



Nordumfahrung Erding

Vorstellung der
Planfeststellungsunterlagen

Bürgerinformation in Hörgersberg / Bockhorn

02. Juli 2014

Inhalt

1. Einleitung

2. Verkehrsuntersuchung

Obermeyer Planen und Beraten

3. Technische Planung

Planungsbüro Bauen und Umwelt

Dr. Blasy - Dr. Øverland, Beratende Ingenieure

4. Landschaftspflegerische Begleitplanung

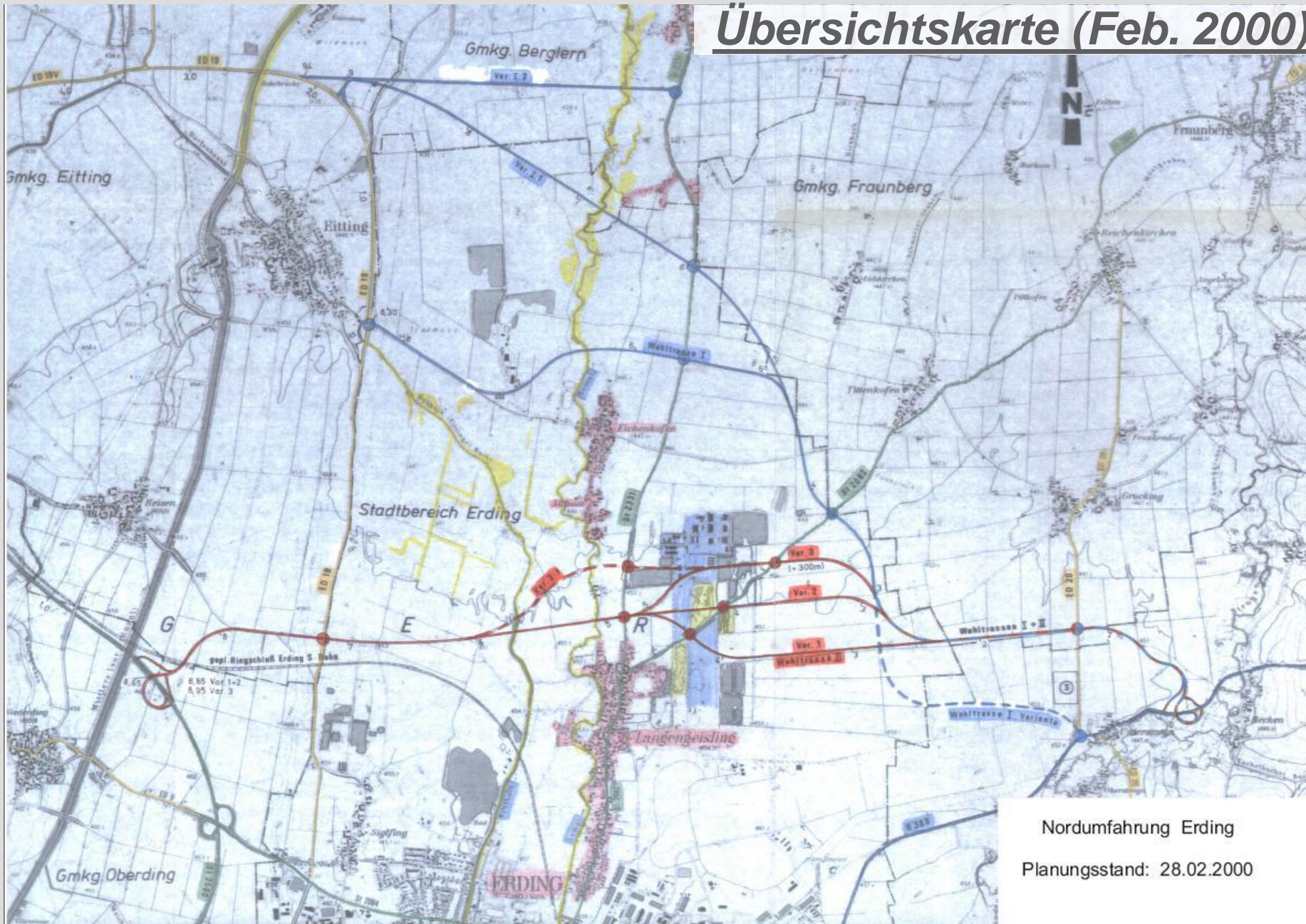
ifuplan

1. Einleitung

Seit vielen Jahren Forderung zum Bau einer **Nordumfahrung Erding**

- **Überlastete Stadtstraßen in Erding**, insbesondere permanente Überlastung der Anton-Bruckner-Straße
 - **Schleichverkehre** abseits der klassifizierten Straßen im Landkreisgebiet, z.B. Gemeindeverbindungsstraße Grucking - Tittenkofen
 - Notwendige Verbesserung der **Erreichbarkeit** des Münchner **Flughafens** aus den östlichen Landkreisteilen
- Vorplanung zum Bau einer Nordumfahrung durch das damalige Straßenbauamt München in Abstimmung mit dem Landkreis Erding 1999-2001

Übersichtskarte (Feb. 2000)



Nordumfahrung Erding

Planungsstand: 28.02.2000

Vorplanung 1999-2001

Untersuchung von zwei Variantenkorridoren:

- Wahltrasse I mit **stadtfernen** Varianten
- Wahltrasse II mit **stadtnahen** Varianten

Ergebnis der **Raumempfindlichkeitsuntersuchung**:

- Je näher an der Stadt, um so größer die Raumwiderstände

Ergebnis der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak:

- **Keine merkliche Entlastung** der Anton-Bruckner-Straße
- Prognose 2015 für die neue Straße: **4000 bis 8000 Kfz/24h**

→ **Aussetzung der Planungen** wegen geringer Verkehrswirksamkeit und ungeklärter Frage der Baulastträgerschaft

Planungshistorie seit 2007

18.06.2007

Beschluss des [Landkreises Erding](#) zur Übernahme der [Baulast](#) für die Nordumfahrung Erding

30.10.2008

Vergabe der Ingenieurverträge und [Beginn der Planungen](#) (Untersuchung unterschiedlicher Trassenkorridore)

Feb. 2009

[Planungsabstimmungen](#) mit den betroffenen [Gemeinden](#)

15.03.2010

[Festlegung](#) des [Vorzugskorridors](#) (Wahltrasse Süd_2)

31.01.2011

Vorstellung der [ergänzenden Untersuchungen](#) Trasse [Mitte_3](#)

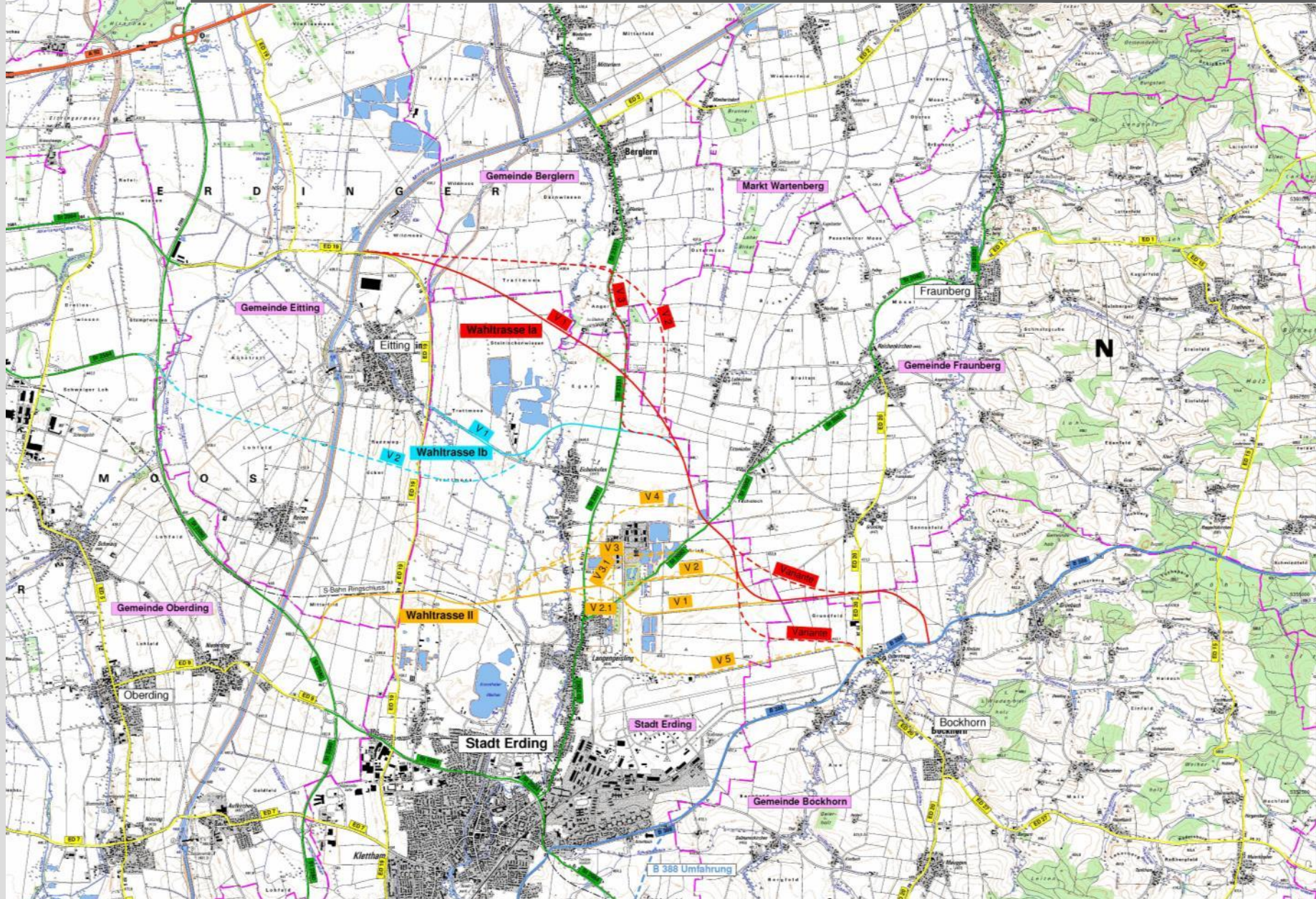
12.03.2012

Auftrag an das StBA Freising, für die [Wahltrasse Süd_2](#) die [Planfeststellungsunterlagen](#) zu erstellen

