

Protokoll



Bearbeiter gevas humberg & partner (DSH)

Betrifft : **Verkehrsentwicklungsplan Gemeinde Karlsfeld – 2. Arbeitskreis motorisierter Individualverkehr**

Erledigen

durch bis

Kunde: Gemeinde Karlsfeld

Datum: 18.11.2015

Zeit: 18:30 – 21:00

Ort: Gemeinde Karlsfeld

Teilnehmer:

Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Karlsfeld
Vertreter der Gemeinde Karlsfeld
Vertreter des Gemeinderats der Gemeinde Karlsfeld
Vertreter des Landratsamts Dachau
Vertreter von gevas humberg & partner

1 Einführung

Der 1. Bürgermeister der Gemeinde Karlsfeld, Herr Kolbe, begrüßt die Teilnehmer und führt in das Thema ein. Die Teilnehmer stellen sich der Reihe nach vor. Anschließend wird die vorbereitete Präsentation von Herrn Dr. Hessel vorgestellt. Die Präsentation wurde den Teilnehmern bereits vorab übermittelt.

2 Vortrag und Diskussion

In der Präsentation werden kurz die Ergebnisse der Verkehrsbefragungen (Haushalts- und Verkehrsbefragung) vorgestellt. Anschließend werden Maßnahmen im Kfz-Verkehr präsentiert und als nächster Punkt die Beurteilung der Auswirkungen von Maßnahmen im Kfz-Verkehr. Zuletzt wird das weitere Vorgehen besprochen.

Bereits während der Präsentation kommt es zu Diskussionen zu einzelnen Folien, die nach Ende der Präsentation fortgesetzt wird. Der Schwerpunkt der Diskussion liegt auf zwei Themen: der Verkehr auf der Ortsdurchfahrt der B304 sowie Möglichkeiten der Verkehrsreduzierung durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Daneben werden

Protokoll



auch andere Themen angesprochen.

Situation an der B304 (Münchner Straße)

Die Problematik der hohen Verkehrsmengen auf der B304 wird diskutiert. Zur vorgestellten Maßnahme eines Tunnels unter der B304 sind einige Teilnehmer der Ansicht, die Gemeinde sollte auf einen Tunnel hinwirken. Herr Dr. Hessel empfiehlt der Gemeinde, sich nicht auf einen Tunnel zu verlassen und sonst keine Maßnahmen zu ergreifen, da selbst wenn der Tunnel tatsächlich kommen sollte, es bis zur Realisierung sehr lange dauern kann. Von einem Teilnehmer wird aus den Verkehrsmodellberechnungen zum Thema Tunnel geschlossen, dass das einzige Ziel, um die Verkehrsprobleme in den Griff zu bekommen, die Verkehrsvermeidung sein könnte und erntet dafür Zustimmung der Anwesenden. Herr Dr. Hessel merkt an, dass bei einer Abnahme des Durchgangsverkehrs dann nicht wiederum mehr Binnenverkehr der Karlsfelder entstehen sollte, sondern das Ziel insgesamt eine Abnahme des Verkehrs sein sollte.

Der Ausbau der Anschlussstelle Oberschleißheim wird von einigen Teilnehmern begrüßt, da dies Entlastungen auf der B304 bedeuten könnte. Von anderen Teilnehmern wird der Ausbau kritisch gesehen, da nach deren Ansicht durch den Ausbau von Verkehrsanlagen auch wieder mehr Verkehr angezogen wird. Herr Dr. Hessel äußert sich dazu, dass aufgrund des hohen Durchgangsverkehrs aus Sicht der Gemeinde das Interesse darin besteht, den Verkehr auf das übergeordnete Netz zu verlagern, um weniger Verkehr innerhalb der Gemeinde zu haben.

Das Thema Tempo 50 statt Tempo 60 auf der B304 wird diskutiert. Das Staatliche Bauamt hat die Bereitschaft signalisiert, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h festzusetzen, da laut einem Gutachten vom Büro Obermeyer Planen + Beraten GmbH sich die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit nicht nachteilig auf die Leistungsfähigkeit der LSA entlang der B304 auswirkt. Dies wird von den Arbeitskreisteilnehmern begrüßt. Es wird angemerkt, dass auch die Lebens- und Aufenthaltsqualität stiege, wenn der Verkehr nicht mehr so schnell durch den Ort fährt. Auch werden mehr Geschwindigkeitskontrollen gewünscht, da bei freier Straße zu schnell gefahren würde. Herr Kolbe will dort mehr tun. Ferner wird gewünscht, zwischen Karlsfeld und Dachau die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 80 km/h zu reduzieren

Herr Dr. Hessel betont, dass die Reduzierung der Geschwindigkeit auf der B304 in Kombination mit dem Ausbau der Anschlussstelle Oberschleißheim Auswirkungen auf die Verkehrsstärke auf der Ortsdurchfahrt haben könnte. Insgesamt löse Tempo 50 nicht alle

Protokoll



Probleme, sei jedoch ein Rad im Getriebe von vielen Maßnahmen.

Es wird von anwesenden Bürgern gewünscht, auf der B304 einen Belag zu verwenden, der Schadstoffe bindet. Der Verkehrsreferent, Herr Wanka, erläutert, dass der Belag laut Staatlichem Bauamt zu neu ist, um jetzt ausgetauscht zu werden. Bei der nächsten Erneuerung sei aber vom Staatlichen Bauamt Flüsterasphalt zugesagt worden.

