


Gemeinde Pürgen Straße / Abschnittsnummer / Station: St 2057, Abschnitt 180, Station 0,430 bis Abschnitt 200, Station 3,370
St 2057 Landsberg am Lech - Rott Neubau der Ortsumfahrung Lengenfeld in kommunaler Sonderbaulast mit integriertem Hochwasserschutz
PROJIS-Nr.:

# Feststellungsentwurf

Unterlage 21  
- Verkehrsuntersuchung -

<p>aufgestellt: Pürgen, den 05.03.2018</p> <p>Gemeinde Pürgen Weilheimer Strasse 2 86932 Pürgen</p> <p>Klaus Flüb, Bürgermeister</p>	<p>Planfestgestellt mit Beschluss der Regierung von Oberbayern Az. 32-4354.3-17-1 München, 01.10.2019 gez. Guggenberger Oberregierungsrat</p> 



# Inhalt

	Seite
<b>Einleitung - Aufgabe</b>	<b>1</b>
<b>1. Grundlagen</b>	<b>2</b>
1.1 Untersuchungsgebiet	2
1.2 Verkehrserhebungen	2
<b>2. Ergebnisse der Verkehrserhebungen</b>	<b>4</b>
2.1 Querschnittbelastungen am Außenkordon	4
2.2 Knotenpunktbelastungen	4
2.2.1 Kfz-Verkehr	4
2.2.2 Schwerverkehr	5
2.3 Verkehrsbeziehungen an den Befragungszählstellen	5
2.3.1 Ziel- und Quellverkehr	6
2.3.2 Durchgangsverkehr	7
<b>3. Analyse-Nullfall</b>	<b>8</b>
3.1 Analyse-Nullfall 2017	8
<b>4. Grundlagen der Verkehrsprognose</b>	<b>9</b>
4.1 Verkehrsumlegungen	9
<b>5. Planungsfälle und Prognose-Verkehrsbelastungen</b>	<b>10</b>
5.1 Prognose-Nullfall (Bezugsfall)	10
5.2 Planungsfall 1	11
<b>6. Ergebnis der Verkehrsuntersuchung</b>	<b>12</b>

## Verzeichnis der Pläne

- Plan 1: Straßennetz – Zählstellenübersicht
- Plan 2: Bestandsaufnahme  
Querschnitt- und Knotenpunktbelastungen 2017  
Gesamtverkehr  
Kfz / 24 Stunden  
Grundlage: Verkehrserhebung vom 8. November 2017
- Plan 3: Bestandsaufnahme  
Querschnitt- und Knotenpunktbelastungen 2017  
Schwerverkehr  
SV-Fz / 24 Stunden  
Grundlage: Verkehrserhebung vom 8. November 2017
- Plan 4: Bestandsaufnahme  
Verkehrsbeziehungen 2017 in Befragungsrichtung  
St 2057 Pürgen (Zählstelle 1)  
Herkunft – Zählstelle – Ziel  
Kfz / 24 Stunden  
Grundlage: Verkehrserhebung vom 8. November 2017
- Plan 5: Analyse-Nullfall  
Straßenbelastung 2017  
Lengenfeld  
Gesamtverkehr  
Kfz / 24 Stunden
- Plan 6: Analyse-Nullfall  
Straßenbelastung 2017  
Lengenfeld  
Schwerverkehr  
SV-Fz / 24 Stunden
- Plan 7: Prognose-Nullfall  
Straßenbelastung 2035  
Lengenfeld  
Gesamtverkehr  
Kfz / 24 Stunden
- Plan 8: Prognose-Nullfall  
Straßenbelastung 2035  
Lengenfeld  
Schwerverkehr  
SV-Fz / 24 Stunden

Plan 9: Planungsfall 1  
Straßenbelastung 2035  
Lengenfeld  
Gesamtverkehr  
Kfz / 24 Stunden

Plan 10: Planungsfall 1  
Differenz zum Prognose-Nullfall  
Lengenfeld  
Gesamtverkehr  
Kfz / 24 Stunden

Plan 11: Planungsfall 1  
Straßenbelastung 2035  
Lengenfeld  
Schwerverkehr  
SV-Fz / 24 Stunden

## Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1: Bestandsaufnahme  
Durchgangsverkehr  
Kfz / 24 Stunden  
Grundlage: Verkehrserhebung vom 8. November 2017
- Anlage 2: Bestandsaufnahme  
Quellverkehr  
Kfz / 24 Stunden  
Grundlage: Verkehrserhebung vom 8. November 2017

## Einleitung - Aufgabe

Im Oktober 2017 erteilte die Gemeinde Pürgen den Gutachtern den Auftrag, eine Verkehrsuntersuchung für eine Ortsumgehung des Ortsteiles Lengenfeld zur Verbesserung der verkehrlichen Situation durchzuführen.

Für die zu untersuchende Trasse der Ortsumfahrung sind die zu erwartenden Prognoseverkehrsbelastungen zu ermitteln und die Entlastungswirkungen in den Ortsdurchfahrten darzustellen und zu bewerten.

Die Grundlage bilden dabei Verkehrsbefragungen, Querschnitt- und Knotenpunktzählungen, die am 08. November 2017 in Lengenfeld und den Ausfallstraßen St 2056 und St 2057 durchgeführt wurden.

Unter Berücksichtigung der geplanten Erweiterung des Gewerbegebietes im Norden von Lengenfeld sowie den Prognoseansätzen aus der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 und dem Landesverkehrsmodell Bayern wurde das künftige Verkehrsaufkommen für das Planjahr 2035 mittels Trendprognose berechnet. Mit diesem Prognose-Verkehrsaufkommen wurde die Planungsmaßnahme verkehrlich bewertet.

Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zusammen.

Ulm/Donau, 20. Februar 2018



( Neumann )

## 1. Grundlagen

### 1.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst den Ortsteil Lengenfeld der Gemeinde Pürgen. Der Ortsteil Lengenfeld wird von folgenden klassifizierten Straßen durchquert:

St 2056	St 2057 - Bundesstraße B 2
St 2057	BAB A 96 - Weilheim in Oberbayern

Im Norden tangiert die Bundesautobahn A 96 den Untersuchungsraum.

### 1.2 Verkehrserhebungen

Zur Ermittlung der Verkehrsstruktur 2017 (Normalwerktag) wurden folgende Erhebungen durchgeführt (Zählstellen siehe **Plan 1**):

#### - Befragungen der Verkehrsteilnehmer

Zählstellen:	1 - 3
Zähltag:	Mittwoch, 08. November 2017
Zählzeit:	6 - 10 / 15 - 19 Uhr

Die Verkehrsteilnehmer wurden in Fahrtrichtung ortsauwärts angehalten und nach Herkunft, Ziel und Zweck der Fahrt befragt. An den vier Befragungszählstellen wurden in den ausgewählten Zeitintervallen 3.715 Verkehrsteilnehmer befragt.

#### - Querschnittzählungen

Zählstellen:	3 (in Verbindung mit der Befragungsstelle)
Zähltag:	Mittwoch, 08. November 2017
Zählzeit:	0 - 24 Uhr

Die Fahrzeuge wurden getrennt nach Fahrtrichtung, unterteilt in Halbstundenintervallen und unterschieden nach Verkehrsmitteln Rad, Krad, Pkw, Bus, Lkw < 3.5t, Lkw > 3.5 t und Lastzug erfasst.



### - Knotenpunktzählungen

Zählstellen: 11 – 14  
Zähltag: Mittwoch, 08. November 2017  
Zählzeit: 0 - 24 Uhr

Die Erfassung erfolgte analog der Querschnittzählung mit zusätzlicher Ermittlung der Abbiegebeziehungen.

Für die Auswertung der Ergebnisse wurde der Ortsteil Lengenfeld der Gemeinde Pürgen in 5 Verkehrszellen eingeteilt. Für das restliche Gemeindegebiet (Pürgen, Ummendorf, Stoffen) erfolgte ebenfalls eine kleinräumige Einteilung in Verkehrszellen. Außerhalb der Gemeinde Pürgen erfolgte zunächst eine kleinräumige Einteilung in Verkehrsbezirke auf Gemeindebasis.

Für die Darstellungen wurden die Verkehrszellen innerhalb des Untersuchungsgebietes und außerhalb in größere Einheiten zusammengefasst.

## 2. Ergebnisse der Verkehrserhebungen

### 2.1 Querschnittbelastungen am Außenkordon

Die Erfassung des Kfz-Verkehrs an den Zählstellen 1 - 3 am Rand des Untersuchungsgebietes<sup>1</sup> ergab am 08. November 2017 einen Verkehrsumfang von rd. 17.800 Kfz / 24 Stunden in beiden Fahrtrichtungen.

Insgesamt hatte der Schwerverkehr mit 928 ein- und ausfahrenden Bussen, Lkw > 3.5t und Lz / 24 Stunden einen Anteil von rd. 5 %.

Der höchstbelastete Querschnitt ist die St 2057 nördlich der Einmündung St 2056 mit 9.736 Kfz / 24 Stunden und einem Schwerverkehrsanteil von 4,7 %. Nach Süden weist die St 2057 (Weilheimer Straße) eine Belastung von 6.347 Kfz / 24 Stunden mit einem Schwerverkehrsanteil von 6,3 % auf. Auf der St 2056 wurden nach Südosten 1.759 Kfz / 24 Stunden mit 3,9 % Schwerverkehr gezählt.

### 2.2 Knotenpunktbelastungen

#### 2.2.1 Kfz-Verkehr

Die an den ausgewählten Knotenpunkten ermittelten Verkehrsbelastungen (Abbiegeströme) sind in **Plan 2** dargestellt.

Im Einzelnen ergaben sich folgende Verkehrsbelastungen der ausgewählten Knotenpunkte als Summe der Ein- bzw. Ausfahrten aller zuführenden Straßen:

Zählstelle Nr.	Bezeichnung	Kfz / 24h
11	St 2057 Landsberger Straße / St 2056	9 993
12	St 2057 Landsberger Straße / Am Gewerbering	10 123
13	St 2056 / Ammerseestraße	1 779
14	St 2057 Landsberger Straße / Bachstraße	8 353

Die stärkste Belastung wies der Knotenpunkt St 2057 Landsberger Straße / Am Gewerbering mit 10.123 Kfz / 24 Stunden (Summe aller in den Knotenpunkt ein- bzw. ausfahrenden Kfz) auf.

<sup>1</sup> Die Bachstraße nach Richtung Westen wurde nicht befragt, da diese Fahrbeziehungen keine Relevanz für die geplante Ortsumfahrung besitzen.

Aus den Darstellungen können die am Zähltag ermittelten Straßenbelastungen direkt als Summe beider Fahrrichtungen entnommen werden. Die Ergebnisse der Knotenpunkt- und Querschnittzählungen bilden die Grundlage für die Eichung der Verkehrsmodelle und die Berechnung der Straßenbelastungen des Analyse-Nullfalles.

### 2.2.2 Schwerverkehr

Die Knotenpunktbelastungen des Schwerverkehrs sind in **Plan 3** dargestellt. Die Belastungen der ausgewählten Knotenpunkte sind in folgender Tabelle gegenübergestellt (Summe der Ein- bzw. Ausfahrten aller zuführenden Straßen):

Zählstelle Nr.	Bezeichnung	Busse, Lkw > 3.5t + Lz / 24h
11	St 2057 Landsberger Straße / St 2056	467
12	St 2057 Landsberger Straße / Am Gewerbering	455
13	St 2056 / Ammerseestraße	69
14	St 2057 Landsberger Straße / Bachstraße	402

Die stärkste Belastung wies beim Schwerverkehr der Knotenpunkt St 2057 Landsberger Straße / St 2056 (Zählstelle 11) mit 467 Bussen, Lkw > 3.5t + Lastzügen / 24 Stunden auf, dies entspricht einem Anteil von rd. 4,7 % an der Kfz-Belastung.