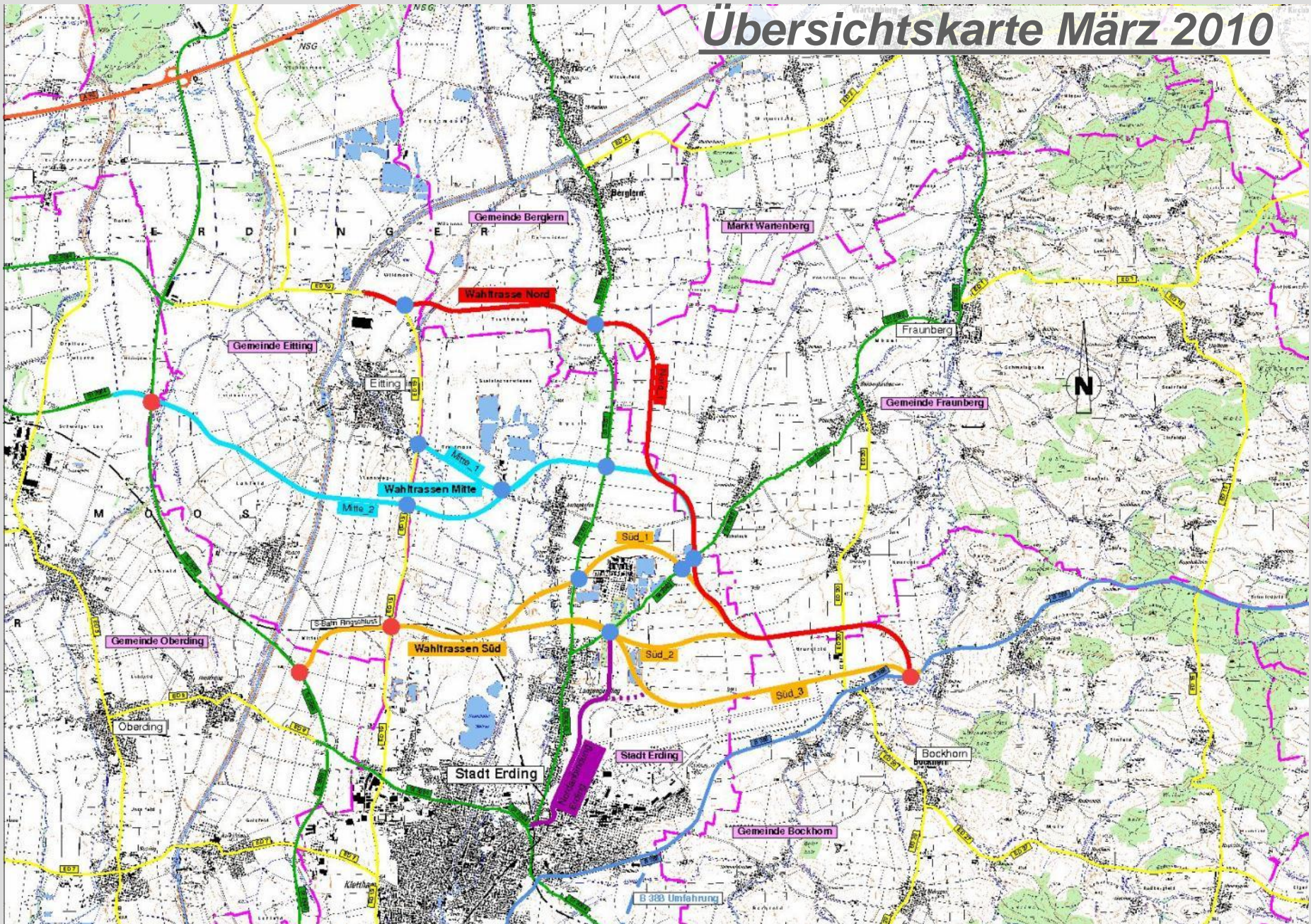
25.06.2013

Vorstellung der [ergänzenden Untersuchungen](#) der [Trassen Fliegerhorst](#)

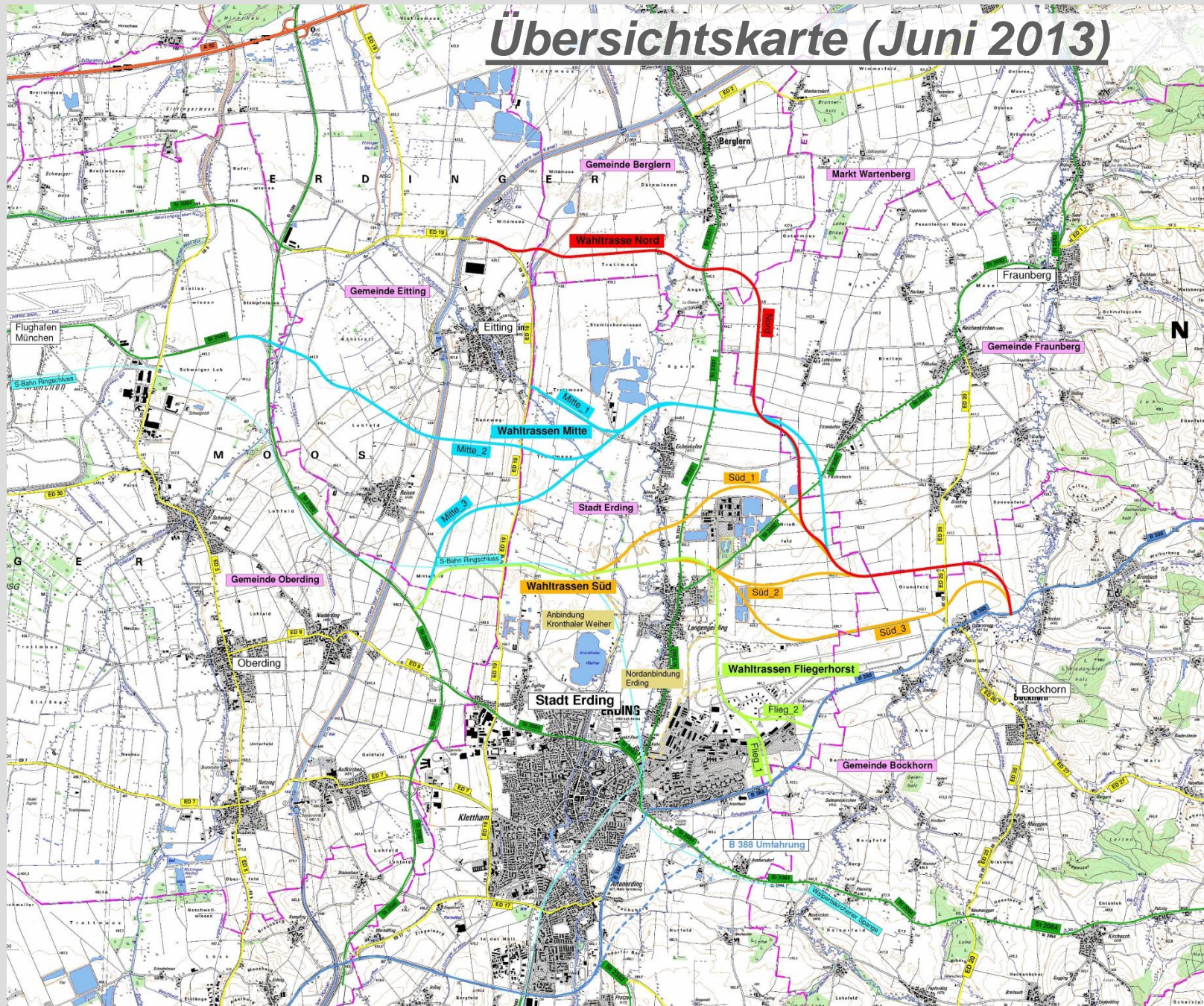
Übersichtskarte (Feb. 2009 auf Grundlage Mai 2001)



Übersichtskarte März 2010



Übersichtskarte (Juni 2013)





2. Vorstellung Verkehrsuntersuchung

Erhebungsplan 2009



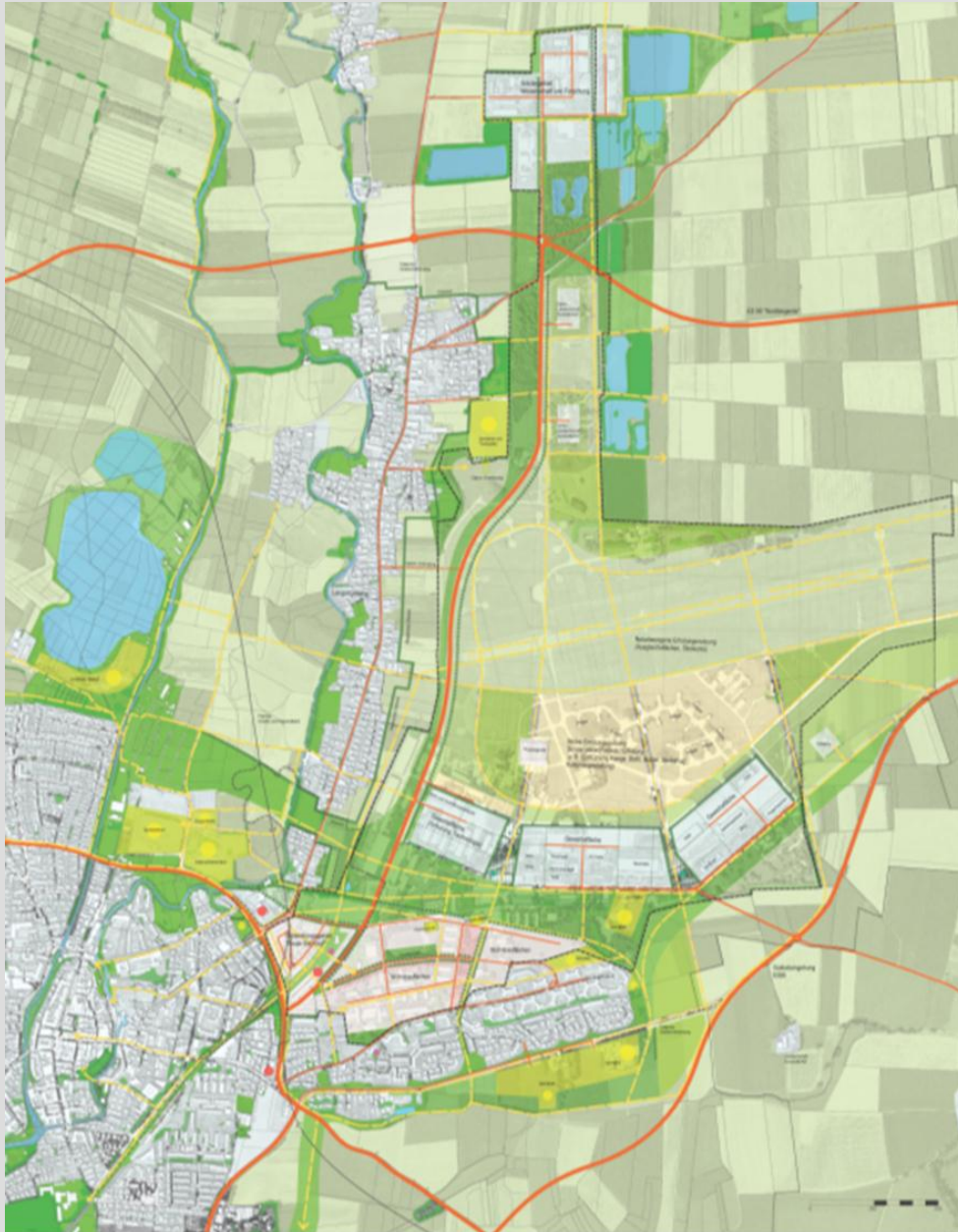
Untersuchungsergebnisse 2010

	Wahltrasse					
	Nord	Mitte_1	Mitte_2	Süd_1	Süd_2	Süd_3
Verkehrsbelastung [Kfz/24h]	6500 -12700	6200 - 9500	7400 -11700	8400 -13300	8400 -13300	8400 -13300
Verkehrswirksamkeit	gering	geringste	gut	hoch	hoch	hoch
Be- und Entlastungswirkungen best. Straßennetz	Geringere Entlastungswirkungen in Erding	Geringste Entlastungswirkungen in Erding	Entlastungswirkungen in Erding	Höchste Entlastungswirkungen in Erding	Höchste Entlastungswirkungen in Erding	Höchste Entlastungswirkungen in Erding
	Keine Entlastung Langengeisl.	Belastung Langengeisl.	Belastung Langengeisl.	Entlastung Langengeisl.	Entlastung Langengeisl.	Entlastung Langengeisl.
	Entlastung Siglfing	Verkehrszunahme Siglfing	Verkehrszunahme Siglfing	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	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	Verkehrszunahme Glasern	Verkehrszunahme Glasern	Verkehrszunahme Glasern
	Verkehrszunahme Bockhorn	Geringste Verkehrszunahme Bockhorn	Verkehrszunahme Bockhorn	Verkehrszunahme Bockhorn	Verkehrszunahme Bockhorn	Verkehrszunahme Bockhorn

Fortschreibung Prognose 2030

- **Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2031
(Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, November 2012)**
- **Berücksichtigung der amtlichen Straßenverkehrszählungen 2010**
- **Plausibilitätsprüfung/Abgleich mit dem Verkehrsgutachten St 2580
Flughafentangente Ost (Verkehrsfreigaben Bauabschnitte V und VI)
(Büro Kurzak, Stand 15. November 2013)**
- **Abstimmung Prognose Flughafen 2030 mit FMG und Büro TRANSVER**
- **Strukturelle Entwicklungen in der Stadt Erding und Umlandgemeinden
(Angaben zu Flächennutzungs- und Bebauungsplänen der Gemeinden)**

Fortschreibung Prognose 2030



- Entwicklung Fliegerhorstgelände mit Neubau einer Nordanbindung zwischen der Anton-Bruckner-Straße und ED 99 (Verlegung der Alten Römer Straße, St 2331)

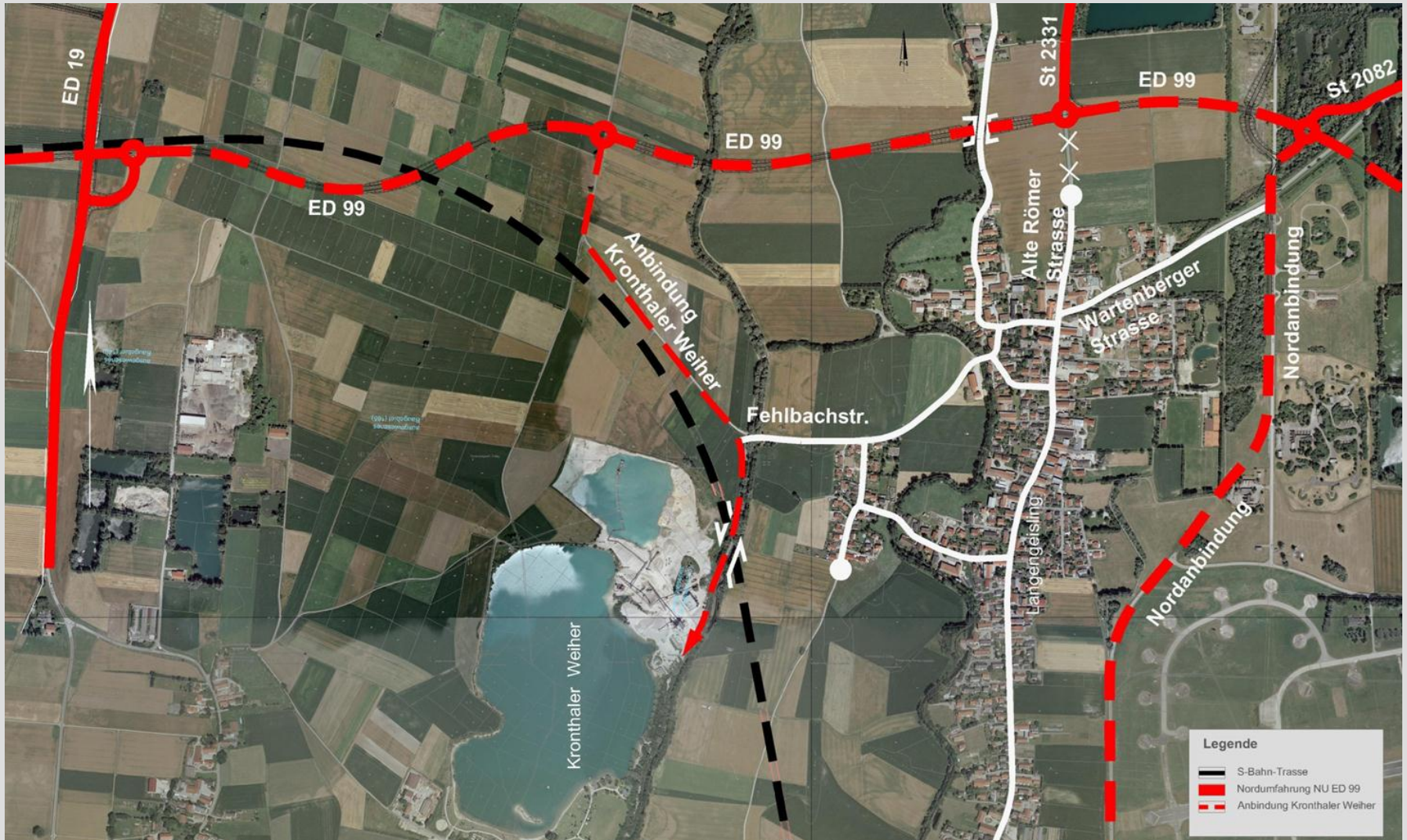
Fortschreibung Prognose 2030



- **Bebauungsplan Nr. 193**
„Kreuzungsbahnhof“ mit Neubau ZOB
und P+R-Anlage (ca. 700 Pkw-Stellplätze)
→ Aufgrund der geplanten P+R-Anlage
wurde eine Modal Split Verschiebung von
2% zugunsten des MIV angenommen

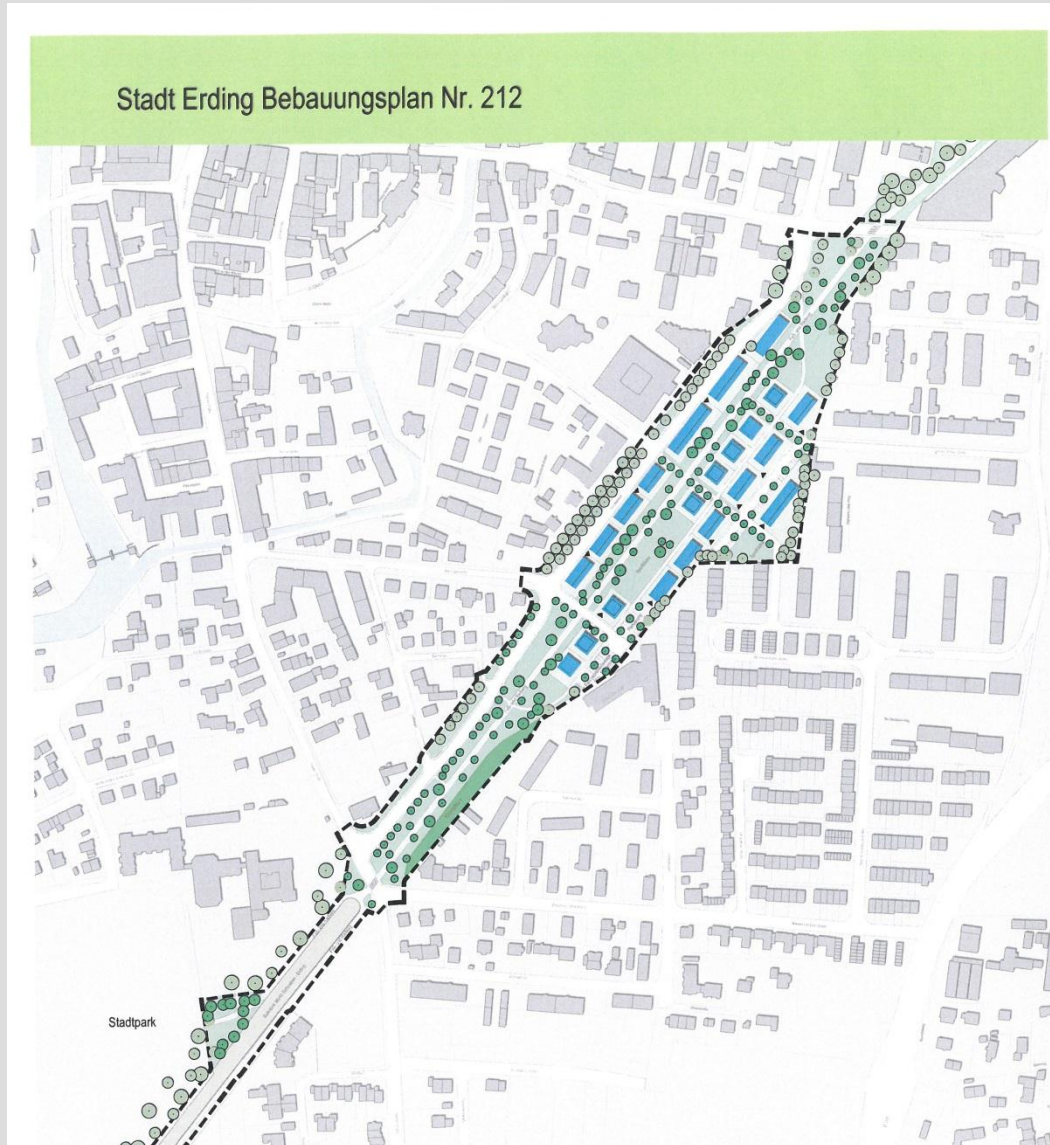
Fortschreibung Prognose 2030

- Bebauungsplan „Freizeitgelände Kronthaler Weiher“ mit einer Variantenuntersuchung bzgl. der Verknüpfung mit der geplanten ED99

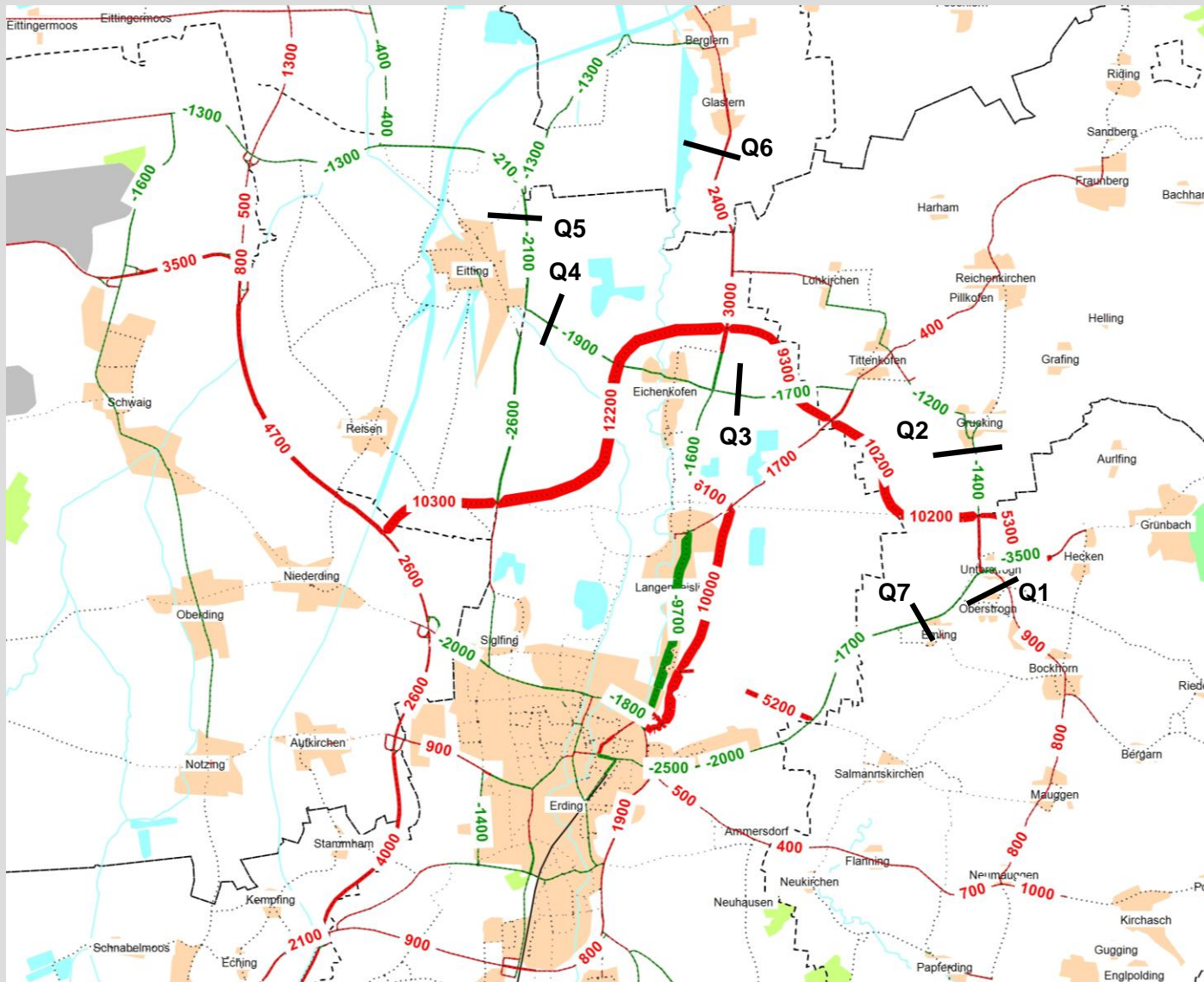


Fortschreibung Prognose 2030

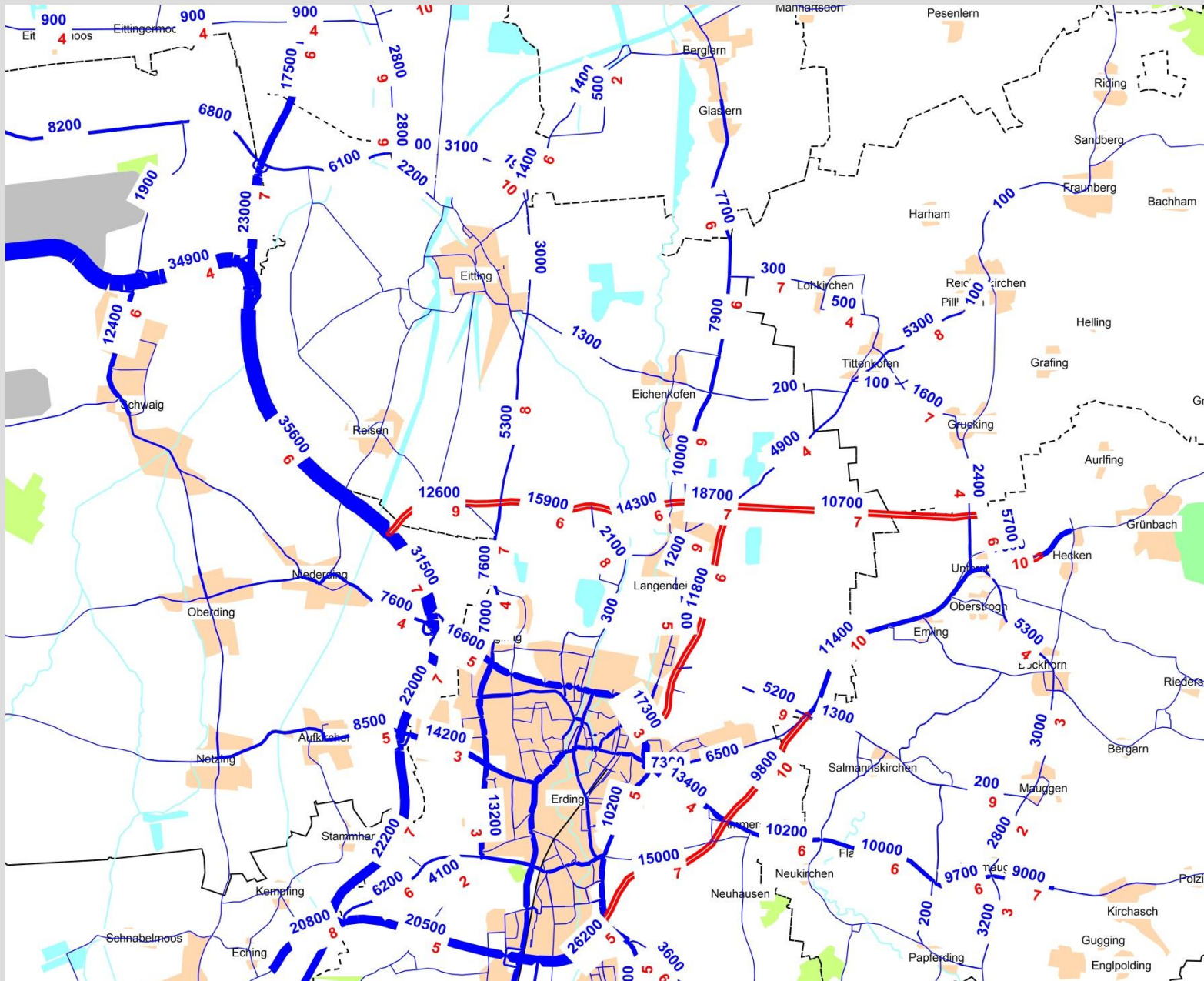
- Bebauungsplan Nr. 212, Alter Standort Bahnhof Erding



