

Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des nordöstlichen Landkreises Erding

Thema	Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des nordöstlichen Landkreises Erding – Zusätzliche Informationen zum Gutachten vom Juni 2007 –
Datum	27.05.2009
Autor	Ralf Engelhardt

1 Ausgangspunkt

Im Landkreis Erding sind seit den beiden vergangenen Jahren weitere Infrastrukturmaßnahmen in Planung (einschließlich Planungsänderungen) bzw. in Diskussion, die gegenüber dem Gutachtenstand von 2006 / 2007 veränderte verkehrliche Wirkungen haben können.

Diese zusätzlichen Informationen zum Gutachten von 2007 sollten daher bei der Durchsicht des vorliegenden Gutachtens entsprechend berücksichtigt werden.

2 Infrastrukturmaßnahmen¹

- Die Verlegung der St 2085, nördlich Langenpreising ist bei Aktualisierung des Gutachtens im Prognosenullfall nunmehr zu berücksichtigen. Der damals betrachtete Planfall 3 (Nordumfahrung Langenpreising) würde entfallen.
- Diskussion einer Querverbindung zwischen der St 2331 in Höhe Glaslern / Mooslern und der ED 19.²
- Weiterführung einer neuen Trasse ab dem genannten Schnittpunkt mit der St 2331 nach Wartenberg. Diese Trasse soll östlich an Manhartsdorf vorbei führen und an dem neuen Kreisel nördlich von Wartenberg enden.²
- Derzeit wird eine neue Untersuchung zur Nordumfahrung Erding hinsichtlich ihrer Trassenlage, Anbindungspunkte und verkehrlicher Wirkung durchgeführt. Dabei werden stadtnahe als auch stadtferne Trassen untersucht. Ein Ergebnis könnte Anfang Herbst vorliegen.
In Verbindung mit der neuen Trasse zwischen ED 19 – Berglern – Wartenberg können sich hier durchaus verkehrliche Wirkungen ergeben, die die damaligen Ergebnisse des Gutachtens verändern würden.
- Eine Ostumfahrung von Erding (B 388) insbesondere zur Umfahrung des Knotenpunktes Taufkirchener Straße (B 388) / Anton-Bruckner-Straße / Dorfener Straße war im Verkehrsmodell damals nicht mit enthalten. Aufgrund der „Randlage“ dieser Maßnahme zum Untersuchungsgebiet „Holzland“, würde diese Maßnahme eher einen redaktionellen Bezug zum damaligen Gutachten besitzen.
- Die Verlängerung der ED 2 (sogenannte Kanaltrasse) westlich von Berglern wird nicht weiter durch die Gemeinde Berglern favorisiert.

¹ Die hier aufgeführten Maßnahmen sind nicht auf Vollständigkeit und Richtigkeit geprüft bzw. mit den entsprechenden Straßenbauulastträgern entsprechend abgestimmt.

² Quelle: E-Mail von Herrn Bgm. Knur an Herrn Thomas vom LRA Erding (Mai 2009).

3 **Ausblick**

Nach Vorliegen des neuen Gutachtens zur Nordumfahrung Erding wäre eine interkommunale Zusammenarbeit und ein Planungsaustausch zu den möglichen Planungsvorhaben entlang der Verkehrsachse zwischen

- dem Schnittpunkt ED 2 / ED 26, einschließlich der Verlängerung der ED 26 östlich von Wartenberg,
- über die neue Trasse zwischen Wartenberg und Berglern, insbesondere zwischen der St 2082 nördlich von Wartenberg (Kreisell) und dem Verknüpfungspunkt der neuen Trasse mit der St 2331 in Berglern,
- bis zur ED 19, bzw. auch in Verbindung mit einer Nordumfahrung von Erding

anstrebenswert, um damit mögliche Konfliktpotenziale zwischen den Gemeinden zu vermeiden.

TRANSVER kann in diesem möglichen Planungsprozess als Moderator und Gutachter die Gemeinden entsprechend beraten und unterstützen.

4 **Ergänzende Materialien**

Im Juli 2003 wurde von TRANSVER für die Gemeinden Berglern, Buch a. Erlbach, Fraunberg, Kirchberg, Langenpreising und Wartenberg folgender Bericht erstellt: „Neuordnung des überörtlichen Verkehrs im nordöstlichen Landkreis Erding – Netzer-gänzungen und Ausbaumaßnahmen“. Aufbauend darauf wurde im Oktober 2003 die Konsenslösung der Gemeinden zur Neuordnung des überörtlichen Verkehrs zusammengestellt.

Inhalt

	Inhalt	3
1	Kontext	5
2	Erhebung des aktuellen Verkehrsgeschehens	7
2.1	Datenermittlung	7
2.1.1	Erhebungsquerschnitte	7
2.1.2	Erhebungsmethodik	8
2.2	Erhebungsergebnisse	10
2.2.1	Erhebungsstelle 1: GV Berglern – Freising, westlich Mitterlern, Fahrtrichtung West	11
2.2.2	Erhebungsstelle 2: GV Wartenberg – Langenpreising, südlich Langenpreising, Fahrtrichtung Nordwest	16
2.2.3	Erhebungsstelle 3: St 2082 – östlich Langenpreising, Fahrtrichtung Nord	20
2.2.4	Erhebungsstelle 4: St 2082 – nördlich Langenpreising, Fahrtrichtung Süd	25
2.2.5	Erhebungsstelle 5: St 2330 – nordwestlich Schröding, Fahrtrichtung Ost	30
2.2.6	Erhebungsstelle 6: ED 26/ED 1 – Ortsdurchfahrt Hienraching, Fahrtrichtung Ost	35
2.2.7	Erhebungsstelle 7: ED 15 – südöstlich Maria Thalheim, Fahrtrichtung Südost	40
2.2.8	Erhebungsstelle 8: St 2082 – nördlich Reichenkirchen, Fahrtrichtung Süd	45
2.2.9	Erhebungsstelle 9: St 2331 – nördlich Niederlern, Fahrtrichtung Nord	50
2.2.10	Erhebungsstelle 10: GV Berglern – Eitting, westlich Berglern, FR West	55
2.2.11	Erhebungsstelle 11: St 2331 – südlich Glaslern, Fahrtrichtung Süd	60
2.3	Zusammenfassung der Erhebungsergebnisse	63
2.3.1	Verkehrsaufkommen	63
2.3.2	Ausbauzustand	64
2.3.3	Potenziäle: Verbesserte Anbindung zur A 92 und zum Flughafen München	66
2.3.4	Verkehrsrelationen	67
2.3.5	Fazit	73
3	Verkehrsmodell	75
3.1	Ist-Zustand	75
3.2	Prognose 2020	75
3.3	Erarbeitung von Maßnahmen (Planfälle)	75

3.4	Wirkungsanalyse und Bewertung.....	77
3.4.1	Nullfall.....	77
3.4.2	PF 1: Verlängerung ED 2 – Kanaltrasse.....	78
3.4.3	PF 2: Westumfahrung Wartenberg	80
3.4.4	PF 3: Nordumfahrung Langenpreising.....	81
3.4.5	PF 4: Ostumfahrung Langenpreising.....	83
3.4.6	PF 5: Verlängerung ED 26	84
3.4.7	PF 6: Ostumfahrung Wartenberg + Verlängerung ED 26	85
3.4.8	Qualitative Analyse: Ausbau St 2330/GV Vatersdorf – Pfrombach	86
4	Zusammenfassung	89

1 Kontext

Im Zuge des Gutachtens „Zusammenfassung Gutachten B 388 und Umfeld“ wurden Lösungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Landkreis Erding, insbesondere entlang der B 388, untersucht und bewertet. Die Untersuchung nutzte auftragsgemäß die bereits vorhandenen Gutachten, Zählungen und Befragungen. Die Untersuchungsergebnisse wurden den Auftraggebern und Bürgermeistern des Landkreises anhand ausgewählter Beispiele im Rahmen einer Präsentation vorgestellt.

Im Rahmen der Untersuchung konnte jedoch festgestellt werden, dass für das nordöstliche Landkreisgebiet/Holzland kaum aktuelle Verkehrsdaten oder Verkehrsuntersuchungen vorliegen. Zusammen mit der wiederholten Forderung des Nachbarschaftsbeirats nach einer verbesserten Anbindung des nordöstlichen Landkreisgebiet/Holzland an den Flughafen München, die Autobahn A 92 und das weitere überregional bedeutsame Straßennetz, wird deshalb ein besonders dringlicher Bedarf für eine aktuelle Erfassung des Verkehrszustands und der Erarbeitung von Lösungsvorschlägen gesehen.

Für die Untersuchung der Verkehrssituation im nordöstlichen Landkreis Erding werden deshalb die folgenden Arbeitsschritte durchgeführt:

1. Erhebung des aktuellen Verkehrsgeschehens durch Verkehrszählungen und -befragungen an ausgewählten Erhebungspunkten
2. Überführung der Daten in ein Verkehrsmodell zur Simulation der Verkehrsnachfrage im Untersuchungsgebiet nordöstlichen Landkreis Erding
3. Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen
4. Wirkungsanalyse und Bewertung

2 Erhebung des aktuellen Verkehrsgeschehens

2.1 Datenermittlung

2.1.1 Erhebungsquerschnitte

Aufgrund der unzureichenden Datenverfügbarkeit im nordöstlichen Landkreis Erding müssen für eine Beurteilung der Verkehrsbeziehungen Erhebungen in Form von Verkehrsbefragungen mit Querschnittszählungen erfolgen, so dass das aktuelle Verkehrsgeschehen auf den Hauptverkehrsachsen, sowie die Nachfrage in Richtung Flughafen München und der A 92 – Anschlussstelle Moosburg-Süd ermittelt werden können.

Da die vollständige Abdeckung aller ein- und ausfallenden Straßen einen sehr großen Erhebungs- und Kostenaufwand bedeutet, werden die Erhebungen auf die maßgeblichen Verbindungsachsen durch das Untersuchungsgebiet konzentriert. Im Zuge dieses Vorgangs werden elf Befragungs-/ Erhebungspunkte an maßgeblichen Straßenverbindungen definiert (vgl. Abbildung 1), die einen Großteil der ein-, aus- und durchfahrenden Verkehrsströme (angedeutet durch pinke Pfeile), insbesondere in Richtung Flughafen, bzw. der A 92 – Anschlussstelle Moosburg-Süd, erfassen.

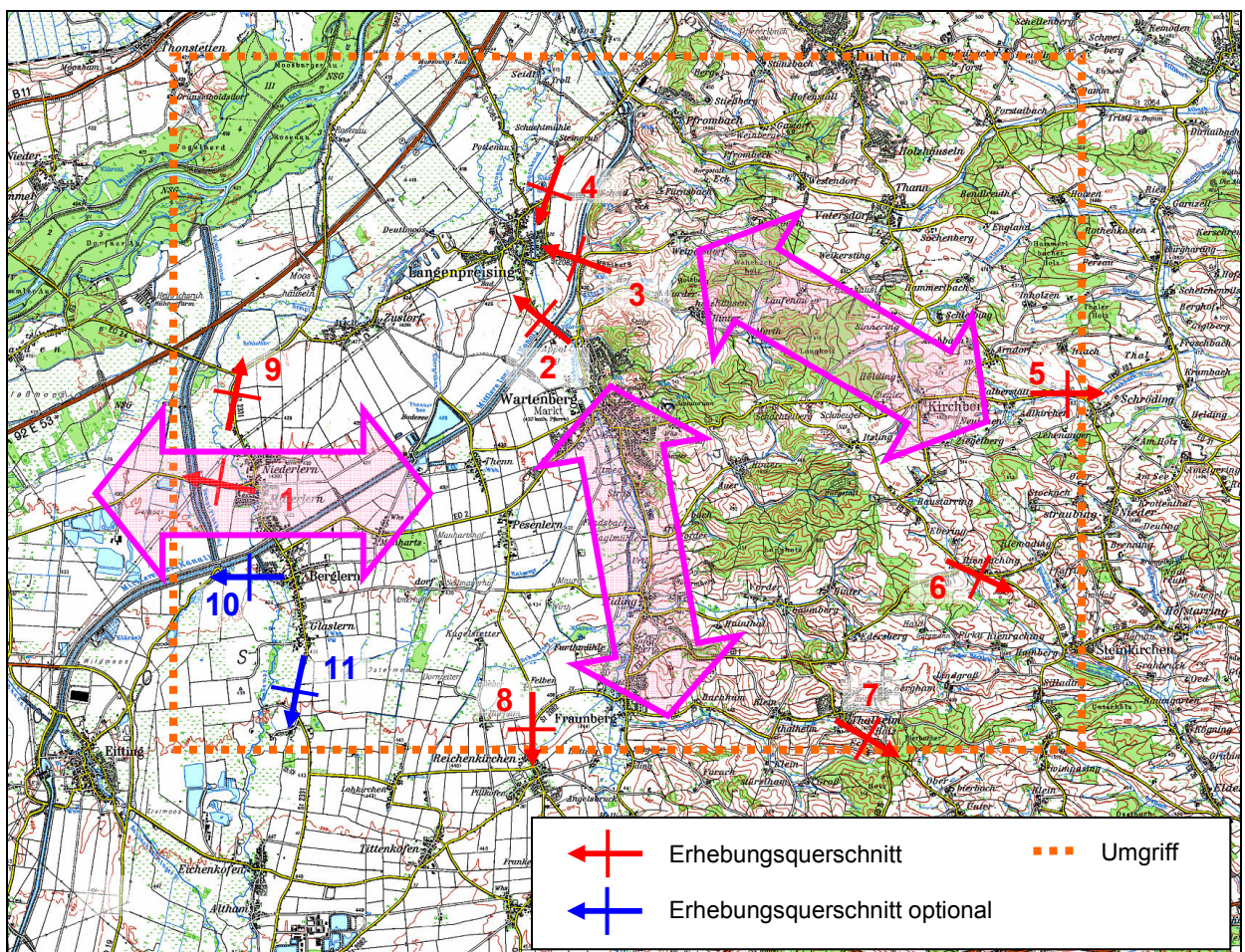


Abbildung 1: Übersicht der Erhebungsstellen

Erhebungsstellen und –tage, Befragungsrichtung:

- (1) GV Berglern – Freising, westlich Mitterlern, Fahrtrichtung West (Mo. 18.09.2006)
- (2) GV Wartenberg – Langenpreising, südlich Langenpreising, Fahrtrichtung Nordwest (Mi. 20.09.2006)
- (3) St 2082, östlich Langenpreising, Fahrtrichtung Nord (Mo. 25.09.2006)
- (4) St 2082, nordöstlich Langenpreising, Fahrtrichtung Süd (Mo. 25.09.2006)
- (5) St 2330, nordwestlich Schröding, Fahrtrichtung Ost (Mi. 27.09.2006)
- (6) ED 26/ED 1, Ortsdurchfahrt Hienraching, Fahrtrichtung Ost (Mi. 27.09.2006)
- (7) ED 15, südöstlich Maria Thalheim, Fahrtrichtung Südost (Do. 05.10.2006)
- (8) St 2082, nördlich Reichenkirchen, Fahrtrichtung Süd (Mi. 20.09.2006)
- (9) St 2331, nördlich Niederlern, Fahrtrichtung Nord (Mo. 18.09.2006)

Die in der obigen Abbildung blau gekennzeichneten Erhebungspunkte werden nach Rücksprache mit dem Auftraggeber nicht neu erhoben. Stellvertretend sollen hier die Daten bereits durchgeführter Erhebungen Verwendung finden:

- (10) GV Berglern – Eitting, westlich Berglern, Fahrtrichtung West (Verkehrsuntersuchung Berglern (2005) von TRANSVER GmbH)
- (11) St 2331, südlich Glaslern, Fahrtrichtung Süd (Verkehrsuntersuchung nördlicher Landkreis Erding (2000) von Prof. Kurzak)

2.1.2 Erhebungsmethodik

Die Ermittlung der aktuellen Verkehrsnachfrage im Untersuchungsgebiet erfolgt in einem zweistufigen Ansatz.

Die generelle Verkehrsbelastung an den Erhebungsstellen wurde mittels mobiler Plattendetektoren für einen Zeitraum von 24 Stunden (0:00 – 24:00 Uhr) vorgenommen. Die Zählungen erfolgten je Querschnitt und getrennt nach Fahrtrichtungen (vgl. Abbildung 2) und Fahrzeugklassen (Pkw/Lkw).



Abbildung 2: 24h-Erhebung mittels Plattendetektoren

Zur Detaillierung der Aussagen der 24h-Zählung erfolgte zusätzlich eine Befragung der Verkehrsteilnehmer in einer Fahrtrichtung (Abbildung 3, Abbildung 4). Für die Auswertung wird angenommen, dass ein Großteil der befragten Verkehrsteilnehmer die jeweilige Route auch wieder auf dem Rückweg wählen werden, d.h. gespiegelt werden können. Die Befragungen wurden für acht Stunden vorgenommen und fanden jeweils zur morgendlichen (6:30-10:30 Uhr) und abendlichen (15:00-19:00 Uhr) Hauptverkehrszeit für vier Stunden statt (analog Befragungszeiten Schuh&Co).



Abbildung 3: Zufahrt auf Erhebungsstelle 6 – Ortsdurchfahrt Hienraching



Abbildung 4: Befragung an Erhebungsstelle 6

Die Befragungsstellen waren entsprechend mit Verkehrszeichen und Sicherungseinrichtungen gesichert – teilweise in reduzierter Form, wo dies aufgrund des begrenzten Raumes unumgänglich war.

Für die Befragung wurden die Verkehrsteilnehmer von einem Polizeibeamten angehalten, das Befragungspersonal ermittelte die Größen:

- Fahrzeugart
- Anzahl der Insassen
- Startpunkt der Fahrt
- Ziel der Fahrt
- Fahrtgrund

Verkehrsuntersuchung:										TRANSVER														
Lage der Zählstelle:					Fahrtrichtung nach:																			
Name des Zählers:					Datum:			Zählstellen-Nr.:		Blatt-Nr.:														
Σ Befragungen:		Fahrzeugart				Hinweis: bitte alle 15 Minuten die Uhrzeit in eine Zeile eintragen !						Fahrtzweck (wohin?)												
		Pkw	Lieferwagen	Lkw [L]	Lastzug [Z]	Bus	Motorrad	Fahrrad	Zahl der Insassen	Woher? Start der Fahrt			Wohin? Ziel der Fahrt			Kodierung	Arbeit	Ausbildung	Schule	beruflich / dienstlich	priv. Erledig. / Einkauf	Freizeit	Wohnung	
Beispiele: Ort, Straßennamen Bedeutende Punkte Gemeinden Städte Länder nahegelegene Orte möglichst mit Straßennamen erfassen			Beispiele: München, Maximilianstraße Flughafen, Messe Riem, MOC, Hauptbahnhof Taufkirchen b. München Nürnberg, Landshut, Berlin Frankreich, Polen																					
1																								
2																								
3																								
4																								

Abbildung 5: Erhebungsbogen

2.2 Erhebungsergebnisse

Auf den folgenden Seiten werden die Ergebnisse aus der Erhebung mittels Plattendetektoren und Befragung vorgestellt.

Diese werden pro Erhebungspunkt und getrennt nach den Fahrtrichtungen in tabellarischer und grafischer Form dargestellt. Mit „Anteil Befragung“ wird der Anteil der befragten Fahrzeuge (Befragung von 6:30-10:30 und 15:00-19:00 Uhr) aus der 24 h-Zählung angegeben, d.h. der Stichprobenanteil der Befragten aus der Gesamtanzahl der gezählten Fahrzeuge in der Befahrungsrichtung.

Die Vielzahl an Orten, die in der Befragung genannt wurden, werden zur besseren Übersichtlichkeit für die Auswertung den entsprechenden Gemeinden zugeordnet. Aus dem gleichen Grund der Übersichtlichkeit werden in den Abbildungen i. d. R. jeweils nur zehn Werte dargestellt – beginnend mit den neun größten Werten, die übrigen werden unter „Sonstige“ zusammengefasst. Fällt der Anteil an „Sonstige“ besonders hoch aus, so gibt eine Darstellung nach Landkreisen weiteren Aufschluss über wichtige Fahrbeziehungen an der Zählstelle, bzw. den Anteil an Binnenverkehr (innerhalb des Landkreises Erding), Quell-/Zielverkehr (von und nach Erding) und Durchgangsverkehr.

2.2.1 Erhebungsstelle 1: GV Berglern – Freising, westlich Mitterlern, Fahrtrichtung West (Mo. 18.09.2006)



Abbildung 6: Detailausschnitt – Erhebungsstelle 1

Zähldaten Dauerzählstelle

Die Erhebungsstelle 1 am westlichen Rand des definierten Untersuchungsraumes verzeichnete ein Gesamtverkehrsaufkommen von 1898 Kfz in 24 h für beide Fahrtrichtungen und einen Lkw-Anteil von 8 %.

Tabelle 1: Daten der 24h-Zählung für Erhebungsstelle 1 (Mo. 18.09.2006)

	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Gesamt (Kfz)
Gesamter Querschnitt:	1739	92%	159	8%	1898
Fahrtrichtung Ost:	870	92%	71	8%	941
Fahrtrichtung West:	869	91%	88	9%	957
= Befragungsrichtung					
Anteil Befragung:	56%		51%		

Die folgenden Abbildungen zeigen die Verteilung der Verkehrsnachfrage über den Erhebungstag. Klar zu erkennen ist die deutliche Ausprägung des morgendlichen Berufsverkehrs in Richtung West (Flughafen, Freising, Autobahnanschlussstelle Erding), die sich abends in der Gegenrichtung wieder findet.

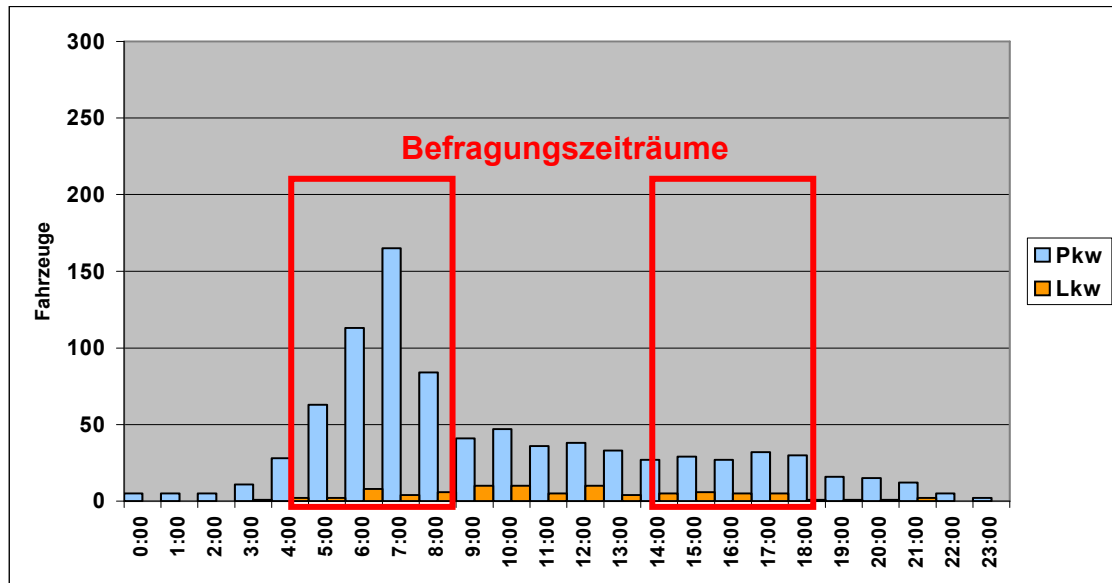


Abbildung 7: Tagesganglinie Erhebungsstelle 1, FR West – **Befragungsrichtung** (Mo. 18.09.2006)

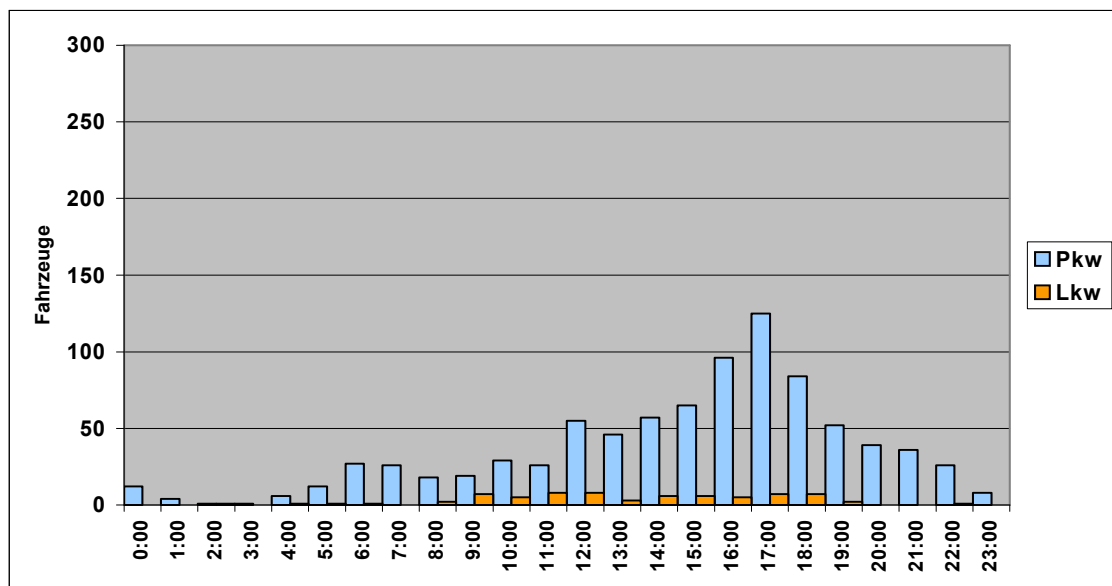


Abbildung 8: Tagesganglinie Erhebungsstelle 1, FR Ost (Mo. 18.09.2006)

Befragungsergebnisse

Die Befragung an dieser Erhebungsstelle erfolgte in westlicher Richtung mit einem Befragungsanteil von 56 % (Pkw) am Gesamtaufkommen in 24 h in diese Richtung (Befragungszeiträume markiert in Abbildung 7).

An der Befragungsstelle 1 gaben die meisten Befragten an, aus dem Gemeindegebiet selbst (Berglern, 39 %) bzw. aus der Nachbargemeinde Wartenberg (31 %) zu kommen. Insbesondere die östlich/südöstlich der Befragungsstelle gelegenen Gemeinden wie Kirchberg, Hohenpolding, Steinkirchen oder Taufkirchen a. d. Vils sind nur marginal vertreten.

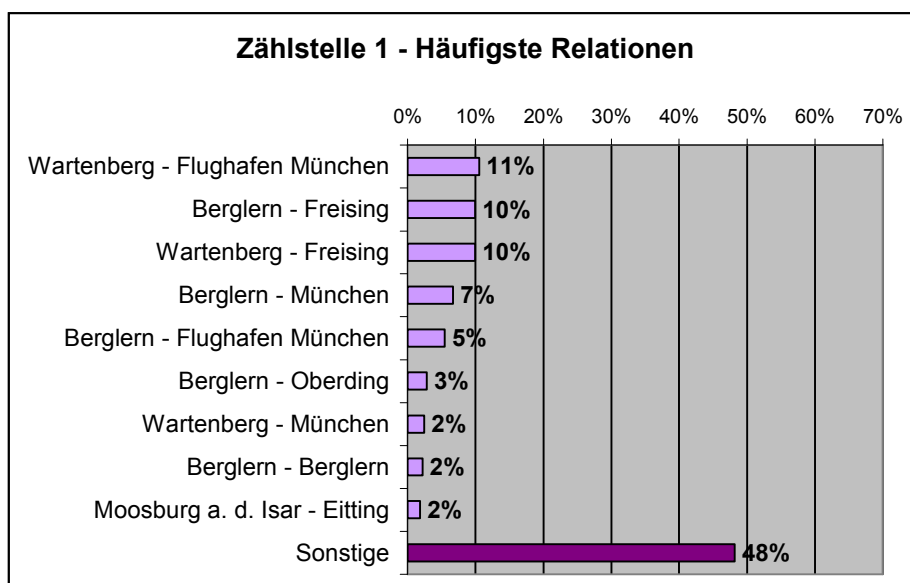
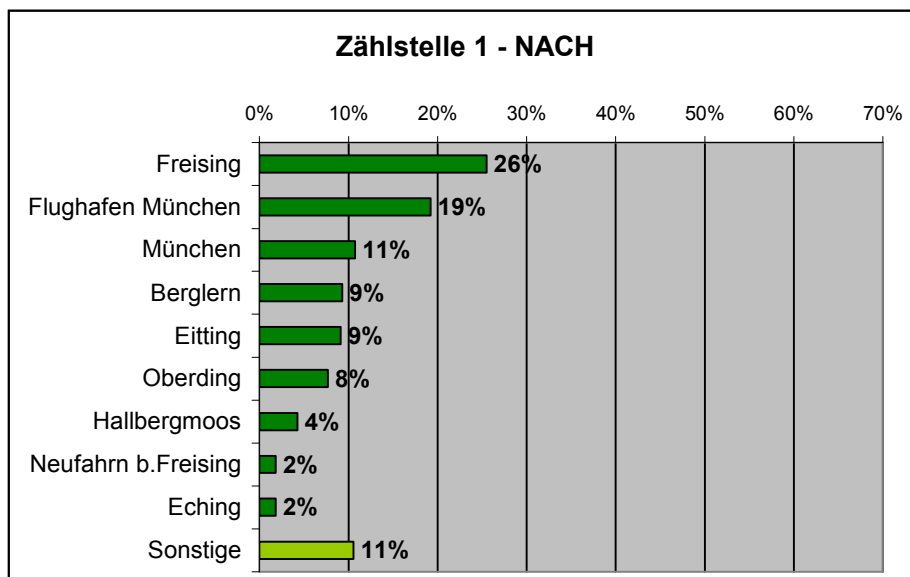
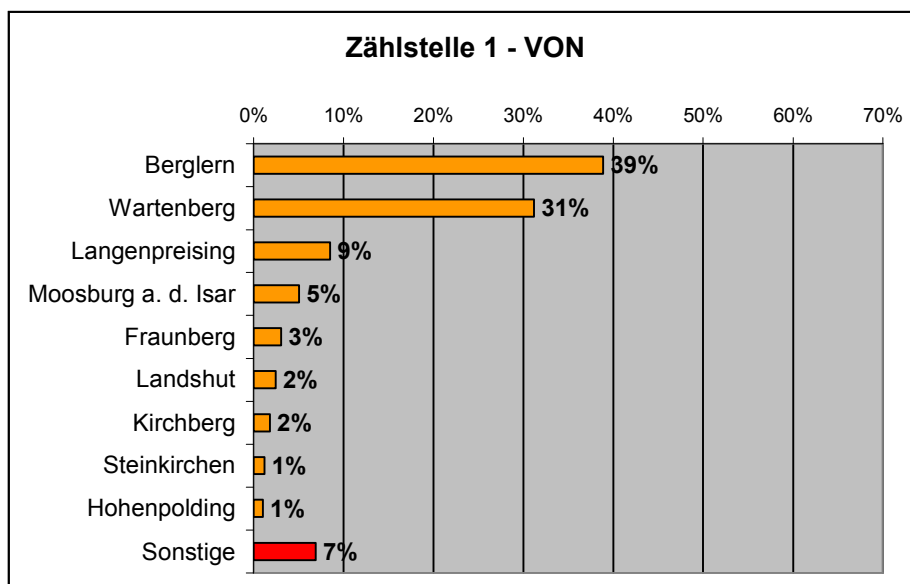


Abbildung 9: Befragungsergebnisse Erhebungsstelle 1, FR West (Mo. 18.09.2006)

Als Hauptziele der Befragung wurden die Stadt Freising mit 26 %, der Flughafen mit 19 %, die Stadt München mit 11 % und die flughafennahen Gemeinden Eitting, Hallbergmoos und Oberding mit zusammen 21 % angegeben. Durch die festgestellte Verteilung des Verkehrs ist damit eine hohe Bedeutsamkeit der Strecke für Pendler nach München, bzw. zum Flughafen- und der Autobahnanbindung gegeben.

In der Auswertung der häufigsten Relationen spiegeln sich die bereits genannten Quellen/Ziele wieder – die Hauptquellen sind Wartenberg und Berglern, die Hauptziele der Flughafen München und die Städte Freising und München.

Bei Zählstelle 1 fällt auf, dass insgesamt sehr große Anzahl an unterschiedlichen Fahrrelationen genannt wurde, so dass neben den neun dargestellten noch 107 weiteren Relationen mit 48 % unter „Sonstige“ zusammengefasst werden mussten.

Bei der Betrachtung der häufigsten Relationen nach Landkreisen kann festgestellt werden, dass die nahe an der Landkreisgrenze zu Freising liegende Erhebungsstelle 1 zu 22 % Verkehrsbeziehungen aufweist, die zum Binnenverkehr des Landkreises Erding zu zählen sind, also im Landkreis Erding starten und dort enden (hellblau). 74 % der Fahrten sind dem Quell-/Zielverkehr zuzurechnen, d. h. diese starten oder enden im Landkreis Erding (blau), nur 4 % (davon 1 % aus „Sonstige“) zählen zum Durchgangsverkehr (weiß, bzw. ein Teil von dunkelrot), d. h. deren Start und Ziel liegt außerhalb des Landkreises Erding.

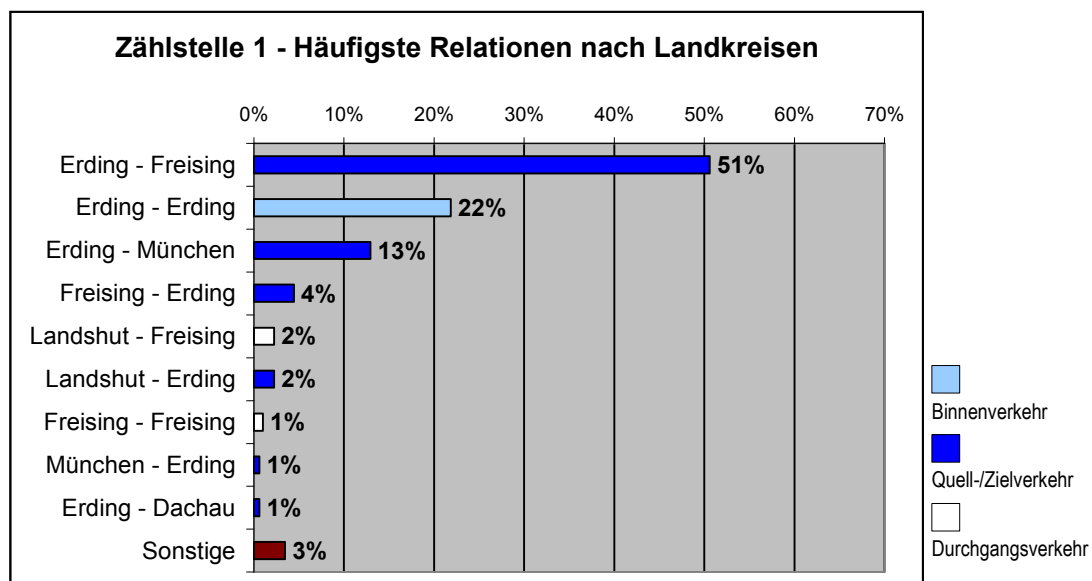


Abbildung 10: Häufigste Relationen nach Landkreisen, Zählstelle 1 (Mo. 18.09.2006)

Die Verteilung der Fahrtzwecke bestätigt die große Bedeutung der Strecke für den Berufsverkehr – 78 % der Befragten gaben an, auf dem Weg zur Arbeit oder beruflich unterwegs zu sein. Der verschwindend geringe Anteil (0,2 %) der zur Wohnung fahrenden Personen (= nach Hause) in der Befragungsrichtung West zeigt zudem, dass an dieser Erhebungsstelle die berufsbedingten Ziele fast ausschließlich in westlicher Richtung liegen.

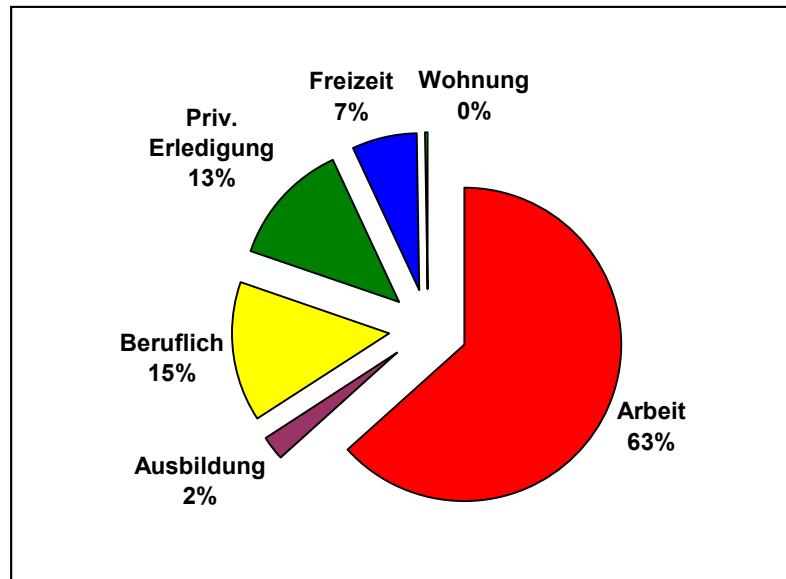


Abbildung 11: Verteilung der Fahrtszwecke – Erhebungsstelle 1, FR West (Mo. 18.09.2006)

Potenziale: Verbesserte Anbindung zur A 92 und zum Flughafen München

Als eines der Hauptziele der Befragung wurden der Flughafen mit 19 %, sowie die flughafennahen Gemeinden wie Eitting, Hallbergmoos und Oberding mit zusammen 21 % angegeben. Die Bedeutsamkeit einer guten Anbindung Richtung Flughafen und der umliegenden Gewerbegebiete ist somit eindeutig gegeben. Unter den neun meistgenannten Zielen wird München mit 11 % genannt. Eine gewisse Bedeutung des Autobahnanschlusses Erding, über den die schnellste Verbindung Richtung München gewährleistet wird, besteht damit ebenfalls.

