



Große Kreisstadt Dachau

Bericht Verkehrsmodell Dachau 2009 - 2025 **Vorstellung in der Bauausschuss-Sitzung am 29.06.2011**

Anlagen:

1. Plan 1 Prognose-Nullfall 2025 bei Bevölkerungsentwicklung nach Variante 1
2. Plan 2 Differenzverkehrsbelastung Prognose-Nullfall 2025 Variante 1 und Bestand 2009
3. Plan 3 Prognose-Nullfall 2025 bei Bevölkerungsentwicklung nach Variante 2a
4. Plan 4 Differenzverkehrsbelastung Prognose-Nullfall 2025 Variante 2a und Bestand 2009
5. Plan 5 Anteil Binnenverkehr Prognose-Nullfall 2025 Variante 2a
6. Plan 6 Anteil Quell-/Zielverkehr Prognose-Nullfall 2025 Variante 2a
7. Plan 7 Anteil Durchgangsverkehr Prognose-Nullfall 2025 Variante 2a

1. Aufgabenstellung

Ziel der Stadt Dachau ist es, auf Basis des Verkehrsmodells für das Jahr 2009, in dem das aktuelle Verkehrsgeschehen hinreichend genau nachgebildet ist, den Prognoseverkehr für das Jahr 2025 zu ermitteln. Dieses Prognosemodell stellt die bereits beschlossenen bzw. indisponiblen Maßnahmen im Verkehrsnetz und sonstige Infrastrukturmaßnahmen sowie Veränderungen der Siedlungsflächennutzung dar. Der Prognose-Nullfall dient als Referenzfall für Planfallbetrachtungen. Da die Stadt Dachau mit unterschiedlichen Szenarien die Siedlungsentwicklung bis zum Jahr 2025 prognostiziert, werden darauf aufbauend zwei Prognose-Nullfälle für das Jahr 2025 erstellt, welche im Folgenden vorgestellt werden.

Die Ingenieurgesellschaft gevas humberg & partner mbH wurde von der Stadt Dachau damit beauftragt, aufbauend auf dem Verkehrsmodell 2009 diese zwei Prognose-Nullfälle für 2025 zu erstellen. Der vorliegende Kurz-Bericht zu den Prognose-Nullfällen 2025 zeigt die eingeflossenen Daten sowie wichtigsten Ergebnisse auf.

2. Verkehrsprognose 2025

2.1 Prognose Gesamtverkehr

Die Aufgabe der Verkehrsprognose besteht darin, auf der Grundlage der Analyseergebnisse die künftige Verkehrsentwicklung im Allgemeinen und die erwartete Verkehrsbelastung des Straßennetzes im Besonderen abzuschätzen. Da der Verkehr grundsätzlich nicht aus sich selbst heraus vorhergesagt werden kann, muss das zukünftige Verkehrsaufkommen aus prognostizierbaren Größen, wie beispielsweise der allgemeinen Mobilitätsentwicklung in Deutschland und in Bayern sowie der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der Stadt Dachau ermittelt werden. Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2025 gewählt, da hierfür die Stadt bereits über einen „Demografiebericht mit Bedarfsabschätzung Kindergartentagesstätten, Grund- und Mittelschulen“ verfügt. Da in diesem Bericht in Variante 1, 2 und 2a bezüglich der künftigen Siedlungsentwicklung unterschieden wird, beschloss der Bauausschuss am 18.01.2011, die Verkehrsprognose für die Variante 1 sowie Variante 2a untersuchen lassen. Ausgangsjahr der Prognosen ist das Analysejahr 2009.

2.1.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung



Große Kreisstadt Dachau

In die allgemeine Verkehrsprognose fließt die Entwicklung der Mobilität und des Verkehrsverhaltens der Einwohner von Dachau sowie des gesamten relevanten Umlandes mit ein. Eine wesentliche Grundlage dafür bildet die Regionalisierte Bevölkerungsvorausrechnung für Bayern bis 2028 des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung.

Insgesamt gesehen ergeben sich aus den Strukturdaten über alle betrachteten Landkreise (Landkreis Dachau und alle angrenzenden Landkreise) bis zum Prognosehorizont 2025 nennenswerte Bevölkerungszuwächse. Der demografische Wandel, insbesondere die Alterung der Gesellschaft, wird durch den Zuwachs von 8,2 % der fahrfähigen Bevölkerung (über 18 Jahre) der benachbarten Landkreise deutlich. Auf der Grundlage der Shell-Pkw-Szenarien ist bis zum Prognosejahr 2025 ein Zuwachs des Pkw-Bestandes bzw. der Pkw-Dichte um 7,4 % zu erwarten. Die Shell-Pkw-Szenarien gehen von einer Abnahme der jährlichen Pkw-Fahrleistung um 3,4 % aus. In der Summe ergibt sich daraus eine Gesamtentwicklung für den Pkw-Verkehr von 12,3 %, der aus der Gewichtung des Zuwachses der fahrfähigen Bevölkerung im Untersuchungsgebiet mit den genannten bundesweiten Entwicklungen entsteht.

