

TRANSVER GmbH

Maximilianstr. 45
80538 München

Telefon

+49 89 211878 - 0

Fax

+49 89 211878 – 29

E-Mail

office@transver.de

Internet

www.transver.de

Gesellschafter

Prof. Dr.-Ing.
Bernhard Friedrich
(Geschäftsführer)

Prof. Dr.-Ing.
Fritz Busch

Prof. Dr./UCB
Hartmut Keller

Handelsregister

Amtsgericht München
HRB 137126

**Finanzamt München
für Körperschaften**

Steuernummer
143/187/50352

Ust-ID-Nummer
DE213507907

Bankverbindung

Stadtsparkasse
München

Kontonummer
83 20 03 11

Bankleitzahl
701 500 00

IBAN
DE57 7015 0000
0083 2003 11

BIC
SSKMDEMM

Anreise

U4, U5 (Lehel)
Tram 17, 19
(Maxmonument)

Verkehrliche Neuordnung der Tegernseer Landstraße

Im Auftrag der Landeshauptstadt München

Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/32-2

Januar 2014

Die Studie wurde gefördert mit Mitteln des Bundes,
Freistaates Bayern und Landeshauptstadt München
aus dem Bund-Länder-
Städtebauförderungsprogramm Teil II "Stadt- und
Ortsteile mit besonderem Entwicklungsbedarf - die
soziale Stadt"

Oberste Baubehörde
im Bayerischen
Staatsministerium
des Innern



Landeshauptstadt
München

Impressum

Erstellung des Gutachtens durch:**TRANSVER GmbH**

Fachliche Betreuung durch Ulrich Glöckl, Jürgen Schmiele
Maximilianstraße 45
80538 München
Telefon: 089/211878-0
Email: office@transver.de

**Im Auftrag der:****Landeshauptstadt München**

Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/32-2
Fachliche Betreuung durch Melanie Grötsch und Harald Schnell
Blumenstraße 31
80331 München
Telefon: 089/233-26327 bzw. 089/233-26902
Email: melanie.groetsch@muenchen.de bzw.
harald.schnell@muenchen.de



Landeshauptstadt
München

Unter Mitwirkung im Abstimmungskreis

Herr Stefan Bauer, Kreisverwaltungsreferat, HA III/123
Herr Marco Hölzel, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, HA III/32
Herr Martin Hörndler, Baureferat, T 1/CS-Ost
Herr Ulrich Türck, Baureferat, T 1/CS-Ost
Frau Ingeborg Neubauer, Baureferat, T 1/CS-Ost
Herr Thomas Werner, SWM GmbH

Im Rahmen der:

In dieser Publikation verwenden wir in der Regel aus Gründen des Leseflusses die männliche Form von Personenbezeichnungen. Damit sind grundsätzlich - sofern inhaltlich zutreffend - Frauen und Männer gemeint.

Inhaltsverzeichnis

Impressum	I
Verzeichnisse.....	V
Abbildungsverzeichnis.....	V
Tabellenverzeichnis.....	VII
Kurzfassung.....	A
1 Anlass der Machbarkeitsstudie.....	1
2 Planungsziele	4
3 Datengrundlagen.....	6
3.1 Verwendete Informationen und Planungsgrundlagen	6
3.1.1 Fußverkehr.....	6
3.1.2 Radverkehr.....	6
3.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr	6
3.1.4 Motorisierter Individualverkehr.....	6
3.1.5 Aufenthaltsqualität, Schulwege und aktuelle Dokumente zur Straßenraumgestaltung	7
3.2 Weitere Festlegungen	7
4 Betrachtung des Analysefalls mit Defizitanalyse	9
4.1 Einführung.....	9
4.2 Analysefall.....	10
4.2.1 Übersicht.....	10
4.2.2 Detaildarstellungen	14
4.2.3 HBS-Berechnungen im Analysefall und Prognosenullfall	19
4.3 Verkehrliche und städtebauliche Defizite an der Tegernseer Landstraße	20
4.3.1 Defizite aus Sicht der Nahmobilität	20
4.3.2 Defizite aus Sicht des ÖPNV	25
4.3.3 Defizite aus Sicht des mIV	25
4.4 Schlussfolgerungen für die Planfälle	26
5 Planfallbetrachtungen.....	28
5.1 Einführung.....	28
5.2 Planfall A	30
5.2.1 Übersicht.....	30
5.2.2 Netzdarstellungen	32
5.2.3 Querschnittsbezogene Detaildarstellungen	33
5.2.4 Beschreibung der HBS Berechnungen für Planfall A	39
5.2.5 Zusammenfassung Planfall A	41
5.3 Planfall B	43
5.3.1 Übersicht.....	43
5.3.2 Netzdarstellungen	46
5.3.3 Querschnittsbezogene Detaildarstellungen	48
5.3.4 Beschreibung der HBS Berechnungen für Planfall B	50
5.3.5 Zusammenfassung Planfall B	53
5.4 Planfall C.....	54
5.4.1 Übersicht.....	54
5.4.2 Netzdarstellungen	56
5.4.3 Zusammenfassung Planfall C	58
5.5 Planfall D.....	59
5.5.1 Übersicht.....	59

5.5.2	Netzdarstellungen	61
5.5.3	Querschnittsbezogene Detaildarstellungen	63
5.5.4	Beschreibung der HBS Berechnungen für Planfall D	69
5.5.5	Zusammenfassung Planfall D	71
5.6	Zusammenfassung der HBS Berechnungen	72
5.7	Zusammenfassung und Vergleich der Planfälle	74
6	Beschreibung der Vorzugslösung und Zusammenfassung.....	77
6.1	Kurzbeschreibung der Vorzugslösung	77
6.2	Details zur Vorzugslösung	82
6.2.1	Details: Knoten Wirtstraße und Haltestelle Tegernseer Landstraße	82
6.2.2	Details: Südliche Tegernseer Landstraße	87
6.2.3	Details: Tegernseer Platz ohne mIV (Variante 1)	89
6.2.4	Details: Tegernseer Platz mit Kfz-Überfahrmöglichkeit (Variante 2)	92
6.2.5	Details: Nördliche Tegernseer Landstraße	94
6.2.6	Details: Einbahnstraßensystem Silberhornstr. / Deisenhofener Str. / Ichostr.	97
6.2.7	Zusammenfassung der baulichen Gestalt im Straßenraum	104
6.2.8	Abschnittsfeine, überschlägige Kostenschätzung	107
6.2.9	Mögliche Abfolge der Bauabschnitte	108
6.3	Zusammenfassung	109
7	Literaturverzeichnis	112
8	Abkürzungsverzeichnis	113
9	Anhang: HBS Berechnungen	114
9.1	Analysefall	114
9.1.1	Tegernseer Platz / Ichostraße (LZA 0039)	114
9.1.2	Giesinger Berg (LZA 0490)	119
9.1.3	Candidstr. / Tegernseer Landstraße (LZA 0082)	122
9.2	Prognosenullfall	127
9.2.1	Tegernseer Platz / Ichostraße (LZA 0039)	127
9.2.2	Giesinger Berg (LZA 0490)	132
9.3	Planfall A	135
9.3.1	Tegernseer Platz / Ichostraße (LZA 0039)	135
9.3.2	Giesinger Berg (LZA 0490)	140
9.4	Planfall B	145
9.4.1	Tegernseer Platz / Ichostraße (LZA 0039)	145
9.4.2	Giesinger Berg (LZA 0490)	150
9.5	Planfall D	155
9.5.1	Tegernseer Platz / Ichostraße (LZA 0039)	155
9.5.2	Giesinger Berg (LZA 0490)	160
9.6	Modifizierter Planfall D mit befahrbarem Tegernseer Platz	163
9.6.1	Tegernseer Platz / Ichostraße (LZA 0039)	163
9.6.2	Giesinger Berg (LZA 0490)	166
9.6.3	Silberhornstraße / Tegernseer Platz (LZA 0040)	169
10	Anhang: Straßenquerschnitte	172
10.1	Tegernseer Landstraße (nördlicher Teil)	173
10.2	Tegernseer Landstraße (südlicher Teil)	174
10.3	Ichostraße	175
10.4	Silberhornstraße	176
10.5	Deisenhofener Straße	177

10.6	Werinherstraße	178
10.7	Tegernseer Landstraße / Wirtstraße	179
11	Anhang: Protokoll UA Verkehr	180



Thema	Vorstellung der verkehrlichen Machbarkeitsstudie an der Tegernseer Landstraße bei der Sitzung des UA Verkehr des BA 17 mit Gästen der AG Verkehr und der TELA Aktiv e.V.
Ort	MVHS Ost, Werinherstraße 33
Datum	4.11.2010
Niederschrift	Jürgen Schmiele, 11.11.2010
Teilnehmer	siehe Teilnehmerliste

Begrüßung durch die Vorsitzende des UA Verkehr Frau Wochenauer und Moderation der Veranstaltung durch Frau Lierow. Auf der **Tagesordnung** standen:

TOP 1	Vorstellung der Sozialen Stadt und der verkehrlichen Machbarkeitsstudie an der Tegernseer Landstraße
TOP 2	Anregungen und Vorschläge zur verkehrlichen Neuordnung

TOP 1 Vorstellung der Sozialen Stadt und der verkehrlichen Machbarkeitsstudie an der Tegernseer Landstraße

Herr Hölzel, Frau Grötsch und Herr Glöckl stellten ihre jeweiligen Schwerpunkte anhand einer Präsentation dar.

- Herr Hölzel beschrieb das Projekt Sanierungsgebiet Tegernseer Landstraße / Chiemgaustraße im Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm Soziale Stadt,
- Frau Grötsch stellte die Rahmenbedingungen für die Untersuchung vor,
- Herr Glöckl beschrieb die Vorgehensweise der Machbarkeitsstudie.

Alle drei Präsentationen sind dem Protokoll angefügt.

TOP 2 Anregungen und Vorschläge zur verkehrlichen Neuordnung

Anregungen durch Teilnehmer/in 1

- Der Wunsch der Führung des Metrobuses 54 durch die Tegernseer Landstraße und Deisenhofener Straße durch den BA 18 wurde durch den BA 17 abgelehnt, da kein Parallelverkehr zur U-Bahn notwendig sei und die Erschließung und Anschluss der Bewohner um das Agfa Gelände (1500 bis 2000 neue Einwohner) notwendig ist. Weiter ist die Busbeschleunigung entlang der Perlacher Straße und an der Kreuzung Grünwalder Straße / Tegernseer Landstraße / Candidstraße in Umsetzung.
- Trotz diversen Ampelanlagen wird in der Deisenhofener Straße sehr schnell gefahren.

Anregungen durch Teilnehmer/in 2

- Der zentrale Bereich um den Edelweißplatz ist für Bewohner außerhalb des Umgriffs zum Teil schwer zugänglich, da keine direkte Bus- und/oder

Protokoll: 20101104_UA_Verkehr_Protokoll_v03.docx

Seite 1 von 4

Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1:	Empfohlene Querschnitte gemäß RAST (2006) für eine Haupteinkaufsstraße	5
Abbildung 3-1:	Unterscheidung Tegernseer Landstraße Nord und Süd	7
Abbildung 4-1:	Lage der Querschnitte	9
Abbildung 4-2:	Visualisierung wichtiger Defizite	13
Abbildung 4-3:	Heutiger Querschnitt durch die nördliche Tegernseer Landstraße bei Hausnummern 37 bzw. 42	14
Abbildung 4-4:	Heutiger Querschnitt durch die Tegernseer Landstraße Süd bei Hausnummer 99 bzw. 98	15
Abbildung 4-5:	Heutiger Querschnitt durch die Silberhornstraße	16
Abbildung 4-6:	Heutiger Querschnitt durch die Deisenhofener Straße	16
Abbildung 4-7:	Heutiger Querschnitt durch die Ichostraße	17
Abbildung 4-8:	Heutiger Querschnitt durch die Werinherstraße	18
Abbildung 4-9:	Heutiger Querschnitt durch die Tegernseer Landstraße 125	18
Abbildung 4-10:	Anwendung der Querbarkeit der Tegernseer Landstraße	21
Abbildung 4-11:	Beispiel für die Anlage einer Mittelinsel aus RAST (2006 S. 89)	22
Abbildung 4-12:	Beispiel einer Querungsmöglichkeit von Straße und Tramplanum in der Grünwalder Straße auf Höhe Friauler Straße	22
Abbildung 4-13:	Fehlende Querungshilfen in der Tegernseer Landstraße	23
Abbildung 4-14:	zu steile und zu schmale Rampe für Rollstühle und Kinderwagen in der Unterführung am Giesinger Berg	23
Abbildung 4-15:	Risikoreiche Abkürzung für Fußgänger südlich des Tegernseer Platzes ..	23
Abbildung 4-16:	Parkendes Fahrzeug auf Fuß- und zu schmalen Radweg in der Deisenhofener Straße	23
Abbildung 4-17:	Gefährdung von Verkehrsteilnehmern am Tegernseer Platz	23
Abbildung 4-18:	schmaler Gehweg in südlicher Tegernseer Landstraße mit Radfahrer auf Tramplanum	23
Abbildung 4-19:	Ende des Radweges auf Höhe der Tegernseer Landstraße 131	24
Abbildung 4-20:	Treppe an den Radhaupttrouten über den Giesinger Berg	25
Abbildung 5-1:	Ablaufschema bei der Entwicklung und Betrachtung von Planfällen	28
Abbildung 5-2:	Übersichtsplan Planfall A	30
Abbildung 5-3:	Übersicht zu Anpassungen im nmlV in Planfall A	32
Abbildung 5-4:	Übersicht zu Anpassungen im mlV in Planfall A	33
Abbildung 5-5:	Vier verschiedene Optionen für die Tegernseer Landstraße (Nord)	34
Abbildung 5-6:	Alternierender Querschnitt mit Radfahrstreifen und Stellflächen in der nördlichen Tegernseer Landstraße (Schema angelegt an Abbildung 5-7) ..	35
Abbildung 5-7:	Asymmetrische Anordnung und Umwidmung von Stellflächen in der nördlichen Tegernseer Landstraße im Längsschnitt	36
Abbildung 5-8:	Engstelle in der Tegernseer Landstraße Süd mit separatem Radweg (Planfall A)	37
Abbildung 5-9:	Mögliche Ummarkierung des Straßenraumes in der Silberhornstraße (Planfall A)	38
Abbildung 5-10:	Ausführungen mit baulichen Radweg in der Deisenhofener Straße (Planfall A)	38
Abbildung 5-11:	Beibehaltung der heutigen Werinherstraße (Planfall A)	39
Abbildung 5-12:	Ertüchtigung der Ichostraße für Zweirichtungsverkehr (Planfall A)	39
Abbildung 5-13:	Knoten Tegernseer Platz in Planfall A	40
Abbildung 5-14:	Knoten Giesinger Berg in Planfall A	41
Abbildung 5-15:	Übersichtsplan Planfall B	43
Abbildung 5-16:	Übersicht zu Anpassungen im nmlV in Planfall B	46

Abbildung 5-17:	Übersicht zu Anpassungen im mIV in Planfall B	47
Abbildung 5-18:	Umwandlung der Silberhornstraße in eine Fahrradstraße mit Linienverkehr frei (Planfall B)	48
Abbildung 5-19:	Unechte Einbahnstraße bzw. Fahrradstraße in der Deisenhofener Straße mit Schrägparkern (Planfall B)	49
Abbildung 5-20:	Werinherstraße mit Ertüchtigung für Zweirichtungsverkehr (Planfall B)	50
Abbildung 5-21:	Ichostraße mit Ertüchtigung für Zweirichtungsverkehr (Planfall B)	50
Abbildung 5-22:	Knoten Tegernseer Platz in Planfall B	51
Abbildung 5-23:	Knoten Giesinger Berg in Planfall B	52
Abbildung 5-24:	Übersichtsplan Planfall C	55
Abbildung 5-25:	Übersicht zu Anpassungen im nmlV in Planfall C	56
Abbildung 5-26:	Übersicht zu Anpassungen im mIV in Planfall C	57
Abbildung 5-27:	Übersichtsplan Planfall D	59
Abbildung 5-28:	Übersicht zu Anpassungen im nmlV in Planfall D	61
Abbildung 5-29:	Übersicht zu Anpassungen im mIV in Planfall D	62
Abbildung 5-30:	Nördliche Tegernseer Landstraße (Planfall D)	63
Abbildung 5-31:	Tegernseer Landstraße Süd mit zwei Radwegen und mIV auf Tramplanum (Planfall D)	63
Abbildung 5-32:	Querschnitt durch die Silberhornstraße in Planfall D	64
Abbildung 5-33:	Deisenhofener Straße in Planfall D	66
Abbildung 5-34:	Ausschnitt Silberhornstraße und Deisenhofener Straße unter Beibehaltung heutiger Bordsteinkanten (ausgenommen am Giesinger Berg)	67
Abbildung 5-35:	Ausschnitt Silberhornstraße und Deisenhofener Straße mit Radfahrstreifen und Entfall von Parkplätzen auf Nordseite	67
Abbildung 5-36:	Ausschnitt Silberhornstraße und Deisenhofener Straße mit Verschiebung der Parkplätze und Markierung eines Radfahrstreifen	67
Abbildung 5-37:	Ausschnitt Silberhornstraße und Deisenhofener Straße mit überbreiter Fahrbahn und Radschutzstreifen	68
Abbildung 5-38:	Werinherstraße in Planfall D	68
Abbildung 5-39:	Ichostraße in Planfall D	69
Abbildung 5-40:	Knoten Tegernseer Platz in Planfall D	70
Abbildung 5-41:	Knoten Giesinger Berg in Planfall D	71
Abbildung 5-42:	Schematische Planfallübersicht im zentralen Bereich um den Tegernseer Platz	75
Abbildung 6-1:	Grundstruktur der Verkehrsführung in der Vorzugslösung und Lage der Querschnitte	79
Abbildung 6-2:	Ergebnisse der makroskopischen Verkehrsmodellrechnung für die Vorzugslösung in Variante 2 (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich des Tegernseer Platzes)	80
Abbildung 6-3:	Lageplan des Knotenpunkts Wirtstraße / Tegernseer Landstraße	83
Abbildung 6-4:	Lageplan des Knotenpunkts Candidstraße / Tegernseer Landstraße	84
Abbildung 6-5:	Querschnitt am Knoten Tegernseer Landstraße / Wirtstraße	86
Abbildung 6-6:	Verkehrliche Übersicht in der südlichen Tegernseer Landstraße	87
Abbildung 6-7:	Lageplan der südlichen Tegernseer Landstraße	88
Abbildung 6-8:	Querschnitt der südlichen Tegernseer Landstraße	89
Abbildung 6-9:	Lageplan des Tegernseer Platzes (Variante 1)	90
Abbildung 6-10:	Querschnitt des Tegernseer Platzes (im südlichen Bereich) in Variante 1	91
Abbildung 6-11:	Überlegungen zu denkbaren Buslinienführungen über den Tegernseer Platz	91
Abbildung 6-12:	Lageplan des Tegernseer Platzes (Variante 2)	93
Abbildung 6-13:	Querschnitt des Tegernseer Platzes (im südlichen Bereich) in Variante 2	93
Abbildung 6-14:	Verkehrliche Übersicht in der nördlichen Tegernseer Landstraße	94
Abbildung 6-15:	Lageplan der nördlichen Tegernseer Landstraße am Edelweißplatz	95
Abbildung 6-16:	Querschnitt auf nördlicher Tegernseer Landstraße südlich des Edelweißplatzes	96

Abbildung 6-17:	Lageplan des Einbahnstraßensystems (Variante 1).....	97
Abbildung 6-18:	Lageplan des Einbahnstraßensystems (Variante 2)	98
Abbildung 6-19:	Lageplan des Knotens am Giesinger Berg.....	100
Abbildung 6-20:	Querschnitt in der Silberhornstraße	100
Abbildung 6-21:	Querschnitt in der Deisenhofener Straße.....	101
Abbildung 6-22:	Querschnitt in der Ichostraße.....	101
Abbildung 6-23:	Skizze einer barrierefreien Wendelrampe nach DIN 18040	103
Abbildung 6-24:	Schematische Wirkungsübersicht der Vorzugslösung mit geöffnetem Tegernseer Platz	110
Abbildung 9-1:	Verkehrsbelastung im Analysefall am Tegernseer Platz	114
Abbildung 9-2:	Verkehrsbelastung im Analysefall am Giesinger Berg	119
Abbildung 9-3:	Verkehrsbelastung im Analysefall an der Candidstraße / Tegernseer Landstraße	122
Abbildung 9-4:	Verkehrsbelastung im Prognosenullfall am Tegernseer Platz	127
Abbildung 9-5:	Verkehrsbelastung im Prognosenullfall am Giesinger Berg	132
Abbildung 9-6:	Verkehrsbelastung im Planfall A am Tegernseer Platz	135
Abbildung 9-7:	Verkehrsbelastung im Planfall A am Giesinger Berg.....	140
Abbildung 9-8:	Verkehrsbelastung im Planfall B am Tegernseer Platz	145
Abbildung 9-9:	Verkehrsbelastung im Planfall B am Giesinger Berg.....	150
Abbildung 9-10:	Verkehrsbelastung im Planfall D am Tegernseer Platz	155
Abbildung 9-11:	Verkehrsbelastung im Planfall D am Giesinger Berg	160
Abbildung 9-12:	Verkehrsbelastung im modifizierten Planfall D am Tegernseer Platz	163
Abbildung 9-13:	Verkehrsbelastung im modifizierten Planfall D am Giesinger Berg	166
Abbildung 9-14:	Verkehrsbelastung im modifizierten Planfall D am Tegernseer Platz	169