Die Hauptnachfrage erfolgt, neben der Gemeinde Berglern selbst, durch die östlich bzw. nordöstlich der Erhebungsstelle gelegenen Gemeinden Wartenberg und Langenpreising. Die Nachfrage aus den noch weiter entfernten östlichen bzw. südöstlichen Gemeinden wie Kirchberg, Hohenpolding oder Steinkirchen bestand nur in geringem Maße.

2.2.2 Erhebungsstelle 2: GV Wartenberg – Langenpreising, südlich Langenpreising, Fahrtrichtung Northwest (Mi. 20.09.2006)



Abbildung 12: Detailausschnitt – Erhebungsstelle 2

Zähldaten Dauerzählstelle

Die Erhebungsstelle 2 liegt auf einer verkehrsberuhigten Gemeindeverbindungsstraße nördlich eines Tunnels, tonnagebeschränkt und auf Höchstgeschwindigkeit 30 km/h begrenzt. Hier wurde ein vergleichsweise geringes Gesamtverkehrsaufkommen von 1412 Kfz über 24 h für beide Fahrtrichtungen verzeichnete, mit einem Lkw-Anteil von 5 %.

Tabelle 2: Daten der 24h-Zählung für Erhebungsstelle 2 (Mi. 20.09.2006)

	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Gesamt (Kfz)
Gesamter Querschnitt:	1337	95%	75	5%	1412
Fahrtrichtung Ost:	636	96%	27	4%	663
Fahrtrichtung West:	701	94%	48	6%	749

= Befragungsrichtung

Anteil Befragung: 47% 44%

Die Strecke ist aufgrund ihrer Zone 30 Beschilderung im wesentlichen eine lokale Route, die kaum von Pendlern genutzt wird. So ist auch die nachfolgende Tagesganglinien zu erklären, die nur geringe Schwankungen aufweist.

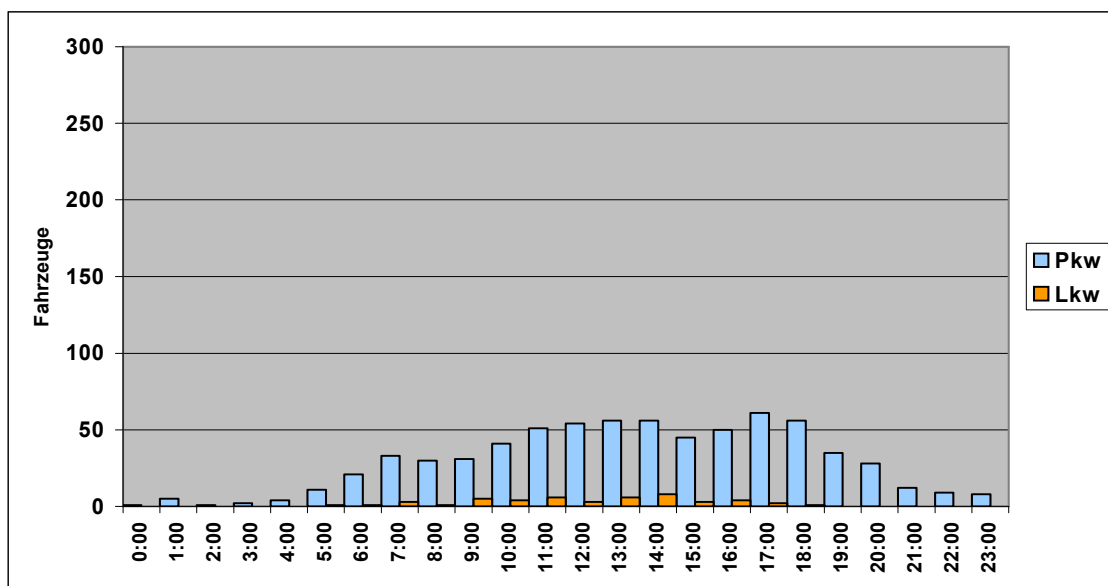


Abbildung 13: Tagesganglinie Erhebungsstelle 2, FR Nordwest – Befragungsrichtung (Mi. 20.09.2006)

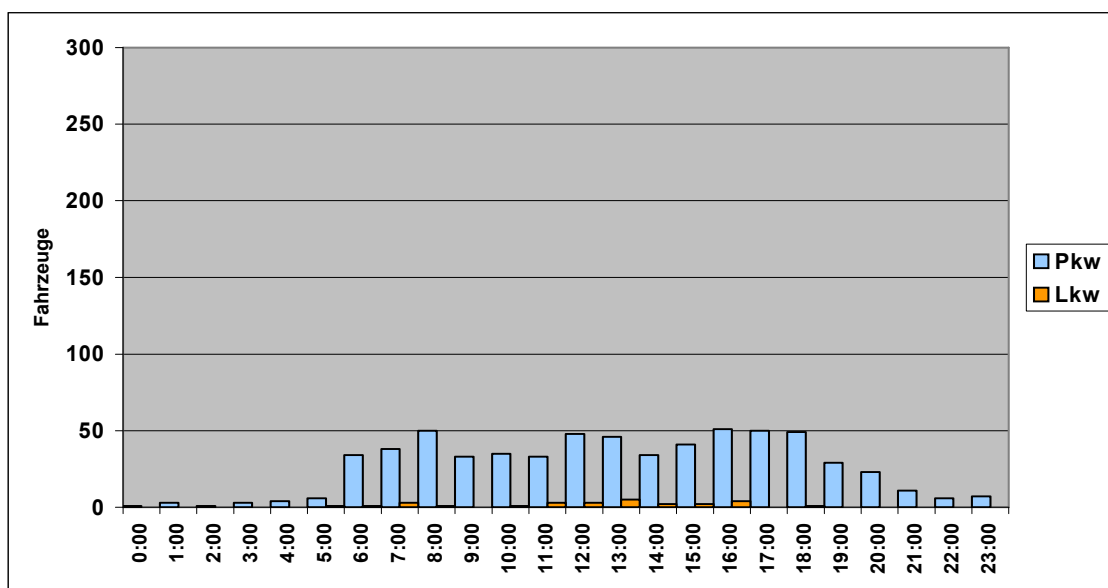


Abbildung 14: Tagesganglinie Erhebungsstelle 2, FR Südost (Mi. 20.09.2006)

Befragungsergebnisse

Der Anteil der Befragten am Gesamtverkehrsaufkommen in Befragungsrichtung lag bei 47 % (Pkw).

Die folgenden Ergebnisse der Zählstelle 2 zeigen, dass die wesentlichen Verbindungen zwischen den beiden Nachbargemeinden Wartenberg und Langenpreising bestehen. Diese sind Spitzenreiter der Auswertungen „VON“, „NACH“ und „Häufigste Relationen“. Ein weiteres wichtiges Ziel, jedoch mit großem Abstand ist die Stadt Moosburg a. d. Isar.

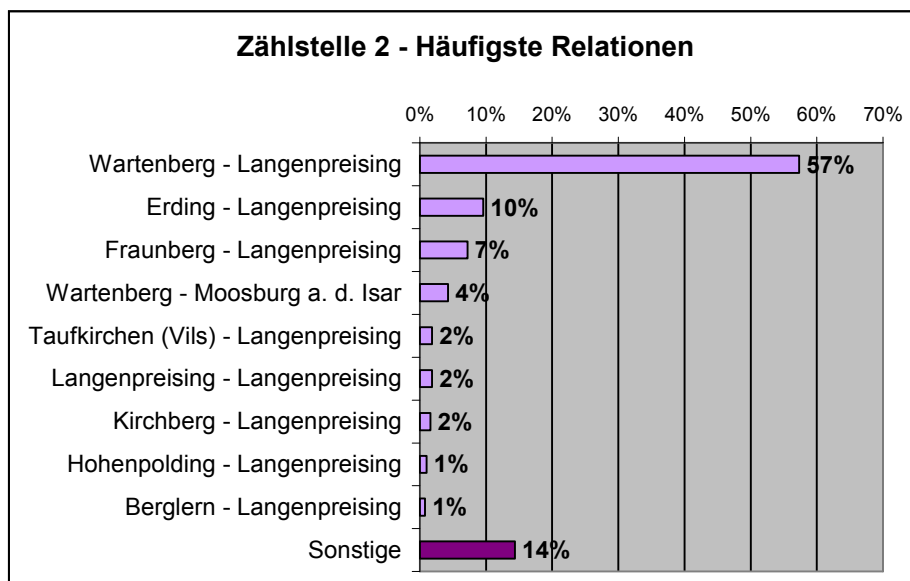
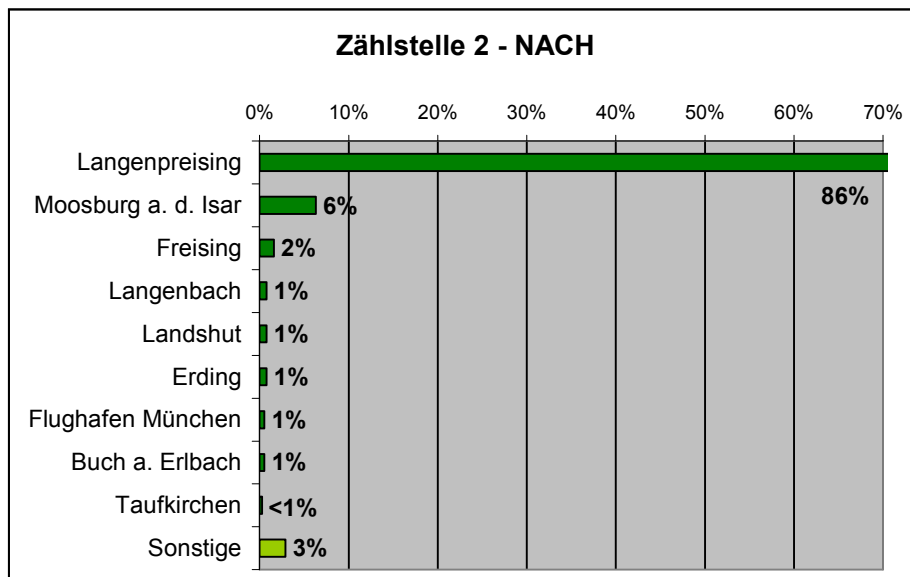
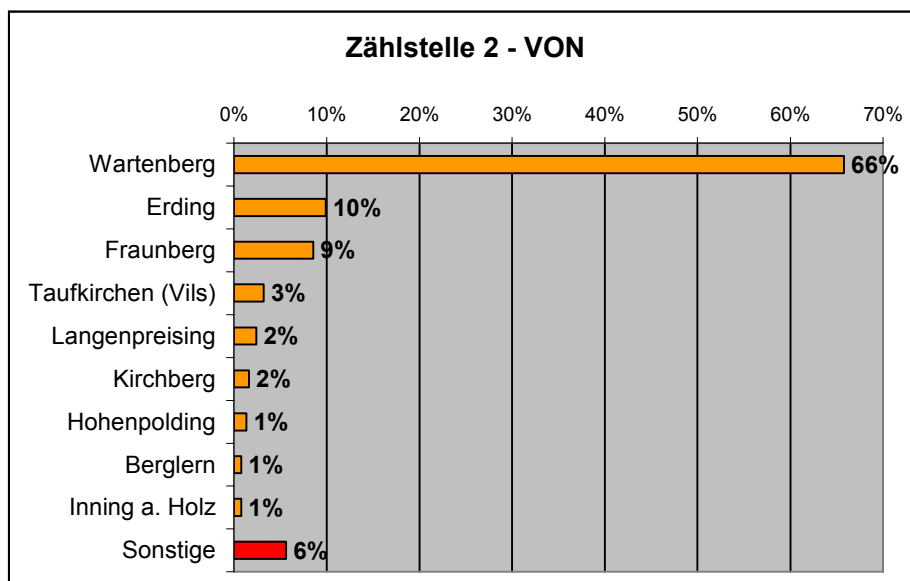


Abbildung 15: Befragungsergebnisse Erhebungsstelle 2, FR Nordwest (Mi. 20.09.2006)

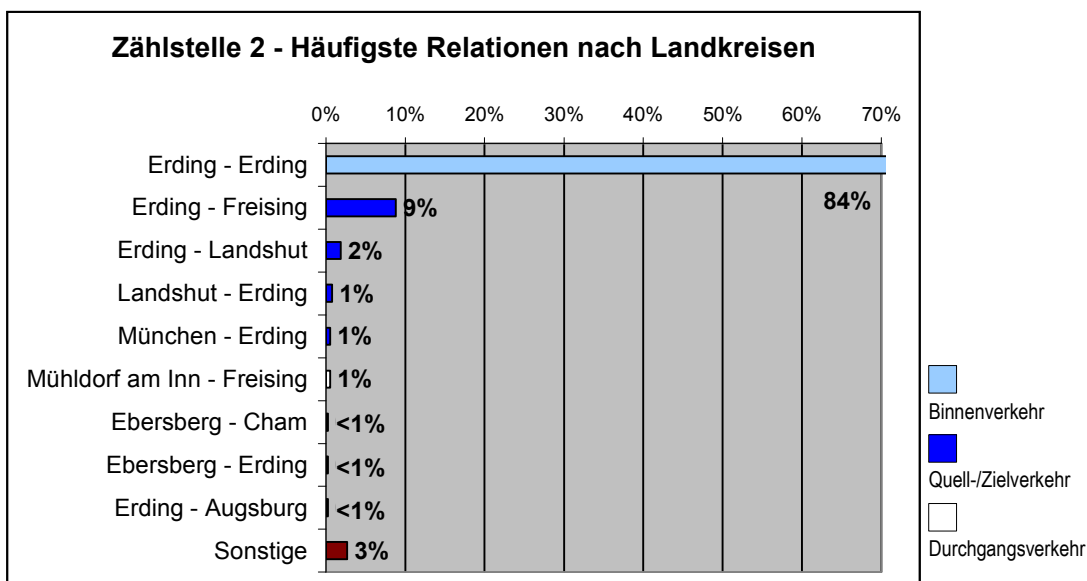


Abbildung 16: Häufigste Relationen nach Landkreisen, Zählstelle 2 (Mi. 20.09.2006)

Die Betrachtung der häufigsten Relationen nach Landkreisen zeigt, dass 84 % des Verkehrs im Landkreis Erding bleibt, 15 % sind Quell-/Zielverkehr und nur 1 % Durchgangsverkehr (aus „Sonstige“).

Die lokale Bedeutsamkeit des Straßenabschnitts wird nochmals durch die folgende Darstellung des Fahrtzwecks bestätigt. Fahrten zum Arbeitsplatz oder berufliche Fahrten sind mit 10 % bzw. 13 % unterdurchschnittlich vertreten. Dafür fallen die Anteile für Freizeit und private Erledigungen besonders groß aus.

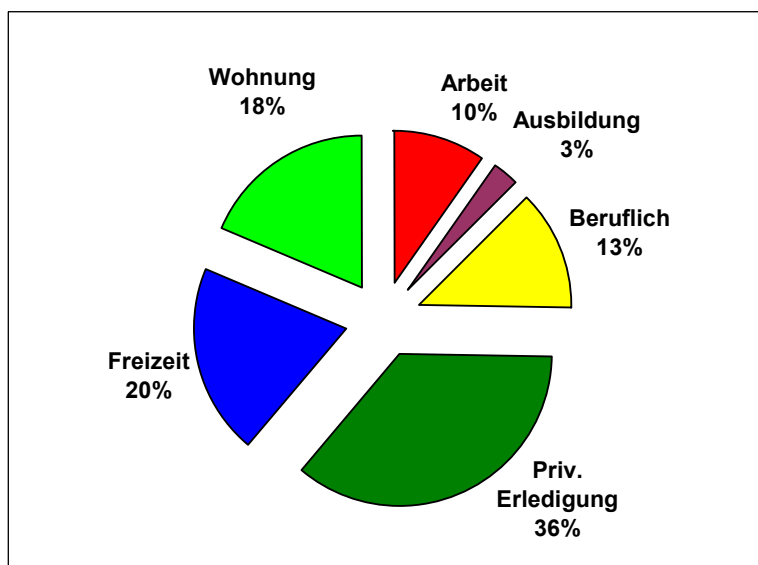


Abbildung 17: Verteilung der Fahrtzwecke – Erhebungsstelle 2, FR Nordwest (Mi. 20.09.2006)

Potenziale: Verbesserte Anbindung zur A 92 und zum Flughafen München

Der Erhebungsquerschnitt wird vornehmlich durch lokalen Verkehr frequentiert, ein besonderer Handlungsbedarf zur verbesserten Anbindung besteht demnach nicht.

2.2.3 Erhebungsstelle 3: St 2082 – östlich Langenpreising, Fahrtrichtung Nord (Mo. 25.09.2006)



Abbildung 18: Detailausschnitt – Erhebungsstelle 1

Zähldaten Dauerzählstelle

Die Erhebungsstelle 3 verzeichnete ein hohes Gesamtverkehrsaufkommen von 5618 Kfz in 24 h für beide Fahrtrichtungen und einen Lkw-Anteil von 7 %.

Tabelle 3: Daten der 24h-Zählung für Erhebungsstelle 3 (Mo. 25.09.2006)

	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Gesamt (Kfz)
Gesamter Querschnitt:	5224	93%	394	7%	5618
Fahrtrichtung Ost:	2490	93%	201	7%	2691
Fahrtrichtung West:	2734	93%	193	7%	2927

= Befragungsrichtung

Anteil Befragung: 52% 45%

Die Grafiken der Verkehrsverteilung über den Tag zeigen durch die morgendlichen und abendlichen Spitzen, dass die Staatsstraße durch Berufsverkehr belastet wird, aber auch über den Tag verringert sich die Nachfrage nur wenig. Die Nachfragerichtung des Berufsverkehrs ist nicht auf eine Richtung zu beschränken, sondern teilt sich auf die Nord- (z.B. Autobahnanschlussstelle AS Moosburg-Süd) und die Süd-Richtung (z.B. Richtung Erding, Taufkirchen/Vils) in gleichem Maße.

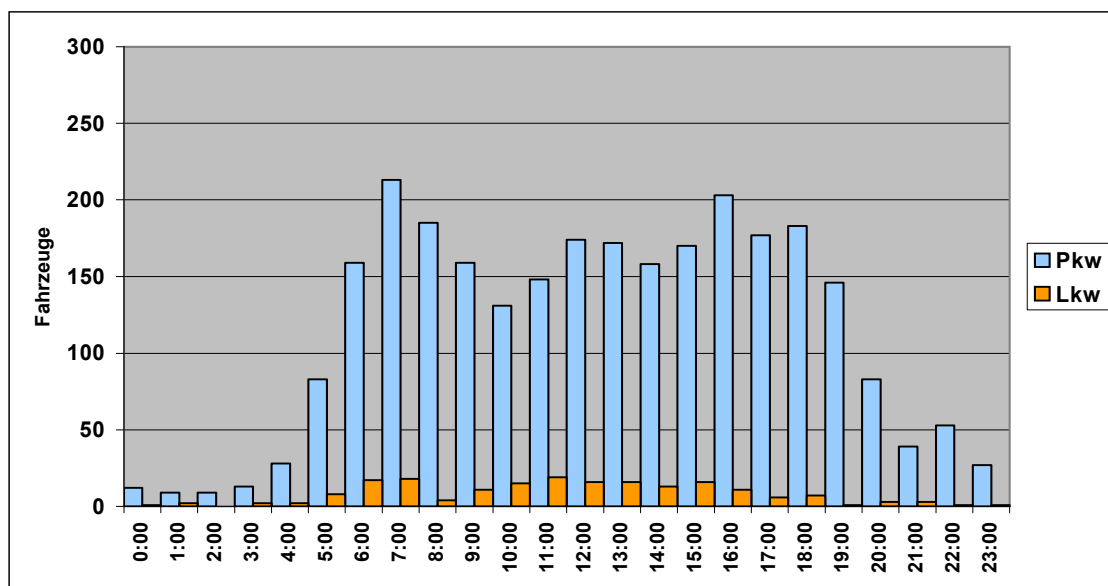


Abbildung 19: Tagesganglinie Erhebungsstelle 3, FR Nord – **Befragungsrichtung**
(Mo. 25.09.2006)

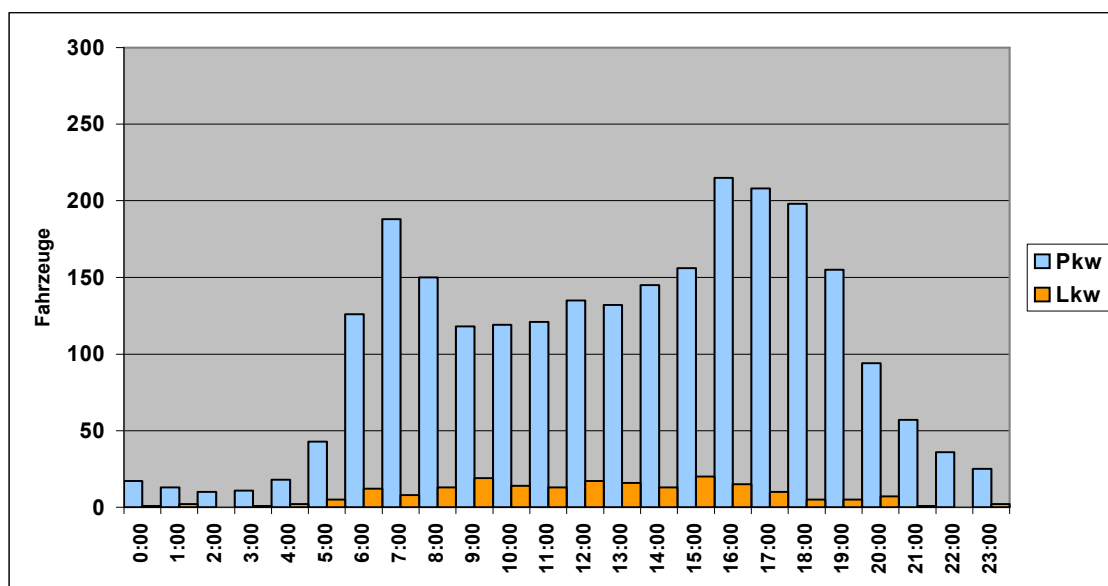


Abbildung 20: Tagesganglinie Erhebungsstelle 3, FR Süd (Mo. 25.09.2006)

Befragungsergebnisse

Die Befragung erfolgte in nördlicher Richtung, mit einem Befragungsanteil von 52 % (Pkw) am Gesamtaufkommen in 24 h in diese Richtung.

Hauptquelle an der Befragungsstelle ist die Nachbargemeinde Wartenberg mit 60 % Anteil an der Befragung. Zweitwichtigste, aber weit geringer bedeutsame Quellen sind die Stadt Erding und die Gemeinde Fraunberg mit jeweils 8 %.

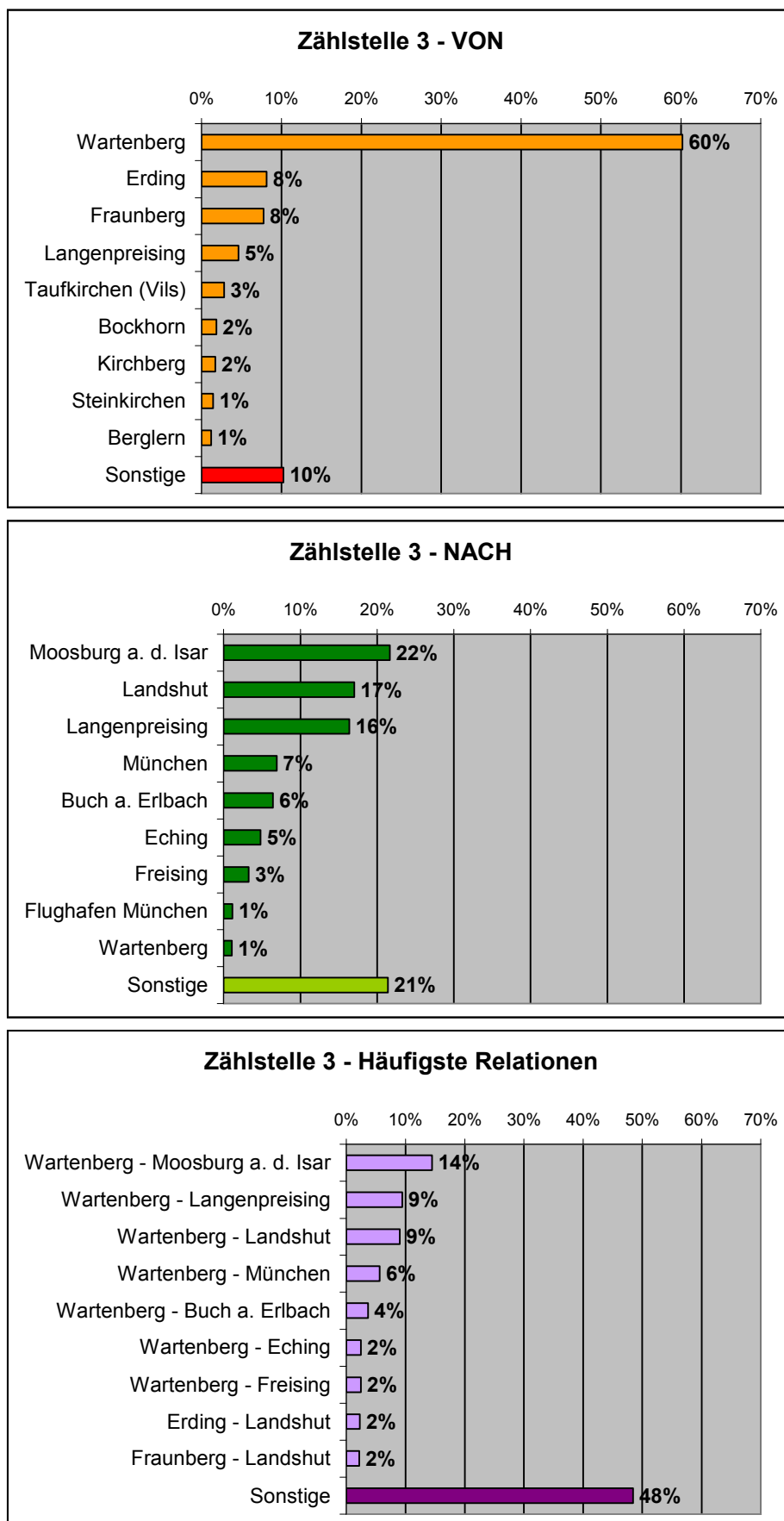


Abbildung 21: Befragungsergebnisse Erhebungsstelle 3, FR Nord (Mo. 25.09.2006)

Neben den Nahzielen Langenpreising, Buch a. Erbach und Moosburg a. d. Isar werden weitere häufig genannte Ziele über den nahe gelegenen Autobahnanschluss Moosburg-Süd erreicht. Die Ziele Landshut, München, Eching und Freising stellen zusammengenommen 24 % der Nachfrage nach dem nahegelegenen Autobahnanschluss. Das sind gut 1300 Fahrzeuge pro Tag. Die Bedeutsamkeit eines guten Autobahnanschlusses ist somit gegeben.

Diese Nachfrage wird fast ausschließlich durch die Gemeinde Wartenberg (60 %), Erding (8 %) und Fraunberg (6 %) erzeugt. Weiter südlich, bzw. östlich gelegene Gemeinden wie Steinkirchen (1 %), Kirchberg (2 %), Inning am Holz (1 %) oder Taufkirchen a. d. Vils (3 %) stellen nur eine geringe Nachfrage.

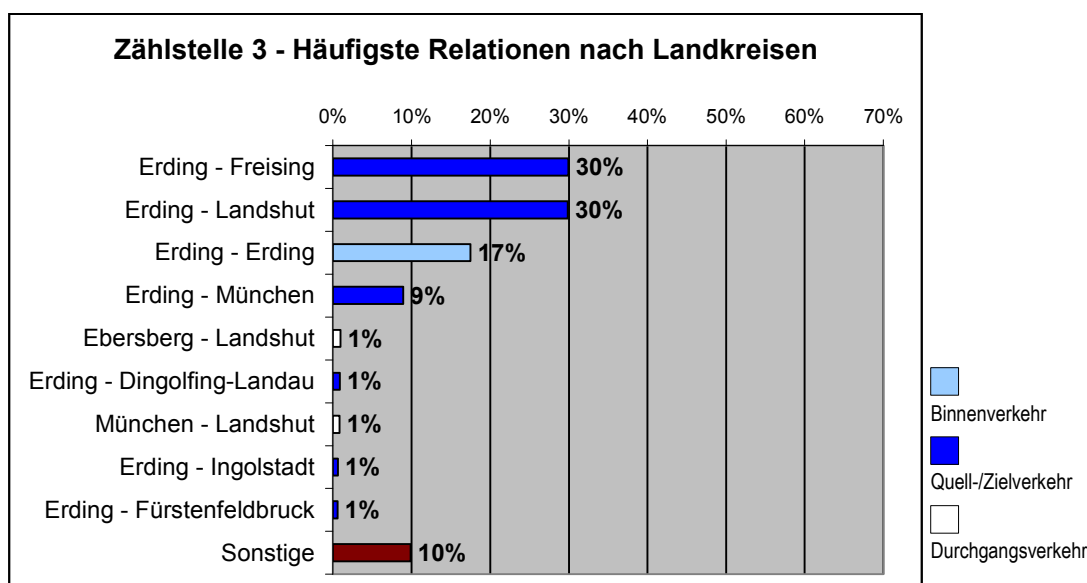


Abbildung 22: Häufigste Relationen nach Landkreisen, Zählstelle 3 (Mo. 25.09.2006)

Die Darstellung der häufigsten Relationen nach Landkreisen zeigt, dass die nahe an der Landkreisgrenze zu Landshut liegende Erhebungsstelle zu 17 % Binnenverkehr aufweist, zu 79 % Quell-/Zielverkehr von und nach Erding und zu 4 % Durchgangsverkehr, deren Start- oder Zielpunkt außerhalb des Landkreises Erding lagen.

Die Abbildung der Fahrtzwecke zeigt wie bereits die Tagesganglinien eine ausgewogene Verteilung. Die Bedeutsamkeit für Pendlerverkehr ist in beiden Richtungen gegeben.

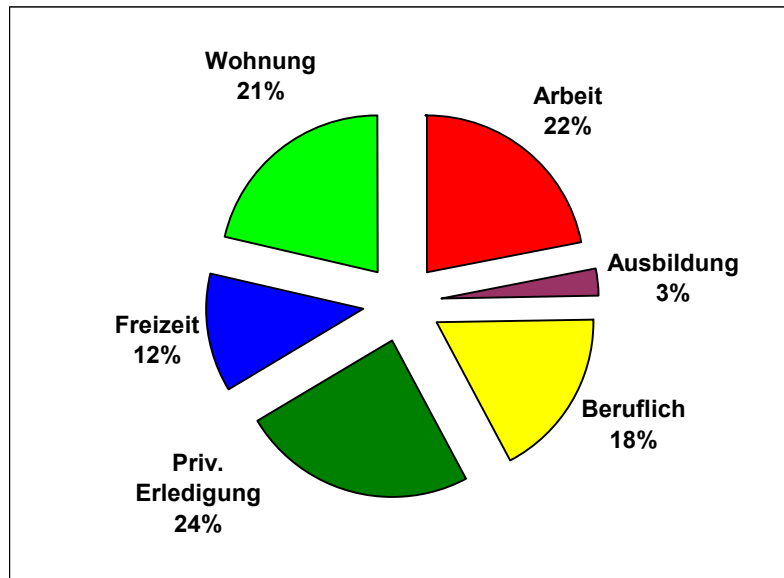


Abbildung 23: Verteilung der Fahrtszwecke – Erhebungsstelle 3, FR Nordwest
(Mo. 25.09.2006)

Potenziale: Verbesserte Anbindung zur A 92 und zum Flughafen München

Eine Nachfrage nach dem Ziel Flughafen München bestand am Erhebungspunkt nur bei 1 % der Befragten. Dem gegenüber wurden die über den nahegelegenen Autobahnanschluss Moosburg-Süd erreichbaren Ziele Landshut, München, Eching, Freising von 24 % der Befragten als Endziel genannt, was durch die Anzahl von rund 1300 Fahrzeugen pro Tag die Bedeutsamkeit eines guten Autobahnanschlusses unterstreicht.

Diese Nachfrage wird jedoch fast ausschließlich durch die Gemeinde Wartenberg (60 %), Erding (8 %) und Fraunberg (6 %) erzeugt. Die weiter südlich, bzw. östlich gelegene Gemeinden wie Steinkirchen (1 %), Kirchberg (2 %), Inning am Holz (1 %) oder Taufkirchen a. d. Vils (3 %) stellen nur eine geringe Nachfrage.

2.2.4 Erhebungsstelle 4: St 2082 – nördlich Langenpreising, Fahrtrichtung Süd (Mo. 25.09.2006)



Abbildung 24: Detailausschnitt – Erhebungsstelle 4

Zähldaten Dauerzählstelle

Die Erhebungsstelle 4 im Norden des Untersuchungsraumes verzeichnete ein Gesamtverkehrsaufkommen von 2162 Kfz in 24 h für beide Fahrtrichtungen, mit einem etwas höheren Lkw-Anteil von 11 %.

In Fahrtrichtung Nord sind dies mit 1117 Fahrzeugen nur 38 % des Verkehrsaufkommens der etwas weiter südlich gelegenen Erhebungsstelle 3 in der gleichen Fahrtrichtung (Nordwest). Dies lässt darauf schließen, dass viele Fahrten Richtung Nord knapp unterhalb der Befragungsstelle 4 über die Landshuter Straße über Langenpreising bzw. die Anschlussstelle Moosburg-Süd abgeführt werden.

Tabelle 4: Daten der 24h-Zählung für Erhebungsstelle 4 (Mo. 25.09.2006)

	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Gesamt (Kfz)
Gesamter Querschnitt:	1918	89%	244	11%	2162
Fahrtrichtung Nord:	1010	90%	107	10%	1117
Fahrtrichtung Süd	908	87%	137	13%	1045
= Befragungsrichtung					
Anteil Befragung:		56%		50%	

Die Verkehrsverteilung über den Tag zeigt leichte morgendliche und abendliche Berufsverkehrs-/Pendlerspitzen für beide Fahrtrichtungen.

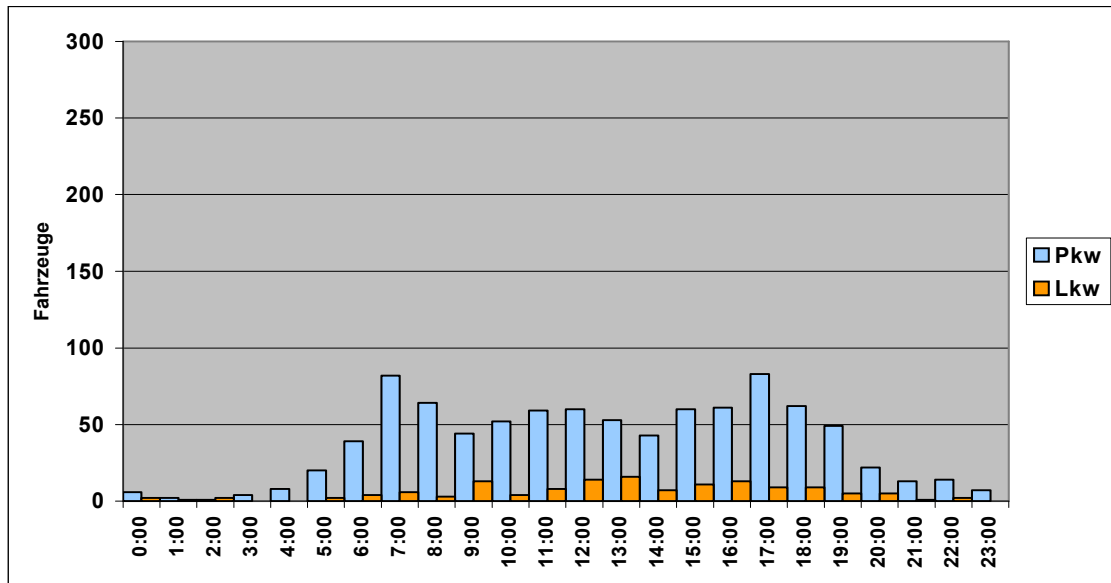


Abbildung 25: Tagesganglinie Erhebungsstelle 4, FR Süd – **Befragungsrichtung**
(Mo. 25.09.2006)

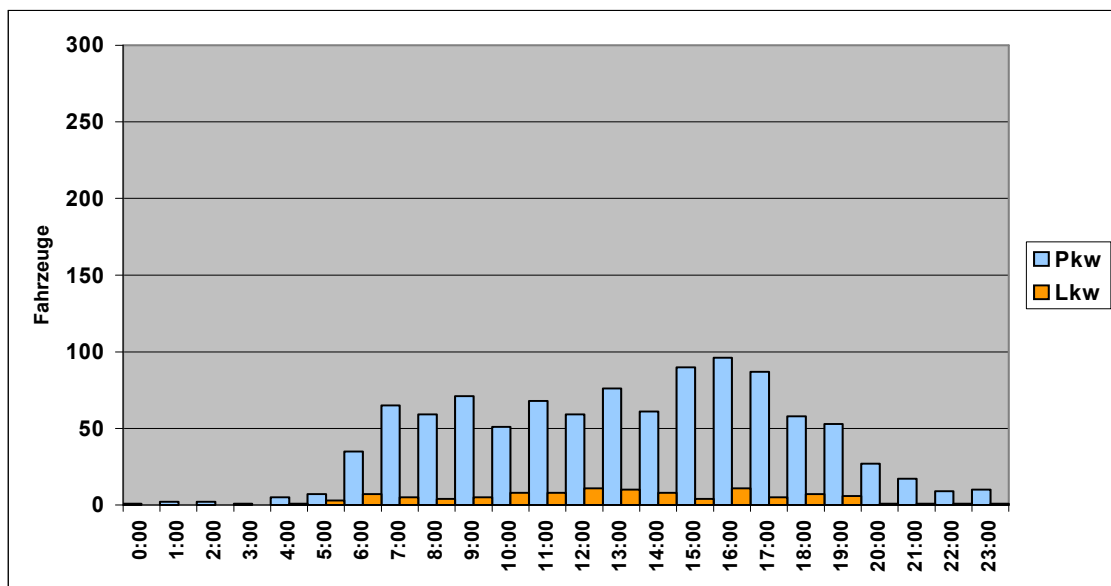


Abbildung 26: Tagesganglinie Erhebungsstelle 4, FR Nord (Mo. 25.09.2006)

Befragungsergebnisse

Die Befragung erfasste 56 % (Pkw) des Tagesgesamtverkehrs in diese Richtung. Hauptquellen sind die in benachbarten Landkreisen gelegenen Orte Moosburg a. d. Isar, Buch a. Erlbach und die Stadt Landshut mit insgesamt 73 %. Über die Hälfte der genannten Ziele sind die südlich der Erhebungsstelle gelegenen Orte Langenpreising und Wartenberg, jedoch besteht auch für 18 % des Verkehrs eine potenzielle Nachfrage nach dem Autobahnanschluss Moosburg-Süd in Richtung Erding, München und dem Flughafen.

