

Fortschreibung des Verkehrsmodells Fürstenfeldbruck

Informationsveranstaltung

Fürstenfeldbruck, 18. Oktober 2011

Inhalt

■ Ergänzung des Verkehrsmodells um eine getrennte Berechnung des Schwerverkehrs

- Analyse
- Prognose



■ Beurteilung des alternativen Verkehrskonzeptes

- Berechnung von Planungsfällen im Verkehrsmodell



■ Ausblick

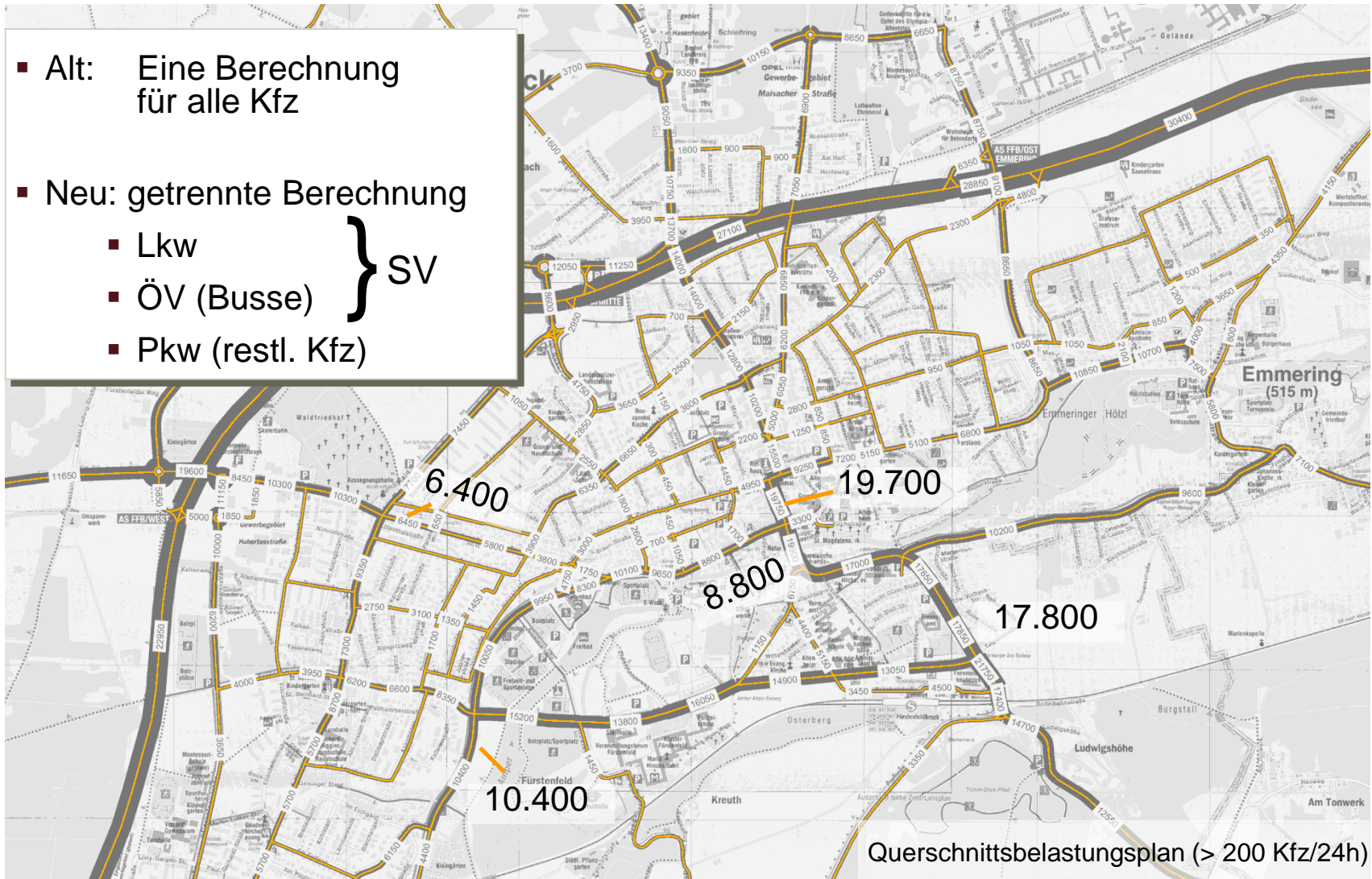
- Chancen und Risiken für Optimierungsansätze



Analyse-Nullfall 2008 – Kfz-Verkehr

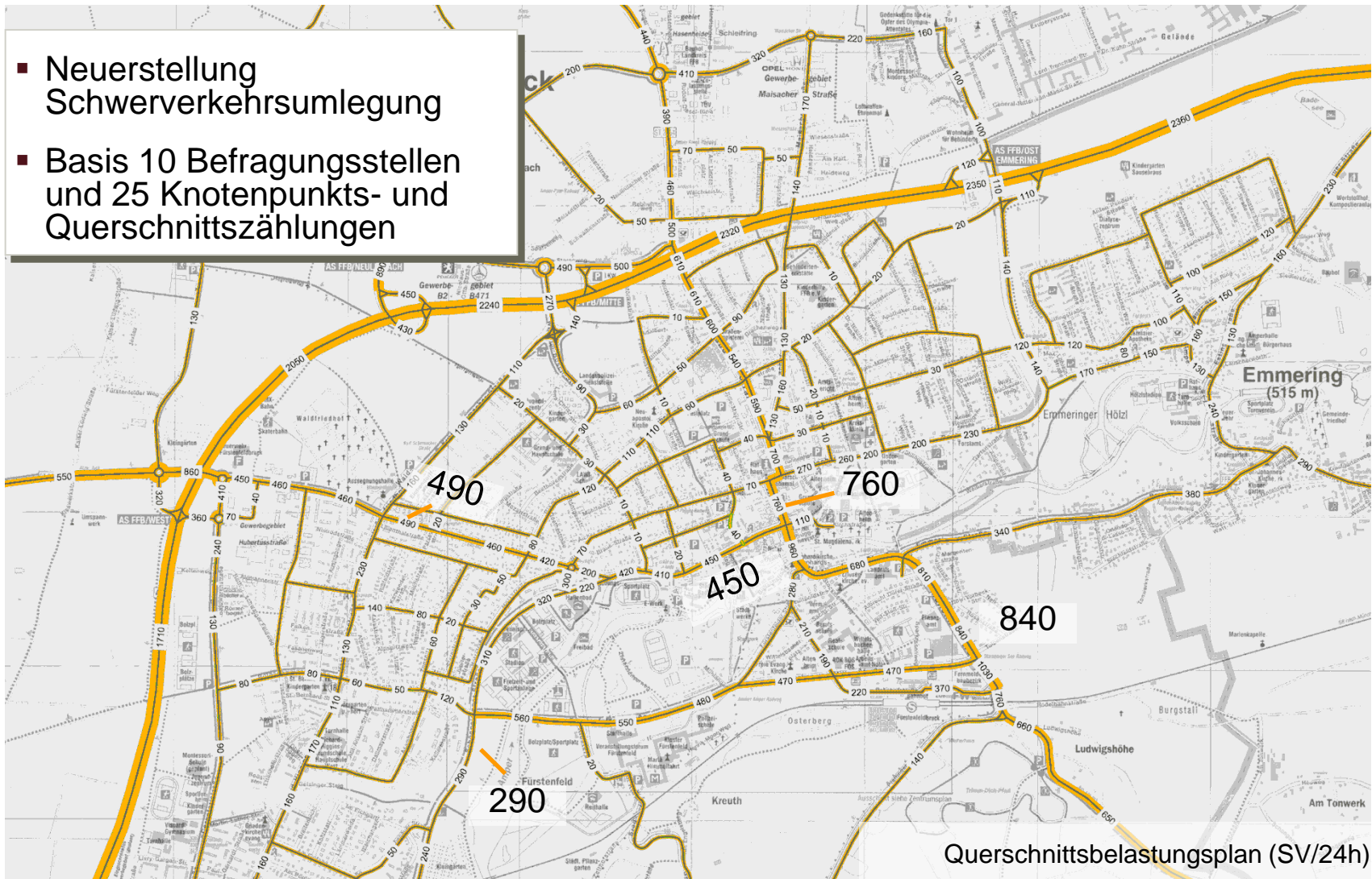
- Alt: Eine Berechnung für alle Kfz
- Neu: getrennte Berechnung
 - Lkw
 - ÖV (Busse)
 - Pkw (restl. Kfz)

} SV



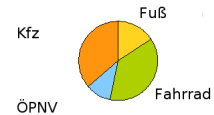
Analyse-Nullfall 2008 - Schwerverkehr

- Neuerstellung Schwerverkehrsumlegung
- Basis 10 Befragungsstellen und 25 Knotenpunkts- und Querschnittszählungen








Übersicht Planungsfälle

■ **Planungsfall 1.1 - Maßnahmen zur Verkehrsmittelwahl**



■ **Planungsfälle 2 - Verkehrsrechtliche Maßnahmen**

- Planungsfall 2.1 – Optimierung LSA 
- Planungsfall 2.2 – Einbahnstraßensysteme 
- Planungsfall 2.3 – EBS und Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich 
- Planungsfall 2.4 – Tempo-30-Zonen 
- Planungsfall 2.5 – Ableitung Schwerverkehr 
- Planungsfall 2.6 – Kombination PF 2.1 bis 2.5
- Beurteilung zur Ableitung des überörtlichen Kfz-Verkehrs

