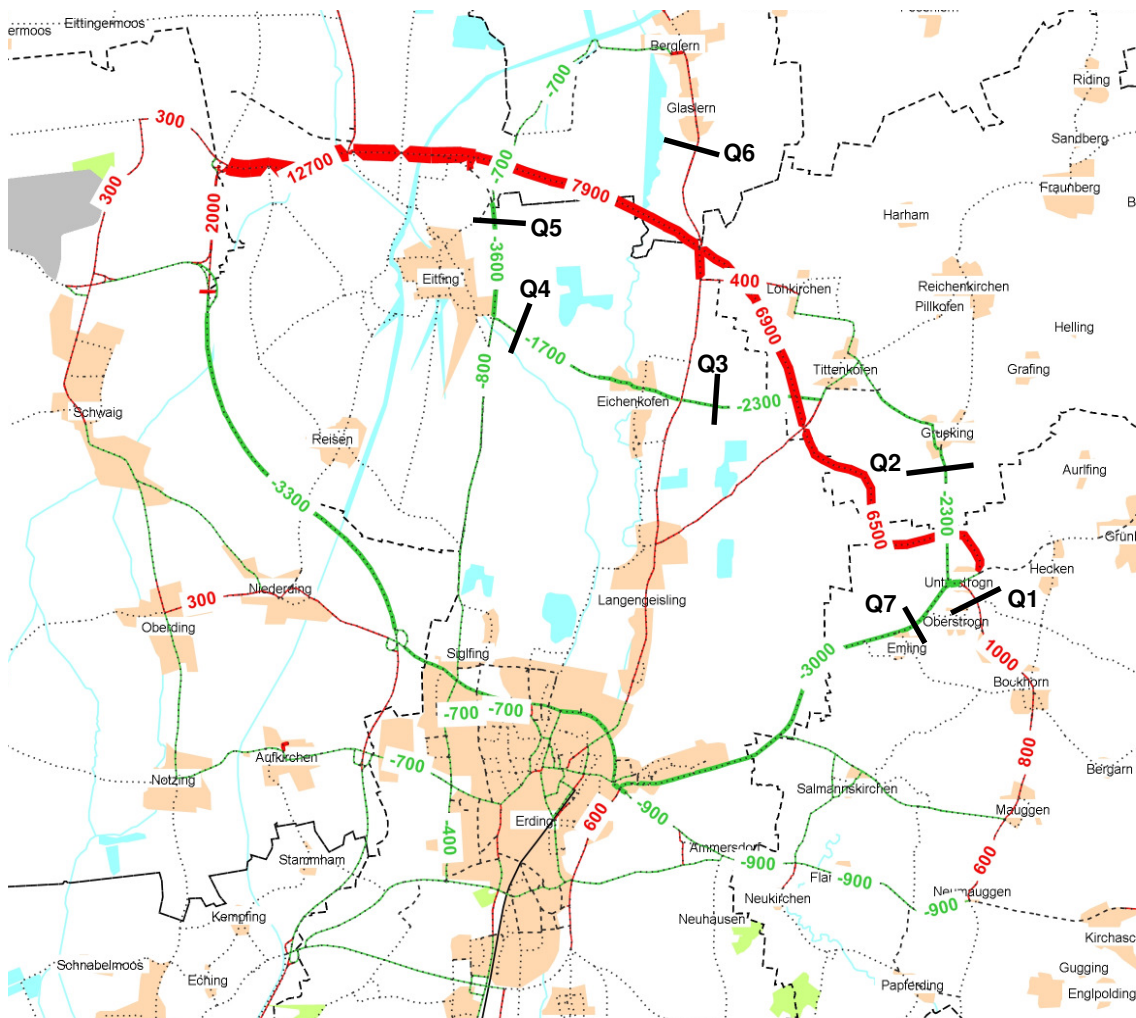


Abb. 80: Differenzbelastungsplan Umgebung, Wahltrasse Nord

Be- / Entlastung Umland Erding						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose Nullfall	Wahltrasse Nord	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	4.900	1.000	25,6%
Q2	ED20 bei Grucking	3.600	4.100	1.800	-2.300	-56,1%
Q3	GVS 1	2.250	3.300	1.000	-2.300	-69,7%
Q4	GVS 2	3.950	5.400	2.100	-3.300	-61,1%
Q5	ED19 bei Eitding	6.300	7.600	4.000	-3.600	-47,4%
Q6	St 2331 bei Glaslern	5.150	5.600	6.300	700	12,5%
Q7	B 388 bei Oberstrogn	11.500	13.900	10.900	-3.000	-21,6%

Tab. 15: Be-/Entlastungen Umland Erding, Wahltrasse Nord

Insgesamt sind wie bei den Wahltrassen Süd und Mitte_2 deutliche Verkehrsentslastungen im Zuge der „heimlichen“ Nordumfahrung ED 20 bei Grucking und den Gemeindeverbindungsstraßen zwischen Tittenkofen, Eichenkofen bis zur ED19 von über -50% bis maxi-

mal -70% zu verzeichnen. Lediglich im Bereich der Gemeindeverbindungsstraßen zwischen Tittenkofen, Eichenkofen bis zur ED19 bei Eitting sind aufgrund der größeren Entfernung der Wahltrasse Nord die Belastungsrückgänge niedriger. Ebenso findet im Zuge der ED 20 durch Bockhorn im Bereich der Einmündung zur B 388 eine Belastungszunahme von ca. + 26% auf etwa 4.900 Kfz/24h statt und liegt damit nur geringfügig niedriger als bei den Wahltrassen Süd und Mitte_2.

