

Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak

apl. Professor an der Technischen Universität München
Ingenieur für Verkehrsplanung

Gabelsbergerstr. 53 80333 München Tel. (089) 284000 Fax (089) 288497
E-Mail: Prof.Kurzak@t-online.de

23. September 2020

Verkehrsaufkommen Campus Wohnen Unterschleißheim **Ergänzung der VU Business Campus Unterschleißheim von 2017**

1. Aufgabenstellung und Situation

In der „Verkehrsuntersuchung Business Campus 2017“ wurde neben dem Verkehrsaufkommen des geplanten Business Campus auch eine Nachfolgenutzung nördlich des Business Campus auf dem Gelände des ehemaligen Cassidian-Parkplatzes mit einem Verkehrsaufkommen von 1.600 Kfz-Fahrten/Tag berücksichtigt, obwohl die genaue Aufteilung hinsichtlich Wohnen und Gewerbe damals noch nicht festgelegt war.

Inzwischen liegt der städtebauliche Entwurf vor, der nach einigen Änderungen aufgrund von Stadtratsbeschlüssen zu einer Erhöhung der Wohnflächen auf 37 % geführt hat bei entsprechender Verminderung der Flächen für Gewerbe / Gemeinschaft und Sonstiges. Es ist zu überprüfen, welches Verkehrsaufkommen die jetzt konkretisierte Nutzung aufweisen wird und wie sich diese Nutzung auf die Leistungsfähigkeit der Anbindung Nord (Anbindung an die hochbelastete St 2342, Landshuter Straße) auswirken wird.

Das geplante Neubaugebiet mit seinen 13 Punkthäusern und 4 Wohnzeilen soll etwa 775 Bewohnern Platz bieten, davon 95 Personen, die für begrenzte Zeit im benachbarten Business Campus arbeiten und die vorgesehenen 95 Miniapartments nutzen. Es liegen auch detaillierte Vorstellungen hinsichtlich der Nutzung von gewerblichen Flächen für Gastronomie, Dienstleistung, Einzelhandel, KITA und soziale Einrichtungen vor mit insgesamt 73 Mitarbeitern und erwarteten 67 Kunden/Tag. Für die Unterbringung der Pkw sind 2 Tiefgaragen mit insgesamt 393 Stellplätzen vorgesehen, die größere mit 225 Stellplätzen unter der östlichen Bebauung und die kleinere mit 168 Stellplätzen unter der westlichen Bebauung.

2. Verkehrsaufkommen des Neubaugebietes

Im Großraum München wurden von unserem Büro in den letzten Jahrzehnten diverse Haushaltsbefragungen hinsichtlich des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsmittelbenutzung der Bevölkerung durchgeführt. Bei manchen Gemeinden, so bei der Stadt Garching, waren es im Laufe der Zeit 3 Haushaltsbefragungen, so daß auch die Veränderungen der Kenndaten des Verkehrsaufkommens erkennbar sind. Zur Beurteilung des Verkehrsaufkommens des geplanten Baugebietes in Unterschleißheim wird auf die Daten eines entsprechenden Baugebietes im Nordosten der Stadt Garching zurückgegriffen, d.h. auf ein Gebiet, das hinsichtlich der Lage zum Stadtzentrum, zur Schnellbahnhaltestelle und zu einer Arbeitsplatzkonzentration ähnlich ist wie in Unterschleißheim.

Von den erwarteten 775 Bewohnern des Neubaugebietes entfallen 95 auf Bewohner der möblierten Miniapartments, die bei benachbarten Firmen für begrenzte Zeit tätig oder dort zur Ausbildung sind. Diese Personen haben i.d.R. kein eigenes Fahrzeug und beanspruchen auch keinen Stellplatz in der Tiefgarage.

Es verbleiben 680 Einwohner des Neubaugebietes, von denen etwa 70 – 75 % der Altersklasse 20 – 65 zuzurechnen sind. Diese Personen führen täglich 2,1 Fahrten mit dem Pkw oder ÖPNV durch. Vor 10 Jahren lag dieser Wert noch bei 2,3 Fahrten/Tag und vor 30 Jahren bei 3,0 Fahrten/Tag. Im Fahrtenaufkommen pro Person in der motorisierten Verkehrsbelastung ist eindeutig eine abnehmende Tendenz zu erkennen. Die über 65-jährigen, die etwa 10 % der zu erwartenden Einwohner ausmachen, führen 1,9 Fahrten/Tag durch, meiden aber die Berufsverkehrsspitzen und sind deshalb in Bezug auf die Leistungsuntersuchung in den Hauptverkehrszeiten weniger von Bedeutung.

Die 680 Einwohner des Neubaugebietes haben folgendes Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr:

$(680 \times 0,75 \times 2,1) + (680 \times 0,10 \times 1,9) = 1.200$ Fahrten/Tag,
davon 30 % mit ÖPNV und 70 % mit dem Pkw.

Das sind 840 Pkw-Fahrten/Tag als Summe hin und zurück;
davon entfallen 10 % auf sog. Drittfahrten.

Es bleiben somit rd. 760 Pkw-Fahrten,
davon 380 wegfahrend und 380 wiederkommend pro Werktag.

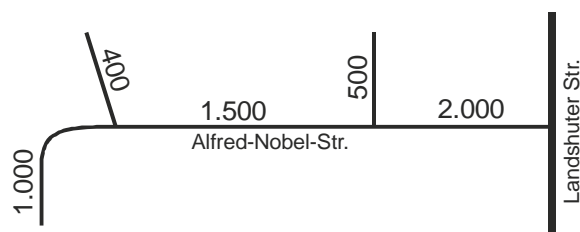
Das Fahrtenaufkommen der „gewerblichen“ Nutzungen ergibt bei 73 Mitarbeitern, davon 85 % anwesend und einem ÖV-Anteil von 35 %, ein Aufkommen von 40 Pkw-Fahrten/Tag und Richtung. Für die 67 Kunden sind das bei nur 10 % ÖV-Anteil 60 Pkw-Fahrten/Tag und Richtung.

3. Ergebnis

Insgesamt ergibt sich für das Neubaugebiet ein Verkehrsaufkommen von $380 + 40 + 60 = 480$ Kfz-Fahrten/Tag und Richtung.

In der Verkehrsuntersuchung von 2017 ist eine Verkehrsbelastung der Anbindung Nord von insgesamt 1.300 zufahrenden und 1.300 wegfahrenden Kfz/Tag berücksichtigt (Anl. 3a der VU). Die 1.300 Kfz/Tag setzen sich aus 500 Fahrten des Business Campus und 800 Fahrten der damals unterstellten Nachfolgenutzung zusammen. Die jetzt vorgesehene Nutzung wird dagegen nur ein Aufkommen von knapp 500 Kfz-Fahrten/Tag und Richtung haben, d.h. rd. 300 weniger als in der VU von 2017 berücksichtigt wurde. Die unterstellte Auslastung wird nicht erreicht und die Anbindung Nord an die Landshuter Straße bleibt – wie in Anlage 7 der VU von 2017 nachgewiesen – ausreichend leistungsfähig.

Hinsichtlich der Belastung der Straße Nord, Alfred-Nobel-Straße ist auf Grundlage der vorliegenden Ergebnisse Folgendes festzustellen (in Kfz/Tag):



München, 23. September 2020

(Prof. Dr.-Ing.  Kurzak)