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3-1:	Unterscheidung Tegernseer Landstraße Nord und Süd.....	8
Tabelle 4-1:	Übersicht über den Analysefall	12
Tabelle 4-2:	Mittelinsel und Warteflächen aus RAS (2006 S. 89)	22
Tabelle 4-3:	Übersicht der bedeutendsten Defizite im Untersuchungsgebiet.....	27
Tabelle 5-1:	Überblick und Kurzcharakterisierung der untersuchten Planfälle	29
Tabelle 5-2:	Wirkungsübersicht Planfall A	31
Tabelle 5-3:	Wirkungsübersicht Planfall B	44
Tabelle 5-4:	Wirkungsübersicht Planfall C	54
Tabelle 5-5:	Wirkungsübersicht Planfall D	60
Tabelle 5-6:	Annahmen zur HBS Berechnung nach Knoten und Fall.....	72
Tabelle 5-7:	Ergebnisübersicht der HBS Berechnungen.....	73
Tabelle 5-8:	Übersicht über die Zielerfüllung der Planfälle.....	76
Tabelle 6-1:	Bilanz des ruhenden Verkehrs.....	82
Tabelle 6-2:	Zusammenfassung der baulichen Gestalt im Straßenraum (Teil 1 von 3).....	104
Tabelle 6-3:	Zusammenfassung der baulichen Gestalt im Straßenraum (Teil 2 von 3).....	105
Tabelle 6-4:	Zusammenfassung der baulichen Gestalt im Straßenraum (Teil 3 von 3).....	106
Tabelle 6-5:	Abschnittsfeine, überschlägige Kostenschätzung	107
Tabelle 6-6:	Gegenüberstellung von Analysefall und Vorzugslösung	111

Kurzfassung

Im vorliegenden Gutachten wurden verschiedene Verkehrsführungen für den Tegernseer Platz selbst, für das Einbahnstraßensystem der ihn umgebenden Straßen und die Tegernseer Landstraße zwischen St.-Bonifatius-Straße und Candidstraße untersucht. Hierzu wurde in drei Stufen vorgegangen:

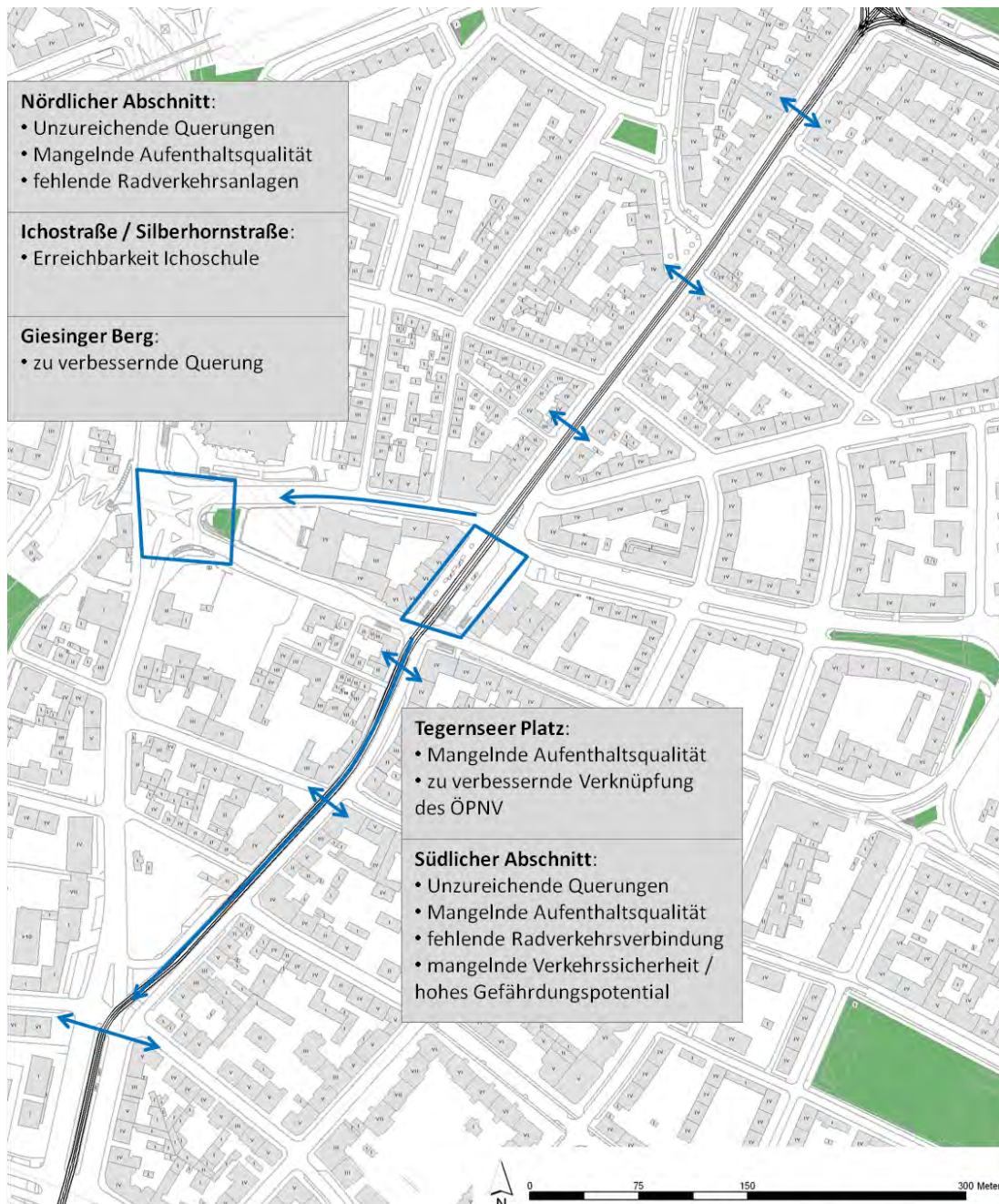
1. Analyse der Defizite
2. Entwicklung von verschiedenen Planfällen
3. Kombination verschiedener Elemente aus den Planfällen zu einer Vorzugslösung.

In vorliegender Kurzfassung des Gutachtens werden oben genannte drei Stufen kurz beschrieben und anschließend die Vorzugslösung detaillierter ausgeführt.

Defizitanalyse

Nachfolgend dargestellte Tabelle beschreibt zusammenfassend die bedeutenden verkehrlichen Defizite innerhalb des Untersuchungsgebiets.

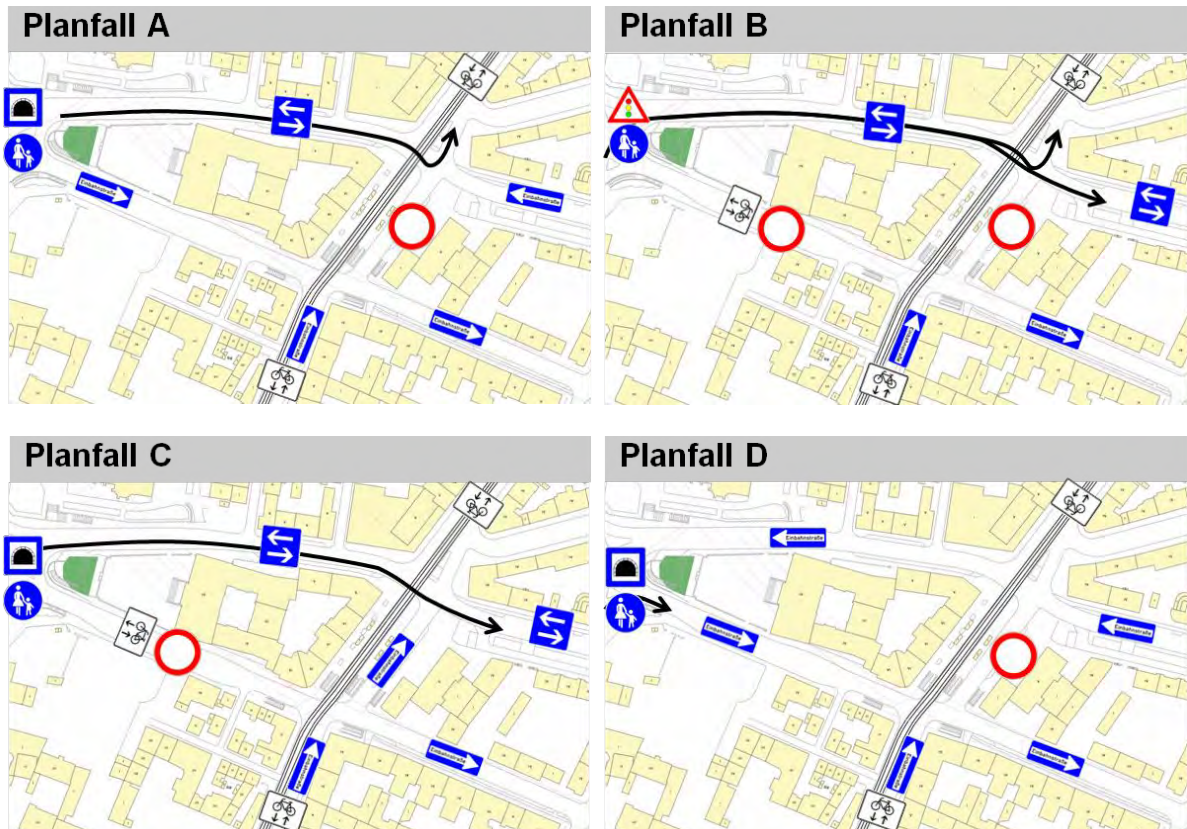
	Soll = Projektziel	bedeutende Defizite
Fußverkehr	Verbesserung der Wegebeziehungen, Förderung Umweltverbund, Aufwertung von Giesing, Sicherstellung der Erreichbarkeit	- Insellage der Ichoschule - mangelhafte Querbarkeit der Tegernseer Landstraße insbesondere abends - lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen - schmale Gehwege sind durch Werbung, Fahrräder usw. zugestellt - Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern z.B. in Deisenhofener Straße - beengende Führung bzw. Gestaltung von Gehwegen - Unterführung am Giesinger Berg ist nicht barrierefrei und oberirdisch existiert keine Querungsmöglichkeit
Radverkehr		- unvollständiges Radroutennetz, z.T. mit baulichen Mängeln wie Treppen, umwegiger Führung und abruptem Ende von Radverkehrsinfrastruktur - zu wenige Abstellmöglichkeiten - (teilweise) hohe Wartezeiten an LZAs bzw. keine funktionalen Hilfen für Radfahrer - Ausweichen im spitzen Winkel auf Tramgleise in der Tegernseer Landstraße durch Parker in zweiter Reihe - mangelhafte Fortführung aus nördlicher Tegernseer Landstraße in Richtung Harlaching - fehlende Abbiegebeziehungen (z.B. Giesinger Berg)
ÖPNV	Förderung Umweltverbund	- nicht alle Haltestellen barrierefrei - Bus und Tram halten an unterschiedlichen Orten - Unfallschwerpunkte mit linksabbiegenden Kfz
Motorisierter Individualverkehr	-	- Zielverkehr hat Schwierigkeiten bei der Stellplatzsuche - hohe mIV-Dichte und hohe mIV-Geschwindigkeit
Aufenthaltsqualität	Schaffung von Aufenthaltsqualität in Straßen- und Platzräumen, Sicherung von gesunden Wohn- und Lebensverhältnissen	- starke Dominanz der Verkehrsfunktion im Straßenbild - Tegernseer Landstraße hat keinen „Einkaufsstraßencharakter“ - kein nutzbarer „Bürgerplatz“ im Stadtteilzentrum z.B. für Wochenmarkt oder ähnliche Veranstaltungen - kaum Begrünung - durch das Fehlen der Bäume am Edelweißplatz sinkt Aufenthaltsqualität



Visualisierung der Defizitanalyse

Die vier Planfälle

Aufbauend auf die Defizitanalyse wurden insgesamt vier Planfälle entwickelt. Die vier Planfälle lassen sich am leichtesten durch die Veränderungen am Tegernseer Platz und der Führung des motorisierten Individualverkehrs (mIV) beschreiben. Die zur Verfügung stehende Verkehrsfläche für alle Verkehrsträger entlang der Tegernseer Landstraße verändert sich dadurch ebenfalls. Hieraus ergeben sich jeweils unterschiedliche Nutzungspotentiale im Besonderen für Funktionen des Aufenthalts.



In den obigen Darstellungen sind die Planfälle primär anhand der mIV Führung skizziert; aus Gründen der Übersichtlichkeit sind **nur ergänzte Fahrbeziehungen** in schwarz dargestellt. Detailanpassungen für Fuß- und Radverkehr sind unvollständig dargestellt; eine Radverkehrsführung entlang der Tegernseer Landstraße wurde in allen Fällen jedoch in verschiedenen Ausprägungen (z.B. Radweg, Radstreifen, Radschutzstreifen, Mischverkehr) realisiert. Bus- und Tramverkehr entsprechen den jeweils der heutigen Linienführungen.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird die vereinfachte Bezeichnung und Beschreibung anhand der mIV-Verkehrsführung vorgenommen, da Fuß- und Radverkehrsplanung Detailplanung ist und sich bereits durch die jeweils angenommene bauliche Ausprägung¹ unterscheiden können. Nachfolgende vier Planfälle wurden entwickelt, ausgearbeitet und bewertet:

- Planfall A: „mIV-freier Tegernseer Platz unter Beibehaltung des Einbahnstraßensystems (ausgenommen Ichostraße) und einer Aufwertung der Tegernseer Landstraße“
- Planfall B: „Auflösung Einbahnstraßensystem mit mIV-freier Silberhornstraße und Tegernseer Platz und verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in der nördlichen Tegernseer Landstraße“
- Planfall C: „Auflösung Einbahnstraßensystem mit mIV-freier Silberhornstraße und Fahrverkehr über den Tegernseer Platz“

¹ Am Beispiel des Radverkehrs und dessen Führung lässt sich dies veranschaulichen: Radverkehr kann auf einem Radweg, einem Radstreifen, einem Radschutzstreifen oder im Mischverkehr geführt werden. In allen vier Fällen ist die Erreichbarkeit gegeben; es sind jedoch erhebliche Abhängigkeiten zu anderen Verkehrsträgern vorhanden, welche nur unzureichend auf einem Übersichtsplan dargestellt werden können.

- Planfall D: „Durchgehende Radverkehrsanlagen mit mIV-freiem Tegernseer Platz unter Beibehaltung des Einbahnstraßensystems“. Dieser Planfall wurde nach Abstimmung mit der LHM ergänzt durch eine Variante, bei der der Tegernseer Platz bei hohem Widerstand (Tempolimit 20 km/h) für den mIV geöffnet bleibt.

Die Übersichten stellen die grundlegenden Annahmen für die Planfälle dar. Für die Kurzfassung wurden nur die wesentlichen, den Raum prägenden Elemente dargestellt (und natürlich alle Elemente der Planung für Fußgänger und Radfahrer, siehe obige Anmerkungen).

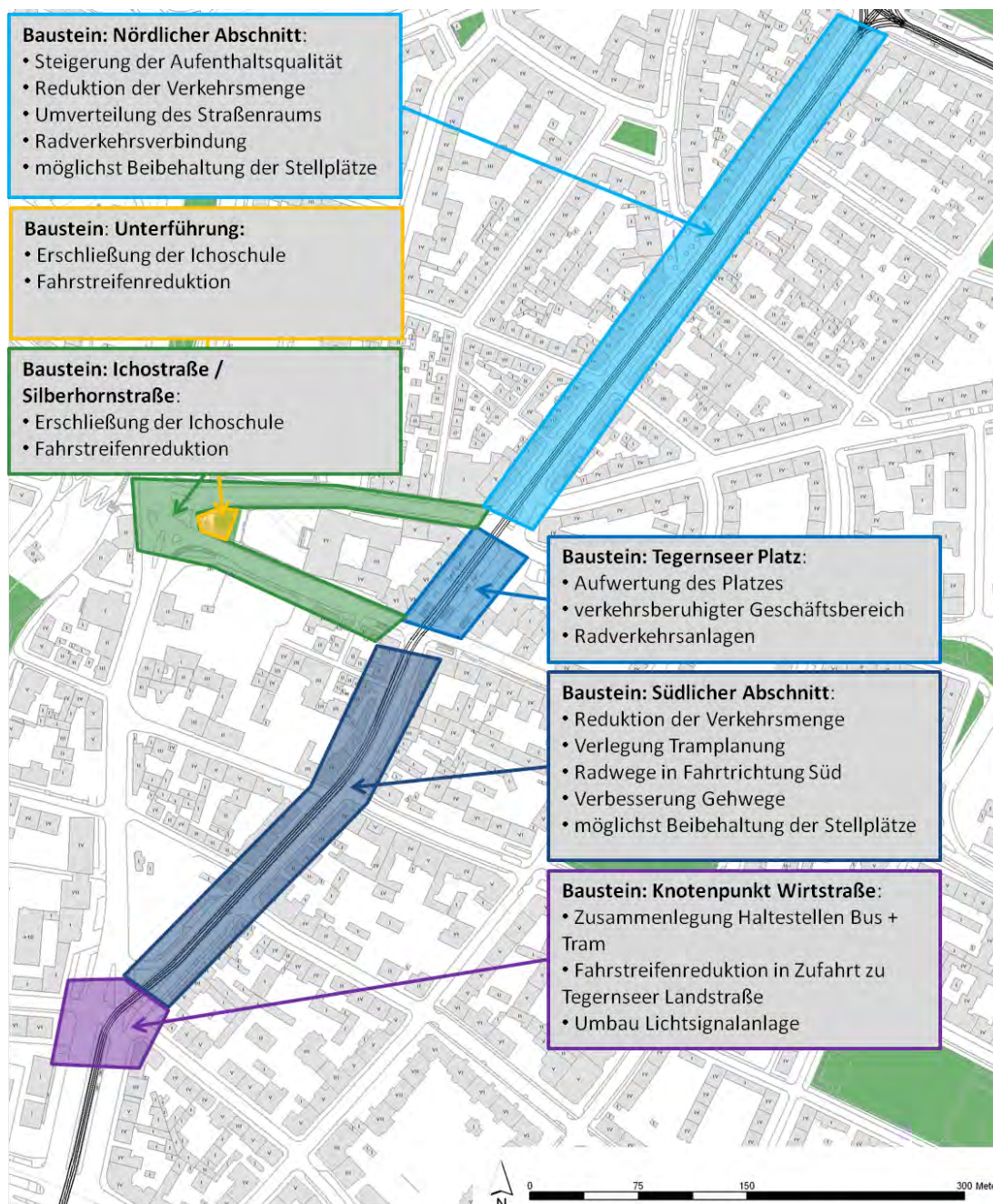
Vorzugslösung

Aus den oben skizzierten vier Planfällen wurde die Vorzugslösung kombiniert. Sie wird durch nachfolgende Elemente charakterisiert:

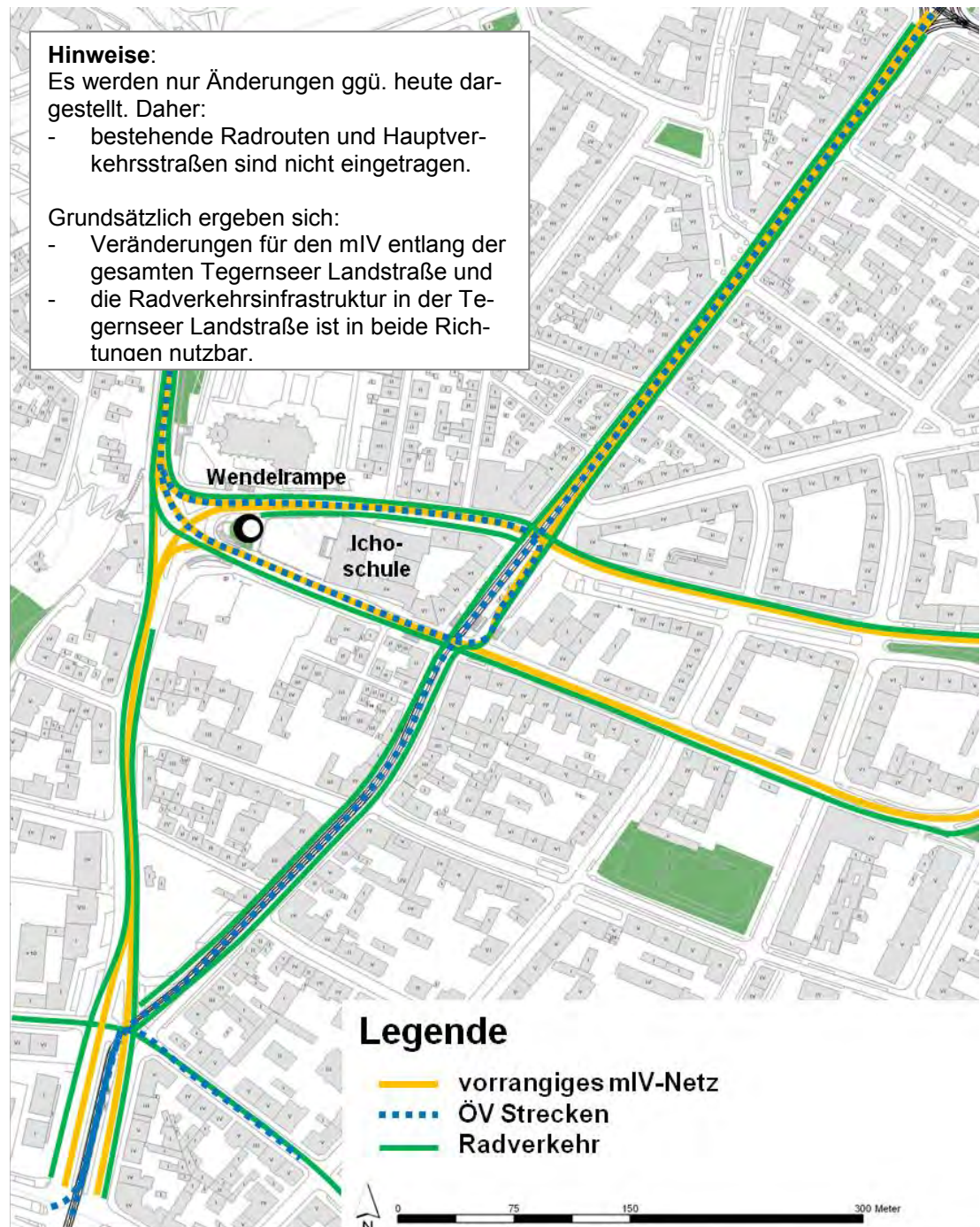
- Am Knoten Wirtstraße / südliche Tegernseer Landstraße wird eine intelligente Verkehrssteuerung eingeführt.
- Dadurch wird die Menge an Durchgangsverkehr in der südlichen Tegernseer Landstraße reduziert. Erst hierdurch werden bauliche Anpassungen im gesamten Sanierungsgebiet ermöglicht. Diese Maßnahme trägt entscheidend zur Aufwertung des Stadtviertels insbesondere im Sinne der Ziele des Sanierungsgebiets bei.
- In der südlichen Tegernseer Landstraße wird das Tramplanum nach Osten verschoben, wodurch die notwendige Fläche für einen Radweg auf der Westseite geschaffen wird. Es kann hierdurch ein Lückenschluss im Radverkehrsnetz von Haidhausen bis Harlaching auf direktem Wege zur Erschließung des Stadtteilzentrums erfolgen. Die Radfahrverbindung kann im weiteren Fortgang über den Knoten Wirtstraße zur Hangkante bzw. Schrafnagelberg fortgeführt werden.
- Die Anzahl an Fahrzeugen, welche über den Tegernseer Platz geführt werden nimmt gegenüber heute deutlich ab. Es ist daher möglich, den Bereich als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich („Zone 20“) auszuweisen. Es entfallen Fahrspuren, wodurch die Ostseite des Platzes vor dem Gebäude der Post verbreitert werden kann. Der Tegernseer Platz kann dadurch aufgewertet und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden.
- Der durch den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich verdrängte Verkehr verlagert sich weiträumig und wird sich im näheren und weiteren Umfeld neue Wege im Hauptverkehrsstraßennetz suchen. Die Straße mit überwiegend Wohnbebauung Deisenhofener Straße und Werinherstraße erhalten nur vernachlässigbar geringe Verkehrssteigerung.
- Die gegenüber heute veränderte Verkehrsführung führt zu einer erheblichen Verkehrsabnahme in FR Nord in der nördlichen Tegernseer Landstraße. Es werden Freiräume zur Neukonzeption geschaffen. Sowohl die Fahrbahnbreite als auch die Geschwindigkeit können reduziert werden. Eine durchgehende Aufwertung der Tegernseer Landstraße ist die Folge durch:
 - a) besseren Querungsmöglichkeiten, weniger mIV und die damit einhergehende entscheidende Reduktion der Trennwirkung.
 - b) Flächen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität werden geschaffen.
 - c) Der Standort als Stadtteilzentrum wird gefestigt und gestärkt.

- d) Der Radverkehr kann verkehrssicher auf einem Schutzstreifen neben der Straßenbahn geführt werden.
- e) Die reduzierte Kfz-Menge führt zu einer erhöhten Fahrplanstabilität der Straßenbahn.
- Um dies zu erreichen, muss das Einbahnstraßensystem (entlang der Silberhornstr., Deisenhofener Str., Werinherstr. und Ichostr) erhalten bleiben. Es wird bei dem heute vorhandenen und prognostizierten Kfz-Aufkommen am Giesinger Berg keine baulich realisierbare Möglichkeit gesehen, eine oberirdische Fußgängerquerung einzurichten.
- Daher ist es notwendig, die dortige Unterführung durch eine Wendelrampe an die Südseite der Ichostraße anzubinden. Diese ermöglicht eine stufenlose Verbindung nach Untergiesing. Für die barrierefreie Erreichbarkeit des Bergviertels ist unter anderem auf Höhe der Weinbauernstraße (bereits heute) eine LZA vorhanden.

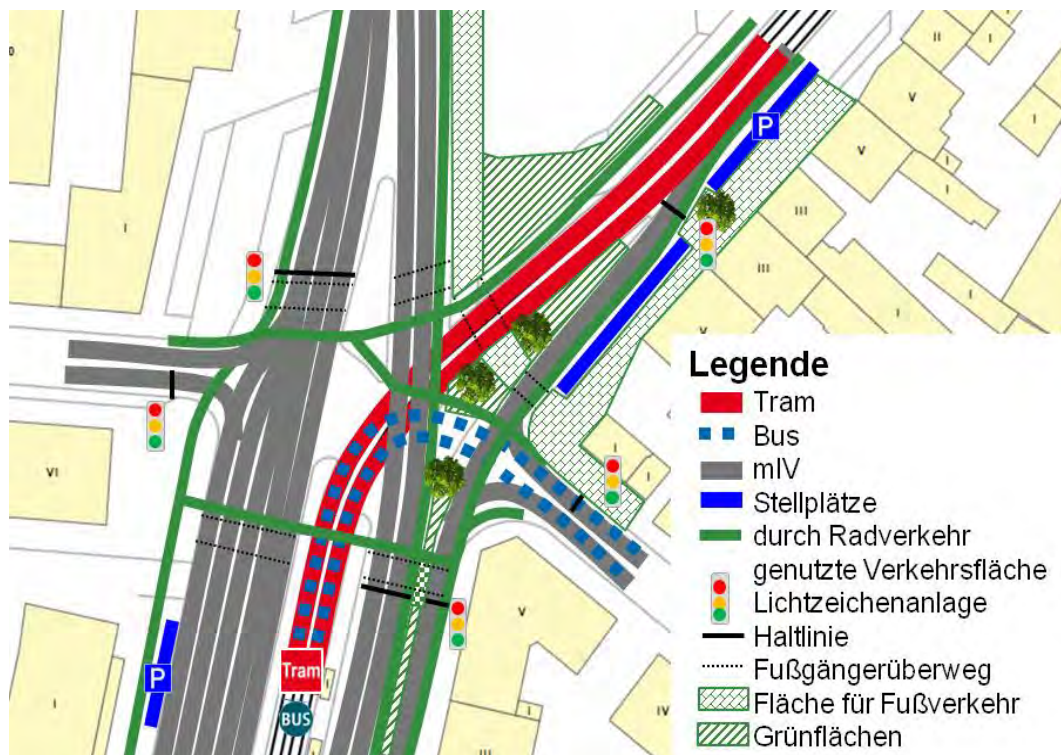
Die oben aufgeführten Punkte werden der Abbildung nachfolgend vereinfachend skizziert und können in Abschnitt 6 der Langfassung der Studie jeweils nach Straßenabschnitt umfassend nachgelesen werden. Darin werden die Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr deutlicher erkennbar als in der vorliegenden Kurzbeschreibung.



Bausteine der Vorzugslösung

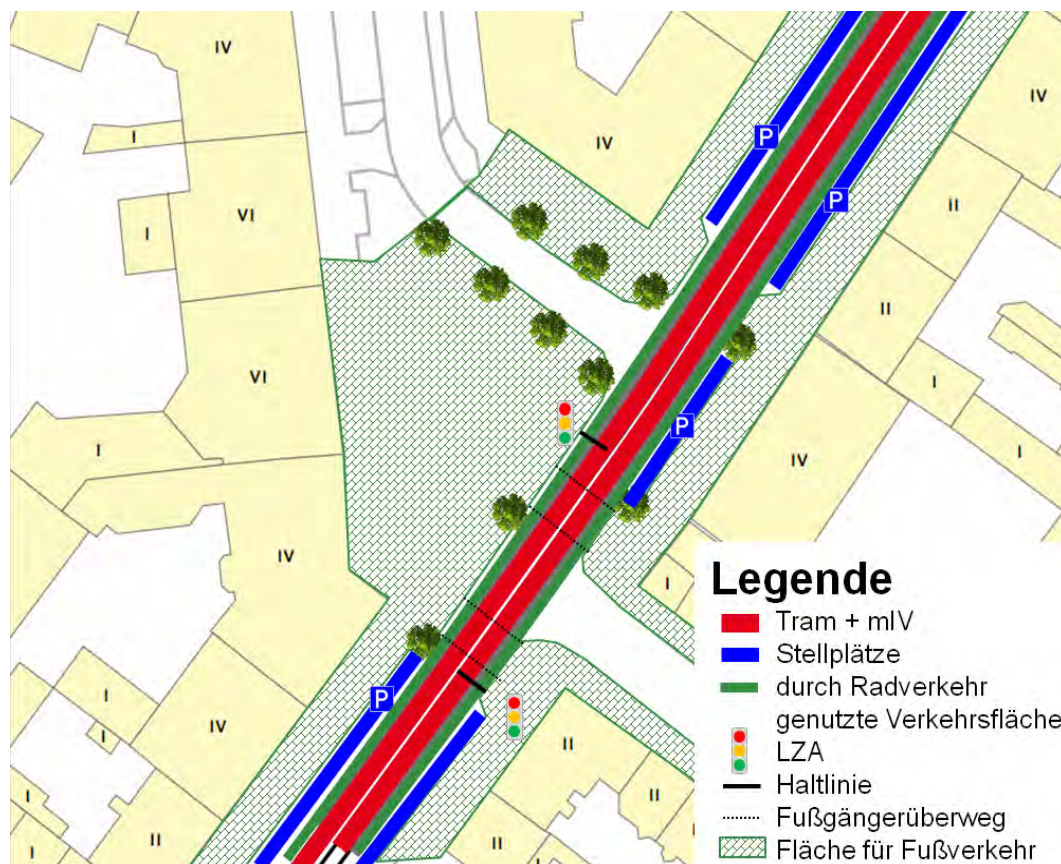


Grundstruktur der Verkehrsführung in der Vorzugslösung



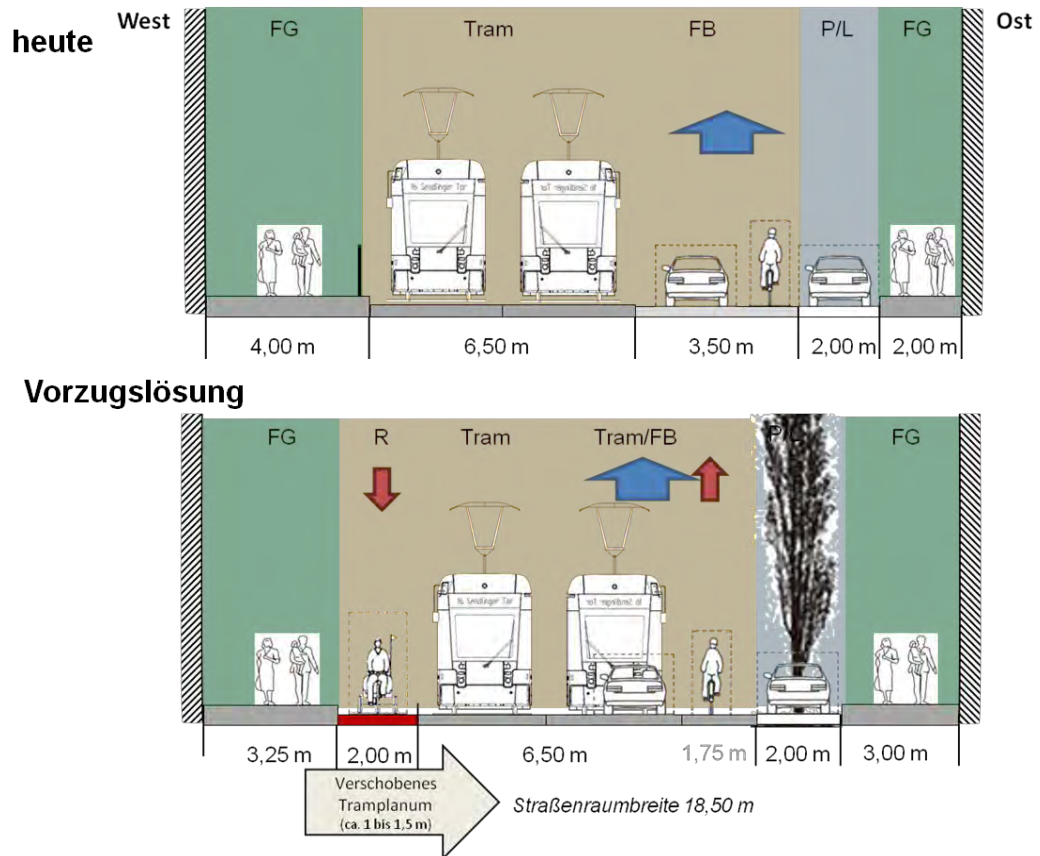
Lageplan des Knotenpunkts Wirtstraße / Tegernseer Landstraße

Am Knoten Tegernseer Landstraße / Wirtstraße wird die intelligente Verkehrssteuerung umgesetzt. Diese einzelne Maßnahme ermöglicht die notwendigen Freiräume für weitere Streckenabschnitte.



Schemaplan der nördlichen Tegernseer Landstraße am Edelweißplatz

Positiv zu bewerten sind der Zugewinn an Fläche und die einfacheren Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr auf Höhe des Edelweißplatzes, welcher als Mittelpunkt der nördlichen Tegernseer Landstraße städtebaulich profitiert.



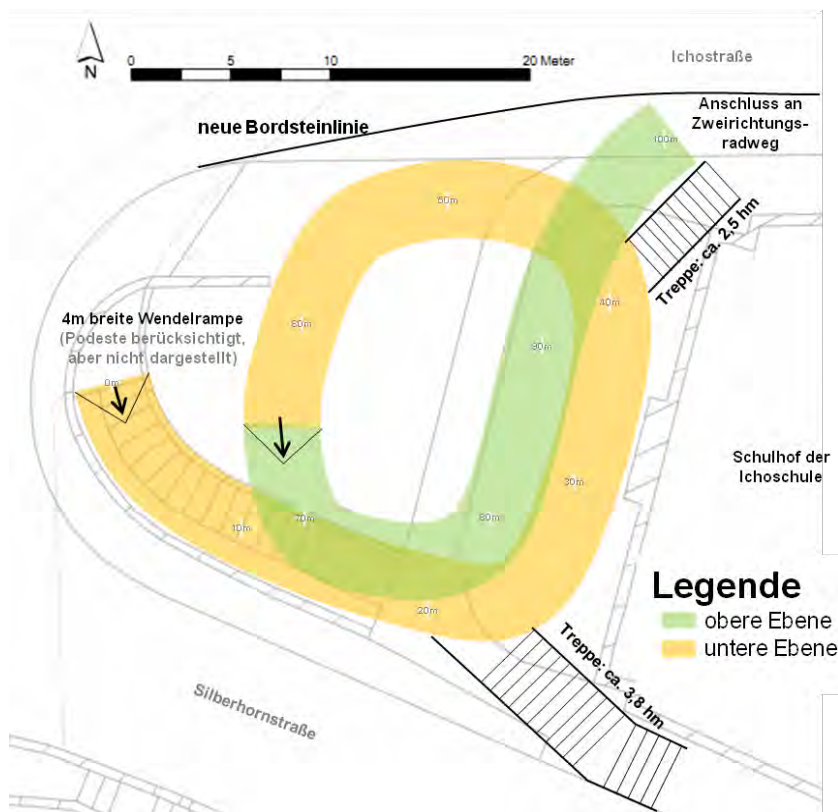
Querschnitt in der südlichen Tegernseer Landstraße

In der südlichen Tegernseer Landstraße werden die Tramgleise nach Osten verschoben so dass eine Radverbindung auf der Westseite der Tram eingerichtet werden kann (vgl. Abbildung oben). Dies unterbindet das heute häufige, verbotswidrige Befahren des Planums durch Radfahrer.



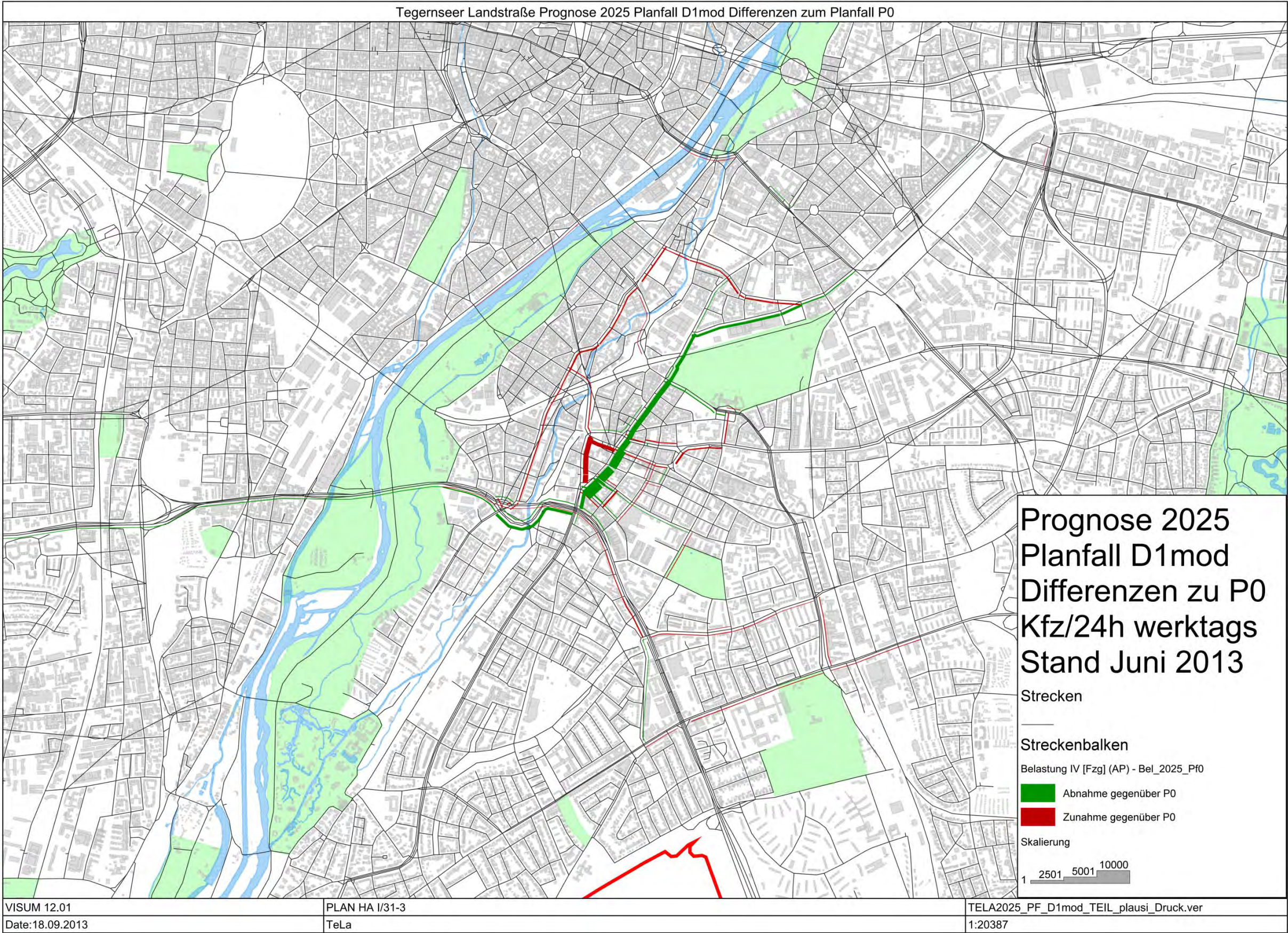
Lageplan des Einbahnstraßensystems

Die Verkehrsführung der verschiedenen Verkehrsmittel über den Tegernseer Platz kann mit dem vorliegenden Vorschlag nachvollziehbar, leistungsfähig und verkehrssicher für alle realisiert werden.



Skizze einer barrierefreien Wendelrampe nach DIN 18040 am Giesinger Berg

Es kann eine barrierefreie Wendelrampe aus der Ichosstraße in die Unterführung am Giesinger Berg errichtet werden. Es ist jedoch zu beachten, dass die Fortführung über den Poisslweg nach Untergiesing in seiner heutigen Form ein reiner Fußweg ist. Eine barrierefreie Ertüchtigung sollte aufgrund von Gründen der Nachvollziehbarkeit und Einheitlichkeit ebenfalls erfolgen.



Ergebnisse der makroskopischen Verkehrsmodellrechnung für die Vorzugslösung in Variante 2 (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich des Tegernseer Platzes)

(grün = Abnahme des mIVs; rot = Zunahme des mIVs; schwarz = Veränderungen in % gegenüber Prognosenullfall)

Bedingt durch die beschriebenen Anpassungen verändern sich die Verkehrsmengen auf den einzelnen Abschnitten. Die oben dargestellte Abbildung stellt hierbei nur die Veränderungen gegenüber dem errechneten Prognosenullfall dar. In **rot** sind hierbei Zunahmen der Kfz-Mengen dargestellt, in **grün** entsprechende Reduktionen. In **schwarz** wird die Veränderung gegenüber dem Prognosenullfall dargestellt, da die absoluten Veränderungen in Relation zur Gesamtverkehrsbelastung gesehen werden müssen.

Es kann festgehalten werden, dass die Tegernseer Landstraße im Untersuchungsgebiet gesamthaft profitiert; laut Verkehrsmodell wird die Belastung zwischen 7500 und 2500 Kfz/24h (-5 bis -60%) niedriger sein. Die verdrängten Fahrzeuge verkehren z.T. auf der Achse Silberhornstraße (+3000 Kfz/24h) bzw. im weiteren Umfeld um das Untersuchungsgebiet (Giesinger Berg, Pilgersheimer Straße, Balanstraße, Stadelheimer Straße, usw.). Die Straßen mit überwiegender Wohnbebauung Deisenhofener Straße und Werinherstraße erhalten nur vernachlässigbar geringe Verkehrssteigerungen.

Der mäßigen Verkehrszunahme auf bereits stark belasteten Straßen stehen erhebliche Vorteile für die Sicherung gesunder Wohn- und Lebensverhältnisse gegenüber. Eine erste Kostenschätzung (vgl. Abschnitt 6.2.8) ergibt Umbaukosten zwischen 9,7 und 14,5 Millionen Euro (inkl. MwSt.) zuzüglich der Kosten für stadtgestalterische Maßnahmen.

1 Anlass der Machbarkeitsstudie

Ziele des Sanierungsprogramms Soziale Stadt

Die vorliegende Studie wurde im Rahmen der Stadtsanierung im Sanierungsgebiet "Tegernsee Landstraße / Chiemgaustraße" durch Abteilung Verkehrsplanung beauftragt und mit Finanzmittel des Städtebauförderungsprogramms "Stadt- und Ortsteile mit besonderem Entwicklungsbedarf - die Soziale Stadt" finanziert. Das Sanierungsgebiet "Tegernseer Landstraße / Chiemgaustraße" wurde mit den Beschlüssen der Vollversammlung des Stadtrates vom 06.07.2005 und 06.10.2005 förmlich festgesetzt. Im Stadtratsbeschluss vom 06.07.2005 (vgl. Stadtratsbeschluss, 2005 S. 39ff) wurden nachfolgende übergeordnete Sanierungsziele beschlossen:

- das **Sicherung von gesunden Wohn- und Lebensverhältnissen** (Lärmminde-
rung durch Verkehrsberuhigung),
- die Schaffung von **Aufenthaltsqualität** in Straßen- und Platzräumen,
- die **Verbesserung der Wegebeziehungen**, insbesondere **für Fußgänger und
Radfahrer** für Anwohner und Schüler und Kundinnen und Kunden des ansässi-
gen Einzelhandels sowie die Zugänglichkeit zu den öffentlichen Verkehrsmitteln,
- **Förderung** der Verkehrsmittel des **Umweltverbundes** und
- die **Aufwertung** des Stadtteilzentrums **Giesings**.

Eine umfassendere Erläuterung der Planungsziele kann Kapitel 2 entnommen wer-
den.

Beispiele im Untersuchungsgebiet

Der aktuelle Verkehrsentwicklungsplan stellt u.a. eine besondere Bedeutung des Fußverkehrs im Bereich von Stadtteilzentren fest (vgl. VEP, 2006 S. 45). In Ober-
giesing spiegelt sich diese besondere Bedeutung weniger deutlich als in anderen
Stadtteilen wider. Diese grundsätzliche Feststellung kann beispielhaft an einigen
Defiziten dargestellt werden:

- Die Omnipräsenz des Automobils zu allen Seiten der Ichoschule für Grund- und
Hauptschüler ist bereits aus Sicherheitsgründen unvorteilhaft. Die Trennung
durch die Silberhornstraße von dem südlich gelegenen Freizeitgelände ist für
eine Ganztageschule nicht angemessen.
- Aufgrund der großen Flächeninanspruchnahme im Straßenbild dominiert die
Verkehrsfunktion durch Pkw und Straßenbahn. Die Trennwirkung der Tegernseer
Landstraße zwischen den beiden Straßenseiten ist hoch.
- Nicht zufriedenstellend ist das Einbahnstraßensystem Silberhornstr. /
Deisenhofener Straße / Werinherstraße / Ichostraße für Radfahrer und
Fußgänger bedingt durch eine mangelnde Aufenthaltsqualität und schmale bzw.
nicht vorhandene Infrastruktur.
- Das Radverkehrsnetz weist im Bereich des Tegernseer Platzes erhebliche
Lücken auf. Radfahrer sind durch indirekte Verkehrsführungen mit
Steigungsstrecken u.a. auch auf stark befahrenen Straßenabschnitten
benachteiligt.

- Insbesondere während der abendlichen Spitzenstunde ist ein Queren der Tegernseer Landstraße fast ausschließlich durch eine Fußgängerschutzanlage auf Höhe der Alpenstraße und Edelweißplatzes und beim Tegernseer Platz möglich.
- Die mangelhafte Aufenthaltsqualität auf dem Tegernseer Platz und Landstraße entspricht nicht den Vorstellungen eines attraktiven Stadtteilzentrums.
- Die Tram wird im nördlichen Abschnitt der Tegernseer Landstraße durch den mIV gebremst.
- Im südlichen Abschnitt der Tegernseer Landstraße unterbindet die heutige Lage des Tramplanums Radverkehrsanlagen

Politische Ziele und Entscheidungen des Stadtrates

Bereits 1991 wurden Tegernseer Platz und der Giesinger Berg in der Pilotstudie zum öffentlichen Raum (Reiner, et al., 1991) die höchste Stufe im Hinblick auf den Handlungsbedarf beigemessen. Unter anderem hieraus resultierte durch die regierenden Stadtratsfraktionen am 28.09.2008 ein Antrag im Stadtrat zur Erarbeitung eines Programmes zur Gestaltung von Straßen und Plätzen.

Weiter werden die Ziele für den Untersuchungsraum in nachfolgenden Anträgen, Beschlüssen und Veröffentlichungen genannt:

- Die Anhebung des Modal Splits zugunsten des Fuß- und Radverkehrs in:
 - Perspektive München (vom 18.02.1998)
 - Verkehrsentwicklungsplan (vom 15.03.2006)
 - Grundsatzbeschluss Radverkehr (vom 29.07.2009)
 - Zentrenkonzept vom 22.07.2009 (vgl. Zentrenkonzept, 2009)
- BA-Antrag zum Umbau Giesinger Berg, Martin-Luther-, Silberhorn-, Ichostraße (08-14 / B 01951 vom 11.03.2010)
- BV-Antrag zur Verkehrssicherheit an der Ichoschule (08-14 / E 00641 vom 01.07.2010)
- BA-Antrag Schaffung einer Radwegquerung über die Tegernseer Landstraße auf Höhe der Wirtstraße (08-14 / B 01800 vom 26.01.2010)
- Linienweg der Buslinie 54: Verschwenkung der Linienführung zur Silberhornstraße zur besseren Anbindung Untergiesings an das dortige Nahversorgungszentrum (08-14 / B 00286 vom 31.07.2008)
- BV-Empfehlung Realisierung einer Fuß- und Radwegbrücke am Giesinger Berg (08-14 / E 01452 vom 05.07.2012)
- BA-Antrag Brücke über den Giesinger Berg für Fußgänger und Radfahrer (08-14 / B 03289 vom 13.09.2011)
- BV-Empfehlung Gestaltung des Gleis- und Fahrbahnbereichs der Tegernseer Landstraße zwischen Tegernseer Platz und Martin-Luther-Straße für die Ermöglichung des Radverkehrs (08-14 / E 01455 am 05.07.2012)
- Antrag der GRÜNEN/RL Radeln ermöglichen – Trambahngleise südlich der Telapost verlegen (08-14 / A 03946 vom 04.01.2013)
- BV-Antrag Verkehrsberuhigung des Tegernseer Platzes durch ein Durchfahrtsverbot für privaten, motorisierten Verkehr (08-14 / E 01897 vom 04.07.2013)

- BV-Antrag Veröffentlichung der Rahmenplanung Tegernseer Landstraße und des Gutachtens zur Verkehrssituation im Obergiesing noch in diesem Jahr (08-14 / E 01896 von 04.07.2013)

Aus den oben genannten Punkten ergibt sich die Erfordernis für eine zeitgemäße Neuordnung und Aufwertung der öffentlich gewidmeten Flächen. Grundsätzliche Ziele hiervon sollten die Verbesserung der Lebensqualität der Bewohner des Stadtviertels und die Förderung des Umweltverbundes sein. Hierzu sei auf die Ziele der Planung in Kapitel 2 verwiesen.

2 Planungsziele

Die Landeshauptstadt München legte nachfolgende übergeordnete Sanierungsziele fest:

- das **Sicherung von gesunden Wohn- und Lebensverhältnissen** (Lärmminde- rung durch Verkehrsberuhigung),
- die Schaffung von **Aufenthaltsqualität** in Straßen- und Platzräumen,
- die **Verbesserung der Wegebeziehungen**, insbesondere **für Fußgänger und Radfahrer** für Anwohner und Schüler und Kundinnen und Kunden des ansässigen Einzelhandels sowie die Zugänglichkeit zu den öffentlichen Verkehrsmitteln,
- **Förderung** der Verkehrsmittel des **Umweltverbundes** und
- die **Aufwertung** des Stadtteilzentrums **Giesings**.

Im Rahmen der Studie wurden die o.g. Zielvorgaben der Planung wie folgt konkretisiert:

- Eine **Förderung des Fußverkehrs** im Nahbereich z.B. für Zwecke des Einkaufens, Bildung und Freizeit. Hierzu gehören beispielsweise eine unkomplizierte Querung einer Straße, eine vollständige barrierefreie Planung und möglichst direkte Wegführungen.
- Eine **Vervollständigung des Radroutennetzes** zur Förderung des Radverkehrs in der Landeshauptstadt München. Aus Komfort- und Sicherheitsgründen sollte nach Möglichkeit die zu errichtende oder anzupassende Infrastruktur für Fahrradfahrer ohne vertikale Steigungen und Querung mehrerer Fahrstreifen mit Kraftfahrzeugen auskommen. Eine direkte und durchgehende Führung und Signalisierung in Knotenpunkten ist anzustreben.
- Die **Zugänglichkeit zu den Haltestellen und Umsteigebeziehungen zwischen U-Bahn, Straßenbahn und Bus** des öffentlichen Personennahverkehrs der Münchner Verkehrsgesellschaft **sollen verbessert werden** und die **Reisezeit** zwischen den Haltestellen soll **nicht verschlechtert werden**.
- Im **motorisierten Individualverkehr** sollen nach Möglichkeit die heute ermöglichen **Erreichbarkeiten im Quartiererhalten** bleiben. Aufgrund der geringen Anzahl Stellplätze auf privatem Gelände muss öffentlicher Raum zum Parken vorgehalten werden. Im vierten Quartal 2011 wird das Untersuchungsgebiet in das Parkraummanagement-Programm eingeschlossen. In der vorliegenden Untersuchung wird versucht, die Anzahl an zur Verfügung stehenden Stellflächen in unverändert zu belassen.
- Aufgrund der Funktion eines Bereiches des Stadtteilzentrums Giesing ist die **Aufenthaltsqualität** im öffentlichen Raum im Untersuchungsgebiet zu **verbessern**. Für eine nachfolgende städteräumliche Detailplanung sollen ausreichend Möglichkeiten freigehalten werden um eine Verbesserung der Möblierung und des Platzgefühls zu ermöglichen.

Weiter kann für alle stark befahrenen Straßenzüge im Untersuchungsgebiet festgestellt werden, dass die zur Verfügung stehende Breite des Straßenraumes knapp

bemessen ist. Es müssen daher Abwägungen zur verkehrlichen Notwendigkeit und der alternativen Nutzung des Raumes gemacht werden. Aus Gründen der Veranschaulichung ist dies nachfolgend für eine Haupteinkaufsstraße mit einer Straßenbahn und einer Verkehrsbelastung von 400 bis 1800 Kfz/h dargestellt. Es ergibt sich für alle drei empfohlenen Querschnitte jeweils eine Straßenraumbreite (SRB) von deutlich mehr als jene 22 m, welche die Tegernseer Landstraße über lange Strecken aufweist.

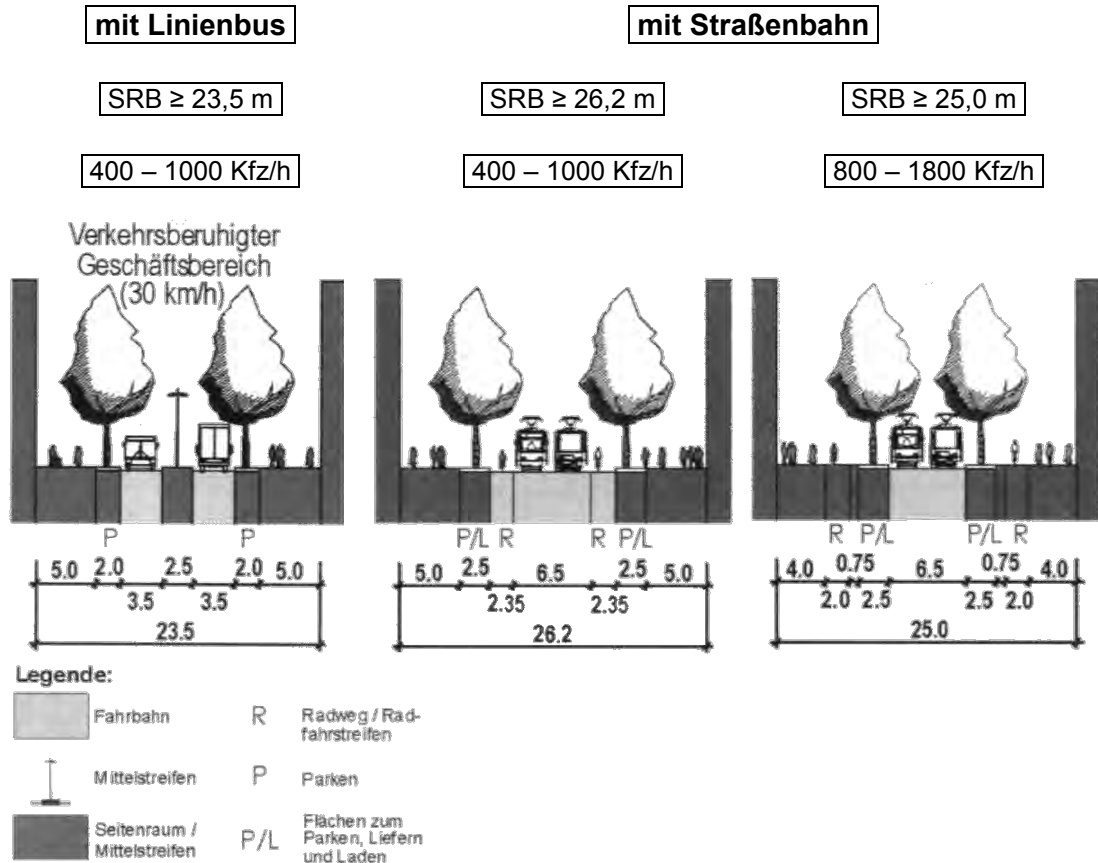


Abbildung 2-1: Empfohlene Querschnitte gemäß RAS (2006) für eine Haupteinkaufsstraße

Quelle: Zusammenfassung aus RAS (2006 S. 52f).

Bei allen drei Darstellungen gehört zu den entwurfsprägenden Nutzungsansprüchen:

- Fußgängerlängsverkehr,
- Fußgängerquerverkehr,
- Radverkehr,
- fließender Kraftfahrzeugverkehr,
- Aufenthalt und
- Liefern, Laden und Parken.

3 Datengrundlagen

3.1 Verwendete Informationen und Planungsgrundlagen

In die Untersuchung gingen nachfolgende Planungsrichtlinien, -empfehlungen und weitere Grundlagen mit ein. Sie sind aus Gründen der Übersichtlichkeit nach Verkehrsträger aufgeführt.

Darüber hinaus wurden Teilnehmer des Unterausschuss Verkehr des Bezirksausschusses 14 und interessierten Bürgern und Geschäftsinhabern am 4.11.2010 beteiligt und das Vorhaben diskutiert (Protokoll als Anlage angefügt). Die Gutachter begingen und befuhren das Untersuchungsgebiet.

3.1.1 Fußverkehr

- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 02)
- Wegenetz Giesing (stadt+plan, 2009)

3.1.2 Radverkehr

- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)
- Verkehrszählungen der Landeshauptstadt München aus den Jahren 2008 und 2009
- VEP und VEP-R der Landeshauptstadt München
- Realisierungsnetz des Baureferates der Landeshauptstadt München
- Radverkehr in Städten und Gemeinden – ein ADAC Leitfaden für die Praxis (1998)
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA 2010)
- Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs (HRSa 2005)

3.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr

- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA 2010)
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ 03)
- aktueller ÖPNV Fahrplan und Taktverdichtung ab Fahrplanwechsel im Dezember 2011

3.1.4 Motorisierter Individualverkehr

- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA 2010)

- Verkehrszählungen der Landeshauptstadt München aus den Jahren 2008 und 2009
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001, Fassung 2009)
- LZA Programme

3.1.5 Aufenthaltsqualität, Schulwege und aktuelle Dokumente zur Straßenraumgestaltung

- Empfehlungen für die Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG 96)
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
- Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in die Verkehrsplanung
- Gerlach et al. (2009a): Voraussetzung für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Weiterentwicklung des Shared Space-Prinzip unter Beachtung der großstädtischen Rahmenbedingungen der Freien und Hansestadt Hamburg
- Gerlach et al. (2009b): Shared Space – eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte? Beispiele und Empfehlungen aus der Praxis
- Schwab (2009): „Begegnungszonen“ und „Shared Space“ im Vergleich zum Verkehrsberuhigten Bereich bzw. Geschäftsbereich.

3.2 Weitere Festlegungen

Aus Gründen der Verständlichkeit wird zwischen der Tegernseer Landstraße Nord und der Tegernseer Landstraße Süd unterschieden. Der nördliche Teil beginnt am Knoten St.-Bonifatius-Straße und endet am Tegernseer Platz. Der südliche Abschnitt ist durch den Tegernseer Platz im Norden und Candidstraße / Grünwalder Straße im Süden begrenzt. Die Fortsetzung der Tegernseer Landstraße im Bereich der B2R und A995 wird bei der Bezeichnung außer Acht gelassen (vgl. Tabelle 3-1 und Abbildung 3-1).

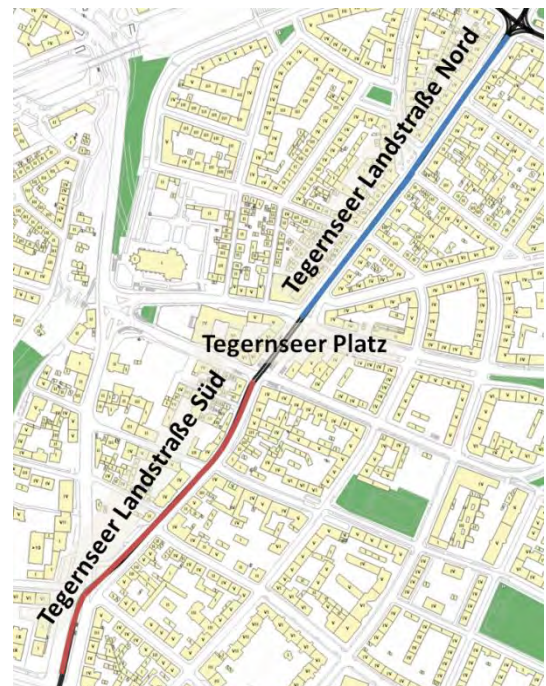


Abbildung 3-1: Unterscheidung Tegernseer Landstraße Nord und Süd

Tabelle 3-1: Unterscheidung Tegernseer Landstraße Nord und Süd

Abschnitt / Bezeichnung	von Knoten	nach Knoten
Tegernseer Landstraße Nord	St.-Bonifatius-Straße	Ichostraße / Werinherstraße / Tegernseer Platz
Tegernseer Landstraße Süd	Tegernseer Platz	Candidstraße / Grünwalder Straße

4 Betrachtung des Analysefalls mit Defizitanalyse

4.1 Einführung

Im vorliegenden Kapitel wird die Ausgangslage dargestellt. Sie ist der dokumentarische Teil der umfassenden Bestandsanalyse. Durch verschiedene Veranstaltungen mit Anwohnern und Gewerbetreibenden (UA Verkehr am 4.11.2010, siehe Anhang), die Studie "Wegenetz im Sanierungsgebiet" und eigenen Beobachtungen vor Ort wurden Defizite und Wünsche formuliert, welche in diesem Kapitel behandelt.

Die Defizite werden als nach Möglichkeit beseitigt und agieren somit als zu erfüllenden Planungsprämissen. Bedingt durch das komplizierte Umfeld und den verschiedenen Nutzungsanforderungen ist es allerdings nicht möglich, diese stets vollumfassend zu berücksichtigen. Zur Veranschaulichung stehen die Querschnitte aus Abbildung 4-1 zur Verfügung.

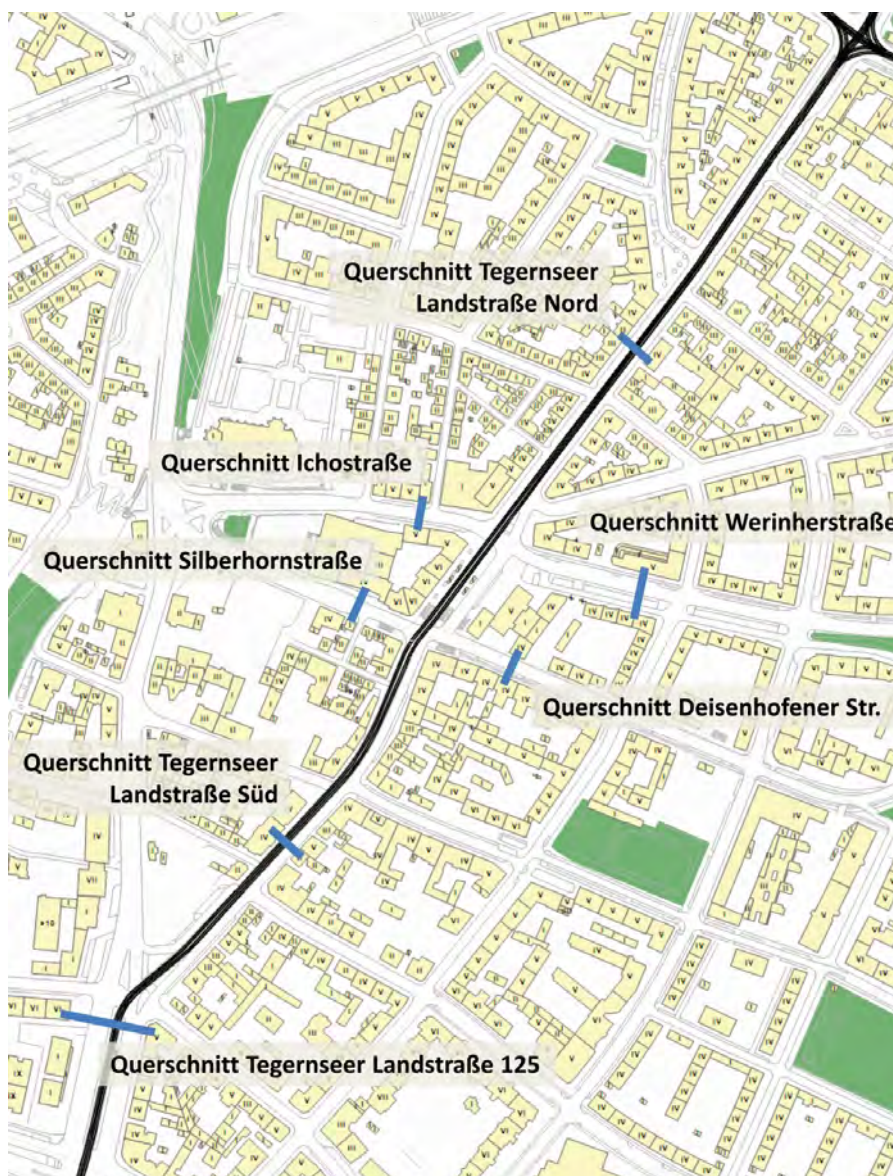


Abbildung 4-1: Lage der Querschnitte

4.2 Analysefall

4.2.1 Übersicht

Fußverkehr

Im Fußverkehr sind alle Bereiche erreichbar, allerdings teilweise nur bei entsprechender körperlicher Beweglichkeit (z.B. Querung der Tegernseer Landstraße im nördlichen Bereich) und bei schmalen Bürgersteigen. Oftmals entsprechen die zur Verfügung stehenden Flächen hierfür nicht den Richtlinien und Empfehlungen. Es fehlen Bordsteinabsenkungen und Querungshilfen. Diese Feststellung wiegt umso schwerer, da die Gehwege stark frequentiert sind insbesondere im Zu- und Abgangsbereich zu Geschäften und Öffentlichem Verkehr. Bewohner empfinden Werbetafeln auf Gehwegen als störend beim Gehen. Die EFA (2002 S. 17) beschreiben erhöhte Anforderungen an Fußgängerverkehrsanlagen im Umfeld von gesellschaftlich wichtigen Einrichtungen wie Schulen, Einkaufsgelegenheiten, usw. Eine oberirdische, barrierefreie Querungsmöglichkeit unmittelbar am Giesinger Berg ist nicht vorhanden.

Die Sichtbarkeit von Fußgängern im „Schatten“ von Fahrzeugen (bedingt durch wenige Gehwegnasen) entspricht nicht den Empfehlungen und Wünschen der Anwohner. Eine bevorrechtigte Fußgängerquerung ist wegen Straßenbahn und Fahrverkehr nicht vorhanden.

Radverkehr

Das Radroutennetz wurde im Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr 2002 konzeptionell entwickelt. Es ist im Bereich Giesing vollständig realisiert. Bedingt durch Einbahnstraßen sind Umwege notwendig. Insgesamt soll die Netzkonzeption überdacht und überarbeitet werden.

Weiter sind Wartezeiten bzw. Verkehrsführungen an LZAs für Radfahrer wenig attraktiv und weisen teilweise funktionale Defizite auf, wie z.B. eine zweistufige Querung beim Linksabbiegen in die Silberhornstraße an der LZA am Giesinger Berg.

Insbesondere entlang der Tegernseer Landstraße bestehen weder ausreichende noch zufriedenstellende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Die Erreichbarkeit der Ichoschule wurde im Jahre 2010 in einem Antrag der Bürgerversammlung als unzureichend befunden.

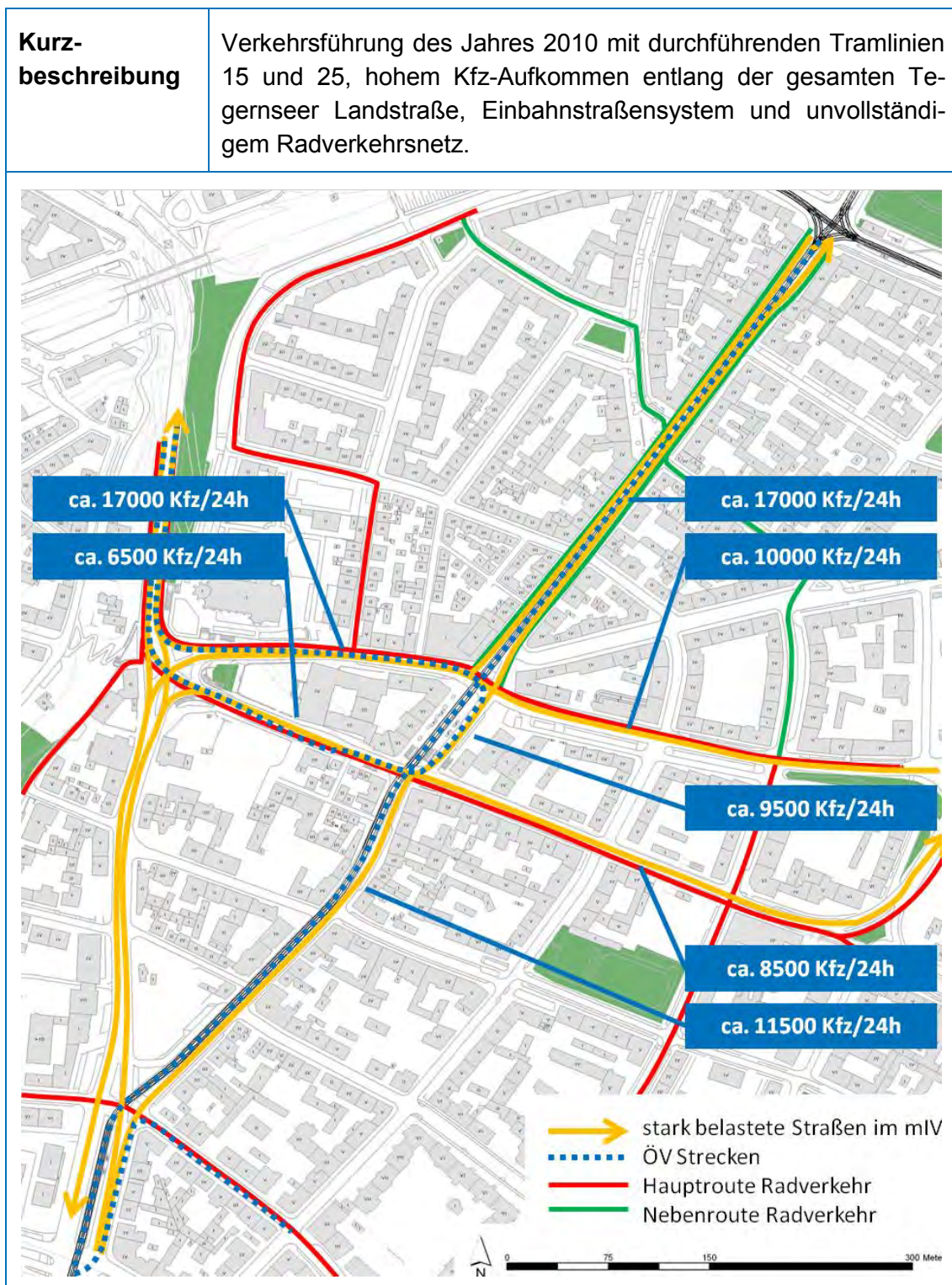
ÖPNV

Der ÖPNV ist im Untersuchungsraum vollständig beschleunigt, d.h. die verschiedenen Lichtsignalanlagen erlauben eine bevorrechtigte Behandlung der Fahrzeuge des Öffentlichen Verkehrs. Die Umsteigebeziehungen z.B. zwischen U-Bahn, Tram und Bus an den Haltestellen im Untersuchungsgebiet sind gegeben, jedoch verbesserbar:

- bei einem Umstieg aus der Metrobuslinie 54 zur Tram sind an der Haltestelle Tegernseer Landstraße zwischen drei und fünf Fahrstreifen zu queren. Erfahrungsgemäß versuchen Fußgänger ggf. auch bei roter Ampel „ihren“ Anschluss zu erreichen.

- bei Umsteigevorgängen an der Silberhornstraße wäre eine direkte Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsmitteln wünschenswert, da dies einerseits für den Nutzer leichter verständlich ist und andererseits die Möglichkeit zur visuellen Anschlussicherung gegeben ist.

Tabelle 4-1: Übersicht über den Analysefall



Motorisierter Individualverkehr

Insgesamt ist eine innerstädtische Verkehrsführung anzutreffen, welche aufgrund der begrenzt zur Verfügung stehenden Fläche zu erheblichen Umwegen führen kann (z.B. im Bereich des Einbahnstraßensystems). Der zur Verfügung stehende Parkraum ist knapp und teilweise sind an LZAs zu Stoßzeiten mehrere Umläufe abzuwarten.

Es ist festzuhalten, dass dem mIV ein großer Teil der Verkehrsfläche gewidmet ist und sich dadurch relevante Einschränkungen und Qualitätseinbußen für andere Verkehrsteilnehmer ergeben.

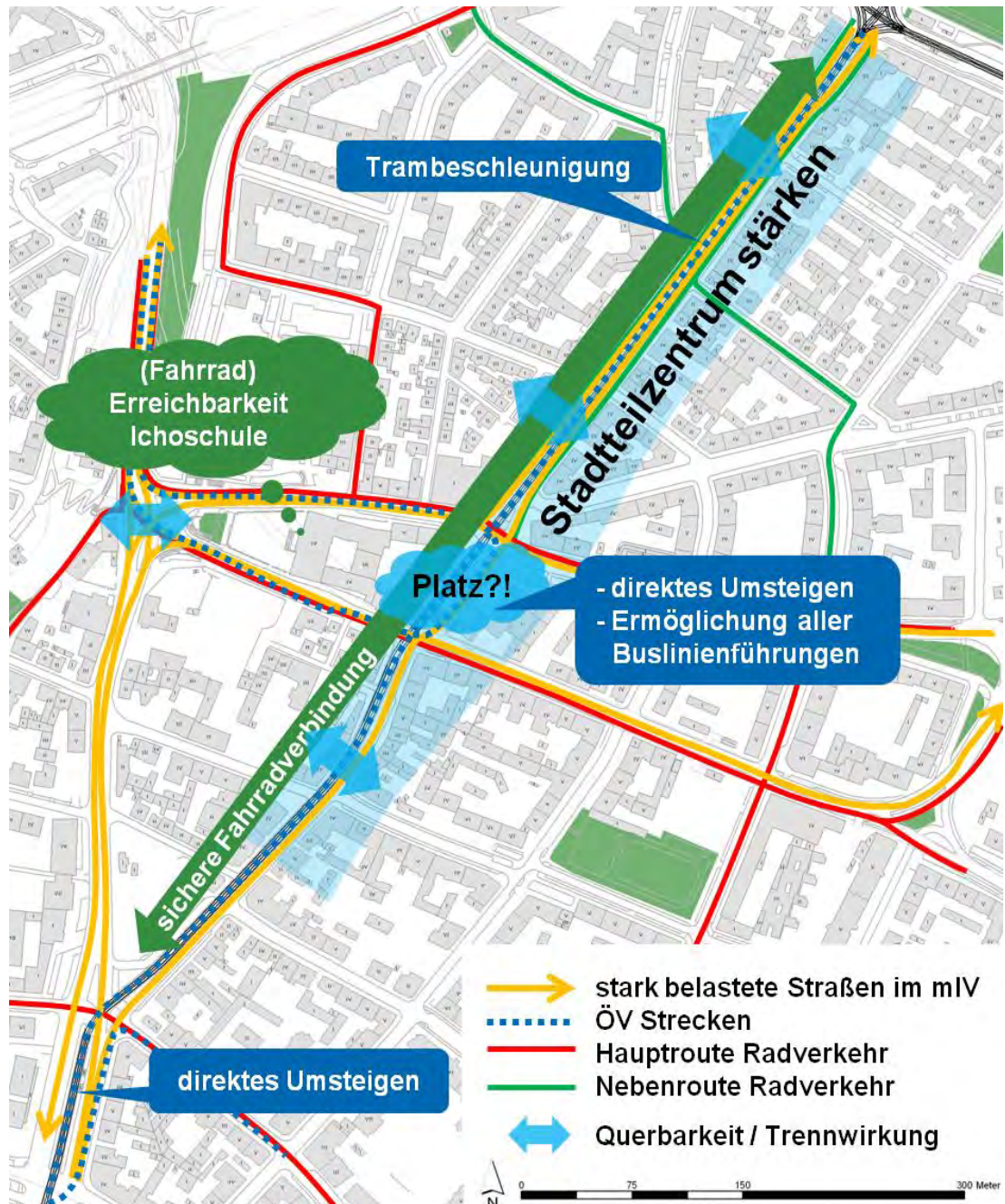


Abbildung 4-2: Visualisierung wichtiger Defizite

Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität ist im gesamten Untersuchungsgebiet sehr niedrig, da die Straßenraumaufteilung meist zugunsten der Verkehrsfunktion ausgeprägt ist. Somit ergeben sich entlang der Geschäftsstraßen hohe Belastungen bzgl. Lärm und Emissionen, zugleich verbleibt wenig Fläche, welche zum Verweilen einlädt.

Erreichbarkeit der Tegernseer Landstraße

Fußläufig ist die Tegernseer Landstraße für Anwohner leicht zu erreichen, jedoch wirkt sich aufgrund der hohen Verkehrsmenge sehr trennend insbesondere beim abendlichen Einkauf. Die Gehwegbreite ist für Fußgänger mit Taschen aufgrund von Auslagen, abgestellten Fahrrädern, Schaltschränke, usw. knapp bemessen. Zudem wird der Gehweg z.T. durch Radfahrer regelwidrig genutzt. Im Radverkehr ist die Zugänglichkeit aufgrund des unvollständigen Radverkehrsnetz höchstens als ausreichend zu bezeichnen. Im ÖPNV ist die Erreichbarkeit durch U-Bahn, Tram und Bus sehr gut. Die Zugänglichkeit für den mIV ist stets gegeben; es bestehen Möglichkeiten zum Parken, jedoch ist dies ggf. nicht zielnah möglich.

Fahrbahnbreite der Tegernseer Landstraße

Mehrheitlich wird der Fahrverkehr auf der Tegernseer Landstraße (Nord und Süd) auf einem überbreiten Fahrstreifen im Mischverkehr mit Tram und Radfahrern geführt. Die hohe Fahrbahnbreite ist für die Leistungsfähigkeit der Straße nicht erforderlich, jedoch vorteilhaft. Aus Gründen der Straßenraumgestaltung und der Suggestivwirkung der breiten Fahrbahn ist eine Reduktion der Fahrbahnbreite zwischen den Bordsteinen erstrebenswert. Eine Erleichterung der Querbarkeit wäre dadurch realisierbar, da die Querung weniger Zeit in Anspruch nimmt und die typische Fahrgeschwindigkeit sinkt.

4.2.2 Detaildarstellungen

An ausgewählten – in der Regel durch ihre geringe Straßenraumbreite maßgebenden – Standorten sind nachfolgend Querschnitte dargestellt. Diese Querschnitte werden in den verschiedenen Planfällen A, B und D wieder aufgegriffen und können im direkten Vergleich dem Anhang in Abschnitt 10 entnommen werden.

Nördliche Tegernseer Landstraße

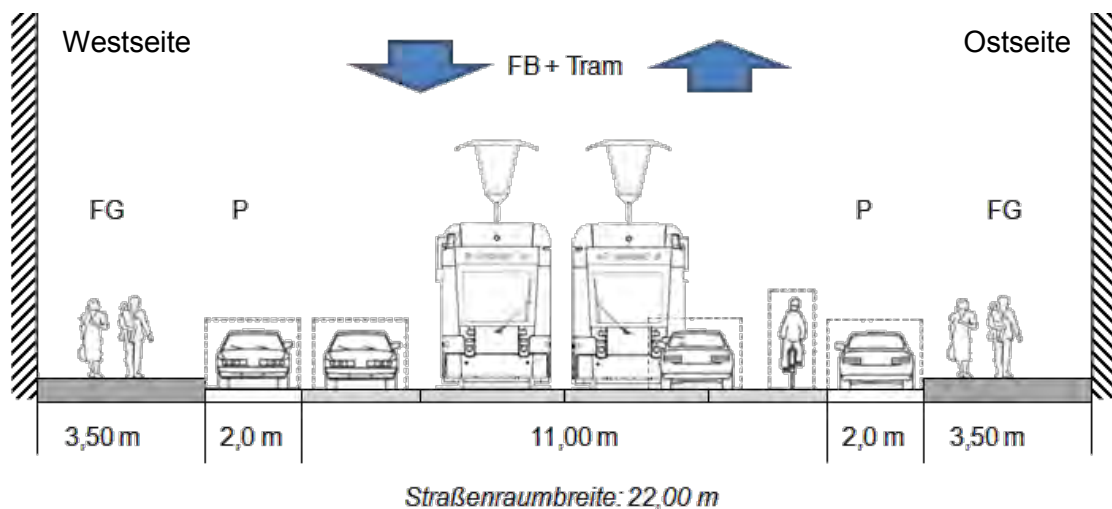


Abbildung 4-3: Heutiger Querschnitt durch die nördliche Tegernseer Landstraße bei Hausnummern 37 bzw. 42

In der nördlichen Tegernseer Landstraße sind die Bürgersteige mit 3,50 m für eine Straße mit durchgehendem Einzelhandelsbesatz vergleichsweise schmal; zumal sie

z.T. auch als Standort für Werbeschilder und Abstellflächen für Fahrräder genutzt werden. Die Richtwert sowohl des Verkehrsentwicklungsplans als auch den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA, 2002 S. 15) werden 5 m pro Straßenseite genannt.

Der Raum zwischen den Gehwegen wird mehrheitlich dem motorisierten Verkehr zugesprochen. Der gesamte Straßenzug wird im Mischverkehr geführt mit der Ausnahme von kurzen Teilbereichen in der Zufahrt zu Knotenpunkten, welche exklusiv der Tram vorbehalten sind. Daneben ist Platz für ein parkendes Fahrzeug und ein fahrendes. Die Fahrbahn nimmt somit etwa die Hälfte des Straßenraumes ein, zzgl. der Parkflächen. Ausgewiesene Lade- und Lieferflächen und behindertengerechte Parkstände sind nicht vorhanden; letztere sind jedoch in Nebenstraßen im Rahmen des eingeführten Parkraummanagements realisiert worden. Durch die Breite und die hohe Verkehrsbelastung ist eine erhebliche Trennwirkung der Straße zu beobachten, welche von Bürgern kritisiert wird. Im gesamten Abschnitt der nördlichen Tegernseer Landstraße ist wenig bis keine Begrünung vorhanden.

Südliche Tegernseer Landstraße

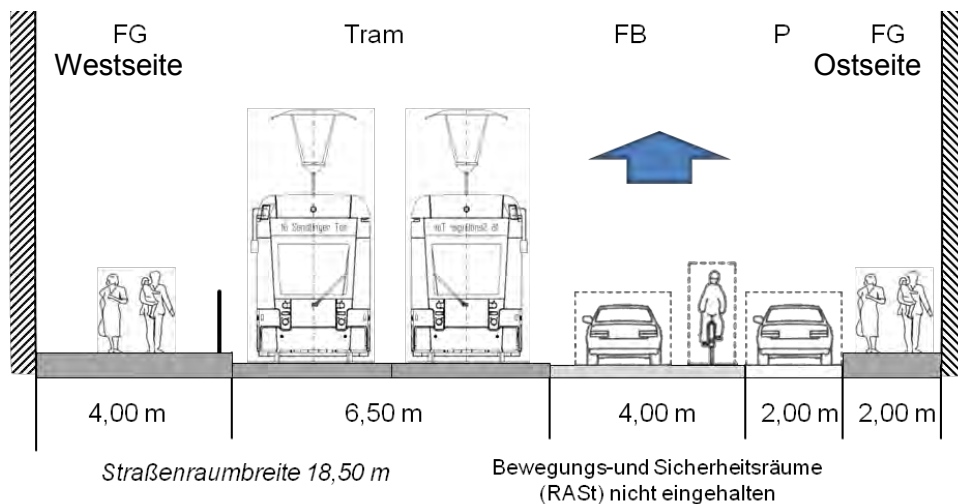


Abbildung 4-4: Heutiger Querschnitt durch die Tegernseer Landstraße Süd bei Hausnummer 99 bzw. 98

Die südliche Tegernseer Landstraße wird durch sehr unterschiedliche Straßenraumbreiten geprägt. Es gibt ein exklusives Tramplanum, welches auf der Westseite durch ein Geländer vom z.T. äußerst schmalen Gehweg abgegrenzt wird. Auf der Ostseite bildet die ein- bis zweistreifige Fahrbahn für den Fahrverkehr die Grenze. Die Gehwege sind abschnittsweise sehr schmal (vgl. auch Abbildung 4-18).

Aktuell ist ein zeitlich eingeschränktes Halteverbot ausgewiesen, allerdings wird der gesamte Abschnitt nach derzeitigem Stand mit Einführung des Parkraummanagements vormittags zu einer Lade- und Lieferbereich und nachmittags zu einem bewirtschafteten Mischparkbereich umgewidmet.

Insgesamt wirkt der gesamte Abschnitt trotz seiner zentralen Lage etwas aus der Zeit gefallen, welches sich auch durch die Verkehrsführung und -belastung erklären lässt.

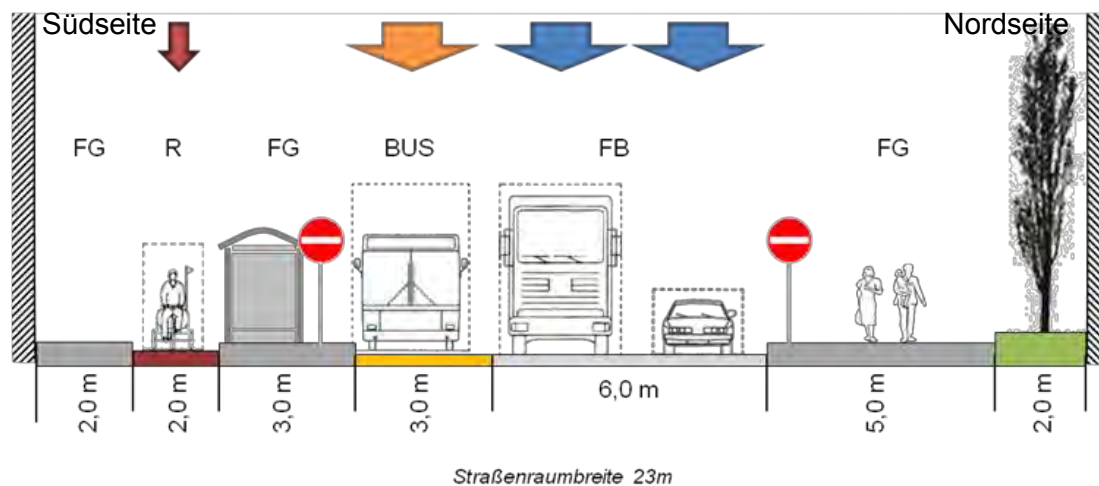
Silberhornstraße

Abbildung 4-5: Heutiger Querschnitt durch die Silberhornstraße

Bei der Betrachtung des Querschnitts der Silberhornstraße ist auffällig, dass das zuvor beobachtete Ungleichgewicht in der Tegernseer Landstraße in der Verteilung des Straßenraumes erheblich ausgeglichener ist. Im dargestellten Querschnitt in Abbildung 4-5 wird ein erheblicher Teil des Straßenraumes dem nmIV zugewiesen. Abgesehen von dem sich erweiternden Busfahrstreifen ist die Fahrbahnbreite konstant entlang der gesamten Silberhornstraße. Es existiert ein Radweg. Nicht vorhanden ist eine gesicherte Querungsmöglichkeit zum Beispiel auf Höhe des Einganges zur Ichoschule um diese mit dem Freizeitgelände südlich der Straße zu verbinden. Diese Beziehung ist besonders wichtig, da die Ichoschule heute eine isolierte Lage mit sehr kleinem Schulhof hat.

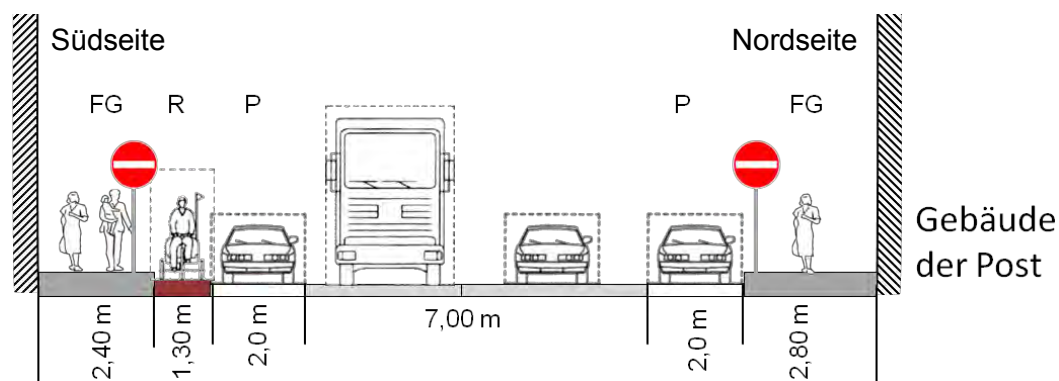
Deisenhofener Straße

Abbildung 4-6: Heutiger Querschnitt durch die Deisenhofener Straße

Das in der Silberhornstraße ausgeglichene Nutzungsverhältnis verschiebt sich in der Deisenhofener Straße stark zugunsten des motorisierten Verkehrs. Die beiden Fahrstreifen beanspruchen bereits 40 % der Straßenraumbreite, die Parkflächen weitere 25 %. Für den Fuß- und Radverkehr verbleibt nur mehr etwa ein Drittel des Querschnitts. Hier entspricht die Breite des Radweges nicht den aktuellen Anforderungen und die Breite des Gehweges ist im Grenzbereich.

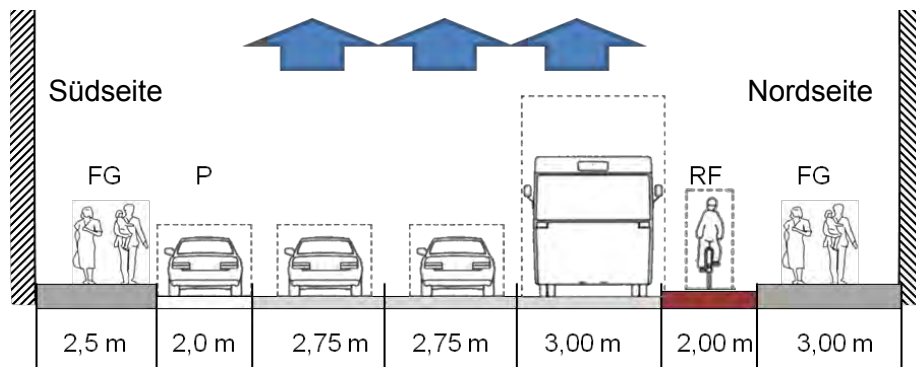
Ichstraße

Abbildung 4-7: Heutiger Querschnitt durch die Ichstraße

Durch die Ichstraße führen drei Fahrstreifen. Parkstände sind auf der Südseite vorhanden. Nördlich der Fahrbahn existiert ein Radweg, von welchem problemlos in Richtung Kolumbusplatz abgebogen werden kann. Eine regelkonforme Benutzung der Kfz-Linksabbiegestreifen durch Radfahrende am Giesinger Berg in Richtung Martin-Luther-Straße benötigt Mut; dies kann nur für einen sehr geringen Teil der Radfahrer unterstellt werden. Eine Verbindung zur Radhaupttroute, welche entlang der Hochterrasse der Isar verläuft, ist nicht möglich, da:

- eine Treppe den fahrenden Zugang zur Radhaupttroute unterbricht (vgl. auch Abbildung 4-20) und
- die Fahrbeziehung ohne Missachtung der StVO nicht realisierbar ist (u.a. Querung der Radverkehrsfurt entgegen zulässiger Fahrtrichtung).

Die Gehwege sind beidseitig eher schmal, jedoch von wechselnder Breite zwischen etwa 2,50 m entlang der Parkstände auf der Südseite und etwa 6 m bedingt durch einen Gebäudevorsprung an der Ichoschule.

Werinherstraße

Von den 30 m Straßenraumbreite sind 20 m dem fahrenden und ruhenden motorisierten Verkehr zugewiesen. Durch Senkrechtparker auf im Süden wird ein Teil der erforderlichen Stellflächen für Anwohner im Gebiet östlich der Tegernseer Landstraße geschaffen. Die Flächen werden auch von Zielverkehr z.B. zum Postgebäude und anderen Einrichtungen an der Tegernseer Landstraße genutzt.

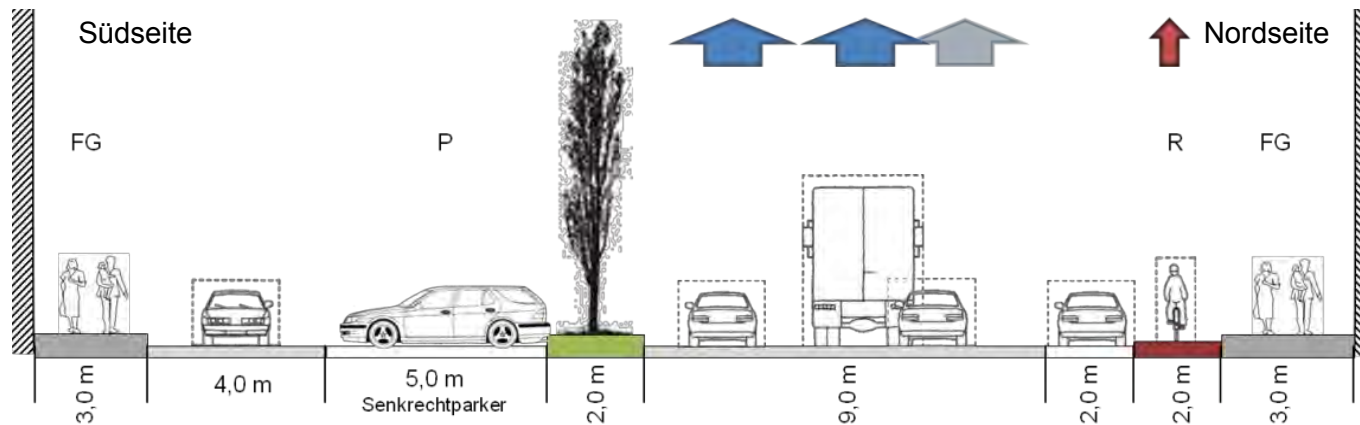


Abbildung 4-8: Heutiger Querschnitt durch die Werinherstraße

Querschnitt auf südlich Wirtstraße

Die Tegernseer Landstraße ist in dem genannten Bereich sehr breit. Insgesamt acht Fahrstreifen sind dem Fahrverkehr vorbehalten, dazu können Parkstreifen und Tramplanum gerechnet werden. Die Gehwege mit einer Breite von 3,5 m entsprechen den Vorgaben, wirken jedoch vernachlässigbar breit ob der großen Straßenraumbreite.

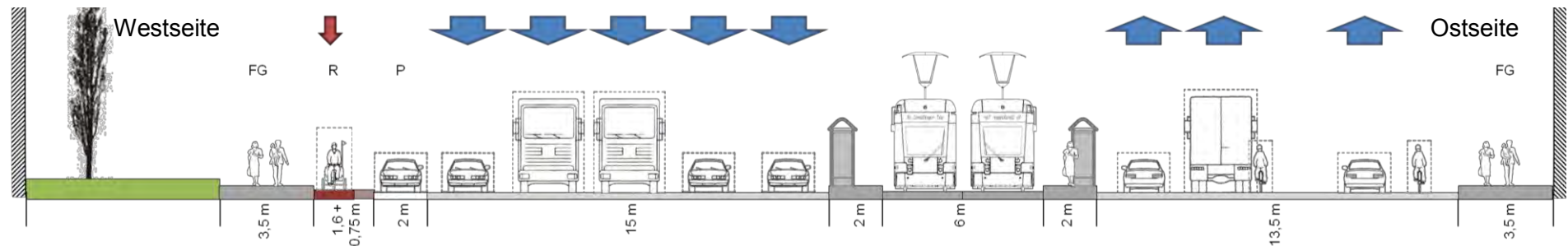


Abbildung 4-9: Heutiger Querschnitt durch die Tegernseer Landstraße 125

4.2.3 HBS-Berechnungen im Analysefall und Prognosenußfall

Eine Ergebnisübersicht mit den HBS Berechnungen kann Abschnitt 5.6 und Tabelle 5-7 entnommen werden. Die detaillierten Formblätter sind aus Gründen der Übersichtlichkeit dem Anhang angefügt.

4.3 Verkehrliche und städtebauliche Defizite an der Tegernseer Landstraße

4.3.1 Defizite aus Sicht der Nahmobilität

4.3.1.1 Fußverkehr

Zum Fußverkehr wurde durch stadt+plan in 2009 eine Studie mit dem Titel „Wegenetz im Sanierungsgebiet“ erstellt (stadt+plan, 2009). Es dokumentiert umfassend Schwachstellen im Netz für den Fuß- und Radverkehr und dient als Grundlage in der Bestandsanalyse. Den Autoren dieses Gutachtens lagen ebenfalls die aus dem Endbericht „Wegenetz im Sanierungsgebiet“ ausgeschlossenen Empfehlungen entlang der Tegernseer Landstraße vor.

Bei Begehungen im Untersuchungsgebiet konnte wiederholt festgestellt werden, dass von der Tegernseer Landstraße durch die hohe Kfz-Belastung und die Tramlinien eine starke Trennwirkung ausgeht. Im südlichen Abschnitt wird sie visuell durch Sicherheitsabsperrrungen verdeutlicht. Ein schneller Wechsel der Straßenseite beim Einkaufen im nördlichen Abschnitt der Tegernseer Landstraße ist am frühen Abend fast nicht möglich. Dies gilt umso mehr, sobald ein Einkaufstrolley oder ein Kinderwagen verwendet werden. Eine Verbreiterung der Gehwege würde Möglichkeiten zum Verweilen und Ausruhen schaffen, welche im Zuge des demographischen Wandels voraussichtlich an Relevanz gewinnen werden. Hierdurch könnte zugleich mehr Breite für Begegnungsfälle wie zwei Personen nebeneinander (1,80 m) und entgegenkommende Person mit Einkaufstasche (0,80 m) geschaffen werden².

Eine gesicherte Quermöglichkeit ergibt sich an den drei LZAs im nördlichen Bereich der Tegernseer Landstraße. Die Entfernung der LZAs zueinander liegt etwa bei 200 bis 250 m, damit ist von jedem Punkt entlang der Straße mit rund 100 m Gehdistanz eine LZA erreichbar. Aufgrund der Kleingliedrigkeit der Geschäfte ist dies zumutbar, ist jedoch für ein angenehmes Einkaufserlebnis nicht besonders vorteilhaft. Anhand von einfachen baulichen Maßnahmen (z.B. Gehwegnase, Reduktion der Fahrbahnbreite, Mittelinsel, ...) könnte die Querbarkeit erheblich erhöht werden. Durch eine Verkehrsmengenabnahme würde die Trennwirkung der Straße zusätzlich gemindert.

² Laut den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (2002 S. 16) ist für den Seitenraum unter Berücksichtigung von Sicherheitsabständen (zu Fahrzeugen, anderen Personen und Hauswänden) eine Breite von 3,50 m anzusetzen. Die genannte Seitenraumbreite beinhaltet noch keine Verweilflächen vor Schaufenstern, mögliche Grünstreifen, Ruhebänke, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder oder Auslagen der Geschäfte.

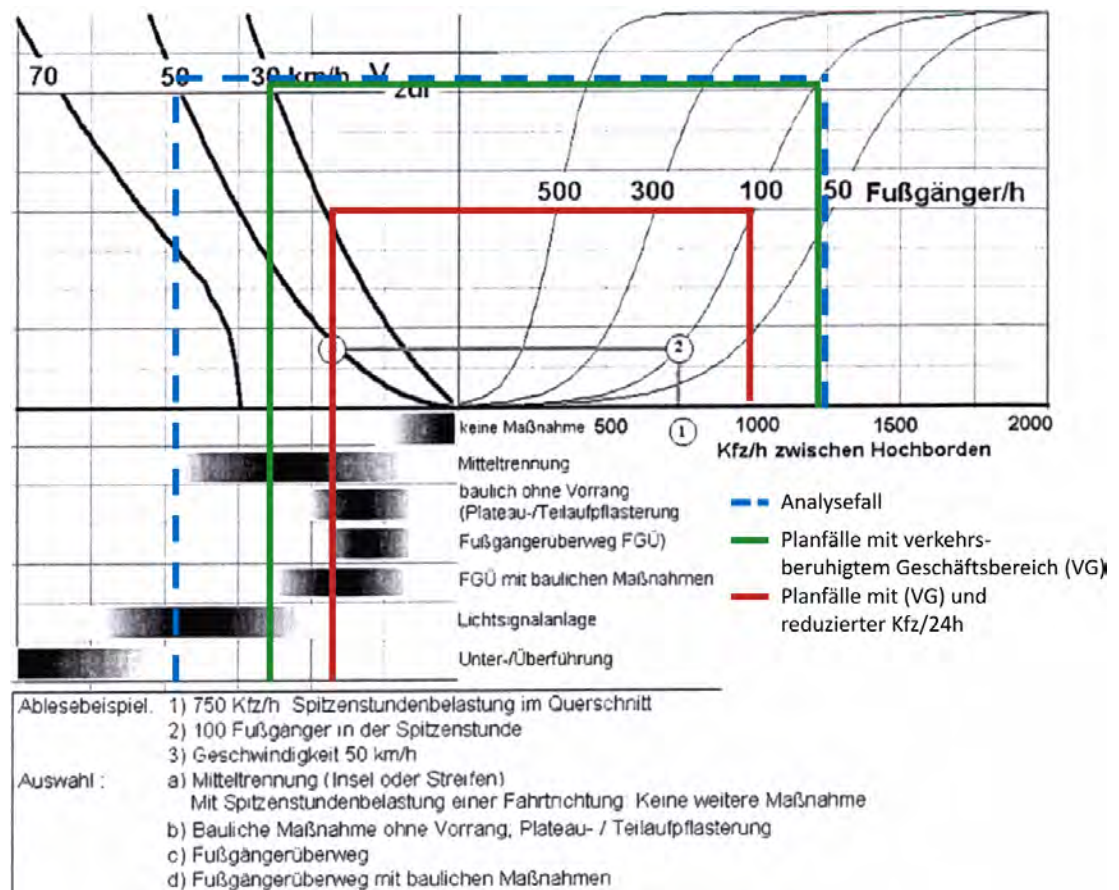


Abbildung 4-10: Anwendung der Querbarkeit der Tegerenseer Landstraße

Quelle: verändert nach RAST (2006 S. 88f) und EFA (2002 S. 19).

Entsprechend der RAST (2006 S. 88f) sind aufgrund der Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde (rund 1250 Kfz/h) und > 50 Fußgänger/h bei einer zulässigen Fahrgeschwindigkeit (v_{zul}) eine LZA oder eine Mitteltrennung (z.B. Mittelinsel oder -streifen) zur Querungssicherung erforderlich (vgl. Abbildung 4-10). Eine Mittelinsel ist aufgrund der Straßenraumbreite und den Tramgleisen schwer realisierbar (vgl. Abbildung 4-11).³

Seitens der Anwohner und Gewerbetreibenden wird der Wunsch nach einem nutzbaren, gut erreichbaren Platz geäußert. Grundsätzlich lässt sich dies durch gestalterische und funktionale Anpassungen in den Bereichen des Tegerenseer Platzes bzw. des Edelweißplatzes ermöglichen, wie z.B. eine Vergrößerung der zur Verfügung stehenden Fläche.

³ Zur Verständnis von Abbildung 4-10: man beginnt bei ① mit der Anzahl an Kfz in der Spitzenstunde. Dem werden unter ② die Anzahl an querenden Fußgängern gegenüber gestellt (wobei zu Bedenken ist, dass Fußgänger nur bei einer einfachen Querungsmöglichkeit gezählt werden können). Unter ③ wird dann v_{zul} berücksichtigt.

Nachfolgend kann unten links abgelesen werden, welche Querungssicherung durch die RAST (2006 S. 88f) empfohlen wird. Exemplarisch wurde dies in verschiedenen Farben für die Tegerenseer Landstraße dargestellt, wobei die Annahme von 100 Fußgängern pro Stunde ein Minimalwert darstellt, jedoch eine Steigerung keine gravierenden Auswirkungen auf die Empfehlungen hat.

Die Infrastruktur ist abschnittsweise nur bedingt für mobilitätseingeschränkte Personen nutzbar. Typische und z.T. gravierende Schwachstellen sind:

- die bereits erwähnte schwere Querbarkeit der Tegernseer Landstraße,
- ein kontinuierlicher Fahrzeugfluss mit wenigen Unterbrechungen,
- nicht abgesenkte oder vorgezogene Bordsteine bei großer Fahrbahnbreite,
- keine Mittelinseln oder -streifen um ein zweistufige Querung der Fahrbahn zu ermöglichen,
- mit LZA gesicherte Querungsmöglichkeiten etwa alle 200 m,
- schmale Bürgersteige im Süden der Tegernseer Landstraße,
- wesentlich zu steile und zu schmale Rampen an der Unterführung am Giesinger Berg (vgl. Abbildung 4-14),
- Gefährdung von Fußgängern durch sehr nahe Führung des Radweges bei schmalen Gehweg (z.B. Deisenhofener Straße),
- Nutzung der Gehwege als Lade- / Lieferfläche von Kraftfahrzeugen und als Abstellflächen für Fahrräder,
- Verwendung der Gehwege zur Auslage und Werbung,
- Ordnungswidrige Mitbenutzung der Gehwege durch den Radverkehr aufgrund der hohen Verkehrsbelastung im mIV.

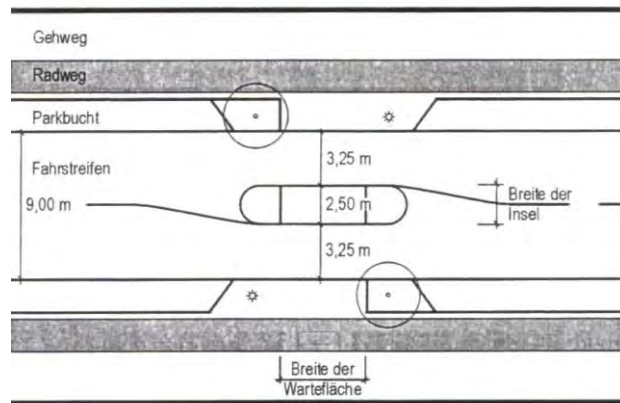


Abbildung 4-11: Beispiel für die Anlage einer Mittelinsel aus RAST (2006 S. 89)

Tabelle 4-2: Mittelinsel und Warteflächen aus RAST (2006 S. 89)

Einsatzbereich	Breite der Insel	Breite der Wartefläche
Überquerungsanlage für Fußgänger	2,00 m	4,00 m
Überquerungsanlage für Radfahrer und Rollstuhlfahrer	2,50 m – 3,00 m	≥ 4,00 m



Abbildung 4-12: Beispiel einer Querungsmöglichkeit von Straße und Tramplanum in der Grünwalder Straße auf Höhe Friauler Straße

Die rechtstehenden Abbildungen (Abbildung 4-11, Tabelle 4-2 und Abbildung 4-12) stellen die Anforderungen der RAST 06 dar und ein Beispiel südlich des Untersuchungsgebiets. Die Tegernseer Landstraße kennzeichnet sich allerdings durch einen deutlich schmaleren Straßenquerschnitt aus.



Abbildung 4-13: *Fehlende Querungshilfen in der Tegernseer Landstraße*

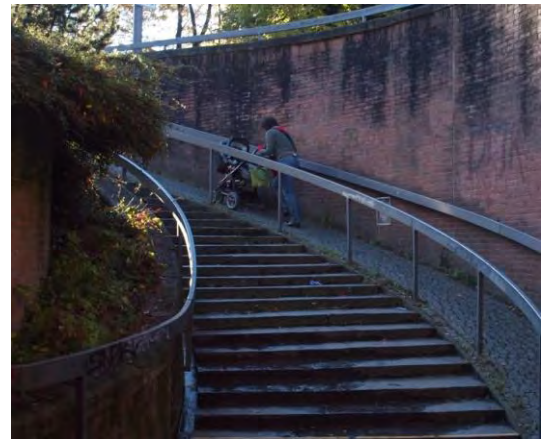


Abbildung 4-14: *zu steile und zu schmale Rampe für Rollstühle und Kinderwagen in der Unterführung am Giesinger Berg*

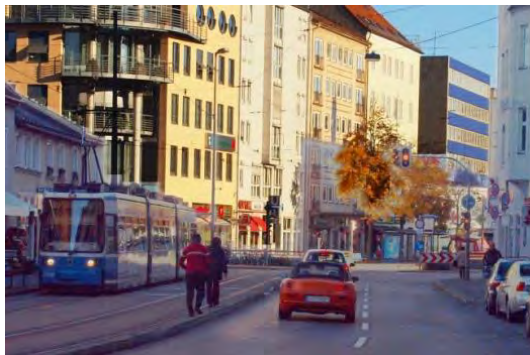


Abbildung 4-15: *Risikoreiche Abkürzung für Fußgänger südlich des Tegernseer Platzes*



Abbildung 4-16: *Parkendes Fahrzeug auf Fuß- und zu schmalen Radweg in der Deisenhofener Straße*



Abbildung 4-17: *Gefährdung von Verkehrsteilnehmern am Tegernseer Platz*

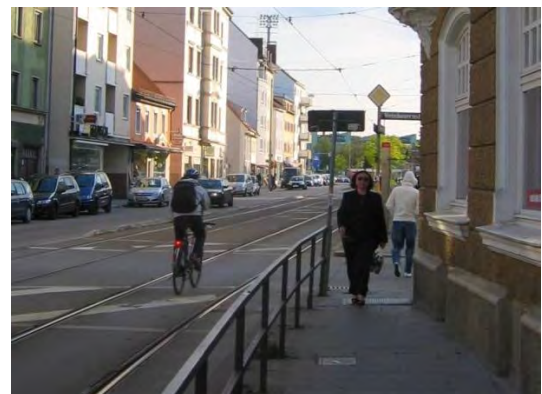


Abbildung 4-18: *schmaler Gehweg in südlicher Tegernseer Landstraße mit Radfahrer auf Tramplenum*

Quelle: Sämtliche Aufnahmen wurden bei diversen Ortsbegehungen selbst aufgenommen und nachbearbeitet.

Eine alternde Gesellschaft möchte Wege und unnötig lange Strecken vermeiden, daher sollten fußläufig erreichbare Einkaufsstraßen einen hohen Stellenwert genießen, da sie individuelle Unabhängigkeit für alle Altersgruppen sichert. Eine schwer querbare Straße führt jedoch zu einem Attraktivitätsverlust, eine Veränderung in der Zusammensetzung der Einzelhändler und somit mittelfristig zu einer veränderten Ziel-, Wege- und Verkehrsmittelwahl. Angesichts der hohen Stadtverträglichkeit von Fußverkehr ist es ökonomisch effizient diesen zu fördern bzw. zumindest zu erhalten.

Zukünftige bauliche Anpassungen sollten diese qualitativen Einschränkungen nach Möglichkeit berücksichtigen und beseitigen. Aufgrund der hohen Nutzungsdichte stellt dies hohe Anforderungen an alle Beteiligten, da eine Verbesserung u.U. zulasten anderer Nutzungen geht.

4.3.1.2 Defizite im Radverkehr

Für den Radverkehr können zwei nahezu flächendeckend zutreffende Feststellungen getroffen werden:

- Das Radverkehrsnetz weist erhebliche Defizite durch eine mangelnde bauliche Kontinuität auf (vgl. Abbildung 4-19 und Abbildung 4-20).
- Weiter sind die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in der Tegernseer Landstraße gering bzw. mit „Schrottfahrrädern“ belegt. Daher werden Fahrräder auf dem bereits schmalen Bürgersteig angebracht, welches zu Komforteinschränkungen im Fußverkehr führt.

Erwähnenswert sind die baulichen Verbesserungen stadtauswärts entlang der Martin-Luther-Straße in den vergangenen Jahren.



Abbildung 4-19: Ende des Radweges auf Höhe der Tegernseer Landstraße 131



Abbildung 4-20: Treppe an den Radhaupttrouten über den Giesinger Berg

4.3.2 Defizite aus Sicht des ÖPNV

Der ÖPNV genießt im Untersuchungsgebiet eine sehr hohe Priorität. Sämtliche Tram- und Buslinien sind bevorzugt. Dies führt zu niedrigeren Reisezeiten für Fahrgäste und indirekt zu einer effektiveren Nutzung des Fahrmaterials seitens der Münchner Verkehrsgesellschaft.

Die Umsteigemöglichkeiten an den Haltestellen Silberhornstraße und Tegernseer Landstraße sind ausreichend, jedoch ist aus Gründen der Anschlusssicherung ein Umsteigen an einer Kante anzustreben. An der Haltestelle Silberhornstraße würde hierdurch ein Queren der Fahrstreifen beim Umstieg von Bus auf Tram entfallen.

Die Haltestelle Tegernseer Landstraße (Candid- / Grünwalder Straße) ist heute nicht barrierefrei, da die keine 18 cm hohe Bahnsteigkante vorhanden ist.

Nachteilig sind derzeit insbesondere zwei Unfallschwerpunkte mit Linksabbiegern entlang der Tramlinie 15/25. Dies betrifft den Knoten St.-Bonifatius-Straße und dem Knoten Zehentbauernstraße mit der Tegernseer Landstraße.

4.3.3 Defizite aus Sicht des mIV

Für den motorisierten Individualverkehr kann festgestellt werden, dass die Verkehrsbelastung hoch ist. Entsprechend ist dem Fahrverkehr ein erheblicher Teil der Verkehrsfläche gewidmet.

Insbesondere der Zielverkehr nach Obergiesing kann Schwierigkeiten bei der Suche nach Parkraum haben. Daher wurde in dem Gebiet im vierten Quartal 2011 die Parkraumbewirtschaftung durch die Landeshauptstadt München eingeführt.

Gemäß den standardisierten Bewertungen nach HBS⁴ sind einige der Ströme an Knotenpunkten mit QSV D oder schlechter zu bewerten (vgl. Abschnitt 5.6). Erstrebenswert wäre eine Verbesserung dieser Qualitätskennziffern. Oftmals wird diese Verbesserung jedoch kaum zu erreichen sein, da sich deutliche Konflikte mit anderen Nutzungen im öffentlichen Raum ergeben. Vorstellbar zur Verbesserung des mIVs sind nur längere Freigabezeiten bzw. zusätzliche Fahrstreifen, welche ent-

⁴ Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2001, Fassung 2009

sprechend mehr Fläche in Anspruch nehmen würden. Die entsprechenden Flächen sind jedoch nicht vorhanden bzw. werden von Fußgängern, Radfahrern und Gebäuden genutzt.

Die Verbesserung für andere Verkehrsteilnehmer ein sehr wichtiges Ziel des Projektes; daher muss festgestellt werden, dass für den Fahrverkehr maßgebend die Sicherstellung der Erreichbarkeit ist. Für den privaten Alltagsverkehr sind ausreichend andere Verkehrsmittel vorhanden und werden insbesondere von Anwohnern auch genutzt. Zu Beachten ist, dass die Sicherstellung der Mobilität und der Wohn- und Lebensverhältnisse der Bewohner Vorrang über die gewählte Mobilitätsform der Einpendler hat.

4.4 Schlussfolgerungen für die Planfälle

Der heutige Stand weist - wie Abschnitte 4.2 und 4.3 beschreiben - eine erhebliche Anzahl an Defiziten auf. Tabelle 4-3 stellt den Sachverhalt zusammenfassend dar. Aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen an den Untersuchungsraum sind Abwägungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern unvermeidbar. Die hohe Nutzungsdichte schließt ein individuelles Optimum für jeden einzelnen Verkehrsträger aus. Daraus resultiert, dass Verbesserungen oftmals nur mit eingeschränkten Nachteilen für andere realisierbar sein werden. Der Zielkonflikt ergibt sich aus der vorhandenen Flächenknappheit. Die Planfälle versuchen dieser Grundproblematik Rechnung zu tragen indem sie einerseits verkehrliche Verbesserungen für alle Verkehrsträger anstreben, jedoch im Zweifelsfall den flächensparenden Verkehrsträgern entsprechend Vorrang einräumen. Es ergibt sich somit eine Präferenzordnung, welche der Nahmobilität ein hohes Gewicht einräumt, den öffentlichen Verkehr und dessen Zugänglichkeit fördert und letztlich motorisierten Individualverkehr erhält und ermöglicht.

Tabelle 4-3: Übersicht der bedeutendsten Defizite im Untersuchungsgebiet

	Soll = Projektziel	bedeutende Defizite
Fußverkehr	Verbesserung der Wegebeziehungen, Förderung Umweltverbund, Aufwertung von Giesing, Sicherstellung der Erreichbarkeit	- Insellage der Ichoschule - mangelhafte Querbarkeit der Tegernseer Landstraße insbesondere abends - lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen - schmale Gehwege sind durch Werbung, Fahrräder usw. zugestellt - Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern z.B. in Deisenhofener Straße - beengende Führung bzw. Gestaltung von Gehwegen - Unterführung am Giesinger Berg ist nicht barrierefrei und oberirdisch existiert keine Quermöglichkeit
Radverkehr		- unvollständiges Radroutennetz, z.T. mit baulichen Mängeln wie Treppen, umwegiger Führung und abruptem Ende von Radverkehrsinfrastruktur - zu wenige Abstellmöglichkeiten - (teilweise) hohe Wartezeiten an LZAs bzw. keine funktionalen Hilfen für Radfahrer - Ausweichen im spitzen Winkel auf Tramgleise in der Tegernseer Landstraße durch Parker in zweiter Reihe - mangelhafte Fortführung aus nördlicher Tegernseer Landstraße in Richtung Harlaching - fehlende Abbiegebeziehungen (z.B. Giesinger Berg)
ÖPNV	Förderung Umweltverbund	- nicht alle Haltestellen barrierefrei - Bus und Tram halten an unterschiedlichen Orten - Unfallschwerpunkte mit linksabbiegenden Kfz
Motorisierter Individualverkehr	-	- Zielverkehr hat Schwierigkeiten bei der Stellplatzsuche - hohe mIV-Dichte und hohe mIV-Geschwindigkeit
Aufenthaltsqualität	Schaffung von Aufenthaltsqualität in Straßen- und Platzräumen, Sicherung von gesunden Wohn- und Lebensverhältnissen	- starke Dominanz der Verkehrsfunktion im Straßenbild - Tegernseer Landstraße hat keinen „Einkaufsstraßencharakter“ - Kein nutzbarer „Bürgerplatz“ im Stadtteilzentrum z.B. für Wochenmarkt oder ähnliche Veranstaltungen - kaum Begrünung - durch das Fehlen der Bäume am Edelweißplatz sinkt Aufenthaltsqualität

5 Planfallbetrachtungen

5.1 Einführung

Basierend auf der Defizitanalyse in Abschnitt 4 wurden insgesamt vier verschiedene Planfälle unter Berücksichtigung der räumlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen erarbeitet.

Die Planfälle wurden mIV-seitig zuerst auf eine Realisierbarkeit geprüft um anschließend Potentiale für den nmIV durch Flächengewinne und Einschränkungen des mIVs zu realisieren.

Sämtliche Planfälle sind baulich umsetzbar, besitzen jedoch individuelle Vor- und Nachteile, welche dazu führten, dass für Planfall C keine Anwendung im Verkehrsmodell erfolgte, da mit hohem baulichen Aufwand eine geringe Wirkung erzielt worden wäre (vgl. Abschnitt 5.4 und Tabelle 5-1).

Nach der Umsetzung im Verkehrsmodell wurde Planfall A zugunsten von Planfall D verworfen, da die negativen Auswirkungen (u.a. baulicher Aufwand) gegenüber einem vergleichsweise niedrigen verkehrlichen Nutzen gegenüberstanden.

Jeder Planfall ist nachfolgend mit einer Übersichtskarte und einer tabellarischen Aufstellung der individuellen Wirkungen dargestellt. Auf einem höheren Detaillierungsgrad folgen modale Netzdarstellungen und eine Darstellung von Straßenquerschnitten. Diese sind im Fließtext nach Planfall aufgeführt. Eine straßenbezogene Darstellung kann dem Anhang 10 entnommen werden.

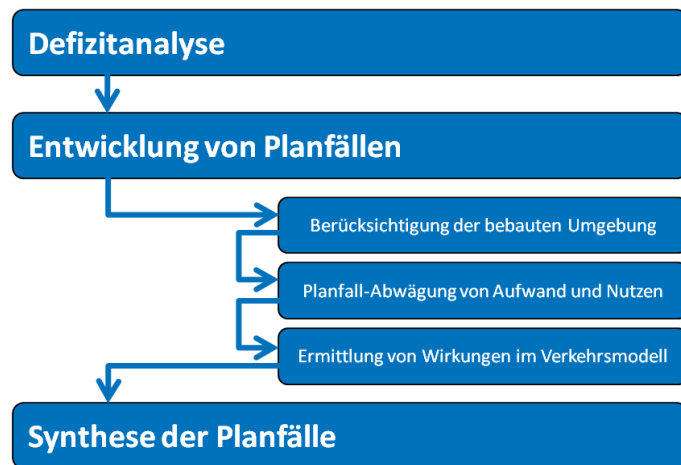


Abbildung 5-1: Ablaufschema bei der Entwicklung und Betrachtung von Planfällen

Tabelle 5-1: Überblick und Kurzcharakterisierung der untersuchten Planfälle

	Beschreibung	siehe Ab- schnitt:	Verkehrs- modell & HBS Be- rechnun- gen	in Syn- these verwen- det
Planfall A	„mIV-freier Tegernseer Platz unter Beibehaltung des Einbahnstraßensystems (ausgenommen Ichostraße) und einer Aufwertung der Tegernseer Landstraße“	5.2	✓	✗
Planfall B	„Auflösung Einbahnstraßensystem mit mIV-freien Silberhornstraße und Tegernseer Platz und verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in der nördlichen Tegernseer Landstraße“	5.3	✓	✓
Planfall C	„Auflösung Einbahnstraßensystem mit mIV-freier Silberhornstraße und Fahrverkehr über den Tegernseer Platz“	5.4	✗	✗
Planfall D	„Durchgehende Radverkehrsanlagen mit mIV-freiem Tegernseer Platz unter Beibehaltung des Einbahnstraßensystems“	5.5	✓	✓

Die selektive Vorgehensweise bis zur Entwicklung eines Synthesefalls ist in Abbildung 5-1 skizziert.

