



VEP Oberschleißheim

Planungswerkstatt 1 – Analyse

am 26.09.2019

Ulrich Glöckl | Benedikt Bracher | Sibel Aydogdu

SCHLOTHAUER
& WAUER 

Planungswerkstatt 1 – Analyse

Hauptziel der Planungswerkstatt:

Überprüfung und Ergänzung der ermittelten Defizite

Tagesordnung:

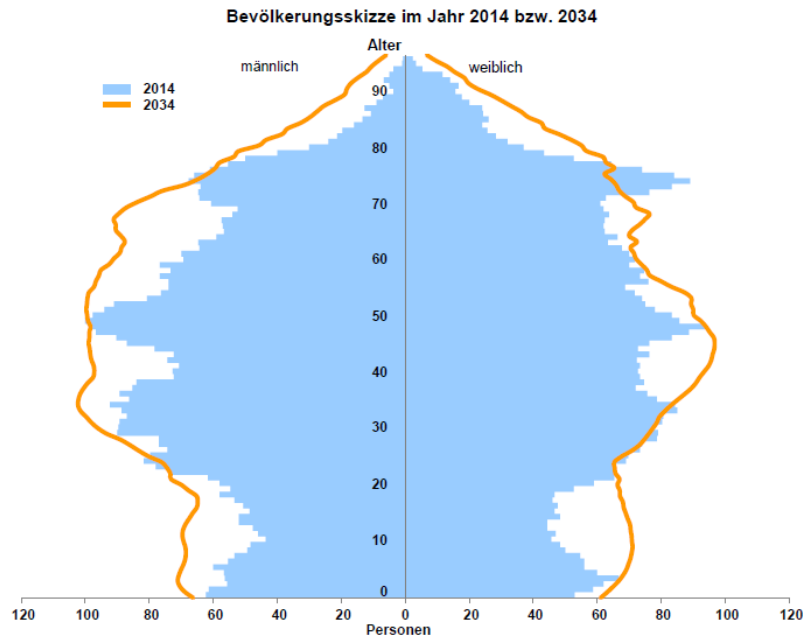
1. Präsentation
2. Bearbeitung der Aufgabenstellung in Arbeitsgruppen
3. Kurze Zusammenfassung
4. Priorisierung der Defizite für die weitere Bearbeitung

Gliederung der Präsentation

1. Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung in Oberschleißheim
2. Arbeitsstand Verkehrsentwicklungsplan (VEP)
3. Erstanalyse zum Motorisierter Individualverkehr (MIV) inkl. ruhender Verkehr
4. Erstanalyse zum nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgängerverkehr und Radverkehr)
5. Erstanalyse zum Öffentlicher Verkehr (ÖV)

VEP Oberschleißheim

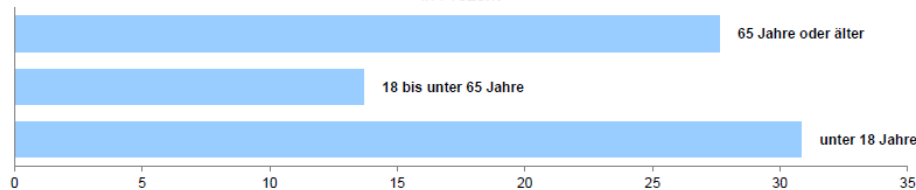
Rahmenbedingungen (1/2)



Bevölkerungsentwicklung in der Gemeinde Oberschleißheim bis 2034:

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

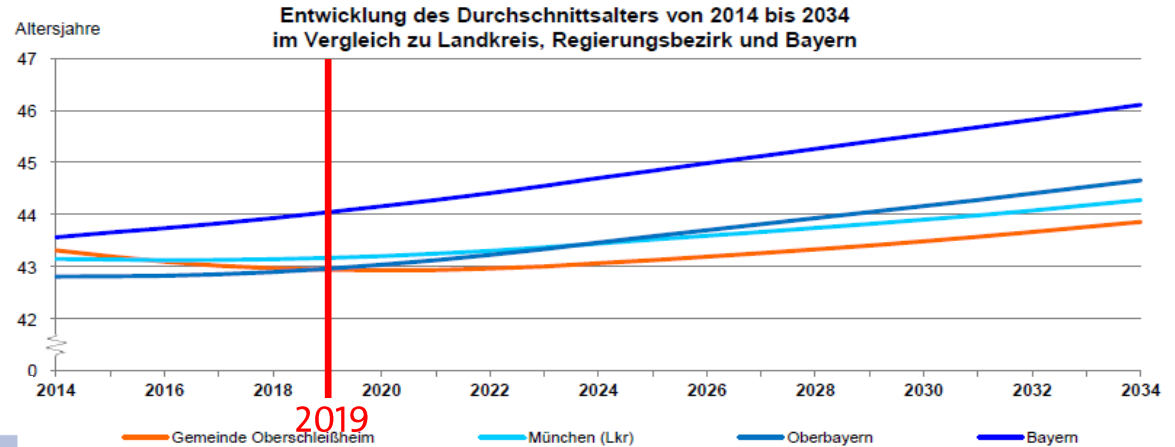
Veränderung der Bevölkerung 2034 gegenüber 2014 nach Altersgruppen in Prozent



Quelle: Bayrisches Landesamt für Statistik

VEP Oberschleißheim

Rahmenbedingungen (2/2)



Zentrale Mobilitätskenngrößen – MiD 2002 und MiD 2008

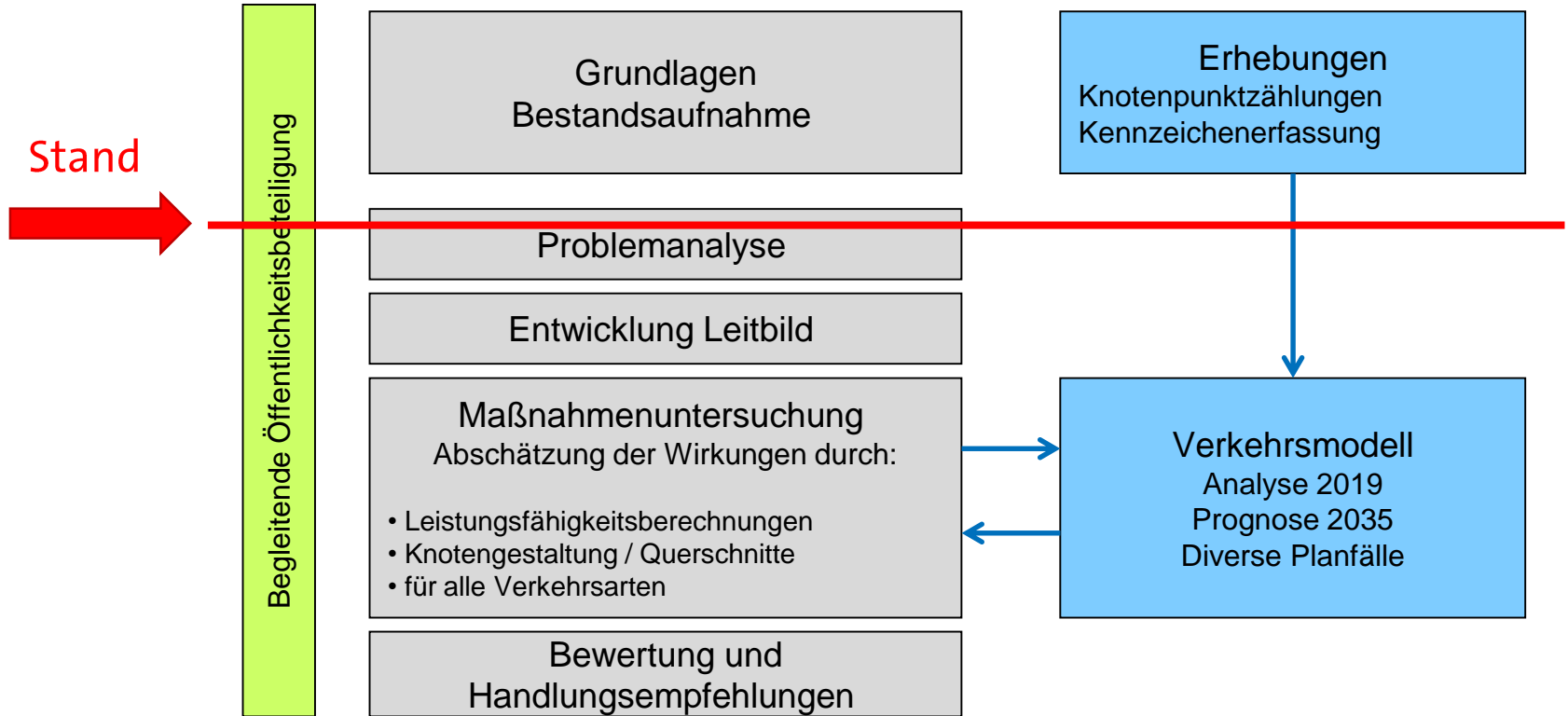
| | | MiD 2002 | MiD 2008 |
|--|--------|----------|----------|
| Wege pro Pers. und Tag | Anzahl | 3,3 | 3,4 |
| Wege pro mobiler Pers. und Tag | Anzahl | 3,9 | 3,8 |
| Unterwegszeit pro Pers. und Tag (ohne rbW) | h:min | 1:20 | 1:19 |
| Unterwegszeit pro mobiler Pers. und Tag (ohne rbW) | h:min | 1:25 | 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.

