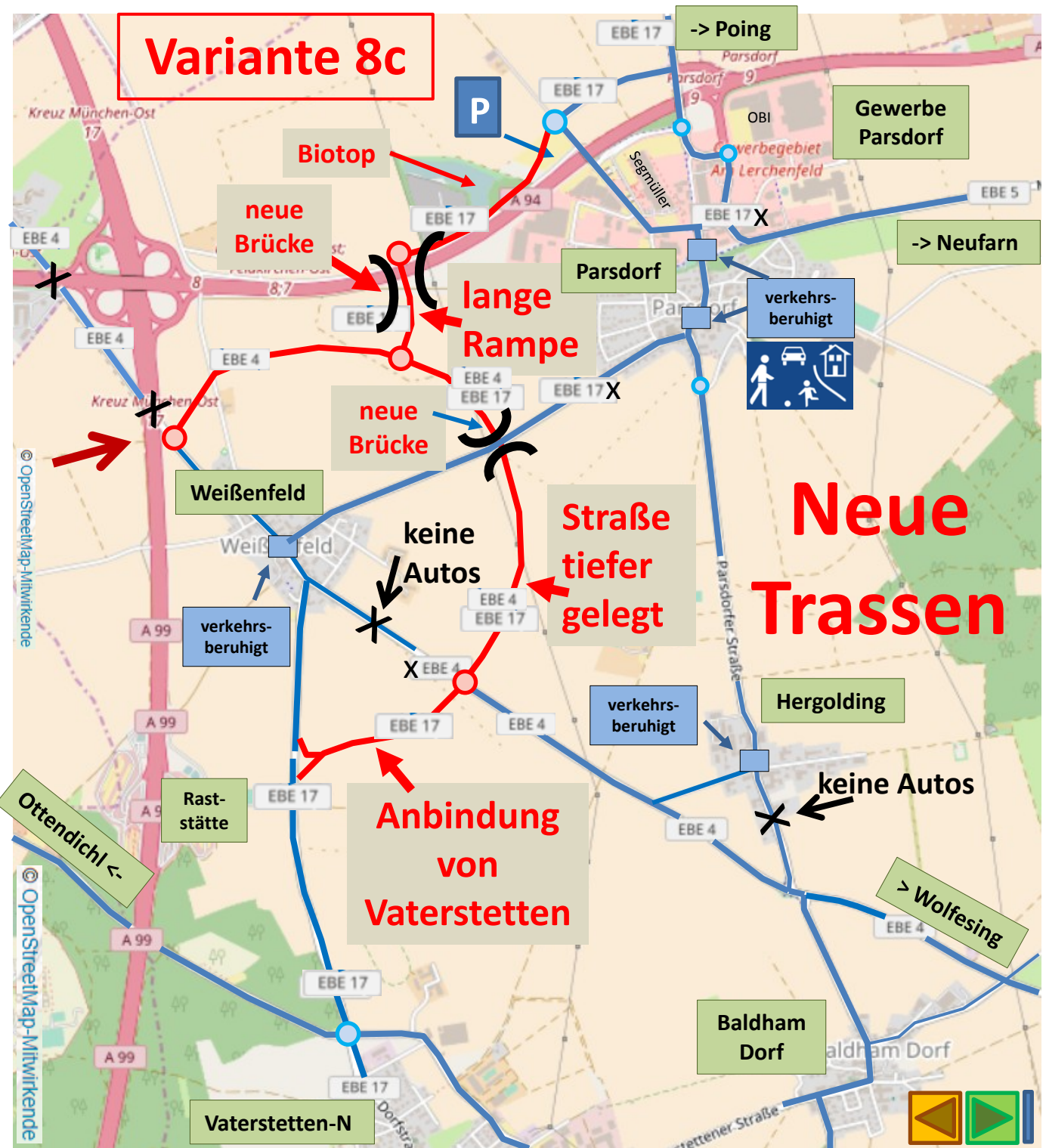


Informationen zu den geplanten Ortsumfahrungen

Parsdorf - Weißenfeld - Vaterstetten

- Vorwort – eines Gemeindebürgers – Günter Glier
- Meinung zu Grundsätzen der Verkehrsplanung
- Informationen zu den offiziellen Planungen
- Begründbare Zweifel an deren Sinnhaftigkeit
- **Genutzte Strecken trotz der Ortsumfahrungen**

Variante 8c



Fahrten nach Fertigstellung

Werden die Vaterstettener trotzdem wie bisher ins Gewerbegebiet fahren?