Als Grundlage für die Lkw-Verkehrsprognose wurden die Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung und die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 herangezogen. Der Lkw-Verkehr wird von 2009 bis 2025 jährlich um 2,83% wachsen.

Auf Basis der oben dargestellten Pkw- und Lkw-Prognose bis zum Jahr 2025 ist mit einem gesamten Verkehrszuwachs von 15,2% im Planungsgebiet zu rechnen.

2.1.2 Verkehrsentwicklung durch Aufsiedlung

Die Basis für die beiden Varianten des Prognose-Nullfalles stammen aus dem „Demografiebericht mit Bedarfsabschätzung Kindertagesstätten, Grund- und Mittelschulen“ der Stadt Dachau, die für die verschiedenen Verkehrsbezirke aufgeteilt wurden. Des Weiteren wurden die Flächen für u.a. Einzelhandel- und Gewerbeflächenentwicklung berücksichtigt. Die je Verkehrsbezirk ermittelten Strukturveränderungen der Variante 1 bzw. Variante 2a werden jeweils in das Nachfragemodell übertragen. Zusätzlich erfolgt eine Vergleichsrechnung auf der Grundlage eines kennwertbasierten Verkehrserzeugungs- und -aufteilungsansatzes.

Die Variante 1 unterstellt, dass Dachau langfristig nur im Bestand wächst, am stärksten im Teilraum Nordwest. In dieser Variante soll auch der überwiegende Anteil der Brachfläche des MD-Geländes realisiert werden (vgl. Demografiebericht der Stadt Dachau).

Die Variante 2a unterstellt, dass Dachau gleich stark im Nordwesten und Südosten wächst, stärker noch im Südwesten. Bei dieser Variante werden neben dem Bestand auch Gebiete aus den Flächennutzungsplanreserven realisiert, wie das Gebiet „Himmelreich“ im Teilraum Südwesten (vgl. Demografiebericht der Stadt Dachau).

2.1.3 Gesamtverkehr – Variante 1

Der Gesamtverkehr beträgt in Dachau im Prognosejahr 2025 in der Variante 1 infolge der allgemeinen Verkehrsentwicklung und der Verkehrsentwicklung durch das Wachstum im Bestand rund 217.500 Kfz/24h (siehe Abbildung 1).

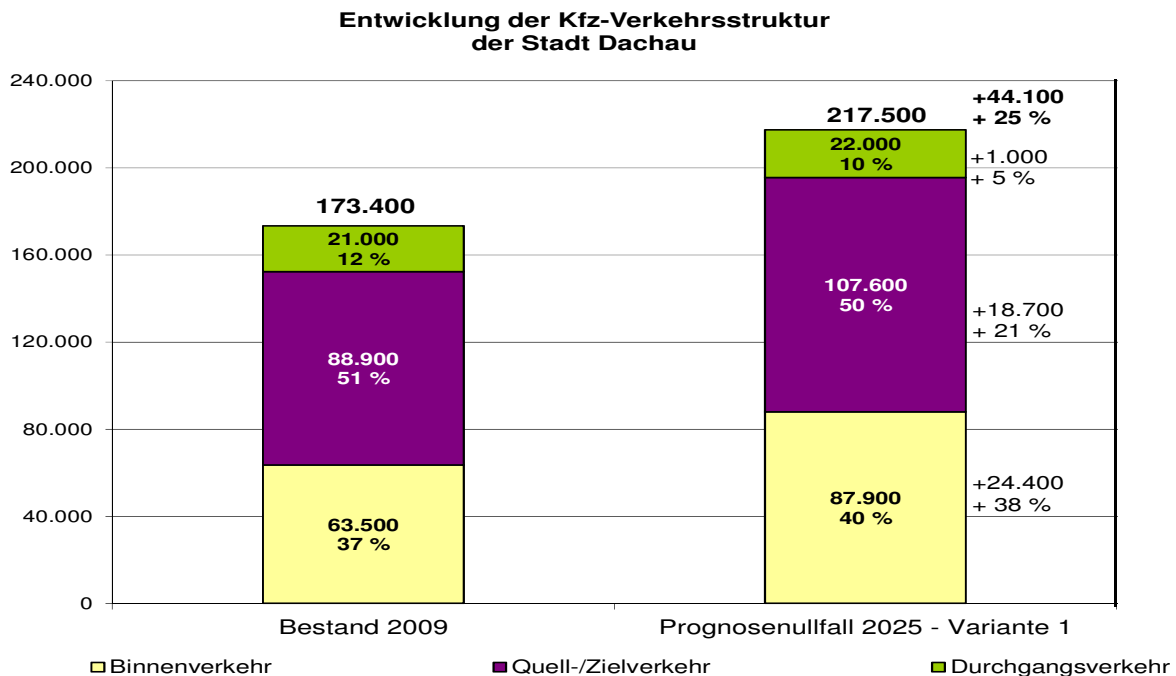


Abbildung 1: Entwicklung des Verkehrs in Dachau – Variante 1

Zwischen dem Analysejahr 2009 und dem Prognosejahr 2025 steigt der Verkehr bei Variante 1 um rund 25% an.

