

VEP Oberschleißheim Planungswerkstatt 3 – Maßnahmen

am 28.11.2019

Ulrich Glöckl | Benedikt Bracher | Sibel Aydogdu



Agenda

- 1. Rückblick und Zusammenfassung: Planungswerkstatt 2
- 2. Fuß- und Radverkehr: Vorrangnetz und Maßnahmen
- 3. Prognoseplanfälle 2035 Untersuchung der Wirkungen mittels makroskopischer Verkehrsflusssimulation

Rückblick und Zusammenfassung

Ergebnisse der Planungswerkstatt 2 Leitziele

Leitziele

Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs

Es existiert ein außerörtliches Hauptstraßennetz, welches leistungsfähig an die Bundesautobahnen angebunden ist, damit die Ortsdurchfahrt entlastet wird. Alle Maßnahmen, die die überörtliche Bedeutung der Ortsdurchfahrten steigern, werden vermieden, Durchgangsverkehr wird verhindert. Wohngebiete sind frei von Durchgangs- und Schleichverkehr.

Wohn- und Aufenthaltsqualität

2 Lärm- und Luftschadstoffemissionen der Verkehrssysteme sind gering und liegen deutlich unter den gesetzlichen Grenzwerten. Sie werden regelmäßig kontrolliert. Es stehen flächeneffiziente, leise sowie saubere Mobilitäts- und Transportarten zur Verfügung.

Öffentlicher Verkehr und Intermodalität

Die Angebote des öffentlichen Verkehrs stellen eine attraktive und kostengünstigere Alternative zum Auto dar, sie fahren getaktet über lange Zeiträume des Tages. An Umsteigepunkten bestehen kurze Wartezeiten. Verschiedene Verkehrsangebote sind räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmt. Intermodale Wegeketten sind attraktiv.

Zugänglichkeit und Barrierefreiheit

Alle Menschen, die in Oberschleißheim wohnen und arbeiten, können ihr Grundbedürfnis nach Mobilität erfüllen und somit am gesellschaftlichen Leben teilnehmen. Verschiedene Verkehrsangebote und Verkehrsträger sind für alle zugänglich sowie durchgehend barrierefrei. Es existiert ein Ansprechpartner bei der Gemeinde für Mobilitätsfragen.

Aufteilung des öffentlichen Raumes

Bei Entscheidungen über die Aufteilung des öffentlichen Raumes auf die Verkehrsangebote haben die Alternativen zum Auto Vorrang. Die vorhandenen Flächen sind zwischen ruhendem und fließendem Verkehr sowie zwischen unterschiedlichen Verkehrsarten gerecht aufgeteilt, wobei nachhaltige Verkehrsmittel priorisiert werden.



Ergebnisse der Planungswerkstatt 2 Leitziele

Leitziele

Siedlungsentwicklung

Die Aufteilung der Nutzungen im Rahmen der Siedlungsentwicklung auf die zur Verfügung stehenden Flächen unterstützt eine effiziente und ressourcenschonende Fortbewegung. Durch eine Mischung der Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Einkaufen, etc.) ist eine Erreichbarkeit auf kurzen Wegen (zu Fuß und mit dem Fahrrad) sichergestellt.

Fußgängerverkehr

Es existiert ein lückenloses, attraktives und sicheres Fußwegenetz. Durch die Beseitigung der zahlreichen Hemmnisse bei der Querung der Barrieren für Fußgänger sind deren Wege sicherer und kürzer geworden. Fuß- und Radverkehr werden bei Planung und Realisierung integriert betrachtet.

Radverkehr

Für Radfahrer existiert ein lückenloses, gemeindliches und gemeindeübergreifendes Netz welches sicher, schnell und zu allen Jahreszeiten genutzt werden kann. Die Querbarkeit der vorhandenen Barrieren ist gegeben. An Quell- und Zielpunkten sind ausreichend diebstahlssichere, vandalismusssichere und wettergeschützte Abstellanlagen vorhanden.

Neue Formen der Mobilität

9 Neue Formen der Mobilität, die ein Teilen statt Besitzen von Verkehrsmitteln zum Ziel haben, werden intensiv gefördert, um den MIV zu reduzieren. Oberschleißheim unterstützt aktiv neue Formen nachfrageabhängiger Verkehrssysteme und emissionsfreie Antriebe. Die Bürger sind über die bestehenden Angebote informiert bzw. die Informationen sind einfach zugänglich.

Zusammenarbeit

Oberschleißheim hat erkannt, dass eine Reaktion auf die gestellten Aufgaben zur Bewältigung der Folgen des Wachstums (und des Verkehrs) nur im Verbund mit Nachbargemeinden erfolgreich sein kann. Sollte es als Ergebnis einer Abstimmung innerhalb der Region notwendig sein, werden dabei auch Eigeninteressen aller beteiligten Gemeinde zurückgestellt.



LZ 1	Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs
1/HZ 2	Die Westumfahrung wurde gebaut und steht unter Verkehr. Im Gegenzug wurde die Ortsdurchfahrt verkehrsberuhigt. (5 Punkte)
1/HZ 3	Eine AS Riedmoos wurde realisiert und an die Mittenheimer Straße angebunden. Auf eine Westumfahrung wurde verzichtet. Handlungsziel 1 wurde umgesetzt und die Ortsdurchfahrt verkehrsberuhigt. (15 Punkte)
1/HZ 4	Die B 471 im Bereich der Ortdurchfahrt Oberschleißheim wurde abgestuft. (8 Punkte)
1/HZ 5	Die Machbarkeit und die Wirkungen einer Südumfahrung (B 471) wurden vertieft untersucht. (7 Punkte)

LZ 2 Wohn- und Aufenthaltsqualität

_



LZ 3	Öffentlicher Verkehr und Intermodalität
3/HZ 2	Die S1 fährt stabil im 10-Minuten-Takt. Es werden Züge mit höherer Kapazität eingesetzt. (15 Punkte)
3/HZ 5	Fern-/ Güterbahnverkehr werden entlang der A 92 geführt. (5 Punkte)
3/HZ 6	Die U-Bahn-Linie U2 wurde bis zum LMU Campus verlängert. (5 Punkte)

LZ 4 Zugänglichkeit und Barrierefreiheit

_ -



LZ 5 Aufteilung des öffentlichen Raumes

5/HZ 4 Bei der Planung werden Fuß- und Radwegen Priorität eingeräumt. (6 Punkte)

LZ 6 Siedlungsentwicklung

Oberschleißheim strebt eine sinnvolle Durchmischung unterschiedlicher Nutzung an. Wichtig sind gleichzeitig ausreichende Kinderbetreuungseinrichtungen und Schulen. (5 Punkte)

LZ 7 Fußgängerverkehr

An Knotenpunkten mit einem besonders ausgeprägtem Querungsbedarf bestehen sichere und (für 7/HZ 2 Fußgänger) attraktive Querungsanlagen. Fußgänger haben Vorrang vor dem MIV (z.B. durch LSA). (5 Punkte)



LZ 8 Radverkehr

8/HZ 4 Es besteht ein eigenständiges, innerörtliches, lückenloses, leistungsfähiges Radwegenetz. (13 Punkte)

LZ 9 Neue Formen der Mobilität

STATTAUTO (CarSharing) ist in Oberschleißheim verfügbar. Es steht eine free floating CarSharing-Flotte mit einer ausreichenden Flottenstärke innerhalb des Ortes zur Verfügung. Das Fahrzeugangebot setzt sich aus unterschiedlichen Fahrzeugtypen (u.a. auch Cabrio, Transporter) zusammen und ist somit attraktiv. (10 Punkte)

