

INHALT	SEITE
1. Untersuchungsanlass	1
2. Verkehrserhebungen	1
2.1 Zählungen	2
2.2 Befragungen	3
3. Verkehrsprognose	8
3.1 Prognoseannahmen und -faktoren	8
3.2 Prognose-Nullfall 2025	9
4. Bewertung von Planfällen	9
4.1 Umfahrungstrasse West	10
4.2 Umfahrungstrasse Ost	10
4.3 Vergleichende Betrachtung	11
5. Zusammenfassung	12

ABBILDUNGEN

1	Lage im Straßennetz, Verkehrsentwicklung 1990 – 2005
2.1	Zählstellenplan
2.2	Verkehrszellen und Einwohnerverteilung
3	Tagespegel Angermaierkreuzung
4.1	Knotenstrombelastungen Morgenspitze
4.2	Knotenstrombelastungen Mittagspitze
4.3	Knotenstrombelastungen Abendspitze
5	Streckenbelastungen 24 Std.
6.1	Schwerverkehrsanteile in Promille
6.2	Lieferwagenanteile in Promille
7	Radverkehr 24 Std.
8.1	Durchgangsverkehr ortsbezogen
8.2	Durchgangsverkehr zählstellenbezogen
9.1	Ziel-/Quellverkehr ortsbezogen
9.2	Ziel-/Quellverkehr zählstellenbezogen
9.3	Ziel-/Quellverkehr zellenbezogen I
9.4	Ziel-/Quellverkehr zellenbezogen II
9.5	Ziel-/Quellverkehr zellenbezogen III
10.1	Binnenverkehr der Verkehrszellen „Isener Straße“
10.2	Binnenverkehr der Verkehrszelle „Am Brühl“
10.3	Binnenverkehr der Verkehrszelle 1 „Stadtmitte“ (errechnet)
10.4	Binnenverkehr der Verkehrszelle 3 „Schulzentrum“ (errechnet)
10.5	Binnenverkehr der Verkehrszelle 16 „Einkaufsmärkte Galgenwiese“ (errechnet)
10.6	Binnenverkehr der Verkehrszelle 20 „Moosener Siedlung“ (errechnet)
11	Fahrtzwecke im Ziel-/Quell-, Durchgangs- und Binnenverkehr
12	Verkehrsumlegung Analyse Fall 2008
13	Verkehrsumlegung Prognose-Nullfall 2025
14	Verkehrsumlegung Variante West 1 (stadtnah)
14a	Verkehrsumlegung Variante West 1a (stadtnah)
15	Verkehrsumlegung Variante West 2 (stadtfern)
16	Verkehrsumlegung Variante Ost 1 (stadtnah)
17	Verkehrsumlegung Variante Ost 2 (stadtfern)

1. Untersuchungsanlass

Die Stadt Dorfen liegt am Schnittpunkt mehrerer überregionaler Straßen. Die B15 verbindet die Stadt mit Landshut im Norden und mit Rosenheim im Süden, wo auch Anschlüsse an das Bundesautobahnnetz (A92 und A8) bestehen. Darüber hinaus verläuft rund 14 km südlich von Dorfen die B12 in West-Ost-Richtung, so dass auch Anschlüsse in Richtung Mühldorf und München vorhanden sind. Neben den Bundesstraßen ist Dorfen über mehrere Staatsstraßen erschlossen. Die St2084 verläuft von Erding kommend nach Schwindegg, die St2082 verbindet Dorfen mit Buchbach, die St2086 stellt die Verbindung nach Isen und Hohenlinden her.

Eine weitere wichtige Erschließung der Stadt Dorfen wird durch die Bahnlinie München-Mühldorf gewährleistet.

In Abb. 1 ist die Lage der Stadt im Straßennetz sowie die Verkehrsentwicklung seit 1990 enthalten. Hieraus ist klar ablesbar, dass sich vor allem auf der B15 das Verkehrsaufkommen in den vergangenen 15 Jahren um ca. 50% erhöht hat. Eine Steigerung um rund ein Drittel hat die St2084 im Bereich Dorfen/Schwindkirchen erfahren, wohingegen die Belastungen auf der St2086 sowohl westlich (= Richtung Isen) als auch östlich (= Richtung Buchbach) der Stadt Dorfen zurückgegangen sind. Auf der Kreisstraße von Hampersdorf in Richtung Moosen/Vils ist die Verkehrsbelastung weitgehend konstant geblieben.

Die Verkehrsbelastungen haben in den letzten Jahren somit ein Ausmaß erreicht, das die Diskussion über eine Umfahrung der Stadt neu entfacht hat. In dieser Diskussion inbegriffen ist auch die These, dass die B15 vom Mautausweichverkehr betroffen ist und daher einer Entlastung bedarf.

Die Überlegungen zu einer Umfahrungsstraße zur Entlastung der Stadtdurchfahrt haben sich auf je zwei Trassen im Osten und im Westen konzentriert. Je eine Trasse verläuft relativ stadtnah, die andere in einem deutlich größeren Abstand.

Die Beurteilung, welche der Trassen die größte Entlastungswirkung besitzt, ist von einer aktuellen Datengrundlage über die Verkehrszusammensetzung und die Verflechtungen abhängig. Um eine solche Datenbasis zu erhalten, wurde eine Verkehrsuntersuchung beauftragt, die zum Ziel hat, die Entscheidungsfähigkeit für das weitere Vorgehen der Stadt Dorfen zu erleichtern.

2. Verkehrserhebungen

Die zur Beurteilung der Fragestellung erforderlichen Daten wurden im Rahmen einer Verkehrszählung am 22. April 2008 gewonnen. Mit Hilfe von rund 60 Schülern und Schülerinnen des Gymnasiums Dorfen wurden Zählungen und Befragungen durchgeführt. Die Lage der Zählstellen und die Zählzeiten sind in Abb. 2.1 enthalten. Die Befragungen wurden unterstützt durch Beamte der Polizeiinspektion Dorfen.

Die Witterungsverhältnisse am Erhebungstag waren kühl, aber trocken.

Alle Befragungsdaten wurden – soweit sie Dorfen betrafen – straßengenau oder adressengenau erfasst. Dadurch konnten sehr kleinräumige Verkehrszellen innerhalb der Stadt Dorfen definiert werden, die in Abb. 2.2 dargestellt sind. Durch die Lage der Befragungsstelle außerhalb des

Wailtltors konnte sogar der Binnenverkehr zwischen der Isener Siedlung und dem übrigen Stadtgebiet erhoben werden, gleiches gilt für die Siedlungen Am Brühl und am Stiftlring sowie teilweise für den Mozartring. Zur Berechnung des einwohnerabhängigen Verkehrsaufkommens wurden in Abb. 2.2 auch die Einwohnerzahlen der einzelnen Verkehrszellen aufgenommen.

2.1 Zählungen

In Abb. 3 sind die Ergebnisse an der Angermeier-Kreuzung (B15/St2086) in Form von Tagespegeln dargestellt. Im Zeitraum von 6 – 20 Uhr, der erfahrungsgemäß rund 85% des 24-Stundenaufkommens beträgt, wurden hier auf der B15 über 12.000 Kfz gezählt. Der Schwerverkehrsanteil liegt auf der B15 bei rund 8 – 9%. Knapp 7% der Fahrzeuge sind der Kategorie „Lieferwagen“ zuzuordnen.

Generell ist festzustellen, dass der Schwerverkehr nach 18 Uhr stark zurückgeht.

Abgesehen von einer ausgeprägten Morgenspitze kurz vor 8 Uhr ist das Verkehrsaufkommen auf der B15 vor allem nördlich der Angermeier-Kreuzung sowohl nach Richtungen als auch nach Tageszeiten relativ ausgeglichen. Lediglich vor 7 Uhr morgens und nach 19 Uhr abends sind deutlich geringere Verkehrsmengen zu beobachten. Im Bereich der Jahnstraße ist dagegen eine spürbare Abendspitze mit Schwerpunkt Fahrtrichtung Süden zu erkennen. Diese findet eine ähnliche Entsprechung im Pegel für die Buchbacher Straße, wo ebenfalls am späten Nachmittag eine stadteinwärts gerichtete Spitze vorliegt. Die Ursache hierfür dürfte im Arbeitsschluss der zahlreichen Betrieb im Gewerbering zu suchen sein.

Die innere Erdinger Straße weist mit unter 3% einen sehr geringen Schwerverkehrsanteil auf während der Lieferwagenanteil den Schwerverkehr hier deutlich übersteigt.

Die Abb. 4.1 – 4.3 geben für die Spitzenstunden morgens, mittags und abends Auskunft über die Abbiegeströme an den 13 erfassten Knotenpunkten.

Die Verkehrsströme im Zuge der B15 kommen hier deutlich zum Ausdruck, ebenso sind z. B. die Ströme über den Marienplatz durch das Wailtltor in Richtung Isen erkennbar. Auch die verkehrliche Wirkung des Bahnhofs ist ablesbar, da z. B. morgens rund 250 Kfz in der Spitzenstunde in die Bahnhofstraße einfahren, in Höhe des Bahnübergangs zur Fa. Meidnl jedoch nur noch knapp 10 ankommen. In der Gegenrichtung erhöht sich der Verkehr von 117 Kfz auf knapp 190 Kfz. Dies liegt nicht nur an frühen Kunden der Einkaufsmärkte im Bereich Galgenwiese, sondern auch an Bringverkehr zum Bahnhof („Kiss+Ride“).

Zwischen der Angermeier-Kreuzung und dem Kreisverkehr wurde morgens stadtauswärts ein Unterschied von über 200 Kfz gemessen während es in der Gegenrichtung lediglich ca. 60 Kfz waren. Diese Differenz ist auch auf das Schulzentrum zurückzuführen.

Zu allen drei Spitzenstunden auffällig ist der geringe Abbiegerverkehr aus der Bahnhofstraße in die südliche B15. Entsprechendes gilt für die nördliche gelegene Erschließungsstraße zur Galgenwiese.

Die Abb. 5 zeigt die anhand der Knotenstromzählungen auf 24 Stunden hochgerechneten Belastungen des Dorfener Straßennetzes. Die höchste Belastung entfällt dabei mit 15.600 Kfz auf die B15 in Höhe der Kommerzienrat-Meidnl-Straße. Weitere hohe Belastungen mit über

14.000 Kfz liegen auf der B15 im Bereich der Angermeier-Kreuzung vor, in Höhe des Bahnübergangs sinkt die Belastung auf knapp unter 10.000, südlich der Abzweigung nach Schwindkirchen sind es noch rund 7.400 Kfz.

Das Waitlitor wird von ca. 5.500 – 5.800 Kfz befahren. Die Differenz zu den 6.550 am Marienplatz ist im Wendeverkehr (Parksuchverkehr) sowie im Verkehr der Apothekergasse zu sehen.

Die Kreuzung von Marienplatz/Rathausplatz/Untermarkt/Johannistor weist eine vergleichsweise hohe Belastung von etwas über 10.000 Kfz auf.

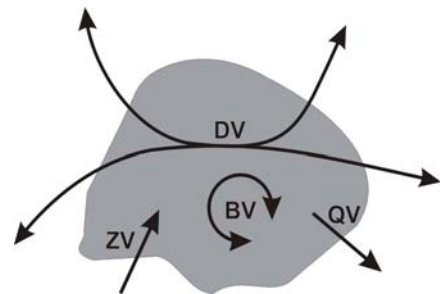
Die Verkehrsbelastung der Buchbacher Straße verdoppelt sich vom Ortsrand (4.625 Kfz) bis zur Angermeier-Kreuzung (8.800 Kfz).

Die Abb. 6.1. und 6.2 enthalten die Anteile des Lieferwagenverkehrs sowie des Schwerverkehrs. Aus softwaretechnischen Gründen sind Kommastellen nicht darstellbar. Um gerundete Prozentwerte zu vermeiden wurden daher Promillewerte ausgedruckt.

Der Radverkehr wurde an allen 13 Knotenpunkte miterfasst und ist – auf 24c Std. hochgerechnet – in Abb. 7 abzulesen. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass zahlreiche Radverkehrsbeziehungen abseits der Kfz-Straßen verlaufen, so z. B. über den Hinteren Bahnweg, auf der ehemaligen Gleistrasse zwischen dem Gewerbegebiet und dem Bahnhof oder auch den Hampersdorfer Weg. Daher stellt der in Abb. 7 enthaltene Radverkehr keineswegs den gesamten Radverkehr am Stichtag dar.

2.2 Befragungen

Die Einteilung aller Befragungsdaten in Verkehrszellen, die mit zunehmender Entfernung von Dorfen immer großräumiger gefasst wurden, erlaubt die Differenzierung in Binnen-, Ziel-/ Quell- und Durchgangsverkehr. Die nebenstehende Grafik verdeutlicht dieses Schema. Verkehrsbeziehungen mit außerhalb liegenden Stadtteilen wie Landersdorf, Oberdorfen, Grüntegernbach, Eibach und anderen wurden dabei dem Ziel-/Quell- bzw. Durchgangsverkehr zugeordnet. Lediglich Hausmehring und Kloster Moosen-Siedlung (Stiftlring) wurden noch der Kernstadt zugewiesen.



Die örtlichen Gegebenheiten ließen als Befragungsrichtung nur die Möglichkeit „stadtauswärts zu. Park- oder Bushaldebuchten sind für solche Befragungen ratsam, da der Verkehr kurzfristig angehalten wird und sich keine Rückstaus bilden sollen. Die Gegenrichtung wird durch Spiegelung ermittelt, da davon ausgegangen wird, dass jeder Quellverkehrsfahrt auch eine entsprechende Zielverkehrsfahrt entspricht, von den seltenen Ausnahmen wie Start einer längeren Urlaubs- oder Dienstreise abgesehen.

Der Durchgangsverkehr muss nur einmal erfasst werden, daher spielt hierfür die Befragungsrichtung keine Rolle.

Durchgangsverkehr

Der Durchgangsverkehr, der grundsätzlich am leichtesten auf eine Umfahrungsstraße verlagerbar ist, wurde für die Abb. 8.1 und 8.2 auf zweierlei Arten aufbereitet. Abb. 8.1 enthält die Durchgangsverkehrsbeziehungen zwischen den sieben Befragungsstellen. Insgesamt sind hier 7.410 Kfz-Fahrten ausgewertet.

Die stärkste Durchgangsverkehrsbeziehung verläuft mit knapp 2.800 Kfz-Fahrten über die B15, an zweiter Stelle folgt die Beziehung zwischen der B15 Nord und der St2084 Ost mit ca. 1.450 Kfz-Fahrten. All übrigen Verflechtungen weisen Werte von deutlich unter 1.000 Kfz auf, manche sogar nur in zweistelliger Größenordnung. Rund jedes zweite Fahrzeug, das an den Ortseingängen der B15 erfasst wurde, kann dem Durchgangsverkehr zugerechnet werden. Einen ähnlichen Wert erzielt die Buchbacher Straße am östlichen Ortsrand. Der höchste Wert ist für die Schwindkirchner Straße mit rund 65% ausgewiesen. Deutlich in der Minderheit ist der Durchgangsverkehr hingegen in der Isener Straße, in der Oberdorfener Straße und vor allem in der Bahnhofstraße.

Die selbe Darstellung wie für den Durchgangsverkehr aller Kfz lässt sich auch für den Schwerverkehr erstellen. Hier liegt der Schwerpunkt noch deutlicher auf den Routen über die B15 sowie zwischen der St2084 und der B15 Nord.

Die zweite Art der Darstellung zeigt die wichtigsten Verflechtungen nach Orten. Um die Abb. 8.2 nicht zu unübersichtlich werden zu lassen wurden nur Ströme mit mindestens 30 Kfz/24 Std. ausgewählt. Rund 30% des gesamten Durchgangsverkehrs sind hier abgebildet. Zahlreiche Verflechtungen mit wenigen Kfz wurden der Übersichtlichkeit halber weggelassen.

Die stärksten Verflechtungsorte sind Erding, Landshut, Taufkirchen, der Flughafen, das südöstliche Oberbayern mit den Landkreisen Altötting, Traunstein und Berchtesgaden Land sowie Rosenheim und Isen. Die Hauptorientierung des Durchgangsverkehrs zwischen Nord und Süd sowie zwischen Nord und Südost wird aus Abb. 8.2 klar erkennbar.

Ziel-/Quellverkehr

Der Ziel-/Quellverkehr wird von der Dorfer Bevölkerung wie auch von auswärtigen Einpendlern, Besuchern, Kunden usw. erzeugt. Knapp 19.000 Kfz-Fahrten/24 Std. kommen auf diese Weise zustande. Abb. 9.1 enthält 87% des gesamten Ziel-/Quellverkehrs.

Zählt man St. Wolfgang und seinen unmittelbar südlich von Dorfen gelegenen Ortsteil Armstorf zusammen, so beträgt der Verkehrsaustausch zwischen den beiden Nachbargemeinden fast 2.400 Kfz-Fahrten/24 Std. Die Verflechtungen mit der Kreisstadt Erding folgen mit rund 1.600 Kfz knapp vor Taufkirchen mit 1.600 Kfz. Selbst die Landeshauptstadt München weist im Vergleich dazu mit rund 830 Kfz-Fahrten eine vergleichsweise geringe Attraktivität im Kfz-Verkehr auf. Das hervorragende Bahnangebot in Richtung München hat hier bislang erhebliche Kfz-Verkehrsströme in Richtung München über Isen (Wailtlor), Erding (u. a. auch über die Oberdorfener Straße verhindert. Die rund 500 sehr gut ausgelasteten Stellplätze im Umfeld des Bahnhofs entsprechen einem Verkehrsaufkommen von etwas über 1.000 Kfz-Fahrten nach München, hinzu muss der Bring- und Holverkehr sowie der Zubringerverkehr mit dem Fahrrad, zu Fuß und mit Bussen gerechnet werden.

Der Flughafen ist im Ziel-/Quellverkehr mit 230 Kfz-Fahrten eher in geringem Umfang am Dorfener Verkehrsgeschehen beteiligt. Zusammen mit den rund 350 Kfz im Durchgangsverkehr hat der Flughafenverkehr z. B. an der Angermeier-Kreuzung nur einen Anteil von etwa 4% auf der B15.

Nicht alle überörtliche Ziele werden nur über eine bestimmte Route erreicht. Abb. 9.2 zeigt für wesentliche Verflechtungen die Aufteilung nach den Befragungsstellen.

So wird z. B. Taufkirchen/Vils nahezu ausschließlich über die B15 angefahren während die östlichen Ortsteile wie Moosen/Vils oder Hubenstein hauptsächlich über die Buchbacher Straße und im weiteren Verlauf vermutlich über die ED13 erreicht werden.

Die Dorfener Stadtteile Eibach/Algasing werden zu nahezu gleichen Teilen über die B15 Nord und über die ED13 erschlossen, zu einem kleineren Teil über die Bahnhofstraße und die Schwindkirchner Straße sowie über Mehlmühle.

Ziel-/Quellverkehr mit dem südöstlichen Oberbayern einschließlich dem Landkreis Mühldorf verläuft sowohl über die B15 Süd (über Haag i. OB) als auch über die St2084 (über Schwindegg) als auch z. T. über die Buchbacher Straße.

Die Abb. 9.3 – 9.5 fassen die Verteilung des Ziel-/Quellverkehrs auf die Befragungsstellen für ausgewählte Verkehrszellen zusammen.

Es ist erkennbar, dass die nördlichen Wohngebiete für Fahrten z. B. nach Erding oder zum Flughafen eher über die B15 fahren während von der Stadtmitte tendenziell auch die Strecke über Oberdorfen genutzt wird.

Der Ziel-/Quellverkehr zum Bahnhof – immerhin über 1.000 Kfz-Fahrten incl. Bring- und Holverkehr – ist mehrheitlich auf nordwestliche Gebiete orientiert, vor allem der Bereich Oberdorfen ist hier offenbar in erheblichem Umfang beteiligt. Im Gegensatz dazu steht die Zelle 16 „Einkaufsmärkte Galgenwiese“, deren Einzugsbereich relativ gleichmäßig in alle Richtungen weist.

Der Ziel-/Quellverkehr der Isener Siedlung musste aufgrund der Lage der Befragungsstelle am Waitlitor ohne den Verflechtungsbereich der südwestlichen St2086 dargestellt werden. Der Blick auf die Ergebnisse der Knotenstromzählung an der Einmündung der Zugspitzstraße in die Isener Straße zeigt allerdings eine relativ geringe Verflechtung in Richtung Isen und darüber hinaus, die im Bereich von ca. 200 Kfz-Fahrten/24 Std. (beide Richtungen) liegt.

Binnenverkehr

Durch die Lage vor allem der Befragungsstellen in der Isener Straße und der Bahnhofstraße konnten einige Binnenverkehrsbeziehungen erfasst werden. Da auch die Einwohnerzahlen der entsprechenden Gebiete (Isener Siedlung, Am Brühl, Stifflring) bekannt sind, lassen sich Annahmen treffen, dass die Bewohner anderer Wohngebiete sich im Hinblick auf den Binnenverkehr relativ ähnlich verhalten. Hinzu gerechnet werden muss ein Aufschlag von rund 50%. Anhand des folgenden Beispiels soll dies erläutert werden: ein Bewohner der Zugspitzstraße wurde am Waitlitor befragt und gab an, er sei auf dem Weg vom Einkaufen am Untermarkt nach Hause. Da denkbar ist, dass er zuvor noch auf der Galgenwiese eingekauft hat, kommt eine weitere Binnenverkehrsfahrt hinzu, die so nicht ausdrücklich erfasst werden konnte. Alternativ

hätte der befragte Autofahrer auch vor dem Einkaufen von der Arbeitsstelle im Gewerbering oder vom Gymnasium (Abholen eines Schulkinds) starten können. Weitere Binnenfahrten entfallen z. B. auf auswärtige Beschäftigte, die während ihrer Mittagspause eine Besorgung durchführen oder Lieferanten, die innerhalb von Dorfen mehrere Punkte anfahren (Paketdienste, Brauerei-LKW u.a.)

Die Abb. 10.1 und 10.2 zeigen die eindeutig erfassten Binnenverkehre der Isener Siedlung und des Gebiets Am Brühl. Die Abb. 10.3 – 10.6 umfassen für weitere ausgewählte Verkehrszellen (Stadtmitte, Schulzentrum, Moosener Siedlung und Einkaufsmärkte Galgenwiese) die errechneten Binnenverkehrsstruktur. Allerdings sind gewisse Schwankungen aufgrund von strukturellen Unterschieden zu berücksichtigen.