Der Durchgangsverkehr in Dachau beträgt im Prognosejahr rund 22.000 Kfz/24h und ist mit 10% anteilig am gesamten Kfz-Verkehr in Dachau verhältnismäßig gering. Auch die Zunahme gegenüber dem Analysejahr 2009 fällt mit 5% niedrig aus. Dies liegt an den stadtnah vorbeiführenden leistungsfähigen Straßen wie der B 471, die den überregionalen und regionalen Durchgangsverkehr im Süden weitgehend aufnehmen.

Der Quell- und Zielverkehr von und nach Dachau beträgt im Prognosejahr rund 107.600 Kfz/24h und ist mit 50% anteilig am Gesamtverkehr vorherrschend. Die Zunahme gegenüber dem Analysejahr 2009 beläuft sich auf 21%.

Der Binnenverkehr in Dachau beträgt im Prognosejahr rund 87.900 Kfz/24h. Damit ist dieser Anteil mit 40% verhältnismäßig hoch. Die Zunahme gegenüber dem Analysejahr 2009 fällt mit 38% hoch aus.

2.1.4 Gesamtverkehr – Variante 2a

Der Gesamtverkehr beträgt in Dachau im Prognosejahr 2025 in der Variante 2a infolge der allgemeinen Verkehrsentwicklung und durch Aufsiedlung rund 222.200 Kfz/24h (siehe Abbildung 2).

Entwicklung der Kfz-Verkehrsstruktur der Stadt Dachau

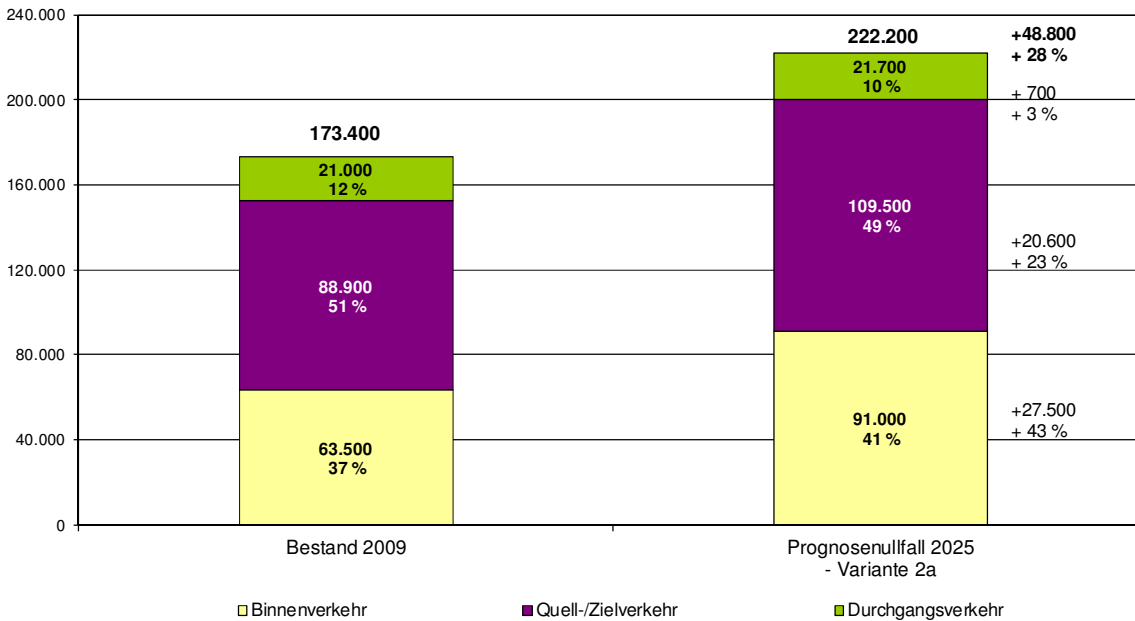


Abbildung 2: Entwicklung des Verkehrs in Dachau – Variante 2a

Zwischen dem Analysejahr 2009 und dem Prognosejahr 2025 steigt der Verkehr in Variante 2a um rund 28% an.

