Verkehrsuntersuchung

St 2345
Südumfahrung Olching

(Bauabschnitte West und Ost)

2007

Auftraggeber:

Staatliches Bauamt Freising

Gutachter:

Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak

apl. Professor an der Technischen Universität München
Beratender Ingenieur für Verkehrsplanung

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

München, 10. Oktober 2007

I N H A L T

Seite

1. Aufgabe 1

2. Verkehrsbelastung 2007 1

3. Durchgangsverkehr durch Olching 4

4. Verkehrsentwicklung und Prognose 6

4.1 Verkehrsentwicklung an den DTV-Zählstellen 6

4.2 Verkehrsprognose 7

4.3 Verkehrsmodellrechnung Analyse und Prognose-Nullfall 9

5. Wirksamkeit der Südumfahrung 10

5.1 Südwestumfahrung 10

5.2 Südumfahrung Olching 11

6. Knotenpunktsbelastungen 12

7. Ergebnis 13

VERZEICHNIS DER PLÄNE

Plan 1 : Querschnittsbelastung Olching Südwest 2007, Gesamtverkehr
Plan 1a : Querschnittsbelastung Olching Südwest 2007, Schwerverkehr

Plan 2 : Querschnittsbelastung Olching Mitte 2007, Gesamtverkehr
Plan 2a : Querschnittsbelastung Olching Mitte 2007, Schwerverkehr

Plan 3 : Querschnittsbelastung Olching Nord 2007, Gesamtverkehr
Plan 3a : Querschnittsbelastung Olching Nord 2007, Schwerverkehr

Plan 4 : Verkehrsbelastung Analyse 2007, Werktag

Plan 5 : Verkehrsbelastung Prognose-Nullfall 2025, Werktag

Plan 6a : Südwestumfahrung Olching, Prognosebelastung 2025
Plan 6b : Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall
Plan 6c : Herkunft-Ziel-Verteilung der Benutzer der St 2345 westlich Olching

Plan 7a : Südumfahrung Olching, Prognosebelastung 2025
Plan 7b : Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall
Plan 7c : Herkunft-Ziel-Verteilung der Benutzer der St 2345 westlich Olching

VERZEICHNIS DER ANLAGEN

Anl. 1a-c	:	Knotenpunktsbelastungen Olching Südwest 2007
Anl. 2a-c	:	Knotenpunktsbelastungen Olching Mitte 2007
Anl. 3a-c	:	Knotenpunktsbelastungen Olching Nord 2007
Anl. 4	:	Herkunft-Ziel-Verteilung Fürstenfeldbrucker Straße
Anl. 5	:	Herkunft-Ziel-Verteilung Roggensteiner Straße
Anl. 6	:	Herkunft-Ziel-Verteilung Geiselbullacher Straße
Anl. 7a-c	:	Knotenpunktsbelastungen Südwestumfahrung 2025
Anl. 8a-c	:	Knotenpunktsbelastungen Südumfahrung 2025
Anl. 9a-d	:	Leistungsnachweis Kreisverkehrsplatz West, Stufe 1
Anl. 10a-d	:	Leistungsnachweis Kreisverkehrsplatz West, Stufe 2
Anl. 11a-d	:	Leistungsnachweis Kreisverkehrsplatz Süd, Stufe 1
Anl. 12a-d	:	Leistungsnachweis Kreisverkehrsplatz Süd, Stufe 2
Anl. 13	:	Leistungsnachweis Kreisverkehrsplatz Roßhaupter Platz, Analyse
Anl. 13a-d	:	Leistungsnachweis Kreisverkehrsplatz Roßhaupter Platz, Stufe 1
Anl. 14a-b	:	Leistungsnachweis Einmündung Südostumfahrung / St 2345

** Anlagen 9 bis 14 sind in dieser Kopie nicht enthalten*

1. Aufgabe

Die Südumfahrung Olching gliedert sich in zwei Abschnitte, die Südwestumfahrung und die Südostumfahrung. Die Südwestumfahrung Olching ist z.Z. im Planfeststellungsverfahren. Das Staatliche Bauamt Freising beauftragte den Gutachter mit der Feststellung der aktuellen Verkehrssituation in Olching und mit der Überprüfung der Entlastungswirkung der geplanten Südwestumfahrung von der St 2069 Roggensteiner Straße südlich Olching zur St 2345 in Höhe der Einmündung Römerstraße von Esting kommend. Die Südwestumfahrung Olching soll eine Verbindung von Eichenau zur B 471 und damit zur A 8 München-Augsburg schaffen, ohne die Ortsdurchfahrt von Olching zu belasten.

Ebenfalls zu untersuchen ist die verkehrliche Wirksamkeit einer durchgehenden Südumfahrung.

2. Verkehrsbelastung 2007

Zur Feststellung der Verkehrsbelastung im Untersuchungsbereich wurden am Donnerstag, den 19. April 2007 nach dem Ende der Osterferien vom Büro Schuh, Germering, Verkehrszählungen an 4 Knotenpunkten in der Zeit von 6.30 – 10.30 Uhr und 15.00 – 19.00 Uhr durchgeführt. Die Hochrechnung auf den 24-Stunden-Verkehr erfolgte in Abhängigkeit vom erfaßten Tagespegel getrennt für die verschiedenen Ströme mit Faktoren im Bereich von 1,75 bis 1,95, wobei auch ein gewisser Ausgleich der Belastungen beider Fahrtrichtungen angestrebt wurde.

Gezählt wurden der Kreisverkehrsplatz im Zentrum von Olching, der Kreisverkehrsplatz südlich Esting, die Einmündung der Römerstraße in die St 2345, Fürstenfeldbrucker Straße und die Einmündung der Kreisstraße FFB 17 von Roggenstein kommend in die St 2069 nördlich Eichenau.

Die Ergebnisse der Knotenpunktszählung sind für den Gesamtverkehr in Anl. 1a und für die morgendliche und abendliche Spitzenstunde in den Anlagen 1b und 1c in geografisch übersichtlicher Form dargestellt. Es ist auffallend, daß auch in den Be-

rufsverkehrszeiten keine besonders ausgeprägten Richtungsbeziehungen im Gebiet Olching Süd auftreten.

Die Gesamtbelastung der Straßen im Untersuchungsbereich ist in Plan 1 für den Gesamtverkehr in Kfz/Tag (= 24 Std.) und in Plan 1a für den Schwerverkehr (Bus, Lkw, Lastzüge) in Kfz/Tag dargestellt.

Die St 2345 hat zwischen der B 471 und dem Kreisverkehrsplatz bei Esting eine Belastung von 16.700 Kfz/Tag. Am Kreisplatz münden von Esting die Schloßstraße mit 4.700 Kfz/Tag und von Emmering die Dachauer Straße mit 8.800 Kfz/Tag ein. Südlich Esting ist die St 2345 mit 14.800 Kfz/Tag belastet. Die einmündende Römerstraße hat nur 1.500 Kfz/Tag, so daß die nach Olching hineinführende St 2345, Fürstenfeldbrucker Straße mit 16.200 Kfz/Tag belastet ist.

In den Kreisverkehrsplatz in Olching, Roßhaupter Platz, münden neben der Fürstenfeldbrucker Straße mit 16.200 Kfz/Tag auch die Hauptstraße mit 18.000 Kfz/Tag, die Estinger Straße mit 800 Kfz/Tag und die St 2069, Roggensteiner Straße mit 14.100 Kfz/Tag ein. Mit einer Gesamtbelastung von 24.500 in den Kreisverkehrsplatz einfahrenden Kfz/Tag ist dieser Kreisverkehrsplatz insgesamt stark belastet. Vor allem in der Spitzenstunde am späten Nachmittag treten Belastungen der Kreisfahrbahn von 1.100 – 1.200 Kfz/Std. auf, d.h. es ist nur noch eine Leistungsreserve von gut 10 % vorhanden. Die Leistungsberechnung ergibt für die nachmittägliche Spitzenstunde die Verkehrsqualität C, d.h. in der Roggensteiner Straße treten bereits längere Wartezeiten von im Mittel 24 Sekunden auf (Anl. 11b). Ein Vorteil ist es, daß sich die zufahrenden Verkehrsströme relativ gleichmäßig auf die 3 Hauptzufahrten verteilen, so daß sich die Belastung im Kreis gleichmäßig verteilt.

Die St 2069, Roggensteiner Straße ist am Kreisverkehrsplatz mit 14.100 Kfz/Tag belastet und an der südlichen Ortseinfahrt von Olching mit 12.400 Kfz/Tag. Die FFB 17 von Roggenstein hat eine Belastung von 8.100 Kfz/Tag und südlich der FFB 17 ist die St 2069 nördlich Eichenau mit 16.600 Kfz/Tag belastet.

Der Anteil Schwerverkehr liegt werktags auf der St 2345 bei 5 – 6 %, das sind 800 – 900 Kfz/Tag auf der Fürstenfeldbrucker Straße. Auf der St 2069 beträgt der Schwerverkehrsanteil 5 %, das sind 600 – 700 Lkw (und Busse) pro Werktag (Plan 1a).

Zusätzlich wurde im Auftrag der Gemeinde Olching eine Verkehrszählung im Gemeindegebiet am Donnerstag, den 12. Juli 2007 durchgeführt. Die Ergebnisse der Knotenpunktszählung sind in den Anlagen 2a-d für den Bereich Olching und 3a-d für den Bereich Neu-Esting beigefügt. Die Gesamtbelastungen sind in den Plänen 2 und 3 enthalten, die Pläne 2a und 3a zeigen die Belastung durch Schwerverkehr.

Die stärksten Belastungen treten in der Hauptstraße mit 18.200 Kfz/Tag südlich und 19.700 Kfz/Tag nördlich der Einmündung Münchner Straße auf. Die Belastung der Münchner Straße steigt von 8.800 Kfz/Tag in Ortsmitte bis zu 13.100 Kfz/Tag am Ortsrand Ri. Gröbenzell an. Hier mündet aus dem Gewerbegebiet die mit 7.300 Kfz/Tag belastete Johann-G.-Gutenberg-Straße ein. Die Johann-G.-Gutenberg-Straße ist eine wichtige Verbindungsstraße von der St 2069, Roggensteiner Straße zur St 2345, Münchner Straße. Sie ist mit 7.300 – 8.300 Kfz/Tag belastet (Plan 2).

Plan 3 zeigt die Belastung in Olching-Nord (Neu-Esting, Geiselbullach, Graßlfing). Die Anbindung an die B 471, die Geiselbullacher Straße, ist mit 14.300 Kfz/Tag belastet. Die Belastung der Dachauer Straße liegt bei 10.000 Kfz/Tag, die Schulstraße hat rd. 9.000 Kfz/Tag. Gut 9.000 Kfz/Tag hat auch die Olchinger Straße als Verbindung von Neu-Esting nach Olching.

Auf der Grundlage der aktuellen Verkehrzählungen war es möglich, das Verkehrsmodell Großraum München im Bereich Olching detailliert zu eichen.

3. Durchgangsverkehr durch Olching

Um den Durchgangsverkehr durch Olching zu erfassen, wurden am Dienstag, den 17. April 2007 drei Verkehrsbefragungen durch das Büro Schuh, Germering durchgeführt (8-Std.-Befragung analog Zählung).

	Kfz/24 Std.	davon befragt	
St 2045, Fürstenfeldbrucker Straße östlich Einmündung Römerstr. in Richtung Olching	8.020	2.396	30 %
St 2069, Roggensteiner Straße südlich Olching in Richtung Olching	6.010	2.512	42 %
Geiselbullacher Straße, Zubringer B 471 in Richtung B 471	7.580	2.573	34 %

Da in den 8 Befragungsstunden ein Großteil der Fahrzeuglenker nach Herkunft und Ziel der Fahrt befragt werden konnte, ergibt sich bezogen auf den 24-Std.-Verkehr eine hohe und damit sehr aussagekräftige Befragungsquote von 30 – 40 Prozent.

Das Ergebnis der Befragungen ist in Form von Herkunft-Ziel-Spinnen dargestellt (Anlagen 4 - 6). Im einzelnen ist folgendes festzustellen:

St 2045, Fürstenfeldbrucker Straße (Anl. 4)

Der Zielverkehr nach Olching macht 55 % aus, der Durchgangsverkehr 45 %. In der befragten Fahrtrichtung sind das 3.610 Kfz/Tag Durchgangsverkehr. Da Verkehrsabläufe über den gesamten Tag im Prinzip symmetrisch sind, kann für die Gegenrichtung derselbe Wert angesetzt werden.

Der Durchgangsverkehr auf der Fürstenfeldbrucker Straße hat vor allem Gröbenzell zum Ziel (1.630 Kfz-Fahrten/Tag von insgesamt 3.610 Kfz-Fahrten/Tag und Richtung). Nach Puchheim fahren 570 Kfz/Tag, nach Eichenau (und Roggenstein etc.) 550 Kfz/Tag, nach Germering 170 Kfz/Tag, nach München 510 Kfz/Tag und 180 Kfz/Tag nach sonstigen Zielen.

St 2069, Roggensteiner Straße (Anl. 5)

Der Zielverkehr nach Olching macht 65 % der Belastung aus, 35 % sind Durchgangsverkehr. In der befragten Fahrtrichtung sind das 2.130 Kfz/Tag Durchgangsverkehr. Hier gibt es kein dominierendes Fahrtziel, jedoch ist ein Großteil dieses Durchgangsverkehrs zur B 471 gerichtet, ausgenommen die 390 Fahrten/Tag nach Gröbenzell.

B 471 - Zubringer Neu-Esting, Geiselbullacher Straße (Anl. 6)

Hier wurde in Richtung B 471 befragt, um einen Rückstau auf die B 471 zu vermeiden. Der Quellverkehr aus Olching macht 77 % aus, auf den Durchgangsverkehr entfallen nur 23 % bzw. 1.750 Kfz-Fahrten/Tag (und Richtung). Hieran ist die Herkunft Gröbenzell mit 400 Kfz/Tag beteiligt, aber auch Eichenau mit 280 Kfz/Tag, d.h. von Eichenau kommend fahren zwei Drittel durch Olching über die St 2045 zur B 471 und ein Drittel durch Olching **und** Neu-Esting hindurch zur B 471.

4. Verkehrsentwicklung und Prognose

4.1 Verkehrsentwicklung an den DTV-Zählstellen

In Tabelle 1 ist die Verkehrsentwicklung an den DTV-Zählstellen im Raum Olching im Zeitraum 1970 – 2005 dargestellt. Die amtlichen DTV-Zählungen werden im Turnus von 5 Jahren durchgeführt und stellen Jahresmittelwerte dar, die das im allgemeinen schwächere Verkehrsaufkommen an den Wochenenden und in den Wintermonaten berücksichtigen.

	St 2345 **westlich** Olching, Fürstenfeldbr. Str.		St 2345 **östlich** Olching, Münchner Str.	
1970	-		5.370	
1975	-		6.269	+17 %
1980	7.174		8.520	+36 %
1985	9.773	+36 %	8.793	+3 %
1990	13.302	+36 %	12.291	+40 %
1995	14.359	+8 %	13.705	+12 %
2000	12.182	-15 %	13.025	-5 %
2005	15.184	+25 %	11.216	-14 %
SV`05	5,1 %		2,9 %	

	St 2069 **südlich** Olching, Roggensteiner Str.	
1970	-	
1975	4.937	
1980	11.002	+122 %
1985	-	
1990	11.419	+4 %
1995	11.255	-1 %
2000	11.714	+4 %
2005	10.818	-8 %
SV`05	4,5 %	

Tab. 1: Verkehrsentwicklung 1970 – 2005 an den DTV-Zählstellen im Raum Olching (Angaben in Kfz/24 Stunden)

Tabelle 1 zeigt den sehr unterschiedlichen Anstieg der Belastung an den DTV-Zählstellen im Raum Olching. In den letzten 5 Jahren von 2000 auf 2005 hat die Belastung der St 2345 von/nach Gröbenzell abgenommen (-14 %), ebenfalls die Belastung der St 2069 von/nach Eichenau (-8 %). Dafür hat die Belastung der St 2345, Zufahrt von der B 471 her stark zugenommen (+25 %).

4.2 Verkehrsprognose

Maßgebendes Kriterium für die Verkehrsentwicklung ist nicht der Kfz-Bestand, sondern die Entwicklung der gesamten Jahresfahrleistung in der Bundesrepublik Deutschland. Die Entwicklung der Gesamtfahrleistung in der Bundesrepublik seit 1960 ist in Tabelle 2 dargestellt. Nach starken Zuwachsraten von 1960 bis 1980 erfolgte im Zeitraum 1980 – 1985 eine Rezessionsphase (Zuwachs nur +4 %), mit der anschließenden wirtschaftlichen Hochkonjunktur ergab sich im Zeitraum 1985 – 1990 wieder ein Anstieg der Jahresfahrleistung um +27 % (Tab. 2, linke Spalte). Mit Berücksichtigung der neuen Bundesländer stieg die Jahresfahrleistung im Zeitraum 1991 – 1999 um jeweils 1 – 3 % pro Jahr. Nach einem leichten Rückgang der Jahresfahrleistung im Jahr 2000 wurde im Jahr 2001 wieder ein deutlicher Anstieg um +3 % festgestellt. Von 2001 bis 2003 stagnierte die Jahresfahrleistung aufgrund der wirtschaftlichen Lage und der hohen Arbeitslosigkeit. Im Jahr 2004 war wieder ein Anstieg der Jahresfahrleistung um +2 % zu verzeichnen, gefolgt von einem Rückgang um -2 % im Jahr 2005, d. h. Stagnation von 2001 bis 2005.

Trägt man in Anlehnung an die RAS-Q die Entwicklung der Jahresfahrleistung in einem Diagramm auf, verbindet die Punkte und normiert die Kurve auf das Jahr 2005 = 1.0, so ergibt sich die in Abbildung 1 dargestellte Entwicklung. Nach der Verkehrsabnahme der Gesamtfahrleistung 2005 um 2 % gegenüber 2004 wird die Fahrleistung im Jahr 2006 aufgrund der guten Wirtschaftskonjunktur wieder ansteigen (die Zahlen für 2006 liegen erst Anfang 2008 vor). Ab 2010/15 ist jedoch insgesamt mit einer Sättigung der Verkehrsnachfrage zu rechnen und nach 2020 wird es aufgrund der Altersentwicklung der Bevölkerung zu einer beginnenden Verkehrsabnahme kommen.

