

Bahnschwellenwerk Kirchseeon

3. Bürgerforum

Mobilität und Nachhaltigkeit

13.07.2023

Markt Kirchseeon



Verkehrliche Untersuchungsschwerpunkte

Verkehrssituation
an der B 304

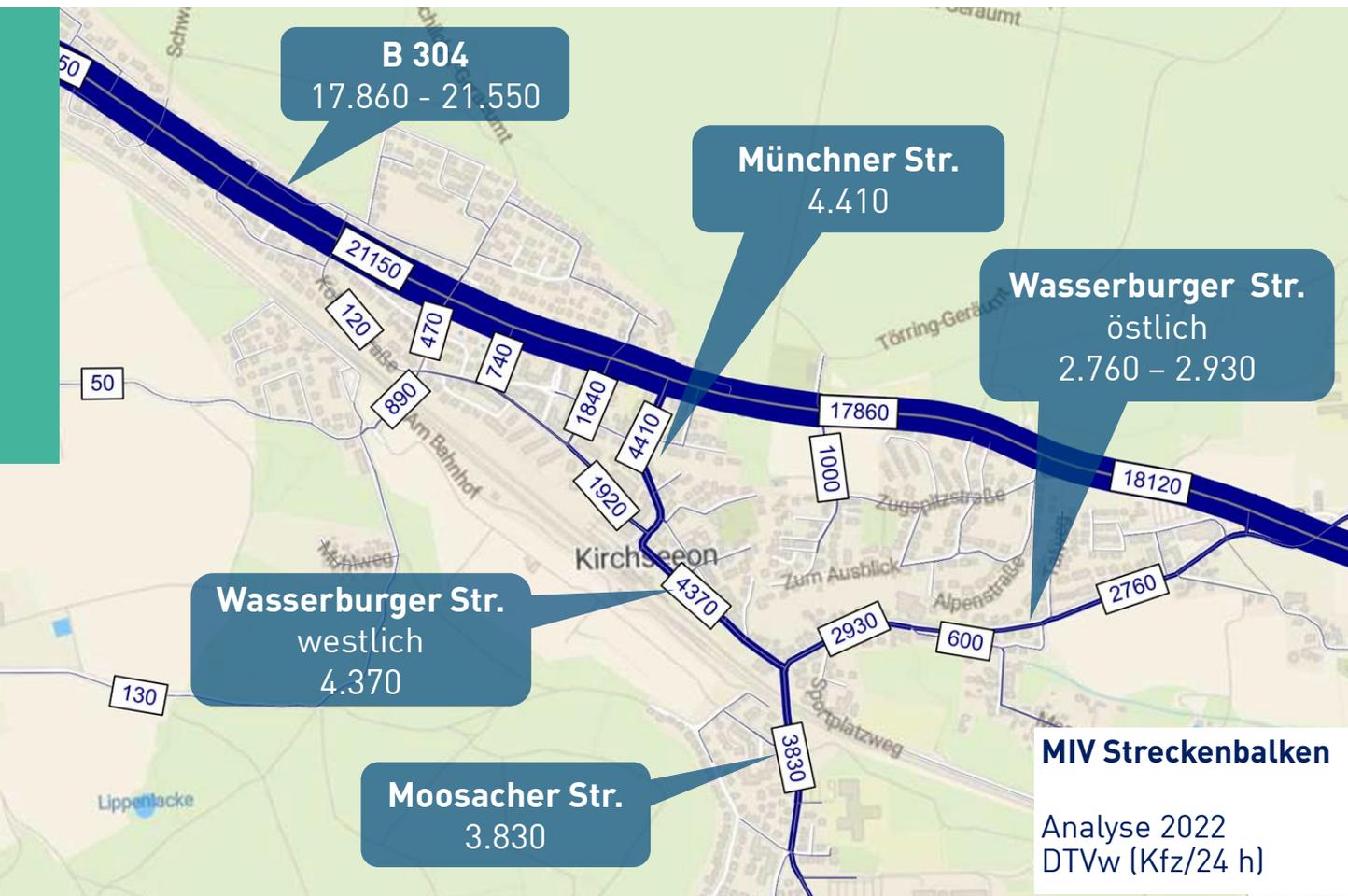
Schwellenwerksgelände
Verkehrserzeugung

Anbindung des
Schwellenwerksgeländes
innerörtliches Straßennetz

Verkehrssituation an der B 304

Ausgangslage

Bestandssituation 2022 (Analysenullfall)



- bereits heute hohe Verkehrsmengen auf der B 304
 - viele Knotenpunkte sind überlastet
 - lange Wartezeiten und Rückstaus bereits im Bestand vorhanden
 - Verkehr wird künftig tendenziell zunehmen (allgemeine Zunahme)
- Entwicklung Schwellenwerksgelände muss zusammen mit der heutigen Verkehrsproblematik auf der B 304 betrachtet werden

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation an der B 304

B 304

Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h als Verkehrsversuch

Münchener Straße

Kreisverkehrsplatz, Aufwertung der Fußgängerunterführung

Anzinger Straße / Bucher Straße

Abbindung Anzinger Straße verkehrsabhängige LSA

Werkstraße

verkehrsabhängige LSA, Verbot des Linksabbiegens in die Werkstraße



Maßnahmen an der B 304

Was können diese bringen?

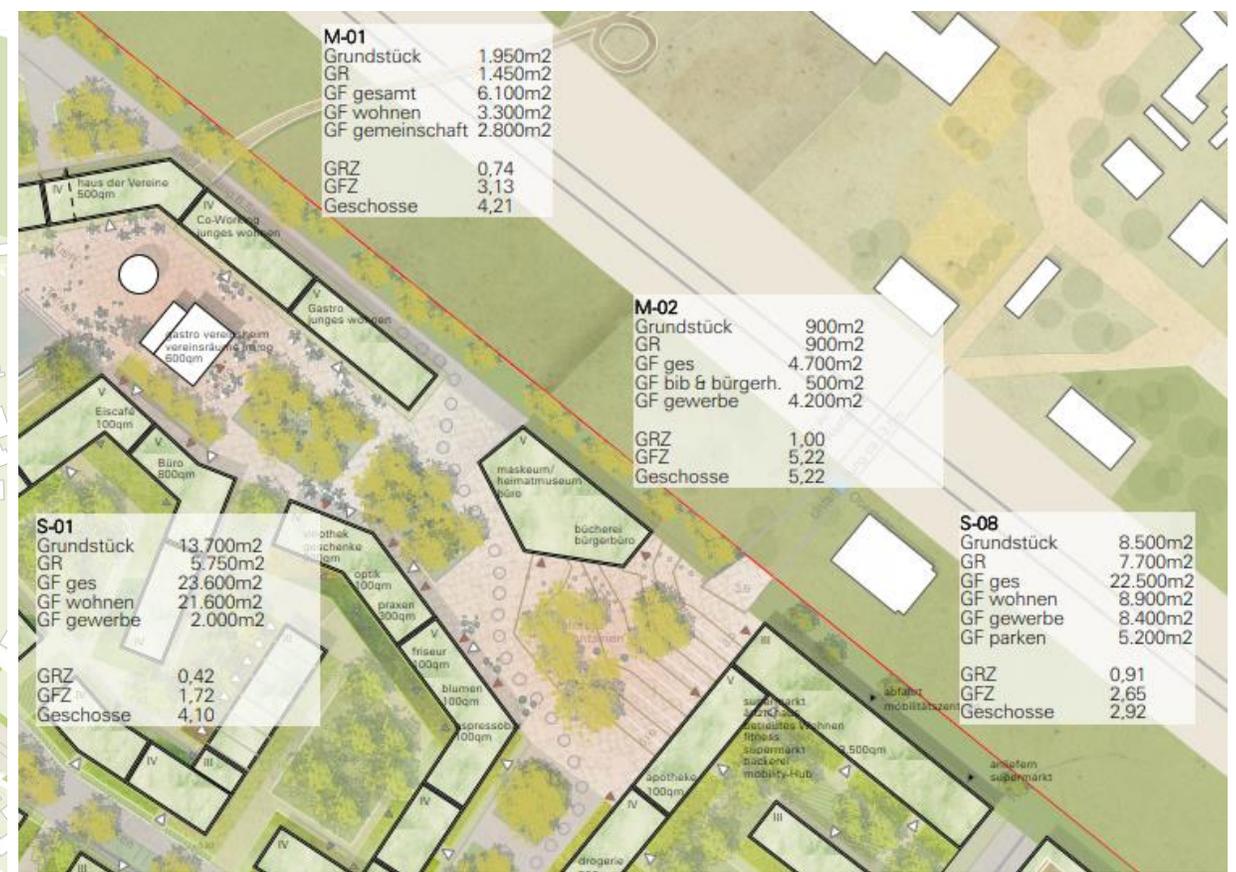
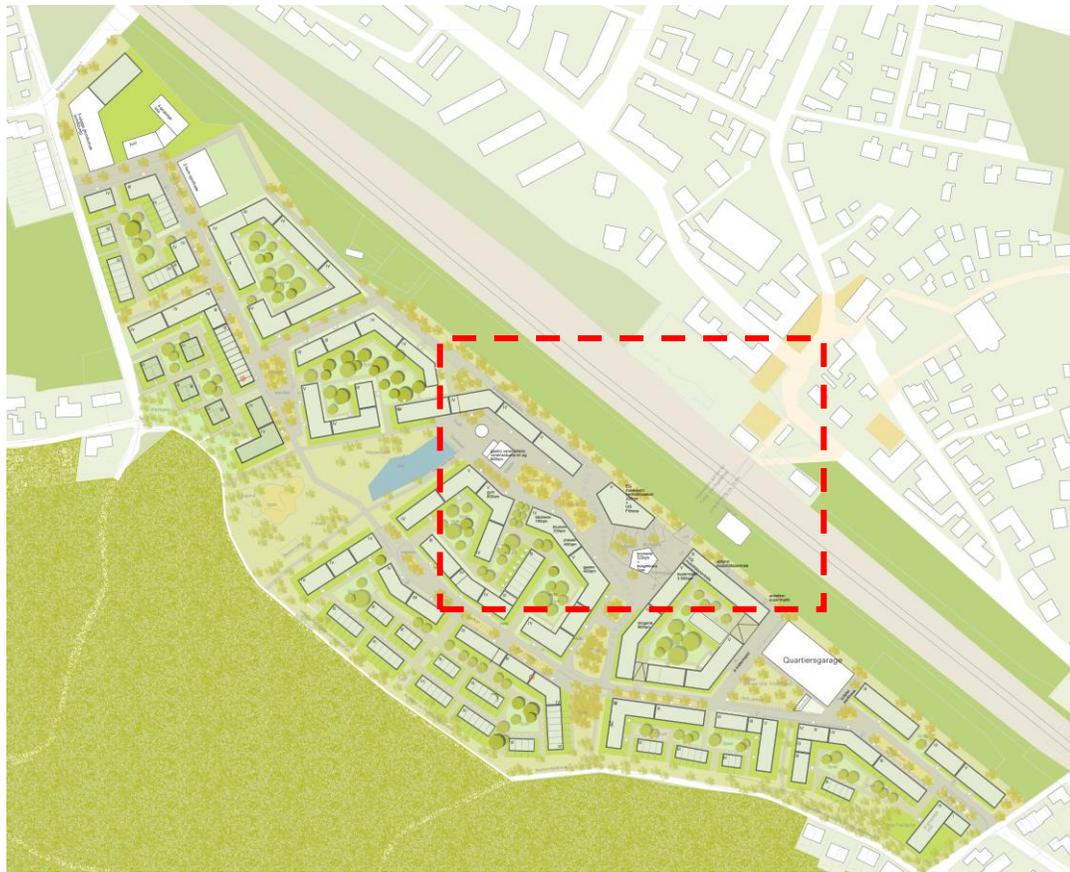
- wesentliche Verbesserung des Verkehrsflusses auf der B 304
- weniger Stau auf der B 304
- reduzierte Wartezeiten und Staulängen an den Knotenpunkten
- sicheres und zügiges Einfahren auf die Bundesstraße aus den untergeordneten Straßen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- sichere Quermöglichkeiten der Bundesstraße für Fußgänger und Radfahrer
- positive Effekte hinsichtlich der Lärm- und Emissionsbelastungen

Schwellenwerksgelände

Verkehrserzeugung

Wie viel Verkehr entsteht?

Verschiedene Nutzungen haben unterschiedliche Verkehrserzeugungsraten



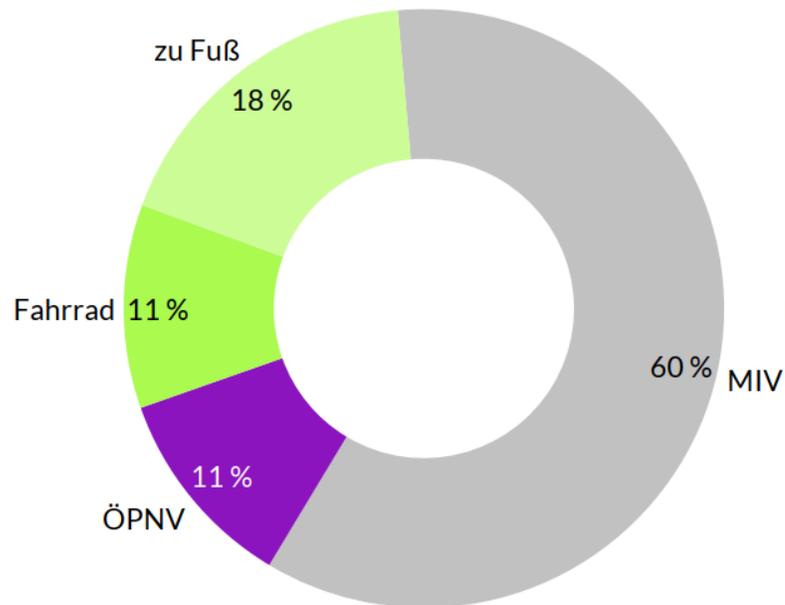
Wie viel Verkehr entsteht?

Verschiedene Nutzungen haben unterschiedliche Verkehrserzeugungsraten

- Die Stärke, Zusammensetzung und zeitliche Verteilung des Neuverkehrs, hängt von vielen Faktoren ab, unter anderem
 - von der Flächennutzung (z. B. Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel, Schule, Dienstleistung etc.)
 - von der Verteilung der Wege auf die verschiedenen Verkehrsträger (Modal Split)
 - beim motorisierten Individualverkehr vom Besetzungsgrad der PKW
 - vom Anteil der Wege, die außerhalb des betrachteten Gebietes stattfinden
 - von weiteren Aspekten, z. B. Verbund-, Alleinstellungs- oder Konkurrenzeffekten
- Die zu erwartende Verkehrsstärke wird auf wissenschaftlicher Grundlage mit bewährten Verfahren nach Dr. Bosserhoff berechnet

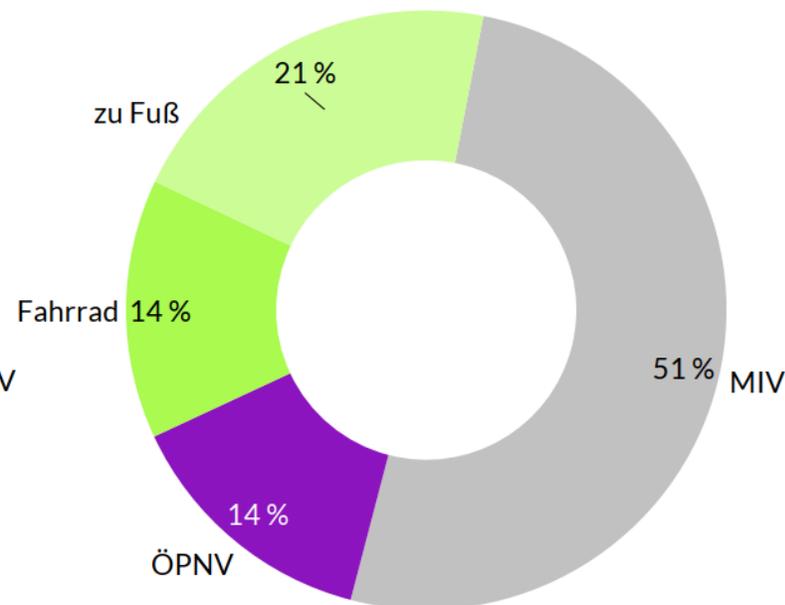
Wie verteilt sich der Verkehr auf die Verkehrsträger?

