

Auszug aus dem Verkehrsgutachten

Planfeststellung

St 2142; Neufahrn i. Ndb. – Straubing

Ortsumgehung Mallersdorf

Abschnitt 340; Stat. 1,377 - Abschnitt 420; Stat. 0,523

Aufgestellt: Deggendorf, den 28.04.2017 Staatliches Bauamt R. Wufka, Ltd. Baudirektor	

Verkehrsuntersuchung St 2142

Ortsumgehung

Mallersdorf-Pfaffenberg

Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung von 2010

2017

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Passau

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

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Bernhard Schuster

INHALT

	Seite
1. Aufgabe	1
2. Verkehrsanalyse	2
2.1 Verkehrserhebungen.....	2
2.2 Verkehrsbelastungen Werktag 2016	4
2.3 Veränderung der Verkehrsbelastungen 2010 – 2016.....	7
2.4 Herkunft-Ziel-Verteilungen	9
3. Verkehrsentwicklung und Prognose	13
3.1 Verkehrsentwicklung an den DTV-Zählstellen	13
3.2 Verkehrsprognose.....	15
3.3 Verkehrsmodellrechnung Analyse und Prognose-Nullfall 2030	17
4. Planfälle mit Ortsumgehung Mallersdorf-Pfaffenberg	19
4.1 Plantrasse	19
4.2 Variante B	21
4.3 Variante C	22
4.4 Variante D	23
5. Ergebnis	23

VERZEICHNIS DER PLÄNE

- Plan 1 : Übersichtsplan mit Eintragung der Zähl- und Befragungsstellen
- Plan 2 : Verkehrsbelastungen Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.
- Plan 3 : Verkehrsbelastungen Schwerverkehr (Bus, Lkw, Lz) in Kfz/24 Std.
- Plan 4 : Veränderung der Verkehrsbelastungen 2010 – 2016 (Gesamtverkehr)
- Plan 5 : Veränderung der Verkehrsbelastungen 2010 – 2016 (Schwerverkehr)

- Plan 6 : Verkehrsmodell Analyse 2016
- Plan 7 : Verkehrsmodell Prognose-Nullfall 2030
- Plan 8 : Übersichtsplan mit Eintragung der Trassenvarianten

- Plan 9, 9a : Verkehrsbelastungen und Entlastungswirkung, Plantrasse
- Plan 10a-c : Knotenpunktsbelastungen der Anbindungen, Plantrasse
- Plan 11, 11a : Verkehrsbelastungen und Entlastungswirkung, Variante B
- Plan 12, 12a : Verkehrsbelastungen und Entlastungswirkung, Variante C
- Plan 13, 13a : Verkehrsbelastungen und Entlastungswirkung, Variante D

VERZEICHNIS DER ANLAGEN

- Anlage 1 : Schlüsselverzeichnis Mallersdorf-Pfaffenberg
- Anlage 2a-b : Knotenpunktsbelastungen Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.
- Anlage 3a-b : Knotenpunktsbelastungen Schwerverkehr (Bus, Lkw, Lz) in Kfz/24 Std.
- Anlage 4a-b : Knotenpunktsbelastungen Morgenspitze 7.00 – 8.00 Uhr in Kfz/Std.
- Anlage 5a-b : Knotenpunktsbelastungen Abendspitze 16.30 – 17.30 Uhr in Kfz/Std.
- Anlage 6 : Tagespegel für die St 2142 östlich Ettersdorf
- Anlage 7, 7a: Herkunft-Ziel-Verteilung für die St 2142 östlich Ettersdorf
- Anlage 8, 8a: Herkunft-Ziel-Verteilung für die SR 54 südlich Ettersdorf
- Anlage 9a-d: Leistungsberechnung Kreisverkehr St 2142 West / Umgehung (Plantrasse)
- Anlage 10a-d: Leistungsberechnung Kreisverkehr St 2142 Ost / Umgehung (Plantrasse)
- Anlage 11a-d: Leistungsberechnung Kreisverkehr Umgehung (Plantrasse) / SR 56, Laberstr.

1. Aufgabe

Die Ortsumgehung Mallersdorf-Pfaffenberg im Zuge der St 2142 ist im 7. Ausbauplan für Staatsstraßen in Bayern in der 1. Dringlichkeit enthalten. In zwei Bürgerentscheiden am 27. September 2009 und am 24. November 2013 haben sich die Einwohner der Marktgemeinde Mallersdorf-Pfaffenberg mehrheitlich für eine Umfahrung auf der sog. Plantrasse ausgesprochen. Im Zuge der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen beauftragte das Staatliche Bauamt Passau den Gutachter, die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2010 zu aktualisieren.

Aufgabe der Verkehrsuntersuchung ist es, auf der Grundlage aktueller Verkehrserhebungen die seit 2010 eingetretene Verkehrsentwicklung zu quantifizieren und zu dokumentieren. Für den Prognosehorizont 2030 sind die Belastungen der Plantrasse und weiterer Trassenvarianten zu ermitteln und die Entlastungswirkungen auf die Ortsdurchfahrten von Mallersdorf-Pfaffenberg und deren Ortsteilen entlang der Kreisstraße SR 66 zu beurteilen. Dabei ist die verkehrliche Wirkung der in Planung bzw. im Bau befindlichen übrigen Straßenbaumaßnahmen im Labertal (B 15neu bis A 92, Ausbau der B 20 bei Straubing, Weiterführung der Umfahrung Geiselhöring) zu berücksichtigen.

2. Verkehrsanalyse

2.1 Verkehrserhebungen

Zur Feststellung der aktuellen Belastungssituation sowie der Verkehrsentwicklung seit 2010 wurden vom Erhebungsbüro Schuh & Co., Germering, im Oktober bzw. Dezember 2016 folgende Erhebungen durchgeführt (die Lage der Zähl- und Befragungstellen ist in Plan 1 enthalten):

a) Knotenpunktzählungen

An 10 Kreuzungen und Einmündungen im Gemeindegebiet wurden die Verkehrsströme getrennt nach Fahrrichtungen und Kfz-Art erfaßt. Die Zählpunkte wurden in Analogie zu den Zählungen von 2010 ausgewählt, um eine direkte Vergleichbarkeit der Daten zu gewährleisten. Das bedeutet, daß neben den zentralen Knotenpunkten in Mallersdorf und Pfaffenberg auch die maßgebenden Kreuzungen und Einmündungen in den Gemeindeteilen Ober-/Niederlindhart, Mallersdorf-Bahnhof und Ettersdorf gezählt wurden, ebenso die Anbindung der St 2142 an die B 15. Die Zählung erfolgte am Mittwoch/Donnerstag, den 5./6. Oktober 2016 jeweils von 6.30 – 10.30 Uhr und von 14.30 – 18.30 Uhr.

Zusätzlich erfolgte auf der St 2142 östlich von Ettersdorf eine automatische 24-Stunden-Querschnittszählung mittels eines Seitenradargerätes, um die Hochrechnungsfaktoren von der manuellen 8-Stunden-Knotenpunktzählung auf der 24-Stunden-Verkehr zu ermitteln und Aussagen über die Schwerverkehrsanteile Tag/Nacht zu erhalten.

Aufgrund der Sperrung der B 15 in der Ortsdurchfahrt Ergoldsbach erfolgten am Donnerstag, den 1. Dezember 2016 an 4 Knotenpunkten Nachzählungen (B 15 / St 2142, SR 66 in Oberlindhart, St 2142 / SR 54 und SR 54 / SR 55 in Ettersdorf), da während der Sperrung der Ortsdurchfahrt Ergoldsbach vermehrt Ausweichverkehr über die Kreisstraße LA 28 Bayerbach zur SR 54 Ettersdorf (bzw. in umgekehrter Fahrtrichtung) festgestellt wurde. Durch die Nachzählungen konnte der Einfluß der Sperrung auf die Belastungen der St 2142 bzw. SR 66 im Gemeindegebiet Mallersdorf-Pfaffenberg ermittelt und bereinigt werden. Die in den Plänen enthaltenen Werte geben somit die Belastungen an einem normalen Werktag an.

b) Verkehrsbefragungen

Um die Veränderungen im Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr seit den Befragungen von 2010 feststellen zu können erfolgten auf der St 2142 östlich Ettersdorf und auf der SR 54 nördlich des Bahnüberganges Ettersdorf nochmalige Verkehrsbefragungen nach Herkunft und Fahrtziel. Die Befragung erfolgte in Fahrtrichtung Mallersdorf (d. h. ortseinwärts) am Mittwoch, den 5. Oktober 2016 von 6.30 – 10.30 Uhr und 14.30 – 18.30 Uhr. In den 8 Stunden wurden die Fahrer von 1.873 Kfz befragt, das sind 44 % des 24-Stunden-Verkehrs ortseinwärts, was eine sehr gute Erfassungsquote darstellt (während des Befragungszeitraumes konnten nahezu alle ankommenden Kfz erfaßt werden).

Anm.: Der Verkehr in der Gegenrichtung (ortsauwärts) wurde nicht befragt, jedoch stellt sich über den ganzen Tag ein sehr ähnliche Herkunft-Ziel-Verteilung der „Rückfahrten“ ein. Für das Verkehrsmodell werden die Befragungsmatrizen deshalb „gespiegelt“, um auch die Gegenrichtung abzubilden.

Eine neuerliche Befragung an den Einfallstraßen im Westen und Norden ist nicht notwendig. Zum Einen, da der auf eine Ortsumgehung verlagerbare Durchgangsverkehr durch das Gemeindegebiet auf diesen Straßen bereits durch die Befragungen in Ettersdorf erfaßt bzw. aktualisiert wurde. Zum Anderen, weil sich die Veränderungen im Quell-/Zielverkehr auf diesen Straßen durch die aktuellen Knotenpunktzählungen bestimmen lassen (erfahrungsgemäß verändert sich die Verteilung im Quell-/Zielverkehr des Gemeindegebietes innerhalb von 10 – 15 Jahren nur wenig, lediglich die Menge des Quell-/Zielverkehrs. Diese wird durch die Verkehrszählungen erfaßt).

Alle Zähl- und Befragungsergebnisse wurden auf Kfz/24 Stunden hochgerechnet, die Ermittlung der Hochrechnungsfaktoren basierte auf den Ergebnissen der 24-Stunden-Querschnittszählung und der Faktoren aus den Zählungen von 2010.

2.2 Verkehrsbelastungen Werktag 2016

Die Ergebnisse der Knotenpunktzählungen vom Oktober bzw. Dezember 2016 sind für den Tagesverkehr und die Spitzenstunden in folgenden Plänen und Anlagen dargestellt*.

Plan 2 : Verkehrsbelastungen Gesamtverkehr Werktag 2016 in Kfz/24 Std.

Plan 3 : Verkehrsbelastungen Schwerverkehr (Bus, Lkw, Lastzug) in Kfz/24 Std. und Anteil am Gesamtverkehr

Anlage 2a-b : Knotenpunktsbelastungen Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.

Anlage 3a-b : Knotenpunktsbelastungen Schwerverkehr (Bus, Lkw, Lz) in Kfz/24 Std.

Anlage 4a-b : Knotenpunktsbelastungen Morgenspitze 7.00 – 8.00 Uhr in Kfz/Std.

Anlage 5a-b : Knotenpunktsbelastungen Abendspitze 16.30 –17.30 Uhr in Kfz/Std.

a = Pfaffenberg, Ober-/Niederlindhart

b = Mallersdorf, Ettersdorf

Gesamtverkehr in Kfz/24 Stunden

Die St 2142 ist an der Anbindung an die B 15 mit 3.200 Kfz/Tag (= 24 Stunden) belastet, im Bereich der Bahnunterführung bei Oberlindhart sind es 3.300 Kfz/Tag und westlich der Einmündung SR 58 nach Steinrain sind es 3.800 Kfz/Tag. Am westlichen Ortsrand von Pfaffenberg weist die St 2142, Steinrainer Straße, eine Belastung von 5.300 Kfz/Tag auf, bis zum Marktplatz nimmt die Belastung der St 2142 in Pfaffenberg auf 7.100 Kfz/Tag zu. Die Straubinger Straße in Pfaffenberg ist mit 7.400 Kfz/Tag belastet, die Marktstraße in Mallersdorf weist 7.500 Kfz/Tag auf, in der Ortsmitte von Mallersdorf (Hofmark) sind es 7.300 Kfz/Tag. Am südlichen Ortsrand von Mallersdorf ist die St 2142, Bahnhofstraße, mit 6.300 Kfz/Tag belastet, im Bereich der Bayerwaldstraße sind es 7.100 Kfz/Tag und östlich Ettersdorf wurden auf der St 2142 bei Steinkirchen 5.100 Kfz/Tag gezählt.

Die Kreisstraße SR 66, die südlich an Mallersdorf und Pfaffenberg vorbeiführt, ist am Bahnübergang westlich Oberlindhart mit 2.100 Kfz/Tag belastet, in der Ortsdurchfahrt

* Die Querschnittsbelastungen sind im Gesamtverkehr auf 100 Kfz/Tag und im Schwerverkehr auf 10 Kfz/Tag gerundet.

Oberlindhart sind es 1.900 Kfz/Tag und zwischen Oberlindhart und der Kreuzung mit der SR 56 sind es 2.500 Kfz/Tag. Die Ortsdurchfahrt Niederlindhart weist 2.200 Kfz/Tag auf, an der Einmündung in die St 2142 bei Mallersdorf-Bahnhof ist die SR 66 ebenfalls mit 2.200 Kfz/Tag belastet.