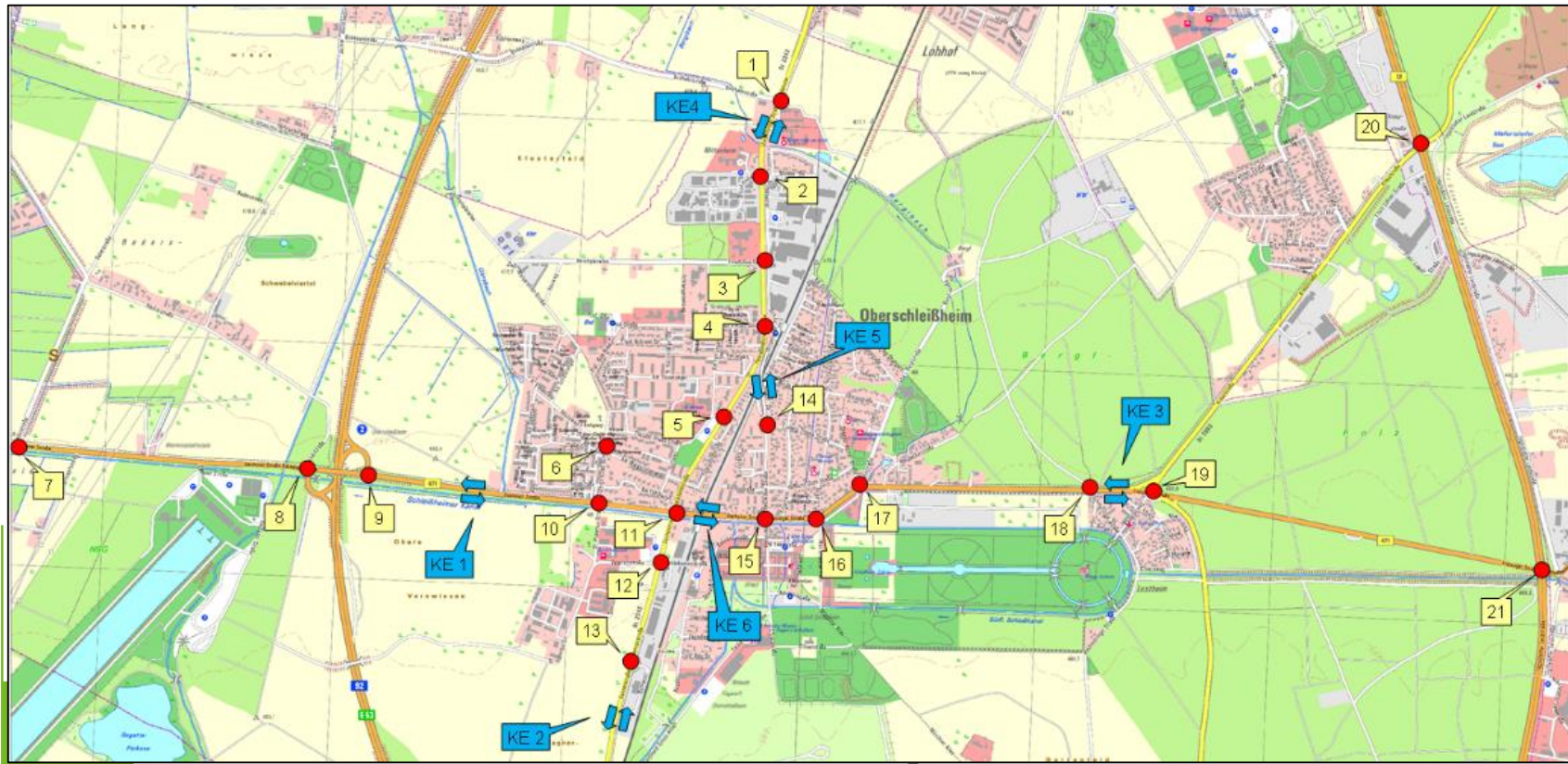
Quelle: MiD 2008

VEP Oberschleißheim Ablauf



Erstanalyse – MIV Verkehrszählung

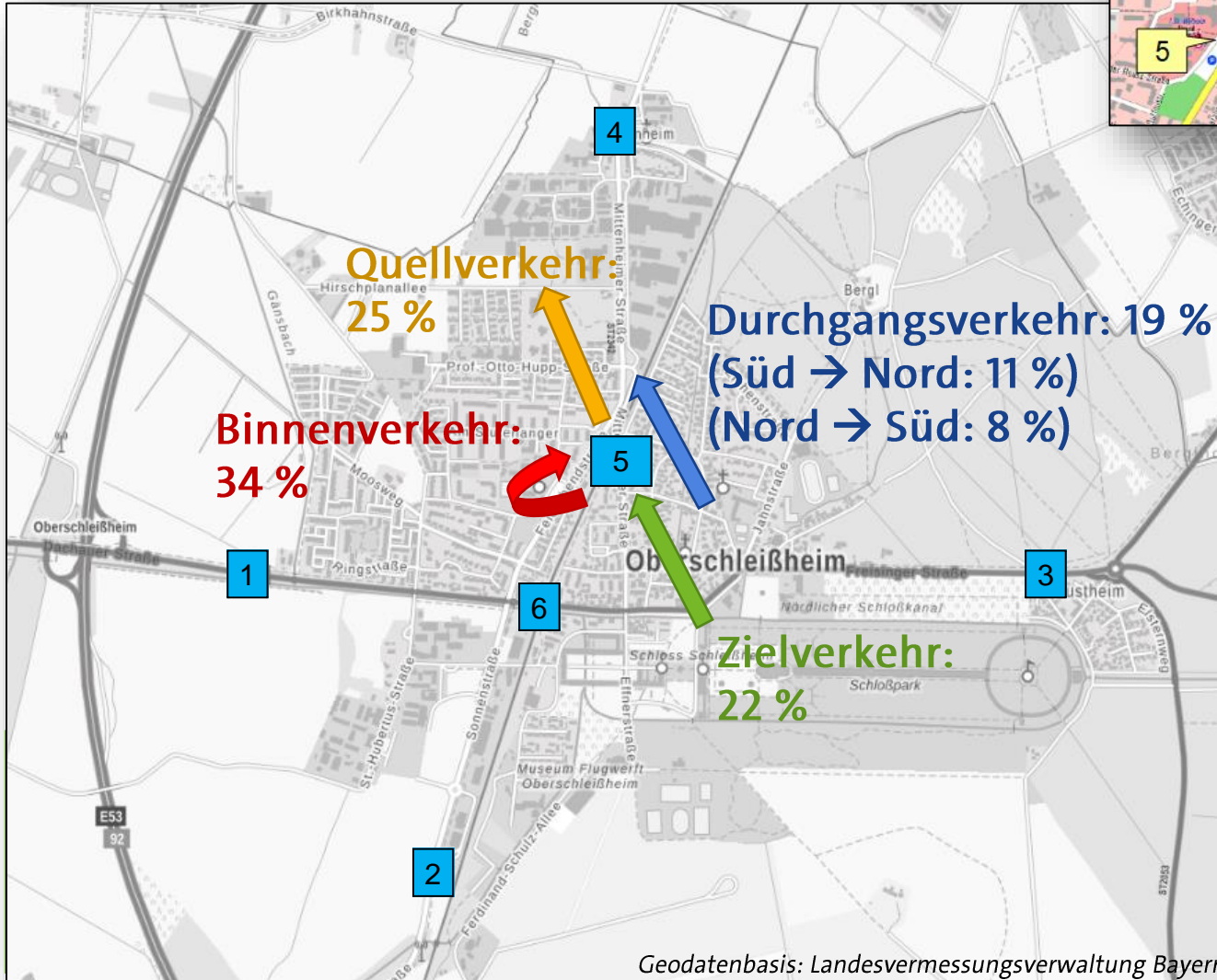
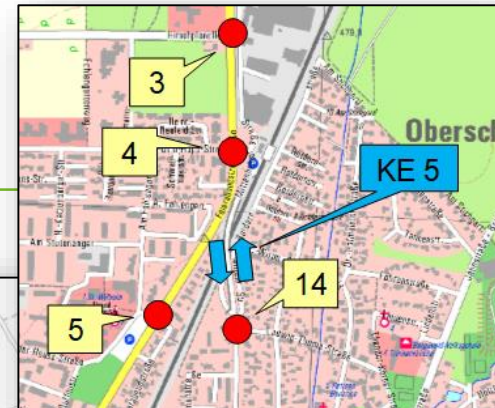
- 21 Knotenpunktzählungen über 24 h (Di., 09.04.2019 und Do., 11.04.2019)
Fahrzeugklassen: Pkw – Bus – Lfw – Lz – Krad – Rad auf Straße
- 12 Kennzeichenerfassungen (KE) an sechs Standorten über 2 x 4 h
(6:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr) am Do., 11.04.2019



Erstanalyse – MIV

Ergebnisse Kennzeichenerfassung

Beispiel: KE 5 auf Brücke Mittenheimer Str.

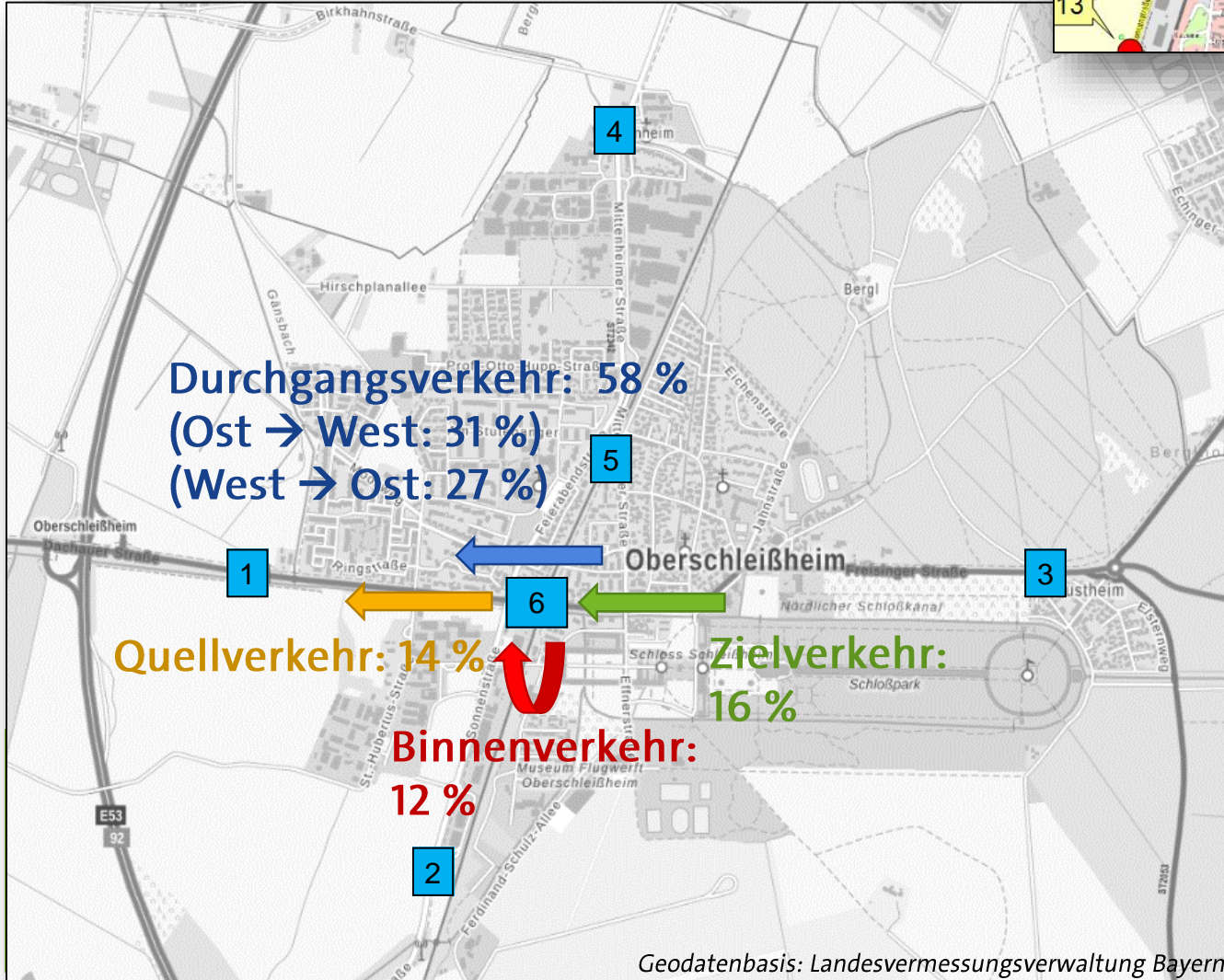
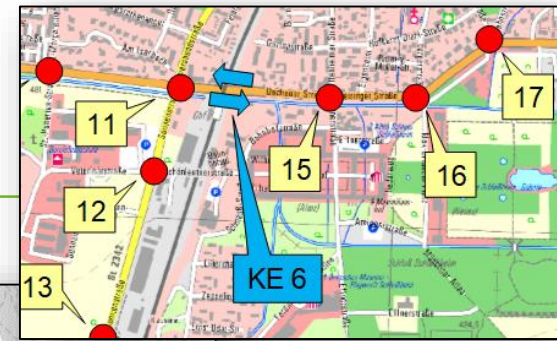