■ **Planungsfall 3 - Kombination PF 1.1 und 2**

■ **Planungsfall 4 - LKW- Durchfahrtsverbot Landsberger Straße**

Übersicht Planungsfall 1.1 – Maßnahmen zur Verkehrsmittelwahl

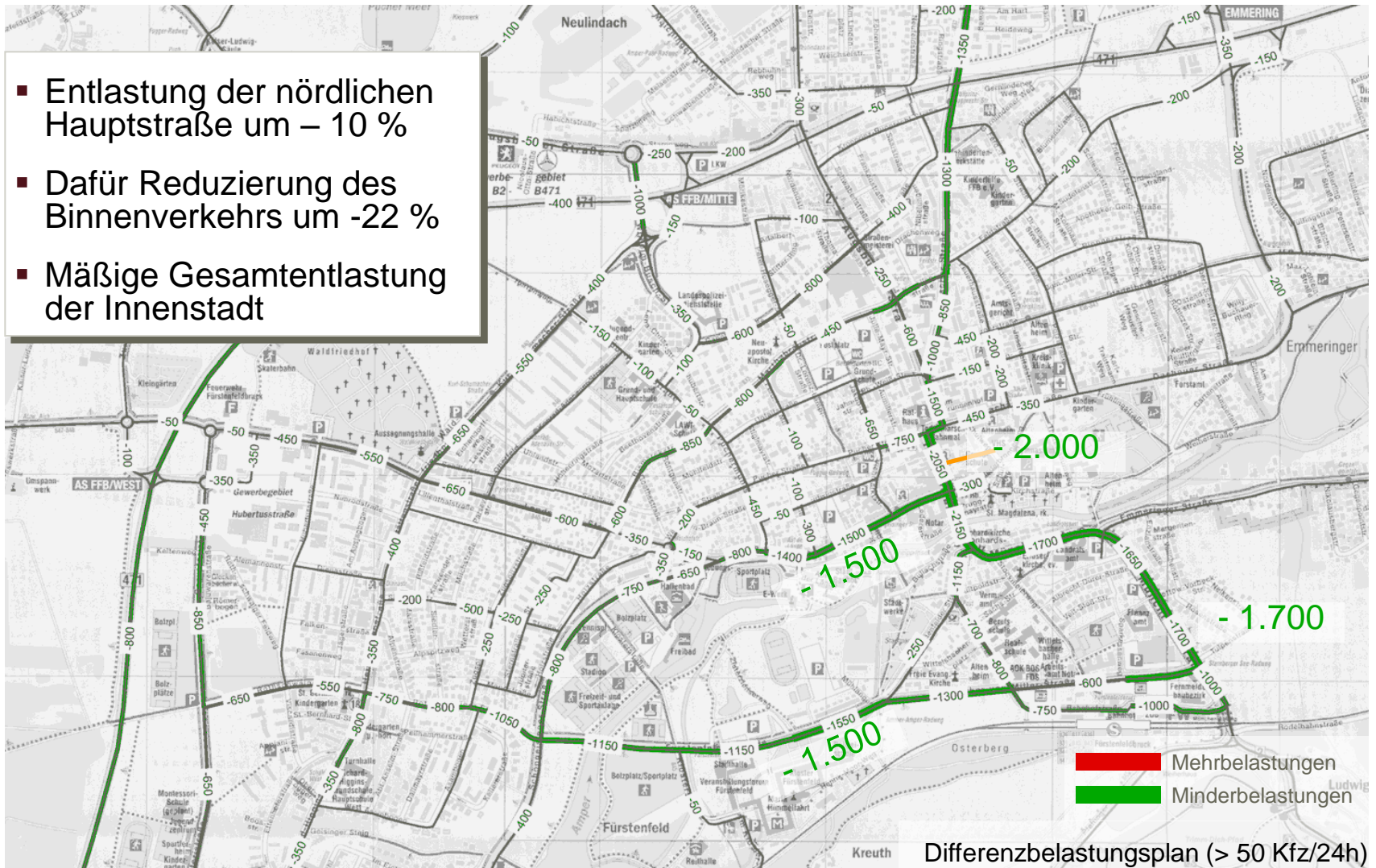
- Stärkung des Umweltverbundes (Fußgänger, Radverkehr und ÖPNV)



- Ziel:
Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens
in der nördlichen Hauptstraße um Minus 10 %.
- Notwendige Maßnahme:
Reduzierung des Pkw-Binnenverkehrs um Minus 22 % erforderlich!

Differenzbelastung Planungsfall 1.1 zu Prognose-Nullfall 2025

- Entlastung der nördlichen Hauptstraße um – 10 %
- Dafür Reduzierung des Binnenverkehrs um -22 %
- Mäßige Gesamtentlastung der Innenstadt



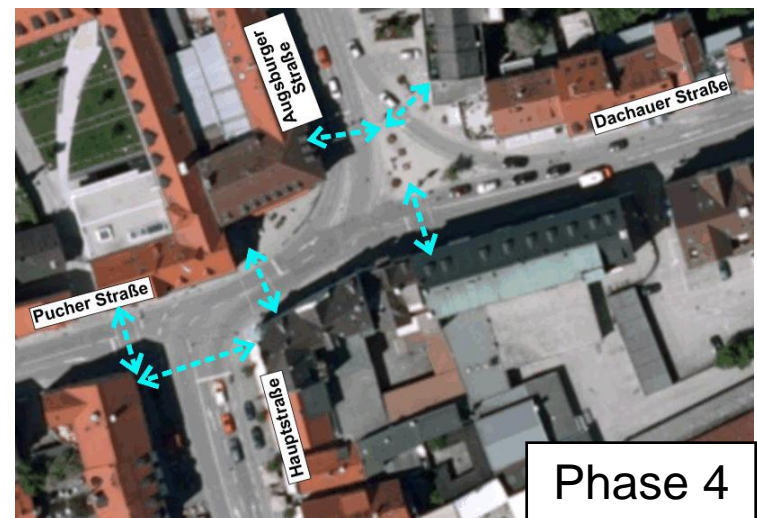
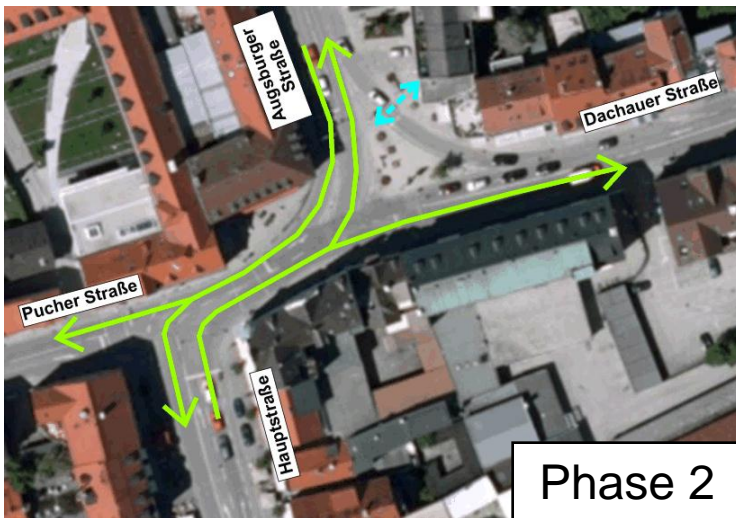
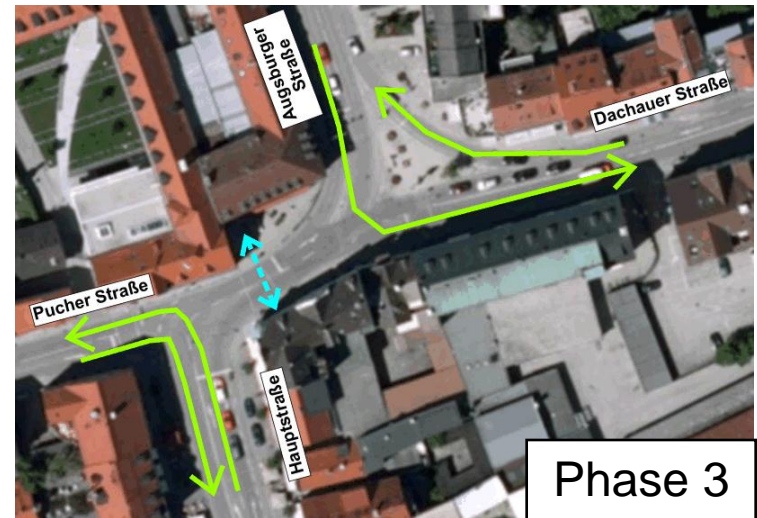
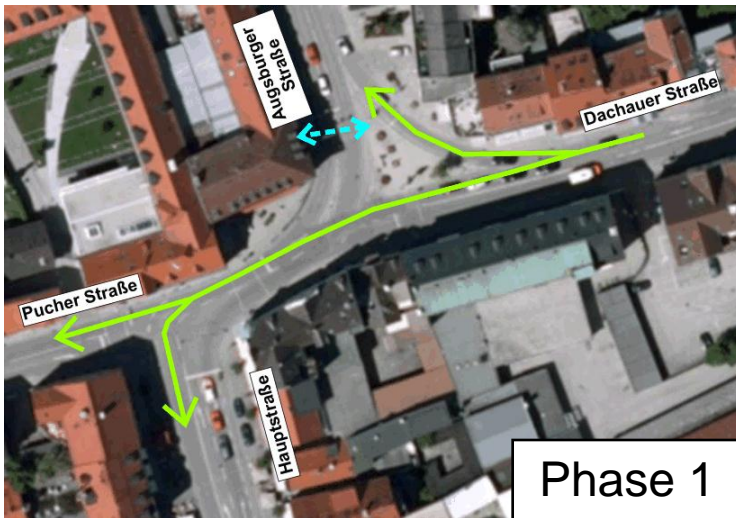
Differenzbelastungsplan (> 50 Kfz/24h)

