

25.09.2014
Stand 30.09.2014

Untersuchung des klassifizierten Straßennetzes im Landkreis Pfaffenhofen a. d. Ilm

Ralf Engelhardt
Verkehrsplanung

Auswertung Fragebögen

Warum?

Insbesondere relevant, da auf einfachem Weg entsprechende Details durch die jeweiligen Vor-Ort-Kenntnisse in die Verkehrsuntersuchung einfließen können, wie z. B.

- geplante Siedlungsentwicklung
- größere relevante Verkehrserzeuger
 - touristisches Ziele
 - Logistik mit überdurchschnittlichem Schwerverkehr
- Planungen / Wünsche zum Straßen- und Wegenetz
- Weitere Anregungen durch die Gemeinden selbst

Auswertung Fragebögen

kurze Zusammenfassung

Es gibt einen Zusammenhang zwischen

- der Lage der jeweiligen Gemeinde zu den Verkehrsachsen und
 - dem potenziellen Wachstum hinsichtlich Siedlungsentwicklung
- Die dynamischere Entwicklung findet vor allem entlang der Achsen B13 sowie A9 / B300 statt.

Ebenfalls positiv:

Planungen von Radverkehrsanlagen

Verkehrsanalyse und Verkehrsmodell

Vorgehensweise und Methodik

- Abbildung der normalwerttäglichen Verkehrsbelastungen auf Basis der Straßenverkehrszählraten von 2010 (SVZ 2010),
- für das klassifizierte Straßennetz.
- Ermittlung Prognose-Bezugsfall (Bezugsjahr 2025 ggf. bis 2030)
 - Auf Basis der jeweiligen Gemeindeentwicklung (Einwohnerprognose, Siedlungsentwicklung, etc.) wurde die Analyseverkehrsfrage in eine Prognosenachfrage überführt.
 - Berücksichtigung aller relevanten Planungsmaßnahmen im Verkehrsmodell zur Berechnung der zukünftigen Verkehrsbelastungen, die als „gesetzt“ angesehen werden. (Ausbau B16, B300, etc.)
 - Jedoch u. a. ohne folgende Maßnahmen:
OU Pfaffenhofen, OU Geisenfeld (Nord/Süd)
→ da relevant für die Bewertung

Verkehrsanalyse und Verkehrsmodell

Vorgehensweise und Methodik

Auf Basis des Bezugsfalles können nunmehr Planungsmaßnahmen hinsichtlich ihrer Wirkungen untersucht werden.

Bedeutende Kriterien für die Bewertung:

- Verlagerungspotenzial der Verkehrsströme
- Mögliche Betroffenheit insbesondere von Wohnstandorten
- Möglichst keine Verschlechterung für bestehende Verkehrsachsen

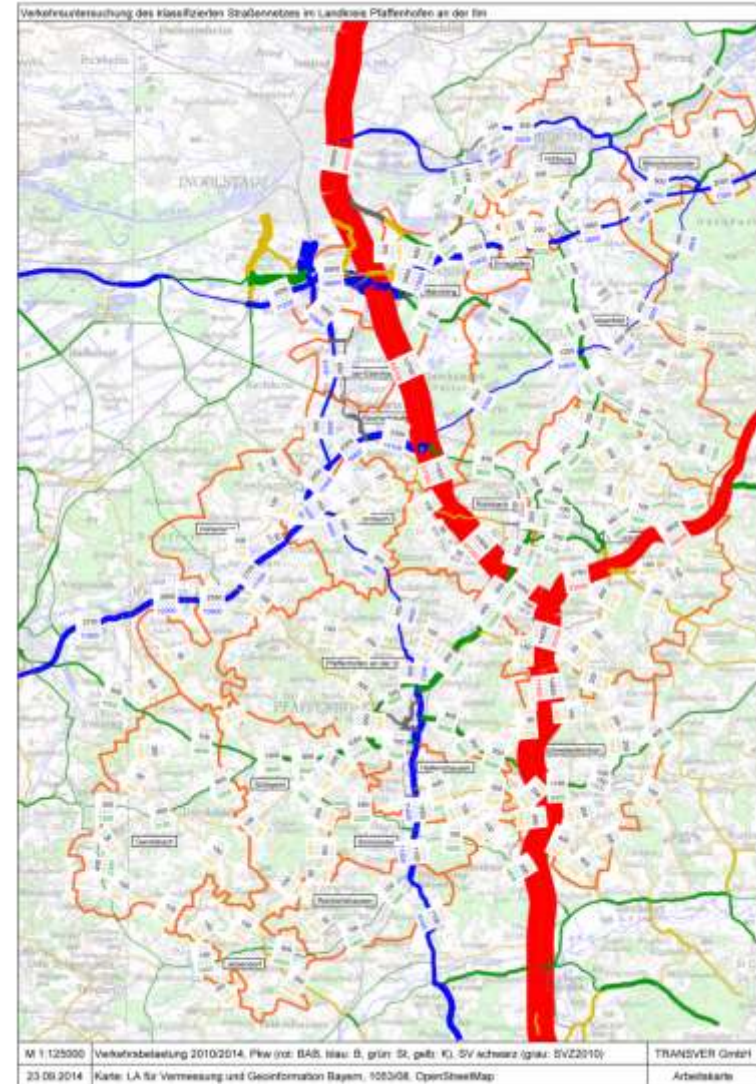
- Weitere Kriterien, wie planungsrechtliche, umweltrelevante oder bautechnische Aspekte werden nicht berücksichtigt.

Verkehrsanalyse und Verkehrsmodell Analyse 2010 (2014)

Siehe A3-Plan Verkehrsbelastung 2010
Dargestellt sind

- | | |
|-------|----------------------------|
| 2200 | - Schwerverkehr (SVZ 2010) |
| 2550 | - Schwerverkehr (Modell) |
| 10000 | - Pkw/Tag (SVZ 2010) |
| 10600 | - Pkw/Tag (Modell) |
- rot: Autobahn
blau: Bundesstraße
grün: Staatsstraße
gelb: Kreisstraße
grau: sonstige Straßen / GV

Verkehrsmodell wurde geeicht anhand
der Daten der Straßenverkehrszählung



Verkehrsanalyse und Verkehrsmodell

Bezugsfall 2025

Siehe A3-Plan Verkehrsbelastung 2025

Diese Verkehrsbelastungen werden als Vergleichsbasis für alle weiteren Planfälle verwendet.