Jahr	Gesamtfahrleistung in Mrd. Kfz-km (alte Bundesländer)		Jahr	Gesamtfahrleistung in Mrd. Kfz-km (einschl. neuer Bundesländer)	
1960	115,8		1995	624,5	
1965	186,6	+61 %	1996	630,9	+1 %
1970	251,0	+35 %	1997	636,6	+1 %
1975	301,8	+20 %	1998	648,0	+2 %
1980	367,9	+22 %	1999	668,6	+3 %
1985	384,3	+4 %	2000	663,3	-1 %
1990	488,3	+27 %	2001	682,7	+3 %
	mit neuen Bundesländern		2002	687,3	+1 %
1990	567,1		2003	682,2	-1 %
1995	624,5	+10 %	2004	696,4	+2 %
2000	663,3	+6 %	2005	684,3	-2 %
2005	684,3	+3 %			

Tab. 2 : Gesamtfahrleistung im Kfz-Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland (bis 1990 alte Bundesländer, ab 1990 einschließlich neuer Bundesländer)
Quelle: BMV/DIW, Verkehr in Zahlen 2006/2007

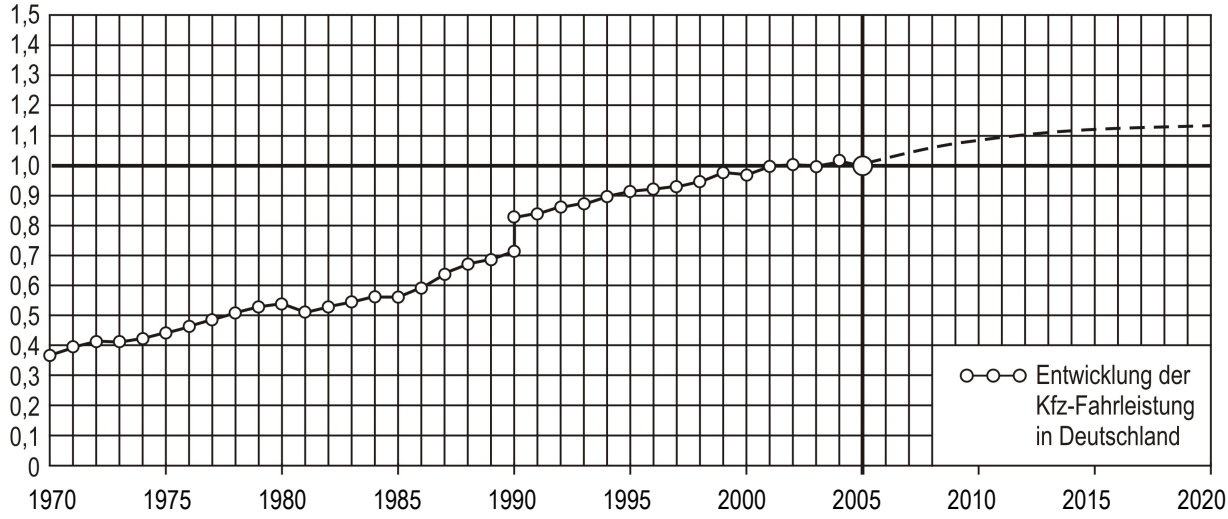


Abb. 1 : Entwicklung der gesamten Jahresfahrleistung in der Bundesrepublik und Abschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung auf der Basis 2005

Als Grundlage für den „Gesamtverkehrsplan Bayern 2002“ hatte das ifo-Institut für Wirtschaftsforschung, München, eine neue Verkehrsprognose Bayern 2015 erstellt. Demnach wird die gesamte Verkehrsleistung in Bayern im Zeitraum 1999 – 2015 u. a. aufgrund der demographischen Entwicklung, der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und der Entwicklung im grenzüberschreitenden Verkehr (EU-Osterweiterung) um 25 % zunehmen. Diese Prognose beinhaltet jedoch auch die regional unterschiedlichen örtlichen Entwicklungen in den Städten und Gemeinden aufgrund deren Flächenausweisungen für Wohn- und Gewerbegebiete. Bei Berücksichtigung nur der überregionalen Entwicklung ergibt sich nach Abbildung 1 eine Verkehrszunahme bis zum Jahr 2015 um rd. 11 %, für den Zeitraum 2015 – 2025 wird aufgrund der Sättigung der Verkehrsnachfrage nur noch eine Verkehrszunahme um insgesamt 1 – 2 % prognostiziert. Bezogen auf das Analysejahr 2007 ergibt sich bis 2025 eine Verkehrszunahme um insgesamt noch 10 % (siehe Grafik Abb. 1)

4.3 Verkehrsmodellrechnung Analyse und Prognose-Nullfall

Auf der Grundlage der Zählergebnisse vom April und Juli 2007 und der Ergebnisse der Verkehrsbefragungen wurde das Verkehrsmodell Großraum München geeicht, so daß die gezählten Belastungen und weitgehend auch die Knotenpunktsströme richtig wiedergegeben werden. Das Ergebnis der Verkehrsmodellrechnung Analyse Werktag 2007 ist als Ausschnitt für den Bereich Olching in Plan 4 dargestellt; die Modellwerte stimmen gut mit den Zählwerten (Pläne 1 - 3) überein.

In Plan 5 sind die Prognosebelastungen für den sog. Prognose-Nullfall dargestellt. Prognosehorizont ist das Jahr 2025. Der Prognose-Nullfall gibt an, welche Belastungen sich im Bereich Olching einstellen werden, wenn südlich Olching die Umfahrung nicht gebaut wird. Berücksichtigt sind aber alle im Großraum München bis 2025 zu erwartenden Entwicklungen. Im näheren Umfeld von Olching sind das der 6-streifige Ausbau der A 8 bis Augsburg und weiter, die Südumfahrung Maisach mit den Gewerbeansiedlungen, die Südumfahrung Puchheim im Zuge der B 2, die Bebauung Freiham und das Gewerbegebiet Bergkirchen an der B 471 östlich der A 8. Der Prognose-Nullfall dient als Bezugsfall für die Beurteilung der verkehrlichen Wirksamkeit

der Umfahrung Olching. Alle Be- und Entlastungen werden im Vergleich zum Prognose-Nullfall ermittelt.

Die St 2345 erhält im Prognose-Nullfall westlich Olching (Fürstenfeldbrucker Straße) eine Belastung von 17.300 Kfz/Tag, das sind 1.100 Kfz/Tag mehr als 2007. Die Belastungszunahme der St 2069 von/nach Eichenau und der St 2345 von/nach Gröbenzell ist dagegen gering (+400 bzw. +600 Kfz/Tag), nachdem es auf diesen beiden Zufahrtsstraßen nach Olching seit 2000 zu einem Rückgang der Belastung kam.

5. Wirksamkeit der Südumfahrung

5.1 Südwestumfahrung

Als 1. Bauabschnitt der Südumfahrung von Olching ist die Südwestumfahrung von der St 2345, Fürstenfeldbrucker Straße, zur St 2069, Roggensteiner Straße, im Planfeststellungsverfahren. Die Prognosebelastung, Prognosehorizont 2025, ist in Plan 6 dargestellt, Plan 6a zeigt die Entlastungswirkung im Vergleich zum Prognose-Nullfall (die entlasteten Straßen sind rot dargestellt).

Die Südwestumfahrung erhält mit diesem 1. Bauabschnitt eine Prognosebelastung von 9.900 Kfz/Tag. Die Belastung der St 2345, Südumfahrung Esting steigt von 15.700 auf 19.300 Kfz/Tag an (+3.600 Kfz/Tag); die Anbindung an die B 471 nimmt von 19.100 auf 21.000 Kfz/Tag zu (+1.900 Kfz/Tag). Die Belastung der St 2069 nimmt südlich des geplanten Kreisverkehrsplatzes, der Verknüpfung mit der Südwestumfahrung von 12.000 auf 17.200 Kfz/Tag zu (+5.200 Kfz/Tag). Südlich der Einmündung der FFB 17 bei Roggenstein beträgt die Zunahme auf der St 2069 nur noch 1.900 Kfz/Tag von 16.400 auf 18.300 Kfz/Tag.

Durch die Südwestumfahrung wird in Olching die Fürstenfeldbrucker Straße am Ortsrand um 5.200 Kfz/Tag bzw. 30 % von 17.300 auf 12.100 Kfz/Tag entlastet. In Höhe des Roßhaupter Platzes geht die Belastung der Fürstenfeldbrucker Straße um 3.800 Kfz/Tag bzw. 22 % von 16.900 auf 13.100 Kfz/Tag zurück. Ebenfalls um 3.700 –

3.900 Kfz/Tag reduziert sich die Belastung der Roggensteiner Straße in Olching, z.B. von 14.400 auf 10.700 Kfz/Tag am Roßhaupter Platz und von 11.900 auf 8.000 Kfz/Tag nördlich der Anbindung Johann-G.-Gutenberg-Straße. Auch nimmt der Schleichverkehr durch das Wohngebiet zwischen der Fürstenfeldbrucker Straße und der Roggensteiner Straße deutlich ab (-1.500 Kfz-Fahrten/Tag).

Der südliche Abschnitt der Roggensteiner Straße, südlich der Gutenberg-Straße, wird nur um 1.200 bzw. 800 Kfz/Tag entlastet, da sich hier 2 Wirkungen überlagern:

- durch die Südwestumfahrung wird der Verkehr Richtung Eichenau aus der Roggensteiner Straße herausgenommen,
- andererseits nutzt ein Teil des Verkehrs Richtung Gröbenzell künftig die Südwestumfahrung, um über die (äußere) Roggensteiner Straße zur Joh.-G.-Gutenberg-Straße zu gelangen, die die Verbindung zur St 2345 Richtung Gröbenzell herstellt (siehe auch Herkunft-Ziel-Spinne Plan 6b).

Im übrigen Gemeindegebiet von Olching ergeben sich durch die Südwestumfahrung nur geringe Veränderungen, jedoch fast ausschließlich leichte Entlastungen von i.d.R. 100 – 300 Kfz/Tag.

5.2 Südumfahrung Olching

Die verkehrliche Wirkung einer durchgehenden Südumfahrung von Olching bis zur St 2345 Ri. Gröbenzell ist in Plan 7 und Plan 7a (Entlastungswirkung) dargestellt. In diesem Fall steigt die Belastung der Südwestumfahrung auf 11.600 Kfz/Tag und die Südostumfahrung erhält eine Prognosebelastung von 10.300 Kfz/Tag. Durch die Südostumfahrung nimmt die Belastung der St 2345 Ri. Gröbenzell um 1.200 Kfz/Tag von 13.700 auf 14.900 Kfz/Tag zu. Der Wegfall der langen Ortsdurchfahrt von Olching führt zu einer höheren Attraktivität der St 2345, was andererseits zu einer Entlastung der anderen Verbindungen zwischen Gröbenzell und Olching führt (Entlastung der Ascherbachstraße und der Gröbenzeller Straße). Die Zusatzbelastung der St 2345 südlich Esting ist gegenüber Baustufe 1 nur noch gering (+200 Kfz/Tag), ebenfalls auf der St 2069 Ri. Eichenau (+300 Kfz/Tag).

Durch den 2. Bauabschnitt der Südumfahrung wird dann auch der südliche Abschnitt der Roggensteiner Straße erheblich entlastet: Abnahme um 6.200 Kfz/Tag bzw. fast 50 % von 13.100 auf 6.800 Kfz/Tag. Ebenfalls geht die Belastung der Johann-G.-Gutenberg-Straße, die das Gewerbegebiet erschließt, deutlich zurück (-2.900 bis -3.900 Kfz/Tag).

In Olching geht die Belastung der Fürstenfeldbrucker Straße weiter zurück, so daß sich eine Gesamtentlastung um 5.100 Kfz/Tag bzw. um 30 % von 16.900 auf 11.800 Kfz/Tag einstellt. Die Belastung der Hauptstraße geht im Abschnitt bis zur Münchner Straße um 2.900 Kfz/Tag bzw. 15 % von 18.600 auf 15.700 Kfz/Tag zurück. Die innere Münchner Straße wird um 25 % bzw. 2.600 Kfz/Tag entlastet. Bei der äußeren Münchner Straße ist die Entlastung gering, da sie von Benutzern der Südostumfahrung auch belastet wird (nicht nur Herausnahme des Verkehrs nach Gröbenzell auf die Südumfahrung).

6. Knotenpunktsbelastungen

Die Strombelastung der Knotenpunkte ist in den Anlagen 7a-c und 8a-c dargestellt (Gesamtverkehr und Spitzenstundenbelastung für beide Ausbauzustände). Der geplante **Kreisverkehrsplatz** an der **Fürstenfeldbrucker Straße** weist sowohl in der 1. Ausbaustufe als auch bei durchgehender Südumfahrung in der Morgenspitze die Verkehrsqualität B und in der Abendspitze ebenfalls die Verkehrsqualität B nach HBS auf (B ist die zweitbeste Verkehrsqualität der Skala A – F). Dabei hat jeweils nur 1 Zufahrt die Qualität B, alle anderen 3 Zufahrten haben die Verkehrsqualität A (Leistungsnachweise siehe Anlagen 9a-d). Der geplante Kreisverkehrsplatz an der Fürstenfeldbrucker Straße ist leistungsfähig ohne Stau in einer Zufahrt, sowohl in der 1. Ausbaustufe als auch bei durchgehender Südumfahrung (Anl. 10a-d).

Der geplante **Kreisverkehrsplatz** an der **Roggensteiner Straße** ist in der 1. Baustufe 3-armig, bei durchgehender Südumfahrung 4-armig. Der Leistungsnachweis (Anl. 11a-d) ergibt für die 1. Baustufe morgens und abends die Verkehrsqualität A, bei durchgehender Südumfahrung ergibt sich morgens und abends die Verkehrsqualität B (Anl. 12a-d). Auch dieser Kreisverkehrsplatz ist voll leistungsfähig ohne Stau in einer Zufahrt.

Die künftige Anbindung der Südostumfahrung (Baustufe 2) an die St 2345 östlich Olching wurde hinsichtlich der Leistungsfähigkeit einer normalen Einmündung überprüft (Anl. 14a-b). In der Morgenspitze ergibt sich für die 90 Linksabbieger/Std. von der Südostumfahrung zur Münchner Straße die Verkehrsqualität D (mit 35 sec. mittlerer Wartezeit). In der Abendspitze verschlechtert sich die Situation für die 140 Linksabbieger auf die Qualitätsstufe E, d.h. es ist keine ausreichende Leistungsfähigkeit gegeben. Im Fall der Realisierung muß auch hier ein Kreisverkehrsplatz vorgesehen werden.

Zusätzlich wurde für den Fall Baustufe 1 die Leistungsfähigkeit des bestehenden Kreisverkehrsplatzes am Roßhaupter Platz überprüft. Im Istzustand ist hier in der abendlichen Spitzenstunde die Verkehrsqualität C mit Rückstau in der Zufahrt Roggensteiner Straße gegeben (Anl. 13). Durch die Südwestumfahrung wird der Kreisverkehrsplatz so starkt entlastet, daß sich im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr stets die Verkehrsqualität A ergibt (Anl. 13a-d). Der heute vorhandene Rückstau entfällt. Und bei durchgehender Südumfahrung geht die Belastung dieses Kreisverkehrs noch weiter zurück.

7. Ergebnis

Die Südumfahrung von Olching ermöglicht eine wirksame Entlastung der St 2345 und St 2069 in Olching von Durchgangsverkehren. Der z.Z. im Verfahren befindliche Südwestabschnitt erhält in der 1. Baustufe eine Prognosebelastung von 9.900 Kfz/Tag, bei durchgehender Südumfahrung von Olching ergibt sich eine Belastung von 11.600 Kfz/Tag. Der Lkw-Anteil beträgt 6 %, tags 6 % und nachts 8 %. Das geplante Tangentenviereck Fürstenfeldbruck wirkt sich nicht auf die Belastung der Südumfahrung Olching aus.

München, 10. Oktober 2007

(Prof. Dr.-Ing. H. Kurzak)

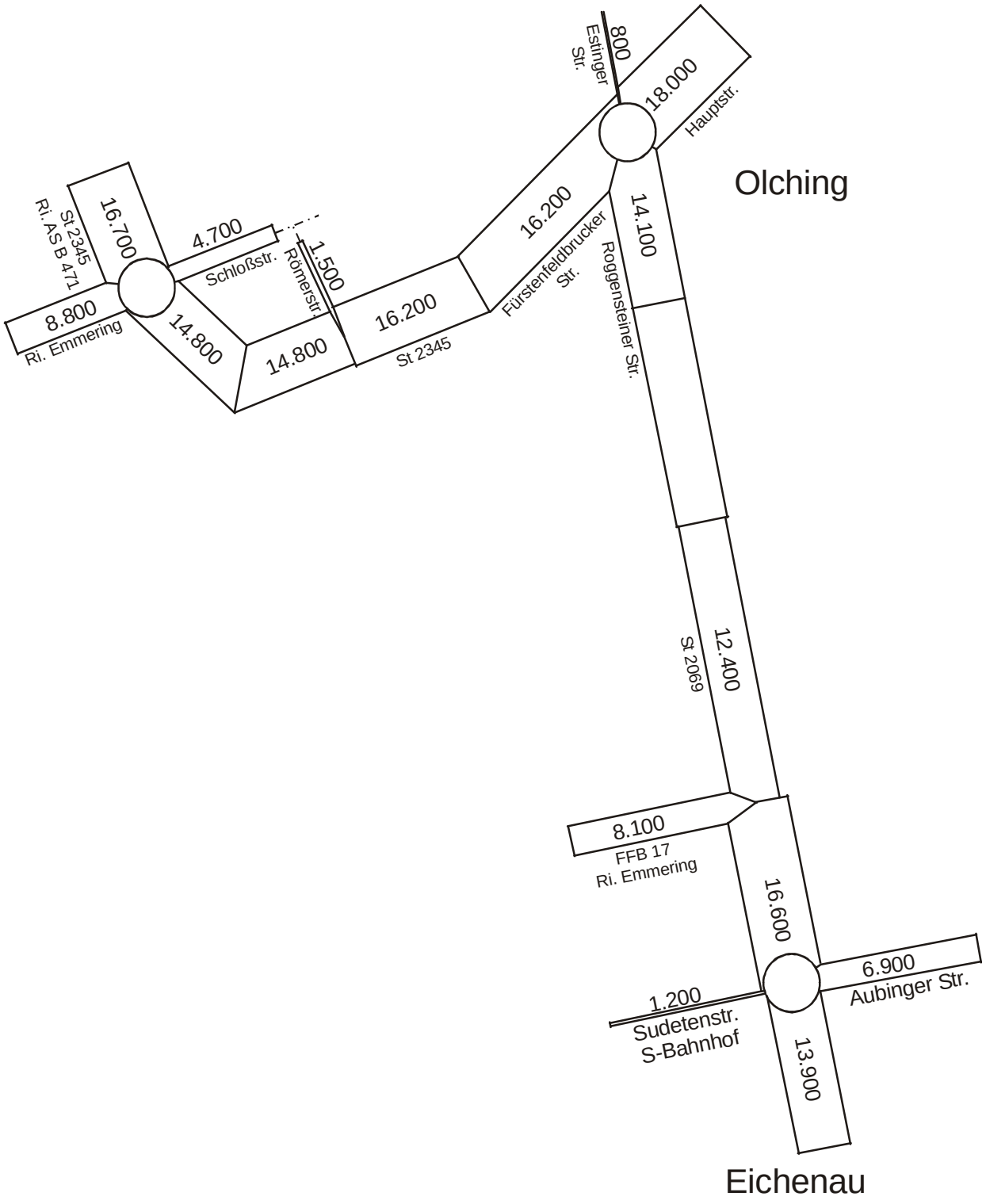
Plan 1

Querschnittsbelastungen

Olching-Südwest

Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.

Zählung am Do., 19. April 2007



Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

Plan 1a

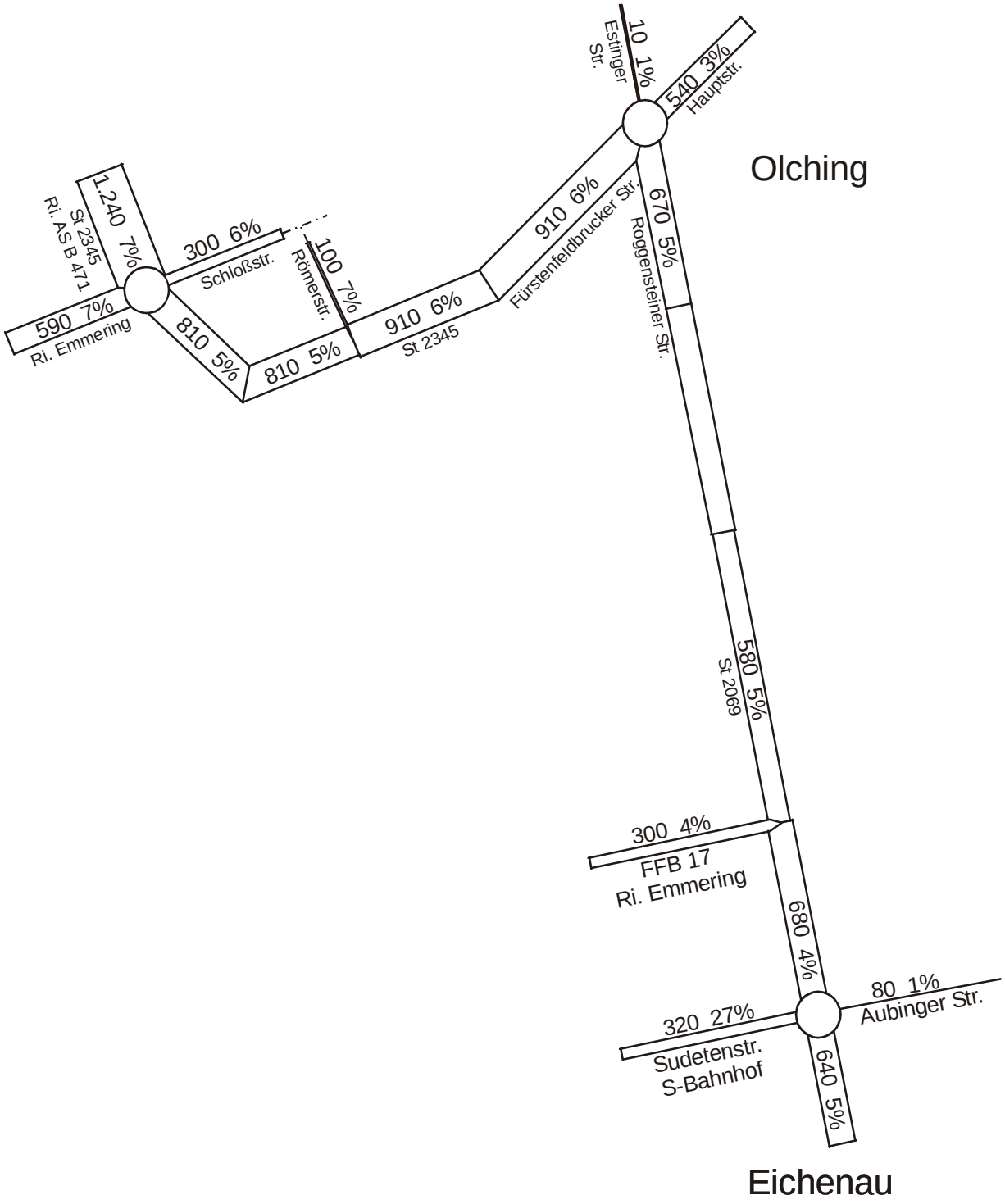
Querschnittsbelastungen

Olching-Südwest

Schwerverkehr (Bus, Lkw, Lz) in Kfz/24 Std.

mit Anteil am Gesamtverkehr

Zählung am Do., 19. April 2007



Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

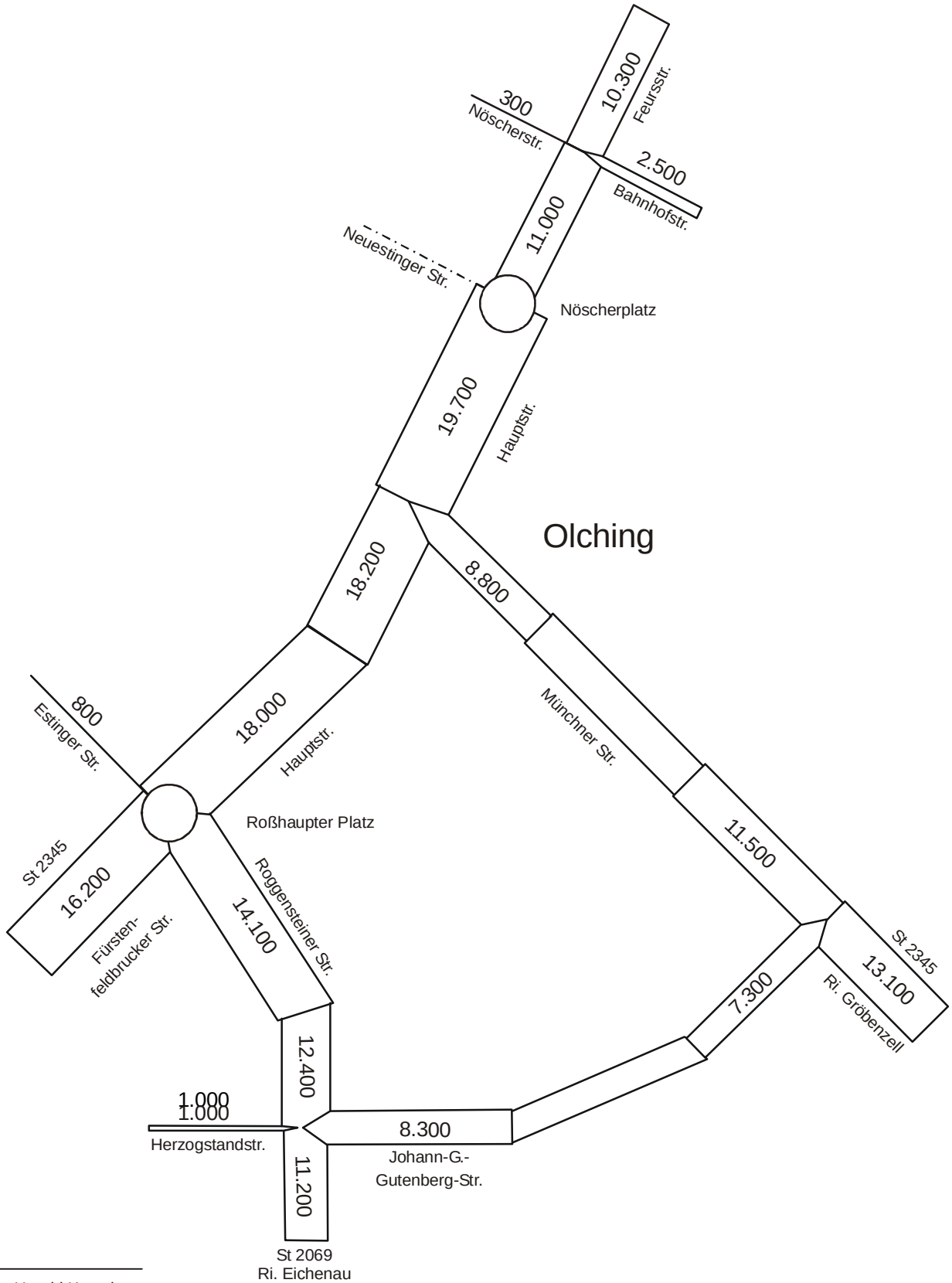
Plan 2

Querschnittsbelastungen

Olching

Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.

Zählung am Do., 12. Juli 2007



Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

Plan 2a

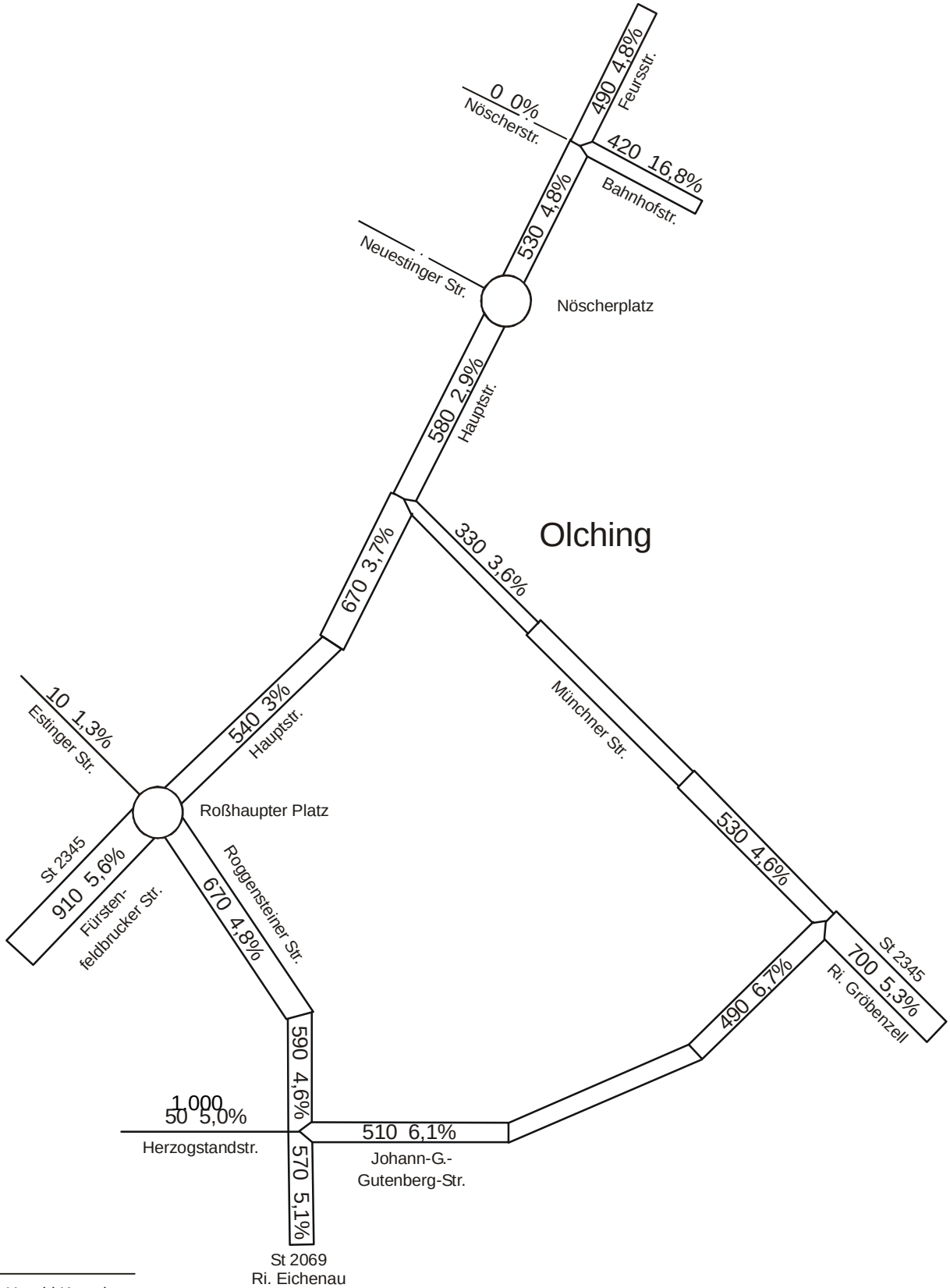
Querschnittsbelastungen

Olching

Schwerverkehr (Bus, Lkw, Lz) in Kfz/24 Std.

mit Anteil am Gesamtverkehr

Zählung am Do., 12. Juli 2007



Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

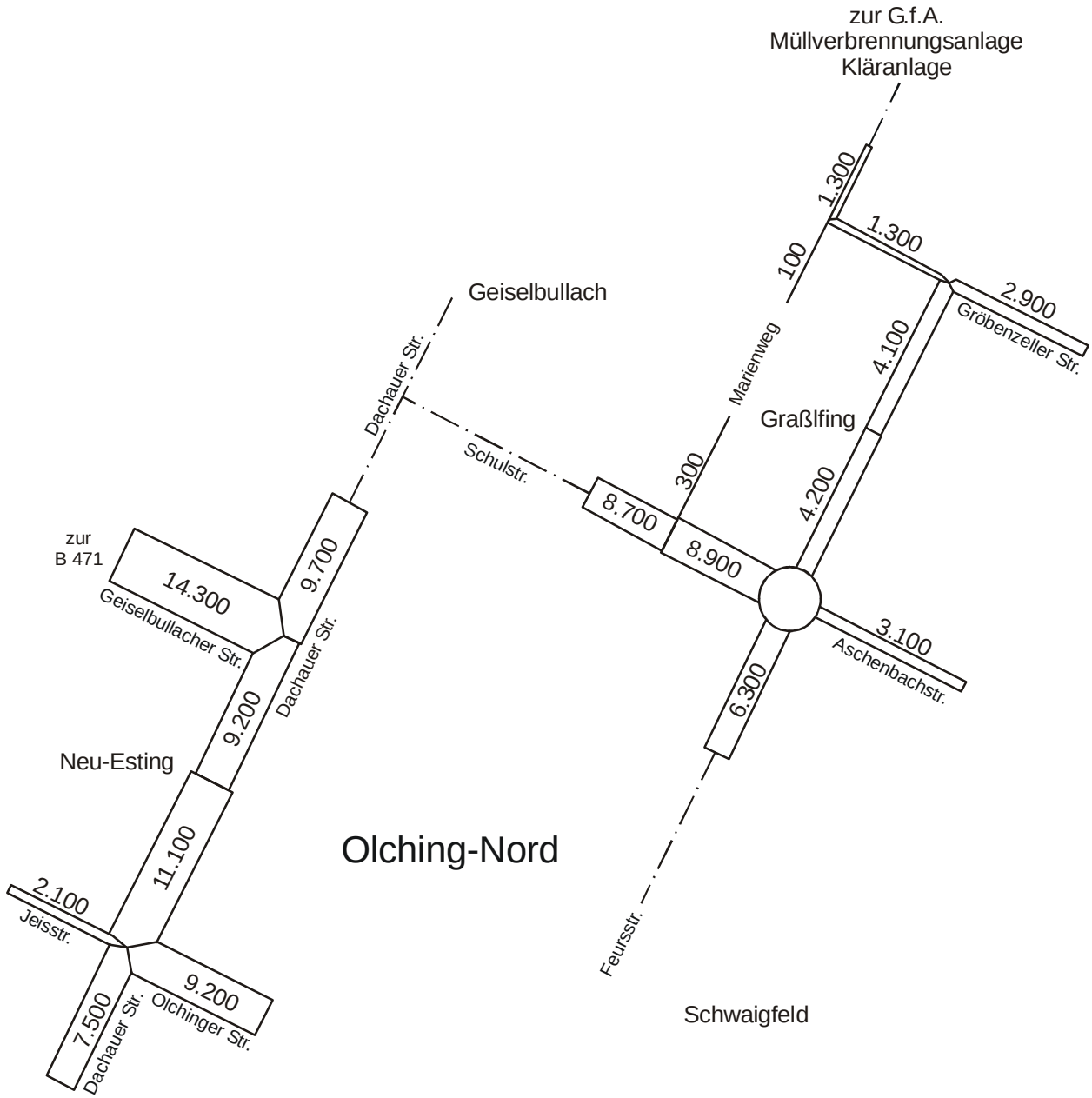
Plan 3

Querschnittsbelastungen

Olching-Nord

Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.

Zählung am Do., 12. Juli 2007



Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

Plan 3a

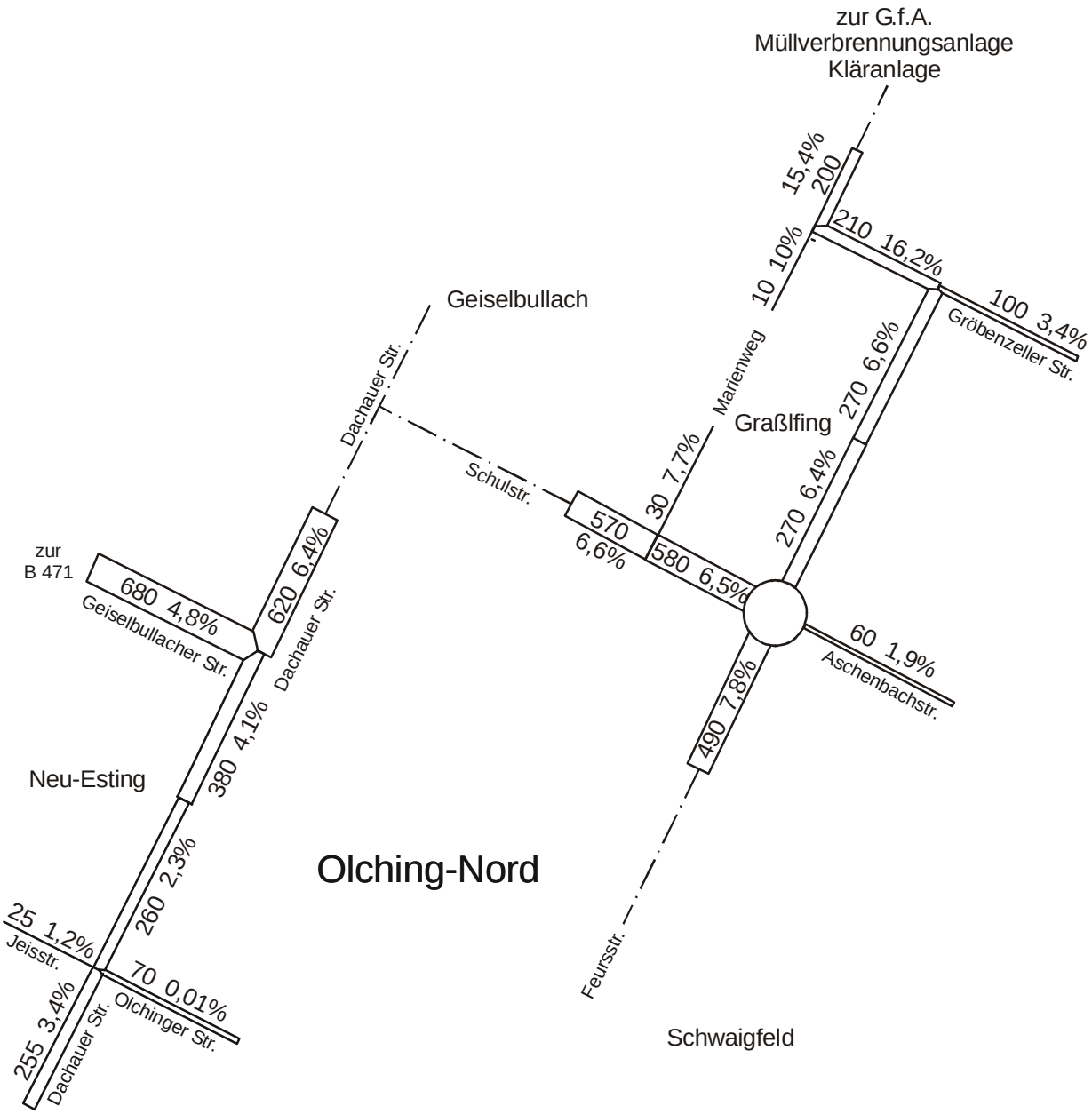
Querschnittsbelastungen

Olching-Nord

Schwerverkehr (Bus, Lkw, Lz) in Kfz/24 Std.