Der Durchgangsverkehr in Dachau beträgt im Prognosejahr rund 21.700 Kfz/24h und nimmt, wie bei Variante 1, mit 10% anteilig am gesamten Kfz-Verkehr eine untergeordnete Rolle ein.

Der Quell- und Zielverkehr in Dachau beträgt im Prognosejahr rund 109.500 Kfz/24h. Der Anteil am Gesamtverkehr im Jahr 2025 beträgt 49%. Verglichen mit dem Analysejahr 2009 bedeutet dies eine Zunahme von 23%.

Der Binnenverkehr in Dachau beträgt im Prognosejahr rund 91.000 Kfz/24h. Damit ist dieser Anteil mit 41%, wie bei Variante 1, verhältnismäßig hoch. Die Zunahme des Binnenverkehrs gegenüber dem Analysejahr 2009 steigt sogar auf 43% an.

2.2 Prognose-Nullfälle

In den Verkehrsumlegungsberechnungen für die Prognose-Nullfälle 2025 wurden neben dem Bestandsstraßennetz folgende, bereits beschlossene bzw. indisponible Maßnahmen berücksichtigt:

- Umgestaltung des Knotenpunktes Schleißheimer Straße /Erasmus-Reismüller-Straße mit Lichtsignalanlage zum Anschluss des südlichen Gewerbegebietes

Große Kreisstadt Dachau

- Umgestaltung des Knotenpunktes Schleißheimer Straße /Friedenstraße und direkte Anbindung der Oberen Mooschwaigstraße nach Norden an die Schleißheimer Straße mittels Lichtsignalanlagen. Die Wiener Straße und der restliche Teil der Oberen Mooschwaigstraße sind abgehängt.
- Abhängen der Verbindung Obere Mooschwaigstraße /Augustenfelder Straße auf Höhe der Bahnunterführung
- Straßenführung im neuen Baugebiet „Augustenfeld“ über die Geschwister-Scholl-Straße mit Anschluss an die Theodor-Heuss-Straße durch eine Lichtsignalanlage
- Zwei neue Linksabbiegespuren auf der Amperbrücke in den Karlsberg und in die Schleißheimer Straße
- Neue Führung der Buslinie 724 im Stadtgebiet mit zwei neuen Bushaltestellen im Bereich der Theodor-Heuss-Straße/südlich Nikolaus-Deichl-Straße und der Robert-Bosch-Straße /östlich der Karl-Benz-Straße
- Beachtung der neuen Schrankenschließzeiten ab 2014 am Bahnübergang Freisinger Straße
- Die geplanten Aufsiedlungen in Dachau gemäß den Varianten 1 und Varianten 2a (siehe Kapitel 2.1)

Die geplante „Nord-Ost-Umfahrung“ von Dachau zählt bisher nicht zu den gesicherten bzw. indisponiblen Maßnahmen bis zum Jahr 2025 und wurde daher nicht in den Prognose-Nullfällen berücksichtigt. Ebenfalls nicht berücksichtigt ist ein Parkhaus auf der Ostseite des Bahnhofs.

Die werktäglichen Verkehrsbelastungen in Kfz/24h für den Prognose Nullfall 2025 - Variante 1 sind in Plan 1 dargestellt, gefolgt von der Differenzdarstellung zum Bestand 2009 in Plan 2.

Der Plan 3 zeigt die Verkehrsbelastungen in Kfz/24h für den Prognose Nullfall 2025 - Variante 2a und der Plan 4 die Differenzdarstellung zum Bestand 2009.

Die Verkehrsbelastungen steigen im gesamten Straßennetz in den beiden Prognose-Nullfällen 2025 im Vergleich zur Analyse 2009 an.

Die stärkste Verkehrszunahme in der Variante 1 wird im Bereich der östlichen Erich-Ollenhauer-Straße mit rund 7.000 Kfz/24h sowie im weiteren Verlauf der Sudetenlandstraße (siehe Plan 2) zu erwarten sein. Die zweitstärkste Zunahme ergibt sich auf der südlichen Freisinger Straße mit rund 6.000 Kfz/24h. Die drittstärkste Zunahme ist auf der Münchner Straße mit rund 3.500 bis 5.500 Kfz/24h zu verzeichnen.

Die stärkste Verkehrszunahme in der Variante 2a wird im Bereich der östlichen Erich-Ollenhauer-Straße mit rund 7.000 Kfz/24h sowie im weiteren Verlauf der Sudetenlandstraße (siehe Plan 4) zu erwarten sein. Die zweitstärkste Zunahme ergibt sich auf der südlichen Freisinger Straße mit rund 6.000 Kfz/24h. Die drittstärkste Zunahme ist auf der Münchner Straße mit rund 3.500 bis 6.000 Kfz/24h zu verzeichnen.

