

-
-
- Erweiterung Verkehrsmodell Dachau
sowie Berechnung von Planfällen
Nord- und Ostumfahrung Dachau/
Südumfahrung Hebertshausen

**Erweiterung Verkehrsmodell Dachau
sowie Berechnung von Planfällen Nord-
und Ostumfahrung Dachau/ Südumfahrung
Hebertshausen**

Schlussbericht

Im Auftrag der Stadt Dachau

August 2014

Bearbeiter: Christoph Hessel, Dr.-Ing.
Darius Philipp Shahinfar, Dipl.-Ing.

gevas humberg & partner
Ingenieurgesellschaft
für Verkehrsplanung und
Verkehrstechnik mbH
München - Essen - Karlsruhe - Augsburg
Grillparzerstraße 12a
81675 München

Telefon 089 489085-0
Telefax 089 489085-55
E-Mail muenchen@gevas-ingenieure.de
www.gevas-ingenieure.de

© gevas humberg & partner 2014

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	5
2	Bestand	6
2.1	Kordonenerhebung 2012	6
2.2	Analysemodell 2012	8
3	Prognose-Nullfall 2025	10
3.1	Prognose-Nullfall entsprechend Siedlungsentwicklungsvariante 1	10
3.2	Prognose-Nullfall Untervariante: mit Erweiterung Gewerbegebiet Dachau-Ost	13
4	Planfälle	19
4.1	Umfahrungsstraßen	19
4.2	Planfall mit drei Umfahrungsstraßen	21
4.3	Planfall Untervariante: mit Erweiterung Gewerbegebiet Dachau-Ost	29
5	Zusammenfassung	37
5.1	Planfall mit drei Umfahrungsstraßen	37
5.2	Prognose-Nullfall und Planfall mit Erweiterung Gewerbegebiet Dachau-Ost	40
6	Quellenverzeichnis	44

Abbildungen

Abbildung 1	Befragungsstellen der Kordonbefragung im Landkreis Dachau; Quelle Karte: Google Earth Pro	7
Abbildung 2	Verkehrsbelastungen in der Stadt Dachau im Bestand 2012 in [Kfz/24h] auf 500 gerundet;	9
Abbildung 3	Verkehrsbelastungen Prognose-Nullfall 2025 in [Kfz/24h] auf 500 gerundet;	11

VU Erweiterung Verkehrsmodell Dachau + Planfälle Nord- und Ostumfahrung Dachau/ Südumfahrung Hebertshausen

Abbildung 4	Differenz der Verkehrsbelastungen zwischen Prognose-Nullfall und Bestand in [Kfz/24h] auf 500 gerundet;	12
Abbildung 5	Erweiterungsflächen Gewerbegebiet Dachau-Ost für den erweiterten Planfall	13
Abbildung 6	Verkehrsbelastungen erweiterter Prognose-Nullfall 2025 in [Kfz/24h] auf 500 gerundet;	17
Abbildung 7	Differenz der Verkehrsbelastungen zwischen erweitertem Prognose-Nullfall und Prognose-Nullfall ohne Erweiterung in [Kfz/24h] auf 500 gerundet;	18
Abbildung 8	Lage der Umfahrungsstraßen im Dachauer Verkehrsnetz	20
Abbildung 9	Verkehrsbelastungen Planfall 2025 in [Kfz/24h] auf 500 gerundet	22
Abbildung 10	Differenz der Verkehrsbelastungen zwischen Planfall und Prognose-Nullfall in [Kfz/24h] auf 500 gerundet	23
Abbildung 11	relative Veränderung der Streckenbelastungen im Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall in [%] auf 5 gerundet	24
Abbildung 12	Verkehrsbelastungen erweiterter Planfall 2025 in [Kfz/24h] auf 500 gerundet	30
Abbildung 13	Differenz der Verkehrsbelastungen zwischen erweitertem Planfall und erweitertem Prognose-Nullfall in [Kfz/24h] auf 500 gerundet	31
Abbildung 14	relative Veränderung der Streckenbelastungen im erweiterten Planfall gegenüber dem erweiterten Prognose-Nullfall in [%] auf 5 gerundet	32
Tabellen		
Tabelle 1	Berechnung Verkehrserzeugung Erweiterung Gewerbegebiet Dachau-Ost	15
Tabelle 2	Relative und absolute Veränderungen im bestehenden Dachauer Straßennetz im Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall	26
Tabelle 3	Relative und absolute Veränderungen im bestehenden Dachauer Straßennetz im erweiterten Planfall gegenüber dem erweitertem Prognose-Nullfall	35

1 Aufgabenstellung

In der vorliegenden Untersuchung sollen die geplante Nord- und Ostumfahrung Dachau sowie die Südumfahrung Hebertshausen hinsichtlich Ihrer Verkehrswirkung untersucht werden. Zu diesem Zweck fand eine Kordonenerhebung im Landkreis Dachau nordöstlich der Stadt Dachau statt.

Die Ergebnisse dieser Kordonenerhebung wurden zur Erweiterung des Verkehrsmodells der Stadt Dachau von 2011 [1] verwendet. Mit dem erweiterten Umgriff können die geplanten Umfahrungsstraßen mit ihren Wirkungen abgebildet werden.

Grundlage für die Beurteilung der Wirkungen der Maßnahmen ist der Prognose-Nullfall im Jahr 2025, der aufbauend auf dem Analysemodell aufgebaut wurde analog den Annahmen aus dem Prognose-Nullfall 2025 der Variante 1 aus dem Verkehrsmodell Dachau von 2011.

Im Planfall wird die Realisierung aller drei geplanten Umfahrungsstraßen untersucht. Um die Auswirkungen der beiden Planfälle vergleichbar zu machen, ist auch hier der Prognose-Horizont 2025 angenommen.

Neben dem Prognose-Nullfall und dem Prognose-Planfall, welche die ausschließliche Maßnahme der drei Umfahrungsstraßen betrifft, wird in einer Untervariante zusätzlich eine Erweiterung des Gewerbegebiets Dachau-Ost bis hin zur geplanten Ostumfahrungsstraße untersucht. Diese Erweiterung wird sowohl für den Prognose-Nullfall als auch für den Prognose-Planfall modelliert.

2 Bestand

Grundlage für die Abbildung des Bestands bildete das Verkehrsmodell Dachau von 2011 [1], für welches im Juli 2009 eine Kordonenerhebung um die Stadt Dachau herum stattgefunden hat.

Für die vorliegende Untersuchung musste das Modell der Aufgabenstellung angepasst werden. Dazu wurde es nach Norden und Osten hin erweitert und im Bereich des Gewerbegebiets Ost weiter verfeinert. Der größere Modellumfang wurde notwendig, um den gesamten durch die Maßnahmen betroffenen Bereich abbilden zu können. Aus diesem Grund fand 2012 eine weitere Kordonenerhebung im Landkreis Dachau statt.

2.1 Kordonenerhebung 2012

Am 24. und 25. Juli 2012 wurde an vier ausgewählten Querschnitten im Landkreis Dachau eine Kordonbefragung in beiden Richtungen durchgeführt. Parallel dazu fanden an den Befragungsquerschnitten Verkehrszählungen im Erhebungszeitraum statt. Weiterhin wurden an diesen und an weiteren Querschnitten im Landkreis Dachau 24-Stunden-Messungen mit Radargeräten aufgenommen, welche der Hochrechnung der Befragung und der Kalibrierung der Verkehrsbelastungen im Bestand dienen.

Die Kordonbefragung fand an den folgenden Querschnitten statt:

- An der Badersfelder Straße in der Gemeinde Hebertshausen nördlich des Ortsteils Hackermoos,
- an der St2339 westlich von Ottershausen,
- an der DAH3 östlich vom Kreisverkehrsplatz Lotzbach,
- an der DAH4 nördlich vom Kreisverkehr Lotzbach in Höhe Biberbach

Die Befragungsstellen sind auf der Karte in Abbildung 1 dargestellt.

VU Erweiterung Verkehrsmodell Dachau + Planfälle Nord- und Ostumfahrung Dachau/ Südumfahrung Hebertshausen

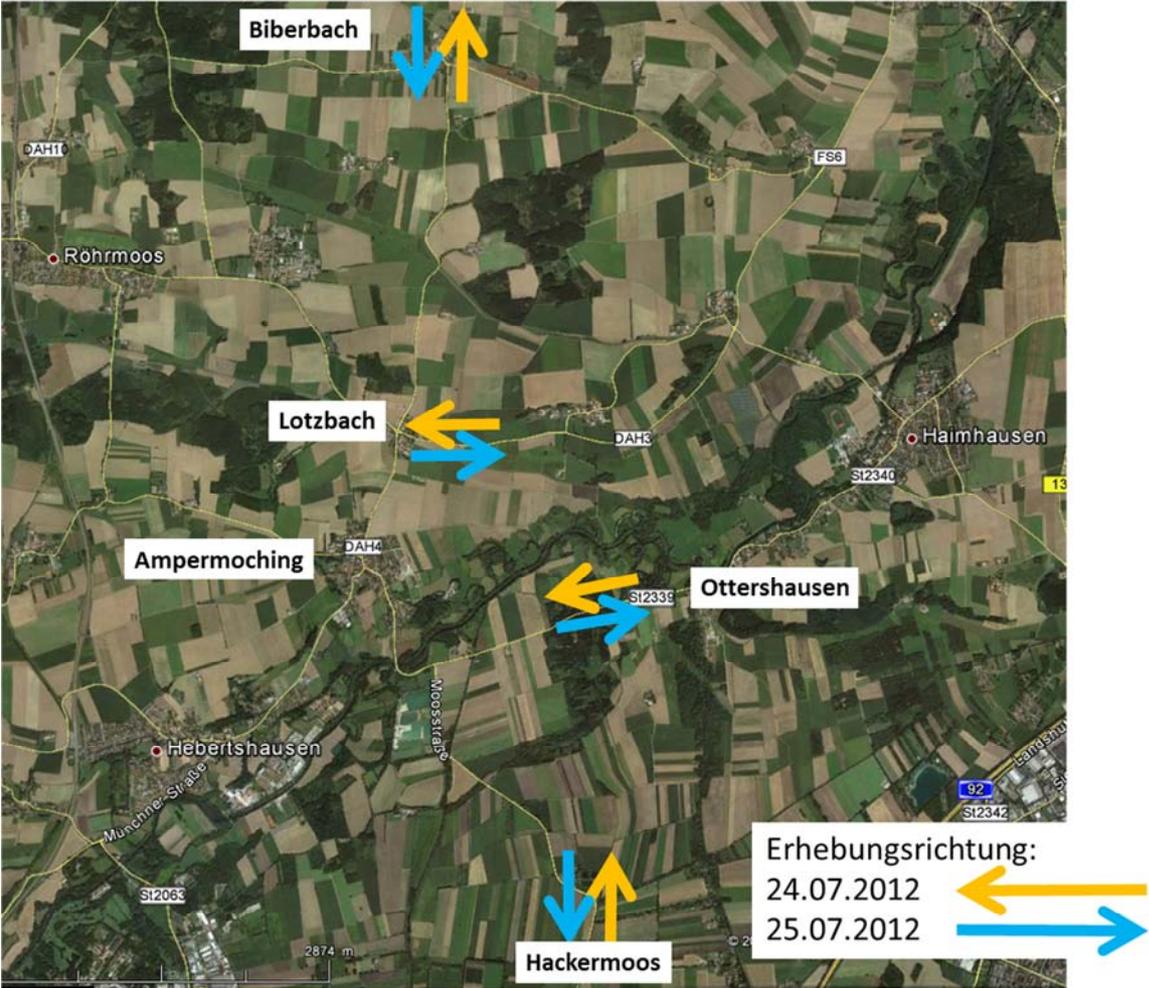


Abbildung 1 Befragungsstellen der Kordonbefragung im Landkreis Dachau; Quelle Karte: Google Earth Pro

2.2 Analysemodell 2012

Neben der Kordonenerhebung fanden Messungen mit automatischen Zählgeräten an mehreren Querschnitten im Landkreis Dachau statt. Zusätzlich dazu wurden Zählungen der amtlichen Straßenverkehrszählung von 2010 [3] ausgewertet.

Die Auswertung der Verkehrszahlen ergab eine Steigerung des Verkehrs an den Kordonstellen im Außenbereich gegenüber dem Verkehrsmodell Dachau von 2011 [1] von ca. 5%. Diese Steigerung wurde für den Binnenverkehr übernommen und dort sowohl die Matrix als auch die Kalibrierungswerte um ebenfalls 5% erhöht.

Ferner wurde der Umbau der Münchner Straße am Knotenpunkt Münchner Straße/ Bahnhofstraße berücksichtigt, da durch die Anlage von Radfahrstreifen in beiden Richtungen der linke Geradeaus-/ Linksabbiegestreifen auf einen reinen Linksabbiegestreifen reduziert wurde, so dass ein zumindest teilweise benutzbarer Geradeausstreifen weniger auf der Münchner Straße zur Verfügung steht. Dadurch kommt es an diesem Knotenpunkt zu einer geänderten Leistungsfähigkeit für den Längsverkehr der Münchner Straße, die im Verkehrsmodell entsprechend berücksichtigt wurde.

Die Umlegungsergebnisse für die Analyse mit dem erweiterten Umgriff sind in Abbildung 2 dargestellt.

3 Prognose-Nullfall 2025

3.1 Prognose-Nullfall entsprechend Siedlungsentwicklungsvariante 1

Der Prognose-Nullfall beschreibt den Zustand im Prognosejahr 2025 ohne die Realisierung der zu untersuchenden Maßnahmen. Ausgangslage für die Berechnungen der vorliegenden Untersuchung ist der Prognose-Nullfall der Siedlungsentwicklungsvariante 1 aus dem Verkehrsmodell Dachau [1]. Die darin angesetzten Entwicklungen bis zum Prognosehorizont wurden für das aktuelle Modell übernommen und ebenfalls angesetzt. Der Ausbau der BAB-Anschlussstelle Oberschleißheim wurde in der Untersuchung nicht unterstellt.

Die Belastungen im Prognose-Nullfall sind in Abbildung 3 dargestellt. Abbildung 4 zeigt die Veränderungen gegenüber dem Bestand, in der die Verkehrszunahmen deutlich werden.



Abbildung 3 Verkehrsbelastungen Prognose-Nullfall 2025 in [Kfz/24h] auf 500 gerundet;



Abbildung 4 Differenz der Verkehrsbelastungen zwischen Prognose-Nullfall und Bestand in [Kfz/24h] auf 500 gerundet;

3.2 Prognose-Nullfall Untervariante: mit Erweiterung Gewerbegebiet Dachau-Ost

In dieser Untervariante wird die Erweiterung des Gewerbegebiets Dachau-Ost bis zur geplanten Trasse der Ostumfahrung betrachtet, hier als „erweiterter Prognose-Nullfall“ bezeichnet. Dieser erweiterte Prognose-Nullfall soll den Vergleich ermöglichen mit dem erweiterten Planfall, in welchem die Realisierung der Umfahrungsstraßen bei gleichzeitiger Erweiterung des Gewerbegebiets Dachau-Ost untersucht wird.

Die Berechnung des Verkehrsaufkommens der neuen Flächen des Gewerbegebiets entspricht derjenigen in der Untersuchung zur Ostumfahrung [2] vom April 2012, da sich an den Voraussetzungen nichts geändert hat.

In Abstimmung mit der Abteilung Stadtplanung der Stadt Dachau werden die in Abbildung 5 markierten Gebiete als Erweiterungsflächen des Gewerbegebiets Dachau-Ost angesetzt, die zusammen 31 ha Bruttobauland ausmachen.

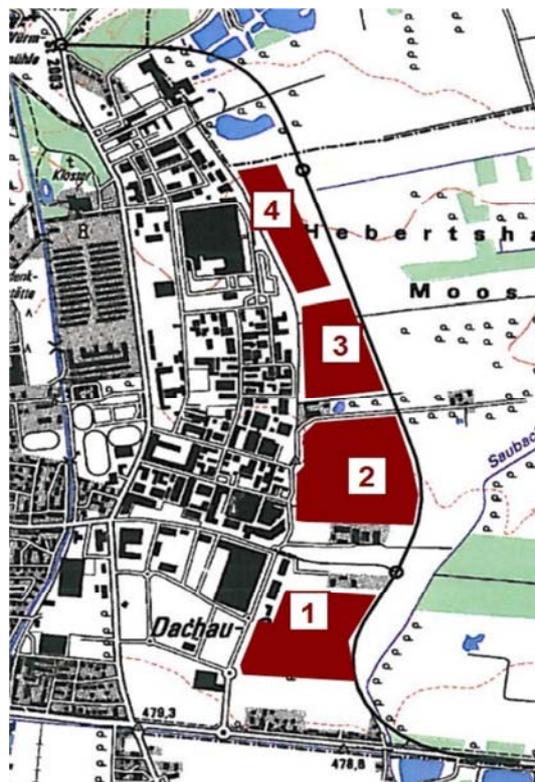


Abbildung 5 Erweiterungsflächen Gewerbegebiet Dachau-Ost für den erweiterten Planfall

Die Verkehrserzeugung wurde mit dem Verfahren nach Dr. Bosserhoff [4] durchgeführt. Da noch keine konkreten Planungen für die Nutzungen in diesem Gebiet vorliegen, wurde für die Verkehrserzeugung ein Ansatz gewählt, der eine Mischung aus gewerblicher Nutzung ohne hohen Kundenverkehr und gewerblicher Nutzung mit hohem Kundenverkehr vorsieht (deckt Produktions-, Lager-, Transport- und Dienstleistungsnutzungen ab). Einzelhandelsnutzungen wurden nicht angesetzt, da im bestehenden Gewerbegebiet bereits sehr viel Einzelhandel vorhanden ist. Für den Lkw-Verkehr wurden zu einem Viertel Logistikbetriebe angesetzt. Die Erzeugungsberechnung ist in Tabelle 1 aufgeführt.

VU Erweiterung Verkehrsmodell Dachau + Planfälle Nord- und Ostumfahrung Dachau/ Südumfahrung Hebertshausen

Erweiterung Gewerbegebiet Dachau-Ost - Berechnung des Verkehrsaufkommens nach Bosserhoff



Beschäftigtenverkehr

Gebiet	Fläche Brutto-Bauland [ha]	Besch./ha ¹	Beschäftigte	Anwesenheitsfaktor ²	anwesende Besch.	Wege/Besch. ³	Wege	Besetzungsgrad ⁴	MIV-Anteil ⁵	Pkw-Fahrten	Pkw-Fahrten gerundet
Gebiet 1	8,7	90	783	0,85	666	2,75	1.830	1,1	0,85	1.414	1.410
Gebiet 2	11,6	90	1.044	0,85	887	2,75	2.440	1,1	0,85	1.886	1.890
Gebiet 3	5,9	90	531	0,85	451	2,75	1.241	1,1	0,85	959	960
Gebiet 4	4,8	90	432	0,85	367	2,75	1.010	1,1	0,85	780	780
Gesamt	31,0		2.790		2.372		6.522			5.039	5.040

¹ nach Bosserhoff Datei: G_Beschäftigte je ha Brutto.doc; Mittelwert der Spannweite angesetzt.

² nach Bosserhoff Datei: G_Anwesenheit.doc; Mittelwert für den Fall ohne Schichtarbeit.

³ nach Bosserhoff Datei: G_Wege Beschäftigte.doc; Mittelwert für Handwerk und Dienstleistung gewählt.

⁴ nach Bosserhoff Datei: G_Personen je Pkw Beschäftigte.doc; Wert für den "Normalfall".

⁵ nach Bosserhoff Datei: G_MIV-Anteil Beschäftigte.doc; Wert für nicht-integrierte Lage (GI-/GE-Gebiet).

