



**FREISTAAT BAYERN**

Staatliches Bauamt Freising

**ED 99**

## **Nordumfahrung Erding**

**Voruntersuchung**

- Ergänzende Untersuchung Wahltrasse Mitte\_3 -

vom 31. Januar 2011

**Staatliches Bauamt Freising  
Servicestelle München**

**ED 99  
Nordumfahrung Erding**

**- VORUNTERSUCHUNG -**

- Ergänzende Untersuchung Wahltrasse Mitte\_3 -

INHALTSVERZEICHNIS

<u>Unterlage</u>	<u>Blatt-Nr.</u>	<u>Bezeichnung</u>	<u>Maßstab</u>
17.1		Erläuterungsbericht Wahltrasse Mitte_3	---
17.2	1	Übersichtslageplan Wahltrassen, Stand 02/2009 und Ergänzung 10/2010	1:25.000
17.2	2	Übersichtslageplan Wahltrassen, Stand 10/2010	1:25.000
17.3		Kostenschätzung Wahltrasse Mitte_3	---
17.4	1	Lageplan Südlicher Raum	1:10.000
17.4	2	Lageplan Nördlicher Raum	1:10.000



Freistaat Bayern  
Staatliches Bauamt Freising  
Servicestelle München

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

**ED 99**  
**Nordumfahrung Erding**

**ERLÄUTERUNGSBERICHT**

zur Voruntersuchung

- Ergänzende Untersuchung Wahltrasse Mitte\_3 -

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>0. Vorbemerkung / Einleitung</b>	<b>1</b>
<b>1. Ergebniszusammenfassung</b>	<b>1</b>
1.1 Zusammenfassung der technischen Planung	1
1.2 Zusammenfassung der Verkehrsuntersuchung	2
1.3 Zusammenfassung der Raumempfindlichkeitsanalyse	4
1.4 Ergebnis / Empfehlung	4
<b>2. Trassenbeschreibung der Wahltrasse Mitte_3</b>	<b>5</b>
<b>3. Vergleich der Wahltrasse Mitte_3 mit vorliegenden Wahltrassen</b>	<b>6</b>
3.1 Trassierung / Querschnitt	6
3.2 Verkehrliche Beurteilung	7
3.3 Raumempfindlichkeitsanalyse	12
<b>4. Kosten der Wahltrasse Mitte_3</b>	<b>12</b>

Anhang 1 – Zusammenfassung der Voruntersuchung



## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1	Verkehrsbelastung 2025 in Kfz/24h, Wahltrasse Mitte_3	8
Abb. 2	Differenzbelastungsplan Umgebung, Wahltrasse Mitte_3	9
Abb. 3	Differenzbelastungsplan Stadt Erding, Wahltrasse Mitte_3	10

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1	Zusammenfassung Technische Parameter	2
Tabelle 2	Übersicht der Untersuchungsergebnisse Planfallvarianten Nordumfahrung	3
Tabelle 3	Zusammenfassung Raumempfindlichkeit	4
Tabelle 4	Zusammenfassung Technische Parameter der Wahltrasse Mitte_3	7
Tabelle 5	Be-/Entlastungen Umland Erding, Wahltrasse Mitte_3 / Vergleich Wahltrasse Süd	10
Tabelle 6	Be-/Entlastungen Stadt Erding, Wahltrasse Mitte_3 / Vergleich Wahltrasse Süd	11
Tabelle 7	Kostenschätzung der Wahltrasse Mitte_3	12

## 0. Vorbemerkung / Einleitung

Im März 2010 wurden die Voruntersuchungen zur Nordumfahrung Erding abgeschlossen und dem Strukturausschuss des Landkreises Erding in der Sitzung am 15. März 2010 vorgestellt. Dabei wurde die Wahltrasse Süd\_2 (alternativ: Wahltrasse Süd\_3) als Vorzugskorridor für die weiteren Planungen mehrheitlich beschlossen (10:2 Stimmen).

In der darauffolgenden Diskussion über die beschlossenen Wahltrassen wurden von diversen politischen Gremien und Einzelpersonen zusätzliche Wahltrassen vorgeschlagen.

Die zusätzlichen Wahltrassen von der Gruppierung „Erding Jetzt“ und von Hr. Neumaier wurden im Zuge der Voruntersuchung ergänzend untersucht.

Die Trassenvarianten von „Erding Jetzt“ (im Weiteren Wahltrasse Mitte\_3A) und von Hr. Neumaier (im Weiteren Wahltrasse Mitte\_3) beginnen wie die bereits untersuchten Wahltrassen Süd an der Staatsstraße St 2580 (FTO) südlich des Isarkanals und verlaufen nach Nordosten. Im Weiteren verlaufen die Wahltrassen Mitte\_3 und Mitte\_3A identisch mit den untersuchten Wahltrassen Mitte\_1 und Mitte\_2 bis nordöstlich von Eichenkofen. Zwischen Eichenkofen und Tittenkofen verlaufen die Wahltrassen Mitte\_3 und Mitte\_3A ca. 400 m weiter im Osten entlang der Gemeindegrenze zwischen der Stadt Erding und der Gemeinde Fraunberg. Die detaillierte Trassenbeschreibung erfolgt unter Punkt 2 (Trassenbeschreibung).

Ein von Hr. Neumaier angeregtes Bauende an der Kreisstraße ED 20 nördlich des Raiffeisenlagerhauses bei Unterstrogn wird aufgrund der verkehrlichen Aspekte in Unterstrogn nicht weiterverfolgt. Eine Untersuchung der Anbindung der Nordumfahrung Erding an die Bundesstraße B 388 hat ergeben, dass bei einem Anschluss westlich von Unterstrogn die bestehende Einmündung der ED 20 von Bockhorn kommend in Unterstrogn nicht ausreichend leistungsfähig ist und deshalb die Errichtung einer Lichtsignalanlage und damit verbunden eine bauliche Aufweitung der Einmündung für die Anordnung einer separaten Linksabbiegespur im Zuge der Ortsdurchfahrt B 388 notwendig ist.

## 1. Zusammenfassung der Ergebnisse

### 1.1 Zusammenfassung der technischen Planung

Im Vergleich zu den Wahltrassen Süd\_2 und Süd\_3 weist die Wahltrasse Mitte\_3 eine geringere Wirtschaftlichkeit für den Straßenbenutzer auf.

Im Hinblick auf die Flächenversiegelung und den Flächenverbrauch weist die Wahltrasse Mitte\_3 trotz der längeren Baustrecke gegenüber den Wahltrassen Süd\_2 und Süd\_3 die nahezu identischen Flächen auf.

Die Wahltrasse Mitte\_3 durchschneidet das amtliche Überschwemmungsgebiet des Fehlbaches und der Sempt deutlich am längsten. Die Mehrlänge der Durchschneidung gegenüber den Wahltrassen Süd\_2 und Süd\_3 beträgt über einen Kilometer.

Die Kosten der Wahltrasse Mitte\_3 sind nahezu neutral gegenüber den Kosten der Wahltrasse Süd\_2 und Süd\_3.

Die Wahltrasse Mitte\_3A mit der gestreckten Linienführung zwischen der Kreuzung der geplanten S-Bahn-Ringschluss-Trasse und Eichenkofen wird aus Gründen der Verkehrssicherheit (erwartete hohe Geschwindigkeiten aufgrund der langen Gerade ( $L_G = 3.220 \text{ m}$ ), höhengleicher Knotenpunkt ED 99 / ED 99 innerhalb dieser langen Gerade) nicht weiterverfolgt.

