

# Erschließung Gewerbeband Steinhausen

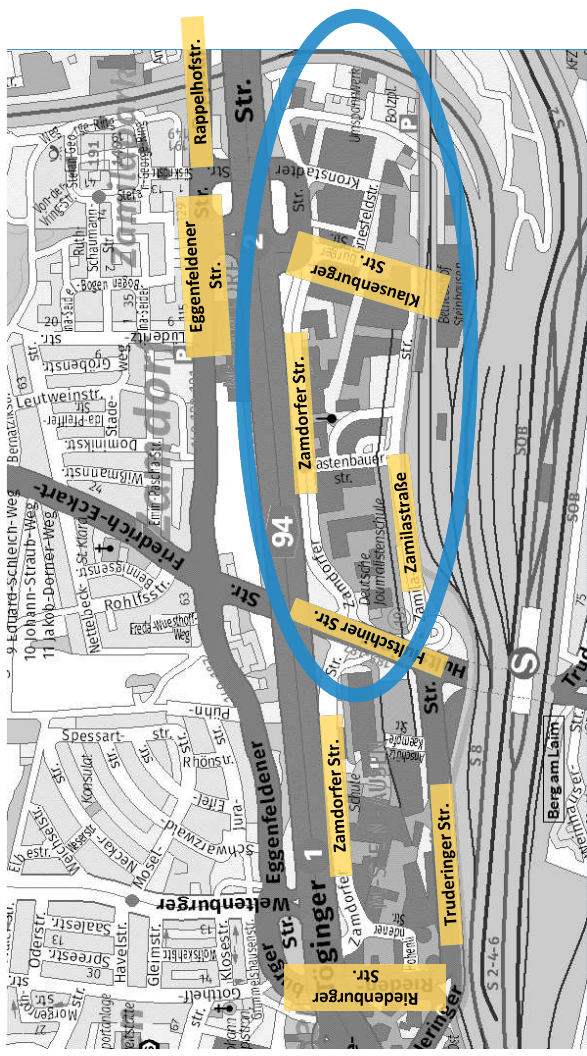
Ergebnisdokumentation – Kurzfassung (ausgewählte Folien)

14.09.2022

# Bestandsanalyse

## Planungsziele

- Ausloten der Möglichkeiten städtebaulicher Entwicklungen
- Untersuchung der verkehrlichen Verträglichkeit von drei Szenarien
  - Szenario 1: Bestehendes Baurecht
  - Szenario 2: Mittelfristige Abschätzung
  - Szenario 3: Langfristige maximale Abschätzung
- Verbesserung der Erschließung des Gewerbebands Steinhausen
- Hauptaugenmerk liegt auf Gebiet östlich der Hultschiner Straße



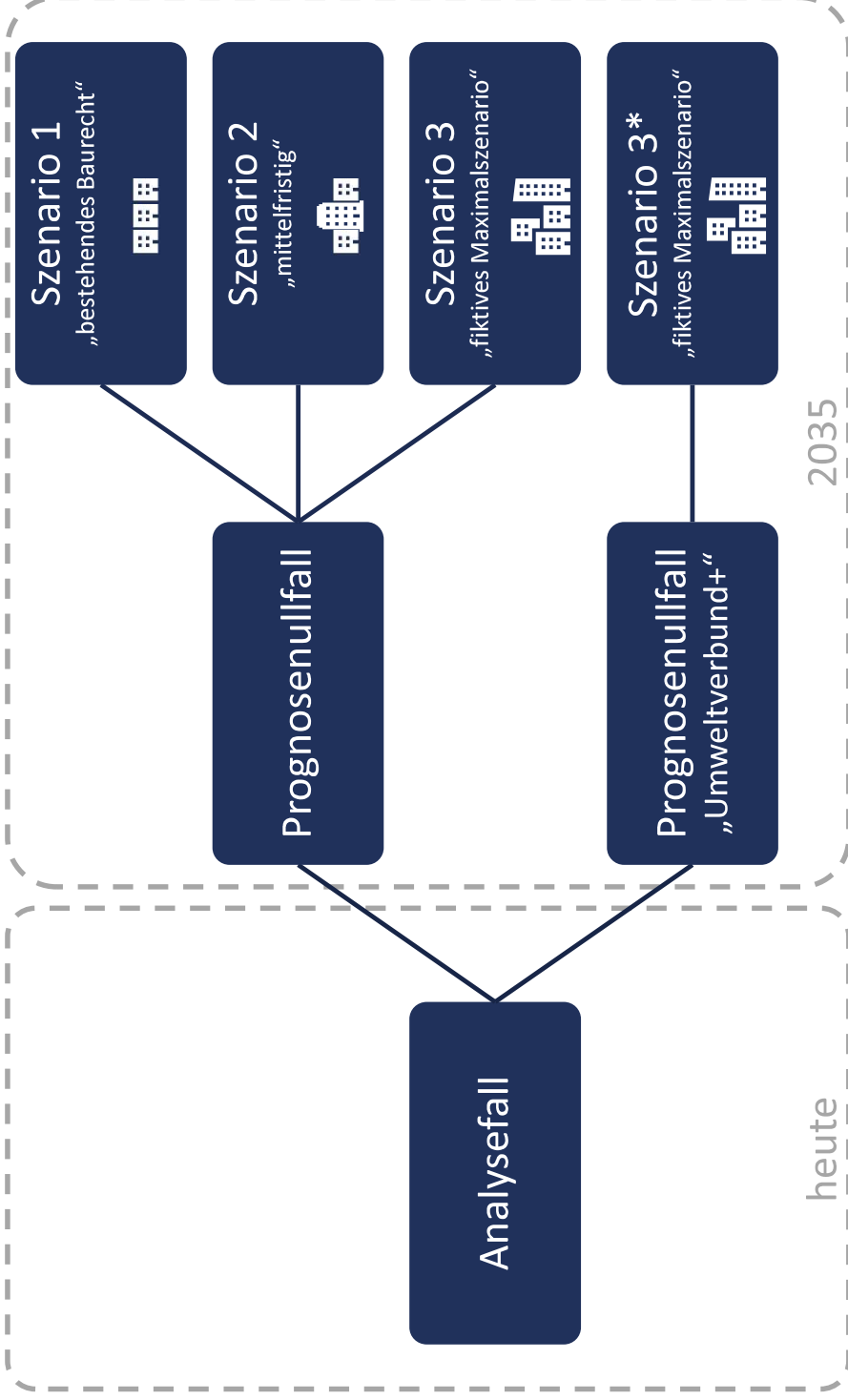
## Bestandsanalyse

3

- Durch die Lage zwischen der A94 im Norden und den Bahngleisen im Süden ergibt sich eine isolierte Lage, die die attraktive Erschließung des Gewerbebands erschwert.
- Insbesondere in Richtung Süden (Berg am Laim) besteht neben der Truderinger Straße kein weiterer Anschluss, was zu einer hohen Auslastung und Störanfälligkeit der Infrastruktur führt.
- Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur ist derzeit stark auf den mIV ausgerichtet. Es besteht ein direkter Anschluss an die A94. Die Anschlussstellen sind auf Grund der beengten Platzverhältnisse jedoch nicht richtlinienkonform ausgebildet.
- Das Gewerbeband Steinhausen wird im Westen durch die Tram-Linie 19 erschlossen. Der Bereich östlich der Hultschiner Straße wird dagegen lediglich durch verschiedene Bus-Linien erschlossen.
- Eine durchgängige Radverkehrsinfrastruktur bzw. -routenführung durch das Gewerbeband in Ost-West-Richtung ist nicht vorhanden.
- Im gesamten Areal besteht Potenzial für eine weitere Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum.