Planungsfall 2.1 – Optimierung des Verkehrsflusses in der Hauptstraße

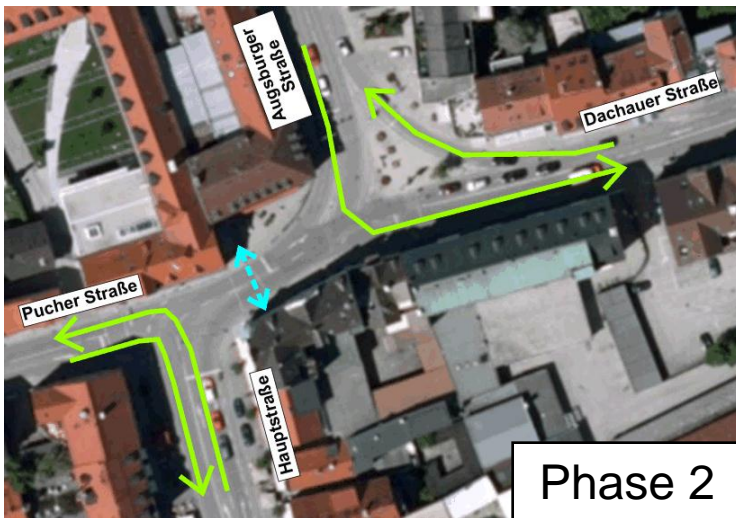
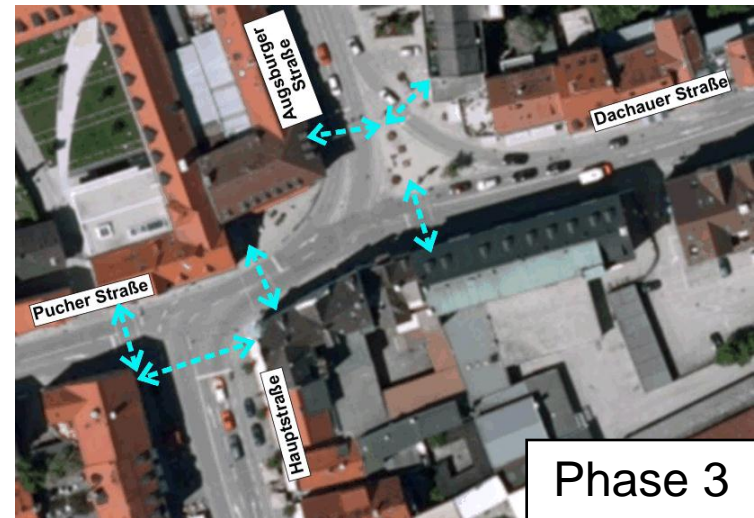
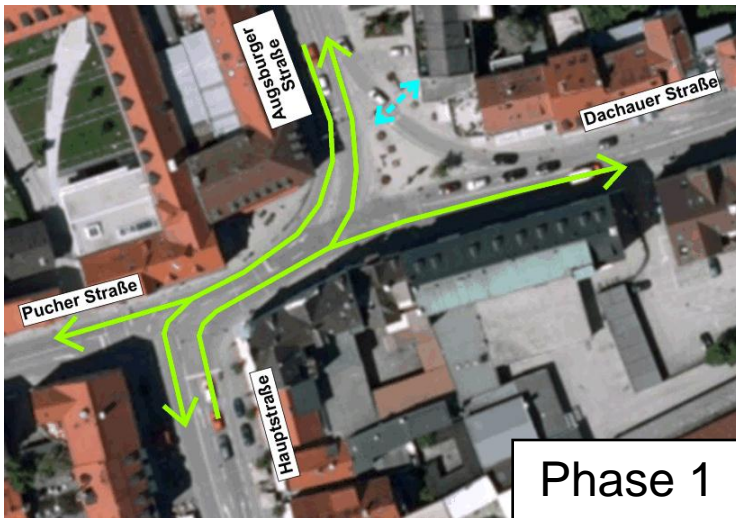
- Rechtsfahrgebot Dachauer Str.
- Rechtsfahrverbot Hauptstraße -> Schöngeisinger Str.
- Neubau Kreisverkehrsplatz Maisacher Str. / Augsburg Str. Philipp-Weiß-Str. / Adolf-Kolping-Str.
- Optimierung der Signalsteuerung am Rathaus



Signalphasen Analyse – Augsburgener Str./Hauptstr./Dachauer Str./Pucher Str.



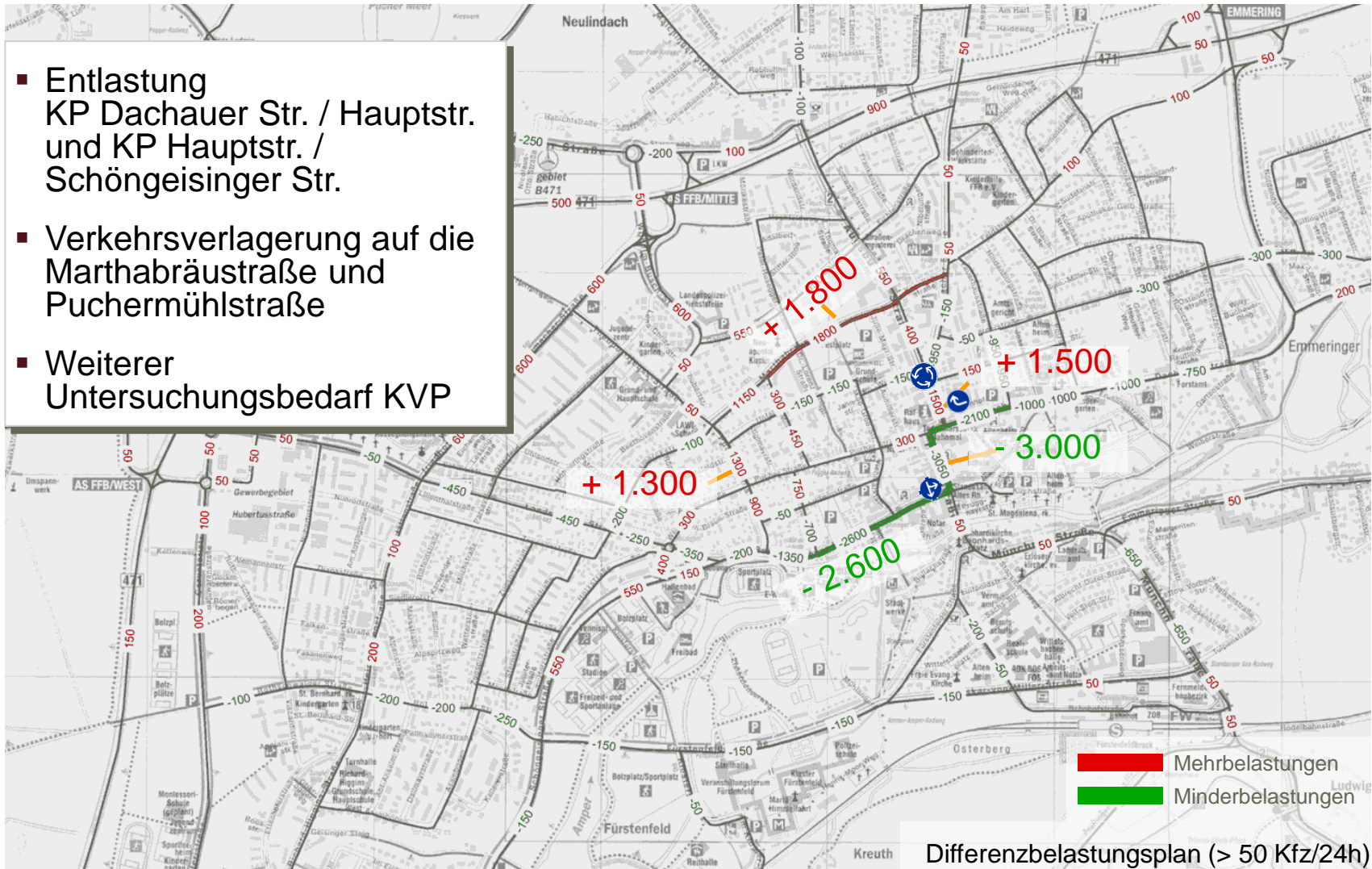
Signalphasen Planung – Augsburger Str./Hauptstr./Dachauer Str./Pucher Str.



- Wegfall einer Phase und einer Zwischenzeit
- Verlängerung Phase 1 und 2 durch höheres Verkehrsaufkommen
- 360°-Fahrten im KVP

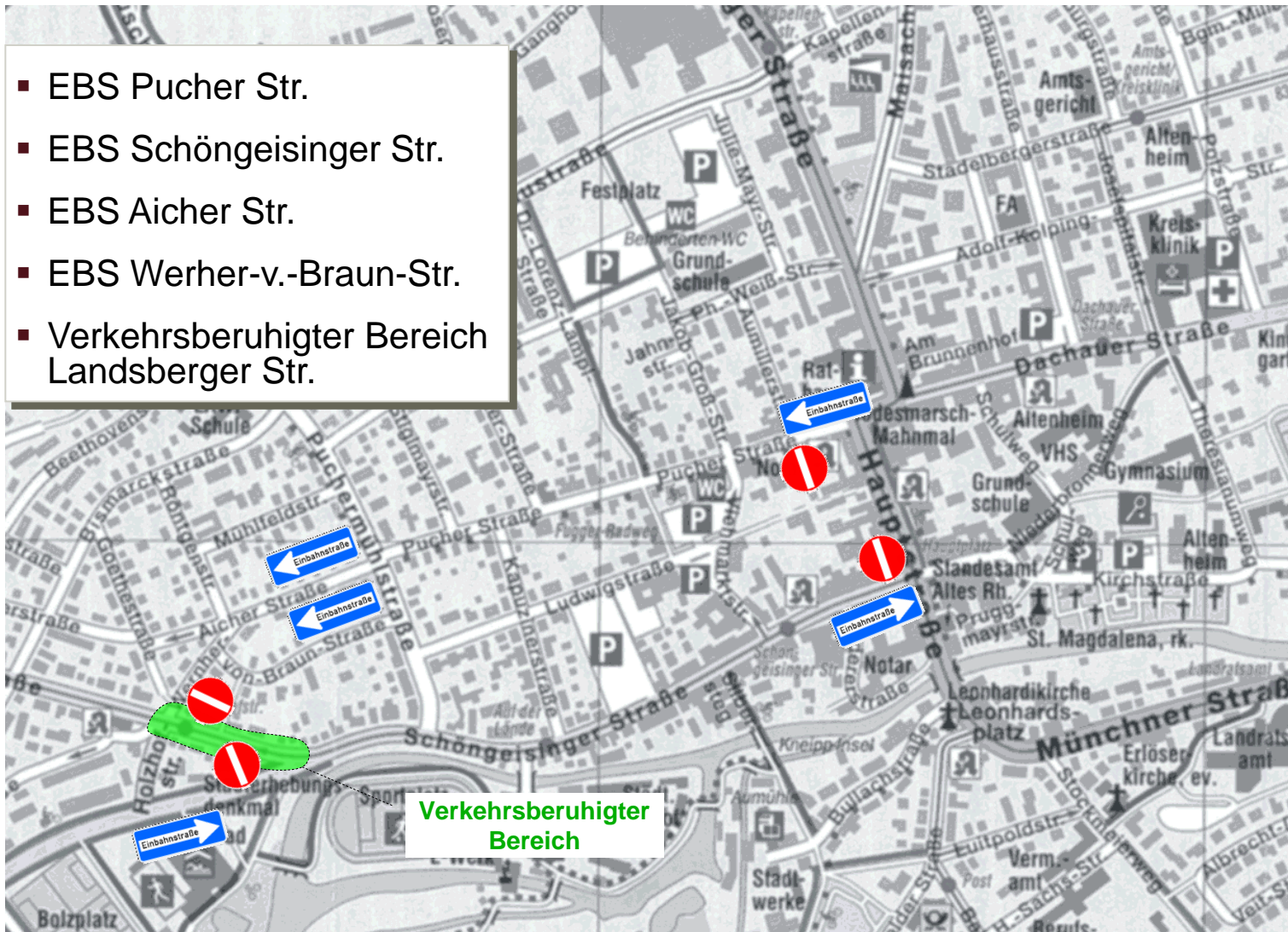
Differenzbelastung Planungsfall 2.1 zu Prognose-Nullfall 2025