	Wahltrasse						
	Nord	Mitte_1	Mitte_2	Mitte_3	Süd_1	Süd_2	Süd_3
Baulänge	10,70 km	8,40 km	12,50 km	<b>11,00 km</b>	9,40 km	8,70 km	8,80 km
Fahrbahnbreite	7,50 m	7,50 m	7,50 m	<b>7,50 m</b>	7,50 m	7,50 m	7,50 m
Massendefizit	79.000 m³	58.000 m³	55.000 m³	<b>37.000 m³</b>	236.000 m³	206.000 m³	137.000 m³
Flächenversiegelung	ca. 12 ha	ca. 9 ha	ca. 15 ha	<b>ca. 12 ha</b>	ca. 12 ha	ca. 12 ha	ca. 12 ha
Flächenbedarf	ca. 26 ha	ca. 21 ha	ca. 36 ha	<b>ca. 28 ha</b>	ca. 28 ha	ca. 28 ha	ca. 28 ha
Querung Überschwemmungs- gebiet	620 m	1100 m	1100 m	<b>1360 m</b>	310 m	300 m	300 m
Anzahl Knotenpunkte	4 Stück	5 Stück	5 Stück	<b>5 Stück</b>	5 Stück	4 Stück	4 Stück
Anzahl Ingenieurbauwerke	6 Stück	5 Stück	8 Stück	<b>8 Stück</b>	10 Stück	8 Stück	8 Stück
Gesamtkosten (brutto)	ca. 35 Mio. €	ca. 22 Mio. €	ca. 46 Mio. €	<b>ca. 35 - 41 Mio. €</b>	ca. 36 - 45 Mio. €	ca. 35 - 44 Mio. €	ca. 38 - 47 Mio. €

[Tabelle 1: Zusammenfassung Technische Parameter]

## 1.2 Zusammenfassung der Verkehrsuntersuchung

Das vorliegende Verkehrsgutachten beinhaltet die Prüfung und Bewertung der Wahltrasse Mitte\_3 mit Nordanbindung. Die Ergebnisse dieser Untersuchung werden in die Ergebnisse der bisher durchgeführten Verkehrsuntersuchung eingearbeitet, so dass sich folgendes Planfallspektrum ergibt:

- Wahltrasse Süd (stadtnahe Umfahrung mit Nordanbindung)
- Wahltrasse Mitte\_1
- Wahltrasse Mitte\_2 (ohne Nordanbindung)
- Wahltrasse Mitte\_3 (mit Nordanbindung)
- Wahltrasse Nord (stadtferne Umfahrung)

Die nachfolgende Tabelle zeigt noch einmal übersichtlich die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen hinsichtlich der Verkehrswirksamkeit (künftige Belastung) sowie Be-/ Entlastungswirkungen auf dem vorhandenen Straßennetz für die aufgeführten Planfallvarianten:

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

[Tabelle 2: Übersicht der Untersuchungsergebnisse Planfallvarianten Nordumfahrung]

### 1.3 Zusammenfassung der Raumempfindlichkeit

Die Wahltrasse Mitte\_3 ist in Bezug auf die Raumempfindlichkeit als durchschnittlich zu bewerten, da sie durchschnittliche Auswirkungen in den Raumempfindlichkeitsstufen hoch oder sehr hoch aufweist, sowie keine Auswirkungen in der Stufe besonders verursacht. Die Wahltrasse Mitte\_3 ist in ihren Wirkungen vergleichbar mit Wahltrasse Mitte\_2.

Nach aktuellem Kenntnisstand bestehen aus Umweltgesichtspunkten keine Ausschlussflächen.

Raumempfindlichkeitsstufe	Wahltrasse						
	Nord	Mitte_1	Mitte_2	Mitte_3	Süd_1	Süd_2	Süd_3
1 - gering	durchschnittl.	durchschnittl.	ungünstig	ungünstig	durchschnittl.	günstig	günstig
2 - mittel	ungünstig	günstig	durchschnittl.	durchschnittl.	durchschnittl.	durchschnittl.	durchschnittl.
3 - hoch	günstig	durchschnittl.	durchschnittl.	durchschnittl.	ungünstig	durchschnittl.	durchschnittl.
4 - sehr hoch	durchschnittl.	günstig	durchschnittl.	durchschnittl.	ungünstig	ungünstig	sehr ungünstig
5 - besonders	optimal	optimal	optimal	optimal	ungünstig	sehr ungünstig	sehr ungünstig
5 - besonders (Fachplanung)	optimal	optimal	optimal	optimal	optimal	ungünstig	sehr ungünstig
<b>Empfehlung Variantenwahl</b>	<b>durchschnittlich</b>	<b>günstig</b>	<b>durchschnittlich</b>	<b>durchschnittlich</b>	<b>ungünstig</b>	<b>sehr ungünstig</b>	<b>ungünstigste</b>

[Tabelle 3: Zusammenfassung Raumempfindlichkeit]

### 1.4 Ergebnis / Empfehlung

Die Wahltrasse Mitte\_3 schneidet bei den verkehrlichen Belangen (Verkehrsbelastung Nordumfahrung und Entlastung bestehendes Straßennetz) schlechter ab als die Wahltrassen Süd\_2 und Süd\_3.

Die Wahltrasse Mitte\_3A mit der gestreckten Linienführung und dem geplanten höhengleichen Knotenpunkt ED 99 / ED 19 innerhalb dieser langen Gerade wird aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht weiterverfolgt. Ebenfalls nicht weiterverfolgt wird der Vorschlag, die Kreisstraße ED 19 höhenfrei zu kreuzen und nicht an die Nordumfahrung Erding anzuschließen.

Trotz der höheren Auswirkungen im Bereich Natur und Landschaft (Raumempfindlichkeit) werden aufgrund der höchsten verkehrlichen Wirkung, der höchsten Entlastungswirkung für das bestehende Straßennetz der Stadt Erding und der insgesamt besseren technischen Parameter weiterhin die **Wahltrassen Süd** (speziell die **Wahltrasse Süd\_2**) für die weiteren Planungen als Vorzugskorridor empfohlen.

Der Verlauf der einzelnen Trassenkorridore der Wahltrassen Nord, Mitte und Süd ist in Unterlage 17.2.2 (Übersichtslageplan Wahltrassen, Stand 10/2010) ausgewiesen.

In der Tabelle im Anhang 1 zum Erläuterungsbericht sind alle Ergebnisse der Voruntersuchung nochmals zusammengefasst.



## 2. Trassenbeschreibung

### Wahltrasse Mitte 3

Die Wahltrasse Mitte\_3 beginnt wie alle Varianten der Wahltrasse Süd an der Flughafentangente Ost (St 2580) ca. 500 m südöstlich der bestehenden Brücke über den Isarkanal. Sie verläuft anschließend nach Norden. Ca. 500 m östlich des Isarkanal quert die Wahltrasse Mitte\_3 die geplante S-Bahn-Ringschluss-Trasse. Im Weiteren verläuft die Trasse parallel zum Isarkanal (Abstand ca. 500 m) nach Norden bis zur Hochspannungsleitung Neufinsing – Ingolstadt (380/110 kV-Leitung) und anschließend nach Nordosten entlang der Hochspannungsleitung, quert ca. 1,50 km südlich der Einmündung der GVS Eitting – Eichenkofen die Kreisstraße ED 19 und im weiteren Verlauf den Fehlbach. Ca. 600 m westlich von Eichenkofen an der Abzweigung zum Kieswerk quert die Trasse die GVS Eitting - Eichenkofen, umfährt anschließend Eichenkofen und verläuft weiter auf der Trasse der Wahltrasse Mitte\_1 und Mitte\_2. Dabei quert die Wahltrasse Mitte\_3 die Sempt und kreuzt die Staatsstraße St 2331 ca. 600 m nordöstlich von Eichenkofen. Im Weiteren verläuft die Trasse in einem großen Bogen nach Süden und kreuzt die Staatsstraße St 2082 ca. 500 m südwestlich von Tittenkofen (abweichend von der untersuchten Wahltrassen Mitte und Nord). Danach verläuft die Wahltrasse Mitte\_3 in Richtung Osten, kreuzt ca. 700 südlich von Grucking die Kreisstraße ED 20 und mündet östlich von Unterstrogn in die Bundesstraße B 388 ein.

