Arbeitsstand Verkehrskonzept 22. Stadtbezirk

Abstimmung Bezirksausschuss

INOVAPLAN GmbH

24.11.2020

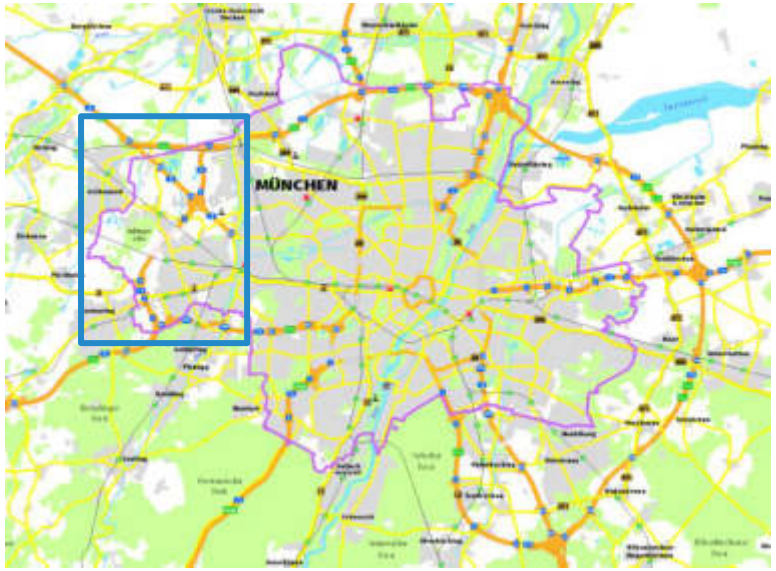
Ausgangslage & Zielsetzung

- Aufgrund zahlreicher städtebaulicher Entwicklungen (z.B. Bereich Freiham) ist ein hoher Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzuwachs absehbar
- Weitere Maßnahmen, die das Verkehrsangebot betreffen sind bereits in Planung

→ Entwicklung eines übergeordneten Verkehrskonzepts für den 22. Stadtbezirk

→ Ziel: Verkehrsaufkommen auch zukünftig leistungsfähig und umweltfreundlich abwickeln

→ Grundlage bildet das Verkehrsmodell der LHM

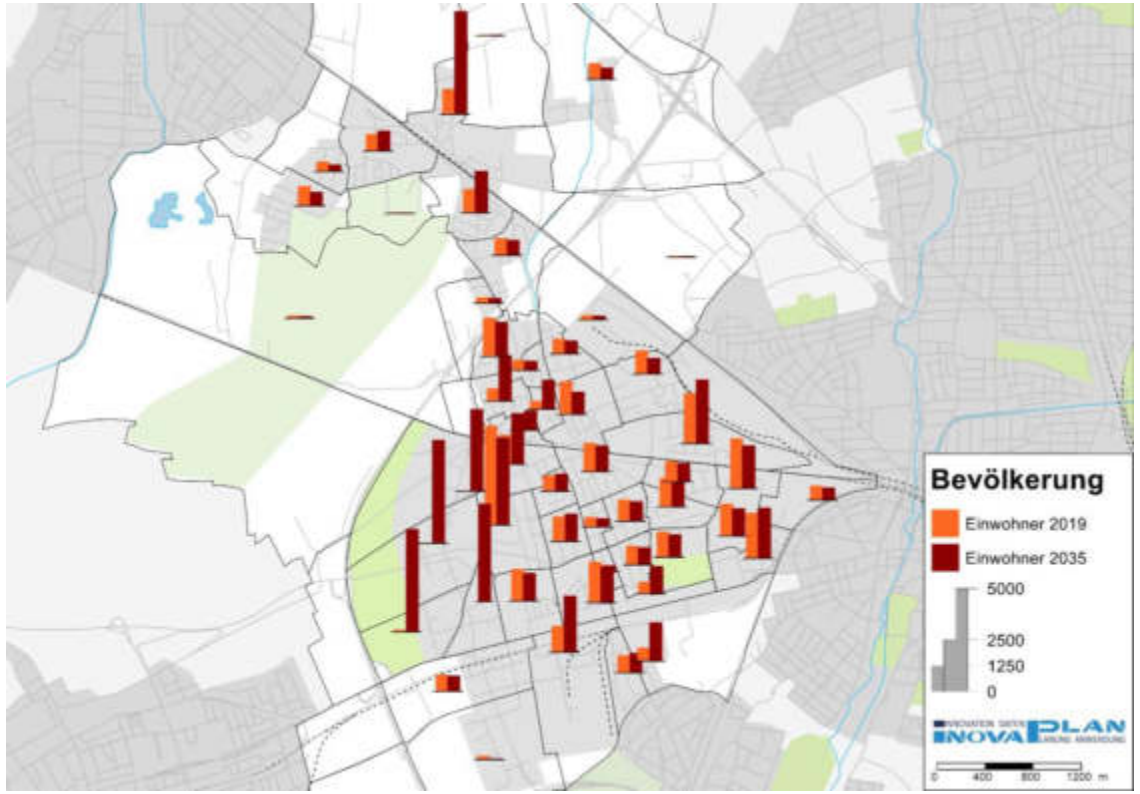


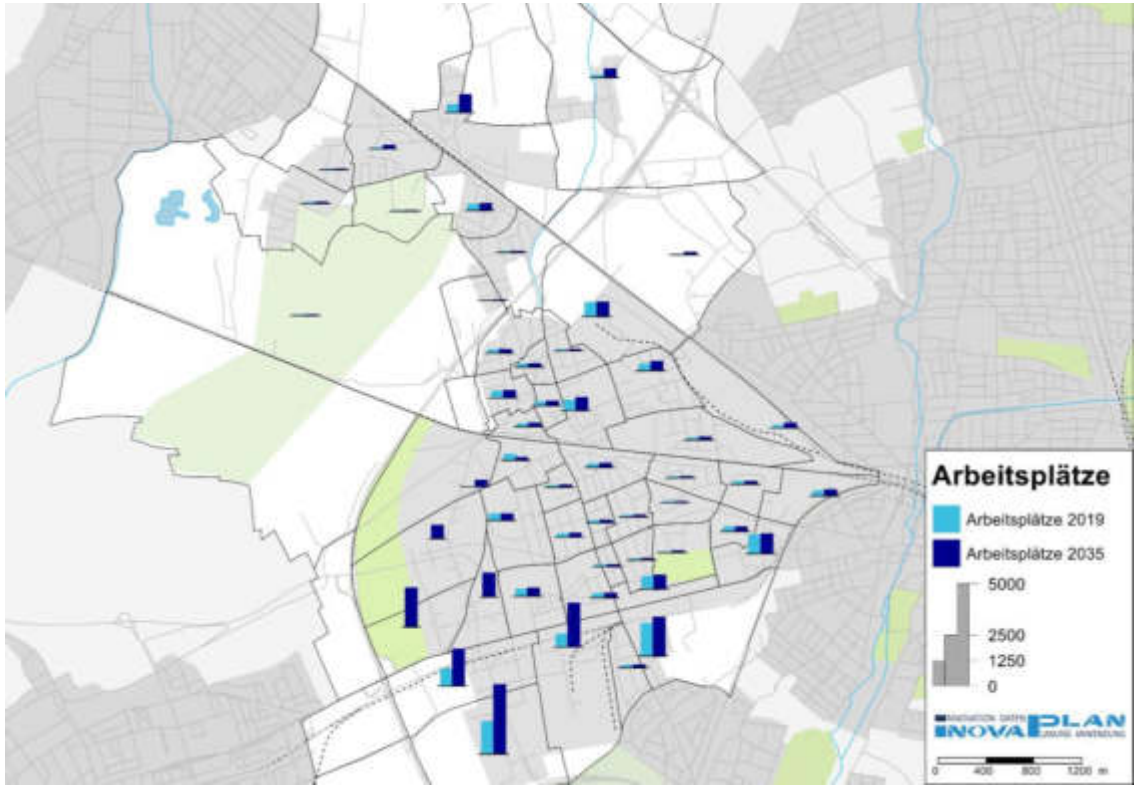
© Landeshauptstadt München

© Landeshauptstadt München

INNOVATION DATEN INOVA PLAN LANUNG ANWENDUNG

Bevölkerung und Arbeitsplatzentwicklung





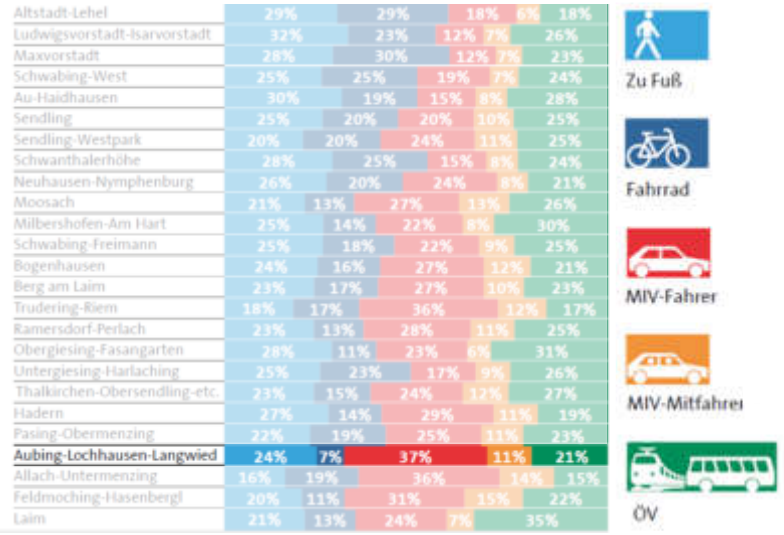
	Analyse (2019)	Prognose (2035)
Bevölkerung	44.000	83.300 (+90%)

	Analyse (2019)	Prognose (2035)
Arbeitsplätze	13.500	24.200 (+80%)

Verkehrsmittelwahl

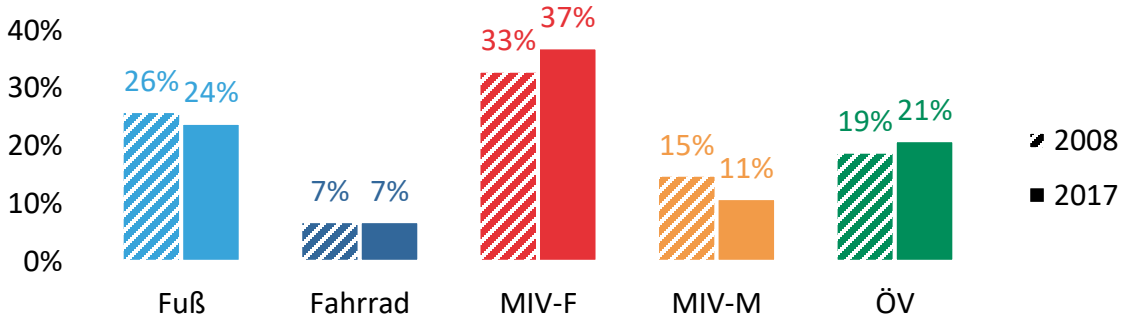
- Zwischen 2008 und 2017 gibt es nur geringfügige Änderungen im Modal Split des 22. Stadtbezirks
- Die Hälfte aller Wege wird mit dem MIV zurückgelegt
  - → Der 22. Stadtbezirk ist der Stadtbezirk mit dem höchsten MIV-Anteil
  - → Der MIV-Anteil ist in der MiD 2008 und 2017 konstant bei 48%
- Zu Fuß gehen ist die zweithäufigste Wahl, während das Fahrrad nur eine untergeordnete Rolle spielt
  - → vergleichsweise geringer Anteil an Nahmobilität
  - → Geringster Rad-Anteil aller Stadtbezirke
- ÖV wird regelmäßig genutzt, im Vergleich jedoch seltener als in anderen Stadtbezirken

→ **Umweltverbund weiter ausbaufähig**



Kurzreport MiD 2017 - Stadt München, Münchner Umland und MVV-Verbundraum (April 2019), 485 Teilnehmer aus dem 22. Stadtbezirk

Modal Split des 22. Stadtbezirks 2008 und 2017



Bestandsanalyse & Modellauswertungen

Bestehendes Straßennetz

Querschnitt A

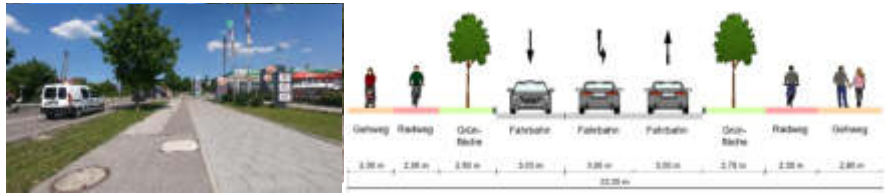
Querschnitt B

Querschnitt C

Querschnitt D

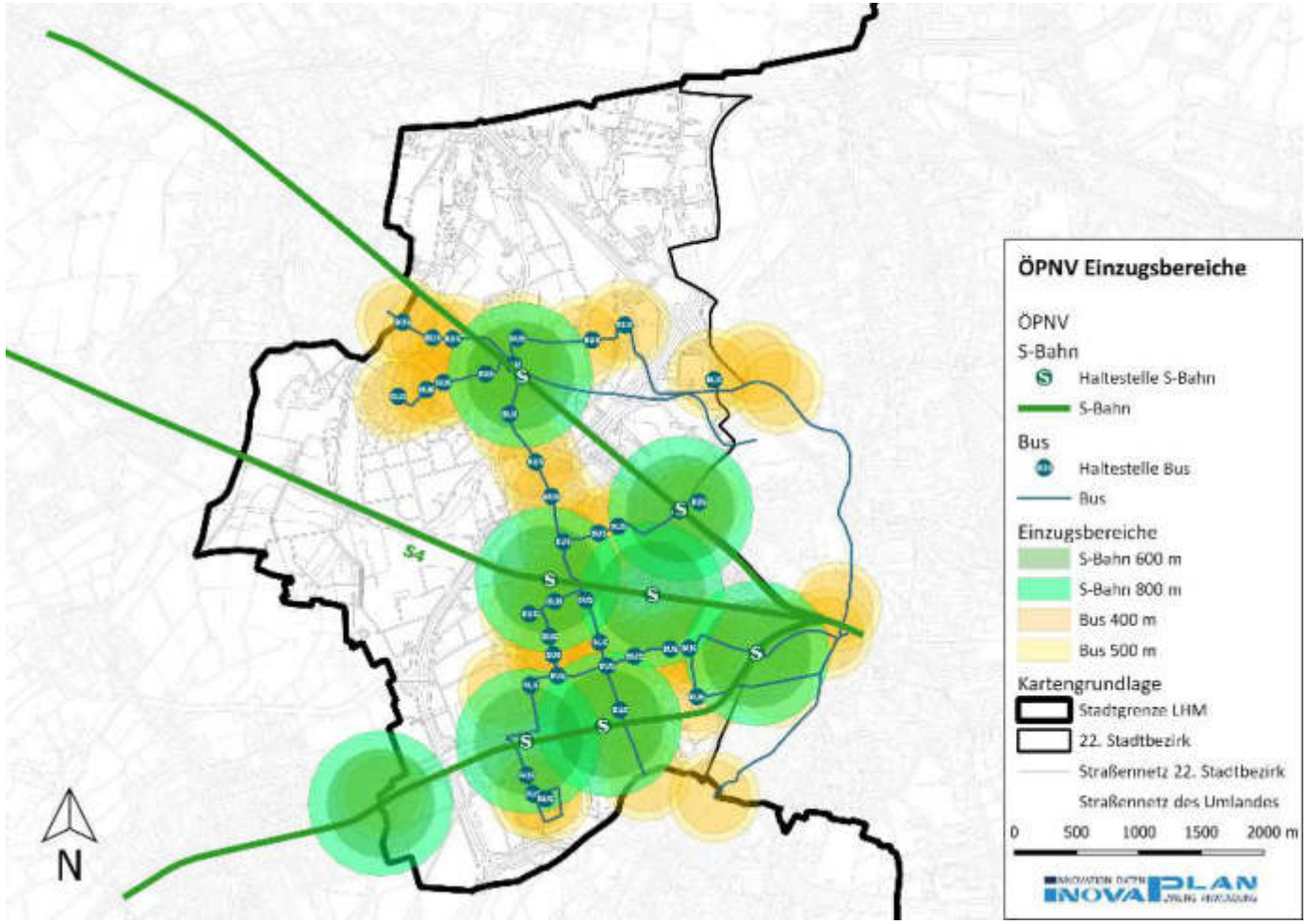
Querschnitt E

Querschnitt F



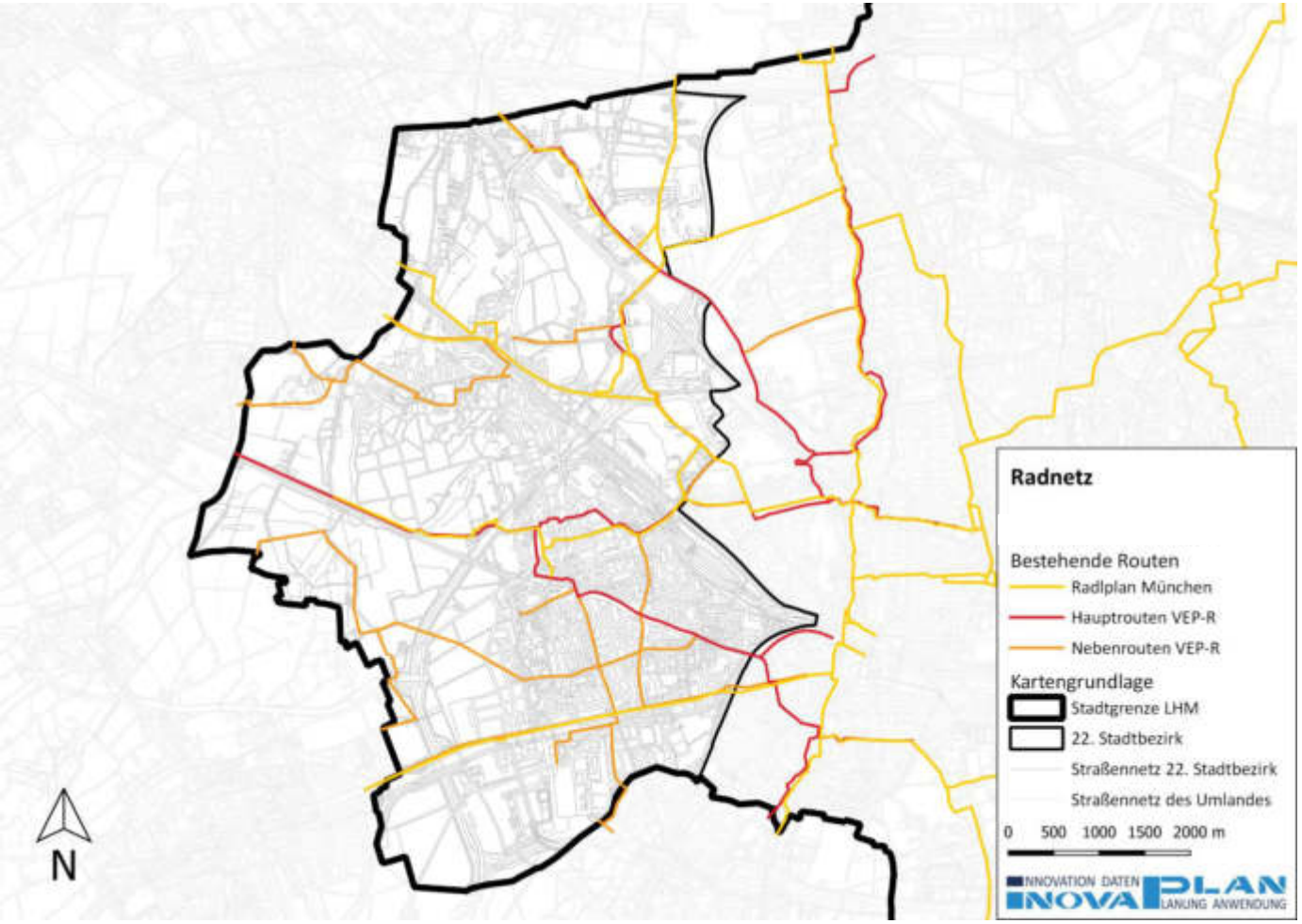
- Es besteht meist ein eingeschränkter Straßenraum
- Straßenraum ist vor allem auf den MIV ausgelegt, Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur entspricht größtenteils nicht den Standards
- Die Streckenzüge innerhalb des Stadtbezirks sind überwiegend mit jeweils einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung ausgebaut
- Die meisten Straßen verfügen über straßenbegleitende Parkflächen und Grünstreifen