mit Anteil am Gesamtverkehr

Zählung am Do., 12. Juli 2007

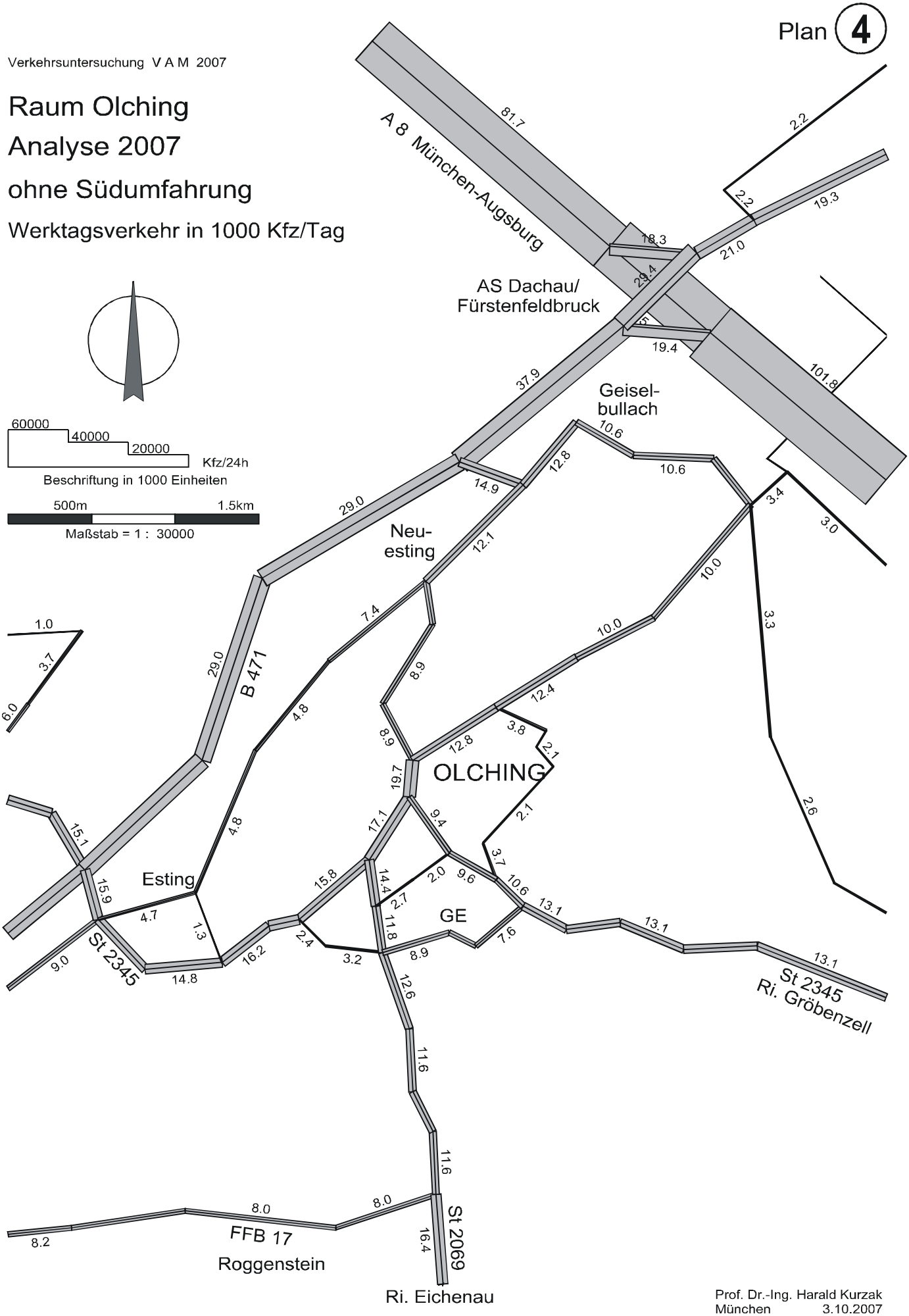


Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

Plan 4

Verkehrsuntersuchung V A M 2007

Raum Olching
Analyse 2007
ohne Südumfahrung
Werktagsverkehr in 1000 Kfz/Tag

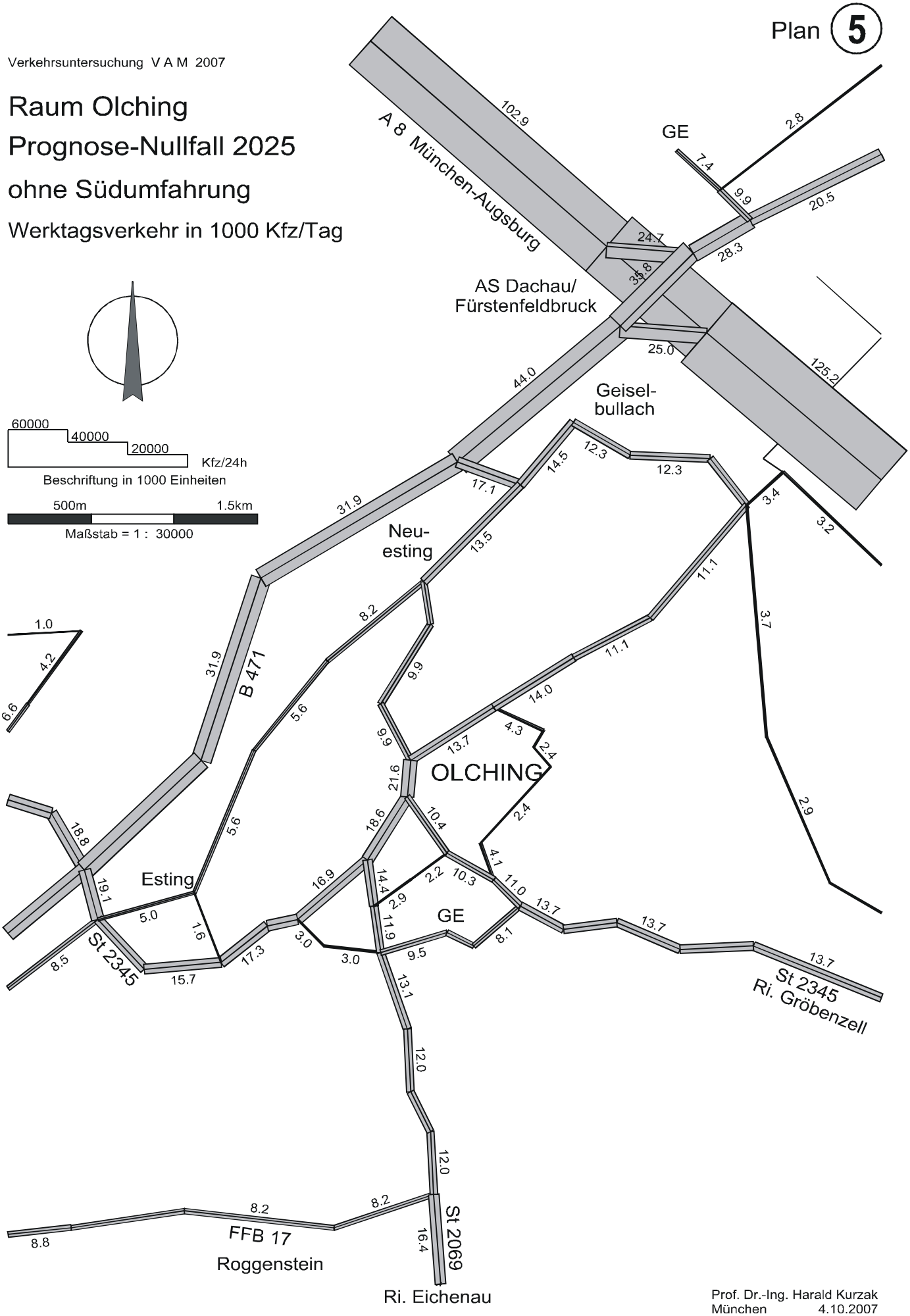


Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München 3.10.2007

Plan 5

Verkehrsuntersuchung V A M 2007

Raum Olching
Prognose-Nullfall 2025
ohne Südumfahrung
Werktagsverkehr in 1000 Kfz/Tag

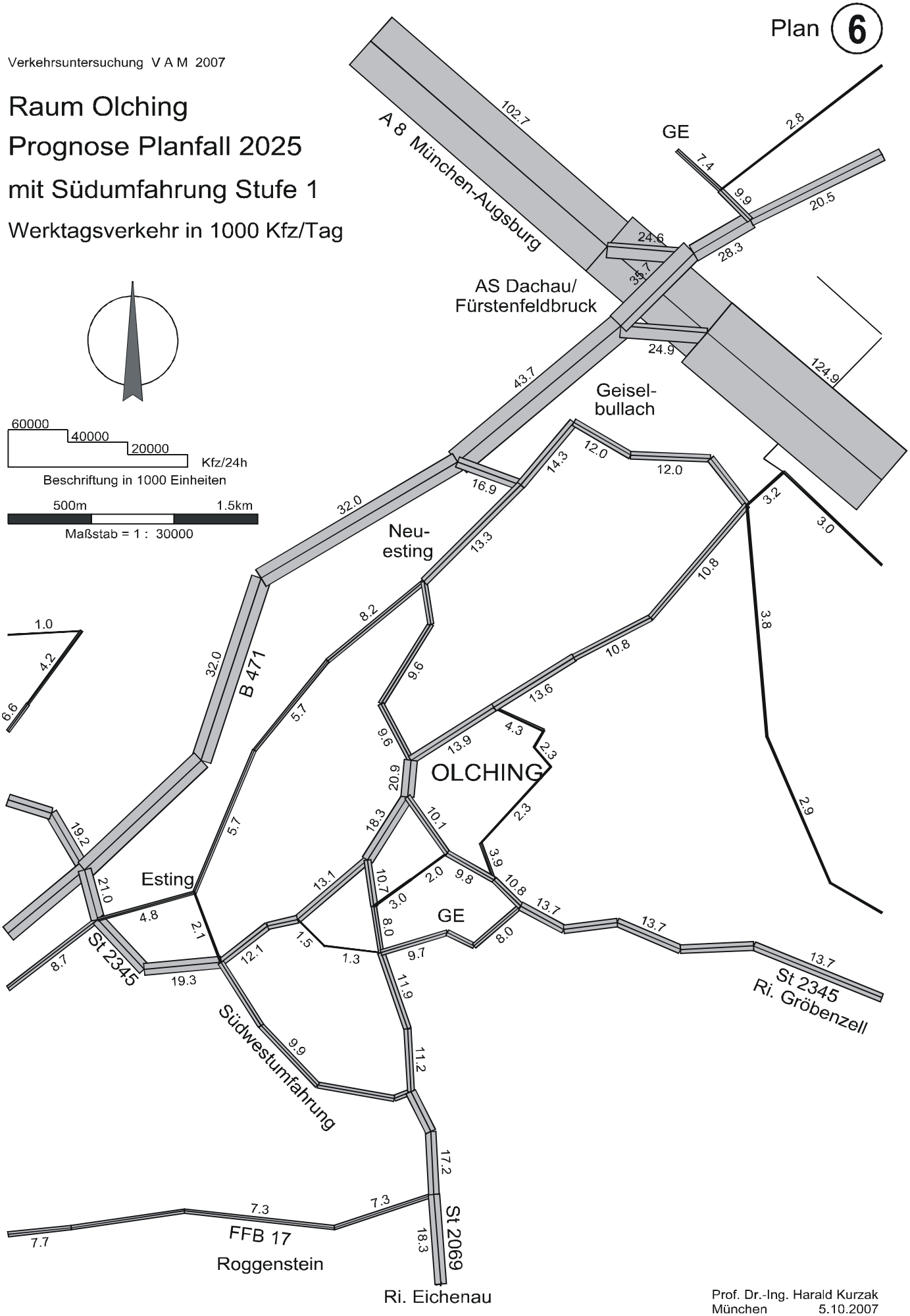


Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München 4.10.2007

Plan 6

Verkehrsuntersuchung V A M 2007

Raum Olching
Prognose Planfall 2025
mit Südumfahrung Stufe 1
Werktagsverkehr in 1000 Kfz/Tag



Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München 5.10.2007

Plan 6a

Verkehrsuntersuchung V A M 2007

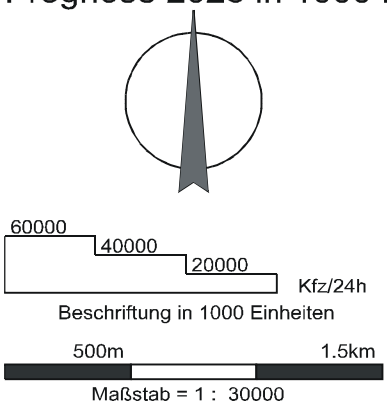
Südwestumfahrung Olching

Differenz zu Nullfall

schwarz: Mehrbelastung

rot: Entlastung

Prognose 2025 in 1000 Kfz/Tag



A 8 München-Augsburg

GE

AS Dachau/
Fürstenfeldbruck

Geisel-
bullach

Neu-
esting

B 471

OLCHING

Esting

GE

St 2345

St 2345
Ri. Gröbenzell

Südwestumfahrung

FFB 17

Roggenstein

St 2069

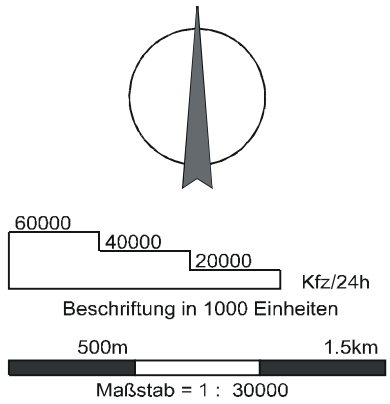
Ri. Eichenau

Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München 5.10.2007

Plan 6b

Verkehrsuntersuchung V A M 2007

Südwestumfahrung Olching
Herkunft-Ziel-Verteilung
St 2345 südlich Esting
Werktagsverkehr in 1000 Kfz/Tag



A 8 München-Augsburg
AS Dachau/ Fürstenfeldbruck
GE
Geisel-bullach
Neu-esting
B 471
OLCHING
Esting
St 2345
Südwestumfahrung
St 2345 Ri. Gröbenzell
FFB 17
Roggenstein
St 2069
Ri. Eichenau

Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München 5.10.2007

Plan 7

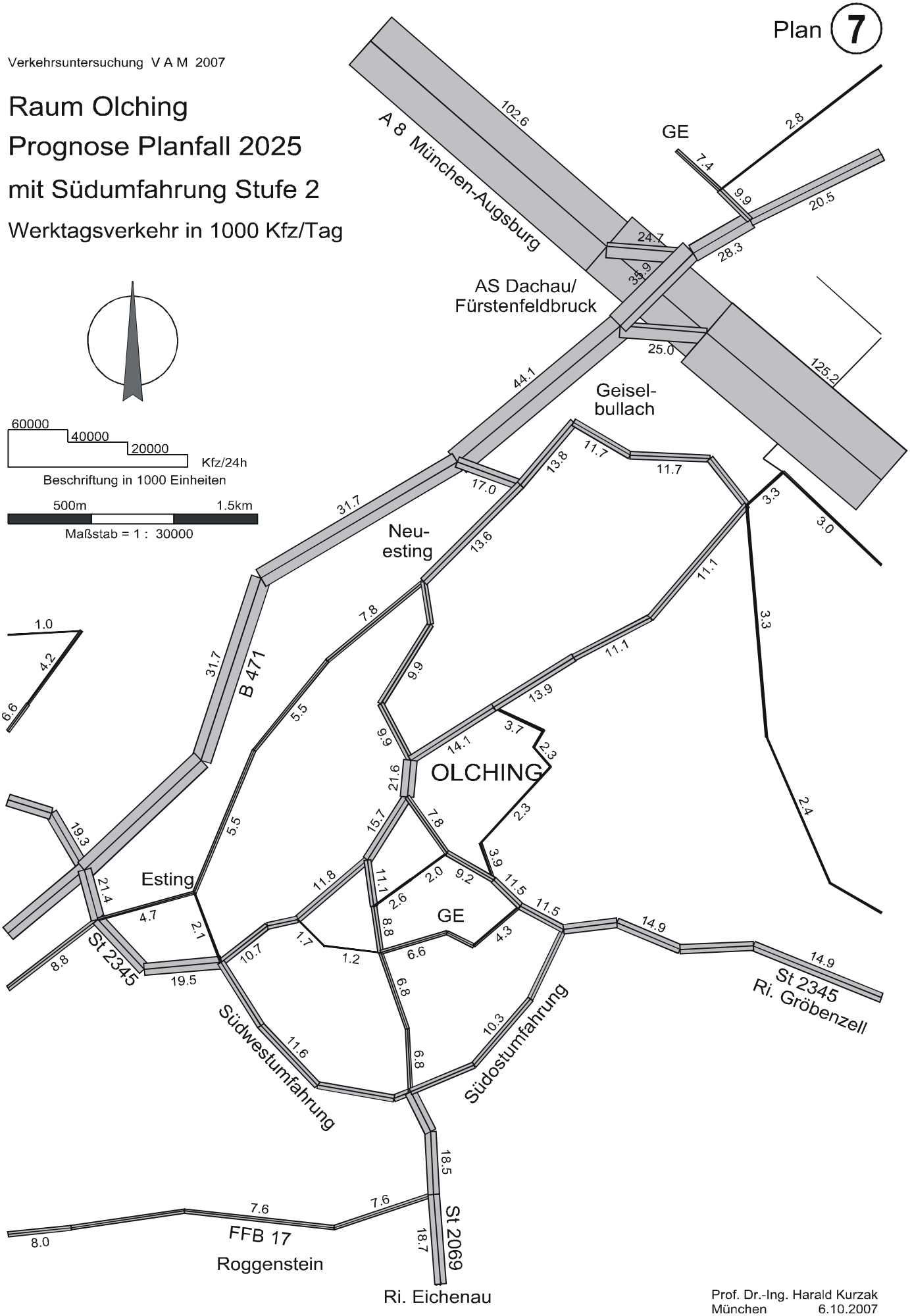
Verkehrsuntersuchung V A M 2007

Raum Olching

Prognose Planfall 2025

mit Südumfahrung Stufe 2

Werktagsverkehr in 1000 Kfz/Tag



Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München 6.10.2007

Plan 7a

Verkehrsuntersuchung V A M 2007

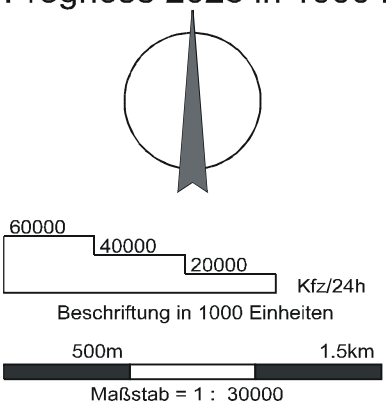
Südumfahrung Olching

Differenz zu Nullfall

schwarz: Mehrbelastung

rot: Entlastung

Prognose 2025 in 1000 Kfz/Tag



A 8 München-Augsburg

GE

AS Dachau/
Fürstenfeldbruck

Geisel-
bullach

Neu-
esting

B 471

OLCHING

Esting

GE

St 2345

Südwestumfahrung

Südostumfahrung

St 2345
Ri. Gröbenzell

FFB 17

Roggenstein

St 2069

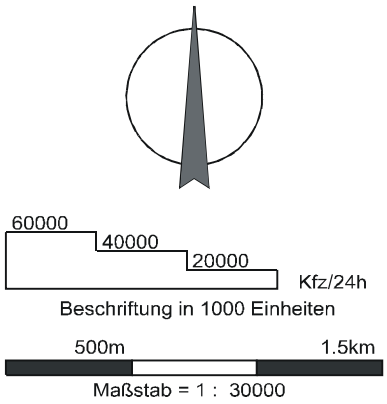
Ri. Eichenau

Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München 6.10.2007

Plan 7b

Verkehrsuntersuchung V A M 2007

Südumfahrung Olching
Herkunft-Ziel-Verteilung
St 2345 südlich Esting
Werktagsverkehr in 1000 Kfz/Tag