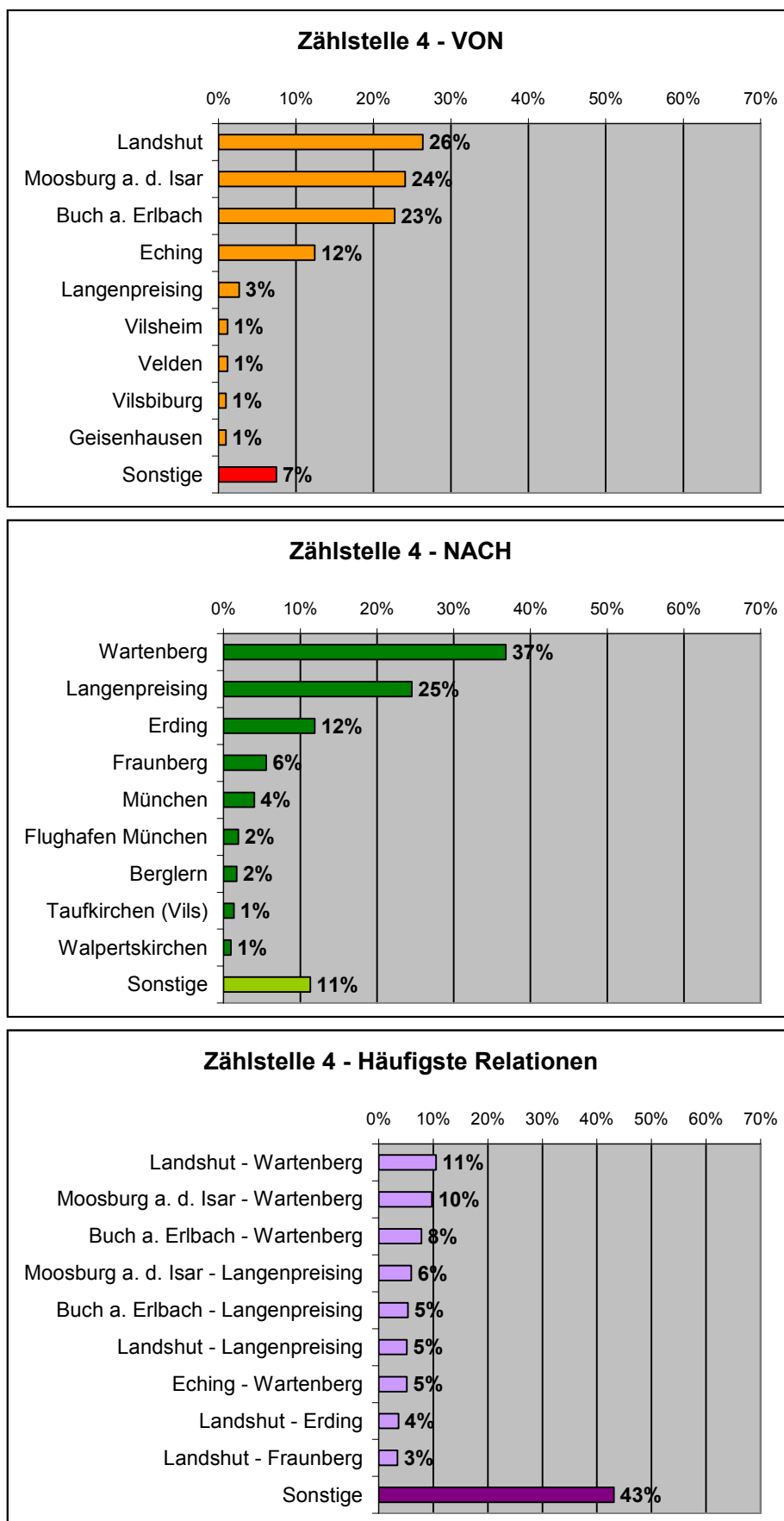


Abbildung 27: Befragungsergebnisse Erhebungsstelle 4, FR Süd (Mo. 25.09.2006)

Bei der Auswertung der häufigsten Relationen werden die Dominanz der Ziele Langenpreising und Wartenberg bestätigt, jedoch ist auch hier mit 43 % ein vergleichsweise großer Anteil an „Sonstige“ vorhanden.

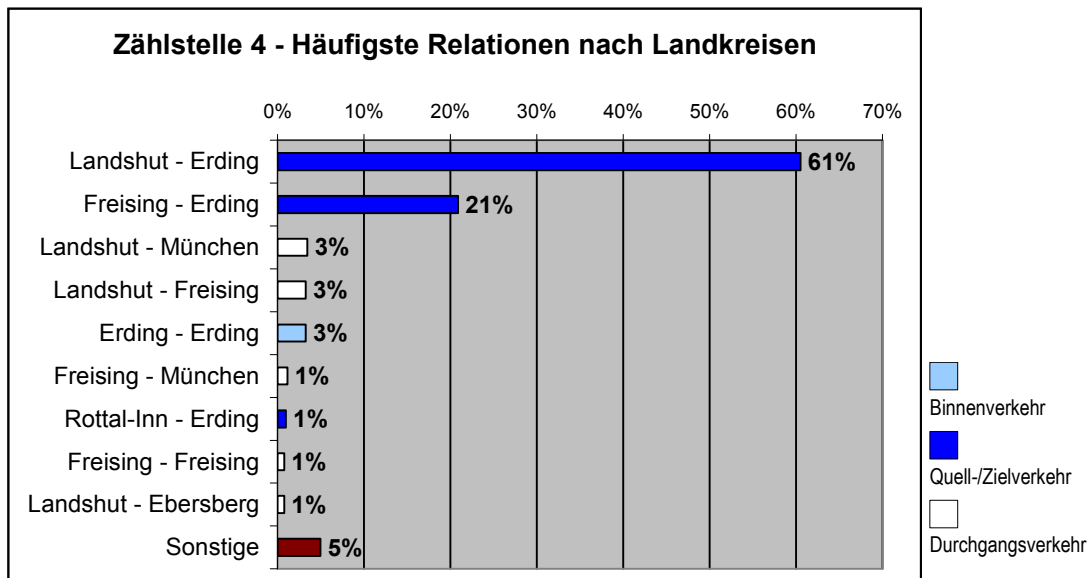


Abbildung 28: Häufigste Relationen nach Landkreisen, Zählstelle 4 (Mo. 25.09.2006)

Der Anteil des Quell-/Zielverkehrs ist mit 83 % hoch, der Anteil des Durchgangsverkehrs im Vergleich zu den anderen Erhebungsstellen mit 13 % ebenfalls hoch. Letzteres ist auf die Randlage der Erhebungsstelle zu den zwei Nachbarlandkreisen Freising und Landshut zu erklären, weswegen der Anteil des Binnenverkehrs auch nur bei 3 % liegt.

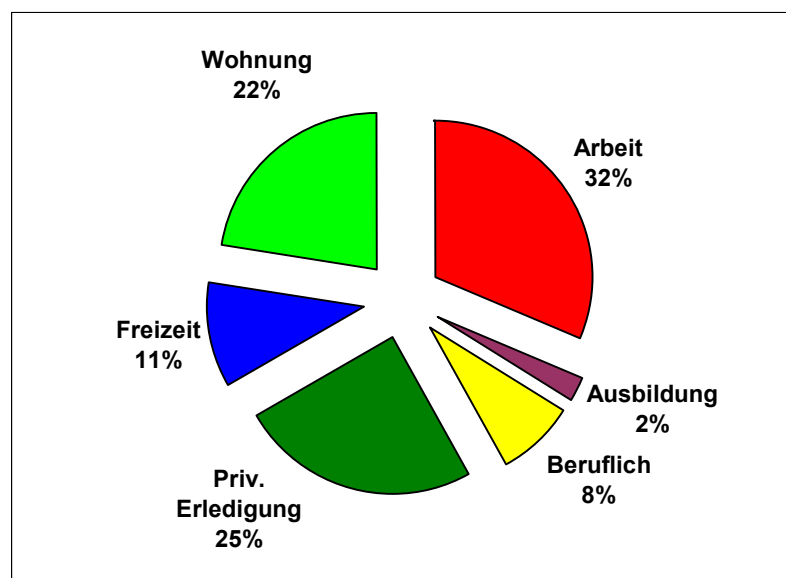


Abbildung 29: Verteilung der Fahrtzwecke – Erhebungsstelle 4, FR Süd (Mo. 25.09.2006)

Die Verteilung der Fahrtzwecke ist relativ ausgewogen, Pendlerbeziehungen bestehen sowohl in Richtung Nord, als auch Süd.

Potenziale: Verbesserte Anbindung zur A 92 und zum Flughafen München

Der Schwerpunkt der ermittelten Ziele an diesem Erhebungsquerschnitt liegt in den südlich bzw. südwestlich der Erhebungsstelle gelegenen Ziele, wie die Gemeinden Wartenberg, Langenpreising oder die Stadt Erding. Der Anteil der Fahrbeziehungen, die über die AS Moosburg-Süd erreichbar sind, liegt bei knapp 20 %.

2.2.5 Erhebungsstelle 5: St 2330 – nordwestlich Schröding, Fahrtrichtung Ost (Mi. 27.09.2006)

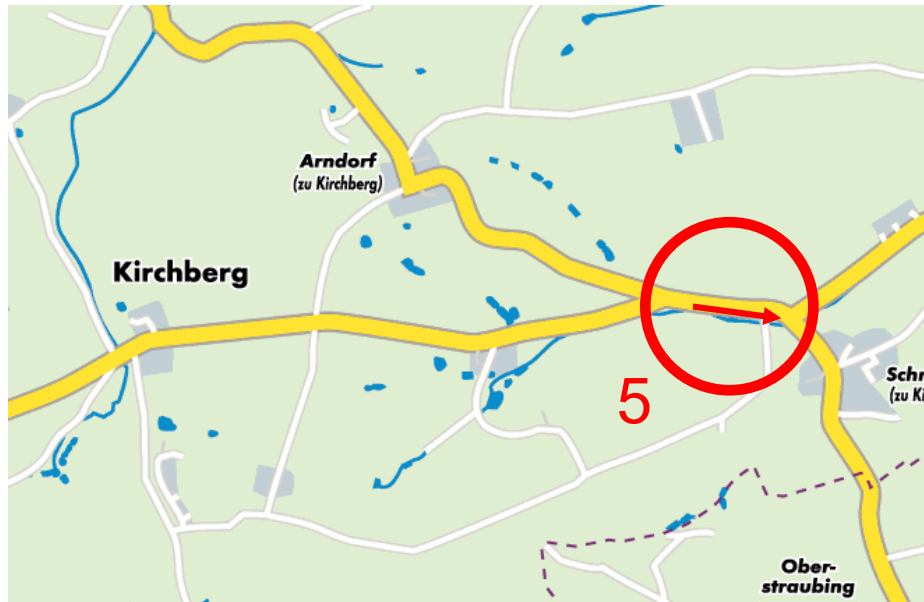


Abbildung 30: Detailausschnitt – Erhebungsstelle 5

Zähldaten Dauerzählstelle

An der Erhebungsstelle 5 am östlichen Rand des Untersuchungsraumes konnte ein vergleichsweise geringes Verkehrsaufkommen von 1280 Kfz in 24 h für beide Fahrtrichtungen festgestellt werden. Der Lkw-Anteil lag bei 7 %.

Tabelle 5: Daten der 24h-Zählung für Erhebungsstelle 5 (Mi. 27.09.2006)

	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Gesamt (Kfz)
Gesamter Querschnitt:	1192	93%	88	7%	1280
Fahrtrichtung West:	594	93%	44	7%	638
Fahrtrichtung Ost:	598	93%	44	7%	642

= Befragungsrichtung

Anteil Befragung: 54% 34%

Die Grafiken der Verkehrsverteilung über den Tag zeigen, dass eine Nutzung durch den Berufspendlerverkehr vorliegt – morgens in westlicher Richtung, abends in der Befragungsrichtung Ost.

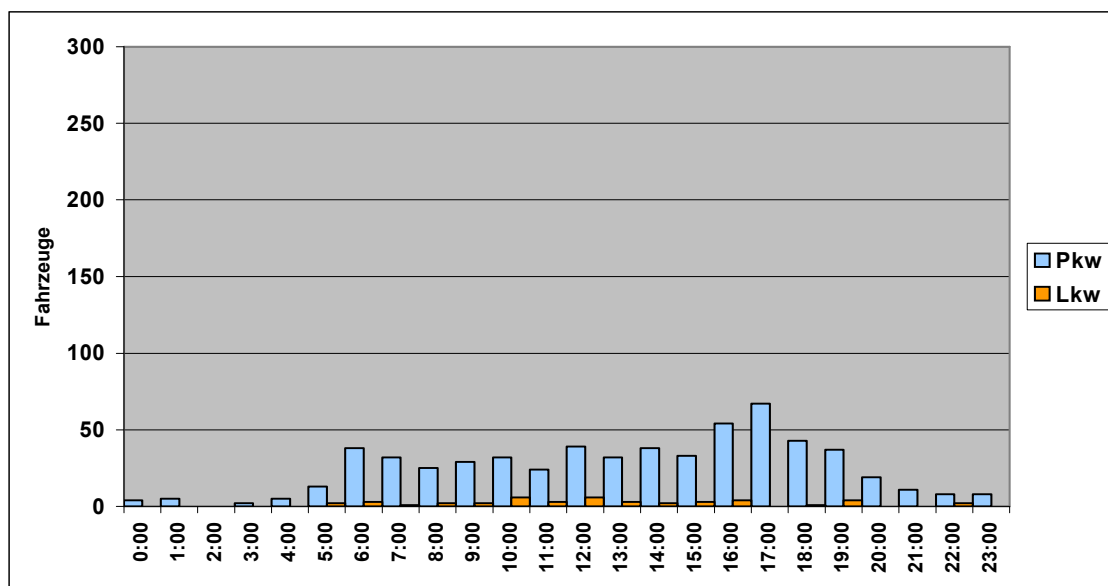


Abbildung 31: Tagesganglinie Erhebungsstelle 5, FR Ost– **Befragungsrichtung**
(Mi. 27.09.2006)

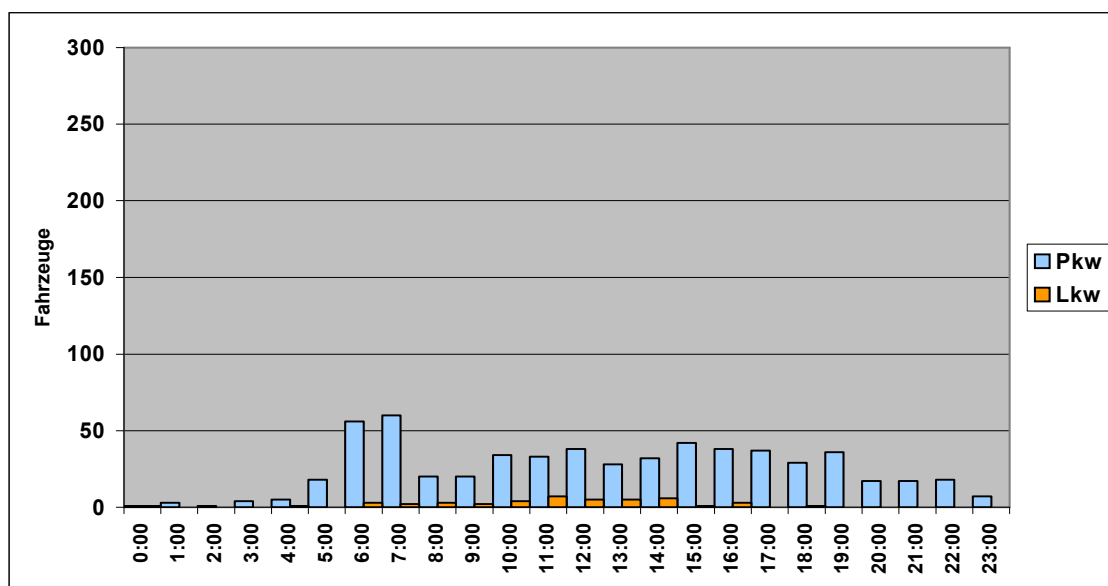


Abbildung 32: Tagesganglinie Erhebungsstelle 5, FR West (Mi. 27.09.2006)

Befragungsergebnisse

Der Befragungsanteil an am richtungsbezogenen Gesamtaufkommen betrug 54 % (Pkw).

Der Großteil der Befragten stammt aus dem Gemeindegebiet Kirchberg selbst mit 23 %, gefolgt von Wartenberg mit 21 %. 17 % der Befragten stammen aus der im Landkreis Freising liegenden Gemeinde Moosburg a. d. Isar.

Eine gewisse Bedeutung des Autobahnanschlusses Moosburg-Süd und den darüber erreichbaren Quellen/Ziele Freising, Flughafen und die Landeshauptstadt München ist mit insgesamt 10 % gegeben. Dies entspricht jedoch umgerechnet auf die Verkehrsnachfrage am Erhebungspunkt nur ca. 130 Fahrzeugen pro Tag.

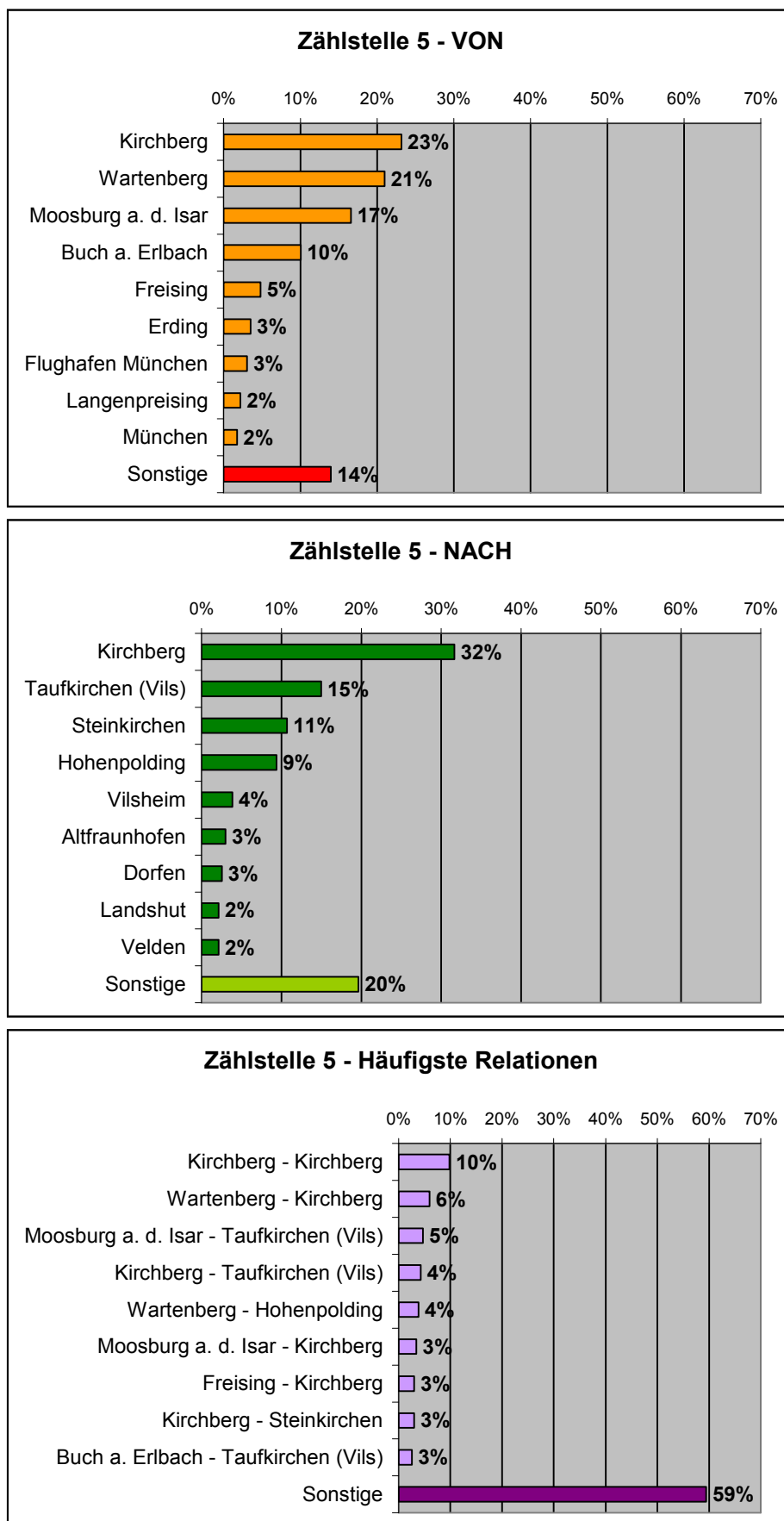


Abbildung 33: Befragungsergebnisse Erhebungsstelle 5, FR Ost (Mi. 27.09.2006)

Die Hauptziele befinden sich zu rund einem Drittel innerhalb des Gemeindegebietes selbst, gefolgt von den östlich/südöstlich gelegenen Gemeinden Taufkirchen a. d. Vils, Steinkirchen und Hohenpolding.

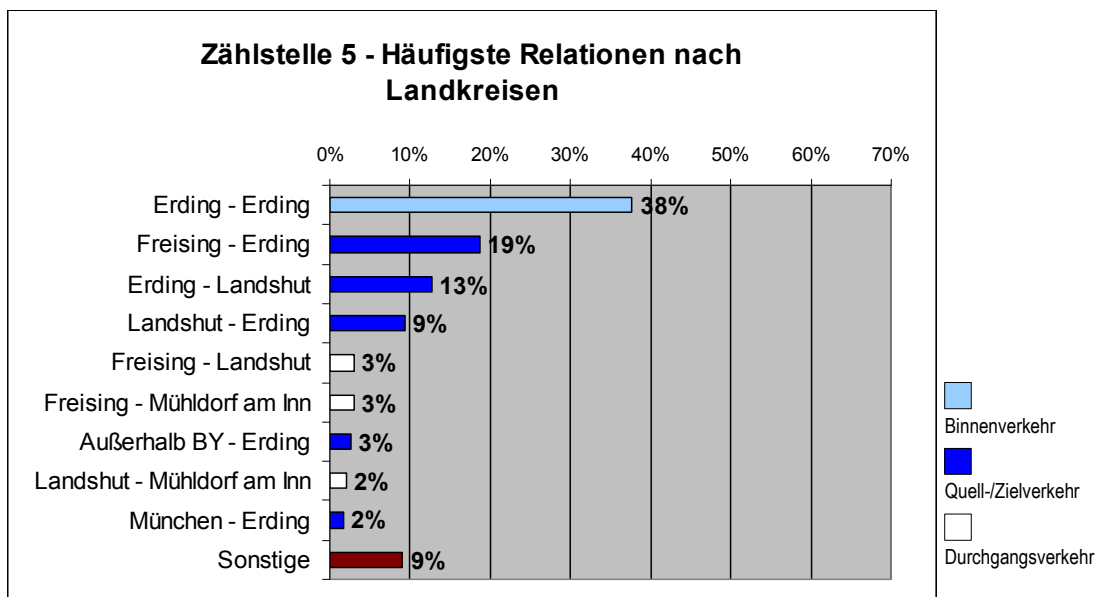


Abbildung 34: Häufigste Relationen nach Landkreisen, Zählstelle 5 (Mi. 27.09.2006)

Die Auswertung der häufigsten Relationen besagt, dass 38 % der Befragten im Landkreis Erding verbleiben. Der Anteil an Durchgangsverkehr liegt immerhin bei 13 % (inkl. „Sonstige“). Diese Verkehrsbeziehungen sind trotzdem nicht als überregional zu bezeichnen, sondern bestehen größtenteils zwischen angrenzenden Landkreisen des Landkreises Erding.

Die Verteilung des Fahrtzwecks lässt auf eine ausgewogene Verteilung schließen, der hohe Anteil des Zwecks „Wohnung“ mit 36 % zeigt, dass die Pendlerbewegung, bzw. die Arbeitsplätze größtenteils in östlicher Richtung liegen, da diese in der Befragungsrichtung erst Abends als Heimfahrt zur „Wohnung“ gewertet wurden.

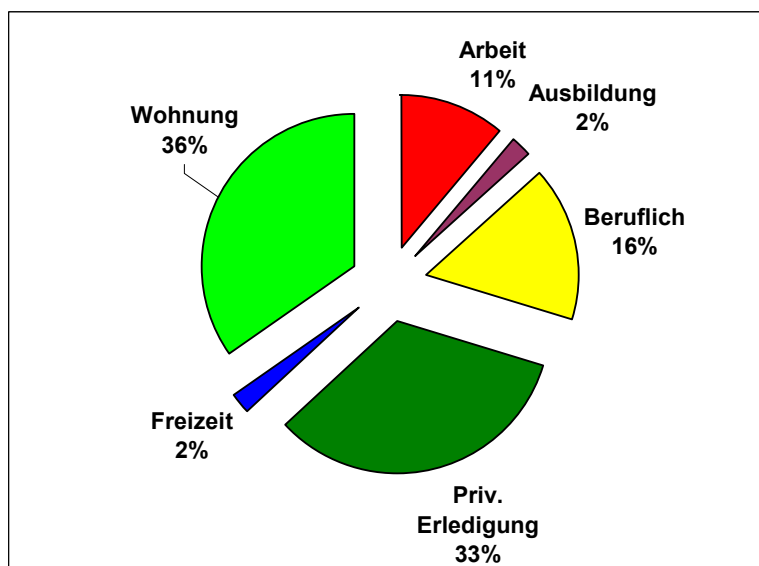


Abbildung 35: Verteilung der Fahrtzwecke – Erhebungsstelle 5, FR Ost (Mi. 27.09.2006)

Potenziale: Verbesserte Anbindung zur A 92 und zum Flughafen München

Die in östlicher Richtung erfolgte Erhebung zeigt, dass der Großteil der des Verkehrs aus der Gemeinde Kirchberg selbst oder den westlich/nordwestlich der Erhebungsstelle gelegenen Gemeinden, wie Wartenberg, Moosburg a. d. Isar oder Buch a. Erlbach kommen. Der Flughafen München ist mit einem Anteil von 3 % nur marginal vertreten. Etwas mehr, aber trotzdem nicht in starkem Maße vertreten sind die über die A 92 erreichbaren Ziele wie Freising oder München mit zusammen 7 %.

Anhand der Befragung sowie der ermittelten Zählzeiten kann demnach kein nachhaltiger Bedarf an einer verbesserten Anbindung zur A 92 und zum Flughafen München festgestellt werden.

2.2.6 Erhebungsstelle 6: ED 26/ED 1 – Ortsdurchfahrt Hienraching, Fahrtrichtung Ost (Mi. 27.09.2006)



Abbildung 36: Detailausschnitt – Erhebungsstelle 6

Zähldaten Dauerzählstelle

Die Verkehrsnachfrage an der Erhebungsstelle 6 betrug 2103 Kfz in 24 h mit einem im Vergleich zu den anderen Zählstellen hohen Lkw-Anteil von 12 % (vor allem Erdbewegung). Im Gegensatz zu den nördlich und südlich gelegenen Zählstellen 5 und 7 konnte hier eine etwas erhöhte Verkehrsfrage festgestellt werden.

Tabelle 6: Daten der 24h-Zählung für Erhebungsstelle 6 (Mi. 27.09.2006)

	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Gesamt (Kfz)
Gesamter Querschnitt:	1861	88%	242	12%	2103
Fahrtrichtung West:	1001	90%	110	10%	1111
Fahrtrichtung Ost:	860	87%	132	13%	992

= Befragungsrichtung

Anteil Befragung: 54% 42%

An der Tagesganglinie ist die Bedeutsamkeit der Strecke für den Pendlerverkehr morgens Richtung Westen zu erkennen, entsprechend abends in Gegenrichtung.

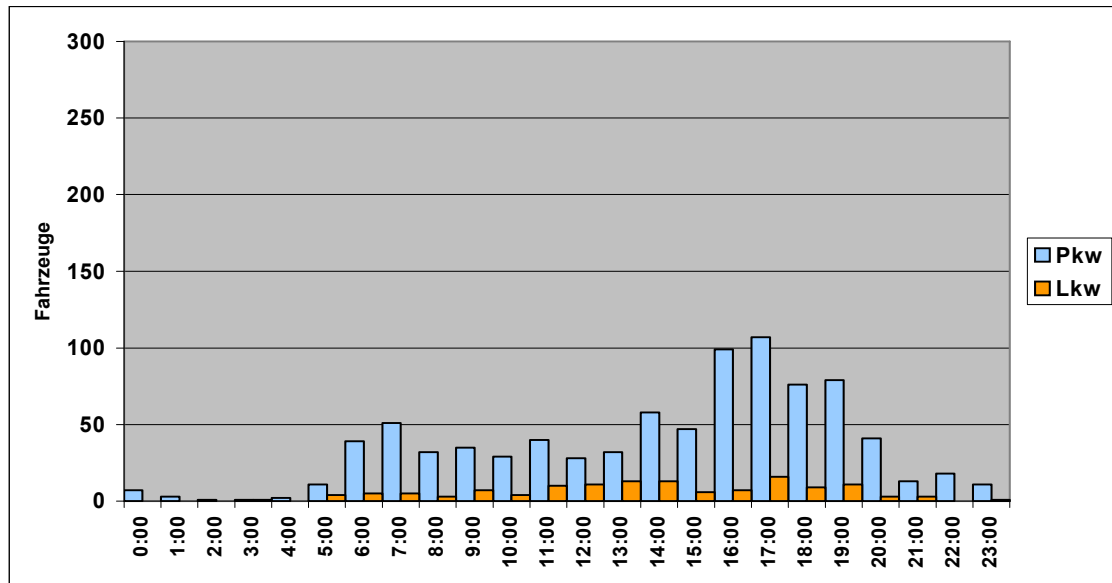


Abbildung 37: Tagesganglinie Erhebungsstelle 6, FR Ost– **Befragungsrichtung**
(Mi. 27.09.2006)

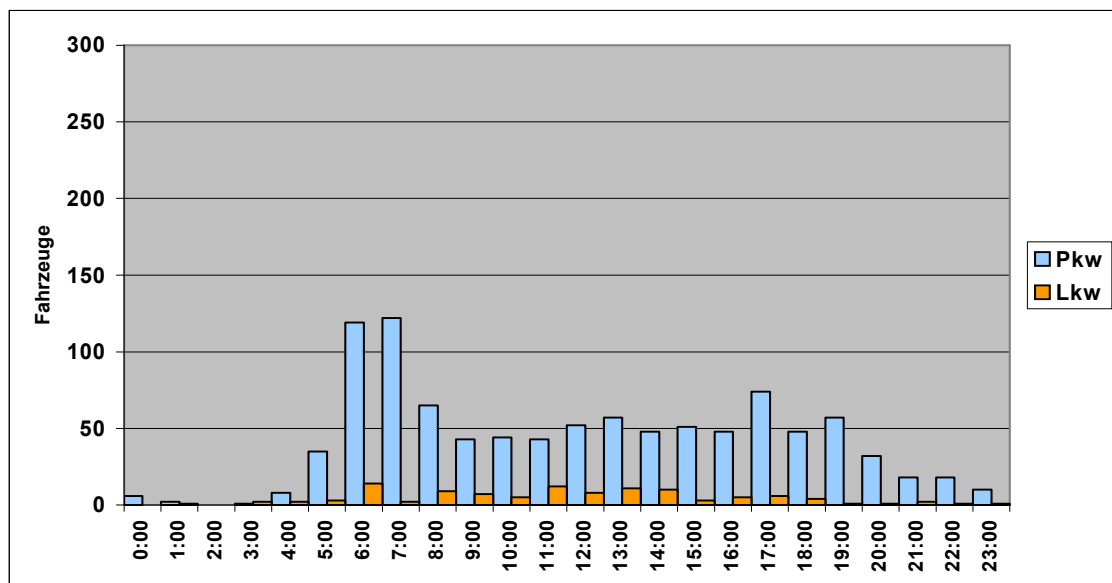


Abbildung 38: Tagesganglinie Erhebungsstelle 6, FR West (Mi. 27.09.2006)

Befragungsergebnisse

Die Befragung deckte 54 % der in östlicher Richtung fahrenden Fahrzeuge ab.

Hauptquellen sind die Stadt Erding mit 21 % sowie die nahegelegene Gemeinde Wartenberg mit 20 %, aber auch die über den Autobahnanschluss erreichbaren Quellen/Ziele wie Moosburg a. d. Isar, München, der Flughafen und Freising sind noch mit insgesamt 16 % vertreten. Eine gewisse Bedeutsamkeit einer Anbindung an die Anschlussstelle Moosburg Süd ist somit grundsätzlich gegeben.

Die Mehrheit der Fahrtziele liegt im Gemeindegebiet Steinkirchen selbst (28 %) bzw. in der Gemeinde Taufkirchen a. d. Vils (24 %).

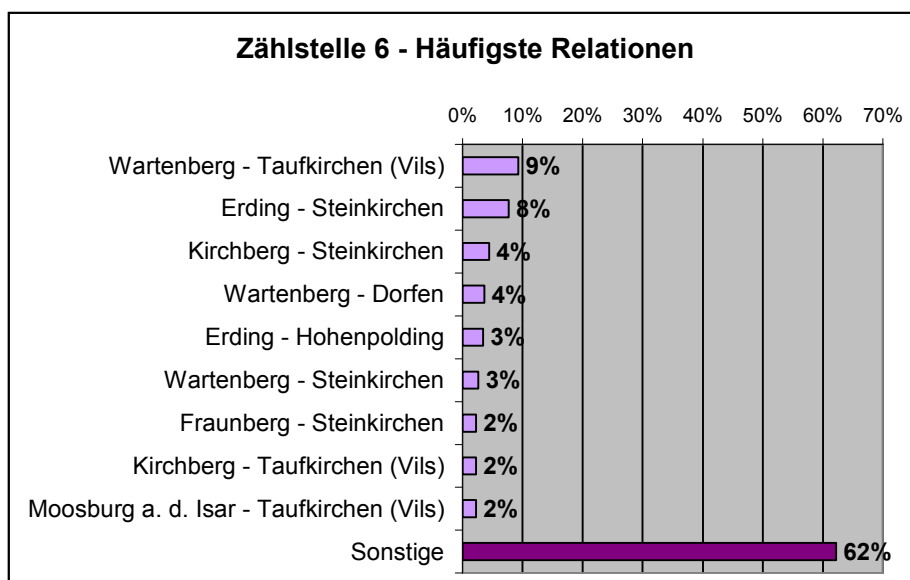
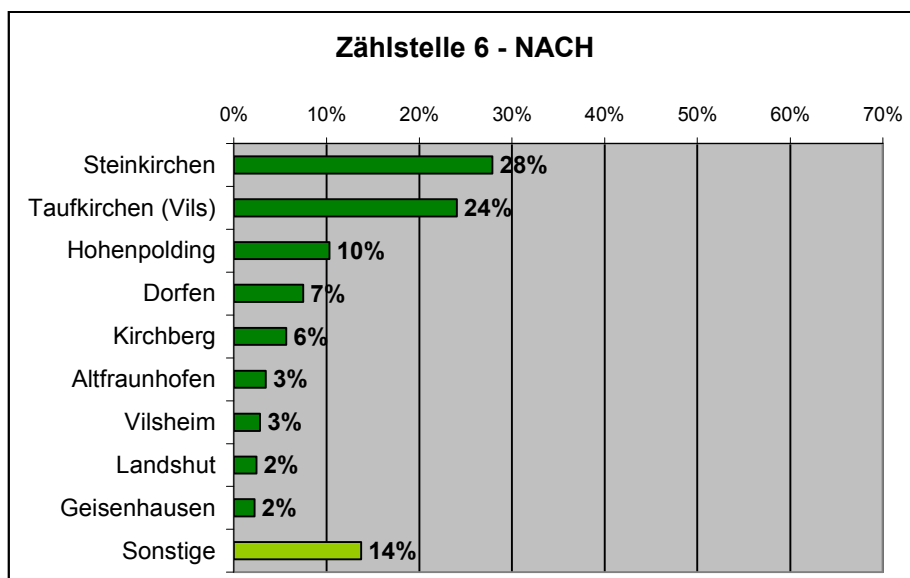
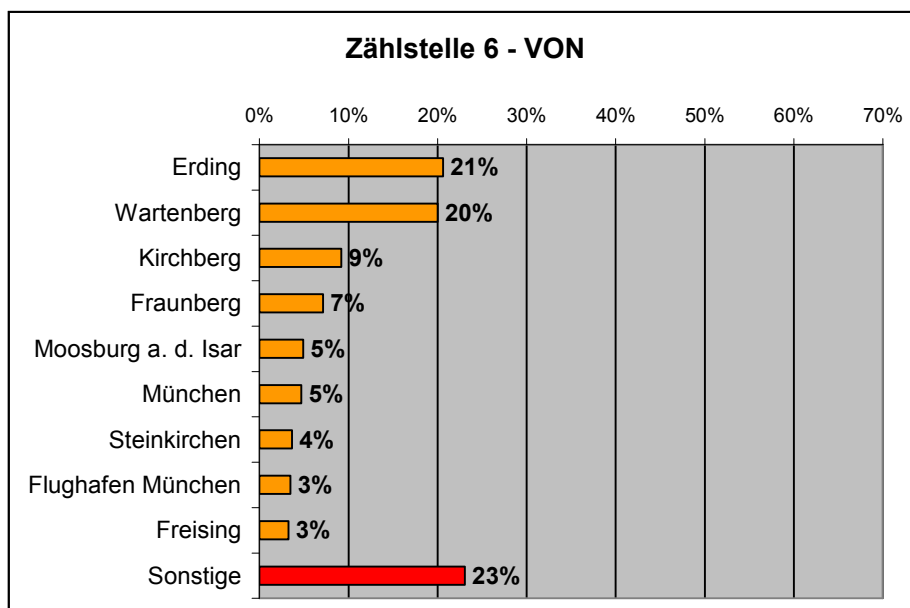


Abbildung 39: Befragungsergebnisse Erhebungsstelle 6, FR Ost (Mi. 27.09.2006)

Bei der Auswertung der häufigsten Relationen stechen keine Beziehungen besonders hervor. Nicht verwunderlich ist demnach auch der große Anteil an „Sonstige“ bei den über 180 unterschiedlichen Quell-/Zielbeziehungen, die durch die Befragten genannt wurden.