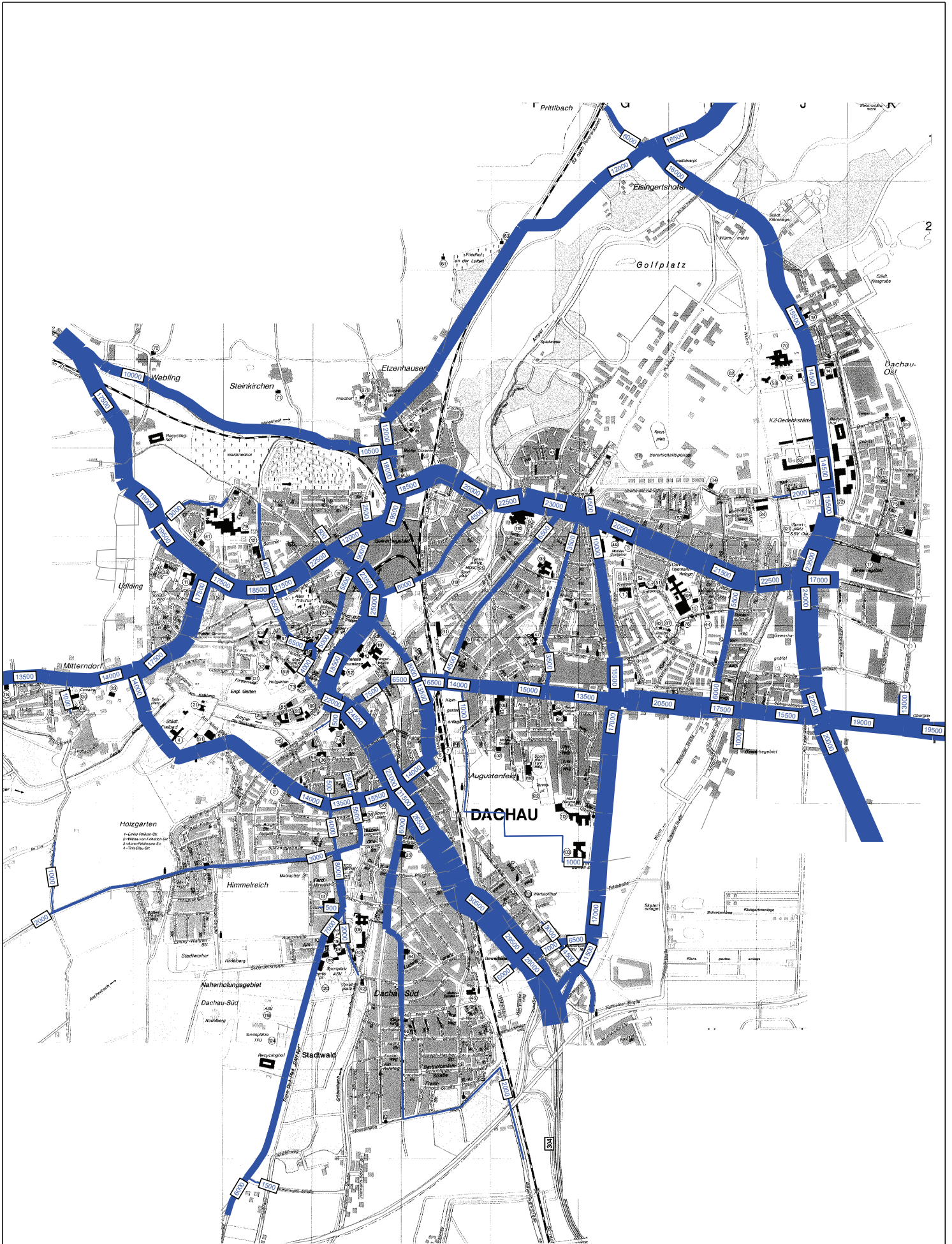
Die Pläne 5,6 und 7 zeigen die Anteile der Verkehrsarten Binnenverkehr, Ziel-/Quellverkehr und Durchgangsverkehr, bezogen auf den Gesamtverkehr des Prognose-Nullfalls 2025 nach Variante 2a.