# Zukunftsszenarien

## Aufbau Zukunftsszenarien GWB Steinhausen



Szenario	GFZ
Szenario 1	0,7 – 1,9
Szenario 2	0,7 – 1,9 +vereinzelte Teilflächen 2,4 – 3,0
Szenario 3	flächendeckend 2,4

- Untersuchung der verkehrlichen Entwicklung unter Einsatz des städtischen Verkehrsmodells
- Zusätzlich zum bestehenden Prognosenullfall wird im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse auch ein Szenario „Umweltverbund+“ betrachtet

# Zukunftsszenarien

## Modelltechnische Untersuchung

Analysefall



- Abbildung der verkehrlichen Ist-Situation
- Kalibrierung Verkehrsmodell anhand vorliegender Zählraten

Prognose 2035



- Fortschreibung der Verkehrsnachfrage auf Prognosehorizont 2035
- Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätstrends









Zukunftsszenarien



- Abbildung des zusätzlich zu erwartenden Verkehrsaufkommens aus städtebaulichen Maßnahmen
- Untersuchung verschiedener Szenarien

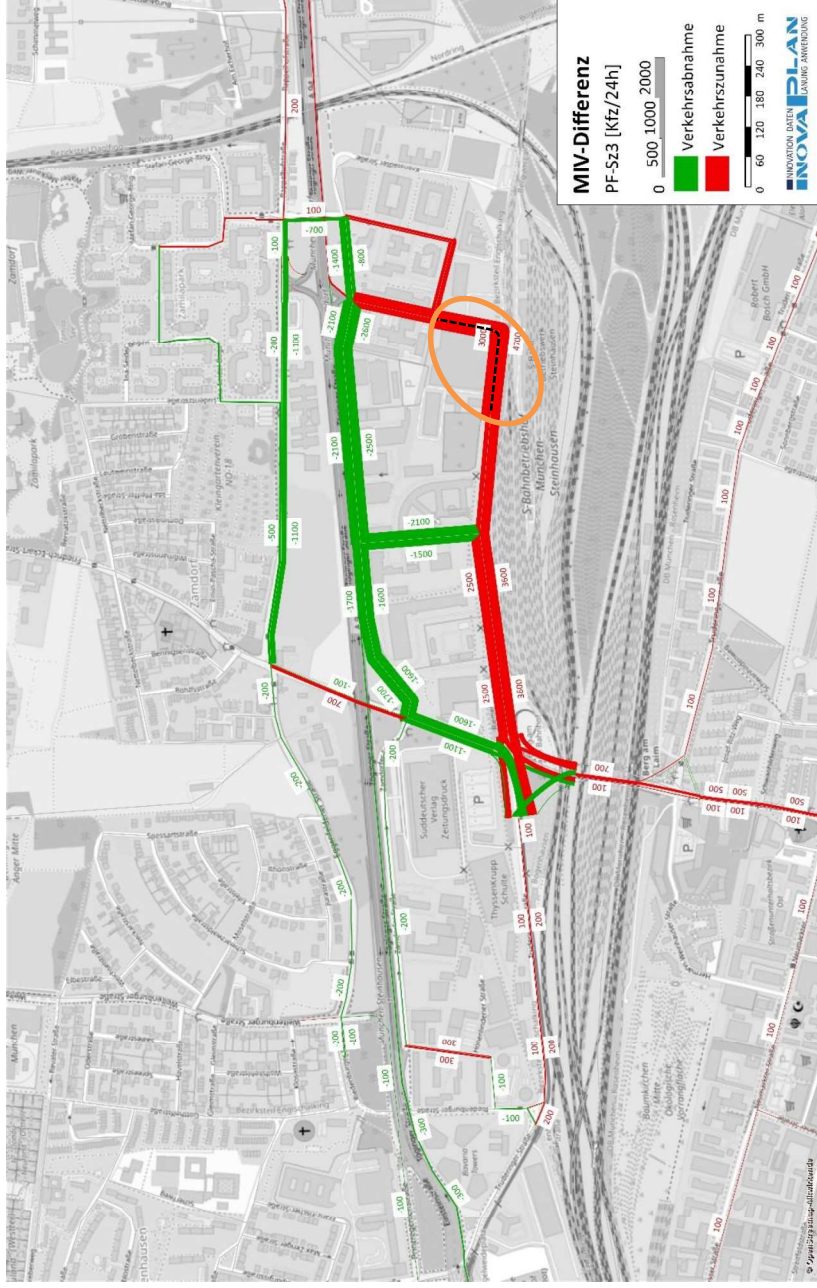
# Maßnahmenentwicklung – Verkehrsnetz

## Zusammenfassende Bewertung

Maßnahme	Verkehrsmittel	Kurzbeschreibung	Fazit
Entfall Ausfahrt in FR Ost der AS Zamdorf	Kfz-Verkehr	Sperrung Ausfahrt in stadtauswärtiger Fahrtrichtung	 Maßnahme ist nicht weiter zu verfolgen.
Verschiebung Ausfahrt in FR Ost der AS Zamdorf	Kfz-Verkehr	Verschiebung der Ausfahrt in den Bereich östlich der Hultschiner Str.	 Maßnahme ist nicht weiter zu verfolgen.
Einführung Zweirichtungsverkehr auf Truderinger Straße bis Vogelweideplatz	Kfz-Verkehr	Auflösung der bestehenden Einbahnstraßenregelung zwischen Vogelweideplatz und Riedenburger Str.	 Maßnahme ist nicht weiter zu verfolgen.
Ertüchtigung Unterführung Truderinger Straße	Kfz-Verkehr	Ertüchtigung (/Ausbau) der bestehenden Unterführung an der Truderinger Straße	 Maßnahme ist nicht weiter zu verfolgen.
Umsetzung einer zusätzlichen Bahnquerung	Kfz-Verkehr	Zusätzliche Bahnquerung zwischen der St.-Veit-Str. und der Zamdorfer Str.	 Maßnahme ist nicht weiter zu verfolgen.
Durchbindung Zamiliastraße	Kfz-Verkehr	Verlängerung der Zamiliastraße mit Anschluss an die Kronstadt bzw. Klausenburger Straße	 Maßnahme ist weiter zu verfolgen.
Einbahnstraßenregelung auf Zamdorfer Straße	Kfz-Verkehr	In Kombination mit der Verlängerung der Zamiliastr., Einführung Einbahnstraßenregelung auf Zamdorfer Str.	 Maßnahme ist bedingt weiter zu verfolgen.
Verlängerung Tram 19	ÖV	Verbesserung der ÖV-Anbindung durch Verlängerung der Tram 19 in Richtung Dagfing	 Maßnahme ist weiter zu verfolgen.
Umsetzung einer durchgängigen Ost-West-Verbindung für den Radverkehr	Radverkehr	Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im östlichen Bereich des GWB durch durchgängige Radverkehrsachse	 Maßnahme ist weiter zu verfolgen.

# Maßnahmenentwicklung – Verkehrsnetz (Beispiel)

## Durchbindung Zamilastrasse, Anschluss Klausenburger Straße



### Enthaltene Maßnahmen:

- ✓ Entwicklungen gemäß Szenario 3
- ✓ Durchbindung Zamilastrasse, Anschluss Klausenburger Straße

### Vorteile

- Entlastende Wirkungen vor allem für Zamdorfer Straße durch zusätzliche Ost-West-Verbindung, reduziert Störanfälligkeit
- Auch auf Eggenfeldener Str. Rückgang der Verkehrsbelastung

### Nachteile

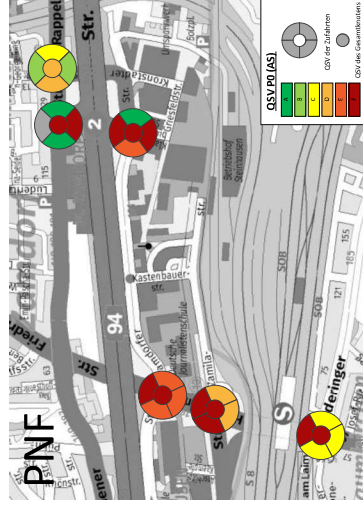
- Zusätzliche Belastung in Zamilastrasse und Klausenburger Straße
- Veränderte Aufteilung Verkehrsströme KP Hultschiner Str./Zamilastr., Zunahme der abzuwickelnden Verkehrsmengen

# Maßnahmenentwicklung – Knotenpunkte

## Leistungsfähigkeitsuntersuchungen

### Prognose Nullfall 2035

(ohne Berücksichtigung zukünftiger Entwicklungen im GE Steinhausen)



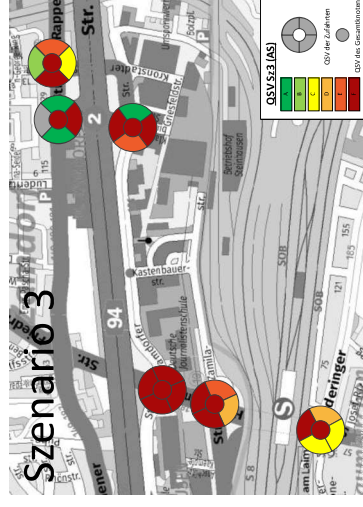
### Prognose Nullfall

(herkömmliche Fortschreibung mit Berücksichtigung der allg. Bev. Und AP-Prognosen)



### Planfall Prognose 2035

(mit Berücksichtigung zukünftiger Entwicklungen im GE Steinhausen gemäß Szenario 3)



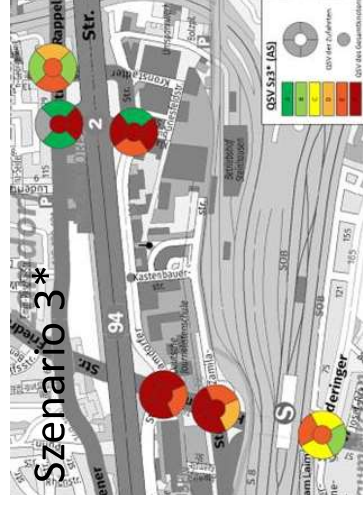
### Szenario

### Umweltverbund+

(alternatives Zukunftsszenario mit erhöhter Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund)



### Szenario 3\*



→ Verkehrliche Entwicklung führt zu Überschreitung der Kapazitätsgrenzen der Knotenpunkte

→ Es sind kapazitätssteigernde Maßnahmen erforderlich

→ Detailbetrachtung der einzelnen Knotenpunkte

→ Prüfung möglicher Ausbaumaßnahmen



# Maßnahmenentwicklung – Knotenpunkte

## Zusammenfassende Bewertung (1/2)

Knotenpunkt	Beschreibung	Fazit
<p>Eggenfeldener Str./A94 (AS Zamdorf)</p>	<p>Bei einer weiteren Verkehrszunahme ist ein leistungsfähiger Abfluss der von der Autobahn kommenden Kfz nicht mehr möglich. Es besteht die Gefahr eines Rückstaus auf die Autobahn. Ein richtlinienkonformer Ausbau des Knotens wird durch den geplanten 6-streifen Ausbau der BAB erschwert.</p>	<p>Für den Knotenpunkt wird die Umsetzung einer Lichtsignalanlage empfohlen. Dabei ist eine koordinierte Steuerung mit dem benachbarten Knotenpunkt Eggenfeldener Str./Süskindstr. Vorzusehen, um eine gegenseitige Überstauung zu vermeiden. Auch bei Umsetzung einer LSA ist ein umfangreicher Umbau des KP, voraussichtlich mit Inanspruchnahme privater Flächen, notwendig.</p>
<p>Eggenfeldener Str./Süskindstr.</p>	<p>Als kritisch erweist sich vor allem die Leistungsfähigkeit in der westlichen bzw. östlichen Zufahrt. Erschwert wird ein Ausbau durch die straßenbegleitenden Bäume sowie das in der Rappelhofstraße beginnende Brückenbauwerk.</p>	<p>Analog der VU Zamilapark wird die Umsetzung eines zusätzlichen Fahrstreifens in der Eggenfeldener Straße sowie eine Verlängerung des Linksabbiegefahrstreifens in der Rappelhofstraße empfohlen. Auf Grund des geringen Knotenpunktabstands zur AS Zamdorf ist eine koordinierte Steuerung dieser Knotenpunkte vorzusehen.</p>
<p>Zamdorfer Str./A94 (AS Zamdorf)</p>	<p>Bei einer weiteren Verkehrszunahme ist ein leistungsfähiger Abfluss der von der Autobahn kommenden Kfz nicht mehr möglich. Es besteht die Gefahr eines Rückstaus auf die Autobahn. Als problematisch erweist sich vor allem das hohe Verkehrsaufkommen der von der Zamdorfer Straße kommenden Linksabbiegenden. Ein richtlinienkonformer Ausbau des Knotens wird durch den geplanten 6-streifen Ausbau der BAB erschwert.</p>	<p>Für den Knotenpunkt wird die Umsetzung eines Kreisverkehrs empfohlen. Hierfür muss jedoch auf private Flächen zurückgegriffen werden. Im Hinblick auf eine günstigere Verteilung der Verkehrsströme sollte auch die Durchbindung der Zamilaparkstraße vorgesehen werden.</p>

# Maßnahmenentwicklung – Knotenpunkte

## Zusammenfassende Bewertung (2/2)

Knotenpunkt	Beschreibung	Fazit
Hultschiner Str./Zamdorfer Str.	Der Knotenpunkt stellt einen wichtigen Anschluss für den östlichen Bereich des Gewerbebands sowie für die AS Zamdorf dar. Im Bereich der Zamdorfer Straße sind die höchsten Verkehrszunahmen zu erwarten, sodass das Verkehrsaufkommen nicht mehr leistungsfähig abgewickelt werden kann.	Für einen leistungsfähigen Ausbau sind zusätzliche Linksabbiegefahrstreifen in der östlichen und westlichen Zufahrt vorzusehen. In der südlichen Zufahrt ist eine Aufweitung des überbreiten Fahrstreifens erforderlich. Ein weiterer Ausbau der nördlichen Zufahrt ist nur bei einer baulichen Anpassung der Unterführung möglich. Angesichts des hohen baulichen Aufwands sind die Maßnahmen gegenüber dem verkehrlichen Nutzen abzuwägen.
Hultschiner Str./Zamilastr.	Der Knotenpunkt stellt einen wichtigen Anschluss an den Stadtbezirk Berg am Laim da, zu dem keine nahegelegenen Alternativrouten bestehen. Neben den hohen Kfz-Verkehrsmengen ergeben sich durch die Tram weitere Einschränkungen im Hinblick auf die erzielbare Kapazität für den Kfz-Verkehr.	Durch die hohe Verkehrszunahme besteht ein weiterer Ausbaubedarf in sämtlichen Zufahrten. Auf Grund der bestehenden baulichen Rahmenbedingungen ist eine Umsetzbarkeit dieser Maßnahmen jedoch voraussichtlich nicht gegeben. Es muss daher bei weiter steigenden Verkehrsmengen zukünftig mit vermehrten Rückstaus und einer Verschlechterung der Verkehrsqualität gerechnet werden. Zur Entlastung der Hultschiner Straße wurde auch die Umsetzbarkeit einer weiteren Nord-Süd-Verbindung betrachtet. Da bei dieser Maßnahme jedoch die negativen Auswirkungen überwiegen wird eine Weiterverfolgung nicht empfohlen.
Baumkirchner Str./Truderinger Str.	Durch die weiteren Verkehrszunahmen entlang der Truderinger Straße ergeben sich an dem Knotenpunkt vor allem in der nördlichen und östlichen Zufahrt Kapazitätsengpässe, sodass dort mit längeren Rückstaus gerechnet werden muss.	In Folge der angrenzenden Wohnbebauung sowie den Einschränkungen durch die begrenzte Breite der Unterführung ist einer weiterer Ausbau des Knotenpunkts nicht möglich.

# Maßnahmenentwicklung – Knotenpunkte (Beispiel)

## Zamdorfer Str./A94

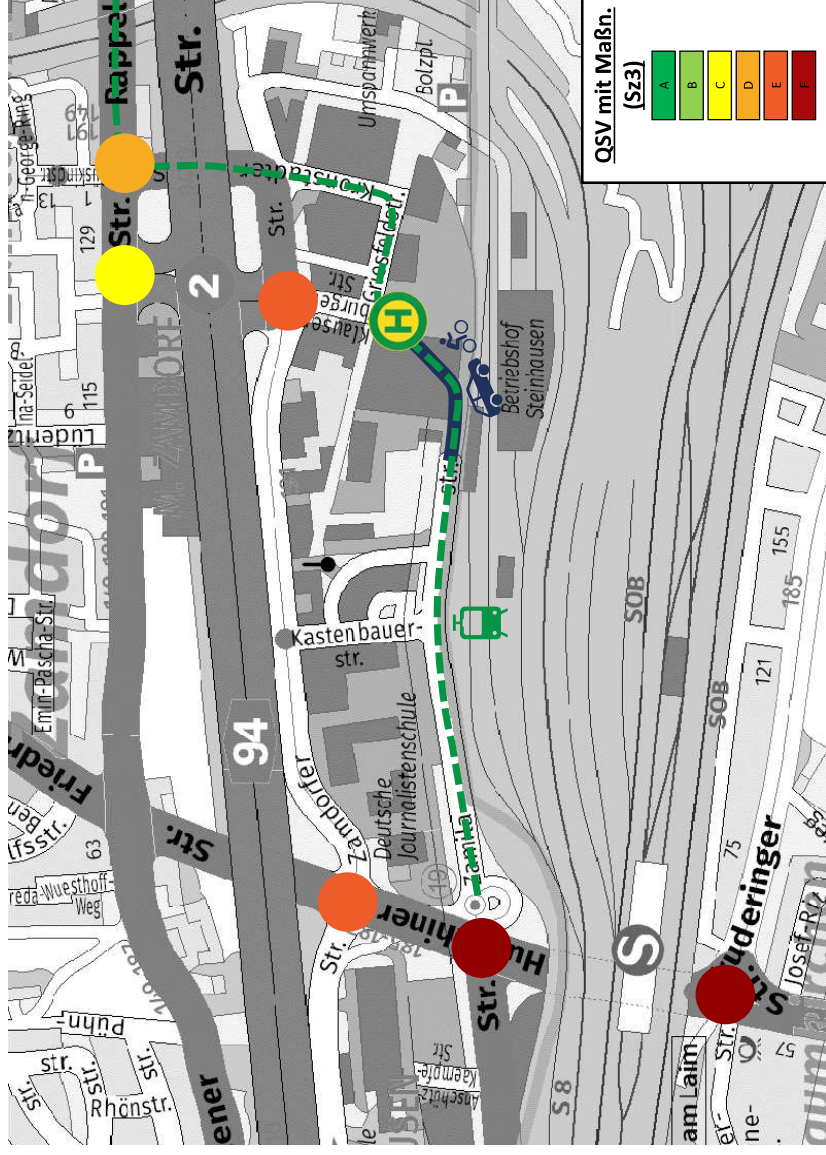
- Umsetzung eines Kreisverkehrs unter Inanspruchnahme angrenzender Grundstücksflächen grundsätzlich möglich
- Kontinuierlicher Abfluss verbessert Verkehrsablauf
- Verlängerung der bestehenden Rampenlängen zur A94 ist anzustreben
- Befahrbarkeit für den Schwerverkehr ist sicherzustellen
- Eingriff in private Grundstücksflächen erforderlich

→ Weitere Abstimmungen mit Eigentümern



# Erschließung Gewerbeband Steinhausen

## Übersicht Maßnahmen



### Hultschiner Str./Zamdorfer

- Zusätzliche Fahrstreifen in Zufahrt West/Ost
- Aufweitung überbreiter Fahrstreifen in Zufahrt Süd

### Hultschiner Str./Zamilastr.

- Kapazitätssteigernde Maßnahmen in allen Zufahrten erforderlich
- Ausbau auf Grund örtlicher Gegebenheiten nicht möglich

### Baumkirchner/Truderinger

- Kapazitätssteigernde Maßnahmen in Zufahrt Nord/Ost erforderlich
- Ausbau auf Grund örtlicher Gegebenheiten nicht möglich

### Eggenfeldener Str./A94

- Umsetzung Lichtsignalanlage
- Bau zusätzlicher Fahrstreifen

### Eggenfeldener Str./Süskind.

- Bau zusätzlicher RA-Fahrstreifen
- Verlängerung LA-Fahrstreifen

### Zamdorfer Str./A94

- Umbau zu Kreisverkehr

### Verlängerung Tram 19

- Anbindung des östl. GWB an SPNV
- Schaffung eines attraktiven ÖPNV-Angebots

### Durchbindung Zamilastraße

- Entlastung der Zamdorfer Straße
- Durchgehende Ost-West-Verbindung für Radverkehr

## Fazit

- Die für den Prognosehorizont 2035 prognostizierten Verkehrszunahmen führen dazu, dass die Verkehrsnachfrage die Kapazität der Knotenpunkte übersteigt.
- Durch die Verkehrszunahmen ergibt sich der Bedarf für die Umsetzung leistungsfähigkeitssteigernder Maßnahmen an sämtlichen untersuchten Knotenpunkten.
- Ausbaumaßnahmen sind in Folge der (baulichen) Rahmenbedingungen oft nur bedingt umsetzbar, zeigen jedoch Potenzial für eine Verbesserung.
- Grundsätzlich ist der weitere Ausbau der Kfz-Infrastruktur gegenüber den Zielen der angestrebten Mobilitätswende abzuwägen.
- Durch die städtebaulichen Entwicklungen bieten sich auch Chancen für eine Weiterentwicklung des Areals und Förderung des Umweltverbunds.
- ➔ Die negativen Folgen einer weiteren städtebaulichen Entwicklung sind gegenüber den Chancen hinsichtlich einer Aufwertung des Areals und den Möglichkeiten zur Förderung des Umweltverbunds abzuwägen.
- ➔ Mit Hilfe der aufgezeigten Maßnahmen können nicht alle Problemstellen behoben werden, jedoch lokale Verbesserungen erzielt werden. Weitere Maßnahmen im gesamtstädtischen Kontext sind erforderlich.

# INOVAPLAN GmbH – Kontakt

## PLANUNG



... wir stellen die Weichen!

## MODELLE



... wir schauen in die Zukunft!

## TECHNIK



... mit uns geht es weiter!

## FORSCHUNG



... wir schauen genau hin!

Sie erreichen uns unter ...

[info@inovaplan.de](mailto:info@inovaplan.de)  
[www.inovaplan.de](http://www.inovaplan.de)

INOVAPLAN GmbH  
Karlsruhe  
Degenfeldstr. 3  
D-76131 Karlsruhe

+49 (0) 721 / 9877 944 - 0  
[karlsruhe@inovaplan.de](mailto:karlsruhe@inovaplan.de)



INOVAPLAN GmbH  
München  
Am Wiesenhang 19  
D-81377 München  
+49 (0) 89 / 500 354 - 0  
[muenchen@inovaplan.de](mailto:muenchen@inovaplan.de)