### 2.3 Verkehrsbeziehungen an den Befragungszählstellen

An den 3 Befragungsstellen wurden in Fahrtrichtung auswärts 8.837 Kfz / 24 Stunden ermittelt. Aus der Befragung nach Herkunft und Ziel konnte die Aufteilung des Verkehrs nach Durchgangsverkehr und Ziel-/Quellverkehr des Untersuchungsgebietes abgeleitet werden.

Während der Erhebungszeit 06 - 10 / 15 - 19 Uhr wurden 3.715 Kfz-Fahrer befragt, so dass hier eine gesicherte Datenbasis vorliegt. Für die Befragungszählstellen ergab sich im ausstrahlenden Verkehr folgende Aufteilung:

	Kfz / 24 Stunden	
	absolut	in %
Durchgangsverkehr	7.297	83 %
Quellverkehr	1.441	17 %
Summe ausfahrend	8.838	100 %

Mit rd. 83 % am ausstrahlenden Verkehr hatte der Durchgangsverkehr einen hohen Anteil.

Für den auswärts fahrenden Verkehr wurden folgende Fahrtzwecke ermittelt:

Fahrtzweck	Kfz / 24 Stunden	
	absolut	in %
von und zur Arbeit	3.916	44 %
von und zur dienstlichen Erledigung	1.745	20 %
von und zur Ausbildung	392	4 %
von und zum Einkauf	1.978	22 %
von und zur Freizeitgestaltung	750	8 %
von und zu sonstigen privaten Erledigungen	56	1 %
Summe	8.837	100 %

Rund 68 % aller Fahrten waren dem Berufsverkehr sowie den mit dem Arbeitsplatz zusammenhängenden Fahrten zu dienstlichen Erledigungen und zur Ausbildung zuzuordnen.

Die Besetzung der Fahrzeuge wurde mit 1,27 Personen / Pkw ermittelt. Bei den Fahrten zur Arbeit lag die Besetzung bei 1,13 Personen / Pkw.

In **Plan 4** sind die erfassten Verkehrsbeziehungen 2017 an der Zählstelle 1 in Befragungsrichtung als Stromuhr (hier: Herkunft ⇒ Zählstelle ⇒ Ziel) dargestellt.

### 2.3.1 Ziel- und Quellverkehr

Am Erhebungstag wurden 1.441 Kfz / 24 Stunden als Quellverkehr (bezogen auf die 3 Befragungsstellen) und somit analog 1.441 Kfz / 24 Stunden als Zielverkehr ermittelt. Die Matrix der Verkehrsbeziehungen des Quellverkehrs ist in der **Anlage 2** zusammengestellt.

Im Quellverkehr dominieren außerhalb des Untersuchungsgebietes folgende Zielgebiete (1.441 Kfz / 24 Stunden = 100 %):

	Kfz / 24 Stunden	
	absolut	in %
3851 Landsberg	391	27 %
21 Pürgen	213	15 %
3862 Hofstetten, Finning, Utting a. A.	180	12 %
3856 Landkreis Landsberg Nord	106	7 %

Bemerkenswert sind dabei die starken Verkehrsbeziehungen nach Landsberg mit 27 %.

### 2.3.2 Durchgangsverkehr

Am Erhebungstag haben das Untersuchungsgebiet 7.297 Kfz / 24 Stunden als Durchgangsverkehr ohne Halt durchquert. In der **Anlage 2** ist die Matrix der Verkehrsbeziehungen des Durchgangsverkehrs dargestellt.

Die wichtigsten Zielgebiete im Durchgangsverkehr (nur befragte Beziehungen 7.297 Kfz / 24 Stunden = 100 %) waren die Räume:

	Kfz / 24 Stunden	
	absolut	in %
3851 Landsberg	1.656	23 %
4141 Raum Weilheim	903	12 %
3879 Vilgertshofen	662	9 %
3872 Rott, Taining	586	8 %

Wie im Quell-/Zielverkehr dominieren auch hier die Verkehrsbeziehungen nach Landsberg (23 % der Ziele bzw. 20 % der Herkünfte).

### 3. Analyse-Nullfall

#### 3.1 Analyse-Nullfall 2017

Die ermittelten Verkehrsbeziehungen des Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehrs wurden mit Hilfe von Verkehrsmodellen auf das vorhandene Straßennetz umgelegt. Damit wurde zunächst der heutige Verkehrszustand nachvollzogen. Durch Vergleich der berechneten mit den aus den Querschnitt- und Knotenpunktzählungen ermittelten Belastungszahlen und entsprechender iterativer Anpassung wurden die Verkehrs- und Netzdaten geeicht.

Der Binnenverkehr des Untersuchungsgebietes wurde, da er für die verkehrliche Beurteilung der geplanten Ortsumfahrungenvarianten nicht relevant ist, nicht gesondert erfasst, sondern im Zuge der klassifizierten Ortsdurchfahrten durch Vergleich mit den Zählwerten in der Umlegungsmatrix ergänzt.

Das Ergebnis der Umlegung des Durchgangs-, Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs auf das vorhandene Straßennetz – Analyse-Nullfall 2017 – ist als Straßenbelastung in Kfz / 24 Stunden in **Plan 5** dargestellt. Der **Plan 6** zeigt die Straßenbelastungen des Schwerverkehrs in SV-Fahrzeugen / 24 Stunden.

Zum Analyse-Zeitpunkt 2017 wurden folgende Verkehrsbelastungen ermittelt:

	Kfz / 24 Stunden
St 2057 nördlich Gewerbegebiet	9.600
St 2057 Landsberger Straße nördlich Bachstraße	8.000
St 2057 Weilheimer Straße südlich St.-Wendelin-Str.	6.300
Bachstraße westlich St 2057	1.600

Der Analyse-Nullfall bildet die Grundlage für die zu erstellende Verkehrsprognose. Dabei ist aufzuzeigen, inwieweit die zur Diskussion gestellte Planungsmaßnahme das gemeindliche Straßennetz beeinflusst.