ACHTUNG! Die Pfeile dienen nur der Visualisierung der Verkehrsarten und geben nicht die Richtung der Verkehre an!

Erstanalyse – MIV

Ergebnisse Kennzeichenerfassung

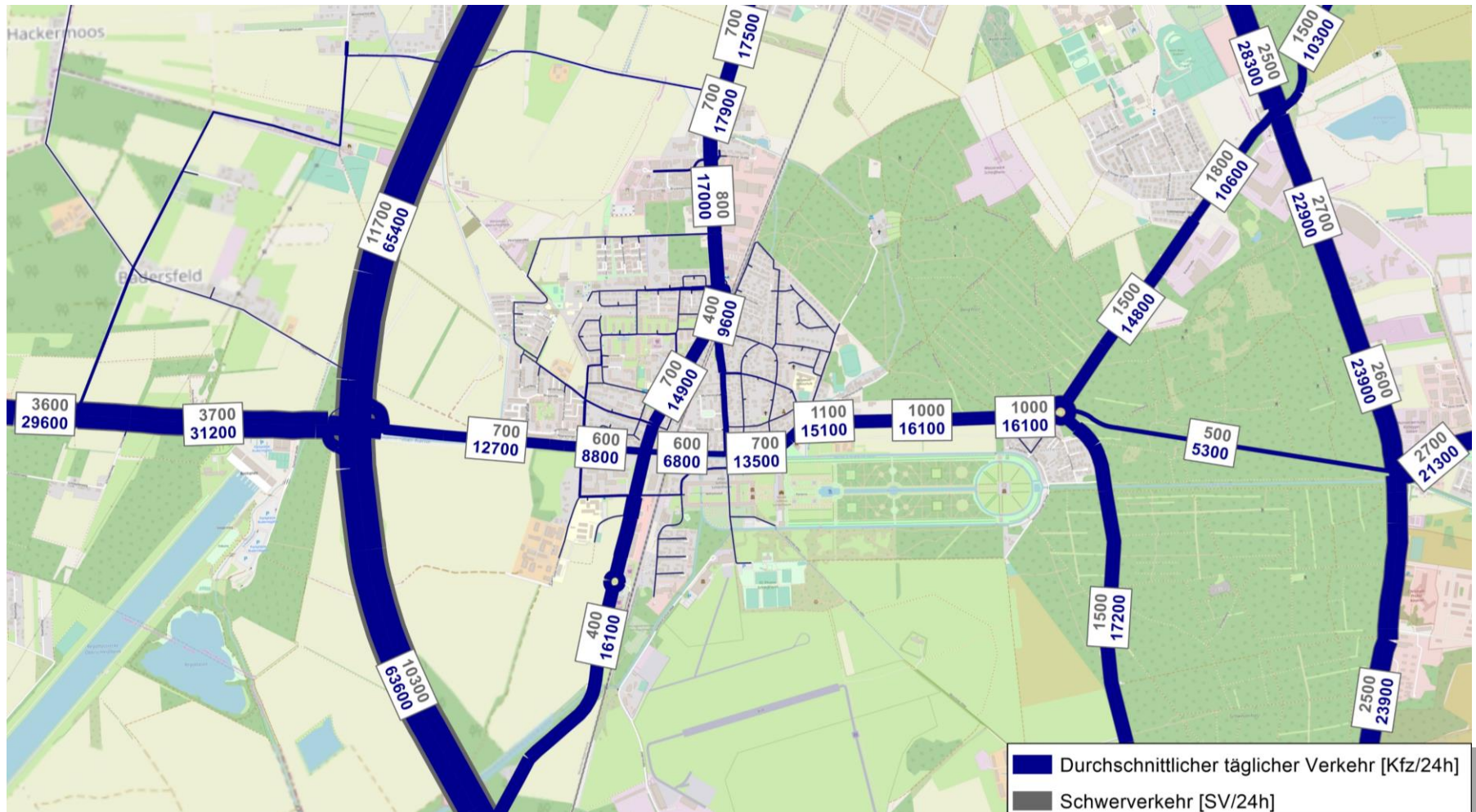
Beispiel: KE 6 am Bahnübergang Dachauerstraße



ACHTUNG! Die Pfeile dienen nur der Visualisierung der Verkehrsarten und geben nicht die Richtung der Verkehre an!

Erstanalyse – MIV

Verkehrsmodell – Analysefall 2019



Erstanalyse – MIV

Verkehrsmodell – Analysefall 2019

In die Entwurfssituation gehen Gebietscharakter, Nutzungen im Umfeld / Aufenthaltscharakter, straßenräumliche Situation und Verkehrsbelastung ein.

Die RASt 06 unterscheidet folgende Belastungsklassen:

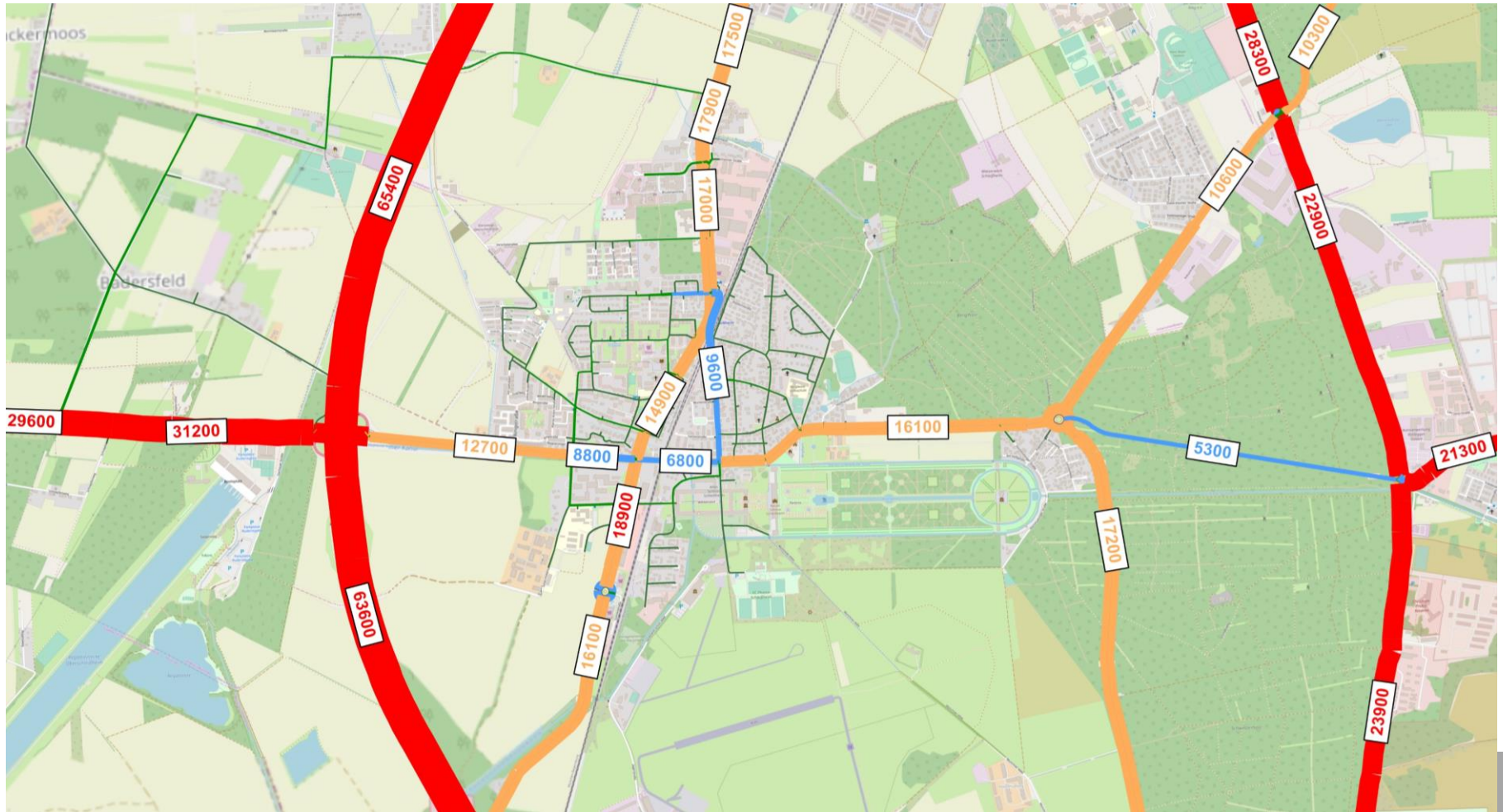
- < 4.000 Kfz/24h (Wohnstraße)
- 4.000 bis 10.000 Kfz/24h (Sammelstraße, Quartiersstraße)
- 8.000 bis 18.000 Kfz/24h (Örtliche Einfahrtsstraße, Geschäftsstraße, Gewerbestraße)
- 16.000 bis 26.000 Kfz/24h (Örtliche Geschäftsstraße, Verbindungsstraße, anbaufreie Straße)
- > 26.000 Kfz/24h (anbaufreie Straße)

→ ab einer zu erwartenden Belastung von 16.000 Kfz/24h wird bei Neubaumaßnahmen üblicherweise vierstreifig geplant.

Bis zu einer Verkehrsmenge von 4.000 Kfz/24h kann bei 50 km/h Radverkehr im Mischbetrieb abgewickelt werden (Bis zu 8.000 Kfz/24h bei 30 km/h).

Erstanalyse – MIV

Verkehrsmodell – Analysefall 2019



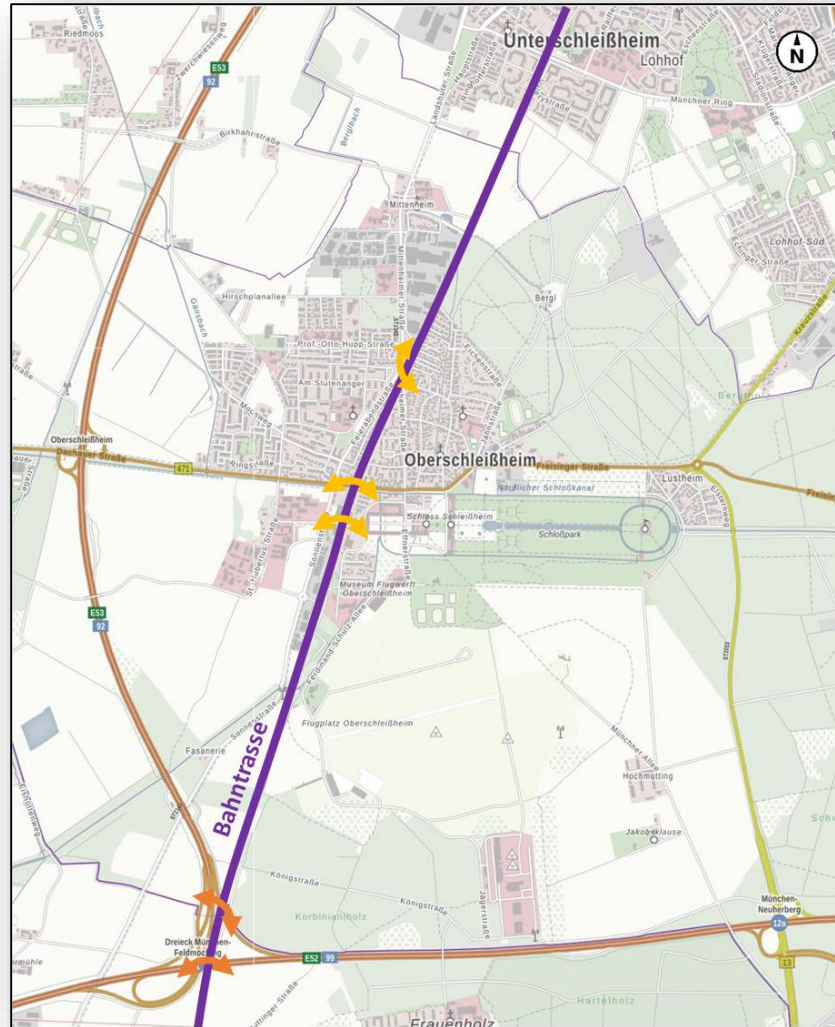
Erstanalyse – MIV Barrieren

Naturräumliche und Infrastrukturelle Gegebenheiten bilden Barrieren für das Verkehrsgeschehen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Bestandssituation aber auch auf die Möglichkeiten zukünftiger Entwicklungen nehmen.

Die Bahntrasse wird heute im zentralen Gemeindegebiet durch insgesamt drei Anlagen gequert.

Alle Anlagen führen neben dem motorisierten Verkehr auch den nicht motorisierter Verkehr (Fußgänger und Radfahrer).

Zwei weitere wichtige Querungsmöglichkeiten für den MIV bietet das Autobahndreieck München-Feldmoching.

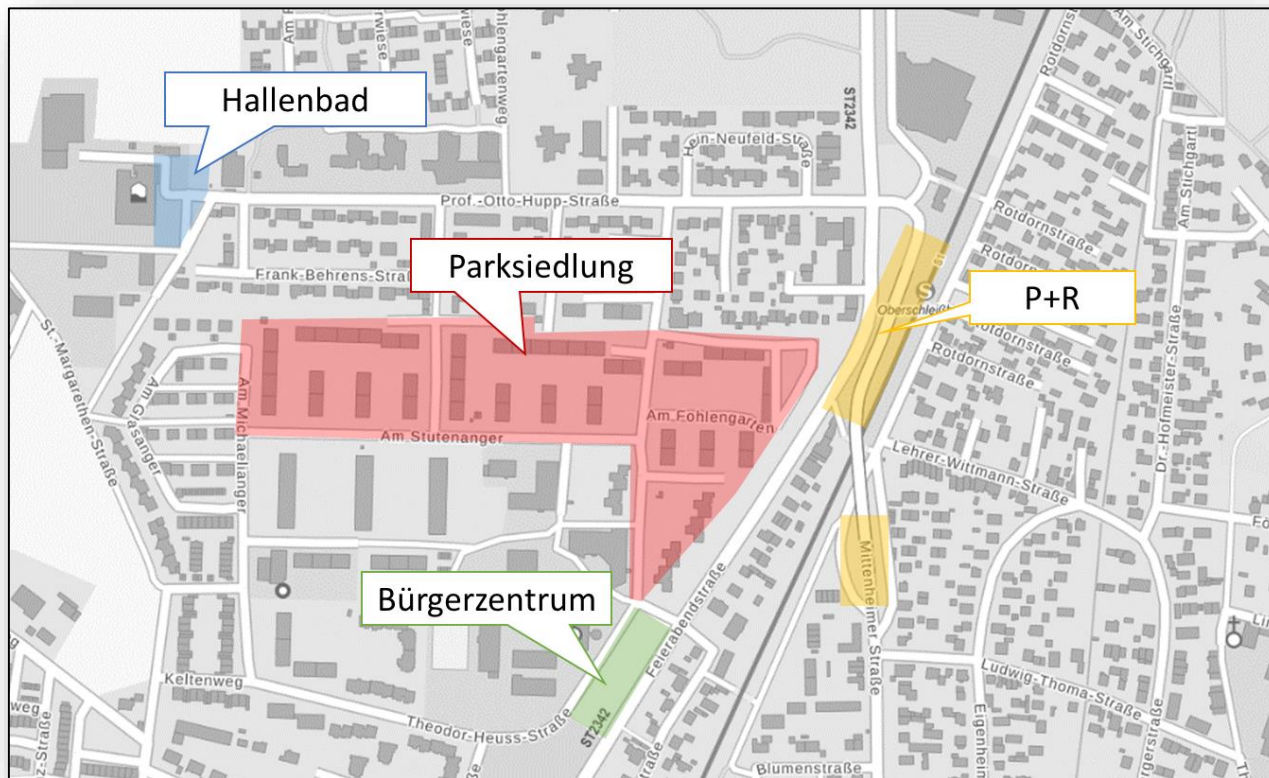


Geodatenbasis: Landesvermessungsverwaltung Bayern

Erstanalyse – MIV

Parkraumerhebung (1/3)






- 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

Erstanalyse – MIV

Parkraumerhebung (2/3)

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

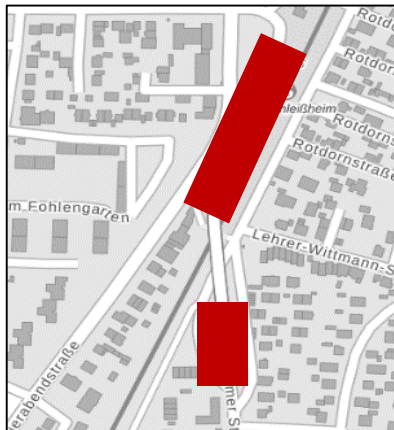
P+R-Anlagen

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

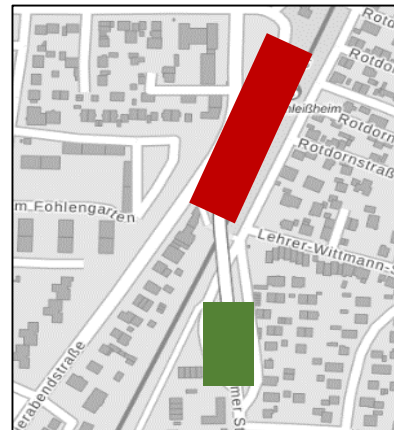
6:00 Uhr



11:00 Uhr



15:00 Uhr



19:00 Uhr



Erstanalyse – MIV

Parkraumerhebung (3/3)

| 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

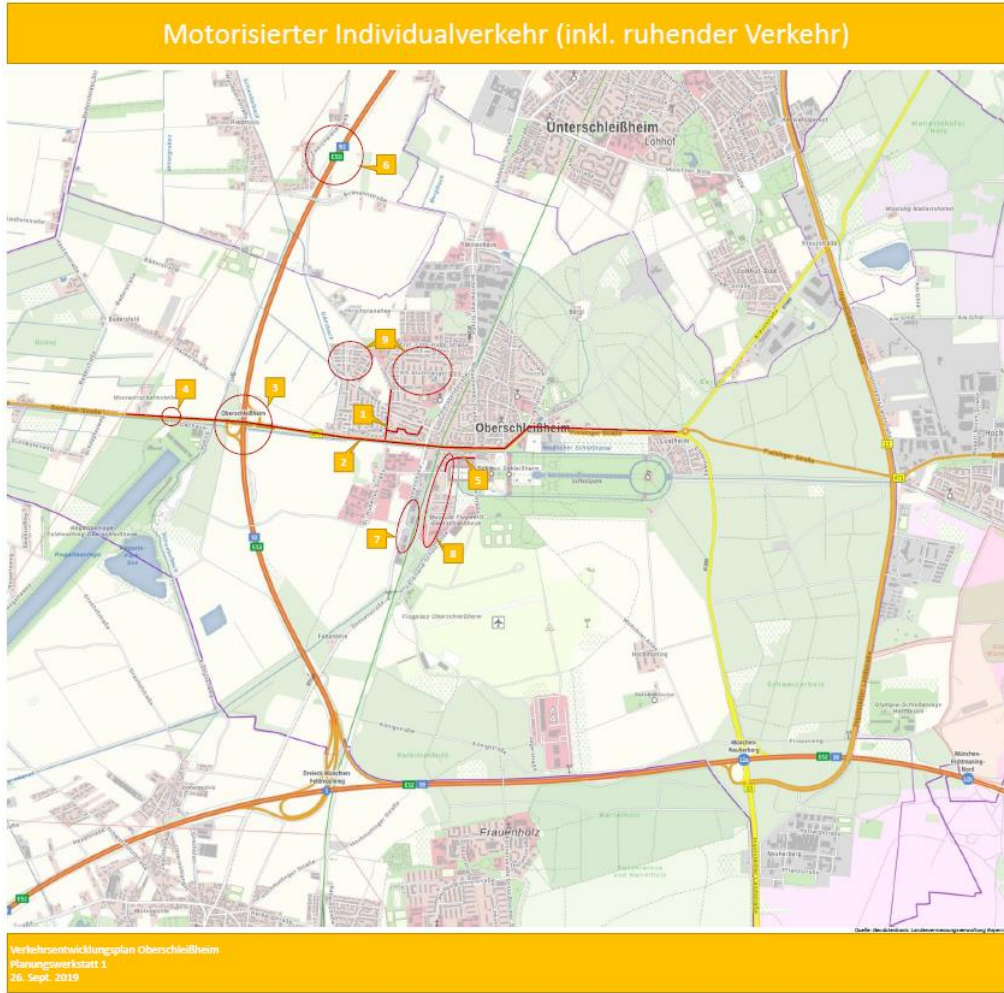


19:00 Uhr



Erstanalyse – MIV

Defizit-Karte



- ### Defizite
- ID Defizit**
- 1 Aufgrund der Überlastung der B 471 in den Spitzenstunden ist die St.-Margarethen-Straße sowie die Straße Am Isarbach von Schleichverkehr belastet. Dies führt zu einer Minderung der Wohn- und Aufenthaltsqualität.
 - 2 Die B471 muss eine sehr hohe Verkehrs menge abwickeln. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur operiert bereits heute an der Auslastungsgrenze. Die Folge sind Rückstaus und lange Wartezeiten.
 - 3 An den Autobahnabfahrten der A 92 auf die B 471 sind in beide Richtungen verkehrssicherheitskritische Rückstaus auf die Autobahn zu beobachten.
 - 4 Die signalisierte Fußgängerquerung auf der B 471 (auf Höhe der Regattsanlage) erzeugt Rückstau auf der B 471 in Richtung Osten.
 - 5 Aufgrund der Überlastung der B 471 in den Spitzenstunden ist die Bahnhofstraße von Schleichverkehr belastet. Weiterhin wird hier die in Tempo-30-Zonen geltende Rechts-vor-Links-Regelung durch den Kfz-Verkehr missachtet.
 - 6 Derzeit fließt der Verkehr aus Unterschleißheim in Richtung Autobahn A 92 über die St 2342 durch Oberschleißheim. In Zukunft ist ein Anstieg der Nachfrage auf dieser Verkehrsbeziehung zu erwarten. Dieser Verkehr könnte mit einem Autobahnanschluss in Riedmoos bereits vor Oberschleißheim auf die Autobahn abgeleitet werden.
 - 7 Es ist die öffentliche Nutzung der Stellplatzanlagen von ALDI und LIDL ab 20 Uhr erwünscht. Insbesondere könnten diese bei stattfindenden Schulungen im Kompetenzzentrum Bachmair genutzt werden.
 - 8 Derzeit werden Fahrzeuge durch Mitarbeiter und Besucher der tiermedizinischen Fakultät der LMU in Oberschleißheim entlang der Bahnhofstraße und der August-Schmauß-Straße abgestellt. Hierbei werden, aufgrund der hohen Nachfrage an Stellplätzen, Fahrzeuge u. a. auch in (schlecht einzuzeichnenden) Kurven oder Feuerwehrfahrten abgestellt. Um dieses Problem zu lösen wird die Errichtung einer Parkfläche gewünscht.
 - 9 Im Stadtzentrum herrscht ein hoher Parkdruck. Insbesondere Am Frauenfeld und in der Parksielung werden öffentliche Stellplätze oft durch Dauerparker (Wohnanhänger, Wohnmobile, Saisonfahrzeuge, etc.) belegt.
- ID Allgemeine Defizite**
- A1 Es ist bereits ein Carsharing-Angebot der StadtTeilAuto Schleißheim e.V. vorhanden. Den Bürgern ist jedoch die Beziehung zu anderen Carsharing-Anbietern (wie z.B. StadtAuto München) unklar.
 - A2 Carsharing-Angebote der in der Stadt München etablierten Anbieter (wie z.B. CarNow, Car2Go und DriveNow) können nicht in Oberschleißheim genutzt werden. Der Ausbau des bestehenden Carsharing-Angebotes in Oberschleißheim ist erwünscht. Insbesondere ist ein Carsharing-Platz am Studentenwohnheim gewünscht.
 - A3 Es sind bereits vereinzelt Elektroladesäulen vorhanden. Ein weiteres Ausdehnen dieses Angebotes ist denkbar und wünschenswert.
 - A4 Derzeit ist in Oberschleißheim keine P+M-Anlage (Parken und Mitfahren) vorhanden. Öffentliche Stellplätze nahe der Autobahn werden oft durch Dauerparker für Fahrgemeinschaften belegt. Hier ist die Errichtung von P+M-Anlagen erwünscht.

Erstanalyse – Fußgänger und Radfahrer Überblick Nutzungen



Erstanalyse – Fußgänger und Radfahrer Schulwege



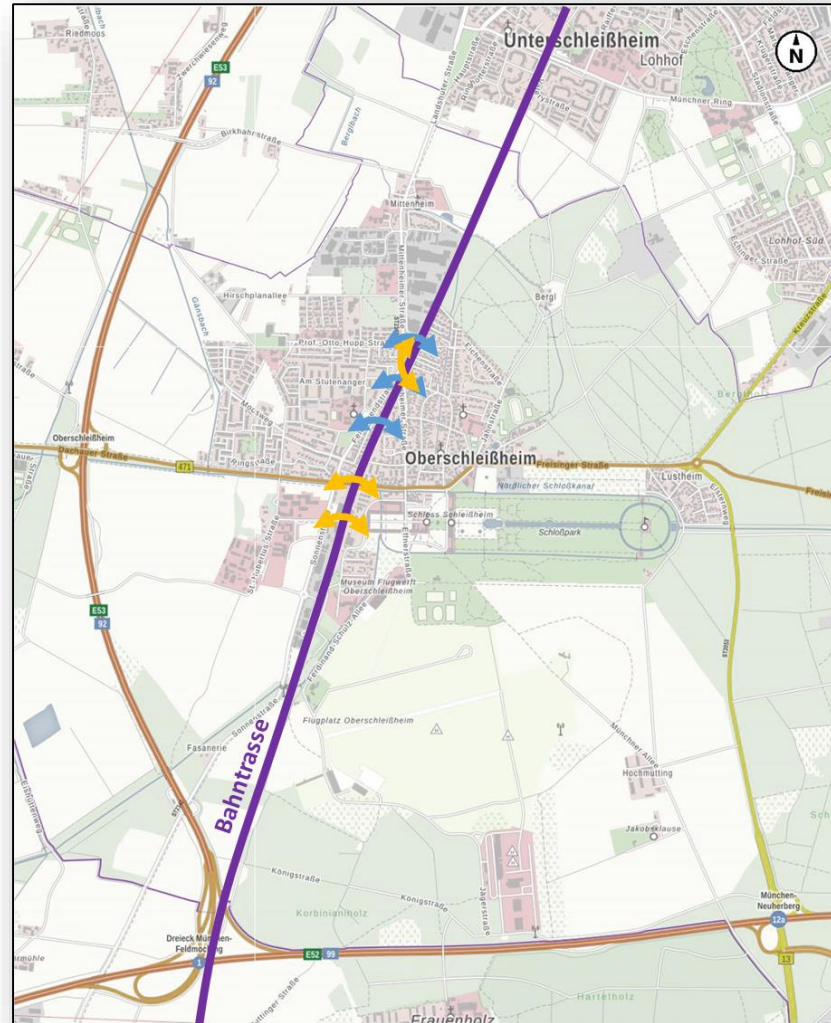
Quelle: Google Earth Pro Lizenz: Schlothauer & Wauer

- | | | | |
|--|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ● Kinderbetreuung 1 Kindergarten „Biene Maja“ der AWO 2 Ev. Kindergarten Regenbogenhaus 3 Kinderkrippe „Mäusenest“ der Nachbarschaftshilfe 4 Kinderkrippe „Schlosskinder“ der AWO | <ul style="list-style-type: none"> 5 Kinderhort Parksiedlung 6 Kath. Kindergarten St. Willhelm 7 Kinderhort Jahnstraße 8 Kath. Kindergarten Maria Patrona Bavariae | <ul style="list-style-type: none"> ● Grundschulen 1 Grundschule in der Parksiedlung 2 Bergwaldschule (Gundschule) | <ul style="list-style-type: none"> ● Höhere Schulen 1 Volkshochschule Oberschleißheim 2 Bergwaldschule (Mittelschule) 3 Carl-Orff-Gymnasium Unterschleißheim 4 Therese-Giehse-Realschule Unterschleißheim |
|--|--|--|---|

Erstanalyse – Fußgänger und Radfahrer Barrieren

Neben den Anlagen für den MIV stehen im zentralen Gemeindegebiet weitere drei Anlagen für den NMIV zur Querung der Bahntrasse zur Verfügung.

Über- und Unterführungen für den NMIV stellen besondere Anforderungen an die Gestaltung.



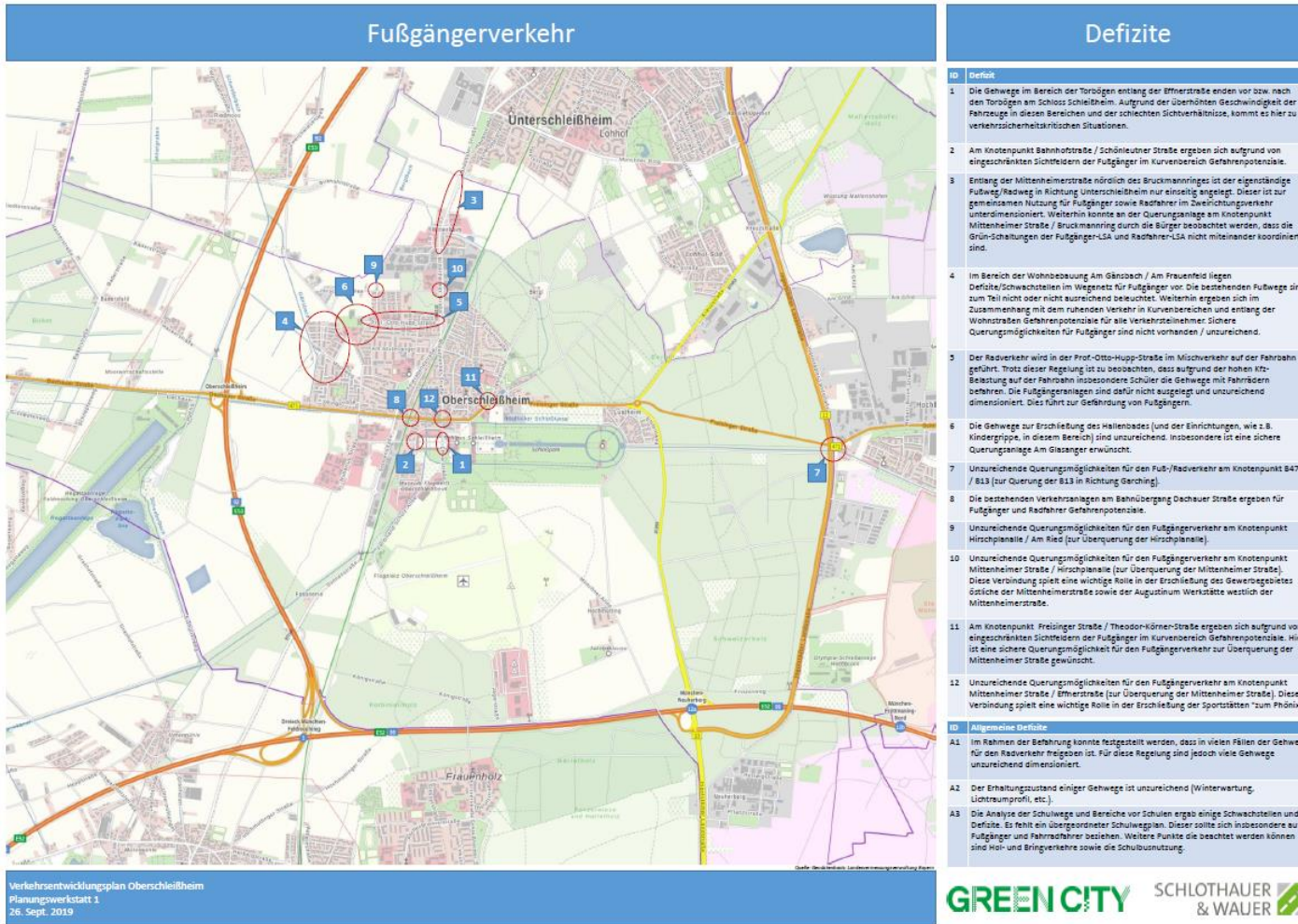
Geodatenbasis: Landesvermessungsverwaltung Bayern

Erstanalyse – Fußgänger und Radfahrer Barrieren

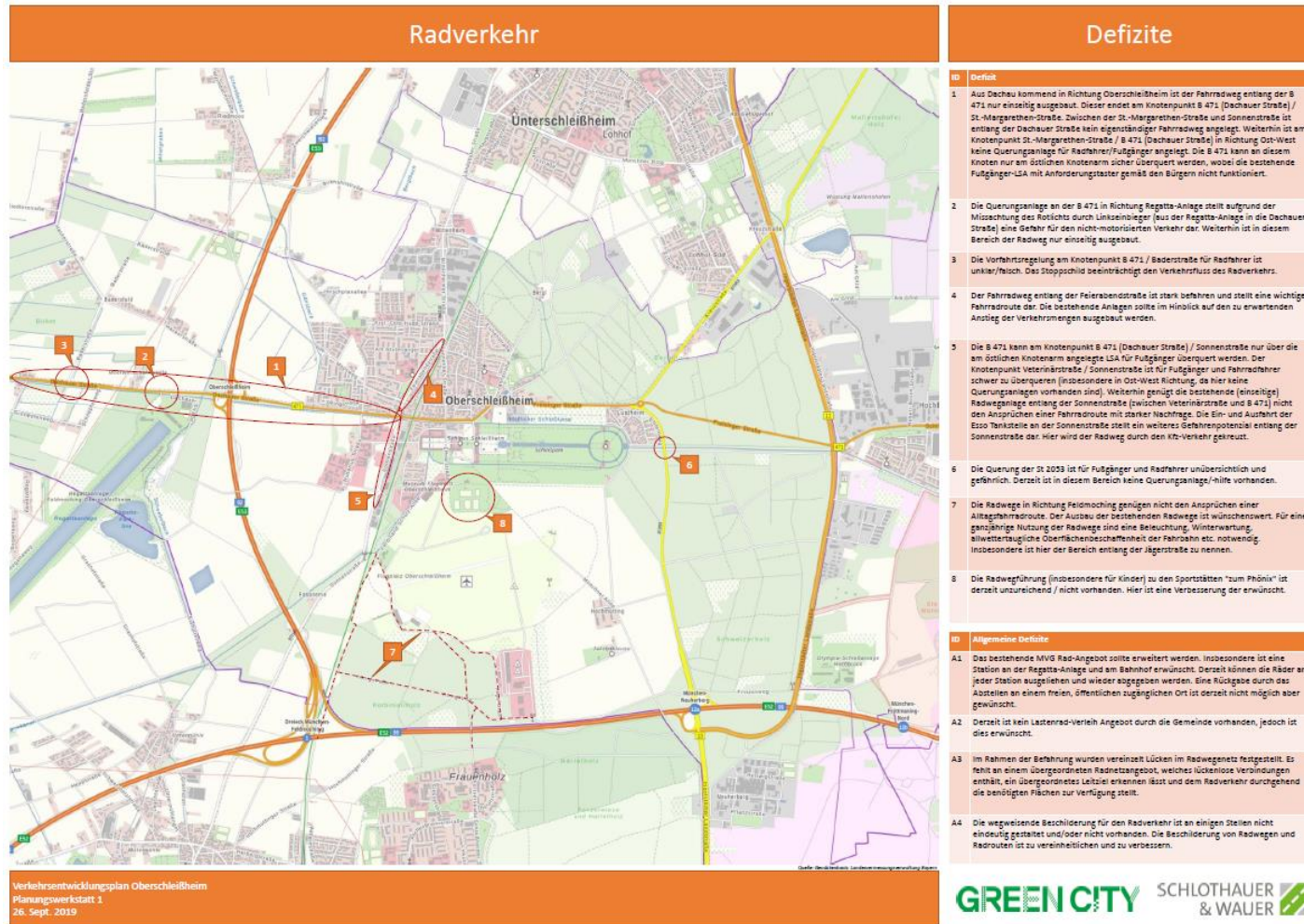


Geodatenbasis: Landesvermessungsverwaltung Bayern

Erstanalyse – Fußgänger Defizit-Karte



Erstanalyse – Radfahrer Defizit-Karte



Erstanalyse – ÖV

Räumliche Erschließung (1/2)