Die übrigen, auf Mallersdorf-Pfaffenberg zuführenden Kreisstraßen weisen folgende Belastungswerte auf:

SR 56:	Bahnübergang Niederlindhart	1.000 Kfz/Tag
	Laberstraße in Westen	2.100 Kfz/Tag
	Laberstraße südlich Marktplatz	2.500 Kfz/Tag
SR 54:	Bahnübergang Ettersdorf	3.300 Kfz/Tag
	südlich Einmündung SR 55	1.600 Kfz/Tag
SR 55:	östlich Einmündung SR 54	1.900 Kfz/Tag
SR 59:	nördlich Marktstraße	3.300 Kfz/Tag
SR 58:	nördlich Einmündung St 2142	1.700 Kfz/Tag

Die Belastung der B 15 betrug am Zähltag im Dezember 2016 4.700 Kfz/Tag südlich und 2.200 Kfz/Tag nördlich der Anbindung St 2142. An der Anbindung treten überwiegend Ab- und Einbiegevorgänge von/zur B 15 Süd (von/nach Neufahrn) auf. Die Abbieger von/zur B 15 Nord (Regensburg) sind mit nur 170 bzw. 200 Kfz/Tag sehr gering, weil der Verkehr von der St 2142 aus Pfaffenberg und weiter von/zur B 15 Richtung Regensburg die kürzere Route über die SR 58 Steinrain benutzt; der Verkehr aus Mallersdorf und weiter nimmt Richtung Regensburg die SR 59 nach Hagelstadt.

Schwerverkehr in Kfz/24 Stunden

Plan 3 zeigt die Verkehrsbelastungen in Mallersdorf-Pfaffenberg durch den Schwerverkehr (Bus, Lkw $\geq 3,5$ to, Lastzug, landwirtschaftliche Fz) in 24 Stunden und den prozentualen Anteil am Gesamtverkehr. Auf der St 2142 westlich Pfaffenberg liegt der Schwerverkehrsanteil bei 11 bzw. 10 %, das sind 360 Lkw und Busse/Tag in Höhe Bahnunterführung und 330 Lkw und Busse/Tag am Anschluß B 15. Die Ortsdurchfahrt von Pfaffenberg weist knapp 500 Lkw und Busse/Tag auf, das sind 7 % des Gesamtverkehrs am Marktplatz und 6 % in der Straubinger Straße. In der Marktstraße in Mallersdorf ist die St 2142 mit 460 Lkw und Bussen/Tag belastet (Schwer-

verkehrsanteil 6 %), in der Bahnhofstraße sind es 500 Lkw und Busse/Tag (SV-Anteil 8 %). Die höchsten Belastungen im Schwerverkehr treten auf der St 2142 im Bereich Bayerwaldstraße mit 760 bzw. 660 Lkw und Bussen/Tag auf (SV-Anteil 11 %), da hier die SR 66 von Neufahrn her einmündet. Östlich Ettersdorf ist die St 2142 mit 400 Lkw und Bussen/Tag belastet (SV-Anteil 8 %).

Auf der Kreisstraße SR 66 liegen die Schwerverkehrsanteile mit jeweils 14 % in Oberlindhart und in Niederlindhart höher als auf der St 2142, die Absolutzahl liegt jedoch mit 260 Lkw und Bussen/Tag in Oberlindhart und 300 Lkw und Bussen/Tag in Niederlindhart niedriger als in der Ortsdurchfahrt Mallersdorf-Pfaffenberg. Aufgrund des Industriegebietes Ettersdorf ist die SR 54 am Bahnübergang Ettersdorf mit 480 Lkw und Bussen/Tag (SV-Anteil 15 %) stark mit Schwerverkehr belastet. Die SR 56 weist am Bahnübergang Niederlindhart 14 % Schwerverkehrsanteil auf (140 Lkw und Busse/Tag), in der Laberstraße sind es 4 – 6 % (90 bzw. 130 Lkw und Busse/Tag). Auf der SR 59 nördlich Mallersdorf wurden 210 Lkw und Busse/Tag gezählt (SV-Anteil 6 %).

Auf der B 15 liegt der Schwerverkehrsanteil mit 18 % südlich und 32 % nördlich der Anbindung St 2142 (850 bzw. 710 Lkw und Busse/Tag) trotz der Fertigstellung der B 15neu im Abschnitt Saalhaupt – südlich Ergoldsbach immer noch sehr hoch. Nach Fertigstellung der B 15neu bis zur A 92 wird der Schwerverkehrsanteil auf der B 15alt deutlich zurückgehen.

Tagespegel, Spitzenstunden

Anlage 6 zeigt den Belastungspegel auf der St 2142 östlich Ettersdorf in 1-Stunden-Intervallen als Ergebnis der automatischen 24-Stunden-Zählung. In der Morgenspitze (7.00 – 8.00 Uhr) tritt eine ausgeprägte Belastungsspitze in Fahrtrichtung Mallersdorf auf. In der Abendspitze (16.30 – 17.30 Uhr) gibt es in beiden Fahrtrichtungen eine Belastungsspitze, zwischen den Fahrtrichtungen gibt es aber keine großen Belastungsunterschiede; am Nachmittag und Abend ist keine eindeutige Hauptlastrichtung erkennbar.

Bei nahezu allen Verkehrsströmen ist die Belastung in der abendlichen Spitzenstunde (16.30 – 17.30 Uhr) höher als in der Morgenspitze (7.00 – 8.00 Uhr), da sich am

Nachmittag und Abend der Berufsverkehr mit dem Einkaufs- und Freizeitverkehr überlagert. Weitere Details sind den Knotenpunktsbelastungsplänen (Anlagen 2 – 5) zu entnehmen, die die exakten Verkehrsströme an den gezählten Kreuzungen und Einmündungen wiedergeben (Linksabbieger, Geradeausfahrer, Rechtsabbieger) jeweils für den Gesamtverkehr, den Schwerverkehr sowie in der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde. Die Belastungen in den Spitzenstunden bilden die Grundlage für die Leistungsfähigkeitsberechnungen von Knotenpunkten.

2.3 Veränderung der Verkehrsbelastungen 2010 – 2016

In den Plänen 4 und 5 sind die Belastungsänderungen im Raum Mallersdorf-Pfaffenberg im Gesamtverkehr und im Schwerverkehr seit 2010 dargestellt (Vergleich der Zählungen an Normalwerktagen im Oktober 2010 und Oktober/Dezember 2016). Dabei sind Verkehrszunahmen rot und Verkehrsabnahmen grün dargestellt.

Im **Gesamtverkehr** sind auf der St 2142 im Zuge der Ortsdurchfahrten von Mallersdorf und Pfaffenberg geringe Belastungsänderungen eingetreten. So hat die Belastung der Steinrainer Straße am westlichen Ortsrand von Pfaffenberg um +500 Kfz/Tag bzw. +10 % zugenommen (Ursache: Baugebiet Galgenberg mit neuer Anbindung an die St 2142), in der Ortsmitte von Pfaffenberg (Marktplatz) stagnierte die Belastung bei 7.100 Kfz/Tag. Die Belastung der Straubinger Straße hat geringfügig um -100 Kfz/Tag abgenommen. In Mallersdorf hat die Belastung in der Ortsmitte um +600 Kfz/Tag zugenommen, in der Bahnhofstraße sind es nur +200 Kfz/Tag. Im Bereich der Bayerwaldstraße und östlich Ettersdorf hat die Belastung je nach betrachtetem Abschnitt um +500 bis +800 Kfz/Tag zugenommen.

Weiter zugenommen hat die Belastung der Kreisstraße SR 66. In Oberlindhart um +200 Kfz/Tag und östlich Oberlindhart um +400 Kfz/Tag. In der Ortsdurchfahrt Niederlindhart ist die Belastung gegenüber 2010 gleichgeblieben, östlich Niederlindhart ist sie um +200 Kfz/Tag angestiegen (*Anm.: Bereits im Zeitraum 1999 – 2010 ist auf der Kreisstraße SR 66 im Bereich Ober-/Niederlindhart die Belastung um +200 bis +500 Kfz/Tag je nach betrachtetem Abschnitt angestiegen*). Auf den von Norden nach Mallersdorf und Pfaffenberg hineinführenden Kreisstraßen SR 59 und SR 58 ist je-

weils eine Zunahme um +200 Kfz/Tag eingetreten. Ein erheblicher Anstieg um +600 Kfz/Tag wurde auf der SR 54 südlich Ettersdorf Anfang Dezember 2016 gezählt (ev. noch Nachwirkungen der Sperrung OD Ergoldsbach).

Infolge der Fertigstellung der B 15neu im Abschnitt Saalhaupt – südlich Ergoldsbach ist die Belastung der B 15 in Höhe Mallersdorf-Pfaffenberg um rd. 3.000 Kfz/Tag zurückgegangen, das sind -57 % nördlich und -40 % südlich der Anbindung St 2142.

Im **Schwerverkehr** (Bus, Lkw \geq 3,5 to, Lastzug, landw. Fz) sind die Zählergebnisse von 2010 und 2016 aufgrund der unterschiedlichen Witterungsbedingungen bzw. der laufenden Mais- und Zuckerrübenernte nur schwer vergleichbar. So wurden an den Zählpunkten SR 66 bei Oberlindhart und SR 54 südlich Ettersdorf viele landwirtschaftliche Fahrzeuge beobachtet (bzw. gezählt). An den übrigen Zählstellen im Bereich Mallersdorf, Ettersdorf und Ober-/Niederlindhart sind die Belastungsunterschiede gegenüber 2010 sehr gering. Signifikante Zunahmen ergaben sich lediglich auf der St 2142 zwischen Pfaffenberg und der B 15 mit bis zu +130 Lkw und Bussen/ Tag. Ungefähr halbiert hat sich die Belastung der B 15 in Höhe Mallersdorf-Pfaffenberg infolge der B 15neu.

2.4 Herkunft-Ziel-Verteilungen

Im September 2010 sind an allen Einfallstraßen nach Mallersdorf-Pfaffenberg Verkehrsbefragungen nach Herkunft und Ziel der Fahrt durchgeführt worden. Um die Veränderungen im Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr feststellen zu können, wurden auf der St 2142 östlich Ettersdorf und auf der SR 54 nördlich des Bahnüberganges Ettersdorf erneute Verkehrsbefragungen durchgeführt. Als Ergebnis sind die Herkunft-Ziel-Verteilungen in der Befragungsrichtung ortseinwärts in graphischer Form – getrennt für den Gesamtverkehr und den Schwerverkehr – in den Anlagen 7 und 8 dargestellt. Es ergibt sich folgendes Bild:

a) St 2142 östlich Ettersdorf (Anlagen 7, 7a)

in Fahrtrichtung Ettersdorf

Herkünfte: (in Klammern: Schwerverkehr)

370	(15) Kfz/Tag =	15	(8) %	von Grafentraubach
1.060	(80) Kfz/Tag =	42	(41) %	von Laberweinting, Geiselhöring
100	(-) Kfz/Tag =	4	(-) %	von Aufhausen, Allkofen, Wallkofen
690	(60) Kfz/Tag =	27	(30) %	von Straubing
130	(15) Kfz/Tag =	5	(8) %	von Sünching, Regensburg
100	(15) Kfz/Tag =	4	(8) %	von Bayer. Wald, Deggendorf
80	(10) Kfz/Tag =	3	(5) %	von Dingolfing, Mengkofen
<hr/>				
2.530	(195) Kfz/Tag =	100	(100) %	

Fahrtziele: (in Klammern: Schwerverkehr)

1.010	(35) Kfz/Tag =	40	(18) %	nach Mallersdorf, -Bahnhof
450	(15) Kfz/Tag =	18	(8) %	nach Pfaffenberg
100	(10) Kfz/Tag =	4	(5) %	nach Ober-/Niederlindhart
130	(30) Kfz/Tag =	5	(15) %	in das Industriegebiet Ettersdorf
120	(15) Kfz/Tag =	5	(8) %	nach Hofkirchen, Bayerbach, Oberellenbach
120	(10) Kfz/Tag =	5	(5) %	nach Haselbach, Schierling, Regensburg, Lkr. KEH
330	(40) Kfz/Tag =	13	(21) %	nach Neufahrn, Ergoldsbach
130	(20) Kfz/Tag =	5	(10) %	nach Rottenburg, Pfeffenhausen, Hohenthann
90	(10) Kfz/Tag =	3	(5) %	nach Landshut, Ergolding, Essenbach
50	(10) Kfz/Tag =	2	(5) %	nach Moosburg, Freising, München u. weiter
<hr/>				
2.530	(195) Kfz/Tag =	100	(100) %	

Im **Gesamtverkehr** kommen insgesamt 57 % aller Fahrten auf der St 2142 östlich von Ettersdorf in Richtung Mallersdorf-Pfaffenberg aus den Labertalgemeinden Grafentraubach, Laberweinting und Geiselhöring (bei der Befragung im Jahr 2010 waren es 56 %). 27 % kommen aus Straubing (2010: 28 %) und 4 % aus Deggendorf oder dem Bayerischen Wald (2010: 6 %). Aus den Gemeinden und Ortsteilen nördlich des Labertals bis Regensburg stammen 9 % der Fahrten (2010: 10 %) und 3 % fahren von Mengkofen oder Dingolfing zu.

Die Fahrtziele liegen zu 58 % in Mallersdorf und Pfaffenberg. Nimmt man die Ortsteile Ober- und Niederlindhart sowie Ettersdorf (einschl. des Industriegebietes) dazu, dann haben 67 % aller Fahrten ihr Ziel innerhalb der Marktgemeinde Mallersdorf-Pfaffenberg (bei der Befragung im Jahr 2010 hatten 68 % ihr Fahrtziel innerhalb der Marktgemeinde). 23 % der Fahrten führen zur B 15 Richtung Süd (davon 13 % nach Neufahrn oder Ergoldsbach, 5 % zur St 2142 Ri. Rottenburg, 3 % in den Raum Landshut und 2 % in Richtung München); diese benutzen zum allergrößten Teil die Route über die SR 66 mit den Ortsdurchfahrten Nieder- und Oberlindhart (im Jahr 2010 waren es 26 % zur B 15 Ri. Süd). Zur B 15 Richtung Nord bzw. zur SR 58 Richtung Haselbach sind nur 5 % aller Fahrten gerichtet (2010: 2 %). 5 % (2010: 4 %) sind „Eckverkehre“ zur SR 54 bzw. SR 55 Richtung Süd (Bayerbach).

