



Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Oberschleißheim

Auftaktveranstaltung am 24.07.2019

Ulrich Glöckl | Benedikt Bracher | Sibel Aydogdu

SCHLOTHAUER
& WAUER 

1. Vorstellung Schlothauer & Wauer GmbH
2. Verkehrsentwicklungsplan
 - Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung in Oberschleißheim
 - Aufgaben einer Verkehrsentwicklungsplanung
 - Ablauf
 - Öffentlichkeitsbeteiligung
3. Grundlagen und Bestandsaufnahme
 - Methodik und beispielhafte Ergebnisse der Verkehrszählung
 - Methodik und beispielhafte Ergebnisse der Parkraumerhebung
 - Erschließung durch den Radverkehr
 - Erschließung durch den Öffentlichen Verkehr
4. Verkehrsmodell
5. Auftaktveranstaltung: Beteiligungs-Stationen

Vorstellung **SCHLOTHAUER & WAUER GmbH**

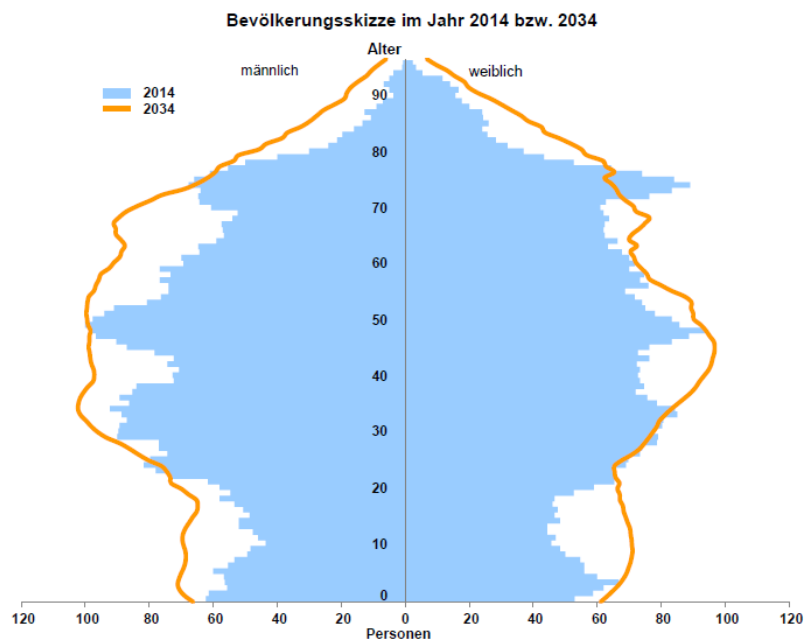
Die **SCHLOTHAUER & WAUER GmbH – NL München** ist hervorgegangen aus der **TRANSVER GmbH**

- **TRANSVER** wurde 1995 gegründet mit dem Ziel, Forschung aus der Wissenschaft in die Anwendungen aus der Praxis zu übertragen.
- Zum 15.09.2017 wurde **TRANSVER** zu einer Zweigniederlassung der **SCHLOTHAUER & WAUER GmbH** mit Sitz in Haar bei München.
- Die **SCHLOTHAUER & WAUER GmbH** verfügt am Standort Haar derzeit über ca. 15 Arbeitskräfte, nahezu allesamt mit Hochschulabschlüssen.

Welche Leistungen bieten wir an?

- Fundierte **Analysen** der gegenwärtigen Verkehrssituation mit spezialisierter **Messtechnik** und Befragungen
- Untersuchungen zu Neuverkehren infolge **städtebaulicher Entwicklungen**
- **Regionale Planungskonzepte** auch in interdisziplinärer Zusammenarbeit mit anderen Fachbüros für Gemeindeverbände, Landkreise und Regionen
- Entwicklung zukunftsorientierter Zielkonzepte für alle Verkehrsarten unter Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung
- Planung der **Verkehrerschließung** (z.B. Wohngebiete, großflächiger Einzelhandel)
- Erstellung von **Konzepten für den ruhenden Verkehr**
- Klein- und großräumige **Verkehrsmodellierung, Verkehrssimulation**
- Visuelle Aufbereitung und Präsentation für Gremien und Bürger

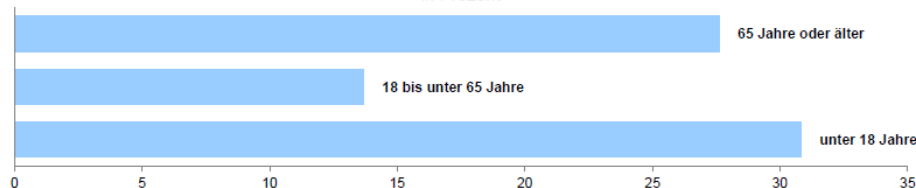
VEP Oberschleißheim Rahmenbedingungen (1/2)



Bevölkerungsentwicklung in der Gemeinde Oberschleißheim bis 2034:

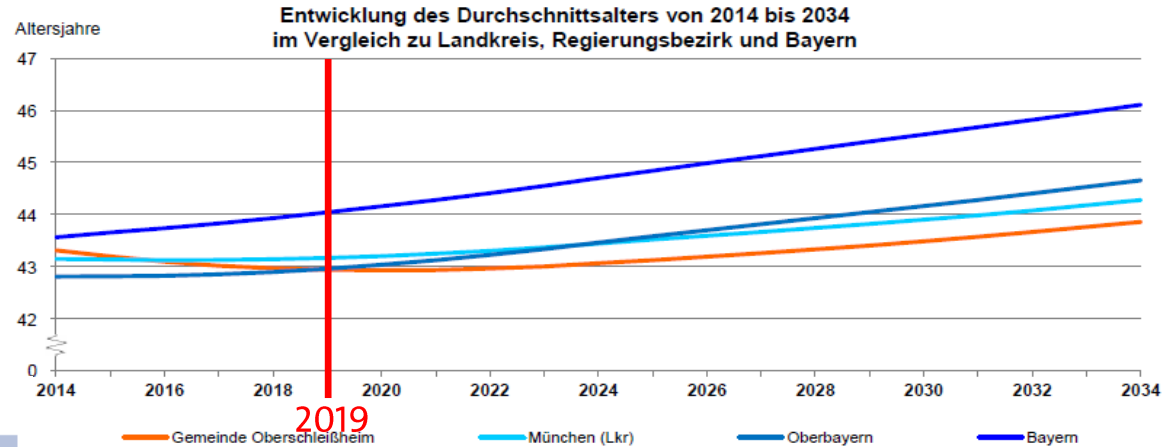
- zunehmend um ca. + 1 % p.a.

Veränderung der Bevölkerung 2034 gegenüber 2014 nach Altersgruppen
in Prozent



Quelle: Bayrisches Landesamt für Statistik

VEP Oberschleißheim Rahmenbedingungen (2/2)



Zentrale Mobilitätskenngrößen – MiD 2002 und MiD 2008

		MiD 2002	MiD 2008
Wege pro Pers. und Tag	Anzahl	3,3	3,4
Wege pro mobiler Pers. und Tag	Anzahl	3,9	3,8
Unterwegszeit pro Pers. und Tag (ohne rbW)	h:min	1:20	1:19
Unterwegszeit pro mobiler Pers. und Tag (ohne rbW)	h:min	1:25	1:28
durchschnittliche Wegelänge	km	11,2	11,5
Tagesstrecke pro Pers. und Tag	km	37	39
Tagesstrecke pro mobiler Pers. und Tag	km	43	44

Zentrale Kennziffern der Mobilität stagnieren auf hohem Niveau

→ Proportional zur Bevölkerungsentwicklung wird die Anzahl der zurückgelegten Wege und damit die Verkehrsmenge auf Straße und Schiene weiter wachsen.

Quelle: MiD 2008

VEP Oberschleißheim

Verkehrsentwicklungsplanung (1/3)

Ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP):

- Ist eine informelle (unverbindliche) Planung auf kommunaler Ebene
- Für die Gesamtgemeinde, integriert für alle Verkehrsarten
- Maßgeblich beeinflusst durch städtebauliche Entwicklungsziele
- Hat eine mittel- / langfristige Perspektive (bis ca. 2035)
- Unter intensiver Beteiligung der Öffentlichkeit

VEP Oberschleißheim

Verkehrsentwicklungsplanung (2/3)

Ziele einer zeitgemäßen Verkehrsplanung:

- Anstreben einer ressourcenschonenden, emissionsarmen und stadtverträglichen Abwicklung des Verkehrs
- Gewährleistung einer sozial gerechten Mobilität
- Sicherstellung und Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen des Wirtschaftsverkehrs
- Vordenken des Übergangs hin zu post-fossilen Verkehrssystemen
- Berücksichtigung des zu erwartenden demografischen Wandels und gesellschaftlicher Trends (Multi-/Intermodalität, Lockerung räumlich/zeitlicher Bindungen)

VEP Oberschleißheim

Verkehrsentwicklungsplanung (3/3)

Ein VEP besteht aus einer strategischen Ebene (periodisch) und einer Maßnahmenebene (sukzessiv)

Strategische Ebene

Bestandsaufnahme, Leitbild, Modellierung, verkehrsträgerübergreifende Analyse, intermodale Maßnahmenbündel, integrierte Netzbildung