Die Wahltrasse Mitte\_3 der Nordumfahrung Erding wird an der Staatsstraße St 2580 (FTO), an der Kreisstraße ED 19, den Staatsstraßen St 2331 und St 2082 sowie an der Bundesstraße B 388 mit dem bestehenden Straßennetz verknüpft. Das nachgeordnete Netz wird der neuen Situation angepasst.

Die Baustrecke der Wahltrasse Mitte\_3 ist ca. 11,0 km lang.

Um die Wahltrasse Mitte\_3 an die von der Stadt Erding geplante Nordanbindung (Verlegung der Staatsstraße St 2082 in Langengeisling) anbinden zu können ist gegenüber den Wahltrassen Süd\_2 und Süd\_3 eine ca. 800 m lange Verlängerung der Nordanbindung von der St 2082 im Bereich der Toranlage des Fliegerhorstes Erding bis an die St 2331 südlich von Altham notwendig (vgl. Trassenvorschlag Hr. Neumaier). Diese Verlängerung verursacht zusätzliche Baukosten für die Nordanbindung von Erding.

### Wahltrasse Mitte 3A

Die Wahltrasse Mitte\_3A beginnt ebenfalls wie die Wahltrassen Mitte\_3 und Süd an der Flughafentangente Ost (St 2580) ca. 500 m südöstlich der bestehenden Brücke über den Isarkanal. Sie verläuft anschließend nach Norden. Ca. 650 m östlich des Isarkanal quert die Wahltrasse Mitte\_3A die geplante S-Bahn-Ringschluss-Trasse und verläuft weiter in einer gestreckten Linienführung mit einer langen Gerade ( $L_G = 3.220$  m) nach Nordosten. Dabei quert die Trasse ca. 1,70 km südlich der Einmündung der GVS Eitting – Eichenkofen eine 110 kV-Leitung (Anschluss Erding) und die Kreisstraße ED 19. Auf Höhe von Eichenkofen verläuft die Wahltrasse Mitte\_3A in die Linienführung der Wahltrasse Mitte\_3 und anschließend identisch bis zum Anschluss an die Bundesstraße B 388 östlich von Unterstrogn.

Der Verlauf der Wahltrasse Mitte\_3A ist in Unterlage 17.2.1 (Übersichtslageplan Wahltrassen, Stand 02/2009 und Ergänzung 10/2010) ausgewiesen.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit (erwartete hohe Geschwindigkeiten durch lange Gerade, höhengleicher Knotenpunkt ED 99 / ED 19 innerhalb dieser langen Gerade) wird diese Wahltrasse für die weiteren Planungen nicht weiterverfolgt.

Ebenfalls nicht weiterverfolgt wurde der Vorschlag von Hr. Neumaier, die Kreisstraße ED 19 nördlich von Siglfing höhenfrei zu kreuzen und nicht an die Nordumfahrung Erding anzuschließen. Ein Verzicht der Verknüpfung ED 19 mit der Nordumfahrung erschwert die Erreichbarkeit der Stadt Erding insbesondere der Gewerbegebiete im Westen von Erding im Westen, so dass die betroffenen Ziel-/Quellverkehre aus dem nördlichen Raum weiterhin die alte Route durch Langengeisling und dann weiter die Anton-Bruckner-Straße benutzen. Die Folge ist ein Verlust der Verkehrswirksamkeit der Nordumfahrung von im Mittel ca. 1.500 Kfz/24h.

Der Verlauf der einzelnen Trassenkorridore der Wahltrassen Nord, Mitte und Süd ist in Unterlage 17.2.2 (Übersichtslageplan Wahltrassen, Stand 10/2010) ausgewiesen.

### **3. Vergleich der Wahltrasse Mitte 3 mit vorliegenden Wahltrassen**

#### **3.1 Trassierung / Querschnitt**

Bei der Wahltrasse Mitte\_3 der Nordumfahrung von Erding (ED 99) handelt es sich entsprechend der bereits vorliegenden Wahltrassen gemäß Einteilung nach RIN um eine Landstraße mit einer regionalen Verbindungsfunktionsstufe und ist damit in die Kategoriengruppe LS III einzustufen.

Für die Nordumfahrung Erding sind grundsätzlich drei Variantenkorridore zu unterscheiden:

- Wahltrasse Nord
- Wahltrasse Mitte
- Wahltrasse Süd

In allen Korridoren wurden die Wahltrassen mit einer Entwurfsgeschwindigkeit  $v_e = 80$  km/h trassiert.

Im Zuge der Voruntersuchungen der einzelnen Wahltrassen wurde die Wahltrasse Mitte\_3 noch zusätzlich in die Untersuchungen mit aufgenommen.

Für die Wahltrassen ergeben sich folgende technische Parameter:

	<b>Wahltrasse Mitte_3</b>
Baulänge	11,0 km
Mindestradius $R_{\min}$	300 m
max. Längsneigung	3,0 %
Kuppenhalbmesser $H_{K,\min}$	5.000 m
Wannenhalbmesser $H_{W,\min}$	2.400 m
Massendefizit	37.000 m <sup>3</sup>
Flächenversiegelung	ca. 12 ha
Flächenbedarf	ca. 28 ha
Querung Überschwemmungsgebiet Fehlbach	1.360 m
Anzahl Knotenpunkte	5 Stück
Anzahl Ingenieurbauwerke	8 Stück

[Tabelle 4: Zusammenfassung Technische Parameter der Wahltrasse Mitte\_3]

Die Mindestelemente der RAS-L werden bei der Lage- und Höhentrasierung bei der Wahltrasse Mitte\_3 nicht unterschritten.

Die Nordumfahrung Erding wird entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung gemäß dem Regelquerschnitt RQ 10,5 der RAS-Q 96 mit 7,50 m breiter Fahrbahn und 1,50 m breiten Banketten ausgebaut. In Einschnittsbereichen wird die Bankettbreite vor Mulden auf 1,0 m reduziert. Die Böschungen werden gemäß der RAS-Q 96 (Bild 2) mit einer Regelneigung von 1:1,5 bzw. einer Mindestbreite von 3,0 m ausgebildet.