Große Kreisstadt Dachau

3. Integration von Fußgängern und Radfahrern in das Verkehrsmodell

In der Beratung des Bauausschuss am 18.1.2011 kam die Frage auf, ob der Fußgänger- und Fahrradverkehr im Verkehrsmodell integriert werden kann. Das Ziel wäre dann, aus dem so erweiterten Modell heraus Prioritäten zur Verbesserung, insbesondere des Radverkehrs, festzulegen. Die Nachfrage bei der Ingenieurgesellschaft gevas humberg & partner mbH ergab, dass dies nicht üblich ist. In der Region ist keine Kommune bekannt, die ein so detailliertes Verkehrsmodell pflegt. Ungeachtet dessen würde der Aufbau eines Radverkehrsmodells für die Stadt Dachau folgenden Aufwand bedeuten:

- detaillierte Aufnahmen des Fahrradnetzes mit allen Fahrtmöglichkeiten, „Schleichwegen“ sowie Höhenentwicklungen.
- weitere Verkehrszählungen im Radverkehr in der Stadt Dachau, um den Bestand zu ermitteln sowie die Abbiegebeziehungen zu erfassen.
- „Kordonbefragung“ an allen Wegen nach Dachau, um den von außen/ nach außen fließenden Radverkehr und dessen Routenwahl zu erfassen.
- Aus der Haushaltsbefragung 2009 kann man den Radverkehr der Dachauer ermitteln. Allerdings kann man aus den Angaben von Start- und Zielort des kompletten Weges (z.B. Verkehrszelle 11101 nach München-Hbf. mit den Verkehrsmitteln Rad und S-Bahn) nicht genau erschließen, wo der Radfahrer das Verkehrsmittel wechselt (z.B. in Karlsfeld Bhf., um nur noch den Innenring zu zahlen) und welche Routenwahl er tätigt. Da die Haushaltsbefragung 2009 speziell auf den Kfz-Verkehr abgestimmt war, wurden diese Aspekte nicht detailliert berücksichtigt, um die Fragebogenlänge in vertretbarem Maß zu halten.
- Für die Erstellung des „KfZ“-Verkehrsmodells wurden erhebliche Personalkapazitäten bei der Stadtverwaltung gebunden. Der Aufwand für ein Radverkehrsmodell wird als kaum geringer eingeschätzt.