- Entlastung KP Dachauer Str. / Hauptstr. und KP Hauptstr. / Schöngesinger Str.
- Verkehrsverlagerung auf die Marthabräustraße und Puchermühlstraße
- Weiterer Untersuchungsbedarf KVP



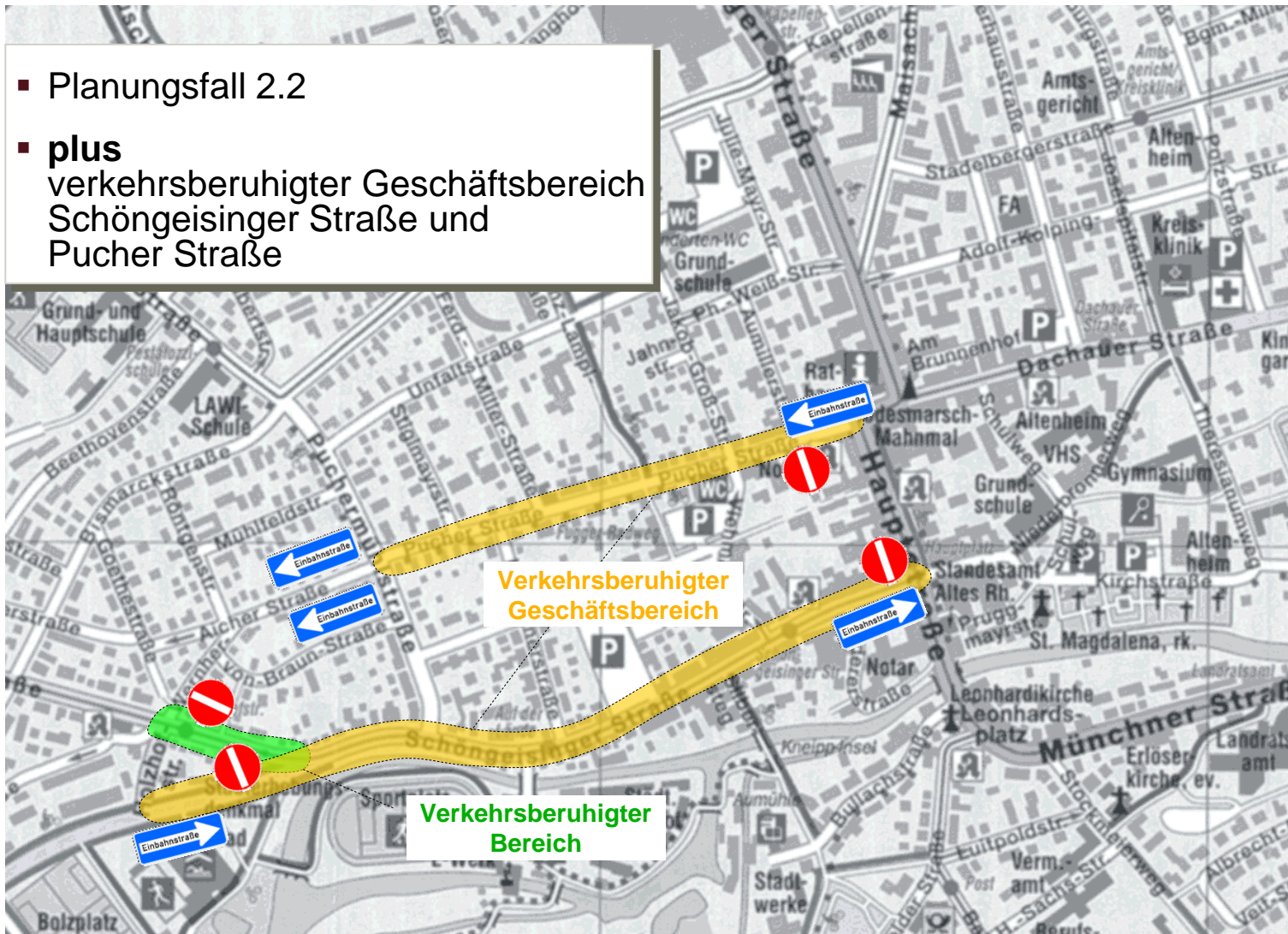
Planungsfall 2.2 - Einbahnstraßensysteme

- EBS Pucher Str.
- EBS Schöngesinger Str.
- EBS Aicher Str.
- EBS Werher-v.-Braun-Str.
- Verkehrsberuhigter Bereich Landsberger Str.



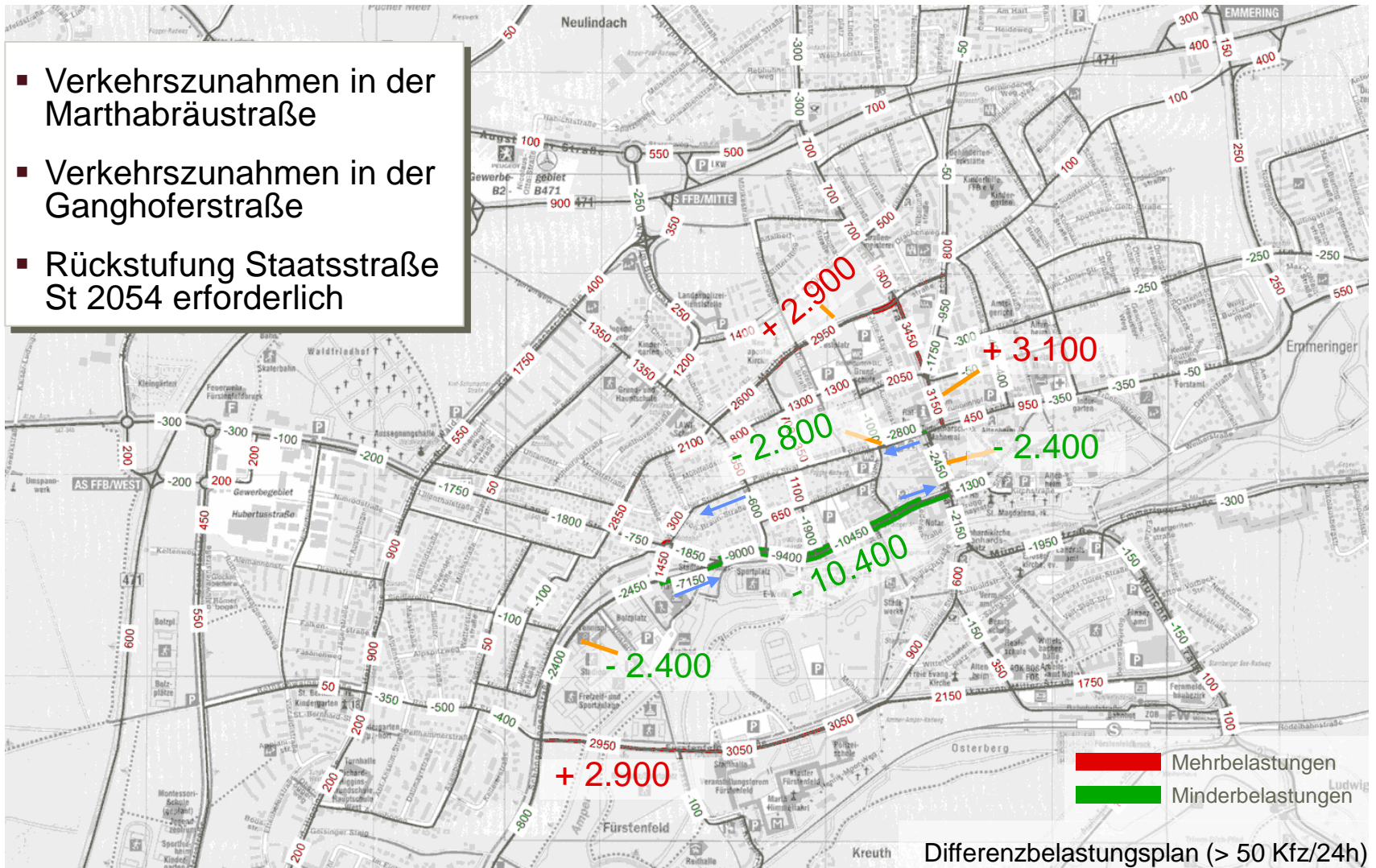
Planungsfall 2.3 – Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