Eine Betrachtung nach Landkreisen zeigt, dass über die Hälfte der Fahrten im Landkreis Erding verbleiben, 41 % starten oder enden noch im Landkreis, nur 6 % sind Durchgangsverkehr.

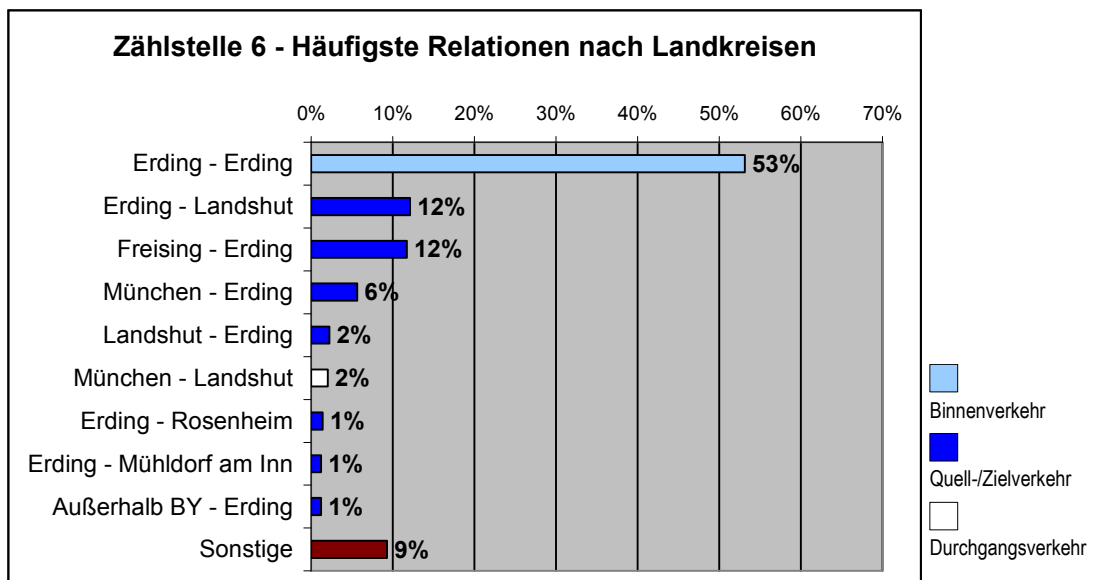


Abbildung 40: Häufigste Relationen nach Landkreisen, Zählstelle 6 (Mi. 27.09.2006)

Der sehr hohe Anteil der des Fahrtzwecks Wohnung geht konform mit der Auswertung der Tagesganglinie. Der Hauptpendlerverkehr erfolgt morgens in Richtung West und wird deshalb in Befragungsrichtung erst abends als Rückfahrt zur Wohnung aufgenommen.

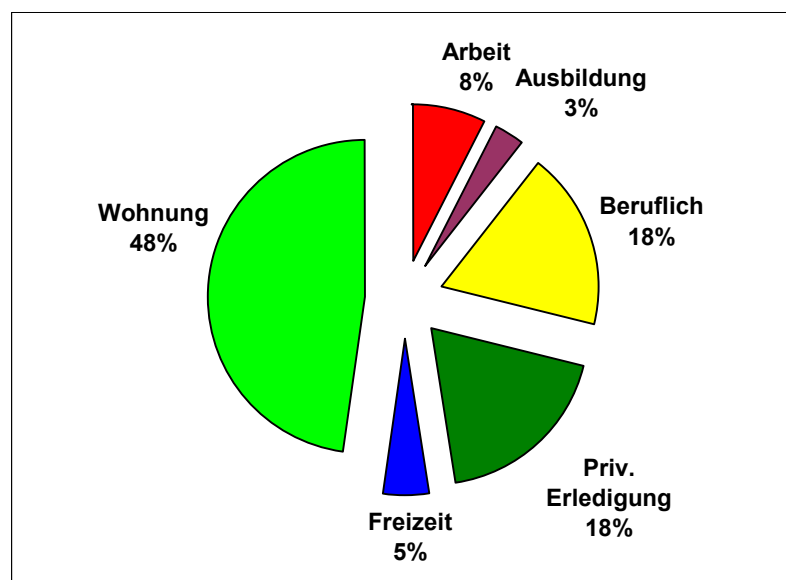


Abbildung 41: Verteilung der Fahrtzwecke – Erhebungsstelle 6, FR Ost (Mi. 27.09.2006)

Potenziale: Verbesserte Anbindung zur A 92 und zum Flughafen München

Eine Nachfrage nach dem Flughafen München oder Zielen, die über die A 92 zu erreichen wären, ist kaum vorhanden.

2.2.7 Erhebungsstelle 7: ED 15 – südöstlich Maria Thalheim, Fahrtrichtung Südost (Do. 05.10.2006)



Abbildung 42: Detailausschnitt – Erhebungsstelle 7

Zähldaten Dauerzählstelle

Die Erhebungsstelle 7 bei Maria Thalheim verzeichnete ein geringes Gesamtverkehrsaufkommen von 1403 Kfz in 24 h für beide Fahrtrichtungen und einen gegenüber dem Zählstellendurchschnitt erhöhten Lkw-Anteil von 10 %.

Tabelle 7: Daten der 24h-Zählung für Erhebungsstelle 7 (Do. 05.10.2006)

	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Gesamt (Kfz)
Gesamter Querschnitt:	1269	90%	134	10%	1403
Fahrtrichtung West:	702	93%	55	7%	757
Fahrtrichtung Ost:	567	88%	79	12%	646

= Befragungsrichtung

Anteil Befragung: 58% 48%

Die Grafiken der Verkehrsverteilung über den Tag zeigen durch die leichten morgendlichen und abendlichen Spitzen, dass die Straße Relevanz für den Berufsverkehr besitzt.

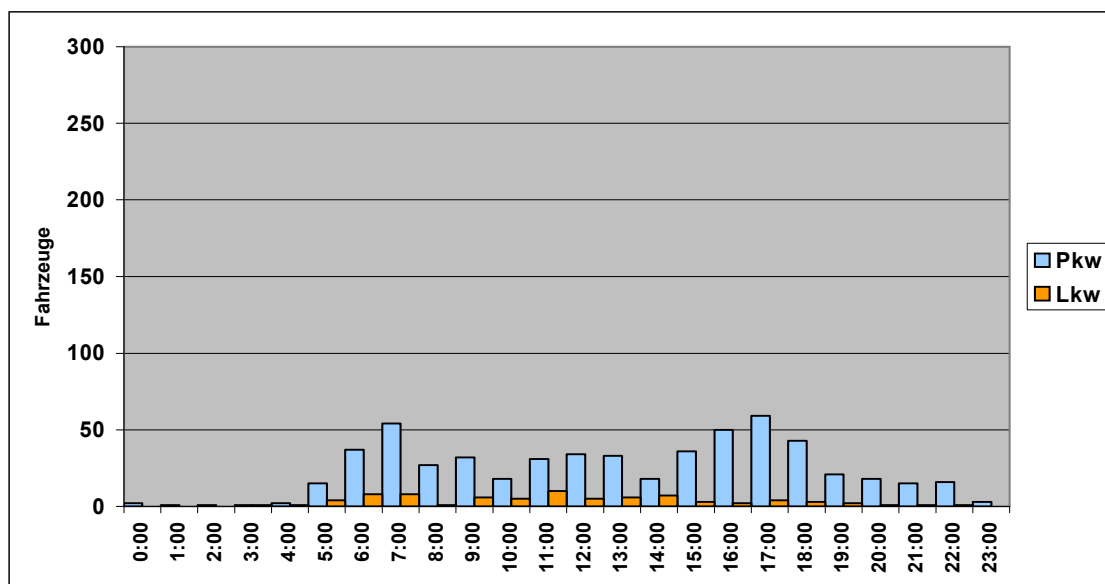


Abbildung 43: Tagesganglinie Erhebungsstelle 7, FR Südost– **Befragungsrichtung**
(Do. 05.10.2006)

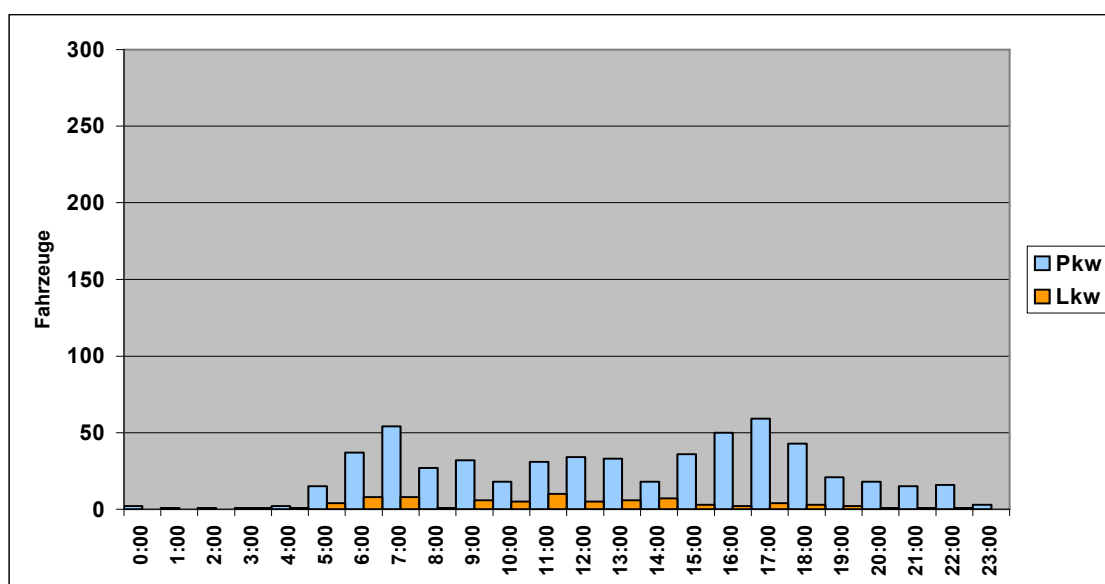


Abbildung 44: Tagesganglinie Erhebungsstelle 7, FR Südwest (Do. 05.10.2006)

Befragungsergebnisse

Die Befragung erfolgte in östlicher Richtung mit einem Befragungsanteil von 58% (Pkw) am Gesamtaufkommen in diese Richtung.

Größte Quelle ist die gleich westlich der Erhebungsstelle gelegene Ortschaft Maria Thalheim in der Gemeinde Fraunberg. Die Gemeinde Fraunberg stellt daher auch mit 63 % fast ein Drittel des Quellverkehrs, gefolgt von Wartenberg mit 13 %. Der Anteil an weiter entfernt gelegenen Quellen wie Erding, Moosburg und Landshut ist vergleichsweise gering. Eine besondere Nachfrage nach einer Autobahnanbindung an die A 92 oder dem Flughafen München konnte am Querschnitt nicht festgestellt werden.

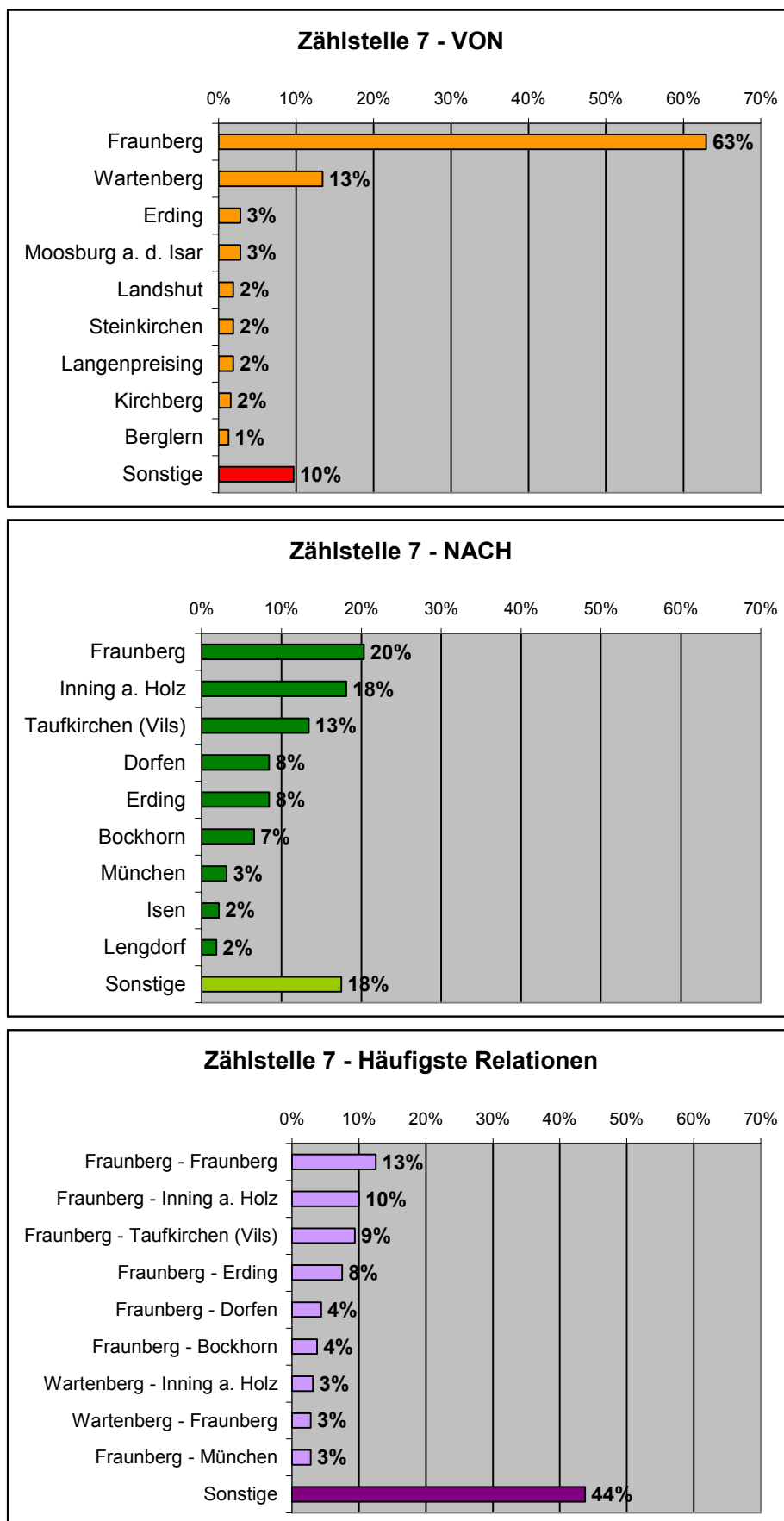


Abbildung 45: Befragungsergebnisse Erhebungsstelle 7, FR Südost (Do. 05.10.2006)

Die meistgenannten Ziele lagen im Gemeindegebiet Fraunberg selbst mit 20 %, in Inning a. Holz und Taufkirchen a. d. Vils.

Auch hier wurden sehr viele unterschiedliche Relationen bei der Befragung genannt, so dass von den über 100 Relationen noch 44 % unter „Sonstige“ aufgeführt werden müssen. Diese verbleiben aber, wie in der folgenden Abbildung nach Landkreisen ersichtlich, fast ausschließlich innerhalb des Landkreises und sind als lokale Fahrten einzustufen. Fahrten, die zum Durchgangsverkehr zu zählen sind, waren mit nur 1 % Anteil kaum vorhanden.

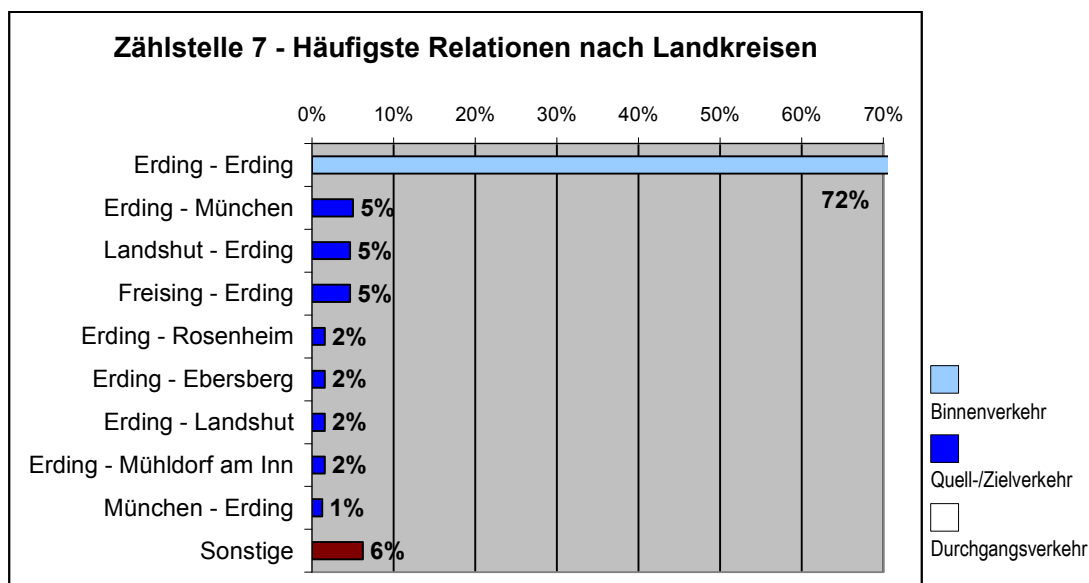


Abbildung 46: Häufigste Relationen nach Landkreisen, Zählstelle 7 (Do. 05.10.2006)

Die Analyse der Fahrtzwecke zeigt eine relativ gleichmäßige Verteilung der Zwecke.

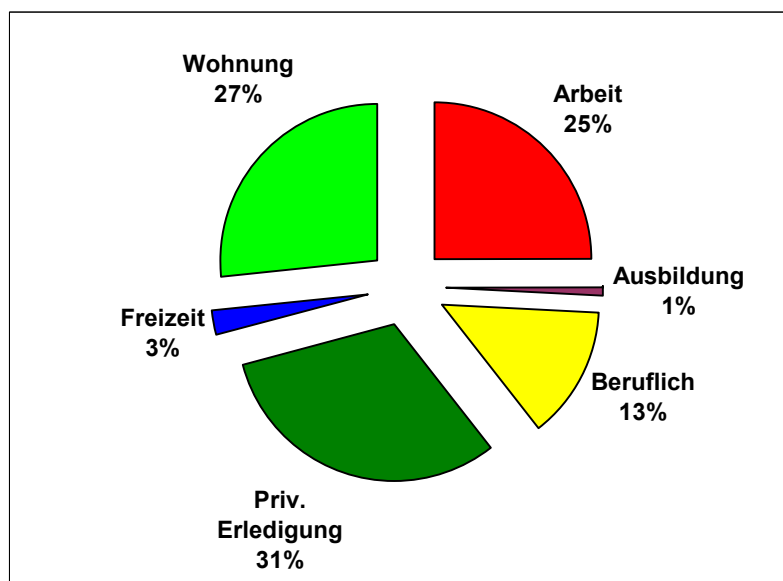


Abbildung 47: Verteilung der Fahrtzwecke – Erhebungsstelle 7, FR Südost (Do. 05.10.2006)

Potenziale: Verbesserte Anbindung zur A 92 und zum Flughafen München

Der Hauptanteil der Befragten stammt aus dem Gemeindegebiet Fraunberg selbst oder der Nachbargemeinde Wartenberg. Eine Nachfrage nach dem Flughafen München ist unter den neun wichtigsten Quellen/Zielen nicht vorhanden, eine geringe Nachfrage über die Anbindung zur A 92 evtl. nach Landshut mit nur 2 %.

2.2.8 Erhebungsstelle 8: St 2082 – nördlich Reichenkirchen, Fahrtrichtung Süd (Mi. 20.09.2006)



Abbildung 48: Detailausschnitt – Erhebungsstelle 8

Zähldaten Dauerzählstelle

Die Erhebungsstelle 8 verzeichnete ein hohes Gesamtverkehrsaufkommen von 5051 Kfz in 24 h für beide Fahrtrichtungen. Der Lkw-Anteil lag bei 9 %.

Tabelle 8: Daten der 24h-Zählung für Erhebungsstelle 8 (Mi. 20.09.2006)

	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Gesamt (Kfz)
Gesamter Querschnitt:	4597	91%	454	9%	5051
Fahrtrichtung Nord	2450	93%	175	7%	2625
Fahrtrichtung Süd:	2147	88%	279	12%	2426

= Befragungsrichtung

Anteil Befragung:

55%

57%

Die Verkehrsverteilung zeigt sehr deutliche morgendliche und abendliche Spitzen, die bezeichnend für einen hohen Anteil an Berufs- bzw. Pendlerverkehr sind.

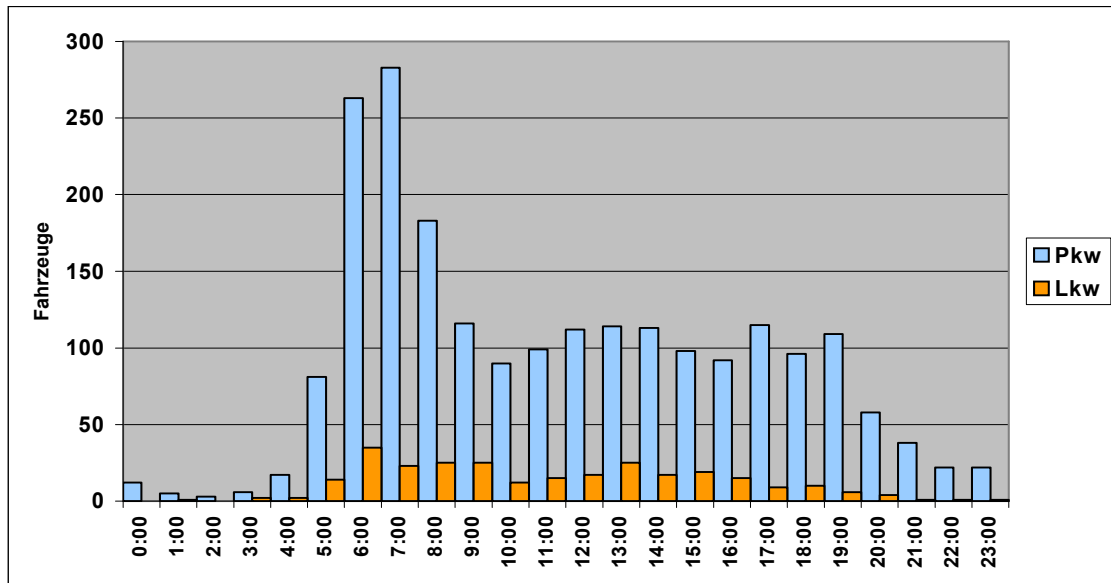


Abbildung 49: Tagesganglinie Erhebungsstelle 8, FR Süd – **Befragungsrichtung**
(Mi. 20.09.2006)

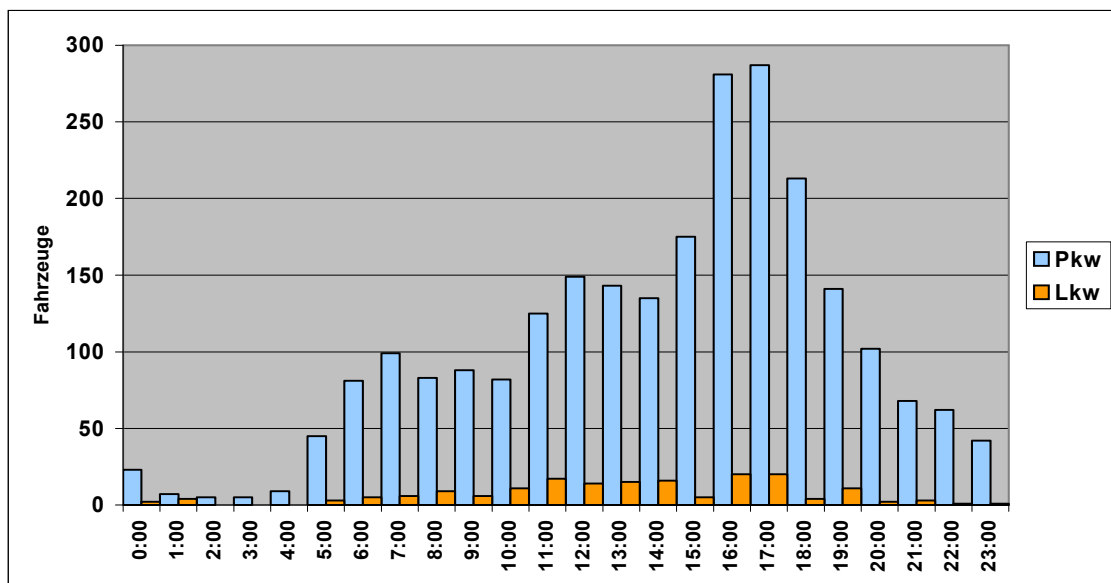


Abbildung 50: Tagesganglinie Erhebungsstelle 8, FR Nord (Mi. 20.09.2006)

Befragungsergebnisse

Die Befragung erfolgte in südlicher Richtung mit einem Befragungsanteil von 55 % (Pkw) am Gesamtaufkommen in diese Richtung.

Maßgebliche Quellen mit über 50 % Anteil sind die nördlich auf der Staatsstraße gelegenen Orte Wartenberg und Fraunberg, aber auch an vierter Stelle mit noch 5 % die Stadt Landshut. Eine gewisse Bedeutung einer nördlichen Anbindung zur Autobahn A 92 und der Anschlussstelle Moosburg-Süd ist somit gegeben.

Eindeutiges Hauptziel ist die Stadt Erding für 55 % der Befragten, aber auch die Stadt München und der Flughafen besitzen noch Relevanz mit rund 7 % und 3 %.

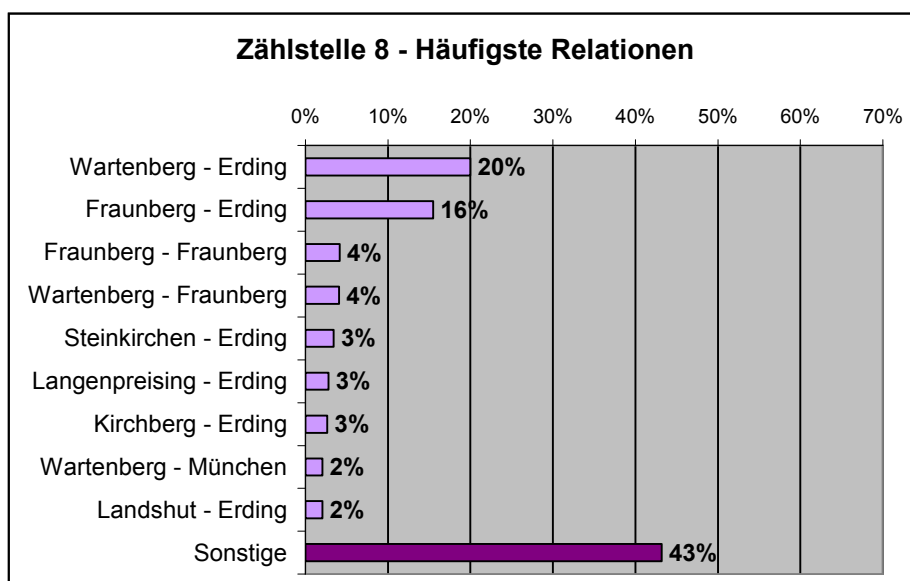
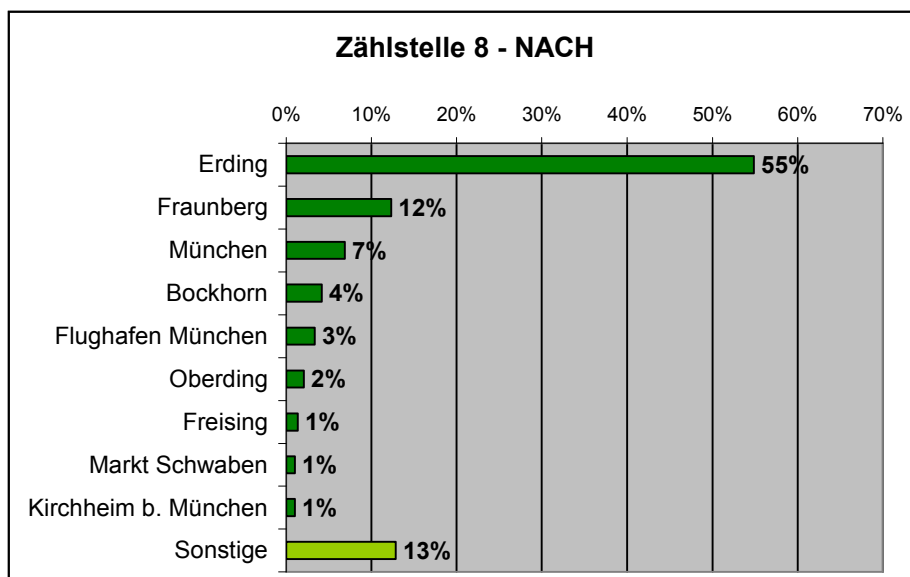
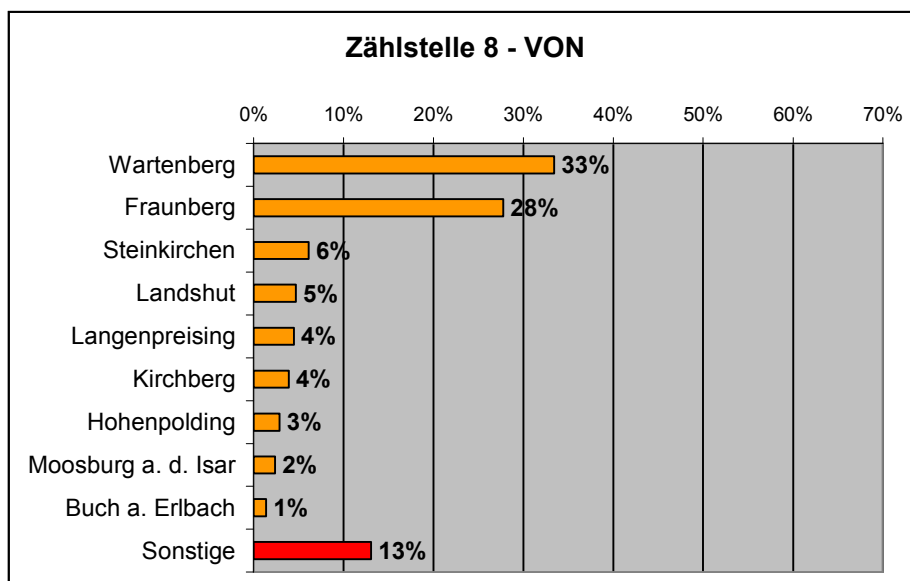


Abbildung 51: Befragungsergebnisse Erhebungsstelle 8, FR Süd (Mi. 20.09.2006)

Die Auswertung der häufigsten Relationen bestätigt die wichtigsten Ziele Erding und Fraunberg. Der hohe Anteil an „Sonstige“ Relationen (über 260 unterschiedliche Relationen) kann über die Analyse nach Landkreisen zu 65 % dem Binnenverkehr zugeordnet werden. 31 % zählen zum Quell-/Zielverkehr, 4 % zum Durchgangsverkehr (inkl. „Sonstige“).

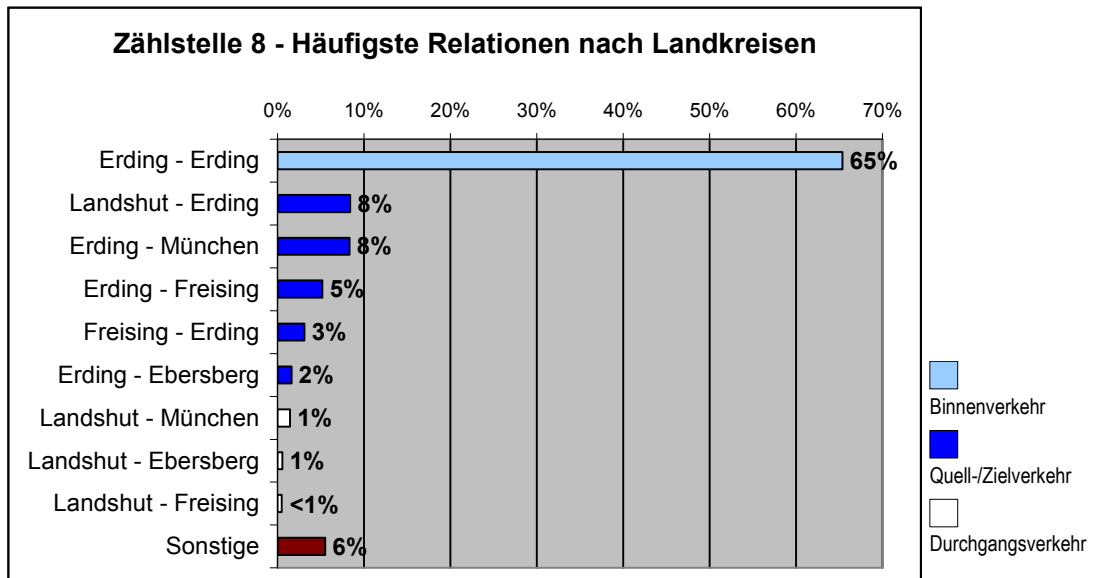


Abbildung 52: Häufigste Relationen nach Landkreisen, Zählstelle 8 (Mi. 20.09.2006)

Die Verteilung der Fahrtzwecke verdeutlicht mit 45 % Anteil „Arbeit“ die große Relevanz der Staatsstraße für den Berufsverkehr.

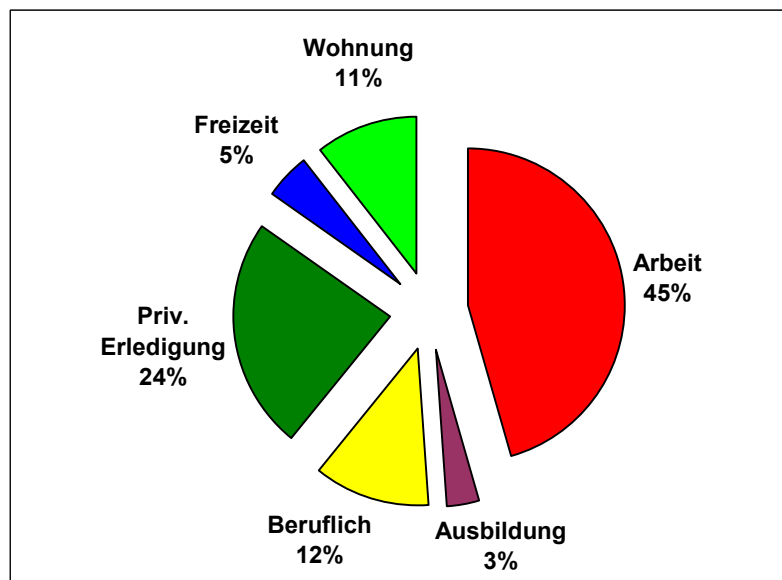


Abbildung 53: Verteilung der Fahrtzwecke – Erhebungsstelle 8, FR Süd (Mi. 20.09.2006)

Potenziale: Verbesserte Anbindung zur A 92 und zum Flughafen München

Der Hauptanteil der Befragten stammt aus den Gemeindegebieten Wartenberg und Fraunberg, Beziehungen zur A 92 bestehen kaum (Verkehr aus Landshut 5 %). Das Ziel Flughafen München wird mit nur 3 % genannt. Im Gegensatz zu den nördlichen Erhebungsstellen verlaufen die Verkehre Richtung München mit 7 % jetzt nicht über die A 92 sondern über Alternativen wie die südlich gelegene B 388. Eine gute Anbindung zur A 92 für die Richtung München ist demnach für den Verkehr dieser Erhebungsstelle von untergeordneter Bedeutung.

2.2.9 Erhebungsstelle 9: St 2331 – nördlich Niederlern, Fahrtrichtung Nord (Mo. 18.09.2006)



Abbildung 54: Detailausschnitt – Erhebungsstelle 9

Zähldaten Dauerzählstelle

Die Erhebungsstelle 9 in der nordwestlichen Ecke des Untersuchungsraumes verzeichnete ein Gesamtverkehrsaufkommen von 3571 Kfz in 24 h für beide Fahrrichtungen mit dem höchsten Lkw-Anteil im Untersuchungsgebiet von 14 %.

Tabelle 9: Daten der 24h-Zählung für Erhebungsstelle 9 (Mo. 18.09.2006)

	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Gesamt (Kfz)
Gesamter Querschnitt:	3082	86%	489	14%	3571
Fahrtrichtung Süd:	1634	89%	212	11%	1846
Fahrtrichtung Nord:	1448	84%	277	16%	1725
= Befragungsrichtung					
Anteil Befragung:	58%		52%		

Die Grafiken der Verkehrsverteilung zeigen eine leichte morgendliche und eine deutliche abendliche Spitze in der Verkehrsbelastung und somit die Wichtigkeit für den Berufsverkehr.

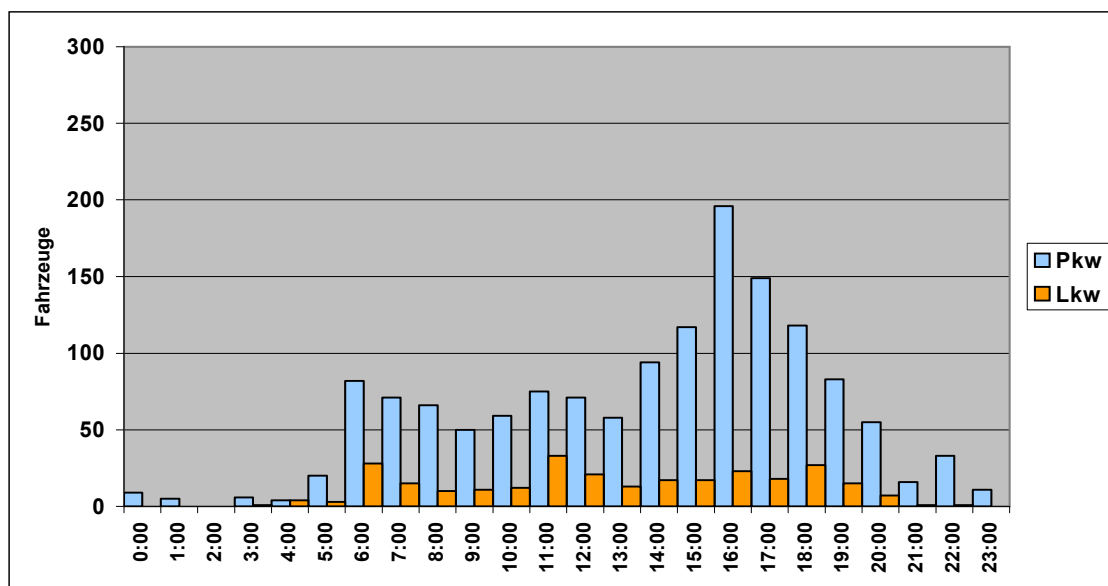


Abbildung 55: Tagesganglinie Erhebungsstelle 9, FR Nord – **Befragungsrichtung** (Mo. 18.09.2006)

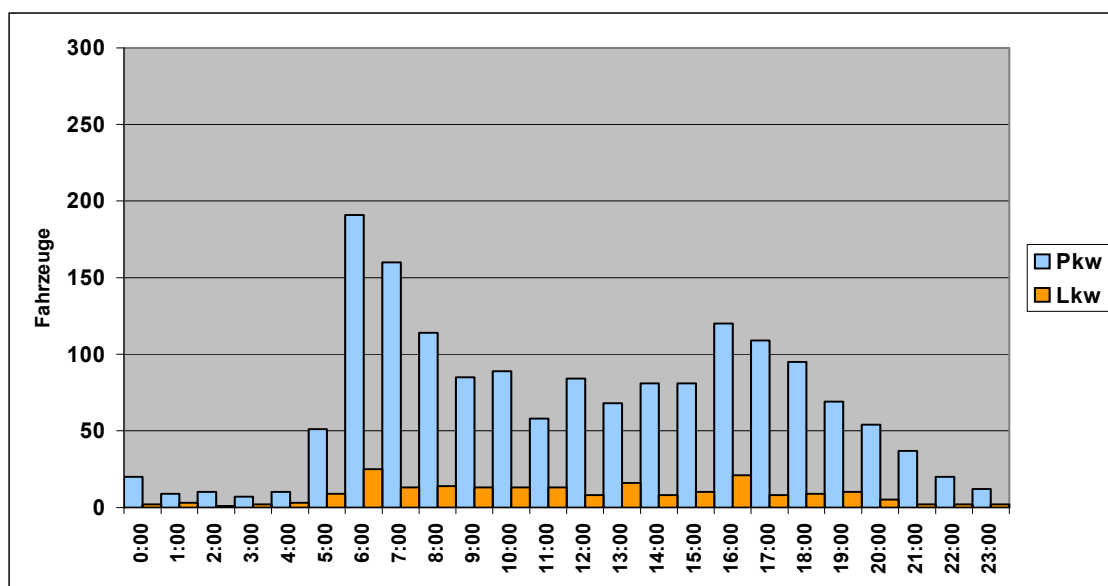


Abbildung 56: Tagesganglinie Erhebungsstelle 9, FR Süd (Mo. 18.09.2006)

Befragungsergebnisse

Die Befragung erfolgte in nördlicher Richtung mit einem Befragungsanteil von 58 % (Pkw) am Gesamtaufkommen.

Eindeutige Hauptquelle der befragten Verkehrsteilnehmer ist die Stadt Erding mit 51 %, gefolgt von der Gemeinde Berglern mit 23 %.

Die Hauptziele befinden sich auf dem Gemeindegebiet von Moosburg a. d. Isar mit 31 % – meist nördlich der A 92, daneben Langenpreising mit 17 % und Landshut mit 15 %.

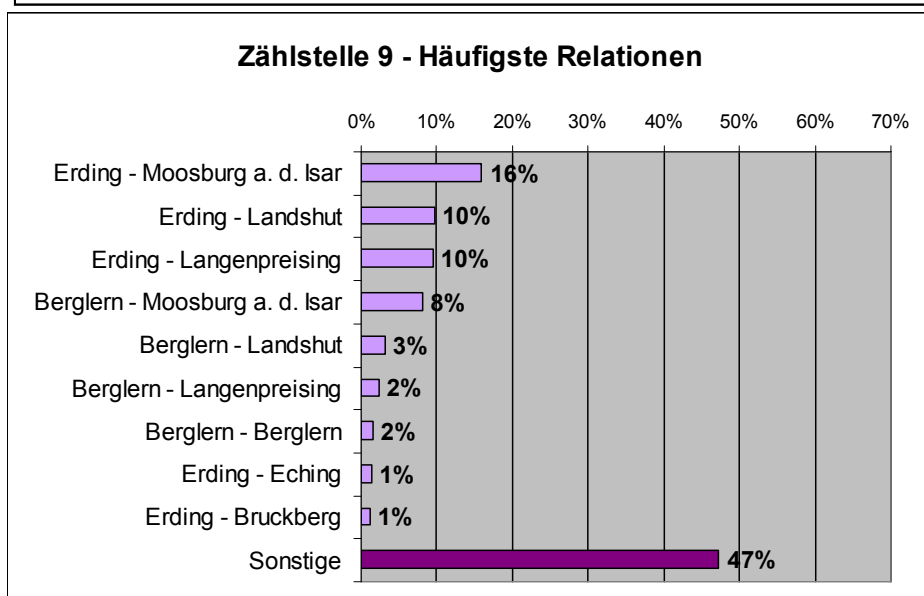
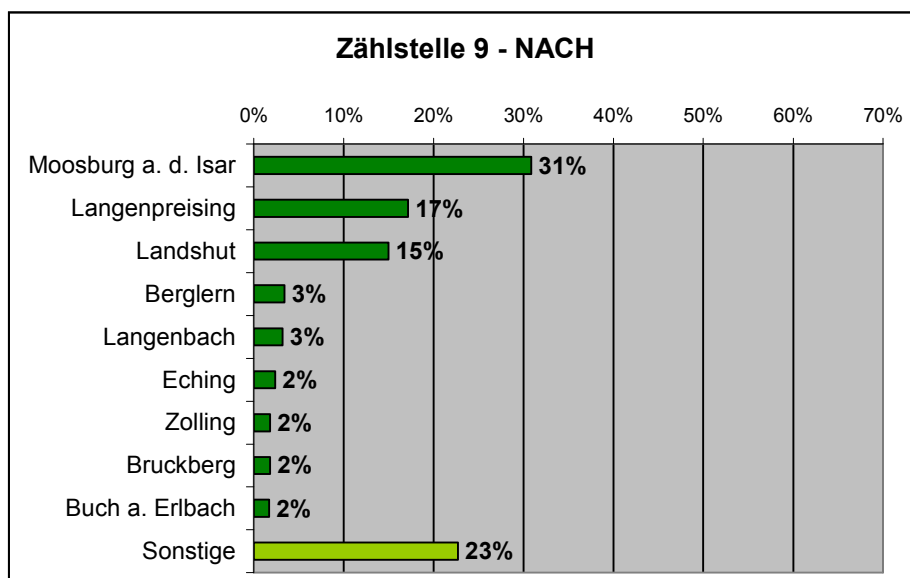
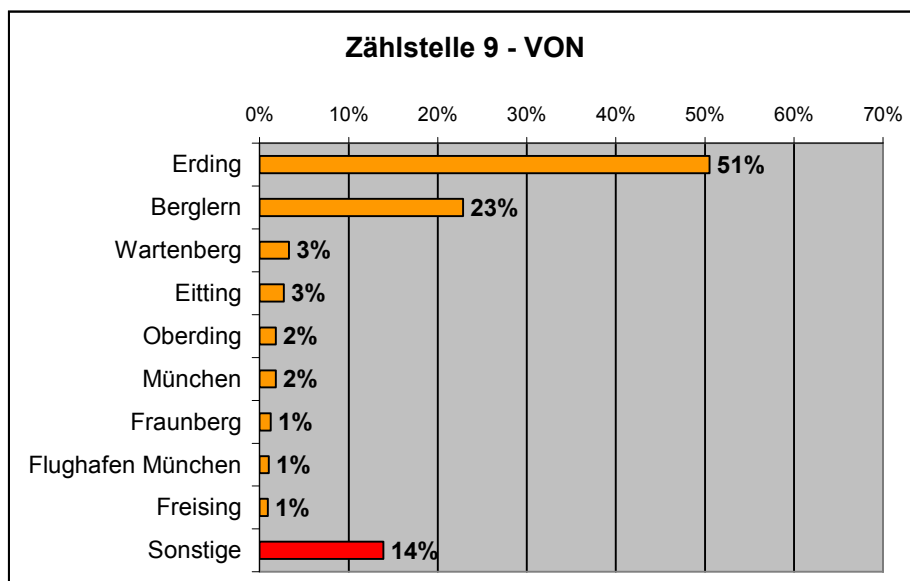


Abbildung 57: Befragungsergebnisse Erhebungsstelle 9, FR Nord (Mo. 18.09.2006)

An diesem Erhebungsquerschnitt ist die Relevanz einer Autobahnanbindung an die A 92, aufgrund der überwiegend auf Nahziele ausgerichteten Nachfrage, nur bedingt gegeben.

Die Auswertung der Relationen nach Landkreisen zeigt die Dominanz der Beziehung Erding Freising, bzw. Landshut – nicht zuletzt wegen der Randlage der Erhebungsstelle und damit Nähe zu den Nachbarlandkreisen. Der Binnenverkehr liegt demnach auch nur bei 19 %, der Anteil des Durchgangsverkehrs bei 9 %.

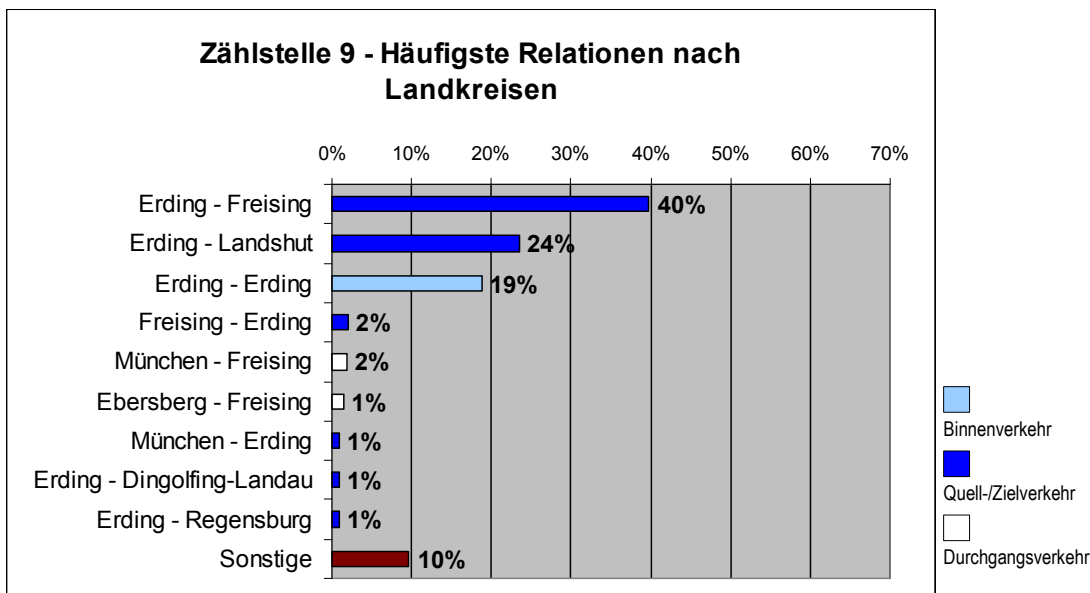


Abbildung 58: Häufigste Relationen nach Landkreisen, Zählstelle 9 (Mo. 18.09.2006)

Die Verteilung der Fahrtzwecke zeigt die große Relevanz der Strecke für den Berufsverkehr – mit dem großen Anteil abends zurückkehrender Verkehrsteilnehmer in Richtung „Wohnung“ mit 44 %.

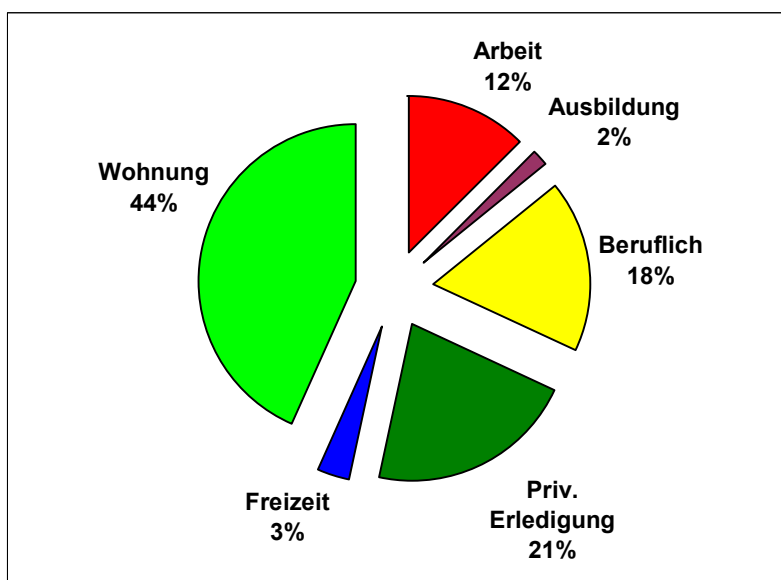


Abbildung 59: Verteilung der Fahrtzwecke – Erhebungsstelle 9, FR Nord (Mo. 18.09.2006)

Potenziale: Verbesserte Anbindung zur A 92 und zum Flughafen München

Der Hauptanteil der Befragten stammt aus den Gebieten der Stadt Erding und der Gemeinde Berglern. Ein Bezug zum Flughafen besteht kaum mit nur 1 % der angegebenen Quellen/Ziele. Auch die Hinzunahme der umliegenden Gemeinden und flughafenaffinen Gewerbegebiete in Eitting oder Oberding erhöhen die Nachfrage nur wenig.

Aufgrund der ungünstigen Lage zwischen zwei Anschlussstellen (AS Erding und AS Moosburg-Süd) werden an diesem Erhebungspunkt nur wenige Bezüge zur A 92 angegeben. Lediglich das über die A 92 oder B 11 erreichbare Ziel Landshut ist mit 15 % vertreten.

2.2.10 Erhebungsstelle 10: (Verkehrserhebung TRANSVER, 2005) GV Berglern – Eitting, westlich Berglern, FR West

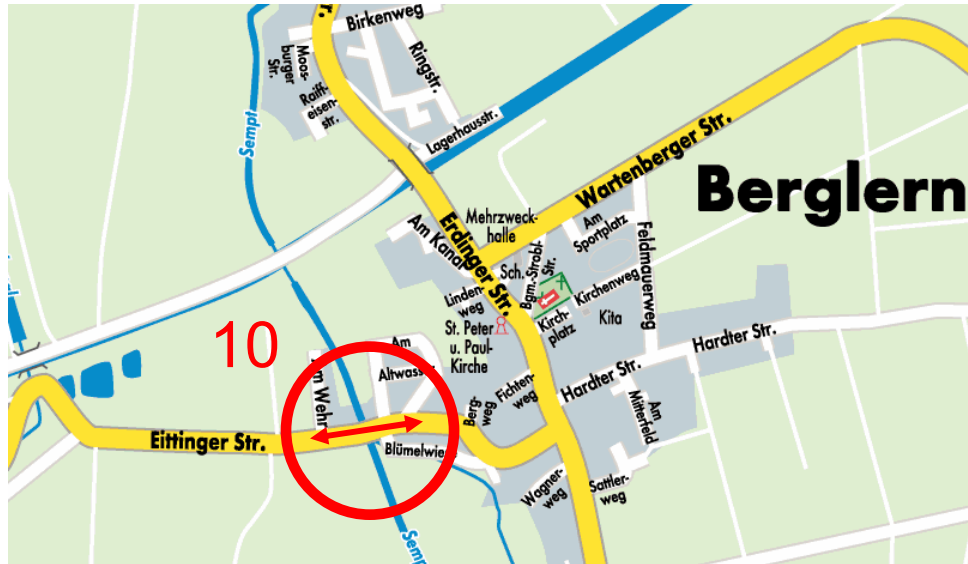


Abbildung 60: Detailausschnitt – Erhebungsstelle 11

Die Erhebungsstelle 10 wurde bereits im April 2005 aufgenommen. Die Verkehrsnachfrage wurde nur für den Gesamtquerschnitt erhoben, d. h. ohne Unterscheidung in Fahrtrichtungen. Das Gesamtverkehrsaufkommen lag bei 2222 Kfz in 24 h für beide Fahrtrichtungen und einen Lkw-Anteil von 7 %.

Tabelle 10: Daten der 24h-Zählung für Erhebungsstelle 10 (Mo. 11.04.2005)

	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Gesamt (Kfz)
Gesamter Querschnitt:	2061	93%	161	7%	2222
Anteil Befragung:		52%		64%	

Die Tagesganglinie repräsentiert hier die Verkehrsnachfrage über den gesamten Querschnitt, eine Unterscheidung nach Fahrtrichtungen kann nur über die Befragung erfolgen. Trotzdem ist deutlich die Bedeutsamkeit der Verbindung für den Berufsverkehr mit zwei ausgeprägten Spitzen morgens und abends zu erkennen.

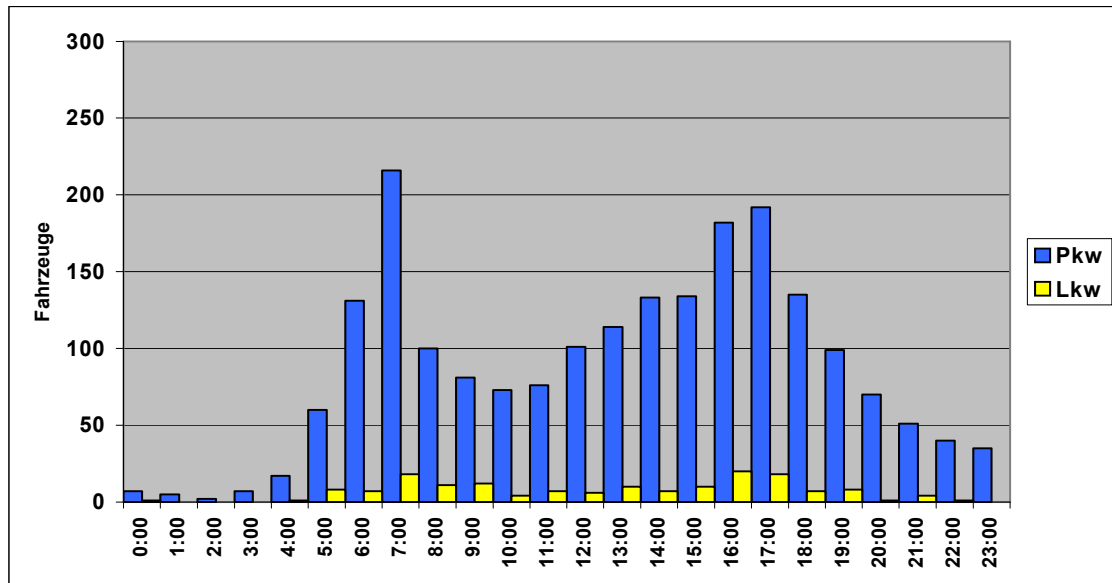


Abbildung 61: Tagesganglinie Erhebungsstelle 10, **Gesamtquerschnitt** (Mo. 11.04.2005)

Befragungsergebnisse

Die Befragung erfolgte in westlicher bzw. östlicher Richtung mit einem Befragungsanteil von 52 % (Pkw) am Gesamtaufkommen in diese Richtung.

Eindeutige Hauptquelle an der Befragungsstelle in Fahrtrichtung West sind die gemeindeinternen Fahrzeuge mit 48 %. Ebenfalls stark vertreten ist das Verkehrsaufkommen aus der nachbarlichen Gemeinde Wartenberg mit 35 %.

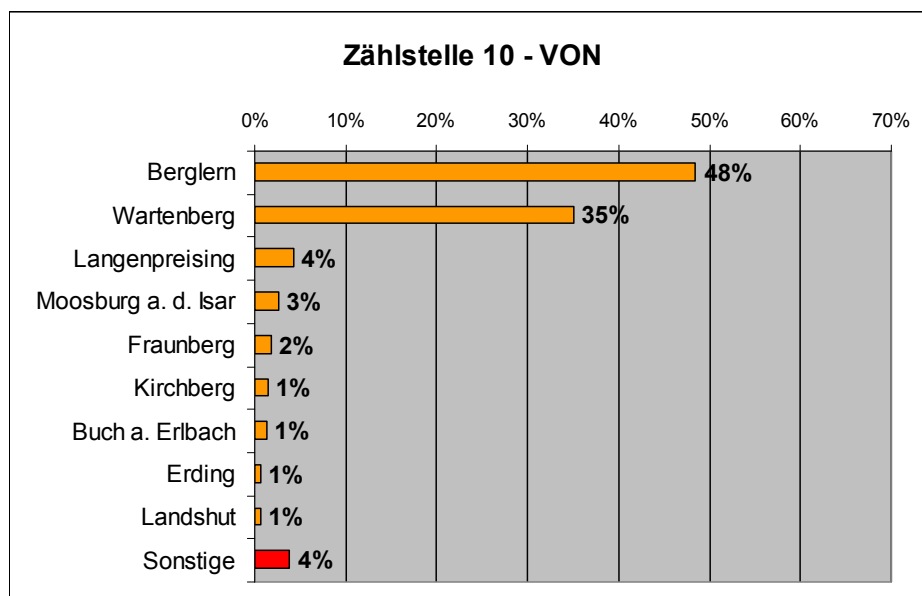


Abbildung 62: Befragungsergebnisse Erhebungsstelle 10, **FR West** (Mo. 11.04.2005)

Hauptziele der Fahrten sind die nahe gelegene Stadt Erding für gut ein Drittel der Befragten, gefolgt vom Flughafen München mit 14 %, sowie weiteren Zielen in der unmittelbaren Flughafenumgebung wie die Gemeinde Eitting oder Oberding mit zusammen 16 %. Die Stadt München wurde von 9 % der Befragten angefahren.

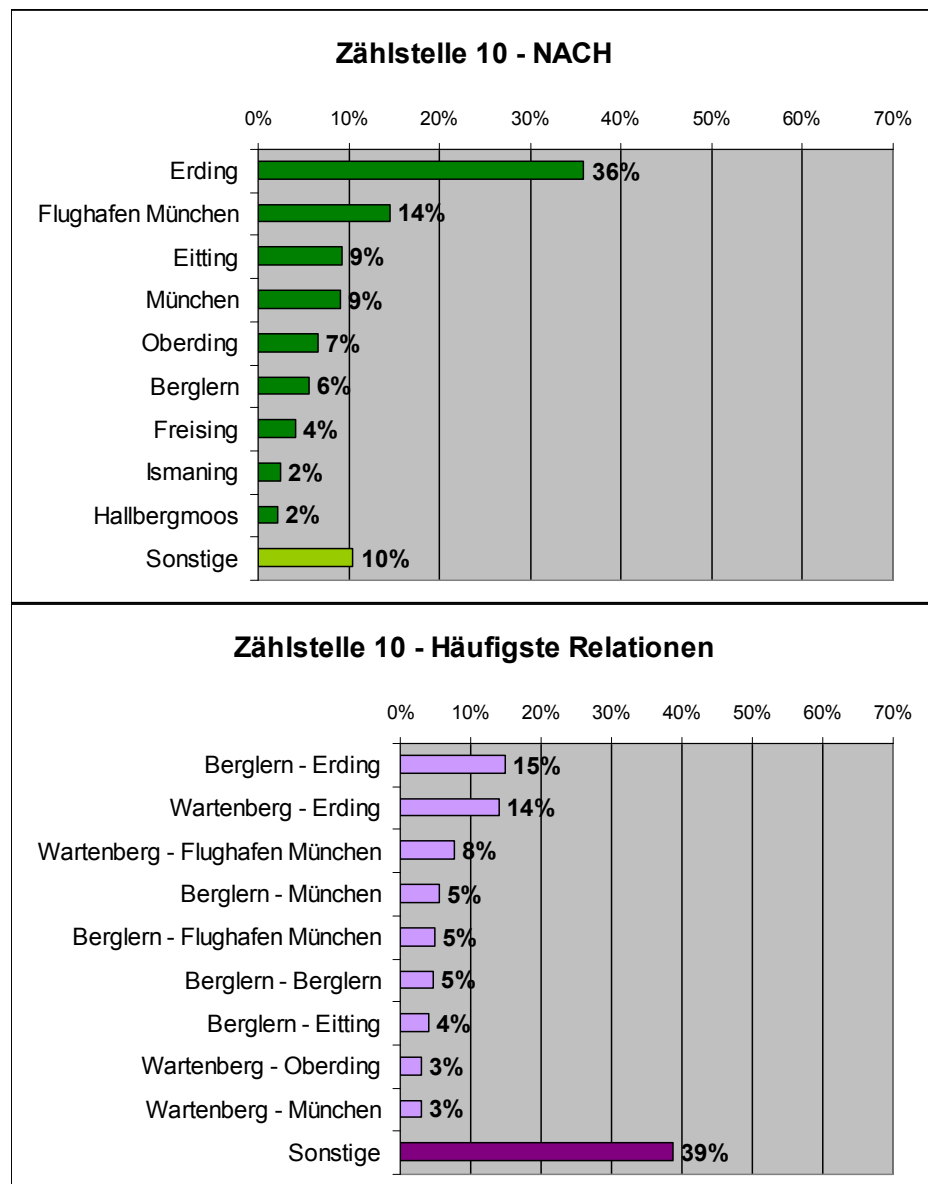


Abbildung 63: Befragungsergebnisse Erhebungsstelle 10, FR West (Mo. 11.04.2005)

Die Auswertung der häufigsten Relationen zeigt ebenfalls die Dominanz der Beziehungen zwischen den Gemeinden Berglern, bzw. Wartenberg und der Stadt Erding, sowie dem Flughafen München.

Die Betrachtung nach Landkreisen zeigt einen deutlichen Anteil an Binnenverkehr mit 54 % und nur 2 % Durchgangsverkehr. 44 % sind den Quell-/Zielverkehr, hauptsächlich zwischen den Landkreisen Erding und Freising bzw. München zuzuordnen.

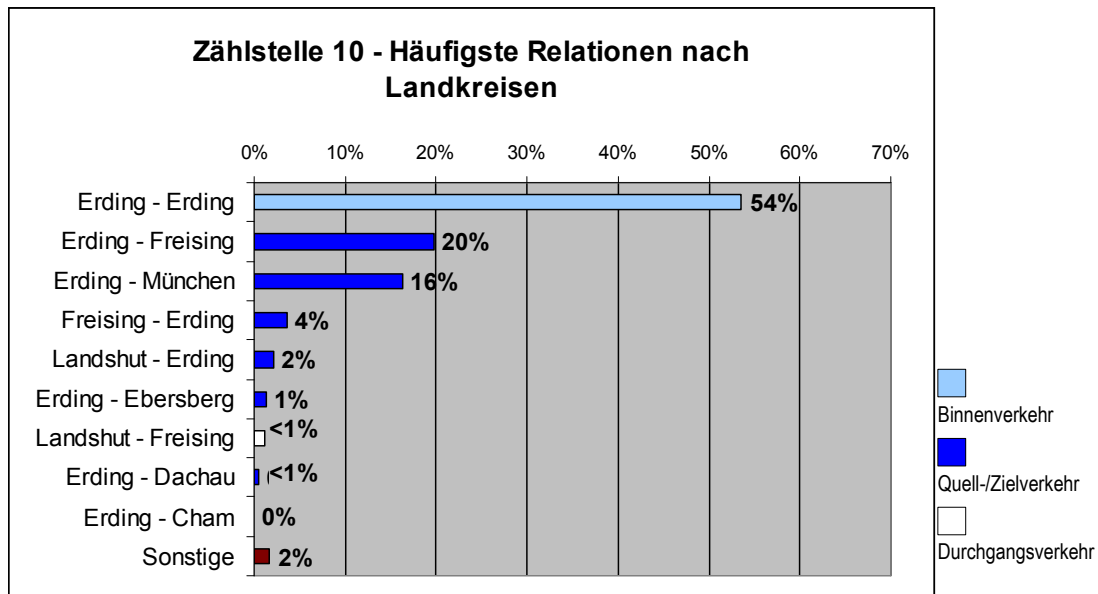


Abbildung 64: Häufigste Relationen nach Landkreisen, Zählstelle 10 (Mo. 11.04.2005)

Die Verteilung der Fahrtzwecke zeigt die große Relevanz der Strecke für den Berufsverkehr – mit dem großen Anteil an „Arbeit“ mit 44 %.

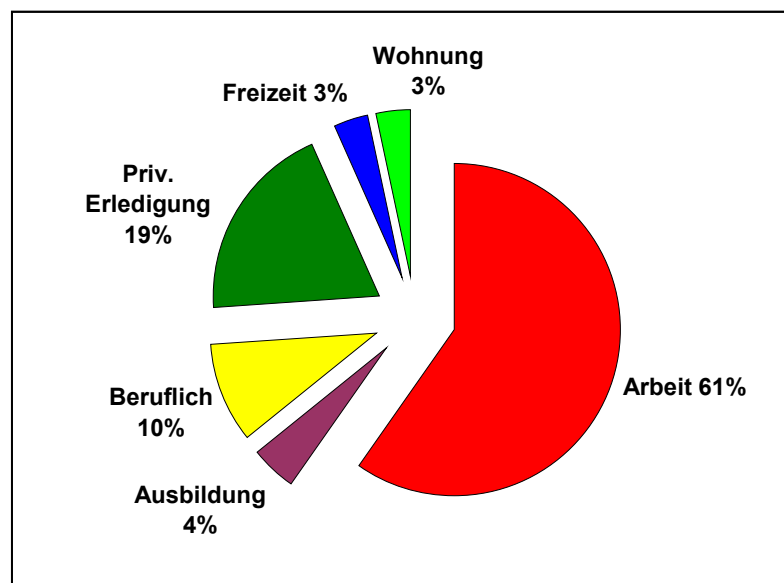


Abbildung 65: Verteilung der Fahrtzwecke – Erhebungsstelle 10, FR West (Mo. 11.04.2005)

Potenziale: Verbesserte Anbindung zur A 92 und zum Flughafen München

Neben dem Hauptziel Erding mit 36 % besteht eine Beziehung zum Flughafen, die mit 14 % genannt wurde und zusammen mit den umliegenden Gemeinden und Gewerbegebieten wie Eitting, Oberding oder Hallbergmoos auf über 30 % der Nachfrage kommt. Die Relevanz einer guten Anbindung an den Flughafen sowie an die Au-

tobahn A 92 über dem Autobahnanschluss Erding ist mit Zielen wie München mit 9 % gegeben.

2.2.11 Erhebungsstelle 11: St 2331 – südlich Glaslern, Fahrtrichtung Süd



Abbildung 66: Detailausschnitt – Erhebungsstelle 11

Die geplante Erhebung an der Erhebungsstelle 11 südlich von Glaslern wurde im Laufe der Vorbereitungen der Untersuchung verworfen und sollte durch eine bereits vorhandene Erhebung aus dem Gutachten „Verkehrsuntersuchung nördlicher Landkreis Erding“ von Prof. Kurzak aus dem Jahr 2000 ersetzt werden.

Grundsätzlich eignet sich die Erhebungsstelle 11neu, um die nötigen Informationen für das später zu erstellende Verkehrsmodell zu abzuleiten (Verkehre aus dem Untersuchungsgebiet in Richtung Süd/Südwest und umgekehrt). Weitere detaillierte Aussagen werden jedoch nicht abgeleitet, da sich hier in Erhebungsstelle 11neu drei Verkehre überlagern und somit isolierte Aussagen für die St 2331 nur schwer möglich sind:

- Verkehrsströme der St 2331, Befragungsstelle 11 (alt)
- Verkehrsströme der St 2082, Befragungsstelle 8

- Binnen-/Quell-/Zielverkehr aus Langengeisling

Zähldaten Dauerzählstelle:

Die Daten der „Verkehrsuntersuchung nördlicher Landkreis Erding“ von Prof. Kurzak stammen aus dem Jahr 2000 und sind demnach bedingt aktuell. Die alternativ zur Erhebungsstelle 11 verwendbare Befragungsstelle lag dabei ca. 6 km weiter südlich (blauer Pfeil), die Zählstelle lag ca. 1 km weiter nördlich an der Schnittstelle von St 2082 und St 2331 (blauer Kreis). Im Folgenden werden die Aussagen des Berichts wiedergegeben.

Tabelle 11: Daten der 24h-Zählung für Zählstelle 11 (blauer Kreis, Di.-Do. 14.-16.03.2000)

	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Gesamt (Kfz)
Gesamter Querschnitt:	7590	93%	610	7%	8200

Tabelle 12: Daten der 24h-Zählung für Befragungsstelle 11 (blauer Pfeil, Do. 30.03.2000)

	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Gesamt (Kfz)
Gesamter Querschnitt:	14740	94%	960	6%	15700

Aufgrund der Lage des Erhebungspunktes ist die eindeutige Hauptquelle an der Befragungsstelle in Fahrtrichtung Süd Langengeisling selbst mit 35 %, gefolgt von Langenpreising/Wartenberg (in der Erhebung von Kurzak nicht getrennt) kommend von der St 2082 und Berglern/Mitterlern von der St 2331.

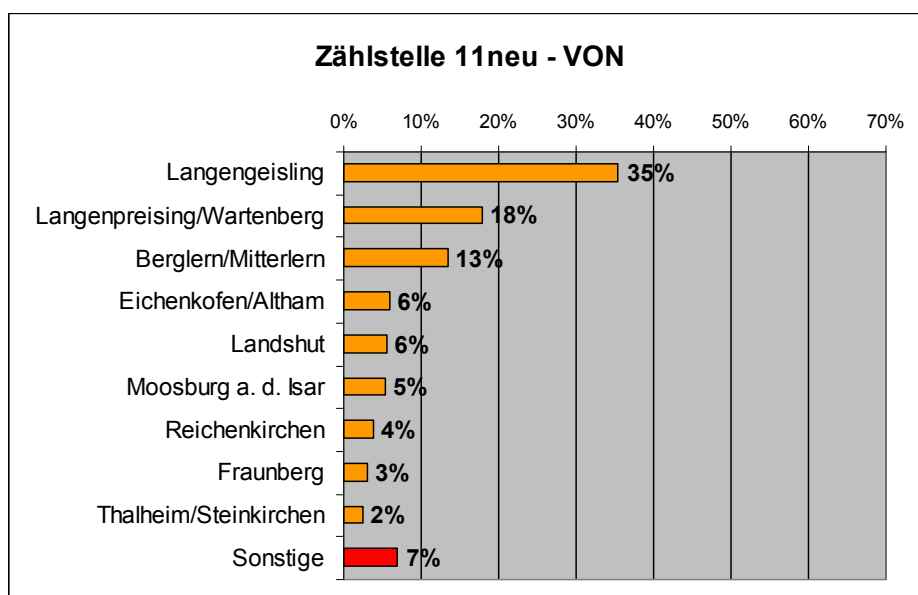


Abbildung 67: Befragungsergebnisse Erhebungsstelle 11neu, FR Süd (Do. 30.03.2000), übernommen aus „Verkehrsuntersuchung nördlicher Landkreis Erding“ von Prof. Kurzak

Hauptziele der Fahrten sind die nahe gelegene Stadt Erding mit wiederum gut einem Drittel der Befragten, gefolgt von München mit 7 %.

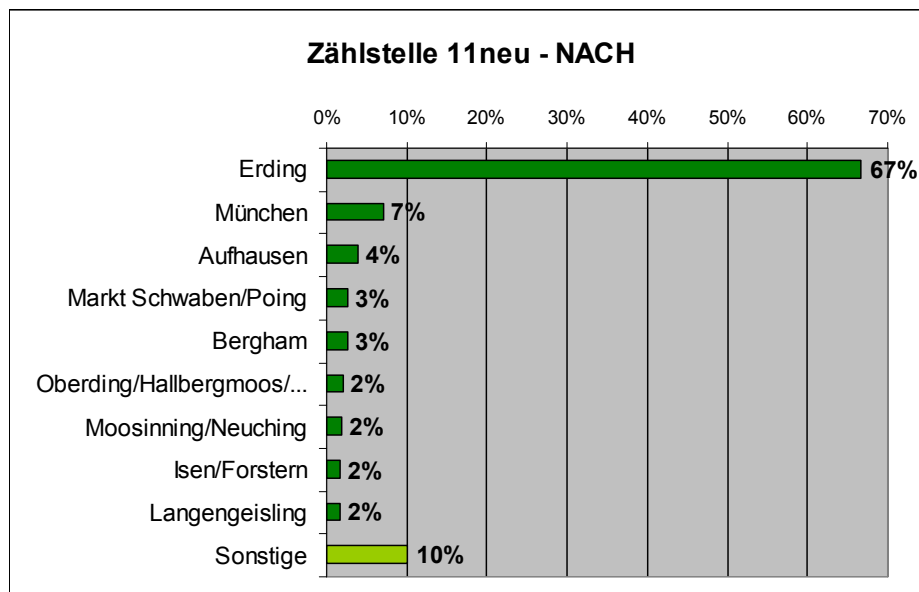


Abbildung 68: Befragungsergebnisse Erhebungsstelle 11neu, FR Süd (Do. 30.03.2000), übernommen aus „Verkehrsuntersuchung nördlicher Landkreis Erding“ von Prof. Kurzak

Weitere Aussagen analog zu den eigenen Erhebungen 1-10, wie häufigste Relationen oder Angaben zu Fahrtzwecken konnten aus den Unterlagen der „Verkehrsuntersuchung nördlicher Landkreis Erding“ von Prof. Kurzak nicht entnommen werden.

Potenziale: Verbesserte Anbindung zur A 92 und zum Flughafen München

Das Hauptziel in Befragungsrichtung ist die Stadt Erding mit rund zwei Drittel der Fahrbeziehungen, dahinter die Landeshauptstadt München mit nur noch 7 %. An diesem Erhebungspunkt werden nur wenige Bezüge zur A 92 angegeben, lediglich das über die A 92 oder B 11 erreichbare Ziel Landshut ist mit 6 % vertreten. Beziehungen in Richtung Flughafen München waren wenig gefragt.

2.3 Zusammenfassung der Erhebungsergebnisse

Durch die im September/Oktober 2006 durchgeführten Zählungen und Befragungen im nordöstlichen Landkreis Erding sollte ein Überblick zur Verkehrslage bzw. -nachfrage im Untersuchungsraum – die Gemeinden Berglern, Fraunberg, Kirchberg, Langenpreising, Steinkirchen und Wartenberg – geschaffen werden. Die Erhebungsstellen wurden hierfür so angeordnet, dass der Großteil der ein- und ausfahrenden Ströme, insbesondere die Nachfrage in Richtung Flughafen München und der Autobahn A 92 ermittelt wurde. Die Erhebung der Verkehrsdaten erfolgte in einem zweistufigen Ansatz mittels mobiler Plattendetektoren und Befragungen.

Im folgenden werden wichtige Beobachtungen und Ergebnisse der vorangegangenen Einzelanalyse, getrennt nach Erhebungsstellen, zusammengefasst wiedergegeben. Die Auswertungen beziehen sich in der Regel auf die Gesamtheit der Erhebungsquerschnitte.

Aussagen über evtl. Verkehrszuwächse bzw. –abnahmen werden nicht getroffen, da für die Erhebungsstellen kaum Vergleichszahlen aus älteren Erhebungen vorliegen.

2.3.1 Verkehrsaufkommen

Die folgende Abbildung zeigt das ermittelte Verkehrsaufkommen der Erfassungsquerschnitte für 24 h. Der Lkw-Anteil lag je nach Erhebungsstelle zwischen 5 -14 %.

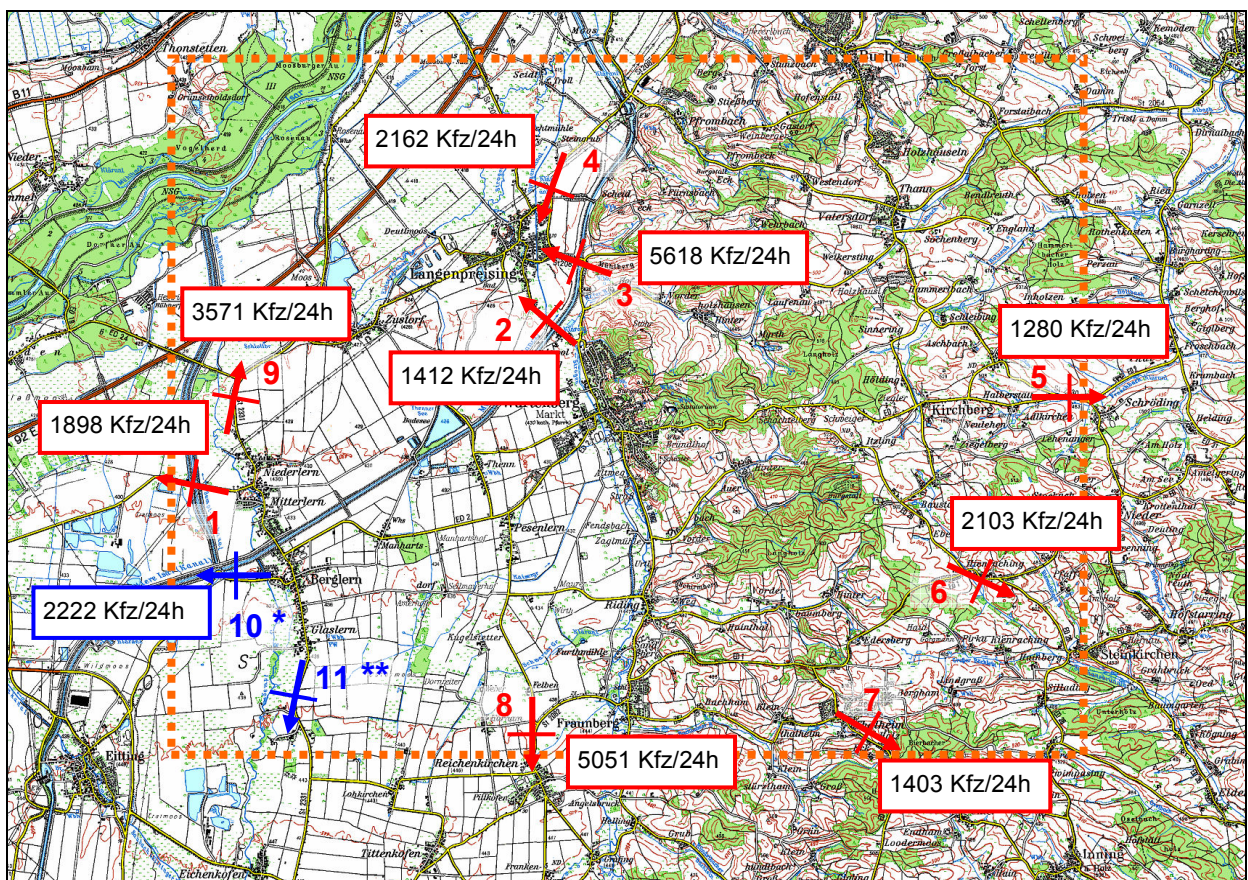


Abbildung 69: Ermittelte Verkehrsbelastung in 24 h, September/Oktober 2006

* erhoben April 2005

** nicht neu erhoben, Zähldaten weiter südl. von 2000 vorhanden (Kurzak)

Klar zu erkennen ist die verkehrliche Bedeutung der beiden Nord-Süd verlaufenden Staatsstraßen – St 2331 im Westen mit Erhebungsstelle 9 (11** siehe vorherige Seite) und St 2082 im Osten mit Zählstellen 3, 4 und 8. Diese nehmen nach Zahlen die Hauptverteilung des Verkehrs im Untersuchungsraum vor – in Richtung Nord nach Moosburg a. d. Isar, Landshut und der Autobahn A 92, bzw. nach Süd mit der B 388 und Ziele wie Erding oder Taufkirchen a. d. Vils. Eine ebenfalls, auf das Untersuchungsgebiet bezogen, erhöhte Verkehrsbelastung weist die im Westen gelegene Zählstelle 10 mit Verkehren nach Erding und dem Flughafen auf. Die Belastung der anderen Erhebungsstellen kann als normal bis gering eingestuft werden.

Dies zeigt sich auch bei den Spitzenstundenwerten, also der Verkehrsbelastung der höchstbelasteten Stunde des Zähltages, die meist während des morgendlichen oder abendlichen Berufsverkehrs auftritt.

Bei der Betrachtung der stärker belasteten Erhebungsstellen 3 und 8 werden auf der St 2331 Werte von 200 bis knapp 300 Fahrzeuge pro Stunde ermittelt. Das entspricht durchschnittlich bis zu 5 Fahrzeugen pro Minute in der Erhebungsrichtung. Eine Überlastung ist somit grundsätzlich nicht gegeben, jedoch können bei diesen Verkehrsbelastungen unter ungünstigen Bedingungen, wie durch nicht leistungsfähig ausgeführte Knotenpunkte oder durch Verkehrsstörungen, schnell Störungen und Stauungen entstehen.

Dies konnte tatsächlich an der Erhebungsstelle 8 morgens beobachtet werden – die Befragung der Verkehrsteilnehmer mit ca. 10-30 Sekunden Befragungsdauer verursachte kurzfristige Rückstaus von über 100 m Länge. Aus diesem Grund musste die Befragung mehrmals kurzfristig unterbrochen und die Fahrzeuge durchgewunken werden, um eine Überstauung des stromaufwärtigen Knotens zu verhindern.

Auf der anderen Seite existieren besonders im östlichen Bereich des Untersuchungsraums Erhebungsstellen mit geringeren Spitzenstundenwerten. Die Zählstellen 5 und 7 weisen etwas über 50 Fahrzeugen pro Stunde auf, d. h. einem Verkehrsaufkommen von knapp einem Fahrzeug pro Minute.

2.3.2 Ausbaurzustand

Die Beurteilung der Straßen und deren Ausbaurzustand war kein Bestandteil der Untersuchung. Trotzdem konnte während diverser Befahrungen sowie an den Erhebungsstellen festgestellt werden, dass sich einige Straßen im Untersuchungsraum in einem stark verbesserungswürdigen Zustand befinden und folglich einer angemessenen Verkehrssicherheit nicht gerecht werden. Dies bezieht sich teils auf die Linienführung (Kurvigkeit), den Zustand der Fahrbahndecke und insbesondere auf die Fahrbahnbreite. Viele dieser Straßen sind zudem für den Verkehr über 7,5 Tonnen gesperrt, was eine Umwegigkeit und schlechtere Erreichbarkeit für den Lieferverkehr bedeutet.

Als Beispiele für den verbesserungswürdigen Ausbaurzustand seien hier die Querschnitte an der Erhebungsstelle 3 und 10 genannt.

Im westlichen Zulauf der Erhebungsstelle 3 (östlich von Langenpreising) befindet sich eine durch Leitplanken eingeeengte Allee die in eine schmale tonnageschränkte Kanalbrücke übergeht. Dieser Straßenabschnitt ist gerade so breit, dass ihn zwei begegnende Pkw passieren können. Im Begegnungsfall Pkw/Lkw oder

Lkw/Lkw kommt es regelmäßig zu Konflikten. Erschwerend kommt hinzu, dass dieser Bereich durch die östlich an die Brücke anschließende 90°-Kurve nur sehr schwer einsehbar ist. Grundsätzlich sollten derartige Engstellen zukünftig überplant und baulich geändert werden, umso mehr, da es sich hier um die derzeit am stärksten nachgefragte Verbindungsstraße des Untersuchungsgebietes und die Haupttrasse zur Autobahn A 92 – AS Moosburg Süd handelt. Eine alternative Umfahrungsmöglichkeit dieses Konfliktbereichs wird unter Punkt 3.4.5 behandelt.

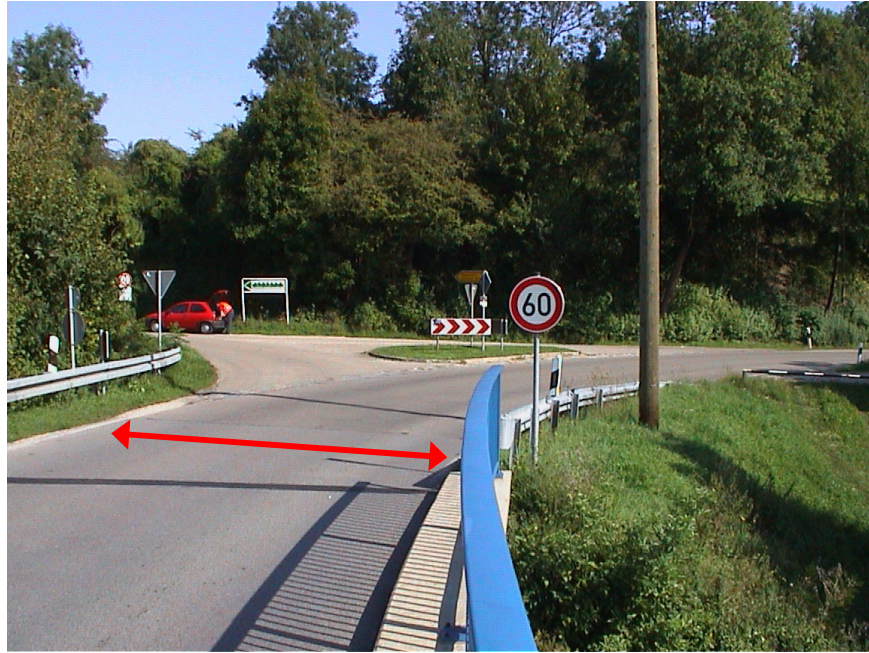


Abbildung 70: Schmale und unübersichtliche Stelle am Erhebungspunkt 3 östlich von Langenpreising

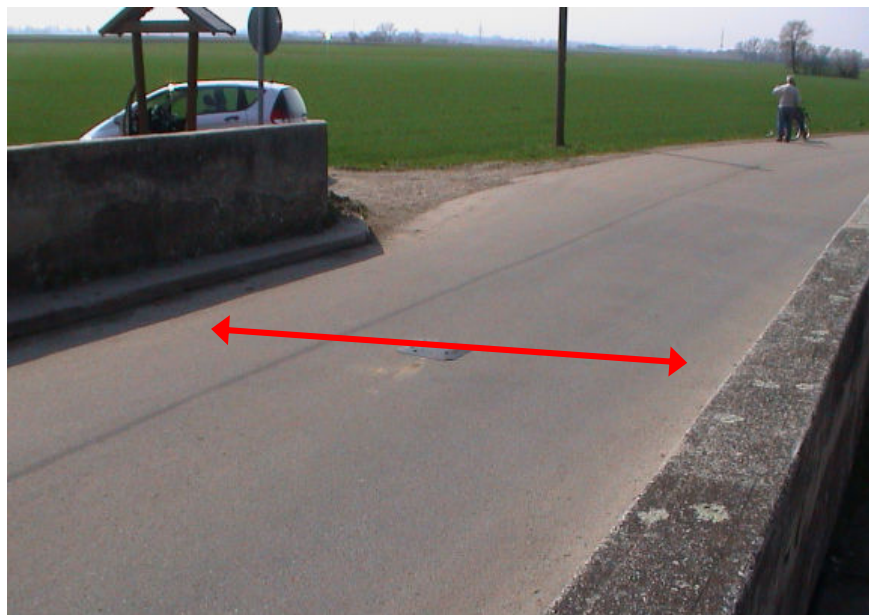


Abbildung 71: Engstelle auf GV Berglern – Eitting, westlich von Berglern

Ähnlich zeigt sich die Situation für die Erhebungsstelle 10 im Westen von Berglern. Aufgrund fehlender leistungsfähiger Alternativen ist die Verbindung trotz ihrer schmalen Fahrbahnbreite sehr attraktiv für den Berufsverkehr in Richtung Flughafen und den umgebenden Gewerbegebieten, was sich auch anhand der Ganglinien belegen lässt. Aufgrund der Fahrbahnbreite müssen die Fahrzeuge jedoch bei Begegnungsverkehr immer wieder auf das seitliche Bankett ausweichen, wodurch erhöhte Instandhaltungskosten entstehen. Auch hier befindet sich eine schmale Brücke, die zu vermehrten Konflikten führt.

2.3.3 Potenziale: Verbesserte Anbindung zur A 92 und zum Flughafen München

Unter den Punkten 2.2.1 bis 2.2.11 erfolgte die Bewertung der Potenziale für eine verbesserte Anbindung an die A 92 bzw. den Flughafen München für die einzelnen Erhebungsstellen. Hier konnte festgestellt werden, dass die mit der Befragung erfasste Nachfrage nach den beiden Zielen großen Schwankungen unterworfen ist, jedoch nie als absolut dominante Beziehung auftritt.

Wie zu erwarten zeigten die flughafennah gelegenen westlichen Erhebungsquerschnitte 1 und 10 im Vergleich zu den anderen Erhebungsquerschnitten eine überdurchschnittliche Nachfrage nach dem Flughafen und den umliegenden Gemeinden, wie Eitting oder Oberding mit den zugehörigen Gewerbegebieten. Zusammen mit der Nachfrage nach Zielen, die über den Autobahnanschluss Erding erreicht werden können, wie die Stadt München, zeigten die Erhebungsstellen somit Bedarf an einer guten Anbindung an den Flughafen München und die A 92. Die Hauptnachfrage aus dem Untersuchungsraum wird dabei vor allem von den Gemeinden Wartenberg, Berglern und Langenpreising gestellt. Die Nachfrage aus den östlich bzw. südöstlich im Untersuchungsraum gelegenen Gemeinden wie Kirchberg, Steinkirchen, Inning a. Holz oder Taufkirchen a. d. Vils ist vergleichsweise gering.

Die nördlich liegenden Erhebungsstellen 9, 2, 3 und 4 zeigen meist nur einen geringen Bezug zum Flughafen, die Nachfrage nach einer guten Autobahnanbindung besteht hier hauptsächlich bei Erhebungsstelle 3 Richtung Landshut und München, sowie evtl. für Erhebungsstelle 9 für Landshut. Dominante Ziele sind vielmehr nahe gelegene Ziele wie die Gemeinden Wartenberg, Langenpreising oder Moosburg a. d. Isar. Fahrer aus den östlich bzw. südöstlich im Untersuchungsraum gelegenen Gemeinden waren wiederum kaum vertreten. Eine verbesserte Anbindung an die Autobahn kann somit vor allem für den nordöstlichen Bereich des Untersuchungsraums vor allem für Wartenberg und Langenpreising, sowie ggf. für Fraunberg ausgesprochen werden.

Die östlich bzw. südöstlich im Untersuchungsraum gelegenen Erhebungsstellen 5, 6 und 7 wiesen im Vergleich zu den anderen Zählstellen ein geringeres Verkehrsaufkommen auf, auch konnte hier – vermutlich aufgrund der größeren Distanz zum Flughafen und zur A 92 – kaum eine Nachfrage zu diesen beiden Zielen festgestellt werden. Lediglich die Zählstelle 6 verfügte über eine im Vergleich etwas erhöhte Nachfrage nach dem Flughafen oder über die A 92 erreichbaren Zielen. Da die Erhebungsstellen zusammen einen Großteil der südöstlichen Zufahrtsmöglichkeiten zur A 92 Anschlussstelle Moosburg-Süd abdecken und alternative Routen dorthin

eher umwegig sein dürften, wird somit festgestellt, dass aus diesem Bereich nur eine geringe Nachfrage in Richtung AS Moosburg-Süd und somit der Anbindung an die A 92 besteht.

Die südlich gelegene Erhebungsstelle 8 zeigt einen deutlich Bezug zur Stadt Erding sowie den Gemeinden Wartenberg und Fraunberg. Ein Bezug zur A 92 ist nur bedingt gegeben, bzw. genannte Ziele wie München oder der Flughafen können über die südlich der Befragungsstelle gelegenen B 388 gegebenenfalls zügiger erreicht.

Über die richtungsbezogene Nachfrage am Befragungspunkt 11 können keine isolierte Aussagen für die Verkehre insbesondere für die St 2331 gemacht werden, da hier keine neue Erhebung vorgenommen wurde. Übernommene Aussagen aus der „Verkehrsuntersuchung nördlicher Landkreis Erding“ von Prof. Kurzak (2000) besagen, dass die größte Nachfrage in/aus Süden nach Erding besteht, mit großem Abstand gefolgt vom Ziel München. In Richtung Nord bzw. der Autobahn A 92 sind die meistgenannten Quellen/Ziele die Gemeinden Langenpreising, Wartenberg und Berglern.

2.3.4 Verkehrsrelationen

Eine zusammenfassende Analyse zur Verteilung der Wege soll Aufschluss über die Anteile des Binnen-, Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehrs und somit die Relevanz einer Flughafen bzw. Autobahnanbindung an die A 92 geben. Insbesondere der Anteil des Durchgangsverkehrs gibt Aufschluss darüber, inwieweit ein Straßennetz durch „Fremdverkehr“ zur Durchfahrt benutzt wird, oder die Fahrten z. B. durch Einwohner oder Arbeitnehmer des Untersuchungsgebietes verursacht werden.

Die Ergebnisse der Erhebungsstelle 11 neu aus der „Verkehrsuntersuchung nördlicher Landkreis Erding“ von Prof. Kurzak (2000) fließen nicht in diese Auswertungen mit ein, da im Gutachten nur die Hauptquellen und -ziele genannt werden, nicht jedoch die tatsächlichen Relationen.

Die Analyse der Befragungsergebnisse der 10 Erhebungsstellen ergab, dass rund 14 % des erfassten Verkehrs als Binnenverkehr bezeichnet werden kann, d. h. Start und Ziel der Fahrten lagen innerhalb einer der sechs Gemeinden Berglern, Fraunberg, Kirchberg, Langenpreising, Steinkirchen oder Wartenberg. 63 % der Fahrten sind so genannte Quell-/Zielverkehre, bei denen der Startpunkt oder der Zielpunkt im Untersuchungsgebiet lag.

23 % des Verkehrsbeziehungen sind als Durchgangsverkehr zu bezeichnen. Deren Start- und Zielpunkte lagen außerhalb der sechs Gemeinden. Der ermittelte Durchgangsverkehr ist hier jedoch nicht als überregionaler Fernverkehr zu verstehen, sondern verläuft hauptsächlich zwischen dem Landkreis Erding und den angrenzenden Landkreisen. Start- und Zielpunkte, die außerhalb Bayerns lagen, waren kaum vertreten.

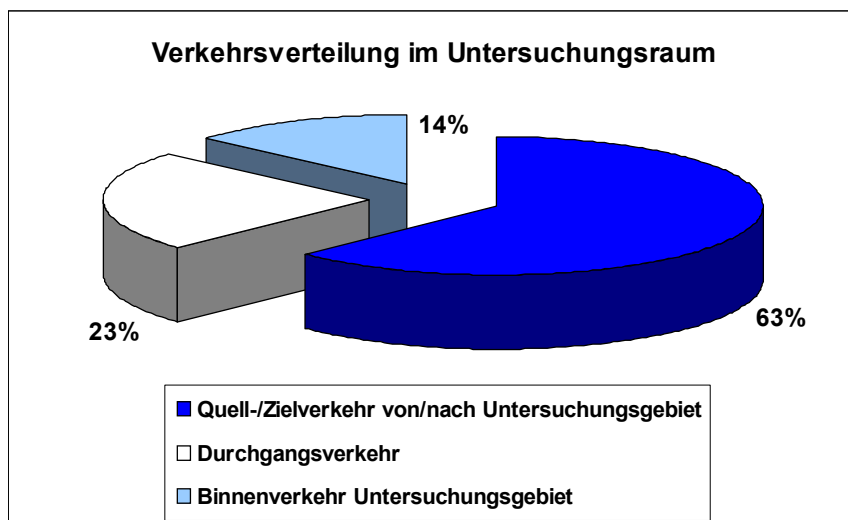


Abbildung 72: Verkehrsverteilung im Untersuchungsraum

Binnenverkehr im Untersuchungsgebiet

Die folgende Abbildung 73 zeigt den Binnenverkehr, aufgeteilt in Fahrten pro Tag zwischen den Gemeinden des Untersuchungsgebietes.

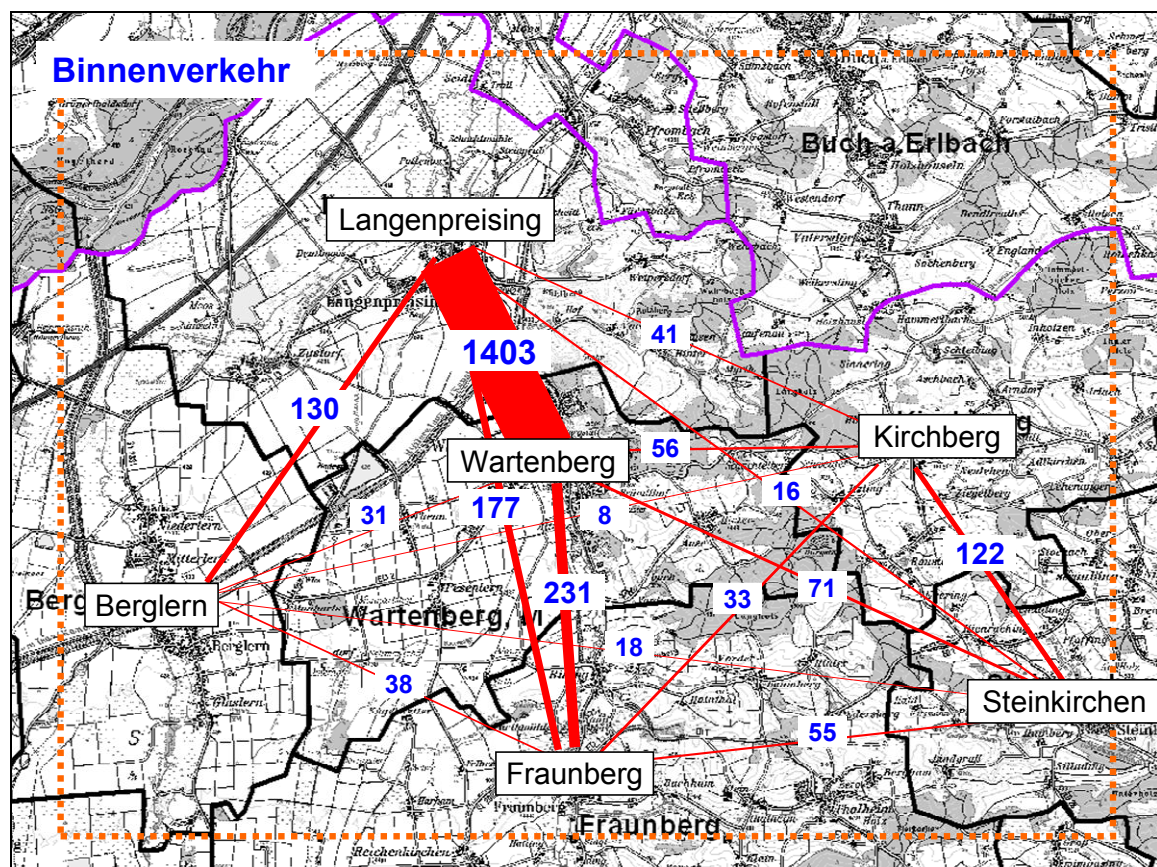


Abbildung 73: Binnenverkehr innerhalb des Untersuchungsgebietes

In der Darstellung wurden die Fahrbeziehungen jeweils mit Hauptort der Gemeinde verbunden – tatsächlich sind damit aber die Fahrten des gesamten dazu gehörigen Gemeindegebietes gemeint. Das bedeutet, dass z. B. Fahrten zwischen Zustorf – Mitterlern und Langenpreising – Berglern zu (Gemeinde) Langenpreising – (Gemeinde) Berglern zusammengefasst werden. Die Fahrten innerhalb eines Gemeindegebietes, also z. B. von Zustorf nach Langenpreising, was in der Abbildung Langenpreising – Langenpreising entsprechen würde, wurden nicht dargestellt.

In der Abbildung wird die dominierende Beziehung zwischen Langenpreising und Wartenberg mit rund 1400 Fahrten pro Tag sichtbar, die sich abgeschwächt noch südlich nach Fraunberg verlängern lässt. Alle anderen Beziehungen innerhalb des Untersuchungsgebietes sind vergleichsweise von untergeordneter Bedeutung. Die Ausrichtung des Verkehrs innerhalb des Untersuchungsgebietes verläuft somit Nord-Süd, die Beziehungen in Ost-West Richtung oder diagonal sind kaum vertreten.

Quell-/Zielverkehr im Untersuchungsgebiet

Interessanter für die Frage der besseren Anbindung des Untersuchungsgebietes an den Flughafen München oder die Autobahn A 92 ist die Auswertung der Quell-/Zielbeziehungen.

Abbildung 74 auf der folgenden Seite zeigt auf einem erweiterten Kartenausschnitt die häufigsten Fahrbeziehungen in Fahrten pro Tag zwischen den sechs Gemeinden des Untersuchungsgebietes und den außerhalb liegenden Quellen-/Zielen. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurden nur Beziehungen mit mindestens 100 Kfz/24h abgebildet, das entspricht durchschnittlichen 4 Kfz bzw. Fahrten pro Stunde.

Die Abbildung verdeutlicht die Aufkommensschwerpunkte innerhalb des Untersuchungsgebietes, vor allem das im Zentrum gelegene Wartenberg, sowie die Gemeinden Berglern, Fraunberg und Langenpreising. Als Hauptquelle/-ziel außerhalb des Untersuchungsgebietes dominiert die Stadt Erding vor allen anderen Beziehungen.

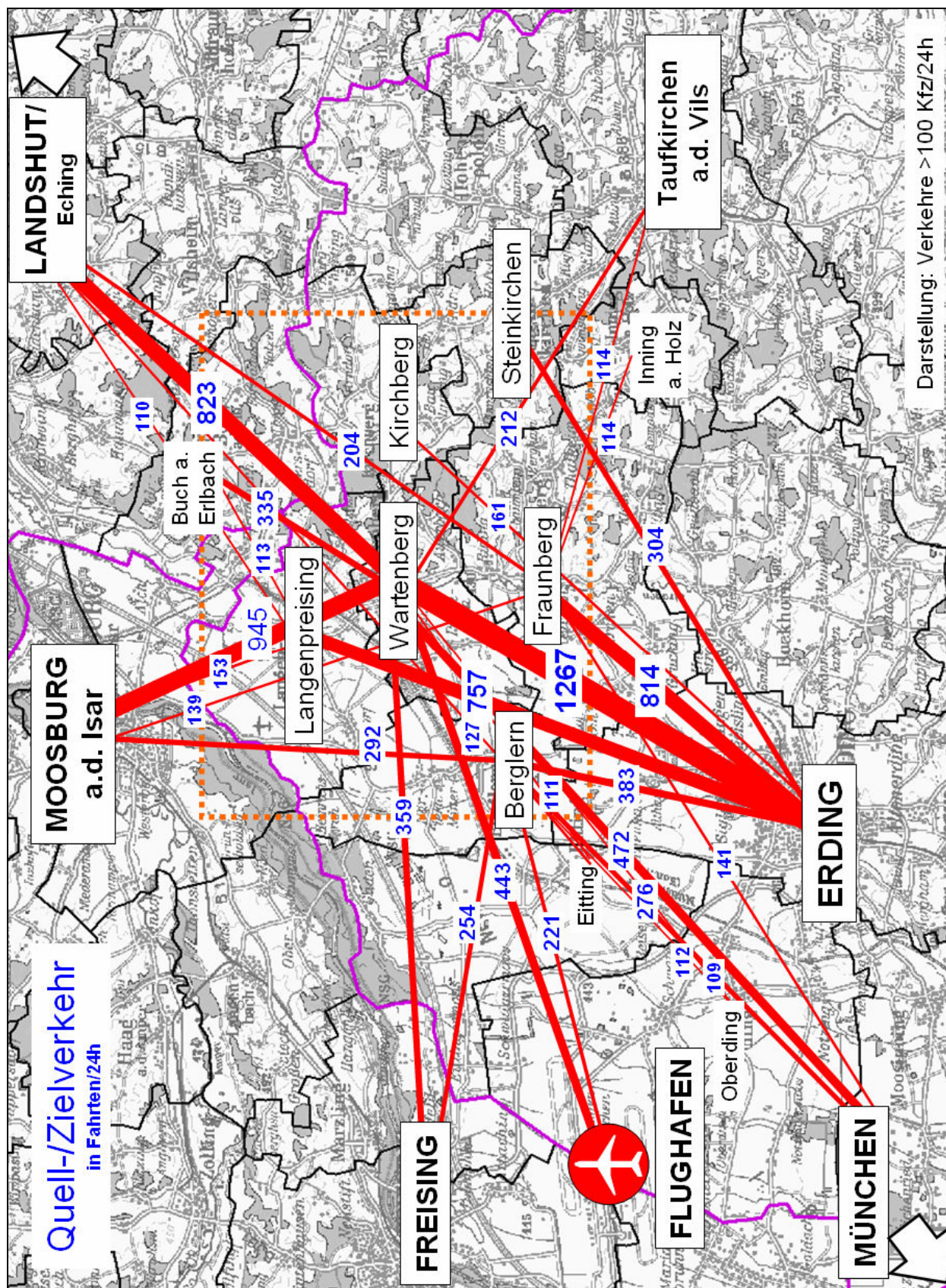


Abbildung 74: Quell-/Zielverkehr mit Untersuchungsgebiet (nur Verkehre über 100 Kfz/24h)

Die in Abbildung 74 dargestellten Relationen in Kfz bzw. Fahrten pro Tag werden durch die Abbildung 75 in die maßgeblichen Aufkommensschwerpunkte in Prozent aufgeteilt. Die Nachfrage wird dabei auf „innerhalb“ und „außerhalb“ des Untersuchungsgebietes aufgeteilt. D.h. die Summe der Verteilung innerhalb des Untersuchungsgebietes (grün) entspricht 100 %, die Summe außerhalb ebenfalls, insgesamt also 200 %. Außerhalb dargestellt sind nur die am häufigsten genannten Gemeinden bzw. Städte.

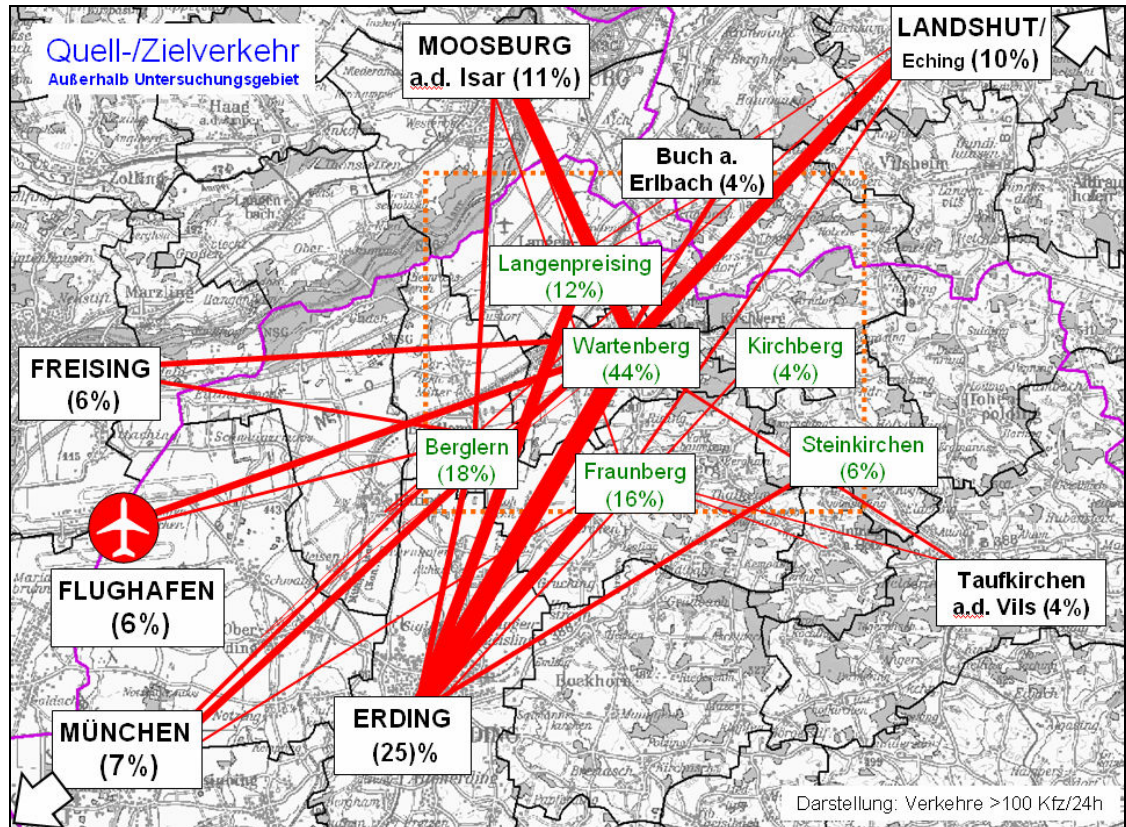


Abbildung 75: Maßgebliche Aufkommensschwerpunkte des Quell-/Zielverkehrs im Untersuchungsgebiet

Der Hauptanteil der Verkehrsnachfrage innerhalb des Untersuchungsgebietes fällt auf die Gemeinde Wartenberg, 44 % des Quell-/ Zielverkehrs starten oder enden dort. Die stärksten Beziehungen hat das Untersuchungsgebiet mit der Stadt Erding (25 %), Moosburg a. d. Isar (11 %) und Landshut (10 %, inkl. Gemeinde Eching). Meistgenannter Start- bzw. Zielpunkt in den Südosten ist Taufkirchen a. d. Vils (4 %).

Aus der Abbildung wird ersichtlich, dass eine potenzielle Nachfrage nach einem Autobahnanschluss an die A 92 für die Ziele Landshut (mit Eching), München und Freising mit gesamt 23 % besteht. Die flughafenbezogene Nachfrage aus dem Untersuchungsgebiet kann mit rund 6 % beziffert werden. Die Relevanz einer guten Flughafenbindung sowie eines guten Autobahnanschlusses aus dem Untersuchungsraum ist somit gegeben, jedoch nicht sehr ausgeprägt.

Im Anschluss ist nochmals die Verteilung des ermittelten Quell-/Zielverkehrs dargestellt, hier jedoch nicht unterteilt auf „innerhalb“ und „außerhalb“ des Untersu-

chungsgebietes, sondern die gesamte Verkehrsnachfrage ergibt 100 % (d.h. die Werte entsprechen der Hälfte der Werte der vorausgegangenen Abbildung 75 mit Summe aller Verkehrsnachfragen von 200 %).

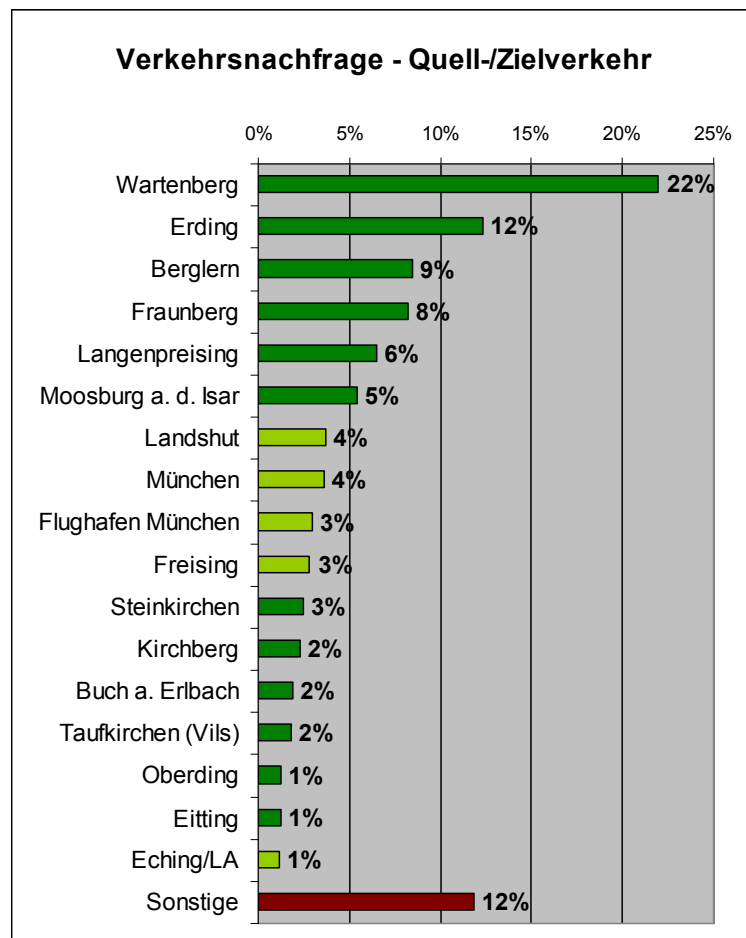


Abbildung 76: Verkehrsnachfrage, bezogen auf den Quell-/Zielverkehr (Summe 100%)

Die Ergebnisse der Erhebungsstelle 11 neu fließen nicht in diese Auswertungen der Quell-Zielbeziehungen mit ein. Nach den Werten aus Abbildung 67 und Abbildung 68 dürfte sich jedoch die grundsätzliche Aussage der Auswertungen nicht wesentlich ändern und nur einen leichten Anstieg der Dominanz von Erding und zu einem gewissen Grad von München, Landshut und Moosburg a. d. Isar bewirken.

Durchgangsverkehr im Untersuchungsgebiet

Die folgende Abbildung 77 zeigt, dass das Untersuchungsgebiet von überregionalem Durchgangsverkehr weitgehend verschont bleibt. Dies ist unter anderem durch mehrere für den Schwerlastverkehr gesperrte Straßen innerhalb des Untersuchungsgebietes und der um das Gebiet herum verlaufenden, überregionalen Verkehrsverbindungen wie die A 92 im Norden, die B 15 im Osten oder die B 388 im Süden, zu erklären.

Die mit Hilfe der Befragung ermittelten Hauptbeziehungen des Durchgangsverkehrs verteilen sich maßgeblich auf die drei, das Untersuchungsgebiet umgebenden,

Städte Erding (23 %), Moosburg a. d. Isar (13 %) und Landshut (inkl. Eching, 11 %), andere Durchgangsverkehre treten ohne nennenswerte Häufung auf. Unter den Beziehungen >100 Fahrten pro Tag traten keine Verbindungen auf, die nicht innerhalb des Landkreises Erding begannen oder endeten.

Beim Durchgangsverkehr war somit weder ein besonderer Anteil an überregionalem Verkehr vorhanden, noch bestand eine starke Nachfrage nach dem Flughafen München oder einer Autobahnanbindung an die A 92.

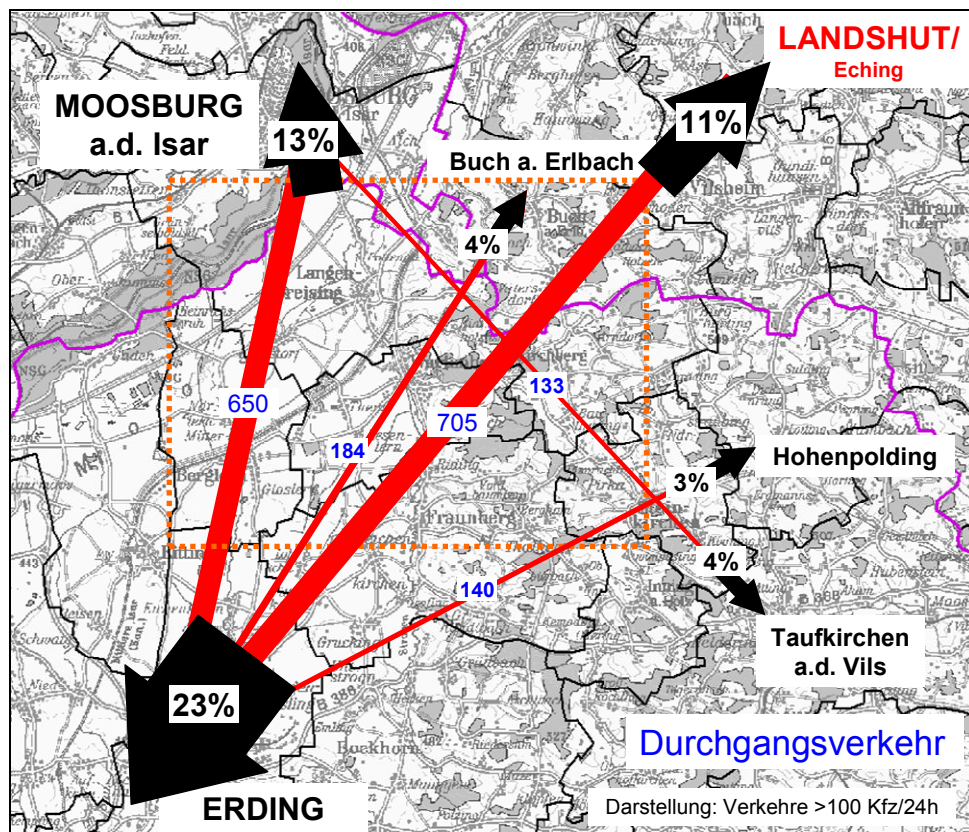


Abbildung 77: Durchgangsverkehr durch Untersuchungsgebiet (nur Verkehre über 100 Kfz/24h dargestellt)

Die Ergebnisse der Erhebungsstelle 11neu fließen nicht in diese Auswertungen der Quell-Zielbeziehungen mit ein. Nach den Werten aus Abbildung 67 und Abbildung 68 dürfte sich jedoch die grundsätzliche Aussage der Auswertungen nicht wesentlich ändern und nur einen leichten Anstieg der Dominanz von Erding und zu einem gewissen Grad von München, Landshut und Moosburg a. d. Isar bewirken.

2.3.5 Fazit

Mit den durchgeführten Zählungen und Befragungen im nordöstlichen Landkreis Erding wurde eine wesentliche Grundlage für die Beurteilung der Verkehrslage bzw. -nachfrage für die Gemeinden Berglern, Fraunberg, Kirchberg, Langenpreising, Steinkirchen und Wartenberg geschaffen.

Die Analysen zeigen, dass innerhalb des Untersuchungsgebietes die wesentlichen Beziehungen entlang der Nord-Süd gerichteten Staatsstraßen St 2082 und St 2331

verlaufen, in deren Zentrum – geographisch, wie gemessen an der Verkehrsnachfrage – die Gemeinde Wartenberg liegt. Die Belastung entlang dieser Achsen ist im Vergleich zum restlichen Untersuchungsgebiet erhöht, jedoch kann von keinen Überlastungen im verkehrlichen Sinne gesprochen werden.

Rund ein Sechstel der Verkehrsnachfrage fällt auf den Binnenverkehr, d. h. auf die Verkehrsbeziehungen, die sich innerhalb der sechs Gemeinden abspielen. Maßgeblich ist hier die Achse Langenpreising – Wartenberg, die sich etwas abgeschwächt in Richtung Süd bis zur Gemeinde Fraunberg verlängern lässt. Rund 56 % des Binnenverkehrs verlaufen entlang der Gemeindeachse Langenpreising – Wartenberg – Fraunberg.

Bei der Betrachtung des Quell-/Zielverkehrs (knapp zwei Drittel der Verkehrsnachfrage), erzeugen die Gemeinden Wartenberg, Berglern, Langenpreising und Fraunberg die Hauptnachfrage innerhalb des Untersuchungsgebietes. Die Hauptziele außerhalb sind die Stadt Erding mit 25 % der Gesamtnachfrage des Quell-/ Zielverkehrs, gefolgt von Moosburg a. d. Isar und Landshut (inkl. Eching) mit 11 % bzw. 10 %, München mit 7 % und Freising und der Flughafen München mit 6 %.

Bezogen auf die Gesamtnachfrage ist somit die Relevanz einer guten Anbindung an den Flughafen sowie die A 92 gegeben, jedoch ist diese weniger dominant als die Nachfrage nach der Kreisstadt Erding.

Tatsächlich sollte die Nachfrage nicht allgemein über das gesamte Untersuchungsgebiet betrachtet werden. Wie unter 2.3.3 beschrieben, ist diese sehr stark abhängig von der Lage des jeweiligen Bezugspunktes. So nimmt die Nachfrage nach dem Flughafen München östlich bzw. südlich der Gemeinden Wartenberg und Fraunberg stark ab, die Nachfrage nach Moosburg a. d. Isar, Landshut und die Anbindung an die Anschlussstelle Moosburg-Süd besteht hauptsächlich bei nördlich von Wartenberg.

Die Analyse des Durchgangsverkehrs ergab, dass das Untersuchungsgebiet von überregionalem Durchgangsverkehr weitgehend verschont bleibt. Unter den Beziehungen >100 Fahrten pro Tag traten keine Verbindungen auf, die nicht innerhalb des Landkreises Erding begannen oder endeten. Die ermittelten Hauptbeziehungen verteilen sich maßgeblich auf die drei Städte Erding (23 %), Moosburg a. d. Isar (13 %) und Landshut (inkl. Eching, 11 %). Aufgrund des Durchgangsverkehrs konnte keine starke Nachfrage nach dem Flughafen München, oder der Autobahnanbindung Moosburg-Süd erkannt werden.

Die Ergebnisse der Erhebungsstelle 11neu aus der „Verkehrsuntersuchung nördlicher Landkreis Erding“ von Prof. Kurzak (2000) flossen nicht in die Auswertungen der Fahrrelationen ein, da im Gutachten nur die Hauptquellen und –ziele genannt werden, nicht jedoch die tatsächlichen Relationen. Auf Basis der Informationen (VON/NACH) kann aber geschlossen werden, dass von keinen wesentlichen Änderungen der Ergebnisse aus den Erhebungsstellen 1-10 ausgegangen werden muss. Das Gesamtbild dürfte sich nur geringfügig zu Gunsten der hier genannten Hauptquellen/-ziele Städte bzw. Gemeinden verschieben – Erding, München, Berglern, Langenpreising, Wartenberg, Landshut und Moosburg a.d. Isar.

3 Verkehrsmodell

Der zweite große Aufgabenschwerpunkt neben der Feststellung des derzeitigen Verkehrszustands im Untersuchungsgebiet ist die Erstellung eines Verkehrsmodells, mit dem es möglich wird, die Verkehrssituation im Untersuchungsgebiet realitätsnah nachzubilden. Hierdurch können im abgebildeten Straßennetz an beliebigen Querschnitten maßgebliche Größen wie die Verkehrsnachfrage, Quelle/Ziel-Verteilungen, die Verkehrsbelastung, etc., abgegriffen und beurteilt werden. Zusätzlich können jedoch auch bisher nicht vorhandene Streckenzüge eingebunden und deren Wirkung im Modell untersucht werden.

Aussagen über eine Nordumfahrung Erding werden aufgrund des auf das Untersuchungsgebiet begrenzten Umgriffes nicht gemacht.

3.1 Ist-Zustand

Für den Bereich des nordöstlichen Landkreises Erding wird ein Verkehrsmodell aufgebaut. Als Grundlage für das Verkehrsmodell dient das Basismodell der Firma TRANSVER für den Bereich München/Oberbayern. Die Kalibrierung des Modells auf den zu untersuchenden Ausschnitt wird mit Hilfe der aktuellen Verkehrsdatenerhebungen aus Punkt 2 durchgeführt.

3.2 Prognose 2020

In einem weiteren Schritt erfolgt die Abschätzung der künftigen Belastung im Untersuchungsgebiet. Die Abschätzung der Entwicklung bis 2020 wird auf Grundlage der Prognosedaten zur Strukturentwicklung im Flughafenumland bis 2020 (BulwienGesa AG) vorgenommen, die im wesentlichen die Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung im Landkreis gemeindefein wiedergibt und bereits die Auswirkungen der geplanten 3. Start- und Landebahn des Flughafens München berücksichtigt. Ferner werden wesentliche infrastrukturelle Veränderungen aufgenommen, von deren Umsetzung bis 2020 ausgegangen wird, z.B.:

- Autobahnausbau: Verlängerung A 94 , Ausbau A 92, etc.
- Umfahrungen: Nordumfahrung Erding (Wahltrasse I), OU Taufkirchen a.d. Vils, Südring Freising, Westtangente Moosburg, etc.
- Neubau: 3. Startbahn des Flughafens München, B 388a, etc.

3.3 Erarbeitung von Maßnahmen (Planfälle)

Basierend auf den bisherigen Untersuchungsergebnissen und den Vorstellungen der Gemeinden des Untersuchungsgebietes (Forderungen des Nachbarschaftsbeirats) werden in Abstimmung mit dem Auftraggeber Landkreis Erding sechs¹ zu untersuchende Planfälle innerhalb des Untersuchungsraumes definiert. Die Planfälle

¹ Erweiterung von ursprünglich drei (Auftrag) Planfällen, in Abstimmung mit dem Landkreis Erding

orientieren sich insbesondere an den Forderungen nach einer verbesserten Anbindung an den Flughafen München und die Autobahn A 92 – Anschlussstelle Moosburg-Süd.

Im weiteren Verlauf der Abstimmung mit dem Auftraggeber sollte noch ein weiterer Planfall – PF 7: Ausbau der St 2330/GV Vatersdorf – Pfrombach – als Alternative für eine Verlängerung der ED 26 untersucht werden. Die St 2330/GV Vatersdorf – Pfrombach befindet sich jedoch größtenteils außerhalb der Erhebungspunkte, so dass hier keine Beurteilung durch das Verkehrsmodell vorgenommen wird. Stellvertretend wird die Wirkung der Ausbaumaßnahme qualitativ abgeschätzt.

Die Lage der zu untersuchenden Trassen basiert im Wesentlichen auf den Vorgaben des Straßenbauamtes München – Abteilung S1 (Landkreis Erding). Zumeist liegen diese bisher nur als Entwurf vor und sind somit nicht als feststehende Planungen zu betrachten. Im Falle von mehreren Alternativen wurde stellvertretend eine wahrscheinliche Trassenvariante ausgewählt. Für die Betrachtung von Verkehrsverlagerungen durch das Modell sind die verwendeten Lageangaben hinreichend genau.

Diese zu untersuchenden Planfälle sind:

- PF 1: Verlängerung ED 2 – Kanaltrasse
- PF 2: Westumfahrung Wartenberg
- PF 3: Nordumfahrung Langenpreising
- PF 4: Ostumfahrung Langenpreising
- PF 5: Verlängerung ED 26
- PF 6: Ostumfahrung Wartenberg + Verlängerung ED 26

Des weiteren erfolgt eine qualitative Beurteilung für den

- Ausbau St 2330/GV Vatersdorf – Pfrombach

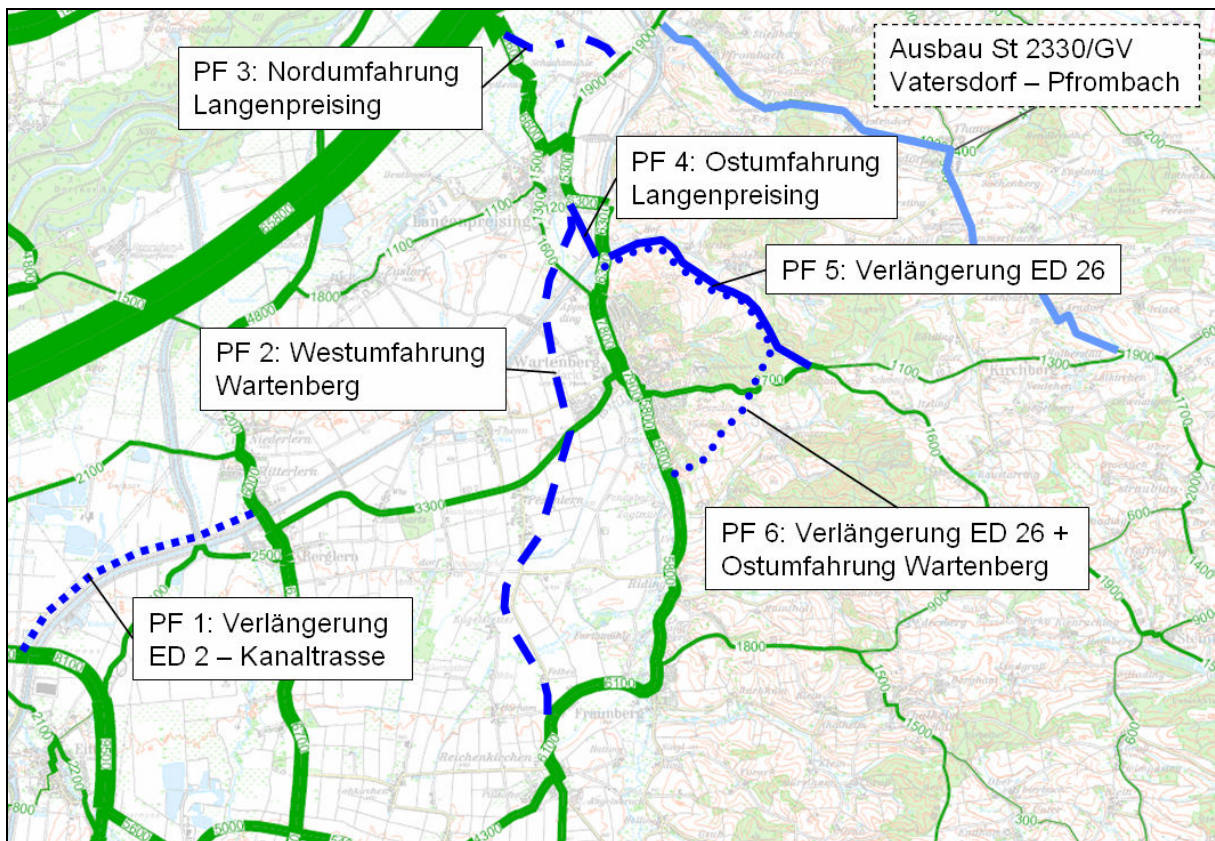


Abbildung 78: Darstellung der zu untersuchenden Planfälle für den nordöstlichen Landkreis Erding

3.4 Wirkungsanalyse und Bewertung

Mittels des Verkehrsmodells sollen die Auswirkungen der Planfälle PF 1 bis PF 6 simuliert und dem Nullfall NF (d.h. ohne die jeweiligen Maßnahmen) gegenübergestellt werden. Die ggf. veränderten Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet werden bestimmt und deren verkehrliche Wirkung bewertet.

Verkehrsabnahmen im Vergleich zu Nullfall sind im Folgenden mit negativem Vorzeichen und grün gekennzeichnet, Verkehrszunahmen mit positivem Vorzeichen und rot. Die dahinter in der Klammer befindliche Zahl entspricht der vorherigen Belastung ohne die Maßnahme (= Belastung des Nullfalles). Die neue prognostizierte Verkehrsnachfrage in Kfz/24h ist demnach die Summe aus der Veränderung + der Belastung des Nullfalles (in Klammern), z.B. **+800 (4200)** = 5000 Kfz/24h, **-800 (4200)** = 3400 Kfz/24h

3.4.1 Nullfall

In der folgenden Abbildung ist der prognostizierte Grundzustand 2020 ohne die Maßnahmen PF 1 - PF 6 dargestellt. Auf dieser Basis werden die Veränderungen der Nachfrage durch die jeweiligen Maßnahmen ermittelt:

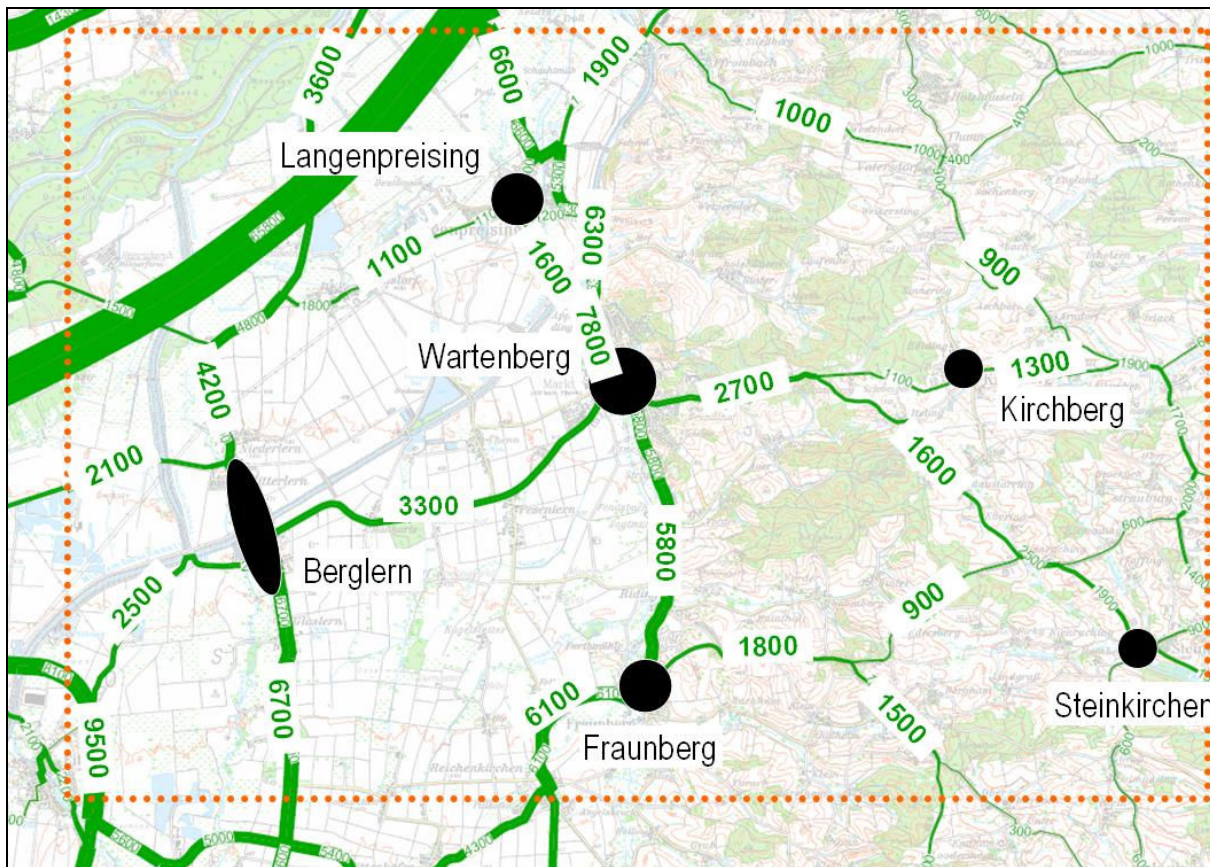


Abbildung 79: Darstellung der prognostizierten Verkehrsbelastung 2020 ohne Maßnahmen (Nullfall)

3.4.2 PF 1: Verlängerung ED 2 – Kanaltrasse

Im ersten Planfall wird die als „Kanaltrasse“ diskutierte Maßnahme einer Verlängerung der ED 2 in Richtung Flughafen mit Anschluss in die ED 19 modelliert.

Im Vergleich zum Nullfall 2020, ohne die neue Trasse, zeigen sich für den PF 1 deutliche Veränderungen der Verkehrsnachfrage im Straßennetz:

- Die neue Trasse zieht den Großteil des bisher auf anderen Routen verlaufenden Ost-West Verkehrs an und wird mit 5900 Kfz/24h ausgelastet sein.
- Durch die Entlastungswirkung der neuen Trasse entspannt sich die Lage vor allem auf den bisherigen, parallel laufenden Ost-West-Verbindungen und auf der St 2331 südlich von Berglern.
- Durch die direkte, besser ausgebaute, neue Trasse entsteht im Osten eine zusätzliche Nachfrage aus der Gemeinde Wartenberg und aus nördlicher Richtung auf der St 2331 nördlich von Berglern. Verkehre die bisher über die St 2082 (Fraunberg) in Richtung Erding gefahren sind, werden die Verlängerung der ED 2 stärker nutzen. Im weiteren Verlauf nimmt deshalb auch die Nachfrage auf der ED 19 in Richtung Flughafen und sowie in Richtung Erding zu.

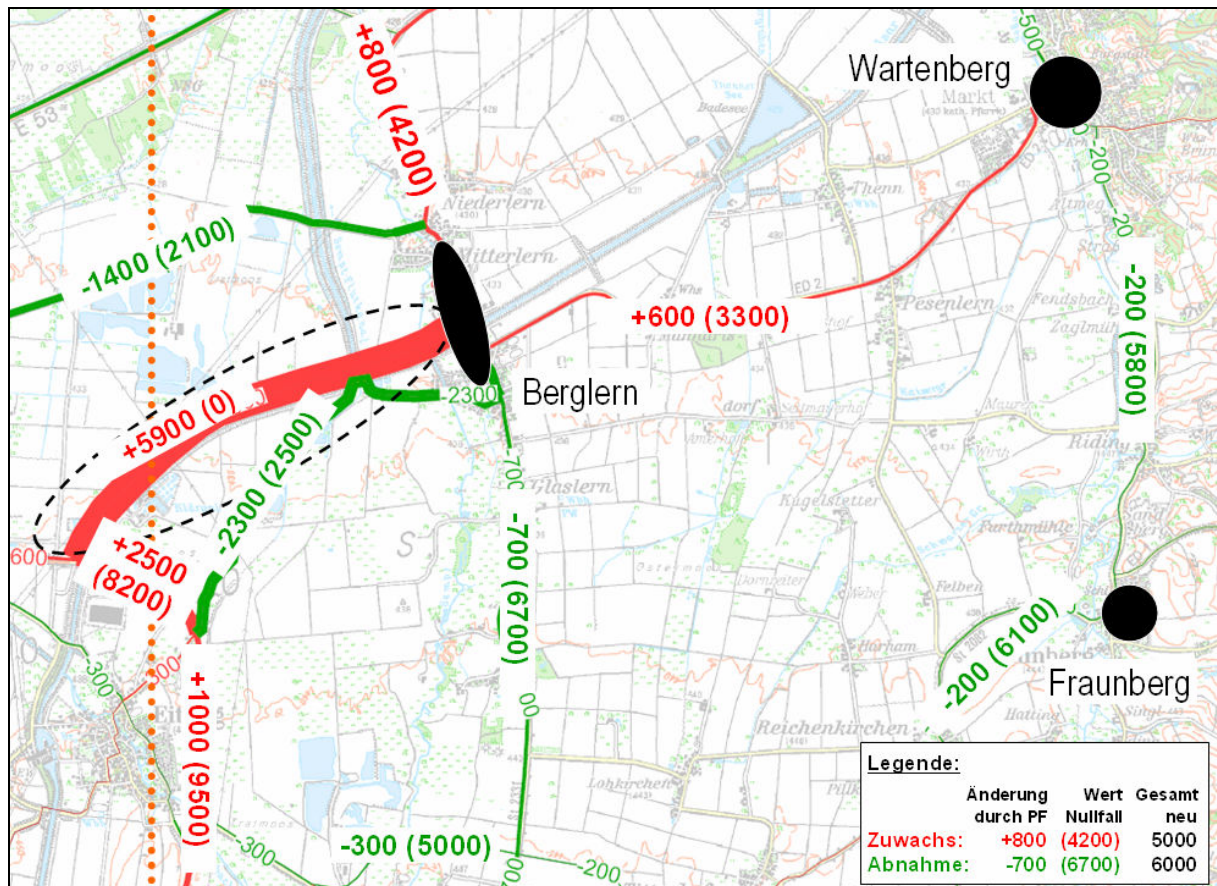


Abbildung 80: Prognostizierte Veränderung der Verkehrsbelastung 2020 Nullfall gegenüber PF 1: Verlängerung ED 2 – Kanaltrasse

Des weiteren zu beachten:

- Die durch die neue Trasse bedingte Verlagerung des Verkehrs wird eine stark geänderte Verkehrsnachfrage an den Knotenpunkten der Ortsteile Berglern und Mitterlern erzeugen. Insbesondere der Übergang der ED 2 östlich von Berglern sollte deshalb möglichst versatzfrei in die Verlängerung der ED 2 – Kanaltrasse übergeführt werden, um verkehrsbehindernde Abbiegevorgänge zu minimieren.
- Für die Berechnung wurde die Realisierung einer Nordumfahrung Erding angenommen. Sollte diese nicht umgesetzt werden, so würde mehr Verkehr wie bisher durch das Gebiet des nordöstlichen Landkreises fahren. Hiermit könnte die Nachfrage auf der ED 26 – ED 2 – Kanaltrasse um bis zu 1000 Kfz pro Tag ansteigen, was einer Erhöhung von rund 15 % entspricht.

Fazit: Die Kanaltrasse würde die in sie gesetzten Erwartungen einer Verlagerung des Verkehrs von den bisherigen Ost-West Verbindungen auf die neue Trasse vollstens erfüllen. Es sind umfangreiche verkehrliche Umschichtungen auf die neue Trasse zu erwarten, die die meisten bisherigen Verbindungen deutlich entlasten. Im Gegenzug ist jedoch aufgrund der attraktiver Anbindungssituation mit einer Verkehrszunahme aus Richtung Ost und Nord zu rechnen, die die Verkehrssituation nördlich des Verlaufs der ED 2 in Berglern

und Mitterlern verschlechtern wird, bei gleichzeitiger Entlastung des südlichen Teils der St 2331. Bei einer Umsetzung der Maßnahme ist auf eine möglichst versatzfreie Verlängerung der ED 2 zu achten, um verkehrsbehindernde Abbiegevorgänge zu minimieren.

3.4.3 PF 2: Westumfahrung Wartenberg

Der zweite Planfall diskutiert die Maßnahme einer Westumfahrung von Wartenberg und Fraunberg. Hierfür existieren mehrere Varianten der Trassenführungen, die sich vor allem in der Lage der Abzweigungspunkte von der bisherigen St 2082 unterscheiden. Die hier modellierte Variante geht von einem südlichen Anschluss nördlich von Reichenkirchen aus und trifft im Norden auf die alte Trasse am Südrand von Langenpreising (bisherige Kanalüberquerung und enge Allee wird südlich umfahren). Auch hier ergeben sich größere Verschiebungen der Verkehrsnachfrage.

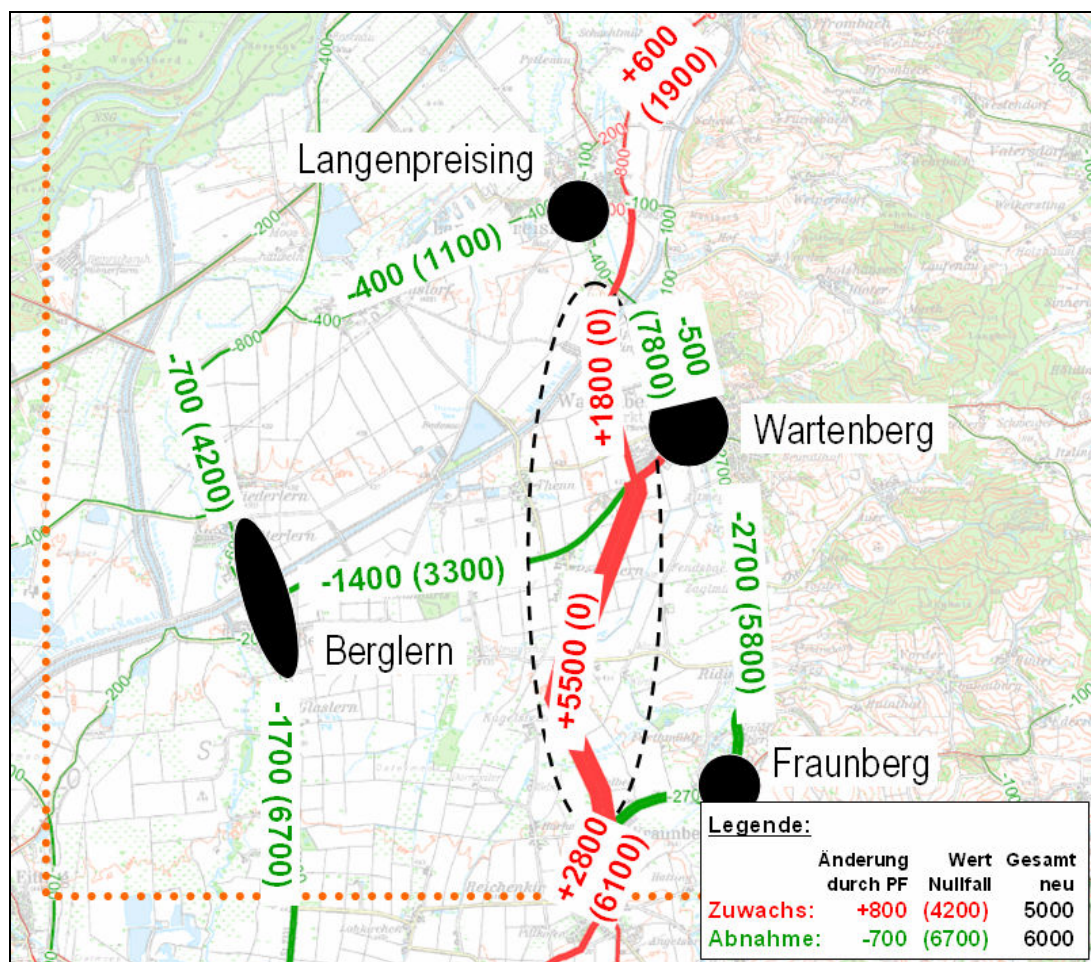


Abbildung 81: Prognostizierte Veränderung der Verkehrsbelastung 2020 Nullfall gegenüber PF 2: Westumfahrung Wartenberg

- Auf dem südlichen Abschnitt der Umgehungsstraße, südlich von Wartenberg, ist mit einer zukünftigen Belastung von 5500 Kfz/24h zu rechnen, im nördlichen Teil mit 1800 Kfz/24h. Die neue Trasse zieht den Verkehr der umliegenden Alternativenrouten an.

- Für den südlichen Teil der alten St 2082 zwischen Fraunberg und Wartenberg bedeutet die Verlagerung des Verkehrs auf die Westumfahrung eine Entlastung von knapp 50%. Für den nördlichen Teil der alten St 2082 zwischen Wartenberg und Langenpreising werden weniger hohe Entlastung von unter 10 % prognostiziert. Der Grund hierfür ist, dass ein Großteil der Fahrten durch Wartenberg selbst gestellt wird, d.h. die Fahrten beginnen oder enden dort. Eine Gesamtumfahrung ist somit für diese Fahrer uninteressant. Während in südlicher Richtung die hier modellierte Westumfahrung eine Alternative zur bisherigen St 2082 darstellt, ist in nördlicher Fahrtrichtung von Wartenberg aus erst ein Umweg in Richtung Süd notwendig, um auf die Westumfahrung Richtung Nord zu kommen. Dieser Umweg erscheint wenig attraktiv und bedingt die geringe Verlagerungswirkung auf dem Nordteil der Umfahrung.
- Neben den verlagerten Verkehren von der alten Trasse der St 2082, stammt ein weiterer großer Teil der Fahrzeuge auf der Westumgehung Wartenberg von der St 2331 (hier Abnahmen von rund 20 %). Ebenfalls profitieren die beiden Strecken über Zustorf und die ED 2 zwischen Berglern und Wartenberg mit Verkehrsrückgängen. Hier bestehen Reduktionspotenziale von 36 % (Zustorf) bzw. 42 % (ED 2).

Fazit: Die Westumfahrung Wartenberg bewirkt eine deutliche Verlagerung des Verkehrs auf die neue Trasse. Eine klare Reduktion des Verkehrsnachfrage wird auf alten St 2082 südlich von Wartenberg, der ED 2 zwischen Wartenberg und Berglern und der GV durch Zustorf erwartet. Im nördlichen Teil der alten St 2082 wird hingegen nur mit einer geringen Reduktion gerechnet, da hier die Umwegigkeiten für die Einwohner des Ortes Wartenberg in Richtung Nord vergleichsweise hoch und deshalb wenig attraktiv sind. Ungeachtete der Verkehrsverlagerungen besteht ein großer Vorteil der Westumfahrung Wartenberg im Anschluss des geplanten Gewerbegebietes Thenn.

3.4.4 PF 3: Nordumfahrung Langenpreising

Der Planfall 3 diskutiert die zwischenzeitlich beschlossene nordöstliche Umfahrung des Ortes Langenpreising. Die Umfahrung soll die bisher stellenweise sehr enge und kurvenreiche alte Strecke über die St 2085 durch eine weiter nordöstlich gelegene Trasse ersetzen und verbessert so die Erreichbarkeit der Anschlussstelle Moosburg-Süd. Zur Verstärkung des Verlagerungseffektes und der Entlastung des Ortes wird ein Rückbau der bisherigen Strecke angenommen.

- Die neue Trasse der Nordumfahrung Langenpreising führt zu einer starken Verlagerung des Verkehrs von der bisherigen Trasse auf die neue Alternative. Für die neue Nordumfahrung wird eine Verkehrsbelastung von 8200 Kfz/24h prognostiziert.

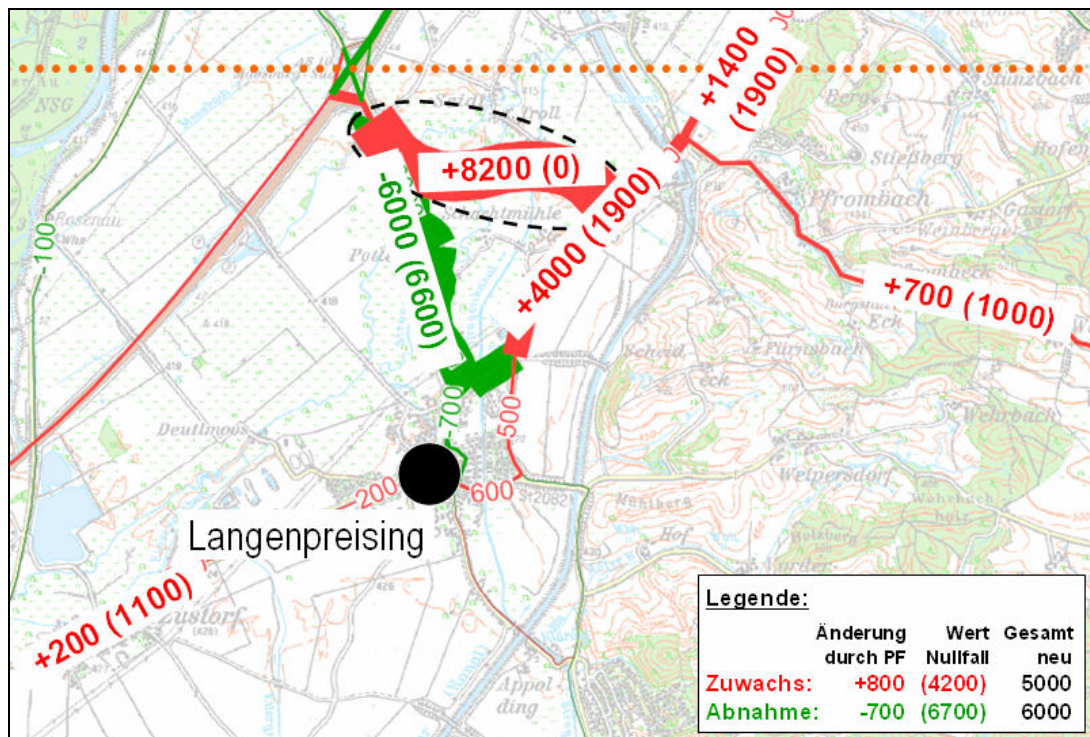


Abbildung 82: Prognostizierte Veränderung der Verkehrsbelastung 2020 Nullfall gegenüber PF 3: Nordumfahrung Langenpreising

- Durch die gut ausgebaute Nordumfahrung und den angenommenen Rückbau wird die alte Trasse und der nordöstliche Teil des Ortes Langenpreising um 90 % entlastet. Gleichzeitig erfährt die St 2082, nördlich der bisherigen Abzweigung zur Autobahn, mit 4000 zusätzlichen Fahrten pro Tag eine deutliche Zusatzbelastung (+110 %). Die Gesamtbelastung liegt damit aber nicht wesentlich über der aktuellen gemessenen Belastung (2006: 5618 Kfz/24h) des Bereichs der St 2082 südlich der Abzweigung. Andere große verkehrliche Veränderungen im nahen Umfeld des Ortes Langenpreising werden nicht erwartet.
- Aus der Sicht der nördlich und östlich gelegenen Gebiete ist der Anschluss an die A 92 – AS Moosburg-Süd jetzt direkter und näher gerückt, die Verkehrsnachfrage in Richtung des Autobahnanschlusses steigt deshalb aus nördlicher Richtung (Landshut) um 74 %, aus östlicher Richtung (Pfrombach) um rund 80 %. Die neue Trasse zieht somit Verkehr aus neuen Gebieten an.

Fazit: Die Nordumfahrung Langenpreising ist eine wirkungsvolle Maßnahme zur Entlastung der Verkehrssituation durch den Ort Langenpreising in Richtung Autobahn A 92 – AS Moosburg-Süd. Begleitend sollte jedoch die bisherige Ortsdurchfahrt zurück gebaut werden. Die neue Trasse nimmt dann den Großteil des bisherigen Verkehrs auf und steigert sogar, durch den etwas nach Nordosten verlagerten Anschlusspunkt an die St 2082, die Attraktivität des Anschluss an die A 92 – AS Moosburg-Süd für Verkehre aus Richtung Landshut und Pfrombach.

3.4.5 PF 4: Ostumfahrung Langenpreising

Der Planfall 4 modelliert eine Verkürzung, Verbreiterung und Begradigung des bisherigen Streckenabschnittes der St 2082 zwischen Wartenberg und Langenpreising im Bereich der Kanalüberquerung. Der kurvige und teils sehr enge (Allee) Abschnitt wird damit vermieden.

- Das Modell berechnet eine vollständige Verlagerung des bisherigen Verkehrs auf die neue Trasse (6300 von 6300 Kfz/24h)
- Sonst gibt es vergleichsweise wenig Veränderungen der Verkehrsnachfrage, auf der Prisostraße ist von einer geringfügigen Abnahme des Verkehrs auszugehen.
- Durch die etwas verkürzte Wegführung wird eine geringfügige Attraktivitätssteigerung und somit Verkehrszunahme von 200 Kfz/24h prognostiziert.

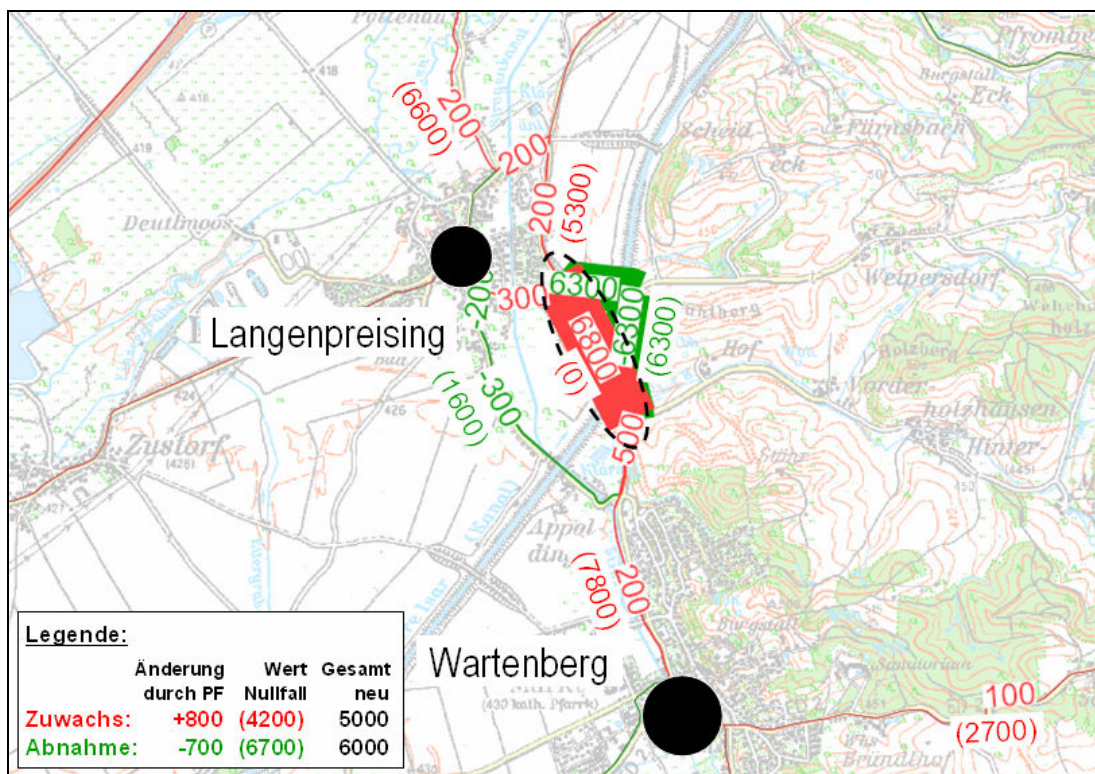


Abbildung 83: Prognostizierte Veränderung der Verkehrsbelastung 2020 Nullfall gegenüber PF 4: Ostumfahrung Langenpreising

Fazit: Die Ostumfahrung Langenpreising ist eine kleine Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrsführung in einem kurvigen und teils sehr engen Abschnitt (Allee) der St 2082 zwischen Wartenberg und Langenpreising. Durch die dann direkte und geringfügig kürzere Streckenführung wird eine vollständige Verlagerung auf die neue Strecke prognostiziert. Weitere Auswirkungen werden als gering eingestuft.

3.4.6 PF 5: Verlängerung ED 26

Der Planfall 5 behandelt eine Variante der viel diskutierten Forderung nach einem besseren Autobahnzugang zur A 92, Anschlussstelle Moosburg-Süd für den südöstlichen Bereich des Holzlandes (Taufkirchen a.d. Vils, Kirchberg, Steinkirchen, Inning a. Holz., etc.). Die Maßnahme sieht eine Verlängerung der ED 26 östlich von Wartenberg vor, um so die enge und geschützte Lindenallee östlich von Wartenberg zu umgehen. Die neue Trasse würde eng an Hinterholzhausen vorbei geführt werden und südöstlich von Langenpreising in die St 2082 einmünden.

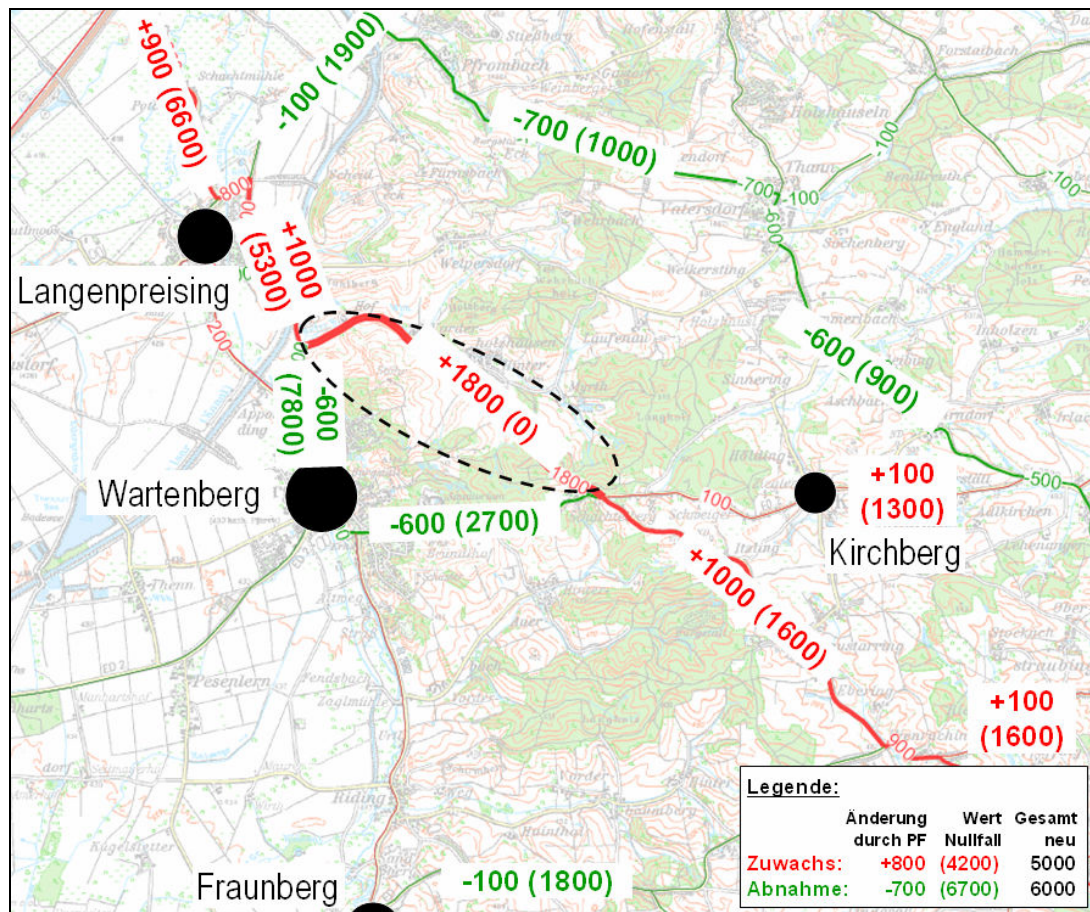


Abbildung 84: Prognostizierte Veränderung der Verkehrsbelastung 2020 Nullfall gegenüber PF 5: Verlängerung ED 26

- Das Verkehrsmodell zeigt eine deutliche Verlagerung und Zunahme des bisherigen Verkehrs. Im neu zu bauenden nördlichen Teil der Strecke ist mit einer künftigen Verkehrsbelastung von 1800 Kfz/24h zu rechnen, im südöstlichen Teil einer Zunahme von rund 1000 Kfz/24h (+63 %).
- Durch die Verlagerung des Verkehrs auf die neue Strecke ergibt sich vor allem eine Entlastung der parallelen, nördlich gelegenen Strecken GV Vatersdorf – Pfrombach und St 2330 (rund -70 %), etwas weniger auf der Lindenallee in Richtung Wartenberg (-22 %)

- Die Attraktivität der neuen, direkteren Strecke erzeugt eine Zunahme des Verkehrs Richtung Autobahn aus südöstlicher Richtung (ca. 1000 Kfz/24h), der bisher über andere Strecken zur A 92 gefahren ist.

Des weiteren zu beachten:

- Die neue Verbindung aus dem südöstlichen Holzland steht in Konkurrenz mit einer angenommenen und zu diesem Zeitpunkt realisierten Nordumfahrung Erding. Sollte diese, wie im Modell angenommen, jedoch nicht realisiert werden, so ist mit einer zusätzliche Belastung von bis zu 500 Kfz/24h auf der Verlängerung der ED 26 und ihrem Einzugsbereich zu rechnen, dies entspricht einer Erhöhung von knapp 20 %.

Fazit: Die Verlängerung der ED 26 wird eine Verlagerung des Verkehrs und eine bessere Anbindung des südöstlichen Holzlandes an den Autobahnanschluss Moosburg-Süd bewirken und zum Teil neuen Verkehr anziehen, der bisher andere Routen wahrgenommen hat. Die Verlängerung der ED 26 nimmt somit eine gewisse Bündelungsfunktion des Verkehrs in Richtung AS Moosburg-Süd wahr. Die nördlich verlaufenden, schlecht ausgebauten GV Vatersdorf – Pfrombach und St 2330 werden entlastet, genauso wie die Lindenallee Richtung Wartenberg und der Ort Wartenberg selbst. Trotz der Verlagerungen wird die Verkehrsnachfrage auf dieser Route nicht überdurchschnittlich hoch ausfallen und wird sich im Vergleich zu den gemessenen Verkehrsnachfragen der Erhebung eher im unteren Feld bewegen.

3.4.7 PF 6: Ostumfahrung Wartenberg + Verlängerung ED 26

Der Planfall 6 behandelt eine Verknüpfung der Wirkungen der Verlängerung ED 26 und einer zusätzlichen Ostumfahrung von Wartenberg.

- Die Kombination der Ostumfahrung in Kombination mit der Verlängerung der ED 26 bringt keine wesentlichen Änderungen der Verkehrsverteilung gegenüber dem PF 5.
- Im Wesentlichen werden die gleichen Verlagerungen wie im PF 5 berechnet, die Entlastung von im Süden von Wartenberg ist nur gering (-300 Kfz/24h), da die Ostumfahrung für den Durchgangsverkehr durch Wartenberg einen Umweg bedeutet.

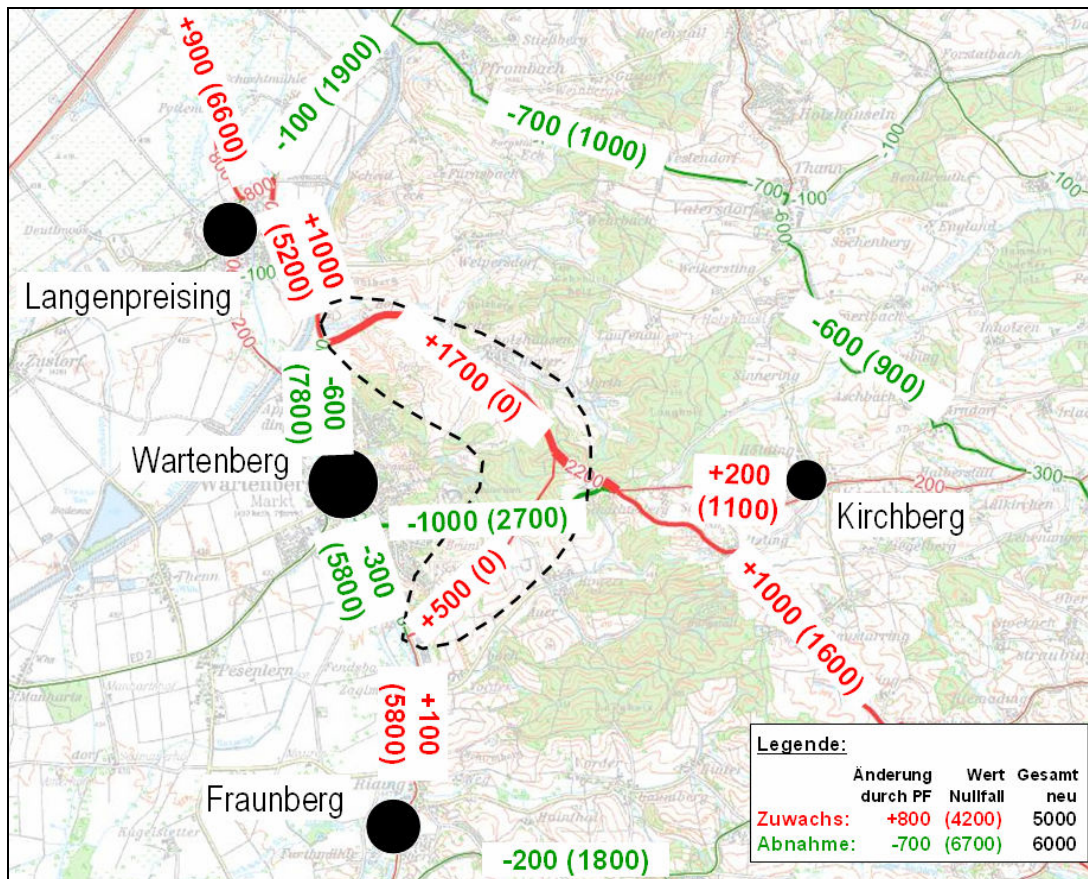


Abbildung 85: Prognostizierte Veränderung der Verkehrsbelastung 2020 Nullfall gegenüber PF 6: Ostumfahrung Wartenberg + Verlängerung ED 26

Fazit: Die Verlängerung der ED 26 in Kombination mit einer Ostumfahrung des Ortes Wartenberg erzielt im Wesentlichen die gleichen Ergebnisse, wie die Verlängerung der ED 26 als Einzelmaßnahme. Eine Entlastung von Wartenberg durch Nutzer der St 2082 wird kaum erreicht, da die Ostumgehung für den Durchgangsverkehr zu umwegig ist. Die verbesserte Erschließungswirkung für den Verkehr von/nach dem südöstlichen Holzland bleibt hingegen bestehen.

3.4.8 Qualitative Analyse: Ausbau St 2330/GV Vatersdorf – Pfrombach

Die Ertüchtigung der St 2330 zwischen Arndorf – Vatersdorf und im weiteren Verlauf die GV Vatersdorf – Pfrombach soll als Alternative zur Verlängerung der ED 26 begutachtet werden. Eine quantitative Ermittlung der Verkehrsnachfrage mittels des Modells wird hier nicht vorgenommen. Grund hierfür ist, dass für diese, am nordöstlichen Rand des Untersuchungsgebietes liegende Strecke, keine ausreichend detaillierten Verkehrsnachfragedaten durch die Erhebungen vorliegen und somit die Aussagekraft des Verkehrsmodells nur eingeschränkt gültig ist. Stellvertretend wird eine qualitative Analyse auf Basis der Alternative der Verlängerung ED 26 vorgenommen, der aufgrund der benachbarten Lage eine vergleichbare Wirkung unterstellt wird.

Die folgende Tabelle und Abbildung beinhalten einige relevante Rahmendaten für einen Vergleich.

	Verlängerung ED 26	Ausbau St 2330/ GV Vatersdorf – Pfrombach
Erschließung	Östliches/südöstliches Holzland	Östliches/nordöstliches Holzland
Länge Neubaustrecke	ca. 1,5 - 2,5 km *	Keine **
Länge Ausbaustrecke	ca. 1 – 2 km *	ca. 7 km
Ortsdurchfahrten	kaum	viele

* Je nach Variante mit/ohne Ortsumfahrung Hinterholzhausen

** Annahme: keine Ortsumgehungen im Zuge des Ausbaus

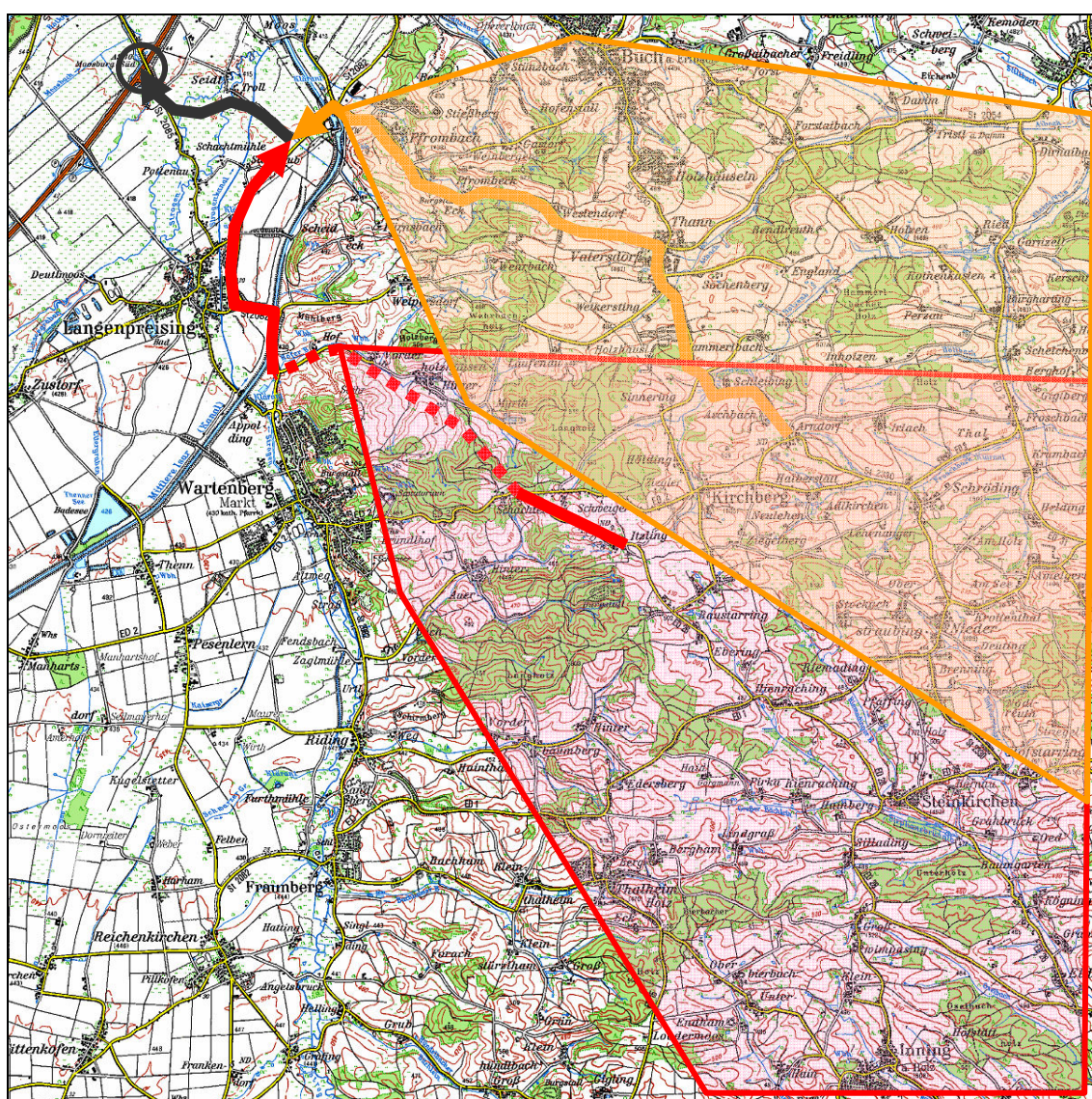


Abbildung 86: Lage der konkurrierenden Trassen Verlängerung ED 26 (rot) und Ausbau St 2330/GV Vatersdorf – Pfrombach (orange) und deren Einzugsbereiche

Die schematisierte Darstellung in Abbildung 86 zeigt einen denkbaren Einzugsbereiches der beiden Autobahnzubringer zur AS Moosburg-Süd. Beide Einzugsbereiche bedienen vergleichsweise verstreute Siedlungsbereiche. Hierbei gilt:

- Beide Routen bedienen zwar die Nachfrage nach dem Autobahnanschluss Moosburg-Süd aus dem Holzland und erzielen eine gewisse Bündelung. Die ED 26 wird jedoch mehr die östlichen bis südöstlichen Bereiche des Untersuchungsgebietes bedienen, ein Ausbau der St 2330/GV Vatersdorf – Pfrombach entfaltet eher die Wirkung für das östliche bzw. nordöstliche Holzland und den angrenzenden Landkreis Landshut.
- Die Verlängerung der ED 26 bedeutet einen kompletten Neubau auf 1-5-2,5 km durch sehr hügeliges Gelände. Der Ausbau der St 2330/GV Vatersdorf – Pfrombach orientiert sich am Bestand, betrifft jedoch eine größer Länge von bis zu 7 km.
- Als besonders problematisch werden auf der Route die zahlreichen Ortsdurchfahrten gesehen, die die Strecke sehr unattraktiv machen, sollten nicht entsprechende Engstellen innerorts aufgeweitet oder Ortsumfahrungen geschaffen werden. Auch werden keine nennenswerte Verkehrsverlagerung bzw. Verkehrsbündelung auf diese Verkehrsachse erwartet, da auch die Straßenzuläufe zu diesen Streckenabschnitten, insbesondere im südöstlichen Bereich, keine entsprechende Ausbauzustände aufweisen.
- Im Gegensatz dazu bietet die Route der verlängerten ED 26 (nach der Umsetzung der Nordumfahrung Langenpreising) zwischen der Ortsdurchfahrt Itzling bis zum Autobahnanschluss AS Moosburg-Süd keine einzige Ortsdurchfahrt, was einen klaren Vorteil darstellt – für den Durchgangsverkehr, wie für die Anwohner.

Fazit: Der Ausbau der St 2330/GV Vatersdorf – Pfrombach hat tendenziell eine ähnliche Wirkung wie die Verlängerung der ED 26. Mit einer vergleichbaren Erhöhung der Verkehrsnachfrage auf der ausgebauten Trasse wäre demnach zu rechnen. Aufgrund der nordöstlich verschobenen Lage wird sich der Einzugsbereich aber eher auf die östlichen, bzw. nordöstlichen Gemeinden des Holzlandes und besonders auf die Gemeinde Buch a. Erlbach beschränken und somit keine wirkliche Alternative für die südöstlich gelegenen Gemeinden bieten. Die Nachfrage aus dem Bereich Taufkirchen a.d. Vils, Inning a. Holz, Steinkirchen wird sicherlich geringer ausfallen als auf der Alternative einer Verlängerung der ED 26. Eine Entlastung der St 2082 wird demnach auch noch geringer ausfallen als bei der Variante der ED 26. Trotz der Ertüchtigung der Strecke St 2330/GV Vatersdorf – Pfrombach wird diese aufgrund der zahlreichen Ortsdurchfahrten weiterhin nur beschränkt attraktiv sein – es sei denn die Beseitigung von innerörtlichen Engstellen bzw. Ortsumfahrungen würden Abhilfe schaffen.

4 Zusammenfassung

Im Zuge des Gutachtens „Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des nordöstlichen Landkreises Erding“ sollten Lösungen gefunden werden, um den Gemeinden einen besseren verkehrlichen Anschluss, insbesondere an den Flughafen München und die Autobahn A 92, AS Moosburg-Süd zu verschaffen. Der Umgriff der Untersuchung beinhaltete maßgeblich die Gemeinden Berglern, Fraunberg, Kirchberg, Langenpreising, Steinkirchen und Wartenberg.

Erfassung der derzeitigen Verkehrsnachfrage

In einem ersten Schritt wurden durch Zählungen und Befragungen eine wesentliche aktuelle Grundlage für die Beurteilung der Verkehrslage bzw. -nachfrage, insbesondere für den Binnen-, Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr geschaffen. Die Analysen zeigen, dass innerhalb des Untersuchungsgebietes die wesentlichen Beziehungen entlang der Nord-Süd gerichteten Staatsstraßen St 2082 und St 2331 verlaufen, in deren Zentrum – geographisch, wie gemessen an der Verkehrsnachfrage – die Gemeinde Wartenberg liegt. Die Belastung entlang dieser Achsen ist im Vergleich zum restlichen Untersuchungsgebiet erhöht, jedoch kann von keinen Überlastungen im verkehrlichen Sinne gesprochen werden.

Rund ein Sechstel der Verkehrsnachfrage fällt auf den Binnenverkehr, d. h. auf die Verkehrsbeziehungen, die sich innerhalb der sechs Gemeinden abspielen. Maßgeblich ist hier die Achse Langenpreising – Wartenberg, die sich etwas abgeschwächt in Richtung Süd bis zur Gemeinde Fraunberg verlängern lässt.

Bei der Betrachtung des Quell-/Zielverkehrs (knapp zwei Drittel der Verkehrsnachfrage), erzeugen die Gemeinden Wartenberg, Berglern, Langenpreising und Fraunberg die Hauptnachfrage innerhalb des Untersuchungsgebietes. Die Hauptziele außerhalb sind die Stadt Erding mit 25 % der Gesamtnachfrage des Quell-/ Zielverkehrs, gefolgt von Moosburg a. d. Isar und Landshut (inkl. Eching) mit 11 % bzw. 10 %, München mit 7 % und Freising und der Flughafen München mit 6 %.

Bezogen auf die Gesamtnachfrage ist somit die Relevanz einer guten Anbindung an den Flughafenanbindung sowie die A 92 gegeben, jedoch ist diese weniger dominant als die Nachfrage nach der Kreisstadt Erding.

Die Analyse des Durchgangsverkehrs ergab, dass das Untersuchungsgebiet von überregionalem Durchgangsverkehr weitgehend verschont bleibt. Die ermittelten Hauptbeziehungen verteilen sich maßgeblich auf die drei Städte Erding (23 %), Moosburg a. d. Isar (13 %) und Landshut (inkl. Eching, 11 %). Aufgrund des Durchgangsverkehrs konnte keine starke Nachfrage nach dem Flughafen München, oder der Autobahnanbindung Moosburg-Süd erkannt werden.

Die Beurteilung der Straßen und deren Ausbauzustand war kein Bestandteil der Untersuchung. Trotzdem konnte während diverser Befahrungen sowie an den Erhebungsstellen festgestellt werden, dass sich einige Straßen im Untersuchungsraum in einem stark verbesserungswürdigen Zustand befinden, die nicht den aktuellen Verkehrsbelastungen gerecht werden. Dies bezieht sich teils auf die Linienführung (Kurvigkeit), den Zustand der Fahrbahndecke und insbesondere auf die Fahrbahn-

breite. Viele dieser Straßen sind zudem für den Verkehr über 7,5 Tonnen gesperrt, was eine Umwegigkeit und schlechtere Erreichbarkeit für den Lieferverkehr bedeutet.

Verkehrsmodell

Der zweite wesentliche Aufgabenschwerpunkt der Untersuchung beschäftigt sich mit der Diskussion und Bewertung von Maßnahmenvorschlägen zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des Untersuchungsgebietes. Als Basis hierfür wird ein Verkehrsmodell für das Untersuchungsgebiet aufgebaut. Hierdurch können im abgebildeten Straßennetz maßgebliche Größen wie die Verkehrsnachfrage, Quelle/Ziel-Verteilungen, die Verkehrsbelastung, etc., abgegriffen und beurteilt werden. Zusätzlich sollen auch bisher noch nicht vorhandene Streckenzüge eingebunden und deren Wirkung im Modell untersucht werden.

Das Modell wird zunächst mit Hilfe der Daten der aktuellen Erhebungen kalibriert und dann weiter auf das Prognosejahr 2020 hochgerechnet. Hierfür werden wesentliche infrastrukturelle Veränderungen aufgenommen, von deren Umsetzung bis 2020 ausgegangen wird. Das Ergebnis ist der sogenannte Nullfall (Verkehrsnachfrage ohne Maßnahmen), der als Basis für den Vergleich mit den zu bewertenden Einzelmaßnahmen dient.

Die Maßnahmen werden in sechs Planfälle (PF) überführt, modelliert und bewertet. Es werden außer dem PF 6 keine Maßnahmenkombinationen betrachtet.

- **PF 1: Verlängerung ED 2 – Kanaltrasse**

Es sind umfangreiche verkehrliche Umschichtungen auf die neue Trasse zu erwarten, die die meisten bisherigen Verbindungen deutlich entlasten. Im Gegenzug ist jedoch mit einer Verkehrszunahme aus Richtung Ost und Nord zu rechnen, die die Verkehrssituation nördlich des Verlaufs der ED 2 in Berglern und Mitterlern verschlechtern wird, bei gleichzeitiger Entlastung des südlichen Teils der St 2331.

- **PF 2: Westumfahrung Wartenberg**

Die Westumfahrung Wartenberg bewirkt eine deutliche Verlagerung des Verkehrs auf die neue Trasse. Eine Reduktion der Verkehrsnachfrage wird auf alten St 2082 südlich von Wartenberg und auf der ED 2 erwartet. Im nördlichen Teil der alten St 2082 wird hingegen nur mit einer geringen Reduktion gerechnet. Durch die Westumfahrung Wartenberg wird ein verbesserter Anschluss des geplanten Gewerbegebietes Thenn geschaffen.

- **PF 3: Nordumfahrung Langenpreising**

Die Nordumfahrung Langenpreising ist eine wirkungsvolle Maßnahme zur Entlastung der Verkehrssituation durch den Ort Langenpreising in Richtung Autobahn A 92 – AS Moosburg-Süd. Die neue Trasse nimmt den Großteil des bisherigen Verkehrs auf und steigert die Attraktivität des Anschlusses an die A 92 – AS Moosburg-Süd für Verkehre aus Richtung Landshut und Pfrombach.

- PF 4: Ostumfahrung Langenpreising

Die Ostumfahrung Langenpreising ist eine vergleichsweise kleine Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrsführung in einem kurvigen und teils sehr engen Abschnitt (Allee) der St 2082, die eine vollständige Verlagerung auf die neue Strecke bewirkt, jedoch kaum zusätzliche Auswirkungen auf das weitere Umfeld hat.

- PF 5: Verlängerung ED 26

Die Verlängerung der ED 26 wird eine Verlagerung des Verkehrs und eine bessere Anbindung des südöstlichen Holzlandes an den Autobahnanschluss Moosburg-Süd bewirken und zum Teil neuen Verkehr anziehen, der bisher andere Routen wahrgenommen hat. Die Verlängerung der ED 26 nimmt somit eine gewisse Bündelfunktion des Verkehrs in Richtung AS Moosburg-Süd wahr.

- PF 6: Ostumfahrung Wartenberg + Verlängerung ED 26

Die Verlängerung der ED 26 in Kombination mit einer Ostumfahrung des Ortes Wartenberg erzielt im Wesentlichen die gleichen Ergebnisse, wie die Verlängerung der ED 26 als Einzelmaßnahme.

- Qualitative Beurteilung: Ausbau der St 2330/GV Vatersdorf – Pfrombach

Als Alternativmaßnahme zur Verlängerung der ED 26 erfolgte eine qualitative Beurteilung der Maßnahme, da hier aufgrund der Randlage das Verkehrsmodell nicht angewandt werden konnte. Der Ausbau der St 2330/ GV Vatersdorf – Pfrombach hat tendenziell eine ähnliche Wirkung wie die Verlängerung der ED 26. Aufgrund der nordöstlich verschobenen Lage wird sich der Einzugsbereich aber eher auf die östlichen, bzw. nordöstlichen Gemeinden des Holzlandes beschränken und ist somit keine bessere Erschließung für die südöstlich gelegenen Gemeinden bieten. Des weiteren wird die Strecke St 2330/ GV Vatersdorf – Pfrombach aufgrund der zahlreichen Ortsdurchfahrten weiterhin nur beschränkt attraktiv sein.