## 4. Grundlagen der Verkehrsprognose

Zur Beurteilung der im Untersuchungsgebiet anstehenden Planungsmaßnahmen ist es notwendig, das künftige Verkehrsaufkommen zu prognostizieren. Als prognostizierbare Einflussgrößen auf das künftige Verkehrsaufkommen werden dabei herangezogen:

- Die geplante Gewerbegebietserweiterung im Norden von Lengenfeld
- Prognosefaktoren aus der Verflechtungsprognose 2030
- Prognosefaktoren aus dem Landesverkehrsmodell Bayern

Aufgabe der Verkehrsprognose ist es, unter Einbeziehung der vorgegebenen Entwicklungen die zu erwartenden Verkehrsbelastungen im vorhandenen Straßennetz oder für Netzergänzungen zu berechnen, um Datenmaterial für eine verkehrliche Beurteilung von Planungsmaßnahmen zu erhalten. Als Prognoseziel wird das Planjahr 2035 gewählt, d.h. die Verkehrsentwicklung wird für einen Zeitraum von rd. 18 Jahren bestimmt.

### 4.1 Verkehrsumlegungen

Die prognostizierten Verkehrsbeziehungen des Durchgangs-, Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs wurden auf das derzeit vorhandene Straßennetz (Prognose-Nullfall) und auf den zu untersuchenden Planungsfall umgelegt. Daraus resultieren die Belastungspläne (Kfz / 24 Stunden) mit den künftig zu erwartenden Verkehrsmengen im Hauptverkehrsstraßennetz.

Die ermittelten Verkehrsbelastungen stellen den 24-Stunden-Tagesverkehr dar. Für die Dimensionierung können etwa 8 – 10 % des Tagesverkehrs als Verkehrsanteil in der Spitzenstunde zugrunde gelegt werden. Im Vergleich des Planungsfalles zum Prognose-Nullfall, der als Bezugsfall herangezogen wird, werden die zu erwartenden Mehr- und Minderbelastungen ermittelt und beurteilt.

## 5. Planungsfälle und Prognose-Verkehrsbelastungen

### 5.1 Prognose-Nullfall (Bezugsfall)

Mit der Belastung des vorhandenen Hauptverkehrsstraßennetzes des Ortsteils Lengelfeld mit dem für das Planjahr 2035 ermittelten Verkehrsumfang soll festgestellt werden, welche Mehrbelastungen auf den vorhandenen Straßen bzw. der Ortsdurchfahrt zu erwarten sind, wenn keine weiteren Netzergänzungen und Umbaumaßnahmen erfolgen. Das Ergebnis der Umlegung der prognostizierten Verkehrsbeziehungen auf das derzeitige Netz ist als Prognose-Nullfall (Kfz / 24 Stunden) in **Plan 7** dargestellt. Wie das Umlegungsergebnis zeigt, führt der Verkehrszuwachs zu weiteren Belastungszunahmen im Straßennetz.

Gegenüber dem Verkehr 2017 sind für das Hauptverkehrsstraßennetz folgende Verkehrszunahmen zu erwarten:

	Kfz / 24 Stunden		
	2017	2035	Zunahme in %
St 2057 nördlich Gewerbegebiet	9.600	10.400	+ 8%
St 2057 Landsberger Straße nördlich Bachstraße	8.000	8.500	+ 6%
St 2057 Weilheimer Straße südlich St.-Wendelin-Str.	6.300	6.700	+ 6%
Bachstraße westlich St 2057	1.600	2.100	+ 31%

In den Planungsfällen gilt es nachzuweisen, inwieweit die zur Diskussion gestellten Planungsmaßnahmen zu Verkehrsentlastungen im Zuge der vorhandenen Ortsdurchfahrten beitragen können.



## 5.2 Planungsfall 1

Die im Planungsfall 1 untersuchte Maßnahme enthält eine östlich von Lengenfeld gelegene Umgehungsstraße mit einem geplanten Anschluss an die St 2056.

Das Ergebnis der Umlegung der prognostizierten Verkehrsbeziehungen ist als Straßenbelastung in Kfz / 24 Stunden – Verkehrsumfang 2035 – in **Plan 9** dargestellt. Der **Plan 10** enthält eine Darstellung der Differenzen zum Prognose-Nullfall. Daraus lassen sich die mit der vorgesehenen Planungsmaßnahme zu erwartenden Verkehrsentlastungen direkt ablesen (Anmerkung: Die Differenzen werden von den exakten Zahlen gebildet. Infolge der EDV-Rundungen können Abweichungen bis 200 Kfz eintreten).

Eine Darstellung der Straßenbelastungen des Schwerverkehrs in SV-Fahrzeuge / 24 Stunden findet sich in **Plan 11**.

Die zu erwartenden Verkehrsbelastungen im Hauptverkehrsstraßennetz von Lengenfeld sind für wichtige Querschnitte in nachfolgender Tabelle zusammengestellt:

	Kfz / 24 Stunden (Planjahr 2035)		
	Prognose- Nullfall	Planungs- fall 1	Entwicklung absolut
St 2057 nördlich Gewerbegebiet	10.400	11.700	+ 1.300
St 2057 Landsberger Straße nördlich Bachstraße	8.500	2.400	- 6.100
St 2057 Weilheimer Straße südlich St.-Wendelin-Str.	6.700	300	- 6.400
Bachstraße westlich St 2057	2.100	1.500	- 600

Folgende Ergebnisse sind bemerkenswert:

- Die geplante Umgehungsstraße östlich von Lengenfeld übernimmt Verkehrsbelastungen von rd. 7 100 bis 9 100 Kfz / 24 Stunden.
- Im Zuge der Ortsdurchfahrt St 2057 sind Verkehrsentlastungen in der Größenordnung bis zu rd. 6 400 Kfz / 24 Stunden zu erwarten.

Für den Planungsfall 1 kann somit festgestellt werden, dass die geplante Ortsumfahrung eine nennenswerte verkehrliche Wirksamkeit besitzt.

## 6. Ergebnis der Verkehrsuntersuchung

Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurden die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Ortsumgehung Lengenfeld ermittelt und dargestellt. Grundlage der Untersuchung bildet eine im November 2017 durchgeführte umfassende Verkehrserhebung.

Die derzeitige Verkehrsnachfrage in Lengenfeld ist charakterisiert durch die Belastungen in der Ortsdurchfahrt St 2057, die zwischen rd. 6 800 und 8 400 Kfz / 24 Stunden betragen. Die heutige Ortsdurchfahrt ist geprägt von einem hohen Anteil an Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung, während der Eigenverkehr (Quell- / Ziel- bzw. Binnenverkehr) vergleichsweise gering ausfällt.

