

# STADT POCKING

## VERKEHRSKONZEPT ZUM ISEK

Erläuterungsbericht

18.11.2020



PLANUNGSGESELLSCHAFT

STADT-LAND-VERKEHR GmbH

Josephspitalstraße 7 – 80331 München

Tel. 089 / 54 21 55-0 – [post@pslv.de](mailto:post@pslv.de)

## 1. Aufgabenstellung



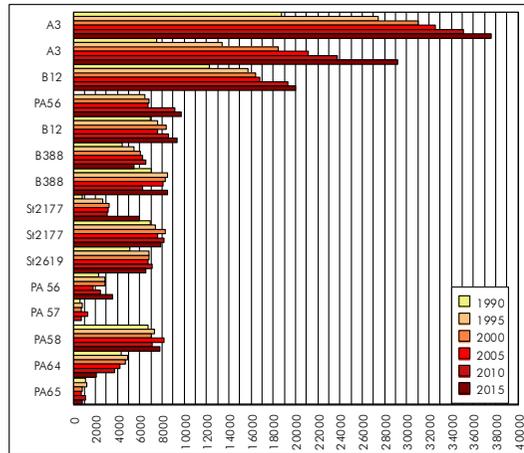
Die Stadt Pocking schreibt ihr im Jahr 2009 erstelltes SEK mit dem Schwerpunkt Wirtschaft/Handel und Verkehrsplanung fort. Eine Evaluierung des vorhandenen SEK aus dem Jahre 2009 dahingehend, welche Vorschläge umgesetzt wurden und welche nicht, bzw. ob die einzelnen Umsetzungen die gewünschten Ergebnisse gebracht haben, erscheint sinnvoll. Darauf aufbauend erfolgt die Erstellung eines Entwicklungskonzepts.

## 2. Bestandssituation

Die Stadt Pocking liegt inmitten der Pockinger Heide, einer weitläufigen, fruchtbaren Ebene. Zwei Flüsse, Rott und Inn, fließen nahe an Pocking vorbei, außerdem wird die Stadt gern als der Mittelpunkt des Rotttaler Bäderdreiecks (Bad Füssing, Bad Birnbach, Bad Griesbach) bezeichnet. Die Stadt Pocking besteht aus einem Hauptort und einer ganzen Reihe von Ortsteilen. Die knapp 17.000 Einwohner konzentrieren sich hauptsächlich auf den Hauptort Pocking und den Markt Hartkirchen. Die Nachbargemeinden sind Bad Füssing, Tettenweis, Rottthalmünster, Kirchham, Neuhaus am Inn und Ruhstorf an der Rott.

Überörtlich ist Pocking über die A3 nach Norden sowie über die aus dieser hervorgehenden österreichischen Autobahn 8 nach Osten an das europäische Autobahnnetz angeschlossen (E56), daneben existieren mit der Bundesstraße 388 und der Bundesstraße 12 zwei Verbindungen in Richtung München. In nordöstlicher Richtung führen die B12 und die B388 nach Passau.

**Lage im Raum und Verkehrs-  
entwicklung seit 1990**



In Abbildung 1 ist die räumliche Lage der Stadt in ihrem Umfeld sowie im Straßen- und Wegenetz zu erkennen. Zusätzlich sind die Ergebnisse der bayerischen Verkehrsmengenkartens aus den Jahren 1990, 1995, 2000, 2005, 2010 und 2015 für fünfzehn ausgewählte Stellen rund um Pocking abgebildet.

An den Zählstellen der A3 ist seit 1990 ein kontinuierlicher Zuwachs zu verzeichnen. An einigen Punkten rund um Pocking (z.B. B388 Höhe Rottau, St2619, St2117 südlich von Pocking oder auch die PA64) war das durchschnittliche Verkehrsaufkommen im Jahr 2015 aber auch geringer als fünf Jahre zuvor. Deutliche Verkehrszuwächse zeigen die aktuellen Zählergebnisse von 2015 vor allem an der A3 und der B388 Höhe Gerau (um die 2200 Kfz mehr), sowie auch an der St2117 nördlich von Pocking, der PA56 und der PA58. Eher gleichbleibend wenn nicht sogar rückläufig, stellen sich die Ergebnisse PA65 nördlich von Pocking dar.

Die Angaben für die Zählstelle 7 sind vermutlich aufgrund der Baumaßnahmen für 2015 verzerrt. Derzeit werden für diese Zählstelle aktuelle Zahlen erhoben.

Eine direkte Vergleichbarkeit der Erhebungen mit dem bayerischen Verkehrsmengenatlas ist nicht immer möglich, da die Lage der Zählstellen selten deckungsgleich ist.

Erhebungsjahr	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Zählstellenr. im Ortsgebiet						
1 - A3 westl. AS Pocking	18815	27544	31144	32644	35205	37749
2 - A3 östl. AS Pocking	7619	13484	18548	21243	23862	29326
3 - B12 westl. A3	12379	15849	16479	16862	19400	20134
4 - B12 westl. Pocking	7019	7669	8484	7722	8713	9462
5 - B388 Höhe Rottau	4528	5557	6194	6323	6602	5603
6 - B388 Höhe Gerau	7131	8584	8391	8185	6320	8593
7 - St2117 nördl. Pocking	949	2799	3351	3205	3126	6052
8 - St2117 südl. Pocking	6984	7553	8335	7710	8252	8013
9 - St2619 östl. Ruhstorf	5155	6892	6953	6795	7204	6653
10 - PA56 nördl. B12	0	6574	6924	6836	9207	9857
11 - PA56 westl. Hartkirchen	2360	2993	3002	1925	2583	3607
12 - PA57 nördl. Niederindling	745	888	791	1452	838	0
13 - PA58 südl. Pocking	6853	7402	7136	8257	7263	7853
14 - PA64 westl. Berg	4439	5017	4807	4333	3868	2189
15 - PA65 Thalling	1213	1323	952	778	1212	901

## 2.1 Verkehrliche Merkmale

In diesem Kapitel werden die Pockinger Besonderheiten des Straßennetzes, aber auch des Fuß- und Radwegenetzes beschrieben. Zusätzlich erfolgt eine Auflistung der Angebote für den ruhenden Verkehr sowie des öffentlichen Nahverkehrs.

**Straßennetz** Die Stadt Pocking wird zurzeit von der Bundesstraße B12 durchschnitten, die Anschlüsse an das Stadtgebiet sind bis auf einen höhenfrei ausgebildet. Mit dem Bau der A94 südlich der Stadt (aktuell im Planfeststellungsverfahren) wird ein erheblicher Anteil an Verkehr verlagert werden, es wird jedoch auch zu Veränderungen in der Struktur des Ziel-/ Quellverkehrs kommen. Ziel der Stadt ist es, nach



der Fertigstellung der Autobahn mit der bisherigen B12 neu umzugehen. Hierunter fallen Überlegungen zu weiteren Anschlusspunkten oder auch zur Umgestaltung der vorhandenen Anschlüsse. Auch die Verknüpfung der südlich und nördlich der B12 liegenden Stadtbereiche untereinander soll verbessert werden.

Die St2117 durchquert Pocking in Nord-Süd-Richtung und bildet damit die wichtigste Nord-Süd-Verbindung, für die es keine adäquaten Ausweichmöglichkeiten gibt. Ebenfalls von Bedeutung ist die Kreisstraße PA56, die Hartkirchen an Pocking anbindet. Über die PA58 Richtung Süden ist Pocking mit der Nachbargemeinde Bad Füssing verbunden. Weitere wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraßen sind die Berger Straße (PA64) und die Passauer Straße sowie die Rotkreuzfeldstraße.

Wichtige Sammelstraßen sind die Hartkirchner Straße, die Südallee, die Tettenweiser Straße östlich der Klosterstraße, der Schmiedweg, die Griesbacher Straße, die Bahnhofstraße, die Indlinger Straße, die Bajuwarenstraße, die Bürgermeister-Krah-Straße und die Zeller Straße (vgl. Plan 1)

### Stellplatzangebote

Auf fünf Großparkplätzen stehen rund 1200 Parkplätzen zur Verfügung. Diese sind im Plan 2 dargestellt. Das Stadtzentrum ist von den jeweiligen Parkplatzstandorten zu Fuß gut zu erreichen. Die größten Einzelstandorte befinden sich am Stadtplatz, am Rathaus, an der Stadthalle, am Kolpingweg, am Kirchplatz und an der Hauptschule. Darüber hinaus verfügen auch in der Innenstadt zahlreiche Einzelhandelsbetriebe wie das EZP am Viehhallenweg oder das Modehaus Ragaller über größere Kundenparkplätze. Entlang der Straßen werden zudem weitere Stellplätze je nach zur Verfügung stehenden Platz angeboten (Simbacher Straße, Klosterstraße, Tettenweiser Straße usw.).



Parken am Kirchplatz (oben) sowie Kundenparkplatz des Modehauses Ragaller (nächste Seite)

Die Parkraumbewirtschaftung besteht allenfalls aus der Pflicht zur Benutzung der Parkscheibe, Parkgebühren werden nur an wenigen Stellen erhoben. Die höchstzulässige Parkdauer beträgt in den begrenzten Gebieten normalerweise zwei Stunden, eine Reihe von Parkplätzen sind völlig frei von Regelungen.

Die Nachfrage ist generell niedriger als das Angebot, lediglich an wenigen Stellen liegen Vollausslastung oder gar Überlastungen vor.



An einigen Stellen ist das Parken mit der rechten Fahrzeughälfte auf dem Gehweg gestattet. Für Fußgänger, Senioren mit Rollator oder Eltern mit Kinderwagen verbleibt dann nur noch wenig Raum, zumal wenn Treppenpodeste oder dgl. den Gehweg zusätzlich verengen.

### Rad- und Fußwegenetz



Pocking ist in großen Teilen für Radfahrer bestens geeignet, da sich durch die flachen topographischen Gegebenheiten die Nutzung dieses Verkehrsmittels anbietet. Entlang der überörtlichen Straßen sind teilweise Radwege in die Nachbargemeinden vorhanden, stellenweise weist das Netz jedoch auch noch Lücken auf.

Baulich abgetrennte Fuß-/Radwege durch Begrünung an größeren Straßen finden sich z.B. an der Tettenweiser Straße, Hartkirchner Straße südlich der B12, Füssinger Straße, Bürgermeister-Krah-Allee und der Würdinger Straße, aber auch an kleineren Straßen wie z.B. an der Wacholderstraße und an Teilen der Fasanenallee. Auch abseits des Kfz-Verkehrs werden Fuß- und Radwegeverbindungen angeboten, wie z.B. vom Hallenbad Richtung Sportplatz bis zum Schlupfinger See.

Die stark befahrene Bundesstraße B12, die die Stadt in zwei Teile zerschneidet ist an vier Stellen (Fasanenallee, Nikolaus-Ragaller-Weg, Wolfinger Straße und am Hallenbad) für Radfahrer und Fußgänger mittels einer eigenen Unterführung gefahrlos zu queren. Weitere Querungsmöglichkeiten der B12 gibt es auf straßenbegleitenden Radwegen entlang der Simbacher Straße und der Bürgermeister-Krah-Allee.

Positiv sind auch eine Reihe von rot markierten Radwegefurten. Beispiele dafür finden sich an der Ausfahrt der B12 auf die Indlinger Straße, an der Ausfahrt des Parkplatzes am Wilhelm-Diess-Gymnasium, an der Bahnhofsstraße und der Griesbacher Straße. Weitere Radwegefurten wurden auch an den Grundstücksausfahrten wie z.B. Huber Automobile GmbH und Shell Einfahrt/Ausfahrt in der Simbacher Straße rot markiert.

Das Radfahrnetz wird durch T-30 Zonen bzw. Straßen ergänzt.

Für Fußgänger wurden einige Querungshilfen eingerichtet, überwiegend in Form von Zebrastreifen. Hier finden sich Beispiele am Real über die Passauerstraße, vor der Anne-Frank-Schule am Weizauer Weg, am Kirchplatz bei St. Ulrich, in der Klosterstraße nahe des Kindergartens St. Elisabeth sowie mehrere Zebrastreifen an der Südallee.

Am Stadtplatz verfügt Pocking über eine kleine Fußgängerzone, die in erster Linie aus der Unterbrechung der inneren Passauer Straße besteht.

### Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV)

Die Stadt Pocking ist über die Südostbayernbahn an die Bahnverbindung Mühlendorf-Pocking-Passau (946) angebunden und wird ungefähr im Stundentakt bedient, wobei die Regionalbahn aus Mühlendorf im fünf Minuten Abstand zu der aus Passau eintrifft. Der Bahnhof liegt am nördlichen Stadtrand.

Pocking ist sehr gut an das regionale Busnetz (RBO Regionalbus Ostbayern, Außenstelle: VLP – Verkehrsgemeinschaft Landkreis Passau) angeschlossen. Der zentrale Omnibusbahnhof befindet sich am Bahnhof. Dort verkehren insgesamt 13 Linien.

Das Fahrtenangebot auf der Straße erreicht nur auf wenigen Strecken während der Hauptverkehrszeiten einen dichteren Takt als den Stundentakt. Bei manchen Busverbindungen weisen die Fahrpläne hingegen auch größere Zeitlücken als eine Stunde auf. Die nachstehend aufgelisteten Buslinien verkehren zudem nicht immer auf der gesamten Streckenlänge, manche Fahrten enden auch schon nach kürzerer Distanz, wobei es sich meist um Verstärkerfahrten im Schülerverkehr handelt.



Die folgenden Zahlen beziehen sich auf (Schul-)Werktage, an Wochenenden ist vor allem das Busangebot deutlich reduziert.

- 31 Fahrtenpaare der Bahn zwischen Pocking und Passau;
- 12 Fahrtenpaare der Buslinie (6106) zwischen Pocking (von Bad Füssing) und Passau unter der Woche und 9 am Wochenende, davon 6 Fahrten samstags.
- 7 Fahrtenpaare der Buslinie 7568 zwischen Pocking und Bad Griesbach;
- 3 Fahrt der Buslinie 6228 von Kößlarn nach Pocking; 6 Fahrten in der Gegenrichtung;
- 1 Fahrt der Buslinie 6133 von Pocking nach Vilshofen; 2 Fahrten in der Gegenrichtung;
- 31 Fahrten der Buslinie 6212 von Bad Füssing nach Pocking; 32 Fahrten in der Gegenrichtung;
- 5 Fahrten der Buslinie 7581 von Bad Griesbach nach Pocking; 8 Fahrten in der Gegenrichtung;
- 10 Fahrten der Buslinie 7577 von Pocking nach Neuhaus am Inn; 9 Fahrten in der Gegenrichtung;
- 1 Fahrt der Buslinie 6209 von Bad Birnbach nach Pocking, 1 Fahrt aus Bad Füssing und 2 Fahrten aus Passau
- 12 Fahrten der Buslinie 6206 von Simbach nach Pocking; 12 Fahrten in der Gegenrichtung;
- 4 Fahrtenpaare der Buslinie 6185 zwischen Pocking und Roththalmünster, 3 Fahrten in der Gegenrichtung;
- 6 Fahrtenpaare der Buslinie 7580 zwischen Pocking Gymnasium und Fürstenzell, bzw. Bad Griesbach;
- 3 Fahrtenpaare der Schnellbuslinie 6107 zwischen Pocking und Passau, eine Fahrt in der Gegenrichtung
- Am Wochenende verkehrt in der Nacht von Samstag auf Sonntag der Nachtexpress Bus in Richtung Bad Füssingen und hält zum Ausstieg an 4 Stationen in Pocking

## 2.2 Städtebauliche Merkmale



Bei der Beschreibung städtebaulicher Merkmale in Pocking fällt als erstes die starke räumliche Trennwirkung der Bundesstraße B12 auf. Das große Sondergebiet Einzelhandel (Gewerbegebiet Füssinger Straße) sowie das große Wohngebiet beiderseits der Südallee einschließlich des Schulzentrums mit Grundschule, Gymnasium und Sportanlagen sowie zwei kleinere Siedlungen (Schlupfung und Pockinger Heide) liegen südlich der Bundesstraße. Auch das Rottal-Stadion mit weiteren Sporteinrichtungen sowie dem Freibad befinden sich südlich der Bundesstraße. Zwischen der Bundesstraße und der Bahnlinie sind das Stadtzentrum, weitere Einzelhandelseinrichtungen wie die Verbrauchermärkte real und Kaufland sowie das Einkaufszentrum Pocking (EZP) situiert. Im Osten ist entlang der Bajuwarenstraße ein größeres Wohngebiet von Geschosswohnungsbau gekennzeichnet. Im äußersten Nordosten der Stadt befindet sich einer der größten Arbeitgeber der Stadt, das Aluminiumwerk Am Rottwerk. Nördlich der Bahnlinie verfügt die Stadt über zwei Gewerbegebiete (Gewerbeberg und Gstettener Straße) sowie ein kleines Wohngebiet und das Caritaszentrum einschließlich des sonderpädagogischen Förderzentrums. Diverse Einzelhandelseinrichtungen und öffentliche Einrichtungen ergänzen das Angebot (vgl. auch Plan 3).

