

● ● ● **Verkehrsentwicklungsplan Gemeinde Karlsfeld**

2. Arbeitskreissitzung Kfz-Verkehr

18. November 2015, 18:30 bis 21:00 Uhr

Christoph Hessel, Dr.-Ing.

Darius Philipp Shahinfar, Dipl.-Ing.

Gliederung

1. Vorstellung der Teilnehmer
2. Ergebnisse Verkehrserhebungen
3. Übersicht Maßnahmen im Kfz-Verkehr
4. Beurteilung Auswirkung Kfz-Verkehr
5. Ausblick/ weiteres Vorgehen

1. Vorstellung der Teilnehmer

Verkehrsentwicklungs-
plan Karlsfeld

2. AK Kfz-Verkehr

18. November 2015

2. Ergebnisse Verkehrserhebungen

Verkehrsentwicklungs-
plan Karlsfeld

2. AK Kfz-Verkehr

18. November 2015

2. Ergebnisse Verkehrserhebungen

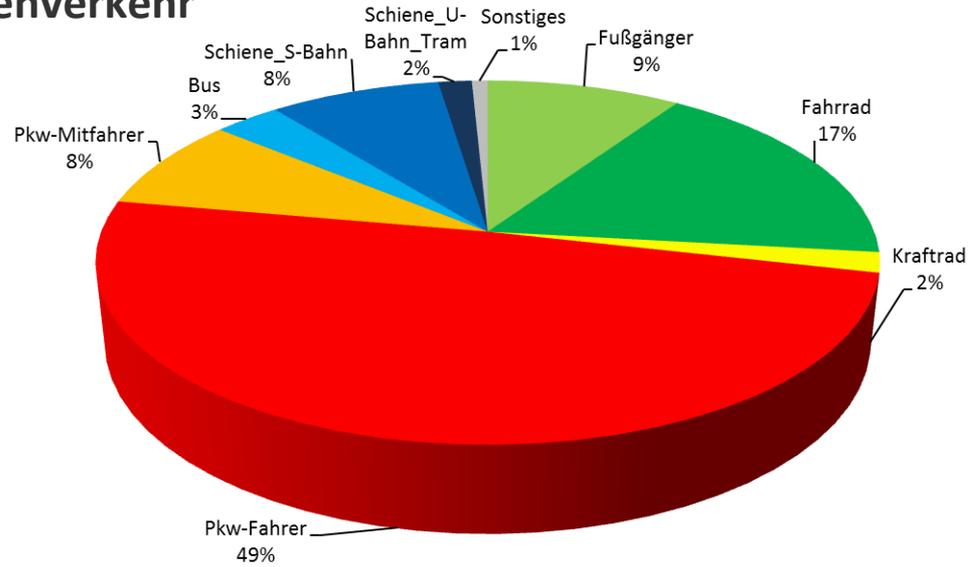
Hauptverkehrsmittelwahl der Einwohner ab 6 Jahren in Karlsfeld im Gesamt- und Binnenverkehr

Gesamtverkehr

(ca. 60.500 Wege)

→ Anteil MIV = 59%

→ Anteil sonst = 41%

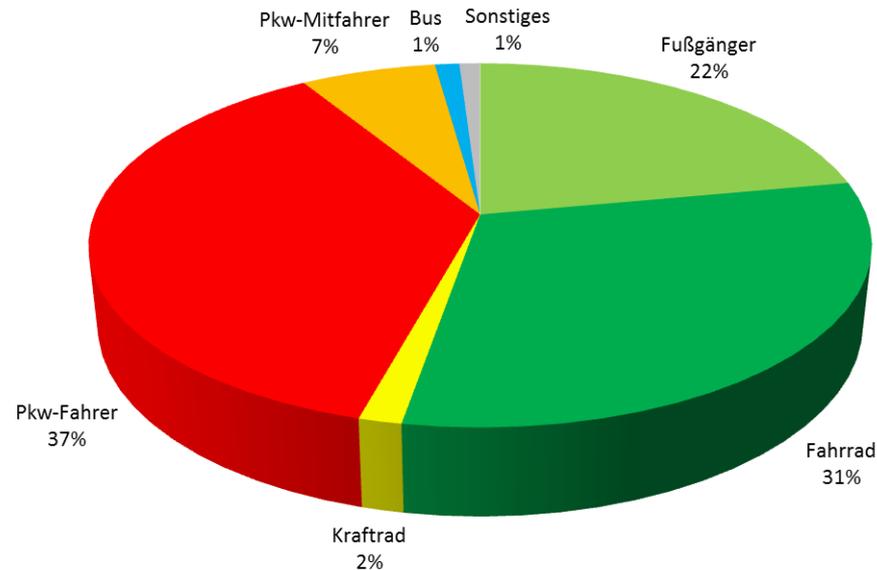


Binnenverkehr

(ca. 21.780 Wege = 36 %)

→ Anteil MIV = 45%

→ Anteil sonst = 55%



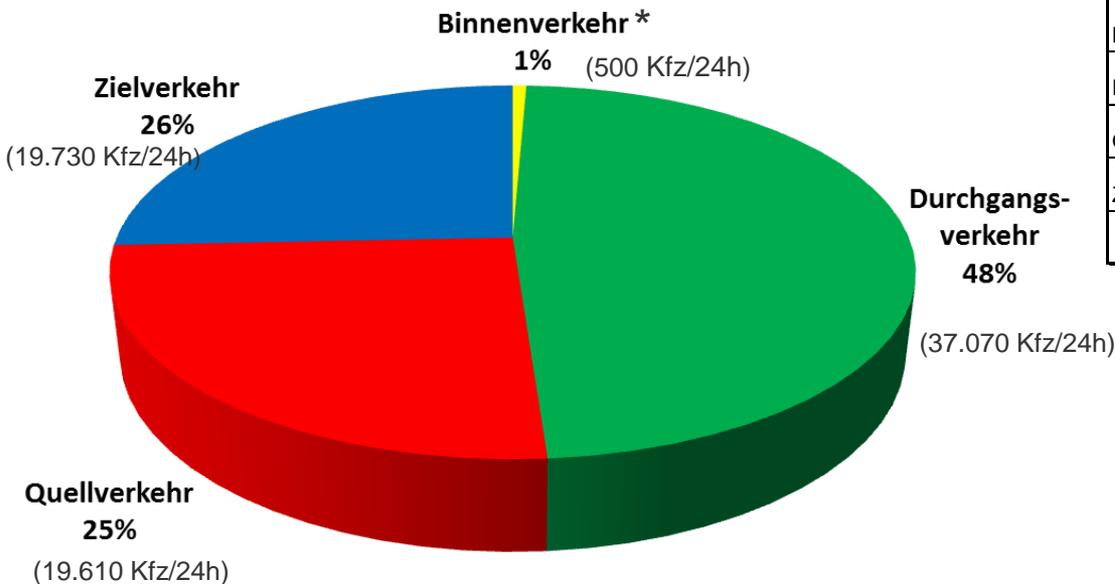
2. Ergebnisse Verkehrserhebungen

Verkehrsbefragung (Kordonenerhebung)

Verkehrsanteile am Kordon um die Gemeinde Karlsfeld, bezogen auf das Gemeindegebiet

Kfz-Verkehr

(76.910 Kfz/24h)



Verkehrsstruktur am Kordon			
	Pkw-Verkehr	Lkw-Verkehr	Gesamt-Verkehr
Binnenverkehr	1%	0%	1%
Durchgangsverkehr	48%	45%	48%
Quellverkehr	25%	27%	25%
Zielverkehr	26%	28%	26%
absolut	74.315	2.595	76.910

Verkehrsentwicklungsplan Karlsfeld

2. AK Kfz-Verkehr

18. November 2015

* Binnenverkehr tritt am Kordon in Folge äußerer Umfahrungsmöglichkeiten (z.B. bei der Allacher Straße) für innerstädtische Verkehrsbeziehungen auf

Für eine Gesamtauswertung fehlt noch der Binnenverkehr der mit der Haushaltsbefragung erhoben wird.

2. Ergebnisse Verkehrserhebungen

Verkehrsbefragung (Kordonenerhebung) Kfz-Verkehr

Verkehrsstruktur je Befragungsstelle am Kordon

bezogen auf die jeweilige(n) Kordonstelle(n)

(\triangleq 1 Durchgangsfahrt tritt immer an 2 Kordonstellen auf)

Verkehrsstruktur je Befragungsstelle am Kordon					
Befragungsstelle	Binnenverkehr	Durchgangsverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr	Kfz/24h Querschnitt
B1: Bajuwarenstr. (St2063)	0%	50%	25%	25%	15.590
B2: Münchner Str. (Rothschwaige)	1%	41%	28%	30%	4.900
B3: Münchner Str. (B304) Nord	0%	73%	13%	14%	33.000
B4: Münchner Str. (B304) Süd	0%	68%	16%	16%	44.110
B5: Alte Bayernwerkstraße	1%	80%	9%	10%	1.620
B6: Allacher Straße	5%	46%	25%	24%	6.870
B7: Eversbuschstraße	7%	53%	21%	19%	4.600
B8: Föhrenweg	1%	83%	6%	11%	780
B9: Müllerstadelstr./Lippweg	0%	90%	5%	5%	3.010



Verkehrsentwicklungsplan Karlsruhe

2. AK Kfz-Verkehr

18. November 2015

2. Ergebnisse Verkehrserhebungen

Gesamter Kfz-Verkehr in der Gemeinde Karlsfeld

	Binnenverkehr	Durchgangs- verkehr	Quellverkehr*	Zielverkehr*	Kfz/24h
Kfz/24h	8.390	37.070	21.320	21.350	88.130
in %	10%	42%	24%	24%	100%

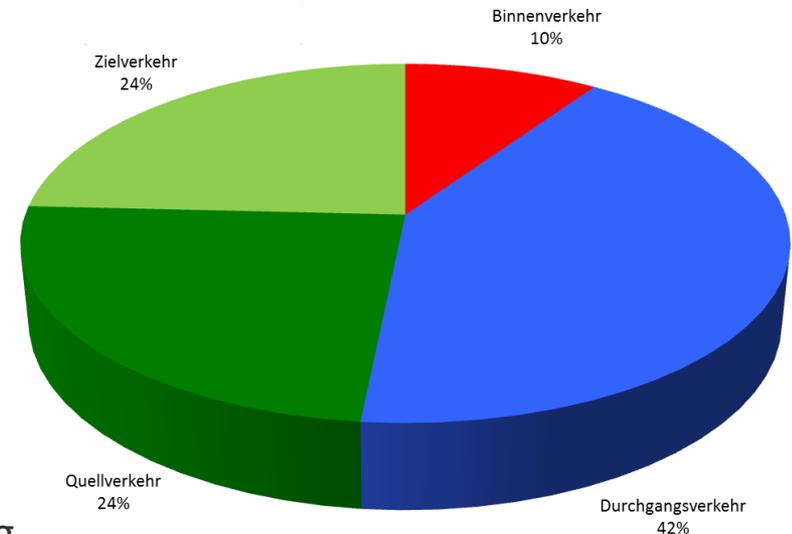
* aufgrund der Lage des Kordons: Ergänzung durch HHB

Der Kfz-Verkehr stellt sich zusammen aus:

- 8.390 Kfz-Fahrten im Binnenverkehr
- 37.070 Kfz-Fahrten im Durchgangsverkehr
- 42.670 Kfz-Fahrten im Quell-/Zielverkehr
(21.320 Quellverkehr + 21.350 Zielverkehr)

- 19.680 Kfz-Fahrten im Quell- und Zielverkehr der Karlsfelder Bevölkerung

- 22.990 Kfz-Fahrten im Quell- und Zielverkehr externer Besucher



Verkehrsentwicklungs-
plan Karlsfeld

2. AK Kfz-Verkehr

18. November 2015

3. Übersicht Maßnahmen

3. Übersicht Maßnahmen im VEP Karlsfeld Kfz-Verkehr

1. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entlang der B304 von 60 km/h auf 50 km/h
2. Optimierung der Lichtsignalanlagen entlang der B304 und der St 2063 (grüne Welle)
3. Zuflusssteuerung von Norden mit Stauraumverlagerung aus der OD Karlsfeld der B304 und St 2063 in die nördlich der OD gelegenen Zulaufstrecken und Einrichtung eines dynamischen Geschwindigkeitstrichters auf der B304
4. Optimierungen entlang der B471 inkl. der Anschlussstelle Oberschleißheim an die BAB A92
5. Maßnahmen zur Vermeidung von Schleichverkehren auf Alternativrouten
6. Ausbau des Allacher Tunnels (langfristige Maßnahme)
7. Neubau Tunnel unter B304 (langfristige Maßnahme)
8. Lückenschluss Nibelungenstraße und Rathausstraße

3.1. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entlang der B304 von 60 km/h auf 50 km/h

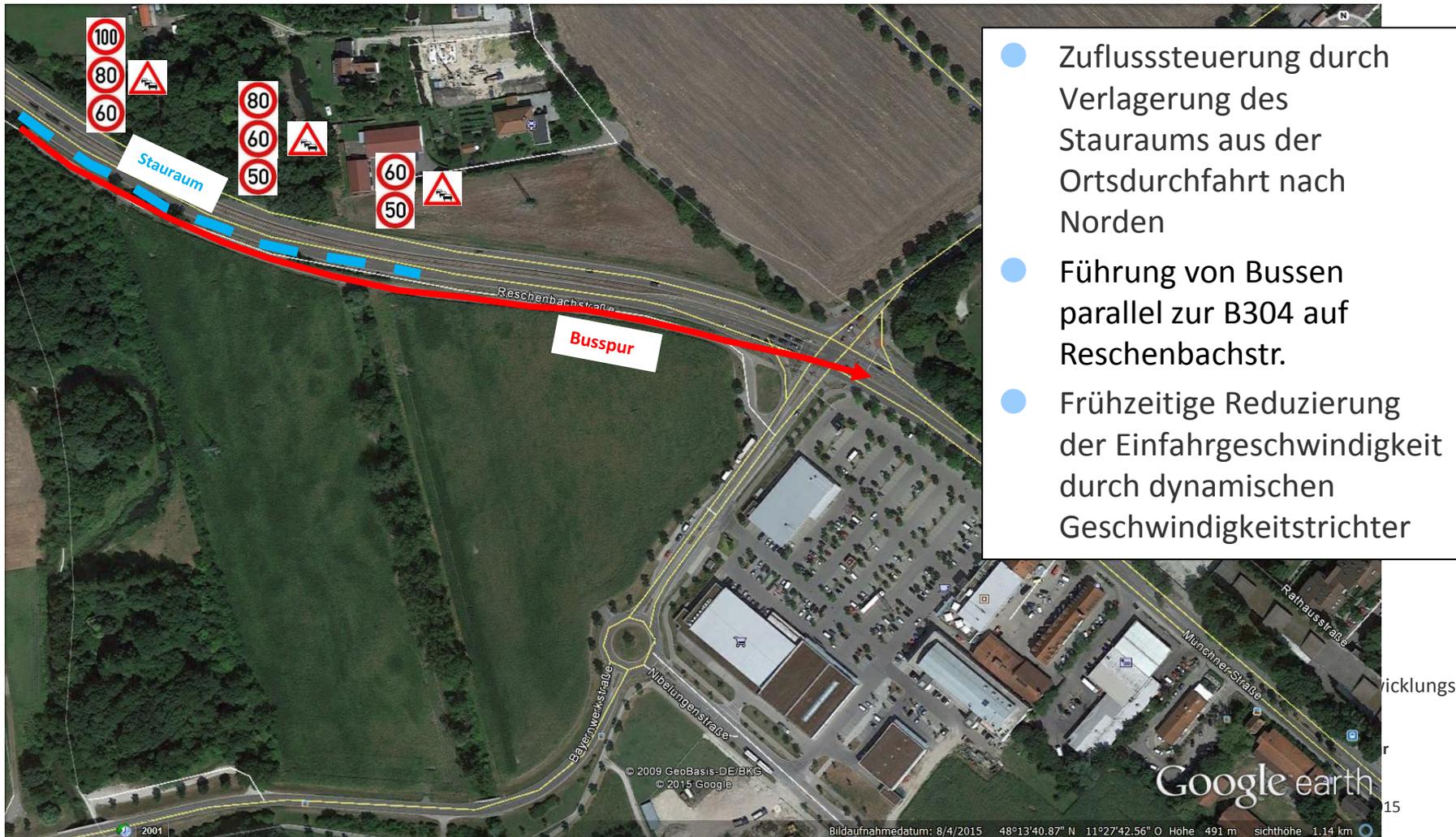
- Nach Untersuchungen der OBERMEYER Planen + Beraten GmbH ist die Fahrzeit bei 50 km/h nicht signifikant länger, als bei 60 km/h (z.B. bei Knotenabstand von 200 m → Fahrzeitunterschied von 3 Sekunden)
- Es kommt zu keiner Veränderung der Kapazitätsbilanz; mittlere Verlustzeiten bleiben annähernd gleich (durch hohe Auslastungen zu den Hauptverkehrszeiten ist ohnehin kein freier Verkehrsfluss möglich)
- Auch aus Sicht des StBA Freising wirkt sich eine Verringerung der Höchstgeschwindigkeit nicht nachteilig auf Leistungsfähigkeit der LSAs entlang der B304 aus
- Für eine Änderung ist nach StBA die verkehrsrechtliche Anordnung durch die Untere Verkehrsbehörde des Landratsamts Dachau erforderlich

3.2. Optimierung der Lichtsignalanlagen entlang der B304 und der St2063



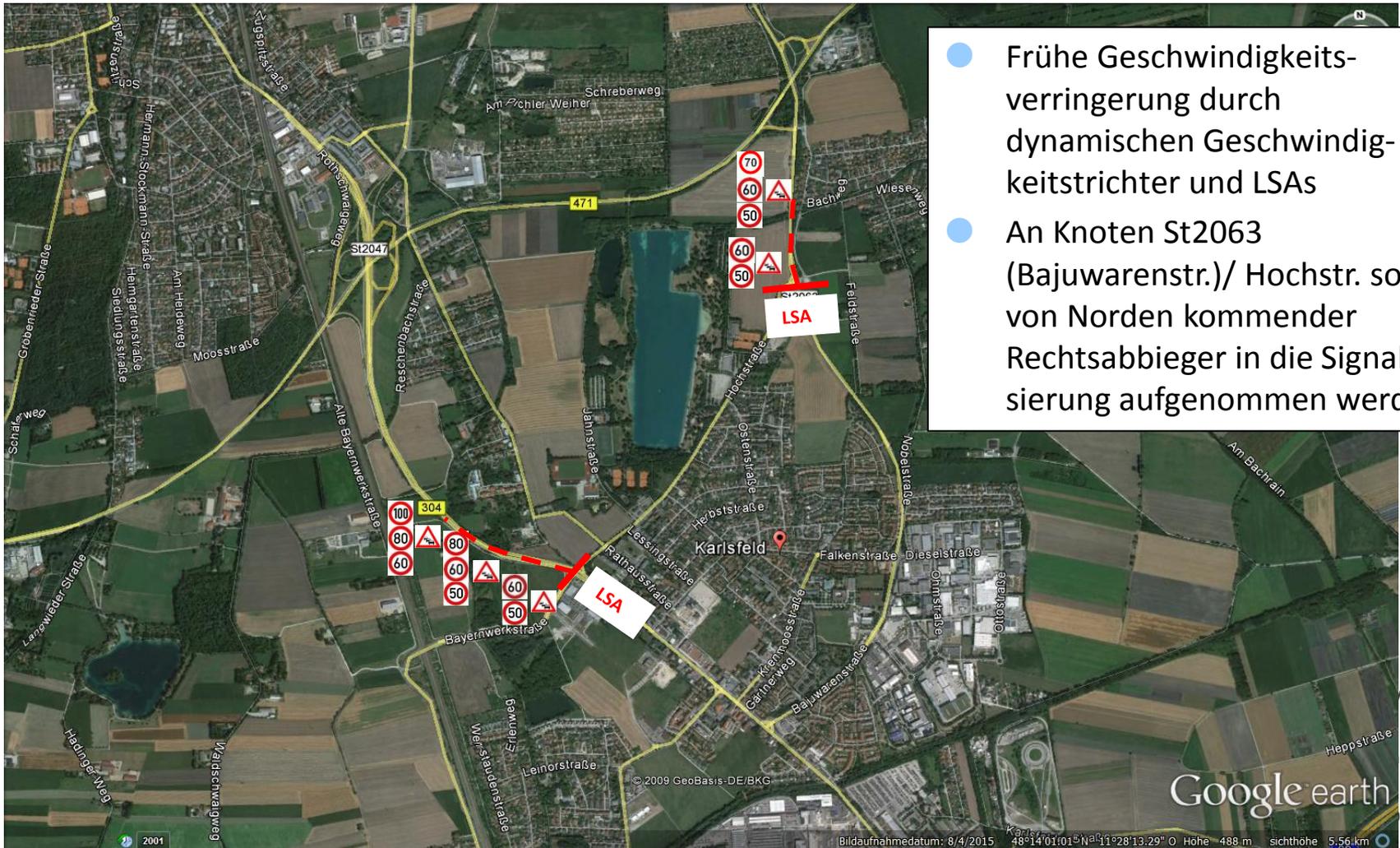
- Optimierung der Koordinierung der LSAs zur Verbesserung des Verkehrsablaufs
- Berücksichtigung auch der Zufahrt MAN/MTU im Umgriff der B304
- B304/St2063: Rechtseinbiegespur von St2063 in B304-Nord mit Mindestlänge von 40m und Verbreiterung der beiden Linksabbiegespuren von St2063 in B304-Süd; vollständige Einbindung von Fußgängern/ Radfahrern in die Signalisierung
- Knoten B304/Allacher Str. und B304/Krenmoosstr.: Änderung der Versatzzeiten → bessere Räumung der Linksabbiegespuren
- Koordinierung mit LSA B304/Pfarrer-Mühlhauser-Str. durch Änderung der Versatzzeiten optimiert