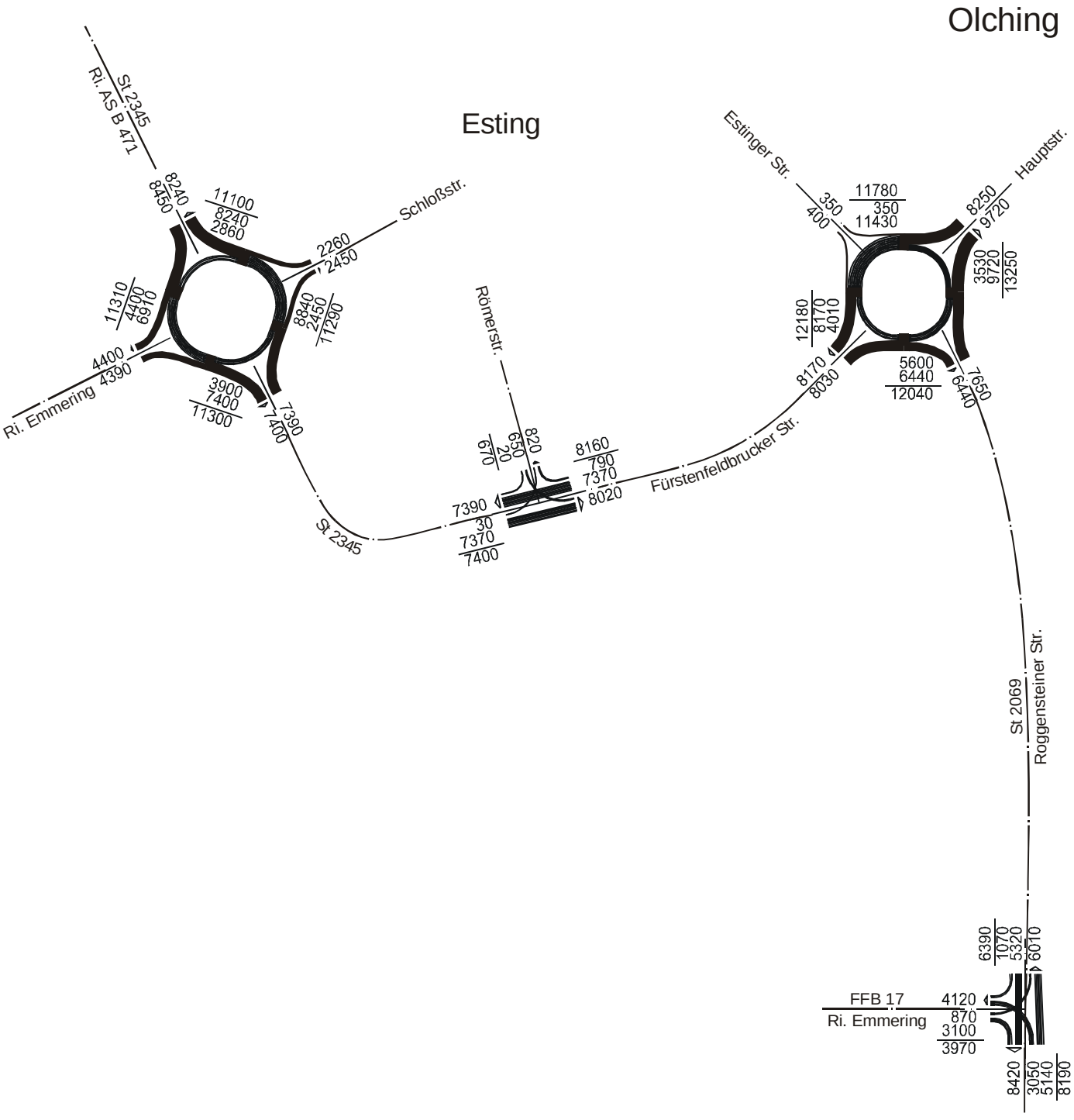
A 8 München-Augsburg
GE
AS Dachau/
Fürstenfeldbruck
Geisel-
bullach
Neu-
esting
B 471
OLCHING
Esting
GE
St 2345
Südwestumfahrung
Südostumfahrung
St 2345
Ri. Gröbenzell
FFB 17
Roggenstein
St 2069
Ri. Eichenau

Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München 6.10.2007

Anl. 1a

Knotenpunktsbelastungen
Olching - Südwest
Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.

Zählung am Do., 19. April 2007



Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

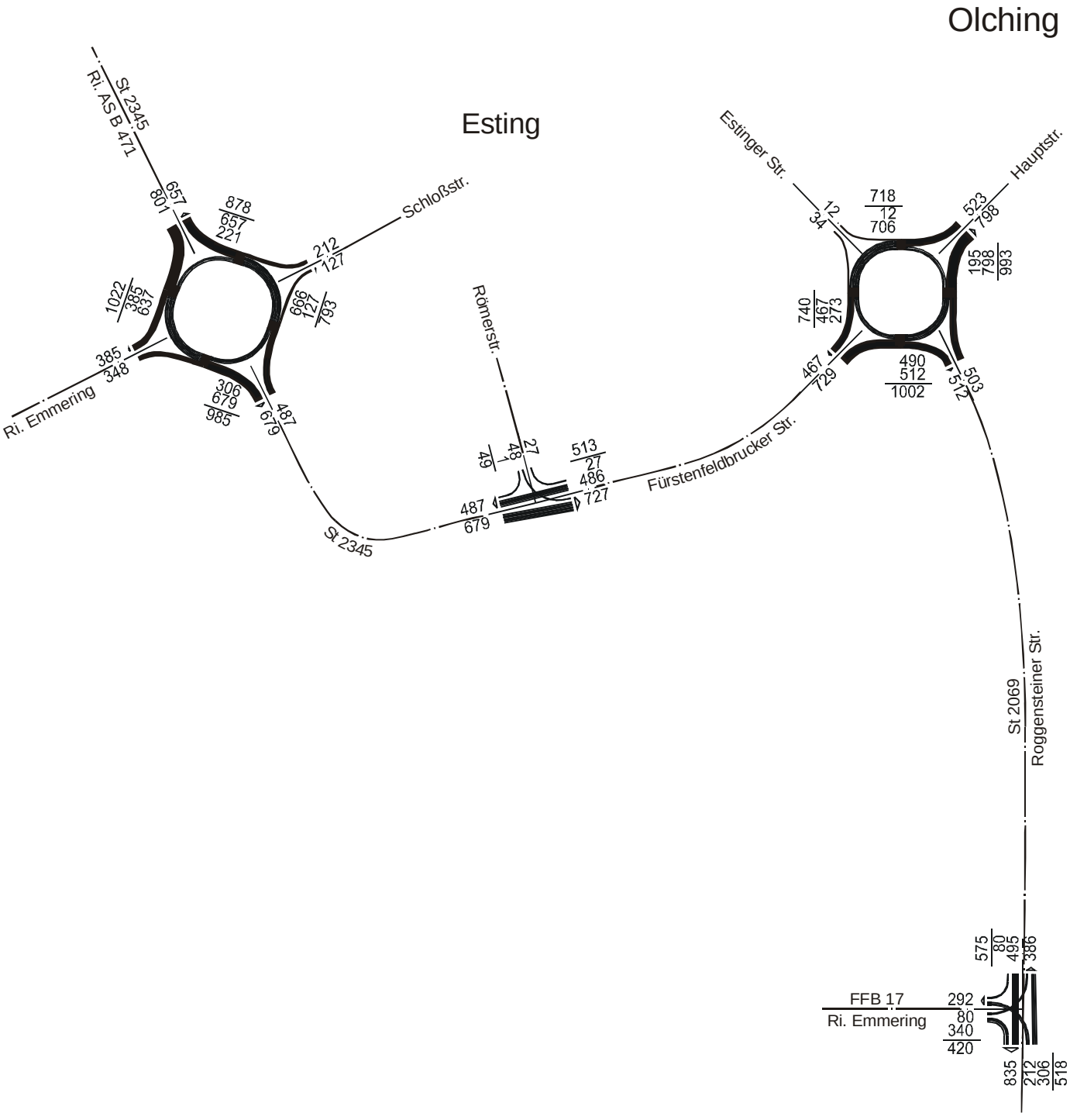
Anl. 1b

Knotenpunktsbelastungen

Olching - Südwest

Morgenspitze 7.15 - 8.15 Uhr in Kfz/Std.

Zählung am Do., 19. April 2007

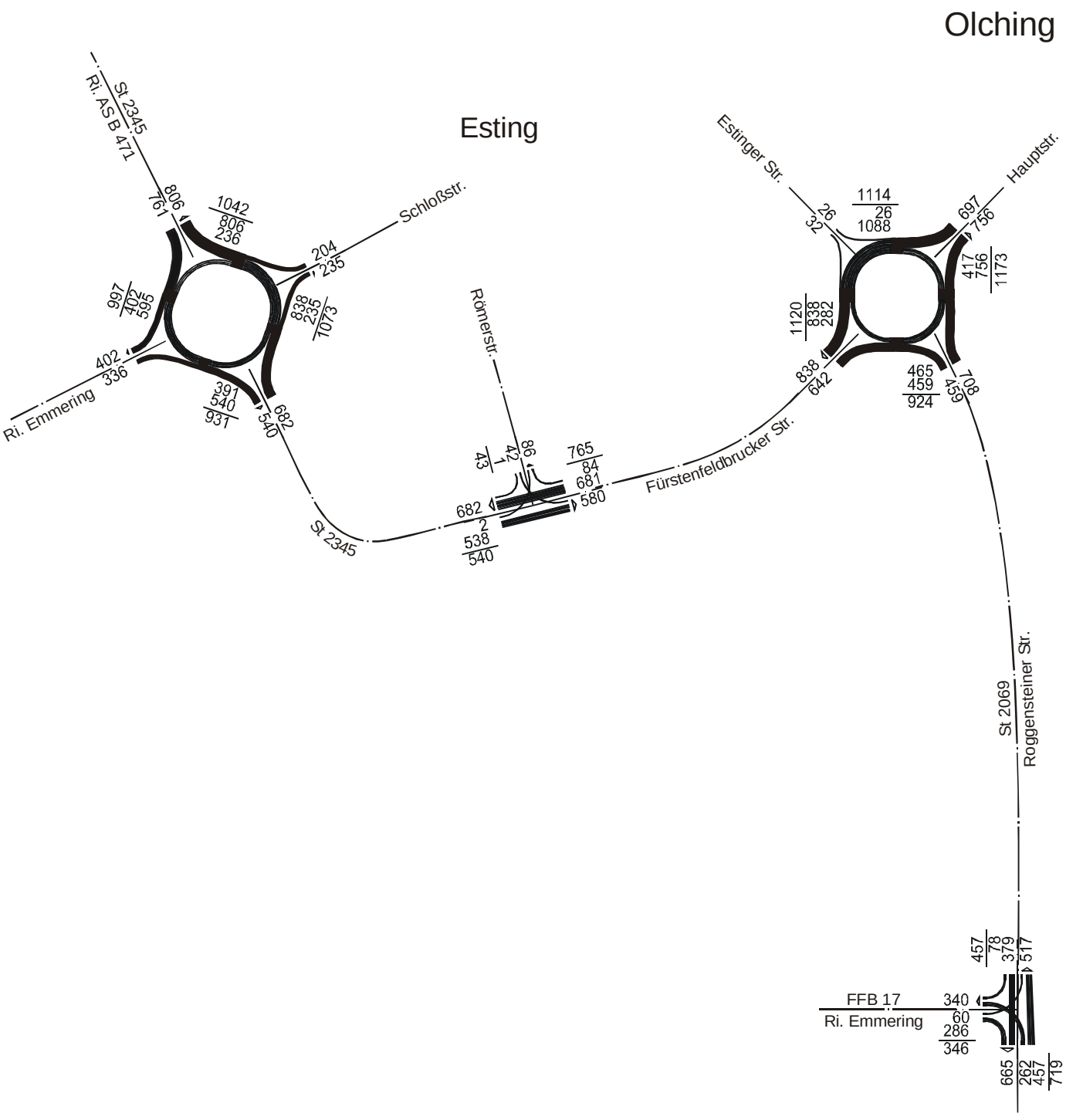


Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

Anl. 1c

Knotenpunktsbelastungen
Olching - Südwest
Abendspitze 16.30 - 17.30 Uhr in Kfz/Std.

Zählung am Do., 19. April 2007



Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

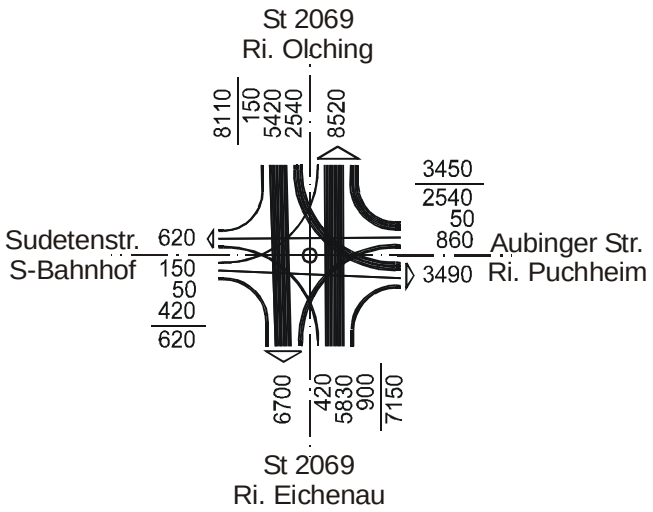
Anl. 1d

St 2069 Olching - Eichenau

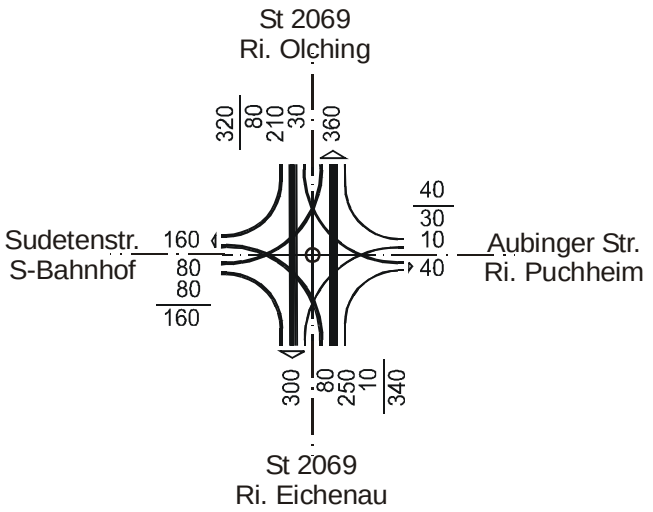
Knotenpunktsbelastung Kreisverkehr

Zählung Di., 23.10.2007

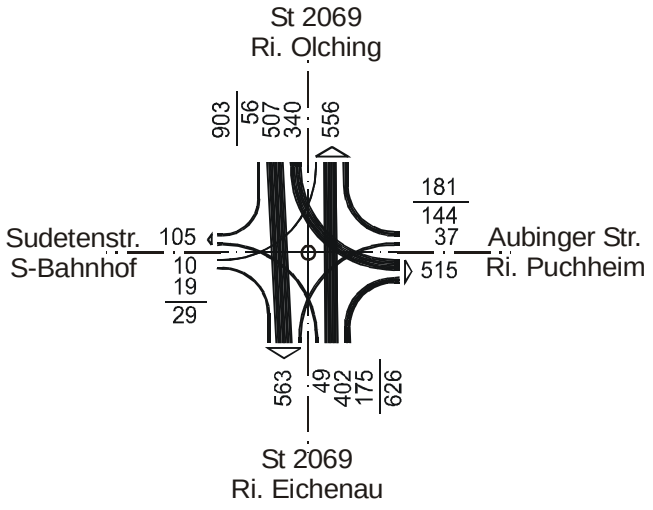
Gesamtverkehr
in Kfz/24 Std.



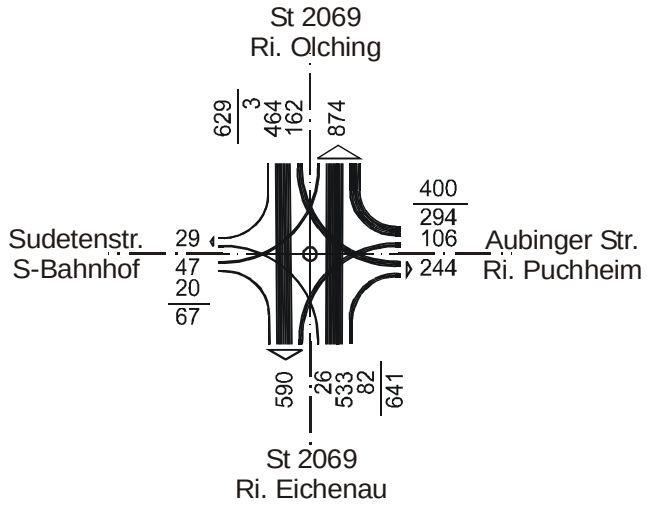
Schwerverkehr
in Kfz/24 Std.



Morgenspitze
7.15 - 8.15 Uhr in Kfz/Std.



Abendspitze
17.00 - 18.00 Uhr in Kfz/Std.



Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München 16.11.2007

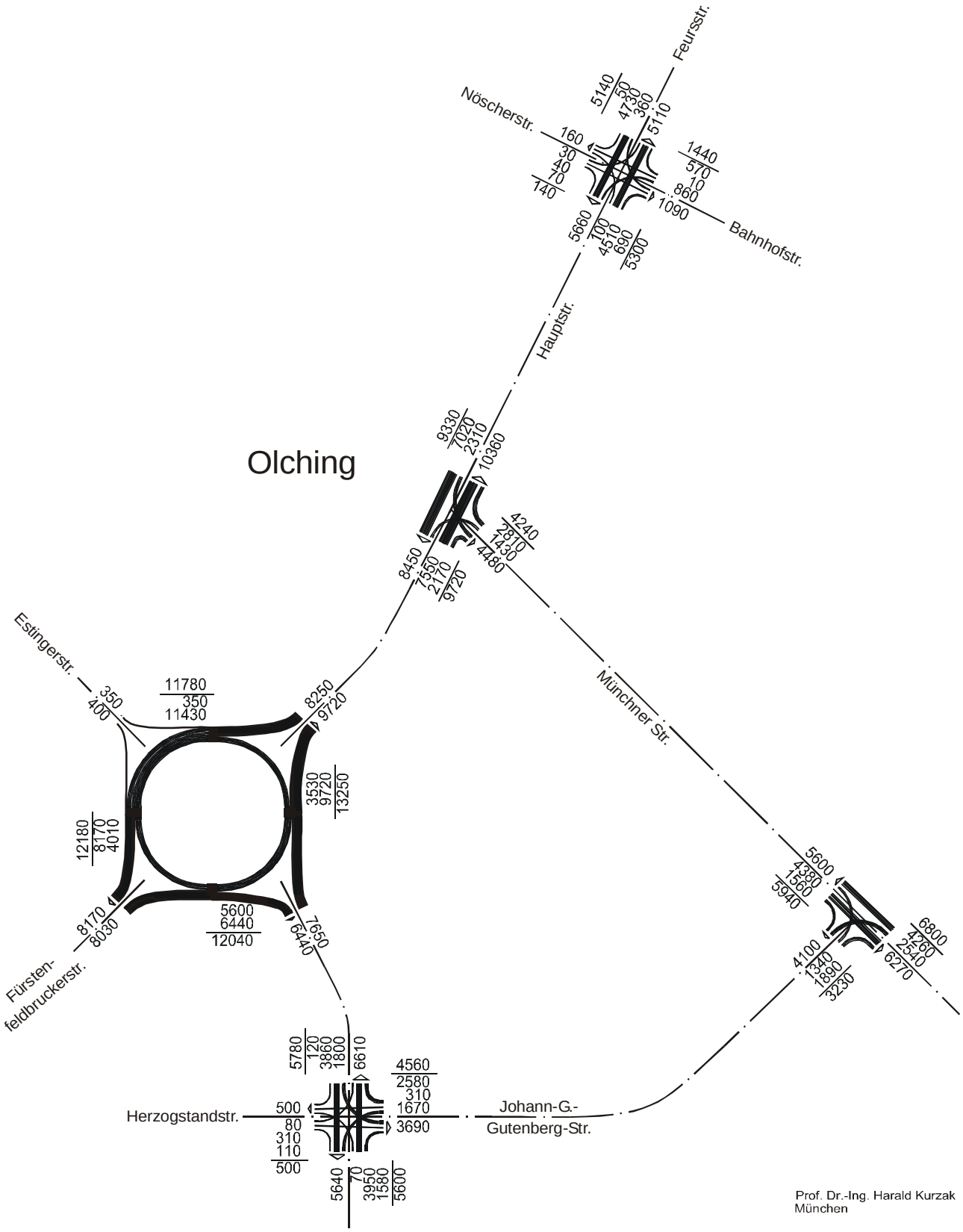
Anl. 2a

Knotenpunktsbelastungen

Olching

Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.

Zählung am Do., 12. Juli 2007



Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

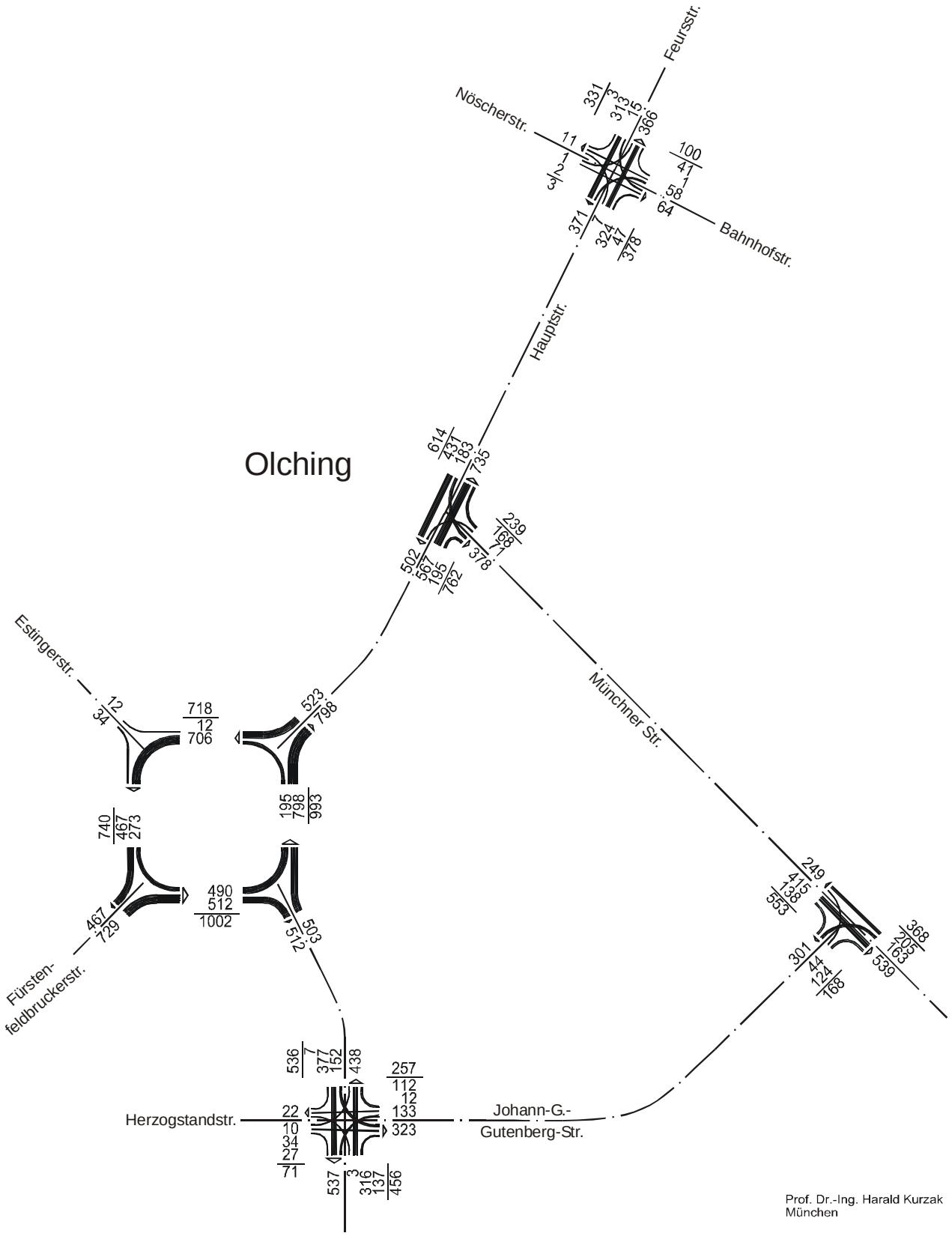
Anl. 2b

Knotenpunktsbelastungen

Olching

Morgenspitze in Kfz/Std.

Zählung am Do., 12. Juli 2007



Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

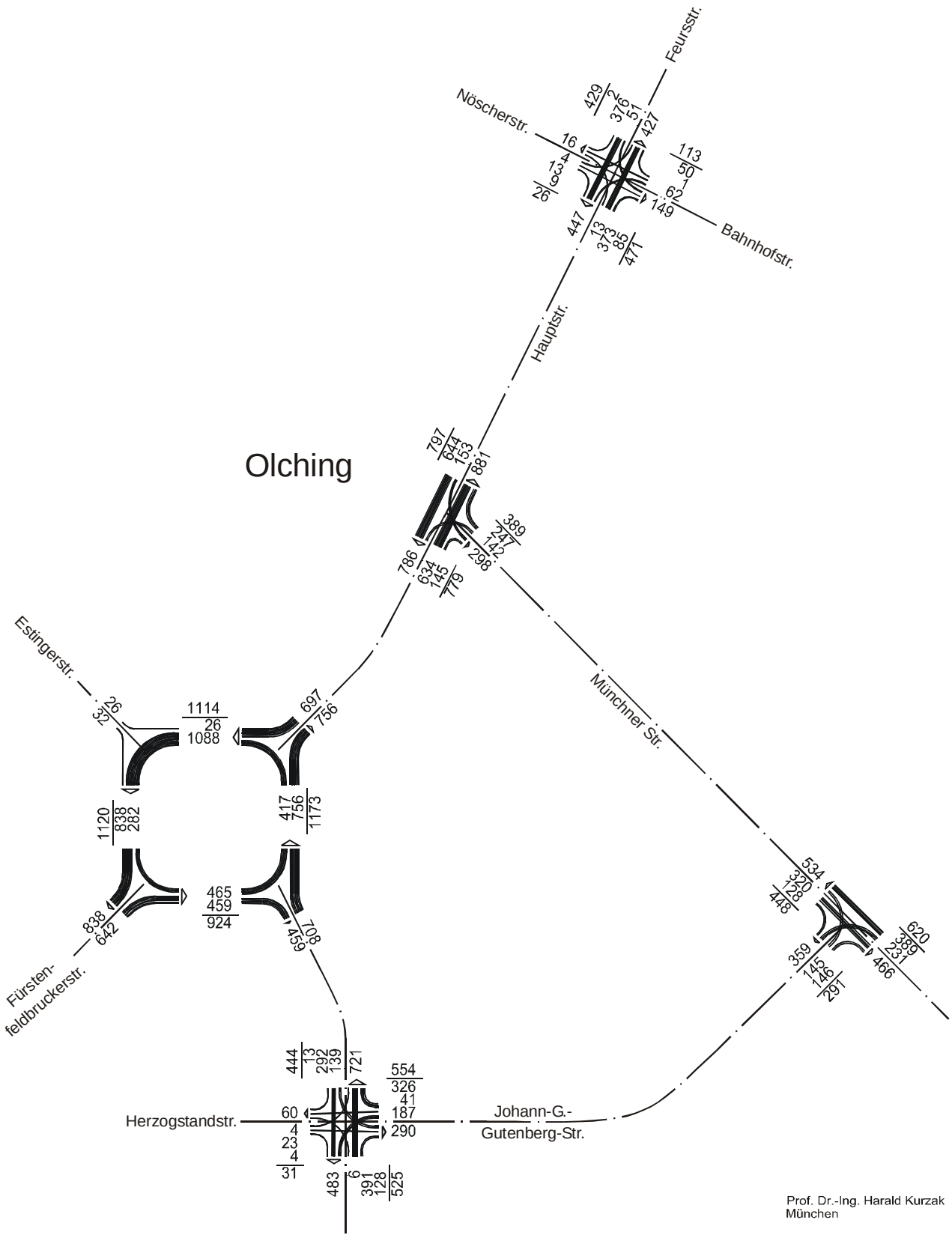
Anl. 2c

Knotenpunktsbelastungen

Olching

Abendspitze in Kfz/Std.

Zählung am Do., 12. Juli 2007



Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

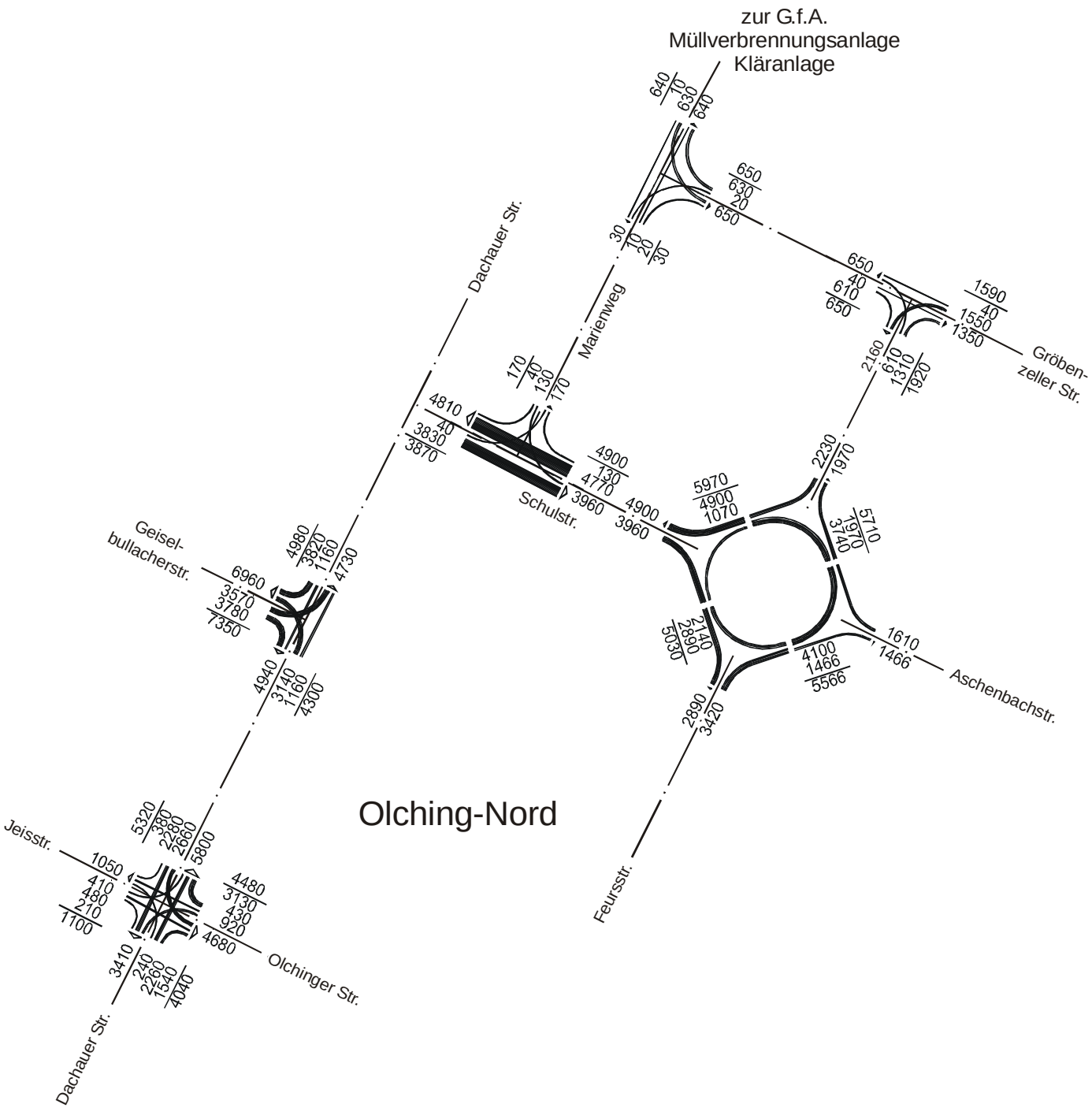
Anl. 3a

Knotenpunktsbelastungen

Olching-Nord

Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.

Zählung am Do., 12. Juli 2007



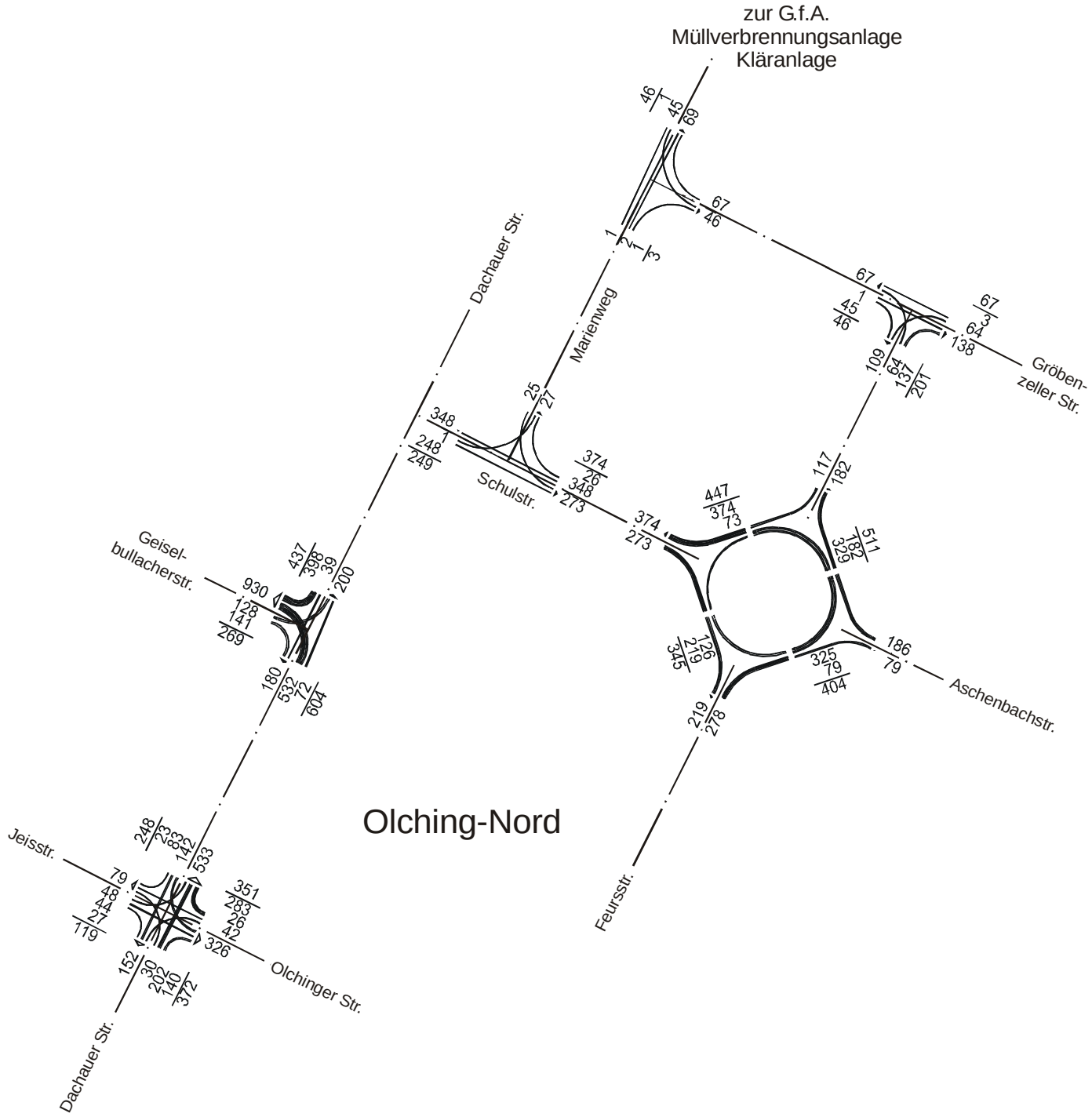
Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

Knotenpunktsbelastungen

Olching-Nord

Morgenspitze in Kfz/Std.

