

Verkehrsuntersuchung
Umfahrung
Weißefeld / Parsdorf / Hergolding
Bürgermeistervariante(n)
und Varianten 4b und 7
Vergleiche mit Variante 8c

2018/19

Auftraggeber:
Gemeinde Vaterstetten

Gutachter:
Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak
apl. Professor an der Technischen Universität München
Ingenieur für Verkehrsplanung

Gabelsbergerstr. 53 80333 München Tel. (089) 284000 Fax (089) 288497
E-Mail: Prof.Kurzak@t-online.de

München, 28. August 2019

INHALT

	Seite
1. Aufgabe und Grundlagen	1
2. Verkehrsbelastung Istzustand, Prognose-Nullfall und Planfälle Varianten 4b, 7 und 8c	2
3. Bürgermeistervarianten	6
3.1 Bürgermeistervarianten 1, 1a und 1b.....	7
3.2 Bürgermeistervariante 2.....	8
3.3 Bürgermeistervariante 3.....	8
4. Ergebnis der Bürgermeistervarianten	9
5. Kombinationslösung	12

1. Aufgabe und Grundlagen

Nach Vorstellung der Ausbauplanungen für das Autobahnkreuz München-Ost durch die Autobahndirektion Südbayern im Gemeinderat am 9. November 2017 hat Herr Erster Bürgermeister Reitsberger seine Überlegungen hinsichtlich der Ortsumfahrung Weißenfeld präzisiert. Grundlage dieser Überlegungen war der Hinweis der Autobahndirektion auf eine mögliche Verlegung der Kreisstraße EBE 4 mit neuer Unterführung unter der A 99, um südwestlich des AK München-Ost über eine neue Trasse zur M 1 und der südlichen Anschlußrampe der AS Feldkirchen-Ost der A 94 zu gelangen. Die direkt östlich des AK München-Ost entlangführende Kreisstraße EBE 4 mit den beiden schrägen Autobahnunterführungen würde dann entfallen.

Grundlage der Untersuchung ist das Verkehrsmodell Großraum München, mit dem auch die bisherigen Untersuchungen zur Umfahrung Weißenfeld / Parsdorf durchgeführt wurden, die im Schlußbericht „Variantenvergleich“ vom 30. Dezember 2016 dokumentiert sind. Inzwischen wird für die Variante 8c das Planfeststellungsverfahren erarbeitet.

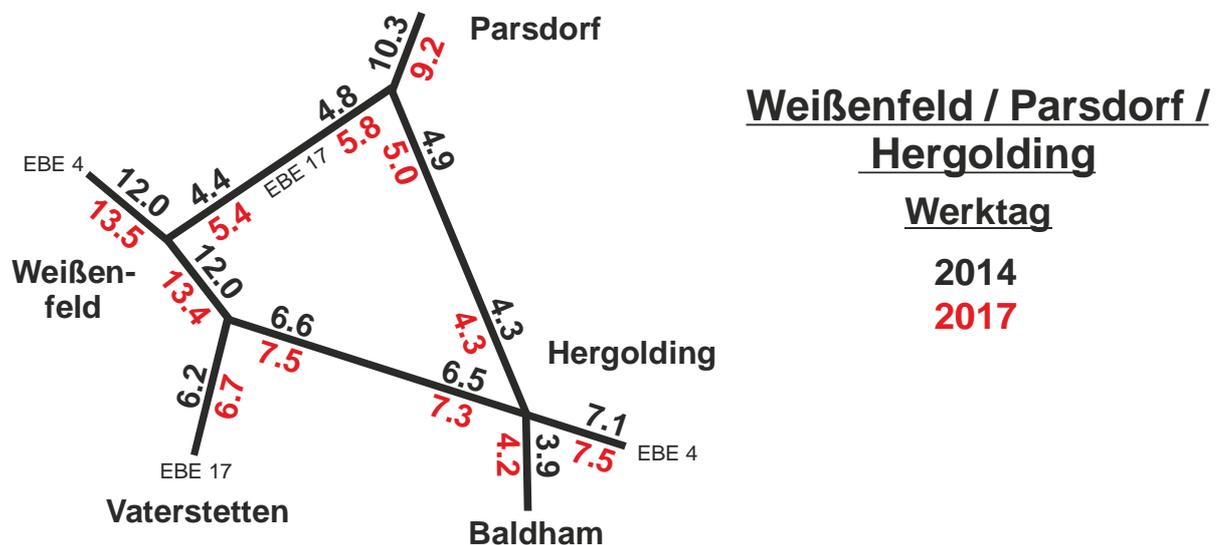
Im Oktober 2017 erfolgten umfassende 24-stündige Verkehrszählungen im Bereich Parsdorf und Weißenfeld. Auf Grundlage dieser Zählergebnisse wurde das Verkehrsmodell aktualisiert. Der Untersuchung 2014/16 lagen dem Verkehrsaufkommen des erweiterten Gewerbegebietes Parsdorf nur Schätzungen zugrunde. Aufgrund der neuen Zählung sind es jetzt Fakten, die nur einer geringen Korrektur der damaligen Schätzungen bedurften. Die Prognose wurde einschließlich des geplanten Gewerbeparks an der Gruber Straße und der Ausbaumaßnahmen der A 94, der A 99 und des AK München-Ost neu durchgerechnet. Die A 94 weist jetzt deutlich höhere Prognosebelastungen auf als in der Untersuchung von 2014/2016, im nachgeordneten Straßennetz sind aber die Unterschiede meistens gering (vgl. Plan 10 der VU 2014/16):

- bei der Umfahrung Parsdorf weist die Brücke über die A 94 jetzt 9.800 Kfz/Tag auf, bisher waren es 10.000 Kfz/Tag
- die Ostumfahrung Weißenfeld erhält 15.600 Kfz/Tag, bisher 16.600 Kfz/Tag
- der Nordabschnitt der OU Weißenfeld hat 10.600 Kfz/Tag, bisher 8.500 Kfz/Tag
- der Südabschnitt der OU Weißenfeld hat 6.900 Kfz/Tag, bisher 7.300 Kfz/Tag
- die Ortsdurchfahrt Parsdorf ist jetzt mit 3.700 Kfz/Tag belastet, bisher 3.000 Kfz/Tag
- die Ortsdurchfahrt Weißenfeld ist jetzt mit 4.000 Kfz/Tag belastet, bisher 4.200 Kfz/Tag
- die Ortsdurchfahrt Hergolding ist jetzt mit 1.600 Kfz/Tag belastet, bisher 1.400 Kfz/Tag

2. Verkehrsbelastung Istzustand, Prognose-Nullfall und Planfälle Varianten 4b, 7 und 8c

Analyse 2017 (Plan 2)

Die umfassenden 24-stündigen Verkehrszählungen vom Donnerstag, den 19. Oktober 2017 sind im Bericht „Verkehrsentwicklung Parsdorf – Weißenfeld“ dokumentiert. In die vorliegende Untersuchung wurde als Plan 1 der Belastungsplan mit dem werk-täglichen Gesamtverkehr übernommen. Die aktuellen Zählungen haben für den Bereich Weißenfeld / Parsdorf / Hergolding im Vergleich zu 2014 folgende Änderungen der Verkehrsbelastungen ergeben:



Für **Weißenfeld** gilt:

Die Belastung der Kreisstraße EBE 4 ist aufgrund der täglichen Stauungen auf der B 304 weiter angestiegen. Am Ortseingang von Weißenfeld hat die Belastung um 14 % von 6.600 auf 7.500 Kfz/Tag zugenommen. Ebenfalls zugenommen hat die Belastung der Kreisstraße EBE 17 von Vaterstetten kommend um 8 % von 6.200 auf 6.700 Kfz/Tag. Damit ist die Belastung in der Ortsdurchfahrt von Weißenfeld innerhalb von nur 3 Jahren um 12 % von 12.000 auf 13.500 Kfz/Tag angewachsen. Da auch die Belastung der EBE 17, Parsdorfer Straße um 23 % von 4.400 auf 5.400 Kfz/Tag zugenommen hat, ist in Weißenfeld am Maibaum das Linkseinbiegen in den Hauptverkehrszeiten nur mit hohem Sicherheitsrisiko möglich. Fußgänger und Rad-

fahrer können in Weißenfeld in den Hauptverkehrszeiten kaum noch die Ortsdurchfahrt queren, das ist auch ein erhebliches Problem der Schulwegsicherheit. Eine baldige Entlastung ist dringend geboten.

In **Parsdorf** ist die Belastung der Weißenfelder Straße in den 3 Jahren um 21 % von 4.800 auf 5.800 Kfz/Tag angestiegen. Die Belastung der Hergoldinger Straße hat dagegen nur um 2 % von 4.900 auf 5.000 Kfz/Tag zugenommen. Insgesamt ergibt sich somit in der Ortsmitte am Dorfplatz eine Zunahme seit 2014 um 12 % von 9.200 auf 10.300 Kfz/Tag bzw. seit 2009 um 24 % von 8.300 auf 10.300 Kfz/Tag. Auch für Parsdorf ist eine effektive Entlastung notwendig, um den Dorfplatz in Ortsmitte wieder zum „Dorfplatz“ werden zu lassen.

In **Hergolding** hat sich im Zeitraum von 2014 bis 2017 keine Veränderung ergeben. Die Parsdorfer Straße ist immer noch mit 4.300 Kfz/Tag belastet.

Im Verkehrsmodell Großraum München werden die täglich 4,5 Mio. Kfz-Fahrten entsprechend Herkunft und Ziel der Fahrt auf das Straßennetz umgelegt. Die mit dem Verkehrsmodell ermittelte Verkehrsbelastung Werktagsverkehr 2017 ist in Plan 2 dargestellt, es ergibt sich im Raum Parsdorf / Weißenfeld / Hergolding eine gute Übereinstimmung mit den Zählergebnissen von 2017 (Plan 1).

Prognose-Nullfall 2030 (Plan 3)

Der Plan 3 zeigt die werktäglichen Prognosebelastungen 2030, wenn es im Raum Weißenfeld / Parsdorf / Hergolding keine Umfahrungen gibt. Berücksichtigt sind aber die Wohnbau- und Gewerbegebietsentwicklungen und der Ausbau der Autobahnen und sonstige Maßnahmen im Raum München. So ist auch die starke Wohnbauentwicklung in Poing berücksichtigt und der geplante Gewerbepark an der Gruber Straße (einschl. Westerschließung über verlängerte Heimstettener Straße)* mit dem Ergebnis, daß die Belastung der Kreisstraße EBE 17, Gruber Straße nördlich der A 94, Anschlußstelle Parsdorf, um 40 % von 12.600 auf 17.700 Kfz/Tag zunehmen wird.

In der Ortsmitte Parsdorf wird am Dorfplatz die Belastung auf 11.000 Kfz/Tag ansteigen und in Weißenfeld würde sich die Belastung in der Ortsdurchfahrt auf 15.400 Kfz/Tag erhöhen, falls es nicht bald zu einer Entlastung durch eine Ortsumfahrung kommt.

* In der Untersuchung vom 29. März 2018 war die Westanbindung im Nullfall nicht enthalten.

Planfälle Variante 4b (Plan 4, 4a) und Variante 7 (Plan 5, 5a)

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hat die Regierung von Oberbayern gebeten, die im Variantenvergleich der Verkehrsuntersuchung von 2014/2016 untersuchten Varianten 4b und 7 ebenfalls auf der neuen Datenbasis 2017 zu überprüfen, um aktuelle Vergleichsdaten mit der Vorzugsvariante 8c hinsichtlich der Entlastungswirkungen zu erhalten.

Die **Variante 4b** erhält auf der ortsnahen Nordostumfahrung Weißenfeld etwas höhere Belastungen als die ortsferne Variante 8c. Nördlich Weißenfeld sind es 11.500 Kfz/Tag (Variante 8c: 10.600 Kfz/Tag) und östlich Weißenfeld sind es im hochbelasteten Abschnitt 16.600 Kfz/Tag (Variante 8c: 15.600 Kfz/Tag). Die höhere Belastung ergibt sich aus einer etwas höheren Belastung der EBE 17 von/durch Vaterstetten und hat zur Folge, daß auch die EBE 4 / M 17 westlich Weißenfeld mit 12.300 Kfz/Tag etwas stärker belastet ist als bei Variante 8c mit 11.700 Kfz/Tag.

Durch die ortsnahe Führung der Umfahrung wird bei Variante 4b die Ortsdurchfahrt Weißenfeld im höchstbelasteten Abschnitt etwas mehr auf 3.800 Kfz/Tag entlastet, bei Variante 8c verbleiben hier 4.000 Kfz/Tag. Andererseits verbleiben in der Ortsdurchfahrt Parsdorf am Dorfplatz 3.700 Kfz/Tag, bei der Variante 8c sind es 3.600 Kfz/Tag. In Hergolding verbleiben 1.300 Kfz/Tag, bei Variante 8c sind es 1.500 Kfz/Tag.

Die **Variante 7** unterscheidet sich von der Variante 8c nur durch die Trassenführung westlich Parsdorf nördlich um den Baggersee herum, die mit 10.100 Kfz/Tag belastet sein wird. In den übrigen Verkehrsbelastungen gibt es nur marginale Unterschiede zur Variante 8c.

	Nullfall (Plan 3)	Variante 4b (Plan 4)	Variante 7 (Plan 5)	Variante 8c (Plan 6)
OD Parsdorf	11.000 Kfz/Tag	3.700 Kfz/Tag	3.700 Kfz/Tag	3.600 Kfz/Tag
OD Weißenfeld	15.400 Kfz/Tag	3.800 Kfz/Tag	4.000 Kfz/Tag	4.000 Kfz/Tag
OD Hergolding	4.600 Kfz/Tag	1.300 Kfz/Tag	1.600 Kfz/Tag	1.500 Kfz/Tag

Entlastungen in den Ortsdurchfahrten bei den verschiedenen Trassenvarianten im Vergleich zum Prognose-Nullfall

Planfall Variante 8c (Plan 6, 6a und 7, 7a)

Die Prognoseumlegung 2030 für die Variante 8c der Ortsumfahrung, für die die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren z.Z. aktualisiert werden, ist auf der aktuellen Datengrundlage 2017 in Plan 6 dargestellt. Im Vergleich zur Untersuchung 2014/16 haben sich geringfügige Änderungen ergeben (siehe Kapitel 1, Grundlagen). Die Entlastungswirkung, bezogen auf den ebenfalls aktualisierten Prognose-Nullfall ist in Plan 6a dargestellt. Hinsichtlich der Entlastungswirkung gibt es kaum Unterschiede zum Ergebnis von 2014/16, das bisher dem Planfeststellungsverfahren zugrunde lag.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Autobahnkreuzes München-Ost hat die Autobahndirektion Südbayern eine mögliche Verlegung der Kreisstraße EBE 4 südwestlich des AK München-Ost angedacht. Die Kreisstraße EBE 4 könnte ab dem nordwestlich von Weißenfeld geplanten Kreisverkehr direkt unter der auszubauenden A 99 hindurch nach Westen zur M 1 in Höhe der Anschlußrampe Süd der AS Feldkirchen-Ost der A 94 geführt werden. Die Prognosebelastung für diese Untervariante von Variante 8c ist in Plan 7 dargestellt, die Entlastungswirkungen sind in Plan 7a enthalten.

Entsprechend Variante 8c ergibt sich für die heutige EBE 4 nach Feldkirchen eine Prognosebelastung von 11.700 Kfz/Tag (Plan 6). Falls es zu der Untervariante mit verlegter EBE 4 zur AS Feldkirchen-Ost kommen sollte, dann ergibt sich für die Neubaustrasse eine Prognosebelastung von 13.700 Kfz/Tag (Plan 7). Der Planfall mit dieser Untervariante von 8c dient bei den nachfolgenden Bürgermeistervarianten als Vergleichsgröße, da alle Bürgermeistervarianten auf einer Führung der Kreisstraße EBE 4 zur AS Feldkirchen-Ost, Rampe Süd beruhen.

Maßgebend für die Verkehrswirksamkeit der Umfahrung Parsdorf / Weißenfeld ist die Entlastung der Ortsdurchfahrten (OD) von Parsdorf, Weißenfeld und Hergolding. Für die beiden betrachteten Varianten 8c ergibt sich folgendes:

	Nullfall (Plan 3)	Variante 8c (Plan 6)		Untervariante 8c (Plan 7)	
OD Parsdorf	11.000 Kfz/Tag	3.600 Kfz/Tag	-67 %	3.700 Kfz/Tag	-66 %
OD Weißenfeld	15.400 Kfz/Tag	4.000 Kfz/Tag	-74 %	4.300 Kfz/Tag	-72 %
OD Hergolding	4.600 Kfz/Tag	1.500 Kfz/Tag	-67 %	1.700 Kfz/Tag	-63 %

Anhand dieser Entlastungswirkungen sind die Bürgermeistervarianten zu beurteilen.

3. Bürgermeistervarianten

Alle Bürgermeistervarianten beruhen auf dem Grundsatz, die Kreisstraße EBE 4 im Südwesten von Weißenfeld die A 99 queren zu lassen und über eine Neubautrasse zur AS Feldkirchen-Ost in Höhe der Einmündung der Rampe Süd in die M 1 zu führen. Es werden 2 unterschiedlich gelegene Querungen der A 99 betrachtet

- als Fall 1 eine Querung (Neubau) in Höhe der Ottendichler Straße und
- als Fall 2 eine Querung deutlich südlich der Ottendichler Straße, die dann als Autobahnquerung entfallen würde.

Für beide Fälle wurden Varianten untersucht. Im Fall 1 mit 3 unterschiedlichen Führungen der Nordwestumfahrung Weißenfeld über die A 94 zur Nordspange Parsdorf (Variante 1 sowie Varianten 1a und 1b).

Im Fall 2 führt die EBE 4 südlich von Weißenfeld über die A 99, um dann zur AS Feldkirchen-Ost weiterzuführen. Es werden 2 Varianten untersucht. Bei der Bürgermeistervariante 2 ist keine neue Verbindung nach Parsdorf als Entlastungsstraße vorgesehen. Bei der Bürgermeistervariante 3 ist die Variante 2 ergänzt durch eine Westumfahrung von Weißenfeld entlang der A 99, die nördlich von Weißenfeld über die A 94 zur Nordspange Parsdorf führt.

Allen Bürgermeistervarianten ist der Wegfall der Ostumfahrung von Weißenfeld gemeinsam, d.h. der z.Z. verfolgten Trassenführung im Raum zwischen Weißenfeld und Parsdorf.

Aus den Prognoseplänen sind die werktäglichen Gesamtbelastungen abzulesen. Für die verkehrliche Beurteilung der Varianten sind die zugehörigen Differenzpläne interessanter, und zwar die Differenz zur Planfeststellungsvariante, hier speziell der Untervariante 8c (Plan 7). In diesen Differenzplänen sind die Belastungen der Bürgermeistervarianten und daraus resultierende Zusatzbelastungen im bestehenden Straßennetz im Vergleich zu Variante 8c schwarz dargestellt. In roter Farbe dargestellt sind die entfallende Variante 8c und die Straßen, die bei den Bürgermeistervarianten geringer belastet werden als bei der Variante 8c.

3.1 Bürgermeistervarianten 1, 1a und 1b (Plan 8 bis 10a)

Die Bürgermeistervarianten 1, 1a und 1b erhalten auf der Südumfahrung von Weißenfeld bis zur Ottendichler Straße eine Prognosebelastung von 12.000 Kfz/Tag, 11.700 Kfz/Tag bzw. 12.100 Kfz/Tag. Die Unterführung der A 99 (Neubau der Unterführung Ottendichler Straße) wird mit rd. 16.400 Kfz/Tag belastet sein, von denen 2.600 Kfz/Tag nach Ottendichl weiterfahren und 13.800 bzw. 13.900 Kfz/Tag über eine Neubautrasse zur AS Feldkirchen-Ost, Knoten Rampe Süd mit der M 1. Diese relativ direkte Führung der EBE 4 zur AS Feldkirchen-Ost ist somit recht gut belastet.

Recht gering belastet ist dagegen die Weiterführung der Westumfahrung von Weißenfeld in Richtung Nordspange Parsdorf. Wenn die A 94 relativ zügig, d.h. mit einem langen Bauwerk schräg überquert wird, dann ergibt sich hier eine Prognosebelastung von 5.200 Kfz/Tag (Bürgermeistervariante 1, Plan 8). Wenn diese Nordverbindung aber auf der Trasse der Variante 8c die A 94 rechtwinkelig kreuzt und der Weg länger ist, ergibt sich nur noch eine Prognosebelastung von knapp 4.000 Kfz/Tag (Bürgermeistervariante 1a, Plan 9).

Im Fall 1b mit Ausbau des Ammerthaler Weges als neue Verbindung zur Nordspange Parsdorf ergibt sich nördlich der A 94 eine Prognosebelastung von 5.500 Kfz/Tag. Für die Autobahnunterführung Ammerthaler Weg ergibt sich auch eine Belastung von 5.500 Kfz/Tag, u.a. weil durch den Ausbau auch die direkte Weiterführung zur Kreisstraße M 1 stärker genutzt wird (Bürgermeistervariante 1b, Plan 10).

Durch das Fehlen einer Nord-Süd-Verbindung östlich von Weißenfeld wird die Ortsdurchfahrt von Parsdorf nur gering um 20 bzw. 15 % auf 8.800 bzw. 9.100 Kfz/Tag entlastet. Die Ortsdurchfahrt von Hergolding wird im Vergleich zum Nullfall gar nicht entlastet (bleibt bei 4.700 bzw. 4.600 Kfz/Tag). Auch in Weißenfeld bleibt mit 6.700 Kfz/Tag deutlich mehr Verkehr als in der Variante 8c mit 4.300 Kfz/Tag.

Für die Nutzer der EBE 4, die vor allem im morgendlichen Berufsverkehr der überlasteten B 304 ausweichen, stellt diese Lösung mit der Südumfahrung Weißenfeld eine gute Verbindung in Richtung München dar, sie entlastet jedoch die Ortsteile Parsdorf, Weißenfeld und Hergolding z.T. nur wenig von den Nord-Süd-Verkehren, die durch das erweiterte Gewerbegebiet Parsdorf zugenommen haben und sich durch den geplanten Gewerbepark Gruber Straße immer weiter verstärken werden.

3.2 Bürgermeistervariante 2 (Plan 11, 11a)

Die Bürgermeistervariante 2 stellt einerseits eine Optimierung der Südumfahrung Weißenfeld dar, indem von der EBE 4 direkt nach Westen über die A 99 zur AS Feldkirchen-Ost gefahren wird, andererseits wird keine Umfahrung von Parsdorf Richtung Weißenfeld und EBE 4 / Hergolding angeboten.

Diese Variante stellt eine weitere Optimierung für die Benutzer der EBE 4 in Richtung München dar, bringt aber für Parsdorf und Hergolding keine Entlastung. Die neue Querung der A 99 südlich Weißenfeld würden 16.000 Kfz/Tag benutzen, aber in der Ortsmitte Parsdorf verbleiben 10.100 Kfz/Tag und in Hergolding steigt die Belastung auf 4.700 Kfz/Tag an. Und in Weißenfeld gibt es auf der Parsdorfer Straße und der Vaterstettener Straße fast keine Entlastung. Sie bleiben mit 5.000 Kfz/Tag bzw. 8.200 Kfz/Tag fast so stark belastet wie heute. Durch die Bürgermeistervariante 2 wird nur der Verkehr der EBE 4 aus Weißenfeld herausgenommen, sonst bleiben alle Belastungen in den Ortsdurchfahrten von Weißenfeld, Parsdorf und Hergolding.

3.3 Bürgermeistervariante 3 (Plan 12, 12a)

Die Bürgermeistervariante 3 ergänzt die Variante 2 mit einer Westumfahrung Weißenfeld, die nördlich Weißenfeld über die A 94 führt zur Nordspange Parsdorf. Diese Trasse liegt aber auf keiner Hauptverkehrsbeziehung und damit ist die Prognosebelastung mit 4.400 Kfz/Tag auf dem langen schrägen Brückenbauwerk über die A 94 recht gering. Diese Ergänzung kann die fehlende Nord-Süd-Verbindung zwischen Weißenfeld und Parsdorf nicht ersetzen, so daß der Dorfplatz in Parsdorf mit 8.800 Kfz/Tag hochbelastet bleibt. Und für Hergolding ergibt sich sogar eine leichte Belastungszunahme auf 4.900 Kfz/Tag.

4. Ergebnis der Bürgermeistervarianten

Das Planungsziel der Umfahrung Parsdorf / Weißenfeld, die Verkehrsbelastung in den 3 Ortsteilen Parsdorf, Weißenfeld und Hergolding, die durch die Erweiterung des Gewerbegebietes Parsdorf angestiegen ist und die durch den geplanten Gewerbe-park an der Gruber Straße weiter ansteigen wird, deutlich zu reduzieren, wird durch die Variante 8c erreicht, durch die Bürgermeistervarianten in Weißenfeld nur zum Teil und für Parsdorf und Hergolding gar nicht.

In den Differenzplänen 8a – 12a der Bürgermeistervarianten, die den Unterschied zur Entlastungswirkung der Variante 8c aufzeigen, sind die verbleibenden höheren Belastungen in den Ortsdurchfahrten (in schwarz dargestellt) deutlich zu erkennen. So verbleiben z.B. bei der Bürgermeistervariante 1 in der Ortsmitte Parsdorf 5.000 Kfz/Tag mehr, dargestellt mit +5.0 in Plan 8a.

Bei der Bürgermeistervariante 2 sind es in der Ortsmitte Parsdorf sogar 6.400 Kfz/Tag mehr (Plan 11a) als bei der Variante 8c und bei der Bürgermeistervariante 3 sind es 5.100 Kfz/Tag mehr (Plan 12a).

Für die Ortsdurchfahrt von Parsdorf, Weißenfeld und Hergolding ergeben sich bei den Bürgermeistervarianten folgende Prognosebelastungen in Kfz/Tag bzw. Entlastungen im Vergleich zum Nullfall (Plan 3):

	Variante 1		Variante 1a		Variante 2		Variante 3	
	Kfz/Tag (Plan 8)		Kfz/Tag (Plan 9)		Kfz/Tag (Plan 11)		Kfz/Tag (Plan 12)	
OD Parsdorf	8.800	-20 %	9.100	-17 %	10.100	-8 %	8.800	-20 %
OD Weißenfeld	6.700	-56 %	6.700	-56 %	6.400	-58 %	5.200	-66 %
OD Hergolding	4.700	+2 %	4.800	+4 %	4.700	+2 %	4.900	+6 %

Auch in der Variante 1b mit Ausbau der Autobahnunterführung Ammerthaler Weg (Plan 10) ist die Entlastung der Ortsdurchfahrten nicht besser als bei den Varianten 1 und 1a.

Im Vergleich zur von der Gemeinde Vaterstetten verfolgten Variante 8c der Umfahrung Parsdorf / Weißenfeld, hier speziell Untervariante 8c mit neuer Führung der EBE 4 zur AS Feldkirchen-Ost, ergeben sich bei den Bürgermeistervarianten „nur“ folgende Entlastungen der Ortsteile Parsdorf, Weißenfeld und Hergolding:

	(Unter-)variante 8c	Bürgermeistervarianten				
		1	1a	1b	2	3
OD Parsdorf	-66 %	-20 %	-17 %	-18 %	-8 %	-20 %
OD Weißenfeld	-72 %	-56 %	-56 %	-58 %	-58 %	-66 %
OD Hergolding	-63 %	+2 %	+4 %	+2 %	+2 %	+6 %

Das Planungsziel einer deutlichen Entlastung aller 3 Ortsdurchfahrten wird durch die Bürgermeistervarianten im Vergleich zur Variante 8c, für die die Planfeststellung z.Z. vorbereitet wird, nicht erreicht. Für Parsdorf, das die stärksten Verkehrszunahmen aufgrund der Gewerbeentwicklungen aufweist, ergäbe sich nur eine Entlastung um 8 bis 20 % statt der zu erreichenden 66 %. In Hergolding ergibt sich gar keine Entlastung, eher eine leicht zunehmende Belastung statt der hier möglichen Entlastung um 63 %. In Weißenfeld würden die Bürgermeistervarianten zumindest eine Entlastung der Ortsdurchfahrt EBE 4 um 56 – 66 % erreichen, aber fast keine Entlastung der Parsdorfer Straße und der Vaterstettener Straße, da weiterhin der Nord-Süd-Verkehr durch Weißenfeld und Hergolding fließen wird.