Maßnahmenebene

Radverkehr

Ruhender Verkehr

Öffentlicher Verkehr

Motorisierter Verkehr

Mobilitätsmanagement

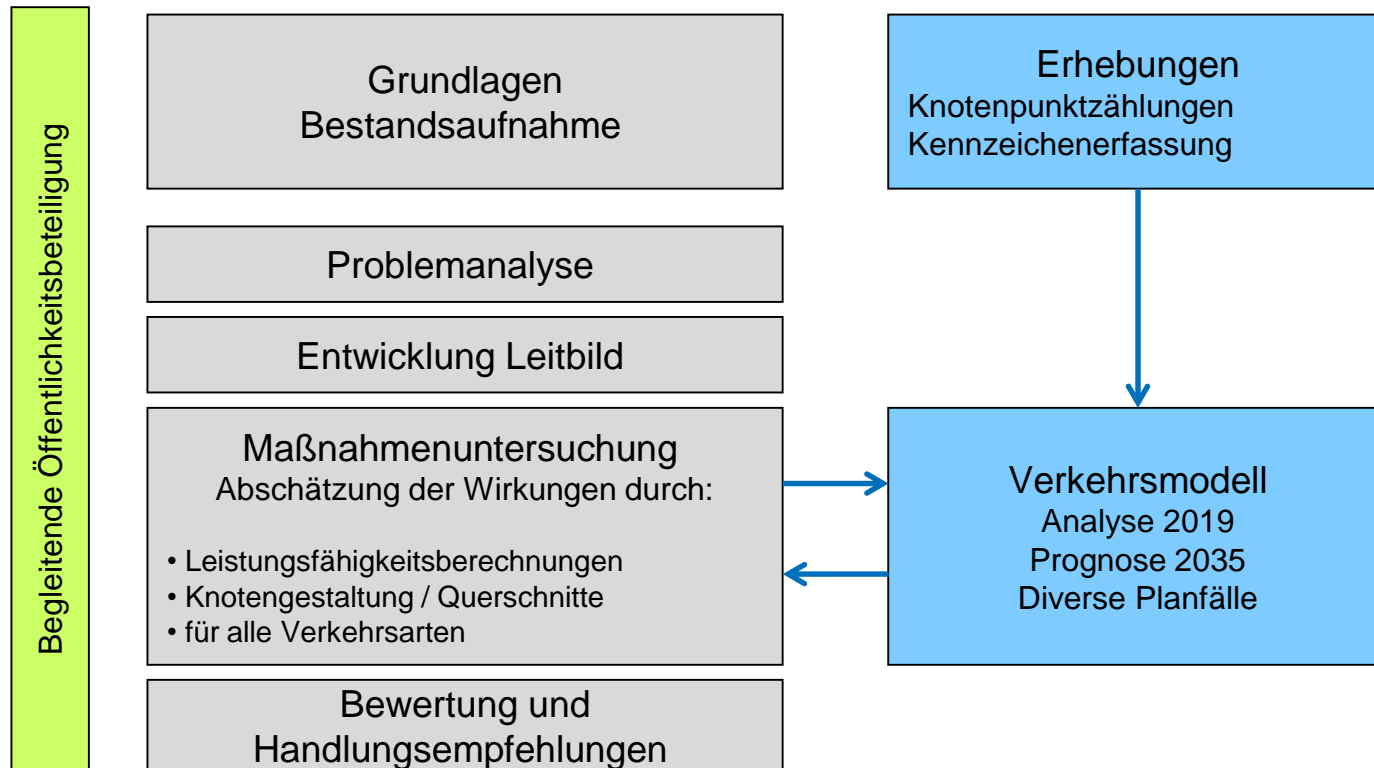
Lärminderungsplanung

Nahverkehrsplan

Straßenplanungen

Luftreinhalteplanung

Quelle: FGSV – Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung (Ausgabe 2013)



VEP Oberschleißheim

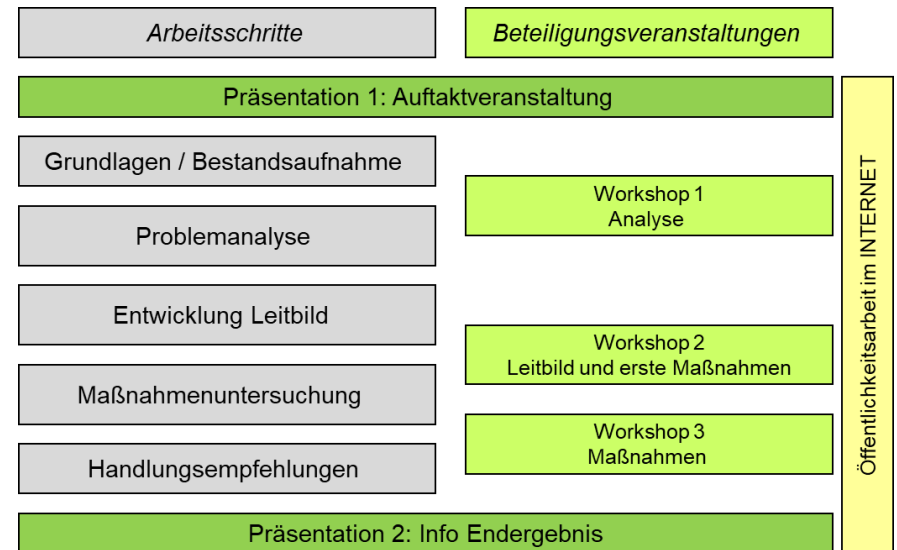
Öffentlichkeitsbeteiligung (1/3)

Ziele:

- Förderung des Informations- und Erfahrungsaustausches
- Unterstützung des Verständnisses für andere Meinungen und des Interessenausgleichs
- Erhöhung der Qualität und Transparenz der Entscheidungen

Öffentlichkeitsbeteiligung in Form von:

- Fachbeiträgen,
- Internetpräsenz
- und Workshops



VEP Oberschleißheim

Öffentlichkeitsbeteiligung (2/3)

- 25 Plätze für geloste BürgerInnen, 25 Plätze für weitere Interessierte
- Verbindliche Zusagen für die 3 Planungswerkstätten

Planungswerkstatt 1 [26.09.2019, 18 Uhr]

- Vorstellung der Analyseergebnisse
- Herausforderungen und Lösungsansätze

Planungswerkstatt 2 [23.10.2019, 18 Uhr]

- Entwicklung von Leitzielen auf Basis von Vorschlägen

Planungswerkstatt 3 [28.11.2019, 18 Uhr]

- Präsentation von Maßnahmenvorschlägen
- Diskussion, Ergänzung und Anpassung

Öffentliche Abschlusspräsentation [30.01.2020, 19 Uhr]

- Vorstellung des Handlungskonzepts

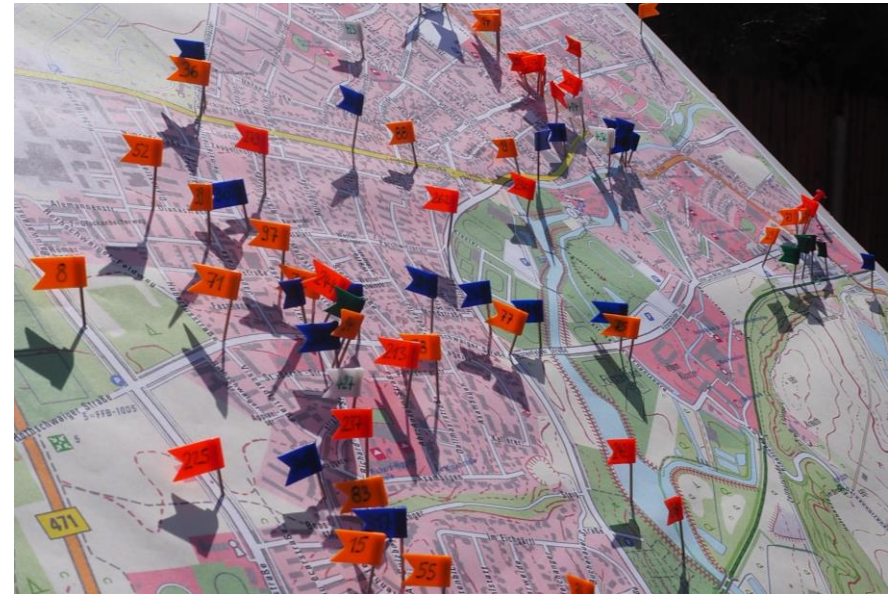


VEP Oberschleißheim

Öffentlichkeitsbeteiligung (3/3)