Die Belastungszunahmen auf der St 2331 bei Glaslern fallen im Vergleich zu allen anderen Umgehungsvarianten mit einer Verkehrszunahme von ca. 12% moderat aus.

Die B 388 bei Oberstrogn wird um ca. -22% entlastet und fällt damit gegenüber der Wahltrasse Süd aufgrund der längeren Wegstrecke für den aus dem südöstlichen Raum Richtung Flughafen bzw. Raum Freising orientierten Kfz-Verkehr bei Nutzung der Wahltrasse Nord deutlich geringer aus.

Be-/Entlastungswirkungen Stadt Erding

Die hieraus resultierenden Be- und Entlastungen sind in den nachfolgenden beiden Abbildungen in Form eines Differenzbelastungsplanes dargestellt. Anhand von Tabellen werden die maßgebenden Be- und Entlastungswirkungen an ausgewählten Straßenquerschnitten erläutert.

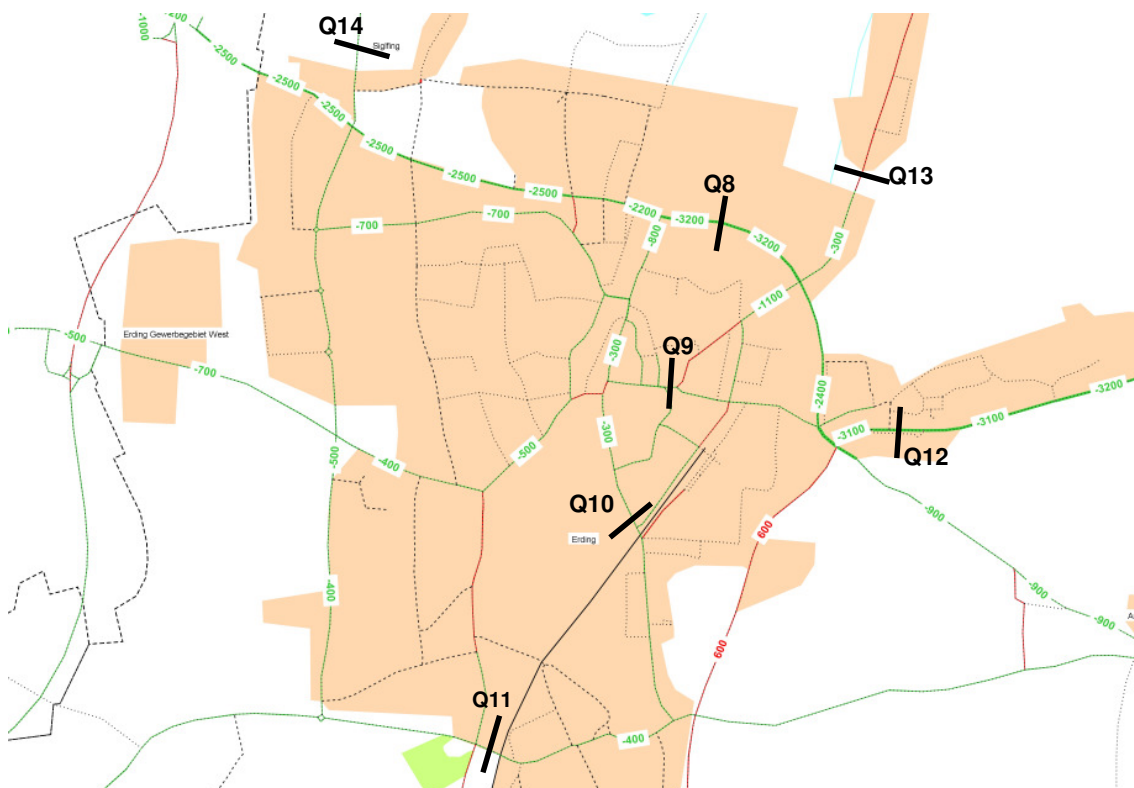


Abb. 81: Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Nord

Be- / Entlastung Stadt Erding						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose Nullfall	Wahltrasse Nord	Be-/Entlastung	Be-/Entlastung
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h (P-O-Fall)	% (P-O-Fall)
Q8	Anton-Br.-Straße	18.500	20.900	17.700	-3.200	-15,3%
Q9	Dorfener Straße	13.300	14.900	14.700	-200	-1,3%
Q10	Haager Straße	5.900	6.900	6.600	-300	-4,3%
Q11	Bahnhofstraße	9.550	10.700	10.400	-300	-2,8%
Be- / Entlastung Stadt Erding						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose Nullfall	Wahltrasse Nord	Be-/Entlastung	Be-/Entlastung
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h (P-O-Fall)	% (P-O-Fall)
Q12	B 388 (Williamsville)	15.750	18.500	15.400	-3.100	-16,8%
Q13	St 2331 (Langengeisling)	10.850	11.800	12.000	200	1,7%
Q14	ED 19 (Siglfing)	4.850	5.500	5.200	-300	-5,5%

Tab. 16: Be-/Entlastungen Stadt Erding, Wahltrasse Nord

Die in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßenzüge durch Erding werden insgesamt um ca. 3.000 Kfz/24h entlastet. Im Vergleich zur Wahltrasse Süd sind die Belastungsabnahmen bei der Wahltrasse Nord um ca. 4.000 Kfz/24h niedriger. Der Rückgang der Verkehrsbelastung auf der Anton-Bruckner-Straße beträgt etwa -15%. Auf den restlichen Straßenzügen durch Erding sind nur marginale Belastungsreduzierungen von weniger als 5% festzustellen.

Im Zuge der bestehenden B 388 auf Höhe Ortsteil Williamsville betragen die Belastungsabnahmen ca. -17% und weist im Vergleich mit den restlichen Wahltrassen die geringste Entlastung auf.

Im Ortsbereich Siglfing sinkt die Verkehrsbelastung leicht um ca.-5% auf 5.200 Kfz/24h.

4.6.5 Kombination Wahltrasse Süd mit Ostumfahrung Erding (Variante 3)

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet im Prognosejahr 2025.

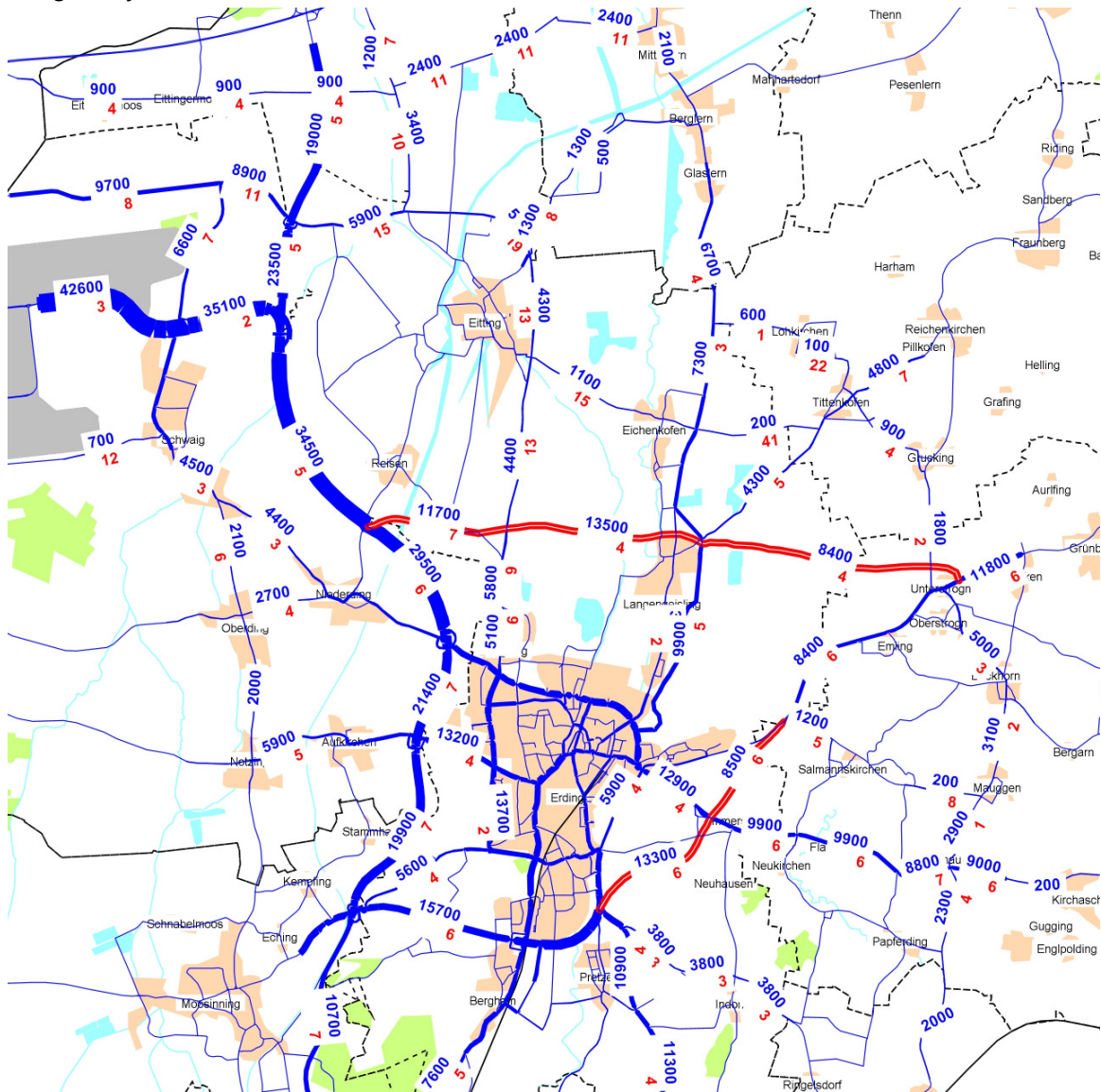


Abb. 82: Verkehrsbelastung 2025 in Kfz/24h, Kombinationsfall Wahltrasse Süd

Verkehrswirksamkeit

Die Verkehrsbelastungen der Wahltrasse Süd weist die gleichen Werte auf wie im Planfall ohne Ostumfahrung Erding. Im Streckenabschnitt zwischen der Anbindung B 388 und St 2331/St 2082 beträgt die künftige Verkehrsbelastung 8.400 Kfz/24h. Zwischen den Anschlüssen St 2331/St2082 und ED19 steigt die Belastung auf der Wahltrasse Süd auf ca. 13.400 Kfz/24h und östlich von der ED19 bis zum Anschluss FTO werden ca. 11.800 Kfz/24h erreicht.

Die geplante Nordanbindung der Stadt Erding zwischen der Anton-Bruckner-Straße und Nordumfahrung ist künftig mit knapp 10.000 Kfz/24h belastet.

Auf der Ostumfahrung Erding stellt sich im Kombinationsfall eine Prognosebelastung von ca. 8.500 Kfz/24h im Streckenabschnitt zwischen der Verknüpfung B 388 auf Höhe Ortsteil Williamsville und der St 2084 ein. Im weiteren Streckenverlauf der Ostumfahrung bis zur B 388 im Bereich der Einmündung St 2331 steigt das Verkehrsaufkommen auf ca. 13.300 Kfz/24h an.

Aus den Ergebnissen der Verkehrsumlegung ist abzulesen, dass sich keine „Ringwirkung“ Ost- / Nordumfahrung von Erding einstellen wird. Die Belastungen auf der Wahltrasse sind mit / ohne Ostumfahrung Erding praktisch identisch. Umgekehrt zieht die Wahltrasse Süd einen gewissen Anteil von Ziel-/Quellverkehr nach Erding von der Ostumfahrung ab. Dies erklärt die Differenzbelastung auf den beiden Streckenabschnitten der Ostumfahrung Erding von knapp 5.000 Kfz/24h.

Be-/Entlastungswirkungen

Die hieraus resultierenden Be- und Entlastungen sind in den nachfolgenden beiden Abbildungen in Form eines Differenzbelastungsplanes dargestellt. Anhand von Tabellen werden die maßgebenden Be- und Entlastungswirkungen an ausgewählten Straßenquerschnitten erläutert..

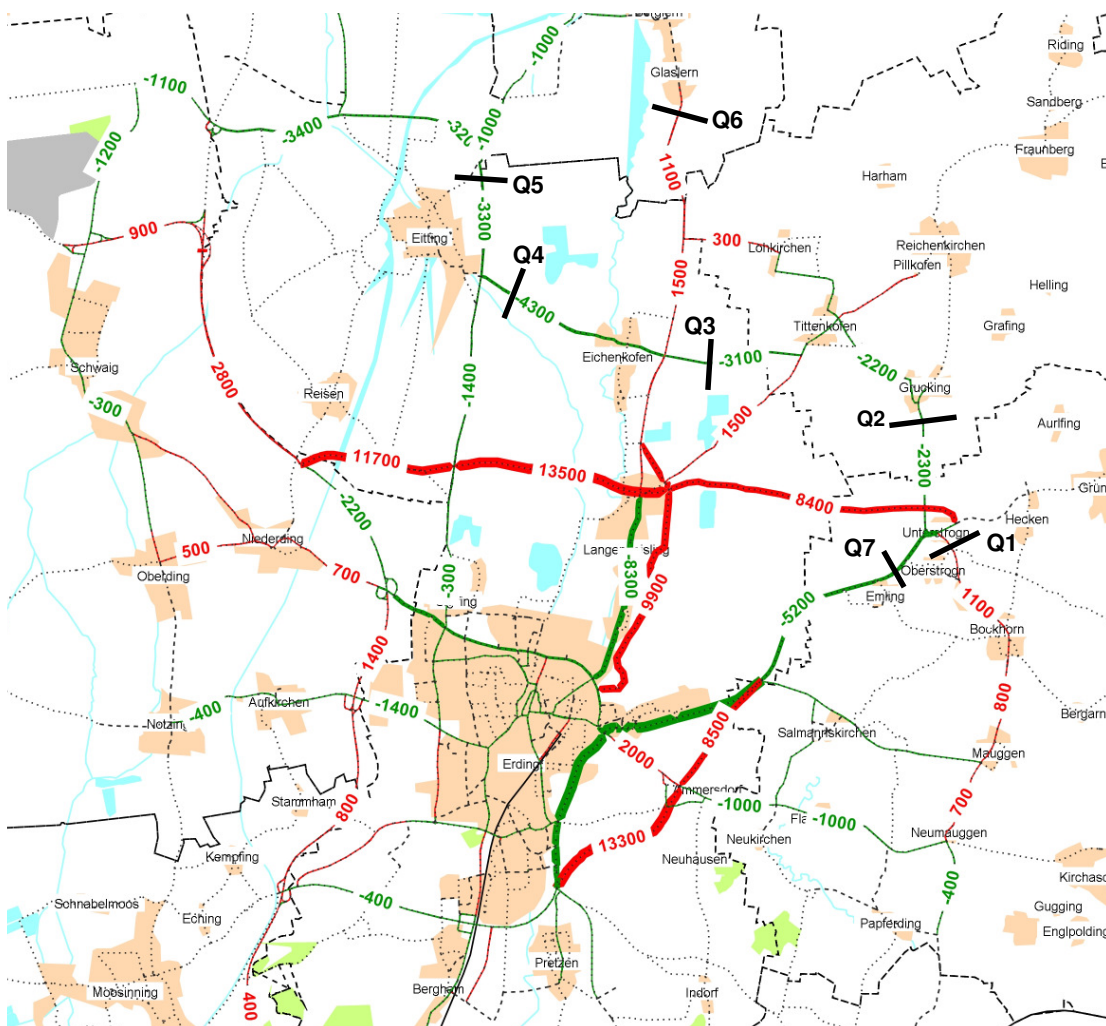


Abb. 83: Differenzbelastungsplan Umgebung Kombinationsfall Wahltrasse Süd

Be- / Entlastung Umland Erding						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose Nullfall	Kombinationsfall	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	5.000	1.100	28,2%
Q2	ED20 bei Grucking	3.600	4.100	1.800	-2.300	-56,1%
Q3	GVS 1	2.250	3.300	200	-3.100	-93,9%
Q4	GVS 2	3.950	5.400	1.100	-4.300	-79,6%
Q5	ED19 bei Eitting	6.300	7.600	4.300	-3.300	-43,4%
Q6	St 2331 bei Glaslern	5.150	5.600	6.700	1.100	19,6%
Q7	B 388 bei Oberstrogn	11.500	13.900	8.700	-5.200	-37,4%

Tab. 17: Be-/Entlastungen Umland Erding, Kombinationsfall Wahltrasse Süd

Die Be- /Entlastungswirkungen des Kombinationsfalles Wahltrasse Süd und Ostumfahrung Erding sind mit dem Planfall Wahltrasse Süd nahezu identisch.

Be-/Entlastungswirkungen Stadt Erding

Die hieraus resultierenden Be- und Entlastungen sind in den nachfolgenden beiden Abbildungen in Form eines Differenzbelastungsplanes dargestellt. Anhand von Tabellen werden die maßgebenden Be- und Entlastungswirkungen an ausgewählten Straßenquerschnitten erläutert.

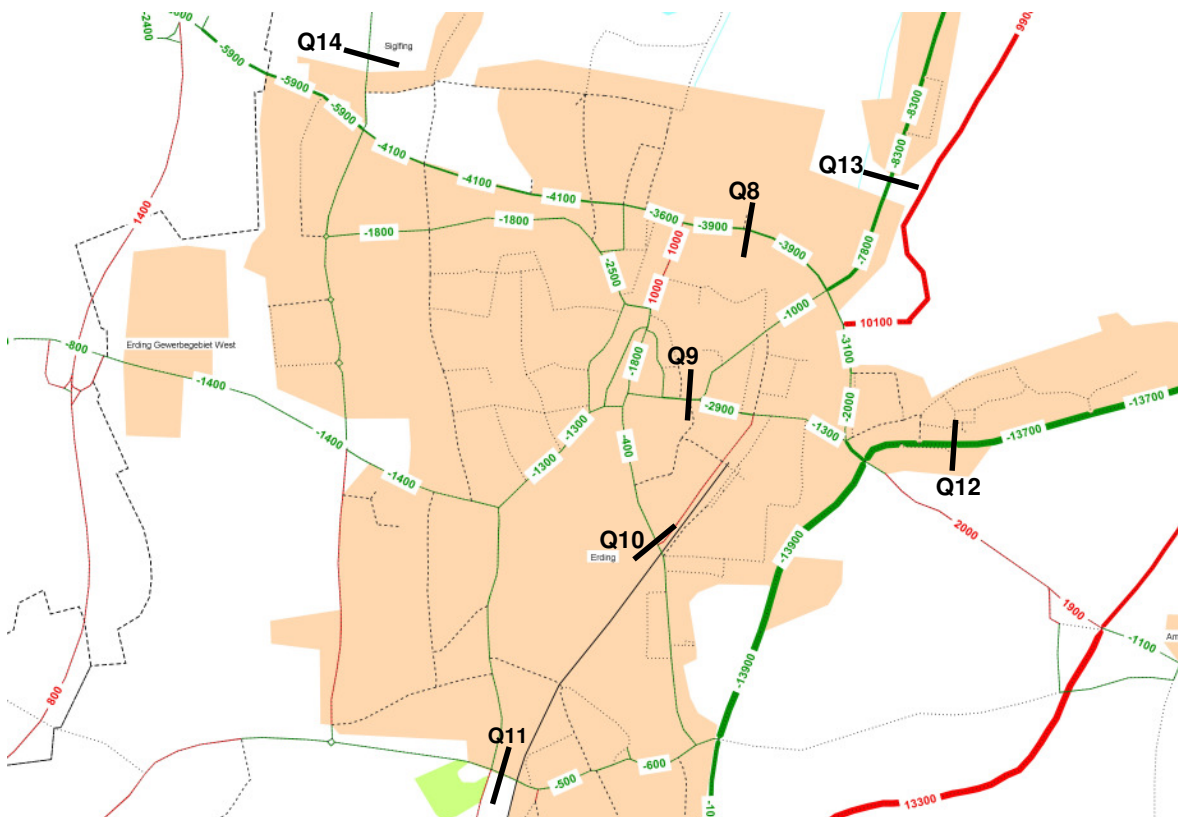


Abb. 84: Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Süd

Be- / Entlastung Stadt Erding						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose Nullfall	Kombinationsfall	Be-/Entlastung	Be-/Entlastung
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h (P-O-Fall)	% (P-O-Fall)
Q8	Anton-Br.-Straße	18.500	20.900	17.000	-3.900	-18,7%
Q9	Dorfener Straße	13.300	14.900	11.900	-3.000	-20,1%
Q10	Haager Straße	5.900	6.900	6.400	-500	-7,2%
Q11	Bahnhofstraße	9.550	10.700	10.000	-700	-6,5%
Be- / Entlastung Stadt Erding						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose Nullfall	Kombinationsfall	Be-/Entlastung	Be-/Entlastung
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h (P-O-Fall)	% (P-O-Fall)
Q12	B 388 (Williamsville)	15.750	18.500	4.900	-13.600	-73,5%
Q13	St 2331 (Langengeisling)	10.850	11.800	3.500	-8.300	-70,3%
Q14	Ed 19 (Siglfing)	4.850	5.500	5.100	-400	-7,3%

Tab. 18: Be-/Entlastungen Stadt Erding, Kombinationsfall Wahltrasse Süd

Im Kombinationsfall treten die höchsten Entlastungen im städtischen Straßennetz von Erding auf. Im Zuge der Ost-West gerichteten Straßenzügen findet in der Summe ein Rückgang des Verkehrsaufkommens von insgesamt knapp über 8.000 Kfz/24h statt. Die größte Belastungsabnahme ist auf der B 388 im Bereich des Ortsteiles Williamsville mit über -70% fest zustellen.

5 Zusammenfassung

Das vorliegende Verkehrsgutachten beinhaltet die Prüfung und Bewertung von Umgehungsvarianten zur Nordumfahrung ED 99, Erding. Folgende Planfallvarianten wurden untersucht:

- Wahltrasse Süd (stadtnahe Umfahrung)
- Wahltrasse Mitte_1
- Wahltrasse Mitte_2
- Wahltrasse Nord (stadtferne Umfahrung)
- Kombinationsfall Wahltrasse Süd und Ostumfahrung Erding

Die Verkehrserhebungen waren sehr umfangreich und erstreckten sich über 24 Befragungsstellen mit begleitender Querschnittszählung, 36 Knotenpunkte und insgesamt 5 automatische Querschnittszählungen an ausgewählten Straßenquerschnitten.

Die Untersuchungsmethodik gliederte sich in drei Hauptarbeitsschritten mit Herstellung des Verkehrsmodells auf Basis des heutigen Verkehrszustand, Ermittlung des Prognose-Nullfalles 2025 ohne Berücksichtigung Nordumfahrung als Vergleichsfall für die anschließende Untersuchung der Planfallvarianten zur künftigen Nordumfahrung ED 99.

Die verkehrliche Beurteilung / Bewertung der Umgehungsvarianten wurde hinsichtlich der Verkehrswirksamkeit (künftige Belastung) sowie Be- / Entlastungswirkungen auf dem vorhandenen Straßennetz vorgenommen. Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht der verkehrlichen Untersuchungsergebnisse:

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

Tab. 19: Übersicht der Untersuchungsergebnisse Planfallvarianten Nordumfahrung

Die Wahltrassen Süd und Mitte_2 weisen im Prognosejahr 2025 eine gute Verkehrswirksamkeit auf, wobei die Wahltrassen Süd die höchste Verkehrswirksamkeit aufweisen. Im Vergleich dazu haben die Wahltrassen Nord eine geringere Verkehrswirksamkeit und die Variante Mitte_1 (kurze Trasse) hat im Mittel über die Gesamtstrecke betrachtet die geringste Verkehrsbelastung im Prognosejahr 2025.

In Bezug auf die Entlastung der im Umland befindlichen Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen insbesondere im Bereich Grucking, Tittenkofen, Eichenkofen bewirken die Wahltrassen Süd und Mitte_2 die höchsten Entlastungen.

Im Bereich der ED 27 Bockhorn sind in allen Varianten Belastungszunahmen festzustellen, wobei hier die Wahltrasse Süd aufgrund ihrer hohen Verkehrswirksamkeit bzw. Anziehungskraft die größte Belastungszunahme verursacht.

Im Bereich Glasern, Berglern sind bei den Varianten Süd und Mitte aufgrund der anziehenden verkehrlichen Wirkung im Bereich der Verknüpfungspunkte mit der St 2331 bzw. St 2082 Verkehrszunahmen zu verzeichnen, wobei die höchste Verkehrszunahme die Variante Mitte_2 (lange Trasse) aufweist.

Auch im Stadtgebiet Erding liegen in Bezug auf Entlastungswirkungen der in Ost-West-Richtung verlaufenden innerstädtischen Straßenzüge die Vorteile bei den beiden Wahl-

trassen Süd und Mitte_2, wobei die Wahltrassen Süd am besten abschneiden. Die geringste Entlastungswirkungen weist hier die Wahltrasse Mitte_1 (kurze Trasse) auf.

Bezüglich der Entlastung von Langengeisling sind durch die mögliche Nordanbindung Erding bei den Wahltrassen Süd und Mitte_2 (lange Trasse) beide Varianten nahezu gleichwertig. Hier schneidet die Nordumfahrung am schlechtesten ab, weil durch die große Entfernung zur Stadt Erding keine direkte Verknüpfung der Nordanbindung Erding mit der Nordumfahrung möglich ist.

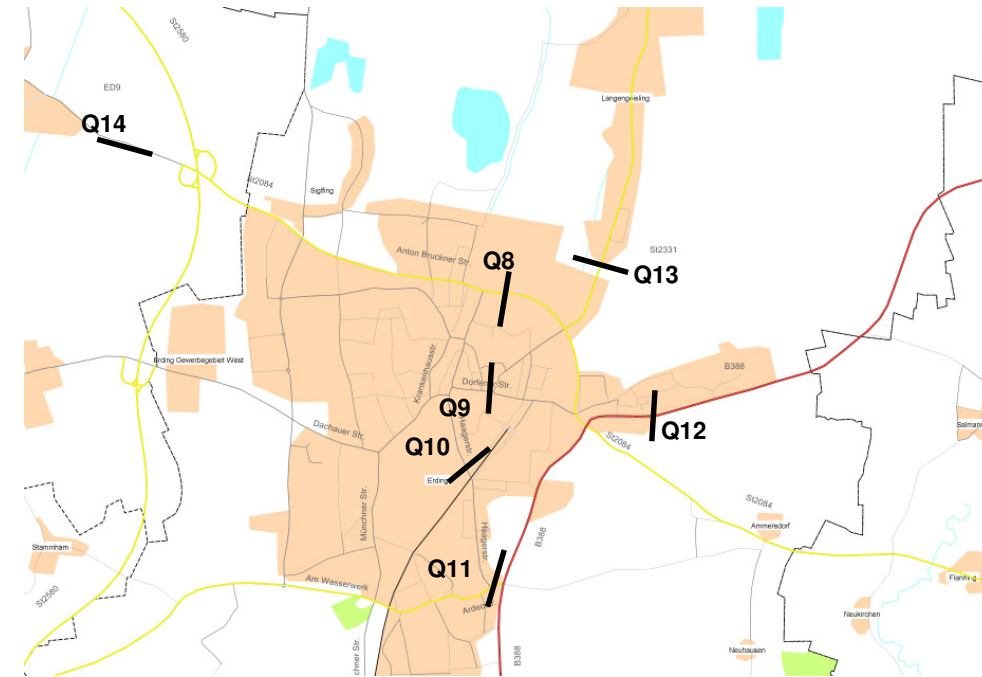
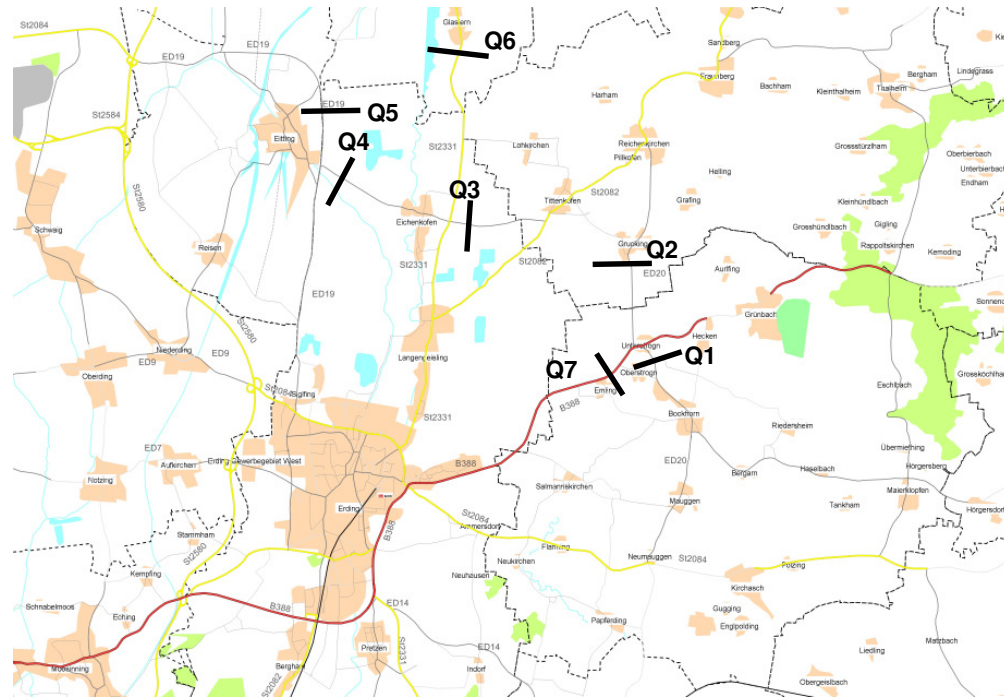
Der Ortsteil Siglfing wird bei der Wahltrasse Süd und Nord entlastet, während die Wahltrassen Mitte_1 und Mitte_2 zu Belastungszunahmen im begrenzten Umfang führen.

