

Markt Kirchseeon  
Herrn Robert Gerhard König  
Rathausstraße 1  
85614 Kirchseeon

Ansprechpartner: Hubert Garzorz  
Tel.: +49 89 4141604-15  
Fax: +49 89 4141604-44  
E-Mail: hubert.garzorz@preuss-pp.de

Datum: 26.10.2022  
Zeichen: GAH

Per E-Mail: robert.koenig@kirchseeon.de

## **Projekt Konversion und Revitalisierung des ehemaligen Schwellenwerksgeländes Kirchseeon Ergebnisbericht vom 02.08.2022, Verkehrsuntersuchung zur Konversion und Revitalisierung des ehemaligen Schwellenwerksgeländes durch Schlothauer & Wauer (S&W)**

Sehr geehrter Herr König,

wie gewünscht haben wir eine Zusammenstellung der wichtigsten Ergebnisse der „Verkehrsuntersuchung zur Konversion und Revitalisierung des ehemaligen Schwellenwerksgeländes“ erstellt. Damit ist auch eine erste grobe Einschätzung der verkehrlichen Gesamtsituation sowohl für heute als auch für die Zukunft (2035) verbunden. Wir weisen darauf hin, dass dieser Bericht kein Gutachten darstellt und den Ergebnisbericht von Schlothauer & Wauer mit allen detaillierten Annahmen und Aussagen lediglich zusammenfasst.

Schlothauer & Wauer hat im Auftrag der Marktgemeinde eine eigene umfangreiche Verkehrserhebung sowohl entlang der B 304 als auch in den angrenzenden Straßen durchgeführt und als Basis für die die entsprechenden Fallstudien verwendet.

Die Ergebnisse der Fallbetrachtungen Analysefall 2021, Prognosenufall 2035 und Prognoseplanfall 2035 sind detailliert in den jeweiligen Abschnitten des Ergebnisberichts dargestellt. Wir haben sie zusammengefasst und auf die wesentlichen Parameter und Aussagen begrenzt. Die Methodik, die Berechnungsgrundlagen, die Annahmen sowie aller damit zusammenhängenden Variablen und Abschätzungen wurden nicht überprüft. Wir setzen in unserem Bericht voraus, dass alle Berechnungen und daraus abgeleiteten Bewertungen entsprechend den fachlichen Anforderungen erstellt wurden und auch dem Stand der Technik entsprechen. Aus unserer Sicht sind die Ergebnisse nachvollziehbar.

### **Zusammenfassung der Grundlagen und Ergebnisse des verkehrlichen Berichts von Schlothauer & Wauer:**

#### **1. Verkehrsbelastung auf der B 304 – Analysefall 2021**

Bereits im **Analysefall von 2021** zeigt sich, dass der **Straßenabschnitt der B 304** in Kirchseeon bereits mit 18.000 – 22.000 KFZ/Werktag (KFZ/WT) an der Kapazitätsgrenze operiert. Die Spreizung ergibt sich durch die unterschiedlich angeordneten Messstellen wie z.B. im Bereich der Ahornstraße mit ca. 21.500 KFZ/WT und der Alpenstraße mit 18.000 KFZ/WT.

Gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) wird für zweispurige Streckenabschnitte von Hauptverkehrsstraßen eine Kapazität von 14.000 – 22.000 KFZ/WT angegeben. Auffällig an den auftretenden Verkehrsbelastungen ist **ein sehr hoher Anteil an Durchgangsverkehr von 60 – 70%**.

#### **Verkehrsbelastung abseits der B 304**

Abseits der B 304 ergeben sich im Höchstfall Verkehrsmengen von 4.500 KFZ/WT. Dies ist eine übliche Verkehrsstärke für Wohnstraßen bzw. Sammelstraßen.

#### **2. Verkehrsbelastung auf der B 304 – Prognosenufall 2035**

Im **Prognosenufall 2035** der gem. der LVM-By für das Jahr 2035 berechnet wurde, ergibt sich für die B 304 eine Erhöhung der Verkehrsmenge auf ca. 24.000 KFZ/WT. Dies wird von S&W als sehr hoch eingeschätzt. **Der gem. RAST 06 angegebene Höchstfall für zweispurige Straßen von 22.000 KFZ/WT wird dabei bereits für einen Teilbereich um ca. 9% überschritten.**

#### **Verkehrsbelastung abseits der B 304**

Die Verkehrsmengen der Wohn- und Sammelstraßen abseits der B 304 erhöhen sich auf 5.700 KFZ/WT. Diese Erhöhung wird von S&W noch als gering bis moderat bewertet.

#### **3. Verkehrsbelastung auf der B 304 – Prognoseplanfall 2035**

Im **Prognoseplanfall 2035** werden nach einer ausführlich beschriebenen Berechnungsart die zusätzlich durch die Projektentwicklung anfallenden Verkehrsmengen mit 2.400 KFZ/WT angegeben. Damit erhöhen sich die Verkehrsmengen auf der B 304 um ca. 10% auf rund 26.000 KFZ/WT. **Der Höchstfall für zweispurige Straßen gem. RAST 06 wäre damit für einen Teilbereich um ca. 18% überschritten.**

#### **Verkehrsbelastung abseits der B 304**

Die Verkehrsmengen der Wohn- und Sammelstraßen abseits der B 304 erhöhen sich auf 7.000 KFZ/WT bzw. 6.200 KFZ/WT. Dies führt auf Basis der spezifischen Berechnungsmethode zu einer Erhöhung auf der B 304 von 2.400 KFZ/WT. In der Wasserburger Str. müssen zusätzlich 1.600 KFZ/WT abgewickelt werden. Das entspricht einer Zunahme um rund 40%. Die höchste zusätzliche Belastung ist in der Karl-Birkmaier-Str. mit 3.400 KZF/WT festzustellen. Der durch die Baustelle verursachte Verkehr müsste noch gesondert betrachtet werden.

#### **4. Berechnung der Leistungsfähigkeit gem. HSB 2015 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) – Berechnet wurden die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV)**

##### **Berechnung von 8 Knotenpunkten abseits der B 304 zu den Morgen- und Abendspitzen (MS/AS).**

Analysefall 2021/Prognosenufall 2035/Prognoseplanfall 2035:

Im Ergebnis ergibt sich mind. eine zufriedenstellende QSV C (Mittlere Wartezeit von  $\leq 30$  Sekunden) bei Vorfahrtsbeschilderung und  $\leq 15$  s bei Rechts-vor-Links-Regelung. Die meisten Knotenpunkte ergeben eine QSV A, A/B und B. Das entspricht einer mittleren Wartezeit von  $\leq 10$ s bis  $\leq 20$ s. **Alle Knotenpunkte sind damit leistungsfähig. Die Auswirkungen werden vom Gutachter damit als gering eingeschätzt.** Es besteht kein Bedarf an Optimierungsmaßnahmen, da sowohl die allgemeine Verkehrssteigerung als auch der Mehrverkehr ohne weiteres aufgenommen werden kann.

Hinweis: Unseres Erachtens fehlt noch die Berechnung des während der Bauzeit anfallenden Baustellenverkehrs.

**5. B 302 Analysefall 2021:**

Berechnung von 23 Knotenpunkten von der Anschlussstelle Münchner Str. (Ebersberg) im Osten und der Anschlussstelle Herzog-Albrecht-Straße (Zorneding) im Westen. 21 der Knotenpunkte liegen im Gemeindegebiet.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die betrachteten Knotenpunkte (hinsichtlich der Ein- und Abbiegebeziehungen) größtenteils bereits im Analyse- und Bestandsfall (2021) an ihrer Leistungsfähigkeitsgrenze operieren.

**6. B 304 Prognosenullfall 2035:**

Lediglich 4 von 21 Knotenpunkten erreichen eine ausreichende QSV Bewertung. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Verkehrsmengensteigerung eine Verschärfung bereits ohne Berücksichtigung der Projektentwicklung zur Folge hat.

**7. B 304 Prognoseplanfall 2035:**

Eine ausreichende Leistungsfähigkeit kann nur für die „Geradeaus-Fahrer“ der B 304 nachgewiesen werden. Wie auch im Analysefall 2021 als auch im Prognosenullfall 2035 werden ein Großteil der Knotenpunkte in die QSV E/F eingeordnet.

Ausgehend vom Analysefall 2021 ergibt der Prognosenullfall eine Steigerung von 22%. Durch den Prognoseplanfall ergibt sich eine Erhöhung um weitere 6%. **Bereits aus heutiger Sicht besteht Handlungsbedarf, um die verkehrliche Situation an den Knotenpunkten zu entschärfen.**

**8. Grundlagen für Schallschutzgutachten gem. RLS-19:**

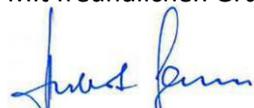
Aufgrund der zur Verfügung gestellten Daten für die Schallimmissionen sollte ein entsprechendes Schallschutzgutachten erstellt werden.

**Fazit:**

In der bisherigen Untersuchung fehlen noch wesentliche Aussagen, wie durch konkrete Maßnahmen der entstehenden Verkehrsbelastung entgegengewirkt werden kann. Für die weitere Entwicklung ist grundsätzlich ein Konzept mit kurz- und mittelfristigen Lösungsansätzen erforderlich. Dies wäre bereits ohne die Wohnbauprojektentwicklung erforderlich. Zu berücksichtigen dabei ist, dass der Prognosenullfall 2035 einen stärkeren Effekt hat als der durch die Projektentwicklung generierte Mehrverkehr. Diese Aufgaben werden nun im Rahmen der Beauftragung eines qualifizierten Verkehrsplaners untersucht. Die Ergebnisse werden anschließend vorgestellt.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



ppa. Hubert Garzorz