

Ergebnisse Wahltrasse Süd ohne Nordanbindung

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 Wahltrasse Süd ohne Nordanbindung hervorgerufenen Verkehrsveränderungen werden anschaulich anhand von Differenzbelastungsplänen im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2025 aufgezeigt. Hierbei wird aufgrund der Nähe der Wahltrasse Süd ohne Nordanbindung 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:

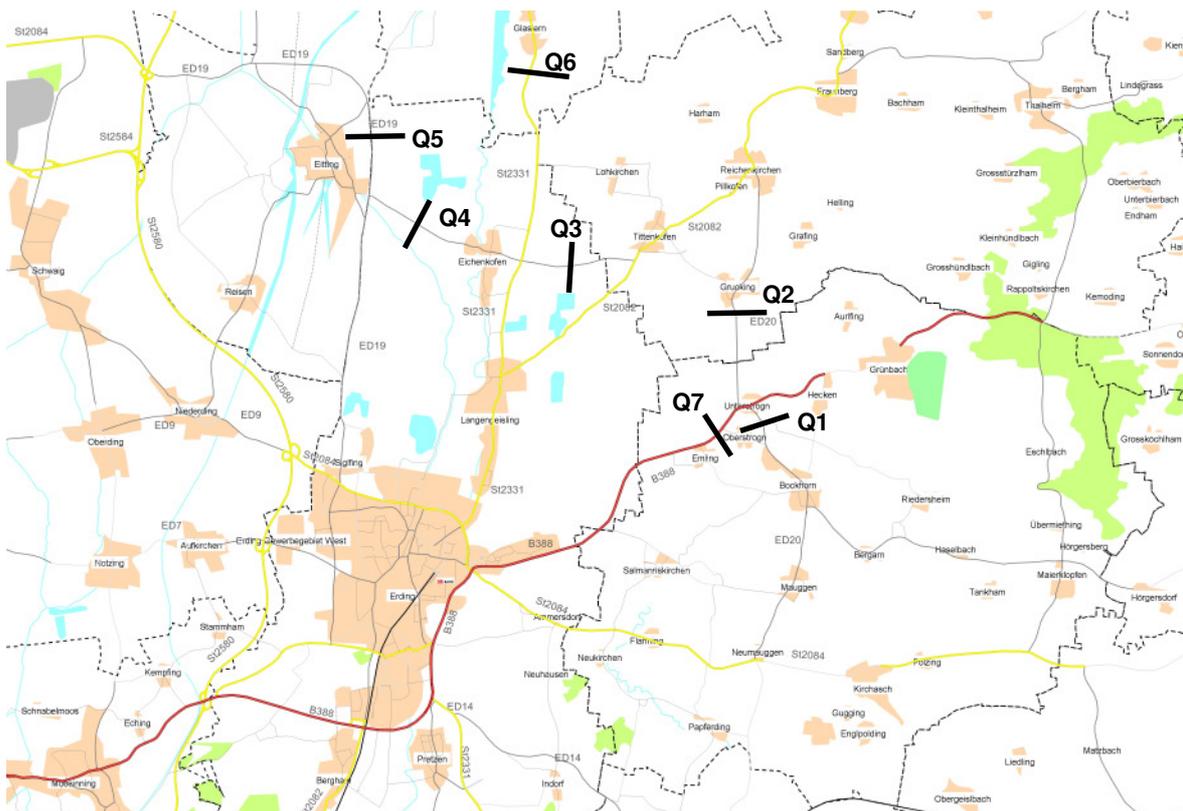


Abb. 1: Darstellung ausgewählter Straßenquerschnitte im Umland

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

Die Umlegungsberechnungen haben gezeigt, dass 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 Untersuchungs Bereich 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.

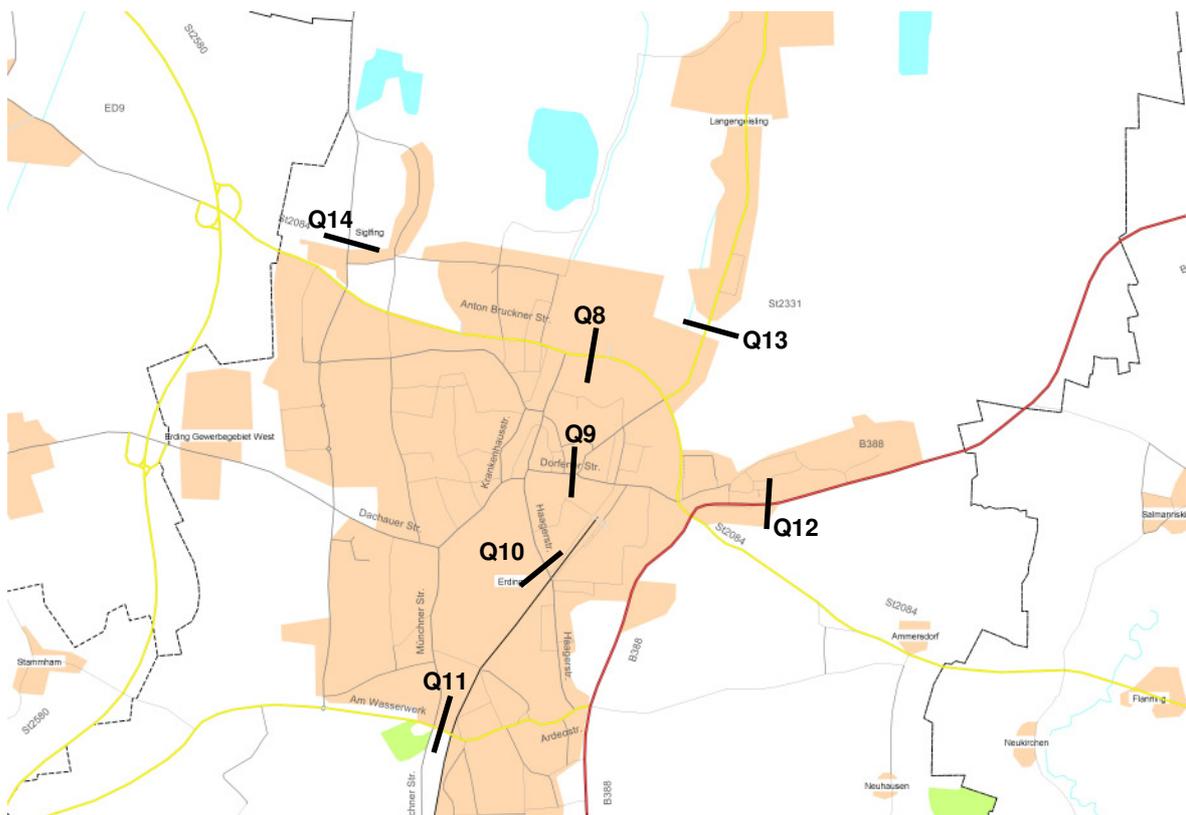


Abb. 2: Darstellung ausgewählter Straßenquerschnitte im Stadtgebiet

- 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)

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

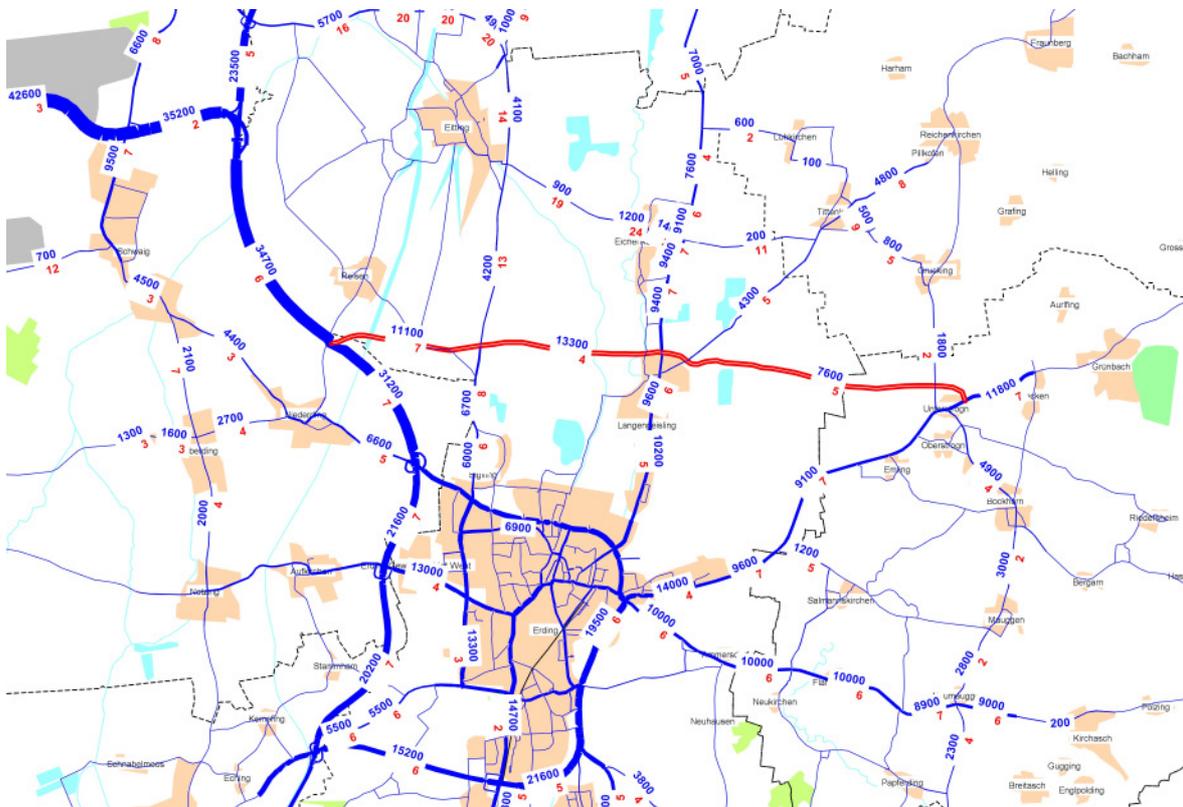


Abb. 3: Verkehrsbelastung 2025 in Kfz/24h, Wahltrasse Süd ohne Nordanbindung

Verkehrswirksamkeit

Demnach erhält die Wahltrasse Süd eine Prognosebelastung von ca. 7.600 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. 13.300 Kfz/24h und östlich von der ED 19 bis zum Anschluss FTO werden ca. 11.100 Kfz/24h erreicht.

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.

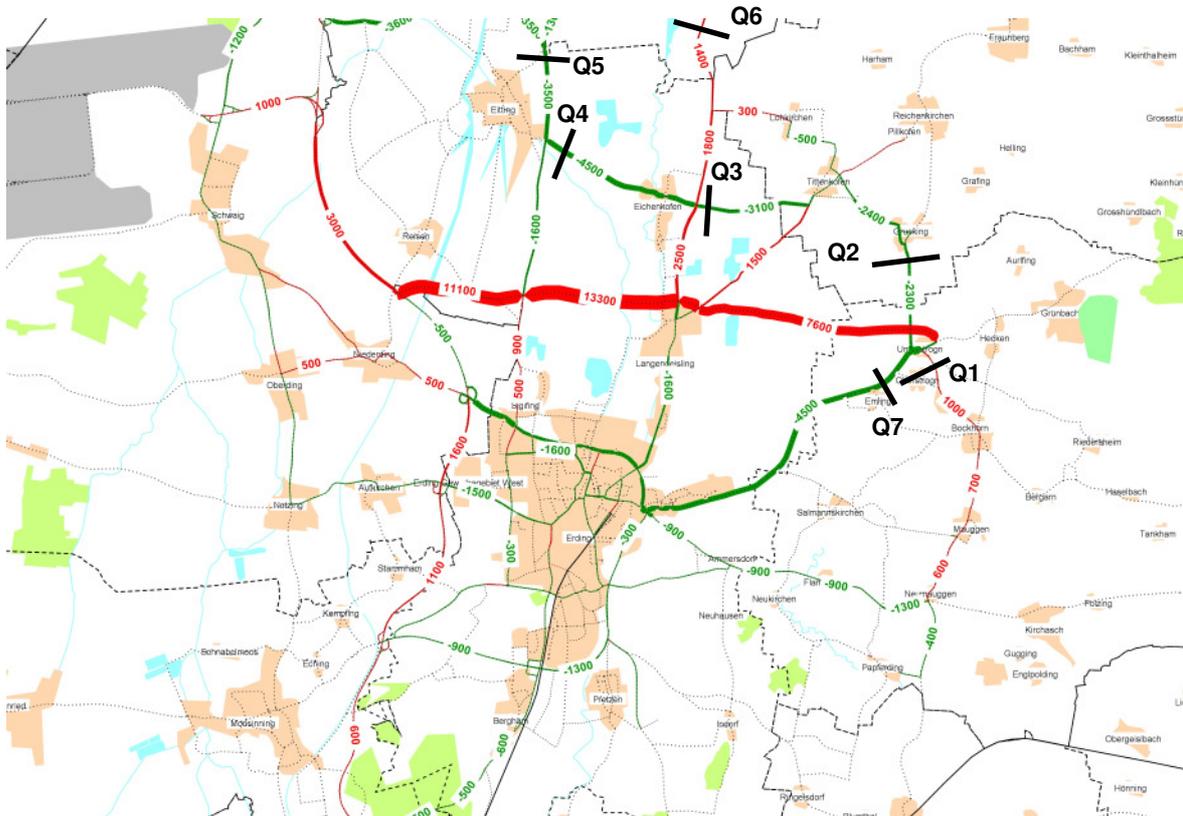


Abb. 4: Differenzbelastungsplan Umgebung Erding, Wahltrasse Süd ohne Nordanbindung

Be- / Entlastung Umland Erding						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose Nullfall	Wahltrasse Süd ohne NA	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	200	-3.100	-93,9%
Q4	GVS 2	3.950	5.400	900	-4.500	-83,3%
Q5	ED19 bei Eitling	6.300	7.600	4.100	-3.500	-46,1%
Q6	St 2331 bei Glaslern	5.150	5.600	7.000	1.400	25,0%
Q7	B 388 bei Oberstrogn	11.500	13.900	9.400	-4.500	-32,4%

Tab. 1 Be-/Entlastungen Umland Erding, Wahltrasse Süd ohne Nordanbindung

Im Zuge der „heimlichen“ Nordumfahrung finden auf der ED 20 bei Grucking und den Gemeindeverbindungsstraßen zwischen Tittenkofen, Eichenkofen bis zur ED19 deutliche Belastungsabnahmen von -56% bis etwa -94% statt. Die verbleibenden Verkehre (Pkw- und Schwerverkehr) im Zuge der Gemeindeverbindungsstraßen bei Tittenkofen und Eichenkofen sind reine Ziel-/Quellverkehrsfahrten, die von den Anwohnern erzeugt werden. Auf der ED 19 bei Eitling liegt die Entlastungswirkung bei 46% und auf der B 388 im Bereich Oberstrogn reduziert sich die Kfz-Belastung um ca. 32%.

Lediglich im Zuge der ED 20 durch Bockhorn findet im Bereich der Einmündung zur B 388 eine Belastungszunahme von knapp 26% auf etwa 4.900 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. 25% auf etwa 7.000 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.

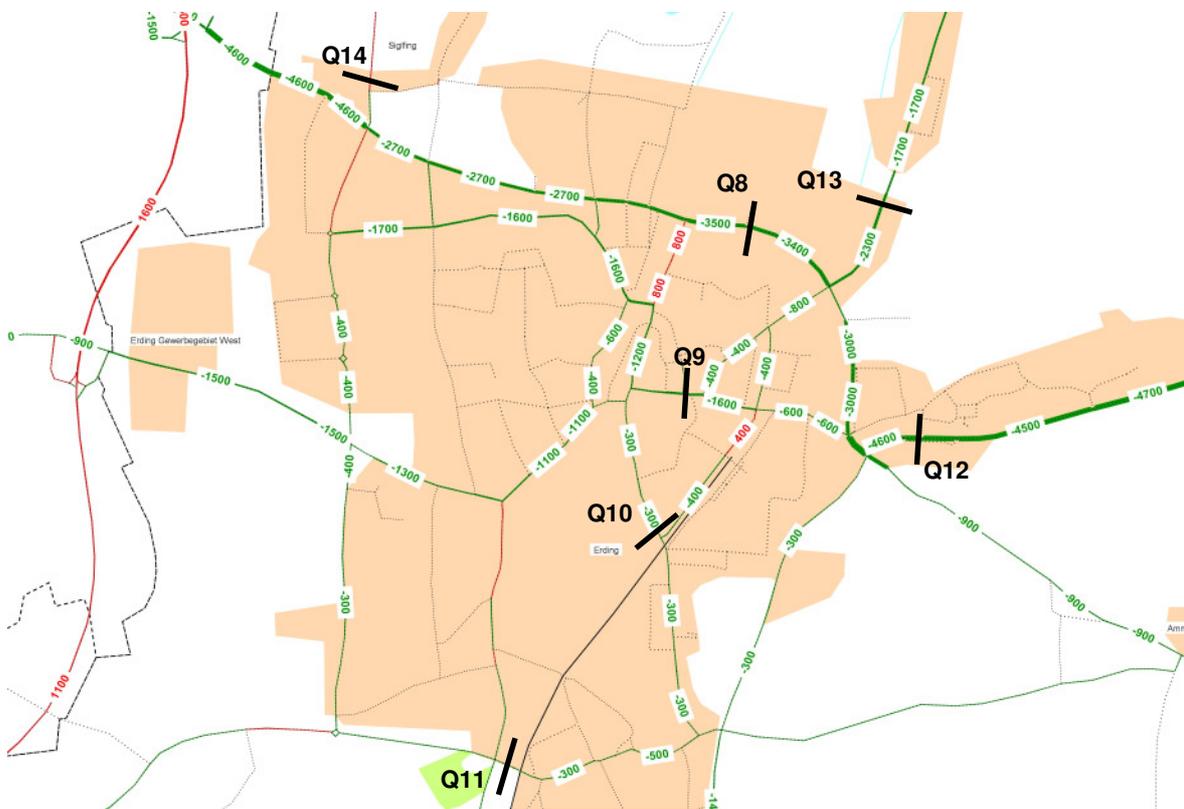


Abb. 5: Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Süd ohne Nordanbindung

Be- / Entlastung Stadt Erding						
Straßenquerschnitte in Ost-West-Relation						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose Nullfall	Wahltrasse Süd ohne NA	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	17.700	-3.500	-16,5%
Q9	Dorfener Straße	13.300	14.900	12.900	-2.000	-13,4%
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						
Sonstige Straßenquerschnitte						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose Nullfall	Wahltrasse Süd ohne NA	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	14.000	-4.500	-24,3%
Q13	St 2331 (Langengeisling)	10.850	11.800	10.100	-1.700	-14,4%
Q14	ED 19 (Siglfing)	4.850	5.500	6.000	500	9,1%

Tab. 2: Be-/Entlastungen Stadt Erding, Wahltrasse Süd ohne Nordanbindung

Die in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßenzüge durch Erding werden in der Summe um ca. 6.000 bis 6.500 Kfz/24h entlastet. Die größten Entlastungswirkungen finden im Zuge der Anton-Bruckner-Straße mit knapp –17% statt. Auch die Alstadtdurchfahrt im Zuge der Dorfener Straße weist Belastungsreduzierungen von knapp über –13% auf.

Die Nordumfahrung ED 99 ohne Nordanbindung führt zu einer Belastungsabnahme in der Alten Römer Straße von 11.800 Kfz/24h auf 10.100 Kfz/24h (-15%).

Im Zuge der bestehenden B 388 auf Höhe Ortsteil Williamsville sind Belastungsabnahmen von knapp –25% 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.

Auf der ED 19 im Ortsbereich Siglfing steigt die Verkehrsbelastung um knapp +10% auf ca. 6.000 Kfz/24h.

21.09.2011

i.V. Dipl.-Ing. H. Ammerl