Werden die Baldhamer trotzdem wie bisher ins Gewerbegebiet fahren?

Die verkehrsberuhigten Strecken sind nur kurz und können „ausgesessen“ werden.

Die Autofahrer auf der EBE4 von Wolfsesing mit Ziel München, müssen entweder den Ring erleiden oder sie werden über den Vaterstettener Kreisel nach Ottendichl ausweichen.

Ob die Einwohner von Weißenfild selbst wegen der Verkehrsberuhigung glücklich sein werden, ist fraglich.

Ist das Ziel der Planer damit erreicht?

Umfahrung wird nicht genutzt!

Fahrten nach Fertigstellung

Haben die Autofahrer von der EBE 4 von Wolfesing kommend, die ins Gewerbegebiet wollen, einen wesentlichen Fortschritt zu verzeichnen?

Nein, sie haben nun die Wahl, die neue Strecke um Weißenfeld herum zu nutzen oder verstärkt über Purfing und Neufarn zu fahren.

Dreimal raten: Welche Strecke wird gewählt?

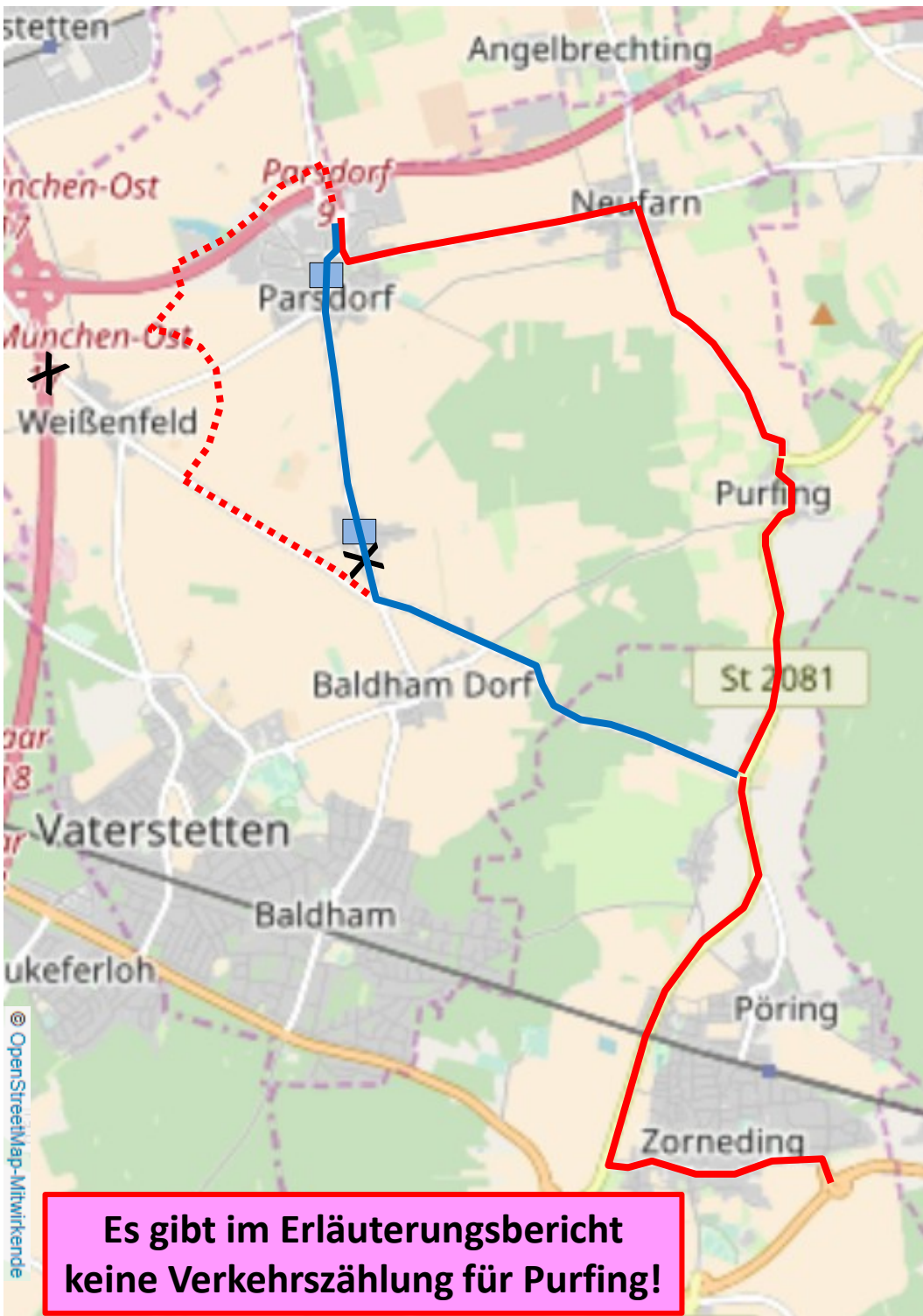
Die Einwohner in Purfing und Neufarn werden stärker belastet werden.