LZ 10 Zusammenarbeit

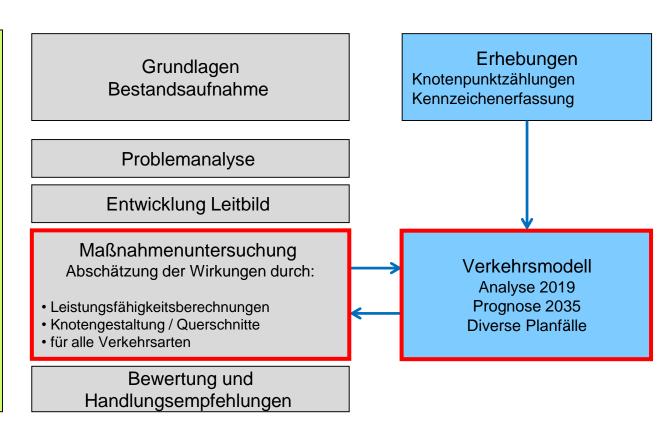
_



VEP Oberschleißheim Ablauf

Segleitende Öffentlichkeitsbeteiligung

Stand



Ergebnisse der Planungswerkstatt 2 Top 3 Handlungsziele

LZ 1 Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs
Eine AS Riedmoos wurde realisiert und an die Mittenheimer Straße angebunden. Auf eine Westumfahrung wurde verzichtet.
1/HZ 3 Handlungsziel 1 wurde umgesetzt und die Ortsdurchfahrt verkehrsberuhigt.
(15 Punkte)

Teil 2 der heutigen Werkstatt

- 2. LZ 3 Öffentlicher Verkehr und Intermodalität

 Die S1 fährt stabil im 10-Minuten-Takt. Es werden Züge mit höherer

 3/HZ 2 Kapazität eingesetzt.

 (15 Punkte)
- NVP
 LK München
 derzeit in
 Bearbeitung

Es besteht ein eigenständiges, innerörtliches, lückenloses, leistungsfähiges Radwegenetz.

(13 Punkte)

Teil 1 der heutigen Werkstatt



2.

Fußgänger- und Radverkehr

Radvorrangnetz

Als Grundlage für die zu ergreifenden Maßnahmen wurde ein strategisches Vorrangnetz entwickelt. Dieses Vorrangnetz orientieret sich an den Quell- und Ziel-Beziehungen des Alltagsverkehrs und hat eine direkte Führung des Radverkehres zum Ziel. Wichtige innerstädtische Nachfragebeziehungen sind beispielsweise Wohnen-Arbeiten, Wohnen-Einkaufen oder Wohnen-Schule.

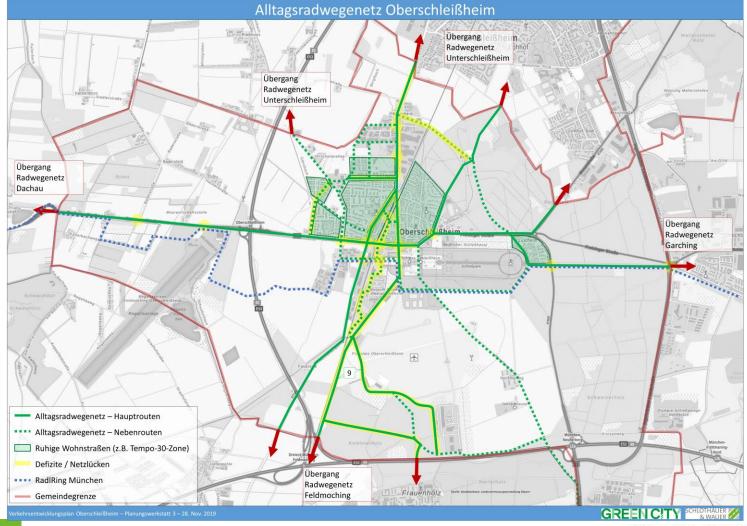
Das Radvorrangnetz greift vorhandene Elemente wie beispielsweise eigenständige, baulich straßenbegleitende oder markierte Radwege auf und führt sie in einem übergeordneten Netz zusammen.

Berücksichtigt werden zudem Straßenzüge mit schwachem Kfz-Verkehr (u.a. innerhalb von Wohngebieten), wo keine separaten Anlagen erforderlich sind. Grundsätzlich kann Radverkehr gemäß den "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA 2010) bis zu einer Verkehrsmenge von 400 Kfz/h bzw. 4.000 Kfz/24 h bei 50 km/h im Mischbetrieb auf der Fahrbahn (ohne eigene Radverkehrsinfrastruktur) abgewickelt werden. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h liegt der Grenzwert bei 800 Kfz/h bzw. 8.000 Kfz/24 h.

Bestandteil des definierten Radvorrangnetzes sind außerdem Streckenabschnitte ohne Radverkehrsanlagen bzw. mit Radverkehrsanlagen, die Defizite ausweisen.

Das entwickelte Vorrangnetz für den Radverkehr definiert Haupt- und Nebenrouten im Alltagsradwegenetz.

Radvorrangnetz



Umsetzung des Radvorrangnetz

Zur Umsetzung des Radvorrangnetzes gilt es identifizierte Defizite zu beseitigen und Netzlücken zu schließen.

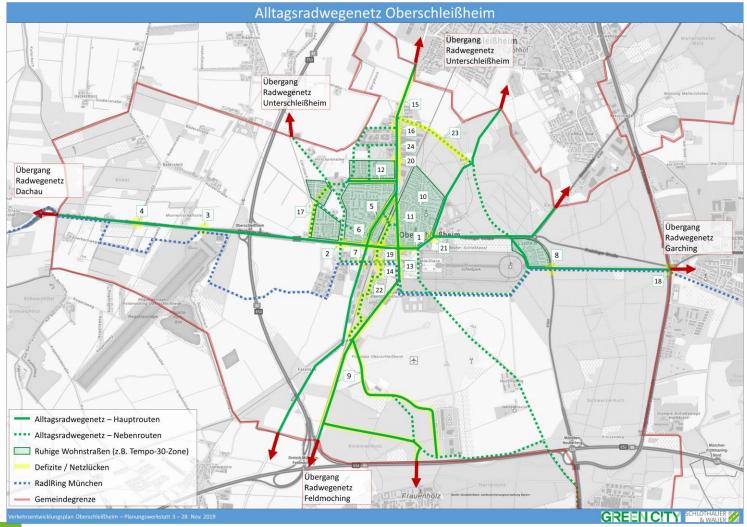
Weiterhin müssen auch Defizite die im Rahmen der Problemanalyse identifiziert wurden jedoch nicht Teil der Vorrangrouten sind beseitigt werden.

Die Beseitigung von Defiziten und Netzlücken im Vorrangnetz werden gegenüber Schwachstellen abseits dieser Routen priorisiert.

Zu Förderung des Radverkehrs sind neben der Netzgestaltung in Form von sicheren und ausreichend breiten Radverkehrsanlagen weitere Aspekte wie z.B. die Schaffung von attraktiven Abstellanlagen oder die Erweiterung der Angebote an Leihrädern zu beachten.

Auf Basis dieser Überlegungen und vor dem Hintergrund der festgelegten Leit- und Handlungsziele wurden insgesamt 30 Maßnahmen entwickelt.