**Ortsteile** Die ehemals selbstständigen Gemeinden Indling, Hartkirchen und Kühnham stellen heute Ortsteile der Stadt Pocking dar. Hartkirchen als größter Ortsteil mit etwas über 2000 Einwohner weist einzelne zentrale Funktionen auf, am Marktplatz befinden sich mehrere Einzelhandelsgeschäfte, Gasthäuser und Banken. Darüber hinaus sind in Hartkirchen eine Arztpraxis und eine Apotheke vorhanden. Zusätzlich verfügt Hartkirchen noch über einen Kindergarten und eine Grundschule. Die westlich der Kernstadt gelegenen Ortsteile bestehen aus mehreren sehr kleinen Weiler und zahlreichen Einzelgehöften.

**Städtebauliche Planungen** Im Nordosten der Stadt, am Kreuzungspunkt der Bundesstraßen B12 und B388, liegt der kleine Ortsteil Königswiese, auf dessen Gemarkung ein größerer Gewerbepark entstehen soll. In der Kernstadt selbst sind aktuell eher kleinere Abrundungen bestehender Wohngebiete geplant. Eine gewerbliche Ausdehnung ist in der Kernstadt nicht mehr beabsichtigt, lediglich Baulücken sollen noch nörd-

lich der Bahnlinie sowie an der Füssinger Straße und an der Bürgermeister-Schönbauer-Straße geschlossen werden. Mittelfristig soll die B12 durch die Fertigstellung der A94 im Süden der Stadt ersetzt und damit Pocking entlastet werden.

### 3. Verkehrserhebungen

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens für Pocking wurden Knotenstromzählungen an insgesamt 7 Einmündungen und Kreuzungen durchgeführt.

Die Erhebungen im fließenden Verkehr wurden am 17. Oktober 2019 durchgeführt. Als Zählpersonal kamen 28 Schüler und Schülerinnen des Wilhelm-Diess-Gymnasiums Pocking zum Einsatz. Die Einweisung und Beaufsichtigung am Erhebungstag erfolgte durch das Gutachterbüro.

#### 3.1 Zählstellenplan

Die genaue Lage der einzelnen Zählstellen ist aus Abbildung 2 ersichtlich. Es wurde ein reduziertes Erhebungsprogramm an den wichtigsten innerörtlichen Verknüpfungspunkten durchgeführt und dadurch die Erhebung aus dem Jahr 2010 aktualisiert.

**Methodik** Es wurde für 8 Stunden in drei Zeitintervallen (früh, mittags, abends) gezählt. Am Knotenpunkt K18 Simbacher Straße/Anton-Springer-Straße wurde 14 Stunden (6:00 – 20:00 Uhr) durchgezählt. An allen Punkten wurden sämtliche Verkehrsströme differenziert nach Fahrzeugarten im Viertelstundentakt gesondert erfasst.

Vorweg muss erwähnt werden, dass die Tettenweiser Straße im Bereich der Zählstelle K4 teilweise gesperrt war. Es wurden aber keine großen Auswirkungen auf das Ergebnis erwartet, so dass die Zählung nicht wiederholt wurde.

#### 3.2 Tagespegel

Abbildung 3 enthält die Pegeldarstellungen für die Zählstelle an der Rathauskreuzung (K18), wobei nach Fahrrichtung, Fahrzeugart und Zeiteinheit (jeweils volle Stunde) unterschieden wird.

So wurden auf der Hauptachse in der Simbacher Straße Süd insgesamt in 14 Stunden 12.112 Kfz gezählt, in der Simbacher Straße Nord 12.122 Kfz. In der Wolfinger Straße wurden 4.346 Kfz ermittelt, die Belastung der Anton-Springer-Straße betrug nur 1.762 Kfz. Auffällig ist die gleichmäßige Verteilung der Verkehrsbelastung über den Tag, es liegen keine deutlich ausgeprägten Morgen- und Abendspitzen vor. Der Verkehr nimmt über Mittag kaum ab, was auf viel Einkaufsverkehr schließen lässt. Nachmittags ist eine leichte Belastungszunahme zu verzeichnen.

### 3.3 Knotenstromzählungen

Die Darstellung des Straßennetzes musste weitgehend abstrakt gewählt werden, da ansonsten die Lesbarkeit benachbarter Knoten teilweise nicht mehr möglich gewesen wäre.

In Abbildung 4 sind die Knotenströme für die Morgenspitzenstunde (7:15 Uhr bis 8:15 Uhr) dargestellt und Abbildung 5 die Knotenstrombelastungen für die Abendspitzenstunde (16:00 Uhr bis 17:00 Uhr). Die am stärksten belastete Verkehrsachse ist erwartungsgemäß die B12. Die innerstädtische Verkehrsverbindung mit dem höchsten Verkehrsaufkommen ist der Straßenzug Füssinger Straße, Simbacherstraße, Klosterstraße und Tettenweiser Straße. Der Verkehr nimmt hier über den Tag stetig zu und findet seinen Höhepunkt in der Abendspitze von 17:00 bis 18:00 Uhr. Beispielsweise wurden in der Simbacherstraße an der Rathauskreuzung in Richtung Norden in der Morgenspitzenstunde 372 Kfz und in der Abendspitzenstunde 524 Kfz ermittelt. Während des ganzen Tages ist die Belastung in Richtung Norden höher als in Richtung Süden. Ausgenommen am K21 (Kreisel Bad Füssinger Straße Ost), hier ist die Belastung in der Morgenspitze in Richtung Bad Füssing deutlich höher als in der anderen Richtung. Der größte Teil des Verkehrs am K21 in der Morgenspitzenstunde kommt aus der Würdinger Straße. Die Belastung der Füssinger Straße am K21 ist in der Abendspitzenstunde um ein vielfaches höher als in der Morgenspitzenstunde (216 Kfz/Morgenspitzenstunde, 767 Kfz/Abendspitzenstunde). Neu dazugekommen ist der Anschluss an die B12 (K32). In der Morgenspitze nutzten von 1.056 Kfz/Morgenspitzenstunde auf der B12, 68 Kfz/Morgenspitzenstunde die Abfahrt auf die Bürgermeister-Krah-Allee, in der Abendspitze von 1.618 Kfz/Abendspitzenstunde 148

Kfz/Abendspitzestunde. Am K4 ist der Übereckverkehr (Tettenweiser Straße/Klosterstraße) im Zuge der Vorfahrtsstraße in beiden Richtungen stark ausgeprägt.

Auch im übrigen Straßennetz zeigt sich in der Morgen- und Mittagsspitze eine gleichbleibende Belastung mit Tendenz zur Belastungszunahme in der Mittagsspitze und einer weiteren leichten Steigerung zur Abendspitze.

- Streckenwerte 24 Std.** Nachdem an 7 erhobenen Knoten über jeweils acht Stunden der Verkehr erfasst worden war und an einem Knoten über 14 Stunden, kann auch der 24-stündige Tagesverkehr ermittelt werden. Dieser ist in Abbildung 6 dargestellt, wobei ein Rundungsmodus gewählt wurde. Mit 18.000 Kfz/24 Std. sind die B12 östlich des neuen Anschlussknotens zur Bürgermeister-Krah-Allee und der Straßenabschnitt Simbacherstraße (St2117) nördlich des Knotenpunktes 21 (Kreisel Füssinger Straße Ost) mit 17.900 Kfz/24 Std., die am stärksten belasteten. Ein Blick auf die Abbildung 8 zeigt deutlich die Konzentration des Verkehrs auf die Füssinger Straße, Simbacherstraße, Klosterstraße und Tettenweiser Straße. Neue innerstädtische Bedeutung hat die Bürgermeister-Krah-Allee gewonnen (4.150 Kfz/24 Std.).
- Schwerverkehrsanteile** Die Abb. 9 enthält die Anteile des Schwerverkehrs. Aus softwaretechnischen Gründen ist eine Beschriftung mit Dezimalstellen oder Prozentzeichen nicht möglich. Um Rundungen auf ganze Prozentwerte zu vermeiden wurde die Darstellung von Promillewerten gewählt. Die höchsten Schwerverkehrsanteile wurden an der B12 (16%) sowie an der östlichsten Auffahrt zur B12 (7%) ermittelt. Hohe Schwerverkehrsanteile finden sich auch noch in der Passauer Straße (6%) und in der Hartkirchner Straße (5%). Im übrigen Straßennetz liegt der Schwerverkehrsanteil unter 5%. Das ist vor allem in der sonst so stark belasteten Füssinger, Simbacher und Klosterstraße (ca. 3%) interessant.
- Nicht erforderlich** Die Anteile des Lieferwagenverkehrs sind in .... dargestellt. Neben der B12 mit einem Lieferwagenanteil von 6% ist noch die Passauer Straße (8%), die Hartkirchner Straße (7%) und die Tettenweiser Straße (6%) zu erwähnen.
- Radverkehr 24 Std.** In Abb. 10 ist der Radverkehr dargestellt. Ähnlich wie beim Kfz-Verkehr ist ein hohes Radfahreraufkommen in der Simbacher Straße (180 Radfahrer/24 Std.) und in der Wolfinger Straße (285 Radfahrer/ 24 Std.) festzustellen. Das höchste Radfahreraufkommen wurde aber in der Hartkirchner Straße

(530 Radfahrer/24 Std.) in Höhe Indlinger Straße erhoben und ist zu großen Teilen auf den Schülerverkehr zurückzuführen. Weiterhin gibt es auch in der Bajuwaren Straße und in der Indlinger Straße ein erhöhtes Radfahraufkommen.

**Vergleich 2010 - 2019** Infolge des neuen Anschlusses an die B12 und der Verbindung der Wolfinger Straße mit der Südallee durch die Bürgermeister-Krah-Allee, ergaben sich etliche Verlagerungen. Vor allem am K18 (Simbacher Straße, Wolfinger Straße) und am K21 (Simbacher Straße, Würdinger Straße) konnten etliche Kfz-Fahrten verlagert werden.

**Vergleichende Betrachtung mit anderen vergleichbaren Städten in der Region** Pocking hat mit einer Reihe von Städten und größeren Gemeinden im Landkreis Passau mehrere Eigenschaften gemeinsam, es gibt aber auch größere Unterschiede. Folgende Städte und Gemeinden wurden verglichen:

- Bad Griesbach,
- Hauzenberg,
- Vilshofen,
- Bad Füssing,
- Fürstenzell,
- Rothalmünster.

Der Demographiespiegel des Bayerischen Statistischen Landesamts bietet für allen Gemeinden und Städte über 5.000 Einwohnern Vorausberechnungen des Bevölkerungsstands bis zum Jahr 2034.

Die nebenstehende Grafik wurde aus diesen Daten zusammengestellt. Auch wenn die absolute Einwohnerzahl zwischen ca. 5.000 (Rothalmünster) und rund 16.500 (Vilshofen) schwankt, so ist doch erkennbar, dass mit Bad Füssing, Rothalmünster und Fürstenzell drei Kommunen im Zeitraum von 2016 bis 2034 (bzw. 2028) einen spürbaren Zuwachs und Hauzenberg einen Bevölkerungsrückgang erfahren werden, während die übrigen Kommunen, unter ihnen Pocking, eher stagnierende bzw. nur leicht steigende, Einwohnerzahlen aufweisen werden.

#### 4. Verkehrsprognose

Für eine Prognose, wie sich das Verkehrsgeschehen in Pocking in ca. 15 Jahren entwickeln und abspielen wird, werden verschiedene Annahmen getroffen werden müssen. Dennoch kann damit nur ausgesagt werden, dass sich die Verkehrsentwicklung in einer gewissen Bandbreite um diese Werte bewegen wird.

Für die einzelnen Verkehrsarten wurden unterschiedliche jährliche Prognosezuwächse berücksichtigt. Für den Binnenverkehr wird davon ausgegangen, dass ein Zuwachs von maximal 0,6 % pro Jahr stattfinden wird. Für den Ziel- und Quellverkehr wird ein Wert von 0,8 %, für den Durchgangsverkehr ein Wert von bis 1% pro Jahr angesetzt. Diese Annahmen dienen als Grundlage für die Berechnung von Planfällen.

Im Zuge der Corona-Pandemie sind Prognosen noch schwieriger aufzustellen, da viele Entwicklungen abseits des Verkehrssektors, jedoch mit Auswirkungen auf diesen derzeit kaum abschätzbar sind. Hierzu zählen Themen wie die weitere Ausdehnung des online-Handel, home-office, Reisebeschränkungen usw.

Der demographische Faktor wird sich verkehrlich auch noch 2035 auswirken. Bis dahin wird vor allem die Mobilität der älteren Generation noch zunehmen, wenn auch Frauen über 65 zu nahezu 100% zu den Führerscheinbesitzern zählen. Erst dann wird der sinkende Anteil der Bevölkerungsgruppen unter 65 sowie das steigende Durchschnittsalter (von 43,6 auf 48,5 Jahre) sich auch im Verkehrsaufkommen bemerkbar machen. Bis zum, Jahr 2034 ist sogar von einem Bevölkerungsanstieg um rund 2,3% auszugehen (Datenquelle: Stat. Landesamt Bayern, Demographiespiegel Stadt Pocking). Eine Ursache dafür mag auch in einer zurzeit zu beobachtenden Tendenz zur Reurbanisierung liegen, wonach auch im ländlichen Raum wieder verstärkt von den kleinen Gemeinden zurück in die Mittelzentren gezogen wird. Gründe dafür sind vor allem die bessere Ausstattung mit Infrastruktureinrichtungen und die leichtere Verzichtsmöglichkeit auf einen Zweitwagen für viele Haushalte.

**Ist-Fall 2019 (Abb. 11)** Abb. 11 enthält die Verkehrsumlegung anhand der Ergebnisse aus den Befragungen zum fließenden Verkehr und aus der Haushaltsbefragung (jeweils 2010). Differenzen zwischen

der Abb. 8, die anhand der Zählungen erstellt wurde, und der Abb. 11 sind auf Rundungsfehler sowie auf Ungenauigkeiten bei der Abschätzung des Binnenverkehrs von Auswärtigen, der nicht erfasst werden konnte, zurückzuführen. Diese Darstellung ist daher mit gewissen Unsicherheiten behaftet.

**Prognose-Nullfall 2035 (Abb. 12)** Unter Berücksichtigung der oben genannten Annahmen, zeigt Abb. 12 die Entwicklung der Verkehrsbelastung für den Prognose-Nullfall 2035, wenn bis dahin keinerlei Maßnahmen zum Straßennetz ergriffen und realisiert würden. Die A94 wurde hierbei nicht berücksichtigt. Alle weiteren Planfälle beziehen sich ebenso auf das Jahr 2035 wie die Fertigstellung der A94 bis 2025 angenommen wurde.

## 5. Verkehrskonzept

### 5.1 Zielsetzungen

Die Handlungsfelder im Bereich der Verkehrsentwicklung definieren die wesentlichen Bereiche, in denen die Stadt Pocking aktiv werden möchte, um die Aufgaben im Bereich der künftigen Mobilität zu lösen. Den einzelnen Handlungsfeldern werden Ziele zugeordnet und diese Ziele im nächsten Schritt mit konkreten Projekten hinterlegt. Eine Priorisierung der Projekte hinsichtlich ihrer Dringlichkeit und Durchführbarkeit rundet das Bild der für die nächsten 15 bis 20 Jahre anstehenden Aufgaben im Bereich der Verkehrsentwicklung ab.

- Handlungsfeld Fließender Verkehr**
- Ortsdurchfahrt entlasten  
Maßnahmen zur Reduzierung der hohen Verkehrsbelastungen in der Ortsdurchfahrt
  - Verkehrslenkung  
Steuerung des Durchgangs-, Quell- und Zielverkehrs auf existierende bzw. geplante Umfahungsstraßen
  - Verkehrsreduzierung  
Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Kfz Bereich, Änderung des modal split
  - Verkehrsberuhigung

Maßnahmen zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten im Bereich der Stadtmitte sowie in den Wohngebieten

- Entlastung vom Schwerverkehr  
Maßnahmen zur Reduzierung des besonders belastenden Schwerverkehrs im Bereich der Ortsdurchfahrt

#### Handlungsfeld Ruhender Verkehr

- Neuordnung der Parkraumbewirtschaftung  
Staffelung der Parkgebühren zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Stadtmitte
- Anwohnerparken  
Aktive Bereitstellung von Stellplätzen für Kunden und Besucher, Reservierung von Stellplätzen für Anwohner
- Auffangparkplätze  
Verdichtung des Angebots an Auffangparkplätzen für Einpendler

#### Handlungsfeld Fußgänger- und Radverkehr

- Schließung von Lücken im Wegenetz  
Herstellung eines durchgängigen Wegenetzes für Fußgänger und Radfahrer ohne Beeinträchtigung durch den Kfz Verkehr  
Kurze Wege für Fußgänger und Radfahrer, kein Zwang zu Umwegen
- Beseitigung von Konflikt und Gefahrenstellen  
Querungshilfen und Entschärfungsmaßnahmen an verkehrlich hoch belasteten Schnittpunkten von Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr
- Infrastruktur für Radfahrer  
Erweiterung von Lade- und Abstellmöglichkeiten, Informationsangeboten, Wartungsmöglichkeiten etc.
- Mobilität für alle  
Aufbau eines Verleihsystems für e-bikes und Lastenfahrrädern  
Sicherung der Mobilität für alle Pockinger, Einbeziehung der Belange älterer Menschen, von Kindern und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

#### Handlungsfeld Öffentlicher Nahverkehr

- Optimierung des Fahrtenangebotes

Verdichtung des Taktsystems und Optimierung des Liniennetzes im ÖPNV, Einbeziehung der Ortsteile

- Entwicklung neuer Angebote im ÖPNV  
Rufbus, Anruf-Sammel-Taxi, Bürgerbus, Mitfahrbänke, Mitfahrzentrale

**Kommunikation** Bei der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans muss der Weg des kontinuierlichen Dialogs gegangen werden. Dieser Dialog muss mit der Politik, Verkehrsbetrieben, Verbänden und Bürgerinnen und Bürgern geführt werden.

## 5.2 Fließender Verkehr

Nachdem die Fertigstellung der A94 mittlerweile mit einem deutlich konkreteren Zeitraum verknüpft ist, sollte die Verkehrswirksamkeit der Westumfahrung nochmals unter Einbeziehung der Verkehrsfreigabe der A94 berechnet werden.

Eine Reihe der Maßnahmen, die im Verkehrsentwicklungsplan von 2010/11 vorgeschlagen worden waren wurden bereits umgesetzt oder stehen demnächst an. Weitere Maßnahmen wurden nun im Rahmen des ISEK entwickelt im Folgenden vorgestellt werden.

### Fließender Kfz-Verkehr

#### Maßnahme 1.1a Westumfahrung:

Diese Westumfahrung wurde bereits im VEP 2010/11 untersucht. Damals ergab sich eine relativ hohe Verkehrs Wirksamkeit für diese Strecke. Allerdings wurde damals noch keine fertiggestellte A94 berücksichtigt. Aus heutiger Sicht (2020) muss bis zum Jahr 2025 mit einer Fertigstellung der A94 im Bereich Pocking Bad Füssing gerechnet werden. Mit der Entlastung der B12 durch die A94 wird es auch zu weiteren Verlagerungen im Verkehrsgeschehen rund um Pocking kommen. Verkehr zwischen Ruhstorf und den westlich von Pocking gelegenen Kommunen dürften weitgehend über die künftige A94 abgedeckt werden. 2010/11 wurde allerdings noch davon ausgegangen, dass diese Verkehrsbeziehungen von einer Westtangente erheblich profitieren könnten. Die Route von Ruhstorf über die B388 und die

Westtangente zur B12 war damals als die naheliegendste beurteilt worden. Die Verkehrsumlegung für die Westtangente kommt dennoch im vorliegenden Konzept zu einem ähnlichen Ergebnis. Dies liegt daran, dass diesmal auch der heute schon vorhandene Abkürzungsverkehr von der B12 West zur B388 über die Kreisstraße PA65 (Schönburg) berücksichtigt wurde. Dieser lässt sich relativ leicht auf die neue Westtangente verlagern. Diese Verkehrsströme wurden weder 2010 noch 2019 im Auftrag der Stadt Pocking erfasst, sind jedoch im Verkehrsgutachten von Professor Kurzak aus dem Jahr 2018 enthalten. Addiert man diese Verkehrsbeziehungen zu denen in der Verkehrsumlegung hinzu so ergibt sich eine weitreichende Deckungsgleichheit zwischen den Ergebnissen von Professor Kurzak und der Planungsgesellschaft Stadt Land Verkehr. Die Kenntnis dieses Sachverhalts ist wichtig zu wissen bei der Beurteilung der nur auf den ersten Blick unterschiedlichen Ergebnisse aus den verschiedenen Gutachten.

**untersuchte Planfälle** Im Einzelnen wurden die folgenden Planfälle aus dem Jahr 2010 nochmals näher untersucht:

- Planfall 1: Westtangente zwischen der St2117 (Tettenweiser Straße) und der B12;
- Planfall 2a: Westtangente zwischen der B12 und der PA58 (Füssinger Straße);

**Planfall 1 (Abb. 13)** Im Planfall 1 wird die Fertigstellung der A94 im Raum Pocking angenommen. Dadurch kann ein großer Teil des B12-Verkehrs verlagert werden.

**Planfall 2a (Abb. 14)** Der Planfall 1 wurde erweitert um die Westtangente zwischen der PA58 im Süden und der St2117 im Norden B12. Erwartungsgemäß findet hauptsächlich eine Verlagerung des Verkehrs der Füssinger Straße auf diesen neuen Netzabschnitt statt. Die Verkehrsbelastung in der Ortsmitte geht spürbar zurück. bleibt annähernd gleich.

**Bewertung** Die nachstehende Tabelle auf der folgenden Seite zeigt für ausgewählte Straßenabschnitte die Belastungen der untersuchten Planfälle sowie den Nullfall 2035.

STRASSENABSCHNITT	Ist-Fall 2019	PF 0 2035	PF 1 2035	PF 2a 2035
Tettenweiser Straße Nord	n.e.	10.425	6.075	6.400
Tettenweiser Straße Ost	2.450	10.050	9.300	8.775
Passauer Straße, Stadtplatz	n.e.	1.150	1.225	1.175
Passauer Straße, real	n.e.	11.075	11.425	11.400
Klosterstraße, Kirche	13.250	13.600	8.450	7.450
Simbacher Straße, Pflieger	13.100	13.450	8.350	8.475
Simbacher Straße, Opel Huber	n.e.	7.725	5.300	5.550
Füssinger Straße, zw. den Kreiseln	16.575	14.450	17.450	15.025
Würdinger Straße	7.100	6.300	5.350	5.550
Südallee West	n.e.	5.000	3.600	5.300
Südallee Ost	n.e.	3.450	4.050	3.650
Berger Straße	n.e.	2.475	1.675	2.500
Indlinger Straße	5.300	5.325	5.750	6.225
Hartkirchner Straße, B12-Brücke	8.650	9.050	9.600	9.725
Verbindung Südallee/Viehhallenweg	4.150	4.450	6.050	6.175
B12 Mitte	18.000	20.800	6.900	8.800
Westtangente Nord	---	---	---	5.000
Westtangente Mitte	---	---	---	3.075
Westtangente Süd	---	---	---	4.175

Ohne die A94 würde die Verkehrssituation in Pocking im Jahre 2035 (Nullfall) sich erheblich verschlechtern. Die Passauer Straße würde Belastungen von teilweise über 10.000 Fahrzeugen aufweisen, auch die Füssinger Straße westlich des Kreisels mit der Bürgermeister-Schönbauer-Straße würde diesen Wert erzielen. Die Simbacher Straße und im weiteren Verlauf die Klosterstraße würden ebenfalls Belastungen von deutlich über 12.000, zum Teil sogar über 13.000 Fahrzeuge am Tag aufweisen. Die B12 würde am westlichen Ortsrand von Pocking bereits bei 17.500 bis 18.000 Fahrzeugen liegen, im mittleren Abschnitt zwischen dem Anschluss Simbacher Straße und dem Anschluss an die Hartkirchner Straße würde die Belastung auf rund 21.000 steigen und östlich des Anschlusses mit der Hartkirchner Straße wären

sogar Werte von über 21.000 zu erwarten. Östlich des Anschlusses mit der Passauer Straße sind Belastungen von fast 28.000 Fahrzeugen realistisch.

Üblicherweise werden bei Belastungen auf Staats- oder Bundesstraßen ab 17.000 Kfz/24 Std. Überlegungen angestellt zur Vierspurigkeit oder zu Entlastungsstraßen. Diesen Punkt hätte Pocking schon lange hinter sich.

Im Planfall 1, bei dem die A94 als fertiggestellt vorausgesetzt wird, käme es zu teilweise drastischen Reduzierungen in den Verkehrsbelastungen. Diese beziehen sich jedoch hauptsächlich auf die B12, die bereits heute dem überörtlichen Durchgangs- und Fernverkehr dient. Die Passauer Straße würde nur unwesentlich entlastet, da es sich hierbei in erster Linie um Ziel- und Quellverkehr von außerhalb vor allem mit dem Stadtzentrum von Pocking handelt. Auch die Simbacher Straße würde noch weitgehend Belastungen von 10.000 Fahrzeugen verkraften müssen. Die Füssinger Straße in westlicher Höhe der Einkaufsmärkte würde merklich von 10.000 auf 6.000 Fahrzeuge in 24 Stunden zurückgehen.

Gegenüber den Berechnungen zum Verkehrsentwicklungsplan 2010/11, zu dessen Erstellungszeitpunkt die Fertigstellung der A94 noch nicht abgeschätzt werden konnte und deshalb in den Umlegungsberechnungen nicht enthalten war, kommt es nur zu geringen Veränderungen bei der Bewertung der Verkehrswirksamkeit einer Westtangente bzw. Westumfahrung. Gab es vor 10 Jahren noch geschätzte Belastungen einer Westtangente von zum Teil über 5.000 Fahrzeugen in 24 Stunden, so reduziert sich dieser Wert um wenige hundert Fahrzeuge, was auf die A94 zurückzuführen ist.

Dies kann folgendermaßen begründet werden:

Verkehr auf der B12 mit Ziel Bad Füssing fährt derzeit häufig in Pocking von der B12 ab und an den Einkaufsmärkten vorbei in Richtung Bad Füssing. Diese Verkehrsströme würden künftig von Westen auf der A94 ankommen und zwischen Pocking und Bad Füssing die Autobahn verlassen, somit Pocking überhaupt nicht mehr berühren. Würde die Westtangente nur nördlich der B12 in Richtung Staatsstraße 2113 gebaut, so ergeben sich ebenfalls deutliche

Reduzierungen gegenüber den Berechnungen im Jahre 2010/11. Dies kann damit begründet werden, dass Verkehrsbeziehungen aus den Einzugsbereichen nördlich von Pocking mit Ziel B12 West in den alten Berechnungen von der Westtangente profitiert hätten, künftig aber mit einer fertiggestellten A94 gleich östlich von Pocking auf die A94 zusteuern und den deutlich schnelleren Weg zur Autobahn nehmen werden. Einige Straßenabschnitte in Pocking werden durch die A94 wie auch durch diverse Varianten der Westtangente kaum entlastet. Daher handelt es sich um die östliche Tettenweiser Straße, die Passauer Straße, die Indlinger Straße und die Hartkirchner Straße im Bereich der B12 Brücke. Dies liegt darin, dass diese Straßen in erster Linie vom Binnenverkehr und Ziel-/Quellverkehr belastet sind. Auch die Füssinger Straße im Bereich der Einkaufsmärkte wird nur mit einer bis zur PA58 verlängerten Westtangente eine nennenswerte Entlastung erfahren. Die Simbacher Straße und die Klosterstraße werden zwar eine messbare Entlastung erfahren, da sie von Belastungen im Nullfall in Höhe von deutlich über 13.000 Fahrzeugen auf 8.000 bis 9.000 zurückgehen werden. Dies ist allerdings immer noch eine relativ hohe Größenordnung, bei der ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich nicht einfach umzusetzen sein wird.

**Maßnahme 1.1b** Weitere Anschlusspunkte bzw. Umgestaltung vorhandener Anschlusspunkte, z. B. Fasanenallee/B12

**Maßnahme 1.1c** Rückbau als grünes Rückgrat, Begrünung, Umbau zur Allee

**Maßnahme 1.1d** Verknüpfung der Stadtbereiche nördlich und südlich der B12

**Maßnahme 1.2a** Stärkere Vernetzung aller Verkehrsmittel

**Maßnahme 1.2b** Bessere Anbindung Pocking Süd an die Innenstadt, bereits realisiert

**Maßnahme 1.2c** Nord-Süd-Anbindung, z. B. Ausbau des neuen Anschlusses Mitte zu einem Vollanschluss nach Fertigstellung der A94

**Maßnahme 1.2d** Ausbau A94, vsl. bis 2025

**Maßnahme 1.2e** Nutzung vorhandener Verkehrsflächen

- Maßnahme 1.2f** Straßensanierung, vor allem dort, wo Radfahrer auf der Fahrbahn unterwegs sind
- Maßnahme 1.3a** Verkehrsberuhigung Innenstadt, Temporeduzierung, Umgestaltung
- Maßnahme 1.3b** Verkehrsberuhigung Pocking Süd (Gewerbegebiet)
- Maßnahme 1.3c** Verkehrsberuhigung Klosterstraße, z. B. durch Fahrbahnverengungen nach Bau der Westumfahrung
- Maßnahme 1.3d** Verkehrsberuhigung Simbacher Straße, z. B. durch weitere Querungshilfen
- Maßnahme 1.3e** Verkehrsberuhigung Füssinger Straße, z. B. durch weitere Querungshilfen
- Maßnahme 1.3f** Kreisverkehr Füssinger Straße, bereits realisiert
- Maßnahme 1.3g** Kreisverkehr Simbacher Straße, bereits realisiert

**mögliche Maßnahme innere Passauer Straße** Eine Aufhebung der Einbahnregelung sowie der Durchfahrtssperre am Stadtplatz im Bereich der inneren Passauer Straße wurde nicht weiter detailliert untersucht, da die offensichtlichen Nachteile zu stark überwiegen. Diese lassen sich wie folgt beschreiben:

- Zunahme des Abkürzungsverkehrs
- Erhöhung des Parksuchverkehrs
- Zunahme des „Promenierverkehrs“
- ggf. Entfall von Stellplätzen um Begegnungsverkehr zu ermöglichen
- Verringerung der Aufenthaltsqualität
- keine echte Entlastung der St.-Georgen-Straße.

Neben den verkehrlichen Nachteilen muss auch darauf verwiesen werden, dass die Aufenthaltsqualität dadurch keinesfalls gesteigert werden kann und auch eine Verbesserung der Situation des Einzelhandels nicht von der Verkehrsregelung abhängt.

### 5.3 Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr weist aufgrund der zahlreichen Stellplätze im Zentrum kein gravierendes Problem in Pocking dar.

Eine moderate Anpassung bzw. Korrektur der Parkraumbewirtschaftung sollte jedoch umgesetzt werden.

Die Zahl der Stellplätze ist insgesamt in jedem Fall ausreichend. Generell sollte der Grundsatz, dass je zentraler ein Parkplatz liegt, um so kürzer die maximale Parkdauer befolgt werden.

Parkgebühren sind bei den Kunden und Besuchern einer Kleinstadt zwar meist unbeliebt, aber sehr wirksam, um den ruhenden Verkehr zu steuern und lenken. Die Einführung von parkgebühren sollte daher in kleinen Schritten erfolgen um die Akzeptanz zu gewährleisten.

**Maßnahme 2a** teilweise Neuorganisation der Parkraumbewirtschaftung

**Maßnahme 2b** Reduzierung der Höchstparkdauer in einzelnen Abschnitten

**Maßnahme 2c** Abstufung der Parkplätze (zeitlich begrenzt/ unbegrenzt/ ggf. mit Gebühren)

**Maßnahme 2d** stärkere Kontrolle Park- und Halteverbote

**Maßnahme 2e** Parkleitsystem in statischer Form (Blechschilder), Parkraumergänzung

**Maßnahme 2f** Tiefgaragensystem

**5.4 Fuß und Radwegekonzept** (Plan 5.2) Die in der tabellarischen Übersicht empfohlenen Maßnahmen werden hier textlich weiter beschrieben.

#### Fußgängerverkehr

**Maßnahme 3.1 a** Durchgängige Gehwegbreiten von 2 Meter sind ein Ziel, das energisch verfolgt werden sollte. Mit der Abstufung der Klosterstraße im Zusammenhang mit der Westumfahrung sollte dieses Ziel erreichbar sein, da in der Klosterstraße eine Straßenbreite von etwas mehr als 10

Metern vorhanden ist. Parken im Straßenraum wird dann allerdings nicht mehr möglich sein. Eine verbleibende Fahrbahnbreite von 5,5 Meter sollte in der Klosterstraße machbar sein, zumal bei Durchsetzung eines Schwerverkehrsverbots.

**Maßnahme 3.1 b** Querungsstellen sind überall einzurichten wo einerseits ein starkes Querungsbedürfnis vorliegt und andererseits weder Ampeln noch Kreisverkehr mit Fahrbahnanteilen vorhanden sind. Dies ist z. B. in der Füssinger Straße in Höhe der südlichen Einmündung des Nikolaus-Ragaller-Wegs (neben den Tennisplätzen), in der Passauer Straße in Höhe der St.-Georgen-Straße sowie in Höhe der Hartkirchner Straße, in der Tettenweiser Straße in Höhe St.-Ulrich-Straße und in der Fall.

**Maßnahme 3.1, d1** Die östliche Tettenweiser Straße sollte so umgestaltet werden, dass der Geschäftsstraßencharakter deutlicher wird.

**Maßnahme 3.1, d2 – d4** Eine Anbindung des Stadtplatzes nach Norden und Westen sollte langfristig angestrebt werden. Sobald sich z. B. bei Eigentümerwechsel von Grundstücken im engeren Umfeld die Gelegenheit ergibt, planerisch Einfluss zu nehmen sollte dies erfolgen. Dasselbe gilt für die Durchlässigkeit von der Passauer Straße nach Westen zum Stadtplatz.

**Maßnahmen 3.1, d5 und d6** Von der Passauer Straße besteht eine Passage durch ein Geschäftshaus (Hs.-Nr. 12) zu den Parkplätzen an der Indlinger Straße. Diese ist jedoch von Süden so schlecht erkennbar, dass selbst Einheimische diese nicht unbedingt kennen. Der Kfz-betrieb auf der Rückseite des Gebäudes schreckt manche potenziellen Nutzer ab, da man meint sich auf Privatgrund zu befinden.

Eine weitere Passage zwischen den Häusern Passauer Straße 6 und 8 ließe sich ohne großen Aufwand realisieren, sofern die Eigentümer zustimmen.

**Maßnahme 3.1, d7** Eine weitere Verbindung vom Viehhallenweg zur Simbacher Straße über den Kolpingweg bzw. den südlichen Parallelweg für Fußgänger und Radfahrer ist vorhanden, sollte jedoch

baulich aufgewertet werden. Kfz-Verkehr mit Ausnahme von berechtigten Anliegern sollte vermieden werden.

**Maßnahme 3.1, d8** Der Geh- und Radweg in der Bgm.-Krah-Straße incl. Querungsstelle nördlich der B12 sollte langfristig eine Weiterführung über den Rennbahnweg zur Simbacher Straße erhalten.

**Radverkehr** Das Radwegenetz in Pocking weist auf der einen Seite gute Ansätze auf, da es sowohl bei der überörtlichen Anbindung an Nachbarortsteile und -gemeinden als auch bei der innerstädtischen Erschließung teilweise über ein dichtes Netz an eigenständigen Radwegen, an Radwegrouten durch wenig befahrene Anliegerstraßen und durch drei eigens für den Fußgänger- und Radverkehr angelegte Unterführungen unter der Bundesstraße B12 verfügt. Der noch bis vor wenigen Jahren fehlende Lückenschluss nach Hartkirchen wurde mittlerweile behoben.

**Maßnahme 3.2 a** Die Passauer Straße ist je näher man an die Stadtmitte kommt, für Radfahrer immer schwieriger befahrbar. Mit Markierungen wie z. B. mit Schutzstreifen könnte ein deutliches Mehr an Sicherheit erzielt werden. Daher sollte als erstes geprüft werden, ob der zur Verfügung stehende Platz ausreicht.

Die Schutzstreifen müssen mindestens jeweils 1,25 m breit sein, besser 1,50 m, die verbleibende Fahrbahn dazwischen mindestens 4,50 bzw. maximal 5,50 m.

Die Klosterstraße oder auch die östliche Tettenweiser Straße sowie Teile der Simbacher Straße dürften dafür vermutlich zu schmal sein.

Generell ist außerdem zu beachten, dass die Anforderungen aus der StVO eingehalten werden.

*„Wer ein Fahrzeug führt, darf auf der Fahrbahn durch Leitlinien markierte Schutzstreifen für den Radverkehr nur bei Bedarf überfahren, insbesondere um dem Gegenverkehr auszuweichen. Der Radverkehr darf dabei nicht gefährdet werden.“ Anlage 3 Lfd. Nr. 22 Satz 2 StVO[5]*

„Auf durch Leitlinien markierten Schutzstreifen für den Radverkehr darf nicht gehalten werden. Satz 1 gilt nicht für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV.“

- Maßnahmen 3.2, c1 – c2** An der Indlinger Straße im Bereich des EZP sowie an der Mittelschule und am Hallenbad ist mit relativ häufigem Schüler- und Freizeitverkehr auf dem Fahrrad zu rechnen. Vor allem an der Schule und am Hallenbad sollte deshalb der Weg in Richtung B12-Unterführung zu einer Fahrradstraße erklärt werden, in der Radfahrer Vorrang vor dem Kfz-Verkehr haben. Die Querungshilfe in der Indlinger Straße, die sich am Ostrand der Schule befindet, sollte ggf. am Westrand (Zufahrt Polizei) ein Gegenstück erhalten.
- Maßnahme 3.2, c3** Die St.-Georgen-Straße stellt eine rege befahrene Nord-Süd-Verbindung östlich der Stadtmitte dar. Die Straßenbreite zwischen den Grundstücken beträgt um ca. 11 Meter. Für die Anlage von Schutzstreifen reicht dies theoretisch aus, es würden auf beiden Seiten immer noch je 2 Meter für Gehwege verbleiben. Da die Straße jedoch derzeit mit Tempo 50 ausgewiesen ist, sollte bevorzugt eine Reduzierung erfolgen auf Tempo 30. In Tempo-30-Zonen sind Fahrradschutzstreifen jedoch nicht genehmigungsfähig. Außerdem würde das Parken am Straßenrand nicht mehr möglich sein.
- Maßnahme 3.2, c4** Die Passauer Straße zwischen dem real-Markt und der Innenstadt stellt sich eine ähnliche Problematik wie in der St.-Georgen-Straße dar, allerdings liegt hier kaum das Bedürfnis nach Parken im Straßenraum vor. Bis zur Bahnhofstraße von Osten kommend wäre die Anlage von Schutzstreifen daher möglich und sollte eingehend geprüft werden.
- Maßnahme 3.2, c5** Eine Querung der Gleise am Bahnhof nach Norden in Richtung Griesbacher Straße ist bislang nicht möglich, auch wenn das in Richtung Passau führende Gleis überquert werden muss, um auf den Bahnsteig für den Gegenzug zu gelangen. Sobald die Abstellgleise nicht mehr benötigt werden, sollte die Überquerung zur Griesbacher Straße ermöglicht werden.
- Maßnahme 3.2, c6** Die östliche Tettenweiser Straße ist für die Anlage von Schutzstreifen zu schmal, außerdem wird hier auf die Stellplätze kaum verzichtet werden können. Eine Beschilderung von der

Passauer Straße bis zur St2117 mit Tempo 30 sollte jedoch als Mindestmaßnahme ergriffen werden.

- Maßnahme 3.2, c7** Die Berger Straße (PA64) von der Simbacher Straße bis zur Zeller Straße weist innerstädtische Funktionen und Nutzungen auf und sollte daher zum Schutz von Fußgängern und Radfahrern wie die Tettenweiser Straße mit Tempo 30 beschildert werden.
- Maßnahme 3.2, c8** Die Zeller Straße als wichtige innerstädtische Verbindung zum Friedhof hat zwischen den privaten Grundstücken teilweise nur eine Breite von etwas über 8 Metern, dadurch steht nur auf der Nordseite ein akzeptabler Gehweg zur Verfügung. Das Queren ist für viele Verkehrsbeziehungen unerlässlich. Da es sich um eine Gemeindestraße handelt sollte Tempo 30 in Betracht gezogen werden.
- Maßnahme 3.2, c9** Zu den Einkaufsmärkten an der Füssinger Straße sind Verbindungen sowohl aus Pocking West als auch aus Pocking Süd vorhanden. Von der Stadtmitte kommend bleibt vor allem die Simbacher Straße als Hauptzubringer. Das Passieren mehrerer Kreisverkehrsplätze ist nicht für alle mit dem Fahrrad am Verkehr teilnehmenden ideal. Die Alternative über die Unterführung am Nikolaus-Ragaller-Weg sollte noch besser beschildert und ggf. modernisiert (Beleuchtung) werden. Vor allem Ortsunkundigen ist dieser Weg kaum bekannt.
- Maßnahme 3.2, c10** An der Würdinger Straße besteht jedoch immer noch dringender Handlungsbedarf. Auch wenn von und nach Würding auch alternative Möglichkeiten bestehen, z. B. über Wollham in Richtung Haid und Würding mit dem Fahrrad zu gelangen, so taucht das Problem ab Wollham wieder auf, da es ab dort nicht sicher weitergeht.
- Maßnahme 3.2, c11** Zwischen dem EZP und Pocking Süd besteht über den Wolfinger Weg eine kurze und sichere Verbindung für Fußgänger und Radfahrer. Allerdings sollte diese bereits vor dem neuen Kreisverkehr mit dem Viehhallenweg mit einem eigenständigen Weg am Ostrand des EZP eine zusätzlich Verbindung zur Indlinger Straße erhalten.

**Maßnahmen 3.2, c12 – c15** Die Freigabe von Einbahnstraßen in der Gegenrichtung für Radfahrer ist eine wichtige Maßnahme zur Erhöhung der Akzeptanz des Fahrrads als innerstädtisches Verkehrsmittel.

Besonders wirksam erscheint dies für die innere Passauer Straße, die westliche Indlinger Straße vom ehemaligen Rottkaufhaus bis zur Raiffeisenbank sowie für die Bräugasse.

**weitere Maßnahmen** Die Durchquerung der Innenstadt mit dem Fahrrad in Nord-Süd-Richtung ist alternativ zur Simbacher Straße und der Klosterstraße auch über den Kirchplatz vorstellbar, spätestens am nördlichen Ende des Kirchplatzes bzw. der St.-Ulrich-Straße stößt man an der Tettenweiser Straße wieder auf die Schwierigkeit, über keinen Radweg zu verfügen.

Die St.-Ulrich-Straße könnte als Fahrradstraße ausgewiesen werden, um die Attraktivität dieser Route zu erhöhen. Alle übrigen Radfahrer, die nicht die westliche Ausweichroute über den Kirchplatz nehmen wollen oder können, müssten weiterhin die stark befahrene Simbacher Straße und Klosterstraße benutzen.

Spätestens nach dem Bau der Westtangente dürfte die Klosterstraße zur Gemeindestraße abgestuft werden, was wiederum den Gestaltungsspielraum der Stadt Pocking erheblich erhöht. Eine Tempo-20- bzw. 30-Zone (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) ist dann umsetzbar. Auch ein Schwerverkehrsverbot im Durchgangsverkehr ist dann aus Sicherheitsgründen möglich, müsste aber auch kontrolliert werden, was alleinig durch die Polizei möglich ist.

Querungsstellen für Fußgänger sind im Pockinger Straßennetz teilweise vorhanden, manchmal fehlen sie aber auch an wichtigen Punkten. Diese Lücken sollten wo immer möglich geschlossen werden. Dies trifft vor allem in der Innenstadt im Zuge der Klosterstraße zu, aber auch an der Passauer Straße in Höhe des real-Marktes sowie nordöstlich des Gymnasiums ist der Handlungsbedarf als besonders dringlich einzuschätzen.

## 5.5 Öffentlicher Nahverkehr

Der öffentliche Nahverkehr ist bislang innerhalb der Stadt Pocking nur sehr schwach entwickelt und wird daher auch nur sehr gering nachgefragt. Eine spürbare Aufwertung ist daher dringend erforderlich, um auch für Bevölkerungsgruppen ohne eigenen PKW die Mobilitätschancen zu verbessern.

Im Bericht zum Verkehrsentwicklungsplan Pocking vom Februar 2012 sind zum ÖPNV zahlreiche Handlungsfelder und Maßnahmen aufgeführt, die auch 2020 nach wie vor Gültigkeit haben. Eine Zusammenfassung ist im tabellarischen Maßnahmenplan ersichtlich.

Zum Thema öffentlicher Personennahverkehr sind Maßnahmen verschiedener Art möglich:

- a) Angebotsverbesserung;
- b) Komfortverbesserung;
- c) technische Infrastruktur;
- d) Öffentlichkeitsarbeit und Marketing;
- e) Ausbau des Haltestellenetzes;
- f) Allgemeines zum ÖPNV.

Auf eine detaillierte Beschreibung wird hier verzichtet, da das Thema ÖPNV in der Fortschreibung nicht ausdrücklich beauftragt war. Für Details wird auf den Bericht von 2012 verwiesen.

**Maßnahme 4.1a** Steigerung der Taktfrequenz

**Maßnahme 4.1b** attraktive Preise

**Maßnahme 4.1c** Optimierung des Liniennetzes

**Maßnahme 4.2a** attraktive Wartehäuschen, Sitzbänke, Fahrradständer, Informationstafeln

**Maßnahme 4.2b** übersichtliche Fahrpläne (von Fußnoten befreit)

**Maßnahme 4.3a** Einsatz moderner Niederflrbusse

- Maßnahme 4.3b** Wartehäuschen mit Photovoltaikanlagen
- Maßnahme 4.3c** Einsatz flexibler Fahrzeugarten (Buszüge)
- Maßnahme 4.4a** Vorteile des Stadtbusses positiv herausheben
- Maßnahme 4.4b** Werbung des Verkehrsunternehmens
- Maßnahme 4.4c** Patenschaftsanzeigen örtlicher Meinungsbildner/ Persönlichkeiten zum Thema ÖPNV
- Maßnahme 4.4d** Plakataktionen
- Maßnahme 4.4e** Kooperation örtliches Gewerbe und Stadtbus
- Maßnahme 4.4f** Nutzung der Außenflächen der Busse als Werbefläche
- Maßnahme 4.5a** Weitere Haltestellen im Wohngebiet Pocking Süd/ Wolfing
- Maßnahme 4.5b** Weitere Haltestellen im Wohngebiet Pocking West/ B12
- Maßnahme 4.5c** Weitere Haltestellen im Gewerbegebiet Nord
- Maßnahme 4.6** ÖPNV in die Innenstadt leiten

## 6. Zusammenfassung

Die Verkehrssituation in der Stadt Pocking ist geprägt von einer hohen Verkehrsbelastung nicht nur im Zuge der B12, die die Stadt in einen nördlichen und einen südlichen Bereich teilt, sondern auch durch die St2117, die die Stadt von Norden nach Süden durchquert. Die städtebauliche Struktur der Stadt Pocking ist durch ihr großes Fachmarktzentrum an der Füssinger Straße im Südwesten der Stadt zwar einerseits Ziel von zahlreichen Kunden und Besuchern der umliegenden Städte und Gemeinden, andererseits stellt diese Konzentration im Handelsbereich und durch ihr hohes Kundenverkehrsaufkommen die Ursache für verkehrliche Engpässe im Bereich des Simbacher Straße dar. Der ausgeprägte Binnenverkehr trägt ebenfalls zu den hohen Verkehrsbelastungen in Pocking bei. Die Stadt ist nicht nur im Bereich des Einzelhandels, sondern auch aufgrund ihrer zahlreichen Arbeitsplätze im gewerblichen- und Dienstleistungssektor Ziel von zahlreichen Einpendlern vor allem aus dem Bereich

des Altkreises Griesbach sowie teilweise auch aus benachbarten österreichischen Gemeinden wie zum Beispiel Schärding.

Vom Bau der A 94 erhofft sich die Stadt eine spürbare Entlastung zumindest im Zuge der B12. Derzeit wird als Fertigstellungstermin das Jahr 2025 in Aussicht gestellt.

Die Planungen für eine Westtangente im Zuge der St2117 machen aus verkehrlicher Sicht noch denselben Sinn wie im VEP von 2010/11. Der Entlastungseffekt ist nahezu konstant, auch unter Berücksichtigung der Fertigstellung der A94. Es gelingt für den Prognosefall 2035 die Belastungswerte der Jahre 2005 oder 2010 im Bereich der Klosterstraße und des Simbacher Straße zu untertreffen, wenngleich immer noch knapp 10.000 Kfz/24Std.hier unterwegs sein werden.

Schleichverkehre über Schönburg (PA65) können ebenfalls von der Westtangente profitieren, so dass in der Summe immer noch etwas mehr als 5.000 Kfz/24 Std. für den nördlichen Abschnitt und etwas über 4.000 Kfz für den südlichen Abschnitt der Westtangente prognostiziert werden können.

Der südliche Abschnitt kann vor allem auch Verkehr innerhalb des Bäderdreiecks (z. B. von Bad Griesbach nach Bad Füssing) auf sich ziehen.

Ohne eine nachhaltige Veränderung des Verkehrsverhaltens vor allem im Binnenverkehr, der mit fast 35% einen erheblichen Anteil am Verkehrsaufkommen auf den Pockinger Straßen ausmacht, wird mittel bis langfristig keine wirkliche Entlastung im Pockinger Straßennetz zu erzielen sein. Die Voraussetzungen für die Nutzung vor allem des Fahrrads als alternatives Verkehrsmittel sind in Pocking so günstig wie in wenigen anderen Städten. Die Topographie weist keinerlei Steigungen oder Gefällestrecken auf, das Radwegenetz wurde bereits deutlich vorangetrieben und verfügt auch im überörtlichen Netz bereits über eine Reihe von Radwegverbindungen, die noch ergänzt werden und innerorts verbessert werden müssen.

# Maßnahmentabelle Pocking VEP zum ISEK

Nummer	Leitbild, Strategien und Maßnahmen	bereits umgesetzt/ in Planung	Priorität	kurzfristig bis 2 Jahre	mittelfristig 2-5 Jahre	langfristig über 5 Jahre	Übernahme in ISEK
<b>Maßnahmen im Detail</b>							
<b>1</b>	<b>Verkehrliche Maßnahmen/ Verbesserungen</b>						
1.1	B12						
	a Westumfahrung		I / II ☞		x		
	b weitere Anschlusspunkte/ Umgestaltung der vorhandenen Anschlusspunkte		II			x	
	c Rückbau, als neues grünes Rückgrat		II			x	
	d Verknüpfung der Stadtbereiche nördlich und südlich der B12		II			x	
1.2	Allgemein						
	a stärkere Vernetzung aller Verkehrsmittel		I	x			
	b bessere Anbindung Pocking Süd, Innenstadt	x	I				
	c Nord-Süd-Anbindung		II		x		
	d Ausbau A94		I		x		
	e Nutzung vorhandener Verkehrsflächen		III			x	
	f Straßensanierung		III		x		
1.3	Verkehrsberuhigung/ Verkehrliche Entlastung von Straßenräumen						
	a Innenstadt		I		x		
	b Pocking Süd (Gewerbegebiet)		III			x	
	c Klosterstraße		I	x			
	d Simbacher Straße		I		x		
	e Füssinger Straße		III			x	
	f Kreisverkehr Simbacher Straße	x	I				
	g Kreisverkehr Füssinger Straße	x	I				
<b>2</b>	<b>Parken</b>						
	a teilweise Neuorganisation der Parkraumbewirtschaftung		II	x			
	b Reduzierung der Höchstparkdauer in einzelnen Abschnitten		II	x			
	c Abstufung der Parkplätze (zeitlich begrenzt/ unbegrenzt/ ggf. mit Gebühren)		II		x		
	d stärkere Kontrolle Halteverbote		II	x			
	e Parkleitsystem in statischer Form (Blechschilder), Parkraumergänzung		II		x		
	f Tiefgaragensystem		II			x	
<b>3</b>	<b>Fuß- und Radwege</b>						
3.1	Fußwege						
	a durchgängige Gehwegbreite von 2m		I	x			
	b Querungstellen für Fußgänger		I	x			
	c Verbesserung Fuß- und Radwege		II		x		

## Maßnahmentabelle Pocking VEP zum ISEK

Nummer	Leitbild, Strategien und Maßnahmen	bereits umgesetzt/ in Planung	Priorität	kurzfristig bis 2 Jahre	mittelfristig 2-5 Jahre	langfristig über 5 Jahre	Übernahme in ISEK
<b>d</b>	<b>Ergänzung Fußwegkonzept</b>			x			
d.1	Neugestaltung Tettenweiser Straße		II			x	
d.2	Verbindung Am Stadtplatz nach Westen		II		x		
d.3	Verbindung Am Stadtplatz nach Norden		II		x		
d.4	Verbindung Passauer Straße nach Westen		II		x		
d.5	Passage "Privo" nach Süden		I	x			
d.6	Fußweg FuZo nach Süden (über P)		I		x		
d.7	Verbindung zu Viehhallenweg nach Westen und weiter zum Stadtpark		II		x		
d.8	Verbesserung Wolfinger Straße und weiter zum Stadtpark im Westen		II		x		
<b>3.2</b>	<b>Radwege</b>						
a	Markierung von Mehrzweckstreifen		I	x			
b	fahrbahnbegleitender Radweg (v.a. PA56 nach Hartkirchen)	x	I				
<b>c</b>	<b>Ergänzung Radwegkonzept</b>						
c.1	Indlinger Straße - Hallenbad		I	x			
c.2	Indlinger Straße - EZP		I	x			
c.3	St. Georgen Straße		II		x		
c.4	Passauer Straße: Real - Innenstadt		I		x		
c.5	Bahnhofplatz nach Norden		III			x	
c.6	Tettenweiser Straße		II		x		
c.7	Berger Straße - Innenstadt		II		x		
c.8	Verbindung zum Friedhof		II		x		
c.9	Verbindung zur Bad Füssinger Straße		I		x		
c.10	Straße nach Würding		II		x		
c.11	Verbindung Pocking Süd - EZP		II	x			
c.12	Freigabe Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung - Passauer Straße Süd		I	x			
c.13	Freigabe Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung - Passauer Straße Nord		I	x			
c.14	Freigabe Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung - Bräugasse		I	x			
c.15	Freigabe Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung - Indlinger Straße West		I	x			
<b>4</b>	<b>ÖPNV</b>						
<b>4.1</b>	<b>Angebotsverbesserung</b>						
a	Steigerung der Taktfrequenz		I	x			
b	attraktive Preise		I	x			
c	Optimierung des Liniennetzes		I	x			
<b>4.2</b>	<b>Komfortverbesserungen</b>						
a	attraktive Wartehäuschen, Sitzbänke, Fahrradständer, Informationstafeln		I	x			
b	übersichtliche Fahrpläne (von Fußnoten befreit)		I	x			

## Maßnahmentabelle Pocking VEP zum ISEK

Nummer	Leitbild, Strategien und Maßnahmen	bereits umgesetzt/ in Planung	Priorität	kurzfristig bis 2 Jahre	mittelfristig 2-5 Jahre	langfristig über 5 Jahre	Übernahme in ISEK
4.3	Technische Infrastruktur						
	a Einsatz moderner Niederflrbusse		I		x		
	b Wartehäuschen mit Photovoltaikanlagen		II		x		
	c Einsatz flexibler Fahrzeugarten (Buszüge)		II		x		
4.4	Öffentlichkeitsarbeit und Marketing						
	a Vorteile des Stadtbusses positiv herausheben		I	x			
	b Werbung des Verkehrsunternehmens		I	x			
	c Patenschaftsanzeigen örtlicher Meinungsbildner/ Persönlichkeiten		I	x			
	d Plakataktionen		I	x			
	e Kooperation örtliches Gewerbe und Stadtbus		II	x			
	f Nutzung der Außenflächen der Busse als Werbefläche		III			x	
4.5	Ergänzende Bushaltestellen						
	a Wohngebiet Pocking Süd/ Wolfing		I	x			
	b Wohngebiet Pocking West/ B12		I	x			
	c Gewerbegebiet Nord		III		x		
4.6	Allgemein						
	a ÖPNV in Innenstadt leiten		I	x			



- Legende**
- Bundesstraße
  - Staatsstraße
  - Kreisstraße
  - Sammelstraße
  - Wohnstraße
  - Gewerbestraße
  - Fußweg
  - - - Bahnlinie

Plan 1.1  
**Bestand**  
**Straßenklassifizierung gemäß RAS 06**  
Kernstadt Pocking

Maßstab 1:12.500 (DIN A3)  
Planstand 19.08.2019



Legende

-  Bundesstraße
-  Staatsstraße
-  Kreisstraße
-  Sammelstraße
-  Wohnstraße
-  Gewerbestraße
-  Fußweg
-  Bahnlinie

Plan 1.2

**Bestand**

**Straßenklassifizierung gemäß RASt 06**

Östliche Stadtteile (Rottau/ Oberindling und Hartkirchen/ Inzing)

Maßstab 1:12.500 (DIN A3)

Planstand 19.08.2019

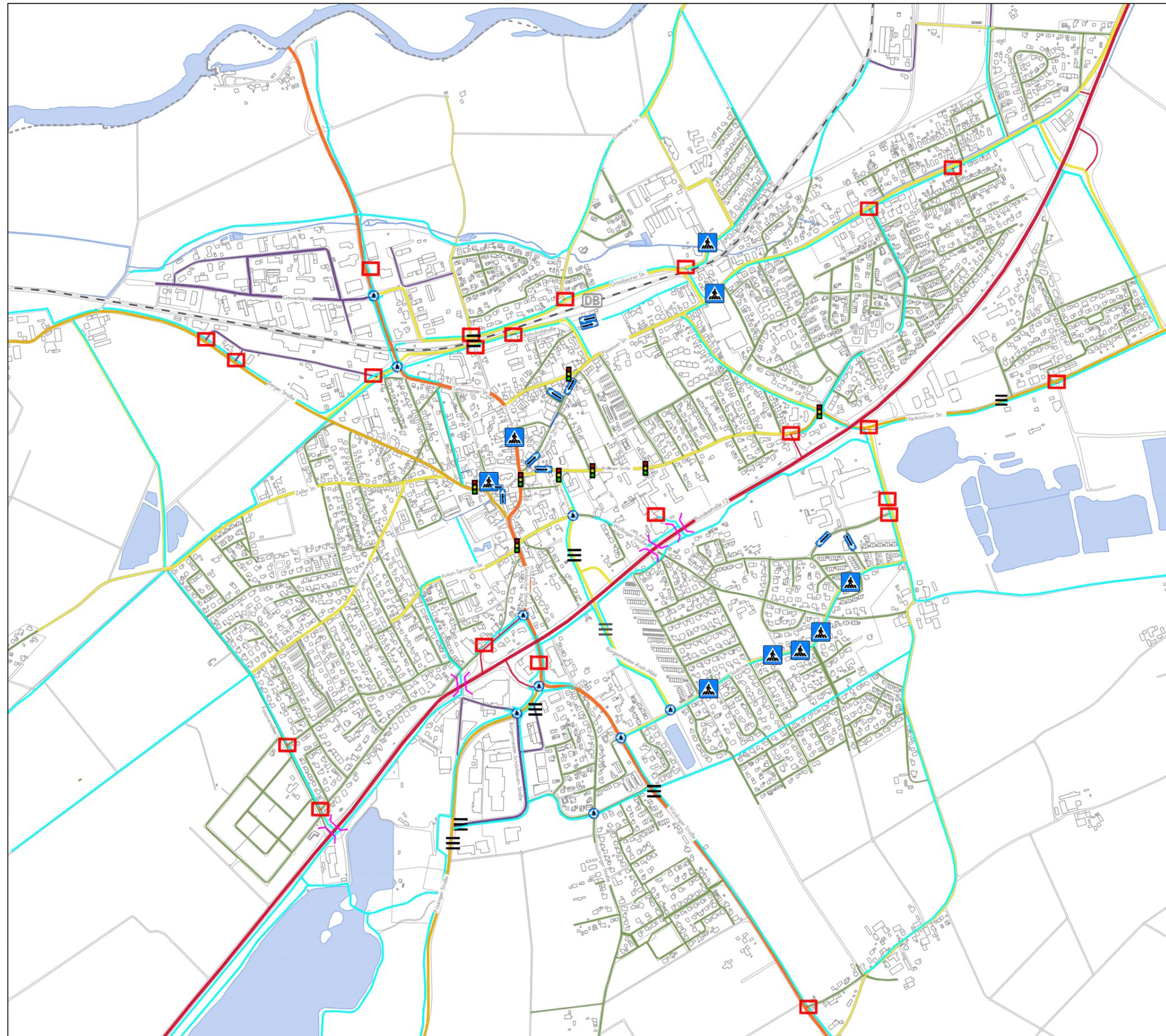


Legende

Stellplätze nach Tarif:		ca. 1.629 St.
<span style="color: green;">█</span>	Gebührenfreier Parkraum	ca. 526 St.
<span style="color: purple;">█</span>	Gebührenpflichtiger Parkraum	ca. 645 St.
<span style="color: yellow;">█</span>	Privat/Kunden Parkraum	ca. 458 St.

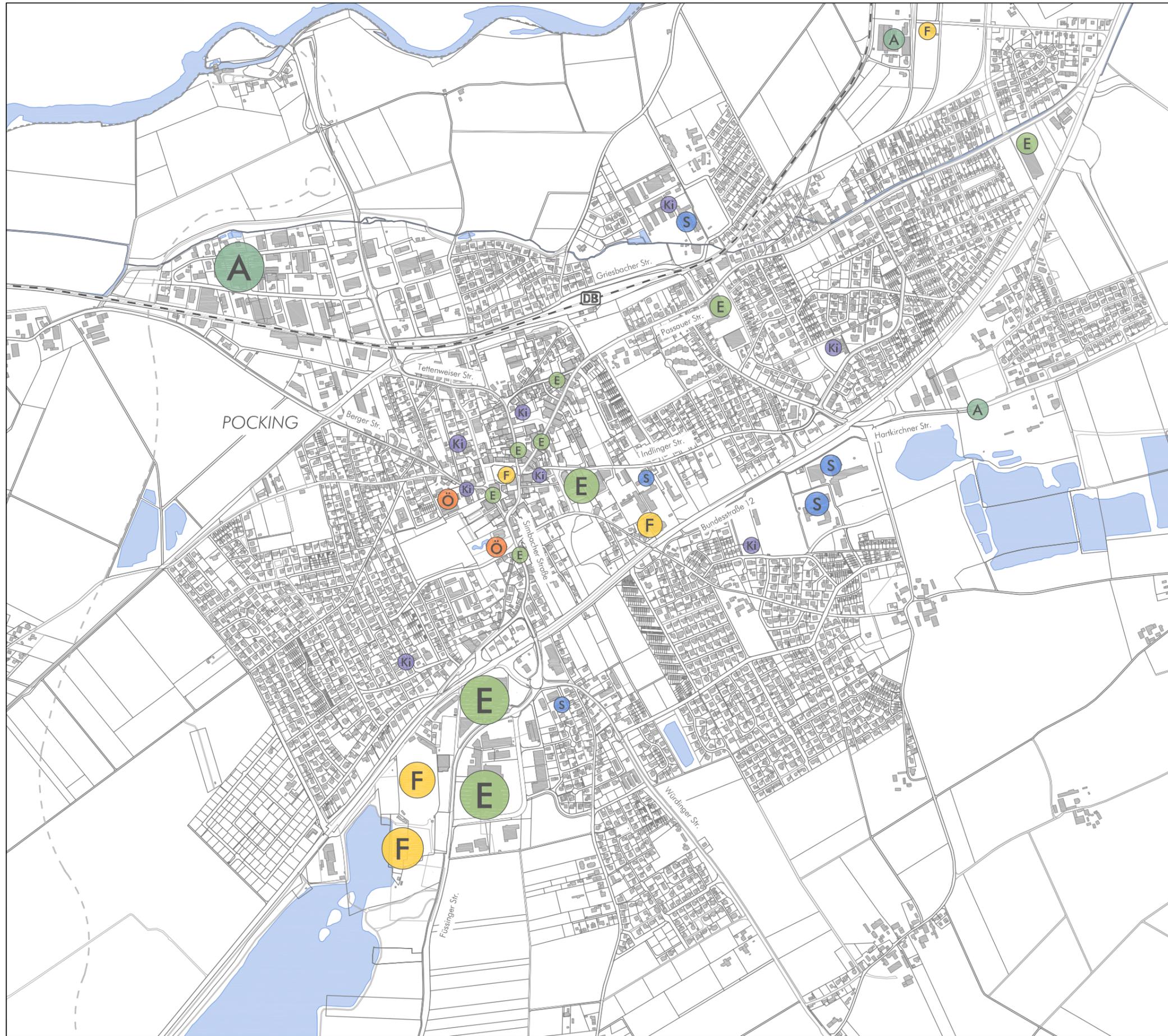
Plan 3  
**Bestand**  
**Ruhender Verkehr**  
Kernstadt Pocking - Innenstadtbereich

Maßstab 1:3.500 (DIN A3)  
Planstand 19.08.2019



- Legende**
-  Bundesstraße
  -  Staatsstraße
  -  Kreisstraße
  -  Sammelstraße
  -  Wohnstraße
  -  Gewerbestraße
  -  Fußweg
  -  Fuß- und Radweg
  -  Bahnlinie
  -  Fuß- und Radwegeunterführung an der B12
  -  Einbahnstraße
  -  Einbahnstraße
  -  Kreisverkehr mit Fußgängerquerung
  -  Radwegefurt
  -  Ampelanlage
  -  Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer
  -  Fußgängerübergang

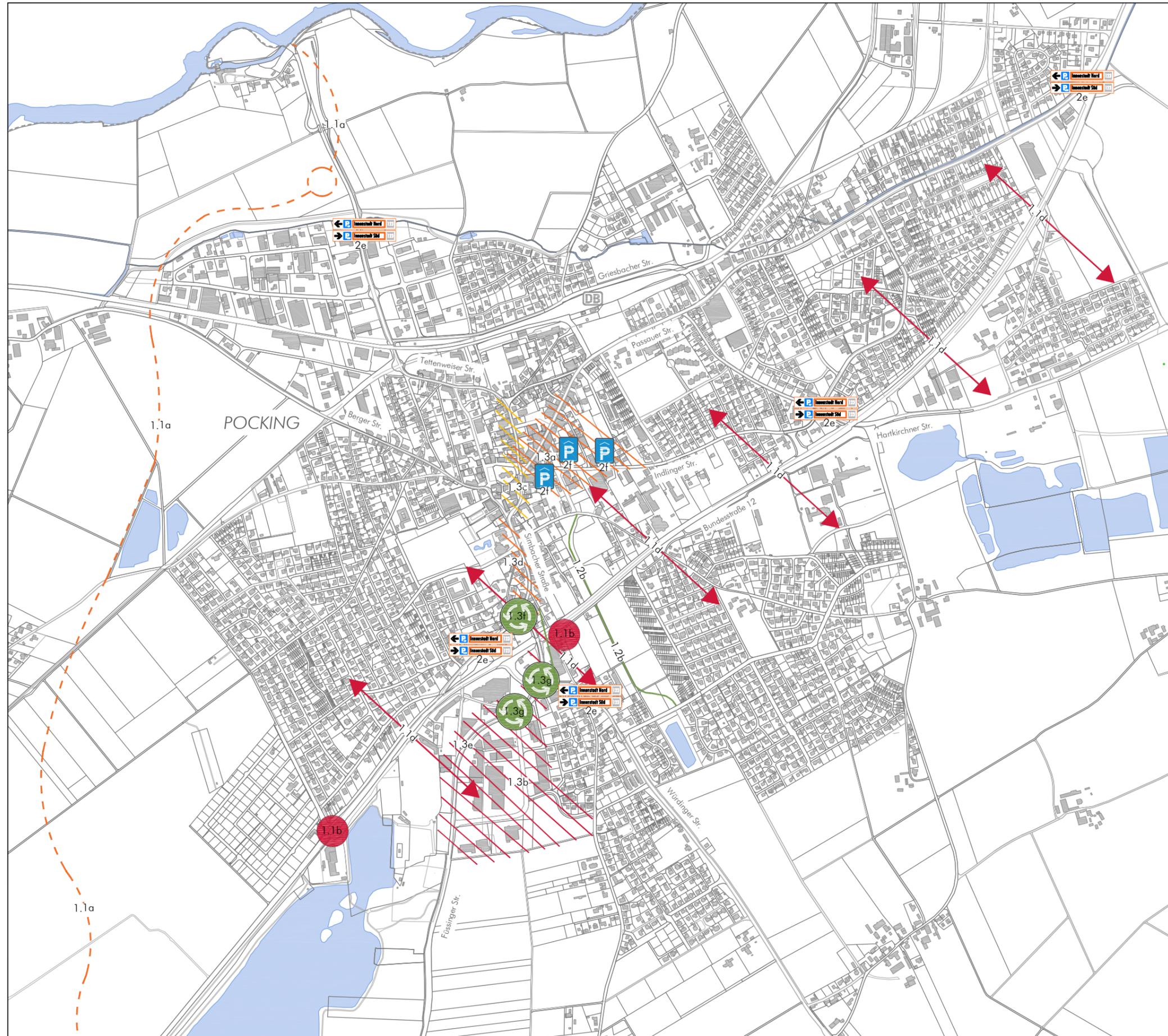
Plan 3  
**Bestand**  
**Fuß- und Radwege**  
Kernstadt Pocking  
Maßstab 1:12.500 (DIN A3)  
Planstand 02.03.2020



Legende

- S Schule
- Ki Kindertagesstätte
- Ö Öffentliche Einrichtung
- F Freizeiteinrichtung
- E Einzelhandel
- A Großer gewerblicher Arbeitgeber

Plan 4  
**Bestand**  
**Verkehrsmagnete**  
Kernstadt Pocking  
Maßstab 1:12.500 (DIN A3)  
Planstand 19.08.2019



**Legende**

- bereits umgesetzt
- Zeithorizont:
- kurzfristig (bis 2 Jahre)
- mittelfristig (2-5 Jahre)
- langfristig (über 5 Jahre)

**Maßnahmen im Überblick:**

- 1 Verkehrliche Maßnahmen/Verbesserungen
  - 1.1 B12
    - a. Westumfahrung
    - b. weitere Anschlusspunkte/ Umgestaltung der vorhandenen Anschlusspunkte
    - d. Verknüpfung der Stadtbereiche nördlich und südlich der B12
  - 1.2 Allgemein
    - b. bessere Anbindung Pocking Süd, Innenstadt
  - 1.3 Verkehrsberuhigung/Verkehrliche Entlastung von Straßenräumen
    - a. Innenstadt
    - b. Pocking Süd (Gewerbegebiet)
    - c. Klosterstraße
    - d. Simbacher Straße
    - e. Füssinger Straße
    - f. Kreisverkehr Simbacher Straße
    - g. Kreisverkehr Füssinger Straße
- 2 Parken
  - e. Parkleitsystem in statischer Form (Blechschilder), Parkraumergänzung
  - f. Tiefgaragensystem

**Anmerkung:**

Nicht alle Maßnahmen können verortet und somit nicht auf dem Plan eingezeichnet werden.  
Für eine detaillierte Maßnahmenbeschreibung siehe Maßnahmentabelle Pocking

Plan 5.1  
**Maßnahmen**  
**Verkehrliche Maßnahmen/Verbesserungen,**  
**Parken**

Kernstadt Pocking

Maßstab 1:12.500 (DIN A3)

Planstand 24.09.2020





**Legende**

- bereits umgesetzt
- Zeithorizont
- kurzfristig (bis 2 Jahre)
- mittelfristig (2-5 Jahre)
- langfristig (über 5 Jahre)

**Maßnahmen im Überblick:**

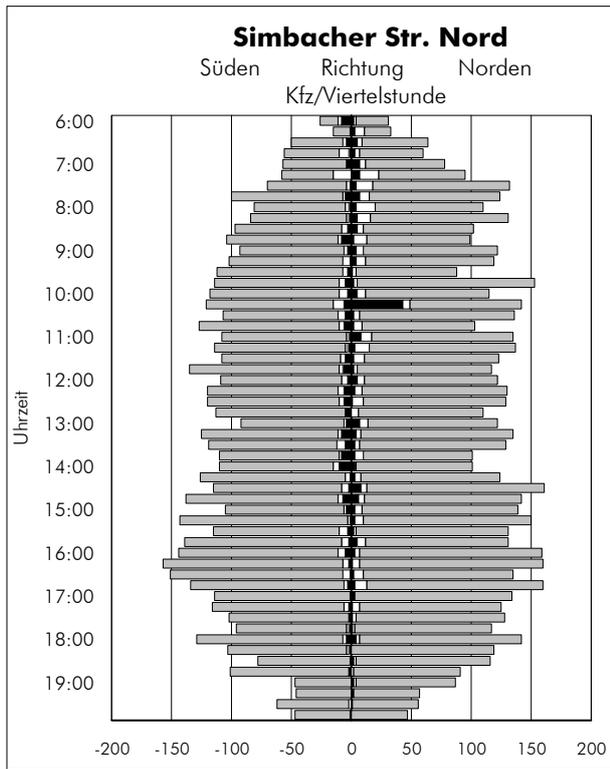
- 4 ÖPNV
- 4.5 Ergänzende Bushaltestellen
  - a. Wohngebiet Pocking Süd/ Wolfing
  - b. Wohngebiet Pocking West/ B12
  - c. Gewerbegebiet Nord
- 8 Bauliche Maßnahmen
- 8.4 Straßen
  - a. Neuzufahrt zur Innenstadt
  - b. neue Zufahrt Hallenbad
  - c. Umgestaltung Geschäftsstraßen
  - d. ehemalige Hofmark
  - e. Innere Passauer Straße
  - f. Am Stadtplatz
  - g. Tettenweiser Straße
  - h. westliche Bräugasse/ EZP
  - i. Wolfinger Straße
  - j. Berger Straße
  - k. Zusatzerschließung Pocking Süd
  - l. Unter Passauer Straße (Äußere)
  - m. bessere Anbindung Tettenweiser Straße/ Indlinger Straße

**Anmerkung:**

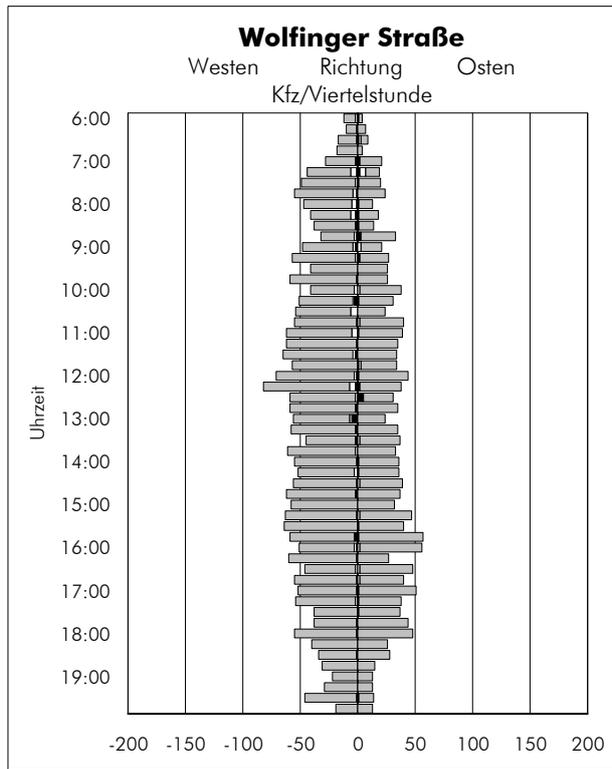
Nicht alle Maßnahmen können verortet und somit nicht auf dem Plan eingezeichnet werden.  
Für eine detaillierte Maßnahmenbeschreibung siehe Maßnahmentabelle Pocking

Plan 5.3  
**Maßnahmen**  
**ÖPNV, bauliche Maßnahmen**  
Kernstadt Pocking

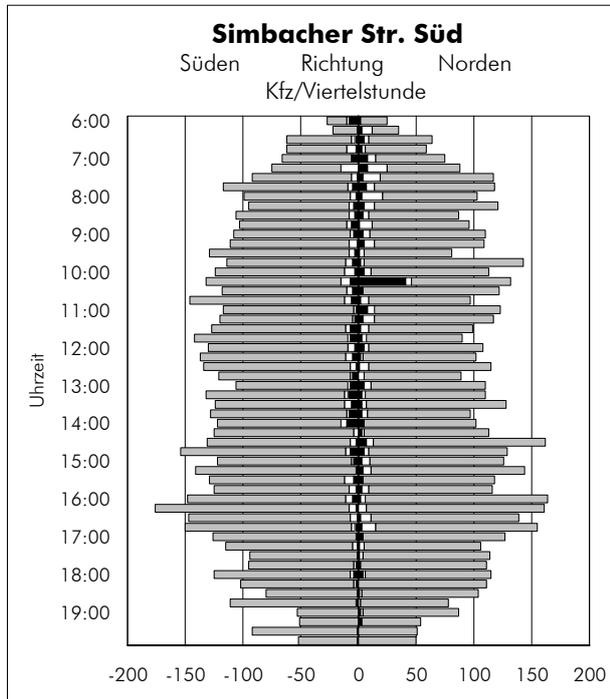
Maßstab 1:12.500 (DIN A3)  
Planstand 24.09.2020



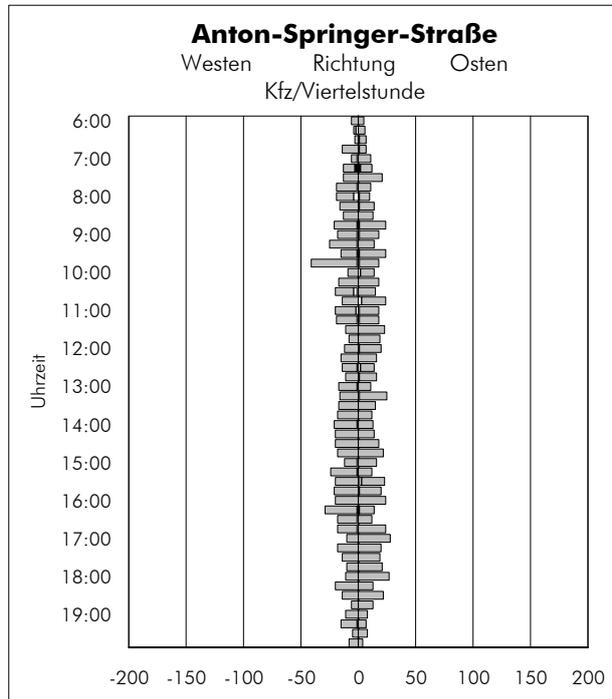
Richtung	beide		Richtung
Süden	Richtungen		Norden
5292	PKW	11197	PKW
204	Lfw	523	Lfw
187	LKW, LZ	402	LKW, LZ
<b>5683</b>	<b>Summe</b>	<b>12122</b>	<b>Summe</b>
			<b>6439</b>



Richtung	beide		Richtung
Westen	Richtungen		Osten
2556	PKW	4167	PKW
83	Lfw	123	Lfw
34	LKW, LZ	56	LKW, LZ
<b>2673</b>	<b>Summe</b>	<b>4346</b>	<b>Summe</b>
			<b>1673</b>



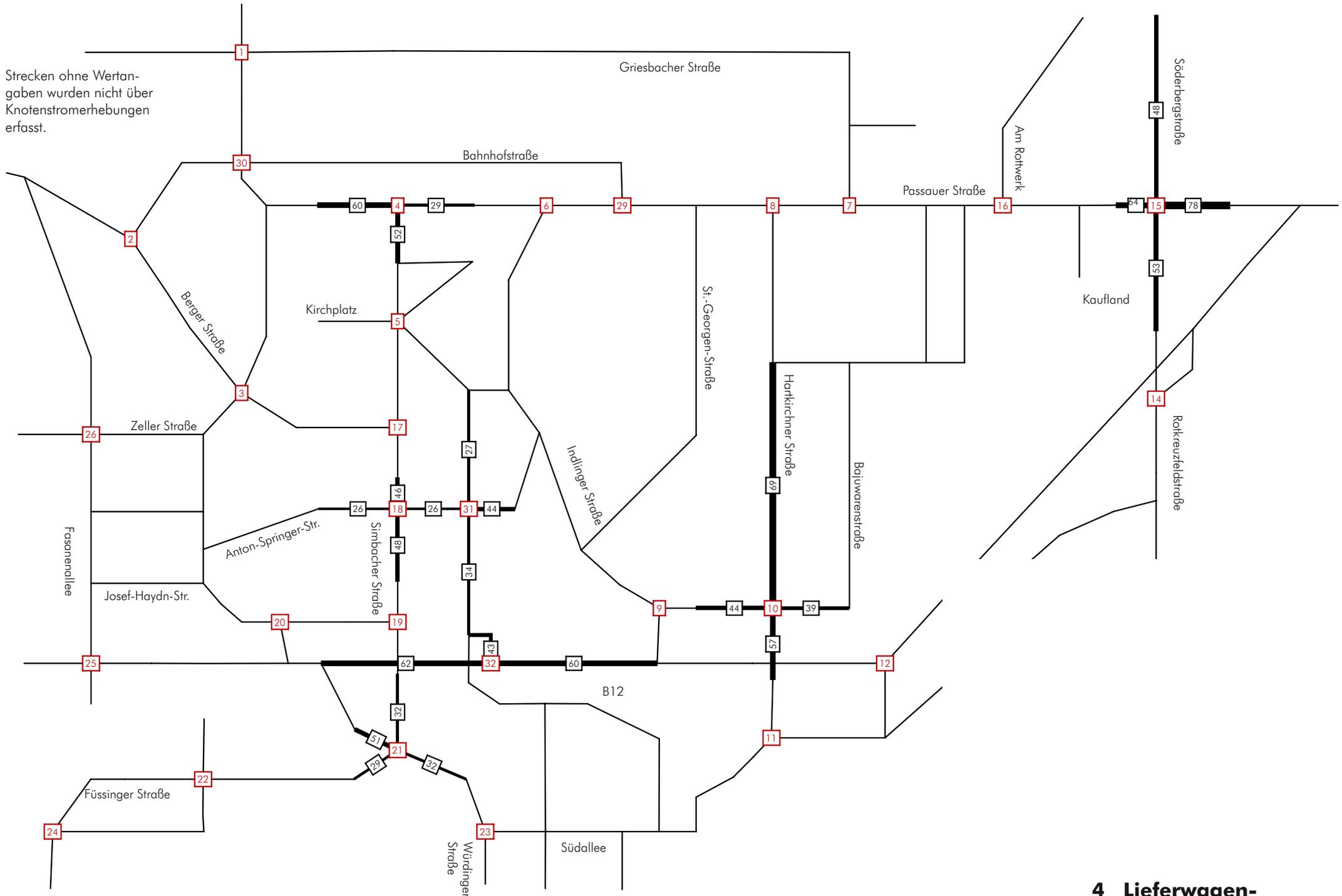
Richtung	beide		Richtung
Süden	Richtungen		Norden
5782	PKW	11199	PKW
220	Lfw	513	Lfw
190	LKW, LZ	400	LKW, LZ
<b>6192</b>	<b>Summe</b>	<b>12112</b>	<b>Summe</b>
			<b>5920</b>



Richtung	beide		Richtung
Westen	Richtungen		Osten
835	PKW	1703	PKW
24	Lfw	47	Lfw
8	LKW, LZ	12	LKW, LZ
<b>867</b>	<b>Summe</b>	<b>1762</b>	<b>Summe</b>
			<b>895</b>

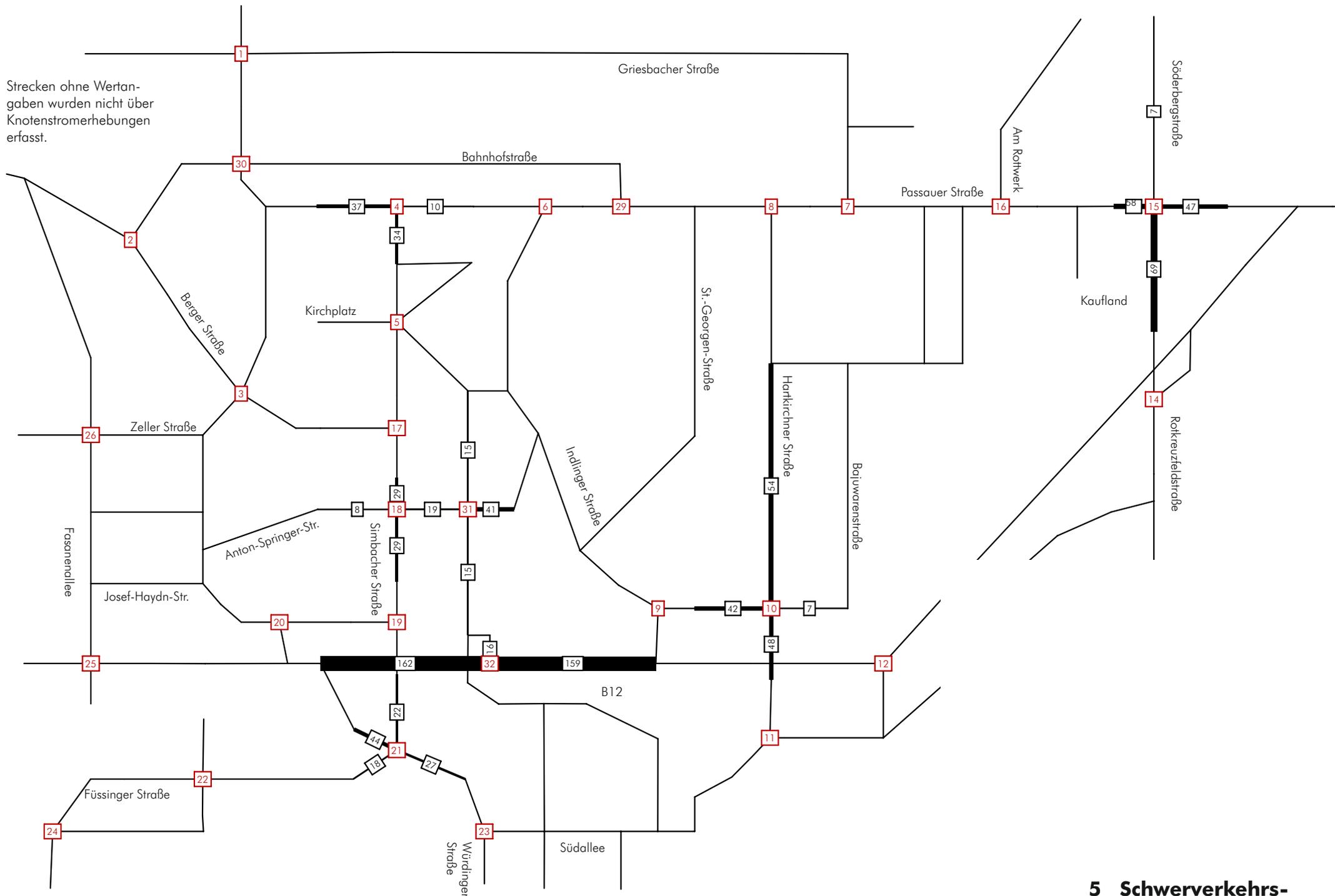
grau = PKW  
schwarz = LKW, LZ  
weiß = Lieferwagen  
Zahlen in Kfz/14 Std.

Strecken ohne Wertangaben wurden nicht über Knotenstromerhebungen erfasst.



#### 4 Lieferwagen-Anteile in Promille

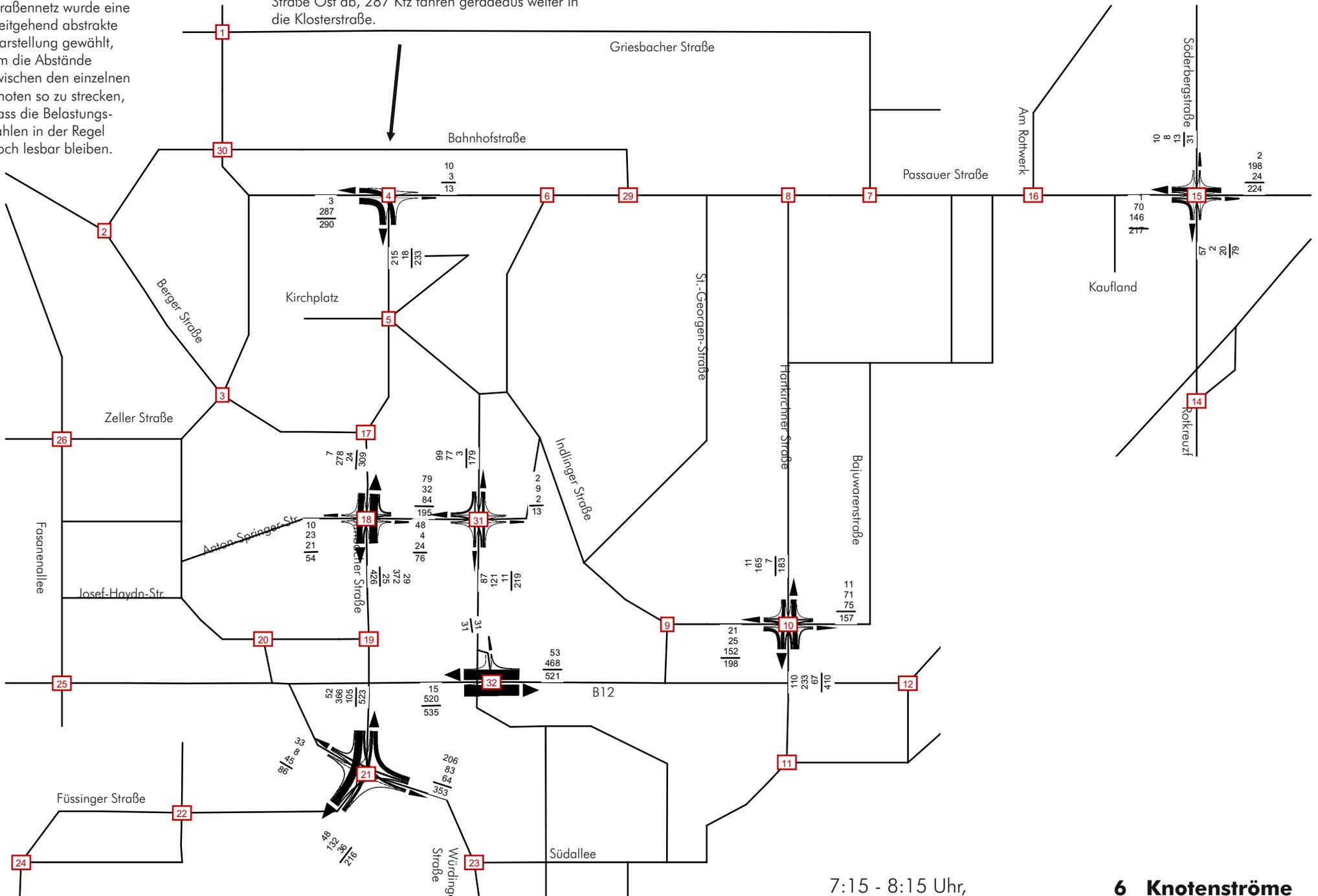
Strecken ohne Wertangaben wurden nicht über Knotenstromerhebungen erfasst.



## 5 Schwerverkehrs-Anteile in Promille

Für das Pockinger Straßennetz wurde eine weitgehend abstrakte Darstellung gewählt, um die Abstände zwischen den einzelnen Knoten so zu strecken, dass die Belastungszahlen in der Regel noch lesbar bleiben.

Erläuterung am Beispiel K4 (Tettenweiser Straße/Klosterstraße):  
 von Tettenweis/B388 kommen insgesamt 290 Kfz,  
 davon biegen 3 nach links in die Tettenweiser  
 Straße Ost ab, 287 Kfz fahren geradeaus weiter in  
 die Klosterstraße.

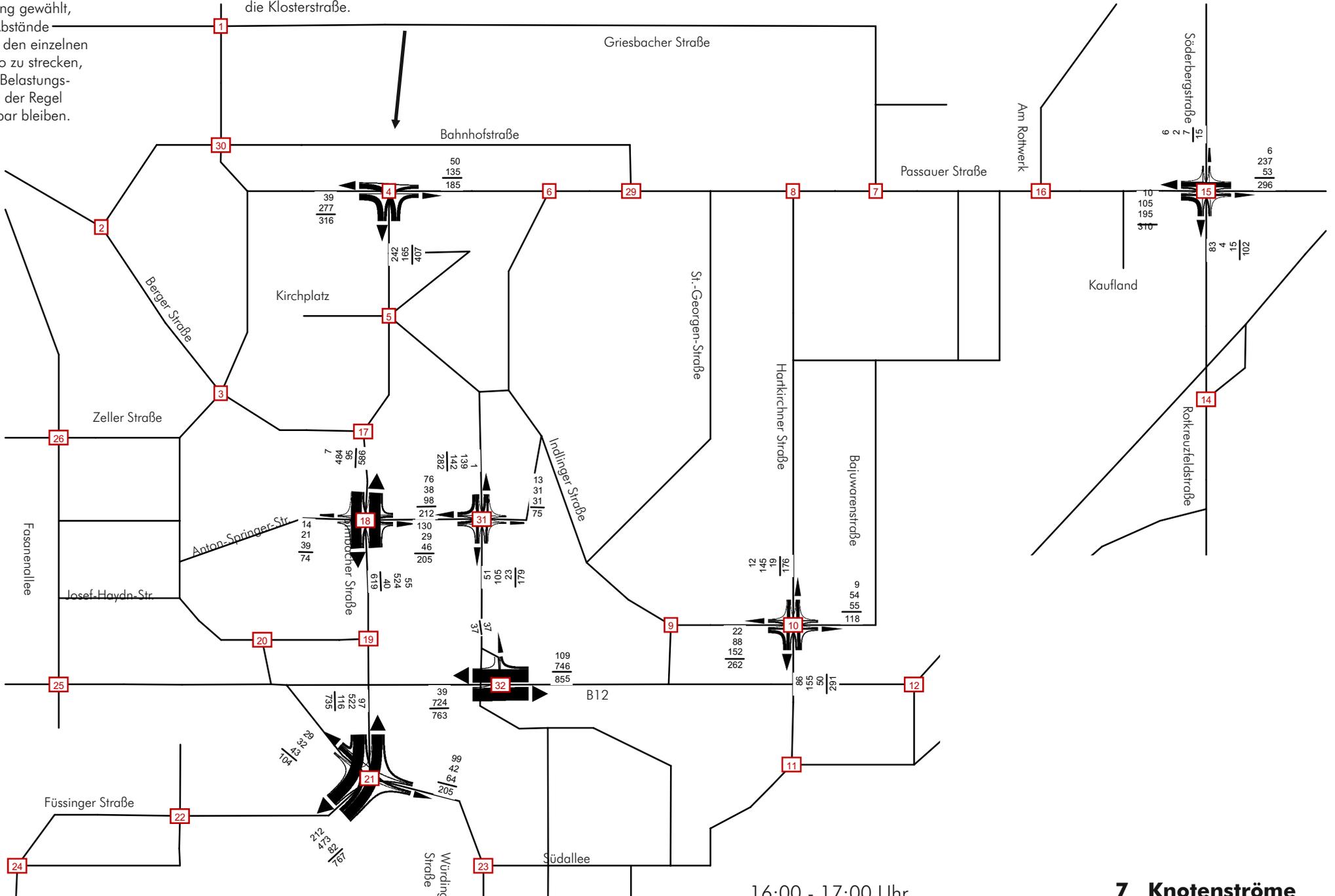


7:15 - 8:15 Uhr,  
 Zählung vom 17.10.2019

**6 Knotenströme  
 Morgenspitze**

Für das Pockinger Straßennetz wurde eine weitgehend abstrakte Darstellung gewählt, um die Abstände zwischen den einzelnen Knoten so zu strecken, dass die Belastungszahlen in der Regel noch lesbar bleiben.