Eigentlich müsste Purfing entlastet werden!
Wer hilft den dort Betroffenen?

Ist das Ziel der Planer damit erreicht?



Mehr als unwahrscheinlich!



Es gibt im Erläuterungsbericht keine Verkehrszählung für Purfing!



Wenn Sie es ausführlicher sehen wollen:

Variante 8c



Fahrten nach Fertigstellung

Haben die Autofahrer von der EBE 4 von Wolfesing kommend, einen wesentlichen Fortschritt zu verzeichnen?

Nein, die Strecke wird wesentlich länger, der Stau an der Ampel-Kreuzung vor Feldkirchen wird evtl. sogar zunehmen, da die neue Strecke eine Verbesserung vortäuscht.

Es wird aber keinen anderen Weg geben! Weissenfeld ist entlastet.

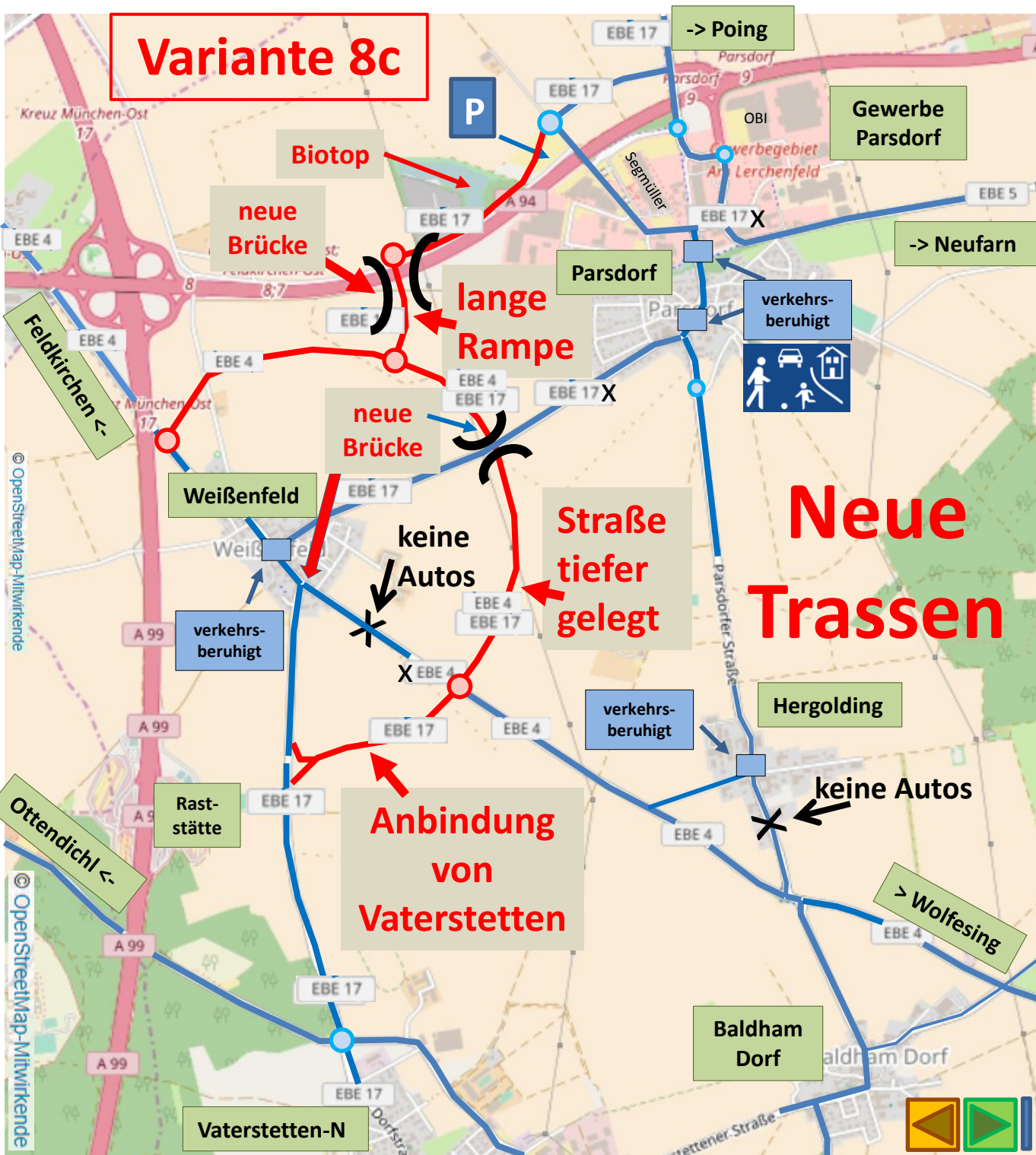
Unfallgefahren wie schon erklärt.