Bestehendes ÖV-Netz



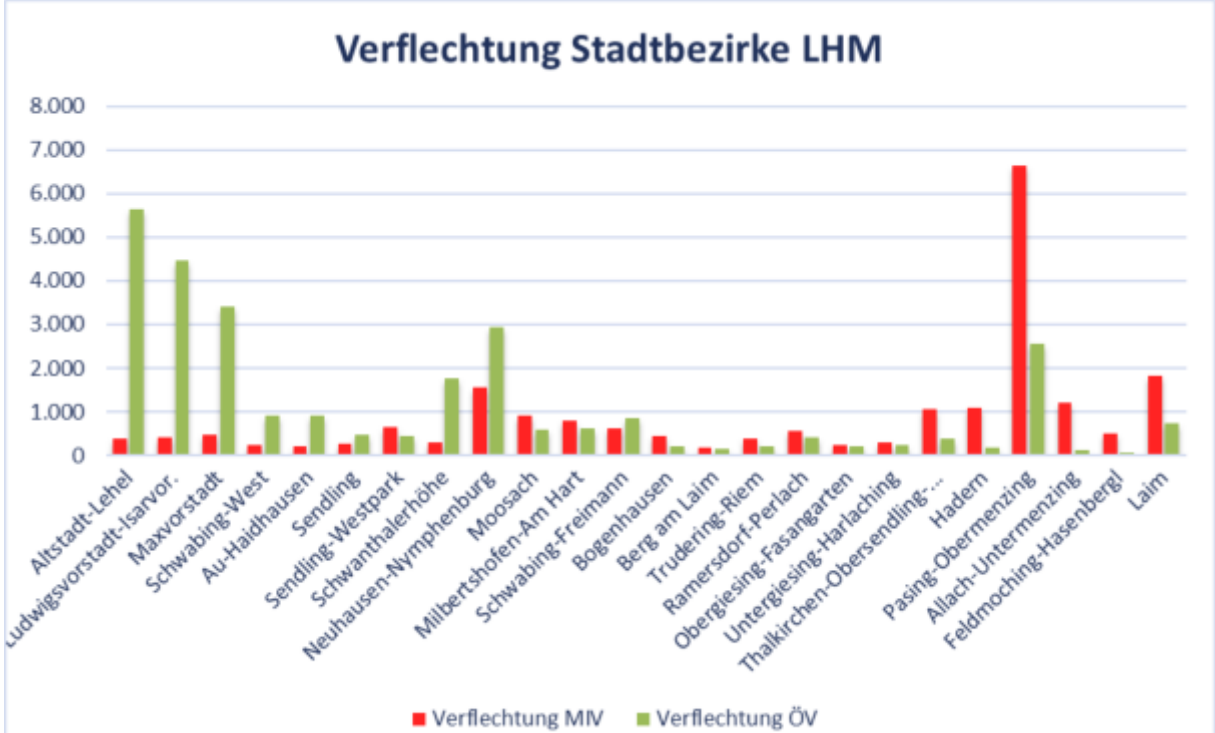
- Erschließung in Richtung Innenstadt sowie in Richtung Gröbenzell, Fürstenfeldbruck und Germering über S-Bahn-Äste
- Erschließung innerhalb des 22. Stadtbezirks erfolgt vor allem über Buslinien
- Bestehende Wohngebiete sind größtenteils durch die Einzugsbereiche des bestehenden ÖV-Netzes abgedeckt

Bestehendes Radrouten-Netz

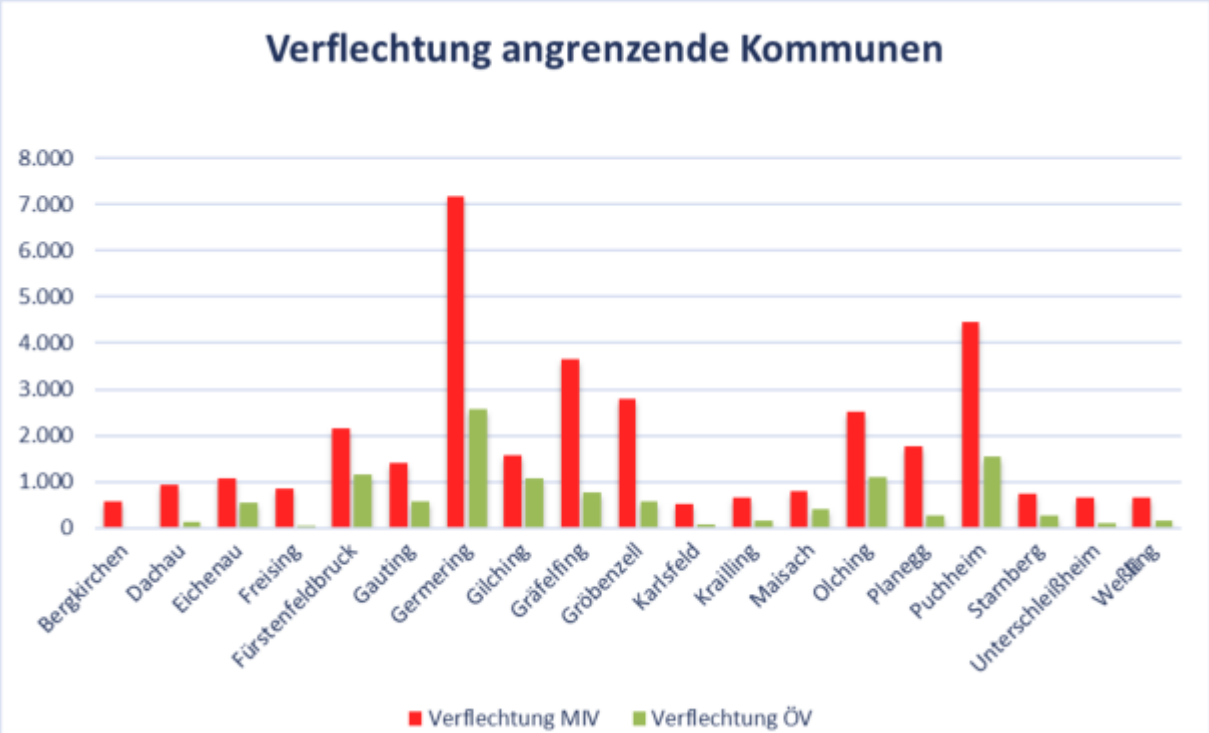


- Radverbindungen bestehen hauptsächlich auf radialen Achsen in die umliegenden Gemeinden und in Richtung Innenstadt
- Keine durchgehende, zentrale Nord-Süd-Verbindung im 22. Stadtbezirk vorhanden
- Bestehende Standards hinsichtlich Führungsform und Breite der Infrastruktur werden nicht in allen Bereichen eingehalten

Verkehrsverflechtung



Grundlage: Verkehrsmodell LHM

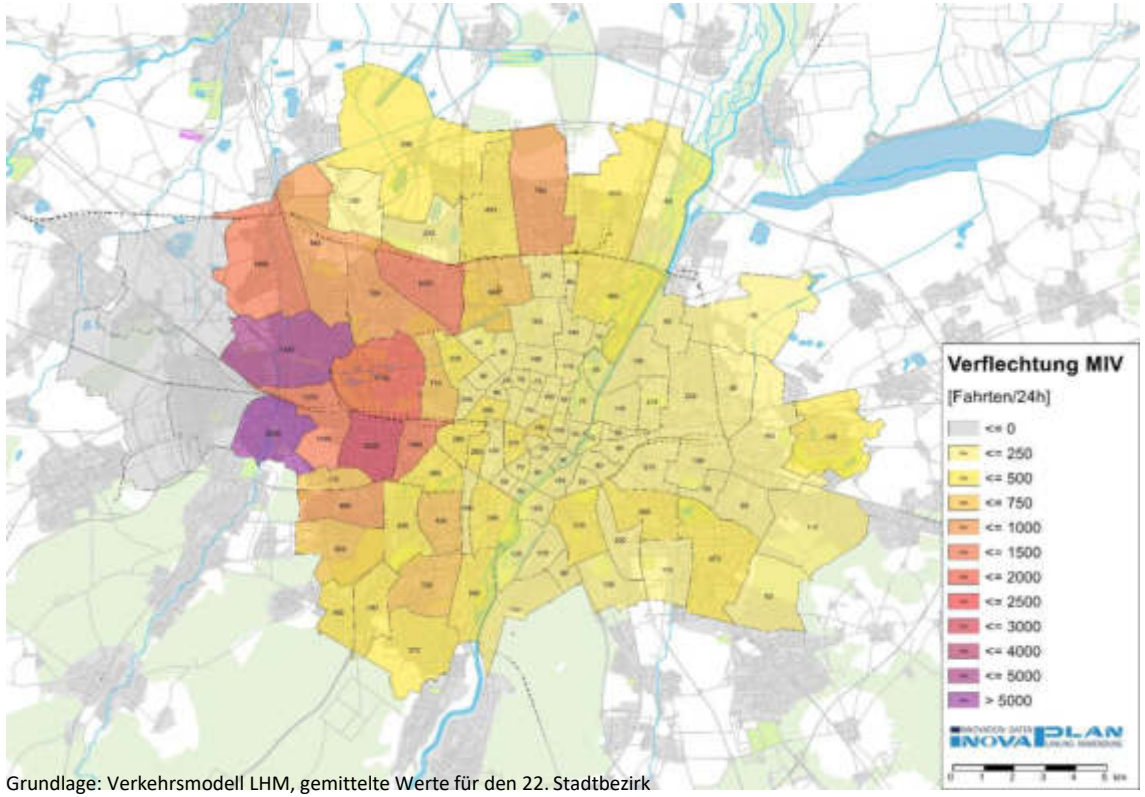


Grundlage: Verkehrsmodell LHM

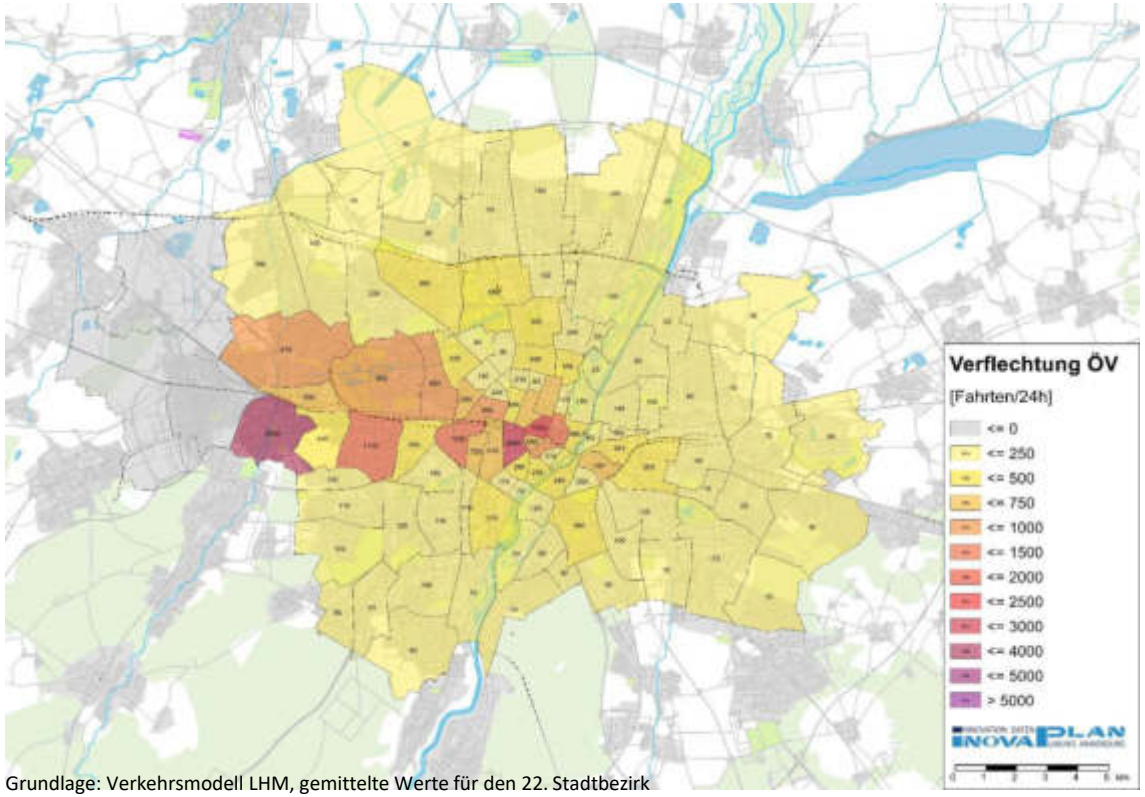
- Hohe Nachfrage in Richtung Innenstadt → ÖV-lastig
- Hohe Nachfrage in benachbarte Stadtbezirke
  Bsp. „Pasing-Obermenzing“ → MIV-lastig

- Hohe Nachfrage vor allem von/nach Germering
- Nachfrage insgesamt stark auf MIV ausgerichtet

Verkehrsverflechtung MIV+ÖV



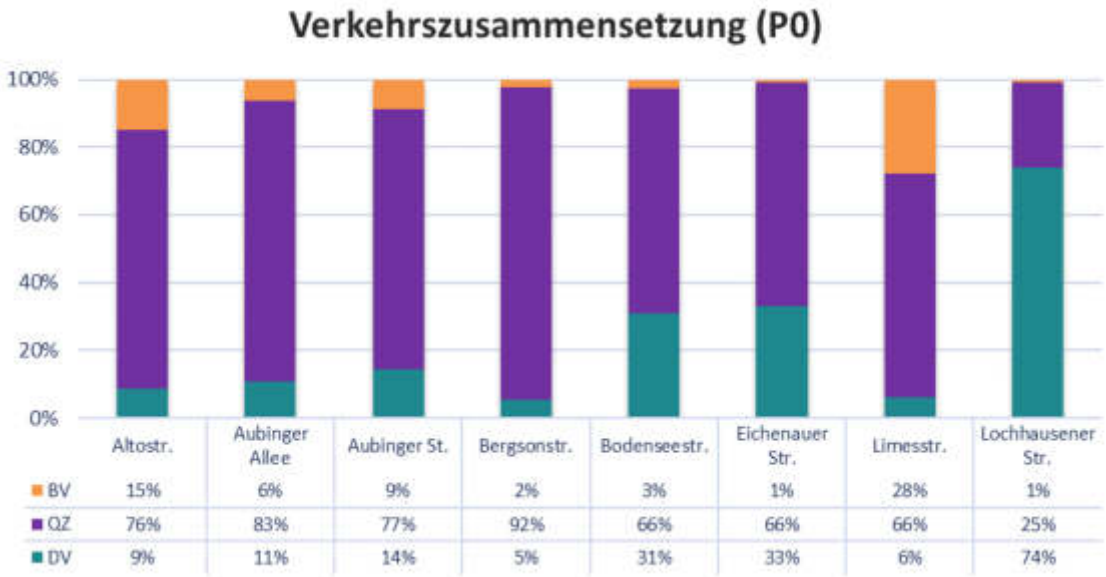
Grundlage: Verkehrsmodell LHM, gemittelte Werte für den 22. Stadtbezirk



Grundlage: Verkehrsmodell LHM, gemittelte Werte für den 22. Stadtbezirk

- Verflechtung im MIV in alle umliegenden Stadtbezirke
- Verflechtung im ÖV vor allem in Richtung der Münchner Innenstadt

Verkehrszusammensetzung 22. Stadtbezirk (P0)

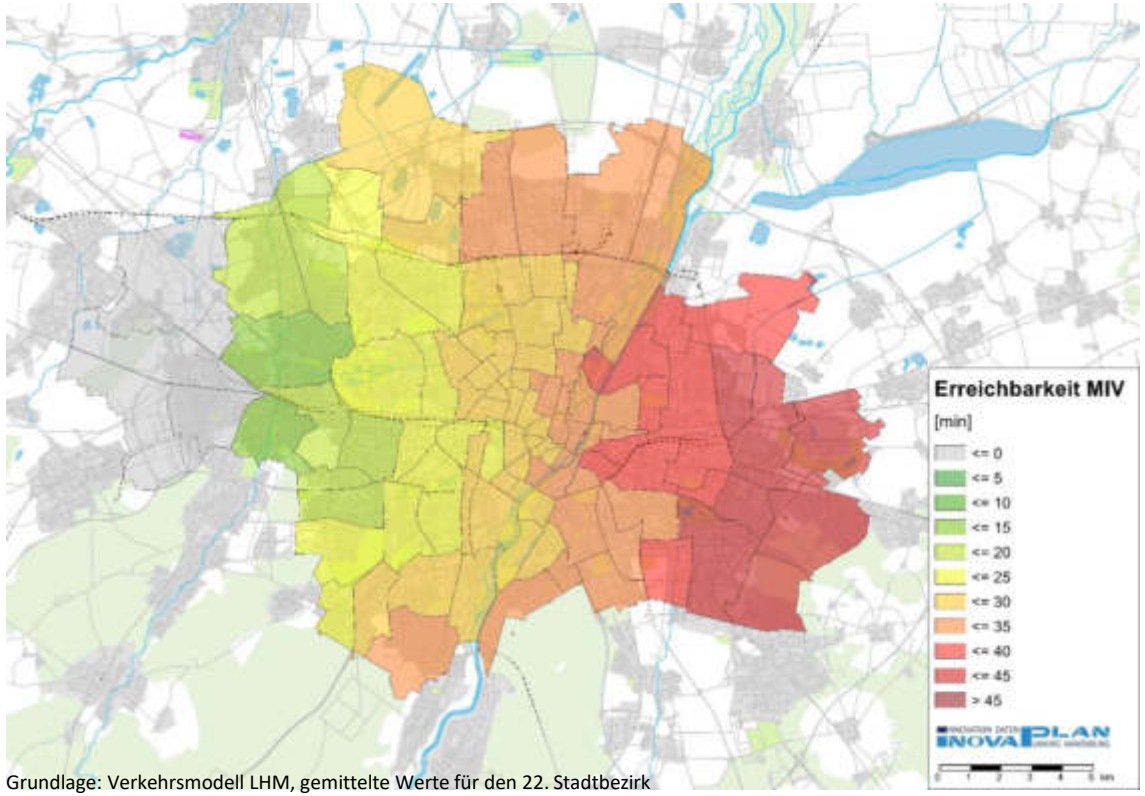


- Auf den Straßen innerhalb des Stadtbezirks dominiert der Quell-/ Zielverkehr
- Durchgangsverkehre finden sich auf dem übergeordneten Straßennetz
  - Ausnahme bildet die Lochhausener Straße auf der der Durchgangsverkehr überwiegt
- Binnenverkehr spielt nur eine untergeordnete Rolle

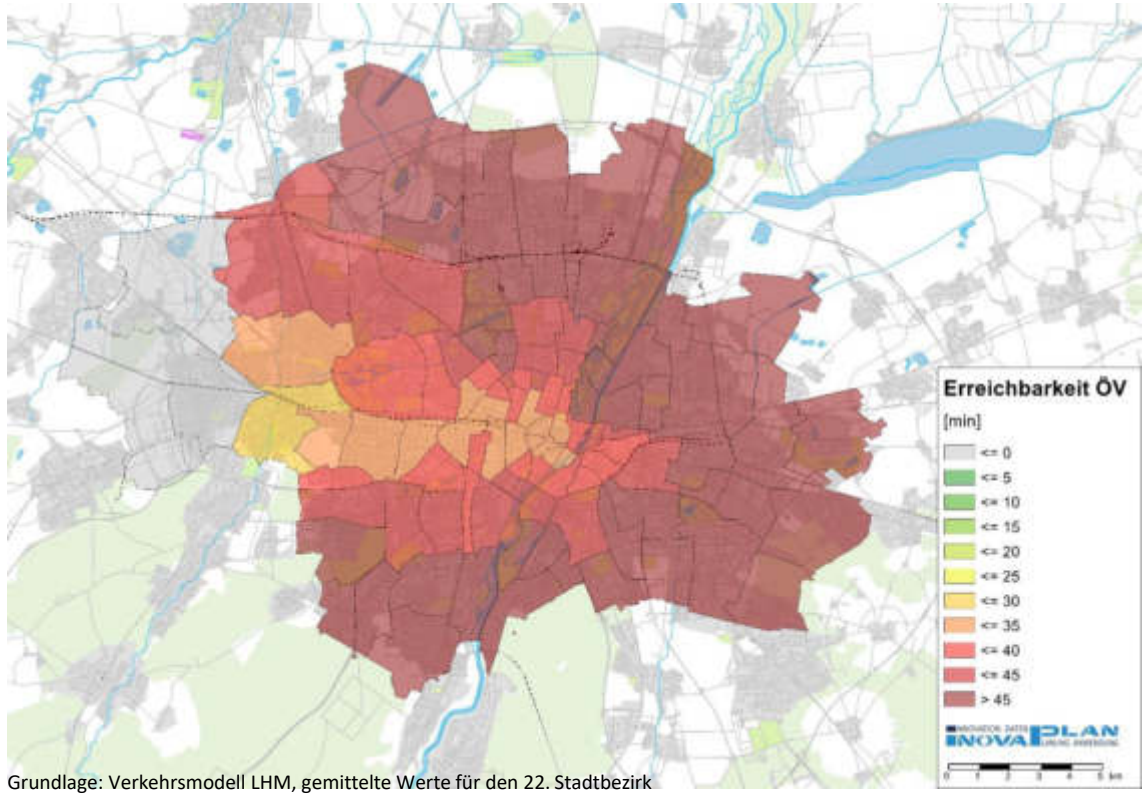
Legende

	Binnenverkehr
	Quell-/Zielverkehr
	Durchgangsverkehr

Erreichbarkeitsanalyse (Reisezeit) MIV+ÖV



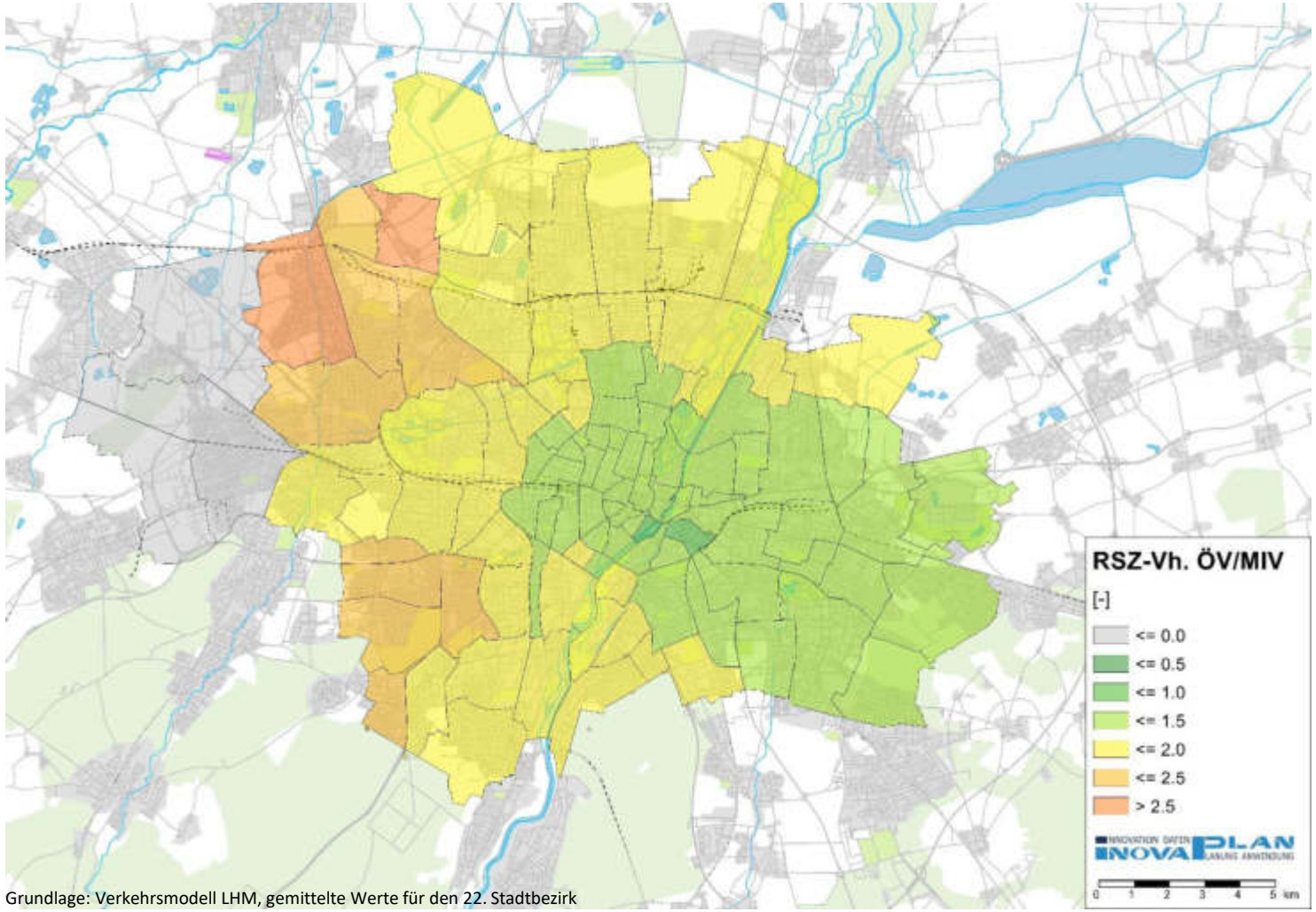
Grundlage: Verkehrsmodell LHM, gemittelte Werte für den 22. Stadtbezirk