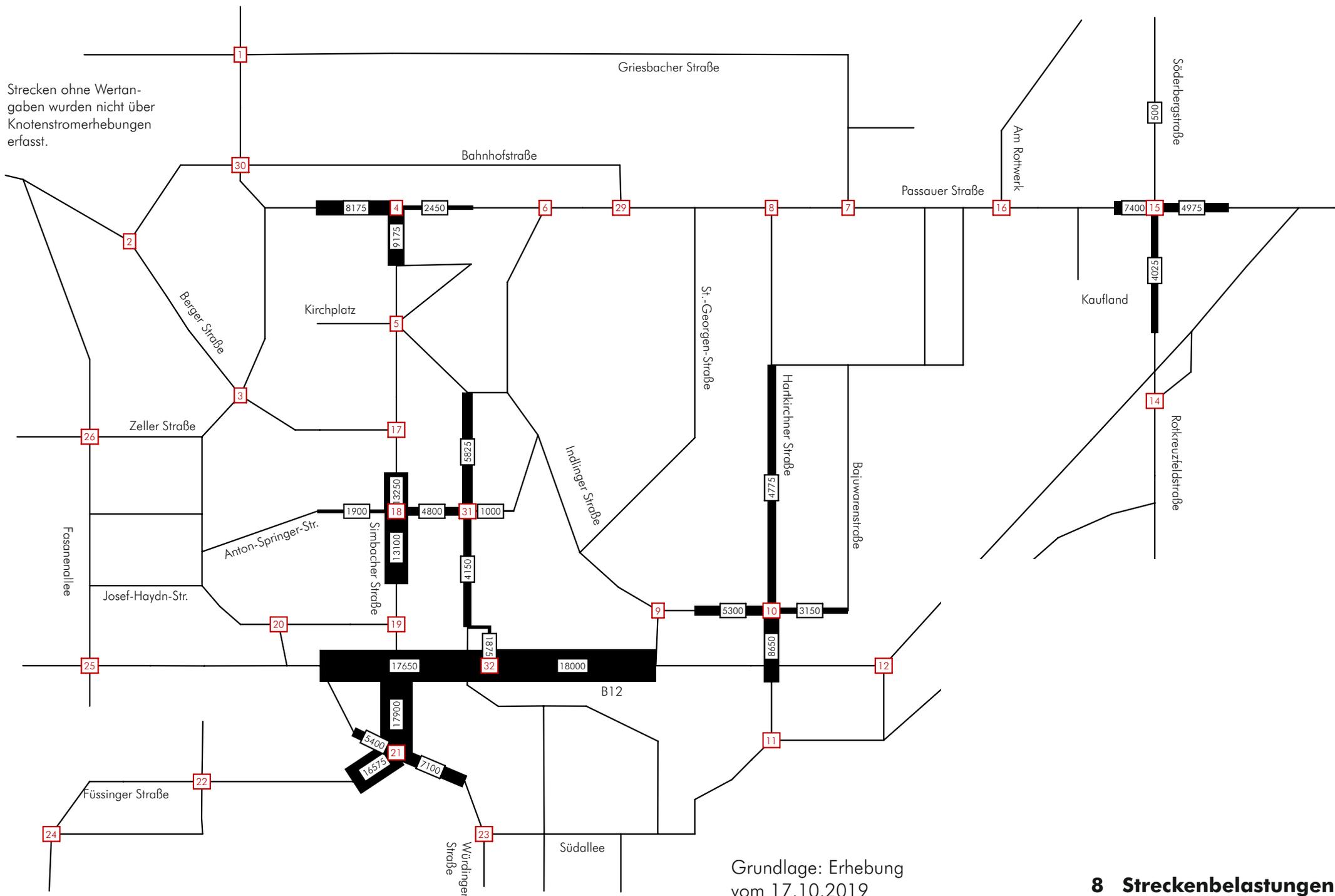
Erläuterung am Beispiel K4 (Tettenweiser Straße/Klosterstraße):  
 von Tettenweis/B388 kommen insgesamt 316 Kfz, davon biegen 39 nach links in die Tettenweiser Straße Ost ab, 277 Kfz fahren geradeaus weiter in die Klosterstraße.



16:00 - 17:00 Uhr,  
 Zählung vom 17.10.2019

**7 Knotenströme  
 Abendspitze**

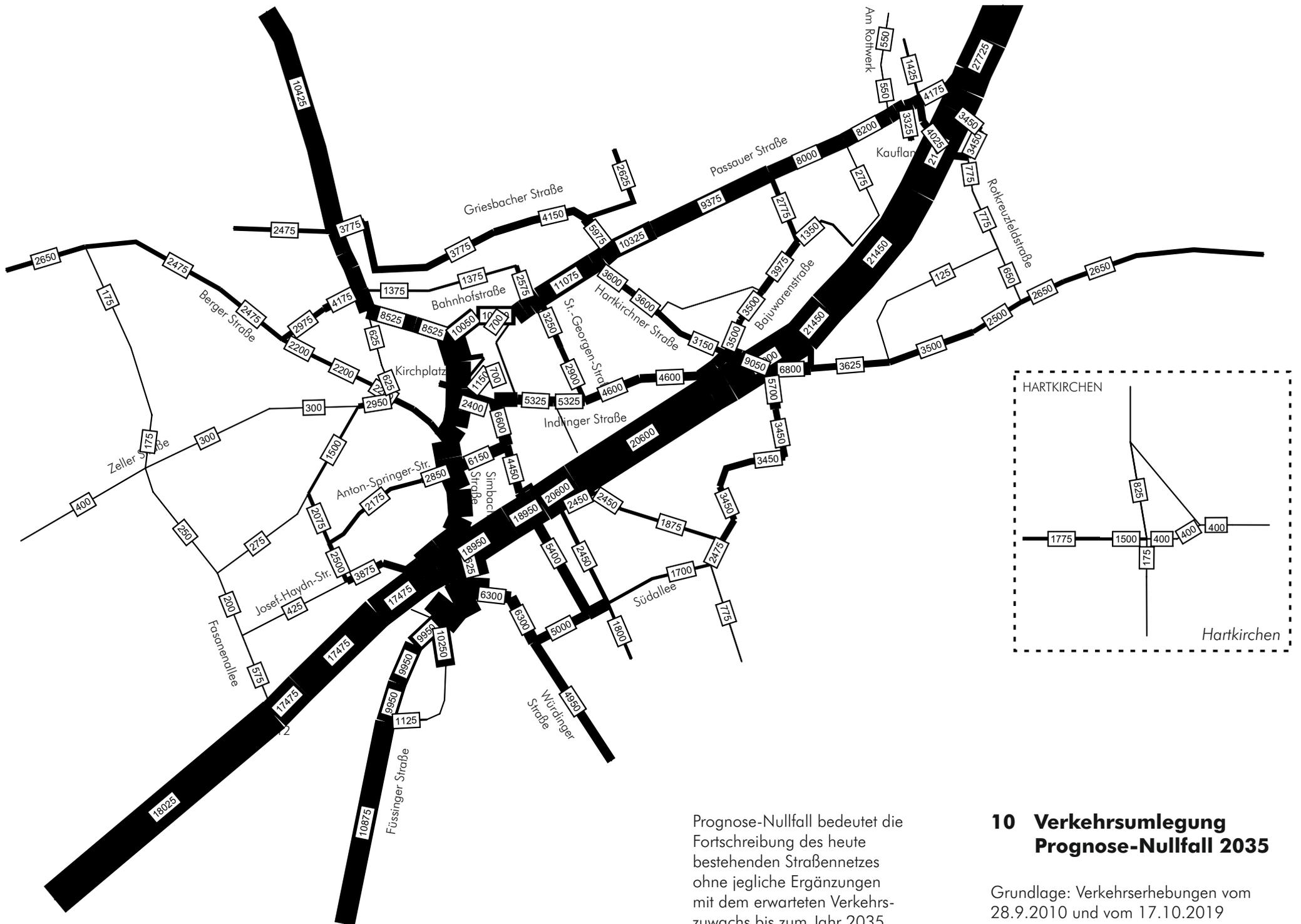
Strecken ohne Wertangaben wurden nicht über Knotenstromerhebungen erfasst.



Grundlage: Erhebung vom 17.10.2019

**8 Streckenbelastungen Kfz/24 Std.**

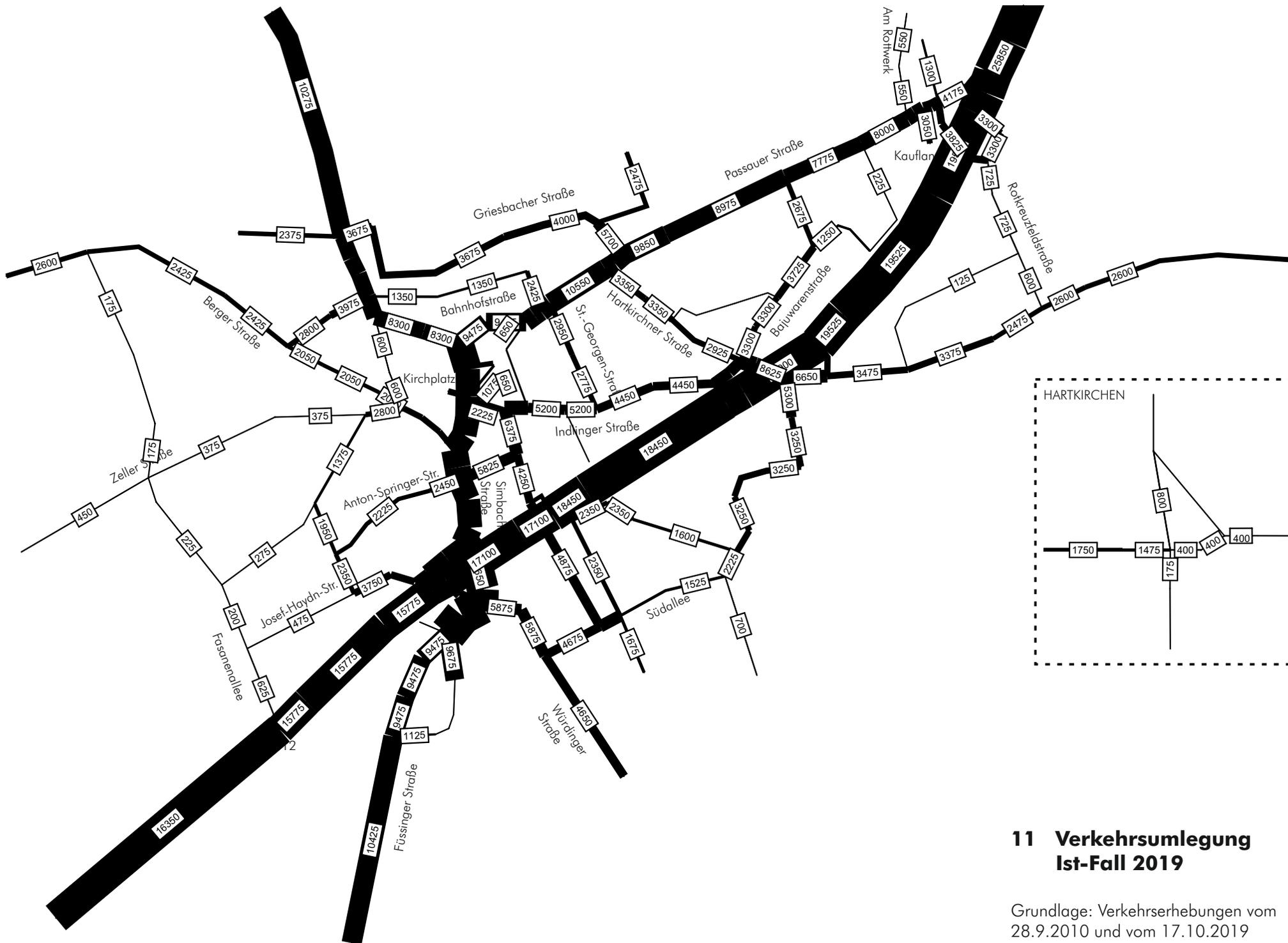




Prognose-Nullfall bedeutet die Fortschreibung des heute bestehenden Straßennetzes ohne jegliche Ergänzungen mit dem erwarteten Verkehrszuwachs bis zum Jahr 2035.

## 10 Verkehrsumlegung Prognose-Nullfall 2035

Grundlage: Verkehrserhebungen vom 28.9.2010 und vom 17.10.2019



## 11 Verkehrsumlegung Ist-Fall 2019

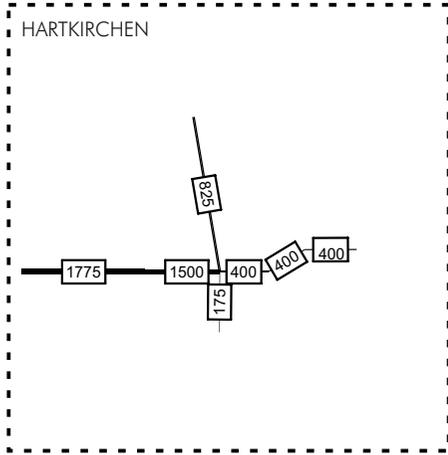
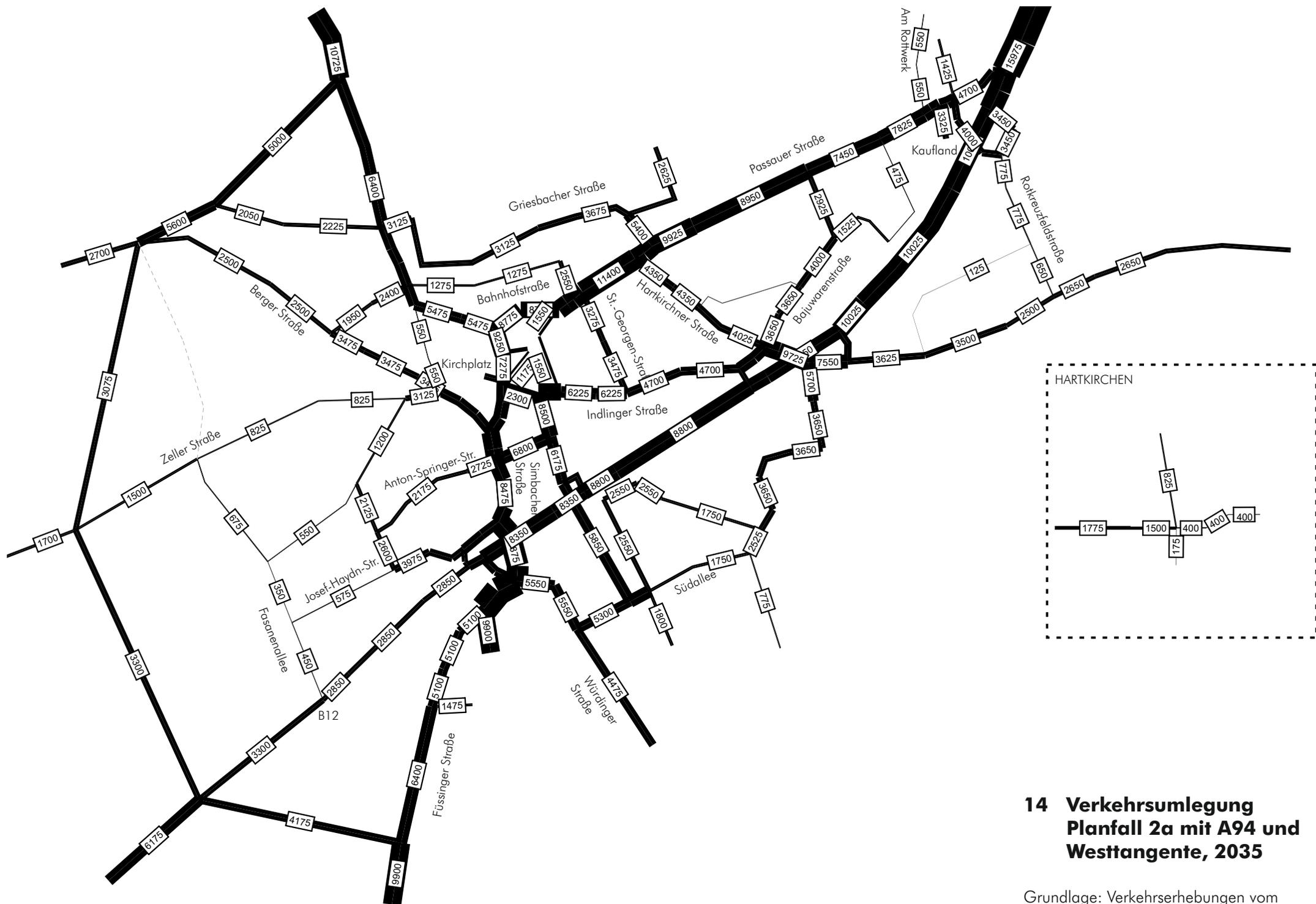
Grundlage: Verkehrserhebungen vom 28.9.2010 und vom 17.10.2019





### 13 Verkehrsumlegung Planfall 1 mit A94, 2035

Grundlage: Verkehrserhebungen vom  
28.9.2010 und vom 17.10.2019



**14 Verkehrsumlegung  
Planfall 2a mit A94 und  
Westtangente, 2035**

Grundlage: Verkehrserhebungen vom  
28.9.2010 und vom 17.10.2019