Rechnen wir mal ganz einfach:
EBE4 6.600 Autos **täglich** 1,15km mehr = 7.590km -> à 7l/100km -> 530 Liter
dazu die Vaterstettener EBE17 + EBE4 6.200 x 1,9km = 11.700km -> 820 Liter
zusammen beinahe 1.350 Liter / Tag!

Ist das Ziel der Planer damit erreicht?

Ja, nur was die EBE 4 betrifft.

Variante 8c



Fahrten nach Fertigstellung

Werden die Vaterstettener trotzdem wie bisher ins Gewerbegebiet fahren?

Ja, kürzeste Fahrstrecken nach Parsdorf, dadurch geringster Verbrauch von Treibstoffen.

Durch die rückgebaute Straße (keine Autos aus Wolfesing) wird diese Strecke interessanter, weil kein Einbiege-Stau mehr entsteht.

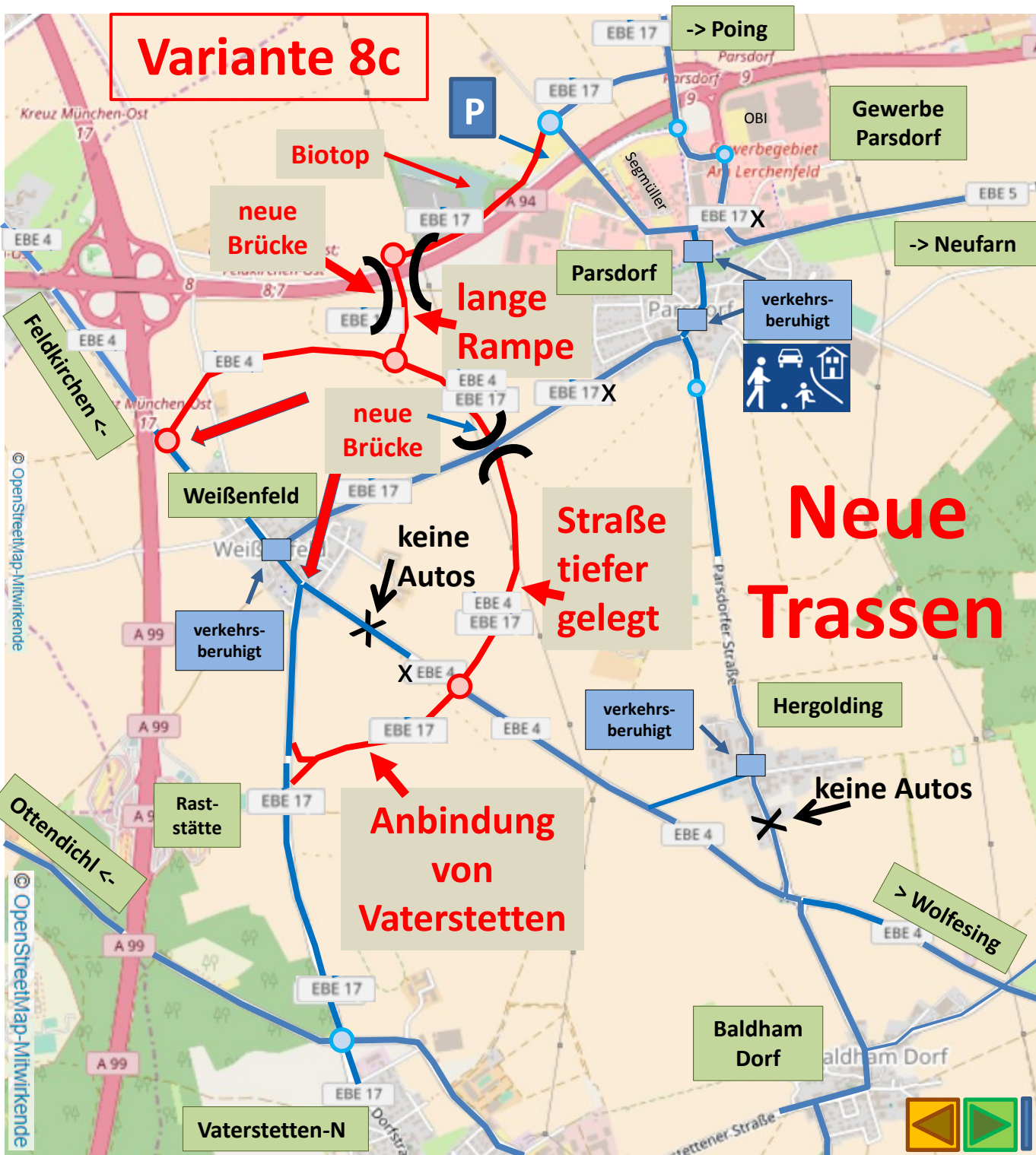
Die verkehrsberuhigten Strecken sind nur kurz und können „ausgesessen“ werden.