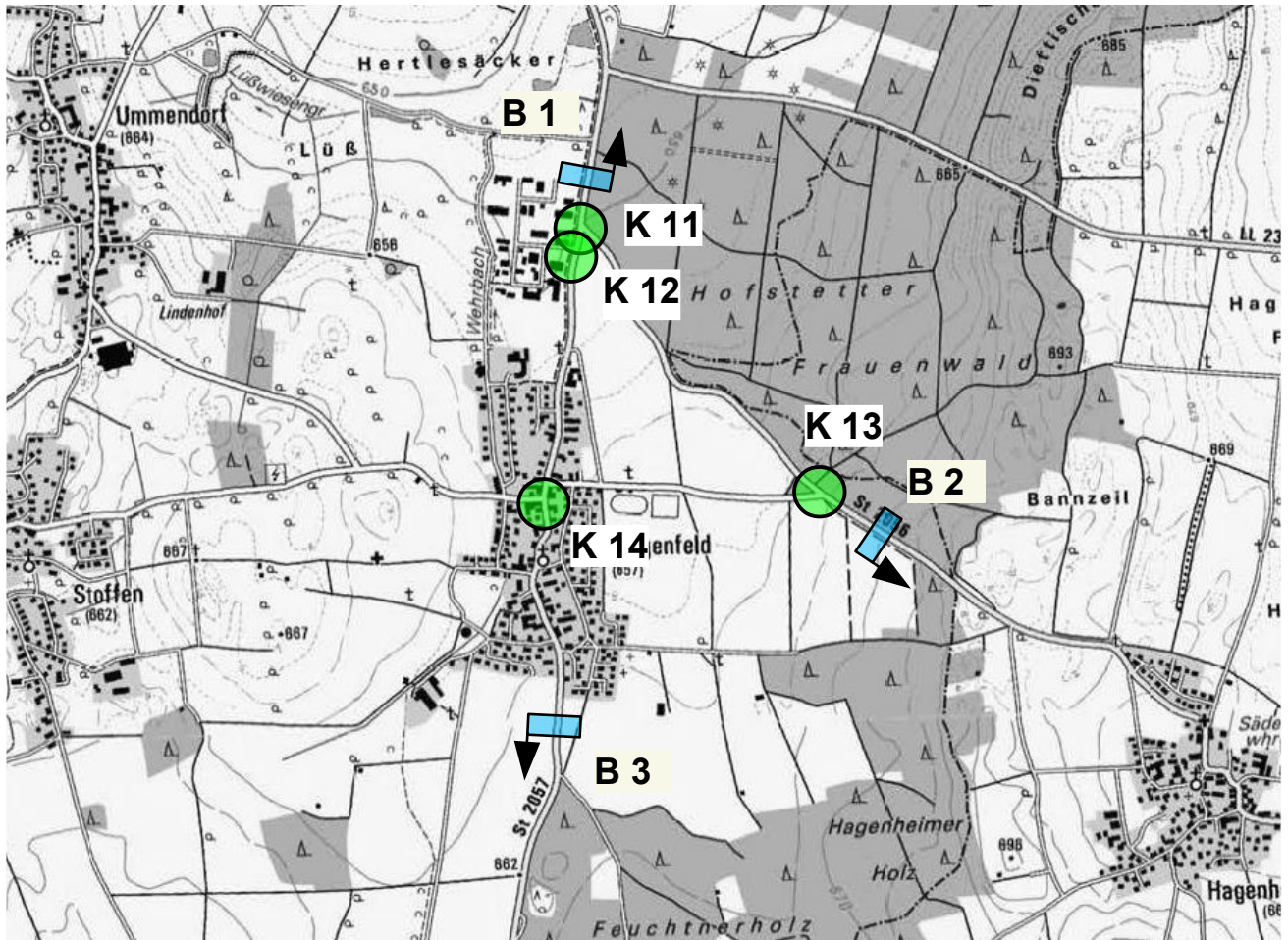
Unter Berücksichtigung der Entwicklungsabsichten zur Gewerbegebietserweiterung Lengenfeld Nord und den Prognosefaktoren, die aus der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sowie dem Landesverkehrsmodell Bayern abgeleitet wurden, konnte das künftige Verkehrsaufkommen im Planjahr 2035 prognostiziert werden. Der künftige Verkehrsumfang bildet die Grundlage für eine Bewertung der im Untersuchungsgebiet anstehenden Planungsmaßnahme.


Vorgegebenes Ziel der Untersuchung war zunächst die verkehrliche Bewertung einer im Osten von Lengenfeld geplanten Ortsumfahrung (Planungsfall 1).

Die vorgesehene Ortsumfahrung weist dabei eine hohe verkehrliche Wirksamkeit von rd. 7 100 bis 9 100 Kfz / 24 Stunden auf. In der Ortsdurchfahrt der St 2057 in Lengenfeld werden im Vergleich zum Prognose-Nullfall Verkehrsentlastungen in der Größenordnung von bis zu rd. 6 400 Kfz / 24 Stunden erreicht.

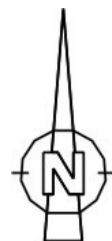
In der vorliegenden Untersuchung erfolgte eine Bewertung der geplanten Maßnahmen aus verkehrlicher Sicht. Die ermittelten Verkehrsdaten stehen für die im Rahmen der Entwurfsplanung notwendigen Ermittlungen, z.B. der Lärm- und Schadstoffemissionen sowie der planerischen Gestaltung und Dimensionierung der Knotenpunkte, direkt zur Verfügung.