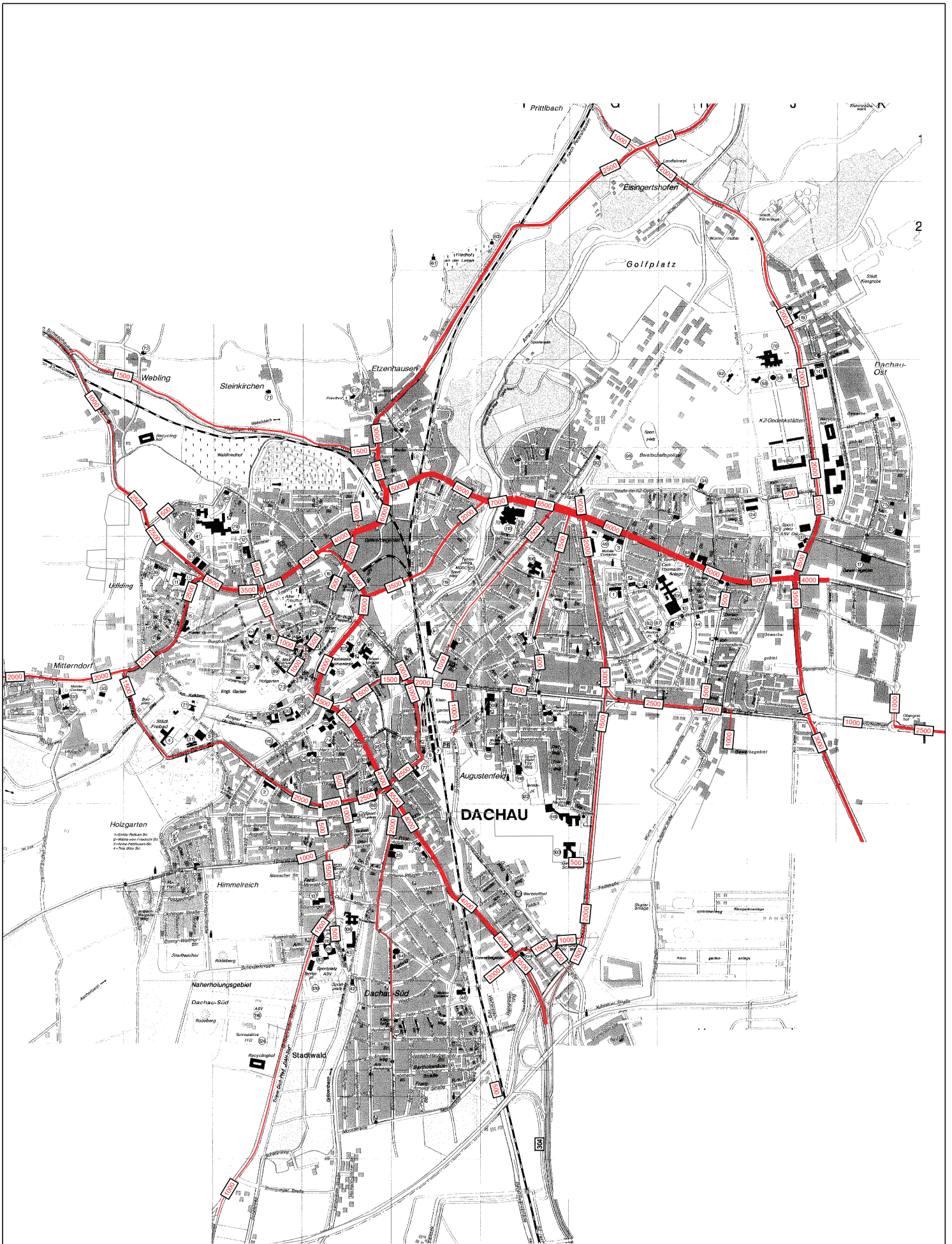


Plan 1

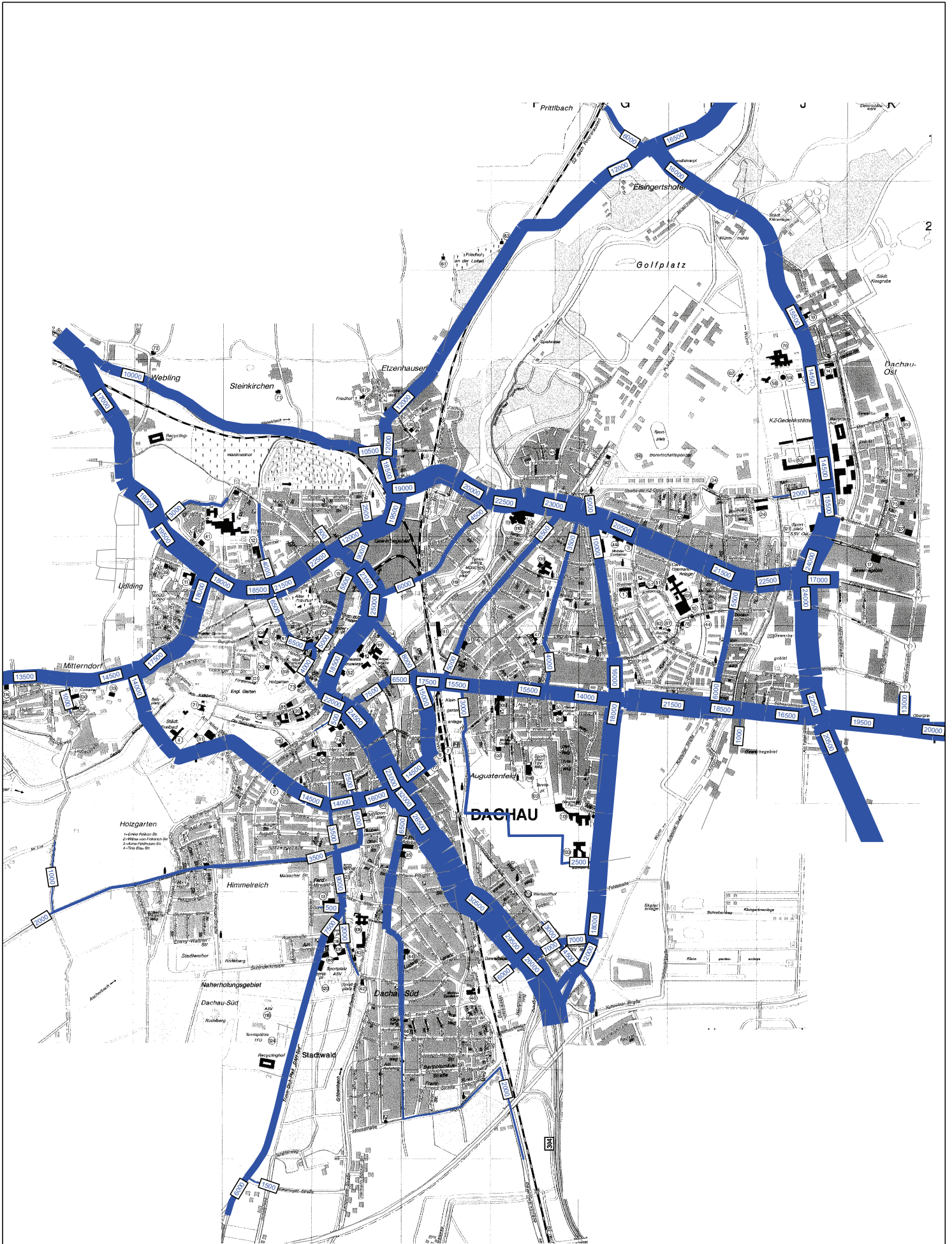
gevas humberg & partner
 erstellt am: 25.05.2011