Ist das Ziel der Planer damit erreicht?

Umfahrung wird nicht genutzt!



Variante 8c



Fahrten nach Fertigstellung

Werden die Vaterstettener Pendler trotzdem wie bisher nach München fahren?

Ja, kürzeste Fahrstrecke nach München, dadurch geringster Verbrauch von Treibstoffen.

Ersparnis: 1,9km !! Pro Arbeitstag x 2. im Jahr bei 200 Arbeitstagen 760km

Durch die rückgebaute Straße (keine Autos aus Wolfesing) wird diese Strecke interessanter, weil kein Einbiege-Stau mehr entsteht.

Am Kreisel des Ortsausgangs ergibt sich sogar meistens Vorrang!

Die verkehrsberuhigte Strecke ist nur kurz und kann „ausgesessen“ werden.

Schnellste Verbindung!

Ist das Ziel der Planer damit erreicht?

Umfahrung wird nicht genutzt!



Variante 8c



Fahrten nach Fertigstellung

Wie sollen die Baldhamer in Zukunft ins Gewerbegebiet fahren?

- Unfallgefahr durch unübersichtliche Straßenführung:
- Tieferlegung nimmt die Sicht
 - Kurven in der ganzen Länge
 - Rampe zur neuen Brücke
 - Autofahrer sind genervt