Die Umlegungsergebnisse beim Kombinationsfall sind mit der Planfallvariante Wahltrasse Süd identisch.

Fazit:

Aus Sicht der Verkehrswirksamkeit (künftige Belastung) und Entlastung des Straßennetzes im Umland von Erding und innerhalb des Stadtgebietes Erding schneidet die Variante Süd am besten ab.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Ergebnisse der vorliegenden Verkehrsuntersuchung nochmals übersichtlich dargestellt.



Be- / Entlastung Umland Erding							
Straßenquerschnitt		Prognose_Nullfall	Wahltrasse Süd	Wahltrasse Mitte_1	Wahltrasse Mitte_2	Wahltrasse Nord	Kombinationsfall
		Kfz/24h	Be-/Entlastung % (P-O-Fall)	Be-/Entlastung % (P-O-Fall)	Be-/Entlastung % (P-O-Fall)	Be-/Entlastung % (P-O-Fall)	Be-/Entlastung % (P-O-Fall)
Q1	ED20 bei Unterstrogn	3.900	28,2%	12,8%	28,2%	25,6%	28,2%
Q2	ED20 bei Grucking	4.100	-61,0%	-56,1%	-61,0%	-56,1%	-56,1%
Q3	GVS 1	3.300	-93,9%	>-94%	>-94%	-69,7%	-93,9%
Q4	GVS 2	5.400	-79,6%	75,9%	-85,2%	-61,1%	-79,6%
Q5	ED19 bei Eitting	7.600	-43,4%	19,7%	-53,9%	-47,4%	-43,4%
Q6	St 2331 bei Glaslern	5.600	19,6%	19,6%	26,8%	12,5%	19,6%
Q7	B 388 bei Oberstrogn	13.900	-38,8%	-22,3%	-28,1%	-21,6%	-37,4%

Be- / Entlastung Stadt Erding Straßenquerschnitte in Ost-West-Relation							
Straßenquerschnitt		Prognose_Nullfall	Wahltrasse Süd	Wahltrasse Mitte_1	Wahltrasse Mitte_2	Wahltrasse Nord	Kombinationsfall
		Kfz/24h	Be-/Entlastung % (P-O-Fall)	Be-/Entlastung % (P-O-Fall)	Be-/Entlastung % (P-O-Fall)	Be-/Entlastung % (P-O-Fall)	Be-/Entlastung % (P-O-Fall)
Q8	Anton-Br.-Straße	20.900	-18,9%	-11,3%	-14,6%	-15,3%	-18,7%
Q9	Dorfener Straße	14.900	-16,1%	-2,7%	-10,1%	-1,3%	-20,1%
Q10	Haager Straße	6.900	-5,8%	-4,3%	-4,3%	-4,3%	-7,2%
Q11	Bahnhofstraße	10.700	-2,8%	-0,9%	-3,7%	-2,8%	-6,5%

Be- / Entlastung Stadt Erding Sonstige Straßenquerschnitte							
Straßenquerschnitt		Prognose_Nullfall	Wahltrasse Süd	Wahltrasse Mitte_1	Wahltrasse Mitte_2	Wahltrasse Nord	Kombinationsfall
		Kfz/24h	Be-/Entlastung % (P-O-Fall)	Be-/Entlastung % (P-O-Fall)	Be-/Entlastung % (P-O-Fall)	Be-/Entlastung % (P-O-Fall)	Be-/Entlastung % (P-O-Fall)
Q12	B 388 (Williamsville)	18.500	-28,6%	-17,8%	-22,2%	-16,8%	-73,5%
Q13	St 2331 (Langengeisling)	11.800	-70,3%	-4,2%	-7,6%	1,7%	-70,3%
Q14	Ed 19 (Siglfing)	5.500	-9,1%	9,1%	20,0%	-5,5%	-7,3%