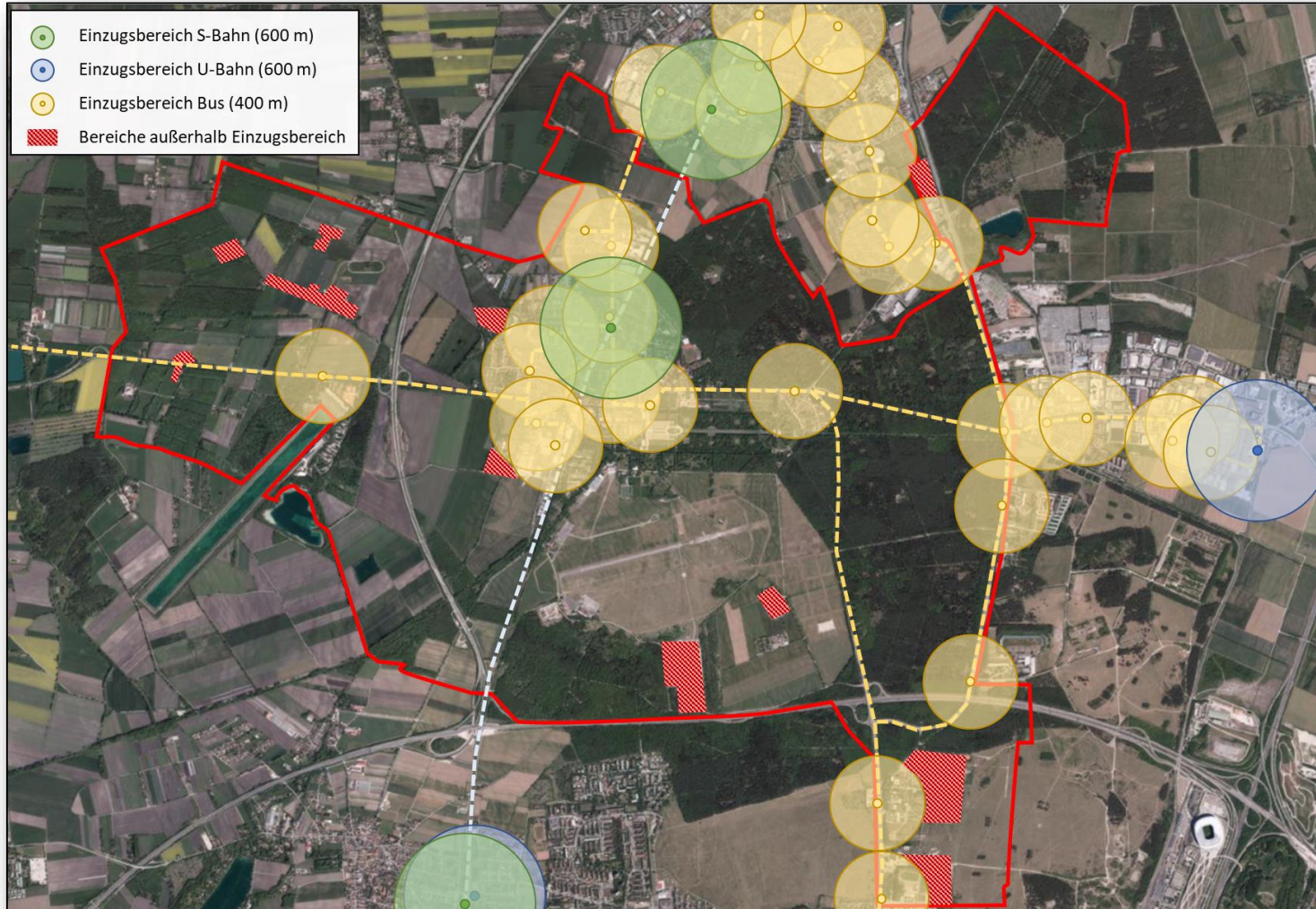


Geodatenbasis: Landesvermessungsverwaltung Bayern

Planungswerkstatt 1 – Analyse

Erstanalyse – ÖV

Räumliche Erschließung (2/2)



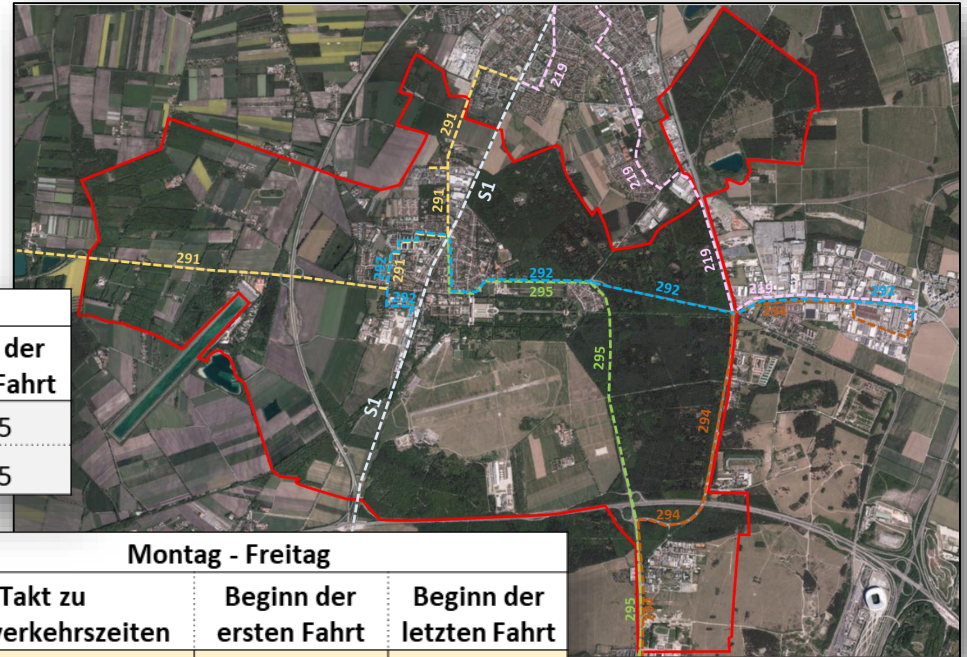
Geodatenbasis: Landesvermessungsverwaltung Bayern

Planungswerkstatt 1 – Analyse



Erstanalyse - ÖV

Zeitliche Erschließung



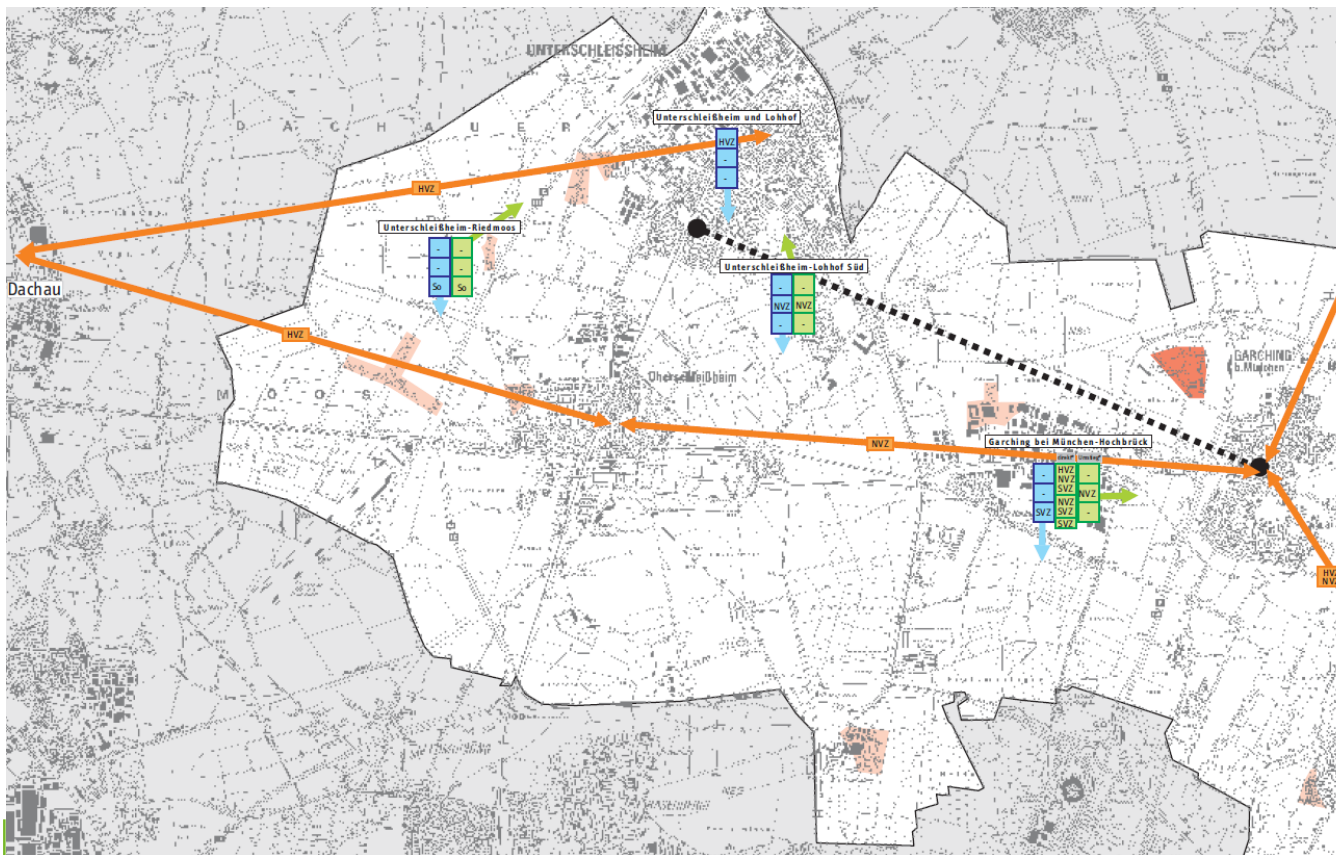
| S-Bahn | Montag - Freitag | | |
|---------------------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| | Takt zu Hauptverkehrszeiten | Beginn der ersten Fahrt | Beginn der letzten Fahrt |
| Richtung Flughafen | 20 min | 04:05 | 03:05 |
| Richtung Ostbahnhof | 20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

Erstanalyse - ÖV Nahverkehrsplan



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

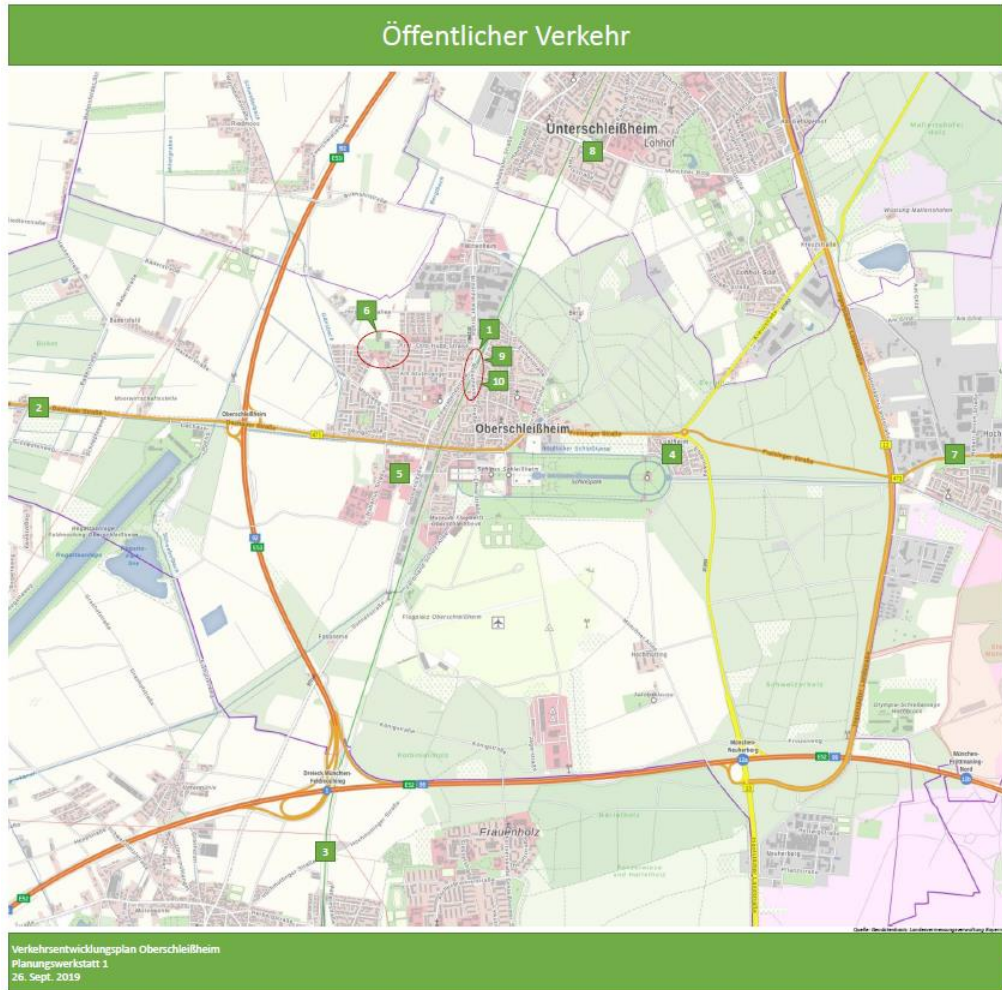
- MF Defizit Montag - Freitag
- Sa Defizit Samstag
- So Defizit Sonntag
- Kein Defizit