- Planungsfall 2.2
- **plus**
verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
Schöngesinger Straße und
Pucher Straße



Differenzbelastung Planungsfall 2.3 zu Prognose-Nullfall 2025

- Verkehrszunahmen in der Marthabräustraße
- Verkehrszunahmen in der Ganghoferstraße
- Rückstufung Staatsstraße St 2054 erforderlich



Planungsfall 24 - Flächendeckende Tempo-30-Zonen

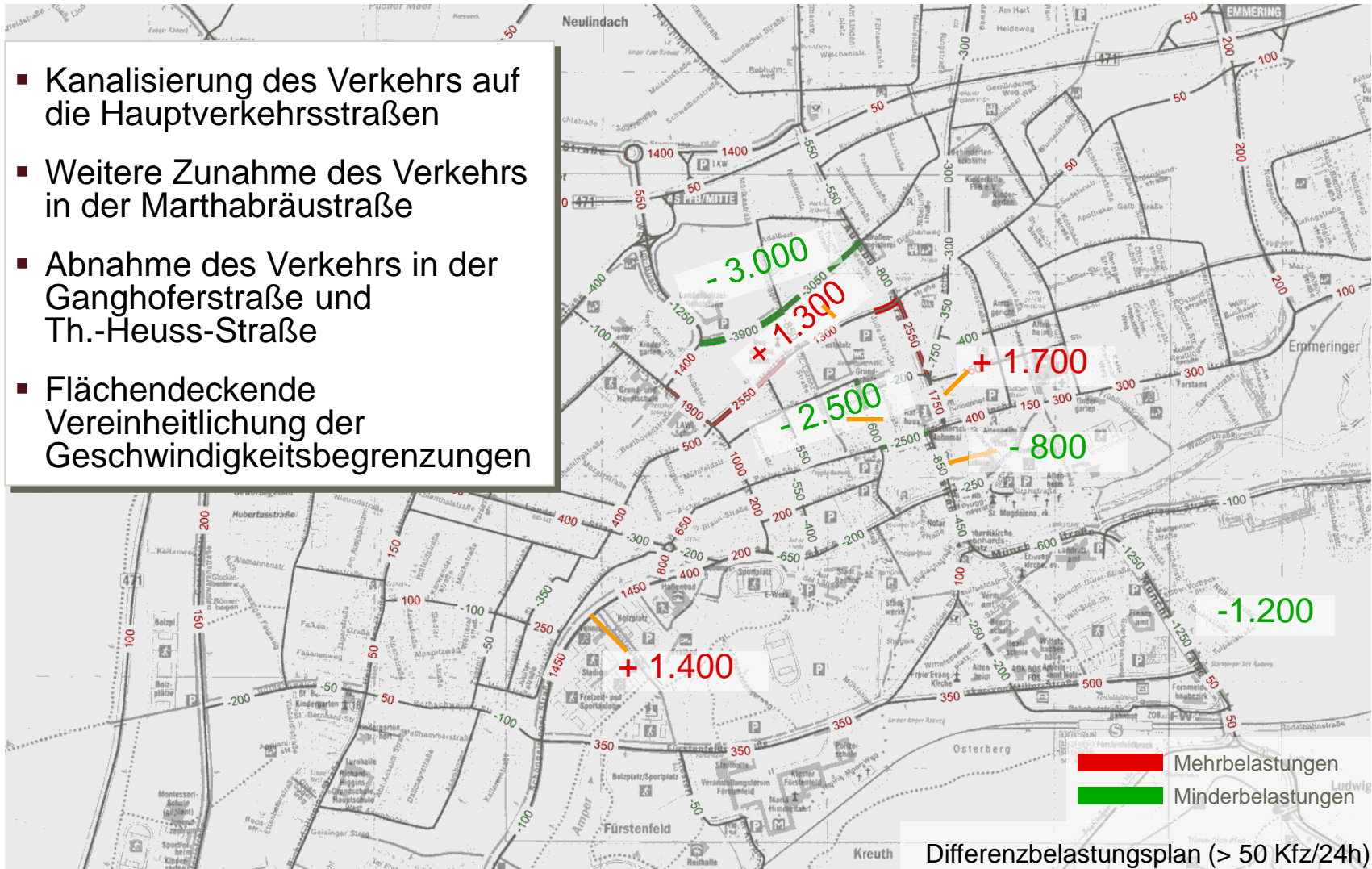


Planungsfall 24 - Flächendeckende Tempo-30-Zonen



Differenzbelastung Planungsfall 2.4 zu Prognose-Nullfall 2025

- Kanalisierung des Verkehrs auf die Hauptverkehrsstraßen
- Weitere Zunahme des Verkehrs in der Marthabräustraße
- Abnahme des Verkehrs in der Ganghoferstraße und Th.-Heuss-Straße
- Flächendeckende Vereinheitlichung der Geschwindigkeitsbegrenzungen

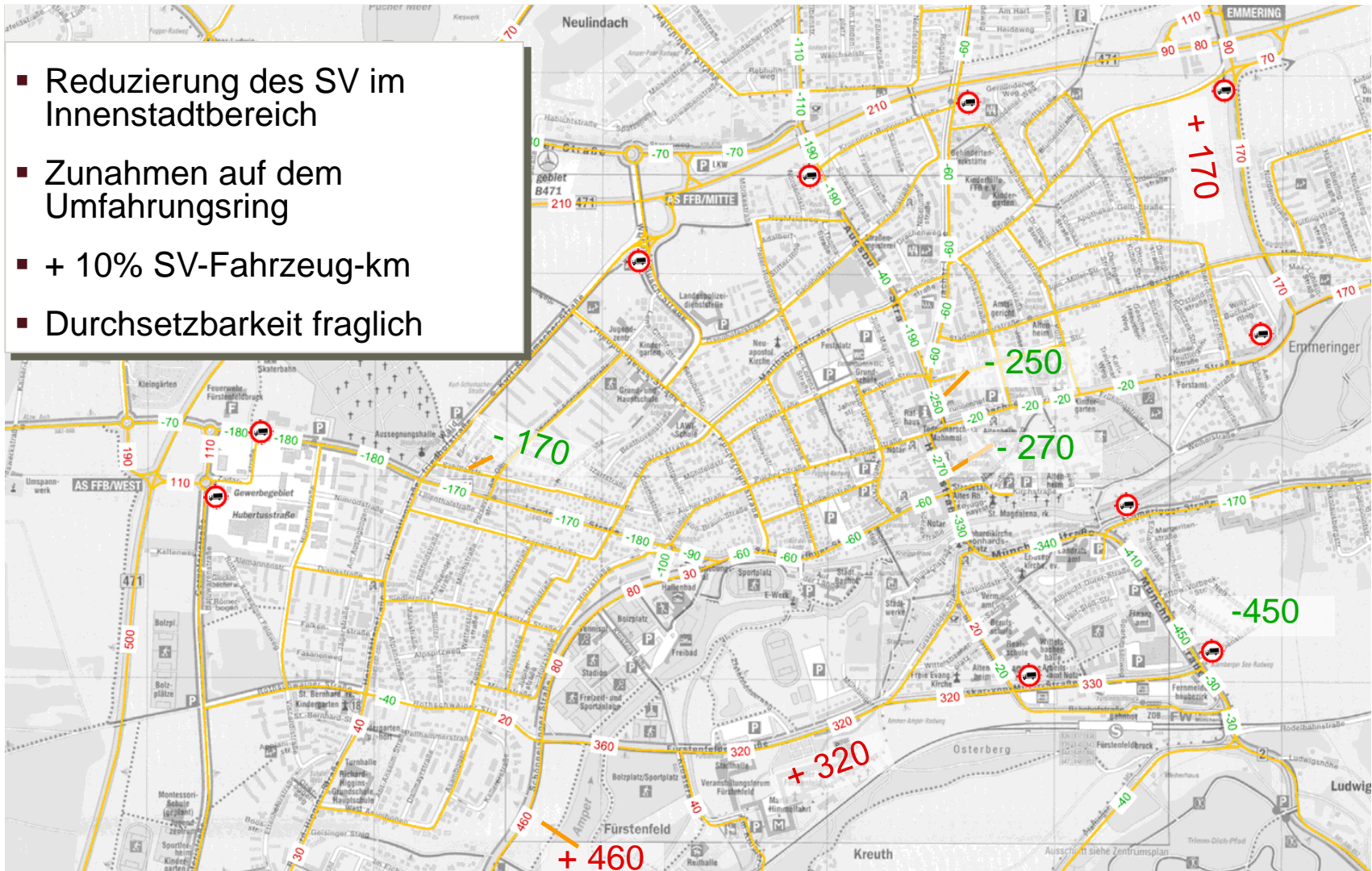


Planungsfall 2.5 – Ableitung Schwerverkehr



Differenzbelastung Planungsfall 2.5 zu Prognose-Nullfall 2025

- Reduzierung des SV im Innenstadtbereich
- Zunahmen auf dem Umfahrungsring
- + 10% SV-Fahrzeug-km
- Durchsetzbarkeit fraglich