Im **Schwerverkehr** (Bus, Lkw $\geq 3,5$ to, Lastzug, landw. Fz) kommen 49 % der Fahrten aus den Labertalgemeinden und 30 % aus Straubing. Jeweils 8 % fahren aus dem Gebiet nördlich des Labertals und aus Deggendorf bzw. dem Bayerischen Wald zu. 5 % kommen aus Mengkofen oder Dingolfing. Mit nur 26 % Fahrtzielen in Mallersdorf-Ort und Pfaffenberg ist der Zielverkehr deutlich niedriger als im Gesamtverkehr (58 %). Zusammen mit den Ortsteilen Ober-/Niederlindhart und Ettersdorf haben 46 % der Schwerverfahrzeuge ihr Ziel innerhalb der Marktgemeinde (im Gesamtverkehr sind es 68 %). Somit sind 54 % Durchgangsverkehr durch das Gemeindegebiet, davon sind 41 % zur B 15 Richtung Süd (Neufahrn, Ergoldsbach, Rottenburg, Landshut u. weiter) gerichtet und nur 5 % zur B 15 Richtung Nord bzw. zur SR 58 nach Haselbach. 8 % sind „Eckverkehre“ zur SR 54 / SR 55 Richtung Süd.

b) SR 54 südlich Ettersdorf (Anlagen 8, 8a)

in Fahrtrichtung Ettersdorf / St 2142

Herkünfte: (in Klammern: Schwerverkehr)

360	(75) Kfz/Tag =	22	(31) %	vom Industriegebiet Ettersdorf
420	(65) Kfz/Tag =	26	(26) %	von Hofkirchen, Haimelkofen
120	(5) Kfz/Tag =	7	(2) %	von Neuhofen, Franken, Mengkofen
130	(25) Kfz/Tag =	8	(10) %	von Dingolfing, Landau
240	(40) Kfz/Tag =	15	(17) %	von Greilsberg, Oberellenbach, Langenhettenbach
180	(5) Kfz/Tag =	11	(2) %	von Bayerbach
50	(10) Kfz/Tag =	3	(4) %	von Weng, Postau, Wörth, Niederaichbach
140	(20) Kfz/Tag =	8	(8) %	von Landshut u. weiter
<hr/>				
1.640	(245) Kfz/Tag =	100	(100) %	

Fahrtziele: (in Klammern: Schwerverkehr)

410	(20) Kfz/Tag =	25	(8) %	nach Mallersdorf
260	(30) Kfz/Tag =	16	(12) %	nach Pfaffenberg
200	(25) Kfz/Tag =	12	(10) %	nach Mallersdorf-Bahnhof, Ettersdorf
80	(15) Kfz/Tag =	5	(6) %	nach Ober-/Niederlindhart
270	(40) Kfz/Tag =	16	(17) %	nach Grafentraubach, Laberweinting, Geiselhöring
60	(20) Kfz/Tag =	4	(8) %	nach Straubing, Sünching
120	(25) Kfz/Tag =	7	(10) %	nach Holztraubach, Aufhausen, Allkofen, Schierling
130	(40) Kfz/Tag =	8	(17) %	in den Raum Regensburg u. weiter
30	(15) Kfz/Tag =	2	(6) %	in den Lkr. Kelheim, Lkr. Ingolstadt
80	(15) Kfz/Tag =	5	(6) %	nach Neufahrn, Ergoldsbach, Rottenburg, Haselbach
<hr/>				
1.640	(245) Kfz/Tag =	100	(100) %	

Die Befragungsstelle an der Kreisstraße SR 54 befand sich zwischen dem Bahnübergang und der Einmündung in die St 2142. Im **Gesamtverkehr** kommen 22 % aller Fahrten in Fahrtrichtung St 2142 aus dem Industriegebiet Ettersdorf. 41 % (2010: 51 %) fahren über die SR 55 zu, davon stammen 8 % (2010: 12 %) aus Dingolfing oder Landau. Über die SR 54 fahren insgesamt 37 % zu, davon kommen 15 % aus dem Nahbereich, 11 % aus Bayerbach und 3 % von den Gemeinden und Ortsteilen östlich von Landshut. Mit 8 % (140 Kfz/Tag) ist der Anteil der Fahrten aus Landshut deutlich höher als 2010 (3 %). Hier wirkt sich die Sperrung der Ortsdurchfahrt Ergoldsbach während der Befragung auf die Belastung der SR 54 aus (Ausweichver-

kehr von der B 15 bei Martinshaun über die LA 28 nach Bayerbach; ca. 100 Kfz/Tag je Richtung).

41 % der Fahrten am Bahnübergang Ettersdorf in Fahrtrichtung St 2142 haben ihr Ziel in Mallersdorf oder Pfaffenberg (2010: 39 %). Nach Ober-/Niederlindhart, Mallersdorf-Bahnhof und Ettersdorf fahren 17 % (2010: 10 %). 17 % sind Durchgangsverkehr durch Mallersdorf zur Kreisstraße SR 59 in den südlichen Landkreis Regensburg bzw. nach Regensburg (2010: 27 %), nur 5 % fahren über die SR 66 nach Neufahrn, Ergoldsbach u. weiter (2010: 5 %). 20 % sind „Eckverkehr“ zur St 2142 Ost in die Labertalgemeinden bis Straubing (2010: 14 %).

Im **Schwerverkehr** stammen 31 % der Fahrten aus dem Industriegebiet Ettersdorf, 38 % fahren von der SR 55 bis Dingolfing zu und 31 % kommen von der SR 54 aus dem östlichen Landkreis Landshut. Die Fahrtziele im Schwerverkehr liegen zu 20 % in Mallersdorf oder Pfaffenberg und zu 16 % in den Ortsteilen Ober-/Niederlindhart, Mallersdorf-Bahnhof oder Ettersdorf. 33 % sind Durchgangsverkehr zur SR 59 in den südlichen Landkreis Regensburg u. weiter, 6 % fahren zur B 15 nach Neufahrn, Ergoldsbach u. weiter und 25 % sind „Eckverkehr“ zur St 2142 Ost in die Labertalgemeinden bis Straubing.

3. Verkehrsentwicklung und Prognose

3.1 Verkehrsentwicklung an den DTV-Zählstellen

Auf allen klassifizierten Straßen im Bundesgebiet werden im Turnus von 5 Jahren amtliche Straßenverkehrszählungen durchgeführt, aus denen der durchschnittliche tägliche Verkehr eines Jahres (DTV in Kfz/24 Stunden) ermittelt wird. Die einzige DTV-Zählstelle auf der St 2142 zwischen der B 15 und Geiselhöring liegt südlich Mallersdorf im Bereich des Gewerbegebietes Ettersdorf (Bayerwaldstraße). Die Ergebnisse der DTV-Zählungen im Zeitraum 1975 – 2010 sind für diese Zählstelle getrennt für den Gesamtverkehr und den Schwerverkehr in der Tabelle 1 zusammengestellt. Bei den DTV-Werten handelt es sich um Jahresmittelwerte, die auch das im allgemeinen schwächere Verkehrsaufkommen an den Wochenenden und in den Wintermonaten anteilmäßig berücksichtigen. Die Ergebnisse der amtlichen DTV-Zählungen von 2015 liegen vsl. erst im Frühjahr 2017 vor.

	St 2142 südlich Mallersdorf			
	Gesamtverkehr		Schwerverkehr	
1975	2.830		206	
1980	3.966	+40 %	274	+33 %
1985	4.141	+4 %	280	+2 %
1990	4.850	+17 %	303	+8 %
1995	5.594	+15 %	511	+69 %
2000	6.022	+8 %	546	+7 %
2005	6.227	+3 %	714	+31 %
2010	6.857	+10 %	600	-16 %
2015				

Tab. 1: Verkehrsentwicklung der DTV-Belastungen 1975 – 2010 auf der St 2142 südlich Mallersdorf (Zählstelle Bayerwaldstraße) in Kfz/24 Stunden

Die Verkehrszunahmen auf der St 2142 südlich Mallersdorf entsprechen im Gesamtverkehr weitgehend der allgemeinen Verkehrsentwicklung mit hohen Belastungszuwächsen im zweistelligen Prozentbereich in den 5-Jahres-Abschnitten bis 1995 (Ausnahme: Rezessionsphase 1980 – 1985: +4%). Erst in den Zeiträumen 1995 – 2000 und 2000 – 2005 verlief die Verkehrsentwicklung mit Zuwachsraten von +8 % bzw. +3 % deutlich gedämpfter. Im Zeitraum 2005 – 2010 war wieder ein Anstieg um +10 % auf 6.857 Kfz/Tag zu verzeichnen. Der Zählwert an einem Werktag Anfang Dezember 2016 lag mit 7.100 Kfz/Tag nur wenig höher.

Im Schwerverkehr trat nach relativ moderater Entwicklung bis 1990 aufgrund der Deutschen Einheit und der Grenzöffnung nach Osten im Zeitraum 1990 – 1995 ein Belastungssprung um +69 % auf. Im Zeitraum 1995 – 2000 war die Entwicklung im Schwerverkehr wieder gedämpfter (+7 %). Im darauffolgenden Zeitraum 2000 – 2005 trat eine starke Zunahme um +31 % ein, im Zeitraum 2005 – 2010 war wieder eine Abnahme um -16 % zu verzeichnen. Der Schwerverkehrsanteil am Gesamtverkehr betrug im DTV 2010 8,8 % (Tagwert 8,4 %, Nachtwert 13 %).

Tabelle 2 zeigt die Verkehrsentwicklung seit 1995 auf den nach Mallersdorf-Pfaffenberg zuführenden Kreisstraßen. Auf der SR 66 bei Ober-/Niederlindhart ist eine relative Stagnation der Verkehrsbelastung zu beobachten, eine Ausnahme bildet die Zählstelle östlich Oberlindhart mit einer Zunahme im Zeitraum 2005 – 2010 um +25 %. Auf der von Süden auf Pfaffenberg zuführenden Kreisstraße SR 56 stagnierte die Belastung im Bereich der Laberstraße, südlich der SR 66 wechselten sich starke Zunahmen und Abnahmen ab, die Belastung im Jahr 2010 war nicht höher als 1995. Auch auf der SR 54 am Bahnübergang Ettersdorf ist nach einer Stagnation von 1995 – 2005 im Zeitraum 2005 – 2010 ein Rückgang der DTV-Belastung um -16 % zu verzeichnen. Auf der SR 59 nördlich Mallersdorf sind in den Zeiträumen 1995 – 2000 mit +19 % und 2000 – 2005 mit 7 % deutliche Belastungszunahmen eingetreten, im Zeitraum 2005 – 2010 war wieder eine Abnahme um -9 % zu verzeichnen.

	SR 66 westlich Oberlindhart	SR 66 östlich Oberlindhart	SR 66 westlich Niederlindhart	SR 59 nördlich Mallersdorf
1995	1.886	1.759	2.182	1.604
2000	1.650 -13 %	1.653 -6 %	1.875 -14 %	1.915 +19 %
2005	1.881 +14 %	1.797 +9 %	2.211 +18 %	2.042 +7 %
2010	1.863 -1 %	2.245 +25 %	2.094 -5 %	1.867 -9 %
2015				
Schwerverkehr	13,8 %	9,1 %	8,2 %	6,8 %
	SR 58 westlich Steinrain	SR 56 in Westen	SR 56 nördlich Oberellenbach	SR 54 Bahnüber- gang Ettersdorf
1995	1.238	1.648	646	2.435
2000	1.250 +1 %	1.606 -3 %	433 -33 %	2.431 ±0 %
2005	1.436 +15 %	1.690 +5 %	863 +99 %	2.462 +1 %
2010	1.180 -18 %	1.622 -4 %	583 -32 %	2.075 -16 %
2015				
Schwerverkehr	10,8 %	10,8 %	7,4 %	12,5 %

Tab. 2: Entwicklung der DTV-Belastungen 1995 – 2010 an den DTV-Zählstellen auf den Kreisstraßen im Raum Mallersdorf-Pfaffenberg in Kfz/24 Stunden

3.2 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 3 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. 3, linke Spalte). Mit Berücksichtigung der neuen Bundesländer stieg die Jahresfahrleistung bis 2000 um jeweils 1 – 3 % pro Jahr. Von 2001 – 2008 ist im Prinzip eine Stagnation der Jahresfahrleistung in der Bundesrepublik insgesamt zu verzeichnen mit Zuwächsen bzw. Abnahmen um 0 – 2 Prozent pro Jahr. Der bisher höchste für das Jahr 2004 ermittelte Wert der Fahrleistung wurde erstmalig wieder im Jahr 2009 überschritten, dann gab es wieder einen Anstieg um im Mittel 1 % pro Jahr, in den Jahren 2014 und 2015 gab es eine Steigerung um jeweils 2 % gegenüber dem Vorjahr.

Trägt man die Entwicklung der Jahresfahrleistung in einem Diagramm auf, verbindet die Punkte und normiert die Kurve auf das Jahr 2010 = 1.0, so ergibt sich die in Abbildung 1 dargestellte Entwicklung. Nach der Verkehrsabnahme der Gesamtfahrleistung 2005 um 2 % gegenüber 2004 ist die Fahrleistung von 2005 bis 2007 trotz der guten Wirtschaftskonjunktur bundesweit nur um 1 % angestiegen. Nach dem leichten Rückgang im Krisenjahr 2008 ist in den Jahren 2009 bis 2015 wieder eine Zunahme der Fahrleistung eingetreten, die sich in den nächsten Jahren noch etwas fortsetzen wird. Bei Berücksichtigung nur der überregionalen Entwicklung ergibt sich nach Abbildung 1 eine Verkehrszunahme bis zum Jahr 2025 um rd. 7 %. Dabei ist im Zeitraum 2020 – 2030 aufgrund der demografischen Entwicklung kein Zuwachs mehr zu erwarten. Diese Prognose beinhaltet jedoch nicht spezielle örtliche Entwicklungen aufgrund von Flächenausweisungen für Wohn- und Gewerbegebiete.

Jahr	Gesamtfahrleistung in Mrd. Kfz-km (alte Bundesländer)		Jahr	Gesamtfahrleistung in Mrd. Kfz-km (einschl. neuer Bundesländer)	
1960	115,8		2000	663,0	
1965	186,6	+61 %	2001	682,6	+3 %
1970	251,0	+35 %	2002	687,2	+1 %
1975	301,8	+20 %	2003	682,2	-1 %
1980	367,9	+22 %	2004	696,4	+2 %
1985	384,3	+4 %	2005	684,3	-2 %
1990	488,3	+27 %	2006	687,3	+0 %
	mit neuen Bundesländern		2007	692,0	+1 %
1990	567,1		2008	690,1	-0 %
1995	624,5	+10 %	2009	699,1	+1 %
2000	663,3	+6 %	2010	704,8	+1 %
2005	684,3	+3 %	2011	717,6	+2 %
2010	704,8	+3 %	2012	719,3	+0 %
2015	752,3	+7 %	2013	719,3	+1 %
			2014	725,7	+1 %
			2015	740,5	+2 %
				752,3	+2 %

Tab. 3: Gesamtfahrleistung im Kfz-Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland (bis 1990 alte Bundesländer, ab 1990 einschließlich der neuen Bundesländer)
Quelle: BMV/DIW, Verkehr in Zahlen

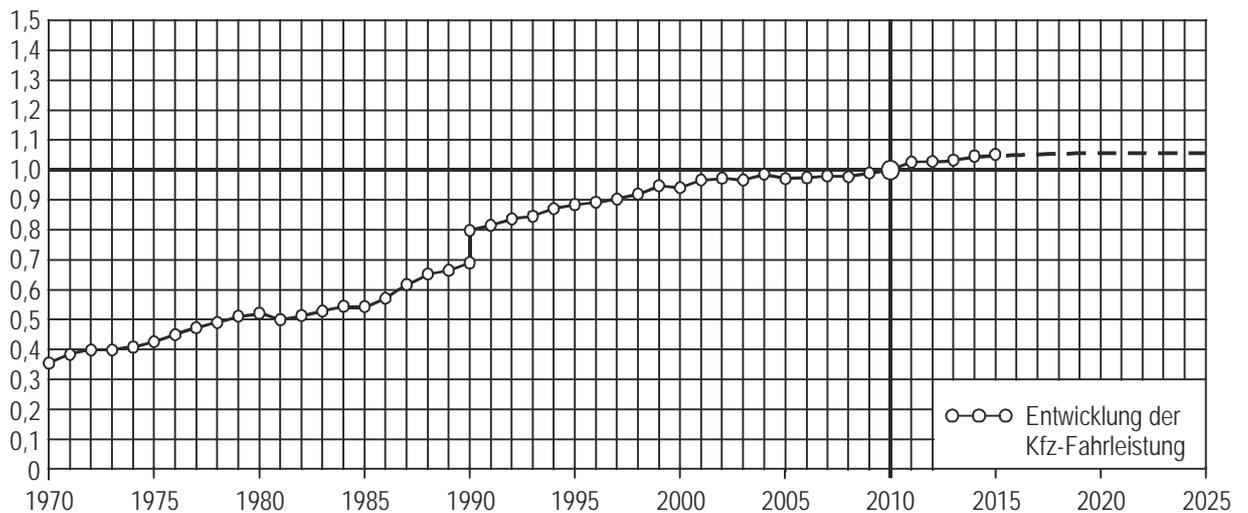


Abb. 1: Entwicklung der gesamten Jahresfahrleistung in der Bundesrepublik und Abschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung auf der Basis 2010

3.3 Verkehrsmodellrechnung Analyse und Prognose-Nullfall 2030

Analyse 2016

Die Berechnung der Verkehrsbelastungen für die Analyse, den Prognose-Nullfall und die Planungsfälle mit Ortsumgehung Mallersdorf-Pfaffenberg erfolgen wie bei der Untersuchung von 2010 mit dem Großraum-Verkehrsmodell Regensburg – Landshut – Rosenheim, mit dem alle Verkehrsuntersuchungen und Verkehrsprognosen für den Bau der B 15neu durchgeführt wurden. Das Großraummodell wurde herangezogen, um großräumige Verkehrsverlagerungen infolge der B 15neu und weiterer geplanter oder angedachter Straßenbaumaßnahmen in den Labertalgemeinden beurteilen zu können. Die Ergebnisse der aktuellen Verkehrsbefragungen auf der St 2142 östlich Ettersdorf und SR 54 am Bahnübergang Ettersdorf wurden in die Gesamtfahrtenmatrix integriert und das Verkehrsmodell wurde im Teilraum Mallersdorf-Pfaffenberg auf die gezählten Verkehrsbelastungen am Werktag 2016 geeicht (*Anm.: Bei den Befragungsmatrizen wurden die „Ausweichfahrten“ von der SR 54 zur St 2142 Ost eliminiert, um den Normalverkehr darzustellen*). Als Ergebnis des Eichprozesses sind die Belastungen im Teilraum Mallersdorf-Pfaffenberg in Plan 6 dargestellt. Es konnte eine gute Übereinstimmung der Modellwerte mit den Zählwerten erreicht werden.

Prognose-Nullfall 2030

Der Plan 7 zeigt die Verkehrsbelastungen im sog. Prognose-Nullfall. Der Prognose-Nullfall gibt an, welche Belastungen sich im Raum Mallersdorf-Pfaffenberg bis zum Jahr 2030 einstellen werden, wenn alle überörtlichen und örtlichen Entwicklungen und Straßenbaumaßnahmen realisiert sind, jedoch **keine** Ortsumgehung Mallersdorf-Pfaffenberg zur Verfügung steht. Er dient als Grundlage für die Beurteilung der verkehrlichen Wirksamkeit der Planungsfälle. Alle Be- und Entlastungen werden gegenüber dem Prognose-Nullfall ermittelt. Neben der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis 2030 (ca. +7 %) sind folgende Straßenbaumaßnahmen im Prognose-Nullfall berücksichtigt:

- vierspurige B 15neu im Abschnitt Saalhaupt – A 92 Essenbach mit zusätzlicher Anschlußstelle Neufahrn-Süd
- Umfahrung Laberweinting
- Weiterführung der Umfahrung Geiselhöring
- 4-spuriger Ausbau der B 20 bei Straubing

Die Nordumfahrung Neufahrn in Nb. ist im 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern nur noch in 2. Dringlichkeit enthalten und wird nicht mehr berücksichtigt.

Hinsichtlich der örtlichen Entwicklung wurde in Mallersdorf-Pfaffenberg die vollständige Nutzung der Neubaugebiete Galgenberg und Sandleite angesetzt. Infolge der geplanten Maßnahmen erhält die St 2142 im Labertal einen Attraktivitätszuwachs, der aufgrund des Wegfalls der Nordumfahrung Neufahrn in Nb. als direkter Zubringer zur B 15neu geringer ausfällt als in der Untersuchung von 2010 (mit Nordumfahrung Neufahrn) ermittelt wurde.

So wird die Belastung auf der St 2142 westlich Pfaffenberg im Bereich der Bahnunterführung gegenüber dem Istzustand nur noch um 10 % auf 3.600 Kfz/Tag ansteigen. Am westlichen Ortsrand von Pfaffenberg ergeben sich 5.800 Kfz/Tag (+10 % gegenüber Istzustand) und am Marktplatz 7.800 Kfz/Tag (+11 %). In Mallersdorf wird die Ortsdurchfahrt im Bereich Marktstraße mit 8.300 Kfz/Tag (+11 %) belastet, in der Bahnhofstraße am südlichen Ortsrand sind es 6.900 Kfz/Tag (+10 %). Im Bereich Mallersdorf-Bahnhof / Ettersdorf erhält die St 2142, Bayerwaldstraße, im Nullfall 7.900 Kfz/Tag (+11 %), östlich Ettersdorf wird die St 2142 von/nach Laberweinting mit 5.800 Kfz/Tag belastet (+14 %).

Auf der Kreisstraße SR 66 nimmt die Belastung in der Ortsdurchfahrt Oberlindhart um +16 % von heute 1.900 Kfz/Tag auf 2.200 Kfz/Tag zu, östlich Oberlindhart sind es +8 % (von 2.600 auf 2.800 Kfz/Tag) und im Bereich der Ortsdurchfahrt Niederlindhart sind es +14 % (von 2.200 auf 2.500 Kfz/Tag). Die Belastungen der von Norden und Süden nach Mallersdorf-Pfaffenberg führenden Kreisstraßen werden nur geringfügig zunehmen.

4. Planfälle mit Ortsumgehung Mallersdorf-Pfaffenberg

Plan 8 zeigt eine Übersicht über die untersuchten Trassenvarianten der Ortsumgehung Mallersdorf-Pfaffenberg. Neben der Plantrasse mit Anbindung an die Steinrainer Straße wurde auch eine Variante der Plantrasse mit Südumgehung Oberlindhart und Anbindung an die B 15alt untersucht (Variante B). Die Varianten C und D führen als sog. „Südvarianten“ südlich von Mallersdorf-Bahnhof und Niederlindhart vorbei zur B 15alt (Variante C) oder zur Steinrainer Straße (Variante D). Die Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnungen sind für die jeweiligen Varianten in den Plänen 9 – 13 dargestellt. Die mit „a“ gekennzeichneten Pläne zeigen die Differenzbelastungen gegenüber dem Prognose-Bezugsfall. Dabei sind Entlastungen grün, zusätzliche Belastungen sowie die Trasse der Ortsumgehung sind rot dargestellt.

4.1 Plantrasse (Pläne 9, 9a, 10a-c)

Die Plantrasse erhält eine Prognosebelastung von 3.500 Kfz/Tag westlich und 4.800 Kfz/Tag östlich der Anbindung SR 56, Laberstraße. Im Jahresmittel DTV werden die Belastungen um rd. 10 % niedriger sein, d. h. 3.200 Kfz/Tag westlich und 4.300 Kfz/Tag östlich Anbindung SR 56, Laberstraße. Der Schwerverkehrsanteil im DTV wird bei 10 % im westlichen und bei 9 % im östlichen Abschnitt liegen (Tagwert 10 % bzw. 9 %, Nachtwert 15 %). Die Entlastungswirkung der Plantrasse auf die Ortsdurchfahrten Mallersdorf und Pfaffenberg im Zuge der St 2142 sowie auf die Ortsdurchfahrten Ober- und Niederlindhart im Zuge der Kreisstraße SR 66 ist erheblich, da neben den Durchgangsverkehren in West-Ost-Richtung auch Teile der Quell- und Zielverkehre der Hauptorte bzw. der einzelnen Ortsteile auf die Umgehungsstraße verlagert werden (z. B. der Quell-/Zielverkehr von Westen nach Mallersdorf-Ost – Bereiche Kloster und Bahnhofstraße – und der Quell-/Zielverkehr von Osten nach Pfaffenberg – Bereiche Marktplatz und Wohngebiete westlich davon).

Die Ortsdurchfahrt Pfaffenberg wird mit der Plantrasse um -1.800 Kfz/Tag am westlichen Ortsrand und im Bereich Marktplatz sowie um -3.000 Kfz/Tag im Bereich Straubinger Straße entlastet, das bedeutet gegenüber dem Prognose-Nullfall eine Entla-

stung um -31 % am westlichen Ortsrand, -23 % am Marktplatz und -37 % in der Straubinger Straße. In Mallersdorf geht die Belastung in der Marktstraße um -3.000 Kfz/Tag bzw. -37 % auf 5.200 Kfz/Tag zurück, in der Bahnhofstraße am südlichen Ortsrand sind es -1.000 Kfz/Tag bzw. -15 % auf 5.900 Kfz/Tag. Zusätzlich belastet werden die St 2142 nördlich Oberlindhart (im +1.700 Kfz/Tag östlich und +1.400 Kfz/Tag westlich der Verbindung St 2142 – SR 66) und die Laberstraße (um +900 bzw. +600 Kfz/Tag auf 3.100 Kfz/Tag in Westen und 3.200 Kfz/Tag in Pfaffenberg; wegen der Umlagerung von Teilen des Quell-/Zielverkehrs Pfaffenberg von/nach Osten von der Ortsdurchfahrt Mallersdorf auf die Plantrasse).

Auf der Kreisstraße SR 66 verbleiben am Bahnübergang Oberlindhart nur noch 1.000 Kfz/Tag (Entlastung gegenüber Prognose-Nullfall um -58 %), die Ortsdurchfahrt Oberlindhart wird um -1.700 bzw. -77 % auf 500 Kfz/Tag entlastet, östlich Oberlindhart verbleiben auf der SR 66 1.100 Kfz/Tag (Entlastung um -61 %). Die Ortsdurchfahrt Niederlindhart wird um -1.800 Kfz/Tag bzw. -72 % auf 700 Kfz/Tag entlastet.

Die Pläne 10a-c zeigen die Knotenpunktsbelastungen der geplanten Anbindungen an die Plantrasse für den Gesamtverkehr und die morgendliche und abendliche Spitzenstunde auf der Grundlage der Vorentwurfsplanung. Die Spitzenstundenanteile wurden in Analogie zu den Zählergebnissen vom Oktober/Dezember 2016 angesetzt. Die Anbindung der Plantrasse an die St 2142 im Westen soll in Höhe der heutigen Einmündung der SR 58 ebenso wie die Verknüpfung mit der Bahnhofstraße im Osten mittels eines 4-armigen Kreisverkehrsplatzes erfolgen. Die Leistungsberechnungen (Anlagen 9a-d und 10a-d) ergeben für beide Kreisverkehrsplätze die Qualitätsstufe A, d. h. die beste Verkehrsqualität in der HBS-Skala von A (= optimal) bis F (= überlastet). Auch die Anbindung an die SR 56, Laberstraße, soll mittels eines Kreisverkehrsplatzes erfolgen. Es ergibt sich nach HBS ebenfalls die Qualitätsstufe A (Leistungsnachweis Anlagen 11a-d).

Als Grundlage für die Lärmberechnungen ergeben sich für die Plantrasse – getrennt für die Abschnitte westlich und östlich der SR 56 – folgende Kenngrößen (Prognose 2030):

Plantrasse westlich Anbindung SR 56

DTV-W: 3.500 Kfz/Tag
 DTV: 3.200 Kfz/Tag
 Schwerverkehrsanteil 10 %
 $m_T = 185$ $p_T = 10 \%$
 $m_N = 30$ $p_N = 15 \%$

Plantrasse östlich Anbindung SR 56

DTV-W: 4.800 Kfz/Tag
 DTV: 4.300 Kfz/Tag
 Schwerverkehrsanteil 9 %
 $m_T = 250$ $p_T = 9 \%$
 $m_N = 35$ $p_N = 15 \%$

4.2 Variante B (Pläne 11, 11a)

Die Trasse der Variante B entspricht östlich der Anbindung SR 56, Laberstraße, der Plantrasse. Westlich davon knickt die Trasse jedoch nach Süden ab, überquert die SR 66 und die Bahnlinie, umgeht Oberlindhart im Süden, quert nochmals die SR 66 und die Bahnlinien und bindet südlich des bestehenden Anschlusses der St 2142 mit einem weiteren höhenfreien Anschluß an die B 15alt an.

Östlich der Anbindung SR 56, Laberstraße, sind die Belastungen der Umgehung und die Entlastungswirkung auf Mallersdorf und Niederlindhart identisch mit der Plantrasse. Im westlichen Abschnitt wird die Umgehungsstraße mit 4.100 Kfz/Tag um 600 Kfz/Tag höher belastet als bei der Plantrasse und auf der St 2142 am westlichen Ortsrand von Pfaffenberg sowie am Marktplatz ist die Entlastung um 500 Kfz/Tag höher als bei der Plantrasse. Die Ursache dafür sind Verlagerungen von Quell-/Zielverkehren von Neufahrn und weiter nach Pfaffenberg von der SR 66 Oberlindhart – Neufahrn auf die B 15alt und die Umgehungsstraße (Variante B). Die Entlastung für Oberlindhart ist geringfügig höher als bei der Plantrasse, jedoch treten in der Laberstraße zusätzliche Belastungen um 400 – 500 Kfz/Tag gegenüber dem Fall mit Plantrasse auf. Die Belastung in der Laberstraße steigt dann im Ortsteil Westen auf 3.600 Kfz/Tag an (heute 2.100 Kfz/Tag, Prognose-Nullfall 2.200 Kfz/Tag). Die Schwerverkehrsanteile der Variante B entsprechen der Plantrasse. Die geplante Verbindungsspanne von der Umgehungsstraße zur SR 66 südlich des Bahnüberganges erhält nur eine Belastung von 200 Kfz/Tag und ist verkehrlich weitgehend unbedeutend.

4.3 Variante C (Pläne 12, 12a)

Die Variante C stellt eine vollständige Südumgehung dar. Sie führt von Ettersdorf nach Süden über die Bahnlinie und südlich von Mallersdorf-Bahnhof, Niederlindhart und Oberlindhart nach Westen. Anschließend quert sie die SR 66 und die Bahnlinien und bindet südlich der St 2142 mit einem neuen, höhenfreien Anschluß an die B 15alt an. Die SR 56 erhält eine teilplanfreie Anbindung. Mit einer Prognosebelastung von 2.600 Kfz/Tag westlich und 3.000 Kfz/Tag östlich der SR 56 ist die Belastung der Variante C geringer als bei der Plantrasse. Der Schwerverkehrsanteil bei der Variante C wird bei 10 % liegen (Tagwert 10 %, Nachtwert 15 %). Mit der Variante C wird zwar ebenfalls der Durchgangsverkehr im Zuge der St 2142 und der SR 66 aus den Ortsdurchfahrten herausverlagert, jedoch deutlich weniger Quell-/Zielverkehre als bei der Plantrasse.

Die Entlastungswirkungen in den Ortsdurchfahrten Ober- und Niederlindhart liegen mit -1.700 Kfz/Tag in der Größenordnung der Plantrasse, in den Ortsdurchfahrten Pfaffenberg und Mallersdorf verbleiben jedoch deutlich mehr Fahrten. So wird die Steinrainer Straße am westlichen Ortsrand von Pfaffenberg nur um -900 bzw. -16 % auf 4.900 Kfz/Tag entlastet, in der Ortsmitte am Marktplatz sind es -12 % und in der Straubinger Straße -15 % (-1.200 Kfz/Tag). In Mallersdorf liegt die Entlastung nur bei -1.300 Kfz/Tag (-16 %) im Bereich der Marktstraße und bei -1.200 Kfz/Tag (-17 %) im Bereich der Bahnhofstraße. Die verbleibenden Belastungen in Mallersdorf und Pfaffenberg liegen mit 7.000 Kfz/Tag in der Marktstraße in Mallersdorf und am Marktplatz Pfaffenberg sowie 4.900 Kfz/Tag am westlichen Ortsrand von Pfaffenberg nur wenig niedriger als heute. Das bedeutet, daß mit der vollständigen Südumgehung in den Ortsdurchfahrten Mallersdorf und Pfaffenberg lediglich die zusätzlichen Verkehre bis 2030, die infolge der allgemeinen Verkehrsentwicklung und der steigenden Attraktivität der St 2142 im Labertal induziert werden, wieder herausgenommen werden.

4.4 Variante D (Pläne 13, 13a)

Die Trasse der Variante D entspricht östlich der SR 56 der Variante C. Westlich der SR 56 führt die Variante D nach Norden, quert die Bahnlinie, die SR 66 östlich Oberlindhart und die Laber und bindet wie die Plantrasse im Bereich Steinrainer Straße / SR 58 an die St 2142 an.

Gegenüber der Variante C ergeben sich nur geringfügige Belastungsänderungen. Östlich der SR 56 sind die Be- und Entlastungen identisch mit der Variante C. Westlich der SR 56 erhält die Umgehung eine Belastung von 2.600 Kfz/Tag. Die Entlastung der Ortsdurchfahrt Oberlindhart ist etwas geringer als bei Variante C, die SR 66 Neufahrn – Oberlindhart ist etwas höher belastet als bei Variante C.

5. Ergebnis

Die Verkehrserhebungen vom Oktober/Dezember 2016 haben ergeben, daß die Belastungen im Raum Mallersdorf-Pfaffenberg gegenüber den letzten Zählungen im Jahr 2010 leicht angestiegen sind. Dabei treten die stärksten Zunahmen in den östlichen Bereichen Mallersdorf und Ettersdorf auf. Auf der St 2142 von Osten kommend haben 67 % ihr Fahrtziel in der Marktgemeinde, im Jahr 2010 lag der Anteil mit 68 % ähnlich hoch. 33 % sind Durchgangsverkehr (2010: 32 %) überwiegend zur B 15 Richtung Süden (Neufahrn, Ergoldsbach, Rottenberg u. weiter), diese werden zum Einen über die St 2142 Mallersdorf und Pfaffenberg, zum größeren Teil aber über die Kreisstraße SR 66 mit den Ortsdurchfahrten Ober- und Niederlindhart abgewickelt. Im Schwerverkehr liegt der Durchgangsverkehrsanteil mit 54 % deutlich höher als im Gesamtverkehr.

Bis zum Prognosehorizont 2030 ist aufgrund der örtlichen und überörtlichen Entwicklungen sowie aufgrund des Attraktivitätszuwachses der St 2142 infolge der geplanten Maßnahmen in den Labertalgemeinden (Weiterführung der Umfahrung Geiselhöring etc.) mit einer weiteren Verkehrszunahme im Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr im Bereich Mallersdorf-Pfaffenberg zu rechnen. Mit Verkehrsbelastungen von rd. 8.000 Kfz/Tag in den Ortsdurchfahrten Pfaffenberg und Mallersdorf wird die Wohn- und Aufenthaltsqualität weiter eingeschränkt werden.

Mit einer Umgehungsstraße entsprechend der Plantrasse werden die Durchgangsverkehre in West-Ost-Richtung gebündelt und neben den Hauptorten Mallersdorf und Pfaffenberg werden auch die Ortsteile Ober- und Niederlindhart vom Durchgangsverkehr entlastet. Durch die ortsnahe Lage zwischen der St 2142 im Norden und der SR 66 im Süden werden auch Teile des Quell-/Zielverkehrs der Hauptorte und der Ortsteile auf die Umgehungsstraße verlagert. Dies führt in Pfaffenberg und Mallersdorf zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrten um bis zu -37 %. Die Ortsdurchfahrten Oberlindhart und Niederlindhart werden sogar um -77 % bzw. -72 % entlastet. Mit einer Prognosebelastung von 3.500 Kfz/Tag im westlichen Abschnitt und 4.800 Kfz/Tag im östlichen Abschnitt erhält die Plantrasse eine einen Neubau rechtfertigende Belastung (Schwerverkehrsanteil 10 % bzw. 9 %).

Die Variante B, die südlich von Oberlindhart vorbei führt und einen neuen, höhenfreien Anschluß an die B 15alt erhält, hat eine ähnliche Verkehrswirksamkeit wie die Plantrasse. Über die Variante B wird ein höherer Anteil Quell-/Zielverkehr von/nach Pfaffenberg abgewickelt, was zu einer gegenüber der Plantrasse höheren Belastung im westlichen Abschnitt der Variante B führt (4.100 Kfz/Tag). Allerdings wird die Lamberstraße als Zubringer von/nach Pfaffenberg-Mitte höher belastet.

Mit den Varianten, die südlich von Mallersdorf-Bahnhof und Niederlindhart vorbeiführen (Varianten C und D), läßt sich zwar ebenfalls der Durchgangsverkehr in West-Ost-Richtung aus den Ortsdurchfahrten herausverlagern, jedoch kaum Quell-/Zielverkehre. Die Belastung der Umgehungsstraße liegt bei nur 2.600 bzw. 3.000 Kfz/Tag, die Entlastungen sind insbesondere für die Hauptorte Pfaffenberg und Mallersdorf mit unter -20 % deutlich niedriger als bei der Plantrasse.

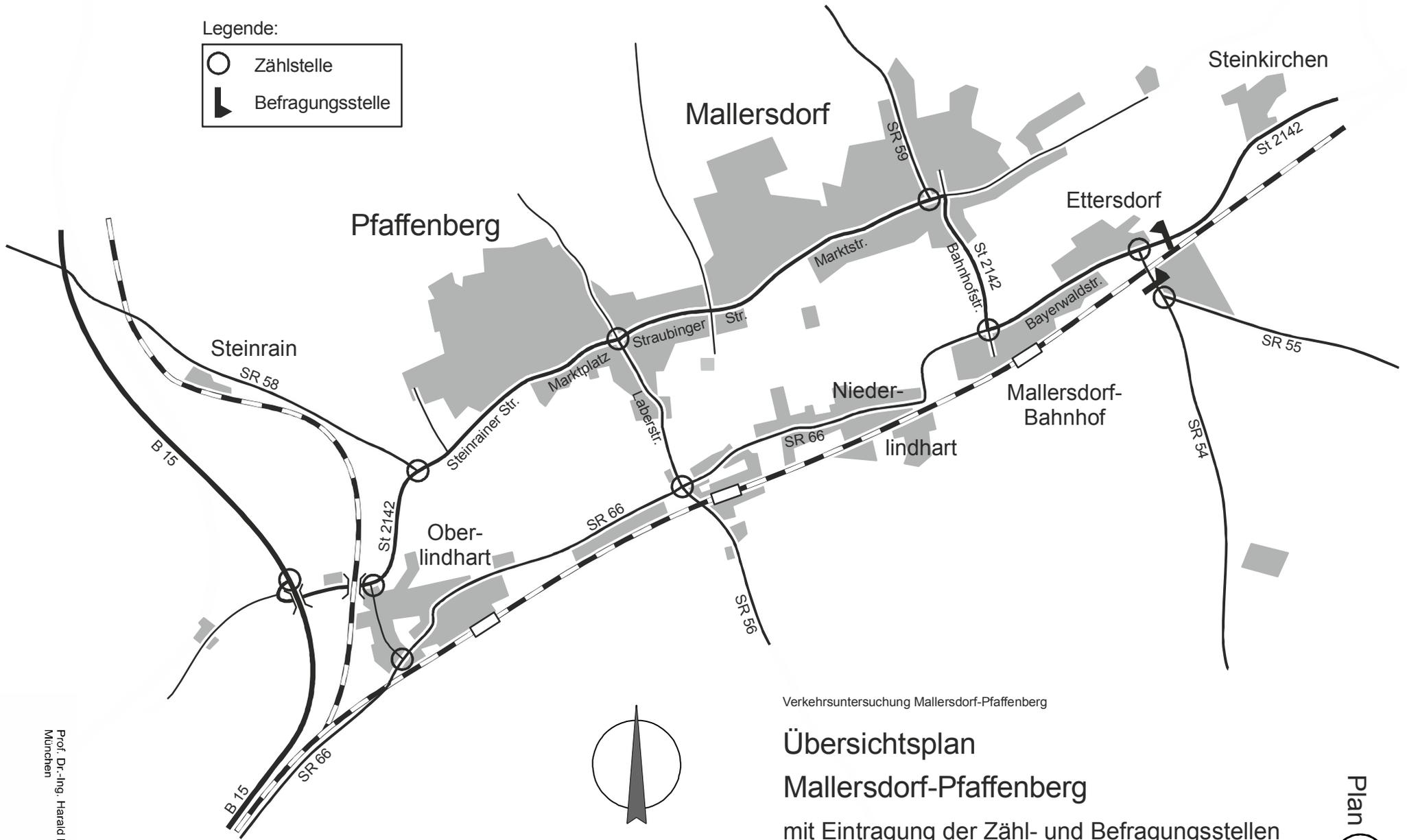
München, 4. Mai 2017

(Prof. Dr.-Ing.  Kurzak)

Pläne

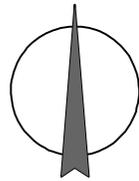
Legende:

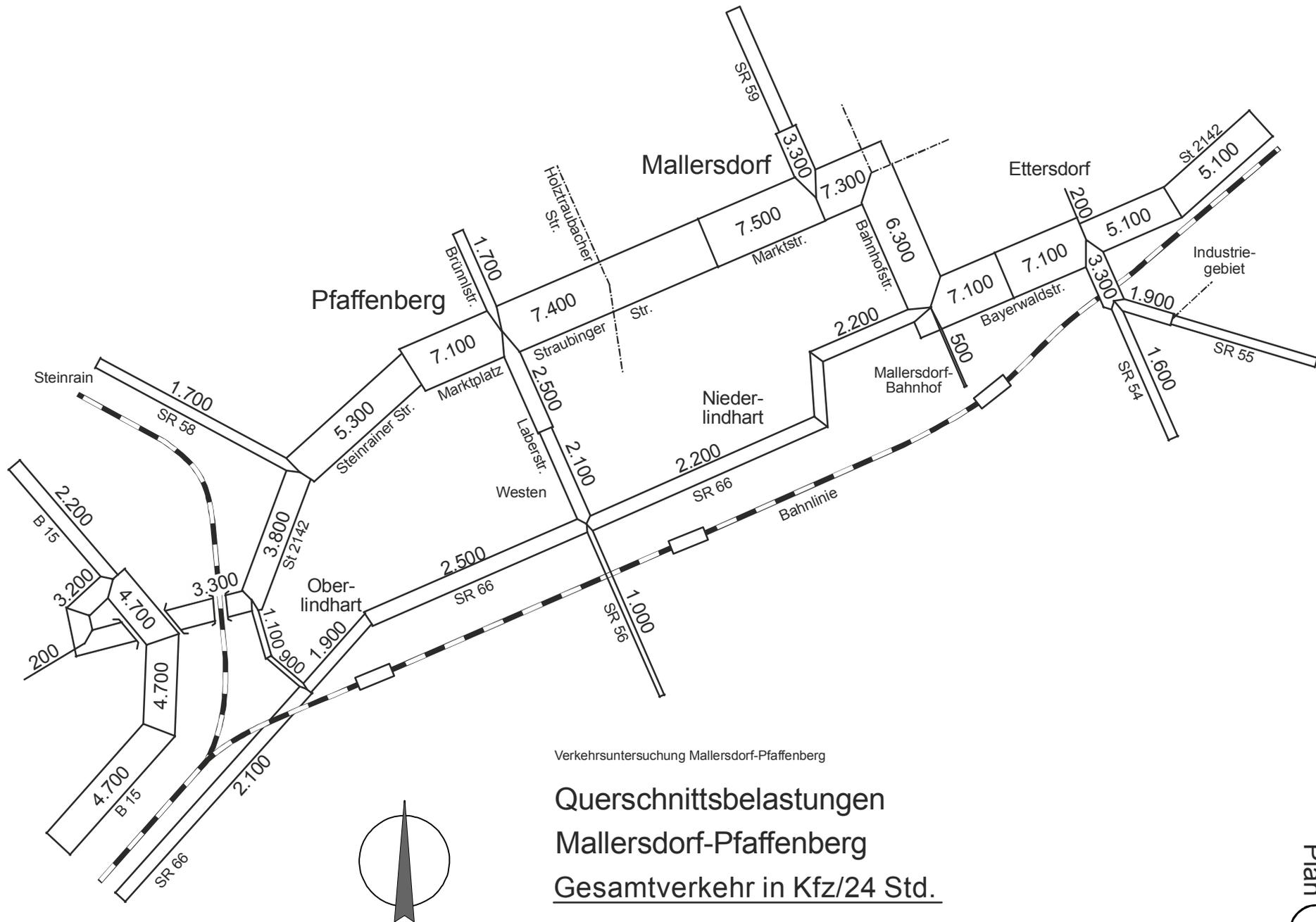
- Zählstelle
- └ Befragungsstelle



Verkehrsuntersuchung Mallerdorf-Pfaffenberg

Übersichtsplan Mallerdorf-Pfaffenberg mit Eintragung der Zähl- und Befragungsstellen

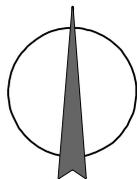


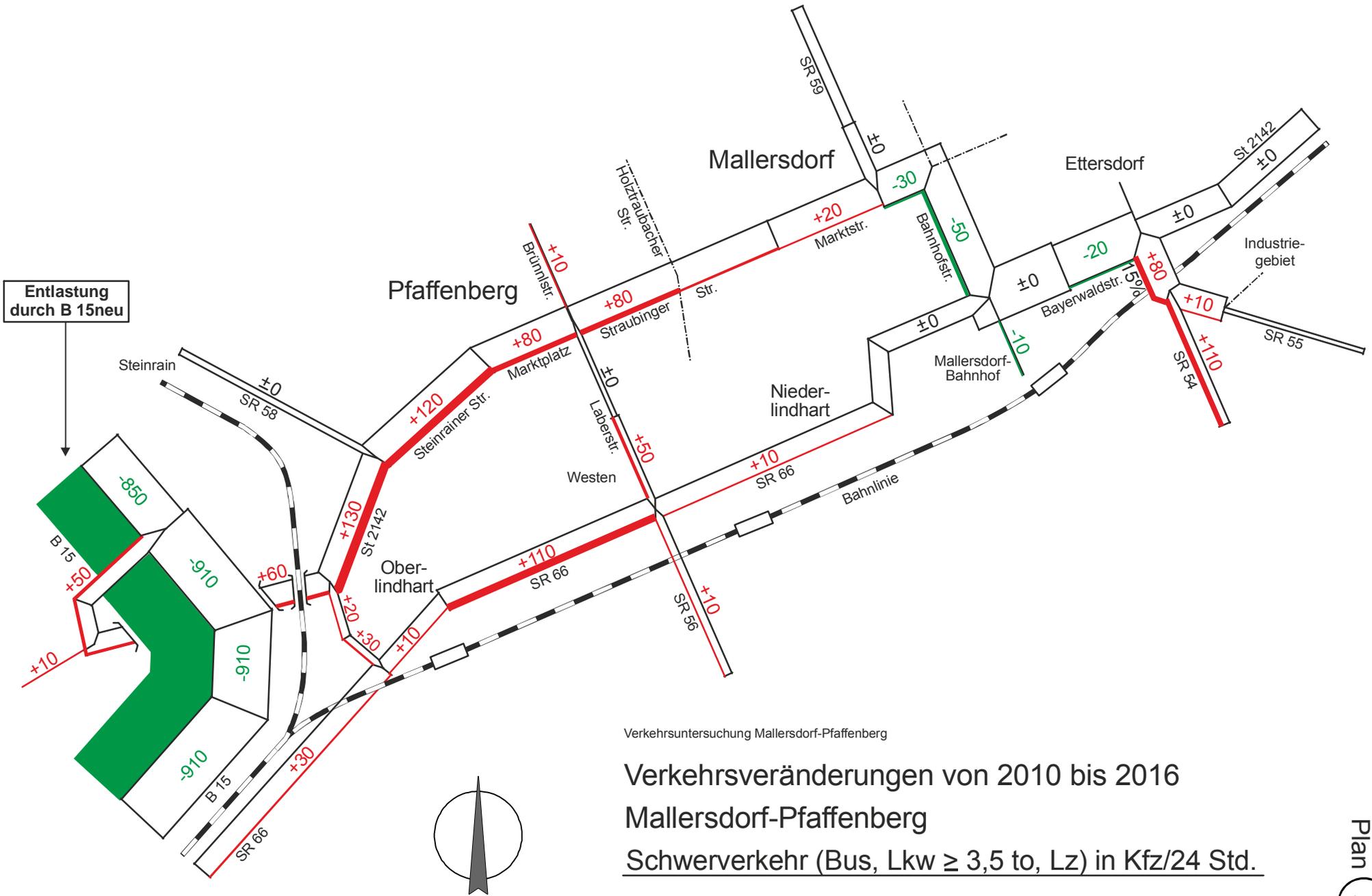


Verkehrsuntersuchung Mellersdorf-Pfaffenberg

Querschnittsbelastungen Mellersdorf-Pfaffenberg Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.

Zählungen am Mi./Do., 5./6. Oktober 2016
und Do., 1. Dezember 2016





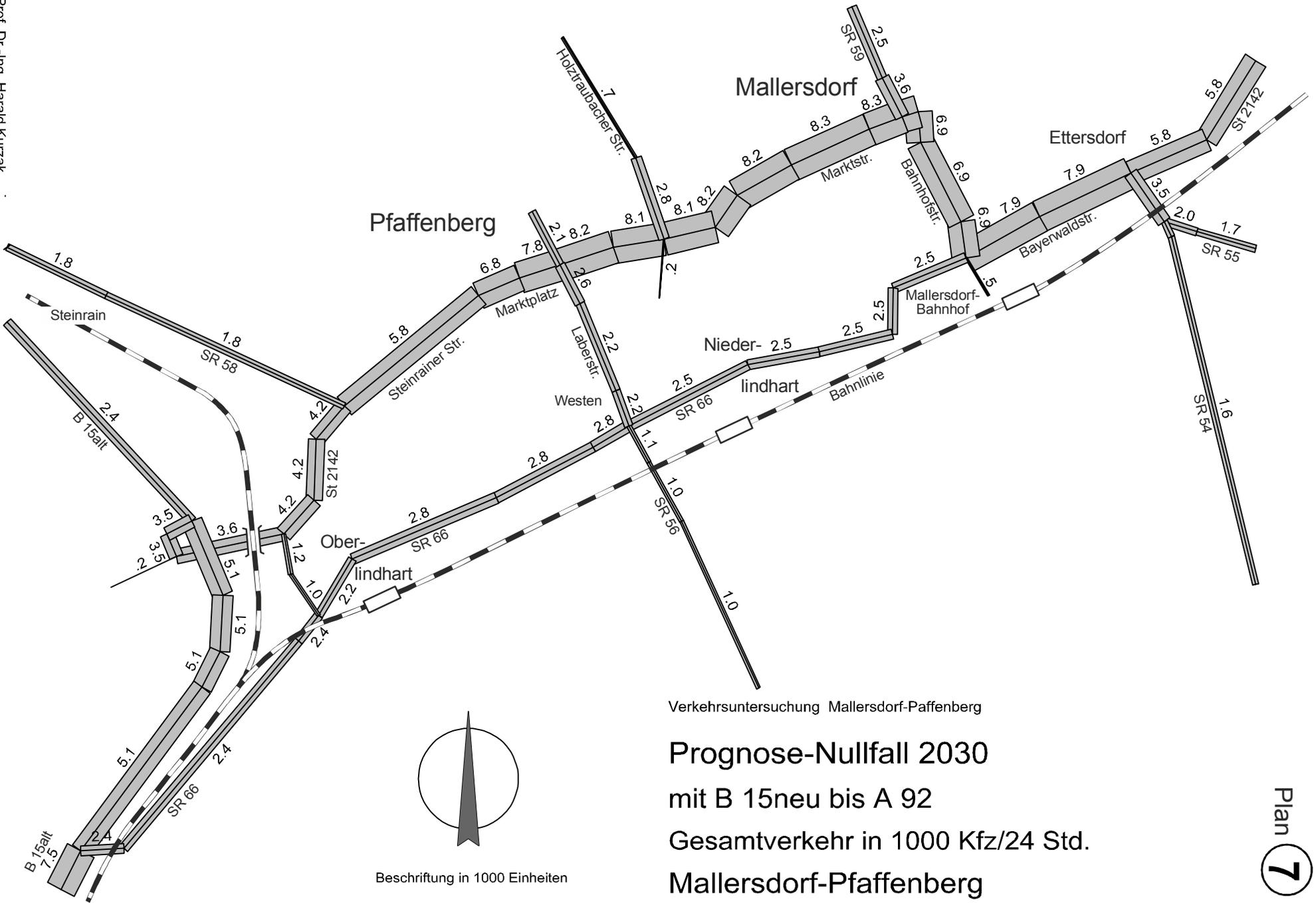
Entlastung durch B 15neu

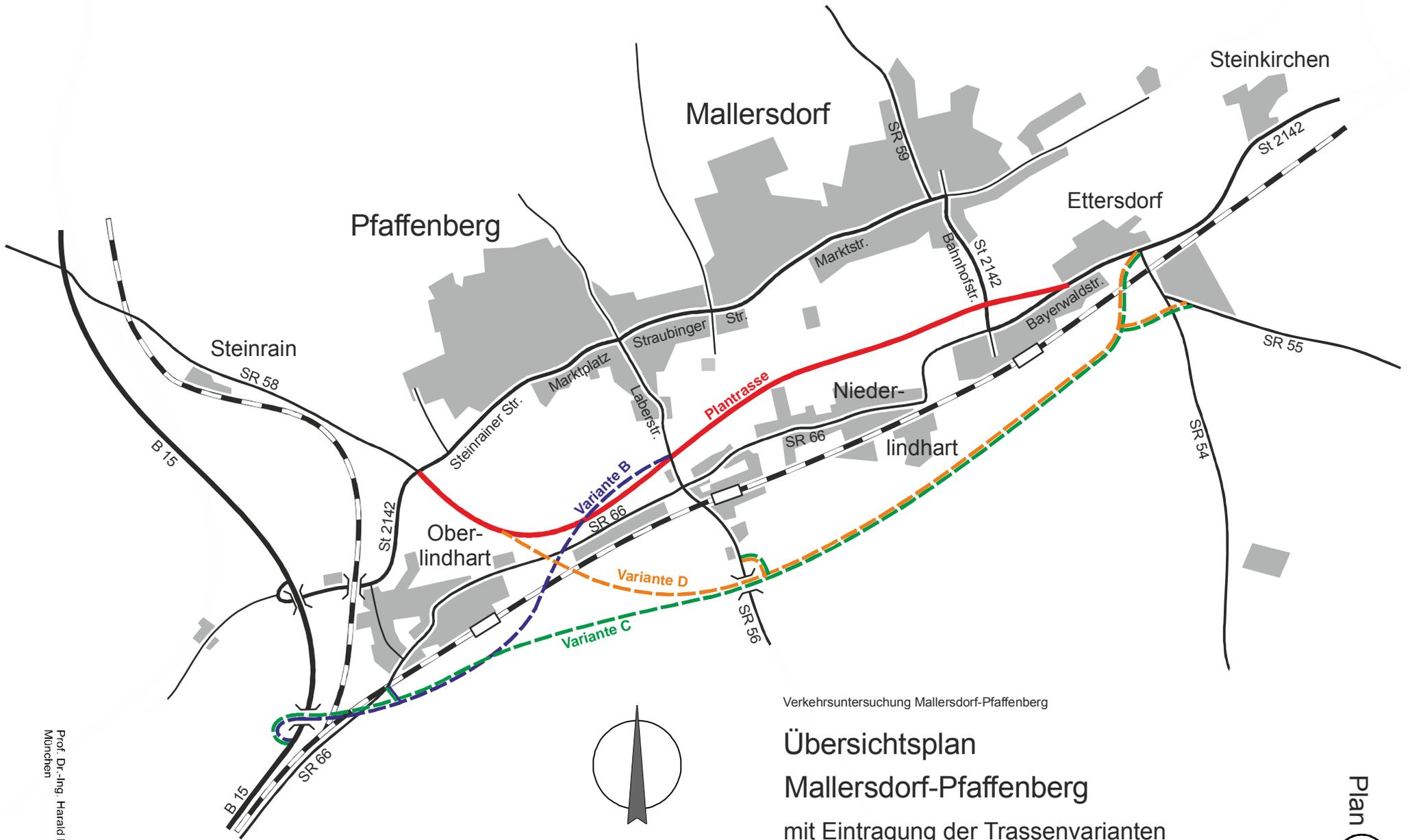
Verkehrsuntersuchung Mellersdorf-Pfaffenberg

Verkehrsveränderungen von 2010 bis 2016 Mellersdorf-Pfaffenberg Schwerverkehr (Bus, Lkw ≥ 3,5 to, Lz) in Kfz/24 Std.

rot: Verkehrszunahme, grün: Verkehrsabnahme

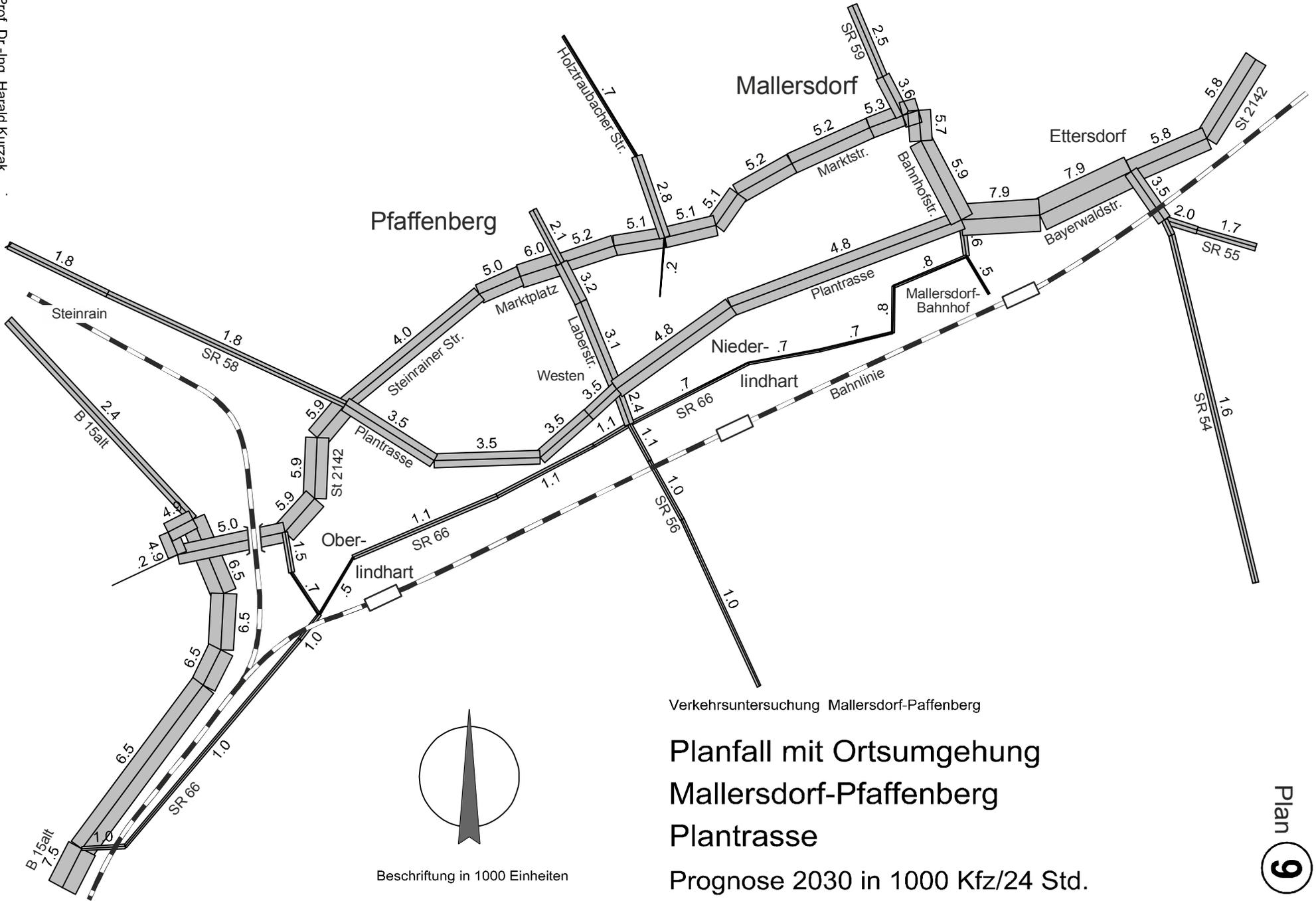






Verkehrsuntersuchung Mollersdorf-Pfaffenberg

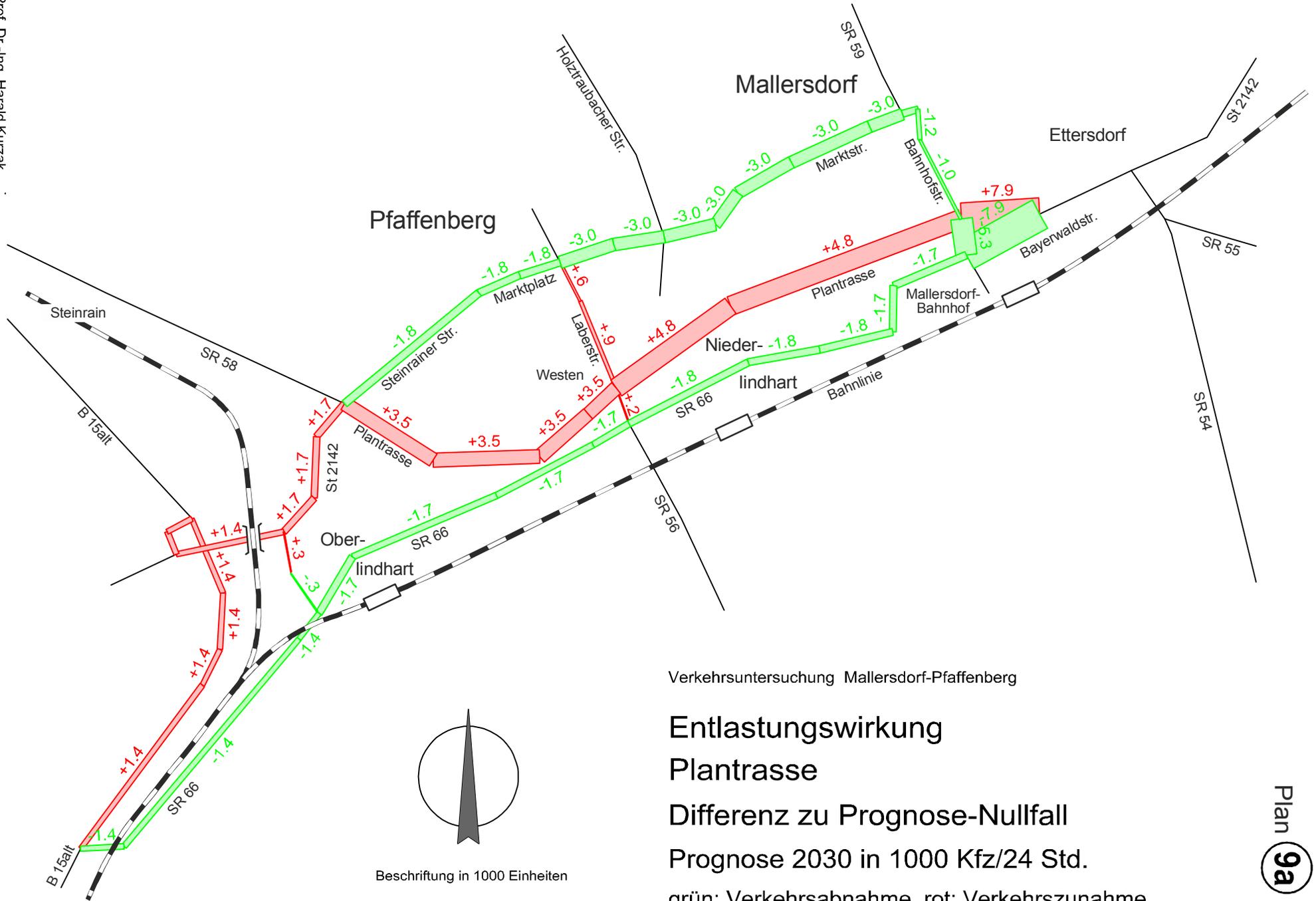
Übersichtsplan Mollersdorf-Pfaffenberg mit Eintragung der Trassenvarianten

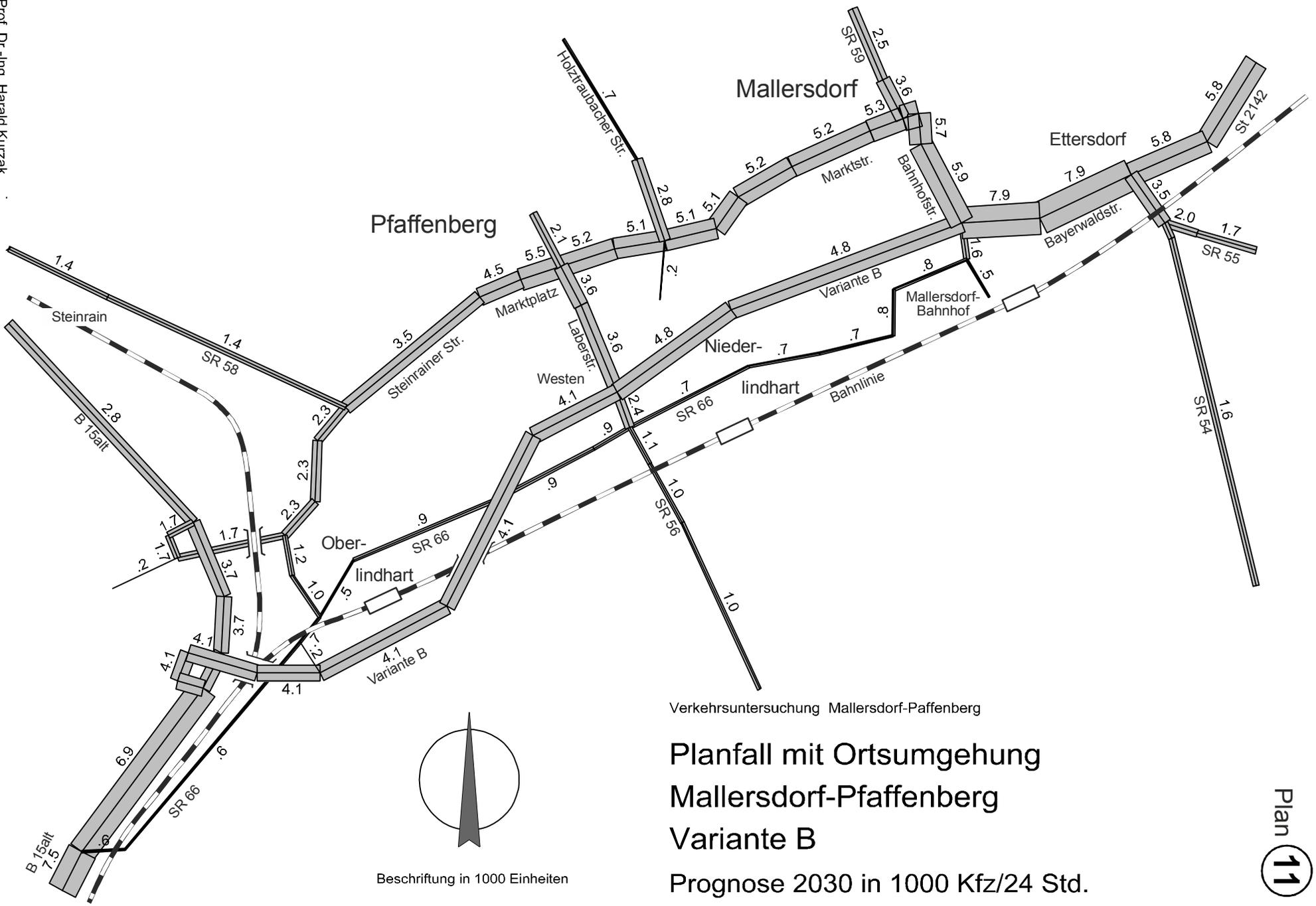


Verkehrsuntersuchung Mellersdorf-Pfaffenberg

Planfall mit Ortsumgehung Mellersdorf-Pfaffenberg Plantrasse

Prognose 2030 in 1000 Kfz/24 Std.

