

# GEMEINDE ZORNING

## VERKEHRSANALYSE



ELÄUTERUNGSBERICHT  
PHASE 1  
15.09.2023

**Auftraggeber:**

Gemeinde Zorneding  
Schulstraße 13  
85604 Zorneding

**Auftragnehmer:**

PSLV Planungsgesellschaft  
Josephspitalstraße 7  
80331 München



## INHALTSVERZEICHNIS

1	Aufgabenstellung .....	1
2	Bestandssituation .....	2
2.1	Verkehrliche Erschließung und Lage im Raum.....	2
2.2	Ruhender Verkehr.....	2
2.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) .....	3
2.4	Radverkehr .....	3
2.5	Verkehrsentwicklung seit 1995.....	4
3	Verkehrserhebungen.....	7
3.1	Grundlagen.....	7
3.1.1	Methodik.....	7
3.1.2	Zählstellen .....	7
3.1.3	Verkehrszellen .....	7
3.2	Ergebnisse der Verkehrserhebungen.....	8
3.2.1	Knotenstromzählungen .....	8
3.2.2	Verkehrsbefragungen.....	19
3.2.3	Haushaltsbefragung .....	26
3.2.4	Corona-Zusatzfragen .....	57
3.2.5	Online-Umfragen im Rahmen der Lenkungsgruppe .....	63
3.3	Stärken- und Schwächenanalyse aus den Verkehrserhebungen .....	65
4	Verkehrsmodell und Prognose-Nullfall 2035.....	67
4.1	Entwicklung eines Verkehrsmodells für Zorneding und Eichung des Ist-Zustands .....	67
4.2	Prognose-Nullfall 2035 .....	69
4.3	Szenarien: Verkehrsprognose und Verkehrsumlegung Planfälle .....	76
4.3.1	Untersuchung von Netzvarianten .....	76
4.3.2	Verkehrsumlegung für Planfälle.....	76
4.3.3	Bewertung der Planfälle .....	80
4.3.4	Fazit.....	87

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Orstmitte Zorneding - Bahnhofstraße .....	1
Abbildung 2:	Lage Zornedings im Raum.....	2
Abbildung 3:	Wohnstraße in Zorneding - Birkenstraße.....	2
Abbildung 4:	P+R Parkplatz am Bahnhof.....	3
Abbildung 5:	S-Bahnhof Zorneding .....	3
Abbildung 6:	Gemeinsamer Fuß- und Radweg Richtung Ingelsberg .....	4
Abbildung 7:	Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Zorneding .....	4
Abbildung 8:	Verkehrsentwicklung (DTV-Werte) in und um Zorneding von 1995-2015.....	4
Abbildung 9:	Lage Zornedings im Straßennetz mit DTV-Zählstellen in und um Zorneding .....	5
Abbildung 10:	Tagespegel K10 - Münchner Straße West .....	8
Abbildung 11:	Tagespegel K10 - Bucher Straße.....	9
Abbildung 12:	Tagespegel K10 - Schmiedweg .....	9
Abbildung 13:	Tagespegel K10 - Münchner Straße Ost .....	10
Abbildung 14:	Tagespegel K15 - Bahnhofstraße Nord.....	11
Abbildung 15:	Tagespegel K15 - Bahnhofstraße Süd.....	11
Abbildung 16:	Tagespegel K15 - Birkenstraße .....	12
Abbildung 17:	Tagespegel K15 - Schulstraße.....	13
Abbildung 18:	Tagespegel K15 - Lärchenstraße .....	13
Abbildung 19:	Tagespegel K2 - St2081 Nord.....	14
Abbildung 20:	Tagespegel K2 - Baldhamer Straße.....	15
Abbildung 21:	Tagespegel K2 - GE West.....	15
Abbildung 22:	Tagespegel K2 - St2081 Süd.....	16
Abbildung 23:	Beispiel Knotenbelastung zur Morgenspitzenstunde (7:15 - 8:15 Uhr) am K10 .....	16
Abbildung 24:	Beispiel Knotenbelastung zur Abendspitzenstunde (16:30 - 17:30 Uhr) am K1 .....	16
Abbildung 25:	Definition von Durchgangs-, Ziel-/Quell- und Binnenverkehr .....	19
Abbildung 26:	Durchgangsverkehr zwischen den Befragungsstellen - Zorneding .....	20
Abbildung 27:	Durchgangsverkehr zwischen den Befragungsstellen - Pöring.....	21
Abbildung 28:	Durchgangsverkehr nach Verflechtungsorten .....	22
Abbildung 29:	Kfz-Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten.....	23
Abbildung 30:	Rad-Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten .....	24
Abbildung 31:	ÖPNV-Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten.....	25
Abbildung 32:	Rücklaufquote der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020 im Vergleich zu anderen PSLV-Haushaltsbefragungen.....	26
Abbildung 33:	Rücklaufquote der Haushaltsbefragung differenziert nach Verkehrszellen .....	26
Abbildung 34:	Alterspyramide im Vergleich: Bevölkerung Zornedings insgesamt – Altersverteilung aus dem Rücklauf der Haushaltsbefragung .....	27
Abbildung 35:	Verteilung der Haushaltstypen .....	28
Abbildung 36:	Verteilung der Haushaltsgößen .....	28

Abbildung 37: Tätigkeit der Befragten .....	28
Abbildung 38: Verteilung der Altersgruppen .....	29
Abbildung 39: Pkw-Besitz der Haushalte .....	29
Abbildung 40: Pkw-Besitz differenziert nach Haushaltstypen .....	29
Abbildung 41: Pkw-Besitz differenziert nach Alter und Geschlecht .....	30
Abbildung 42: Pkw- und Führerscheinbesitz der Befragten ab einschließlich 18 Jahre .....	30
Abbildung 43: Führerscheinbesitz differenziert nach Alter und Geschlecht .....	30
Abbildung 44: Anzahl Räder und E-Bikes pro Haushalt.....	31
Abbildung 45: Anzahl der Räder pro Kopf je Haushalt.....	31
Abbildung 46: Anzahl der Räder im Haushalt differenziert nach Haushaltstypen .....	31
Abbildung 47: Besitz ÖPNV-Zeitkarte differenziert nach Tätigkeit .....	32
Abbildung 48: Altersgruppen differenziert nach Verkehrszellen .....	32
Abbildung 49: Tätigkeit differenziert nach Verkehrszellen .....	33
Abbildung 50: Pkw-Besitz differenziert nach Verkehrszellen .....	33
Abbildung 51: ÖPNV-Zeitkartenbesitz differenziert nach Verkehrszellen .....	34
Abbildung 52: Verkehrszusammensetzung bei ca. 31.030 hochgerechneten Wege und Fahrten der Zornedinger Bevölkerung insgesamt.....	34
Abbildung 53: Verkehrsmittelwahl bei ca. 32.645 hochgerechneten Wege und Fahrten der Zornedinger Bevölkerung insgesamt .....	35
Abbildung 54: Verkehrsmittelwahl differenziert nach Verkehrsart bei ca. 32.645 Wege und Fahrten der Zornedinger Bevölkerung insgesamt.....	35
Abbildung 55: Verkehrsmittelwahl differenziert nach Geschlecht.....	36
Abbildung 56: Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr differenziert nach Haushaltstyp .....	36
Abbildung 57: Verkehrsmittelwahl nach Tageszeit .....	37
Abbildung 58: Wegehäufigkeit pro Person und Tag.....	37
Abbildung 59: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Geschlecht.....	38
Abbildung 60: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Alter .....	38
Abbildung 61: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Tätigkeit.....	38
Abbildung 62: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Pkw-Besitz.....	39
Abbildung 63: Fahrtzwecke der Zornedinger Bevölkerung .....	39
Abbildung 64: Fahrtzwecke der Zornedinger Bevölkerung differenziert nach Verkehrsmittel .....	40
Abbildung 65: Fahrtzwecke der Zornedinger Bevölkerung differenziert nach Tageszeit .....	40
Abbildung 66: Fahrtweiten im Binnenverkehr – absolute Anzahl .....	41
Abbildung 67: Fahrtweiten im Binnenverkehr – relative Häufigkeit .....	41
Abbildung 68: Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Verkehrszelle 10 „Lindenstraße“ .....	42
Abbildung 69: Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Verkehrszelle 22 „Gewerbe West“ .....	43
Abbildung 70: Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 12 „Herzog-Arnulf-Straße“ .....	44
Abbildung 71: Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 15 „Bahnhof“ .....	45
Abbildung 72: Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 22 „Gewerbe West“ .....	46

Abbildung 73:	Nennungen von Problemthemen nach Verkehrsarten .....	47
Abbildung 74:	Problemthemen im fließenden Verkehr .....	47
Abbildung 75:	Problemthemen im ruhenden Verkehr.....	48
Abbildung 76:	Problemthemen beim Fuß- und Radverkehr.....	48
Abbildung 77:	Problemthemen im ÖPNV.....	49
Abbildung 78:	Nennungen von Vorschlägen nach Verkehrsarten.....	49
Abbildung 79:	Vorschläge zum fließenden Verkehr.....	50
Abbildung 80:	Vorschläge zum ruhenden Verkehr .....	51
Abbildung 81:	Vorschläge zum Fuß- und Radverkehr.....	51
Abbildung 82:	Vorschläge zum ÖPNV .....	52
Abbildung 83:	Problemthemen in der Birkenstraße.....	52
Abbildung 84:	Problemthemen in der Eglhartinger Straße .....	53
Abbildung 85:	Problemthemen in der Münchner Straße.....	53
Abbildung 86:	Problemthemen mit Bahnhofstraße.....	53
Abbildung 87:	Problemthemen in der Bucher Straße .....	54
Abbildung 88:	Problemthemen in der Wasserburger Landstraße.....	54
Abbildung 89:	Problemthemen in der Burgstraße .....	54
Abbildung 90:	Problemthemen in Wolfesing .....	55
Abbildung 91:	Zitate der Zornedinger Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung.....	56
Abbildung 92:	Mobilitätsverhalten während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen ....	57
Abbildung 93:	Änderung des Mobilitätsverhalten während der Corona Krise.....	58
Abbildung 94:	Tage pro Woche im Home-Office während der Corona Krise .....	58
Abbildung 95:	Prozentualer Anteil der Kurzarbeit pro Monat während der Corona Krise.....	59
Abbildung 96:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel beim Fahrtzweck Arbeit, Schule während der Corona Krise .....	59
Abbildung 97:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel beim Fahrtzweck Einkauf, private Erledigungen während der Corona Krise .....	59
Abbildung 98:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel beim Fahrtzweck Freizeit während der Corona Krise .....	60
Abbildung 99:	Einschätzung des Mobilitätsverhalten für die Zeit nach der Pandemie .....	60
Abbildung 100:	Zitate der Zornedinger Bevölkerung aus dem Corona-Zusatzfragbogen.....	62
Abbildung 101:	Fahrtenmatrix für Verkehrsmodell (Ausschnitt) .....	68
Abbildung 102:	Bauflächenpotentiale .....	69
Abbildung 103:	Verkehrsumlegung Prognose-Nullfall 2035, Wachstum 0,75%/Jahr .....	74
Abbildung 104:	Verkehrsumlegung Prognose-Nullfall 2035, Wachstum 1,5%/Jahr .....	75
Abbildung 105:	Verkehrsumlegung Planfall 1d, Wachstum 0,75%/Jahr .....	77
Abbildung 106:	Verkehrsumlegung Planfall 1d, Wachstum 1,5%/Jahr .....	78
Abbildung 107:	Verkehrsumlegung Planfall 4, Wachstum 0,75%/Jahr.....	79
Abbildung 108:	Einbahnstraßenregelung Pöring Unterdorf .....	81

Abbildung 109: Prinzipskizze Erschließungsmodell Houten.....82  
Abbildung 110: Übertragung des Houten-Modells auf Zorneding .....82

**TABELLENVERZEICHNIS**

Tabelle 1: DTV-Werte von 1995-2015 in und um Zorneding.....6  
Tabelle 2: Stärken und Schwächen .....65  
Tabelle 3: Handlungsbedarf .....66  
Tabelle 4: Entwicklungspotenziale .....72  
Tabelle 5: Nachverdichtungspotenziale.....72  
Tabelle 6: Vergleich der Planfälle für ausgewählte Straßenabschnitte .....84  
Tabelle 7: Beurteilung der Vor- und Nachteile von Straßennetzergänzungen in Zorneding .....85

## ANLAGEN

- Anlage 1: Straßenklassifikation nach RASt 06
- Anlage 2: Verkehrsregelungen
- Anlage 3: ÖPNV im Gemeindegebiet
- Anlage 4: Radrouten im Gemeindegebiet
- Anlage 5: Zählstellenplan
- Anlage 6: Verkehrszellenplan
- Anlage 7: Tagespegel
- Anlage 7.1: Tagespegel K1 - St2081 / Anzinger Straße / Ingelsberg
- Anlage 7.2: Tagespegel K8 - Ortszufahrt / B304
- Anlage 7.3: Tagespegel K11 - St2081 / Münchner Straße
- Anlage 7.4: Tagespegel K12 - Wolfersberger Straße / B304
- Anlage 7.5: Tagespegel K13 - St2081 / B304
- Anlage 8: Knotenbelastungen
- Anlage 8.1: Knotenbelastungen Morgenspitze (7:15 - 8:15 Uhr)
- Anlage 8.2: Knotenbelastungen Abendspitze (16:30 - 17:30 Uhr)
- Anlage 9: Streckenbelastungen
- Anlage 9.1: Streckenbelastungen Kfz/24 Std.
- Anlage 9.2: Streckenbelastungen 24 Std. Schwerverkehrsanteile in Promille
- Anlage 9.3: Streckenbelastungen -24 Std. Radverkehr
- Anlage 10: Übersicht Mobilität der Zornedinger Bevölkerung
- Anlage 11: Binnenverkehrsströme Kfz
- Anlage 11.1: Binnenverkehr Kfz - Zelle 3 „Wasserburger Landstraße“
- Anlage 11.2: Binnenverkehr Kfz - Zelle 4 „Münchner Straße“
- Anlage 11.3: Binnenverkehr Kfz - Zelle 12 „Herzog-Arnulf-Straße“
- Anlage 11.4: Binnenverkehr Kfz - Zelle 15 „Pfarrkindergarten“
- Anlage 11.5: Binnenverkehr Kfz - Zelle 16 „Sportzentrum Süd“
- Anlage 11.6: Binnenverkehr Kfz - Zelle 21 „Georg-Münch-Straße“
- Anlage 12: Binnenverkehrsströme Fahrrad
- Anlage 12.1: Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 3 „Wasserburger Landstraße“
- Anlage 12.2: Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 4 „Münchner Straße“
- Anlage 12.3: Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 10 „Lindenstraße“
- Anlage 12.4: Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 16 „Sportzentrum Süd“
- Anlage 12.5: Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 20 „Pöring Dorfplatz“
- Anlage 13: Zitate der Zornedinger Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung
- Anlage 14: Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel während der Corona-Krise
- Anlage 14.1: Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel - Fahrtzweck Arbeit, Schule während der Corona-Krise

- Anlage 14.2: Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel - Fahrtzweck Einkauf, private Erledigungen während der Corona-Krise
- Anlage 14.3: Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel - Fahrtzweck Freizeit während der Corona-Krise
- Anlage 15: Zitate der Zornedinger Bevölkerung aus dem Corona-Zusatzfragebogen
- Anlage 16: Bauflächenpotentiale
- Anlage 17: Übersicht der unterschiedlichen Planfälle



## 1 Aufgabenstellung

Für die Gemeinde Zorneding werden umfangreiche Verkehrserhebungen durchgeführt, um die Bestandssituation zu analysieren.

Die Verkehrserhebungen liefern Aussagen zum Durchgangsverkehr, zum Ziel-/Quellverkehr, zum Binnenverkehr der Einwohner Zornedings, zu Schwerverkehrsanteilen und zu den Spitzenstundenbelastungen der wichtigen Knotenpunkte. Aus den Erkenntnissen der Erhebungen (Verkehrsanalyse) werden Bewertungen über die Verkehrswirksamkeit von städtebaulichen Erweiterungen sowie Ergänzungen des Straßennetzes getroffen. Darauf aufbauend lassen sich Hinweise auf weitere Lö-

sungsansätze z.B. für ein weiterentwickeltes Radverkehrskonzept oder Verbesserungen im ÖPNV geben, die in einem späteren Schritt detailliert ausgearbeitet werden können. Die Erstellung des Verkehrskonzeptes soll konkrete Maßnahmen anstoßen und zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung beitragen.

Die Haushaltsbefragung ermittelt das Mobilitätsverhalten (Modal Split) der Einwohner Zornedings. Als Ergänzung werden mit einer offenen Fragestellung mögliche Vorschläge oder Kritikpunkte der Bürger und Bürgerinnen (wie z.B. die Angabe von Schwachstellen im Radwegenetz) abgefragt. Dies stellt eine Form der Bürgerbeteiligung dar, mit der alle erreicht werden können.



Abbildung 1: Orstmitte Zorneding - Bahnhofstraße

## 2 Bestandssituation

### 2.1 Verkehrliche Erschließung und Lage im Raum

Zorneding ist eine Gemeinde im oberbayerischen Landkreis Ebersberg. Sie liegt acht Kilometer südlich vom Münchner Ortsrand zwischen Vaterstetten und Kirchseeon. Die Gemeinde Zorneding besteht aus den Ortsteilen Zorneding, Pöring, Ingelsberg und Wolfesing.

Die Gemeinde Zorneding ist über die Bundesstraße 304 an die Bundesautobahn A99 (München – Umfahrung) an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden. Außerdem führt die B304 von der B2R (Mittlerer-Ring) über Ebersberg, Grafing, Wasserburg, Traunstein bis nach Salzburg. Die St2081 verbindet ab Zorneding die B304 mit der Anschlussstelle Anzing an die A94.



Abbildung 2: Lage Zornedings im Raum (Kartengrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Euro-Geographics 2020)

Neben diesen überörtlichen Anbindungen gibt es außerdem eine Reihe von regionalen Verbindungen in die Nachbarstädte- und Gemeinden. Die St2081 verbindet Zorneding mit Pöring und stellt darüber hinaus auch eine Verbindung nach Harthausen und Anzing dar. Die Kreisstraße EBE12 verbindet Zorneding mit Ebersberg und führt dabei über Buch. Die Kreisstraße EBE4 verbindet Wol-

fesing mit Weißenfeld und führt weiter nach Feldkirchen.

Die innerörtliche Verkehrsstruktur ist in Anlage 1 dargestellt. Die klassifizierten Straßen werden um bzw. am Ort vorbeigeführt. Die innerörtliche Verkehrsstruktur besteht somit aus Sammelstraßen (Münchner Straße, Wasserburger Landstraße, Lärchenstraße, Birkenstraße, Anzinger Straße, Bahnhofstraße, Herzog-Albrecht-Straße) und Wohnstraßen. Einen Schwerpunkt bildet das Gewerbegebiet West, mit verschiedenen Arbeitgebern, Dienstleistern und Versorgungszentrum. Die geltenden Verkehrsregelungen auf den Straßen Zornedings sind in Anlage 2 dargestellt.



Abbildung 3: Wohnstraße in Zorneding - Birkenstraße

### 2.2 Ruhender Verkehr

Die Gemeinde verfügt an der S-Bahn über ein P+R-Parkplatz, mit 166 kostenlosen Stellplätzen, verteilt auf den nördlichen und südlichen Eingang des Bahnhofs. Einzelhandelsstandorte (z.B. Edeka, Netto, Rewe) mit hohem Besucheraufkommen verfügen über großflächige Parkplätze. Der sehr zentral liegende Edeka in der Birkenstraße hat keinen eigenen großflächigen Parkplatz. In den Wohngebieten wird im Straßenraum geparkt.



Abbildung 4: P+R Parkplatz am Bahnhof

### 2.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Zornedinger Bahnhof liegt sehr zentral. Die Wohngebiete Zornedings und Pörings sind größtenteils unter 1.000 Meter Luftlinie vom S-Bahnhof entfernt (vgl. Anlage 3). Zorneding ist durch die S-Bahn-Linie S4 und S6 des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV) mit der Landeshauptstadt München und Ebersberg verbunden. Die S-Bahn benötigt zum Hauptbahnhof 30 Minuten und hat nach 13 Minuten (in Trudering) Anschluss zum Münchener U-Bahn-Netz. Die S-Bahn verkehrt zu Stoßzeiten im 10 Minuten Takt. Der Bahnsteig ist zwar barrierefrei aber vor allem von der Südseite nur schwer zu erreichen.

Über die Buslinie 453 ist Zorneding mit Glonn verbunden, jedoch ohne regelmäßigen Takt (11 mal am Tag).



Abbildung 5: S-Bahnhof Zorneding

### 2.4 Radverkehr

Anlage 4 zeigt die bereits bestehende Radverkehrsinfrastruktur. Radverkehrsanlagen werden ergänzt durch die – mit wenigen Ausnahmen – Anordnung von flächendeckenden Tempo 30 (als Tempo 30-Zonen oder durch Einzelmaßnahmen) und teilweise verkehrsberuhigten Bereichen in den Wohngebieten. Eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ermöglicht es, dass Radfahrer auf einer gemeinsamen Fahrfläche mit dem Kfz-Verkehr „mitschwimmen“ können. Wenn die Geschwindigkeit eingehalten wird, dann sind gesonderte Sicherungsmaßnahmen im Allgemeinen entbehrlich. In besonderen Fällen können jedoch weitere unterstützende Maßnahmen sinnvoll sein, wenn die Verkehrsmengen hoch oder die reduzierte Geschwindigkeit aus der Gestaltung nur schwer ablesbar sind. Durch Tempo 30 entsteht eine höhere Verkehrssicherheit bei weniger Konfliktfällen und Unfällen mit geringerer Unfallschwere, d.h. niedrigerer Unfallkosten. Eine Vielzahl von Zebrastreifen und Mittelinseln erleichtern das Überqueren.

Die Hauptrouten des Radwegrouthenetzes führen teilweise entlang von Hauptverkehrsstraßen wie der B304 und schaffen somit eine Verbindung nach Vaterstetten im Westen und Eglharting im Osten.



Abbildung 6: Gemeinsamer Fuß- und Radweg Richtung Ingelsberg

Gute und ausreichend vorhandene Fahrradabstellanlagen machen die Radbenutzung attraktiv, da sie für die Werterhaltung persönlichen Eigentums sorgen und die Wertschätzung des Fahrrads und damit des Fahrradfahrens mitbegründen. Der Bahnhof verfügt über einige Fahrradabstellanlagen. Hier besteht jedoch in Qualität und Quantität Verbesserungspotential. Auch an den Einkaufsmöglichkeiten innerorts besteht ein noch ausbaufähiges Angebot an Abstellmöglichkeiten.



Abbildung 7: Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Zorneding

Die weitgehend flache Siedlungsstruktur in Zorneding stellt für den Radverkehr gute topographische Bedingungen dar und somit ein großes Potenzial einer möglichen Verlagerung des MIV auf den Radverkehr.

## 2.5 Verkehrsentwicklung seit 1995

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Ergebnisse der bayerischen Verkehrsmengenkarten für ausgewählte Stellen in und um Zorneding. Die DTV-Werte (DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr), die von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren im 5-Jahres-Rhythmus (1995, 2000, 2005, 2010 und 2015) erhoben werden, vermitteln einen Eindruck über die unterschiedliche Verkehrsbedeutung und -entwicklung der überörtlichen Straßen in Zorneding.

Die Grafik zum DTV (vgl. Abbildung 8) zeigt, dass die Verkehrsentwicklungen nicht einheitlich verlaufen, sondern Unterschiede aufweisen, was vor allem auf die Abhängigkeit von der Gewerbe- und Siedlungsentwicklung und Straßennetzergänzungen hinweist. Abbildung 9 zeigt zusätzlich die Lage der Zählstellen im Straßennetz Zornedings.

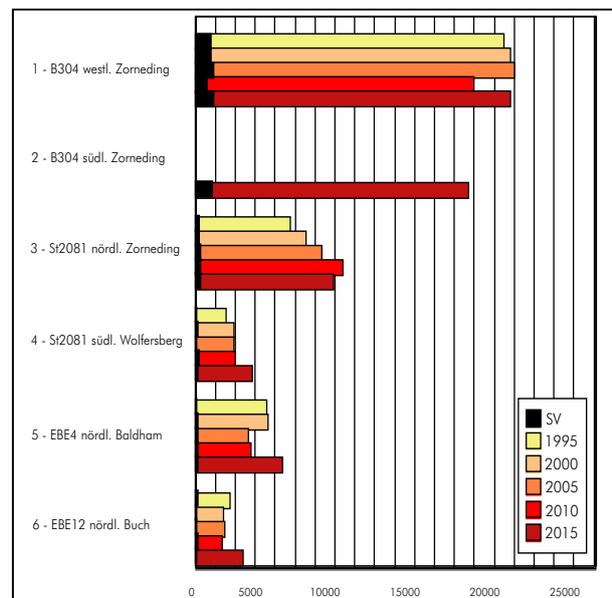


Abbildung 8: Verkehrsentwicklung (DTV-Werte) in und um Zorneding von 1995-2015 (Datengrundlage: Verkehrsmengenkarte des Freistaats Bayern, Oberste Baubehörde (1995, 2000, 2005, 2010, 2015))

Die höchsten Verkehrsbelastungen werden auf den Zählstellen 1 und 2, auf der B304 westlich und südlich von Zorneding gemessen. Das Verkehrsaufkommen der Staatsstraße nördlich von Zorneding ist seit 1995 bis 2010 kontinuierlich gestiegen, 2015 kann ein leichter Rückgang festgestellt

werden. Südlich von Wolfersberg war der Verkehr bis 2010 relativ konstant, 2015 wurde eine Steigerung des Verkehrsaufkommens gemessen. Auch die Kreisstraße EBE4 und EBE12 verzeichnen einen Anstieg des Verkehrsaufkommens im Jahr 2015.

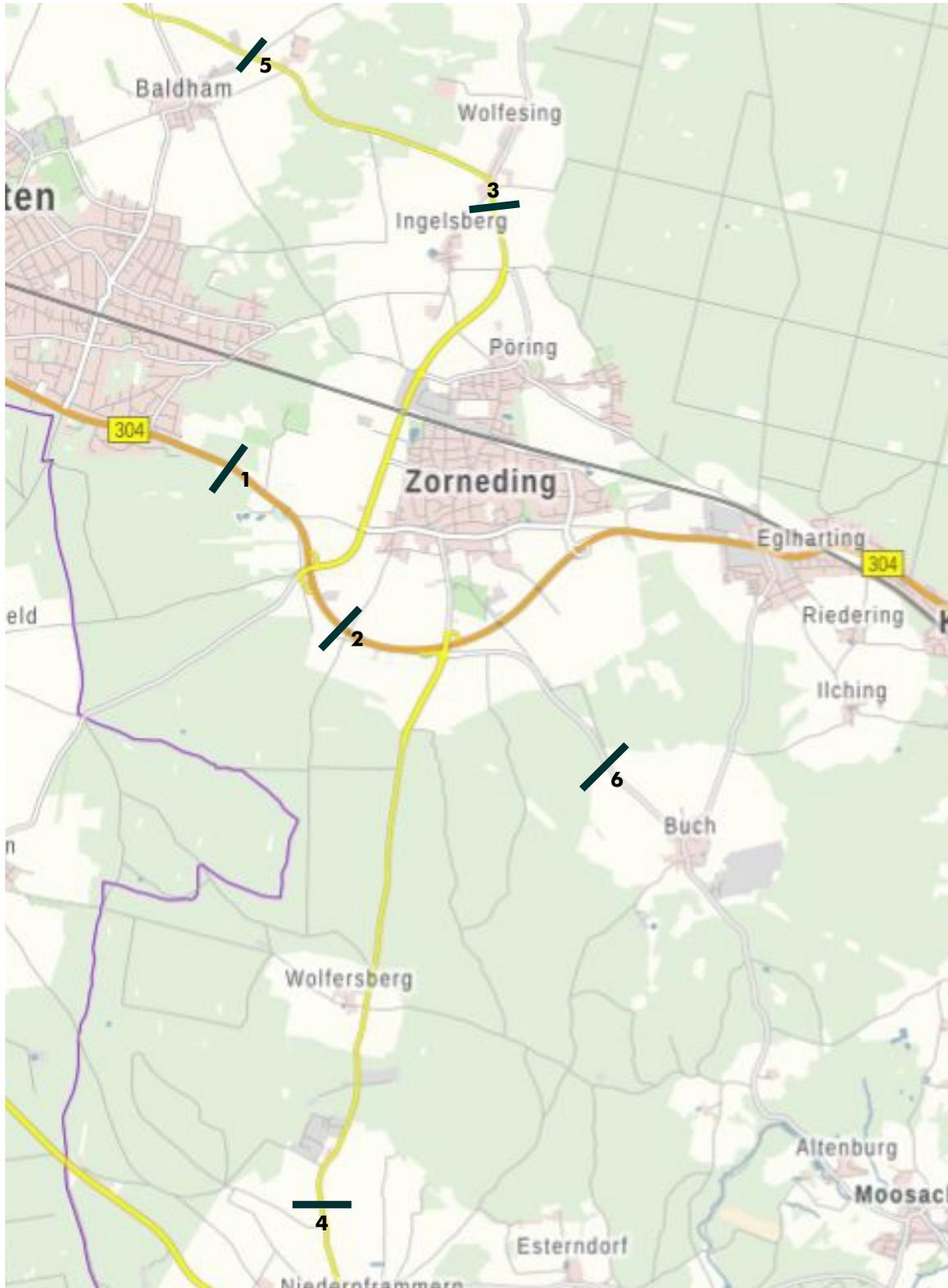


Abbildung 9: Lage Zornedings im Straßennetz mit DTV-Zählstellen in und um Zorneding (Kartengrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, EuroGeographics 2020)

In der nachstehenden Tabelle sind die DTV-Werte von 1995-2015 auf den wichtigen Abschnitten der klassifizierten Straßen rund um und in Zorneding zusammengetragen:

Tabelle 1: DTV-Werte von 1995-2015 in und um Zorneding (Datengrundlage: Verkehrsmengenkarte des Freistaats Bayern, Oberste Baubehörde (1995, 2000, 2005, 2010, 2015))

Zählstellennummer	Erhebungsjahr				
	1995	2000	2005	2010	2015
	Werte in Kfz/24 Std.				
1 - B304 westlich v. Zorneding	19.341	19.808	20.055	17.493	19.793
2 - B304 südlich v. Zorneding	-	-	-	-	17.177
3 - St2081 nördlich v. Zorneding	5.966	6.922	7.906	9.223	8.655
4 - St2081 südlich v. Wolfersberg	1.913	2.416	2.410	2.548	3.565
5 - EBE4 nördlich v. Baldham	4.505	4.594	3.325	3.504	5.497
6-EBE12 nördlich v. Buch	2.146	1.786	1.870	1.724	3.034

### 3 Verkehrserhebungen

Zu den Verkehrserhebungen, die im Rahmen des Verkehrsgutachtens für Zorneding durchgeführt wurden, gehören neben den Knotenstromzählungen an insgesamt 19 Einmündungen und Kreuzungen sowie den Verkehrsbefragungen an acht Befragungsstellen auch eine Haushaltsbefragung, mit deren Hilfe vor allem der Binnenverkehr der Zornedinger Bevölkerung erfasst wird.

Die Haushaltsbefragung wurde für den Stichtag 22. September 2020 angesetzt. Die Erhebungen im fließenden Verkehr wurden am 22./23./24. September 2020 durchgeführt.

#### 3.1 Grundlagen

##### 3.1.1 Methodik

Bei der Verkehrszählung wurden am 22., 23. und 24. September 2020 11 Knoten manuell über acht Stunden in 2 Zeitabschnitten (6:30-10:30 und 15:00-19:00) gezählt. Acht Knoten wurden mittels Videokameras über 24 Stunden erfasst.

Für die Verkehrsbefragung wurde der Verkehr stichprobenmäßig an allen acht Ortszufahrten angehalten und die Autofahrer nach Herkunft, Ziel und Fahrtzweck befragt. Die Befragung erfolgte zu den gleichen Zeitintervallen, wie die manuelle Verkehrszählung.

Die Haushaltsbefragung erfolgte mittels Fragebogen. Sämtliche Haushalte im kompletten Gemeindegebiet Zornedings erhielten diesen auf postalischem Weg. In dem Fragebogen werden von allen Haushaltsmitgliedern ihre zurückgelegten Wege und Fahrten für den angesetzten Stichtag (22. September 2020) eingetragen und können mit den Zusatzfragen ihre Probleme und Vorschläge zu verkehrsrelevanten Themen in Zorneding anbringen.

##### 3.1.2 Zählstellen

Die genaue Lage der einzelnen Zähl- und Befragungsstellen ist in Anlage 5 ersichtlich. Mit den gewählten Zählpunkten sollen sowohl die St2081, die Anschlüsse an die B304 sowie weitere wichtige Zufahrtsstraßen vollständig erfasst werden. Des Weiteren wurden alle wichtigen innerörtlichen

Verknüpfungspunkte in das Erhebungsprogramm einbezogen.

##### 3.1.3 Verkehrszellen

Für die Auswertung der Ergebnisse wird ein relativ detailliertes Straßennetz für die Gemeinde Zorneding herangezogen. Zu diesem Zweck muss auch die Einteilung in die sogenannten Verkehrszellen relativ kleinräumig erfolgen. Anlage 6 enthält diese Verkehrszellen zusammen mit den Einwohnerzahlen. Die Kenntnis der Einwohnerzahlen der einzelnen Verkehrszellen ist bei der Eichung des Verkehrsmodells und der Abschätzung des Verkehrsaufkommens einzelner Wohngebiete von Vorteil.

### 3.2 Ergebnisse der Verkehrserhebungen

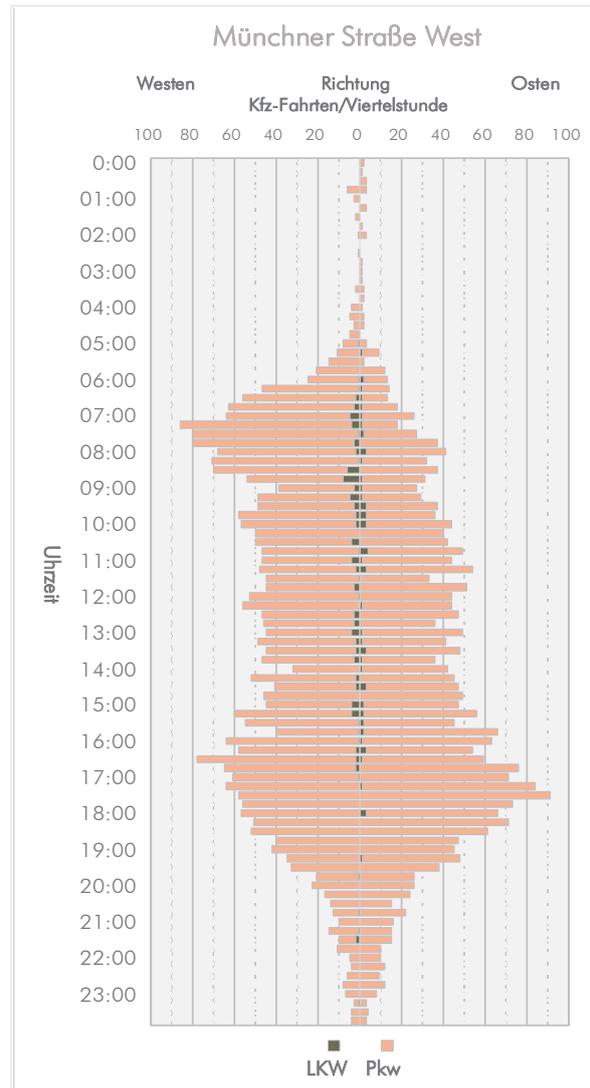
#### 3.2.1 Knotenstromzählungen

##### Tagespegel

Die Pegeldarstellungen der Knotenpunkte, an denen über 24 Stunden per Video gezählt wurde (K1, K8, K11, K12, K13), sind in den Anlagen 7 enthalten. Die Knoten K2, K10 und K15 werden im Folgenden beispielhaft näher erläutert. In den Pegeldarstellungen wird jeweils nach Fahrtrichtung, Fahrzeugart und Zeiteinheit (jeweils volle Stunde) unterschieden.

Nachfolgend sind die Pegeldarstellungen für den Knotenpunkt K10 (Münchner Straße/Schmiedweg/Bucher Straße) dargestellt.

In der Münchner Straße West werden in 24 Stunden insgesamt ca. 5.949 Kfz-Fahrten gezählt. Die Verkehrsströme sind über den Tag verteilt in beide Himmelsrichtungen relativ ausgeglichen mit einer etwas stärkeren Belastung Richtung Westen, vor allem in der Morgenspitze (vgl. Abbildung 10). Die Morgenspitze ist ca. zwischen 6:30 und 8:30 Uhr zu erkennen. Von ca. 16:00 bis 17:30 Uhr ist eine Nachmittagspitze zu erkennen, bei der das Verkehrsaufkommen Richtung Osten etwas stärker ist als Richtung Westen.

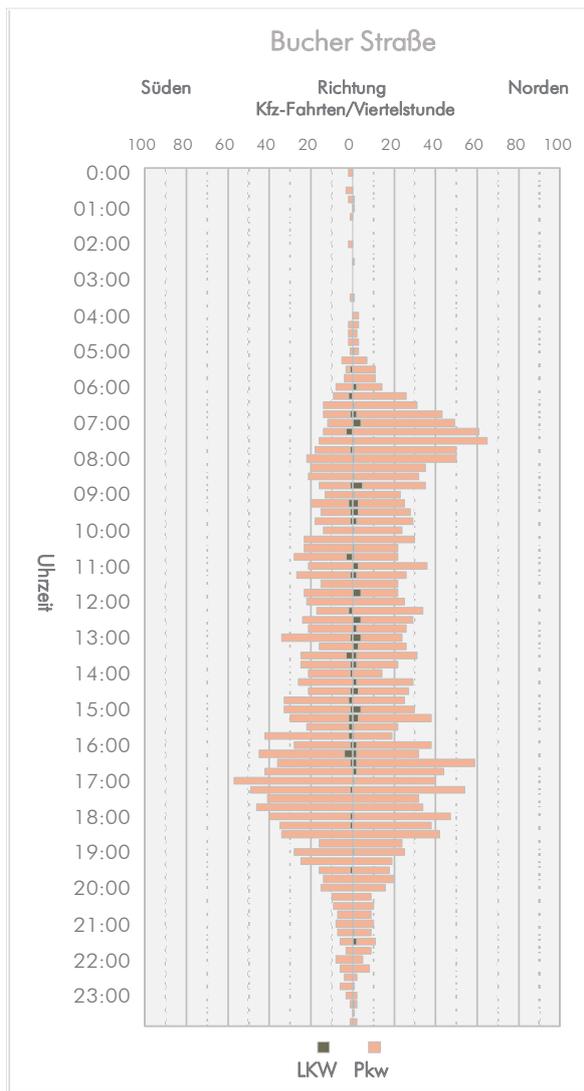


Richtung Westen		beide Richtungen		Richtung Osten
Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.
3.069	PKW	5.772	PKW	2.703
114	LKW	177	LKW	63
<b>3.183</b>	<b>Summe</b>	<b>5.949</b>	<b>Summe</b>	<b>2.766</b>
3.055	Kfz Tag	5.706	Kfz Tag	2.651
128	Kfz Nacht	243	Kfz Nacht	115
112	SV Tag	174	SV Tag	62
2	SV Nacht	3	SV Nacht	1

Abbildung 10: Tagespegel K10 - Münchner Straße West

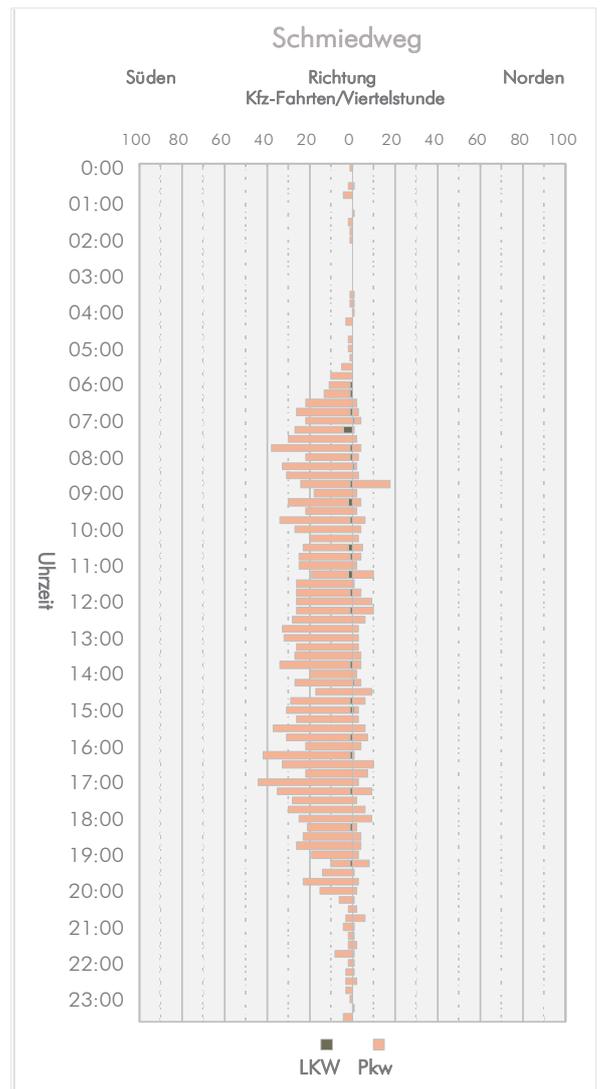
In der Bucher Straße wurden insgesamt ca. 3.452 Kfz-Fahrten/24 Std. erfasst. Die Verkehrsströme sind in Richtung Norden über den Tag hinweg etwas stärker ausgeprägt (vgl. Abbildung 11). Eine deutliche Morgenspitze ist zwischen ca. 7:00 bis 8:00 Uhr, mit deutlich mehr Verkehrsaufkommen Richtung Norden, zu erkennen. Am Nachmittag ist der Verkehr in beiden Richtungen ab ca. 16:30 bis 16:00 Uhr etwas stärker.

Im Schmiedweg herrscht mit insgesamt ca. 1.861 Kfz-Fahrten/24 Std. das geringste Verkehrsaufkommen am K10. Die Verkehrsströme sind über den Tag hinweg eindeutig in Richtung Süden ausgerichtet (vgl. Abbildung 12). Eine leichte Morgenspitze ist ca. um 7:45 Uhr in Richtung Süden, zu erkennen. Am Nachmittag ist der Verkehr gen Süden ab ca. 16:15 bis 17:00 Uhr etwas stärker.



Richtung Süden	beide Richtungen		Richtung Norden
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
1.467	PKW 3.321	PKW 1.854	
45	LKW 131	LKW 86	
<b>1.512</b>	<b>Summe 3.452</b>	<b>Summe 1.940</b>	
1.453	Kfz Tag 3.323	Kfz Tag 1.870	
59	Kfz Nacht 129	Kfz Nacht 70	
44	SV Tag 128	SV Tag 84	
1	SV Nacht 3	SV Nacht 2	

Abbildung 11: Tagespegel K10 - Bucher Straße



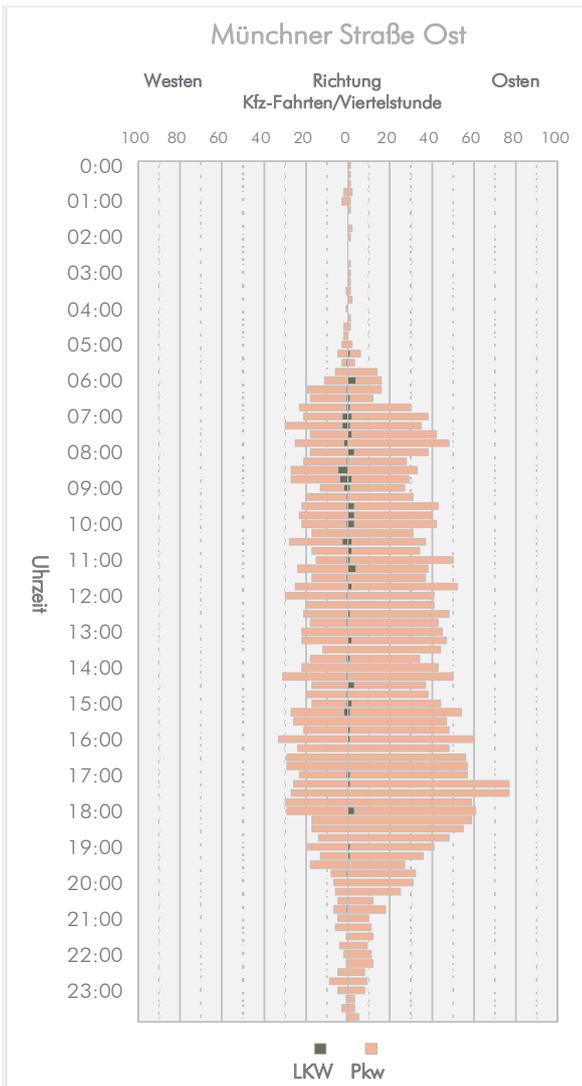
Richtung Süden	beide Richtungen		Richtung Norden
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
1.554	PKW 1.829	PKW 275	
28	LKW 32	LKW 4	
<b>1.582</b>	<b>Summe 1.861</b>	<b>Summe 279</b>	
1.522	Kfz Tag 1.790	Kfz Tag 268	
60	Kfz Nacht 71	Kfz Nacht 11	
28	SV Tag 32	SV Tag 4	
-	SV Nacht -	SV Nacht -	

Abbildung 12: Tagespegel K10 - Schmiedweg

In der Münchner Straße Ost werden ca. 3.908 Kfz-Fahrten/24 Std. gemessen. Eine leichte Morgenspitze ist auch hier ca. zwischen 7:00 bis 8:00 Uhr zu erkennen, sowie eine leichte Abendspitze zwischen 17:15 und 17:30 Uhr (vgl. Abbildung 13). Eine stärkere Verkehrsrichtung Richtung Osten ist eindeutig zu erkennen.

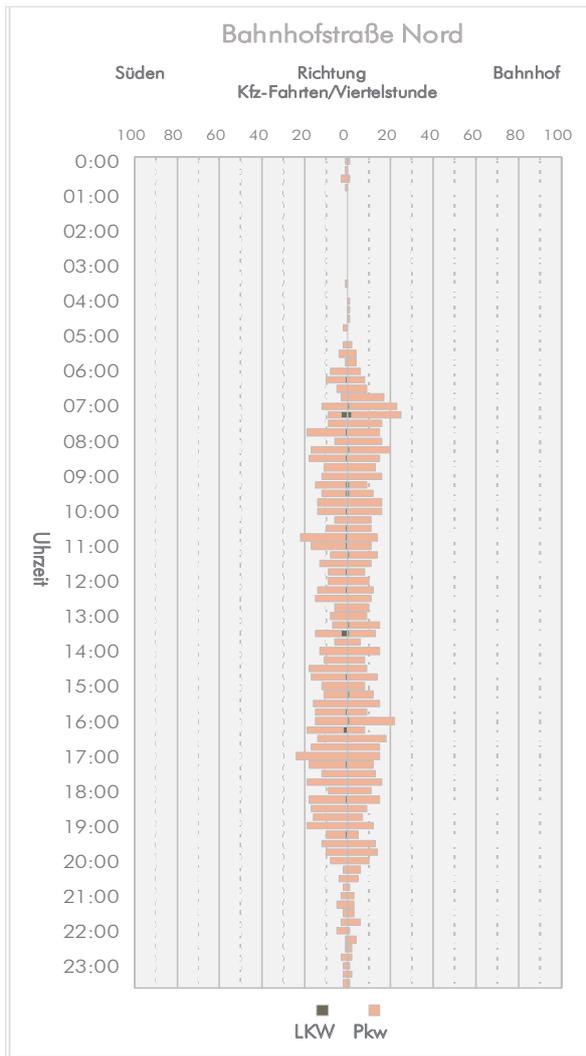
Im Anschluss werden die Pegeldarstellungen für den Knotenpunkt K15 (Bahnhofstraße/Birkenstraße/Schulstraße/Lärchenstraße) näher erläutert.

In der Bahnhofstraße Nord wurden in 24 Stunden insgesamt ca. 1.566 Kfz-Fahrten gezählt. Die Verkehrsströme sind über den Tag verteilt in beide Himmelsrichtungen relativ ausgeglichen (vgl. Abbildung 14). Eine Morgenspitze ist ca. zwischen 7:00 und 8:00 Uhr zu erkennen, wobei der Verkehr Richtung Bahnhof stärker ist als Richtung Süden. Von ca. 16:00 bis 19:00 Uhr ist eine Nachmittagspitze in beiden Richtungen zu erkennen.



Richtung Westen	beide Richtungen	Richtung Osten
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
1.254 PKW	3.808 PKW	2.554
43 LKW	100 LKW	57
<b>1.297 Summe</b>	<b>3.908 Summe</b>	<b>2.611</b>
1.242 Kfz Tag	3.751 Kfz Tag	2.509
55 Kfz Nacht	157 Kfz Nacht	102
42 SV Tag	98 SV Tag	56
1 SV Nacht	2 SV Nacht	1

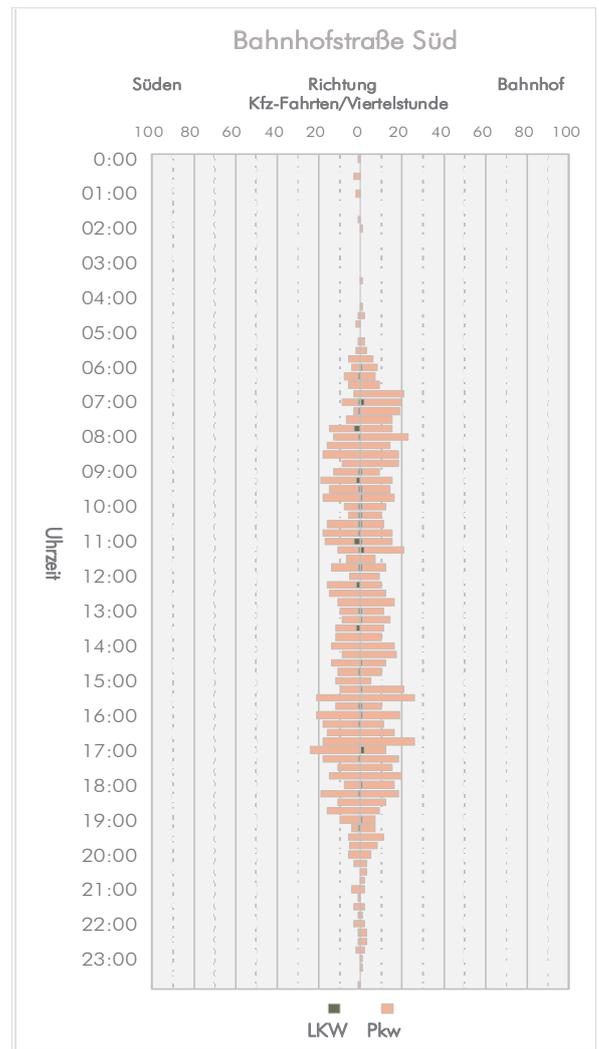
Abbildung 13: Tagespegel K10 - Münchner Straße Ost



Richtung Süden	beide Richtungen		Richtung Bahnhof
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.
761 PKW	1.531	PKW	770
24 LKW	35	LKW	11
<b>785</b> <b>gesamt</b>	<b>1.566</b> <b>gesamt</b>		<b>781</b>
750 Kfz Tag	1.500	Kfz Tag	750
35 Kfz Nacht	66	Kfz Nacht	31
24 SV Tag	35	SV Tag	11
- SV Nacht	-	SV Nacht	-

Abbildung 14: Tagespegel K15 - Bahnhofstraße Nord

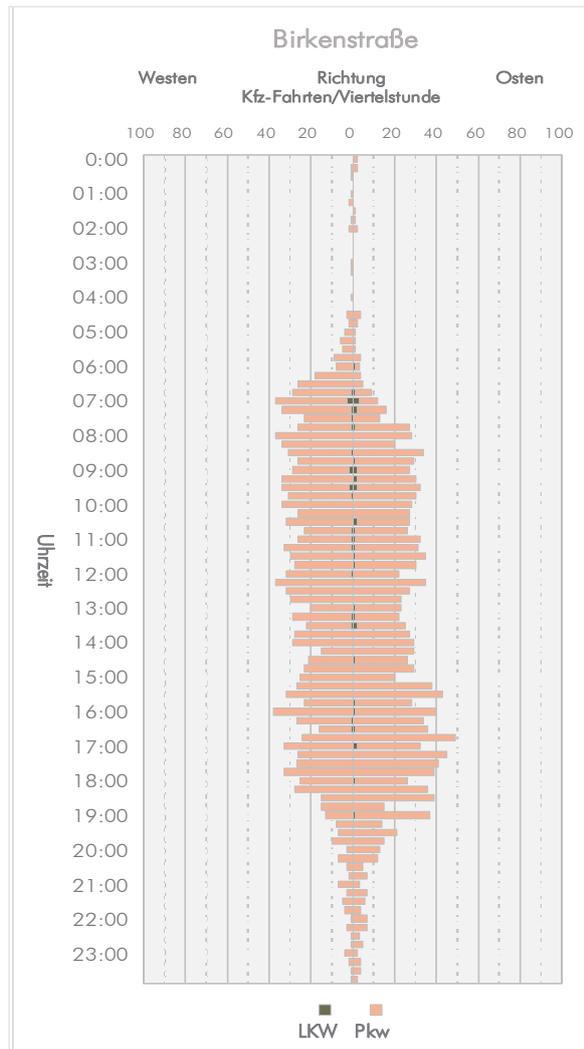
In der Bahnhofstraße Süd wurden in 24 Stunden insgesamt ca. 1.556 Kfz-Fahrten gezählt. Die Verkehrsströme sind über den Tag verteilt in beide Himmelsrichtungen relativ ausgeglichen mit einer etwas stärkeren Tendenz Richtung Bahnhof (vgl. Abbildung 15). Eine Morgenspitze ist ca. zwischen 7:00 und 8:00 Uhr zu erkennen, wobei der Verkehr Richtung Bahnhof stärker ist als Richtung Süden. Von ca. 16:00 bis 19:00 Uhr ist eine Nachmittagsspitze in beiden Richtungen zu erkennen.



Richtung Süden	beide Richtungen		Richtung Bahnhof
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.
700 PKW	1.502	PKW	802
31 LKW	54	LKW	23
<b>731</b> <b>gesamt</b>	<b>1.556</b> <b>gesamt</b>		<b>825</b>
704 Kfz Tag	1.501	Kfz Tag	797
27 Kfz Nacht	55	Kfz Nacht	28
31 SV Tag	54	SV Tag	23
- SV Nacht	-	SV Nacht	-

Abbildung 15: Tagespegel K15 - Bahnhofstraße Süd

In der Birkenstraße wurden insgesamt ca. 3.179 Kfz-Fahrten/24 Std. erfasst. Die Verkehrsströme in beide Himmelsrichtungen sind über den Tag hinweg relativ ausgeglichen mit etwas mehr Belastung Richtung Osten (vgl. Abbildung 16). Zwischen 6:30 und 8:00 Uhr konnte Verkehr überwiegend Richtung Westen festgestellt werden. Von ca. 8.00 bis 13:00 Uhr ist das Verkehrsaufkommen in beide Richtungen etwa gleich hoch und relativ gleichbleibend. Von 13.00 bis 15.00 Uhr lässt die Verkehrsbelastung etwas nach, um dann bis 19.00 Uhr wieder die Belastung des Vormittags zu erreichen. Am Nachmittag ist die Verkehrsbelastung Richtung Osten etwas stärker.

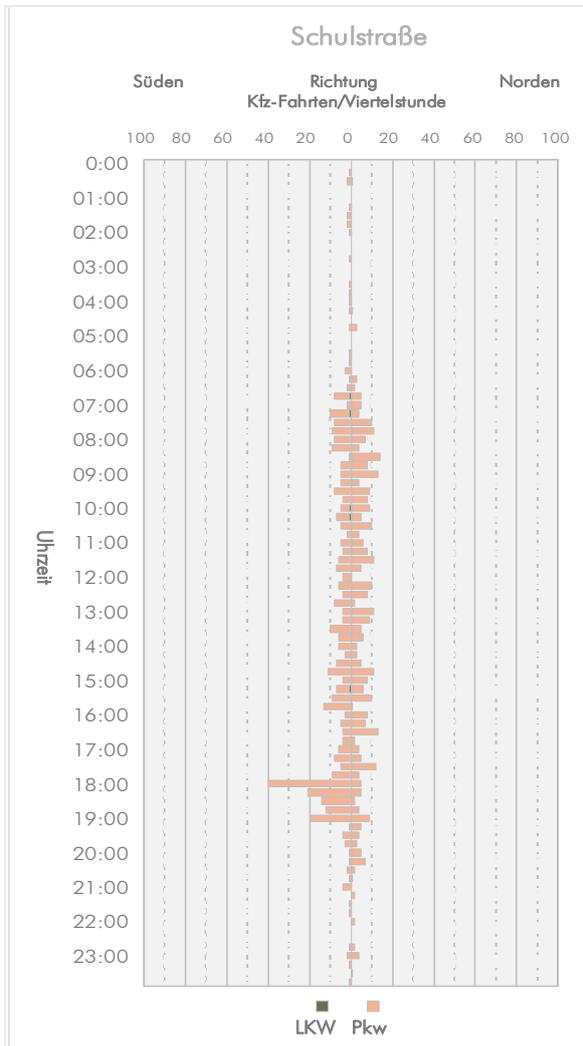


Richtung Westen	beide Richtungen	Richtung Osten
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
1.526	3.124	1.598
21	55	34
<b>1.547</b>	<b>3.179</b>	<b>1.632</b>
1.493	3.070	1.577
54	109	55
21	55	34
-	-	-

Abbildung 16: Tagespegel K15 - Birkenstraße

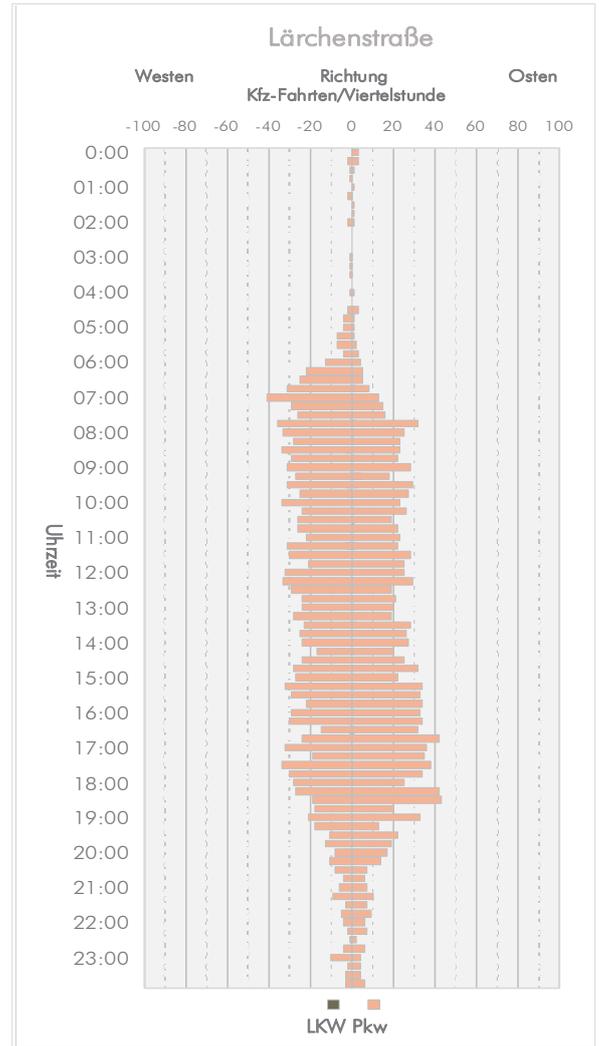
Die Schulstraße hat mit insgesamt ca. 813 Kfz-Fahrten/24 Std. das geringste Verkehrsaufkommen am K15. Die Verkehrsströme sind über den Tag hinweg gleichmäßig auf beide Richtungen verteilt ohne besondere Spitzen. Eine Ausnahme bildet die Stunde von 18:00 bis 19:00 Uhr. Hier finden auffällig hohe Verkehrsbewegungen Richtung Süden statt. (vgl. Abbildung 17).

In der Lärchenstraße werden ca. 3.186 Kfz-Fahrten/24 Std. gemessen. Eine leichte Morgenspitze ist auch hier ca. zwischen 7:00 bis 8:00 Uhr zu erkennen, sowie eine leichte Abendspitze zwischen 17:15 und 17:30 Uhr (vgl. Abbildung 18). Eine stärkere Verkehrsrichtung Richtung Osten ist eindeutig zu erkennen.



Richtung Westen	beide Richtungen	Richtung Norden
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
422	PKW 801	PKW 379
5	LKW 12	LKW 7
<b>427</b>	<b>gesamt 813</b>	<b>gesamt 386</b>
405	Kfz Tag 777	Kfz Tag 372
22	Kfz Nacht 36	Kfz Nacht 14
5	SV Tag 12	SV Tag 7
-	SV Nacht -	SV Nacht -

Abbildung 17: Tagespegel K15 - Schulstraße

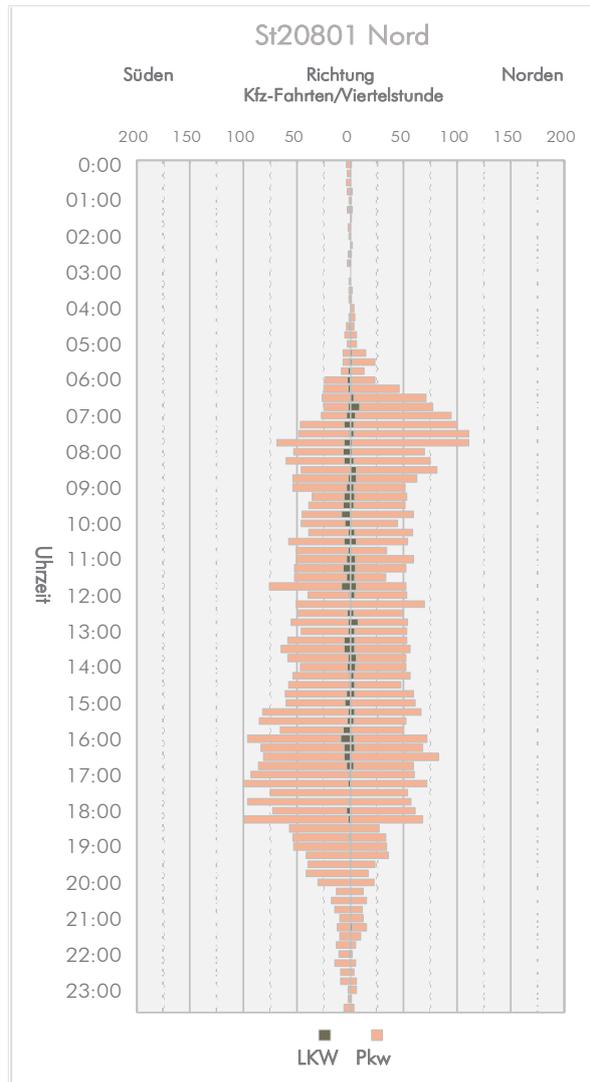


Richtung Westen	beide Richtungen	Richtung Osten
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
1.587	PKW 3.122	PKW 1.535
29	LKW 64	LKW 35
<b>1.616</b>	<b>gesamt 3.186</b>	<b>gesamt 1.570</b>
1.547	Kfz Tag 3.055	Kfz Tag 1.508
69	Kfz Nacht 131	Kfz Nacht 62
29	SV Tag 64	SV Tag 35
-	SV Nacht -	SV Nacht -

Abbildung 18: Tagespegel K15 - Lärchenstraße

Die Pegeldarstellungen für den Knotenpunkt K2 (St2081/Baldhamer Straße/GE West) stellen sich wie folgt dar.

Auf der St2081 Nord wurden in 24 Stunden insgesamt ca. 6.990 Kfz-Fahrten gezählt. Die Verkehrsströme sind über den Tag verteilt in beide Himmelsrichtungen relativ ausgeglichen (vgl. Abbildung 19). Eine Morgenspitze in Richtung Norden ist ca. zwischen 7:00 und 8:00 Uhr zu erkennen. Von ca. 16:00 bis 18:15 Uhr ist eine Nachmittagsspitze zu erkennen, bei der das Verkehrsaufkommen Richtung Süden etwas stärker ist als Richtung Norden.

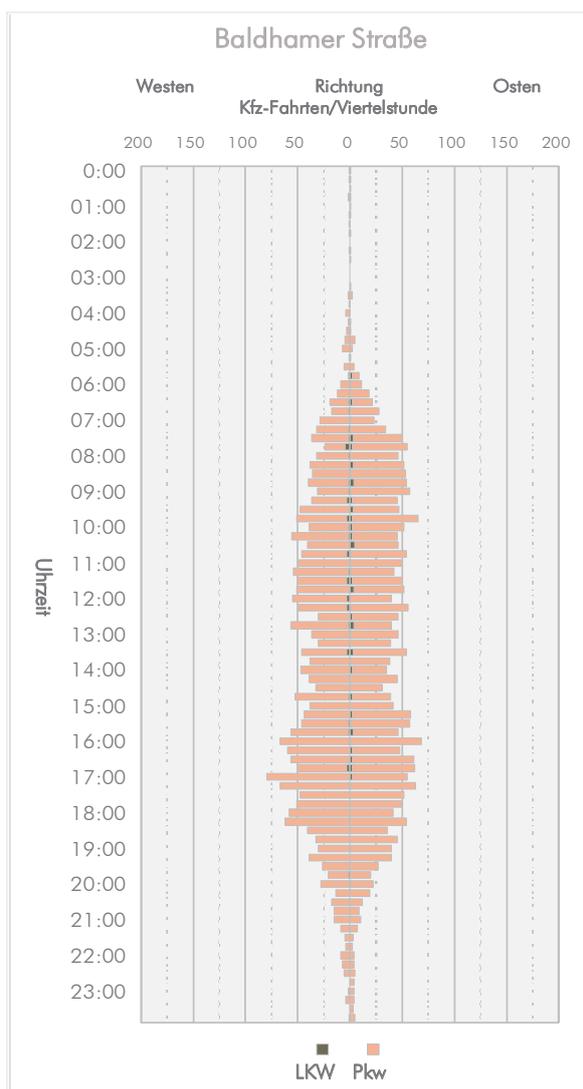


Richtung Süden		beide Richtungen		Richtung Norden
Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.
3.317	PKW	6.617	PKW	3.300
195	LKW	373	LKW	178
<b>3.512</b>	<b>Summe</b>	<b>6.990</b>	<b>Summe</b>	<b>3.478</b>
3.381	Kfz Tag	6.743	Kfz Tag	3.362
131	Kfz Nacht	247	Kfz Nacht	116
187	SV Tag	354	SV Tag	167
8	SV Nacht	19	SV Nacht	11

Abbildung 19: Tagespegel K2 - St2081 Nord

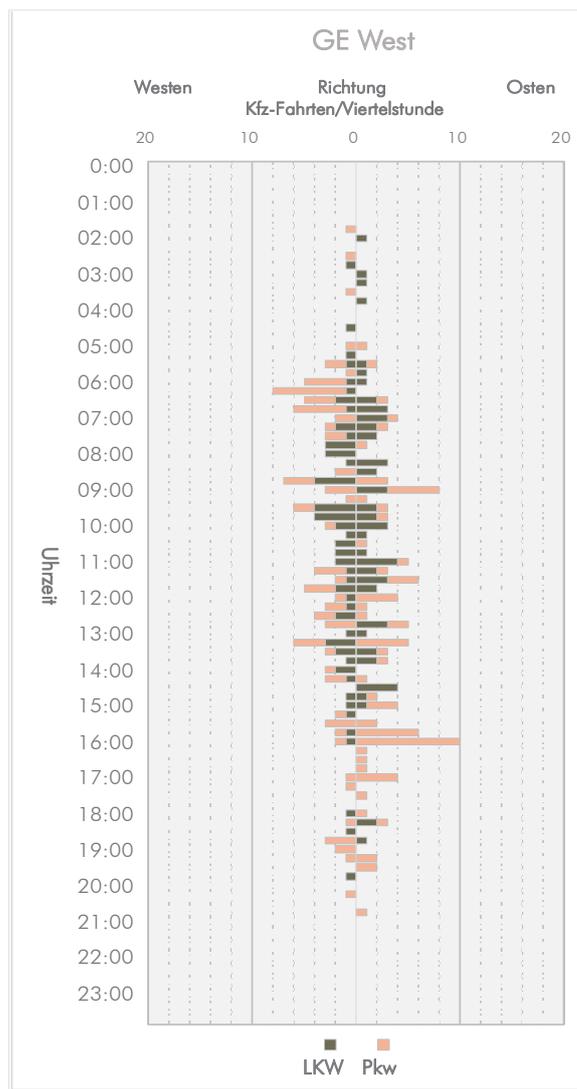
In der Baldhamer Straße wurden insgesamt ca. 5.219 Kfz-Fahrten/24 Std. erfasst. Die Verkehrsströme in beide Himmelsrichtungen über den Tag hinweg relativ ausgeglichen (vgl. Abbildung 20). Eine leichte Morgenspitze ist zwischen ca. 7:30 bis 8:00 Uhr, mit etwas mehr Verkehrsaufkommen Richtung Osten, zu erkennen. Am Nachmittag ist der Verkehr gen Westen ab ca. 17:00 bis 18:15 Uhr etwas stärker.

In der Zufahrt zum GE West konnte mit insgesamt ca. 287 Kfz-Fahrten/24 Std. nur ein sehr geringes Verkehrsaufkommen am K2 festgestellt werden. Von den 287 Kfz-Fahrten/24 Std. sind 130 Lkw-Fahrten/24 Std. Die Verkehrsströme sind über den Tag hinweg gleichmäßig verteilt (vgl. Abbildung 21). Verkehrsspitzen konnten nicht festgestellt werden.



Richtung Westen	beide Richtungen		Richtung Osten
Kfz/24 Std.	PKW	LKW	Kfz/24 Std.
2.467	5.056	163	2.589
79			84
<b>2.546</b>	<b>Summe</b>	<b>5.219</b>	<b>Summe</b>
2.476	Kfz Tag	5.081	Kfz Tag
70	Kfz Nacht	138	Kfz Nacht
73	SV Tag	151	SV Tag
6	SV Nacht	12	SV Nacht
			6

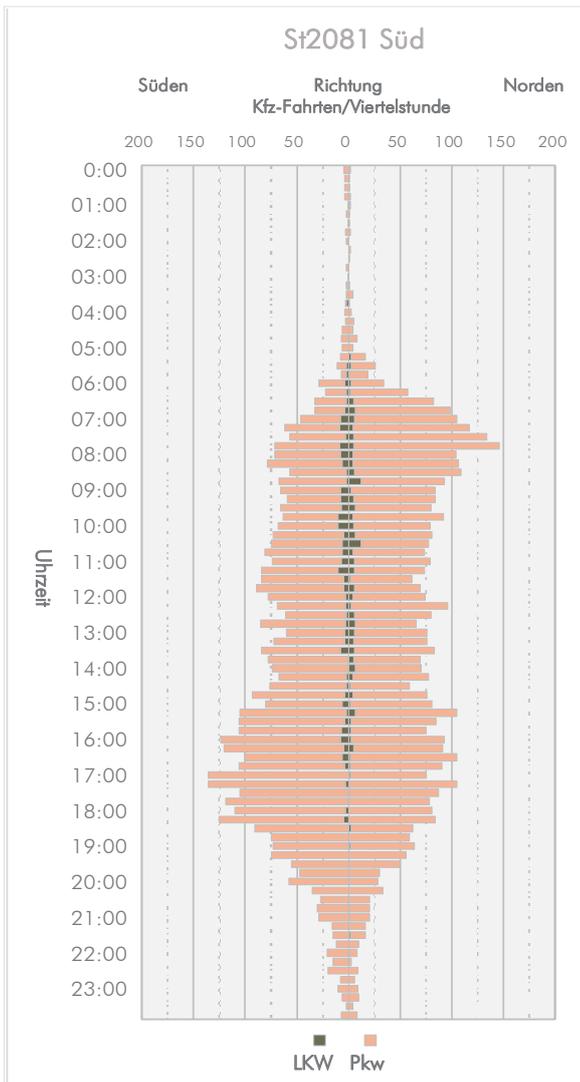
Abbildung 20: Tagespegel K2 - Baldhamer Straße



Richtung Westen	beide Richtungen		Richtung Osten
Kfz/24 Std.	PKW	LKW	Kfz/24 Std.
81	157	130	76
66			64
<b>147</b>	<b>Summe</b>	<b>287</b>	<b>Summe</b>
136	Kfz Tag	268	Kfz Tag
11	Kfz Nacht	19	Kfz Nacht
62	SV Tag	120	SV Tag
4	SV Nacht	10	SV Nacht
			6

Abbildung 21: Tagespegel K2 - GE West

An der St2081 Süd werden ca. 9.698 Kfz-Fahrten/24 Std. gemessen. Eine deutliche Morgenspitze ist auch hier ca. zwischen 7:00 bis 8:00 Uhr in Richtung Norden zu erkennen, sowie eine Abendspitze zwischen 16:00 und 18:15 Uhr (vgl. Abbildung 22). Eine stärkere Verkehrsrichtung am Abend Richtung Süden ist eindeutig zu erkennen.



Richtung Süden	beide Richtungen	Richtung Norden
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
4.545 PKW	9.200 PKW	4.655
254 LKW	498 LKW	244
<b>4.799 Summe</b>	<b>9.698 Summe</b>	<b>4.899</b>
4.622 Kfz Tag	9.358 Kfz Tag	4.736
177 Kfz Nacht	340 Kfz Nacht	163
242 SV Tag	473 SV Tag	231
12 SV Nacht	25 SV Nacht	13

Abbildung 22: Tagespegel K2 - St2081 Süd

### Spitzenstunden

Für die Darstellung der Knotenbelastungen muss das Straßennetz weitgehend abstrakt gewählt bzw. die Abstände zwischen den Knoten gestreckt werden, da ansonsten die Lesbarkeit benachbarter Knoten teilweise nicht mehr möglich wäre.

In den Abbildungen 23 und 24 sind beispielhafte Ausschnitte verschiedener Knotenströme für die unterschiedlichen Spitzenstunden dargestellt. Abbildung 23 enthält die Morgenspitzenstunde (7:15 Uhr bis 8:15 Uhr) von K10 und in Abbildung 24 sind die Knotenstrombelastungen für die Abendspitzenstunde (16:30 Uhr bis 17:30 Uhr) von K1. Die vollständigen Abbildungen mit dem kompletten Ortsgebiet Zornedings sind in Anlage 8 angeheftet.

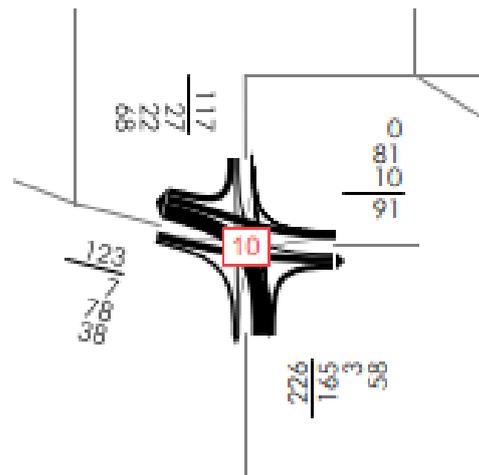


Abbildung 23: Beispiel Knotenbelastung zur Morgenspitzenstunde (7:15 - 8:15 Uhr) am K10

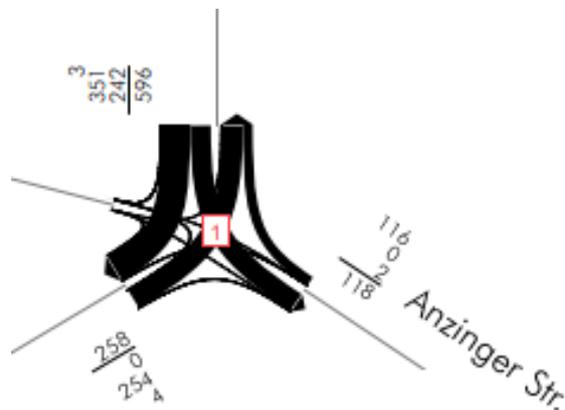


Abbildung 24: Beispiel Knotenbelastung zur Abendspitzenstunde (16:30 - 17:30 Uhr) am K1

Die Lesbarkeit der Darstellungen wird kurz am Beispiel der Morgenspitze von K10 Münchner Straße/ Bucher Straße/Schmiedweg (vgl. Abbildung 23) erläutert: Von Süden (Bucher Straße) kommen 226 Fahrzeuge. Davon biegen 58 in die Münchner Straße (Richtung Osten) ab, 3 fahren geradeaus weiter in den Schmiedweg und 165 biegen in die Münchner Straße (Richtung Westen) ein. Von der Münchner Straße (aus Richtung Westen) kommen 123 Fahrzeuge, von denen 38 nach rechts in die Bucher Straße abbiegen, 78 fahren geradeaus und 7 biegen nach links ab. 117 Fahrzeuge kommen aus dem Schmiedweg, davon biegen 27 nach links ab, 22 fahren geradeaus und 68 biegen in die Münchner Straße nach rechts ab. Aus der Münchner Straße (aus Richtung Osten) kommen 91 Fahrzeuge, von denen 10 nach links abbiegen, 81 geradeaus fahren und keiner nach rechts abbiegt. Der stärkste Strom am K10 in der Morgenspitzenstunde ist demnach der Linksabbiegestrom von der Bucher Straße in die Münchner Straße (Richtung Westen).

An den Knoten K11, K18, K2, K19 und K1 kann in der Morgenspitzenstunde im Verlauf der St2081 ein starkes Verkehrsaufkommen Richtung Norden festgestellt werden. Dies trifft auch für die Knoten K4 und K5 in der Anzinger bzw. Eglhartinger Straße zu. Am K11 ist eine starke Übereckbeziehung aus der Münchner Straße in die St2081 Richtung Norden festzustellen.

Die Verkehrsbelastung in der Abendspitzenstunde ist im gesamten Ortsgebiet höher als in der Morgenspitzenstunde. Im Verlauf der St2081 ist nachmittags der Verkehrsstrom Richtung Süden stärker, jedoch ist beispielsweise die Verkehrsbelastung am K18 auch Richtung Norden fast genauso hoch wie am Vormittag (387 Kfz/24 Std. Morgenspitzenstunde, 344 Kfz/24 Std. Abendspitzenstunde). In der Anzinger und Eglhartinger Straße sind die Verkehrsströme am Nachmittag gegenläufig zum Vormittag und somit Richtung Süden (Südwesten) ausgerichtet. In der Münchner Straße überwiegt in der Abendspitzenstunde der Verkehr Richtung Osten.

Die am stärksten belasteten Knotenströme befinden sich im Verlauf der St2081 (K1, K19, K2, K11

und K13). Im innerörtlichen Bereich wurden auch hohe Knotenbelastungen auf der Münchner Straße am K10 und in der Burgstraße bzw. Eglhartinger Straße am K4 erhoben. Innerorts können hohe Belastungen am K6 (Waldstraße/Münchner Straße), K9 (Waldstraße/Lindenring) und am K1 (Münchner Straße/Köglweg) festgestellt werden.

## Streckenbelastungen

### • Kfz-Streckenbelastung 24 Stunden

Da der Verkehr an insgesamt 19 Knoten über jeweils acht Stunden bzw. 24 Stunden erfasst wurde, ist es mittels Hochrechnungen möglich, den 24-stündigen Tagesverkehr zu ermitteln. Dieser ist in den Anlagen 9 enthalten. Für die Darstellung wurde ein Rundungsmodus gewählt. An Strecken ohne Belastungsbeschriftung liegen keine gesicherten Daten vor. Hier kann nur eine Abschätzung mittels benachbarter Zählstellen vorgenommen werden.

Anlage 9.1 zeigt die Kfz-Streckenbelastungen über 24 Stunden. Auch hier wird deutlich, dass sich der Verkehr hauptsächlich auf die St2081 sowie auf die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen konzentriert.

Die insgesamt höchste Belastung liegt mit ca. 9.800 Kfz-Fahrten/24 Std. auf der St2081, nördlich der Abzweigung der Anzinger Straße (K1), vor. Auch im weiteren Verlauf der St2081, nördlich der Einmündung der Lärchenstraße, liegen die Verkehrsbelastungen noch einmal knapp unter 10.000 Kfz/24 Std. Innerorts liegen hohe Belastungen an der Münchner Straße (5.950 Kfz/24 Std.), der Baldhamer Straße (5.225 Kfz/24 Std.), der Burgstraße (4.325 Kfz/24 Std.) und in der Lärchen- bzw. Birkenstraße (3.175 Kfz/24 Std.) sowie an der Zufahrt zum Gewerbegebiet (Georg-Wimmer-Ring, 3.550 Kfz/24 Std.) vor.

### • Schwerverkehrsanteile 24 Stunden

Die Schwerverkehrsanteile sind in Anlage 9.2 dargestellt. Aus softwaretechnischen Gründen ist eine Beschriftung mit Dezimalstellen oder Prozentzeichen nicht möglich. Um Rundungen auf ganze Prozentwerte zu vermeiden wird die Darstellung von Promillewerten gewählt. Beispielsweise bedeutet „64“ demnach „6,4%“.

Als Schwerverkehr werden Fahrzeuge definiert, die ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t aufweisen. Dazu zählen auch Linienbusse. Die höchsten Schwerverkehrsanteile wurden in der Baldhamer Straße, westlich der St2081 (ca. 44%), und in der Wasserburger Landstraße, östlich

der Herzog-Albrecht-Straße (ca. 23%), gemessen. Hierbei handelt es sich um Straßen, die überwiegend gewerblich genutzt werden. Der Schwerverkehrsanteil auf der St2081 liegt um die 5%. Insgesamt liegen die Schwerverkehrsanteile innerorts – mit Ausnahme der verkehrsintensiven Gewerbestraßen – zum größten Teil unter 3%.

### • Radverkehr 24 Stunden

Der Radverkehr als Streckenbelastungen ist in Anlage 9.3 dargestellt. Ähnlich wie beim Kfz-Verkehr sind entlang der stark befahrenen Hauptstraßen mitunter die meisten Radfahrer festzustellen. Das höchste Radaufkommen wurde auf der Münchner Straße (310 Radfahrten/24 Std.), auf der Bahnhofstraße (280 Radfahrten/24 Std.) und in der Bucher Straße (240 Radfahrten/24 Std.) gemessen. Auch auf der Baldhamer Straße westlich der St2081 ist mit 145 Radfahrten/24 Stunden ein erhöhtes Radaufkommen festzustellen, was darauf schließen lässt, dass es sich hier um eine oft genutzte Radfahrverbindung nach Baldham handelt.

Die vielen Abkürzungstrecken für Radfahrer, die für den Kfz-Verkehr nicht befahrbar sind, können in dieser Erhebung nicht berücksichtigt werden, da die Zählung nach dem Kfz-Verkehr ausgerichtet ist.

### 3.2.2 Verkehrsbefragungen

Bei den Verkehrsbefragungen konnten insgesamt ca. 4.822 Autofahrer befragt werden. Bis auf eine kleine Menge im niedrigen zweistelligen Bereich können alle Ortsangaben zugeordnet werden.

Die im Folgenden verwendeten Begriffe Durchgangsverkehr (DV), Ziel-/Quellverkehr (ZV bzw. QV) und Binnenverkehr (BV) lassen sich anhand der nachstehenden Grafik erläutern.

- Als Durchgangsverkehr werden die Fahrten bezeichnet, bei denen Herkunft und Ziel außerhalb eines definierten Gebietes liegen. In diesem Fall das von den acht Befragungspunkten

markierte Ortsgebiet Zornedings.

- Als Zielverkehr gelten alle Fahrten, bei denen die Herkunft außerhalb und das Ziel innerhalb von Zorneding liegen. Die Gegenrichtungen werden als Quellverkehr bezeichnet.
- Beim Binnenverkehr von Zorneding liegen Herkunft und Ziel innerhalb des Ortsgebietes.

Aus den Angaben in den Fragebögen kann für jedes Verkehrsmittel eine eigenständige Fahrtenmatrix erzeugt werden, die neben den in Anlage 6 enthaltenen örtlichen Verkehrszellen auch solche für Nachbargemeinden im näheren und weiteren Umfeld umfassen.

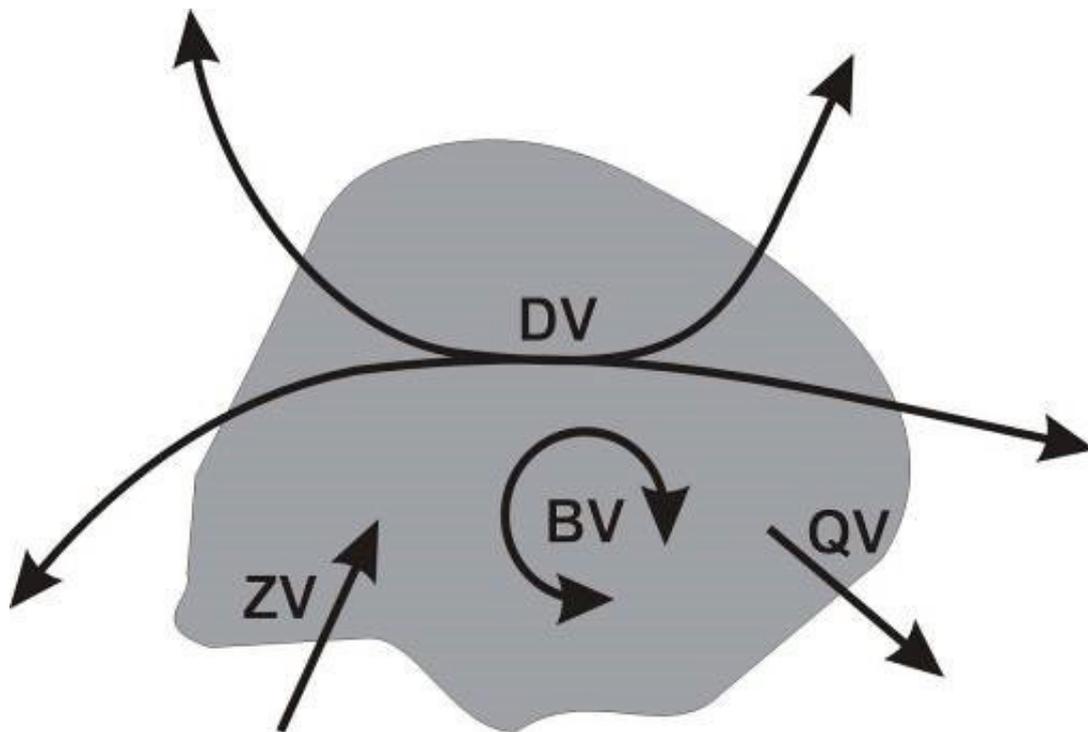


Abbildung 25: Definition von Durchgangs-, Ziel-/Quell- und Binnenverkehr

**Durchgangsverkehr zwischen den Befragungspunkten**

Abbildung 26 enthält den Durchgangsverkehr durch die Gemeinde Zorneding zwischen den acht Befragungspunkten. Die Befragungsquote lag an allen Befragungspunkten zwischen 45 und 65%, am B2 konnten sogar 100% erreicht werden. Insgesamt werden rund 4.265 Kfz-Fahrten/24 Std. im Durchgangsverkehr zwischen den Befragungspunkten am 22., 23. und 24.09.2020 ermittelt. Die Durchgangsverkehrsbeziehungen wurden für den Ortsteil Zorneding und Pöring getrennt ausgewertet.

Die stärksten Durchgangsverkehrsbeziehungen in Zorneding bestehen zwischen den Befragungspunkten B7 Münchner Straße und B6 Bucher Straße

(ca. 1.045 Kfz-Fahrten/24 Std.) sowie zwischen den Befragungspunkten B7 Münchner Straße und B5 Herzog-Albrecht Straße (ca. 495 Kfz-Fahrten/24 Std.). Auch zwischen den Befragungspunkten B2 Lindenring und B8 Tölzer Straße besteht mit über 500 Kfz-Fahrten/24 Std. eine etwas verstärkte Verkehrsbeziehung. Die übrigen Verkehrsbeziehungen sind etwas schwächer ausgeprägt.

Die in der Abbildung dargestellten Prozentzahlen, bezeichnen den Anteil des Durchgangsverkehrs am jeweiligen Gesamtverkehr. Das bedeutet beispielsweise, dass der Durchgangsverkehr an der Münchner Straße ca. 28,3% oder an der Bucher Straße ca. 40,5% am Gesamtverkehr ausmacht. An der Lärchenstraße sind es rund 5% und an der Herzog-Albrecht-Straße ca. 16,3%.

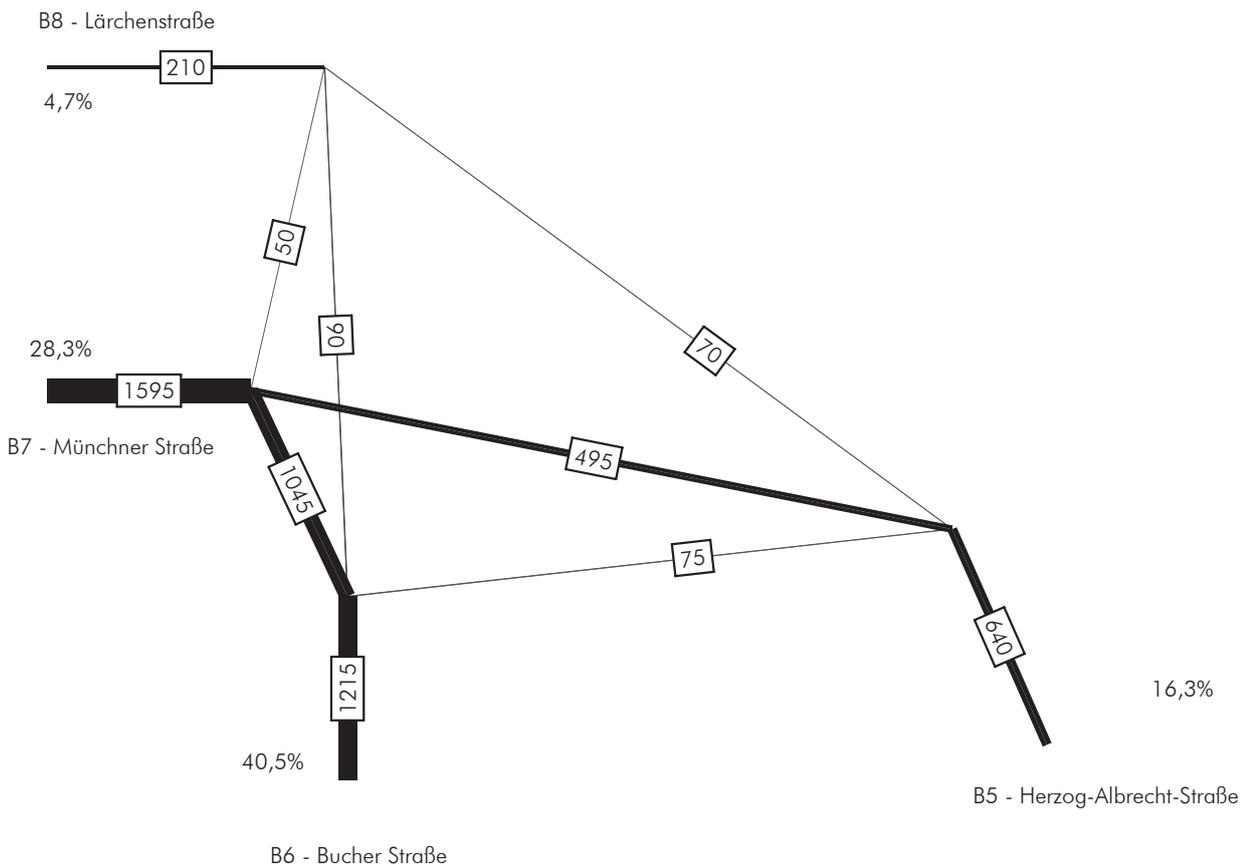


Abbildung 26: Durchgangsverkehr zwischen den Befragungsstellen - Zorneding

Die stärksten Durchgangsverkehrsbeziehungen in Pöring (vgl. Abbildung 27) bestehen zwischen den Befragungspunkten B1 Anzinger Straße und B4 Eglhartinger Straße (ca. 2.295 Kfz-Fahrten/24 Std.). Zwischen den anderen Befragungspunkten konnte kaum Durchgangsverkehr festgestellt werden.

Der Durchgangsverkehr an der Anzinger Straße und an der Eglhartinger Straße macht jeweils ca. 67% am Gesamtverkehr aus.

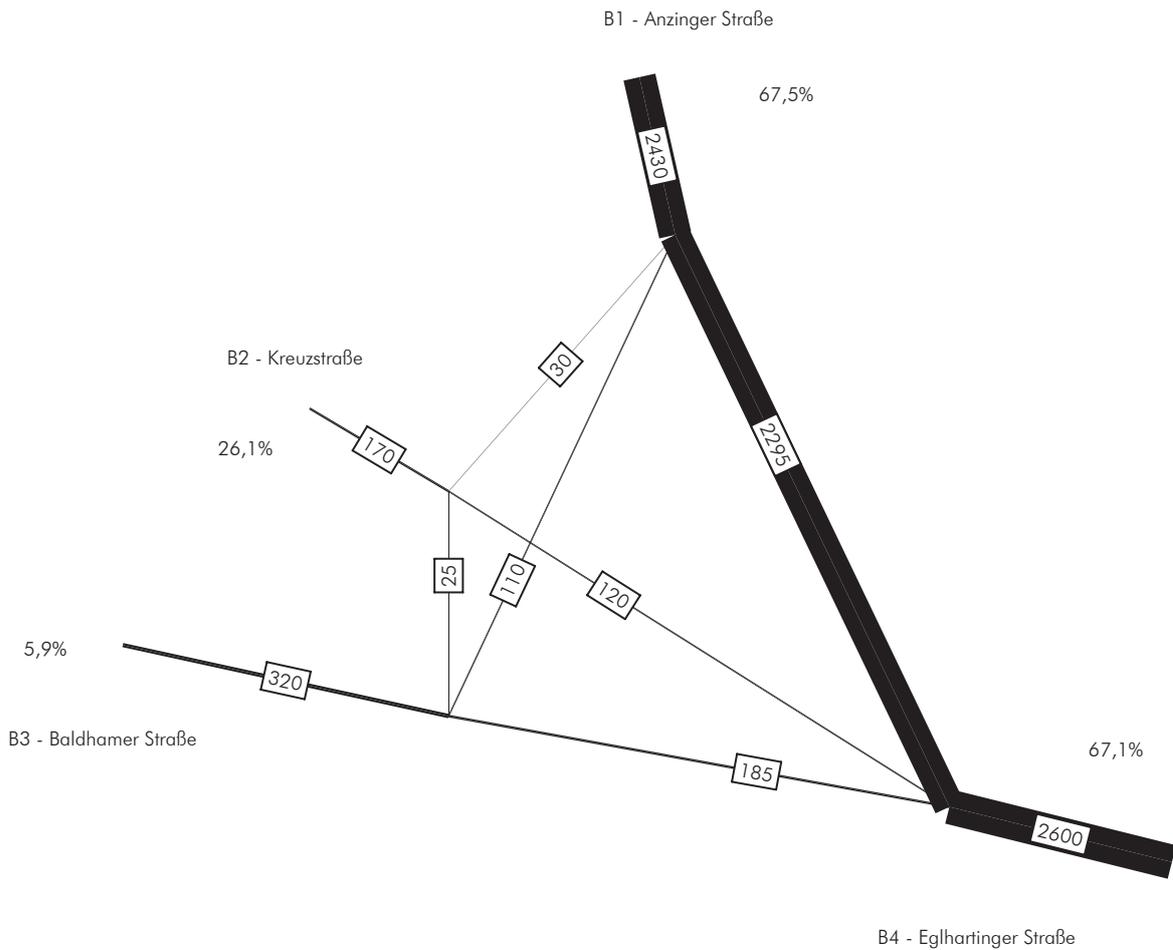


Abbildung 27: Durchgangsverkehr zwischen den Befragungsstellen - Pöring

**Durchgangsverkehr nach Verflechtungsorten**

Abbildung 28 zeigt den ortsbezogenen Durchgangsverkehr. Obwohl nur Fahrtbeziehungen dargestellt sind, die von wenigstens 20 Kfz/24 Std. (beide Richtungen in Summe) wahrgenommen werden, enthält die Grafik ca. 79% des gesamten Durchgangsverkehrs und zeigt die Vielfalt der Verkehrsbeziehungen. Insgesamt sind dem überörtlichen Durchgangsverkehr, der an allen acht Befragungsstellen ermittelt wird, ca. 4.265 Kfz/24 Std. zuzuordnen. Den größten Anteil am Durchgangsverkehr nehmen Verkehrsbeziehungen von und nach Glonn ein. Weitere bedeutende Durchgangsverkehrsbeziehungen können für München (hier am häufigsten München-Ost), Grafing und Vaterstetten sowie für Poing/Pliening festgestellt werden. Die häufigsten Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen Glonn und München (ca. 535 Kfz/24 Std.), Glonn und Vaterstetten (ca. 265 Kfz/24 Std.) und zwischen Grafing und Mün-

chen (ca. 250 Kfz/24 Std.). Die nicht dargestellten Durchgangsverkehrsbeziehungen verteilen sich auf eine Vielzahl von Verflechtungen, die jede für sich genommen nur von wenigen Fahrzeugen wahrgenommen werden.

Beispielhaft einige Nennungen:

- 6 Kfz-Fahrten zwischen Aschheim und Oberpfarrmarn,
- 6 Kfz-Fahrten zwischen Flughafen und Glonn
- 8 Kfz-Fahrten zwischen Kirchheim und dem Landkreis Ebersberg,
- 8 Kfz-Fahrten zwischen Poing und Österreich,
- 8 Kfz-Fahrten zwischen Kirchseeon und Moosach,
- 12 Kfz-Fahrten zwischen Markt Schwaben und Landkreis Ebersberg,
- 14 Kfz-Fahrten zwischen Landkreis Rosenheim und Schwaben.

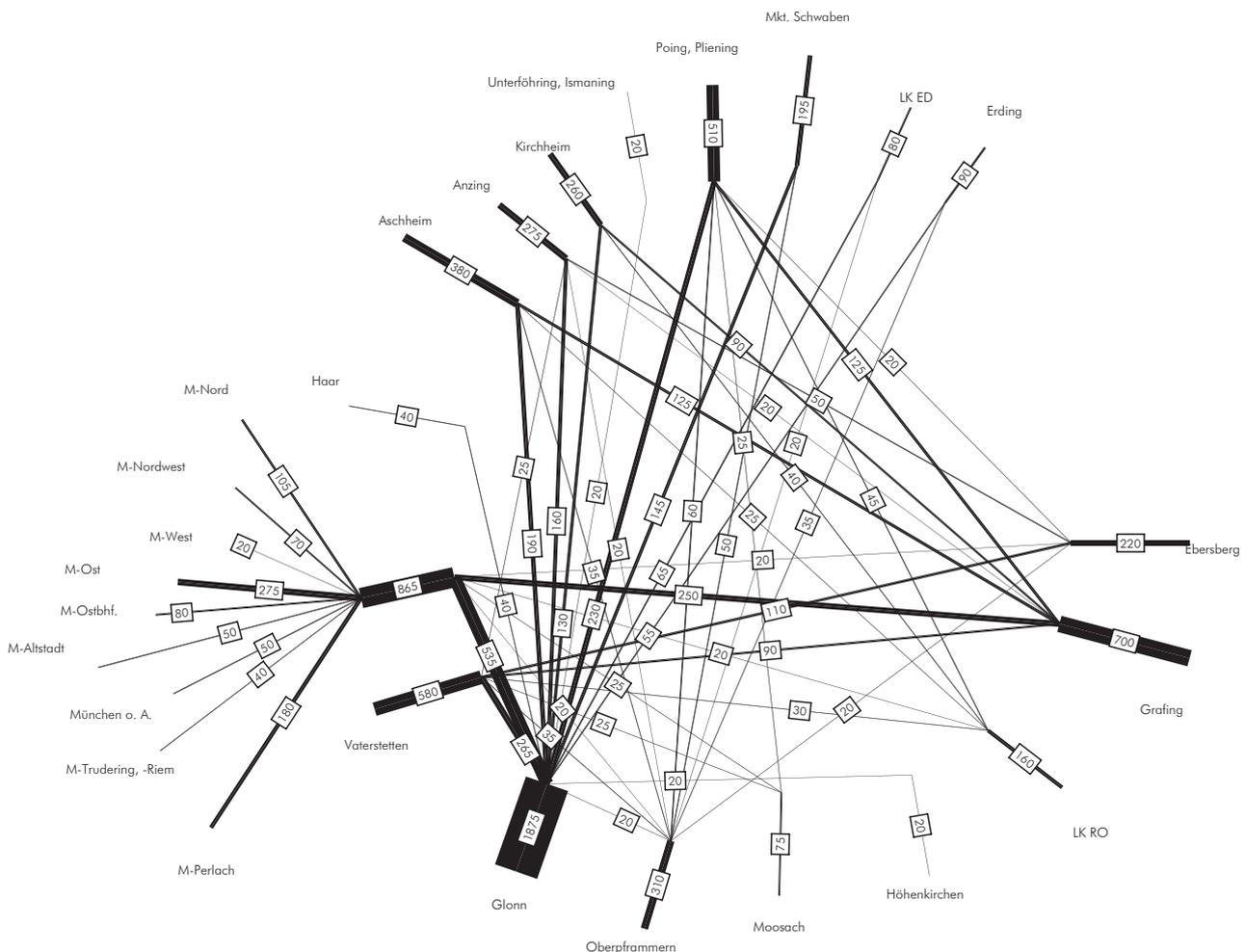


Abbildung 28: Durchgangsverkehr nach Verflechtungsorten



**Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten - Radverkehr**

Abbildung 30 zeigt die Struktur des überörtlichen Ziel-/Quellverkehrs des Radverkehrs. Insgesamt werden am Erhebungstag ca. 1.260 Wege und Fahrten mit dem Rad zurückgelegt. Die meisten Fahrten werden in die benachbarten Gemeinden Kirchseeon (ca. 515 Rad-Fahrten/24 Std.) und Va-

terstetten (ca. 290 Rad-Fahrten/24 Std.) getätigt. Aber auch mit München (ca. 115 Rad-Fahrten/24 Std.) und Moosach (ca. 90 Rad-Fahrten/24 Std.) besteht eine rege Radverkehrsbeziehung. Weitere verstärkte Verkehrsbeziehungen bestehen mit Haar, Ebersberg, Ottobrunn/Neubiberg und Grasbrunn. Die restlichen Wegebeziehungen bewegen sich jeweils um einen Wert von unter 30 Rad-Fahrten/24 Std.

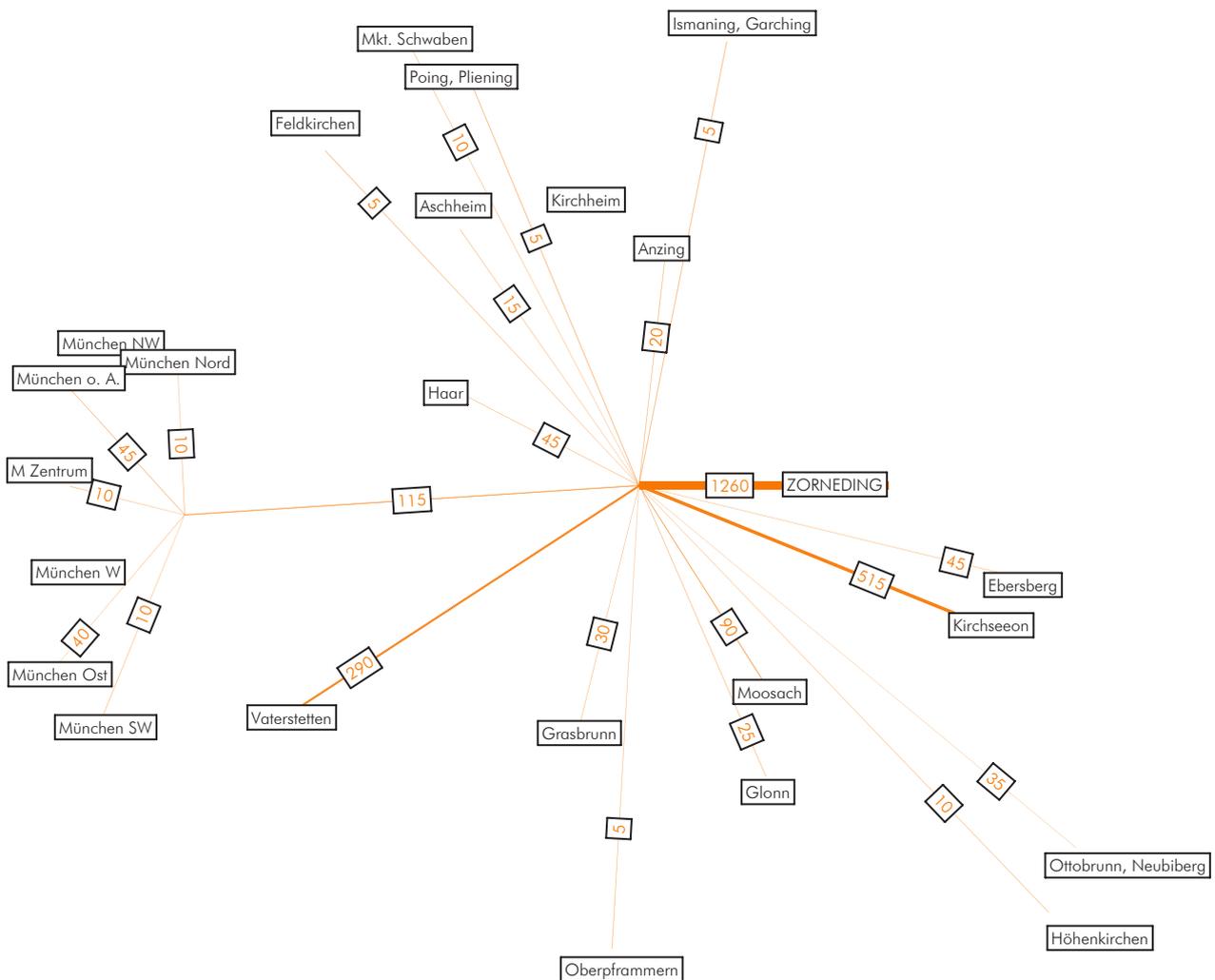


Abbildung 30: Rad-Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten

**Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten - ÖPNV**

Die Struktur des überörtlichen Ziel-/Quellverkehrs im ÖPNV ist in Abbildung 31 abgebildet. Insgesamt finden am Erhebungstag ca. 3.200 Wege und Fahrten mit dem ÖPNV statt. Der mit Abstand größte Verkehrsaustausch besteht mit insgesamt ca. 1.920 ÖPNV-Fahrten/24 Std. mit München,

gefolgt von Kirchseeon (ca. 475 ÖPNV-Fahrten/24 Std.) und Vaterstetten (ca. 395 ÖPNV-Fahrten/24 Std.). Dies lässt sich mit der guten Anbindung durch die S-Bahn begründen. Weitere verstärkte Verkehrsbeziehungen bestehen mit Ebersberg und Haar. Die restlichen Wegebeziehungen bewegen sich jeweils um einen Wert von unter 50 ÖPNV-Fahrten/24 Std.

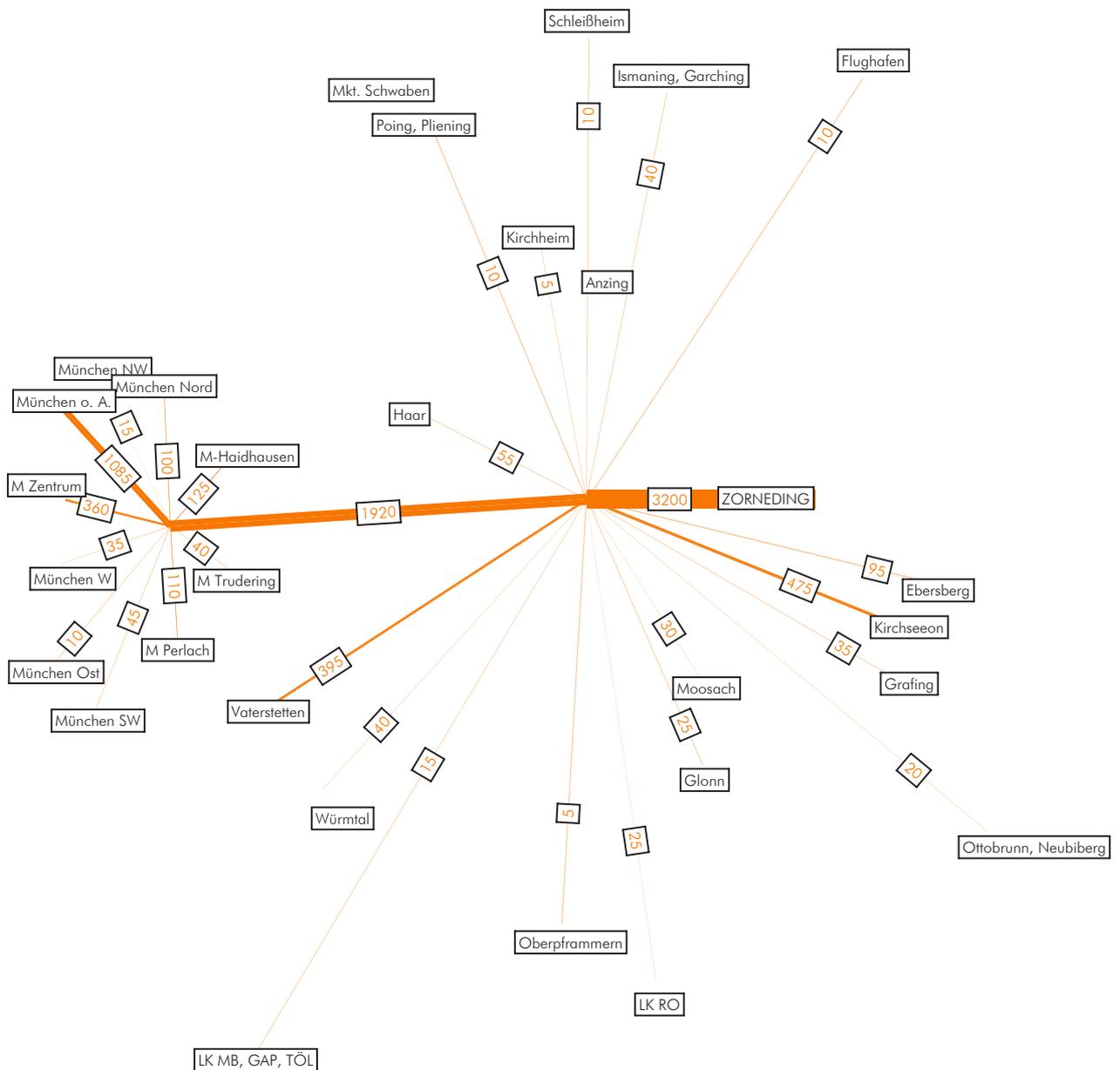


Abbildung 31: ÖPNV-Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten

### 3.2.3 Haushaltsbefragung

#### Rücklaufquote und Repräsentativität

Der Haushaltsfragebogen, in dem das Verkehrsverhalten der Zornedinger Bevölkerung abgefragt wird, wurde an sämtliche Haushalte im gesamten Ortsgebiet, mit zugehörigen Ortsteilen, verteilt. Insgesamt wurden ca. 1.100 verwertbare Haushaltsbögen zurückgeschickt, worin ca. 2.570 Personen enthalten sind. Damit kann eine Rücklaufquote von ca. 26% erzielt werden. Abbildung 32 zeigt Rücklaufquoten vergleichbarer PSLV-Haushaltsbefragungen aus den letzten Jahren. Dabei wird ersichtlich, dass der Rücklauf in Zorneding im oberen Drittel liegt.

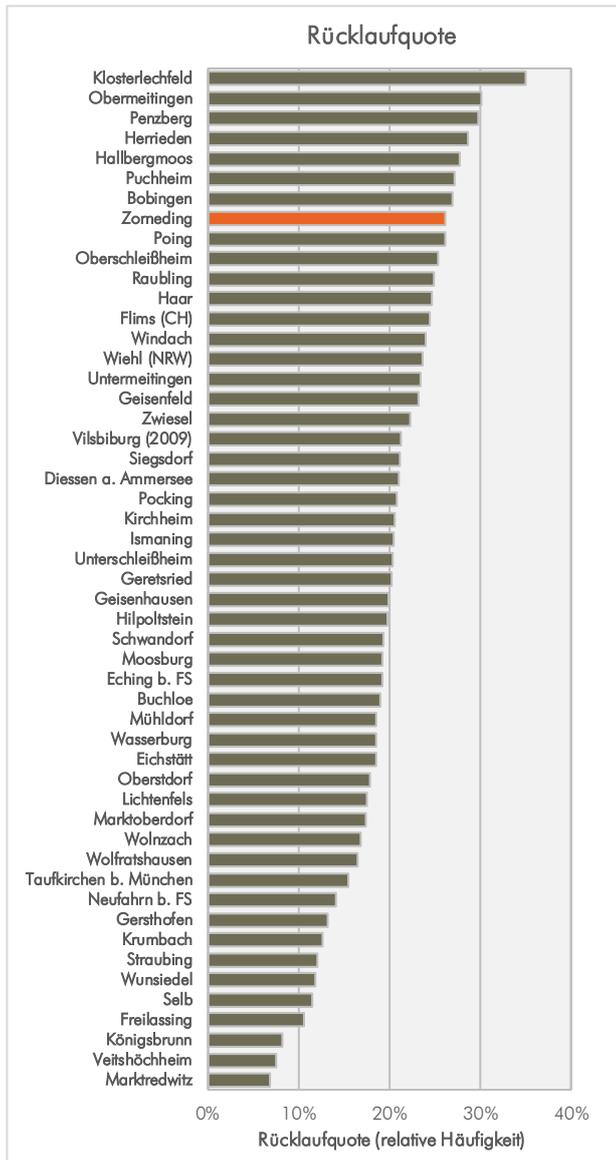


Abbildung 32: Rücklaufquote der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020 im Vergleich zu anderen PSLV-Haushaltsbefragungen

Da in der Anzahl der Rückläufe zwischen den einzelnen Verkehrszellen Unterschiede bestehen, ist diese in Abbildung 33 differenziert nach Verkehrszellen dargestellt. Ein besonders hoher Anteil von über 30% ist in den Verkehrszellen 6 „Kapellenberg“, 12 „Herzog-Arnulf-Straße“ und 13 „Am Dachsenberg“ festzustellen. Unterdurchschnittlich fällt der Anteil in der Verkehrszelle 4 „Münchner Straße“ aus. Verkehrszellen ohne Einwohner sind in der Abbildung ausgeblendet. Für eine vollständige Übersicht der Zelleneinteilung siehe auch Anlage 6 „Verkehrszellenplan“.

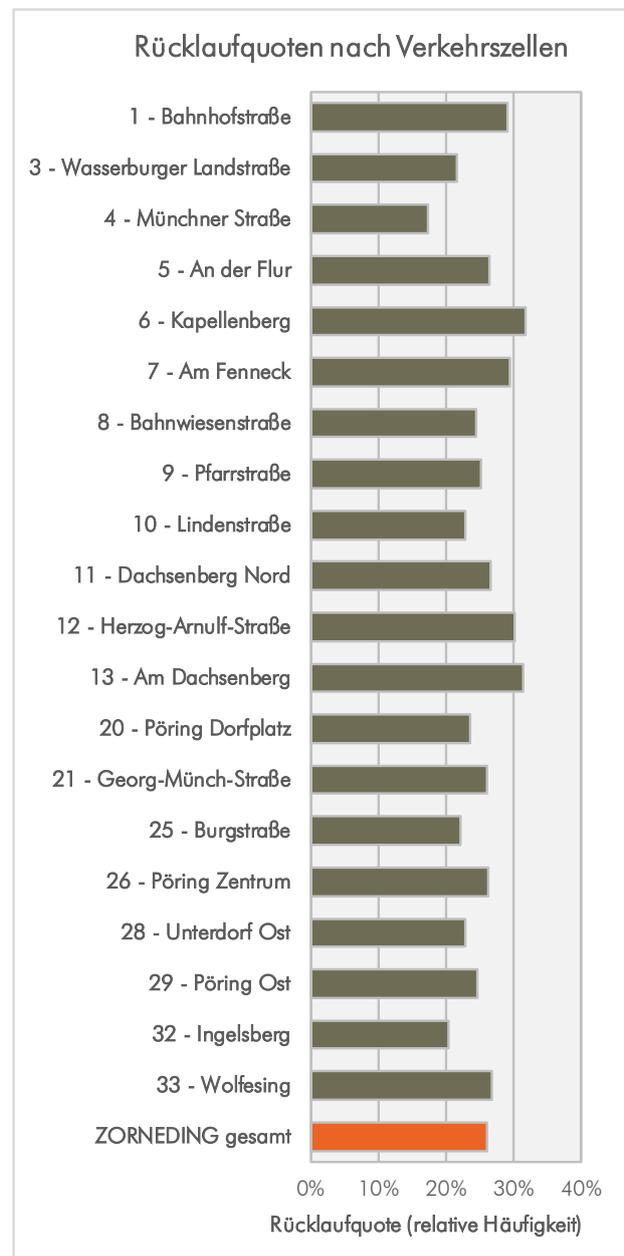


Abbildung 33: Rücklaufquote der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020 differenziert nach Verkehrszellen

Aufgrund der hohen Rücklaufquote kann die Haushaltsbefragung als repräsentativ angesehen werden, da mit der Stichprobe ein guter Querschnitt der Bevölkerung Zornedings widergegeben wird. Dies wird an der Alterspyramide, differenziert nach Geschlecht, verdeutlicht (vgl. Abbildung 34). Die Balken stellen die Altersverteilung in Zorneding insgesamt dar, die Linien beziehen sich auf den Rücklauf aus der Haushaltsbefragung. Das Durchschnittsalter der Zornedinger Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung liegt bei ca. 47 Jahre. Laut Statistik liegt das tatsächliche Durchschnittsalter der gesamten Gemeinde bei ca. 44 Jahre. Im Großen und Ganzen ist die Verteilung der Altersgruppen relativ deckungsgleich. Die etwas überdurchschnittliche Antwortquote ab ca. 65 Jahren ist relativ geläufig, da es sich häufig um Personen handelt, die meist bereits seit langem im Ort wohnen und sich deshalb mit diesem stark identifizieren. Auch die etwas unterdurchschnittliche Antwortquote in der Altersgruppe zwischen 20 und 40 ist eher üblich, da viele Menschen in diesem Lebensabschnitt andere Prioritäten setzen als sich mit Problemen des örtlichen Lebensumfeldes zu beschäftigen. Hinzu kommt, dass einige Einwohner in diesem Alter nicht vor Ort wohnen (z.B. auswärtiger Aufenthalt wegen Ausbildung oder Studium), aber dennoch in Zorneding gemeldet sind.

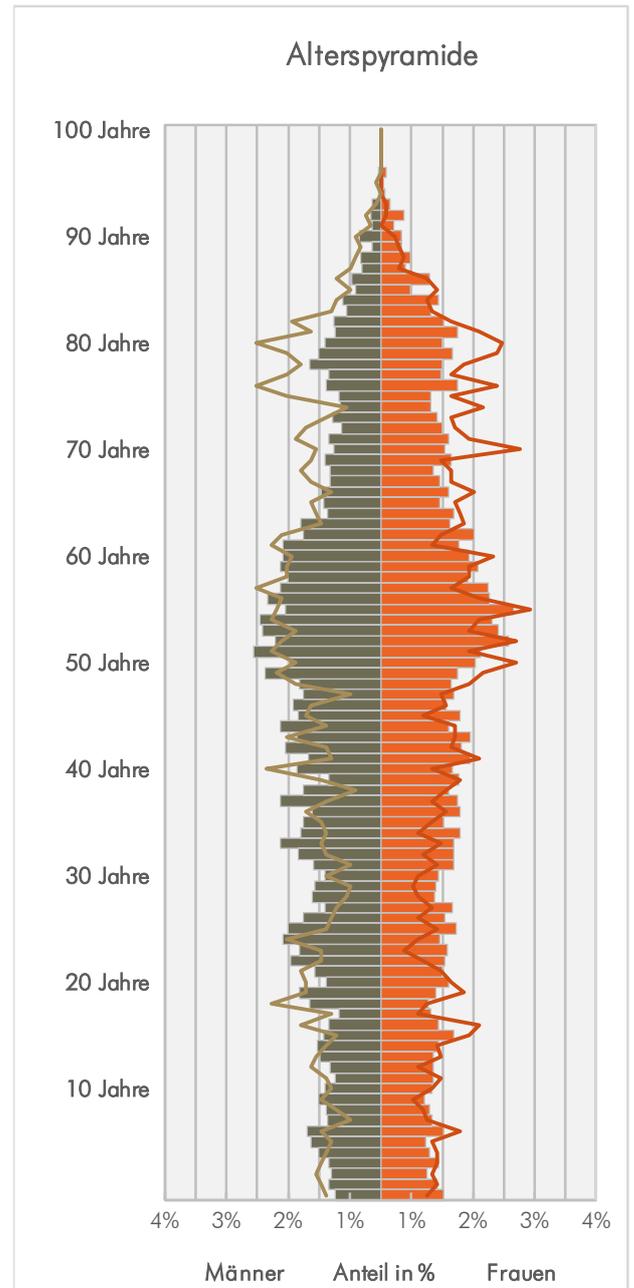


Abbildung 34: Alterspyramide im Vergleich: Bevölkerung Zornedings insgesamt – Altersverteilung aus dem Rücklauf der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

In den nachfolgenden Auswertungen bzw. Abbildungen kann die Anzahl der absoluten Grundgesamtheit (N) variieren, da nicht alle Personen zu allen Kriterien Angaben machen. Es werden jeweils nur gültige Angaben aufgezeigt.

**Soziodemographische Merkmale**

Für die Ergebnisauswertung werden die Haushalte in fünf verschiedene Typen unterteilt (vgl. Abbildung 35):

- Singles (unter 65 Jahren),
- Paare (mind. einer unter 65 Jahren),
- Senioren (keiner unter 65 Jahren),
- Familien mit Kindern (mind. eines unter 18 Jahren),
- Mehrgenerationenhaushalte (z.B. Familien mit ausschließlich erwachsenen Kindern bzw. mit Kindern unter 18 und gleichzeitig mind. einem weiteren Haushaltsmitglied über 65).

Den größten Anteil der Befragten bilden die Senioren, gefolgt von Familien. In der Stichprobe am geringsten vertreten sind Singles.

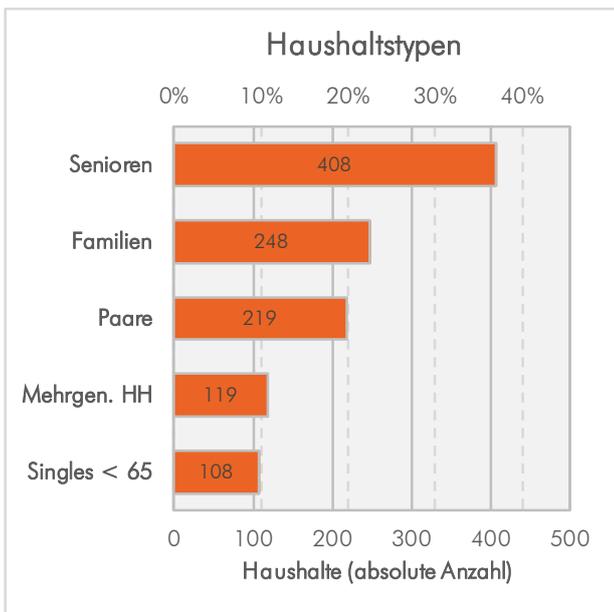


Abbildung 35: Verteilung der Haushaltstypen aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Die durchschnittliche Größe aller erfassten Haushalte beträgt 2,32 Personen/Haushalt. Somit ist auch die Anzahl der Zweipersonen-Haushalte am größten, gefolgt von den Single-Haushalten (vgl. Abbildung 36). Am seltensten leben mehr als vier

Personen in einem Haushalt.

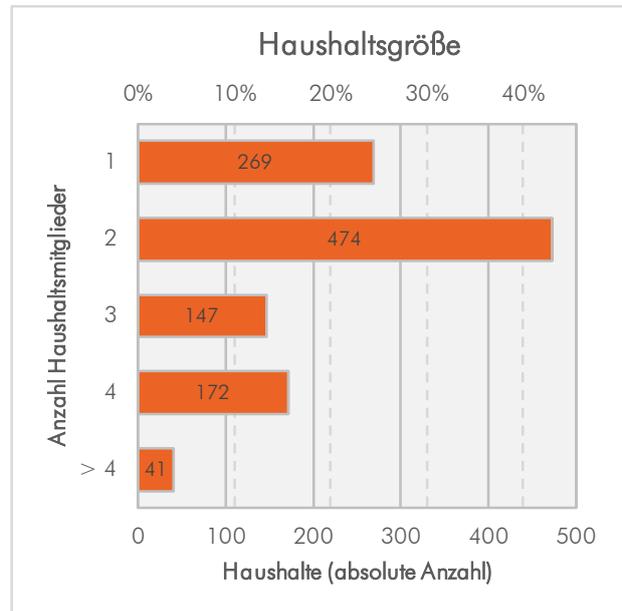


Abbildung 36: Verteilung der Haushaltsgrößen aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Annähernd die Hälfte der Befragten ist berufstätig (vgl. Abbildung 37). Ein weiterer großer Anteil ist im Ruhestand, nicht berufstätig ist ein verhältnismäßig sehr geringer Anteil.

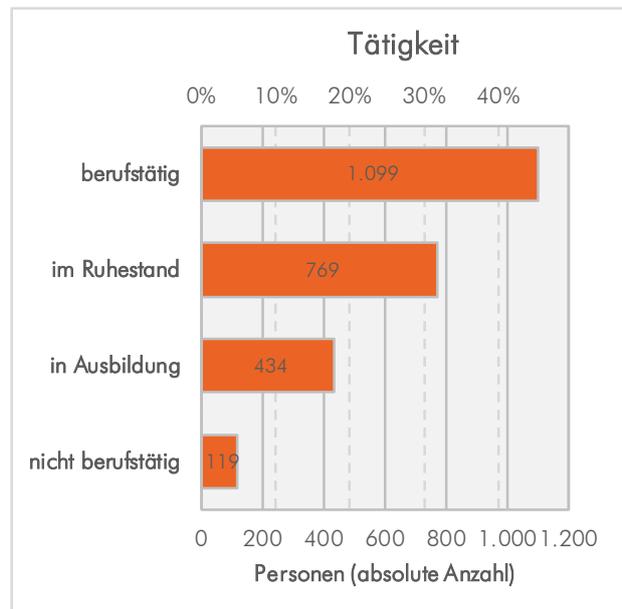


Abbildung 37: Tätigkeit der Befragten aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Abbildung 38 zeigt nochmals die Altersverteilung der teilnehmenden Befragten, diesmal unterteilt in Altersgruppen. Die Altersgruppe zwischen 46 und 64 Jahren ist am stärksten vertreten. Die Alters-

gruppe zwischen 18 und 30 Jahren und zwischen 65 und 75 ist prozentual am schwächsten repräsentiert.

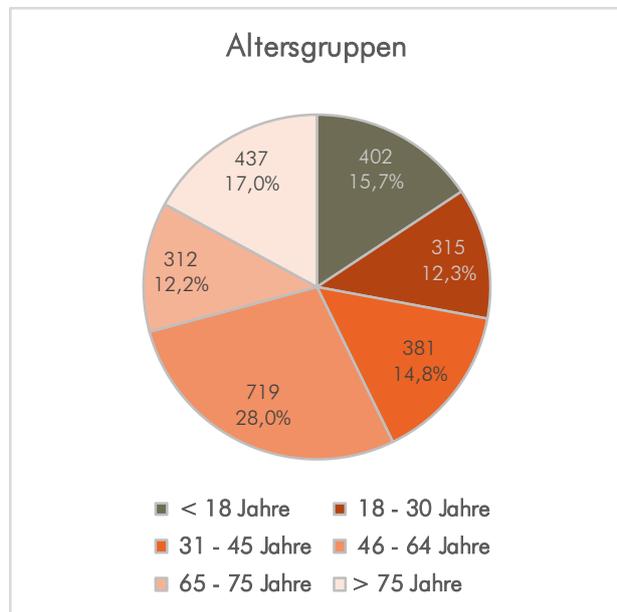


Abbildung 38: Verteilung der Altersgruppen aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

### Pkw- und Führerschein-Besitz

Insgesamt verfügen ca. 1.010 Haushalte aus der Befragung über einen Pkw. In den meisten Haushalten ist ein Pkw vorhanden, gefolgt von zwei Pkw (vgl. Abbildung 39). Am geringsten ist mit großem Abstand der Anteil, der keinen Pkw zur Verfügung hat.

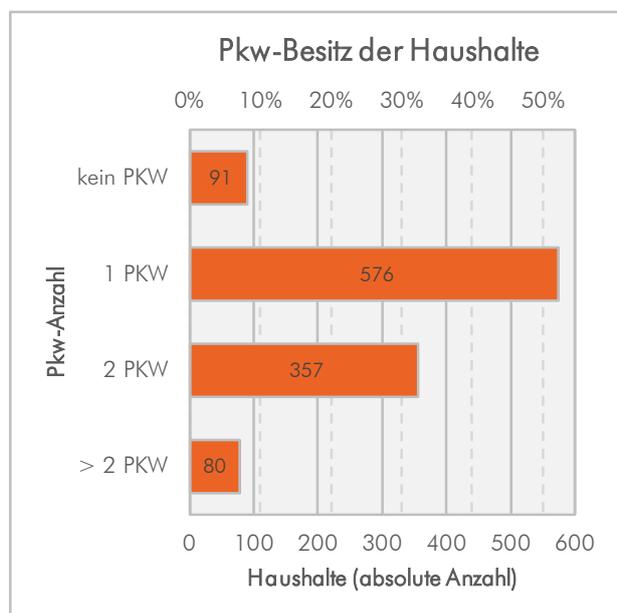


Abbildung 39: Pkw-Besitz der Haushalte aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Die Haushaltstypen, die vermehrt über keinen Pkw verfügen sind überwiegend Single- und Senioren-Haushalte (vgl. Abbildung 40). Mit großer Mehrheit verfügen Mehrgenerationenhaushalte über mehr als zwei Pkw, Familien und Paare über zwei Pkw.

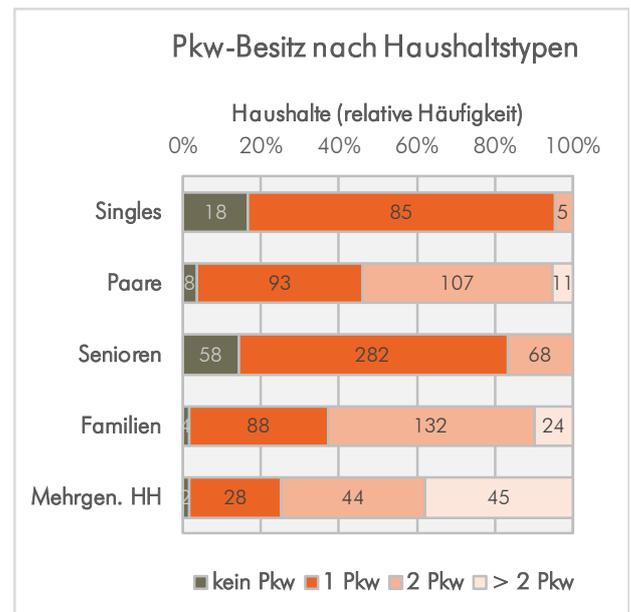


Abbildung 40: Pkw-Besitz differenziert nach Haushaltstypen aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Differenziert nach Alter und Geschlecht wird deutlich, dass vor allem Frauen mit zunehmendem Alter ab 31 Jahre sowie zwischen 18 und 30 Jahren immer seltener in Besitz eines Pkw sind (vgl. Abbildung 41). Bei den 18- bis 30-jährigen sowie bei den über 75-jährigen Frauen ist sogar über die Hälfte ohne Pkw. Bei den Männern sind es vor allem die 18- bis 30-jährigen, von denen über die Hälfte keinen Pkw besitzt.

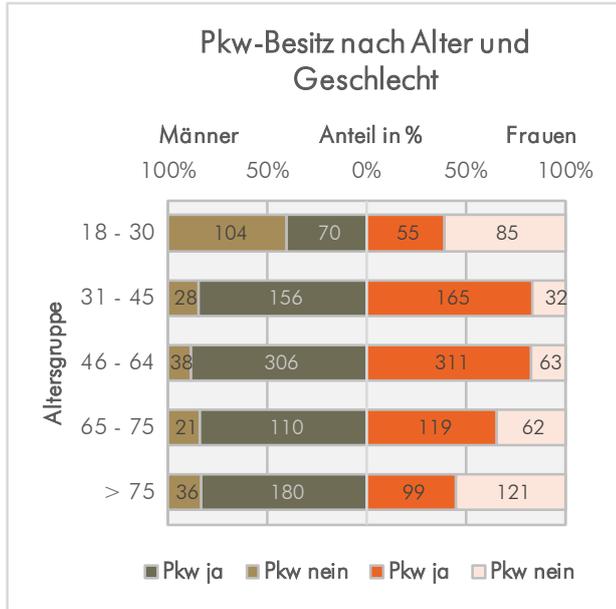


Abbildung 41: Pkw-Besitz differenziert nach Alter und Geschlecht aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Abbildung 42 zeigt, dass die Anzahl an Führerscheinlosen insgesamt sehr gering ist. Der weitaus größte Anteil der Befragten, die einen Führerschein besitzen, ist auch in Besitz eines Pkw. In die Auswertung einbezogen sind Personen ab einschließlich 18 Jahre.

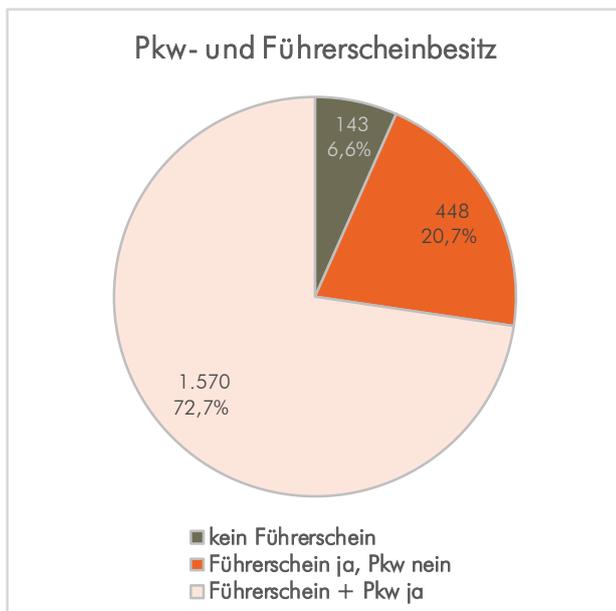


Abbildung 42: Pkw- und Führerscheinbesitz der Befragten ab einschließlich 18 Jahre aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Der Führerscheinbesitz aufgliedert nach Alter und Geschlecht ist auf Abbildung 43 dargestellt. Das Bild ist relativ komplementär zu dem des Pkw-

Besitzes, differenziert nach Alter und Geschlecht, jedoch mit weitaus geringeren Ausprägungen.

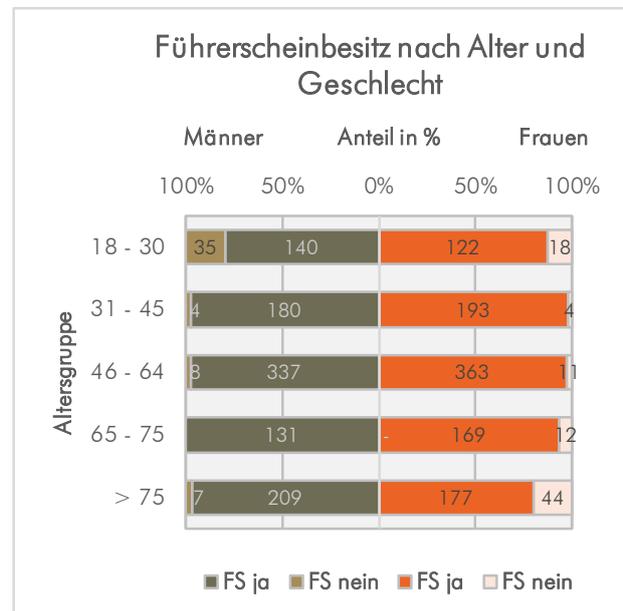


Abbildung 43: Führerscheinbesitz differenziert nach Alter und Geschlecht aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

### Fahrrad- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz

Abbildung 44 zeigt die vorhandene Anzahl an Fahrrädern und E-Bikes in den Haushalten. In der Mehrheit der Haushalte ist ein Rad vorhanden, der zweitgrößte Anteil verfügt über kein Rad. Am seltensten verfügen Haushalte über vier und mehr als fünf Räder. Über ein E-Bike verfügen insgesamt ca. 1/6 der Haushalte in Zorneding, wovon die meisten Haushalte jeweils ein E-Bike besitzen. Mehr als zwei E-Bikes ist nur in einem Haushalt vorhanden.

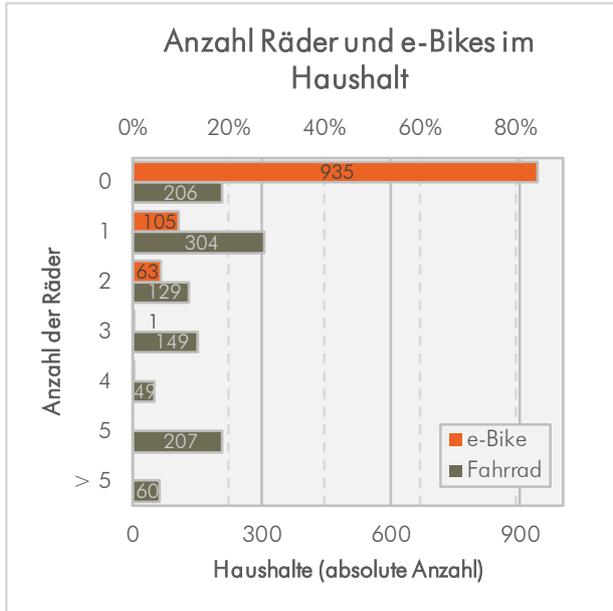


Abbildung 44: Anzahl Räder und E-Bikes pro Haushalt aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

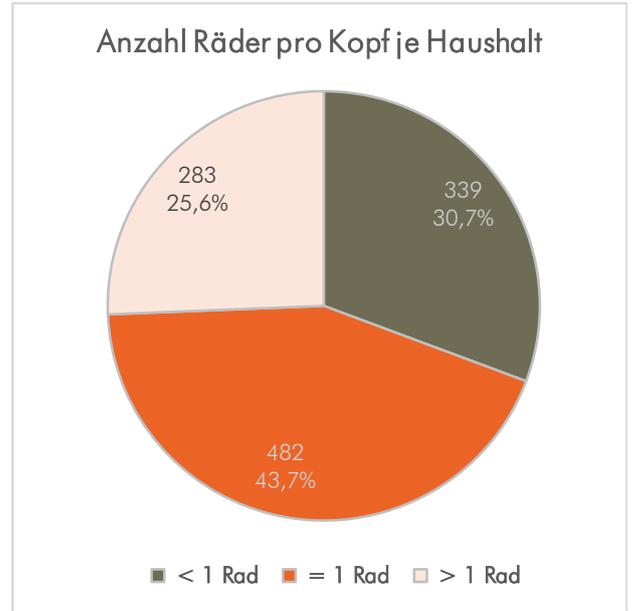


Abbildung 45: Anzahl der Räder pro Kopf je Haushalt aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Die Anzahl der Räder pro Kopf je Haushalt ist in Abbildung 45 dargestellt. Dabei wird deutlich, dass in den meisten Haushalten genau ein Rad pro Kopf vorhanden ist. Die Anteile der Haushalte, in denen weniger als ein Rad und mehr als ein Rad pro Kopf vorhanden sind, sind relativ ausgeglichen, der Anteil mit weniger als ein Rad pro Kopf ist jedoch etwas größer.

Differenziert nach den Haushaltstypen wird deutlich, dass vor allem Senioren- und Single-Haushalte am häufigsten ohne Fahrrad sind (vgl. Abbildung 46). Der größte Anteil mit einem Rad ist bei Singles und mit zwei Rädern bei Paaren vorzufinden. Der Hauptteil, der insgesamt über drei und mehr Räder verfügt, ist entweder bei Familien oder Mehrgenerationenhaushalten anzutreffen.

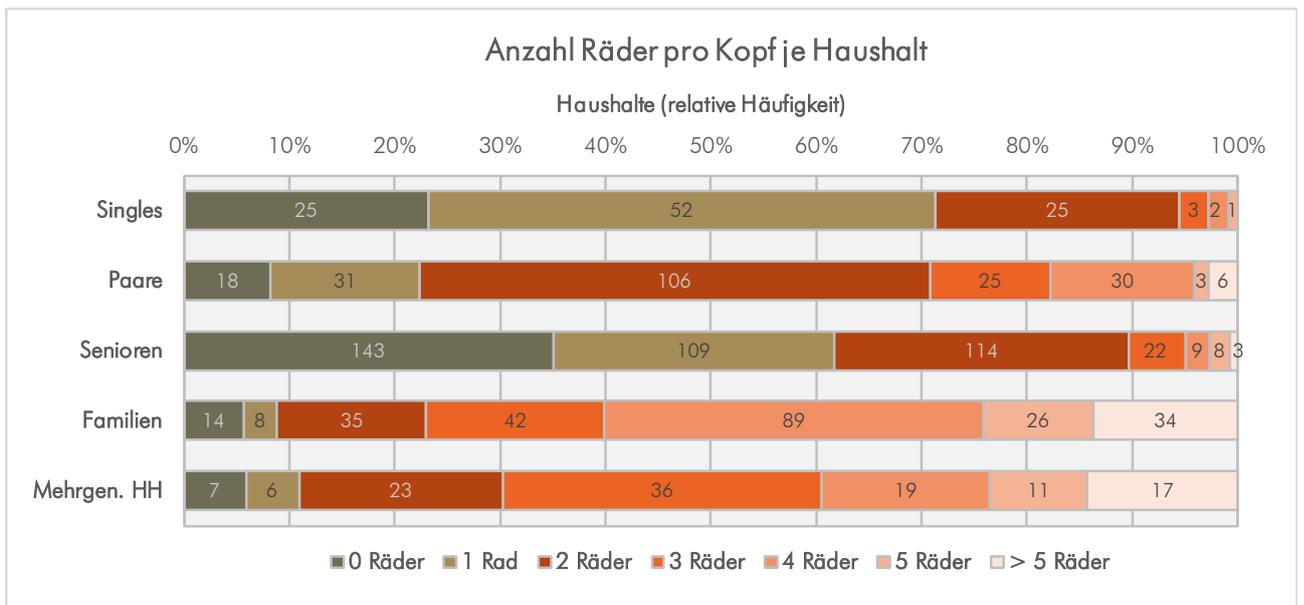


Abbildung 46: Anzahl der Räder im Haushalt differenziert nach Haushaltstypen aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Von den hier ca. 2.420 erfassten Haushaltsmitgliedern sind etwa 680 in Besitz einer Zeitkarte für den ÖPNV. Der größte Anteil derer ist entweder in Ausbildung oder geht zur Schule (vgl. Abbildung 47). Von den nicht berufstätigen besitzt kaum einer eine ÖPNV-Zeitkarte.

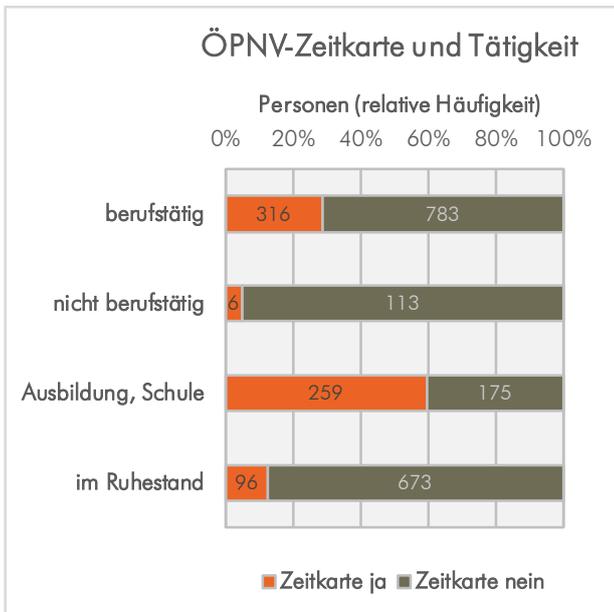


Abbildung 47: Besitz ÖPNV-Zeitkarte differenziert nach Tätigkeit aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

### Sozioökonomische Merkmale nach Verkehrszellen

In den nachfolgenden Abbildungen sind verschiedene sozioökonomische Merkmale nach den Verkehrszellen ausgewertet. Verkehrszellen ohne Einwohner bzw. mit nur sehr geringer Einwohnerzahl sind auch hier ausgeblendet.

Ein hoher Anteil sich im Ruhestand befindlicher Personen bzw. über 65-jähriger kann hauptsächlich in den Verkehrszellen 12 „Herzog-Arnulf-Straße“, 13 „Am Dachsenberg“ und 29 „Pöring Ost“ ermittelt werden (vgl. Abbildung 48 und 49). Im Gegensatz dazu befindet sich in den Verkehrszellen 4 „Münchner Straße“, 5 „An der Flur“, 25 „Burgstraße“ und 32 „Ingelsberg“ ein prozentual großer Anteil von unter 18-jährigen, in denen mitunter auch die höchsten Anteile an Schülern und Auszubildenden anzutreffen sind. Weiterhin sind in den Zellen 6 „Am Kapellenberg“ und 33 „Wolfesing“ vermehrt Schüler und Auszubildende angesiedelt.

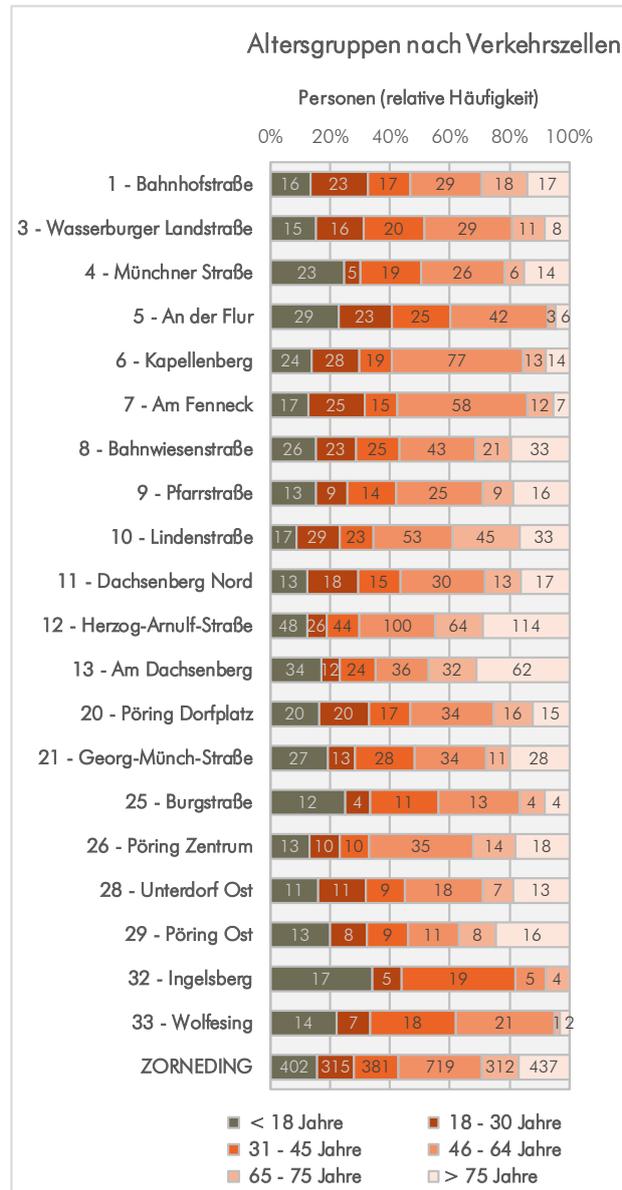


Abbildung 48: Altersgruppen differenziert nach Verkehrszellen aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

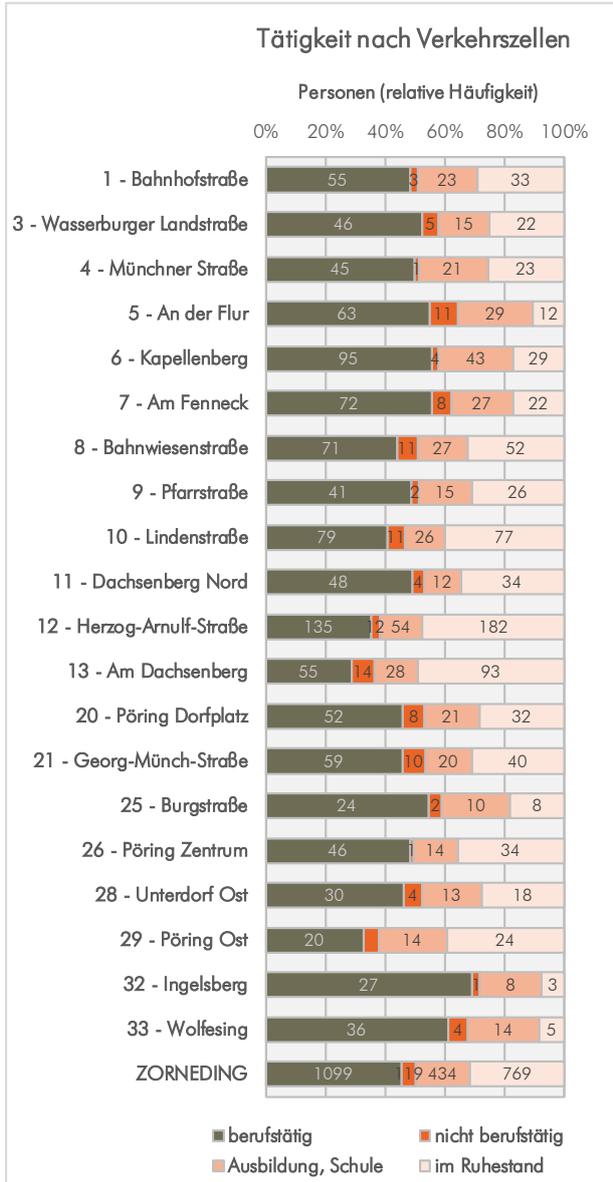


Abbildung 49: Tätigkeit differenziert nach Verkehrszellen aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

In Abbildung 50 ist die durchschnittliche Pkw-Anzahl pro Haushalt, differenziert nach Verkehrszellen dargestellt. In den Zellen 6 „Kapellenberg“, 32 „Ingelsberg“ und 33 „Wolfesing“ ist mit 1,8 Pkw pro Haushalt die höchste durchschnittliche Pkw-Anzahl vorzufinden. Hingegen sind mit durchschnittlich 1,1 bzw. 1,2 Pkw pro Haushalt in Zelle 10 „Lindenstraße“, 9 „Pfarrstraße“ und 12 „Herzog-Arnulf-Straße“ die wenigsten Pkw pro Haushalt vorhanden.

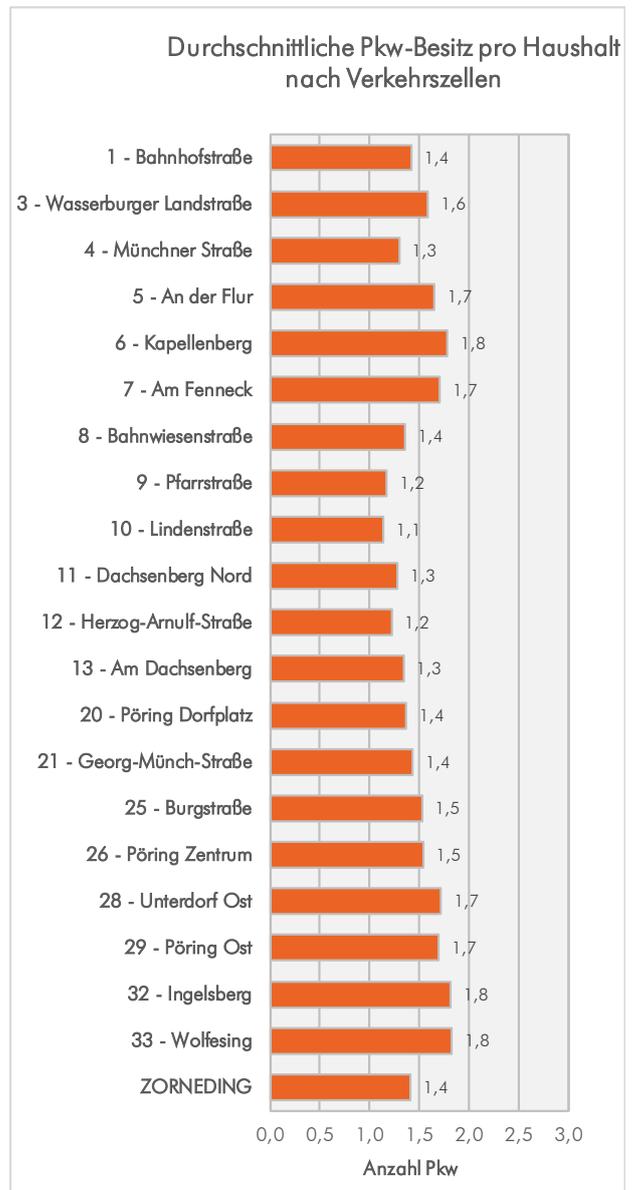


Abbildung 50: Pkw-Besitz differenziert nach Verkehrszellen aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

In Verkehrszelle 5 „An der Flur“, 9 „Pfarrstraße“ und 11 „Dachsenberg Nord“ sind prozentual die meisten Zeitkarten für den ÖPNV vorhanden (vgl. Abbildung 51). In Zelle 28 „Unterdorf Ost“ und 32 „Ingelsberg“ sind hingegen nur wenige in Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte.

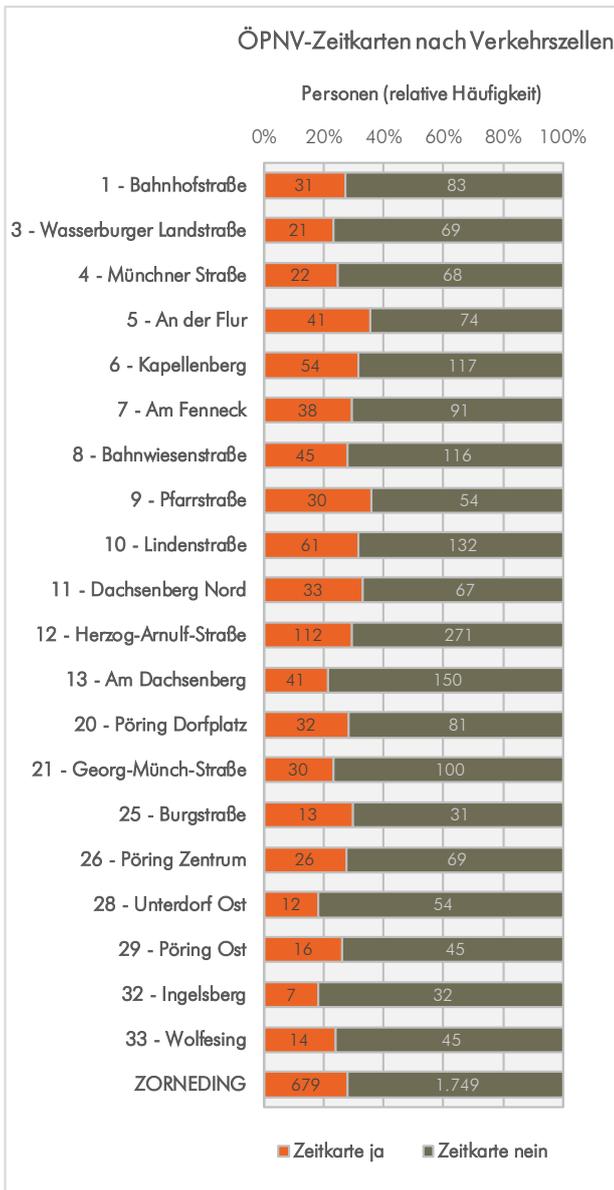


Abbildung 51: ÖPNV-Zeitkartenbesitz differenziert nach Verkehrszellen aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

### Verkehrsmittelwahl

Abbildung 52 enthält die Zusammensetzung der verschiedenen Verkehrsarten der Zornedinger Bevölkerung insgesamt, d.h. die Darstellung basiert auf einer Hochrechnung der Wegeanzahl, welche mit Hilfe der Haushaltsbefragung ermittelt wird. Es resultiert eine absolute Anzahl von ca. 31.030

Wege und Fahrten pro 24 Stunden aller Zornedinger, unabhängig von Verkehrsmittel und Fahrtenzweck. Der Ziel- und Quellverkehr, sprich Fahrten, die über die Gemeindegrenze hinausgehen und der Binnenverkehr, also Fahrten, die nur innerhalb der Gemeinde durchgeführt werden, machen in Zorneding jeweils einen Anteil von ca. 45% am Verkehrsaufkommen aus.

Im Binnenverkehr innerhalb der jeweiligen Ortsteile finden kaum Fahrten statt (z.B. innerhalb von Ingelsberg oder Wolfesing). Der Anteil am Binnenverkehr zwischen den Ortsteilen, beispielsweise von Ingelsberg nach Wolfesing, ist ebenfalls sehr gering. Enthalten sind auch Ortsveränderungen, die die Bevölkerung außerhalb von Zorneding, zum Beispiel innerhalb von München oder Vaterstetten oder auch zwischen diesen und anderen Orten, zurücklegt. Der Anteil dieser Wege spielt jedoch kaum eine Rolle. Es ist auch möglich, dass diese Wege nicht von allen Befragten vollständig notiert wurden, da diese für die Thematik in Zorneding eventuell als nicht bedeutend erachtet wurden.

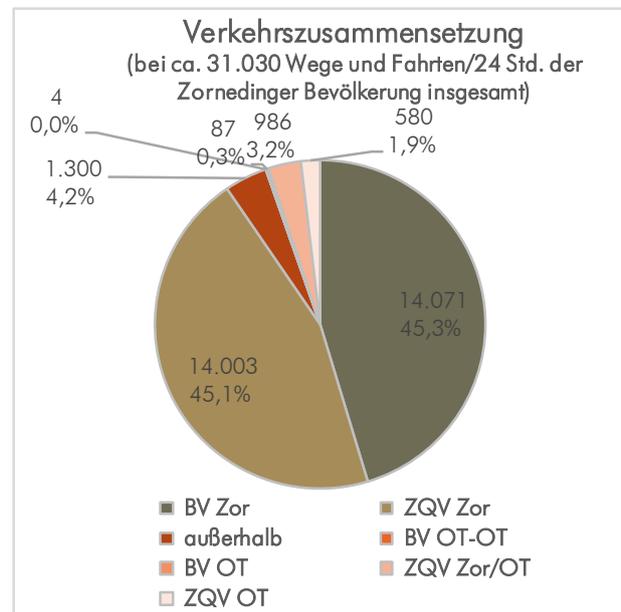


Abbildung 52: Verkehrszusammensetzung bei ca. 31.030 hochgerechneten Wege und Fahrten der Zornedinger Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltsbefragung 22.09.2020

Erläuterung Abkürzungen:

- BV: Binnenverkehr
- ZQV: Ziel-/Quellverkehr
- BV OT-OT: Binnenverkehr zwischen den Ortsteilen
- BV OT: Binnenverkehr innerhalb der jeweiligen Ortsteile

Die Verkehrsmittelwahl der Zornedinger Bevölkerung ist in Abbildung 53 dargestellt. Den weitaus größten Anteil bilden die Pkw-Selbstfahrer (ca. 43%), gefolgt von den Fußgängern und Radfahrern (jeweils ca. 18%). Der Anteil der Bus- und Bahnbenutzer liegt bei ca. 12%. Am wenigsten sind die Zornedinger als Pkw-Mitfahrer unterwegs. Da nicht alle Befragten ein Verkehrsmittel zu ihrem zurückgelegten Weg angegeben haben oder eine bestimmte Fahrt (Ziel-/Abfahrtsort), weicht die Anzahl der Wege bei der Verkehrsmittelwahl von denen der Verkehrszusammensetzung ab.

Abbildung 54 zeigt die Verkehrsmittelwahl, aufgliedert nach den verschiedenen Verkehrsarten. Im Ziel-/Quellverkehr der Ortsteile mit dem Hauptort Zorneding und im Ziel-/Quellverkehr der Ortsteile ist der Anteil der Pkw-Selbstfahrer am größten. Das Fußgänger-Segment ist jeweils im Binnenverkehr (von Zorneding sowie innerhalb der einzelnen Ortsteile und zwischen den Ortsteilen) am stärksten vertreten. Im Binnenverkehr von Zorneding sowie im Binnenverkehr der Ortsteile ist der Radfahreranteil am höchsten. Der Anteil der Pkw-Mitfahrer ist jeweils relativ ausgeglichen, mit Ausnahme vom Binnenverkehr zwischen den jeweiligen Ortsteilen. Der ÖPNV wird vor allem im Ziel- und Quellverkehr Zornedings sowie außerhalb von Zorneding genutzt.

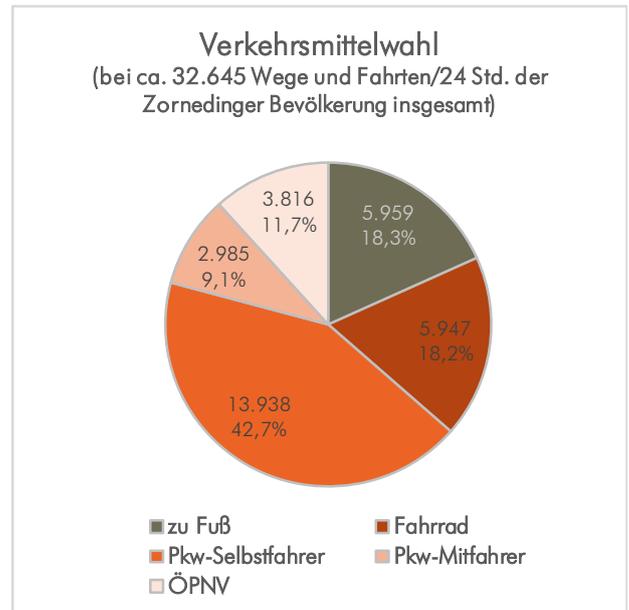


Abbildung 53: Verkehrsmittelwahl bei ca. 32.645 hochgerechneten Wege und Fahrten der Zornedinger Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltbefragung 22.09.2020

Anlage 10 beinhaltet eine Tabelle, in der die gesamte Mobilität der Bevölkerung Zornedings nochmals detailliert für den Stichtag vom 22.09.2020 dargestellt ist.

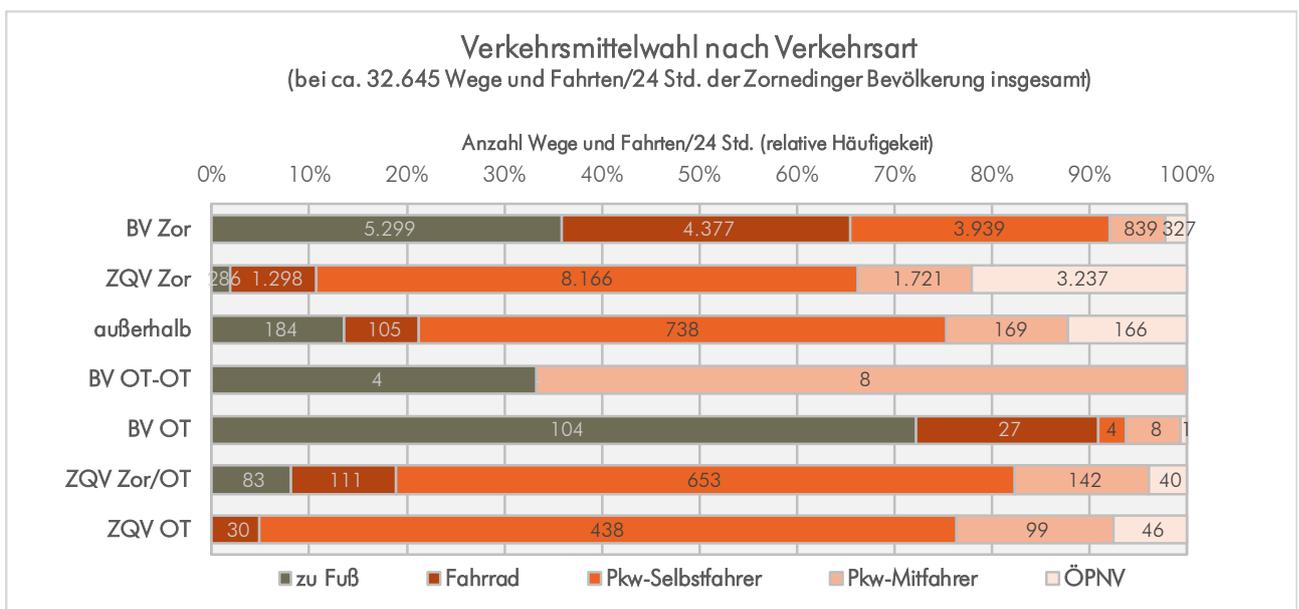


Abbildung 54: Verkehrsmittelwahl differenziert nach Verkehrsart bei ca. 32.645 Wege und Fahrten der Zornedinger Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltbefragung 22.09.2020

Die Verkehrsmittelwahl differenziert nach Geschlecht zeigt Abbildung 55. Dabei wird ersichtlich, dass bei den Frauen ein etwas größerer Anteil

zu Fuß geht und als Pkw-Mitfahrer unterwegs ist. Bei den Männern hingegen ist vor allem der Anteil der Pkw-Selbstfahrer auffallend höher.

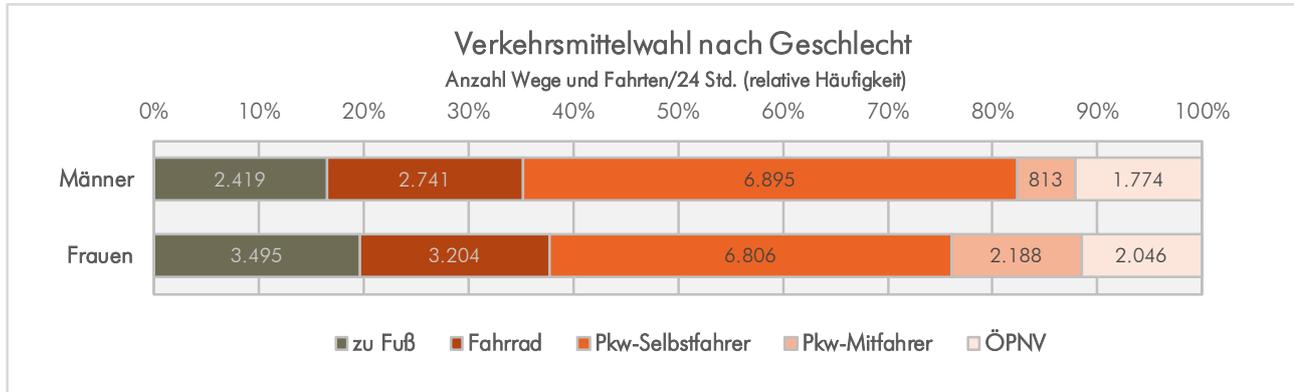


Abbildung 55: Verkehrsmittelwahl differenziert nach Geschlecht am Stichtag der Haushaltsbefragung 22.09.2020

Abbildung 56 stellt die Verkehrsmittelwahl aufgliedert nach den verschiedenen Haushaltstypen im Binnenverkehr dar. Innerhalb von Zorneding sind vor allem Mehrgenerationenhaushalte und Senioren mit dem Pkw (Selbstfahrer) unterwegs. Mitfahrer sind neben den Mehrgenerationenhaus-

halten vor allem bei Familien vorzufinden. Der größte Anteil, der zu Fuß geht, ist bei den Singles und Familien vorzufinden. Bei den Familien und Paaren wird vermehrt mit dem Rad gefahren und Singles nutzen am häufigsten den ÖPNV.

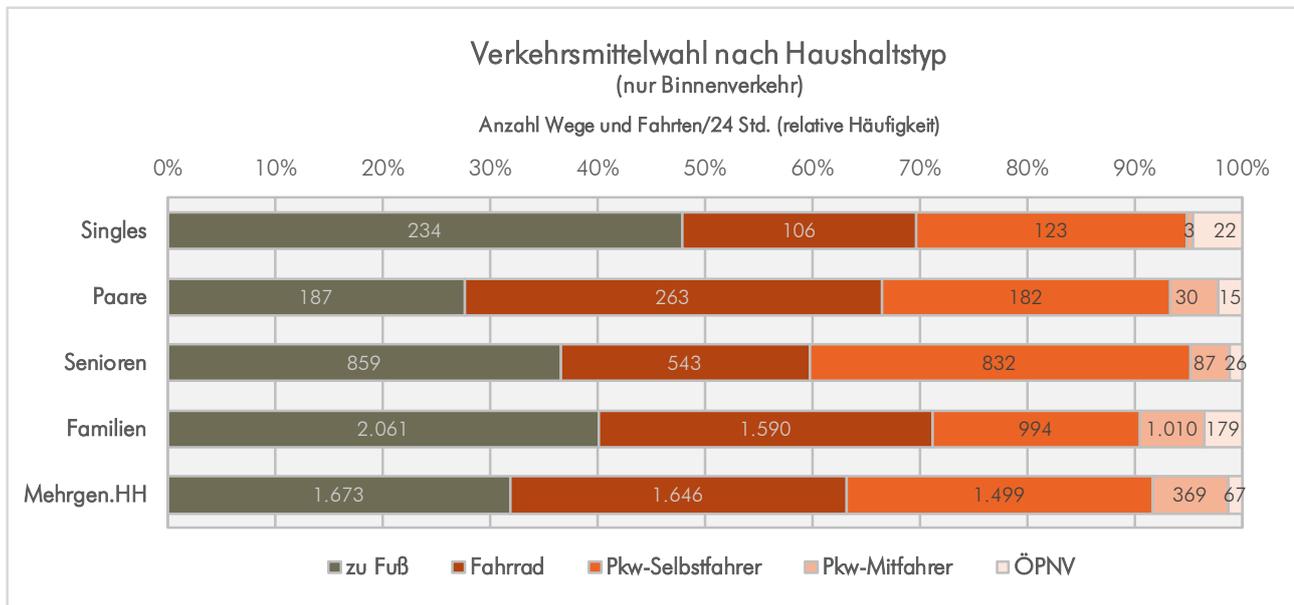


Abbildung 56: Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr differenziert nach Haushaltstyp am Stichtag der Haushaltsbefragung 22.09.2020

Alle Verkehrsmittel erreichen einen ersten Spitzenwert zwischen 7:00 und 8:00 Uhr morgens (vgl. Abbildung 57). Die Fahrten bei den Pkw-Selbstfahrern nehmen – nach einer kleinen Abnahme – bis ca. 11:00 Uhr nochmals leicht zu. Nachdem die Nutzung sämtlicher Verkehrsmittel (mit Ausnahme

der Bus- und Bahnbenutzer) über die Mittagsstunden abnimmt, ist eine weitere Spitze am Nachmittag zwischen 16:00 und 18:00 Uhr zu erkennen. Der Spitzenwert bei den Pkw-Selbstfahrern wird ca. gegen 17:15 Uhr erreicht.

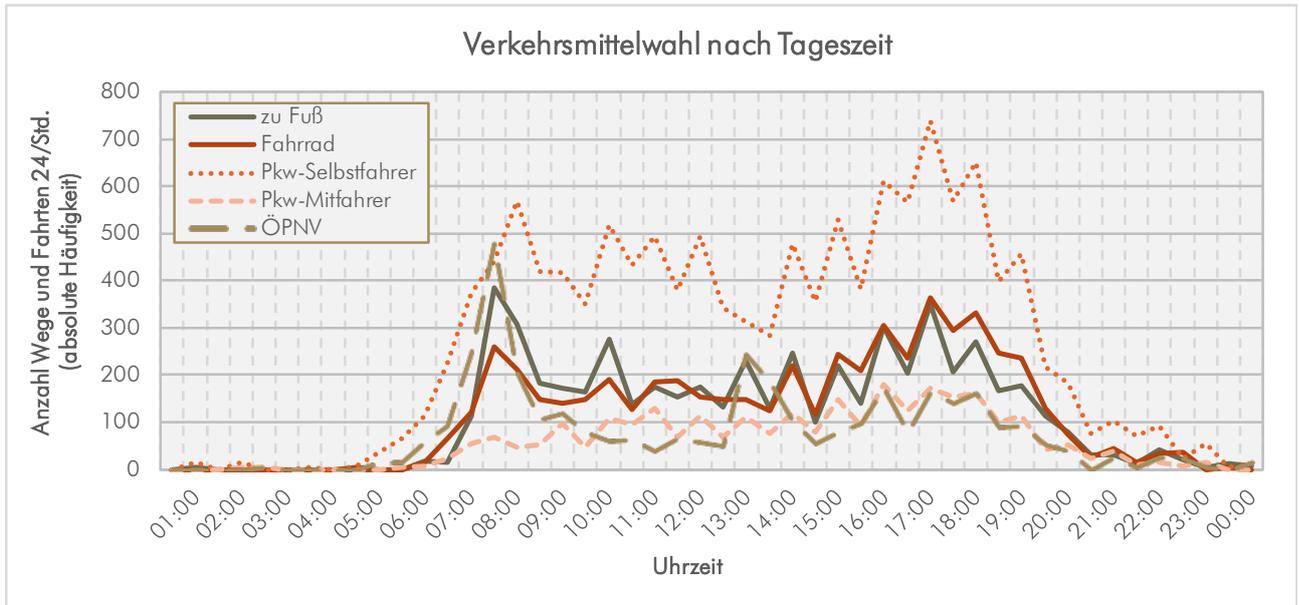


Abbildung 57: Verkehrsmittelwahl nach Tageszeit am Stichtag der Haushaltsbefragung 22.09.2020

### Wegehäufigkeit

Die nachfolgenden Abbildungen enthalten die Auswertung der Haushaltsbefragung nach der Wegehäufigkeit und deren Zusammenhänge. Im Durchschnitt legt jeder der ca. 2.570 Bewohner, die im Rücklauf der Haushaltsbefragung enthalten sind, ca. 3,1 Wege zurück. Dennoch hat ein beachtlicher Anteil am Stichtag das Haus nicht verlassen (vgl. Abbildung 58). Die meisten Befragten legen entweder drei bis vier Wege oder ein bis zwei Wege zurück. Am wenigsten Personen legen mehr als acht Wege zurück.

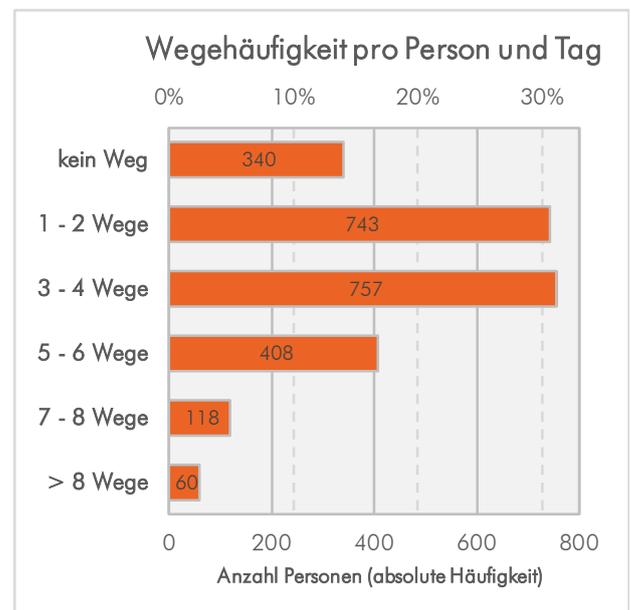


Abbildung 58: Wegehäufigkeit pro Person und Tag am Stichtag der Haushaltsbefragung 22.09.2020

Eine Differenzierung nach dem Geschlecht zeigt nur kleine Unterschiede auf (vgl. Abbildung 59). Männer legen mit leichter Mehrheit ein bis zwei Wege zurück. Bei sieben bis acht Wegen und bei mehr als acht Wegen liegen die Frauen prozentual etwas über den Männern.

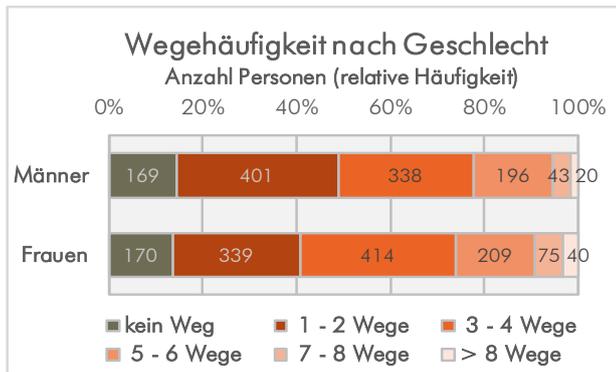


Abbildung 59: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Geschlecht am Stichtag der Haushaltsbefragung 22.09.2020

Abbildung 60 zeigt die Wegehäufigkeit aufgliedert nach Altersgruppen. Am häufigsten sind es die 18- bis 30-jährigen und die über 75-jährigen, die das Haus am Stichtag nicht verlassen. Drei bis vier Wege werden vermehrt von den unter 18-jährigen zurückgelegt. Die Altersgruppe zwischen 31 und 45 Jahren ist insgesamt am mobilsten und legt am häufigsten sieben bis acht und mehr als acht Wege zurück.

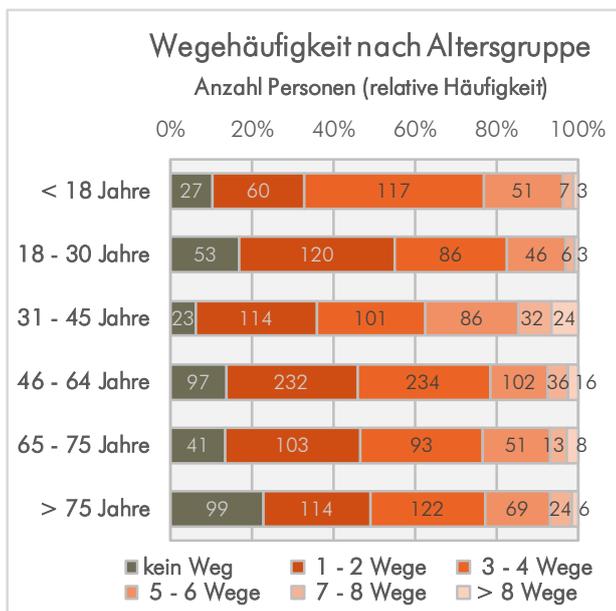


Abbildung 60: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Alter am Stichtag der Haushaltsbefragung 22.09.2020

Die Differenzierung nach der Tätigkeit zeigt, dass vor allem Ruheständler und nicht berufstätige das Haus am Stichtag nicht verlassen (vgl. Abbildung 61). Ein bis zwei, sowie fünf bis sechs Wege werden vermehrt von berufstätigen zurückgelegt. Personen, die sich in Ausbildung befinden legen vermehrt drei bis vier Wege zurück.

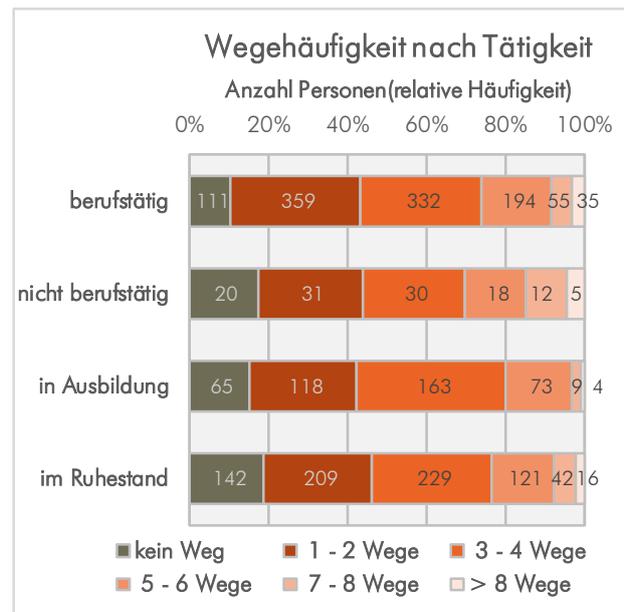


Abbildung 61: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Tätigkeit am Stichtag der Haushaltsbefragung 22.09.2020

Ein eindeutiger Zusammenhang ist zwischen dem Pkw-Besitz und der Wegehäufigkeit zu erkennen (vgl. Abbildung 62). Desto eher eine Person keinen Pkw-Besitz, desto geringer ist die Wegeanzahl.

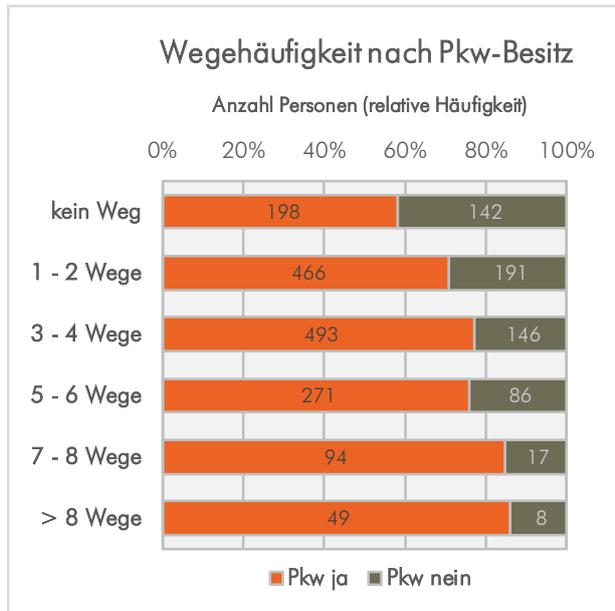


Abbildung 62: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Pkw-Besitz am Stichtag der Haushaltsbefragung 22.09.2020

Aufgegliedert nach der Verkehrsmittelwahl wird deutlich, dass vor allem bei freizeitlichen Beschäftigungen und beim Einkaufen alternative Verkehrsmittel (zu Fuß, Rad) zum Einsatz kommen (vgl. Abbildung 64). Pkw-Selbstfahrer fahren etwas vermehrt um jemanden zu bringen oder zu holen sowie zu geschäftlichen Zwecken. Pkw-Mitfahrer sind beim Zweck „Einkaufen, private Erledigungen“ und „Freizeit“ gering in der Überzahl. Der ÖPNV wird vor allem genutzt, um in die Arbeit oder zur Schule zu gelangen.

Anlage 10 enthält eine ausführliche Tabelle aller Wege und Fahrten, differenziert nach Verkehrsmittel und Fahrtenzweck.

### Fahrtenzwecke

In Abbildung 63 sind die Fahrtenzwecke der zurückgelegten Wege und Fahrten der Zornedinger am Stichtag dargestellt. Der weitaus am häufigsten genannte Grund ist „nach Hause“ fahren, gefolgt von „Einkaufen, private Erledigungen“. In diesem Zweck sind beispielsweise auch Arztbesuche beinhaltet. Am seltensten wird „geschäftlich“ als Fahrtenzweck angegeben.

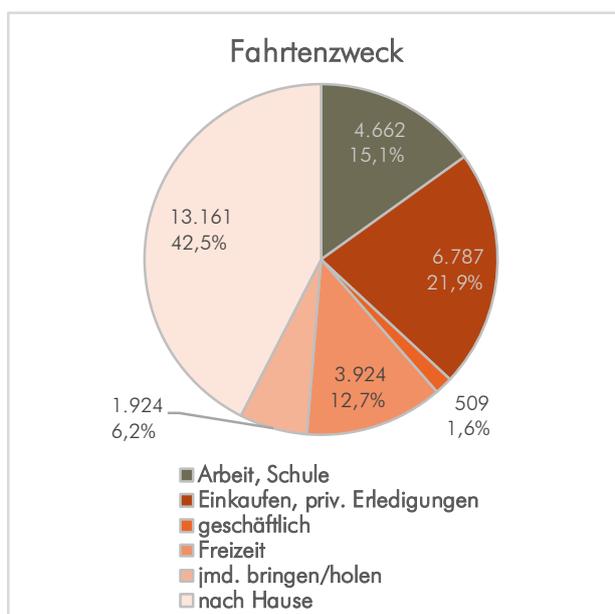


Abbildung 63: Fahrtenzwecke der Zornedinger Bevölkerung am Stichtag der Haushaltsbefragung 22.09.2020

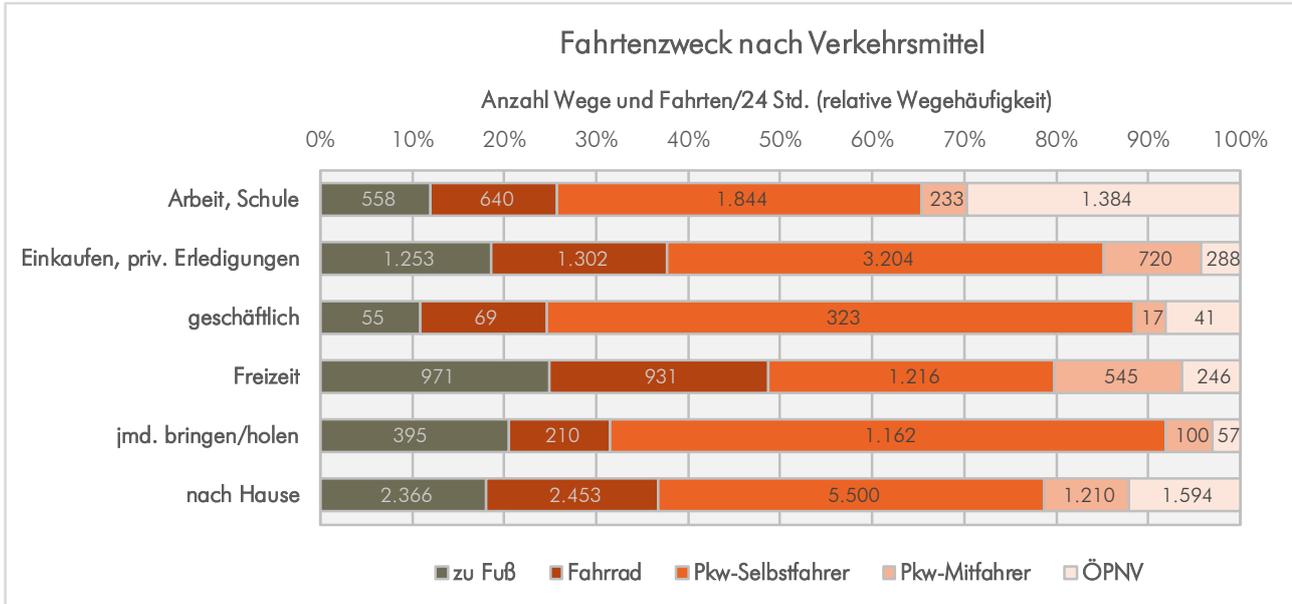


Abbildung 64: Fahrtenzwecke der Zornedinger Bevölkerung differenziert nach Verkehrsmittel am Stichtag der Haushaltsbefragung 22.09.2020

Im tageszeitlichen Verlauf ist ersichtlich, dass der Fahrtenzweck „Arbeit, Schule“ seinen Höhepunkt in den Morgenstunden gegen 7:45 Uhr erreicht (vgl. Abbildung 65). Auch die Einkäufe werden etwas vermehrt am Vormittag ca. gegen 10:30

Uhr erledigt. „Nach Hause“ fahren die meisten zwischen 17:00 und 18:30 Uhr. Auch freizeithliche Aktivitäten werden vermehrt am Nachmittag ca. ab 16:00 Uhr ausgeübt.

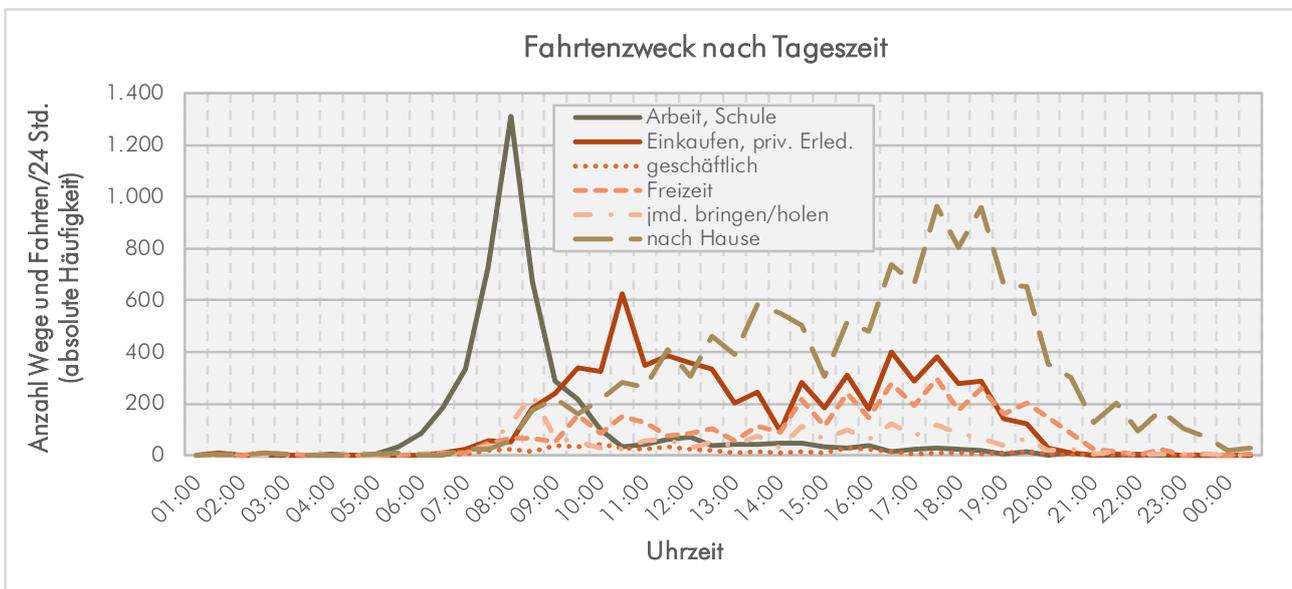


Abbildung 65: Fahrtenzwecke der Zornedinger Bevölkerung differenziert nach Tageszeit am Stichtag der Haushaltsbefragung 22.09.2020

### Fahrtweiten im Binnenverkehr

Die Abbildung 66 und 67 zeigen die Verteilung der Fahrtweiten im Binnenverkehr nach Verkehrsmittel differenziert. Ein erheblicher Anteil am Pkw-Binnenverkehr geht über Distanzen von 1.500 Meter nicht hinaus, die meisten innerörtlichen Pkw-Fahrten haben jedoch eine Länge zwischen 1.500 und 2.000 Meter (vgl. Abbildung 66). In dieser Entfernungsklasse (ab 2.000 Meter) hat der Fußgängerverkehr erwartungsgemäß keine große Bedeutung mehr. Der größte Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege in Zorneding liegt zwischen 1.500 und 2.000 Meter. Auch die meisten mit dem Fahrrad gefahrenen Wege liegen in diesem Distanzbereich. Pkw-Mitfahrer gewinnen mit zunehmender Weglänge an Wichtigkeit (ausgenommen Distanzbereich zwischen 1.500 und 2.000 Meter). Der ÖPNV nimmt insgesamt eine eher untergeordnete Rolle ein, aber auch dieser gewinnt mit zunehmender Weglänge an Geltung. Die Übersicht zeigt deutlich, wie die Bedeutung des Fußgänger- und Radverkehrs mit zunehmender Weglänge abnimmt und entsprechend der Anteil der Fahrten mit dem Pkw zunimmt (vgl. Abbildung 67).

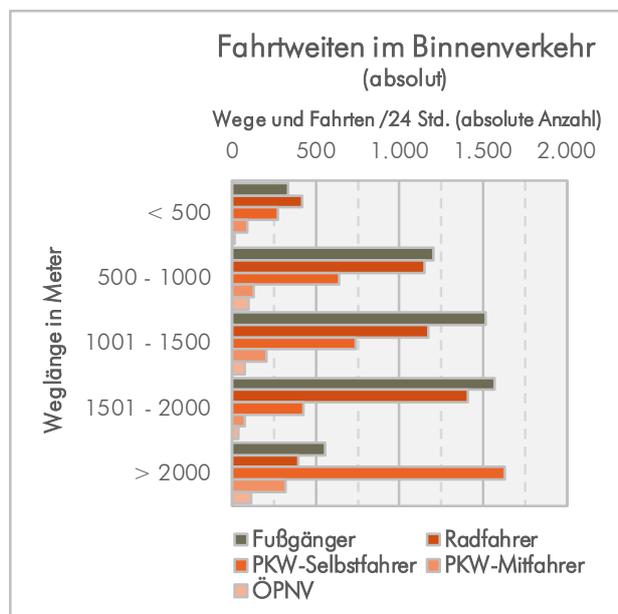


Abbildung 66: Fahrtweiten im Binnenverkehr – absolute Anzahl

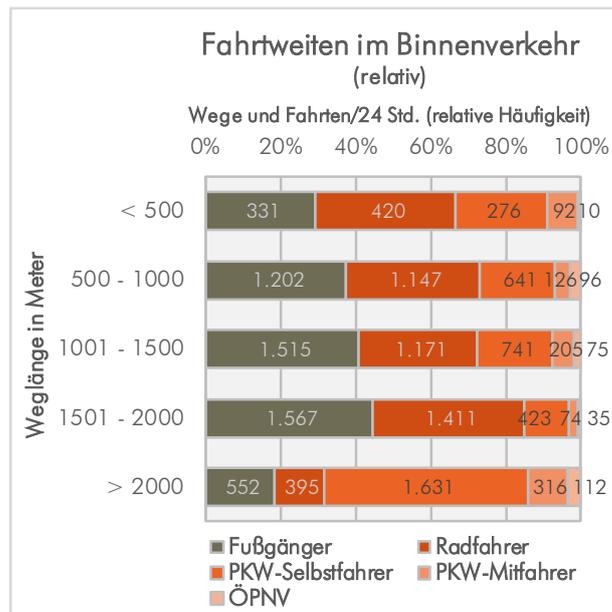
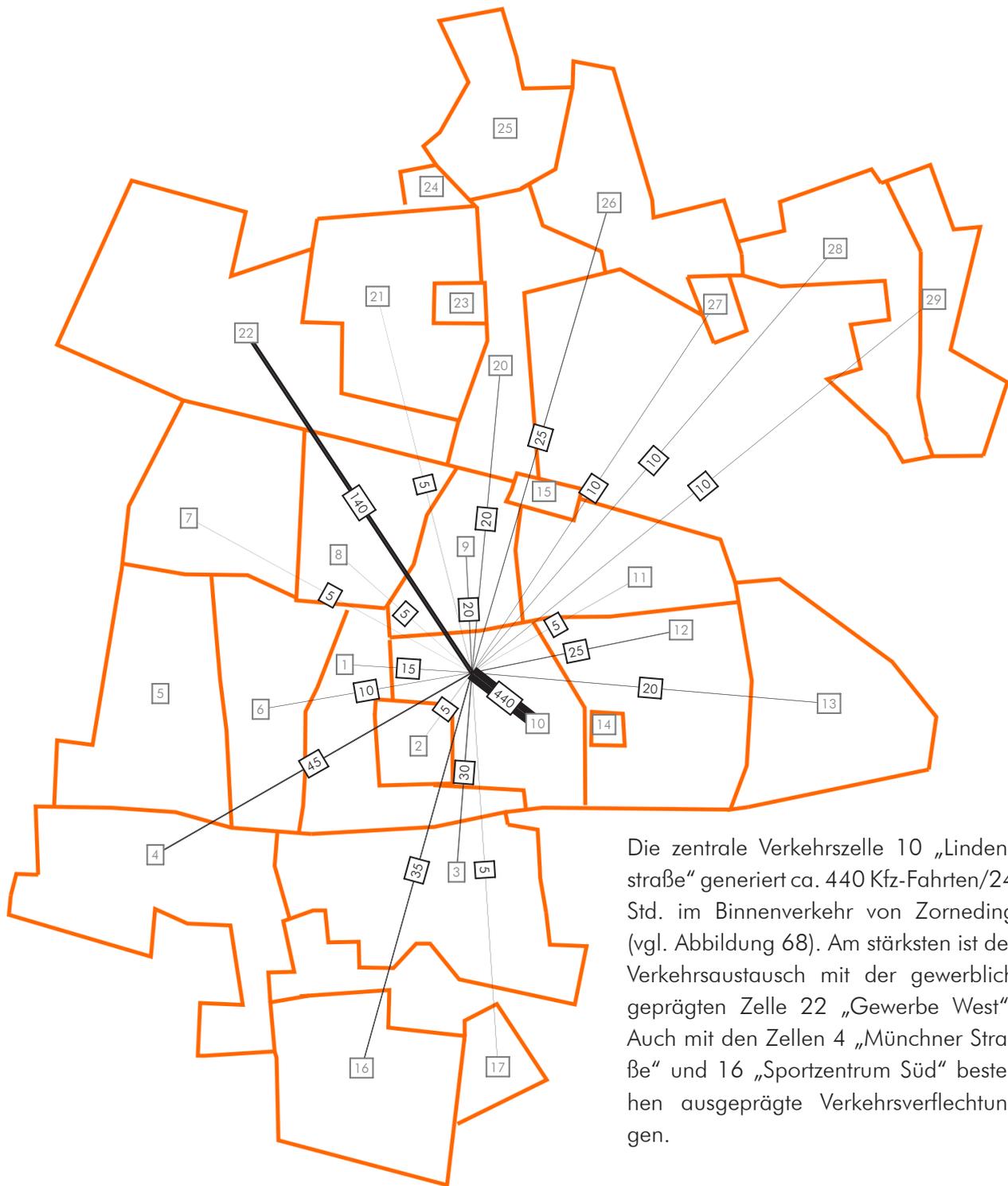


Abbildung 67: Fahrtweiten im Binnenverkehr – relative Häufigkeit

### Binnenverkehrsströme für ausgewählte Verkehrszellen

Die nachfolgenden Abbildungen enthalten Beispiele für zwei Binnenverkehrsbeziehungen des Kfz-Verkehrs und drei des Rad-Verkehrs ausgewählter Verkehrszellen mit dem übrigen Ort. In Anlage 11 und 12 sind sechs weitere Beispiele der Kfz-Binnenverkehrsbeziehungen und fünf weitere Beispiele des Rad-Binnenverkehrs ausgewählter Verkehrszellen enthalten. Es ist nur der Binnenverkehr der Zornedinger Bevölkerung dargestellt, der durch die Auswertung der Haushaltsbefragung ermittelt wird. Auswärtige Einpendler, die innerhalb des Ortsgebiets z.B. zu einem Supermarkt für Besorgungen fahren, sind hierin nicht enthalten.



Die zentrale Verkehrszelle 10 „Lindenstraße“ generiert ca. 440 Kfz-Fahrten/24 Std. im Binnenverkehr von Zorneding (vgl. Abbildung 68). Am stärksten ist der Verkehrsaustausch mit der gewerblich geprägten Zelle 22 „Gewerbe West“. Auch mit den Zellen 4 „Münchner Straße“ und 16 „Sportzentrum Süd“ bestehen ausgeprägte Verkehrsverflechtungen.

Abbildung 68: Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Verkehrszelle 10 „Lindenstraße“

Verkehrszellen:

- |    |                         |    |                      |    |                    |
|----|-------------------------|----|----------------------|----|--------------------|
| 1  | Bahnhofstraße           | 11 | Dachsenberg Nord     | 23 | Seniorenheim       |
| 2  | Rathaus                 | 12 | Herzog-Arnulf-Straße | 24 | Schule Pöring      |
| 3  | Wasserburger Landstraße | 13 | Am Dachsenberg       | 25 | Burgstraße         |
| 4  | Münchner Straße         | 14 | Pfarrkindergarten    | 26 | Pöring Dorfzentrum |
| 5  | An der Flur             | 15 | Bahnhof              | 27 | Unterdorf West     |
| 6  | Kapellenberg            | 16 | Sportzentrum Süd     | 28 | Unterdorf Ost      |
| 7  | Am Fenneck              | 17 | Bauhof               | 29 | Pöring Ost         |
| 8  | Bahnwiesenstraße        | 20 | Pöring Dorfplatz     | 32 | Wolfesing          |
| 9  | Pfarrstraße             | 21 | Georg-Münch-Straße   | 33 | Ingelsberg         |
| 10 | Lindenstraße            | 22 | Gewerbe West         |    |                    |



Die Verkehrszelle 22 „Gewerbe West“, mit diversen Einkaufsmärkten und Betrieben generiert mit ca. 1.155 Kfz-Fahrten/24 Std. die meisten Kfz Fahrten im Binnenverkehr von Zorneding. Am intensivsten ist der Verkehrsaustausch mit den Verkehrszellen 10 „Lindenstraße“, 12 „Herzog-Arnulf-Straße“ und 20 „Pöring Dorfplatz“ (vgl. Abbildung 69). Weitere Verkehrszellen, zu denen eine ausgeprägte Verflechtung besteht, sind die Zellen 28 „Unterdorf-Ost“ und 26 „Pöring-Dorfzentrum“.

Abbildung 69: Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Verkehrszelle 22 Gewerbe West

Verkehrszellen:

- |    |                         |    |                      |    |                    |
|----|-------------------------|----|----------------------|----|--------------------|
| 1  | Bahnhofstraße           | 11 | Dachsenberg Nord     | 23 | Seniendomizil      |
| 2  | Rathaus                 | 12 | Herzog-Arnulf-Straße | 24 | Schule Pöring      |
| 3  | Wasserburger Landstraße | 13 | Am Dachsenberg       | 25 | Burgstraße         |
| 4  | Münchner Straße         | 14 | Pfarrkindergarten    | 26 | Pöring Dorfzentrum |
| 5  | An der Flur             | 15 | Bahnhof              | 27 | Unterdorf West     |
| 6  | Kapellenberg            | 16 | Sportzentrum Süd     | 28 | Unterdorf Ost      |
| 7  | Am Fenneck              | 17 | Bauhof               | 29 | Pöring Ost         |
| 8  | Bahnwiesenstraße        | 20 | Pöring Dorfplatz     | 32 | Wolfesing          |
| 9  | Pfarrstraße             | 21 | Georg-Münch-Straße   | 33 | Ingelsberg         |
| 10 | Lindenstraße            | 22 | Gewerbe West         |    |                    |

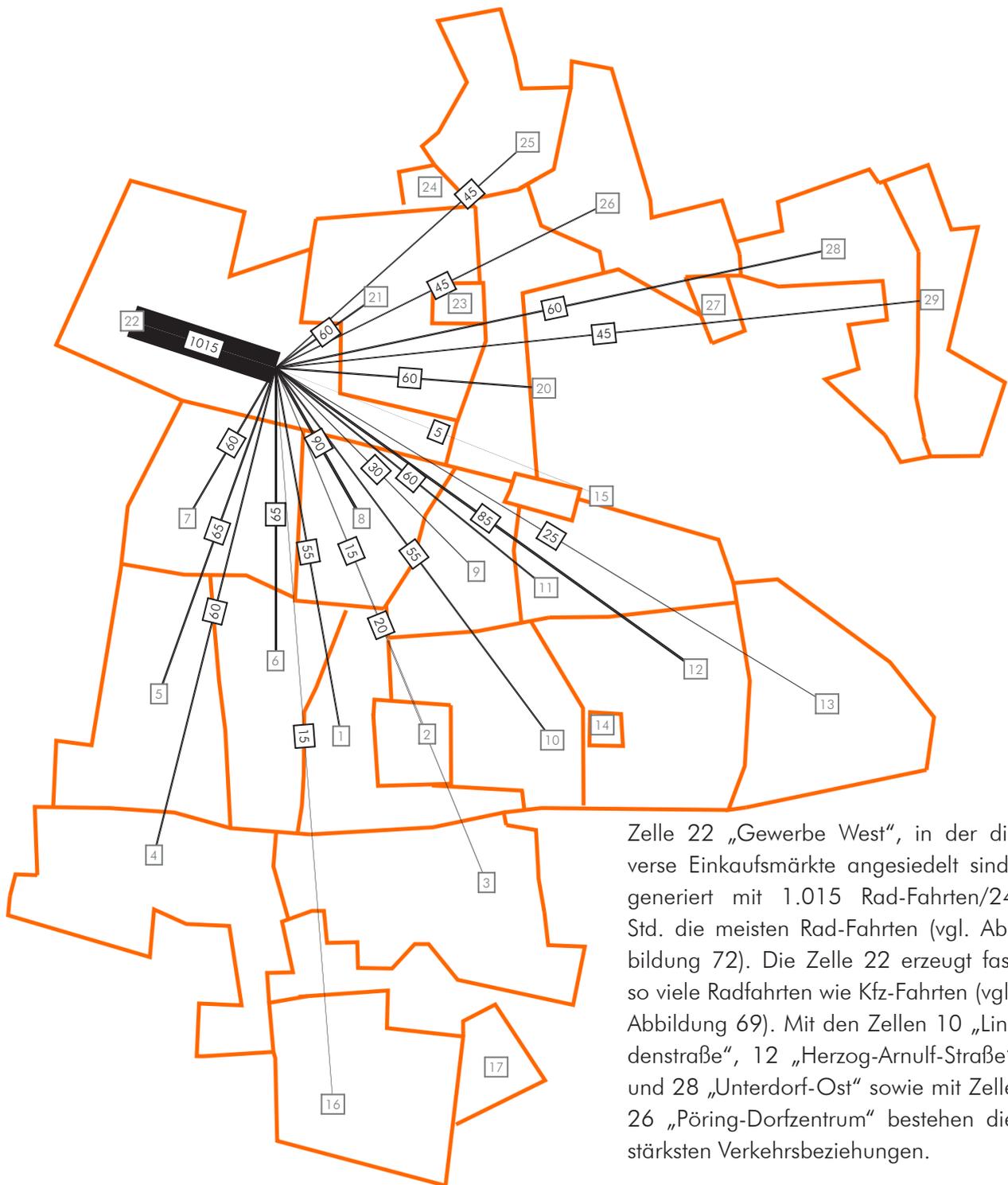




Abbildung 71: Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 15 „Bahnhof“

Verkehrszellen:

- |    |                         |    |                      |    |                    |
|----|-------------------------|----|----------------------|----|--------------------|
| 1  | Bahnhofstraße           | 11 | Dachsenberg Nord     | 23 | Seniendomizil      |
| 2  | Rathaus                 | 12 | Herzog-Arnulf-Straße | 24 | Schule Pöring      |
| 3  | Wasserburger Landstraße | 13 | Am Dachsenberg       | 25 | Burgstraße         |
| 4  | Münchner Straße         | 14 | Pfarrkindergarten    | 26 | Pöring Dorfzentrum |
| 5  | An der Flur             | 15 | Bahnhof              | 27 | Unterdorf West     |
| 6  | Kapellenberg            | 16 | Sportzentrum Süd     | 28 | Unterdorf Ost      |
| 7  | Am Fenneck              | 17 | Bauhof               | 29 | Pöring Ost         |
| 8  | Bahnwiesenstraße        | 20 | Pöring Dorfplatz     | 32 | Wolfesing          |
| 9  | Pfarrstraße             | 21 | Georg-Münch-Straße   | 33 | Ingelsberg         |
| 10 | Lindenstraße            | 22 | Gewerbe West         |    |                    |



Zelle 22 „Gewerbe West“, in der diverse Einkaufsmärkte angesiedelt sind, generiert mit 1.015 Rad-Fahrten/24 Std. die meisten Rad-Fahrten (vgl. Abbildung 72). Die Zelle 22 erzeugt fast so viele Radfahrten wie Kfz-Fahrten (vgl. Abbildung 69). Mit den Zellen 10 „Lindenstraße“, 12 „Herzog-Arnulf-Straße“ und 28 „Unterdorf-Ost“ sowie mit Zelle 26 „Pöring-Dorfzentrum“ bestehen die stärksten Verkehrsbeziehungen.

Abbildung 72: Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 22 „Gewerbe West“

Verkehrszellen:

- |    |                         |    |                      |    |                    |
|----|-------------------------|----|----------------------|----|--------------------|
| 1  | Bahnhofstraße           | 11 | Dachsenberg Nord     | 23 | Seniorenheim       |
| 2  | Rathaus                 | 12 | Herzog-Arnulf-Straße | 24 | Schule Pöring      |
| 3  | Wasserburger Landstraße | 13 | Am Dachsenberg       | 25 | Burgstraße         |
| 4  | Münchner Straße         | 14 | Pfarrkindergarten    | 26 | Pöring Dorfzentrum |
| 5  | An der Flur             | 15 | Bahnhof              | 27 | Unterdorf West     |
| 6  | Kapellenberg            | 16 | Sportzentrum Süd     | 28 | Unterdorf Ost      |
| 7  | Am Fenneck              | 17 | Bauhof               | 29 | Pöring Ost         |
| 8  | Bahnwiesenstraße        | 20 | Pöring Dorfplatz     | 32 | Wolfesing          |
| 9  | Pfarrstraße             | 21 | Georg-Münch-Straße   | 33 | Ingelsberg         |
| 10 | Lindenstraße            | 22 | Gewerbe West         |    |                    |

**Problemsicht der Bevölkerung**

In zwei offenen Fragen kann die Bevölkerung in der Haushaltsbefragung ihre Meinung zu den verkehrlichen Problemen und ihre Verbesserungsvorschläge äußern. Über 50% der Befragten nannten konkrete Probleme, knapp 40% gaben auch Verbesserungsvorschläge an. Bei den Problemen äußern sich die meisten zum fließenden Verkehr und fast gleichauf zum Fußgänger- und Radverkehr. Der ÖPNV und der ruhende Verkehr werden etwas weniger beanstandet, wobei es beim ruhenden Verkehr deutlich am wenigsten Probleme gibt (vgl. Abbildung 73).

Die vordringlichsten Probleme beim fließenden Verkehr sind zu hohe Geschwindigkeiten, zu hohe Verkehrsbelastungen bzw. Staus, starker Durchgangsverkehr und gefährliche Knotenpunkte (vgl. Abbildung 74). Lärmbelästigungen durch den Pkw und Lkw-Verkehr, fehlende Verbindungen, zu schmale Straßen, die Missachtung von Vorfahrts- und sonstigen Verkehrsregelungen sowie Verkehrsbelastungen durch Lkw und Busse werden auch bemängelt, spielen jedoch im Verhältnis eine geringere Rolle. Unter der Kategorie „Sonstiges“ werden Themen angesprochen, die jeweils nur vereinzelt genannt werden. Dazu zählen beispielsweise Nennungen, wie eine schlechte Straßenreinigung oder die zu langsame Abwicklung von Baustellen.

gere Rolle. Unter der Kategorie „Sonstiges“ werden Themen angesprochen, die jeweils nur vereinzelt genannt werden. Dazu zählen beispielsweise Nennungen, wie eine schlechte Straßenreinigung oder die zu langsame Abwicklung von Baustellen.

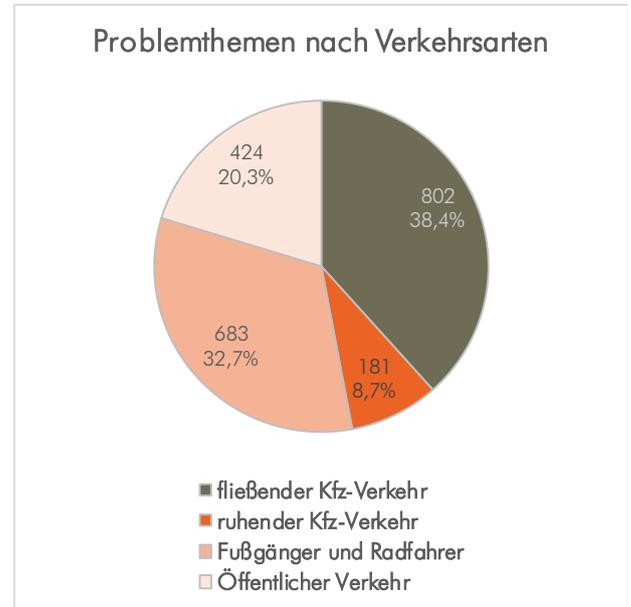


Abbildung 73: Nennungen von Problemthemen nach Verkehrsarten aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

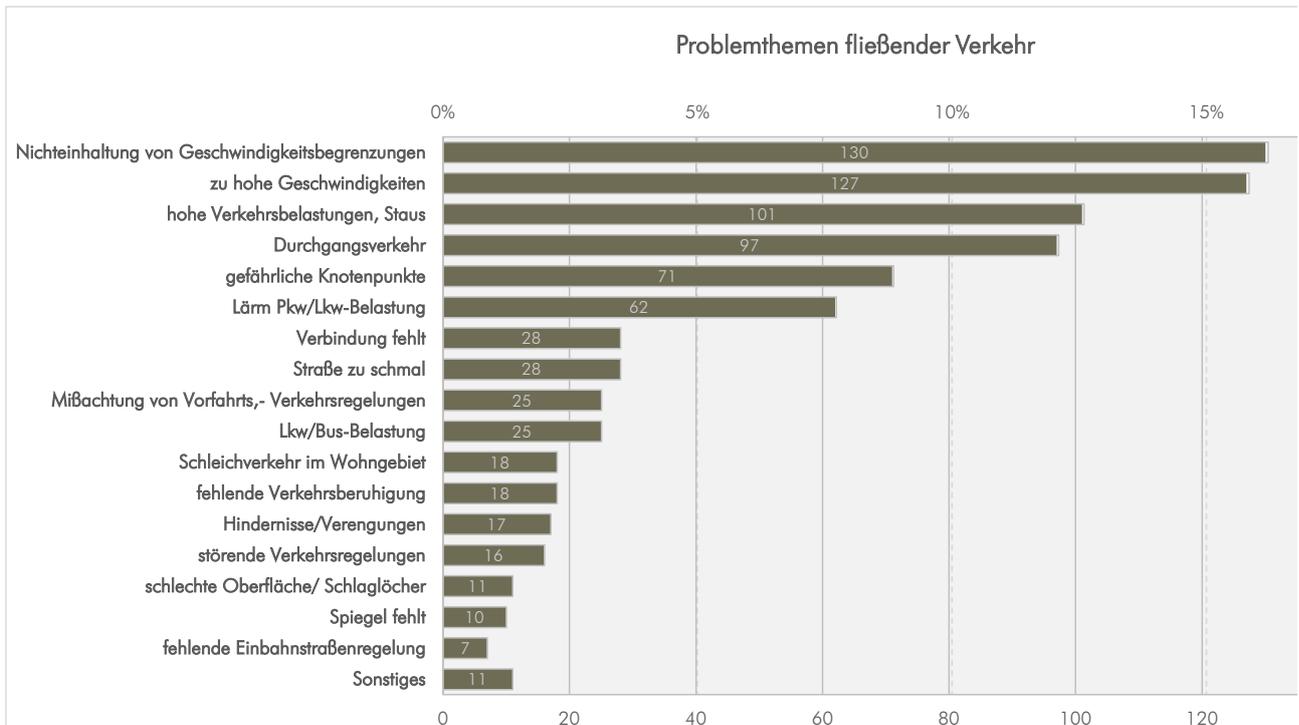


Abbildung 74: Problemthemen im fließenden Verkehr aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Das Hauptproblem der Zornedinger Bevölkerung bezüglich dem ruhendem Verkehr sind die unzureichenden Parkplätze, Falschparker und zu wenig Halteverbote. Am meisten stört die Bevölkerung jedoch das Dauerparken von Fahrzeugen, allen voran von Wohnmobilen, Lkw, Anhängern und Lie-

ferwägen (vgl. Abbildung 75). Unter der Kategorie „Sonstiges“ werden Themen, wie Behinderung des Fließverkehrs durch ausparkende Fahrzeuge oder eine fehlende Parkzeitbeschränkung angesprochen.

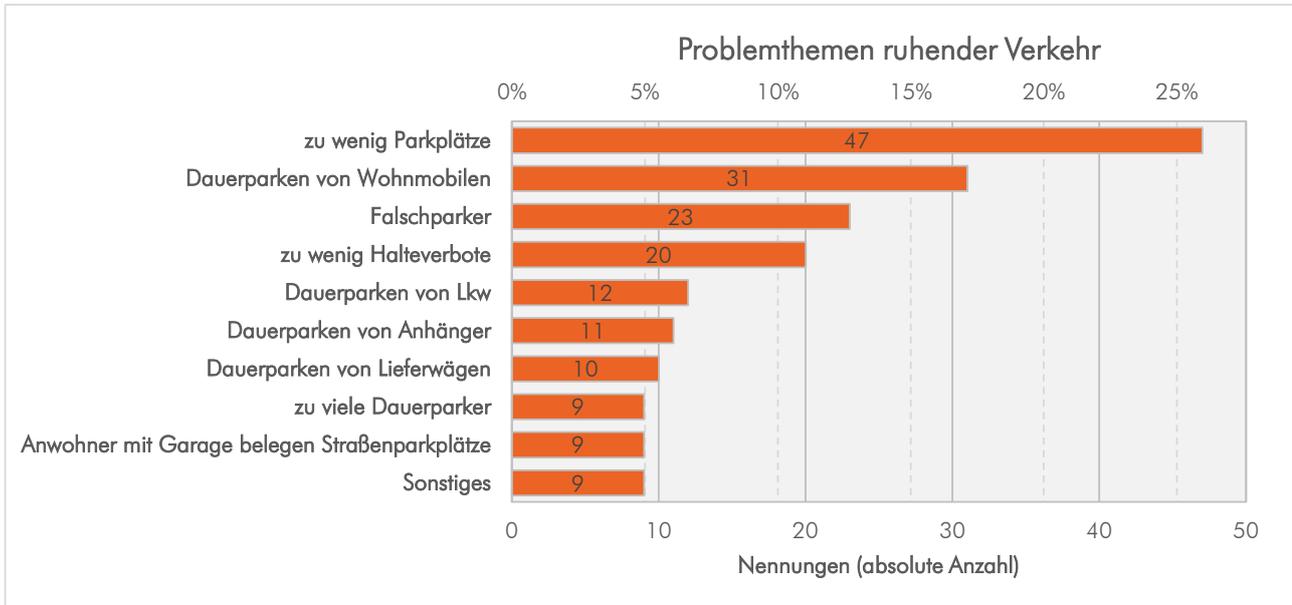


Abbildung 75: Problemthemen im ruhenden Verkehr aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Beim Fußgänger- und Radverkehr werden von einer deutlichen Mehrheit die fehlenden Radwege und fehlende Zebrastreifen bemängelt (vgl. Abbildung 76). Aber auch die zu gefährlichen Straßen für Fußgänger und Radfahrer, fehlende bzw. zu

schmale Gehwege oder die fehlende Beleuchtung von Fuß- und Radwegen sowie allgemein fehlende Querungshilfen werden aufgezeigt. Unter „Sonstiges“ werden beispielsweise fehlende Rampen an Treppen oder zu enge Umlaufsperrern genannt.

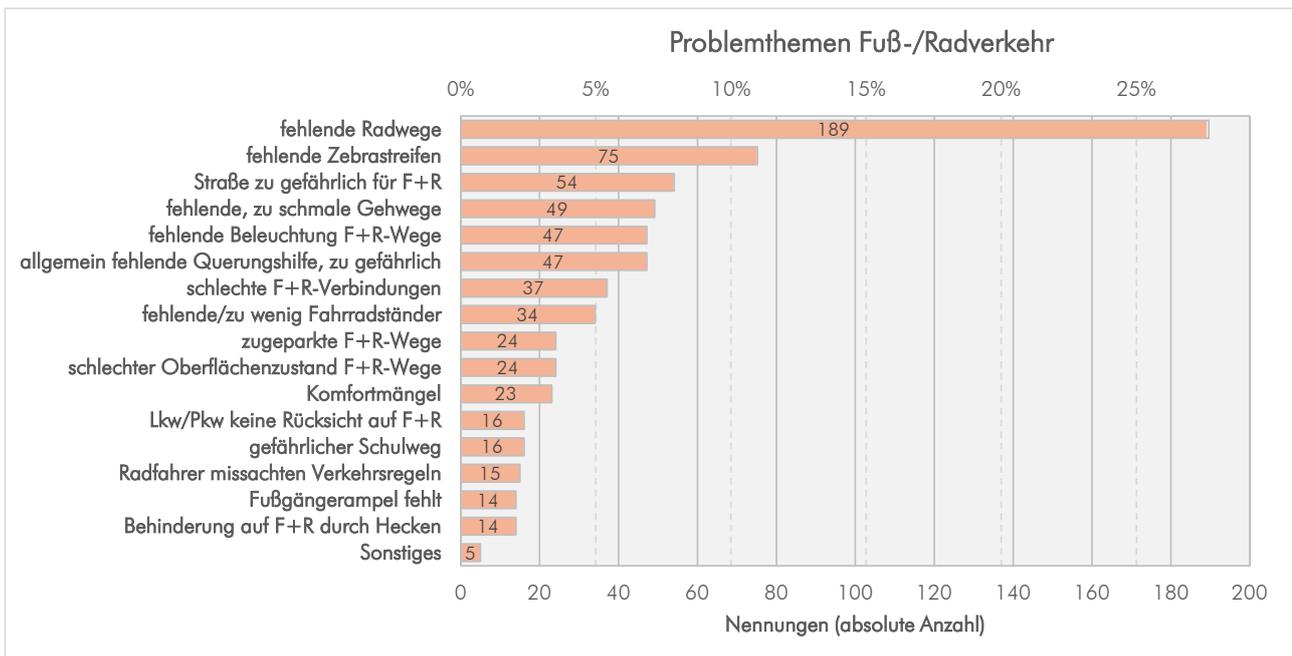


Abbildung 76: Problemthemen beim Fuß- und Radverkehr aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Beim Thema ÖPNV werden von den Zornedinger am häufigsten die Verspätungen bzw. Ausfälle bei der S-Bahn beanstandet und dass es zu wenige Regionalbusverbindungen gibt (vgl. Abbildung 77). Auch die Trennung von Zorneding und Pöding für den Kfz-Verkehr durch die Bahnlinie, der nicht

barrierefreie Bahnhof (fehlender Aufzug) und das Fehlen einer Ortsbuslinie werden kritisiert. Unter „Sonstiges“ fällt z.B. fehlende Car-Sharing Angebote oder leere Busse außerhalb der Hauptverkehrszeiten.

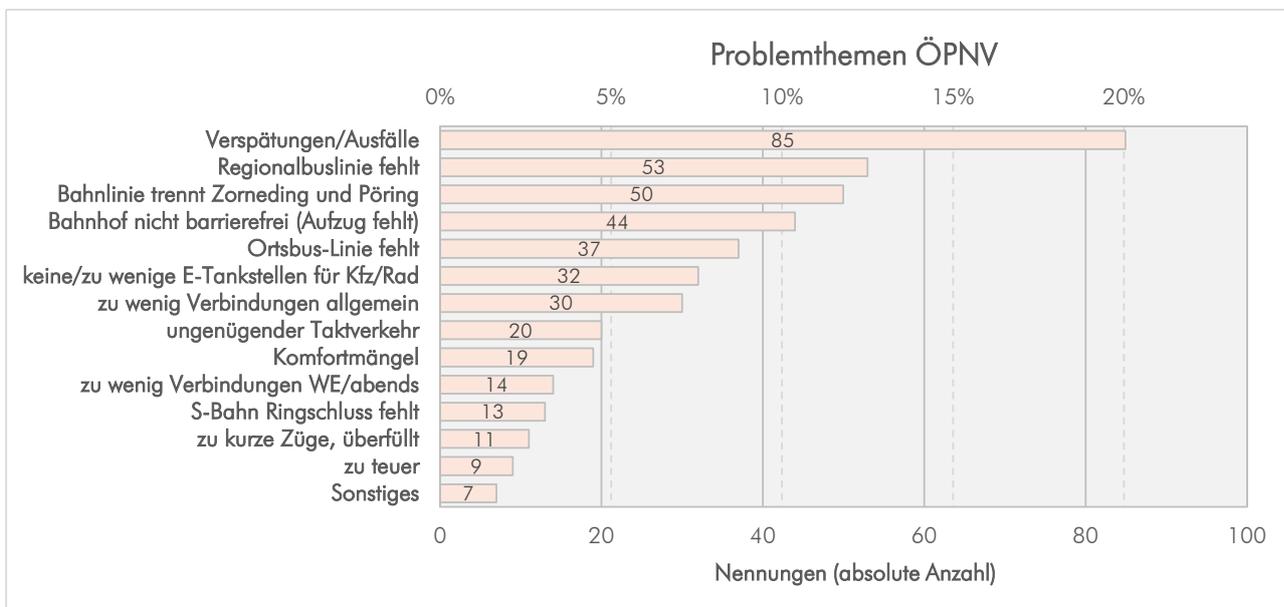


Abbildung 77: Problemthemen im ÖPNV aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

### Vorschläge der Bevölkerung

In Abbildung 78 sind die Verbesserungsvorschläge der Zornedinger Bevölkerung dargestellt. Die meisten Verbesserungsvorschläge werden zum fließenden Verkehr, gefolgt vom Fußgänger- und Radverkehr und dem ÖPNV gemacht. Vorschläge zum ruhenden Verkehr werden am wenigsten genannt.

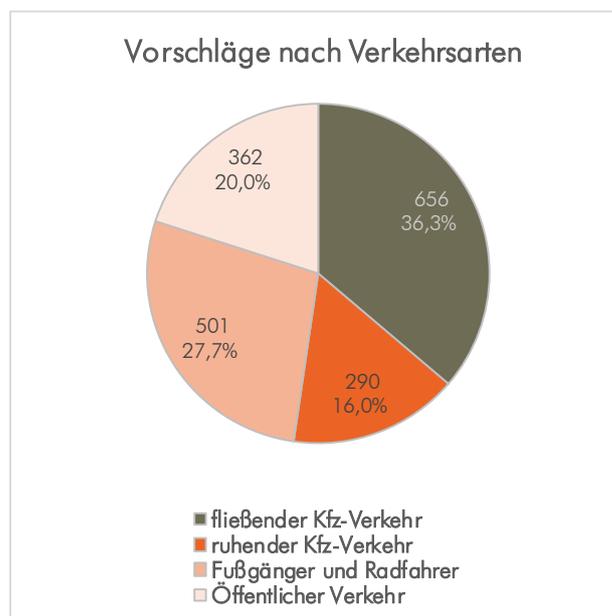


Abbildung 78: Nennungen von Vorschlägen nach Verkehrsarten aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Beim fließenden Verkehr wird der Wunsch nach der Einführung von Tempolimits am häufigsten geäußert, mehr Verkehrsberuhigung, Straßenneu- oder -ausbau bzw. Schaffung von Anbindungen und mehr Verkehrsüberwachung werden ebenfalls oft genannt (vgl. Abbildung 79). Themen, wie die Verbesserung von Verkehrsregeln (Ampelschaltungen, Vorfahrtsregelungen etc.), die Einführung von Einbahnstraßenregelungen, mehr Geschwindigkeits-

kontrollen oder die Einführung von Durchfahrverboten werden auch vorgeschlagen.

Wie bereits bei den Problemthemen sind auch hier unter dem Punkt „Sonstiges“ Themen zusammengefasst, die nicht so häufig genannt werden. Dazu gehören unter anderem die zügigere Abwicklung von Straßenbauarbeiten oder die Verbesserung der Straßenbeleuchtung.

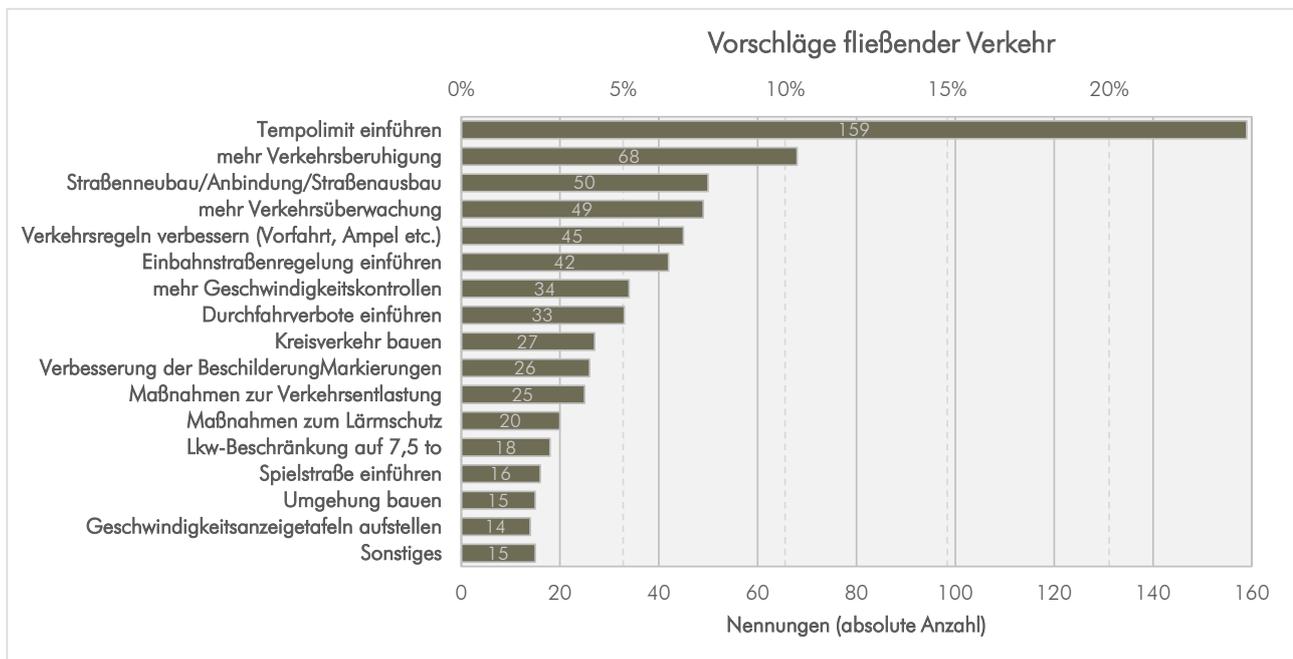


Abbildung 79: Vorschläge zum fließenden Verkehr aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Zum ruhenden Verkehr äußern sich die Zornedinger insofern, dass sie vor allem mehr Park- und Halteverbote wollen (vgl. Abbildung 80). Weiterhin wird eine Regelung zum Dauerparken von Wohnmobilen, Lkw, Anhängern und Lieferwägen sowie

einseitige Park- und Halteverbote gefordert. Unter der Kategorie „Sonstiges“ werden beispielsweise Themen angesprochen, wie eigene Mitarbeiterparkplätze schaffen oder Parkzeitbeschränkungen einführen.

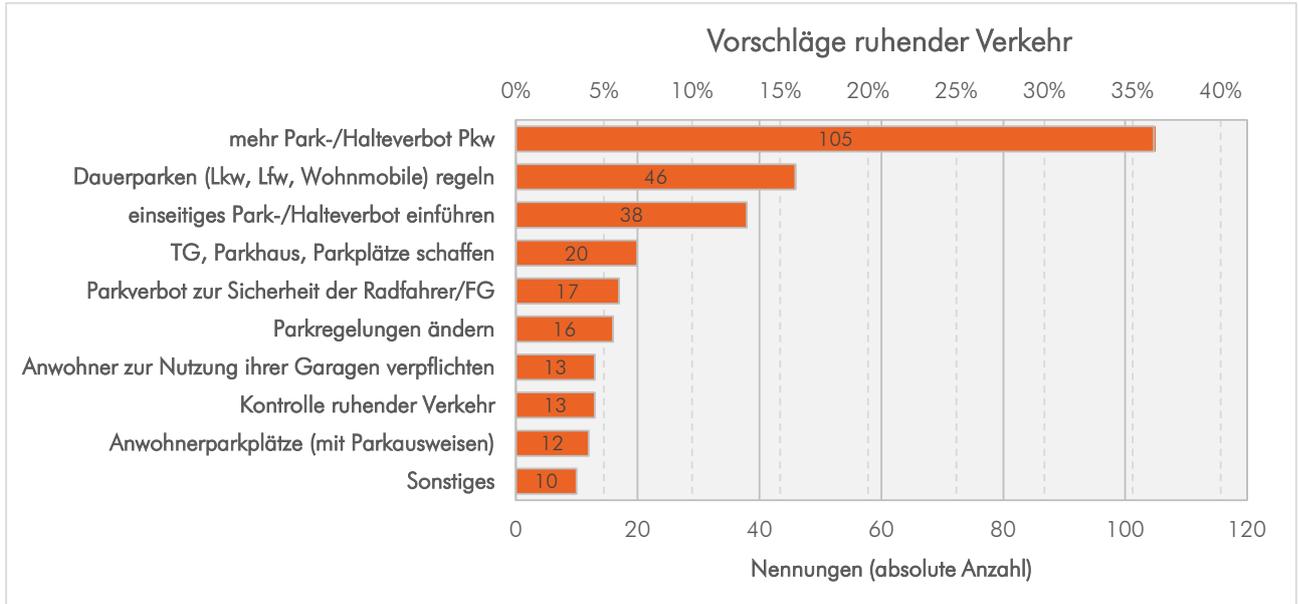


Abbildung 80: Vorschläge zum ruhenden Verkehr aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Entsprechend dem beim Fußgänger und Radverkehr aufgezeigten Problem der fehlenden Radwege steht auch bei den Verbesserungsvorschlägen der Wunsch nach dem Bau von Radwegen im Vordergrund (vgl. Abbildung 81). Die Einrichtung von Querungshilfen (z.B. Zebrastreifen, Fußgänger-

druckampeln) sowie die Errichtung von mehr Fahrradabstellanlagen sowie der Bau bzw. die Verbreiterung von Gehwegen stehen an nächster Stelle. Der Punkt „Sonstiges“ beinhaltet Vorschläge, wie z.B. Umlaufsperrn entfernen oder auch die Verwarnung von Kfz.

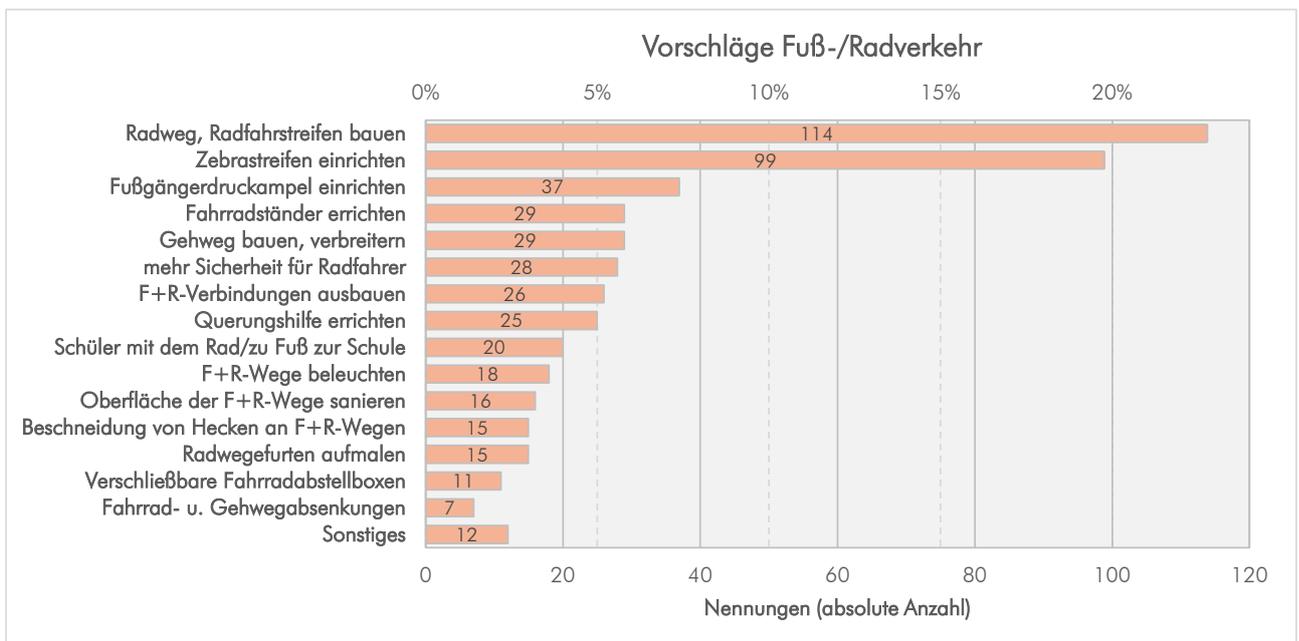


Abbildung 81: Vorschläge zum Fuß- und Radverkehr aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Auch im Bereich des ÖPNV werden Verbesserungsvorschläge gemacht, welche auf Abbildung 82 dargestellt sind. Die Befragten wünschen sich vor allem entsprechend dem allgemein ungenügenden ÖPNV eine Einführung von mehr Direktverbindungen mit dem Bus sowie einen Aufzug am Bahnhof. Auch mehr E-Tankstellen für Autos (und

auch für E-Bikes), eine Bahnunterführung zwischen Zorneding und Pöring für Kfz, mehr Angebote am Wochenende und abends und die Einführung eines Ortsbusses werden vorgeschlagen. Unter dem Punkt „Sonstiges“ wird beispielsweise die Errichtung einer Lärmschutzwand oder die Verlängerung der U-Bahnlinie angesprochen.

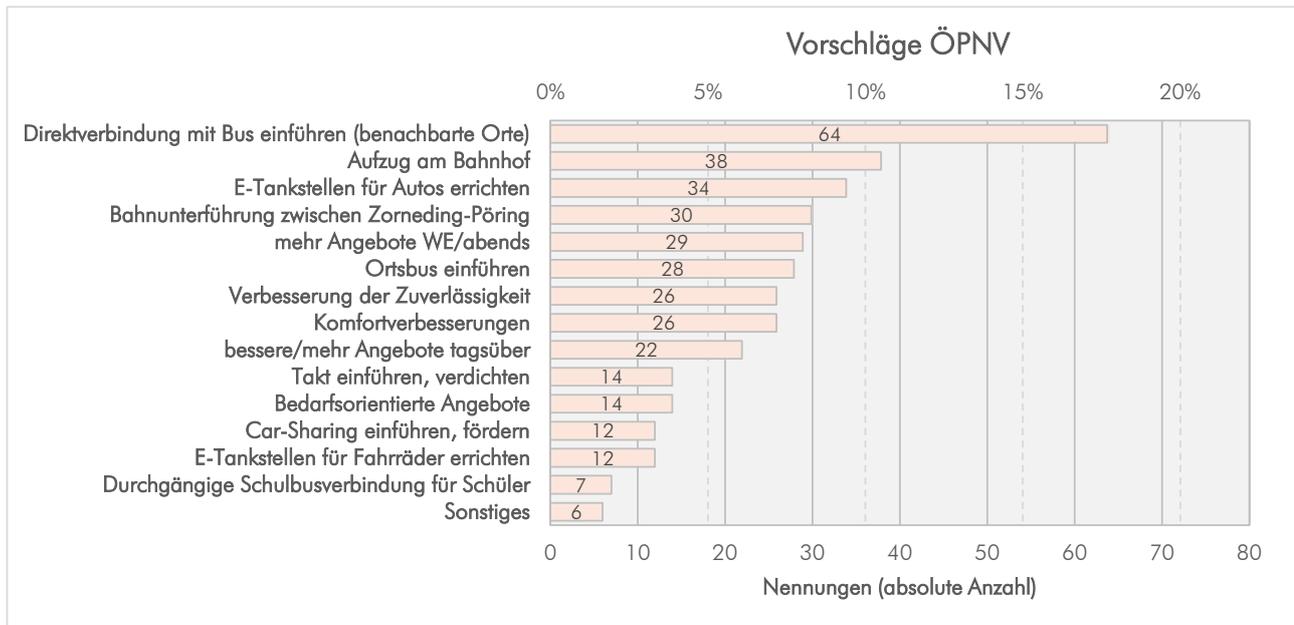


Abbildung 82: Vorschläge zum ÖPNV aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

### Verortung von Problemthemen

Viele Problemthemen werden allgemein genannt, teilweise wird aber auch eine genaue Ortsangabe, wie die Straße bzw. der Ortsteil genauer bezeichnet. Diese sind in den nächsten Abbildungen dargestellt.

Mit Abstand am häufigsten werden Probleme in Verbindung mit der Birkenstraße angesprochen. Das Hauptproblem ist hier das Parken. Es wird vor allem beanstandet, dass alles zugeparkt ist und dass Behinderungen durch parkende Fahrzeuge entstehen (vgl. Abbildung 83). Ebenso werden die Gefährlichkeit der Straße für Fußgänger und Radfahrer, der Durchgangsverkehr, die zu hohen Geschwindigkeiten, die zu geringe Breite der Straße und fehlende Querungshilfen kritisiert.

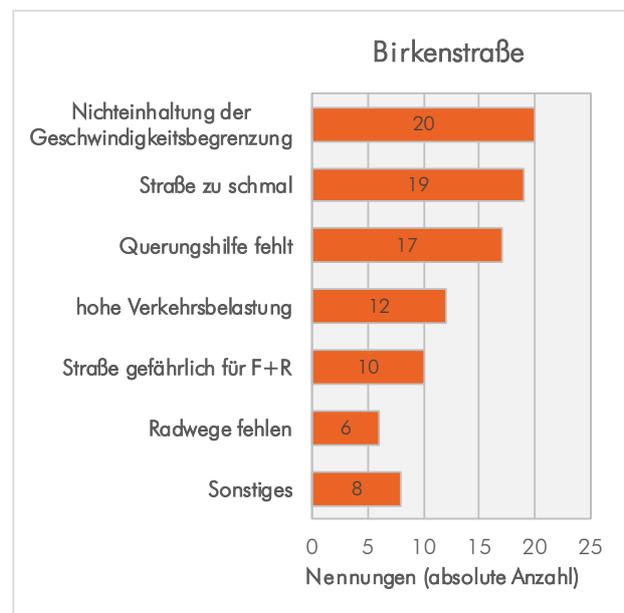


Abbildung 83: Problemthemen in der Birkenstraße aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

In der Eglhartinger Straße werden der Durchgangsverkehr, fehlende Querungshilfen, dass alles zugeparkt ist, zu hohe Geschwindigkeiten, dass die Straße zu gefährlich für Fußgänger und Radfahrer sei sowie allgemein die Belastungen durch den Verkehr (z.B. Lärm) kritisiert (vgl. Abbildung 84).

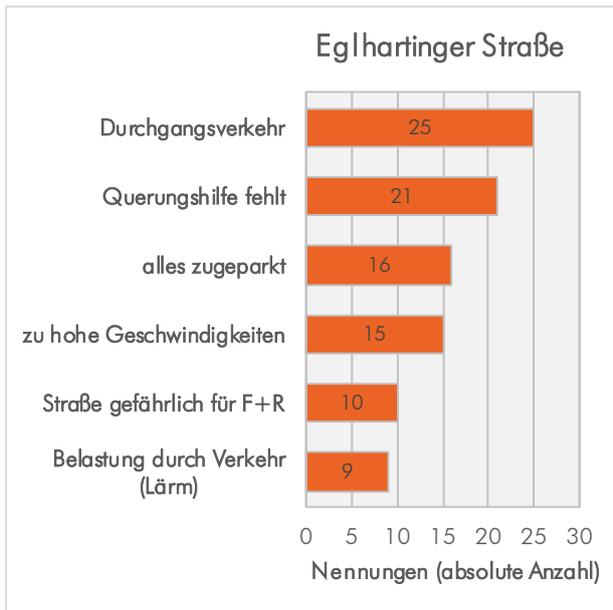


Abbildung 84: Problemthemen in der Eglhartinger Straße aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

„Fehlende Radwege“ sind in der Münchner Straße das zentrale Thema (vgl. Abbildung 85). Weiterhin beanstanden die Zornedinger zu hohe Geschwindigkeiten und allgemein die Belastungen durch den Verkehr (z.B. Lärm). Auch der Durchgangsverkehr, fehlende Querungshilfen und dass alles zugeparkt ist, sind ein Thema.

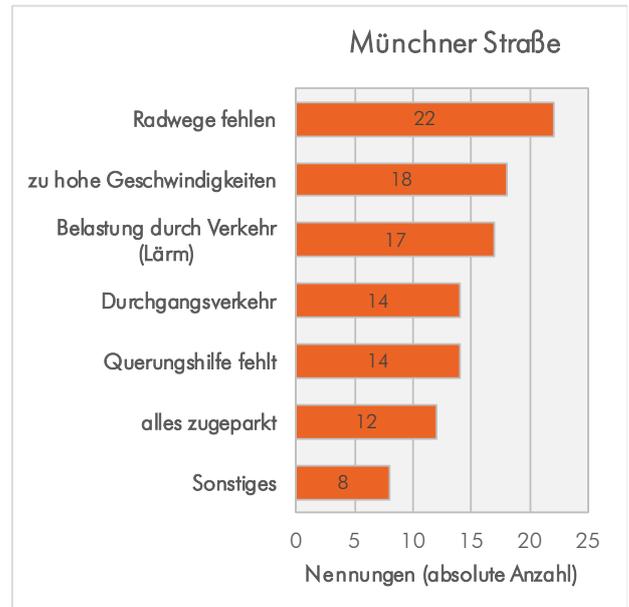


Abbildung 85: Problemthemen in der Münchner Straße aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Auch in der Bahnhofstraße ist Parken das zentrale Problem. Behinderungen durch parkende Fahrzeuge und dass alles zugeparkt ist werden bemängelt. Auch die Nichteinhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung und die Gefährlichkeit der Straße für Fußgänger und Radfahrer werden genannt (vgl. Abbildung 86).

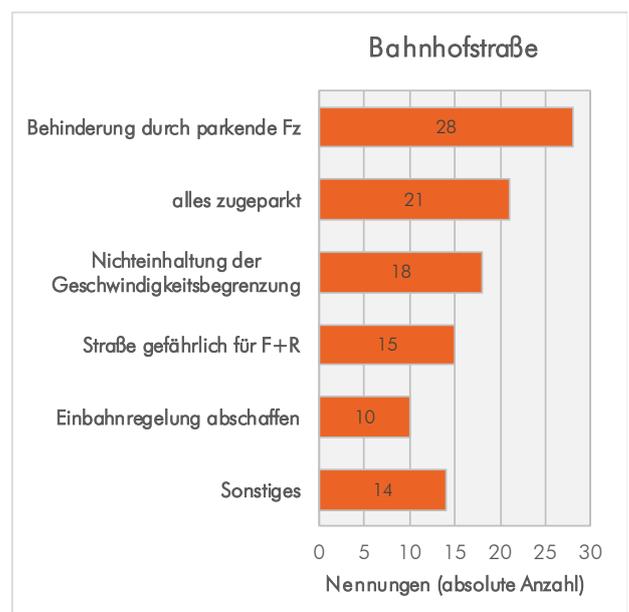


Abbildung 86: Problemthemen mit Bahnhofstraße aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Sehr häufig werden auch Probleme in Verbindung mit der Bucher Straße genannt. Auch hier wird vor allem kritisiert, dass alles zugeparkt ist sowie allgemein die Belastungen durch den Verkehr (z.B. Lärm) und kritisiert. Die Gefährlichkeit der Straße für Fußgänger und Radfahrer, Durchgangsverkehr und zu hohe Geschwindigkeiten werden ebenso beanstandet (vgl. Abbildung 87).

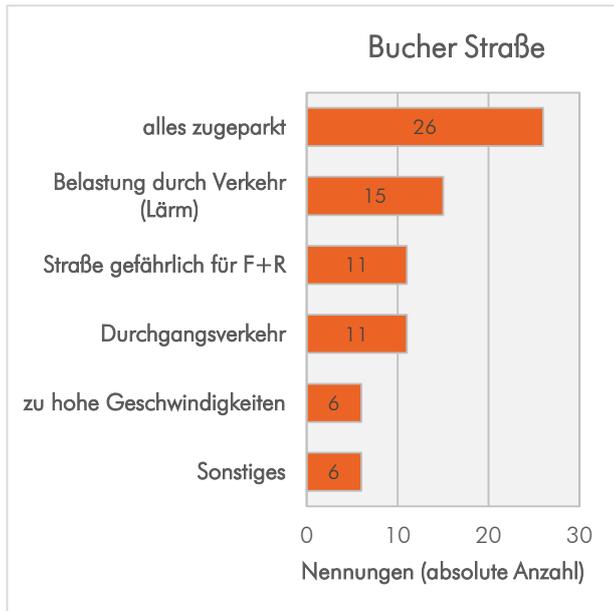


Abbildung 87: Problemthemen in der Bucher Straße aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

In der Wasserburger Landstraße werden das Dauerparken von Lkw, Lieferwägen, Wohnmobilen und Anhängern, fehlende Radwege, Durchgangsverkehr sowie zu hohe Geschwindigkeiten und die fehlende Beleuchtung der Fuß- und Radwege moniert (vgl. Abbildung 88).

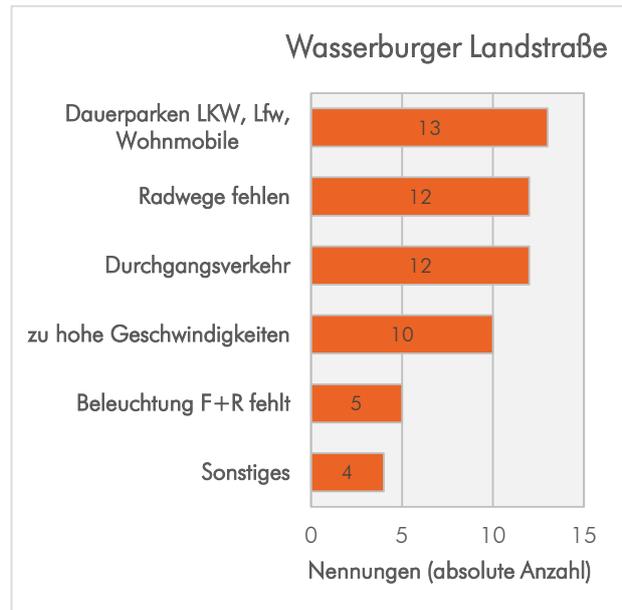


Abbildung 88: Problemthemen in der Wasserburger Landstraße aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Das Hauptproblem in der Burgstraße ist auch das Parken. Es wird vor allem beanstandet, dass alles zugeparkt ist und dass Behinderungen durch parkende Fahrzeuge entstehen. (vgl. Abbildung 89). Ebenso werden der Durchgangsverkehr, fehlende Gehwege, allgemein die Belastungen durch den Verkehr (z.B. Lärm), die zu hohen Geschwindigkeiten und die Gefährlichkeit der Straße für Fußgänger und Radfahrer kritisiert.

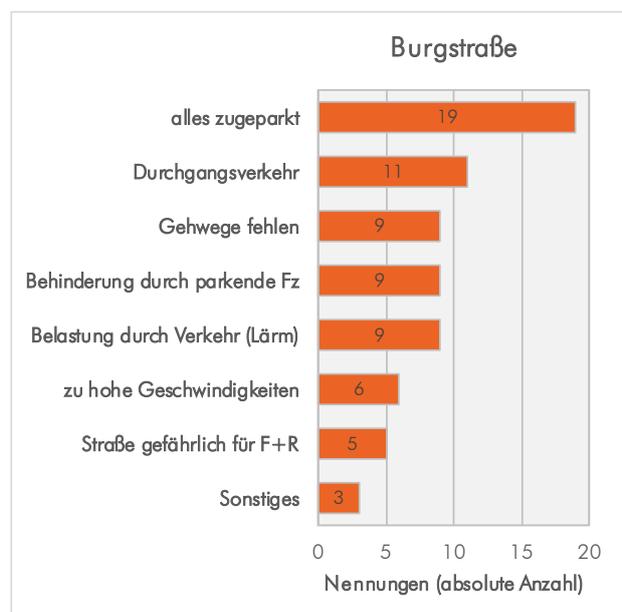


Abbildung 89: Problemthemen in der Burgstraße aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

„Fehlende Radwege“ sind in Wolfesing neben einer zu hohen Verkehrsbelastung und zu hohen Geschwindigkeiten das zentrale Thema (vgl. Abbildung 90). Weiterhin wird die fehlende ÖV-Anbindung und gefährliche Knotenpunkte beanstandet.

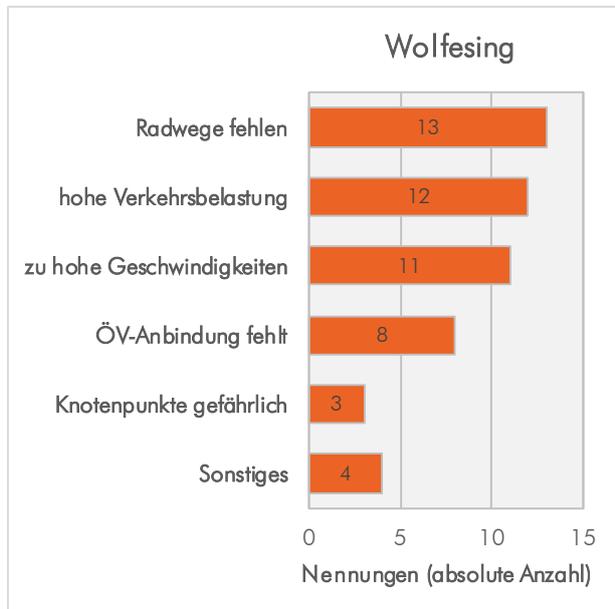


Abbildung 90: Problemthemen in Wolfesing aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

### Zitate der Zornedinger Bevölkerung

In Abbildung 91 auf der nächsten Seite sind einige ausgewählte Zitate der Zornedinger Bevölkerung zusammengestellt, die einen guten Überblick über die Meinungen der Bürger geben. In Anlage 13 ist eine Übersicht weiterer Zitate. Diese sind nach Themen sortiert und wortwörtlich aus den Fragebögen übernommen.



Abbildung 91: Zitate der Zornedinger Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

### 3.2.4 Corona-Zusatzfragen

Aufgrund der aktuellen Lage durch die Corona Krise hat sich die Gemeinde Zorneding entschlossen zu der regulären Haushaltsbefragung einen Corona-Zusatzfragebogen beizulegen. Mit dessen Hilfe soll die Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung Zornedings, welches durch die Pandemie entsteht, erörtert werden. Der Fragebogen wurde mit der Haushaltsbefragung an sämtliche Haushalte in Zorneding verteilt, konnte jedoch unabhängig von diesem beantwortet werden. Insgesamt füllten ca. 1.430 Personen den Corona-Fragebogen aus, was in etwa 59% der Haushaltsbefragung entspricht (Personen über sechs Jahre).

Entsprechend dem Kapitel „3.2.3 Haushaltsbefragung“ werden auch hier in den nachfolgenden Ergebnissen nur gültige Angaben aufgezeigt, weshalb die absolute Grundgesamtheit (N) zwischen den einzelnen Auswertungen und Abbildungen variieren kann.

Eine absolute Mehrheit mit ca. 4/5 der Befragten gibt an, dass sich deren Mobilitätsverhalten während der Corona Krise verändert hat. Bei etwas weniger als 1/5 bleibt die Mobilität unverändert (vgl. Abbildung 92).

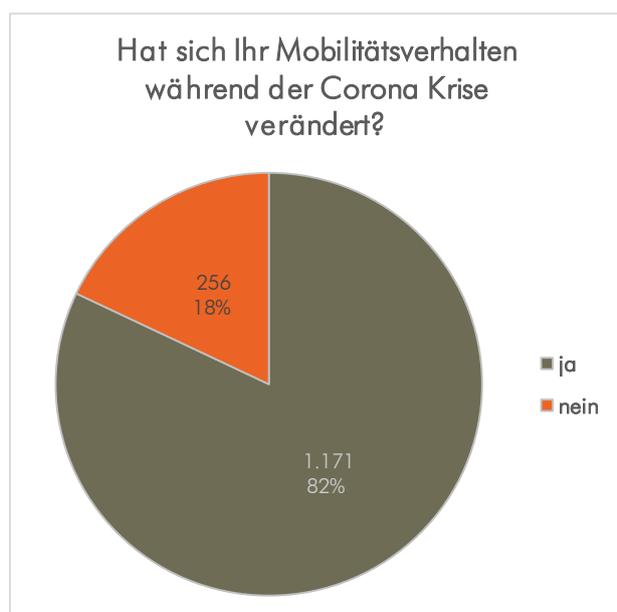


Abbildung 92: Mobilitätsverhalten während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 22.09.2020

Inwiefern sich das Mobilitätsverhalten im Einzelnen verändert, wird in Abbildung 93 ersichtlich (hierbei sollten nur Personen Angaben machen, welche Frage 1 mit „Ja“ beantworten). Auffällig ist das Ergebnis bei der Aussage „Ich war generell weniger unterwegs.“, welche mit großer Mehrheit die meisten Befragten mit „trifft voll zu“, gefolgt von „trifft etwas zu“ beantworten. Nur ein kleiner Teil gibt an, dass dies (gar) nicht zutreffe. Größere Antwortquoten (ca. 30-40%) mit „trifft voll zu“ können auch bei den Aussagen „Ich habe den Tagesbedarf wieder vermehrt in der Nähe eingekauft.“ und „Ich habe vermehrt von zuhause aus gearbeitet.“ festgestellt werden.

Der auffälligste übergroße Anteil (annähernd 100%), welcher mit „trifft gar nicht zu“ beantwortet wird, findet sich bei der Aussage „Ich habe meinen Job/Arbeit durch die Krise verloren.“ wider. Auch bei den Aussagen „Ich war/bin in Kurzarbeit.“, „Ich habe mir ein Fahrrad/E-Bike gekauft.“ und „Ich bin zur Arbeit nur noch allein mit dem Pkw gefahren.“ fällt im Verhältnis die Antwort „trifft gar nicht zu“ überproportional hoch aus. Interessant ist auch die Erkenntnis, dass der Großteil derer, die sich während der Krise ein Fahrrad oder E-Bike kauften, dies überwiegend nicht für den Alltag nutzen und somit eher zu Freizeit Zwecken dient.

Bei der Aussage „Ich habe vermehrt von zuhause aus gearbeitet.“ überwiegt zwar mit kleiner Mehrheit der Anteil an Antworten mit „trifft voll zu“ und „trifft etwas zu“, jedoch hält er sich insgesamt mit den verneinenden Antworten die Waage. Relativ ausgeglichen ist insgesamt auch das Ergebnis bei der Aussage „Ich habe den Tagesbedarf wieder vermehrt in der Nähe eingekauft.“, wobei der Anteil der zutreffenden Antworten etwas gegenüber den ablehnenden überwiegt. Konträr verhält es sich bei der Aussage „Ich habe Waren vermehrt über das Internet eingekauft.“, hier überwiegt etwas der Anteil der ablehnenden Antworten gegenüber den zutreffenden.

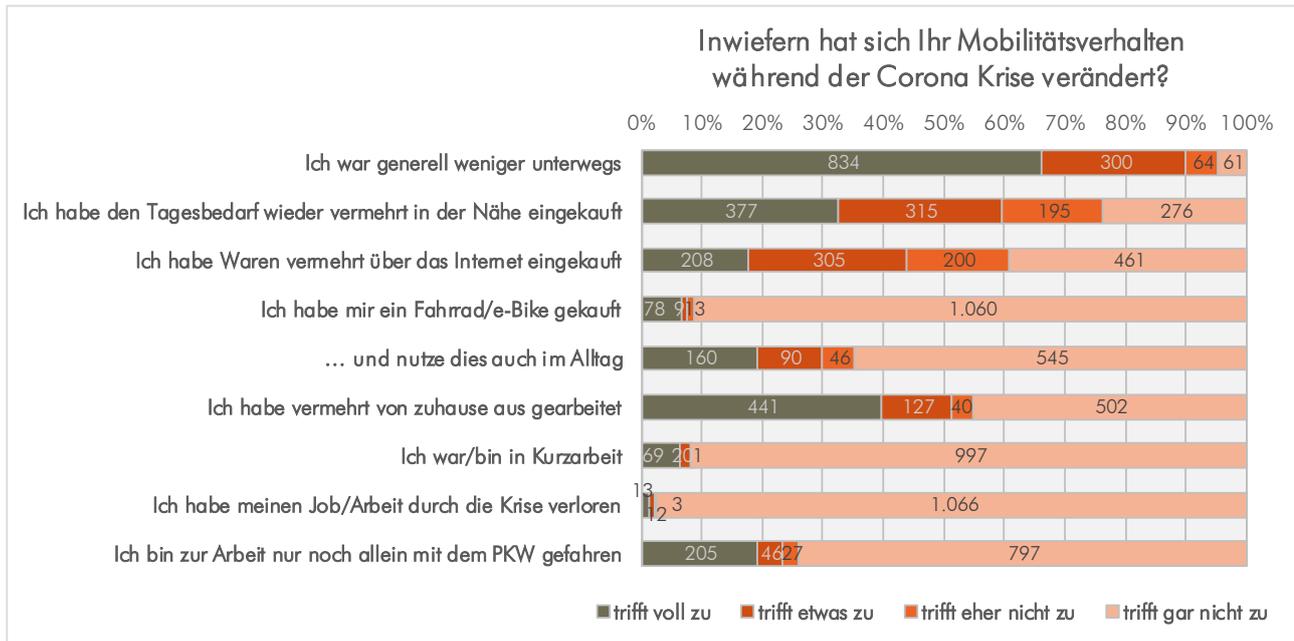


Abbildung 93: Änderung des Mobilitätsverhalten während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 22.09.2020

Bei den Aussagen „Ich habe vermehrt von zuhause aus gearbeitet.“ und „Ich war/bin in Kurzarbeit.“ wird zusätzlich nach der Intensität, sprich wie viele Tage pro Woche davon im Home-Office und wie viel Prozent pro Monat davon in Kurzarbeit, gefragt. Die Ergebnisse sind auf den Abbildungen 94 und 95 zu sehen. Die meisten Personen, die sich während der Corona Krise im Home-Office befinden, arbeiten die komplette Woche (fünf Arbeitstage) von Daheim aus. Am seltensten sind Personen sechs oder sieben Tage im Home-Office, was jedoch darauf zurückzuführen ist, dass in den wenigsten Berufen mehr als fünf Arbeitstage pro Woche getätigt werden. Die restliche Anzahl an Personen nimmt proportional mit der Anzahl an Tagen im Home-Office ab (umso weniger Tage im Home-Office, umso weniger Personen).

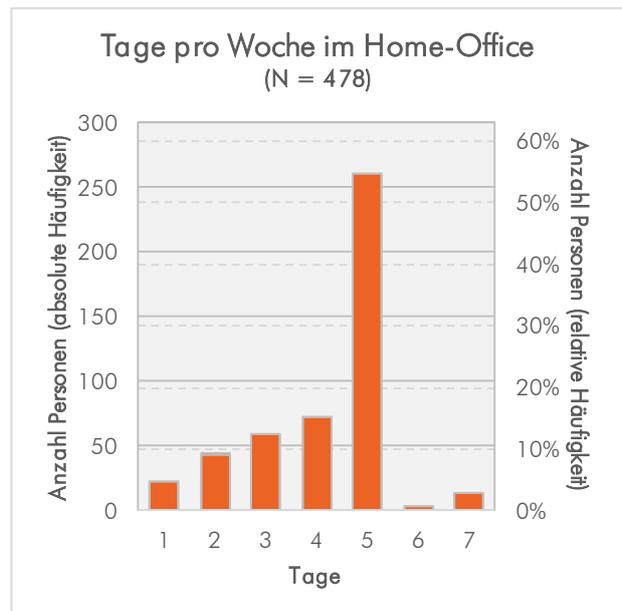


Abbildung 94: Tage pro Woche im Home-Office während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 22.09.2020

Der größte Anteil an Kurzarbeit pro Monat beträgt 100%, gefolgt von 50% und 20%. Die restlichen Anteile verteilen sich im niedrigeren Bereich von jeweils unter 10% an Personen (vgl. Abbildung 95).

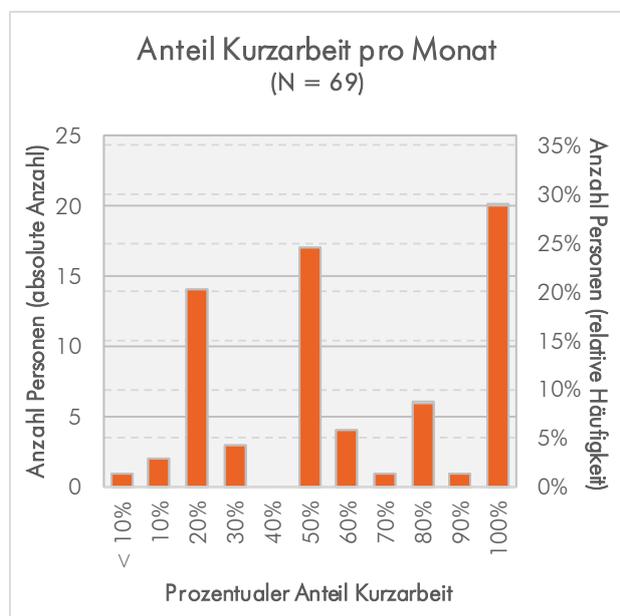


Abbildung 95: Prozentualer Anteil der Kurzarbeit pro Monat während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 22.09.2020

Die Veränderung der Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel wird nach den unterschiedlichen Fahrtzwecken differenziert betrachtet. Bei allen Fahrtzwecken bzw. Verkehrsmitteln gibt mit Abstand jeweils der größte Anteil an, dass sich die Nutzung nicht verändert hat. Dieser Anteil wird aufgrund einer verzerrten Wahrnehmung bei den nachfolgenden Auswertungen ausgeschlossen. An dieser Stelle wird nur auf eine allgemeine Übersicht (Zunahme oder Abnahme der jeweiligen Nutzung) eingegangen. Detailliertere Darstellungen, in denen ersichtlich wird, um wie viel Prozent sich die Nutzung jeweils geändert hat, findet sich in den Anlagen 14.

Beim Fahrtzweck „Arbeit, Schule“ wird ersichtlich, dass die Nutzung mit dem Rad verstärkt zugenommen hat (vgl. Abbildung 96). Die Pkw-Nutzung und das zu Fuß gehen halten sich in etwa die Waage. Die Nutzung des ÖPNV ist stark rückgängig, diese fällt jedoch im Verhältnis nicht so stark aus, da der ÖPNV als Verkehrsmittel in Zorneding allgemein am wenigsten genutzt wird.

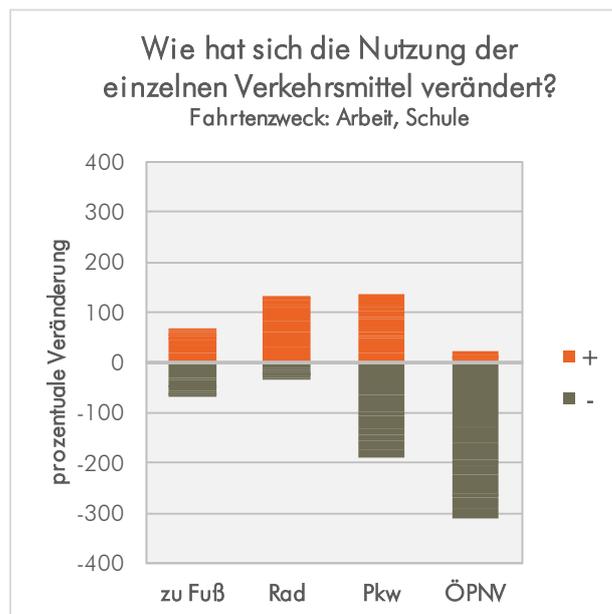


Abbildung 96: Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel beim Fahrtzweck Arbeit, Schule während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 22.09.2020

Ein relativ gleiches Bild zeigt das Ergebnis bei den Fahrtzwecken „Einkauf, private Erledigungen“ und „Freizeit“. Auch hier hat die Nutzung des Fahrrads am stärksten zugenommen, jedoch ist auch ein Großteil vermehrt zu Fuß gegangen. Die Pkw-Nutzung hat jeweils eher abgenommen und die Nutzung des ÖPNV ist jeweils wieder stark zurückgegangen (vgl. Abbildung 97 und 98).

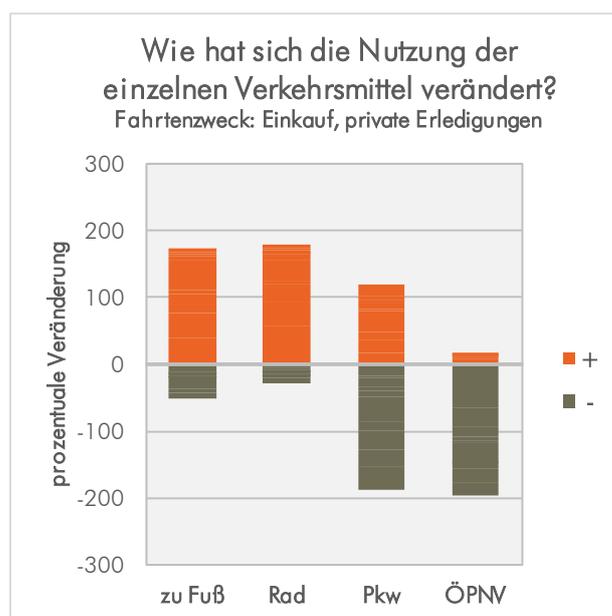


Abbildung 97: Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel beim Fahrtzweck Einkauf, private Erledigungen während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 22.09.2020

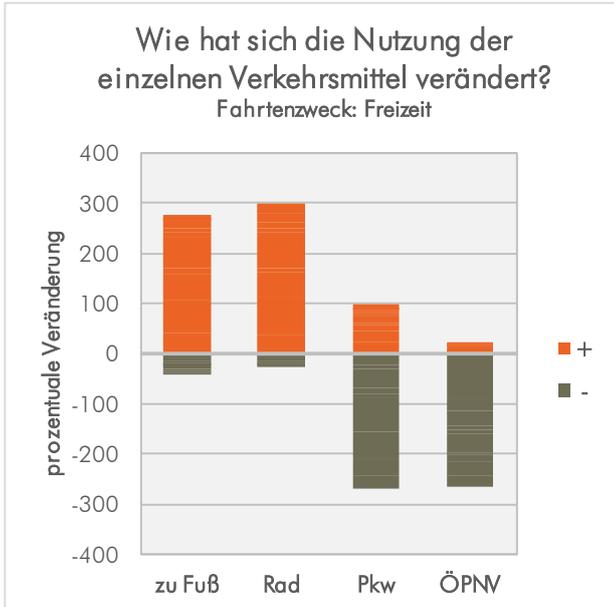


Abbildung 98: Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel beim Fahrtzweck Freizeit während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 22.09.2020

Die meisten Befragten gehen derzeit davon aus, dass sich ihr Mobilitätsverhalten für die Zeit nach der Pandemie nicht groß verändert und eher wieder zum gewohnten Muster zurückkehrt. Dies spiegelt sich vor allem darin wider, dass der Großteil angibt, sich wieder so zu verhalten wie zuvor und die Mehrheit auch keine positiven Folgerungen aus der Krise für ihre Mobilität ziehen können (vgl. Ab-

bildung 99). Vor allem Kinder sollen auch künftig wieder mit ihren gewohnten Verkehrsmitteln zur Schule gelangen, anstelle von Bringen bzw. Holen mit dem Pkw oder mit dem Fahrrad zur Schule fahren. Auch Home-Office, sowie der verstärkte Einkauf von Waren übers Internet und generell weniger Freizeitverkehr ist für die Mehrheit danach nicht vorstellbar. Ebenso kommt eine verstärkte Nutzung des Fahrrads auch für längere Strecken für die Meisten nicht in Frage, für Kurzstrecken hingegen will eine kleine Mehrheit vermehrt auf das Rad zurückgreifen.

Beim künftigen zu Fuß gehen auf kürzeren Strecken hält sich das Ergebnis in etwa die Waage. Ähnliches gilt für die Aussagen „Ich werde meine Freizeit künftig mehr in der Nähe mit dem Rad oder zu Fuß verbringen.“ und „Ich werde noch längere Zeit die öffentlichen Verkehrsmittel meiden.“ Insgesamt sind die Ergebnisse relativ ausgeglichen, mit jeweils einer kleinen Mehrheit an Antworten mit „trifft voll zu“ oder „trifft etwas zu“. Weitere Aussagen, bei denen die Antworten „trifft voll zu“ und „trifft etwas zu“ überwiegen sind „Ich werde die Einkäufe des täglichen Bedarfs künftig mehr in der Nachbarschaft erledigen.“ und „Der Pkw wird in Zukunft mein bevorzugtes Verkehrsmittel sein.“

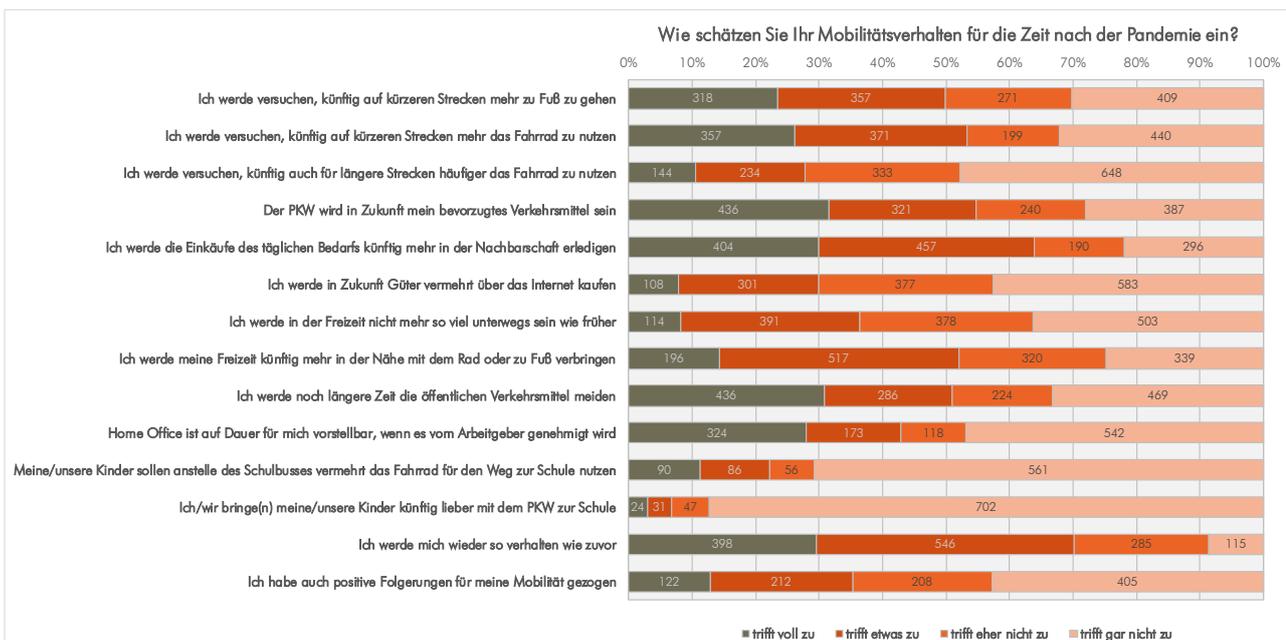


Abbildung 99: Einschätzung des Mobilitätsverhalten für die Zeit nach der Pandemie aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 22.09.2020

Zu der letzten Aussage „Ich habe auch positive Folgerungen für meine Mobilität gezogen.“ können die Befragten in einer offenen Antwort auch äußern, welche dies sind. Die nachfolgende Abbildung auf der nächsten Seite bietet einen Einblick ausgewählter Zitate. Der Großteil der Aussagen bezieht sich auf die Zunahme des Radfahrens und des zu Fuß Gehens und die damit verbundene Abnahme der Pkw-Nutzung. Aber auch, dass die Fahrten insgesamt Bewusster gestaltet werden, weniger Verkehr herrscht, die Freizeit und Einkäufe vermehrt in der näheren Umgebung getätigt werden, Fahrzeuge neu angeschafft werden oder auch durch mehr Bewegung die eigene Gesundheit oder Fitness gesteigert wird, werden positiv angemerkt. Daneben werden auch negative Faktoren werden angemerkt. Dabei wird unter anderem der unzureichende ÖPNV und die dort derzeit herrschenden Regulierungen angesprochen. Ein detaillierter Überblick über die Zitate der Zornedinger Bevölkerung aus dem Corona-Zusatzfragebogen findet sich in Anlage 15. Diese nach Themen sortiert und wortwörtlich aus den Fragebögen übernommen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich das Mobilitätsverhalten beim Großteil der Befragten verändert hat. Dies spiegelt sich vor allem in der generell eingeschränkten Mobilität wider. Jedoch hat sich auch das Konsum- und Arbeitsverhalten verändert, indem ein verstärkter Anteil den Tagesbedarf wieder vermehrt in der Umgebung einkauft, Waren zum Teil auch vermehrt über das Internet einkauft oder von zuhause aus arbeitet. Das Nutzungsverhalten der einzelnen Verkehrsmittel ergibt bei sämtlichen Fahrtzwecken („Arbeit, Schule“, „Einkauf, private Erledigungen“ und „Freizeit“) ein ähnliches Bild. Die Nutzung des Radfahrens und des zu Fuß Gehens hat jeweils zugenommen (beim Fahrtzweck „Arbeit, Schule“ das zu Fuß gehen nicht ganz so stark wie bei den beiden anderen Fahrtzwecken), wohingegen vor allem die Nutzung des ÖPNV stark abgenommen hat. Die Pkw-Nutzung hat insgesamt eher abgenommen, hält sich jedoch im Großen und Ganzen die Waage (beim Fahrtzweck Freizeit ist der stärkste Rückgang der Pkw-Nutzung zu verzeichnen). Für die Zeit nach der Pandemie wünscht sich die Mehrheit der Bevölkerung eine schnelle Rückkehr zur Normalität und schätzt dementsprechend auch, dass sich künftig in ihrem Mobilitätsverhalten keine großen Veränderungen – im Gegensatz zu vor der Pandemie – ergeben werden.



Abbildung 100: Zitate der Zornedinger Bevölkerung aus dem Corona-Zusatzfragbogen vom 22.09.2020

### 3.2.5 Online-Umfragen im Rahmen der Lenkungsgruppe

Im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Sitzungen der Lenkungsgruppe zum Verkehrskonzept wurde eine Online-Umfrage durchgeführt, deren Ergebnisse im Folgenden kurz dargestellt werden. 469 Bewohner und Bewohnerinnen haben daran teilgenommen. Die wesentlichen Ziele sind:

- die Reduzierung des Durchgangsverkehrs,
- die Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- die Förderung des Fußgängerverkehrs,
- die Förderung des Radverkehrs und
- die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Diese Ziele wurden im Schnitt von 35 bis 50% der Befragten als sehr wichtig erachtet, jeweils 25 bis 30% betrachteten diese genannten Ziele immerhin als wichtig. Unwichtig waren mit jeweils ca. 30%, die Förderung des Car-Sharings und die Verbesserung des Kfz-Verkehrs.

An weiteren Zielen wurden zwei Themen genannt, die auf den ersten Blick wenig mit dem Verkehr zu tun haben, bei näherer Betrachtung sich aber erheblich auf ihn auswirken können, im positiven wie im negativen Sinne. Es geht dabei um eine Dezentralisierung der Versorgung sowie um ein verträgliches Wachstum der Gemeinde. Vor allem das letztere Thema wird vom Gemeinderat sehr aufmerksam verfolgt, ein rasantes Wachstum wie es z.B. die nördliche Nachbargemeinde Poing erlebt hat, findet in Zorneding keine Mehrheit.

Auf die persönliche Mobilität in den nächsten Jahren angesprochen antwortete nahezu jeder zweite, künftig mehr mit dem Fahrrad unterwegs sein zu wollen, jeder fünfte mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln und immerhin knapp 10% wollten mehr zu Fuß unterwegs sein. Ein Mehr mit dem Pkw als künftiges Verkehrsmittel nannten nur 2%. Jeder vierte Teilnehmer schätzte seine künftige Mobilität in den kommenden fünf Jahren als unverändert gegenüber heute ein. Während der Corona-Pandemie hat jeweils die Hälfte ihr Mobilitätsverhalten verändert bzw. nicht verändert. Auf den innerörtlichen Verkehr bezogen haben nahezu 60% auf den kurzen Strecken innerhalb der Gemeinde

mehr das Fahrrad genutzt, 40% waren mehr zu Fuß unterwegs. Die Frage nach der Veränderung des Mobilitätsverhaltens aufgrund gestiegene Energiepreise beantworteten rund ein Drittel positiv, allerdings muss dazu darauf hingewiesen werden, dass die Umfrage zu einem Zeitpunkt stattfand, als die Energiepreise gerade erst im Steigen begriffen waren und ein längerfristiges höheres Preisniveau noch nicht abgeschätzt werden konnte. Bei der Frage, wie sich das individuelle Mobilitätsverhalten durch gestiegene Energiepreise verändert hat, antworteten rund 45%, dass sie generell weniger Auto fahren würden. Rund 40% gaben an, innerorts mehr mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs zu sein. Die Frage, welche alternativen Angebote in Zorneding bekannt sind, ergab einen sehr unterschiedlichen Informationsstand. Rund drei Viertel aller Befragten hatten schon von Car-Sharing des Zornedinger Autoteiler e.V. gehört, wogegen nur jeder dritte Bescheid wusste, dass es dort auch übertragbare MVV-Tickets gibt. Das gemeindliche Lastenrad in Zorneding, das sich Bürger ausleihen können, ist bei knapp 60% bekannt. Auch der Einkaufsbus des Fördervereins Sport und Kultur e.V. ist bei knapp jedem zweiten bekannt. Eine weitere Frage war, durch welche Maßnahmen sich das individuelle Mobilitätsverhalten verändern könnte. Deutlich über 80% gaben an, dass die MVV-Tickets günstiger werden müssten. Dieser Wunsch wurde mit der Einführung des Deutschland-Tickets weitgehend erfüllt. Auch die Errichtung von weiteren Querungshilfen oder Zebrastreifen, die Reduzierung der Geschwindigkeiten in den Straßen sowie die Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern im öffentlichen Raum waren mit deutlich über 60% genannte Maßnahmen. Neben günstigeren MVV-Tickets war auch das Thema Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bei über 60% der Befragten ein wichtiger Gesichtspunkt. An Verbesserungswünschen für die S-Bahn wurden ebenfalls die Tickets und die Pünktlichkeit bzw. Zuverlässigkeit mit jeweils rund 60% genannt. Dasselbe gilt auch für die Hinderungsgründe, die S-Bahn zu nutzen. Hier sind die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie die längeren Fahrzeiten im Vergleich zum privaten Pkw die Haupthinderungsgründe. Das Car-Sharing der Zornedinger Autoteiler wird von insgesamt 8% der Befragten mehr oder weniger regelmäßig genutzt,

die große Mehrheit kennt das System entweder nicht oder findet es zu umständlich, zu teuer oder hält das Fahrzeugangebot für zu gering. An Verbesserungsvorschlägen, um das Fahrrad mehr zu nutzen, wurden Sicherheitsaspekte und vor allem bessere Fahrradwege (über 50% der Nennungen) genannt.

In einer zweiten Umfrage, die sich auf das Thema „Kinder“ gerichtet hatte (128 Antworten), standen Fragen zur Mobilität der Kinder im Mittelpunkt. Demzufolge wird lediglich jedes sechste Kind mit dem Pkw zur KiTa oder Schule gebracht. In der Altersgruppe von 3 bis 12 Jahren befinden sich allerdings knapp 900 Kinder, davon ein Sechstel entspricht jedoch schon fast 150 Kindern. Klammert man die Kindergartenkinder aus, so verbleiben immer noch über 100 Grundschul Kinder. Diese Zahlen führen vor Kindergärten und Schulen zu den allgemein bekannten Problemen, die von rund 60% der Eltern teilweise sehr deutlich beschrieben werden („Verkehrschao am Morgen“).

### 3.3 Stärken- und Schwächenanalyse aus den Verkehrserhebungen

Die nachfolgende Tabelle fasst die Stärken und Schwächen, die aus der Bestandsanalyse und den Verkehrserhebungen hervorgehen, nochmals im Überblick zusammen:

Tabelle 2: Stärken und Schwächen

Stärken	Schwächen
<b>Motorisierter Individualverkehr (MIV)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gute Anbindung an das überörtliche Straßennetz</li> <li>• Führung der Hauptverkehrsstraßen nicht durch die Ortsmitte</li> <li>• Straßen im bebauten Ortsbereich in gemeindlicher Planungshoheit</li> <li>• Entlastung der Ortsdurchfahrt (Wasserburger Landstraße) durch die Umgehung der B304 im Süden und die St2081 im Westen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wenig Möglichkeiten die Bahnstrecke zu queren</li> <li>• Hoher Durchgangsverkehr vor allem in der Eglhartinger Straße, aber auch in Ost-West Richtung auf der Wasserburger Landstraße/ Münchner Straße</li> <li>• Ausbaustandard der Wasserburger Landstraße/Münchner Straße nicht mehr der Funktion entsprechend</li> <li>• Z.T. fehlende Geschwindigkeitsbremsen an den Ortseingängen, z.B. Wolfesing</li> <li>• Hoher MIV-Anteil beim Modal-Split</li> <li>• Große Einkaufsmärkte am Ortsrand führen zu Kfz-Verkehr</li> </ul>
<b>Fuß- und Radverkehr</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo 30 an wichtigen Stellen (Schulen, Altenheim etc.) und in vielen Wohngebieten eingerichtet</li> <li>• Verkehrsberuhigte Bereiche in Wohngebieten</li> <li>• Straßenbegleitende Radwege an einigen Hauptverkehrsstraßen</li> <li>• Gute Radwegebeschilderung</li> <li>• Viele Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radfahrer in Form von Mittelinseln, Ampeln, Radwegefurten vorhanden</li> <li>• Drei Querungsmöglichkeiten der Bahnlinie für den Fuß- und Radverkehr</li> <li>• gute Anbindung für den Radverkehr an die Ortsteile Ingelsberg und Wolfesing, sowie nach Eglharting und Baldham</li> <li>• Radwegebeschilderung überörtlicher Ziele</li> <li>• Mängelmelder</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schmale Gehwege, z.B. Parkstraße</li> <li>• Radwege enden teilweise abrupt ohne adäquate Weiterführung auf Straße</li> <li>• Sammelstraßen und Hauptverkehrsstraßen stellenweise noch mit Tempo 50 und ohne Schutzmaßnahmen für Radverkehr</li> <li>• Fehlende Querungsstellen an wichtigen Stellen</li> <li>• Fehlende Wegverbindungen nach Norden und Süden, die das Radwegenetz vervollständigen und dem Radverkehr die Möglichkeit bieten, abseits von Hauptverkehrsstraßen zu wichtigen Zielen zu gelangen</li> <li>• Eigenständige Fußwege zum Teil nicht für Radverkehr freigegeben</li> <li>• Fehlende Hinweise auf eine Durchfahrmöglichkeit für den Radverkehr bei manchen durchlässigen Sackgassen (Z. 357 StVO)</li> <li>• Barrierewirkung der alten Bundesstraße</li> <li>• zu wenig Fahrradständer an Schulen und nur teilweise überdacht</li> <li>• Zu wenig und teils veraltete Modelle von Fahrradabstellanlagen, die nicht den heutigen Ansprüchen entsprechen (z.B. Bahnhof)</li> <li>• Radwegebeschilderung überörtlicher Ziele und Radrouten mit unterschiedlicher Beschilderung</li> <li>• Keine Beschilderung innerörtlicher Ziele</li> <li>• Zu wenig E-Bike Ladestationen</li> </ul>

Stärken	Schwächen
<b>Ruhender Verkehr</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kostenlose Stellplätze an der S-Bahn</li> <li>• (E)-Car-Sharing-Stationen &amp; Ladesäule für Elektroautos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teilweise Parkdruck in Wohngebieten</li> <li>• Keine Parkraumbewirtschaftung im Bahnhofsumfeld</li> </ul>
<b>Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• S-Bahn mit teilweise 10 Minuten Takt</li> <li>• Zentrale Lage des S-Bahnhofes im Ort</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Barrierefreiheit am Bahnsteig und den Bushaltestellen</li> <li>• Unattraktives Bahnhofsgebäude und Umfeld</li> <li>• Keine flexiblen Angebote (z.B. Flexibus, Ruf taxi)</li> </ul>

Aus den Stärken und Schwächen lässt sich ein grundlegender Handlungsbedarf ableiten:

Tabelle 3: Handlungsbedarf

Handlungsbedarf
<b>Motorisierter Individualverkehr (MIV)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsreduzierungen in der Ortsmitte und auf Hauptverkehrsstraßen</li> <li>• Geschwindigkeitskontrollen</li> <li>• Verkehrsberuhigung</li> <li>• Geschwindigkeitsbremsen an den Ortseingängen</li> <li>• Stärkung der B304 als Umgehungsstraße</li> <li>• Funktionsangepasste Umgestaltung der Münchner Straße/Wasserburger Landstraße</li> <li>• Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte</li> <li>• Weitere Reduzierung des MIV-Anteils am Modal-Split zu Gunsten der nicht motorisierten Verkehrsmittel</li> <li>• Geschwindigkeitsanzeigetafeln</li> <li>• Weitere Bahnquerung</li> </ul>
<b>Fuß- und Radverkehr</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrradfreundliche Umgestaltung von Knotenpunkten</li> <li>• Errichtung von Radverkehrsanlagen bzw. Schutzmaßnahmen für den Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen, möglichst beidseitig</li> <li>• Bestehende Radverkehrsanlagen an (Mindest-) Standards anpassen mit entsprechenden Markierungsarbeiten oder Bordsteinabsenkungen</li> <li>• Errichtung bzw. Verbreiterung von Gehwegen</li> <li>• Ergänzung von wichtigen Wegeverbindungen, die das Radwegenetz vervollständigen, vor allem im Zuge der St2081</li> <li>• Bau weiterer Querungshilfen</li> <li>• Beseitigung ungünstiger Sichtverhältnisse, z.B. durch Rückschnitt von Hecken</li> <li>• Prüfung der Radwegbenutzungspflicht und Aufhebung wo möglich</li> <li>• Überprüfung der vorhandenen Beschilderung auf Sinnhaftigkeit</li> <li>• Gewährleistung der Schulwegsicherheit</li> <li>• Hinweise auf eine Durchfahrsmöglichkeit für den Radverkehr bei manchen durchlässigen Sackgassen (Zeichen 357 StVO)</li> <li>• Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr</li> <li>• Möglichst direkte und kurze Wege für den Radverkehr, dem Radfahrer zeitliche Vorteile gegenüber dem Kfz-Verkehr zu verschaffen</li> <li>• Richtlinienkonforme Umlaufsperrern</li> <li>• Ertüchtigung des Oberflächenbelags wo erforderlich</li> </ul>

Handlungsbedarf
<b>Fuß- und Radverkehr</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erneuerung veralteter Fahrradabstellanlagen (Ersetzen veralteter Modelle durch zeitgemäße Abstellanlagen mit Anlehn- und Ansperrmöglichkeit)</li> <li>• Errichtung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen im Bereich der Ortsmitte, an zentralen öffentlichen Plätzen und Einrichtungen und am Bahnhof, wenn möglich mit Überdachung</li> <li>• Mehr Ladestation für E-Bikes</li> <li>• Verleih von Lasten-E-Bikes durch die Stadt</li> </ul>
<b>Ruhender Verkehr</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verstärkte Kontrolle ruhender Verkehr</li> <li>• Parkraumbewirtschaftung Bahnhofsumfeld</li> <li>• Anwohnerparken, Quartiersgaragen</li> <li>• Appell an Besitzer fehlgenutzter Garagen</li> </ul>
<b>Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flexible Angebotsformen (z.B. Flexibus, Rufbus, On-Demand)</li> <li>• Andere Tarife</li> <li>• Sanierung und Attraktivieren des Bahnhofgebäudes und dessen Umfeld</li> <li>• Übersichtlichere Informationen zu Fahrplänen (Internet, Haltestellen)</li> <li>• Ausstattung der Haltestellen</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit, Werbung und Marketing</li> <li>• Barrierefreiheit am Bahnhof und an den Bushaltestellen</li> </ul>

## 4 Verkehrsmodell und Prognose-Nullfall 2035

Die Verkehrssituation in Zorneding wurde in einer detaillierten Analyse aufgezeigt. Wie sich unter der Annahme eines unverändert bleibenden Straßennetzes das Verkehrsgeschehen bis zum Jahr 2035 entwickeln wird, soll in einer Prognose, dem sogenannten Nullfall, abgeschätzt werden. Darauf aufbauend lassen sich in verschiedenen Szenarien (Planfälle) die Wirkungen von einzelnen Maßnahmen oder auch Bündeln von Maßnahmen aufzeigen.

### 4.1 Entwicklung eines Verkehrsmodells für Zorneding und Eichung des Ist-Zustands

Für Modellrechnungen werden Verkehrsumlegungen durchgeführt. Hierzu wird ein vereinfachtes Straßennetz herangezogen, das alle Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen und bedeutende Wohn- und Anliegerstraßen enthält. Alle relevanten Streckenparameter wie Länge, Breite, Anzahl der Fahrspuren, Vorfahrts- und Geschwindigkeitsregelungen sind dabei berücksichtigt. Die dazu nötige Fahrtenmatrix wird aus den Daten der Verkehrs-

erhebungen erstellt. Die einzelnen Verkehrszellen sind dabei an wenigen repräsentativen Punkten angebunden. Ein Wohngebiet, das z.B. über mehrere Wohnstraßen an das Hauptstraßennetz angeschlossen ist, wird hierbei beispielhaft an zwei Stellen angebunden. Eine präzise Wiedergabe der Zählergebnisse ist dabei nicht immer möglich.

Anhand der Zählungen und Verkehrsbefragungen (22., 23. und 24. September 2020) sowie der Haushaltsbefragung (22. September 2020) kann eine Fahrtenmatrix (vgl. Abbildung 101) erstellt werden, die folgende Verkehrsbeziehungen enthält:

- Durchgangsverkehr durch den Hauptort von Zorneding, grau gefärbte Tabellenfelder,
- Ziel-/Quellverkehr von/nach Zorneding, grün hinterlegte Felder stellen den ZQV zwischen den Ortsteilen und dem Hauptort dar, blaue Felder stehen für den ZQV zwischen dem Hauptort und Nachbargemeinden,
- Binnenverkehr der Zornedinger Bevölkerung innerhalb von Zorneding (Hauptort), beige unterlegte Felder.

Nicht enthalten ist der Binnenverkehr von Auswärtigen, die als Einpendler z.B. während ihrer Mit-

tagspause eine Besorgung erledigen oder nach Feierabend noch ein anderes Ziel innerhalb der Gemeinde ansteuern. Der Umfang dieses Verkehrs wird auf rund 15 – 20% des erfassten Binnenverkehrs eingeschätzt.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurden die Verkehrszellen 48 bis 84 (alle überörtlich) für diesen Ausschnitt weggelassen. Zu Abbildung 101 wie auch zu den folgenden Abbildungen 103 - 107 sei darauf verwiesen, dass hier nur Fahrten dargestellt

sind, die aus den Erhebungen gewonnen wurden. Belastungen auf der B304 sind unvollständig, da dieser Verkehr von den Befragungen nur teilweise erfasst wurde. Verkehrsströme auf der B304 sowie auf der St2081, die an Zorneding vorbeilaufen, kamen an keiner Befragungsstelle vorbei. Die Belastungswerte stellen 24-Stundenwerte dar, die aufgrund der unterschiedlichen Erhebungstage nicht immer zu 100% deckungsgleich mit den Zählwerten von 2020 sein können.

ZORNEDING-Fahrtenmatrix	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	15	16	17	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	32	33	40	41	42	43	44	45	46	47	
Bahnhofstraße	1	-	11	10	3	-	9	3	11	3	3	-	7	3	-	10	3	9	11	22	-	-	-	4	-	4	-	-	4	3	18	6	15	38	38	82	
Rathaus, Schule	2	7	-	-	-	3	-	-	4	-	4	-	7	3	4	7	-	4	-	-	-	-	-	3	16	-	4	-	-	-	-	-	3	-	-		
Wasserburger Landstraße	3	10	-	17	3	4	25	-	12	-	13	-	23	6	-	14	-	4	-	26	5	-	-	8	-	4	12	4	8	10	21	3	-	27	124	55	70
Münchner Straße	4	7	-	16	17	4	24	3	12	6	18	20	9	6	17	12	-	4	31	-	6	5	13	-	4	4	6	4	4	13	9	-	26	61	13	45	
An der Flur	5	-	-	4	4	-	-	4	4	-	8	3	-	15	8	-	-	-	4	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Kapellenberg	6	9	6	26	15	-	9	-	7	4	6	3	10	3	10	-	4	-	13	-	-	9	12	-	8	8	11	4	-	16	9	3	15	54	27	114	
Am Fenneck	7	3	3	-	3	-	7	3	4	-	-	4	3	-	3	3	-	-	-	10	7	-	3	3	-	-	-	4	-	4	6	6	3	6	59	27	32
Bahnwiesenstraße	8	8	-	4	8	-	7	-	8	-	12	11	6	-	4	-	4	4	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	12	6	9	9	44	21	70
Pfarrstraße	9	10	-	12	12	8	3	-	4	-	8	-	10	3	-	7	-	8	-	7	-	-	5	4	-	-	4	3	4	21	20	7	15	18	82	41	53
Lindenstraße	10	9	-	13	19	-	4	3	4	8	22	4	11	6	-	12	-	9	4	47	-	-	-	8	4	4	8	3	7	11	9	6	-	6	46	20	58
Dachsenberg Nord	11	-	-	12	21	4	4	-	-	3	-	34	7	6	-	-	-	-	8	11	-	-	14	11	-	-	-	4	11	4	17	6	-	6	79	30	74
Herzog-Arnulf-Straße	12	7	-	20	9	3	10	3	8	13	10	10	20	-	10	17	-	-	-	37	-	-	-	8	-	7	-	-	4	20	7	10	6	112	94	88	
Am Dachsenberg	13	6	3	-	6	-	10	-	6	3	10	3	-	6	6	16	-	7	-	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	3	67	37	27	
Pfarrkindergarten	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Bahnhof	15	-	-	-	12	15	3	3	-	-	-	-	6	-	-	-	-	12	5	-	-	5	4	-	13	4	4	5	-	9	12	9	29	51	13	37	
Sportzentrum	16	10	-	15	8	4	6	7	12	13	17	5	13	16	3	3	-	4	8	-	-	-	9	-	-	4	8	-	-	-	-	-	-	10	4	4	
Bauhof	17	3	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Pörling Dorfplatz	20	9	4	-	4	-	4	-	4	17	9	4	4	4	-	4	4	-	11	34	-	-	-	9	-	-	8	4	4	-	16	7	9	-	4	8	43
Georg-Münch-Straße	21	4	-	4	4	-	-	-	4	-	-	-	-	8	11	-	11	11	27	-	-	4	15	-	15	8	-	1	3	34	30	6	6	36	14	180	
Gewerbegebiet West	22	10	-	33	30	8	27	10	40	14	73	8	46	29	5	4	4	47	46	32	-	-	18	30	-	39	20	27	37	26	35	35	19	70	324	110	202
Seniorenheim	23	-	-	5	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Schule Pörling	24	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Burgstraße	25	-	-	-	6	-	9	3	-	5	-	5	-	-	-	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Pörling Zentrum	26	4	4	8	8	4	8	3	-	13	12	15	4	-	-	-	-	9	8	43	-	-	5	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Kindergarten Pörling	27	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	4	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Unterdorf West	28	-	-	-	4	-	3	-	4	-	4	4	3	-	22	9	-	-	15	34	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Unterdorf Ost	29	-	16	8	4	-	8	3	-	4	-	-	-	12	8	-	8	8	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ingelsberg	32	-	-	4	6	4	11	4	4	3	3	4	-	-	4	-	4	-	27	-	-	-	4	-	-	3	-	-	-	10	-	-	-	20	4	4	
Wolfesing	33	-	-	-	-	-	4	-	-	4	-	-	-	-	5	-	-	4	1	37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Anzing	40	4	-	10	4	-	-	4	11	21	11	4	4	-	-	-	-	-	3	26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Grafing	41	3	-	21	13	9	16	6	12	20	9	17	20	7	9	-	-	16	34	35	-	-	8	-	-	16	10	8	3	7	-	-	-	3	3	61	
Glonn	42	18	-	3	9	-	9	6	6	7	6	6	7	-	12	-	-	7	30	35	-	-	4	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Moosach	43	6	-	-	-	3	3	3	9	15	-	-	10	-	9	-	-	9	6	19	-	-	-	-	3	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Oberframmern	44	15	-	27	26	3	15	6	9	18	6	6	6	3	29	-	-	-	6	70	-	-	-	-	-	4	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Kirchseeon	45	38	3	124	61	36	54	59	44	82	46	79	112	67	51	10	-	4	36	324	-	-	5	12	-	39	39	23	17	65	3	-	4	12	-	8	123
Ebersberg	46	38	-	55	13	10	27	27	21	41	20	30	94	37	13	4	-	8	14	110	-	-	-	4	-	12	24	8	5	3	-	-	-	18	3	-	50
Vaterstetten	47	82	-	70	45	41	114	32	70	53	58	74	88	27	37	4	-	43	180	202	-	-	11	9	-	48	52	7	7	-	31	6	7	15	108	58	-

Abbildung 101: Fahrtenmatrix für Verkehrsmodell (Ausschnitt), Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen von 2020)

Städtebauliche Maßnahmen, wie die Ausweisung neuer Baugebiete für Wohnen und Gewerbe in Nachbargemeinden und -städten haben ebenso einen Einfluss auf die Verkehrssituation in Zorneding, wengleich in abgeschwächter Form. Die Ansiedlung weiterer Arbeitsplätze und Wohneinheiten in Vaterstetten, Kirchseeon, Haar, München usw. ist nur ein Beispiel für Maßnahmen mit deutlich spürbaren Auswirkungen. Hinzu kommt die Magnetwirkung der Arbeitsmärkte der Metropolregion München. Maßnahmen in Zorneding wirken sich immer zu 100% auch auf Zorneding aus. Auch verkehrliche Maßnahmen in den umliegenden Gemeinden sind selten folgenlos für die Verkehrsabwicklung im Ort.

Welche konkreten Annahmen für die Verkehrsprognose getroffen wurden, wird im nachfolgenden näher erläutert.

## 4.2 Prognose-Nullfall 2035

Für den Nullfall 2035 wurde eine Verkehrsumlegung durchgeführt, die davon ausgeht, dass keine Ergänzungen oder Veränderungen am Hauptverkehrsstraßennetz umgesetzt werden. D.h., das Straßennetz wird nahezu unverändert gelassen, lediglich für die Erschließung von Neubaugebieten werden entsprechende Anliegerstraßen angelegt. Alle übrigen Maßnahmen zum fließenden Kfz-Verkehr, wie der Bau von Entlastungs- oder Umfahrungsstraßen oder die Veränderung von Verkehrsregelungen (z.B. Geschwindigkeitsregelungen, Abbiegeverbote oder Einbahnstraßenregelungen), werden im Nullfall nicht berücksichtigt. Es werden jedoch gewisse Zuwächse im Verkehrsaufkommen angenommen. Die Verkehrssteigerung kommt zustande durch:

- Zuwachs an Einwohner in Zorneding und Nachbargemeinden,
- Zuwachs an Arbeitsplätzen in Zorneding und Nachbargemeinden,
- Zunahme der Pendeldistanzen,
- Veränderungen in der Infrastruktur (Einzelhandel, Gesundheit, Bildung usw.),
- Veränderungen durch die Digitalisierung der Gesellschaft (Home-Office, Onlinehandel etc.), hierbei kann es auch zu Rückgängen der Mobilität kommen,

- Geringe Zunahme des Bevölkerungsanteils mit Führerschein.

Gegenläufige Faktoren sind die zunehmende Verbreitung von Home-Office, von Lieferdiensten und ähnlichem. Es bleibt jedoch die Frage, ob eingesparte Zeit z.B. durch Home-Office für andere Zwecke auf der Straße „verbraucht“ wird und das Verkehrsaufkommen dadurch unverändert hoch bleibt oder zumindest nicht im erwartbaren Umfang zurückgeht. Es kann also kein direkter Automatismus zwischen der Verbreitung der Home-Office-Praxis und der Verkehrsentwicklung aufgestellt werden. 20% mehr Home-Office wird zwar zu 20% weniger Berufsverkehr führen, die Fahrten im Freizeitverkehr dürften jedoch zunehmen, wenn gleich voraussichtlich nicht im selben Umfang. Viele der oben genannten Faktoren sind mit sehr unterschiedlichen Wahrscheinlichkeiten verknüpft, so dass sich mehrere Prognosen erstellen lassen können. Verkehrliches Wachstum durch neue Gewerbegebiete und Arbeitsplätze hängt in starkem Maße von der Wirtschaftskraft der örtlichen Betriebe ab, die nur schwer vorhergesagt werden kann. Die Gemeinde Zorneding verfügt über erhebliche Flächenreserven für Gewerbe und vor allem Wohnen (vgl. Abbildung 102, Anlage 16). Dadurch kann es zu einem entsprechenden Wachstum bei Einwohnern und Arbeitsplätzen kommen, was wiederum zu einer Verkehrszunahme führt.

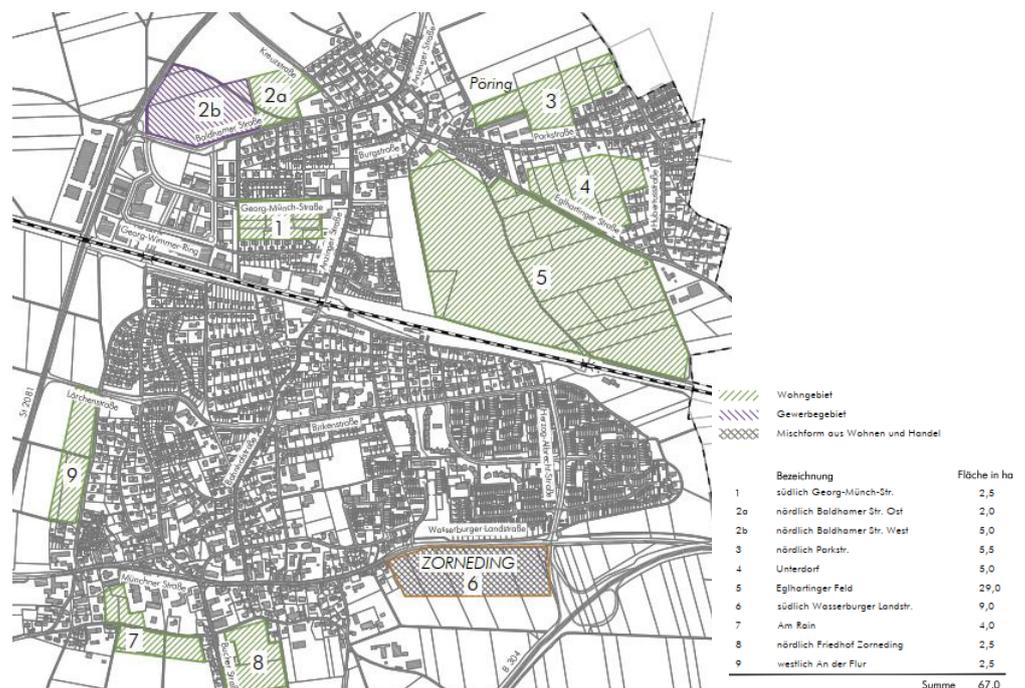


Abbildung 102: Bauflächenpotentiale

Der Flächennutzungsplan wird derzeit überarbeitet. Daher können nur vage Aussagen getroffen werden, welche potenziellen Flächen in den neuen FNP aufgenommen werden und welche nicht.

Für die Berechnung der Prognosen wurden alle Flächen zusammengetragen, die aus aktueller Sicht denkbar sind (siehe Abbildung 102). Die jeweiligen Flächen wurden mit ihren Größenangaben benannt und mit ihren denkbaren Nutzungszusammensetzungen versehen. Darauf aufbauend konnte das Verkehrsaufkommen aus diesen potentiellen Erweiterungs- und Entwicklungsflächen grob errechnet werden. Solange keine Baudichten in einem Bebauungsplanverfahren festgelegt sind lässt sich eine Prognose aber nicht zuverlässig bestimmen.

Für die Prognose wurde eine ähnliche Verkehrsmittelzusammensetzung angenommen wie sie derzeit in Zorneding vorherrscht. Für die Verkehrsumlegung der ausgewählten Planfälle wurden allerdings nicht sämtliche zur Verfügung stehenden Entwicklungsflächen herangezogen. Es wurden nur diejenigen verwendet, bei denen derzeit eine realistische Chance auf Umsetzung besteht. Flächen, über die die Gemeinde nicht verfügt und bei denen ein Grunderwerb aus heutiger Sicht auch relativ unwahrscheinlich ist, wurden vorerst nicht berücksichtigt. Grundsätzlich muss hier aber auch darauf hingewiesen werden, dass Flächen, die heute nicht verfügbar sind und dies auch aus Sicht der Gemeinde die nächsten 20 Jahre kaum sein werden, dennoch kurzfristig auf den Markt kommen können. Bei Eigentümerwechsel oder Erbfällen ist so ein plötzlicher Wandel nicht ausgeschlossen. Außerdem ist generell zu beachten, dass ein zu starkes Wachstum die gemeindliche Infrastruktur (Kitas, Schulen, Kläranlage usw.) schnell überfordern kann. Indirekt wird die Gemeinde bei allzu starkem Wachstum auch Flächen für Handel, Sportanlagen, Gemeinbedarf (Ärztelhaus usw.) bereitstellen müssen.

Das künftige Verkehrsaufkommen setzt sich zusammen aus der Verkehrserzeugung der bereits heute ansässigen Bevölkerung und Betriebe sowie für Neubaugebiete jeglicher Nutzung.

Die Verkehrserzeugung eines definierten Baugebiets sowie die Verflechtungen der bereits heute ansässigen Zornedinger Bevölkerung können aus den Ergebnissen der Haushaltsbefragung von 2020 abgeleitet werden. Daraus geht hervor, dass rund 40% des Ziel-/Quellverkehrs von und nach Westen gerichtet sind. Ebenso sind rund 28% von/nach Osten und 15% von/nach Süden gerichtet. Die restlichen 16% sind von/nach Norden sowie auf Fernbeziehungen orientiert. Es kann davon ausgegangen werden, dass die künftigen Bewohner des geplanten Baugebiets sich hinsichtlich ihrer verkehrlichen Verflechtungen sehr ähnlich verhalten werden wie die bereits ansässige Bevölkerung.

Lediglich die Verteilung im örtlichen Straßennetz stellt sich unterschiedlich dar, je nachdem wo sich das Gebiet befindet und wie die Anbindung erfolgt. Generell kann als Faustformel herangezogen werden, dass je 100 zusätzliche Einwohner ca. 145 Kfz-Fahrten durch die Bewohner erfolgen, zuzüglich der Fahrten von Besuchern und Lieferanten. Insgesamt entstehen somit rund 165 - 170 Kfz-Fahrten im Neuverkehr. Pro Kopf ergibt sich demnach ein Wert von 1,6 – 1,7 Fahrten/Einwohner, unabhängig vom Alter und Führerscheinbesitz. Für Wolfesing und Ingelsberg müssen höhere Werte angewendet werden, ein Wert von 1,8 – 1,9 Kfz/Fahrten pro Tag trifft eher zu.

Wie viele Einwohner auf einem Hektar Bauland untergebracht werden können bzw. umgekehrt, wieviel Fläche die oben beispielhaft genannten 100 Einwohner benötigen, hängt stark von der Baudichte ab. So leben z.B. rund 150 Bewohner/ha im Bereich des Herzogplatzes (hoher Geschosswohnungsbau mit z.T. mehr als sechs Stockwerken). Im Bereich des Herzog-Tassilo-Rings (Verkehrszelle 13, Reihenhäuser) liegt der entsprechende Wert bei ca. 70 Bewohner/ha. Rund um den Kapellenberg (Verkehrszelle 5, überwiegend freistehende Einfamilienhäuser) sind es knapp 45 Bewohner/ha.

Das aktuelle Potenzial für Wohnbauland in der Gemeinde Zorneding liegt bei über 60 ha zzgl. des Nachverdichtungspotenzials in den bestehenden Baugebieten. Ein großer Teil dieses Potenzials ist noch nicht einmal in den Flächennutzungsplan aufgenommen. Die B304 im Süden und auch die

St2081 im Westen sowie für Kiesabbau reservierte Flächen begrenzen den planerischen Handlungsspielraum der Gemeinde aus verschiedenen Gründen (Lärmschutz usw.). Außer einigen Flächen im Ortsteil Zorneding südlich der ehemaligen B304 im Bereich Am Rain, Sonnenweg, Ilchinger Weg und Wasserburger Straße stehen hier nicht mehr allzu viele Potenziale zur Verfügung. Auf der Westseite der Straße An der Flur ist evtl. noch Raum für ein bis zwei Häuserreihen, sofern die Lärmschutzbedingungen erfüllt werden können. Im Ortsteil Pöring sind hingegen sowohl im Unterdorf als auch nordwestlich der Grundschule noch Entwicklungspotenziale vorhanden. Hinzu kommt als größte Einzelfläche das Eglhartinger Feld mit knapp 30 Hektar.

Bei einer mittleren Dichte von 90 Einwohner/ha ergeben sich hieraus rund 5.500 zusätzliche Einwohner, die wiederum 7.500 Kfz-Fahrten erzeugen, zusätzlich des Besucher- und Lieferverkehrs.

Es wird deutlich, was aus dem Interesse großer Bauträger, in Zorneding im großen Stil Wohnraum zu schaffen, resultieren kann. Ein jährliches Wachstum von 1,5% würde nach 10 Jahren einen Einwohnerstand von rund 11.500 gegenüber heute ca. 9.800 bedeuten. Dies entspricht rund 2.500 zusätzlichen Kfz-Bewegungen am Tag. Aus derartig sprunghaft steigenden Zahlen wird klar, warum viele Landratsämter und Regionale Planungsverbände den Gemeinden empfehlen, ein Wachstum von maximal 1% pro Jahr anzustreben oder sogar noch darunter zu bleiben. Bei höheren Wachstumsraten kann schnell eine Situation entstehen, bei der eine Gemeinde mit der kommunalen Infrastruktur (Schulen, Kindergärten, Wasserversorgung, Kläranlage usw.) dem Wachstum nicht mehr hinterherkommt oder auch finanziell an ihre Grenzen gerät.

Angesichts der aktuellen Bodenpreise, die sich derzeit der 2.000 Euro-Marke nähern, wird flächensparendes Bauen mehr und mehr an Bedeutung gewinnen. Baufelder wie am Kapellenberg (Zelle 5) mit etwa 45 Einwohner/ha werden aus diesem Grund künftig kaum mehr verkauft werden können. Damit können auf einer bestimmten Fläche deutlich mehr Wohneinheiten untergebracht werden als dies noch vor 20 Jahren üblich war.

Um der Gemeinde aufzuzeigen, wie sich ein nicht allzu überdehntes Wachstum auf das Zornedinger Straßennetz auswirken würde, wurde mit der behutsamen Wachstumsrate von 0,75%/Jahr gerechnet und zur Verdeutlichung der Auswirkungen einer doppelt so hohen Rate von 1,5%/Jahr, jeweils auf den Prognosehorizont 2035 bezogen. Dieser liegt somit rund 15 Jahre nach dem Zeitpunkt der Erhebungen. Bei der ersten Variante entspricht dies ziemlich genau dem Potenzial der Flächen 1, 2, 6 und 9. Für die zweite Variante müsste beispielsweise die Fläche 5 (Eglhartinger Feld) zusätzlich zu 50% umgesetzt werden

In der Tabelle 4 sind die Flächen mit ihrer jeweiligen Verkehrserzeugung dargestellt. Es wurde von einer mittleren Einwohnerdichte von 70 – 100 Einwohner/ha ausgegangen. Für die Bereiche 3 und 4 wird die Baudichte eher im unteren Bereich liegen, im Bereich 5 eher im höheren Bereich, da vor allem in Bahnhofsnähe mit Geschößwohnungsbau zu rechnen wäre.

Die Nachverdichtungspotenziale, sowohl nach §30 als auch nach §34 BauGB, sind hier nicht enthalten, weil diese sich auf eine Vielzahl von Teilgebieten der Gemeinde erstrecken.

Tabelle 4: Entwicklungspotenziale

Nr.	Bezeichnung	Nutzung	Fläche in ha	Einwohner	Arbeitsplätze	Kfz-Verkehr
1*	südliche Georg-Münch-Str.	Wohnen	2,5	225	0	360
2a	nördliche Baldhamer Str. O	Wohnen	2,0	180	0	288
2b	nördliche Baldhamer Str. W	Gewerbe	5,0	0	200	440
3	nördliche Parkstraße	Wohnen	5,5	440	0	704
4	Unterdorf	Wohnen	5,0	400	0	640
5	Eglhartinger Feld	Wohnen	28,0	2800	0	4480
6	südlich Wasserburger Landstraße	Wohnen, Handel	9,0	630	25	1063
7	Am Rain	Wohnen	4,0	320	0	512
8	nördlich Friedhof Zorneding	Wohnen	2,5	200	0	320
9	westlich An der Flur	Wohnen	2,5	175	0	280
	<b>Gesamt</b>		66,00	5370	225	9087

\* diese Fläche ist mittlerweile bereits realisiert

Das Thema Nachverdichtungen in Bestandsgebieten wurde vom Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München bereits untersucht und im März 2023 dem Gemeinderat vorgestellt. Demzufolge umfasst das Nachverdichtungspotenzial in Baugebieten nach den §§30 (= bestehende B-Pläne) und §34 (innerörtliche Lückenfüllungen,

auch im Altbestand) BauGB ca. 11,4 ha, wobei mit über 7 ha der deutlich größere Anteil auf die Gebiete nach §34 entfällt. Erfahrungsgemäß verläuft die Nachverdichtung trotz vorliegendem Baurecht meist relativ schleppend und führt zu geringem Wachstum.

Tabelle 5: Nachverdichtungspotenziale

Bezeichnung	Nutzung	Fläche in ha	Einwohner	Arbeitsplätze	Kfz-Verkehr
Nachverdichtung nach §30	Wohnen	3,8	266	0	426
Nachverdichtung nach §34	Wohnen	7,3	511	0	818
<b>Gesamt</b>		11,1	777	0	1244

Eine Fläche von rund einem halben Hektar steht theoretisch noch in den Ortsteilen Ingelsberg und Wolfesing zur Verfügung. Dies reicht aus für ca. 40 – 45 Einwohner, die wiederum ca. 80 – 90 Kfz-Fahrten/24 Std. erzeugen.

Für den Prognose-Nullfall wurden verschiedene dieser Potenzialflächen als bebaut bzw. umstrukturiert angenommen. Dies betrifft vor allem:

- Fläche 1: hier wurde die Bebauung bereits weitgehend umgesetzt, ein großer Teil der Wohneinheiten ist schon bezogen.
- Flächen 2a und 2b: durch die günstige Anbindung an die St2081, ohne den beengten Orts-

kern von Pöring belasten zu müssen, erscheint eine Umsetzung realistisch.

- Fläche 5: dieses Gebiet wurde als zu ca. 50% realisiert angenommen, nicht aus dem Grund, weil dies evtl. plausibel ist, sondern um aufzuzeigen, wie belastend sich ein derart großes Vorhaben mit der Grundlage von 1,5% Wachstum/Jahr auf den Kfz-Verkehr in Pöring auswirkt.
- Fläche 6: hier ist die Ansiedlung eines Vollsortimenters bereits mehrfach diskutiert worden. Spätestens mit der eventuellen Schließung des relativ kleinen Supermarkts im Birkenhof wird diese Diskussion wieder neu beginnen. Eine

Kombination von Flächen für Handel und Dienstleistungen direkt an der Wasserburger Straße mit Wohnbauten im rückwärtigen Bereich kann ggf. Sinn machen.

- Fläche 9: eine Bebauung auf der Westseite der Straße an der Flur macht Sinn, kann aber schon allein aus Lärmschutzgründen vermutlich nur mit geringer Bautiefe in Richtung St2081 erfolgen.

Die Flächen 3 und 4, im Osten von Pöring gelegen, wurden vorerst nicht berücksichtigt, da die Erschließungsfrage noch nicht befriedigend geklärt ist. Ebenso wurden die Flächen 7 und 8 vorerst nicht mit in die engere Wahl gezogen, obwohl die Anbindungsthematik relativ einfach lösbar erscheint.

Die Flächen 1, 2, 6 und 9 führen zu einem Zuwachs von etwa 1.200 Einwohnern. Über die 15 Jahre des Prognosehorizonts verteilt entspricht dies ziemlich genau 0,75% pro Jahr. Bei einer doppelt so hohen Wachstumsrate müsste zusätzlich das Eglhartinger Feld zu knapp 50% realisiert werden, oder alternativ die Flächen 3, 4, 7 und 8 nahezu vollständig umgesetzt werden. Eine weitere Alternative wäre eine stärkere Forcierung der Nachverdichtung, wobei die Gemeinde hier nicht über die nötigen Instrumente verfügt, die Grundeigentümer zur Mitwirkung zu bewegen.

Die Prognose 2035 wurde ausgehend von den erhobenen Daten und unabhängig von Baugebietsausweisungen oder Nachverdichtungen mit folgenden Faktoren hochgerechnet:

- Durchgangsverkehr: 8% Zuwachs

Begründung: die Distanzen zwischen Arbeitsplatz und Wohnung wachsen, es kommen im Berufsverkehr neue Pendler hinzu.

Ursache: Wohnungsmarkt und Flexibilität im Berufsleben, Pendlerwege verlaufen immer mehr abseits der leistungsfähigen und direkten ÖPNV-Achsen, zunehmend unterschiedliche Arbeitszeitmodelle erschweren Umstieg auf Fahrgemeinschaften und ÖPNV, steigende Energiepreise wirken oft nur sehr langsam auf das Verkehrsverhalten.

- Ziel-/Quellverkehr: 6% Zuwachs

Begründung: siehe Durchgangsverkehr;

Eine Personalaufstockung bei den örtlichen Betrieben kann den Anteil der in Zorneding wohnenden Mitarbeiter tendenziell sinken lassen, außerdem wird ein höherer Anteil für das Fahrrad bei den Wegen von/zu den direkten Nachbargemeinden erwartet. Die Zuwachsrate ist jeweils bezogen auf den heutigen Einwohnerstand, zusätzlich der Neuverkehr aus kleineren Baugebietsabrundungen und/oder Nachverdichtungen. Sollte die Einwohnerzahl um 10% steigen, so sind auf diese Wachstumsmenge nochmals 4% aufzuaddieren.

- Binnenverkehr: 4% Zuwachs

Begründung: bezogen auf den heutigen Einwohnerstand wird allein schon im Hinblick auf den demographischen Wandel mit einer Steigerung des Anteils der über 65-jährigen gerechnet werden müssen. Mit zunehmendem Alter sind auch kürzere Wege für manche Senioren zu Fuß oder mit dem Fahrrad kaum mehr zu bewältigen. Lieferdienste werden möglicherweise zu einer zunehmenden Selbstverständlichkeit, je nach Ausgestaltung dieser Dienste kann dadurch Verkehr eingespart oder auch zusätzlich erzeugt werden.

Hinzugerechnet werden muss zum Binnen- wie auch Ziel-/Quellverkehr noch der zusätzliche Neuverkehr aus kleineren Baugebietsabrundungen und/oder Nachverdichtungen. Sollte die Einwohnerzahl durch größere Baugebiete um 10% steigen, so sind auf diese Wachstumsmenge nochmals 4% aufzuaddieren.

Der Prognose-Nullfall wird herangezogen, um eine Vergleichbarkeit mit den Planfällen (Szenarien) zu ermöglichen. Damit soll gezeigt werden, welche Straßen und Kreuzungen im Fall der Realisierung einer bestimmten Variante, gegenüber dem Nullfall an Verkehrsmengen zu- oder abnehmen. Für die verkehrliche Beurteilung der Wirksamkeit der einzelnen Varianten ist dies ein probates Mittel.

Für den Prognose-Nullfall (vgl. Abbildung 103 und 104) ist davon auszugehen, dass die innerörtlichen Straßenabschnitte mit den derzeit höchsten

Belastungen, die Münchner und die Wasserburger Landstraße, die Lärchenstraße und die Eglhartinger Straße weiter ansteigen können. Auch im weiteren Verlauf werden die genannten Straßen entsprechende Zunahmen erfahren. Dies liegt in erster Linie daran, dass diese Straßen den örtlichen Verkehr kanalisieren und an die überörtlichen Hauptverkehrsstraßen anbinden.

Durch die Lage der Befragungsstellen innerhalb des Umfahrungshalbrings, der durch die B304 und

die St2081 markiert ist, ist sowohl in der Verkehrsumlegung für den Nullfall als auch für die untersuchten Planfälle auf den genannten Straßen nicht das vollständige Verkehrsaufkommen abgebildet. Das hier enthaltene Verkehrsaufkommen bezieht sich ausschließlich auf Zorneding. Verkehrsbeziehungen, die z.B. von Ebersberg über die B304 an Zorneding vorbei in Richtung Autobahnring oder München fließen, sind hier nicht enthalten.



Abbildung 103: Verkehrsumlegung Prognose-Nullfall 2035, Wachstum 0,75%/Jahr, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen von 2020)

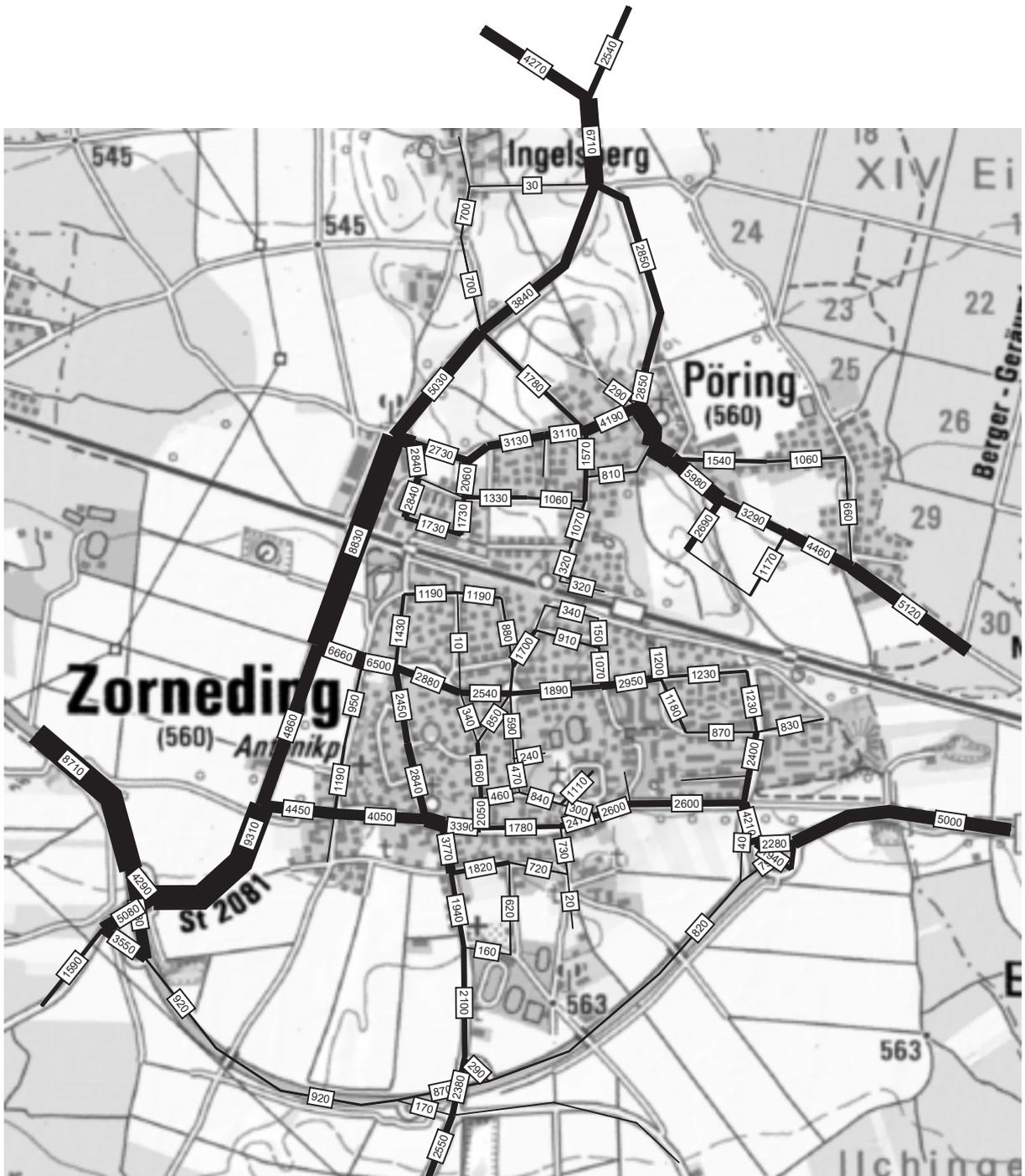


Abbildung 104: Verkehrsumlegung Prognose-Nullfall 2035, Wachstum 1,5%/Jahr, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen von 2020)

## 4.3 Szenarien: Verkehrsprognose und Verkehrsumlegung Planfälle

### 4.3.1 Untersuchung von Netzvarianten

Die erhobenen Daten erlauben eine Bewertung von planerischen Maßnahmen im Straßennetz mit Hilfe einer Verkehrsumlegung. Insgesamt wurden mehrere Varianten näher betrachtet und einer rechnerischen Bewertung unterzogen. Das drängendste Problem ist die Ortsdurchfahrt Pöring, die Entlastung benötigt und die bislang nicht geklärte Erschließung bzw. Anbindung des Eglhartinger Felds. Daher wurden verschiedene Varianten entwickelt, wie diese Anbindung aussehen könnte. Dem Planfall 1 ist in all seinen fünf Varianten gemeinsam, dass die Eglhartinger Straße unterbrochen wird. Die Varianten unterscheiden sich vor allem hinsichtlich einer möglichen Ostanbindung des Eglhartinger Felds sowie eventueller Erschwerisse der Durchfahrt des Unterdorfs.

- Planfall 1a: Unterbrechung Eglhartinger Straße mit Erschwerung Schleichverkehr Unterdorf.
- Planfall 1b: Unterbrechung Eglhartinger Straße ohne Erschwerung Schleichverkehr Unterdorf.
- Planfall 1c: Unterbrechung Eglhartinger Straße mit Südostanbindung Eglhartinger Feld, keine Erschwerung Schleichverkehr Unterdorf.
- Planfall 1d: Unterbrechung Eglhartinger Straße mit Südostanbindung Eglhartinger Feld, mit Erschwerung Schleichverkehr Unterdorf.
- Planfall 1e: Unterbrechung Eglhartinger Straße, Bahnquerung mit Verlängerung Herzog-Albrecht-Straße, Erschwerung Schleichverkehr Unterdorf.
- Planfall 2: teilweiser Einbahnring Ortskern Pöring im Osten und Süden.
- Planfall 3: Umsetzung des „Houten-Modells“ für die Erschließung und Anbindung Zornedings und Pödings.
- Planfall 4: spürbare Veränderung der Verkehrsmittelwahl hin zu Fuß, Fahrrad und ÖPNV, keine Ergänzungen des Straßennetzes.

Von diesen Planfällen wurden zwei Fälle genauer berechnet um die Wirksamkeit zu belegen, der Fall 1d und der Fall 4. Die nicht gerechneten Planfälle

können auch als Vorstufe für die anderen beschriebenen Varianten dienen. Der Planfall 1d wurde sowohl mit der Wachstumsrate 0,75% als auch 1,5% pro Jahr gerechnet.

Für die Berechnungen der Planfälle wurden weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen angenommen, um dadurch die Entlastungswirkung zu erhöhen. Hierunter fallen beispielsweise die Ausweisung weiterer Tempo-30-Bereich wie in der Münchner Straße oder der Bahnhofstraße.

Die Addition der Belastungen an den acht Zufahrtsstraßen (Anzinger Straße, Kreuzstraße, Baldhamer Straße, Eglhartinger Straße, Lärchenstraße, Bucher Straße, Münchner Straße und Herzog-Albrecht-Straße) ergibt nicht immer dieselbe Summe. Dies liegt daran, dass in manchen Planfällen einzelne Teilströme an Zorneding vorbeigelenkt werden. So lässt sich Schleichverkehr von Kirchseeon nach Feldkirchen über Pöring mit einer Unterbrechung der Eglhartinger Straße auf die B304 und die St2081 je nach Variante wenigstens teilweise verlagern, sofern die Verlagerung nicht auf andere Ortsstraßen erfolgt.

Eine Übersicht über den Verlauf der verschiedenen Varianten bzw. Planfälle ist als Plan in Anlage 17 zu finden.

Im nachfolgenden Kapitel werden die verschiedenen Planfälle kurz erläutert. Sofern eine Berechnung vorliegt, werden diese entsprechend graphisch dargestellt.

### 4.3.2 Verkehrsumlegung für Planfälle

Mit einer vergleichenden Gegenüberstellung der verkehrlichen Auswirkungen der untersuchten Planfälle lässt sich eine quantitative Bewertung erstellen. Die hierzu benötigte Fahrtenmatrix (n Fahrten von ... nach ...) wurde aus den Verkehrsbefragungen sowie aus der Haushaltsbefragung gewonnen. Mit einer Verkehrsumlegung lassen sich die Auswirkungen von Straßennetzveränderungen sowie von der Ansiedlung zusätzlicher kleinerer und größerer Verkehrserzeuger berechnen.



- Verkehrsumlegung mit Wachstumsfaktor 1,5%/Jahr, Prognosehorizont 2035

Die Südostanbindung des Eglhartinger Felds kann ab dem Knotenpunkt Wasserburger Landstraße/ Herzog-Albrecht-Straße nach Osten auf der ehemaligen B304 erfolgen um dann kurz vor der Gemeindegrenze auf die Zufahrtsstraße zum Kirchseeoner Kieswerk abzuschwenken. Bis kurz vor dem

Ende dieser Zufahrt folgt die Südostanbindung der Gemeindegrenze, um dann höhenfrei die Gleisanlagen zu queren. Für das Unterdorf muss infolge der Unterbrechung der Eglhartinger Straße ein Verkehrslenkungs-konzept umgesetzt werden, dass Schleichverkehr durch diese Siedlung wirksam unterbindet. Dies gilt für beide Varianten des Planfalls 1d.



Abbildung 106: Verkehrsumlegung Planfall 1d, Wachstum 1,5%/Jahr, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen von 2020)



### 4.3.3 Bewertung der Planfälle

Den Planfällen 1a – 1e gemeinsam ist die Unterbrechung der Eglhartinger Straße in Höhe des Unterdorfs. Mit einer Unterbrechung etwa in Höhe der Gemeindegrenze mit Kirchseeon könnte der Durchgangsverkehr komplett verlagert werden. Allerdings wäre auch der Ziel-/Quellverkehr von/nach Osten betroffen. Diese Maßnahme wurde bereits mehrfach diskutiert und auch mit den zuständigen Behörden (Landratsamt, Polizei) besprochen. Die übergeordneten Verkehrsbehörden hatten sich regelmäßig gegen eine Sperrung ausgesprochen. Die Sicherheitsaspekte wurden sogar so weit vernachlässigt, dass es zu einer Anordnung auf Beseitigung eines Zebrastreifens in Höhe des Kindergartens an der Eglhartinger Straße durch das Landratsamt kam.

Eine Unterbrechung der Eglhartinger Straße in Höhe des Unterdorfs zwischen der Parkstraße und dem Ulmenweg wäre natürlich auch denkbar, damit könnten die Bewohner des Unterdorfs sowohl nach Westen als auch nach Osten den Ort verlassen. Allerdings müsste dann auch damit gerechnet werden, dass das Unterdorf, speziell die Hubertusstraße und die Parkstraße, den heutigen Schleichverkehr aufnehmen müssten. Um dies zu verhindern, müssten im Unterdorf im Bereich des Buchenwegs, der Köhlerstraße und des Föhrenwegs geeignete Verkehrsführungslösungen z.B. mit Hilfe von Einbahnstraßen gefunden werden, um diesen Schleichweg zu unterbinden.

#### **Planfall 1a:**

Dieser Planfall sieht vor, dass die Eglhartinger Straße zwischen dem Ulmenweg und der Parkstraße unterbrochen wird und nur noch für Fußgänger und Radfahrer eine Durchfahrtmöglichkeit besteht. Um ein eventuelles Ausweichen des Schleichverkehrs von Kirchseeon nach Norden und Nordwesten sowie der Gegenrichtung durch das Unterdorf über die Parkstraße und die Hubertusstraße zu verhindern, werden hier verkehrsregelnde Maßnahmen hinzugefügt, die einen Abkürzungsverkehr durch das Unterdorf möglichst ausschließen sollen. Für die Bewohner des Unterdorfs kann dies zwar lästig sein, da ihre Grundstücke umständlicher erreichbar werden, dafür kann die Sicherheit und Lebens-

qualität im Pörringer Zentrum erheblich gesteigert werden.

#### **Planfall 1b:**

Im Planfall 1b werden auf die verkehrsregelnden Maßnahmen im Unterdorf im Gegensatz zur zum Planfall 1a verzichtet. Es liegt auf der Hand, dass dies für die Hubertusstraße und die Parkstraße eine sprunghafte Steigerung des Verkehrsaufkommens bewirken wird. Es ist ebenso klar, dass eine Zustimmung von Seiten der Bewohner des Unterdorfs zu einer solchen Lösung nicht zu erwarten ist. Daher wird der Planfall 1b von gutachterlicher Seite nicht empfohlen.

#### **Planfall 1c:**

In diesem Planfall wird nach wie vor die Eglhartinger Straße unterbrochen, hier aber zusätzlich mit einer Südostanbindung von der B304 ins Eglhartinger Feld ergänzt. Zu diesem Zweck wird die Zufahrt zum Kieswerk, das sich bereits auf Gemeindegebiet Kirchseeon befindet, aber nur von der Herzog-Albrecht-Straße/Zubringer B304 angebunden ist, zu einem Teil verwendet, um dann in Richtung Norden die Gleisanlagen zu queren. Ob dies mit einer Unter- oder Überführung erfolgt spielt für die Verkehrswirksamkeit keine entscheidende Rolle. Ein solches Detail müsste – wenn man dem Gedanken einer solchen Verbindung nähertreten möchte – genauer untersucht werden. In jedem Fall wäre großen Wert darauf zu legen, dass bei der Trassierung dieser Südostanbindung keinesfalls eine kurze gerade Strecke vom Kreuzungsbauwerk mit der Bahnstrecke bis zur Eglhartinger Straße erfolgen darf. Die Erschließung des Egelhartinger Felds müsste so umständlich und verschlungen wie möglich erfolgen, damit keine attraktive neue Abkürzungsstrecke entsteht. Eine beispielhafte Skizze, wie die Erschließung des Egelhartinger Felds (Langzeitvision) aussehen könnte, ist in Abbildung 108 enthalten. Es gibt sicherlich auch Alternativen, wie die innere Erschließung des Egelhartinger Felds aussehen könnte.

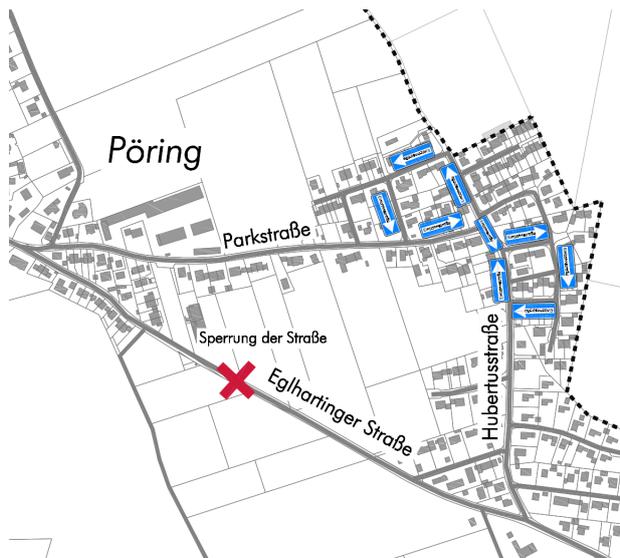


Abbildung 108: Einbahnstraßenregelung Pöring Unterdorf

**Planfall 1d:**

Der Planfall 1d ergänzt den vorangegangenen Planfall 1c mit der bereits in Planfall 1a enthaltenen Erschwernis der Durchfahrt des Unterdorfs. Wie diese Erschwernis aussehen kann zeigt die beispielhafte Skizze in Abbildung 108. Gegebenenfalls müsste auch mit massiven Absperrungen in Form von Pollern oder dergleichen vorgegangen werden, wenn mit der vorgeschlagenen Verkehrsführung kein Effekt erzielt werden kann. Grundsätzlich erscheint dieser Planfall als ein stimmiger Lösungsansatz, um sowohl die Thematik Pöring Zentrum als auch die Bebauung Eglhartinger Feld anzugehen. Aus diesem Grund wurde für diesen Planfall eine Verkehrsumlegung durchgeführt, um die Auswirkungen aufzuzeigen zu können

**Planfall 1e:**

In diesem Planfall erfolgt die Südostanbindung mit Hilfe der Verlängerung der Herzog-Albrecht-Straße. Die Lage dieser Straße im Straßennetz der Gemeinde Zorneding zeigt sehr schnell auf, dass hier eine neue attraktive und kurze Verbindung von Südosten in Richtung Norden durch Pöring entstehen könnte. Zu diesem Zweck müsste hier ebenfalls die Eglhartinger Straße unterbrochen werden oder alternativ das Eglhartinger Feld ausschließlich von Süden angebunden werden und keine Verknüpfung mit dem Unterdorf oder Pöring erhalten. Die Herzog-Albrecht-Straße würde dies in jedem Fall – egal, ob es eine Verbindung nach Pöring

gibt oder nicht – eine deutliche Zunahme des Verkehrsaufkommens bewirken. Selbst wenn auf dem Eglhartinger Feld nur 1.000 Bewohner angesiedelt werden anstelle der möglichen 2.500, käme dies dennoch fast einer Verdoppelung des Verkehrs in der Herzog-Albrecht-Straße gleich. Hinzu kommt, dass eine höhenfreie Querung der Bahngleise mit einer Straße in Verlängerung der Herzog-Albrecht-Straße aus topografischen Gründen kaum mehr möglich ist. Aus diesen Gründen wird aus verkehrsgutachterlicher Sicht der Planfall 1e nicht empfohlen.

**Planfall 2:**

Ein teilweiser Einbahnring um den Ortskern Pöring im Bereich der gesamten Burgstraße von West nach Ost legt die Schwächen dieser Idee auch schon ohne detaillierte Verkehrsumlegung offen. Der Durchgangsverkehr von Kirchseeon über Pöring in Richtung Norden und Nordwesten wäre in der genannten Richtung nach wie vor möglich, lediglich die Gegenrichtung müsste über die Anzinger Straße und die westliche Burgstraße erfolgen. Auch wenn dieser längere Weg Anlass dazu gibt, darauf zu hoffen, dass hierdurch eine gewisse Abschreckung erfolgt, kann nicht ausgeschlossen werden, dass ein nicht unbedeutender Anteil des Durchgangsverkehrs von Norden und Nordwesten über Pöring in Richtung Kirchseeon sich davon unbeeindruckt zeigen wird. Zumindest für die westliche Burgstraße würde diese Regelung eine Verkehrszunahme bedeuten. Die aktuelle Diskussion um eine Veränderung der Geschwindigkeitsregelung von Tempo 30 auf einen verkehrsberuhigten Bereich nach Zeichen 325 würde mit der Einbahnstraßenregelung konterkariert. Hinzu kommt, dass im Fall einer Realisierung dieses halben Einbahnstraßenrings auch zumindest durch Pkw damit gerechnet werden müsste, dass die Straße Am Burggraben als Abkürzung von Norden in Richtung Osten befahren wird. Darum kann es von Gutachterseite für diesen Planfall keine Empfehlung geben.

**Planfall 3:**

Das sogenannte „Houten-Modell“ wurde nach der niederländischen Stadt Houten benannt, die in den frühen 80er Jahren ein extrem starkes Wachstum erfahren hat. Die Stadtplaner hatten damals

die Idee, rund um den Bahnhof eine neue Stadt zu errichten, deren Quartiere innerhalb eines Umfahrrings liegen. Die einzelnen Wohnquartiere sind mit dem Pkw ausschließlich vom Umfahrring erreichbar. Untereinander sind die Wohnquartiere mit Fuß- und Radwegen, die auch unter der Bahnlinie durchführen, verbunden. Eine Prinzipskizze der Erschließung von Houten findet sich in Abbildung 109.

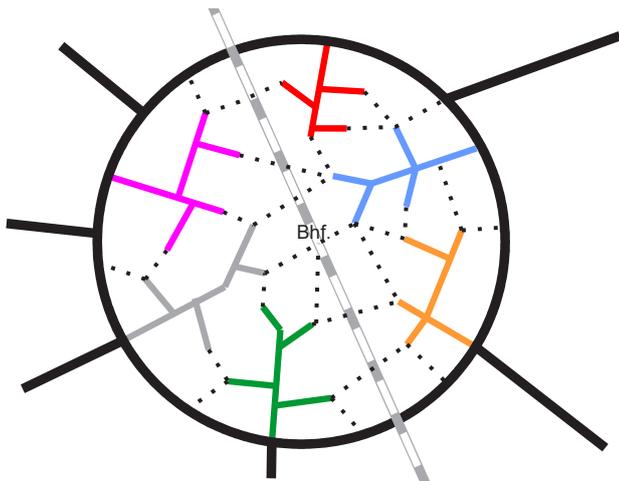


Abbildung 109: Prinzipskizze Erschließungsmodell Houten

Die Gemeinde Zorneding hat durchaus gewisse Parallelen mit Houten, auch wenn die Einwohnerzahlen nicht vergleichbar sind. Die Bahnstrecke München-Gräfing teilt die Gemeinde in zwei nicht ganz gleich große Hälften, nämlich Zorneding und Pöring. Zwischen diesen beiden Ortsteilen gibt es für Fußgänger und Radfahrer immerhin drei Unterführungen unter den Gleisen, die die Verbindung herstellen. Mit dem Pkw gelangt man von Zorneding nach Pöring und umgekehrt nur über die St2081. Dies entspricht ziemlich genau dem niederländischen Erschließungsprinzip wie es in Houten angewandt wurde. Auch innerhalb des Daxenbergs ist eine ähnliche Systematik erkennbar. So sind z.B. der Herzog-Georg-Weg und die Herzog-Ludwig-Straße nur durch Fuß- und Radwege mit der Herzog-Arnulf-Straße verknüpft, auch der Herzog-Tassilo-Ring zusammen mit der Herzog-Welf-Straße haben beispielsweise keine Verbindung mit dem Franz-Krinninger-Weg oder dem Herzog-Rudolf-Weg. Andere Straßen wie der Herzog-Siegfried-Weg, der Herzog-Heinrich-Weg und der Herzog-Stefan-Weg sind grundsätzlich nur als Fuß- und Radwegverbindungen konzipiert, der

ruhende Verkehr findet entweder an der Herzog-Albrecht-Straße, an der Herzog-Arnulf-Straße oder an der Birkenstraße statt. Auch dieses Prinzip hat viel Ähnlichkeit mit dem niederländischen Erschließungssystem. Dieses System wurde im Übrigen nicht nur in Houten realisiert, sondern in der Folgezeit auch in vielen anderen niederländischen Kommunen. Sogar in bestehenden Wohngebieten aus früheren Zeiten (50er und 60er Jahre) wurden nachträglich diese Prinzipien zumindest teilweise angewandt. Aus diesem Grund erscheint gerade Zorneding sehr geeignet, dieses Prinzip ebenfalls aufzugreifen und umzusetzen. In Abbildung 110 ist eine Definition der einzelnen Zonen für Zorneding dargestellt, hierzu sind sicherlich auch Abwandlungen vorstellbar. Die Erschwerung von Durchgangsverkehr durch das Unterdorf greifen ebenfalls z.T. auf die Eigenschaften des Houten-Modells zurück. Die genauen Details, wie die einzelnen Quartiere voneinander getrennt werden, müssten in einer Detailuntersuchung genauer ausgearbeitet werden. Eine Umsetzung dieses Prinzips müsste auch nicht sofort gleichzeitig für die Ortsteile Zorneding und Pöring erfolgen. Es ist auch möglich, dieses System in einem ersten Schritt nur für Pöring umzusetzen. Hierzu wäre es allerdings vorteilhaft die Frage der Bebauung des Eglhartinger Felds und einer Südostanbindung vorab zu klären. Vorher macht dieses System relativ wenig Sinn.

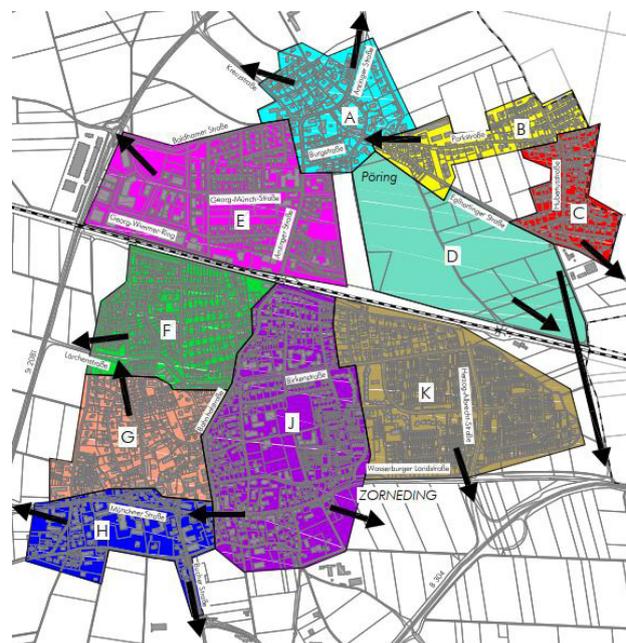


Abbildung 110: Übertragung des Houten-Modells auf Zorneding

Es wird aber auch deutlich, dass sowohl eine Unterbrechung der Eglhartinger Straße als auch die (Teil-)Umsetzung des Houten-Modells eine spürbare Verlagerung auf die B304 bedeutet. Der Bau-Lastträger, das Staatliche Bauamt Rosenheim, wird hierzu sicherlich eine Meinung entwickeln, mit der sich die Gemeinde beschäftigen muss. Ohne eine Ertüchtigung der B304 bzw. im Umkehrschluss ohne eine Beibehaltung des 10-Minuten-Taktes bei der S-Bahn werden Staus auf der B304 kaum abgebaut werden können. Von der Gemeinde kann aber auch nicht verlangt werden, den Ziel-/Quellverkehr zwischen dem Daxenberg und den nördlichen Nachbargemeinden so weit wie möglich über die Birkenstraße und die Lerchenstraße abzuwickeln, nur um die B304 nicht zusätzlich zu belasten.

Sollte sich der Gemeinderat dazu entschließen, die Idee weiterzuentwickeln, so wird es erforderlich sein, die Bevölkerung rechtzeitig einzubinden. Einige Bewohner werden sicherlich Kritik äußern, wenn sie nicht mehr auf kurzem Weg vom östlichen Unterdorf in Richtung Anzing oder auch nur zum Einkaufen in den Georg-Wimmer-Ring fahren wollen.

Für innerörtliche Fahrten mit dem Pkw würde dies zu deutlichen Umwegen führen, wobei auch große Hoffnungen darin gesetzt werden, dass so manche kurzen Wege stattdessen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Im Übrigen ist diese Umwegigkeit schon heute vorhanden, wenn man den Weg zu Fuß oder mit dem Fahrrad von Zorneding ins Gewerbegebiet Pöring West (Georg-Wimmer-Ring) im Vergleich zu einer Kfz-Fahrt zwischen den beiden Gebieten betrachtet. Aus der Haushaltsbefragung konnte beispielsweise ermittelt werden, dass allein aus den Verkehrszellen 5 – 9 (Nordwesten von Zorneding) in die Verkehrszelle 22 (Georg-Wimmer-Ring) rund 250 Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden und nur 130 mit dem Pkw. Bei den Pörringer Kunden in den Einkaufsmärkten am Georg-Wimmer-Ring wurden 415 Kfz-Fahrten ermittelt und 260 mit dem Fahrrad. Dies deutet stark darauf hin, dass eine umständlichere Erreichbarkeit eines Verbrauchermarktes deutlich zu einem Umstieg auf das Fahrrad als Transportmittel führt.

Eine sehr ähnliche Beobachtung konnte im Allgäuer Ferienort Oberstdorf gemacht werden, wo in den 90er Jahren die Fußgängerzone um ein Vielfaches vergrößert wurde und dadurch zahlreiche innerörtliche Verkehrsbeziehungen nicht mehr auf direktem Weg möglich waren. Vor der Umsetzung des Konzeptes gab es erheblichen Widerstand, nicht nur aus den Reihen der Bevölkerung, sondern auch aus dem Kreis der Gewerbetreibenden sowie der Gastronomie/Hotellerie. Es wurde genau vorgerechnet, wieviel Mehrkilometer das örtliche Gewerbe jeden Tag in Folge der vergrößerten Fußgängerzone zurücklegen müsste. Noch vor Ablauf des ersten Jahres nach der Umsetzung konnte festgestellt werden, dass der Fahrradanteil innerhalb des Ortes stark angestiegen war. Auch Gewerbetreibende gaben auf Nachfragen zu, dass ihre ursprünglichen Befürchtungen übertrieben waren und dass sie kleinere Lieferungen oder Dienstleistungen mittlerweile auch verstärkt mit dem Fahrrad durchführen.

#### **Planfall 4:**

Die Veränderung der Verkehrsmittelwahl vor allem im Binnenverkehr, aber auch im Ziel-/ Quellverkehr mit den direkten Nachbargemeinden wie z.B. Vaterstetten und Kirchseeon ist ein Ansatz, der auf der einen Seite zwar sehr kostengünstig ist, auf der anderen Seite jedoch viel Überzeugungsarbeit und Geduld erfordert. Investitionen zur Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs auf kurzen und mittleren Strecken erfordern im Bereich Zorneding zumindest in Ost-West-Richtung nicht allzu viel investiven Aufwand. Der Ausbau von Radwegverbindungen, die sich heute noch in einem unbefriedigenden baulichen Zustand befinden, die Erneuerung und Ergänzung von Fahrradabstellanlagen an allen wichtigen Zielpunkten, aber auch im Bereich der Wohnblöcke rund um den Herzogplatz, die Installation von Ladesäulen für E-Bikes und einiges mehr sind zwar Investitionen, die sich jedoch im Vergleich zu anderen Maßnahmen noch in relativ überschaubaren Grenzen bewegen.

Wesentlich aufwendiger, wenngleich nicht mit hohen Kosten verbunden, ist die Kommunikation, dass eine Veränderung des Verkehrsverhaltens dazu beitragen kann, die Verkehrssituation

nachhaltig zu verbessern. Bislang stehen hier an Instrumenten vor allem Appelle über die sozialen Medien wie auch über amtliche Mitteilungen der Gemeinde zur Verfügung. Darüber hinaus sollten alle Möglichkeiten ergriffen werden, die innerörtliche Wege mit dem Pkw einsparen helfen.

Mit zahlreichen flankierenden Maßnahmen, um der Bevölkerung eine andere Verkehrsmittelwahl näherzubringen, kann mittel- bis langfristig eine Verhaltensänderung in Gang gesetzt werden. Eine Beschreibung dieses Maßnahmenbündels erfolgt in Phase 3.

Als ein erstes Ziel sollte sich die Gemeinde Zorneding setzen, wenigstens ein Drittel der heute ca. 4.000 Kfz-Fahrten im Binnenverkehr auf Fahrrad oder Füße zu verlagern. Von den rund 8.000 Kfz-Fahrten im Ziel-/Quellverkehr sollte das Ziel sein, zumindest ein Viertel ebenfalls auf das Fahrrad zu verlagern. Hierbei wird es sich in erster Linie um Fahrten nach Vaterstetten und Kirchseeon, ggf. auch Haar, Grasbrunn und Ebersberg/Grafring handeln. Der Anteil im gesamten Ziel-/Quellverkehr mit dem Fahrrad von/nach München beträgt derzeit knapp 7%. Hier wäre eine Steigerung auf 10% schon ein erster Erfolg. Im Ziel-/Quellverkehr

mit Vaterstetten und Kirchseeon nimmt der Radverkehr derzeit einen Anteil zwischen 20 und 25% ein. Hier sollte das erste Ziel eine Steigerung auf 30% sein.

Eine weitere Verlagerung von Verkehrsströmen vor allem nach München auf die S-Bahn muss angesichts der Absicht des MVV, nach Fertigstellung des zweiten S-Bahn-Tunnels auf einen generellen 15-Minuten-Takt zu verdichten, mit einem Fragezeichen versehen werden. Für Zorneding wäre diese Umstellung eine Verschlechterung von sechs auf vier Zugverbindungen während der Hauptverkehrszeiten. Damit würden auch die Platzkapazitäten entsprechend reduziert. Insofern bleibt es offen, ob die S-Bahn einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsreduzierung leisten kann.

Für die verkehrliche Bewertung dieses Planfalls wurden die oben vorgeschlagenen reduzierten Anteile im Ziel-/Quellverkehr angesetzt.

In der nachstehenden Tabelle sind die verkehrlichen Auswirkungen der untersuchten Planfälle, jeweils verglichen mit dem Prognose Nullfall, für ausgewählte Straßenabschnitte aufgelistet.

Tabelle 6: Vergleich der Planfälle für ausgewählte Straßenabschnitte

untersuchte Planfälle mit jährlichen Wachstumsraten	Ist-Fall 2020	Nullfall 2035		PF1d 2035		PF4 2035
		0,75%	1,5%	0,75%	1,5%	0,75%
Anzinger Straße	3.600	2.450	2.850	790	1.370	2.580
Burgstraße Nord	3.875	3.500	6.850	1.750	2.870	5.320
Baldhamer Straße	2.000	2.610	2.460	1.410	1.730	2.760
Eglhartinger Straße	4.325	5.080	5.720	1.150	2.120	4.570
Lärchenstraße	4.200	6.310	6.560	4.330	5.020	5.510
Birkenstraße	3.175	1.890	1.910	1.740	1.950	1.740
Bahnhofstraße	1.575	1.670	1.700	730	920	1.280
Herzog-Albrecht-Str.	2.575	2.260	2.330	3.000	2.990	1.820
Münchner Straße	5.950	3.980	4.060	2.540	3.750	3.720
Südostspange	---	---	---	1.170	1.750	---

Bei Betrachtung der Tabelle fällt auf, dass manche Straßenabschnitte relativ unberührt von den Netzergänzungen aus dem Planfall 1d sind. Besonders deutlich wird dies im Ortsteil Zorneding abseits der Haupterschließungen in Ost-West-Richtung wie der Birkenstraße und der Lärchenstraße. Diese Straßen dienen der Erschließung der Wohngebiete beiderseits sowohl der Bahnhofstraße als auch der Birkenstraße sowie letztlich auch des Bahnhofs. Verkehre mit diesen Gebieten mit Ziel bzw. Herkunft B304 usw. werden praktisch immer über die Bahn-

hofstraße ablaufen. Die Herzog-Albrecht-Straße nimmt derzeit vor allem den Ziel-Quellverkehr des Daxenbergs auf, nur eine sehr kleine Menge an Durchgangsverkehr findet sich hier zusätzlich. Sobald an der Eglhartinger Straße Veränderungen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs erfolgen kann sich dies jedoch ggf. ändern. Dann wird der Planfall 3 möglicherweise wieder an Bedeutung gewinnen.

In der folgenden Übersicht sind nochmal die Vor- und Nachteile der Planfälle zusammengefasst:

Tabelle 7: Beurteilung der Vor- und Nachteile von Straßennetzergänzungen in Zorneding

	Vorteile	Nachteile
<b>PF1a: Unterbrechung Eglhartinger Str., mit Maßnahmen Unterdorf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung Pöring Zentrum</li> <li>mehr Sicherheit</li> <li>neue Baugebiete im Unterdorf machbar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ggf. Mehrbelastung alte B304</li> <li>Bebauung Eglhartinger Feld nicht empfehlenswert</li> </ul>
<b>PF1b: Unterbrechung Eglhartinger Str., ohne Maßnahmen Unterdorf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>keine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausweichverkehr im Unterdorf</li> <li>Bebauung Eglhartinger Feld nicht empfehlenswert</li> <li>neue Baugebiete im Unterdorf kaum machbar</li> </ul>
<b>PF1c: Unterbrechung Eglhartinger Str., ohne Maßnahmen Unterdorf, mit gr. Südostspange</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>neue Baugebiete im Unterdorf machbar</li> <li>Eglhartinger Feld bebaubar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>weiterhin hohe Belastung in Pöring Zentrum</li> <li>Ausweichverkehr im Unterdorf</li> </ul>
<b>PF1d: Unterbrechung Eglhartinger Str., mit Maßnahmen Unterdorf, mit gr. Südostspange</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung Pöring Zentrum</li> <li>neue Baugebiete im Unterdorf machbar</li> <li>Eglhartinger Feld bebaubar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ggf. Mehrbelastung alte B304</li> </ul>
<b>PF1e: Unterbrechung Eglhartinger Str., mit Maßnahmen Unterdorf, mit kleiner Südostspange</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung Pöring Zentrum</li> <li>neue Baugebiete im Unterdorf möglich</li> <li>Eglhartinger Feld bebaubar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Herzog-Albrecht-Straße erfährt starke Verkehrszunahme</li> <li>baulich schwierig umzusetzende Trasse</li> <li>je nach Form der inneren Erschließung des Eglhartinger Felds weiterhin Schleichverkehr nicht ausgeschlossen</li> </ul>
<b>PF2: Einbahnstraßenlösung Pöring</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Platzgewinn im Straßenraum für Umgestaltung</li> <li>Schleichverkehr durch Pöring von Norden nach Osten wird tlw. verhindert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ggf. Mehrverkehr für die westliche Burgstraße, evtl. auch für Am Burggraben</li> <li>Tendenziell höhere Geschwindigkeiten</li> <li>Umwegigkeit für Anwohner</li> <li>Reduzierung des Durchgangsverkehrs vsl. nur in geringem Umfang</li> </ul>

	Vorteile	Nachteile
<b>PF3: „Houten-Modell“</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zwischen Zorneding und Pöring sowie am Daxenberg im Prinzip schon vorhanden</li> <li>• Durchgangs- und Abkürzungsverkehr wird effektiv verhindert</li> <li>• Wohnqualität erhöht sich in den Quartieren</li> <li>• Verkehrsmittelwahl verändert sich innerorts</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sehr gewöhnungsbedürftig für OT Zorneding</li> <li>• innerörtliche Wege werden für manche Bewohner länger</li> </ul>
<b>PF4: spürbare Veränderung der Verkehrsmittelwahl</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• rund 3.200 weniger Kfz-Fahrten</li> <li>• Erhöhung der Wohnqualität im Ort</li> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> <li>• Erfüllung lokaler Klimaschutzziele</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erfolg stellt sich erst langfristig ein</li> <li>• Rückgang feststellbar, aber nicht überall spürbar</li> </ul>
<b>Alle Planfälle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ein weiteres, wenngleich gemäßigtes Wachstum der Gemeinde wird bei gleichbleibender Verkehrsmittelwahl auch noch ohne nennenswerte Veränderungen des Straßennetzes möglich sein;</li> <li>• alle Anstrengungen sollten darauf gerichtet sein, den innerörtlichen Verkehr sowie Teile des Ziel-/Quellverkehrs besser auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu verlagern;</li> <li>• ohne zusätzliche Südostanbindung ist eine bauliche Erweiterung nordöstlich der Bahnlinie unmöglich;</li> <li>• Maßnahmen der Verkehrsberuhigung wie Tempo 30 usw. sind bereits weitgehend ausgereizt, es muss sich generell langfristig etwas an der Verkehrsmittelwahl ändern;</li> <li>• Verkehrslenkung z.B. mit Einbahnregelungen ist zwar denkbar, führt nicht immer zur erwünschten Entlastung;</li> <li>• B304-Stauproblematik bleibt ohne Ertüchtigungsmaßnahmen bestehen;</li> <li>• S-Bahn kommt auch mit zweiter Stammstrecke durch 15-Minutentakt an ihre Grenzen;</li> <li>• ÖPNV-Anbindung von/nach Norden ist nicht in der Zuständigkeit der Gemeinde und könnte ggf. noch länger auf sich warten lassen.</li> </ul>	

#### 4.3.4 Fazit

Generell muss im Gemeinderat diskutiert werden, ob ein Wachstum an Wohnraum und Arbeitsplätzen, wie es in den vorliegenden Planfällen angenommen wurde, gegenüber der ansässigen Bevölkerung vertretbar und im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit des aktuellen Verkehrssystems, aber auch der kommunalen Infrastruktur verkraftbar ist. Um diese Problematik zu lösen, werden bestimmte Maßnahmen benötigt, mit denen ein stärkeres Wachstum auch bewältigbar wäre. Viele dieser Maßnahmen (ÖPNV, Bus und S-Bahn, B304-Ertüchtigung usw.) liegen jedoch nicht im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Zorneding. Weitere Maßnahmen, die vor Ort relativ einfach und z.T. auch kostengünstig umgesetzt werden könnten, kann die Gemeinde lediglich anregen und anstoßen (car-sharing, zu-Fuß-zur-Schule, Home-Office, Lieferdienste usw.). Ein gemeinsames Vorgehen mit Partnern (Betriebe, Schulen usw.) ist hierzu notwendig. Das größte Potenzial an Maßnahmen, die die Gemeinde auch in eigener Verantwortung umsetzen kann, betrifft den Radverkehr.

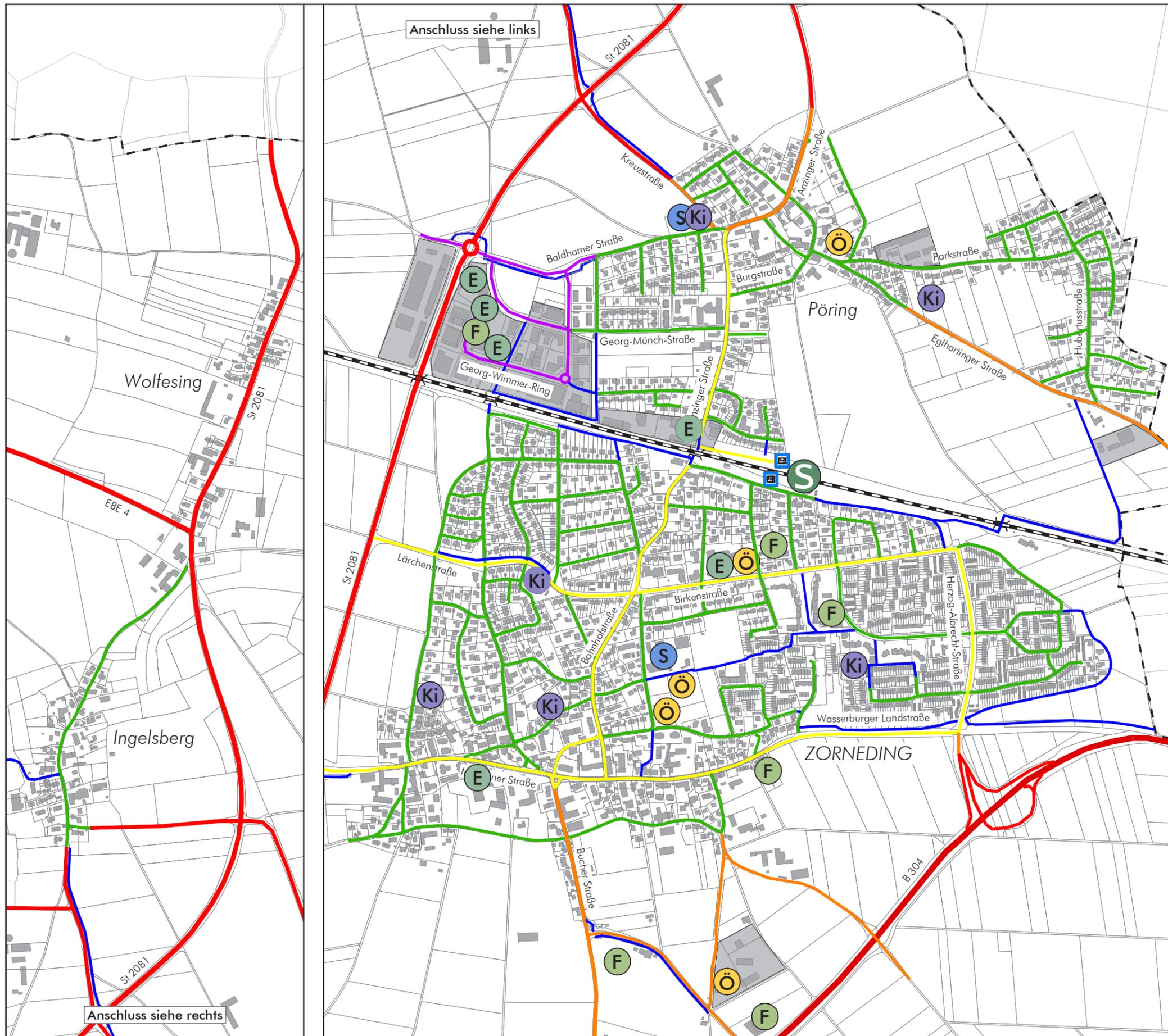
Als relativ kostengünstig erweist sich der Planfall 4, der sehr effektiv ist, wenn es gelingt, ihn weitestgehend umzusetzen. Allerdings wird die Umsetzung nicht in kurzer Zeit möglich sein. Der Planfall 1 d ist hingegen dann erforderlich, wenn das Eglhartinger Feld einer Bebauung zugeführt wird.



## ANLAGEN

- Anlage 1: Straßenklassifikation nach RASt 06
- Anlage 2: Verkehrsregelungen
- Anlage 3: ÖPNV im Gemeindegebiet
- Anlage 4: Radrouten im Gemeindegebiet
- Anlage 5: Zählstellenplan
- Anlage 6: Verkehrszellenplan
- Anlage 7: Tagespegel
- Anlage 7.1: Tagespegel K1 - St2081 / Anzinger Straße / Ingelsberg
- Anlage 7.2: Tagespegel K8 - Ortszufahrt / B304
- Anlage 7.3: Tagespegel K11 - St2081 / Münchner Straße
- Anlage 7.4: Tagespegel K12 - Wolfersberger Straße / B304
- Anlage 7.5: Tagespegel K13 - St2081 / B304
- Anlage 8: Knotenbelastungen
- Anlage 8.1: Knotenbelastungen Morgenspitze (7:15 - 8:15 Uhr)
- Anlage 8.2: Knotenbelastungen Abendspitze (16:30 - 17:30 Uhr)
- Anlage 9: Streckenbelastungen
- Anlage 9.1: Streckenbelastungen Kfz/24 Std.
- Anlage 9.2: Streckenbelastungen 24 Std. Schwerverkehrsanteile in Promille
- Anlage 9.3: Streckenbelastungen -24 Std. Radverkehr
- Anlage 10: Übersicht Mobilität der Zornedinger Bevölkerung
- Anlage 11: Binnenverkehrsströme Kfz
- Anlage 11.1: Binnenverkehr Kfz - Zelle 3 „Wasserburger Landstraße“
- Anlage 11.2: Binnenverkehr Kfz - Zelle 4 „Münchner Straße“
- Anlage 11.3: Binnenverkehr Kfz - Zelle 12 „Herzog-Arnulf-Straße“
- Anlage 11.4: Binnenverkehr Kfz - Zelle 15 „Pfarrkindergarten“
- Anlage 11.5: Binnenverkehr Kfz - Zelle 16 „Sportzentrum Süd“
- Anlage 11.6: Binnenverkehr Kfz - Zelle 21 „Georg-Münch-Straße“
- Anlage 12: Binnenverkehrsströme Fahrrad
- Anlage 12.1: Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 3 „Wasserburger Landstraße“
- Anlage 12.2: Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 4 „Münchner Straße“
- Anlage 12.3: Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 10 „Lindenstraße“
- Anlage 12.4: Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 16 „Sportzentrum Süd“
- Anlage 12.5: Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 20 „Pöring Dorfplatz“
- Anlage 13: Zitate der Zornedinger Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung
- Anlage 14: Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel während der Corona-Krise
- Anlage 14.1: Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel - Fahrtzweck Arbeit, Schule während der Corona-Krise

- Anlage 14.2: Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel - Fahrtzweck Einkauf, private Erledigungen während der Corona-Krise
- Anlage 14.3: Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel - Fahrtzweck Freizeit während der Corona-Krise
- Anlage 15: Zitate der Zornedinger Bevölkerung aus dem Corona-Zusatzfragebogen
- Anlage 16: Bauflächenpotentiale
- Anlage 17: Übersicht der unterschiedlichen Planfälle



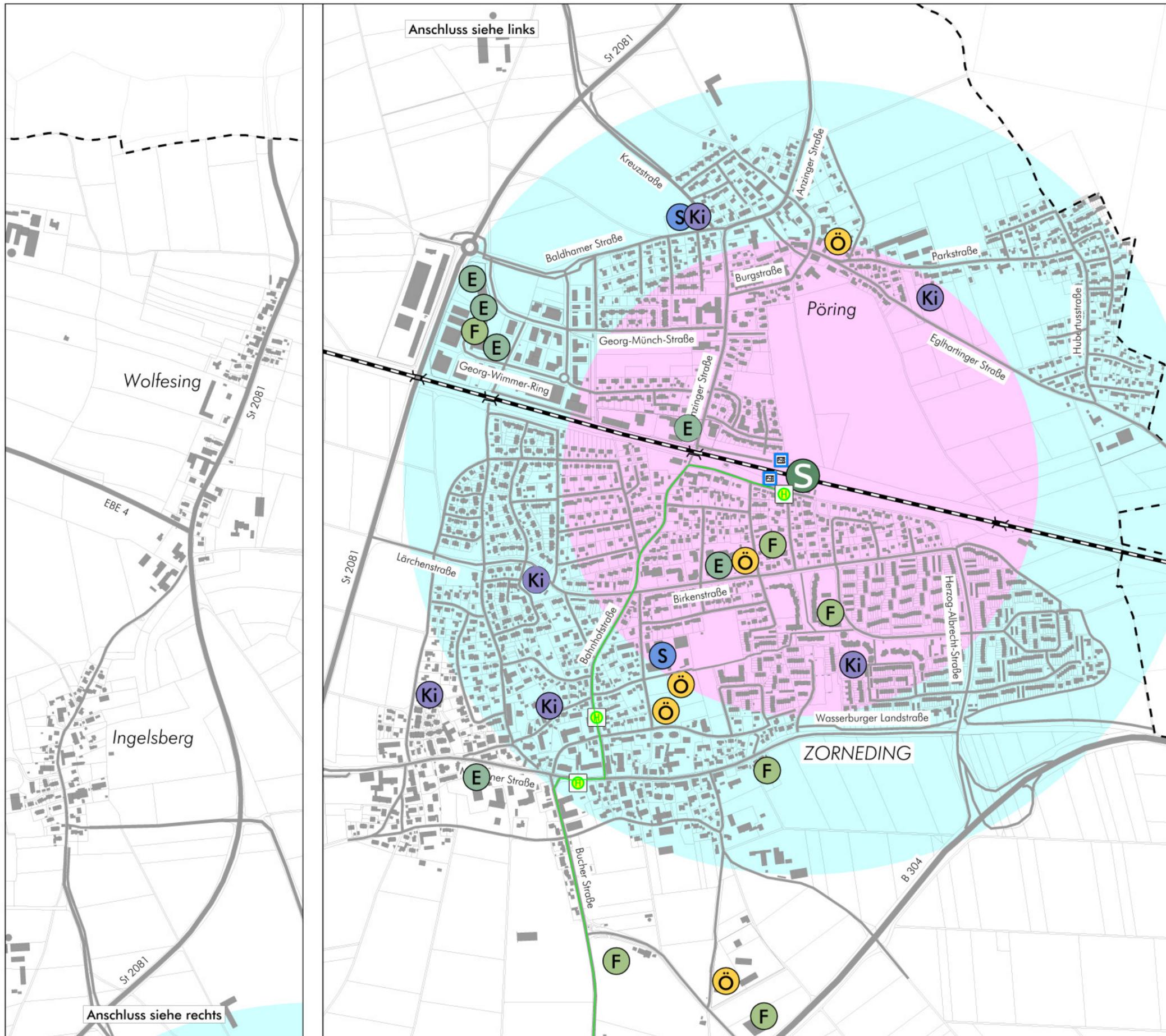
- Legende**
- Gemeindegrenze
  - - - - - Bahnlinie
  - Anbaufreie Straße
  - Hauptverkehrsstraße/ Örtliche Einfahrtsstraße
  - Sammelstraße
  - Wohnstraße
  - Gewerbestraße/ Industriestraße
  - Selbstständiger Geh-/Radweg, sonstige befahrbare Wege ohne allg. Kfz-Verkehr
- 
- Ⓢ Schule
  - Ⓚi Kindertagesstätte
  - Ⓞ Öffentliche Einrichtung
  - ⓕ Freizeiteinrichtung
  - ⓔ Einkaufszentrum

Anlage 1  
**Straßenklassifikation nach Rast 06**

Übersicht

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
 Planstand 29.10.2020





- Legende**
- Gemeindegrenze
  - Bahnlinie
  - Bus 453
  - Einzugsbereich S-Bahn 1000m
  - Einzugsbereich S-Bahn 600m
  - Schule
  - Kindertagesstätte
  - Museum
  - Kulturelle Einrichtung
  - Freizeiteinrichtung
  - Einkaufszentrum

Anlage 3  
**ÖPNV im Gemeindegebiet**  
 Übersicht

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
 Planstand 29.10.2020



Legende

- Gemeindegrenze
- - - Bahnlinie
- Radroute
- Ergänzung Radroute

Anlage 4  
Radrouten im Gemeindegebiet

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
Planstand 29.10.2020

ANLAGE 5: ZÄHLSTELLENPLAN



○ Knotenzählung mit Kamera

○ Knotenzählung manuell

am K3, K9 und K19 ggf. auch nur Teilstromerhebung erforderlich

— Befragung, aufgrund der Nähe zur Staatsstraße/B304 (B3 und B5) besser Befragung ortsauswärts

Zähltag: 22./23./24.9.2020  
gleichmäßige Verteilung der Zählstellen auf diese drei Tage

Zählzeiten: 6:30 - 9:30, 11:30 - 13:30, 15:30 - 18:30

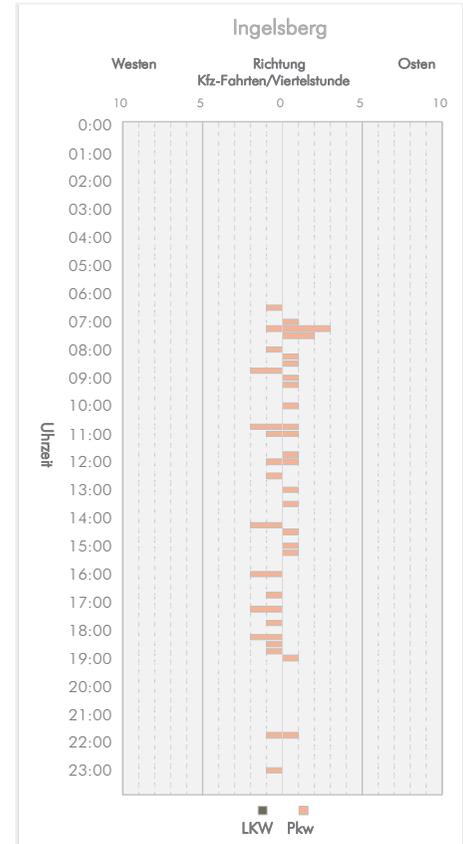
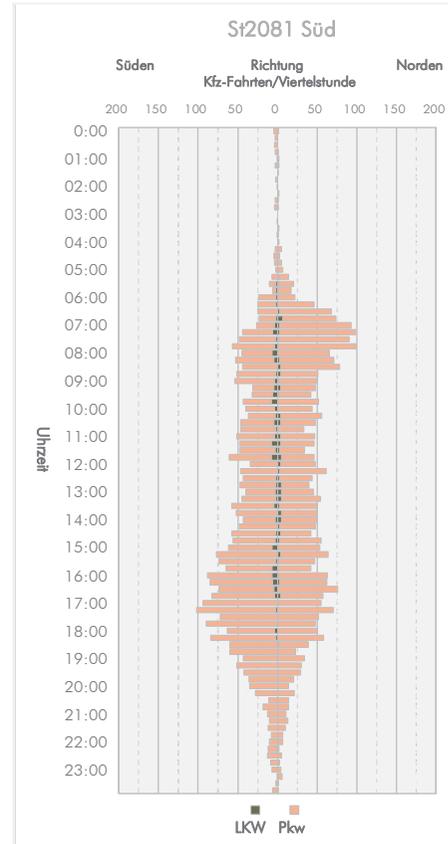
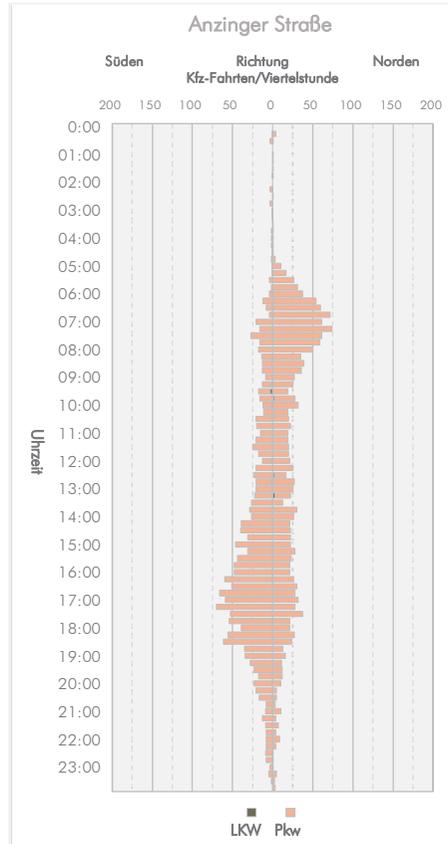
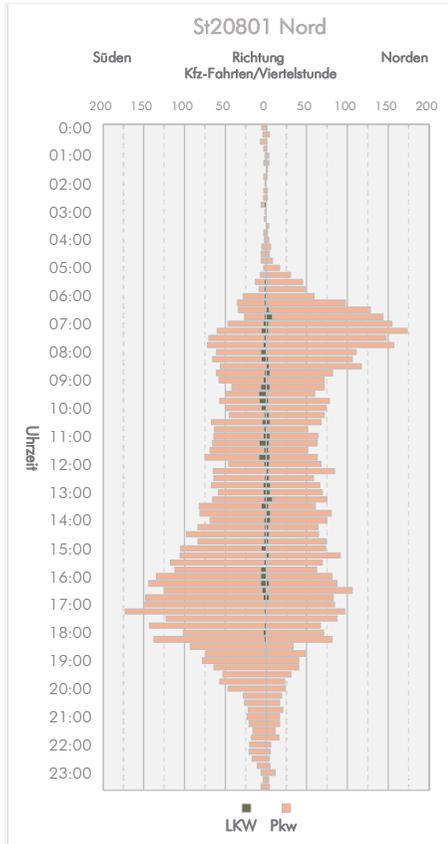
ANLAGE 6: VERKEHRZELLENPLAN



Nr.	Zellenname	Einw.	Nr.	Zellenname	Einw.
1	Bahnhofstraße	410	16	Sportzentrum Süd	3
2	Rathaus	-	17	Bauhof	-
3	Wasserburger Landstraße	440	20	Pöring Dorfplatz	520
4	Münchner Str.	540	21	Georg-Münch-Straße	540
5	An der Flur	480	22	Gewerbe West	20
6	Kapellenberg	550	23	Seniorenheim	-
7	Am Fenneck	460	24	Schule Pöring	-
8	Bahnwiesenstraße	700	25	Burgstraße	220
9	Pfarrstraße	340	26	Pöring Dorfzentrum	380
10	Lindenstraße	870	27	Unterdorf West	-
11	Dachsenberg Nord	400	28	Unterdorf Ost	300
12	Herzog-Arnulf-Straße	1310	29	Pöring Ost	260
13	Am Dachsenberg	630	32	Wolfesing	250
14	Pfarrkindergarten	-	33	Ingelsberg	240
15	Bahnhof	-			

### ANLAGE 7.1: TAGESPEGEL K1 - St2081 / ANZINGER STRASSE / INGELSBERG

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 24.09.2020



Richtung Süden	beide Richtungen		Richtung Norden
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
4.722	PKW 9.434	PKW 4.712	
203	LKW 377	LKW 174	
<b>4.925</b>	<b>Summe 9.811</b>	<b>Summe 4.886</b>	
4.727	Kfz Tag 9.373	Kfz Tag 4.646	
198	Kfz Nacht 438	Kfz Nacht 240	
194	SV Tag 356	SV Tag 162	
9	SV Nacht 21	SV Nacht 12	

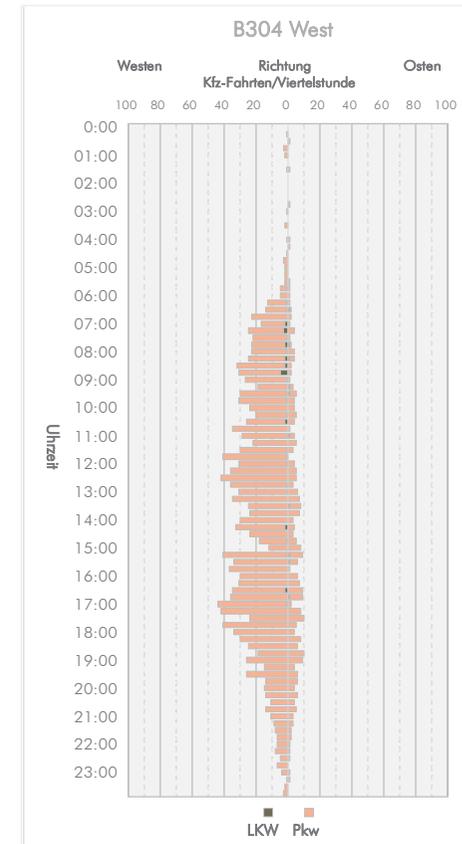
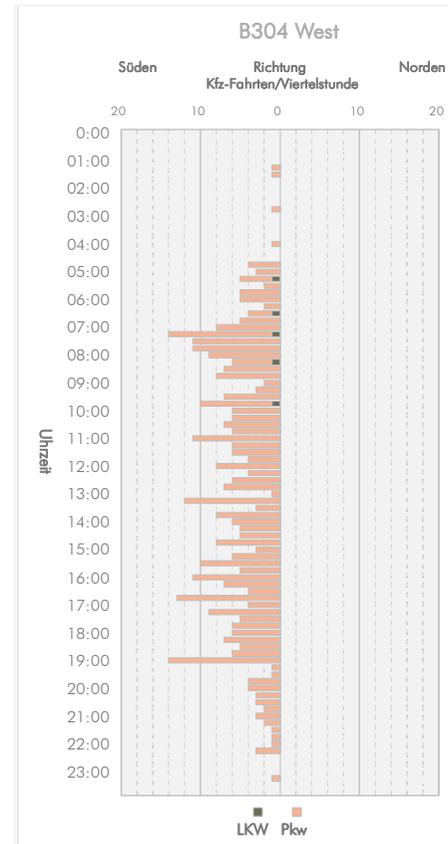
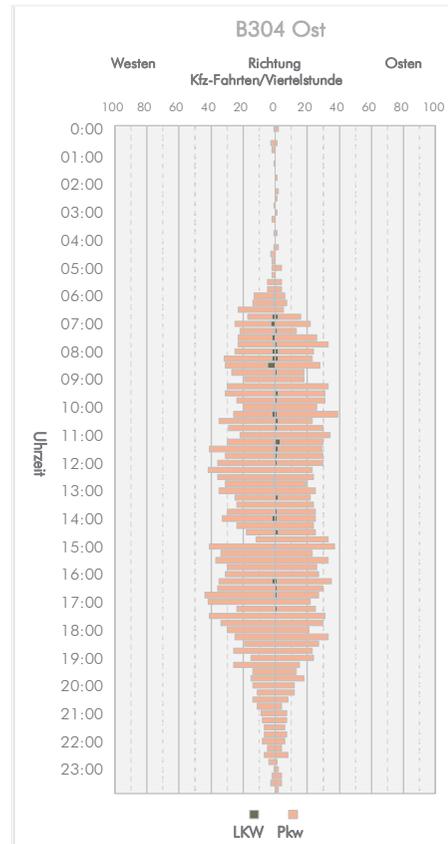
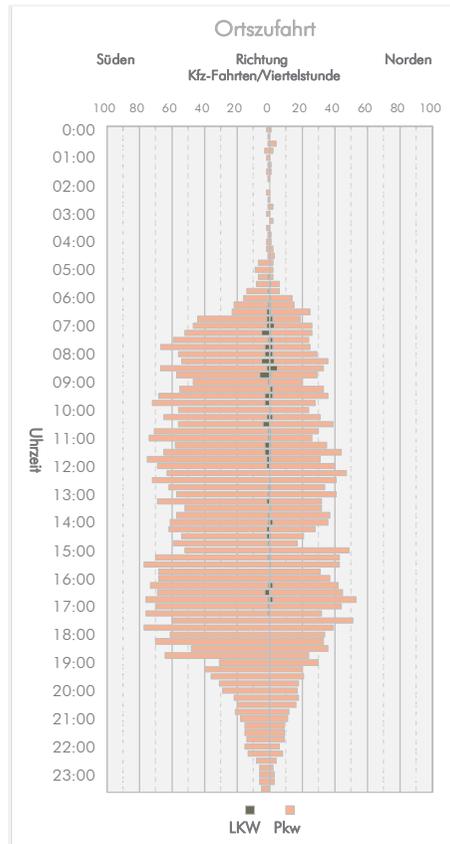
Richtung Süden	beide Richtungen		Richtung Norden
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
1.755	PKW 3.535	PKW 1.780	
27	LKW 54	LKW 27	
<b>1.782</b>	<b>Summe 3.589</b>	<b>Summe 1.807</b>	
1.709	Kfz Tag 3.388	Kfz Tag 1.679	
73	Kfz Nacht 201	Kfz Nacht 128	
26	SV Tag 52	SV Tag 26	
1	SV Nacht 2	SV Nacht 1	

Richtung Süden	beide Richtungen		Richtung Norden
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
3.059	PKW 6.085	PKW 3.026	
179	LKW 329	LKW 150	
<b>3.238</b>	<b>Summe 6.414</b>	<b>Summe 3.176</b>	
3.110	Kfz Tag 6.170	Kfz Tag 3.060	
128	Kfz Nacht 244	Kfz Nacht 116	
171	SV Tag 310	SV Tag 139	
8	SV Nacht 19	SV Nacht 11	

Richtung Westen	beide Richtungen		Richtung Osten
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
24	PKW 46	PKW 22	
-	LKW -	LKW -	
<b>24</b>	<b>Summe 46</b>	<b>Summe 22</b>	
23	Kfz Tag 45	Kfz Tag 22	
1	Kfz Nacht 1	Kfz Nacht -	
-	SV Tag -	SV Tag -	
-	SV Nacht -	SV Nacht -	

ANLAGE 7.2: TAGESPEGEL K8 - ORTSZUFAHRT / B304

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 24.09.2020



Richtung	beide		Richtung
Süden	Richtungen		Norden
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
3.544	PKW	5.493	PKW
78	LKW	128	LKW
<b>3.622</b>	<b>Summe</b>	<b>5.621</b>	<b>Summe</b>
1.949			1.949
50			50
3.477	Kfz Tag	5.403	Kfz Tag
145	Kfz Nacht	218	Kfz Nacht
76	SV Tag	125	SV Tag
2	SV Nacht	3	SV Nacht

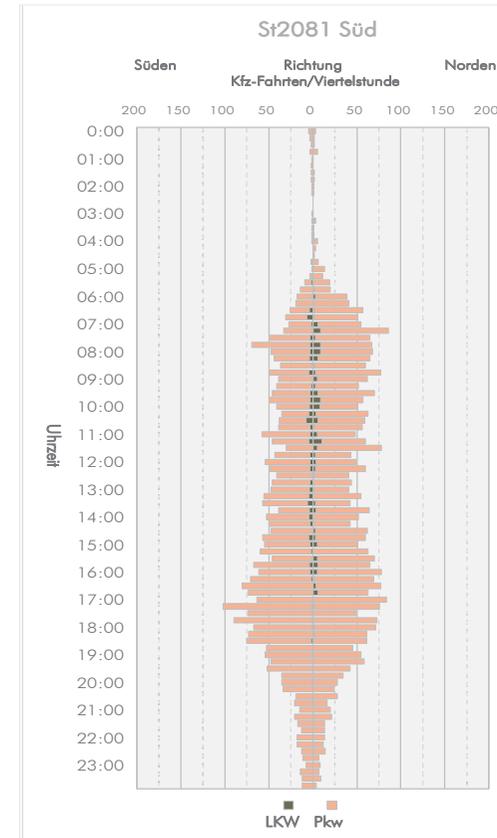
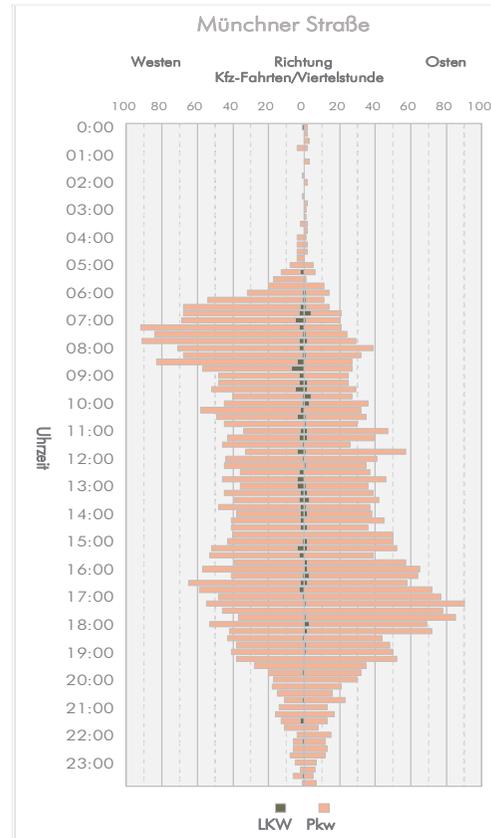
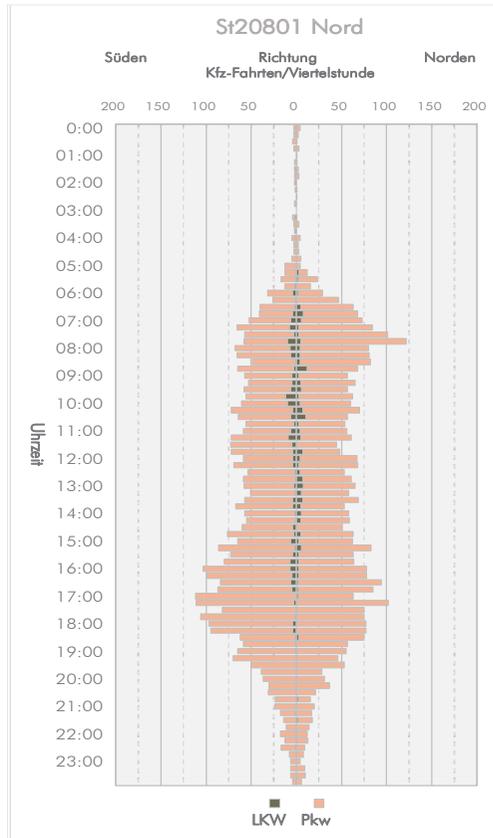
Richtung	beide		Richtung
Westen	Richtungen		Osten
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
1.660	PKW	3.138	PKW
40	LKW	73	LKW
<b>1.700</b>	<b>Summe</b>	<b>3.211</b>	<b>Summe</b>
1.478			1.478
33			33
1.639	Kfz Tag	3.096	Kfz Tag
61	Kfz Nacht	115	Kfz Nacht
39	SV Tag	72	SV Tag
1	SV Nacht	1	SV Nacht

Richtung	beide		Richtung
Süden	Richtungen		Norden
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
406	PKW	406	PKW
5	LKW	5	LKW
<b>411</b>	<b>Summe</b>	<b>411</b>	<b>Summe</b>
-			-
383	Kfz Tag	383	Kfz Tag
28	Kfz Nacht	28	Kfz Nacht
4	SV Tag	4	SV Tag
1	SV Nacht	1	SV Nacht

Richtung	beide		Richtung
Westen	Richtungen		Osten
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
1.660	PKW	1.949	PKW
40	LKW	50	LKW
<b>1.700</b>	<b>Summe</b>	<b>1.999</b>	<b>Summe</b>
289			289
10			10
1.637	Kfz Tag	1.924	Kfz Tag
63	Kfz Nacht	75	Kfz Nacht
39	SV Tag	49	SV Tag
1	SV Nacht	1	SV Nacht

### ANLAGE 7.3: TAGESPEGEL K11 - St2081 / MÜNCHNER STRASSE

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 24.09.2020



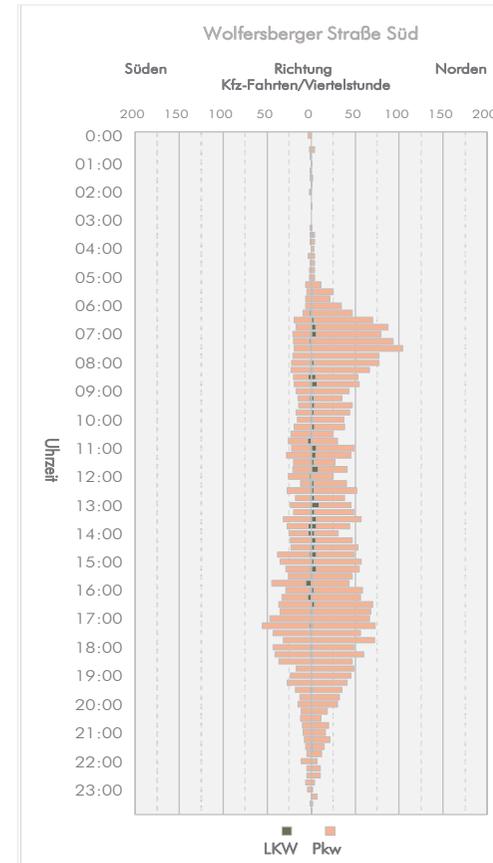
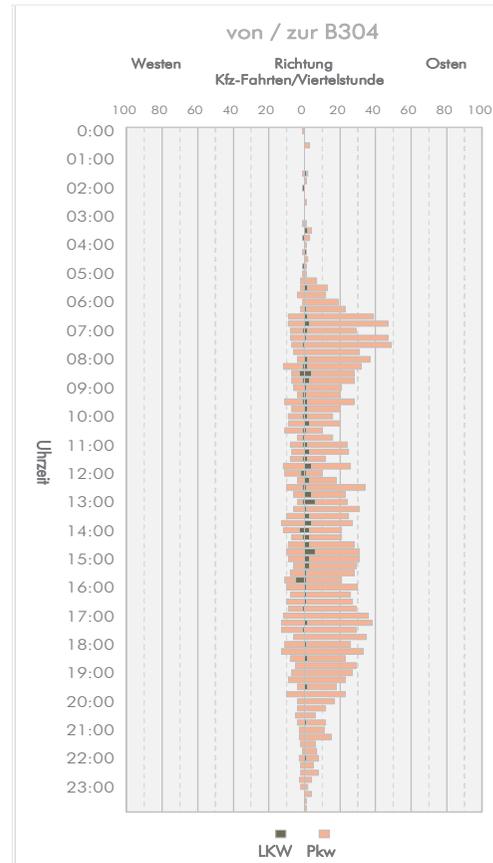
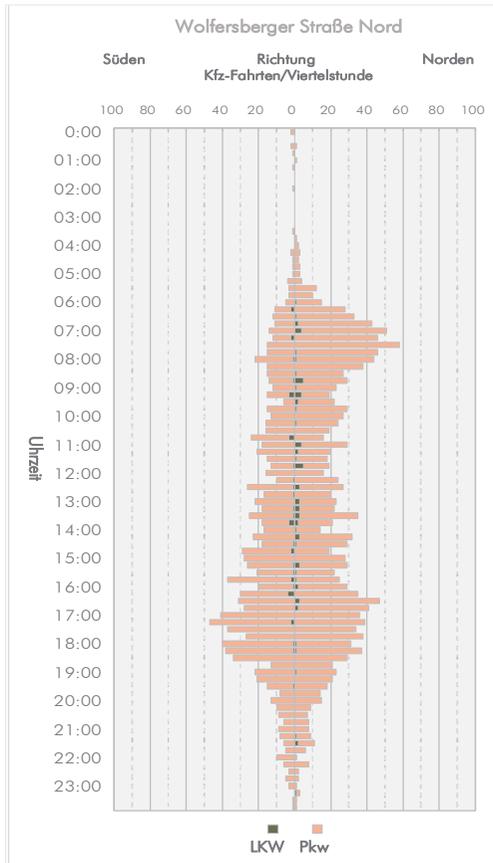
Richtung	beide Richtungen				Richtung
Süden	Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.		Norden
3.860	PKW	7.677	PKW	3.817	
231	LKW	456	LKW	225	
<b>4.091</b>	<b>Summe</b>	<b>8.133</b>	<b>Summe</b>	<b>4.042</b>	
3.908	Kfz Tag	7.787	Kfz Tag	3.879	
183	Kfz-Nacht	346	Kfz-Nacht	163	
221	SV-Tag	437	SV-Tag	216	
10	SV-Nacht	19	SV-Nacht	9	

Richtung	beide Richtungen				Richtung
Westen	Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.		Osten
2.563	PKW	5.461	PKW	2.898	
64	LKW	177	LKW	113	
<b>2.627</b>	<b>Summe</b>	<b>5.638</b>	<b>Summe</b>	<b>3.011</b>	
2.500	Kfz Tag	5.390	Kfz Tag	2.890	
127	Kfz-Nacht	248	Kfz-Nacht	121	
64	SV-Tag	172	SV-Tag	108	
-	SV-Nacht	5	SV-Nacht	5	

Richtung	beide Richtungen				Richtung
Süden	Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.		Norden
3.046	PKW	6.470	PKW	3.424	
147	LKW	349	LKW	202	
<b>3.193</b>	<b>Summe</b>	<b>6.819</b>	<b>Summe</b>	<b>3.626</b>	
3.450	Kfz Tag	6.481	Kfz Tag	3.031	
176	Kfz-Nacht	338	Kfz-Nacht	162	
190	SV-Tag	331	SV-Tag	141	
43	SV-Nacht	18	SV-Nacht	61	

ANLAGE 7.4: TAGESPEGEL K12 - WOLFERSBERGER STRASSE / B304

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 24.09.2020

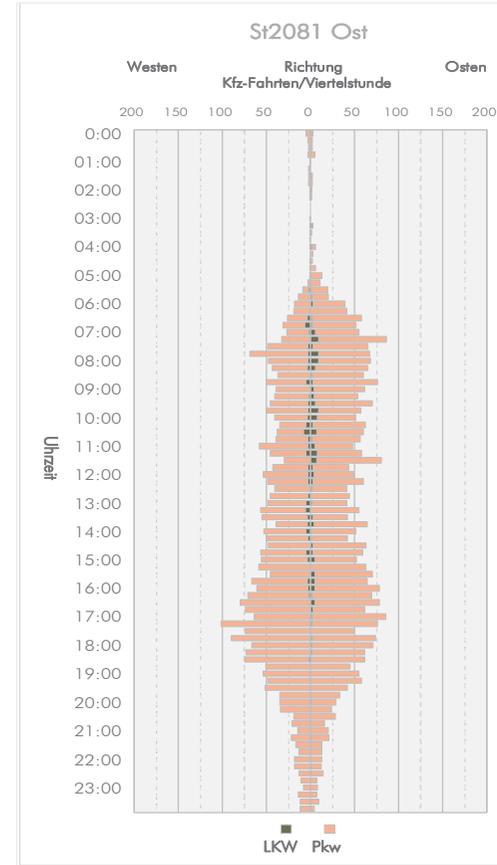
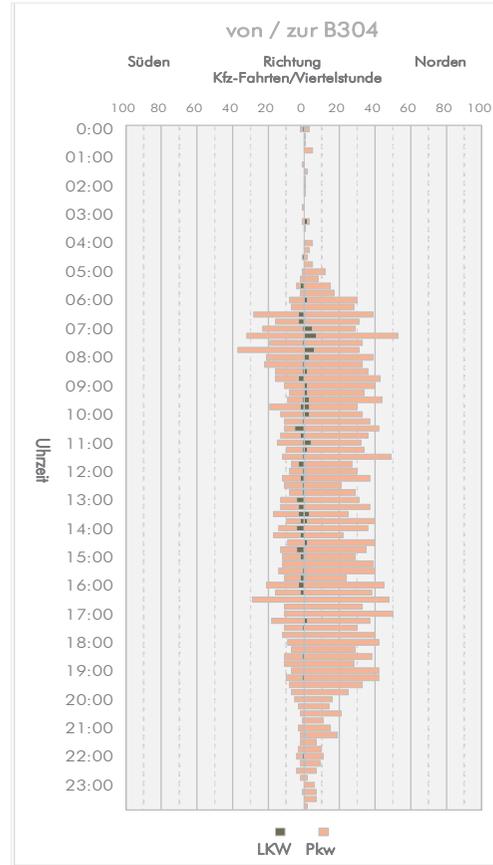
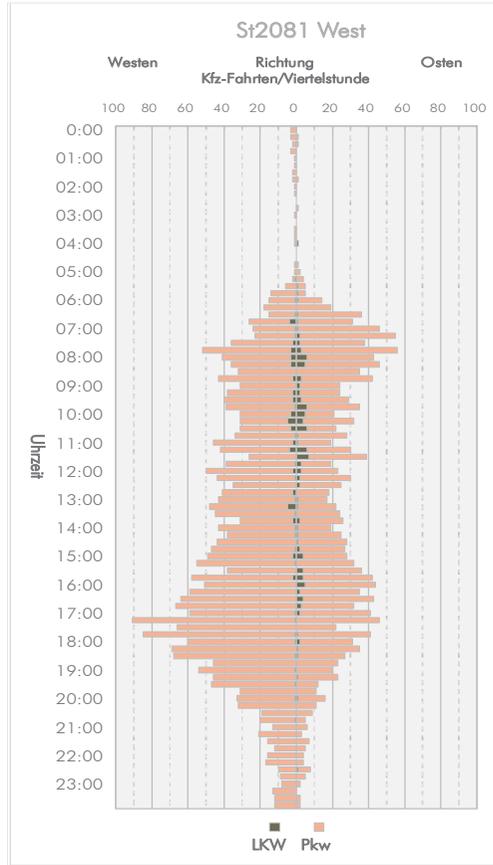


Richtung Süden	beide Richtungen		Richtung Norden
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
1.228	PKW 2.889	PKW 1.661	
38	LKW 113	LKW 75	
<b>1.266</b>	<b>Summe 3.002</b>	<b>Summe 1.736</b>	
1.214	Kfz Tag 2.889	Kfz Tag 1.675	
52	Kfz-Nacht 113	Kfz-Nacht 61	
38	SV-Tag 112	SV-Tag 74	
-	SV-Nacht 1	SV-Nacht 1	

Richtung Westen	beide Richtungen		Richtung Osten
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
482	PKW 2.048	PKW 1.566	
32	LKW 139	LKW 107	
<b>514</b>	<b>Summe 2.187</b>	<b>Summe 1.673</b>	
486	Kfz Tag 2.073	Kfz Tag 1.587	
28	Kfz-Nacht 114	Kfz-Nacht 86	
29	SV-Tag 129	SV-Tag 100	
3	SV-Nacht 10	SV-Nacht 7	

Richtung Süden	beide Richtungen		Richtung Norden
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
1.500	PKW 4.517	PKW 3.017	
63	LKW 238	LKW 175	
<b>1.563</b>	<b>Summe 4.755</b>	<b>Summe 3.192</b>	
1.493	Kfz Tag 4.548	Kfz Tag 3.055	
70	Kfz-Nacht 207	Kfz-Nacht 137	
60	SV-Tag 227	SV-Tag 167	
3	SV-Nacht 11	SV-Nacht 8	

**ANLAGE 7.5: TAGESPEGEL K13 - St2081 / B304**  
 Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 24.09.2020

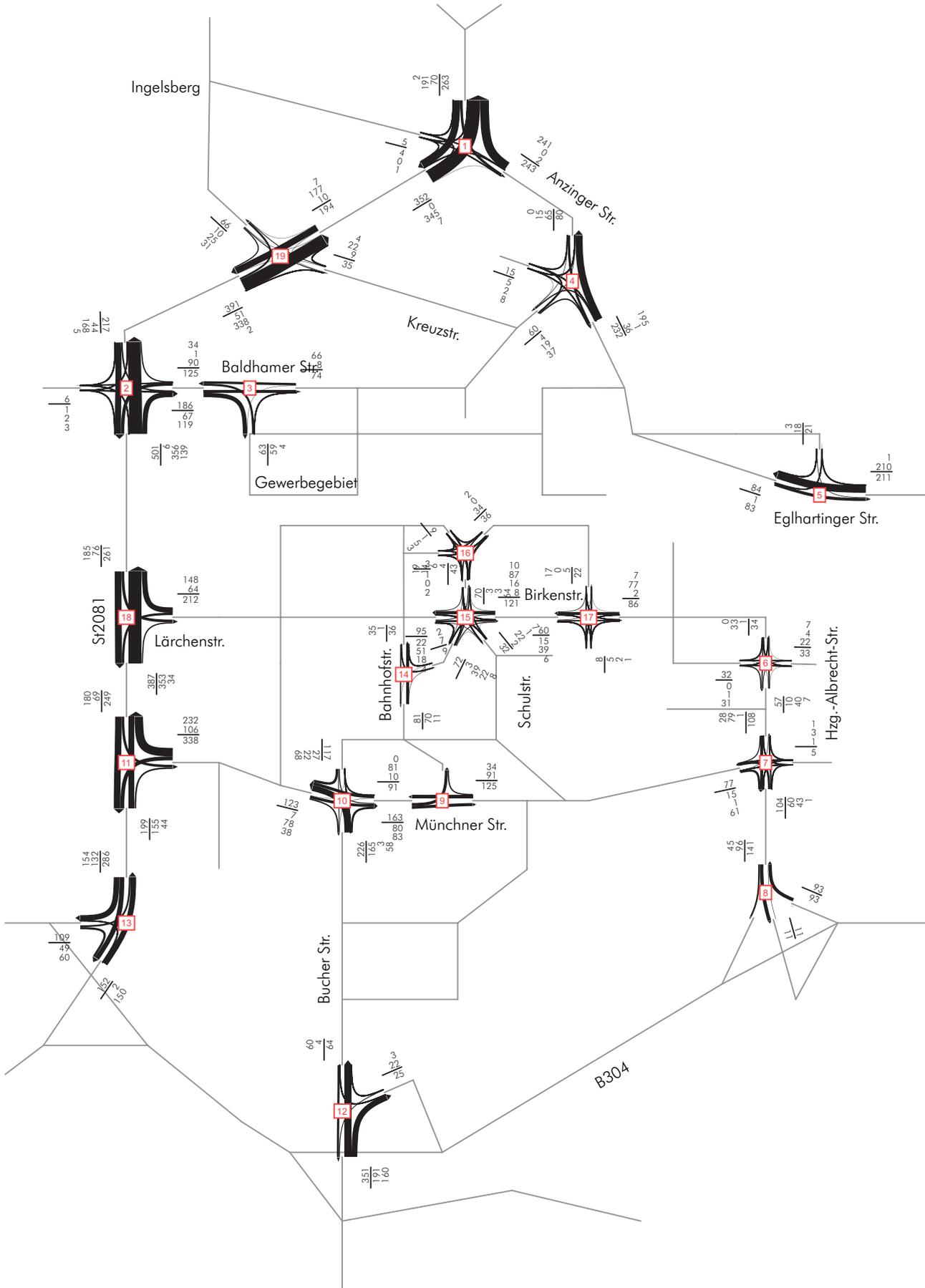


Richtung Westen	beide Richtungen		Richtung Osten	
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.	
2.694	PKW	4.370	PKW	1.676
77	LKW	203	LKW	126
<b>2.771</b>	<b>Summe</b>	<b>4.573</b>	<b>Summe</b>	<b>1.802</b>
2.627	Kfz Tag	4.380	Kfz Tag	1.753
144	Kfz-Nacht	193	Kfz-Nacht	49
76	SV-Tag	198	SV-Tag	122
1	SV-Nacht	5	SV-Nacht	4

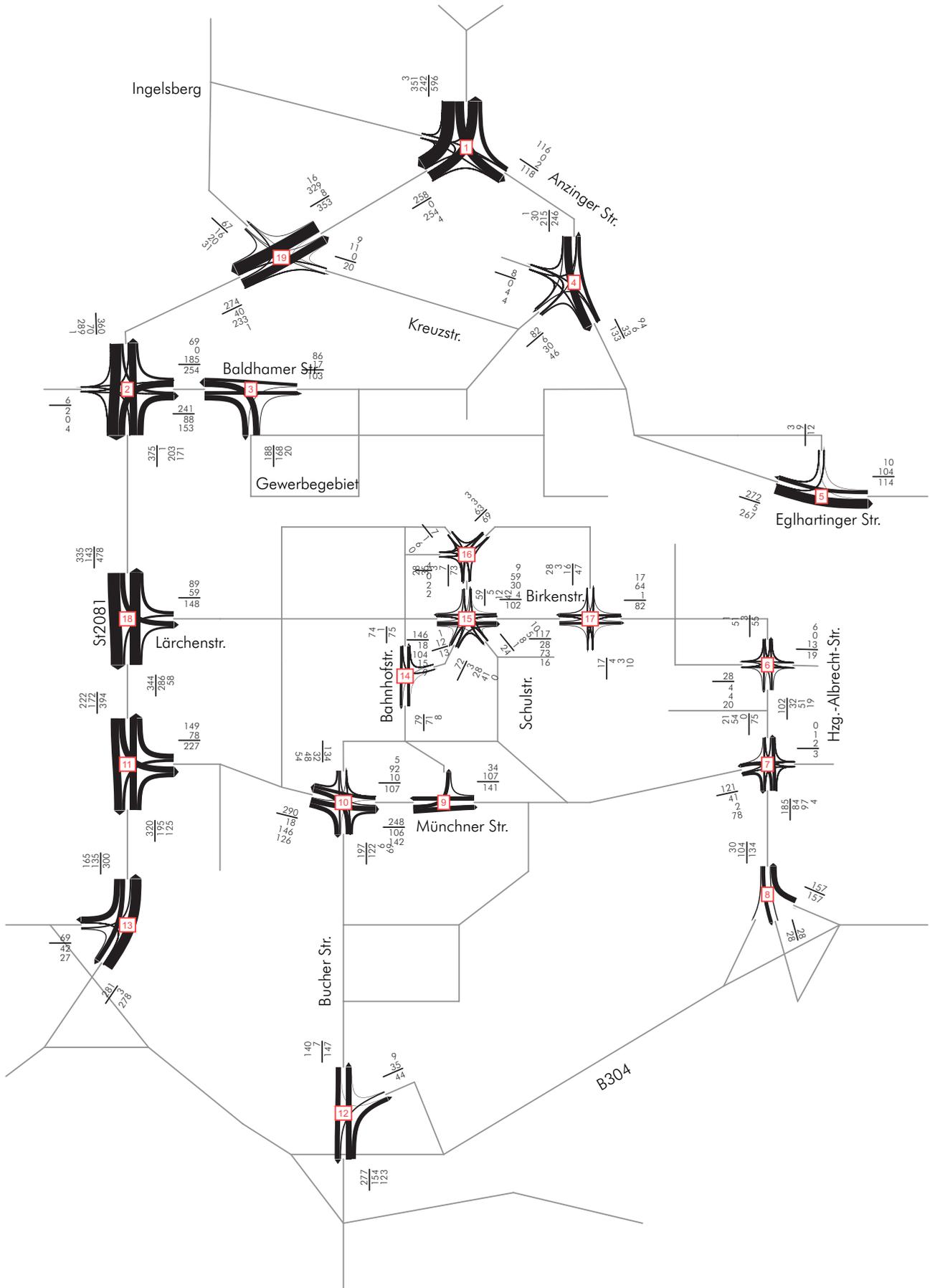
Richtung Süden	beide Richtungen		Richtung Norden	
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.	
750	PKW	2.896	PKW	2.146
76	LKW	158	LKW	82
<b>826</b>	<b>Summe</b>	<b>3.054</b>	<b>Summe</b>	<b>2.228</b>
798	Kfz Tag	2.889	Kfz Tag	2.091
28	Kfz-Nacht	165	Kfz-Nacht	137
74	SV-Tag	145	SV-Tag	71
2	SV-Nacht	13	SV-Nacht	11

Richtung Westen	beide Richtungen		Richtung Osten	
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.	
3.046	PKW	6.470	PKW	3.424
202	LKW	349	LKW	147
<b>3.248</b>	<b>Summe</b>	<b>6.819</b>	<b>Summe</b>	<b>3.571</b>
3.031	Kfz Tag	6.481	Kfz Tag	3.450
217	Kfz-Nacht	338	Kfz-Nacht	121
190	SV-Tag	331	SV-Tag	141
12	SV-Nacht	18	SV-Nacht	6

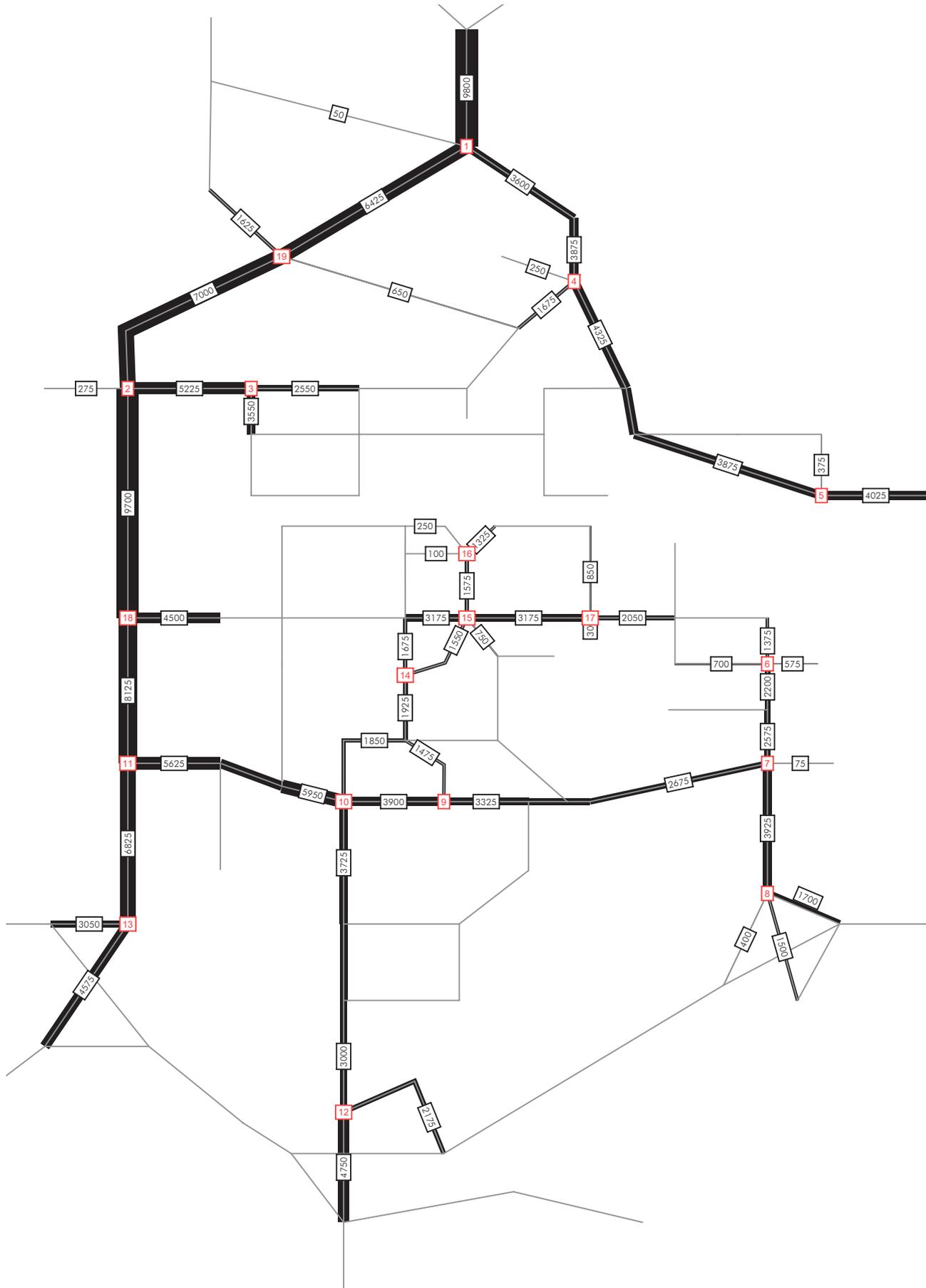
**ANLAGE 8.1: KNOTENBELASTUNGEN MORGENSPITZE (7:15 - 8:15 UHR)**  
 Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 24.09.2020



**ANLAGE 8.2: KNOTENBELASTUNGEN ABENDSPITZE (16:30 - 17:30 UHR)**  
 Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 24.09.2020

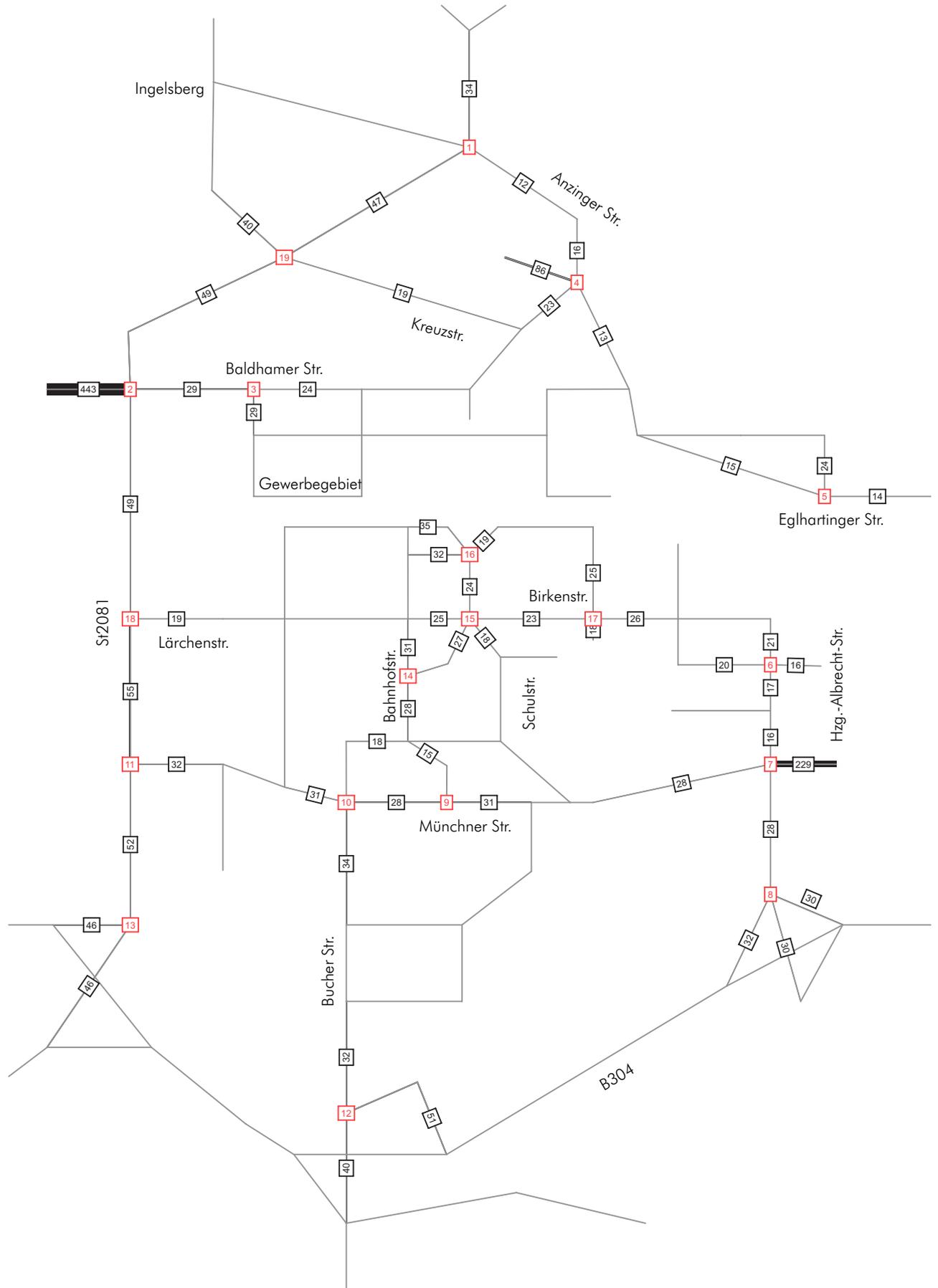


**ANLAGE 9.1: STRECKENBELASTUNGEN Kfz/24 STD.**  
 Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 24.09.2020



**ANLAGE 9.2: STRECKENBELASTUNGEN 24 STD. SCHWERVERKEHRSANTEILE IN PROMILLE**

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 24.09.2020





**ANLAGE 10: ÜBERSICHT MOBILITÄT DER ZORNEDINGER BEVÖLKERUNG**

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Verkehrszusammensetzung	Verkehrsmittel					
	zu Fuß	Fahrrad	PKW-Selbstf.	PKW-Mitf.	ÖPNV	GESAMT
	Kfz/24 Std.					
BV Zor	5.299	4.377	3.939	839	327	14.780
ZQV Zor	286	1.298	8.166	1.721	3.237	14.707
außerhalb	184	105	738	169	166	1.361
BV OT-OT	4	0	0	8	0	12
BV OT	104	27	4	8	1	143
ZQV Zor/OT	83	111	653	142	40	1.029
ZQV OT	0	30	438	99	46	612
<b>GESAMT</b>	<b>5.959</b>	<b>5.947</b>	<b>13.938</b>	<b>2.985</b>	<b>3.816</b>	<b>32.645</b>

Fahrtenzweck	Verkehrsmittel					
	zu Fuß	Fahrrad	PKW-Selbstf.	PKW-Mitf.	ÖPNV	GESAMT
	Kfz/24 Std.					
Arbeit, Schule	588	675	1.946	246	1.461	4.917
Einkaufen, priv. Erled.	1.322	1.374	3.381	760	304	7.140
geschäftlich	58	73	341	18	43	533
Freizeit	1.024	983	1.284	575	259	4.124
jmd. bringen/holen	417	222	1.226	105	60	2.030
nach Hause	2.497	2.588	5.804	1.276	1.682	13.847
<b>GESAMT</b>	<b>5.906</b>	<b>5.915</b>	<b>13.981</b>	<b>2.980</b>	<b>3.808</b>	<b>32.591</b>

BV = Binnenverkehr

ZQV = Ziel-/Quellverkehr (über Gemeindegrenze hinaus)

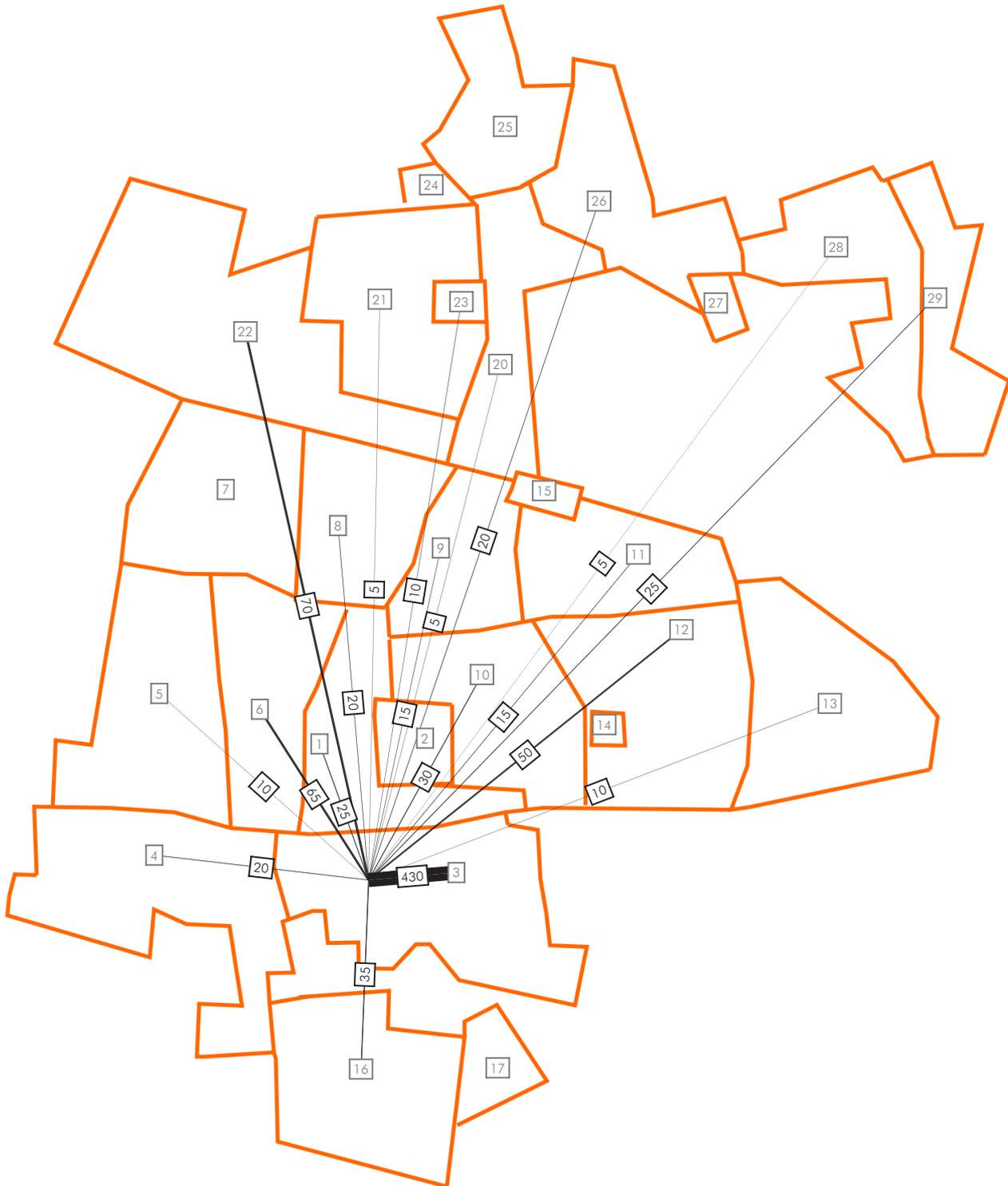
OT = Ortsteile

BV OT-OT = zwischen den Ortsteilen

BV OT = innerhalb der jew. Ortsteile

**ANLAGE 11.1: BINNENVERKEHR KFZ - ZELLE 3 „WASSERBURGER LANDSTRASSE“**

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

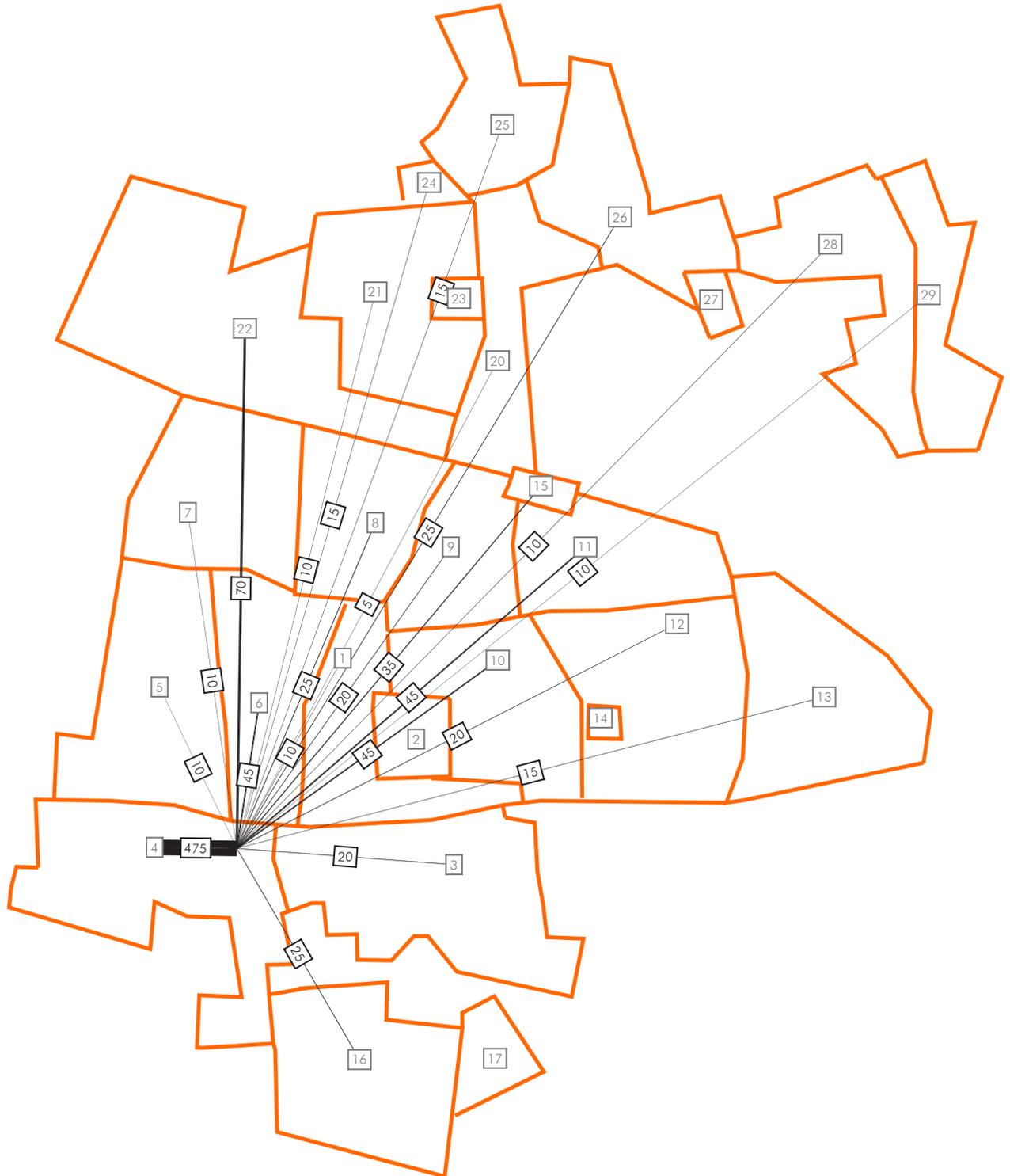


Verkehrszellen:

- |    |                         |    |                      |    |                    |
|----|-------------------------|----|----------------------|----|--------------------|
| 1  | Bahnhofstraße           | 11 | Dachsenberg Nord     | 23 | Seniorenheim       |
| 2  | Rathaus                 | 12 | Herzog-Arnulf-Straße | 24 | Schule Pöring      |
| 3  | Wasserburger Landstraße | 13 | Am Dachsenberg       | 25 | Burgstraße         |
| 4  | Münchner Straße         | 14 | Pfarrkindergarten    | 26 | Pöring Dorfzentrum |
| 5  | An der Flur             | 15 | Bahnhof              | 27 | Unterdorf West     |
| 6  | Kapellenberg            | 16 | Sportzentrum Süd     | 28 | Unterdorf Ost      |
| 7  | Am Fenneck              | 17 | Bauhof               | 29 | Pöring Ost         |
| 8  | Bahnwiesenstraße        | 20 | Pöring Dorfplatz     | 32 | Wolfesing          |
| 9  | Pfarrstraße             | 21 | Georg-Münch-Straße   | 33 | Ingelsberg         |
| 10 | Lindenstraße            | 22 | Gewerbe West         |    |                    |

**ANLAGE 11.2: BINNENVERKEHR KFZ - ZELLE 4 „MÜNCHNER STRASSE“**

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

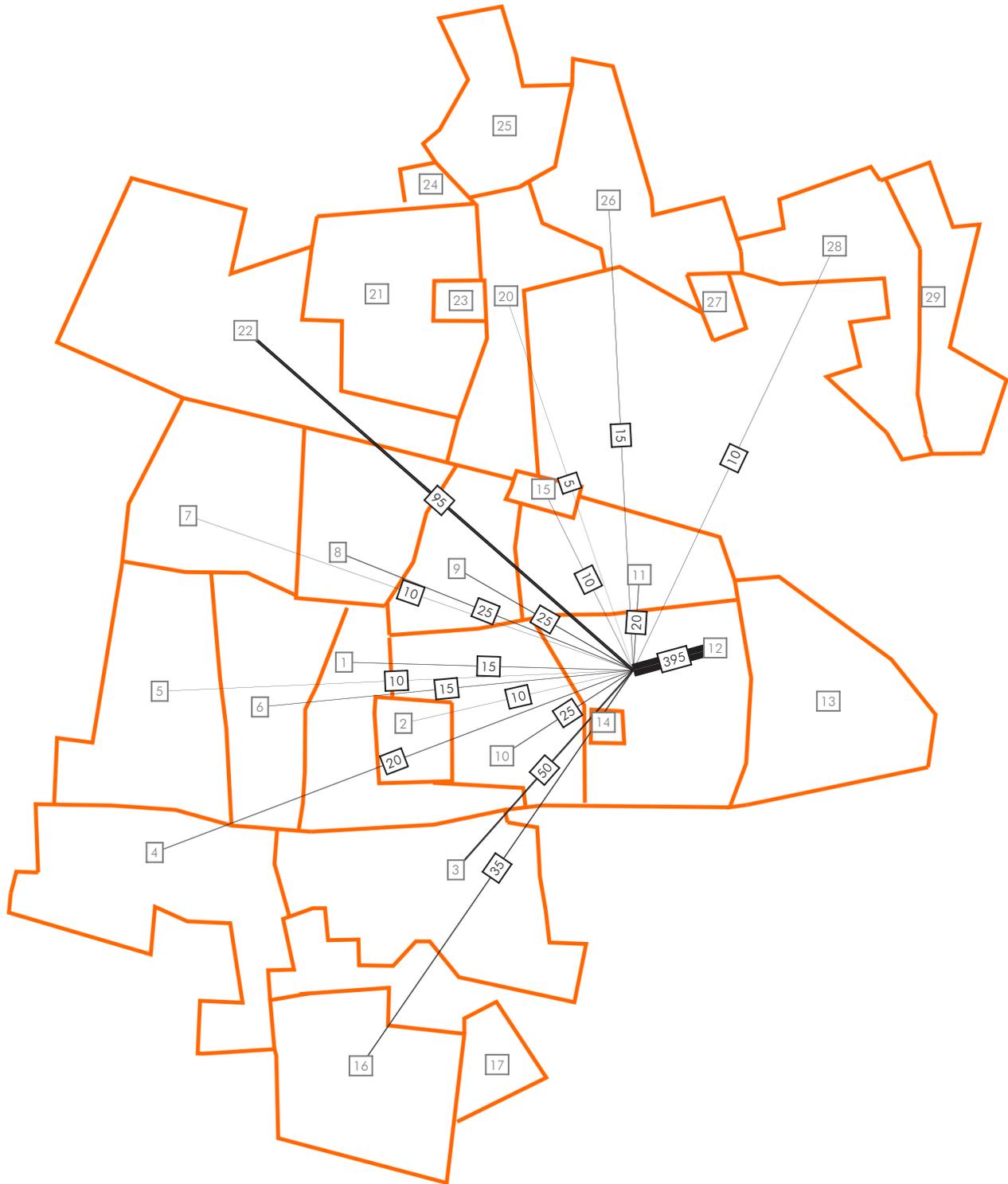


Verkehrszellen:

- |    |                         |    |                      |    |                    |
|----|-------------------------|----|----------------------|----|--------------------|
| 1  | Bahnhofstraße           | 11 | Dachsenberg Nord     | 23 | Seniendomizil      |
| 2  | Rathaus                 | 12 | Herzog-Arnulf-Straße | 24 | Schule Pöring      |
| 3  | Wasserburger Landstraße | 13 | Am Dachsenberg       | 25 | Burgstraße         |
| 4  | Münchner Straße         | 14 | Pfarrkindergarten    | 26 | Pöring Dorfzentrum |
| 5  | An der Flur             | 15 | Bahnhof              | 27 | Unterdorf West     |
| 6  | Kapellenberg            | 16 | Sportzentrum Süd     | 28 | Unterdorf Ost      |
| 7  | Am Fenneck              | 17 | Bauhof               | 29 | Pöring Ost         |
| 8  | Bahnwiesenstraße        | 20 | Pöring Dorfplatz     | 32 | Wolfesing          |
| 9  | Pfarrstraße             | 21 | Georg-Münch-Straße   | 33 | Ingelsberg         |
| 10 | Lindenstraße            | 22 | Gewerbe West         |    |                    |

**ANLAGE 11.3: BINNENVERKEHR KFZ - ZELLE 12 „HERZOG-ARNULF-STRASSE“**

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

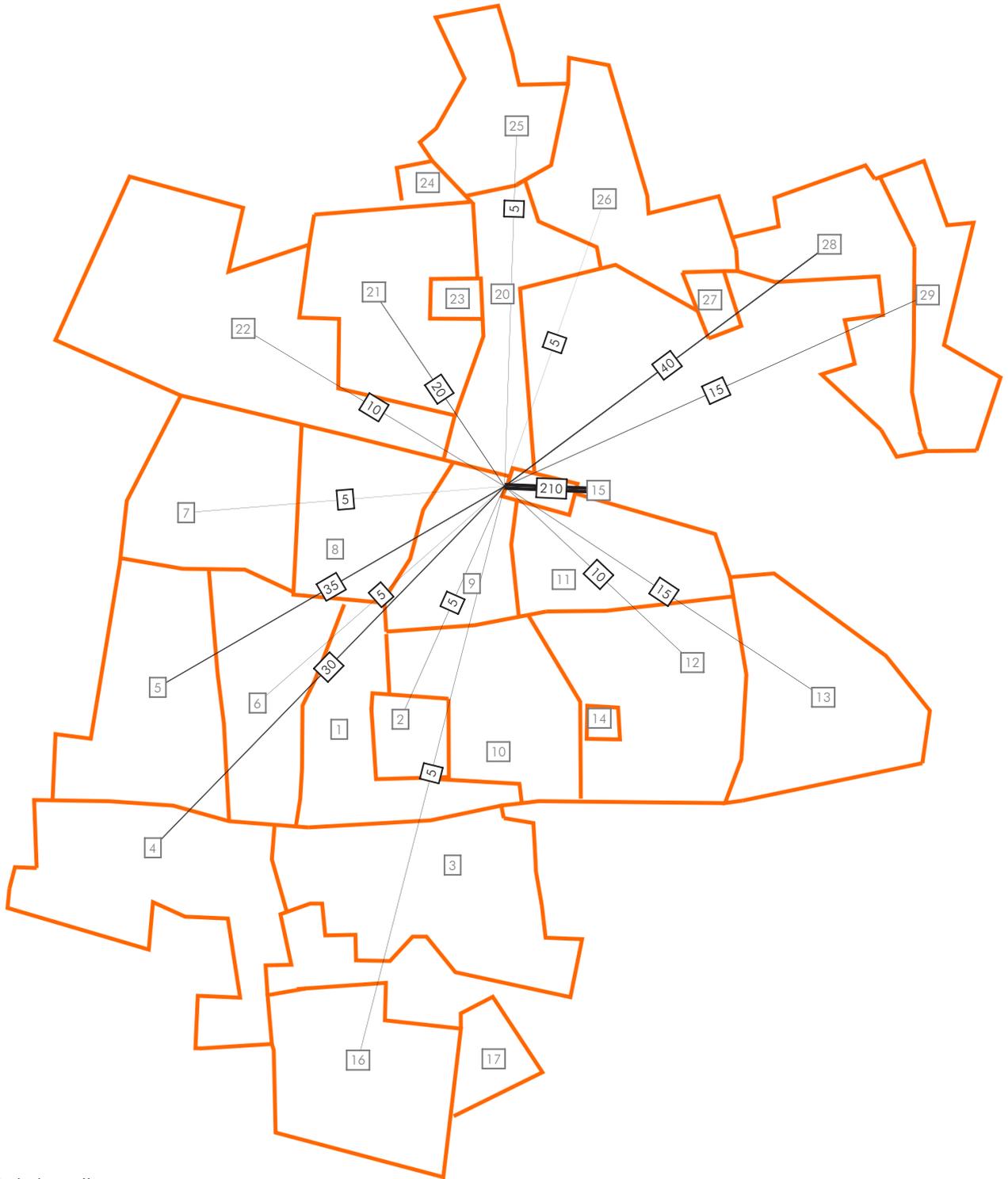


Verkehrszellen:

- |    |                         |    |                      |    |                    |
|----|-------------------------|----|----------------------|----|--------------------|
| 1  | Bahnhofstraße           | 11 | Dachsenberg Nord     | 23 | Seniorenheim       |
| 2  | Rathaus                 | 12 | Herzog-Arnulf-Straße | 24 | Schule Pöring      |
| 3  | Wasserburger Landstraße | 13 | Am Dachsenberg       | 25 | Burgstraße         |
| 4  | Münchner Straße         | 14 | Pfarrkindergarten    | 26 | Pöring Dorfzentrum |
| 5  | An der Flur             | 15 | Bahnhof              | 27 | Unterdorf West     |
| 6  | Kapellenberg            | 16 | Sportzentrum Süd     | 28 | Unterdorf Ost      |
| 7  | Am Fenneck              | 17 | Bauhof               | 29 | Pöring Ost         |
| 8  | Bahnwiesenstraße        | 20 | Pöring Dorfplatz     | 32 | Wolfesing          |
| 9  | Pfarrstraße             | 21 | Georg-Münch-Straße   | 33 | Ingelsberg         |
| 10 | Lindenstraße            | 22 | Gewerbe West         |    |                    |

**ANLAGE 11.4: BINNENVERKEHR KFZ - ZELLE 15 „BAHNHOF“**

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

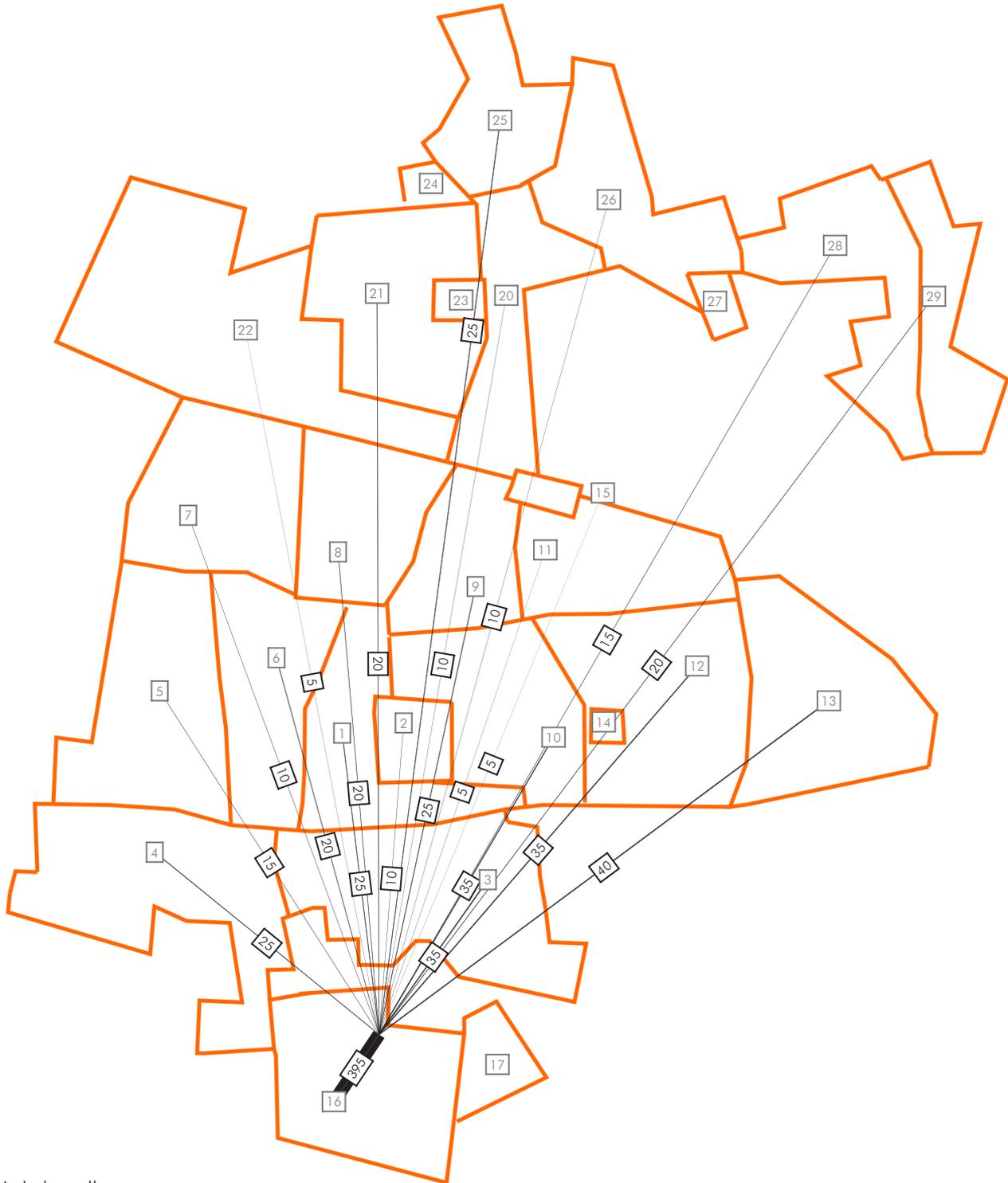


Verkehrszellen:

- |    |                         |    |                      |    |                    |
|----|-------------------------|----|----------------------|----|--------------------|
| 1  | Bahnhofstraße           | 11 | Dachsenberg Nord     | 23 | Seniorenheim       |
| 2  | Rathaus                 | 12 | Herzog-Arnulf-Straße | 24 | Schule Pöring      |
| 3  | Wasserburger Landstraße | 13 | Am Dachsenberg       | 25 | Burgstraße         |
| 4  | Münchner Straße         | 14 | Pfarrkindergarten    | 26 | Pöring Dorfzentrum |
| 5  | An der Flur             | 15 | Bahnhof              | 27 | Unterdorf West     |
| 6  | Kapellenberg            | 16 | Sportzentrum Süd     | 28 | Unterdorf Ost      |
| 7  | Am Fenneck              | 17 | Bauhof               | 29 | Pöring Ost         |
| 8  | Bahnwiesenstraße        | 20 | Pöring Dorfplatz     | 32 | Wolfesing          |
| 9  | Pfarrstraße             | 21 | Georg-Münch-Straße   | 33 | Ingelsberg         |
| 10 | Lindenstraße            | 22 | Gewerbe West         |    |                    |

**ANLAGE 11.5: BINNENVERKEHR KFZ - ZELLE 16 „SPORTZENTRUM SÜD“**

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020



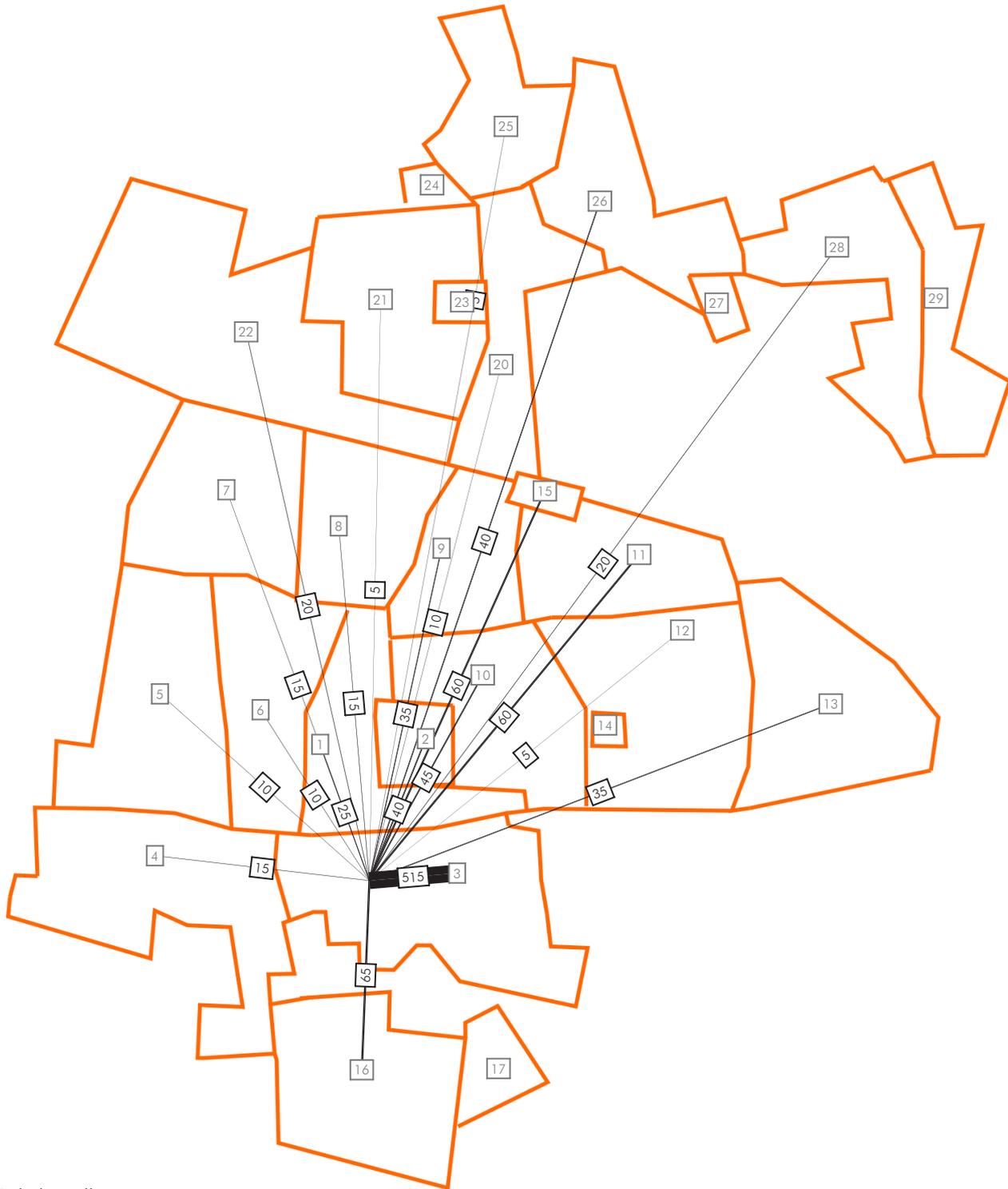
Verkehrszellen:

- |    |                         |    |                      |    |                    |
|----|-------------------------|----|----------------------|----|--------------------|
| 1  | Bahnhofstraße           | 11 | Dachsenberg Nord     | 23 | Seniorenheim       |
| 2  | Rathaus                 | 12 | Herzog-Arnulf-Straße | 24 | Schule Pöring      |
| 3  | Wasserburger Landstraße | 13 | Am Dachsenberg       | 25 | Burgstraße         |
| 4  | Münchner Straße         | 14 | Pfarrkindergarten    | 26 | Pöring Dorfzentrum |
| 5  | An der Flur             | 15 | Bahnhof              | 27 | Unterdorf West     |
| 6  | Kapellenberg            | 16 | Sportzentrum Süd     | 28 | Unterdorf Ost      |
| 7  | Am Fenneck              | 17 | Bauhof               | 29 | Pöring Ost         |
| 8  | Bahnwiesenstraße        | 20 | Pöring Dorfplatz     | 32 | Wolfesing          |
| 9  | Pfarrstraße             | 21 | Georg-Münch-Straße   | 33 | Ingelsberg         |
| 10 | Lindenstraße            | 22 | Gewerbe West         |    |                    |



**ANLAGE 12.1: BINNENVERKEHR FAHRRAD - ZELLE 3 „WASSERBURGER LANDSTRASSE“**

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

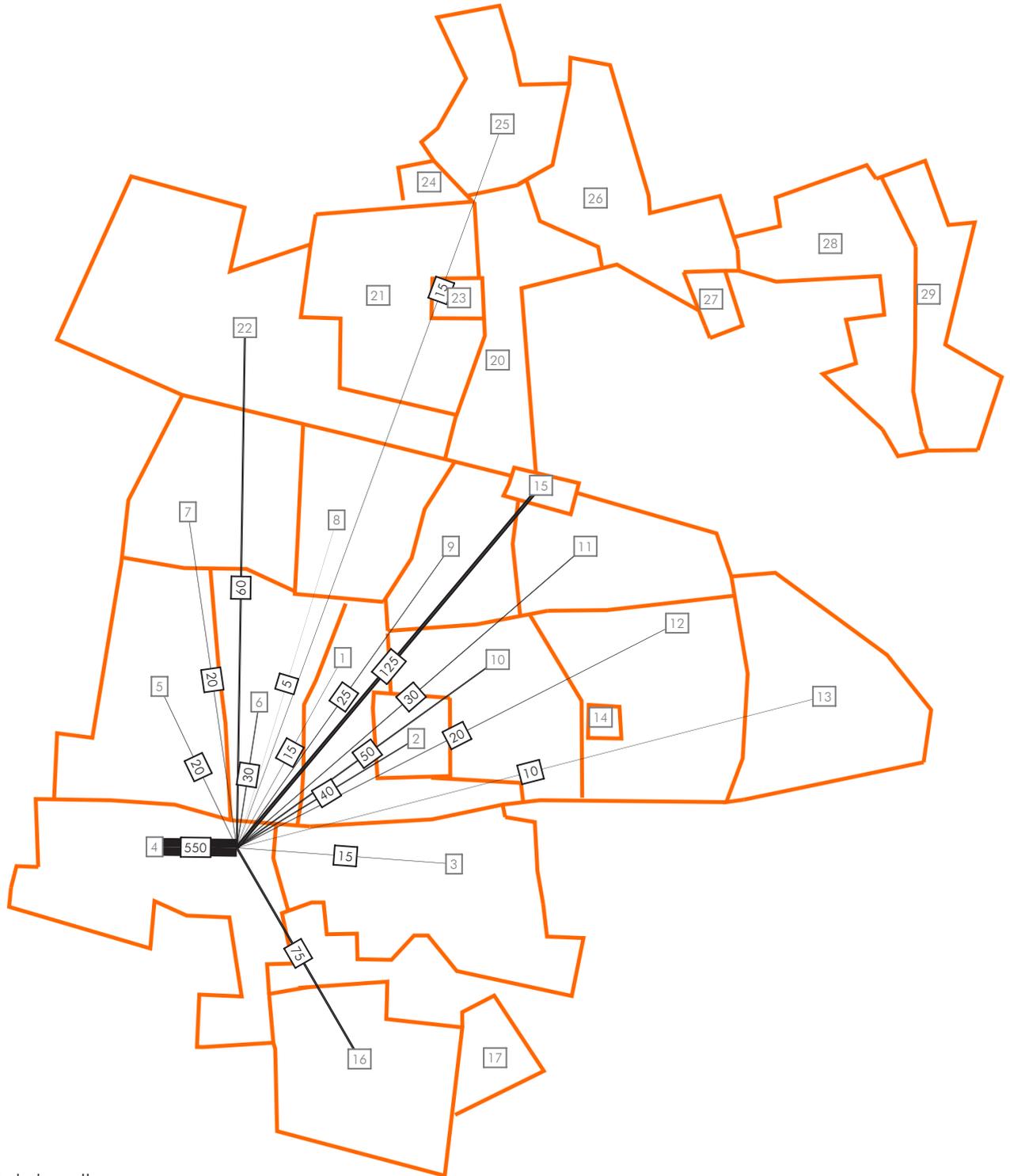


Verkehrszellen:

- |    |                         |    |                      |    |                    |
|----|-------------------------|----|----------------------|----|--------------------|
| 1  | Bahnhofstraße           | 11 | Dachsenberg Nord     | 23 | Seniorenheim       |
| 2  | Rathaus                 | 12 | Herzog-Arnulf-Straße | 24 | Schule Pöring      |
| 3  | Wasserburger Landstraße | 13 | Am Dachsenberg       | 25 | Burgstraße         |
| 4  | Münchner Straße         | 14 | Pfarrkindergarten    | 26 | Pöring Dorfzentrum |
| 5  | An der Flur             | 15 | Bahnhof              | 27 | Unterdorf West     |
| 6  | Kapellenberg            | 16 | Sportzentrum Süd     | 28 | Unterdorf Ost      |
| 7  | Am Fenneck              | 17 | Bauhof               | 29 | Pöring Ost         |
| 8  | Bahnwiesenstraße        | 20 | Pöring Dorfplatz     | 32 | Wolfesing          |
| 9  | Pfarrstraße             | 21 | Georg-Münch-Straße   | 33 | Ingelsberg         |
| 10 | Lindenstraße            | 22 | Gewerbe West         |    |                    |

**ANLAGE 12.2: BINNENVERKEHR FAHRRAD - ZELLE 4 „MÜNCHNER STRASSE“**

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

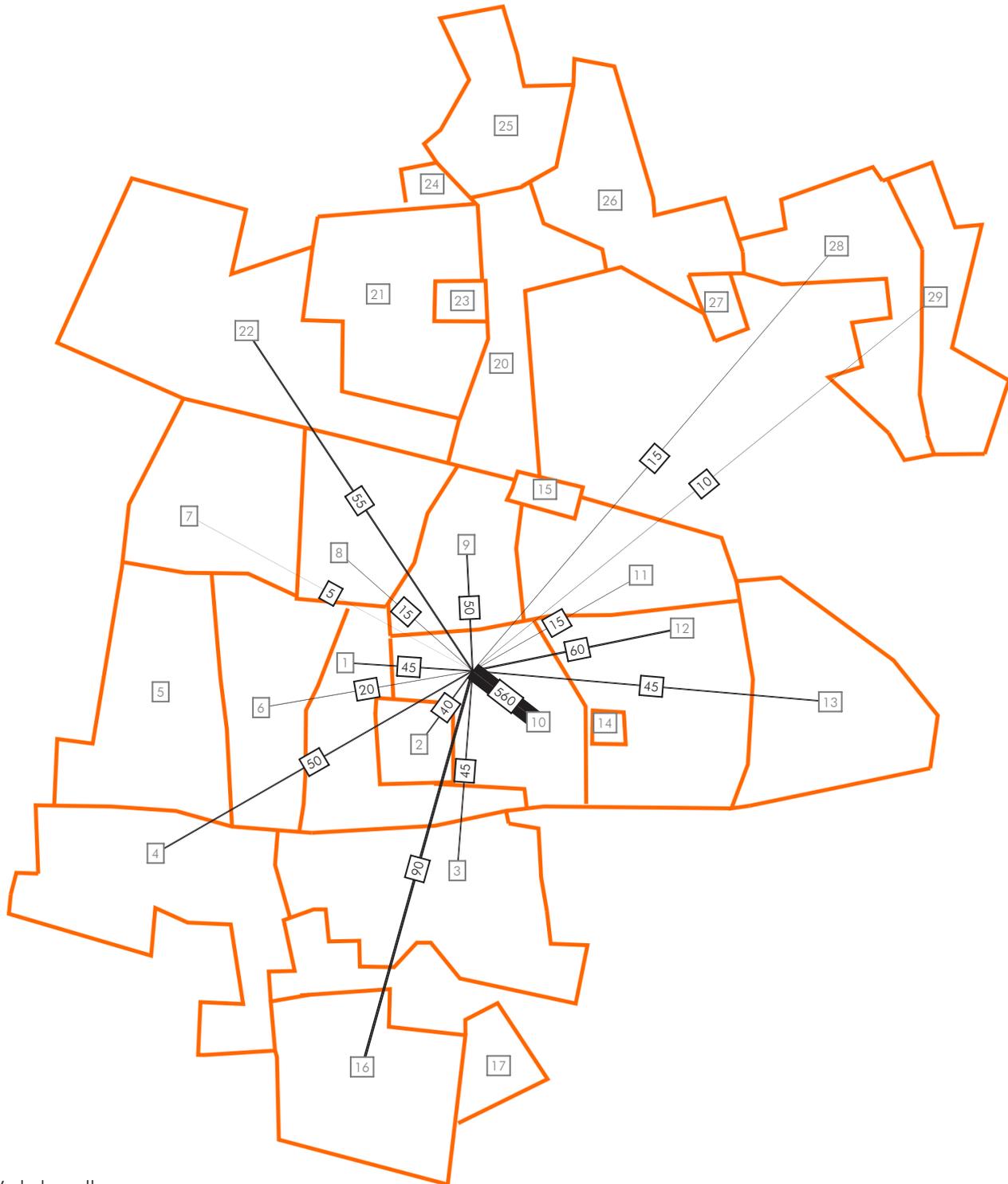


Verkehrszellen:

- |    |                         |    |                      |    |                    |
|----|-------------------------|----|----------------------|----|--------------------|
| 1  | Bahnhofstraße           | 11 | Dachsenberg Nord     | 23 | Seniendomizil      |
| 2  | Rathaus                 | 12 | Herzog-Arnulf-Straße | 24 | Schule Pöring      |
| 3  | Wasserburger Landstraße | 13 | Am Dachsenberg       | 25 | Burgstraße         |
| 4  | Münchner Straße         | 14 | Pfarrkindergarten    | 26 | Pöring Dorfzentrum |
| 5  | An der Flur             | 15 | Bahnhof              | 27 | Unterdorf West     |
| 6  | Kapellenberg            | 16 | Sportzentrum Süd     | 28 | Unterdorf Ost      |
| 7  | Am Fenneck              | 17 | Bauhof               | 29 | Pöring Ost         |
| 8  | Bahnwiesenstraße        | 20 | Pöring Dorfplatz     | 32 | Wolfesing          |
| 9  | Pfarrstraße             | 21 | Georg-Münch-Straße   | 33 | Ingelsberg         |
| 10 | Lindenstraße            | 22 | Gewerbe West         |    |                    |

**ANLAGE 12.3: BINNENVERKEHR FAHRRAD - ZELLE 10 „LINDENSTRASSE“**

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020



Verkehrszellen:

- |    |                         |    |                      |    |                    |
|----|-------------------------|----|----------------------|----|--------------------|
| 1  | Bahnhofstraße           | 11 | Dachsenberg Nord     | 23 | Seniorenheim       |
| 2  | Rathaus                 | 12 | Herzog-Arnulf-Straße | 24 | Schule Pöring      |
| 3  | Wasserburger Landstraße | 13 | Am Dachsenberg       | 25 | Burgstraße         |
| 4  | Münchner Straße         | 14 | Pfarrkindergarten    | 26 | Pöring Dorfzentrum |
| 5  | An der Flur             | 15 | Bahnhof              | 27 | Unterdorf West     |
| 6  | Kapellenberg            | 16 | Sportzentrum Süd     | 28 | Unterdorf Ost      |
| 7  | Am Fenneck              | 17 | Bauhof               | 29 | Pöring Ost         |
| 8  | Bahnwiesenstraße        | 20 | Pöring Dorfplatz     | 32 | Wolfesing          |
| 9  | Pfarrstraße             | 21 | Georg-Münch-Straße   | 33 | Ingelsberg         |
| 10 | Lindenstraße            | 22 | Gewerbe West         |    |                    |

**ANLAGE 12.4: BINNENVERKEHR FAHRRAD - ZELLE 16 „SPORTZENTRUM SÜD“**

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

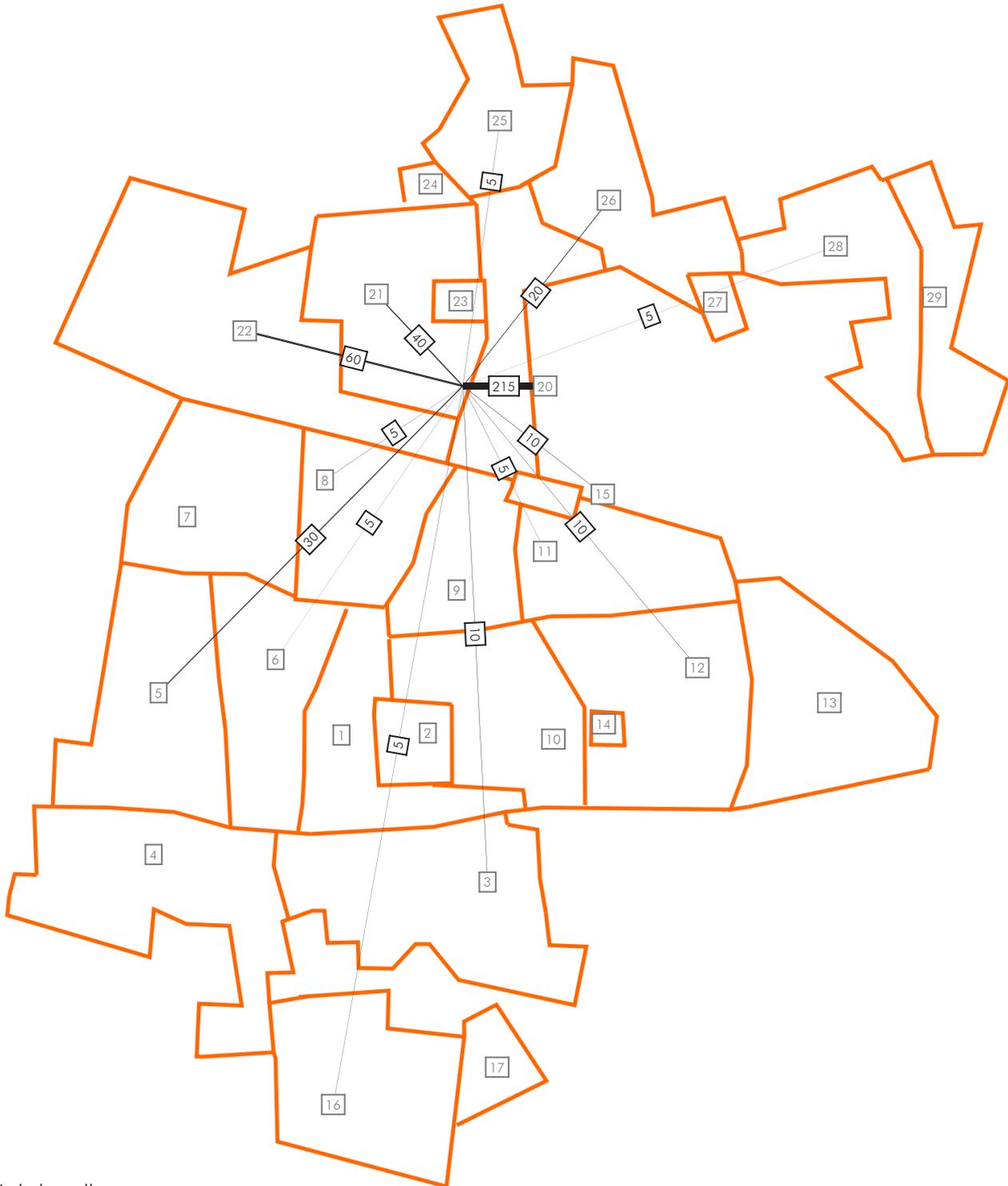


Verkehrszellen:

- |    |                         |    |                      |    |                    |
|----|-------------------------|----|----------------------|----|--------------------|
| 1  | Bahnhofstraße           | 11 | Dachsenberg Nord     | 23 | Seniorenheim       |
| 2  | Rathaus                 | 12 | Herzog-Arnulf-Straße | 24 | Schule Pöring      |
| 3  | Wasserburger Landstraße | 13 | Am Dachsenberg       | 25 | Burgstraße         |
| 4  | Münchner Straße         | 14 | Pfarrkindergarten    | 26 | Pöring Dorfzentrum |
| 5  | An der Flur             | 15 | Bahnhof              | 27 | Unterdorf West     |
| 6  | Kapellenberg            | 16 | Sportzentrum Süd     | 28 | Unterdorf Ost      |
| 7  | Am Fenneck              | 17 | Bauhof               | 29 | Pöring Ost         |
| 8  | Bahnwiesenstraße        | 20 | Pöring Dorfplatz     | 32 | Wolfesing          |
| 9  | Pfarrstraße             | 21 | Georg-Münch-Straße   | 33 | Ingelsberg         |
| 10 | Lindenstraße            | 22 | Gewerbe West         |    |                    |

**ANLAGE 12.5: BINNENVERKEHR FAHRRAD - ZELLE 20 „PÖRING DORFPLATZ“**

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020



Verkehrszellen:

- |    |                         |    |                      |    |                    |
|----|-------------------------|----|----------------------|----|--------------------|
| 1  | Bahnhofstraße           | 11 | Dachsenberg Nord     | 23 | Seniorenheim       |
| 2  | Rathaus                 | 12 | Herzog-Arnulf-Straße | 24 | Schule Pöring      |
| 3  | Wasserburger Landstraße | 13 | Am Dachsenberg       | 25 | Burgstraße         |
| 4  | Münchner Straße         | 14 | Pfarrkindergarten    | 26 | Pöring Dorfzentrum |
| 5  | An der Flur             | 15 | Bahnhof              | 27 | Unterdorf West     |
| 6  | Kapellenberg            | 16 | Sportzentrum Süd     | 28 | Unterdorf Ost      |
| 7  | Am Fenneck              | 17 | Bauhof               | 29 | Pöring Ost         |
| 8  | Bahnwiesenstraße        | 20 | Pöring Dorfplatz     | 32 | Wolfesing          |
| 9  | Pfarrstraße             | 21 | Georg-Münch-Straße   | 33 | Ingelsberg         |
| 10 | Lindenstraße            | 22 | Gewerbe West         |    |                    |

## ANLAGE 13: ZITATE DER ZORNEDINGER BEVÖLKERUNG AUS DER HAUSHALTSBEFRAGUNG VOM 22.09.2020

### Problemthemen fließender Verkehr

#### Hohe Verkehrsbelastung / Stau / Durchgangsverkehr

- „Die Verkehrsdichte hat i.d. letzten Jahren um 60% zugenommen. Es rasen zu viele Autos u. Motorräder durch die Ortschaft, man kommt kaum noch über die Straße.“
- „Absehbar zunehmender Straßenverkehr in Pöring und zu wenig Abfahrmöglichkeiten folglich.“
- „Verkehrssituation in Pöring/Eglhartinger Straße ist von starkem Verkehr geprägt. Hauptärgerniß ist der LWK Verkehr von und nach Eglharting.“
- „Umgehungsverkehr Wolfesing zur B304 nach Eglharting geht über Pöring und sorgt für enormen Verkehr.“
- „Zu viel Verkehr auf z.B. Eglhartinger Str. Zu viel Durchgangsverkehr durch Pöring; dafür ist die Verkehrsführung der Straßen nicht gemacht – sehr kurvig, enge Straßen.“
- „Zunehmend starker Durchgangsverkehr in Pöring (Eglharting → Pöring). Innerorts zu hohe Geschwindigkeiten, besonders auf Anzinger Straße (Schulweg!).“
- „Lkw Abkürzung durch Ortsmitte.“
- „Zu viele PKWs in der einzigen Fußgängerzone unterwegs. 50-100 pro Tag. Fahrräder werden gar nicht mitgezählt. Zu wenig Polizeikontrolle!!! NAVI zeigt Herzogplatz falsch an, lotst die Fahrzeuge in die Obere Bahnhofstr. (Sackgasse) und ist so nicht richtig.“
- „Ortsdurchgangsstraßen werden sehr oft als Abkürzung anstelle der Umfahrung genutzt. OMV Tankst. Nur über Durchgangsstr. erreichbar. Keine Anbindung an Umfahrung.“
- „Durchgangsverkehr in Pöring, Baldhamer, Anzinger, Burg und Eglhartinger Straße.“

#### Gefährlich

- „Kreuzung obere Bahnhof-Birkenstraße, viel Verkehr, Chaos, Leute laufen ohne zu schauen zur Eisdielen.“
- „Die Kreuzung Bahnhofstraße/Obere Bahnhofstraße zur Abfahrt in den Parkplatz am Bahnhof ist sehr gefährlich.“
- „Gefährl. Ausfahrt auf die Staatsstraße v. Zo. Nach Pöring wg. Maisfeldern etc.“

### Zu hohe Geschwindigkeit

- „T-Kreuzung von Schulstr. Kommend ist für Linksabbieger in Lindenstr. gefährlich. Spiegel wäre wichtig.“
- „Kreuzung Anzinger Straße/Burgstraße: Gefährliche Verkehrssituationen werden provoziert, weil die eine Seite der Kreuzung von Werkstattautos ununterbrochen zugeparkt wird. Zudem wird hier vor allem Richtung Wolfesing immer ordentlich rausbeschleunigt. Am Wochenende und schönem Wetter teilweise extreme Lärmbelästigung durch sehr viel Verkehr und jede Menge Motorradfahrer.“
- „Kreisverkehr bei Baldhamer Str./Penny: Da es vor dem Bau des Kreisverkehrs schon eine gefährliche Einfahrt vom Georg-Wimmer-Ring in die Baldhamer Str. war, versteht man nicht, wieso diese Einfahrt nicht gleich in den neuen Kreisverkehr integriert worden ist! Bei mir persönlich kommt es pro Monat zu ca. 5-6 beinahe Unfällen, da die PKWs vom G-W-Ring einfach raus fahren.“
- „In der Birkenstr. Wird vorwiegend die 30 Zone nicht eingehalten, obwohl hier viele Kinder von Kindergarten vorbeikommen.“
- „Autos halten sich nicht an Tempo 30.“
- „Viele Autofahrer aus Richtung Wolfesing Richtung Eglharting und andersrum nutzen die Ortsdurchfahrt (Eglhartinger Straße) als Rennstrecke, halten nicht an Zebrastreifen. Auch wird um den Zebrastreifen oft geparkt.“
- „Bahnhofstraße 50km/h zu schnell, insbesondere vor S-Bahn morgens mit vielen Fahrradfahrern und Schulkindern. → 30km/h gesamter Ort.“
- „Moosacher Weg ist Spielstraße! PKWs, Traktoren, DHL-Fahrzeuge usw. fahren viel zu schnell!“
- „Viel zu schnelles Durchfahren der Birkenstraße in beiden Richtungen zwischen Herzogplatz und Herzog-Albrecht-Straße (geschätzt 50-80 km/h).“
- „Zu hohe Geschwindigkeit an Straße 2081. Häufige Unfälle.“
- „Viel zu schnelles Fahren in den 30 Zonen und alles zugeparkt.“

- „Zu schnelles Fahren an Ortsein- und Ausgang und auf der Münchner Str.“
  - „Auf der Wasserburger Landstr. Zwischen Lorenz-Stradler-Str. und Herzog-Albrecht-Str. (alter B304) ist ja noch Ortsbereich. Dort wird teilweise mit 70-80 km/h durchgefahren bzw. andere PKWs überholt! Beidseitig!“
  - „30er Zone Birkenstr. ein Witz, insbesondere nachts wird gerast. Ist mehr Durchgangsstraße als Münchner Str.; Umfahrung attraktiver machen.“
- Lärm**
- „Der Verkehr auf der Münchner Str. ist so unglaublich laut! Die Fahrzeuge fahren mit 70/80 km/h vorbei. Mein Balkon ist nicht nutzbar, ich kann nachts manchmal kaum schlafen. Insbesondere der Schwerlastverkehr, die Traktoren und die Motorräder sind unglaublich laut. Wir brauchen in der Münchner Str. bei der Tankstelle und beim Norma eine 30er Zone oder eine Fahrbahnverengung.“
  - „Motorrad-Lärm am Wochenende.“
  - „Der Verkehr in der Burgstr. (südwestl. Teil) ist gefährlich und enorm laut, da auch dauernd Lastwagen über 7,5t durchfahren. Kein Trottoir.“
- Sonstiges**
- „Wegen akuter Knieschmerzen nur ganz kurze Gehwege möglich. Keine Alternative zu Auto.“
  - „Bahnunterführung Ingelsberger Weg nicht einsehbar vom Am Wall kommend. Bereits Zusammenstoß mit anderem Radfahrer erlebt, der aus Unterführung kam. → Trennstreifen oder Spiegel.“
  - „Verkehrslage innerhalb Daxenberg, Bauabschnitt 1+2 – steigendes Verkehrsaufkommen – Geschwindigkeit beschränken. Seit Anfang wird an die Vernunft der Bewohner appelliert. Vielleicht nutzt ein offizieller Hinweis.“
  - „Umweg vom Daxenberg zum Georg-Wimmer-Ring durch ganz Zorneding; Für kurze Strecken mit dem Auto lange Umwege nötig.“
  - „Zu weite Wege von Zorneding nach Pöring mit dem Pkw.“
  - „Kreisverkehr bei Hasi-Bäcker ist durch rote Streifen verwirrend.“

- „Die Verbindung von Pöring nach Zorneding und zurück mit dem Pkw nur über die St2081 möglich.“
- „Verbindung v. Pöring nach Zorneding nur außen rum! Nicht direkt möglich! Würde mehr nach Zorneding gehen/fahren, wens nicht so umständlich wär.“
- „Bitte keinesfalls einen Durchbruch Lindenstraße zur Lorenz-Stadler-Straße schaffen. Damit würde ein erfolgreich verkehrsberuhigter Bereich für spielende Kinder und ungefährdete Haustiere dem Durchgangsverkehr geopfert, und das lediglich zur Bequemlichkeit einiger (rücksichtsloser) Anwohner, die fern vom entstehenden Durchgangsverkehr nicht belastet würden. Dass sich Lokalpolitiker dazu hergaben, diesen Antrag zu vertreten ist übel und führte zu einer überfüllten Gemeinderatssitzung, heftigen Protesten und einer entsprechenden Berichterstattung in der Presse. Andere Gemeinden gehen den umgekehrten Weg und schaffen unter Inkaufnahme erschwelter PKW-Zugänglichkeit verkehrsberuhigte Zonen. Auch angesichts dieser Tatsache wäre die Öffnung der Lindenstraße nach Osten völlig unvertretbar.“
- „Alpspitz- und Zugspitzstraße sind Sackgassen, aber als solche nicht gekennzeichnet. Das verursacht vermeidbaren Rangierverkehr!!“

## Vorschläge fließender Verkehr

### Umgehung bauen / Verkehrsführung / ändern

- „Bahnhofstraße und Zehetmayr Straße als Einbahn, sodass der Bahnhof in einer Runde angefahren wird (oder Parkverbot auf beiden Seiten der Bahnhofstraße).“
- „Keine weiteren Einbahn- oder Sackgassenregelungen (vorhandener Verkehr bleibt trotzdem).“
- „Am Kreisverkehr Bahnhofstr. Birkenstraße kommt es häufig zu Beinaheunfällen. Viele fahren einfach durch ohne zu schauen. Andere Verkehrsführung oder Maßnahme überlegen.“
- „Eine Einbahnstraße auf der Wankstraße in 85604 Zorneding von Richtung Nord nach Ost würde die Probleme eindämmen.“
- „Schmiedweg muss dringend Einbahnstraße werden! Ist überfällig!“

### Verkehrsberuhigung Überwachung

- „Einbahnstraßen, z.B. in der Bahnhofstr. ab dem Kreisel und Obere Bahnhofstr. – genauso Am Kapellenberg.“
- „Auffahrt Zorneding Umgehung ehe. 304. Kreisverkehr errichten! Oder Tempo auf max. 70 km/h.“
- „Tempo 30 in allen Wohngebieten bzw. im ganzen Ort!“
- „LKW Verkehr auf Tonnenbeschränkung begrenzen <7 To. Verkehr überwachen.“
- „SICHERHEIT besonders für Kinder. Anzinger Str. zur Spielstr. Machen oder 30 Zone.“
- „Viel mehr Tempo-30-Zonen zum Schutz der Senioren und Kinder (gerade wegen fehlender Fahrradwege) und zur Verbesserung der Sicherheit und Lebensqualität aller Bewohner.“
- „Keine Geschwindigkeitsbegrenzung in der Bahnhofstraße. → Bahnhofstr. Max. 30 km/h.“
- „Verkehrsberuhigung an Kindergärten, Schulen und Altenheim.“
- „Der Krinninger-Weg wird mehr und mehr zur „Rennstrecke“. Da dort viele Kinder unterwegs sind, sollte unbedingt beruhigt werden.“
- „In der Birkenstraße halten sich nicht viele an die 30 km/h, eine „optische“ Geschwindigkeitsanzeige wäre sinnvoll und Kontrolle wäre gut.“
- „Hohe Verkehrsbelastung vor Schulen/Kindergärten. Zeitlich begrenzte Fahrverbote.“
- „Die großen LKW sollten zu Nachtzeiten nicht die Orte durchfahren dürfen.“
- „Viele Personen nutzen die Umgehungsstr. Nicht und fahren durch die kleinen Ortschaften z.B. von Eglharting nach Pöring am Asylheim vorbei. Dadurch staut es sich regelmäßig in der kleinen Ortschaft in den engen Straßen. Mein dringender Apell: bitte den Schleichweg, sogenannten Ho Chi Minh Weg, Eglharting/Pöring sperren für den Pkw-Verkehr! Dann wird auch die Umgehung besser genutzt.“

### Staubeseitigung / Durchgangsverkehr

- |                   |   |
|-------------------|---|
| <b>Lärmschutz</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Starke Lärmbelästigung durch St2081, durch Güterzüge auf der Bahnstrecke. → Tempo 80 auf St2081, Kreisverkehr auf St2081 bei Ein- und Ausfahrt Lärchenstraße. Schallschutzwände auf der Bahnstrecke bis über St2081 hinaus erweitern.“</li> </ul>   |
| <b>Sonstiges</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• „30-er-Zone-Beschriftung erneuern.“</li> <li>• „Bei der Kreuzung Schulstraße – Lindenstraße ein Spiegel an der Ecke.“</li> <li>• „Ich empfinde es als großes Problem, dass es innerorts keine direkte Verbindung für Pkw zwischen den Ortsteilen Pöring und Zorneding gibt (leider nur über Staatsstraße)! In Zeiten in denen zurecht über die Einsparung von Energie geredet wird, ist eine solche Situation nicht zeitgemäß. Um Ihnen näher zu bringen, wie häufig man den Weg nach Zorneding bzw. Pöring zurücklegen muss und dabei unnötig viele Kilometer fährt, liste ich Ihnen überschlüssig auf, wozu man „die Seiten wechseln“ muss. <u>Nach Zorneding</u>: Rathaus, Wertstoffhof, Banken, Apotheken, Schreibwaren, Schneiderei/Reinigung, Post, Bäcker, Blumenladen, Ärzte, Friseur, Schule, Kindergärten, Kirchen,... <u>Nach Pöring</u>: Drogeriemarkt, Raiffeisenmarkt, Lebensmittelvollsortimente, Physiotherapeuten. → Eine mit Pkw zu befahrene Bahnunterführung.“</li> <li>• „Ausarbeitung eines integrativen Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes für die Zukunft.“</li> <li>• „30 Zone in Summerer Str. selten beachtet/Vorfahrtsregelung im Kreisel bei RaiBa Bevölkerung erklären (viele meinen immer noch rechts vor links!).“</li> </ul> |

## Problemthemen ruhender Verkehr

### Durch parkende Fahrzeuge

- „Parksituation in engen Straßen führt oft dazu, dass Rettungswege nicht freigehalten werden.“
- „Stellplätze für Wohnmobile und Wohnanhänger, die an den Straßen parken, fehlen u. nehmen Platz und Sicht.“
- „Das Parken in der Anzingerstr. zw. Burgstr. u. am Hang-Südseite, weil es eine Kurve macht und schlecht übersehbar ist.“
- „Birkenstr. sehr eng durch parkende Fahrzeuge.“

- „Parksituation in Kurven und Kreuzungen.“
  - „Parkproblematik im Wohngebiet. Zufahrt für Rettungsdienst, Feuerwehr und andere Großtransporte dadurch teilweise nicht möglich.“
  - „Durch das beidseitige Parken in der Birkenstraße wird es sehr eng, wenn zwei entgegenkommende Autos aneinander vorbeifahren müssen.“
  - „Es ist unübersichtlich (in Teilen) von südlich der Wasserburger Landstr. auf diese aufzufahren, da die vielen parkenden Autos auf einer Seite die Sicht behindern. Würde aber auf beiden Seiten geparkt werden können, würde dies die Geschwindigkeit auf WSBurger L. Str. verringern und es würde leichter werden.“
  - „Schlechter Verkehrsfluss Bucher Str. (bis Sportpark) aufgrund parkender Autos.“
  - „Schlechte Sicht für Kinder an der Birkenstraße, da zu viele große Autos an den Kreuzungen parken.“
  - „Parken (teils beidseitig) in der Bahnhofstr. in Kurvenbereich. Dadurch teils sehr schlechte Sicht auf möglichen Gegenverkehr.“
  - „Zu viel parkende Autos in der Bahnhofstraße vor allem in und vor den Kurven und auf beiden Seiten; man sieht entgegenkommende Fahrzeuge zu spät bzw. kann ihnen nicht die Vorfahrt gewähren.“
  - „Störend empfinde ich das wilde Parken in der Bucher Str. Am Samstag, wenn der Bauhof offen ist oder Jugend-Fußballspiele sind, ist ein ordentliches Durchkommen dort oftmals nicht möglich; ständiges Stoppen + Anfahren sind lärm- + umwelttechnisch nicht gerade sinnvoll.“
- Zu wenige Parkplätze**
- „Zu wenig Parkplätze + Radelständer an der S-Bahn.“
  - „An Tagen mit schlechtem Wetter oder auch ab Mittag ist kein Parkplatz am Bahnhof zu bekommen.“
- Alles zugeparkt / Dauerparker**
- „Alles zugeparkt in der Birken- u. Nebenstr. Auf Höhe vom Kreissparkasse.“
  - „Waldspielplatzbesucher parken am Wochenende in umgrenzenden Straßen.“

- „Parkende Autos auf der Straße nehmen überhand.“
- „Zugeparkte Engstellen, zugeparkte Gehwegabsenkungen, dauergeparkte Anhänger und Wohnmobile, gefährliche Einmündungen.“
- „Zu eng zugeparkte Straßen, da zu wenige Stellplätze auf eigenem Grundstück oder zu viele Autos pro Haushalt.“
- „Die vielen Autos, die in den Straßen parkieren. Leute die keine Garage haben.“
- „Die Lindenstraße wird ständig mit Autos zugestellt und die Fahrbahn wird verengt.“
- „Burgstraße re Seite vom Dorfplatz aus fahrend immer Stärker zugeparkt.“
- „Seit Parkverbot für Wohnwägen und Camper in Herzog Arnulf Str. ist das Problem in die Herzog ALBRECHT STR. gewandert. Werbeanhänger und Gestelle fremder Leute blockieren hier über 2 Wochen.“
- „Lkw/Wohnwagen/Anhänger parken an der Münchner Str./Wasserburger Landstraße.“

## Vorschläge ruhender Verkehr

### Parkverbote

- „Keine Halteverbote an Münchnerstraße gegenüber der Tankstelle OMV, sodass die LKW-Fahrer teilweise auch länger bis zu einem halben Tag auch durchaus mit laufenden (!) Motoren halten und „shoppen“ in der Tankstelle gehen.“
- „Parkplatznutzung Kindergarten bei Ablieferung und Abholung. Wenden der Fahrzeugführer in Garageneinfahrt, im Winter Katastrophe. Halteverbot südl. Parkstr. Pöring von Haus-Nr. 8-22. Dauerparker auf Kita-Parkplatz entfernen, Kiga-Besucher mehr zu Fuß Kinder abliefern + holen.“
- „Eglhartinger Str. (Pöring) in Richtung innerorts/am Kindergarten zugeparkt; Autos müssen ständig zwischen parkenden Autos ein-&ausscheren, teilweise rückwärts fahren, da Straße blockiert; Verkehr wird extrem behindert. Parkverbot + strengere Geschwindigkeitsbegrenzung, um Kinder zu schützen.“

### Kontrolle ruhender Verkehr

- „Parksituationen in z.B. Bucher Straße oder Bahnhofstraße. Parkverbot teilweise z.B. an Tagen wo der Wertstoffhof offen hat.“
- „Bucher Straße: Zu viele parkende Autos auf der rechten Seite ortsauswärts. Absolutes Halteverbot auf der rechten Seite ortsauswärts + Ersatzparkflächen am Ilchinger Weg gegenüber Gottinger.“
- „Geparkte Wohnmobile vor d. Haus auf der Durchgangsstraße (Birken-, Burg-, Baldhamer Str.). Wohnmobile raus a. d. Ortschaft.“
- „An Ausfahrten/Abbiegen von kleineren Straßen ist die Sicht oft eingeschränkt – zu nahes parken an Ausfahrt. Parksituation an Kreuzungen kontrollieren.“
- „Bessere Parkraumüberwachung damit nicht zugelassene Fahrzeuge (Anhänger, Wohnwägen), die Straßen verstopfen (besonders im Winter).“
- „Parken im Bereich von Straßeneinmündungen + Kreuzungen: Konsequente Überwachung, dass beim Parken der Autos die Mindestabstände zum Kreuzungsbereich eingehalten werden → oder Markierungen auf der Straße anbringen.“

### Sonstiges

- „Mehr reservierte Stellplätze für Carsharing auf öffentlicher Straße!“
- „Keine E-Ladesäulen, dadurch kein Anreiz E-Auto zu kaufen. In der Garage auch keine Möglichkeit E-Ladesäule zu installieren.“
- „Kreuzungsbereich Birkenstr. – Obere Bahnhofstr. → zugeparkt, schlecht einsichtig, gefährlich. Parkverbot, Zebrastreifen.“

## Problemthemen Fuß-/Radverkehr

### Fehlende Radwege & Zufahrt

- „Fehlende Fuß- und Radwege auf dem Weg zur Schule machen den Weg sehr gefährlich für Kinder.“
- „Es ist umständlich mit dem Rad von Pöring nach Eglharting zu fahren; Ebenso ist es nur über Umwege möglich von Pöring nach Baldham zu fahren.“

- „Sichere und direkte Radwege zu den Nachbarorten und zum Steinsee!“
- „Beleuchtete Fahrradwege nach Pöring.“
- „Fehlender Radweg vom Herzogplatz bis zum Rathaus.“
- „Fahrradweg nach Eglharting fehlt → gefährliche Straße.“
- „Fehlende Fahrradwege, gerade an großen Verkehrsstraßen/Bundesstraßen entlang, um längere Strecken zurück zu legen.“
- „Wenig sichere Fahrradwege zu den Nachbarorten und zum Steinsee.“
- „Für Fahrradfahrer: Problematik durch zugeparkte Straßen, Gefährdungssituationen durch Überholen und entgegenkommenden Verkehr. Mehr Radwege innerorts zw. Pöring u. Zorneding, außerorts nach Eglharting. Mehr Verkehrssicherheit f. Radfahrer auf Autostraßen – fehlende Abstände, häufig hohe Geschwindigkeit durch Pkw beim Überholen.“
- „Die Radwege sind im gesamten Landkreis sehr schlecht ausgebaut. Das Netz ist eine Katastrophe.“
- „Fehlender Fahrradweg nach Pöring von Wolfesing aus.“
- „Keine schülerfreundlichen Fahrradwege nach Kirchseeon, da diese viele Straßenüberquerungen beinhalten.“

#### Fehlende Gehwege

- „Mit dem Rollator zu gehen ist gefährlich, weil kein gesicherter Fußweg in der Burgstr. ist!“
- „Alles ist zu schnell (Autos, Fahrräder, E-Bikes,...). Es wird zu wenig aus der Perspektive von Fußgängern betrachtet.“
- „Sicherer Fußweg für Kinder + alte Leute zum alten Dorf Pöring, Überquerung Eglhartinger Straße → Überquerung schaffen z.B. eine Ampel an passender Stelle, wenn es dort nicht erlaubt ist, wo der Zebrastreifen ist.“

#### F+R Wege sanieren / Beleuchtung / Beschilderung

- „Die Beleuchtung der Fußgängerunterführung von Zorneding nach Pöring ist sehr schlecht → als Frau problematisch.“

### Gefährlich / Sicherheit

- „Verbesserung der Sicherheit der Unterführung am Bahnhof für Fußgänger und Radfahrer.“
- „Die Radwege sind zu schmal.“
- „Bahnhofstraße sehr gefährlich für Kinder auf schmalen Gehweg.“
- „Beleuchtung auf Weg nach Ingelsberg für Fußgänger & Radfahrer.“
- „Zu wenig abgeschrägte Bordsteinkanten: schwierig bei Gehbehinderung mit Rollator.“
- „Nachts keine Beleuchtung in Teilen des Fuß- und Radwegs parallel zur Wasserburger Landstr. Zwischen Moosacher Weg und H.-Albrecht-Str.“
- „Schmale Gehwege z.B. Eglhartinger Str./Parkstr.“
- „Nicht vorhandene Beleuchtung Ri. Ingelsberg.“
- „Das Leben als Fußgänger in Zorneding ist gefährlich, weil es gibt: - keinen Zebrastreifen – gerade mal 3 Fußgängerampeln – viele Straßen ohne Gehweg.“
- „Münchner Str. nicht fußgängerfreundlich zu wenige Fußgängerüberwege & Raser.“
- „Am Hang wird oft viel zu schnell und dicht an uns Kindern vorbei gefahren und es gibt keinen Gehweg für uns, wo wir sicher sind.“
- „Fußgänger/Schulkinder sind nicht ausreichend gesichert. Verkehrsberuhigung um die Schulen/Hort ist nicht ausreichend. Kinder laufen alleine und die Autos rasen durch den Ort.“
- „Zu wenig Verkehrssicherheit für Fußgänger → mehr Querungshilfen an entsprechenden Stellen → Nur „gelbe Füße“ auf dem Asphalt ist zu wenig!!! Teils keine Gehwege auf Kita und Schulwegen – Nogo.“
- „Kreisverkehr Birkenstraße: Vorfahrtsregeln unklar, Autos schießen durch, unmöglich für Schüler (müssen hinter parkenden Hasi-Autos gehen), Kinder, Radfahrer → 4 Zebrastreifen als Begrenzung d. Kreisverkehrs, dann könnte man sich auch den Lotsenübergang sparen.“
- „Zebrastreifensituation Herzog-Arnulf-Str., schwer einsehbar, Autos halten sehr oft nicht, Kinder müssen 1,5-2m auf die Straße um nach links + rechts zu sehen.“

- Sonstiges**
- „Kein sicherer Weg von der Schule zum Hart.“
  - „Erreichen des S-Bahnhofes bzw. Pöring und Zorneding ohne Pkw.“
  - „Plan, den Zebrastreifen an Eglhartinger Str. zu entfernen. Zebrastreifen belassen.“
  - „Herzogplatz u. Wiesenweg für Radfahrer freigeben (offiziell nur für Fußgänger).“
  - „Randsteine, die extra abgesenkt wurden und dann wg. Glasfaser nicht wieder angeglichen wurden. Siehe Bahnhofstr.“
  - „Dass vor dem Kindergarten in Pöring der Zebrastreifen weg soll, das geht nicht! Lasst den Zebrastreifen oder eine bessere Alternative (z.B. Ampel.)“
  - „Zu wenig Abstellplätze für Fahrräder an der S-Bahn (Bahnhof).“
  - „Da ich jemand mit dem Rollstuhl fahren muss, fällt mir auf, dass viele Gehsteige bei Einmündungen bzw. Straßenkreuzungen nicht bzw. nicht sinnvoll abgesenkt sind.“
  - „Engpässe mit Fußgängern in S-Bahnunterführung wenn mit Rad unterwegs. Winter dort manchmal glatt. → Mittellinie in Unterführung ziehen mit Pfeilen. 2. Unterführung am anderen Ende des Gleises.“

## Vorschläge Fuß-/Radverkehr

### Radweg bauen / sanieren

- „Verkehrssicherer Fuß- u. Radweg von Pöring nach Neukirch.“
- „Mehr Radwege im Umfeld, v.a. f. Kinder wichtig!“
- „Fehlende Beleuchtung am Radweg Ingelsberg-Pöring.“
- „Verbesserung Radweg zur S-Bahn von Pöring-Unterdorf (Asphalt/Winter Schneeräumen, über Feldweg).“
- „Fehlende Radwege z.B. an der Lärchenstraße an der Nordseite Parkplätze, an der Südseite Radwege.“

- „Fahrradwege fehlen, extrem gefährlich für Kinder.“
  - „Fehlender Radweg an der Wasserburger Landstr. – an allen Straßen ist das Radfahren sehr gefährlich wegen vielen parkenden Autos – sehr schlechte Fahrradsituation im Ort. Einen durchgezogenen weißen Streifen für Radfahrer an der Wasserburger – Münchnerstr. – Bahnhofstr. – Birkenstr. – mehr Radständer am Bahnhof.“
  - „Fahrradstreifen bei der Ortseinfahrt Lärchenstr. (ähnlich wie der in Ebersberg vor dem Krankenhaus) damit den Autofahrern bewusst ist, hier fahren auch Fahrräder.“
  - „Wenn es einen Radweg zwischen Wolfesing und Weißenfeld gäbe, würde ich mit dem E-Bike zur Arbeit nach München fahren. Jetzt ist das viel zu gefährlich als Radfahrer auf einer Landstraße.“
  - „Wir wünschen uns gut ausgebaute bzw. gut befahrbare Radwege um Zorneding herum in alle Richtungen, damit Radfahren auch Spaß macht! Danke.“
- Mehr Sicherheit / Rücksicht**
- „Sichere Fußwege, Zebrastreifen, Schulweghelfer, Zone 30, Blitzer, die zu schnelles Fahren verhindern.“
  - „Mehr Anreiz schaffen zu Fuß zu gehen, Einkäufe mit dem Fahrrad (+Anhänger), größerer Fahrradparkplatz beim REWE → „Fahrradkultur“ schaffen.“
  - „Tempo 30 auf alter B304, um Sicherheit für Radfahrer zu erhöhen. Wenn möglich Seitenstreifen für Radfahrer abgrenzen.“
  - „Verkehr innerorts generell Fußgänger- und Fahrradfreundlicher gestalten.“
- Querungshilfen / Unterführungen**
- „Fußgängerquerung Verlängerung Herzog-Albrecht-Str. über alte u. neue B304 auf die Felder. Vernünftiger Ausbau über die Brücke auch für Kinderwagen.“
  - „Straßenübergänge im Bereich Birkenhof/Birkenstraße; eng unübersichtlich parkende Autos verstellen Kindern die Sicht auf den Verkehr. Zebrastreifen an der Ecke Birkenstr./Obere Bahnhofstr. (zumindest über die Birkenstraße an der Ecke).“
  - „Aus dem Ort in Richtung S-Bahn fehlt ein sicherer Überweg, die Autos rasen in der Eglhartinger Straße, halten nicht am Zebrastreifen.“

- „Radwege und Überwege ausbauen v.a. zur Schule + zum Sportplatz.“
- „Statt Rückbau von Zebrastreifen deutlich mehr Zebrastreifen auf Schul- und Radwegen! Die Sicherheit der Fußgänger muss ausgebaut werden!“
- „Kein Zebrastreifen für einen sicheren Schulweg und Hort/Kindergarten in Pöring.“
- „Übergänge über B304 fehlen an vielen Stellen z.B. Daxenberg od. sind gemeingefährlich.“
- „Der Zebrastreifen an der Eglhartinger Str. soll bleiben, ist echt wichtig auf dem Weg von der Schule zum Kindergarten.“
- „Zebrastreifen über Birkenstr. zu Eisdiele (viele Kinder).“
- „Querungshilfe über B304 bei Parkbucht Eglharting.“
- „Sichere Überquerung der St2081 (Fußgänger) → Fußgängerbrücke (Weiher → Soccer Golf).“

## Problemthemen ÖPNV

### Takt / Tarife

- „Busverbindung nicht im 10-/20-Minutentakt. Bus fährt nicht von Wolfesing nach Zorneding. Mit regelmäßiger Verbindung würden wir öfter Bus nach Zorneding nehmen.“
- „Günstigere ÖPNV-Anbindung z.B. 365€ Ticket für alle! Bis nach München.“
- „Mangelhafter ÖPNV. Quasi keine Busverbindung, letzter Bus fährt um 19h. Wir schaffen uns daher 2. Auto gerade an.“
- „Öffentlicher Nahverkehr quasi nicht vorhanden. Man fährt leider immer mit Auto.“
- „Wegen hohen Preisen für Einzelfahrten S-Bahn-München Benutzung des Pkws.“
- „Günstigere Transportmöglichkeiten f. Senioren.“
- „Ein Gemeinde-Bus der auch den Bahnhof anfährt.“
- „Eine Busverbindung zum Bahnhof Trudering.“

**Bahnhof**

- „Überschwemmungen der S-Bahnunterführung bei Regen. ?Kanalsystem erneuern?“
- „Dass der S-Bahnhof endlich einen Lift bekommt.“
- „Fehlender Aufzug am S-Bahnhof.“
- „Der Bahnhof ist ein Schandfleck! Ich bin gehbehindert, Treppen sind mühsam! Barrierefrei Rampe auf den Bahnsteig ist viel zu lang u. kostet auch viel Kraft.“
- „Bahnhof barrierefrei gestalten, mehr Licht auf den Parkplatz S-Bahn.“
- „S-Bahnhof ist ein Schandfleck. Barrierefrei gestalten und sauberer.“
- „Instandhaltung & Verschönerung des S-Bahnhofs → Aufzug, Kiosk, mehr Fahrradständer.“
- „Kein einfacher Zugang zur Bahn. Rampe zu schwierig bei Behinderung beziehungsweise körperlicher Einschränkung. Entweder Bahnzugang mit Lift = Fahrstuhl oder zumindest Rolltreppe.“
- „Treppen am Bahnhof + keine Toilette dort + kein Kiosk dort für Fahrkarten usw.“

**Sonstiges**

- „Fehlende Zuverlässigkeit der S-Bahn (Weichenstörung, Personen im Gleis etc.).“
- „Fehlender Busverkehr zwischen den einzelnen Ortsteilen. Total unzureichender Busverkehr zum Erreichen anderer Gemeinden.“
- „MVV ist keine Alternative (leider!) zum PKW. Dienstlich muss ich nach München-Unterföhring. PKW ca 35min – MVV ca 60 min!! Zusätzlich zu teuer. Unzuverlässig, überfüllt, verdeckt!“
- „S-Bahn ist unzuverlässig, unpünktlich, fährt nicht wenn man sie braucht. Häufig Ausfälle, Verspätungen.“
- „Immer wieder Probleme mit S-Bahn, die Abholung in Haar (oder Trudering) erfordert.“
- „Wenige Busverbindungen in umliegende Dörfer.“
- „Ich finde es schade, dass man am Wochenende nicht mit dem Bus direkt zu einem Badesee kommt.“

- „Erreichbarkeit der S-Bahn behindertengerecht.“
- „Wenn die S-Bahn ausfällt gibt es keine Möglichkeit vom Bahnhof mit einem Bus oder Taxi nach München bzw. nach Trudering zu einem wichtigen Termin zu kommen. Taxis von hier sind, wenn möglich nur mit dem Telefon erreichbar und dann nicht fahrbereit, da sie am Flughafen o. ä. Ein Taxi kann nur in Haar bestellt werden, mit entsprechender Anfahrsgebühr.“

## Vorschläge ÖPNV

### Direktverbindungen einführen

- „Mehr Busangebot während der Woche von Ingelsberg nach Pöring u. Zorneding und zurück (dann Verzicht auf Pkw möglich).“
- „Falls es zu S-Bahn Ausfall kommt, gibt es keine Alternative z.B. mit Bus zu anderer S-Bahn Linie oder U-Bahn zu kommen. Generell wäre ein Ringsystem neben Sternsystem wünschenswert. Wenn man in Nachbarsorte (z.B. Marktschwaben/Poing) möchte, muss man erst in die Stadt und dann zurück.“
- „Als Pendler nach MUC abhängig von der S-Bahn. Es gibt oft Probleme bzw. die S-Bahnen fahren nicht (wg. Personen im Gleis etc.); Mit dem Bus kommt man von Trudering (U-Bahn) nur bis Haar. → Ggf. eine Busverbindung Zorneding ↔ Haar, um im Notfall von der S-Bahn unabhängig zu sein.“

### Takt einführen

- „Ringbus die ganze Woche und nicht nur 1x am Tag. Fürsorge der Gemeinde für ihre Senioren.“
- „Ein geregelter Busverkehr im 20-Minuten-Takt.“
- „Keine Busverbindung zur S-Bahn Zorneding/Pöring zu Stoßzeiten bzw. keine Busverbindung zur Schule Baldham. Klein-Bus-Verbindung 2-3 mal/Stunde zu Stoßzeiten „Früh, Mittag, Abend“ bzw. Schulbus.“

### Sonstiges

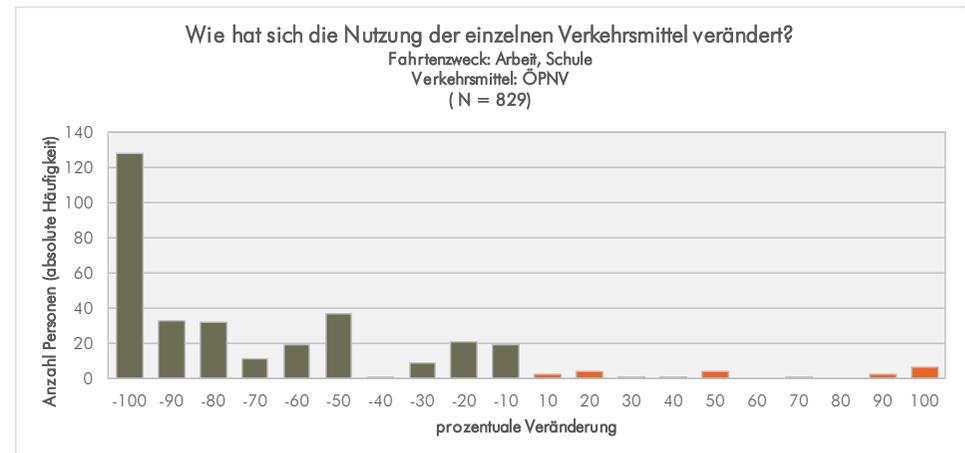
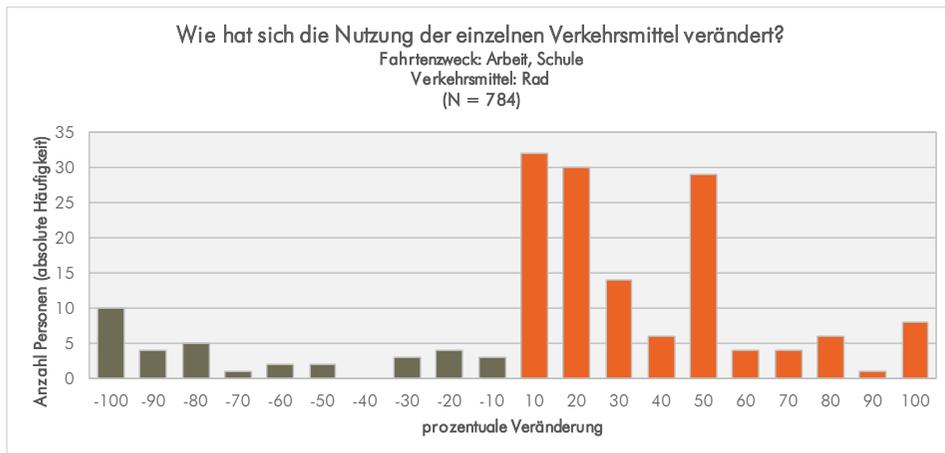
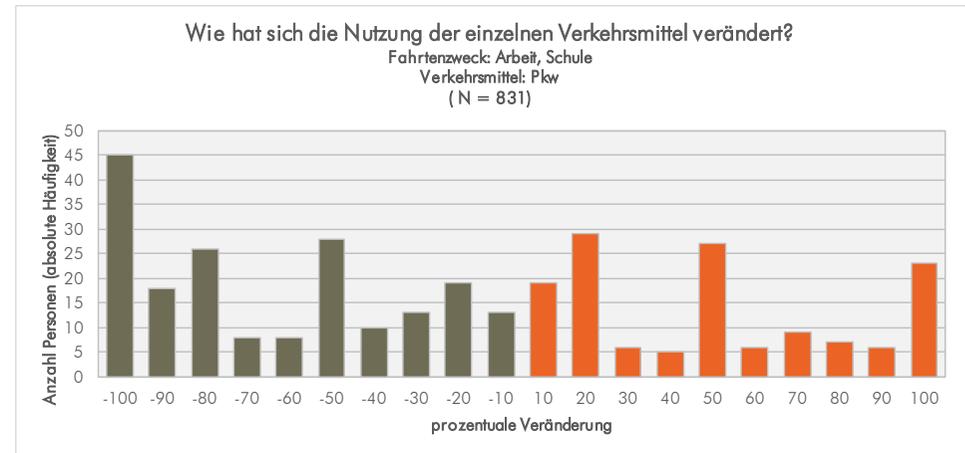
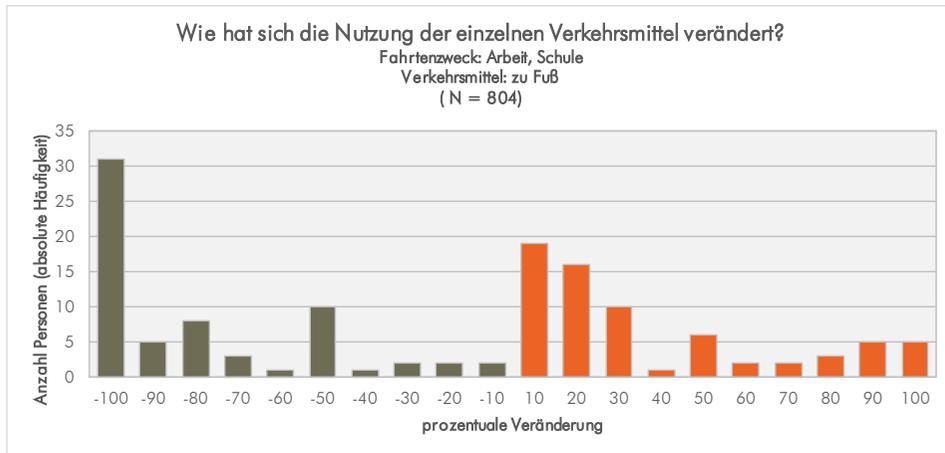
- „Probleme bei der S-Bahn (Weichenstörung, Stellwerkstörung etc.). Schnellere Organisation von SEV. Lieber Busse statt Großraumtaxis einsetzen (vor allem in der Rush Hour!).“

## Sonstiges

- „Mehrere Busfahrten in andere Orte der näheren Umgebung oder auch vom Bahnhof innerhalb des Ortes.“
- „Alle Bürger fahren zum Wertstoffhof bzw. zum Komposthof ans Ende der Gemeinde – Unmenge von Schadstoffausstoß – wenigstens in der Sommersaison sollte in Pöring und in Ingelsberg eine Möglichkeit zur Abgabe von Grünzeug geschaffen werden. Da könnte man mehr CO2 Ausstoß reduzieren als mit 50 Lastenrädern. Mich wundert nur, dass bisher weder die Grünen noch sonst jemand auf diesen Irrsinn mit wöchentlichen Fahrten sicher pro einfacher Fahrt zwischen 1 km und sechs km entstehen???“
- „Die E-Lade Infrastruktur am Daxenberg ist schlecht. Es könnten dort an verschiedenen Stellen Ladesäulen aufgestellt werden. So sucht jeder nach eigenen Lösungen.“
- „E-Mobilität fördern: Ladesäulen in Zorneding evtl. mit Kooperation von Geschäften (z.B. HAS, Deine Alternative, REWE, EDEKA und Geschäfte im Birkenhof. Autoteilen fördern: z.B. feste Parkplätze (Leuten fällt es vielleicht leichter auf ein E-Auto umzusteigen, wenn noch ein Benziner oder Diesel im Hintergrund ist, den man für lange Fahrten ausleihen kann.“
- „Schlechter Winterdienst, nicht oder zu schmal geräumte Straßen. → Besser räumen bis zum Straßenrand, nicht nur die Mitte der Straße, vielleicht an den Tagen, an denen es nicht schneit und Kapazitäten frei sind.“

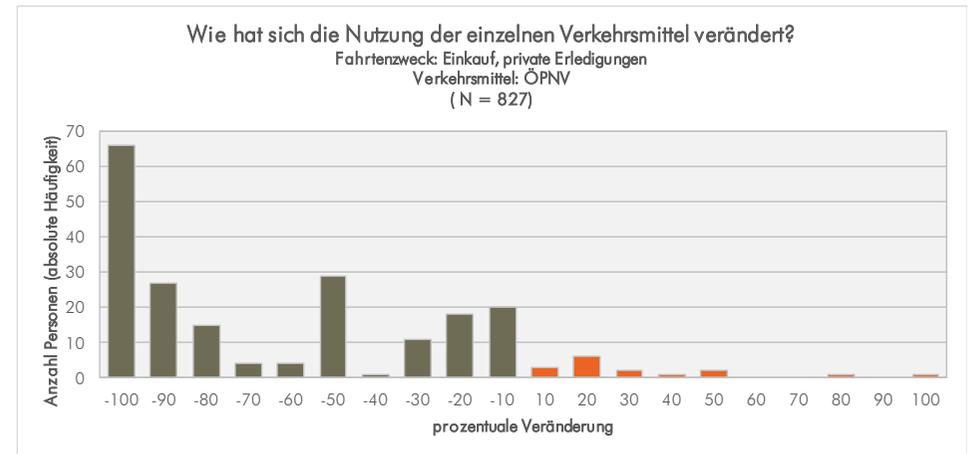
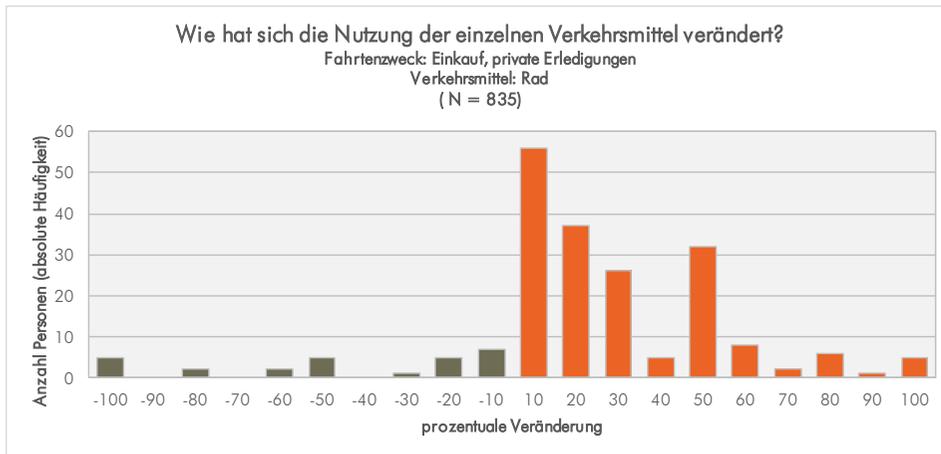
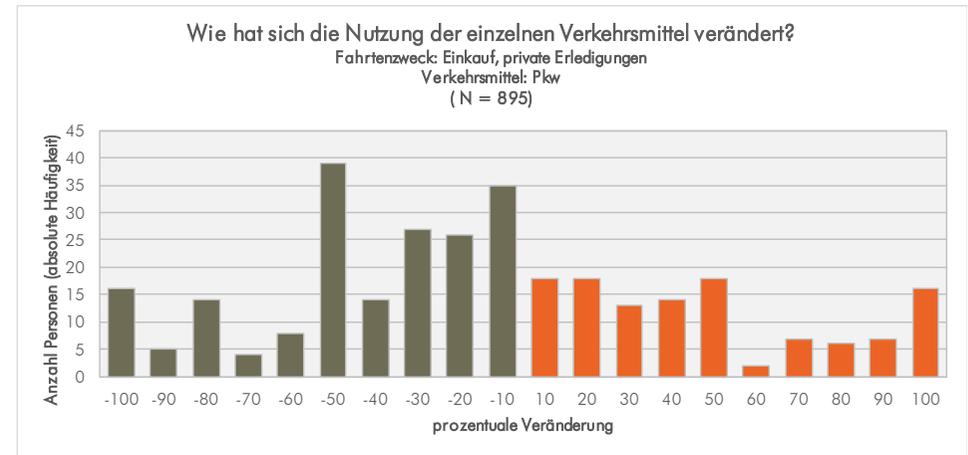
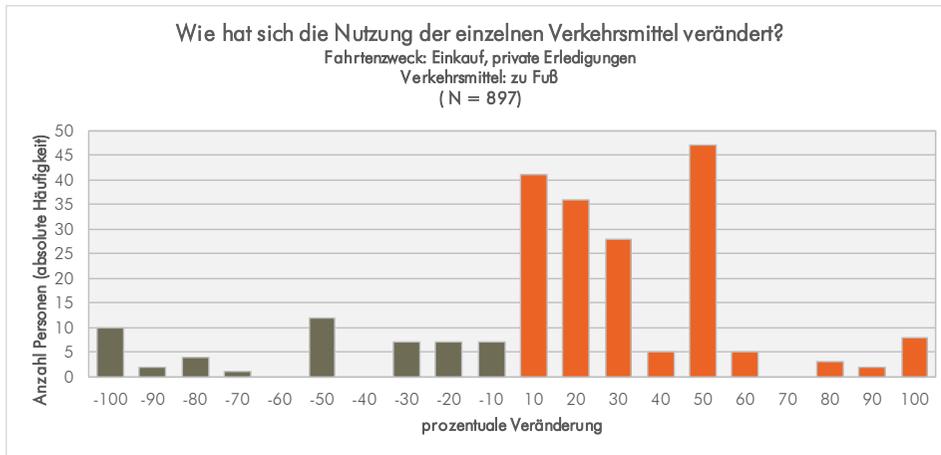
**ANLAGE 14.1: NUTZUNGSÄNDERUNG DER EINZELNEN VERKEHRSMITTEL - FAHRTENZWECK ARBEIT, SCHULE WÄHREND DER CORONA-KRISE**

Datengrundlage: Corona-Zusatzfragebogen vom 22.09.2020



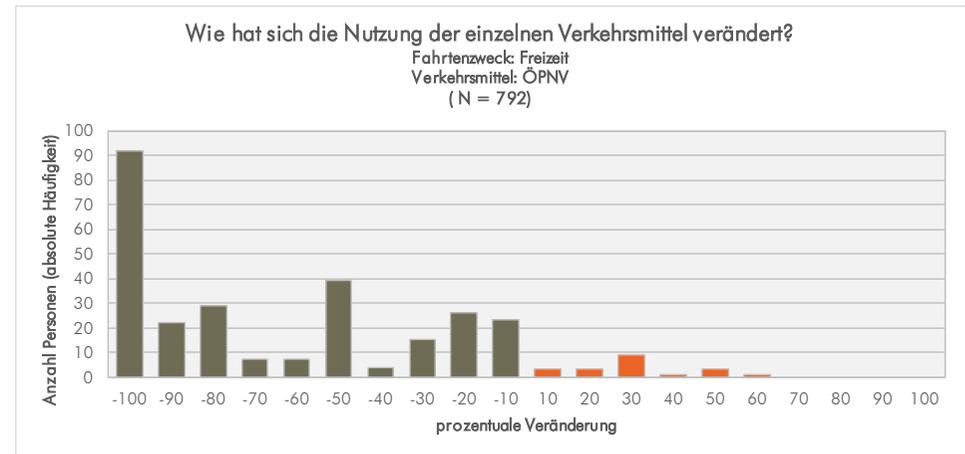
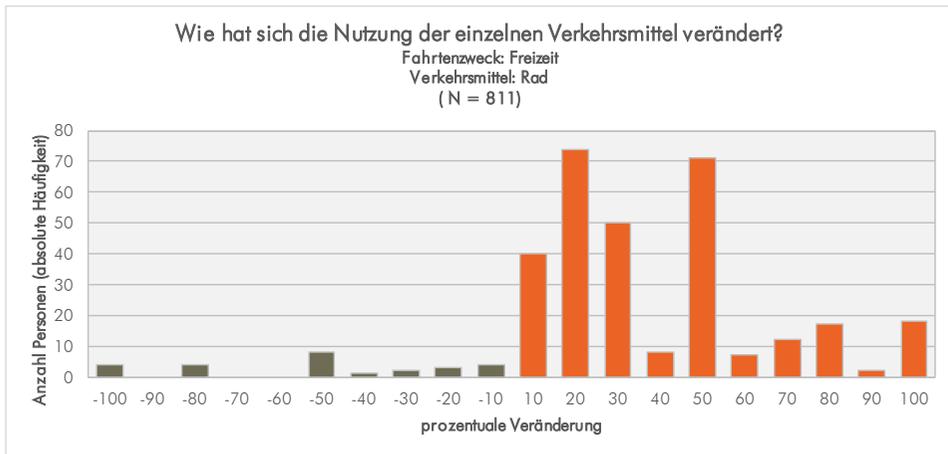
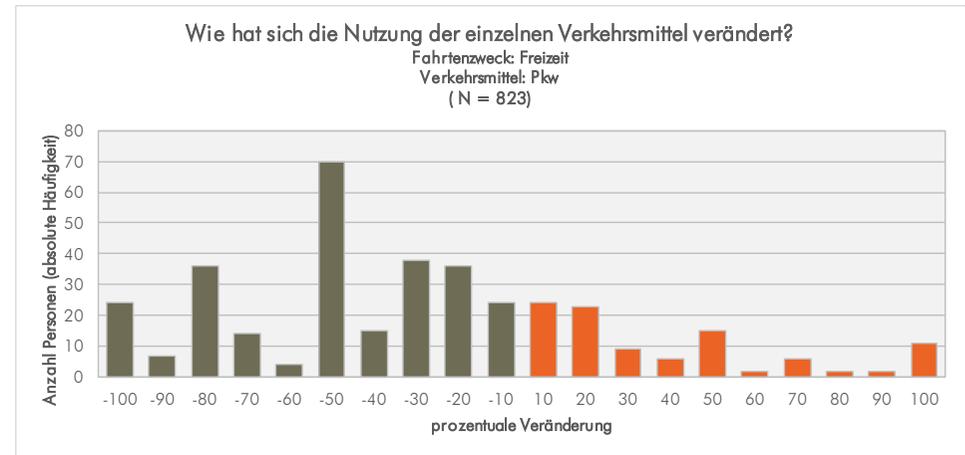
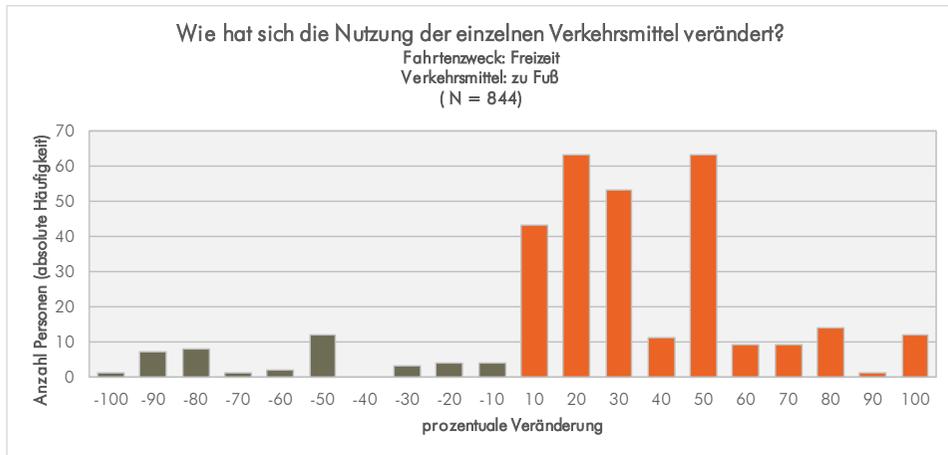
**ANLAGE 14.2: NUTZUNGSÄNDERUNG DER EINZELNEN VERKEHRSMITTEL - FAHRTENZWECK EINKAUF, PRIVATE ERLEDIGUNGEN WÄHREND DER CORONA-KRISE**

Datengrundlage: Corona-Zusatzfragebogen vom 22.09.2020



**ANLAGE 14.3: NUTZUNGSÄNDERUNG DER EINZELNEN VERKEHRSMITTEL - FAHRTENZWECK FREIZEIT WÄHREND DER CORONA-KRISE**

Datengrundlage: Corona-Zusatzfragebogen vom 22.09.2020



## ANLAGE 15: ZITATE DER ZORNEDINGER BEVÖLKERUNG AUS DEM CORONA-ZUSATZFRAGEBOGEN VOM 22.09.2020

### Positive Folgerungen

- Fahrten Bewusster gestalten**
  - „Es geht auch mit weniger Autofahrten.“
  - „Mehr Fahrrad; mehr planen vor Einkäufen und Bewegungen.“
  - „Bewusst überlegen, wie oft ich das Auto brauche, seltener einkaufen gehen (alles nur einmal pro Woche einkaufen).“
  - „Viel der Mobilität ist eigentlich überflüssig.“
  - „Vermehrte Nutzung des Fahrrads für Arbeitsweg (nach Putzbrunn, Waldkolonie) bei gutem Wetter. Vermehrte Nutzung des E-autos des Zornedinger Autoteilers/Gemeinde für Wochenenddienste, v.a. sonntags bei schlechter Busverbindung von Haar Bhf. nach Putzbrunn Waldkolonie.“
  - „Wir versuchen verstärkt, Wegstrecken zusammenzulegen bzw. zu kombinieren, sodass weniger Einzelfahrten mit dem PKWs nötig sind.“
  - „Weniger Auto, mehr Fahrrad, Fahrgemeinschaften.“
  - „Versuchen, Besorgungen zu kumulieren und nur einmal pro Woche fahren.“
- Weniger Verkehr**
  - „Die Straßen waren (vorübergehend) nicht so voll, Radfahren war deshalb weniger gefährlich.“
  - „Die Welt kann so schön sein, wenn die Autobahnen und S-Bahnen nicht so überfüllt sind und es keine Staus und weniger Unfälle gibt.“
  - „Weniger PKW-Verkehr → weniger Ausstoße.“
  - „Hohe Hilfsbereitschaft, weniger Verkehrs- bzw. Flugbelästigung.“
  - „Mehr Verkehrsberuhigung! Weniger Durchfahrtsverkehr von außerortsansässigen.“
  - „Die Ruhe durch die Verringerung des Verkehrs hatte ein wesentlicher Faktor zur Steigerung der Lebensqualität im März und April. Mittlerweile ist gefühlt kein Unterschied mehr zum Vorjahr.“
  - „In der Corona- Zeit war es sehr angenehm auf den Straßen, da diese sehr leer waren.“

### Weniger Pkw-Nutzung

- „Durch das Homeoffice fällt das Pendeln nach München weg, was eine große Erleichterung ist. Ich könnte mir auch gut vorstellen in Zukunft von zuhause aus zu arbeiten.“
- „Mehr Homeoffice, weniger: Arbeitsweg, Auto- Abnutzung, Benzinkosten, Zeitersparnis.“
- „Ich versuche – soweit möglich- auf PKW-Fahrten zu verzichten.“
- „Es geht vieles ohne Pkw, Radeln macht Spaß und hält gesund.“
- „Zweitwagen verkauft.“
- „Aufgrund Homeoffice kann ich vermehrt auf das PKW verzichten.“
- „Von Auto auf ÖPNV umgestiegen.“
- „Aufgrund des langen Weges zwischen Wohnort und Arbeit (ca. 38km) ist das Arbeiten von zu Hause aus einer Erleichterung.“
- „Das Auto wird weniger genutzt, hauptsächlich wegen Homeoffice und Entfall des Fahrtweges. Einkäufe des täglichen Bedarfs erledige ich hier vor Ort (früher München am Arbeitsplatz).“

### Mehr Rad fahren / zu Fuß gehen

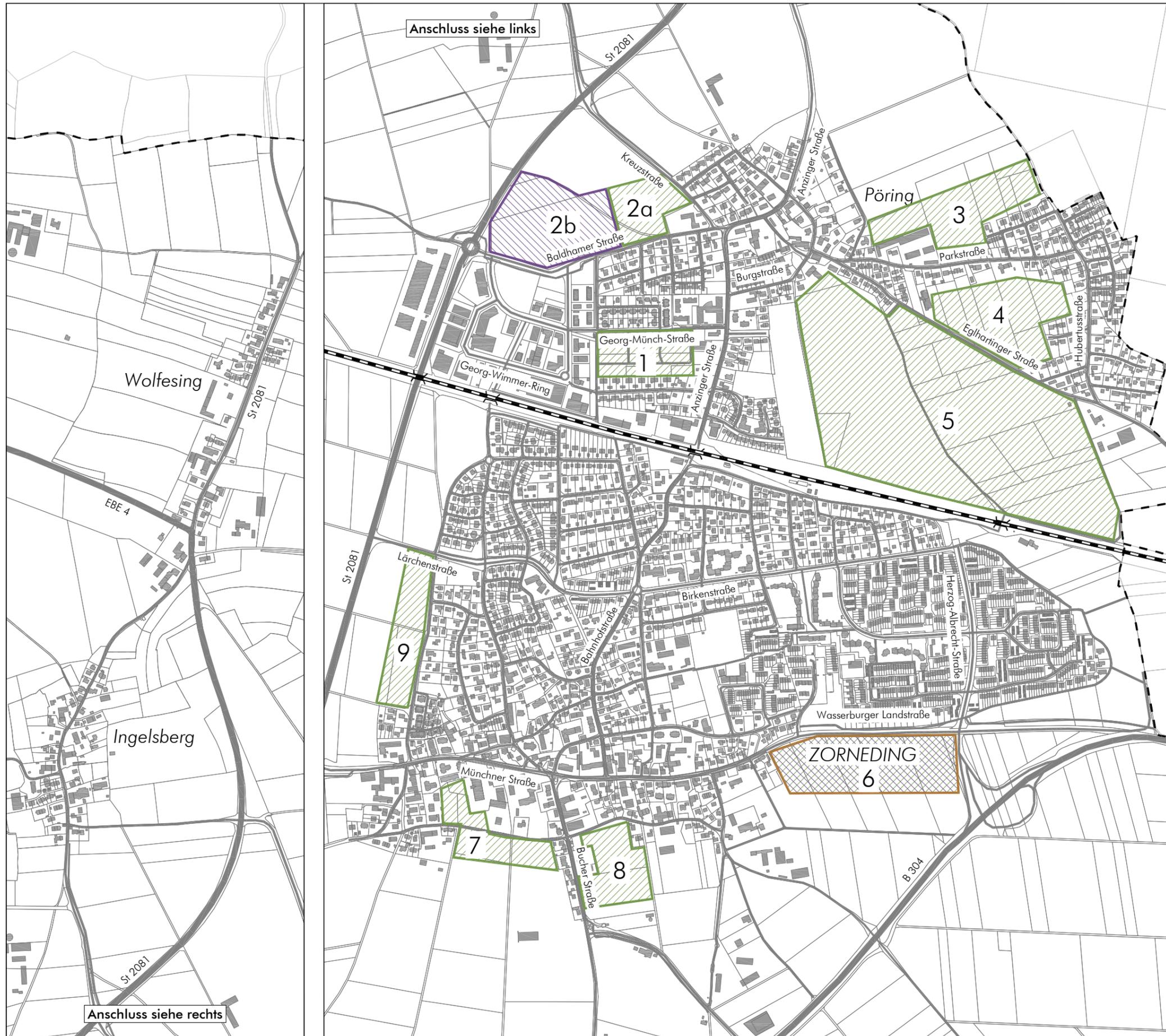
- „Mehr zu Fuß, mehr Radeln, mehr in der Nähe.“
- „Mehr mit dem Fahrrad unterwegs zu sein, mehr Fahrradwege wären wünschenswert.“
- „Für kleinere Einkäufe das Fahrrad nehmen, zumindest im Sommer.“
- „Mehr Fahrradnutzung.“
- „Es geht vieles ohne Pkw, Radeln macht Spaß und hält gesund.“
- „Arbeitswege nach München per E-Bike gut möglich! Naherholungsmöglichkeiten können mit E-Bike gut erreicht werden und über fehlende Urlaubsreisen hinwegtrösten.“
- „Kleinere Erledigungen vermehrt zu Fuß/per Fahrrad erledigen um Bewegungsmangel durch Homeoffice auszugleichen.“
- „Durch die E-Bikes haben wir Freude am Radfahren bekommen und erlebt welche Entfernungen dadurch machbar sind.“

- „Mehr zu Fuß, weniger Abgase, mehr Freizeit.“
- „Mehr Fahrrad, mehr S-Bahn.“
- „PKW so wenig wie möglich, per Fahrrad oder zu Fuß.“
- Freizeit/Einkäufe vermehrt in näherer Umgebung**
  - „In Zukunft vorwiegend lokal und regional unterwegs sein. Urlaub in Bayern, besonders bayerischer Wald.“
  - „Ich benutze nur das e-Bike oder gehe zu Fuß und kaufe nur am Ort ein.“
  - „Bin selbstständig und habe durch die Pandemie endlich mal meinen Wohnort kennen gelernt. Lebensmittel kaufe ich in Zukunft sofern Zeit in Zorneding am Wochenmarkt ohne Auto.“
  - „Ausflüge in der näheren Umgebung.“
  - „Mehr attraktive Ziele in der näheren Umgebung entdeckt.“
  - „Mehr in der Nähe einkaufen und lokal inkl. Bio.“
  - „Der lange Arbeitsweg fällt durch Homeoffice weg (2h täglich). Erledigungen /Einkäufe durch Pandemie eher vor Ort genutzt, dass weiter so handhaben nach dem Ende der Pandemie.“
  - „Lokale Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitangebote, Bewirtungsangebote sind attraktiv.“
- Mehr Bewegung / Steigerung der Fitness**
  - „Spaziergehen als Ausgleich zum Homeoffice und Joggen.“
  - „Weniger Pkw- Nutzung, erhöhte Fitness, mehr an der frischen Luft, umweltbewusster.“
- Fahrzeug Neuanschaffung**
  - „Elektroauto wird interessanter und evtl. angeschafft.267.“
  - „Neues, gutes Fahrrad gekauft.“
  - „Viel mehr Fahrrad und E-Bike Kauf geplant, Fahrrad repariert und verkehrssicher gemacht.“
  - „Anschaffung eines E-Autos, Planung Anschaffung E-Bike.“
- Sonstiges**
  - „Bahnen oft nicht mehr so überfüllt wie vor Corona.“
  - „Wir sind jetzt mehr mit der Nachbarschaftshilfe unterwegs oder auch mit Taxi.“

- „Deutlich weniger Geschäftsreisen.“
- „Sparen bei S-Bahntickets.“
- „Die Zornedinger Autoteiler haben ein sehr gutes Konzept für Mischnutzung von Auto und ÖPNV.“
- „Die Zeit hat eher den Anstoß gegeben die sowieso vorhandenen Pläne (mehr Fahrrad, regional Kaufen) endlich umzusetzen und sind keine direkte Folge der Corona- Zeit.“

## Negative Folgerungen

- „Solange der Mund- Nasenschutz in den öffentlichen Verkehrsmitteln besteht, werde ich grundsätzlich mit dem PKW fahren.“
- „Solange COVID 19 existiert und die Maskenpflicht in U- und S-Bahnen nicht eingehalten wird, werden wir die öffentlichen Verkehrsmittel meiden und den PKW benutzen.“
- „Pkw ist für die individuelle Mobilität unverzichtbar. Nach Corona wird sich das Mobilitätsverhalten würde dann der Vor- Corona- Zeit angleichen.“
- „Auto als Individual- Beförderungsmittel ist unverzichtbar.“
- „Unabhängig von der Pandemie arbeiten wir von zuhause und würden viel öfters die öffentlichen Verkehrsmittel nehmen, um lokal einzukaufen. Aber die Kinder von dem Hort nach Hause fahren lassen, wenn es eine Busverbindung gäbe. Abgesehen vom Schulbus ist Wolfering komplett von Zorneding abgeschnitten. Das kann nicht sein!“
- „Im eigenen Auto der Ansteckungsgefahr entgehen.“
- „Ich nutze für meinen Arbeitsweg nach München täglich die S-Bahn leider ist die Bahn häufig überfüllt, sodass ein Abstandhalten nicht möglich ist.“
- „Wie viel Zeit unnötig durch die schlechte ÖPNV- Anbindung nach Garching verloren geht.“
- „Wenn es möglich ist werde ich meine Einkäufe und auch sonstige Fahrten nicht mit dem Fahrrad erledigen.“



**Legende**

- Wohngebiet
- Gewerbegebiet
- Mischform aus Wohnen und Handel

Bezeichnung	Fläche in ha
1 südlich Georg-Münc-Str.	2,5
2a nördlich Baldhamer Str. Ost	2,0
2b nördlich Baldhamer Str. West	5,0
3 nördlich Parkstr.	5,5
4 Unterdorf	5,0
5 Eglhartinger Feld	29,0
6 südlich Wasserburger Landstr.	9,0
7 Am Rain	4,0
8 nördlich Friedhof Zorneding	2,5
9 westlich An der Flur	2,5
<b>Summe</b>	<b>67,0</b>

- Gemeindegrenze
- Bahnlinie
- Bestehendes Straßennetz

Anlage 16  
**Bauflächenpotentiale**  
 Übersicht

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
 Planstand 13.09.2023 (JE)