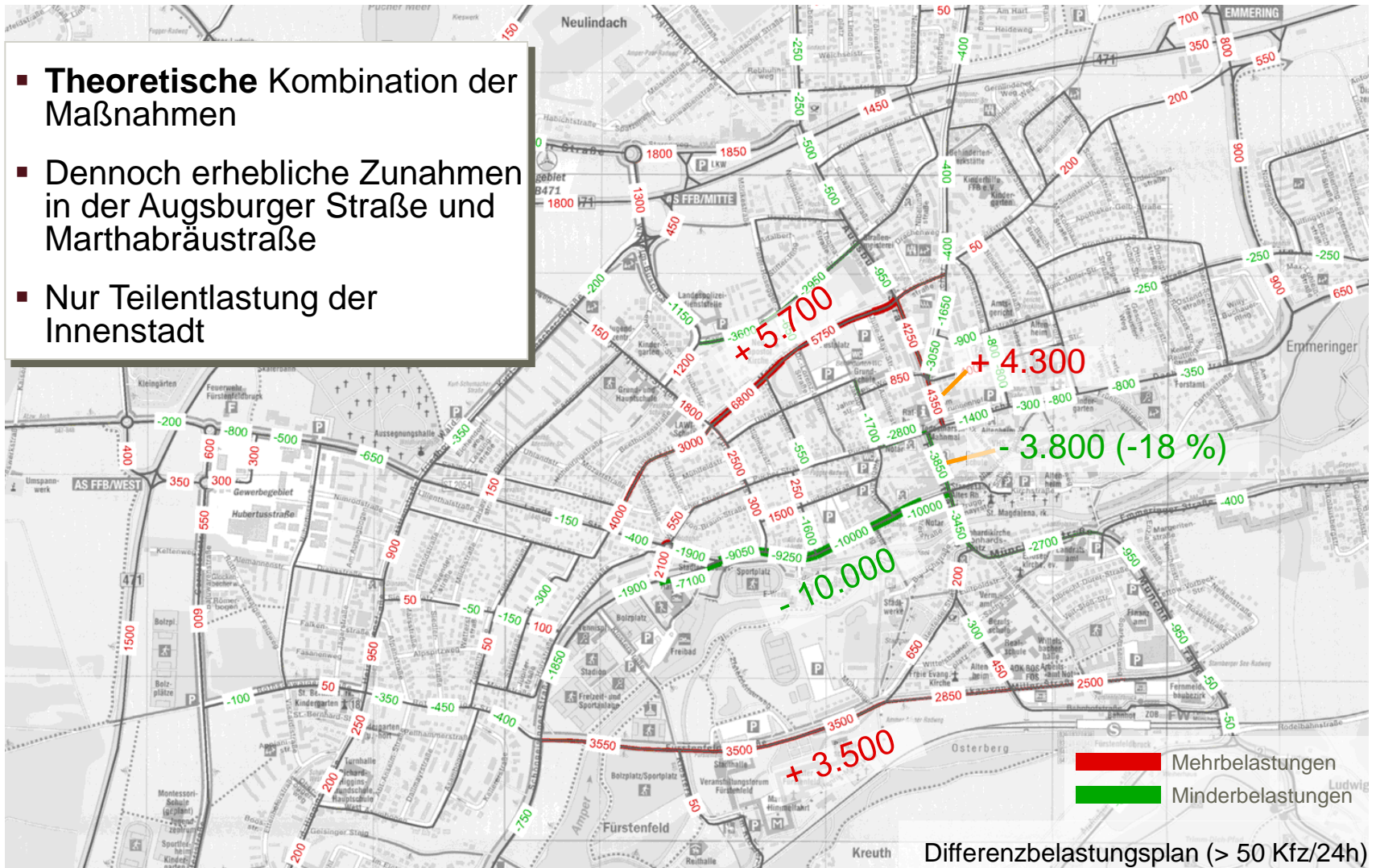


Übersicht Planungsfall 2.6

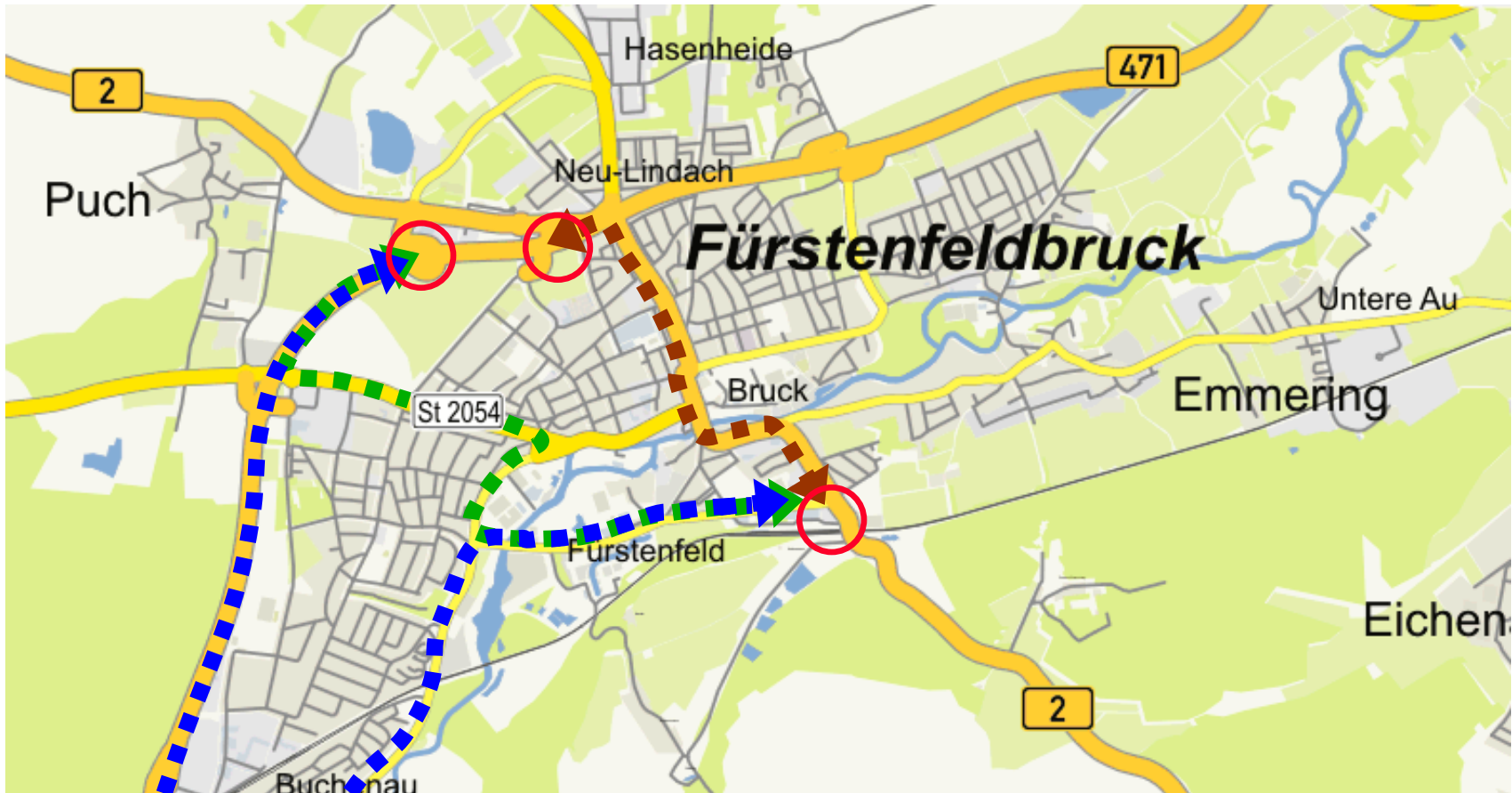


Differenzbelastung Planungsfall 2.6 zu Prognose-Nullfall 2025

- **Theoretische** Kombination der Maßnahmen
- Dennoch erhebliche Zunahmen in der Augsburgener Straße und Marthabräustraße
- Nur Teilentlastung der Innenstadt



Verkehrslenkung – Ableitung überörtlicher Kfz-Verkehr



- Ist** Ortdurchfahrt B 2 - Hauptstraße, Augsburgener Straße
- Variante 1** via Fürstenfelder Straße, Landsberger Straße
- Variante 2** via Fürstenfelder Straße, Schöngesinger Straße, B 471

Verkehrslenkung – Ableitung überörtlicher Kfz-Verkehr

- **Ist**
 - ca. 2,7 km Wegstrecke
 - ca. 6 min Fahrtzeit
 - $\varnothing \approx 30 \text{ km/h}$
- **Variante 1**
 - ca. 6,2 km Wegstrecke
 - ca. 10 min Fahrtzeit
 - $\varnothing \approx 40 \text{ km/h}$
- **Variante 2**
 - ca. 9,7 km Wegstrecke
 - ca. 12 min Fahrtzeit
 - $\varnothing \approx 50 \text{ km/h}$



- Um eine wirkungsvolle Ablenkung der Überörtlichen Verkehre zu erreichen, müsste die **Durchschnittsgeschwindigkeit** in der Ortsdurchfahrt FFB auf **unter 15 km/h** gesenkt werden. Dies beträfe aber auch die ortsbezogenen Verkehre.
- Zuflusshemmnisse in der Ortseinfahrt müssten eine **Zeitverzögerung** von **über 6 Minuten** bewirken, bevor die alternative Route (Variante 2) zeitgünstiger wird. Davon wären ebenfalls alle Verkehre mit dem Ziel FFB in vollem Umfang betroffen.

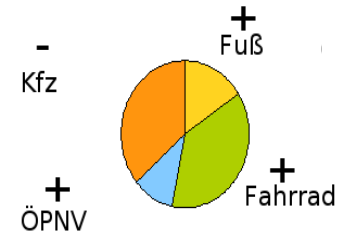
Übersicht Planungsfall 3

■ Kombination

- Maßnahmen zur Verkehrsmittelwahl (- 22% Binnen-Pkw-Verkehr) (Planungsfall 1.1)

+

- Verkehrsrechtliche Maßnahmen (Planungsfall 2.6)

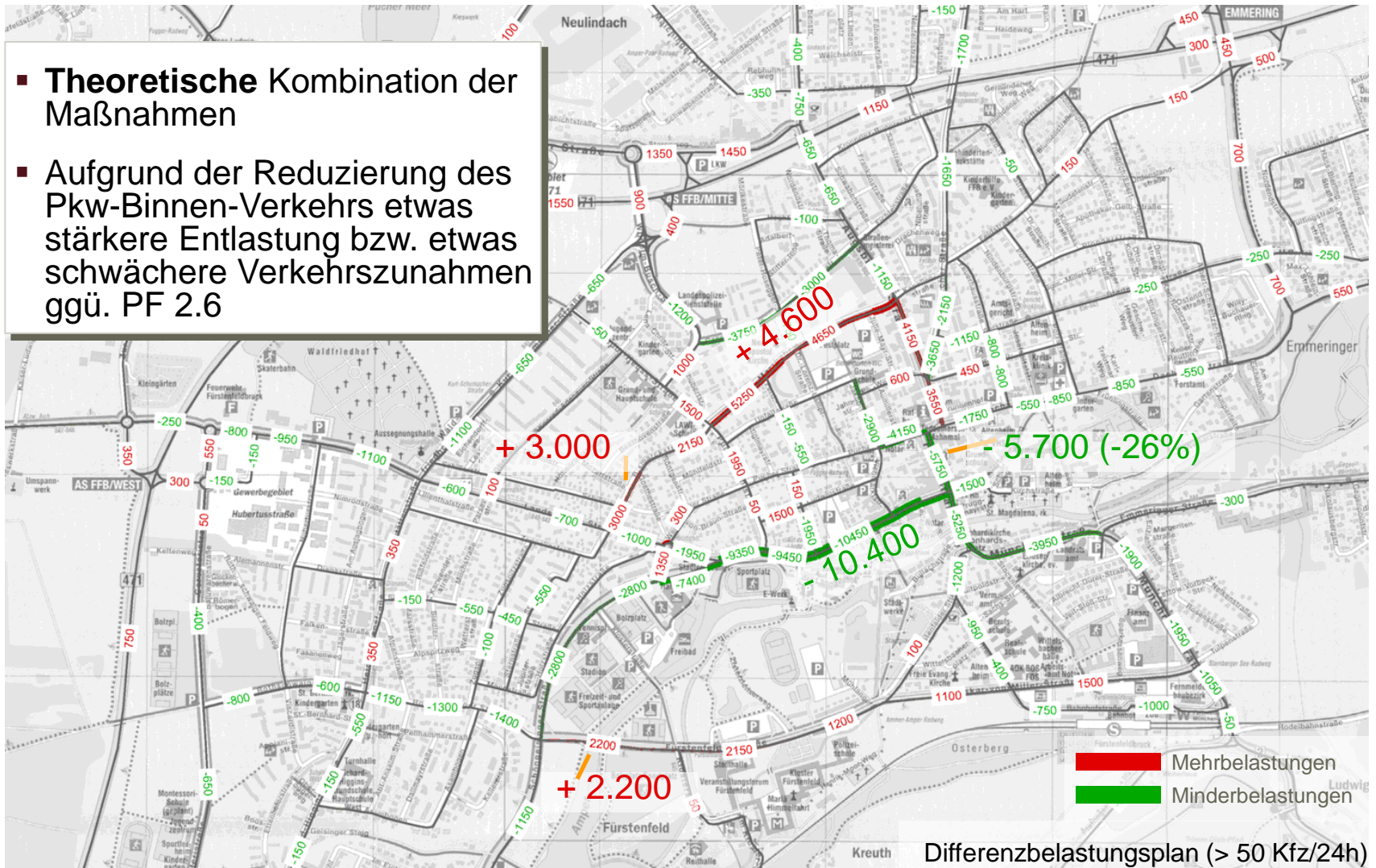


➔ ACHTUNG!

Sehr **theoretischer** Planungsfall mit höchst **spekulativen** Annahmen.

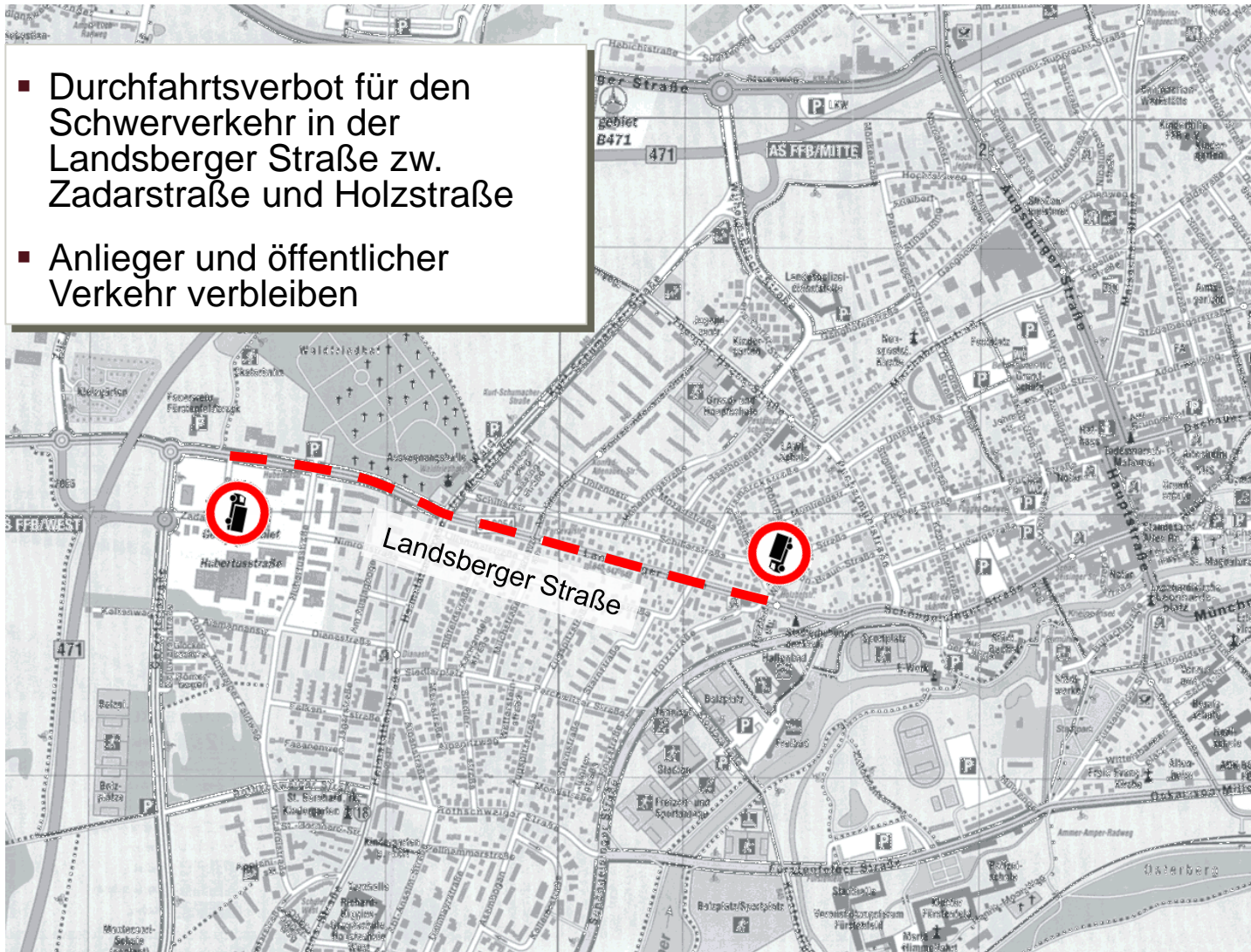
Differenzbelastung Planungsfall 3 zu Prognose-Nullfall 2025

- **Theoretische** Kombination der Maßnahmen
- Aufgrund der Reduzierung des Pkw-Binnen-Verkehrs etwas stärkere Entlastung bzw. etwas schwächere Verkehrszunahmen ggü. PF 2.6

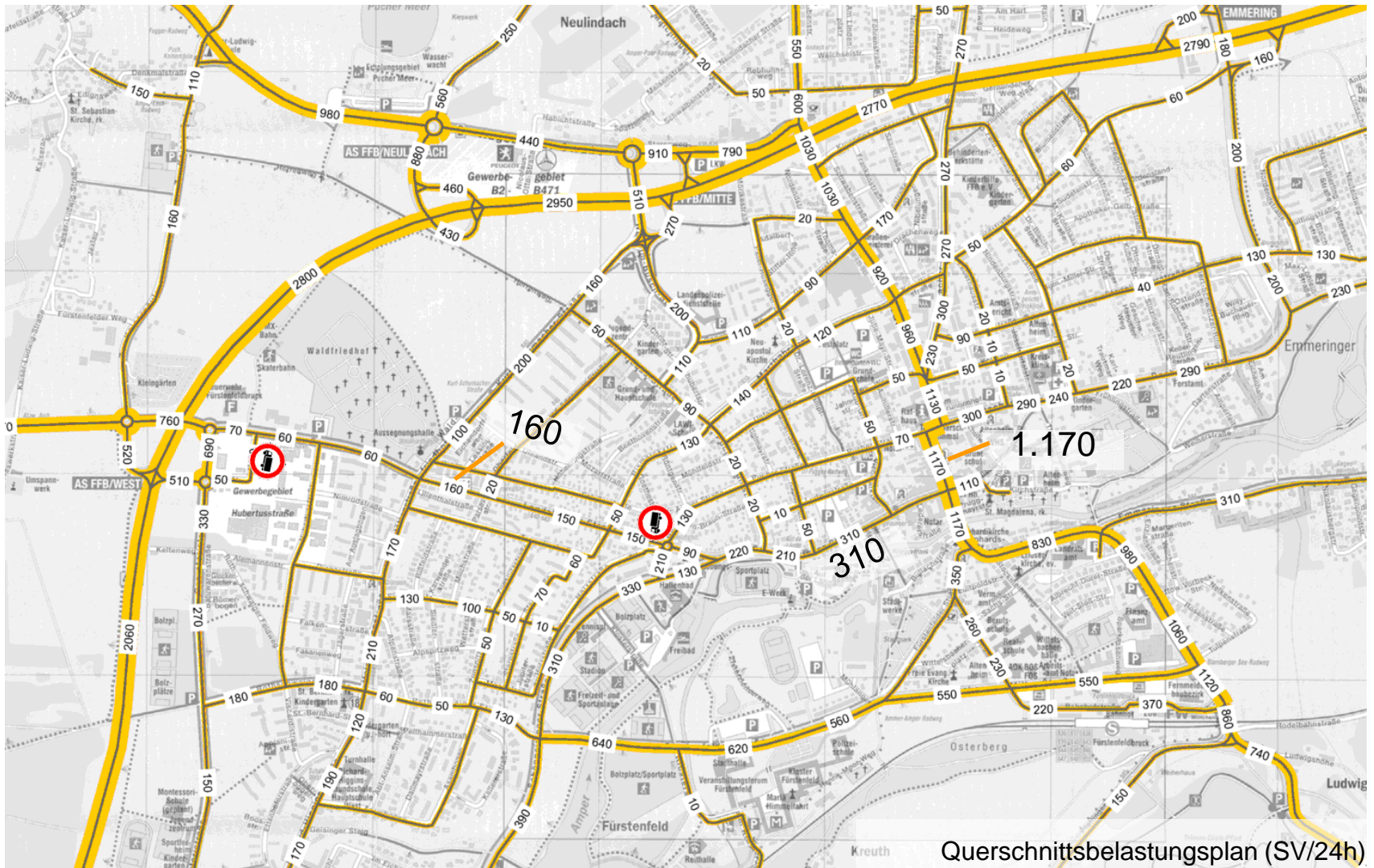


Übersicht Planungsfall 4

- Durchfahrtsverbot für den Schwerververkehr in der Landsberger Straße zw. Zadarstraße und Holzstraße
- Anlieger und öffentlicher Verkehr verbleiben

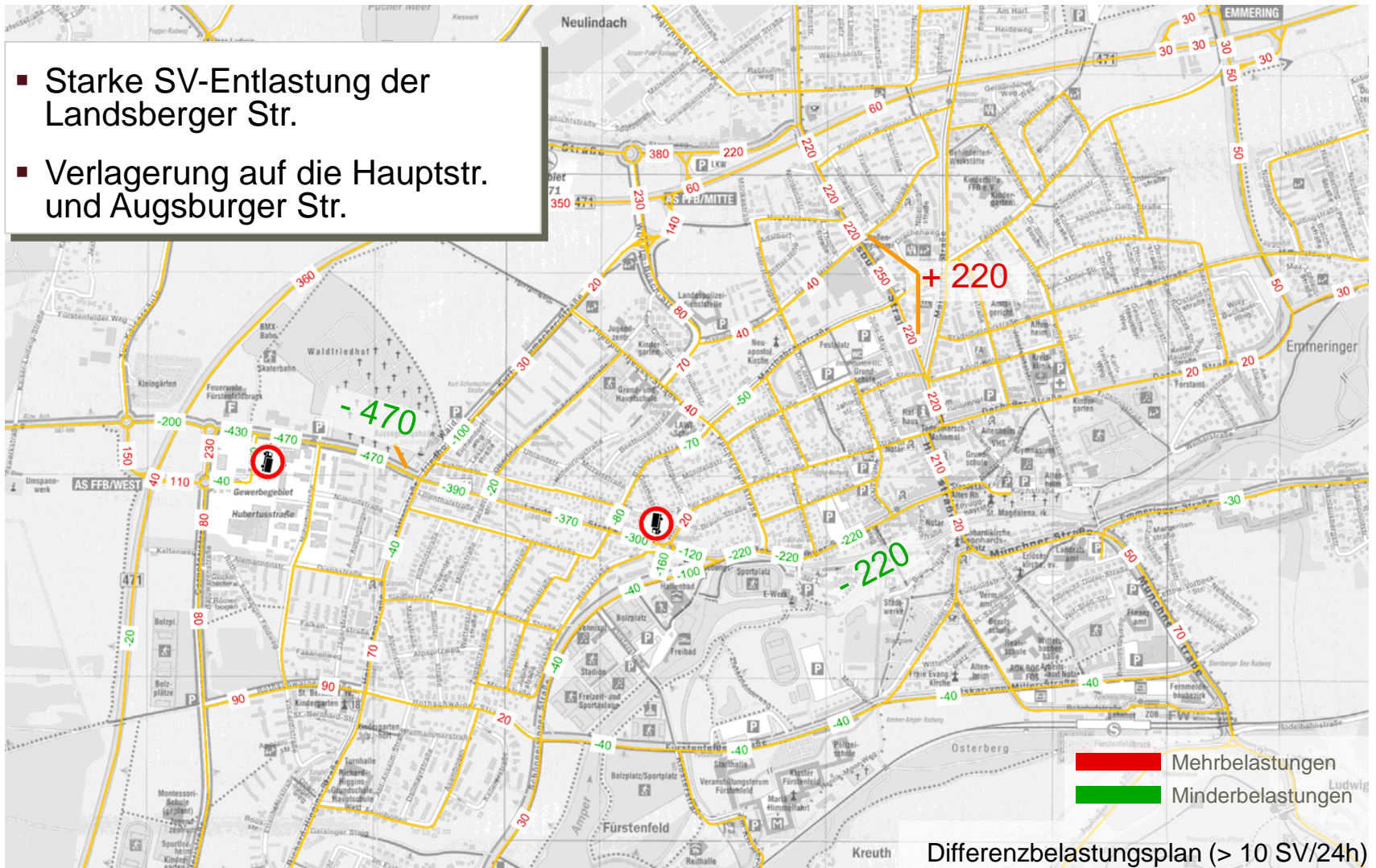


Planungsfall 4 – Durchfahrtsverbot für den SV Landsberger Straße



Differenzbelastung Planungsfall 4 zu Prognose-Nullfall 2025

- Starke SV-Entlastung der Landsberger Str.
- Verlagerung auf die Hauptstr. und Augsburg Str.



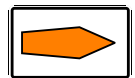
Fazit

■ Den Maßnahmen zur Verkehrsmittelwahl (Reduzierung Kfz)



- ☹ werden nur ein mäßiges Potential zur Entlastung derzeit vom Kfz-Verkehr hoch frequentierter Bereiche eingeräumt.
 - Um die Hauptstraße um ca. 10 % zu entlasten, müssen ca. 1/4 aller Pkw-Fahrten im Pkw-Binnenverkehr von FFB mit anderen Verkehrsmitteln erfolgen.
 - Umsetzung ambitioniert, Effekt nicht sicher zu garantieren
 - Ergebnis mit geringer Wirkung auf Innenstadtbereich

■ Der Umlenkung überörtlicher Verkehre



- ☹ werden nur geringe Chancen zur Realisierung eingeräumt.
 - Wirkungsvolle Maßnahmen zur Ablenkung der überörtlichen Verkehre erscheinen nicht realistisch, da Alternativstrecke deutlich länger.
 - Von zufluss-hemmenden Maßnahmen wären auch alle weiteren FFB bezogenen Verkehre betroffen.

Fazit

■ Der Umlenkung des überörtlichen Lkw-Verkehrs



☹ werden nur geringe Chancen zur Realisierung eingeräumt.

- Entlastung von Hauptstraße / Augsburger Straße um ca. -19 % (nur SV)
- Zulässigkeit für Bundesstraße äußerst fragwürdig, da Randbedingungen (z.B. Überschreitung von Grenzwerten bei Feinstaub, Lärmemissionen) vermutlich nicht gegeben.

■ Die Kombination aller aufgeführten Maßnahmen

- ☹ sind ausschließlich als höchst theoretischer, rein spekulativer Ansatz anzusehen, da Kombination aus einzelnen, nicht gesicherten Maßnahmen.
- Das definierte Hauptziel, die Entlastung des Innenstadtbereichs von FFB wird nur teilweise (z.B. Schöngesinger Straße) oder nur unzureichend (z.B. Hauptstraße) erreicht, dafür
 - aber Verlagerung von Verkehr und Belastung anderer Straßenzüge wie Marthabräustraße und Fürstenfelder Straße.

Fazit

■ Das Lkw-Durchfahrtsverbot Landsberger Straße



☺ zeigt positive Effekte für die Landsberger Straße und die Schöngeisinger Straße und hat Chancen, realisiert zu werden.

- Entlastung der Landsberger Straße,
- aber weitere Belastung der B 2 (Hauptstraße, Augsburgener Straße)

■ Die Flächendeckende Ausweisung von Tempo-30-Zonen

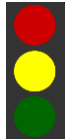
☺ wird vom Gutachter als positiv angesehen, es bestehen aber Bedenken bezüglich der Realisierung.

- Beitrag zu einem konsistenten Verkehrskonzept FFB
- Entlastung von Straßen außerhalb des Hauptstraßennetzes,
- aber hoch belastete Hauptverkehrsstraßen erfahren weitere Verdichtung.
- Genehmigung durch Bezirksregierung ungewiss.



Fazit

- Optimierung Verkehrsführung Knoten Hauptstraße / Augsburger Straße
Einbahnsystem Schöngeisinger Straße / Pucher Straße
- ☹️ hat Potenzial, den Verkehr auf der Hauptstraße flüssiger zu gestalten, Leistungsfähigkeit muss aber noch geprüft werden.
 - Verflüssigung des Verkehrs auf der Hauptstraße und
 - verbesserte Querungsbedingungen für Fußgänger am Rathaus,
 - aber Mehrbelastung auf der unteren Augsburger Straße.
 - Weiterer Untersuchungsbedarf für Verkehrsablauf von Kreisverkehr und LSA (mikroskopische Verkehrsflusssimulation).



Fazit

- Der Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich und das Einbahnsystem in Schöngeisinger Straße und Pucher Straße
 - ☹ beinhaltet ein enormes städtebauliches Potenzial für diesen innerstädtischen Bereich.
Es ist aber zu untersuchen, mit welchen Maßnahmen die Verlagerung von Verkehr in Wohnbereiche minimiert werden kann.
- Erhebliche Entlastung der Schöngeisinger Straße und
- geringe Entlastung der Hauptstraße, aber
- erhebliche Mehrbelastung von z.B. der Marthabräustraße und Fürstenfelder Straße
- Weiterer Untersuchungsbedarf zur Minimierung dieser Verlagerungen gegeben.



Vielen Dank.

DAH BS 129

CITARO

Mercedes-Benz

845

MW