Maßnahmen



Maßnahmen

Radverkehr - Maßnahmen

- Errichtung eines Radweges südlich, entlang der B471 zwischen der St. Margarethen-Straße und Haselsbergerstraße zur Schließung der bestehenden Netzlücke.
- Schaffung / Optimierung von Querungsanlagen für den Fuß- und Radverkehr am Knotenpunkt St. Margarethen-Straße / B 471.
- Optimierung der bestehenden Querungshilfe für Fuß- und Radfahrer am westlichen Knotenarm des Knotenpunktes B471 / Zufahrt Regatta-Anlage zur Überquerung der B 471.
- Die Vorfahrtsregelung am Knotenpunkt B 471 / Baderstraße wird überprüft und ggf. zu Gunsten der Radfahrer angepasst.
- Die Qualität der bestehenden Anlagen entlang der Feierabendstraße ist zu prüfen und auf Grundlage dessen und entsprechend geltender Richtlinen zu optimieren.
- Schaffung / Optimierung von Querungsanlage für den Fuß- und Radverkehr am Knotenpunkt B 471 / Sonnenstraße.
- Schaffung / Optimierung von Querungsanlage für den Fuß- und Radverkehr am Knotenpunkt Veterinärstraße / Sonnenstraße.
- Schaffung einer Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr zur Überquerung der St 2053 südlich des Kanals
- Die Qualität der bestehenden Radwege in Richtung Feldmoching ist zu prüfen und gemäß den Vorgaben einschlägiger Richtlinien zu verbessern (Beleuchtung, Oberflächenbeschaffenheit, Breite
- Die bestehende Rad- und Fußgängerunterführung an der Blumenstraße ist zu optimieren. Auf der Ostseite der Unterführung ist in Richtung Norden eine Rampe zu errichten.
- Schaffung von angemessenen Bedingungen zur Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn entlang der Mittenheimer Straße südlich der Brücke durch verkehrsberuhigende Maßnahmen
- Schaffung von angemessenen Bedingungen zur Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn der Prof.-Otto-Hupp-Straße durch verkehrsberuhigende Maßnahmen.
- Schaffung von angemessenen Bedingungen zur Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn entlang der Effnerstraße durch verkehrsberuhigende Maßnahmen.
- Am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Schönleutner Straße sind die Sichtdreiecke zu prüfen und ggf. Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu ergreifen.
- Der bestehenden Rad-/Fußgängerweg entlang der Mittenheimer Str. nördlich des Bruckmannrings ist auszubauen.
- Am Knotenpunkt Mittenheimer Straße / Bruckmannring ist die LSA-Steuerung an den bestehenden Querungsanlagen für Fußgänger und Radfahrer zu überprüfen und zu optimieren.





Radverkehr - Maßnahmen

- Im Bereich der Wohnbebauung Am Gänsbach / Am Frauenfeld ist die Qualität der bestehenden Anlagen hinsichtlich Beleuchtung, Lichtraumprofil, Beschilderung, Sichtdreiecke etc. zu überprüfen
- Schaffung / Optimierung von Querungsanlagen für den Fuß- und Radverkehr Knotenpunkt B471 / B13. U.a. ist die Wegeführung und die LSA-Steuerung zu überprüfen und zu verbessern.
- Die bestehenden Verkehrsanlagen am Bahnübergang Dachauer Str. für Fußgänger und Radfahrer sind hinsichtlich ihrer Qualität und Verkehrssicherheit zu prüfen und zu verbessern. Es sind attraktive Querungsanlagen für den Fuß- und Radverkehr zu errichten.
- 20 Am Knotenpunkt Mittenheimer Straße / Hirschplanalle ist eine Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer zur Überguerung der Mittenheimer Straße zu errichten.
- Am Knotenpunkt Freisinger Str. / Theodor-Körner-Straße sind die Sichtdreiecke zu prüfen. Weiterhin ist eine Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr zur sicheren Überquerung der Freisinger Straße zu errichten.
- Der bestehende Schotterweg östlich, entlang der Bahntrasse ist für den Fuß- und Radverkehr entsprechend den geltenden Richtlinien auszubauen, so dass sie als attraktive Nebenroute im Alltagsradnetz dienen kann.
- 23 Schaffung einer attraktiven Querverbindung zwischen Mittenheim und Bergl.
- Neuordnung der Mittenheimer Straße zwischen Prof.-Otto-Hupp-Straße und Bruckmannring.

Allgemein

- In einem Pilotversucht erprobt die Gemeinde ein Lastenrad-Verleih-System.
- 26 Zur Förderung des Radverkehrs ist in der Gemeinde Oberschleißheim ein hauptamtlicher Radbeauftragter zu ernennen.
- Das bestehende MVG Rad-Angebot ist auszubauen. Mögliche Standorte für neue und erweiterte Stationen sind z.B. der Bahnhof und die Regattaanlage.
- Es ist ein flächendeckendes Beschilderungskonzept für den Alltagsradverkehr sowie die touristische 28 Radwegweisung zu entwerfen und umzusetzen.
- An verkehrserzeugenden Einrichtungen sowie verkehrsträgerübergreifenden Verknüpfungspunkten sind sichere, komfortable und ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen. Wichtige Standorte sind u.a. das Stadtzentrum im allgemeinen, Einzelhandelseinrichtungen, gewerbliche Standorte, der Bahnhof sowie Freizeiteinrichtungen.
- Der Radverkehr wird mit gezielter Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Presseinformation, Radinformationsveranstaltungen, Online Informationsportal) gefördert.

/erkehrsentwicklungsplan Oberschleißheim







Beispiel – Maßnahme 12

Verkehrsberuhigung Prof.-Otto-Hupp Straße



Quelle: Geobasisdaten: Bayrische Vermessungsverwaltung

Verkehrsbelastungen:

- Erhebung 2019: ca. 5.900 Kfz/24 h
- Prognosenullfall 2035: ca. 6.700 Kfz/24 h

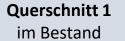
Gem. den "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA 2010) kann der Radverkehr bei einer geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bis zu einer Verkehrsbelastung von 8.000 Kfz/24 h im Mischbetrieb auf der Fahrbahn, d.h. ohne eigene Radverkehrsinfrastruktur abgewickelt werden.

Beispiel – Maßnahme 12

Verkehrsberuhigung Prof.-Otto-Hupp Straße

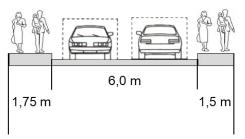


Quelle: Geobasisdaten: Bayrische Vermessungsverwaltung



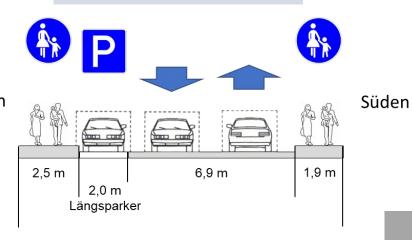


Norden



Süden Norden

Querschnitt 2 im Bestand



Beispiel – Maßnahme 12 Verkehrsberuhigung Prof.-Otto-Hupp Straße

Zur Geschwindigkeitsdämpfung und Lenkung des Kfz-Verkehrs können verschiedene Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vorgesehen werden. Dabei ist besonders darauf zu achten, dass der Fahrkomfort für den Radverkehr durch die gewählten Maßnahmen nicht negativ beeinflusst wird und insbesondere die Durchlässigkeit für den Radfahrer nicht beeinträchtigt wird. Verkehrsberuhigende Maßnahmen können sein:

- Verschwenkungen in der Straßenführung
- Querschnittseinengungen
- Aufpflasterung
- Anordnung von Mittelinseln
- Anordnung von Schwellen
- Neuordnung der Parkens und der Begrünung
- Eindeutige Beschilderung und Piktogramme

Eine Sonderform des Mischverkehrs bildet die Fahrradstraße. Hier wird der Radfahrer gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt. Abhängig von den vorherrschenden Rahmenbedingungen stellen Fahrradstraßen im Allgemeinen eine geeignete Maßnahme zur komfortablen und sicheren Führung des Radverkehrs dar.