Besucher-/ Kunden- und Geschäftsverkehr

Gebiet	Wege/Besch. ⁶	Wege	Besetzungsgrad ⁷	MIV-Anteil ⁸	Pkw-Fahrten	Pkw-Fahrten gerundet
Gebiet 1	6,5	5.090	1,1	0,9	4.164	4.160
Gebiet 2	6,5	6.786	1,1	0,9	5.552	5.550
Gebiet 3	6,5	3.452	1,1	0,9	2.824	2.820
Gebiet 4	6,5	2.808	1,1	0,9	2.297	2.300
Gesamt		18.135			14.838	14.830

⁶ nach Bosserhoff Datei: G_Wege Kunden.doc; Mittelwert aus angenommenen 50% Nutzung ohne hohen Kundenverkehr (Dienstleistung) und 50% mit hohem Kundenverkehr durch Mischnutzung ohne weitere Angaben zur Nutzung.

⁷ nach Bosserhoff Datei: G_Personen je Pkw Kunden.doc; Oberer Wert für "Besucher-/ Kunden- und Geschäftsverkehr", da auch eventueller EH berücksichtigt werden sollte.

⁸ nach Bosserhoff Datei: G_MIV-Anteil Kunden.doc; Wert für GI-/GE-Gebiete.

Güterverkehr

Gebiet	Fläche Brutto-Bauland [ha]	Faktor Netto-/Bruttobauland ⁹	Lkw-Fahrten/ha Nettobauland ¹⁰	Lkw-Fahrten	Lkw-Fahrten gerundet
Gebiet 1	8,7	0,68	70	411	410
Gebiet 2	11,6	0,68	70	548	550
Gebiet 3	5,9	0,68	70	279	280
Gebiet 4	4,8	0,68	70	227	230
Gesamt	31,0			1.465	1.470

⁹ nach Bosserhoff Datei: G_Beschäftigte je ha Netto.doc; Mittelwert der Spannweite angesetzt.

¹⁰ nach Bosserhoff Datei: G_Lkw-Fahrten je ha.doc; Grob geschätzter Mittelwert aus ca. 3/4 "Dienstleistung (tertiäris. Gebiete)" und 1/4 "Alle Logistikbetriebe - Mittelwert".

Ergebnis

Gebiet	Pkw-Fahrten Beschäftigtenverkehr	Pkw-Fahrten Besucher-/Kunden-/Geschäftsverkehr	Lkw-Fahrten Güterverkehr	Summe Kfz-Fahrten
Gebiet 1	1.410	4.160	410	5.980
Gebiet 2	1.890	5.550	550	7.990
Gebiet 3	960	2.820	280	4.060
Gebiet 4	780	2.300	230	3.310
Gesamt	5.040	14.830	1.470	21.340

Tabelle 1 Berechnung Verkehrserzeugung Erweiterung Gewerbegebiet Dachau-Ost

Insgesamt werden ca. 21.300 Kfz-Fahrten pro Tag an Mehrverkehr erzeugt. Es wird von dem Fall ausgegangen, dass alle Flächen bis zum Prognosejahr 2025 bereits bebaut sein werden und der Neuverkehr in vollem Umfang auftreten wird, auch wenn dies vermutlich erst zu einem späteren Zeitpunkt eintreten wird.

Die Verkehrsbelastungen im Prognose-Nullfall mit Erweiterung des Gewerbegebiets Dachau-Ost ist in Abbildung 6 dargestellt, die Differenzen zum Prognose-Nullfall ohne Erweiterung in Abbildung 7.

Die Neuverkehre führen zu Verkehrsmehrungen im direkt umliegenden Straßennetz von mehr als $\frac{3}{4}$ der ermittelten Neuverkehrsmengen. Bedingt durch die hohe Auslastung der Strecken kommt es zu Verkehrsverlagerungen auf Ausweichrouten.

Diese verlaufen unter anderem über die Freisinger Straße (St2339), die Augsburger Straße (St2047), die Münchner Straße (St2047), die Theodor-Heuss-Straße, die B471 Ost und die Gemeindeverbindungsstraße von Ampermoching über Hackermoos zur B471.



Abbildung 7 Differenz der Verkehrsbelastungen zwischen erweitertem Prognose-Nullfall und Prognose-Nullfall ohne Erweiterung in [Kfz/24h] auf 500 gerundet;

4 Planfälle

4.1 Umfahrungsstraßen

Im Prognose-Planfall werden die Auswirkungen von drei Umfahrungsstraßen gegenüber dem Prognose-Nullfall untersucht. Es handelt sich dabei um die folgenden Strecken:

- **Ostumfahrung Dachau:**
die Ostumfahrung Dachau wird im Süden als Verlängerung der Schleißheimer Straße in einem Bogen nach Norden geführt. Sie umfährt das bestehende Gewerbegebiet Ost und stößt im Norden auf Höhe der Einmündung der Hebertshausener Straße auf die Alte Römerstraße (St2063). Vorgesehen sind zwei Anschlüsse als Kreisverkehrsplätze: einen an die Verlängerung der Fraunhoferstraße und einen an eine neue Strecke im nördlichen Teil in Höhe der Max-Planck-Straße, an die auch die Südumfahrung Hebertshausen angeschlossen werden soll.
- **Nordumfahrung Dachau:**
die Nordumfahrung Dachau wird im Westen aus der St2047 vor der Kreuzung mit der St2050 ausgefädelt und verläuft zwischen den Ortschaften Webling und Pellheim nach Osten, wo sie auf die St2339 stößt. Die Kreuzung der Ostumfahrung mit der St2050 soll nach Aussage des Staatlichen Bauamts Freising als teilplanfreier Knotenpunkt mit zwei Rampen erfolgen. Dafür wird das verbleibende Stück der St2047 zur St2050 aufgelassen. Die Verknüpfung der Nordumfahrung mit der St2339 im Osten soll signalgeregelt erfolgen.
Ob die Ortsverbindungsstraße von Webling nach Pellheim an die Umfahrungsstraße angebunden wird, ist nach Aussage des Staatlichen Bauamts Freising noch nicht endgültig geklärt. Es wurde für diese Untersuchung angenommen und als unsignalisierte Kreuzung angesetzt.
- **Südumfahrung Hebertshausen:**
Die Südumfahrung Hebertshausen wird südlich von Ampermoching aus der St2339 ausgefädelt und endet an der Ostumfahrung Dachau.
Eine Verlängerung der Torstraße von Deutenhofen bis zur Umfahrungsstraße, die nach Aussage des Staatlichen Bauamts theoretisch möglich wäre, aber noch nicht entschieden ist, wird im Modell nicht angenommen.
Die Verknüpfung mit der St2339 wurde als vorfahrtgeregelter Knotenpunkt angesetzt mit der Haupttrichtung von Ampermoching zur Umfahrungsstraße. Der Anschluss an die

4.2 Planfall mit drei Umfahrungsstraßen

Der Planfall enthält gegenüber dem Prognose-Nullfall die Ostumfahrung Dachau, die Nordumfahrung Dachau und die Südumfahrung Hebertshausen ohne weitere Veränderungen im Gewerbegebiet Ost. Das Umlegungsergebnis ist in Abbildung 9 dargestellt. Abbildung 10 zeigt die Differenzen zu den Belastungen des Prognose-Nullfalls und Abbildung 11 die relativen Veränderungen zum Prognose-Nullfall in Prozent.

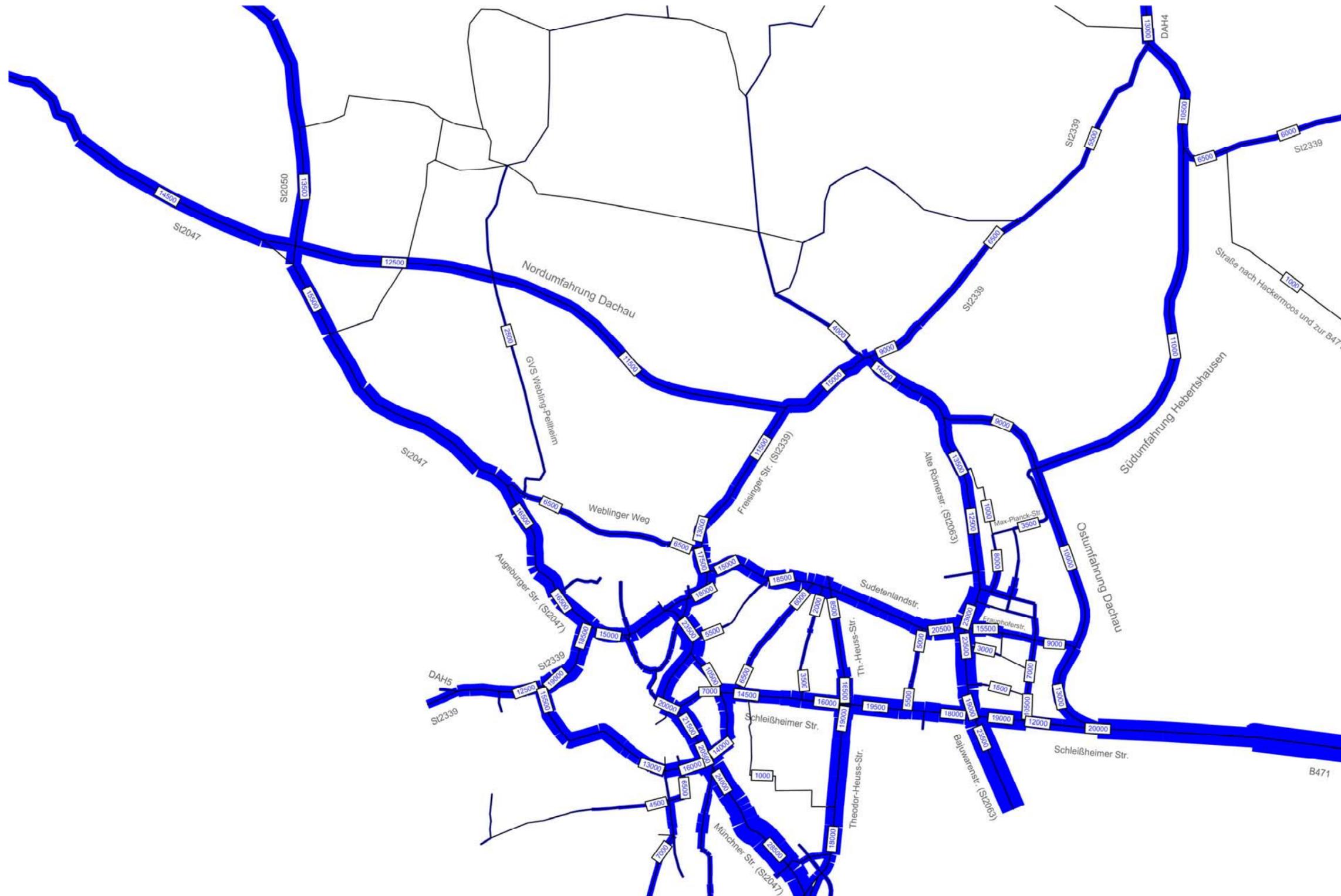


Abbildung 9 Verkehrsbelastungen Planfall 2025 in [Kfz/24h] auf 500 gerundet

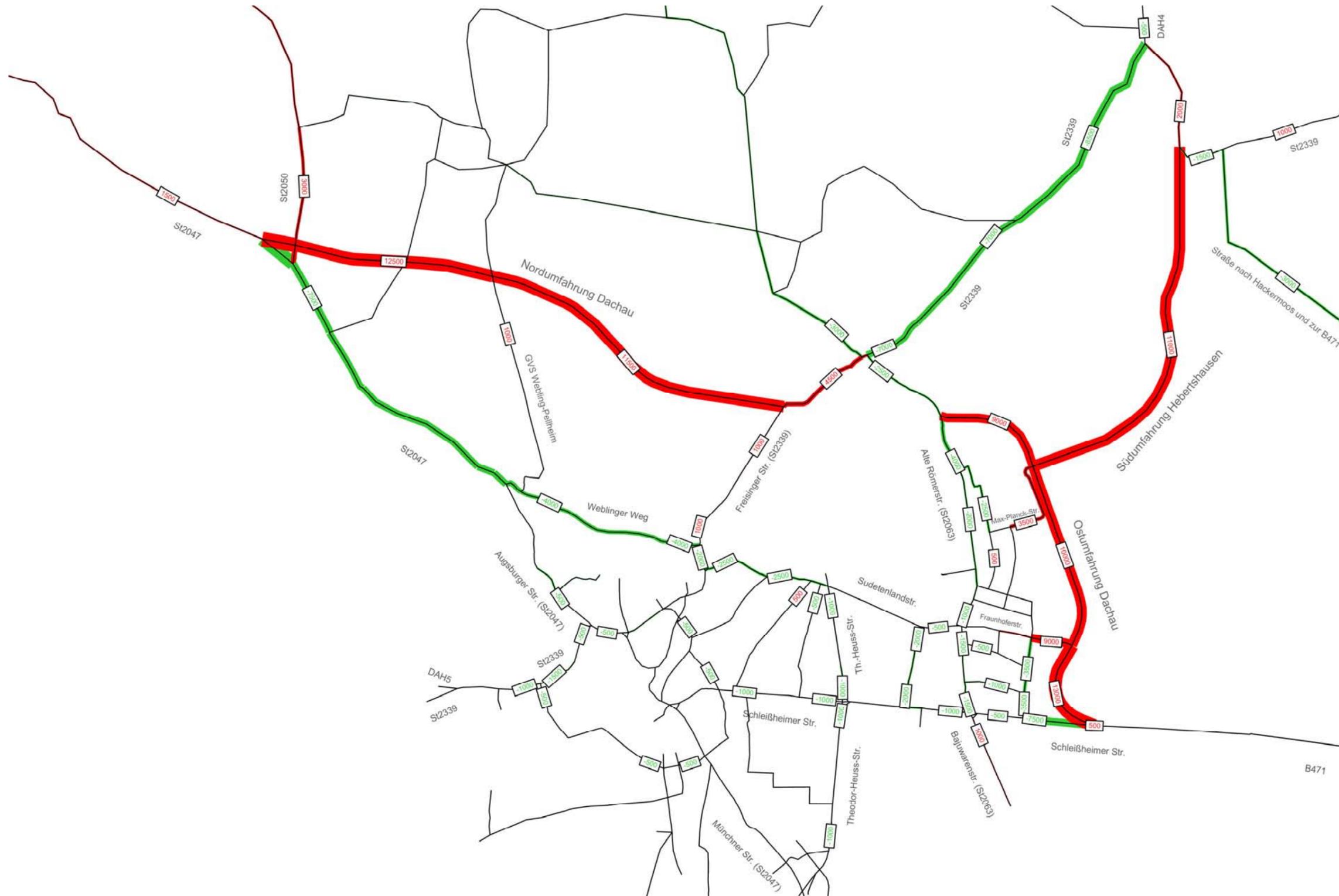


Abbildung 10 Differenz der Verkehrsbelastungen zwischen Planfall und Prognose-Nullfall in [Kfz/24h] auf 500 gerundet



Abbildung 11 relative Veränderung der Streckenbelastungen im Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall in [%] auf 5 gerundet

VU Erweiterung Verkehrsmodell Dachau + Planfälle Nord- und Ostumfahrung Dachau/ Südumfahrung Hebertshausen

Die Verkehrsstärken auf den Umfahrungsstraßen liegen in den folgenden Größenordnungen:

- Auf der Nordumfahrung Dachau: 12.500 Kfz/ 24h westlich der Gemeindeverbindungsstraße Webling-Pellheim und 11.500 Kfz/ 24h östlich davon.
- Auf der Ostumfahrung Dachau:
 - 13.000 Kfz/ 24h im südlichen Abschnitt,
 - 10.000 Kfz/ 24h im mittleren Abschnitt zwischen der Verlängerung der Fraunhoferstraße und dem Anschluss der Südumfahrung Hebertshausen,
 - 9.000 Kfz/24h im nördlichen Abschnitt,
 - 9.000 Kfz/ 24h auf der neuen Verlängerung der Fraunhoferstraße,
 - 3.500 Kfz/ 24h auf der neuen Verlängerung der Max-Planck-Straße.
- Auf der Südumfahrung Hebertshausen: 11.000 Kfz/ 24h.

Die Belastungen auf den Umfahrungsstraßen führen zu unterschiedlich starken Entlastungen, aber an einigen Stellen auch zu weiteren Verkehrszunahmen auf den Strecken des bestehenden Dachauer Straßennetzes. Um den Überblick zu erleichtern, wird die relative und die absolute Veränderung auf den einzelnen bestehenden Straßenabschnitten, differenziert nach der prozentualen Wirkung, in Tabelle 2 dargestellt.

	<i>relative Veränderung</i>	<i>absolute Veränderung</i>
Verkehrszunahmen im direkten Anschluss an die Umfahrungsstraßen		
St 2047 zw. Stetten und Abzweigung mit St2050	ca. + 10%	ca. + 1.500 Kfz/24h
St 2050 zw. Niederroth und Abzweigung mit St 2047	ca. + 30%	ca. + 3.000 Kfz/24h
Verbindungsstraße zw. Pellheim und Webling	ca. + 65%	ca. + 1.000 Kfz/24h
Freisinger Str. zw. Nordumfahrung und Webling Weg	ca. + 10%	ca. + 1.000 Kfz/24h
Freisinger Str. zw. Nordumfahrung und Alte Römerstr. (St2063)	ca. + 45%	ca. + 4.500 Kfz/24h
St 2339 in Ampermoching	ca. + 25%	ca. + 2.000 Kfz/24h
Bajuwarenstraße von Schleißheimer Straße nach Karlsfeld	ca. + 5%	ca. + 1.000 Kfz/24h

VU Erweiterung Verkehrsmodell Dachau + Planfälle Nord- und Ostumfahrung Dachau/ Südumfahrung Hebertshausen

große Entlastungswirkung mit mehr als 30% Verkehrsreduktion

St 2047 zw. St 2050 und Webling	ca. - 35%	ca. - 7.500 Kfz/24h
St 2339 zw. Ampermoching und Alte Römerstraße	ca. - 45% bis - 60%	ca. -7.000 bis -8.500 Kfz/24h
Straße im Hackermoos zw. Ampermoching und B 471	ca. - 70%	ca. - 3.000 Kfz/24h
Otto-Hahn-Straße zw. Max-Planck-Str. und Felix-Wankel-Str.	ca. - 70%	ca. - 2.500 Kfz/24h
Siemensstraße	ca. - 40%	ca. -1.000 Kfz/24h
Kopernikusstraße	ca. - 25% bis - 30%	ca. - 3.500 Kfz/24h
Schleißheimer Straße zw. Kopernikusstraße und Saubach	ca. - 40%	ca. - 7.500 Kfz/24h
Prittlbacher Straße zw. St 2339 und Prittlbach	ca. - 45%	ca. - 3.000 Kfz/24h

mittlere Entlastungswirkung zwischen 10% und 30% Verkehrsreduktion

Erich-Ollenhauer-Straße	ca. - 10% bis - 15%	ca. -2.500 Kfz/24h
Alte Römerstraße zw. Freisinger Str. und Sudetenlandstraße	ca. - 5% bis - 25%	ca. -1.000 bis -4.000 Kfz/24h
Würmstraße	ca. - 25% bis - 30%	ca. -2.000 Kfz/24h
Pollnstraße	ca. 0% bis - 20%	ca. -500 bis 0 Kfz/24h
Theodor-Heuss-Straße nördlich Schleißheimer Straße	ca. - 5% bis - 15%	ca. -1.000 Kfz/24h

geringe Entlastungswirkung unter 10% Verkehrsreduktion bei den meisten städtischen Straßen, darunter die

Augsburger Straße	ca. - 5%	ca. -500 Kfz/24h
Mittermayerstraße	unter - 5%	unter 500 Kfz/24h
Brucker Straße / Bgm.-Zauner-Ring	ca. - 5%	ca. -500 Kfz/24h
Schleißheimer Straße westlich der Kopernikusstraße	unter - 5%	ca. -500 Kfz/24h
Münchner Straße / Ludwig-Thoma-Straße	unter - 5%	ca. - 500 Kfz/24h
Theodor-Heuss-Straße südlich Schleißheimer Straße	ca. - 5%	ca. -1.000 Kfz/24h
Schillerstraße / Gröbenrieder Straße	ca. - 5%	ca. -500 Kfz/24h
Alte Römerstraße zw. Sudetenlandstraße und Schleißheimer Straße	ca. - 5%	ca. -1.500 Kfz/24h
Sudetenlandstraße	unter - 5%	ca. -500 Kfz/24h

Tabelle 2 Relative und absolute Veränderungen im bestehenden Dachauer Straßennetz im Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall

Durch Entlastungen im Streckennetz durch die Verlagerung auf die Umfahrungsstraßen werden andererseits wieder Kapazitäten im innerörtlichen Verkehrsnetz frei, welche Verlagerungen von

Verkehr zur Folge haben, der aufgrund der fehlenden Kapazitäten vorher andere Routen gewählt hat. Dadurch kommt es an einigen Stellen zu einer Kompensierung der Entlastungen und auf vereinzelt Abschnitten sogar zu Verkehrszunahmen.

Die Wirkungen der Nordumfahrung Dachau beschränken sich nicht auf den Dachauer Verkehr, sondern sie nimmt auch Verkehr aus dem untergeordneten Gemeindeverbindungsstraßennetz nördlich der Umfahrungsstraße auf, weswegen die Belastungen auf der Nordumfahrung stärker sind als die Entlastungen auf der St2047 und dem Straßenzug Weblinger Weg – Erich-Ollenhauer-Straße – Sudetenlandstraße in Richtung Dachau. Ferner kommt es zu großräumigen Verlagerungen, da sich Verkehr von Westen (BAB A8) nach Dachau-Stadt und Dachau-Ost, der im Prognose-Nullfall über die B471 und die DAH5 verkehrte, ebenfalls auf die Nordumfahrung verlagert.

Auf der Gemeindeverbindungsstraße Webling – Pellheim und der St2339 zwischen dem Weblinger Weg und der neuen Nordumfahrung kommt es zu einer Verkehrszunahme von jeweils ca. 1.000 Kfz/24h, da diese Strecken als Zufahrtsstraßen vom westlichen Teil Dachaus zu den Umfahrungsstraßen genutzt werden. Auf der St2339 nördlich der Verknüpfung mit der Nordumfahrung wird eine Verkehrszunahme um ca. 4.500 Kfz/24h prognostiziert, da diese Strecke nun zu einer wichtigen Verbindung zwischen der Nordumfahrung Dachau und dem Osten Dachaus mit dem Gewerbegebiet Dachau-Ost, sowie der Ostumfahrung Dachau und darüber hinaus mit der Südumfahrung Hebertshausen, bzw. der B471, wird.

Auf der St2063 (Alte Römerstraße) treten Entlastungen auf, obwohl dieser Strecke im nördlichen Teil ebenfalls eine Verbindungsfunktion zwischen Nord- und Ostumfahrung zukommt. Die Zunahmen werden kompensiert durch die Entlastungen, die durch die Südumfahrung Hebertshausen auf der St2063 und der St2339 nach Ampermoching auftreten, so dass es hier zu einer Verkehrsabnahme kommt.

Die Verkehrszunahmen auf der Südumfahrung Hebertshausen fallen auf der Verlängerung der Umfahrung nach Norden, der St2339 nach Ampermoching, wesentlich geringer aus (von + 11.000 auf + 2.000 Kfz/24h). Das liegt zum einen daran, dass Verkehre von Haimhausen und darüber hinaus, die bisher von Osten über die St2339 und Hebertshausen in Richtung Dachau sich bewegten, nun direkt auf die Südumfahrung fahren und nicht mehr die Route über Ampermoching wählen. Zum anderen verlagert sich Verkehr von der Gemeindeverbindungsstraße Ampermoching – Hackermos – B471, der Dachau im Prognose-Nullfall tangential umfahren hat, auf die Süd- und Ostumfahrung. Mit dieser neuen Straße ist nun eine attraktive tangentielle Umfahrungsmöglichkeit Dachaus im Osten vorhanden.

An der Einmündung Schleißheimer Straße/ Ostumfahrung Dachau sollte aufgrund der sehr hohen Verkehrsstärken die Einrichtung einer Lichtsignalanlage überprüft werden. Das gleiche gilt für die Einmündung der Ortsumfahrung Hebertshausen in die St2339.

Der Ausbau der BAB-Anschlussstelle Oberschleißheim wurde in der Untersuchung nicht unterstellt. Sollte dieser Ausbau erfolgen, so könnte mehr Verkehr von und nach Süden über diese Anschlussstelle angezogen werden. Es käme zu einer Entlastung der innerstädtischen Nord-Süd-Routen nach Karlsfeld und zu einer Attraktivierung der Umfahrungsstraßen, insbesondere für den Verkehr aus dem nördlichen und nord-westlichen Dachauer Umland.

4.3 Planfall Untervariante: mit Erweiterung Gewerbegebiet Dachau-Ost

in dieser Untervariante wird die in Kapitel 3.2 beschriebene Erweiterung des Gewerbegebiets Dachau-Ost bis zur geplanten Trasse der Ostumfahrung betrachtet, im Folgenden als „erweiterter Planfall“ bezeichnet. Die Ostumfahrung und ihre Anbindungen ins Gewerbegebiet bleiben gegenüber dem Planfall ohne Erweiterung unverändert.

Die Verkehrsbelastungen im Planfall mit Erweiterung des Gewerbegebiets Dachau-Ost ist in Abbildung 12 dargestellt. Der Vergleich mit dem erweiterten Prognose-Nullfall in Abbildung 13 zeigt die durch die drei Umfahrungsstraßen resultierenden Wirkungen. Es treten starke Entlastungen im Gewerbegebiet Dachau-Ost ein. Ein Großteil des Neuverkehrs des Erweiterungsgebiets, aber auch des Verkehrs aus dem bereits bestehenden Gewerbegebiet, nutzt die Ostumfahrung Dachau. Damit werden die Alte Römerstraße (St2063), die Schleißheimer Straße zwischen der Ostumfahrung und der Kopernikusstraße sowie die Zufahrtsstraßen von dort ins Gewerbegebiet entlastet.

In Abbildung 14 ist die relative Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber dem erweiterten Prognose-Nullfall in Prozent dargestellt.

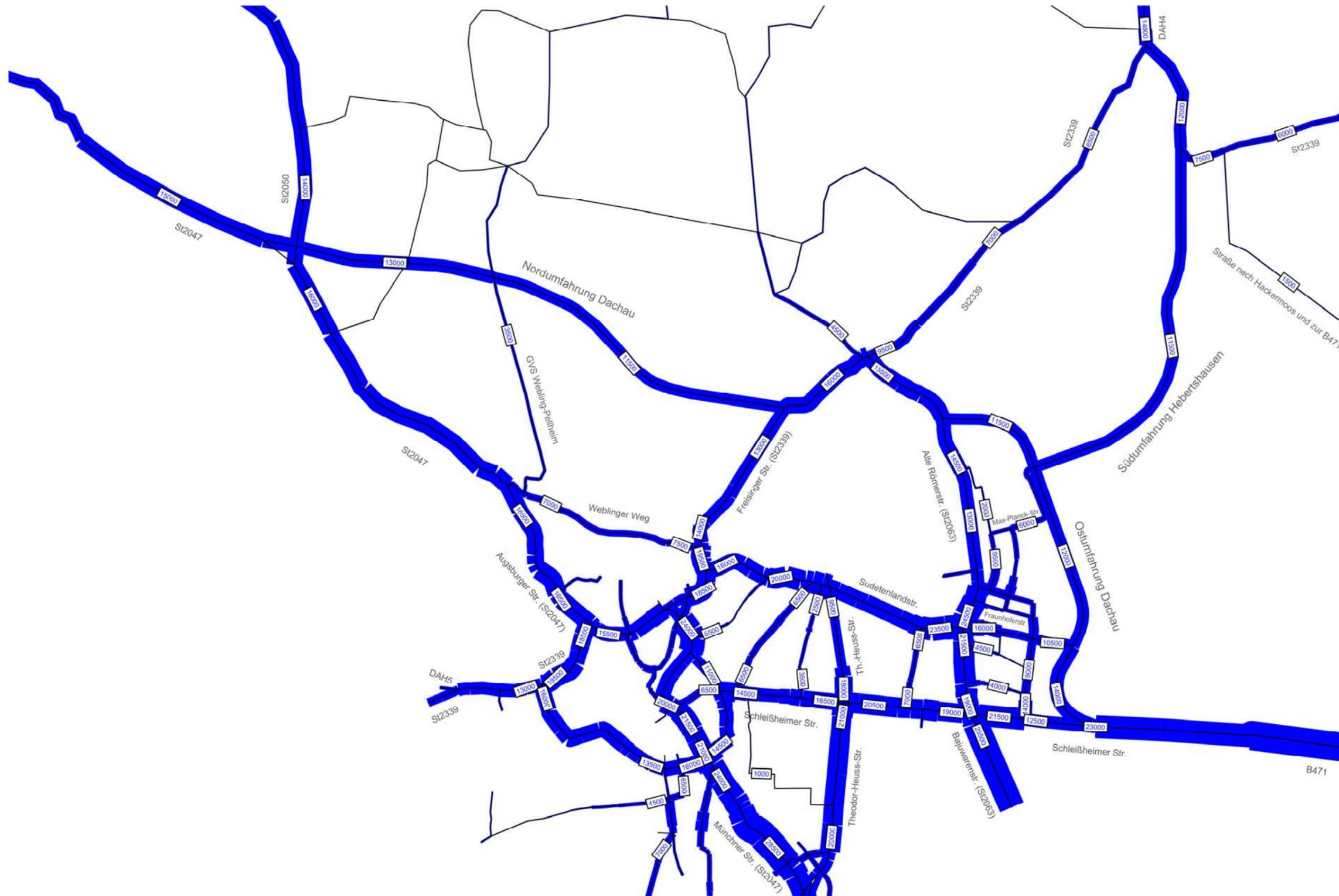


Abbildung 12 Verkehrsbelastungen erweiterter Planfall 2025 in [Kfz/24h] auf 500 gerundet

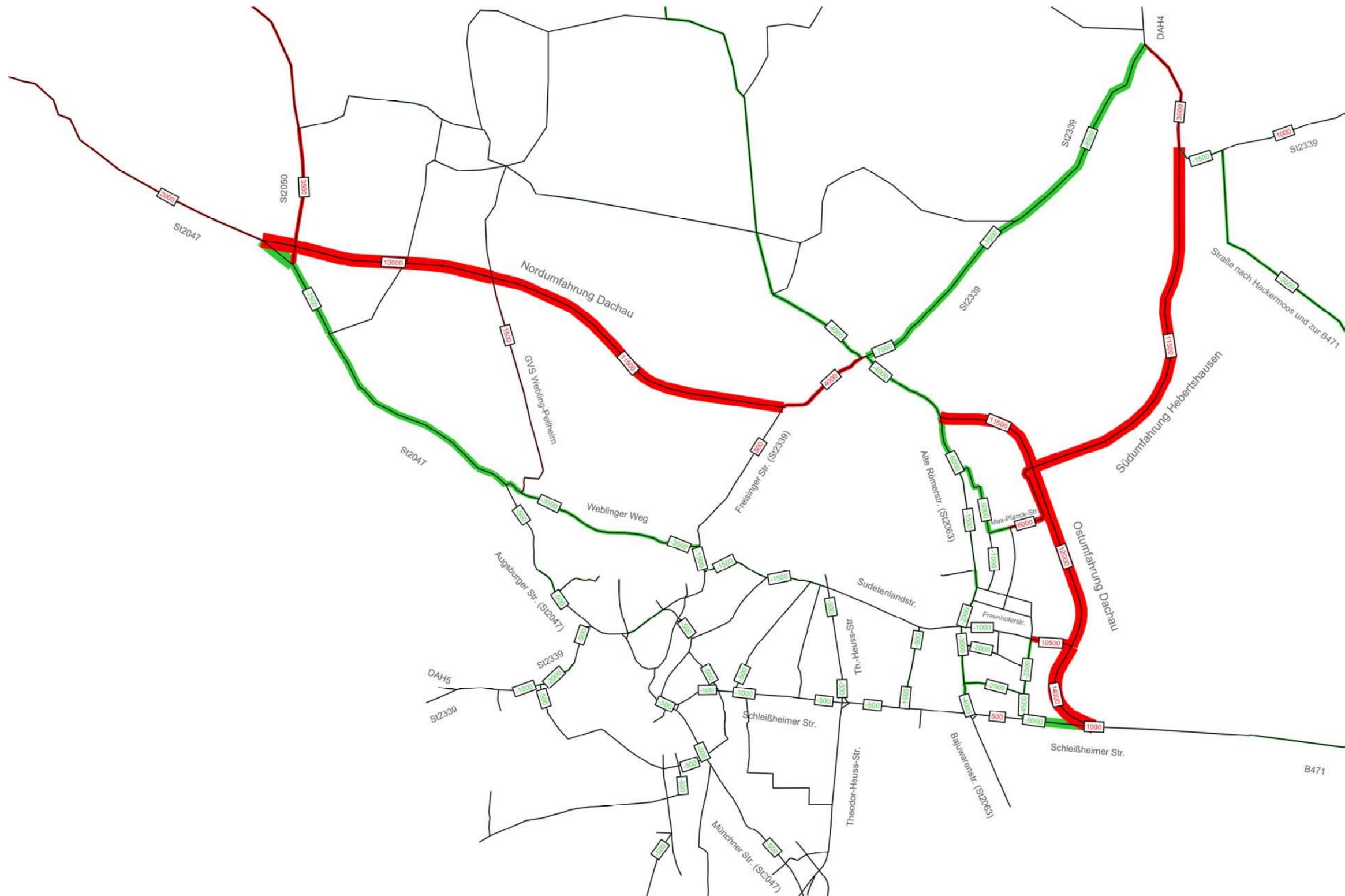


Abbildung 13 Differenz der Verkehrsbelastungen zwischen erweitertem Planfall und erweitertem Prognose-Nullfall in [Kfz/24h] auf 500 gerundet



Abbildung 14 relative Veränderung der Streckenbelastungen im erweiterten Planfall gegenüber dem erweiterten Prognose-Nullfall in [%] auf 5 gerundet

Die relativen Veränderungen vom erweiterten Prognose-Nullfall zum erweiterten Planfall (Abbildung 14) sind nicht ohne weiteres mit den relativen Veränderungen vom Prognose-Nullfall ohne Erweiterung zum Planfall ohne Erweiterung (Abbildung 11) eins-zu-eins vergleichbar, da im Fall mit Erweiterung die „Basis“ für die relative Veränderung, also die Verkehrsmengen im Nullfall, bereits größer ist und sich damit die Veränderungen relativ gesehen anders auswirken als bei einer niedrigeren Basis.

Die Verkehrsstärken auf den Umfahrungsstraßen liegen in den folgenden Größenordnungen:

- Auf der Nordumfahrung Dachau: 13.000 Kfz/ 24h westlich der Gemeindeverbindungsstraße Webling-Pellheim und 11.500 Kfz/ 24h östlich davon.
- Auf der Ostumfahrung Dachau:
 - 14.000 Kfz/ 24h im südlichen Abschnitt,
 - 12.000 Kfz/ 24h im mittleren Abschnitt zwischen der Verlängerung der Fraunhoferstraße und dem Anschluss der Südumfahrung Hebertshausen,
 - 11.500 Kfz/24h im nördlichen Abschnitt,
 - 10.500 Kfz/ 24h auf der neuen Verlängerung der Fraunhoferstraße,
 - 6.000 Kfz/ 24h auf der neuen Verlängerung der Max-Planck-Straße.
- Auf der Südumfahrung Hebertshausen: 11.500 Kfz/ 24h.

Analog zum Planfall ohne Erweiterung wird die relative und die absolute Veränderung auf den einzelnen bestehenden Straßenabschnitten, differenziert nach der prozentualen Wirkung, in Tabelle 3 zusammengefasst.

VU Erweiterung Verkehrsmodell Dachau + Planfälle Nord- und Ostumfahrung Dachau/ Südumfahrung Hebertshausen

	<i>relative Veränderung</i>	<i>absolute Veränderung</i>
Verkehrszunahmen im direkten Anschluss an die Umfahrungsstraßen		
St 2047 zw. Stetten und Abzweigung mit St2050	ca. + 10%	ca. + 2.000 Kfz/24h
St 2050 zw. Niederroth und Abzweigung mit St 2047	ca. + 35%	ca. + 3.500 Kfz/24h
Verbindungsstraße zw. Pellheim und Webling	ca. + 75%	ca. + 1.500 Kfz/24h
Freisinger Str. zw. Nordumfahrung und Weblinger Weg	ca. 0% bis + 10%	ca. + 500 Kfz/24h
Freisinger Str. zw. Nordumfahrung und Alte Römerstr. (St2063)	ca. + 30%	ca. + 4.000 Kfz/24h
St 2339 in Ampermoching	ca. + 35%	ca. + 3.000 Kfz/24h
Schleißheimer Straße westlich der Kopernikusstraße	unter + 5%	ca. + 500 Kfz/24h
Bajuwarenstraße von Schleißheimer Straße nach Karlsfeld	ca. 0%	0

große Entlastungswirkung mit mehr als 30% Verkehrsreduktion

St 2047 zw. St 2050 und Webling	ca. - 30%	ca. -7.500 Kfz/24h
St 2339 zw. Ampermoching und Alte Römerstraße	ca. - 40% bis - 55%	ca. -7.000 bis -8.500 Kfz/24h
Straße im Hackermoos zw. Ampermoching und B 471	ca. - 65%	ca. -3.000 Kfz/24h
Otto-Hahn-Straße zw. Max-Planck-Straße und Felix-Wankel-Straße	ca. - 75%	ca. -5.000 Kfz/24h
Siemensstraße	ca. - 35%	ca. -2.500 Kfz/24h
Schleißheimer Straße zw. Kopernikusstraße und Saubach	ca. - 45%	ca. -9.000 Kfz/24h
Prittlbacher Straße zw. St 2339 und Prittlbach	ca. - 45%	ca. -4.000 Kfz/24h

mittlere Entlastungswirkung zwischen 10% und 30% Verkehrsreduktion

Erich-Ollenhauer-Straße	ca. - 5% bis - 10%	ca. -1.500 Kfz/24h
Alte Römerstraße zw. Freisinger Str. und Sudetenlandstraße	ca. - 10% bis - 30%	ca. -1.500 bis -2.000 Kfz/24h
Würmstraße	ca. - 5% bis - 20%	ca. -500 bis -1.500 Kfz/24h
Kopernikusstraße	ca. - 20% bis - 25%	ca. -2.500 bis -4.500 Kfz/24h
Alte Römerstraße zw. Sudetenlandstraße und Schleißheimer Straße	ca. - 10% bis - 15%	ca. -3.000 bis -4.000 Kfz/24h

geringe Entlastungswirkung unter 10% Verkehrsreduktion bei den meisten städtischen Straßen, darunter die

Augsburger Straße	ca. - 5%	ca. -500 Kfz/24h
-------------------	----------	------------------

VU Erweiterung Verkehrsmodell Dachau + Planfälle Nord- und Ostumfahrung Dachau/ Südumfahrung Hebertshausen

Brucker Straße / Bgm.-Zauner-Ring	ca. - 5%	ca. -500 bis -2.000 Kfz/24h
Münchner Straße / Ludwig-Thoma-Straße	unter 5%	ca. -500 Kfz/24h
Schillerstraße / Gröbenrieder Straße	ca. - 5%	ca. -500 Kfz/24h
Theodor-Heuss-Straße nördlich Schleißheimer Straße	ca. - 5%	ca. -500 Kfz/24h
Pollnstraße	ca. 0% bis - 10%	0

Tabelle 3 **Relative und absolute Veränderungen im bestehenden Dachauer Straßennetz im erweiterten Planfall gegenüber dem erweiterten Prognose-Nullfall**

Im Vergleich zum Planfall ohne Erweiterung steigen die Verkehrsstärken erwartungsgemäß im Gewerbegebiet Dachau-Ost und den angrenzenden Strecken, insbesondere der Sudetenlandstraße, der Alten Römerstraße, der Schleißheimer Straße, der Freisinger Straße (St2339) und der Ostumfahrung Dachau, an. Auf der Ostumfahrung Dachau und deren Anbindungsstrecken ins Gewerbegebiet Ost kommt es durch die Erweiterung der Gewerbegebiete zu Steigerungen der Verkehrsstärken von 1.000 bis 2.500 Kfz/ 24h gegenüber dem Planfall ohne Erweiterung.

Das höhere Verkehrsaufkommen macht sich in geringerem Ausmaß auch auf Hauptstraßen im gesamten Dachauer Stadtgebiet bemerkbar, die Steigerungen fallen bei zunehmender Entfernung vom Gewerbegebiet geringer aus.

Durch den Mehrverkehr im Bereich des Gewerbegebiets Dachau-Ost und auf den Umfahrungsstraßen kommt es zu Verlagerungen von anderen Verkehren, welche von diesen Strecken auf andere Routen verdrängt werden.

So steigt die Auslastung auf der St2063 und St2339 nördlich von Dachau und der Nordumfahrung an, so dass die Fahrtzeiten über diese Strecken sich erhöhen. Die Alternativrouten vom Osten Dachaus nach Westen durch die Stadt werden dadurch teilweise wieder attraktiver als Routen über die äußeren Umfahrungsstraßen. Dadurch fällt die Verkehrszunahme auf der Nordumfahrung gegenüber dem nicht-erweiterten Planfall relativ gering aus: im westlichen Abschnitt beträgt sie ca. 500 Kfz/ 24h und im östlichen Teil stagniert die Verkehrsstärke, obwohl der Neuverkehr aus dem Gewerbegebiet diese Route nutzt, wie eine detaillierte Auswertung des Neuverkehrs gezeigt hat. Durch die verdrängten Verkehrsströme kommt es auf der parallel verlaufenden Augsburgs Straße (St2047) ebenfalls zu Verkehrssteigerungen von ca. 500 Kfz/ 24h.

VU Erweiterung Verkehrsmodell Dachau + Planfälle Nord- und
Ostumfahrung Dachau/ Südumfahrung Hebertshausen

Wir empfehlen für den erweiterten Planfall besonders am Knotenpunkt Nordumfahrung/ St2339 leistungsfähigkeitserhöhende Maßnahmen zu ergreifen, wie beispielsweise ein freier Rechtsabbieger von der Nordumfahrung nach Süden und eine Optimierung der Umlaufzeiten.

5 Zusammenfassung

In dieser Untersuchung wurde die verkehrliche Wirkung von drei Umfahrungsstraßen im Raum Dachau, namentlich der Ost- und Nordumfahrung Dachau sowie der Südumfahrung Hebertshausen, untersucht. In einer Untervariante wurde zusätzlich eine Erweiterung des Gewerbegebiets Dachau-Ost betrachtet.

Zunächst musste das bestehende Verkehrsmodell Dachau von 2011 [1] erweitert und aktualisiert werden, damit die zu untersuchenden Maßnahmen abgebildet werden können. Dazu fanden eine Kordonenerhebung und weitere Verkehrszählungen im Landkreis Dachau nördlich und östlich der Stadt Dachau statt und es wurden Daten der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 [3] ausgewertet.

Nach Aktualisierung des Analysemodells wurde darauf aufbauend der Prognose-Nullfall für das Jahr 2025 entsprechend der Annahmen aus dem Verkehrsmodell von 2011 erstellt.

In einer Untervariante wurde die Erweiterung des Gewerbegebiets Dachau-Ost bis zur geplanten Ostumfahrung Dachau untersucht.

Auf Basis der beiden aktualisierten Prognose-Nullfälle wurden zwei Planfälle erstellt und deren Wirkungen mit dem dazugehörigen Prognose-Nullfall verglichen.

5.1 Planfall mit drei Umfahrungsstraßen

Im Planfall mit drei Umfahrungsstraßen ergeben sich auf den neu geplanten Strecken die höchsten Belastungen auf der Nordumfahrung Dachau mit 12.500 Kfz/24h westlich und 11.500 Kfz/24h östlich der Gemeindeverbindungsstraße Pellheim-Webling. Die prognostizierten Querschnittswerte auf der Südumfahrung Hebertshausen liegen bei 11.000 Kfz/24h. Auf der Ostumfahrung liegen die Querschnittswerte zwischen 13.000 Kfz/24h im südlichen Abschnitt und 9.000 Kfz/24h im nördlichen Abschnitt. Auf der neu zu schaffenden Verlängerung der Fraunhoferstraße zur Ostumfahrung liegt die Verkehrsbelastung bei 9.000 Kfz/24h und auf der ebenfalls neuen Verlängerung der Max-Planck-Straße bei 3.500 Kfz/24h.

Die Belastungen auf den Umfahrungsstraßen führen in einigen Fällen auf den anschließenden Strecken des bestehenden Straßennetzes zu weiteren Verkehrssteigerungen, wie beispielsweise westlich der Nordumfahrung auf der St2047 um ca. 1.500 Kfz/ 24h, (ca. + 10%) und der St2050 um ca. 3.000 Kfz/ 24h (ca. + 30%). Auf der St2339 nördlich der Nordumfahrung (Freisinger Straße) nimmt

der Verkehr von 10.500 auf 15.000 Kfz/24h um ca. 45% zu. Auf der Bajuwarenstraße (St2063) nach Karlsfeld ist eine Verkehrszunahme um 1.000 Kfz/24h (ca. 5%) zu beobachten. Die Verkehrsstärke auf der Gemeindeverbindungsstraße von Pellheim nach Webling steigt um ca. 65% von 1.500 auf 2.500 Kfz/24h an.

Im Dachauer Innerortsbereich treten starke Entlastungen innerhalb des Gewerbegebiets Ost auf. Die Otto-Hahn-Straße zwischen Max-Planck-Straße und Felix-Wankel-Straße wird um ca. 70% (-2.500 Kfz/24h) entlastet, die Siemensstraße (-1.000 Kfz/24h) und die Kopernikusstraße (-3.500 Kfz/24h) um ca. 25% bis 40%. Auf der Schleißheimer Straße zwischen Kopernikusstraße und der Saubachsiedlung nimmt der Verkehr um ca. 40% (-7.500 Kfz/24h) ab. Weitere Entlastungen in größerem Umfang ergeben sich auf der St2047 zwischen der St2050 und Webling um ca. 35% (-7.500 Kfz/24h).

Weitere Entlastungen im mittleren und geringeren Umfang finden innerhalb des Dachauer Stadtgebiets auf mehreren Hauptverkehrsstraßen statt, da die Stadt durch die Umfahrungsstraßen teilweise vom Durchgangsverkehr entlastet wird.

Zu den Strecken mit mittlerer Entlastungswirkung zwischen 10% und 30% Verkehrsreduktion gehören die Erich-Ollenhauer-Straße, die Alte Römerstraße zwischen Freisinger und Sudetenlandstraße, die Würmstraße, die Pollnstraße und die Theodor-Heuss-Straße nördlich der Schleißheimer Straße.

Zu den Strecken mit geringer Entlastungswirkung unter 10% Verkehrsreduktion gehören die meisten städtischen Straßen, darunter die Augsburger Straße, die Mittermayerstraße, der Straßenzug Brucker Straße – Bürgermeister-Zauner-Ring, die Schleißheimer Straße westlich der Kopernikusstraße, der Straßenzug Münchner Straße – Ludwig-Thoma-Straße, die Theodor-Heuss-Straße südlich der Schleißheimer Straße, die Schillerstraße, die Gröbenrieder Straße, die Alte Römerstraße zwischen Sudetenlandstraße und Schleißheimer Straße sowie die Sudetenlandstraße selbst.

Außerhalb des Stadtgebiets wird im Nordosten die St2339 zwischen der Alten Römerstraße und Ampermoching um ca. 7.000 bis 8.500 Kfz/ 24h (ca. 45% bis ca. 60%) entlastet, die Prittlbacher Straße nördlich der Freisinger Straße (St2339) wird um ca. 3.000 Kfz/ 24h (ca. 45%) entlastet. Die östliche Gemeindeverbindungsstraße von Ampermoching über Hackermoos zur B471 (Schleißheimer Straße) wird ebenfalls um ca. 3.000 Kfz/ 24h (ca. 70%) entlastet, da mit der Ost- und Südumfahrung jetzt eine attraktive tangentielle Verbindung um die Stadt Dachau vorhanden ist.

Steigerungen finden westlich der Stadt Dachau im Anschluss an die Nordumfahrung Dachau auf der St2047 und der St2050 statt und betragen ca. 1.500 Kfz/ 24h auf der St2047 in Richtung

Schwabhausen (ca. + 10%), bzw. ca. 3.000 Kfz/ 24h auf der St2050 in Richtung Markt Indersdorf (ca. + 30%). Im Osten kommt es zu Steigerungen auf der St2339 in Ampermoching (Haimhauser Straße) von ca. 2.000 Kfz/ 24h (ca. + 25%) sowie im weiteren Verlauf der St2339 östlich von Ampermoching von ca. 1.000 Kfz/ 24h (ca. + 20%).