Die rund 1.100 Einwohner beiderseits der Isener Straße erzeugten am Stichtag 22.4.2008 fast 1.200 Kfz-Fahrten (Abb. 10.1), die nicht über die Kernstadt Dorfen hinausgingen, da Fahrten z. B. nach Wasentegernbach oder Algasing schon dem Ziel-/Quellverkehr zugerechnet werden. Knapp 20% dieses Binnenverkehrs und damit der größte Anteil entfallen auf die Stadtmitte, die in einer Entfernung von nur wenigen hundert Metern liegt. Weitere wichtige Verflechtungen im Binnenverkehr betreffen das Schulzentrum, den Bahnhof und den Gewerbering. Aber auch der Verkehrsaustausch zwischen Wohngebieten ohne nennenswerte andere Nutzungen ist nicht zu unterschätzen, so z. B. mit der Moosener Siedlung mit 74 Kfz-Fahrten (dies entspricht 37 pro Richtung) oder 38 Kfz-Fahrten mit dem Neubaugebiet Am Brühl.

Grob gerechnet entfällt auf jeden Einwohner etwas mehr als eine Kfz-Fahrt im Binnenverkehr.

Für den Bereich der Stadtmitte kann dieser Ansatz jedoch nicht gelten, da hier neben der Wohnnutzung weitere verkehrsintensive Nutzungen ansässig sind. Über 3.700 Kfz-Fahrten im Binnenverkehr hatten am 22.4 die Stadtmitte (Abb. 10.3) als Ziel oder Ausgangspunkt. Die knapp 900 Einwohner haben daran einen Anteil von ca. 25%, die restlichen 75% entfallen auf die Bewohner der umliegenden Gebiete, wobei die einwohnerstarken Siedlungen am Dammerlberg und an der Gartenstraße auch hier zu den großen Verkehrserzeugern gehören. Binnenverkehr zwischen der Stadtmitte und dem Bereich nördlich der Isen ist hauptsächlich auf Einkaufs- und Besorgungsverkehr zurückzuführen indem der PKW als „rollende Einkaufstasche“ mitgeführt wird.

Das Schulzentrum (Abb. 10.4) verursachte am 22.4. über 1.800 Kfz-Fahrten im Binnenverkehr. Angesichts der Schülerzahlen und der Tatsache, dass innerhalb der Kernstadt kein Schulbusverkehr vorhanden ist („Mama-Taxi“), kann diese Menge kaum überraschen. Eine vergleichbare Untersuchung in einer 10.000-Einwohnerstadt im Allgäu ergab für das dortige Schulzentrum (Gymnasium und Hauptschule mit zusammen knapp 1.000 Schülern) einen Binnenverkehr von über 700 Kfz-Fahrten.

Die Einkaufsmärkte auf der Galgenwiese (Abb. 10.5) verursachten einen errechneten Binnenverkehr von rund 2.600 Kfz-Fahrten, wobei rund 350 auf die unmittelbar angrenzende Moosener Siedlung entfielen. Bemerkenswert ist auch der innerstädtische „Einkaufstourismus“ mit dem östlich gelegenen Edeka Singer, der von immerhin über 200 Kfz-Fahrten bestimmt ist.

Die Moosener Siedlung (Abb. 10.6) als einwohnergrößtes Gebiet weist nach der Stadtmitte und dem Schulzentrum auch die größte Binnenverkehrsmenge auf. Trotz der relativen Nähe zum

Bahnhof und zu den Einkaufsmärkten auf der Galgenwiese findet auch auf diesen kurzen Distanzen Binnenverkehr statt.

Fahrtenzwecke

Jeder befragte Autofahrer war gebeten worden, neben Herkunft und Ziel auch den Fahrtzweck, jeweils getrennt bezogen auf Herkunft und Ziel, anzugeben. Da die Befragung in Richtung stadtauswärts stattfand wurden vorrangig die Fahrtenzwecke, die sich auf den Zielort beziehen ausgewertet. In Abb. 11 sind einige Grafiken hierzu enthalten.

Grafik 1 zeigt die Verteilung der Fahrtenzwecke, bezogen auf das Ziel. Rund ein Viertel waren Wege zur Arbeit bzw. Ausbildung. Knapp die Hälfte sind Rückfahrten zur Wohnung.

Grafik 2 zeigt die Anteile der Verkehrsarten nach den auf die Herkunft bezogenen Fahrtzwecken, die jeweils gleich 100 gesetzt wurden. Vor allem im Einkaufs- und Bring-/Holverkehr nimmt der Binnenverkehr dabei einen großen Anteil ein. Der Geschäftsverkehr (Lieferanten, Handwerker usw.) ist dagegen vor allem im Durchgangsverkehr zu finden. In Grafik 3 ist dieselbe Darstellung wie in Grafik 2 zu finden, mit dem Unterschied, dass hier die zielbezogenen Fahrtzwecke enthalten sind. Der Vergleich der Anteile belegt die Bedeutung Dorfens als Einkaufsstadt, da über 20% der Autofahrer bei der Ausfahrt aus der Stadt Dorfen angegeben hatten, vom Einkaufen zu kommen, aber nur 10% zu diesem Zweck in einen anderen Ort fahren. Die umliegenden Städte und Gemeinden spielen auf dem Arbeitsmarkt ein etwas größere Rolle für die Dorfer Bevölkerung als die Arbeitsplätze im Stadtgebiet für auswärtige Einpendler (34% gegenüber 27%).

Grafiken 4 und 5 differenzieren Fahrtenzwecke nach Verkehrsart und Tageszeitraum. Es wird deutlich, dass vormittags allgemein der Berufsverkehr dominiert, im Binnenverkehr jedoch eher der Einkaufs-, Bring- und Holverkehr sowie Rückfahrten von diesen Zwecken überwiegen. Allerdings sind hier nur die Binnenfahrten ausgewertet, die am 22. April erfasst wurden.

Die Verteilung der zielbezogenen Fahrtenzwecke auf die sieben Befragungsstellen ist aus Grafik 6 ablesbar. Hier wird z. B. die große Bedeutung des Einkaufsverkehrs in der Bahnhofstraße deutlich während die niedrigen Anteile für den Fahrtzweck „nach Hause“ an der B15 Nord und an der Isener Straße auf eine eher geringe Anziehungskraft der Stadt Dorfen auf das nördliche, nordwestliche und auch südwestliche Umland hindeuten. Die hohen Werte an der Oberdorfer Straße und auch an der Straße nach Schwindkirchen belegen wesentlich deutlicher die Haupteinzugsbereiche der Stadt Dorfen.

Für die Grafik 7 wurden die Kombinationen der herkunfts- und zielbezogenen Fahrtenzwecke ermittelt. Von allen befragten Autofahrern, die von der Arbeit kamen, waren rund 90% auf dem Heimweg. Über 20% aller Einkaufsfahrten führten zu weiteren Einkäufen. Eine ähnliche Kette gibt es bei Bring- und Holfahrten, wenn z.B. zuerst ein Kind zur Schule gebracht wird und anschließend ein anderes Familienmitglied zum Bahnhof. Besonders eng ist dieser Zusammenhang bei den Geschäfts- und Dienstfahrten, wo rund 75% von einem geschäftlichen Termin zum nächsten führen (Handelsvertreter, Handwerker usw.)

3. Verkehrsprognose

Für die Prognose des Verkehrsgeschehens für einen Zeitraum von rund 15 Jahren müssen Annahmen getroffen werden. Diese können für die auf die Stadt Dorfen bezogenen Faktoren relativ genau angegeben werden. Die Auffüllung vorhandener Baugebiete sowie die Ausweisung weiterer Wohnbauflächen innerhalb eines solchen Zeitrahmens kann bereits heute einigermaßen genau beziffert werden. Auch die Ausweisung weiterer Gewerbeflächen wie z. B. südlich von Hausmehring ist bereits relativ konkret. Dort sollen neben einem Baumarkt und einem Fastfood-Restaurant ein Autohaus, einige kleinere Fachmärkte sowie ein Kino mit Discothek entstehen.

Faktoren, die nicht von der Stadt Dorfen bestimmt werden können, lassen sich hingegen nur in Szenarioform ansetzen. Hierbei ist das Trendszenario zwar nicht das sicherste, aber angesichts der aktuellen Entwicklungen z. B. auf dem Energiesektor mit gewisser Wahrscheinlichkeit kaum zu übertreffen. Es wird dabei von ähnlichen Steigerungsraten wie in den letzten Jahren ausgegangen. Die aktuellen Energiepreise legen zurzeit den Schluss nahe, dass die individuelle Mobilität tendenziell langsamer wachsen wird oder gar stagnieren wird. Insofern ist das Trendszenario in der Nähe des worst-case anzusiedeln. Sollte es künftig jedoch einen verstärkten Trend zur Siedlung an den Achsen des ÖPNV geben, so hätte Dorfen hierfür gute Voraussetzungen für ein weiteres Bevölkerungswachstum, auch wenn diese eine möglicherweise geringere Neigung hätte, den PKW in einem Maße zu nutzen wie es heute der Fall ist. Eine solche Änderung des Verkehrsverhaltens, vor allem der Verkehrsmittelwahl, würde sich vor allem im Bereich der Stadtmitte bemerkbar machen, weniger am Stadtrand.

3.1 Prognoseannahmen und -faktoren

Für die Prognose 2025 wurde daher von folgenden Annahmen ausgegangen:

- Auffüllung des Baugebiets Am Brühl von heute 60% auf 100%;
- Bebauung weiterer Wohnbauflächen in Höhe des Kreisels am nördlichen Ast der B15;
- Ausweisung eines weiteren Wohnbaugebiets westlich der Isener Straße/St. Sebastian;
- Ausweisung eines Gewerbegebiets mit Schwerpunkt großflächiger Einzelhandel südlich von Hausmehring;
- die Verflechtungsstrukturen dieser neuen Gebiete wurden entsprechend vorhandener und vergleichbarer Verkehrszellen übernommen und hochgerechnet;

Zusätzlich wurden allgemeine Steigerungsraten unabhängig von städtebaulichen Nutzungserweiterungen angesetzt:

- für den Binnenverkehr 0,5% pro Jahr;
- für den Ziel-/Quellverkehr 0,8% pro Jahr;
- für den Durchgangsverkehr 1,25% pro Jahr.

3.2 Prognose-Nullfall 2025

Der Nullfall soll die Situation im Jahr 2025 aufzeigen, wenn das Straßennetz rund um Dorfen unverändert bleibt, auch ein weiterer Ausbau der Bahnstrecke München-Mühldorf, verbunden mit ggf. deutlichen Verbesserungen des Zugangebots, wurde unberücksichtigt gelassen. Städtebauliche Veränderungen in der Stadt Dorfen wie die Ausweisung von Wohn- und Gewerbeflächen sind dagegen für die Prognose aufgenommen.

Abb. 13 zeigt die Verkehrsumlegung für den Ist-Zustand des Jahres 2008 (Stichtag 22. April 2008). Hierbei wurden auch die auf der Basis der erhobenen Binnenverkehre hochgerechneten gesamten Binnenströme einbezogen. Geringe Differenzen mit den Streckenbelastungen aus Abb. 5 (hochgerechnete Zählwerte) sind auf die oben erwähnten kleineren Unsicherheiten bei der Errechnung des übrigen Binnenverkehrs sowie in der softwaretechnisch bedingten Zwänge der Anbindung bzw. Einspeisung der einzelnen Verkehrszellen an wenigen Punkten.

Abb. 14 enthält die Prognosebelastung des Dorfener Straßennetz für das Jahr 2025.

Auf der B15 müsste in Höhe der Ortsschilder mit jeweils rund 2.000 Kfz/24 Std. gerechnet werden. In der Buchbacher Straße und der Schwindkirchner Straße beträgt der Zuwachs noch knapp 1.000 Kfz, in der Bahnhofstraße läge die künftige Steigerungsmenge sogar noch darüber, in der Isener Straße und der Oberdorfener Straße darunter. Rund um die Angermeier-Kreuzung müsste auf der B15 mit einer Zunahme von 14.400 Kfz auf ca. 18.400 Kfz gerechnet werden, in Höhe der Galgenwiese würde B15 die Marke von 20.000 Kfz überschreiten.

Die Zuwächse sind nicht zuletzt auf das Gewerbegebiet südlich Hausmehring zurückzuführen, für das im Rahmen der Vorplanungen von Seiten des Investors von einem Verkehrsaufkommen von 5.500 Kfz ausgegangen wird. Vor allem dieses Gebiet wird auch bei einer eventuellen Veränderung des allgemeinen Verkehrsverhaltens aufgrund seiner topographischen Lage am Stadtrand kaum einen Rückgang der Verkehrserzeugung erfahren.

Sollte der Bahnübergang bis 2025 noch Bestand haben, so ist absehbar, dass der Verkehrszuwachs zu noch längeren Staus auf der B15 führen wird. Dies hat auch entsprechende Auswirkungen auf die Situation der innerörtlichen B15 und ihrer Knotenpunkte.

4. Bewertung von Planfällen

Die Planfälle – zwei Varianten einer Westumfahrung, zwei Varianten einer Ostumfahrung – werden getrennt untersucht, etwaige Kombinationen wurden außer acht gelassen.

Die Westumfahrung verläuft im südlichen Abschnitt für beide Varianten gleich. Der Knotenpunkt B15/St2084 wird bereits zur Erschließung des geplanten Gewerbebereichs südlich Hausmehring voraussichtlich zu einem Kreisverkehr ausgebaut. Diese Erschließung wird verlängert in westlicher Richtung und kreuzt in der Nähe des Bahnübergangs die St2086 (Isener Straße). Die stadtnahe Variante verläuft von dort weitgehend in nördlicher Richtung und quert die Oberdorfener Straße zwischen Niederham und Oberdorfen. Nördlich der Abzweigung Rinning stößt diese Westumfahrung wieder auf die B15. Die stadtferne Variante hingegen umfährt Oberdorfen im Westen und stößt auf die B15 im Bereich der Abzweigung der St2084 nach Erding.

Die Ostumfahrung weist im Süden für beide Varianten ebenfalls einen identischen Abschnitt auf. Zu Beginn wird die St2084 (Schwindkirchner Straße) mitgenutzt, östlich der Fa. Meindl schwenkt dann die Trasse nach Nordosten ab, um in Höhe des Bahnübergangs Kloster Moosen in Richtung Mehlmühle zu verlaufen und westlich von Hampersdorf auf die St2086 zu treffen. Die stadtferne Variante wird nach der Bahnquerung noch einige hundert Meter parallel zu den Gleisen nach Osten geführt um dann nach Norden zu abzubiegen und östlich von Hampersdorf auf die St2086 zu treffen. Im Norden Dorfens verlaufen beide Varianten wieder identisch zwischen der Stadt und den Ortschaften Bernöd und Rinning.

4.1 Umfahrungstrasse West

Eine Westumfahrung kommt dem Umstand entgegen, dass zahlreiche verlagerbare Verkehrsströme in Richtung Norden bzw. Nordwesten orientiert sind. Der Knotenpunkt der B15 mit der St2084 im Bereich Scheideck liegt hierfür durchaus günstig.

Die stadtnahe Trasse kann knapp 7.000 Kfz/24 Std. (davon ca. 20% aus dem Fachmarktzentrum) auf sich ziehen. Hierin ist der vollständig auf der B15 verlaufende Durchgangsverkehr wie auch der zwischen der Schwindkirchner Straße und nördlichen bzw. nordwestlichen Zielen enthalten. Auch Ziel-/Quellverkehr zwischen nördlichen und nordwestlichen Orten und dem geplanten Fachmarktzentrum südlich Hausmehring ließe sich relativ leicht auf eine Westumfahrung verlagern. Allerdings wird auch ein erheblicher Anteil an Kundenverkehr dieses Fachmarktzentums aus Dorfen selbst sowie aus südlichen und östlichen Verflechtungsbereichen kommen.

Die Anbindung der Isener Straße müsste aufgrund des Kreuzungspunkts der Umfahrung mit der Bahnstrecke verlegt werden. Dadurch entstünde eine gewisse Umwegigkeit zwischen Isen und dem Waitlitor. Alternativ hierzu ist auch die Variante „a“ denkbar, bei der auf eine Anbindung der Isener Straße verzichtet wird und der entsprechende Verkehr auf die Oberdorfener Straße und die B15 über Hausmehring verlagert würde. Für die Anwohner der Isener Siedlung würde diese Lösung zwar ein deutliches Mehr an Wohnqualität bedeuten, es müssten aber erheblich längere und umständlichere Wege in Richtung Isen in Kauf genommen werden.

Eine stadtferne Trasse hat einen geringeren Entlastungseffekt. Für Oberdorfen ergeben sich keine spürbaren Änderungen. Es ist kaum anzunehmen, dass aus Taufkirchen kommender Zielverkehr z. B. zum Unteren Markt oder zum Rathausplatz künftig über die Westumfahrung und durch Oberdorfen fahren würde.

4.2 Umfahrungstrasse Ost

Die stadtnahe Variante kann zwar knapp 4.000 Kfz aufnehmen, aber nicht verhindern, dass auf der Ortsdurchfahrt der B15 nach wie vor hohe Belastungen herrschen, die sogar noch höher als die Ist-Belastungen des Jahres 21008 liegen. Eine spürbare Entlastung sogar gegenüber 2008 erfahren jedoch die Buchbacher Straße und die Bahnhofstraße. Der Durchgangsverkehr im Zuge der B15 wie auch über die östlichen Abschnitte der St2084 und die St2086 mit der B15 lassen sich durch die Ostumfahrung gut verlagern.

Die stadtferne Trasse bewirkt eine wesentlich geringere Entlastung. Durch die Umfahrung von Hampersdorf entsteht eine so lange Strecke, dass zwar noch Durchgangsverkehre von und mit der St2084 Ost und der St2086 Ost verlagert werden können, der B15-Verkehr mit den hohen Schwerverkehrsanteilen jedoch nur noch mit verkehrsrechtlichen Maßnahmen auf diese Trasse gezwungen werden könnte. Allerdings würde der Ortsteil Hampersdorf durch die Umfahrung eine spürbare Entlastung erfahren.

Würde die stadtnahe Trasse auch noch Teile des Ziel-/Quellverkehrs mit dem Gewerbering aufnehmen können, so ist dies bei der stadtfernen Trasse aufgrund der langen Strecken nicht mehr der Fall.

4.3 Vergleichende Betrachtung

Die nachstehende Tabelle listet für ausgewählte Straßenabschnitte die Belastungen für den Ist-Fall 2008, den Nullfall 2025 und die vier untersuchten Planfälle in übersichtlicher Form auf.

	Ist-Fall 2008	0-Fall 2025	PF West (nah)	PF West (nah) a	PF West (fern)	PF Ost (nah)	PF Ost (fern)
Äußere Erdinger Str. (Polizei)	13.525	16.925	10.750	11.075	12.925	13.200	14.800
Buchbacher Str. (Gewerbering)	6.050	7.375	7.375	7.375	7.375	4.800	6.250
Jahnstr. (südlich Unteres Tor)	12.475	16.425	11.100	11,575	13.175	13.425	13.400
Jahnstraße (Höhe Lidl)	15.425	21.075	14.000	16.325	16.000	16.900	18.000
Bahnhofstraße (westl. Bhf)	5.475	6.950	6.825	6.650	6.825	5.150	5.500
Schwindkirchner Straße	3.300	4.525	4.625	4.825	4.650	4.550	3.900
B15 Süd (Hausmehring)	9.900	15.175	8.925	11.125	11.000	11.300	12.025
Isener Str. (südl. St. Sebastian)	5.200	6.475	4.050	1.750	4.275	6.475	6.475
Oberdorfener Straße	2.975	3.750	2.850	3.300	2.575	3.750	3.750
Haager Str. (nördl. Stadtwerke)	4.075	5.400	3.725	4.425	3.625	5.275	5.400
Innere Erdinger Straße	6.150	7.450	5.950	5.950	6.050	6.950	7.450
Umfahrungsstraße	- - -	- - -	7.000	7.700	5.200	4.175	3.075

Für alle Planfälle gilt, dass sie nur den heute die Stadt Dorfen berührenden Verkehr sowie den prognostizierten berücksichtigen können. Verkehrsbeziehungen, die heute z. B. aufgrund von Staus sowohl infolge des Verkehrsaufkommens als auf aufgrund der häufig geschlossenen Bahnschranke auf Nebenstraßen abseits der B15 verlaufen, könnten künftig durch die Beseitigung von Leistungengpässen im Zuge der Stadtdurchfahrt der B15 von diesen Nebenrouten zurückverlagert werden. Dies beträfe vor allem Übereck-Beziehungen wie z. B.:

- St. Wolfgang – Buchbach (kann auch über Oberornau und Schwindegg auf der ED21, MÜ22 und St2087 verlaufen);
- Taufkirchen – Schwindegg (kann auch über Loiperstätt und Grüntegernbach auf der ED26 und der ED25 verlaufen);

- Haag i. OB – Erding (kann auch über Pyramoos und Isen auf der ED23 weiter zur St2332 und St2331 über Hörlkofen verlaufen);
- Isen – Taufkirchen (kann auch über Lengdorf und Hörgersdorf auf der ED12 und der ED27 verlaufen).

Die Größenordnung dieser Verkehrsbeziehungen ist aus der Verkehrserhebung vom 22.4.2008 nicht bekannt. Die Verkehrsmengenkarte 2005 der Obersten Baubehörde weist für die meisten der genannten Kreisstraßen allerdings Belastungen auf, die häufig sogar unter 1.000 Kfz/24 Std. liegen und in erster Linie dem lokalen Verkehr der Ortschaften entlang dieser eben beschriebenen Alternativrouten dienen. Nennenswerte Verkehrsmengen auf alternativen Routen kommen daher nicht zustande. Hinzu kommt, dass von den oben genannten vier Beispielen die beiden ersten eher von einer Ostumfahrung profitieren könnten, die beiden anderen eher von einer Westumfahrung.

Durchgangsverkehre im Zuge der B15 (z. B. zwischen Haag i. OB und Taufkirchen oder jeweils darüber hinaus) haben schon heute so gut wie keine Alternative zur B15, da die oben aufgelisteten Kreisstraßen aufgrund ihrer häufig schmalen, kurvigen und z. T. steil ansteigenden Trassierungen (wie z. B. zwischen St. Wolfgang und Lappach) die Zeitverluste der Ortsdurchfahrt Dorfen infolge von Staus und Schrankenschließzeiten dennoch kaum ausgleichen können.