Zählung am Do., 12. Juli 2007



Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

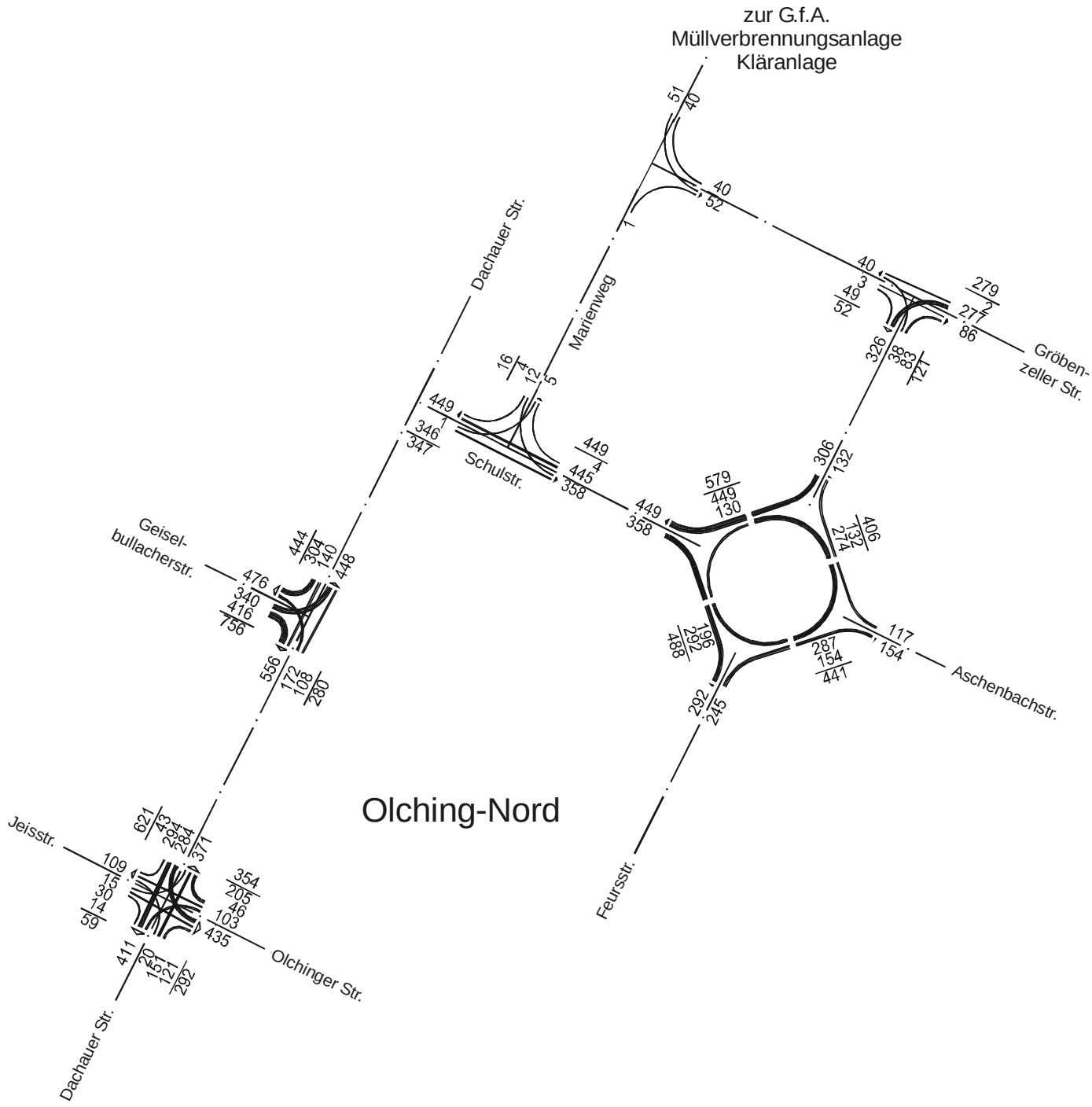
Anl. 3c

Knotenpunktsbelastungen

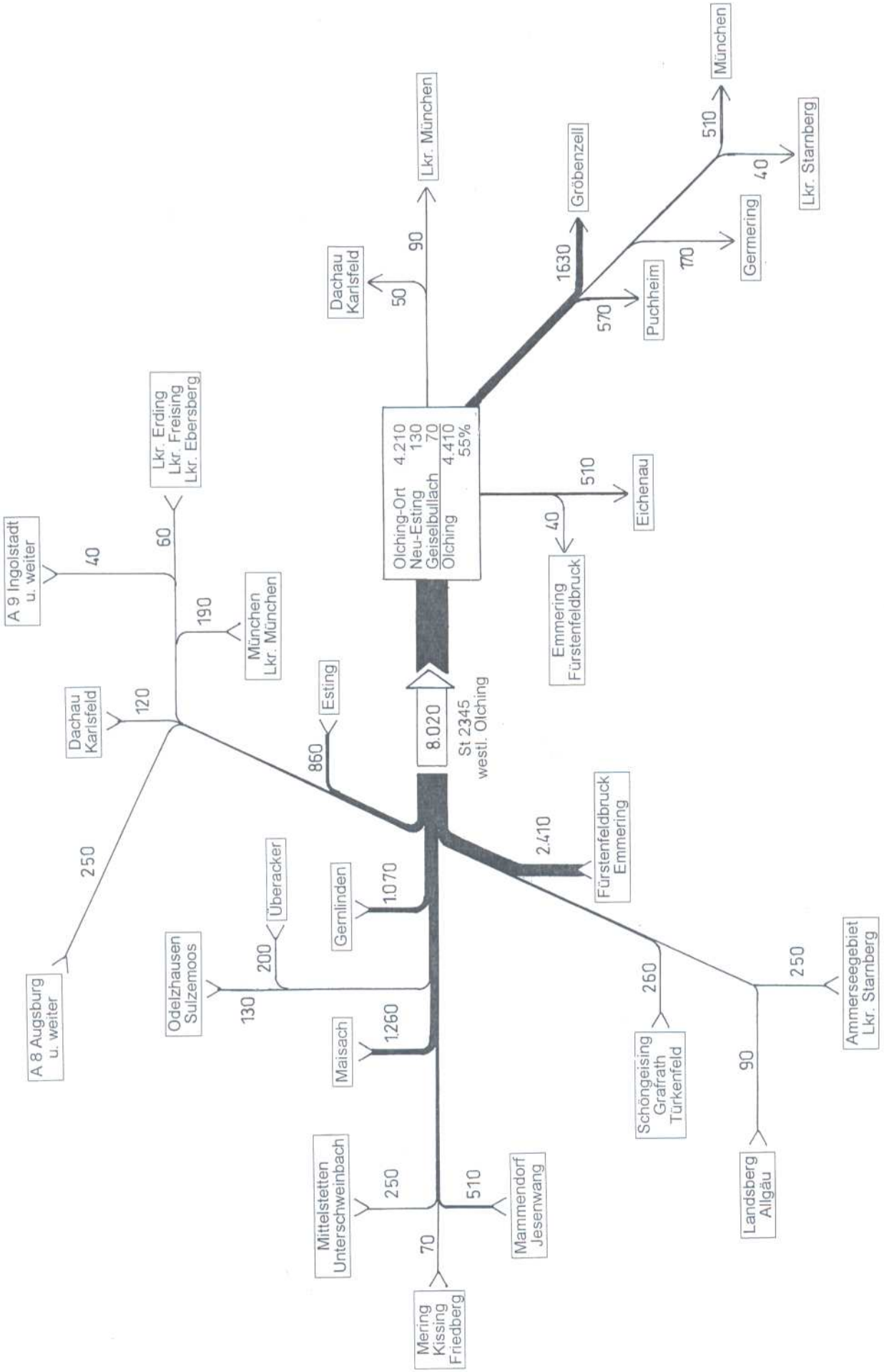
Olching-Nord

Abendspitze in Kfz/Std.

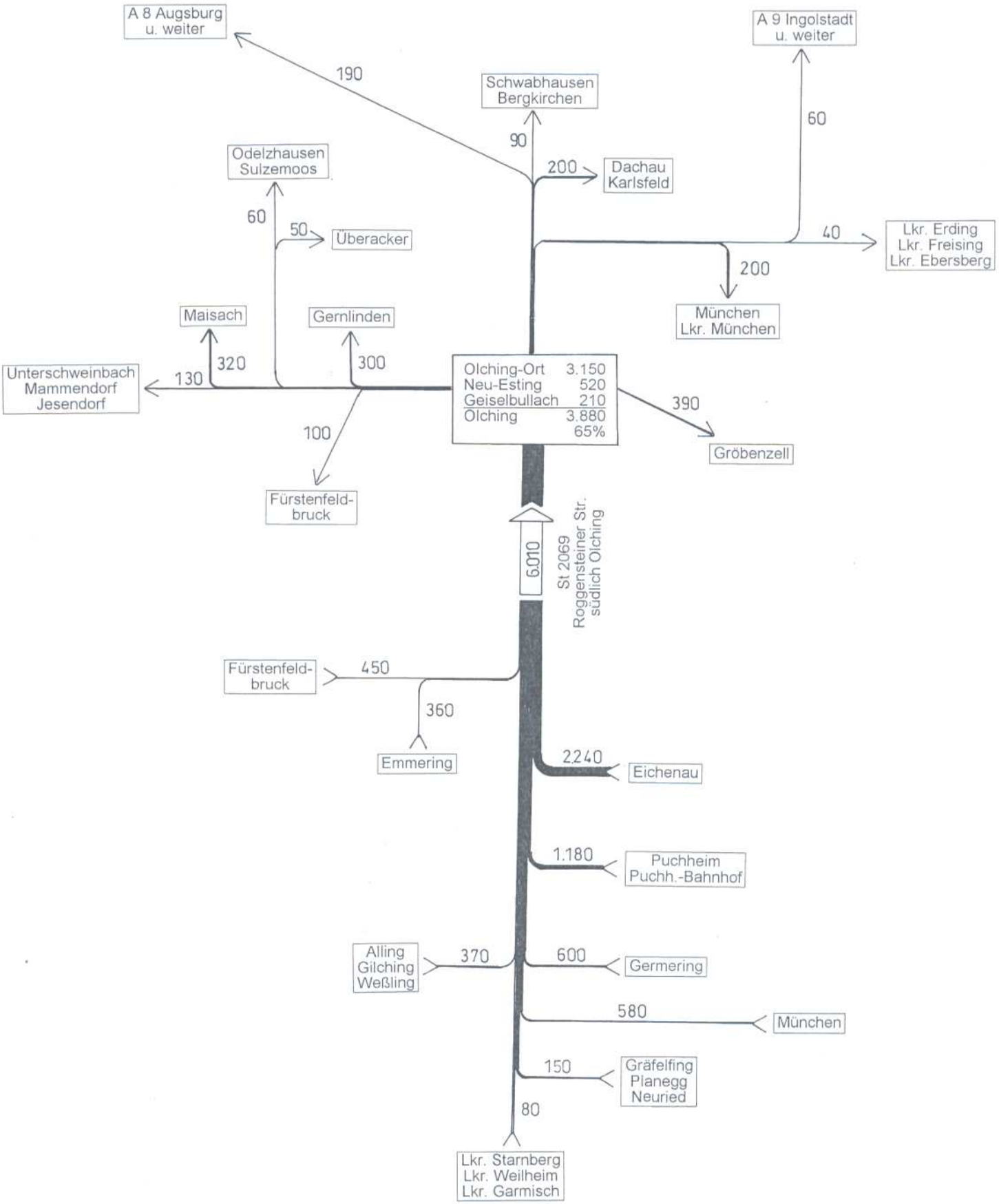
Zählung am Do., 12. Juli 2007



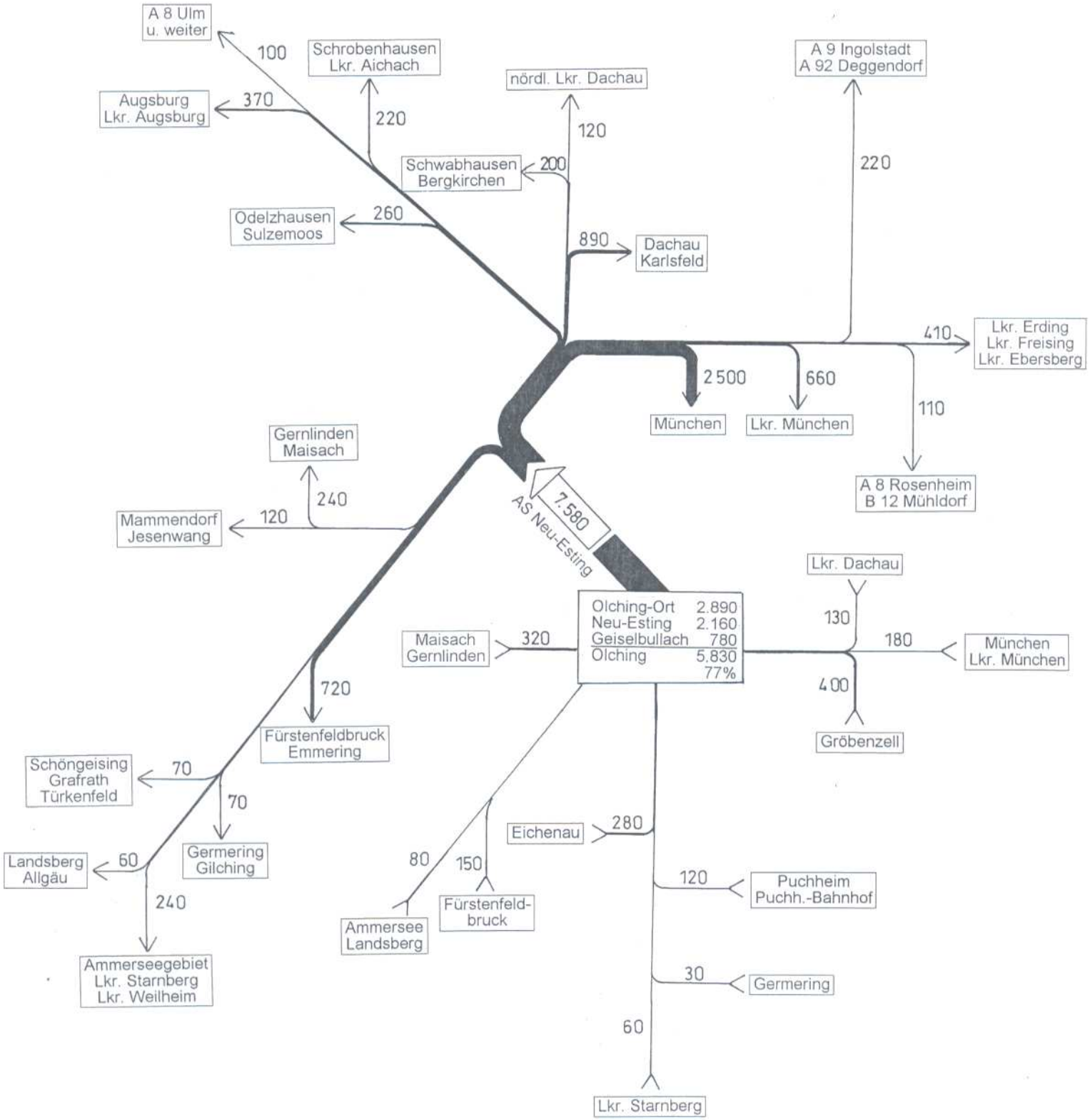
Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München



Anl. 4: Herkunft-Ziel-Verteilung der Benutzer der St 2045, Fürstenfeldbrucker Straße östlich Einmündung Römerstraße in Kfz/24 Std.
Grundlage Verkehrsbefragung am Di., den 17. April 2007



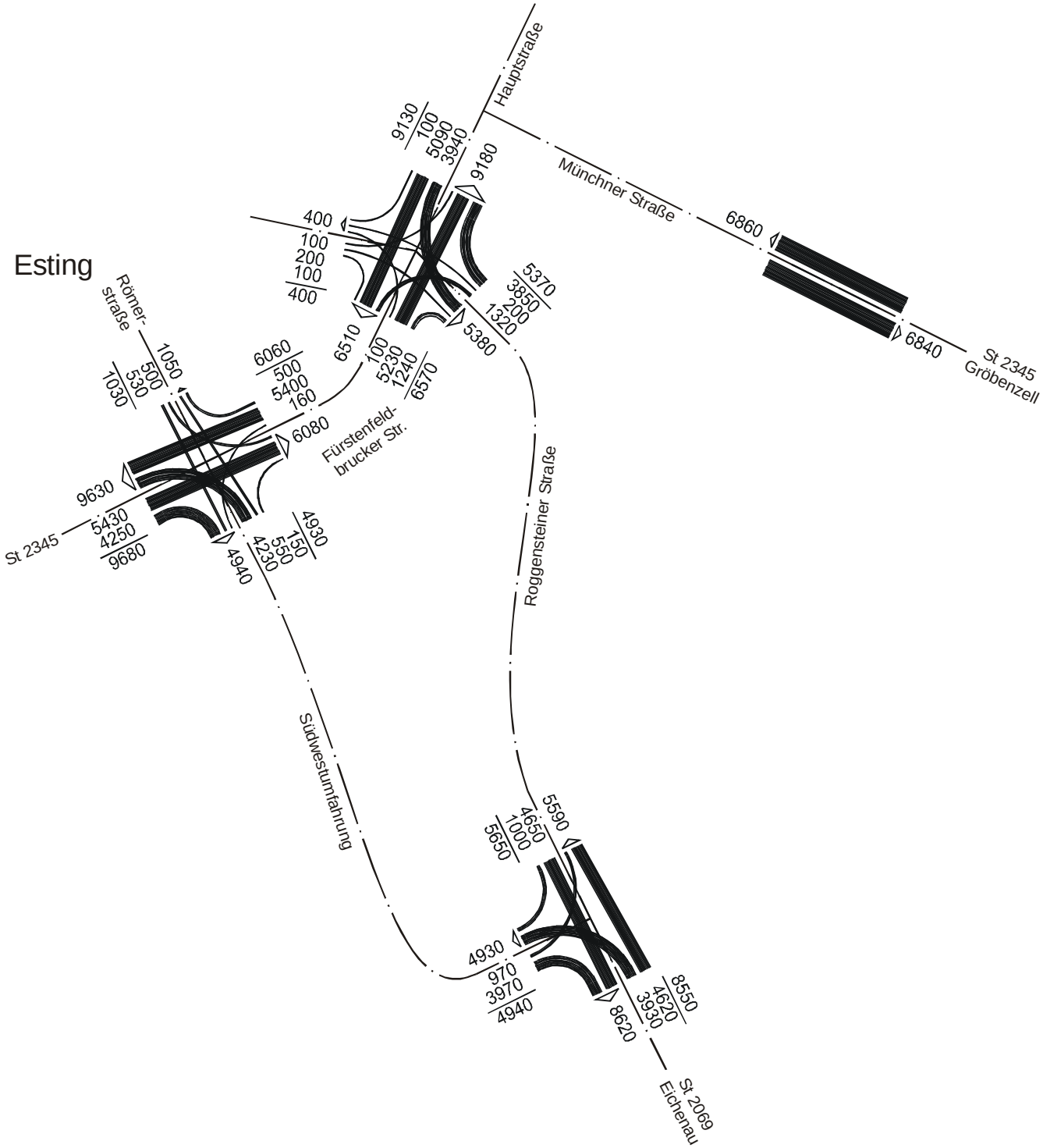
Anl. 5: Herkunft-Ziel-Verteilung der Benutzer der St 2069, Roggensteiner Straße am Ortseingang Olching in Kfz/24 Std.
Grundlage Verkehrsbefragung am Di., den 17. April 2007



Anl. 6: Herkunft-Ziel-Verteilung der Benutzer der Geiselbullacher Straße, B 471-Zubringer Neu-Esting in Kfz/24 Std.
Grundlage Verkehrsbefragung am Di., den 17. April 2007

Anl. 7a

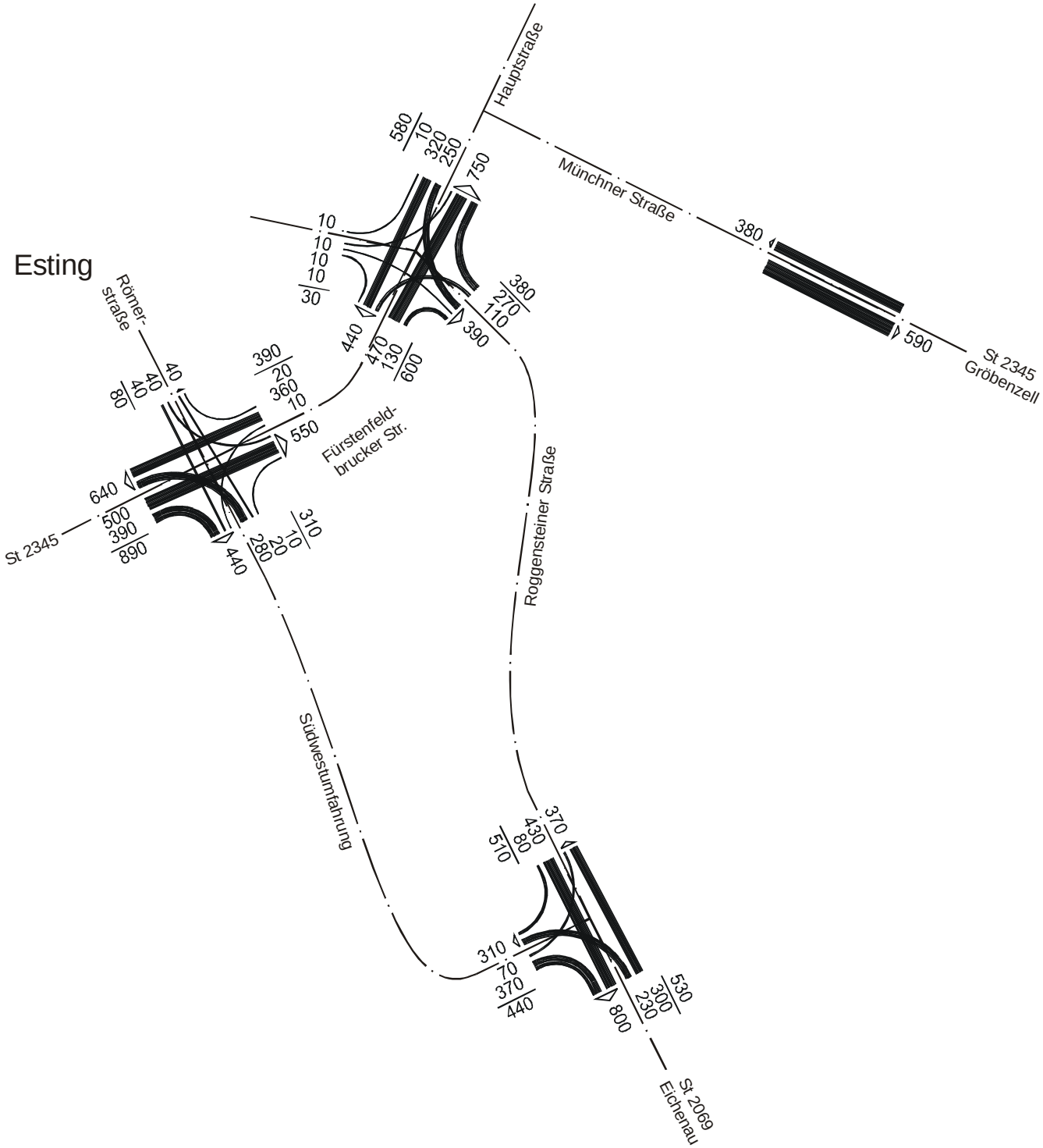
Olching Südwestumfahrung
Knotenpunktsbelastungen
Prognose 2025, Werktag
in Kfz/24 Std.



Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

Anl. 7b

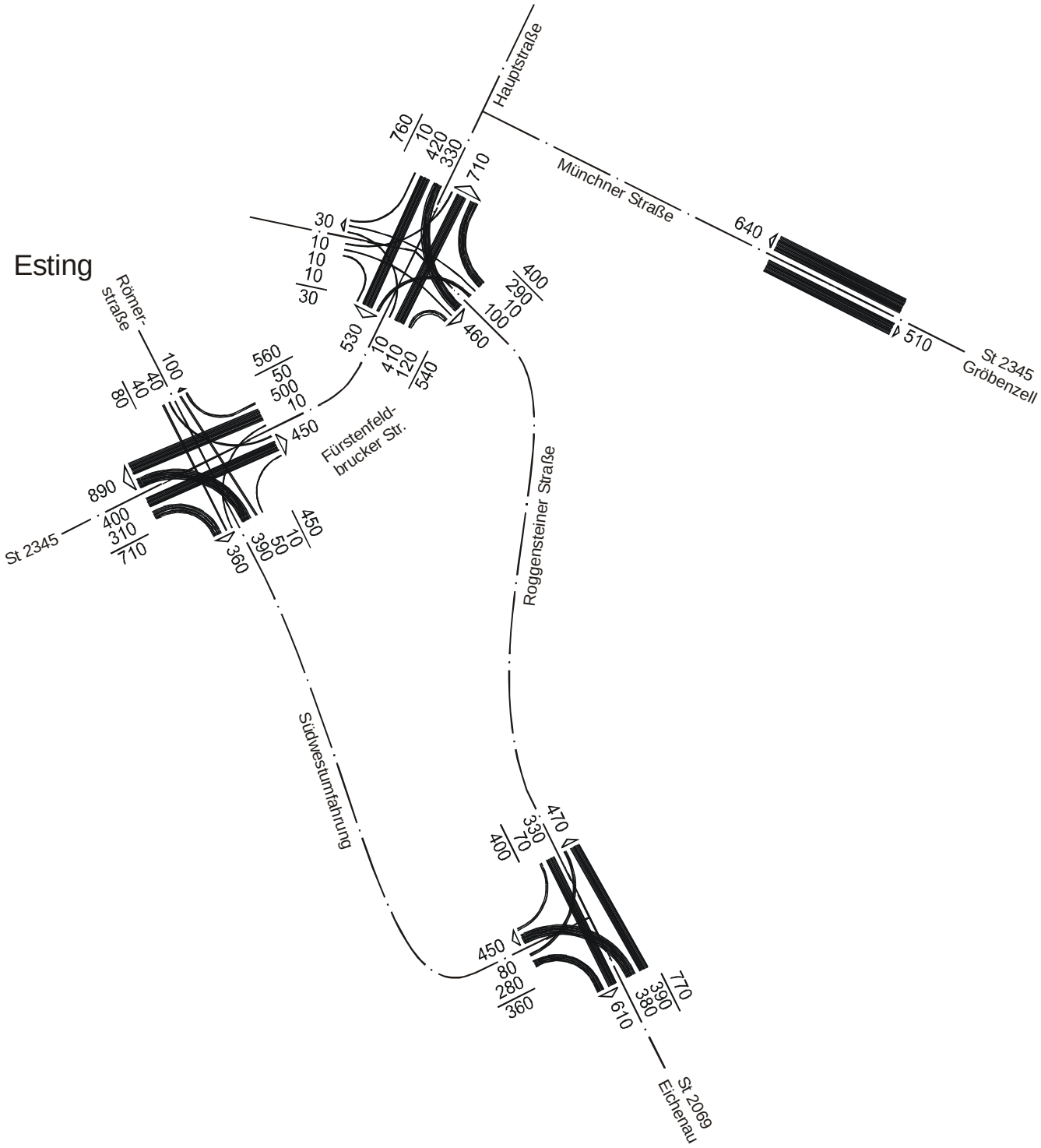
Olching Südwestumfahrung
Knotenpunktsbelastungen
Prognose 2025, Werktag
Morgenspitze in Kfz/Std.



Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

Anl. 7c

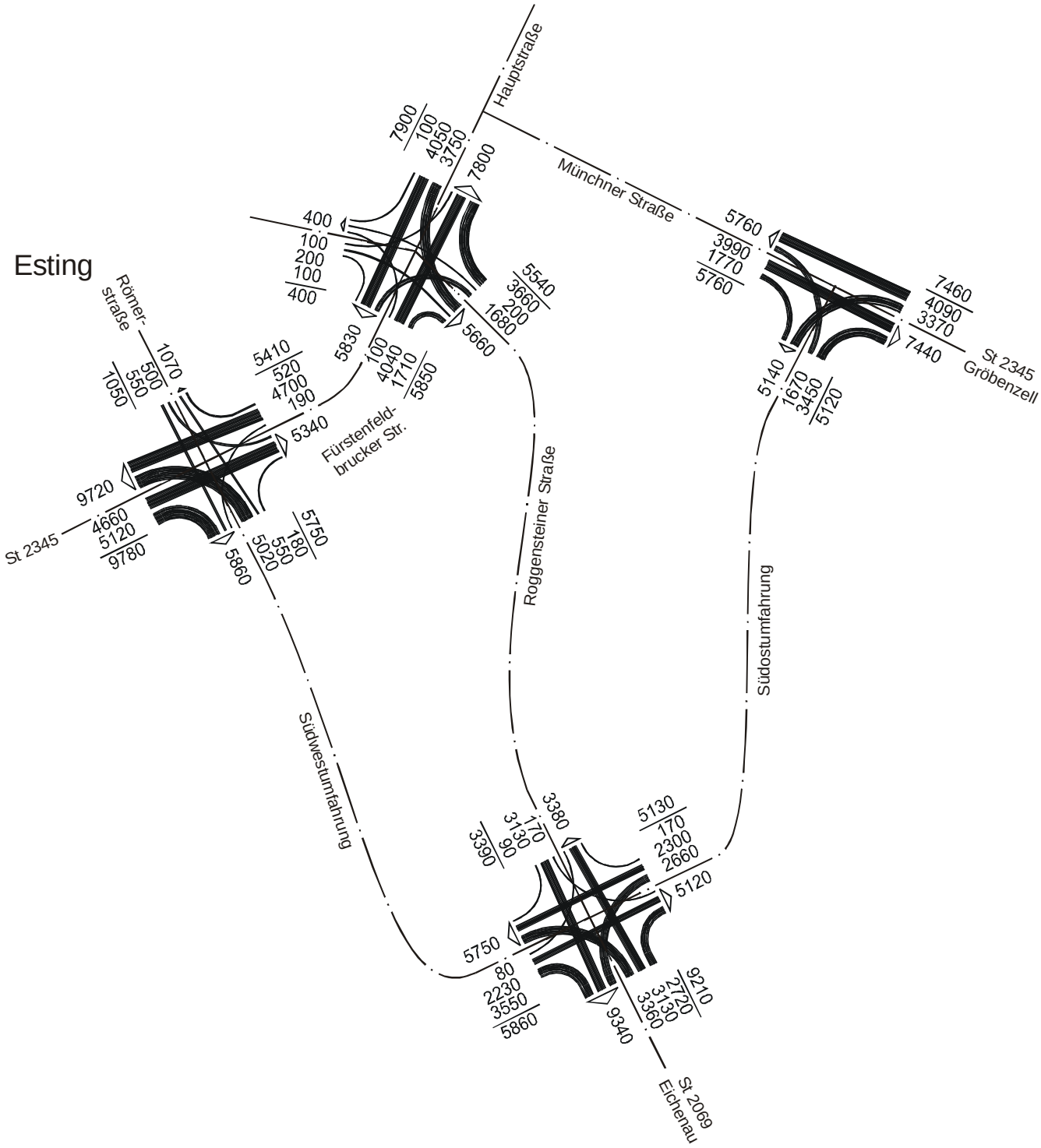
Olching Südwestumfahrung
Knotenpunktsbelastungen
Prognose 2025, Werktag
Abendspitze in Kfz/Std.



Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

Anl. 8a

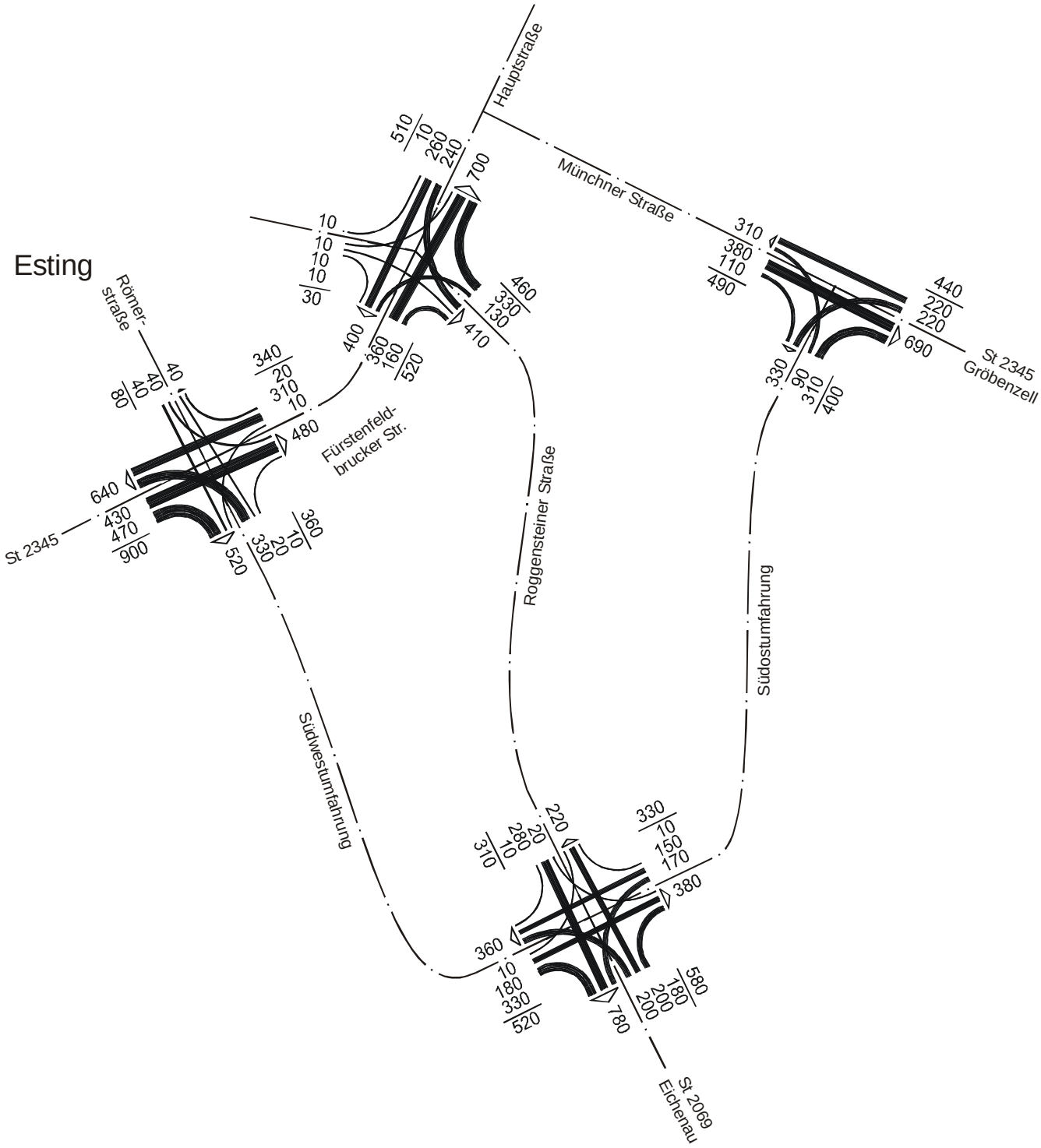
Olching Südumfahrung
Knotenpunktsbelastungen
Prognose 2025, Werktag
in Kfz/24 Std.



Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

Anl. 8b

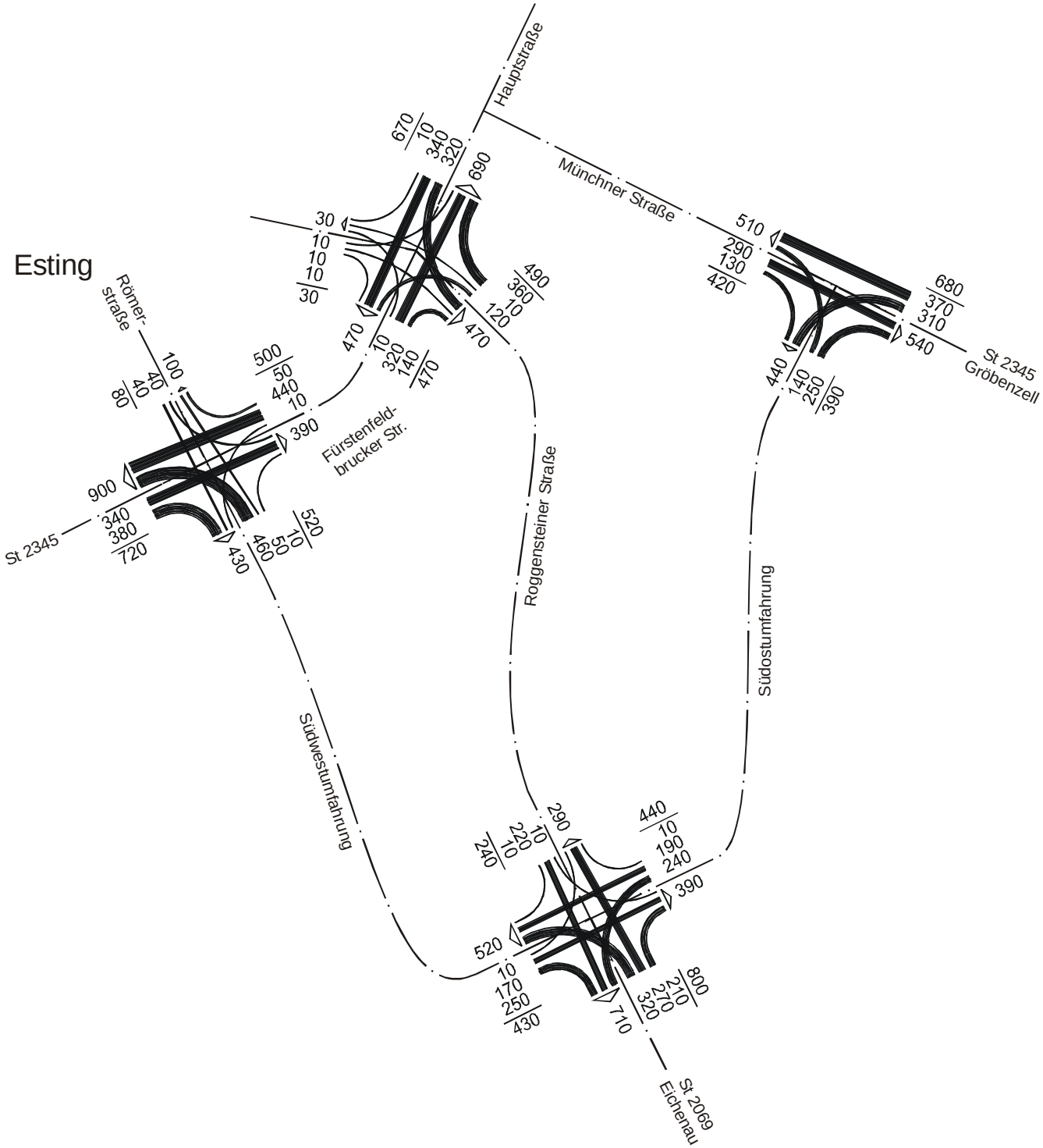
Olching Südumfahrung
Knotenpunktsbelastungen
Prognose 2025, Werktag
Morgenspitze in Kfz/Std.



Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

Anl. 8c

Olching Südumfahrung
Knotenpunktsbelastungen
Prognose 2025, Werktag
Abendspitze in Kfz/Std.



Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München