Innerhalb des Landkreises ergibt sich eine Verlagerung von Verkehren in Ost-West-Richtung vom untergeordneten Straßennetz, beispielsweise der DAH3 oder der DAH5 auf die neue Nordumfahrung Dachau. Die Umfahrungsstraße bündelt Verkehre in Ost-West-Richtung. Dafür werden die St2050 südlich von Markt Indersdorf sowie die St2047 in Richtung Schwabhausen und Odelzhausen stärker belastet.

Der Ausbau der BAB-Anschlussstelle Oberschleißheim wurde in der Untersuchung nicht unterstellt. Sollte dieser Ausbau erfolgen, so könnte mehr Verkehr von und nach Süden über diese Anschlussstelle angezogen werden. Es käme zu einer Entlastung der innerstädtischen Nord-Süd-Routen nach Karlsfeld und zu einer Attraktivierung der Umfahrungsstraßen, insbesondere für den Verkehr aus dem nördlichen und nord-westlichen Dachauer Umland.

Die Realisierung der Umfahrungsstraßen würde zu einer Entlastung des bereits im Bestand sehr stark ausgelasteten Dachauer Verkehrsnetzes führen und auch im Umland teilweise zu einer Verlagerung von kleinen und untergeordneten Straßen auf die Umfahrungsstraßen führen. Dabei ist auch zu beachten, dass bei schon hoch ausgelasteten Straßen und Knotenpunkten auch vergleichsweise geringe Entlastungswirkungen zwischen 10% und 15% zu einer deutlichen Reduzierung des Rückstaus und an Halten an Lichtsignalanlagen führen können. Allerdings würden die Umfahrungsstraßen auf anderen Strecken im Umland, nämlich im Anschluss an die Umfahrungsstraßen auf der St2047 und St2050 im Westen sowie der St2339 im Osten, zu Steigerungen führen. Die Verkehrsstärken auf diesen Strecken lägen jedoch noch unterhalb der Kapazitätsgrenze, so dass die Steigerungen aus verkehrstechnischer Sicht nicht gegen die Realisierung der Umfahrungsstraßen sprechen würden.

5.2 Prognose-Nullfall und Planfall mit Erweiterung Gewerbegebiet Dachau-Ost

In der Untervariante wurden die Auswirkungen eines erweiterten Gewerbegebiets Dachau-Ost betrachtet. In diesem Fall steigt das Verkehrsaufkommen durch die Erweiterung um ca. 21.300 Kfz-Fahrten am Tag an, welche zu einer Steigerung der Verkehrsbelastungen auf den umliegenden Strecken und im Stadtgebiet führen.

Die Neuverkehre führen zu Verkehrsmehrungen im direkt umliegenden Straßennetz von mehr als $\frac{3}{4}$ der ermittelten Neuverkehrsmengen. Bedingt durch die hohe Auslastung der Strecken kommt es zu Verkehrsverlagerungen auf Ausweichrouten.

Diese verlaufen unter anderem über die Freisinger Straße (St2339), die Augsburgener Straße (St2047), die Münchner Straße (St2047), die Theodor-Heuss-Straße, die B471 Ost und die Gemeindeverbindungsstraße von Ampermoching über Hackermos zur B471.

Im erweiterten Planfall liegen die Belastungen auf der Ostumfahrung zwischen 11.500 Kfz/24h im Norden und 14.000 Kfz/24h im Süden, auf der Nordumfahrung zwischen 13.000 Kfz/24h im westlichen und 11.500 Kfz/24h im östlichen Abschnitt sowie auf der Südumfahrung Hebertshausen bei ca. 11.500 Kfz/24h. Im Vergleich zum Planfall ohne Erweiterung des Gewerbegebiets Ost betragen die Verkehrssteigerungen durch den Neuverkehr auf der Ostumfahrung und ihren neuen Zufahrtsstraßen 1.000 bis 2.500 Kfz/24h und auf der Südumfahrung Hebertshausen 500 Kfz/24h. Auf der Nordumfahrung stagniert die Verkehrsbelastung im östlichen Teil und steigt im westlichen Teil um 500 Kfz/24h an.

Auf der Bajuwarenstraße (St2063) und der Theodor-Heuss-Straße nach Karlsfeld kommt es gegenüber dem Planfall ohne Erweiterung des Gewerbegebiets Ost zu einer Steigerung von jeweils ca. 2.000 Kfz/24h. Auf der Münchner Straße (St2047) steigt die Verkehrsbelastung innerhalb des Dachauer Stadtgebiets um bis zu 500 Kfz/24h, bzw. stagniert im nördlichen Teilabschnitt zur Schleißheimer Straße hin. Südlich der Wallbergstraße, beim Übergang auf die B304 steigt die Verkehrsbelastung um 1.500 Kfz/24h.

Wie im Planfall ohne Erweiterung führen die Belastungen auf den Umfahrungsstraßen in einigen Fällen zu Verkehrssteigerungen auf den anschließenden Strecken des bestehenden Straßennetzes gegenüber dem erweiterten Prognose-Nullfall ohne Umfahrungsstraßen, wie beispielsweise westlich der Nordumfahrung auf der St2047 (ca. + 10%) und der St2050 (ca. + 35%). Auf der St2339 nördlich der Nordumfahrung nimmt der Verkehr von 12.500 auf 16.000 Kfz/24h um ca. 30% zu. Die

Verkehrsstärke auf der Gemeindeverbindungsstraße von Pellheim nach Webling steigt um ca. 75% von 2.000 auf 3.500 Kfz/24h an.

Das Straßennetz in der Stadt Dachau wird durch die Umfahrungsstraßen entlastet. Die stärksten Entlastungen gibt es im Bereich des Gewerbegebiets Ost sowie auf dem Weblinger Weg im Westen der Stadt. Die meisten Entlastungen fallen nicht so stark aus wie im Prognosefall ohne Erweiterung. Aufgrund der hohen Auslastungen auf den Umfahrungsstraßen wird durch den Verkehr vom Gewerbegebiet anderer Verkehr von diesen Straßen wieder auf das städtische Verkehrsnetz zurückverlagert.

Außerhalb des Stadtgebiets wird die St2339 zwischen der Alten Römerstraße und Ampermoching gegenüber dem erweiterten Prognose-Nullfall um ca. 7.000 bis 8.500 Kfz/24h entlastet (ca. 40% bis 55%), die Prittlbacher Straße nördlich der Freisinger Straße (St2339) wird um ca. 4.000 Kfz/24h entlastet (ca. 45%). Die Straße von Ampermoching über Hackermos zur B471 wird ebenfalls entlastet, um ca. 3.000 Kfz/24h oder ca. 65%. Steigerungen finden westlich der Stadt Dachau im Anschluss an die Nordumfahrung Dachau auf der St2047 und der St2050 statt. Im Osten kommt es zu Steigerungen auf der St2339 innerhalb von Ampermoching (Haimhauser Straße) von ca. 3.000 Kfz/24h (ca. +35%) sowie im weiteren Verlauf der St2339 östlich von Ampermoching von ca. 1.000 Kfz/24h (ca. +10%).

Die Aussagen bezüglich der Verlagerung von Verkehren im Landkreis Dachau in Ost-West-Richtung vom untergeordneten Straßennetz auf die Umfahrungsstraßen hat auch im Planfall mit Erweiterung bestand.

Aufgrund der mit einer Erweiterung des Gewerbegebiets Dachau-Ost einhergehenden sehr hohen Verkehrssteigerung, käme es ohne die Realisierung der Umfahrungsstraßen zu einer großen Steigerung der Verkehrsmengen auf den Zufahrtsstraßen zum Gewerbegebiet und im Umfeld. Bedingt durch die hohen Auslastungen der Strecken käme es zu Verkehrsverlagerungen auf Ausweichrouten, was zu Steigerungen auch im weiteren Stadtgebiet führen würde.

Da das Streckennetz im Stadtgebiet Dachau ohnehin schon stark ausgelastet ist, sollte eine Erweiterung des Gewerbegebiets nicht ohne die Verwirklichung der Umfahrungsstraßen realisiert werden.

Um die Umfahrungsstraßen so attraktiv wie möglich zu gestalten, sollten weitere Maßnahmen an den Knotenpunkten zum bestehenden Straßennetz geprüft werden.

VU Erweiterung Verkehrsmodell Dachau + Planfälle Nord- und
Ostumfahrung Dachau/ Südumfahrung Hebertshausen

Für den Ausbau der BAB-Anschlussstelle Oberschleißheim gilt das gleiche wie im Planfall ohne Erweiterung, nämlich die weitere Attraktivierung der Umfahrungsstraßen, insbesondere für den Verkehr aus dem nördlichen und nord-westlichen Dachauer Umland.

VU Erweiterung Verkehrsmodell Dachau + Planfälle Nord- und
Ostumfahrung Dachau/ Südumfahrung Hebertshausen

München, 28.02.2014

Dr. Christoph Hessel
Geschäftsführer
Beratender Ingenieur

6 Quellenverzeichnis

- [1] gevas humberg & partner:
Mobilitätsuntersuchung und Verkehrsmodellrechnung für die Stadt Dachau
Kurzbericht Prognose-Nullfälle 2025
München, Mai 2011.
- [2] gevas humberg & partner:
Erweiterung Verkehrsmodell Dachau sowie Berechnung von Planfällen mit der
„Ostumfahrung Dachau“
Schlussbericht
München, April 2012
- [3] Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern,
Abteilung Straßen- und Brückenbau, München:
Straßenverkehrszählung 2010 Verkehrsmengen-Atlas Bayern.
München, 2012
- [4] Bosserhoff, D.:
Programm Ver_Bau: Abschätzen des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der
Bauleitplanung mit Excel-Tabellen am PC.
Stand: Juni 2010