

# Protokoll



Bearbeiter gevas humberg & partner

Betrifft :  
**Verkehrsentwicklungsplan Gemeinde Karlsfeld – Arbeitskreis Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Erledigen  
durch bis

Kunde: Gemeinde Karlsfeld  
Datum: 07.10.2014  
Zeit: 18:30 bis 21:15 Uhr  
Ort: Gemeinde Karlsfeld

## 1 Einführung

Herr Bürgermeister begrüßt die Teilnehmer und führt kurz in das Thema ein. Nach einer kurzen Vorstellungsrunde durch alle Teilnehmer stellt das Büro die vorbereitete Präsentation vor, die diesem Protokoll beigelegt ist.

## 2 Diskussion

Zum Thema der beiden Anschlussstellen (AS) Oberschleißheim an die Bundesautobahn (BAB) A92 und Ludwigsfeld an die BAB A99 wurden die vorliegenden Unterlagen zur AS Oberschleißheim der Autobahndirektion Südbayern (ABDS) vorgestellt und ein Vertreter der Autobahndirektion erläutert hinsichtlich der AS Ludwigsfeld, dass das Optimierungspotential in diesem Bereich eingeschränkt ist. Mögliche Verbesserungsansätze sind beispielsweise Veränderungen an der Steuerung der Lichtsignalanlagen (LSA) oder auch bauliche Optimierungen, die in diesem Bereich aus Platzgründen jedoch erschwert sind. Der Allacher Tunnel stellt hier v.a. das Problem dar. Als langfristige Verbesserungsmöglichkeit wird der 8-streifige Ausbau zwischen dem Autobahndreieck (AD) Allach und dem AD Feldmoching benannt. Diese Maßnahme wurde in die Vorschlagsliste des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) aufgenommen.

Der Vertreter der Autobahndirektion erklärt weiterhin, dass die Planungen zur AS Oberschleißheim im –Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der BAB A92 – nah an dem bisherigen Ausbauzustand liegen. Die dabei ermittelten Qualitätsstufen der

## Protokoll



Leistungsfähigkeit liegen bei C und D. Dies bedeutet, dass die dort auftretenden Verkehre abgewickelt werden können. Theoretisch wäre es auch möglich die AS als „Kleeblatt“ auszubauen, jedoch entsteht dabei ein sehr hoher Flächenverbrauch und angrenzende Flora-Fauna-Habitat-Gebiete (FFH-Gebiete) würden beeinträchtigt werden. Deshalb wurden solche Varianten verworfen.

Weiterhin wird die Frage aufgeworfen, wie wahrscheinlich die Realisierung des 6-streifigen Ausbaus der BAB A92 zwischen dem AD Feldmoching und dem Autobahnkreuz (AK) Neufahrn ist, da seitens eines Karlsfelder Bürgers die Meinung besteht, dass diese Autobahn im Vergleich zu anderen Autobahnen rund um München geringer frequentiert wird. Nach Aussage des Vertreters der Autobahndirektion ist die Realisierung sehr wahrscheinlich; das Planfeststellungsverfahren wurde Ende August angemeldet. Zu einer zeitlichen Realisierung kann er sich nicht äußern, er weist jedoch darauf hin, dass diese kurz- bis mittelfristig einzustufen ist.

Hinsichtlich des Umbaus der AS Oberschleißheim wird die Frage aufgeworfen, ob entlang der B471 eine Erweiterung der Fahrstreifen bis Badersfeld geplant ist. Der Vertreter der Autobahndirektion verweist dabei auf das zuständige Staatliche Bauamt (StBA).

Ein weiterer wesentlicher Punkt beim Thema Kfz-Verkehr ist der Tunnel entlang der Münchner Straße. Die Maßnahme wurde ebenfalls in die Vorschlagsliste des BVWP aufgenommen. Ein Karlsfelder Bürger merkt an, dass bei der Maßnahme des Tunnels auch die Kosten und die Dauer des Baus einkalkuliert werden müssen. Über Kosten und den Auswirkungen auf die Gemeinde während der Bauphase können vom Büro keine Angaben gemacht werden, da dies u.a. auch von der Bauweise des Tunnels abhängt.

Nach dem Vortrag werden die Teilnehmer der Polizei und des Landratsamtes Dachau gebeten, eine kurze Einschätzung aus ihrer Sicht abzugeben. Ein Vertreter der Polizei Dachau erklärt, dass die Gemeinde Karlsfeld hinsichtlich der Verkehrssicherheit keine unfallreiche Gemeinde ist. In der Stadt Dachau ereignen sich im Vergleich zu Karlsfeld deutlich mehr Unfälle. Die häufigsten Unfälle ereignen sich jedoch an der Kreuzung Münchner Straße / Bajuwarenstraße. Hinsichtlich der Geschwindigkeitsüberschreitungen hat die Gemeinde Karlsfeld aus Sicht der Polizei auch keine Probleme. Fast im gesamten Gemeindegebiet ist Tempo30 vorgeschrieben und der Einbau der Mittellinien entlang der B304 vor einigen Jahren hat ebenfalls zu einer Geschwindigkeitsreduzierung geführt. Die Gemeinde hat auch ein kommunales Überwachungssystem und kann jederzeit eigene Kontrollen durchführen.

Zudem sind die beiden Bundesstraßen B304 und B471 insbesondere in Richtung

## Protokoll



München zu den Spitzenzeiten hoch belastet. Die Belastungen werden zukünftig auch durch die zu erwartende Einwohnerentwicklung noch zunehmen. Der Vertreter der Polizei sieht den Ausbau der AS Oberschleißheim in Verbindung mit einer Fahrstreifenenerweiterung der B471 (bis Badersfeld) als notwendig an. Zur Entlastung der B304 schlägt er vor, den ÖPNV mehr zu fördern und eine der bestehenden Fahrspuren in eine Busspur mit Benutzung durch Fahrräder umzuwandeln. Die Planungen zum Tunnel entlang der B304 sieht er eher kritisch. Mit den anderen Maßnahmen (z.B. Ausweitung der verkehrsberuhigten Bereiche) in der Gemeinde Karlsfeld ist er einverstanden.

Der Vertreter der Verkehrsbehörde des Landratsamts Dachau erläutert, dass der Landkreis bei Bundes- und Staatsstraßen lediglich für verkehrsorganisierende Maßnahmen zuständig ist.

Nach den Einschätzungen der Polizei und des Landratsamtes wird die Frage aufgeworfen, ob die Möglichkeit besteht, auf der Münchner Straße (B304) Tempo 30 festzulegen. Der Vertreter der Polizei merkt an, dass die B304 eine übergeordnete Straße mit einer Verbindungsfunktion ist, weshalb eine solche Maßnahme nicht umgesetzt werden kann. Die häufigen Abbiege- bzw. Einbiegeunfälle können durch vollständige durchgezogene Mittelinseln verringert werden und den Verkehrsablauf flüssiger und sicherer machen. Dabei wird von einem Karlsfelder Bürger angemerkt, dass die B304 doch entlastet werden sollte und nicht noch Maßnahmen ergriffen werden sollten, die den Verkehrsablauf flüssiger machen.

Herr Bürgermeister erklärt, dass im Landkreis Dachau noch Entwicklungspotential vorhanden ist und sich die Situation in den nächsten Jahren noch verschärfen wird. Dabei sollte man heute schon mit einem Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen das bestehende Problem in den Griff bekommen. Das Büro gevas betont, dass die Durchlässigkeit von Karlsfeld reduziert werden sollte und dass Alternativrouten mit guten Verbindungen angeboten werden müssen, um die Situation entlang der B304 zu verbessern.

Ein Karlsfelder Bürger erkundigt sich danach, wie akut der Handlungsbedarf bezüglich der Überschreitung der Grenzwerte hinsichtlich Lärm und Emissionen ist und merkt weiterhin an, dass ein Rückbau der Münchner Straße (z.B. durch Einrichtung einer Busspur) begrüßt wird. Die Gemeindeverwaltung führt dazu Folgendes aus (und ergänzt den ausführlichen Sachverhalt nachträglich):

## Protokoll



### Luft:

An der Münchner Straße in Karlsfeld werden die Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)-Grenzwerte überschritten. Die für die Luftreinhalteplanung in Bayern zuständige Behörde, das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit, hält die eigenständige Aufstellung eines Luftreinhalteaktionsplan gemäß § 47 BImSchG für die Gemeinde Karlsfeld nicht geboten, da es sich hierbei um diskontinuierliche orientierende Messungen handelt und die Überschreitung des NO<sub>2</sub>-Jahresgrenzwertes primär vom lokalen Verkehr verursacht wird. Gleichwohl hatte die Gemeinde Karlsfeld Maßnahmen zur Verbesserung der Immissionssituation zusammenzustellen und zu veranlassen und sich mit einem Maßnahmenkatalog an der 3. Fortschreibung des Luftreinhalte-Aktionsplanes München „Kooperation für gute Luft“ im Bereich des Großen Verdichtungsraumes München zur beteiligen. Eine der Maßnahmen ist die Erstellung dieses Verkehrsentwicklungsplanes.

### Lärm:

Gemäß Bayerischem Immissionsschutzgesetz ist für eine Lärmaktionsplanung bei Bundes- und Staatsstraßen die Gemeinde zuständig. Ab welcher Lärmbelastung ein Aktionsplan aufzustellen ist, geben EG-Umgebungslärmrichtlinie und §47 Bundes-Immissionsschutzgesetz nicht vor. Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung hat auch Bayern nicht festgelegt. Die Gemeinde ist somit nicht verpflichtet, einen Lärmaktionsplan aufzustellen, da für die Gemeinden verbindliche Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung nicht festgelegt sind. Da die Münchner Straße in Karlsfeld als Lärmbrennpunkt kartiert ist, werden Fragestellungen einer Lärmaktionsplanung im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes geprüft werden.

Ein Karlsfelder Bürger befürwortet einen Rückbau der Münchner Straße. Weiterhin schlägt er vor, die Schleichverkehre in der Krenmoosstraße (v.a. morgens) zu unterbinden und stellt dabei die Frage, wie dies umsetzbar ist. Das Büro gevas erläutert, dass für die Unterbindung vorn Schleichverkehren in Wohngebieten verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung stehen, wobei allein die Einführung von Anliegerstraßen ein eher schwierig zu kontrollierendes Instrument ist.

Ein Karlsfelder Bürger lenkt die Diskussion wieder zum Thema Tunnel entlang der B304 und wünscht, dass sich die Gemeinde Karlsfeld eindeutig dazu positioniert und erkundigt sich nach möglichen Wegen, um das Verfahren zu beschleunigen. Herr Bürgermeister merkt an, dass die Gemeinde derzeit nicht tätig werden kann. Die Maßnahme ist in der Vorschlagsliste des BVWP. Auf der Homepage der Gemeinde Karlsfeld können sich die Bürgerinnen und Bürger über den aktuellen Stand des BVWP informieren:

## Protokoll



<http://www.karlsfeld.de/index.php?id=1081,235>

Nach Prüfung aller eingegangenen Maßnahmen wird (zum ersten Mal) ein Beteiligungsverfahren eingeleitet. Erst dann kann die Gemeinde wieder aktiv werden, da sich dort die Bürger beteiligen können. Wie diese Beteiligung aussieht, ist derzeit noch unklar.

Der Karlsfelder Bürger erklärt weiterhin, dass auch die Vermeidung von Schleichverkehr (insbesondere von Lkw-Verkehr) in den Wohngebieten umgesetzt werden soll. Ein weiterer Karlsfelder Bürger merkt in diesem Zusammenhang an, dass die Gemeinde Karlsfeld im Verkehr erstickt und dass entsprechende Maßnahmen getroffen werden müssen. Durch Rückbau der Münchner Straße und die Verteilung dieser Verkehre auf die große Fläche (auf andere übergeordnete Straßen) könnten Verbesserungen erzielt werden. Die Umsetzung von Rotwellenschaltungen am Rand der Gemeinde Karlsfeld wäre auch eine kurzfristige Möglichkeit, um die Gemeinde zu entlasten.

Ein Karlsfelder Bürger äußert, dass mehr Verlagerungen vom MIV auf den ÖPNV stattfinden müssten. Der ÖPNV soll attraktiver gemacht werden (z.B. durch Busspuren). Ein weiterer Karlsfelder Bürger erklärt, dass der Bus nur genutzt werden wird, wenn er eine echte Alternative zum Pkw darstellt und deutlich schneller ist. Der Pkw-Verkehr muss unattraktiver gemacht werden. Das Büro gevas erläutert, dass die Busbeschleunigung – wie sie derzeit in der Landeshauptstadt München umgesetzt und forciert wird – ein wesentlicher Ansatz ist. Die Schnelligkeit im ÖPNV ist ein wesentliches Qualitätskriterium. Das Büro spricht sich deshalb auch für Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV aus.

Ein Karlsfelder Bürger wünscht sich weiterhin, dass die großen Betriebe in der Gemeinde und in der Nähe der Gemeinde Karlsfeld (z.B. MAN/MTU) stärker in die Pflicht genommen werden und fragt nach Möglichkeiten, dort Verbesserungen zu erzielen. Herr Bürgermeister erklärt, dass auf die Betriebe zugegangen werden kann. Eine Möglichkeit zur Verbesserung der Situation ist die Einführung von Werksbussen, aber auch eine entsprechende Parkraumbewirtschaftung. Vorschlag: Je höher der Pkw-Besetzungsgrad ist, desto näher sollte der jeweilige Parkplatz am Arbeitsplatz liegen.

Eine Karlsfelder Bürgerin äußert in der Diskussion den Wunsch, dass der Landkreis Dachau mehr für die Gemeinde tun sollte und nicht die Gemeinde für die Problemlösung zuständig sei. Das Büro gevas erklärt, dass beispielsweise mit dem Projekt „Zwischen Dorf und Metropole“ gemeinsame Lösungen innerhalb des Landkreises gefunden werden sollen.

## Protokoll



Ein Karlsfelder Bürger greift noch einmal das Thema Verkehrsberuhigung bzw. Vermeidung von Schleichverkehren in Wohngebieten auf und schlägt die Einführung von „Rechts-vor-Links-Regelungen“, Fahrradstraßen oder verkehrsberuhigten Bereichen vor. Das Büro stimmt diesen Vorschlägen zu, äußert jedoch den Hinweis, dass dies ein Spannungsfeld darstellt, da mögliche Kosten auf die Anlieger umgelegt werden. Die Einführung von „Rechts-vor-Links-Regelungen“ ist dabei das einfachste Instrument, jedoch muss dabei auf die Verkehrssicherheit, die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte und den Busverkehr geachtet werden. In Straßen mit Busverkehren ergibt sich ein Zielkonflikt mit der Rechts-vor-Links-Regelung.

### **3 Zusammenfassung und Ausblick**

Nach Beendigung der Diskussion werden an alle Teilnehmer (mit Ausnahme der Gemeindemitglieder und anwesenden Personen von gevas humberg & partner) Karten verteilt, auf die jeder Teilnehmer die fünf wichtigsten Maßnahmen zum Themenfeld MIV notieren kann. Die Karten werden dann eingesammelt, gewichtet und von gevas humberg & partner ausgewertet. Da nur Maßnahmen zum Themenfeld MIV angegeben werden sollten, wurden Vorschläge, die beispielsweise nur den ÖPNV betreffen, nicht bei der Auswertung berücksichtigt. Tabelle 1 zeigt die Ergebnisse der Abstimmung.

# Protokoll

Maßnahme	Punkte
Reduzierung der Attraktivität der Münchner Straße (Entschleunigung / Tempo 50 / Kapazität & Attraktivität verringern / Busspuren)	49,5
Tunnel B304	15
Wohngebiete entlasten (Schleich- und Durchgangsverkehre unterbinden)	13
Ausbau AS Oberschleißheim	11
Lkw-Transit verhindern (u.a. aus Wohngebieten)	10,5
gemeinsame Lösung im Landkreis finden (Landkreiskonzept MIV)	10
Grüne Welle B304 / St. 2063 mit Busspur	9
Konkretisierung einer Tunnellösung	8
Karlsfeld Transit erschweren	5,5
Werksbusse MAN/MTU / Parkplatzbewirtschaftung	5
klare Positionierung der Gemeinde zum Tunnel	5
Bei Neubaugebieten vorher die Verkehrsentwicklung berücksichtigen (durch entsprechende Straßen)	5
Ausbau der Knoten- und Anschlusspunkte an die vorhandenen Umgehungsstraßen und Autobahnen	5
Lärm- und Luftaktionsplan	4
optisch zählende Verkehrsampeln, die untereinander digital vernetzt sind, entwickeln	4
Bayernwerkstraße in Zukunft stark belastet. Sie ist an einigen Stellen schmal und es entsteht stopp & go; 30km/h wird nicht erreicht, was aber bei stärkerer Verkehrsfrequenz zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses nötig wäre	4
Vernetzung und überörtlicher Ausbau der Straßen (Landkreis und LHM)	4
Ausbau verkehrsberuhigte Bereiche	3
Geschwindigkeitsüberwachung	3
Lkw-Maut B304 / B471	3
Ausbau B 471	3
B471 Wechselfahrstreifen	3
Gelder aus MIV in den ÖPNV	3
Stau verlagern	2,5
Verkehr auf die Fläche verteilen und nicht kanalisieren	2
Durchfahrtsverbot für Lkws	2
Entschärfung der Kreuzung B304 / Bajuwarenstraße	1
30km/h auf der Münchner Straße (zur Lärmreduktion) und auf der Bajuwarenstraße	1
Problemsituation Eversbusch/Otto-Warburgstraße durch starre Ampelschaltung	1
Busspuren	1
ÖPNV-Bevorrechtigung (besonders Kreuzung Krenmoosstr./Münchner Str., Münchner Str. Richtung evang. Kirche)	ohne Wertung
Stärkung ÖPNV	ohne Wertung
Verlagerung auf ÖPNV (Stadtumlandbahn)	ohne Wertung

**Tabelle 1 Ergebnisse der Maßnahmenauswertung**

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass sich die Mehrheit Teilnehmer (49,5 Punkte) für eine Entlastung der Münchner Straße (z.B. durch Rückbau, Geschwindigkeitsreduzierung, Busspuren etc.) ausgesprochen hat. Mit insgesamt 15 Punkten wurde der Tunnel entlang der B304 als zweitwichtigste Maßnahme bewertet. Mit 13 und 11 Punkten folgen direkt danach die Entlastung der Wohngebiete von Schleich- und Durchgangsverkehre sowie der Ausbau der AS Oberschleißheim.

Im November werden die drei weiteren Arbeitskreise zu den Themen Fußgänger- und Radverkehr, ÖPNV und ruhender Verkehr stattfinden. Weiterhin werden noch

## Protokoll



Abstimmungstermine zwischen der Gemeinde und dem Staatlichen Bauamt stattfinden, um die Ergebnisse der Untersuchung für die Optimierung der Münchner Straße zu besprechen. Danach sollte ein weiterer Arbeitskreis zum Kfz-Verkehr stattfinden, um die Maßnahmen zu konkretisieren und zu bewerten.

gevas humberg & partner  
Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH