

Verkehrsuntersuchung A 8 München - Salzburg

im Abschnitt

Bernau - Bundesgrenze

Analyse 2007 / 2009 Prognose 2025

Auftraggeber:

Autobahndirektion Südbayern

Gutachter:

Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak

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

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

München, im Oktober 2009
Ergänzung S. 16, Mai 2010

INHALT

	Seite
1. Aufgabe und Situation	1
2. Verkehrsbelastung der Anschlußstellen der A 8.....	2
3. Verkehrsentwicklung und Prognose.....	9
3.1 Verkehrsentwicklung an den DTV-Zählstellen	9
3.2 Verkehrsprognose.....	10
3.3 Auswirkung der A 94.....	14
4. Prognosebelastung der A 8 und Anschlußstellen	15
4.1 AS Bernau – AS Anger / Aufham	15
4.2 AS Bad Reichenhall	17
4.3 Prognosebelastungen im Raum Piding	19
5. Ergebnis.....	22

VERZEICHNIS DER PLÄNE

Querschnittsbelastungen Analyse 2007 / 2008

a - Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.

b - Schwerverkehr in Kfz/24 Std.

Plan 1a,b : AS Bernau – AS Grabenstätt

Plan 2a,b : Rasthof Hochfeltn – AS Schweinbach

Plan 3a,b : AS Traunstein – AS Neukirchen

Plan 4a,b : Bereich AS Anger

Plan 5a,b : AS Bad Reichenhall – AS Walsenberg

Querschnittsbelastungen Prognose 2025

Gesamtverkehr und Schwerverkehr

Plan 6 : AS Bernau – AS Grabenstätt

Plan 7 : AS Bergen – AS Neukirchen

Plan 8 : AS Anger – AS B 21 (Fall: Bestandstrasse)

Plan 9 : AS Anger – AS B 21 (Verlegung der A 8)

Belastung der A 8 im Raum Piding

Plan 10 : Analysebelastung 2007

• mit Ausbau der A 8 im Bestand

Plan 11 : Prognose-Bezugsfall 2025

Plan 12 : ohne AS Anger, Teil-AS B 21

Plan 13 : mit AS Anger / Aufham, Teil-AS B 21

Plan 14 : ohne AS Anger, Voll-AS B 21

Plan 15 : mit AS Anger / Aufham, Voll-AS B 21

• mit Verlegung der A 8 nördlich Piding

Plan 16 : ohne AS Anger, Teil-AS B 21

Plan 17 : mit AS Anger / Aufham, Teil-AS B 21

Plan 18 : ohne AS Anger, Voll-AS B 21

Plan 19 : mit AS Anger / Aufham, Voll-AS B 21

VERZEICHNIS DER ANLAGEN

Knotenpunktsbelastungen Analyse 2007 / 2008

- a - Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.
- b - Schwerverkehr in Kfz/24 Std.
- c - Morgenspitze in Kfz/Std.
- d - Abendspitze in Kfz/Std.

Anlage 1a-d : AS Bernau – AS Grabenstätt

Anlage 2a-d : Rasthof Hochfelln – AS Schweinbach

Anlage 3a-d : AS Traunstein – AS Neukirchen

Anlage 4a-d : Bereich AS Anger

Anlage 5a-d : AS Bad Reichenhall – AS Walserberg (Mittwoch)

Anlage 6a-d : AS Bad Reichenhall – AS Walserberg (Freitag)

Anlage 7a-d : AS Bad Reichenhall – AS Walserberg (Samstag)

Anlage 8a-c : AS Bad Reichenhall, **Vergleich** Mittwoch, Freitag, Samstag

1. Aufgabe und Situation

Ende 1995 wurde für die Autobahnen A 8 München – Salzburg und A 93 Rosenheim – Kiefersfelden eine Verkehrsprognose 2010 auf der Grundlage umfassender Verkehrszählungen und Verkehrsbefragungen an allen Anschlußstellen sowie der DTV-Belastungen von 1993 vorgelegt. Für den jetzt zu untersuchenden Abschnitt der A 8 liegen die heutigen Verkehrsbelastungen (2007/2008) noch etwas unter den Prognosewerten 2010, ausgenommen am Grenzübergang Walserberg, an dem nach Entfall der Grenzkontrollen durch den kleinen Grenzverkehr im Raum Berchtesgaden – Salzburg ein Belastungssprung um rd. 10.000 Kfz-Fahrten täglich eingetreten ist.

Damals zu niedrig prognostiziert war die Entwicklung des Lkw-Verkehrs. Deshalb wurde bei einer Aktualisierung der Prognose auf den Horizont 2015 mit Gutachten vom 14. Februar 2002 neben der Verkehrszunahme bis 2015 die Prognose für den Lkw-Anteil neu durchgeführt. Es wurde ein von mir entwickeltes Verfahren auf der Grundlage der Ergebnisse aller Dauerzählstellen auf Autobahnen in Bayern und Thüringen herangezogen, das für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit verwendet wurde und das durch das Bundesverwaltungsgericht bestätigt wurde (Urteil zur Planfeststellung BAB A 71 vom 11.01.01 (Az 4A 13.99)). Auf dieser Grundlage erfolgten auch die nachfolgenden Verkehrsprognosen für einzelne Anschlußstellen und Streckenabschnitte der A 8 östlich Rosenheim bis einschließlich der Prognose für die Talbrücke bei der AS Bergen.

Ende 2007 beauftragte die Autobahndirektion Südbayern den Gutachter mit einer Aktualisierung der Verkehrsprognose im Abschnitt Übersee – Bundesgrenze mit dem Prognosehorizont 2025 auf der Grundlage neuer Verkehrszählungen an allen Anschlußstellen und im parallel laufenden Straßennetz. Nachträglich (2008) wurde der Auftrag auf den Bereich ab AS Bernau ausgeweitet, da damit Anschluß an die ebenfalls aktuellen Verkehrszählungen der Anschlußstellen im Abschnitt Rosenheim – Frasdorf gegeben ist. Zusätzlich wurden im Frühjahr 2009 detaillierte Verkehrszählungen im Zuge der B 21 durchgeführt, an denen das Verkehrsmodell des Raumes geeicht wurde. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen zur Auswirkung eines Vollanschlusses an der B 21 wurden ebenfalls in die vorliegende Untersuchung übernommen.

2. Verkehrsbelastung der Anschlußstellen der A 8

Die Verkehrszählungen erfolgten von der AS Bergen bis zur Landesgrenze an Werktagen im Oktober 2007. Die zusätzlichen Zählungen im Bereich des Chiemsees (AS Bernau – AS Grabenstätt) sowie an einem Freitag sowie Samstag im Bereich der AS Bad Reichenhall erfolgten im Juli 2008.

Die Zählergebnisse an den Autobahn-Anschlüssen und direkt benachbarten Parallelstraßen sind in Form von Knotenstromplänen für den Gesamtverkehr und für den Schwerverkehr in Kfz/24 Std. sowie für die morgendliche und abendliche Spitzenstunde in den Anlagen 1a-d bis 5a-d dargestellt. Zusätzlich erfolgte im Bereich der AS Bad Reichenhall auch eine Zählung am Freitag (Anl. 6a-d) und Samstag (Anl. 7a-d) im Juli 2008, um Aussagen zum Wochenendverkehr zu erhalten, speziell am Beginn der Festspiele in Salzburg.

Im Vergleich zur Zählung vom Juli 1993 hat sich folgende Veränderung der Belastung der Anschlußstellen ergeben (Summe des in die A 8 einfahrenden bzw. von der A 8 ausfahrenden Verkehrs in Kfz/Tag (= 24 Std.)).

	1993	2007	Veränderung
AS Bernau	11.590	15.530	+34 %
AS Felden	2.760	4.230	+53 %
AS Übersee	4.560	5.710	+25 %
AS Grabenstätt	6.910	10.650	+54 %
AS Bergen	3.550	4.840	+36 %
AS Schweinbach	7.380	7.370	0 %
AS Traunstein	12.750	11.520	-10 %
AS Neukirchen	2.470	2.800	+13 %
AS Anger	?	2.280	
AS Bad Reichenhall	12.410	18.380	+48 %
Einfahrt von der B 21 Walserberg	1.010	1.410	+40 %

Die Anschlußstellen Bernau, Grabenstätt, Traunstein und Bad Reichenhall sind die maßgebenden Anschlußstellen mit Belastungen von über 10.000 Kfz/Tag. Die AS Bad Reichenhall dominiert mit rd. 18.400 Kfz/Tag an einem normalen Werktag im Oktober; der Zuwachs gegenüber Juli 1993 liegt bei rd. 50 %. Auch die Belastung

der anderen Anschlußstellen ist z.T. so stark gestiegen, ausgenommen die Anschlußstellen Schweinbach und Traunstein, die keine Zunahme aufweisen (AS Schweinbach 0 % und AS Traunstein -10 % im Vergleich Juli 1993 zu Oktober 2007; **Ursache:** Im Jahr 1993 gab es noch nicht die Südumfahrung Traunstein, die zu einer Entlastung der beiden Anschlußstellen geführt hat).

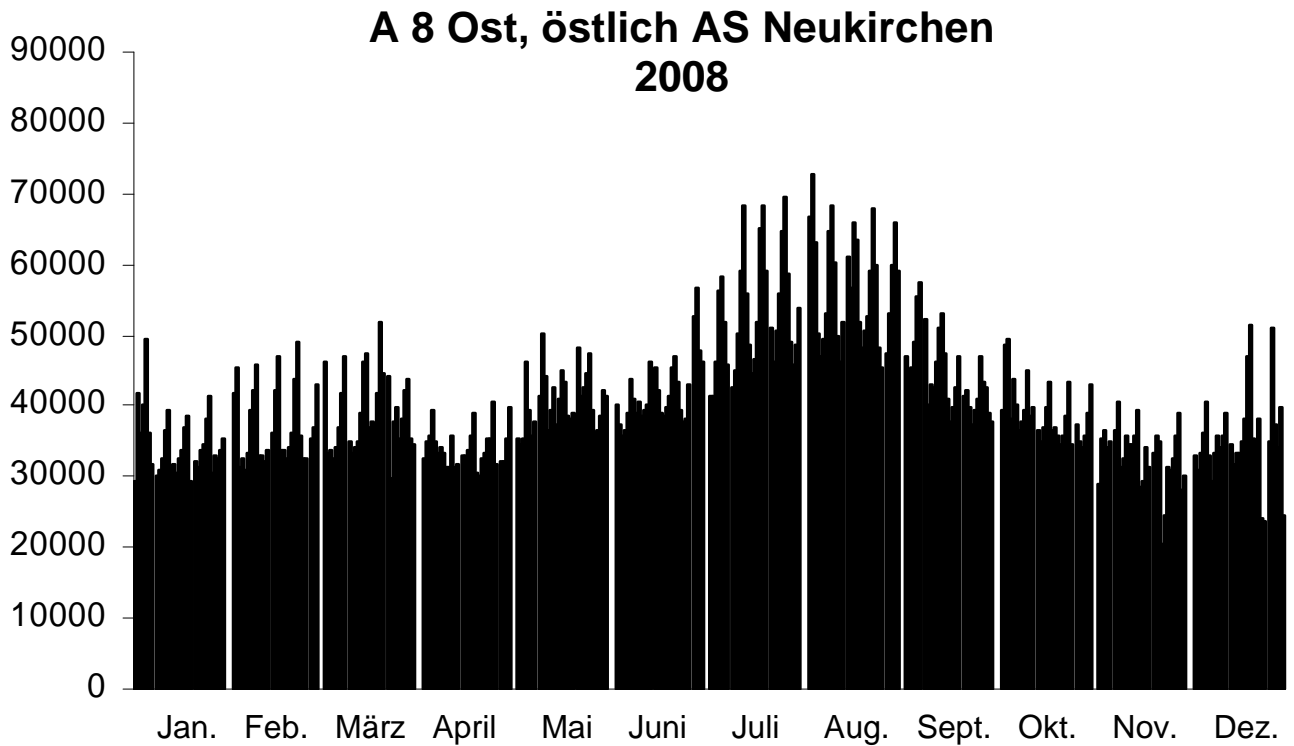
Der Unterschied der verschiedenen Monate Juli bzw. Oktober ist bei der Belastung der Anschlußstellen i.d.R. nicht gravierend. An der AS Bad Reichenhall ergaben sich im Oktober als Summe des ein- und ausfahrenden Verkehrs 18.400 Kfz/Tag, am Freitag im Juli (vor Festspielbeginn in Salzburg) waren es 19.700 Kfz/Tag (+7 %), und am Samstag im Juli (mit Festspielbeginn) waren es „nur“ 15.400 Kfz/Tag (-16 % im Vergleich zum Normalwerktag, siehe Anl. 8a-c).

Auf der Autobahn A 8 westlich der AS Bad Reichenhall war der Unterschied zwischen Oktober und Juli dagegen gravierend:

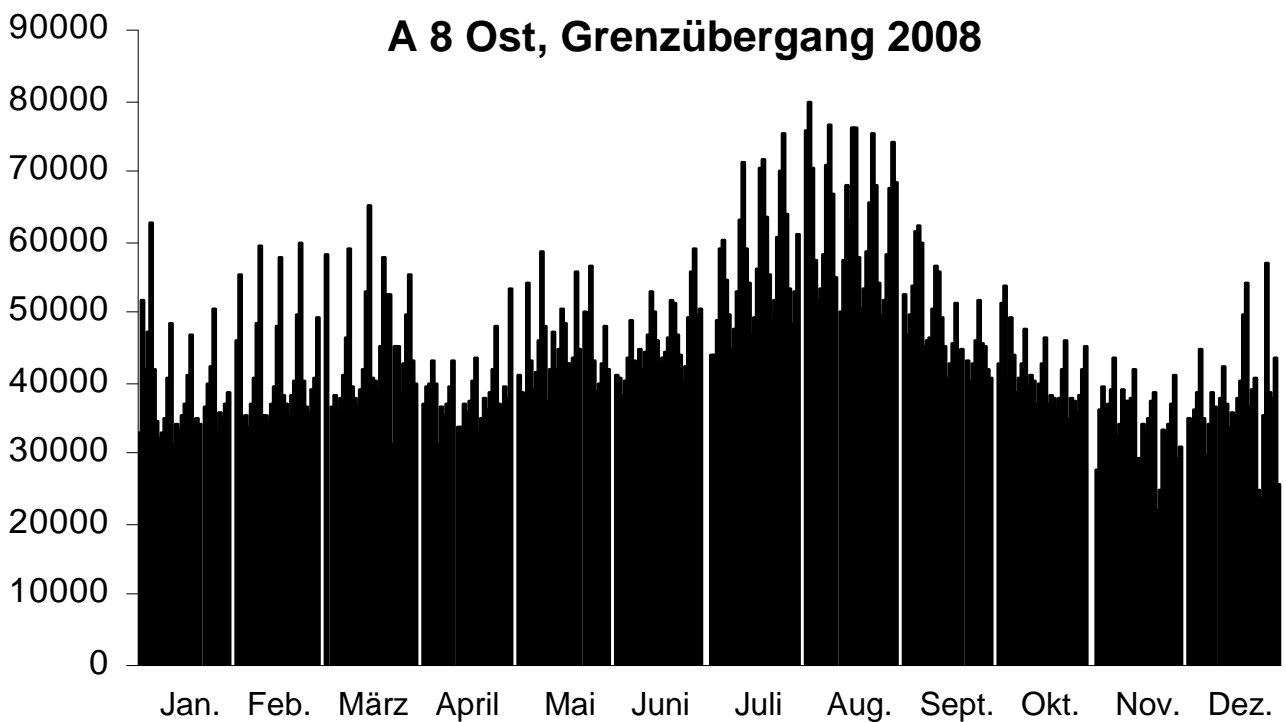
- | | | |
|--------------------------|----------------|-------|
| - Werktag Oktober 2007 | 39.500 Kfz/Tag | |
| - Freitag, 25. Juli 2008 | 69.000 Kfz/Tag | +75 % |
| - Samstag, 26. Juli 2008 | 73.100 Kfz/Tag | +85 % |

Die extremen Belastungsschwankungen auf der A 8 durch den Wochenendverkehr und den Ferien-Reiseverkehr sind deutlich am Jahrespegel zu erkennen (siehe Abb. 1). Auch auf dem am geringsten belasteten Abschnitt der A 8 östlich AS Neukirchen (DTV 2008, 40.920 Kfz/Tag) liegt die Belastung im Monats**durchschnitt** im Juli 2008 bei 52.900 Kfz/Tag und im August 2008 bei 56.700 Kfz/Tag, d.h. im Monatsdurchschnitt um bis zu 40 % über dem Jahresdurchschnitt DTV. Der Jahrespegel für die A 8 östlich der AS Bad Reichenhall ist in Abb. 3 dargestellt.

Im Juli und August ist die A 8 durch den Ferienverkehr in Richtung Salzburg deutlich stärker belastet als in Richtung München (im Monatsdurchschnitt Juli 2008 waren es 30.240 Kfz/Tag (Gegenrichtung 22.650 Kfz/Tag) und im Monatsdurchschnitt August 2008 waren es 30.160 Kfz/Tag (Gegenrichtung 26.560 Kfz/Tag)). Die Spitzenbelastung lag hier 2008 bei 72.567 Kfz/Tag als Summe beider Fahrtrichtungen, d.h. um fast 80 % über dem DTV. Aufgrund der langen Steigungsstecken und des relativ starken Schwerverkehrs gibt es hier immer wieder Verkehrsstörungen und stärkere Behinderungen wegen dieser hohen Belastungen.



Jahresmittelwert 2008 40.920 Kfz/Tag, max. Sa., 02.08.2008: 72.567 Kfz/Tag



Jahresmittelwert 2008 44.857 Kfz/Tag, max. Sa., 02.08.2008: 79.736 Kfz/Tag

Abb. 1: Jahrespegel 2008 der Dauerzählstellen im Untersuchungsraum der A 8 Ost

Dauerzählstellen
Jahresauswertung 2008
09.03.2009

Autobahndirektion Südbayern

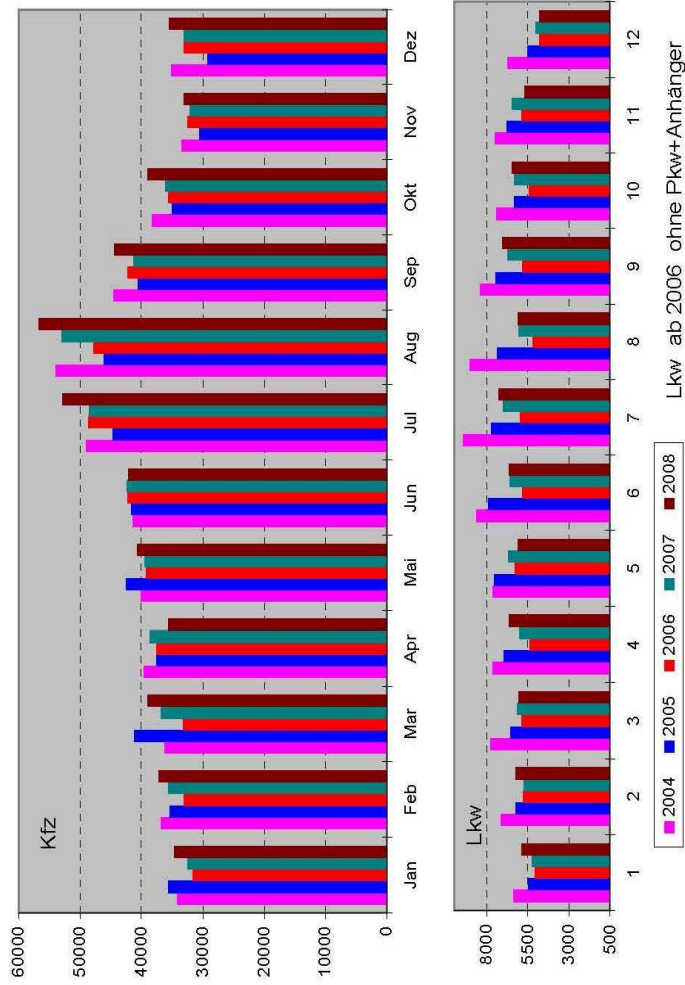
Zentralstelle für Informationssysteme (ZIS)
bei der Autobahndirektion Südbayern

Neukirchen, A 8, bei Km 107
eingerrichtet 2000

Id. Nr.	Strasse	Bau- art	Zählstelle		Richtung	Anzahl Fahr- streifen	Zähl- Tage	Gesamt(0-24)			Mittelwerte			Spitzenwerte							
			Nr. der Zählstelle	Name der Zählstelle				KFZ	LKW-%	PKW-%	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
40	A 8	1	81429034	Neukirchen	Salzburg München	2 2	301 301	250 250	21310 19610	8,1% 0,5%	14,2% 16,5%	18796 17001	2762 2809	2762 2809	43195 31595	2787 1951	2787 1951	43195 31595	2787 1951	18. Jul 13. Sep	16 11
							301	250	40920	4,3%	15,3	35810	5365	5365	72567	4379	4379	72567	4379	02. Aug 27. Dez	12
							QUERSCHNITT														

Jahresganglinien

■ 2004 ■ 2005 ■ 2006 ■ 2007 ■ 2008



DTV - Werte seit Beginn der Zählung

Lkw ab 2006 ohne Pkw+Anhänger

■ DTV Pkw+Anhänger Jahr 2006

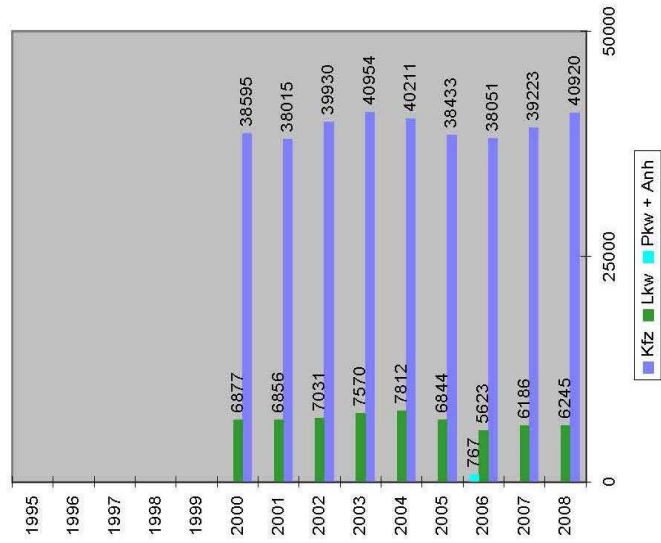


Abb. 2: Jahrespegel 2004 – 2008 der Monatsmittelwerte auf der A 8 östlich der AS Neukirchen

Zentralstelle für Informationssysteme (ZIS)
bei der Autobahndirektion Südbayern

Dauerzählstellen
Jahresauswertung 2008
09.03.2009

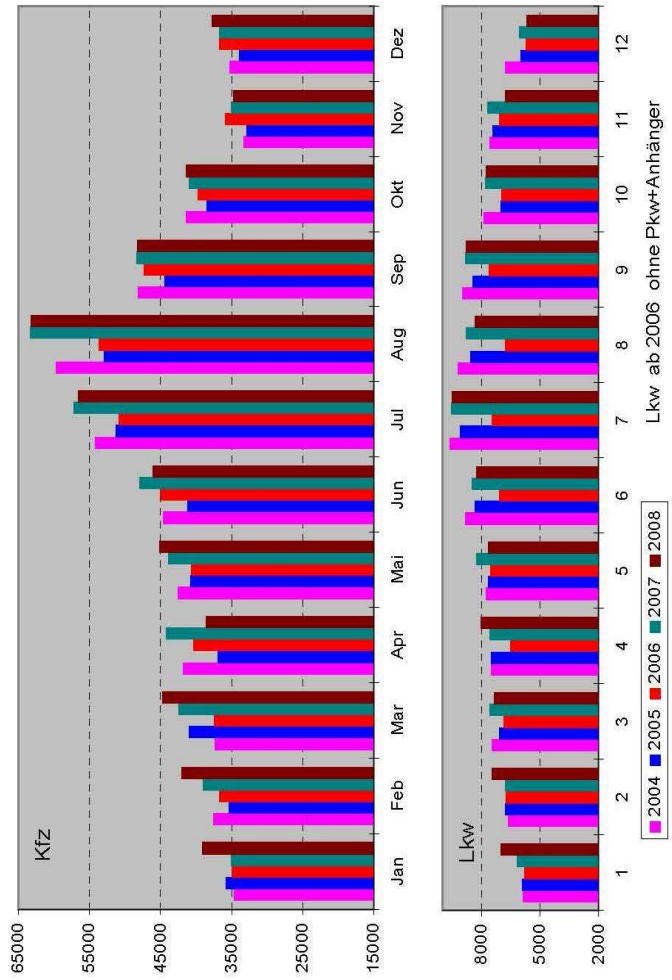
Autobahndirektion Südbayern

Bad Reichen hall (O) , A 8, bei Km 125
eingerrichtet 2000

Id. Nr.	Stralke Bau- amt	Zählstelle Nr. der Zählstelle	Name der Zählstelle	Richtung	Anzahl Fahr- Streifen	Zähl- Tage	Gesamt(0-24)			Mittelwerte			Spitzenwerte							
							KFZ	LKW-%	LKW-%	KFZ	LKW-%	LKW-%	KFZ	LKW-%	LKW-%	KFZ	LKW-%	LKW-%		
352	A 8	1	82438036	BAD REICHENHALL (O)	2	360	319	22501	16,5	19685	15,2	2829	25,5	42599	19. Jul	SA	3070	23. Feb	SA	11
				München	2	360	319	22366	17,9	19727	16,0	2636	31,7	44278	17. Aug	SO	3151	09. Feb	SA	13
				Querschnitt	4	360	319	44857	17,2	39291	15,6	5416	28,5	79736	02. Aug	SA	5551	27. Dez	SA	12

Jahresganglinien

■ 2004 ■ 2005 ■ 2006 ■ 2007 ■ 2008



DTV - Werte seit Beginn der Zählung

Lkw ab 2006 ohne Pkw+Anhänger
■ DTV Pkw+Anhänger Jahr 2006

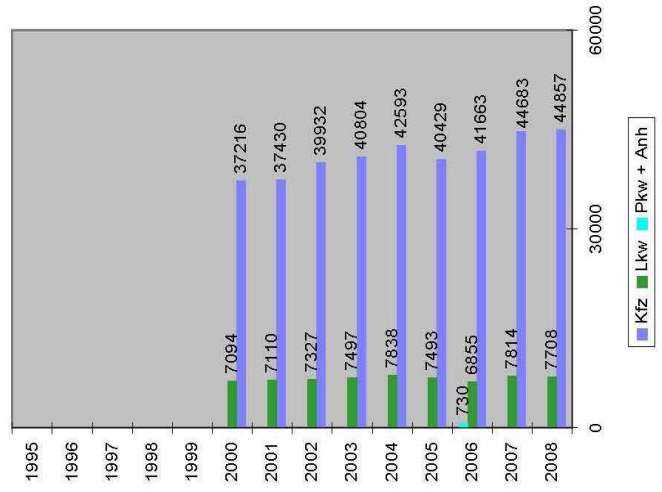


Abb. 3: Jahrespegel 2004 - 2008 der Monatsmittelwerte auf der A 8 östlich der AS Bad-Reichenhall

Teilstrecke der A 8	1995	2000	2005	Zunahme 1995-2005	Schwer- verkehr 2005
AS Bernau	49.439	50.360	56.801	+15 %	7.634
AS Felden	46.981	47.414	51.193	+9 %	6.348
AS Übersee	45.387	46.885	51.197	+13 %	6.729
AS Grabenstätt	44.808	48.657	50.359	+12 %	6.111
AS Bergen	42.322	47.073	51.477	+22 %	6.243
AS Schweinbach	42.273	45.555	51.000	+21 %	6.200
AS Traunstein/Siegsdorf	43.749	45.491	50.077	+14 %	5.901
AS Neukirchen	36.259	38.372	43.529	+20 %	5.792
Behelfs-AS Anger	34.918	37.077	38.670	+11 %	5.750
AS Bad Reichenhall	36.814	36.971	43.408	+18 %	5.764
	30.433	32.436	40.810	+34 %	6.816

Tab. 1 : Entwicklung der DTV-Belastung 1995, 2000 und 2005 auf der A 8 Ost im Abschnitt AS Frasdorf bis Landesgrenze für den Gesamtverkehr im Jahresmittel; Angaben in Kfz/24 Std.

Die Verkehrsentwicklung auf der A 8 Ost zeigt auch in den letzten 10 Jahren von 1995 – 2005 Zunahmen zwischen 15 und 20 % im DTV (Tab. 1). Eine Auswertung der Ergebnisse der Dauerzählstellen an der A 8 Ost ist in Tabelle 2 für die Jahre 2004 – 2008 aufgeführt. In diesem Zeitraum ist die Belastung im Jahresmittel nicht mehr angestiegen, nur am Grenzübergang Walserberg ist es nach dem Wegfall der Grenzkontrollen zu einer deutlichen Zunahme des Pkw-Verkehrs um rd. 10 % gekommen. An der Dauerzählstelle Neukirchen ist es 2006 und 2007 in Fahrtrichtung Salzburg zu Meßfehlern gekommen, d.h. die hohen Belastungswerte im Juli/August wurden nur teilweise registriert. Seit Bereinigung dieses Fehlers ist der Belastungswert wieder normal, wie die Auswertungen für 2008 zeigen (DTV 2008 40.920 Kfz/Tag). Jetzt ist an der Dauerzählstelle Neukirchen auch der Maximalwert mit 72.567 Kfz/Tag wieder „normal“, d.h. um 65 % über dem DTV.

Zum Lkw-Anteil ist folgendes festzustellen: Bis einschl. 2005 erfolgte an den Dauerzählstellen nur die Unterscheidung „Pkw“ und „Nicht-Pkw“, die dann als Lkw definiert wurden. Darunter fielen auch Pkw mit Anhänger (vor allem Wohnwagengespanne), Wohnmobile und Busse. Seit 2006 werden die Pkw mit Anhänger nicht mehr den Lkw, sondern den Pkw zugeschlagen. Deshalb sind ab 2006 die Lkw-Anteile auf der A 8 Ost um 1,5 bis 2 Prozentpunkte geringer (siehe Tab. 2).

Dauerzählstelle	2004	2005	2006	2007	2008
östl. AS Frasdorf					
Jahresmittel in Kfz/24Std.	56.254	56.772	55.279	55.488	55.934
davon Lkw	8.326	8.118	6.855	7.047	6.982
Lkw-Anteil	14,8 %	14,3 %	12,4 %	12,7 %	12,5 %
Tag / Nacht in %	13,3 / 27,0	11,4 / 29,0	10,9 / 24,1	11,3 / 23,8	11,1 / 23,5
max. Belastung in Kfz/24 Std. im Vergleich zum DTV	95.049 +69 %	93.067 +64 %	91.298 +65 %	94.448 +70 %	90.793 +62 %
östl. AS Felden					
Jahresmittel in Kfz/24Std.	52.746	50.920	51.840	51.848	52.794
davon Lkw	8.123	7.791	6.687	6.948	6.899
Lkw-Anteil	15,4 %	15,3 %	12,9 %	13,4 %	13,1 %
Tag / Nacht in %	13,8 / 27,4	13,7 / 27,3	11,4 / 24,5	12,0 / 24,4	11,7 / 24,0
max. Belastung in Kfz/24 Std. im Vergleich zum DTV	89.539 +70 %	88.909 +75 %	87.998 +70 %	90.630 +75 %	87.116 +65 %
östl. AS Neukirchen					
Jahresmittel in Kfz/24Std.	40.211	38.433*	38.051*	39.223*	40.920
davon Lkw	7.800	6.764	5.632	6.197	6.245
Lkw-Anteil	19,4 %	17,8 %	14,8 %	15,8 %	15,3 %
Tag / Nacht in %	18,4 / 35,2	16,3 / 27,0	12,4 / 23,5	14,3 / 26,6	13,6 / 24,9
max. Belastung in Kfz/24 Std. im Vergleich zum DTV	65.782 +64 %	57.976* +51 %	63.676* +67 %	65.912* +68 %	72.567 +77 %
östl. AS Bad Reichenhall					
Jahresmittel in Kfz/24Std.	42.593	40.429	41.663	44.683	44.857
davon Lkw	7.837	7.479	6.874	7.820	7.708
Lkw-Anteil	18,4 %	18,5 %	16,5 %	17,5 %	17,2 %
Tag / Nacht in %	16,6 / 29,6	16,8 / 29,0	14,4 / 26,9	15,8 / 28,2	15,6 / 28,5
max. Belastung in Kfz/24 Std. im Vergleich zum DTV	77.303 +81 %	69.967 +73 %	68.401 +64 %	81.647 +83 %	79.736 +77 %

Tab. 2: Verkehrsentwicklung auf der A 8 Ost von 2004 - 2008 anhand der Ergebnisse der Dauerzählstellen (* AS Neukirchen Zählfehler bei Spitzenbelastungen)
Anmerkung: vor 2006 waren bei den Lkw auch die Pkw+Anhänger, z.B. die Wohnwagengespanne enthalten. Sie machten auf der A 8 mehr als 10 % der Lkw-Anzahl aus.

3. Verkehrsentwicklung und Prognose

3.1 Verkehrsentwicklung an den DTV-Zählstellen

In Tabelle 3 ist die Verkehrsentwicklung an einigen DTV-Zählstellen auf der A 8 von Rosenheim bis Landesgrenze im Zeitraum 1970 – 2005 dargestellt. Die amtlichen DTV-Zählungen werden im Turnus von 5 Jahren durchgeführt und stellen Jahresmittelwerte dar.

	A 8 östlich Rosenheim		A 8 westlich AS Bernau	
1970	19.457		18.593	
1975	27.224	+40 %	27.443	+48 %
1980	28.262	+4 %	28.276	+3 %
1985	35.987	+27 %	35.411	+25 %
1990	44.157	+23 %	44.057	+24 %
1995	54.033	+22 %	49.439	+12 %
2000	59.268	+10 %	50.360	+2 %
2005	60.993	+3 %	56.801	+13 %
SV	11,8 %		13,4 %	
	A 8 westlich AS Schweinbach		A 8 westlich AS Bad Reichenhall	
1970	16.349		11.831	
1975	24.550	+50 %	20.446	+73 %
1980	28.186	+15 %	23.671	+16 %
1985	31.242	+11 %	27.331	+15 %
1990	38.117	+22 %	31.965	+17 %
1995	42.273	+11 %	36.814	+15 %
2000	45.555	+8 %	36.971	0 %
2005	51.000	+12 %	43.408	+17 %
SV	13,5 %		13,3 %	

Tab. 3: Verkehrsentwicklung 1970 – 2005 auf der A 8 Ost an den DTV-Zählstellen im Bereich von Rosenheim – Landesgrenze (Angaben in Kfz/24 Stunden)

Die Entwicklung der DTV-Belastungen zeigt, daß auf der A 8 Ost im Abschnitt vom Chiemsee bis zur Landesgrenze nach der Stagnation von 1995 – 2000 wieder eine deutliche Verkehrszunahme eingetreten ist, wohl mit ausgelöst durch den Wegfall der Grenzkontrollen nach Österreich.

3.2 Verkehrsprognose

Maßgebendes Kriterium für die Verkehrsentwicklung ist nicht der Kfz-Bestand, sondern die Entwicklung der gesamten Jahresfahrleistung in der Bundesrepublik Deutschland. Die Entwicklung der Gesamtfahrleistung in der Bundesrepublik seit 1960 ist in Tabelle 4 dargestellt. Nach starken Zuwachsraten von 1960 bis 1980 erfolgte im Zeitraum 1980 – 1985 eine Rezessionsphase (Zuwachs nur +4 %), mit der anschließenden wirtschaftlichen Hochkonjunktur ergab sich im Zeitraum 1985 – 1990 wieder ein Anstieg der Jahresfahrleistung um +27 % (Tab. 4, linke Spalte). Mit Berücksichtigung der neuen Bundesländer stieg die Jahresfahrleistung im Zeitraum 1991 – 1999 um jeweils 1 – 3 % pro Jahr. Nach einem leichten Rückgang der Jahresfahrleistung im Jahr 2000 wurde im Jahr 2001 wieder ein deutlicher Anstieg um +3 % festgestellt. Von 2001 bis 2003 stagnierte die Jahresfahrleistung aufgrund der wirtschaftlichen Lage und der hohen Arbeitslosigkeit. Im Jahr 2004 war wieder ein Anstieg der Jahresfahrleistung um +2 % zu verzeichnen, gefolgt von einem Rückgang um -2 % im Jahr 2005, d. h. Stagnation von 2001 bis 2006. Im Jahr 2007 war wieder eine Zunahme um +1 %, aber der Wert von 2004 wurde nicht erreicht.

Jahr	Gesamtfahrleistung in Mrd. Kfz-km (alte Bundesländer)		Jahr	Gesamtfahrleistung in Mrd. Kfz-km (einschl. neuer Bundesländer)	
1960	115,8	+61 %	1995	624,5	+1 %
1965	186,6	+35 %	1996	630,9	+1 %
1970	251,0	+20 %	1997	636,6	+2 %
1975	301,8	+22 %	1998	648,0	+3 %
1980	367,9	+4 %	1999	668,6	-1 %
1985	384,3	+27 %	2000	663,3	+3 %
1990	488,3		2001	682,7	+1 %
	mit neuen Bundesländern		2002	687,3	-1 %
1990	567,1	+10 %	2003	682,2	+2 %
1995	624,5	+6 %	2004	696,4	-2 %
2000	663,3	+3 %	2005	684,3	+0 %
2005	684,3		2006	687,3	+1 %
			2007	692,0	

Tab. 4 : Gesamtfahrleistung im Kfz-Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland (bis 1990 alte Bundesländer, ab 1990 einschließlich neuer Bundesländer)
Quelle: BMV/DIW, Verkehr in Zahlen 2008/2009

Trägt man in Anlehnung an die RAS-Q die Entwicklung der Jahresfahrleistung in einem Diagramm auf, verbindet die Punkte und normiert die Kurve auf das Jahr 2005 = 1.0, so ergibt sich die in Abbildung 4 dargestellte Entwicklung. Nach der Verkehrsabnahme der Gesamtfahrleistung 2005 um 2 % gegenüber 2004 ist die Fahrleistung im Jahr 2006 aufgrund der Wirtschaftskonjunktur bundesweit wieder um 1 % gestiegen.

In Bayern hat dagegen von 2005 auf 2006 die Jahresfahrleistung um 2,7 % zugenommen. Vor allem im Großraum München wird es auch in den kommenden Jahren aufgrund der starken Entwicklung zu einer weiteren Verkehrszunahme kommen. Ab 2015/20 ist jedoch auch hier mit einer Sättigung der Verkehrsnachfrage zu rechnen.

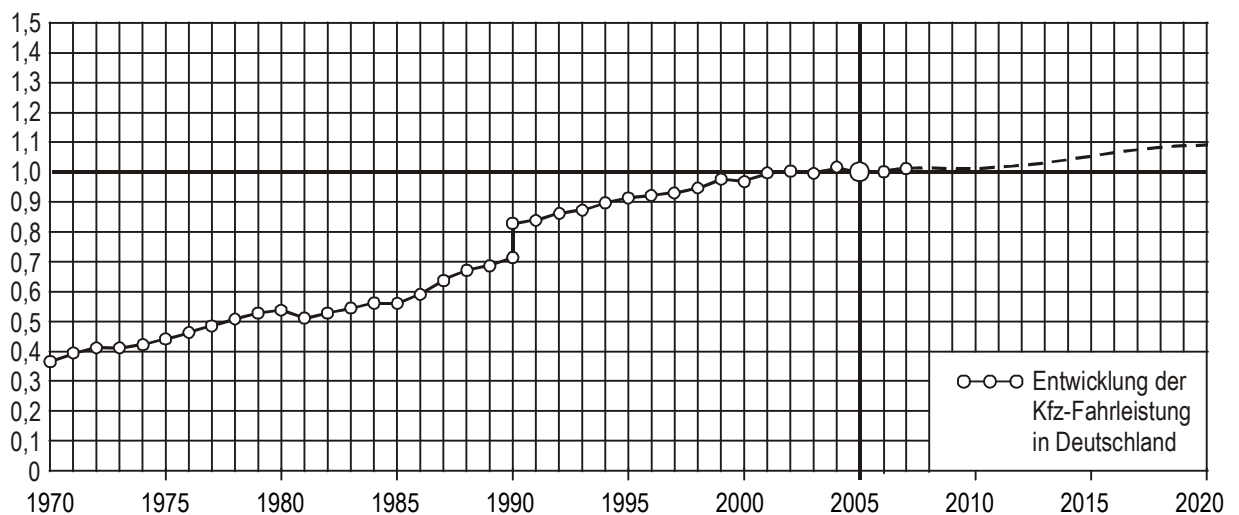


Abb. 4 : Entwicklung der gesamten Jahresfahrleistung in der Bundesrepublik und Abschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung auf der Basis 2005

Die allgemeine Verkehrszunahme von 2005 bis 2020/25 wird bei etwa 10 % liegen. Mit dem 6-streifigen Ausbau der A 8 tritt eine zusätzliche Bündelungswirkung auf, so daß Zuwächse von insgesamt 15 % bis maximal 20 % möglich sind, davon etwa 3 % neu induzierter Verkehr und der Rest verlagerter bzw. weiterreichender Verkehr (größere Fahrtweiten wegen verbesserter Erreichbarkeit). Noch etwas stärker zunehmen wird die Verknüpfung zwischen dem Raum Bad Reichenhall / Berchtesgaden und Salzburg. Die künftige Prognosebelastung der A 8 Ost, DTV 2025 und der Vergleichswert DTV 2005 sind in Tabelle 5 angegeben. Zusätzlich sind die Grundlagen für die Verkehrslärberechnung nach RLS-90 eingetragen.

Teilstrecke der A 8	DTV 2005 Kfz/24 Std.	DTV 2025 Kfz/24 Std.	m_T Kfz/h	p_T %	m_N Kfz/h	p_N %
AS Bernau	56.801	64.500	3.570	14,0	920	31
AS Felden	51.193	58.800	3.230	15,3	890	32
AS Übersee	51.197	58.600	3.220	15,3	890	32
AS Grabenstätt	50.359	58.600	3.220	15,3	890	32
AS Bergen	51.477	56.000	3.050	15,5	910	31
AS Schweinbach	51.000	56.000	3.040	15,5	925	30
AS Traunstein	50.077	57.600	3.125	15,5	950	29
AS Neukirchen	43.529	51.200	2.780	16,6	845	31
AS Anger / Aufham	38.670	49.700	2.700	16,9	820	32
AS Bad Reichenhall	43.408	50.500	2.740	16,4	840	31
AS Bad Reichenhall	40.810	50.100	2.750	15,0	760	29
AS B 21 (neu)	39.700	50.300	2.760	16,6	760	32

Tab. 5 : Prognosebelastung der A 8 Ost DTV 2025, Ausbau im Bestand bei Piding und Grundlagen für die Verkehrslärberechnung nach RLS-90

Die Streckenbelastung der A 8 Ost wird im Abschnitt Bernau – Traunstein bei etwa 58.000 Kfz/Tag im Jahresmittel liegen, mit einem Güterverkehrsanteil von tags etwa 15 % und nachts gut 30 %. In den Sommermonaten Juli und August liegt die Belastung bei rd. 80.000 Kfz/Tag im DTV mit Spitzenbelastungen von 100.000 Kfz/Tag.

Nach der RAS-Q 96 bzw. RAA würde ein 4-streifiger Autobahnquerschnitt (mit Standstreifen) für Belastungen bis zu ca. 68.000 Kfz/Tag im Jahresmittel ausreichen, wenn der Verkehrsablauf im wesentlichen durch Wirtschaftsverkehr geprägt wäre, d.h. wenn er das gesamte Jahr relativ gleich wäre. Die Belastung der A 8 ist jedoch in erheblichem Umfang durch den Ferienreise- und Wochenendverkehr geprägt, so daß bei diesen Belastungen von **durchschnittlich** 80.000 Kfz/Tag in den Sommermonaten ein 6-streifiger Ausbau nach RAS-Q 96 bzw. RAA erforderlich ist.

Im Abschnitt Traunstein – Bad Reichenhall / Bundesgrenze ergibt sich eine Prognosebelastung von bis zu 51.200 Kfz/Tag. Mit 6-streifigem Ausbau der A 8 werden hier in den Sommermonaten die Belastungen bei 65.000 – 70.000 Kfz/Tag liegen, mit Spitzenbelastungen bis zu 90.000 Kfz/Tag. Im August 2008 lag in dem am geringsten belasteten Abschnitt östlich Neukirchen die Belastung im Monatsdurchschnitt bereits bei 56.730 Kfz/Tag (DTV 2008 = 40.920 Kfz/Tag), mit einer Spitzenbelastung von 72.567 Kfz/Tag). Hier ist der 4-streifige Querschnitt an der Kapazitätsgrenze; wegen der langen Steigungsstrecken wären hier zusätzlich Lkw-Kriechspuren notwendig.

Teilstrecke der A 8	DTV 2005			Tag 6–22 Uhr			Nacht 22–6 Uhr		
	DTV Kfz/24h	SV Kfz/24h	SV- Anteil	DTV Kfz/16h	SV Kfz/16h	SV- Anteil	DTV Kfz/8h	SV Kfz/8h	SV- Anteil
AS Bernau	56.801	7.634	13,4%	50.250	5.977	11,9%	6.551	1.657	25,3%
AS Felden	51.193	6.348	12,4%	45.291	4.937	10,9%	5.902	1.411	23,9%
AS Übersee	51.197	6.729	13,1%	45.189	5.251	11,6%	6.008	1.478	24,6%
AS Grabenstätt	50.359	6.111	12,1%	44.551	4.788	10,7%	5.808	1.322	22,8%
AS Bergen	51.477	6.243	12,1%	45.543	4.890	10,7%	5.934	1.353	22,8%
AS Schweinbach	51.000	6.370	12,5%	45.080	5.014	11,1%	5.920	1.356	22,9%
AS Traunstein	50.077	5.901	11,8%	44.301	4.619	10,4%	5.776	1.282	22,2%
AS Neukirchen	43.529	5.792	13,3%	38.519	4.533	11,8%	5.016	1.259	25,1%
AS Anger	38.670	5.143	13,3%	33.660	3.885	11,5%	5.010	1.258	25,1%
AS Bad Reichenhall	43.408	5.764	13,3%	38.400	4.510	11,7%	5.008	1.254	25,0%
AS B 21 (alt)	40.810	6.816	16,7%	35.182	5.216	14,8%	5.628	1.600	28,5%

Tab. 5a : Analysebelastung der A 8 Ost DTV 2005
Grundlagen für die Verkehrslärberechnung nach RLS-90

Teilstrecke der A 8	DTV 2025			Tag 6–22 Uhr			Nacht 22–6 Uhr		
	DTV Kfz/24h	SV Kfz/24h	SV- Anteil	DTV Kfz/16h	SV Kfz/16h	SV- Anteil	DTV Kfz/8h	SV Kfz/8h	SV- Anteil
AS Bernau	64.500	10.300	15,9%	57.140	8.000	14,0%	7.360	2.300	31%
AS Felden	58.800	10.200	17,3%	51.680	7.900	15,3%	7.120	2.300	32%
AS Übersee	58.600	10.180	17,4%	51.480	7.880	15,3%	7.120	2.300	32%
AS Grabenstätt	58.600	10.180	17,4%	51.480	7.880	15,3%	7.120	2.300	32%
AS Bergen	56.000	9.800	17,5%	48.720	7.540	15,5%	7.280	2.260	31%
AS Schweinbach	56.000	9.740	17,4%	48.600	7.520	15,5%	7.400	2.220	30%
AS Traunstein	57.600	9.960	17,3%	50.000	7.760	15,5%	7.600	2.200	29%
AS Neukirchen	51.200	9.470	18,5%	44.440	7.370	16,6%	6.760	2.100	31%
AS Aufham	49.700	9.370	18,8%	43.140	7.270	16,9%	6.560	2.100	32%
AS Bad Reichenhall	50.500	9.260	18,4%	43.780	7.180	16,4%	6.720	2.080	31%
AS B 21 (neu)	50.100	8.360	16,7%	44.030	6.610	15,0%	6.070	1.750	29%
	50.300	9.290	18,5%	44.210	7.330	16,6%	6.090	1.960	32%

Tab. 5b : Prognosebelastung der A 8 Ost DTV 2025 (Fall A 8 im Bestand mit AS B 21)
Grundlagen für die Verkehrslärberechnung nach RLS-90

Die Tabellen 5a und 5b enthalten die Grundlagen für die Verkehrslärmuntersuchung. Die Prognose DTV 2025 für die A 8 erfolgte für die gesamte Strecke auf der Basis der Ergebnisse der Dauerzählstellen und für den Abschnitt AS Bad Reichenhall bis Bundesgrenze auf der Grundlage der Verkehrsmodellrechnung mit Umrechnung der werktäglichen Ergebnisse auf DTV.

3.3 Auswirkung der A 94

Mit einer durchgehenden Fertigstellung der A 94 München – Pocking wird dem Fernverkehr aus Österreich östlich Linz und weiter eine zweite, etwas kürzere Verbindung nach München (und weiter) zur Verfügung stehen. Nach der Verkehrsuntersuchung zur A 8 München – Salzburg von 1993 mit Verkehrsbefragung am Grenzübergang Walsberg ergibt sich ein Verlagerungspotential von rd. 4.000 Kfz/Tag.

Eine aktuelle Verkehrsbefragung aller Lastzüge am Grenzübergang Walsberg vom Juli 2005 hat ergeben, daß beim Schwerverkehr fast kein Verlagerungspotential auf die A 94 vorhanden ist. Von den täglich 3.270 Lastzügen (in Fahrtrichtung Österreich wurde befragt) hatten nur 330 Lastzüge/Tag, d.h. nur 10 % Ziele östlich Linz, und von diesen kam noch ein Teil aus Tirol, der nicht auf die A 94 verlagerbar ist. 40 % der Lastzüge hatten Salzburg zum Ziel und 30 % hatten Ziele in Südosteuropa (Italien, Kroatien, Griechenland etc.). Das bedeutet, daß sich der Schwerverkehr auf der A 8 Ost durch die Fertigstellung der A 94 kaum vermindern wird.

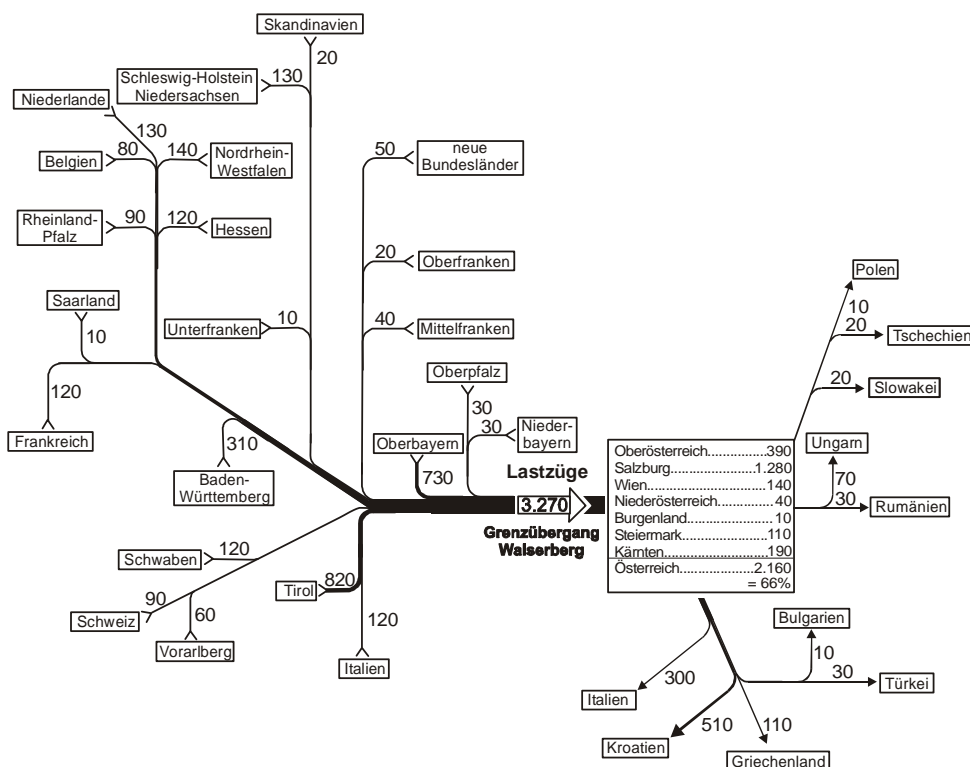


Abb. 5: Herkunft-Ziel-Verteilung der Lastzüge am Grenzübergang Walsberg (bei Bad Reichenhall) der Autobahn A 8 Verkehrsbefragung am Mittwoch, den 27. Juli 2005

4. Prognosebelastung der A 8 und Anschlußstellen

4.1 AS Bernau – AS Anger / Aufham

Die Prognosebelastungen der A 8 Ost und der querenden Straßen sind als Querschnittsbelastungen Prognose 2025 von der AS Bernau bis zur Landesgrenze in den Plänen 6 – 8 dargestellt. In Plan 9 ist die Prognosebelastung für den Fall einer Verlegung der A 8 im Abschnitt Anger – Landesgrenze auf eine Trasse nördlich Piding angegeben. Die Prognosebelastungen in den Plänen 6 – 9 sind für den Gesamtverkehr DTV 2025 und für den Schwerverkehr im DTV angegeben.

Die Verkehrsbelastung an den Anschlußstellen, d.h. an den Einmündungen der Rampen in die nachgeordnete Straße wird i.d.Regel nur noch um rd. 10 % zunehmen, soweit nicht bis 2025 in der Nähe der Anschlußstelle größere Strukturentwicklungen (Gewerbeansiedlungen, Fachmärkte etc.) eintreten werden. Das bedeutet, daß an den meisten Anschlußstellen die Verkehrssituation in den Hauptverkehrszeiten kaum schlechter sein wird als im Istzustand.

Hochbelastet bleiben die Einmündungen an der **AS Bernau**, wobei es unterschiedliche Vorstellungen über die notwendige Leistungssteigerung speziell an der Anschlußrampe Süd gibt.

Die Knotenpunkte an den Anschlußstellen **Felden** und **Übersee** sind relativ gering belastet, so daß hier keine leistungssteigernden Maßnahmen notwendig sind. An der **AS Grabenstätt** ist durch den Bau des Kreisverkehrsplatzes an der Rampe Nord eine leistungsfähige Lösung gegeben und die Rampe Süd ist als normale Einmündung weiterhin ausreichend leistungsfähig.

An der **AS Bergen** ist trotz der geplanten Erweiterung des Gewerbegebietes auf der Nordseite die Leistungsfähigkeit der Rampeneinmündungen in die St 2095 völlig ausreichend.

An der **AS Schweinbach** ist in der Morgenspitze auch künftig noch eine ausreichende Verkehrsqualität für die Linkseinbieger gegeben (Verkehrsqualität C). In der Abendspitze sinkt die Verkehrsqualität auf E, d.h. man sollte über eine Leistungsverbesserung nachdenken.

An der **AS Traunstein / Siegsdorf** ist die Situation an den Einmündungen der Rampe Süd bereits heute sehr kritisch. Hier ergibt sich nach HBS auf der Skala von A (= bestens) bis F (= überlastet) sowohl in der Morgenspitze als auch in der Abendspitze für die Linkseinbieger die Verkehrsqualität E. In der Prognose sinkt die Verkehrsqualität auf F = überlastet ab. Es sind leistungssteigernde Maßnahmen unbedingt erforderlich. Vorgesehen ist ein Kreisverkehrsplatz. Die detaillierten Untersuchungen zur AS Traunstein / Siegsdorf vom 09.02.2010 haben ergeben, daß bei Beibehaltung der Rampen im Südwestquadranten ein Kreisverkehrsplatz ohne Bypaß in der Morgenspitze die Verkehrsqualität B aufweist (Zufahrt B 306 von Süden, die beiden anderen Zufahrten haben Verkehrsqualität A) und in der Abendspitze insgesamt Verkehrsqualität A (*Anmerkung: Wenn am vorhandenen Kreisverkehrsplatz B 306 / St 2098 ein Bypaß gebaut wird, um nach Veranstaltungen in Inzell oder Ruhpolding eine ausreichende Kapazität anbieten zu können, hat der Kreisverkehrsplatz an der Rampe Süd i.d. Regel eine ausreichende Kapazität, den Zusatzverkehr abzuwickeln, da die Zusatzverkehre vor allem an Wochenenden auftreten*).

An der Einmündung der Rampe Nord ist jetzt in der Morgen- und Abendspitze die Verkehrsqualität C gegeben, d.h. eine noch ausreichende Leistungsfähigkeit. In der Prognose fällt die Verkehrsqualität auf E ab. Mit dem vorgesehenen Kreisverkehrsplatz wird in der Prognose in der Morgenspitze die Verkehrsqualität C erreicht (B 306 von Süd) und in der Abendspitze die Verkehrsqualität B (B 306 von Nord). Ein Bypaß ist hier nicht erforderlich (siehe Anmerkung Rampe Nord).

An der **AS Neukirchen** ist die Belastung der Rampen und der Kreisstraße BGL 13 gering, die vorhandenen normalen Einmündungen ausreichend sind leistungsfähig.

Die **Behelfs-AS Anger** müßte im Rahmen des Ausbaus der A 8 Ost ebenfalls normgerecht ausgebaut werden. Es wird empfohlen, diese Anschlußstelle beim Neubau in Richtung Aufham zu verschieben, weil dann eine effektivere Verknüpfung mit der St 2103 möglich ist, die eine Entlastung der St 2103 Richtung Piding ermöglichen würde. Die Prognosebelastung der verlegten Anschlußstelle wird so sein, daß an der Einmündung des Autobahnanschlusses in die St 2103 eine Standardlösung ausreichend leistungsfähig sein wird.

4.2 AS Bad Reichenhall

Die AS Bad Reichenhall ist mit über 18.000 Kfz/Tag die am stärksten belastete Anschlußstelle der A 8 Ost von Rosenheim bis zur Landesgrenze. Deshalb treten bereits Überlastungen und kritische Verkehrssituationen auf, die einen leistungssteigernden Umbau erforderlich machen. An der Einmündung der Rampe Nord in die B 20 hat das Linkseinbiegen Richtung Freilassing in der Morgenspitze bereits die Verkehrsqualität E (= Kapazitätsgrenze erreicht) und in der Abendspitze die Verkehrsqualität F (= überlastet). Hier besteht die Gefahr, daß die gestauten Linksabbieger den starken Rechtsabbieger Richtung Bad Reichenhall behindern, so daß es zu Rückstau auf die Autobahn kommen kann.

Die Rampe Süd der Anschlußstelle mündet in einen Kreisverkehrsplatz, der auf der Westseite 1-spurig, auf der Ostseite 2-spurig ist. Ungewöhnlich ist die 2-spurige Ausfahrt im Zuge der B 20 nach Norden, wo nach etwa 100 m die Direktrampe zur A 8 Richtung Salzburg abzweigt und nach weiteren 50 m rechtzeitig von der Brücke über die A 8 die 2 Fahrspuren auf 1 zusammengezogen werden. Nach Aussage der örtlichen Polizei kommt es in diesem Bereich immer wieder zu verkehrsgefährdenden Situationen. Beim leistungssteigernden Umbau der Anschlußstelle sollte auf den vorhandenen, nicht den Regeln entsprechenden Kreisverkehrsplatz verzichtet werden. Außerdem weist dieser Kreisverkehrsplatz bereits jetzt am Freitag Nachmittag nach dem Rechenverfahren HBS 2001 für den Verkehr der Rampe von der A 8 (München) die Verkehrsqualität E (= Kapazitätsgrenze) auf, so daß in der Prognose die Gefahr eines Rückstaus auf die Autobahn besteht. Ein planfreier Ausbau der Anschlußstelle ist anzustreben.

Etwa 300 m südlich der Anschlußstelle mündet die mit rd. 8.000 Kfz/Tag belastete St 2103 in die vor allem freitags mit über 30.000 Kfz/Tag sehr hochbelastete 2-spurige B 20 ein. Für die Linkseinbieger von der St 2103 in Richtung Anschlußstelle ergibt sich sehr oft, d.h. über einen großen Teil des Tages, die Verkehrsqualität F (= überlastet). Ein teilplanfreier Ausbau ist erforderlich. Wegen der räumlichen Nähe zur Anschlußstelle und der notwendigen Neuordnung der Erschließung des Gewerbegebietes Piding, das heute direkt an der Anschlußstelle hängt, sollte eine gemeinsame Lösung zusammen mit der Neuplanung der Anschlußstelle Bad Reichenhall angestrebt werden.

AS B 21 (Walserberg)

Der Anschluß ist heute nur eine Einfahrt von der B 21 auf die A 8 in Richtung München, die vor allem von Pkw benutzt wird, die über die Bundesstraße aus Salzburg kommen, um nicht in Österreich Autobahnmaut zu zahlen. Die Einfahrt wird von 1.400 – 1.500 Kfz/Tag benutzt.

Wenn der Anschluß zu einem Vollanschluß ausgebaut wird, dann wird diese Anschlußstelle B 21 eine erhebliche Verkehrsbedeutung erhalten. Über 70 % des Verkehrs wird von/nach Österreich gerichtet sein. Bemerkenswert ist der Schwerverkehr von werktags ca. 600 Lkw/Tag und Richtung auf der Beziehung zwischen der A 8 Salzburg und der B 21, davon ein erheblicher Anteil Durchgangsverkehr über den Steinpaß nach Österreich („kleines deutsches Eck“). Dieser Verkehr benutzt heute die AS Bad Reichenhall und kommt über die B 20 auf die B 21.

Von Bedeutung ist auch die heute nicht vorhandene Beziehung von der A 8 aus Richtung München zur B 21 Richtung Salzburg, um mit dem Pkw mautfrei nach Salzburg zu kommen. Durch einen Vollanschluß der B 21 kann dieser heute vorhandene Ausweichverkehr, der die A 8 an der AS Bad Reichenhall verläßt und über die B 20 zur B 21 Richtung Salzburg fährt, auf die A 8 verlagert werden. Da in der Gegenrichtung diese Direktverbindung vorhanden ist, kann man von etwa 1.000 verlagern Pkw/Tag ausgehen. Die Anbindung der Rampe Süd an die B 21 könnte mit einem Kreisverkehrsplatz erfolgen, da das Linkseinbiegen in die B 21 bei einer normalen Einmündung an stärker belasteten Tagen nicht ausreichend leistungsfähig ist.

Grenzübergang A 8 – Westautobahn

Östlich des Anschlusses B 21 (Walserberg) endet der geplante 6-streifige Ausbau der A 8 Ost. In Österreich ist die Westautobahn 4-streifig. Für den Verkehrsablauf würde das bedeuten, daß in Fahrtrichtung Salzburg die linke Fahrspur vor der eingezogen werden muß, so daß die schnellen Pkw auf die „mittlere“ Fahrspur wechseln müssen mit der Folge, daß die Leistungsfähigkeit der A 8 aufgrund dieser Verflechtungsvorgänge deutlich zurückgehen wird. Es entsteht eine Engpaßsituation, die im Sommer-Reiseverkehr und an hochbelasteten Tagen immer wieder zu Störungen

und Stauungen auf der A 8 führen wird. Es wird deshalb angeregt, den 6-streifigen Ausbau der A 8 in Österreich bis zum Knoten Salzburg fortzuführen. Auch in Fahrtrichtung Deutschland würden die Stauungen im Knoten Salzburg speziell aus Richtung Hallein künftig entfallen, wenn die Westautobahn hier 6-streifig wird.

4.3 Prognosebelastungen im Raum Piding

Die Prognosebelastungen der Autobahn A 8 und ihrer Anschlußstellen sowie der zuführenden Straßen im Raum zwischen Anger und der Bundesgrenze hängen sowohl von der künftigen Trasse der A 8

- 6-streifiger Ausbau im Bestand oder
- 6-streifiger Neubau mit Nordumfahrung Piding

als auch von der künftigen Anzahl der Anschlußstellen ab. (verlegte AS Anger ja oder nein, Teil- oder Vollanschluß B 21). Auf die Belastung der A 8 westlich von Anger haben diese Variantenuntersuchungen fast keine Auswirkungen, westlich von der AS Neukirchen überhaupt keine Auswirkungen.

Bei Kombination aller Möglichkeiten ergeben sich 8 zu untersuchende Planfälle, die mit einem Verkehrsmodell für den Untersuchungsraum durchgespielt wurden. Grundlage ist die Analyseumlegung (Plan 10), mit der die im Herbst 2007 gezählten Verkehrsströme und Knotenpunktsbelastungen sehr gut reproduziert werden konnten. Der Plan 11 zeigt den Prognose-Bezugsfall (Nullfall) mit den Verkehrsbelastungen 2025 mit Ausbau der A 8 im Bestand, Wegfall der Behelfs-AS Anger, Beibehaltung der bestehenden Ausbauform der AS Bad Reichenhall und mit dem bestehenden Teilanschluß B 21, aber mit teilplanfreiem Anschluß der St 2103 an die B 20 bei Piding. Die Belastungen an der bestehenden Anschlußstelle Bad Reichenhall werden so groß, daß ein leistungsfähiger Umbau notwendig wird. Es wurden folgende Berechnungen durchgeführt:

- 6-streifiger Ausbau der A 8 im Bestand
 - a) ohne AS Anger, Teil-AS B 21 (wie Bestand) Plan 12
 - b) mit AS Anger / Aufham, Teil-AS B 21 (wie Bestand) Plan 13
 - c) ohne AS Anger, Vollanschluß B 21 Plan 14
 - d) mit AS Anger / Aufham, Vollanschluß B 21 Plan 15

- 6-streifiger Neubau der A 8 Nordumfahrung Piding
 - a) ohne AS Anger, Teil-AS B 21 (wie Bestand) Plan 16
 - b) mit AS Anger / Aufham, Teil-AS B 21 (wie Bestand) Plan 17
 - c) ohne AS Anger, Vollanschluß B 21 Plan 18
 - d) mit AS Anger / Aufham, Vollanschluß B 21 Plan 19

In der nachfolgenden Grafik sind die wichtigsten Ergebnisse dieser 8 Planfälle sowie der Analyse und des Prognose-Bezugsfalls vergleichend zusammengestellt.

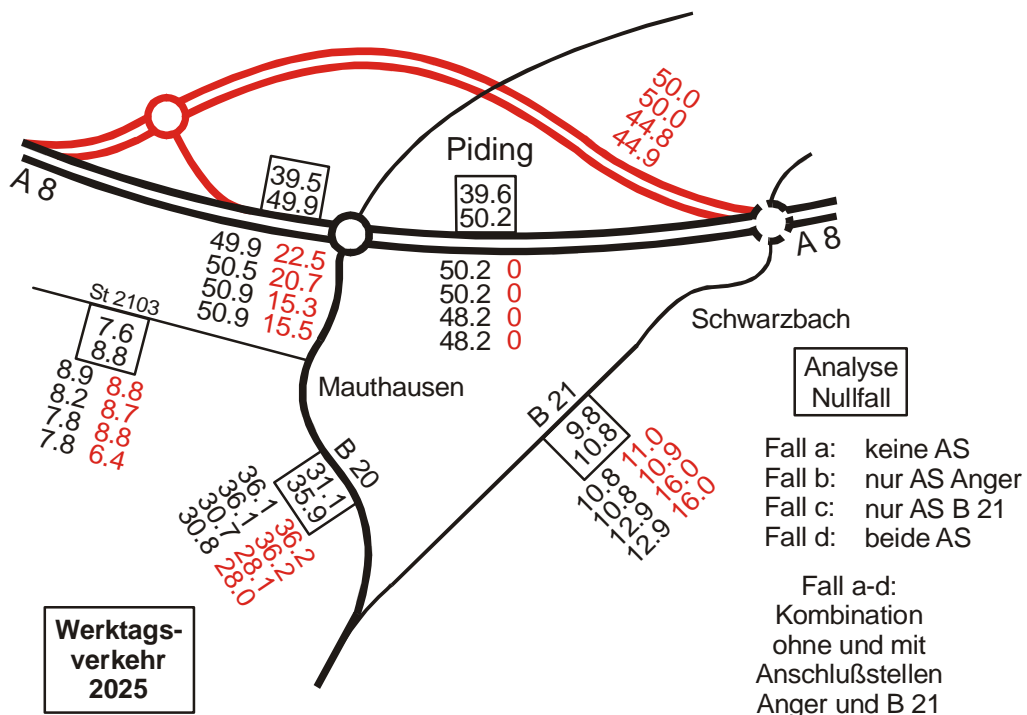


Abb. 5: Prognosebelastungen der A 8, B 20 und B 21 im Raum Piding für die 2 Trassenvarianten der A 8 (Bestand = schwarz und Nordumfahrung = rot) ohne und mit AS Anger / Aufham sowie Teil- oder Vollanschluß B 21 Die Zahlen sind Prognosebelastungen in 1.000 Kfz/Tag der Varianten a-d

Die Ergebnisse lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

1. Die Belastung der A 8 steigt von heute rd. 40.000 Kfz/Tag auf rd. 50.000 Kfz/Tag, dies gilt im Prinzip für beide Trassenlagen.
2. Mit einem Vollanschluß östlich Anger bei Aufham nimmt die Belastung der St 2103 nicht zu.
3. Durch einen Vollanschluß B 21 geht die Belastung
 - auf der **Bestandstrasse der A 8 südlich Piding** um 2.000 Kfz/Tag zurück, die Belastung der B 20 bei Mauthausen geht um rd. 5.000 Kfz/Tag bzw. 15 % auf rd. 31.000 Kfz/Tag zurück (= heutiger Wert) und die Belastung der B 21 steigt südlich Schwarzbach um rd. 2.000 Kfz/Tag auf rd. 13.000 Kfz/Tag an, davon knapp 1.000 Lkw/Tag zusätzlich, die nicht mehr über die B 20 bei Mauthausen fahren müssen.
 - auf der **Neubautrasse der A 8 nördlich Piding** um rd. 5.000 Kfz/Tag bzw. 10 % von 52.000 auf rd. 47.000 Kfz/Tag zurück. Damit geht auch die Belastung der B 20 in Höhe Mauthausen um gut 20 % bzw. rd. 8.000 auf 26.000 – 28.000 Kfz/Tag zurück (= 10 % unter den heutigen Werten). Andererseits nimmt die Belastung der B 21 südlich Schwarzbach um rd. 5.000 Kfz/Tag auf 16.000 Kfz/Tag zu, davon ca. 1.000 Lkw/Tag zusätzlich (im DTV), die nicht mehr über die B 20 bei Mauthausen fahren müssen.

Mit einer Nordumfahrung von Piding im Zuge der A 8 entfällt die trennende A 8 zwischen Piding und Mauthausen vollständig und in Kombination mit dem Vollanschluß der B 21 am Walserberg reduziert sich die extreme Belastung der B 20 bei Mauthausen so stark (-20 %), daß der vorhandene Ausbau einen ausreichenden Verkehrsablauf sicherstellt (bei höhenfreiem Anschluß der St 2103). Bei einem Ausbau der A 8 im Bestand bleibt die B 20 trotz Vollanschluß B 21 mit 31.000 Kfz/Tag in Höhe Mauthausen so stark belastet wie heute, d.h. die Leistungsfähigkeit ist an hochbelasteten Tagen z.T. überschritten.

Anmerkung: Die in den Plänen 10 – 19 dargestellten Verkehrsbelastungen sind Werktagsverkehre. Eine Umrechnung in DTV-Belastungen (= durchschnittlicher täglicher Verkehr im Jahresmittel) macht auf der A 8 östlich der AS Bad Reichenhall eine Erhöhung der Belastung um 4 % erforderlich (Wochenend- und Reiseverkehre, siehe Tab. 5 und 5b), auf der B 20 eine Abnahme um 3 % an der AS Bad Reichenhall bis minus 7 % nördlich Bad Reichenhall und auf der B 21 eine Erhöhung um 5 % in Höhe Schwarzbach, abnehmend bis auf -4 % südlich Weißbach.

5. Ergebnis

Die umfassenden Zählungen und die Auswertung der Dauerzählstellen im Bereich der A 8 Ost haben die hohe Belastung dieser Autobahn vor allem in den Sommermonaten durch den Ferienreiseverkehr aufgezeigt, wobei die Durchschnittsbelastung in den Monaten Juli und August um rd. 40 % über dem Jahresmittelwert DTV liegt. An den Spitzentagen liegt die Belastung um 70 – 80 % über dem Jahresmittel.

Die Prognosebelastung wird im Abschnitt Bernau – Traunstein bei etwa 58.000 Kfz/Tag im Jahresmittel liegen. Das entspricht in den Sommermonaten Juli und August einer mittleren Belastung von rd. 80.000 Kfz/Tag mit Spitzenbelastungen von 100.000 Kfz/Tag. Bei diesen Belastungen von durchschnittlich 80.000 Kfz/Tag in den Sommermonaten ist ein 6-streifiger Ausbau nach RAS-Q 96 bzw. RAA erforderlich.

Im Abschnitt Traunstein – Bad Reichenhall / Landesgrenze ergibt sich eine Prognosebelastung von bis zu 51.000 bzw. 52.000 Kfz/Tag. Mit 6-streifigem Ausbau der A 8 werden hier in den Sommermonaten die Belastungen bei 65.000 – 70.000 Kfz/Tag liegen, mit Spitzenbelastungen bis zu 90.000 Kfz/Tag. Hier wäre der 4-streifige Querschnitt an der Kapazitätsgrenze; angesichts der starken Steigungstrecken und des relativ hohen Lkw-Anteils ist ein 6-streifiger Ausbau sinnvoll, da sonst auf langen Strecken zusätzliche Kriechspuren für den Schwerverkehr erforderlich sind.

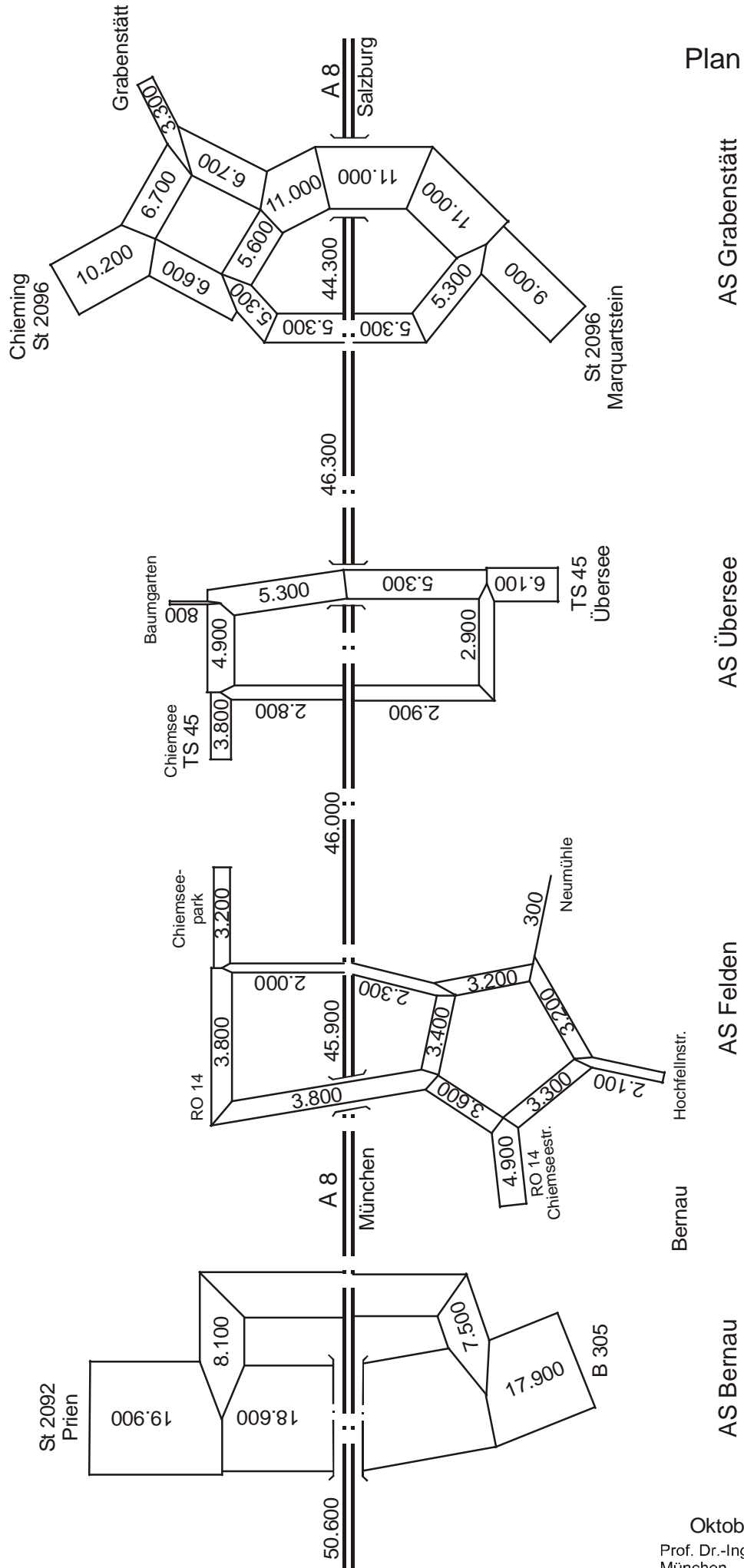
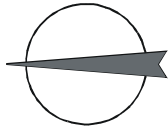
Im Raum Bad Reichenhall ist die Überlegung einer Nordumfahrung von Piding dem 6-streifigen Ausbau im Bestand aus verkehrlicher Sicht mindestens ebenbürtig. Der Vollanschluß der B 21 führt zu einer Entlastung der künftig mit über 36.000 Kfz/Tag äußerst hochbelasteten B 20 bei Mauthausen und sollte deshalb weiter verfolgt werden. Es wird angeregt, den 6-streifigen Ausbau der A 8 auch in Österreich bis zum Knoten Salzburg fortzusetzen, um am Grenzübergang eine Engpaßsituation zu vermeiden.

München, im Oktober 2009

(Prof. Dr.-Ing.  Kurzak)

**Querschnittsbelastungen A 8 Ost
AS Bernau - AS Grabenstätt
Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.**

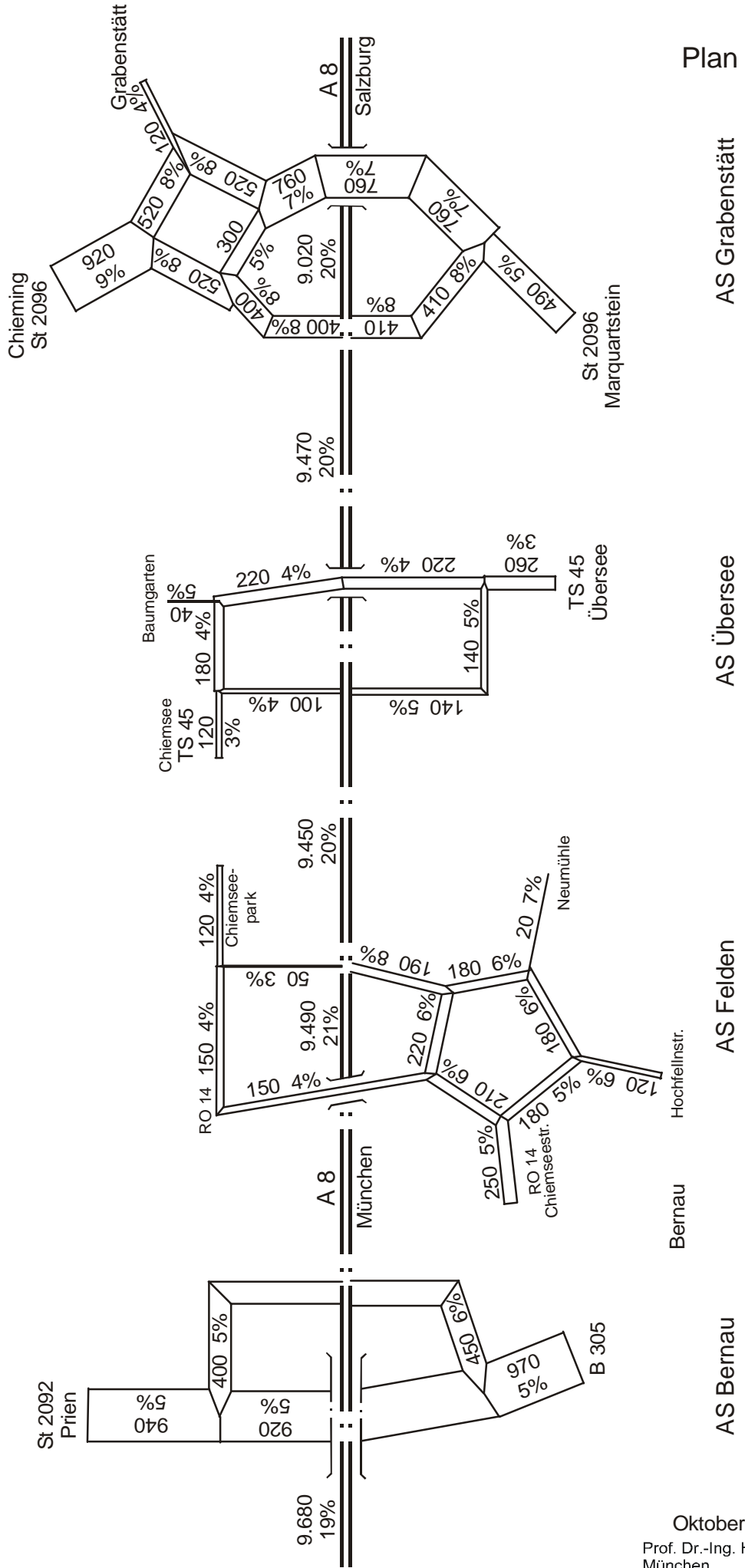
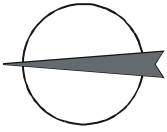
Zählung am Mi., 16. Juli 2008

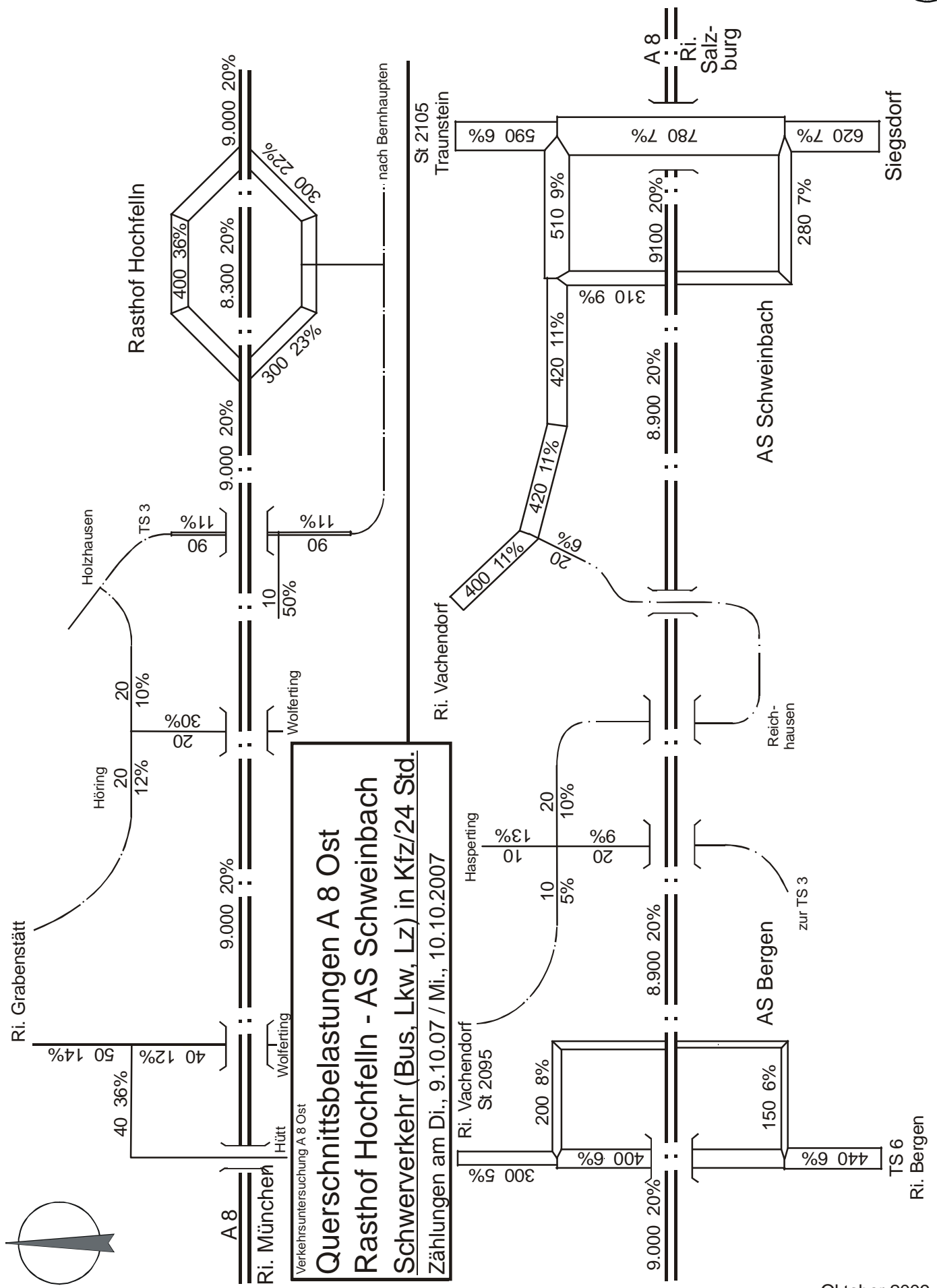


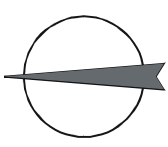
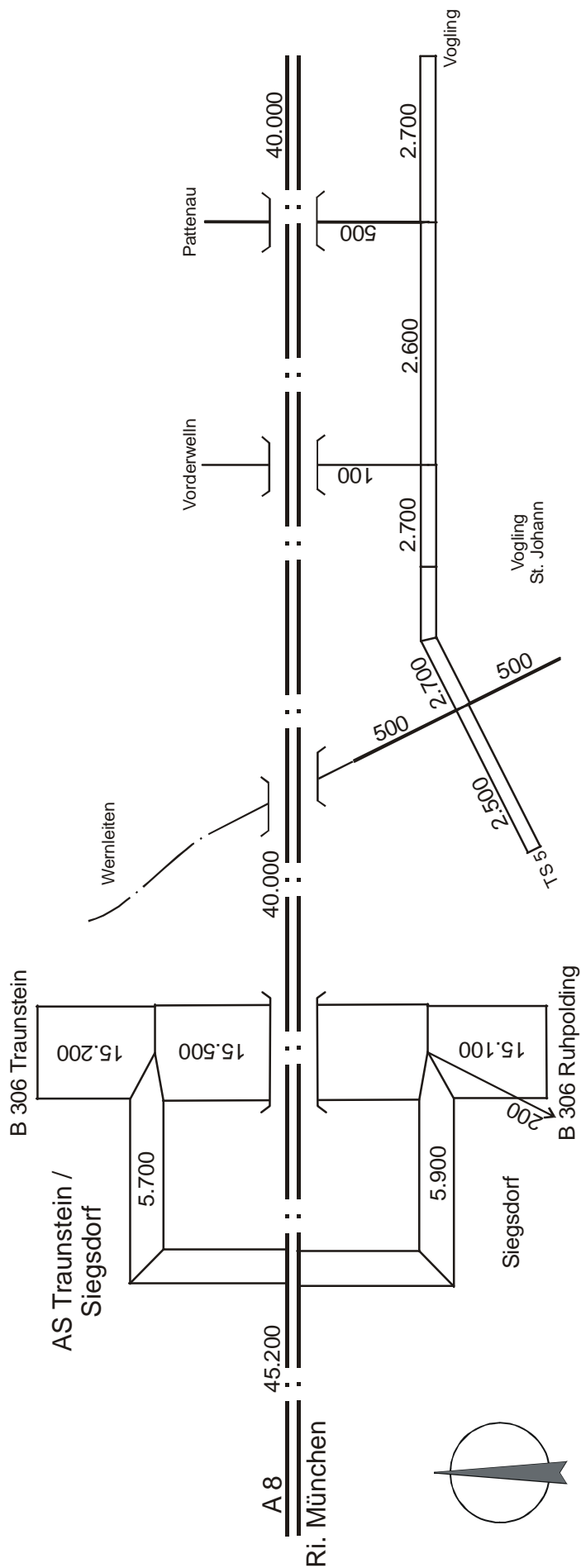
Querschnittsbelastungen A 8 Ost AS Bernau - AS Grabenstätt

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

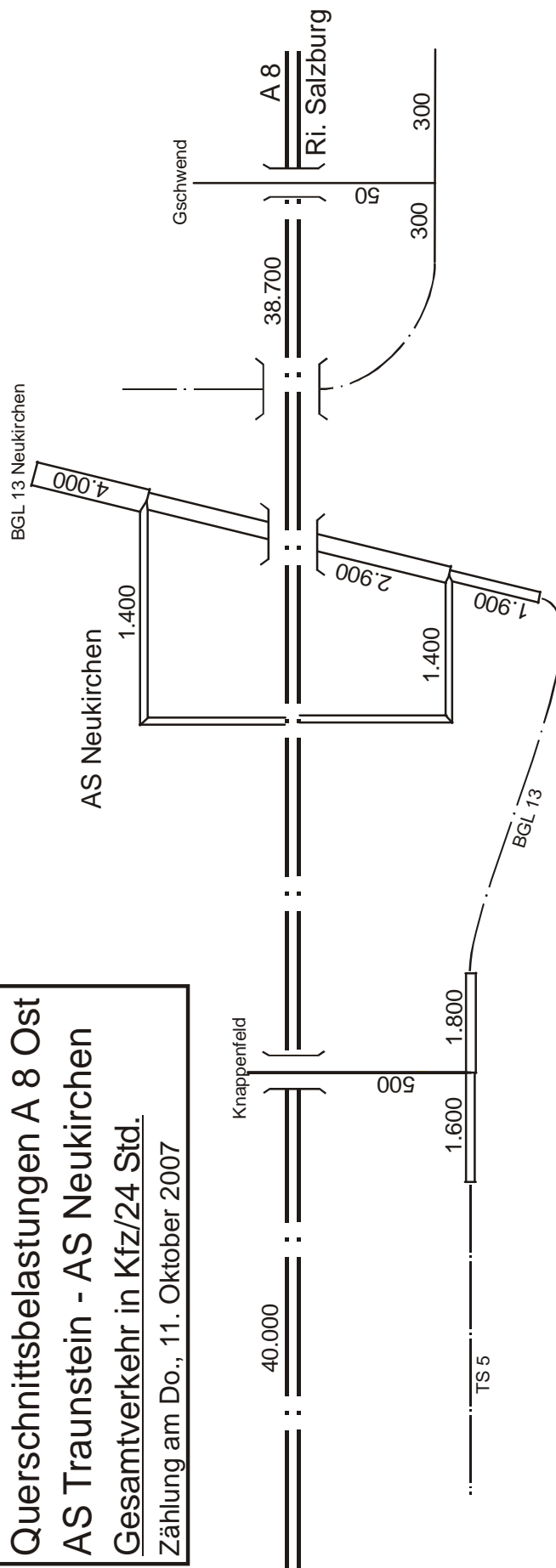
Zählung am Mi., 16. Juli 2008

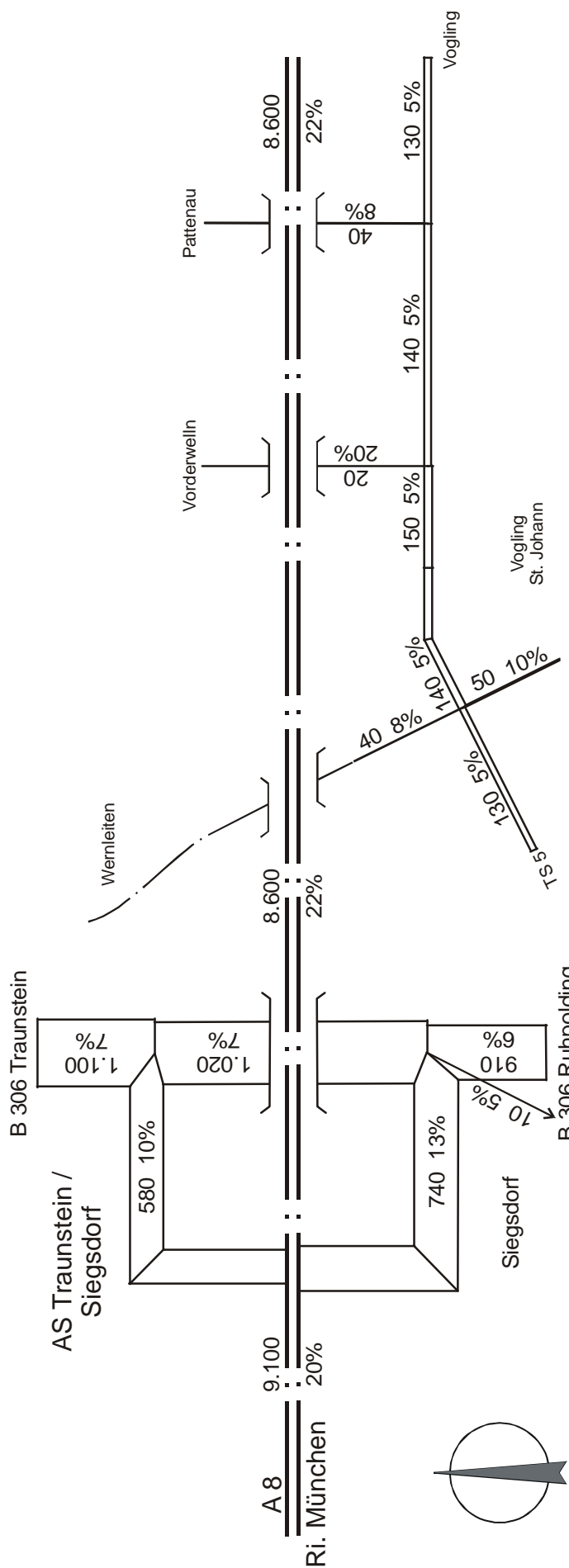






Verkehrsuntersuchung A 8 Ost
Querschnittsbelastungen A 8 Ost
AS Traunstein - AS Neukirchen
Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.
 Zählung am Do., 11. Oktober 2007





Verkehrsuntersuchung A 8 Ost

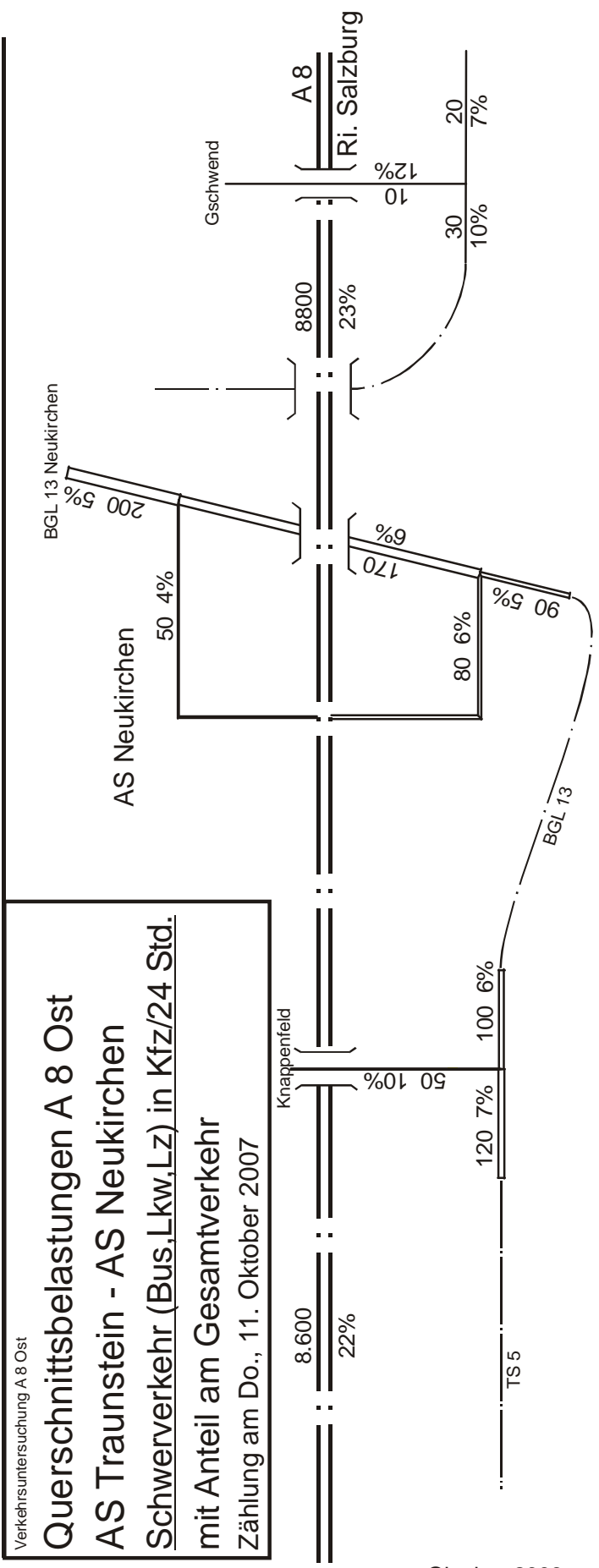
Querschnittsbelastungen A 8 Ost

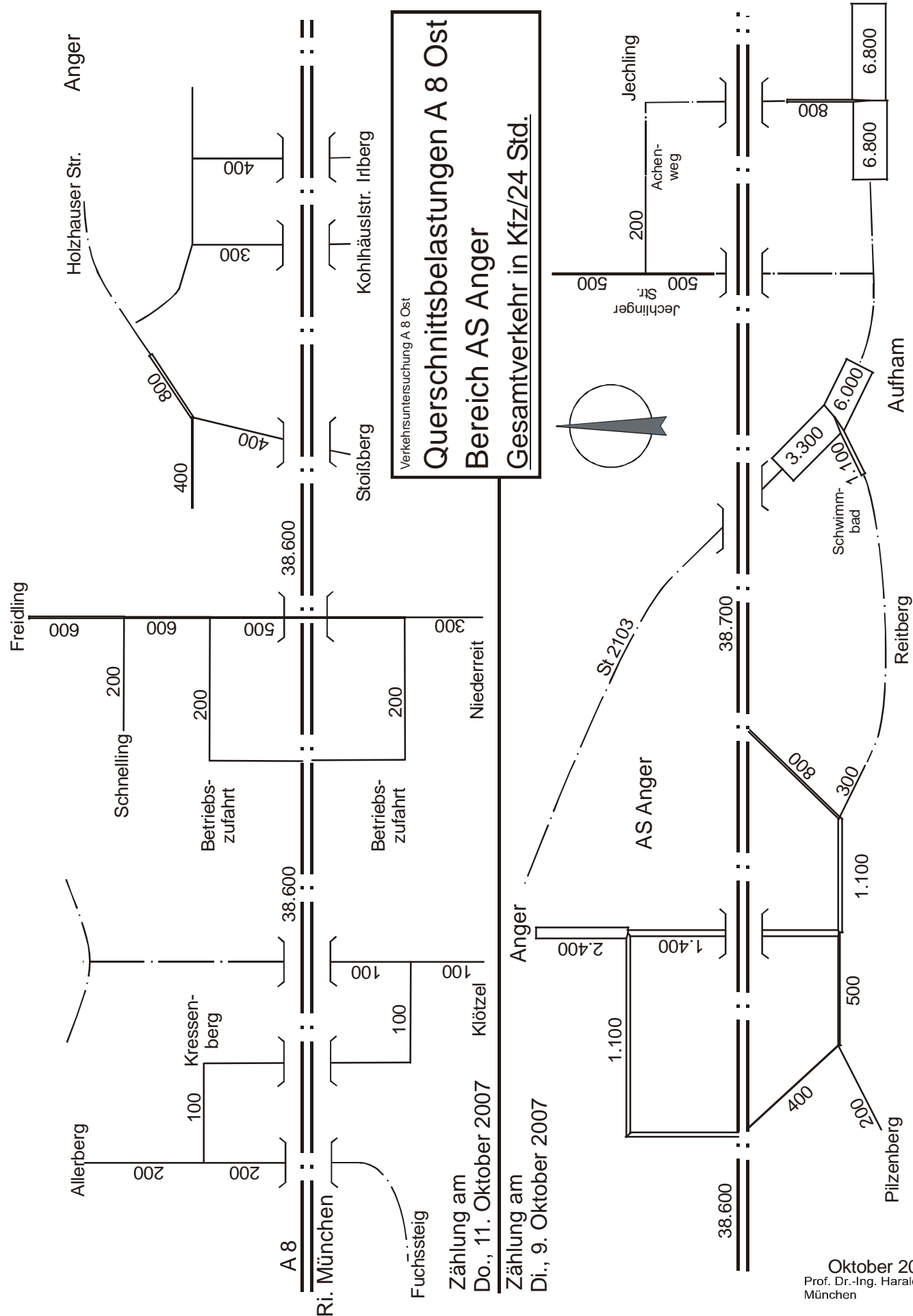
AS Traunstein - AS Neukirchen

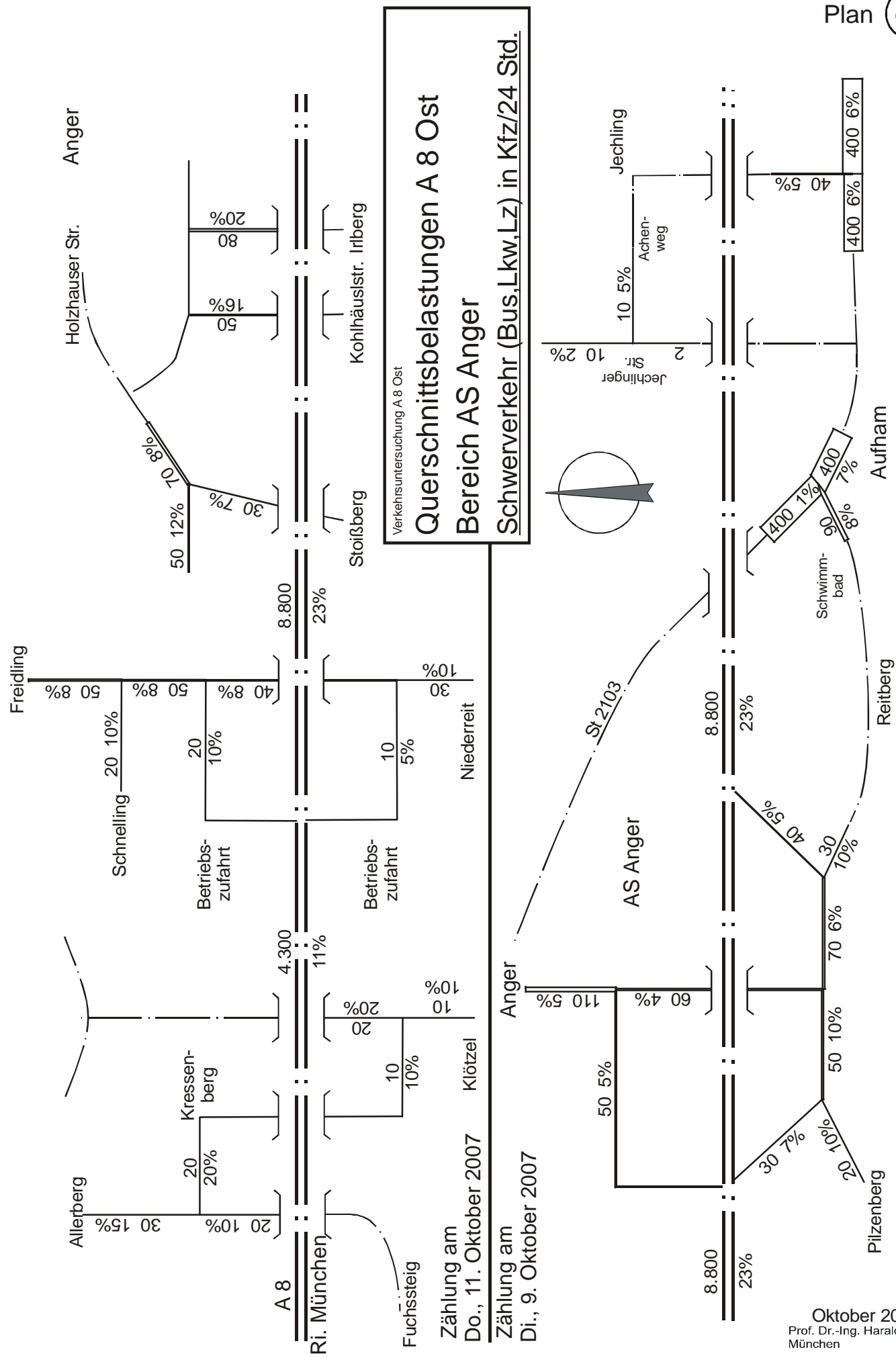
Schwerverkehr (Bus, Lkw, Lz) in Kfz/24 Std.

mit Anteil am Gesamtverkehr

Zählung am Do., 11. Oktober 2007

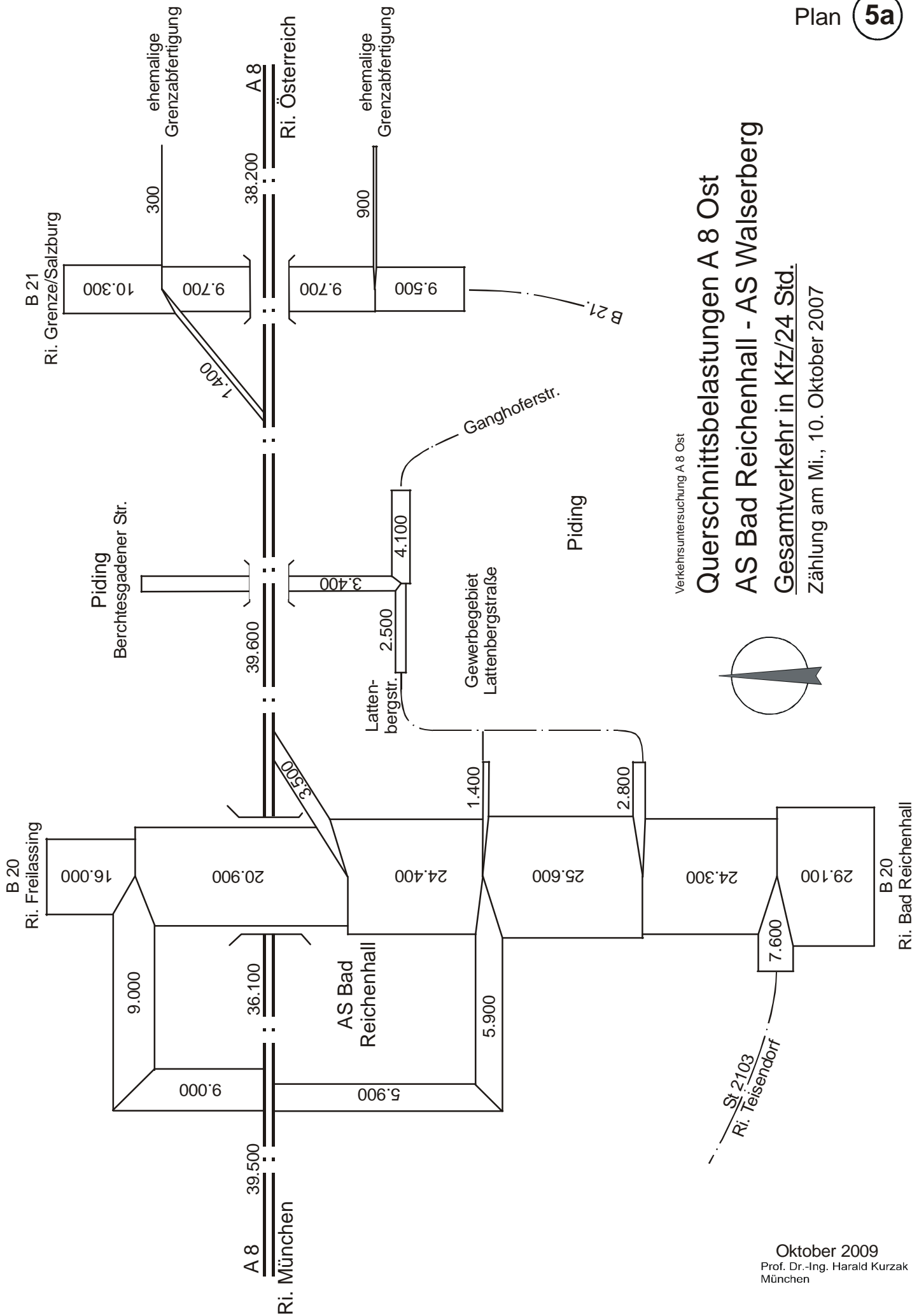




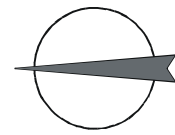


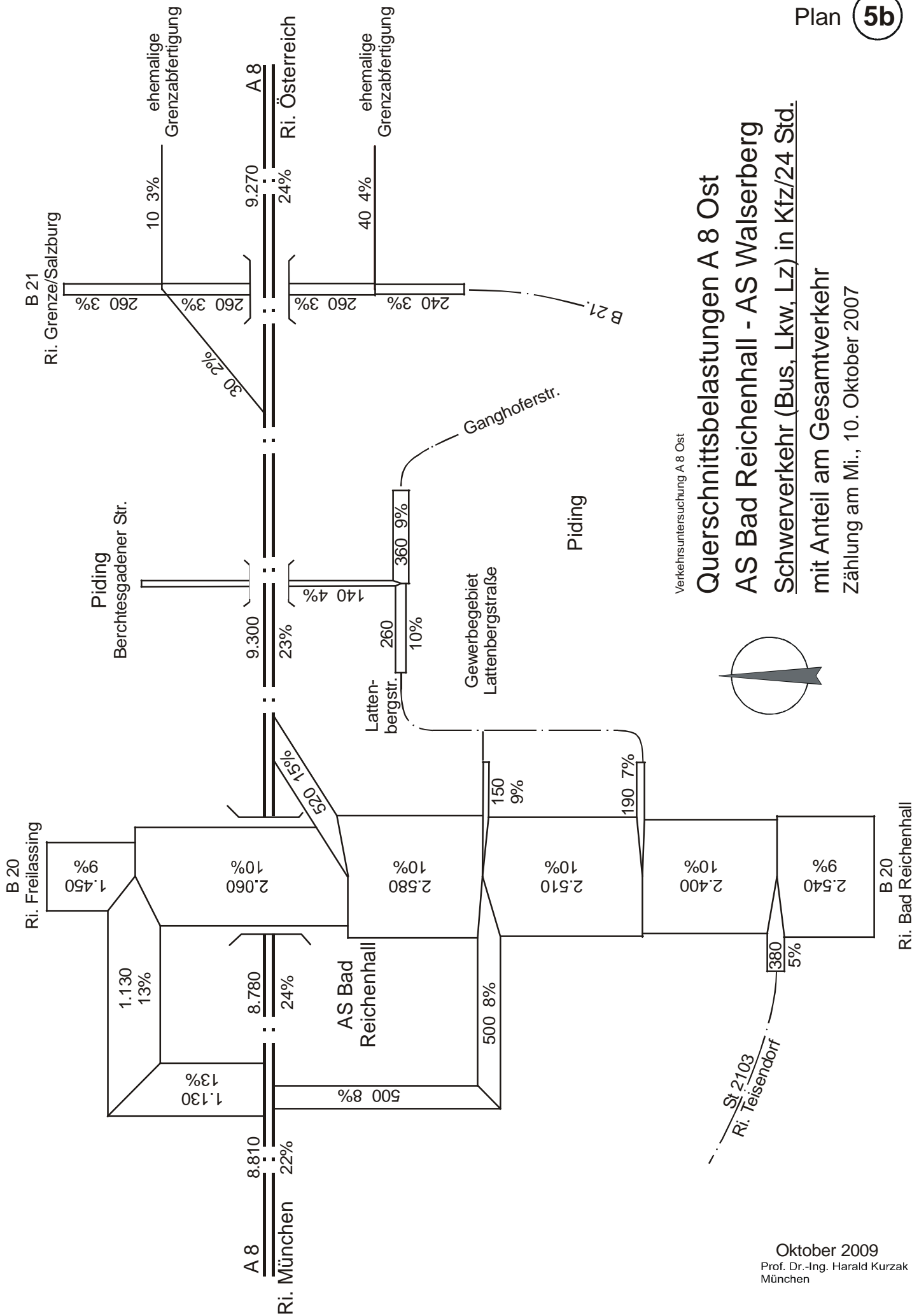
Zählung am
 Do., 11. Oktober 2007

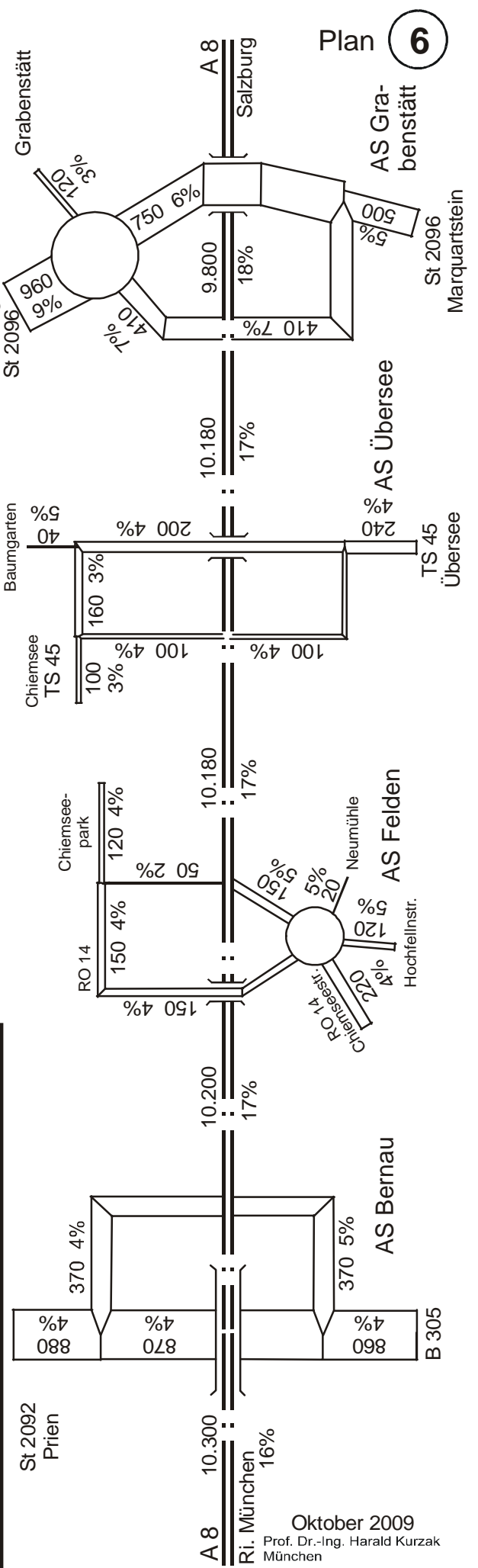
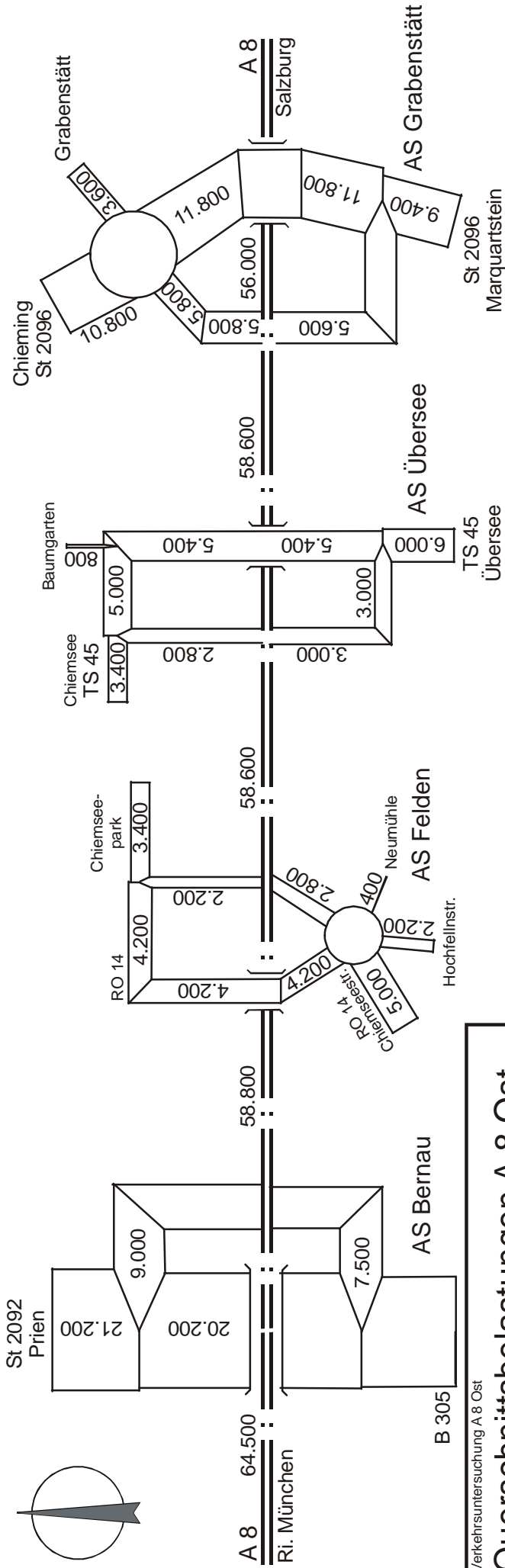
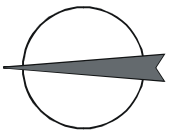
Zählung am
 Di., 9. Oktober 2007

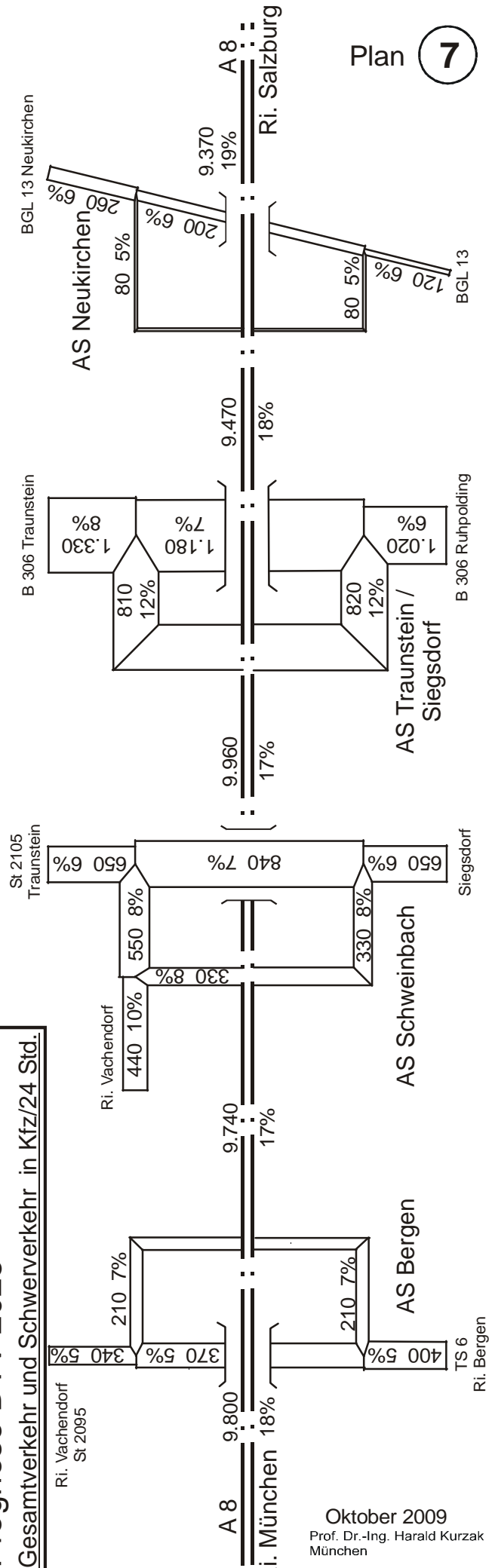
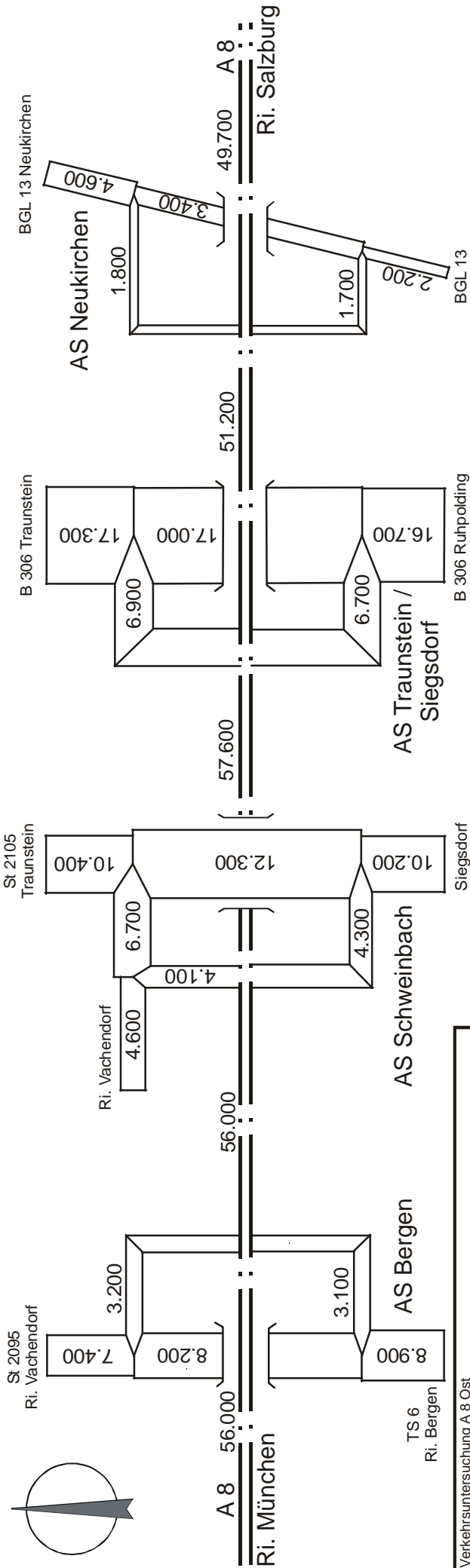
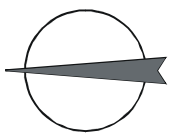


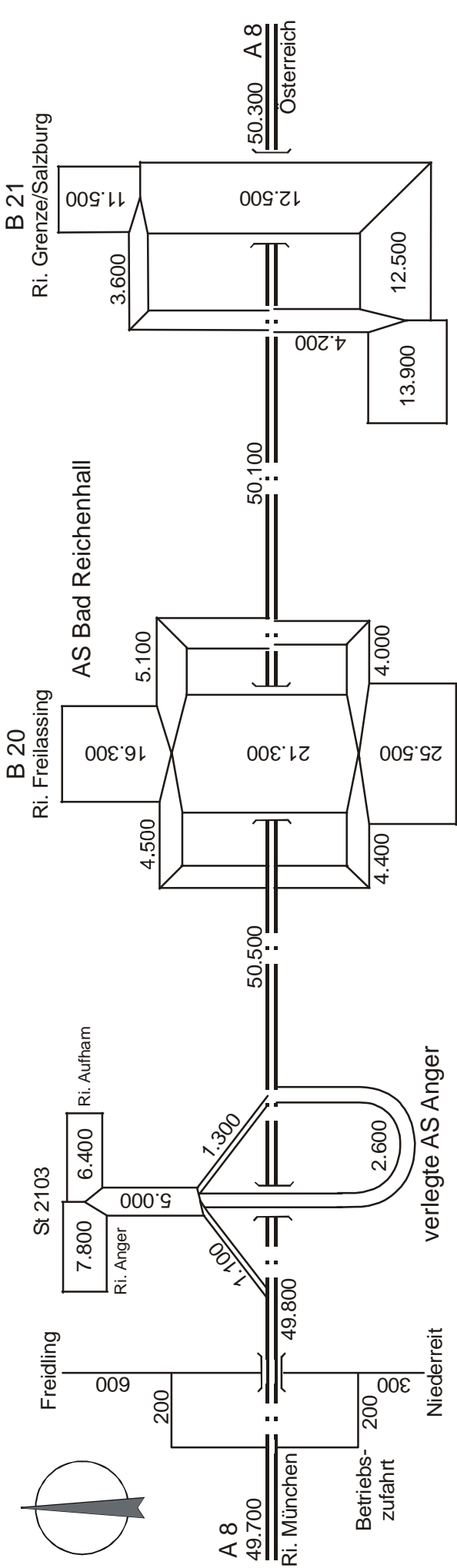
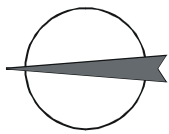
Verkehrsuntersuchung A 8 Ost
Querschnittsbelastungen A 8 Ost
AS Bad Reichenhall - AS Walsersberg
Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.
 Zählung am Mi., 10. Oktober 2007



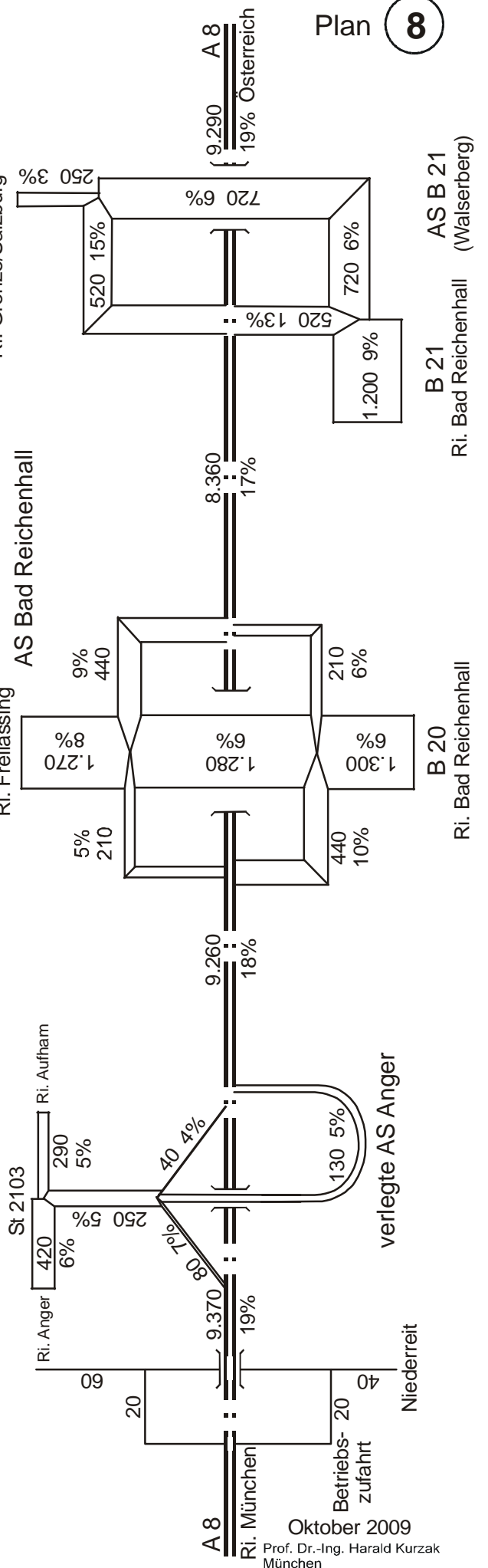


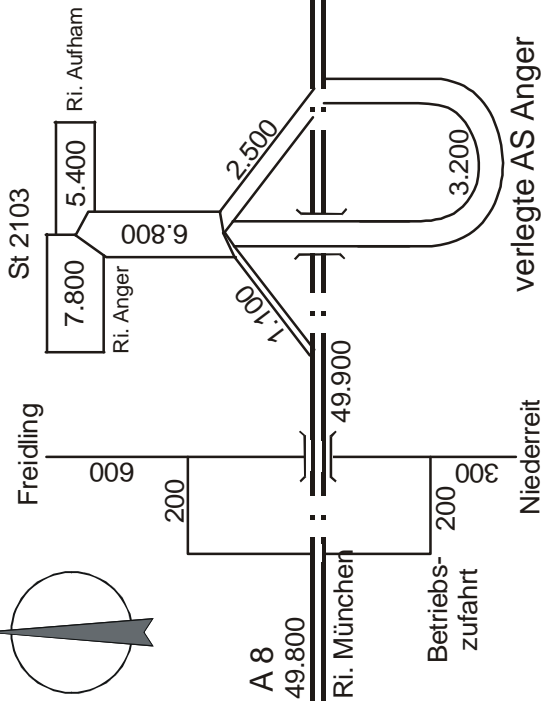
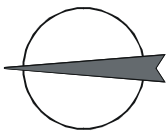




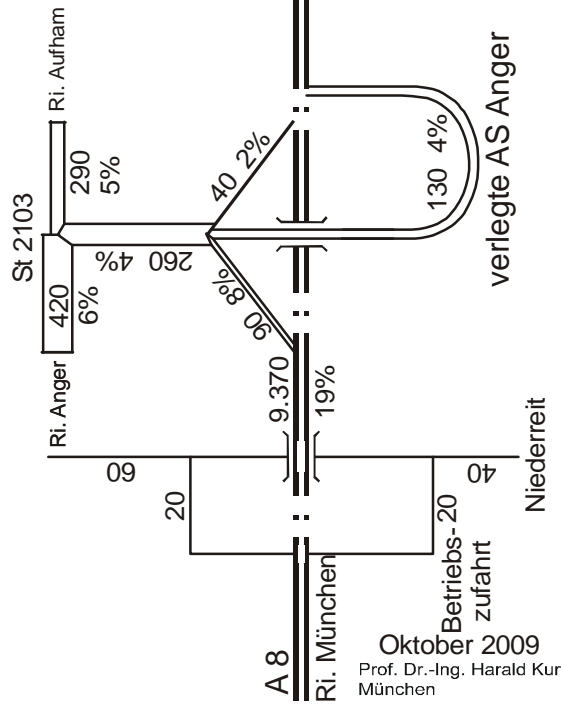


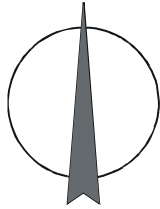
Verkehrsuntersuchung A 8 Ost
Querschnittsbelastungen A 8 Ost
verlegte AS Anger - Grenze
Prognose DTV 2025 (A 8 im Bestand)
Gesamtverkehr und Schwerverkehr in Kfz/24 Std.



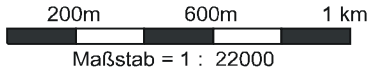


**Querschnittsbelastungen A 8 Ost
 Verlegte AS Anger - Grenze
 Prognose DTV 2025 (A 8 verlegt)
 Gesamtverkehr und Schwerverkehr in Kfz/24 Std.**



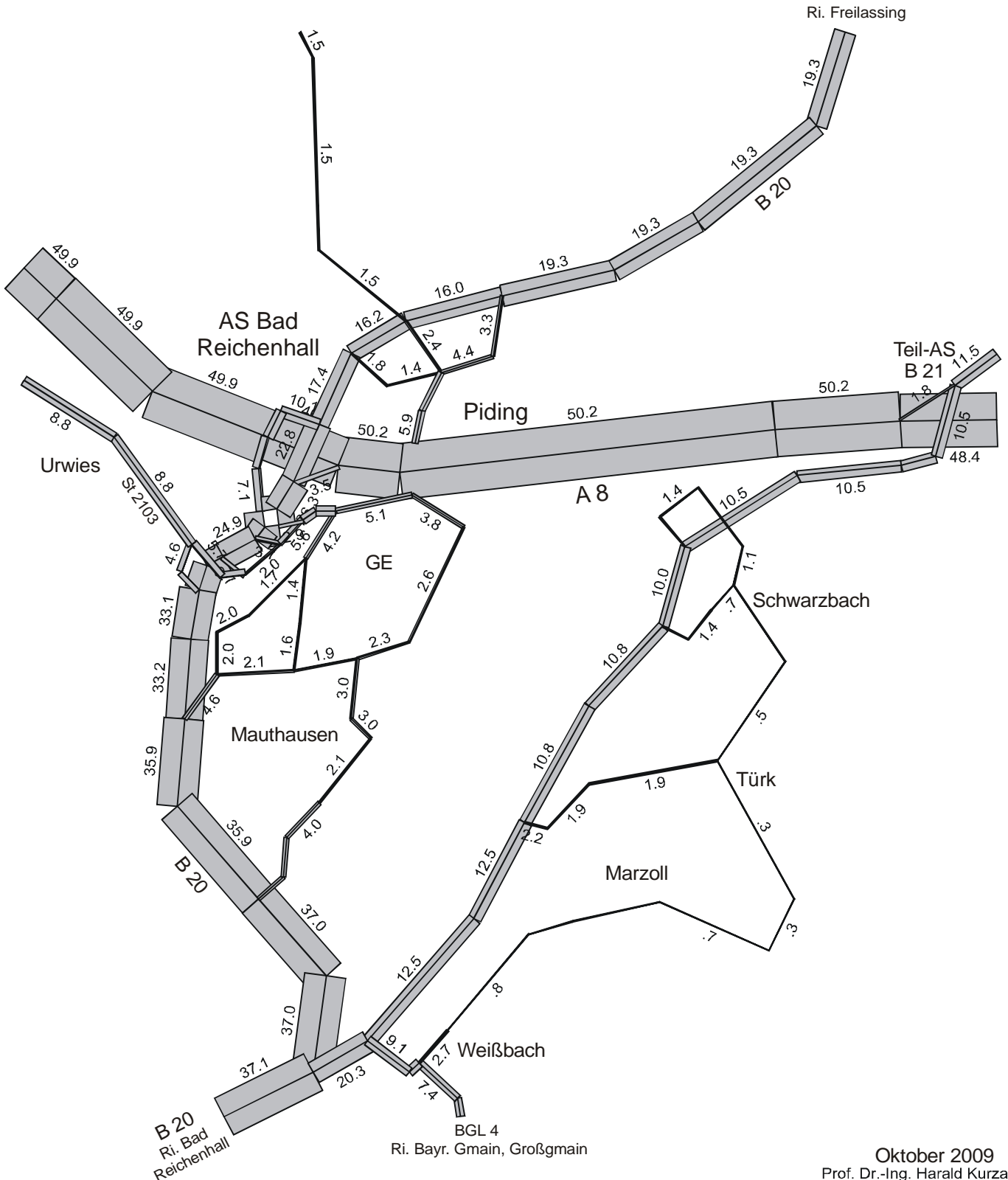


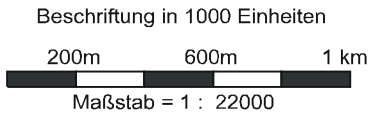
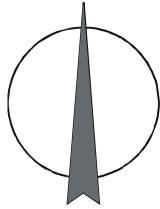
Beschriftung in 1000 Einheiten



A 8, Ausbau im Bestand AS Bad Reichenhall im Bestand mit teilplanfreier AS St 2103

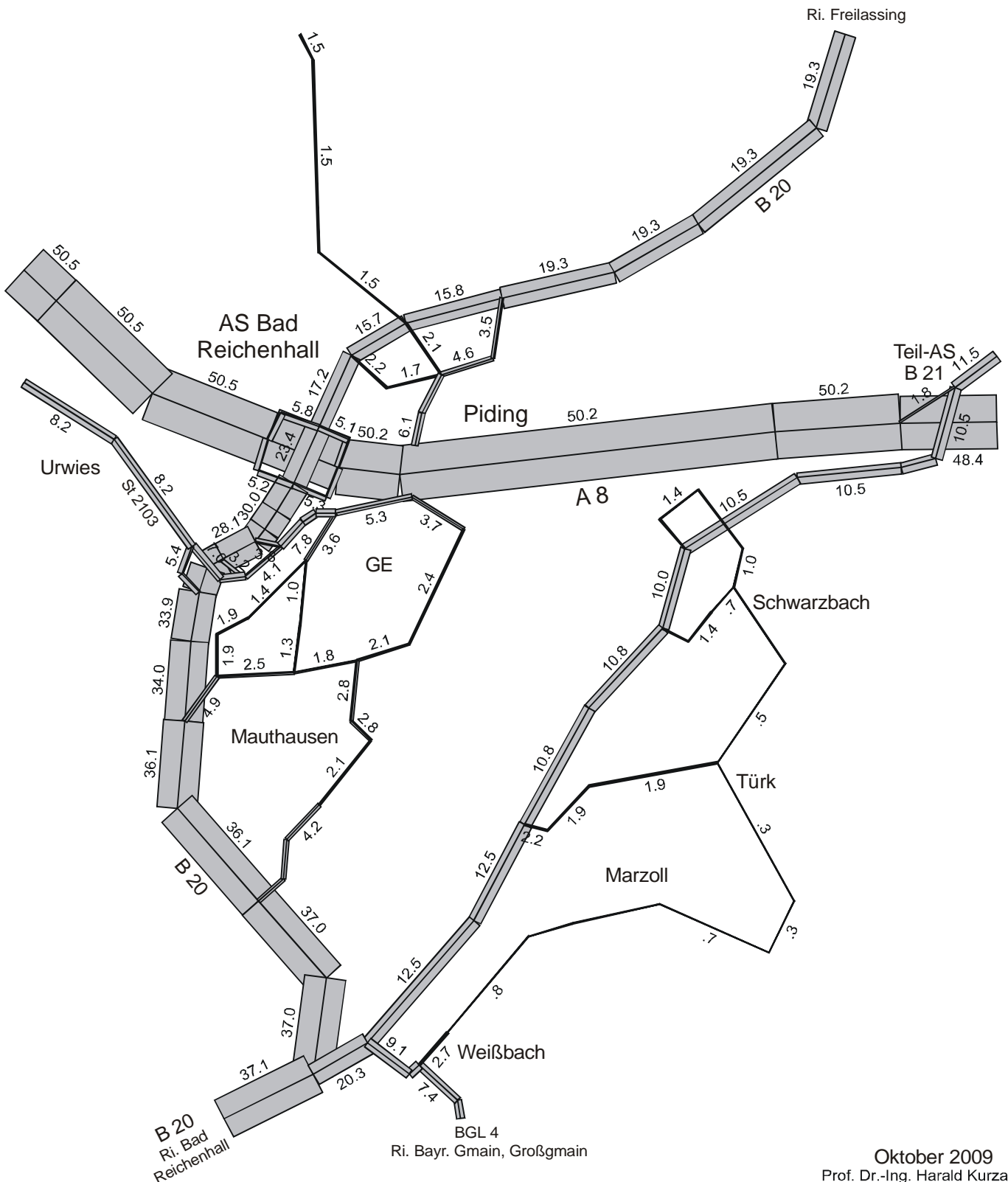
Prognose-Bezugsfall 2025, Werktag Gesamtverkehr in 1000 Kfz/24 Std.

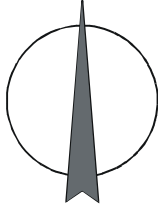




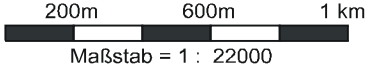
A 8, Ausbau im Bestand
AS Bad Reichenhall mit Kleeblatt
mit AS Aufham, Teil-AS B 21

Gesamtverkehr, Prognose 2025, Werktag
in 1000 Kfz/24 Std.



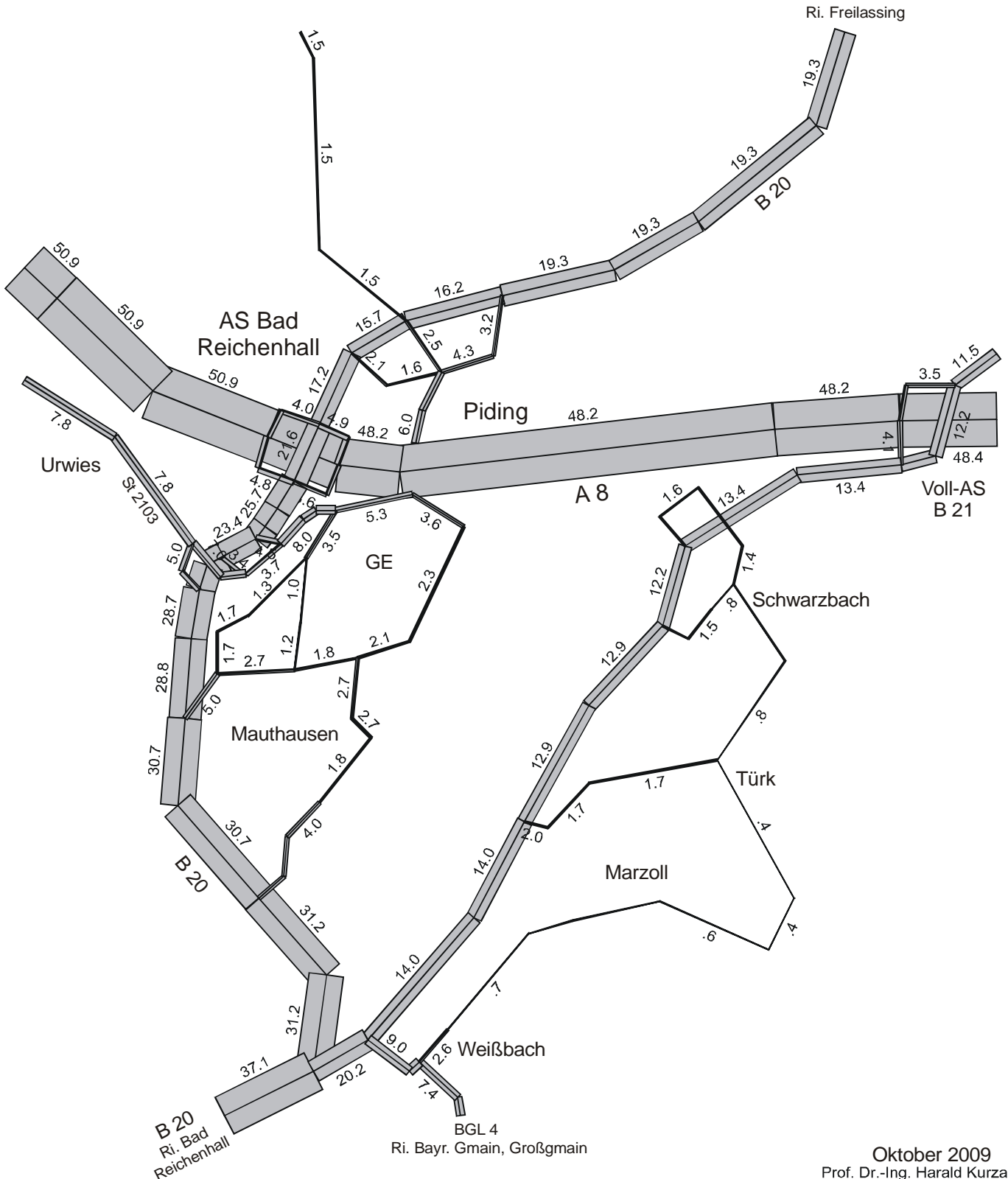


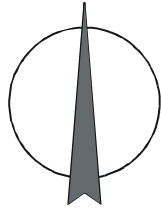
Beschriftung in 1000 Einheiten



A 8, Ausbau im Bestand AS Bad Reichenhall mit Kleeblatt ohne AS Aufham, mit AS B 21

Gesamtverkehr, Prognose 2025, Werktag in 1000 Kfz/24 Std.

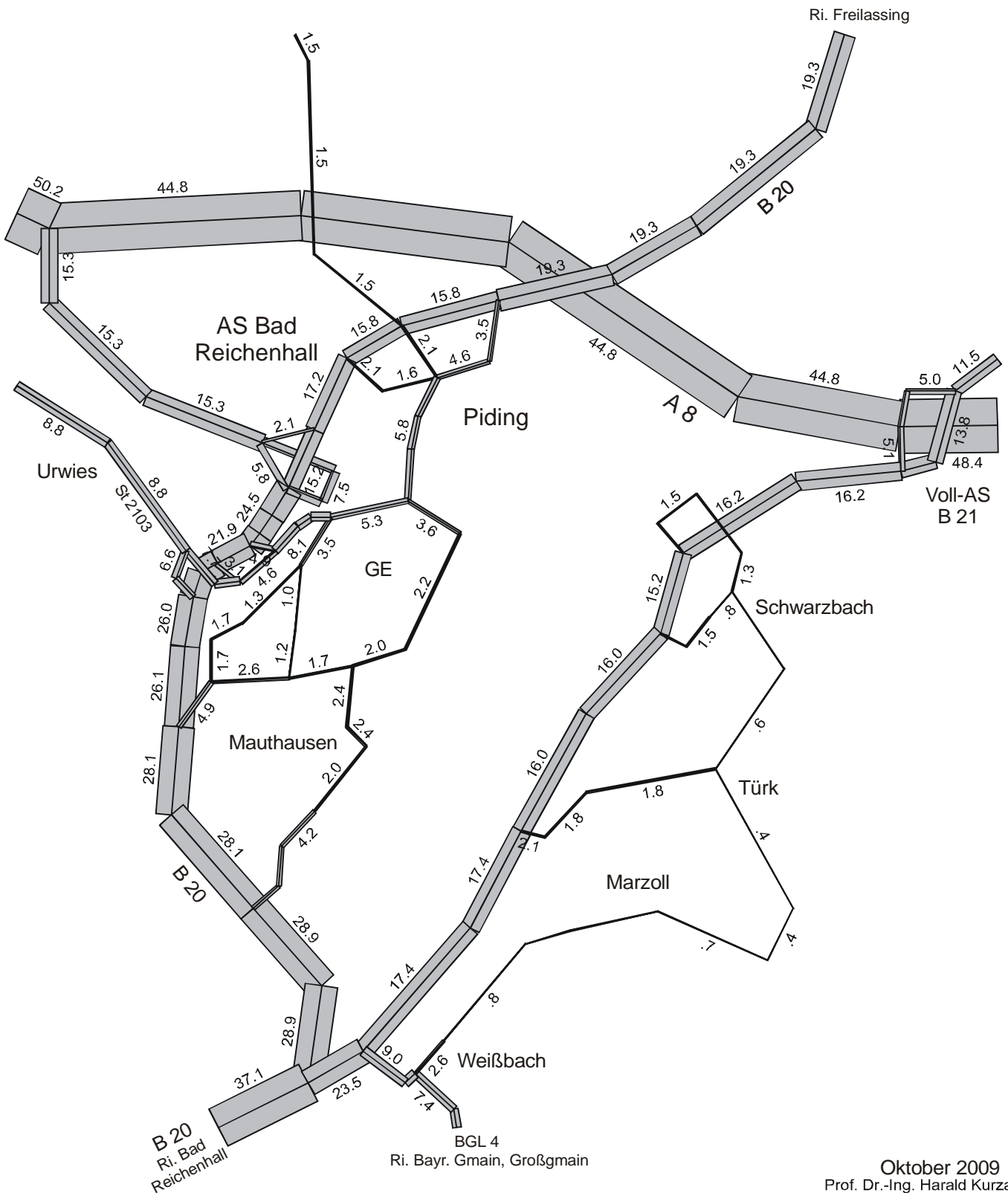
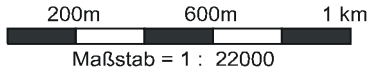


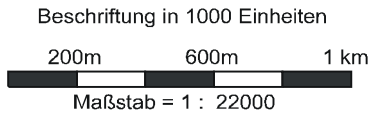
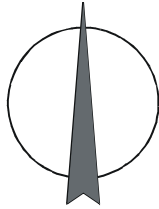


A 8, Verlegung nördlich Piding AS Bad Reichenhall mit Trompete ohne AS Aufham, mit AS B 21

Gesamtverkehr, Prognose 2025, Werktag in 1000 Kfz/24 Std.

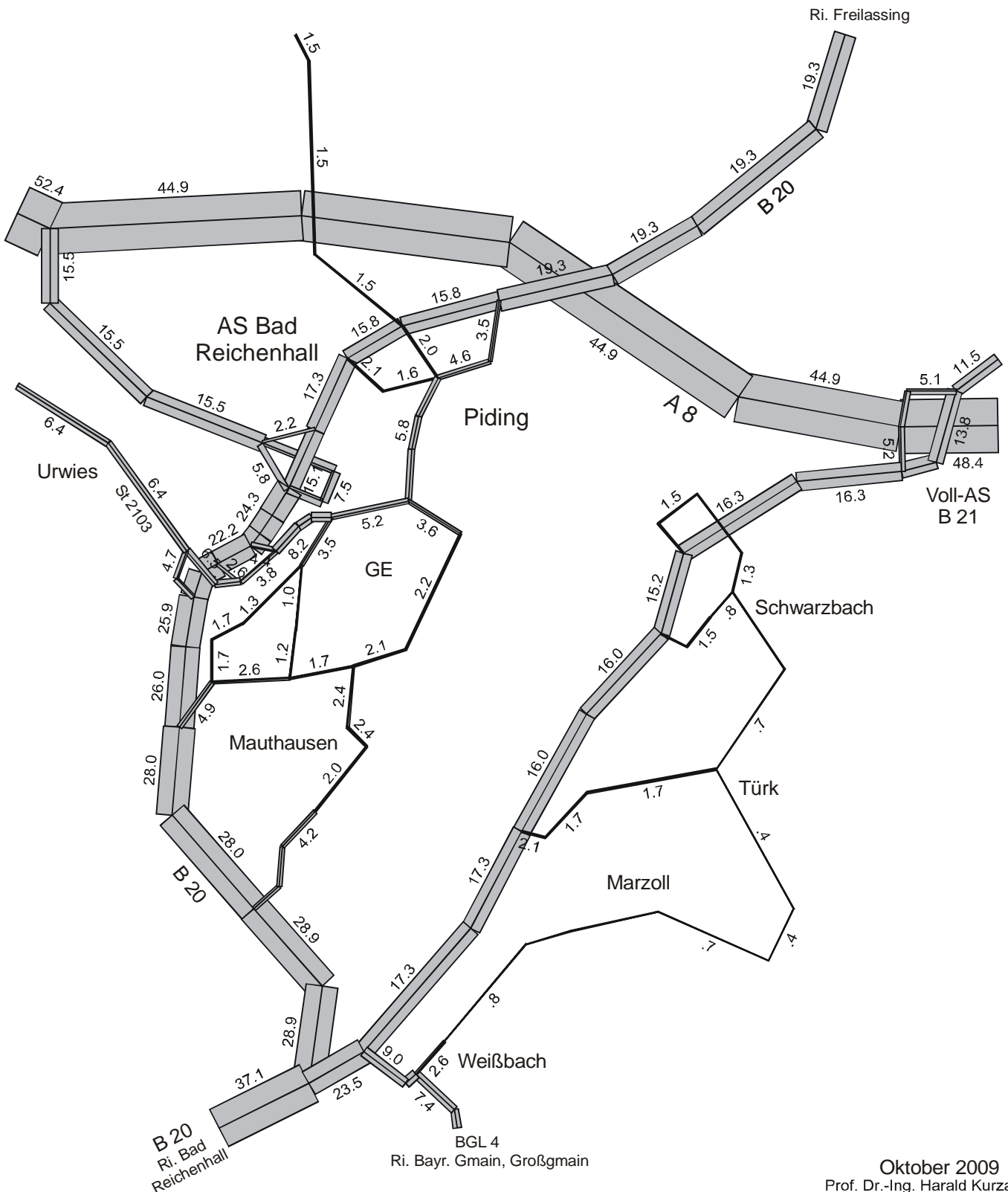
Beschriftung in 1000 Einheiten





A 8, Verlegung nördlich Piding AS Bad Reichenhall mit Trompete mit AS Aufham, mit AS B 21

Gesamtverkehr, Prognose 2025, Werktag
in 1000 Kfz/24 Std.

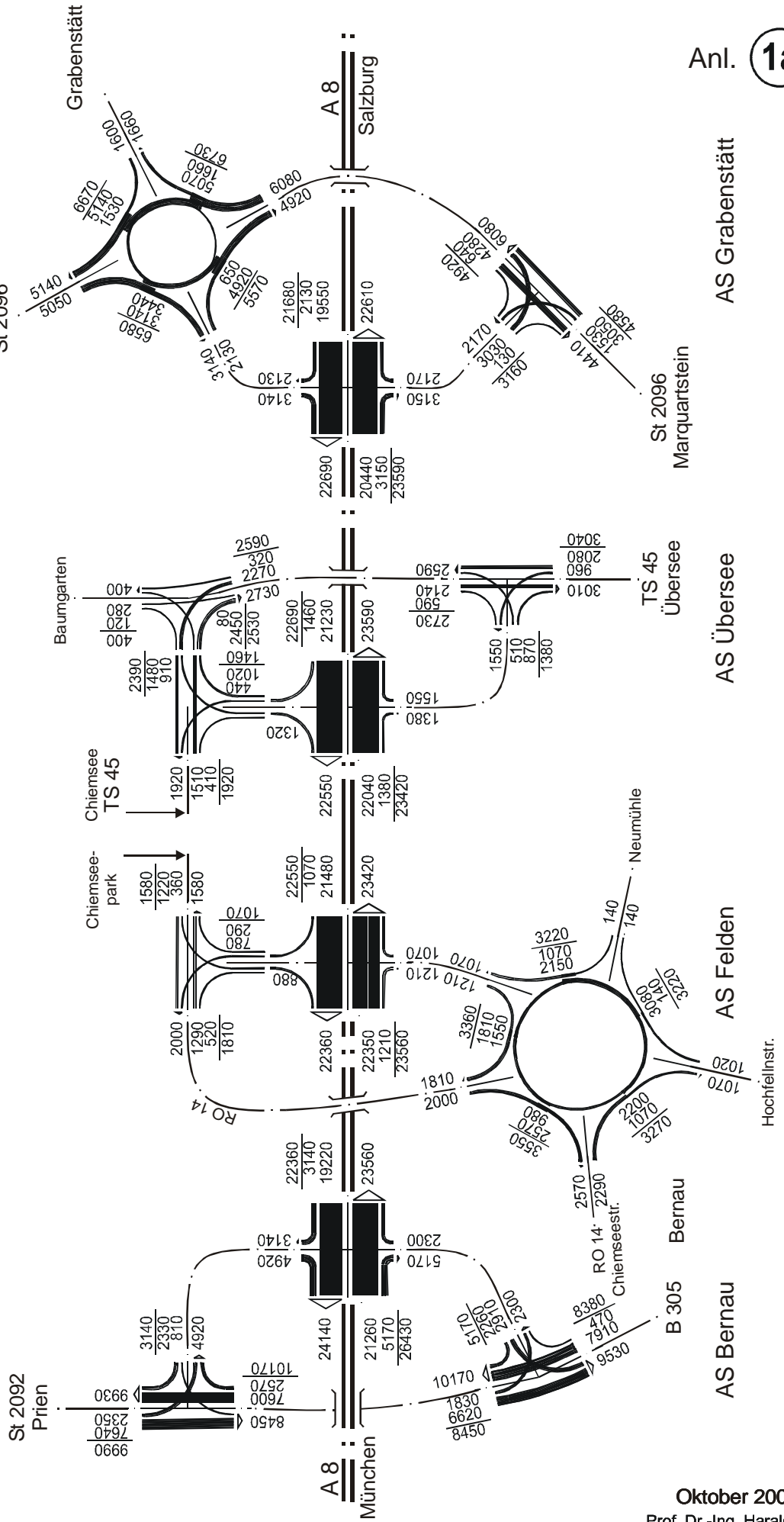
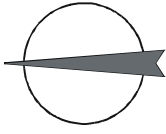


Knotenpunktbelastungen A 8 Ost

AS Bernau - AS Grabenstätt

Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.

Zählung am Mi., 16. Juli 2008

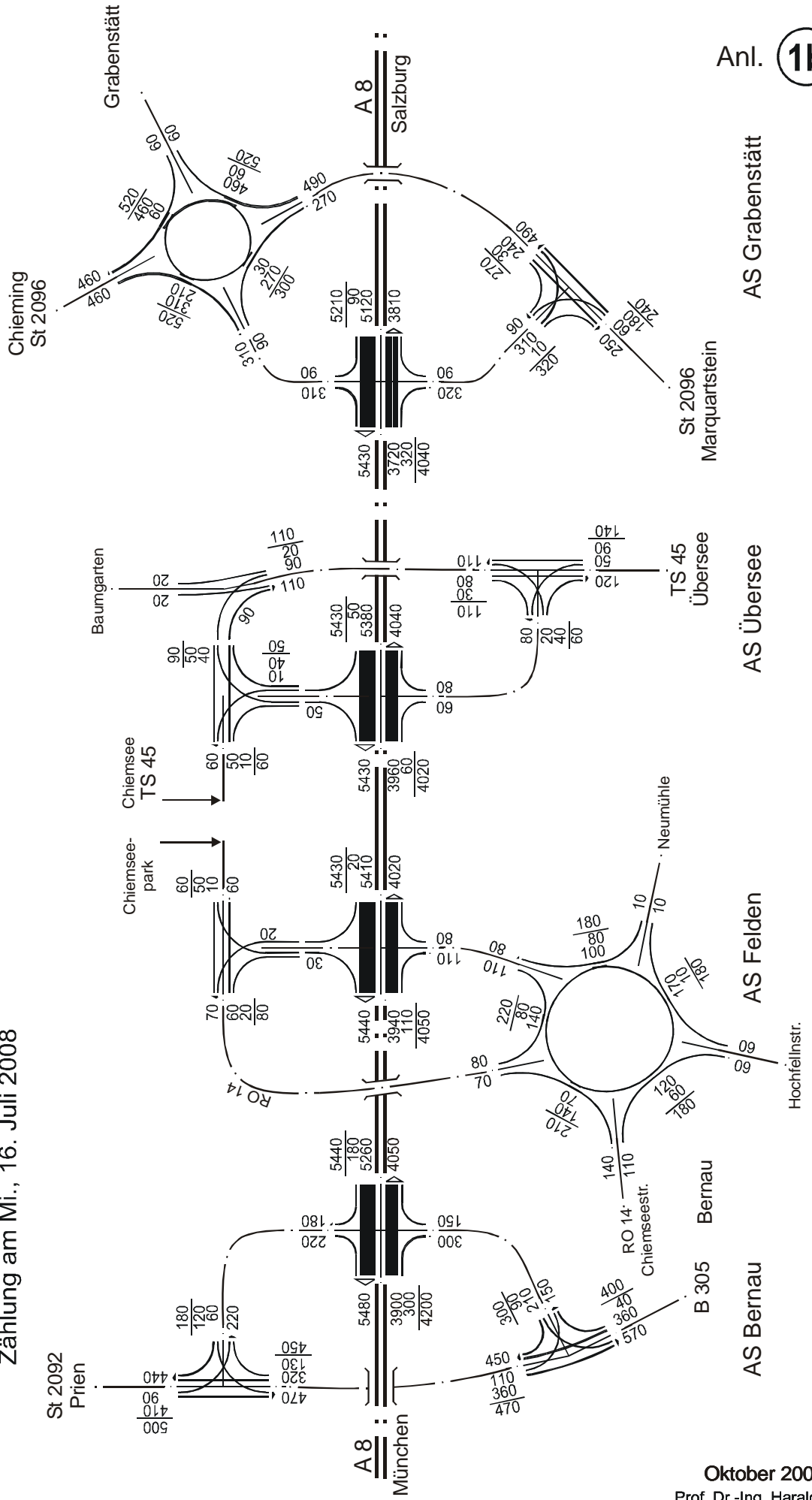
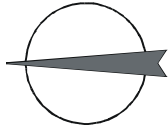


Knotenpunktsbelastungen A 8 Ost

AS Bernau - AS Grabenstätt

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

Zählung am Mi., 16. Juli 2008

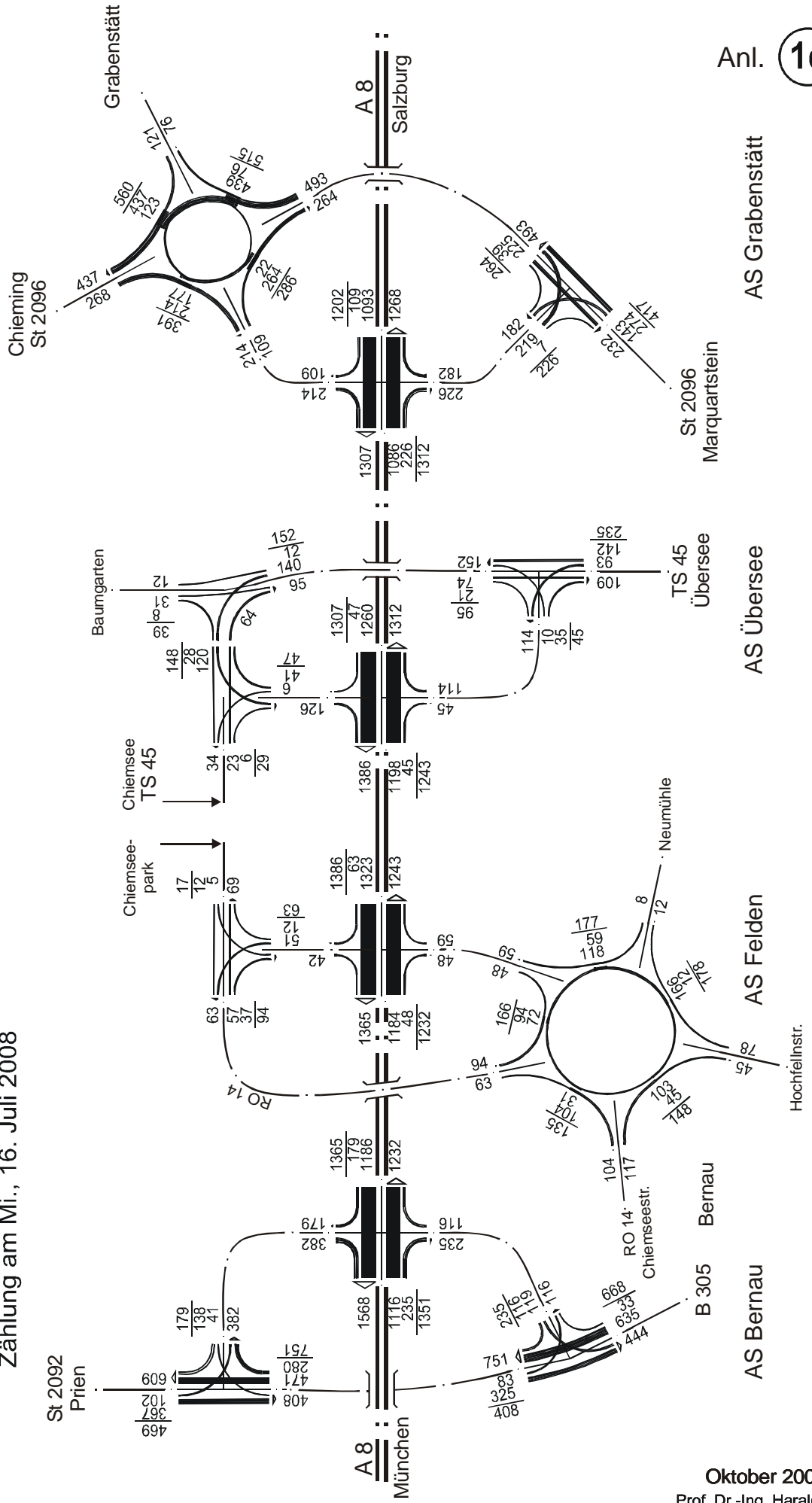
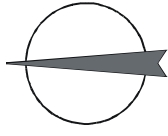


Knotenpunktbelastungen A 8 Ost

AS Bernau - AS Grabenstätt

Morgenspitze 7.00-8.00 Uhr in Kfz/Std.

Zählung am Mi., 16. Juli 2008

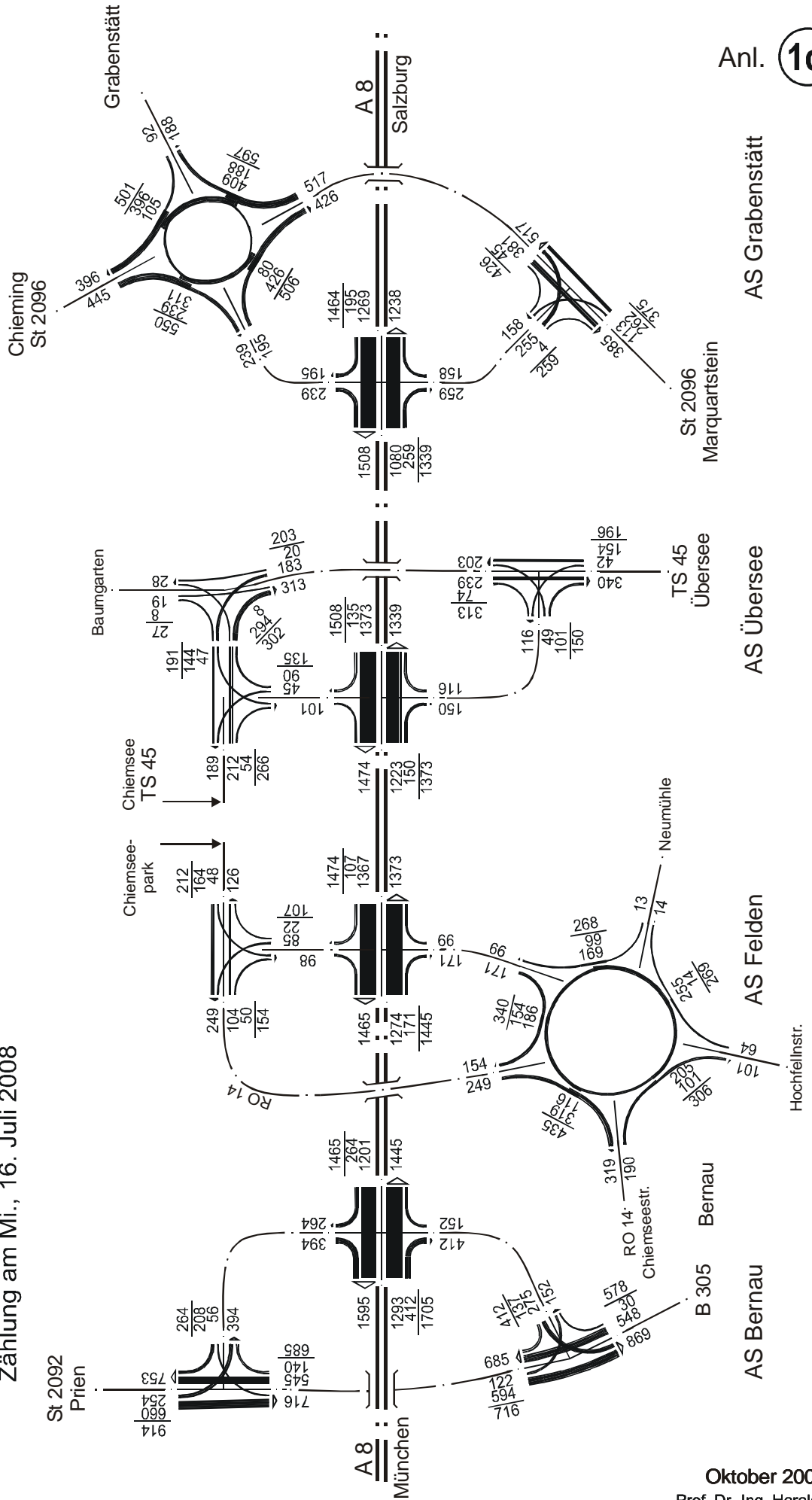
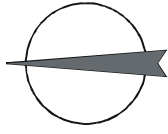


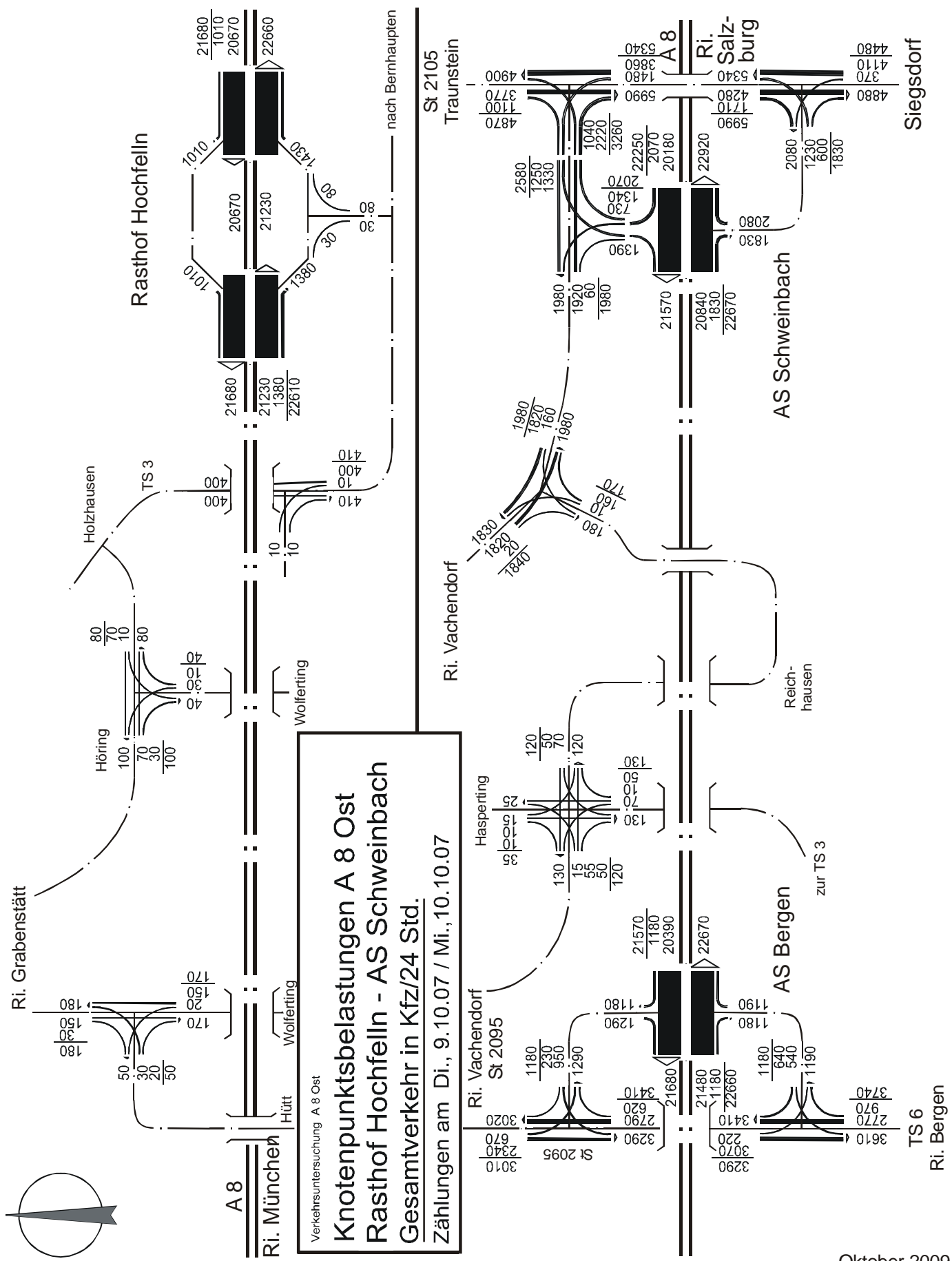
Knotenpunktsbelastungen A 8 Ost

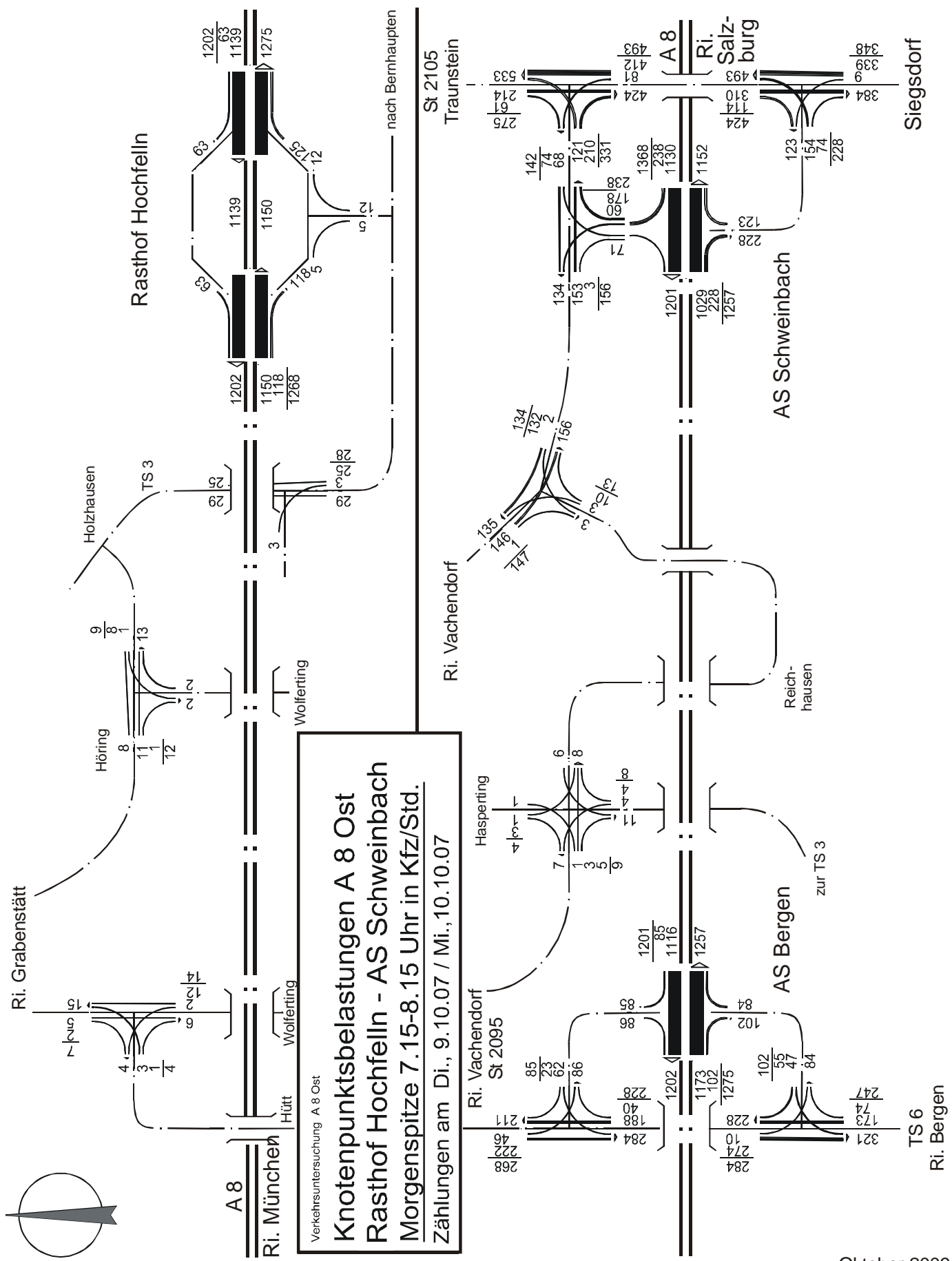
AS Bernau - AS Grabenstätt

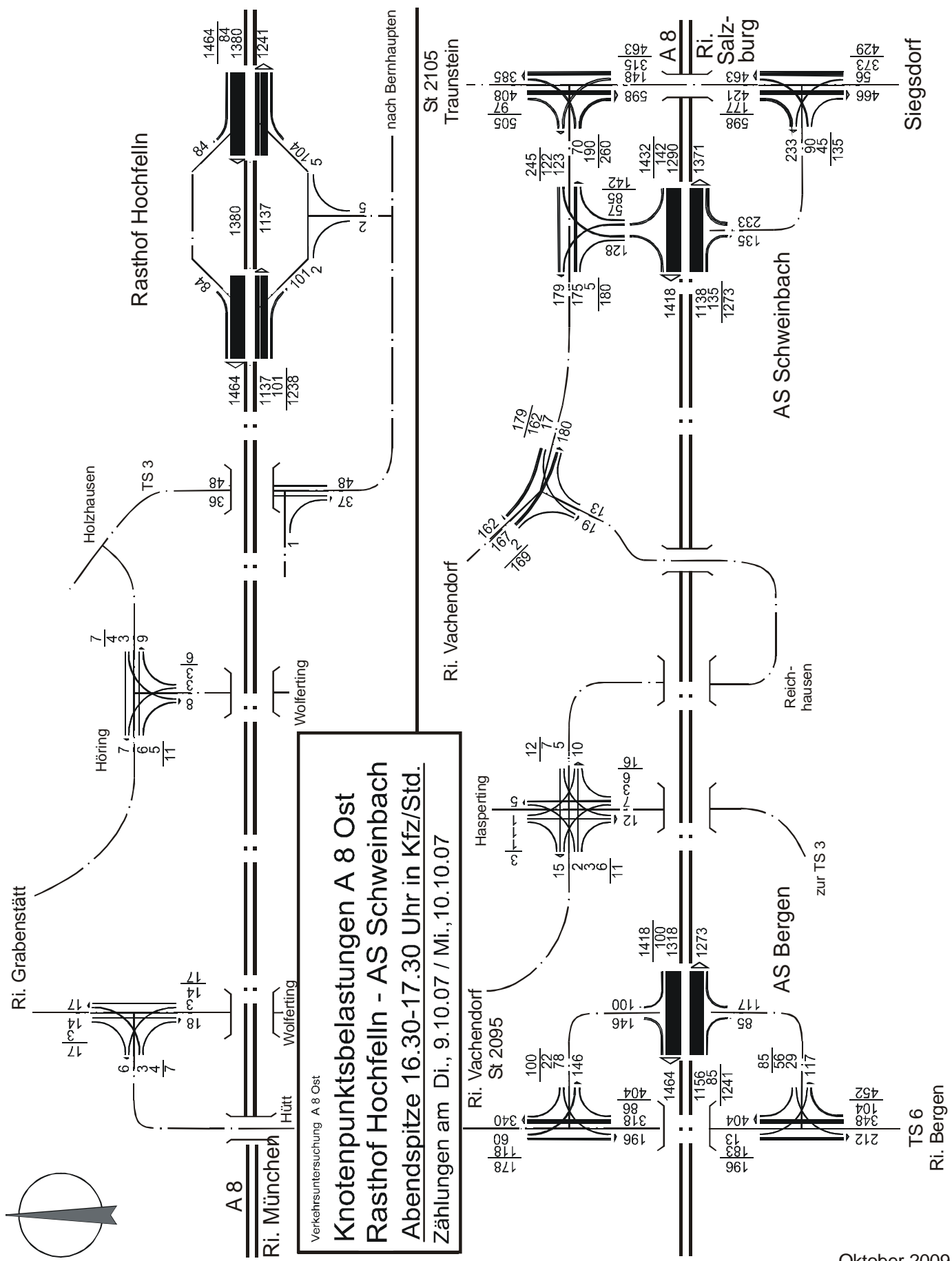
Abendspitze 17.00-18.00 Uhr in Kfz/Std.

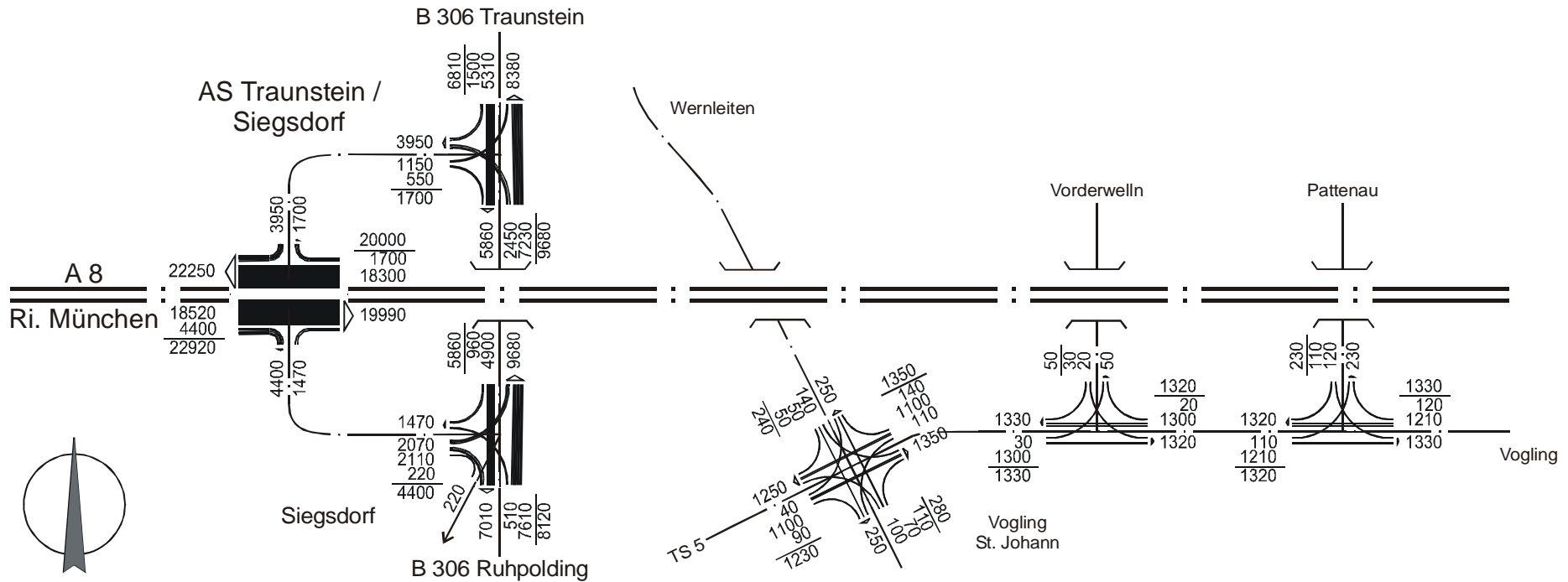
Zählung am Mi., 16. Juli 2008





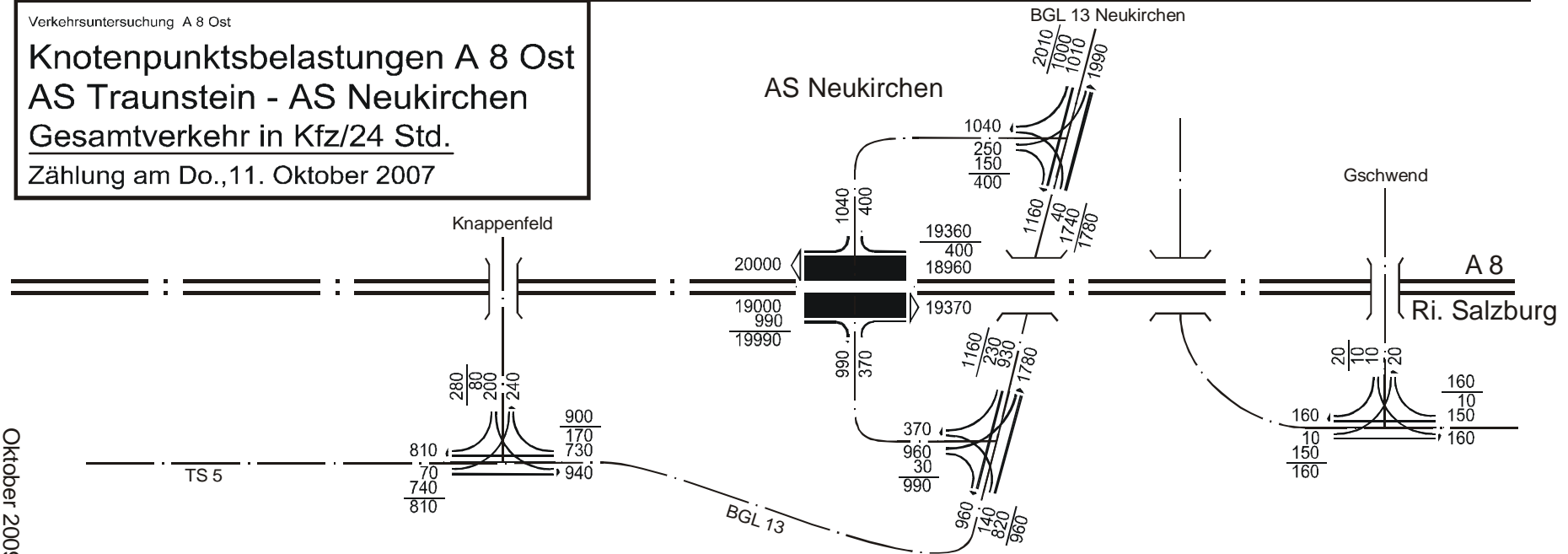


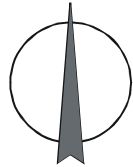
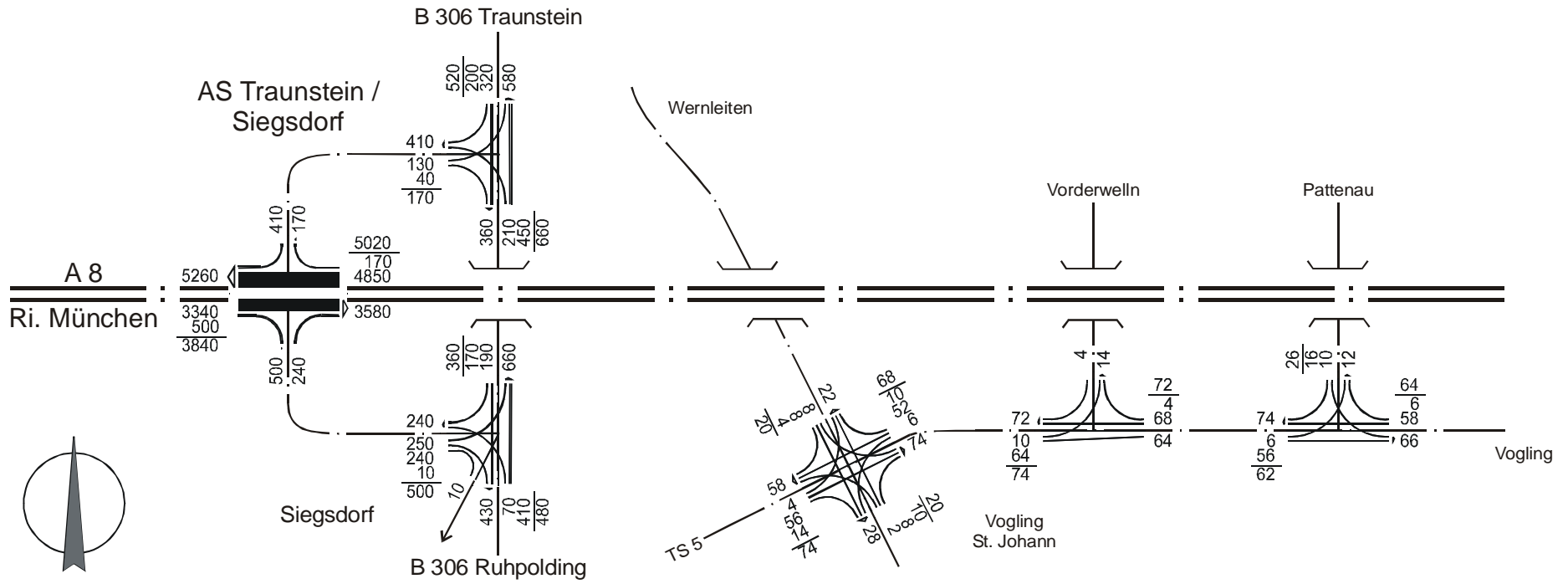




Verkehrsuntersuchung A 8 Ost

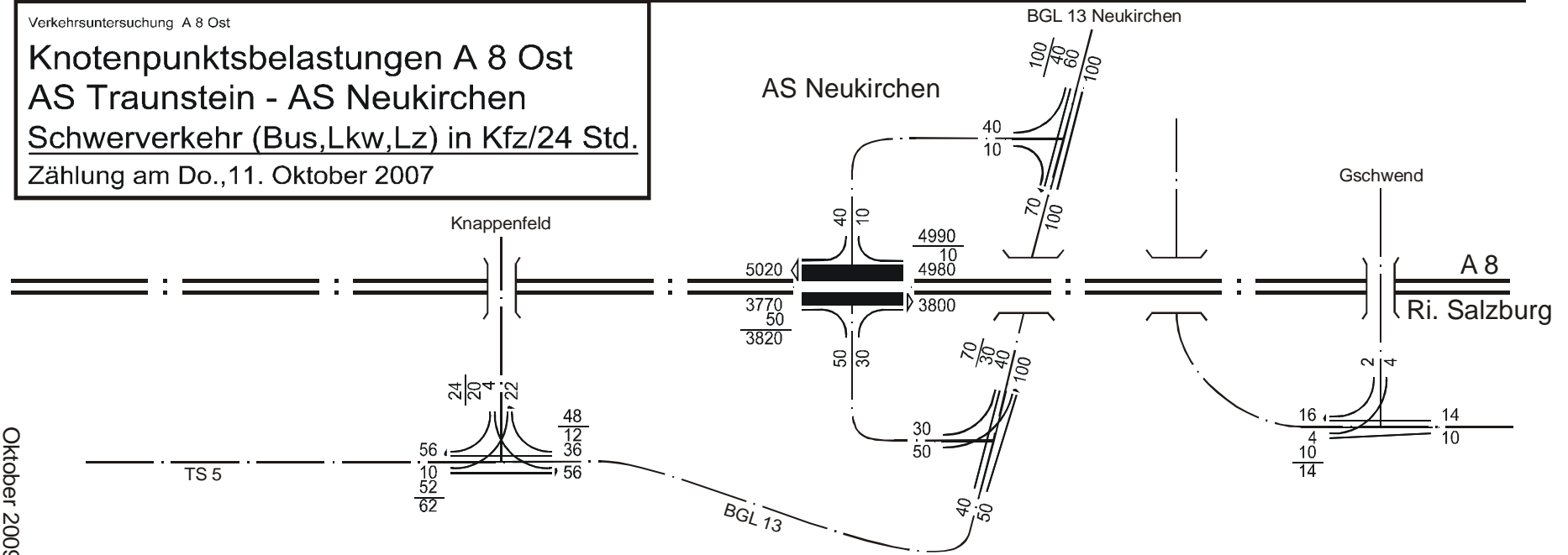
Knotenpunktsbelastungen A 8 Ost
AS Traunstein - AS Neukirchen
Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.
Zählung am Do., 11. Oktober 2007

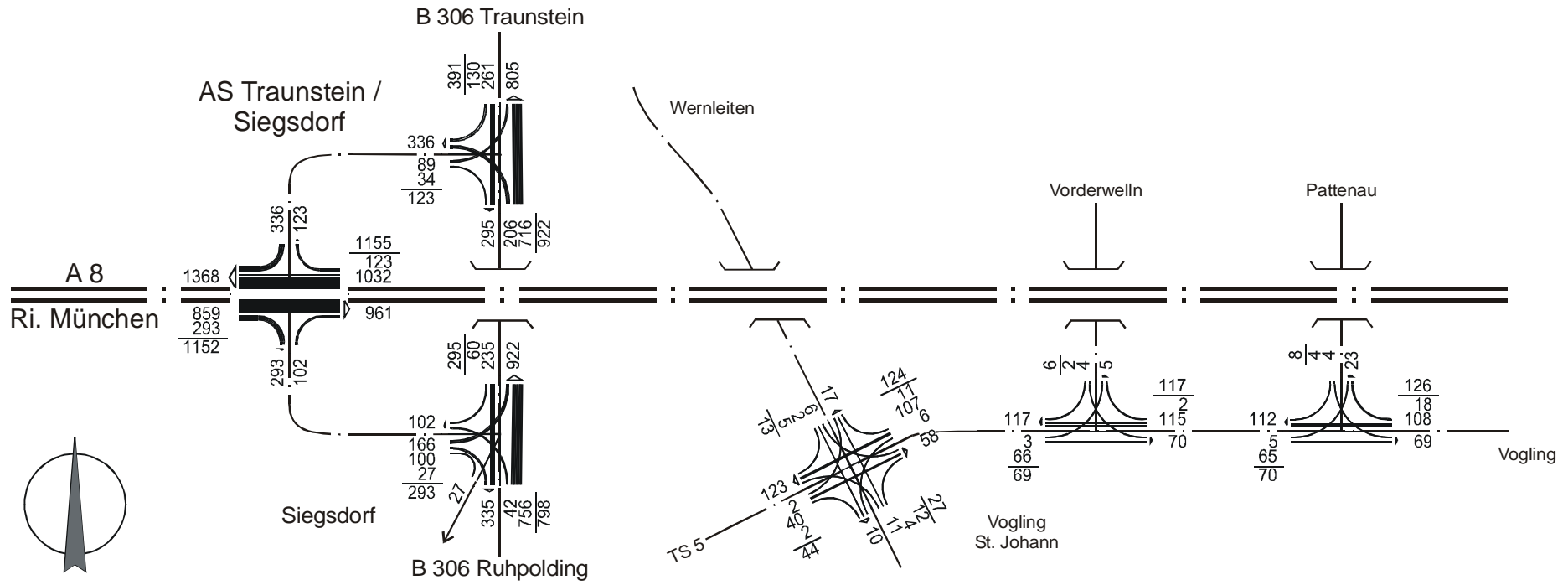




Verkehrsuntersuchung A 8 Ost

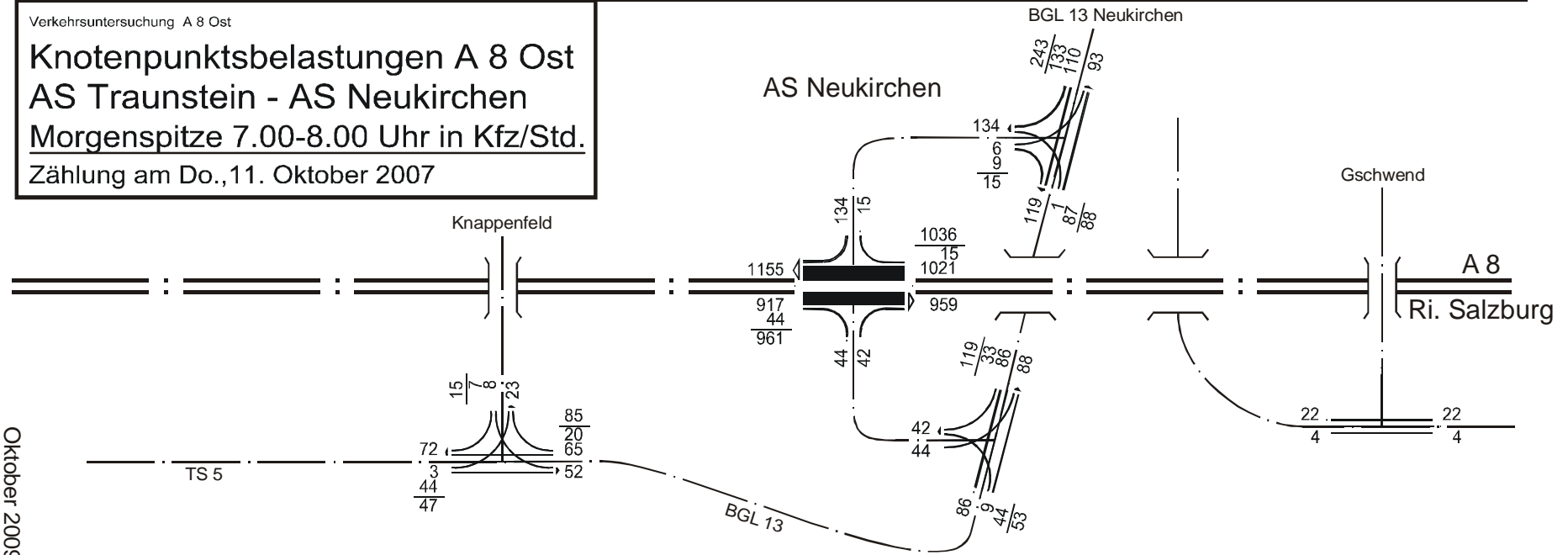
Knotenpunktbelastungen A 8 Ost
AS Traunstein - AS Neukirchen
Schwerverkehr (Bus, Lkw, Lz) in Kfz/24 Std.
 Zählung am Do., 11. Oktober 2007

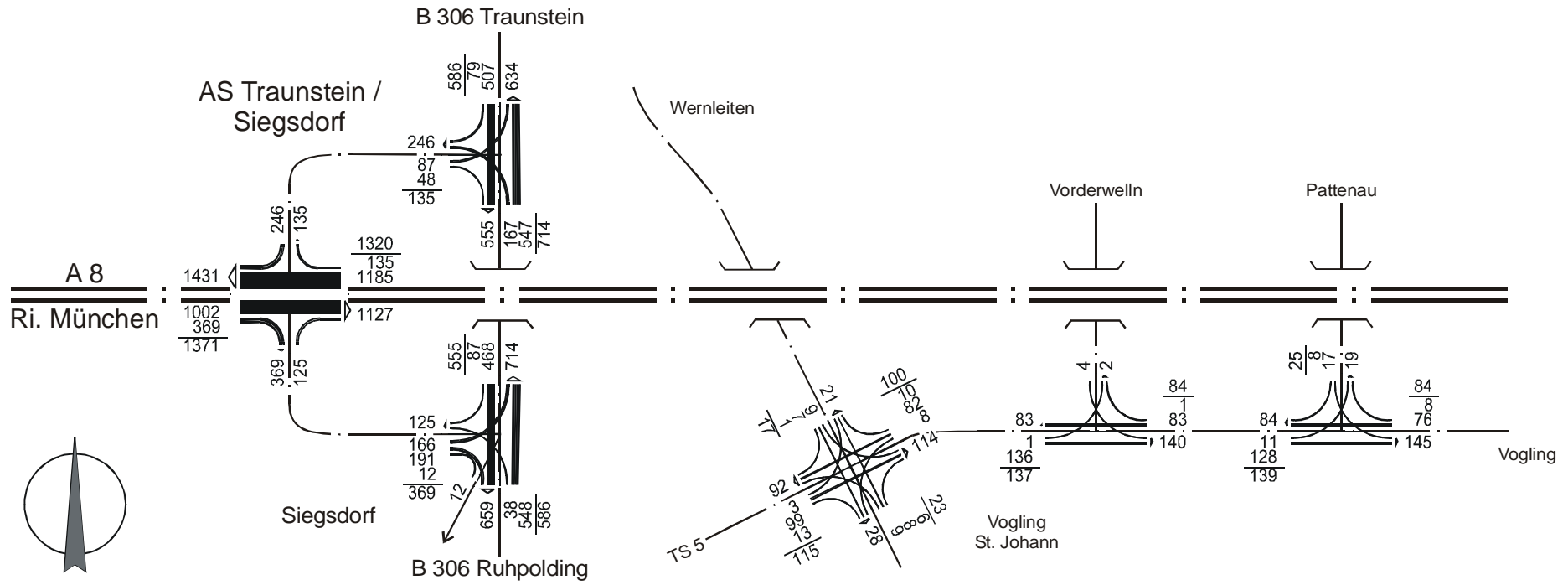




Verkehrsuntersuchung A 8 Ost

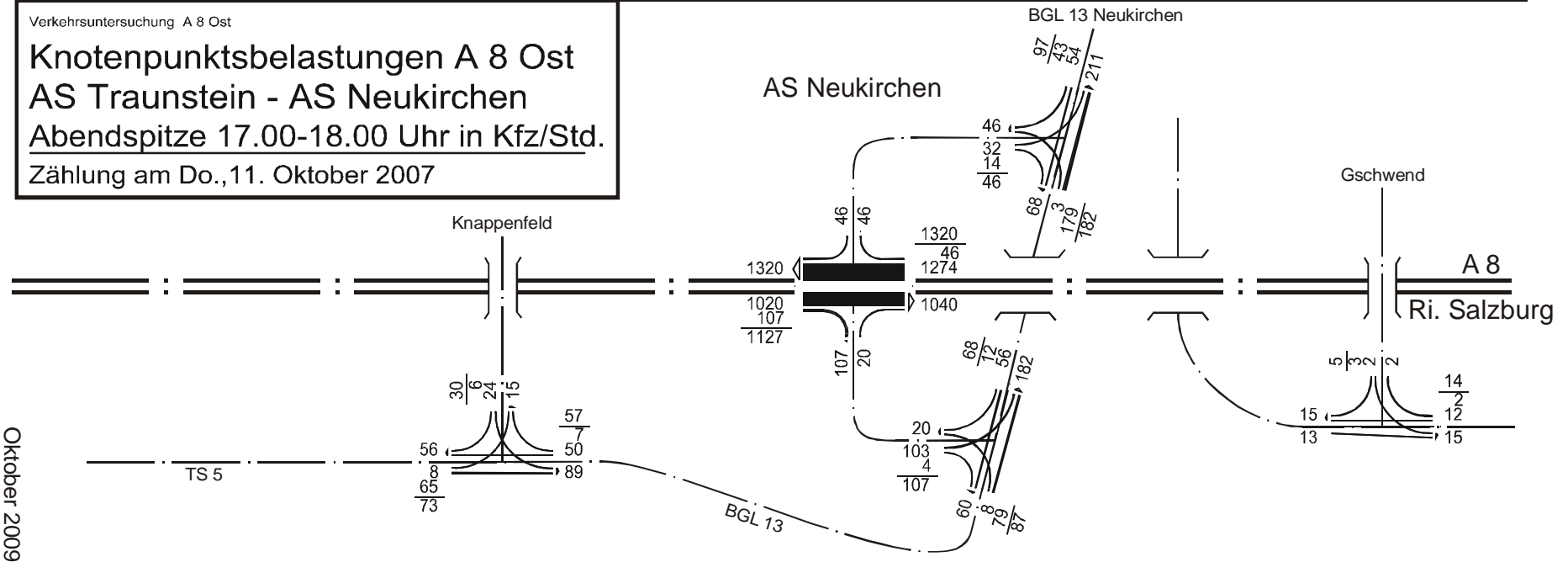
Knotenpunktsbelastungen A 8 Ost
AS Traunstein - AS Neukirchen
Morgenspitze 7.00-8.00 Uhr in Kfz/Std.
Zählung am Do., 11. Oktober 2007

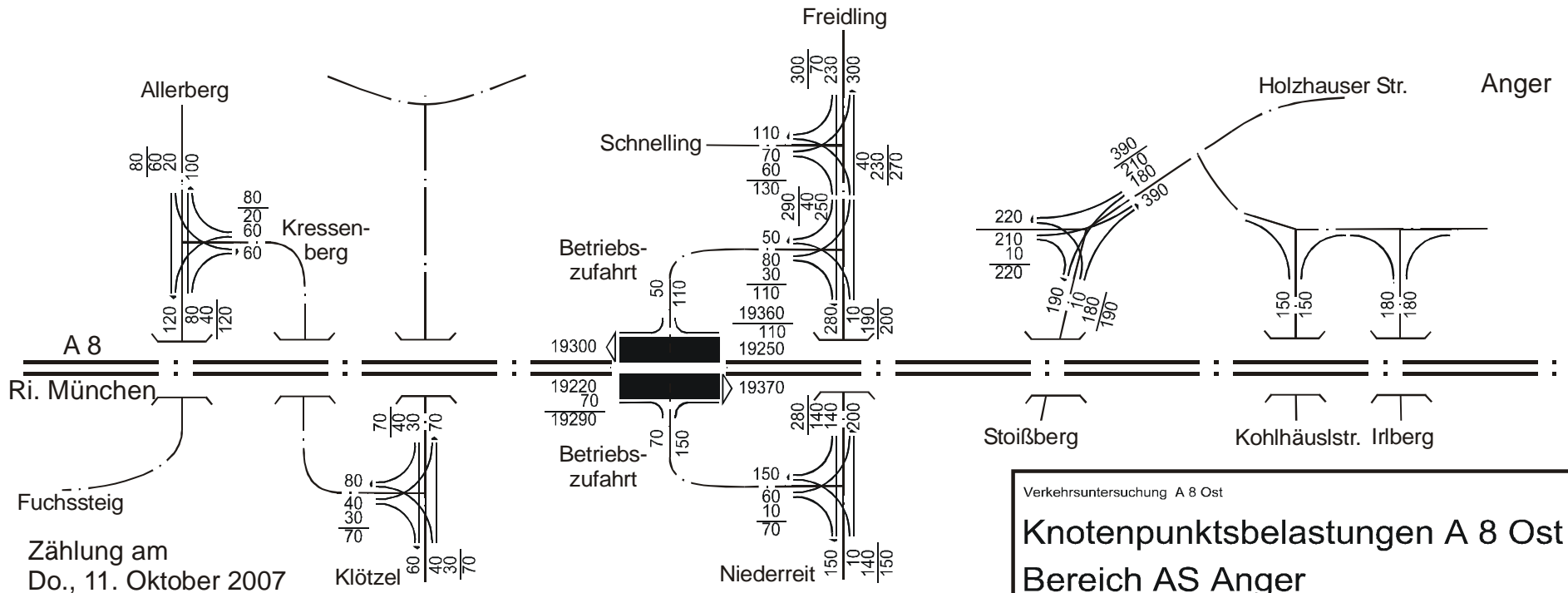




Verkehrsuntersuchung A 8 Ost

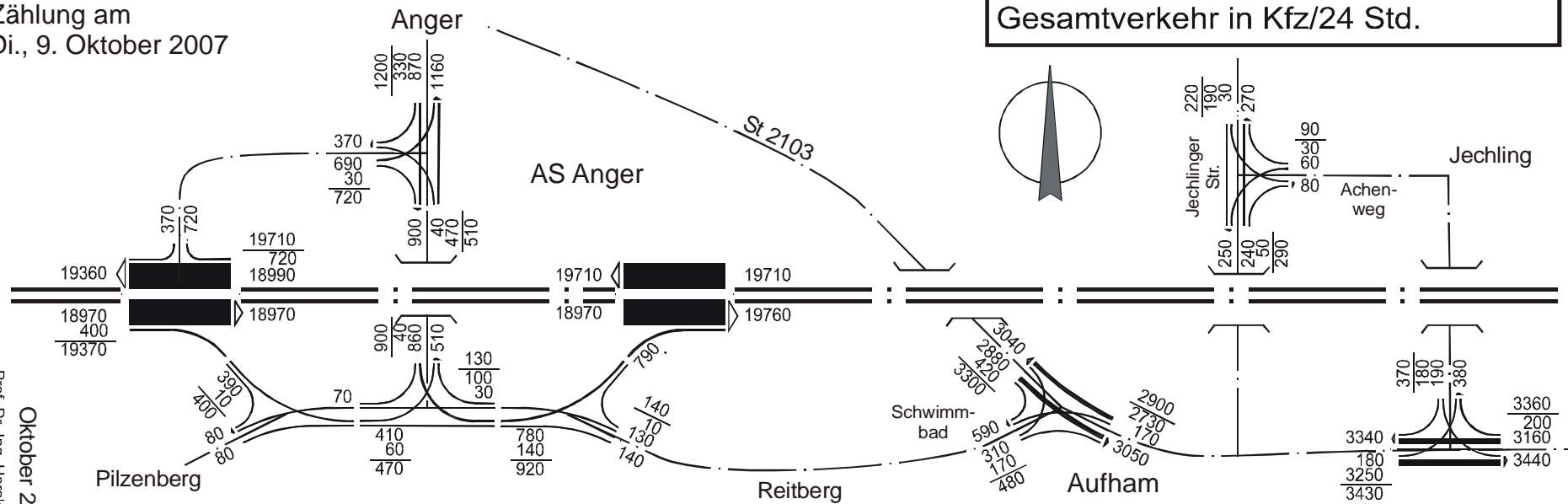
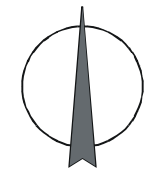
Knotenpunktsbelastungen A 8 Ost
AS Traunstein - AS Neukirchen
Abendspitze 17.00-18.00 Uhr in Kfz/Std.
Zählung am Do., 11. Oktober 2007



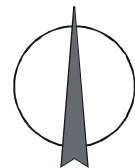
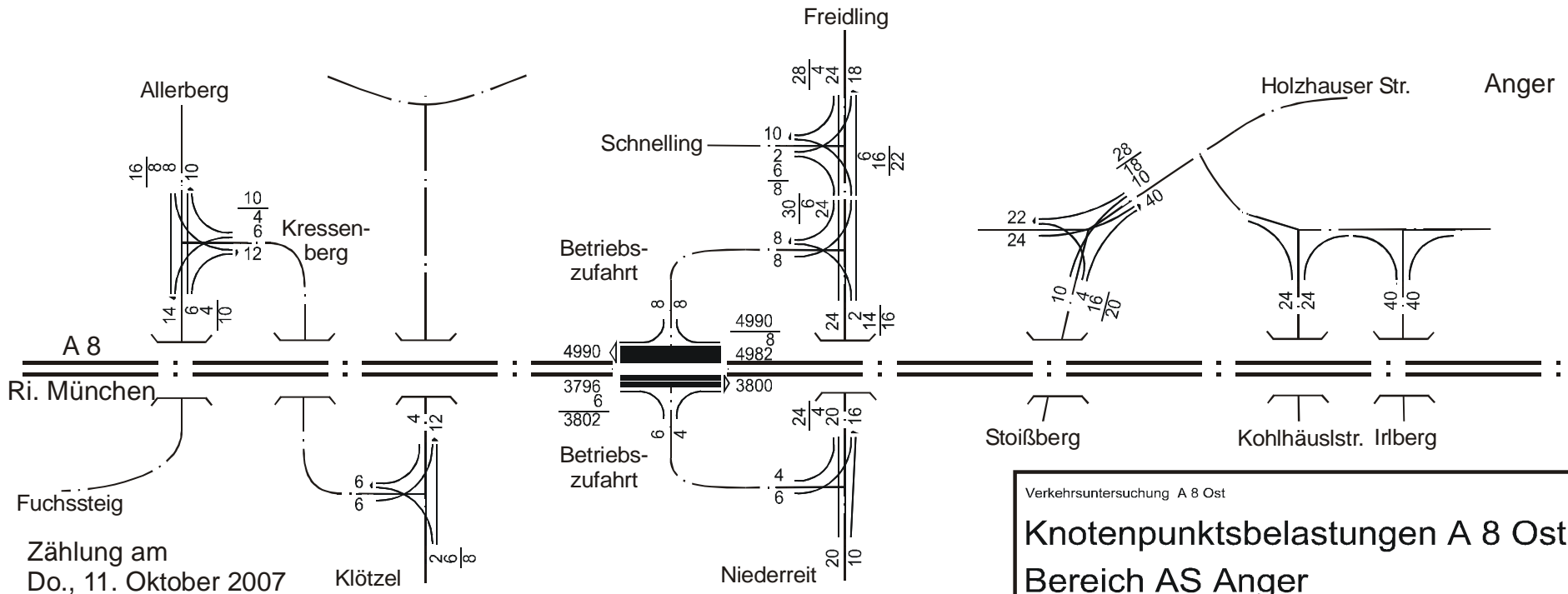


Zählung am
Do., 11. Oktober 2007

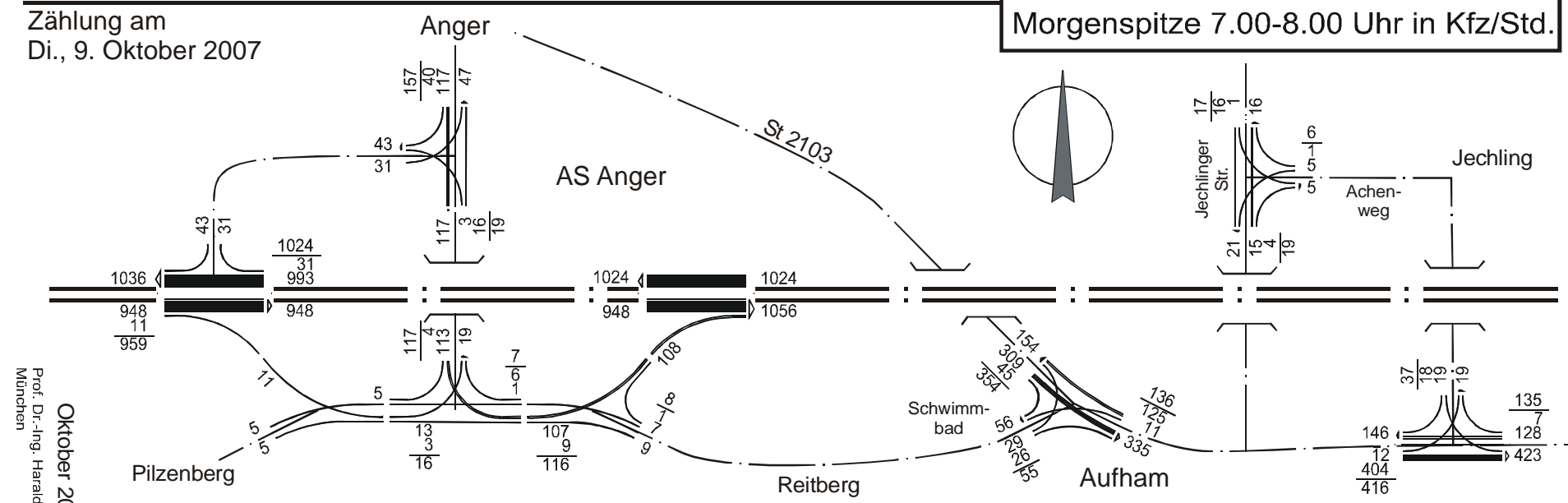
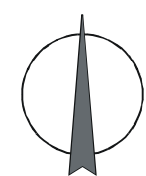
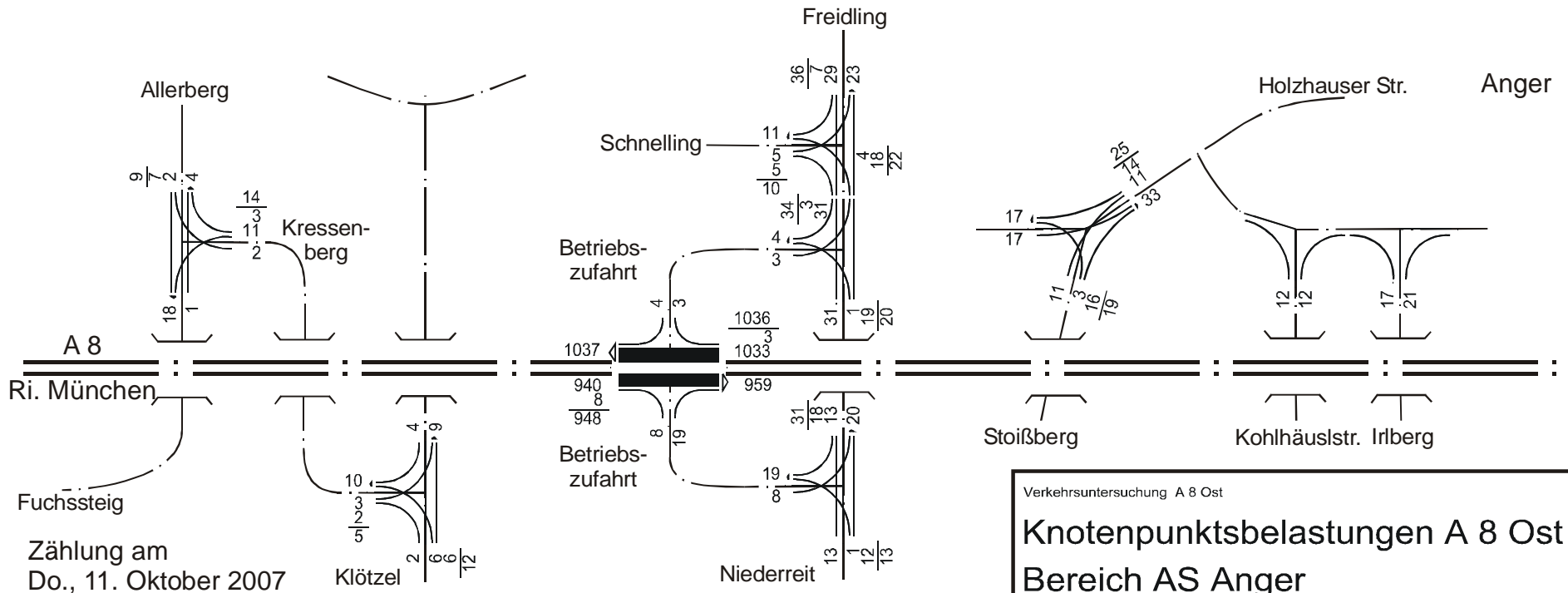
Zählung am
Di., 9. Oktober 2007



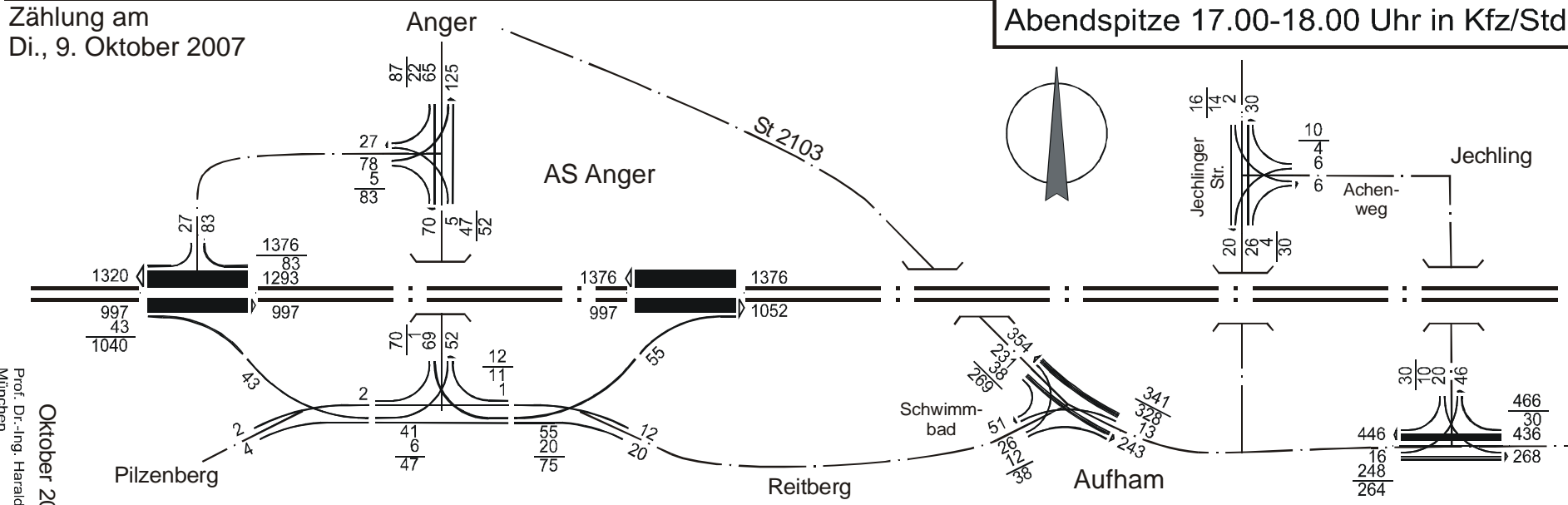
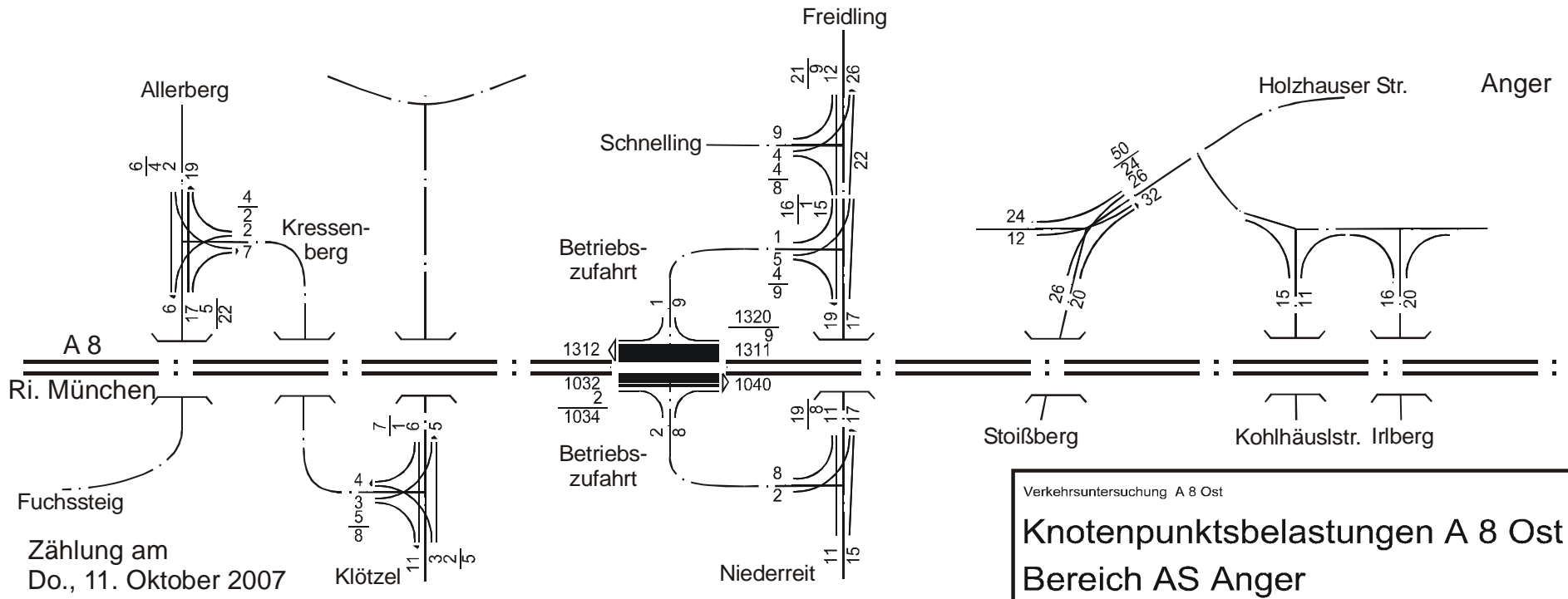
Oktober 2009
Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München



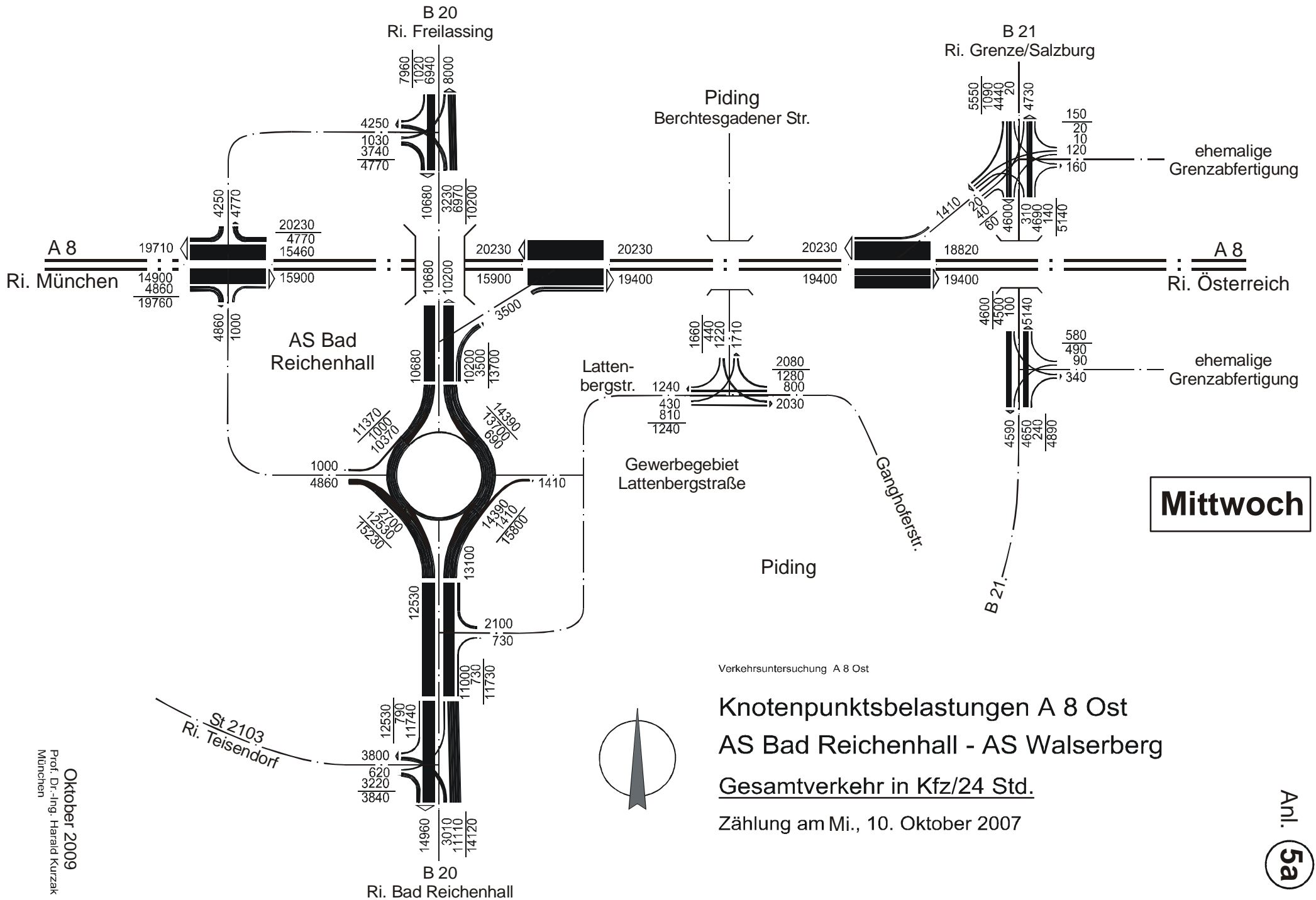
Oktober 2009
 Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
 München

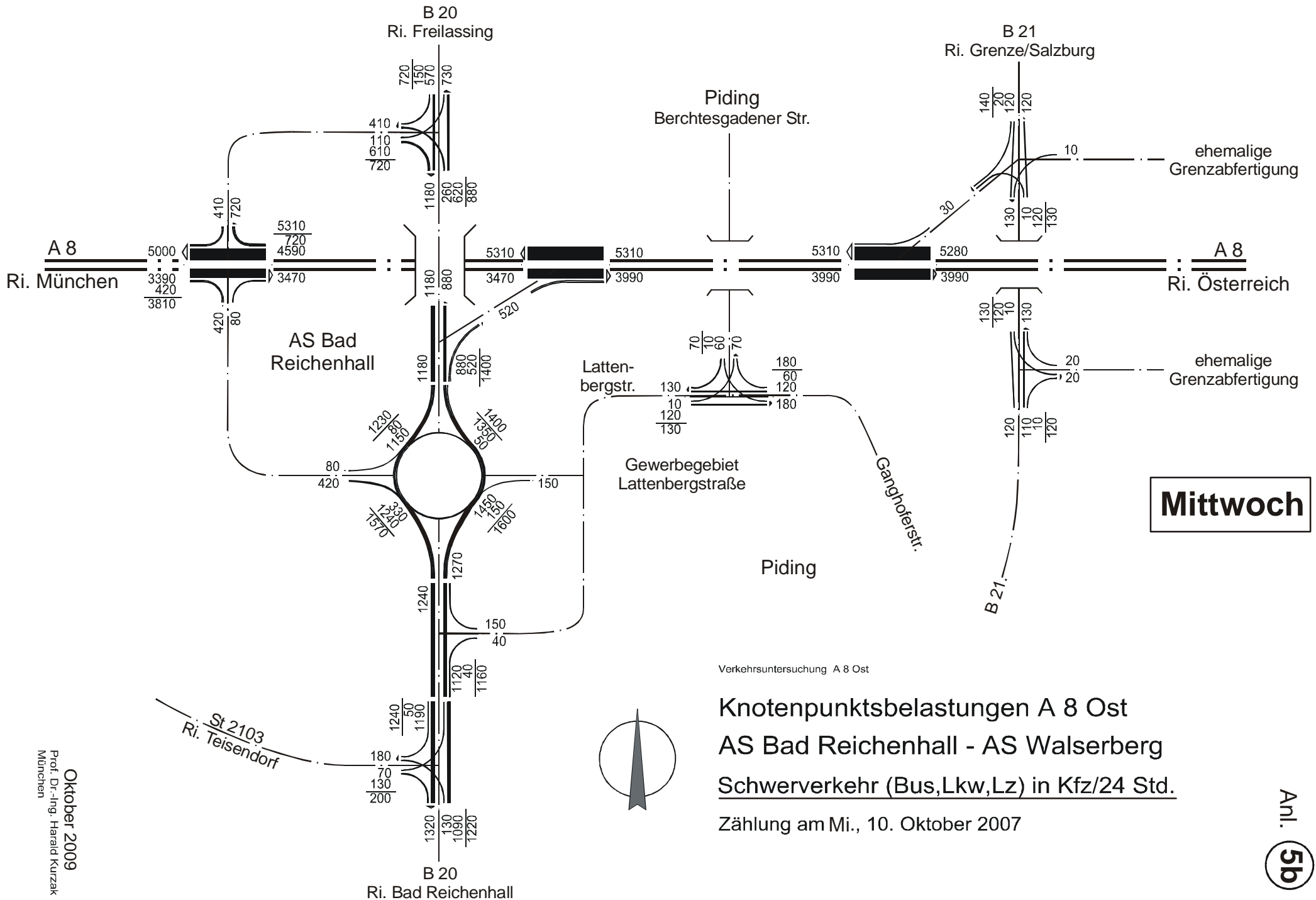


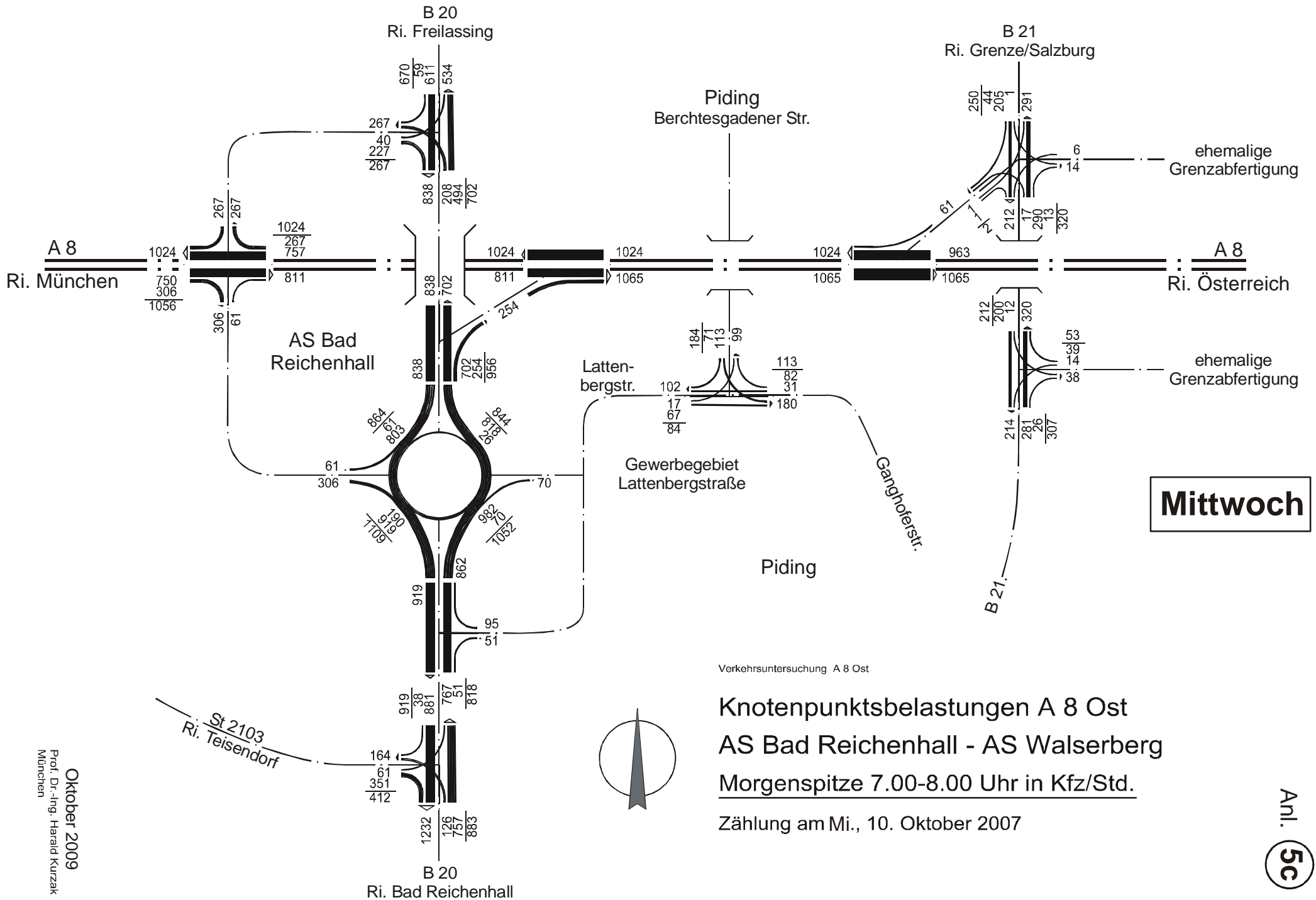
Oktober 2009
 Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
 München

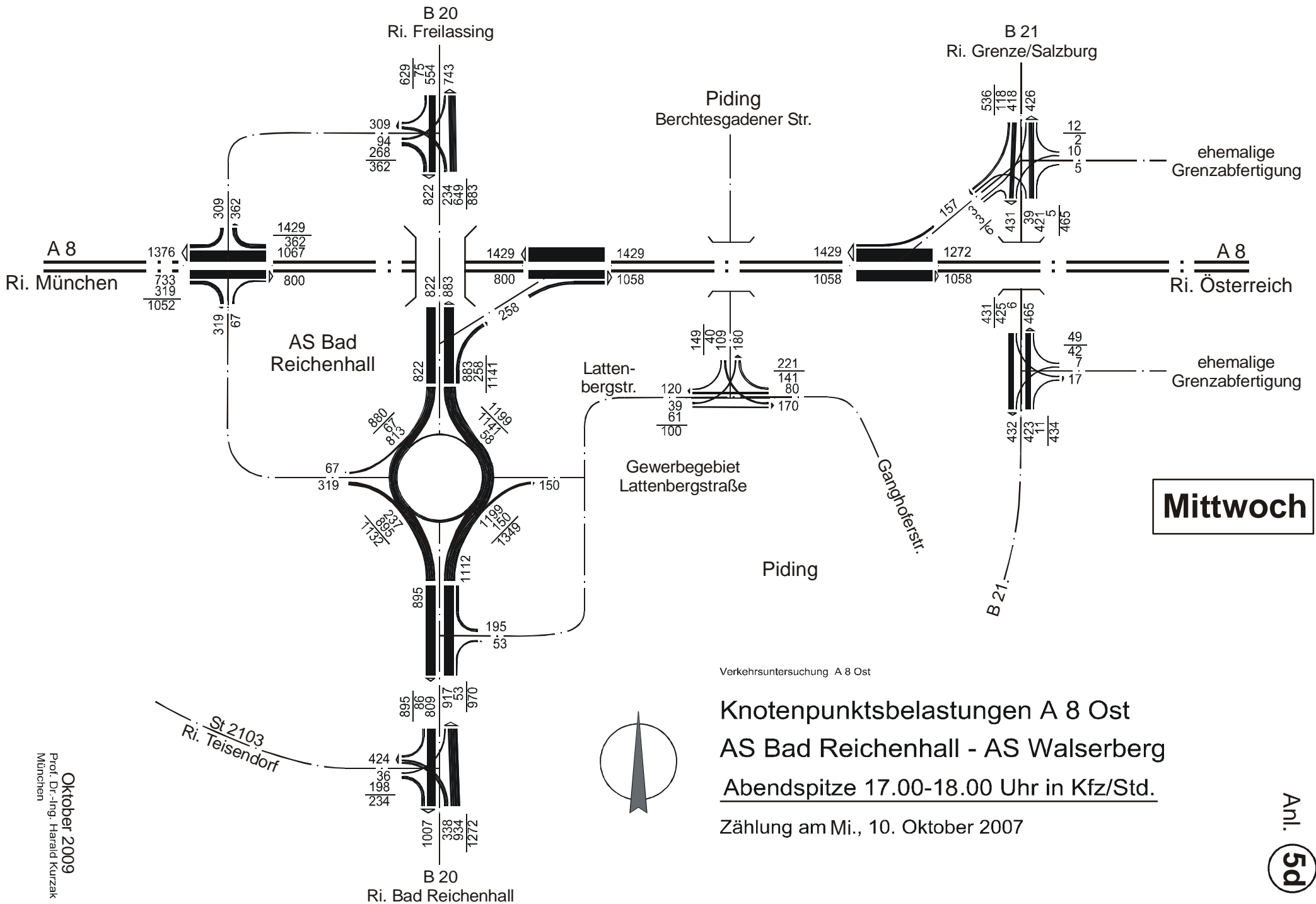


Oktober 2009
 Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
 München

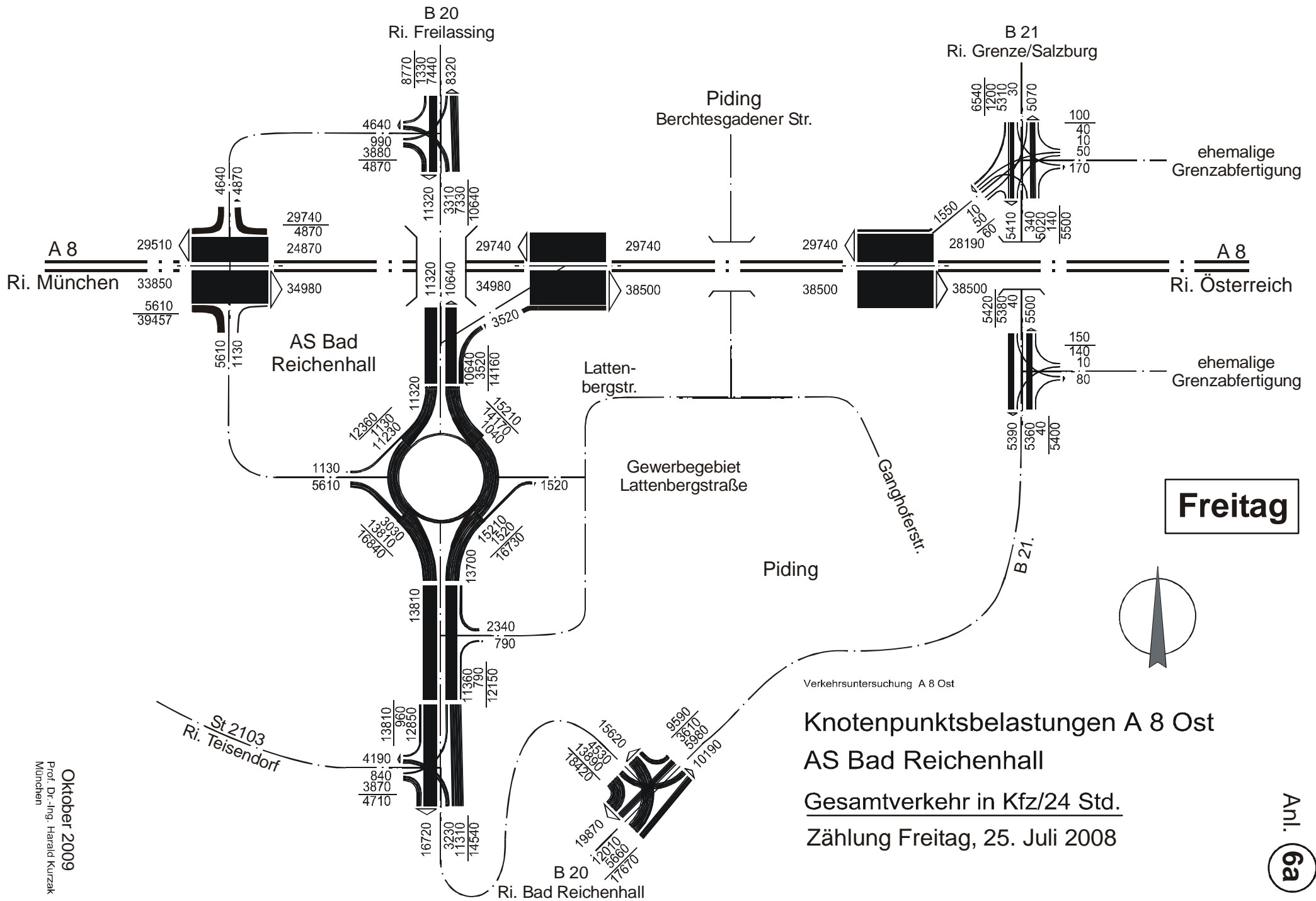




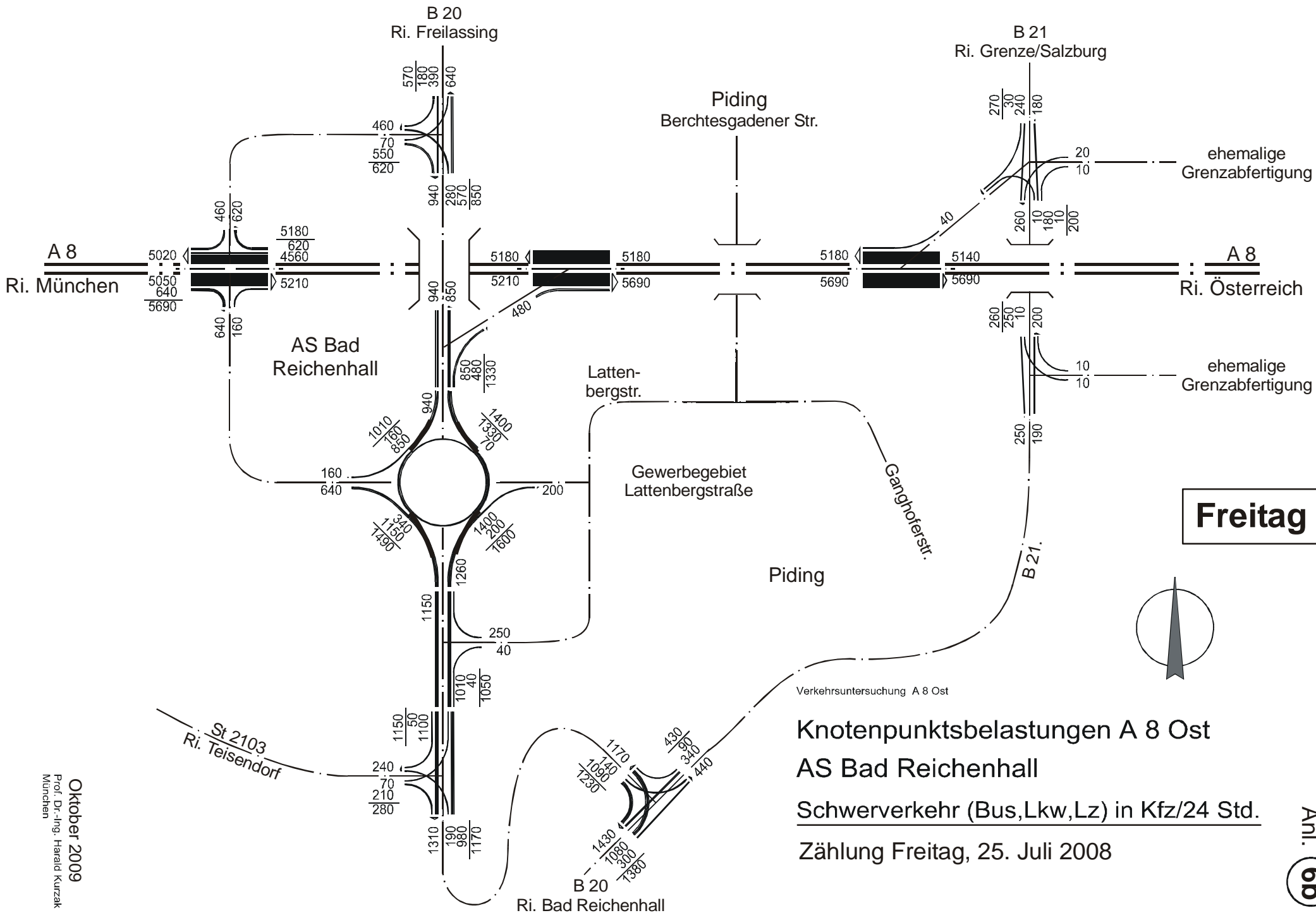




Mittwoch

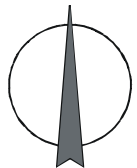


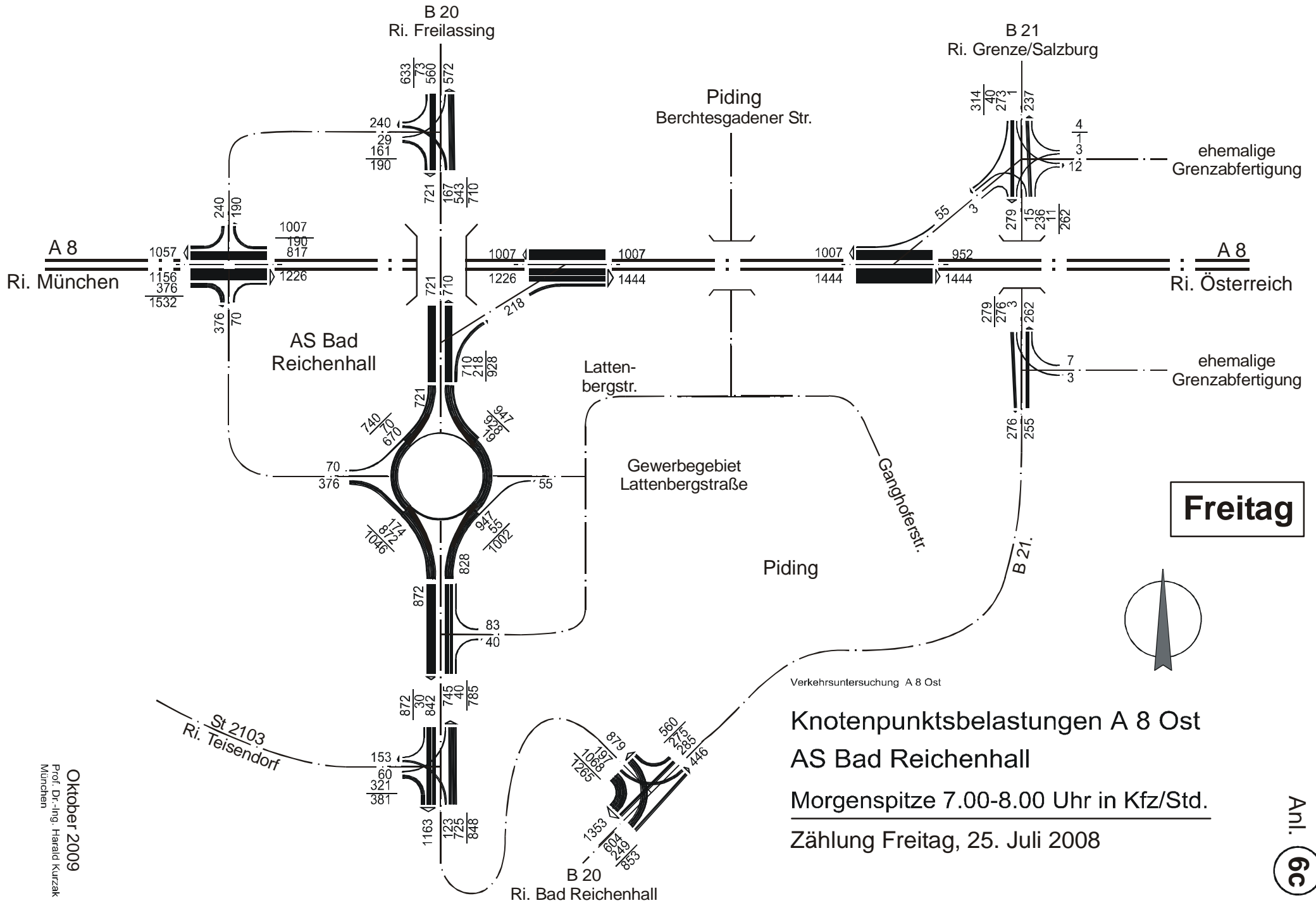
Oktober 2009
 Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
 München

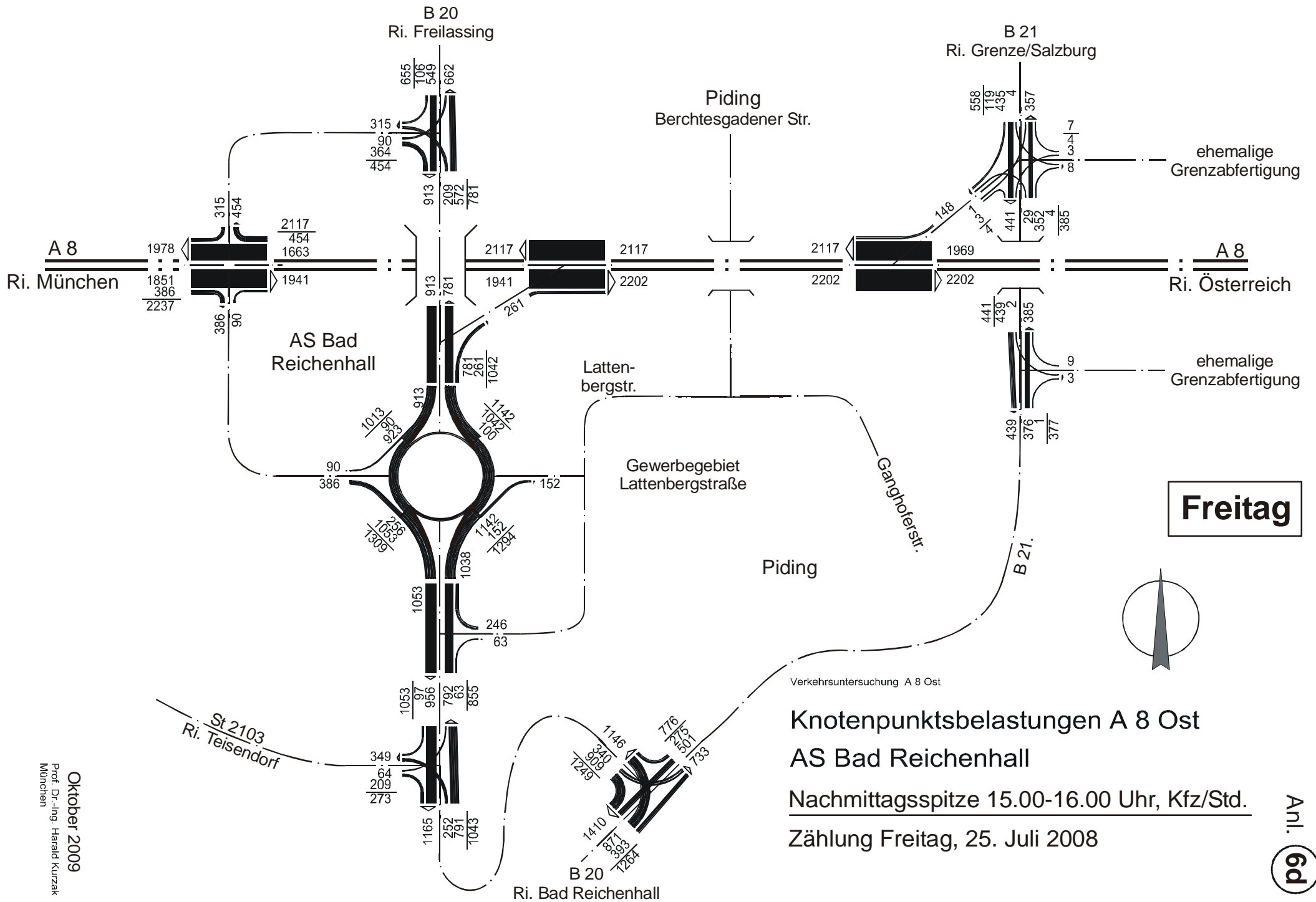


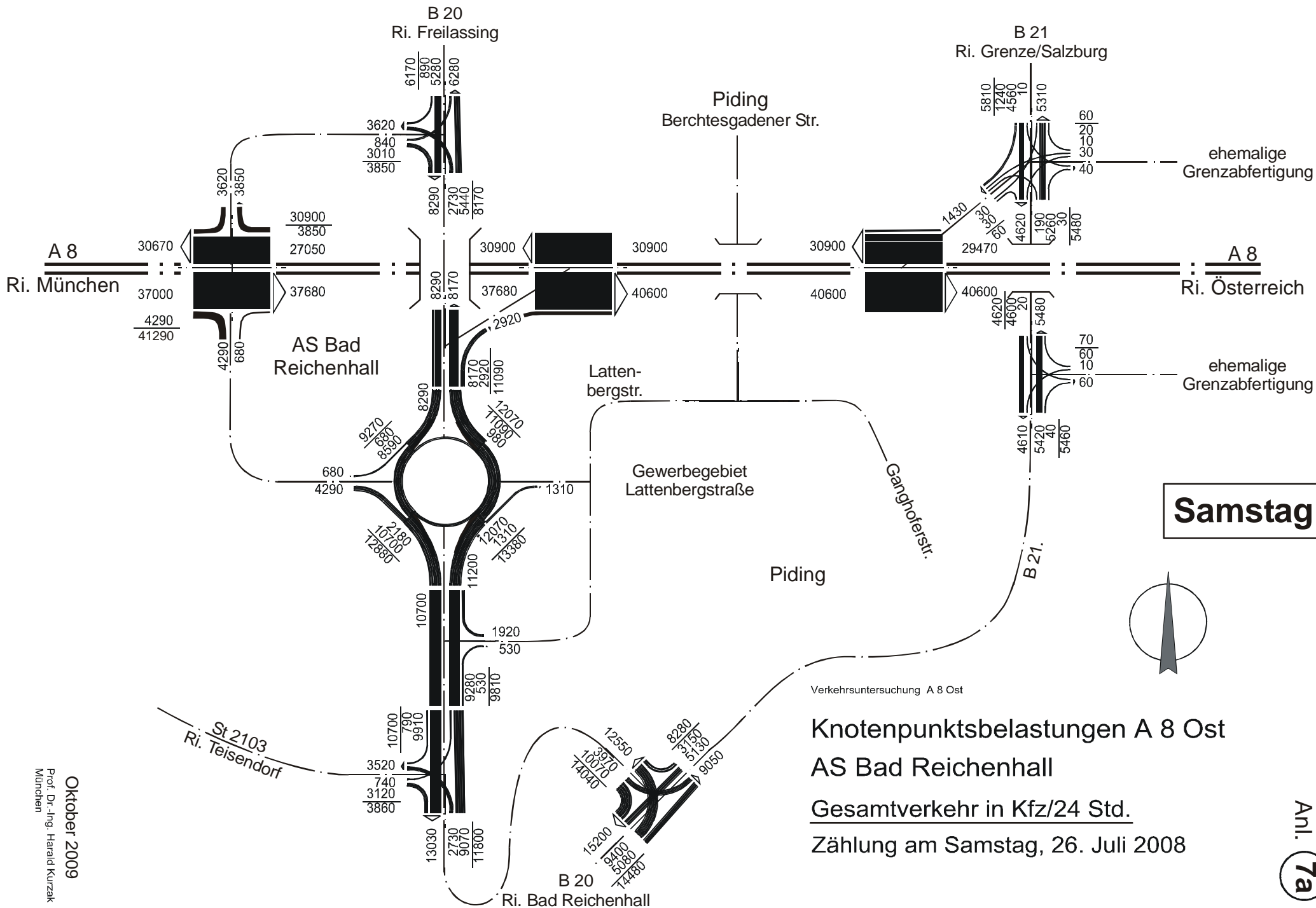
**Knotenpunktbelastungen A 8 Ost
AS Bad Reichenhall
Schwerverkehr (Bus,Lkw,Lz) in Kfz/24 Std.
Zählung Freitag, 25. Juli 2008**

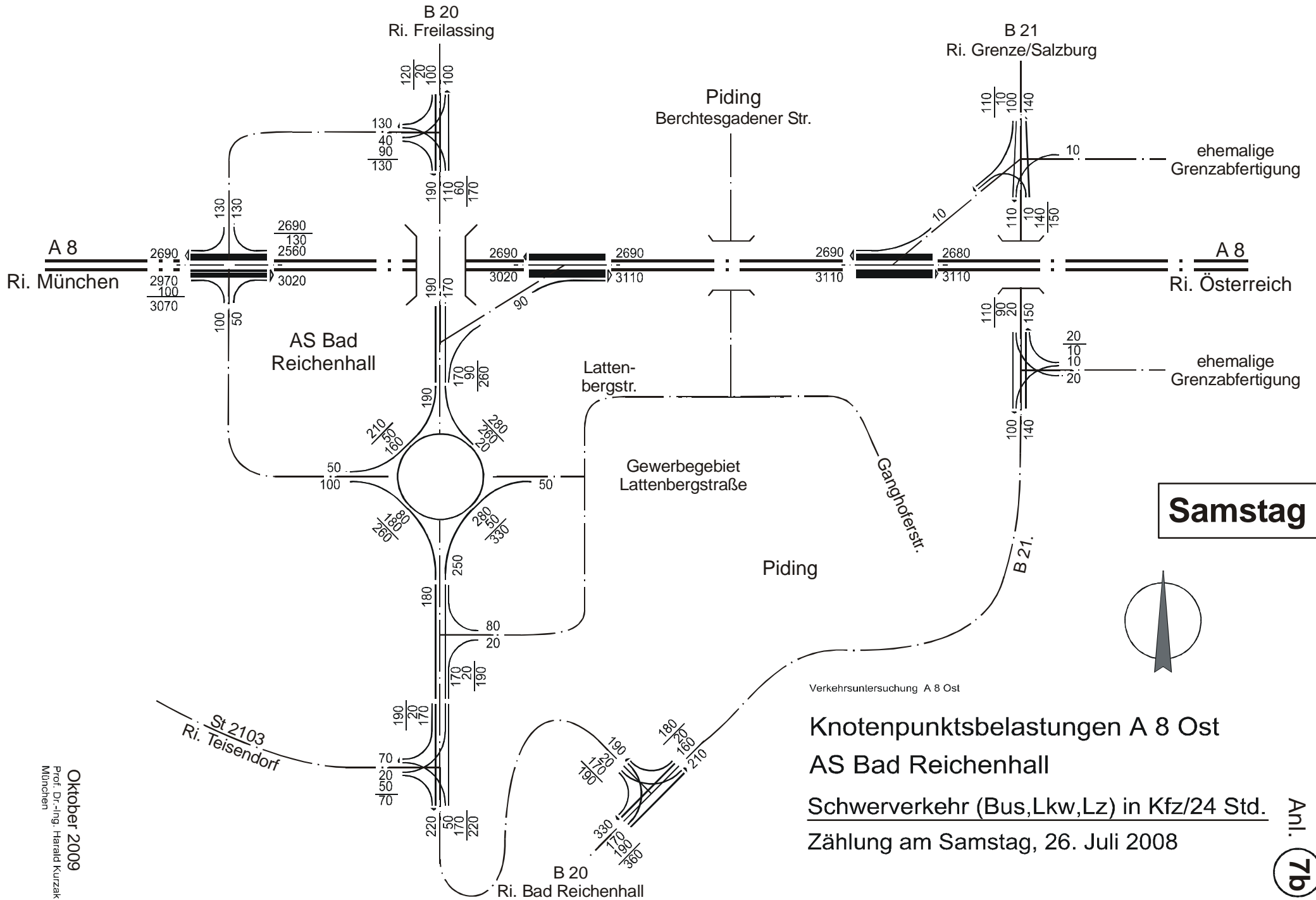
Freitag











Verkehrsuntersuchung A 8 Ost

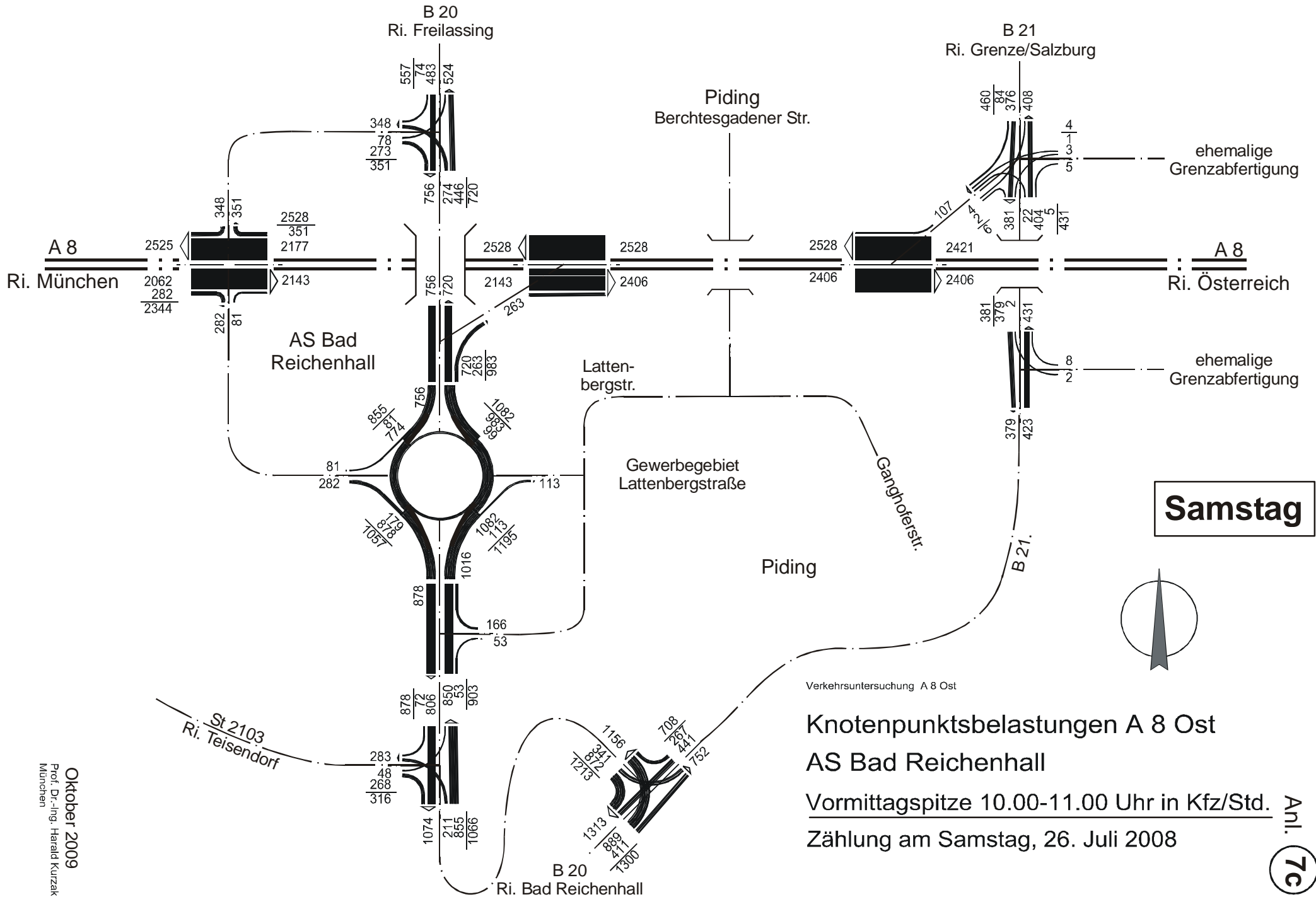
Knotenpunktsbelastungen A 8 Ost

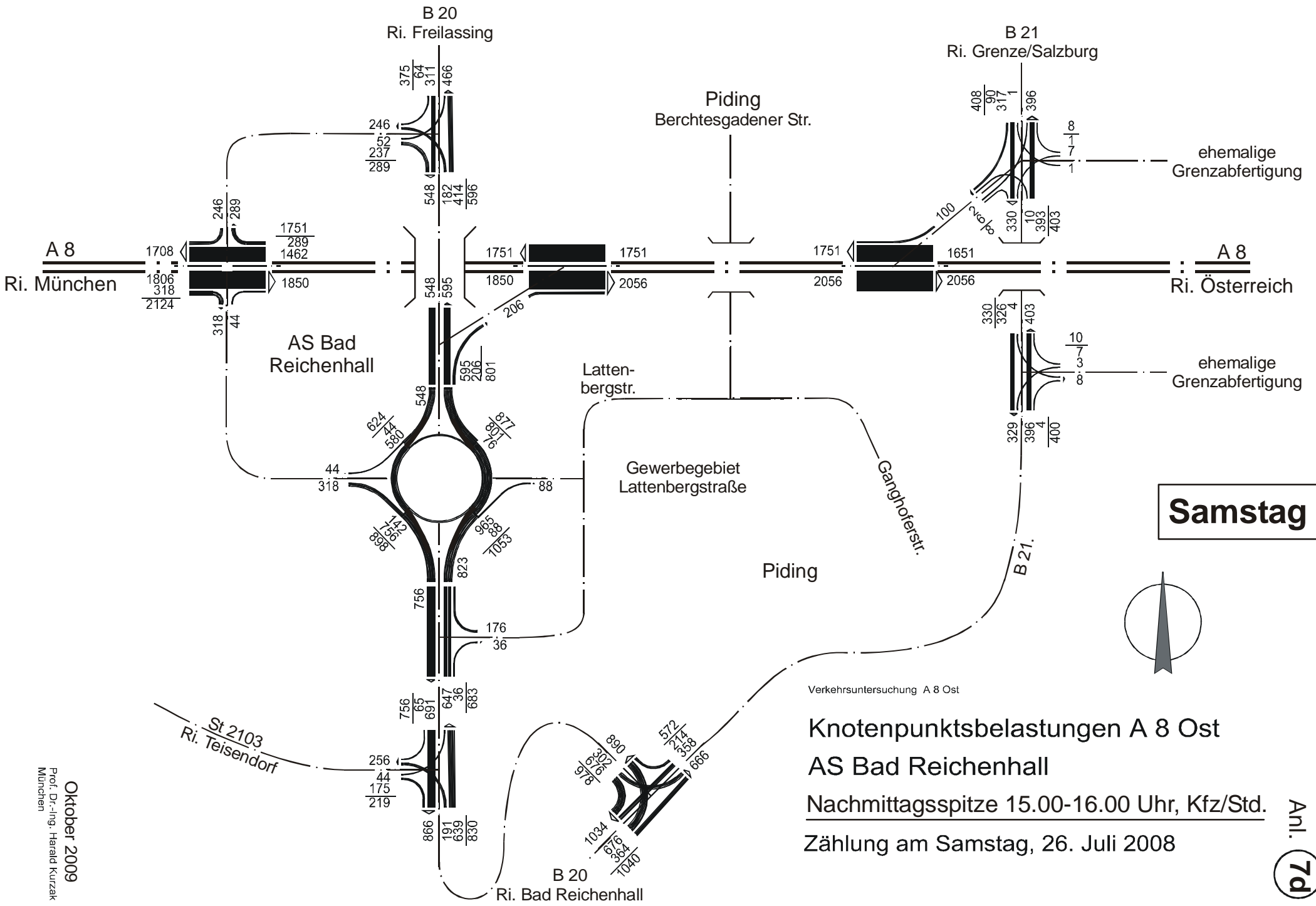
AS Bad Reichenhall

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

Zählung am Samstag, 26. Juli 2008

Anl. **7b**





Samstag