Grundlage: Verkehrsmodell LHM, gemittelte Werte für den 22. Stadtbezirk

- MIV weist gute Erreichbarkeit zu umliegenden Bereichen auf
- Ziele entlang der S-Bahn Stammstrecke sind auch mit dem ÖV gut erreichbar, schlechte ÖV-Erreichbarkeit auf tangentialen Verbindungen

Reisezeitverhältnis ÖV/MIV

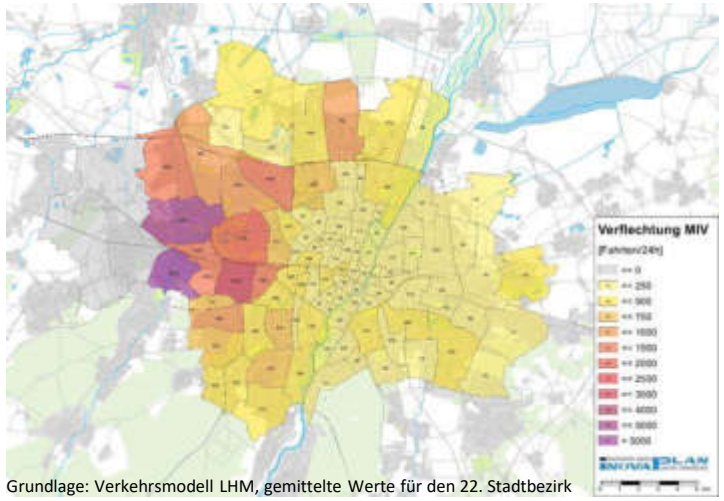


Grundlage: Verkehrsmodell LHM, gemittelte Werte für den 22. Stadtbezirk

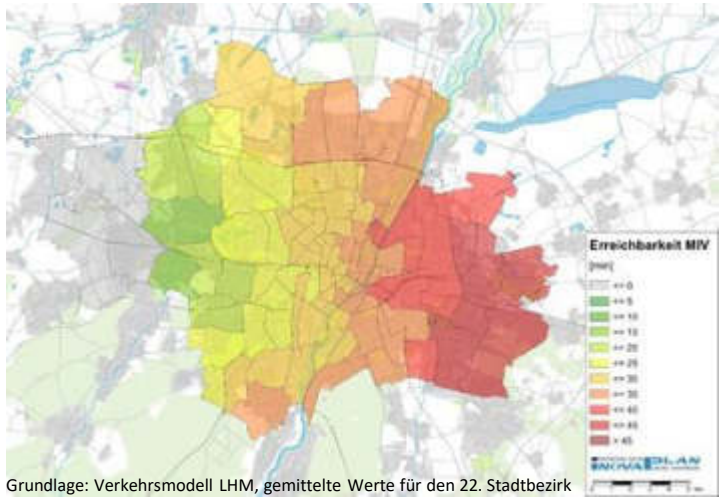
Auswahl Stadtbezirksteile mit höchstem Reisezeitverhältnis und Nachfrage > 250 Fahrten/Tag:

Stadtbezirks-teil	RSZ-Vh. ÖV/MIV	Gesamt-nachfrage	ÖV- Anteil
Untermenzing-Allach	2,6	1.650	10%
Industriebezirk	2,3	1.000	10%
Großhadern	2,2	750	16%
Blumenau	2,2	850	16%
Fürstenried-West	2,1	450	16%
Neuhadern	2,1	950	11%
Obermenzing	2,1	5.150	18%
Moosach-Bahnhof	2,0	1.000	23%
Am Waldfriedhof	2,0	550	21%
Forstenried	2,0	350	9%

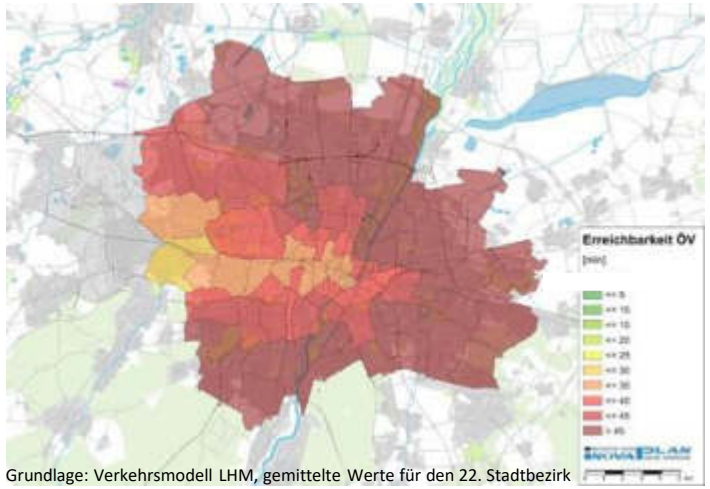
Zwischenfazit



Grundlage: Verkehrsmodell LHM, gemittelte Werte für den 22. Stadtbezirk



Grundlage: Verkehrsmodell LHM, gemittelte Werte für den 22. Stadtbezirk



Grundlage: Verkehrsmodell LHM, gemittelte Werte für den 22. Stadtbezirk

- Die größten Verkehrsverflechtungen bestehen zu den östlich angrenzenden Stadtbezirksteilen, besonders auf diesen Relationen stellt der ÖV aber ein unattraktives Angebot dar, die Fahrzeiten sind meist deutlich länger im Vergleich zum Pkw
- Ausnahme bilden Ziele im Bereich der S-Bahn-Stammstrecke

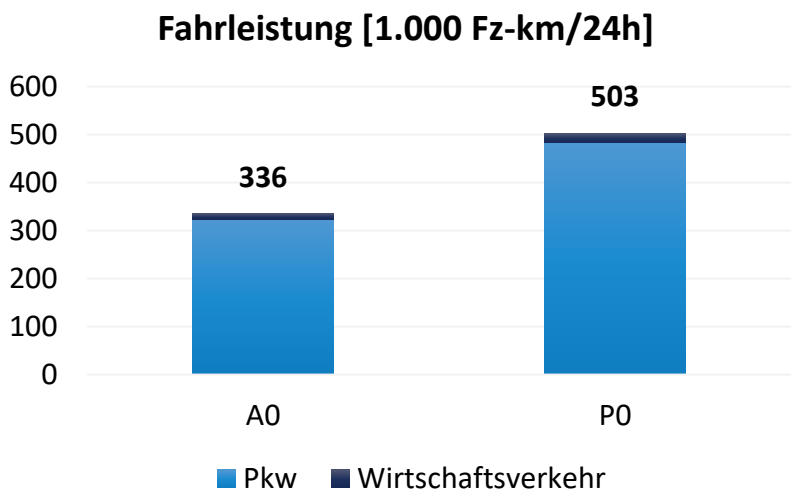
➔ Zur Förderung des Umweltverbunds sollte das Angebot insbesondere auf diesen Relationen weiter gestärkt werden
  - Zugangszeiten minimieren
  - Neues Fahrtenangebot schaffen
  - Erreichbarkeit mit dem Rad weiter verbessern

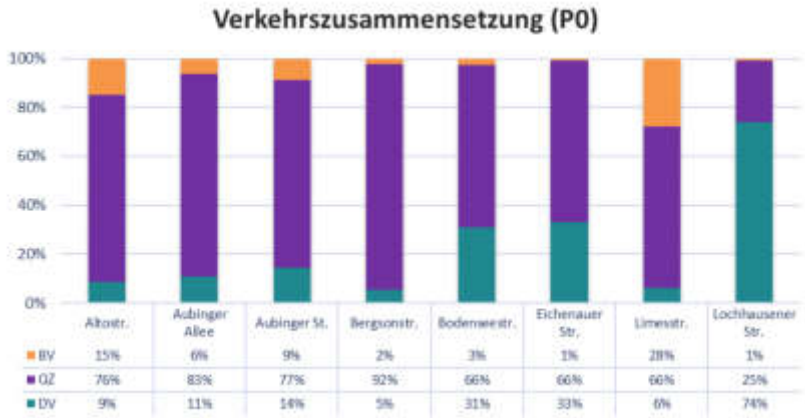
Zwischenfazit

Erkenntnisse aus den bisherigen Untersuchungen:

- MIV-Fahrtenaufkommen im Bereich des 22. Stadtbezirks nimmt bis zum Prognosehorizont 2035 um etwa 50 % zu
- Quell- und Zielverkehre weisen den höchsten Anteil am Verkehrsaufkommen auf
  → Durchgangsverkehre spielen nur eine untergeordnete Rolle

→Durch reine Routenverlagerung kann keine Entlastungswirkung erzielt werden
→Ziel der Maßnahmen: Verkehrsverlagerung vom MIV auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds erreichen





Maßnahmenentwicklung

Ziele des Verkehrskonzepts

- Derzeit wird etwa die Hälfte der Wege mit dem MIV zurückgelegt
- Aber: Verkehrsmittel des ÖPNV sind leistungsfähiger als der MIV
- Verkehr soll auch zukünftig umfeld- und stadtverträglich abgewickelt werden

➔ Zielkonzeption Verkehrskonzept

→ Verlagerung von MIV-Wegen zum Umweltverbund

→ Schaffung attraktiver Alternativen zum eigenen Pkw erforderlich

→ Reisezeiten mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds müssen in attraktivem Verhältnis zu MIV-Reisezeiten stehen

SPNV
Rückgrat der Mobilität in München

Bus / Tram
Zubringer zum SPNV sowie auf mittleren Distanzen

Fahrrad
IV-Verkehrsmittel auf kurzen und mittleren Distanzen, auch Zubringer ÖV

Fuß
IV-Verkehrsmittel auf kurzen Distanzen

MIV
Verträgliche Abwicklung des MIV-Verkehrsaufkommens

Ziele des Verkehrskonzepts

Umweltverbund stärken

Förderung einer ressourcenschonenden und wirtschaftlich sinnvollen Mobilität

- Rad- und Fußverkehr auf kleinteiligen Wegen stärken
- Leistungsfähige Verkehrsabwicklung sicherstellen
- Lebensqualität im Stadtbezirk verbessern
- Eigenständige Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen ermöglichen
- Neue Mobilitätsangebote stärken
- Erreichbarkeit der benachbarten Stadtbezirke verbessern

Zwischenfazit

- Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund erfordert eine Verhaltensveränderung
- Verlagerung kann über 2 Ansätze erreicht werden

Push-Maßnahmen

- MIV-Kapazitäten reduzieren
- Konsequente ÖV-(/Rad-) Priorisierung an allen Knoten
- Umsetzung Parkraumkonzept
- Einführung von Einbahnstraßen
- ….

Pull-Maßnahmen

- ÖV-Angebot ausweiten
- Aufenthaltsqualität im Straßenraum stärken
- Ausbau Radlnetz, Abstellmöglichkeiten
- Zuwegung zu ÖV-Haltestellen verbessern
- Förderung neuer Mobilitätsangebote
- ….

Maßnahmen in Umsetzung/Planung bis 2035

MIV

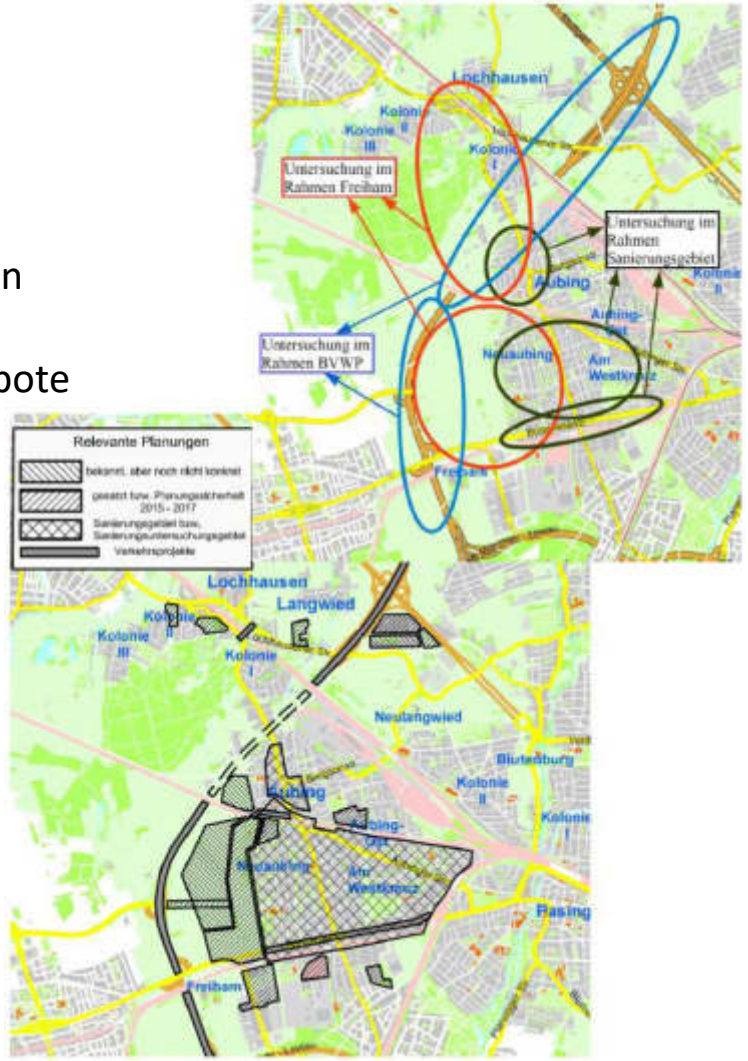
- Autobahnzubringer Freiham
- Ausbau A99 West
- Optimierung Bodenseestraße
- Höhenfreimachung im Zuge Ausbau S4
- Anbindung Aubing - Freiham

ÖV

- Barrierefreier Ausbau Haltestellen
- Konsequente Bevorrechtigung von Buslinien an Knotenpunkten
- Ausbau S4
- U-Bahn Richtung Freiham (U5)

Weitere Maßnahmen

- Ausbau der P+R- sowie der Radverkehrsstellplätze
- Förderung von Sharing-Angeboten (Car-Sharing, Bike-Sharing, etc.)
- Förderung neuer Mobilitätsangebote



© Landeshauptstadt München

Im Folgenden:

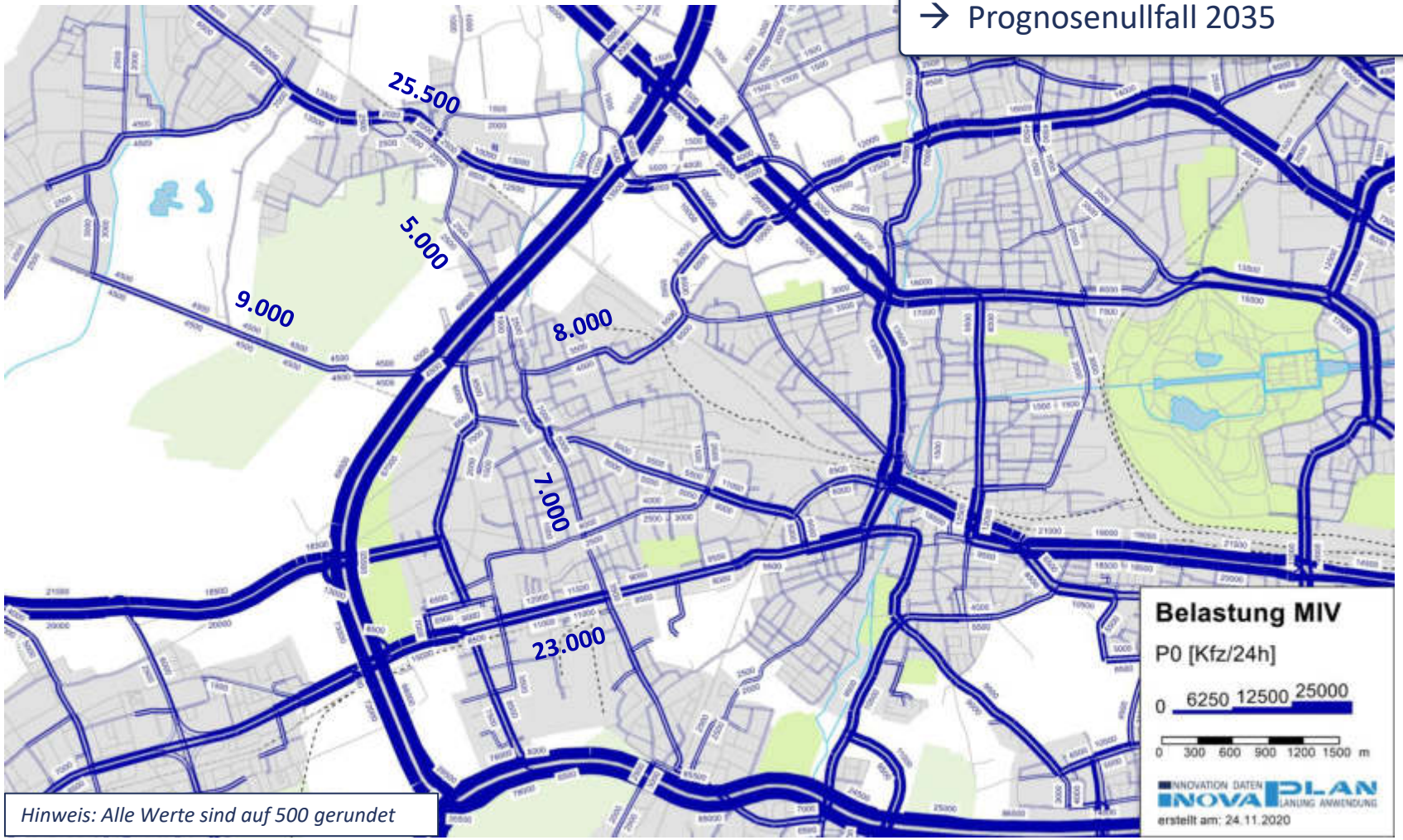
➔Untersuchung der verkehrlichen Wirkung ergänzender Maßnahmen

➔Dabei nicht berücksichtigt: Bauliche/betriebliche Machbarkeit, weitere bestehende Einschränkungen (Bsp. Naturschutz)

Maßnahmen MIV

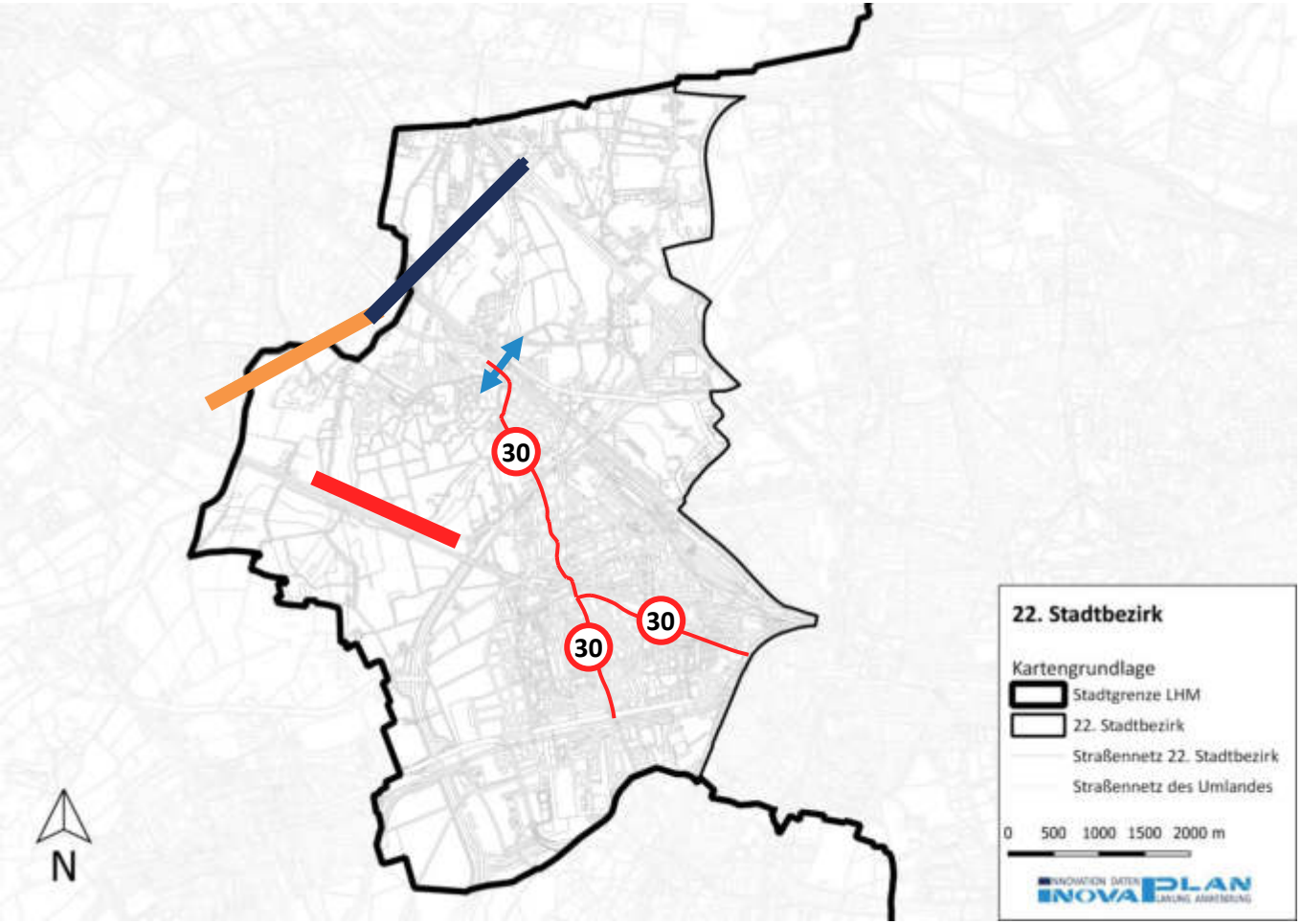
Ausgangslage

Grundlage Maßnahmenuntersuchung:
→ Prognosenullfall 2035



Hinweis: Alle Werte sind auf 500 gerundet

Untersuchte MIV-Maßnahmen



Maßnahme	
Sperrung Eichenauer Straße	
Unterführung Lochhausener Straße - Altostraße	
Anbindung Puchheim an Lochhausener Straße	
Anbindung Lochhausener Straße an A8	
Tempo 30 Altostraße	30
Tempo 30 Limesstraße	30
Tempo 30 Aubinger Straße	30

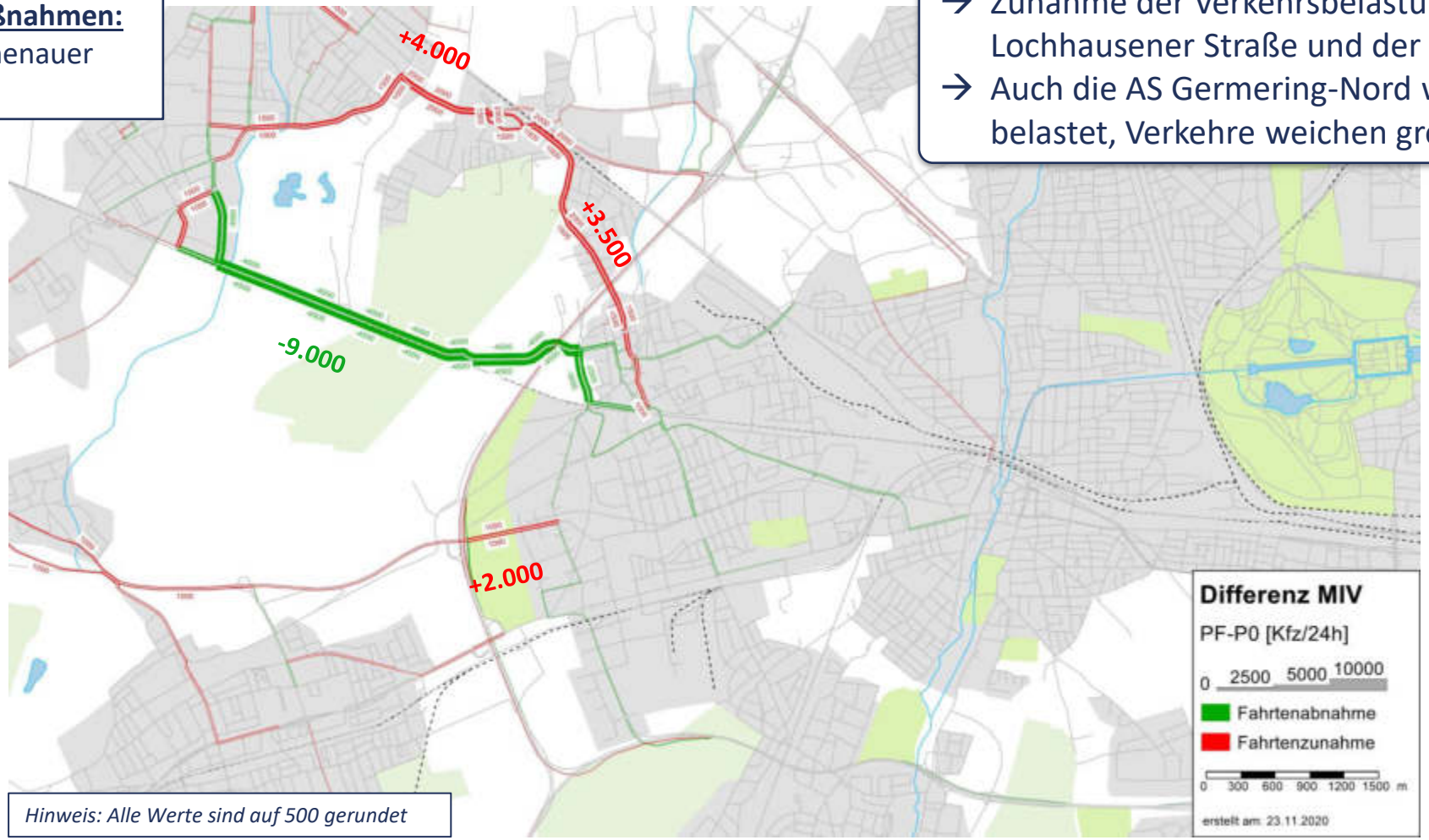
➔ Untersuchung der verkehrlichen Wirkungen (bauliche/betriebliche Machbarkeit werden zunächst nicht berücksichtigt)

Sperrung Eichenauer Straße

Enthaltene Maßnahmen:

✓ Sperrung Eichenauer Straße

→ Entlastende Wirkung für den Ortskern Aubing
→ Zunahme der Verkehrsbelastung auf der Lochhausener Straße und der Altostraße
→ Auch die AS Germering-Nord wird stärker belastet, Verkehre weichen großräumig aus

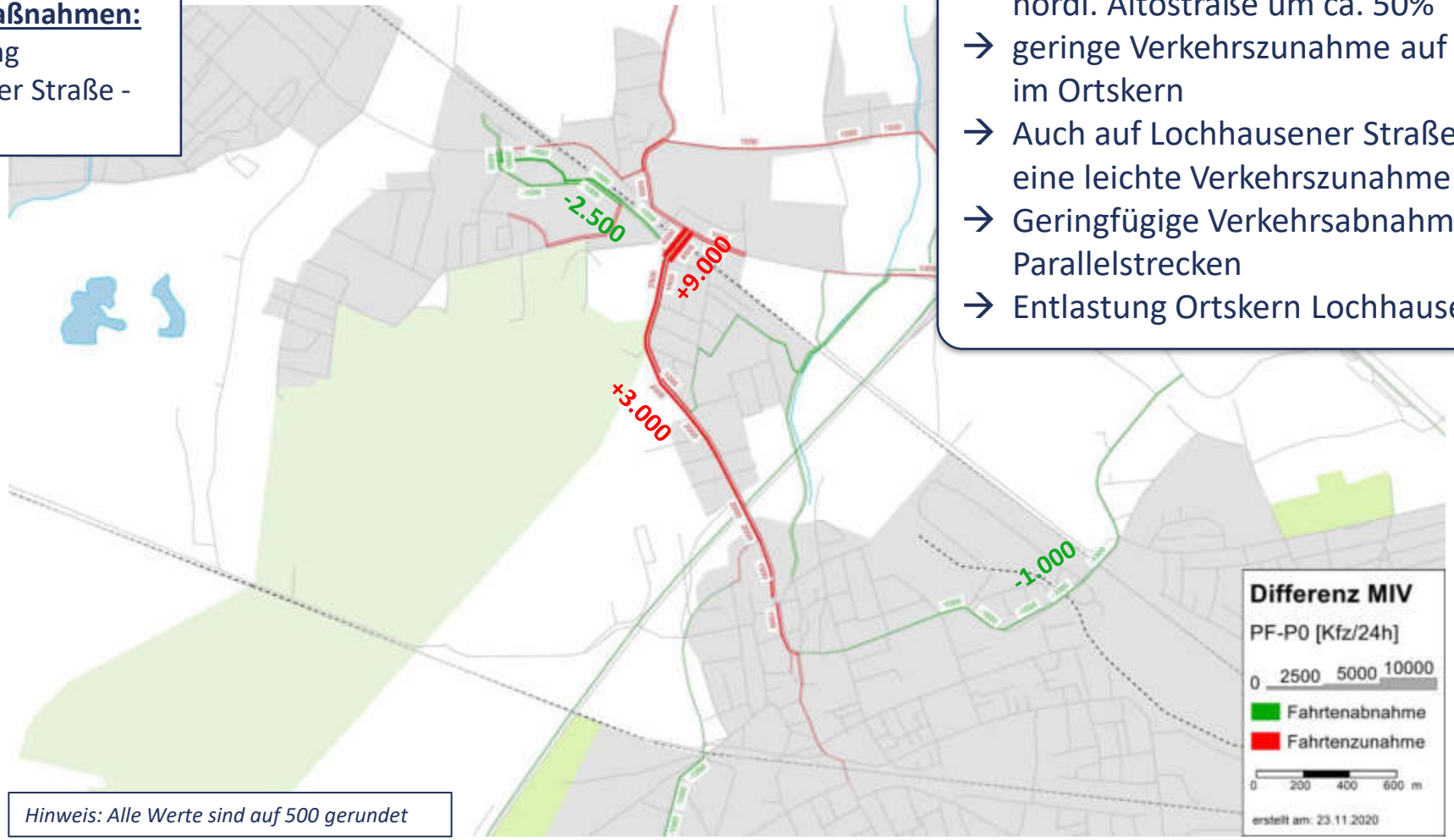


Hinweis: Alle Werte sind auf 500 gerundet

Unterführung Lochhausener Str. – Altostraße

Enthaltene Maßnahmen:

✓ Unterführung Lochhausener Straße - Altostraße



Hinweis: Alle Werte sind auf 500 gerundet

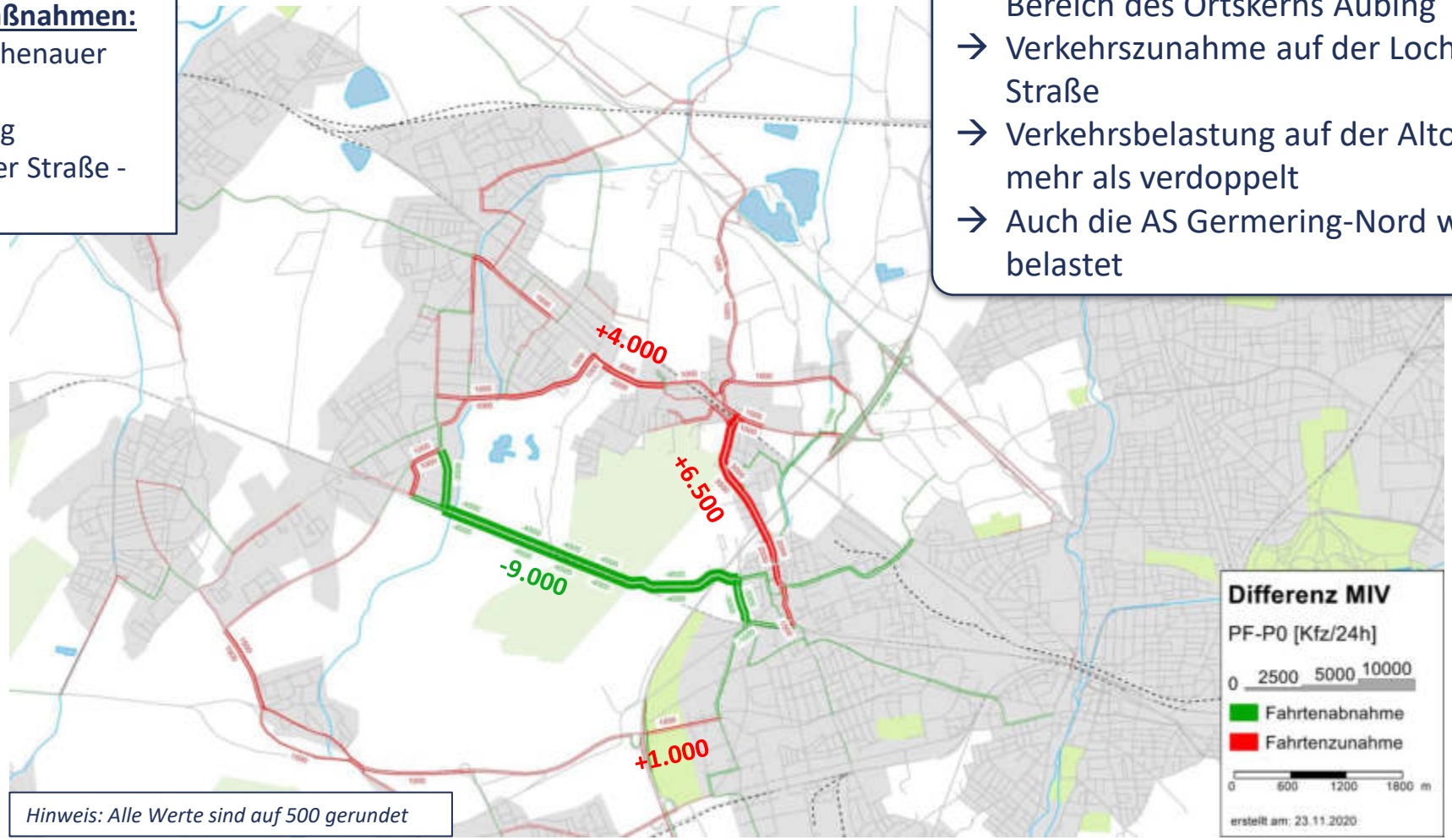
- → Zunahme der Verkehrsbelastung auf der nördl. Altostraße um ca. 50%
- → geringe Verkehrszunahme auf der Altostraße im Ortskern
- → Auch auf Lochhausener Straße ergibt sich eine leichte Verkehrszunahme
- → Geringfügige Verkehrsabnahme auf Parallelstrecken
- → Entlastung Ortskern Lochhausen

Unterführung + Sperrung Eichenauer Straße

Enthaltene Maßnahmen:

- ✓ Sperrung Eichenauer Straße
- ✓ Unterführung Lochhausener Straße - Altostraße

→ Entlastende Wirkung für den westlichen Bereich des Ortskerns Aubing
→ Verkehrszunahme auf der Lochhausener Straße
→ Verkehrsbelastung auf der Altostraße wird mehr als verdoppelt
→ Auch die AS Germering-Nord wird stärker belastet



Hinweis: Alle Werte sind auf 500 gerundet

Anbindung Lochhausener Straße an A8

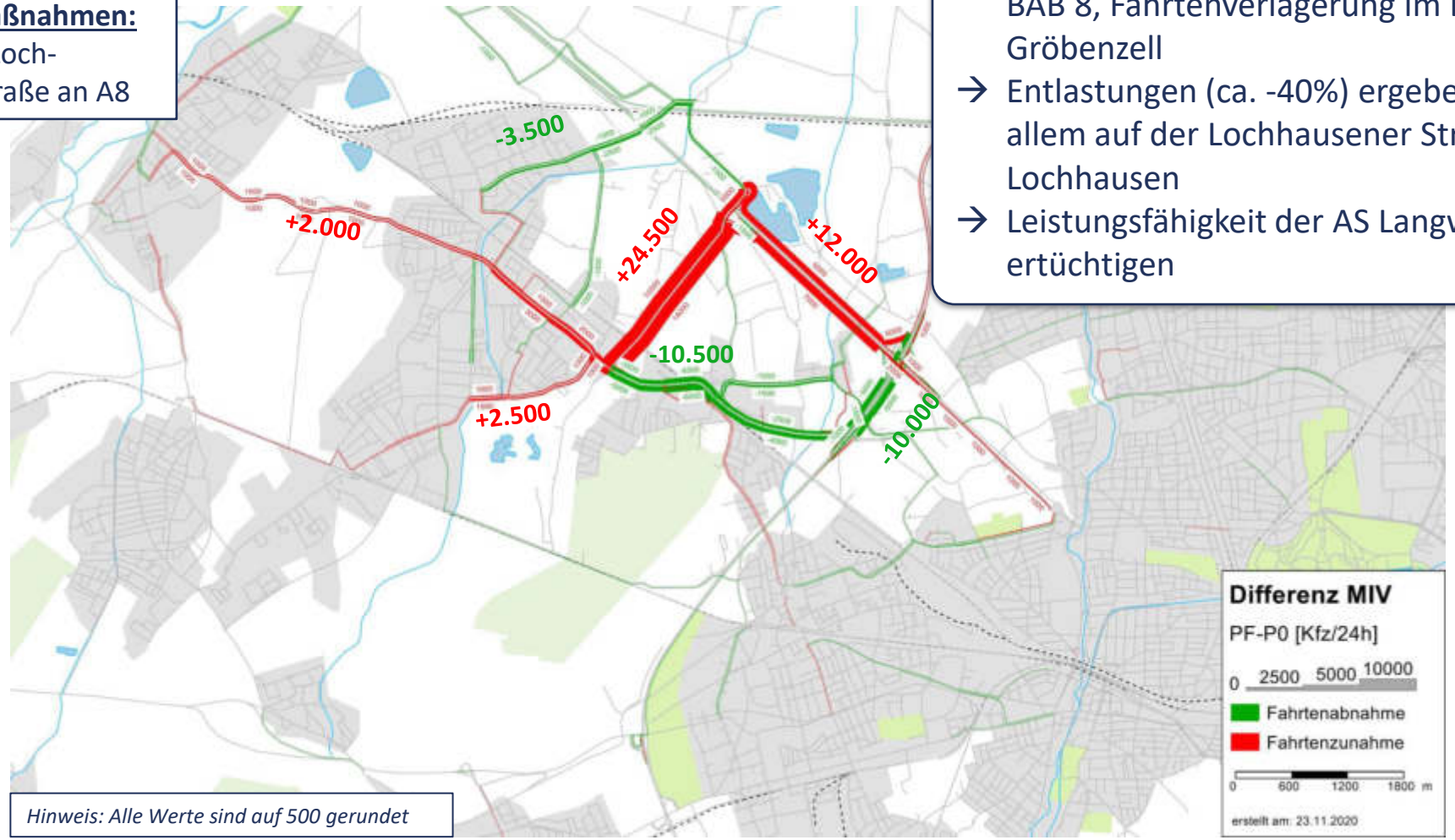
Enthaltene Maßnahmen:

✓ Anbindung Lochhausener Straße an A8

→ Direkter Anschluss von Gröbenzell an die BAB 8, Fahrtenverlagerung im Bereich Gröbenzell

→ Entlastungen (ca. -40%) ergeben sich vor allem auf der Lochhausener Straße bis zur AS Lochhausen

→ Leistungsfähigkeit der AS Langwied ist ggf. zu ertüchtigen

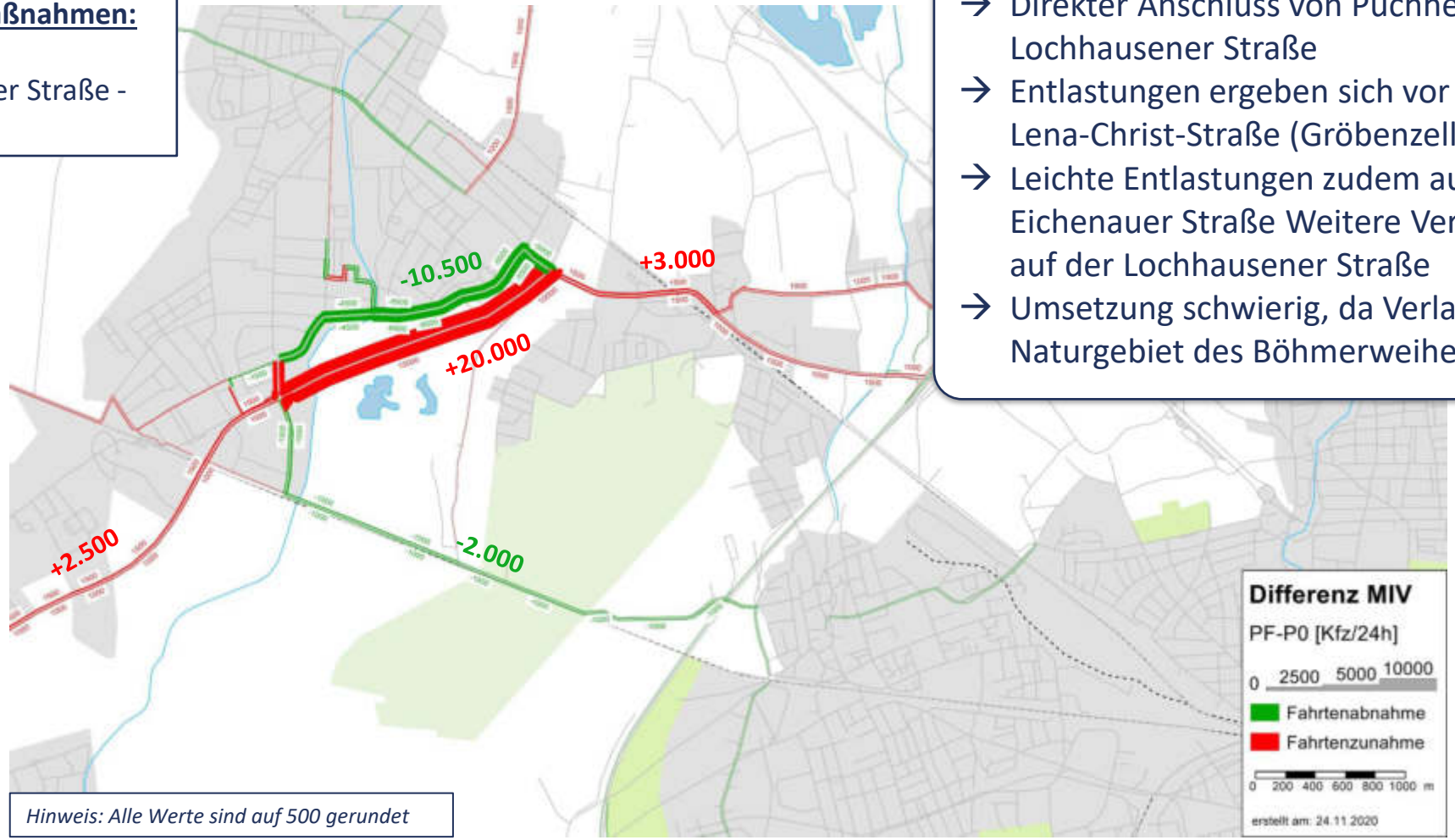


Hinweis: Alle Werte sind auf 500 gerundet

Verbindung Lochhausener Straße an Puchheim

Enthaltene Maßnahmen:

✓ Verbindung Lochhausener Straße - Puchheim



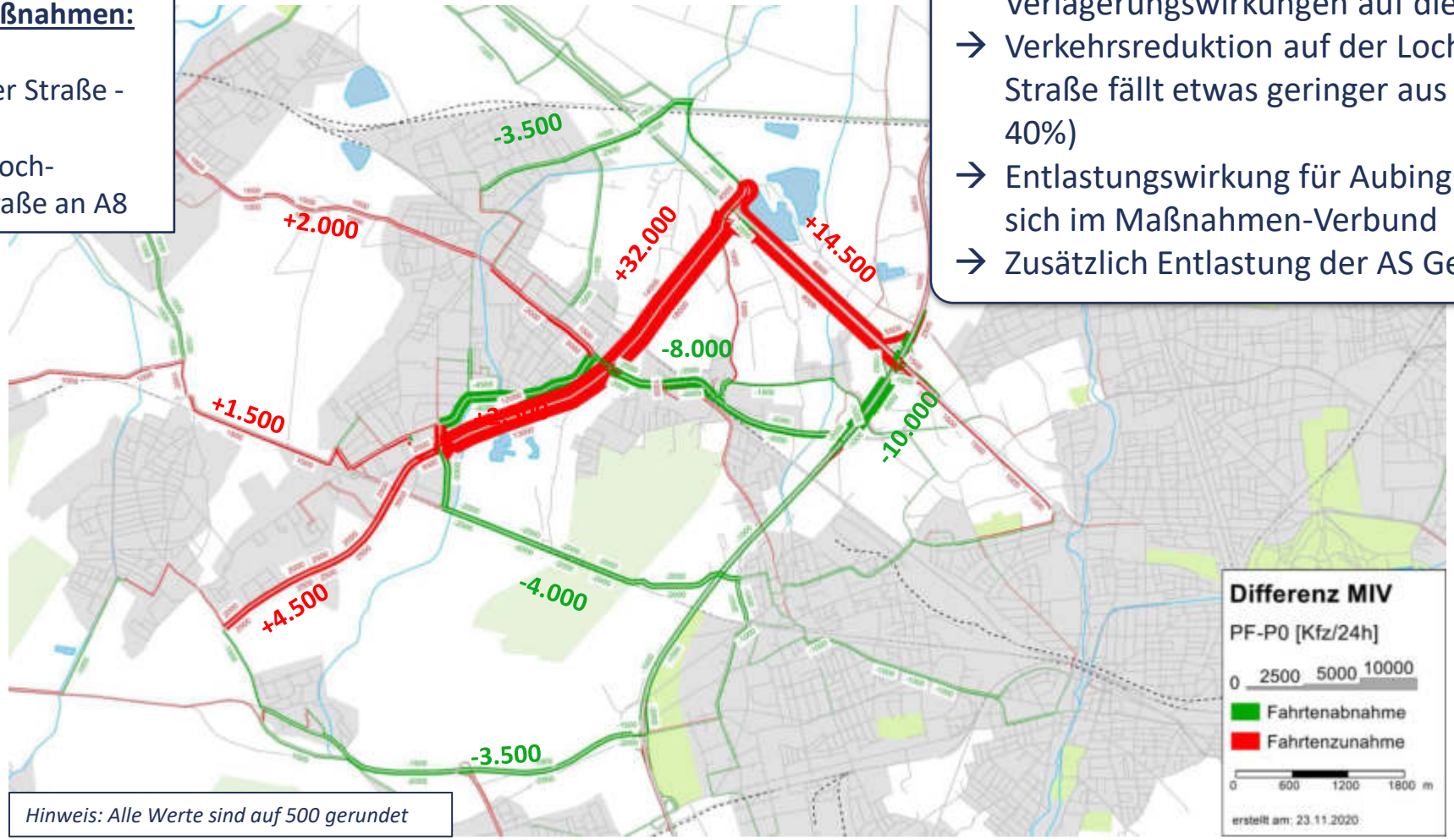
Hinweis: Alle Werte sind auf 500 gerundet

- → Maßnahme aus VEP 06
- → Direkter Anschluss von Puchheim an die Lochhausener Straße
- → Entlastungen ergeben sich vor allem auf der Lena-Christ-Straße (Gröbenzell)
- → Leichte Entlastungen zudem auf der Eichenauer Straße Weitere Verkehrszunahme auf der Lochhausener Straße
- → Umsetzung schwierig, da Verlauf durch das Naturgebiet des Böhmerweihers

Maßnahmenentwicklung MIV

Maßnahmen Nord I

Enthaltene Maßnahmen:
- ✓ Verbindung Lochhausener Straße - Puchheim
- ✓ Anbindung Lochhausener Straße an A8



Hinweis: Alle Werte sind auf 500 gerundet

- → Kombination der Maßnahmen erhöht die Verlagerungswirkungen auf die A8
- → Verkehrsreduktion auf der Lochhausener Straße fällt etwas geringer aus (30% statt 40%)
- → Entlastungswirkung für Aubing vergrößert sich im Maßnahmen-Verbund
- → Zusätzlich Entlastung der AS Germering-Nord

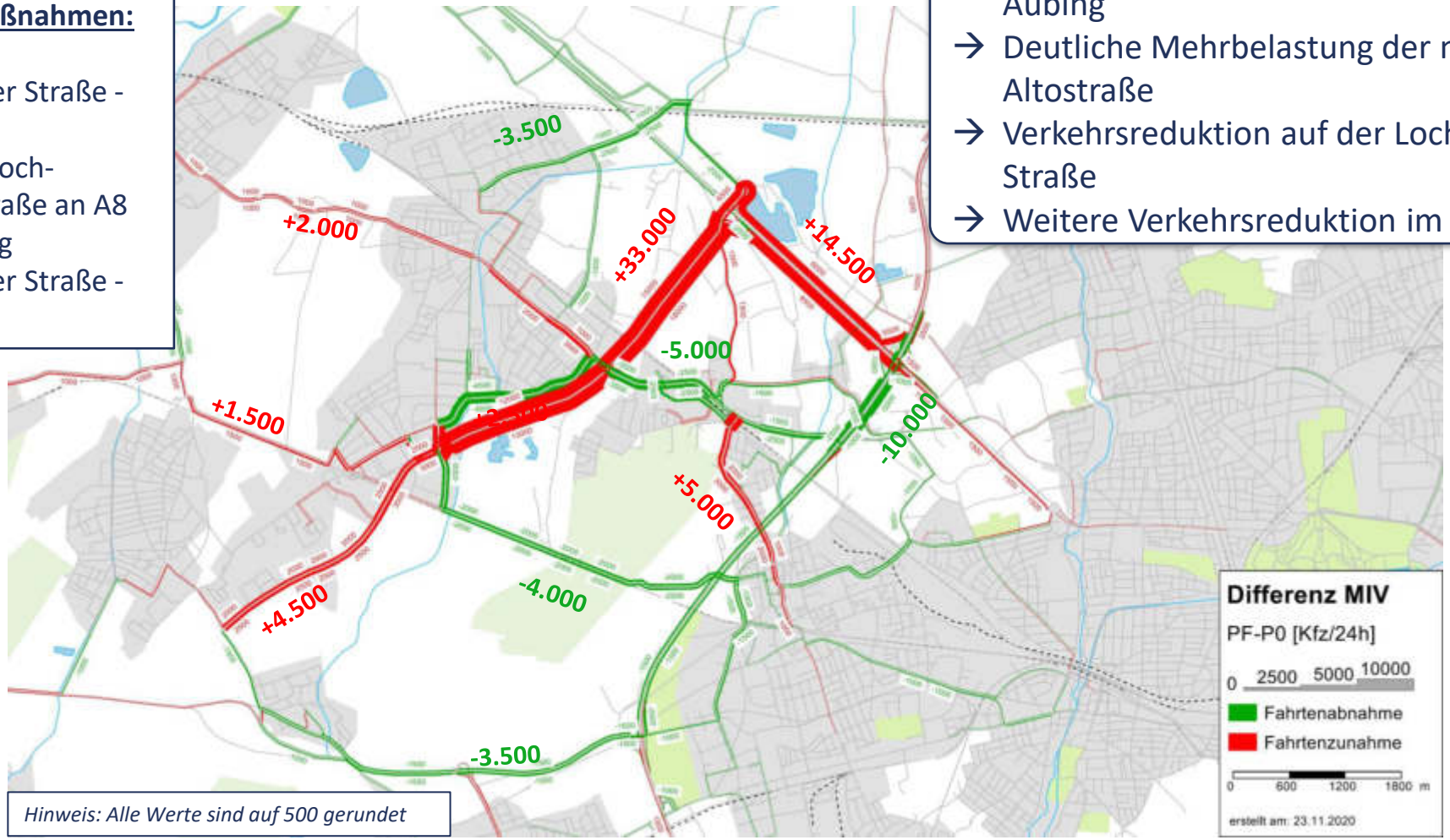
Maßnahmenentwicklung MIV

Maßnahmen Nord II

Enthaltene Maßnahmen:

- ✓ Verbindung Lochhausener Straße - Puchheim
- ✓ Anbindung Lochhausener Straße an A8
- ✓ Unterführung Lochhausener Straße - Altostraße

→ Weitere Verkehrsentlastung im Bereich Aubing
→ Deutliche Mehrbelastung der nördl. Altostraße
→ Verkehrsreduktion auf der Lochhausener Straße
→ Weitere Verkehrsreduktion im Bereich Aubing



Hinweis: Alle Werte sind auf 500 gerundet

INNOVATION DATEN PLANUNG ANWENDUNG INOVAPLAN

Maßnahmenentwicklung MIV

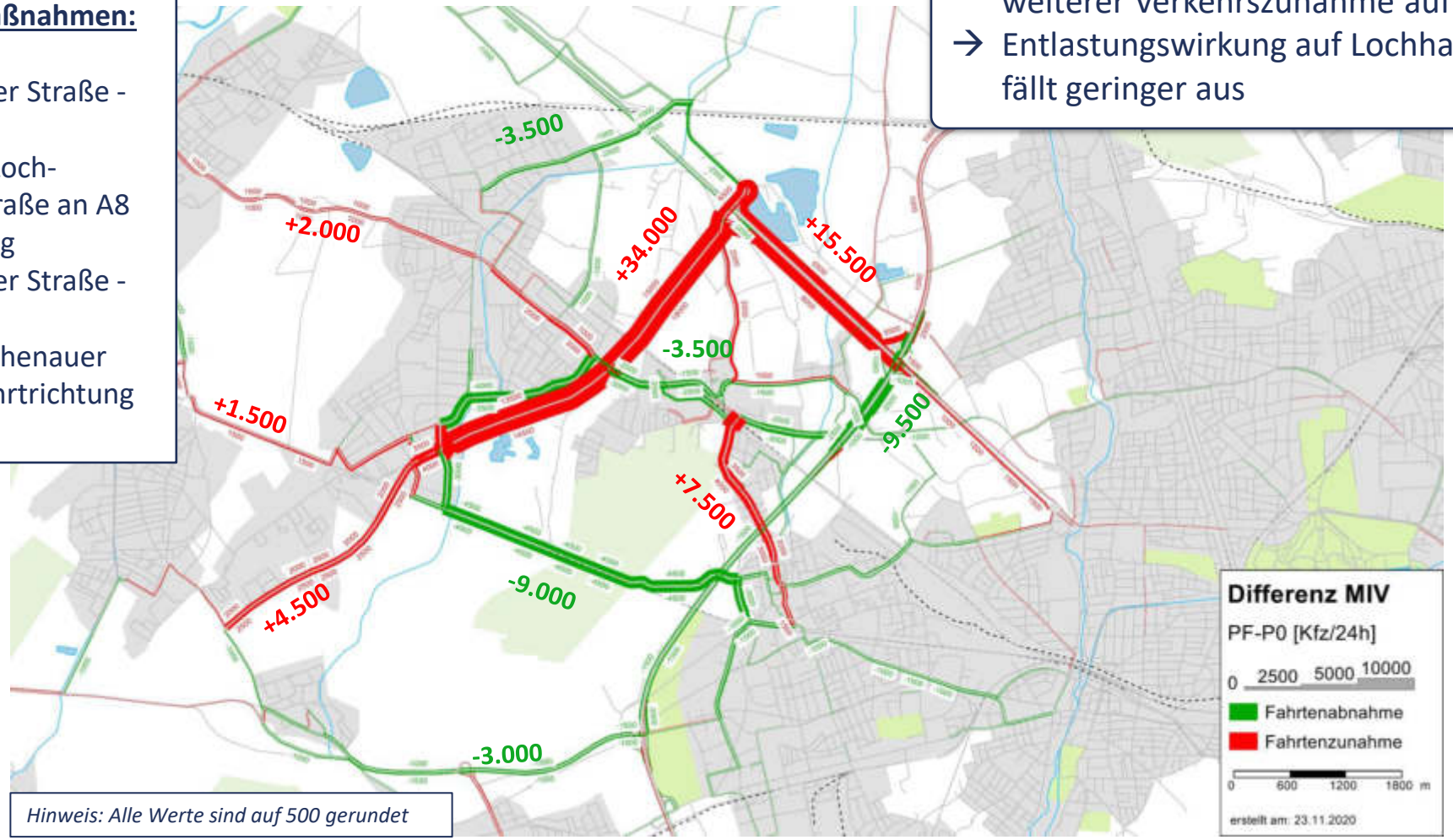
Maßnahmen Nord III

Enthaltene Maßnahmen:

- ✓ Verbindung Lochhausener Straße - Puchheim
- ✓ Anbindung Lochhausener Straße an A8
- ✓ Unterführung Lochhausener Straße - Altostraße
- ✓ Sperrung Eichenauer Straße in Fahrtrichtung Ost

→ Sperrung der Eichenauer Straße führt zu weiterer Verkehrszunahme auf der Altostraße

→ Entlastungswirkung auf Lochhausener Straße fällt geringer aus



Hinweis: Alle Werte sind auf 500 gerundet

INNOVATION DATEN PLANUNG ANWENDUNG

Flächendeckendes Tempo 30

Enthaltene Maßnahmen:

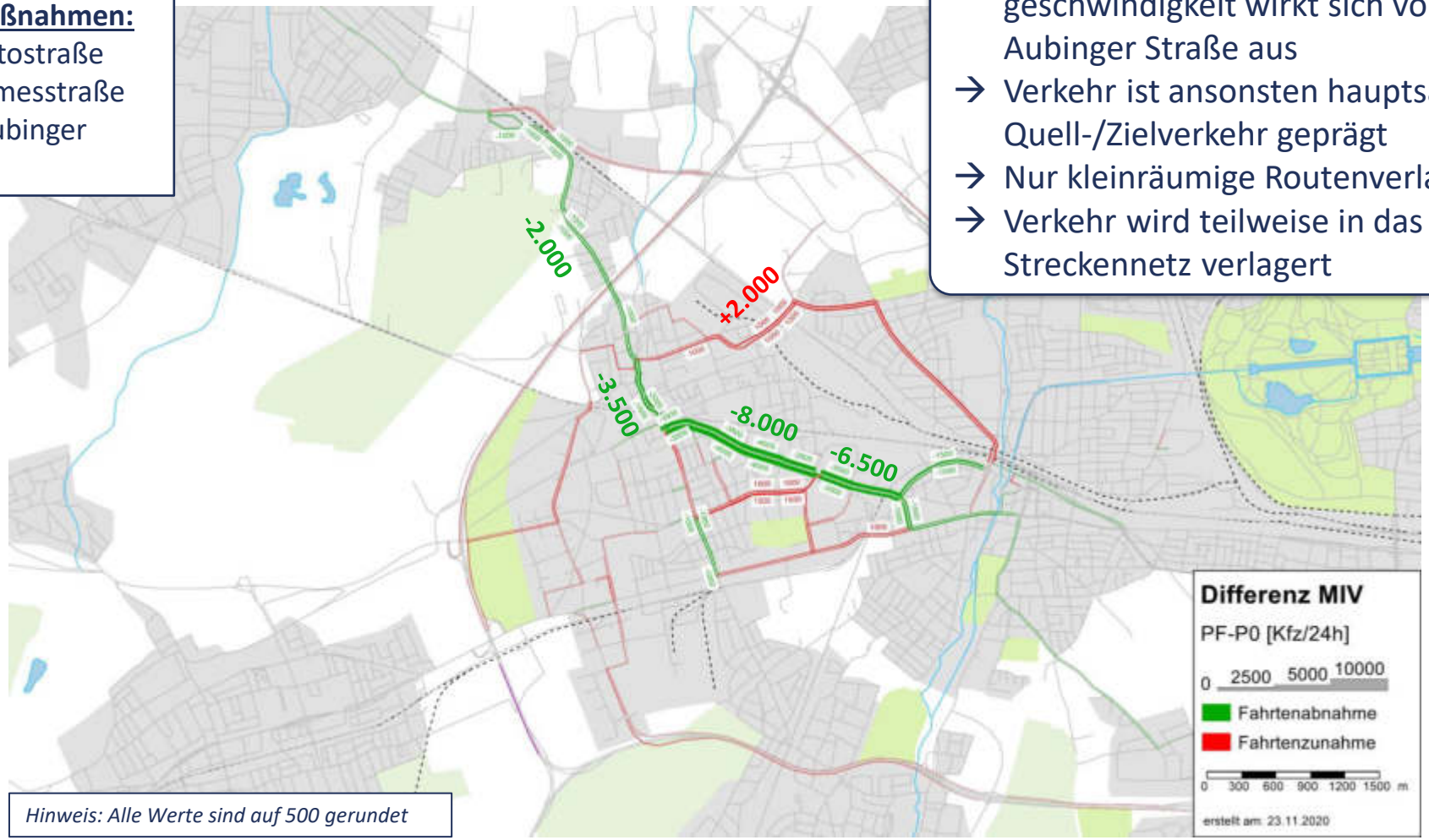
- ✓ Tempo 30 Altostraße
- ✓ Tempo 30 Limesstraße
- ✓ Tempo 30 Aubinger Straße

→ Begrenzung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit wirkt sich vor allem auf Aubinger Straße aus

→ Verkehr ist ansonsten hauptsächlich durch Quell-/Zielverkehr geprägt

→ Nur kleinräumige Routenverlagerungen

→ Verkehr wird teilweise in das untergeordnete Streckennetz verlagert



Hinweis: Alle Werte sind auf 500 gerundet

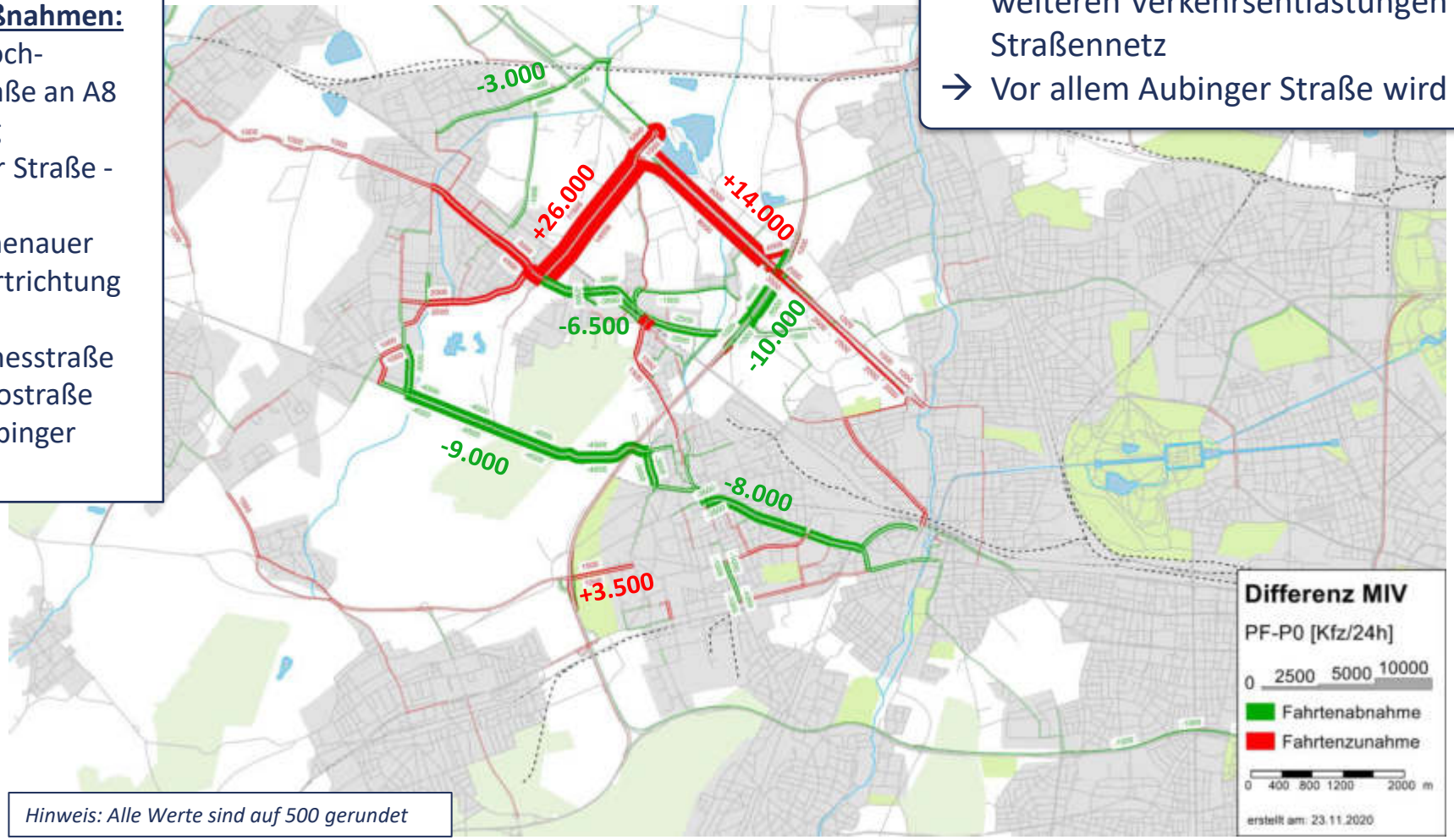
Alle MIV-Maßnahmen (ohne Anbindung Puchheim)