Das hängt von Angebot und Attraktivität ab, Push- und Pull-Maßnahmen

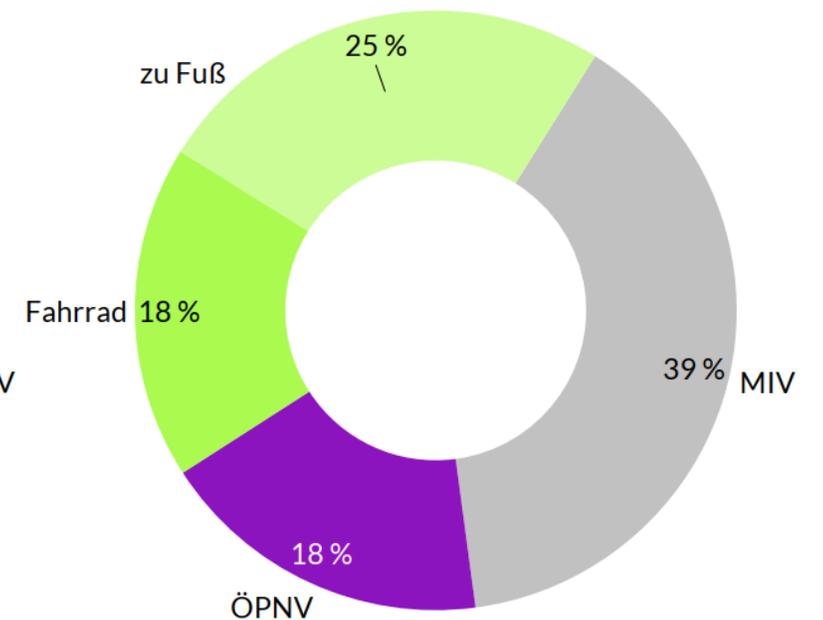


Quelle: MID 2017

Landkreis Ebersberg 2017



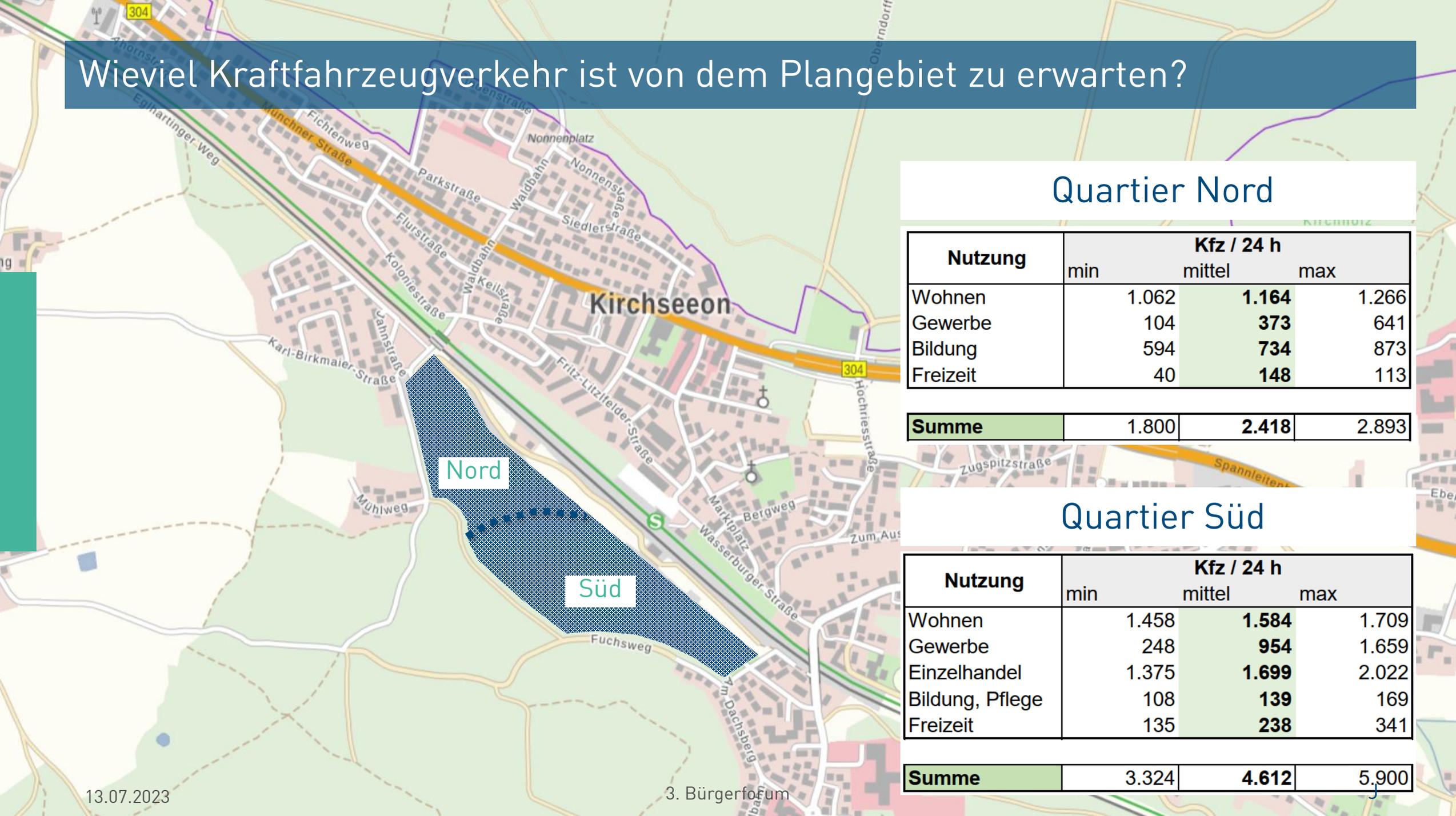
Plangebiet Worst Case



Plangebiet Best Case

Quelle: Mobilitätskonzept Kirchseeon, mib mobility institute berlin, 2023

Wieviel Kraftfahrzeugverkehr ist von dem Plangebiet zu erwarten?



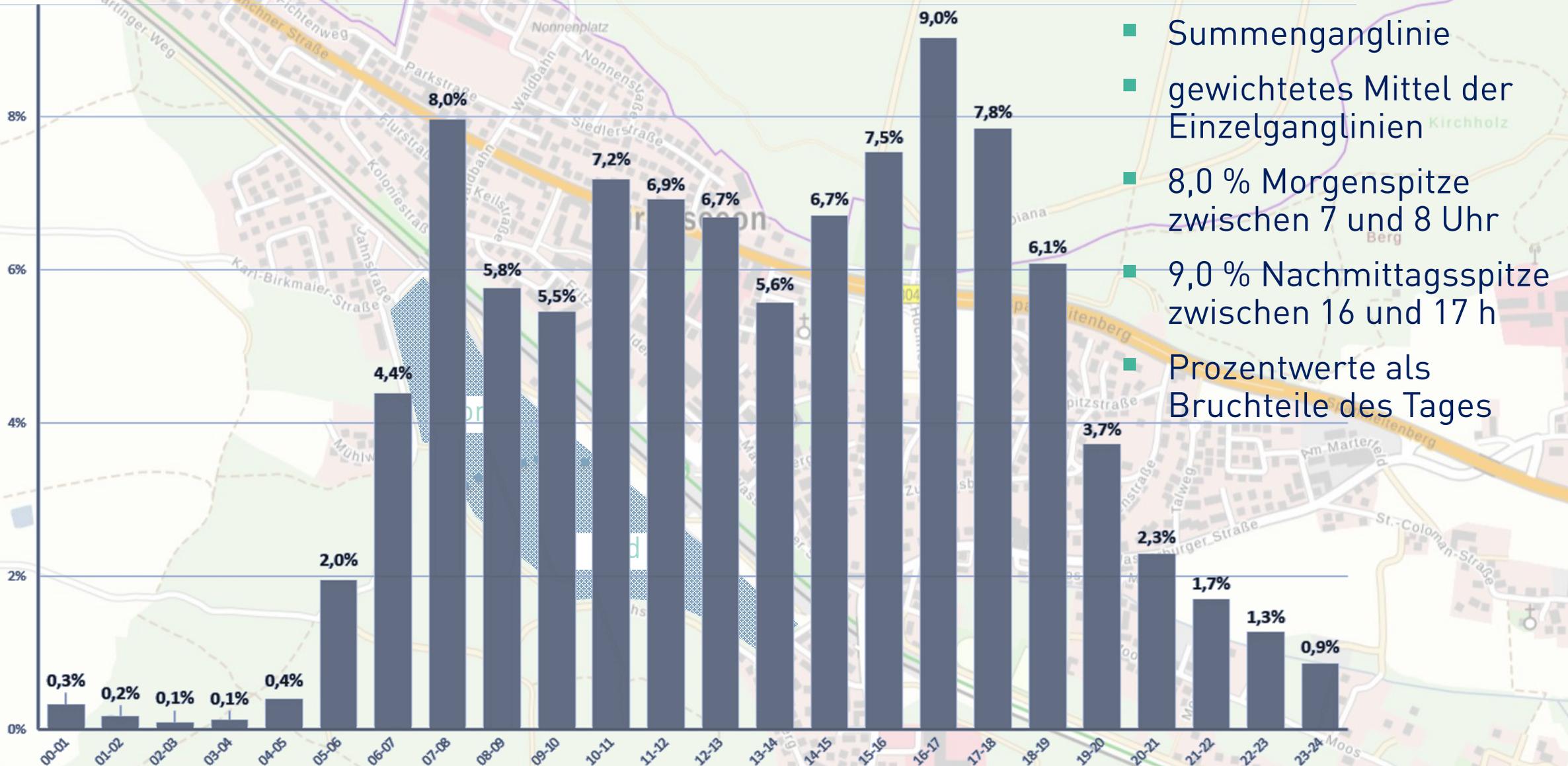
Quartier Nord

Nutzung	Kfz / 24 h		
	min	mittel	max
Wohnen	1.062	1.164	1.266
Gewerbe	104	373	641
Bildung	594	734	873
Freizeit	40	148	113
Summe	1.800	2.418	2.893

Quartier Süd

Nutzung	Kfz / 24 h		
	min	mittel	max
Wohnen	1.458	1.584	1.709
Gewerbe	248	954	1.659
Einzelhandel	1.375	1.699	2.022
Bildung, Pflege	108	139	169
Freizeit	135	238	341
Summe	3.324	4.612	5.900

Wie verteilt sich der Verkehr über den Tag?



Anbindung des Schwellenwerksgeländes an die B304 für KFZ

Achse West
Karl-Birkmaier-Str.
Koloniestraße-
Werkstraße

Achse Mitte
Am Dachsberg-
Moosacher Straße -
Wasserburger Str. -
Münchner Straße

Achse Ost
Am Dachsberg-
Moosacher Straße -
Wasserburger Straße

Nord

Süd



Anbindung an den Ort für Fußgänger und Radfahrer

Parkplatz Bahnhof
Brücke für Fußgänger
direkt ins Quartier Nord

Bahnhof
Aufweitung und
Verlängerung der
Personenunterführung
unter den Gleisen

Nord

Süd

Personenunterführung am Bahnhof Kirchseeon

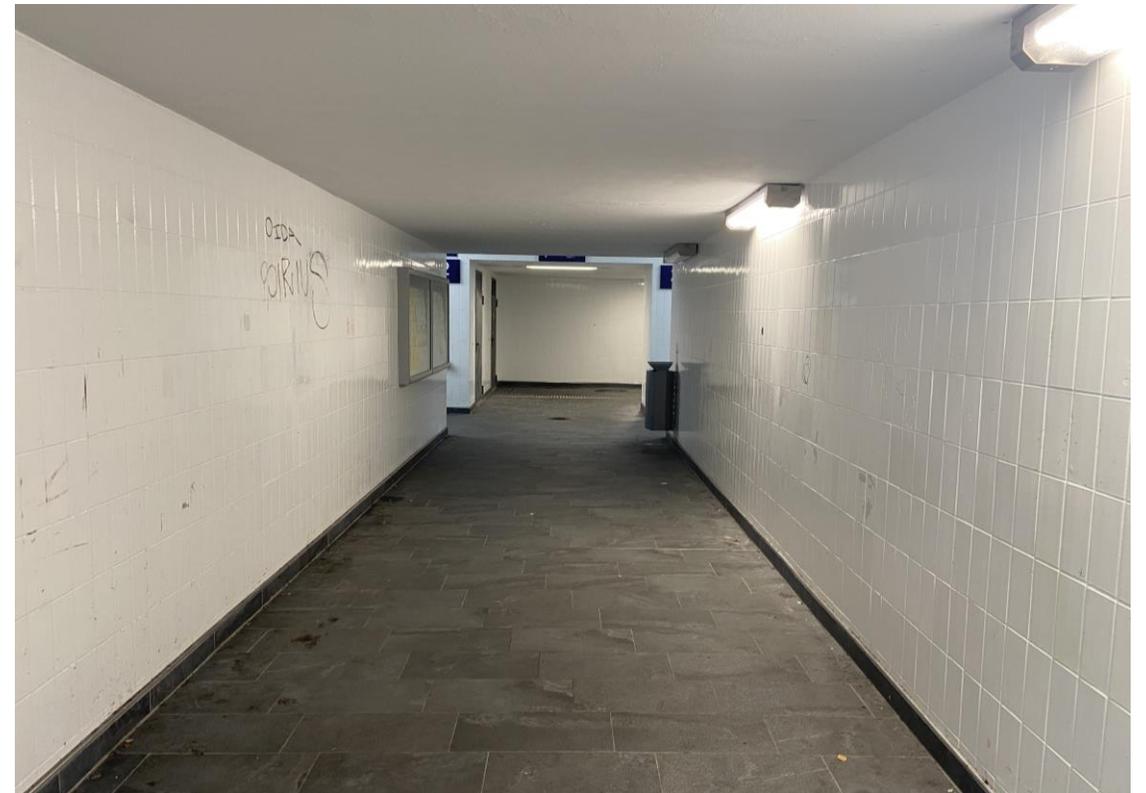
13.07.2023

3. Bürgerforum

K

Personenunterführung Kirchseeon

Der bestehende Bahnsteigtunnel zum Gleis 2 ist nicht geeignet





→ Sør Øst
→ Sør Øst
→ Sør Øst
→ Sør Øst

→ Sør Øst
→ Sør Øst

2 Sld
Fr 7-18h
7-12h





Anbindung des Schwellenwerksgeländes an die B 304

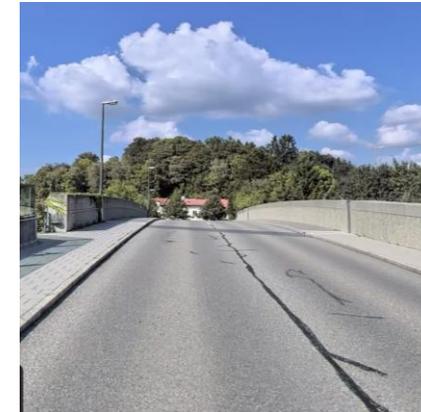
Das Innerörtliche Straßennetz

Der Blick auf die innerörtlichen Straßen

Sollten Straßen umgebaut werden? Sind Maßnahmen erforderlich?

- Untersuchung der Straßenraumverträglichkeit auf den nachgeordneten Straßen zur Anbindung des Schwellenwerksgeländes auf die zu erwartende Verkehrsstärke 2035
 - Achse Ost: Moosacher Straße - Wasserburger Straße (östlicher Ast)
 - Achse Mitte: Wasserburger Straße (westlicher Ast) – Münchner Straße
 - Achse West: Karl-Birkmaier-Straße – Koloniestraße – Werkstraße
- Querschnittssituation
- Angebot für Radfahrende und Fußgänger
- Eignung für den ÖPNV

Achse Ost: Moosacher Straße / Wasserburger Straße



Achse Ost: Moosacher Straße - Wasserburger Straße

Wie ist die Situation?

- DTVw 2035 = 8.480 Kfz/24 h auf der Brücke, im weiteren Verlauf 4.900 Kfz/24h
- zurzeit kein gutes Angebot für Radfahrende
- hoher Parkdruck, insbesondere auf der Nordseite
- aktuell zulässige Geschwindigkeit 30 km/h
- ÖPNV- Busverkehr in 2 Richtungen
- Gehwege beidseitig, weiter östlich einseitig vorhanden

Maßnahmenempfehlung Achse Ost

Schutzstreifen
(Nordseite)
Radfahrstreifen
(Südseite)

Parkstreifen
bereichsweise möglich
durch Fahrbahneinengung
mit beidseitigem
Radfahrstreifen

Ausweisung einer parallelen
Fahrradstraße
ev. mit **Parkstreifen**

Fahrradstraße Moos
(Kfz frei, Radverkehr hat
Vorrang und darf
nebeneinander fahren,
Parken erlaubt)

Schutzstreifen
(gestrichelte Linie,
darf vom Kfz überfahren werden,
Halte- und Parkverbot)



Achse Mitte: Wasserburger Straße, westlicher Ast, Münchner Str.



Achse Mitte: Wasserburger Str. (westl.) – Münchner Str.

Wie ist die Situation?

- DTVw 2035 = 6.950 Kfz/24 h auf der Wasserburger Str. im Bereich der Einmündung Moosacher Str., im weiteren Verlauf 6.630 Kfz/24h
- zurzeit kein Angebot für Radfahrende, teilweise auf dem Gehweg möglich
- aktuell zulässige Geschwindigkeit 30 km/h
- ÖPNV- Busverkehr in 2 Richtungen
- beidseitig Parkstreifen, Gehwege beidseitig, teilweise Natursteinpflaster
- beidseitig alter Baumbestand, besonders aus der Südseite Ortsbild prägend
- sichere und direkte Radverkehrs- und Fußgängerführung in Richtung Gymnasium und Berufsförderungswerk über das Schwellenwerksgelände möglich
- teilweise parallele Radverkehrsführung über Marktplatz möglich

Maßnahmenempfehlung Achse Mitte

auf der Münchner Straße zwischen Bahnhof und B 304 beidseitig **Schutzstreifen** anordnen

am Bahnhof **Mobilstation** einrichten

Aufweitung und Verlängerung der **Personenunterführung, neue F+R-Achse zum Gymnasium**

Straße Marktplatz als **Fahrradstraße** ausweisen

auf der Nordseite **Gehweg, Radfahrer frei** anordnen

2-Richtungsradweg auf der Südseite zwischen Moosacher Str. und Bahnhof



Achse West: Karl-Birkmaier-Straße – Koloniestraße – Werkstraße



Ungeeignete Alternativen zur Achse West

Waldbahn und Koloniestraße, westlicher Ast



Achse West: Karl-Birkmaier-Straße – Koloniestraße - Werkstraße

Wie ist die Situation?

- DTVw₂₀₃₅ = 3.070 Kfz/24 h auf der Karl-Birkmaier-Str. im Bereich der Bahnbrücke, im weiteren Verlauf auf der Werkstraße 1.910 Kfz/24h
- zurzeit kein Angebot für Radfahrende
- aktuell zulässige Geschwindigkeit 30 km/h
- an der Karl-Birkmaier-Str. beidseitig Gehwege, Fahrbahnbreite 6,50 m
- an der Koloniestraße Gehweg auf der Südseite, auf der Nordseite wird am Fahrbahnrand geparkt
- an der Werkstraße hochwertiger Straßenausbau, beidseitige Gehwege, Parkplätze in Längs- und Queraufstellung
- Einmündungsbereich Koloniestraße- Karl-Birkmaier-Str. unübersichtlich

Maßnahmenempfehlung Achse West

Waldbahn zwischen B 304
und Flurstraße

Einbahnstraße

(FR Süd, bei Bedarf evtl.
auch die Koloniestraße)

Koloniestraße und Werkstraße
Radverkehr im **Mischverkehr**

Knotenpunkt
Karl-Birkmaier-Str. / Koloniestraße

Abknickende Vorfahrt

Karl-Birkmaier-Straße
Schutzstreifen (Westseite),
gemeinsamer Geh- / Radweg
(Ostseite)

Koloniestraße Ost
Parkverbot



Ausblick und Empfehlung für das innerörtliche Straßennetz

Maßnahmen für den Radverkehr erforderlich

- Die Erschließung und Bebauung des Schwellenwerksgeländes erzeugt Neuverkehre, die über innerörtliche Straßen an die B 304 herangeführt werden müssen, sofern sie Ziele außerhalb von Kirchseeon haben
- Innerstädtische Straßen müssen dafür ausgewiesen und insbesondere für den Radverkehr mit geeigneten Anlagen ausgestattet werden
- Mit gezielten Maßnahmen der Verkehrslenkung und Anordnung von Durchfahrtswiderständen kann der Verkehr so gesteuert werden, dass er überwiegend über geeignete Routen verläuft
- Mit Umsetzung der Maßnahmen ist aus gutachterlicher Sicht die Straßenraumverträglichkeit gegeben

Fazit

Entwicklung als Chance

- Die Entwicklung des Schwellenwerksgeländes erzeugt zusätzlichen Verkehr in Kirchseeon
- Der zusätzliche Verkehr kann mit dem Modal Split geschickt gelenkt werden (gutes Mobilitätskonzept mit Push- und Pull-Maßnahmen)
- Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen an der Bundesstraße und den innerörtlichen Straßen ist der zusätzliche Kfz-Verkehr beherrschbar, für den Fußgänger und Radfahrer gibt es neue, zusätzliche Angebote
- Auch ohne eine Entwicklung des Schwellenwerksgeländes wird die Verkehrsproblematik in Kirchseeon durch die allgemeine Verkehrszunahme zunehmen
- Die Entwicklung des Schwellenwerksgeländes kann für alle Verkehrsteilnehmer als Chance genutzt werden, bestehende Verkehrsprobleme und Defizite zu bewältigen