5. Zusammenfassung

Die verkehrlichen Belastungen auf der B15 haben in Dorfen ein Ausmaß erreicht, das verständlicherweise eine Diskussion um Entlastungsstraßen ausgelöst hat. Die Stadt Dorfen wird durch den B15-Verkehr städtebaulich in zwei Hälften geteilt. Die bisherigen Steigerungen des Verkehrs müssen daher als beunruhigend bezeichnet werden. Selbst in verlangsamer Geschwindigkeit ist diese Entwicklung für Dorfen mit vielen Nachteilen verknüpft.

Es darf aber nicht übersehen werden, dass die Bewohner, Besucher und Einpendler dieses Verkehrsaufkommen zum größten Teil selbst verursachen. Allein in der Dorfer Kernstadt mit ihren rund 8.000 Einwohnern (ohne Ortsteile) werden mehr Kfz-Fahrten im Binnenverkehr abgewickelt als im gesamten überörtlichen Durchgangsverkehr zwischen den sieben Zufahrtsstraßen nach Dorfen. Der Ziel- und Quellverkehr wiederum erzeugt mehr Verkehrsaufkommen als der Binnenverkehr und der Durchgangsverkehr zusammen. Im Interesse der zentralörtlichen Bedeutung Dorfens ist dies auch problemlos nachvollziehbar.

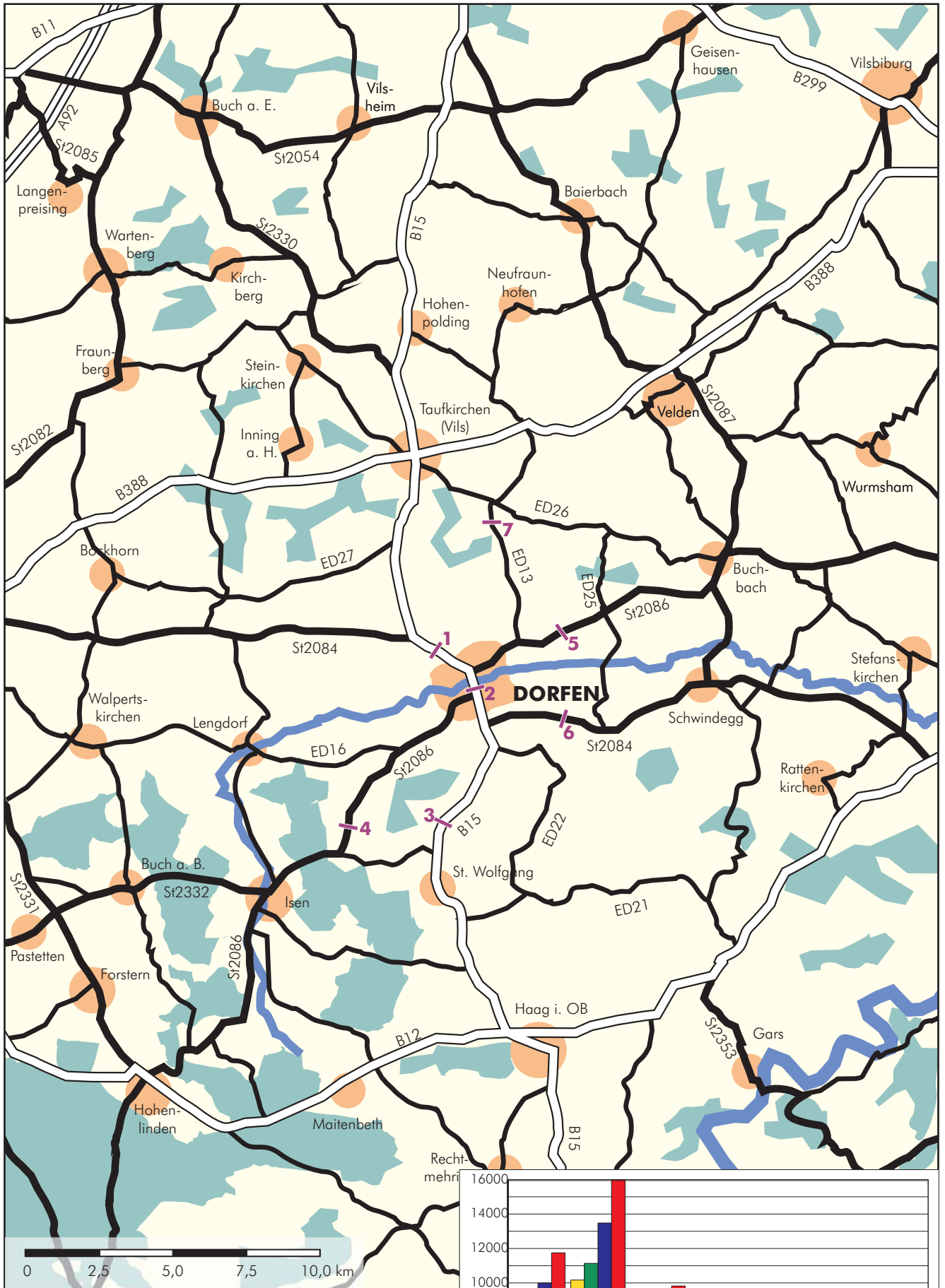
Eine Umfahrungsstraße kann je nach Lage große Teile des Durchgangsverkehrs verlagern, der Ziel-/Quellverkehr ist hingegen nur sehr bedingt verlagerungsfähig. So sind z. B. Fahrten von der Isener Siedlung in Richtung Erding oder Taufkirchen zwar prinzipiell auf eine Westumfahrung verlagerbar, in der Praxis werden jedoch häufig nach wie vor gerade im PKW-Verkehr gerne die alten Routen genommen. Je nördlicher Ziel oder Quelle einer Kfz-Fahrt im Bereich der Isener Straße liegen (z. B. St. Sebastian) desto wahrscheinlicher wird allerdings diese Möglichkeit. Im Osten können Fahrten z. B. zwischen der Siedlung Am Brühl und Buchbach als Nutznießer einer Ostumfahrung genannt werden.

Grundsätzlich werden Umfahrungsstraßen um so besser angenommen je ortsnäher sie liegen. Allerdings sind dann wiederum Probleme mit Lärmschutz und eingeschränkten städtebaulichen

Entwicklungsmöglichkeiten verbunden. Eine Umfahrung für die Stadt Dorfen wird vor allem dazu beitragen, dass die prognostizierten Verkehrszuwächse, die ohne eine Umfahrung eintreten werden, nicht Realität werden. Deutliche Entlastungen gegenüber dem heutigen Zustand sind nicht zu erwarten. Die B15 im Zentrum der Stadt wird durch eine Umfahrungsstraße keinesfalls eine ruhige Straße werden. Es sollte auch Klarheit darüber herrschen, dass selbst nach einer Realisierung einer Westumfahrung einer eventuellen Umgestaltung der heutigen B15-Ortsdurchfahrt relativ enge Grenzen aufgrund der Höhe des immer noch verbleibenden Restverkehrs gesetzt sind.

Einen erheblichen Anteil am Verkehrszuwachs nimmt das geplante Gewerbegebiet südlich Hausmehring ein. Sollte hier eine Reduzierung von Nutzflächen geplant und realisiert werden so ist dies bei den Prognoseberechnungen entsprechend zu berücksichtigen.

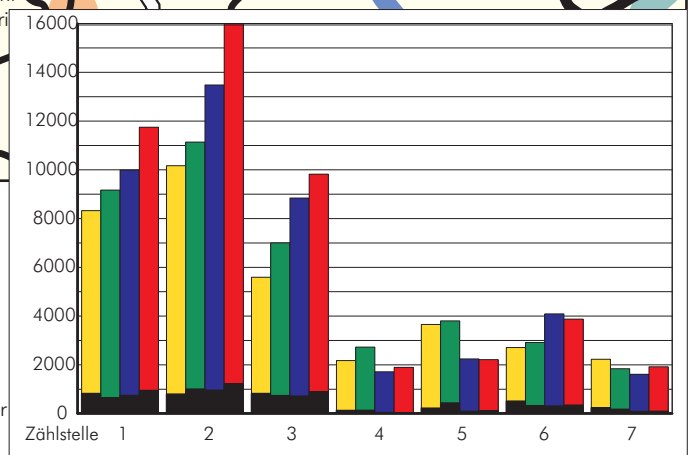
Die vorliegende Verkehrsuntersuchung kommt zum Schluss, dass aus rein verkehrlicher Sicht die stadtnahe Westumfahrung die größten Entlastungseffekte bewirken kann. Für eine grundsätzliche Bewertung des Nutzens einer solchen Umfahrungsstraße sind jedoch weitere Gesichtspunkte zu untersuchen wie Lärmemissionen, Bodenbeschaffenheit incl. Gewässerschutz, Landschafts- und Naturschutzgebiete, Landschaftsbild, Wegebeziehungen für Landwirte und nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer, städtebauliche Folgen und andere mehr. Erst nach einer Bewertung dieser Aspekte kann eine abschließende gesamtplanerische Beurteilung erfolgen.

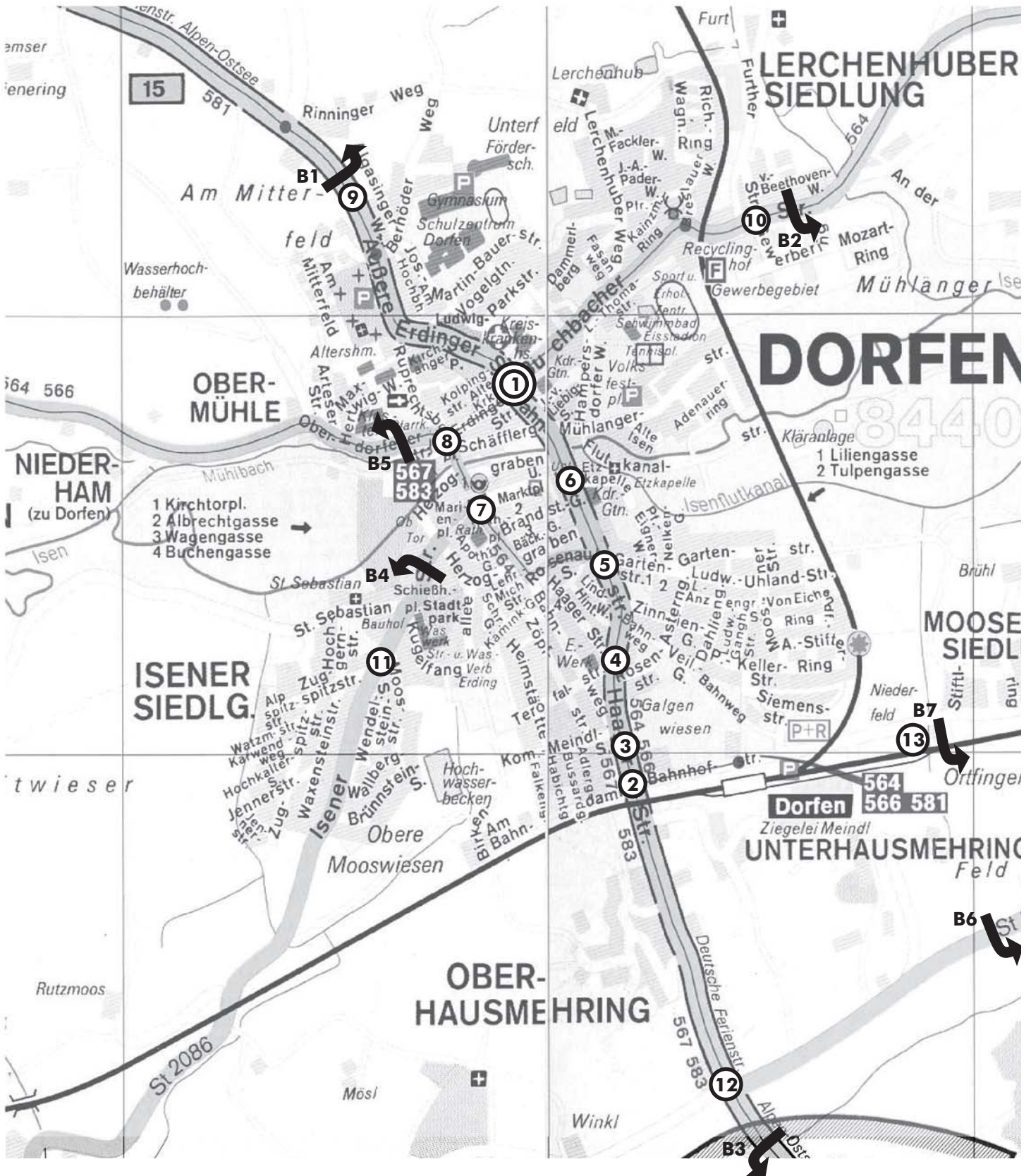


Stadt Dorfen
Verkehrsuntersuchung
**1 Lage im Raum/
Verkehrsentwicklung
1990 - 2005**

Quelle: Verkehrsmengenkarten des
Freistaats Bayern (Innenministerium)

- DTV-Werte in
Kfz/24 Std.:
- 1990
 - 1995
 - 2000
 - 2005
 - Schwerverkehr
 - Zählstellen





Knotenstromzählungen K1 - K13

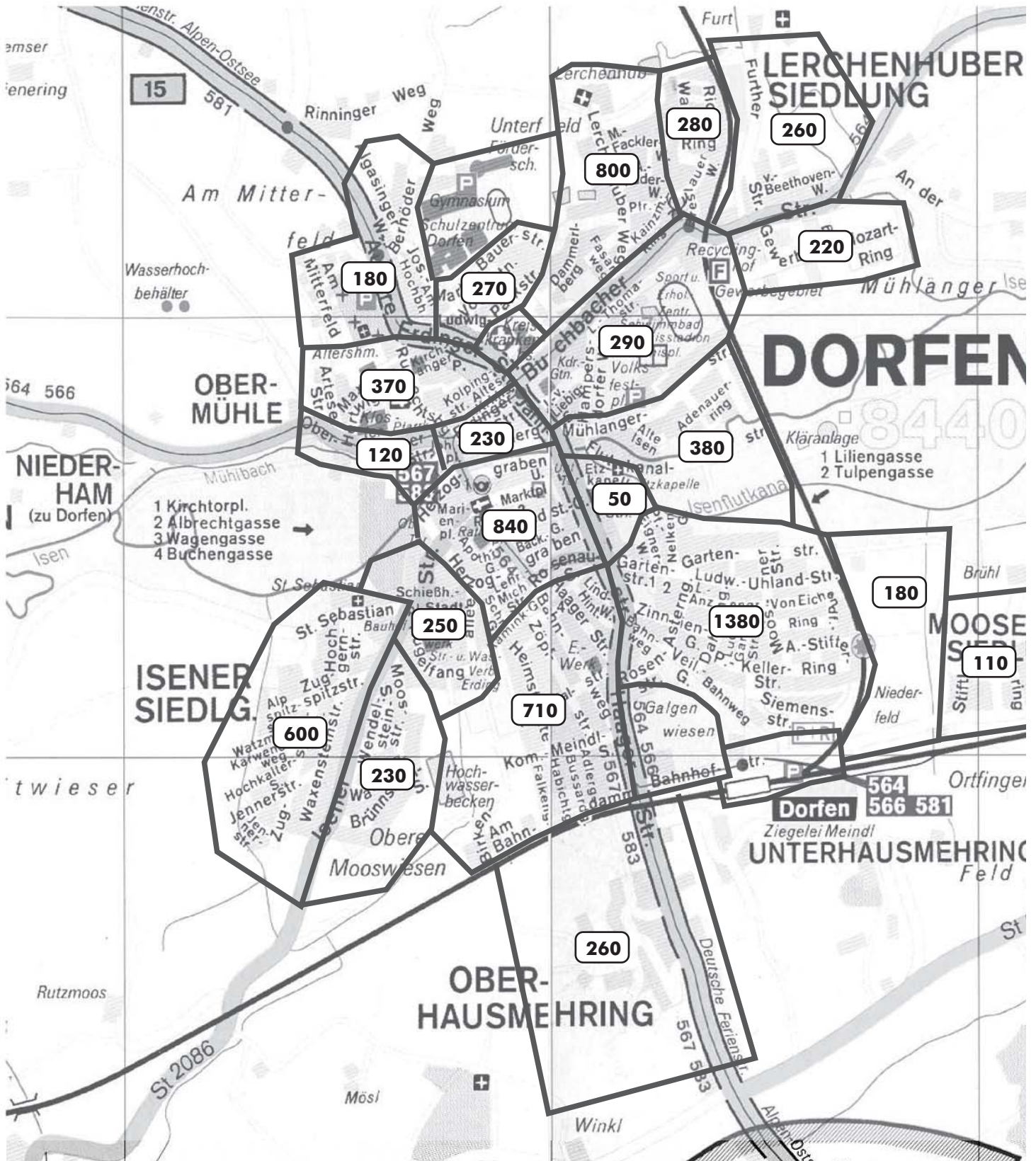
Befragungsstellen B1 - B7

Zählzeiten: 6.30 - 9.30, 11.30 - 13.30, 15.30 - 18.30
am K1 von 6.00 - 20.00

Zähltag: Dienstag, der 22. April 2008.

Stadt Dorfmen
Verkehrsuntersuchung

2.1 Zählstellenplan



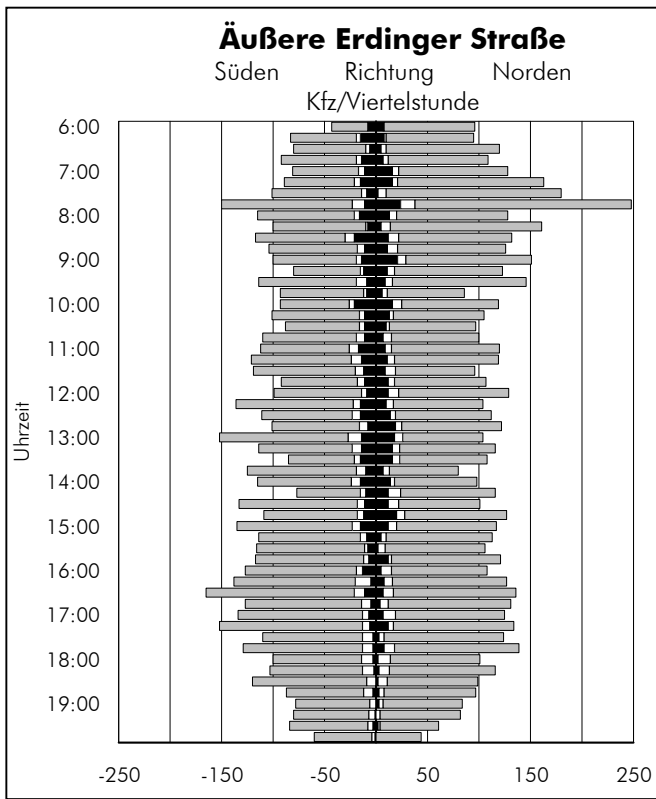
nicht im Plan enthaltene Dorfer Verkehrszellen:

- 150 Kloster Moosen
- 1150 Oberdorfen
- 170 Esterndorf
- 490 Landersdorf
- 820 Eibach, Algasing
- 320 Lappach, Watzling
- 390 Hampersdorf
- 650 Schwindkirchen
- 870 Grüntagernbach
- 430 Wasentegernbach
- 450 Schilttern

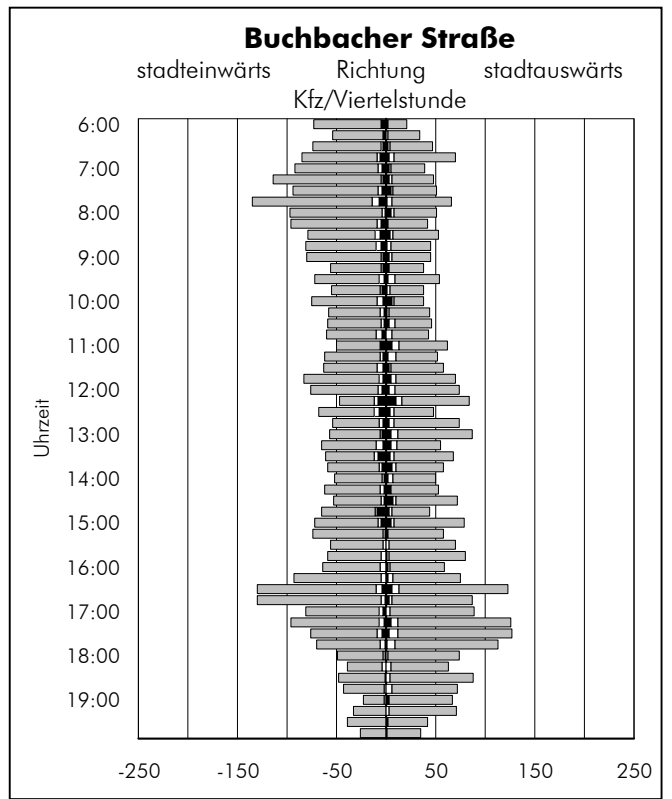
Stadt Dorfen
Verkehrsuntersuchung

2.2 Verkehrszellen und Einwohnerverteilung

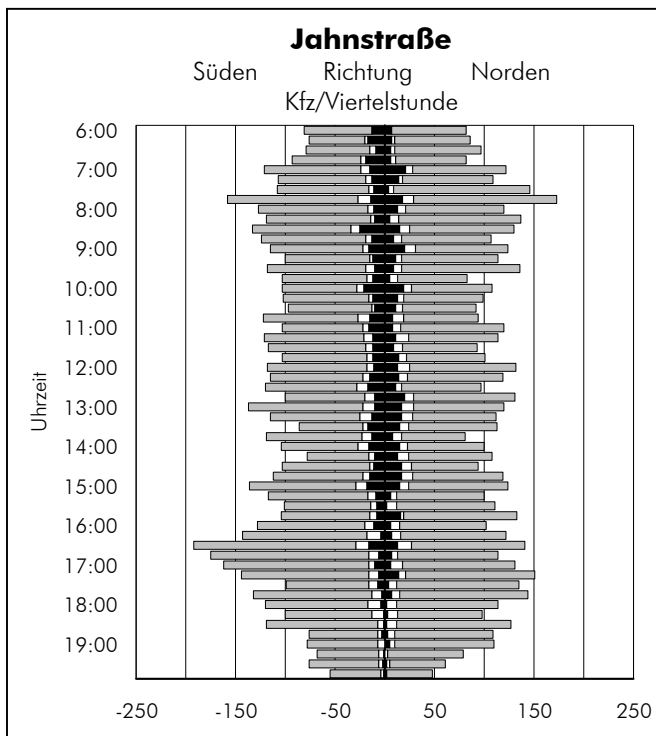
Stand: April 2008



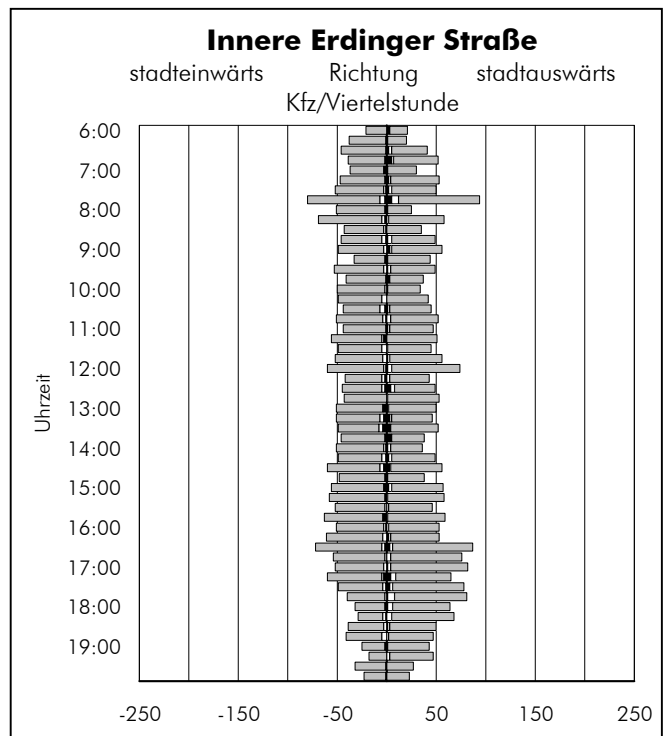
Richtung Süden		beide Richtungen		Richtung Norden
5071	PKW	10689	PKW	5618
390	Lfw	779	Lfw	389
550	LKW, LZ	1080	LKW, LZ	530
6011	Summe	12548	Summe	6537



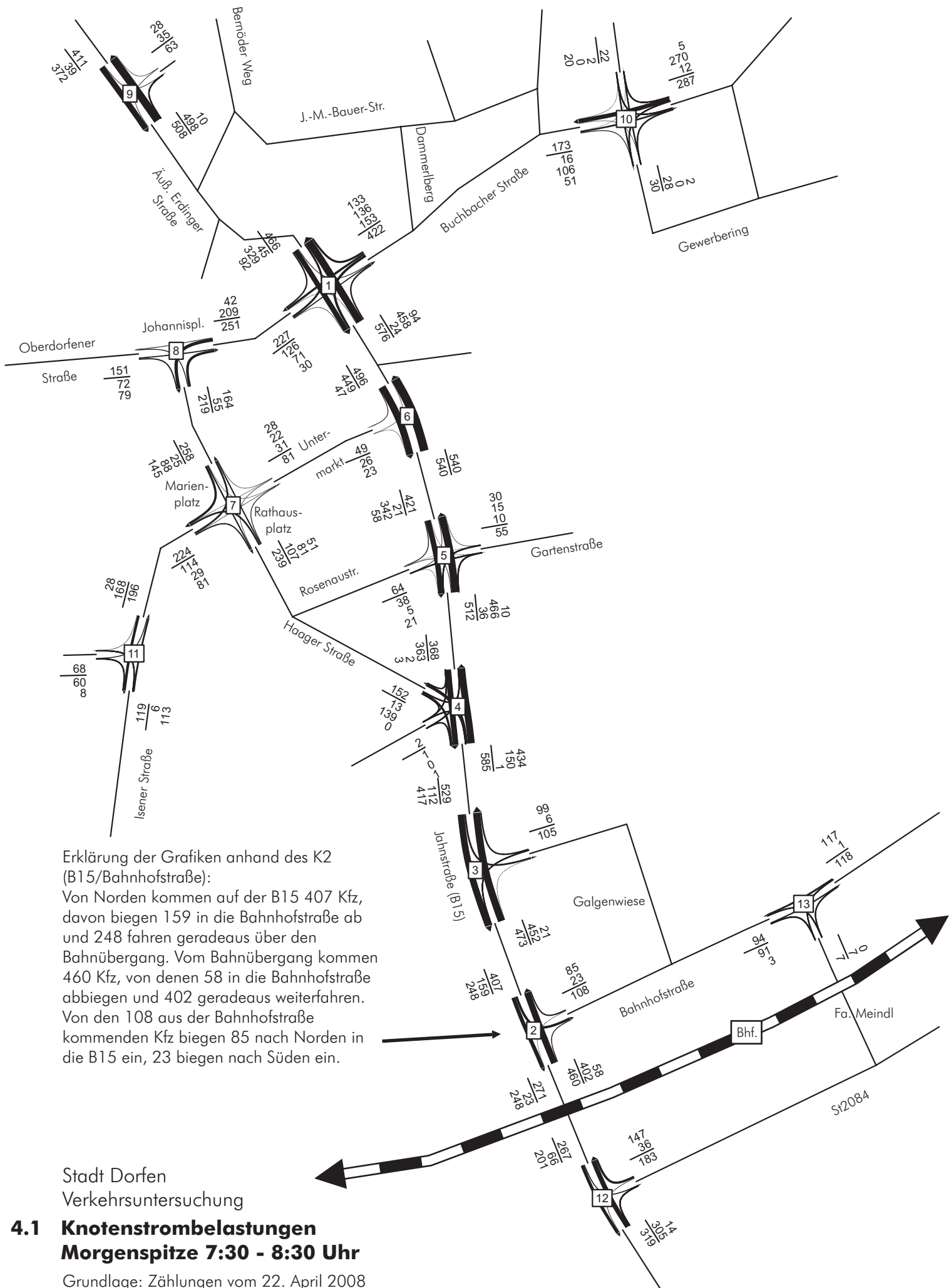
Richtung stadteinwärts		beide Richtungen		Richtung stadtauswärts
3509	PKW	6662	PKW	3153
191	Lfw	405	Lfw	214
167	LKW, LZ	320	LKW, LZ	153
3867	Summe	7387	Summe	3520



Richtung Süden		beide Richtungen		Richtung Norden
5236	PKW	10480	PKW	5244
419	Lfw	863	Lfw	444
607	LKW, LZ	1168	LKW, LZ	561
6262	Summe	12511	Summe	6249



Richtung stadteinwärts		beide Richtungen		Richtung stadtauswärts
2458	PKW	5099	PKW	2641
120	Lfw	237	Lfw	117
64	LKW, LZ	140	LKW, LZ	76
2642	Summe	5476	Summe	2834

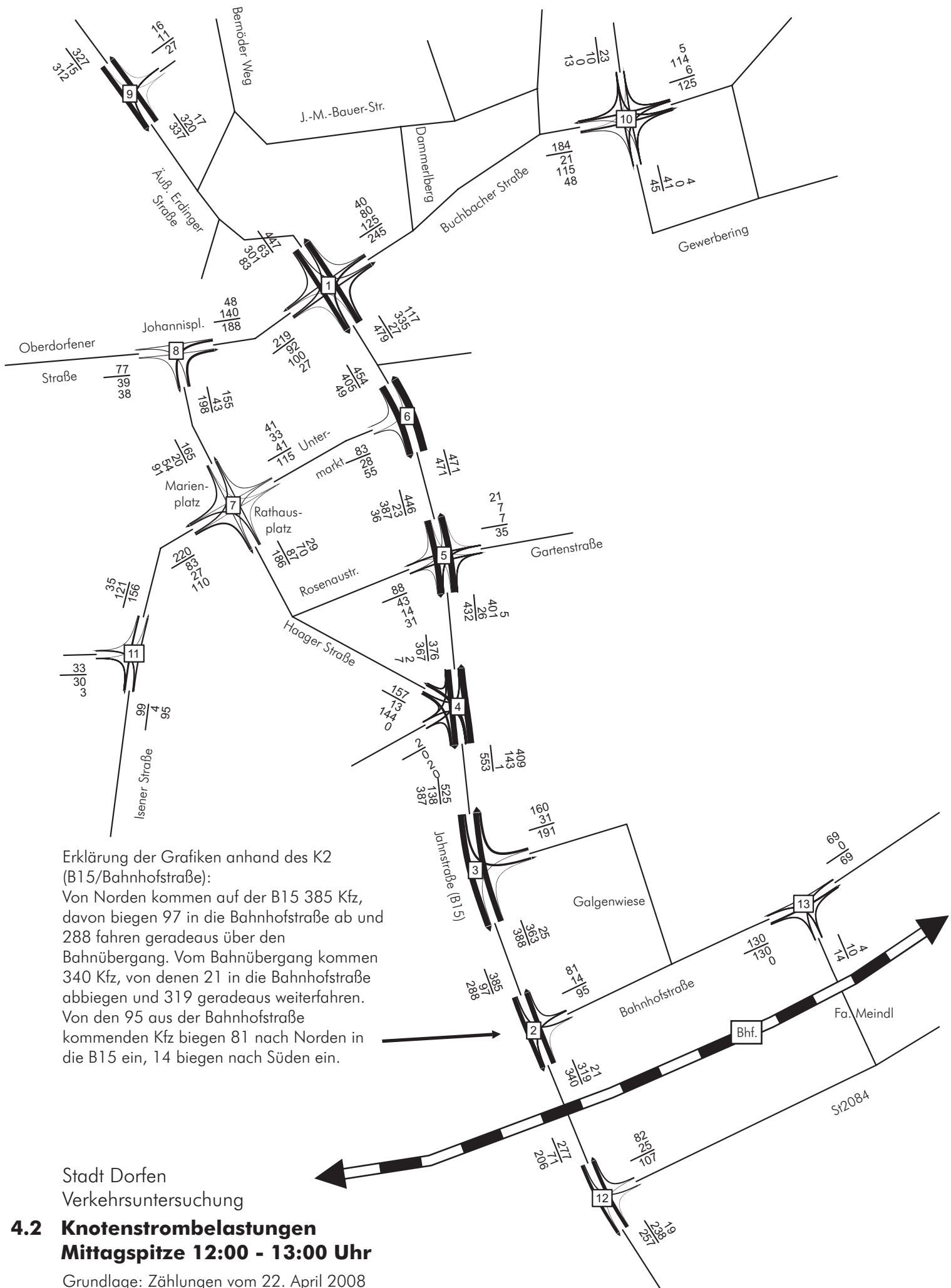


Erklärung der Grafiken anhand des K2 (B15/Bahnhofstraße):
 Von Norden kommen auf der B15 407 Kfz, davon biegen 159 in die Bahnhofstraße ab und 248 fahren geradeaus über den Bahnübergang. Vom Bahnübergang kommen 460 Kfz, von denen 58 in die Bahnhofstraße abbiegen und 402 geradeaus weiterfahren. Von den 108 aus der Bahnhofstraße kommenden Kfz biegen 85 nach Norden in die B15 ein, 23 biegen nach Süden ein.

Stadt Dorfen
 Verkehrsuntersuchung

**4.1 Knotenstrombelastungen
 Morgenspitze 7:30 - 8:30 Uhr**

Grundlage: Zählungen vom 22. April 2008
 Zahlen in Kfz/Stunde

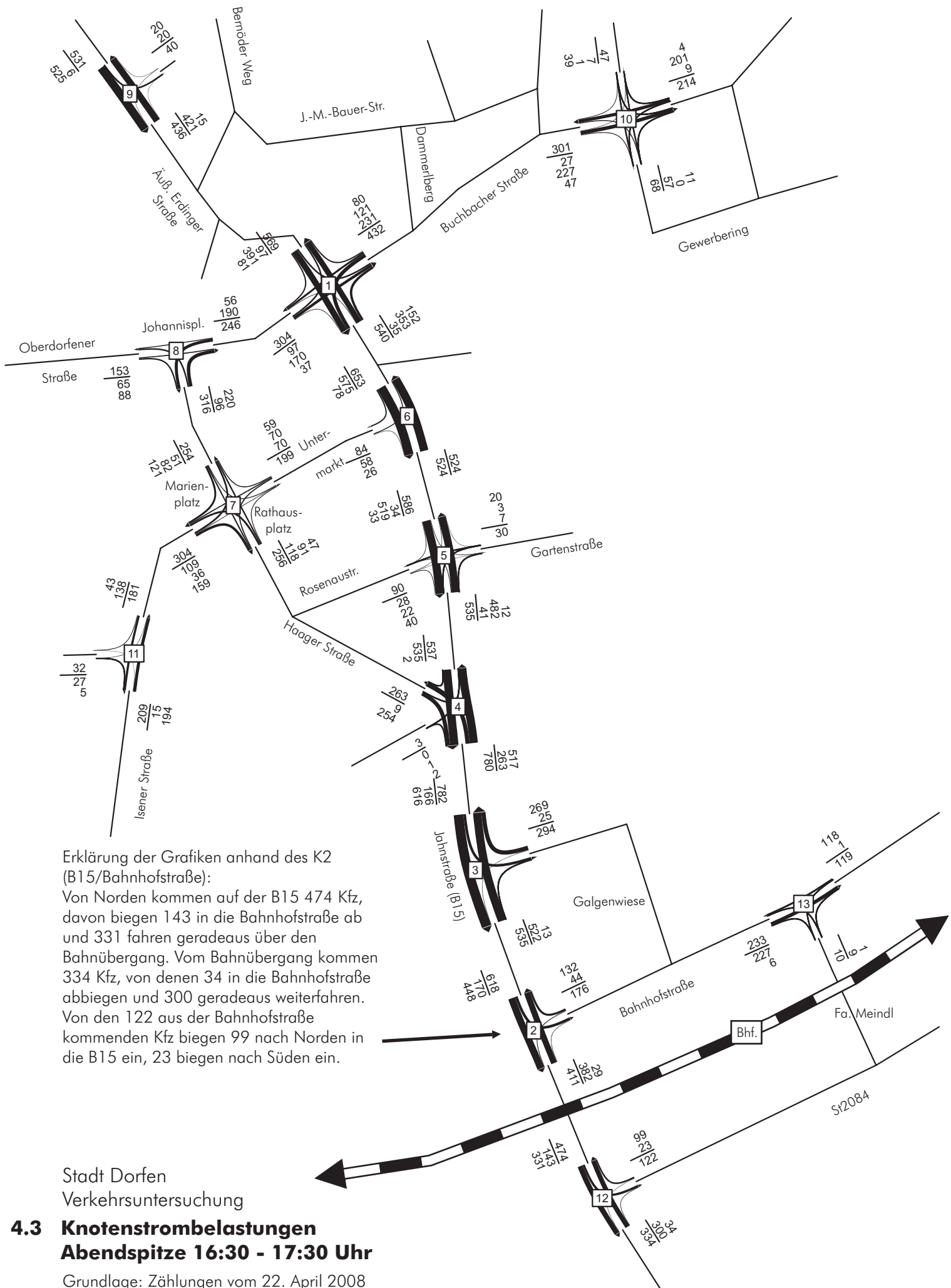


Erklärung der Grafiken anhand des K2 (B15/Bahnhofstraße):
 Von Norden kommen auf der B15 385 Kfz, davon biegen 97 in die Bahnhofstraße ab und 288 fahren geradeaus über den Bahnübergang. Vom Bahnübergang kommen 340 Kfz, von denen 21 in die Bahnhofstraße abbiegen und 319 geradeaus weiterfahren. Von den 95 aus der Bahnhofstraße kommenden Kfz biegen 81 nach Norden in die B15 ein, 14 biegen nach Süden ein.

Stadt Dorfen
 Verkehrsuntersuchung

4.2 Knotenstrombelastungen Mittagsspitze 12:00 - 13:00 Uhr

Grundlage: Zählungen vom 22. April 2008
 Zahlen in Kfz/Stunde

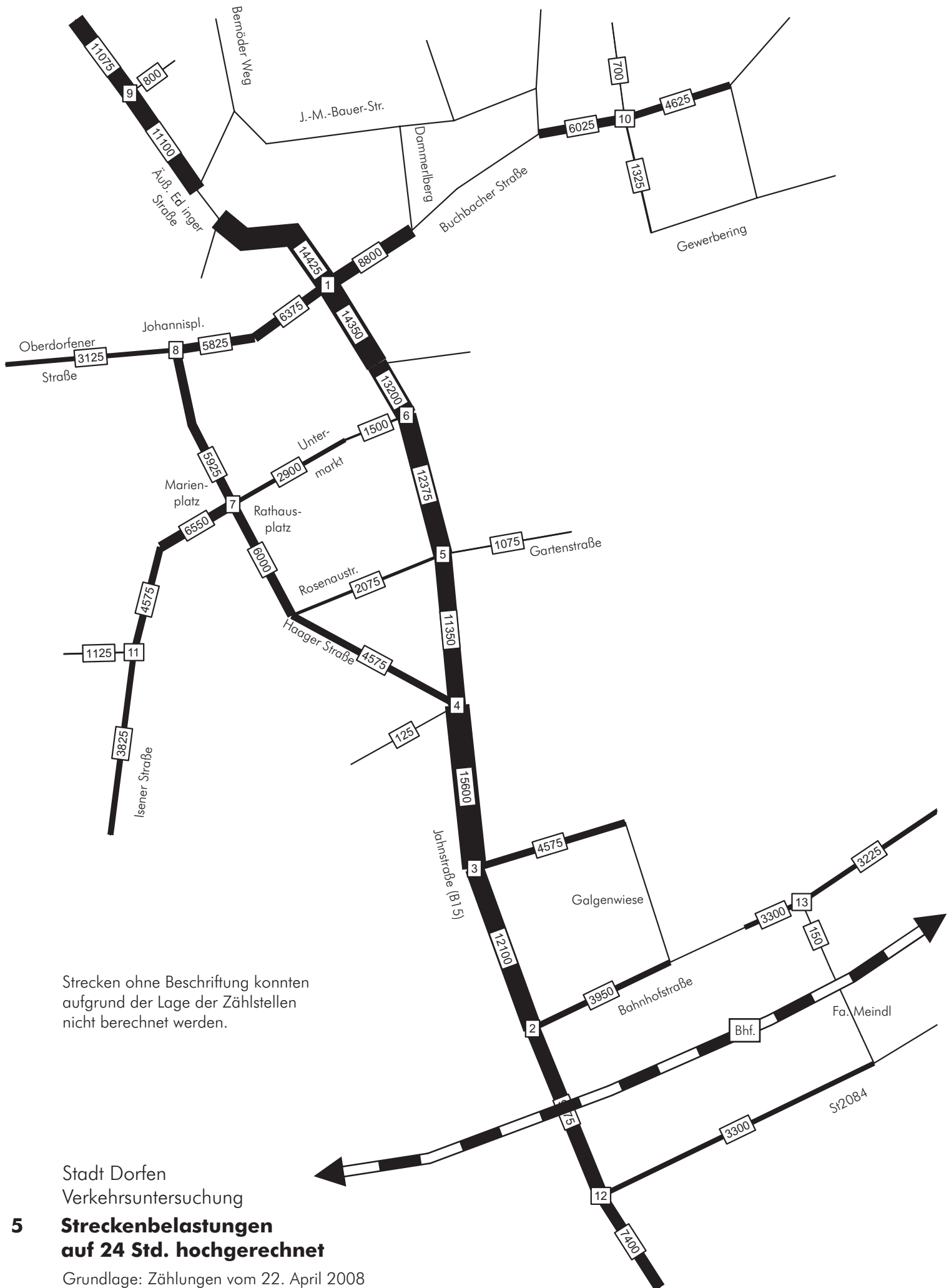


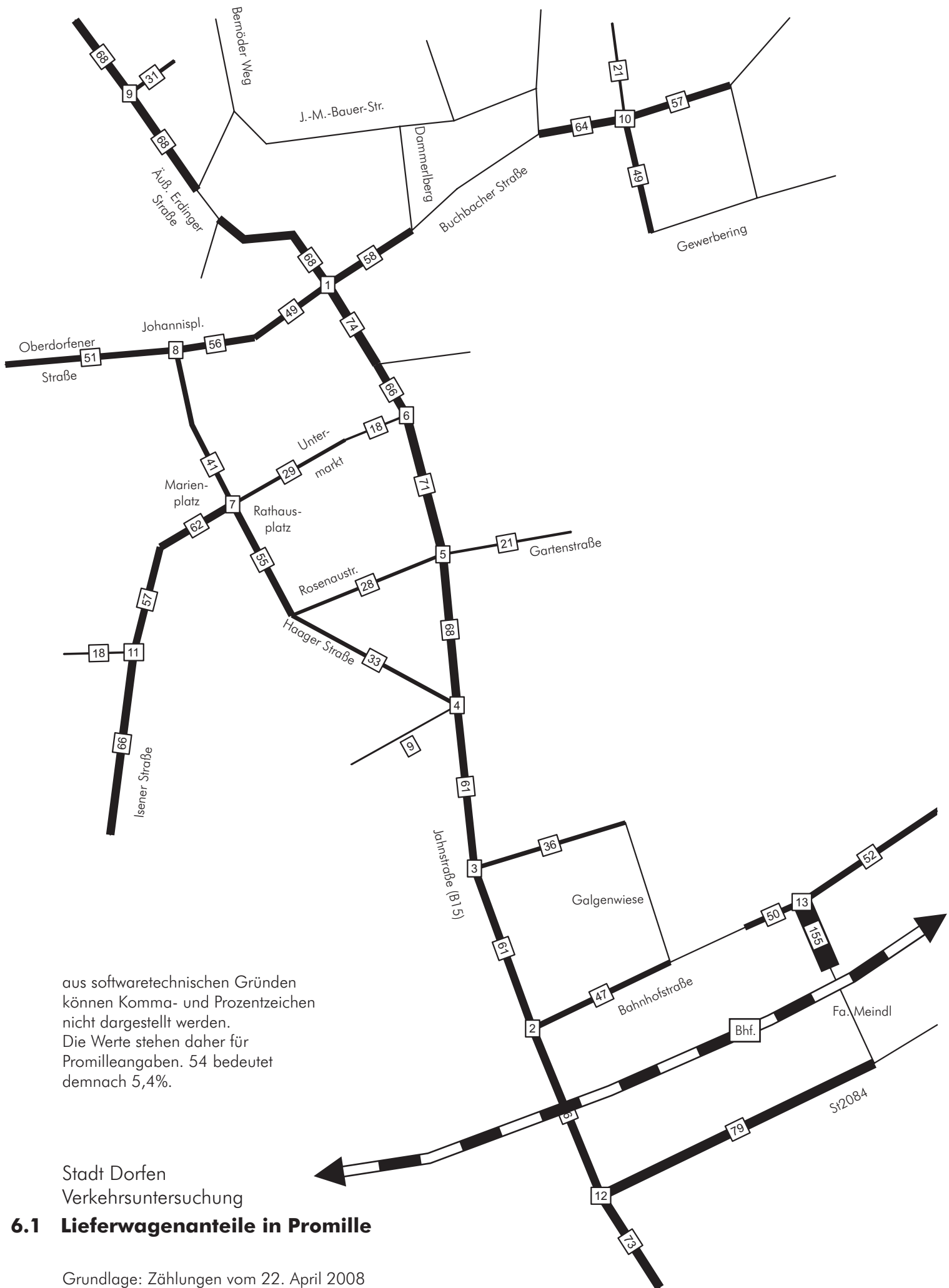
Erklärung der Grafiken anhand des K2 (B15/Bahnhofstraße):
 Von Norden kommen auf der B15 474 Kfz, davon biegen 143 in die Bahnhofstraße ab und 331 fahren geradeaus über den Bahnübergang. Vom Bahnübergang kommen 334 Kfz, von denen 34 in die Bahnhofstraße abbiegen und 300 geradeaus weiterfahren. Von den 122 aus der Bahnhofstraße kommenden Kfz biegen 99 nach Norden in die B15 ein, 23 biegen nach Süden ein.

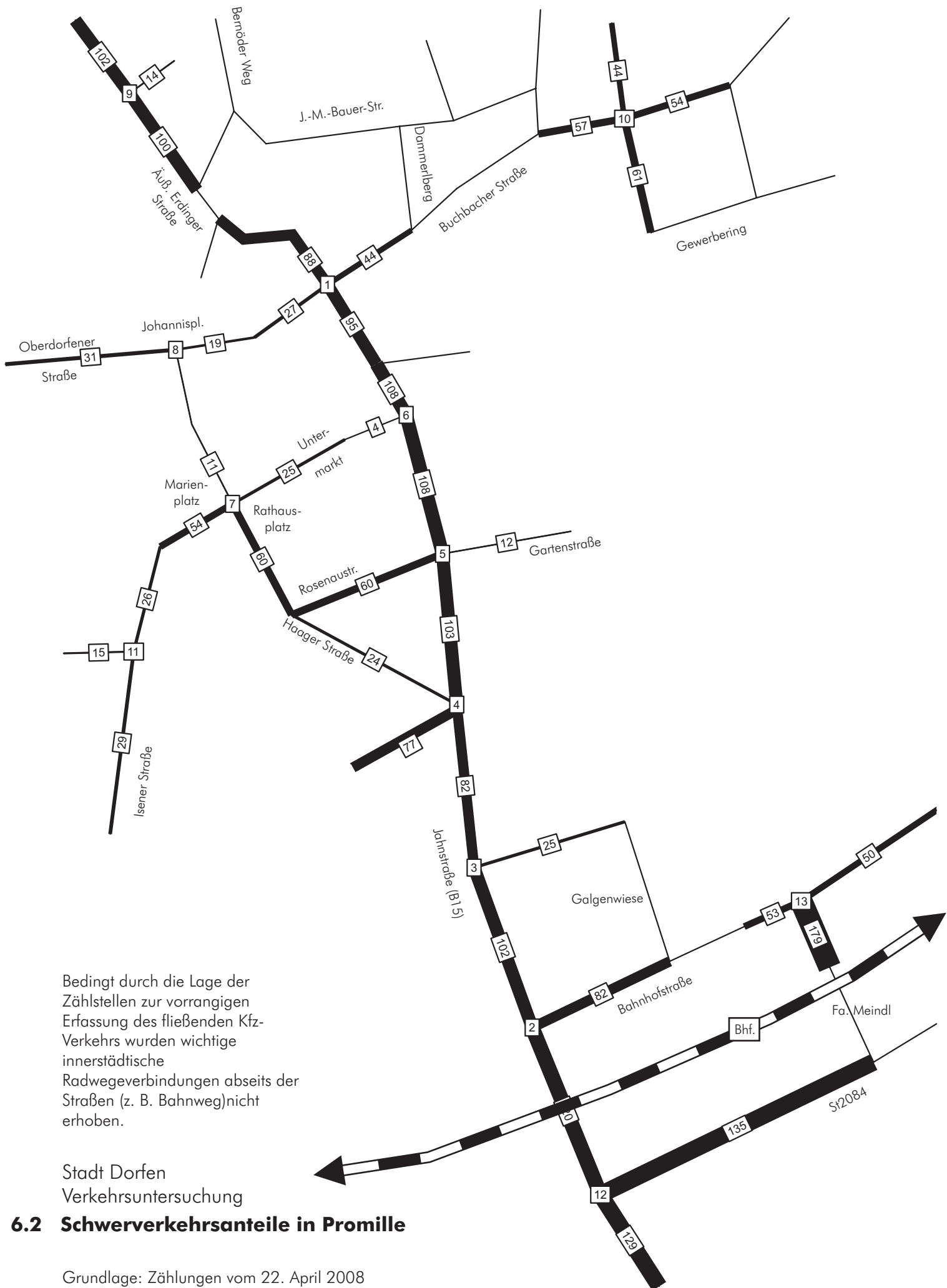
Stadt Dorfen
 Verkehrsuntersuchung

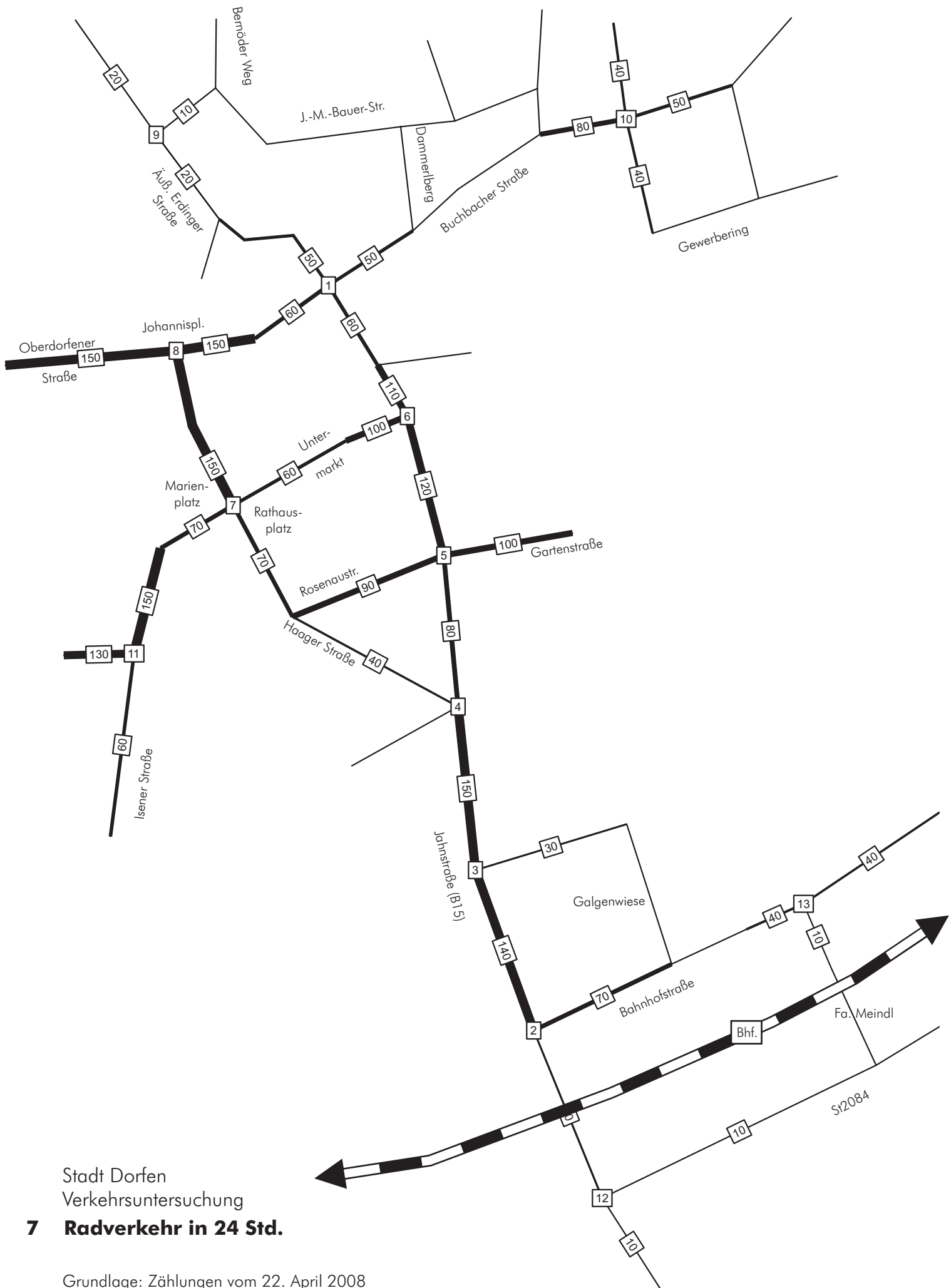
4.3 Knotenstrombelastungen Abendspitze 16:30 - 17:30 Uhr

Grundlage: Zählungen vom 22. April 2008
 Zahlen in Kfz/Stunde





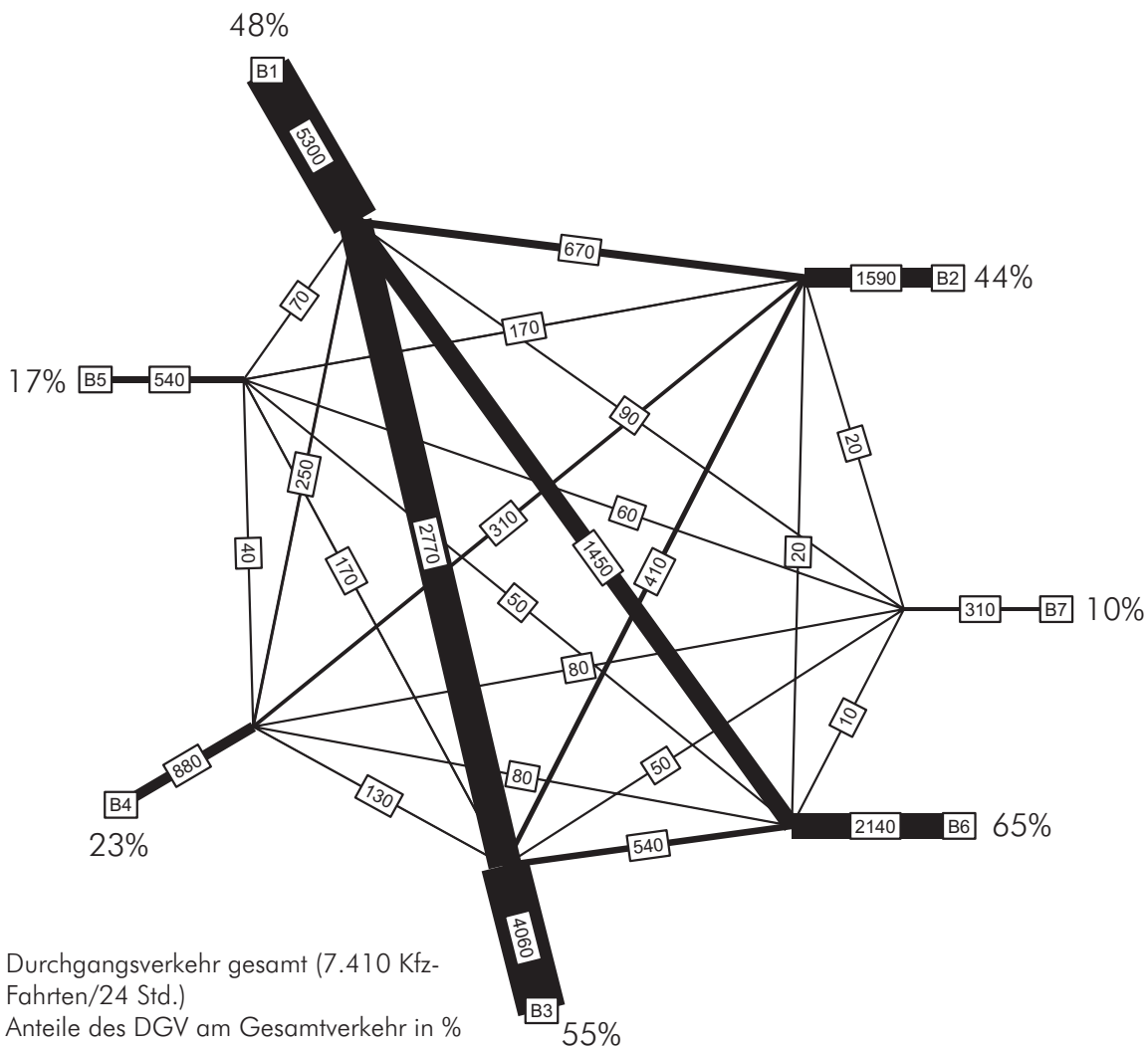




Stadt Dorfen
Verkehrsuntersuchung

7 Radverkehr in 24 Std.

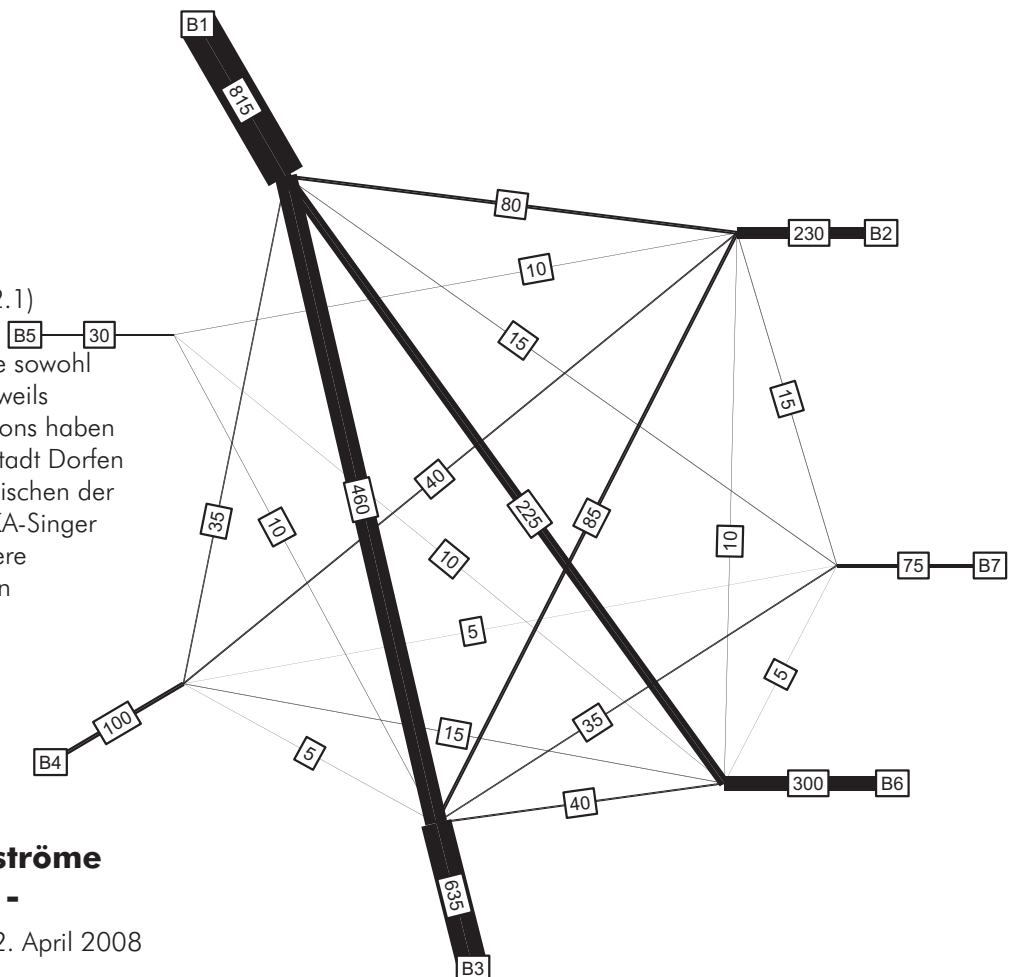
Grundlage: Zählungen vom 22. April 2008
Zahlen in Fahrräder/24 Std.



Durchgangsverkehr LKW und LZ (1.092 Kfz/24 Std.)

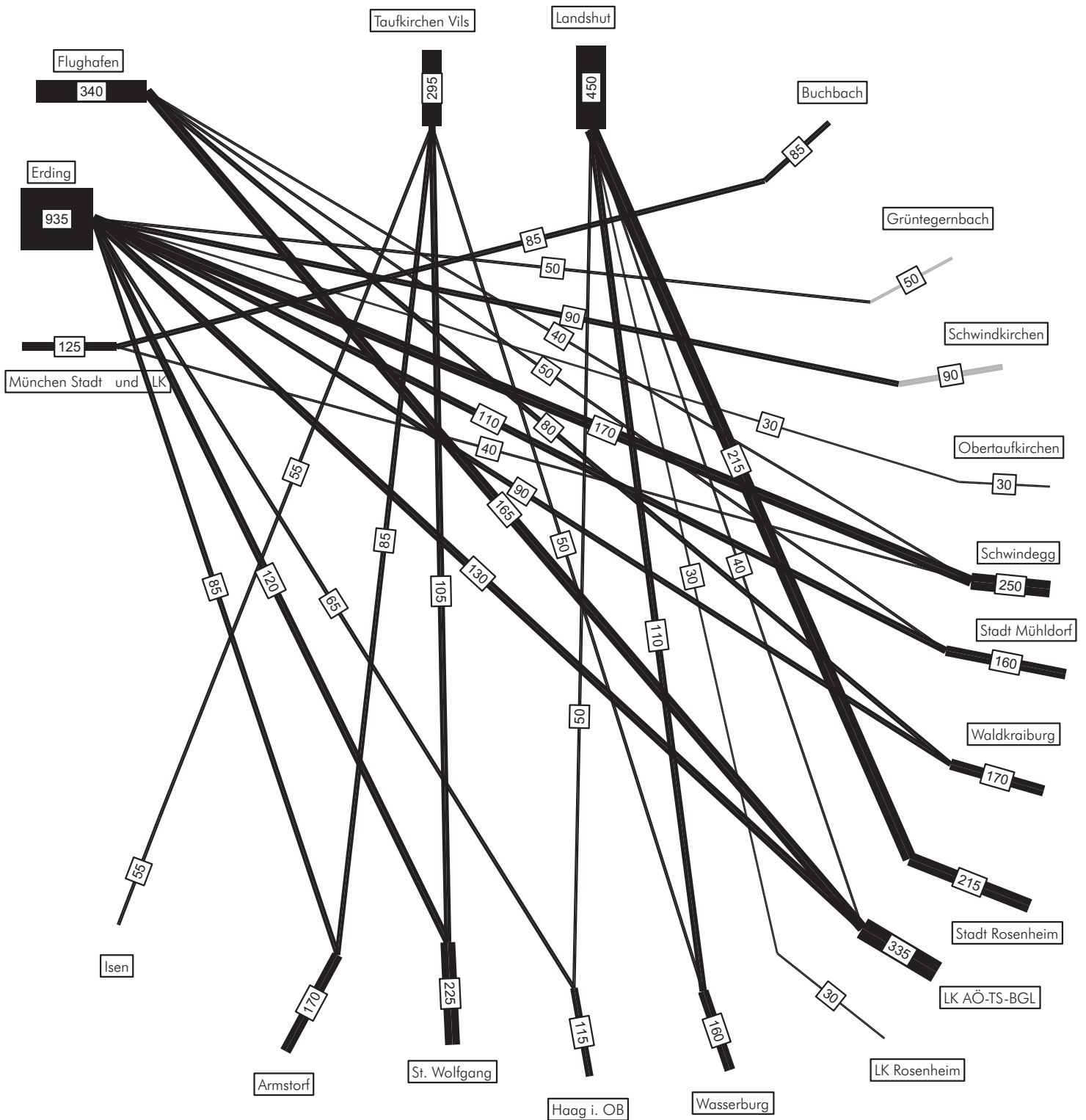
- B1 = B15 Ortsausgang Nord
 - B2 = Buchbacher Straße
 - B3 = B15 Ortsausgang Süd
 - B4 = Isener Straße
 - B5 = Oberdorfener Straße
 - B6 = Schwindkirchner Straße
 - B7 = Bahnhofstraße
- (siehe auch Lageplan in Abb. 2.1)

Dargestellt sind nur Ströme, die sowohl ihre Quelle als auch ihr Ziel jeweils außerhalb des Befragungskordons haben und gleichzeitig über die Kernstadt Dorfen hinausgehen. Verkehre z. B. zwischen der Isener Siedlung und dem EDEKA-Singer sind hier nicht enthalten. Kleinere Differenzen sind auf Rundungen zurückzuführen.



8.1 Durchgangsverkehrsströme - zählstellenbezogen -

Grundlage: Zählungen vom 22. April 2008
 Zahlen in Kfz/24 Std.

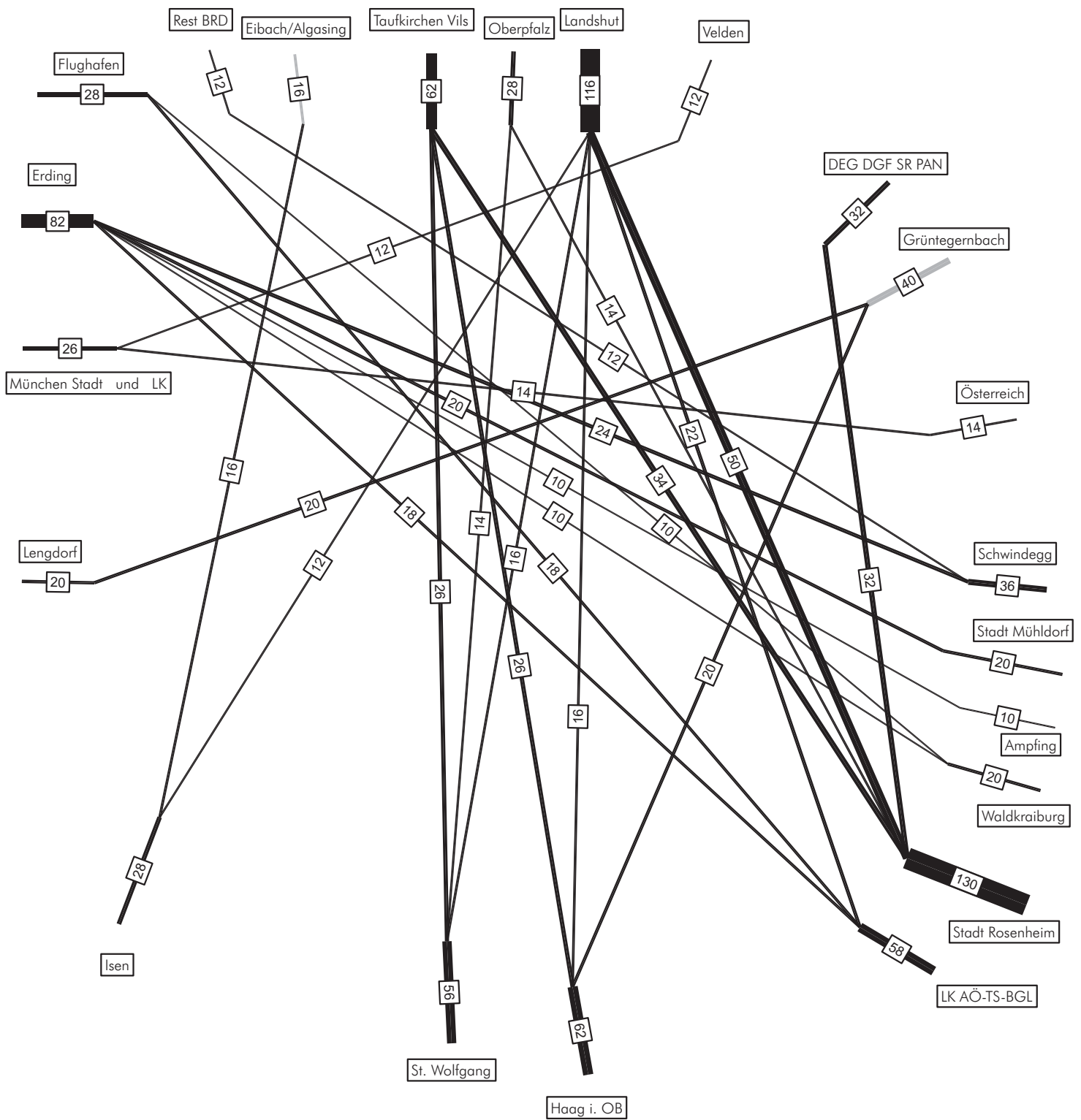


Stadt Dorfen
Verkehrsuntersuchung

8.2 Durchgangsverkehrsströme - ortsbezogen -

Grundlage: Zählungen vom 22. April 2008
Zahlen in Kfz/24 Std.

Aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit wurden hier nur Ströme mit einer Belastung von mindestens 30 Kfz/24Std. Dargestellt. Zahlreiche jeweils gering belegte Ströme wurden weggelassen, so z. B. 14 Kfz zwischen Eibach/Algasing und Armstorf, 12 Kfz zwischen Landersdorf und Hampersdorf, 26 Kfz zwischen St. Wolfgang und der VG Holzland, 6 Kfz zwischen Velden und Lengdorf, 10 Kfz zwischen Haag i. OB und Berglern/Wartenberg und viele andere mehr.



Aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit wurden hier nur Ströme mit einer Belastung von mindestens 10 Kfz/24Std. Dargestellt.

Stadt Dörfen
Verkehrsuntersuchung

8.3 Durchgangsverkehrsströme - Schwerverkehr ortsbezogen -

Grundlage: Zählungen vom 22. April 2008
Zahlen in Kfz/

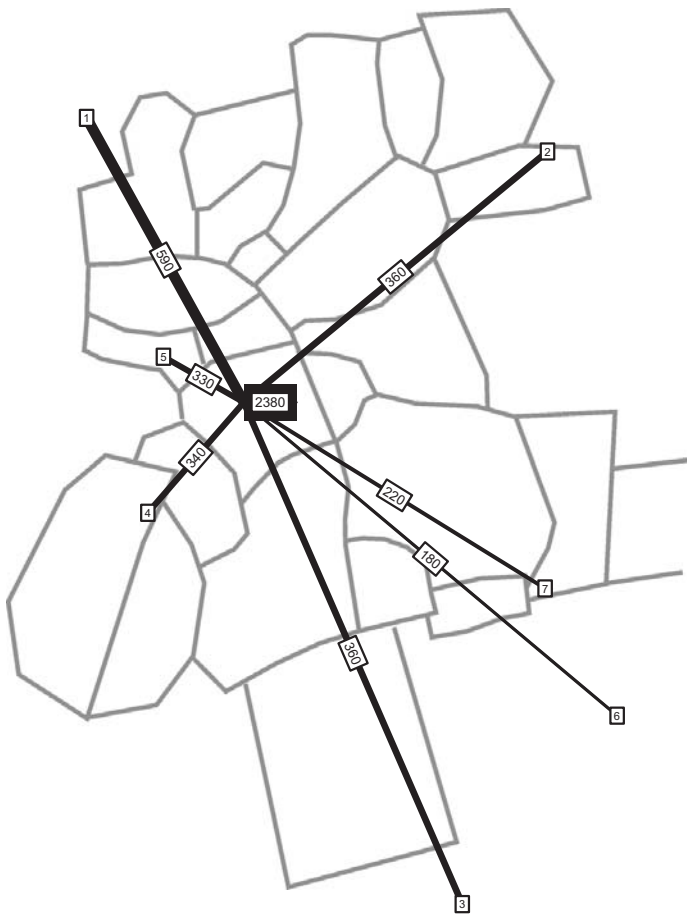
Befragungsstelle Richtung	Befragungsstelle						
	B15 Nord	Buchbacher Straße	B15 Süd	Isener Straße	Oberdorfen	Schwind- kirchner Straße	Bahnhof- straße
Kloster Moosen	-	-	-	-	-	33%	67%
Landersdorf	34%	-	-	-	66%	-	-
Eibach/Algasing	44%	42%	-	-	-	2%	11%
Hampersdorf	-	84%	-	-	-	-	16%
Schwindkirchen	-	-	-	-	-	58%	42%
Grüntegembach	-	80%	-	-	-	-	20%
Wasentegembach	-	58%	-	-	-	8%	35%
Schiltern	-	-	75%	-	-	5%	20%
Erding	90%	-	-	-	10%	-	-
Isen	-	-	13%	84%	3%	-	-
Lengdorf	13%	-	-	58%	28%	-	-
Taufkirchen Vils	95%	5%	-	-	-	-	-
Taufkirchen östl. OT	8%	77%	-	-	-	3%	12%
LK EBE	-	-	25%	71%	4%	-	-
Ampfing	-	21%	-	-	-	76%	3%
Obertaufkirchen	-	16%	-	-	-	63%	21%
Schwindeggen	-	19%	9%	-	-	55%	17%
Waldkraiburg	-	13%	7%	-	-	71%	9%
LK MÜ	5%	35%	35%	3%	-	16%	6%
Stadt Mühldorf	4%	12%	2%	-	-	73%	9%
Flughafen	93%	-	-	-	7%	-	-
München	31%	-	8%	57%	3%	-	1%
LK München Ost	12%	-	14%	72%	3%	-	-
LK München Nord	77%	-	-	11%	12%	-	-
Velden	20%	51%	-	-	-	5%	24%
Vilsbiburg	4%	61%	10%	-	-	5%	20%
Buchbach	-	81%	2%	-	-	3%	14%
LK RO	5%	-	92%	3%	-	-	-
Wasserburg	-	-	98%	-	-	-	2%
Stadt Rosenheim	-	-	100%	-	-	-	-
LK AÖ TS BGL	-	7%	39%	-	-	51%	3%
LK DEG DGF PAN PA	63%	19%	-	-	4%	9%	5%

Stadt Dorfen
Verkehrsuntersuchung

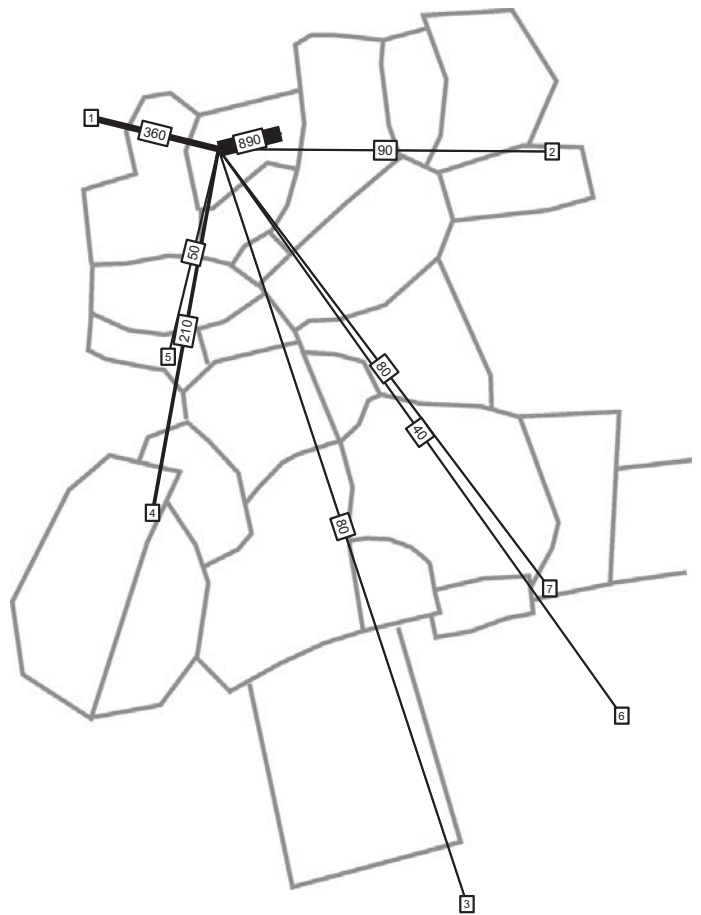
9.2 Ziel-/Quellverkehr - zählstellenbezogen -

Grundlage: Zählungen vom 22. April 2008
Zahlen in Prozent

Überörtliche Verkehrszellen, mit denen verkehrliche Verflechtungen ab einer bestimmten Größenordnung vorliegen, wurden hinsichtlich der Routenwahl ausgewertet. Dabei bestehen bisweilen zwei oder gar drei verschiedene Routen, die jeweilige Verkehrszelle zu erreichen.



Verkehrszelle 1 "Innenstadt"

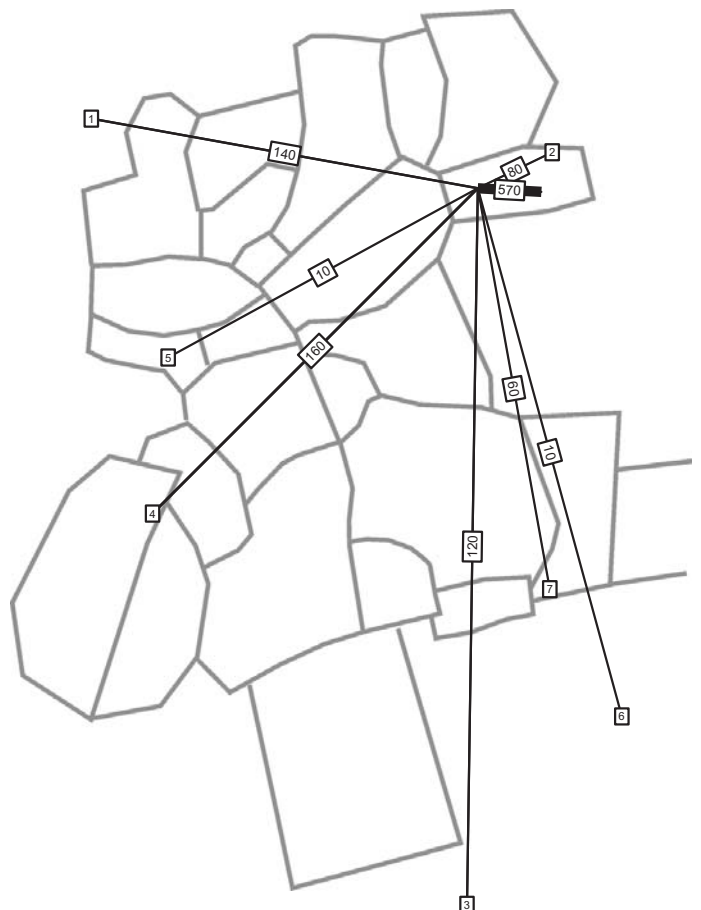


Verkehrszelle 3 "Schulzentrum"

Verkehrszelle 9 "Gewerbering"

Befragungsstellen:

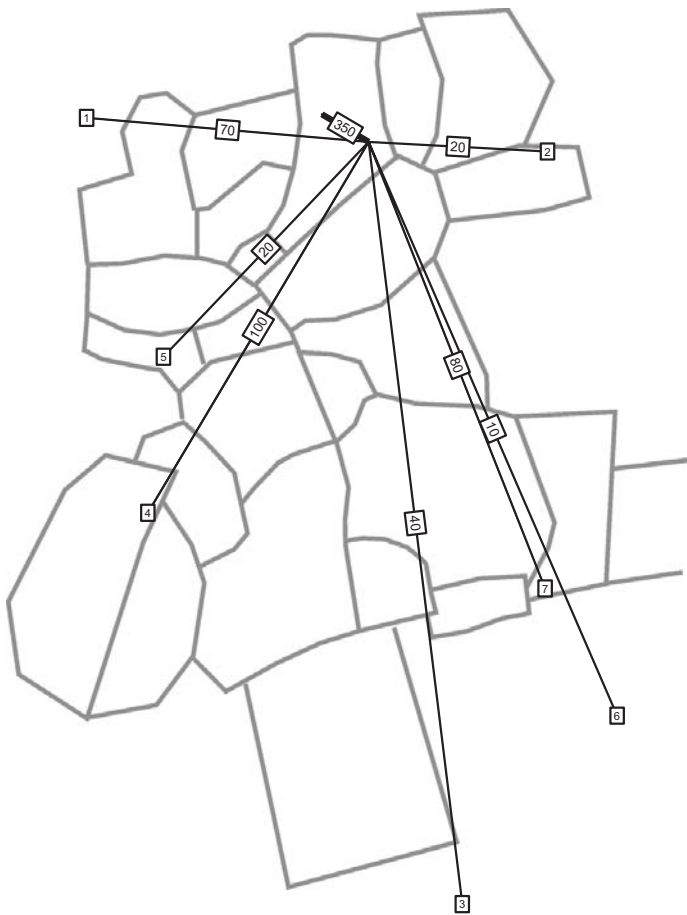
- 1 = B15 Nord
- 2 = Buchbacher Straße
- 3 = B15 Süd
- 4 = Isener Straße
- 5 = Oberdorfener Straße
- 6 = Schwindkirchner Straße
- 7 = Bahnhofstraße



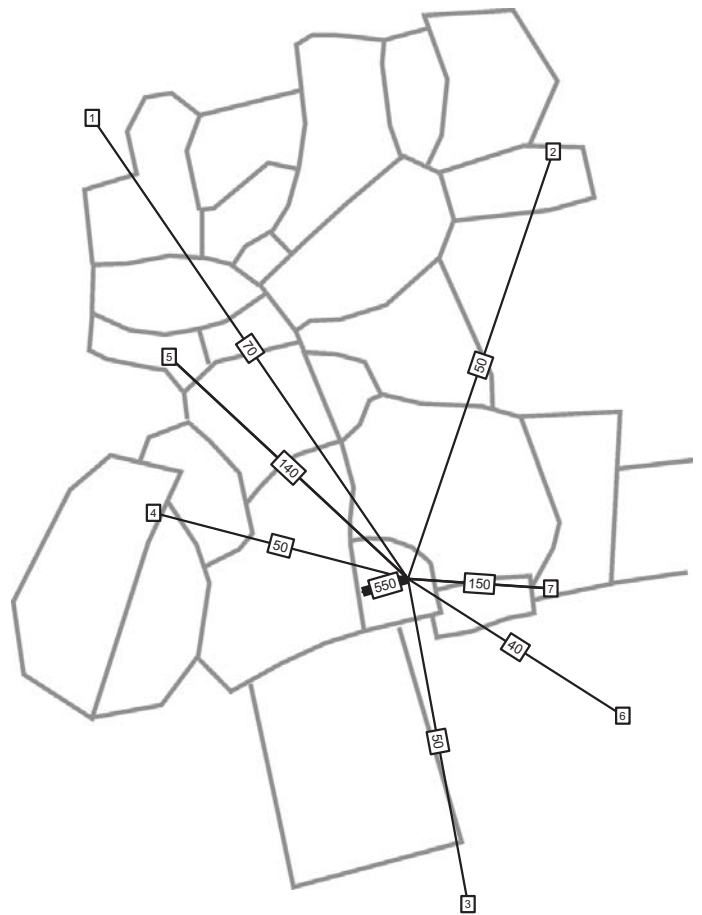
Stadt Dorfen
Verkehrsuntersuchung

9.3 Ziel-/Quellverkehr - zellenbezogen I -

Grundlage: Zählungen vom 22. April 2008
Zahlen in Kfz/24 Std.



Verkehrszelle 14 "Dammerberg"

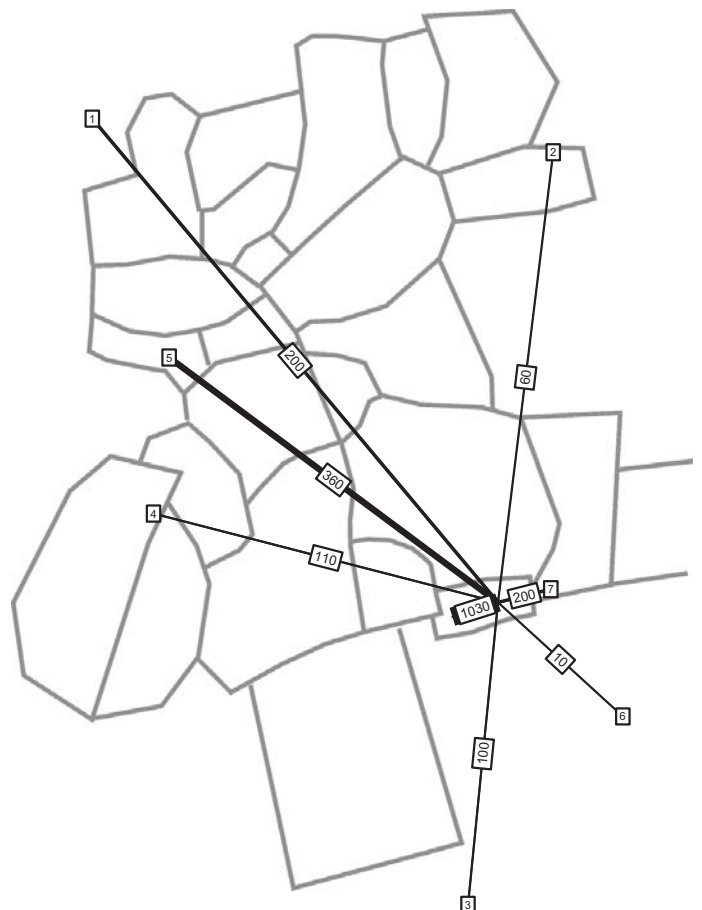


Verkehrszelle 16 "Einkaufsmärkte Galgenwiese"

Verkehrszelle 17 "Bahnhof, P+R"

Befragungsstellen:

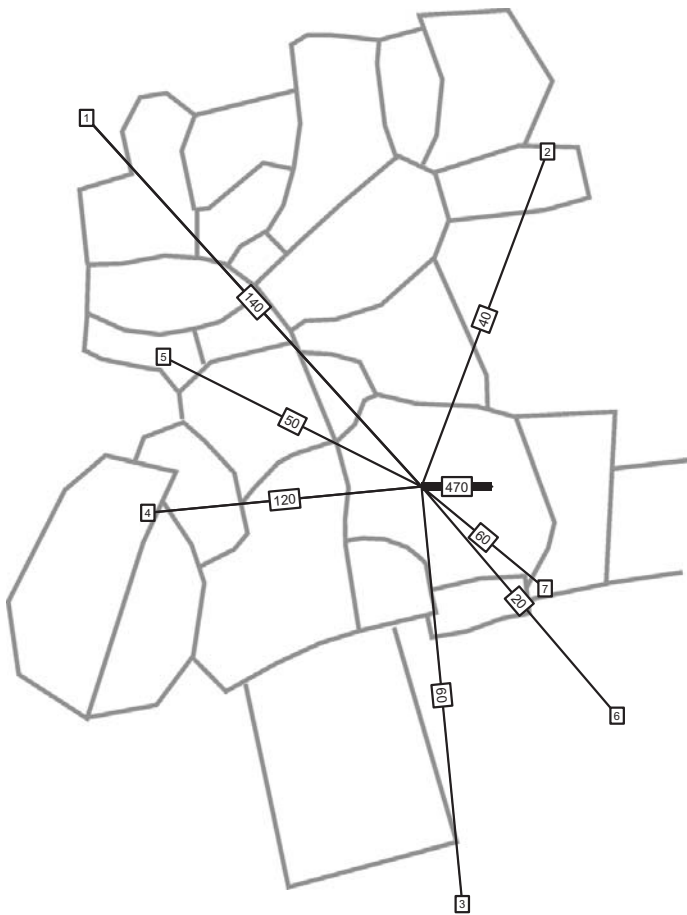
- 1 = B15 Nord
- 2 = Buchbacher Straße
- 3 = B15 Süd
- 4 = Isener Straße
- 5 = Oberdorfener Straße
- 6 = Schwindkirchner Straße
- 7 = Bahnhofstraße



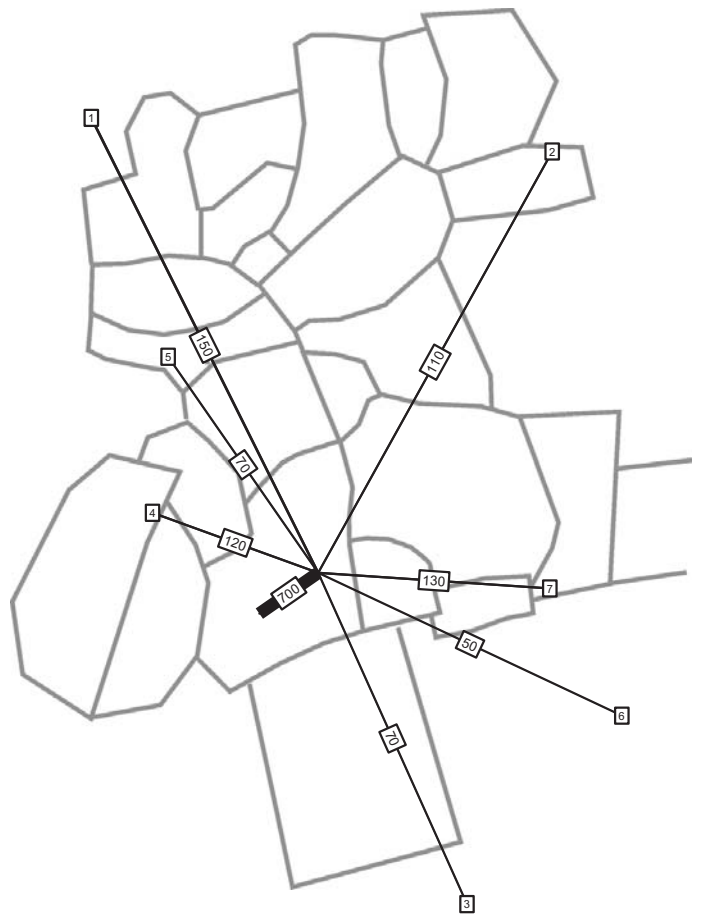
Stadt Dorfen
Verkehrsuntersuchung

9.4 Ziel-/Quellverkehr - zellenbezogen II -

Grundlage: Zählungen vom 22. April 2008
Zahlen in Kfz/24 Std.



Verkehrszelle 20 "Moosener Siedlung"

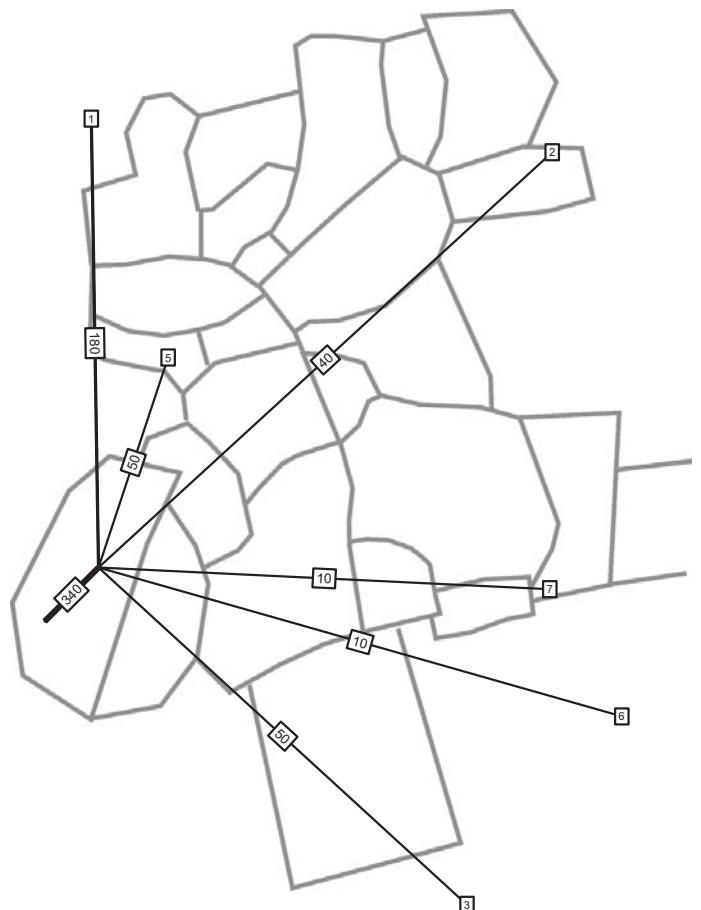


Verkehrszelle 25 "Terofalstraße"

Verkehrszelle 26 "Isener Siedlung"

Befragungsstellen:

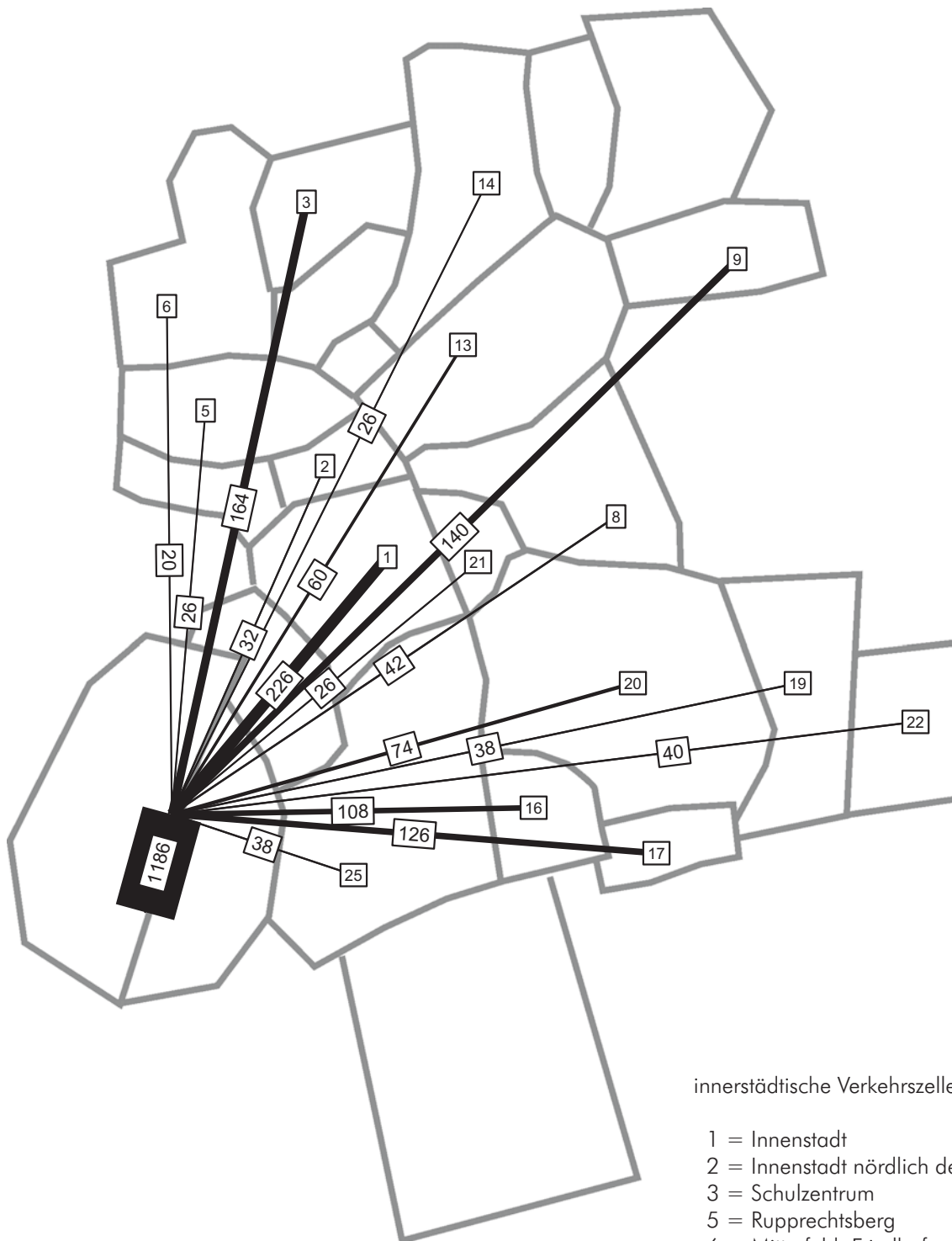
- 1 = B15 Nord
- 2 = Buchbacher Straße
- 3 = B15 Süd
- 4 = Isener Straße
- 5 = Oberdorfener Straße
- 6 = Schwindkirchner Straße
- 7 = Bahnhofstraße



Stadt Dorfen
Verkehrsuntersuchung

9.5 Ziel-/Quellverkehr - zellenbezogen III -

Grundlage: Zählungen vom 22. April 2008
Zahlen in Kfz/24 Std.



innerstädtische Verkehrszellen:

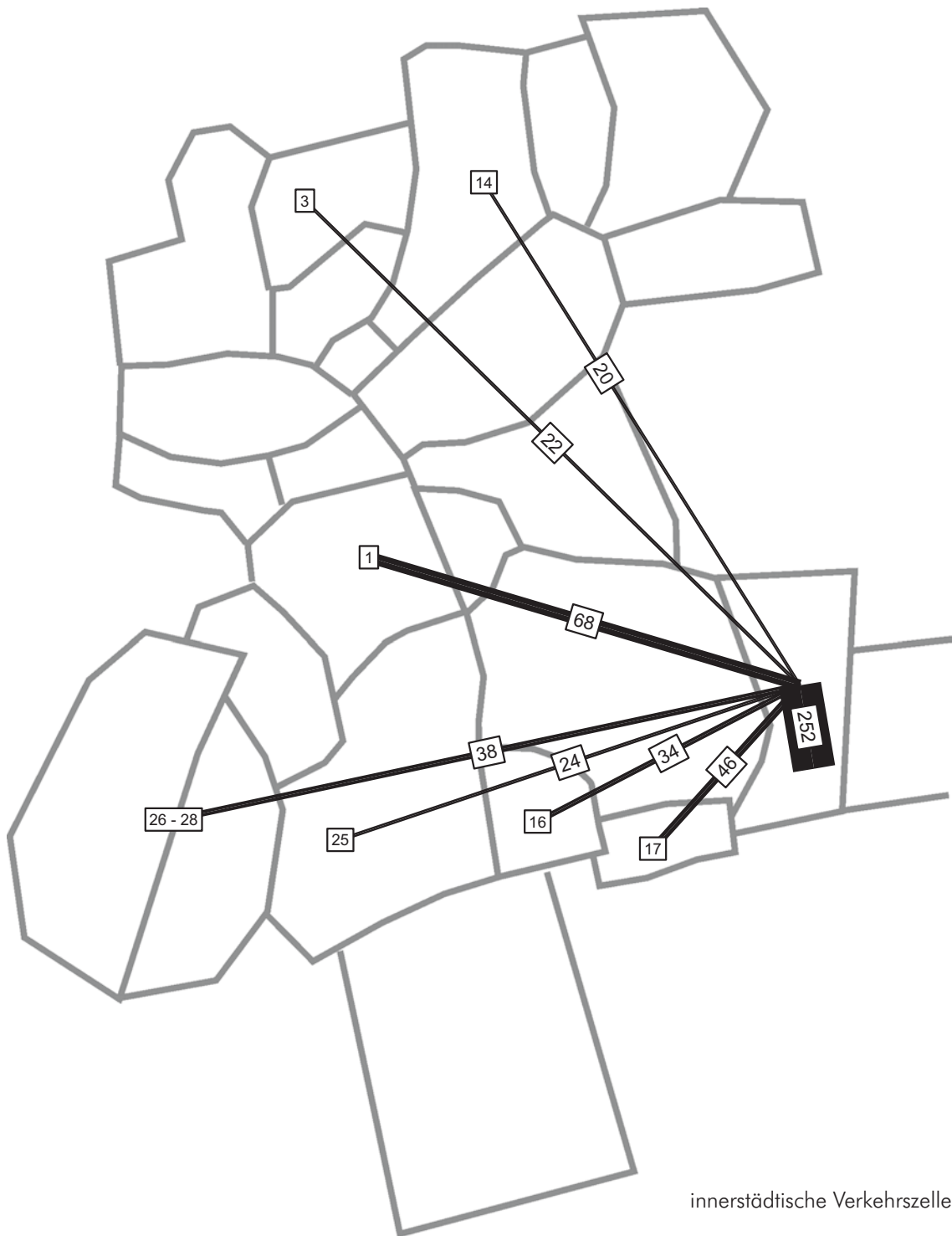
- 1 = Innenstadt
- 2 = Innenstadt nördlich der Isen
- 3 = Schulzentrum
- 5 = Rupprechtsberg
- 6 = Mitterfeld, Friedhof
- 8 = Mühlanger
- 9 = Gewerbering
- 13 = Buchbacher Straße, Sportplätze
- 14 = Dammerlberg
- 16 = Einkaufsmärkte Galgenwiese
- 17 = Bahnhof, P+R-Plätze
- 19 = Am Brühl
- 20 = Moosener Siedlung
- 21 = Etzkapelle
- 22 = EDEKA, Singer, Stifflring
- 25 = Terofalstraße

Stadt Dorfen
Verkehrsuntersuchung

10.1 Binnenverkehr - Verkehrszellen 26-28 Isener Straße -

Grundlage: Zählungen vom 22. April 2008
Zahlen in Kfz/24 Std.

dargestellt sind nur Ströme mit mind. 20
Kfz/24 Std.



innerstädtische Verkehrszellen:

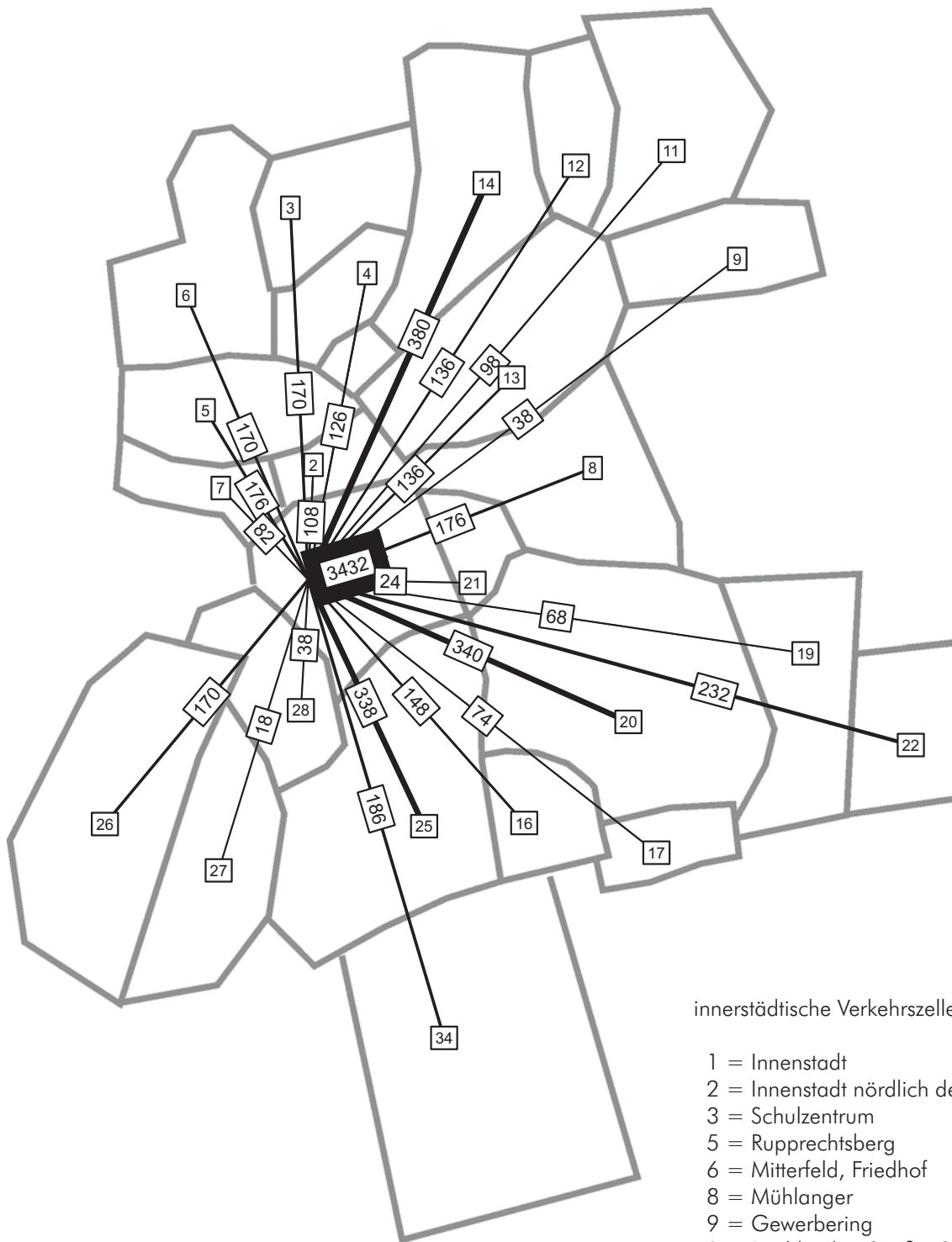
- 1 = Innenstadt
- 3 = Schulzentrum
- 14 = Dammerlberg
- 16 = Einkaufsmärkte Galgenwiese
- 17 = Bahnhof, P+R-Plätze
- 19 = Am Brühl
- 25 = Terofalstraße
- 26-28 = Isener Straße

dargestellt sind nur Ströme mit mindestens 20 Kfz/24 Std.

Stadt Dorfen
Verkehrsuntersuchung

10.2 Binnenverkehr - Verkehrszelle 19 Am Brühl -

Grundlage: Zählungen vom 22. April 2008
Zahlen in Kfz/24 Std.



innerstädtische Verkehrszellen:

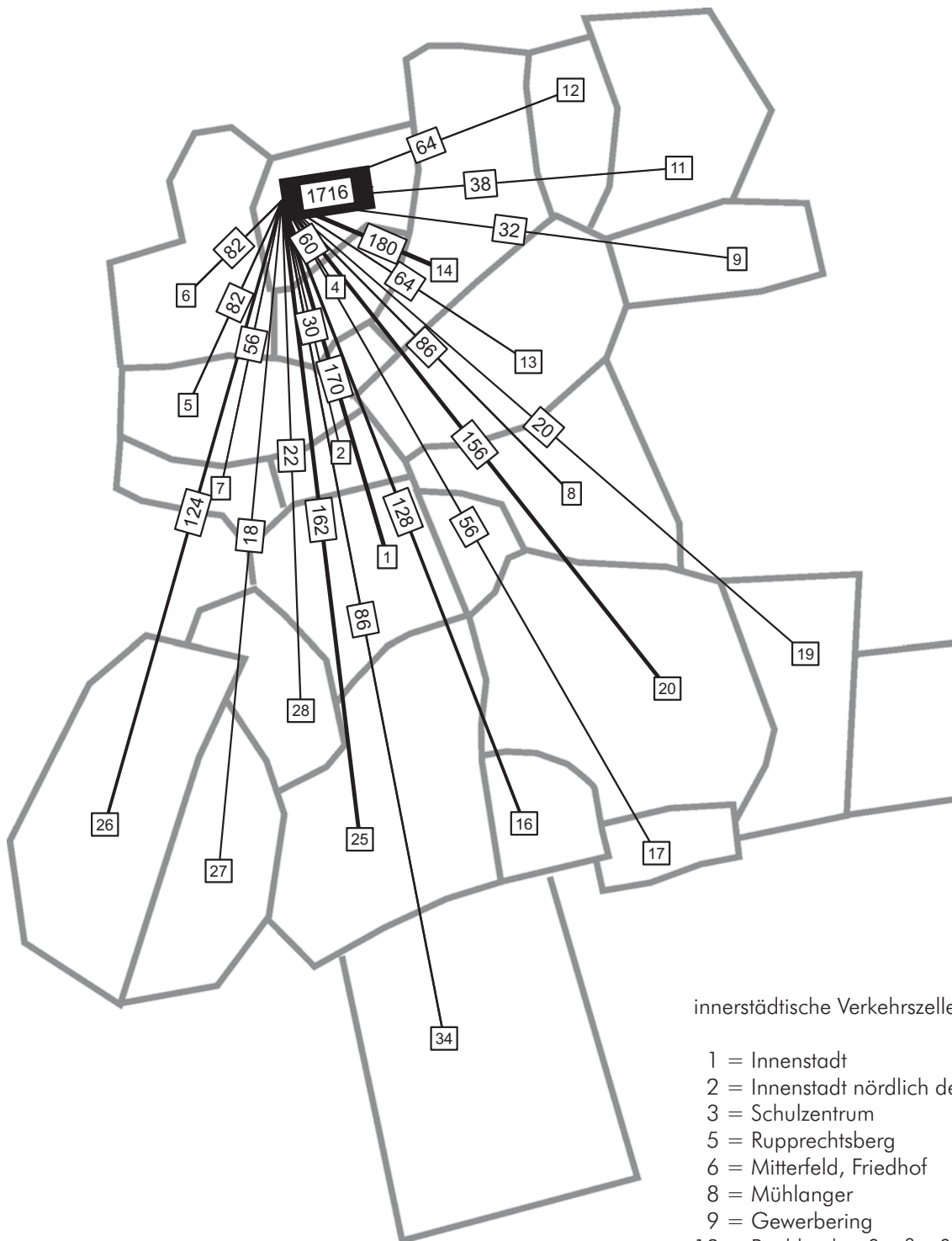
- 1 = Innenstadt
- 2 = Innenstadt nördlich der Isen
- 3 = Schulzentrum
- 5 = Rupprechtsberg
- 6 = Mitterfeld, Friedhof
- 8 = Mühlanger
- 9 = Gewerbering
- 13 = Buchbacher Straße, Sportplätze
- 14 = Dammerberg
- 16 = Einkaufsmärkte Galgenwiese
- 17 = Bahnhof, P+R-Plätze
- 19 = Am Brühl
- 20 = Moosener Siedlung
- 21 = Etzkapelle
- 22 = EDEKA, Singer, Stiftling
- 25 = Terofalstraße
- 26 = Isener Siedlung
- 27 = Obere Mooswiesen
- 28 = Isener Straße

Stadt Dorfen
Verkehrsuntersuchung

10.3 Binnenverkehr - Verkehrszelle 1 Stadtmitte -

Grundlage: Zählungen vom 22. April 2008
Zahlen in Kfz/24 Std.

dargestellt sind nur Ströme mit mind. 20
Kfz/24 Std.



innerstädtische Verkehrszellen:

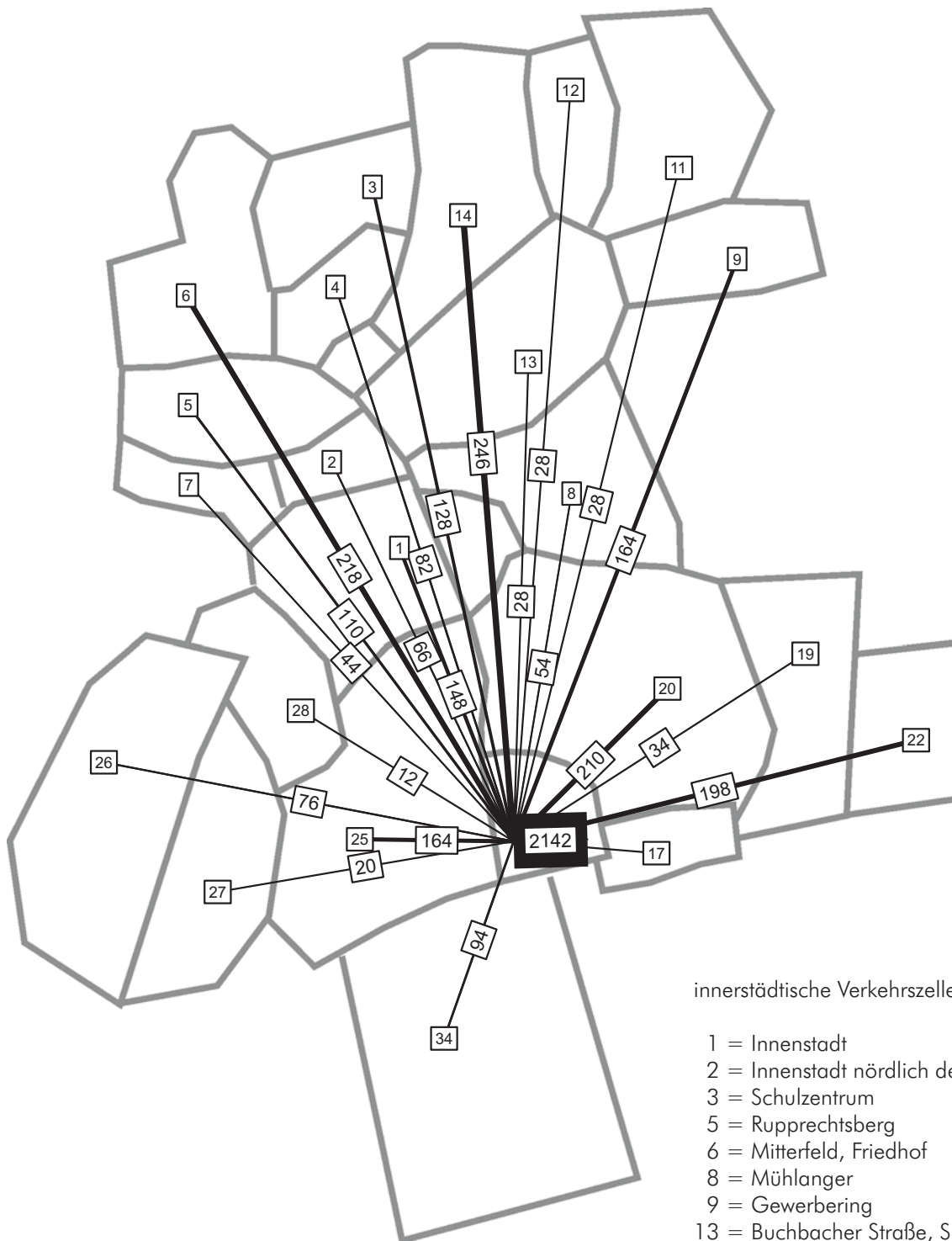
- 1 = Innenstadt
- 2 = Innenstadt nördlich der Isen
- 3 = Schulzentrum
- 5 = Rupprechtsberg
- 6 = Mitterfeld, Friedhof
- 8 = Mühlanger
- 9 = Gewerbering
- 13 = Buchbacher Straße, Sportplätze
- 14 = Dammerlberg
- 16 = Einkaufsmärkte Galgenwiese
- 17 = Bahnhof, P+R-Plätze
- 19 = Am Brühl
- 20 = Moosener Siedlung
- 21 = Etzkapelle
- 22 = EDEKA, Singer, Stifflring
- 25 = Terofalstraße
- 26 = Isener Siedlung
- 27 = Obere Mooswiesen
- 28 = Isener Straße

Stadt Dorfen
Verkehrsuntersuchung

10.4 Binnenverkehr - Verkehrszelle 3 Schulzentrum -

Grundlage: Zählungen vom 22. April 2008
Zahlen in Kfz/24 Std.

dargestellt sind nur Ströme mit mind. 20
Kfz/24 Std.



innerstädtische Verkehrszellen:

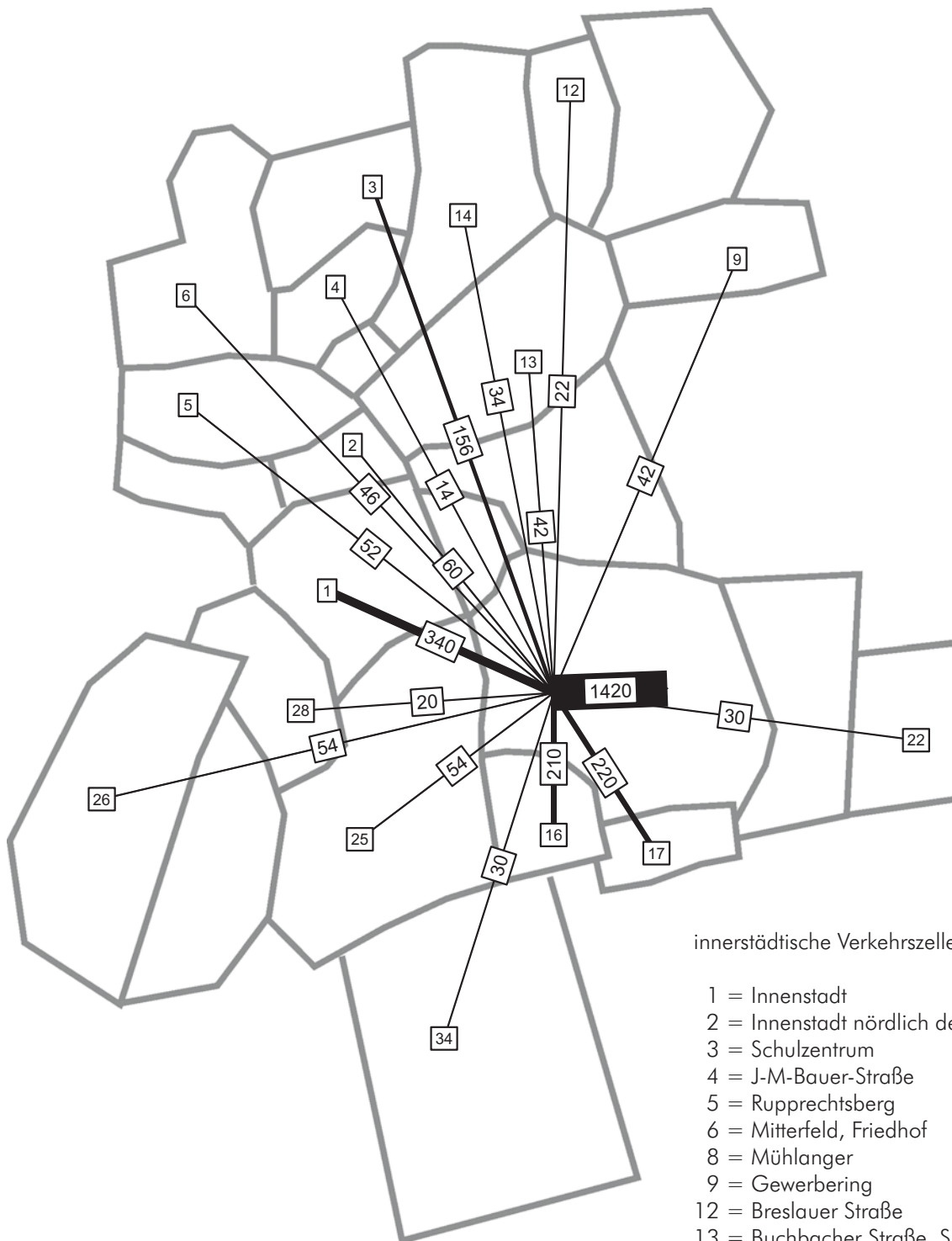
- 1 = Innenstadt
- 2 = Innenstadt nördlich der Isen
- 3 = Schulzentrum
- 5 = Rupprechtsberg
- 6 = Mitterfeld, Friedhof
- 8 = Mühlanger
- 9 = Gewerbering
- 13 = Buchbacher Straße, Sportplätze
- 14 = Dammerlberg
- 16 = Einkaufsmärkte Galgenwiese
- 17 = Bahnhof, P+R-Plätze
- 19 = Am Brühl
- 20 = Moosener Siedlung
- 21 = Etzkapelle
- 22 = EDEKA, Singer, Stiffling
- 25 = Terofalstraße
- 26 = Isener Siedlung
- 27 = Obere Mooswiesen
- 28 = Isener Straße
- 34 = Hausmehring

Stadt Dorfen
Verkehrsuntersuchung

10.5 Binnenverkehr - Verkehrszelle 16 Einkaufsmärkte Galgenwiese -

Grundlage: Zählungen vom 22. April 2008
Zahlen in Kfz/24 Std.

dargestellt sind nur Ströme mit mind. 20
Kfz/24 Std.



innerstädtische Verkehrszellen:

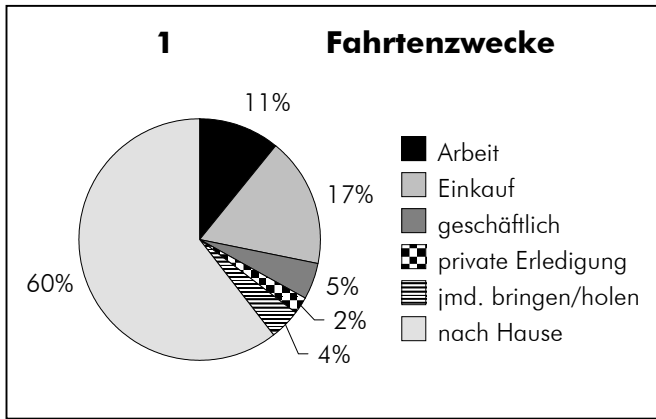
- 1 = Innenstadt
- 2 = Innenstadt nördlich der Isen
- 3 = Schulzentrum
- 4 = J-M-Bauer-Straße
- 5 = Rupprechtsberg
- 6 = Mitterfeld, Friedhof
- 8 = Mühlanger
- 9 = Gewerbering
- 12 = Breslauer Straße
- 13 = Buchbacher Straße, Sportplätze
- 14 = Dammerlberg
- 16 = Einkaufsmärkte Galgenwiese
- 17 = Bahnhof, P+R-Plätze
- 19 = Am Brühl
- 21 = Eitzkapelle
- 22 = EDEKA, Singer, Stiftlring
- 25 = Terofalstraße
- 26 = Isener Siedlung
- 28 = Isener Straße
- 34 = Hausmehring

Stadt Dorfen
Verkehrsuntersuchung

10.6 Binnenverkehr - Verkehrszelle 20 Moosener Siedlung -

Grundlage: Zählungen vom 22. April 2008
Zahlen in Kfz/24 Std.

dargestellt sind nur Ströme mit mind. 20
Kfz/24 Std.



Für die nebenstehende Grafik 1 wurden nur die Fahrtenzwecke, die sich auf das jeweilige Fahrtziel beziehen, zur Auswertung herangezogen.

Bilder 2 und 3:

Jeder Fahrtenzweck wurde gleich 100 gesetzt.

Bilder 4 und 5:

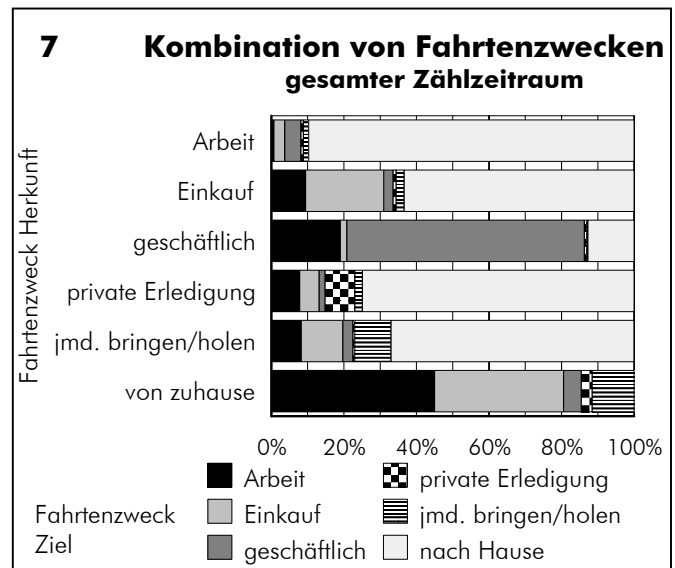
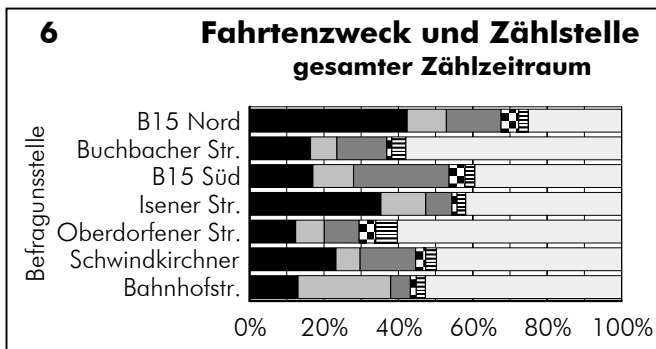
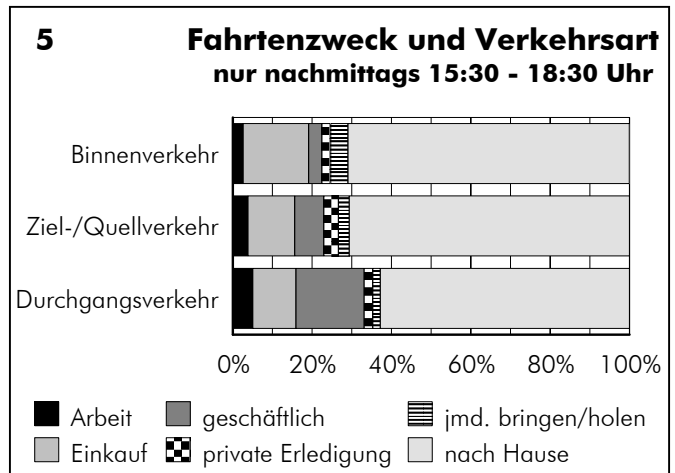
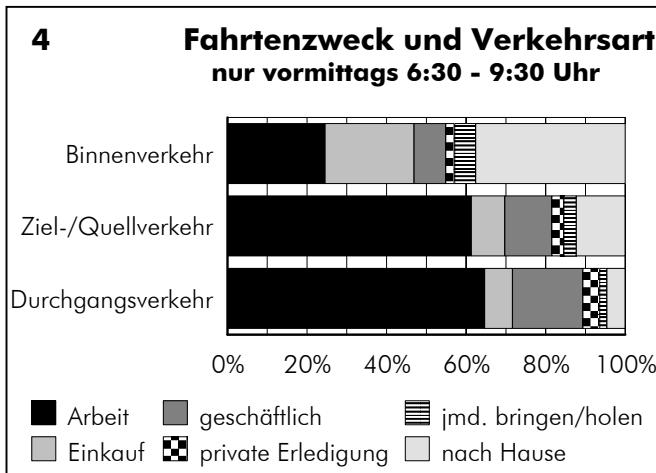
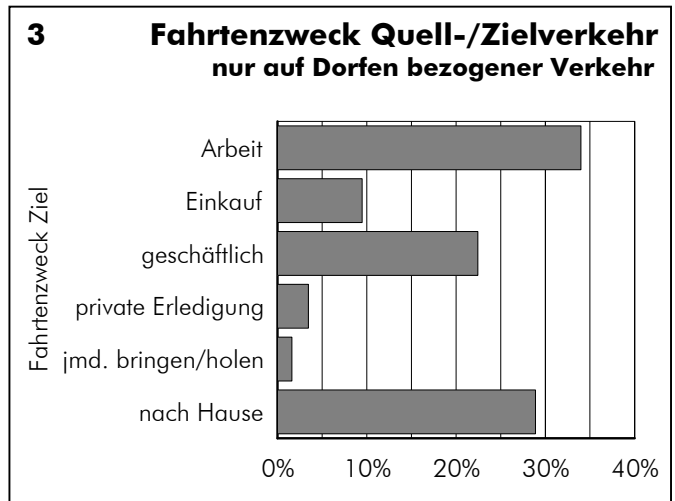
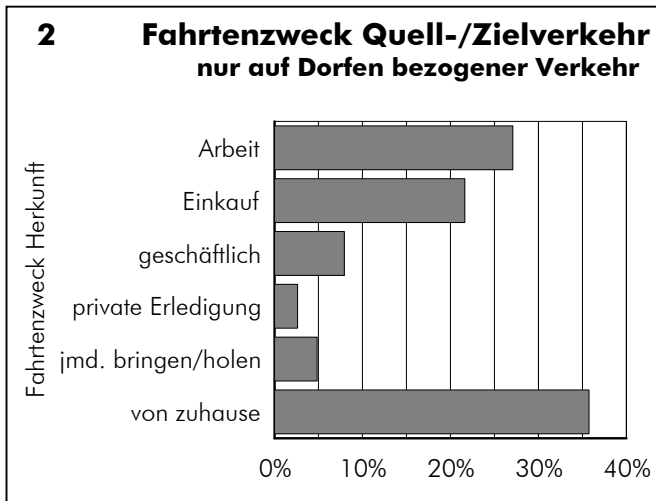
Jede Verkehrsart wurde gleich 100 gesetzt.

Bild 6:

Legende wie in Bild 4 und 5.

Bild 7:

Jeder Fahrtenzweck der Herkunft wurde gleich 100 gesetzt.



Stadt Dorfen
Verkehrsuntersuchung

11 Fahrtenzwecke

Grundlage:
Erhebungen vom 22. April 2008



Stadt Dorfen
Verkehrsuntersuchung

12 Verkehrsumlegung Analysefall 2008

Grundlage: Zählungen vom 22. April 2008
Zahlen in Kfz/24 Std.



Stadt Dorfen
Verkehrsuntersuchung

13 Verkehrsumlegung Prognose-Nullfall 2025

Grundlage: Zählungen vom 22. April 2008
Zahlen in Kfz/24 Std.



Stadt Dorf
Verkehrsuntersuchung

14 Verkehrsumlegung Westumfahrung Variante 1 (stadtnah)

Grundlage: Zählungen vom 22. April 2008
Zahlen in Kfz/24 Std.



Stadt Dorfen
Verkehrsuntersuchung

**14a Verkehrsumlegung Westumfahrung
Variante 1a (stadtnah, Isener Str. abgehängt)**

Grundlage: Zählungen vom 22. April 2008
Zahlen in Kfz/24 Std.



Stadt Dorfen
Verkehrsuntersuchung

15 Verkehrsumlegung Westumfahrung Variante 2 (stadtfern)

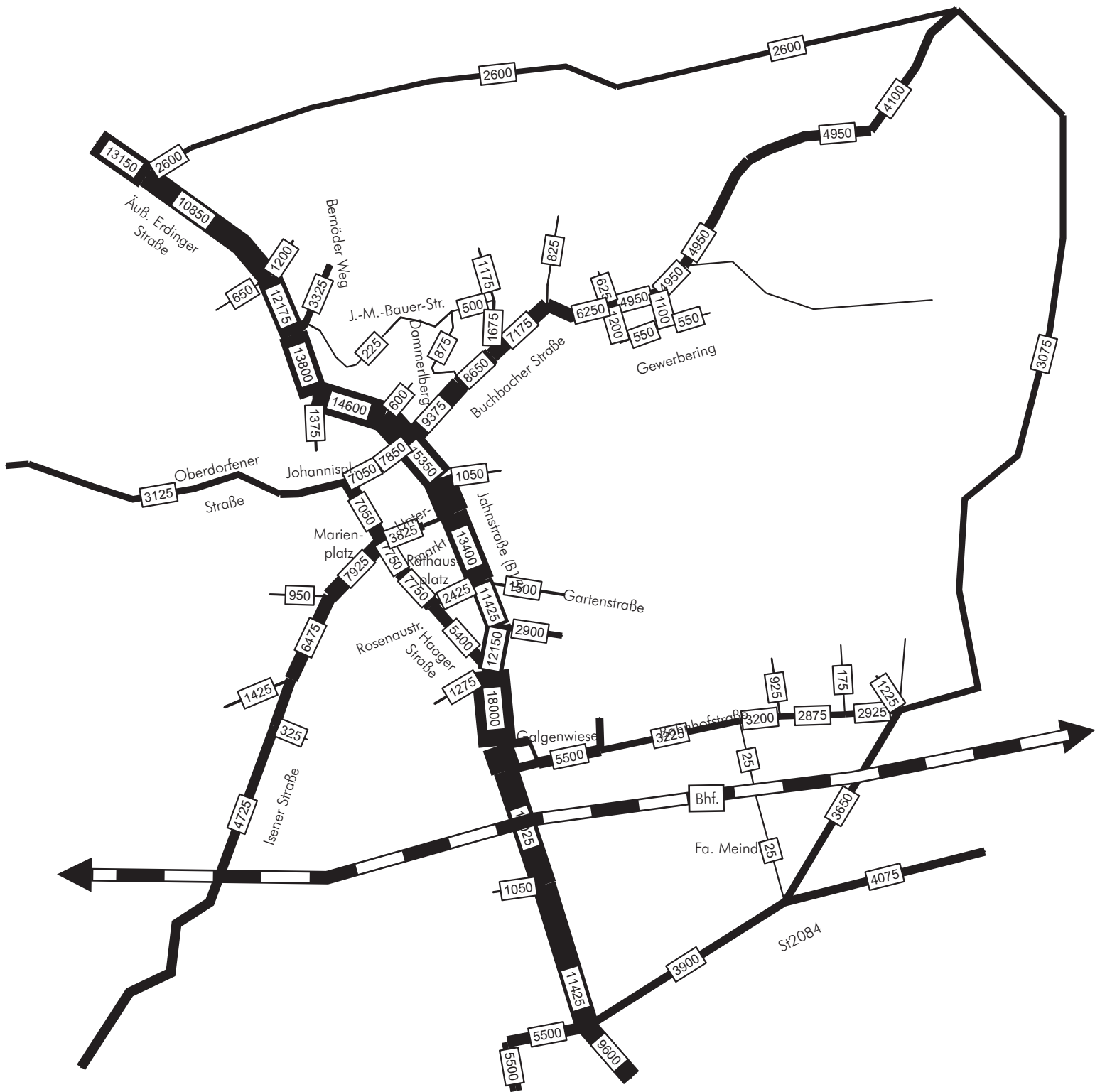
Grundlage: Zählungen vom 22. April 2008
Zahlen in Kfz/24 Std.



Stadt Dorfen
Verkehrsuntersuchung

16 Verkehrsumlegung Ostumfahrung Variante 1 (stadtnah)

Grundlage: Zählungen vom 22. April 2008
Zahlen in Kfz/24 Std.



Stadt Dorfen
Verkehrsuntersuchung

17 Verkehrsumlegung Ostumfahrung Variante 2 (stadtfern)

Grundlage: Zählungen vom 22. April 2008
Zahlen in Kfz/24 Std.