Enthaltene Maßnahmen:

- ✓ Anbindung Lochhausener Straße an A8
- ✓ Unterführung Lochhausener Straße - Altostraße
- ✓ Sperrung Eichenauer Straße in Fahrtrichtung Ost
- ✓ Tempo 30 Limesstraße
- ✓ Tempo 30 Altostraße
- ✓ Tempo 30 Aubinger Straße

→ Flächendeckendes Tempo 30 führt zu weiteren Verkehrsentlastungen im Straßennetz

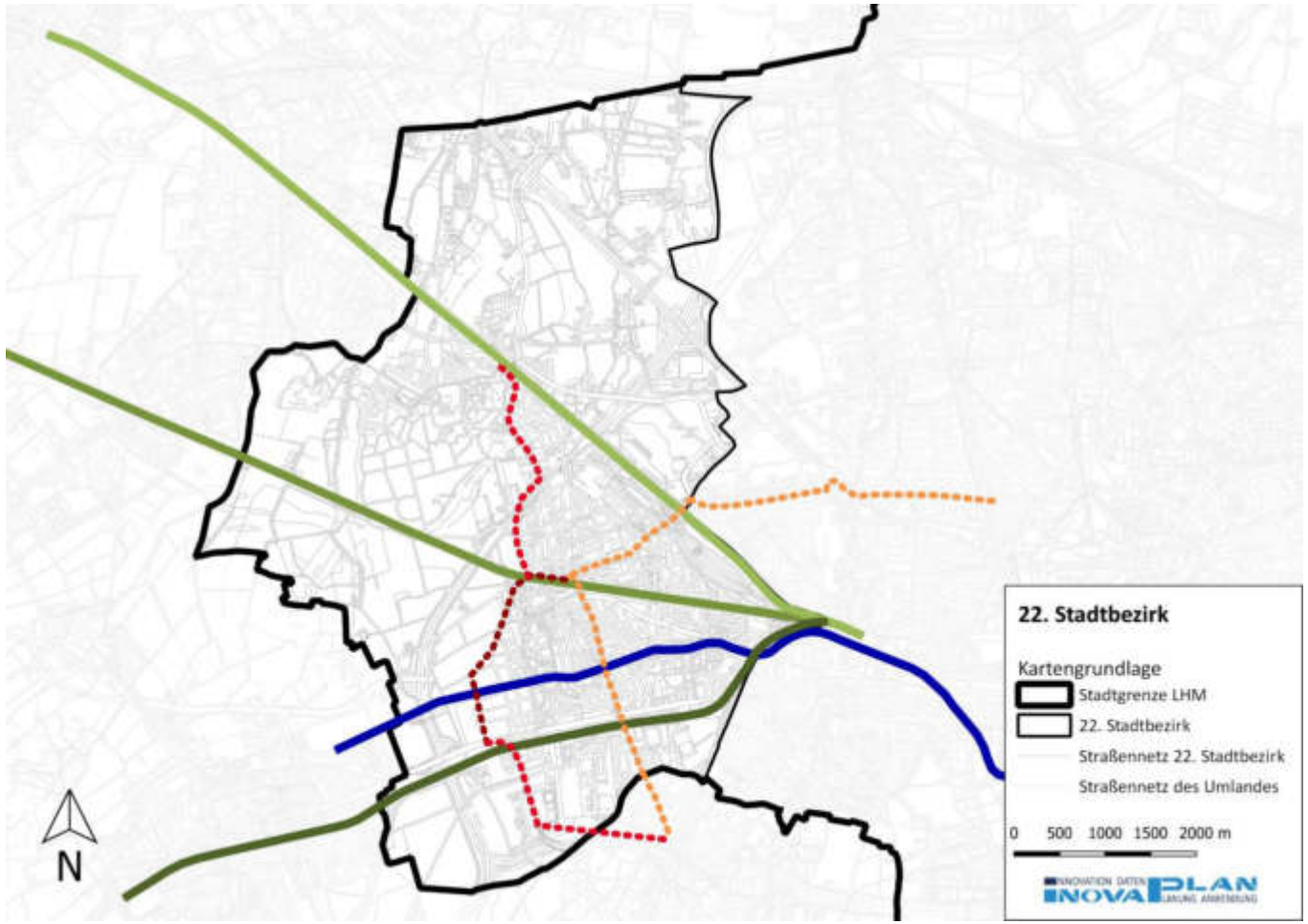
→ Vor allem Aubinger Straße wird stark entlastet



Hinweis: Alle Werte sind auf 500 gerundet

Maßnahmen ÖV

Untersuchte ÖV-Maßnahmen



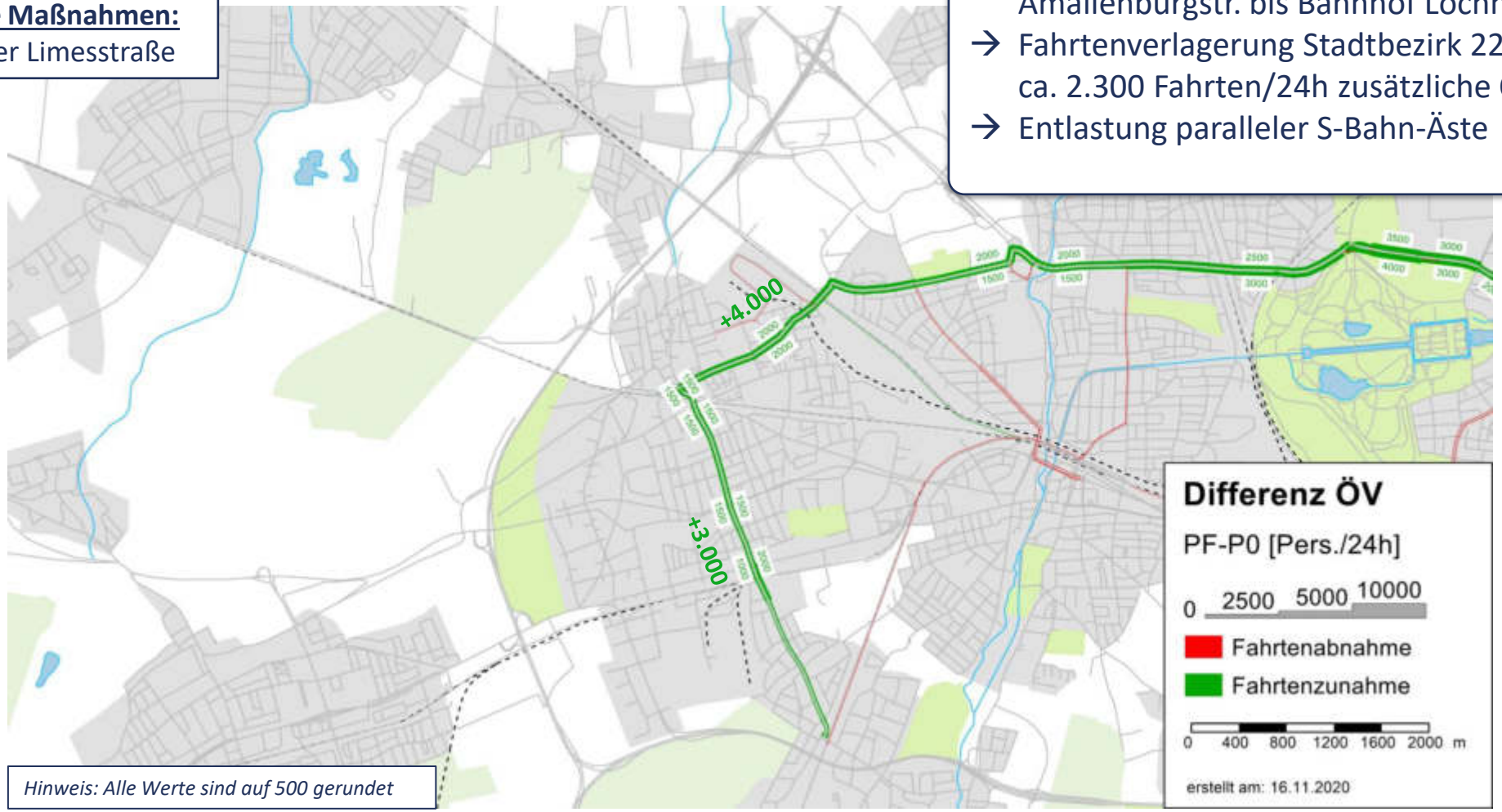
Maßnahme	
Tram über Limesstraße	
Tram von Freiham nach Obermenzing	
Tram Nord-Süd durch Freiham	
Verlängerung U5 nach Germering	
10-Minuten-Takt S3	
10-Minuten-Takt S4	
10-Minuten-Takt S8	

- ➔ Untersuchung der verkehrlichen Wirkungen (bauliche/betriebliche Machbarkeit werden zunächst nicht berücksichtigt)
- ➔ Abschätzung der Verlagerungswirkungen erfolgt in Anlehnung an das Projektdossier-verfahren der Standardisierten Bewertung

Tram über Limesstraße

Enthaltene Maßnahmen:
✓ Tram über Limesstraße

→ Verlängerung der Linie 17 ab Haltestelle Amalienburgstr. bis Bahnhof Lochham
→ Fahrtenverlagerung Stadtbezirk 22: ca. 2.300 Fahrten/24h zusätzliche ÖV-Fahrten
→ Entlastung paralleler S-Bahn-Äste

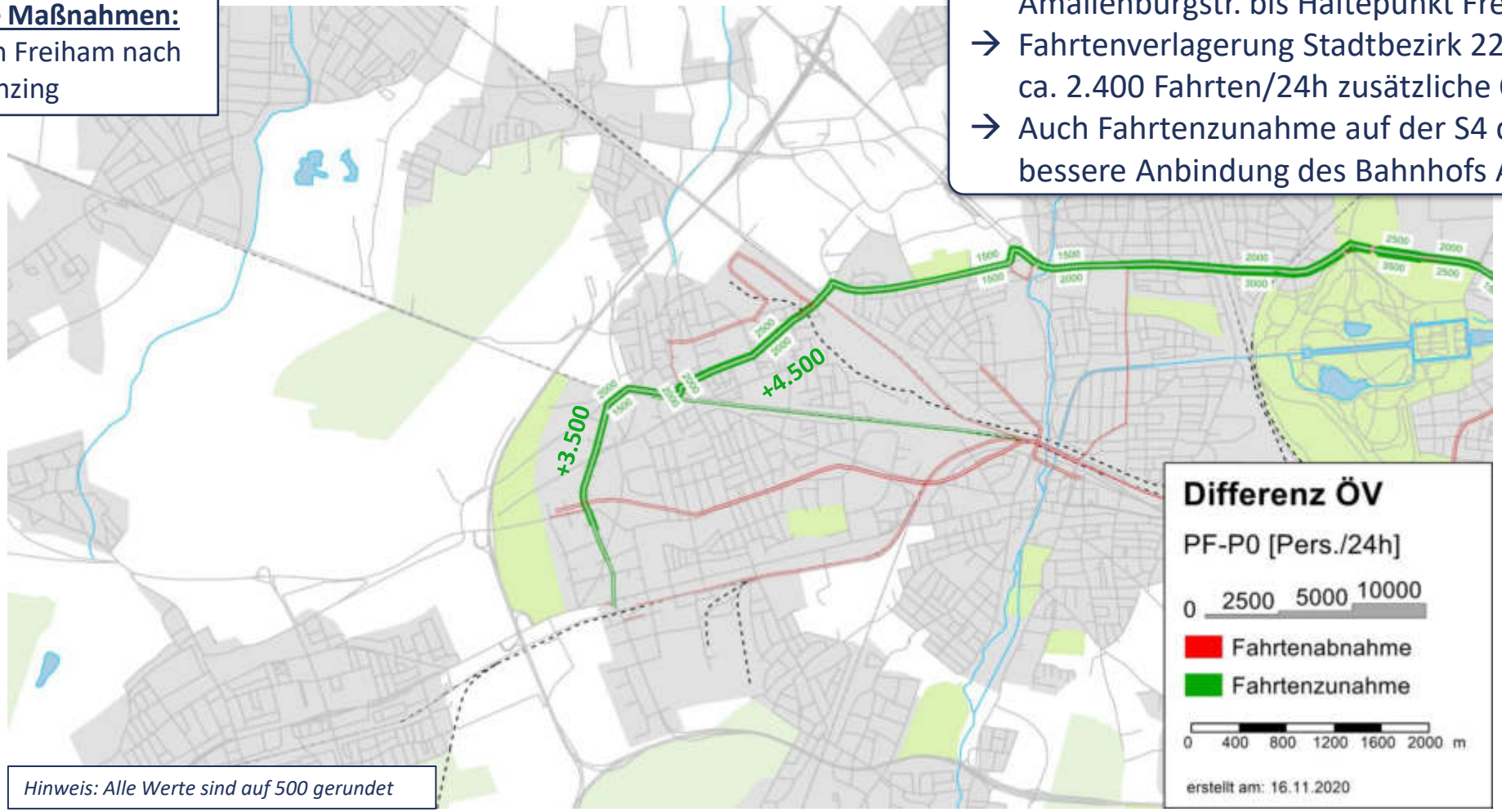


Hinweis: Alle Werte sind auf 500 gerundet

Tram von Freiham nach Obermenzing

Enthaltene Maßnahmen:
- ✓ Tram von Freiham nach Obermenzing

→ Verlängerung der Linie 17 ab Haltestelle Amalienburgstr. bis Haltepunkt Freiham
→ Fahrtenverlagerung Stadtbezirk 22: ca. 2.400 Fahrten/24h zusätzliche ÖV-Fahrten
→ Auch Fahrtenzunahme auf der S4 durch bessere Anbindung des Bahnhofs Aubing

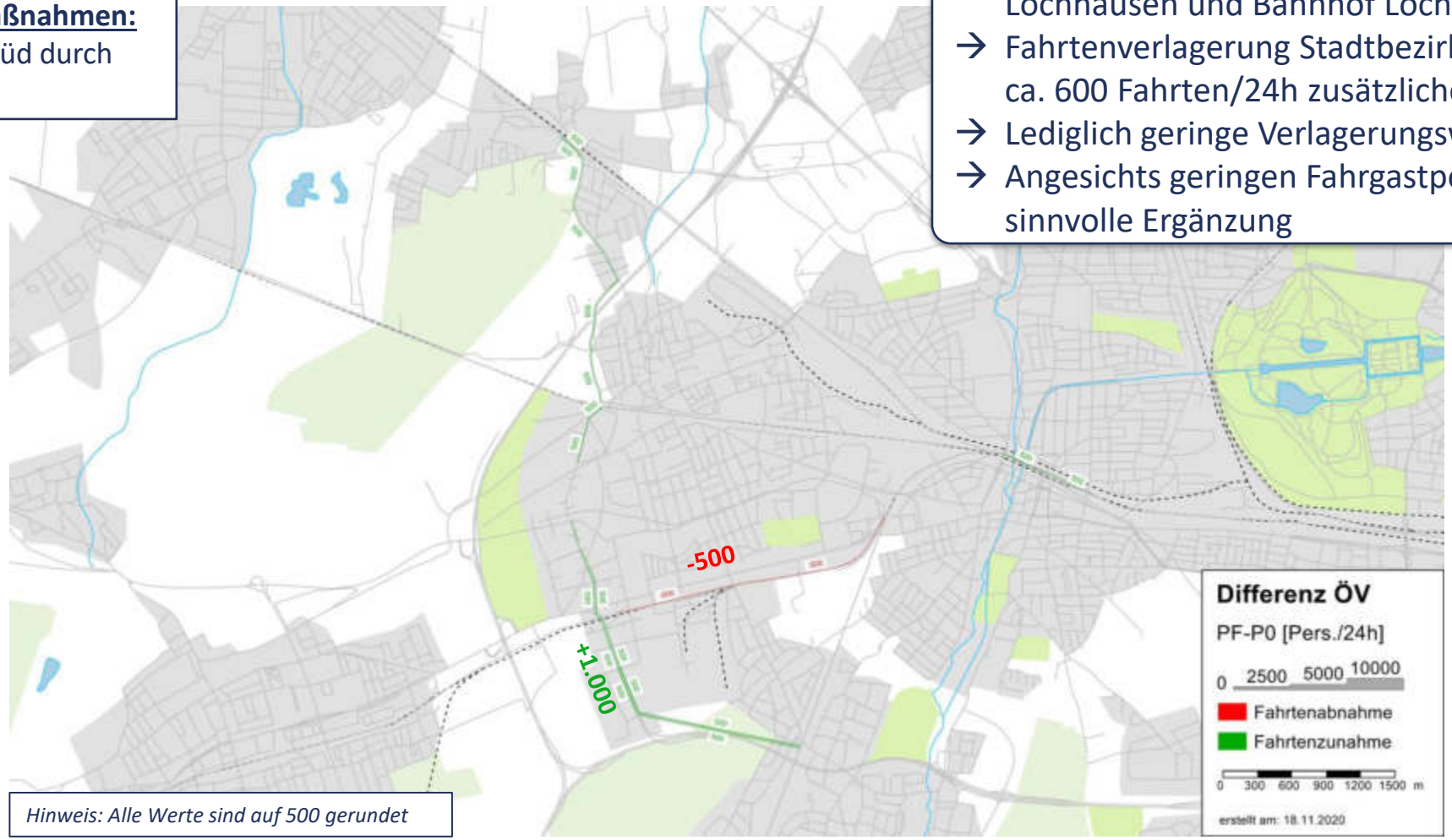


Hinweis: Alle Werte sind auf 500 gerundet

Tram Nord-Süd durch Freiham

Enthaltene Maßnahmen:
- ✓ Tram Nord-Süd durch Freiham

→ Neue Tram-Linie zwischen Bahnhof Lochhausen und Bahnhof Lochham
→ Fahrtenverlagerung Stadtbezirk 22: ca. 600 Fahrten/24h zusätzliche ÖV-Fahrten
→ Lediglich geringe Verlagerungswirkungen
→ Angesichts geringen Fahrgastpotenzials keine sinnvolle Ergänzung



Hinweis: Alle Werte sind auf 500 gerundet

Verlängerung U5 nach Germering

Enthaltene Maßnahmen:
✓ Verlängerung U5 nach Germering

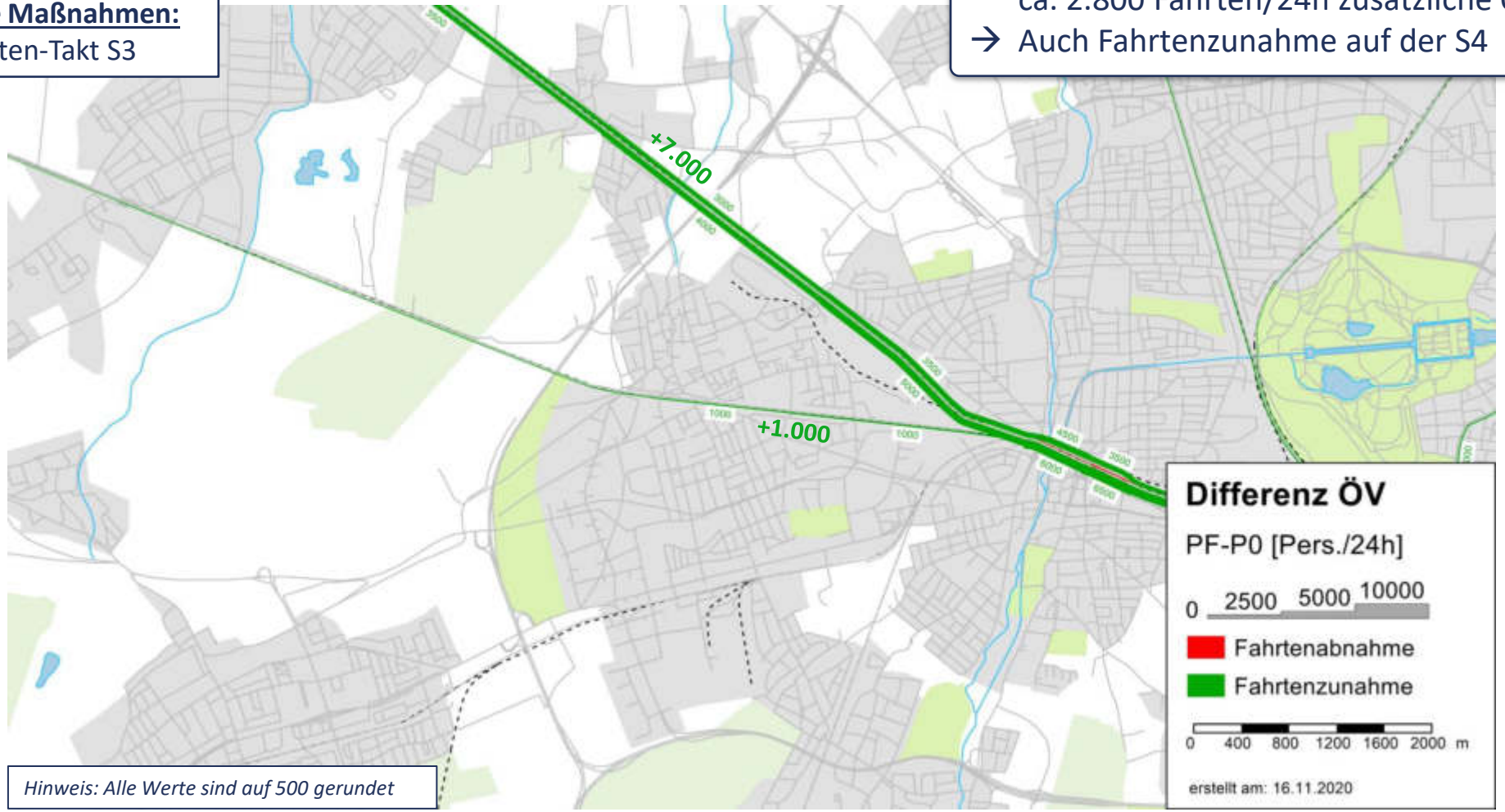
→ Verlängerung der U5 bis in den Bereich Germering
→ Fahrtenverlagerung Stadtbezirk 22: ca. 600 Fahrten/24h zusätzliche ÖV-Fahrten
→ Entlastung der parallel verlaufenden S8
→ Nur sinnvoll bei weiterer Gebietsentwicklung im Bereich Germering

Hinweis: Alle Werte sind auf 500 gerundet

10-Minuten-Takt S3

Enthaltene Maßnahmen:
✓ 10-Minuten-Takt S3

→ Fahrtenverlagerung Stadtbezirk 22:
ca. 2.800 Fahrten/24h zusätzliche ÖV-Fahrten
→ Auch Fahrtenzunahme auf der S4



Hinweis: Alle Werte sind auf 500 gerundet

10-Minuten-Takt S4

Enthaltene Maßnahmen:
✓ 10-Minuten-Takt S4

→ Fahrtenverlagerung Stadtbezirk 22: ca. 3.800 Fahrten/24h zusätzliche ÖV-Fahrten
→ Nur geringe Auswirkungen auf paralleles ÖPNV-Angebot

Hinweis: Alle Werte sind auf 500 gerundet

10-Minuten-Takt S8

Enthaltene Maßnahmen:
✓ 10-Minuten-Takt S8

→ Fahrtenverlagerung Stadtbezirk 22: ca. 3.900 Fahrten/24h zusätzliche ÖV-Fahrten
→ Geringe Abnahme auf parallel verlaufender U5 zu erwarten

Hinweis: Alle Werte sind auf 500 gerundet

Maßnahmenuntersuchung ÖV

Alle ÖV-Maßnahmen

Enthaltene Maßnahmen:

- ✓ Verlängerung U5 nach Germering
- ✓ Tram von Freiham nach Obermenzing
- ✓ 10-Minuten-Takt S3
- ✓ 10-Minuten-Takt S4
- ✓ 10-Minuten-Takt S8

→ Fahrtenverlagerung Stadtbezirk 22: ca. 12.600 Fahrten/24h zusätzliche ÖV-Fahrten

→ Insgesamt deutliche Fahrgastgewinne im gesamten Stadtbezirk

Hinweis: Alle Werte sind auf 500 gerundet

INNOVATION DATEN PLANUNG ANWENDUNG INOVAPLAN

Zwischenfazit

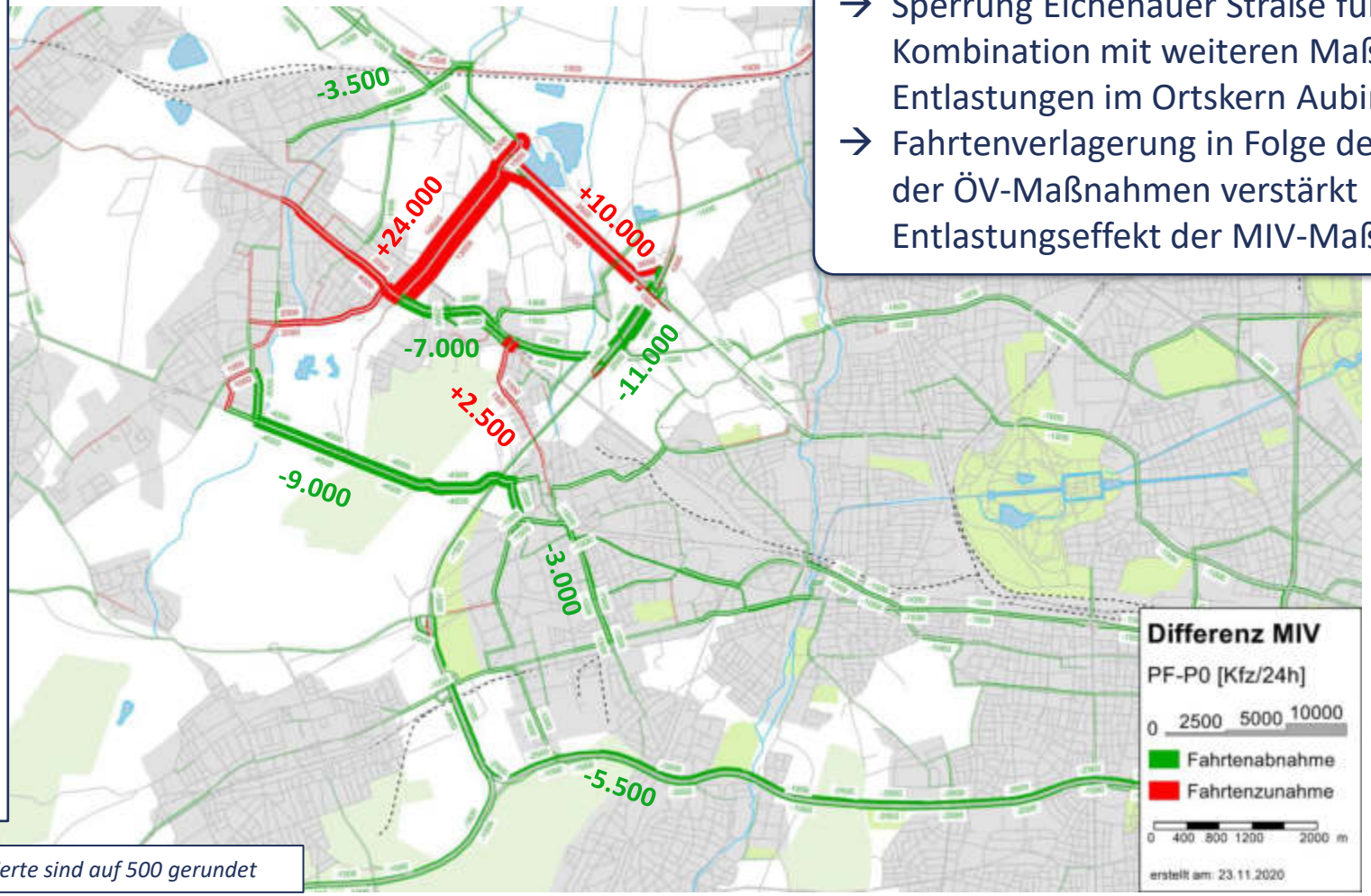
- Verlagerungspotenziale der untersuchten Tram-Varianten nach Obermenzing liegen in einer vergleichbaren Größenordnung
  - → Neue Tangentialverbindung mit dem SPNV in Richtung Obermenzing/Neuhausen
  - → Nord-Süd-Verbindung innerhalb des Stadtbezirks zeigt nur geringes Verlagerungspotenzial
  - → Querschnittsbelastung im Einzelnen jedoch eher gering, Förderfähigkeit nach Standi fraglich
- Fahrtenverlagerung führt zu einer flächigen Reduktion der MIV-Belastung
  - → Im Einzelnen kaum spürbare Reduktion, in Summe positive Wirkung
- Durch Umsetzung einer Kombination verschiedener ÖV-Maßnahmen kann die Anzahl der ÖV-Fahrten deutlich gesteigert werden

➔ ÖV-Maßnahmen verstärken entlastende Wirkung der MIV-Maßnahmen

Alle MIV+ÖV-Maßnahmen (ohne Anbindung Puchheim)

Enthaltene Maßnahmen:

- ✓ Anbindung Lochhausener Straße an A8
- ✓ Unterführung Lochhausener Straße - Altostraße
- ✓ Sperrung Eichenauer Straße in Fahrtrichtung Ost
- ✓ Tempo 30 Limesstraße
- ✓ Tempo 30 Altostraße
- ✓ Tempo 30 Aubinger Straße
- ✓ Verlängerung U5 nach Germering
- ✓ Tram von Freiham nach Obermenzing
- ✓ 10-Minuten-Takt S3
- ✓ 10-Minuten-Takt S4
- ✓ 10-Minuten-Takt S8



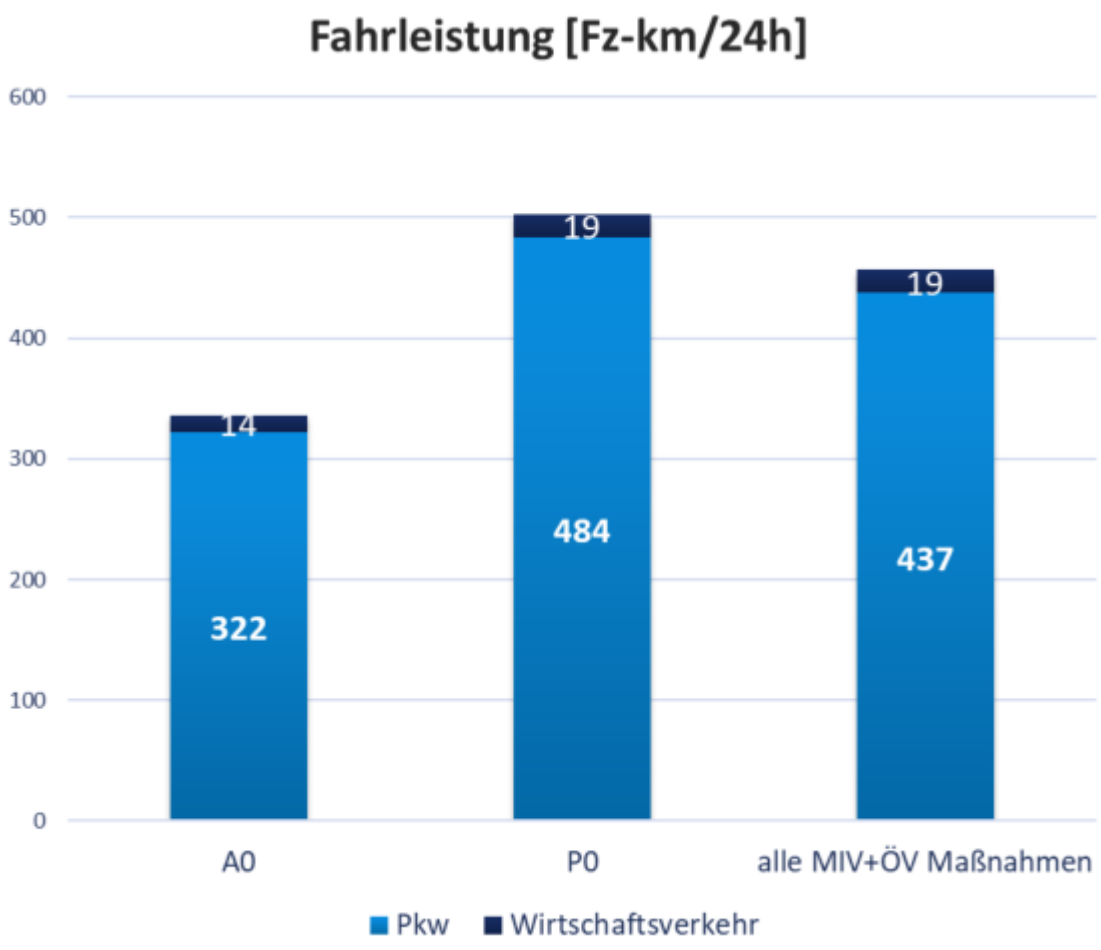
Hinweis: Alle Werte sind auf 500 gerundet

- → Deutliche Verkehrsentlastung in Lochhausen
- → Sperrung Eichenauer Straße führt in Kombination mit weiteren Maßnahmen zu Entlastungen im Ortskern Aubing
- → Fahrtenverlagerung in Folge der Umsetzung der ÖV-Maßnahmen verstärkt Entlastungseffekt der MIV-Maßnahmen

INNOVATION DATEN PLANUNG ANWENDUNG

Zwischenfazit

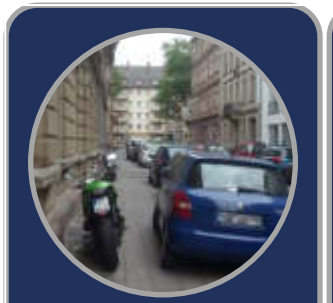
- Vor allem die Verkehrsbelastung im nördlichen Bereich des Stadtbezirks kann deutlich reduziert werden
- Lochhausen kann durch Umsetzung der untersuchten Maßnahmen verkehrlich entlastet werden
- In Kombination der Maßnahmen kann auch eine Verkehrsreduktion in Aubing erreicht werden
- Reduktion des Verkehrsaufkommens im Bereich des 22. Stadtbezirks kann um ca. 10% reduziert werden (ggü. Prognosenullfall)



Umgestaltung im Straßenraum

Umgestaltung im Straßenraum

Handlungsansätze



Parkraumkonzept, Stellplatzentfall und Anwohnerparken

Reduzierung der Fahrbahnbreite auf Regelmaß für Kfz (6,50m)

Einrichtung von Tempo 30 (auch auf HVS)

Erhaltung von Grünflächen und Bäumen

Erhaltung der Leistungsfähigkeit auf Straßen mit ÖV

Verbesserung der Aufenthaltsqualität

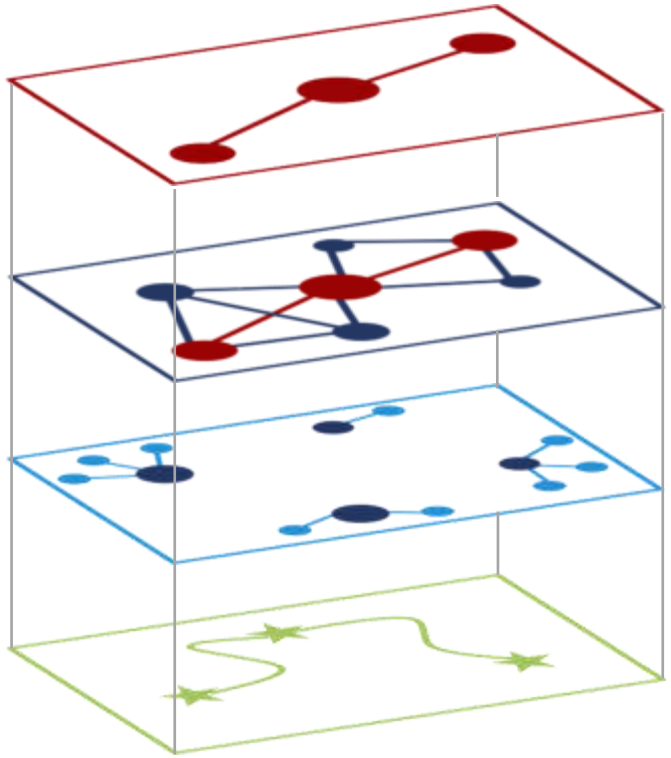
Optimierung der Straßenraum-aufteilung zugunsten des Fuß- und Radverkehr

➔ **Weitere Stärkung der Nahmobilität durch kleinräumige Maßnahmen im 22. Stadtbezirk**

- Umgestaltung des Straßenraumes und Optimierung der Aufteilung insbesondere zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsmittel
- Höhere Standards in der Straßenraumgestaltung unter Fokussierung auf den Fuß- und Radverkehr erhöht dessen Qualität

Netzhierarchie Radverkehr

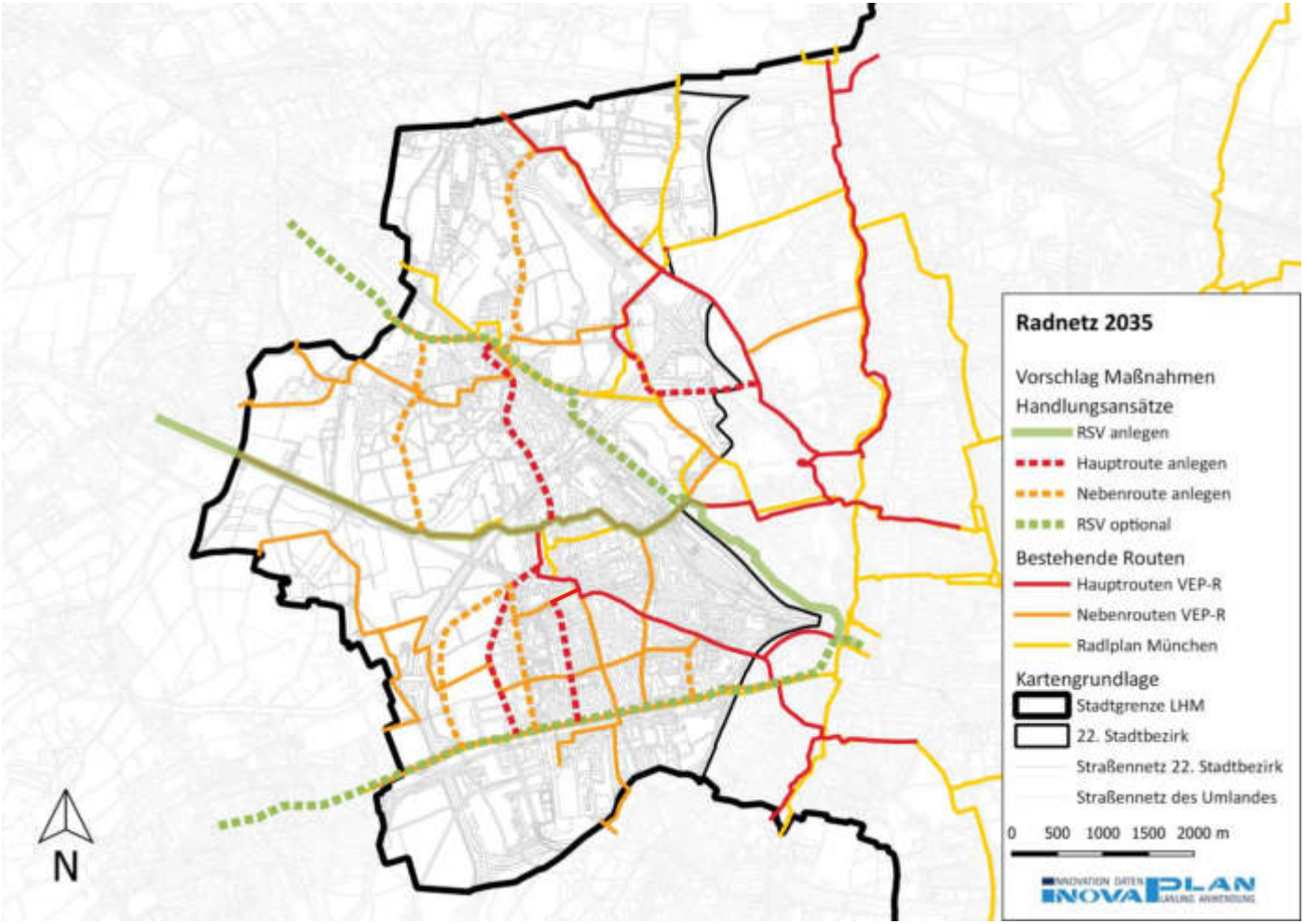
Radschnellverbindungen: regionale Verbindungen zwischen wichtigen Zielen des Alltags	Großzügige Dimensionierung, Trennung vom Fußverkehr
Hauptrouten: lokale Verbindungen zwischen wichtigen Zielen des Alltags	Asphalt/Beton
Nebenrouten: Zubringer zu den Radhaupt- und Radschnellverbindungen sowie Lückenschluss	Durchgängige Beschilderung, Hinweise auf obere Ebenen
Freizeitnetz: Verknüpfung wichtiger Ziele aus dem Freizeitbereich	Führung abseits von Hauptverkehrsstraßen



Umgestaltung im Straßenraum

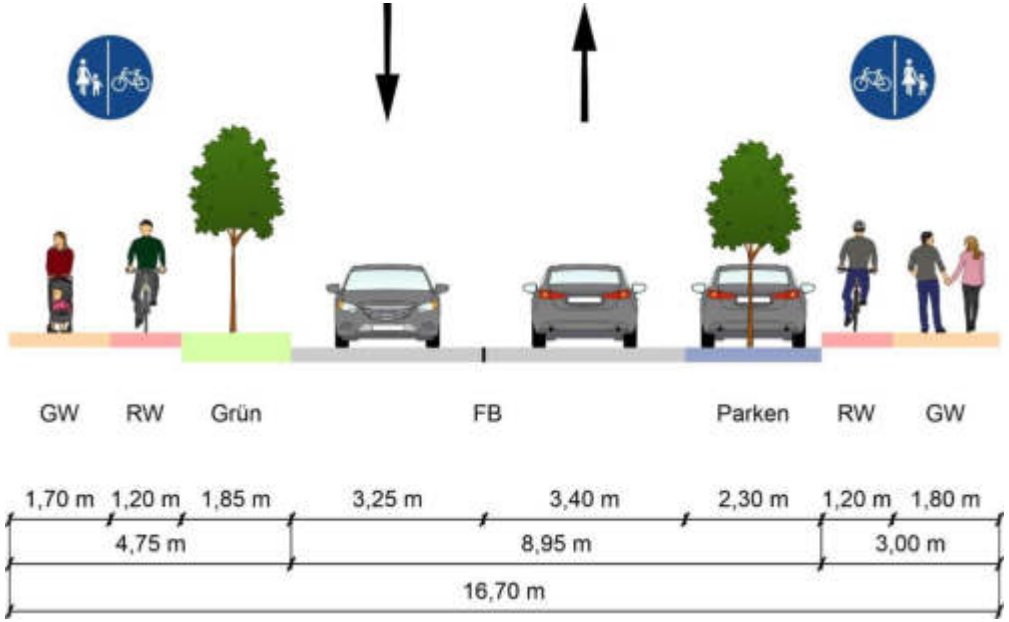
Radnetz 2035

- Handlungsansätze: neue Qualitäten schaffen
- Radschnellverbindung in Richtung Fürstenfeldbruck
  - →Bessere überregionale Erschließung
  - →Sowohl in Richtung Pasing/Innenstadt als auch zu den angrenzenden Gemeinden
- Durchgängige Nord-Süd-Verbindung innerhalb des 22. Stadtbezirks
  - →Verbindung der einzelnen Stadtbezirksteile
- Ausbau der Infrastruktur auf alternativen RSV-Korridoren
- Auch bestehende Routen auf Konformität mit Qualitätsstandards prüfen

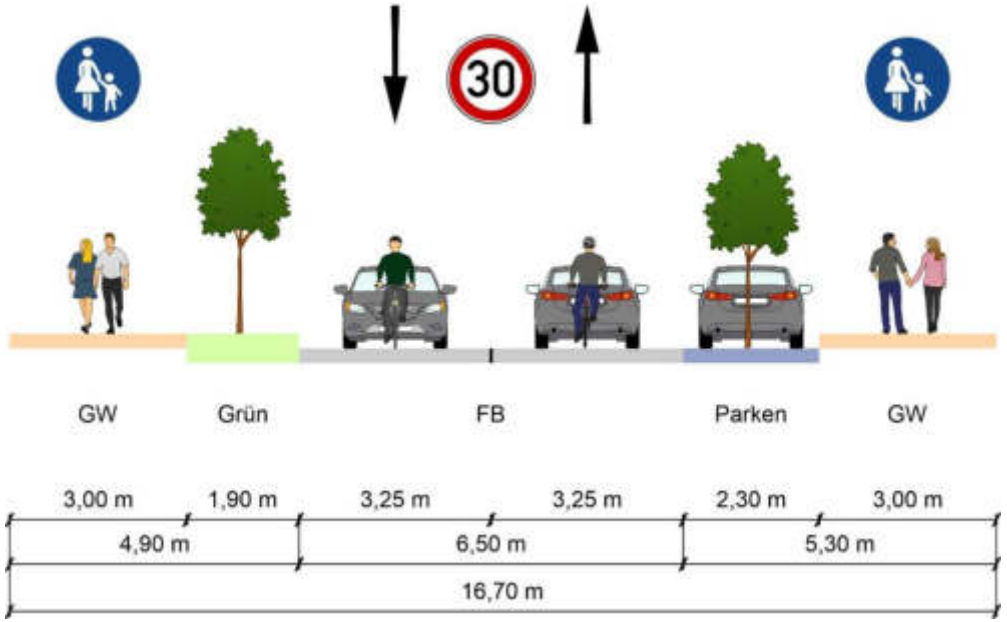


Umgestaltung Straßenraum (Beispiel)

Bestand (Limesstr.)



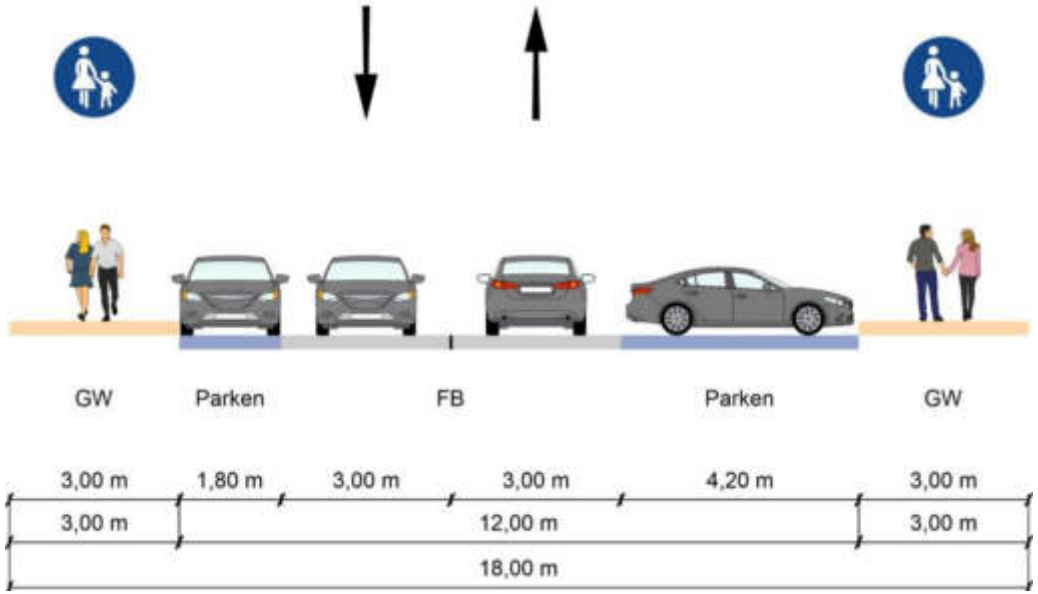
Planung (Limesstr.)



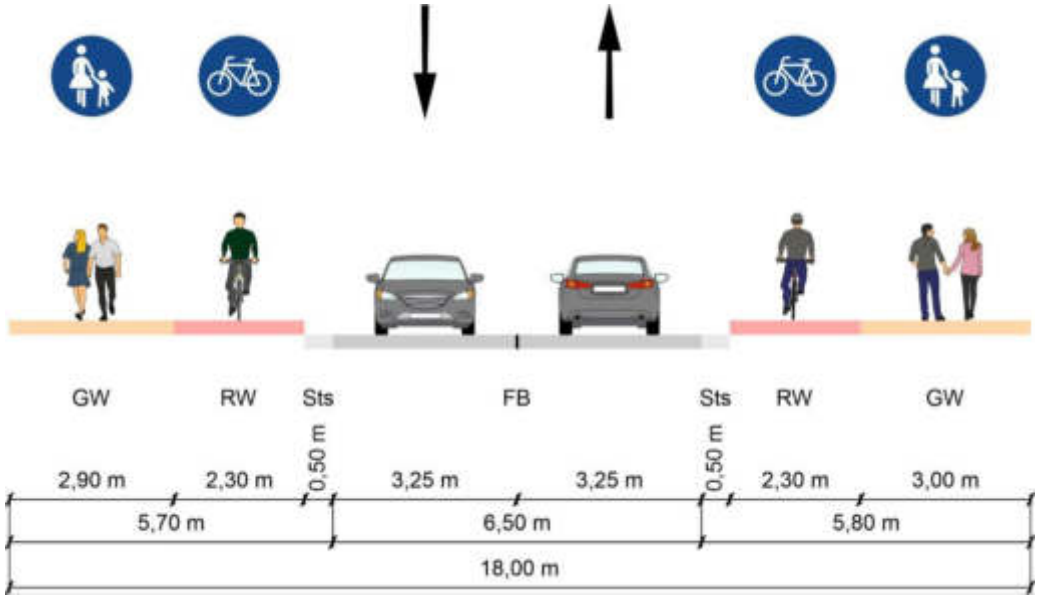
- Beibehaltung der straßenbegleitenden Grünflächen
- Radverkehr entfällt im Seitenraum, dafür entsteht viel Platz für den Fußverkehr
- Tempo 30 ermöglicht die Führung von Kfz- und Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Aktuelle Machbarkeitsstudie zur Verbesserung der Straßenraumaufteilung in der Limesstraße läuft parallel

Umgestaltung Straßenraum (Beispiel)

Bestand (Wiesentfelser Str.)



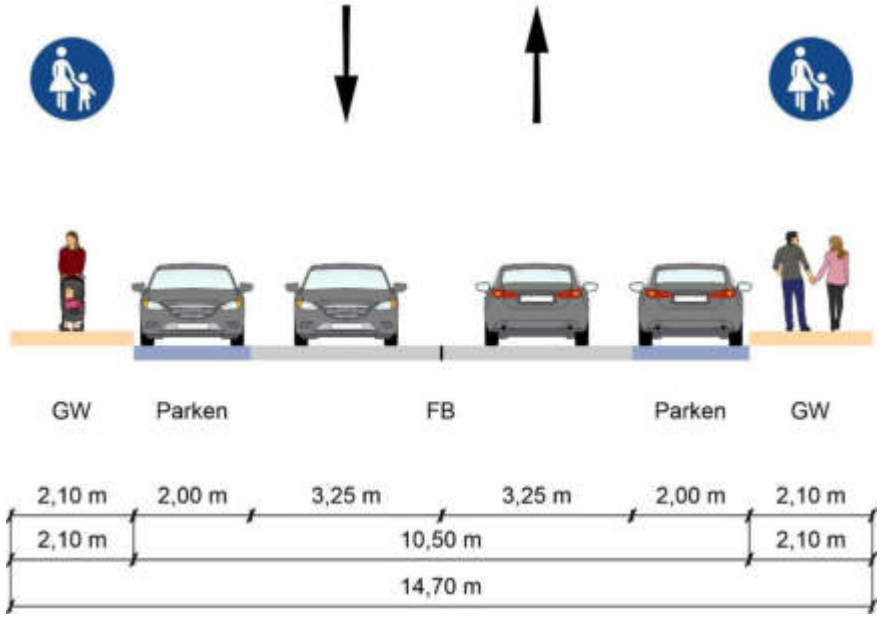
Planung (Wiesentfelser Str.)



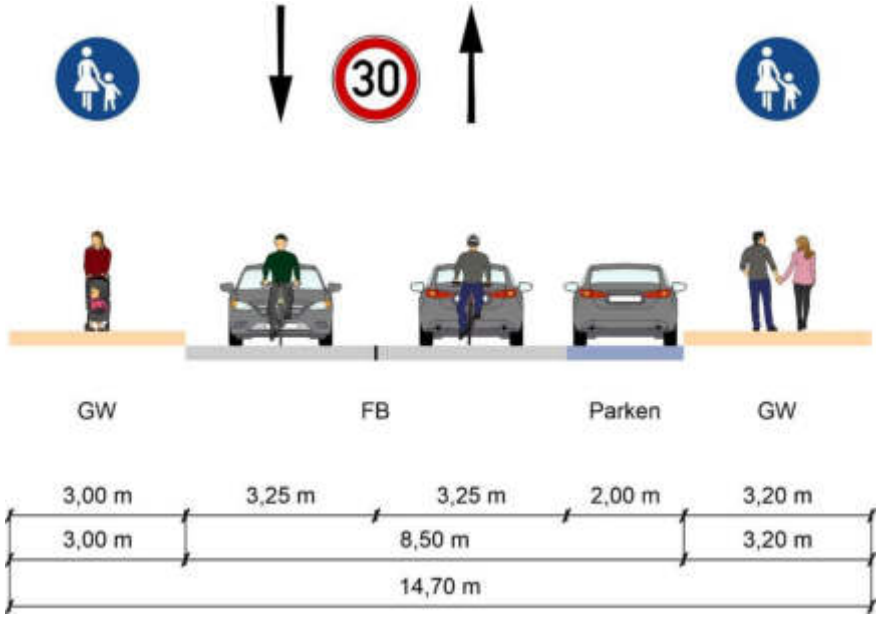
- Radweg in Richtung Freiham – Pasing entlang der Wiesentfelser Straße
- Parkflächen entfallen und verlagern sich in das untergeordnete Straßennetz
- Einführung von Tempo 30

Umgestaltung Straßenraum (Beispiel)

Bestand (Altenburgstr.)



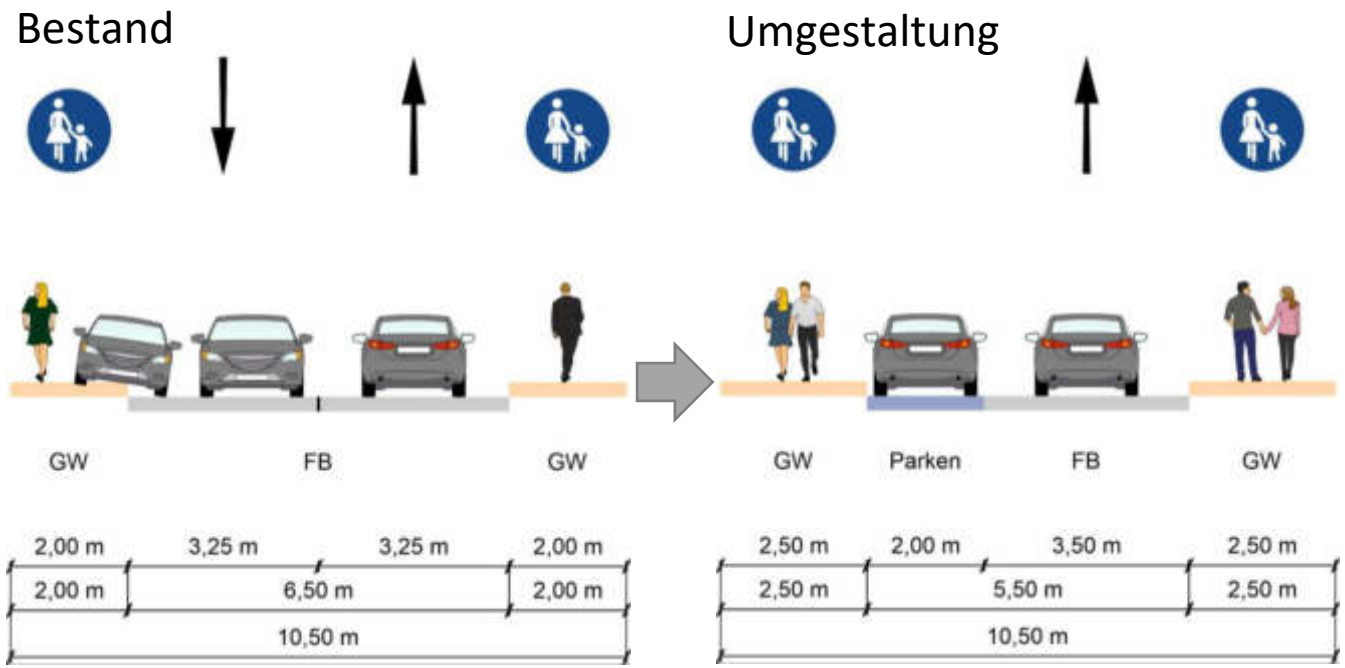
Planung (Altenburgstr.)



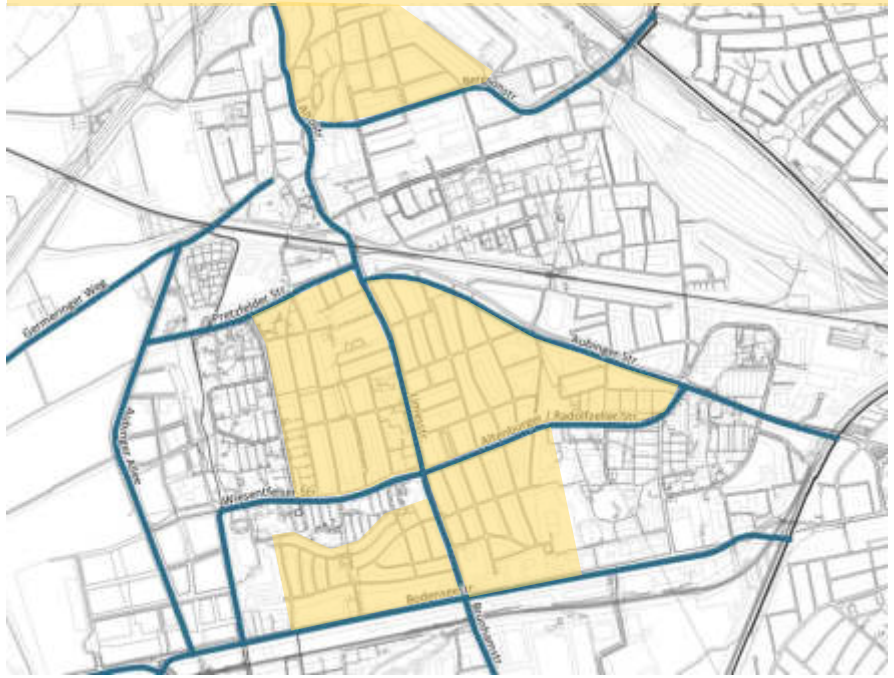
- Einseitiger Entfall von straßenbegleitenden Stellplätzen, dadurch mehr Platz im Seitenraum für den Fußverkehr
- Radverkehr wird bei Tempo 30 im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt

Umgestaltung im Straßenraum

Umgestaltung im untergeordneten Straßennetz



Straßennetz mit Umgestaltungspotenzial



- Straßenraum wird derzeit nicht optimal genutzt
  → Gehwegparken führt sowohl zu weniger Platz im Seitenraum für Fußgänger und als auch zu eingeschränktem Zweirichtungsverkehr
- Umgestaltung zu Einbahnstraßenverkehr schafft mehr Platz für Fußgänger und ermöglicht legales Parken
  → viele Straßen im untergeordneten Straßennetz eignen sich für diese Umgestaltung in der Straßenraumaufteilung

Umgestaltung im untergeordneten Straßennetz

Gliederung des Straßennetzes in drei Hierarchiestufen

I. Übergeordnetes Straßennetz zur großräumigen Erschließung

II. Zweirichtungsverkehr auf „übergeordneten Wohnstraßen“

III. Einbahnstraßennetz in Wohnstraßen

Merkmale:

- Schaffung regelkonformer Parkplätze
- Vermeidung von Schleichverkehren
- Steigerung der Aufenthaltsqualität, Reduktion der Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden
- Wechselseitiges Parken im Einbahnstraßen-Bereich um geringe Geschwindigkeiten zu erzwingen

Ergänzende Mobilitätsangebote

- Im Zuge des Mobilitätswandels gewinnt Multi-/Intermodalität zunehmend an Bedeutung
- Schaffung eines attraktiven, den ÖV ergänzenden Angebots bildet Grundlage für Mobilitätswandel

➔ Flächendeckende Förderung des Rad- und Fußverkehrs

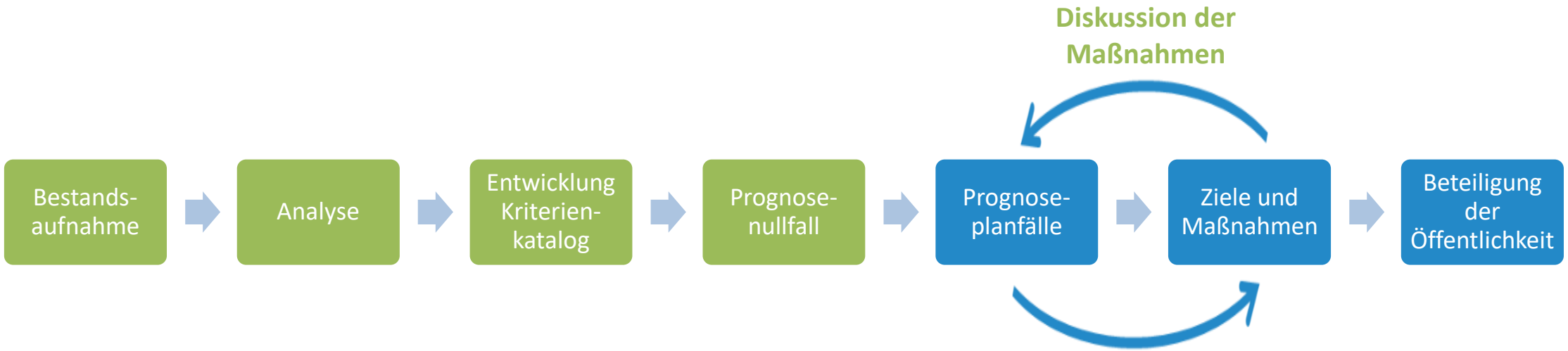
➔ Ausweitung vorhandener Sharing-Angebote (Car-/Bike-/Scooter-Sharing)

➔ Unterschiedliche Angebote je nach Nutzergruppe/Fahrtzweck/Fahrtweite erforderlich

Quelle: Inovaplan

Weiteres Vorgehen

- Bewertung der Einzelmaßnahmen und Erstellung von Maßnahmensteckbriefen
- Finale Festlegung der zu untersuchenden Planfälle
- Beteiligung der Öffentlichkeit
- Fertigstellung des Gesamtkonzepts



INOVAPLAN GmbH – Kontakt

PLANUNG

... wir stellen die Weichen!

MODELLE

... wir schauen in die Zukunft!

TECHNIK

... mit uns geht es weiter!

FORSCHUNG

... wir schauen genau hin!

Sie erreichen uns unter …

info@inovaplan.de
www.inovaplan.de

INOVAPLAN GmbH
Karlsruhe
Degenfeldstr. 3
D-76131 Karlsruhe

+49 (0) 721 / 9877 944 - 0
karlsruhe@inovaplan.de

INOVAPLAN GmbH
München
Am Wiesenhang 19
D-81377 München

+49 (0) 89 / 500 354 - 0
muenchen@inovaplan.de