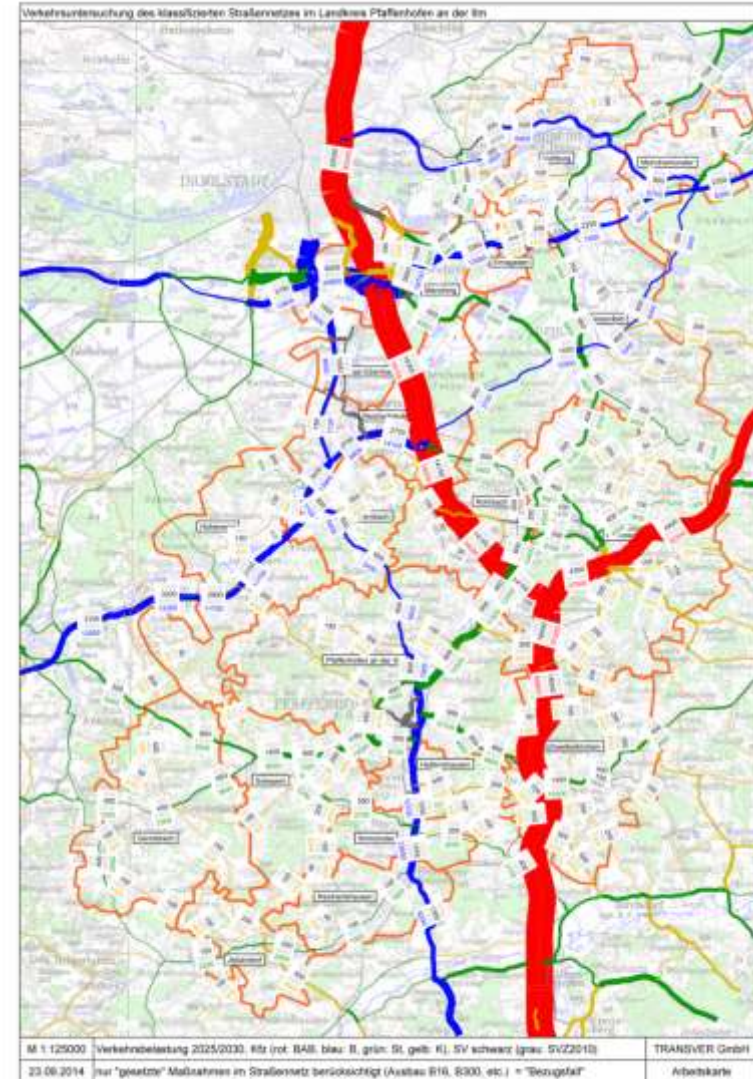
Enthalten sind darin

- eine allgemeine Verkehrsentwicklung
- „gesetzte“ Maßnahmen

Insbesondere durch Differenzkarten

„Planfall minus Bezugsfall“

können die jeweiligen verkehrlichen Wirkungen einer oder mehrerer Maßnahmen dargestellt werden.



Verkehrsanalyse und Verkehrsmodell

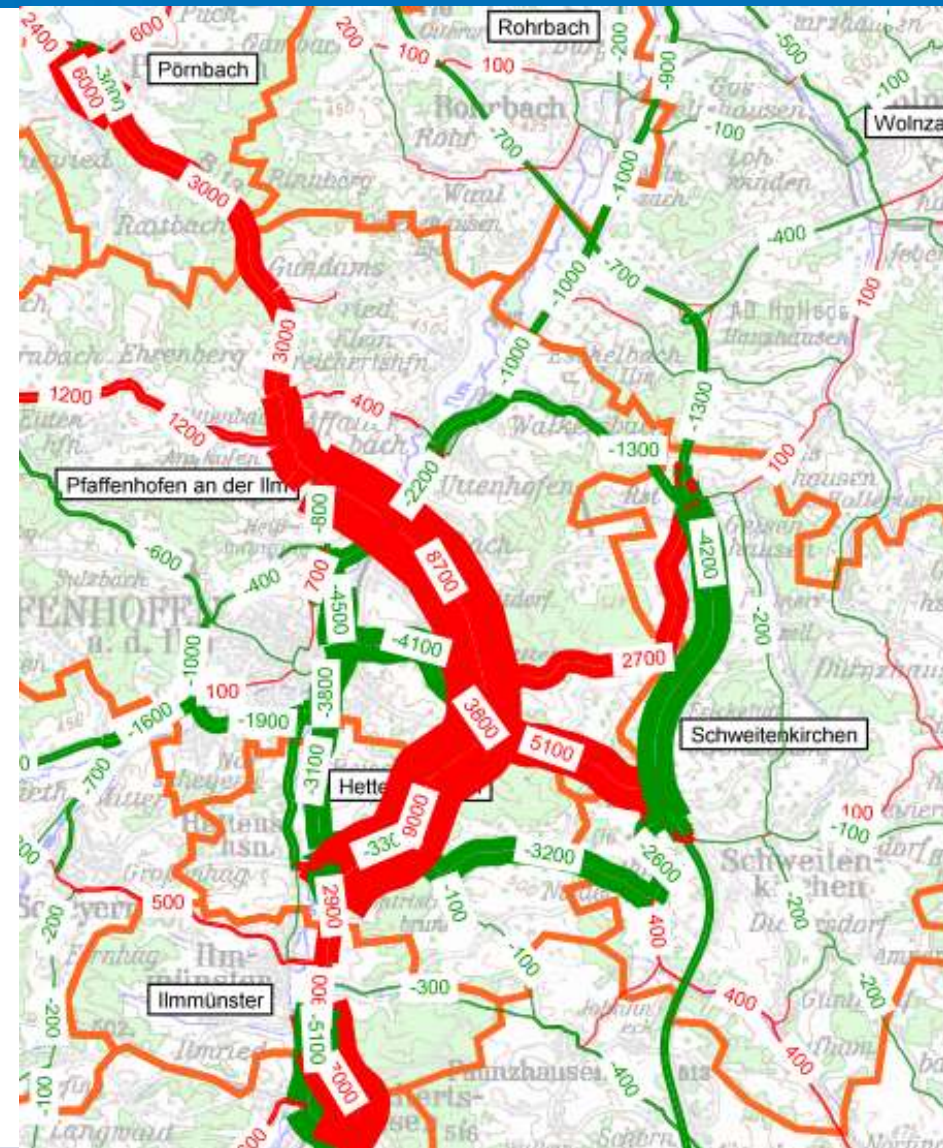
Planfall 1: OU Pörnbach, Pfaffenhofen, Reichertshausen

Siehe A3-Plan

- Planfall 1
- Planfall 1 - Bezugsfall

Ergebnis:

- ja, es gibt eine Entlastung der Ortsdurchfahrten
- neue Trassen relativ lang...



Verkehrsanalyse und Verkehrsmodell

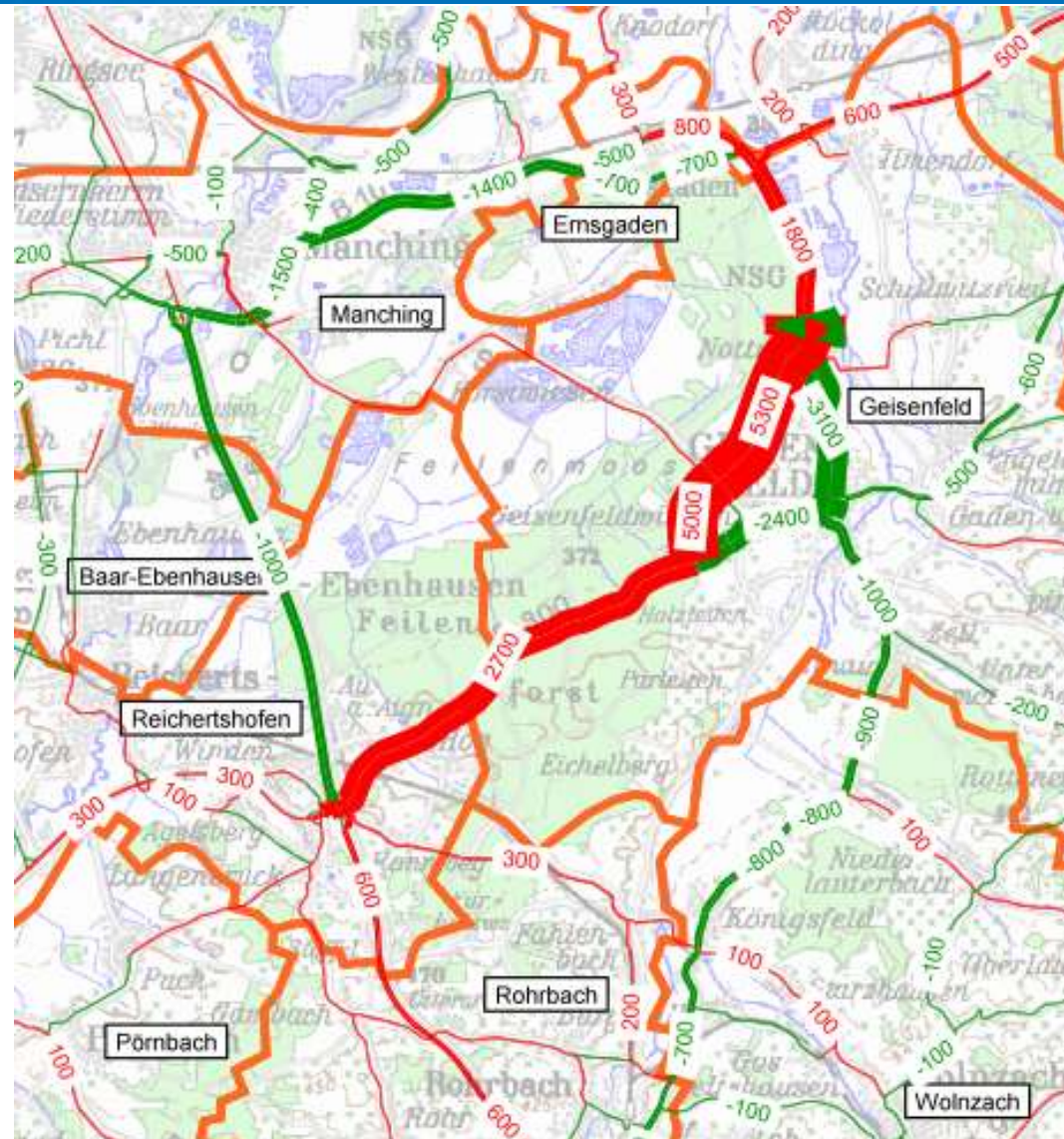
Planfall 2: OU Geisenfeld (Teil: Nord-West)

Siehe A3-Plan

- Planfall 2
- Planfall 2 - Bezugsfall

Ergebnis:

- Nord-West-Umfahrung wirksam
- Verlagerung der Verkehre zur AS Langenbruck



Verkehrsanalyse und Verkehrsmodell

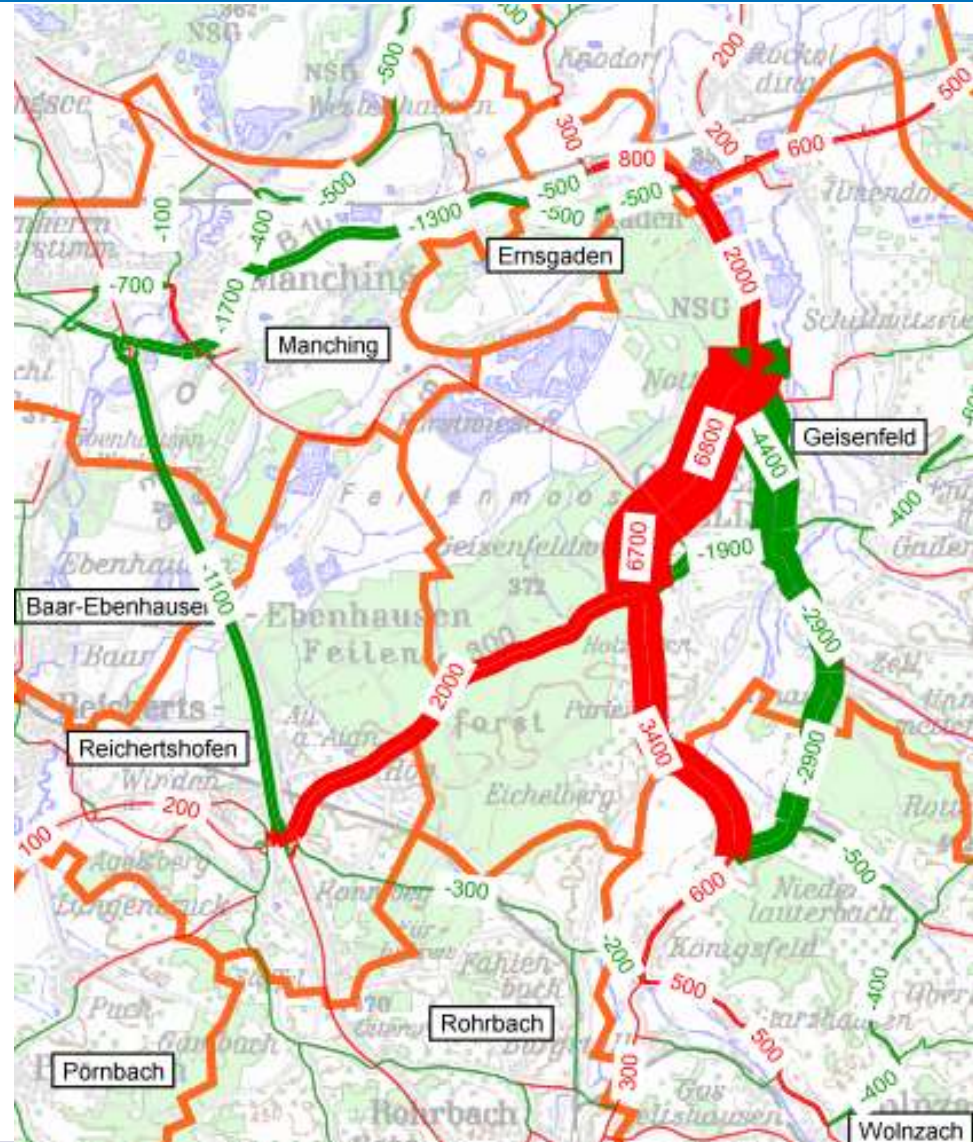
Planfall 3: OU Geisenfeld (Teil: Nord-West-Süd)

Siehe A3-Plan

- Planfall 3
- Planfall 3 - Bezugsfall

Ergebnis:

- Nord-West-Umfahrung wirksam
- Verlagerung der Verkehre zur AS Langenbruck



Verkehrsanalyse und Verkehrsmodell

Planfall 4: Gewerbegebiet Bruckbach an der St2232

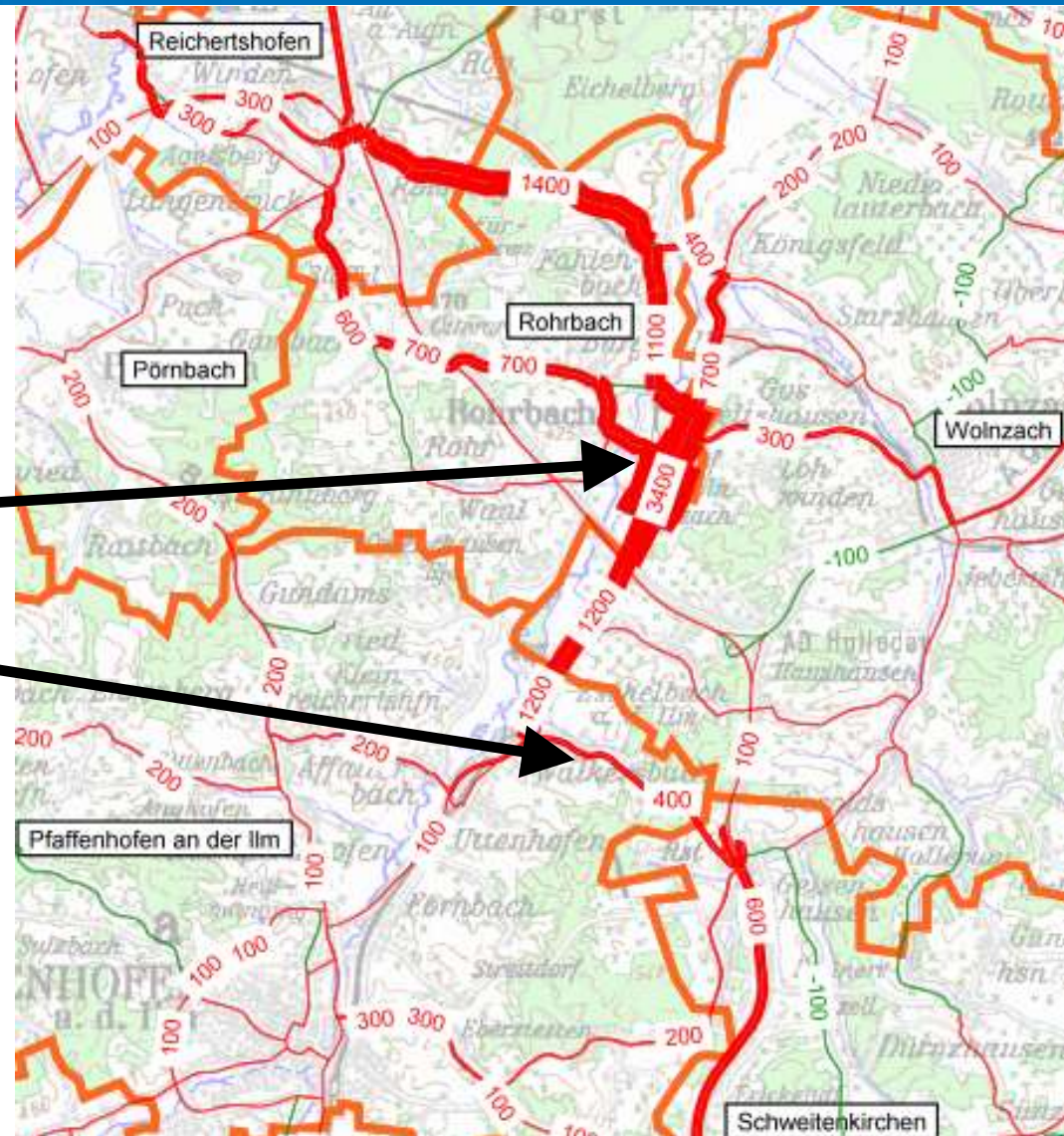
Siehe A3-Plan

- Planfall 4
- Planfall 4 - Bezugsfall

Ergebnis:

- Zunahme des Verkehrs in Rohrbach
- Zunahme des Verkehrs in Walkersbach

Verbesserungsvorschläge?



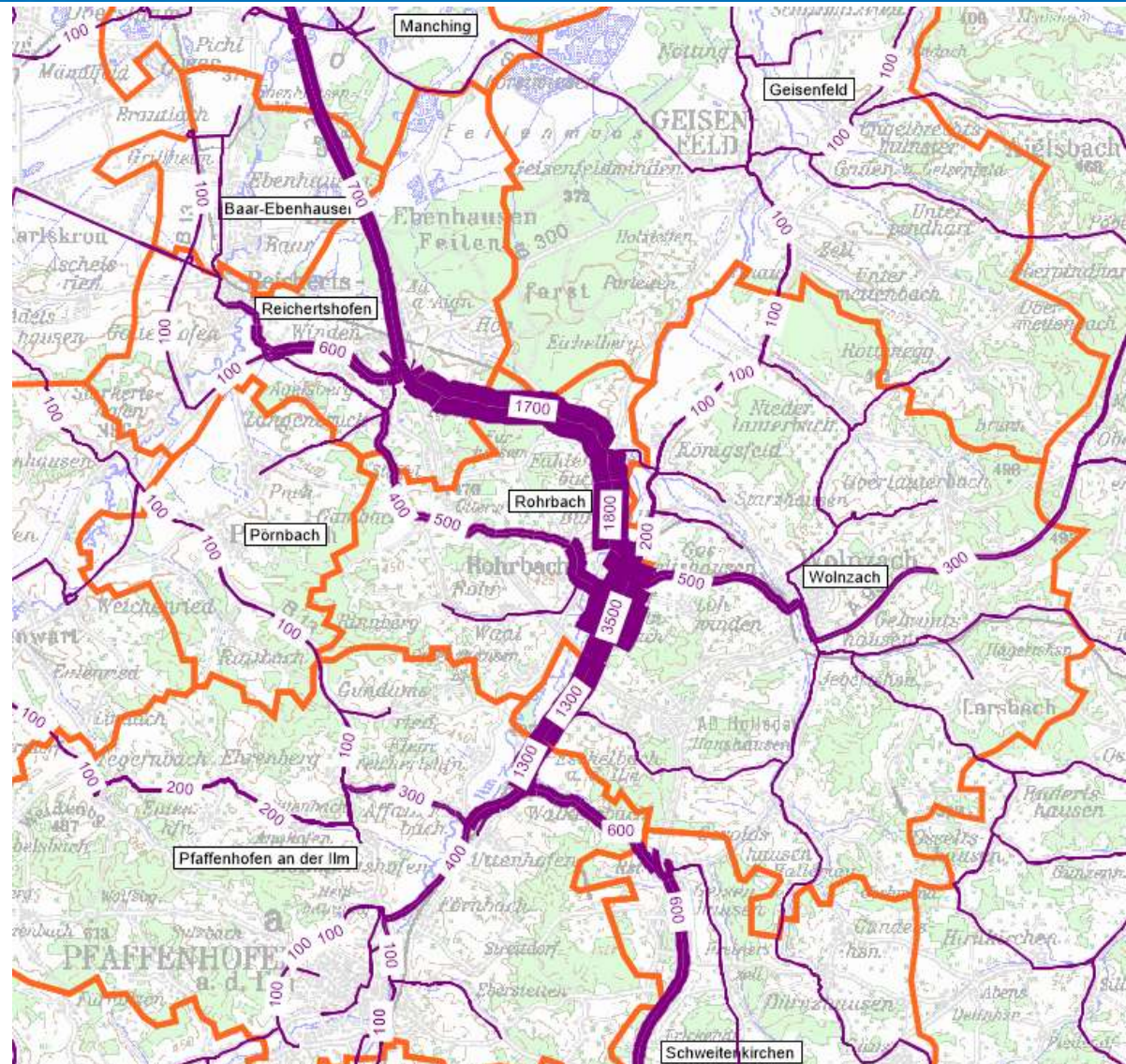
Verkehrsanalyse und Verkehrsmodell

Planfall 4: Gewerbegebiet Bruckbach an der St2232

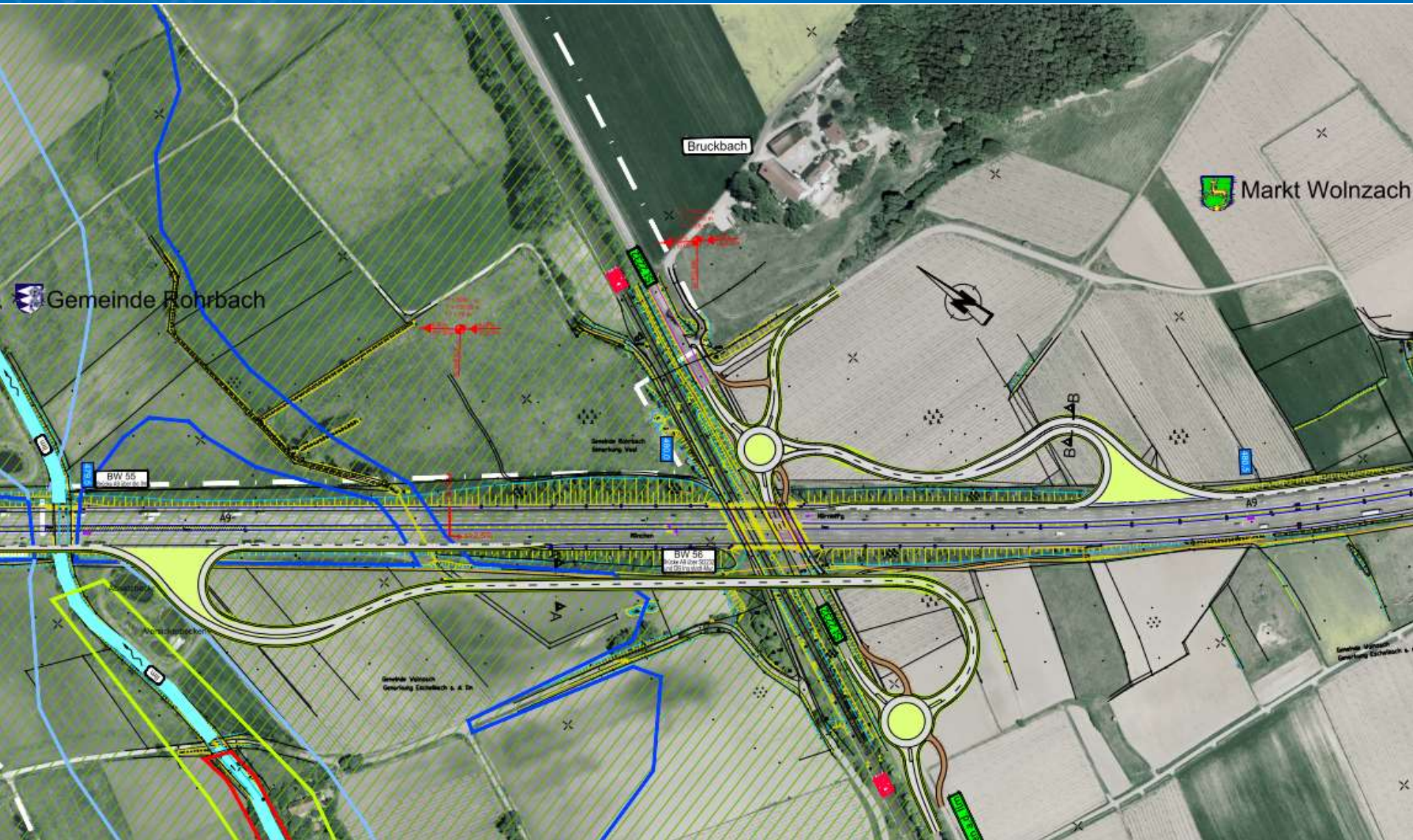
Quell- und Zielverteilung für das Gewerbegebiet Bruckbach

Gesamtverkehrsaufkommen durch das Gewerbegebiet:

ca. 3.500 bis 4.500 Kfz-Fahrten/Normalwerktag



Verkehrsanalyse und Verkehrsmodell Einschub: AS Ilmtal (A9 / St2232)



Verkehrsanalyse und Verkehrsmodell

Einschub: Planung AS Ilmtal (A9 / St2232)

- wurde hinsichtlich bautechnischer Umsetzung untersucht
- Pläne wurden in Berlin vorgestellt
- Baukosten rund 8,5 Mio. €

→ Jedoch Absage aus Berlin

Fazit

Das bereits realisierte Gewerbegebiet an der St2232 „Bruckbach“ hat aus verkehrsplanerischer Sicht keine optimale Lage...

Lösungsansatz?

Nutzung der Behelfsausfahrt an der Tank- und Rastanlage „Hollédau“ mit Verbesserung der Situation in Walkersbach

Verkehrsanalyse und Verkehrsmodell

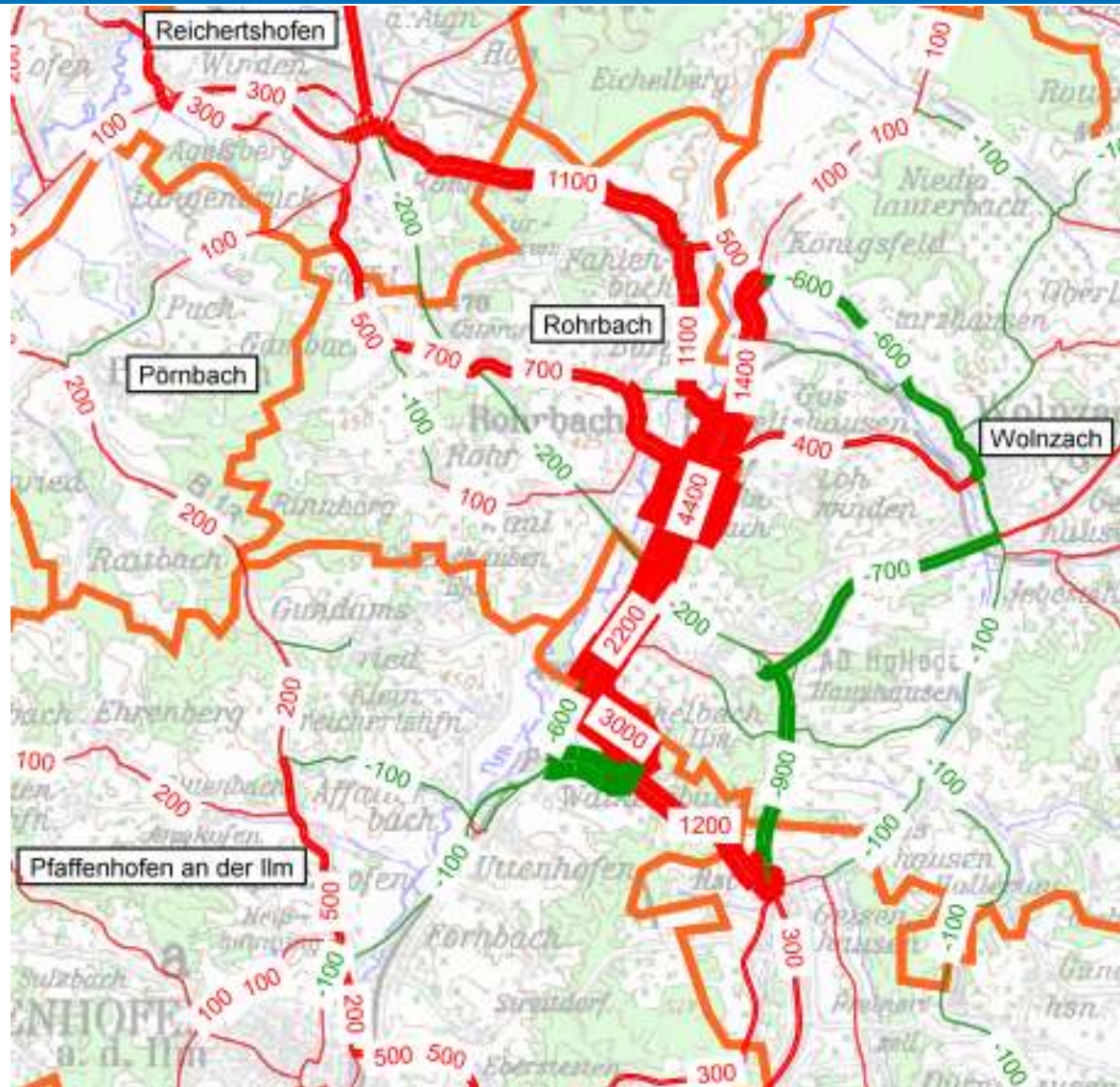
Planfall 5: GE Bruckbach und OU Walkersbach

Siehe A3-Plan

- Planfall 5
- Planfall 5 - Bezugsfall

Ergebnis:

- Alternative einer Autobahnanbindung des GE Bruckbach
- Verkehrsberuhigung im Bereich Walkersbach



Verkehrsanalyse und Verkehrsmodell

Anmerkungen zum Autobahnanschluss

- Inoffizieller Autobahnanschluss wird (nur) geduldet
- ABDS sieht jedoch kein Bedarf, diese Nutzung einzuschränken
- Prinzipiell wäre es ebenso – wie für die gewünschte Anschlussstelle Ilmtal (A9 / St2232) – möglich, die entsprechenden Unterlagen zu erstellen und eine offizielle Anfrage beim Straßenbaulastträger zu stellen.

Verkehrsanalyse und Verkehrsmodell

Anmerkungen zum Autobahnanschluss

Telefonat / E-Mail-Kontakt zwischen TRANSVER und ABDS

Im Jahr 2008 wurde ... mitgeteilt, dass eine Aufwertung der bestehenden Ein- und Ausfahrmöglichkeiten im Bereich der Rastanlage zu einer Voll-Anschlussstelle mit entsprechender Beschilderung nicht infrage kommt.

An dieser Sachlage hat sich nichts geändert:

- Die Anforderungen, die an eine Anschlussstelle gestellt werden, sind hier nicht erfüllt.
- Von unserer Seite gibt es keine Planungen, hier eine Anschlussstelle zu errichten.
- Problempunkte sind u. a.
 - Nähe zum AD Holledau,
 - topographische Lage,
 - Anschlussstelle in der Rastanlage nicht möglich,
 - restriktive Haltung des Bundes zu neuen Anschlussstellen.

Verkehrsanalyse und Verkehrsmodell

Anmerkungen zum Autobahnanschluss

Fazit:

- Ruhe bewahren...
- und weiterhin den inoffiziellen Anschluss nutzen.
- Über eine Verbesserung im Bereich Walkersbach nachdenken.

Verkehrsanalyse und Verkehrsmodell

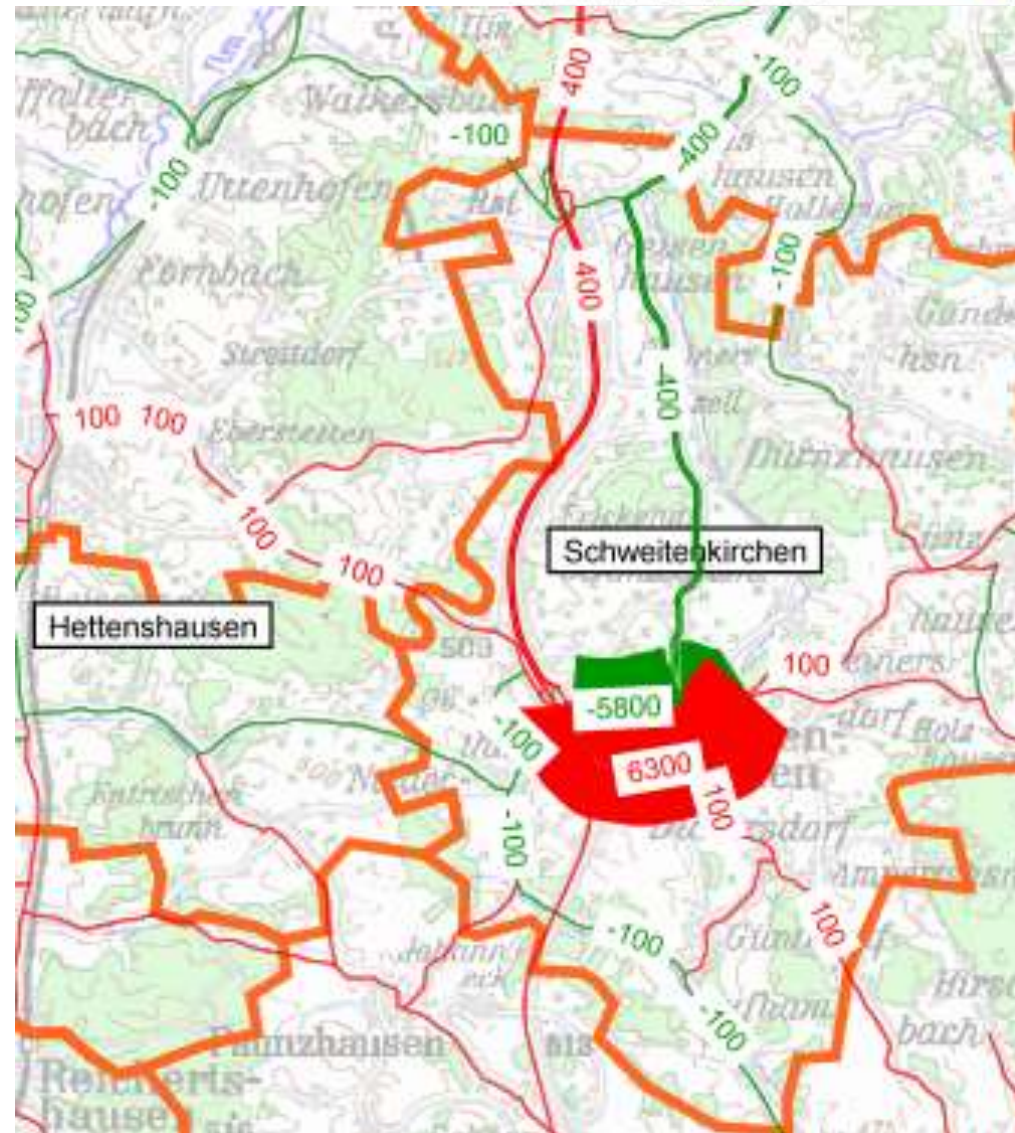
Planfall 6: OU Schweitenkirchen

Siehe A3-Plan

- Planfall 6
- Planfall 6 - Bezugsfall

Ergebnis:

- nur lokale Wirkungen



Verkehrsanalyse und Verkehrsmodell

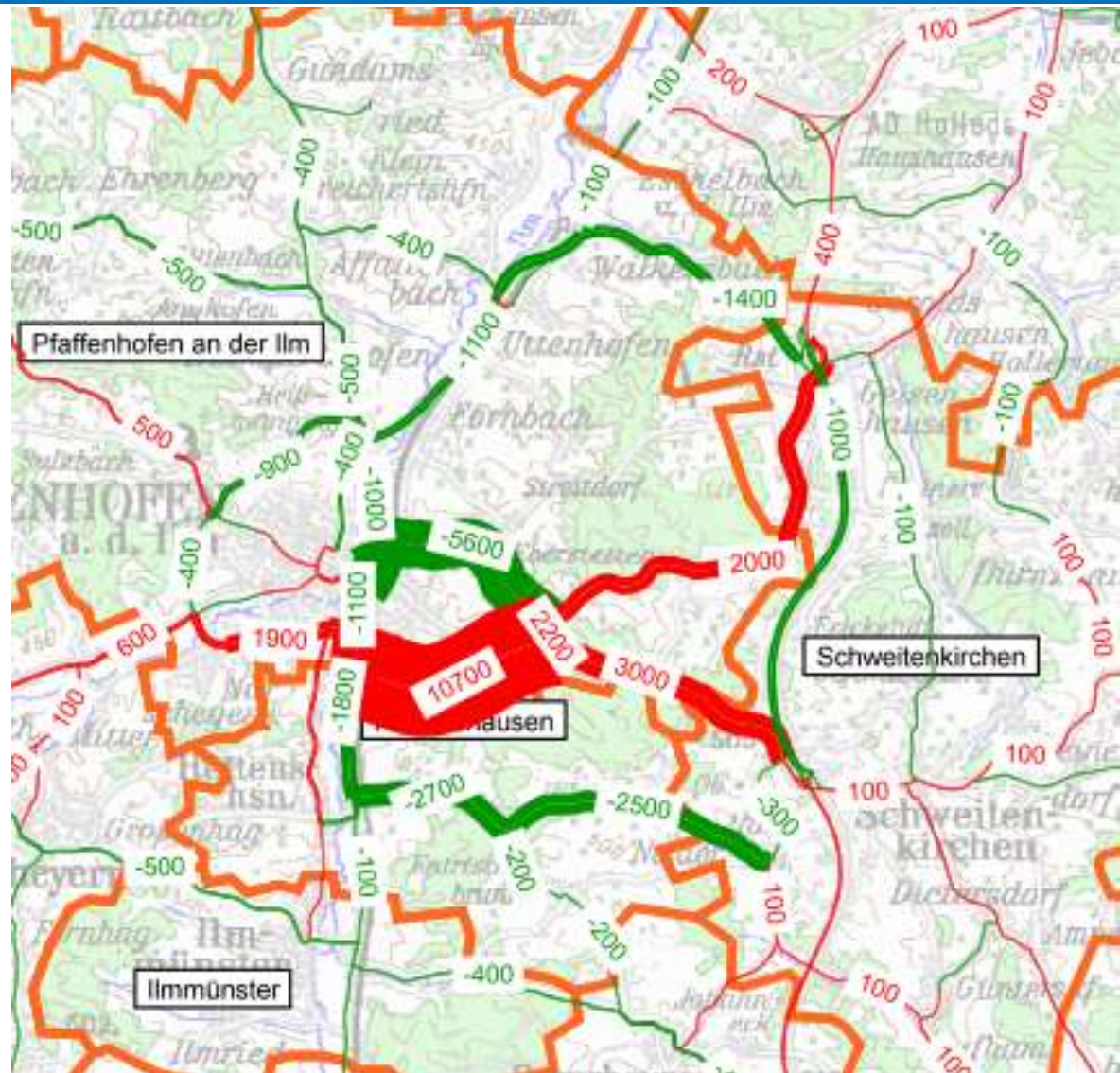
Planfall 7: OU Pfaffenhofen (St2045)

Siehe A3-Plan

- Planfall 7
- Planfall 7 - Bezugsfall

Ergebnis:

- kaum Auswirkungen auf Schweitenkirchen (nur lokal wirksam...)
- Abnahmen in Walkersbach



Verkehrsanalyse und Verkehrsmodell

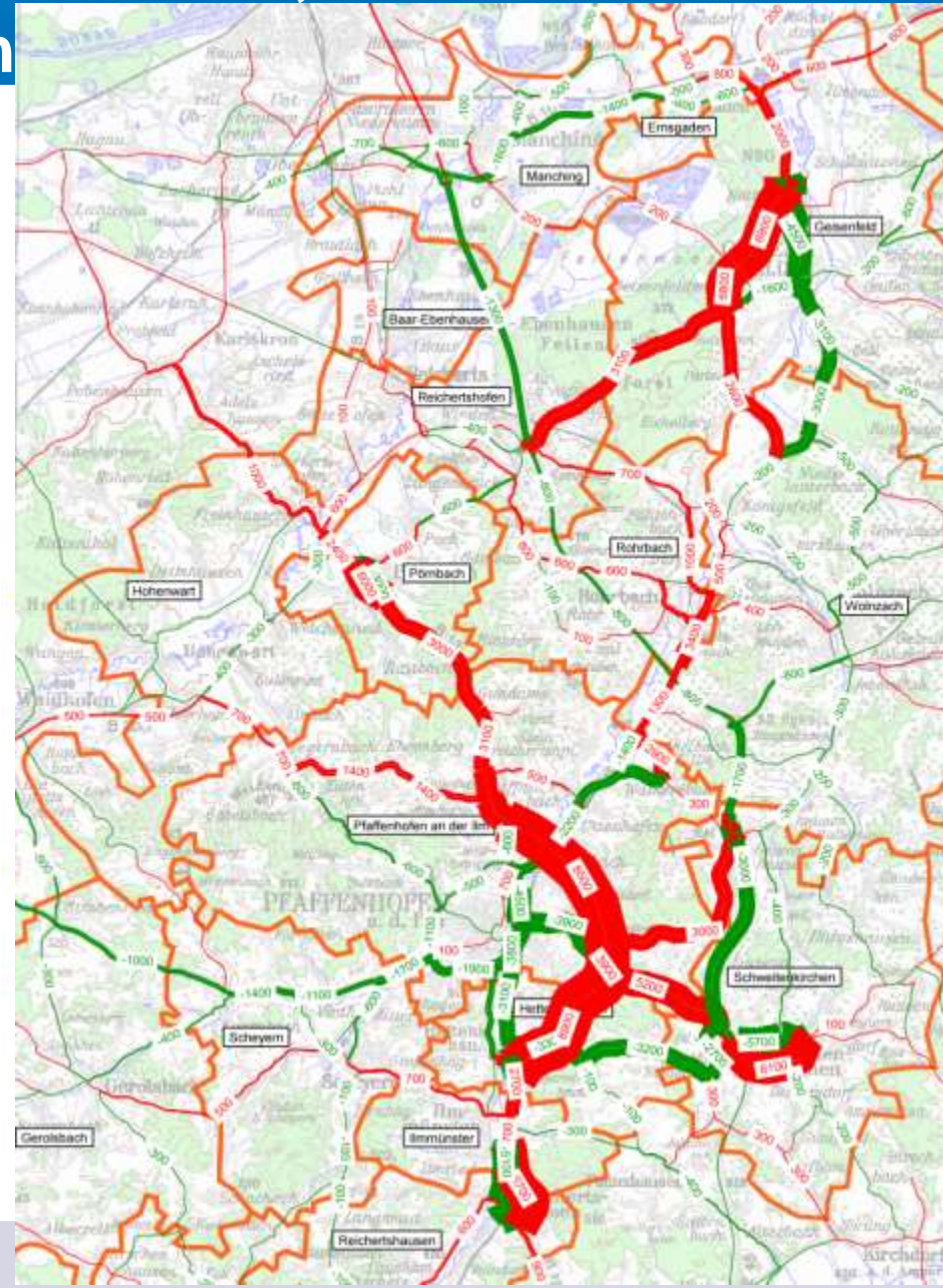
Kombination: OU B13, OU Geisenfeld, Schweitenkirchen, Walkersbach, GE Bruckbach

Siehe A3-Plan

- Planfall 8
- Planfall - Bezugsfall

Ergebnis:

- Maßnahmenkombination könnte das ein mögliches Leitziel für die weiteren Straßennetzplanungen sein



Verkehrsanalyse und Verkehrsmodell

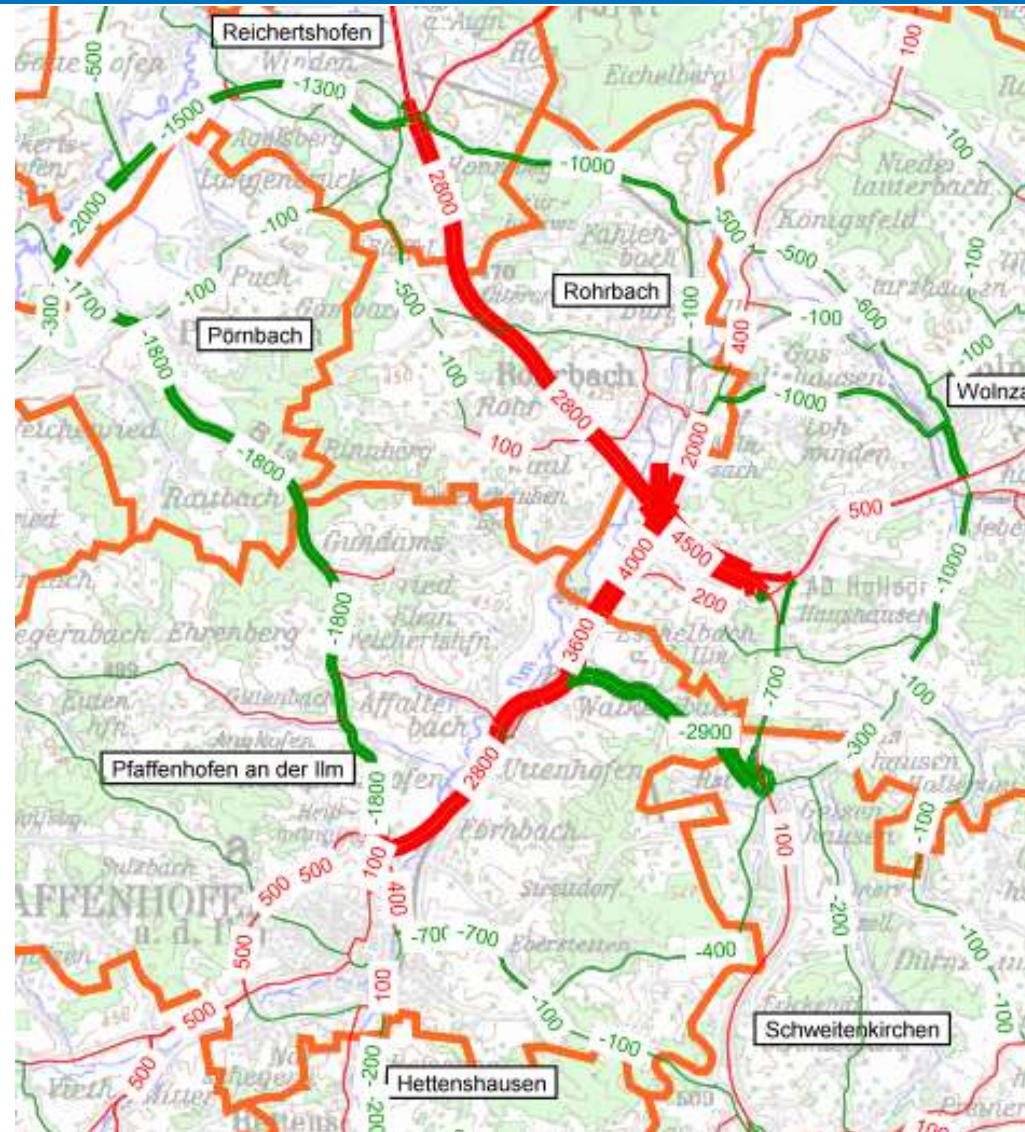
Planfall 9: AS Ilmtal (ohne GE Bruckbach)

Siehe A3-Plan

- Planfall 9
- Planfall - Bezugsfall

Ergebnis:

- Verkehr wird auf A9 kanalisiert
- Inoffizieller Anschluss Geisenhausen verliert erheblich an Bedeutung
- Achse B13 und B300 gewisse Verkehrsabnahmen



Verkehrsanalyse und Verkehrsmodell

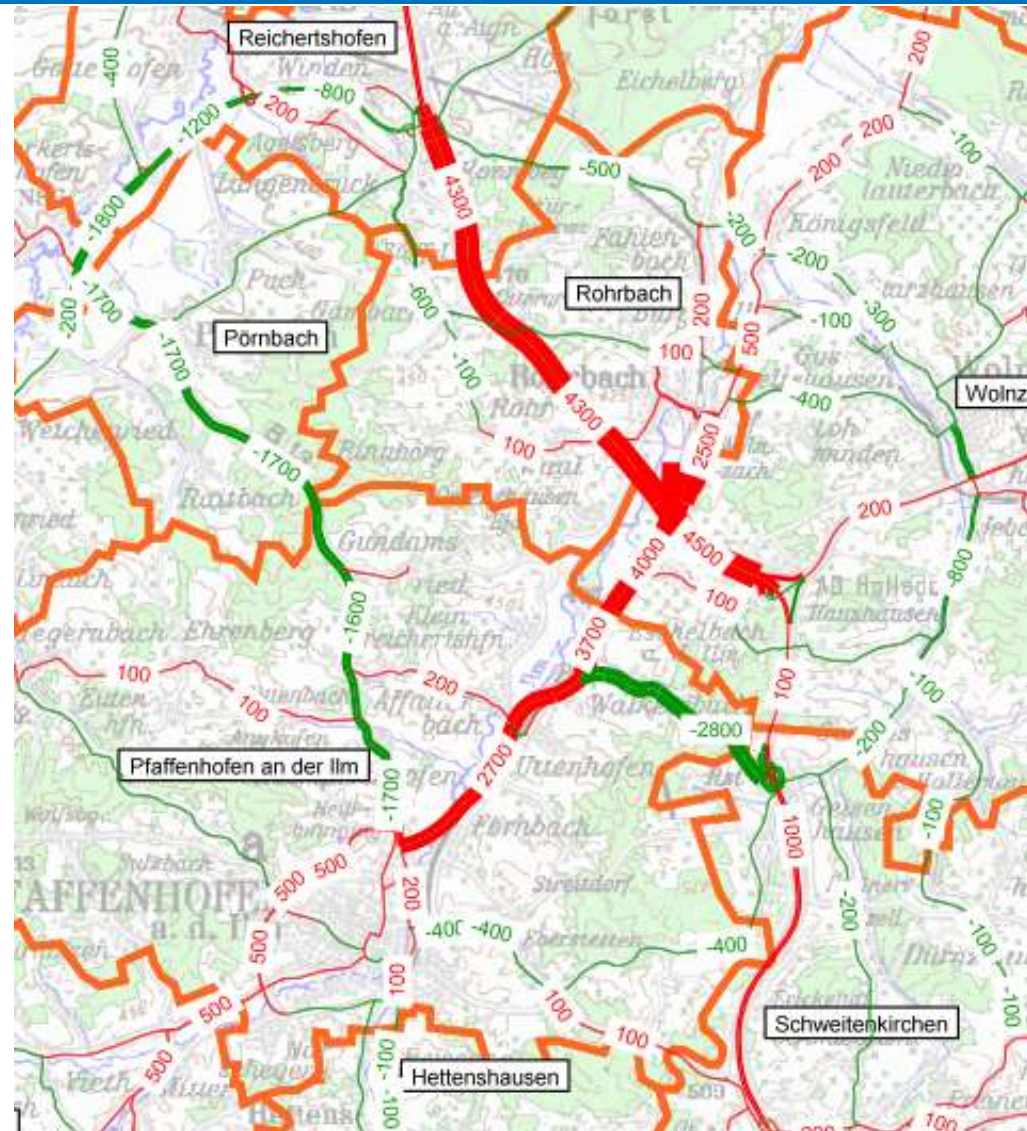
Planfall 10: AS Ilmtal (mit GE Bruckbach)

Siehe A3-Plan

- Planfall 10
- Planfall - Bezugsfall

Ergebnis:

- Grundsätzlich wie Planfall 9
- Neuverkehr durch GE Bruckbach führt nur zu moderaten Verkehrszunahmen im nachgeordnete Straßennetz



Verkehrsanalyse und Verkehrsmodell

Herleitung einer Maßnahmen-Priorisierungen

Abhängigkeiten der Maßnahmen jeweils untereinander

→ Anregung zur Diskussion

Ergebnis

- Strategie zum weiteren Straßennetzaus- und -neubau
- Ggf. Anregungen zur weiteren Siedlungsentwicklung daraus herleiten

Aus gutachterlicher Sicht sollte insbesondere die Nachnutzung von militärischen Gelände (Kaserne) als auch die Ausweitung von großflächigem Gewerbeflächen mit großer Sorgfalt angegangen werden.

→ Die Rekrutierung von Arbeitskräften aus anderen Gebieten kann zu erheblichen Verkehrsaufkommen führen!

Downloadbereich für die Unterlagen

<ftp://www.transver.de>

Verzeichnis: Landkreis_PAF

Bei Fragen, bitte fragen

Ralf Engelhardt
Verkehrsplanung