3.3. Zuflusssteuerung und Stauraumverlagerung auf B304 und St2063



- Zuflusssteuerung durch Verlagerung des Stauraums aus der Ortsdurchfahrt nach Norden
- Führung von Bussen parallel zur B304 auf Reschenbachstr.
- Frühzeitige Reduzierung der Einfahrtsgeschwindigkeit durch dynamischen Geschwindigkeitstrichter

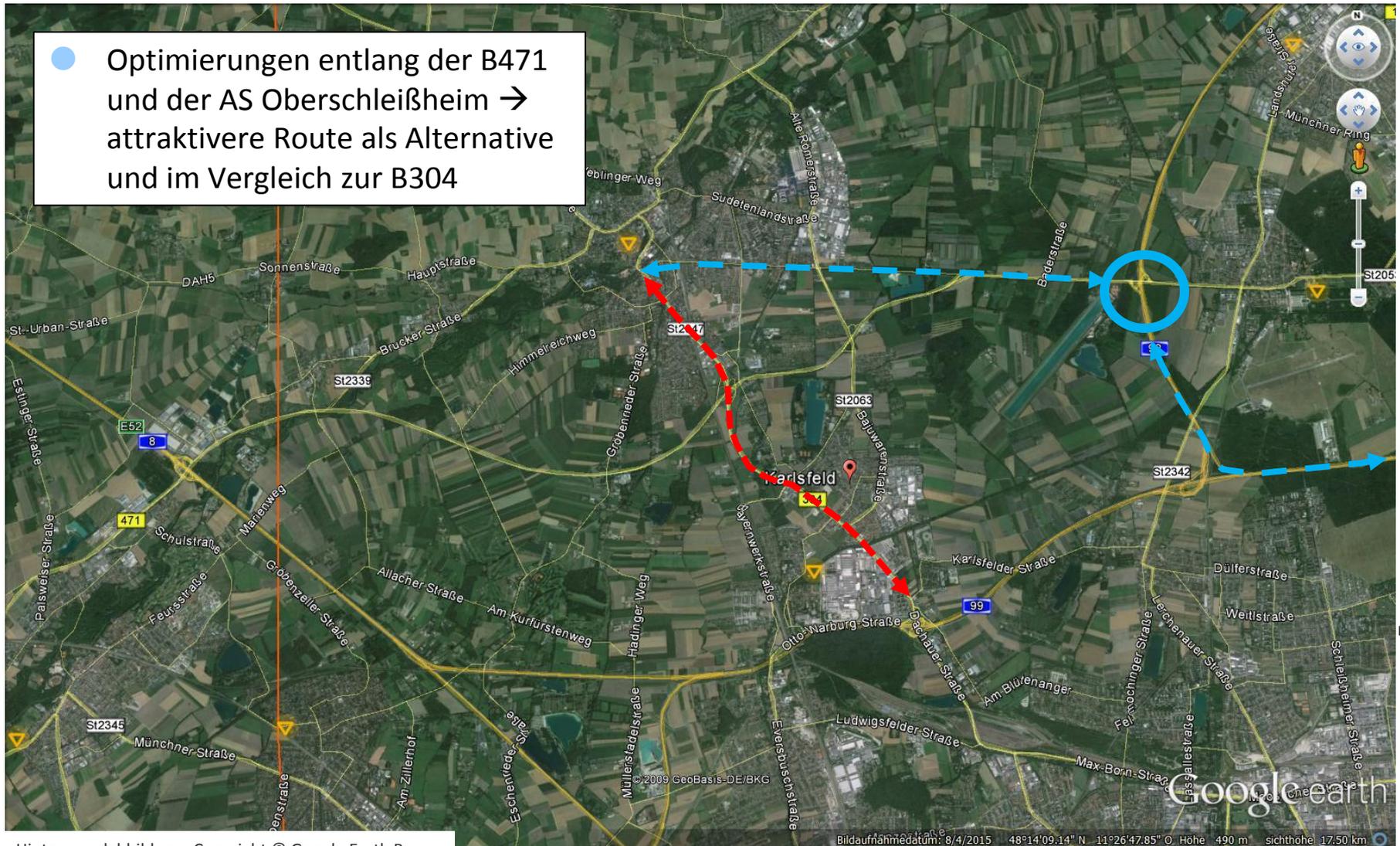
3.3. Zuflusssteuerung und Stauraumverlagerung auf B304 und St2063



- Frühe Geschwindigkeitsverringerung durch dynamischen Geschwindigkeitstrichter und LSAs
- An Knoten St2063 (Bajuwarenstr.)/ Hochstr. soll von Norden kommender Rechtsabbieger in die Signalisierung aufgenommen werden

3.4.2. Optimierungen entlang der B471 inkl. der Anschlussstelle Oberschleißheim an die BAB A92

- Optimierungen entlang der B471 und der AS Oberschleißheim → attraktivere Route als Alternative und im Vergleich zur B304

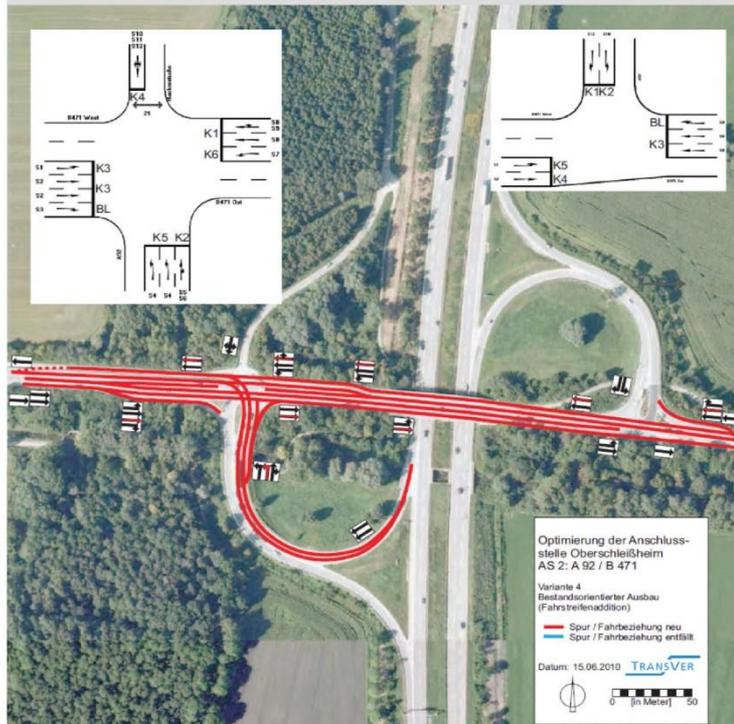


3.4.3. Anschlussstelle Oberschleißheim (BAB A92)

Autobahndirektion Südbayern



AS Oberschleißheim - Konzept



A 92, 6-streifiger Ausbau AD Feldmoching - AK Neufahrn, Bürgerversammlung Unterschleißheim 22.05.2014 37

- 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung entlang der B 471
- 2 Fahrstreifen für dominanten Linkseinbiegestrom von der A 92 Nord nach B 471 West
- Verbreiterung der Brücke über die B 471 um einen Fahrstreifen