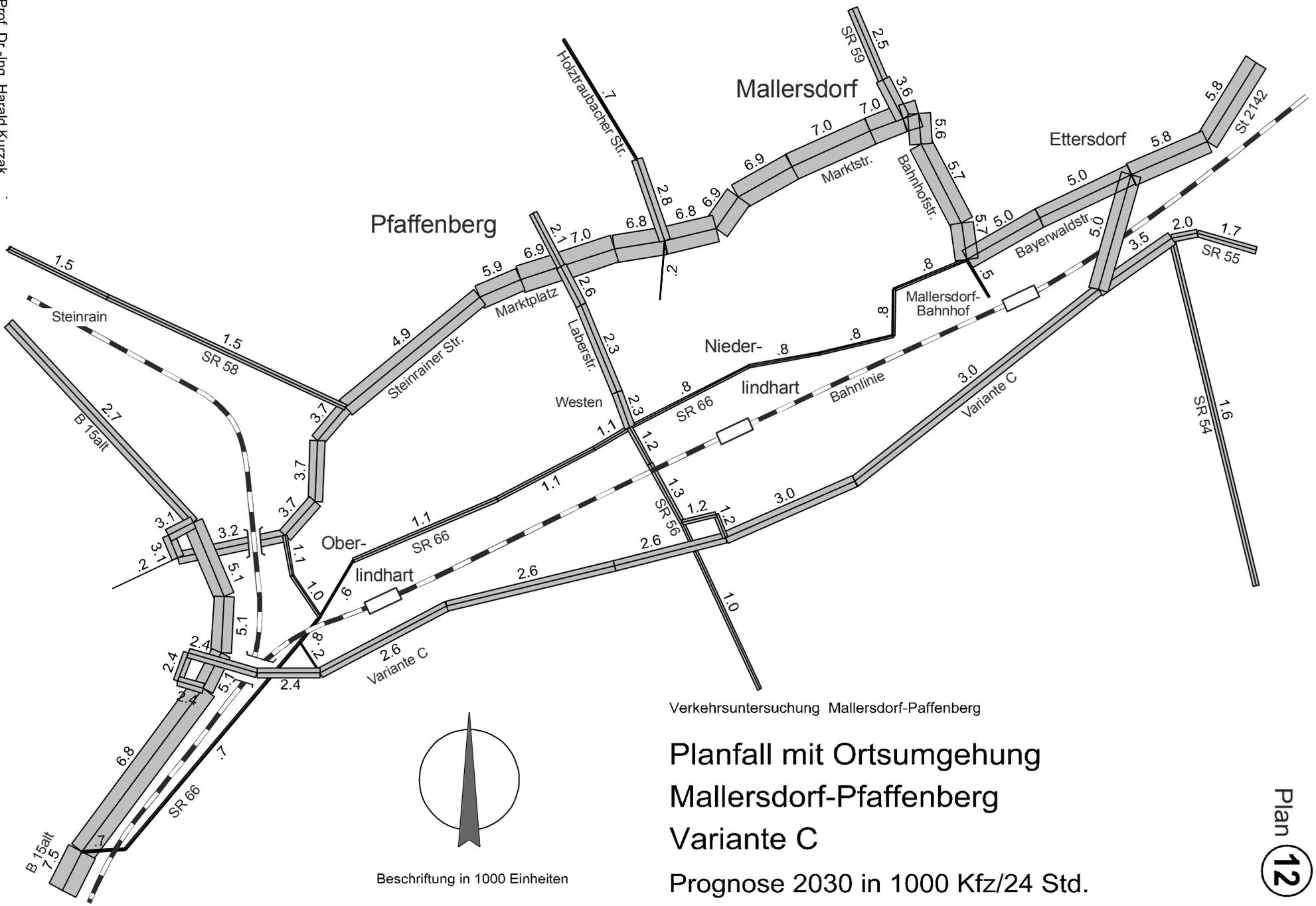




Verkehrsuntersuchung Mellersdorf-Pfaffenberg

Planfall mit Ortsumgehung Mellersdorf-Pfaffenberg Variante B

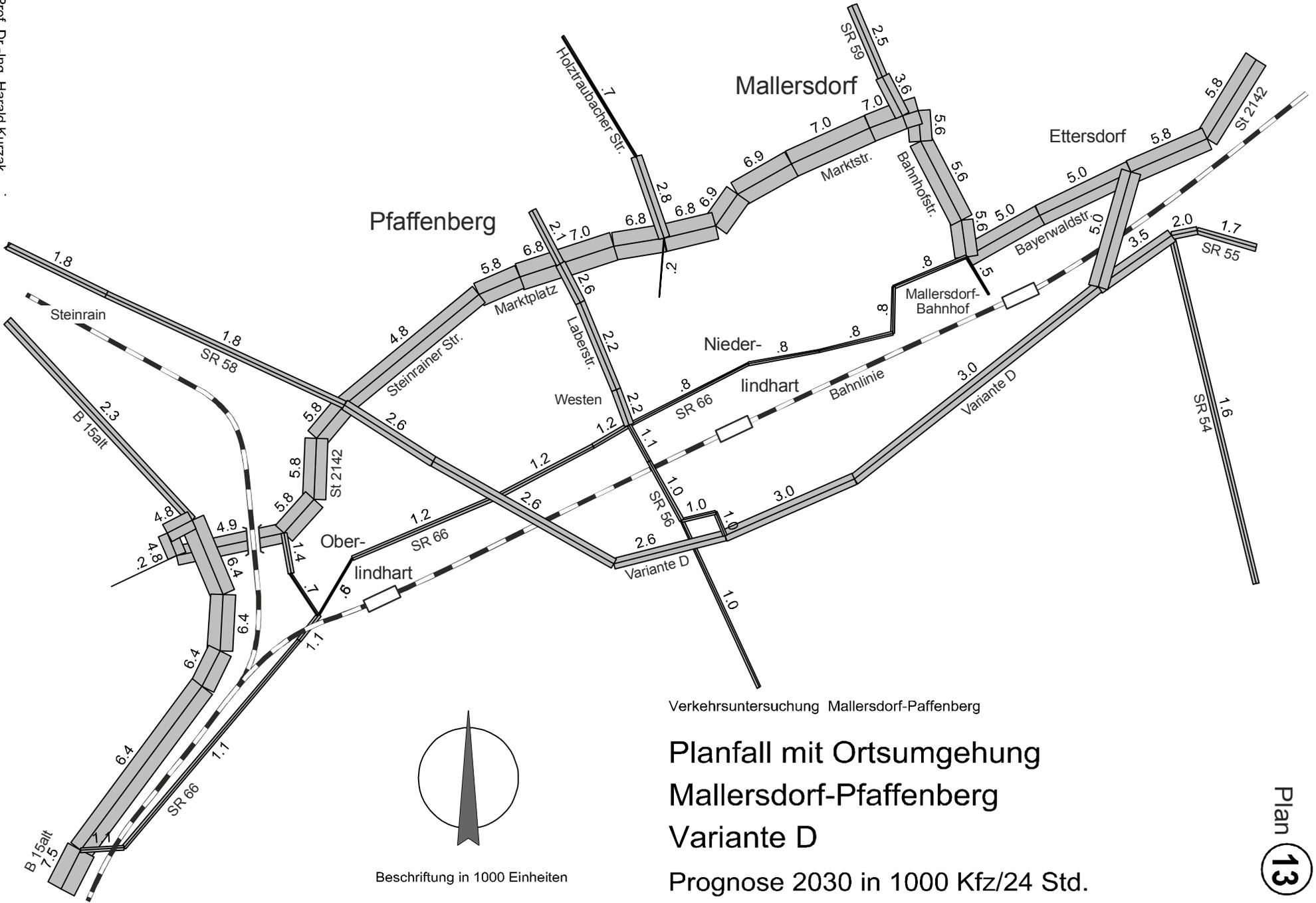
Prognose 2030 in 1000 Kfz/24 Std.



Verkehrsuntersuchung Mellersdorf-Pfaffenberg

Planfall mit Ortsumgehung Mellersdorf-Pfaffenberg Variante C

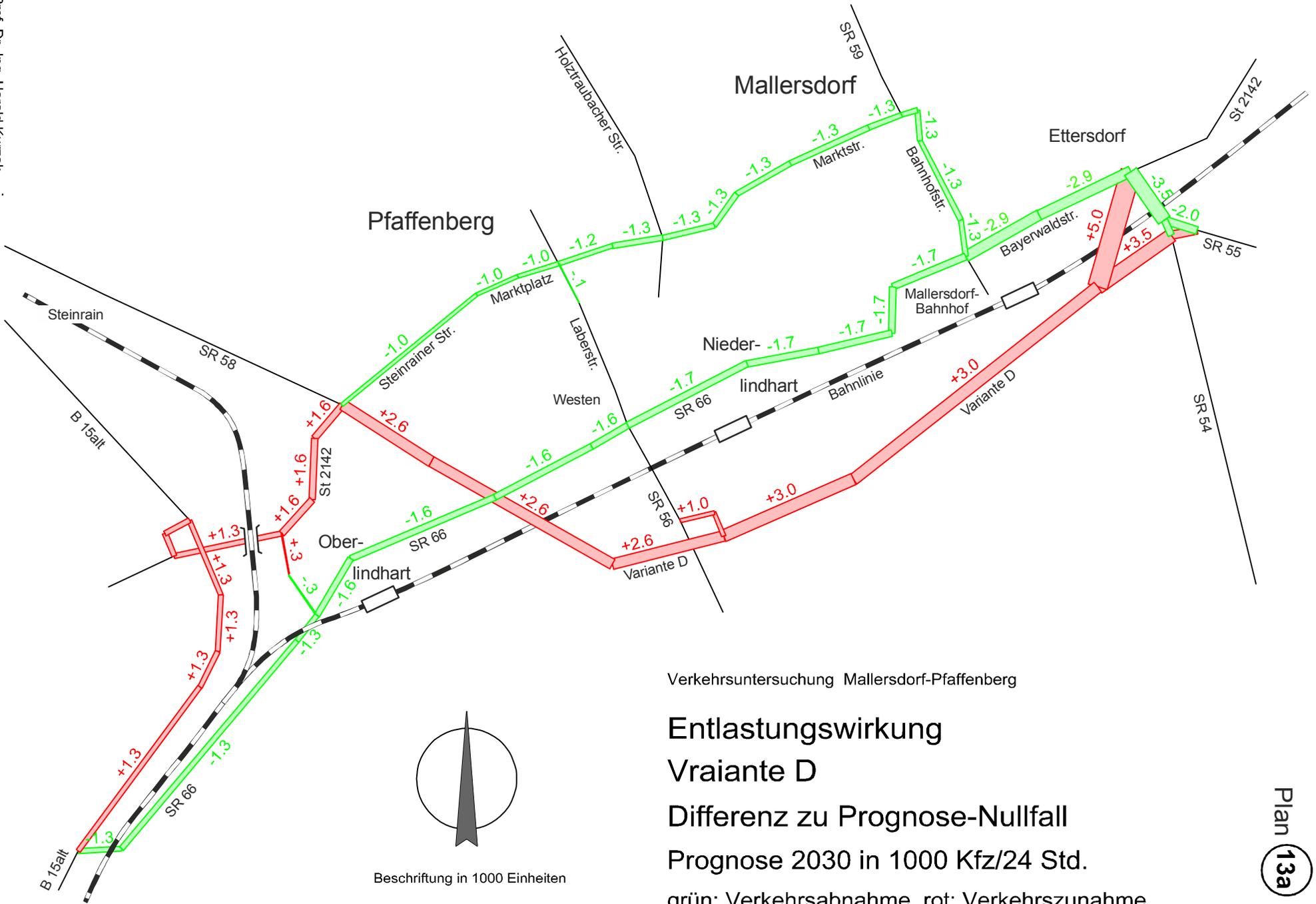
Prognose 2030 in 1000 Kfz/24 Std.



Verkehrsuntersuchung Mellersdorf-Pfaffenberg

Planfall mit Ortsumgehung Mellersdorf-Pfaffenberg Variante D

Prognose 2030 in 1000 Kfz/24 Std.



Verkehrsuntersuchung Mollersdorf-Pfaffenberg

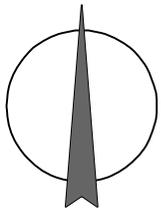
Entlastungswirkung

Vraiante D

Differenz zu Prognose-Nullfall

Prognose 2030 in 1000 Kfz/24 Std.

grün: Verkehrsabnahme, rot: Verkehrszunahme



Beschriftung in 1000 Einheiten