# Zählstellen



 Knotenpunktzählung von 00 - 24 Uhr

 Befragung von 06 - 10 und 15 - 19 Uhr

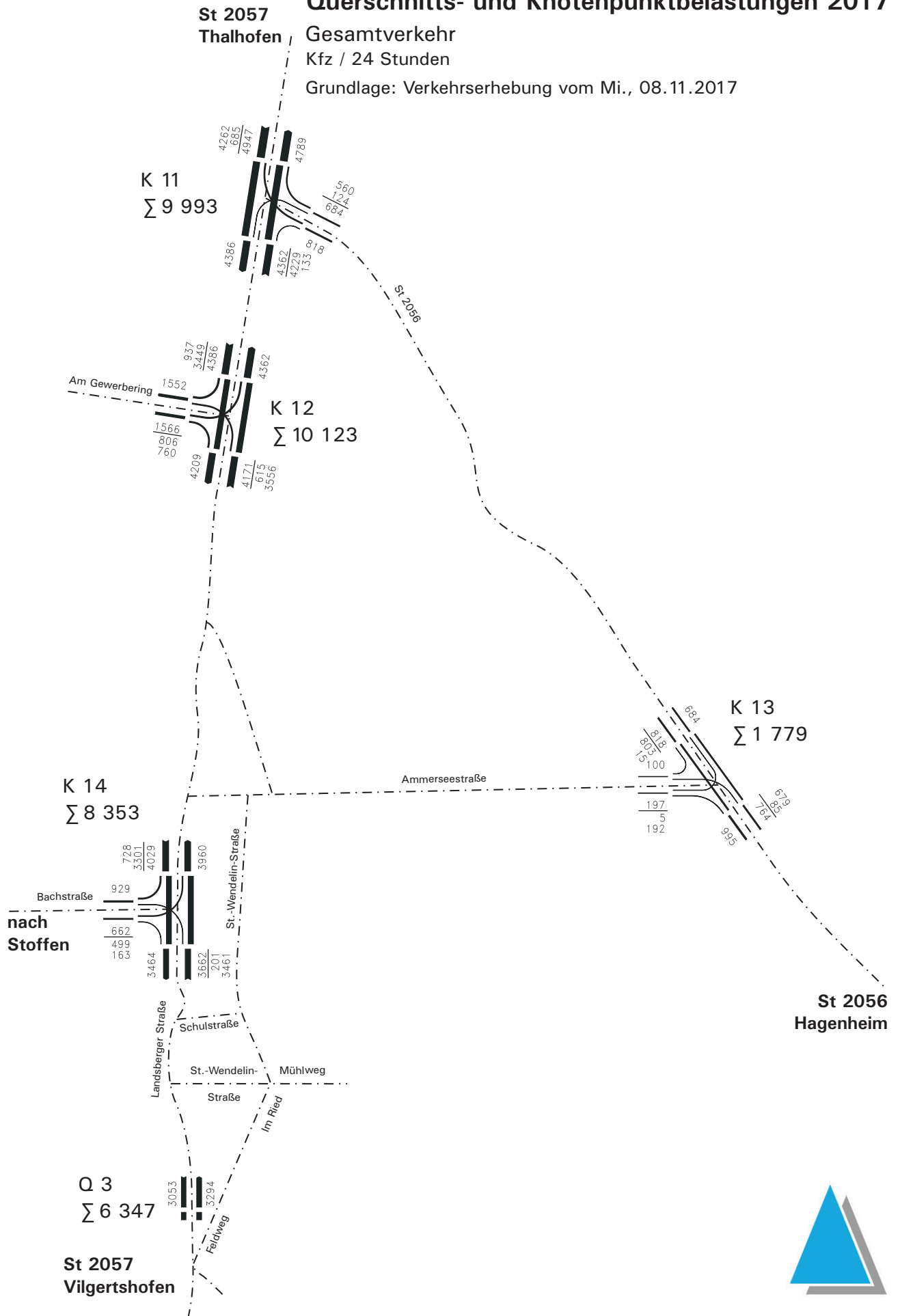


Verkehrsuntersuchung OU Lengtenfeld  
Bestandsaufnahme

# Querschnitts- und Knotenpunktbelastungen 2017

Gesamtverkehr  
Kfz / 24 Stunden

Grundlage: Verkehrserhebung vom Mi., 08.11.2017







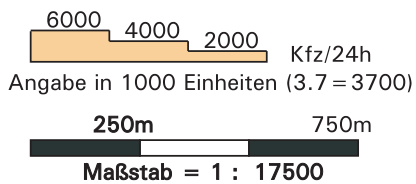
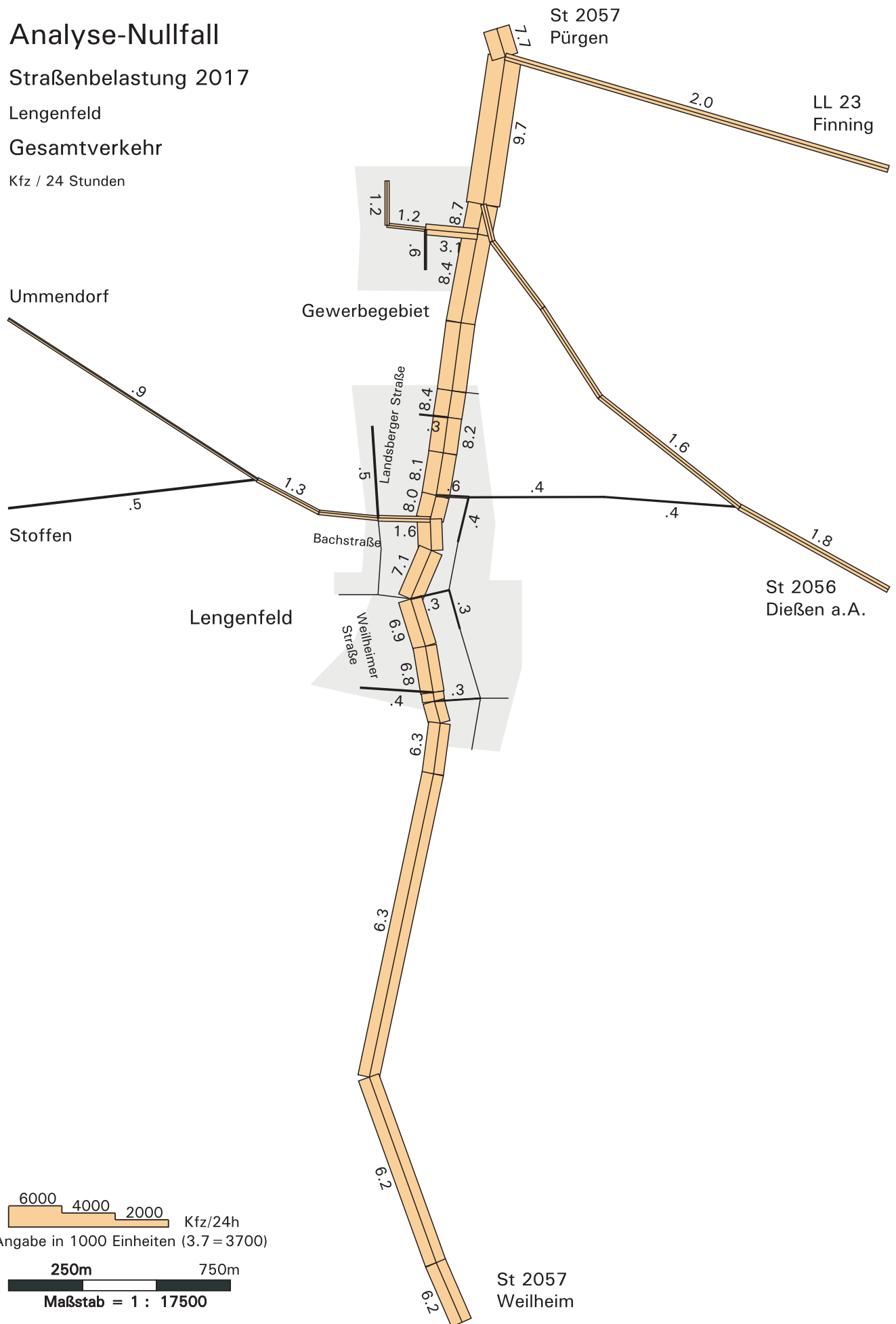
# Analyse-Nullfall

## Straßenbelastung 2017

Lengenfeld

### Gesamtverkehr

Kfz / 24 Stunden



# Analyse-Nullfall

Straßenbelastung 2017

Lengenfeld

Schwerverkehr

SV-Fz / 24 Stunden

Ummendorf

Gewerbegebiet

Stoffen

Lengenfeld

St 2057  
Pürgen

LL 23  
Finning

Landsberger Straße

Bachstraße

Weilheimer  
Straße

St 2056  
Dießen a.A.

St 2057  
Weilheim

750 500 250 SV-Fz/24h  
Angabe in 1000 Einheiten (3.7 = 3700)

250m 750m  
Maßstab = 1 : 17500



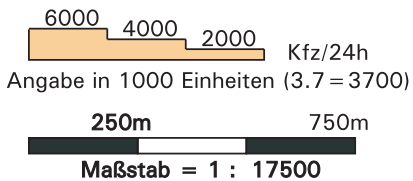
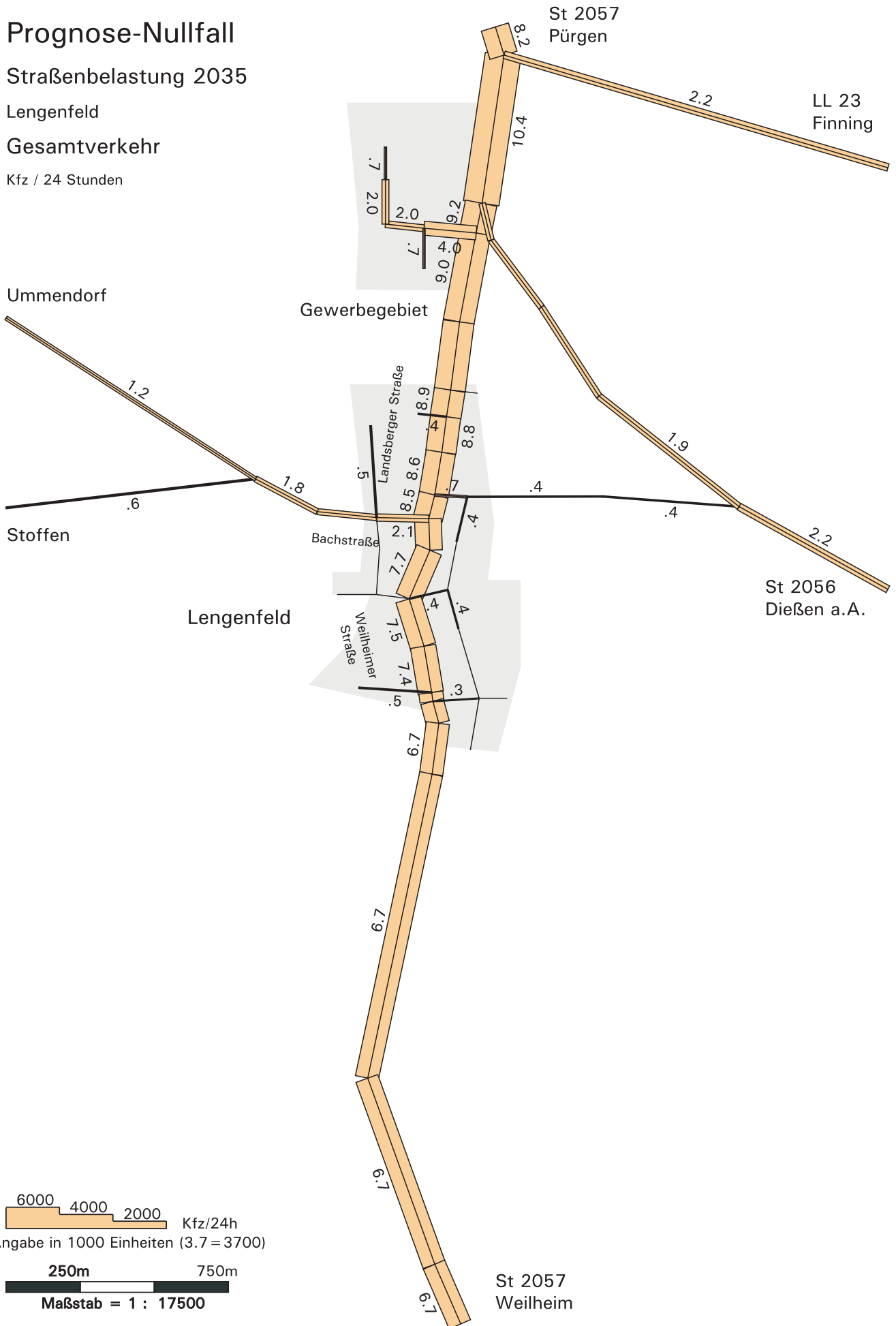
# Prognose-Nullfall

## Straßenbelastung 2035

Lengenfeld

Gesamtverkehr

Kfz / 24 Stunden



# Prognose-Nullfall

Straßenbelastung 2035

Lengenfeld

Schwerverkehr

SV-Fz / 24 Stunden

Ummendorf

Gewerbegebiet

Stoffen

Lengenfeld

St 2057  
Pürgen

LL 23  
Finning

Landsberger Straße  
Bachstraße

St 2056  
Dießen a.A.

Weilheimer  
Straße

St 2057  
Weilheim

750 500 250 SV-Fz/24h  
Angabe in 1000 Einheiten (3.7 = 3700)

250m 750m  
Maßstab = 1 : 17500

# Planungsfall 1

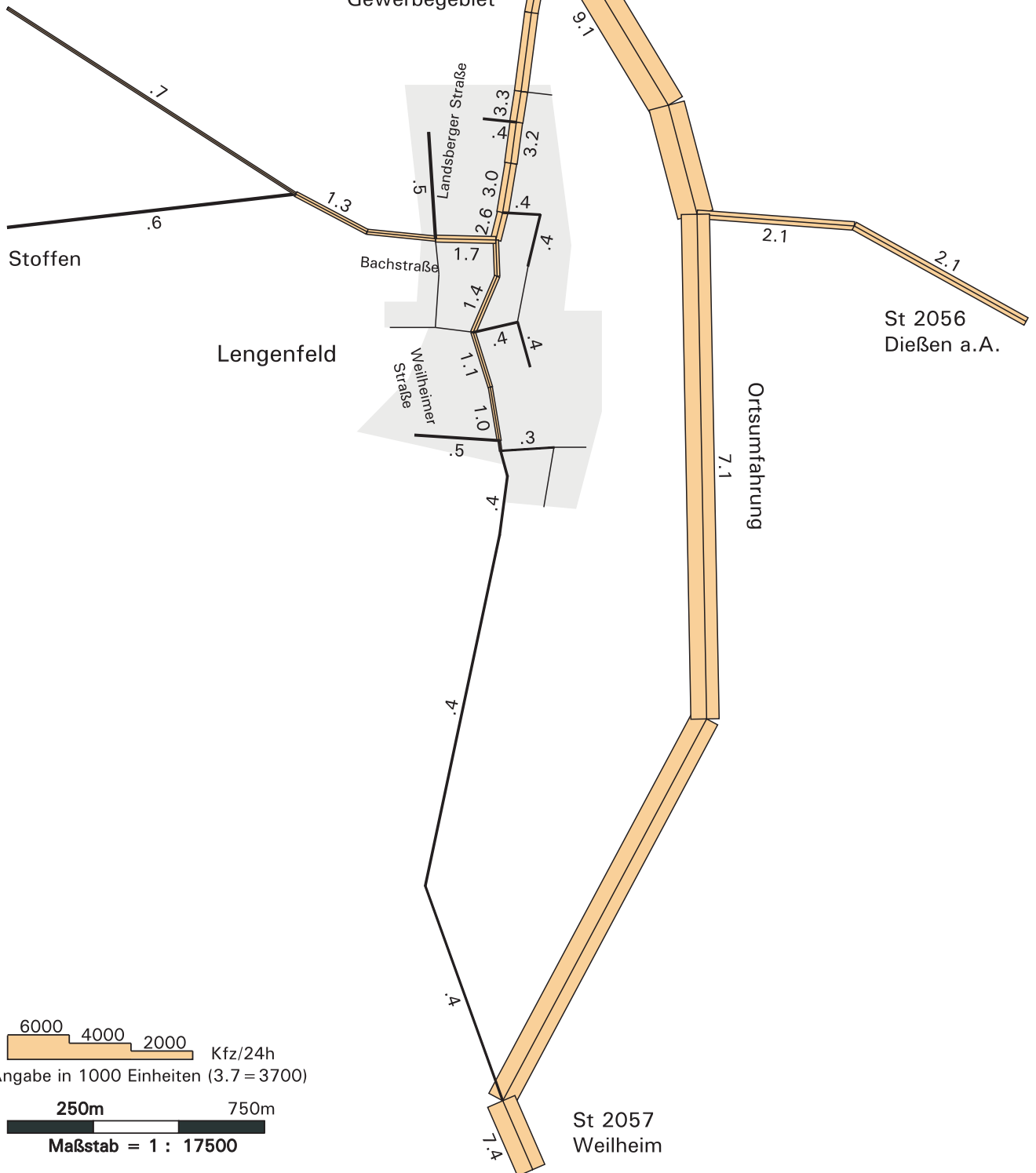
## Straßenbelastung 2035

Lengenfeld

Gesamtverkehr

Kfz / 24 Stunden

Ummendorf



6000 4000 2000 Kfz/24h  
 Angabe in 1000 Einheiten (3.7 = 3700)

250m 750m  
 Maßstab = 1 : 17500



# Planungsfall 1

Straßenbelastung 2035

Lengenfeld

Schwerverkehr

SV-Fz / 24 Stunden

Ummendorf

Stoffen

Lengenfeld

Gewerbegebiet

Landsberger Straße

Bachstraße

Weilheimer Straße

St 2057  
Pürgen

LL 23  
Finning

St 2056  
Dießen a.A.

Ortsumfahrung

St 2057  
Weilheim

750 500 250 SV-Fz/24h  
Angabe in 1000 Einheiten (3.7 = 3700)

250m 750m  
Maßstab = 1 : 17500