Es ist somit die Variante 8c weiter zu verfolgen, um das von Vaterstetten im Rahmen der Genehmigungsverfahren für die Gewerbegebietsentwicklungen in Parsdorf gesetzte Planungsziel zu erreichen.

Wirkung Autobahnparallele

Seit langem wird der Bau einer Autobahnparallele (B 471neu) zur Entlastung der Ortsdurchfahrten im Zuge der B 471 diskutiert. Die Kombination der Bürgermeistervarianten mit der angedachten Autobahnparallele westlich der A 99 würde jedoch am Knoten Rampe Süd der AS Feldkirchen-Ost mit der Kreisstraße M 1 zu so hohen Verkehrsbelastungen führen, daß eine Lösung mit Signalanlage und doppelten Abbiegespuren nicht mehr möglich ist. Bereits die von der Autobahndirektion Südbayern angedachte Verschwenkung der EBE 4 zu diesem Punkt, die auch bei den Bürgermeistervarianten erfolgt, erfordert einen maximalen Ausbau des Knotens. Weitere Verkehrszunahmen durch eine Autobahnparallele wären hier nicht mehr abwickelbar. Deshalb erfolgten auch keine detaillierten Untersuchungen mit Autobahnparallele.

Bei den Bürgern von Vaterstetten ist mit der Autobahnparallele die Vorstellung verbunden, daß durch die Autobahnparallele der Nord-Süd-Durchgangsverkehr durch Vaterstetten deutlich zurückgeht. Der vor allem durch Reiseverkehre, manchmal durch Unfälle, jetzt vor allem durch den 8-streifigen Ausbau überlasteten Autobahnring führt zu den zunehmenden Belastungen im parallelen Straßennetz. Der 8-streifige Ausbau des Autobahnringes wird jedoch eher verkehrswirksam sein als ein Neubau der Autobahnparallele.

Andererseits nehmen durch die Entwicklungen östlich von München auch die Tangentialverkehre im Umland weiter zu, d.h. die Quell-Ziel-Verkehre zwischen den Gemeinden. Und durch die geplanten Neubaustrecken Umfahrung Parsdorf sowie Umfahrung Weißenfeld wird es auch zu Verkehrsumlagerungen innerhalb von Baldham und Vaterstetten kommen, d.h. Verkehre werden sich bei der Variante 8c von Baldham nach Vaterstetten umlagern (siehe Plan 6a: Baldham -1.100 Kfz/Tag, Vaterstetten +1.000 Kfz/Tag jeweils am Nordende der Bebauung. Innerhalb der Ortsteile ist der Umlagerungseffekt geringer: Baldham -500 Kfz/Tag, Vaterstetten +600 Kfz/Tag). Bei den Bürgermeistervarianten treten diese Umlagerungen ebenfalls auf, z.T. mit ungünstigeren Auswirkungen für Vaterstetten.

Die in Planfeststellung befindliche Variante 8c ist für Vaterstetten und Baldham verkehrlich günstiger als die Bürgermeistervarianten.

5. Kombinationslösung (Plan 13, 13a)

Ergänzend zu den vorliegenden Untersuchungen wurde auch eine Kombination der Variante 8c und der Bürgermeistervariante mit der optimalen Führung der Kreisstraße EBE 4 südlich von Weißenfeld zur AS Feldkirchen-Ost betrachtet. Für diese Kombilösung oder „Y-Lösung“ müßte aber vorher eindeutig geklärt sein, daß die EBE 4 Richtung AS Feldkirchen-Ost zeitnah verlegt wird und werden kann und daß die Querung der künftig 8-streifigen A 99 vor den Ausbaumaßnahmen am AK München-Ost realisiert ist.

Bei dieser Kombilösung bleibt die Umfahrung Parsdorf, Variante 8c, unverändert von der Nordspange Parsdorf bis zur EBE 4. Es entfällt der Abschnitt Nordumfahrung Weißenfeld, der durch die Südumfahrung mit Querung der A 99 ersetzt würde.

Die Prognosebelastung für die „Y-Lösung“ ist in Plan 13 dargestellt. Für die Variante 8c ergibt sich für die Querung der A 94 und die Neubautrasse bis zur EBE 4 eine Prognosebelastung von 7.800 Kfz/Tag. Die EBE 4 schwenkt südlich von Weißenfeld nach Westen ab und ist bis zur EBE 17, Vaterstettener Straße mit 9.900 Kfz/Tag belastet. Westlich der EBE 17 steigt die Belastung im Bereich der A 99 – Querung auf 15.200 Kfz/Tag an und nach Abzweig der Straße nach Ottendichl verbleiben 13.700 Kfz/Tag auf der Neubautrasse zur AS Feldkirchen-Ost, Rampe Süd.

Diese Kombilösung würde eine optimale Entlastung aller 3 Ortsteile Parsdorf, Weißenfeld und Hergolding ermöglichen, wie der nachfolgende Vergleich zeigt:

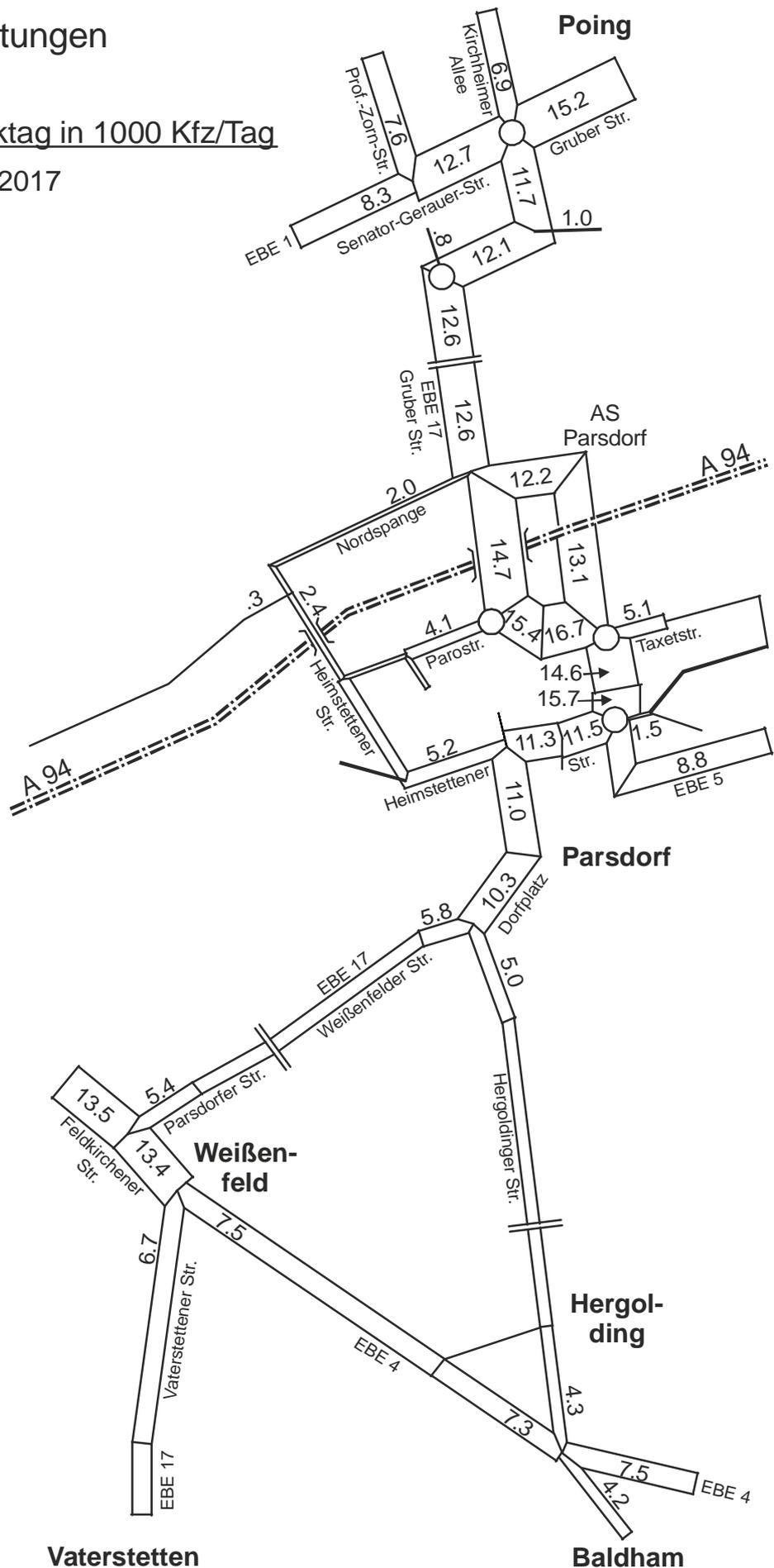
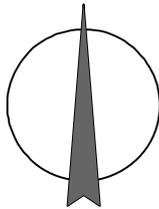
	Nullfall (Plan 3)	Untervariante 8c (Plan 7)		Kombilösung (Plan 13)	
OD Parsdorf	11.000 Kfz/Tag	3.700 Kfz/Tag	-66 %	3.300 Kfz/Tag	-70 %
OD Weißenfeld	15.400 Kfz/Tag	4.300 Kfz/Tag	-72 %	2.000 Kfz/Tag	-87 %
OD Hergolding	4.600 Kfz/Tag	1.700 Kfz/Tag	-63 %	1.200 Kfz/Tag	-74 %

München, 28. August 2019

(Prof. Dr.-Ing.  Kurzak)

Pläne

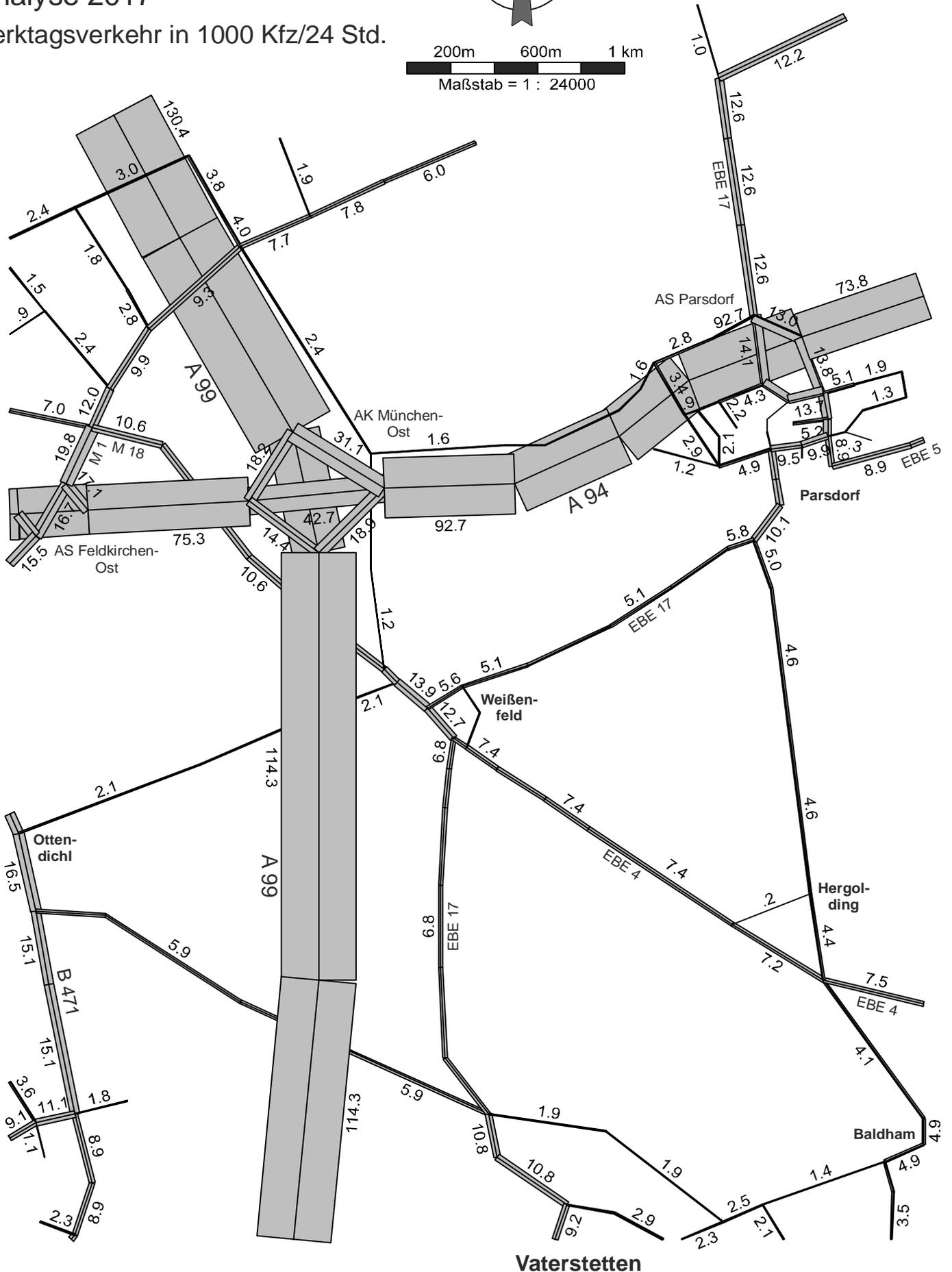
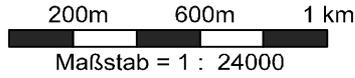
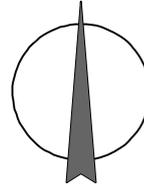
Querschnittsbelastungen
 Raum Parsdorf
Gesamtverkehr Werktag in 1000 Kfz/Tag
 Zählung Do., 19. Okt. 2017



Raum Parsdorf / Weißenfeld

Analyse 2017

Werktagsverkehr in 1000 Kfz/24 Std.

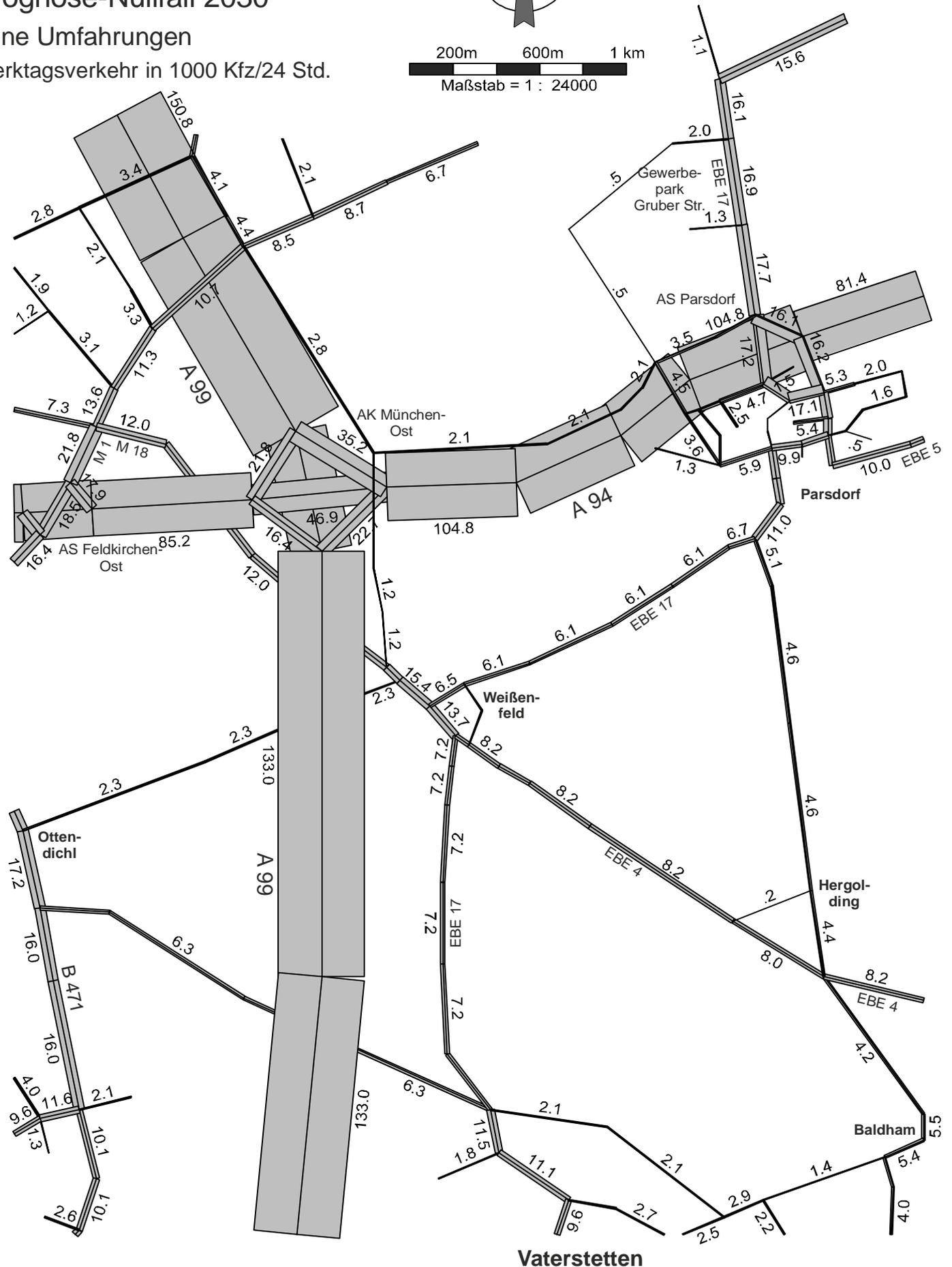
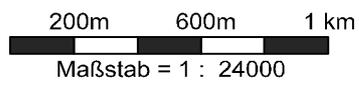
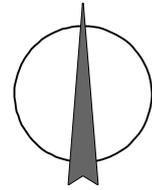


Raum Parsdorf / Weißenfeld

Prognose-Nullfall 2030

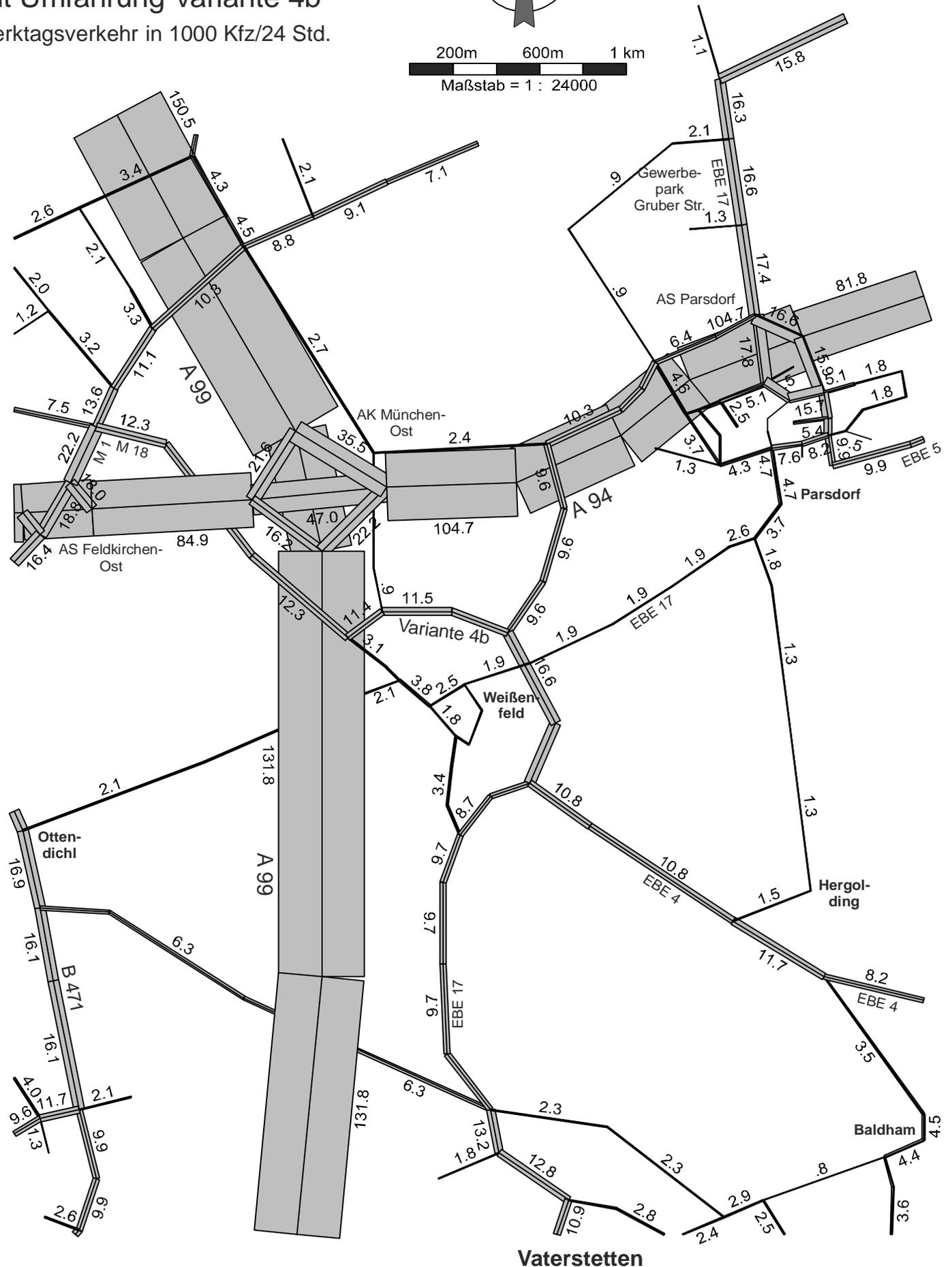
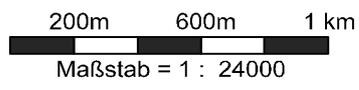
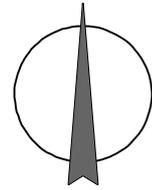
ohne Umfahrungen

Werktagsverkehr in 1000 Kfz/24 Std.



Raum Parsdorf / Weißenfeld mit Umfahrung Variante 4b

Werktagsverkehr in 1000 Kfz/24 Std.

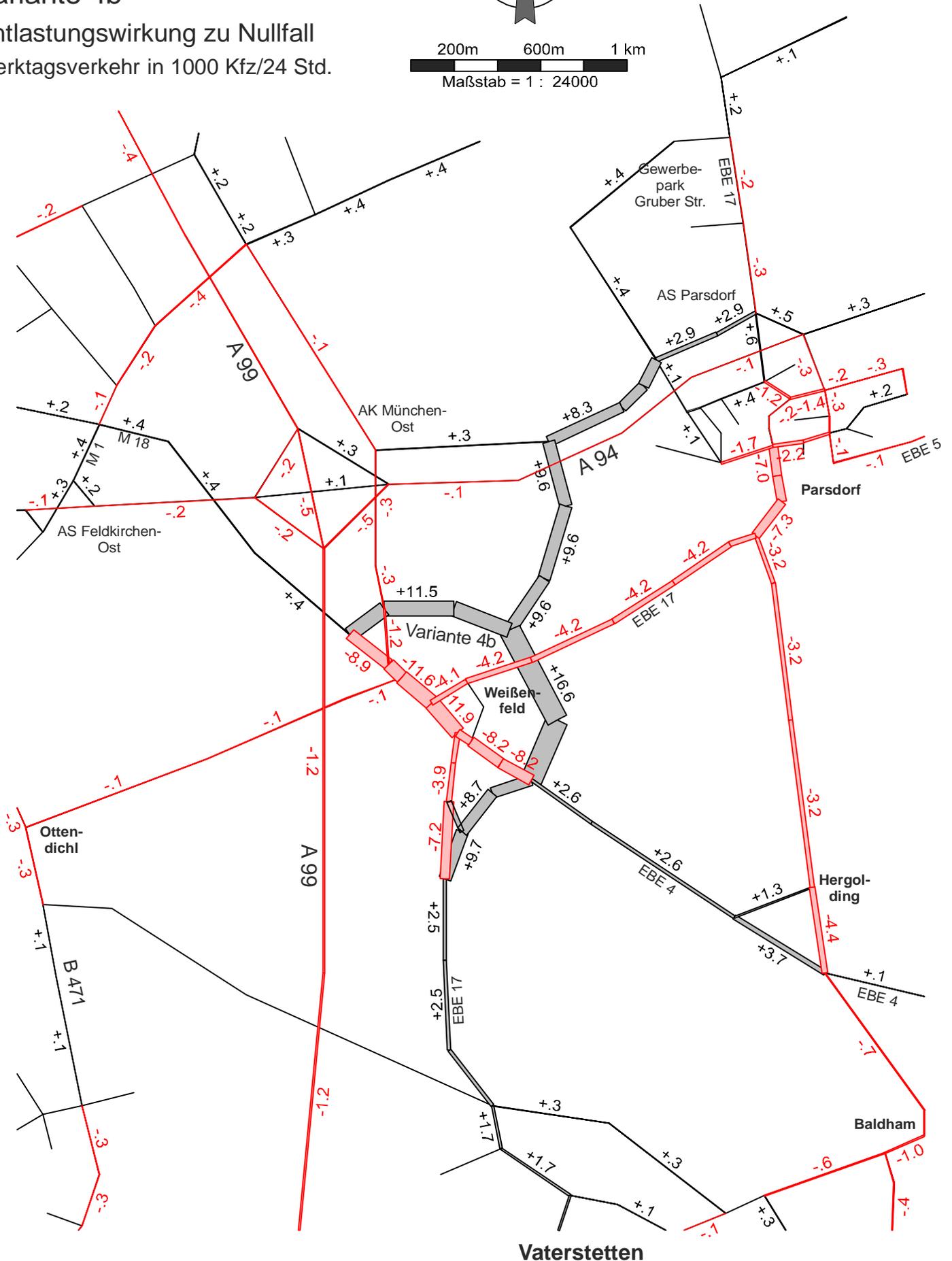
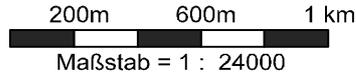
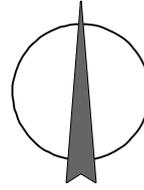


Raum Parsdorf / Weißenfeld

Variante 4b

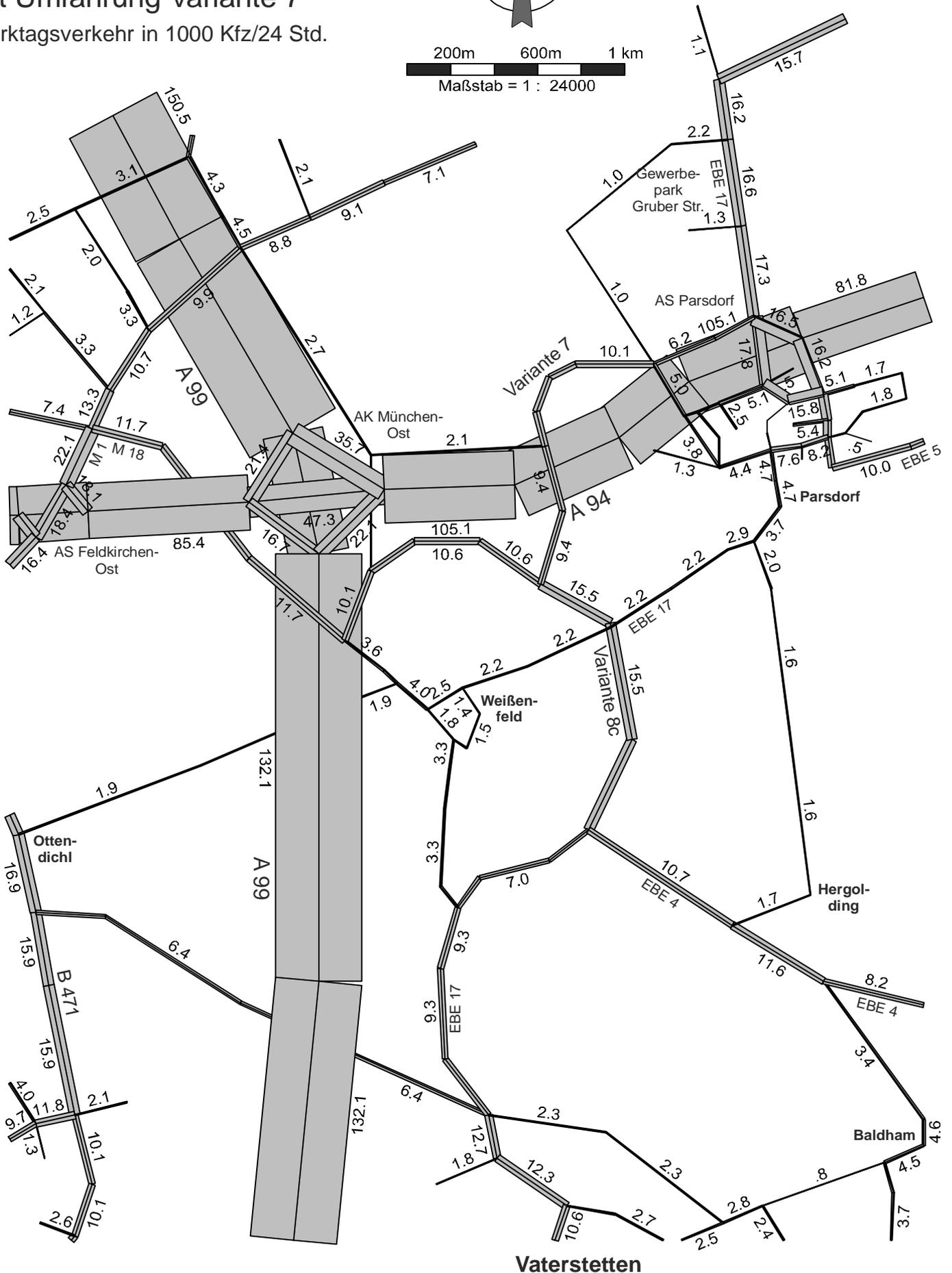
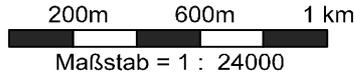
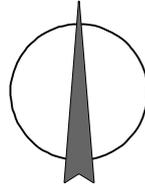
Entlastungswirkung zu Nullfall
Werktagsverkehr in 1000 Kfz/24 Std.

Plan **4a**



Raum Parsdorf / Weißenfeld mit Umfahrung Variante 7

Werktagsverkehr in 1000 Kfz/24 Std.

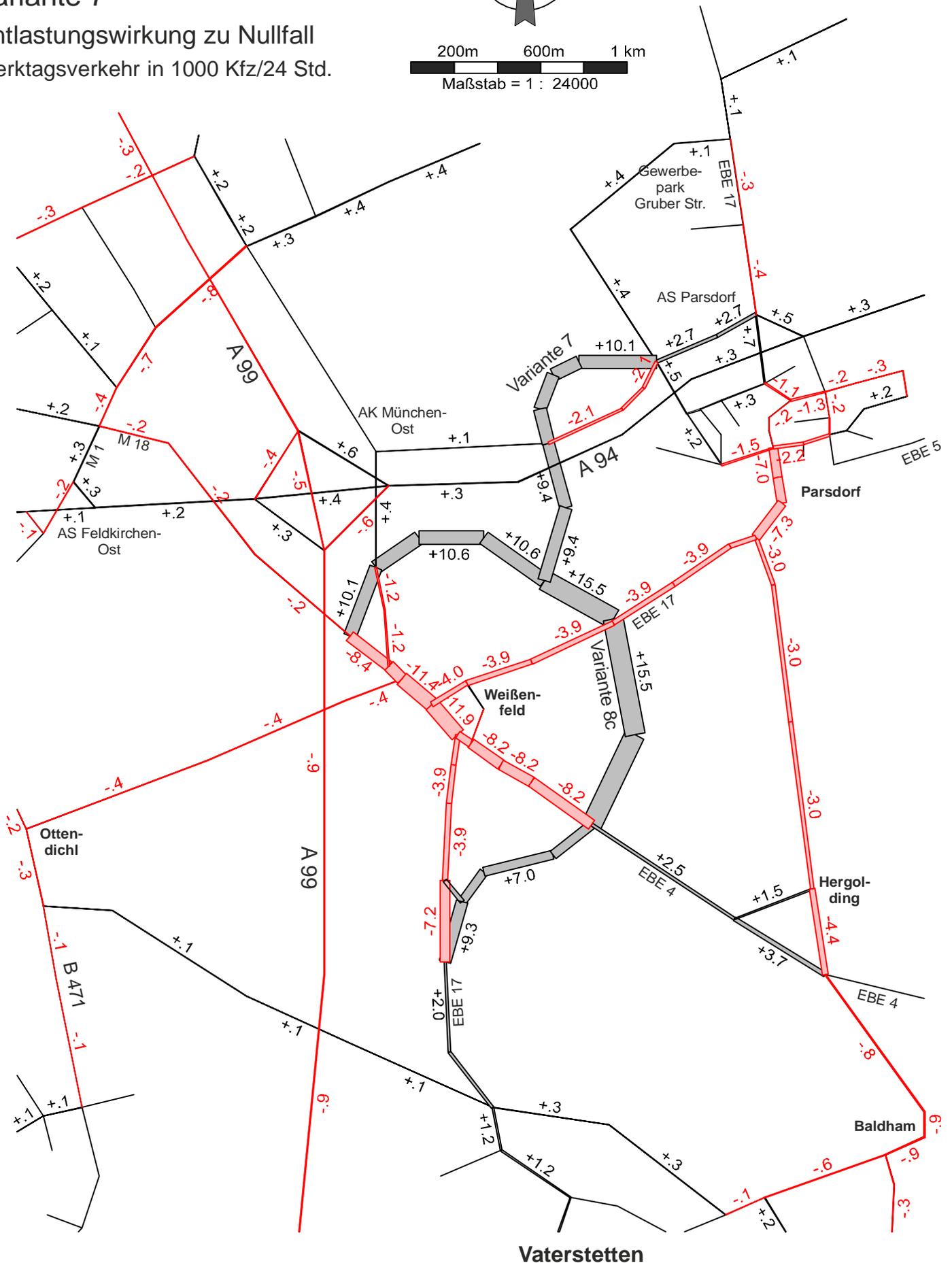
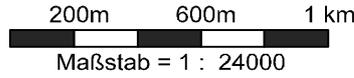
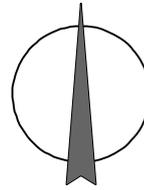


Raum Parsdorf / Weißenfeld

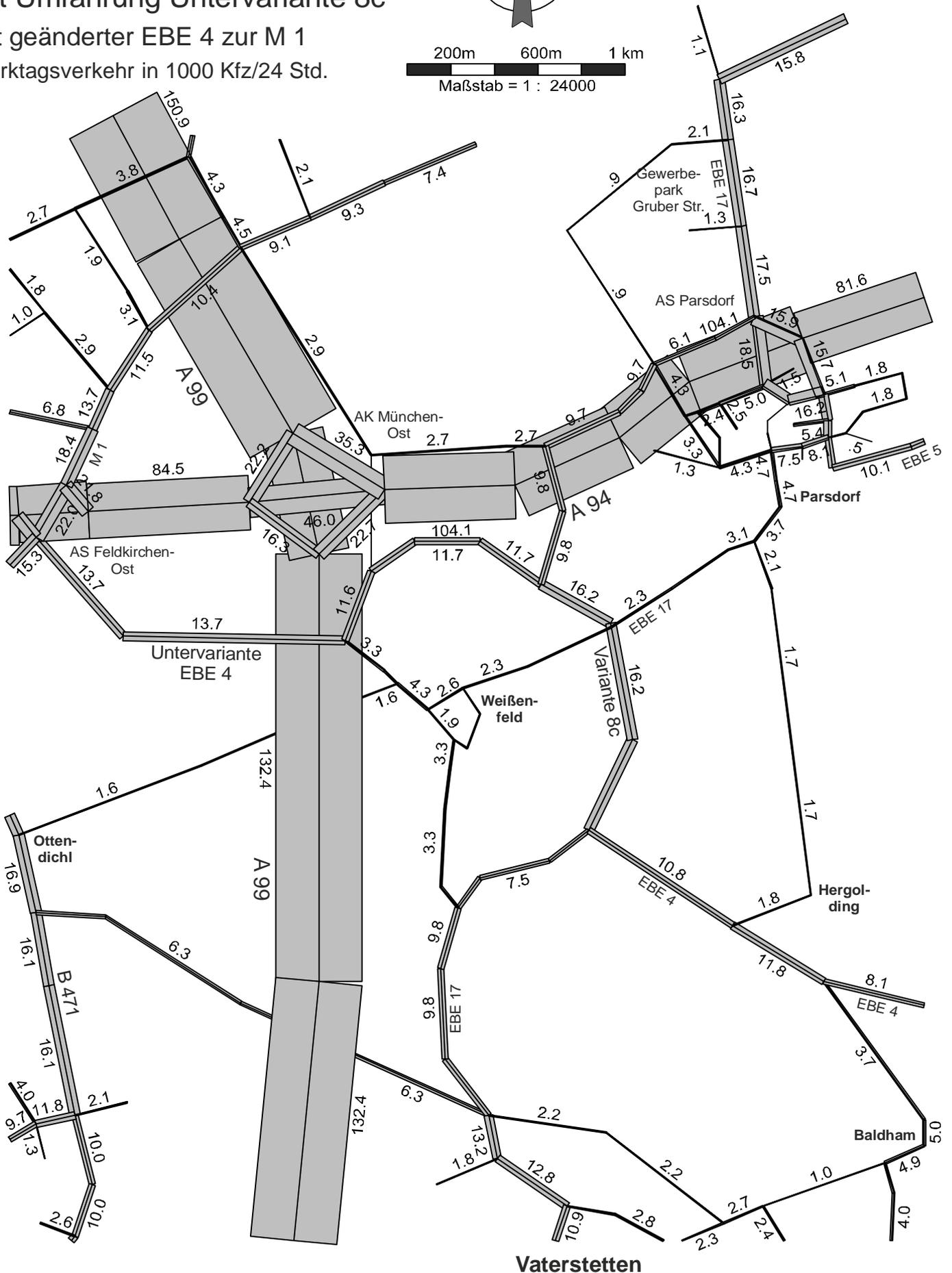
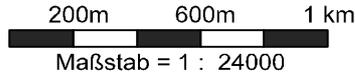
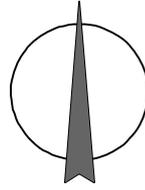
Variante 7

Entlastungswirkung zu Nullfall
Werktagsverkehr in 1000 Kfz/24 Std.

Plan 5a



Raum Parsdorf / Weißenfeld mit Umfahrung Untervariante 8c mit geänderter EBE 4 zur M 1 Werktagsverkehr in 1000 Kfz/24 Std.



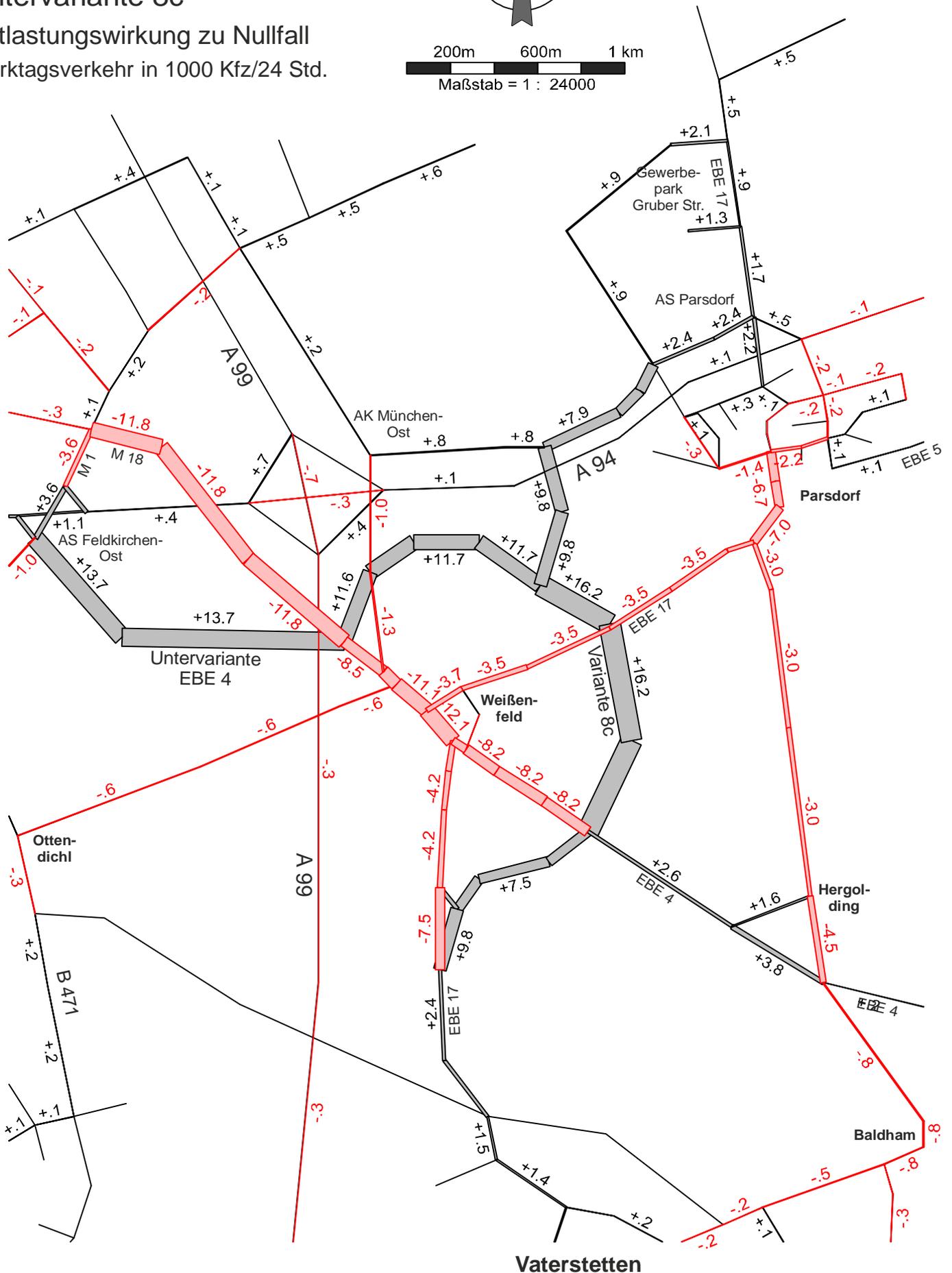
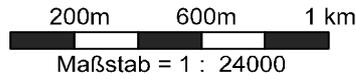
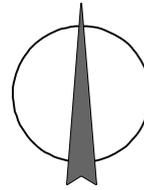
Raum Parsdorf / Weißenfeld

Untervariante 8c

Entlastungswirkung zu Nullfall

Werktagsverkehr in 1000 Kfz/24 Std.

Plan **7a**

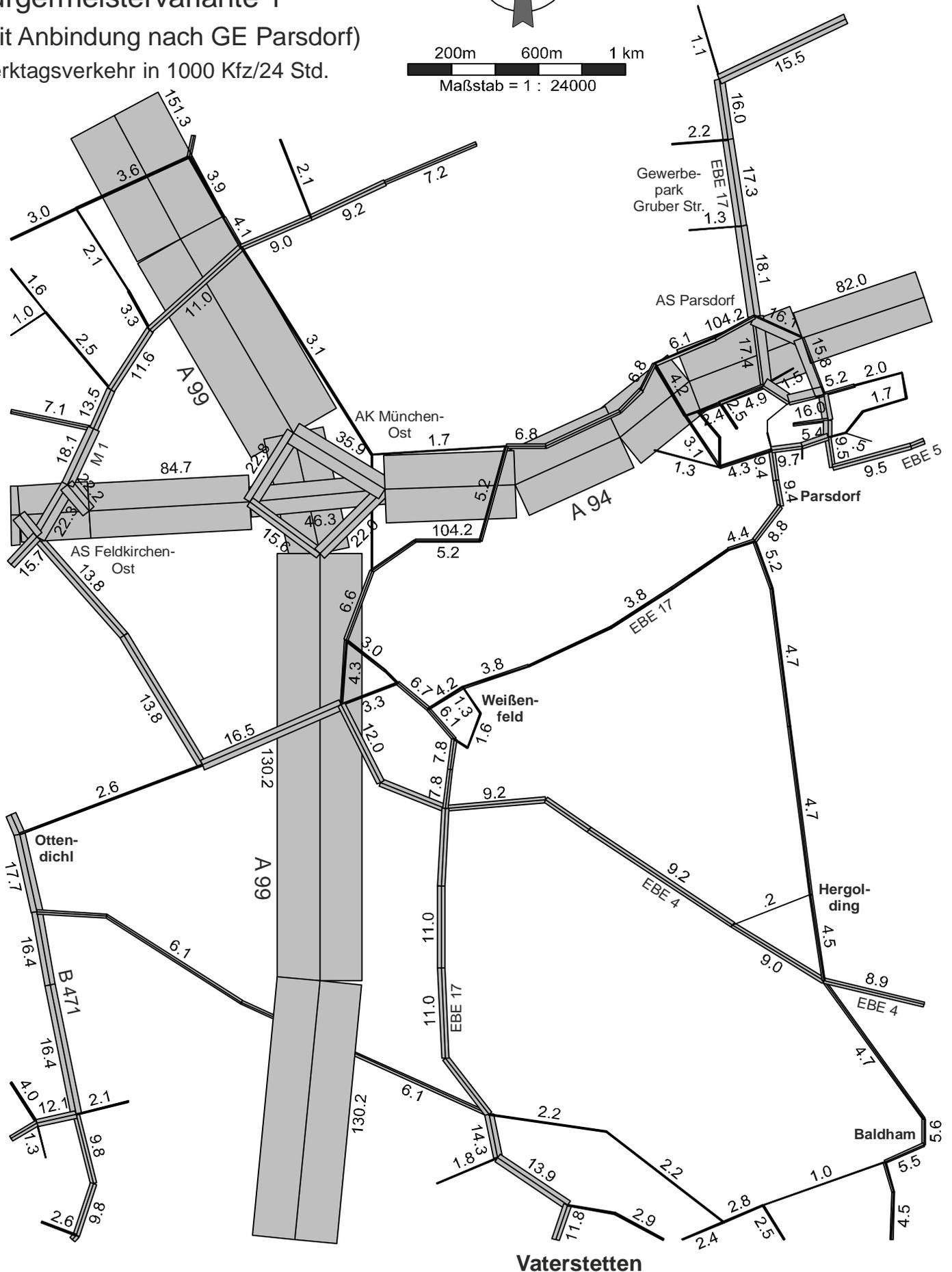
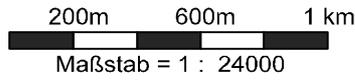
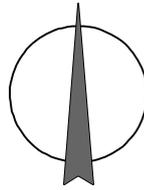


Raum Parsdorf / Weißenfeld

Bürgermeistervariante 1

(mit Anbindung nach GE Parsdorf)

Werktagsverkehr in 1000 Kfz/24 Std.

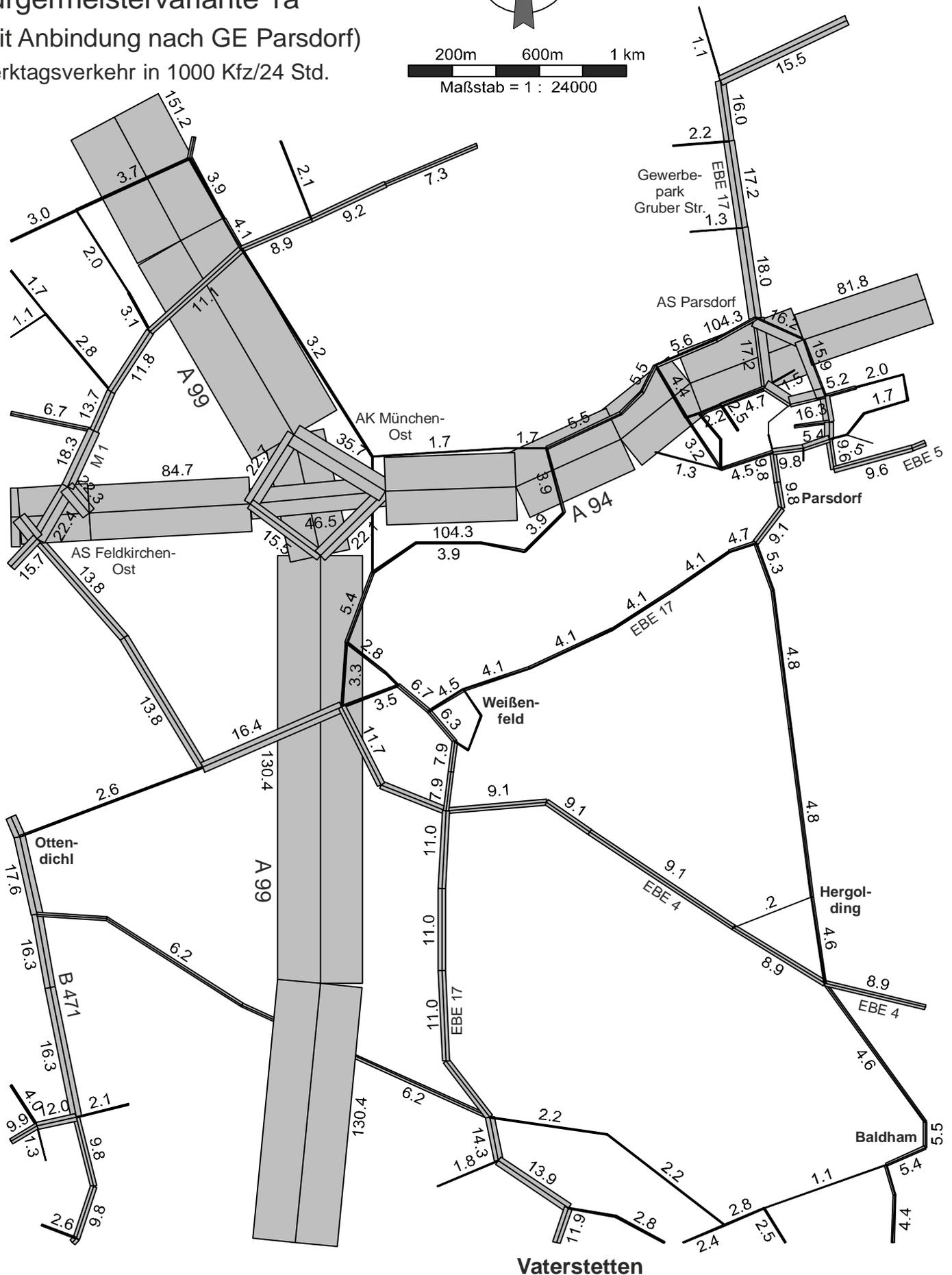
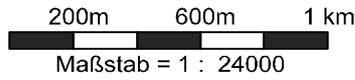
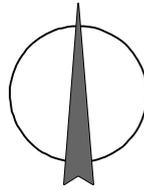


Raum Parsdorf / Weißenfeld

Bürgermeistervariante 1a

(mit Anbindung nach GE Parsdorf)

Werktagsverkehr in 1000 Kfz/24 Std.

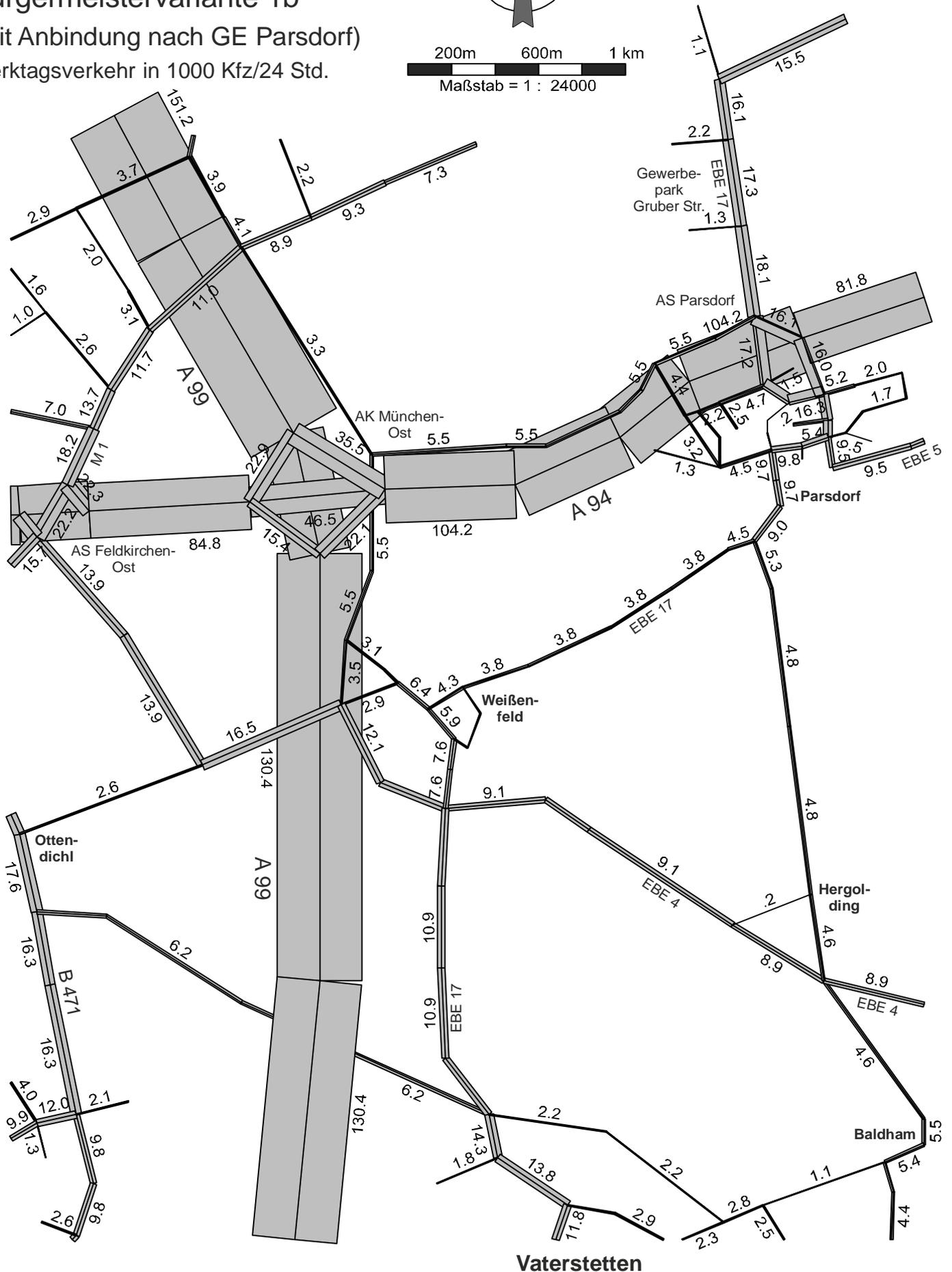
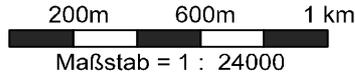
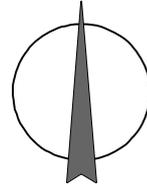


Raum Parsdorf / Weißenfeld

Bürgermeistervariante 1b

(mit Anbindung nach GE Parsdorf)

Werktagsverkehr in 1000 Kfz/24 Std.

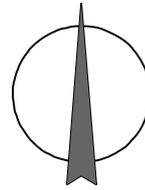


Raum Parsdorf / Weißenfeld

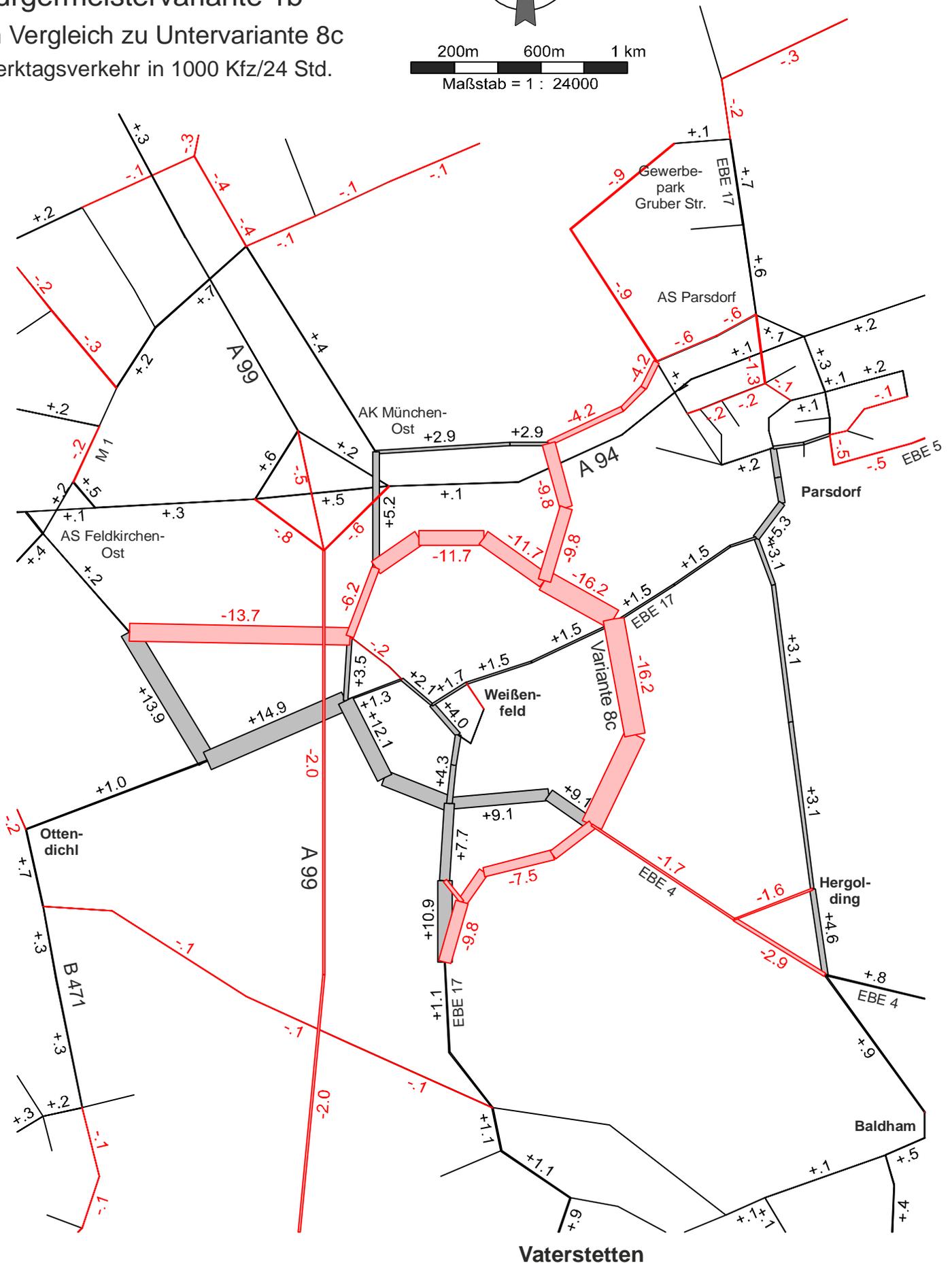
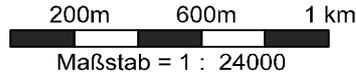
Bürgermeistervariante 1b

im Vergleich zu Untervariante 8c

Werktagsverkehr in 1000 Kfz/24 Std.



Plan 10a



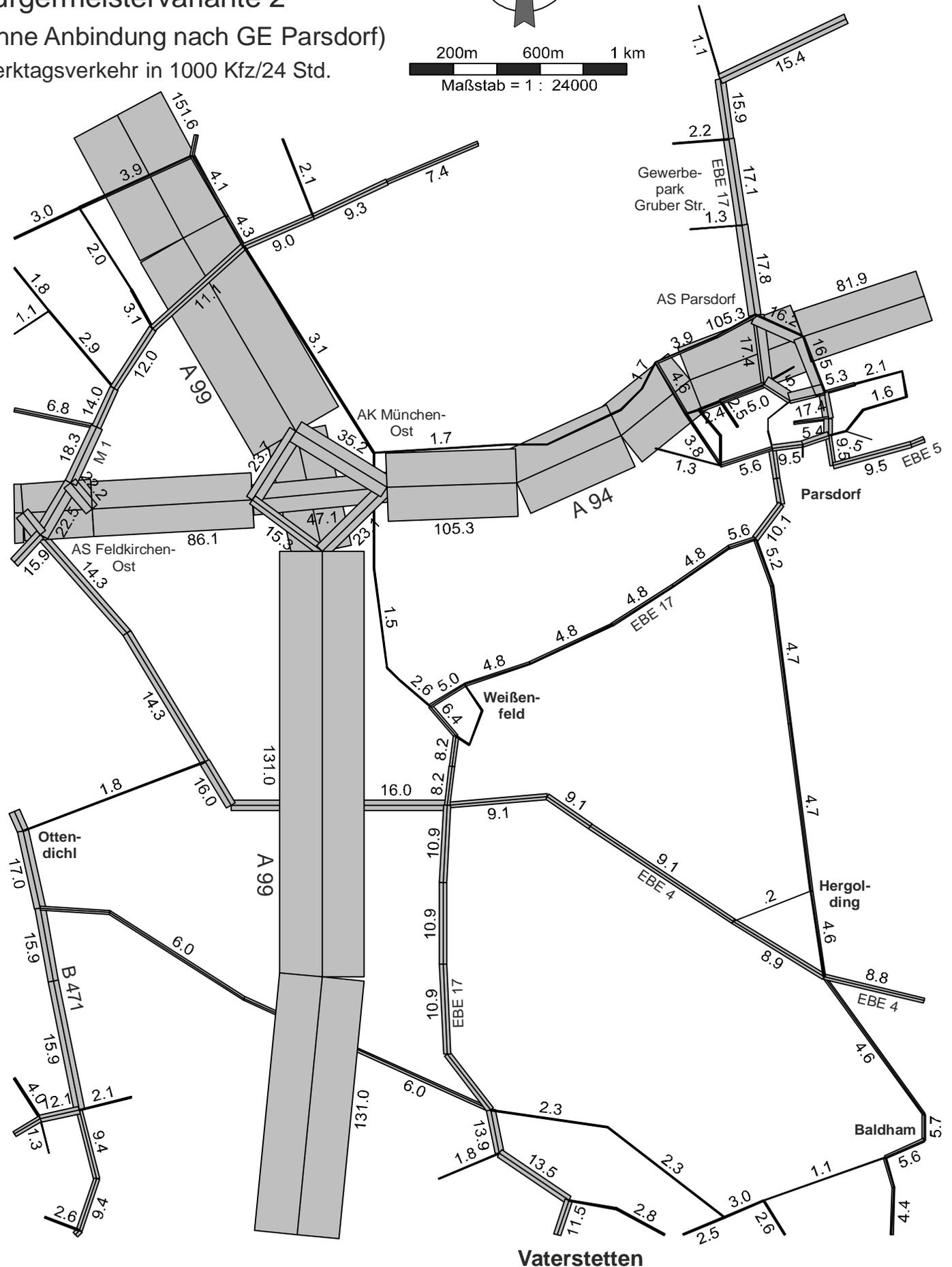
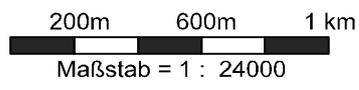
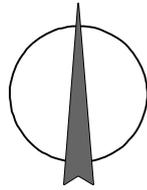
Vaterstetten

Raum Parsdorf / Weißenfeld

Bürgermeistervariante 2

(ohne Anbindung nach GE Parsdorf)

Werktagsverkehr in 1000 Kfz/24 Std.



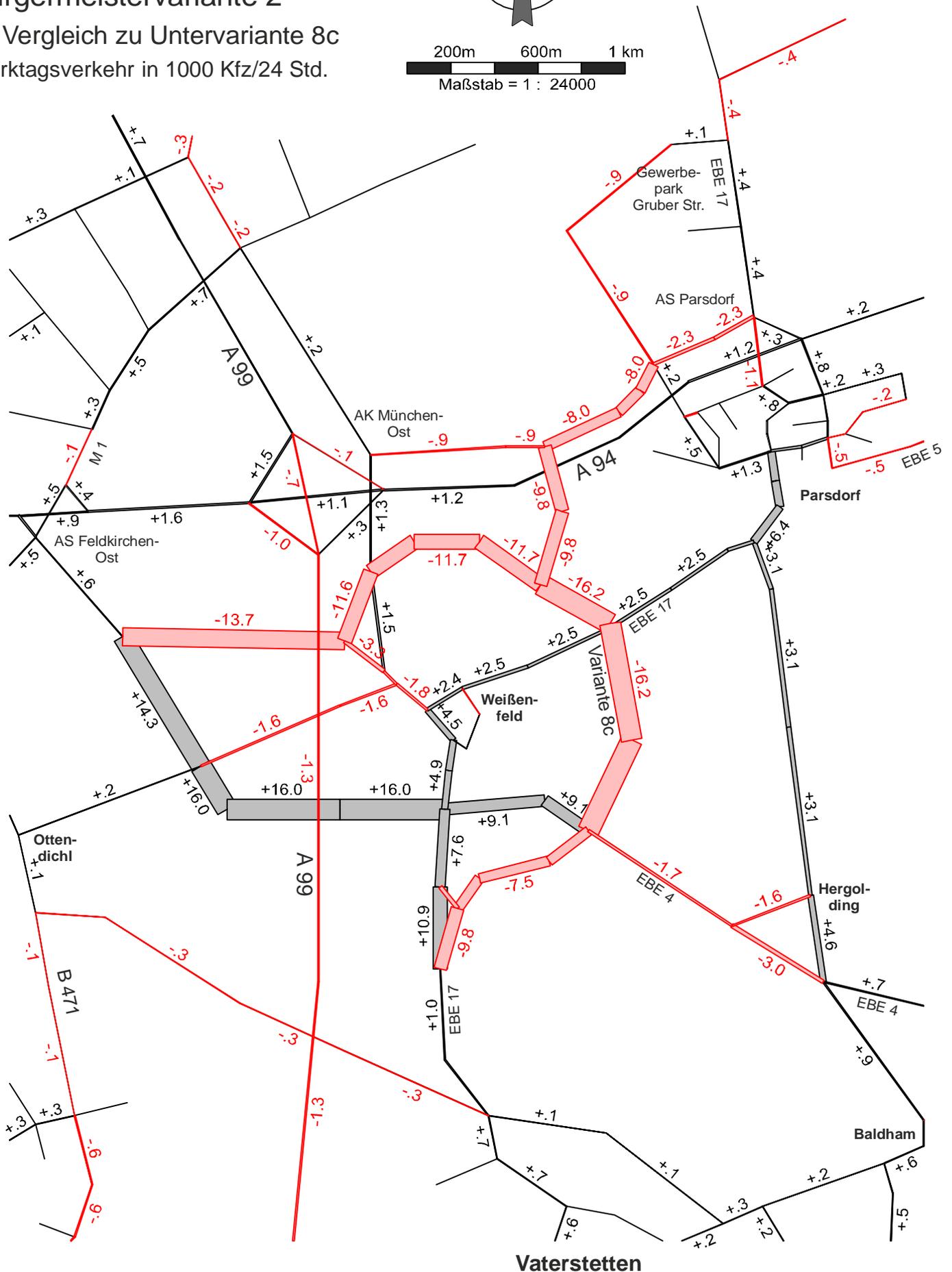
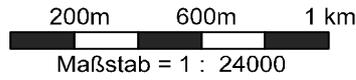
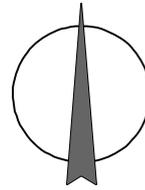
Raum Parsdorf / Weißenfeld

Bürgermeistervariante 2

im Vergleich zu Untervariante 8c

Werktagsverkehr in 1000 Kfz/24 Std.

Plan 11a



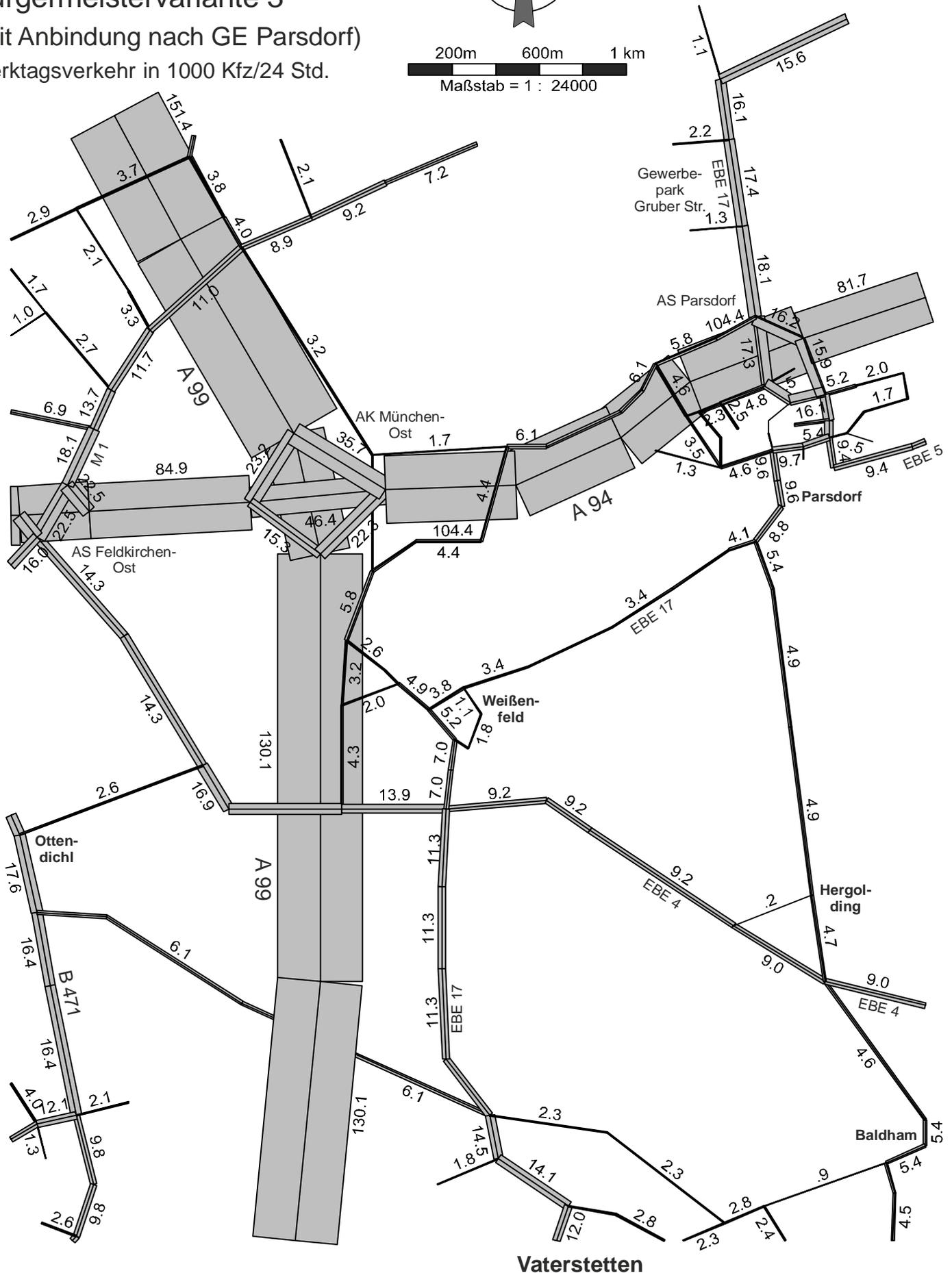
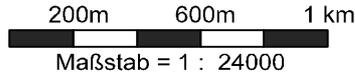
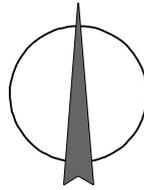
Vaterstetten

Raum Parsdorf / Weißenfeld

Bürgermeistervariante 3

(mit Anbindung nach GE Parsdorf)

Werktagsverkehr in 1000 Kfz/24 Std.