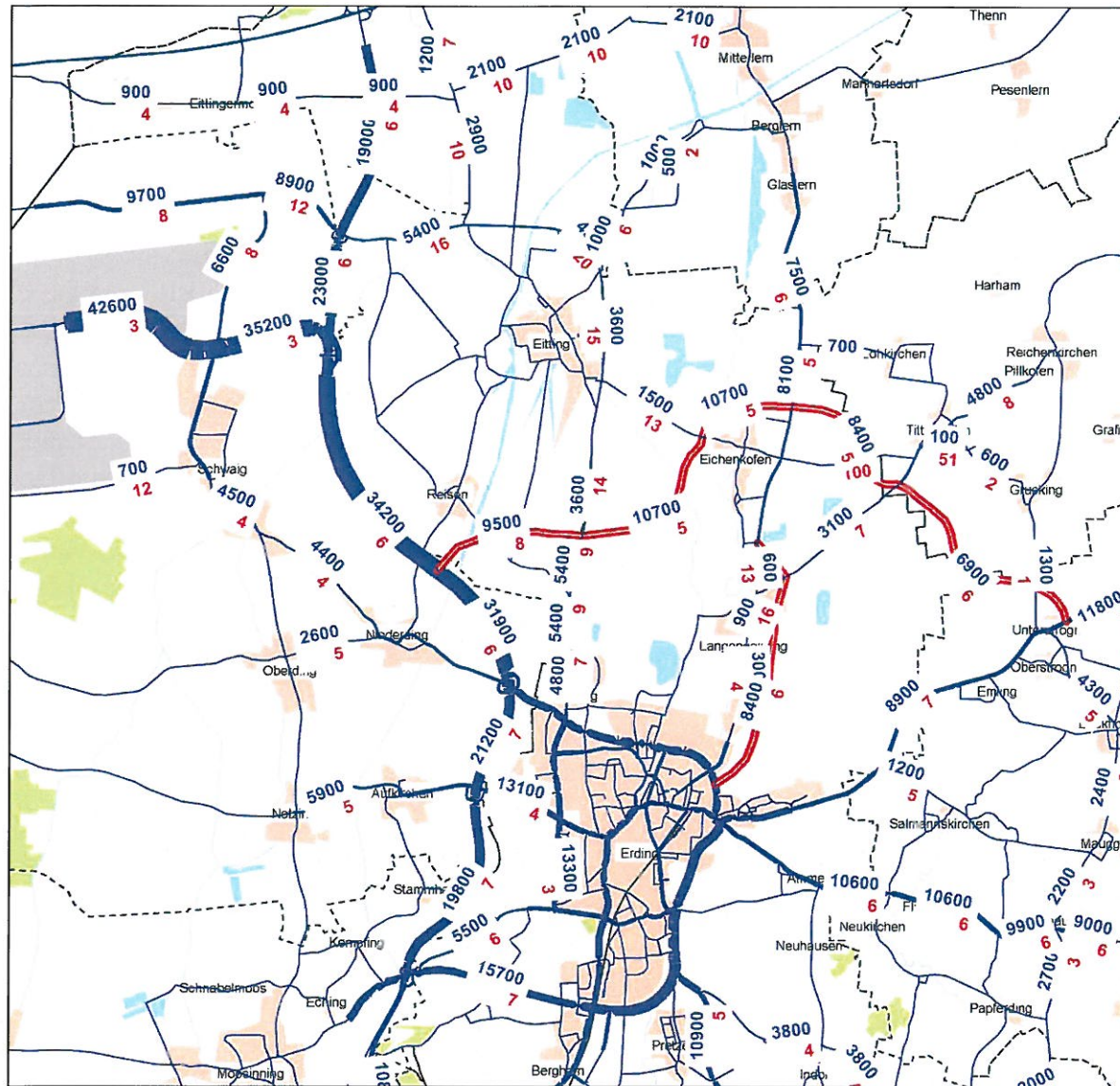
Bei der Trassierung wurden vergleichbare Brückenbauwerke bei allen Wahltrassen berücksichtigt. Bei der Querung des Fehlbaches wurde ein Brückenbauwerk mit einer Spannweite von ca. 50 m gewählt, um die Barrierewirkung zwischen Altham und Langengeisling zu reduzieren und den Durchflussquerschnitt im Bereich des Überschwemmungsgebietes des Fehlbaches zu erhöhen.

### 3.2 Verkehrliche Beurteilung

Die Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen zur Wahltrasse Mitte\_3 (mit Nordanbindung Erding) werden dem Prognose-Nullfall 2025 und den Ergebnissen der Vorzugslösung Wahltrasse Süd\_2 gegenüber gestellt.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Verkehrsbelastungen der Wahltrasse Mitte\_3 (mit Anschluss ED 19) im Untersuchungsgebiet im Prognosejahr 2025.





[Abb. 1: Verkehrsbelastung 2025 in Kfz/24h, Wahltrasse Mitte\_3]

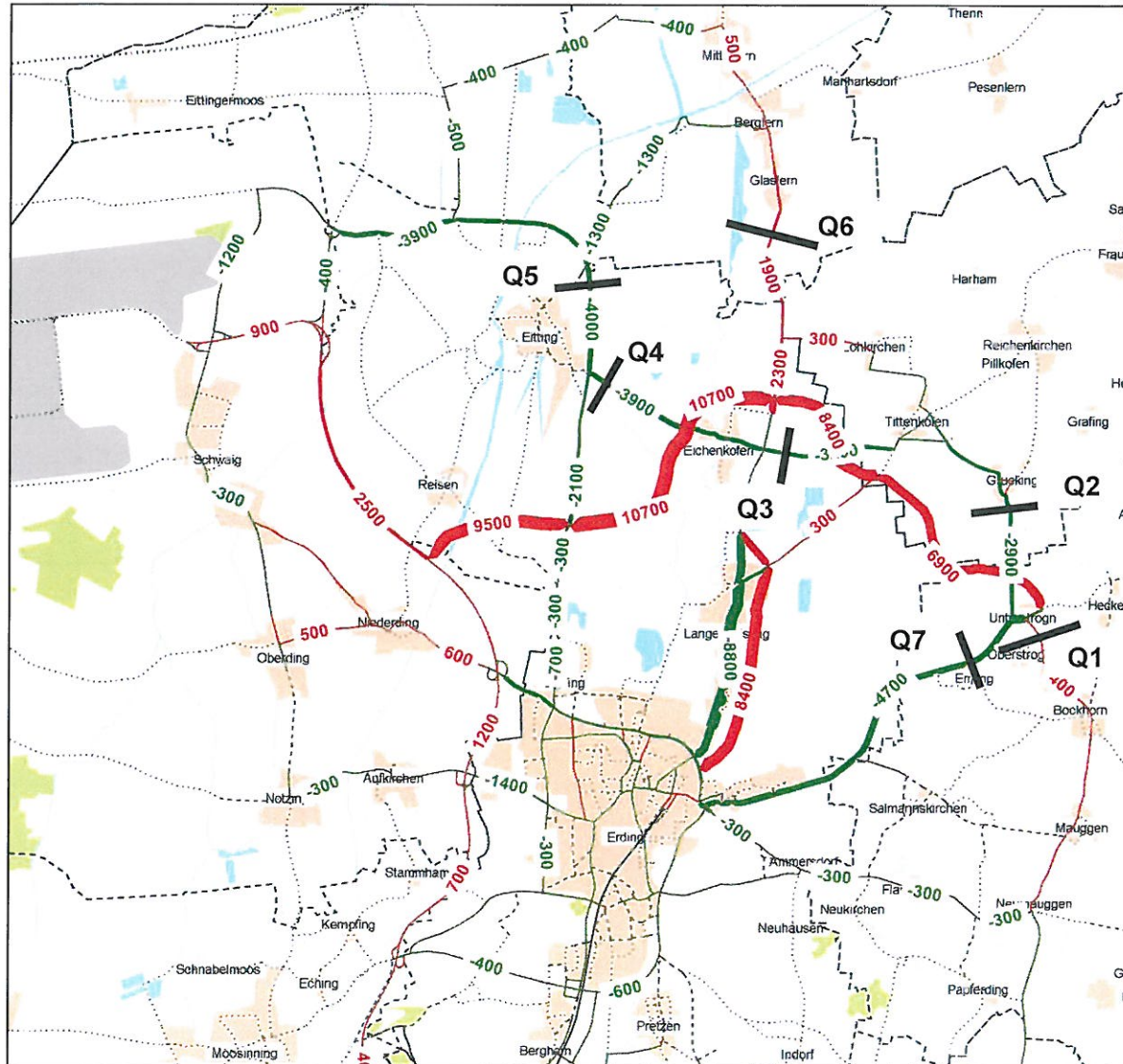
#### Verkehrswirksamkeit

Die Wahltrasse Mitte\_3 erhält eine Prognosebelastung von ca. 6.900 Kfz/24h im Streckenabschnitt zwischen der Anbindung B 388 und St 2082. Zwischen den Anschlüssen St 2082 und St 2331 beträgt die Verkehrsbelastung ca. 8.400 Kfz/24h und zwischen der St 2331 und ED 19 steigt die Belastung der Wahltrasse Mitte\_3 auf ca. 10.700 Kfz/24h. Die Kfz-Belastung des letzten Teilstreckenabschnittes bis zur FTO sinkt auf ca. 9.500 Kfz/24h

Ein Vergleich der künftigen Querschnittsbelastung von Wahltrasse Mitte\_3 und Wahltrasse Mitte\_2 (mit und ohne Nordanbindung) ergibt im Mittel über den gesamten Streckenverlauf eine vergleichbare Verkehrswirksamkeit.

### Be-/Entlastungswirkungen Umland Erding

Die aus den Umlegungsberechnungen zur Wahltrasse Mitte\_3 resultierenden Be- und Entlastungen sind in den nachfolgenden beiden Abbildungen in Form eines Differenzbelastungsplanes dargestellt. Anhand von Tabellen werden die maßgebenden Be- und Entlastungswirkungen an ausgewählten Straßenquerschnitten erläutert und im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2025 und der Vorzugslösung Wahltrasse Süd gegenüber gestellt.



[Abb. 2: Differenzbelastungsplan Umgebung, Wahltrasse Mitte\_3]

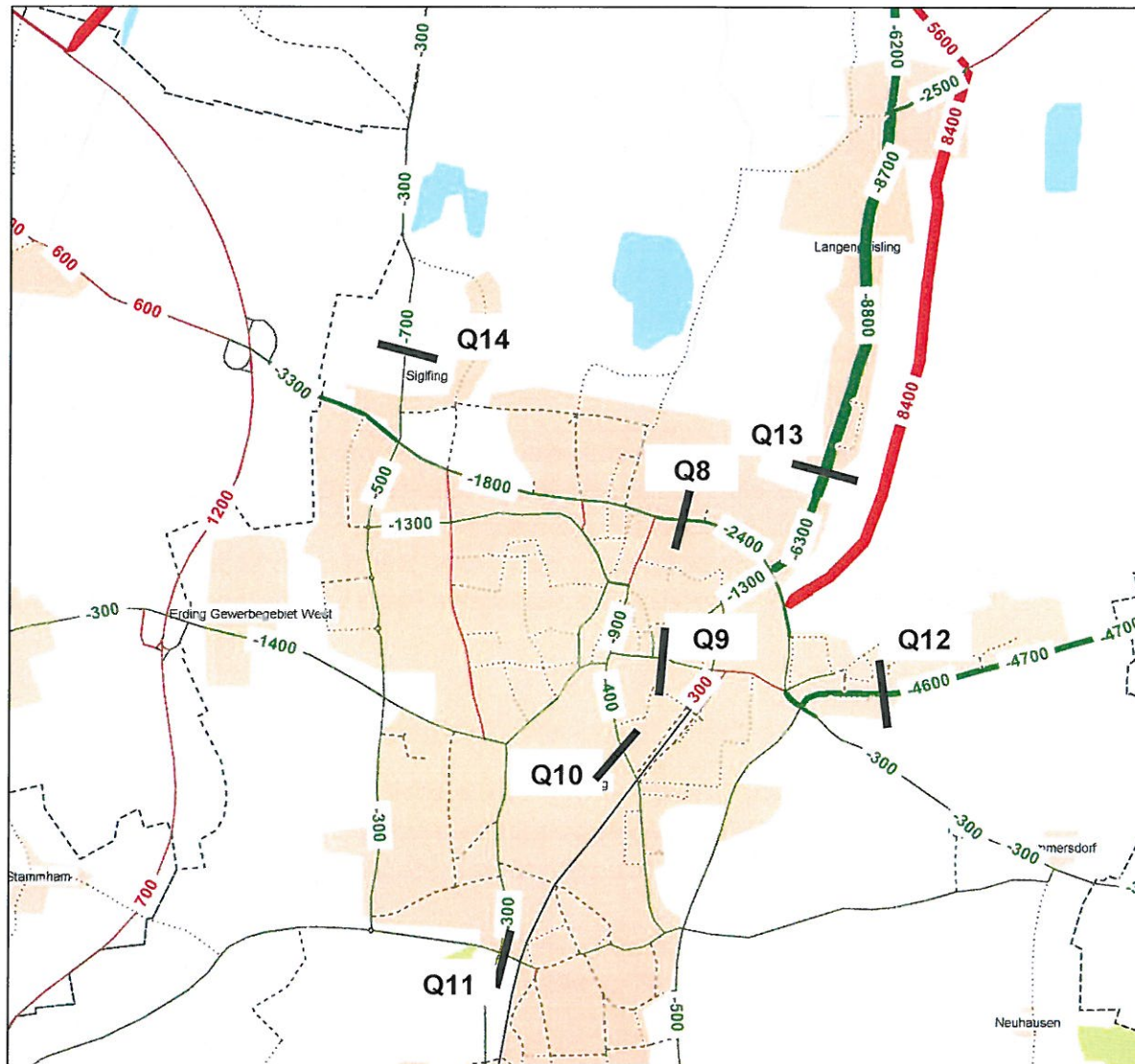


Be- / Entlastung Umland Erding						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose Nullfall	Wahltrasse Mitte_3	Be-/Entlastung	Be-/Entlastung
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h (P-O-Fall)	% (P-O-Fall)
Q1	ED20 bei Unterstrogn	2.600	3.900	4.300	400	10,3%
Q2	ED20 bei Grucking	3.600	4.100	1.300	-2.800	-68,3%
Q3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

Be- / Entlastung Umland Erding						
Straßenquerschnitt		Analyse 2009	Prognose Nullfall	Wahltrasse Süd	Be-/Entlastung	Be-/Entlastung
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h (P-O-Fall)	% (P-O-Fall)
Q1	ED20 bei Unterstrogn	2.600	3.900	5.000	1.100	28,2%
Q2	ED20 bei Grucking	3.600	4.100	1.600	-2.500	-61,0%
Q3	GVS 1	2.250	3.300	200	>3.100	94,0%
Q4	GVS 2	3.950	5.400	1.100	-4.300	-79,6%
Q5	ED19 bei Eitting	6.300	7.600	4.300	-3.300	-43,4%
Q6	St 2331 bei Glaslern	5.150	5.600	6.700	1.100	19,6%
Q7	B 388 bei Oberstrogn	11.500	13.900	8.500	-5.400	-38,8%

[Tabelle 5: Be-/Entlastungen Umland Erding, Wahltrasse Mitte\_3 / Vergleich Wahltrasse Süd]

(Abweichungen bei den Be-/Entlastungen ergeben sich aus den Rundungen)



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

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

[Tabelle 6: Be-/Entlastungen Stadt Erding, Wahltrasse Mitte\_3 / Vergleich Wahltrasse Süd]

(Abweichungen bei den Be-/Entlastungen ergeben sich aus den Rundungen)

### Umlegungsergebnisse Umland Erding

Die Entlastungswirkungen der Wahltrasse Mitte\_3 im Umland der Stadt Erding liegen in der gleichen Größenordnung wie bei Wahltrasse Süd. In Bezug auf Belastungszunahmen im Umland Erding bewirkt die Wahltrasse Mitte\_3 von allen Wahltrassen die höchste Steigerung der Verkehrsbelastung auf der St 2331 bei Glasern von heute ca. 5.150 Kfz/24h auf ca. 7.500 Kfz/24h. Auf der ED 20 bei Bockhorn dagegen verursacht die Wahltrasse Mitte\_3 die geringste Verkehrszunahme von ca. 400 Kfz/24h bezogen auf den Prognose-Nullfall 2025.

### Umlegungsergebnisse Stadt Erding

In Bezug auf die Entlastung der Stadt Erding liegen die Entlastungswirkungen auf den in Ost-West-Richtung verlaufenden innerstädtischen Straßenzügen (Q8 bis Q11) bei der Wahltrasse Mitte\_3 im Mittel um etwa 2.500 Kfz/24h niedriger als bei der Vorzugslösung Wahltrasse Süd. Aufgrund der längeren Wegstrecke von Wahltrasse Mitte\_3 verbleibt die Durchgangsverkehrsbeziehung aus dem Raum östlich der B 388 Richtung Flughafen München auf der bestehenden Route St 2084 – Anton-Bruckner-Straße. Gleichzeitig führt dieser Aspekt wie schon erwähnt zu der geringsten Verkehrszunahme auf der ED 20 bei Bockhorn.

### Fazit:

Die Wahltrasse\_Mitte\_3 schneidet im Vergleich zur Wahltrasse Süd in Bezug auf die Verkehrswirksamkeit und Entlastungswirkungen insbesondere im Stadtgebiet Erding schlechter ab.

In Bezug auf die Verkehrswirksamkeit ist die Wahltrasse Mitte\_3 mit der Wahltrasse Mitte\_2 vergleichbar. Bei Betrachtung der Entlastungswirkungen auf dem umliegenden Straßennetz im Untersuchungsgebiet ergeben sich unterschiedliche Entlastungswirkungen im Bereich Langengeisling und ED 19 bei Siglfing, je nachdem ob die Wahltrasse Mitte\_2 mit oder ohne Nordanbindung ausgebildet wird. Im Falle der Realisierung der Wahltrasse Mitte\_2 mit Nordanbindung sind die Be- und Entlastungswirkungen mit denen der Wahltrasse Mitte\_3 vergleichbar.

### 3.3 Raumempfindlichkeit

Die Wahltrasse Mitte\_3 verursacht durchschnittliche Beeinträchtigungen hinsichtlich der Raumempfindlichkeit, obwohl sie mit einer Länge von rund 11 km neben Wahltrasse Mitte\_2 die längste Variante darstellt. Auch in ihren Auswirkungen zeigt sich Wahltrasse Mitte\_3 ähnlich der Wahltrasse Mitte\_2: Die Varianten verursacht durchschnittliche Beeinträchtigungen in den Stufen mittel, hoch und sehr hoch, sowie keine Beeinträchtigungen in der besonderen Raumempfindlichkeitsstufe.

Dieses Ergebnis wird dadurch verursacht, dass die beiden Wahltrassen Mitte\_2 und Mitte\_3 auf rund 2/3 ihrer Lauflänge sowie insbesondere in den Bereichen mit hohen Raumempfindlichkeitsstufen identisch verlaufen.

## 4. Kosten der Wahltrasse Mitte 3

Die Kosten sind in erster Linie von der Baulänge, der Anzahl der Ingenieurbauwerke und der Geometrie der Knotenpunkte abhängig.

Die Kosten der Wahltrasse Mitte\_3 wurden entsprechend der vorliegenden Wahltrassen auf Grundlage einer überschlägigen Kostenschätzung ermittelt und sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

	<b>Wahltrasse Mitte_3</b>
Baulänge	11,0 km
Grunderwerb	2,8 Mio.€
Straßenbau	17,0 – 17,4 Mio.€
Bauwerke	11,4 – 17,8 Mio.€
Ausgleichsmaßnahmen	2,7 Mio.€
Sonstiges	0,7 Mio.€
<b>Gesamtkosten (brutto)</b>	<b>35,0 – 41,0 Mio.€</b>

[Tabelle 7: Kostenschätzung der Wahltrasse Mitte\_3]

Für die Wahltrasse Mitte\_3 werden Kostenbereiche angegeben. Diese Kostenspannen entstehen durch die verschiedenen Varianten, wie die S-Bahn-Ringschluss-Trasse gequert wird (Über- bzw. Unterführung) bzw. wie der Knotenpunkt ED 99 / St 2331 / St 2082 ausgeführt wird (höhengleich bzw. höhenfrei).

Anhang 1

**Zusammenfassung der Voruntersuchung**



**Zusammenstellung der Variantenuntersuchung der Nordumfahrung Erding (Linienfindung)**

Wahltrasse Nord	Wahltrasse Mitte_1	Wahltrasse Mitte_2	Wahltrasse Mitte_3	Wahltrasse Süd_1	Wahltrasse Süd_2	Wahltrasse Süd_3
-----------------	--------------------	--------------------	--------------------	------------------	------------------	------------------

**1. Kurzbeschreibung der Wahltrassen - beim Variantenvergleich wurde der gleiche Anfangs- und Endpunkt der Trassen zugrunde gelegt**

Beschreibung	Die Wahltrasse Nord beginnt an der ED 20 nördlich von Eitting und verläuft nach Osten bis zur St 2331 südl. von Berglern. Die Trasse quert dabei den Fehlbach und die Sempt. Nach der Kreuzung mit der St 2331 verläuft die Trasse der Variante Nord nach Süden und kreuzt auf Höhe von Tittenkofen die St 2082. Südlich von Tittenkofen und Grucking verläuft die Trasse in Richtung Osten und bindet östlich von Unterstrogn in die B 388 ein.	Die Wahltrasse Mitte_1 beginnt an der bestehenden Einmündung ED 19 / GVS Eitting - Eichenkofen und verläuft auf der bestehenden Trasse nach Osten bis Eichenkofen. Westlich von Eichenkofen verschwenkt die Trasse nach Norden, umfährt Eichenkofen und verläuft weiter nach Osten. Die Trasse Mitte_1 kreuzt die St 2331, verläuft in einem großen Bogen nach Süden und kreuzt die St 2082 auf Höhe von Tittenkofen. Südlich von Tittenkofen und Grucking verläuft die Trasse in Richtung Osten und bindet östlich Unterstrogn in die B 388 ein.	Die Wahltrasse Mitte_2 beginnt an der bestehenden Anschlussstelle der St 2580 (FTO) / St 2584 östlich des Flughafens München und verläuft in Richtung Osten. Südlich der Gemeinde Eitting quert die Trasse den Isarkanal. Die Wahltrasse Mitte_2 verläuft weiter in Richtung Osten. Dabei quert die Wahltrasse Mitte_2 die ED 19 und den Fehlbach. Westlich von Eichenkofen verschwenkt die Trasse nach Norden, umfährt Eichenkofen und verläuft weiter nach Osten. Die Trasse Mitte_2 kreuzt die St 2331, verläuft in einem großen Bogen nach Süden und kreuzt die St 2082 auf Höhe von Tittenkofen. Südlich von Tittenkofen und Grucking verläuft die Trasse in Richtung Osten und bindet östlich Unterstrogn in die B 388 ein.	Die Wahltrasse Mitte_3 beginnt an der St 2580 (FTO) südöstlich des Isarkanal und verläuft nach Norden. Dabei quert die Trasse die geplante S-Bahn-Ringschluss-Trasse. Im Weiteren verläuft die Trasse nach Norden bis zur Hochspannungsleitung (380/110 kV-Ltg.) und anschließend nach Nordosten. Dabei quert die Trasse die ED 19 und den Fehlbach. Die Wahltrasse Mitte_3 umfährt Eichenkofen im Norden und verläuft nach Osten. Die Trasse Mitte_3 kreuzt die St 2331, verläuft in einem großen Bogen nach Süden und kreuzt die St 2082 auf Höhe von Tittenkofen. Südlich von Tittenkofen und Grucking verläuft die Trasse in Richtung Osten und bindet östlich Unterstrogn in die B 388 ein.	Die Wahltrasse Süd_1 beginnt an der St 2580 (FTO) südöstlich des Isarkanal und verläuft nach Nordosten an die geplante S-Bahn-Ringschluss-Trasse und dann auf ca. 1,50 km in Parallellage, kreuzt die S-Bahnlinie und verläuft zwischen Eichenkofen und Langengeisling nördlich des Wehrwissenschaftlichen Instituts nach Osten. Dabei quert die Trasse den Fehlbach und die Sempt und kreuzt die St 2331. Die Wahltrasse Süd_1 verläuft in einem großen Bogen um das Institut und kreuzt auf Höhe von Tittenkofen die St 2082. Südlich von Tittenkofen und Grucking verläuft die Trasse in Richtung Osten und bindet östlich Unterstrogn in die B 388 ein.	Die Wahltrasse Süd_2 beginnt an der St 2580 (FTO) südöstlich des Isarkanal und verläuft nach Nordosten an die geplante S-Bahn-Ringschluss-Trasse und dann auf ca. 1,50 km in Parallellage, kreuzt die S-Bahnlinie und verläuft zwischen Eichenkofen und Langengeisling nach Osten. Dabei quert die Trasse den Fehlbach und die Sempt. Die Wahltrasse Süd_2 kreuzt die St 2082 im Bereich der Toranlage des Fliegerhorstes Erding. Im Weiteren verläuft die Trasse südlich von Tittenkofen und Grucking in Richtung Osten und bindet östlich Unterstrogn in die B 388 ein.	Die Wahltrasse Süd_3 beginnt an der St 2580 (FTO) südöstlich des Isarkanal und verläuft nach Nordosten an die geplante S-Bahn-Ringschluss-Trasse und dann auf ca. 1,50 km in Parallellage, kreuzt die S-Bahnlinie und verläuft zwischen Eichenkofen und Langengeisling nach Osten. Dabei quert die Trasse den Fehlbach und die Sempt. Die Wahltrasse Süd_3 kreuzt die St 2082 im Bereich der Toranlage des Fliegerhorstes Erding und verläuft nach Süden. Dabei kreuzt die Wahltrasse Süd_3 die Baggerseen östlich des Fliegerhorstes Erding. Im Weiteren verläuft die Trasse entlang der Start- und Landebahn nach Osten. In Unterstrogn quert die Trasse zwischen der bestehenden Bebauung und dem Raiffeisenhaus die Kreisstraße ED 20 und mündet östlich von Unterstrogn in die B 388 ein.
Stellungnahmen der beteiligten Gemeinden zu den ersten Wahltrassen vom Februar 2009	Die Wahltrasse Nord zwischen der ED 19 und der St 2331 mit einer Anbindung an die ED 2 östlich von Berglern (Umfahrung Berglern) wird von den Gemeinden Berglern und Fraunberg gewünscht. Von den Gemeinden Eitting, Oberding, Bockhorn und der Stadt Erding wird die Wahltrasse Nord abgelehnt.	Die Wahltrasse Mitte_1 wird von den Gemeinden Eitting, Oberding, Bockhorn und der Stadt Erding abgelehnt.	Die Wahltrasse Mitte_2 wird von der Stadt Erding als Alternativlösung zur Wahltrasse Süd_2 gesehen. Von den Gemeinden Eitting, Oberding und Bockhorn wird die Variante abgelehnt.	Die Wahltrasse Mitte_3 wird von diversen politischen Gruppierungen und Einzelpersonen im Rahmen der öffentlichen Diskussion vorgeschlagen.	Die Wahltrasse Süd_1 ist die Alternativlösung für die Gemeinden Eitting, Oberding, Bockhorn und der Stadt Erding. Für die Gemeinden Berglern und Fraunberg ist die Wahltrasse Süd_1 nur in Kombination mit einer Querspange ED 19 / St 2331 / ED 2 machbar.	Die Wahltrasse Süd_2 ist die Vorzugslösung für die Gemeinden Eitting, Oberding, Bockhorn und der Stadt Erding. Für die Gemeinden Berglern und Fraunberg ist die Wahltrasse Süd_2 nur in Kombination mit einer Querspange ED 19 / St 2331 / ED 2 machbar.	Die Wahltrasse Süd_3 wird von der Stadt Erding am 16.12.2009 gewünscht.

Anmerkung: Bei der am 15.03.2010 durchgeführten Abstimmung der Wahltrassen mit den Gemeinden hatte auch die Gde. Bockhorn für die Wahltrasse Süd 1/2 gestimmt.

- 1) Asphaltflächen ED 99 mit Knotenpunkte
- 2) Fahrstrecke: St 2580 (FTO) bis B 388
- 3) Annahme: 8,5 l/100 km Verbrauch
- 4) Annahme: 190 g/km CO<sub>2</sub> -Emission
- 5) Baukosten inkl. Grunderwerb, Ingenieurbauwerke, landschaftspflegerische Maßnahmen, etc.



Wahltrasse Nord	Wahltrasse Mitte_1	Wahltrasse Mitte_2	Wahltrasse Mitte_3	Wahltrasse Süd_1	Wahltrasse Süd_2	Wahltrasse Süd_3
-----------------	--------------------	--------------------	--------------------	------------------	------------------	------------------

## 2. Verkehr

Verkehrsbelastung	6.500 bis 12.700 Kfz/24h	6.200 bis 9.500 Kfz/24h	7.400 bis 11.700 Kfz/24h	6.900 bis 10.700 Kfz/24h	8.400 bis 13.300 Kfz/24h	8.400 bis 13.300 Kfz/24h	8.400 bis 13.300 Kfz/24h
Verkehrswirksamkeit	Geringe Verkehrswirksamkeit	Geringste Verkehrswirksamkeit	Gute Verkehrswirksamkeit	Gute Verkehrswirksamkeit	Hohe Verkehrswirksamkeit	Hohe Verkehrswirksamkeit	Hohe Verkehrswirksamkeit
Ent- und Belastungswirkung bestehendes Straßennetz	geringere Entlastungswirkungen Stadt Erding in Ost-West-Richtung, Anton-Bruckner-Straße, Freisinger Straße, Dachauerstraße	Entlastungswirkungen Stadt Erding in Ost-West-Richtung, Anton-Bruckner-Straße, Freisinger Straße, Dachauerstraße	Entlastungswirkungen Stadt Erding in Ost-West-Richtung, Anton-Bruckner-Straße, Freisinger Straße, Dachauerstraße	Entlastungswirkungen Stadt Erding in Ost-West-Richtung, Anton-Bruckner-Straße, Freisinger Straße, Dachauerstraße	Höchste Entlastungswirkungen Stadt Erding in Ost-West-Richtung, Anton-Bruckner-Straße, Freisinger Straße, Dachauerstraße	Höchste Entlastungswirkungen Stadt Erding in Ost-West-Richtung, Anton-Bruckner-Straße, Freisinger Straße, Dachauerstraße	Höchste Entlastungswirkungen Stadt Erding in Ost-West-Richtung, Anton-Bruckner-Straße, Freisinger Straße, Dachauerstraße
	Keine Entlastung Langengeisling Entlastung ED19 Siglfing	Belastung Langengeisling Verkehrszunahme Siglfing	Belastung Langengeisling Höchste Verkehrszunahme	Entlastung Langengeisling Entlastung ED19 Siglfing	Entlastung Langengeisling Entlastung ED19 Siglfing	Entlastung Langengeisling Entlastung ED19 Siglfing	Entlastung Langengeisling Entlastung ED19 Siglfing
	Geringste Entlastungswirkung Gemeindeverbindungsstraßen bei Grucking, Tittenkofen, Eichenkofen	Geringere Entlastungswirkung Gemeindeverbindungsstraßen bei Grucking, Tittenkofen, Eichenkofen	Höchste Entlastungswirkung Gemeindeverbindungsstraße bei Grucking, Tittenkofen, Eichenkofen	Höchste Entlastungswirkung Gemeindeverbindungsstraße bei Grucking, Tittenkofen, Eichenkofen	Höchste Entlastungswirkung Gemeindeverbindungsstraße bei Grucking, Tittenkofen, Eichenkofen	Höchste Entlastungswirkung Gemeindeverbindungsstraße bei Grucking, Tittenkofen, Eichenkofen	Höchste Entlastungswirkung Gemeindeverbindungsstraße bei Grucking, Tittenkofen, Eichenkofen
	Entlastung B388 Stadtteil Williamsville Verkehrszunahme Bockhorn	Entlastung B388 Stadtteil Williamsville Geringste Verkehrszunahme Bockhorn	Entlastung B388 Stadtteil Williamsville Verkehrszunahme Bockhorn	Entlastung B388 Stadtteil Williamsville Verkehrszunahme Bockhorn	Höchste Entlastung B388 Stadtteil Williamsville Verkehrszunahme Bockhorn	Höchste Entlastung B388 Stadtteil Williamsville Verkehrszunahme Bockhorn	Höchste Entlastung B388 Stadtteil Williamsville Verkehrszunahme Bockhorn
	geringste Verkehrszunahme Glasern Marginale Belastungsänderungen in Schwaig, Niederding, Oberding, Aufkirchen	geringste Verkehrszunahme Glasern Marginale Belastungsänderungen in Schwaig, Niederding, Oberding, Aufkirchen	Höchste Verkehrszunahme Glasern Marginale Belastungsänderungen in Schwaig, Niederding, Oberding, Aufkirchen	Höchste Verkehrszunahme Glasern Marginale Belastungsänderungen in Schwaig, Niederding, Oberding, Aufkirchen	Verkehrszunahme Glasern Marginale Belastungsänderungen in Schwaig, Niederding, Oberding, Aufkirchen	Verkehrszunahme Glasern Marginale Belastungsänderungen in Schwaig, Niederding, Oberding, Aufkirchen	Verkehrszunahme Glasern Marginale Belastungsänderungen in Schwaig, Niederding, Oberding, Aufkirchen