Verkehrsentwicklungsplan Karlsfeld

2. AK Kfz-Verkehr

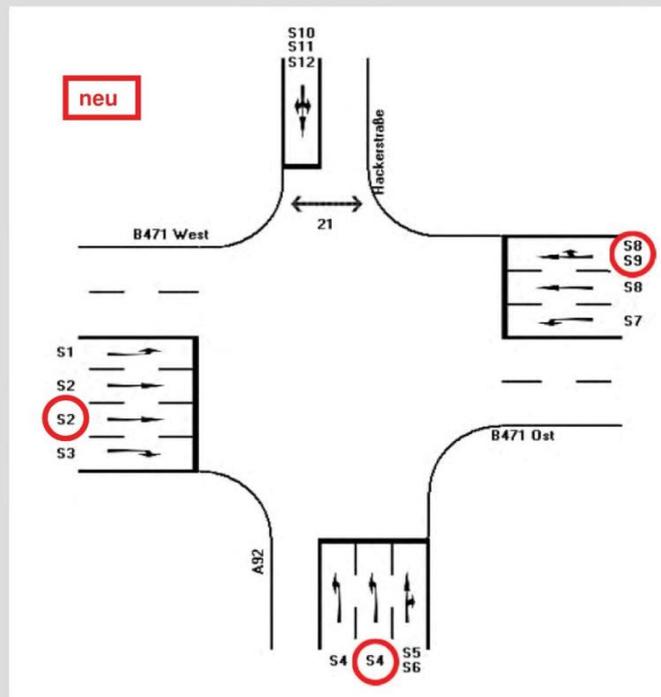
18. November 2015

3.4.3. Anschlussstelle Oberschleißheim (BAB A92)

Autobahndirektion Südbayern



Spuraufteilung westlicher Knotenpunkt



A 92, 6-streifiger Ausbau AD Feldmoching - AK Neufahrn, Bürgerversammlung Unterschleißheim 22.05.2014 38

Verkehrsentwicklungsplan Karlsfeld

2. AK Kfz-Verkehr

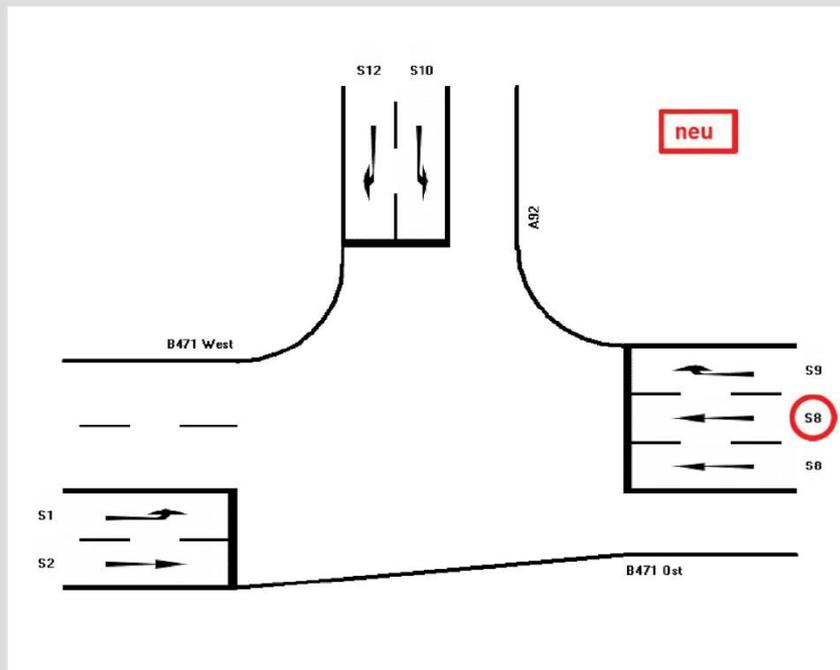
18. November 2015

3.4.3. Anschlussstelle Oberschleißheim (BAB A92)

Autobahndirektion Südbayern



Spuraufteilung östlicher Knotenpunkt



A 92, 6-streifiger Ausbau AD Feldmoching - AK Neufahrn, Bürgerversammlung Unterschleißheim 22.05.2014 39

Verkehrsentwicklungsplan Karlsfeld

2. AK Kfz-Verkehr

18. November 2015

3.4.3. Anschlussstelle Oberschleißheim (BAB A92)

Autobahndirektion Südbayern



AS Oberschleißheim - Fazit

Verkehrsqualitätsstufen:

	Morgenspitze	Abendspitze
Knoten Ost	C	C
Knoten West	D	C

- Gute Leistungsfähigkeit mit ausreichenden Reserven
- Geringer Flächenverbrauch
- Keine weiteren Brückenbauwerke

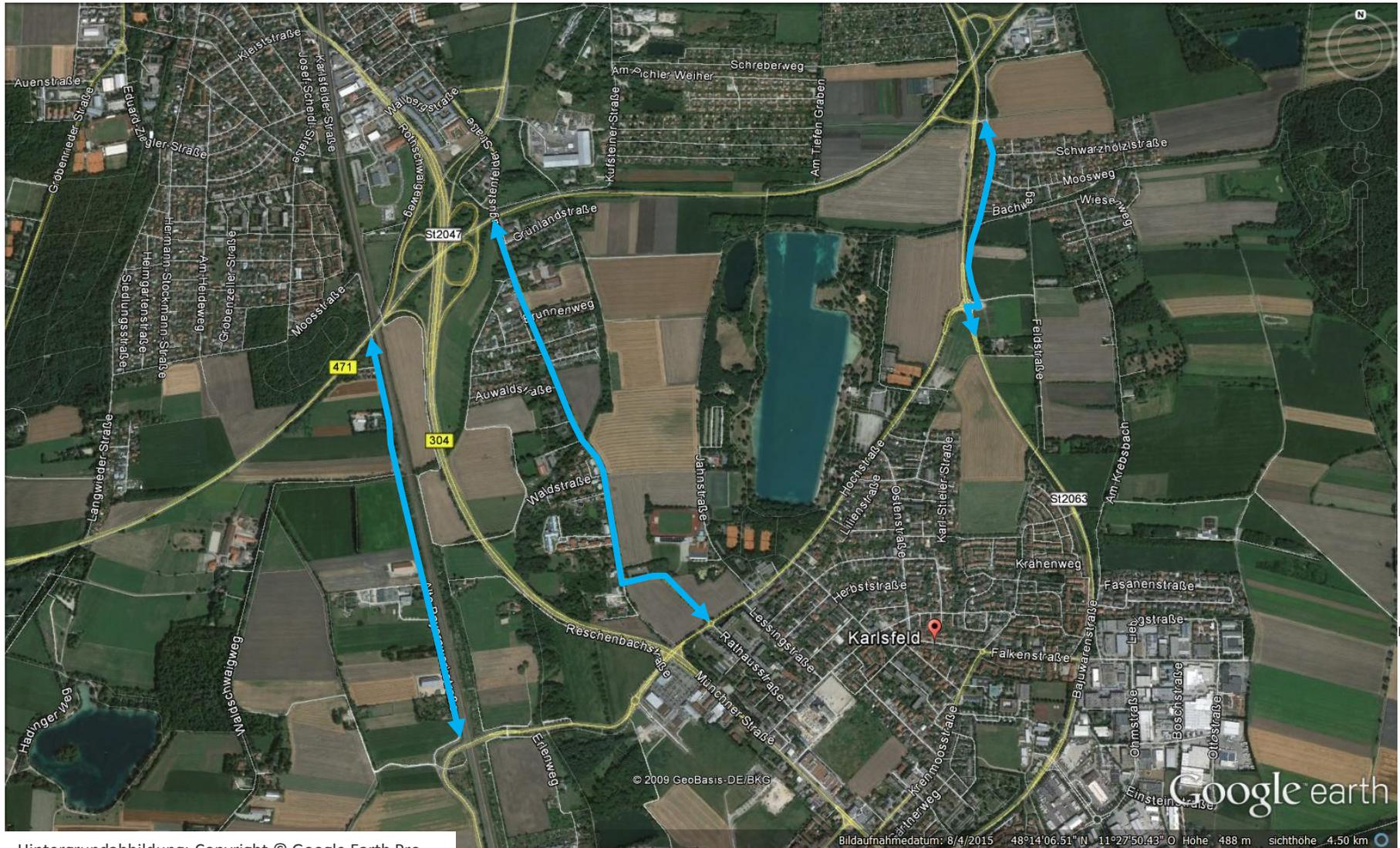
A 92, 6-streifiger Ausbau AD Feldmoching - AK Neufahrn, Bürgerversammlung Unterschleißheim 22.05.2014 40

Verkehrsentwicklungsplan
Karlsfeld

2. AK Kfz-Verkehr

18. November 2015

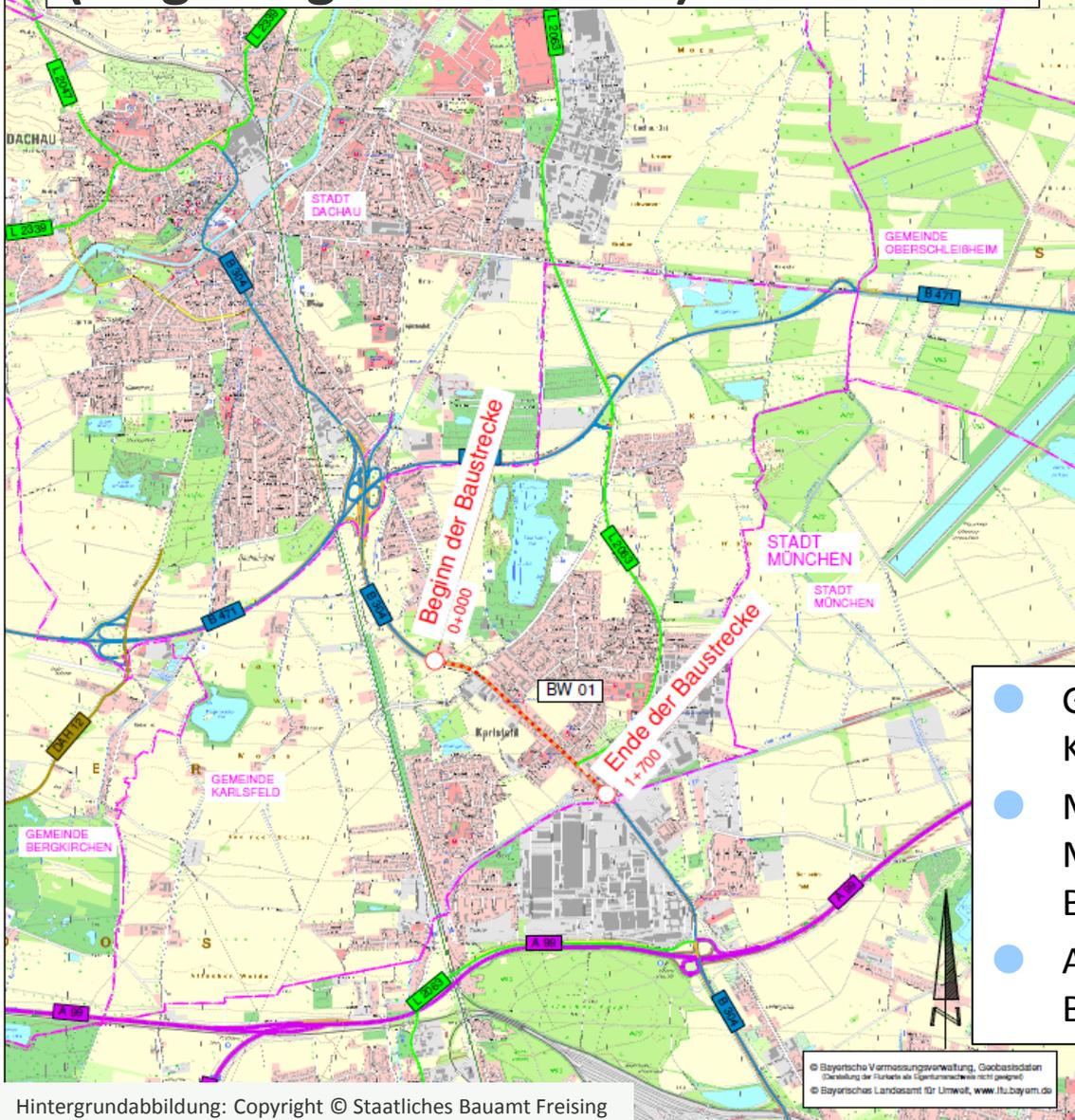
3.5. Maßnahmen zur Vermeidung von Schleichverkehren auf Alternativrouten



3.6. 8-streifiger Ausbau der A99-West

- Anmeldung im Bundesverkehrswegeplan (BVWP)
- 8-streifiger Ausbau zwischen Autobahnkreuz München West und Autobahnkreuz München Nord einschließlich Allacher Tunnel
- Entlastung B471 durch leistungsfähige A99
- Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des BVWP fraglich

3.7. Neubau Tunnel unter B304 (langfristige Maßnahme)



Zeichenerklärung

Planung

- Baumaßnahme zweibahnig
- Baumaßnahme einbahnig
- Knotenpunkt planfrei
- Knotenpunkt teilplanfrei
- Knotenpunkt teilplangleich
- Knotenpunkt plangleich / Knotenpunkt Plangleich (Kreisverkehr)
- Großbauwerk
- Tunnel
- Variante
- Lärmschutz

Straßennetz

vorhanden	geplant	
		Bundesautobahn
		Bundesstraße
		Staatsstraße
		Kreisstraße
		kommunale Straße
		Rückbau

Verwaltung

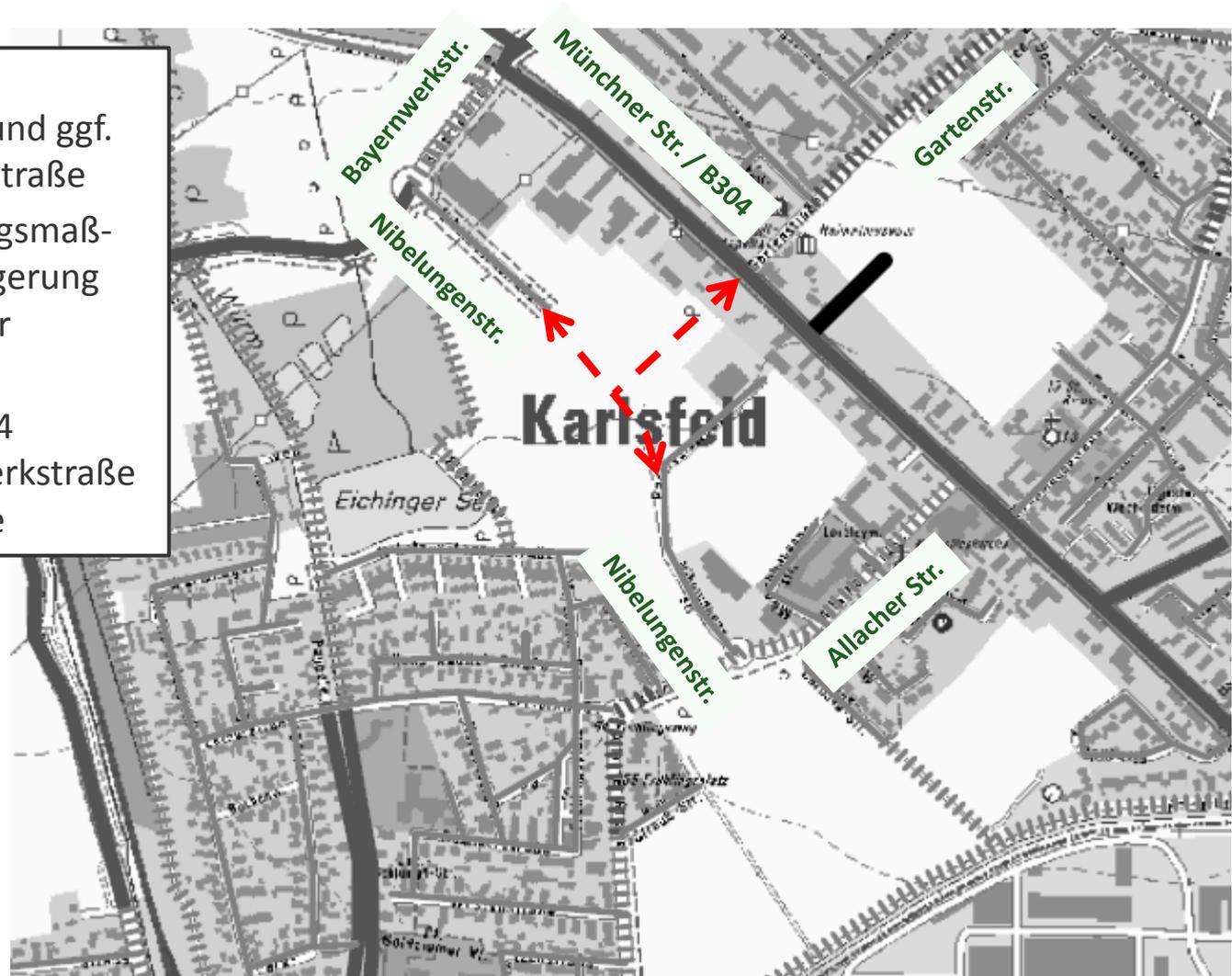
- Bundesgrenze
- Landesgrenze
- Regierungsbezirksgrenze
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze

Staatliches Bauamt Freising Fachbereich Straßenbau Winzerstraße 43 80797 München Tel.: 089/30737-0, Fax: 089/30737-216, E-Mail: poststelle@staats.bayern.de		bearbeitet: Jul 2013 gezeichnet: Jul 2013 geprüft: Sep 2013 PBP Nr.: Projekt:	Anton Mayr Höpp
---	--	---	-----------------------

- Große Entlastung der Gemeinde Karlsfeld bzgl. Lärm
- Möglichkeit des Rückbaus der Münchner Straße und damit Beruhigung des Verkehrs
- Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des BVWP fraglich

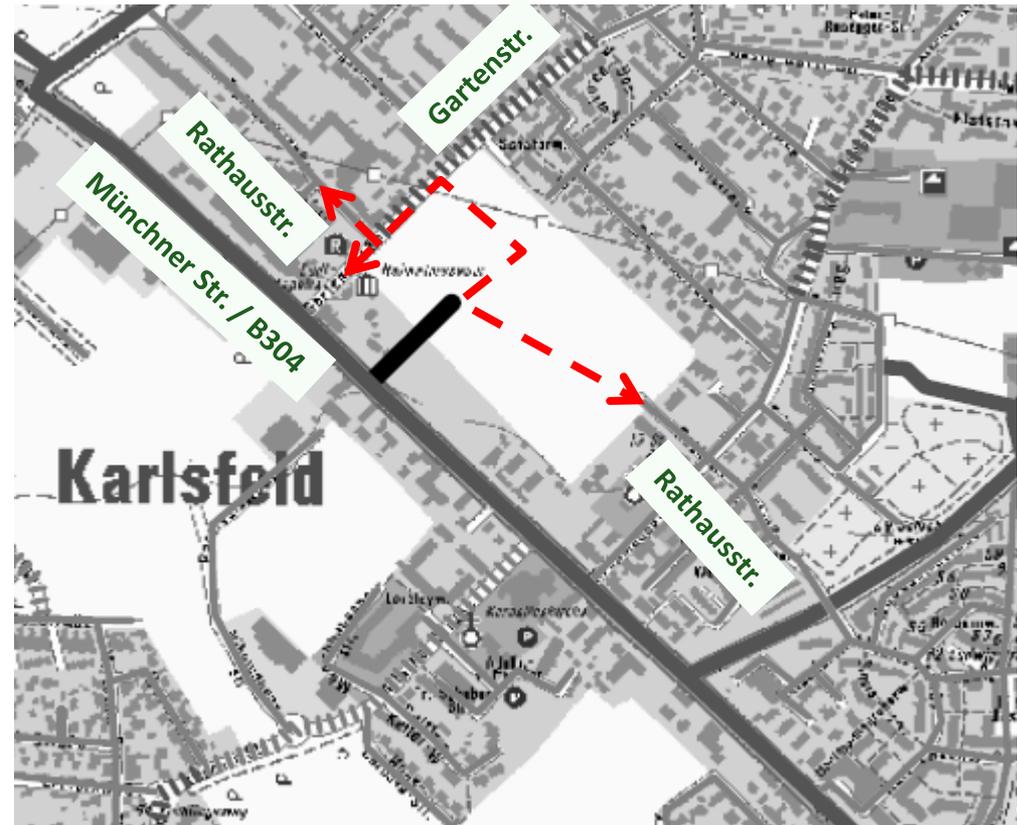
3.8. Lückenschluss Nibelungenstraße

- Lückenschluss Nibelungenstraße und ggf. Anbindung Gartenstraße
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zur Verringerung von Schleichverkehr erforderlich
- Entlastung der B304 zwischen Bayernwerkstraße und Allacher Straße



3.8. Lückenschluss Rathausstraße

- Lückenschluss nur zur internen Anbindung der Neuen Mitte in beiden Richtungen
- umwegige Führung zur Vermeidung von Schleichverkehr erforderlich
- Entlastung der B304 zwischen Gartenstraße und Krenmoosstraße



Hintergrundabbildung: Copyright © Gemeinde Karlsfeld

Entwicklungsplan Karlsfeld

2. AK Kfz-Verkehr

18. November 2015

4. Beurteilung Auswirkung Kfz-Verkehr

Verkehrsentwicklungs-
plan Karlsfeld

2. AK Kfz-Verkehr

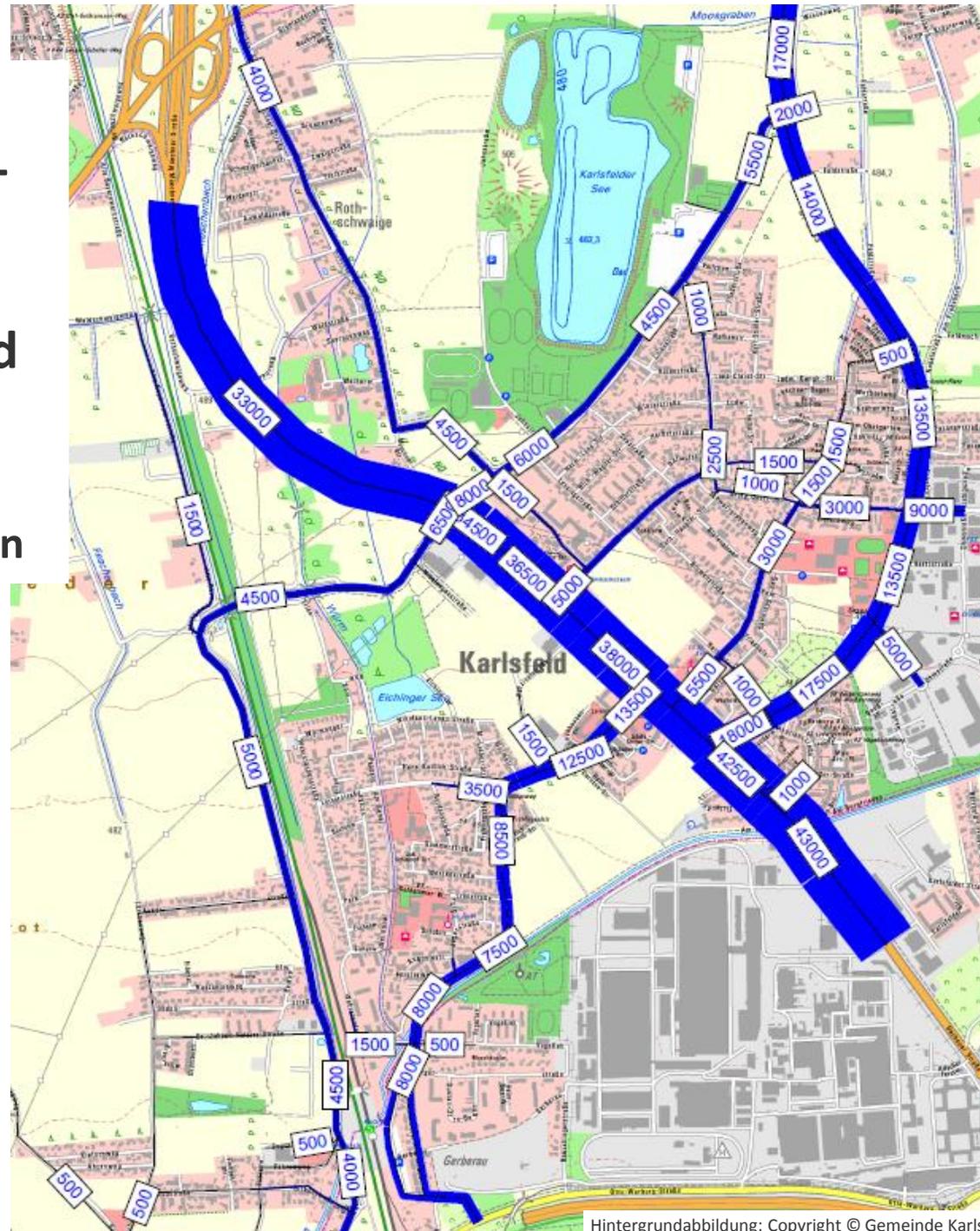
18. November 2015

4. Beurteilung Auswirkung Kfz- Verkehr

Analyse Bestand 2012/ 2013

Gesamtbelastungen

[Kfz/24h]
Werte auf 500 gerundet



Verkehrsentwicklungs-
plan Karlsfeld

2. AK Kfz-Verkehr

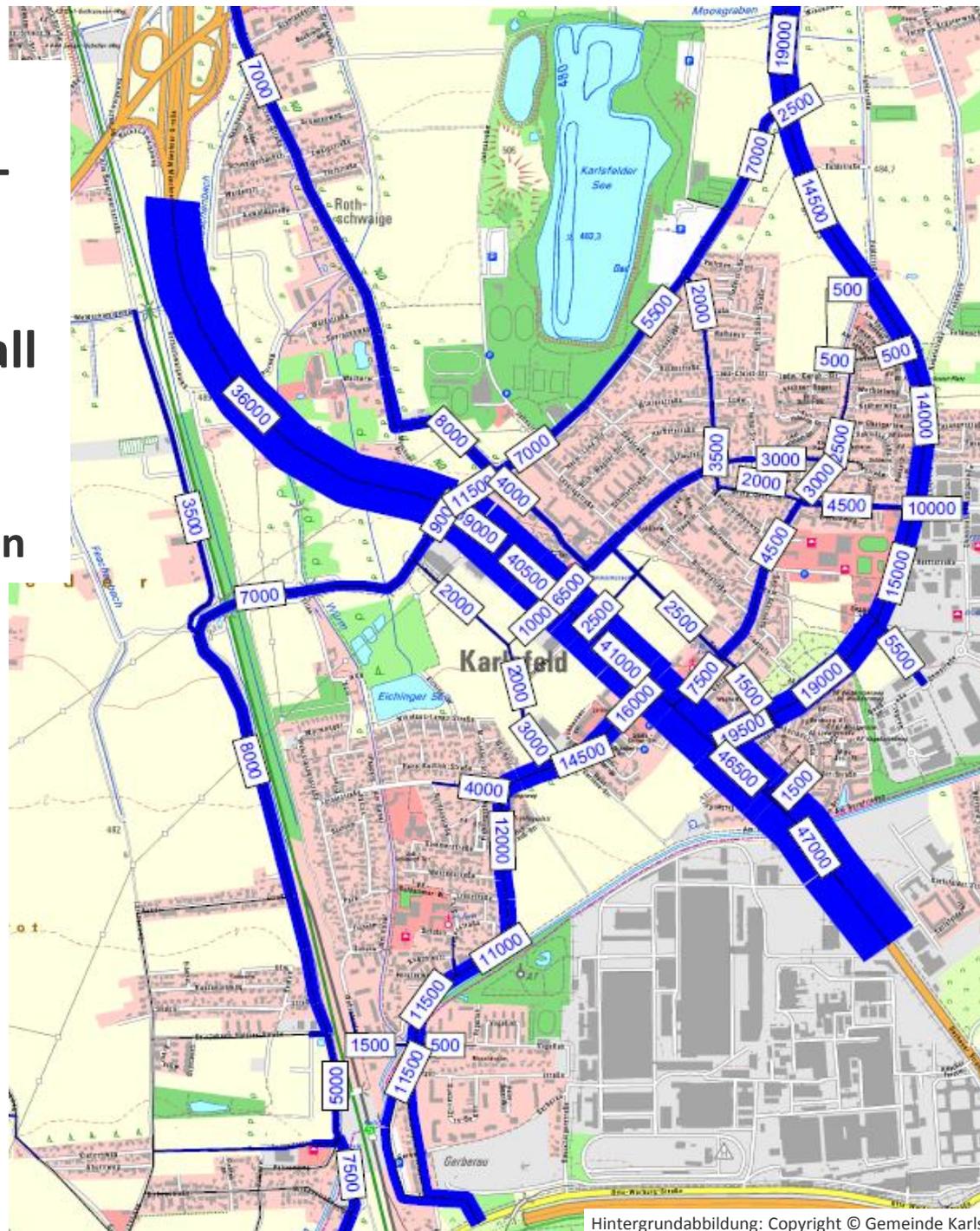
18. November 2015

4. Beurteilung Auswirkung Kfz- Verkehr

Prognose-Nullfall 2025

Gesamtbelastungen

[Kfz/24h]
