

2240n)" und „nur Südumgehung (St 2240n)" für das Jahr 2015 berechnet. Als Ergebnis der Untersuchung werden folgende Entlastungswirkungen prognostiziert:

Ortsdurchfahrten	Entlastungswirkungen der Maßnahmen gegenüber dem P-0-Fall Planungshorizont 2015 in %		
	Nur StUB	StUB und Südumgehung (St 2240n)	Nur Südumgehung (St 2240n)
Buckenhof	- 11 %	- 47 %	- 44 %
Uttenreuth	- 10 %	- 58 %	- 52 %
Weiher	- 8 %	- 69 %	- 66 %

Tabelle 1: Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zur St 2240 vom Mai 2004

Der Tabelle 1 ist zu entnehmen, dass die verkehrliche Entlastung in allen Ortsdurchfahrten am Höchsten ist, wenn beide Maßnahmen (StUB und Südumgehung) verwirklicht werden. Die Verwirklichung der Maßnahme „nur StUB" führt in den genannten Ortsdurchfahrten zur geringsten Entlastung. Es kann festgestellt werden, dass die Entlastungswirkung in den Planungsfällen „StUB und Südumgehung" und „nur Südumgehung" nahezu gleich ist.

Im Zuge der Vorbereitung der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren für die Ortsumgehung Buckenhof-Uttenreuth-Weiher beauftragte das StBA Nürnberg INOVAPLAN mit der Fortschreibung der gesamtverkehrlichen Untersuchung für den Planungsfall „nur Südumgehung" im Jahr 2020. Dabei wurden die Daten aus

- den Erhebungen zum Gutachten zur Wechselwirkungen zwischen StUB und St 2240,
- der Fortschreibung des VEP Erlangen für das Jahr 2005 sowie
- der Straßenverkehrszählung 2005 im Untersuchungsgebiet

verwendet.

In der vorliegende Studie werden basierend auf der gesamtverkehrlichen Untersuchung vom Mai 2004 und dem aktuellen VEP der Stadt Erlangen für das Jahr 2005, die Verkehrswirkungen der Maßnahme Südumgehung (St 2240n) für den Prognosehorizont 2020 ermittelt. Im Gegensatz zur Untersuchung zu den Wechselwirkungen von StUB und St 2240n erfolgt hierbei die Angabe der Verkehrszahlen nicht in Personenfahrten/Tag, wie dies beim Vergleich der unterschiedlichen Verkehrsträger erforderlich war. Vielmehr werden die Verkehrsbelastungen als durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) in Kfz/Tag ermittelt, aus der die für die Lärmberechnung maßgebliche stündliche Verkehrsstärke M abgeleitet werden kann. Dazu wird der maßgebende LKW-Anteil p in % am Gesamtverkehr sowohl für tags (6:00-22:00) als auch für nachts (22:00-6:00) angegeben.

Für die Leistungsfähigkeitsberechnungen der beiden Knotenpunkte, mit denen die Südumgehung an das vorhandene Straßennetz angeschlossen wird, werden die Knotenpunktsbelastungen in der morgendlichen bzw. abendlichen Spitzenstunde dargestellt.