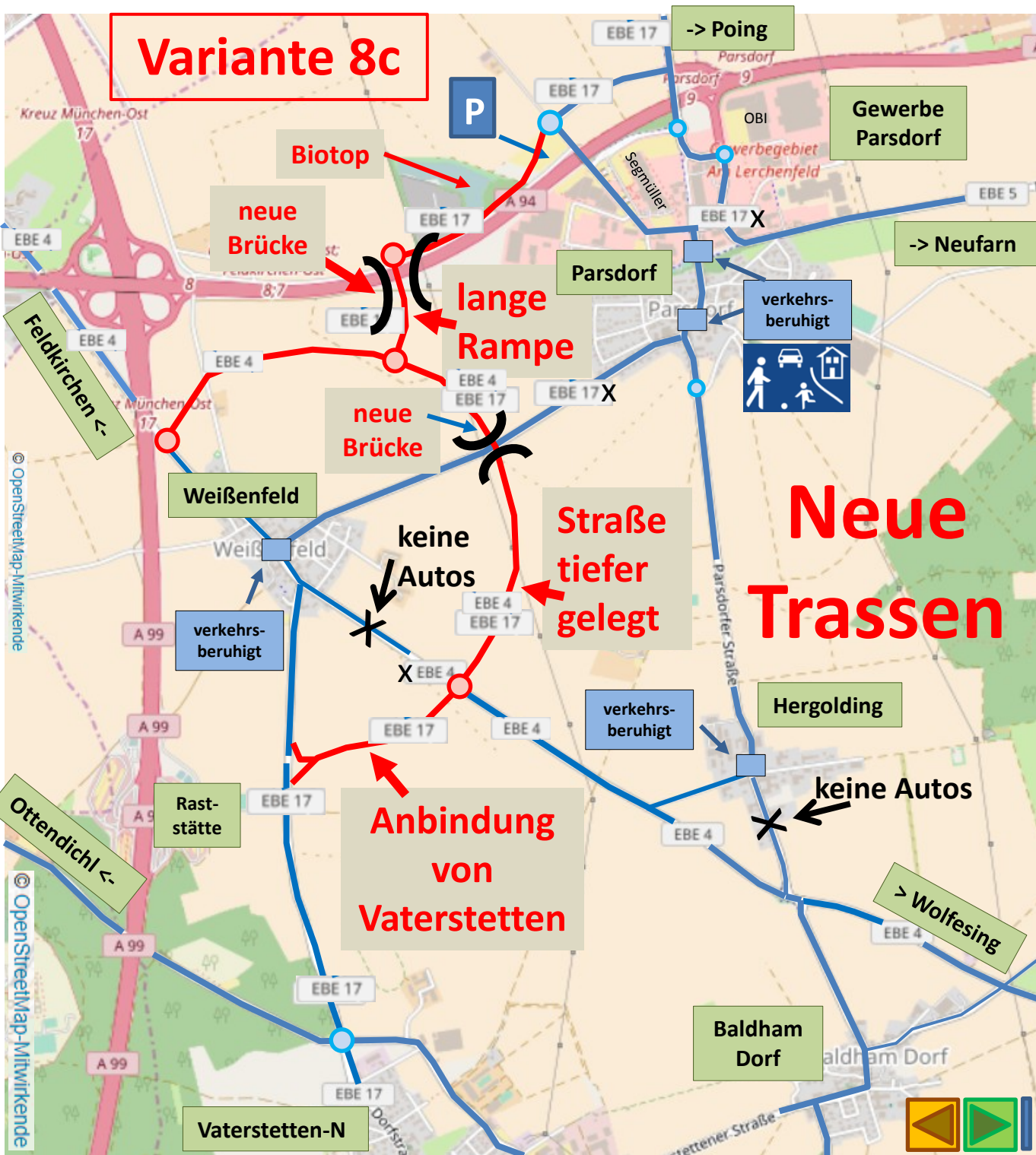
Längere Fahrstrecken, dadurch höherer Verbrauch von Treibstoffen.

Ist das Ziel der Planer damit erreicht?

Umfahrung wird nicht genutzt!



Variante 8c



Fahrten nach Fertigstellung

Werden die Baldhamer trotzdem wie bisher ins Gewerbegebiet fahren?

Ja, kürzeste Fahrstrecken trotz „Schlenker“ nach Hergolding, dadurch geringster Verbrauch von Treibstoffen.

Die verkehrsberuhigten Strecken sind nur kurz und können „ausgesessen“ werden.

Ist das Ziel der Planer damit erreicht?

Umfahrung wird nicht genutzt!



Vergleichbarkeit der Streckenlängen

Hier die einfache Methode der Ermittlung von Strecken. Kreise werden aneinander gereiht, die jeweiligen Durchmesser zusammen addiert.

Beispiel Wolfesing oder Vaterstetten durch Weißenfeld (blaue Kreise):

$$4 \times 300 = 1200$$

$$1 \times 200 = 200$$

$$1 \times 100 = 100$$

$$1 \times 50 = 50 \text{ ergibt } \mathbf{1.550}$$

Großer Nord-Bogen für „Wolfesinger“:
 $9 \times 300 = 2.700 - \mathbf{1.550} = \mathbf{1.150}$ mehr

Noch länger für die Vaterstettener:

$$2 \times 300 = 600$$

$$1 \times 100 = 100$$

$$1 \times 50 = 50 = 750 + 2.700 = 3.450$$

$$3.450 - \mathbf{1.550} = \mathbf{1.900}$$
 mehr