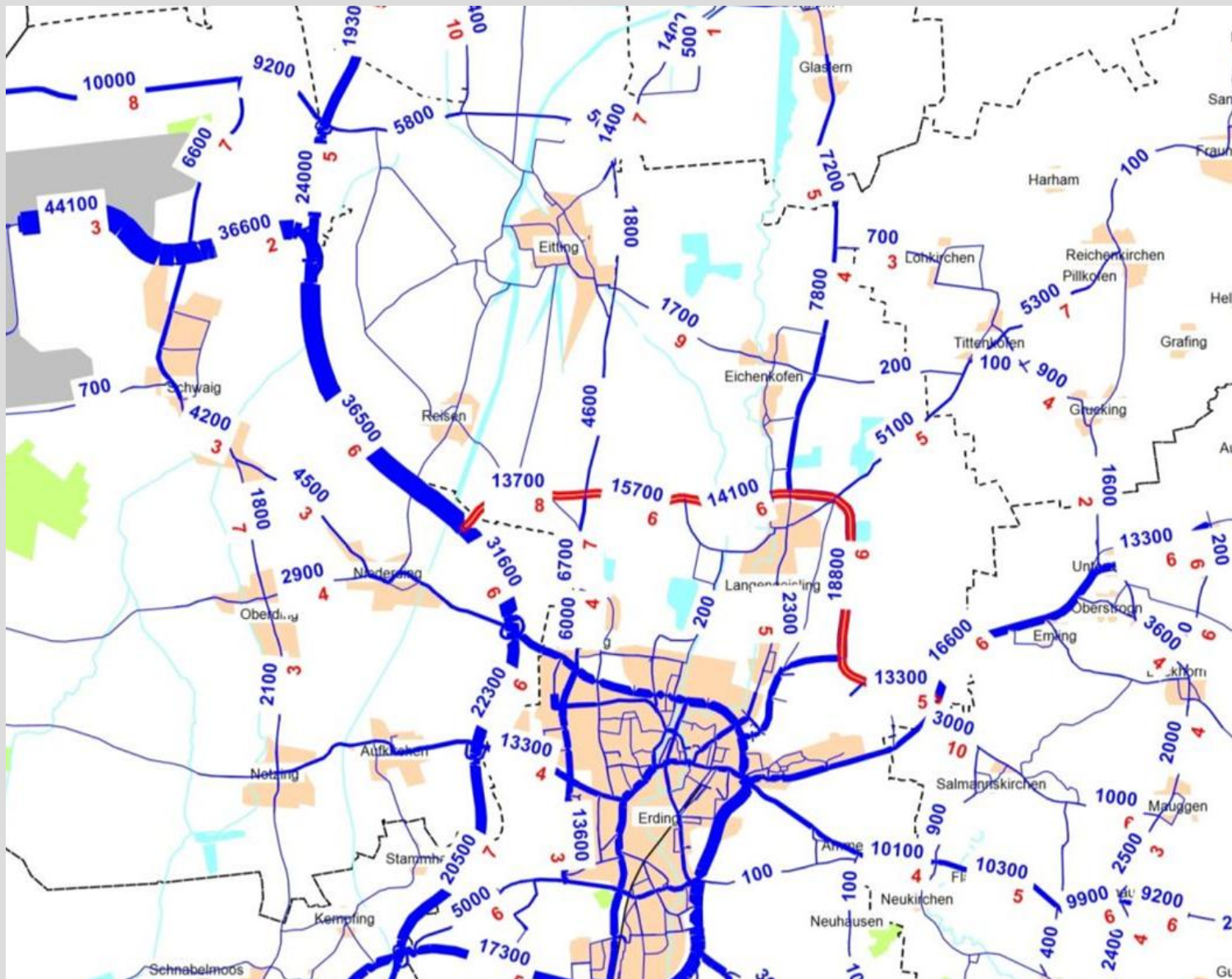
Differenzbelastungsplan Wahltrasse Mitte 3 – Prognose-Nullfall 2030



Kombination Süd+Südostumfahrung, Prognose 2030



Wahltrasse Flieg-1 , Flieg-2, (Haindl-Trassen), Prognose 2030



Wahltrasse Flieg-1 , Flieg-2, (Haindl-Trassen), Prognose 2030

- Gefahr einer Schleichverkehrsausbildung von der B 388 aus Richtung Taufkirchen (Vils) zur Anton-Bruckner-Straße Richtung Erding West und FTO (umwegige Verkehrsführung über die ED 99)
- Geringere Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet Erding (z.B. Anton-Bruckner-Straße)
- Geringere Verkehrswirksamkeit der ED 99
- Überproportionale Verkehrszunahme auf der Gemeindeverbindungsstraße durch Salmanskirchen (Verkehrszunahme +130 %), welche hierfür nicht ausgelegt ist
- Keine Entlastung der B 388 bei Unterstrogg im Vergleich zur Wahltrasse_Süd (ebenfalls in der Gemeinde Bockhorn)
- Neubau eines weiteren Knotenpunktes auf dem Fliegerhorstgelände
 - hohes Verkehrsaufkommen von 45.000 Kfz/24 h
 - vierspurige Ausbildung ED 99 oder teilplanfreie Lösung erforderlich

Fazit: Aus v.g. Gründen wurden die Fliegerhorsttrassen nicht weiter verfolgt

Zusammenstellung der Umlegungsergebnisse

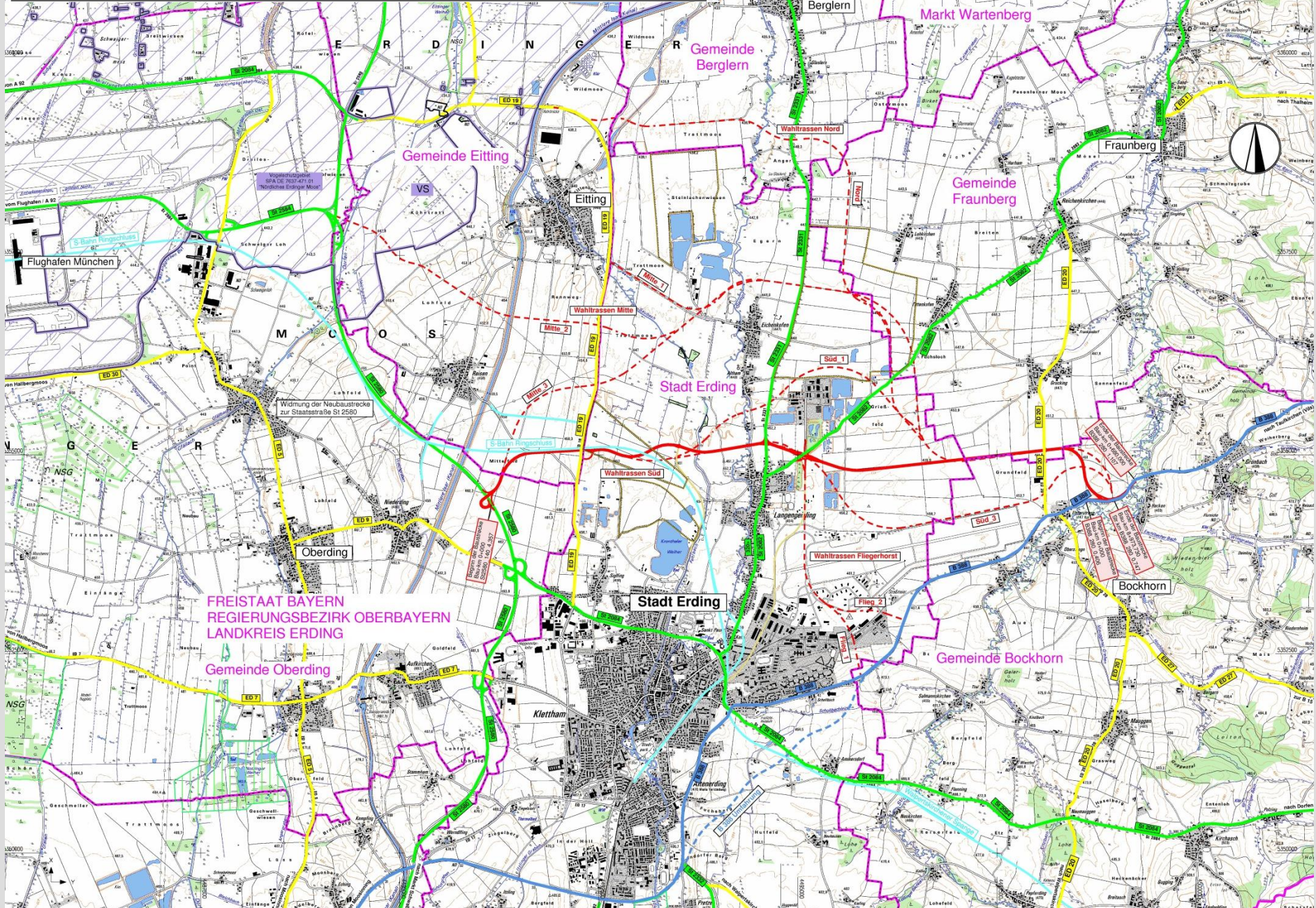
Straßenquerschnitt		Wahltrasse-Süd		Wahltrasse Kombinationsfall		Wahltrasse Mitte 3	
		Kfz/24h	%	Kfz/24h	%	Kfz/24h	%
Q1	ED20 bei Unterstroggn	1.700	44,7%	1.500	39,5%	1.000	26,3%
Q2	ED20 bei Grucking	-900	-29,0%	-700	-22,6%	-1.400	-45,2%
Q3	GVS 1	-2.800	-90,3%	-2.900	-93,5%	-1.700	-54,8%
Q4	GVS 2	-3.800	-74,5%	-3.800	-74,5%	-1.900	-37,3%
Q5	ED19 bei Eitting	-2.700	-46,6%	-2.800	-48,3%	-2.100	-36,2%
Q6	St 2331 bei Glaslern	1.600	26,7%	1.700	28,3%	2.400	40,0%
Q7	B 388 bei Oberstroggn	-3.100	-23,3%	-2.100	-15,8%	-1.900	-14,3%
Q8	Anton-Br.-Straße	-2.300	-11,4%	-2.200	-10,9%	-1.000	-5,0%
Q9	Dorfener Straße	-900	-6,0%	-1.100	-7,3%	-500	-3,3%
Q10	Haager Straße	-700	-9,7%	-700	-9,7%	-300	-4,2%
Q11	Bahnhofstraße	-1.700	-16,2%	-1.300	-12,4%	-1.600	-15,2%
Q12	B 388 (Williamsville)	-4.200	-22,8%	-11.900	-64,7%	-2.100	-11,4%
Q13	St 2331 (Langengeisling)	-11.100	-84,7%	-11.000	-84,0%	-10.200	-77,9%
Q14	ED 19 (Siglfing)	800	12,9%	800	12,9%	-100	-1,6%

Fazit:

Aus verkehrlichen Gründen ist Wahltrasse Süd die beste Lösung.

3. Vorstellung Technische Planung

Übersichtskarte Planfeststellung



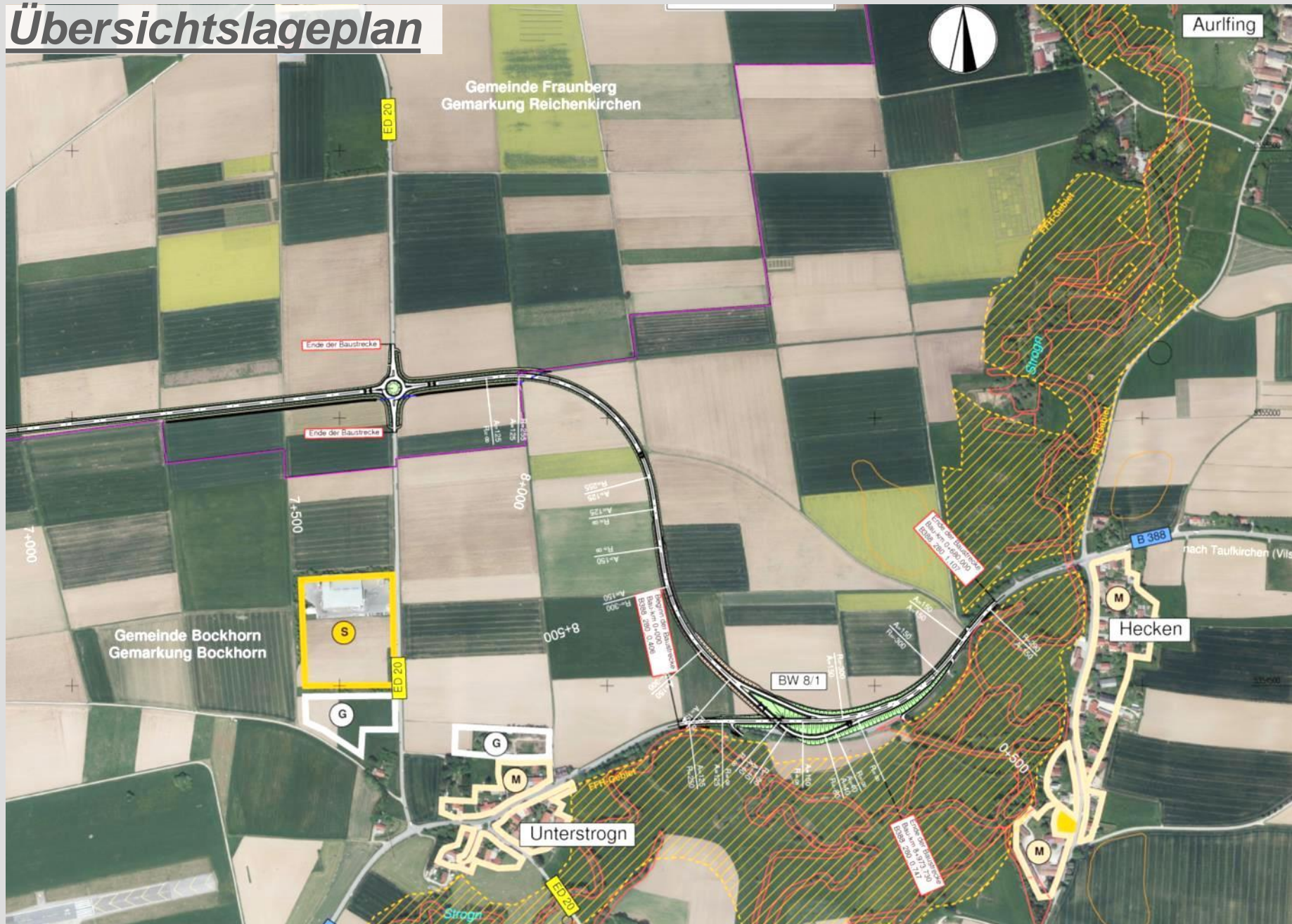
Nordumfahrung Erding – Vorstellung der Planfeststellungsunterlagen

Übersichtslageplan

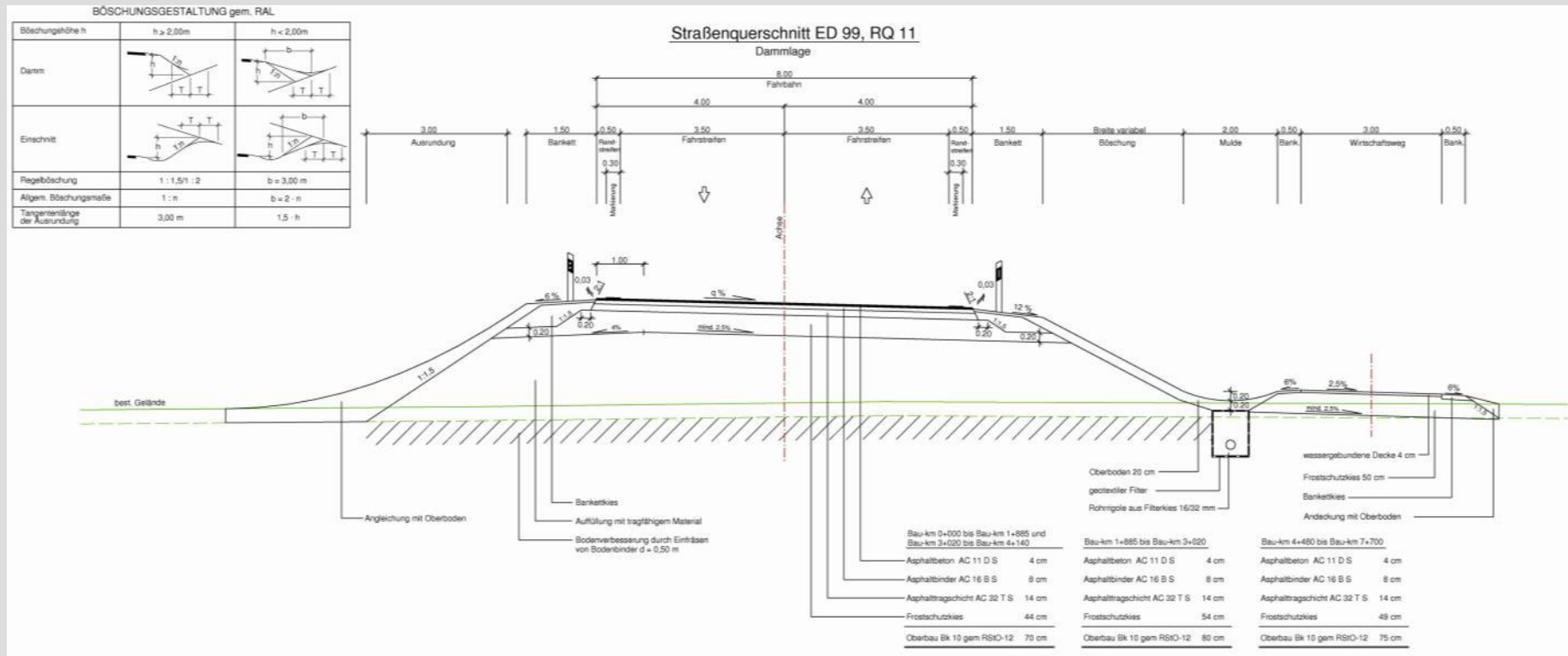




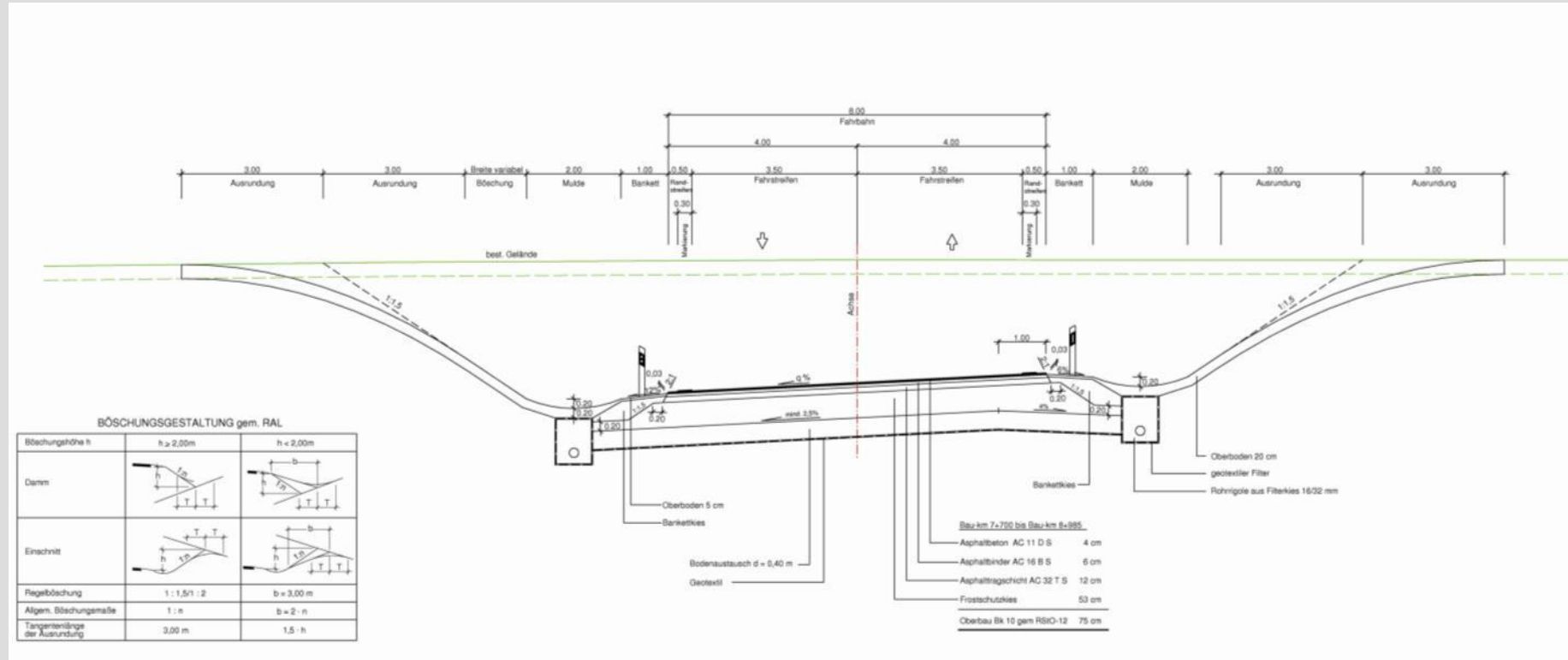
Übersichtslageplan



Regelquerschnitt - Dammlage



Regelquerschnitt - Einschnittslage



Technische Daten

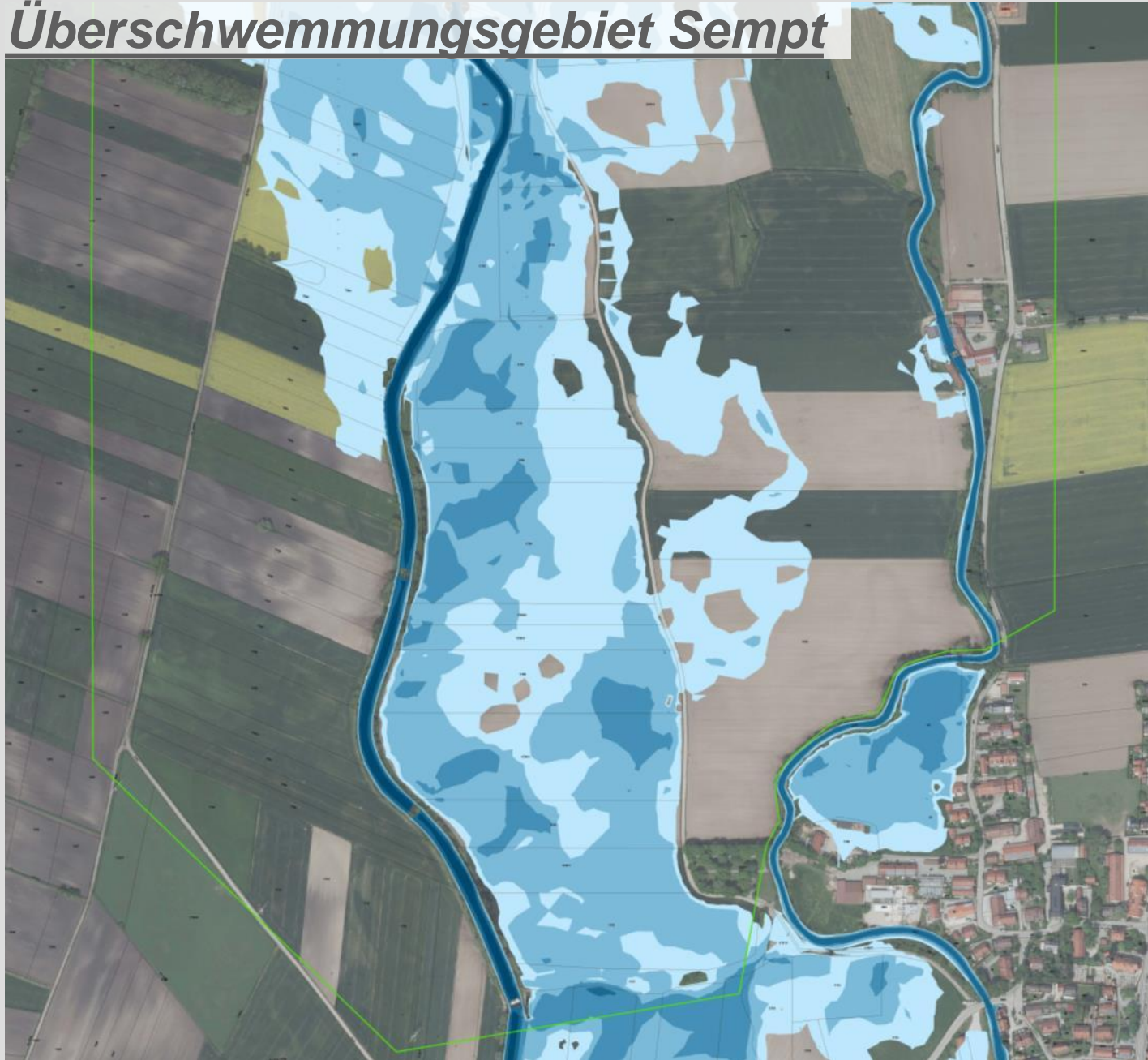
Baulänge Nordumfahrung Erding	8,98 km
Baulänge Anschlüsse	1,92 km
Baulänge nachgeordnetes Netz (Feldwege)	6,63 km
Knotenpunkte	7 Stück
Brückenbauwerke	9 Stück
Massenbilanz	455.000 m ³ Defizit
Flächenverbrauch	ca. 71,6 ha
davon Straßenbau	ca. 34,8 ha
davon Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	ca. 36,8 ha
Flächenversiegelung	ca. 10,9 ha

Kosten

Hauptgruppe	Kosten [Mio. €]
Grunderwerb	2,7
Untergrund, Unterbau, Entwässerung	16,7
Oberbau	9,1
Brückenbauwerke	9,9
Ausstattung	1,3
Sonstige besondere Kosten und Anlagen	0,6
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	4,8
Gesamtkosten (brutto)	ca. 45 Mio. €

Überschwemmungsgebiet Sempt

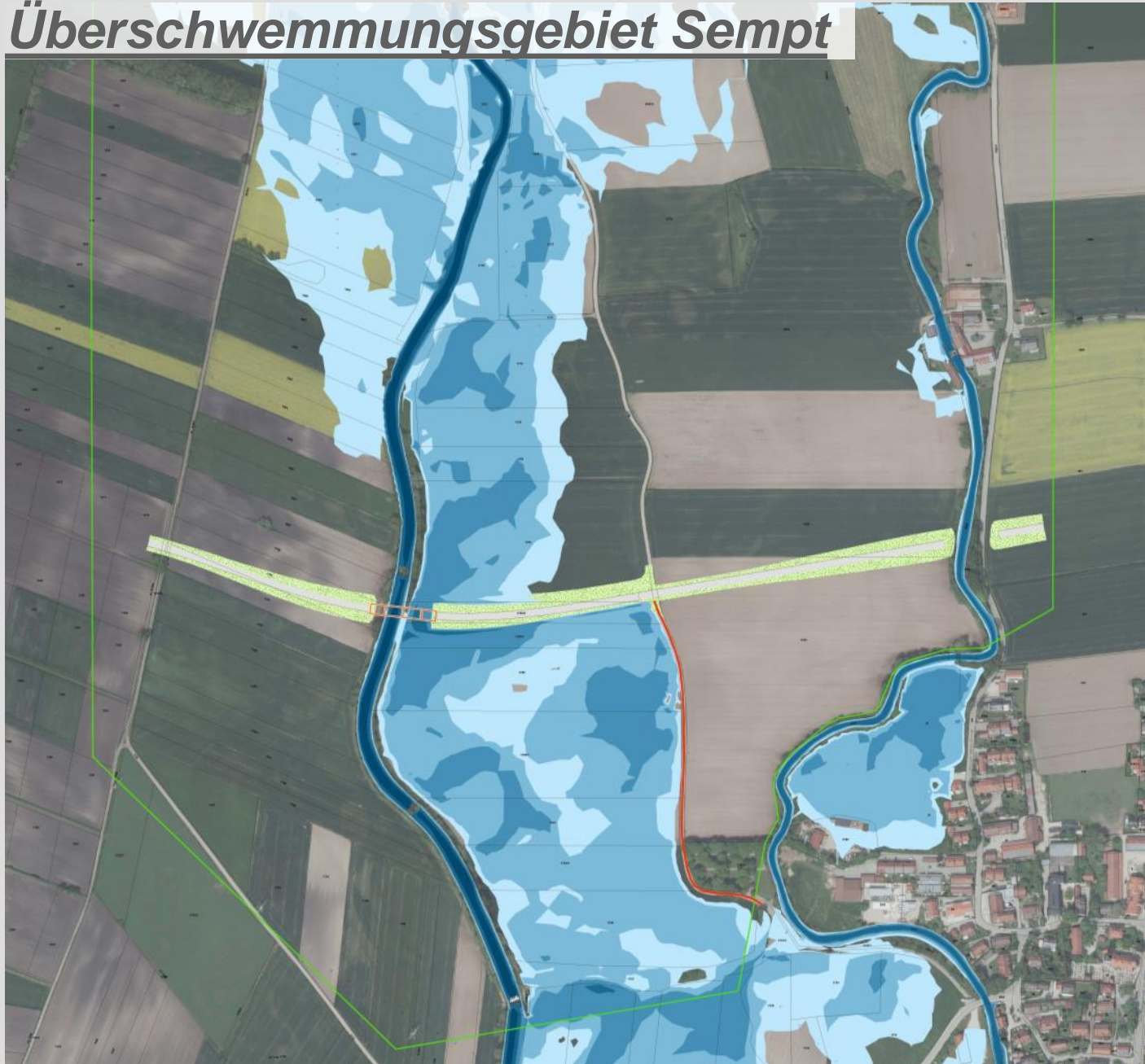
Dr. Blasy - Dr. Øverland
Beratende Ingenieure



Ist-Zustand
HQ_{100+Klima}

Überschwemmungsgebiet Sempt

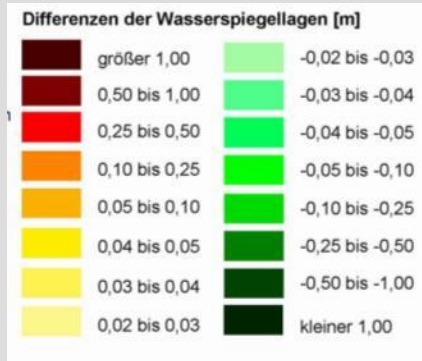
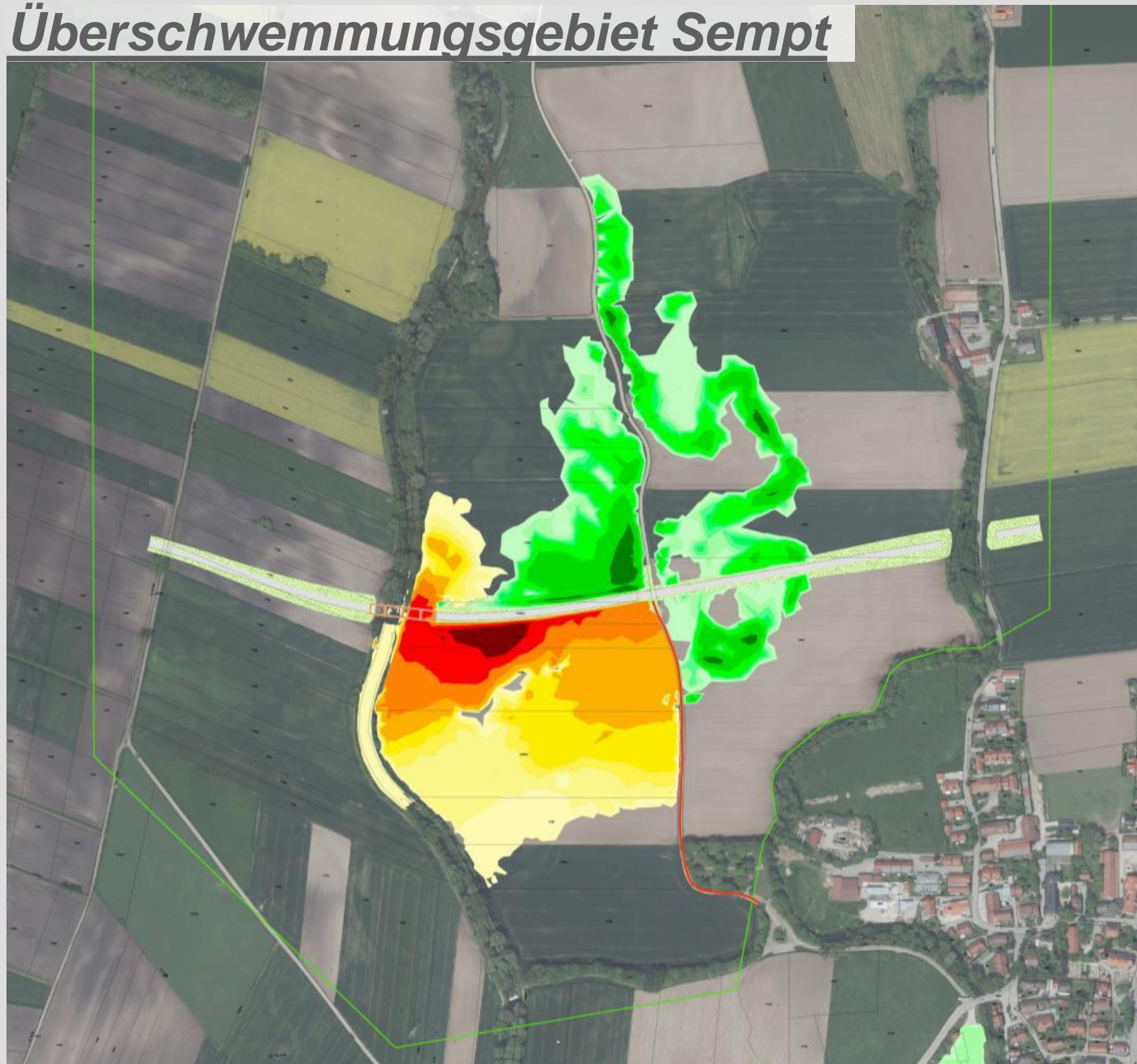
Dr. Blasy - Dr. Øverland
Beratende Ingenieure



Planungs-Zustand
HQ_{100+Klima}

Überschwemmungsgebiet Sempt

Dr. Blasy - Dr. Øverland
Beratende Ingenieure



Differenzen
HQ₁₀₀+Klima

Bilanzierung der Überschwemmungsvolumina

Berechnung	Volumen	Bilanz
Aktualisierter Istzustand (HQ _{100+Klima})	170.900 m ³	-
Planungszustand	173.300 m ³	+ 2.400 m ³

→ Erhöhung Retentionsraum um ca. 2.400 m³

Wasserspiegellagen oberstrom geplanter Brücke bei HQ_{100+Klima}

Berechnung	Wasserspiegel [m üNN]
Aktualisierter Istzustand (HQ _{100+Klima})	ca. 451,08
Planungszustand	ca. 451,09

→ Wasserspiegelanstieg um ca. 1 cm



4. Vorstellung Landschaftspflegerische Begleitplanung

Inhalte / Aufgaben LBP

- **Darstellung der Auswirkungen auf Naturhaushalt und Landschaftsbild (Bestands- und Konfliktplan)**

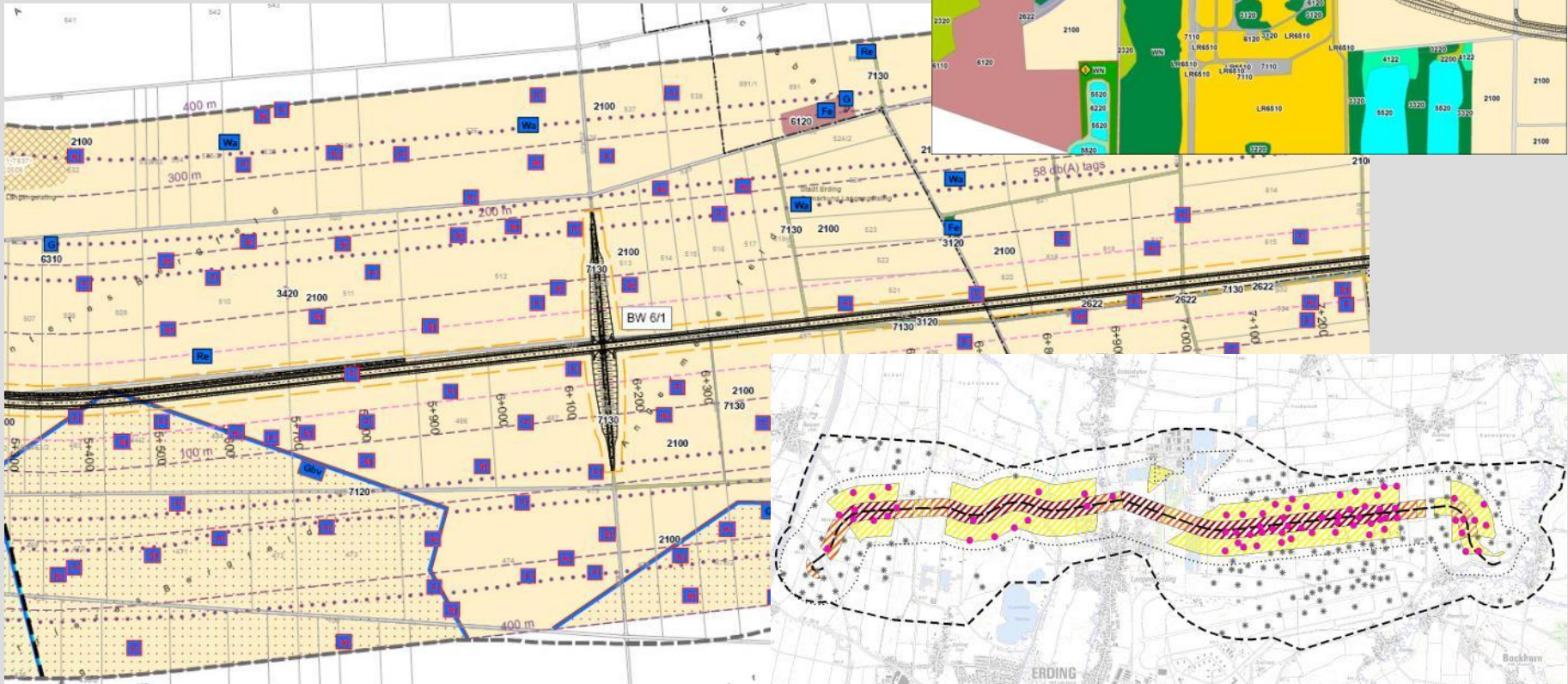


- **Darstellung aller erforderlichen Maßnahmen für Ausgleich der festgestellten unvermeidlichen Beeinträchtigungen (Maßnahmenplan)**



Maßgebliche Konflikte

- Verluste von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen bzw. Ackerflächen
- Abnahme der Habitataignung durch Lärmneubelastung in Revierflächen bodenbrütender / gehölzbesiedelnder Vogelarten



Ausgleichsmaßnahmen

- Ausgleichsmaßnahmen für europarechtlich geschützte Tierarten und für Eingriffe in Naturhaushalt (insgesamt rund 37 ha, davon rund 8 ha Naturhaushalt)
- Aufwertung oder Neuschaffung von Lebensräumen
- Nutzungsextensiv mit Berücksichtigung artspezifischer Erfordernisse



Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

- Palette an Vermeidungsmaßnahmen zur Vermeidung bauzeitlicher oder betriebsbedingter Konflikte
- überwiegend Anlage natürlicher Gehölzstrukturen mit Leitfunktion oder als ‚Überflughilfe‘
- Amphibienleiteinrichtungen
- Baufeldbeschränkung bei wertvollen Biotopflächen





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!