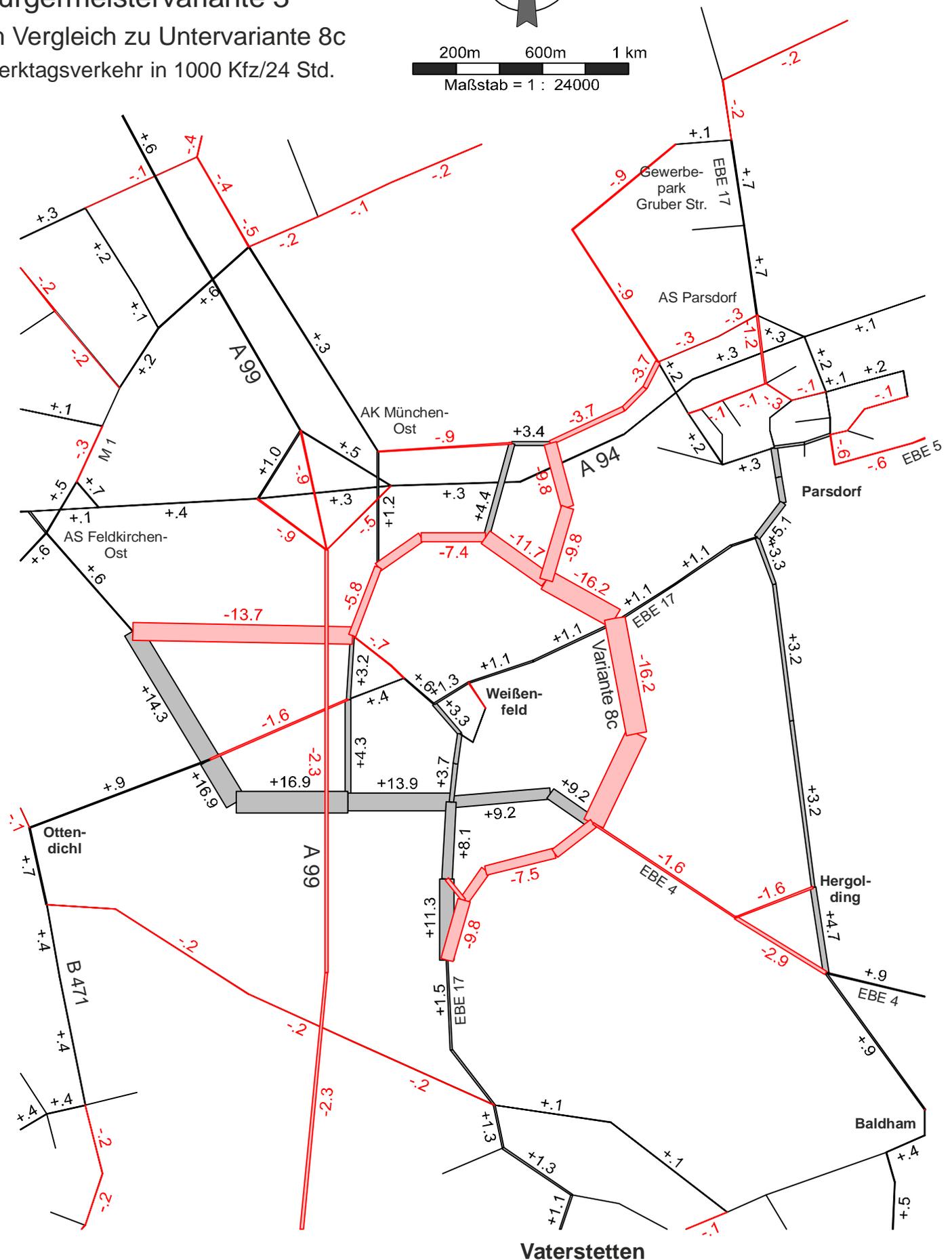
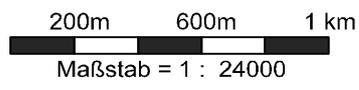
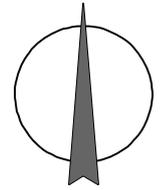


Raum Parsdorf / Weißenfeld

Bürgermeistervariante 3

im Vergleich zu Untervariante 8c

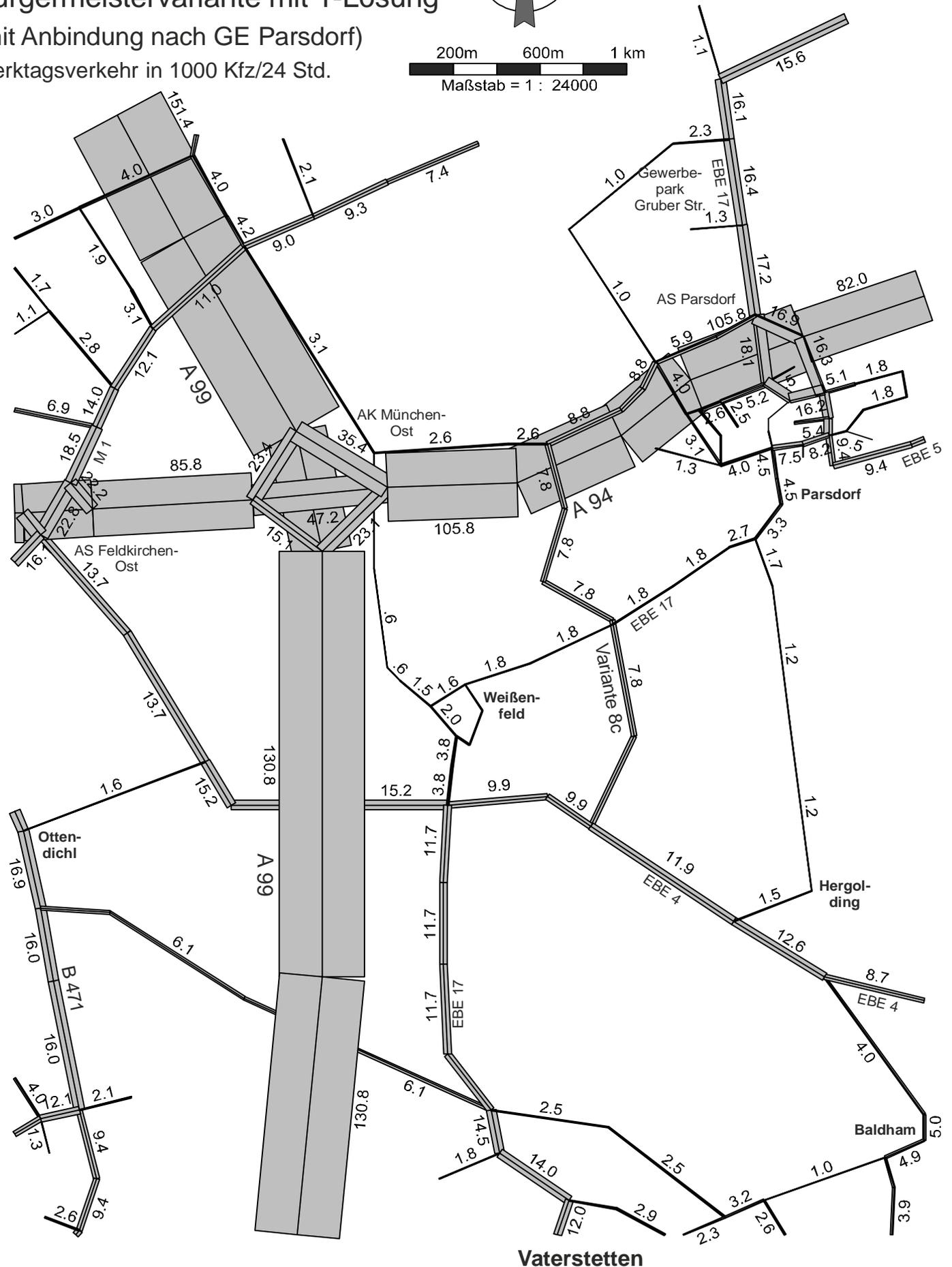
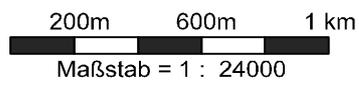
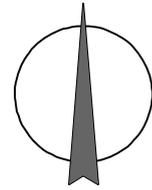
Werktagsverkehr in 1000 Kfz/24 Std.



Raum Parsdorf / Weißenfeld

Bürgermeistervariante mit Y-Lösung (mit Anbindung nach GE Parsdorf)

Werktagsverkehr in 1000 Kfz/24 Std.



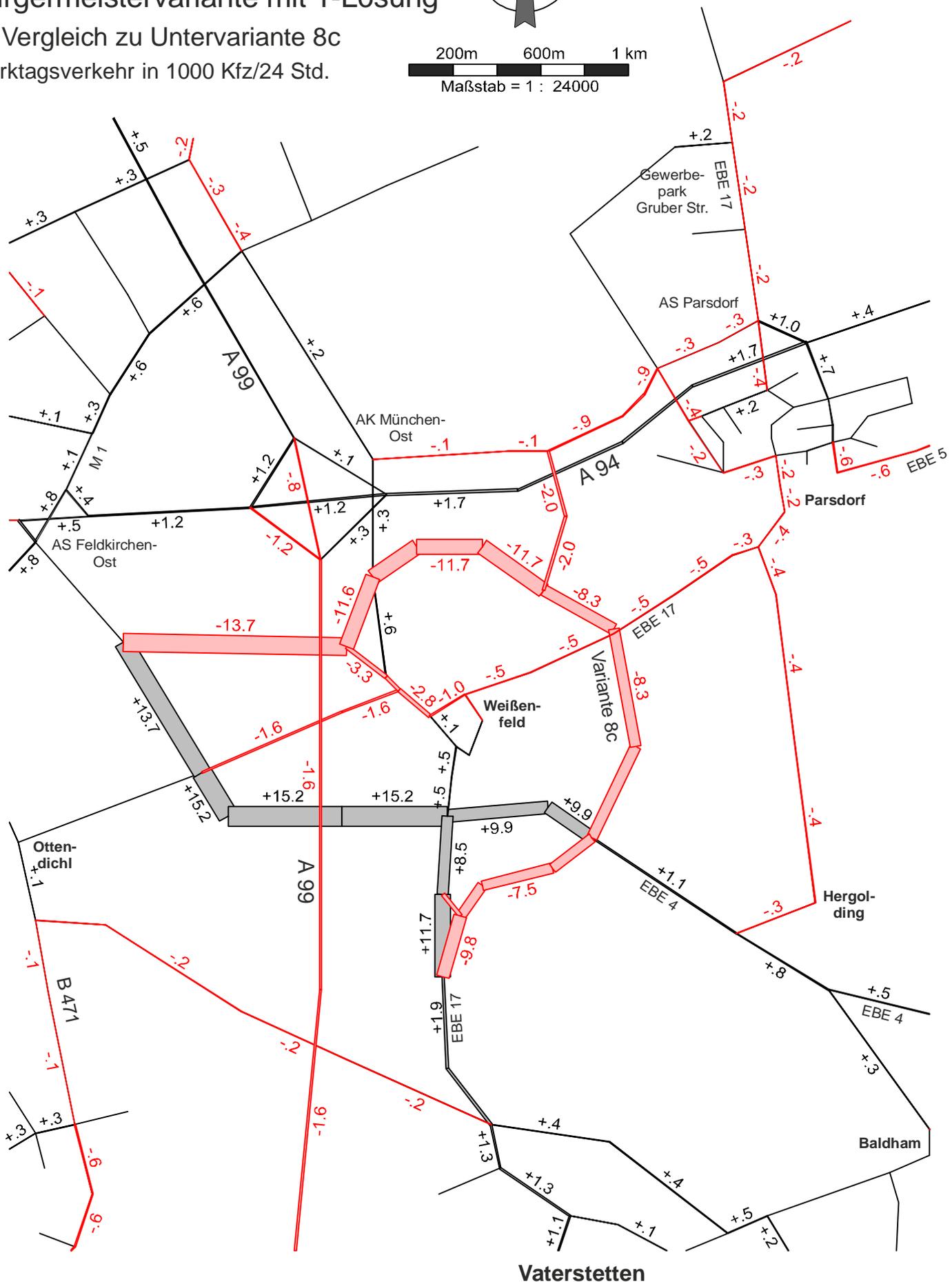
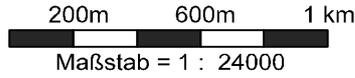
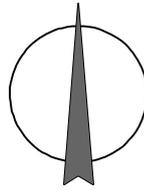
Raum Parsdorf / Weißenfeld

Bürgermeistervariante mit Y-Lösung

im Vergleich zu Untervariante 8c

Werktagsverkehr in 1000 Kfz/24 Std.

Plan 13a



Vaterstetten