## 3. Technische Parameter

Baulänge	10,70 km	8,40 km	12,50 km	11,00 km	9,40 km	8,70 km	8,80 km
Fahrbahnbreite	7,50 m	7,50 m	7,50 m	7,50 m	7,50 m	7,50 m	7,50 m
Massendefizit	ca. 79.000 m <sup>3</sup>	ca. 58.000 m <sup>3</sup>	ca. 55.000 m <sup>3</sup>	ca. 37.000 m <sup>3</sup>	ca. 236.000 m <sup>3</sup>	ca. 206.000 m <sup>3</sup>	ca. 137.000 m <sup>3</sup>
Flächenversiegelung <sup>1)</sup>	ca. 12 ha	ca. 9 ha	ca. 15 ha	ca. 12 ha	ca. 12 ha	ca. 12 ha	ca. 12 ha
Flächenbedarf	ca. 26 ha	ca. 21 ha	ca. 36 ha	ca. 28 ha	ca. 28 ha	ca. 28 ha	ca. 28 ha
Querung Überschwemmungsgebiet	ca. 620 m	ca. 1100 m	ca. 1100 m	ca. 1360 m	ca. 310 m	ca. 300 m	ca. 300 m
Anzahl Knotenpunkte	4 Stück	5 Stück	5 Stück	5 Stück	5 Stück	4 Stück	4 Stück (5 Stück)
Anzahl Ing.-BW	6 Stück	5 Stück	8 Stück	8 Stück	10 Stück	8 Stück	8 Stück

## 4. Wirtschaftlichkeit für den Straßenbenutzer

Fahrzeit <sup>2)</sup>	10 min 58 s	11 min 12 s	10 min 34 s	8 min 39 sec	8 min 20 s	7 min 34 s	7 min 49 s
Kraftstoffverbrauch / Jahr <sup>3)</sup>	ca. 3,45 Mio. l/Jahr	ca. 3,35 Mio. l/Jahr	ca. 3,35 Mio. l/Jahr	ca. 3,40 Mio. l/Jahr	ca. 3,22 Mio. l/Jahr	ca. 2,97 Mio. l/Jahr	ca. 3,04 Mio. l/Jahr
CO <sub>2</sub> -Emission / Jahr <sup>4)</sup>	ca. 7.700 to/Jahr	ca. 7.500 to/Jahr	ca. 7.500 to/Jahr	ca. 7.600 to/Jahr	ca. 7.200 to/Jahr	ca. 6.600 to/Jahr	ca. 6.800 to/Jahr

<sup>1)</sup> Asphaltflächen ED 99 mit Knotenpunkte

<sup>2)</sup> Fahrstrecke: St 2580 (FTO) bis B 388

<sup>3)</sup> Annahme: 8,5 l/100 km Verbrauch

<sup>4)</sup> Annahme: 190 g/km CO<sub>2</sub>-Emission

<sup>5)</sup> Baukosten inkl. Grunderwerb, Ingenieurbauwerke, landschaftspflegerische Maßnahmen, etc.



Wahltrasse Nord	Wahltrasse Mitte_1	Wahltrasse Mitte_2	Wahltrasse Mitte_3	Wahltrasse Süd_1	Wahltrasse Süd_2	Wahltrasse Süd_3
-----------------	--------------------	--------------------	--------------------	------------------	------------------	------------------

## 5. Umwelt

RE gering	durchschnittlich	durchschnittlich	ungünstig	ungünstig	durchschnittlich	günstig	günstig
RE mittel	ungünstig	günstig	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich
RE hoch	günstig	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	ungünstig	durchschnittlich	durchschnittlich
RE sehr hoch	durchschnittlich	günstig	durchschnittlich	durchschnittlich	ungünstig	ungünstig	sehr ungünstig
RE besonders	optimal	optimal	optimal	optimal	ungünstig	sehr ungünstig	sehr ungünstig
RE besonders (bestehenden Fachplanung)	optimal	optimal	optimal	optimal	optimal	ungünstig	sehr ungünstig
Empfehlung Variantenwahl	durchschnittlich	günstig	durchschnittlich	durchschnittlich	ungünstig	sehr ungünstig	ungünstigste

## 6. Lärm

Lärmschutzmaßnahmen	kein Lärmschutz erforderlich	kein Lärmschutz erforderlich	kein Lärmschutz erforderlich	kein Lärmschutz erforderlich	Lärmschutz im Bereich des Wehrwissenschaftlichen Instituts erforderlich	kein Lärmschutz erforderlich	kein Lärmschutz erforderlich
Lärmsituation in Erding	Verringerung der Lärmimmission in der Anton-Bruckner-Straße um ca. 0,7 dB(A)	Verringerung der Lärmimmission in der Anton-Bruckner-Straße um ca. 0,7 dB(A)	Verringerung der Lärmimmission in der Anton-Bruckner-Straße um ca. 0,7 dB(A)	Verringerung der Lärmimmission in der Anton-Bruckner-Straße um ca. 0,7 dB(A)	Verringerung der Lärmimmission in der Anton-Bruckner-Straße um ca. 1,1 dB(A)	Verringerung der Lärmimmission in der Anton-Bruckner-Straße um ca. 1,1 dB(A)	Verringerung der Lärmimmission in der Anton-Bruckner-Straße um ca. 1,1 dB(A)

## 7. Kosten

Gesamtkosten (brutto) <sup>5)</sup>	ca. 35 Mio. €	ca. 22 Mio. €	ca. 46 Mio. €	ca. 35 - 41 Mio. €	ca. 36 - 45 Mio. €	ca. 35 - 44 Mio. €	ca. 38 - 47 Mio. €
-------------------------------------	---------------	---------------	---------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------

<sup>1)</sup> Asphaltflächen ED 99 mit Knotenpunkte

<sup>2)</sup> Fahrstrecke: St 2580 (FTO) bis B 388

<sup>3)</sup> Annahme: 8,5 l/100 km Verbrauch

<sup>4)</sup> Annahme: 190 g/km CO<sub>2</sub>-Emission

<sup>5)</sup> Baukosten inkl. Grunderwerb, Ingenieurbauwerke, landschaftspflegerische Maßnahmen, etc.

Trotz der höheren Auswirkungen im Bereich Natur und Landschaft empfehlen wir wegen der höchsten verkehrlichen Wirkung und der insgesamt besseren technischen Parameter die **Wahltrasse Süd** als Vorzugskorridor für die weiteren Planungen.