Zum Ausbau Einmündung B304/ St2063 wird angemerkt, dass ein Ausbau dieses Knotenpunkts nur zu Lasten der angrenzenden Grünflächen gehen kann. Dazu wird gesagt, dass der Ausbau auch die Verhältnisse für den Fußgänger- und Radverkehr verbessert, da dann der Rechtseinbieger aus der Staatsstraße gesichert wird.

Allgemein wird von mehreren Teilnehmern berichtet, dass sich Ihrer Meinung nach die Verkehrssituation auf der B304 im letzten Jahr deutlich verschlechtert hätte und dass Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung dringend nötig seien.

Wechselwirkungen mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV)

Es entwickelt sich eine grundsätzliche Diskussion über die Ursachen von Verkehr, ob statt neuer Straßen nicht lieber der öffentliche Verkehr (ÖV) ausgebaut werden sollte und ob neue Straßen parallel zur B304 nicht die Gefahr von Verdrängungsverkehren auf die Innerortsstraßen mit sich bringen. Herr Dr. Hessel merkt dazu an, dass der Fokus dieses Arbeitskreises auf dem Kfz-Verkehr liegt und in anderen Arbeitskreisen auch andere Maßnahmen für den ÖV und den NMIV diskutiert werden. Herr Wanka merkt an, dass die gemeindliche Verkehrspolitik auf die Verlagerung auf den ÖPNV ziele. Auf neuen innerörtlichen Straßen, wie beispielsweise der neuen Nibelungenstraße oder der Straße durch die Neue Mitte Karlsfeld soll kein Durchgangsverkehr fließen, weswegen die Gemeinde Sorge dafür tragen will, dass die Befahrung für den Durchgangsverkehr unattraktiv ist.

Von einem Teilnehmer wird ein Seilbahnsystem als Zubringer zur U-Bahn in Feldmoching vorgeschlagen. Dieses Thema sollte seiner Ansicht nach beim ÖV diskutiert werden.

Von einem Teilnehmer wird gefordert, dass Karlsfeld dringend neue Verkehrsträger benötigt, da das System Straße bereits heute zeitweise stark überlastet ist. Neue Verkehrsträger könnten neben den genannten U-Bahn-Verbindungen auch die Straßenbahn sein (z. B. die Linie 20 verlängert bis Karlsfeld (-Dachau)).

Protokoll



Insbesondere in Amerika, aber auch in Südeuropa, werden verstärkt Seil- oder Schwebelbahnsysteme gebaut, die günstig gebaut und sehr günstig betrieben werden können und die Straße deutlich entlasten. Solche Bahnen haben eine hohe Leistungsfähigkeit und könnten mit eher geringerem Aufwand nach Moosach und/oder Feldmoching gebaut werden.

Ein anderer Teilnehmer angemerkt, dass aufgrund des starken Durchgangsverkehrs die Gemeinde beim Thema ÖV alleine nicht viel ausrichten könnte, sondern eine Lösung mit dem Umland, den Landkreisen und der Landeshauptstadt München her müsste.

Die Verlängerung der U-Bahn von Feldmoching bis nach Karlsfeld wird von Bürgern gewünscht. Dazu erwähnt Herr Wanka, dass von Seiten des MVV bereits eine diesbezügliche Untersuchung stattgefunden hat. Darin wird die (oberirdische) Verlängerung der U-Bahn als unwirtschaftlich angesehen, vor allem wegen der Betriebskosten, da das Gebiet zwischen Feldmoching und Karlsfeld zu dünn besiedelt sei, um sich zu rentieren.

Weitere Themen

Es wird Kritik am Bahnübergang in Oberschleißheim geäußert, der wegen der langen Schließzeiten den Kfz- sowie den Rad- und Fußgängerverkehr behindern würde. Dies liegt jedoch nicht mehr im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde.

Aus dem Publikum wird gefragt, ob in der Verkehrsprognose Neubaumaßnahmen in Karlsfeld enthalten seien. Das wird bejaht, da Maßnahmen von der Gemeinde benannt und der daraus resultierende Verkehr im Modell abgeschätzt wurde.

Es wird kritisiert, dass es Schleichverkehr (auch Schwerverkehr) durch die Krenmoosstraße gibt, der die St2063 umfährt und zu schnell fährt. Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit, wie beispielsweise Fahrbahnversätze, werden gefordert. Daraufhin wird von einem Teilnehmer angemerkt, dass es diese Maßnahmen in der Hochstraße schon gibt und der Kfz-Verkehr dort trotz Tempo 30 zu schnell fährt.

Auf die Frage nach der Aktualität einer Brücke für Fußgänger und Radfahrer über den Würmkanal antwortet Herr Kolbe, dass im Hintergrund Gespräche mit der Landeshauptstadt München stattfinden würden.

3 Zusammenfassung und Ausblick

Protokoll



Herr Kolbe schließt die Veranstaltung. Das weitere Vorgehen soll so aussehen, dass das Büro gevas eine Prioritätenreihung durchführt, ein Grobkonzept erstellt und dieses im Gemeinderat vorstellt. Danach soll es einen Workshop mit allen Teilnehmer der bisherigen Arbeitskreise geben.

gevas humberg & partner
Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH