

Straßenbauverwaltung
Straße / Abschnittsnummer / Station: St2580_140_4,357 bis B388_280_4,107 0,542
St 2331 / ED 99 Nordumfahrung Erding mit Verlegung der Staatsstraße 2331
PROJIS-Nr.:

1. Tektur zum

FESTSTELLUNGSENTWURF

- Verkehrsgutachten -

aufgestellt: München, den 20.08.2014 Staatliches Bauamt  Dr. Braun, Baurat	
1. Tektur aufgestellt: München, den 08.02.2021 Staatliches Bauamt Freising  Krötz, Baurat	

**STAATLICHES BAUAMT
FREISING**

Verkehrsgutachten

ED 99 – Nordumfahrung Erding

München, November 2019

OBERMEYER Planen + Beraten GmbH

Hauptsitz: HansasträÙe 40 • 80686 München

Tel.: +49 89 57 99 - 0 • Fax: +49 89 57 99 - 910

E-Mail: info@opb.de • www.opb.de

Inhaltsverzeichnis

Seite

0	Vorbemerkungen	10
0.1	Weiterhin gültige Ergebnisse/Sachverhalte	10
0.2	Wesentliche Änderungen	10
0.2.1	Berücksichtigung der B 388 Ostumfahrung Erding	10
0.2.2	Neudefinition Prognose-Nullfall 2030	11
0.2.3	Fliegerhorststrassen	11
0.2.4	Verkehrstechnische Berechnungen.....	12
0.2.5	Sonstiges	12
0.2.6	Gliederung des aktualisierten Verkehrsgutachtens 2019.....	12
Teil I – Verkehrsanalyse 2009		13
1	Aufgabenstellung	13
2	Vorgehensweise, Untersuchungsmethodik	13
3	Verkehrsanalyse 2009	14
3.1	Untersuchungsgebiet	14
3.2	Verkehrserhebungen.....	15
3.2.1	Allgemein	15
3.2.2	Zelleinteilung.....	17
3.2.3	Erhebungsintervalle und Inhalte	19
3.3	Verkehrsbefragungen.....	21
3.3.1	Allgemein	21
3.3.2	Befragungsergebnisse	21
3.3.3	Knotenpunktzählungen.....	38
3.3.4	Begleitende Querschnittszählungen	42
3.3.5	Automatische Querschnittszählungen	46
3.4	Auswertung des Gesamtverkehrsaufkommens	50
3.4.1	Allgemein	50
3.4.2	Quell- /Zielverkehr.....	52
3.4.3	Durchgangsverkehr.....	57
3.4.4	Binnenverkehr.....	59
3.4.5	Flughafenbezogener Verkehr.....	59
3.5	Verkehrsmodell/Netzzeichnung.....	61
3.6	Gesamtverkehr im Untersuchungsgebiet.....	62
Teil II – Verkehrsprognose 2025		65
4	Verkehrsprognose 2025	65
4.1	Allgemein	65
4.2	Prognose Allgemeiner Kfz-Verkehr	66
4.3	Prognose Flughafen.....	66
5	Prognose-Nullfall 2025	67

5.1	Auswahl der Straßenquerschnitte	67
5.2	Darstellung der Verkehrsbelastungen 2025.....	69
6	Planfallspektrum, Stand 2010.....	72
6.1	Wahltrasse Süd.....	73
6.2	Wahltrasse Mitte_1 (kurze Trasse).....	73
6.3	Wahltrasse Mitte_2 (lange Trasse).....	74
6.4	Wahltrasse Nord	74
7	Ergebnisse der Planfalluntersuchungen (Prognose 2025).....	75
7.1	Wahltrasse Süd.....	75
7.2	Wahltrasse Mitte_1	79
7.3	Wahltrasse Mitte_2	83
7.4	Wahltrasse Nord	87
8	Zusammenfassung Prognose 2025 (Stand 2010)	91
Teil III – Fortschreibung Verkehrsprognose 2030 (ohne B 388 Ortsumfahrung Erding) 96		
9	Fortschreibung Verkehrsprognose 2030 (ohne B 388 Ostumfahrung Erding) 96	
9.1	Allgemein	96
9.2	Prognose Allgemeiner Kfz-Verkehr	96
9.3	Prognose Flughafen.....	98
9.4	Prognose Nullfall 2030 ohne B 388 Ostumfahrung Erding – Darstellung der Verkehrsbelastung	99
10	Planfallspektrum ohne Berücksichtigung B 388 Ostumfahrung Erding	101
10.1	Wahltrasse Süd.....	102
10.1.1	Wahltrasse Süd ohne Ostumfahrung.....	102
10.1.2	Kombination Wahltrasse Süd mit Ostumfahrung Erding (Variante 3).....	102
10.2	Wahltrasse Mitte_3	103
10.3	Fliegerhorststrassen Flieg_1/Flieg_2	103
11	Ergebnisse der Planfalluntersuchungen 2030 ohne Berücksichtigung der B 388 Ostumfahrung Erding	104
11.1	Wahltrasse Süd.....	106
11.1.1	Wahltrasse Süd ohne Ostumfahrung.....	106
11.1.2	Kombination Wahltrasse Süd mit Ostumfahrung (Variante 3).....	110
11.2	Wahltrasse Mitte_3	114
11.3	Fliegerhorststrassen	118
12	Gesamtzusammenfassung Prognose 2030 (ohne B 388 Ostumfahrung Erding) 121	

Teil IV – Fortschreibung Verkehrsprognose 2030	(mit B 388 Ostumfahrung	
Erding)		124
13	Fortschreibung Verkehrsprognose 2030 (mit B 388 Ostumfahrung Erding)	124
13.1	Allgemein	124
13.1.1	Geplante Straßenbauvorhaben	124
13.1.2	Prognose Allgemeiner Kfz-Verkehr	125
13.1.3	Prognose Flughafen	126
13.1.4	Zusammenfassung	126
14	Methodik	127
14.1	Bewertung der Wahltrassenvarianten	127
14.2	Verkehrsmodellbetrachtungen / Algorithmen	129
14.2.1	Aktuelle MIV-Verkehrsmodell ED 99	129
14.2.2	Landesverkehrsmodell Bayern	130
15	Prognose-Nullfall 2030 (mit B 388 Ostumfahrung Erding)	130
15.1.	Allgemein	130
15.2	Erläuterungen zum bisherigen und aktuellen Prognose-Nullfall 2030	131
15.3	Prognose-Nullfall 2030 mit B 388 Ostumfahrung Erding – Darstellung der Verkehrsbelastung	140
15.4	Verkehrliche Auswirkungen	142
15.4.1	Inoffizielle Nordumfahrung / ED 19	142
15.4.2	Vierspuriger Ausbau FTO	142
15.4.3	B 388 Ostumfahrung Erding	143
15.4.4	Nordanbindung	144
15.4.5	Verkehrliche Auswirkungen im Stadtgebiet Erding	144
15.4.6	Verkehrliche Auswirkungen im Gemeindebereich Bockhorn	145
15.5	Zusammenfassung / Fazit	145
16	Planfalluntersuchungen	146
16.1	Planfallspektrum	146
16.2	Wahltrasse Süd_2	147
16.2.1	Verkehrsbelastung Wahltrasse Süd_2	148
16.2.2	Verkehrliche Verkehrsveränderungen	149
16.2.2.1	Allgemeine Veränderungen	149
16.2.2.2	Inoffizielle Nordumfahrung / ED 19	150
16.2.2.3	St 2331 (QS13)	150
16.2.2.4	B 388 Ostumfahrung Erding	150
16.2.2.5	Nordanbindung	151
16.2.2.6	Stadtgebiet Erding	151
16.2.2.7	Gemeindebereich Bockhorn	152
16.2.3	Zusammenfassung / Fazit	152
16.3	Fliegerhorstrassen Flieg_1 und Flieg_2	154

16.3.1	Verkehrsbelastung Wahltrasse Flieg_1 und Flieg_2.....	154
16.3.2	Verkehrliche Verkehrsveränderungen	157
16.3.2.1	Allgemeine Veränderungen	157
16.3.2.2	Inoffizielle Nordumfahrung / ED 19	158
16.3.2.3	St 2331	158
16.3.2.4	B 388 Ostumfahrung Erding.....	158
16.3.2.5	Nordanbindung Erding	159
16.3.2.6	Stadtgebiet Erding	160
16.3.2.7	Gemeindebereich Bockhorn.....	160
16.3.3	Zusammenfassung / Fazit	160
16.4	Zusammenfassung / Gegenüberstellung	161
16.4.1	Gemeinsame verkehrliche Auswirkungen.....	161
16.4.2	Unterschiedliche verkehrliche Auswirkungen	162
16.4.2.1	Positive Auswirkung der Fliegerhorsttrassen.....	162
16.4.2.2	Negative Auswirkung der Fliegerhorsttrassen	163
16.4.2.3	Positive Auswirkungen der Wahltrasse Süd_2	164
16.4.2.4	Negative Auswirkungen der Wahltrasse Süd_2.....	164
17	Reisezeitauswertungen	164
18	Gesamtfazit.....	173

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Klassifiziertes Netz und Untersuchungsgebiet.....	14
Abb. 2:	Verkehrserhebungsplan	16
Abb. 3:	Zelleinteilung im Untersuchungsgebiet	17
Abb. 4:	Zelleinteilung Stadt Erding (©OpenStreetMap-Mitwirkende)	18
Abb. 5:	Ganglinien Parkplatz Flughafen München	20
Abb. 6:	Muster Fragebogen.....	21
Abb. 7:	Befragungsstelle 1 ED 5 nördlich Schwaigerloh	24
Abb. 8:	Befragungsstelle 2 St 2584 Tankstelle	24
Abb. 9:	Befragungsstelle 3 St 2084 westl. Schwaigermoos.....	25
Abb. 10:	Befragungsstelle 4 St 2580 FTO bei A92	25
Abb. 11:	Befragungsstelle 5 ED 19 nordwestl. Eitting.....	26
Abb. 12:	Befragungsstelle 6 ED 19 Mitterlern	26
Abb. 13:	Befragungsstelle 7 GVS Eitting - Berglern	27
Abb. 14:	Befragungsstelle 8 St 2331 südl. Glaslern	27
Abb. 15:	Befragungsstelle 9 St 2082 Tittenkofen-Reichenkirchen	28
Abb. 16:	Befragungsstelle 10 B 388 östl. Unterstrogn	28
Abb. 17:	Befragungsstelle 11 ED 27 südöstl. Bockhorn	29
Abb. 18:	Befragungsstelle 12 ED 20 südl. Bockhorn.....	29
Abb. 19:	Befragungsstelle 13 GVS Salmannskirchen-Kinzlbach.....	30
Abb. 20:	Befragungsstelle 14 St 2084 Ammersdorf.....	30
Abb. 21:	Befragungsstelle 15 ED 14 Indorf	31
Abb. 22:	Befragungsstelle 16 St 2331 südl. Pretzen.....	31
Abb. 23:	Befragungsstelle 17 GVS Pretzen Singding.....	32
Abb. 24:	Befragungsstelle 18 St 2080 Aufhausen-Hofsingelding.....	32
Abb. 25:	Befragungsstelle 19 St 2580 südl. Oberneuching.....	33
Abb. 26:	Befragungsstelle 20 St 2082 östl. Niederneuching.....	33
Abb. 27:	Befragungsstelle 21 B 388 Parkplatz östl. Moosinning	34
Abb. 28:	Befragungsstelle 22 ED 7 westl. Aufkirchen	34
Abb. 29:	Befragungsstelle 23 ED 9 Niederding.....	35
Abb. 30:	Befragungsstelle 24 GVS Reisen-Niederding	35
Abb. 31:	Befragungsstelle 25 St 2584 Flughafen.....	36
Abb. 32:	Fahrtzweckverteilung	37
Abb. 33:	Fahrtzweckverteilung	37
Abb. 34:	Anzahl und Lage der innerstädtischen Knotenpunktzählungen.....	39
Abb. 35:	Beispielhafte Darstellung von Knotenstromzählung K7-B 388/ED 20 bei Unterstrogn Kfz/24h.....	41
Abb. 36:	Beispielhafte Darstellung von Knotenstromzählung Schwerverkehr K7-B 388/ED 20, SV-Kfz/24h	41
Abb. 37:	Ganglinie Querschnittszählung Q10 - Beispiel	42
Abb. 38:	Hochrechnung der Querschnittszählung (Kfz/24-Stunden)	43
Abb. 39:	Querschnittszählung, Kfz/24h	44
Abb. 40:	Querschnittszählung, Kfz/24h	44
Abb. 41:	Querschnittszählung, Kfz/24 h	45
Abb. 42:	Querschnittszählung, Kfz/24 h	45
Abb. 43:	Zusammenfassung der Ergebnisse – automatische Zählung GVS Mitterlern	46
Abb. 44:	Zusammenfassung der Ergebnisse automatische Zählung ED 2 zw. Berglern und Psenlern.....	47
Abb. 45:	Zusammenfassung der Ergebnisse – automatische Zählung GVS Tittenkofen – Eichenkofen.....	48
Abb. 46:	Zusammenfassung der Ergebnisse – automatische Zählung GVS Oberding und Halbergmoos.....	49

Abb. 47:	Automatische Zählung Erdinger Allee über das ganze Jahr 2009.....	50
Abb. 48:	Erläuterungsbild Ziel-/QV/DV/BV	51
Abb. 49:	Verkehrsspinne Kfz am Kordon Q2/B2 - St 2584, Kfz/24h.....	53
Abb. 50:	Verkehrsspinne Kfz am Kordon Q3/B3 - St 2084, Kfz/24h.....	53
Abb. 51:	Verkehrsspinne Kfz am Kordon Q4/B4 - St 2580 (FTO), Kfz/24h.....	54
Abb. 52:	Verkehrsspinne Kfz am Kordon Q10/B10 - B 388, Kfz/24h.....	54
Abb. 53:	Verkehrsspinne Kfz am Kordon Q14/B14 - St 2084, Kfz/24h.....	55
Abb. 54:	Verkehrsspinne Kfz am Kordon Q16/B16 - St 2331, Kfz/24h.....	55
Abb. 55:	Verkehrsspinne Kfz am Kordon Q18/B18 - St 2080, Kfz/24h.....	56
Abb. 56:	Verkehrsspinne Kfz am Kordon Q20/B20 - St 2082, Kfz/24h.....	56
Abb. 57:	Verkehrsspinne Kfz am Kordon Q21/B21 - B 388, Kfz/24h.....	57
Abb. 58:	Verkehrsspinne - Durchgangsverkehr Beziehungen > 500 Kfz/24h	58
Abb. 59:	Verkehrsspinne - Durchgangsverkehr Schwerverkehr—SV-Kfz/24h ..	58
Abb. 60:	Quell-/Zielverkehr am Kordon - Flughafen, Kfz/24h.....	60
Abb. 61:	Quell-/Zielverkehr am Kordon - Flughafen Schwerverkehr, SV- Kfz/24h.	61
Abb. 62:	Analyse Status Quo 2009, Kfz/24h	63
Abb. 63:	Analyse Status Quo 2009, Kfz/24h, Stadtgebiet Erding.....	64
Abb. 64:	Darstellung ausgewählter Straßenquerschnitte im Umland	67
Abb. 65:	Darstellung ausgewählter Straßenquerschnitte im Stadtgebiet	68
Abb. 66:	Prognose-Nullfall 2025 Gesamtverkehr, Kfz/24h	69
Abb. 67:	Prognose Status Quo 2025 Gesamtverkehr Stadt Erding, Kfz/24h.....	70
Abb. 68:	Übersichtskarte aller Wahltrassen, Stand 03/2010	72
Abb. 69:	Verkehrsbelastung 2025 in Kfz/24h, Wahltrasse Süd	75
Abb. 70:	Differenzbelastungsplan Umgebung Erding, Wahltrasse Süd.....	76
Abb. 71:	Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Süd	77
Abb. 72:	Verkehrsbelastung 2025 in Kfz/24h, Wahltrasse Mitte_1	79
Abb. 73:	Differenzbelastungsplan Umgebung, Wahltrasse Mitte_1	80
Abb. 74:	Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Mitte_1.....	81
Abb. 75:	Verkehrsbelastung 2025 in Kfz/24h, Wahltrasse Mitte_2	83
Abb. 76:	Differenzbelastungsplan Umgebung, Wahltrasse Mitte_2	84
Abb. 77:	Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Mitte_2.....	85
Abb. 78:	Verkehrsbelastung 2025 in Kfz/24h, Wahltrasse Nord	87
Abb. 79:	Differenzbelastungsplan Umgebung, Wahltrasse Nord	88
Abb. 80:	Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Nord.....	89
Abb. 81:	Prognose Nullfall 2030 Gesamtverkehr, Kfz/24h.....	99
Abb. 82:	Übersichtskarte aller Wahltrassen, Stand 06/2013	101
Abb. 83:	Varianteübersicht Ostumfahrung Erding	103
Abb. 84:	Darstellung ausgewählter Straßenquerschnitte im Umland	104
Abb. 85:	Darstellung ausgewählter Straßenquerschnitte im Stadtgebiet	105
Abb. 86:	Verkehrsbelastung 2030 in Kfz/24h, Wahltrasse Süd	106
Abb. 87:	Differenzbelastungsplan Umgebung Erding, Wahltrasse Süd.....	107
Abb. 88:	Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Süd	109
Abb. 89:	Verkehrsbelastung 2030 in Kfz/24h, Kombinationsfall Wahltrasse Süd.....	110
Abb. 90:	Differenzbelastungsplan Umgebung Kombinationsfall Wahltrasse Süd.....	112
Abb. 91:	Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Süd	113
Abb. 92:	Verkehrsbelastung 2030 in Kfz/24h, Wahltrasse Mitte 3	114
Abb. 93:	Differenzbelastungsplan Umgebung, Wahltrasse Mitte 3	115
Abb. 94:	Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Mitte 3.....	117
Abb. 95:	Verkehrsbelastung Wahltrasse Flieg 2 (Kfz/24h, Prognose 2025)	119
Abb. 96:	Ausgewählte Straßenquerschnitte, großer Umgriff	128
Abb. 97:	Ausgewählte Straßenquerschnitte, Ausschnitt Stadtgebiet Erding ..	128
Abb. 98:	Lage der Einspeisepunkte im Prognoseverkehrsmodell	131

Abb. 99:	Differenzbelastungsplan 5 NF – 4 NF in Kfz/24h, großer Umgriff (siehe Anlage 1)	134
Abb. 100:	Differenzbelastungsplan 5 NF – 4 NF in Kfz/24h, Ausschnitt Stadtgebiet Erding (siehe Anlage 2)	135
Abb. 101:	Differenzbelastungsplan 1 NF – 5_NF in Kfz/24h, großer Umgriff (siehe Anlage 3)	136
Abb. 102:	Differenzbelastungsplan 1 NF – 5_NF in Kfz/24h, Ausschnitt Stadtgebiet Erding (siehe Anlage 4)	137
Abb. 103:	Differenzbelastungsplan 2 NF – 3 NF in Kfz/24h, großer Umgriff (siehe Anlage 5)	138
Abb. 104:	Differenzbelastungsplan 2 NF – 3 NF in Kfz/24h, Ausschnitt Stadtgebiet Erding (siehe Anlage 6)	139
Abb. 105:	Prognose Nullfall 2030 in Kfz/24h, großer Umgriff (siehe Anlage 7) .	140
Abb. 106:	Prognose Nullfall 2030 in Kfz/24h, Ausschnitt Stadtgebiet Erding (siehe Anlage 8)	141
Abb. 107:	Übersichtskarte aller Wahltrassen, Stand 09/2016	146
Abb. 108:	Prognosebelastung 2030 Wahltrasse Süd_2 in Kfz/24h, großer Umgriff (siehe Anlage 9).....	147
Abb. 109:	Prognosebelastung 2030 Wahltrasse Süd_2 in Kfz/24h, Ausschnitt Stadtgebiet Erding (siehe Anlage 10).....	148
Abb. 110:	Prognosebelastung 2030 Fliegerhorsttrasse_1 in Kfz/24h, großer Umgriff (siehe Anlage 11).....	154
Abb. 111:	Prognosebelastung 2030 Fliegerhorsttrasse_1 in Kfz/24h, Ausschnitt Stadtgebiet Erding (siehe Anlage 16).....	155
Abb. 112:	Prognosebelastung 2030 Fliegerhorsttrasse_2 in Kfz/24h, großer Umgriff (siehe Anlage 13).....	155
Abb. 113:	Prognosebelastung 2030 Fliegerhorsttrasse_2 in Kfz/24h, Ausschnitt Stadtgebiet Erding (siehe Anlage 14).....	156

Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	Befragungsquoten	22
Tab. 2:	Fahrtzweckauswertung.....	23
Tab. 3:	Fahrtzweckauswertung – Flughafen orientierte Verkehre	23
Tab. 4:	Querschnittszählung an einer Befragungsstelle	42
Tab. 5:	Verkehrsaufkommen in Kfz-Fahrten / 24h, getrennt nach Verkehrsarten.....	51
Tab. 6:	Fahrtzwecke Flughafen.....	60
Tab. 7:	Veränderung Verkehrsbelastung Umland Erding Analyse 2009 – Prognose-Nullfall 2025.....	70
Tab. 8:	Veränderungen Verkehrsbelastung Stadtgebiet Erding Analyse 2009 – Prognose-Nullfall 2025.....	71
Tab. 9:	Be-/Entlastungen Umland Erding, Wahltrasse Süd	76
Tab. 10:	Be-/Entlastungen Stadt Erding, Wahltrasse Süd	78
Tab. 11:	Be-/Entlastungen Umland Erding, Wahltrasse Mitte_1.....	80
Tab. 12:	Be-/Entlastungen Stadt Erding, Wahltrasse Mitte_1.....	82
Tab. 13:	Be-/Entlastungen Umland Erding, Wahltrasse Mitte_2.....	84
Tab. 14:	Be-/Entlastungen Stadt Erding, Wahltrasse Mitte_2.....	86
Tab. 15:	Be-/Entlastungen Umland Erding, Wahltrasse Nord.....	88
Tab. 16:	Be-/Entlastungen Stadt Erding, Wahltrasse Nord.....	90
Tab. 17:	Übersicht der Untersuchungsergebnisse Planfallvarianten Nordumfahrung.....	92
Tab. 18:	Belastungsveränderungen Analyse 2009 ↔ Prognose-Nullfall 2030	100
Tab. 19:	Be-/Entlastungen Umland Erding, Wahltrasse Süd	108
Tab. 20:	Be-/Entlastungen Stadt Erding, Wahltrasse Süd	109
Tab. 21:	Be-/Entlastungen Umland Erding, Kombinationsfall Wahltrasse Süd.....	112
Tab. 22:	Be-/Entlastungen Stadt Erding, Kombinationsfall Wahltrasse Süd...	113
Tab. 23:	Be-/Entlastungen Umland Erding, Wahltrasse Mitte 3.....	116
Tab. 24:	Be-/Entlastungen Stadt Erding, Wahltrasse Mitte 3.....	117
Tab. 25:	Übersicht der Untersuchungsergebnisse Wahltrassenvarianten ED 99	121
Tab. 26:	Übersicht Verkehrsaufkommen Prognose 2030	127
Tab. 27:	Bezeichnung der ausgewählten Straßenquerschnitte.....	129
Tab. 28:	Übersicht Verkehrsaufkommen Prognose 2030	132
Tab. 29:	Übersicht Prognose-Nullfallszenarien 2030	133
Tab. 30:	Belastungsveränderungen Analyse 2009 ↔ Prognose-Nullfall 2030	142
Tab. 31:	Belastungsveränderungen Wahltrasse Süd_2 ↔ Prognose-Nullfall 2030.....	149
Tab. 32:	Belastungsveränderungen Flieg_1 / Flieg_2 ↔ Prognose-Nullfall 2030.....	157
Tab. 33:	Reisezeitauswertung Routenwahl B 388 → Flughafen.....	168
Tab. 34:	Reisezeitauswertung Routenwahl ED 20 → Flughafen	172
Tab. 35:	Ergebnisse der Verkehrswirksamkeit.....	174

0 Vorbemerkungen

Das in den Antragsunterlagen vom 20.08.2014 zur Planfeststellung der St 2331 / ED 99, Nordumfahrung Erding mit Verlegung der Staatsstraße enthaltene Verkehrsgutachten mit Stand Juli 2014, muss aufgrund der Veränderung wesentlicher Rahmenbedingungen sowie der zahlreichen eingegangenen Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren der ED 99 aktualisiert werden.

0.1 Weiterhin gültige Ergebnisse/Sachverhalte

Sämtliche Ausführungen zur Verkehrsanalyse 2009 sowie die Ergebnisse des ersten Variantenvergleichs zwischen den drei Trassenkorridoren

- Wahltrasse Nord (stadtferne Trasse)
- Wahltrasse Mitte (Mitte_1 und Mitte_2)
- Wahltrasse Süd (Süd_1, Süd_2, Süd_3)

mit klaren Vorteilen bei der Wahltrasse Süd, welche die höchsten Entlastungswirkungen im Stadtgebiet Erding und Umland hervorgerufen hat, behält weiterhin uneingeschränkt ihre Gültigkeit.

Ebenso die grundlegenden Vorgaben und Faktoren zum Gesamtverkehrsaufkommen im Prognosejahr 2030 mit detaillierter Aufschlüsselung der Prognoseberechnungen nach

- Allgemeiner Kfz-Verkehr in der Stadt Erding und Umlandgemeinden
- Bebauungsplan Nr. 193 „Kreuzungsbahnhof“ mit Neubau ZOB und P+R-Anlage (ca. 700 Pkw-Stellplätze)
- Entwicklung Fliegerhorstgelände (Technologiezentrum, Gewerbe)
- Weitere Bebauungspläne
- Gesonderte Prognose 2030 für den Flughafen München

mit einem Gesamtverkehrsaufkommen von ca. 249.600 Kfz/24h im Untersuchungsgebiet bleiben unverändert.

0.2 Wesentliche Änderungen

0.2.1 Berücksichtigung der B 388 Ostumfahrung Erding

In der Veröffentlichung des aktuellen Bundesverkehrswegeplans 2030 wird die geplante B 388 Ostumfahrung Erding nun als Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs ausgewiesen. Die Maßnahme stellt eine Verlegung der bestehenden Bundesstraße ca. zwischen den Stationen B388_200_0,734 und B388_240_2,206 dar. Hierbei sollen die St 2331 und die St 2084 teilplanfrei an die neue Trasse der Bundesstraße angeschlossen werden. Ein Anschluss der Taufkirchener Straße (Williamsville) an die neue Trasse der Bundesstraße ist nicht vorgesehen, weil die Stadt Erding dies im Falle der Realisierung der B 388 Ortsumfahrung Erding abgelehnt hatte. Im bisher definierten Prognose-Nullfall 2030, welcher grundsätzlich als Basis-/Vergleichsfall für die Beurteilung / Bewertung der Trassendiskussion zugrunde gelegt wird, sowie in den Trassenvarianten war die Ostumfahrung bisher

nicht enthalten. Zwar beinhaltet das Verkehrsgutachten der Antragsunterlagen zur Verkehrsprognose 2030 auch einen Prognoseplanfall mit der B 388 Ostumfahrung Erding, jedoch fehlt dabei ein Bezug zum entsprechenden Prognosenullfall 2030, d.h. es fehlt eine Abbildung der Verkehrsverhältnisse, wie sie sich im Jahr 2030 unter Berücksichtigung aller maßgebenden Strukturentwicklungsdaten der Stadt Erding mit einer B 388 Ortsumfahrung Erding bei noch nicht vorhandener ED 99 einstellen würden.

Daher wird der Prognose-Nullfall 2030 wie auch die drei Trassenvarianten Wahltrasse Süd_2 , Fliegerhorst_1 und Fliegerhorst_2 jeweils um die B 388 Ostumfahrung Erding ergänzt, wobei bei allen drei Trassenvarianten kein Anschluss der Taufkirchener Straße an die Ortsumfahrung vorgesehen wird.

0.2.2 Neudefinition Prognose-Nullfall 2030

Im bisher veröffentlichten Verkehrsgutachten vom Juli 2014 wurde davon ausgegangen, dass eine komplette Realisierung des Bebauungsplans „Freizeitgelände Kronthaler Weiher“ des Bebauungsplanes Nr. 193 „Kreuzungsbahnhof“ mit dem Neubau eines Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) sowie einer Park + Ride Anlage (P+R) mit ca. 700 Pkw-Stellplätzen und des Fliegerhorstgeländes aus Sicht der Leistungsfähigkeit nur in Verbindung mit einer Nordanbindung und dem Bau einer Nordumfahrung als sinnvoll angesehen wurde. Hierdurch waren diese strukturellen Entwicklungen, die zukünftig zusätzlichen Kfz-Verkehr induzieren werden, nicht im Prognose-Nullfall 2030 in den Planfeststellungsunterlagen enthalten. Das heißt, dass die in den Prognose-Planfällen bisher ausgewiesenen Verkehrsverlagerungen allein der geplanten ED 99 zugeschrieben wurden, obwohl ein Teil davon der strukturellen Entwicklung geschuldet ist.

Zur besseren Vergleichbarkeit und Verständnis der Umlegungsergebnisse bzw. Belastungsunterschiede zwischen Prognose-Nullfall 2030 und den drei Planfallvarianten (Wahltrasse Süd_2, Fliegerhorst_1 und Fliegerhorst_2) jedoch werden nun auch bereits im Prognose-Nullfall 2030 die Entwicklung des Kronthaler Weihers der komplette Bebauungsplan Nr. 193 „Kreuzungsbahnhof“ sowie das gesamte Entwicklungspotential Fliegerhorstgelände berücksichtigt. D.h. die Gesamtfahrtenmatrix von Prognose-Nullfall 2030 und den drei Planfallvarianten sind innerhalb der Fortschreibung des Gutachtens für die Fälle mit B 388 Ortsumfahrung Erding identisch.

0.2.3 Fliegerhorsttrassen

Weil die beiden Trassenvarianten Fliegerhorst_1 und Fliegerhorst_2 den Planungsabsichten der Stadt Erding widersprechen wurden sie unabhängig von ihrer verkehrlichen Wirkung beim Variantenvergleich zunächst ausgeschieden. In der nun vorliegenden Aktualisierung des Verkehrsgutachtens werden beide Fliegerhorstvarianten im gleichen Tiefgang und Umfang wie die Wahltrasse Süd_2 untersucht.

0.2.4 Verkehrstechnische Berechnungen

Die im Verkehrsgutachten zur Beantragung des Planfeststellungsverfahrens im damaligen Teil IV enthaltenen verkehrstechnischen Berechnungen erfolgten für die im Zuge der Wahltrasse Süd_2 geplanten Knotenpunkte. Diese werden aufgrund der sich ändernden Verkehrsbelastungen aktualisiert und um die detaillierten Berechnungen für die Fliegerhorst-Trassen ergänzt. Dabei werden die im Rahmen der Einwendungen gerügten Inhaltspunkte, wie z.B. die detaillierte Ermittlung der maßgebenden Spitzenstundenbelastungen morgens / abends berücksichtigt bzw. korrigiert. Aufgrund ihres Umfangs werden die überarbeiteten verkehrstechnischen Berechnungen in diesem Bericht nicht mehr aufgeführt sondern den Tekturunterlagen als Unterlage 21.2 gesondert beigelegt.

0.2.5 Sonstiges

Die fehlerhafte Darstellung der Querschnittsbelastung auf der ED 20 in der Ortsdurchfahrt von Bockhorn und B 388 bei Oberstrogm wird korrigiert.

0.2.6 Gliederung des aktualisierten Verkehrsgutachtens 2019

Damit der seit 2009 erfolgte Planungsprozess im Verkehrsgutachten übersichtlich und unverfälscht nachvollziehbar bleibt, wird das vorliegende Gutachten in nachfolgend genannte Teile gegliedert:

Teil I - Verkehrsanalyse 2009 (Gutachten 15.03.2010)

Teil II - Verkehrsprognose 2025 (Gutachten 15.03.2010)

Teil III - Fortschreibung Verkehrsprognose 2030 (Stand 2014)

~~Teil IV - Verkehrstechnische Berechnungen~~

Teil IV - Fortschreibung Verkehrsprognose 2030 (Stand 2019)

~~Teil V - Fortschreibung Verkehrstechnische Berechnungen (Stand 2019)~~

Teil I und Teil II wurden inhaltlich aus dem Gutachten vom Juli 2014 ohne Veränderungen übernommen. Etwaige Veränderungen sind in roter Schrift kenntlich gemacht.

Im Teil III wurde der Kombinationsfall mit der B 388 Ostumfahrung Erding durchgestrichen, da die B 388 Ostumfahrung Erding nun in der aktuellen Fortschreibung (Stand 2019) als Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs als fester Bestandteil des Prognose-Nullfalles 2030 und der Planfallberechnungen enthalten ist.

Der bisherige Teil IV mit den verkehrstechnischen Berechnungen wird den Tekturunterlagen als Unterlage 21.2 beigelegt. Im vorliegenden Teil IV ~~und Teil V~~ sind alle wesentlichen Änderungen wie in Ziffer 0.2 beschrieben enthalten bzw. berücksichtigt.

Teil I – Verkehrsanalyse 2009

1 Aufgabenstellung

Die mit dem starken Wachstum des Flughafen Münchens verbundene Wirtschafts- und Strukturentwicklung führen zu teilweise erheblichen Verkehrszunahmen auf den klassifizierten Straßenzügen wie auch Gemeindeverbindungsstraßen in der Stadt Erding und Erdinger Umland. Aus diesem Grund beabsichtigt der Landkreis Erding eine Nordumfahrung zwischen der B 388 im Osten und der „Flughafentangente Ost“ (weiter nur 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, Nordumfahrung 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 + 2030 (ohne Nordumfahrung)

Der Prognose-Nullfall dient als Bezugs-/Vergleichsfall für die Variantenuntersuchung zur Nordumfahrung. Darin wird die künftige Verkehrsnachfrage im Prognosejahr 2025 bzw. 2030 unter Berücksichtigung von zukünftigen strukturellen Entwicklungen sowie aller geplanten Straßennetzveränderungen-/Anpassungen im Umfeld des Untersuchungsgebietes ermittelt, jedoch ohne Nordumfahrung.

Planungsfall 2025 + 2030 (mit Nordumfahrung)

Für den Planungsfall werden unter Berücksichtigung von strukturellen Entwicklungen und der im Umfeld geplanten Straßenbaumaßnahmen die unterschiedlichen Umgehungsvari-

anten zur Nordumfahrung Erding hinsichtlich Verkehrswirksamkeit untersucht und anhand der zu erwartenden Veränderungen der Verkehrsbelastungen im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2025 bzw. 2030 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.

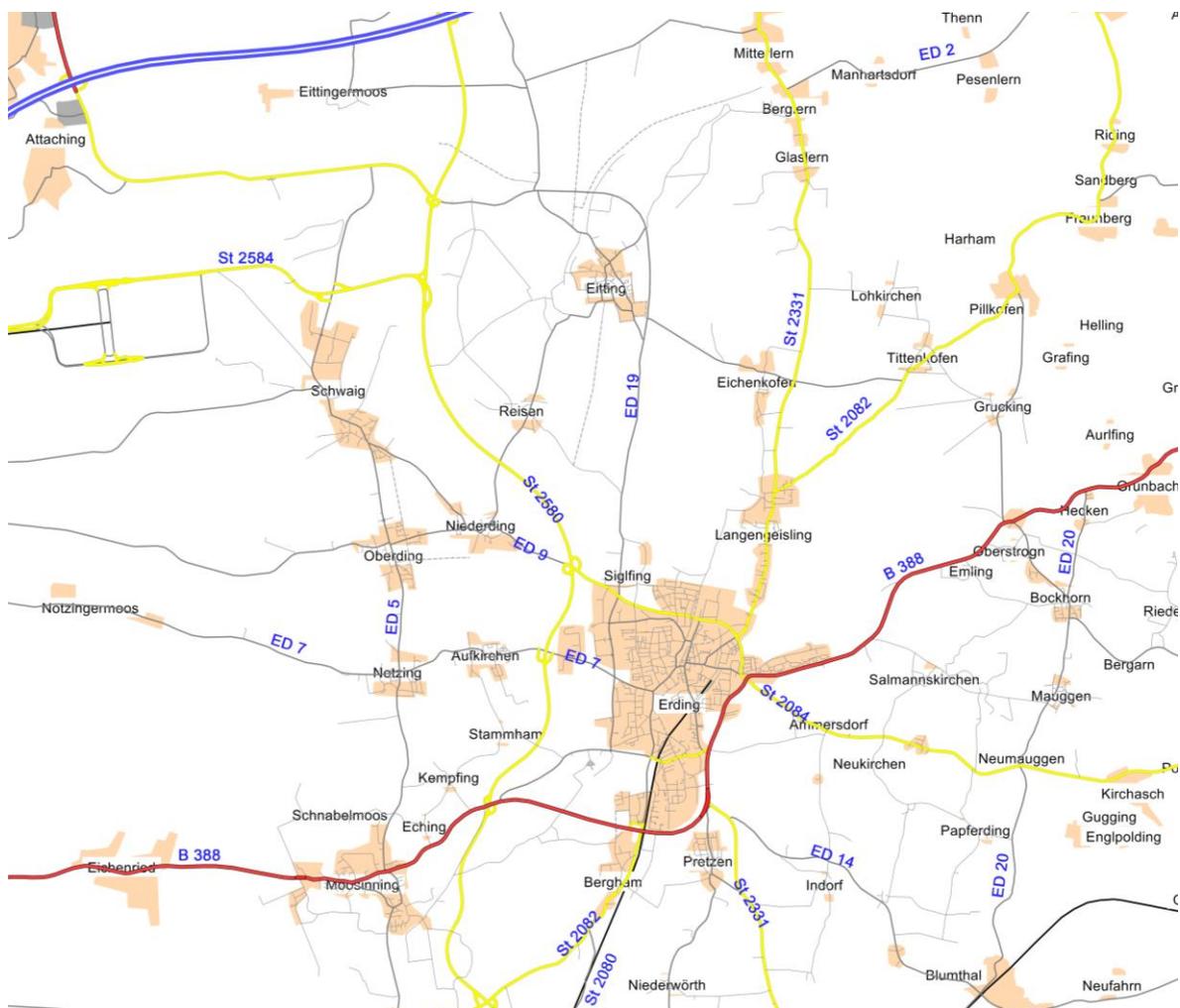


Abb. 1: Klassifiziertes Netz und Untersuchungsgebiet

Wichtige 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 relevanten 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 Auftraggeber (weiter nur AG) untereinander 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 Verkehrsentwicklungsplans 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.

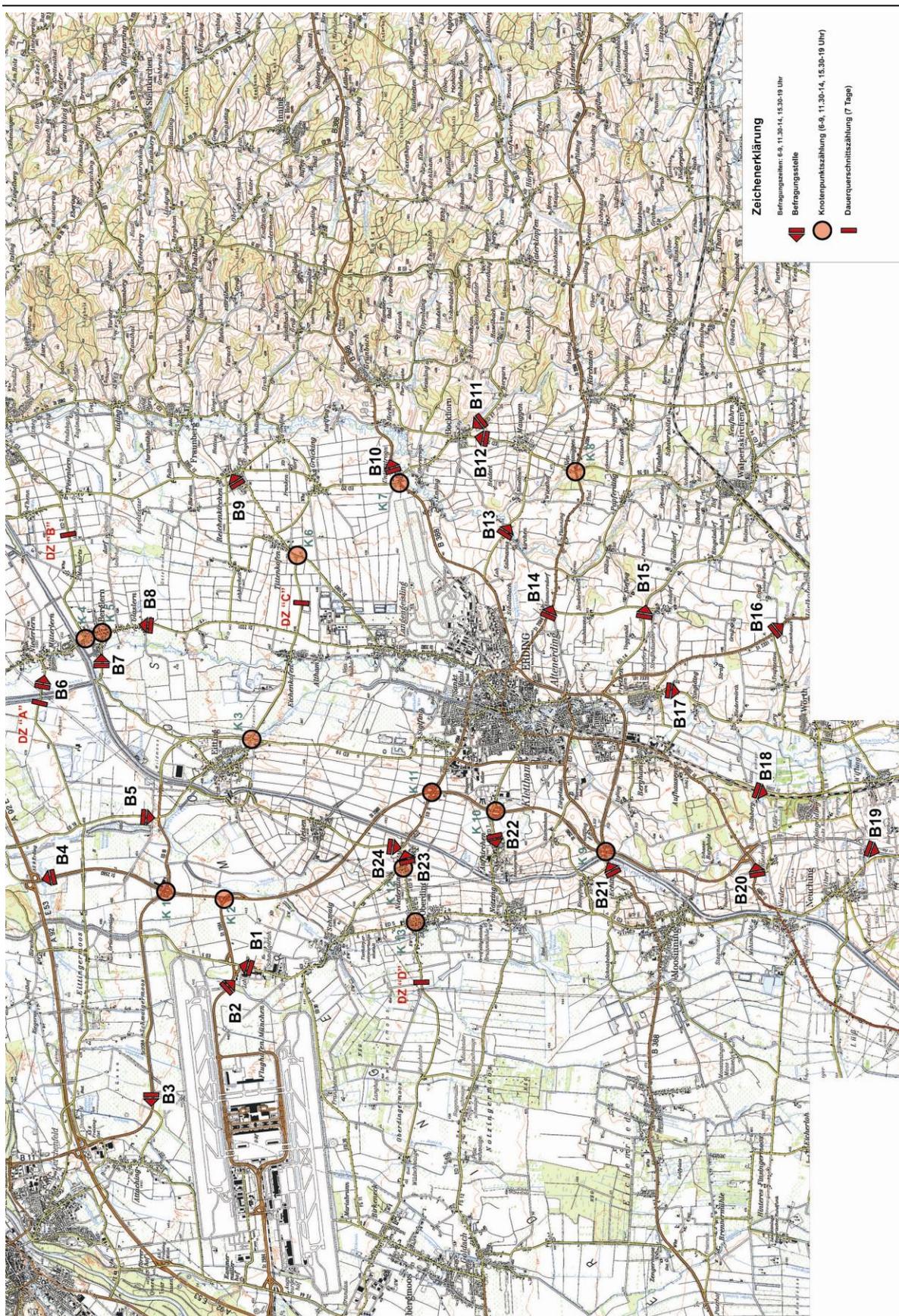


Abb. 2: Verkehrserhebungsplan

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 (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres), welche Jahresmittelwerte darstellen, abweichen können.

3.2.2 Zelleinteilung

Der Zuordnung von Quelle und Ziel liegt 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.

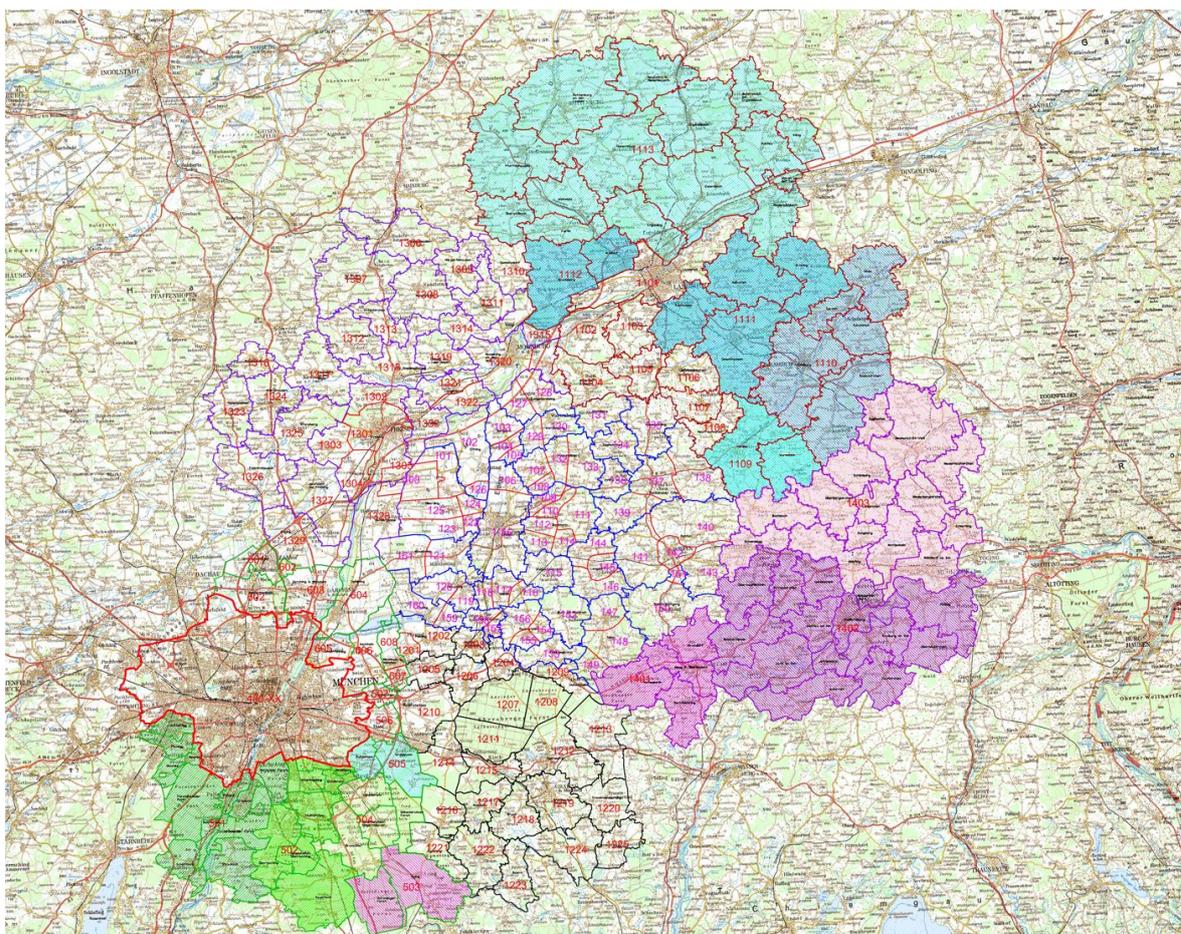


Abb. 3: Zelleinteilung im Untersuchungsgebiet

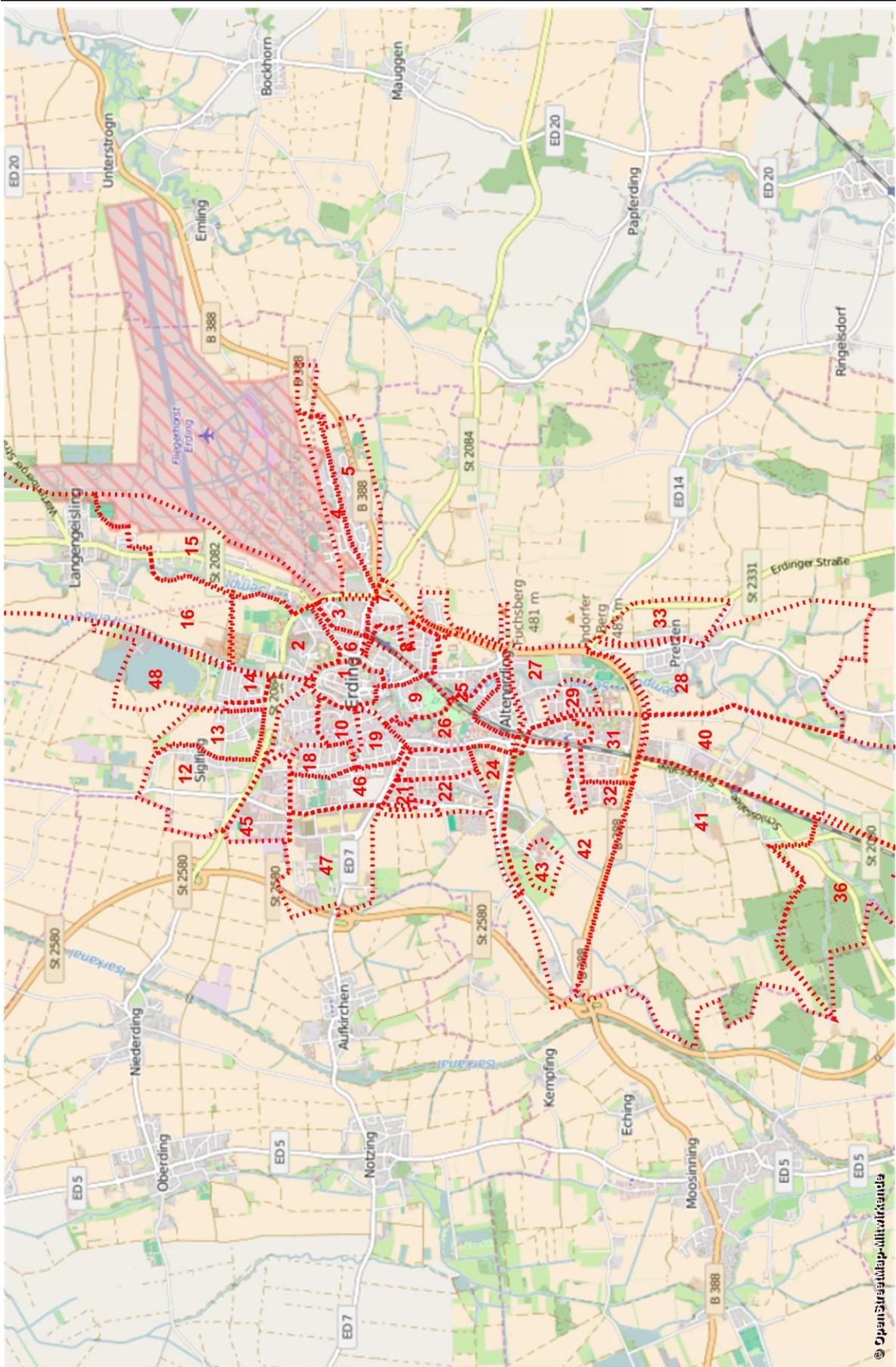
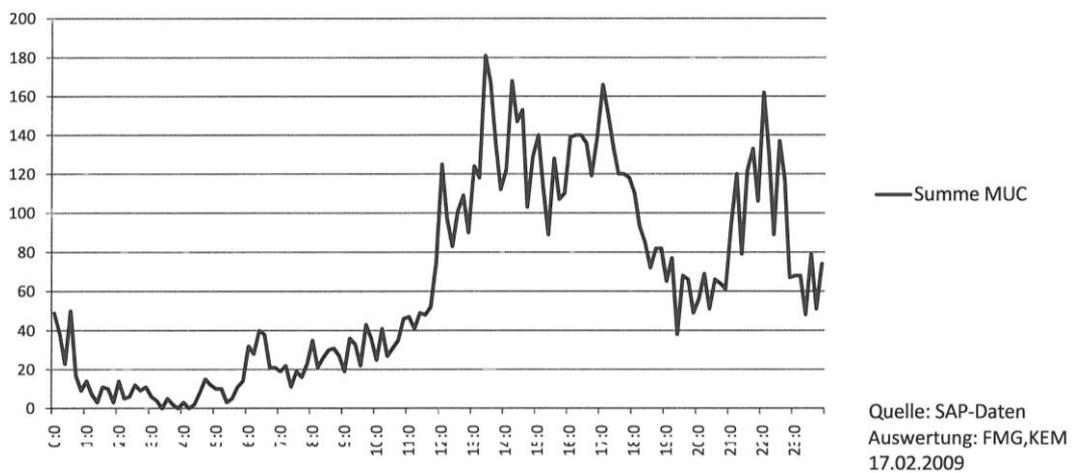


Abb. 4: Zelleinteilung Stadt Erding (©OpenStreetMap-Mitwirkende)

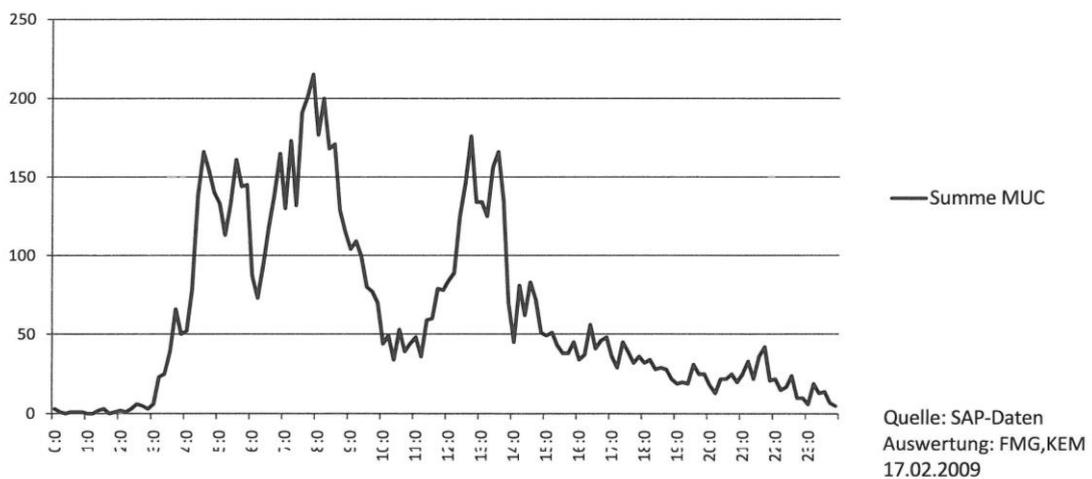
3.2.3 Erhebungsintervalle und Inhalte

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 findet im Untersuchungsgebiet ein nicht unerheblicher Anteil an flughafenbezogenen Kfz-Fahrten durch Passagiere und Beschäftigte statt. Insbesondere der Schichtbetrieb der Flughafenangestellten verursacht auch Fahrten außerhalb der üblichen Zählintervalle, welche vor 6.00 Uhr 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 (FMG = Flughafen München GmbH):

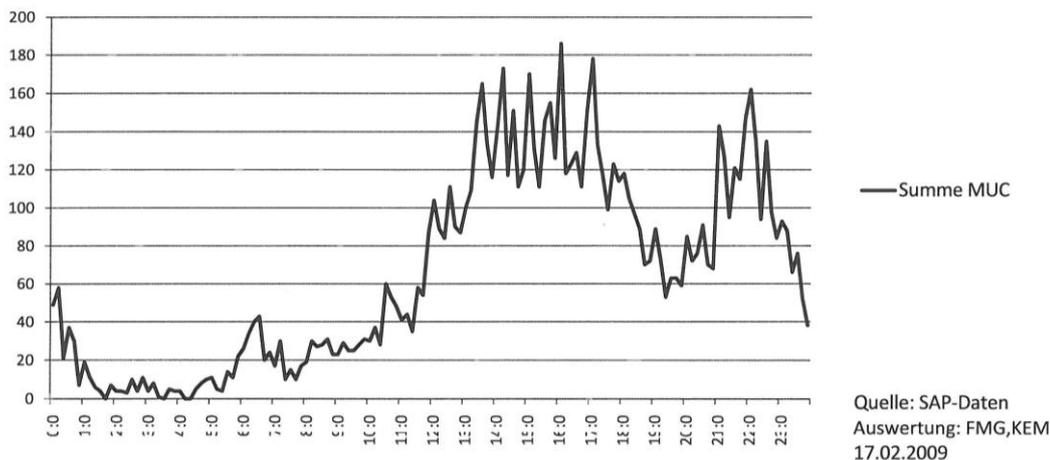
Parkplatzausfahrten Mitarbeiter - Dienstag, 28.10.2008



Parkplatzeinfahrten Mitarbeiter - Dienstag, 28.10.2008



Parkplatzausfahrten Mitarbeiter - Donnerstag, 30.10.2008



Parkplatzeinfahrten Mitarbeiter - Donnerstag, 30.10.2008

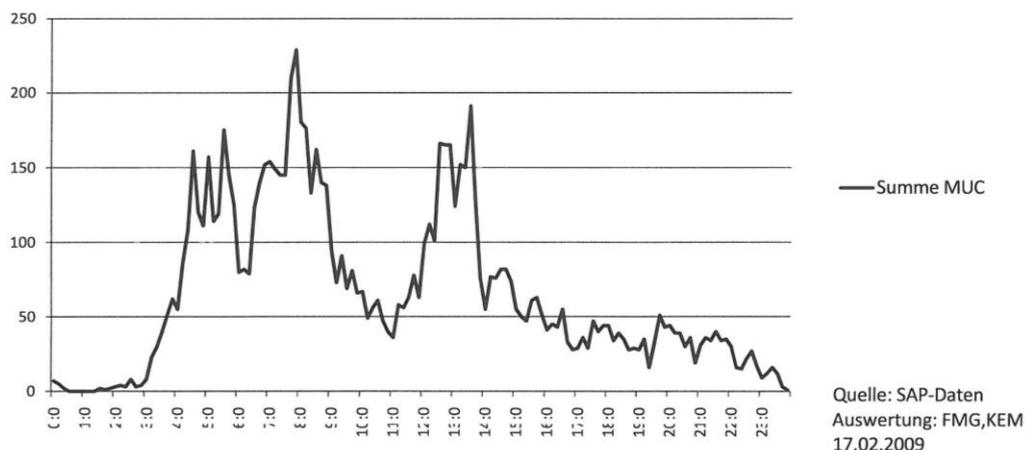


Abb. 5: Ganglinien Parkplatz Flughafen München

Aus den Ganglinien sind die zusätzlichen Verkehrsspitzen in der Mittagszeit (ca. 13.00 Uhr) erkennbar. Basierend auf den Ergebnissen und Auswertungen 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 Knotenpunktzählungen 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 (Lastzug), Bus, Krad, Rad).

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. Unterstrog	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	Hörkofen	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 Verkehrsteilnehmern die Route auch wieder zurückfahren 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-Hofsingeding	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 3.4.5 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.

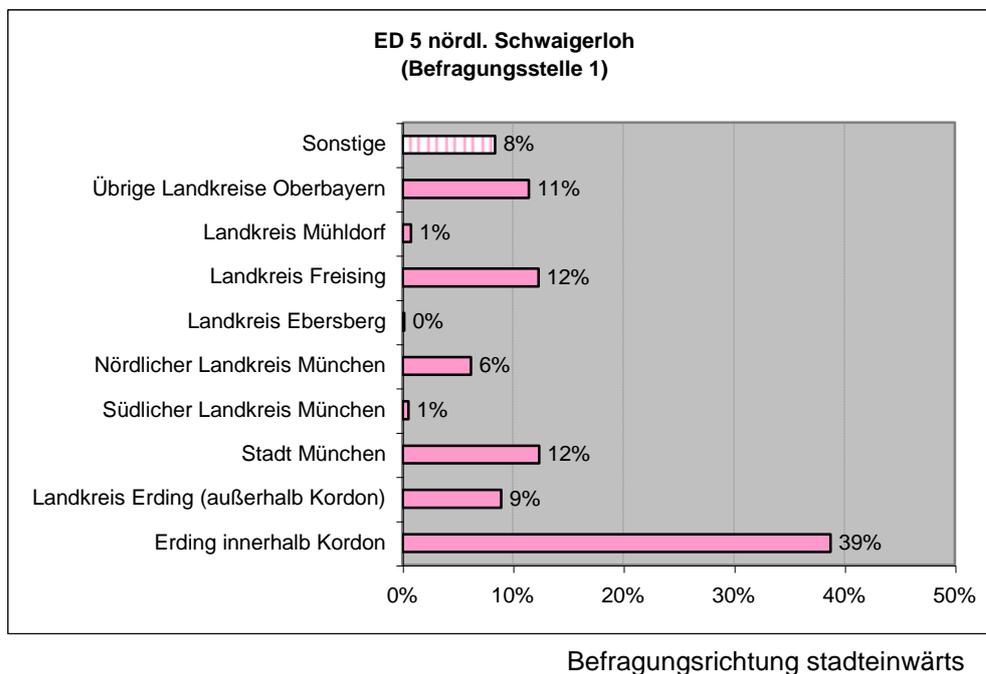


Abb. 7: Befragungsstelle 1 ED 5 nördlich Schwaigerloh

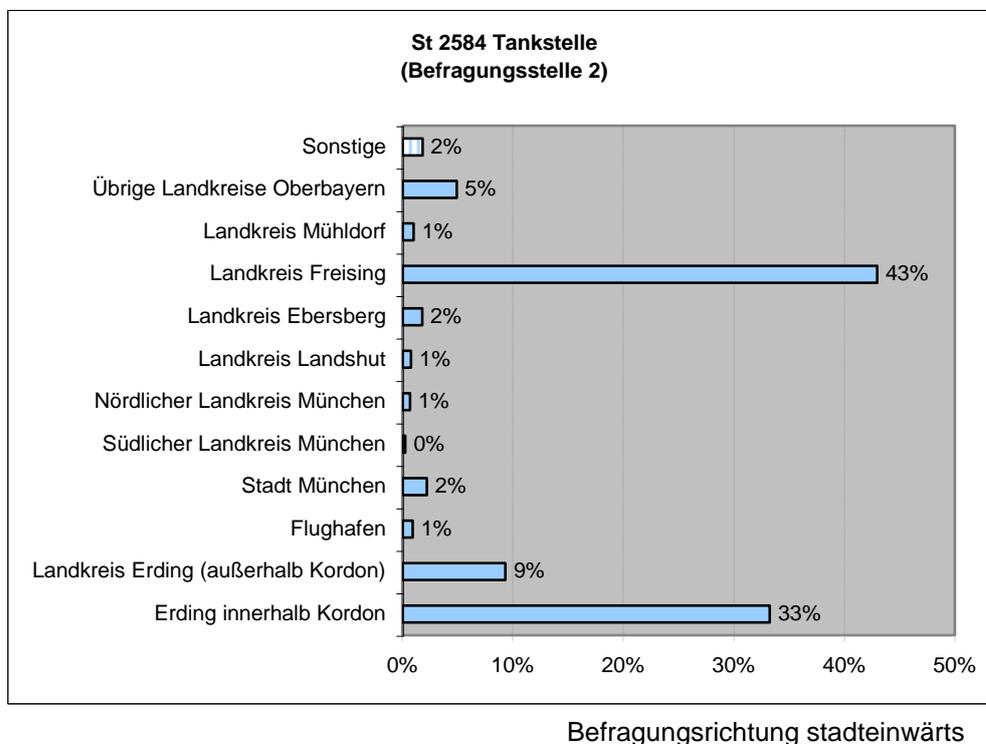


Abb. 8: Befragungsstelle 2 St 2584 Tankstelle

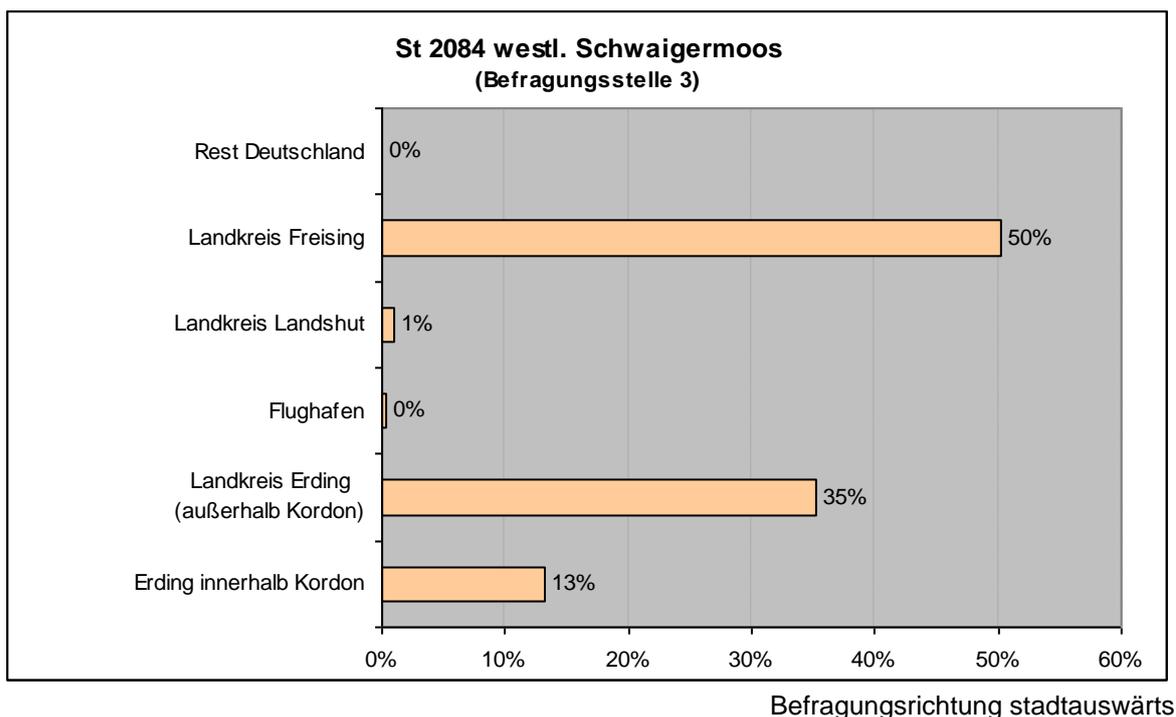


Abb. 9: Befragungsstelle 3 St 2084 westl. Schwaigermoos

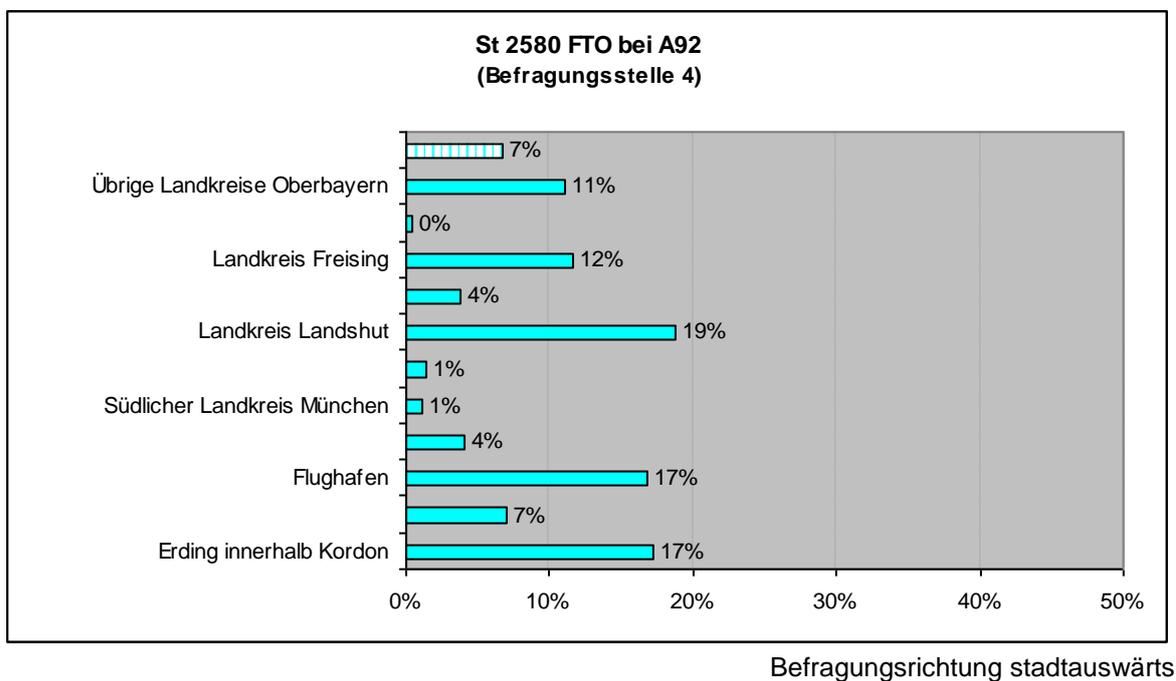
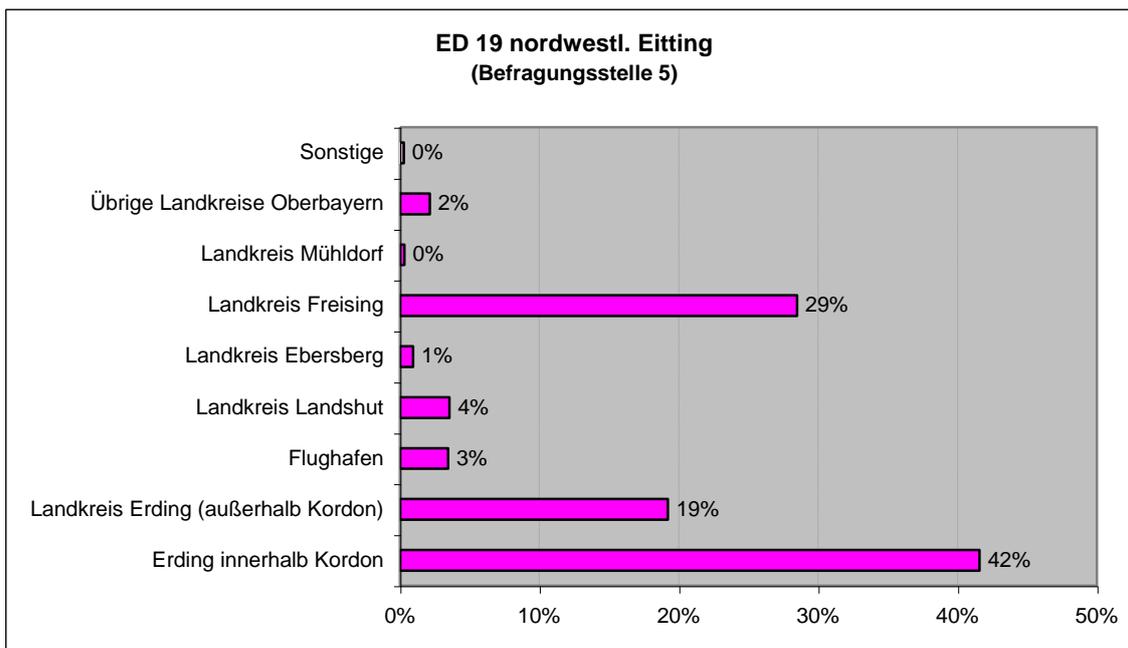
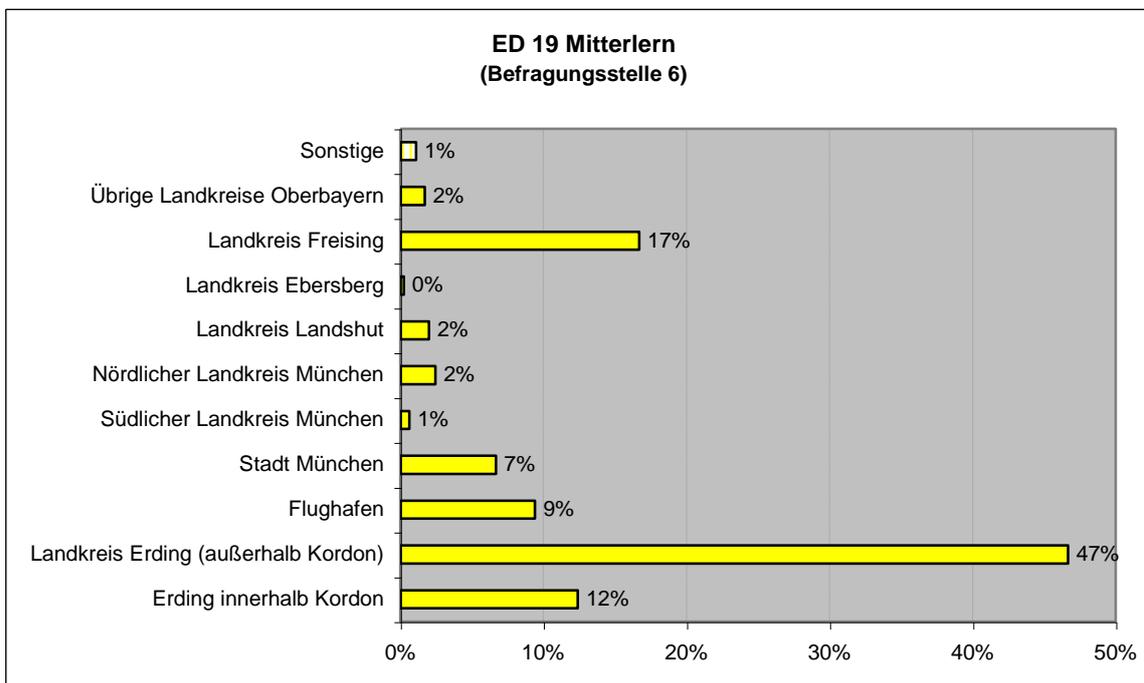


Abb. 10: Befragungsstelle 4 St 2580 FTO bei A92



Befragungsrichtung stadteinwärts

Abb. 11: Befragungsstelle 5 ED 19 nordwestl. Eitting



Befragungsrichtung stadtauswärts

Abb. 12: Befragungsstelle 6 ED 19 Mitterlern

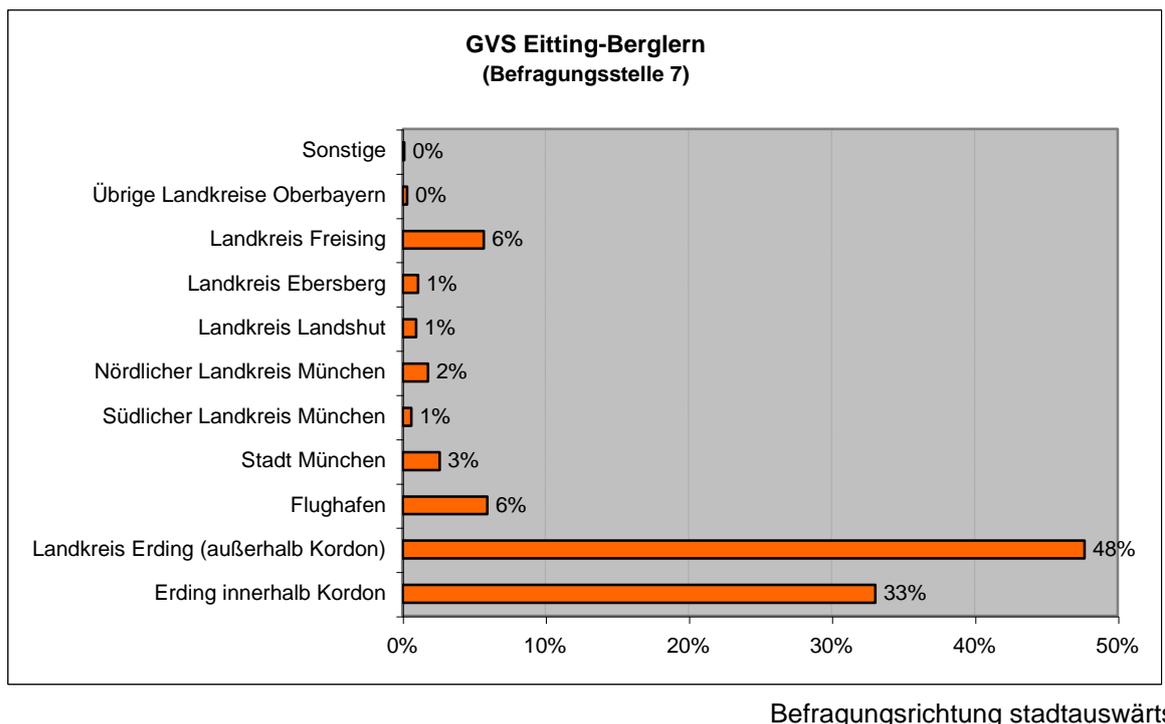


Abb. 13: Befragungsstelle 7 GVS Eitting - Berglern

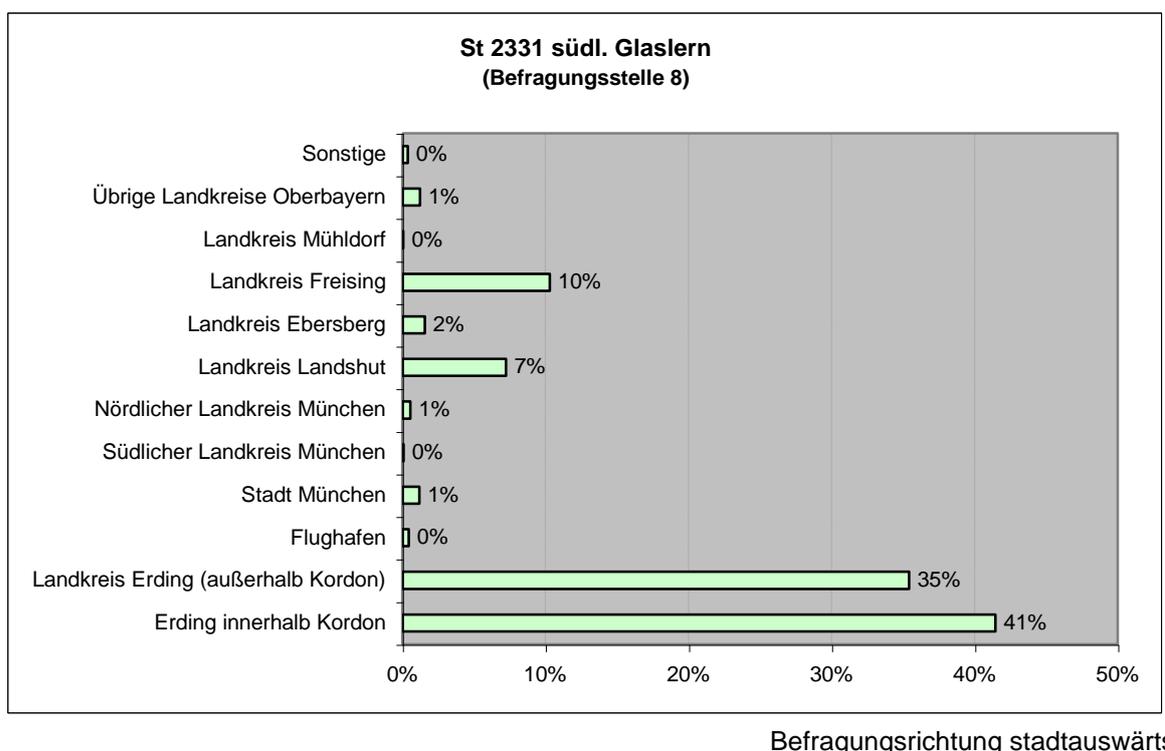
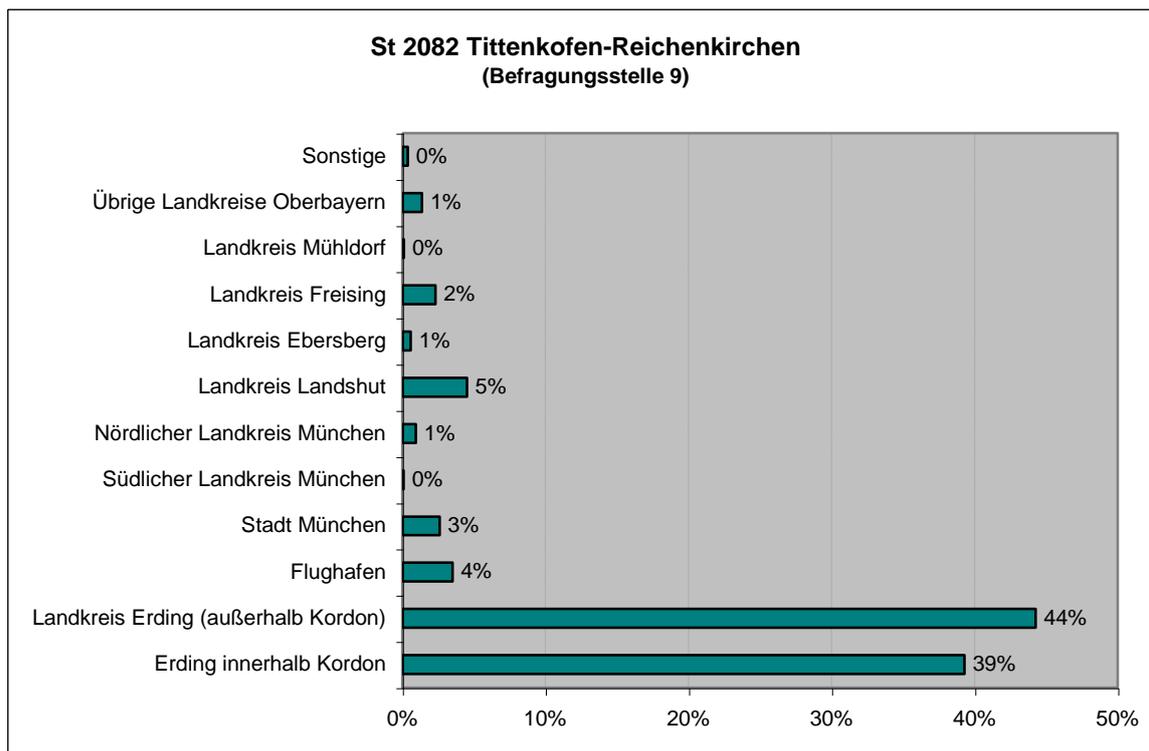
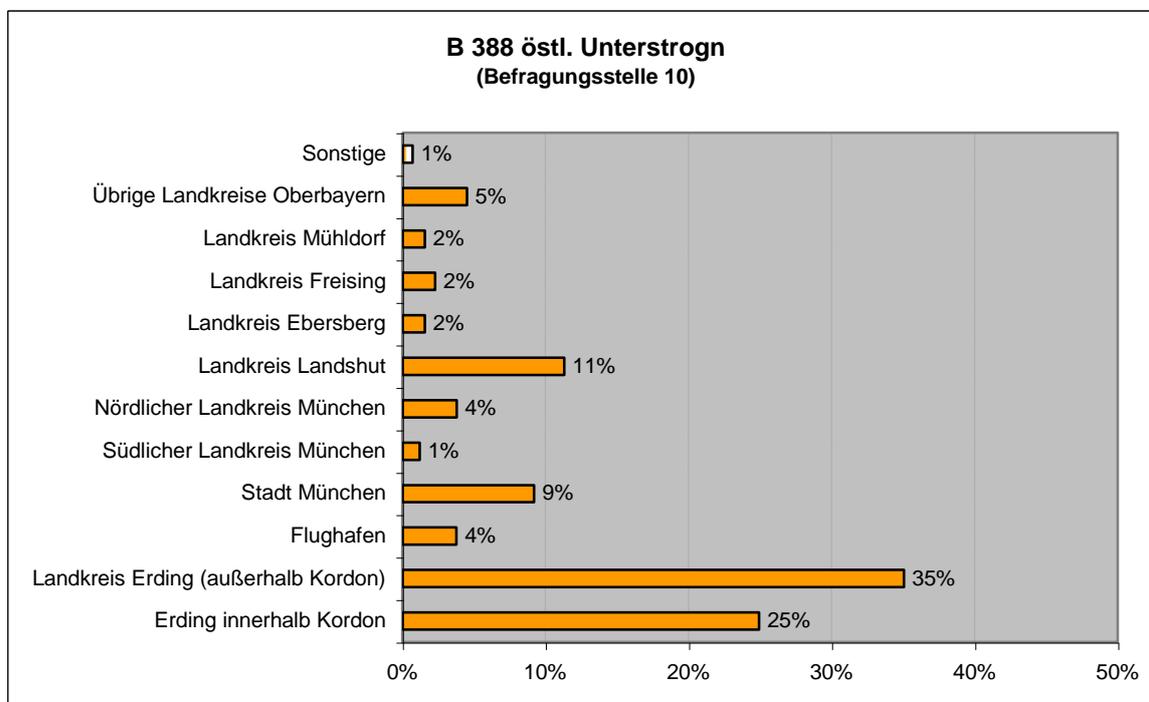


Abb. 14: Befragungsstelle 8 St 2331 südl. Glaslern



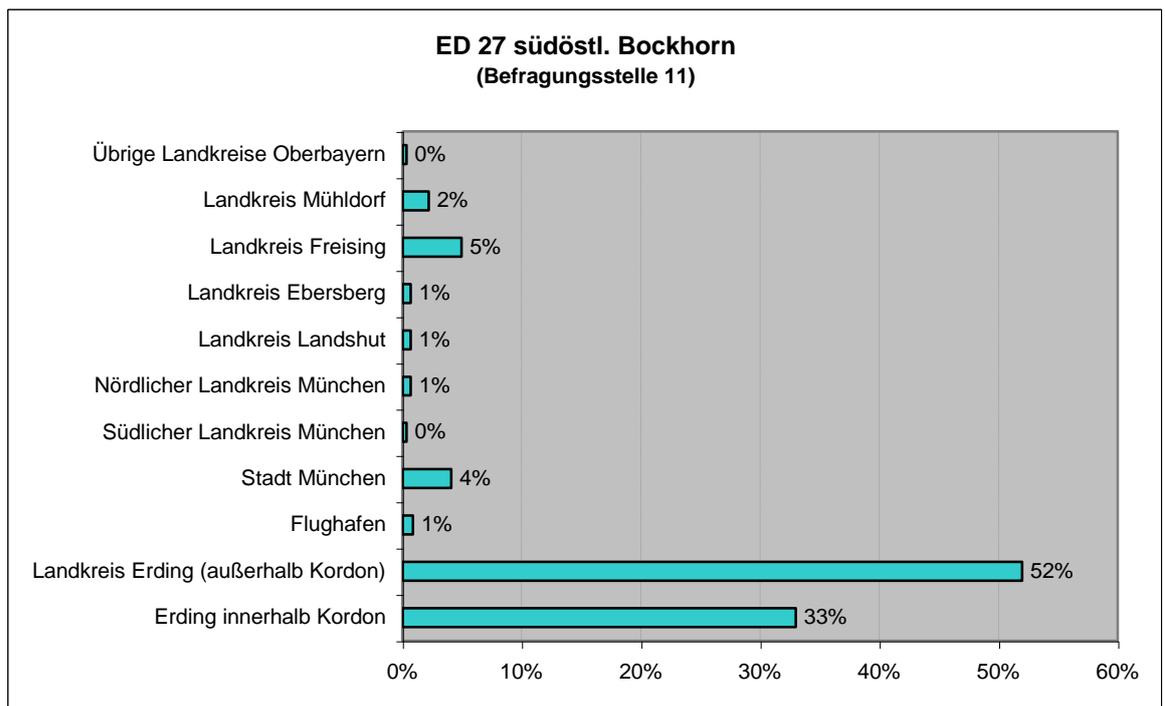
Befragungsrichtung stadtauswärts

Abb. 15: Befragungsstelle 9 St 2082 Tittenkofen-Reichenkirchen



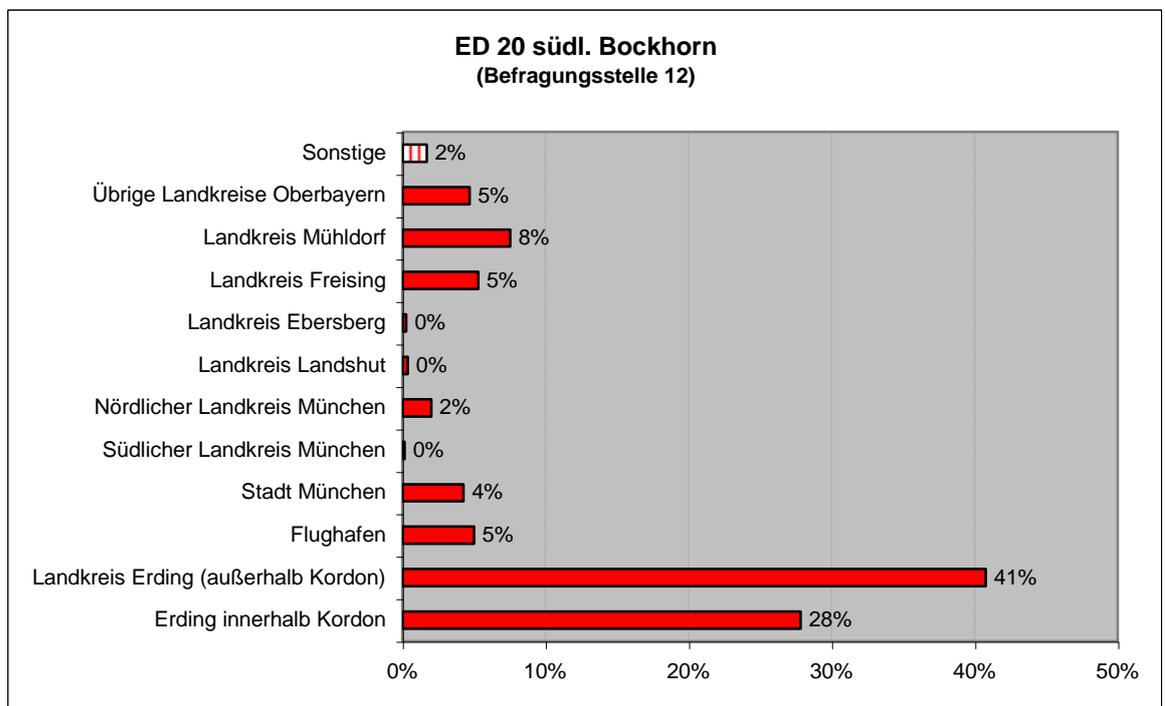
Befragungsrichtung stadtauswärts

Abb. 16: 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

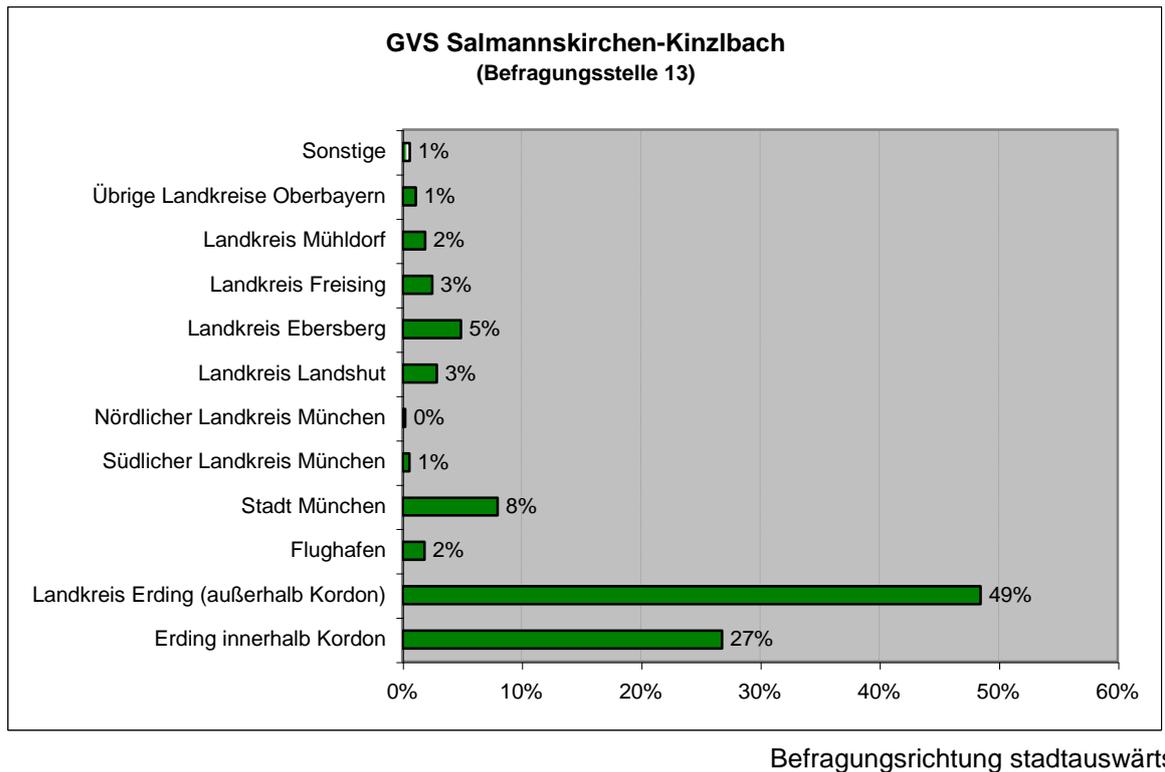


Abb. 19: Befragungsstelle 13 GVS Salmannskirchen-Kinzlbach

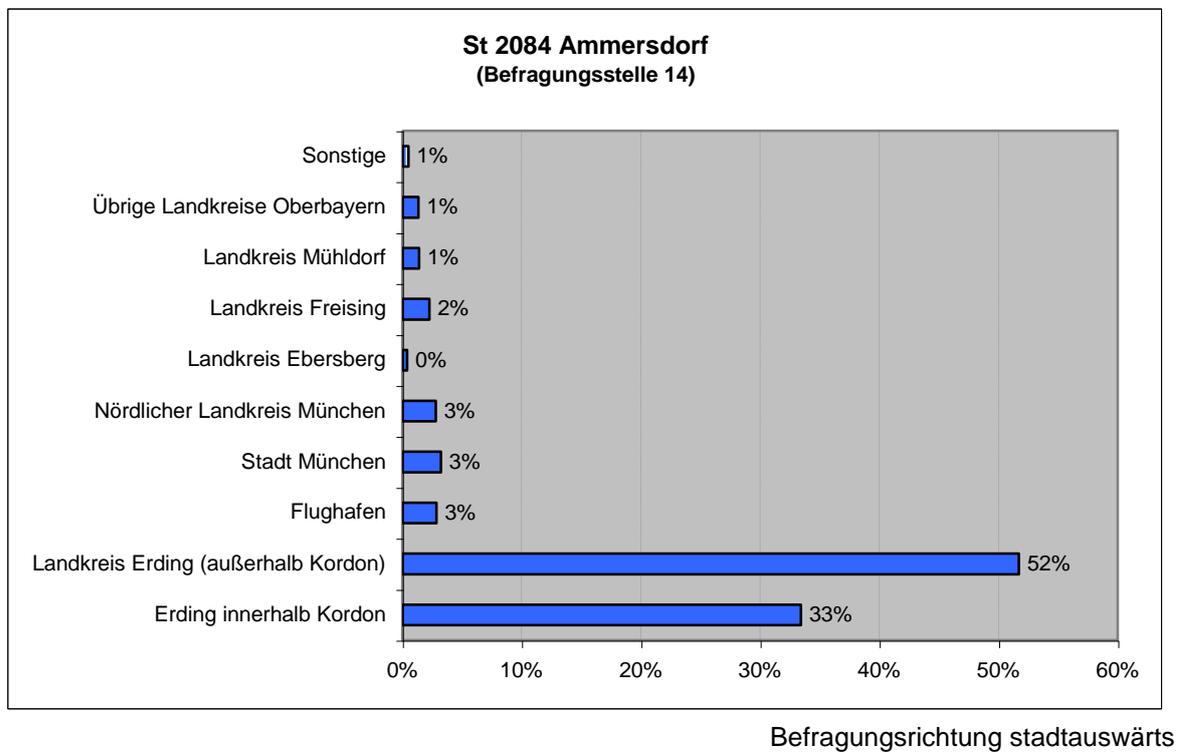


Abb. 20: Befragungsstelle 14 St 2084 Ammersdorf

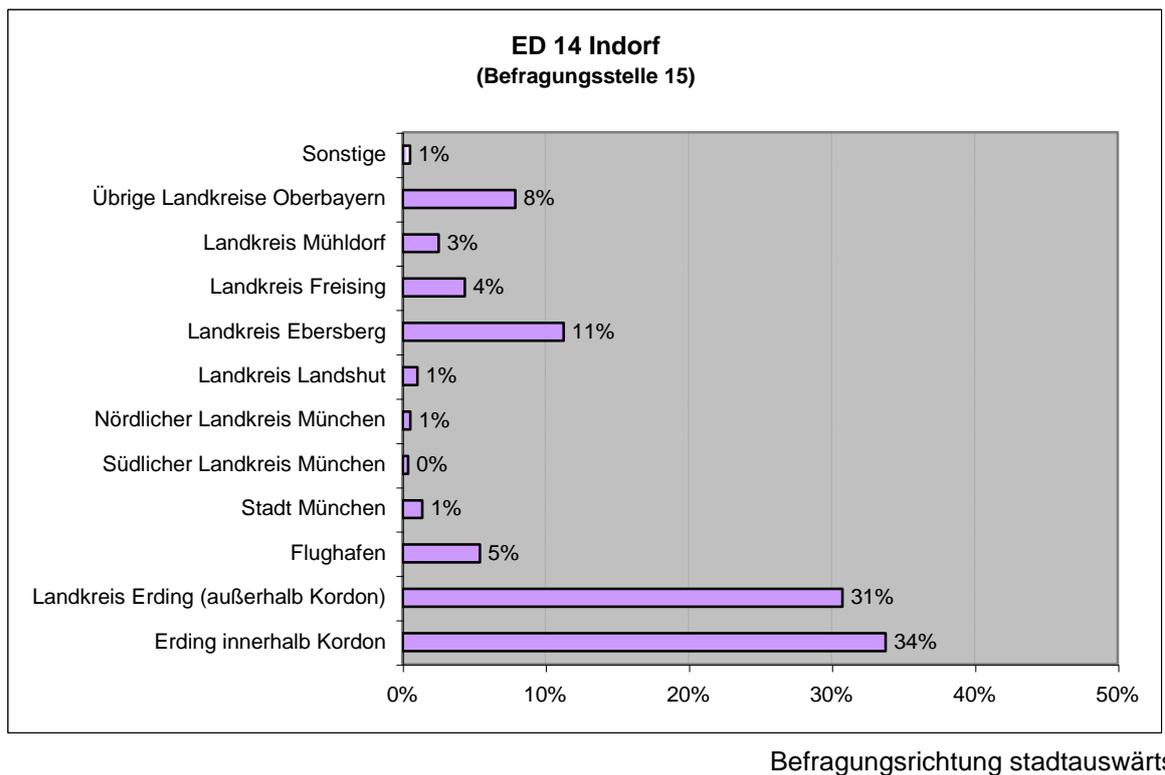


Abb. 21: Befragungsstelle 15 ED 14 Indorf

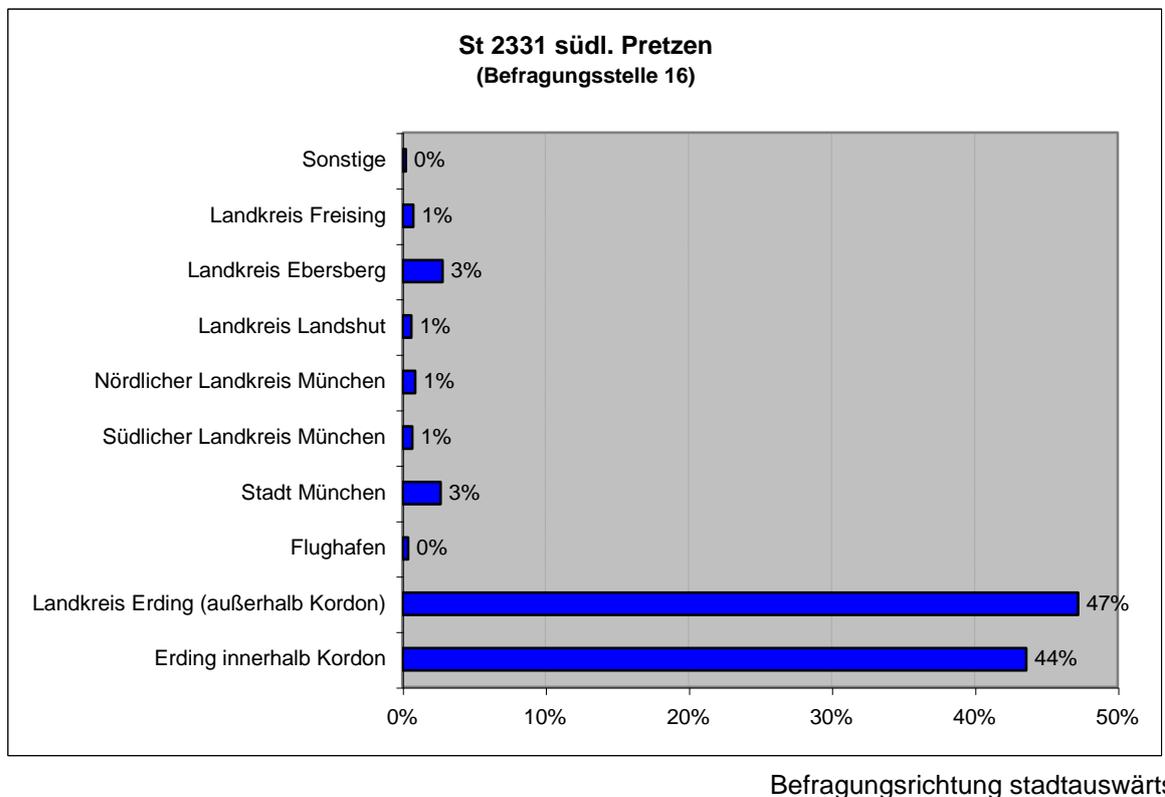
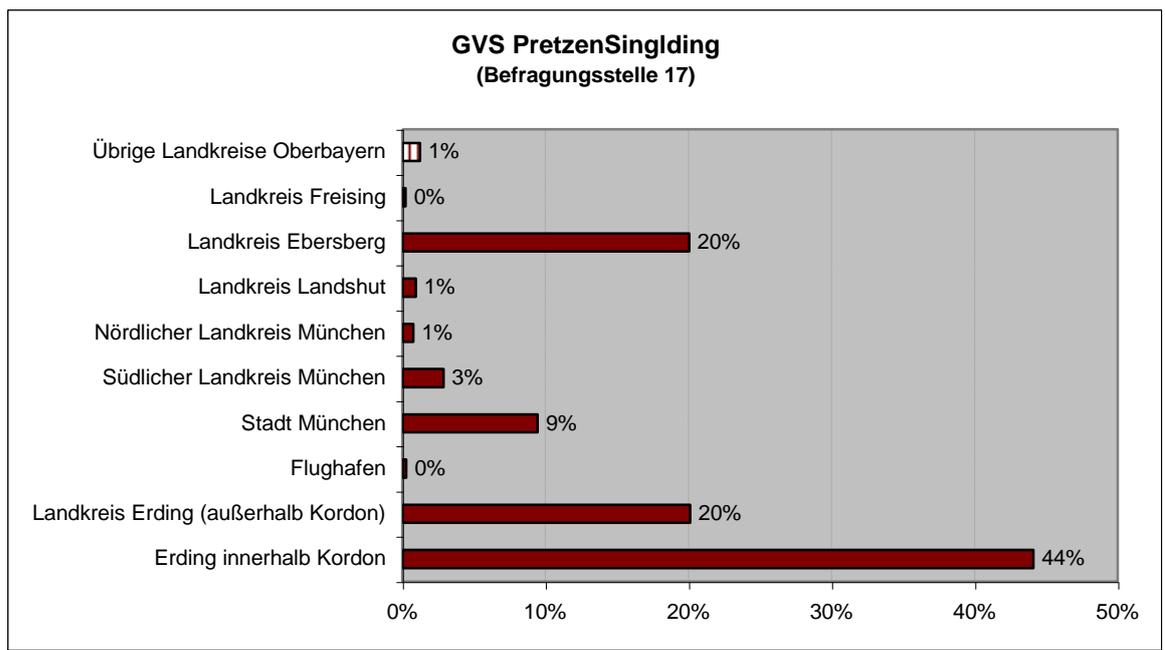
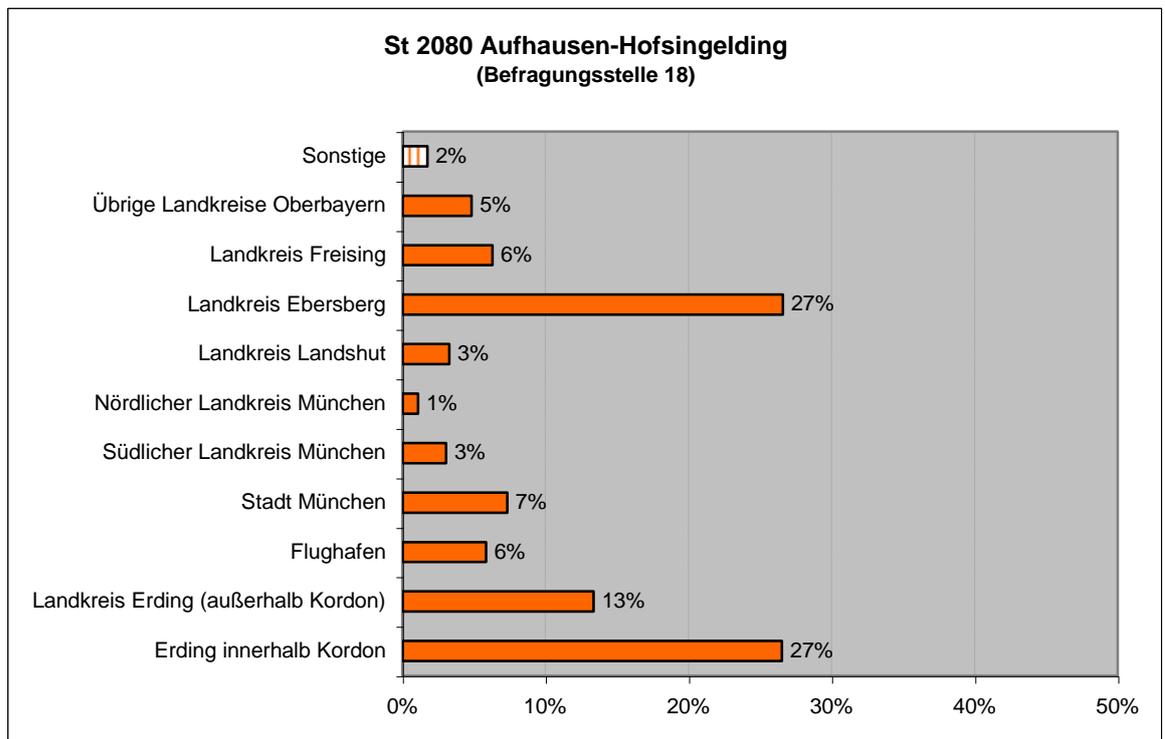


Abb. 22: Befragungsstelle 16 St 2331 südl. Pretzen



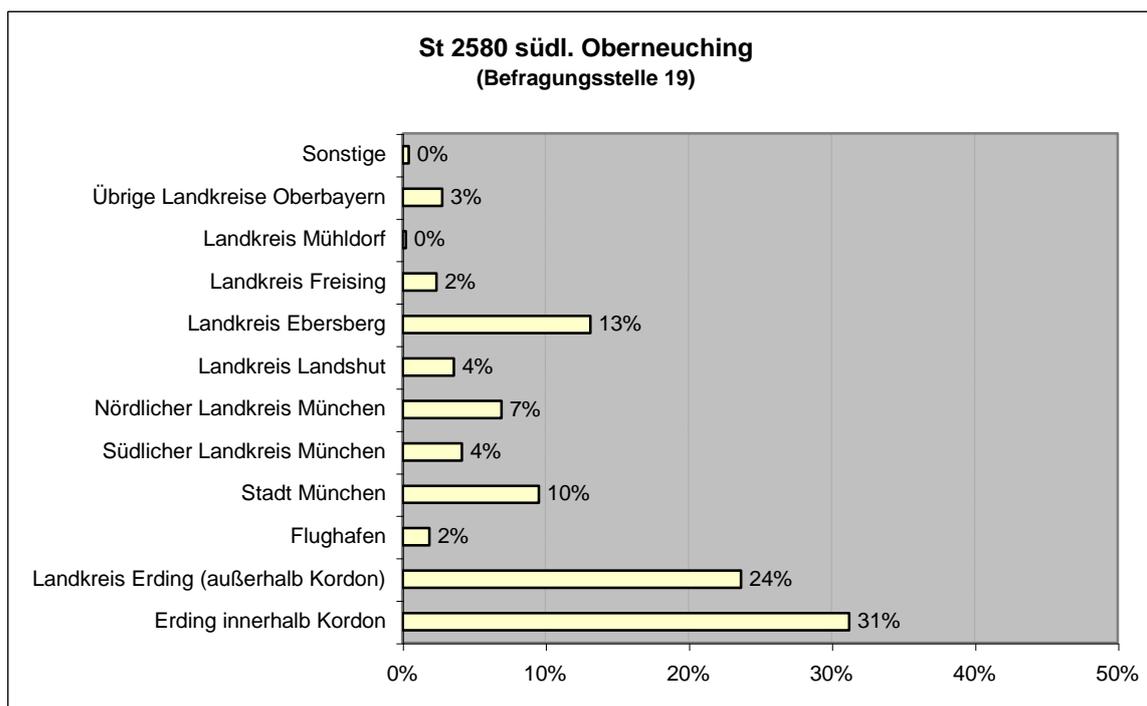
Befragungsrichtung stadtauswärts

Abb. 23: Befragungsstelle 17 GVS Pretzen Singding



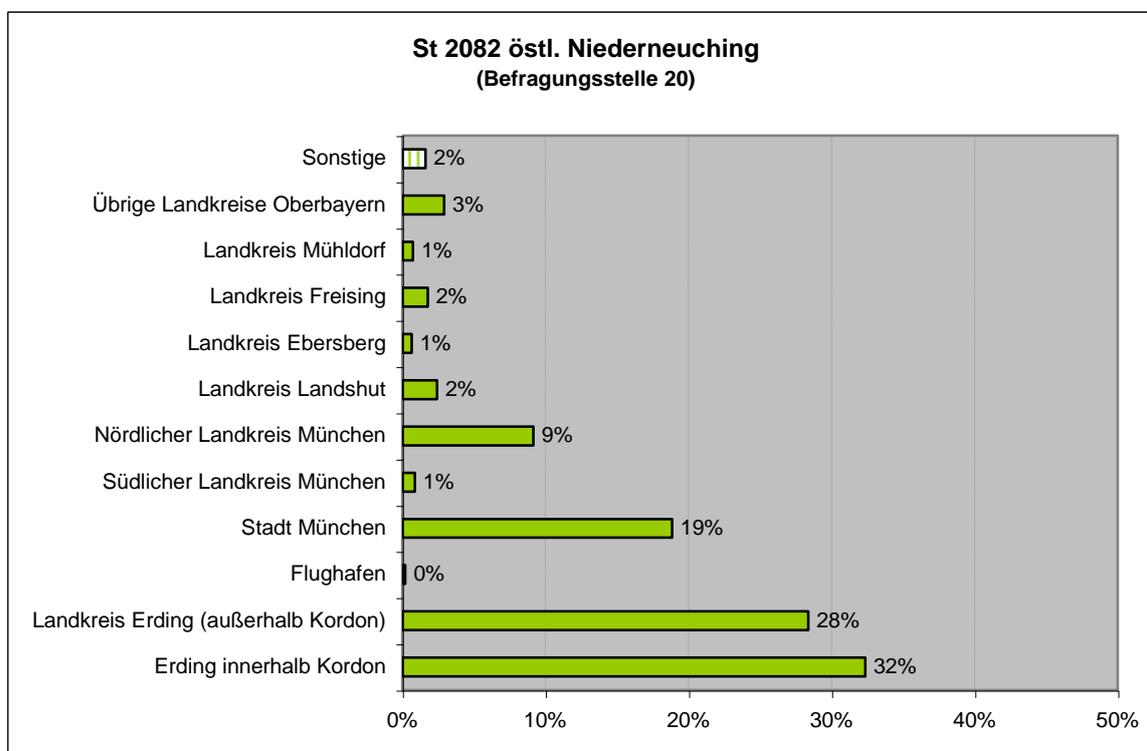
Befragungsrichtung stadtauswärts

Abb. 24: Befragungsstelle 18 St 2080 Aufhausen-Hofsingelding



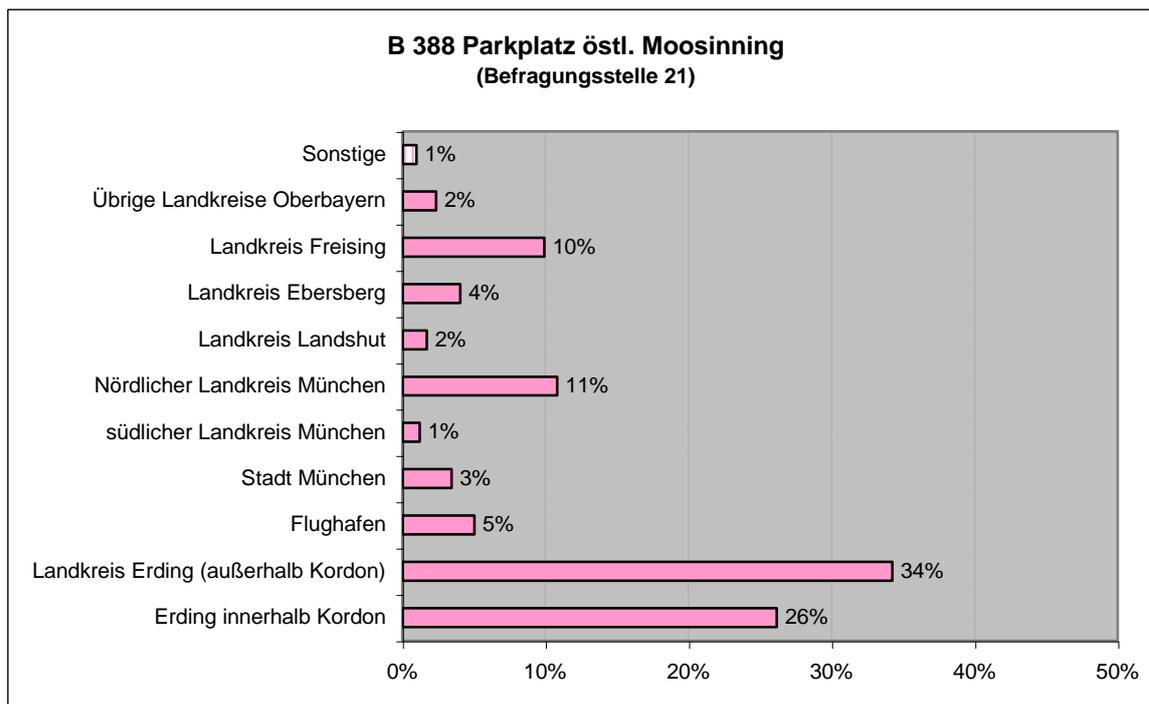
Befragungsrichtung stadtauswärts

Abb. 25: Befragungsstelle 19 St 2580 südl. Oberneuching



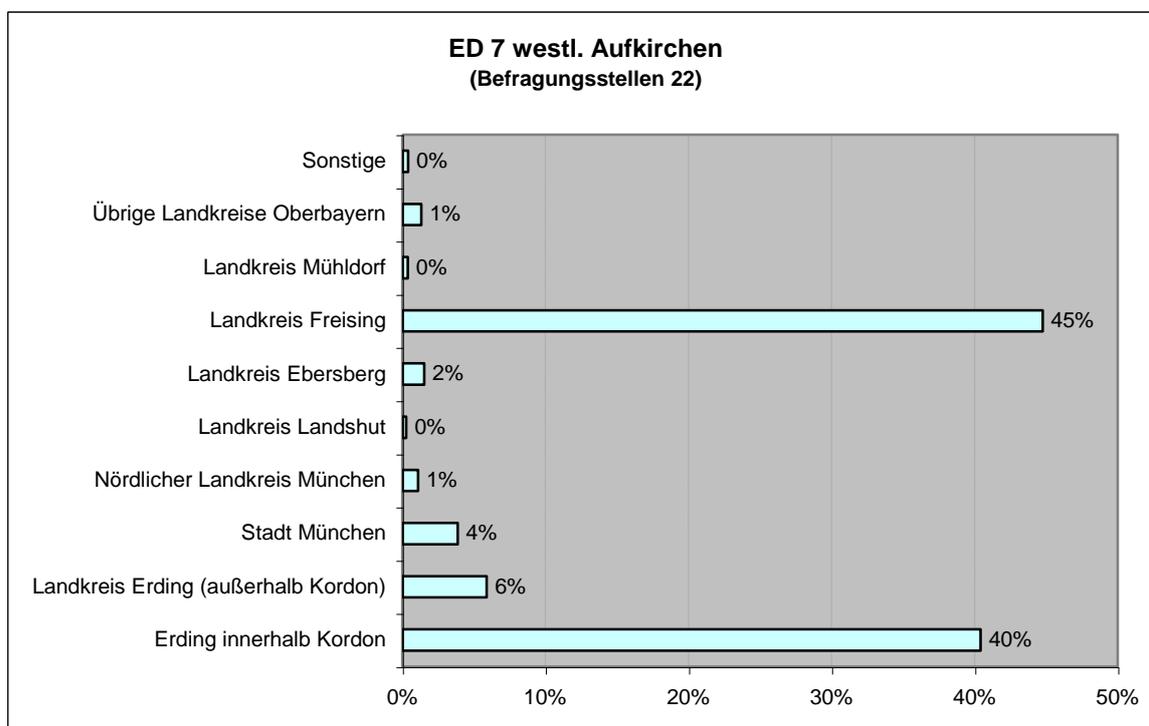
Befragungsrichtung stadteinwärts

Abb. 26: Befragungsstelle 20 St 2082 östl. Niederneuching



Befragungsrichtung stadteinwärts

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



Befragungsrichtung stadtauswärts

Abb. 28: Befragungsstelle 22 ED 7 westl. Aufkirchen

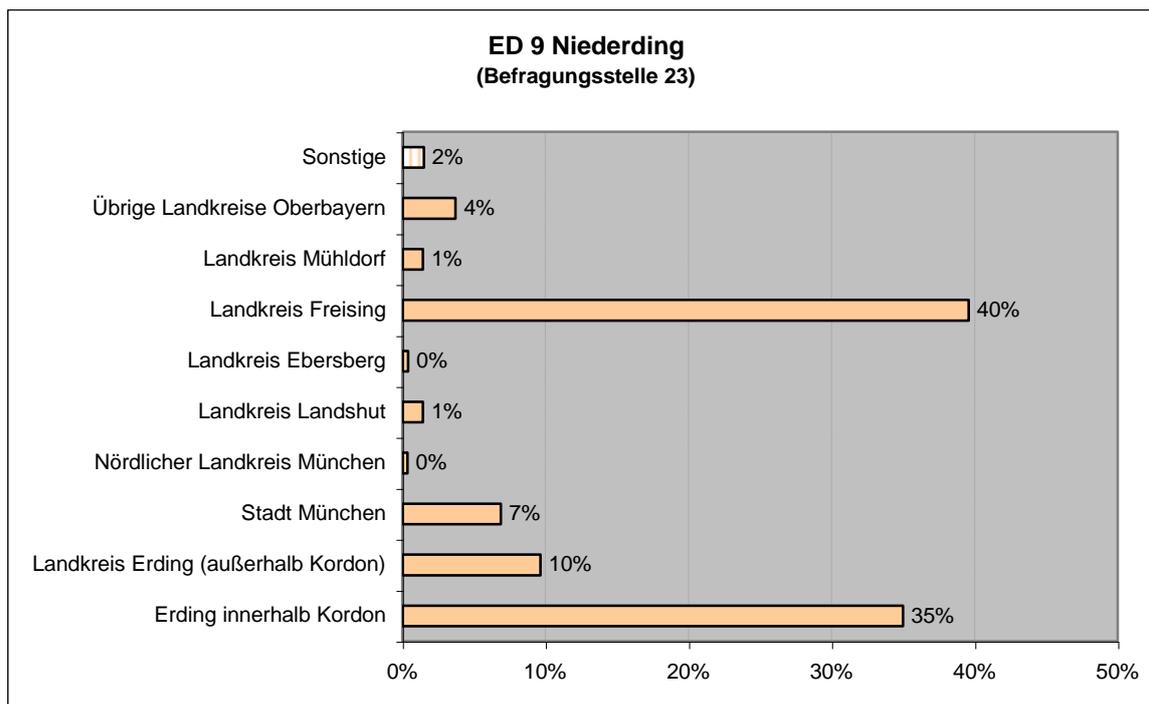
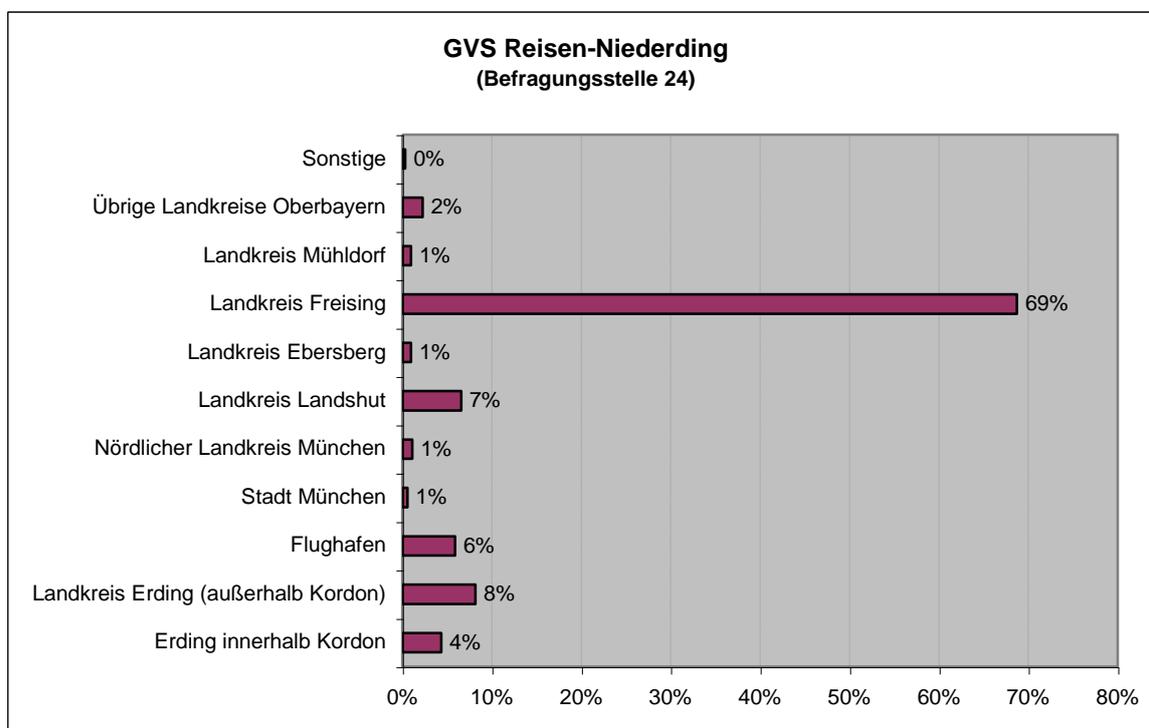


Abb. 29: Befragungsstelle 23 ED 9 Niederding



Befragungsrichtung stadteinwärts

Abb. 30: Befragungsstelle 24 GVS Reisen-Niederding

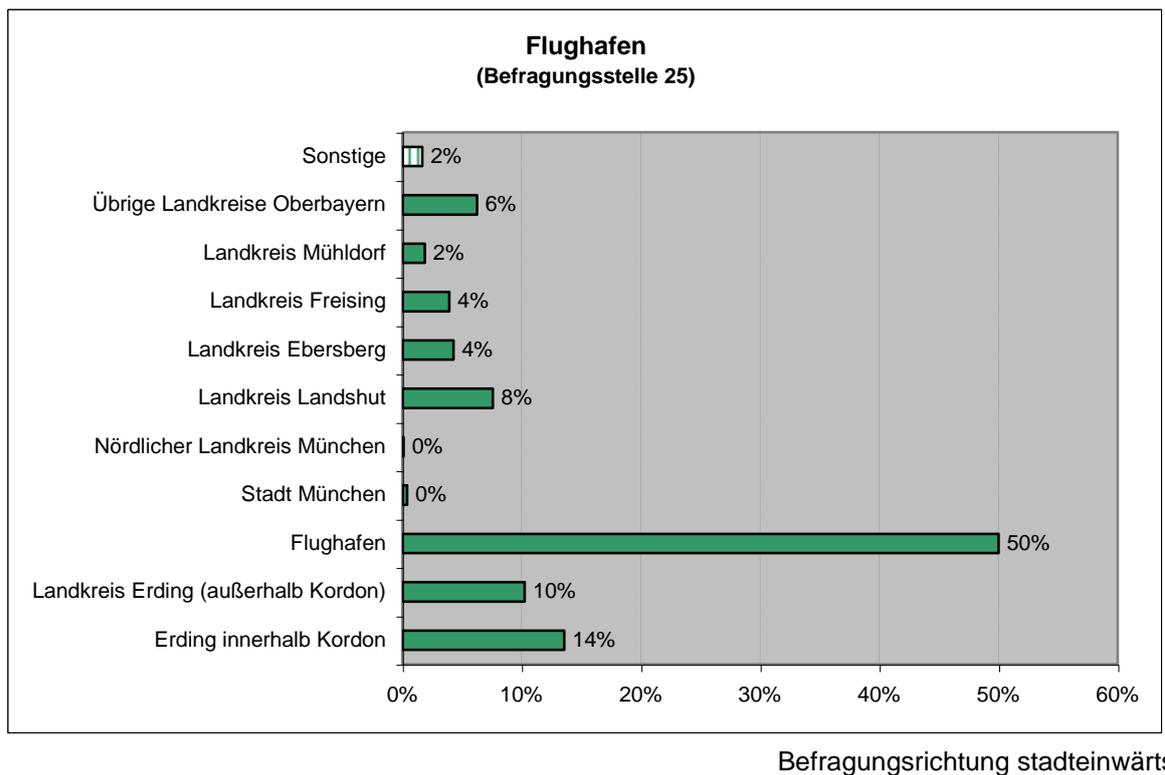


Abb. 31: Befragungsstelle 25 St 2584 Flughafen

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

An den übrigen 23 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%

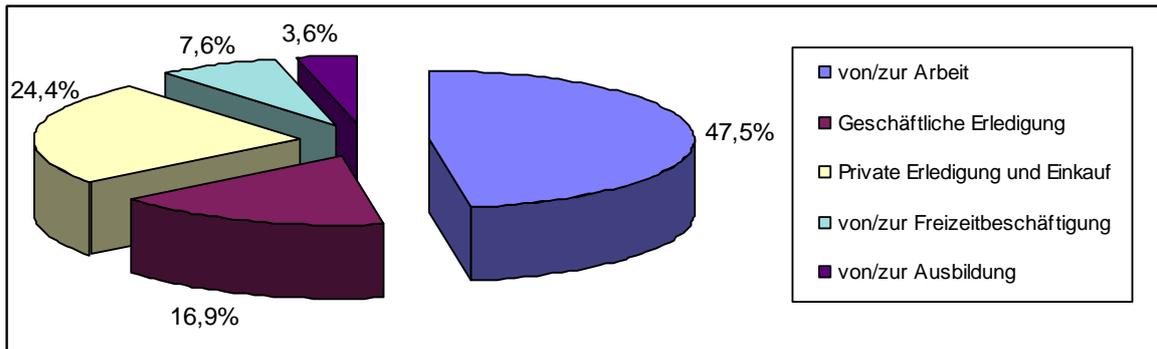


Abb. 32: Fahrtzweckverteilung

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%

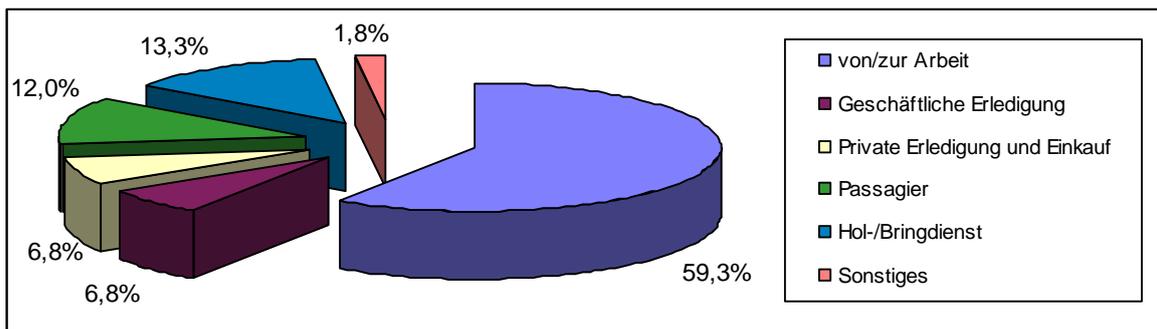


Abb. 33: Fahrtzweckverteilung

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 Abbildung 4 dargestellt.

Die nachfolgend aufgelisteten Knotenstromzählungen fanden außerhalb der Stadt Erding in den Zeiträumen 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	St 2580 / St 2584
K3	ED 19 / 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:

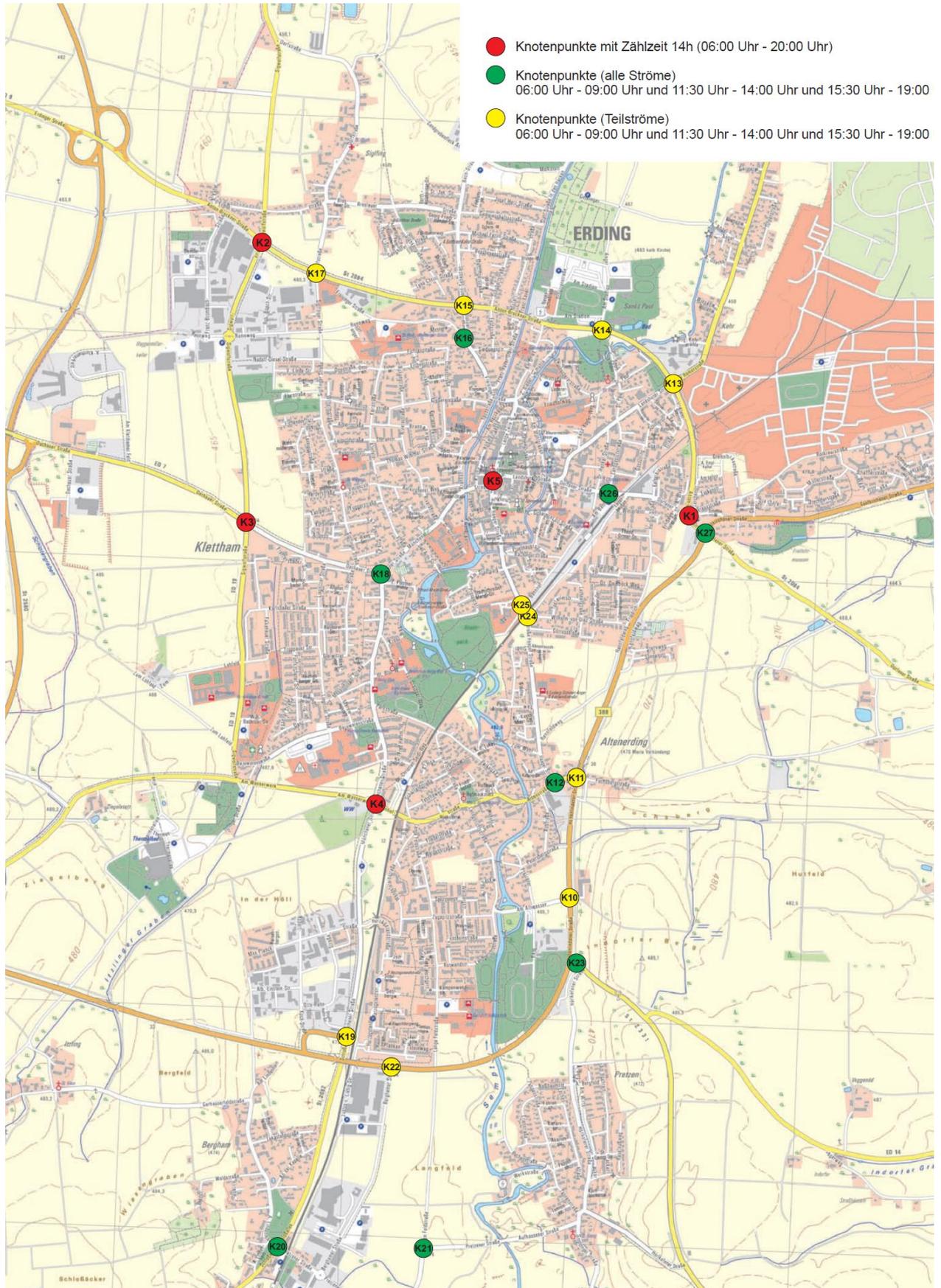


Abb. 34: Anzahl und Lage der innerstädtischen Knotenpunktzählungen

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 Verkehrsuntersuchungen).

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

Die nachfolgende Abbildung zeigt beispielhaft die Darstellungsweise der Knotenstromgraphiken.

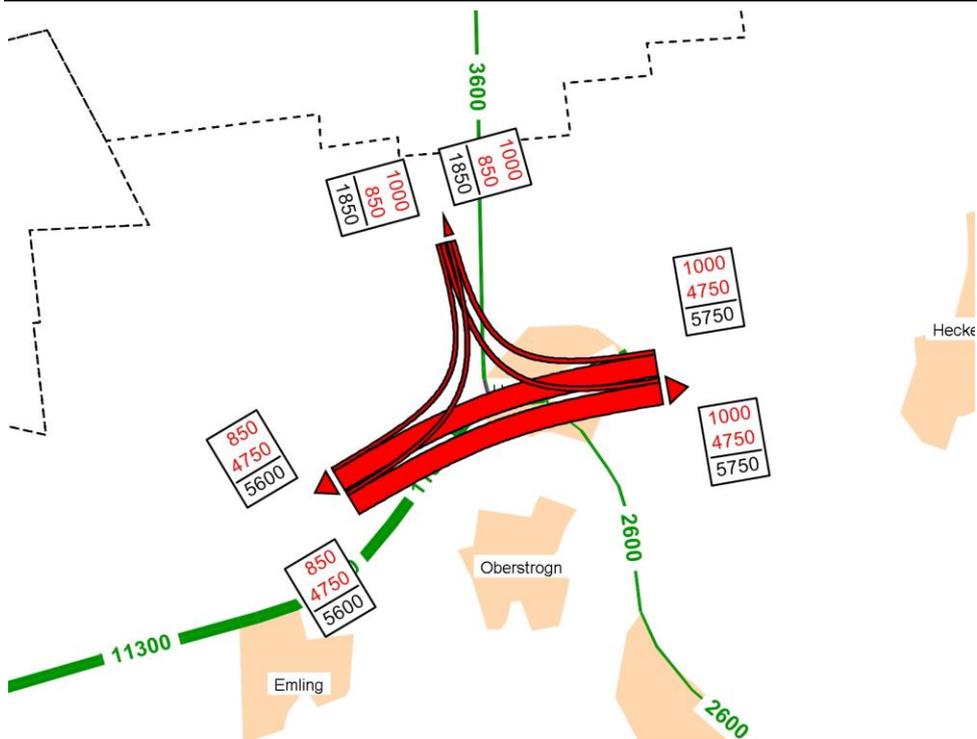


Abb. 35: Beispielhafte Darstellung von Knotenstromzählung K7-B 388/ED 20 bei Unterstrogn Kfz/24h

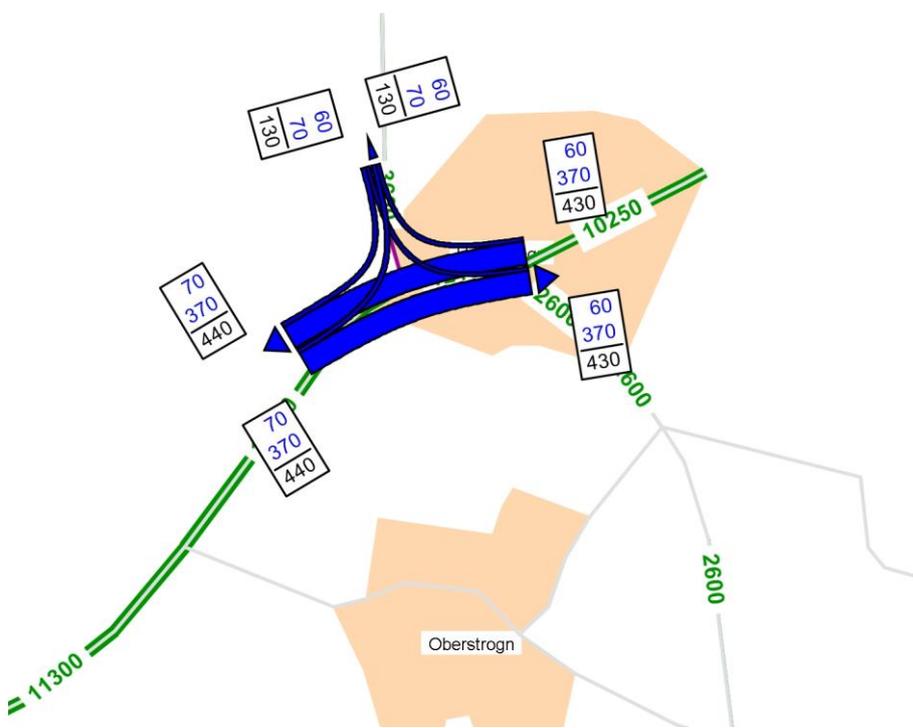


Abb. 36: Beispielhafte Darstellung von Knotenstromzählung Schwerverkehr K7-B 388/ED 20, SV-Kfz/24h

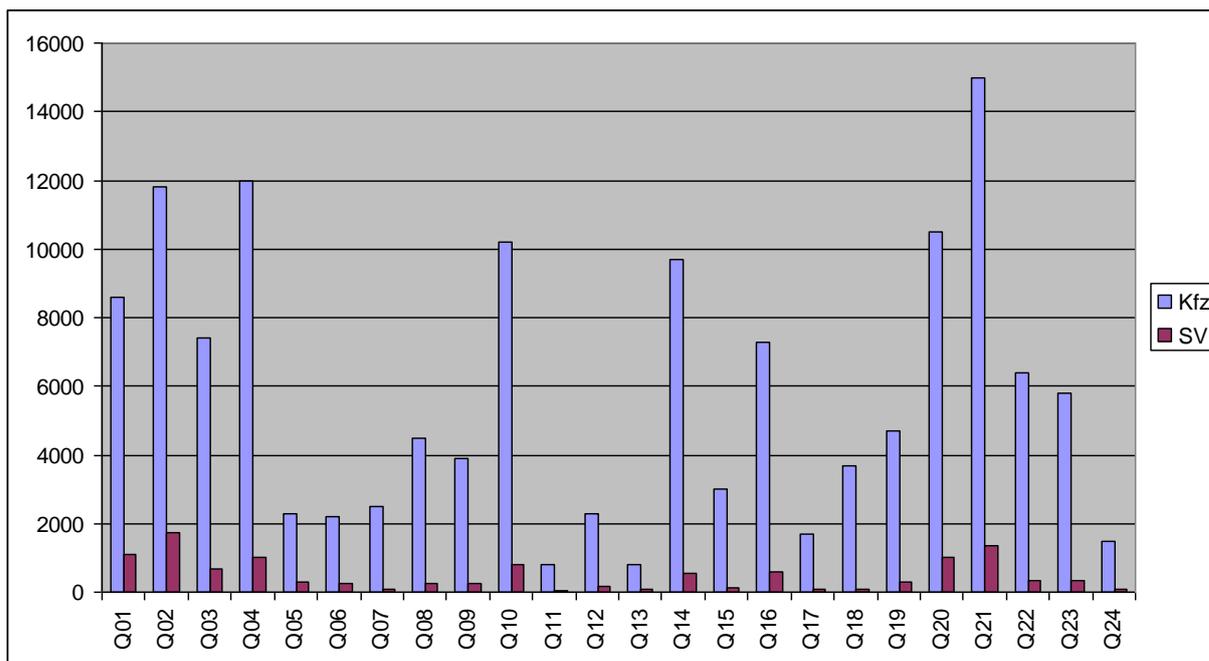


Abb. 38: Hochrechnung der Querschnittszählung (Kfz/24-Stunden)

Basierend auf den Ergebnissen der automatischen Querschnittszählungen über 24 Stunden sowie unter Berücksichtigung der amtlichen Straßenverkehrszählungen 2005 erfolgte die Hochrechnung der 14-Stunden-Zählungen auf 24-Stunden-Verkehr werktags 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) und 13%(Q05).

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

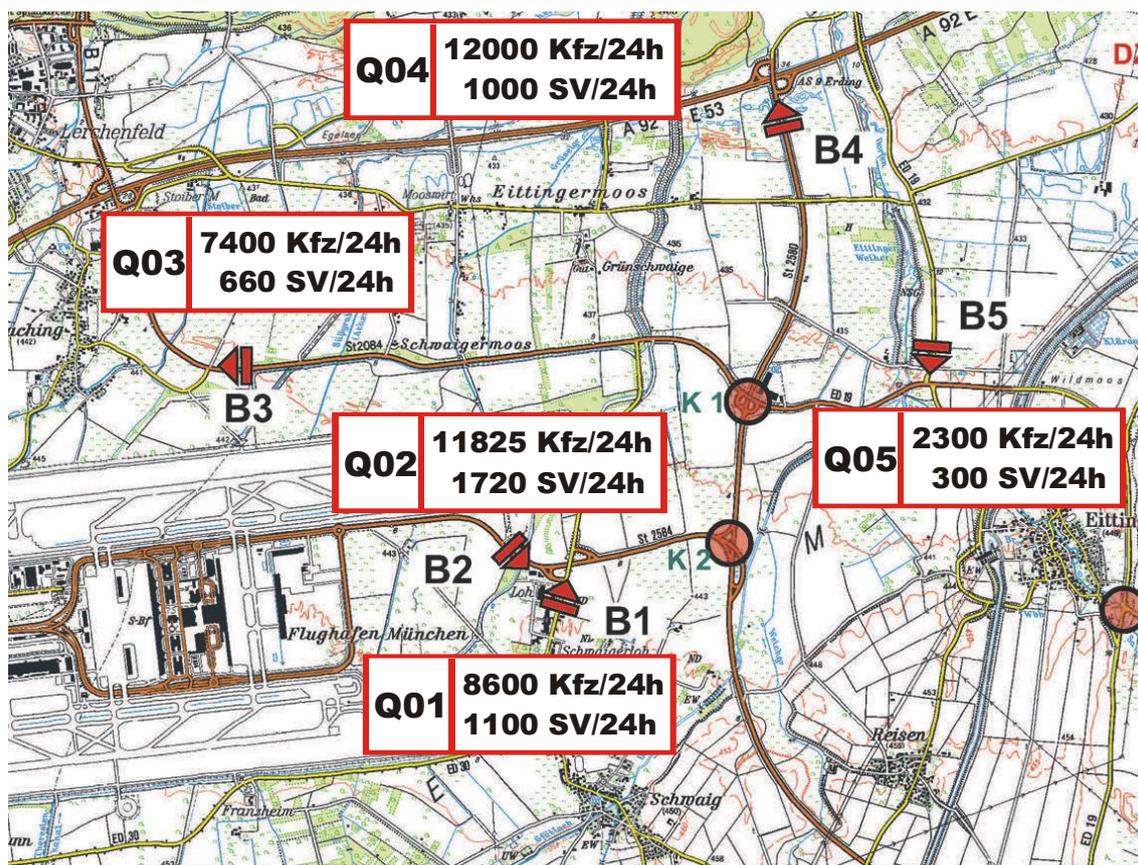


Abb. 39: Querschnittszählung, Kfz/24h

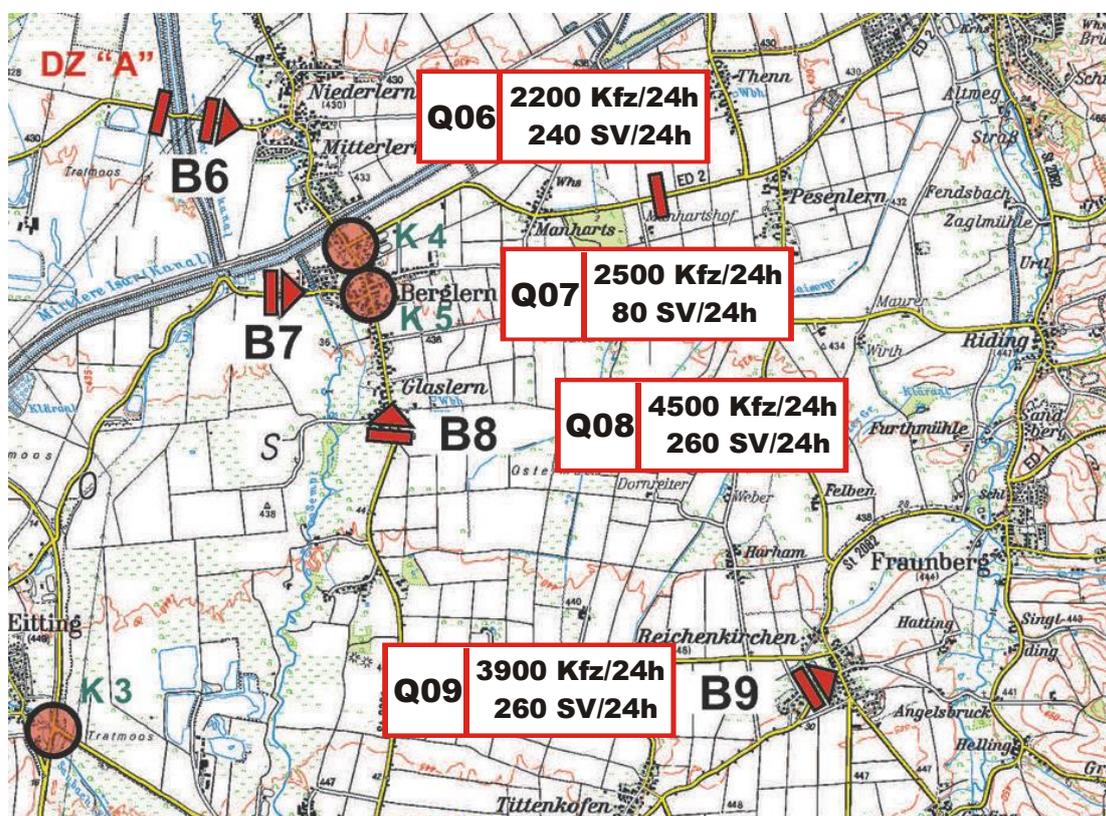


Abb. 40: Querschnittszählung, Kfz/24h

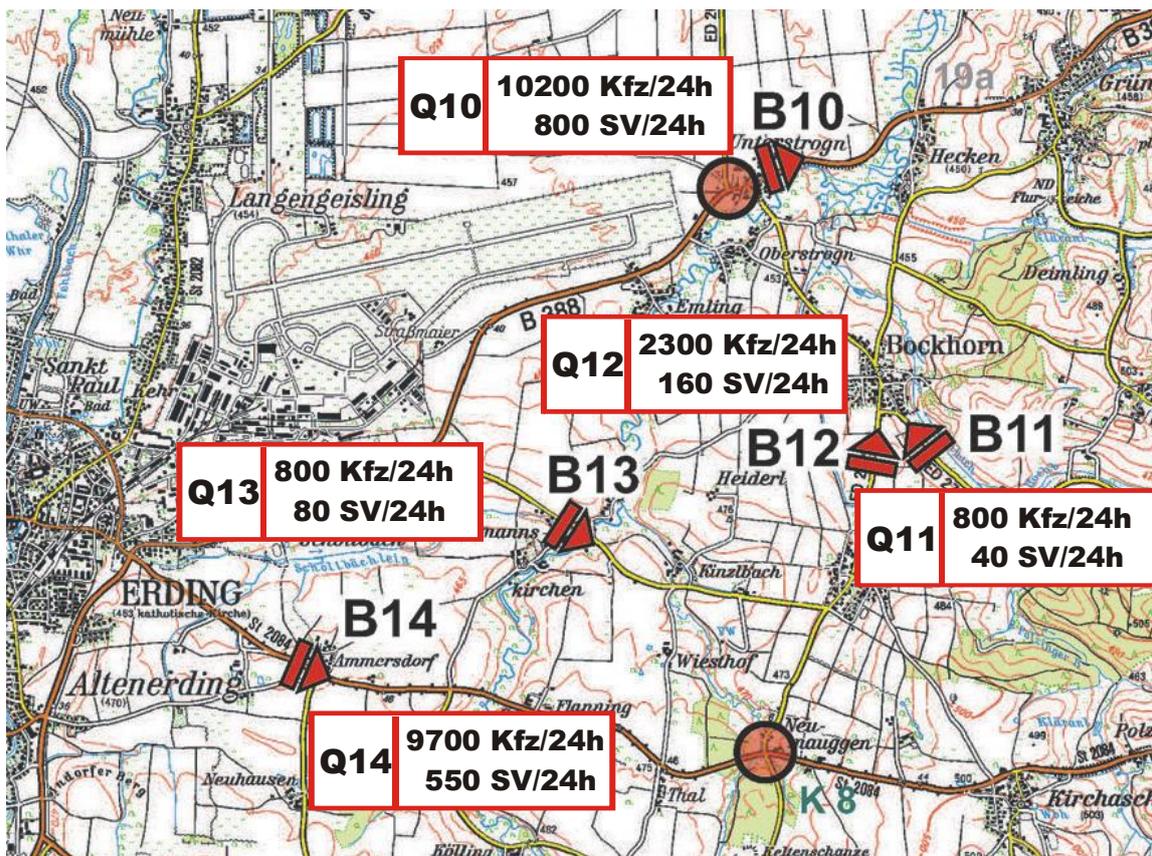


Abb. 41: Querschnittszählung, Kfz/24 h

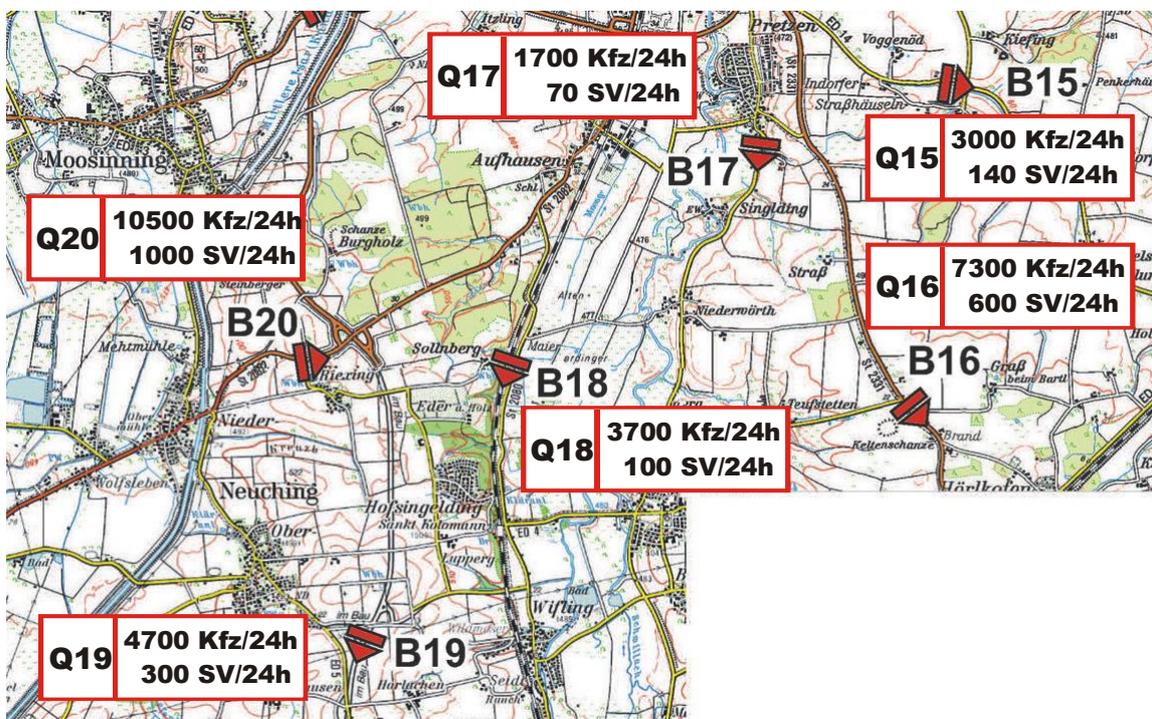


Abb. 42: Querschnittszählung, Kfz/24 h

3.3.5 Automatische Querschnittzählungen

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 Mitterler
- 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	1.069	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 Di-Do	1.096	99	1.087	90	2.183	189
DTV Sa-So	698	21	676	15	1.373	36

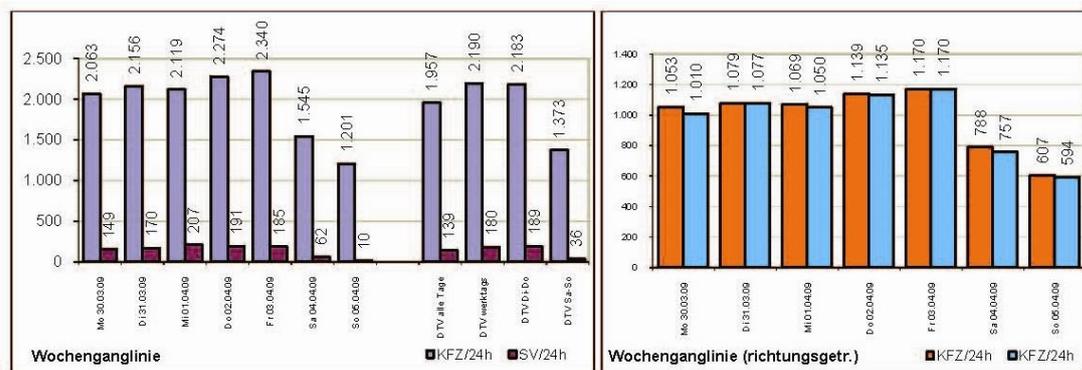


Abb. 43: Zusammenfassung der Ergebnisse – automatische Zählung GVS Mitterlern

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 Fahrrichtungen	
	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	3.882	101
Fr 03.04.09	2.009	34	2.068	58	4.077	92
Sa 04.04.09	1.414	13	1.516	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 Di-Do	1.850	40	1.926	51	3.776	91
DTV Sa-So	1.207	8	1.311	13	2.518	20

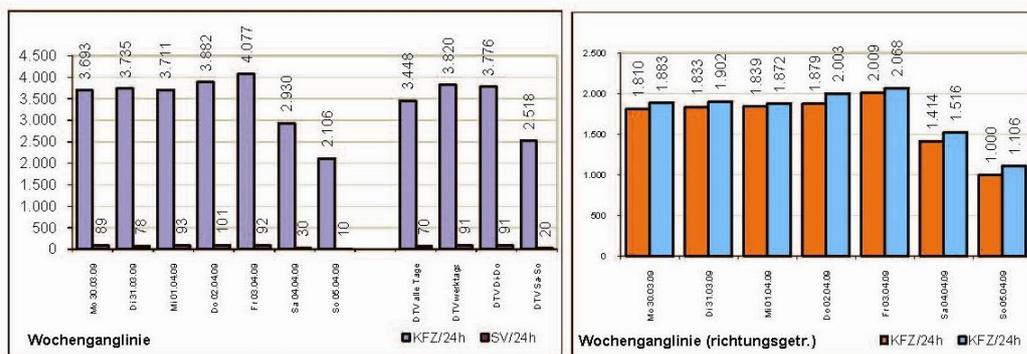


Abb. 44: Zusammenfassung der Ergebnisse automatische Zählung ED 2 zw. Berglern und Psenlern

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	1.118	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 werktags	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

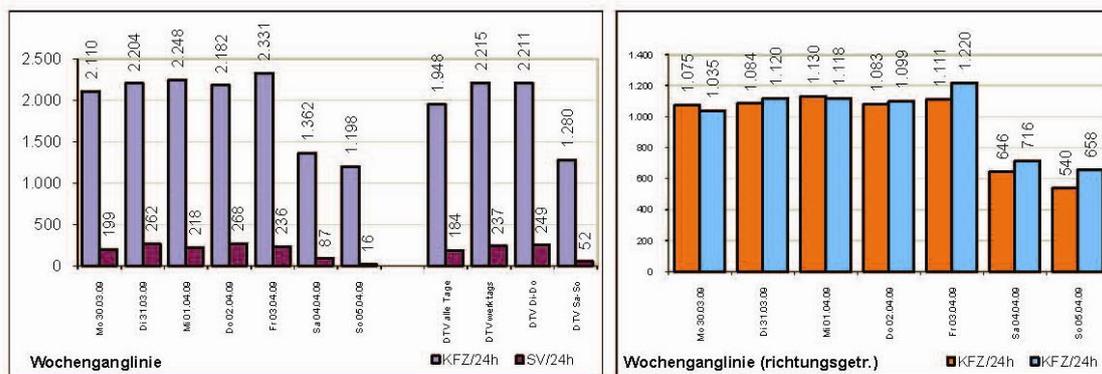


Abb. 45: Zusammenfassung der Ergebnisse – automatische Zählung GVS Tittenkofen – Eichenkofen

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

24h-Betrachtung

Tag	Fahrtricht. Hallbergmoos		Fahrtrichtung Oberding		beide Fahrrichtungen	
	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 werktags	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

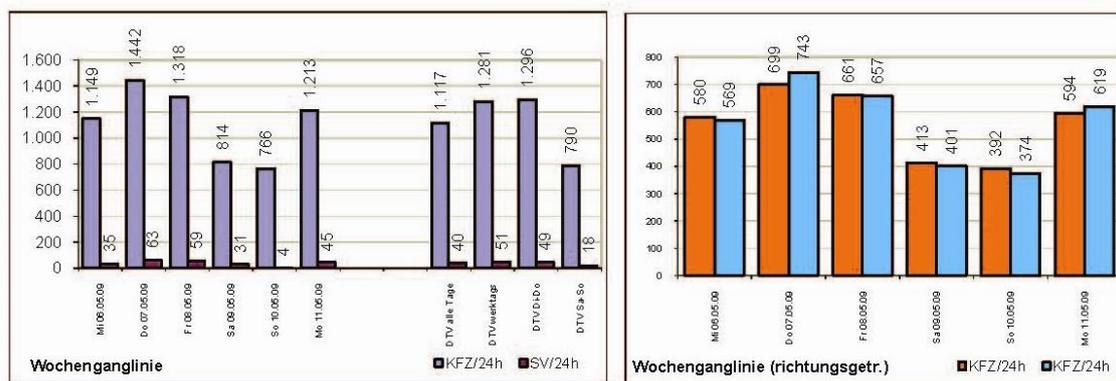


Abb. 46: Zusammenfassung der Ergebnisse – automatische Zählung GVS Oberding und Hallbergmoos

Ergänzend zu den durchgeführten automatischen Querschnittszählungen wurden die über das ganze Jahr laufende automatische Verkehrszählung der Autobahndirektion Südbayern 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 der 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 Binnenverkehr, Ziel-/ Quellverkehr und Durchgangsverkehr im Untersuchungsgebiet, welches im Wesentlichen durch die Grenze des Befragungskordons gebildet wird.

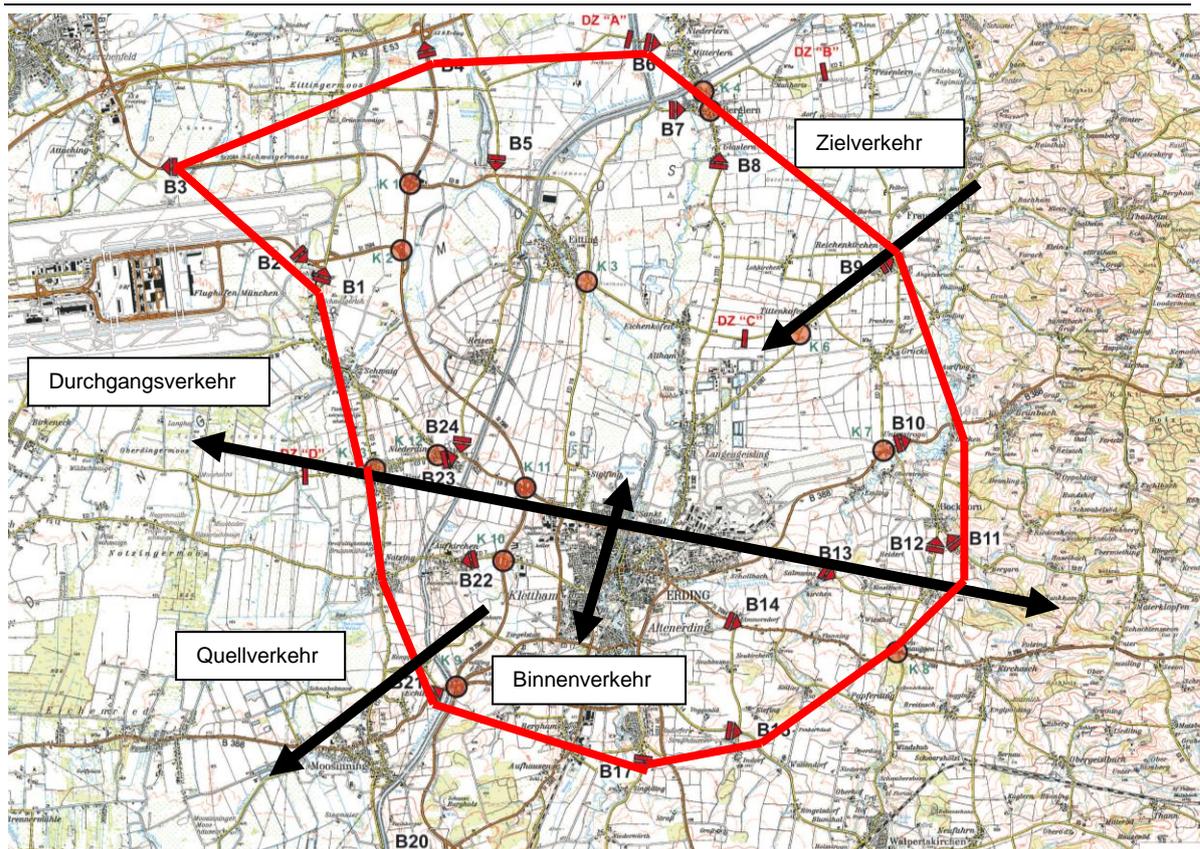


Abb. 48: Erläuterungsbild Ziel-/QV/DV/BV

	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 bedeutende Anteile des Quell-/Zielverkehrs an diesen Querschnitten hervorzuheben.

Q21/B21 - B 388 Richtung Moosinning mit ca. 9.500 Kfz/24h (63%) an der Gesamtquerschnittsbelastung

Q2/B2 – St2584 von/nach Flughafen mit ca. 4.200 Kfz/24h (40%) an der Gesamtquerschnittsbelastung

Q20/B20 – 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 stärksten Verkehrsbeziehungen im allgemeinen Verkehr (ohne Flughafen) an ausgewählten Kordonstellen.

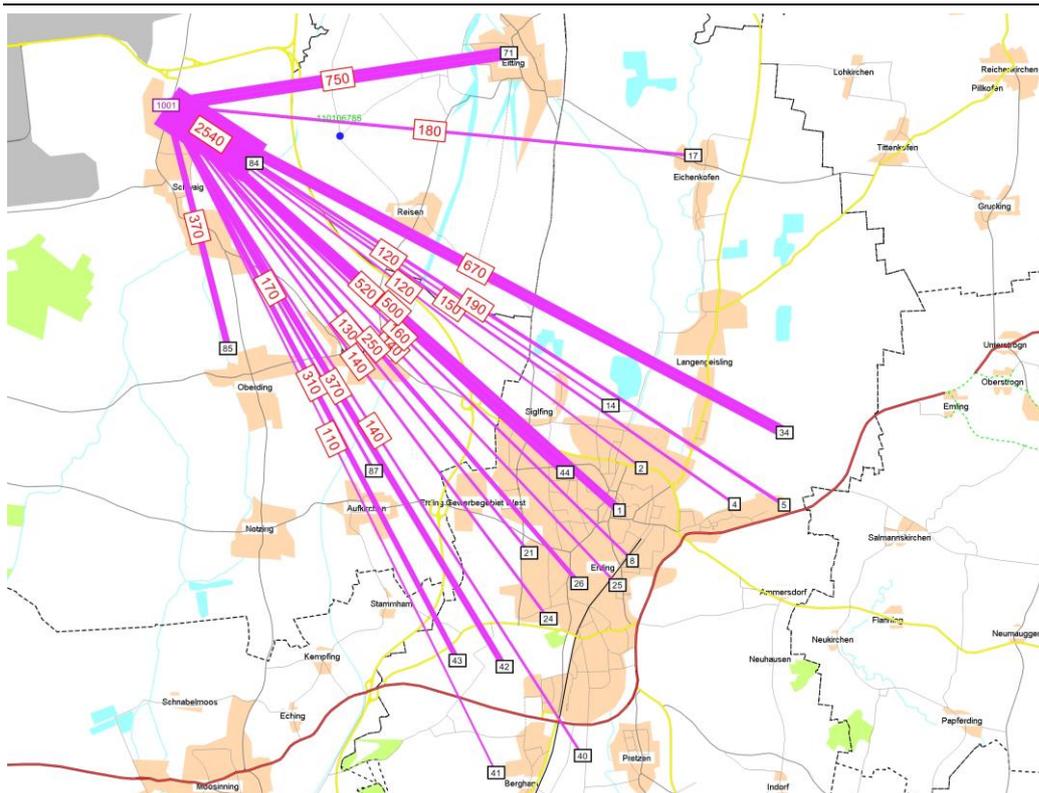


Abb. 49: Verkehrsspinne Kfz am Kordon Q2/B2 - St 2584, Kfz/24h.

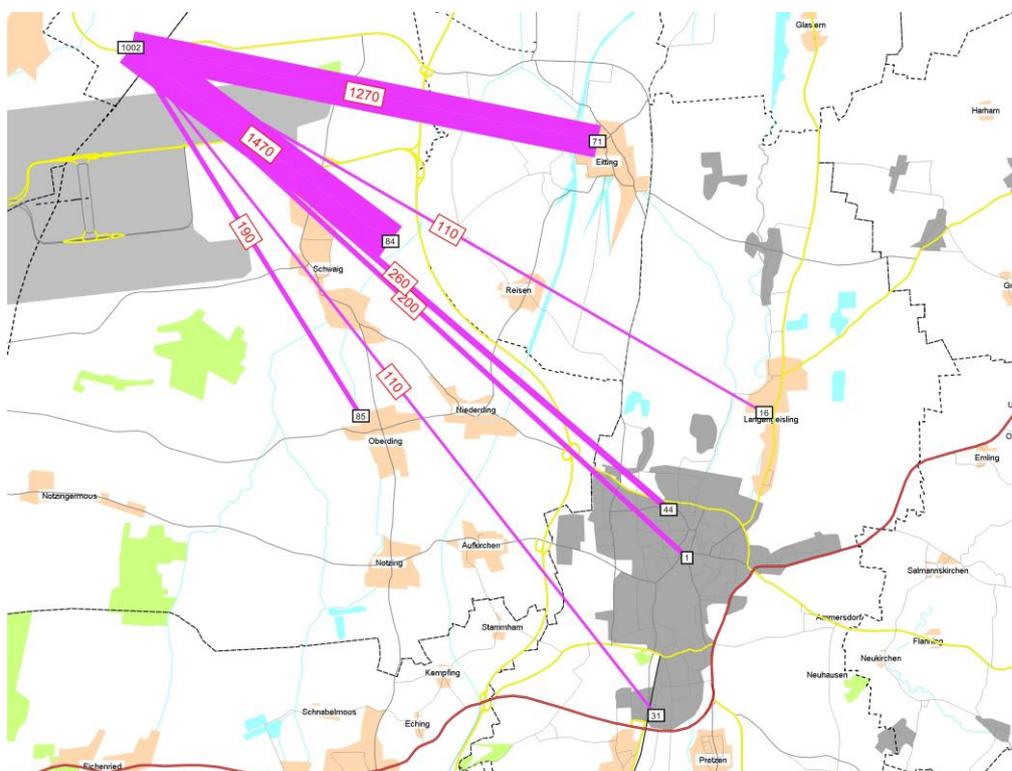


Abb. 50: Verkehrsspinne Kfz am Kordon Q3/B3 - St 2084, Kfz/24h.

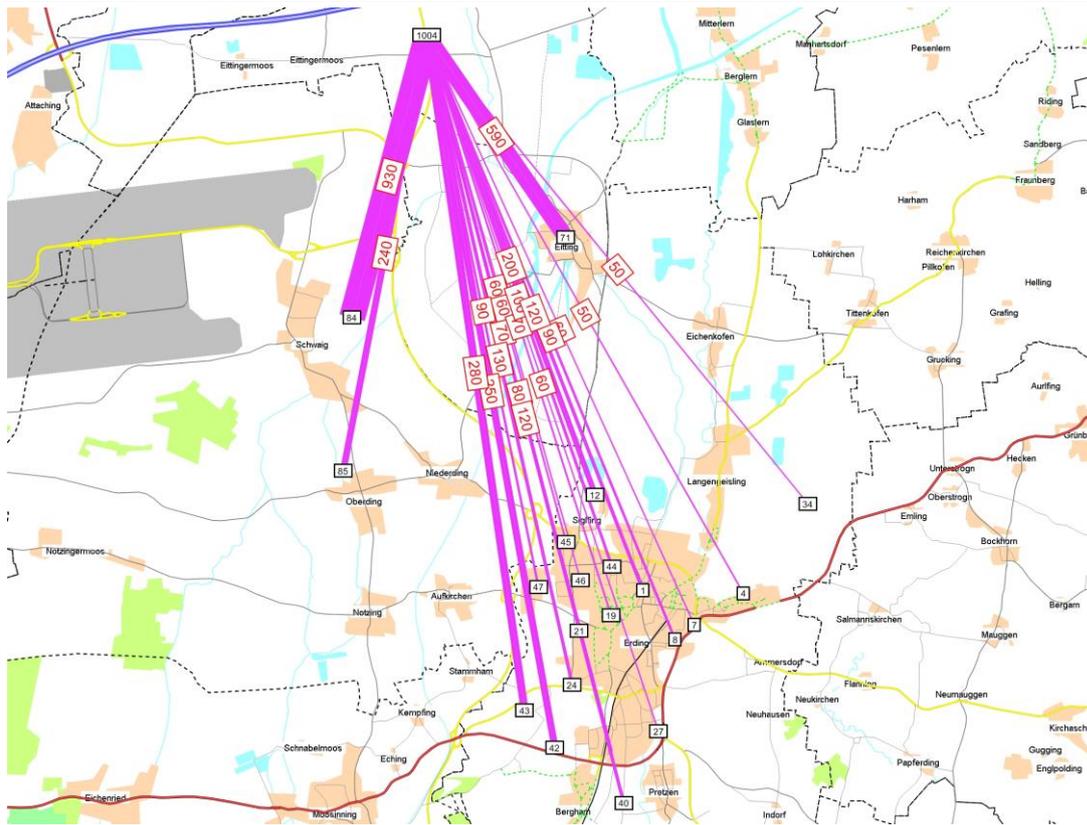


Abb. 51: Verkehrsspinne Kfz am Kordon Q4/B4 - St 2580 (FTO), Kfz/24h.

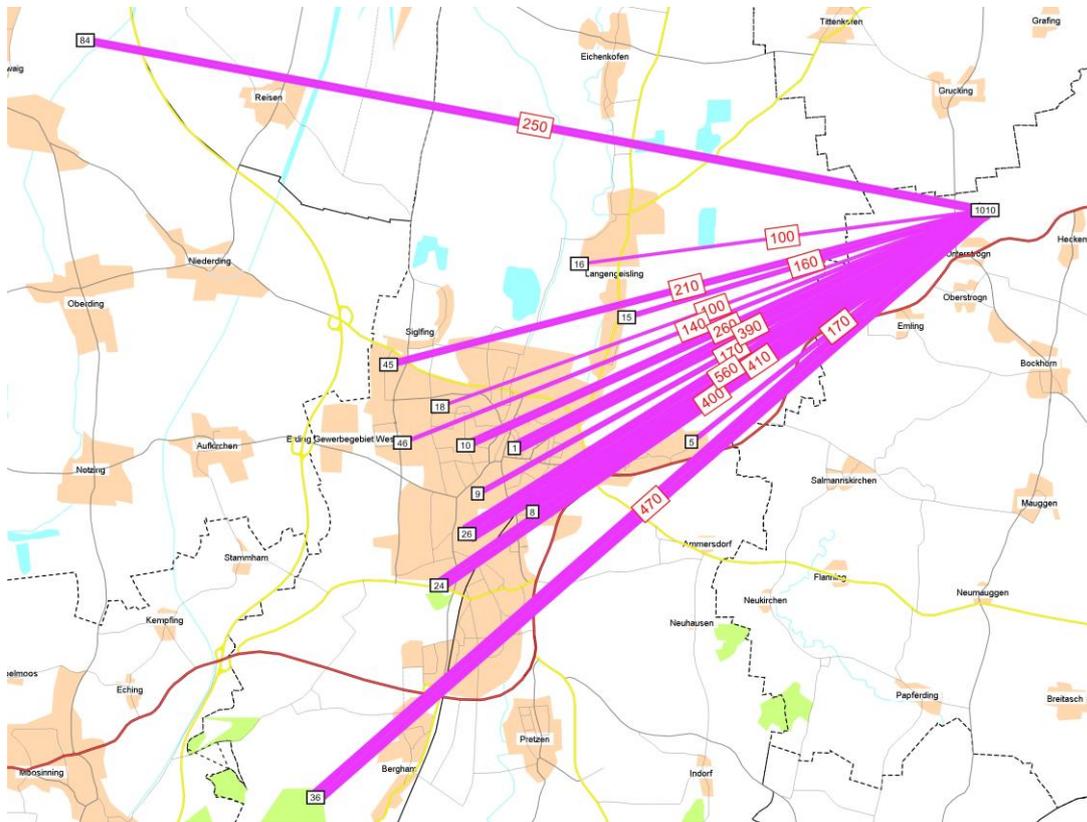


Abb. 52: Verkehrsspinne Kfz am Kordon Q10/B10 - B 388, Kfz/24h.

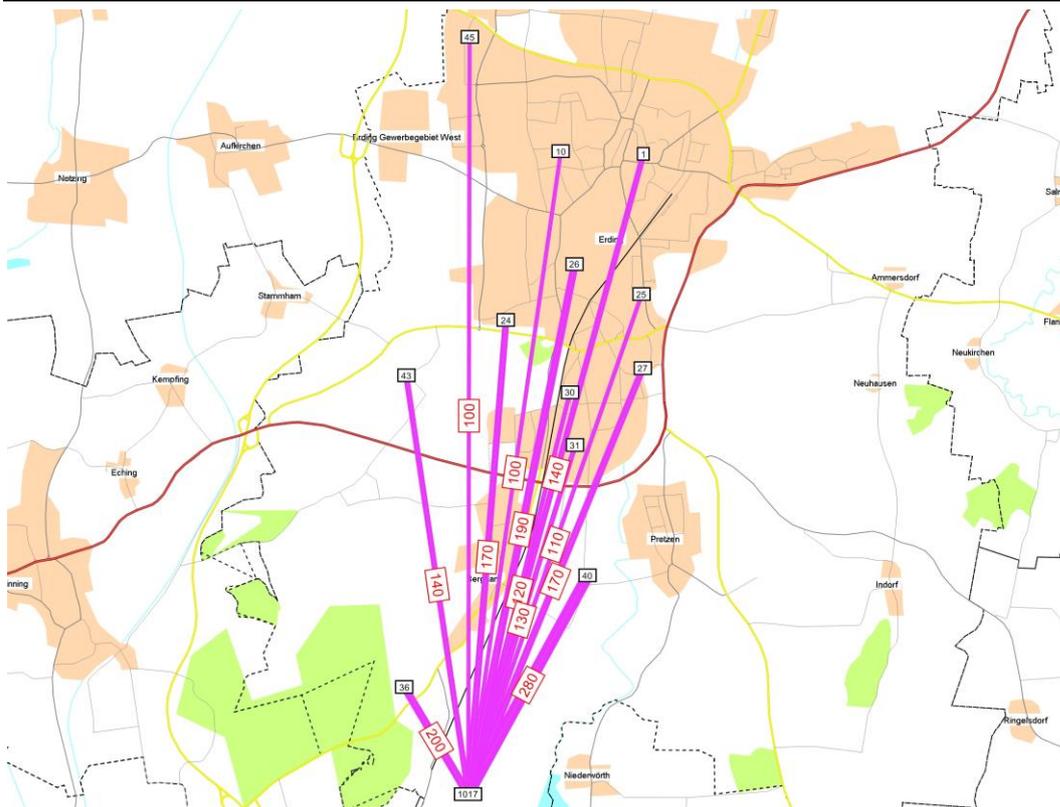


Abb. 55: Verkehrsspinne Kfz am Kordon Q18/B18 - St 2080, Kfz/24h.

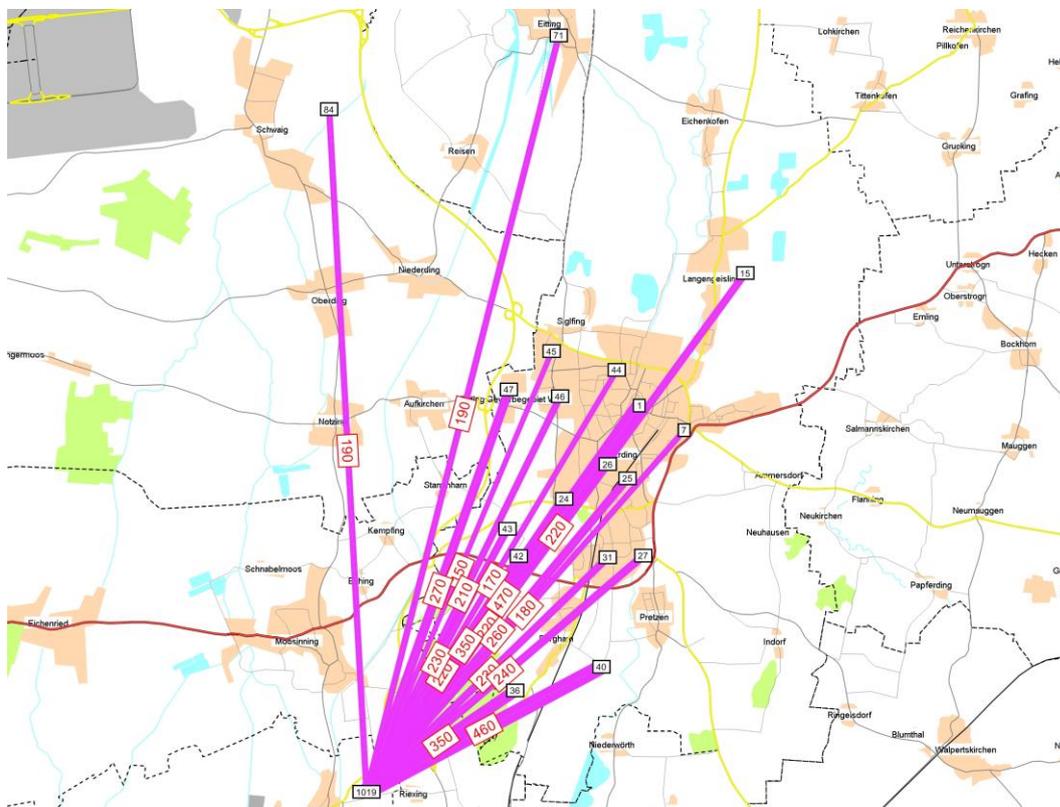


Abb. 56: Verkehrsspinne Kfz am Kordon Q20/B20 - St 2082, Kfz/24h.

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 nord-östlichen 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 Binnenverkehr

Die Ermittlung des Binnenverkehrsaufkommens erfolgte iterativ in mehreren Arbeitsschritten:

- Arbeitsschritt 1
Übernahme des Binnenverkehrs aus der Haushaltsbefragung (2003), welche im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans Erding (Teil 1, MIV-Analyse) durchgeführt wurde
- Arbeitsschritt 2
Umwandlung des Ziel-/Quellverkehrs aus der MIV-Befragung (2003) bezogen auf den kleinen Befragungskordon 2003, welche ebenfalls im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans Erding (Teil 1, MIV-Analyse) durchgeführt wurde, zum Binnenverkehr bezogen auf den größeren Befragungskordon 2009
- Arbeitsschritt 3
Erstellung der Binnenverkehrsmatrix 2003 bezogen auf den Befragungskordon 2009
- Arbeitsschritt 4
Hochrechnung der modifizierten Binnenverkehrsmatrix 2003 (aus Arbeitsschritt 3) anhand der Differenzbelastungen zwischen Zählung und Umlegung im Verkehrsmodell 2009 und Abstimmung / Plausibilitätsprüfung mit der NKU-Untersuchung S-Bahn Erding - Freising

3.4.5 Flughafenbezogener Verkehr

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

Kordonpunkt/Befraugungsstellen	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. Unterstrogn	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 Salmannskirchen-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-Singding	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.

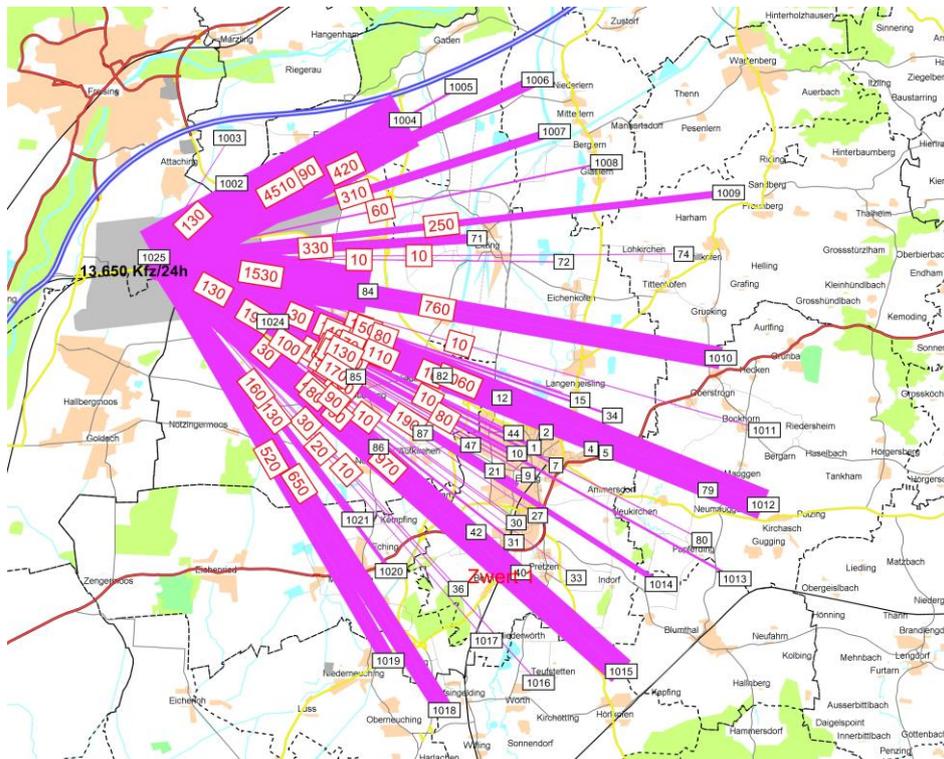


Abb. 60: Quell-/Zielverkehr am Kordon - Flughafen, Kfz/24h

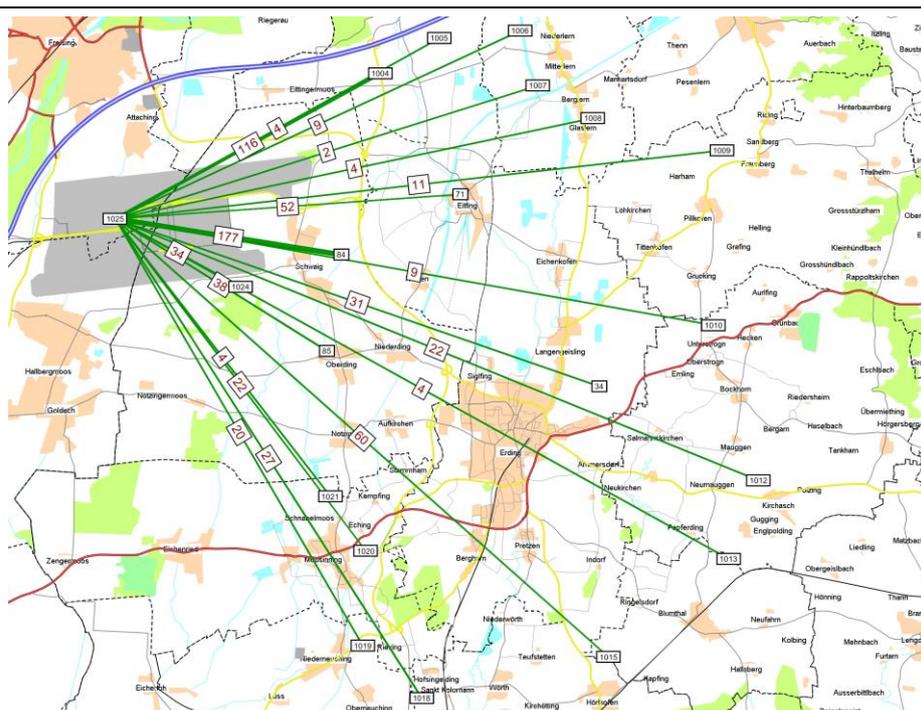


Abb. 61: Quell-/Zielverkehr am Kordon - Flughafen Schwerverkehr, SV- Kfz/24h.

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

Es 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.

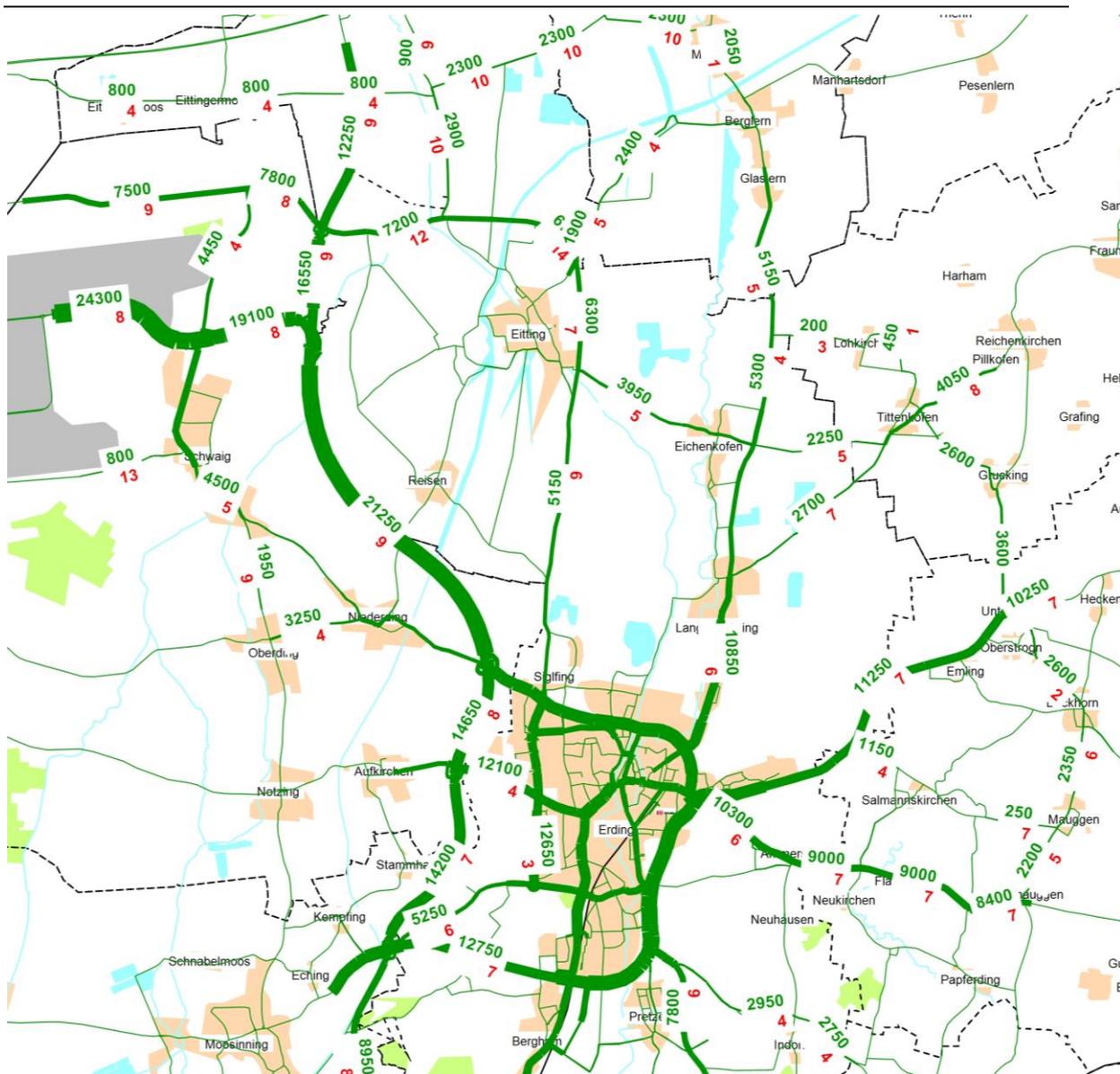


Abb. 62: Analyse Status Quo 2009, Kfz/24h

Die B 388 weist neben der FTO heute die höchste Verkehrsbelastung mit ca. 19.000 bis 20.000 Kfz/24h im Streckenabschnitt zwischen der St 2082 und St 2084 auf. Im Bereich Unterstrogn bei Bockhorn hat die B 388 eine Querschnittsbelastung von ca. 10.300 bis 11.300 Kfz/24h. Die St 2331 aus Richtung BAB A92 ist im Bereich der Gemeinden Berglern / Glaslern mit ca. 5.000 bis 6.000 Kfz/24h belastet und erreicht in der Ortsteildurchfahrt Langengeisling die höchste Belastung von knapp 11.000 Kfz/24h. Die ED 19 weist ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen im Bereich Eitling 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 – Eitling 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 ED 19 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.

Teil II – Verkehrsprognose 2025

4 Verkehrsprognose 2025

4.1 Allgemein

Zur verkehrstechnischen Begleitung der Vorplanung für den Bau einer Nordumfahrung Erding wurde das Institut für Verkehrsplanung der Planungsgesellschaft Obermeyer Plänen + Beraten bereits im Jahr 2008 mit der Erstellung einer Verkehrsuntersuchung beauftragt. 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 nunmehr fortgeschriebenen Bundesverkehrswegeplans 2003 (Vordringlicher Bedarf)

Maßnahmen des Staatsstraßenausbauplans (1. Dringlichkeit)

Maßnahmen im Kreisstraßennetz (Angaben der Landkreise)

Folgende wichtige Bauvorhaben sind im Prognose-Nullfall 2025 enthalten:

- Bau einer Direktrampe am AK Neufahrn für die Relation A 92 Ost – A 9 Süd
- Bau der A 94 zwischen Forstinning und Ampfing
- 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 (B 301)
- Neubau der B 388a zwischen B 388 und FS 44
- B 388 Umfahrung Taufkirchen (Vils)
- Umfahrung Allershausen (St 2084)
- Fertigstellung der St 2580 (FTO) bis zur A 94
- 3-streifiger Ausbau der St 2580 zwischen B 388 und St 2084
- 4-streifiger Ausbau der Erdinger Allee (St 2584)
- 4-streifiger Ausbau der St 2580 (FTO) zwischen St 2584 und St 2084
- Westtangente Freising
- Westtangente Moosburg a. d. Isar
- Verlegung der St 2342 bei Oberschließheim (AD Feldmoching – B 471)
- Teilplanfreier Ausbau der Verknüpfung B 388 / St 2082

Des Weiteren werden Verkehrszunahmen infolge der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung und wirtschaftlichen Entwicklung in Bayern berücksichtigt sowie die konkreten Entwicklungen am Flughafen München und im Landkreis Erding. Der Bebauungsplan Nr. 193 sowie die Entwicklung des Fliegerhorstgeländes werden, wie im Kapitel 0.2.2 bereits ausgeführt, im Prognose-Nullfall 2025 nicht berücksichtigt.

4.2 Prognose Allgemeiner Kfz-Verkehr

Die allgemeine Verkehrsprognose 2025 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%), diese 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 incl. Flughafenverkehr im Untersuchungsgebiet von heute 198.000 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.

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 TRANS-VER), 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.

Zusammenfassend ist im Prognosejahr 2025 von einer Steigerung des Gesamtverkehrsaufkommens einschl. Flughafen von heute ca. 198.000 Kfz/24h auf künftig ca. 258.000 Kfz/24h im Untersuchungsgebiet auszugehen. Der Anteil des Schwerverkehrs (>3,5t) beträgt ca. 5% und der Anteil des Durchgangsverkehrs ca. 10% (ohne Berücksichtigung Flughafen).

5 Prognose-Nullfall 2025

5.1 Auswahl der Straßenquerschnitte

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 das Erdinger 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:

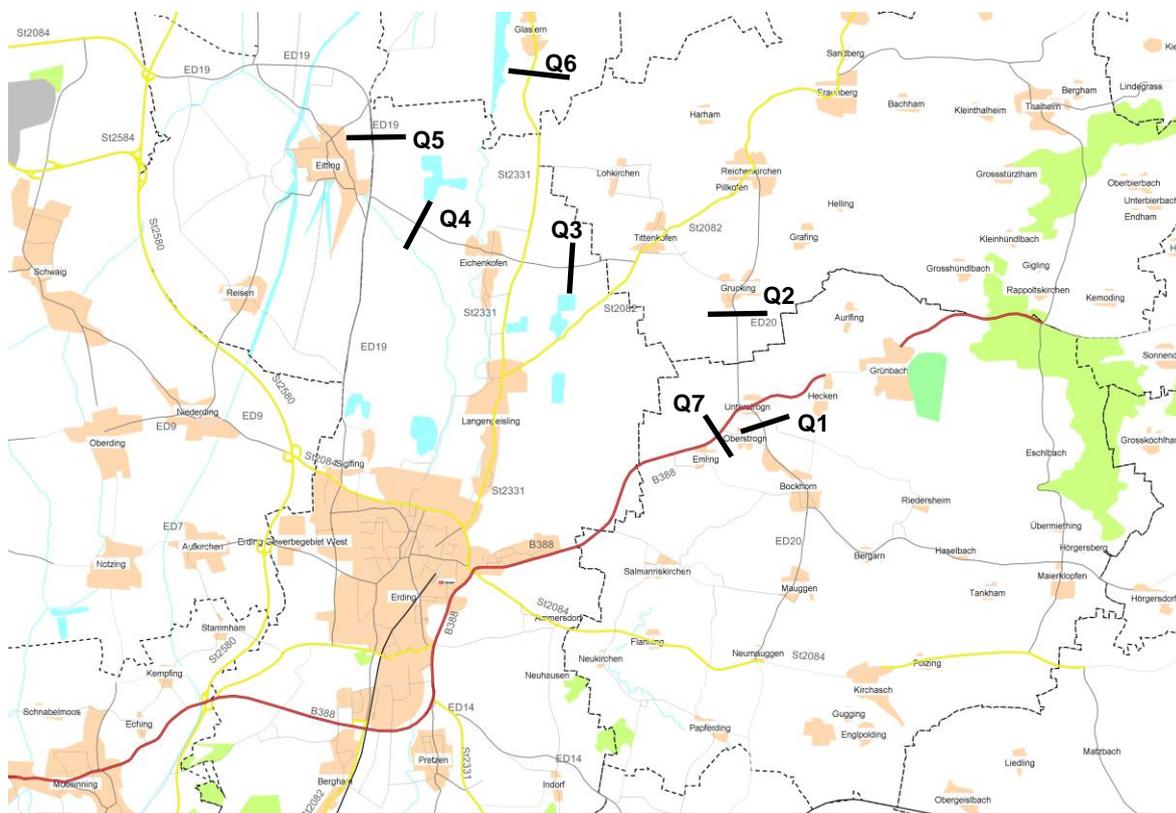


Abb. 64: Darstellung ausgewählter Straßenquerschnitte im Umland

- Q1 - ED 20 südl. B 388 (Bereich Einmündung Unterstrogn in die B 388)
- Q2 - ED 20 nördl. B 388 (bei Grucking)
- Q3 - GVS 1 zwischen St 2082 und St 2331
- Q4 - GVS 2 zwischen St 2331 und ED 19 (bei Eichenkofen)
- Q5 - ED 19 (Umfahrung bei Eitling)
- Q6 - St 2331 (bei Glasern)
- Q7 - B 388 (bei Oberstrogn)

Die Umlegungsrechnungen 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 maßgeblicher Querschnitte etwa dem Verlauf der S-Bahntrasse folgend die Verkehrsveränderungen an den Straßenzügen aufgezeigt, welche in Ost-West-Richtung durch das Stadtgebiet Erding verlaufen.

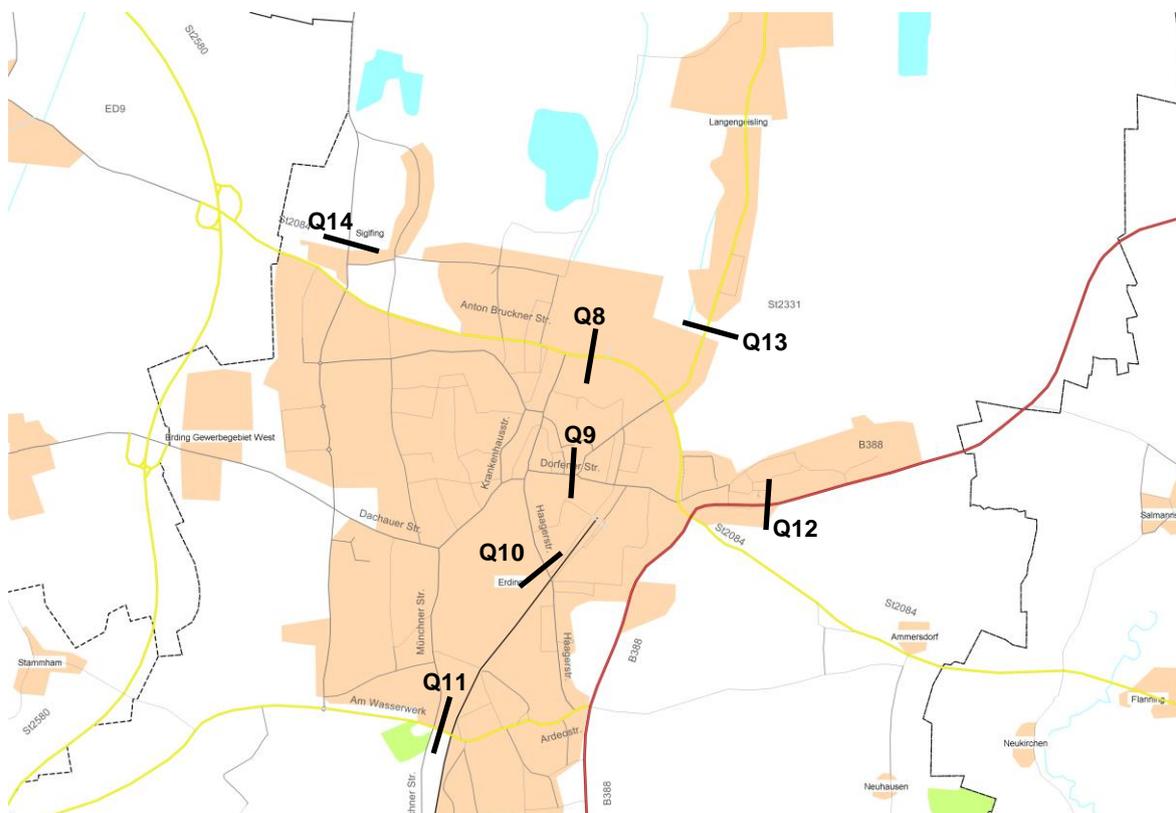


Abb. 65: Darstellung ausgewählter Straßenquerschnitte im Stadtgebiet

- 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 – ED 19 (Sigwolfstraße, Ortsteil Siglfing)

5.2 Darstellung der Verkehrsbelastungen 2025

In folgender Abbildung ist die Prognose-Nullfallbelastung 2025 im Untersuchungsgebiet ohne Nordumfahrung und ohne Realisierung des Bbauungsplan Nr. 193 sowie des Fliegerhorstgeländes dargestellt.

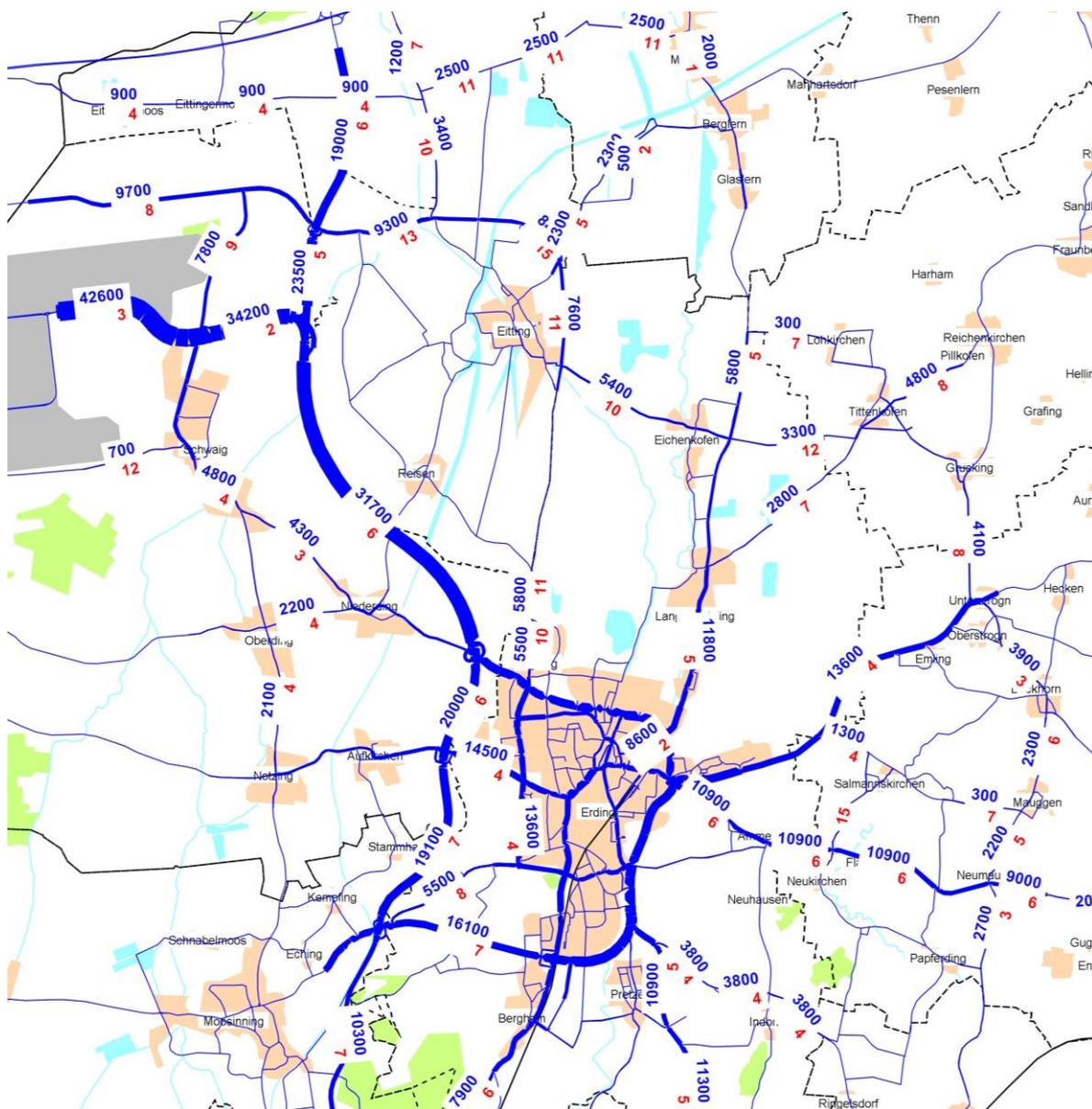


Abb. 66: Prognose-Nullfall 2025 Gesamtverkehr, Kfz/24h

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 sowie der zuvor genannten strukturellen Entwicklungen der Stadt Erding.

Veränderungen Kfz-Belastung im Umland Erding				
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose_Nullfall 2025	Veränderung
		Kfz/24h	Kfz/24h	%
Q1	ED20 bei Unterstrogn	2.600	3.900	50,0%
Q2	ED20 bei Grucking	3.600	4.100	14,0%
Q3	GVS 1	2.250	3.300	47,0%
Q4	GVS 2	3.950	5.400	37,0%
Q5	ED19 bei Eitting	6.300	7.600	21,0%
Q6	St 2331 bei Glasern	5.150	5.600	9,0%
Q7	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 Lengdorf, 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% verkraften.

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

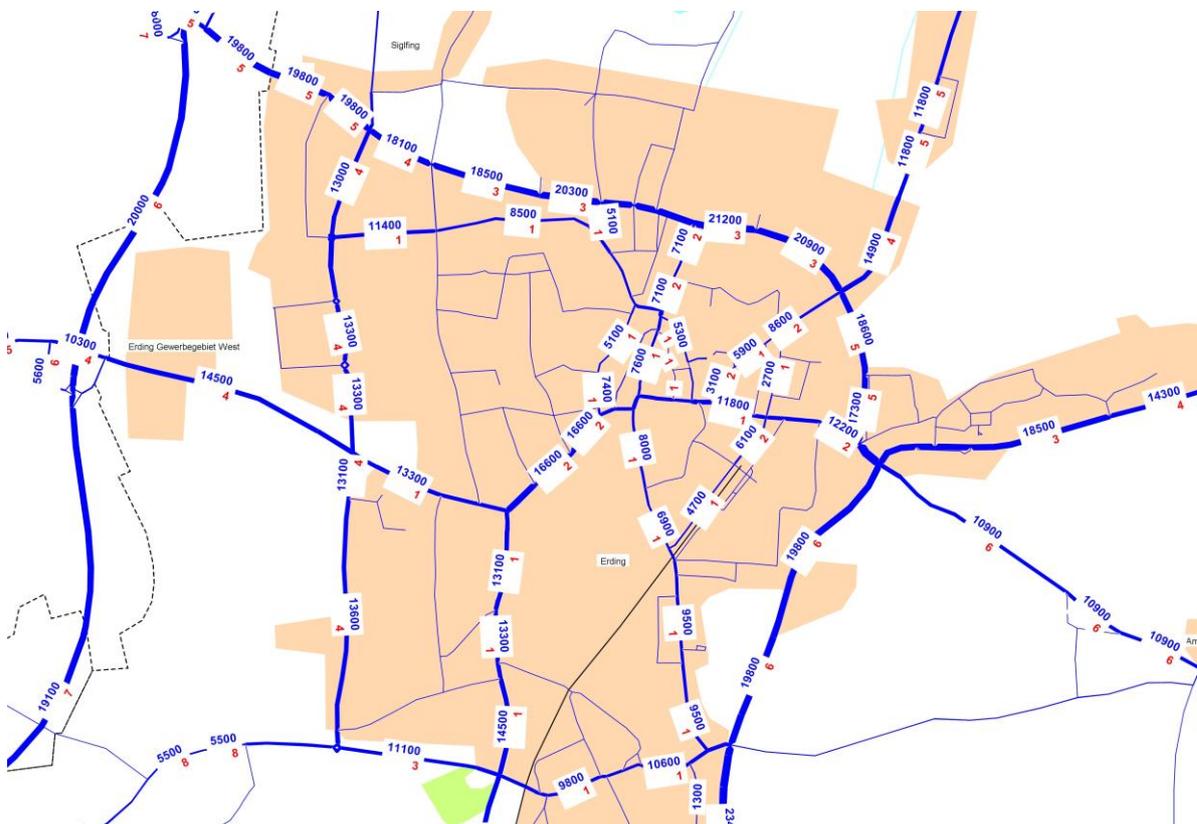


Abb. 67: Prognose Status Quo 2025 Gesamtverkehr Stadt Erding, Kfz/24h

Die nachfolgende Tabelle zeigt an ausgewählten Straßenquerschnitten innerhalb der Stadt Erding die Veränderungen der Kfz-Belastung heute und im Prognosejahr 2025 ohne Berücksichtigung Nordumfahrung sowie der zuvor genannten strukturellen Entwicklungen der Stadt Erding.

Veränderungen Kfz-Belastung Stadt Erding				
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose_Nullfall 2025	Veränderung
		Kfz/24h	Kfz/24h	%
Q8	Anton-Br.-Straße	18.500	20.900	13,0%
Q9	Dorfener Straße	13.300	14.900	12,0%
Q10	Haager Straße	5.900	6.900	17,0%
Q11	Bahnhofstraße	9.550	10.700	12,0%
Q12	B 388 (Williamsville)	15.750	18.500	17,0%
Q13	St 2331 (Langengeisling)	10.850	11.800	9,0%
Q14	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 2009 zunehmen. Die bereits 2009 in den Hauptverkehrszeiten überstaute Ortsdurchfahrt der Altstadt Erding im Bereich der Dorfener Straße / Lange Zeile sowie die an der Kapazitätsgrenze befindliche Anton-Bruckner-Straße werden die Verkehrssituation weiter verschärfen.

6 Planfallspektrum, Stand 2010

Für die Nordumfahrung von Erding wurden, vor der Bekanntgabe durch die Bundeswehr, dass der Fliegerhorst Erding aufgelöst werden soll, insgesamt drei Trassenkorridore (Nord, Mitte und Süd) mit Untervarianten untersucht.

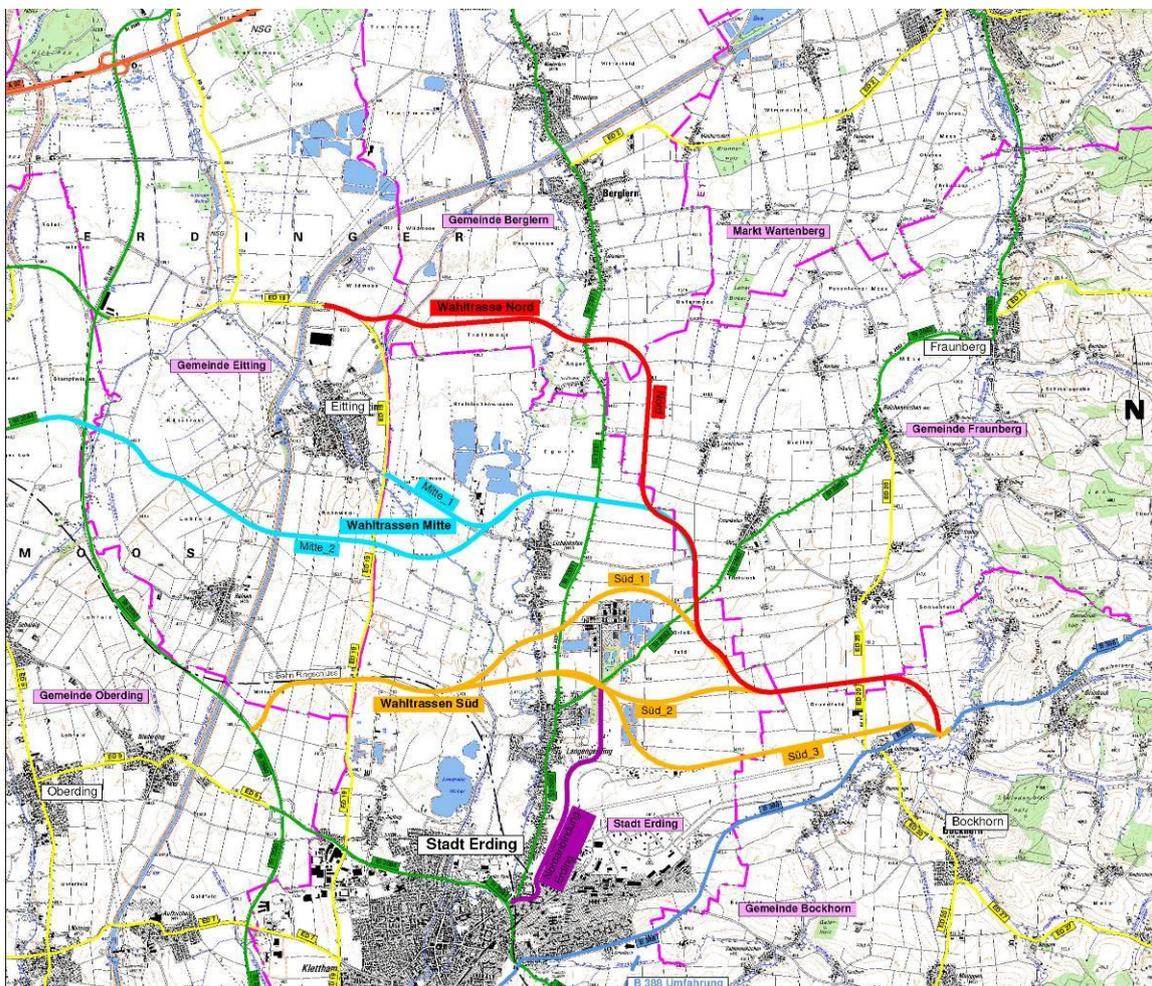


Abb. 68: Übersichtskarte aller Wahltrassen, Stand 03/2010

Aus verkehrsmodelltechnischer Sicht können die drei südlichen Wahltrassen (Süd_1, Süd_2 und Süd_3) zusammengefasst werden, weil sie die gleichen Verknüpfungspunkte aufweisen und sich die beiden Wahltrassen Süd_2 und Süd_3 hinsichtlich ihrer Trassenlänge nur um ca. 100m unterscheiden. Eine verkehrliche Überprüfung der Wahltrasse Süd_1 im Verkehrsmodell führte trotz ihrer Mehrlänge von ca. 600m zu keinen anderen Umlegungsresultaten.

Weiterhin weisen alle Wahltrassenvarianten folgende gemeinsame Merkmale auf:

- Vollanschluss an die B 388 im Osten
- Keine Berücksichtigung einer B 388 Ostumfahrung von Erding

6.1 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 Unterstrog 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, der Kreisstraße ED 20 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.

6.2 Wahltrasse Mitte_1 (kurze Trasse)

Die Wahltrasse Mitte_1 beginnt an der bestehenden Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße (weiter nur 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 Unterstrog 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, der Kreisstraße ED 20 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.

Bei Realisierung der Wahltrasse Mitte_1 muss außerdem 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.

6.3 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 wird im Anschluss daran weiter auf der Trasse der Wahltrasse Mitte_1 geführt. 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 Unterstrogn 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, der Kreisstraße ED 20 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.

6.4 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 Unterstrogn 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, der Kreisstraße ED 20 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. Beim Bau der Wahltrasse Nord muss weiterhin 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.

7 Ergebnisse der Planfalluntersuchungen (Prognose 2025)

Die verkehrliche Untersuchung von Umgehungsvarianten basiert im Wesentlichen auf zwei Hauptaspekten, die künftige Querschnittsbelastung der ED 99 und die hieraus resultierenden Be- / Entlastungswirkungen auf dem vorhandenen Straßennetz.

7.1 Wahltrasse Süd

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

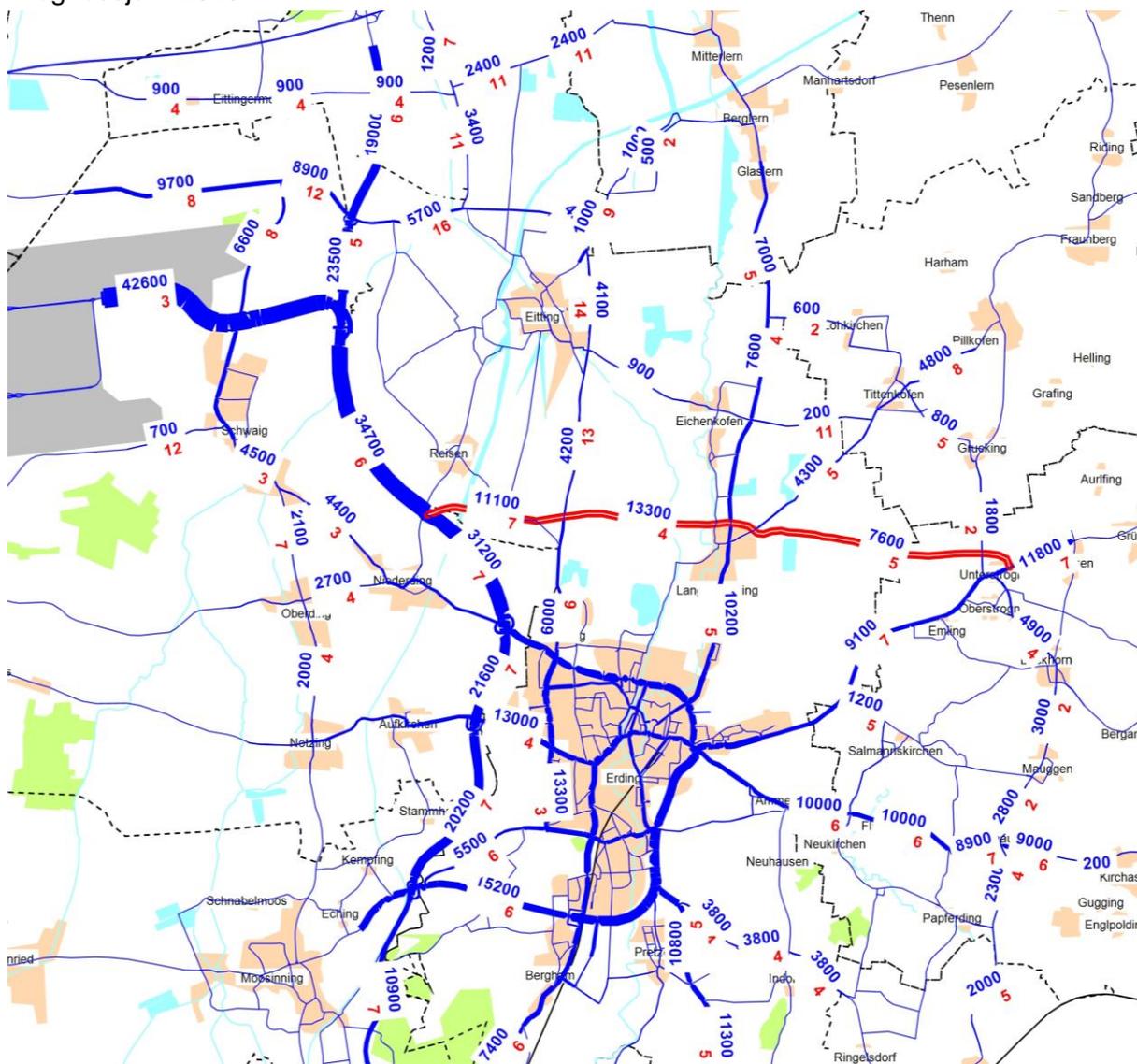


Abb. 69: Verkehrsbelastung 2025 in Kfz/24h, Wahltrasse Süd

Verkehrsbelastung ED 99

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

Im Zuge der „inoffiziellen“ Nordumfahrung finden auf der ED 20 bei Grucking und den Gemeindeverbindungsstraßen zwischen Tittenkofen, Eichenkofen bis zur ED 19 deutliche Belastungsabnahmen von über -61% bis etwa -94% statt. Auch auf der ED 19 Eitting und der B 388 im Bereich Oberstrogn 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. 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 innerhalb der Stadt Erding sind in der nachfolgenden Abbildung in Form eines Differenzbelastungsplanes dargestellt. Anhand einer Tabelle werden darüber hinaus die maßgebenden Be- und Entlastungswirkungen an ausgewählten Straßenquerschnitten erläutert.

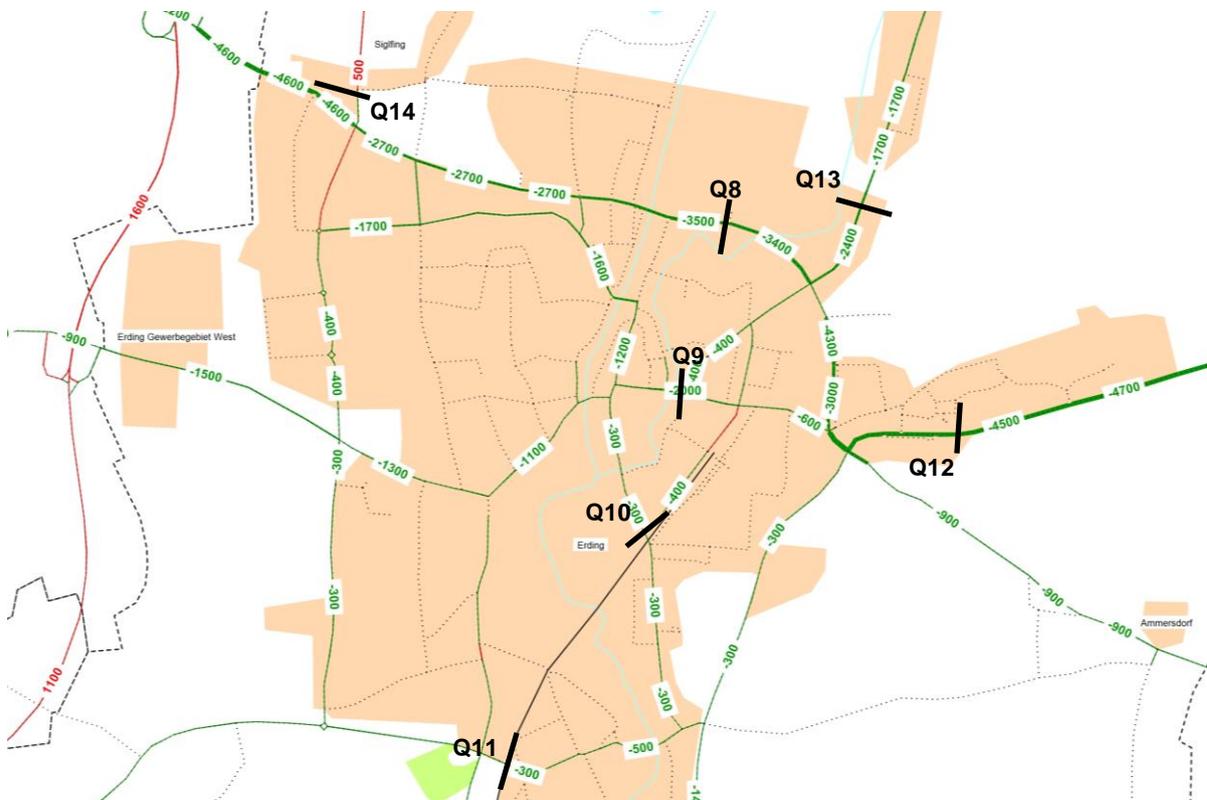


Abb. 71: Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Süd

Be- / Entlastung Stadt Erding						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose_Nullfall 2025	Wahltrasse Süd 2025	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	10.500	-200	-1,9%
Be- / Entlastung Stadt Erding						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose_Nullfall 2025	Wahltrasse Süd 2025	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. 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 Altsstadtdurchfahrt im Zuge der Dorfener Straße weist Belastungsreduzierungen von –16% auf.

Hinweis:

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%.

7.2 Wahltrasse Mitte_1

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

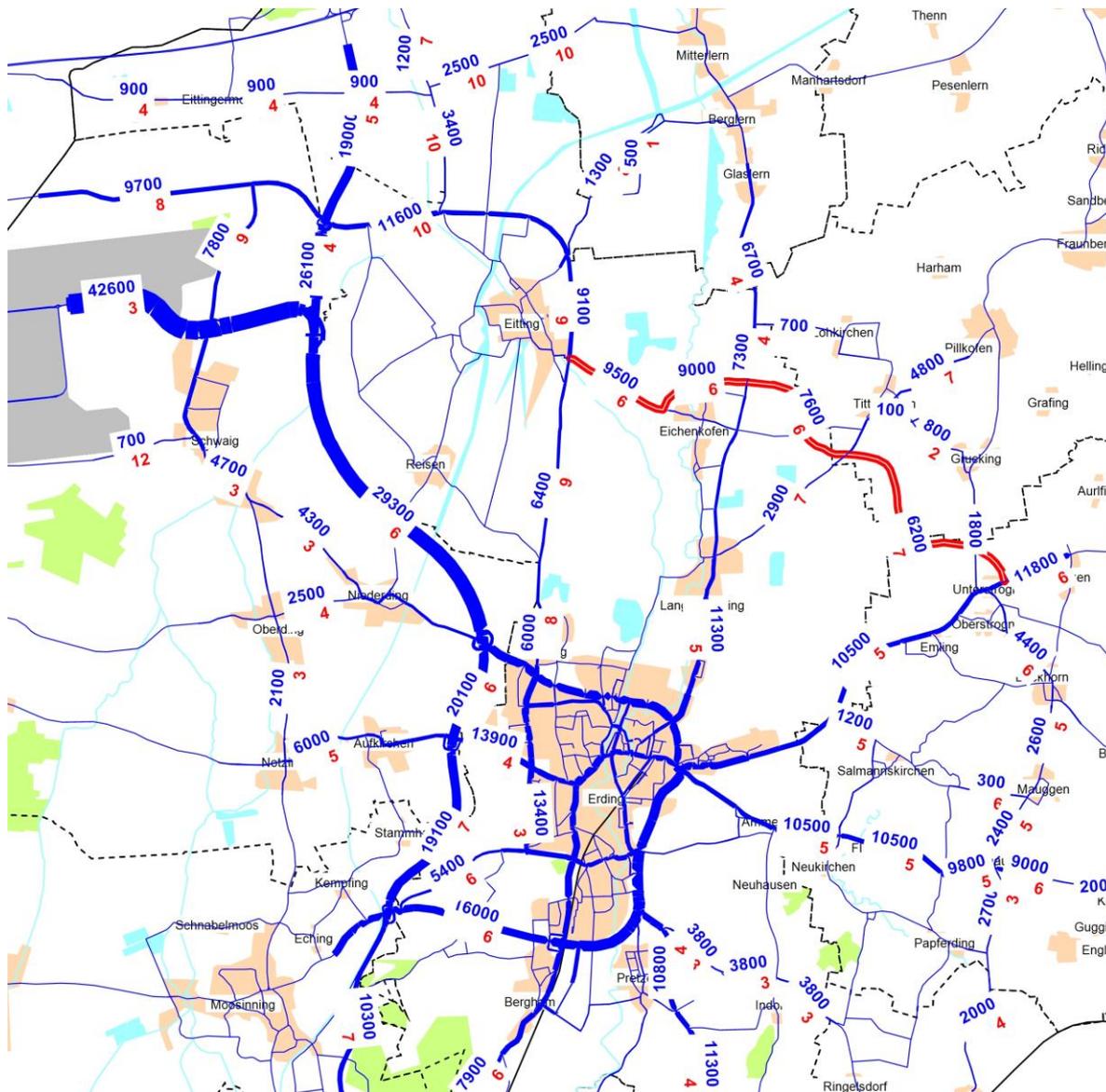


Abb. 72: Verkehrsbelastung 2025 in Kfz/24h, Wahltrasse Mitte_1

Verkehrsbelastung ED 99

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.

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 beim Bauplan der Wahltrasse Mitte_1 resultierenden Be- und Entlastungen im Stadtgebiet von Erding sind in der nachfolgenden Abbildung in Form eines Differenzbelastungsplanes dargestellt. Anhand der Tabelle werden die maßgebenden Be- und Entlastungswirkungen an ausgewählten Straßenquerschnitten außerdem erläutert.

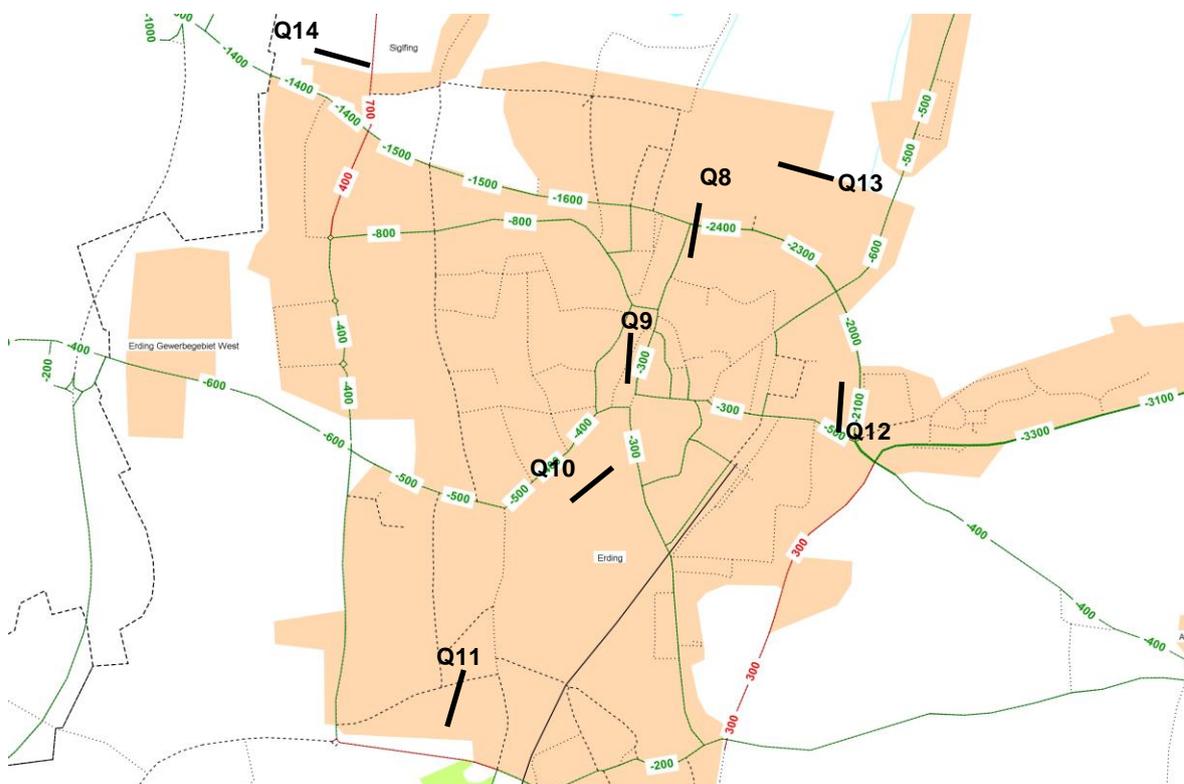


Abb. 74: Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Mitte_1

Be- / Entlastung Stadt Erding						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose_Nullfall 2025	Wahltrasse Mitte_1 2025	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 2025	Wahltrasse Mitte_1 2025	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 des Ortsteils 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%.

7.3 Wahltrasse Mitte_2

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

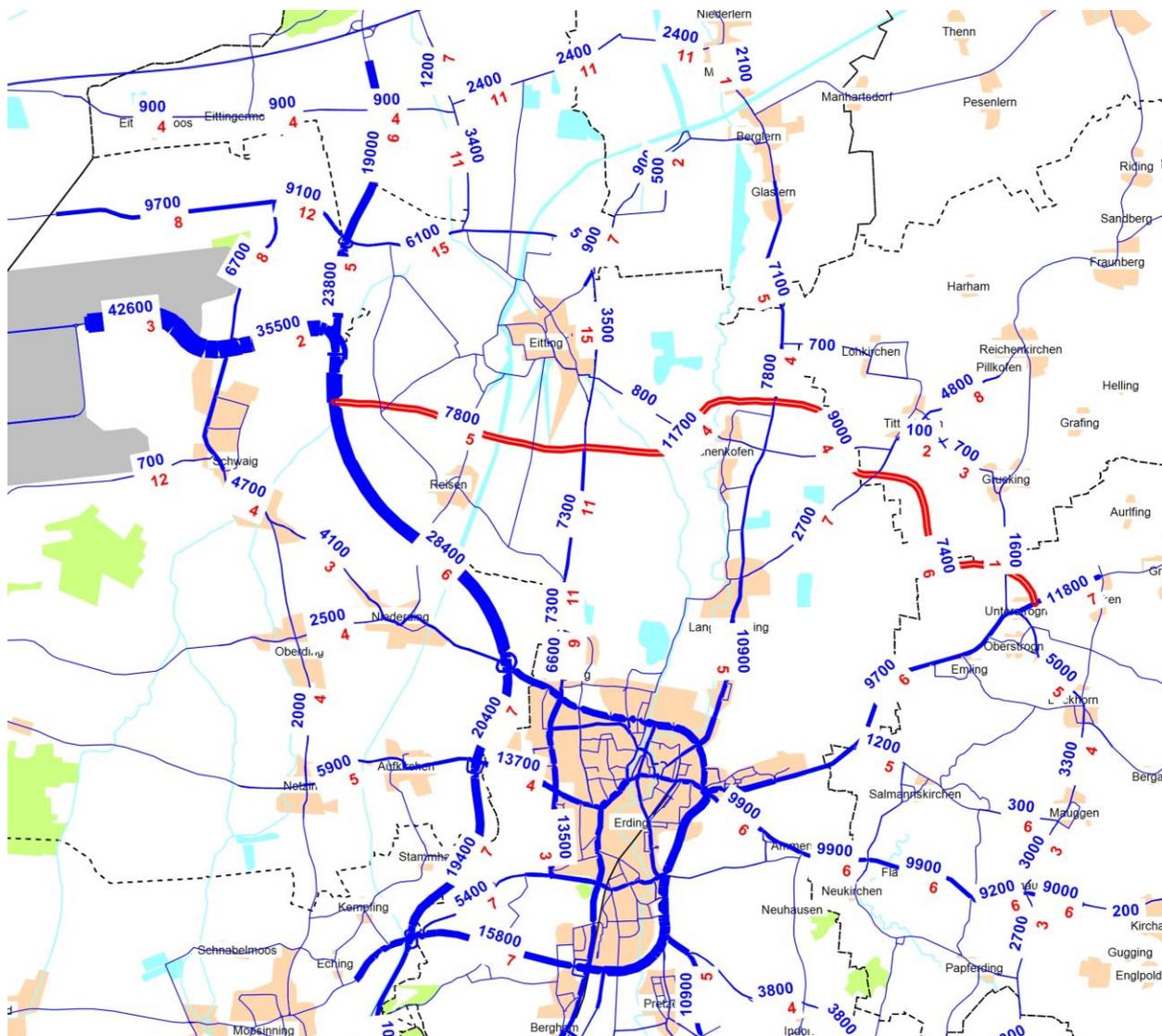


Abb. 75: Verkehrsbelastung 2025 in Kfz/24h, Wahltrasse Mitte_2

Verkehrsbelastung ED 99

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 resultierenden Be- und Entlastungen im Erdinger Umland sind in der nachfolgenden Abbildung in Form eines Differenzbelastungsplanes dargestellt. Anhand einer Tabelle werden die maßgebenden Be- und Entlastungswirkungen an ausgewählten Straßenquerschnitten zusätzlich erläutert.

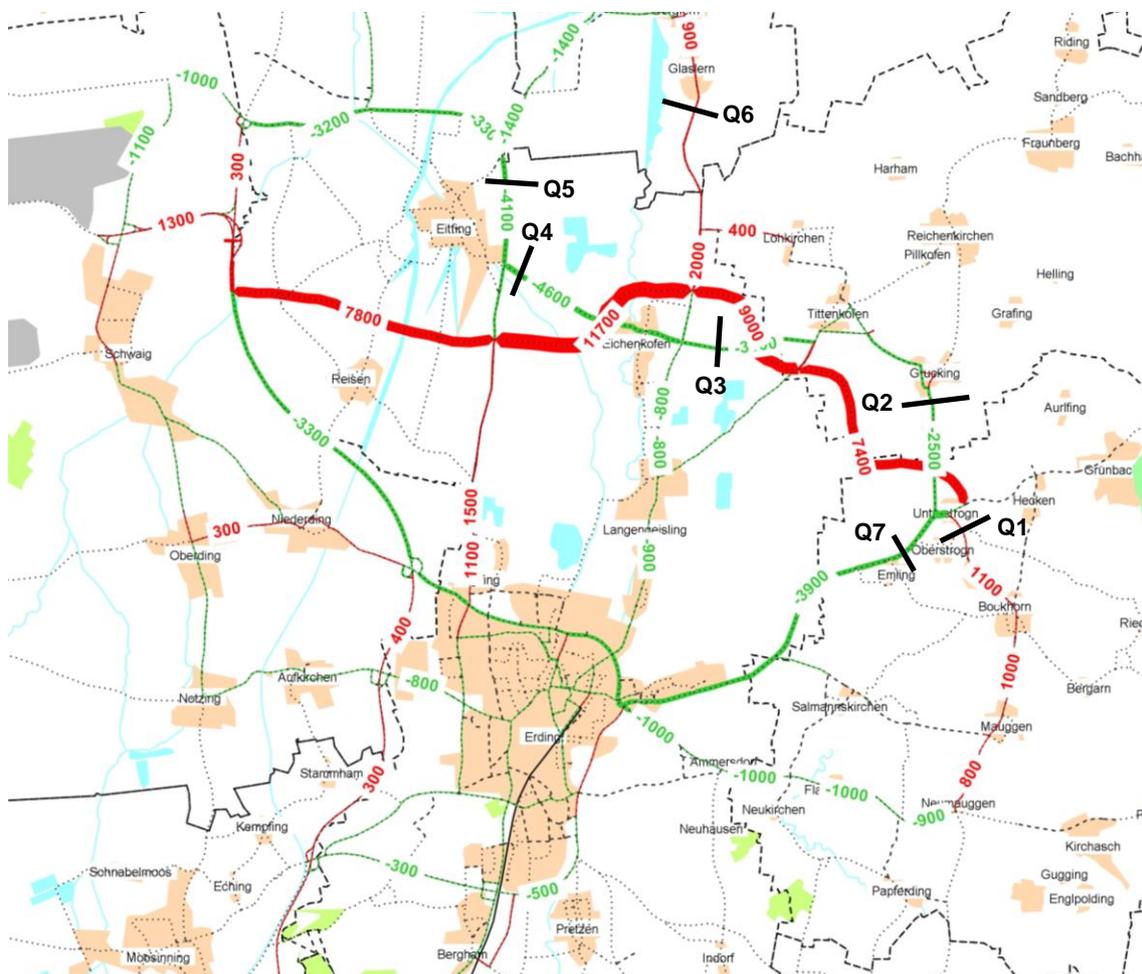


Abb. 76: Differenzbelastungsplan Umgebung, Wahltrasse Mitte_2

Be- / Entlastung Umland Erding						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose_Nullfall	Wahltrasse Mitte_2	Be-/Entlastung	Be-/Entlastung
		Kfz/24h	2025	2025		
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 Glasern	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%. Im Gegenzug tritt auf der St 2331 bei Glaslern eine Erhöhung der Querschnittsbelastung um ca. 27% auf etwa 7.100 Kfz/24h ein.

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 infolge der Wahltrasse Mitte_2 innerhalb der Stadt Erding sind in der nachfolgenden Abbildung in Form eines Differenzbelastungsplanes dargestellt. Anhand einer Tabelle werden außerdem die maßgebenden Be- und Entlastungswirkungen an ausgewählten Straßenquerschnitten wiederum erläutert.

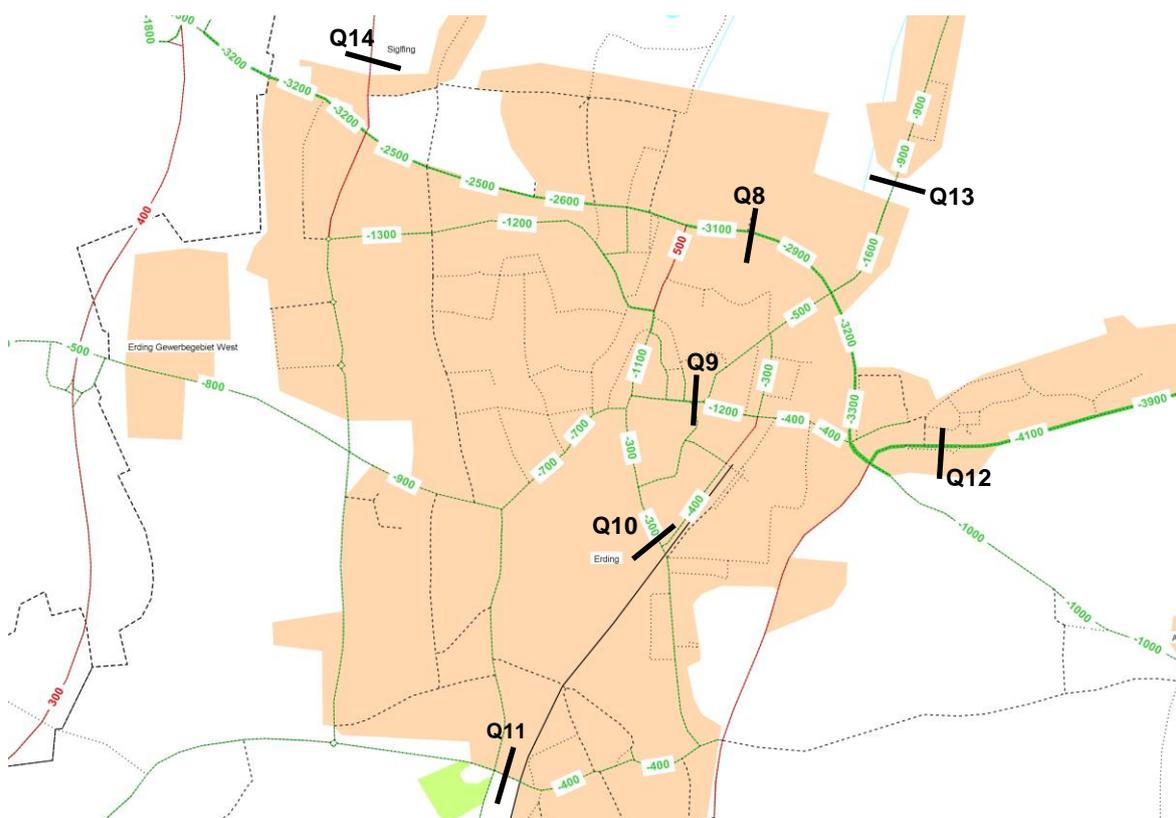


Abb. 77: Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Mitte_2

Be- / Entlastung Stadt Erding						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose_Nullfall 2025	Wahltrasse Mitte_2 2025	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 2025	Wahltrasse Mitte_2 2025	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 Altsstadtdurchfahrt Dorfener Straße -10%. Auf den restlichen Straßenzügen durch Erding sind nur marginale Belastungsreduzierungen von weniger als 5% festzustellen.

Hinweis:

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

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

Be-/Entlastungswirkungen

Die hieraus resultierenden Be- und Entlastungen im Umland der Stadt Erding sind in der nachfolgenden Abbildung in Form eines Differenzbelastungsplanes dargestellt. Anhand einer Tabelle werden zudem die maßgebenden Be- und Entlastungswirkungen an ausgewählten Straßenquerschnitten erläutert.

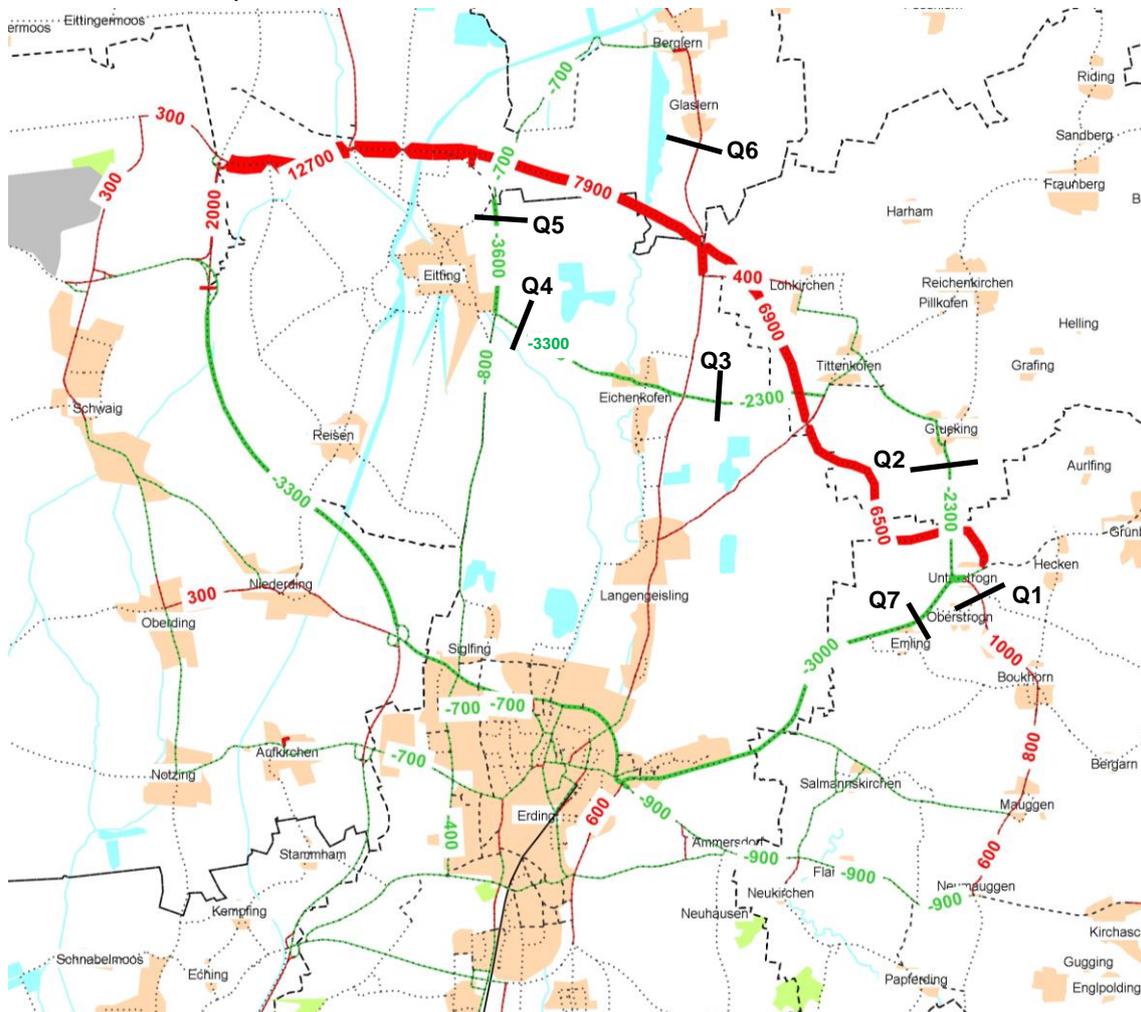


Abb. 79: Differenzbelastungsplan Umgebung, Wahltrasse Nord

Be- / Entlastung Umland Erding						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose_Nullfall	Wahltrasse Nord	Be-/Entlastung	Be-/Entlastung
		Kfz/24h	2025	2025		
		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 Eitring	6.300	7.600	4.000	-3.600	-47,4%
Q6	St 2331 bei Glasern	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 ED 19 von über –50% bis maxi-

mal -70% zu verzeichnen. Die Belastungsrückgänge sind im Bereich der Gemeindeverbindungsstraßen zwischen Tittenkofen, Eichenkofen bis zur ED 19 bei Eitting allerdings aufgrund der größeren Entfernung der Wahltrasse Nord 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 Oberstroggn 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 bei Realisierung der Wahltrasse Nord resultierenden Be- und Entlastungen innerhalb der Stadt Erding sind in der nachfolgenden Abbildung in Form eines Differenzbelastungsplanes dargestellt. Anhand einer Tabelle werden darüber hinaus die maßgebenden Be- und Entlastungswirkungen an ausgewählten Straßenquerschnitten außerdem erläutert.

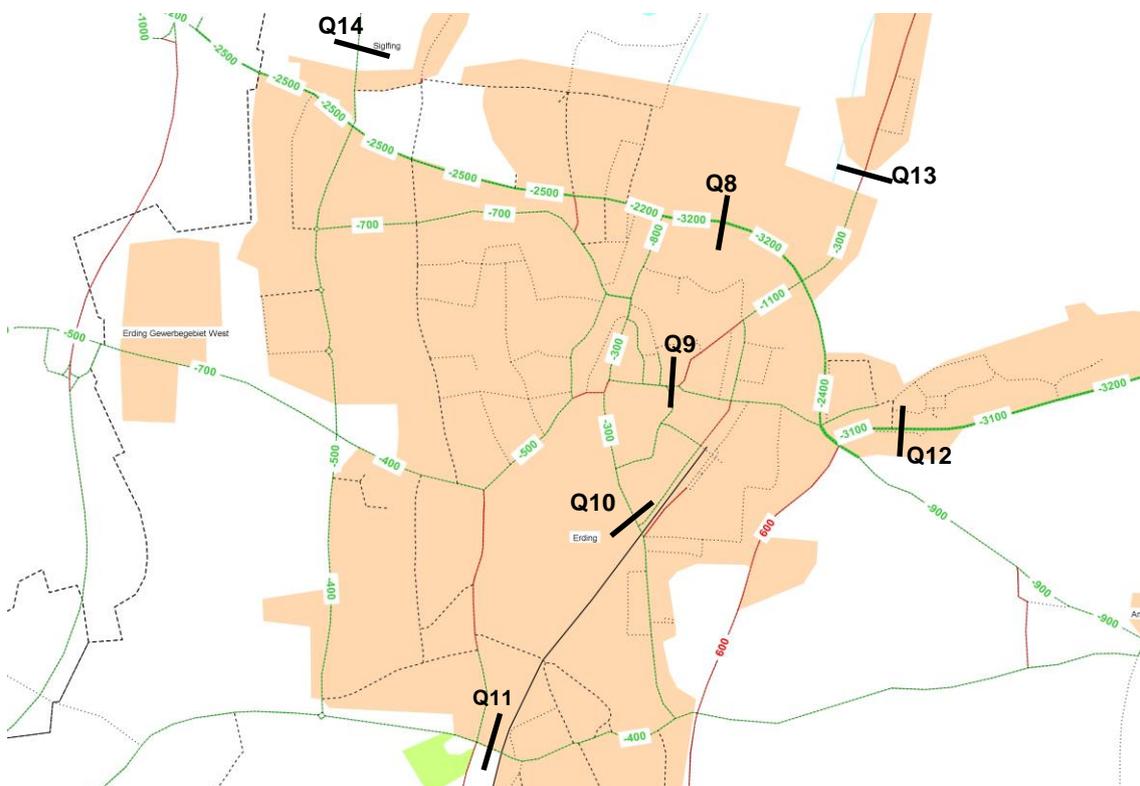


Abb. 80: Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Nord

Be- / Entlastung Stadt Erding						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose_Nullfall 2025	Wahltrasse Nord 2025	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	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 2025	Wahltrasse Nord 2025	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 -16,5%. Auf den restlichen Straßenzügen durch Erding sind nur marginale Belastungsreduzierungen von weniger als 5% festzustellen.

Im Zuge der bestehenden B 388 auf Höhe des Ortsteils Williamsville beträgt die Belastungsabnahme ca. -17% und weist damit 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.

8 Zusammenfassung Prognose 2025 (Stand 2010)

Das Verkehrsgutachten zum Planungsstand aus dem Jahr 2010 beinhaltet die Prüfung und Bewertung von Umgehungsvarianten zur ED 99 Nordumfahrung Erding. **In diesem Verkehrsgutachten wurden alle absehbaren Verkehrsentwicklungen berücksichtigt. Darüber hinaus wurden die allgemeine Bevölkerungsentwicklung und wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens München und der Stadt Erding bzw. der Umlandgemeinden (u.a. LK Erding, LK Freising, Stadt und LK München, LK Landshut) in der Prognose berücksichtigt. Der Bebauungsplan Nr. 193 als auch die geplante Entwicklung des Fliegerhorstgeländes wurden allerdings nur in den Planfällen und nicht im Nullfall für das Jahr 2025 zugrunde gelegt, weil diese Maßnahmen nur in Kombination mit einer Anbindung an die Nordumfahrung Erding als vollständig realisierbar angesehen werden. Infolgedessen werden in den Darstellungen zum Planungsstand 2010 Verkehre aufgrund dieser Entwicklungen der ED 99 zugeordnet, obwohl sie eigentlich der strukturellen Entwicklung geschuldet sind. Folgende Planfallvarianten wurden in der Prognose 2025 untersucht:**

- Wahltrasse Süd (stadtnahe Umfahrung)
- Wahltrasse Mitte_1
- Wahltrasse Mitte_2
- Wahltrasse Nord (stadtferne Umfahrung)

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 Hauptarbeitsschritte 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 künftigen Prognosebelastung sowie der erreichten Be- / Entlastungswirkungen auf dem vorhandenen Straßennetz vorgenommen. Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht der verkehrlichen Untersuchungsergebnisse:

	Wahltrasse			
	Nord	Mitte_1	Mitte_2	Süd_1
Verkehrsbelastung [Kfz/24h]	6.500 - 12.700	6.200 – 9.500	7.400 - 11.700	7.600 - 13.300
Be- und Entlastungswirkungen best. Straßennetz	Geringste Entlastungswirkungen in Erding	Geringere Entlastungswirkungen in Erding	Entlastungswirkungen in Erding	Höchste Entlastungswirkungen in Erding
	Geringfügige Belastung Langengeisl.	Entlastung Langengeisl. -	Entlastung Langengeisl.	Entlastung Langengeisl.
	Entlastung Siglfing -	Verkehrszunahme Siglfing	Verkehrszunahme Siglfing	Verkehrszunahme Siglfing
	Geringste Entlastung der GVS Grucking, Tittenkofen, Eichenkofen	Geringere Entlastung der GVS Grucking, Tittenkofen, Eichenkofen	Höchste Entlastung der GVS Grucking, Tittenkofen, Eichenkofen	Höchste Entlastung der GVS Grucking, Tittenkofen, Eichenkofen
	Geringste Verkehrszunahme Glasern +12%	Verkehrszunahme Glasern	Höchste Verkehrszunahme Glasern	Verkehrszunahme Glasern
	Verkehrszunahme Bockhorn +26%	Geringste Verkehrszunahme Bockhorn	Verkehrszunahme Bockhorn	Verkehrszunahme Bockhorn
Verkehrswirksamkeit	gering	geringste	mittel	hoch

Tab. 17: Übersicht der Untersuchungsergebnisse Planfallvarianten Nordumfahrung

Die Wahltrasse Mitte_2 weist im Prognosejahr 2025 insgesamt eine mittlere Verkehrswirksamkeit und die Wahltrasse Süd (Süd 1 bis 3) die höchste Verkehrswirksamkeit auf. Im Vergleich dazu haben die Wahltrassen Nord und die Variante Mitte_1 (kurze Trasse) eine geringere Verkehrswirksamkeit.

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 Anziehungskraft die größte Belastungszunahme verursacht.

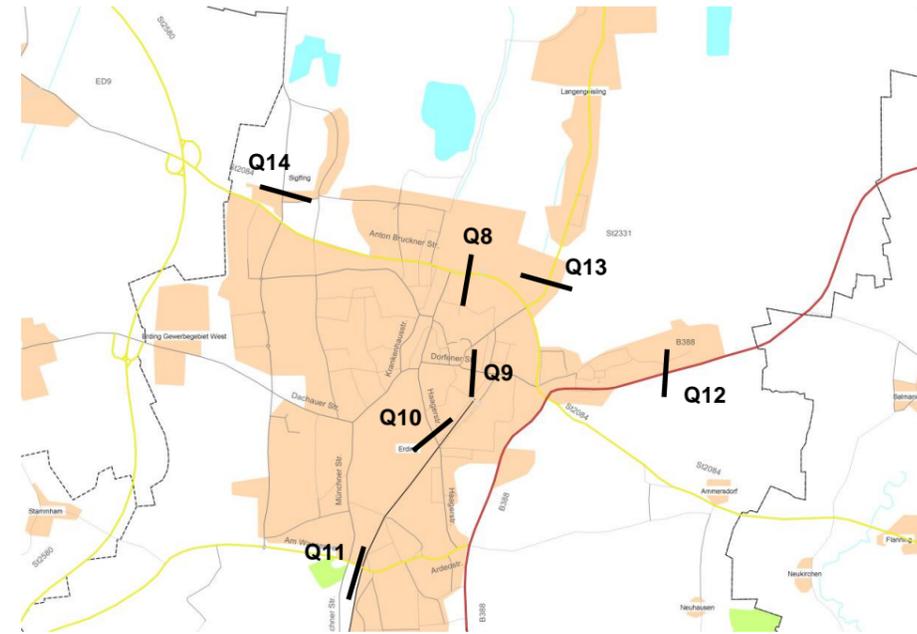
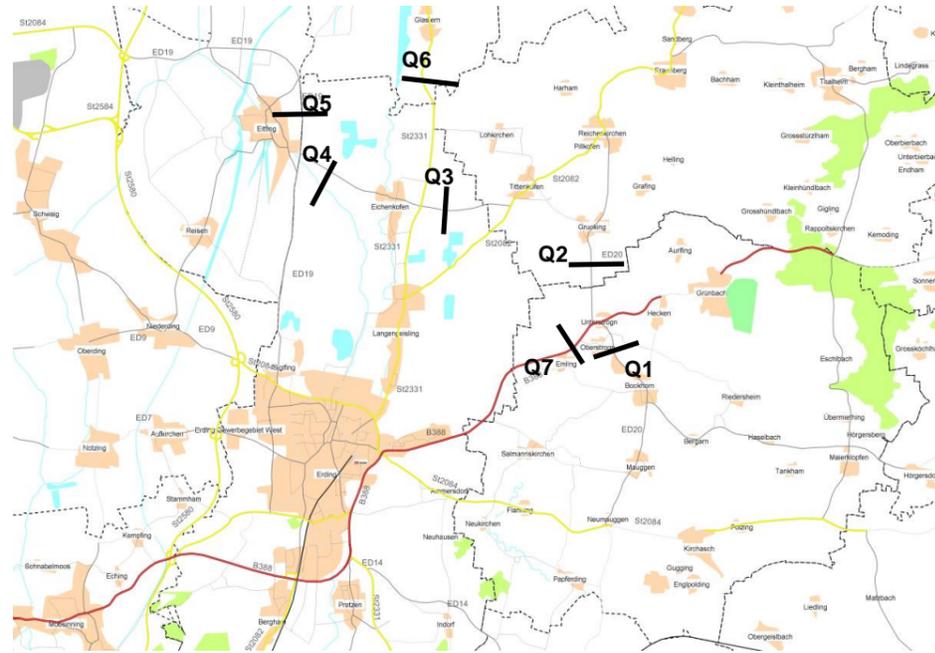
Im Bereich Glaslern, Berglern sind bei den Varianten Süd und Mitte aufgrund der anziehenden verkehrlichen Wirkung im Bereich der Verknüpfungspunkte mit der St 2331 bzw. St 2082 Verkehrszunahmen zu verzeichnen, wobei die höchste Verkehrszunahme die Variante Mitte_2 (lange Trasse) aufweist.

Auch im Stadtgebiet Erding liegen in Bezug auf Entlastungswirkungen der in Ost-West-Richtung verlaufenden innerstädtischen Straßenzüge die Vorteile bei den beiden Wahltrassen Süd und Mitte_2, wobei die Wahltrassen Süd am besten abschneiden. Die geringsten 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 Wahltrasse Nord 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.

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



Be- / Entlastung Umland Erding													
Straßenquerschnitt		Prognose_Nullfall 2025		Wahltrasse Süd 2025		Wahltrasse Mitte_1 2025		Wahltrasse Mitte_2 2025		Wahltrasse Nord 2025		Kombinationsfall 2025	
		Be-/Entlastung (P-0-Fall)		Be-/Entlastung (P-0-Fall)		Be-/Entlastung (P-0-Fall)		Be-/Entlastung (P-0-Fall)		Be-/Entlastung (P-0-Fall)		Be-/Entlastung (P-0-Fall)	
		Kfz/24h	%										
Q1	ED20 bei Unterstrogn	3.900	25,6%	1.000	12,8%	500	12,8%	1.100	28,2%	1.000	25,6%	1.100	28,2%
Q2	ED20 bei Grucking	4.100	-56,1%	-2.300	-56,1%	-2.300	-56,1%	-2.500	-61,0%	-2.300	-56,1%	-2.300	-56,1%
Q3	GVS 1	3.300	-93,9%	-3.100	-94,0%	-3.100	-94,0%	-3.100	-94,0%	-2.300	-69,7%	-3.100	-93,9%
Q4	GVS 2	5.400	-83,3%	-4.500	-83,3%	4.100	75,9%	-4.600	-85,2%	-3.300	-61,1%	-4.300	-79,6%
Q5	ED19 bei Eitting	7.600	-46,1%	-3.500	-46,1%	1.500	19,7%	-4.100	-53,9%	-3.600	-47,4%	-3.300	-43,4%
Q6	St 2331 bei Glaslern	5.600	25,0%	1.400	19,6%	1.100	19,6%	1.500	26,8%	700	12,5%	1.100	19,6%
Q7	B 388 bei Oberstrogn	13.900	-33,8%	-4.700	-22,3%	-3.100	-22,3%	-3.900	-28,1%	-3.000	-21,6%	-5.200	-37,4%
Be- / Entlastung Stadt Erding Straßenquerschnitte in Ost-West-Relation													
Straßenquerschnitt		Prognose_Nullfall 2025		Wahltrasse Süd 2025		Wahltrasse Mitte_1 2025		Wahltrasse Mitte_2 2025		Wahltrasse Nord 2025		Kombinationsfall 2025	
		Be-/Entlastung (P-0-Fall)		Be-/Entlastung (P-0-Fall)		Be-/Entlastung (P-0-Fall)		Be-/Entlastung (P-0-Fall)		Be-/Entlastung (P-0-Fall)		Be-/Entlastung (P-0-Fall)	
		Kfz/24h	%										
Q8	Anton-Br.-Straße	21.200	-16,5%	-3.500	-11,3%	-2.400	-11,3%	-3.100	-14,6%	-3.200	-15,3%	-3.900	-18,7%
Q9	Dorfener Straße	14.900	-13,4%	-2.000	-2,7%	-400	-2,7%	-1.500	-10,1%	-200	-1,3%	-3.000	-20,1%
Q10	Haager Straße	6.900	-4,3%	-300	-4,3%	-300	-4,3%	-300	-4,3%	-300	-4,3%	-500	-7,2%
Q11	Bahnhofstraße	10.700	-1,9%	-200	-0,9%	-100	-0,9%	-400	-3,7%	-300	-2,8%	-700	-6,5%
Be- / Entlastung Stadt Erding Sonstige Straßenquerschnitte													
Straßenquerschnitt		Prognose_Nullfall 2025		Wahltrasse Süd 2025		Wahltrasse Mitte_1 2025		Wahltrasse Mitte_2 2025		Wahltrasse Nord 2025		Kombinationsfall 2025	
		Be-/Entlastung (P-0-Fall)		Be-/Entlastung (P-0-Fall)		Be-/Entlastung (P-0-Fall)		Be-/Entlastung (P-0-Fall)		Be-/Entlastung (P-0-Fall)		Be-/Entlastung (P-0-Fall)	
		Kfz/24h	%										
Q12	B 388 (Williamsville)	18.500	-24,3%	-4.500	-17,8%	-3.300	-17,8%	-4.100	-22,2%	-3.100	-16,8%	-13.600	-73,5%
Q13	St 2331 (Langengeisling)	11.800	-14,4%	-1.700	-4,2%	-500	-4,2%	-900	-7,6%	200	1,7%	-8.300	-70,3%
Q14	Ed 19 (Siglfing)	5.500	9,1%	500	9,1%	500	9,1%	1.100	20,0%	-300	-5,5%	-400	-7,3%

Die vorliegende Tabelle zeigt deutlich, dass die Wahltrasse Süd die höchsten Entlastungswirkungen im Umland und im Stadtgebiet Erding hervorruft. Daher wurde die Wahltrasse Süd im Jahr 2010 als Vorzugsvariante gegenüber den alternativen Wahltrassen Mitte und Nord ausgewählt.

Teil III – Fortschreibung Verkehrsprognose 2030 (ohne B 388 Ortsumfahrung Erding)

9 Fortschreibung Verkehrsprognose 2030 (ohne B 388 Ostumfahrung Erding)

9.1 Allgemein

Zum Zeitpunkt der Beantragung des Planfeststellungsverfahrens lag der Beginn der Verkehrsuntersuchungen zur Nordumfahrung Erding mehr als 5 Jahre zurück. Für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens wurde damals schon der Prognosehorizont 2030 zugrunde gelegt bzw. verlangt.

Darüber hinaus hatten sich wesentliche Planungsabsichten hinsichtlich möglicher Strukturentwicklungen in Erding ergeben (z.B. Fliegerhorstgelände mit Nordanbindung, Freizeitgelände Kronthaler Weiher etc.), welche erhebliche Auswirkungen auf die künftige Verkehrsbelastung der ED 99 haben werden.

Aus v.g. Gründen ist daher eine Aktualisierung bzw. Fortschreibung der Prognose 2025 mit Prognosehorizont 2030 zwingend erforderlich.

9.2 Prognose Allgemeiner Kfz-Verkehr

Die Fortschreibung der Verkehrsprognose bis zum Prognosejahr 2030 für den allgemeinen Kfz-Verkehr basiert auf folgenden Grundlagen

- Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2031 (Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, November 2012)
- Berücksichtigung der amtlichen Straßenverkehrszählungen 2010
- **BVWP 2003 mit B 388 an Taufkirchen (Vils) 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern mit 3- und 4-stelligem Ausbau des FTO**
- Plausibilitätsprüfung/Abgleich mit dem Verkehrsgutachten St 2580 Flughafentangente Ost (Büro Kurzak, Stand 15. November 2013)
Durch die mittlerweile stattgefundenen Verkehrsfreigaben der BAB A94 „Neubauabschnitt Forstinning – Pastetten am 31.08.2011 sowie die komplette Fertigstellung der FTO von der BAB A94 (Bauabschnitte V und VI zwischen September 2009 und Dezember 2010) bis zur BAB A92 wurden die großräumigen Verkehrsströme im Untersuchungsgebiet entsprechend modifiziert bzw. angepasst.
- Strukturelle Entwicklungen in der Stadt Erding und Umlandgemeinden (Angaben zu Flächennutzungs- und Bebauungsplänen der Gemeinden)

- Entwicklung Fliegerhorstgelände mit Neubau einer Nordanbindung zwischen der Anton-Bruckner-Straße und ED 99 (Verlegung der Alten Römer Straße, St 2331)
Die Realisierung der Nordanbindung ist nur in Verbindung mit der Wahltrasse Süd sinnvoll umsetzbar. **Daher würde diese Entwicklung in der ersten Fortschreibung der Verkehrsprognose lediglich den Prognose-Planfällen zugrunde gelegt. Das heißt, dass die in diesem Stand der Untersuchung ausgewiesene Verkehrsverlagerung alleine der geplanten ED 99 zugeschrieben werden, obwohl ein Teil davon auch der strukturelle Entwicklung geschuldet ist.**
- Bebauungsplan Nr. 193 „Kreuzungsbahnhof“ mit Neubau ZOB und P+R-Anlage (ca. 700 Pkw-Stellplätze)
Aufgrund der geplanten P+R-Anlage wurde eine Modal Split Verschiebung von 2% zugunsten des MIV angenommen. **Analog der berücksichtigten Entwicklung auf dem Fliegerhorstgelände wurde diese Entwicklung lediglich den Prognose-Planfällen zugrunde gelegt. Der durch diese Entwicklung induzierte Verkehr ist dadurch in der Differenzplanung nicht eigen erkennbar.**
- Bebauungsplan „Freizeitgelände Kronthaler Weiher“ mit einer Variantenuntersuchung bzgl. der Verknüpfung mit der geplanten ED 99
Die Realisierung der Anbindung Freizeitgelände Kronthaler Weiher an die geplante Nordumfahrung Erding ist nur in Verbindung mit der Wahltrasse Süd sinnvoll umsetzbar. Aus der Variantenuntersuchung wurde die Variante 1 mit Verlängerung der Fehlbachstraße bis zur ED 99 favorisiert. **Analog der berücksichtigten Entwicklungen auf dem Fliegerhorstgelände und im Bereich des Bebauungsplans Nr. 193 wurde auch ...**
- Bebauungsplan Nr. 212, Alter Standort Bahnhof Erding

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 von 2025 auf das Prognosejahr 2030 werden differenziert betrachtet. Während für den Landkreis Erding kein Zuwachs mehr prognostiziert wird, nimmt in der Stadt München und Landkreis München der allgemeine Pkw-Verkehr um 3% zu. Beim regionalen Schwerverkehr ist kein weiterer Zuwachs von 2025 auf 2030 zu erwarten. Daher wird für den allgemeinen Ziel-/Quell- und Durchgangsverkehr ein Verkehrszuwachs von 3% angenommen.

In der Summe steigt das allgemeine Kfz-Verkehrsaufkommen **im Untersuchungsgebiet** von heute 198.000 Kfz/24h (Heutiger Flughafenverkehr enthalten) um etwa 11% auf ca. 220.000 Kfz/24h im Prognosejahr 2030 **infolge der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung und Verkehrszunahme sowie der aufgelisteten strukturellen Entwicklungen an.** Der prozentuale Anteil des Schwerverkehrs beträgt wie heute ca. 5% des Gesamtverkehrsaufkommens innerhalb des Untersuchungsgebietes.

9.3 Prognose Flughafen

Die Ermittlung des künftigen Verkehrsaufkommens Flughafen München im Prognosejahr 2030 erfolgte in Abstimmung mit dem Verkehrsgutachter (Büro TRANSVER). Demnach beträgt das flughafenspezifische Verkehrsaufkommen bezogen auf das Untersuchungsgebiet im Prognosejahr 2030 ca. 29.600 Kfz/24h.

Zusammenfassend ist im Prognosejahr 2030 von einer Steigerung des Gesamtverkehrsaufkommen mit Berücksichtigung Flughafenverkehr von 2009 ca. 198.000 Kfz/24h auf künftig ca. 249.600 Kfz/24h (+26% Verkehrszunahme) im Untersuchungsgebiet auszugehen.

9.4 Prognose Nullfall 2030 ohne B 388 Ostumfahrung Erding – Darstellung der Verkehrsbelastung

Basierend auf den Ergebnissen der Prognoseberechnungen ergeben sich ohne Berücksichtigung einer Nordumfahrung **ohne Berücksichtigung der geplanten Entwicklungen auf dem Fliiegerhorst des Bebauungsplans Nr. 193 sowie des Bebauungsplanes für den Kronthaler Weiher und ohne Berücksichtigung der B 388 Ostumfahrung Erding** folgende Prognosebelastungen 2030 im Untersuchungsgebiet.

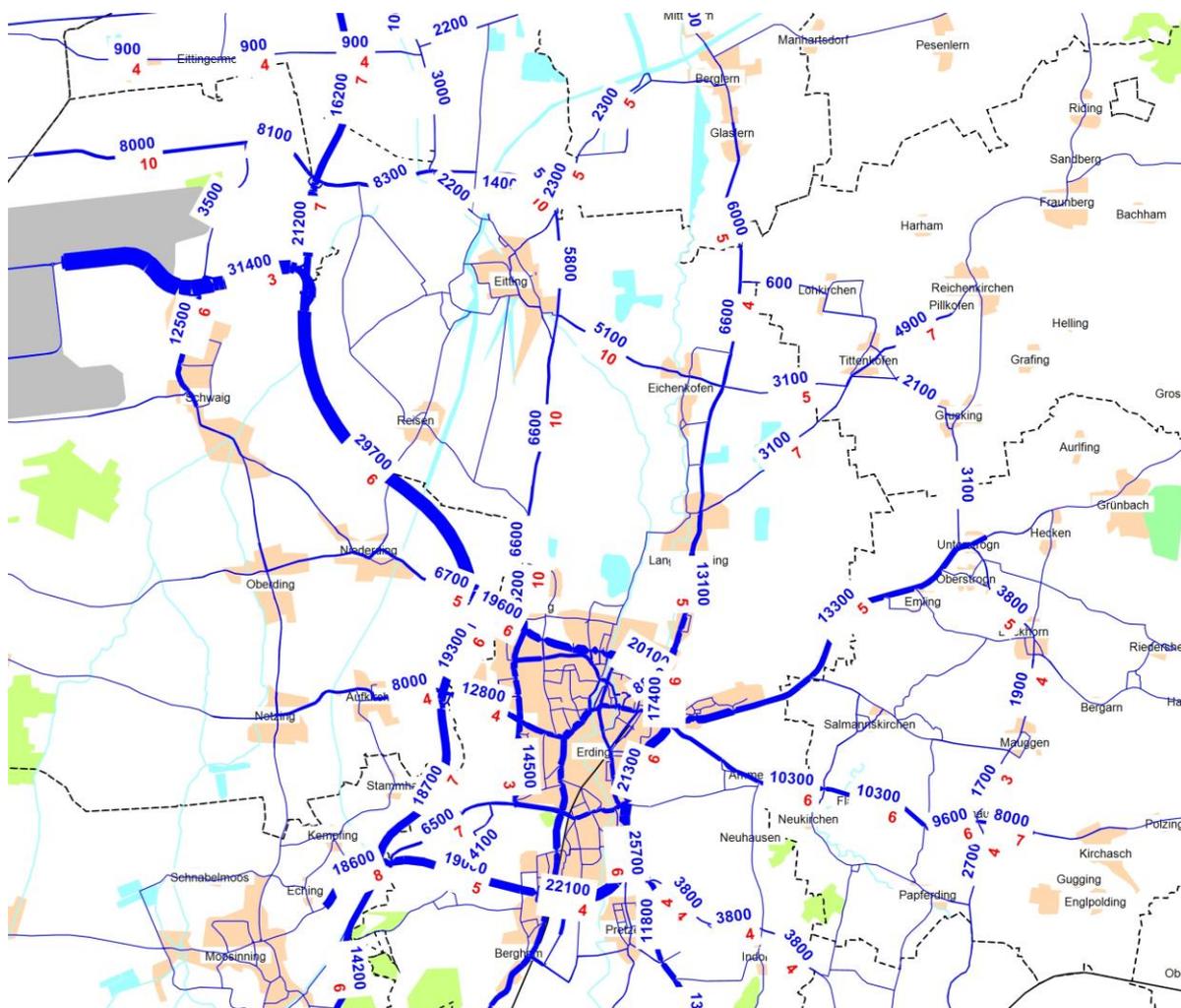


Abb. 81: Prognose Nullfall 2030 Gesamtverkehr, Kfz/24h

Dieser sogenannte Prognose-Nullfall 2030 dient als Basis- / Vergleichsfall für die verkehrliche Beurteilung der zu untersuchenden Wahltrassenvarianten innerhalb der vorliegenden ersten Fortschreibung des Gutachters.

An ausgewählten Straßenquerschnitten im Umland von Erding und im Stadtgebiet Erding werden die Veränderungen der Querschnittsbelastungen im Prognose-Nullfall 2030 gegenüber den gezählten Werten 2009 dargestellt.

Veränderungen Kfz-Belastung im Umland Erding				
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose Nullfall 2030	Veränderung
		Kfz/24h	Kfz/24h	%
Q1	ED20 bei Unterstrogn	2.600	3.800	46,2%
Q2	ED20 bei Grucking	3.600	3.100	-13,9%
Q3	GVS 1	2.250	3.100	37,8%
Q4	GVS 2	3.950	5.100	29,1%
Q5	ED19 bei Eitting	6.300	5.800	-7,9%
Q6	St 2331 bei Glasern	5.150	6.000	16,5%
Q7	B 388 bei Oberstrogn	11.500	13.300	15,7%

Veränderungen Kfz-Belastung Stadt Erding				
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose Nullfall 2030	Veränderung
		Kfz/24h	Kfz/24h	%
Q8	Anton-Br.-Straße	18.500	20.200	9,2%
Q9	Dorfener Straße	13.300	15.000	12,8%
Q10	Haager Straße	5.900	7.200	22,0%
Q11	Bahnhofstraße	9.550	10.500	9,9%
Q12	B 388 (Williamsville)	15.750	18.400	16,8%
Q13	St 2331 (Langengeisling)	10.850	13.100	20,7%
Q14	Ed 19 (Siglfing)	4.850	6.200	27,8%

Tab. 18: Belastungsveränderungen Analyse 2009 ↔ Prognose-Nullfall 2030

Auch ohne den Bau der ED 99 Nordumfahrung Erding ist die größte Verkehrszunahme von 46% auf der ED 20 durch Bockhorn zu verzeichnen, welche alleine durch die strukturellen Entwicklungen im Umland (Allgemeine Verkehrsentwicklung und Flughafen) und in Bockhorn selbst verursacht werden.

Nördlich der B 388 finden im Prognose-Nullfall 2030 insbesondere im Bereich der Gemeindeverbindungsstraßen durch Eichenkofen und Tittenkofen Belastungssteigerungen von ca. 30% bis 40%.

Die B 388 erhält des Weiteren in diesem Fall bei Unterstrogn eine Querschnittsbelastung von knapp über 13.000 Kfz/24h, was einer Zunahme von etwa 15% gegenüber dem Zählwert von 2009 entspricht.

Lediglich im Bereich der ED 20 unmittelbar nördlich der B 388 und auf der ED 19 bei Eitting sind ohne die geplante ED 99 geringfügig Belastungsabnahmen von ca. 500 Kfz/24h festzustellen, welche in erster Linie auf die zwischenzeitlich fertig gestellte FTO und der Weiterführung der Verkehrsfreigabe der A94 (Neubauabschnitt Forstinning - Pastetten im Jahre 2011) zurückzuführen ist. Hier haben sich im geringen Umfang die zum Flughafen orientierten Verkehre zum Teil von der ursprünglichen Route „inoffizielle Nordumfahrung“ auf die Fahrtroute St 2331 – B 388 – FTO verlagert.

Die im Verkehrsmodell ermittelte Verlagerung von Durchgangsverkehrsströmen bewirkt im geringen Umfang auch eine Routenänderung der Ziel-/Quellverkehrsfahrten, sodass teilweise die freigewordenen „Streckenkapazitäten“ wieder aufgefüllt werden.

Innerhalb des Stadtgebietes von Erding sind durchgehend Belastungszunahmen von ca. 10% bis ca. 20% zu verzeichnen. Aufgrund der bereits hohen Auslastung der Anton-Bruckner-Straße von mehr als 18.000 Kfz/24h können im Prognose-Nullfall 2030 nur noch im geringen Umfang die prognostizierten Verkehrsmengen von knapp +10% aufgenommen werden. Aus diesem Grund werden auch die benachbarten in Ost-West-Richtung verlaufenden innerstädtischen Straßenzüge wie z.B. Dorfener Straße, Haager Straße und auch Rennweg mit Verkehrszunahmen von mehr als 10% unweigerlich belastet.

10 Planfallspektrum ohne Berücksichtigung B 388 Ostumfahrung Erding

Die nachfolgende Abbildung zeigt eine Übersicht der Trassenvarianten zur geplanten Nordumfahrung ED 99 (Stand Juni 2013):

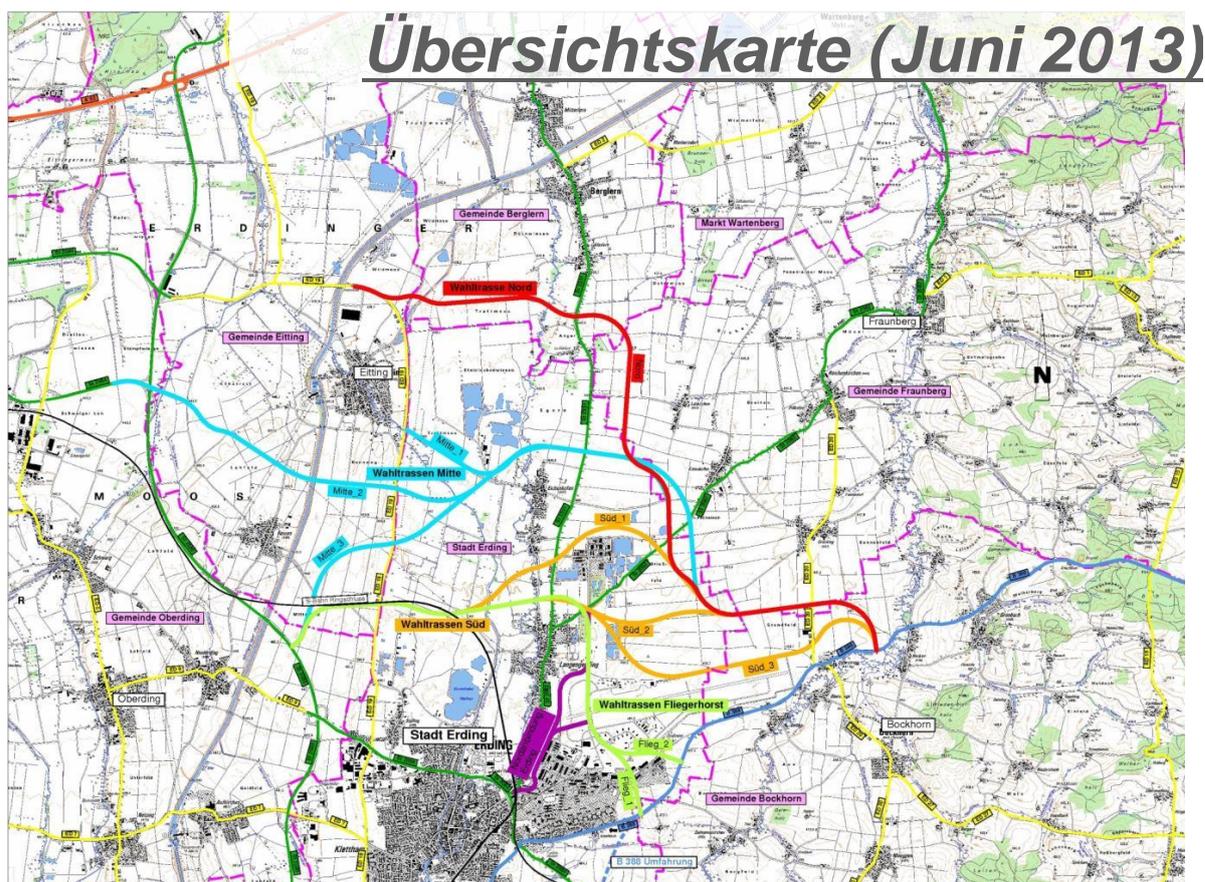


Abb. 82: Übersichtskarte aller Wahltrassen, Stand 06/2013

Folgende Wahltrassen werden hinsichtlich ihrer verkehrlichen Auswirkungen betrachtet bzw. für den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben:

- Wahltrasse Süd (mit Nordanbindung, ohne B 388 Ostumfahrung Erding)
- ~~Kombination Wahltrasse Süd mit Ostumfahrung Erding (Variante 3)~~
- Wahltrasse Mitte_3 (mit Nordanbindung, ohne B 388 Ostumfahrung Erding)
- ~~Fliegerhorststrassen (Flieg_1 / Flieg_2)~~

Aufgrund der reduzierten Entlastungswirkungen im bestehenden Straßennetz sowie weiteres raumstruktureller bzw. naturschutzfachlicher Gründe werden die mit Prognosehorizont 2025 bereits untersuchten Wahltrassenvarianten Nord, Mitte_1 und Mitte_2 bei diesem Planungsstand nicht weiter verfolgt.

10.1 Wahltrasse Süd

10.1.1 Wahltrasse Süd ohne Ostumfahrung

Aus verkehrsmodelltechnischer Sicht können die drei südlichen Wahltrassen (Süd_1, Süd_2 und Süd_3) zusammengefasst werden, weil sie sich hinsichtlich ihrer Trassenlänge nur um ca. 100m unterscheiden und die gleichen Verknüpfungspunkte aufweisen.

Die drei südlichen Wahltrassen werden an der Staatsstraße St 2580 (FTO), an der Kreisstraße ED 19, den Staatsstraßen St 2331 und St 2082, an der Kreisstraße ED 20 sowie an der Bundesstraße B 388 mit dem bestehenden Straßennetz verknüpft.

Zusätzlich entstehen bei diesen drei Wahltrassen eine neue Anbindung des Freizeitgeländes Kronthaler Weiher durch Verlängerung der Fehlbachstraße bis zur ED 99 sowie die geplante „Nordanbindung“ von Erding an die Wahltrasse Süd, welche ausgehend von der Anton-Bruckner-Straße größtenteils parallel zur Alten Römerstraße am Fliegerhorstgelände entlang geführt wird und im Bereich des Verknüpfungspunktes ED 99 / St 2082 endet.

10.1.2 Kombination Wahltrasse Süd mit Ostumfahrung Erding (Variante 3)

~~Aufgrund der räumlichen Nähe der beiden Umgehungsvarianten im Bereich der Einmündung B 388 nach Taufkirchen (Vils) wird zusätzlich die Kombination beider Umgehungsstraßen untersucht, um mögliche gegenseitige Beeinflussungen hinsichtlich des Verkehrsgeschehens im Untersuchungsgebiet zu berücksichtigen. Hier soll insbesondere eine mögliche „Ringwirkung“ sowie auch eine mögliche „Konkurrenzwirkung“ des Kombinationsfalls geprüft werden.~~

~~Die nachfolgende Abbildung zeigt die Variantenübersicht zur Ostumfahrung Erding~~

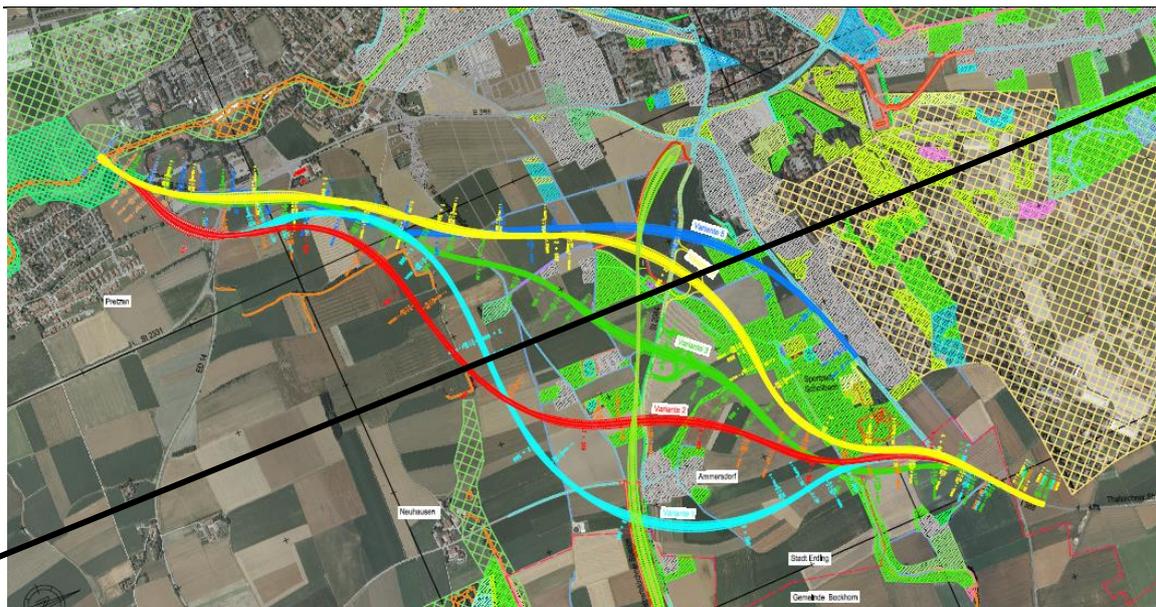


Abb. 83: ——— Variantenübersicht Ostumfahrung Erding

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 trifft dann östlich des Ortsteiles Williamsville wieder auf die bestehende B 388 ein.

10.2 Wahltrasse Mitte_3

Die Wahltrasse Mitte_3 wird an der Staatsstraße St 2580 (FTO), an der Kreisstraße ED 19, den Staatsstraßen St 2331 und St 2082, der Kreisstraße ED 20 sowie an der Bundesstraße B 388 mit dem bestehenden Straßennetz verknüpft. Das nachgeordnete Netz wird der neuen Situation angepasst. Aufgrund der größeren Entfernung zum Stadtgebiet Erding ist eine Anbindung des Freizeitgeländes Kronthaler Weiher sowie eine direkte Verknüpfung mit der geplanten Nordanbindung von Erding nicht realisierbar.

10.3 Fliegerhorsttrassen Flieg_1/Flieg_2

Die Fliegerhorsttrassen verlaufen ab Anschluss zur FTO zunächst identisch mit den Wahltrassen Süd_1 bis 3. Ab dem Verknüpfungspunkt mit der St 2082 zweigt die Fliegerhorsttrasse rechtwinklig nach Süden ab und verläuft in etwa auf der Trasse der geplanten Nordanbindung Erding bis Höhe Start-Landebahn, wo sie dann nach Osten schwenkt und an die B 388 Höhe Salmannskirchen anbindet. Im Fliegerhorstgelände entsteht ein neuer Verknüpfungspunkt mit der geplanten Erschließungsstraße für den künftigen Kreuzungsbahnhof von der Anton-Bruckner-Straße ausgehend.

11 Ergebnisse der Planfalluntersuchungen 2030 ohne Berücksichtigung der B 388 Ostumfahrung Erding

Die verkehrliche Bewertung 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 2030 aufgezeigt. Hierbei werden aufgrund der Nähe der Umgehungsvarianten zur Stadt Erding die Be- und Entlastungswirkungen getrennt für die Stadt Erding und das Umland an ausgewählten Straßenquerschnitten, welche analog zur Nordumfahrung vorzugsweise in Ost-West-Richtung verlaufen, aufgezeigt.

Im Umland der Stadt Erding werden folgende Straßenquerschnitte für den Variantenvergleich auf der Grundlage der ersten Fortschreibung des Verkehrsgutachters ausgewählt:

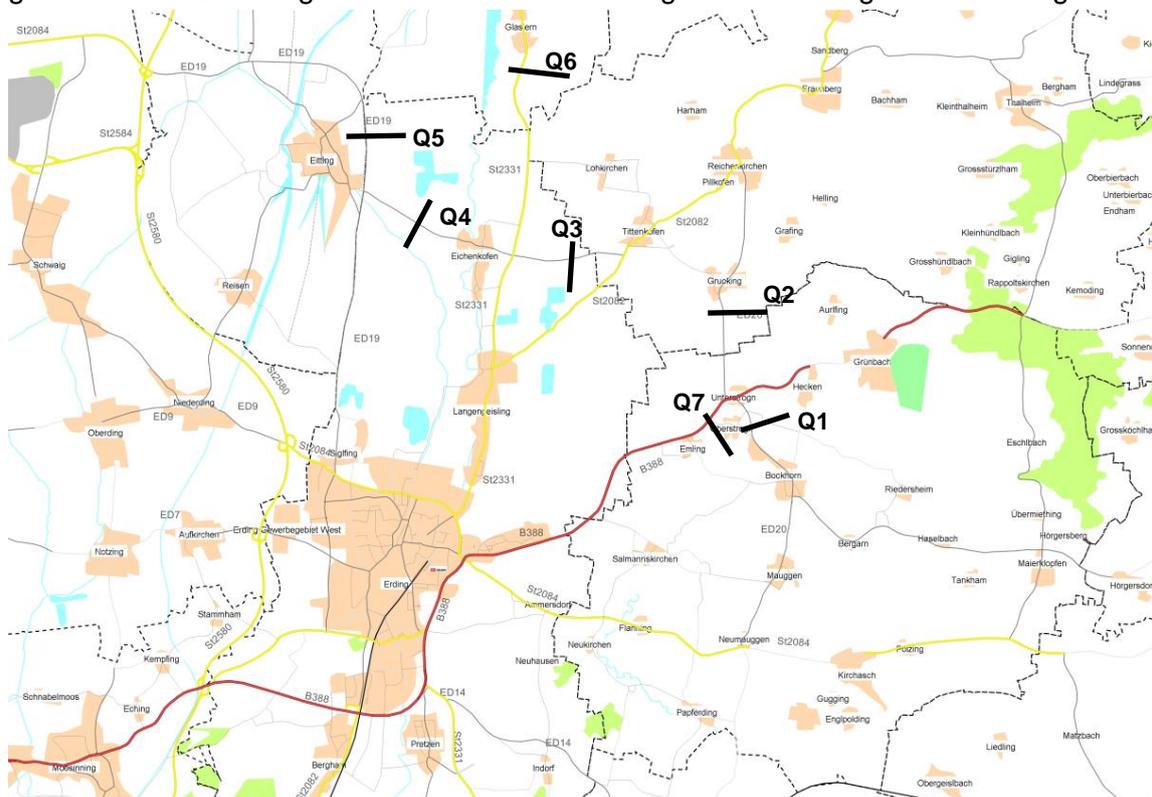


Abb. 84: Darstellung ausgewählter Straßenquerschnitte im Umland

- 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 ED 19 (bei Eichenkofen)
- Q5 - ED 19 (Umfahrung bei Eiting)
- Q6 - St 2331 (bei Glasern)
- Q7 - B 388 (bei Oberstrogn)

Die Umlegungsrechnungen 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. Die innerhalb der Stadt Erding betrachteten Straßenquerschnitte sind im Folgenden beschrieben:

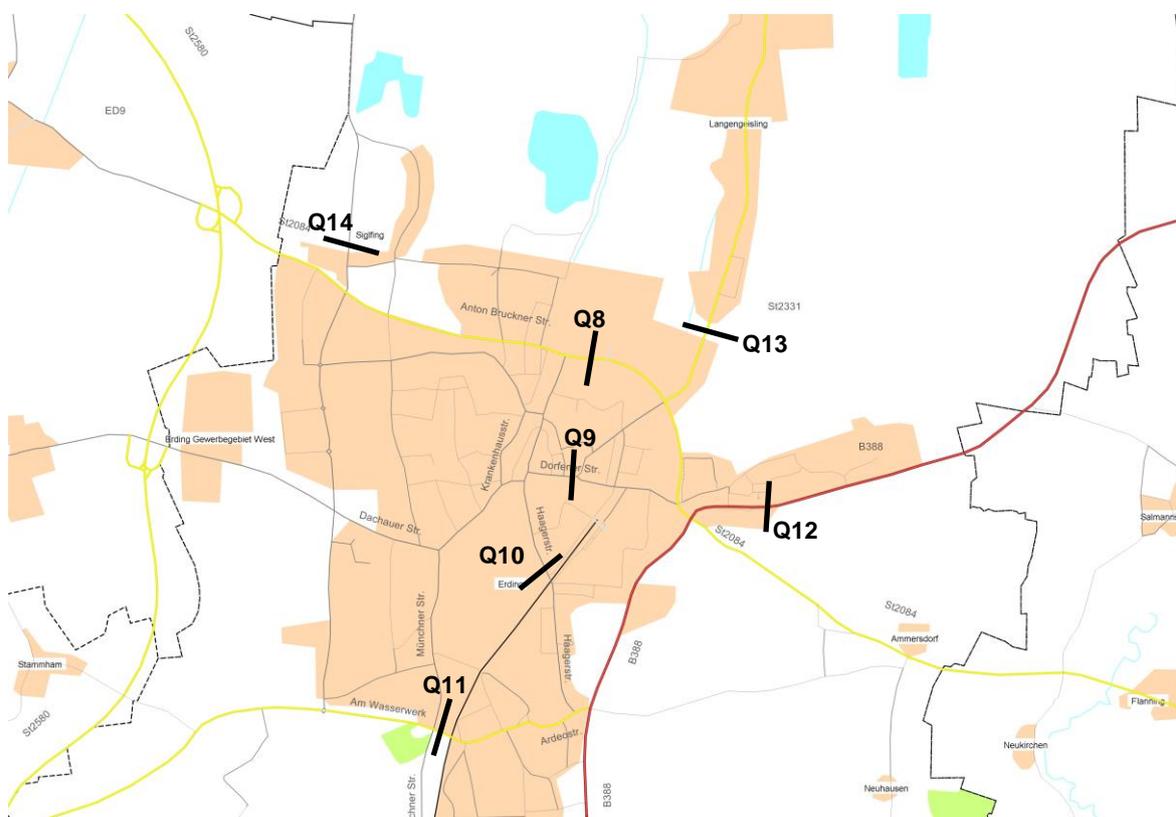


Abb. 85: Darstellung ausgewählter Straßenquerschnitte im Stadtgebiet

- 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 – ED 19 (Sigwolfstraße, Ortsteil Siglfing)

11.1 Wahltrasse Süd

11.1.1 Wahltrasse Süd ohne Ostumfahrung

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Verkehrsbelastungen für die Wahltrasse Süd₂ im Untersuchungsgebiet im Prognosejahr 2030 ohne Berücksichtigung der B 388 Ostumfahrung Erding.

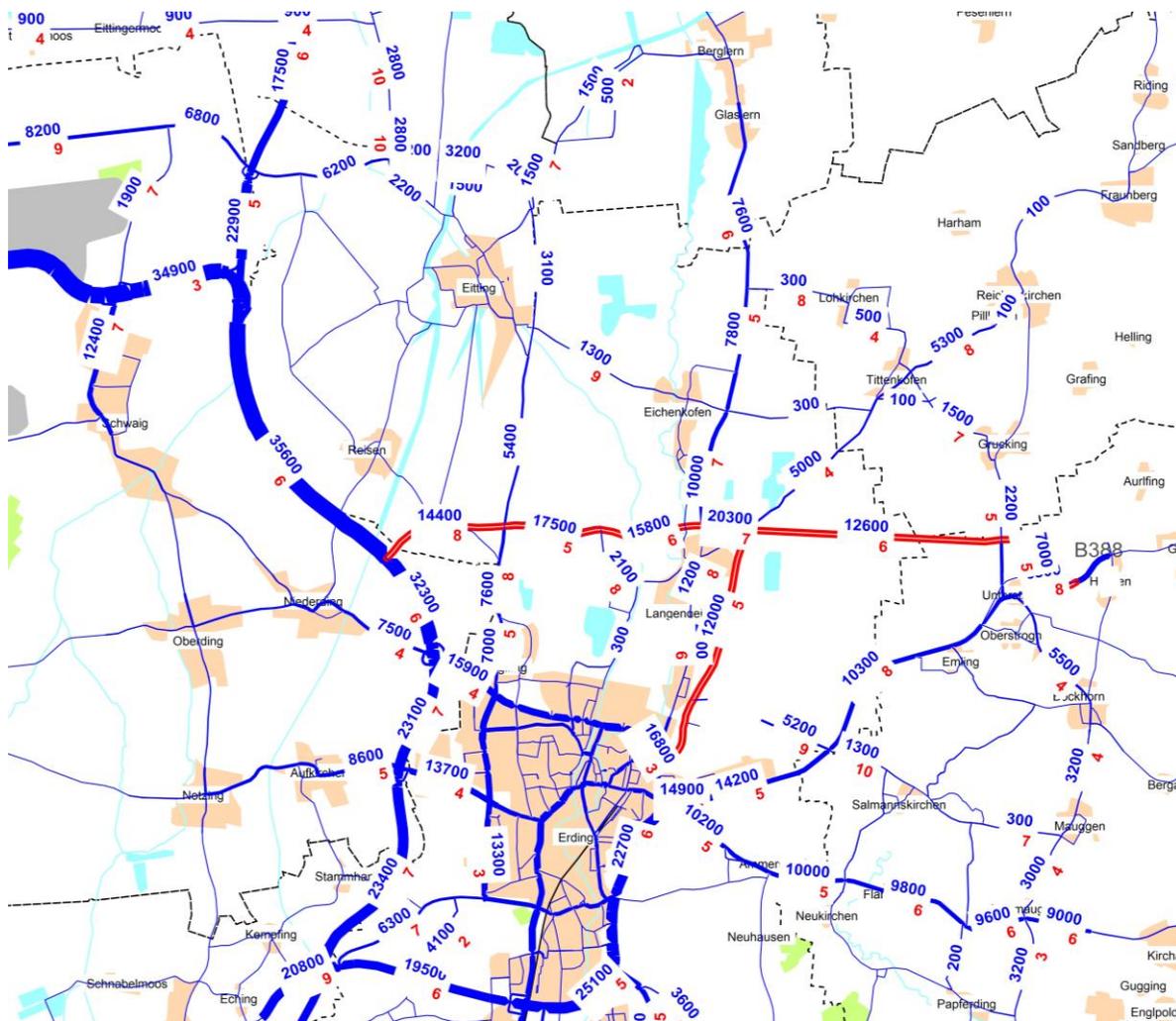


Abb. 86: Verkehrsbelastung 2030 in Kfz/24h, Wahltrasse Süd

Verkehrsbelastung ED 99

Demnach erhält die Wahltrasse Süd eine Prognosebelastung von ca. 7.000 Kfz/24h im Streckenabschnitt zwischen der Anbindung B 388 und ED 20. Zwischen den beiden Anschlüssen ED 20 und St 2082 steigt die Belastung auf der Wahltrasse Süd auf ca. 12.600 Kfz/24h.

Zwischen den beiden Verknüpfungspunkten St 2082/Nordanbindung und St 2331 wird die höchste Verkehrsbelastung mit ca. 20.300 Kfz/24h erreicht, welche durch die Unterbindung einer Weiterfahrt auf der St 2331 nach Langengeisling und Weiterleitung des ge-

Be- / Entlastung Umland Erding					
Straßenquerschnitt		Prognose Nullfall	Wahltrasse Süd	Be-/Entlastung zum	Be-/Entlastung zum
		2030	2030	Prognose-Nullfall 2030	Prognose-Nullfall 2030
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	%
Q1	ED20 bei Unterstrogn	3.800	5.500	1.700	44,7%
Q2	ED20 bei Grucking	3.100	2.200	-900	-29,0%
Q3	GVS 1	3.100	300	-2.800	-90,3%
Q4	GVS 2	5.100	1.300	-3.800	-74,5%
Q5	ED19 bei Eitting	5.800	3.100	-2.700	-46,6%
Q6	St 2331 bei Glaslern	6.000	7.600	1.600	26,7%
Q7	B 388 bei Oberstrogn	13.300	10.200	-3.100	-23,3%

Tab. 19: Be-/Entlastungen Umland Erding, Wahltrasse Süd

Im Zuge der „inoffiziellen“ Nordumfahrung finden auf der ED 20 bei Grucking und den Gemeindeverbindungsstraßen zwischen Tittenkofen, Eichenkofen bis zur ED 19 deutliche Belastungsabnahmen von knapp -30% bis etwa -90% statt. Auf der ED 19 bei Eitting reduziert sich die Kfz-Belastung um ca. -47% und auf der B 388 im Bereich Oberstrogn um knapp 25%.

Im Zuge der ED 20 durch Bockhorn findet im Bereich der Einmündung zur B 388 eine Belastungszunahme von + 45% auf etwa 5.500 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 knapp über +25% auf etwa 7.600 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 suchen.

Be-/Entlastungswirkungen Stadt Erding

Die hieraus resultierenden Be- und Entlastungen innerhalb der Stadt Erding sind in der nachfolgenden Abbildung in Form eines Differenzbelastungsplanes dargestellt. Anhand einer Tabelle werden darüber hinaus die maßgebenden Be- und Entlastungswirkungen an ausgewählten Straßenquerschnitten erläutert.

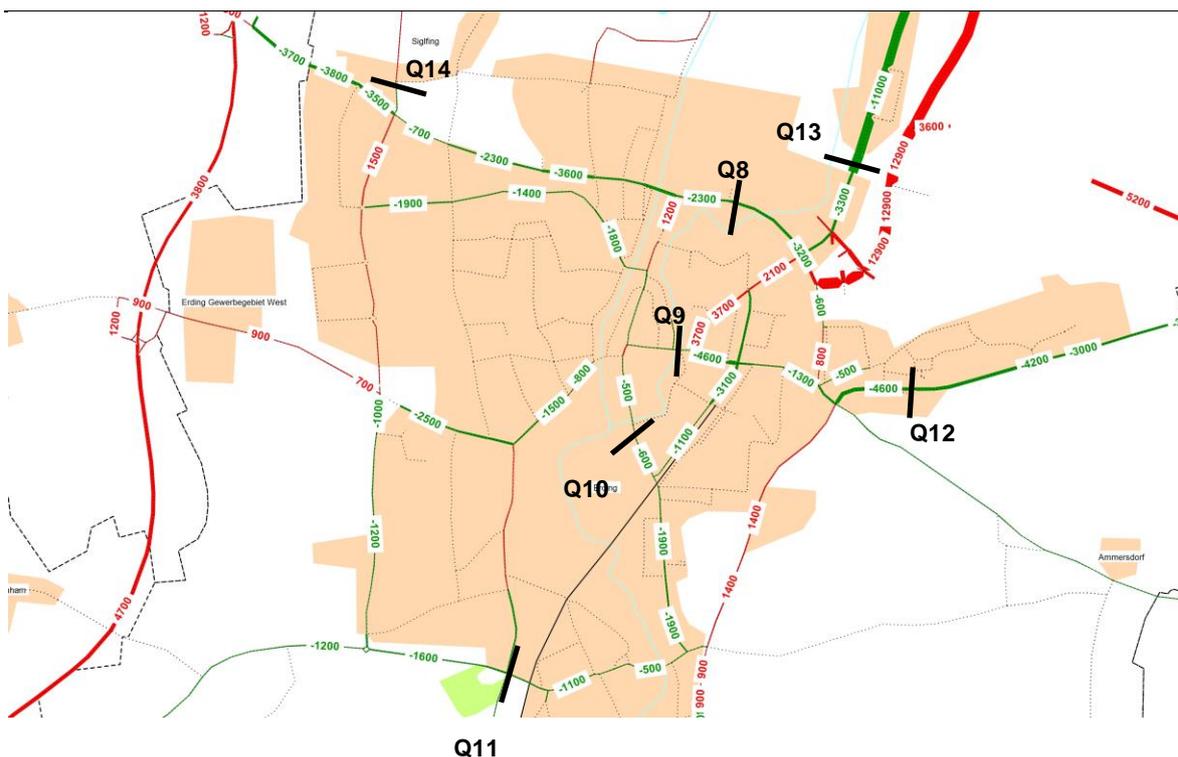


Abb. 88: Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Süd

Be- / Entlastung Stadt Erding					
Straßenquerschnitt		Prognose_Nullfall	Wahltrasse Süd 2030	Be-/Entlastung zum Prognose-Nullfall 2030	Be-/Entlastung zum Prognose-Nullfall 2030
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	%
Q8	Anton-Br.-Straße	20.200	17.900	-2.300	-11,4%
Q9	Dorfener Straße	15.000	14.100	-900	-6,0%
Q10	Haager Straße	7.200	6.500	-700	-9,7%
Q11	Bahnhofstraße	10.500	8.800	-1.700	-16,2%
Q12	B 388 (Williamsville)	18.400	14.200	-4.200	-22,8%
Q13	St 2331 (Langengeisling)	13.100	2.000	-11.100	-84,7%
Q14	ED 19 (Siglfing)	6.200	7.000	800	12,9%

Tab. 20: Be-/Entlastungen Stadt Erding, Wahltrasse Süd

Die in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßenzüge durch Erding werden in der Summe um ca. 6.000 Kfz/24h entlastet. Die prozentualen Entlastungswirkungen liegen im Mittel bei ca. -10% bis -15%.

Die geplante Nordanbindung von Erding, welche parallel zur Alten Römerstraße (St 2331) verläuft und mit der ED 99 verknüpft wird, führt zu einer deutlichen Reduzierung der Verkehrsbelastung durch Langengeisling um ca. -85%. Der in der Ortsdurchfahrt verbleibende Kfz-Verkehr ist ausschließlich noch der örtliche Ziel-/Quellverkehr von Langengeisling.

Im Zuge der bestehenden B 388 auf Höhe des Ortsteils Williamsville sind Belastungsabnahmen von 23% 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 erfährt eine Belastungszunahme um ca. 10%. Dies resultiert aus der Unterbrechung der Durchfahrtsmöglichkeit am Kronthaler Weiher zwischen der Johann-Sebastian-Bach-Straße und der Fehlbachstraße in Langengeisling, welche nun über die ED 19 auf die ED 99 und dann über den geplanten Anschluss ED 99 / Freizeitgelände Kronthaler Weiher nach Langengeisling fahren werden.

11.1.2 ~~Kombination Wahltrasse Süd mit Ostumfahrung (Variante 3)~~

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet im Prognosejahr 2030.

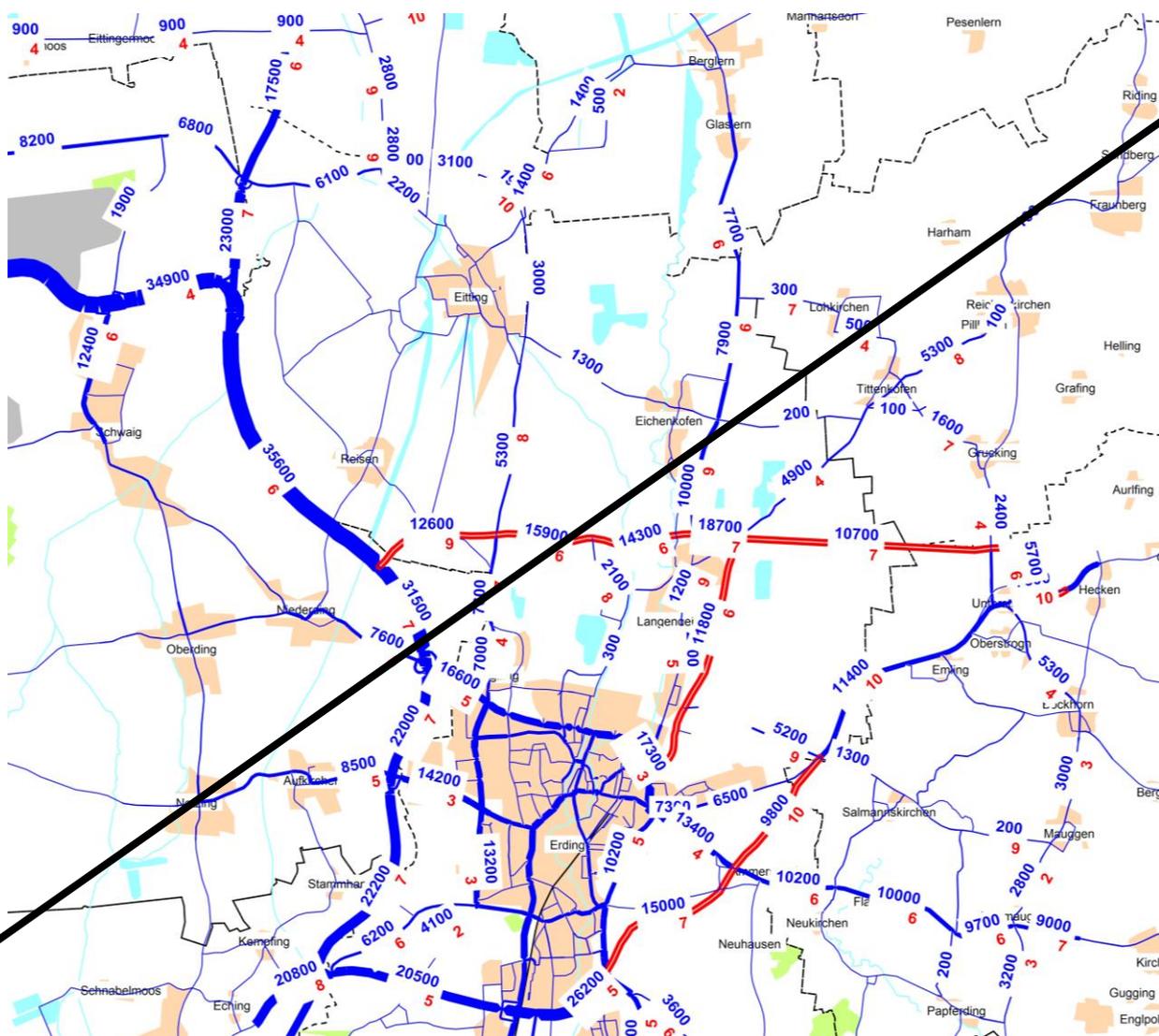


Abb. 89: ~~Verkehrsbelastung 2030 in Kfz/24h, Kombinationsfall Wahltrasse Süd~~

Verkehrsbelastung ED 99

Die Verkehrsbelastungen auf der Wahltrasse Süd sinken im Vergleich zum Planfall ohne Südostumfahrung Erding im Mittel um ca. 1.500 Kfz/24h.

Demnach erhält die Wahltrasse Süd eine Prognosebelastung von ca. 5.700 Kfz/24h im Streckenabschnitt zwischen der Anbindung B 388 und ED 20. Zwischen den beiden Anschlüssen ED 20 und St 2082 steigt die Belastung auf der Wahltrasse Süd auf ca. 10.700 Kfz/24h. Zwischen den beiden Verknüpfungspunkten St 2082/Nordanbindung und St 2331 wird die höchste Verkehrsbelastung mit 18.700 Kfz/24h erreicht. Bis zum Knotenpunkt mit der ED 19 weist die ED 99 im Streckenverlauf im Bereich der geplanten Anbindung Freizeitgelände Kronthaler Weiher eine Querschnittsbelastung von ca. 14.300 Kfz/24h bzw. 15.900 Kfz/24h auf. Weiter östlich von der ED 19 bis zum Anschluss FTO werden ca. 12.600 Kfz/24h erreicht.

Die geplante Nordanbindung der Stadt Erding zwischen der Anton Bruckner Straße und Nordumfahrung ist künftig mit ca. 11.800 Kfz/24h belastet.

Auf der Ostumfahrung Erding stellt sich im Kombinationsfall eine Prognosebelastung von ca. 9.800 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. 15.000 Kfz/24h an.

Aus den Ergebnissen der Verkehrsumlegung ist abzulesen, dass sich keine „Ringwirkung“ Ost- / Nordumfahrung von Erding einstellen wird. Die beiden Umgehungsstraßen ED 99 und Südostumfahrung stehen für gewisse Fahrtrouten in Konkurrenz zueinander.

Für die großräumige Durchgangsverkehrsbeziehung B 388 aus Richtung Taufkirchen, Dorfen zur FTO und weiter Richtung München mit ca. 1.300 Kfz/24h wählen im Kombinationsfall die schnellere Route über die Südostumfahrung. Umgekehrt zieht die Wahltrasse Süd einen gewissen Anteil von Ziel-/Quellverkehr nach Erding von der Südostumfahrung ab. Dies erklärt die Differenzbelastung auf den beiden Streckenabschnitten der Ostumfahrung Erding von ca. 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.

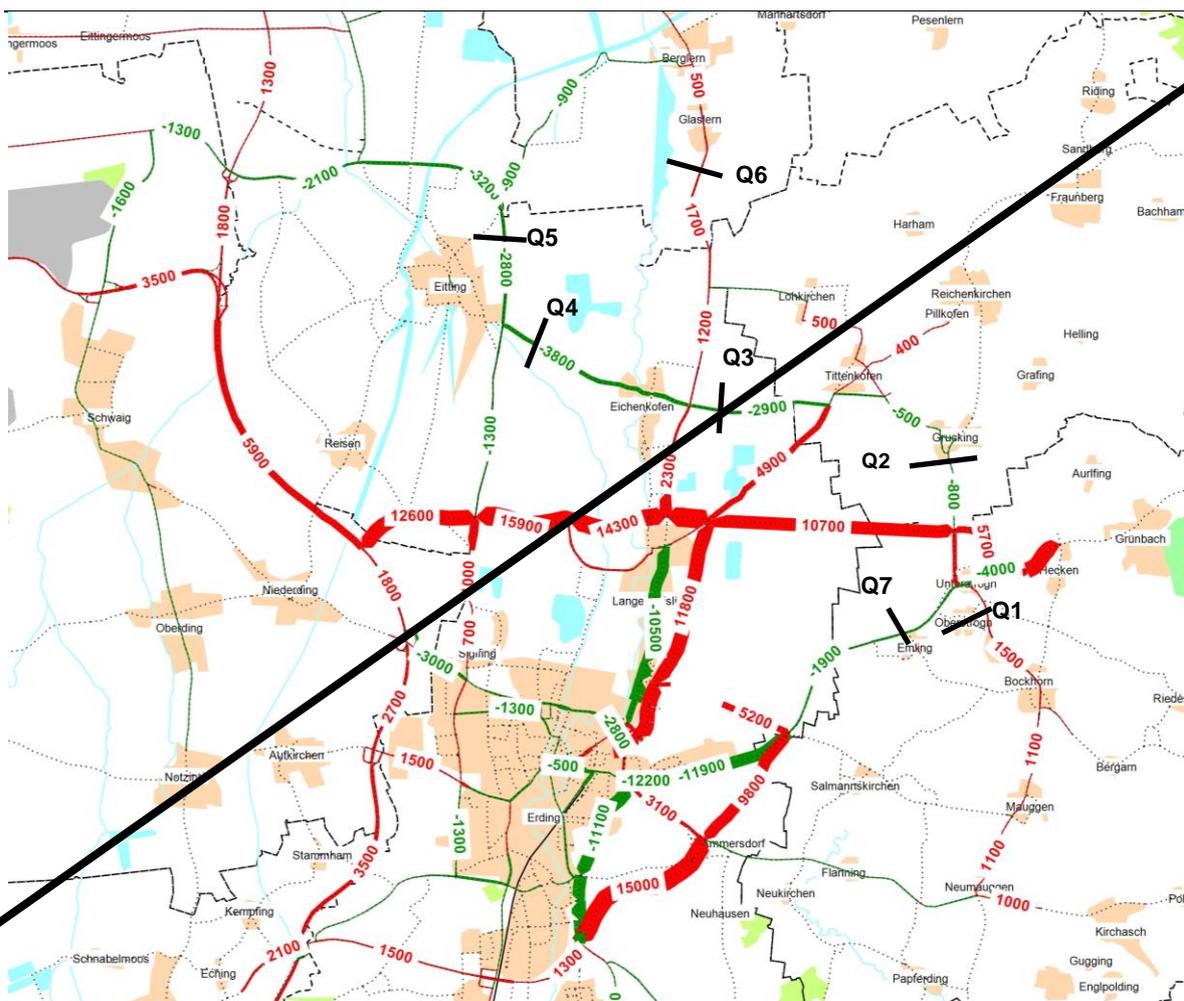


Abb. 90: Differenzbelastungsplan Umgebung Kombinationsfall Wahltrasse Süd

Be- / Entlastung Umland Erding					
Straßenquerschnitt		Prognose Nullfall 2030	Wahltrasse Kombi 2030	Be-/Entlastung zum Prognose-Nullfall 2030	Be-/Entlastung zum Prognose-Nullfall 2030
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	%
Q1	ED20 bei Unterstrogn	3.800	5.300	1.500	39,5%
Q2	ED20 bei Grucking	3.100	2.400	-700	-22,6%
Q3	GVS 1	3.100	200	-2.900	-93,5%
Q4	GVS 2	5.100	1.300	-3.800	-74,5%
Q5	ED19 bei Erding	5.800	3.000	-2.800	-48,3%
Q6	St 2331 bei Glaslern	6.000	7.700	1.700	28,3%
Q7	B 388 bei Oberstrogn	13.300	11.200	-2.100	-15,8%

Tab. 21: Be-/Entlastungen Umland Erding, Kombinationsfall Wahltrasse Süd

Die Be- /Entlastungswirkungen des Kombinationsfalles Wahltrasse Süd und Ostumfahrung Erding sind mit dem Planfall Wahltrasse Süd vergleichbar. Lediglich im Bereich der B-388 fällt aufgrund der verkehrsanziehenden Wirkung der Südostumfahrung die Verkehrsentslastung mit ca. -16% 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 wer-

den die maßgebenden Be- und Entlastungswirkungen an ausgewählten Straßenquerschnitten erläutert.

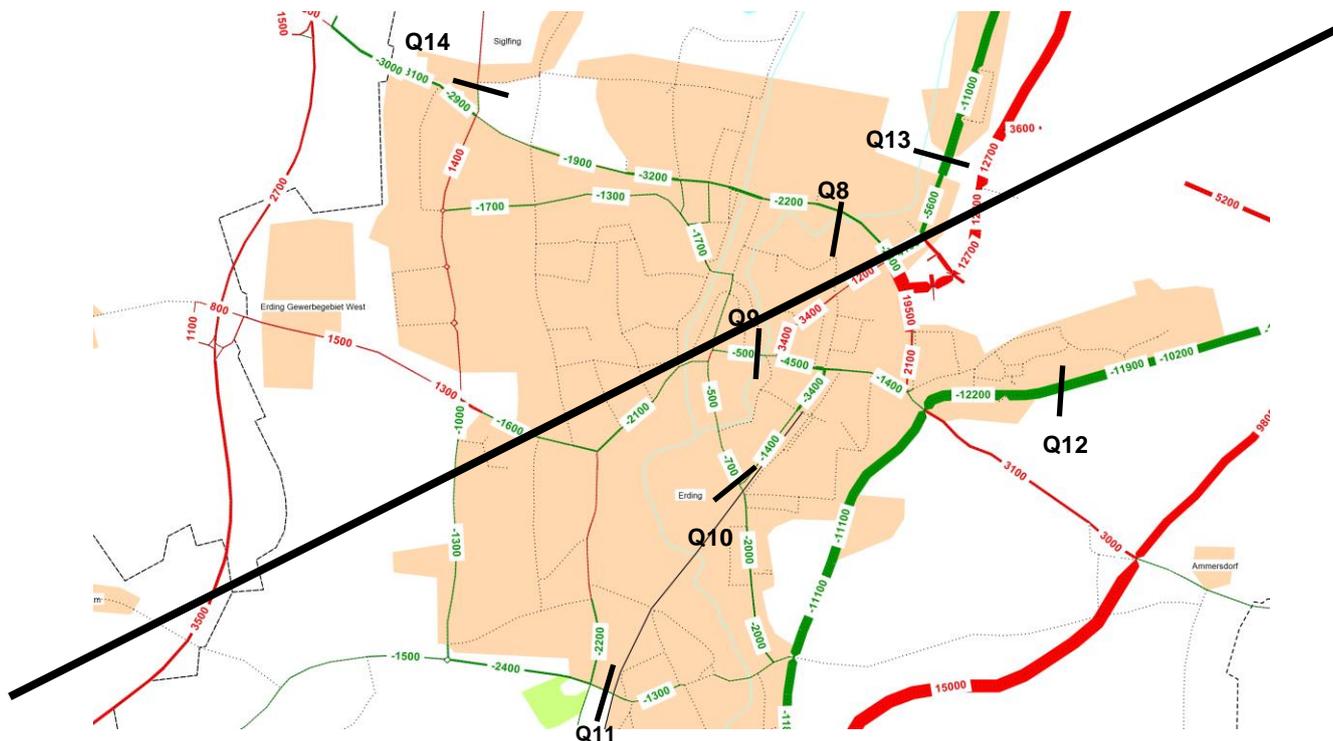


Abb. 91: Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Süd

Be- / Entlastung Stadt Erding					
Straßenquerschnitt		Prognose_Nullfall 2030	Wahltrasse Kombi	Be-/Entlastung zum	Be-/Entlastung zum
			2030	Prognose-Nullfall 2030	Prognose-Nullfall 2030
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	%
Q8	Anton-Br.-Straße	20.200	18.000	-2.200	-10,9%
Q9	Dorfener Straße	15.000	13.900	-1.100	-7,3%
Q10	Haager Straße	7.200	6.500	-700	-9,7%
Q11	Bahnhofstraße	10.500	9.200	-1.300	-12,4%
Q12	B 388 (Williamsville)	18.400	6.500	-11.900	-64,7%
Q13	St 2331 (Langengeisling)	13.100	2.100	-11.000	-84,0%
Q14	ED 19 (Siglfing)	6.200	7.000	800	12,9%

Tab. 22: Be-/Entlastungen Stadt Erding, Kombinationsfall Wahltrasse Süd

Der Kombinationsfall bewirkt in etwa die gleichen Entlastungen im städtischen Straßennetz von Erding wie der Planfall ohne Südostumfahrung. Durch die Südostumfahrung wird die B 388 im Bereich des Ortsteiles Williamsville mit ca. 65% deutlich entlastet.

11.2 Wahltrasse Mitte_3

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Verkehrsbelastungen für die Wahltrasse Mitte_3 im Untersuchungsgebiet im Prognosejahr 2030 ohne Berücksichtigung der B 388 Ostumfahrung Erding.

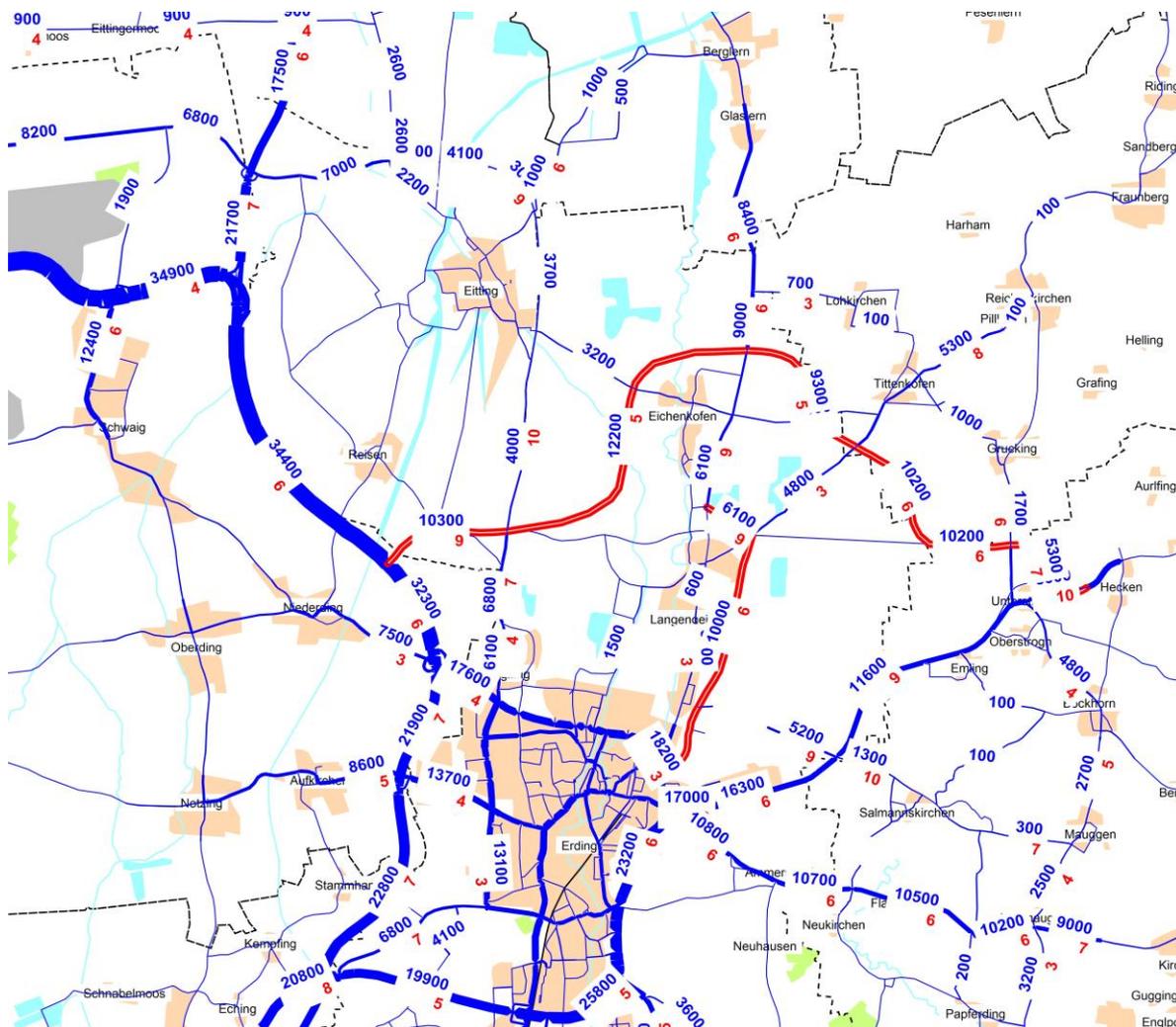


Abb. 92: Verkehrsbelastung 2030 in Kfz/24h, Wahltrasse Mitte 3

Verkehrsbelastung ED 99

Die Wahltrasse Mitte_3 erhält eine Prognosebelastung von ca. 5.300 Kfz/24h im Streckenabschnitt zwischen der Anbindung B 388 und Einmündung ED 20. Danach steigt die Querschnittsbelastung bis zum Verknüpfungspunkt mit der St 2082 auf ca. 10.200 Kfz/24h. Zwischen den Anschlüssen St 2082 und St 2331 beträgt die Verkehrsbelastung ca. 9.300 Kfz/24h und zwischen der St 2331 und ED 19 ca. 12.200 Kfz/24h. Auf dem letzten Teilstreckenabschnitt bis zur FTO sinkt die Querschnittsbelastung wieder ab auf ca. 10.300 Kfz/24h.

Die Querschnittsbelastung der Nordanbindung beträgt künftig ca. 10.000 Kfz/24h.

Die im Folgendem beschriebene Be- und Entlastung sind zum einem eine Folge des Neubaus der Nordumfahrung Erding und zum andere eine Folge der Berücksichtigung der geplanten Entwicklungen auf dem Fliegerhorstgelände sowie des Bebauungsplan Nr. 193 der Stadt Erding im vorliegenden Prognose-Planfall Mitte_3 ohne B 388 Ostumfahrung Erding.

Be-/Entlastungswirkungen Umland Erding

Die hieraus resultierenden Be- und Entlastungen im Erdinger Umland sind in der nachfolgenden Abbildung in Form eines Differenzbelastungsplanes dargestellt. Anhand einer Tabelle werden die maßgebenden Be- und Entlastungswirkungen an ausgewählten Straßenquerschnitten zudem erläutert.

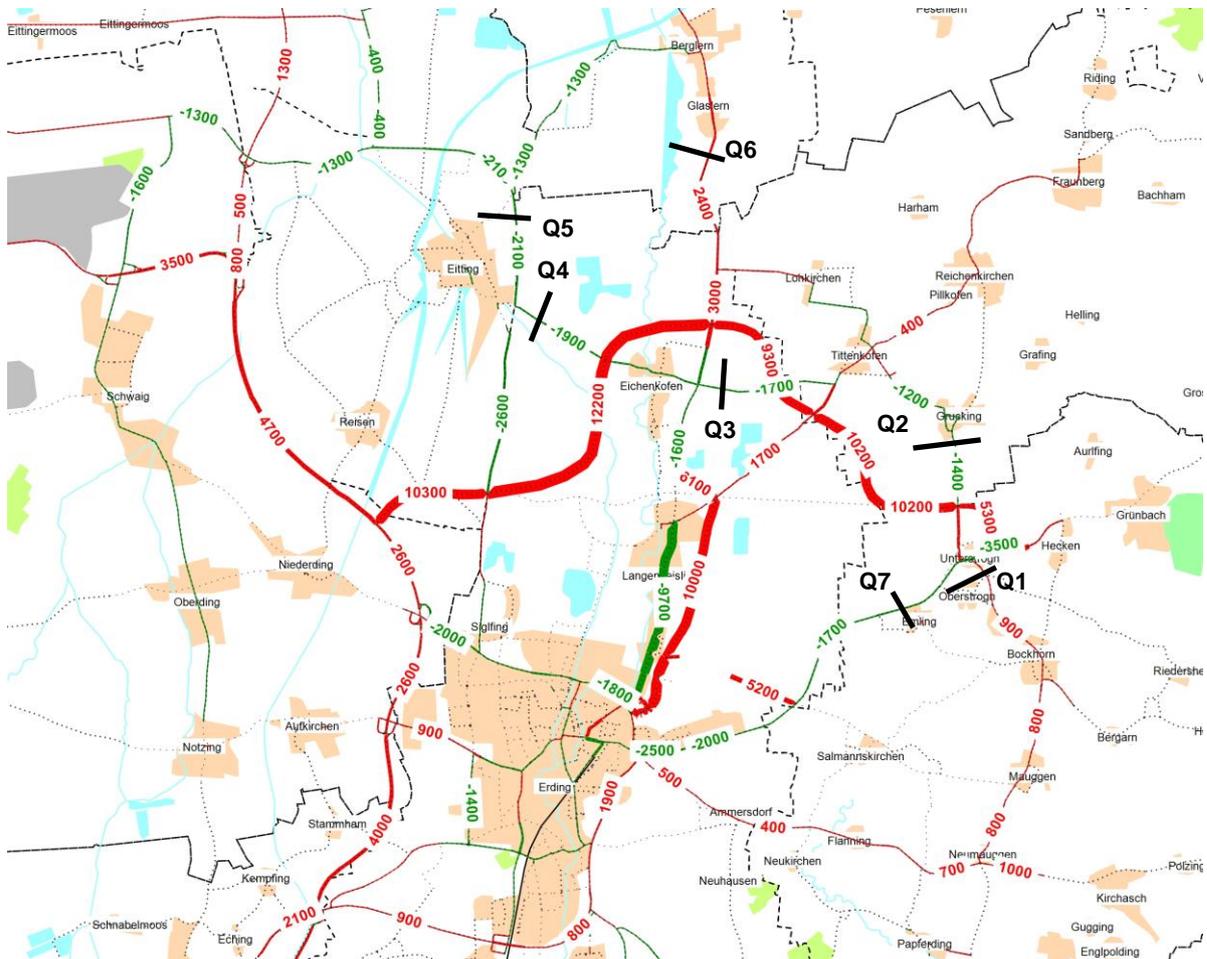


Abb. 93: Differenzbelastungsplan Umgebung, Wahltrasse Mitte 3

Be- / Entlastung Umland Erding					
Straßenquerschnitt		Prognose_Nullfall 2030	Wahltrasse Mitte-3 2030	Be-/Entlastung zum Prognose-Nullfall 2030	Be-/Entlastung zum Prognose-Nullfall 2030
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	%
Q1	ED20 bei Unterstrogn	3.800	4.800	1.000	26,3%
Q2	ED20 bei Grucking	3.100	1.700	-1.400	-45,2%
Q3	GVS 1	3.100	1.400	-1.700	-54,8%
Q4	GVS 2	5.100	3.200	-1.900	-37,3%
Q5	ED19 bei Eitting	5.800	3.700	-2.100	-36,2%
Q6	St 2331 bei Glaslern	6.000	8.400	2.400	40,0%
Q7	B 388 bei Oberstrogn	13.300	11.400	-1.900	-14,3%

Tab. 23: Be-/Entlastungen Umland Erding, Wahltrasse Mitte 3

Die Entlastungswirkungen im Zuge der „inoffiziellen“ Nordumfahrung ED 20 bei Grucking und der Gemeindeverbindungsstraßen zwischen Tittenkofen, Eichenkofen bis zur ED 19 weisen im Vergleich mit den Umlegungsergebnissen der Wahltrasse Süd mit im Mittel -50% eine geringere Verkehrsentslastungswirkung auf. Demgegenüber ist im Zuge der ED 20 durch Bockhorn im Bereich der Einmündung zur B 388 die Belastungszunahme von knapp +30% auf etwa 4.800 Kfz/24h geringer ausgeprägt wie bei der Wahltrasse Süd.

Aufgrund des geringeren Abstandes der Wahltrasse Mitte 3 zu Eitting bzw. Glaslern/Berglern wird im Vergleich zur Wahltrasse Süd eine geringere Entlastungswirkung auf der ED 19 bei Eitting mit -36% bzw. im Gegenzug auf der St 2331 bei Glaslern eine stärkere Zunahme der Querschnittsbelastung um ca. 40% auf etwa 8.400 Kfz/24h erwartet.

Die B 388 bei Oberstrogn wird um knapp -14% entlastet, und sie 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 3 niedriger aus.

Be-/Entlastungswirkungen Stadt Erding

Die hieraus resultierenden Be- und Entlastungen innerhalb der Stadt Erding sind in der nachfolgenden Abbildung in Form eines Differenzbelastungsplanes dargestellt. Anhand einer Tabelle werden außerdem die maßgebenden Be- und Entlastungswirkungen an ausgewählten Straßenquerschnitten wiederum erläutert.

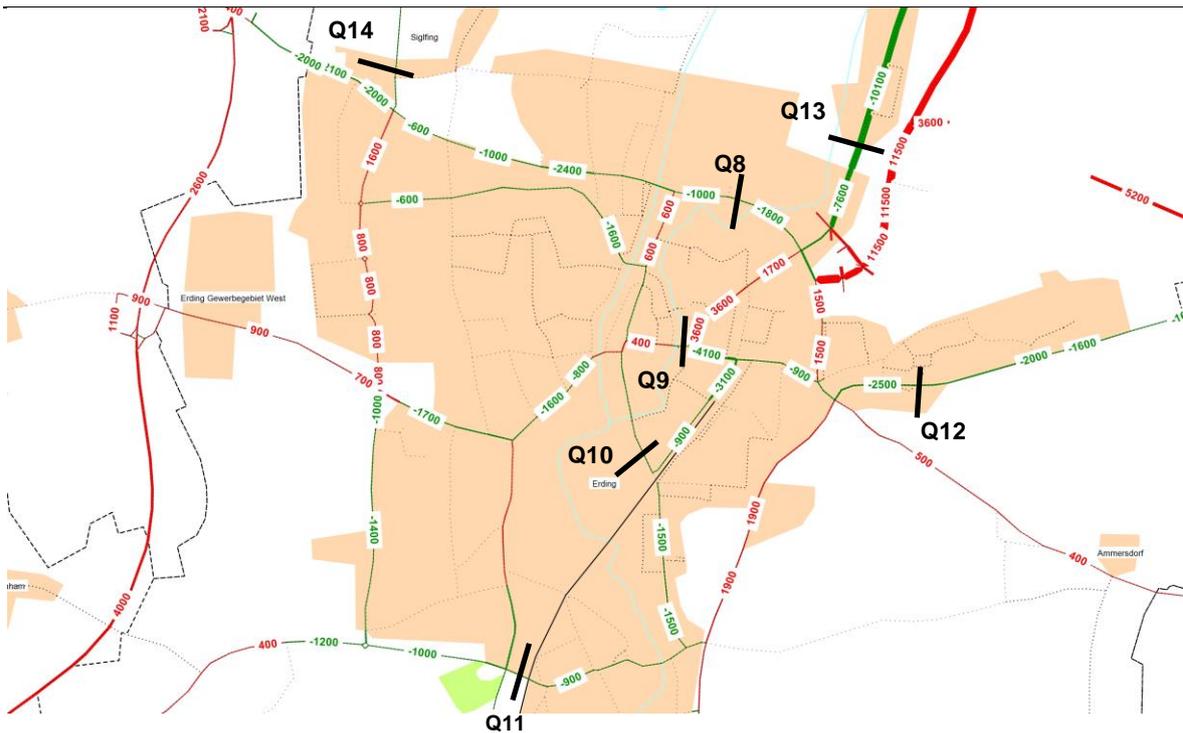


Abb. 94: Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Mitte 3

Be- / Entlastung Stadt Erding					
Straßenquerschnitt		Prognose Nullfall 2030	Wahltrasse Mitte-3 2030	Be-/Entlastung zum Prognose-Nullfall 2030	Be-/Entlastung zum Prognose-Nullfall 2030
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	%
Q8	Anton-Br.-Straße	20.200	19.200	-1.000	-5,0%
Q9	Dorfener Straße	15.000	14.500	-500	-3,3%
Q10	Haager Straße	7.200	6.900	-300	-4,2%
Q11	Bahnhofstraße	10.500	8.900	-1.600	-15,2%
Q12	B 388 (Williamsville)	18.400	16.300	-2.100	-11,4%
Q13	St 2331 (Langengeisling)	13.100	2.900	-10.200	-77,9%
Q14	ED 19 (Siglfing)	6.200	6.100	-100	-1,6%

Tab. 24: Be-/Entlastungen Stadt Erding, Wahltrasse Mitte 3

Die in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßenzüge durch Erding werden insgesamt um ca. 3.500 Kfz/24h entlastet. Diese Entlastung liegt damit im Vergleich zur Wahltrasse Süd um ca. 2.000 bis 2.500 Kfz/24h niedriger. Die prozentualen Entlastungswirkungen liegen zwischen knapp 5% bis maximal 15%.

Durch die neue Nordanbindung von Erding, welche zunächst parallel zur Alten Römer Straße (St 2331) verläuft und dann wieder in die St 2331 einmündet, reduziert sich die Verkehrsbelastung durch Langengeisling um knapp ca. –80%. Der in der Ortsdurchfahrt verbleibende Kfz-Verkehr ist ausschließlich der örtliche Ziel-/Quellverkehr von Langengeisling. Die gegenüber der Wahltrasse Süd geringere Querschnittsbelastung der Nordanbindung resultiert ist darin begründet, dass der Ziel-/Quellverkehr von Erding mit Zielrichtung FTO im Westen aufgrund der umwegigen Verkehrsführung über die Nordanbindung zur ED 99 vorzugsweise die kürzere Route über die Anton-Bruckner-Straße wählt. Aus diesem Grund fällt die Entlastungswirkung der Anton-Bruckner-Straße bei der Wahltrasse Mitte_3 geringer aus.

Im Zuge der bestehenden B 388 auf Höhe des Ortsteils Williamsville fällt die Belastungsreduzierung von knapp über -10% im Vergleich zur Wahltrasse Süd deutlich geringer aus.

Im Gegensatz zur Wahltrasse Süd ist auf der ED 19 im Ortsbereich Siglfing keine Belastungsänderung bzw. Belastungszunahme festzustellen, da der Anschluss Freizeitgelände Kronthaler Weiher nicht realisiert werden kann und daher weiterhin die kürzere Fahrtroute durch das Freizeitgelände Kronthaler Weiher Richtung Langengeisling genutzt wird.

11.3 — Fliegerhorsttrassen

~~Die verkehrliche Beurteilung der Fliegerhorsttrassen wurde im Jahr 2012 durchgeführt, so daß ein Abgleich mit dem Kurzak-Gutachten zur FTO sowie die Hochrechnung von 2025 auf 2030 des allgemeinen Kfz-Verkehrs nicht enthalten sind. Daher wird aus fachlicher Sicht ein direkter Vergleich der Straßenquerschnittsbelastungen (Q1 bis Q14) auf Basis der Prognose-Nullfallbelastungen 2030 vermieden.~~

~~Es ist jedoch unstrittig, dass die Verkehrswirksamkeit der Fliegerhorsttrassen aufgrund der teilweise identischen Trassenlage wie die Wahltrasse_Süd nicht wesentlich schlechter ausfällt.~~

~~Vielmehr sind weitere verkehrliche Aspekte maßgebend, welche sich im Wesentlichen aus der Trassenführung im Fliegerhorstgelände selbst sowie den Verknüpfungspunkten mit der Erschließungsstraße Kreuzungsbahnhof und Anschluss an die B 388 in Höhe Salmannskirchen ergeben.~~

~~Eine vorab durchgeführte Prüfung hat ergeben, dass die beiden Fliegerhorsttrassen eine identische Verkehrsbelastung im Verkehrsmodell Erding aufweisen. Insofern können beide Varianten modelltechnisch zu einer Variante zusammengefasst werden.~~

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

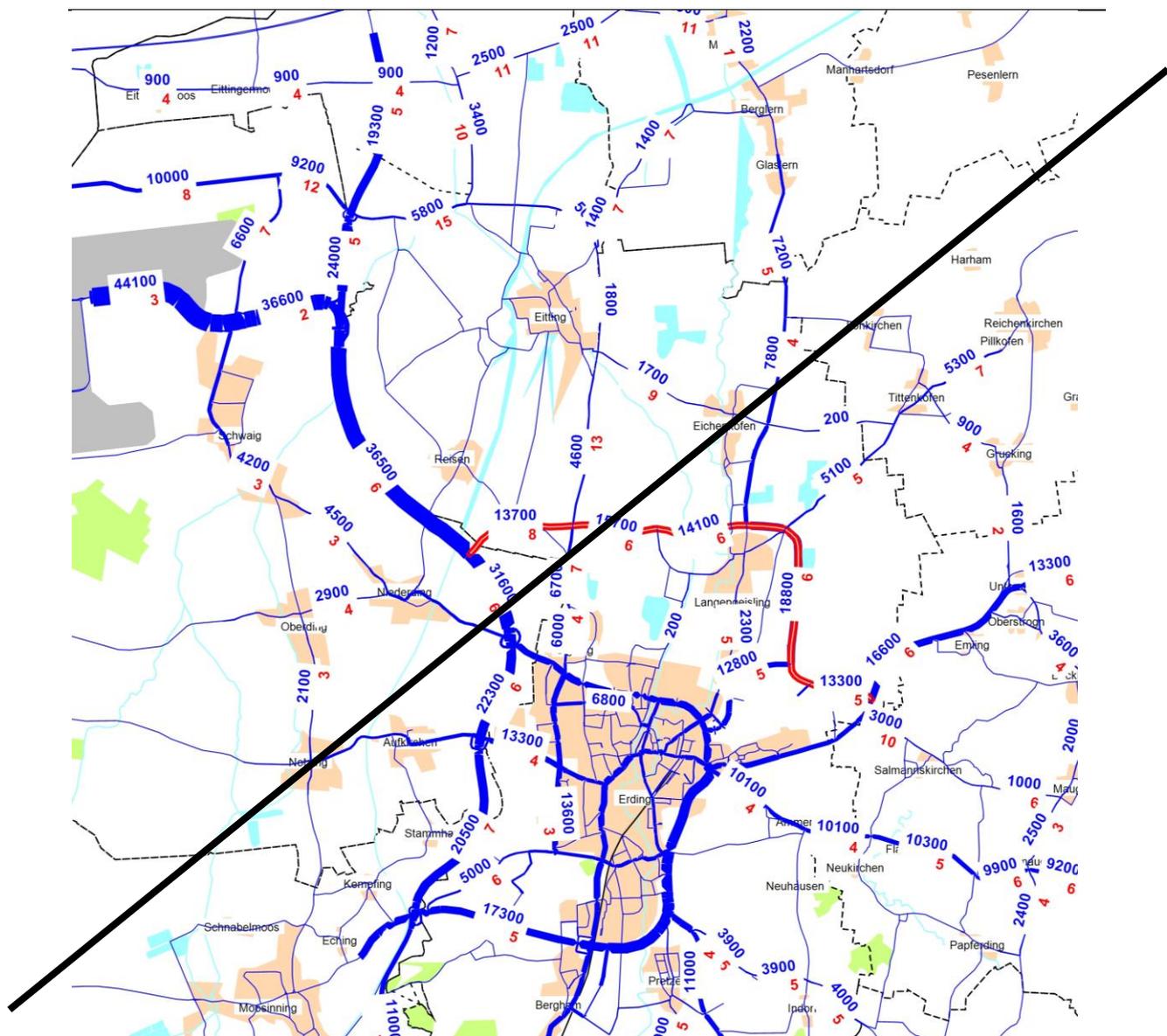


Abb. 95: Verkehrsbelastung Wahltrasse Flieg 2 (Kfz/24h, Prognose 2025)

Verkehrsbelastung ED 99

Wie das Belastungsbild zeigt weist die ED 99 durchgehend hohe Querschnittsbelastungen auf, welche im Mittel ca. 1.000 bis 1.500 Kfz/24h geringer gegenüber der Wahltrasse_Süd im Streckenabschnitt zwischen AS FTO und St 2082 ausfallen. Dieser Differenzbetrag ist in erster Linie der Kfz-Verkehr auf der B 388 aus Richtung Taufkirchen (Vils), welcher aufgrund der umwegigen Verkehrsführung der ED 99 den direkten Weg durch die Stadt Erding und weiter in Richtung FTO benutzt. Dadurch fällt die Entlastungswirkung gegenüber der Wahltrasse_Süd etwas geringer aus.

Im Gegensatz hierzu wird Bockhorn durch die ED 99 nicht weiter belastet, da der Kfz-Verkehr direkt über die Gemeindestraße bei Salmanskirchen zur künftigen Anbindung

~~der ED 99 an die B 388 fährt. Dadurch steigt die Verkehrsbelastung bei Salmannskirchen um ca. 130% auf insgesamt 3.000 Kfz/24h.~~

~~Zusammenfassend werden die Fliegerhorststrassen aus folgenden Gründen nicht weiter verfolgt:~~

- ~~• Geringere Verkehrswirksamkeit der ED 99 und damit verbunden eine geringere Verkehrsentlastungen im Stadtgebiet Erding (z.B. Anton-Bruckner-Straße)~~
- ~~• Überproportionale Verkehrszunahme auf der Gemeindeverbindungsstraße durch Salmannskirchen (Verkehrszunahme +130 %, +1.700 Kfz/24h), welche hierfür nicht ausgelegt ist~~
- ~~• Keine Entlastung der B 388 bei Unterstrogn im Vergleich zur Wahltrasse Süd (ebenfalls in der Gemeinde Bockhorn)~~
- ~~• Neubau eines weiteren Knotenpunktes auf dem Fliegerhorstgelände
→ hohes Verkehrsaufkommen von 45.000 Kfz/24 h (aller Knotenpunktszufahrten)
→ vierspurige Ausbildung ED 99 oder teilplanfreie Lösung erforderlich~~
- ~~• Gefahr einer Schleichverkehrsausbildung von der B 388 aus Richtung Taufkirchen a.d.Vils zur Anton-Bruckner-Straße Richtung Erding West und FTO (umwegige Verkehrsführung über die ED 99)~~

12 Gesamtzusammenfassung Prognose 2030 (ohne B 388 Ostumfahrung Erding)

Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsgutachtens zur geplanten Nordumfahrung ED 99 für das Prognosejahr 2030 wurden folgende Wahltrassenvarianten detailliert geprüft:

- Wahltrasse Süd (mit Nordanbindung, ohne B 388 Ostumfahrung Erding)
- Kombinationsfall Wahltrasse Süd und Südostumfahrung Erding
- Wahltrasse Mitte_3 (mit Nordanbindung, ohne B 388 Ostumfahrung Erding)

Die verkehrliche Beurteilung / Bewertung der Umgehungsvarianten wurde hinsichtlich der künftigen Querschnittsbelastung sowie der hieraus resultierenden Be- / Entlastungswirkungen auf dem vorhandenen Straßennetz vorgenommen. Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht der verkehrlichen Untersuchungsergebnisse:

Straßenquerschnitt		Wahltrasse-Süd 2030		Wahltrasse- Kombinationsfall 2030		Wahltrasse Mitte 3 2030	
		Kfz/24h	%	Kfz/24h	%	Kfz/24h	%
Q1	ED20 bei Unterstroggn	1.700	44,7%	4.500	39,5%	1.000	26,3%
Q2	ED20 bei Grucking	-900	-29,0%	-700	-22,6%	-1.400	-45,2%
Q3	GVS 1	-2.800	-90,3%	-2.900	-93,5%	-1.700	-54,8%
Q4	GVS 2	-3.800	-74,5%	-3.800	-74,5%	-1.900	-37,3%
Q5	ED19 bei Eitting	-2.700	-46,6%	-2.800	-48,3%	-2.100	-36,2%
Q6	St 2331 bei Glaslern	1.600	26,7%	1.700	28,3%	2.400	40,0%
Q7	B 388 bei Oberstroggn	-3.100	-23,3%	-2.100	-15,8%	-1.900	-14,3%
Q8	Anton-Br.-Straße	-2.300	-11,4%	-2.200	-10,9%	-1.000	-5,0%
Q9	Dorfener Straße	-900	-6,0%	-1.100	-7,3%	-500	-3,3%
Q10	Haager Straße	-700	-9,7%	-700	-9,7%	-300	-4,2%
Q11	Bahnhofstraße	-1.700	-16,2%	-1.300	-12,4%	-1.600	-15,2%
Q12	B 388 (Williamsville)	-4.200	-22,8%	-11.900	-64,7%	-2.100	-11,4%
Q13	St 2331 (Langengeisling)	-11.100	-84,7%	-11.000	-84,0%	-10.200	-77,9%
Q14	ED 19 (Siglfing)	800	12,9%	800	12,9%	-100	-1,6%

Tab. 25: Übersicht der Untersuchungsergebnisse Wahltrassenvarianten ED 99

Die Wahltrasse Süd weist bezogen auf das Prognosejahr 2030 im Vergleich zur Wahltrasse Mitte_3 ohne Berücksichtigung einer Südostumfahrung die höchste Verkehrswirksamkeit auf. Die prognostizierten Verkehrsbelastungen liegen hier im Mittel deutlich über 10.000 Kfz/24h. Im Vergleich dazu hat die Wahltrasse Mitte_3 im Mittel über die Gesamtstrecke betrachtet mit im Mittel ca. 10.000 Kfz/24h eine deutlich geringere Verkehrsauslastung im Prognosejahr 2030.

In Bezug auf die Entlastung der im Umland befindlichen Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen insbesondere im Bereich Tittenkofen, Eichenkofen bewirkt die Wahltrasse Süd die höchsten Entlastungen.

Im Bereich der ED 20 Bockhorn sind in allen Varianten Belastungszunahmen festzustellen, wobei hier die Wahltrasse Süd aufgrund ihrer hohen Verkehrswirksamkeit bzw. Anziehungskraft die größte Belastungszunahme verursacht.

Im Bereich Glaslern, Berglern weist die Variante Süd aufgrund der anziehenden verkehrlichen Wirkung im Bereich der Verknüpfungspunkte mit der St 2331 bzw. St 2082 Verkehrszunahmen auf, wobei die höchste Verkehrszunahme die Variante Mitte_3 aufweist.

Im Stadtgebiet Erding sind in Bezug auf die Entlastungswirkungen der in Ost-West-Richtung verlaufenden innerstädtischen Straßenzüge (Q8-Q10), die Entlastungen infolge der Wahltrasse Süd nahezu doppelt so hoch wie bei der Wahltrasse Mitte_3. Darüber hinaus erfährt auch die B 388 im Streckenabschnitt von Williamsville eine deutliche höhere Verkehrsentslastung durch die Wahltrasse Süd als durch die Wahltrasse Mitte_3.

Der Ortsteil Langengeisling wird durch die geplante Nordanbindung bei beiden Varianten deutlich entlastet, wobei auch hier die Wahltrasse Süd am besten abschneidet.

Lediglich der Ortsteil Siglfing wird bei der Wahltrasse Mitte_3 nicht zusätzlich belastet. Die Ursache hierfür liegt in der fehlenden Anbindungsmöglichkeit des Freizeitgeländes Kronthaler Weiher an die Nordumfahrung ED 99, sodass hier der örtliche Ziel-/Quellverkehr Richtung Langengeisling weiterhin die innerstädtische Verbindungsstraße durch das Freizeitgelände benutzt.

~~Aus den Ergebnissen der Verkehrsumlegung ist abzulesen, dass sich keine „Ringwirkung“ Ost- / Nordumfahrung von Erding einstellen wird. Die beiden Umgehungsstraßen ED 99 und Südostumfahrung stehen für gewisse Fahrtrouten in Konkurrenz zueinander.~~

~~Für die großräumige Durchgangsverkehrsbeziehung B 388 aus Richtung Taufkirchen, Dorfen zur FTO und weiter Richtung München mit ca. 1.300 Kfz/24h wählen im Kombinationsfall die schnellere Route über die Südostumfahrung. Umgekehrt zieht die Wahltrasse Süd einen gewissen Anteil von Ziel-/Quellverkehr nach Erding von der Südostumfahrung ab. Dies erklärt die Differenzbelastung auf den beiden Streckenabschnitten der Ostumfahrung Erding von ca. 5.000 Kfz/24h.~~

Fazit:

Basierend auf den verkehrlichen Untersuchungsergebnissen ist der Wahltrasse Süd aus folgenden Gründen der Vorzug zu geben:

- Höchste Verkehrswirksamkeit
- Höchste Entlastungswirkung im Stadtgebiet Erding und Umland
- Gewährleistung einer verkehrlichen Anbindungsmöglichkeit des Freizeitgeländes Kronthaler Weiher
 - Entlastung des Wohngebietes Johann-Sebastian-Bach-Straße vom Kfz-Verkehr, insbesondere vom Kieslastverkehr
- Deutliche Entlastung der B 388 im Bereich Unterstrogn
 - deutliche Verbesserung der Kapazität und Verkehrssicherheit im Bereich der Einmündungen ED 20

-
- Optimale Verknüpfungsbedingungen mit der geplanten Nordanbindung
 - Voraussetzung für eine optimale Erschließung des Kreuzungsbahnhofes (P+R-Anlage) und der Entwicklungsflächen im Fliegerhorstgelände
 - Voraussetzung für die Erreichung der höchsten Entlastungswirkungen im Innenstadtbereich, insbesondere der Anton-Bruckner-Straße

Teil IV – Fortschreibung Verkehrsprognose 2030 (mit B 388 Ostumfahrung Erding)

13 Fortschreibung Verkehrsprognose 2030 (mit B 388 Ostumfahrung Erding)

13.1 Allgemein

Zum Zeitpunkt der Einreichung der 1. Tektur liegt der Beginn der Verkehrsuntersuchungen zur Nordumfahrung Erding mehr als 10 Jahre zurück. Für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens wird aktuell der Prognosehorizont 2030 zugrunde gelegt bzw. verlangt.

Wie schon in Ziffer 0.2 beschrieben, wird die B 388 Ostumfahrung Erding als Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs in allen Umlegungsberechnungen zugrunde gelegt und die geplanten strukturellen Entwicklungen im Fliegerhorstgelände (Gewerbe, Technologiezentrum) sowie der Bebauungsplan 193 „Kreuzungsbahnhof“ nun bereits im Prognose-Nullfall 2030 implementiert. In der Planfeststellungsunterlage (Stand Juli 2014) waren diese strukturellen Entwicklungen bisher nur in den Planfallberechnungen berücksichtigt.

Des Weiteren werden im Rahmen der Fortschreibung des Gutachters zur Tektur die Fliegerhorststrasse im gleichen Tiefgang und Umfang untersucht wie die Wahlstrasse Süd.

Aus v.g. Gründen ist daher eine Aktualisierung bzw. Fortschreibung der bisherigen Verkehrsuntersuchung mit Prognosehorizont 2030 zwingend erforderlich.

Wie schon im Verkehrsgutachten der Planfeststellung (Stand Juli 2014) berücksichtigt sind noch einmal alle baulichen Maßnahmen und strukturellen Entwicklungen, welche in der nun aktuellen Fortschreibung des Verkehrsgutachtens (Stand August 2019) enthalten bzw. berücksichtigt sind, aufgelistet.

13.1.1 Geplante Straßenbauvorhaben

- Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans (Vordringlicher Bedarf)
- Maßnahmen des Staatsstraßenausbauplans (1. Dringlichkeit)
- Maßnahmen im Kreisstraßennetz (Angaben der Landkreise)

Folgende wichtige Bauvorhaben sind im Prognose-Nullfall sowie in dem vorliegenden Prognose-Planfälle 2030 enthalten:

- Fertigstellung der kompletten A 94
- Bau einer Direktrampe am AK Neufahrn für die Relation A 92 Ost – A 9 Süd
- 8-streifiger Ausbau der A 99 (AK M-Nord – AS Haar)
- B 301 Nord-Ostumfahrung Freising
- B 301 Umfahrung von Au i.d. Hallertau

- Neubau der B 388a zwischen B 388 und FS 44
- B 388 Ortsumfahrung Moosinning
- B 388 Ostumfahrung Erding (ohne Anschluss Taufkirchener Straße)
- B 388 Ortsumfahrung Grünbach
- B 388 Ortsumfahrung Taufkirchen / Vils
- B 388 Ortsumfahrung Eichenried und Moosinningen
- 4-streifiger Ausbau der Erdinger Allee (St 2584)
- 4-streifiger Ausbau der St 2580 (FTO) zwischen St 2584 und St 2084
- 3-streifiger Ausbau der ST 2580 (FTO) zwischen B 388 und St 2084
- FS 44 neu Westtangente Freising
- FS 15 Westtangente Moosburg an der Isar
- Verlegung der St 2342 bei Oberschleißheim (AD Feldmoching – B 471)
- Teilplanfreier Ausbau der Verknüpfung B 388 / St 2082

13.1.2 Prognose Allgemeiner Kfz-Verkehr

Die Fortschreibung der Verkehrsprognose bis zum Prognosejahr 2030 für den allgemeinen Kfz-Verkehr basiert auf folgenden Grundlagen

- Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2031 (Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, November 2012)
- Plausibilitätsprüfung/Abgleich mit dem Verkehrsgutachten St 2580 Flughafentangente Ost (Büro Kurzak, Stand 15. November 2013)
- Strukturelle Entwicklungen in der Stadt Erding und Umlandgemeinden (Angaben zu Flächennutzungs- und Bebauungsplänen der Gemeinden):
 - Entwicklung Fliegerhorstgelände mit Neubau einer Nordanbindung zwischen der Anton-Bruckner-Straße und der ED 99
 - Bebauungsplan Nr. 193 „Kreuzungsbahnhof“ mit Neubau ZOB und P+R-Anlage (ca. 700 Pkw-Stellplätze)
Aufgrund der geplanten P+R-Anlage wurde eine Modal Split Verschiebung von 2% zugunsten des MIV angenommen
 - Bebauungsplan „Freizeitgelände Kronthaler Weiher“
Die Realisierung der Anbindung Freizeitgelände Kronthaler Weiher an die geplante Nordumfahrung Erding ist nur in Verbindung mit der Wahltrassen Süd sowie Flieg_1 und Flieg_2 sinnvoll umsetzbar. Aus einer diesbezüglichen Variantenuntersuchung wurde die Variante 1 mit Verlängerung der Fehlbachstraße bis zur ED 99 favorisiert.
 - Bebauungsplan Nr. 212 „Alter Standort Bahnhof Erding“

Die Prognose 2030 wurde getrennt für den Personen- und Schwerverkehr, sowie für die einzelnen Verkehrsarten Quell-/Ziel-/Binnen- und Durchgangsverkehr durchgeführt.

Die Ergebnisse der Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern von 2025 auf das Prognosejahr 2030 werden differenziert betrachtet. Während für den Landkreis Erding kein Zuwachs mehr prognostiziert wird nimmt in der Stadt München und im Landkreis Mün-

chen der allgemeine Pkw-Verkehr um 3% zu. Beim regionalen Schwerverkehr ist kein weiterer Zuwachs von 2025 auf 2030 zu erwarten. Daher wird für den allgemeinen Ziel-/Quell- und Durchgangsverkehr ein Verkehrszuwachs von 3% angenommen.

In der Summe steigt das allgemeine Kfz-Verkehrsaufkommen im Untersuchungsgebiet von heute (Analyse 2009) ca. 198.000 Kfz/24h (heutiger Flughafenverkehr enthalten) um knapp 11% auf ca. 220.600 Kfz/24h im Prognosejahr 2030 infolge der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung und Verkehrszunahme sowie der strukturellen Entwicklungen des Fliegerhorstgelände mit Neubau einer Nordanbindung, Bebauungsplan Nr. 193 „Kreuzungsbahnhof“ mit Neubau ZOB und P+R-Anlage, Bebauungsplan „Freizeitgelände Kronthaler Weiher“ sowie Bebauungsplan Nr. 212 „Alter Standort Bahnhof Erding“. Der prozentuale Anteil des Schwerverkehrs beträgt wie heute ca. 5% des Gesamtverkehrsaufkommens innerhalb des Untersuchungsgebietes.

13.1.3 Prognose Flughafen

Die Ermittlung des künftigen Verkehrsaufkommens Flughafen München im Prognosejahr 2030 erfolgte in Abstimmung mit dem Verkehrsgutachter (Büro TRANSVER). Demnach beträgt das flughafenspezifische Verkehrsaufkommen bezogen auf das Untersuchungsgebiet im Prognosejahr 2030 etwa 29.600 Kfz/24h. Gegenüber der Analyse 2009 mit ca. 13.600 Kfz/24h steigt das flughafenspezifische Verkehrsaufkommen um etwas mehr als das Doppelte um ca. 118%.

13.1.4 Zusammenfassung

Zusammenfassend ist im Prognosejahr 2030 von einer Steigerung des Gesamtverkehrsaufkommen von ca. 198.000 Kfz/24h in der Analyse 2009 auf künftig ca. 249.600 Kfz/24h (+26% Verkehrszunahme) im Untersuchungsgebiet auszugehen. Der prozentuale Anteil des Schwerverkehrs beträgt wie heute ca. 5% des Gesamtverkehrsaufkommens innerhalb des Untersuchungsgebietes.

Die nachfolgende Tabelle zeigt noch einmal übersichtlich die im Verkehrsmodell Prognose-Nullfall 2030 und Prognose Planfall 2030 jeweils mit Berücksichtigung der B 388 Ostumfahrung Erding implementierten Verkehrsaufkommen:

Mit strukturellen Entwicklungen	
Nutzungen	Kfz/24h
Allgemeiner Verkehr	195.500
Flughafen Verkehr	29.600
Fliegerhorst Gewerbe /Technologie	5.200
Fliegerhorst Technologie	3.600
Fliegerhorst Wohnen	3.700
BPlan 193	5.400
ZOB_BPlan 193	300
Kreuzungsbahnhof, P+R,K+R	5.200
BPlan 212	1.100
Gesamt Verkehrsaufkommen	249.600

Tab. 26: Übersicht Verkehrsaufkommen Prognose 2030

14 Methodik

14.1 Bewertung der Wahltrassenvarianten

Die verkehrliche Bewertung 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 Wahltrassenvarianten hervorgerufenen Verkehrsveränderungen werden anschaulich anhand von Differenzbelastungsplänen aus den Prognose-Planfällen 2030 minus dem Prognose-Nullfall 2030 aufgezeigt. Hierbei werde aufgrund der Nähe der Umgehungsvarianten zur Stadt Erding die Be- und Entlastungswirkungen getrennt für die Stadt Erding und das Umland an ausgewählten Straßenquerschnitten, welche analog zur Nordumfahrung vorzugsweise in Ost-West-Richtung verlaufen, aufgezeigt.

Anhand von ausgewählten Straßenquerschnitten im Umland von Erding und im Stadtgebiet Erding werden die hieraus resultierenden Veränderungen der Querschnittsbelastungen absolut und prozentual dargestellt.

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

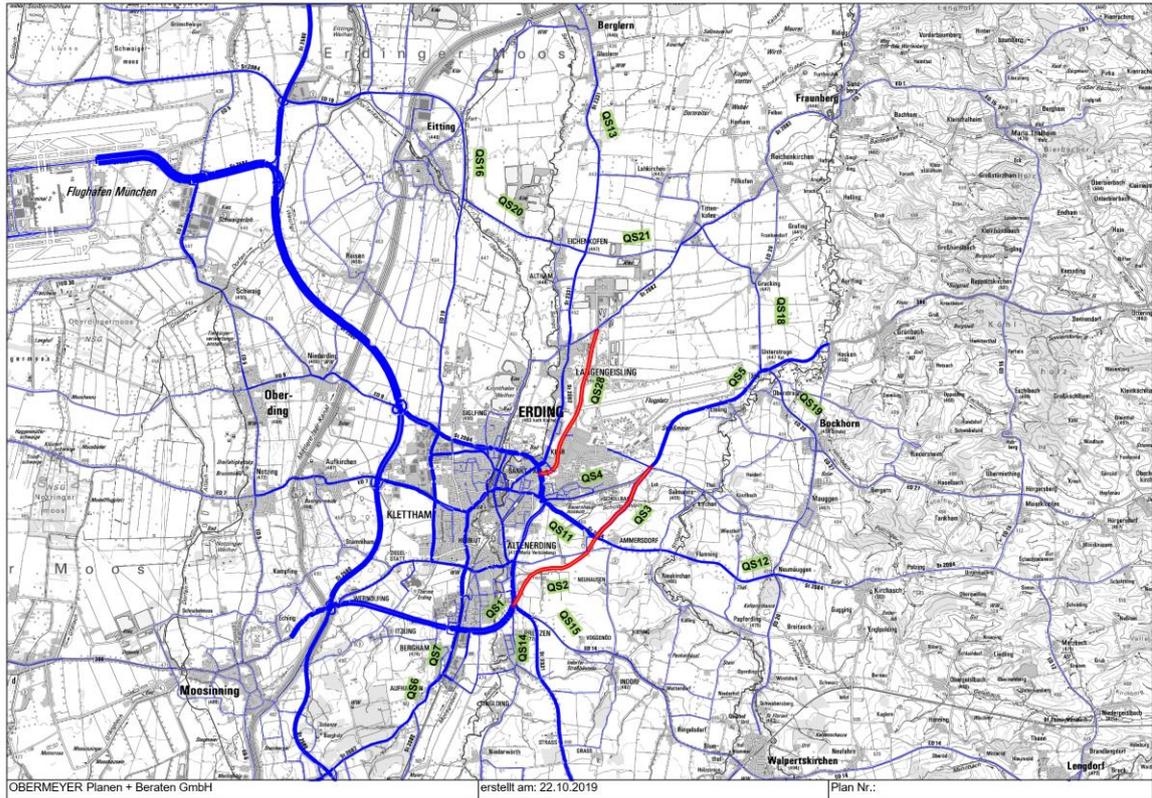


Abb. 96: Ausgewählte Straßenquerschnitte, großer Umgriff

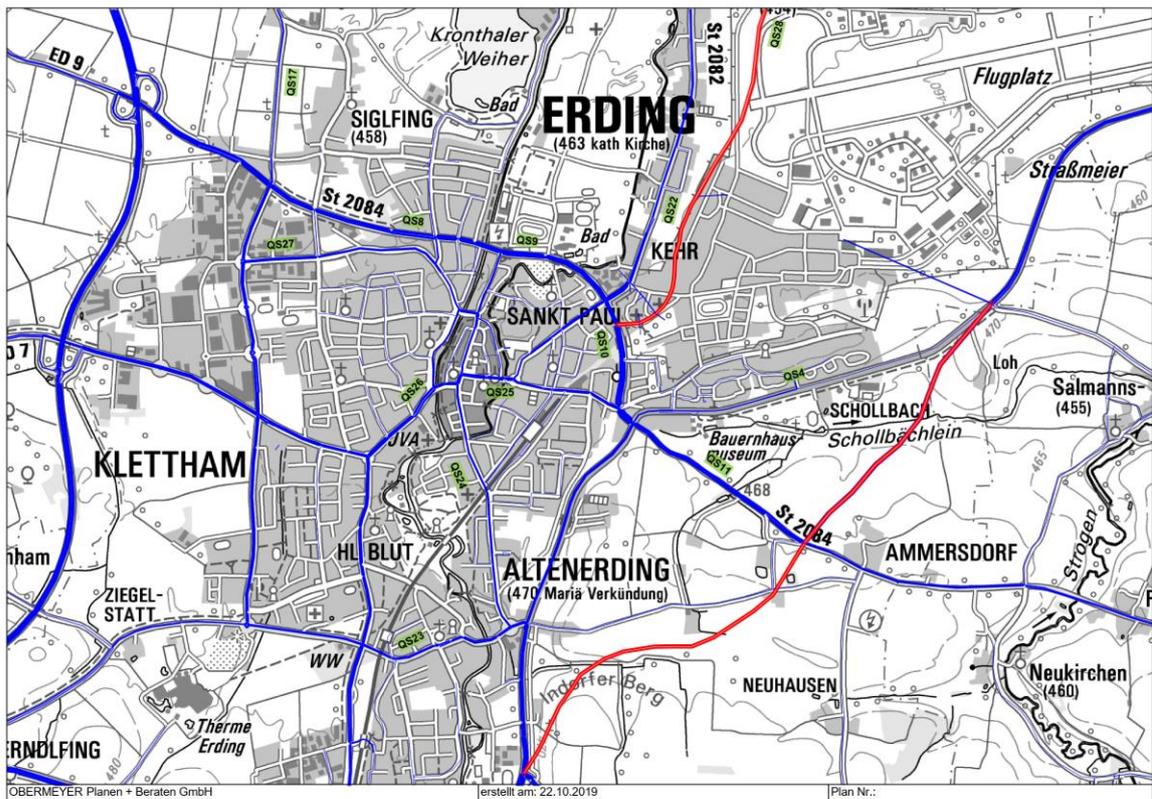


Abb. 97: Ausgewählte Straßenquerschnitte, Ausschnitt Stadtgebiet Erding

Zur Vereinheitlichung sind in allen 3 Planfallvarianten die Lage der ausgewählten Straßenquerschnitte identisch und werden wie folgt bezeichnet:

QS 1	B 388, westl. der St 2084 bei Pretzen	QS 15	ED 14, östl. der St 2331 bei Pretzen
QS 2	B 388, geplante OU Erding südl. der St 2084 bei Ammersdorf	QS 16	ED 19, östl. von Eitting
QS 3	B 388, geplante OU Erding nördl. der St 2084 bei Ammersdorf	QS 17 ^A	ED 19, Sigwolfstraße südl. der Dorfstraße
QS 04 ^A	B 388, Taufkirchner Straße bei Williamsville	QS 18	ED 20, nördl. der B 388 zwischen Grucking und Unterstrogn (nördl. der ED 99)
QS 5	B 388, westl. von Oberstrogen	QS 19	ED 20, südl. der B 388 bei Unterstrogen
QS 6	St 2082, Schloßallee in Aufhausen nördl. der St 2080	QS 20	GVS Eitting - Eichenkofen westl. des Mooslerner Wegs
QS 7	St 2082, Schloßallee in Bergham südl. der B 388	QS 21	GVS Eichenkofen - Tittenkofen östl. der St 2331
QS 08 ^A	St 2084, Anton-Bruckner-Straße in Erding westl. der J.-S.-Bach-Straße und der Melkstattstraße	QS 22 ^A	Alte Römerstraße in Langengeisling
QS 09 ^A	St 2084, Anton-Bruckner-Straße in Erding östl. der Gemeindestraße Am Gries	QS 23 ^A	Bahnhofstraße in Erding östl. der Münchener Straße
QS 10 ^A	St 2084, Anton-Bruckner-Straße in Erding südl. der Nordanbindung	QS 24 ^A	Haager Straße in Erding nördl. der Bahnlinie
QS 11 ^A	St 2084, östl. der B 388 (Dorfener Straße)	QS 25 ^A	Landshuter Straße in Erding westl. Kreisverkehr (Einmündung Dorfener Straße)
QS 12	St 2084, westl. der ED 20 bei Neumauggen	QS 26 ^A	Münchener Straße südwestl. der Fehlbach- / Saubachbrücke
QS 13	St 2331, südl. Berglern	QS 27 ^A	Rennweg westl. der Siglfinger Straße
QS 14	St 2331, südl. der ED 14 bei Pretzen	QS 28	Nordanbindung

A = Querschnitte im Stadtbereich von Erding und der vergrößerten Plandarstellung

Tab. 27 Bezeichnung der ausgewählten Straßenquerschnitte

Die Umlegungsberechnungen haben gezeigt, dass bei sämtlichen Wahltrassenvarianten nur marginale Veränderungen der Verkehrsbelastung in der Gemeinde Oberding und ihre Ortsteilen Niederding, Aufkirchen und Schwaig hervorgerufen werden. Aus diesem Grund wird im weiteren Verlauf der Planfallbeurteilung und Bewertung dieser Untersuchungsreich nicht detailliert behandelt.

14.2 Verkehrsmodellbetrachtungen / Algorithmen

14.2.1 Aktuelle MIV-Verkehrsmodell ED 99

Die Umlegungsberechnungen der Nachfragematrizen im MIV-Verkehrsmodell (VISUM) arbeiten Wege – basiert. Dies bedeutet, dass alle möglichen Wege getrennt für jede Quell-Ziel-Relation ermittelt und mit einem Anteil von definierten Widerständen mit der Verkehrsnachfrage belastet werden. Der Widerstand einer IV-Route ist belastungs- und auslastungsabhängig.

Das Umlegungsverfahren basiert auf einem Kurzwegalgorithmus, der widerstandsminimale Routen ermittelt. Die Routenwahl wird von mehreren Faktoren beeinflusst, wie z.B. Reisezeit, Länge und Betriebskosten der jeweiligen Route.

Die Reisezeit „t- aktiv“ ist von einer CR (Capacity-Restraint) Funktion abhängig, d.h. mit wachsender Verkehrsbelastung steigen die Fahrzeiten monoton an. Damit kann für zunehmende Verkehrsbelastungen der Verdrängungseffekt auf alternative Routen im Netz weitgehend realitätsnah abgebildet werden.

14.2.2 Landesverkehrsmodell Bayern

Darüber hinaus steht seit 2017 das großräumige Landesverkehrsmodell Bayern Analyse 2015 und Prognose 2030 zur Verfügung, das den Verkehrsgutachter in die Lage versetzt zusätzlich die weiträumigen Verkehrsbeziehungen (z.B. Auswirkung der durchgehenden A 94 oder vom flughafenspezifischen Kfz-Verkehr genutzte Fahrtrouten durch die Ortsdurchfahrt der Gemeinde Bockhorn oder Umgebung) zu betrachten und das aktuelle MIV-Verkehrsmodell auf Plausibilität zu prüfen.

15 Prognose-Nullfall 2030 (mit B 388 Ostumfahrung Erding)

15.1. Allgemein

Der Basis-/Vergleichsfall für die Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen der zu prüfenden Trassenvarianten Wahltrasse Süd_2, Flieg_1 und Flieg_2 ist der sogenannte Prognose-Nullfall 2030. Dieser beinhaltet alle strukturellen Entwicklungen in Erding und Umgebung (vgl. Ziffer 13.1.2) sowie Infrastrukturmaßnahmen, welche im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans sowie im 7. Ausbauplan für die Staatsstraße in Bayern enthalten sind, ohne Berücksichtigung der geplanten Nordumfahrung Erding.

Im Unterschied zum Verkehrsgutachten des Planfeststellungsantrages (Stand: Juli 2014) wurden im vorliegenden Prognosenullfall 2030 folgende zusätzliche infrastrukturelle Maßnahmen berücksichtigt:

- Neubau B 388 Ostumfahrung Erding ohne Anschluss Taufkirchener Straße
- Nordanbindung Erding
- Keine durchgehende Verbindung zwischen B 388 und Nordanbindung durch das Fliegerhorstgelände, um möglichen Schleich-/Abkürzungsverkehr zur Innenstadt Erding zu vermeiden

Die nachfolgende Abbildung zeigt die detaillierte Berücksichtigung der strukturellen Entwicklungen wie z.B. des Bebauungsplanes 193 „Kreuzungsbahnhof“ sowie des Fliegerhorstgeländes als Bezirksanbindungen bzw. Einspeisepunkte im aktuellen Prognoseverkehrsmodell.

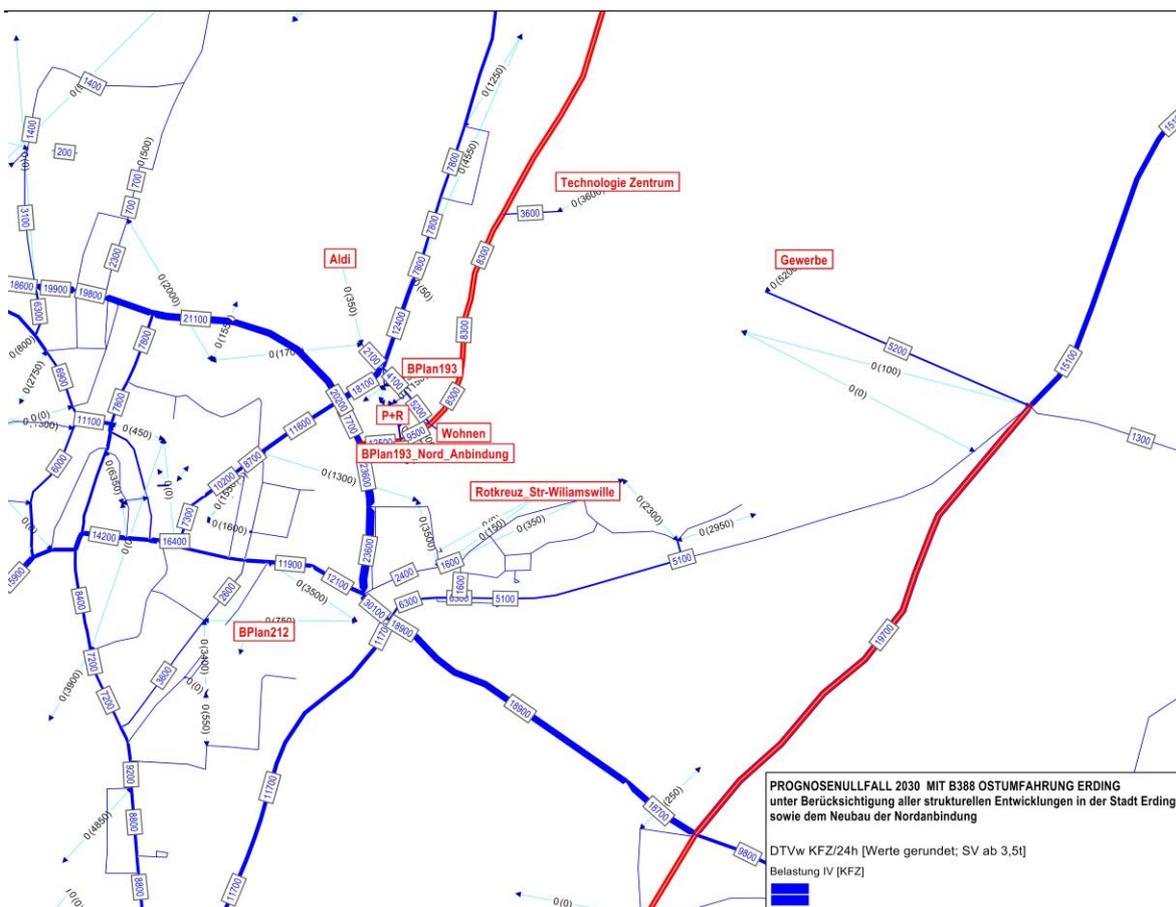


Abb. 98: Lage der Einspeisepunkte im Prognoseverkehrsmodell

15.2 Erläuterungen zum bisherigen und aktuellen Prognose-Nullfall 2030

Im Verkehrsgutachten des Planfeststellungsverfahrens vom Juli 2014 wurde der Prognose-Nullfall 2030 (vgl. Ziffer 9.4 bzw. Analyse 3 und 4, B-NF) ohne die Einflüsse durch die geplante Entwicklung des Fliegerhorstgeländes mit dem Bau der Nordanbindung, durch den Bebauungsplan Nr. 193 „Kreuzungsbahnhof“ mit Neubau ZOB und P+R-Anlage und durch den Bebauungsplan „Freizeitgelände Kronthaler Weiher“ berechnet, da davon ausgegangen wurde, dass eine komplette Realisierung dieser Maßnahmen aus Sicht der Leistungsfähigkeit nur in Verbindung mit einer Umfahrung von Erding sinnvoll ist. Hierdurch waren diese strukturellen Entwicklungen, die zukünftig zusätzlichen Kfz-Verkehr induzieren werden, nicht im Prognose-Nullfall 2030 der Planfeststellungsunterlagen enthalten.

Die nachfolgende Tabelle zeigt das Prognoseverkehrsaufkommen mit und ohne Berücksichtigung der strukturellen Entwicklungen.

Mit strukturellen Entwicklungen		Ohne strukturellen Entwicklungen	
Nutzungen	Kfz/24h	Nutzungen	Kfz/24h
Allgemeiner Verkehr	195.500	Allgemeiner Verkehr	204.100
Flughafen Verkehr	29.600	Flughafen Verkehr	29.400
Fliegerhorst Gewerbe /Technologie	5.200		
Fliegerhorst Technologie	3.600		
Fliegerhorst Wohnen	3.700		
BPlan 193	5.400		
ZOB_BPlan 193	300		
Kreuzungsbahnhof, P+R,K+R	5.200		
BPlan 212	1.100		
Gesamt Verkehrsaufkommen	249.600	Gesamt Verkehrsaufkommen	233.500

Tab. 28: Übersicht Verkehrsaufkommen Prognose 2030

Bei dem Prognose-Nullfall 2030 (vgl. Anlage 1 und 2, 1_NF), der der Fortschreibung des Verkehrsgutachters zur 1. Tektur zugrunde gelegt wird, werden die Entwicklung des Fliegerhorstgeländes mit dem Bau der Nordanbindung, der Bebauungsplan Nr. 193 „Kreuzungsbahnhof“ mit Neubau ZOB und P+R-Anlage und der Bebauungsplan „Freizeitgelände Kronthaler Weiher“ nunmehr berücksichtigt. Dadurch werden die Verkehre, die infolge der zuvor genannten Entwicklungen entstehen, nicht mehr allein dem Neubau der Nordumfahrung Erding zugeordnet.

Darüber hinaus ist nun auch die B 388 Ostumfahrung im Prognose-Nullfall 2030 enthalten, was vorher nicht so war, weil sie zwischenzeitlich als vorhersehbare Verkehrsentwicklung zu berücksichtigen ist.

Um eine Transparenz zwischen den zwei unterschiedlichen Prognose-Nullfällen zu gewährleisten, wurden weiterhin folgende Szenarien gerechnet:

Bezeichnung Szenario	B388 OU ED	Strukturelle Entwicklungen in Erding *)	Strukturelle Entwicklungen Fliegerhorst	Nordanbindung Erding	Prognose-nullfälle 2030
Szenario 1	mit	mit	mit	mit	1_NF
Szenario 2	ohne	mit	mit	mit	2_NF
Szenario 3	ohne	ohne	ohne	ohne	3_NF
Szenario 4	mit	ohne	ohne	ohne	4_NF
Szenario 5	mit	mit	mit	ohne	5_NF

*)Bebauungsplan Nr. 193 "Kreuzungsbahnhof" mit Neubau ZOB und P+R-Anlage für ca. 700 Pkw-Stellplätze

Tab. 29: Übersicht Prognose-Nullfallszenarien 2030

Anhand dieser Szenarien und von Differenzplänen zwischen diesen Szenarien lassen sich die verkehrliche Auswirkungen des Neubaus der B 388 Ostumfahrung Erding und der geplanten strukturellen Entwicklungen der Stadt Erding (Entwicklung des Fliegerhorstgelände, Bebauungsplan Nr. 193 „Kreuzungsbahnhof“ mit Neubau ZOB und P+R-Anlage mit ca. 700 Kfz-Stellplätzen, Bebauungsplan „Freizeitgelände“ Kronthaler Weiher), im Einzelnen und die Verkehre, die vorher allein der geplanten ED 99 angelastet wurde, darstellen.

Das Differenzszenario 5_NF - 4_NF zeigt die verkehrlichen Wirkungen aller strukturellen Entwicklungen der Stadt Erding einschließlich Areal Fliegerhorst bei vorhandener B 388 Ostumfahrung Erding, jedoch ohne ED 99 und der Nordanbindung.

Die Differenzpläne sind im Folgenden einmal für das Erdinger Umland und getrennt für den Innenstadtbereich von Erding dargestellt:

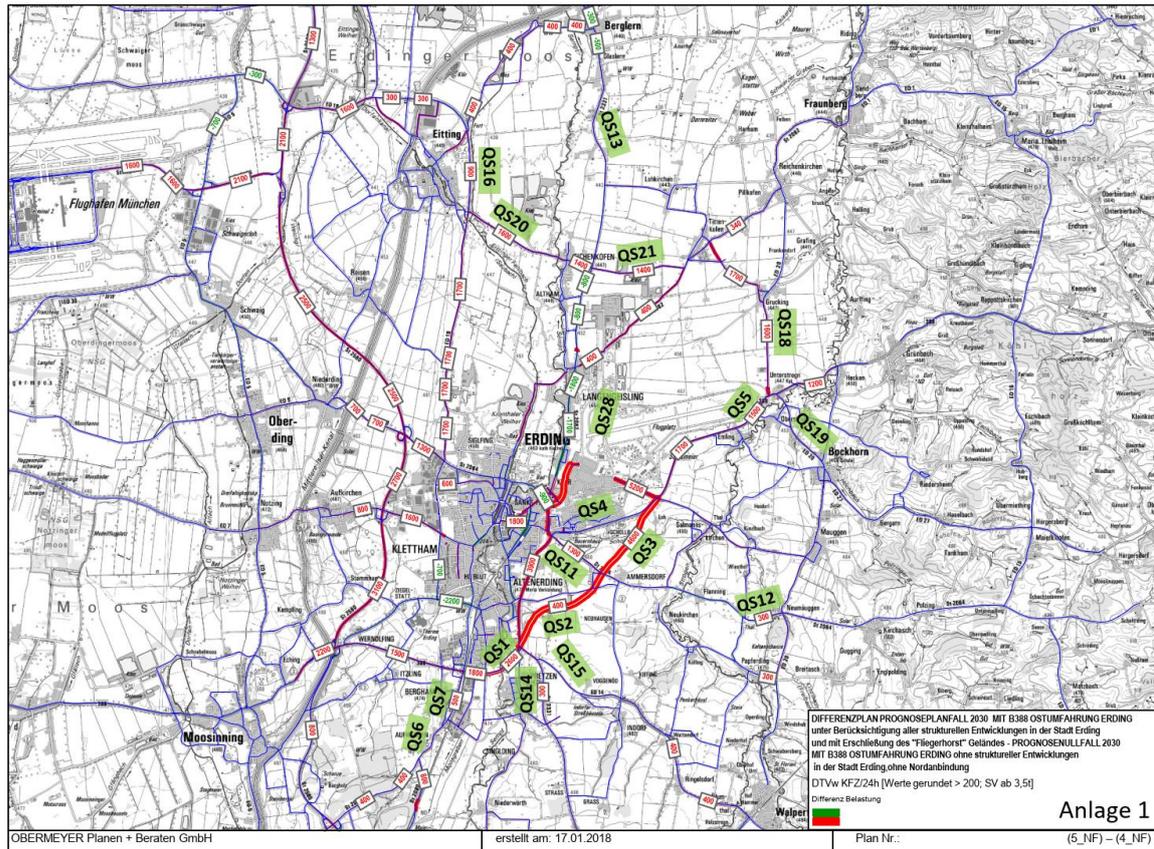


Abb. 99: Differenzbelastungsplan 5 NF – 4 NF in Kfz/24h, großer Umgriff (siehe Anlage 1)

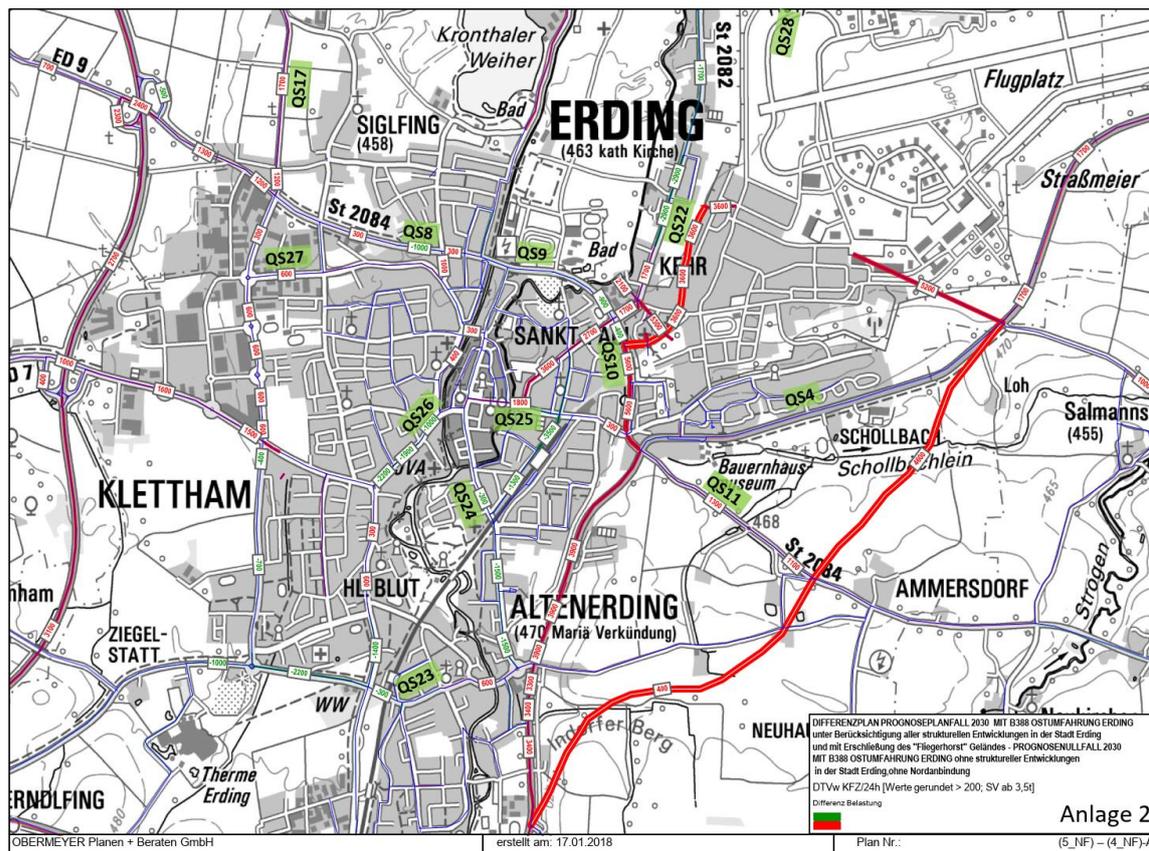


Abb. 100: Differenzbelastungsplan 5 NF – 4 NF in Kfz/24h, Ausschnitt Stadtgebiet Erding (siehe Anlage 2)

Hieraus ist ersichtlich, dass die strukturellen Entwicklungen des Bebauungsplanes 193 mit ZOB und P+R-Anlage und die Entwicklungen auf dem Fliegerhorstgelände (Wohnen, Technologie) auf die Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt von Bockhorn nur einen marginalen Einfluss haben bzw. zur BAB 94 in einem geringen Umfang stattfinden. Die größten Verkehrszunahmen sind auf der Anton-Bruckner-Straße zwischen Kreuzung Dorfener Straße und der geplanten Anbindung des neuen Kreuzungsbahnhofs sowie des Fliegerhorstgeländes, auf der Landshuter Straße stadteinwärts sowie auf der bestehenden B 388 und der geplanten B 388 Ostumfahrung Erding zu verzeichnen. Auf der Anton-Bruckner-Str. zwischen der geplanten Anbindung des neuen Kreuzungsbahnhofs sowie des Fliegerhorstgeländes und der Kreuzung Dorfener Str. / Anton-Bruckner Str. / Rotkreuzstr. kommt es zu erheblichen Belastungszunahmen von etwa 5.600 Kfz/24h. Auf der FTO sind aufgrund der strukturellen Entwicklungen Verkehrszunahmen von ca. 2.500 – 3.100 Kfz/24h zu verzeichnen.

Das Differenzszenario 1_NF – 5_NF zeigt die Verkehrsverlagerungen durch den Neubau der Nordanbindung. Die sonstigen Randbedingungen bleiben unverändert. Die B 388 Ostumfahrung Erding und alle strukturellen Entwicklungen der Stadt Erding sind wiederum berücksichtigt.

Die Differenzpläne zur Verdeutlichung der verkehrlichen Wirkung der Nordanbindung sind im Folgenden abgebildet:

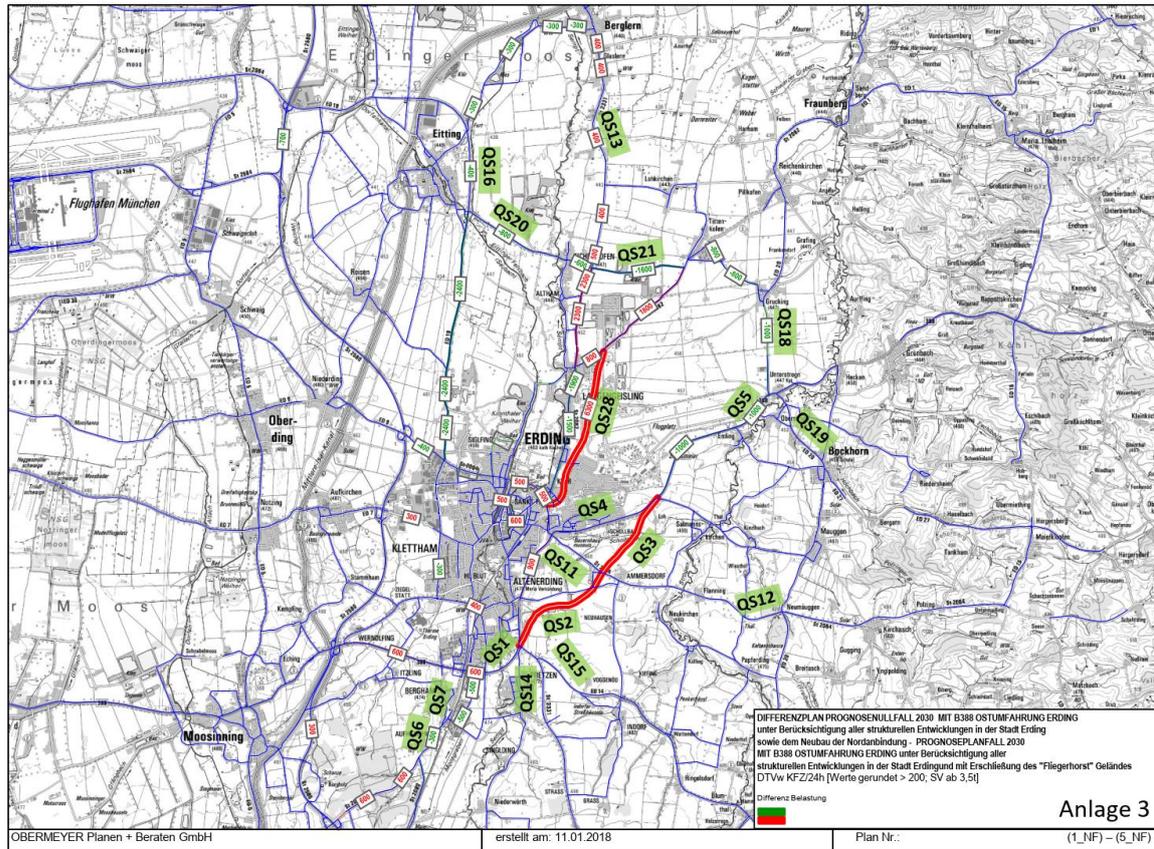


Abb. 101: Differenzbelastungsplan 1 NF – 5_NF in Kfz/24h, großer Umgriff (siehe Anlage 3)

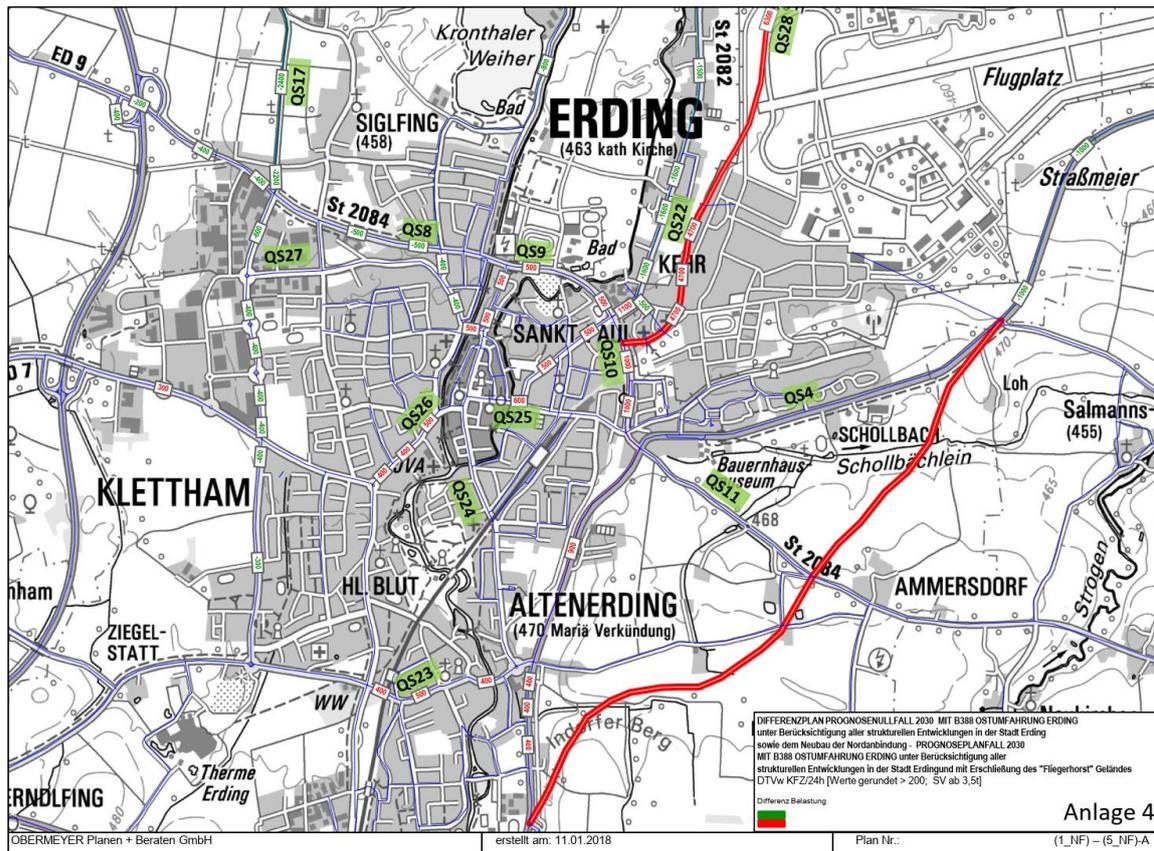


Abb. 102: Differenzbelastungsplan 1_NF – 5_NF in Kfz/24h, Ausschnitt Stadtgebiet Erding (siehe Anlage 4)

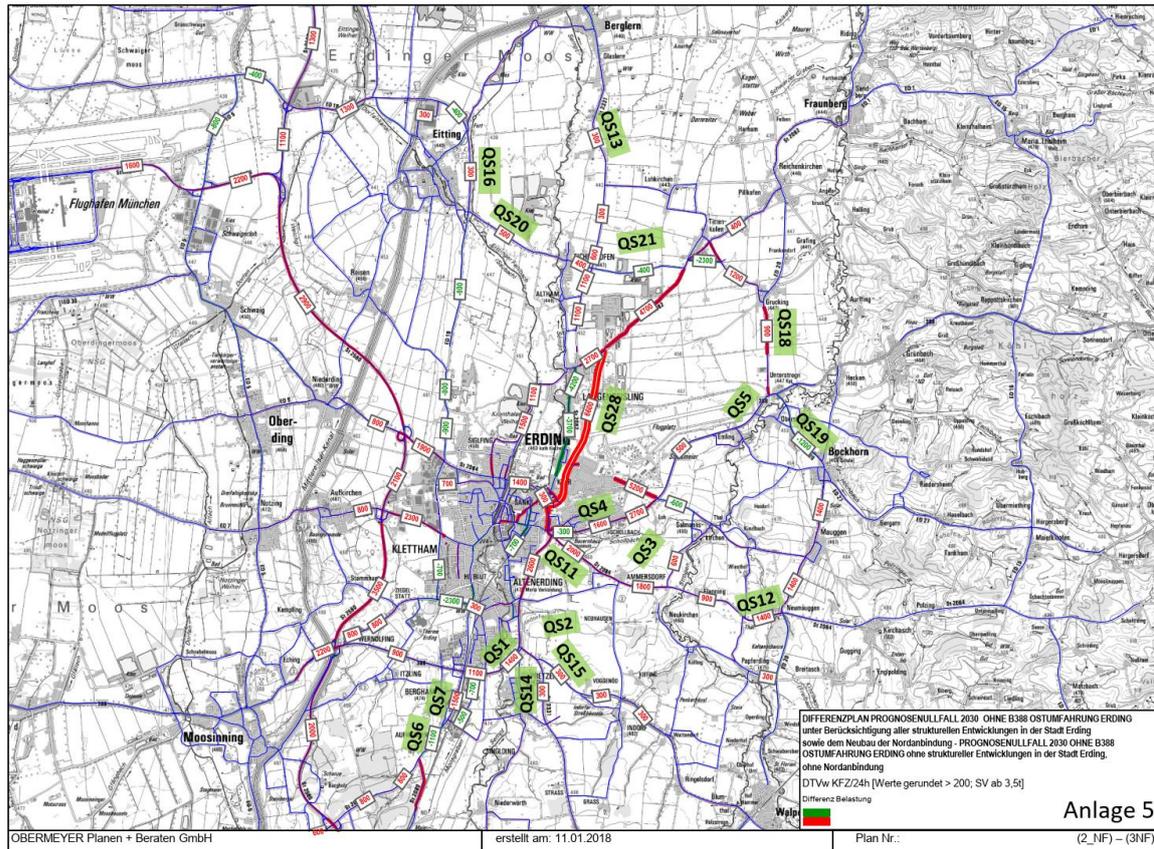
Die Nordanbindung übernimmt die Funktion der Haupteerschließung des Bebauungsplanes Nr. 193. Durch die Verknüpfung der Nordanbindung mit der St 2082 verlagert sich der aus nördlicher Richtung ankommende Ziel-/Quellverkehr zum Bebauungsplangebiet 193 von der bestehenden B 388 sowie ED 19 auf die St 2082 sowie St 2331 und weiter auf die Nordanbindung, so dass die Alte Römer Straße durch Langengeisling mit Ausnahme des letzten Teilabschnitts bis zur Anton-Bruckner-Straße, die ED 19 bei Siglfing sowie die inoffizielle Nordumfahrung (Grucking, Tittenkofen, Eichenkofen) trotz der Verkehrszuwächse nachhaltig entlastet werden. Auf der FTO sind keine nennenswerten Belastungsveränderungen festzustellen.

Auf die Kfz-Belastung der Ortsdurchfahrt von Bockhorn hat die Nordanbindung praktisch keinen Einfluss.

Das Differenzszenario 2_NF – 3_NF zeigt bei nicht vorhandener B 388 Ostumfahrung Erding die verkehrlichen Veränderungen infolge aller strukturellen Entwicklungen, die im Gutachten von 2014 der ED 99 zugeordnet wurden.

Abgesehen von den strukturellen Entwicklungen inklusive der Nordanbindung sind die Szenarien 2_NF und 3_NF hierbei identisch.

Die diesbezüglichen Differenzpläne sind im Folgenden für das Umland und das Stadtgebiet von Erding dargestellt:



OBERMEYER Planen + Beraten GmbH

erstellt am: 11.01.2018

Plan Nr.:

Anlage 5

(2_NF) – (3NF)

Abb. 103: Differenzbelastungsplan 2 NF – 3 NF in Kfz/24h, großer Umgriff (siehe Anlage 5)

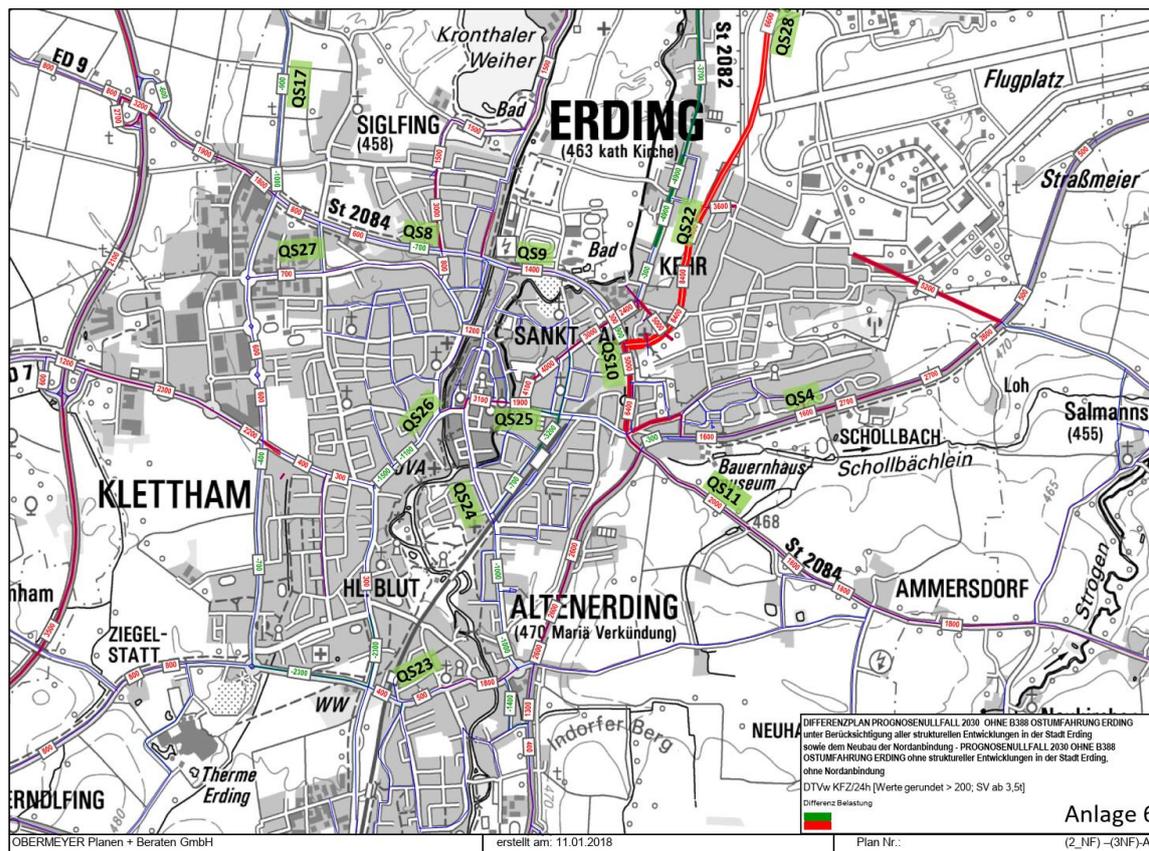


Abb. 104: Differenzbelastungsplan 2 NF – 3 NF in Kfz/24h, Ausschnitt Stadtgebiet Erding (siehe Anlage 6)

Insgesamt bleibt die Belastung der Ortsdurchfahrt von Bockhorn nahezu unverändert. Innerhalb von Bockhorn findet teilweise eine Umorientierung des Bockhorer Ziel-/Quellverkehrs mit Ziel Stadt Erding oder südlicher Richtung auf die ED 20 Richtung Neumauggen und weiter über die St 2084 nach Erding statt, um die höhere Querschnittsbelastung auf der bestehenden B 388 infolge der Fliegerhorstentwicklung zu umgehen. Daher ist auf der ED 20 zwischen Bockhorn und B 388 eine Verkehrsabnahme von 1.200 Kfz/24h zu verzeichnen.

Auf der FTO sind aufgrund der strukturellen Entwicklungen Verkehrszunahmen von ca. 2.100 – 3.500 Kfz/24h zu verzeichnen.

Wie schon im vorherigen Szenario 1 NF - 5 NF beschrieben führt die Nordanbindung mit Ausnahme des letzten Teilabschnitts bis zur Anton-Bruckner-Straße zu einer Entlastung der Alten Römerstraße durch Langengeisling.

15.3 Prognose-Nullfall 2030 mit B 388 Ostumfahrung Erding – Darstellung der Verkehrsbelastung

Basierend auf den Ergebnissen der Prognoseberechnungen ergeben sich ohne Berücksichtigung einer Nordumfahrung folgende Prognosebelastungen 2030 im Untersuchungsgebiet. Die geplanten Entwicklungen auf den Fliegerhorstgelände, der Bebauungsplan Nr. 193, dem Bebauungsplan Kronthaler Weiher und die B 388 Ostumfahrung Erding sind hierin jedoch enthalten.

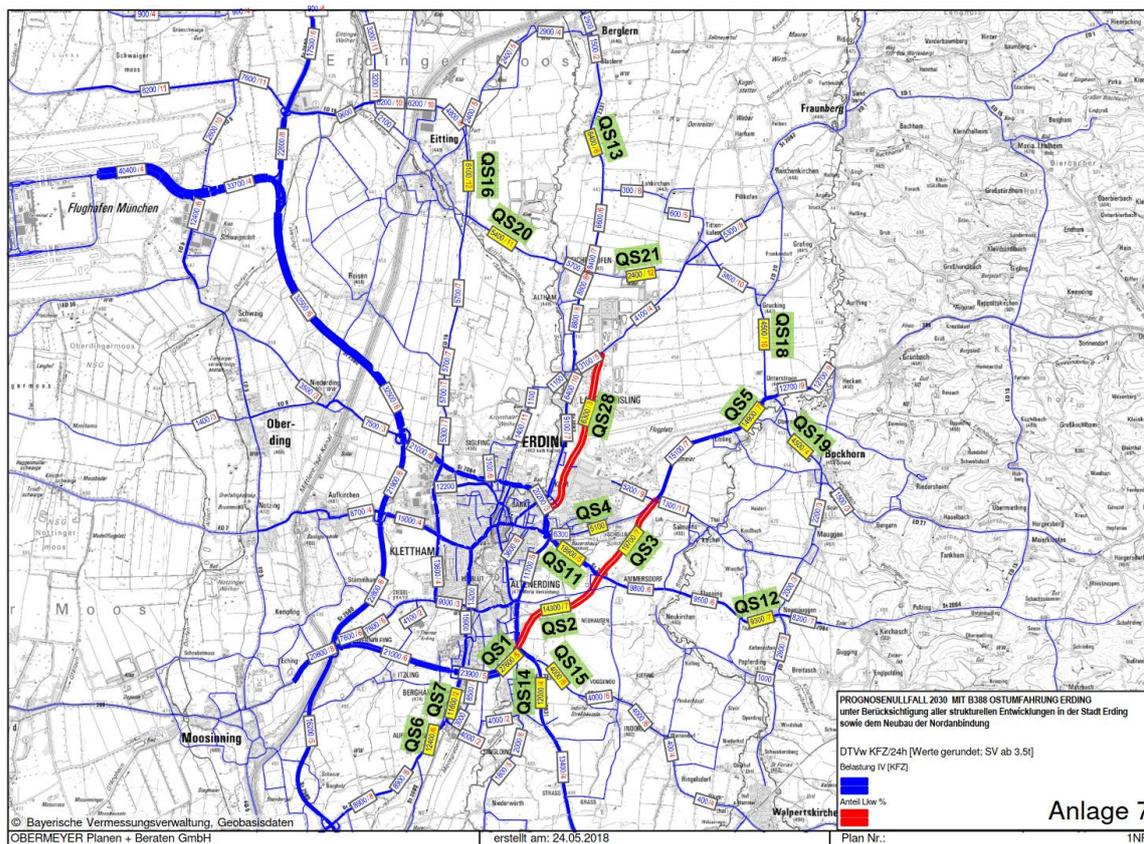


Abb. 105: Prognose Nullfall 2030 in Kfz/24h, großer Umgriff (siehe Anlage 7)

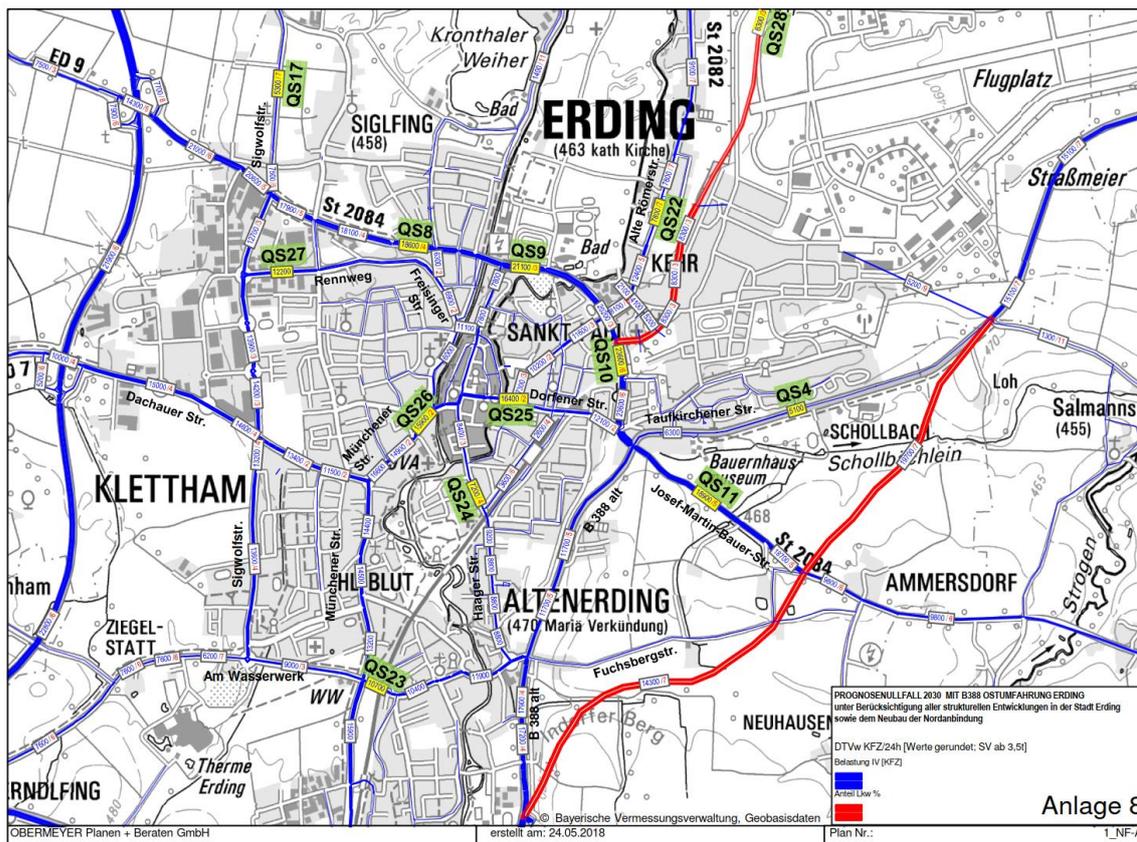


Abb. 106: Prognose Nullfall 2030 in Kfz/24h, Ausschnitt Stadtgebiet Erding (siehe Anlage 8)

Dieser Prognose-Nullfall 2030 dient als Basis- / Vergleichsfall für die verkehrliche Beurteilung der zu untersuchenden Wahltrassenvarianten. Die nachfolgende Tabelle zeigt anhand der ausgewählten Straßenquerschnitte die Veränderungen der Querschnittsbelastung im Prognose-Nullfall 2030 (1_NF) zur Analyse 2009 (ANA):

lfd. Nr. der Querschnitte neu	Szenarien / Varianten	Analyse 2009	1 NF	Diff 1NF - ANA absolut	Diff 1NF - ANA prozentual
	Straßenquerschnitt				
QS 1	B 388, westl. der St 2084 bei Pretzen	19.350	27.600	8.250	43
QS 2	B 388, geplante OU Erding südl. der St 2084 bei Ammersdorf	0	14.300	14.300	
QS 3	B 388, geplante OU Erding nördl. der St 2084 bei Ammersdorf	0	19.700	19.700	
QS 4 ^A	B 388, Taufkirchner Straße bei Williamsville	15.750	5.100	-10.650	-68
QS 5	B 388, westl. von Oberstrogen	11.300	14.900	3.600	32
QS 6	St 2082, Schloßallee in Aufhausen nördl. der St 2080	10.450	12.400	1.950	19
QS 7	St 2082, Schloßallee in Bergham südl. der B 388	8.850	11.600	2.750	31
QS 8 ^A	St 2084, Anton-Bruckner-Straße in Erding westl. der J.-S.-Bach-Straße und der Melkstattstraße	17.500	18.600	1.100	6
QS 9 ^A	St 2084, Anton-Bruckner-Straße in Erding östl. der Gemeindestraße Am Gries	18.100	21.100	3.000	17
QS 10 ^A	St 2084, Anton-Bruckner-Straße in Erding südl. der Nordanbindung	16.050	23.600	7.550	47
QS 11 ^A	St 2084, östl. der B 388 (Dorfener Straße)	10.300	18.900	8.600	83
QS 12	St 2084, westl. der ED 20 bei Neumauggen	8.400	9.300	900	11
QS 13	St 2331, südl. Berglern	5.150	6.400	1.250	24
QS 14	St 2331, südl. der ED 14 bei Pretzen	7.800	12.000	4.200	54

	Szenarien / Varianten	Analyse 2009	1 NF	Diff 1NF - ANA absolut	Diff 1NF - ANA prozentual
lfd. Nr. der Querschnitte neu	Straßenquerschnitt				
QS 15	ED 14, östl. der St 2331 bei Pretzen	2.950	4.000	1.050	36
QS 16	ED 19, östl. von Eitting	6.300	6.100	-200	-3
QS 17 ^A	ED 19, Sigwolfstraße südl. der Dorfstraße	5.150	5.300	150	3
QS 18	ED 20, nördl. der B 388 zwischen Grucking und Unterstrogen (nördl. der ED 99)	3.600	4.500	900	25
QS 19	ED 20, südl. der B 388 bei Unterstrogen	2.600	4.500	1.900	73
QS 20	GVS Eitting - Eichenkofen westl. des Mooslerner Wegs	3.950	5.400	1.450	37
QS 21	GVS Eichenkofen - Tittenkofen östl. der St 2331	2.250	2.400	150	7
QS 22 ^A	Alte Römerstraße in Langengeisling	10.850	7.800	-3.050	-28
QS 23 ^A	Bahnhofstraße in Erding östl. der Münchener Straße	9.550	10.700	1.150	12
QS 24 ^A	Haager Straße in Erding nördl. der Bahnlinie	5.900	7.200	1.300	22
QS 25 ^A	Landshuter Straße in Erding westl. Kreisverkehr (Einmündung Dorfener Straße)	13.300	16.400	3.100	23
QS 26 ^A	Münchener Straße südwestl. der Fehlbach- / Saubachbrücke	15.300	15.900	600	4
QS 27 ^A	Rennweg westl. der Siglfinger Straße	10.300	12.200	1.900	18
QS 28	Nordanbindung	0	6.300	6.300	

Tab. 30: Belastungsveränderungen Analyse 2009 ↔ Prognose-Nullfall 2030

15.4 Verkehrliche Auswirkungen

Aus der Tabelle 29 ist ersichtlich, dass durch die allgemeine Verkehrszunahme sowie durch die strukturellen Entwicklungen Baugebiet 193, Fliegerhorstgelände, Kronthaler Weiher etc. auf nahezu allen Straßenzügen zum Teil deutliche Belastungszunahmen stattfinden. Durch die geplanten infrastrukturellen Maßnahmen wie z.B. B 388 Ostumfahrung Erding, mit Abhängung der Taufkirchener Straße von der B 388 sowie Nordanbindung sind die verkehrlichen Belastungen an manchen Stellen stärker ausgeprägt als an anderen. Zum Teil bewirke die infrastrukturelle Maßnahmen aber auch Entlastungen. Die verkehrlichen Auswirkungen werden im Folgenden anhand mehrerer signifikanter Punkte im Straßennetz detailliert beschrieben.

15.4.1 Inoffizielle Nordumfahrung / ED 19

Im Bereich der Gemeindeverbindungsstraßen durch Grucking (**QS18**) und zwischen Eichenkofen und Eitting (**QS 20**) sind Belastungssteigerungen von 25% bis 37% zu verzeichnen, welche insbesondere durch die Verlagerung von der überlasteten Anton-Bruckner-Straße verursacht werden.

Der Streckenabschnitt zwischen Tittenkofen und Eichenkofen (**QS21**) weist dagegen eine geringere Verkehrszunahme von knapp +10% (+150 Kfz/2h) auf, da sich hier aufgrund der starken Verkehrszunahme zwischen Grucking-Tittenkofen-Eichenkofen im geringen Umfang lokale Verkehrsverlagerungen aus Richtung Fraunberg / Reichenkirchen auf die Gemeindeverbindungsstraße Richtung Lohkirchen und weiter zur St 2331 stattfinden.

15.4.2 Vierspuriger Ausbau FTO

Auf der ED 19 bei Eitting (**QS16 und 17**) sind nur marginale Belastungsveränderungen festzustellen, welche in erster Linie auf den geplanten leistungsfähigen 4-spurigen Ausbau der FTO und der Verkehrsfreigabe der A 94 (Neubauabschnitt Forstinning - Pastetten im Jahre 2011) zurückzuführen sind. Hier haben sich im geringen Umfang die zum Flug-

hafen orientierten Verkehre zum Teil von der ursprünglichen Route „inoffizielle Nordumfahrung“ auf die Fahrtroute St 2331 – B 388 – FTO verlagert.

15.4.3 B 388 Ostumfahrung Erding

Im Streckenabschnitt der B 388 Ostumfahrung von der St 2331 bis zur Verknüpfung St 2084 bei Ammersdorf beträgt die Querschnittsbelastung ca. 14.300 Kfz/24h (**QS2**). Diese Querschnittsbelastung setzt sich im Wesentlichen aus folgenden Verkehrsanteilen zusammen:

- 41% Ziel-/Quellverkehr von/nach Erding
- 22% Ziel-/Quellverkehr von/nach Gewerbegebiet Fliegerhorstgelände
- 38% Durchgangsverkehr

Durch die unmittelbare Verknüpfung der B 388 Ostumfahrung Erding mit der St 2331 bei Pretzen in Kombination mit der *Verkehrsfreigabe der A94 (Neubauabschnitt Forstinning - Heldenstein im Jahre 2019)* findet eine gewisse Verkehrsverlagerung von der St 2080 auf die St 2331 und weiter zur B 388 Ostumfahrung Erding statt.

Durch den teilplanfreien Ausbau der Anschlussstelle St 2082 an die B 388 und der damit verbundenen Leistungsfähigkeitssteigerung verlagert sich im geringen Umfang Kfz-Verkehr von der Gemeindeverbindungsstraße nach Pretzen sowie Berghamer Straße auf die St 2082 (**QS7**), sodass hier trotz der vorher beschriebenen Verlagerung auf die St 2331 bei Pretzen die Verkehrszunahme auf der St 2082 bei 31% liegt.

Im Streckenabschnitt der B 388 Ostumfahrung von der St 2084 bis zur Verknüpfung Anbindung Fliegerhorstgelände stellt sich eine Prognosebelastung von ca. 19.700 Kfz/24h (**QS3**) ein. Diese hohe Querschnittsbelastung resultiert überwiegend aus dem Ziel-/Quellverkehrsaufkommen von/nach Erding, welcher durch die Abhängung der Taufkirchener Straße bei Williamsville künftig über St 2084 (Josef-Martin-Bauer Straße) auf die geplante Ostumfahrung bei Ammersdorf fährt. Dies wiederum verursacht eine Verkehrszunahme auf der St 2084 (**QS11**) von heute 10.300 Kfz/24h auf künftig 18.900 Kfz/24h (+83%).

Die Taufkirchener Straße selbst wird aufgrund der Abhängung um knapp -70% (**QS4**) entlastet. Die verbleibenden ca. 5.000 Kfz/24h stellen ausschließlich den Ziel-/Quellverkehr vom Ortsteil Williamsville dar.

Die Querschnittsbelastung von 19.700 Kfz/24h (**QS3**) auf der geplanten B 388 Ostumfahrung Erding zwischen der St 2084 und der Gemeindeverbindungsstraße nach Salmannskirchen setzt sich im Wesentlichen aus folgenden Verkehrsanteilen zusammen:

- 36% Ziel-/Quellverkehr von/nach Erding
- 32% Ziel-/Quellverkehr von/nach Gewerbegebiet Fliegerhorstgelände
- 32% Durchgangsverkehr

Im Weiteren Streckenverlauf erhält die B 388 bei Unterstrogn eine Querschnittsbelastung von knapp über 15.000 Kfz/24h (QS5), was einer Zunahme von etwa 32% gegenüber dem Zählwert von 2009 entspricht.

15.4.4 Nordanbindung

Die Nordanbindung selbst erhält eine Prognosebelastung von 6.300 Kfz/24h (QS28), welche sich im Wesentlichen aus folgenden Verkehrsanteilen zusammensetzt:

- 52% Ziel-/Quellverkehr von/nach Erding
- 34% Ziel-/Quellverkehr von/nach Fliegerhorstgelände (B-Plan 193, Wohnen, Technologie)
- 14% Durchgangsverkehr

Die parallel zur Nordanbindung verlaufende Alte Römer Straße wird im Streckenabschnitt zwischen Langengeisling und Anbindung Fliegerhorstgelände um knapp -30% (QS22) deutlich entlastet. Hier sinkt die Querschnittsbelastung von heute über 10.000 Kfz/24h trotz der allgemeinen hohen Verkehrsprognose auf künftig ca. 7.800 Kfz/24 ab mit einem Durchgangsverkehrsanteil von weniger als 10%.

Die Nordanbindung übernimmt daher im Prognose-Nullfall 2030 überwiegend die Funktion einer Erschließungsstraße für die geplanten strukturellen Entwicklungen im Bebauungsplan 193 „Kreuzungsbahnhof“ und im Fliegerhorstgelände. Der Durchgangsverkehrsanteil von knapp 15% (ca. 900 Kfz/24h) stellt die im geringen Umfang vorhandenen Nord-Süd-Relationen zwischen B 388 / St 2082 Richtung Fraunberg und Berglern dar.

15.4.5 Verkehrliche Auswirkungen im Stadtgebiet Erding

Innerhalb des Stadtgebietes von Erding sind durchgehend Belastungszunahmen von ca. 4% bis ca. 23% zu verzeichnen. Aufgrund der bereits hohen Auslastung der Anton-Bruckner-Straße von ca. 18.000 Kfz/24h (QS8, QS9) können nur noch im geringen Umfang die prognostizierten Verkehrsmengen von im Mittel ca +10% aufgenommen werden. Aus diesem Grund müssen auch die benachbarten in Ost-West-Richtung verlaufenden innerstädtischen Straßenzüge wie z.B. Bahnhofstraße (QS23), Haager Straße (QS24), Dorfener Straße (QS25) und auch Rennweg (QS27) mit Verkehrszunahmen von bis zu ca. +20% verkraften, welche aus der allgemeinen Verkehrszunahme (+27%) sowie aus der Verkehrsverlagerung von der überlasteten Anton-Bruckner-Straße resultieren.

Der Streckenabschnitt der Anton-Bruckner-Straße zwischen der Einmündung Dorfener Straße und geplante Nordanbindung (QS 10) weist eine Verkehrssteigerung von knapp 50% auf, welche überwiegend aus der Fliegerhorstentwicklung mit Anbindung an die geplante Nordanbindung resultieren.

15.4.6 Verkehrliche Auswirkungen im Gemeindebereich Bockhorn

Die größte prozentuale Verkehrszunahme von 73% ist auf der ED 20 in der Ortsdurchfahrt Bockhorn zu verzeichnen. Die Prognosequerschnittsbelastung von 4.500 Kfz/24h (**QS19**) setzt sich im Wesentlichen aus folgenden Verkehrsanteilen zusammen:

- Ca. 30% Ziel-/Quellverkehr von/nach Erding
- Ca. 70% Durchgangsverkehr

Diese Zunahme ergibt sich aus den strukturellen Entwicklungen im Umland (Allgemeine Verkehrsentwicklung) sowie das induzierte Verkehrsaufkommen infolge der neuen Anschlussstelle Lengsdorf an der A94. Dieser Verkehr mit Ziel Flughafen nimmt nun den schnelleren Weg über die Kreisstraße ED 12, ED 15 und ED 27 durch Bockhorn hindurch. Absolut erhöht sich die Querschnittsbelastung der Ortsdurchfahrt von heute 2.600 Kfz/24h auf ca. 4.500 Kfz/24h im Prognose-Nullfall 2030, wobei der flughafenbezogene Anteil der Verkehrszunahme ca. 900 Kfz/24h beträgt.

Wie schon bei der Erläuterung des aktuellen Prognose-Nullfalles 2030 in Ziffer 15.2. detailliert dargestellt haben die städtischen strukturellen Entwicklungen (B-Plan 193 und Fliegerhorstgelände) nur marginalen Einfluss auf die Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt von Bockhorn. Auch die beiden geplanten Straßenneubaumaßnahmen Nordanbindung sowie die B 388 Ostumfahrung Erding führen zu keinen wesentlichen Veränderungen der Ortsbelastung von Bockhorn.

15.5 Zusammenfassung / Fazit

Die in der Verkehrsprognose 2030 zu erwartenden Verkehrszunahmen von ca. 26% gegenüber der Analyse 2009 führen zu erheblichen Belastungszunahmen, des bereits heute stark ausgelasteten bzw. überlasteten in Ost-West-Richtung verlaufenden innerstädtischen Straßennetzes insbesondere Anton-Bruckner-Straße, Münchener Straße, Dorfener Straße, Freisinger Straße und Rennweg statt.

Die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Nordanbindung beschränken sich im Wesentlichen auf die Entlastung der Alten Römer Straße sowie die unmittelbare Erschließung der geplanten Entwicklungen auf dem Fliegerhorstgelände.

Die geplante B 388 Ortsumfahrung Erding bewirkt im geringen Umfang großräumige Verlagerungen von Durchgangsverkehrsbeziehungen in bzw. um Erding. In erster Linie führt sie zu einer Entlastung der neuralgischen Knotenpunkte entlang der bestehenden B 388 mit der Ardeostraße und Josef-Martin-Bauer-Straße (St 2084), welche die prognostizierten Verkehrszunahmen nicht mehr leistungsfähig abwickeln können.

Die größte prozentuale Verkehrszunahme von 73% ist auf der ED 20 in der Ortsdurchfahrt Bockhorn zu verzeichnen, welche sich von heute 2.600 Kfz/24h auf ca. 4.500 Kfz/24h im Prognose-Nullfall 2030 erhöht. Ursache hierfür sind die strukturellen Entwicklungen im Umland sowie die geplante Anschlussstelle Lengsdorf auf der A 94, wodurch die Fahrten auf dem südostbayerischen Raum mit Ziel Flughafen in der Größenordnung von ca. 900

Kfz/24h nun den Weg über die ED 27 durch Bockhorn nehmen. In Bezug auf die gesamte Verkehrszunahme von ca. +1.900 Kfz/24h beträgt der flughafenbezogene Anteil knapp 50%. Der überwiegende Flughafenverkehr aus dem südost-bayrischen Raum (ca. 4.000 Kfz/24h) fährt jedoch über die attraktivere und teilweise auch schnelleren Fahrtroute weiter auf der A 94 bis zur Anschlussstelle Pastetten und dann über die St 2331, B 388 und FTO zum Flughafen München.

16 Planfalluntersuchungen

16.1 Planfallspektrum

Die nachfolgende Abbildung zeigt eine Übersicht der Trassenvarianten zur geplanten Nordumfahrung ED 99 (Stand September 2016):

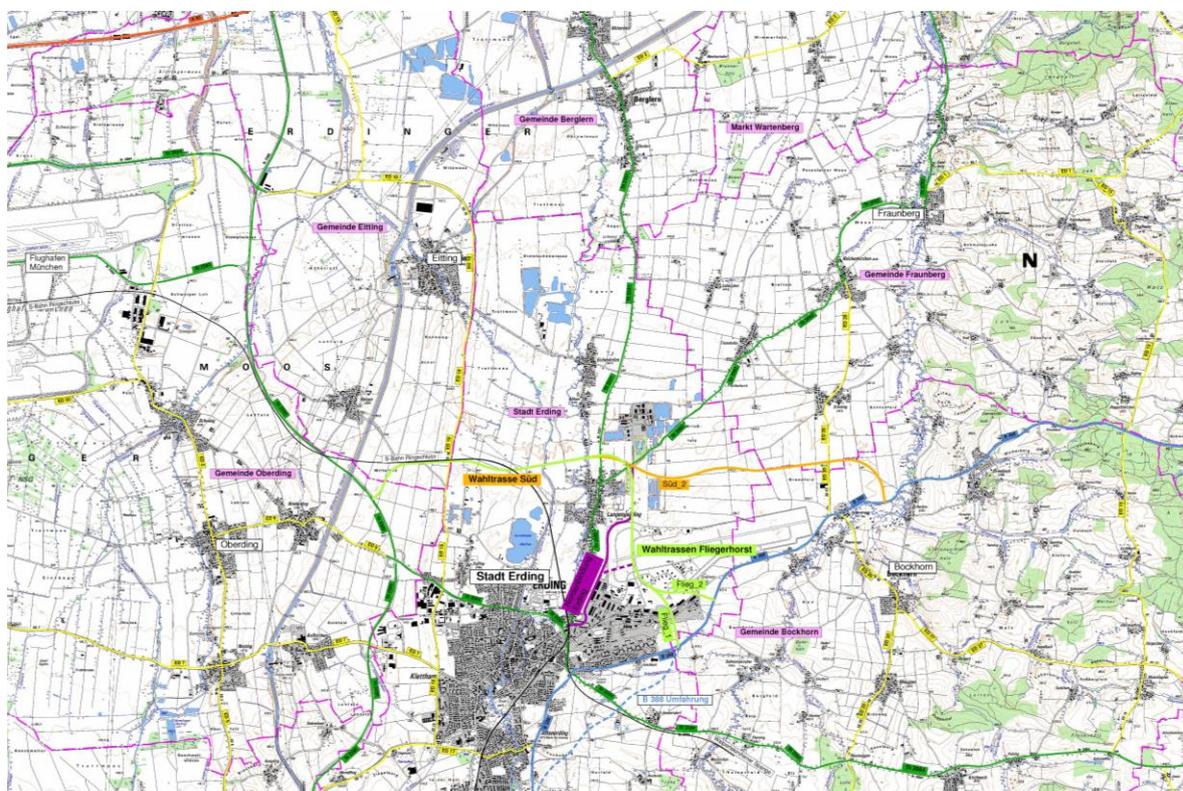


Abb. 107: Übersichtskarte aller Wahltrassen, Stand 09/2016

Folgende Wahltrassen werden hinsichtlich ihrer verkehrlichen Auswirkungen betrachtet bzw. für den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben:

- Wahltrasse Süd_2
- Fliegerhorststrassen (Flieg_1 / Flieg_2)

In allen Wahltrassenvarianten ist die im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf enthaltene Trasse der B 388 Ostumfahrung Erding berücksichtigt.

Aufgrund der geringen Entlastungswirkungen im bestehenden Straßennetz werden die bereits untersuchten Wahltrassenvarianten Nord, Mitte_1, Mitte_2 und Mitte_3 nicht weiter verfolgt.

16.2 Wahltrasse Süd_2

Im Unterschied zum Verkehrsgutachten des Planfeststellungsantrages (Stand: Juli 2014) wurden im vorliegenden Planfall folgende zusätzliche infrastrukturelle Maßnahme berücksichtigt:

- Neubau B 388 Ortsumfahrung Erding ohne Anschluss Taufkirchener Straße

Basierend auf den Ergebnissen der Prognoseberechnungen ergeben sich für den Planfall Wahltrasse Süd_2 folgende Prognosebelastungen 2030 im Untersuchungsgebiet.

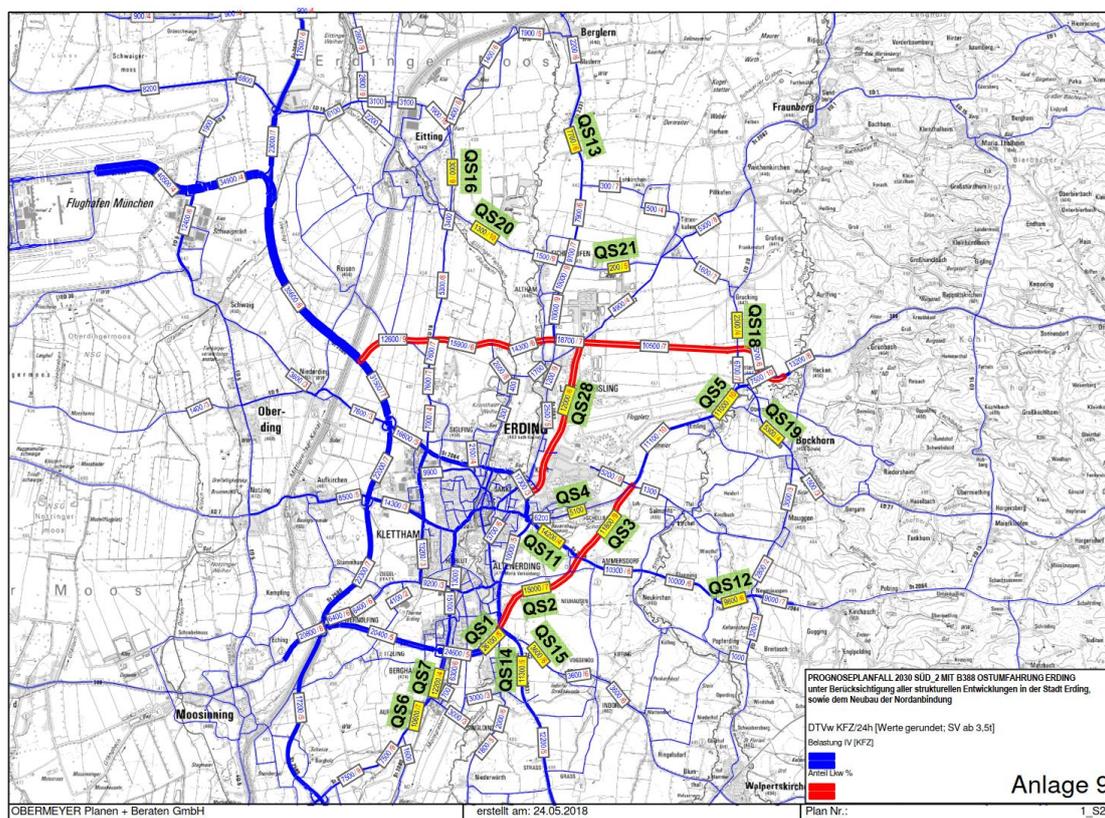


Abb. 108: Prognosebelastung 2030 Wahltrasse Süd_2 in Kfz/24h, großer Umgriff (siehe Anlage 9)

Der Stadtbereich von Erding ist dabei in der nachfolgenden Abbildung noch einmal vergrößert dargestellt.

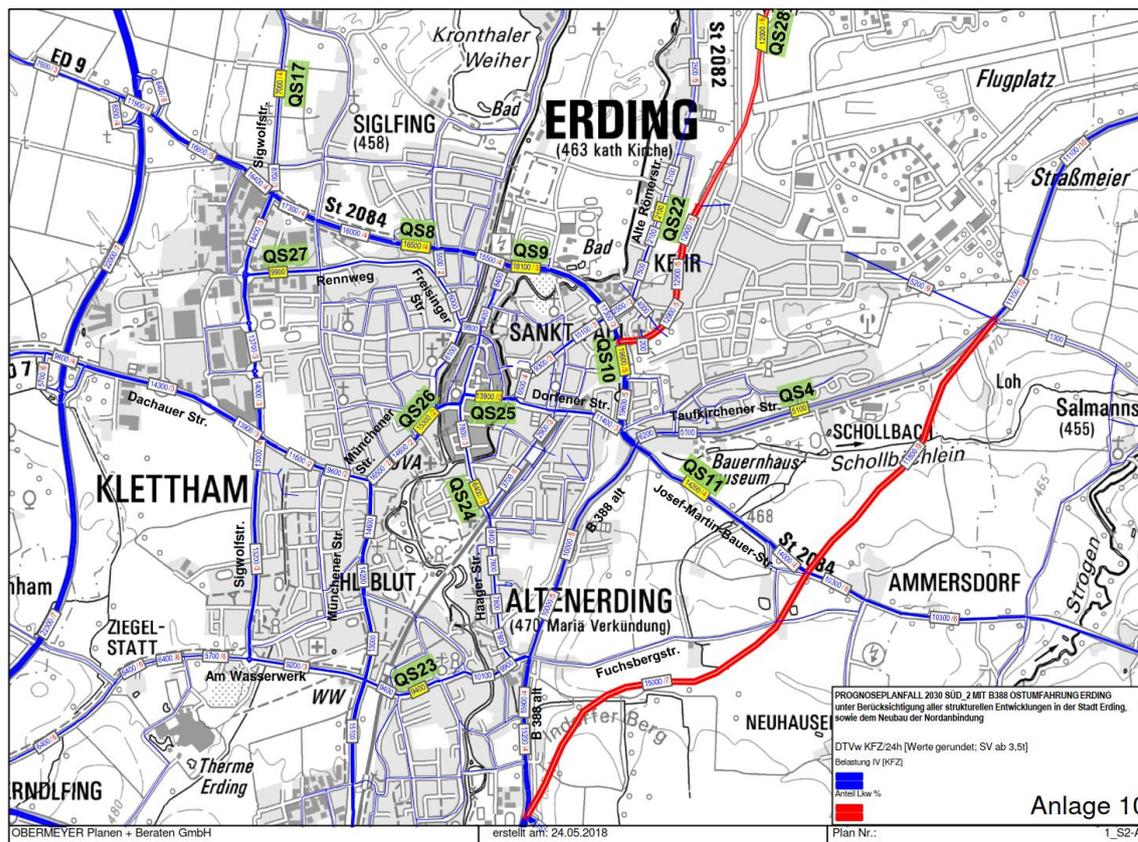


Abb. 109: Prognosebelastung 2030 Wahltrasse Süd_2 in Kfz/24h, Ausschnitt Stadtgebiet Erding (siehe Anlage 10)

16.2.1 Verkehrsbelastung Wahltrasse Süd_2

Die Wahltrasse Süd_2 erhält eine Prognosebelastung von ca. 5.700 Kfz/24h im Streckenabschnitt zwischen der Anbindung B 388 und ED 20. Zwischen den beiden Anschlüssen ED 20 und St 2082 steigt die Belastung auf der Wahltrasse Süd auf ca. 10.500 Kfz/24h. Zwischen den beiden Verknüpfungspunkten St 2082/Nordanbindung und St 2331 wird die höchste Verkehrsbelastung mit ca. 18.700 Kfz/24h erreicht, weil sich in diesem Streckenabschnitt infolge der Verlegung der St 2331 der Kfz-Verkehr der ED 99 in Ost-West-Richtung und der Kfz-Verkehr der St 2331 in Nord-Süd-Richtung überlagert.

Bis zum Knotenpunkt mit der ED 19 weist die ED 99 im Streckenverlauf östlich der geplanten Anbindung Freizeitgelände Kronthaler Weiher eine Querschnittsbelastung von ca. 14.300 Kfz/24h und westlich davon 15.900 Kfz/24h auf. Auf dem letzten Streckenabschnitt von der ED 19 bis zum Anschluss FTO werden ca. 12.600 Kfz/24h erreicht.

16.2.2 Verkehrliche Verkehrsveränderungen

Die nachfolgende Tabelle zeigt anhand von ausgewählten Straßenquerschnitten die Veränderungen der Querschnittsbelastung im Planfall Wahltrasse Süd_2 (1_S2) zum Prognose – Nullfall 2030 (1_NF). Die zugehörigen Differenzbelastungspläne sind in den Anlagen XX dargestellt.

	Szenarien / Varianten	1 NF	S2	Diff S2 absolut	Diff S2 prozentual
Ifd. Nr. der Querschnitte neu	Straßenquerschnitt				
QS 1	B 388, westl. der St 2084 bei Pretzen	27.600	26.100	-1.500	-5
QS 2	B 388, geplante OU Erding südl. der St 2084 bei Ammersdorf	14.300	15.000	700	5
QS 3	B 388, geplante OU Erding nördl. der St 2084 bei Ammersdorf	19.700	11.800	-7.900	-40
QS 4 ^A	B 388, Taufkirchner Straße bei Williamsville	5.100	5.100	0	0
QS 5	B 388, westl. von Oberstrogen	14.900	11.000	-3.900	-26
QS 6	St 2082, Schloßallee in Aufhausen nördl. der St 2080	12.400	10.600	-1.800	-15
QS 7	St 2082, Schloßallee in Bergham südl. der B 388	11.600	12.200	600	5
QS 8 ^A	St 2084, Anton-Bruckner-Straße in Erding westl. der J.-S.-Bach-Straße und der Melkstattstraße	18.600	16.500	-2.100	-11
QS 9 ^A	St 2084, Anton-Bruckner-Straße in Erding östl. der Gemeindestraße Am Gries	21.100	18.100	-3.000	-14
QS 10 ^A	St 2084, Anton-Bruckner-Straße in Erding südl. der Nordanbindung	23.600	19.600	-4.000	-17
QS 11 ^A	St 2084, östl. der B 388 (Dorfener Straße)	18.900	14.200	-4.700	-25
QS 12	St 2084, westl. der ED 20 bei Neumaugen	9.300	9.800	500	5
QS 13	St 2331, südl. Berglern	6.400	7.700	1.300	20
QS 14	St 2331, südl. der ED 14 bei Pretzen	12.000	11.300	-700	-6

	Szenarien / Varianten	1 NF	S2	Diff S2 absolut	Diff S2 prozentual
Ifd. Nr. der Querschnitte neu	Straßenquerschnitt				
QS 15	ED 14, östl. der St 2331 bei Pretzen	4.000	3.600	-400	-10
QS 16	ED 19, östl. von Eitting	6.100	3.000	-3.100	-51
QS 17 ^A	ED 19, Sigwolfstraße südl. der Dorfstraße	5.300	7.000	1.700	32
QS 18	ED 20, nördl. der B 388 zwischen Grucking und Unterstrogen (nördl. der ED 99)	4.500	2.300	-2.200	-49
QS 19	ED 20, südl. der B 388 bei Unterstrogen	4.500	5.300	800	18
QS 20	GVS Eitting - Eichenkofen westl. des Mooslerner Wegs	5.400	1.300	-4.100	-76
QS 21	GVS Eichenkofen - Tittenkofen östl. der St 2331	2.400	200	-2.200	-92
QS 22 ^A	Alte Römerstraße in Langengeisling	7.800	2.100	-5.700	-73
QS 23 ^A	Bahnhofstraße in Erding östl. der Münchener Straße	10.700	9.400	-1.300	-12
QS 24 ^A	Haager Straße in Erding nördl. der Bahnlinie	7.200	6.400	-800	-11
QS 25 ^A	Landshuter Straße in Erding westl. Kreisverkehr (Einmündung Dorfener Straße)	16.400	13.900	-2.500	-15
QS 26 ^A	Münchener Straße südwestl. der Fehlbach- / Saubachbrücke	15.900	15.300	-600	-4
QS 27 ^A	Rennweg westl. der Siglfinger Straße	12.200	9.900	-2.300	-19
QS 28	Nordanbindung	6.300	12.000	5.700	90

Tab. 31: Belastungsveränderungen Wahltrasse Süd_2 ↔ Prognose-Nullfall 2030

16.2.2.1 Allgemeine Veränderungen

Die Wahltrasse Süd_2 in kombinierter Betrachtung mit dem 3/4-spurigen Ausbau der FTO führt zu einer Verlagerung der in Nord-Süd-Richtung fahrenden Durchgangsverkehr zur St 2331 Berglern und St 2082 Fraunberg von der bestehenden B 388 auf die FTO/ED 99 in der Größenordnung von ca. 1.000 bis 1.200 Fahrten am Tag.

Eine kombinierte Betrachtung der Wahltrasse Süd_2 mit der B 388 Ostumfahrung Erding ergibt keine relevante „Ringwirkung“ für in Nord-Süd-Richtung fahrenden Durchgangsverkehr im Zuge der St 2082 und St 2331 aus Richtung Markt Schwaben bzw. Hörlkofen nach Berglern bzw. Fraunberg. Diese Fahrten in der Größenordnung von ca. 400 bis 500 Kfz/24h verbleiben auf der B 388 alt und fahren weiter über die geplante Nordanbindung.

Die ED 19 im Ortsbereich Siglfing (**QS 17**) erfährt eine Belastungszunahme um ca. 30%, da der Ziel-/Quellverkehr von der B 388 aus Richtung Taufkirchen (Vils) und Bockhorn zum Gewerbegebiet Erding West die schnellere Route über die Wahltrasse Süd_2 nimmt.

In Langengeisling werden die Pfarrer-Kerer-Straße und die Fehlbachstraße entlastet, da die Durchfahrtsmöglichkeit am Kronthaler Weiher zwischen der Johann-Sebastian-Bach-Straße und der Fehlbachstraße in Langengeisling unterbunden wird. Alternativ steht nun die Fahrtroute über die ED 19 und den geplanten Anschluss ED 99 / Freizeitgelände Kronthaler Weiher.

16.2.2.2 Inoffizielle Nordumfahrung / ED 19

Im Zuge der „inoffiziellen“ Nordumfahrung finden durch den Bau der Wahltrasse Süd_2 auf der ED 20 bei Grucking und den Gemeindeverbindungsstraßen zwischen Tittenkofen, Eichenkofen bis zur ED 19 deutliche Belastungsabnahmen statt.

Auf der ED 20 südlich von Grucking (QS 18) wird sich die Kfz-Belastung fast halbieren. Auf den Gemeindeverbindungsstraßen zwischen Tittenkofen, Eichenkofen und Eitting werden die verkehrlichen Entlastungen sogar zwischen -76% (QS 20) und bis zu -91% (QS 21) betragen.

Auf der ED 19 ergeben sich durch den Neubau der Wahltrasse Süd_2 wiederum Entlastungen in Höhe von knapp -50% (QS 16).

Der Grund dafür ist, dass der Weg über die ED 99 zur St 2580 (FTO) und weiter zum Flughafen, der St 2084 oder zur A 92 für einen Großteil des dortigen Verkehrs die schnellere Verbindung darstellt.

16.2.2.3 St 2331 (QS13)

Die St 2331 bei Glaslern, Berglern (erfährt durch die verkehrsanziehende Wirkung der Wahltrasse Süd_2 eine Belastungszunahme von 20% auf etwa 7.700 Kfz/24h (QS 13) und im weiteren Streckenverlauf Richtung Erding von 8.800 Kfz/24h auf ca. 10.000 Kfz/24h. Hierbei handelt es sich vorwiegend um Fahrten, die heute über die Gemeindeverbindungsstraßen bei Eichenkofen und weiter über die ED 19 ihre Ziele beim Flughafen bzw. Umgebung Freising gesucht haben und nun künftig die schnellere Fahrstrecke über die geplante Wahltrasse Süd_2 nehmen.

16.2.2.4 B 388 Ostumfahrung Erding

Im Streckenabschnitt der Ostumfahrung von der St 2331 im Süden bis zur Verknüpfung mit der St 2084 im Norden bei Ammersdorf erhöht sich die Querschnittsbelastung auf ca. 15.000 Kfz/24h (QS2) durch eine prozentuale Verkehrszunahme von 5% gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030 nur marginal, da keine relevante „Ringwirkung“ für die in Nord-Süd-Richtung fahrenden Durchgangsverkehre im Zuge der St 2082 und St 2331 aus Richtung Markt Schwaben bzw. Hörlkofen nach Berglern bzw. Fraunberg existiert. Diese Fahrten in der Größenordnung von ca. 400 bis 500 Fahrten verbleiben auf der B 388 alt und weiter über die geplante Nordanbindung.

Im Streckenabschnitt der Ostumfahrung von der St 2084 bis zur Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße nach Salmannskirchen und des geplanten Gewerbegebiets auf dem heutigen Fliegerhorstgelände findet eine deutliche Reduzierung der Querschnittsbelastung um -40% auf ca. 11.800 Kfz/24h (**QS3**) statt. Im Weiteren Streckenverlauf erhält die B 388 bei Unterstrogn eine Querschnittsbelastung von knapp über 11.000 Kfz/24h (**QS5**), was gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030 eine Verringerung der Querschnittsbelastung um -26% (**QS5**) bedeutet. Hierbei handelt es sich jeweils um den Ziel-/Quellverkehr aufgrund der geplanten Fliegerhorstentwicklungen (Wohnen, Technologie und B-Plan 193), welcher aus dem Einzugsbereich östlich von Unterstrogn und Bockhorn zukünftig den schnelleren Weg über die ED 99 / Nordanbindung fährt.

Unabhängig von der Realisierung der Wahltrasse Süd_2 wird die Taufkirchener Straße aufgrund der Abhängung vom Hauptstraßennetz gemäß Beschluss Stadt Erding deutlich entlastet. Die verbleibenden 5.100 Kfz/24h (**QS4**) stellen ausschließlich den Ziel-/Quellverkehr vom Ortsteil Williamsville dar.

16.2.2.5 Nordanbindung

Die Querschnittsbelastung der Nordanbindung erfährt nahezu eine Verdopplung der Querschnittsbelastung gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030 von 6.300 Kfz/24h auf ca. 12.000 Kfz/24h (**QS28**), welche sich im Wesentlichen aus folgenden Verkehrsanteilen zusammensetzt:

- 50% Ziel-/Quellverkehr von/nach Erding
- 46% Ziel-/Quellverkehr von/nach Fliegerhorstgelände
- 4% Durchgangsverkehr von/nach München

Gleichzeitig wird die parallel zur Nordanbindung verlaufende Alte Römer Straße in Langengeisling um -73% (**QS22**) deutlich entlastet. Hier sinkt die Querschnittsbelastung durch den Bau der Nordanbindung von heute über 10.000 Kfz/24h trotz der allgemeinen hohen Verkehrsprognose auf künftig ca. 2.100 Kfz/24h ab, wobei der in der Ortsdurchfahrt verbleibende Kfz-Verkehr ausschließlich aus dem örtlichen Ziel-/Quellverkehr von Langengeisling besteht.

16.2.2.6 Stadtgebiet Erding

Die in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßenzüge durch Erding werden in der Summe um ca. 6.000 bis 6.500 Kfz/24h entlastet. Die prozentualen Entlastungswirkungen liegen im Mittel bei ca. -15% bis maximal -20%.

Auf der Anton-Bruckner-Straße stellt sich trotz der hohen Prognosefaktoren in etwa das im Jahre 2009 gezählte Belastungsniveau von ca. 17.000 bis 18.000 Kfz/24h (**QS8**, **QS9**) ein. Dies liegt auch daran, dass durch die frei gewordenen Kapazitäten eine Rückverlagerung aus dem in die Dorfener Straße (**QS25**), Haager Straße (**QS24**) und auch Rennweg (**QS27**) verdrängten Durchgangsverkehr zur Anton-Bruckner-Straße stattfindet.

Der Streckenabschnitt der Anton-Bruckner-Straße zwischen der Einmündung Dorfener Straße und geplanter Nordanbindung (**QS 10**) wird gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030 um -17% entlastet, weil Verkehr aus dem östlichen Landkreis bei Realisierung der Wahltrasse Süd_2 zum geplanten neuen Kreuzungsbahnhof nicht nur über die Dorfener Straße dorthin gelangt, sondern vorrangig über die Nordumfahrung und Nordanbindung. Trotzdem übernimmt er jedoch aufgrund der Abwicklung des Ziel-/Quellverkehrs zum Fliegerhorstgelände eine wichtige innerstädtische Erschließungsfunktion, welche unabhängig von der Realisierung der Wahltrasse Süd_2 ist.

16.2.2.7 Gemeindebereich Bockhorn

Auf der ED 20 im Zuge der Ortsdurchfahrt Bockhorn steigt gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030 die Querschnittsbelastung um 18% auf ca. 5.300 Kfz/24h (**QS19**). Diese Verkehrszunahme von weiteren ca. 800 Kfz/24h gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 mit Berücksichtigung der B 388 Ostumfahrung Erding resultiert aus Fahrten aus dem süd-östlichen Landkreis Richtung Flughafen bzw. Freising, welche den schnelleren Weg über die Wahltrasse Süd_2 der langsameren und teilweise überlasteten Fahrtroute durch die Stadt Erding vorziehen. Eine Auswertung der aktiven Reisezeit hierzu hat ergeben, dass der größere Anteil des Kfz-Verkehrs aus dem südöstlichen Raum Bayerns in der Größenordnung von ca. 3.300 Kfz/24h auch bei Realisierung der Wahltrasse Süd_2 weiterhin den Weg über die A 94, St 2331, B 388, St 2580 (FTO) zum Flughafen wählen wird.

16.2.3 Zusammenfassung / Fazit

Im Folgenden werden zusammenfassend die wichtigsten verkehrlichen Auswirkungen der Wahltrasse Süd_2 beschrieben.

Die Wahltrasse Süd weist bezogen auf das Prognosejahr 2030 Verkehrsbelastungen von mindestens 5.700 Kfz/24h im östlichen Streckenabschnitt bis maximal 18.700 Kfz/24h zwischen der Nordanbindung und der St 2331 auf.

Eine kombinierte Betrachtung der Wahltrasse Süd_2 mit der B 388 Ostumfahrung Erding ergibt keine „Ringwirkung“ für aus Richtung Berglern, Fraunberg, Langengeisling im Norden und in Richtung Markt Schwaben und Pastetten im Süden bzw. in der Gegenrichtung fahrenden Durchgangsverkehr. Diese Fahrten in der Größenordnung von ca. 400 bis 500 Fahrten pro Tag verbleiben auf der B 388 alt und fahren anschließend weiter über die Dorfener Straße sowie die geplante Nordanbindung.

Die in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßenzüge Dorfener Straße (**QS25**), Haager Straße (**QS24**), Rennweg (**QS27**) und Anton-Bruckner-Straße (**QS8, QS9**) werden in der Summe um ca. 6.000 bis 6.500 Kfz/24h entlastet. Die prozentualen Entlastungswirkungen liegen im Mittel bei ca. -15% bis maximal -20%.

Die parallel zur Nordanbindung verlaufende Alte Römer Straße wird im Streckenabschnitt zwischen Langengeisling und Anbindung Fliegerhorstgelände um -73% (**QS22**) deutlich entlastet.

In Bezug auf die Entlastung der im Umkreis der Maßnahme befindlichen Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen in Ost-West-Richtung, insbesondere im Bereich Tittenkofen und Eichenkofen, bewirkt die Wahltrasse Süd_2 hohe Entlastungen von -49% (**QS18**) bis -92% (**QS21**). Lediglich auf der ED 19 bei Siglfing (**QS17**) findet eine Belastungserhöhung um 32% statt,

Im Bereich der ED 20 Bockhorn steigt die Querschnittsbelastung gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030 um +18% von 4.500 Kfz/24h auf ca. 5.300 Kfz/24h.

Die Straßenbelastung der GVS nach Salmannskirchen bleibt mit ca. 1.300 Kfz/24h unverändert.

16.3 Fliegerhorststrassen Flieg_1 und Flieg_2

Der Trassenverlauf der beiden Fliegerhorstvarianten Flieg_1 und Flieg_2 sind nahezu identisch. Lediglich in den beiden Verknüpfungsbereichen mit dem Gewerbegebiet Fliegerhorstgelände und der B 388 sind zum gegenwärtigen Planungsstand geringfügige Abweichungen vorgesehen, welche jedoch auf die Aussagen zur verkehrlichen Wirksamkeit nahezu keinen Einfluss haben.

Daher kann die Beschreibung und Bewertung der verkehrlichen Wirkungen für beide Fliegerhorststrassen zusammengefasst werden.

16.3.1 Verkehrsbelastung Wahltrasse Flieg_1 und Flieg_2

Basierend auf den Ergebnissen der Prognoseberechnungen für das Jahr 2030 ergeben sich für die Planfälle Flieg_1 und Flieg_2 folgende Prognosebelastungen 2030 im Untersuchungsgebiet.

Die Prognosebelastungen sind in den vier nachfolgenden Abbildungen dargestellt, wobei zwei dieser Abbildungen jeweils den vergrößerten Ausschnitt für den Bereich Erding beinhalten.

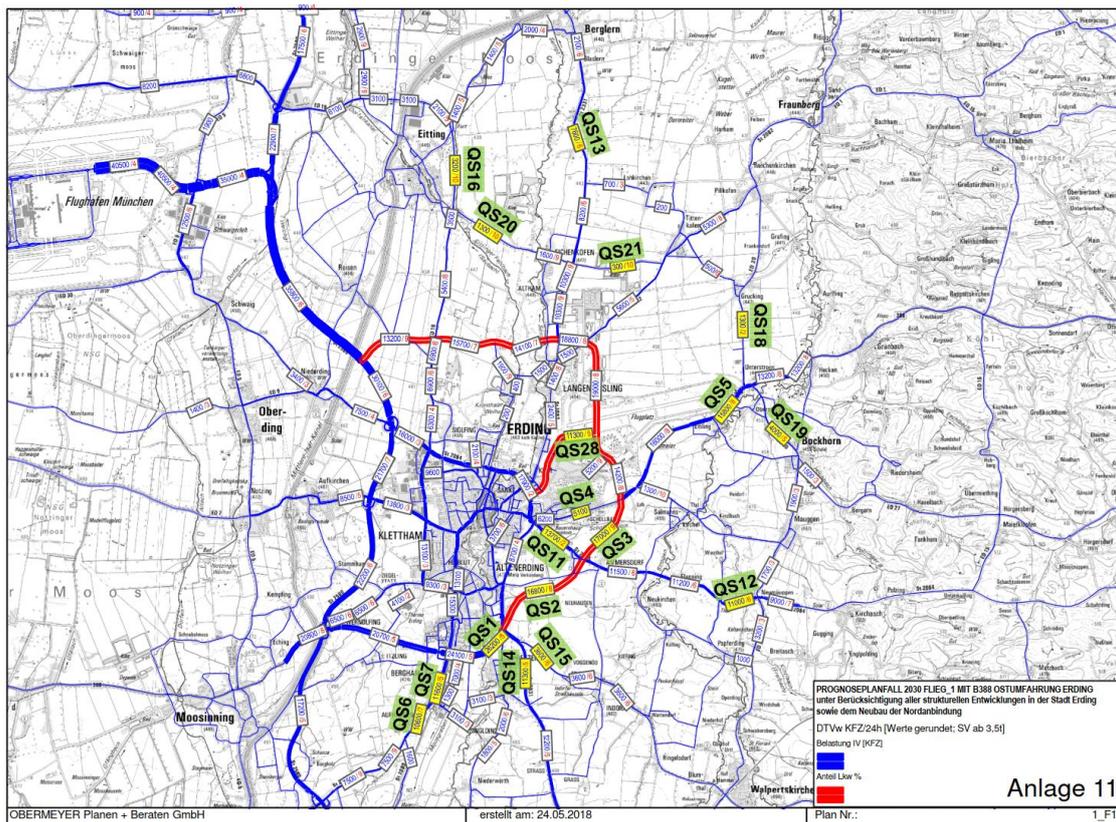


Abb. 110: Prognosebelastung 2030 Fliegerhorststrasse_1 in Kfz/24h, großer Umgriff (siehe Anlage 11)

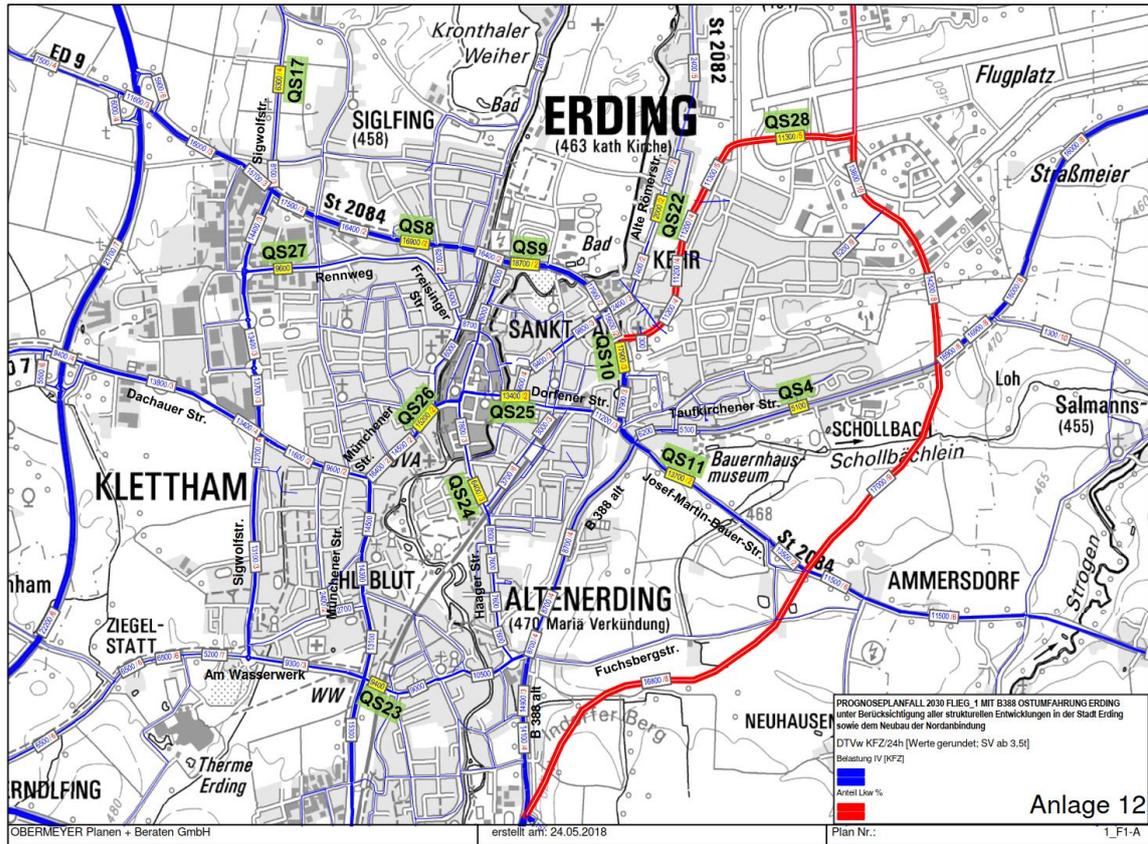


Abb. 111: Prognosebelastung 2030 Fiegerhorststrasse_1 in Kfz/24h, Ausschnitt Stadtgebiet Erding (siehe Anlage 16)

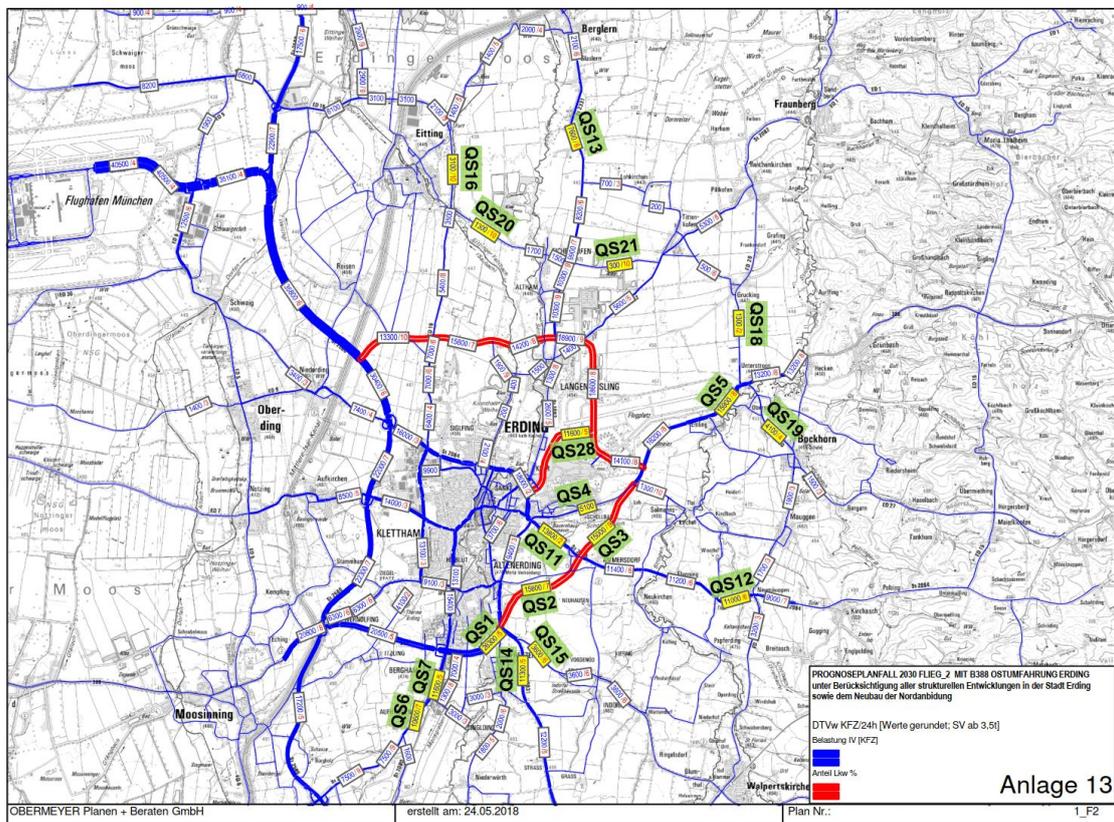


Abb. 112: Prognosebelastung 2030 Fiegerhorststrasse_2 in Kfz/24h, großer Umgriff (siehe Anlage 13)

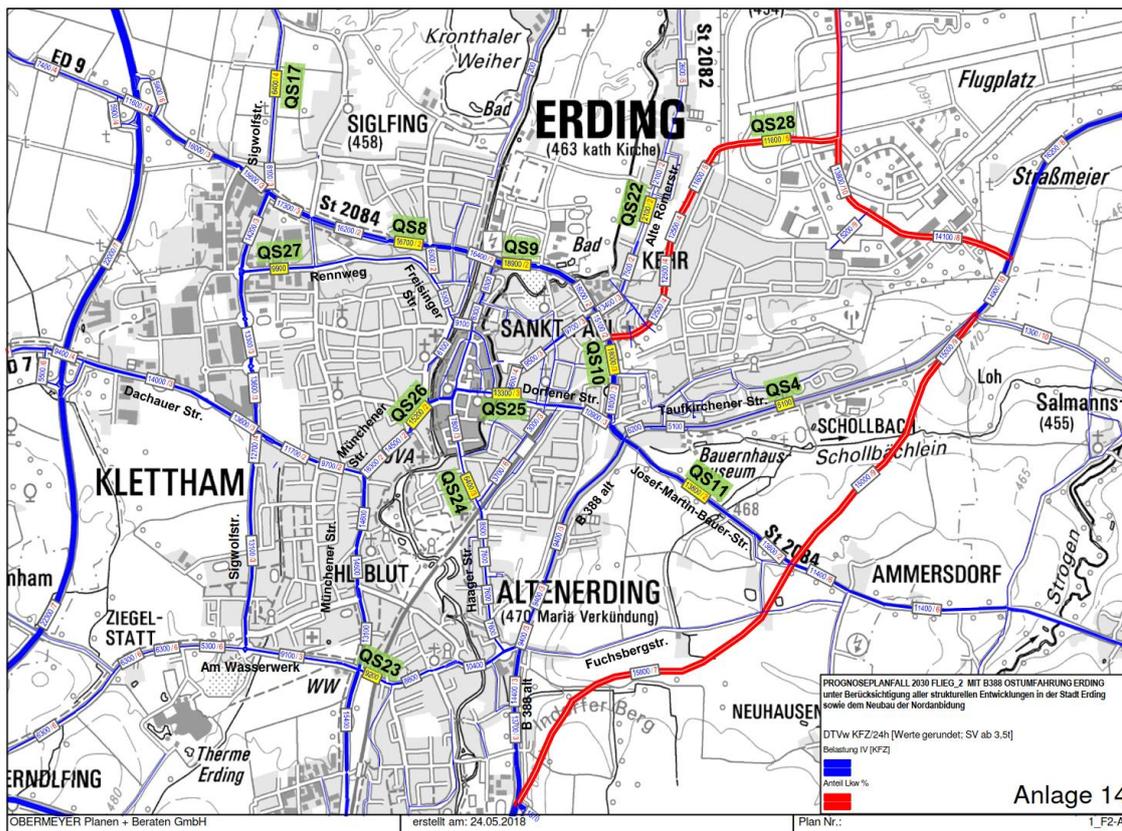


Abb. 113: Prognosebelastung 2030 Fliegerhorsttrasse_2 in Kfz/24h, Ausschnitt Stadtgebiet Erding (siehe Anlage 14)

Die Umlegungsberechnungen haben zum Ergebnis, dass die Fliegerhorsttrassen Flieg_1 bzw. Flieg_2 im Streckenabschnitt zwischen der Anbindung an die B 388 und der Anbindung des geplanten Gewerbegebiets auf dem heutigen Fliegerhorstgelände eine Prognosebelastung von ca. 14.200 Kfz/24h bzw. 14.100 Kfz/24h erhalten. Zwischen den beiden Anschlüssen zum geplanten Bahnhofsareal (entspricht der Nordanbindung) und der St 2082 steigt die Belastung auf den beiden Fliegerhorsttrassen auf ca. 19.000 Kfz/24h bzw. 18.600 Kfz/24h.

Zwischen den beiden Verknüpfungspunkten St 2082 sowie St 2331 und weiter Richtung Westen bis zur St 2580 (FTO) ist der Trassenverlauf der Fliegerhorsttrassen identisch mit dem Trassenverlauf der Wahltrasse Süd_2. Zwischen der St 2082 und der St 2331 liegen die Verkehrsbelastungen bei ca. 18.800 Kfz/24h bzw. 18.900 Kfz/24h. Östlich der geplanten Anbindung des Freizeitgeländes Kronthaler Weiher weisen die beiden Fliegerhorsttrassen eine Querschnittsbelastung von ca. 14.100 Kfz/24h bzw. 14.200 Kfz/24h und westlich der geplanten Anbindung des Freizeitgeländes am Kronthaler Weiher eine Querschnittsbelastung von ca. 15.700 Kfz/24h bzw. 15.800 Kfz/24h auf.

Auf dem letzten Streckenabschnitt von der ED 19 bis zum Anschluss an die St 2580 (FTO) werden ca. 13.200 Kfz/24h bzw. 13.300 Kfz/24h erreicht.

16.3.2 Verkehrliche Verkehrsveränderungen

Die nachfolgende Tabelle zeigt anhand der ausgewählten Straßenquerschnitte die Veränderungen der Querschnittsbelastung im Planfall Fliegerhorsttrassen (1_F1 bzw. 1_F2) zum Prognose-Nullfall 2030 (1 NF). Die zugehörigen Differenzbelastungspläne sind in den Anlagen 19, 20 und Anlagen 21, 22 dargestellt.

lfid. Nr. der Querschnitte neu	Szenarien / Varianten	1 NF	Flieg 1/Flieg_2	Flieg 1/Flieg_2 absolut	Flieg 1/Flieg_2 prozentual
	Straßenquerschnitt				
QS 1	B 388, westl. der St 2084 bei Pretzen	27.600	26200 / 26300	-1400 / -1300	-5 / -5
QS 2	B 388, geplante OU Erding südl. der St 2084 bei Ammersdorf	14.300	16800 / 15800	2500 / 1500	17 / 10
QS 3	B 388, geplante OU Erding nördl. der St 2084 bei Ammersdorf	19.700	17000 / 15000	-2700 / -4700	-14 / -24
QS 4 [^]	B 388, Taufkirchner Straße bei Williamsville	5.100	5100 / 5100	0 / 0	0 / 0
QS 5	B 388, westl. von Oberstrogen	14.900	15800 / 15900	900 / 1000	6 / 7
QS 6	St 2082, Schloßallee in Aufhausen nördl. der St 2080	12.400	10600 / 10600	-1800 / -1800	-15 / -15
QS 7	St 2082, Schloßallee in Bergham südl. der B 388	11.600	11600 / 11600	0 / 0	0 / 0
QS 8 [^]	St 2084, Anton-Bruckner-Straße in Erding westl. der J.-S.-Bach-Straße und der Melkstattstraße	18.600	16900 / 16700	-1700 / -1900	-9 / -10
QS 9 [^]	St 2084, Anton-Bruckner-Straße in Erding östl. der Gemeindestraße Am Gries	21.100	18700 / 18900	-2400 / -2200	-11 / -10
QS 10 [^]	St 2084, Anton-Bruckner-Straße in Erding südl. der Nordanbindung	23.600	17900 / 18000	-5700 / -5600	-24 / -24
QS 11 [^]	St 2084, östl. der B 388 (Dorfener Straße)	18.900	13700 / 13800	-5200 / -5100	-28 / -27
QS 12	St 2084, westl. der ED 20 bei Neumauggen	9.300	11000 / 11000	1700 / 1700	18 / 18
QS 13	St 2331, südl. Berglern	6.400	7600 / 7600	1200 / 1200	19 / 19
QS 14	St 2331, südl. der ED 14 bei Pretzen	12.000	11300 / 11300	-700 / -700	-6 / -6

lfid. Nr. der Querschnitte neu	Szenarien / Varianten	1 NF	Flieg 1/Flieg_2	Flieg 1/Flieg_2 absolut	Flieg 1/Flieg_2 prozentual
	Straßenquerschnitt				
QS 15	ED 14, östl. der St 2331 bei Pretzen	4.000	3600 / 3600	-400 / -400	-10 / -10
QS 16	ED 19, östl. von Eitting	6.100	3200 / 3100	-2900 / -3000	-48 / -49
QS 17 [^]	ED 19, Sigwolfstraße südl. der Dorfstraße	5.300	6300 / 6400	1000 / 1100	19 / 21
QS 18	ED 20, nördl. der B 388 zwischen Grucking und Unterstrogen (nördl. der ED 99)	4.500	1300 / 1300	-3200 / -3200	-71 / -71
QS 19	ED 20, südl. der B 388 bei Unterstrogen	4.500	4000 / 4100	-500 / -400	-11 / -9
QS 20	GVS Eitting - Eichenkofen westl. des Mooslerner Wegs	5.400	1300 / 1300	-4100 / -4100	-76 / -76
QS 21	GVS Eichenkofen - Tittenkofen östl. der St 2331	2.400	300 / 300	-2100 / -2100	-88 / -88
QS 22 [^]	Alte Römerstraße in Langengelsling	7.800	2000 / 2100	-5800 / -5700	-74 / -73
QS 23 [^]	Bahnhofstraße in Erding östl. der Münchener Straße	10.700	9400 / 9200	-1300 / -1500	-12 / -14
QS 24 [^]	Haager Straße in Erding nördl. der Bahnlinie	7.200	6400 / 6400	-800 / -800	-11 / -11
QS 25 [^]	Landshuter Straße in Erding westl. Kreisverkehr (Eimmündung Dorfener Straße)	16.400	13400 / 13300	-3000 / -3100	-18 / -19
QS 26 [^]	Münchener Straße südwestl. der Fehlbach- / Saubachbrücke	15.900	15200 / 15200	-700 / -700	-4 / -4
QS 27 [^]	Rennweg westl. der Siglfinger Straße	12.200	9600 / 9900	-2600 / -2300	-21 / -19
QS 28	Nordanbindung	6.300	11300 / 11600	5000 / 5300	79 / 84

Tab. 32: Belastungsveränderungen Flieg_1 / Flieg_2 ↔ Prognose-Nullfall 2030

16.3.2.1 Allgemeine Veränderungen

Durch die direktere Verbindung der B 388 Ostumfahrung Erding mit den Fliegerhorsttrassen entsteht quasi ein „Ring“ im Osten von Erding, sodass sich die in Nord-/Südrichtung orientierten Durchgangsfahrten in der Größenordnung von ca. 1.200 Kfz/24h von der bestehenden B 388 auf den „Äußeren Ring“, verlagern.

Im geringen Umfang findet in der Größenordnung von ca. 500 bis 600 Kfz/24h eine Verlagerung von Ziel-/Quellverkehren von/nach Erding von der B 388 bei Williamsville auf die Fliegerhorsttrasse Flieg_1 und Flieg_2 im Erding herum statt, da hier der Weg über die Fliegerhorsttrasse in den Norden von Erding bzw. das Gewerbegebiet Erding West die schnellere Route darstellt. Dadurch erfährt auch die ED 19 im Ortsbereich Siglfing (QS

17) eine Belastungszunahme gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030. Dazu erfolgt auch eine Belastungszunahme der ED 19 im Ostbereich Siglfing (**QS 17**) aus der Unterbrechung der Durchfahrtsmöglichkeit am Kronthaler Weiher zwischen der Johann-Sebastian-Bach-Straße und Fehlbachstraße in Langengeisling, Freizeitverkehre zum/vom Kronthaler Weiher fahren infolgedessen über die ED 19 und den geplanten Anschluss ED 99 / Freizeitgelände Kronthaler Weiher. Insgesamt beträgt die Belastungszunahme auf der ED 19 dadurch ca. 20% im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030.

16.3.2.2 Inoffizielle Nordumfahrung / ED 19

Im Zuge der „inoffiziellen“ Nordumfahrung finden bei Realisierung einer der beiden Fliegerhorststrassen auf der ED 20 bei Grucking und den Gemeindeverbindungsstraßen zwischen Tittenkofen, Eichenkofen bis hin zur ED 19 deutliche Belastungsabnahmen von -71% (**QS18**), -76% (**QS20**) bis -88% (**QS21**) statt.

Auf der ED 19 bei Eitting reduziert sich die Kfz-Belastung um -48% (**QS16**), da hier der Weg zum Flughafen bzw. Richtung A 92 über die Fliegerhorststrassen die schnellste Verbindung darstellt.

Die Entlastungen auf der ED 20 im Bereich Grucking (**QS 18**) wird durch Verlagerungen von Verkehr aus Richtung Fraunberg im Norden nach Markt Schwaben im Süden und umgekehrt in der Größenordnung von ca. 500 Kfz/24h aufgrund der Ringwirkung verstärkt.

16.3.2.3 St 2331

Die St 2331 bei Glaslern, Berglern (erfährt durch die verkehrsanziehende Wirkung der Fliegerhorststrassen eine Belastungszunahme von knapp 20% auf etwa 7.600 Kfz/24h und im weiteren Streckenverlauf Richtung Erding von 8.800 Kfz/24h auf ca. 10.300 Kfz/24h. Hierbei handelt es sich vorwiegend um Fahrten, die heute über die Gemeindeverbindungsstraßen bei Eichenkofen und weiter über die ED 19 ihre Ziele beim Flughafen bzw. in der Umgebung von Freising gesucht haben und nun künftig die schnellere Fahrstrecke über die geplanten Fliegerhorststrassen nehmen.

16.3.2.4 B 388 Ostumfahrung Erding

Im Streckenabschnitt der B 388 Ostumfahrung Erding von der St 2331 bis zur Verknüpfung mit der St 2084 bei Ammersdorf erhöht sich die Querschnittsbelastung bei Realisierung der Fliegerhorststrassen im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030 auf ca. 16.800 Kfz/24h bzw. 15.800 Kfz/24h (**QS2**). Diese prozentuale Verkehrszunahme entspricht 17% bzw. 10% gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030. Der Grund dafür ist, dass Ziel-/Quellverkehre aus dem südwestlichen Raum Moosinning (B 388) in den Innenstadtbereich Erding nicht über die Straße Am Wasserwerk fahren, sondern Erding auf der schnelleren Bundesstraße und der neuen Ostumfahrung umgehen und dann über die St 2084 den Weg Richtung Innenstadt nehmen.

Darüber hinaus fahren nun auch die in Nord-Süd-Richtung Durchgangsverkehre von Erding, die heute zwischen Markt Schwaben Berglern bzw. Fraunberg über die St 2580

(FTO), die St 2080 sowie die St 2331 oder die St 2082 durch die Stadt fahren, in der Größenordnung von ca. 700 Fahrten auf der alten B 388 bzw. dann B 388 Ostumfahrung Erding und weiter über die Fliegerhorsttrassen.

Im Streckenabschnitt der B 388 Ostumfahrung Erding von der St 2084 bis zur Verknüpfung Anbindung Fliegerhorstgelände findet eine Reduzierung der Querschnittsbelastung von -14% bzw. -24% auf ca. 11.800 Kfz/24h (**QS3**) statt. Hierbei handelt es sich um den Ziel-/Quellverkehr der Fliegerhorstentwicklungen (Wohnen, Technologie und B-Plan 193), welche aus dem östlichen Einzugsbereich nun den schnelleren Weg über die Fliegerhorsttrasse fährt.

Im weiteren Streckenverlauf der B 388 bei Unterstrogn findet gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030 eine weitere Verkehrssteigerung von 14.900 Kfz/24h (**QS5**) auf ca. 15.800 Kfz/24h bzw. 15.900 Kfz/24h statt. da hier für die Fahrten aus Richtung Taufkirchen (Vils) zum Innenstadtbereich von Erding (Knotenpunkt mit Nordanbindung) sowie Richtung Flughafen die verkehrsanziehende Wirkung der Fliegerhorsttrasse zur Geltung kommt.

Unabhängig von der Realisierung der Fliegerhorsttrassen wird die Taufkirchener Straße aufgrund der Abhängung vom Hauptstraßennetz deutlich entlastet. Die verbleibenden 5.100 Kfz/24h (**QS4**) stellen ausschließlich den Ziel-/Quellverkehr vom Ortsteil Williamsville dar.

16.3.2.5 Nordanbindung Erding

Die Querschnittsbelastung der Nordanbindung erfährt eine deutliche Erhöhung der Querschnittsbelastung gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030 von 6.300 Kfz/24h auf ca. 11.300 Kfz/24h bzw. 11.600 Kfz/24h (**QS28**), welche sich im Wesentlichen aus folgenden Verkehrsanteilen zusammensetzt:

- 44% Ziel-/Quellverkehr von/nach Erding
- 55% Ziel-/Quellverkehr von/nach Fliegerhorstgelände
- 1% Durchgangsverkehr von/nach München

Gleichzeitig wird die Alte Römer Straße im Streckenabschnitt zwischen Langengeisling und Anbindung Fliegerhorstgelände um -73% (**QS22**) deutlich entlastet, sodass der in der Ortsdurchfahrt verbleibende Kfz-Verkehr ausschließlich aus dem örtlichen Ziel-/Quellverkehr von Langengeisling besteht. Hier sinkt die Querschnittsbelastung von heute über 10.000 Kfz/24h trotz der allgemeinen hohen Verkehrsprognose auf künftig ca. 2.100 Kfz/24h ab.

16.3.2.6 Stadtgebiet Erding

Die in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßenzüge durch Erding werden in der Summe um ca. 6.000 bis 6.500 Kfz/24h entlastet. Die prozentualen Entlastungswirkungen liegen im Mittel bei ca. -10% bis ca. -20%.

Auf der Anton-Bruckner-Straße liegt die Prognosebelastung 2030 mit im Mittel knapp 18.000 Kfz/24h geringfügig über dem im Jahre 2009 gezählten Belastungsniveau von ca. 17.500 Kfz/24h (**QS8, QS9**). Dies liegt auch daran, dass durch die frei gewordenen Kapazitäten eine Rückverlagerung aus dem in die Dorfener Straße (**QS25**), Haager Straße (**QS24**) und auch Rennweg (**QS27**) verdrängten Durchgangsverkehr zur Anton-Bruckner-Straße stattfindet.

Der Streckenabschnitt der Anton-Bruckner-Straße zwischen der Einmündung Dorfener Straße und geplante Nordanbindung (**QS 10**) wird gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030 ebenfalls um -24% entlastet, da hier die in Nord-Süd-Richtung fahrenden Durchgangsverkehre auf der nicht weit entfernten „Ringstraße“ (Südostumfahrung und Fliegerhorsttrasse) fahren.

16.3.2.7 Gemeindebereich Bockhorn

Auf der ED 20 im Zuge der Ortsdurchfahrt Bockhorn reduziert sich gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030 die Querschnittsbelastung um -10% auf ca. 4.000 Kfz/24h (**QS19**). Diese Verkehrsabnahme von ca. -500 Kfz/24h resultiert aus Durchgangsverkehren mit Ziel St 2331 Berglern und Flughafen, welche sich ausgehend von der Anschlussstelle Lengdorf aus der Ortsdurchfahrt ED 20 bei Bockhorn in der Größenordnung von ca. 400 bis 500 Kfz/24h auf die St 2084 (**QS12**) und weiter zur Fliegerhorsttrasse verlagern.

16.3.3 Zusammenfassung / Fazit

Im Folgenden werden zusammenfassend die wichtigsten verkehrlichen Auswirkungen der beiden Fliegerhorsttrassen beschrieben.

Die Fliegerhorsttrassen Flieg_1 und Flieg_2 weisen bezogen auf das Prognosejahr 2030 Verkehrsbelastungen von 14.100 Kfz/24h bzw. 14.200 Kfz/24h im östlichen Streckenabschnitt bis zu 18.800 Kfz/24h bzw. 18.900 Kfz/24h zwischen dem Anschluss des neuen Kreuzungsbahnhof und der St 2331 auf.

Durch die direktere Verbindung der B 388 Ostumfahrung Erding mit den Fliegerhorsttrassen entsteht quasi ein „Ring“ im Osten von Erding, sodass sich die in Nord-/Südrichtung orientierten Durchgangsfahrten in der Größenordnung von ca. 1.200 Kfz/24h von der bestehenden B 388 auf den „Äußeren Ring“, verlagern.

In Bezug auf die Entlastung der im Umland befindlichen Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen, insbesondere im Bereich Tittenkofen, Eichenkofen, erreichen die Flieger-

horststrassen deutliche Entlastungen von -71% (QS18) bis -88% (QS21). Lediglich auf der ED 19 bei Sigfing (QS17) findet eine Belastungserhöhung um ca. 20%% statt.

Die Alte Römer Straße wird im Streckenabschnitt zwischen Langengeisling und Anbindung Fliegerhorstgelände um -73% (QS22) deutlich entlastet.

Die in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßenzüge Dorfener Straße (QS25), Haager Straße (QS24), Rennweg (QS27) und Anton-Bruckner-Straße (QS8, QS9) werden in der Summe um ca. 6.000 bis 6.500 Kfz/24h entlastet. Die prozentualen Entlastungswirkungen liegen im Mittel bei ca. -10% bis maximal -20%.

Die Ortsdurchfahrt ED 20 von Bockhorn wird gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030 um -10% auf ca. 4.100 Kfz/24h entlastet und die St 2331 bei Glaslern, Berglern erfährt durch die verkehrsanziehende Wirkung der beiden Fliegerhorststrassen eine Belastungszunahme von ca. 20% auf etwa 7.600 Kfz/24h.

16.4 Zusammenfassung / Gegenüberstellung

Zusammenfassend werden die verkehrlichen Auswirkungen der drei Wahltrassenvarianten Süd_2, Flieg_1 und Flieg_2 anhand einer Übersichtstabelle mit den erzielten Be-/Entlastungswirkungen in der Stadt Erding und Umgebung gegenüber gestellt und durch weitere verkehrliche Kriterien wie z.B. Fahr-/Reisezeiten bewertet. Aufgrund der nahezu identischen Trassenverläufe der beiden Fliegerhorsttrassenvarianten, die sich lediglich in den beiden Verknüpfungsbereichen mit dem Gewerbegebiet Fliegerhorstgelände und der B 388 geringfügig unterscheiden, können die Aussagen zu den Wahltrassen Flieg_1 und Flieg_2 zur verkehrlichen Wirksamkeit zusammengefasst werden.

Im Wesentlichen können die verkehrlichen Auswirkungen der drei Trassenvarianten wie folgt zusammengefasst werden:

16.4.1 Gemeinsame verkehrliche Auswirkungen

- Alle 3 Trassenvarianten weisen eine hohe Verkehrswirksamkeit auf. Die Prognosebelastungen sind im Streckenabschnitt von der FTO bis zur St 2082 weisen aufgrund des identischen Trassenverlaufs nur geringfügige Abweichungen voneinander auf. Lediglich im letzten Streckenabschnitt der Nordumfahrung bis zur B 388 differieren die Querschnittsbelastungen der Wahltrassen Süd_2 und der Fliegerhorsttrassen aufgrund der unterschiedlichen Führung der Nordanbindung sowie die Lage der Verknüpfung mit der B 388 deutlich.
- Alle 3 Trassenvarianten entlasten die im Umland befindlichen Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen insbesondere im Bereich Tittenkofen, Eichenkofen deutlich.
- Alle 3 Trassenvarianten entlasten die in Ost-West-Richtung verlaufenden innerstädtischen Straßenzüge Dorfener Straße (QS25), Haager Straße (QS24), Renn-

weg (QS27) und Anton-Bruckner-Straße (QS8, QS9) in der Summe um ca. 6.000 bis 6.500 Kfz/24h

- Bei allen drei Varianten zwischen Langengeisling und Anbindung Fliegerhorstgelände mit knapp über –70% (QS22) deutlich entlastet.
- Die Taufkirchener Straße wird bei allen drei Varianten aufgrund der Abhängung vom Hauptstraßennetz deutlich entlastet. Die verbleibenden 5.100 Kfz/24h (QS4) stellen ausschließlich den Ziel-/Quellverkehr vom Ortsteil Williamsville dar.
- Die St 2331 bei Glaslern, Berglern in allen Varianten erfährt durch die verkehrsanziehende Wirkung der geplanten Wahltrassen eine Belastungszunahme von 20% auf etwa 7.600 bis 7.700 Kfz/24h.
- Die Straßenbelastung der GVS nach Salmanskirchen bleibt in allen drei Varianten mit ca. 1.300 Kfz/24h unverändert.

16.4.2 Unterschiedliche verkehrliche Auswirkungen

Aufgrund der unterschiedlichen Trassenführung im Streckenabschnitt zwischen den Verknüpfungen St 2082 und B 388 bzw. B 388 Ostumfahrung Erding sowie Führung der Nordanbindung ergeben sich bei den drei Wahltrassen Süd_2, Flieg_1 und Flieg_2 differierende Prognosebelastungen mit unterschiedlicher Zusammensetzung hinsichtlich Durchgangs- und Ziel-/Quellverkehrsanteilen.

Bei der Wahltrasse Süd_2 erfolgt eine klare Trennung zwischen der Anbindung des östlichen Raumes über die B 388 an die Nordumfahrung sowie der Erschließung des Fliegerhorstgeländes über die parallel zur Alten Römerstraße verlaufende Nordanbindung.

Bei den Fliegerhorsttrassen erfolgt aufgrund der „doppelten Ringausbildung“

- Äußerer Ring mit B 388 / B 388 Ostumfahrung Erding und Nordumfahrung
- innerer Ring um das Fliegerhorstgelände B 388 Ostumfahrung Erding / Nordanbindung / St 2084 / Anton-Bruckner-Straße

eine andere prozentuale Zusammensetzung von Durchgangsverkehren und Ziel-/Quellverkehren der Stadt Erding sowie Fliegerhorstgelände.

Nachfolgend werden die wichtigsten Unterschiede der verkehrlichen Auswirkungen aufgelistet:

16.4.2.1 Positive Auswirkung der Fliegerhorsttrassen

- Durch die „äußere Ringwirkung“ verlagert sich die in Nord-/ Südrichtung orientierten Durchgangsfahrten in der Größenordnung von ca. 1.200 Kfz/24h von der bestehenden B 388 auf die B 388 Ostumfahrung / Fliegerhorst.

Die alte B 388 sowie der Streckenabschnitt der Anton-Bruckner-Straße zwischen der Kreuzung Anton-Bruckner- Straße / Dorfener Straße / Rotkreuzstraße bis zum Einmündungsbereich der Nordanbindung wird bei den Fliegerhorstvarianten stärker entlastet als bei der Wahltrasse Süd_2. Gleichzeitig wird vom letzten Streckenabschnitt der geplanten B 388 Ostumfahrung Erding mit einer Verkehrsabnahme von -24% weniger Verkehr verlagert als bei der Wahltrasse Süd_2 mit -40%, sodass die hohe Verkehrswirksamkeit / Prognosebelastung der geplanten B 388 Ostumfahrung weitgehend erhalten bleibt.

- Durch die „äußere Ringwirkung“ verlagert sich Nord-Süd-Durchgangsverkehr von / nach Fraunberg in der Größenordnung von ca. 500 Kfz/24h aufgrund der „Ringwirkung“ von der ED 20 auf die St 2082 und dort über die Fliegerhorsttrasse weiter auf die B 388 Ostumfahrung Erding. Dadurch wird die ED 20 im Bereich zwischen Grucking und Unterstrogn (**QS18**) zusätzlich entlastet.
- Durch die „innere“ Ringwirkung nutzt der Ziel-/Quellverkehr von/zum Fliegerhorstgelände aus Richtung Osten (St 2084 und B 388) ebenfalls die Fliegerhorsttrasse / Nordanbindung, so dass auch hier die alte B 388 sowie der Streckenabschnitt der Anton-Bruckner-Straße zwischen der Doppelkreuzung St 2084 / Dorfener Straße bis zum Beginn der Nordanbindung stärker als bei der Wahltrasse Süd_2 entlastet wird.
- Die Ortsdurchfahrt ED 20 von Bockhorn wird bei den Fliegerhorsttrassen gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030 um -10% auf ca. 4.100 Kfz/24h entlastet.

16.4.2.2 Negative Auswirkung der Fliegerhorsttrassen

- Keine Entlastung bzw. geringfügige Verkehrszunahme der B 388 bei Unterstrogn mit Kapazitätsengpässen bzw. Einschränkung der Verkehrssicherheit an der unsignalisierten Einmündung B 388 / ED 20
- Gefahr einer Schleichverkehrsausbildung von der B 388 aus Richtung Taufkirchen a.d.Vils zur Anton-Bruckner-Straße Richtung Erding West und FTO (umwegige Verkehrsführung über die ED 99) insbesondere bei der Fliegerhorsttrasse Flieg_2
- Deutlich längere Fahrtzeiten für die flughafenbezogenen Kfz-Verkehre aus dem östlichen Raum von knapp 30%
- Neubau eines weiteren Knotenpunktes auf dem Fliegerhorstgelände zum Anschluss des neuen Kreuzungsbahnhofs
 - hohes Verkehrsaufkommen von ca. 44.000 Kfz/24h
 - Erweiterte Knotenpunktausbildung mit Lichtsignalanlage oder höhenfreie Lösung erforderlich
- Die Knotenpunktgestaltung kann auf dem überwiegenden Streckenverlauf nicht einheitlich durchgehalten werden. Ab der Einmündung St 2331 (Kreisverkehr) mit 1 Bypass) variieren die Verknüpfungspunkte zwischen 3 Knotenpunktformen als

Kreisverkehr, LSA-geregelter Knotenpunkt bis zur planfreien Ausbildung mit Ein- und Ausfädelspuren

16.4.2.3 Positive Auswirkungen der Wahltrasse Süd_2

- Deutliche Entlastung der B 388 bei Unterstrogn, dadurch Vermeidung bzw. Entschärfung der Kapazitäts- und Verkehrsproblematik an der unsignalisierten Einmündung B 388 / ED 20
- Keine Gefahr einer Schleichverkehrausbildung von der B 388 aus Richtung Taufkirchen a.d.Vils zur Anton-Bruckner-Straße Richtung Erding West und zur FTO, da der direkte Weg über die Nordumfahrung deutlich schneller und kürzer ist
- Kürzere Fahrtzeiten für die flughafenbezogenen Kfz-Verkehre aus dem östlichen Raum
- Kein Neubau eines weiteren Knotenpunktes auf dem Fliegerhorstgelände erforderlich
- Die Knotenpunktgestaltung kann weitgehend einheitlich als einstreifig ausgebildeter Kreisverkehr mit plangleicher oder teilplanfreier Gestaltung ausgebildet werden

16.4.2.4 Negative Auswirkungen der Wahltrasse Süd_2

- Es ist eine Verkehrssteigerung in Bockhorn um knapp 20% auf ca. 5.300 Kfz/24h zu erwarten ist, welche durch die zusätzlichen flughafenbezogenen Fahrten aus dem östlichen Raum bzw. von der AS Lengdorf BAB A94 verursacht wird.
- Durch die schnellere bzw. kürzere Fahrtroute für die in Nord-Süd-Richtung orientierten Durchgangsverkehre zur St 2331 Berglern bzw. St 2084 Fraunberg und Flughafen sowie die zum Fliegerhorstgelände orientierten Ziel-/Quellverkehrsfahrten wird die „alte B 388“ sowie das kritische Teilstück der Anton-Bruckner-Straße zwischen der Kreuzung Anton-Bruckner-Straße / Dorfener Straße / Rotkreuzstraße und Einmündung Nordanbindung weniger stark entlastet
- Die ED 20 im Bereich zwischen Grucking und Unterstrogn (**QS18**) sowie die Verbindungsstraße zwischen Grucking und Tittenkofen wird mit knapp -50% weniger stark entlastet als bei den Fliegerhorsttrassen (ca. -70%).

17 Reisezeitenauswertungen

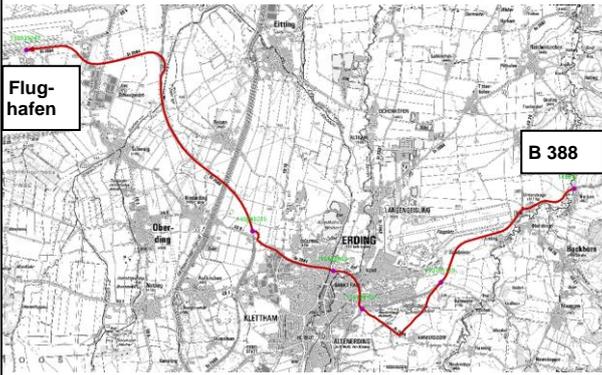
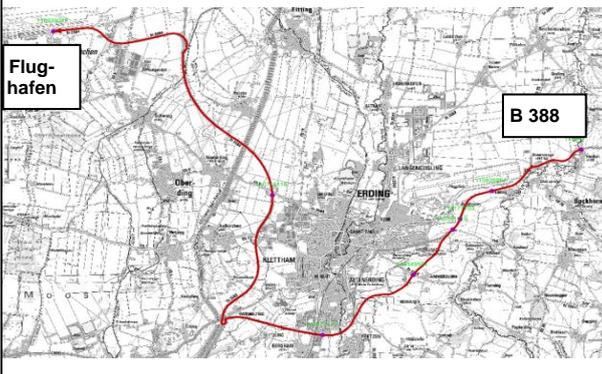
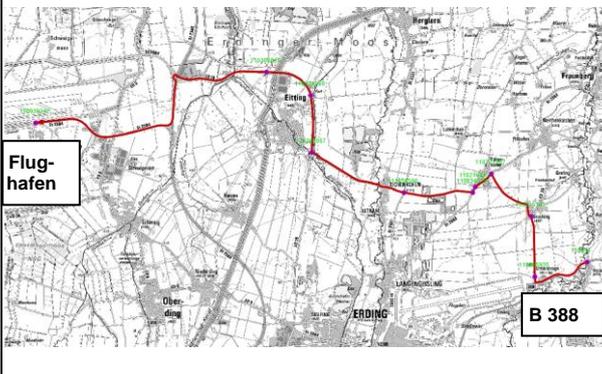
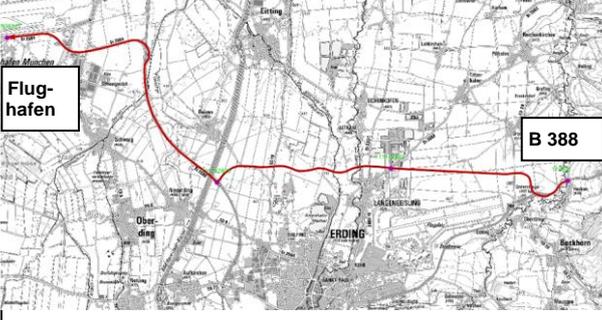
Im Hinblick auf das übergeordnete Ziel der ED 99 Nordumfahrung Erding einer leistungsfähigen und zügigen Anbindung des östlichen Landkreises Erding an den Flughafen wurden für die beiden maßgebenden Verkehrsbeziehungen

- B 388 → Flughafen
- ED 20 → Flughafen

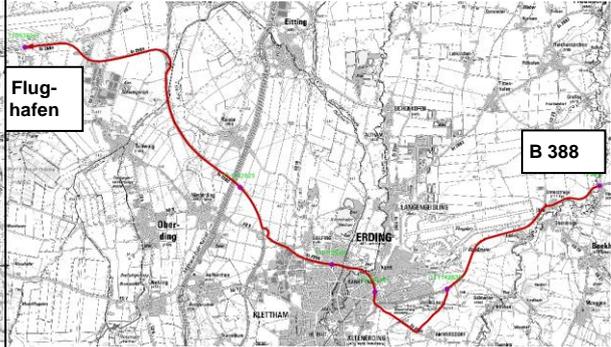
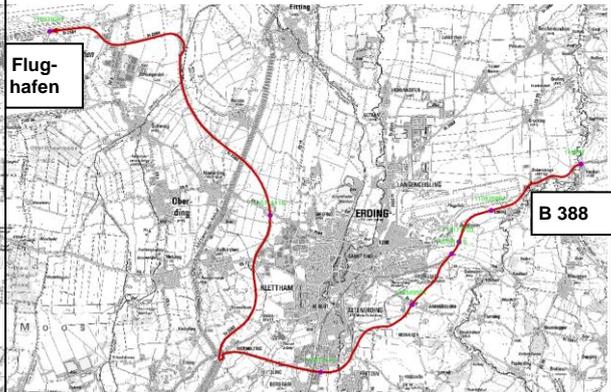
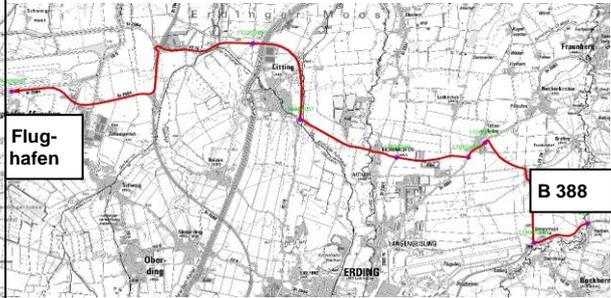
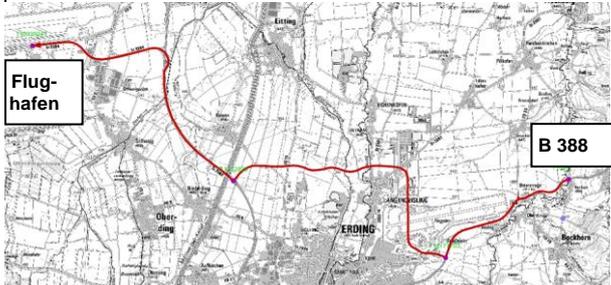
die tatsächlichen Fahrtzeiten im Verkehrsmodell Prognose 2030 getrennt für die drei Wahltrassenvarianten Süd_2, Flieg_1 und Flieg_2 ausgewertet. Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Ergebnisse der Fahrtzeitberechnungen:

- Länge = Länge der Reiseroute
- t-0 = Reisezeit im unbelasteten Netz
- t-akt = Reisezeit im belasteten Netz
- v-0 = Reisegeschwindigkeit im unbelasteten Netz
- v-akt = Reisegeschwindigkeit im belasteten Netz

Planfall	Routenwahl	Länge	t-0	t-akt	v-0	v-akt
(1) NFO		19,66 km	16min 48s	26min 36s	64 km/h	40 km/h
(2) NFO		25.12 km	18min 20s	27min 26s	81.6 km/h	55.6 km/h
(3) NFO		2.43 km	20min 59s	25min 1s	58 km/h	52 km/h

<p>(4) S2</p>		<p>19.80 km</p>	<p>16min 36s</p>	<p>24min 27s</p>	<p>66.6 km/h</p>	<p>47.6 km/h</p>
<p>(5) S2</p>		<p>25.25 km</p>	<p>18min 1s</p>	<p>26min 27s</p>	<p>82.45 km/h</p>	<p>60.30 km/h</p>
<p>(6) S2</p>		<p>18.74 km</p>	<p>21min 6s</p>	<p>23min 57s</p>	<p>57.3 km/h</p>	<p>53.8 km/h</p>
<p>(7) S2</p>		<p>16.96 km</p>	<p>11min 58s</p>	<p>16min 20s</p>	<p>84.11 km/h</p>	<p>66.17 km/h</p>

<p>(8) F1</p>		<p>19.84 km</p>	<p>16min 53s</p>	<p>24min 58s</p>	<p>66.35 km/h</p>	<p>45.2 km/h</p>
<p>(9) F1</p>		<p>25.25 km</p>	<p>18min 21s</p>	<p>27min 26 s</p>	<p>79.34 km/h</p>	<p>55.83 km/h</p>
<p>(10) F1</p>		<p>19.41 km</p>	<p>21min 6s</p>	<p>24min 6s</p>	<p>54.4 km/h</p>	<p>49.5 km/h</p>
<p>(11) F1</p>		<p>19.86 km</p>	<p>15min 18s</p>	<p>20min 41s</p>	<p>73.4 km/h</p>	<p>56.7 km/h</p>

<p>(12) F2</p>		<p>19.80 km</p>	<p>16min 46s</p>	<p>24min 56s</p>	<p>67.52 km/h</p>	<p>46.70 km/h</p>
<p>(13) F2</p>		<p>25.25 km</p>	<p>18min 15s</p>	<p>27min 15s</p>	<p>78.66 km/h</p>	<p>59.20 km/h</p>
<p>(14) F2</p>		<p>19.41 km</p>	<p>21min 6s</p>	<p>24min 6s</p>	<p>53.25 km/h</p>	<p>47.91 km/h</p>
<p>(15) F2</p>		<p>19.07 km</p>	<p>14min 37s</p>	<p>19min 56s</p>	<p>77.43 km/h</p>	<p>57.73 km/h</p>

Tab. 33: Reisezeitauswertung Routenwahl B 388 → Flughafen

Planfall	Routenwahl	Länge	t-0	t-akt	v-0	v-akt
(1) NFO		19.03 km	16min	25min 39s	66 km/h	42 km/h
(2) NFO		24.47 km	17min 36s	26min 29s	81,75 km/h	55 km/h
(3) NFO		2.09 km	20min 14s	24min 6s	58 km/h	52 km/h
(4) S2		19.17 km	15min 52s	23min 39s	66.5 km/h	46.67 km/h

<p>(5) S2</p>		<p>24.61 km</p>	<p>17min 17s</p>	<p>25min 40s</p>	<p>82.90 km/h</p>	<p>62.78 km/h</p>
<p>(6) S2</p>		<p>16.9 km</p>	<p>20min 21s</p>	<p>23min 9s</p>	<p>58.5 km/h</p>	<p>54.67 km/h</p>
<p>(7) S2</p>		<p>16.64 km</p>	<p>12min 5s</p>	<p>16min 37s</p>	<p>73.67 km/h</p>	<p>58.17 km/h</p>
<p>(8) F1</p>		<p>19.21 km</p>	<p>16min 8s</p>	<p>24min</p>	<p>65.96 km/h</p>	<p>47.17 km/h</p>

<p>(9) F1</p>		<p>24.61 km</p>	<p>17min 36s</p>	<p>26min 28 s</p>	<p>83.60 km/h</p>	<p>61.15 km/h</p>
<p>(10) F1</p>		<p>18.77 km</p>	<p>20min 21s</p>	<p>23min 8s</p>	<p>54.4 km/h</p>	<p>49.8 km/h</p>
<p>(11) F1</p>		<p>19.23 km</p>	<p>14min 33s</p>	<p>19min 43s</p>	<p>74.2 km/h</p>	<p>57.8 km/h</p>
<p>(12) F2</p>		<p>19.17 km</p>	<p>16min 2s</p>	<p>23min 58s</p>	<p>67.39 km/h</p>	<p>49.08 km/h</p>

<p>(13) F2</p>		<p>24.61 km</p>	<p>17min 30 s</p>	<p>26min 18 s</p>	<p>81.54 km/h</p>	<p>56 km/h</p>
<p>(14) F2</p>		<p>18.77 km</p>	<p>20min 21s</p>	<p>23min 8s</p>	<p>55.77 km/h</p>	<p>50.29 km/h</p>
<p>(15) F2</p>		<p>18.44 km</p>	<p>13min 52s</p>	<p>18min 58s</p>	<p>78.60 km/h</p>	<p>59.33 km/h</p>

Tab. 34: Reisezeitauswertung Routenwahl ED 20 → Flughafen

Die Reisezeitauswertungen zeigen deutlich, dass die Fahrtzeiten (t-akt) zum Flughafen München bei der Wahltrasse Süd_2 im Mittel 15% bis 20% kürzer ausfallen als bei den Fliegerhorststrassen. Dies liegt an der direkteren Linienführung der Wahltrasse Süd_2 zwischen der Verknüpfung mit der B 388 / ED 20 und der Anbindung St 2580 (FTO).

Sämtliche anderen möglichen Fahrtrouten von der B 388 oder ED 20 zum Flughafen, welche nicht in den beiden vorherigen Tabellen aufgeführt sind, weisen bei allen drei Wahltrassenvarianten Fahrtzeiten (t-akt) von 23 Minuten oder darüber aus, sodass diese in der Realität keine Rolle spielen bzw. im Realisierungsfall der Nordumfahrung ED 99 nicht befahren werden.

Die Fahrtzeitensparnisse (t-akt) sind zudem bei der Variante Süd_2 gegenüber der inoffiziellen Nordumfahrung deutlich größer als bei den Varianten Flieg_1 und Flieg_2. Dadurch kommt es bei Störungen auf der Süd_2 weniger schnell zu Verkehrsverlagerungen als bei Störungen auf der Flieg_1 oder Flieg_2.

18 Gesamtfazit

Beide Wahltrassenvarianten Süd_2 und Flieg_1/Flieg_2 weisen in Bezug auf die künftige Prognosebelastung eine hohe Verkehrswirksamkeit auf und entlasten die Innenstadt Erding sowie die im Zuge der inoffiziellen Nordumfahrung liegenden Ortsteile Grucking, Titenkofen, Eichenkofen sowie die Gemeinde Eitting deutlich vom Schleich- / Abkürzungsverkehr zum Flughafen.

Nachteilig bei der Wahltrasse Süd_2 ist die zusätzliche Belastung der Ortsdurchfahrt von Bockhorn in der Größenordnung von ca. +20% durch flughafenbezogene Fahrten. Eine Auswertung der tatsächlichen Fahrtzeit im Gesamtverkehrsmodell hat jedoch ergeben, dass der überwiegende Anteil des aus dem süd-östlichen Einzugsgebiet stammenden Flughafenverkehrs auch weiterhin die schnellere und attraktivere Fahrtroute auf der BAB A 94 bis zur Anschlussstelle Pastetten / St 2331 und weiter über die B 388 sowie FTO nimmt, welche auch in Navigationssystemen als fahrzeitschnellste Verbindung ausgewiesen wird. Die durch Bockhorn fahrenden Kfz-Verkehre dürften überwiegend während der Hauptverkehrszeiten als Ortskundige auftreten.

Bei der Wahltrasse Süd_2 findet dafür eine deutliche Entlastung der B 388 bei Unterstogn um knapp 30% statt, wodurch die Kapazitäts- und Verkehrssicherheitsprobleme im Bereich der versetzten Einmündung ED 20 deutlich entschärft werden. Bei den Fliegerhorsttrassen steigt die Prognosebelastung 2030 geringfügig an, so dass hier zur Sicherstellung der Kapazität und Verkehrssicherheit bauliche bzw. verkehrstechnische Maßnahmen erforderlich sein werden.

Ferner ist die Wahltrasse Süd_2 aufgrund der viel geringeren Fahrzeit für Verkehrsteilnehmer aus der östlichen Landkreisen auch im Staufall attraktiver als die beiden Wahltrassen Flieg_1 und Flieg_2, sodass diese Verkehrsteilnehmer erst bei größeren verkehrlichen Störungen auf der Nordumfahrung auf die inoffizielle Nordumfahrung ausweichen.

Bei der Lage und Ausbildung der Knotenpunkte liegen die Vorteile bei der Wahltrasse Süd_2, da hier das Fliegerhorstgelände von weiteren Infrastrukturmaßnahmen freigehalten werden kann und im Zuge der ED 99 weitgehend eine einheitliche Knotenpunktgestaltung mit Kreisverkehrsanlagen und positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit umgesetzt werden kann.

In Bezug auf das übergeordnete Ziel der Nordumfahrung ED 99 einer attraktiven und zügigen Anbindung des östlichen Landkreises von Erding an den Flughafen liegen die Vorteile aufgrund der kürzeren Fahrtzeiten bei der Wahltrasse Süd_2.



15.11.2019

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

	Szenarien / Varianten	Analyse 2009	1NF / 1NF-A	1_S2 / 1_S2-A	1_F1 / 1_F1-A	1_F2 / 1_F2-A	Diff 1NF - ANA	Diff S2	Diff Flieg1	Diff Flieg2
lfd. Nr. der Querschnitte neu	Straßenquerschnitt		1_NF Prognosenullfall 2030 mit B 388 OU (ohne Knoten - Anschl. Taufkirchener Str.) mit strukturell. Entwicklung Erding, mit Nordanbindung	1_S2 Prognoseplanfall 2030 mit B 388 OU (ohne Knoten - Anschl. Taufkirchener Str.) alle strukturellen Entwicklungen in der Stadt Erding, mit Nordanbindung	1_F1 Prognoseplanfall 2030 mit B 388 OU (ohne Knoten - Anschl. Taufkirchener Str.)	1_F2 Prognoseplanfall 2030 mit B 388 OU (ohne Knoten - Anschl. Taufkirchener Str.)		(1_S2) - (1_NF) (Plan 2+2A) - (Plan 1A+1A)	(1_F1) - (1_NF) (Plan 3+3A) - (Plan 1A+1A)	(1_F2) - (1_NF) (Plan 4+4A) - (Plan 1A+1A)
QS 1	B 388, westl. der St 2084 bei Pretzen	19.350	27.600	26.100	26.200	26.300	8.250	-1.500	-1.400	-1.300
QS 2	B 388, geplante OU Erding südl. der St 2084 bei Ammersdorf	0	14.300	15.000	16.800	15.800	14.300	700	2.500	1.500
QS 3	B 388, geplante OU Erding nördl. der St 2084 bei Ammersdorf	0	19.700	11.800	17.000	15.000	19.700	-7.900	-2.700	
QS 4 ^A	B 388, Taufkirchner Straße bei Williamsville	15.750	5.100	5.100	5.100	5.100	-10.650	0	0	0
QS 5	B 388, westl. von Oberstrogen	11.300	14.900	11.000	15.800	15.900	3.600	-3.900	900	1.000
QS 6	St 2082, Schloßallee in Aufhausen nördl. der St 2080	10.450	12.400	10.600	10.600	10.600	1.950	-1.800	-1.800	-1.800
QS 7	St 2082, Schloßallee in Bergham südl. der B 388	8.850	11.600	12.200	11.600	11.600	2.750	600	0	0
QS 8 ^A	St 2084, Anton-Bruckner-Straße in Erding westl. der J.-S.-Bach-Straße und der Melkstattstraße	17.500	18.600	16.500	16.900	16.700	1.100	-2.100	-1.700	-1.900
QS 9 ^A	St 2084, Anton-Bruckner-Straße in Erding östl. der Gemeindestraße Am Gries	18.100	21.100	18.100	18.700	18.900	3.000	-3.000	-2.400	-2.200
QS 10 ^A	St 2084, Anton-Bruckner-Straße in Erding südl. der Nordanbindung	16.050	23.600	19.600	17.900	18.000	7.550	-4.000	-5.700	-5.600
QS 11 ^A	St 2084, östl. der B 388 (Dorfener Straße)	10.300	18.900	14.200	13.700	13.800	8.600	-4.700	-5.200	-5.100
QS 12	St 2084, westl. der ED 20 bei Neumauggen	8.400	9.300	9.800	11.000	11.000	900	500	1.700	1.700
QS 13	St 2331, südl. Berglern	5.150	6.400	7.700	7.600	7.600	1.250	1.300	1.200	1.200
QS 14	St 2331, südl. der ED 14 bei Pretzen	7.800	12.000	11.300	11.300	11.300	4.200	-700	-700	-700
QS 15	ED 14, östl. der St 2331 bei Pretzen	2.950	4.000	3.600	3.600	3.600	1.050	-400	-400	-400
QS 16	ED 19, östl. von Eitting	6.300	6.100	3.000	3.200	3.100	-200	-3.100	-2.900	-3.000
QS 17 ^A	ED 19, Sigwolfstraße südl. der Dorfstraße	5.150	5.300	7.000	6.300	6.400	150	1.700	1.000	1.100
QS 18	ED 20, nördl. der B 388 zwischen Grucking und Unterstrogen (nördl. der ED 99)	3.600	4.500	2.300	1.300	1.300	900	-2.200	-3.200	-3.200
QS 19	ED 20, südl. der B 388 bei Unterstrogen	2.600	4.500	5.300	4.000	4.100	1.900	800	-500	-400
QS 20	GVS Eitting - Eichenkofen westl. des Mooslerner Wegs	3.950	5.400	1.300	1.300	1.300	1.450	-4.100	-4.100	-4.100
QS 21	GVS Eichenkofen - Tittenkofen östl. der St 2331	2.250	2.400	200	300	300	150	-2.200	-2.100	-2.100
QS 22 ^A	Alte Römerstraße in Langengeisling	10.850	7.800	2.100	2.000	2.100	-3.050	-5.700	-5.800	-5.700
QS 23 ^A	Bahnhofstraße in Erding östl. der Münchener Straße	9.550	10.700	9.400	9.400	9.200	1.150	-1.300	-1.300	-1.500
QS 24 ^A	Haager Straße in Erding nördl. der Bahnlinie	5.900	7.200	6.400	6.400	6.400	1.300	-800	-800	-800
QS 25 ^A	Landshuter Straße in Erding westl. Kreisverkehr (Einmündung Dorfener Straße)	13.300	16.400	13.900	13.400	13.300	3.100	-2.500	-3.000	-3.100
QS 26 ^A	Münchener Straße südwestl. der Fehlbach- / Saubachbrücke	15.300	15.900	15.300	15.200	15.200	600	-600	-700	-700
QS 27 ^A	Rennweg westl. der Siglfinger Straße	10.300	12.200	9.900	9.600	9.900	1.900	-2.300	-2.600	-2.300
QS 28	Nordanbindung	0	6.300	12.000	11.300	11.600	6.300	5.700	5.000	5.300

Tab. 35: Ergebnisse der Verkehrswirksamkeit