Beispiel – Maßnahme 24

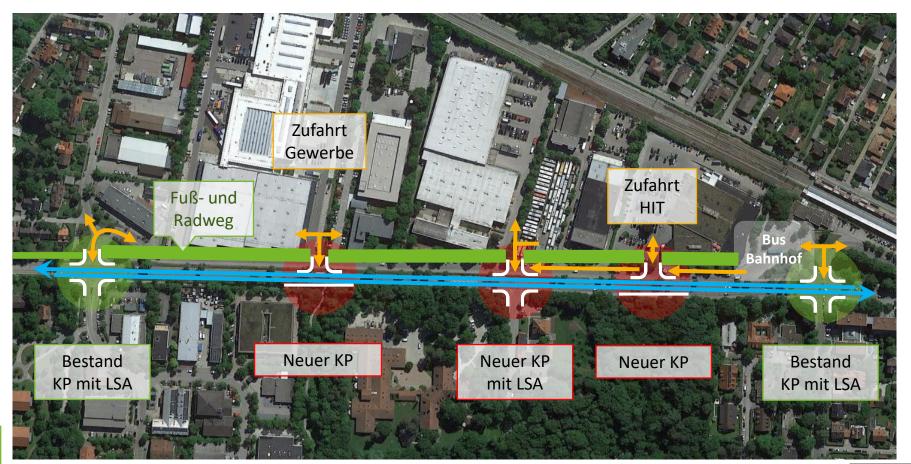
Neuordnung der Mittenheimer Straße



Hintergrundkarte: Google Earth Pro, Lizenz: Scholthauer & Wauer GmbH

Beispiel – Maßnahme 24

Neuordnung der Mittenheimer Straße



Hintergrundkarte: Google Earth Pro, Lizenz: Scholthauer & Wauer GmbH

Radvorrangnetz

Arbeitsphase

- Parallele Diskussion der Maßnahmen
- 30 Minuten
- 4 Tische, freie Platzwahl
 - Fair Play: 15 Personen pro Tisch Redezeit für alle
 - Jeweils eine Patin / ein Pate am Tisch

3.

Prognoseplanfälle 2035

Verkehrsmodell Prognosenullfall 2035

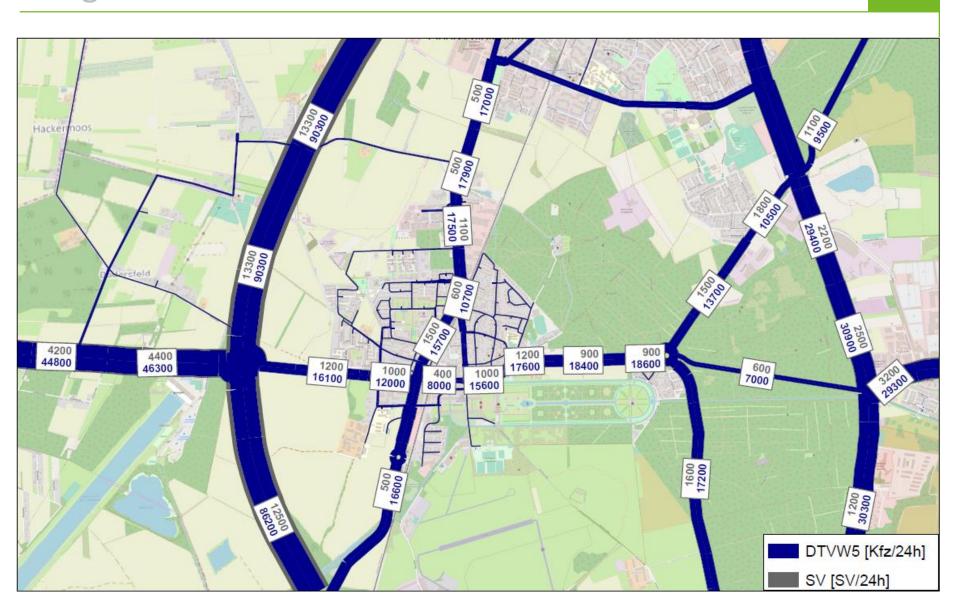
Der Prognosenullfall 2035 wird auf Basis des Analysefalls 2019 (Erhebung) fortgeschrieben.

Dabei werden folgende Entwicklungen berücksichtigt:

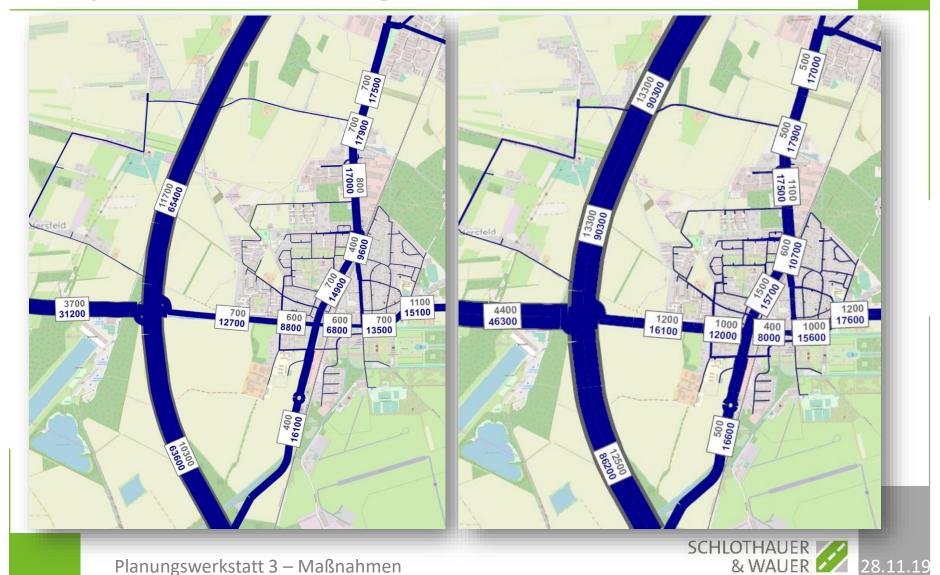
- Allgemeines Verkehrsmengenwachstum durch Bevölkerungszunahme:
 - Steigerung der Bevölkerungsanzahl um 11,76 % von 2019 auf 2035 in der Gemeinde Oberschleißheim gem. Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (Stand: Juli 2019)
 - Zusätzlicher Einfluss der Entwicklung Münchens
- Sondereffekte durch überregionale netzwirksame Maßnahmen
 - 4-streifiger Ausbau der B 471 Richtung Dachau
 - 4-streifiger Ausbau der B 471 Richtung Garching
 - 6-streifiger Ausbau der A 92
 - 8-streifiger Ausbau der A 99
- Sondereffekte durch verkehrswirksame Entwicklungen

In der Prognosebetrachtung findet zudem das Landesverkehrsmodell Bayern (LVM-By) Beachtung.

Verkehrsmodell Prognosenullfall 2035



Verkehrsmodell Analysefall 2019 vs. Prognosenullfall 2035



Verkehrsmodell Prognoseplanfälle 2035

Der Prognoseplanfall 2035 wird auf Basis des Prognosenullfalls 2035 fortgeschrieben.

Folgende Planfälle wurden definiert und mittels makroskopischer Verkehrsflusssimulation untersucht:

- (1) Tieferlegung der Bahnlinie
- (2) Höhenfreimachung des Bahnüberganges an der B 471
- (3) Westumfahrung
- (4) A 92 Anschlussstelle Riedmoos
- (5) A 92 Halbanschluss Feldmoching
- (6) Südumfahrung + Westumfahrung
- (7) A 92 Anschlussstelle Riedmoos + A 92 Halbanschluss Feldmoching
- (8) Westumfahrung + Tieferlegung der Bahnlinie
- (9) Westumfahrung + Höhenfreimachung des Bahnüberganges an der B 471
- (10) Westumfahrung + Feierabendstraße Tempo 30

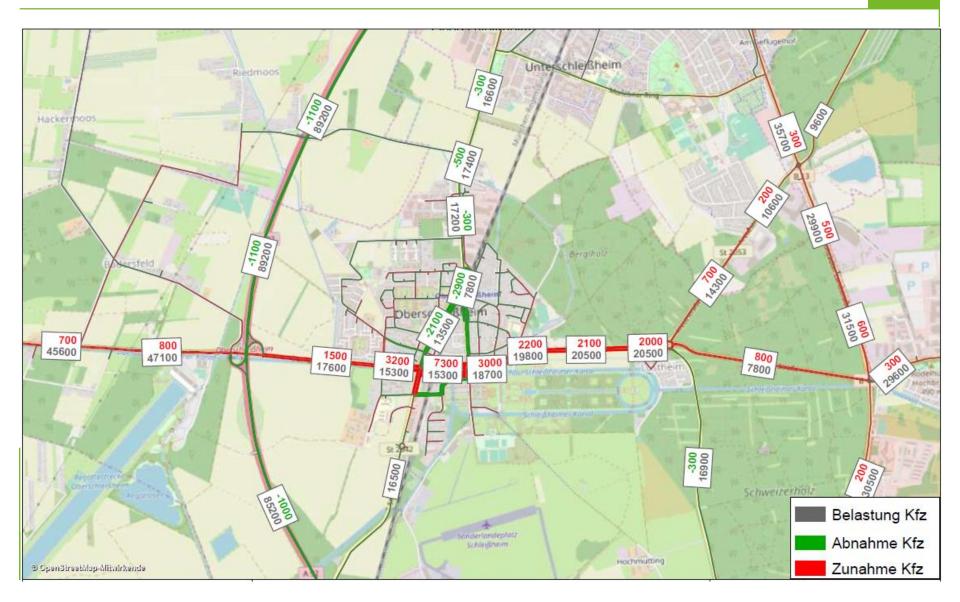
(1) Tieferlegung der Bahnlinie

Planfall:

- Tieferlegung Bahnlinie im Bereich des Bahnübergangs
- B 471 ist im Bereich des Bahnübergangs frei befahrbar
- Schönleutnerstraße ist frei befahrbar
- Sonstiges Straßennetz bleibt erhalten (Erschließung)
- Keine begleitenden Maßnahmen angesetzt (z.B. Verkehrsberuhigung innerorts)



(1) Tieferlegung der Bahnlinie



(1) Tieferlegung der Bahnlinie

Planfall:

- Tieferlegung Bahnlinie im Bereich des Bahnübergangs
- B 471 ist im Bereich des Bahnübergangs frei befahrbar
- Schönleutnerstraße ist frei befahrbar
- Sonstiges Straßennetz bleibt erhalten (Erschließung)
- Keine begleitenden Maßnahmen angesetzt (z.B. Verkehrsberuhigung innerorts)

Effekte:

- Verkehrsverlagerung von Feierabendstraße/Mittenheimer Straße auf den BÜ
- Verkehrszunahme auf der B 471
- Reduzierung Schleichverkehr
- Entlastung der Autobahnen A 92 und A 99

(2) Höhenfreimachung Bahnübergang B 471

Planfall:

- Höhenfreimachung des Bahnüberganges B 471 (Basierend auf Planung StBA M;
 2000)
- Teilweiser Rückbau der B471, Änderung der Erschließungssituation
- Keine direkte Verbindung zur Sonnenstraße
- Keine begleitenden Maßnahmen angesetzt (z.B. Verkehrsberuhigung innerorts)



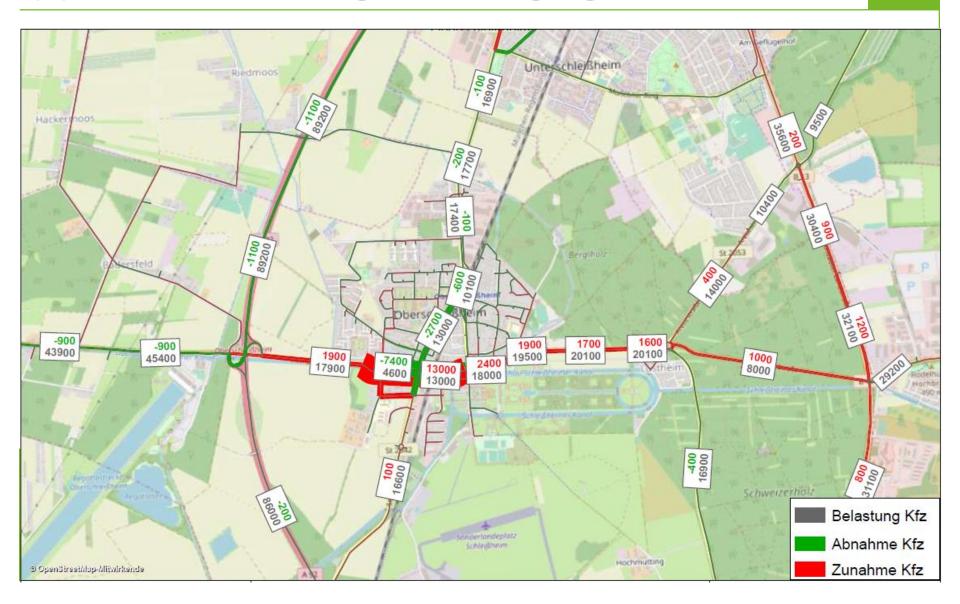
(2) Höhenfreimachung Bahnübergang B 471

Planfall:

- Höhenfreimachung des Bahnüberganges B 471 (Basierend auf Planung StBA M;
 2000)
- Teilweiser Rückbau der B471, Änderung der Erschließungssituation
- Keine direkte Verbindung zur Sonnenstraße
- Keine begleitenden Maßnahmen angesetzt (z.B. Verkehrsberuhigung innerorts)



(2) Höhenfreimachung Bahnübergang B 471



(2) Höhenfreimachung Bahnübergang B 471

Planfall:

- Höhenfreimachung des Bahnüberganges B 471 (Basierend auf Planung StBA M; 2000)
- Teilweiser Rückbau der B471, Änderung der Erschließungssituation
- Keine direkte Verbindung zur Sonnenstraße
- Keine begleitenden Maßnahmen angesetzt (z.B. Verkehrsberuhigung innerorts)

Effekte:

- Entlastung Feierabendstraße / Mittenheimer Straße Nord
- Keine Entlastung Mittenheimer Straße Süd / Bahnbrücke
- Verkehrszunahme B471 / Veterinärstraße
- Zunahme Schleichverkehr
- Entlastung der Autobahnen A 92 und A 99

Hinweis: Hier wurde eine alte Planung Untersuchung der Höhenfreimachung des bewertet. Zukünftig im Zuge der Bahnübergangs erstellte Planungen sind unabhängig von diesem Ergebnis neu zu

bewerten.

Planungswerkstatt 3 – Maßnahmen



(3) Westumfahrung

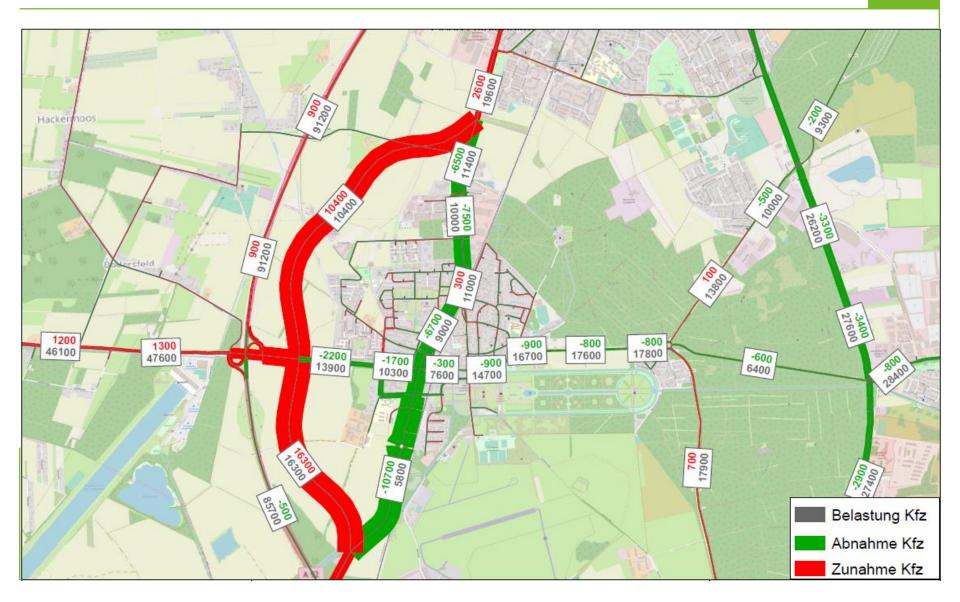
Planfall:

- Umsetzung der Westumfahrung (Gemäß Variantenuntersuchung StBA FS)
- Keine begleitenden Maßnahmen angesetzt (z.B. Verkehrsberuhigung innerorts)





(3) Westumfahrung



(3) Westumfahrung

Planfall:

- Umsetzung der Westumfahrung (Gemäß Variantenuntersuchung)
- Keine begleitenden Maßnahmen angesetzt (z.B. Verkehrsberuhigung innerorts)

- Sehr starke Verkehrsverminderung auf der St 2342 sowie der B 471
- Komplette Entlastung vom Durchgangsverkehr Nord Süd
- Verkehrsverlagerung von der B 13 auf die Westumfahrung
- Reduktion Schleichverkehr

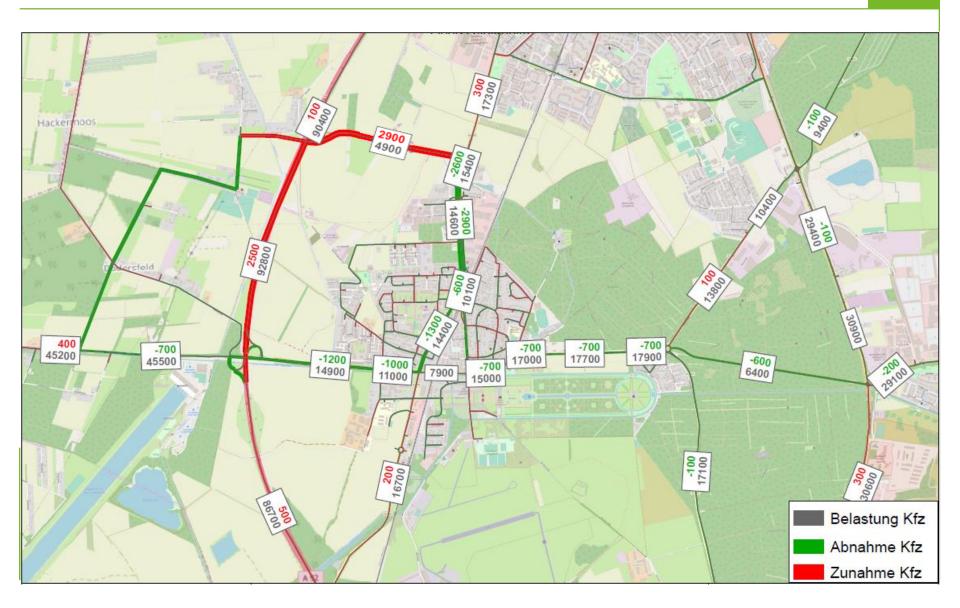
(4) A 92 Anschluss Riedmoos

- Verwirklichung AS Riedmoos
- Entsprechender Ausbau der Birkhahnstraße
- Keine begleitenden Maßnahmen angesetzt (z.B. Verkehrsberuhigung innerorts)





(4) A 92 Anschluss Riedmoos



(4) A 92 Anschluss Riedmoos

Planfall:

- Verwirklichung AS Riedmoos
- Entsprechender Ausbau der Birkhahnstraße
- Keine begleitenden Maßnahmen angesetzt (z.B. Verkehrsberuhigung innerorts)

- Verlagerung Verkehr von Feierabendstraße / Mittenheimer Straße Nord auf A 92 / Birkhahnstraße
- Unwirtschaftliche Belastung der Birkhahnstraße
- Entlastung B471 / Feierabendstraße, allerdings wesentlich geringer als bei WU
- Geringe Reduktion Schleichverkehr
- Kein Effekt auf Sonnenstraße Süd
- Kaum großräumige Auswirkungen

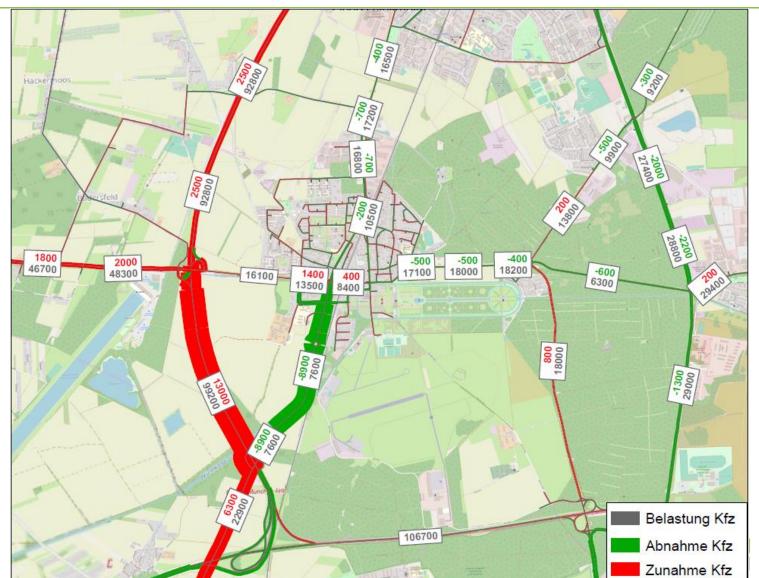


(5) A 92 Halbanschluss Feldmoching

- Erstellen eines Halbanschlusses St2342 / A 92 Nord
- Nur die Fahrbeziehungen auf die A 92 Richtung Norden werden geschaffen
- Keine begleitenden Maßnahmen angesetzt (z.B. Verkehrsberuhigung innerorts)



(5) A 92 Halbanschluss Feldmoching



Prognoseplanfälle 2035 (5) A 92 Halbanschluss Feldmoching

Planfall:

- Erstellen eines Halbanschlusses St2342 / A 92 Nord
- Nur die Fahrbeziehungen auf die A 92 Richtung Norden werden geschaffen
- Keine begleitenden Maßnahmen angesetzt (z.B. Verkehrsberuhigung innerorts)

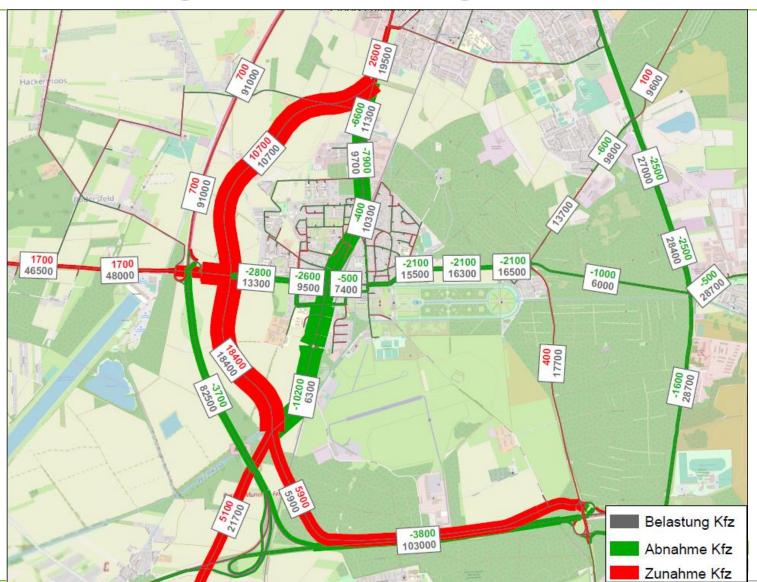
- Verlagerung von der Sonnenstraße auf die A 92
- Geringe Entlastung B 471 und Feierabendstraße / Mittenheimer Straße
- Reduktion Schleichverkehr
- Verkehrsverlagerung von der B 13 auf die A 92
- Verlagerung von A 99 West auf B 471 West

(6) Südumfahrung + Westumfahrung

- Ergänzung der Westumfahrung mit einer Südumfahrung
- Lage autobahnnah nördlich der A 99
- Anbindung an AS Neuherberg Nord (Jägerstraße)



(6) Südumfahrung + Westumfahrung



(6) Südumfahrung + Westumfahrung

Planfall:

- Ergänzung der Westumfahrung mit einer Südumfahrung
- Lage Autobahnnah nördlich der A 99
- Anbindung an AS Neuherberg Nord (Jägerstraße)

- Stärkere Entlastung der B 471 / Oberschleißheims als alleinige Westumfahrung
- Unwirtschaftliche Belastung der Südumfahrung
- Stärkung Verbindung B 471 / B 13
- Stärkere Belastung der Westumfahrung (besonders Südteil)
- Reduktion Schleichverkehr
- Entlastung der parallelen Autobahnen



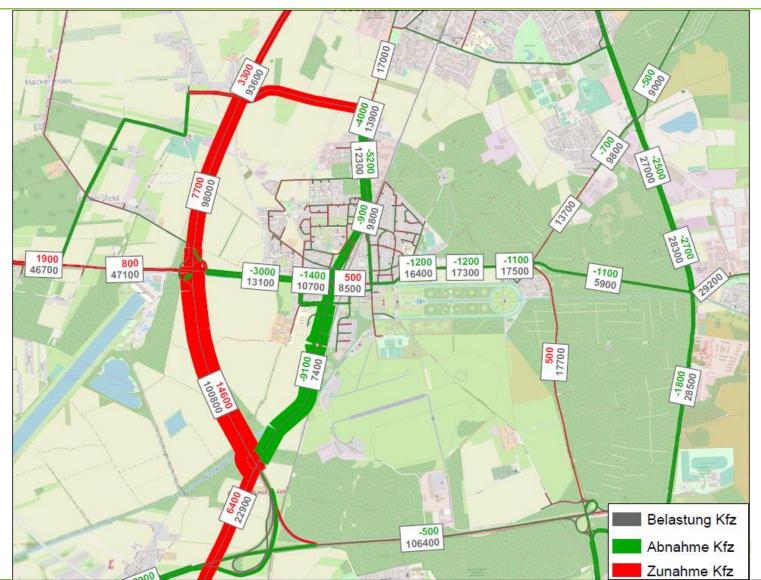
(7) A 92 AS Riedmoos + A 92 HalbAS Feldmoching

- Verwirklichung AS Riedmoos
- Erstellung Halbanschluss Feldmoching

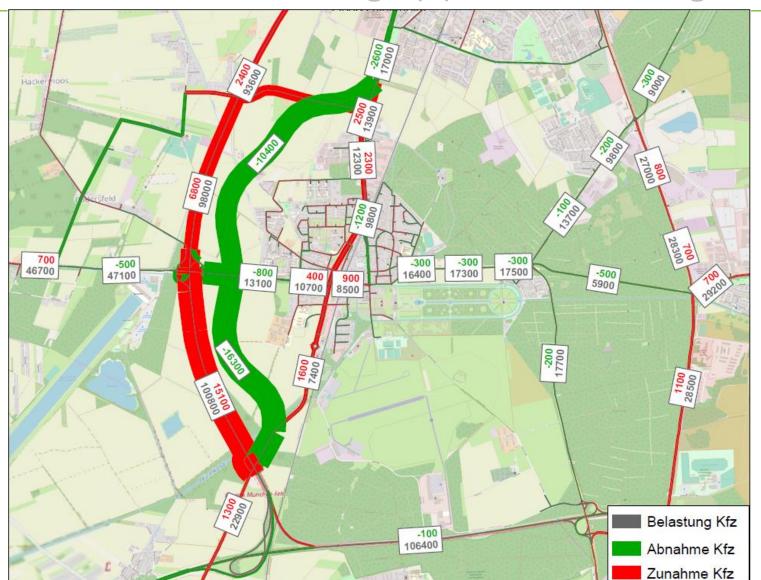




(7) A 92 AS Riedmoos + A 92 HalbAS Feldmoching



(7) AS Riedmoos+Feldmoching - (3) Westumfahrung



(7) A 92 AS Riedmoos + A 92 HalbAS Feldmoching

Planfall:

- Verwirklichung AS Riedmoos
- Erstellung Halbanschluss Feldmoching

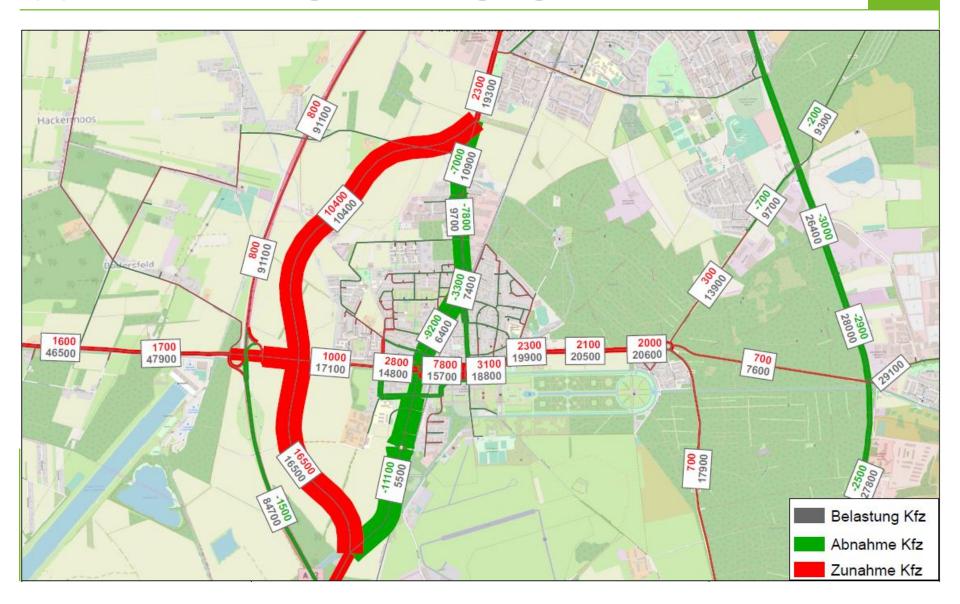
- Ähnliche Effekte Westumfahrung
- Geringere Entlastung Sonnenstraße / Mittenheimer Straße als WU
- Unterschied bei Schleichverkehr gering

(8) Westumfahrung + Tieferlegung Bahnlinie

- Umsetzung Westumfahrung
- Tieferlegung Bahnlinie



(8) Westumfahrung + Tieferlegung Bahnlinie



(8) Westumfahrung + Tieferlegung Bahnlinie

Planfall:

- Umsetzung Westumfahrung
- Tieferlegung Bahnlinie

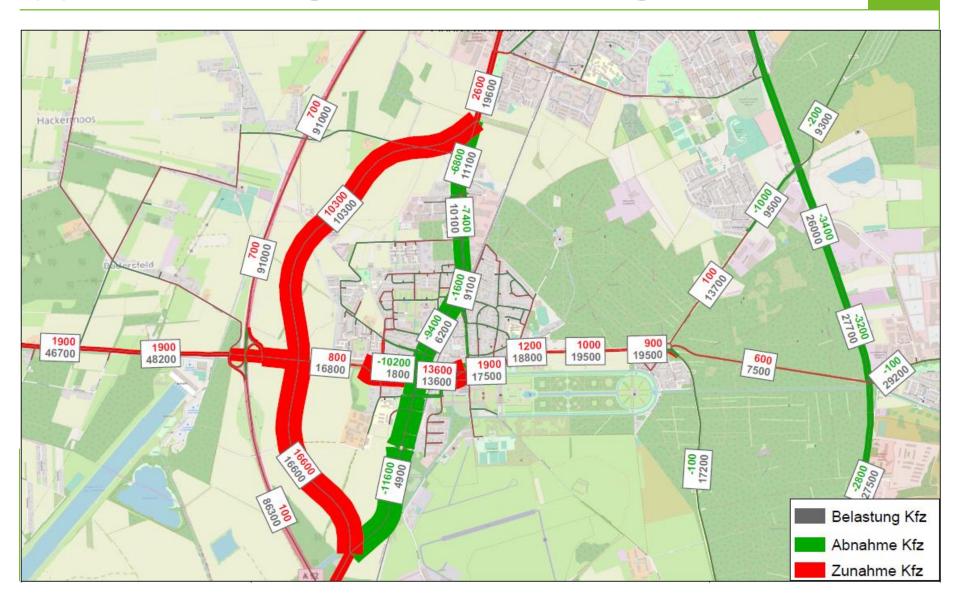
- Verkehrszunahme auf B 471 (Überdeckt Entlastung durch WU)
- Entlastung Sonnenstraße / Feierabendstraße
- Entlastung Bahnbrücke
- Weitere Reduktion Schleichverkehr
- Zusätzliche Entlastung von A 99 / A 92 Süd

(9) Westumfahrung + Höhenfreimachung BÜ

- Umsetzung Westumfahrung
- Höhenfreimachung Bahnübergang (BÜ)



(9) Westumfahrung + Höhenfreimachung BÜ



(9) Westumfahrung + Höhenfreimachung BÜ

Planfall:

- Umsetzung Westumfahrung
- Höhenfreimachung BÜ

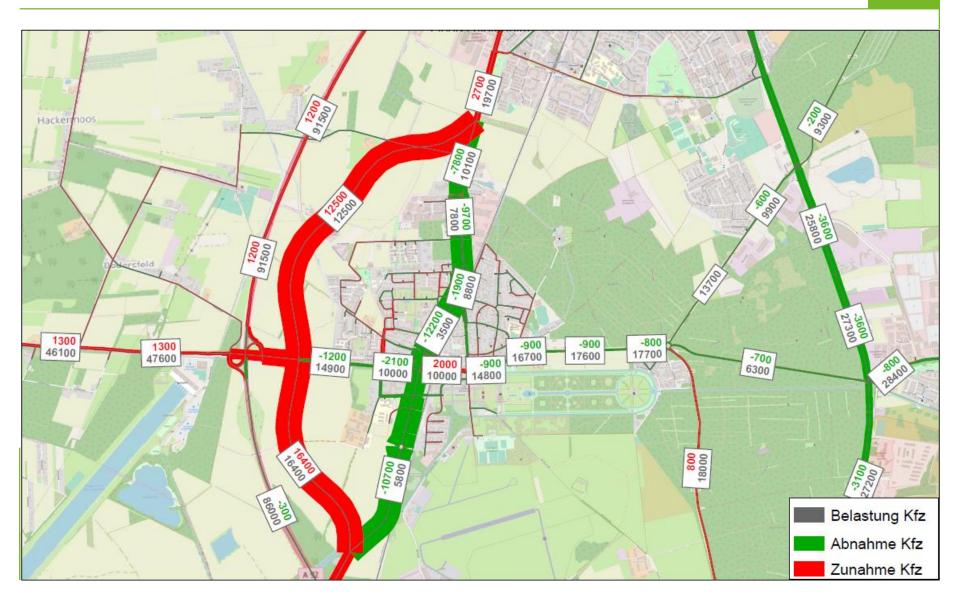
- Verkehrszunahme auf B 471 (Überdeckt Entlastung durch WU)
- Entlastung Sonnenstraße / Feierabendstraße
- Entlastung Bahnbrücke
- Zunahme Schleichverkehr

(10) Westumfahrung + Feierabendstr. Tempo 30

- Umsetzung Westumfahrung
- Tempo 30 in Bereichen der Feierabendstraße



(10) Westumfahrung + Feierabendstr. Tempo 30



(10) Westumfahrung + Feierabendstr. Tempo 30

Planfall:

- Umsetzung Westumfahrung
- Tempo 30 in Bereichen der Feierabendstraße

- Zusätzliche Verlagerung auf die Westumfahrung und die A 92
- Verlagerung ins nachgeordnete Netz (ähnliche Geschwindigkeiten)

Prognoseplanfälle 2035 Priorisierung

Bitte bewerten Sie die Planfälle gemäß Ihrer Einschätzung positiv oder negativ!

Kleben Sie dazu die Punkte auf die entsprechenden Blätter an den Pinnwänden!

- (1) Tieferlegung der Bahnlinie
- (2) Höhenfreimachung des Bahnüberganges an der B 471
- (3) Westumfahrung
- (4) A 92 Anschlussstelle Riedmoos
- (5) A 92 Halbanschluss Feldmoching
- (6) Südumfahrung + Westumfahrung
- (7) A 92 Anschlussstelle Riedmoos + A 92 Halbanschluss Feldmoching
- (8) Westumfahrung + Tieferlegung der Bahnlinie
- (9) Westumfahrung + Höhenfreimachung des Bahnüberganges an der B 471
- (10) Westumfahrung + Feierabendstraße Tempo 30

Öffentlichkeitsbeteiligung Ausblick

Vielen Dank!

Nächste Termine:

Öffentliche Abschlusspräsentation [30.01.2020, 19 Uhr]



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Für weitere Informationen stehen wir gerne zur Verfügung:

SCHLOTHAUER & WAUER

Ingenieurgesellschaft mbH

Richard-Reitzner-Allee 1, 85540 Haar

Dr. Ing. Benedikt Bracher

+49 (0)89-21 18 78-07

b.bracher@schlothauer.de

M. Sc. Sibel Aydogdu

+49 (0)89-21 18 78-27

s.aydogdu@schlothauer.de