Werte auf 500 gerundet



Verkehrsentwicklungs-
plan Karlsruhe

2. AK Kfz-Verkehr

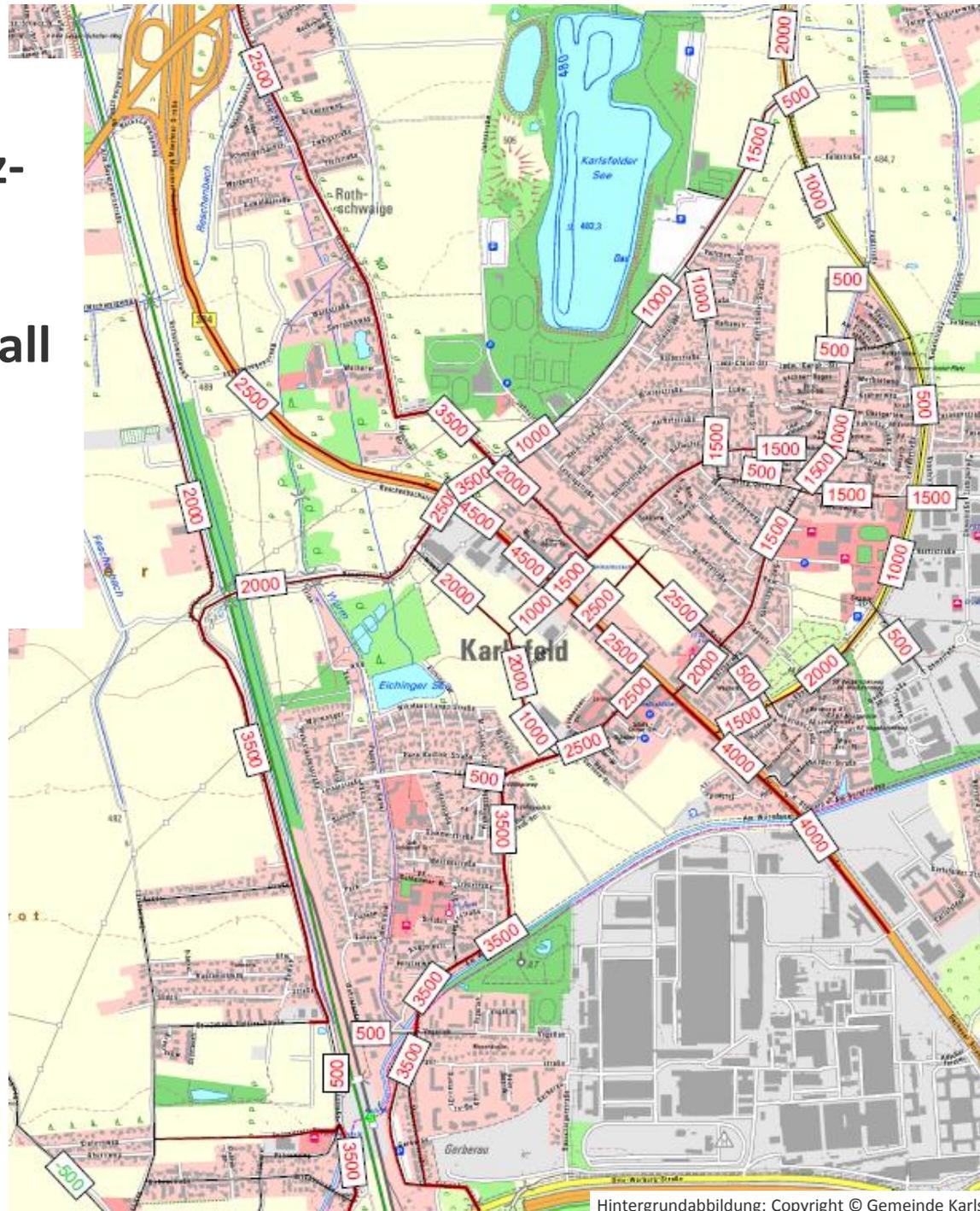
18. November 2015

4. Beurteilung Auswirkung Kfz- Verkehr

Prognose-Nullfall 2025

Differenz zum Bestand

[Kfz/24h]
Werte auf 500 gerundet

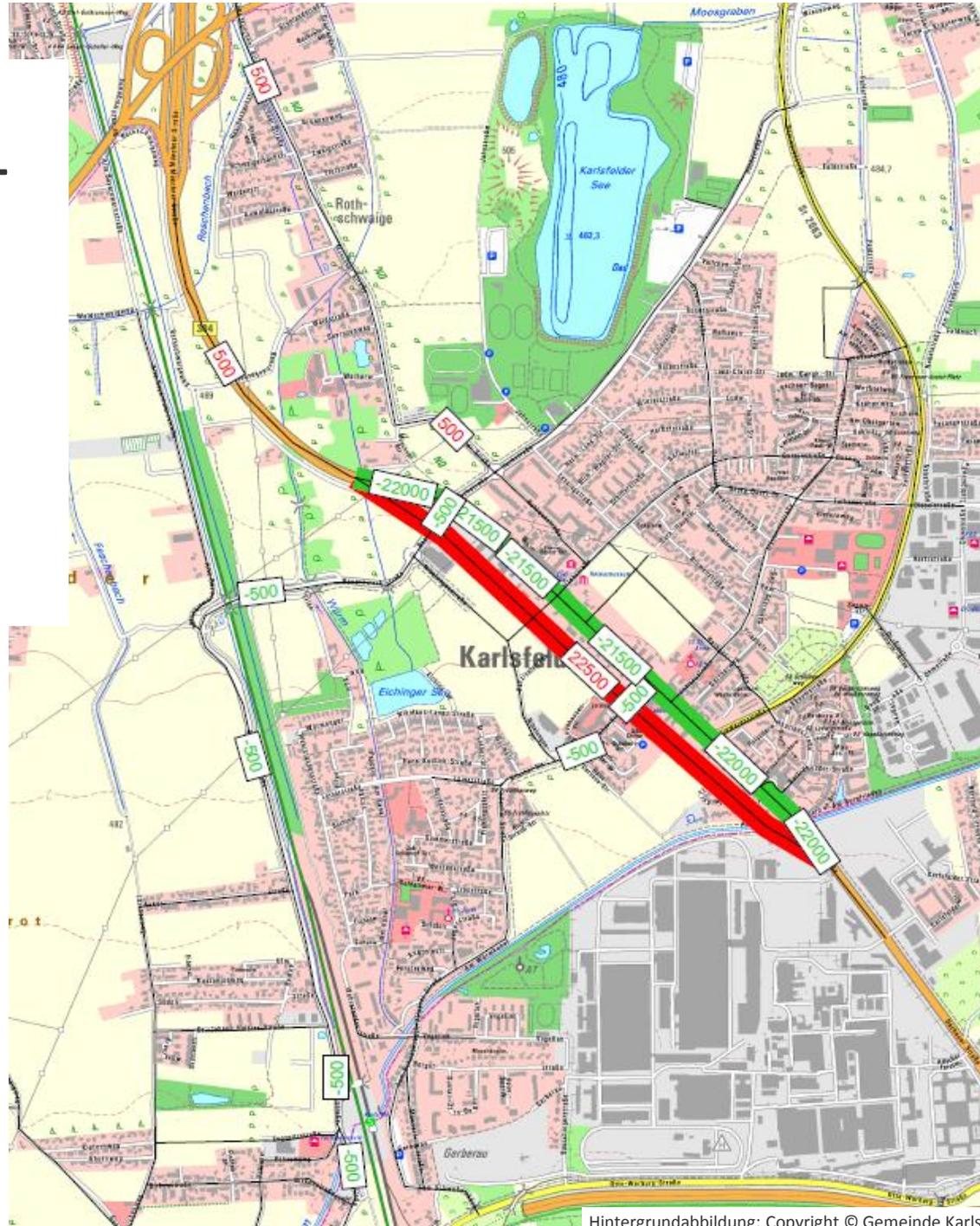


4. Beurteilung Auswirkung Kfz- Verkehr

Planfall I: Tunnel + 2 FS B304

Differenz zum Prognose-Nullfall

[Kfz/24h]
Werte auf 500 gerundet

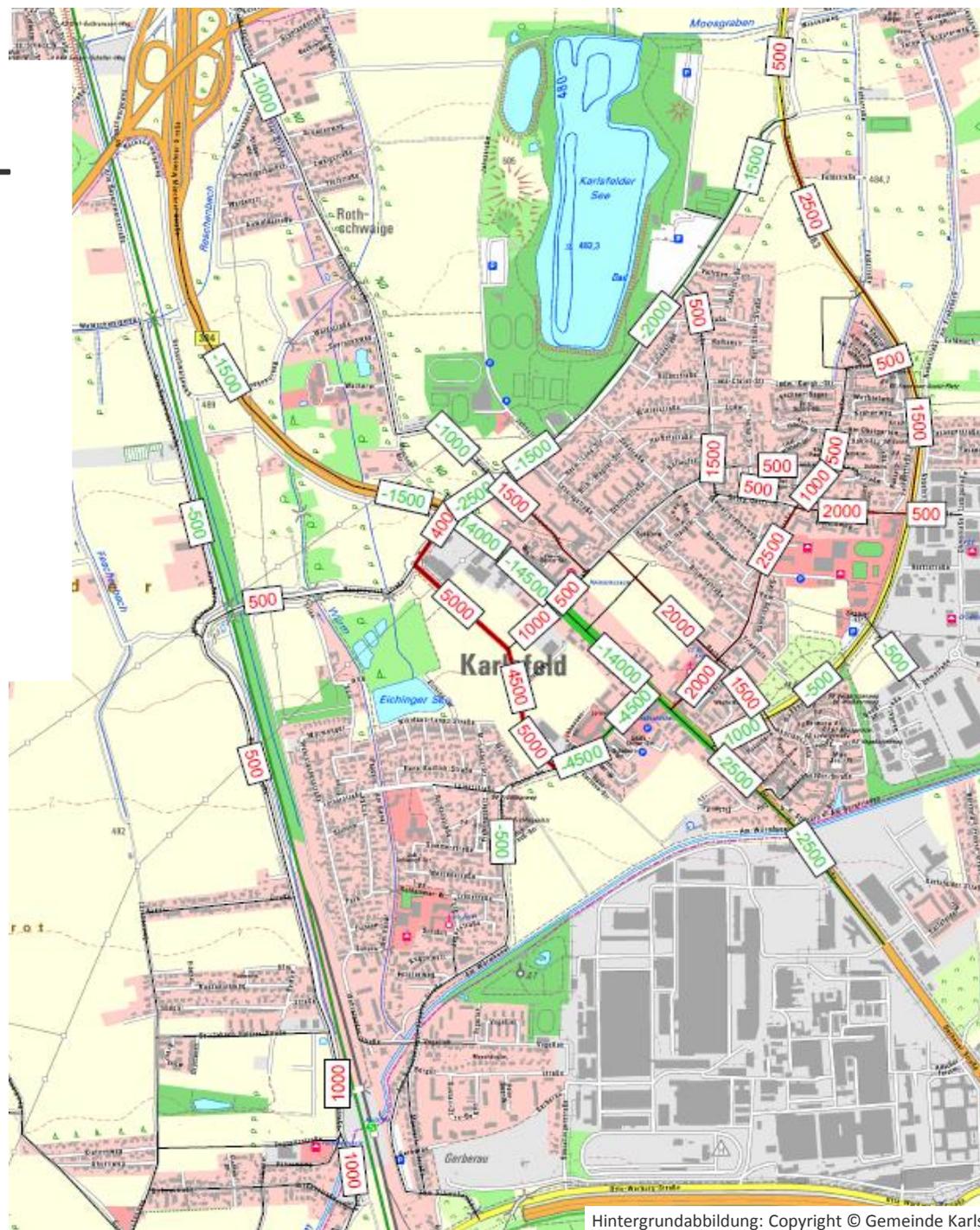


4. Beurteilung Auswirkung Kfz- Verkehr

Planfall II: B304 mit 2 Fahrstreifen

Differenz zum Prognose-Nullfall

[Kfz/24h]
Werte auf 500 gerundet



Verkehrsentwicklungs-
plan Karlsruhe

2. AK Kfz-Verkehr

18. November 2015

4. Beurteilung Auswirkung Kfz- Verkehr

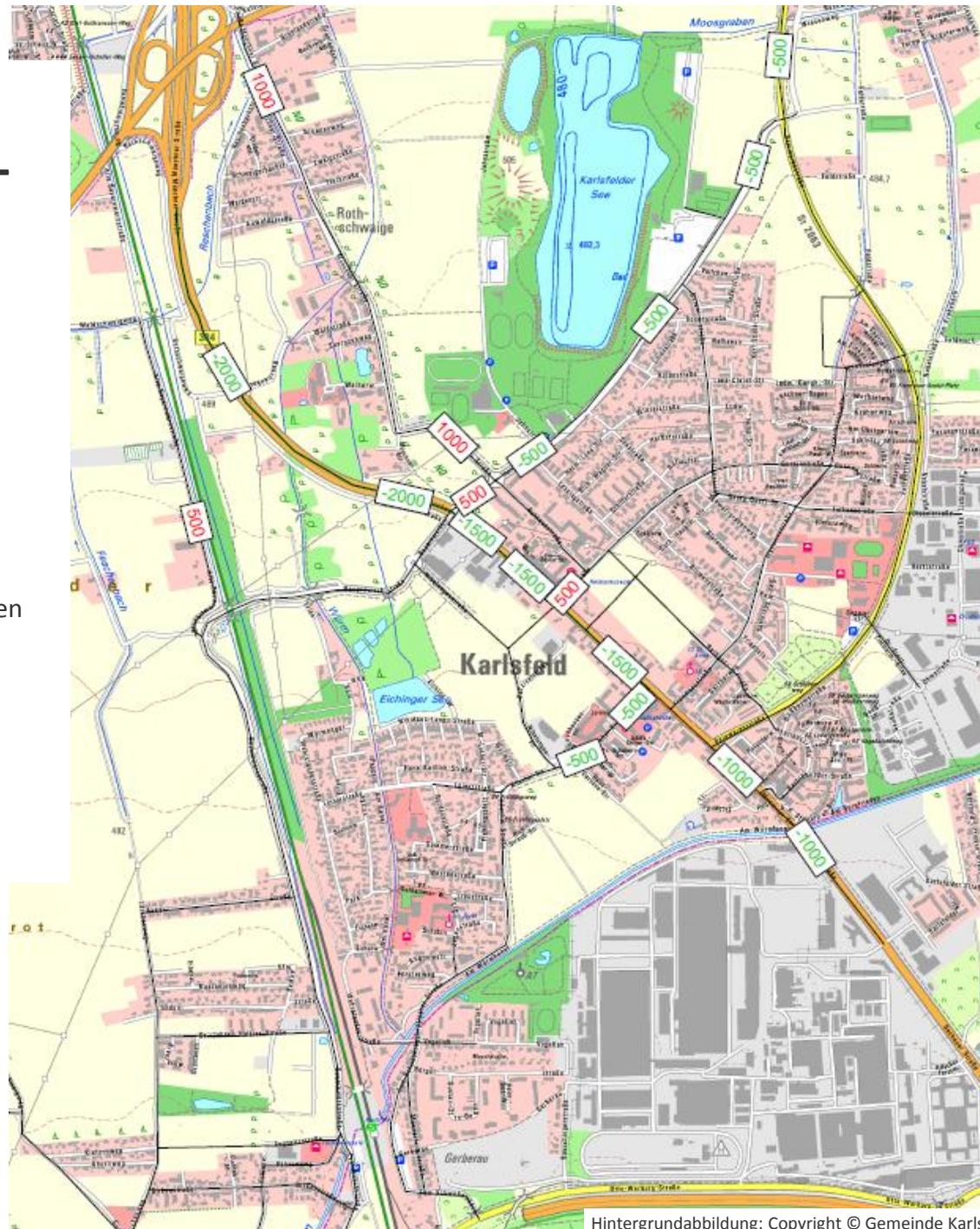
Planfall III: Maßnahmen- kombination

Maßnahmen:

- Optimierung Grüne Welle