Auftakt

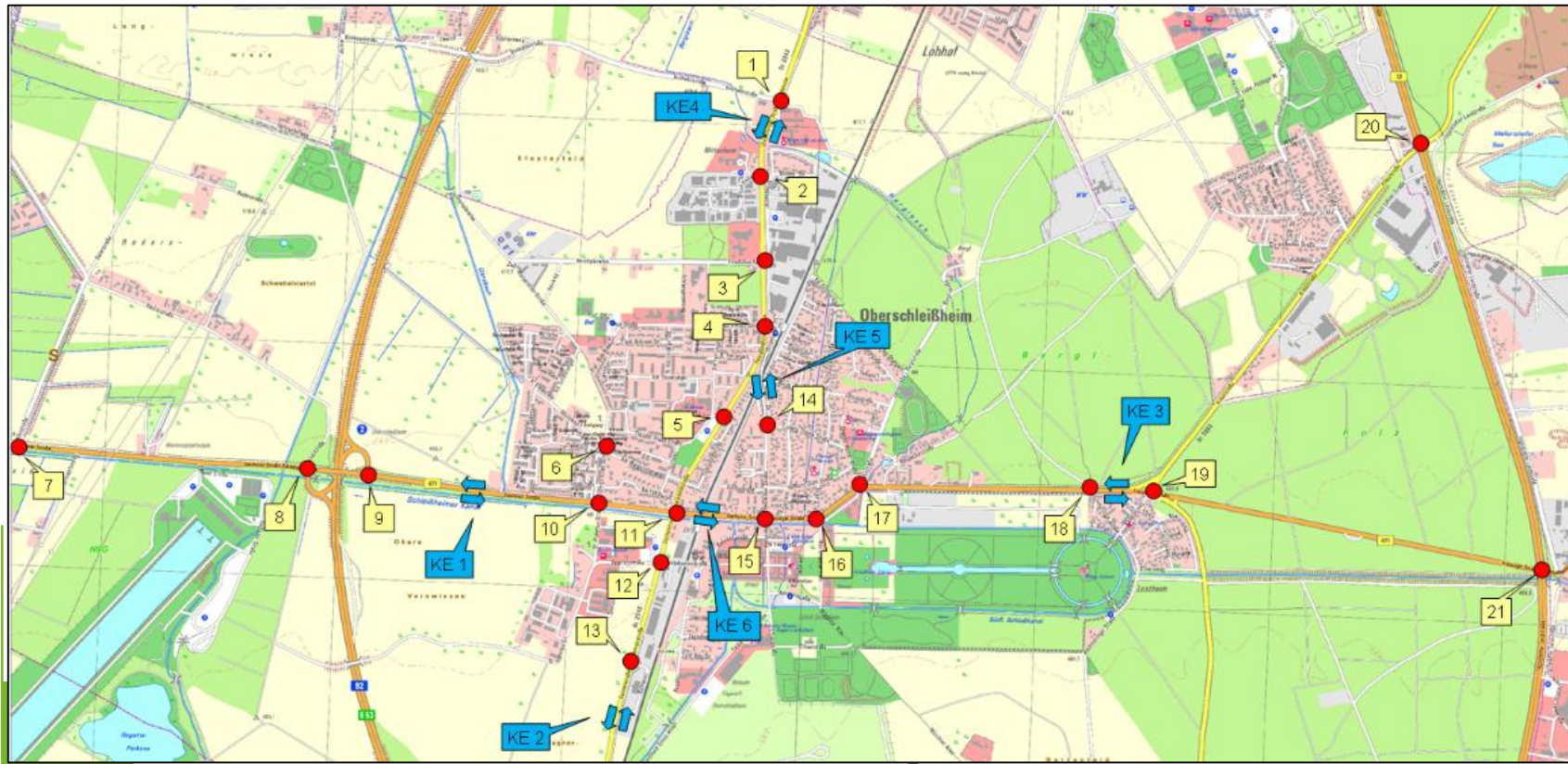
- Nach Vorstellung des Vorhabens, der Bestandsaufnahme und erster Analysen
- Sammlung verortbarer Probleme und Lösungswünsche aus Bürgersicht



Grundlagen

Verkehrszählung (1/7)

- 21 Knotenpunktzählungen über 24 h (Di., 09.04.2019 und Do., 11.04.2019)
Fahrzeugklassen: Pkw – Bus – Lfw – Lz – Krad – Rad auf Straße
- 12 Kennzeichenerfassungen (KE) an sechs Standorten über 2 x 4 h
(6:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr) am Do., 11.04.2019

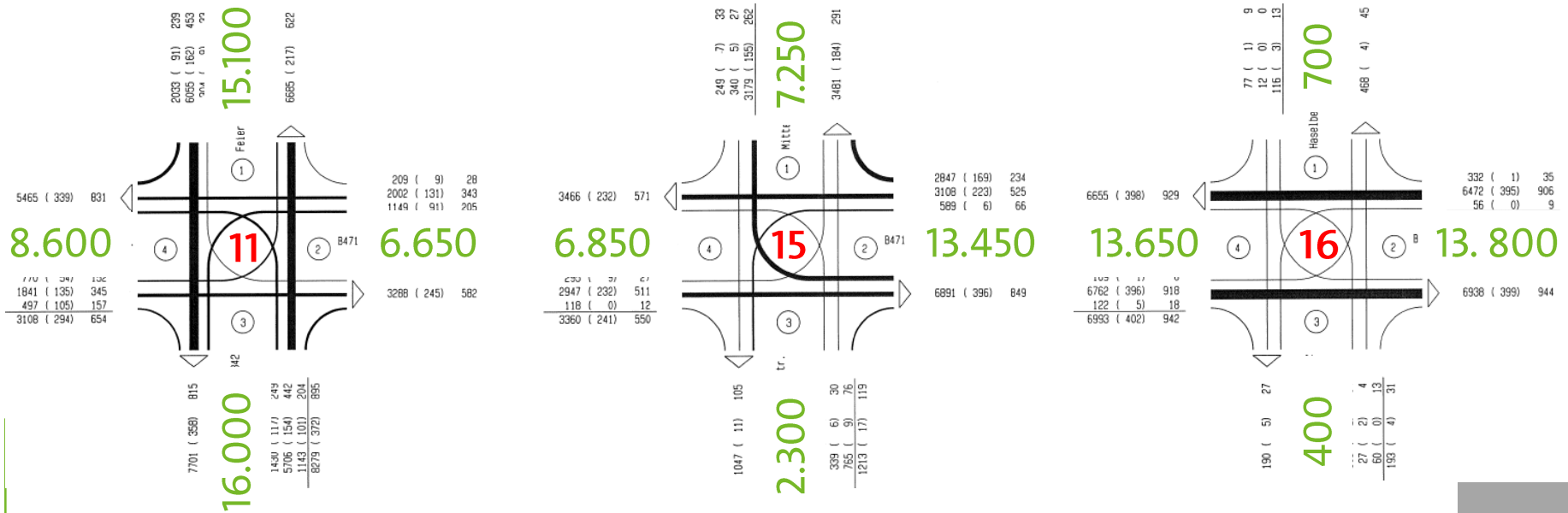
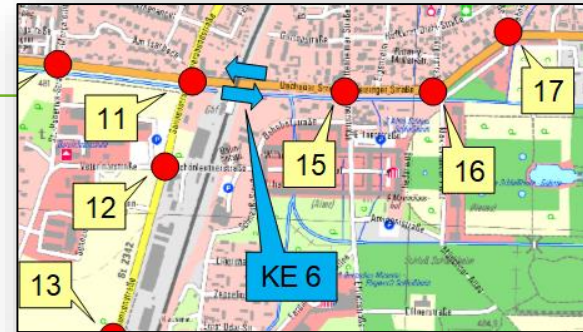


Grundlagen Verkehrszählung (2/7)

Beispiel:

Zählstellen 11, 15 und 16 entlang der B 471

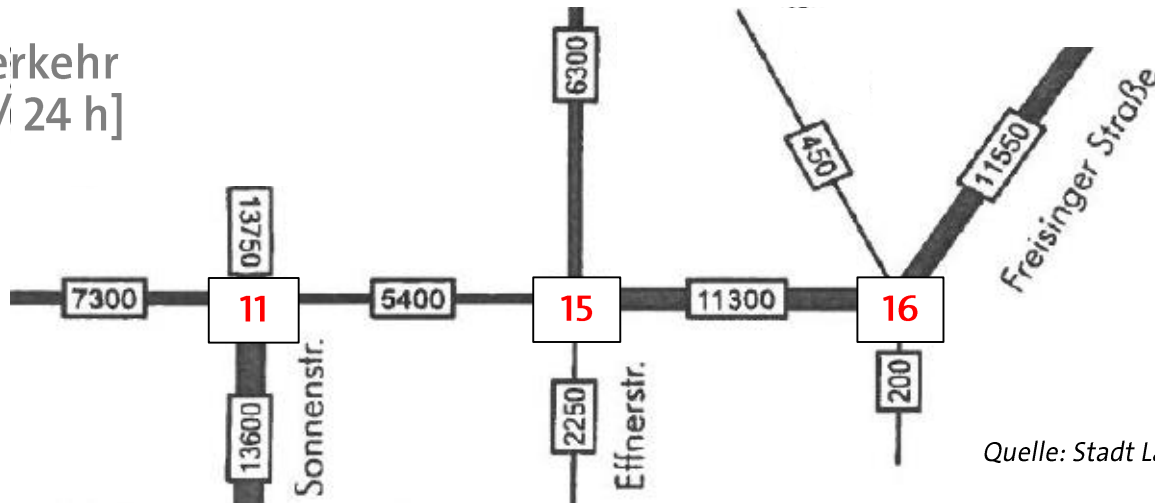
→ **Tagesverkehr** in Kfz-Fahrten / 24 h



Grundlagen Verkehrszählung (3/7)

Zählung 2014

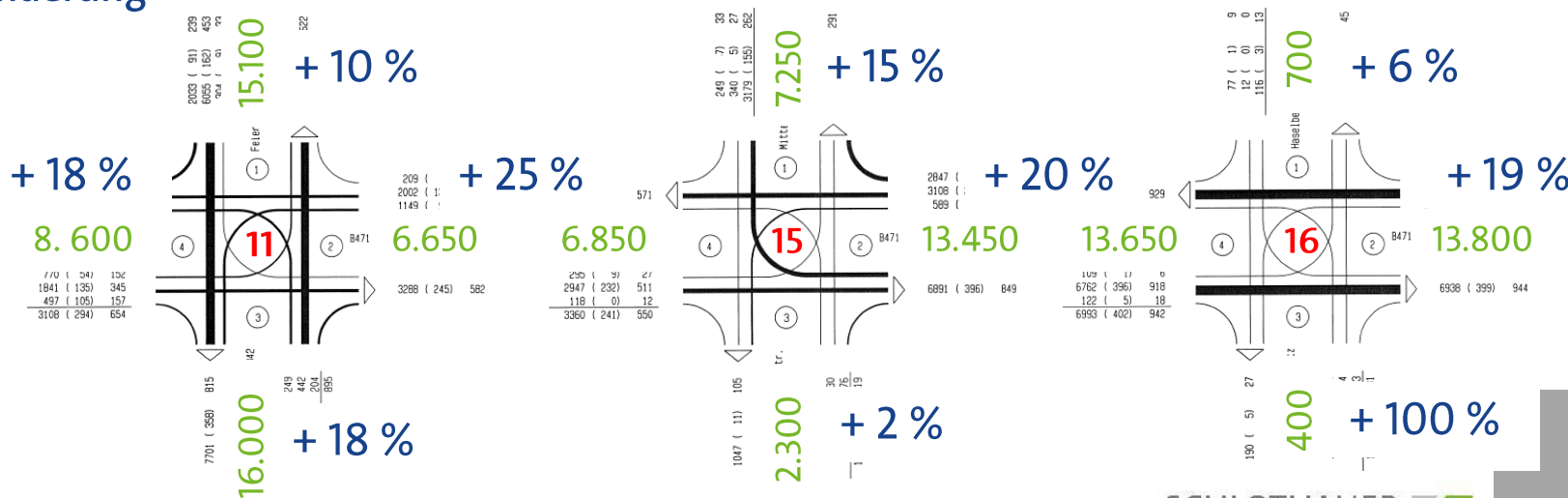
Tagesverkehr
in [Kfz / 24 h]



Quelle: Stadt Land Verkehr

↓
Prozentuale
Veränderung

Zählung 2019

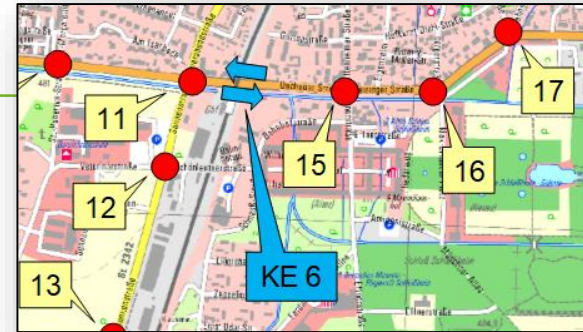


Grundlagen Verkehrszählung (4/7)

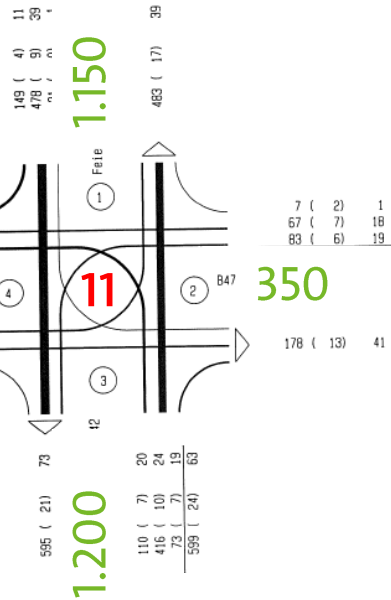
Beispiel:

Zählstellen 11, 15 und 16 entlang der B 471

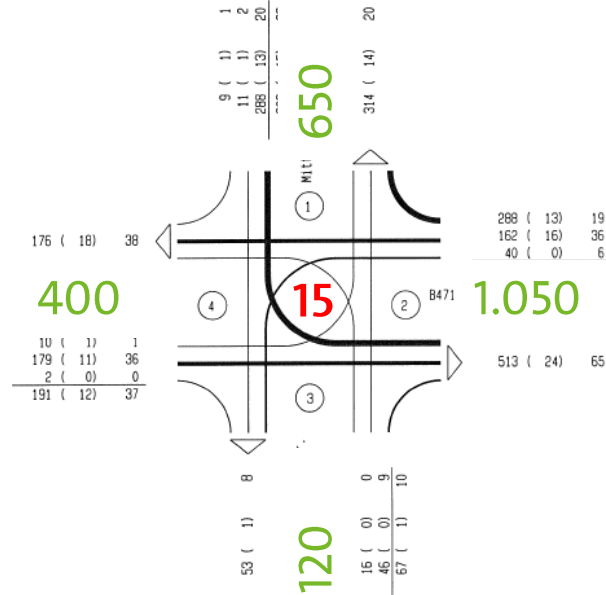
→ **Morgenspitze** in Kfz-Fahrten / h



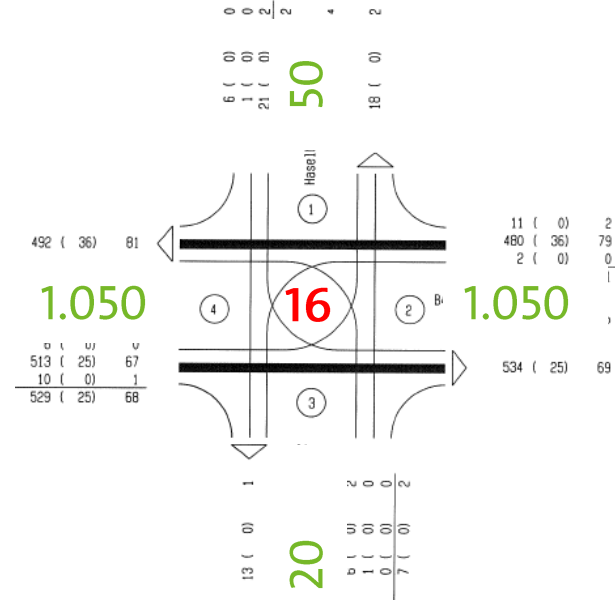
7:00 – 8:00 Uhr



7:00 – 8:00 Uhr



7:15 – 8:15 Uhr

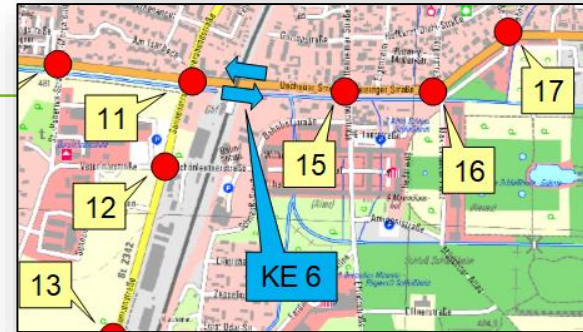


Grundlagen Verkehrszählung (5/7)

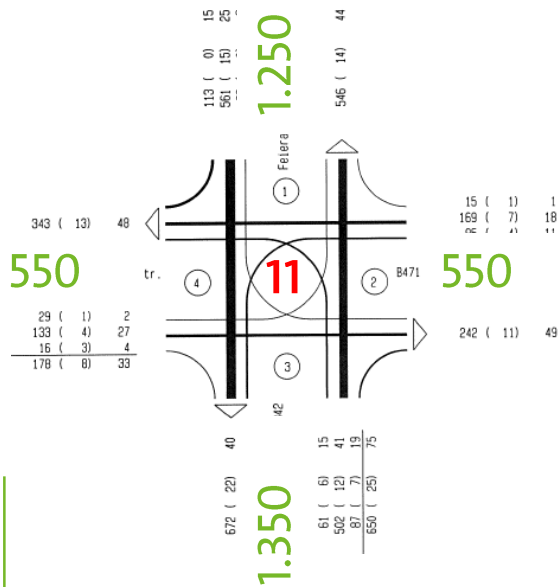
Beispiel:

Zählstellen 11, 15 und 16 entlang der B 471

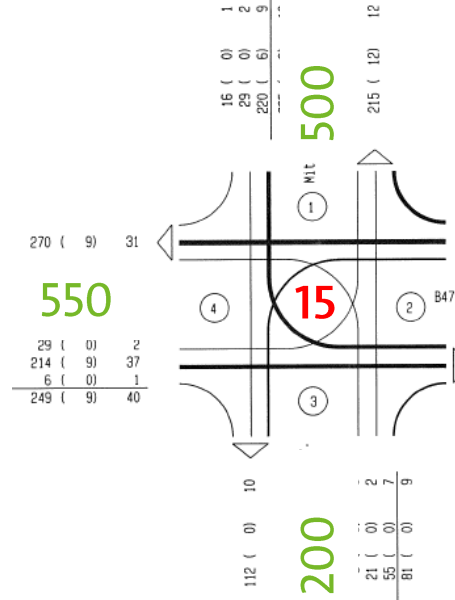
→ **Abendspitze** in Kfz-Fahrten / h



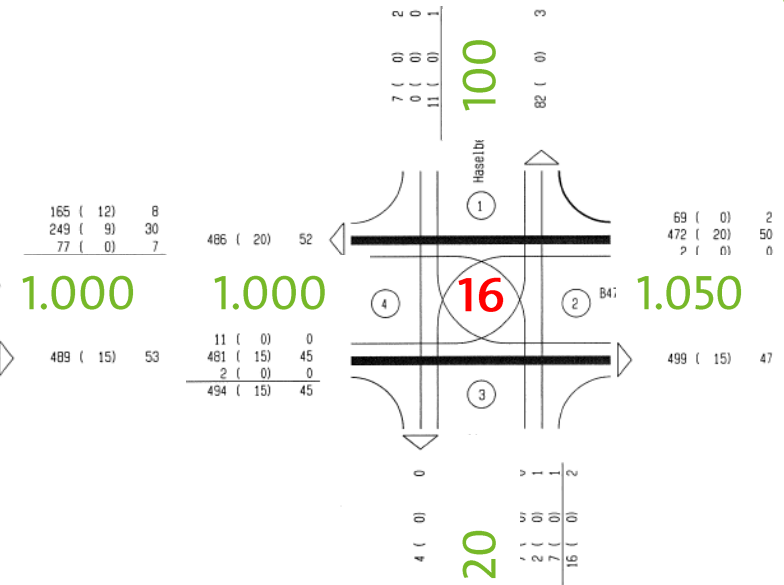
17:00 – 18:00 Uhr



17:30 – 18:30 Uhr

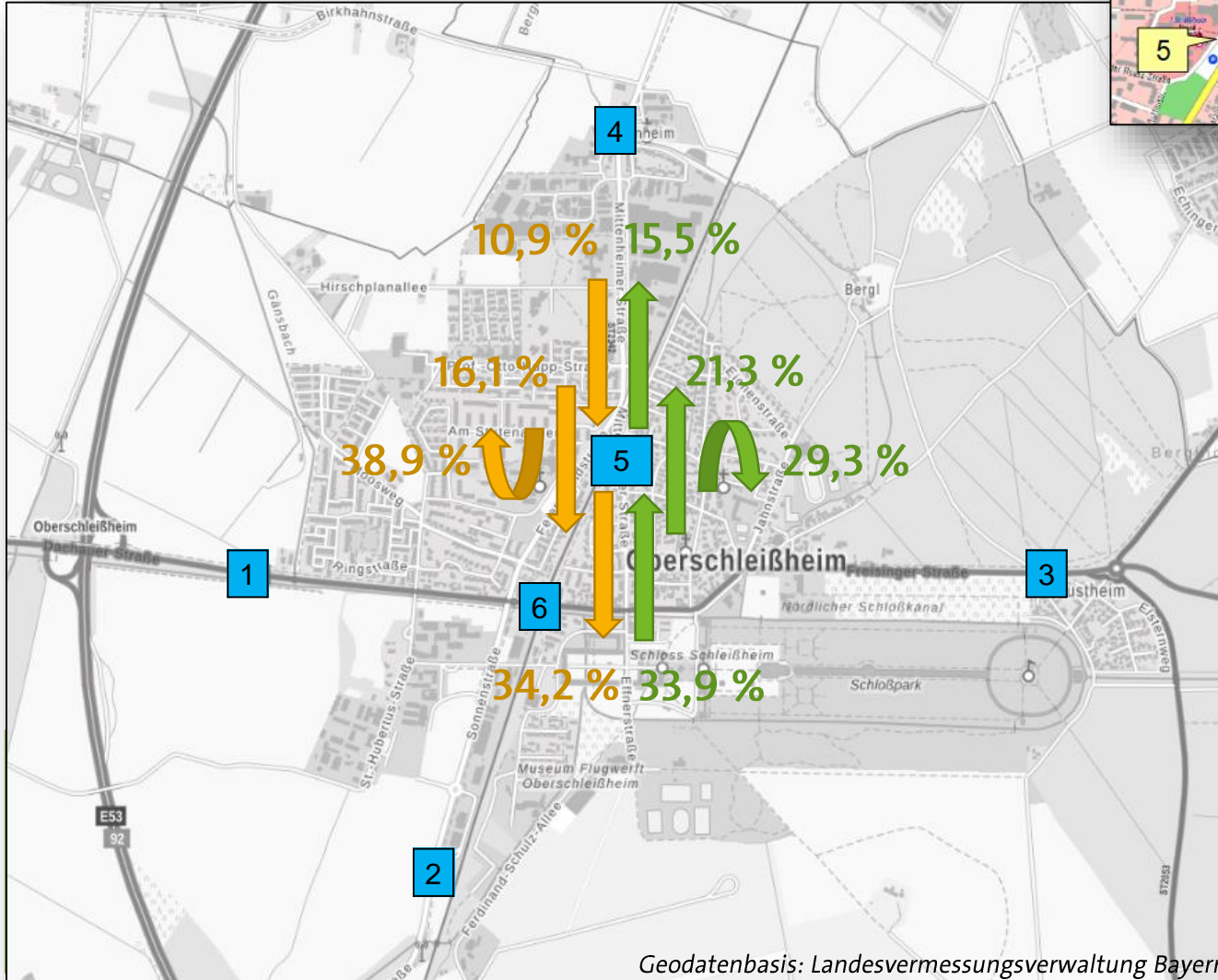
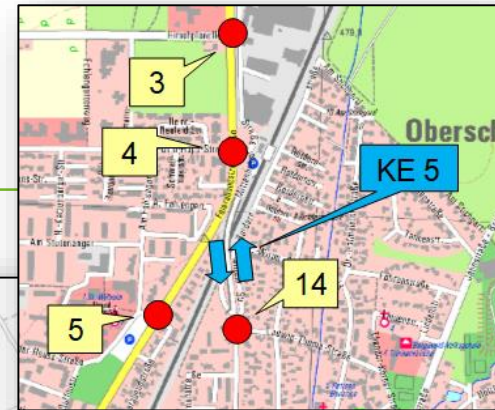


17:30 – 18:30 Uhr



Grundlagen Verkehrszählung (6/7)

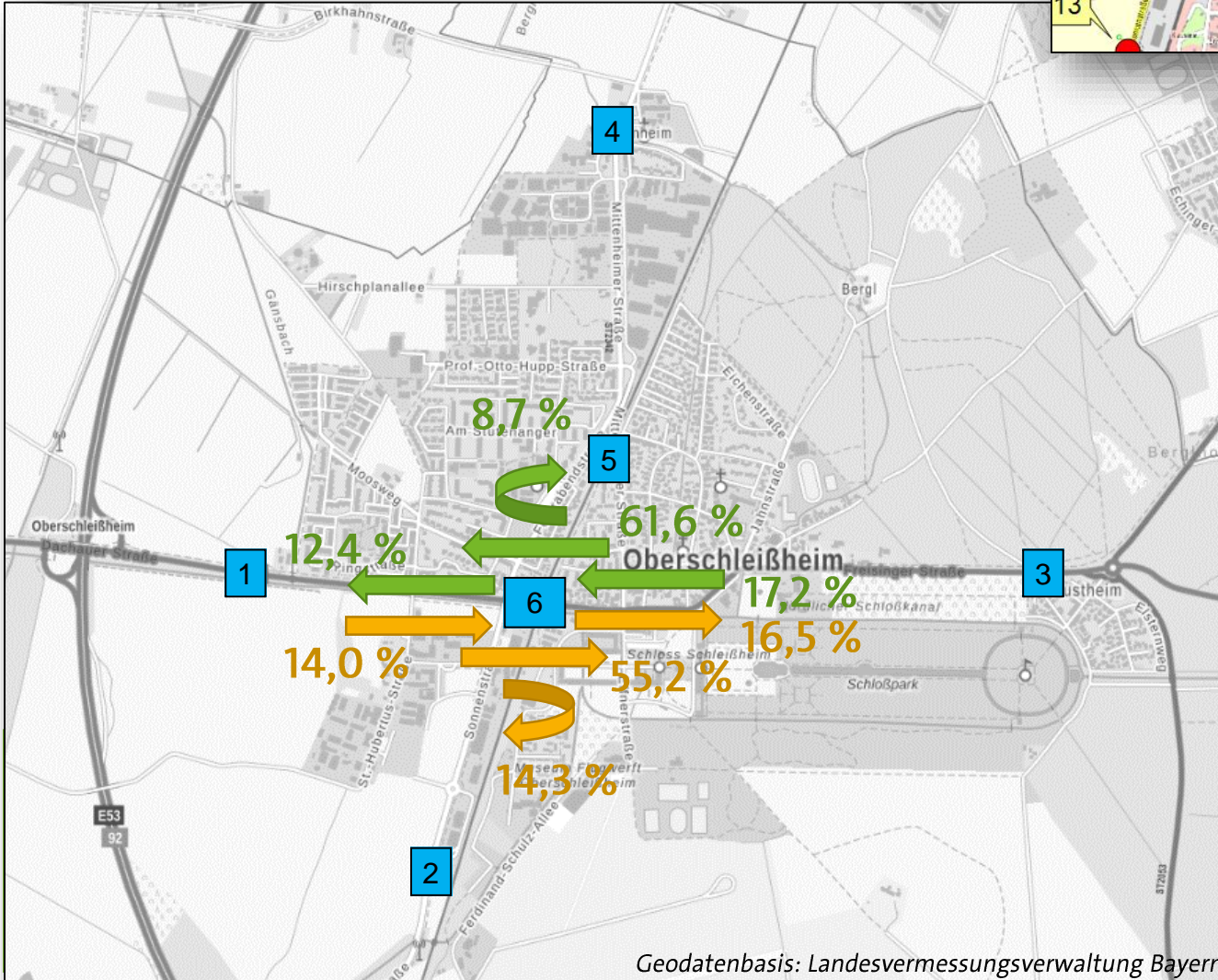
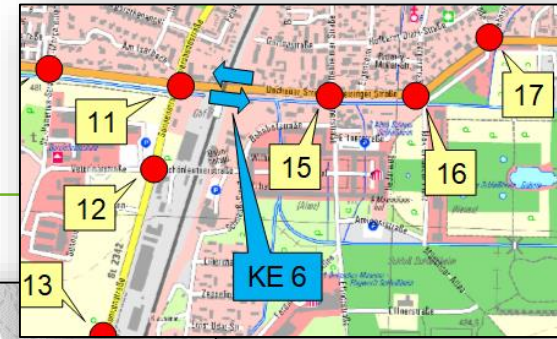
Beispiel: KE 5 auf Brücke Mittenheimer Str.



Geodatenbasis: Landesvermessungsverwaltung Bayern

Grundlagen Verkehrszählung (7/7)

Beispiel: KE 6 am Bahnübergang Dachauerstraße

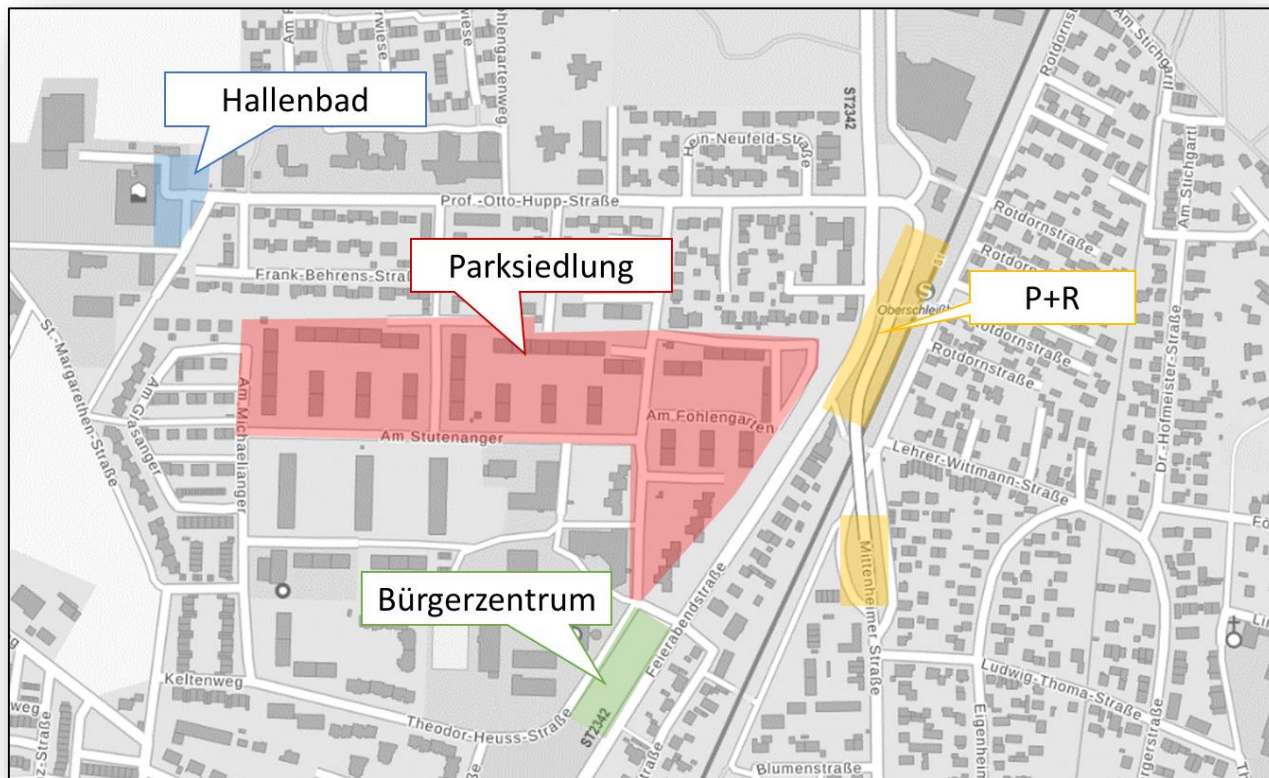


Geodatenbasis: Landesvermessungsverwaltung Bayern

Grundlagen






Parkraumerhebung (1/5)

- Erhebung an folgenden vier Schwerpunkten jeweils an vier Zeitpunkten am Mittwoch, den 26.06.2019
- Stichpunktartige Befragung (Zeit, Ort, Ziel, Zweck, Häufigkeit, Dauer, Qualität)



Geodatenbasis: Landesvermessungsverwaltung Bayern

Grundlagen Parkraumerhebung (2/5)

Parkdruck	Auslastung
	sehr hoher Parkdruck > 90%
	hoher Parkdruck 80%-90%
	Mittlerer Parkdruck 70%-80%
	geringer Parkdruck <70%
	kein Parkdruck <60%

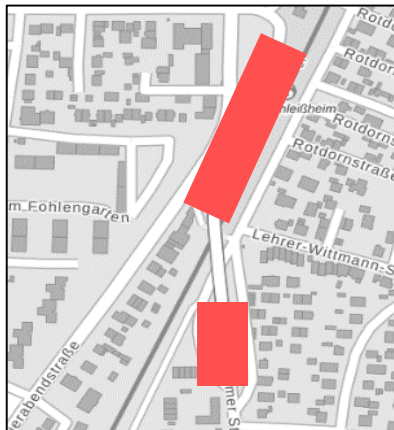
P+R-Anlagen

- Gewisse Grundauslastung (Langzeitparker)
- Tagsüber vollständige Auslastung der restlichen Stellplätze durch S-Bahn-Pendler

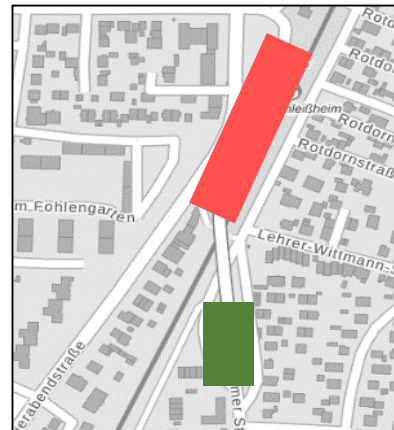
6:00 Uhr



11:00 Uhr








15:00 Uhr



19:00 Uhr



Grundlagen Parkraumerhebung (3/5)

Parkdruck	Auslastung
 sehr hoher Parkdruck	> 90%
 hoher Parkdruck	80%-90%
 Mittlerer Parkdruck	70%-80%
 geringer Parkdruck	<70%
 kein Parkdruck	<60%

23

Hallenbad

- Geringe Auslastung (ca. 20 bis 40 %)
- Ausweichmöglichkeit für Anwohner
- Hol- und Bringverkehre des Kindergartens

6:00 Uhr



11:00 Uhr



15:00 Uhr



19:00 Uhr



Grundlagen Parkraumerhebung (4/5)

Parkdruck	Auslastung
■ sehr hoher Parkdruck	> 90%
■ hoher Parkdruck	80%-90%
■ Mittlerer Parkdruck	70%-80%
■ geringer Parkdruck	<70%
■ kein Parkdruck	<60%

Bürgerzentrum

- Grundsätzlich geringe Auslastung (ca. 25 bis 30 %)
- Höhere Auslastung bei Veranstaltungen (ca. 70 %)
- Kritische Einstellung der Bürger gegenüber 8h-Regelung

6:00 Uhr



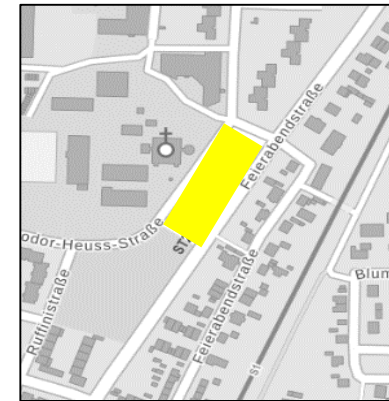
11:00 Uhr








15:00 Uhr



19:00 Uhr



Grundlagen Parkraumerhebung (5/5)

Parkdruck	Auslastung
 sehr hoher Parkdruck	> 90%
 hoher Parkdruck	80%-90%
 Mittlerer Parkdruck	70%-80%
 geringer Parkdruck	<70%
 kein Parkdruck	<60%

Parksiedlung

- Bis zum späten Nachmittag geringer bis mittlerer Parkdruck
- Volle Auslastung am Abend

6:00 Uhr



11:00 Uhr



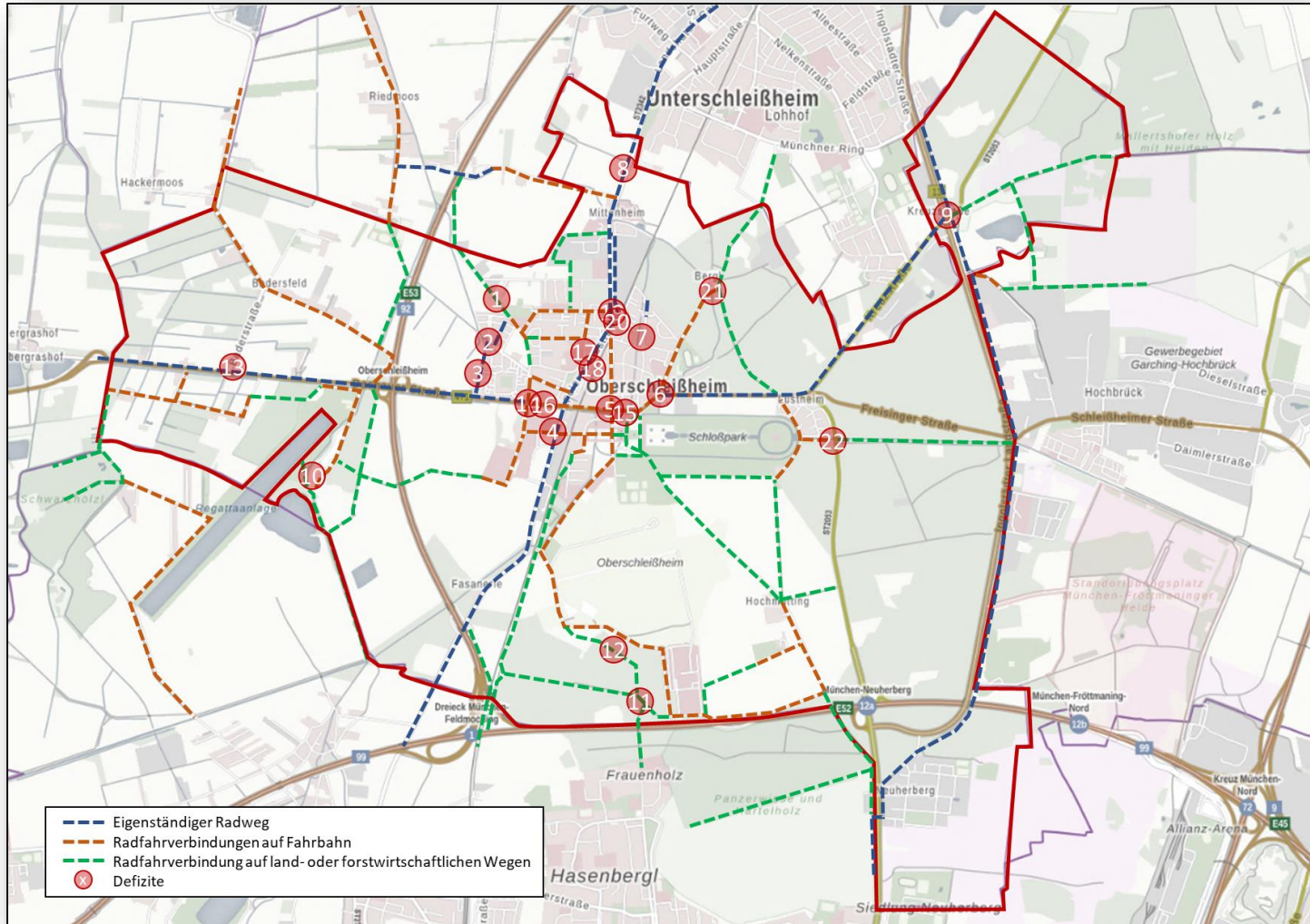
15:00 Uhr



19:00 Uhr



Grundlagen Radverkehr (1/3)



Geodatenbasis: Landesvermessungsverwaltung Bayern

VEP Oberschleißheim – Auftaktveranstaltung

Grundlagen Radverkehr (2/3)



Quelle: eigene Aufnahme



Grundlagen Radverkehr (3/3)



Quelle: eigene Aufnahme

Grundlagen

Öffentlicher Verkehr – Räumliche Erschließung (1/4)

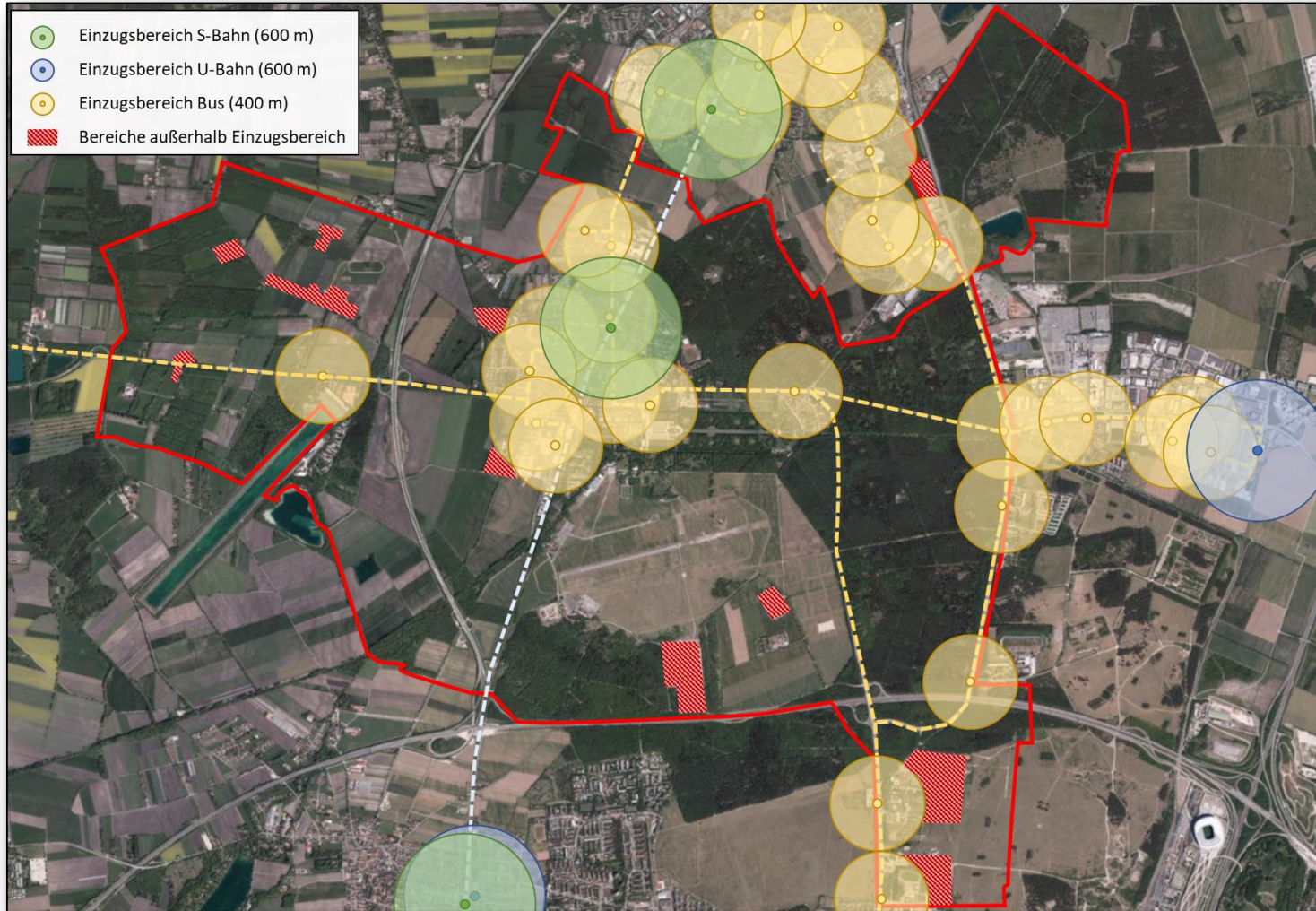


Geodatenbasis: Landesvermessungsverwaltung Bayern

VEP Oberschleißheim – Auftaktveranstaltung

Grundlagen

Öffentlicher Verkehr – Räumliche Erschließung (2/4)



Geodatenbasis: Landesvermessungsverwaltung Bayern

VEP Oberschleißheim – Auftaktveranstaltung

Grundlagen

Öffentlicher Verkehr – Zeitliche Erschließung (3/4)



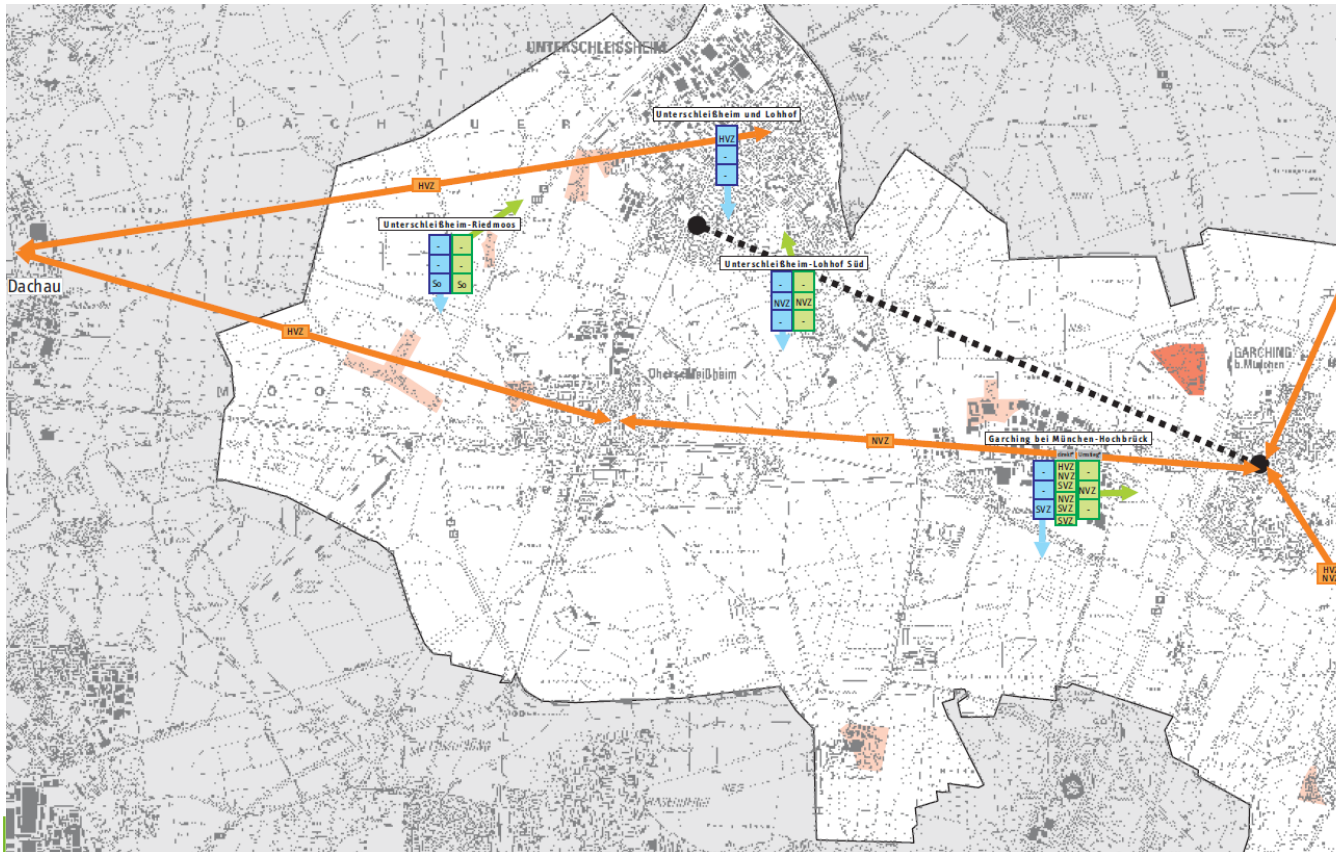
S-Bahn	Montag - Freitag		
	Takt zu Hauptverkehrszeiten	Beginn der ersten Fahrt	Beginn der letzten Fahrt
Richtung Flughafen	20 min	04:05	03:05
Richtung Ostbahnhof	20 min	04:57	01:55

Buslinie	Fahrtrichtung	Montag - Freitag		
		Takt zu Hauptverkehrszeiten	Beginn der ersten Fahrt	Beginn der letzten Fahrt
291	Bruckmannring – OSH Dachau Bhf.	60 min	06:40	20:40
	Dachau Bhf. - OSH – Bruckmannring	60 min	06:19	20:29
292	Garching-Forschungszentrum – Sonnenstraße	20 min	05:49	23:49
	Sonnenstraße – Garching-Forschungszentrum	20 min	05:50	23:30
295	OSH Bhf. - Am Hart	20 min	06:01	21:01
	Am Hart - OSH Bhf.	20 min	06:01	21:01
294	Garching-Hochbrück – Am Hart	20 min	05:33	21:12
	Am Hart – Garching-Hochbrück	20 min	05:44	21:04
219	Garching-Hochbrück – Unterschleißheim Ost	10 min	05:04	01:24
	Unterschleißheim Ost – Garching Hochbrück	10 min	05:15	02:13

Geodatenbasis:
Landesvermessungs-
verwaltung Bayern

Quelle: MVV

Grundlagen Öffentlicher Verkehr – Nahverkehrsplan (4/4)



Erschließungsqualität

gemäß Vorschlag im Anforderungsprofil

- Defizit in der Erschließung (kein/ geringer Handlungsbedarf)
- Defizit in der Erschließung (geringer-mittlerer Handlungsbedarf)
- Defizit in der Erschließung (mittlerer Handlungsbedarf)

Bedienungsqualität

gemäß Vorschlag im Anforderungsprofil

- Defizit in der Bedienung zum Hauptort
- Defizit in der Bedienung zur LH München
- Defizit Montag - Freitag
- Defizit Samstag
- Defizit Sonntag

Defizite bei Orten/ Ortsteilen > 1.000 Einwohnern

- HVZ Defizit in Hauptverkehrszeit
- NVZ Defizit in Normalverkehrszeit
- SVZ Defizit in Schwachverkehrszeit
- Kein Defizit

Defizite bei Orten/ Ortsteilen < 1.000 Einwohnern

- MF Defizit Montag - Freitag
- Sa Defizit Samstag
- So Defizit Sonntag
- Kein Defizit

Bedienungsqualität auf sonstigen Relationen

gemäß Vorschlag im Anforderungsprofil

- Defizit in der Bedienung auf sonstigen Relationen
- Reisezeitverhältnis ÖV : IV > 2,0

Quelle: Nahverkehrsplan für den Landkreis München 2013

Grundlagen

Weitere Verkehrskonzepte

Stadt Teil Auto Schleißheim e.V.



Quelle: eigene Aufnahme

MVG Rad



VEP Oberschleißheim

Verkehrsmodell (1/3)

34

Erstellen eines Verkehrsmodells für Oberschleißheim

Analysemodell:

- Abbildung des momentanen Straßennetzwerkes und Verkehrsaufkommens
- Kalibriert anhand der Ergebnisse der Verkehrserhebungen
- Nur Kfz-Verkehr abgebildet

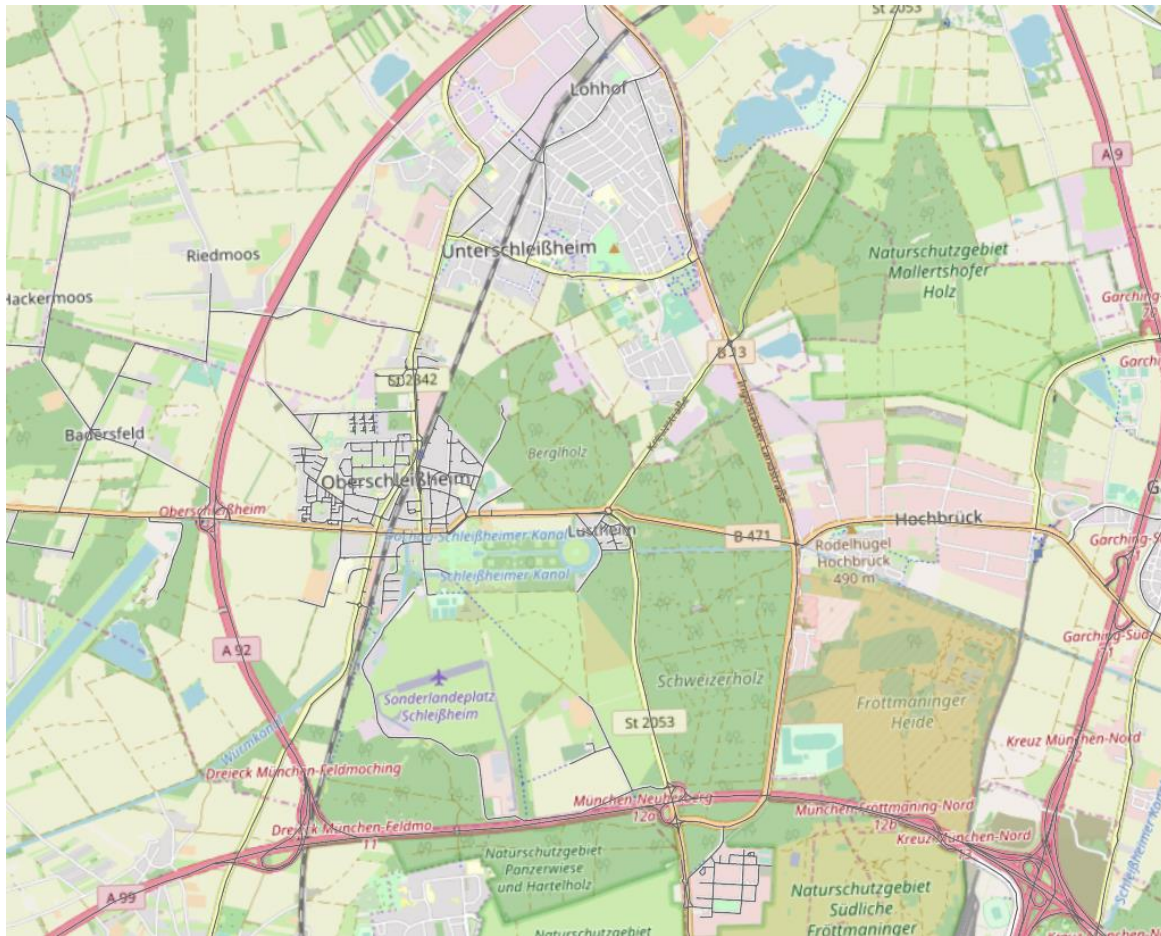
Prognosemodell

- Prognosehorizont 2035
- Einbeziehen aller bekannten Maßnahmen und Entwicklungen bis 2035
- Werkzeug zum Vergleich und Bewerten unterschiedlicher Planungsvarianten

VEP Oberschleißheim

Verkehrsmodell (2/3)

Überblick Modellnetzwerk Analyse



VEP Oberschleißheim

Verkehrsmodell (3/3)

Umlegungsergebnis Analyse



4 Stationen:

- MIV (motorisierter Individualverkehr, inkl. ruhender Verkehr)
- Fußgänger und Radfahrer
- ÖV (Öffentlicher Verkehr)
- Intermodalität und sonstige Mobilitätsdienstleistungen (Sharing)

→ Wo hakt's? Was funktioniert für Sie nicht?

→ Was sind gute Beispiele, die Sie gerne mehr sehen würden?

→ Für welche Stellen haben Sie Verbesserungsvorschläge?

- Fair Play: Redezeit für alle

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Für weitere Informationen stehen wir gerne zur Verfügung:

SCHLOTHAUER & WAUER

Ingenieurgesellschaft mbH

Richard-Reitzner-Allee 1, 85540 Haar

Benedikt Bracher

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

b.bracher@schlothauer.de

Sibel Aydogdu

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

s.aydogdu@schlothauer.de