Bearb.: ET / Fr / CH
 Verkehrsbelastungen PNF - V1 Kfz/24h in der Stadt Dachau

Prognose-Nullfall 2025 - Variante 1
 1:18000



Plan 2
 rot: Verkehrszunahme zum Jahr 2009

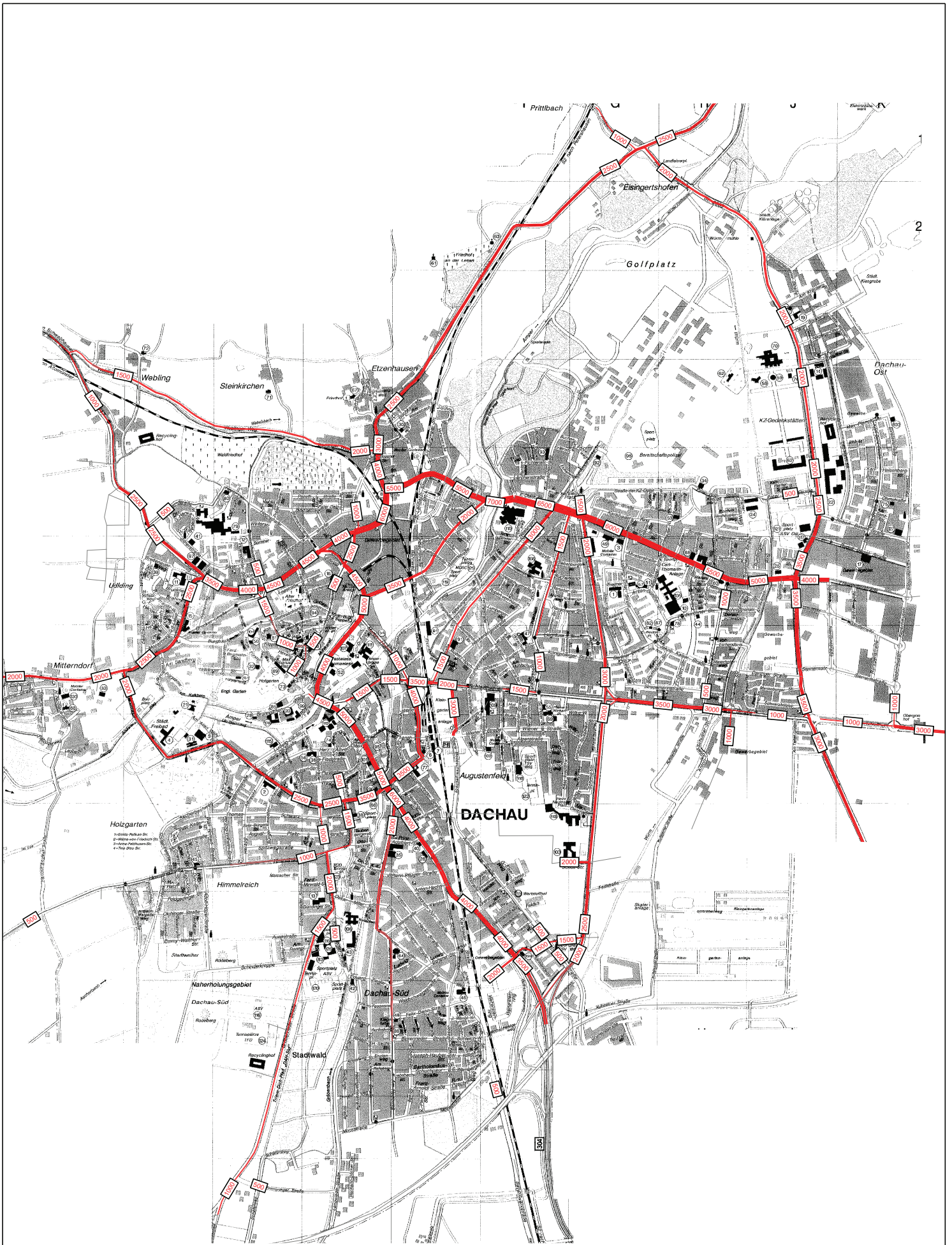


Plan 3

gevas humberg & partner
 erstellt am: 25.05.2011

Bearb.: ET / Fr / CH
 Verkehrsbelastungen PNF - V2a Kfz/24h in der Stadt Dachau

Prognose-Nullfall 2025 - Variante 2a
 1:18000



Plan 4
 rot: Verkehrszunahme zum Jahr 2009

gevas humberg & partner
 erstellt am: 25.05.2011

Bearb.: ET / Fr / CH
 Differenzverkehrsbelastungen Kfz/24h: PNF 2025-V2a - Bestand 2009

Prognose-Nullfall 2025 - Variante 2a
 1:18000