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



Defizite

| ID | Defizit | Prío. |
|---------------------|--|-------|
| 1 | Die P+R-Anlagen am Bahnhof sind überlastet. Eine Erweiterung der Anlagen ist wünschenswert. | |
| 2 | Die zeitliche Erschließung, d.h. die Bedienhäufigkeit (insbesondere auch am Wochenende), durch den ÖV ist auf der Verkehrsbeziehung Oberschleißheim - Dachau ausbaufähig. | |
| 3 | Es kommt immer wieder zu Verspätungen und Ausfällen im S-Bahnverkehr. Daher ist eine Busverbindung zwischen Oberschleißheim und Feldmoching gewünscht. | |
| 4 | Eine bessere räumliche und zeitliche Erschließung des Ortsteils Lustheim ist erwünscht. | |
| 5 | Es ist die Weiterführung der U-Bahn-Linie U2 an die Universität in Oberschleißheim erwünscht. | |
| 6 | Die räumliche und zeitliche Erschließung der Einrichtungen, wie z.B. Kinderkrippe, Sporthalle, etc. im Bereich des Hallenbades ist unzureichend. | |
| 7 | Die Buslinie 292 zwischen Oberschleißheim und Garching wird Werktags ab ca. 21:00 Uhr sowie am Wochenende im 40 min-Takt betrieben. Hier ist eine Verdichtung der Taktzeit erwünscht. | |
| 8 | Aufgrund von Verspätungen und Ausfällen der S-Bahn ist eine zuverlässige Busverbindung für Schüler zwischen Oberschleißheim und Unterschleißheim erwünscht. | |
| 9 | Die Unterführungen am Bahnhof sind schlecht einsehbar. Weiterhin ist die Unterführung im Bahnhofsbereich nicht barrierefrei ausgestaltet (auch nicht geeignet für den Radverkehr). Eine zeitliche Wartung und Instandhaltung der Unterführung durch Zustände (z.B. bei einer Überflutung aufgrund von Schlechtwetter) ist erwünscht. | |
| 10 | Das Stellplatzangebot für Fahrräder am Bahnhof sind mengenmäßig unzureichend. Weiterhin entspricht die Ausstattung einiger bestehender Anlagen nicht den geltenden Richtlinien. | |
| Allgemeine Defizite | | |
| A1 | Es ist eine Verbesserung der zeitlichen Erschließung durch die S1 erwünscht. (Pünktlichkeit, Taktung) | |
| A2 | Die Ausstattung einiger Bushaltestellen entsprechen nicht den geltenden Normen und Richtlinien. Beispielsweise ist an jeder Haltestelle ein überdachter Wartebereich wünschenswert. | |
| A3 | Es ist zu beobachten, dass die Linien-Busse nicht ausgelastet bzw. zu Hauptverkehrszeiten überlastet sind. Es ist ein nachfrageorientierter Fahrplan erwünscht. | |

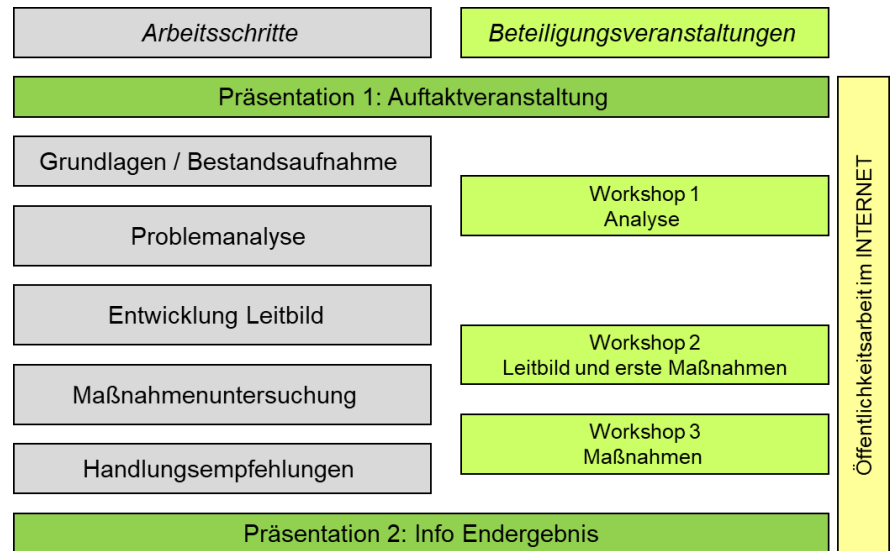


Ziele:

- 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



Öffentlichkeitsbeteiligung

Beteiligung: Auftakt

Auftakt 27.07.2019

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

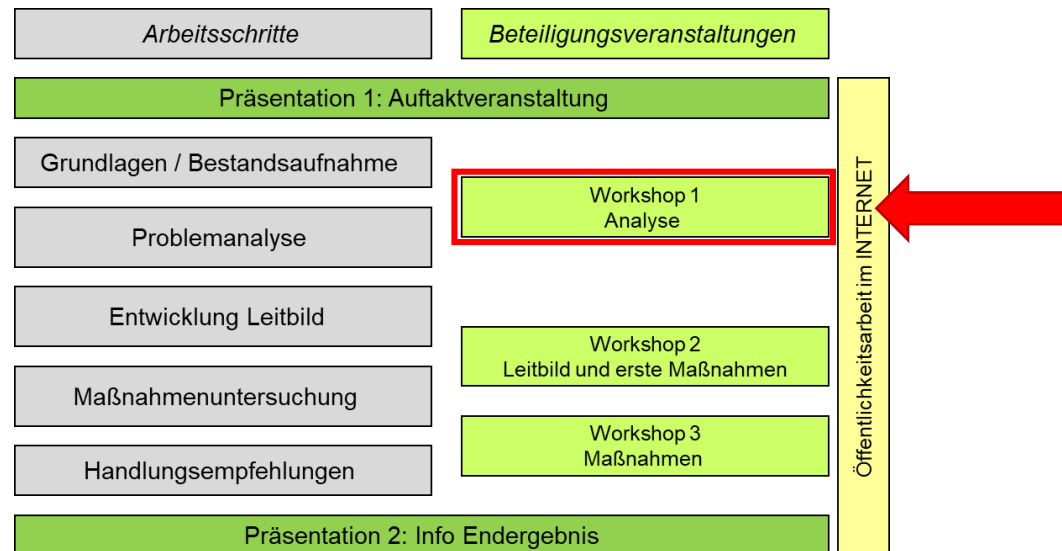


Öffentlichkeitsbeteiligung Planungswerkstatt 1

- 60 Personen, teils gelost
- Verbindliche Zusagen für die 3 Planungswerkstätten

Inhalte

- Vorstellung der Analyseergebnisse
- Herausforderungen / Defizite: Rückkopplung, Ergänzung und Priorisierung



Öffentlichkeitsbeteiligung

Ausblick

32

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



Öffentlichkeitsbeteiligung

Planungswerkstatt 1 - Stationen

4 Stationen:

- MIV - Motorisierter Individualverkehr inkl. ruhender Verkehr (Parken)
- ÖV - Öffentlicher Verkehr (Linienbusse, S-Bahn)
- Radverkehr
- Fußgängerverkehr

Bitte betrachten Sie die jeweilige Karte und Liste:

- Bildet das alles ab, was Sie als Defizit wahrnehmen?
 - Gibt es etwas zu ergänzen?
-
- Fair Play: 15 Personen pro Tisch – Redezeit für alle
 - Jeweils eine Patin / ein Pate am Tisch
 - 30 Minuten pro Station

Öffentlichkeitsbeteiligung

Planungswerkstatt 1 - Stationen

4 Stationen:

- MIV - Motorisierter Individualverkehr inkl. ruhender Verkehr (Parken)
- ÖV - Öffentlicher Verkehr (Linienbusse, S-Bahn)
- Radverkehr
- Fußgängerverkehr

Bitte betrachten Sie die jeweilige Karte und Liste:

- Bildet das alles ab, was Sie als Defizit wahrnehmen?
- Gibt es etwas zu ergänzen?
- Fair Play: 15 Personen pro Tisch – Redezeit für alle
- Jeweils eine Patin / ein Pate am Tisch
- 30 Minuten pro Station

MIV



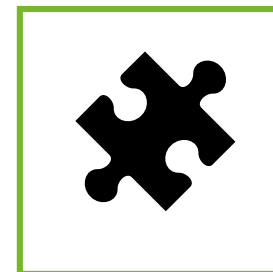
ÖV



Radverkehr



Fußverkehr



Öffentlichkeitsbeteiligung

Ausblick

35

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



Öffentlichkeitsbeteiligung

Planungswerkstatt 1 - Stationen

36

- Jede Person erhält vier Klebepunkte.
- Bitte verteilen Sie Ihre vier Punkte auf die vier Defizite, die Sie als die Wichtigsten empfinden.

Vielen Dank!

Nächste Termine:

Planungswerkstatt 2 [23.10.2019, 18 Uhr]

Planungswerkstatt 3 [28.11.2019, 18 Uhr]

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

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