- Zuflussdosierung von Norden an B304 + St2063
- Busschleuse an B304

Differenz zum Prognose-Nullfall

[Kfz/24h]
Werte auf 500 gerundet

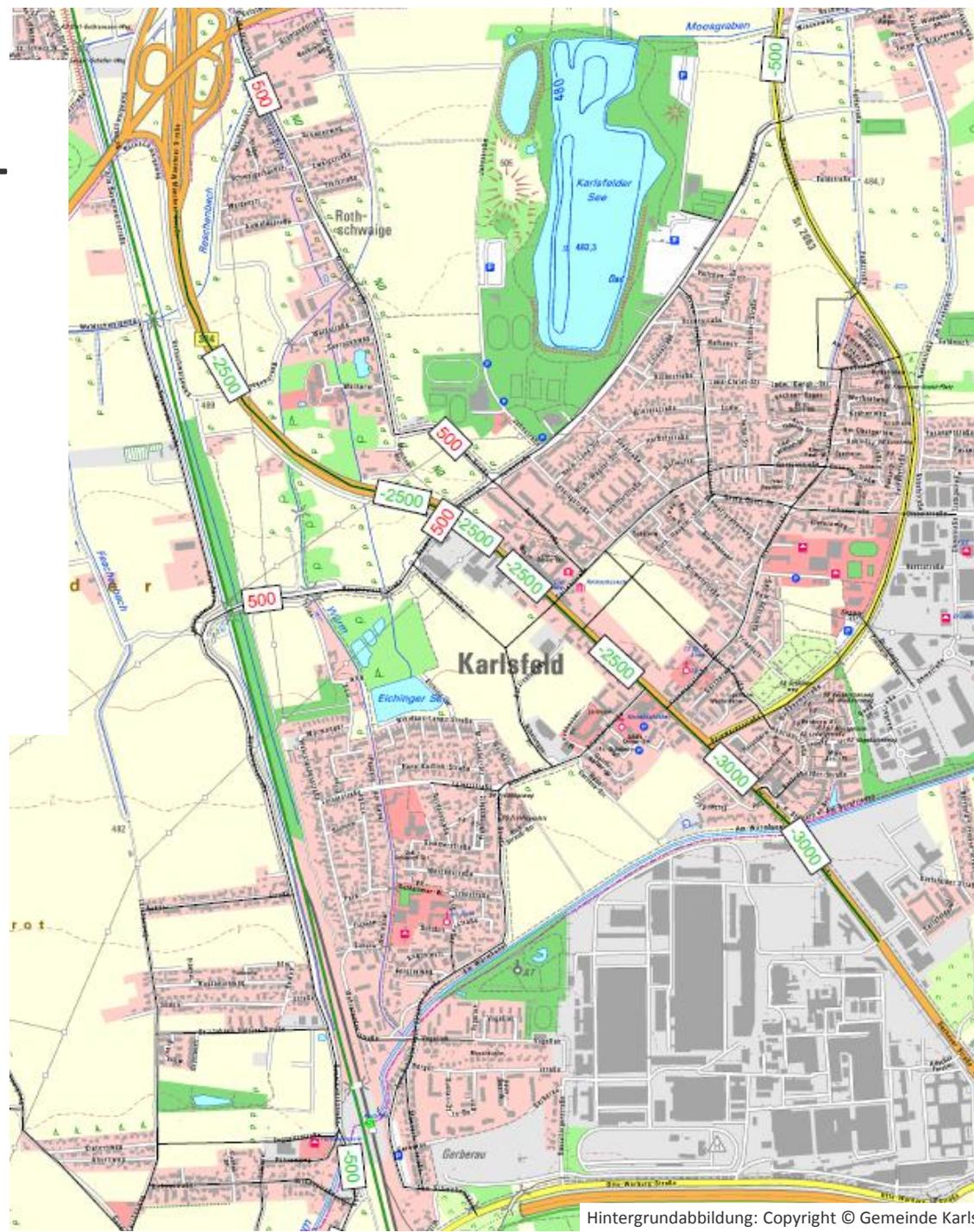


4. Beurteilung Auswirkung Kfz- Verkehr

**Planfall IV:
wie PF III + Ausbau
B471 und AS
Oberschleißh.**

**Differenz zum
Prognose-Nullfall**

[Kfz/24h]
Werte auf 500 gerundet



5. Ausblick/ weiteres Vorgehen

- Herbeiführung einer Entscheidung über zu realisierende Maßnahmen, auch in Abstimmung mit dem StBAFS
- Antragstellung beim Landkreis Dachau - Verkehrsbehörde
- Grobkostenschätzung und Prioritätenaufreihung mit anschließender Behandlung im Gemeinderat
- Einarbeitung in den Bericht zum Verkehrsentwicklungsplan

● ● ● **Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.**

Telefon: 089 / 489085-0

Telefax: 089 / 489085-55

www.gevas-ingenieure.de

muenchen@gevas-ingenieure.de