5.2 Planfall A

5.2.1 Übersicht

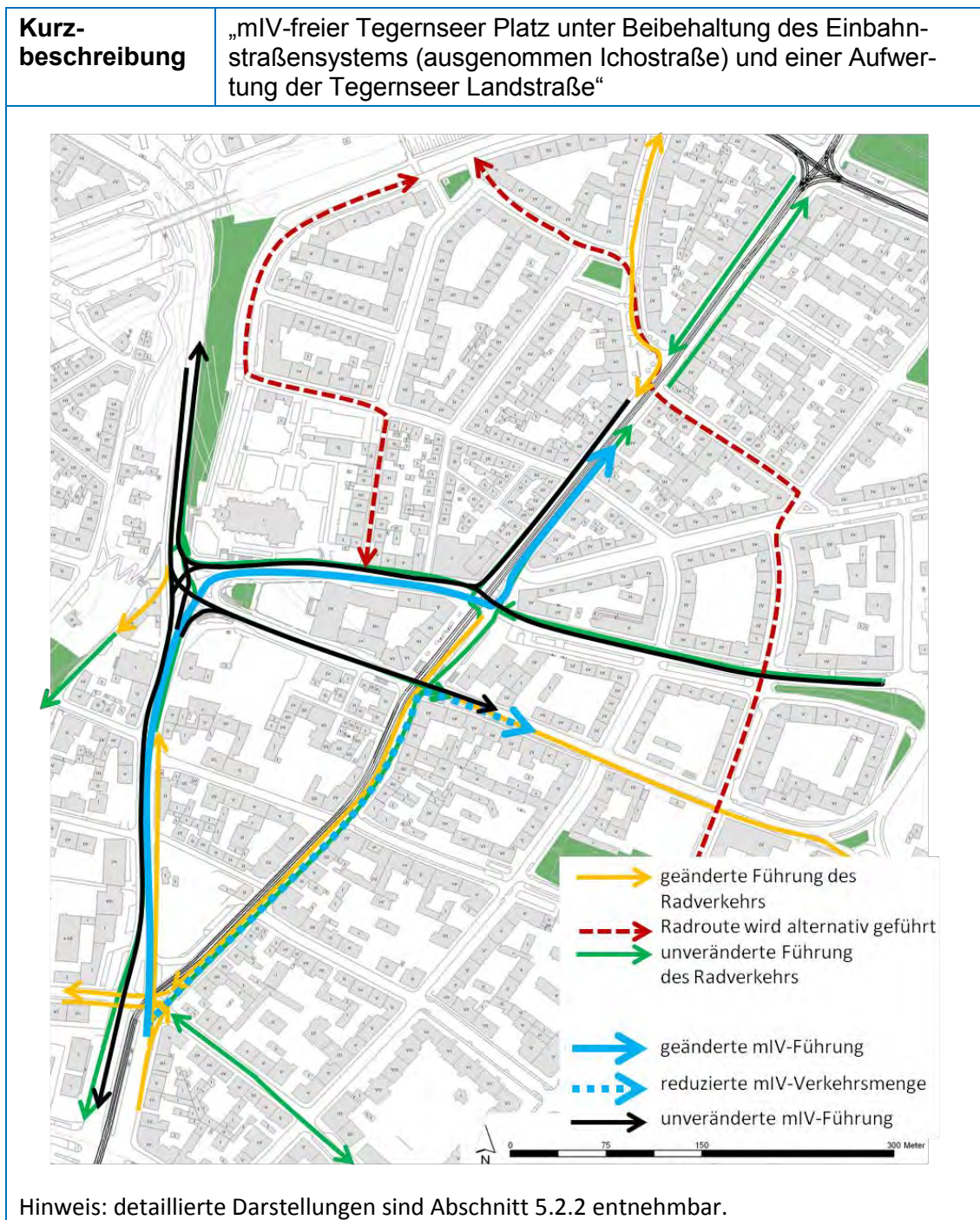


Abbildung 5-2: Übersichtsplan Planfall A

Der Planfall A weist erhebliche Schnittmengen zu Planfall D auf. In beiden Fällen bleibt das Einbahnstraßensystem im Grundsatz vorhanden. Einzige Ausnahme bildet hierbei die Ichostraße, welche in Planfall A für den Zweirichtungsverkehr ertüchtigt werden muss.

Es hat sich in den HBS Berechnungen gezeigt, dass die Führung der Fahrbeziehung Grünwalder Straße → Tegernseer Landstraße (Nord) durch die Ichostraße aus zwei Gründen verkehrlich weniger günstig ist:

- Aufgrund der engen Platzverhältnisse kann kein separater Rechtsabbiegestreifen am Giesinger Berg in Fahrtrichtung Nord eingerichtet werden.
- Die Führung des mIVs als Linksabbieger über den Knoten Ichostraße / Werinherstraße ist sehr leistungsfähigkeitsbeschränkend. Dies führt im Weiteren zu einer sehr kurzen Grünzeit für Fußgänger auf der Westseite der Kreuzung.

Aus den o.g. Gründen wird daher eine detaillierte Ausarbeitung von Planfall A dargestellt, jedoch entfällt eine weitere Bearbeitung über die HBS Berechnungen und Beschreibungen hinaus.

Tabelle 5-2: Wirkungsübersicht Planfall A

	Vorteile	Nachteile
Fußverkehr	- barrierefreie Unterführung durch Wendelrampe am Giesinger Berg - mIV-freier Tegernseer Platz - Verbesserungen in der Tegernseer Landstraße Süd und Deisenhofener Straße - weniger Kfz-Verkehr in Silberhornstraße (Schulwegsicherheit)	- nur kurze Grünzeit für Fußgänger am Knoten Werinherstr. / Ichostr. / Tegernseer Landstraße - schmale Gehwege in der Ichostraße
Radverkehr	- denkbare Mitbenutzung der Unterführung am Giesinger Berg, jedoch ohne gute Zugänglichkeit für den Radverkehr - Radverkehrsanlagen in Tegernseer Landstraße Süd - oberirdische Radquerung am Giesinger Berg - Radverkehrsanlagen stadteinwärts in FR West in Deisenhofener Straße und	- schmaler Radweg in der Ichostraße - keine Verbesserung der Erreichbarkeit der Ichoschule mit dem Fahrrad - Provokation von „Geisterradlern“ in der Silberhornstraße sofern Unterführung für Radfahrer freigegeben wird
ÖPNV	- direkte Umsteigebeziehung an den beiden Haltepunkten	- Mischverkehr mit mIV in beide Fahrtrichtungen auf Tegernseer Landstraße (Nord) bei hohem Kfz-Aufkommen (→ Fahrplanstabilität)
Motorisierter Individualverkehr	- Konzentration auf Sekundärnetz - Stellflächen für ruhenden Verkehr können in Deisenhofener Straße geschaffen werden	- Entfall Wendemöglichkeit am Giesinger Berg (von Ichostraße in Silberhornstraße)
Aufenthaltsqualität	- Verbesserung der Querbarkeit Tegernseer Landstraße - Silberhornstraße und Tegernseer Platz ohne mIV - Tegernseer Platz für Veranstaltungen nutzbar - - Aufwertung Tegernseer Landstraße Süd	- keine Auflösung der Insellage von Ichoschule, aber weniger Kfz-Verkehr in Silberhornstraße
Erreichbarkeit der Tegernseer Landstraße	- barrierefreie Unterführung am Giesinger Berg - Gehwegnasen in Tegernseer Landstraße - erleichterte Querbarkeit der Tegernseer Landstraße - Einhaltung der Gehwegbreiten in Deisenhofener Straße	- schmale Gehwege in Ichostraße - Kurze Grünzeit für Fußgänger am Knoten Werinherstr. / Ichostr. / Tegernseer Landstraße

5.2.2 Netzdarstellungen

5.2.2.1 Nicht-motorisierte Mobilität

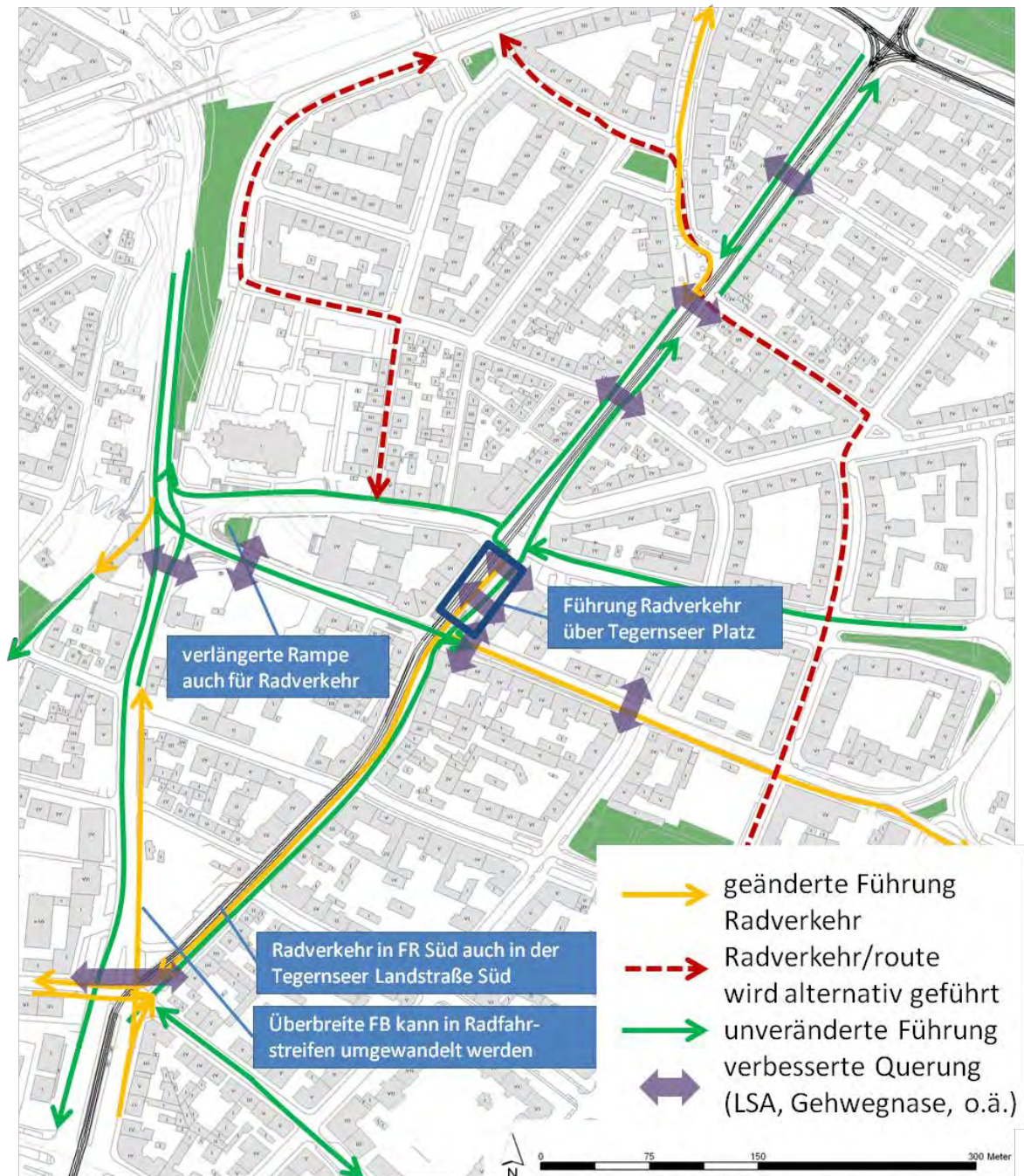


Abbildung 5-3: Übersicht zu Anpassungen im nmIV in Planfall A

5.2.2.2 Motorisierter Verkehr

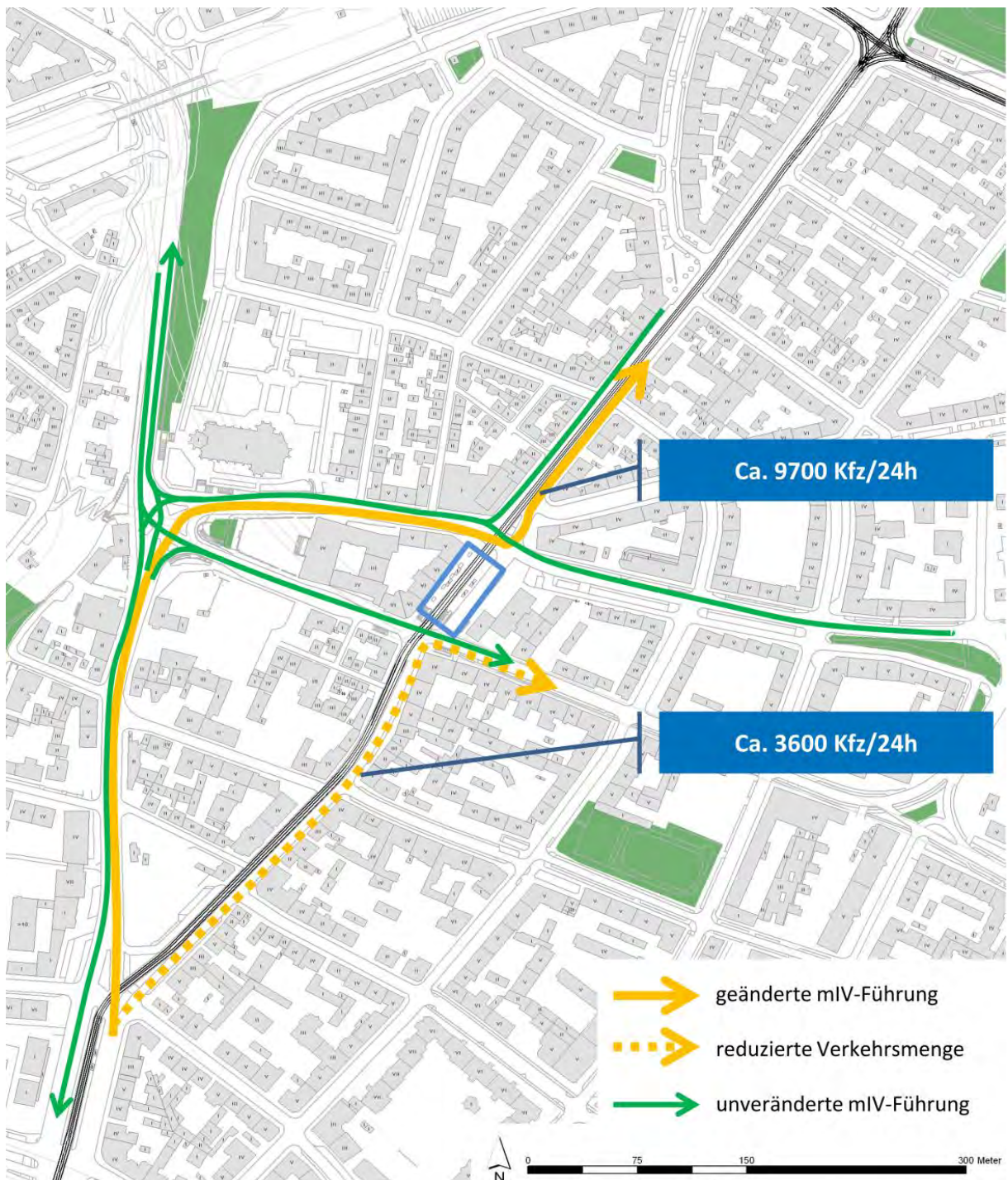


Abbildung 5-4: Übersicht zu Anpassungen im mIV in Planfall A

5.2.3 Querschnittsbezogene Detaildarstellungen

Nördliche Tegernseer Landstraße

Im nördlichen Bereich der Tegernseer Landstraße ergeben sich in Planfall A,B und D grundsätzlich **vier** verschiedene symmetrische Bauvarianten, d.h. sie können entlang der gestrichelten Linie gespielt werden (vgl. Abbildung 5-5).

Die beiden ersten Bauvarianten (= Variante ① und ②) im oberen Teil der Abbildung sind für den **Fußverkehr optimiert**, d.h. Ziel war eine Vergrößerung der Bürgersteige um mit dem gewonnenen Raum entsprechend eine Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität zu ermöglichen. Aufgrund der begrenzten Straßenraumbreite in der Tegernseer Landstraße kann hierbei entweder ein exklusives Tramplanum geschaffen werden oder die Fläche zum Parken verwendet werden. Der Radverkehr wird in beiden Fällen im Mischverkehr geführt.

In beiden Fällen, jedoch bei einem exklusiven Tramplanum (= ① Variante ÖV) im Besonderen, ist aufgrund der großen visuellen Fahrbahnbreite mit vergleichsweise hohen Geschwindigkeiten zu rechnen. Bei der Variante ÖV ist mit Parkern auf dem Gehweg zu rechnen, womit ein Radfahrer in den Kernbereich der Fahrbahn ausweichen wird. Aufgrund der erwarteten höheren Geschwindigkeitsniveaus birgt dies für den Radverkehr Risiken und erhöht die Lärmbelastung im Straßenraum. Diese Rückkopplung ist unverträglich mit dem Anspruch eine höhere Aufenthaltsqualität und bessere Querbarkeit zu schaffen.

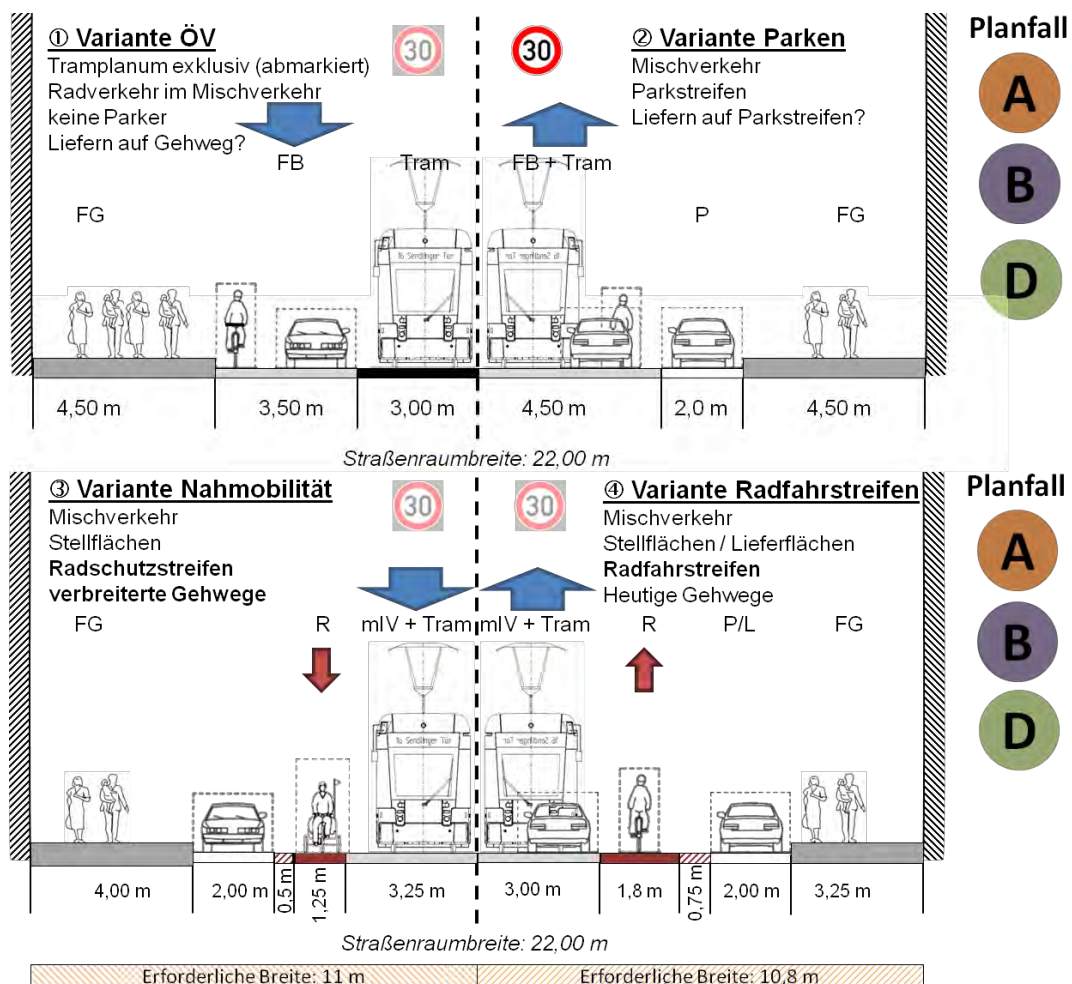


Abbildung 5-5: Vier verschiedene Optionen für die Tegernseer Landstraße (Nord)

Im unteren Teil der Abbildung wurde ein **hoher baulicher Standard für den Radverkehr** angestrebt.

Aufgrund der Breite eines Radfahrstreifen (1,85 m) zuzüglich Sicherheitsraum (von 0,75 m) kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Radverkehrsfläche gelegentlich zum Parken in zweiter Reihe verwendet werden wird (= Variante ④). Diese

Konstellation ist für Radfahrer nicht ungefährlich, da sie zum Ausweichen in den Bereich der normalen Fahrbahn mit Tramgleis gezwungen sind. Die parallel geführten Tramgleise werden daher z.B. durch einen Radfahrer in einem spitzen Winkel gequert, welches eine erhebliche Sturzgefahr beinhaltet.

Als Vorzugslösung bietet sich Variante ③ an, da diese aufgrund der geringen Breite nicht zum Falschparken auf dem Radinfrastruktur einlädt und somit ein notwendiges Ausweichen nach links über die Tramgleise unterbindet. Zudem wird dem Fußverkehr mehr Fläche zugewiesen und sowohl ÖV und mIV können mit ausreichend hoher Qualität geführt werden.

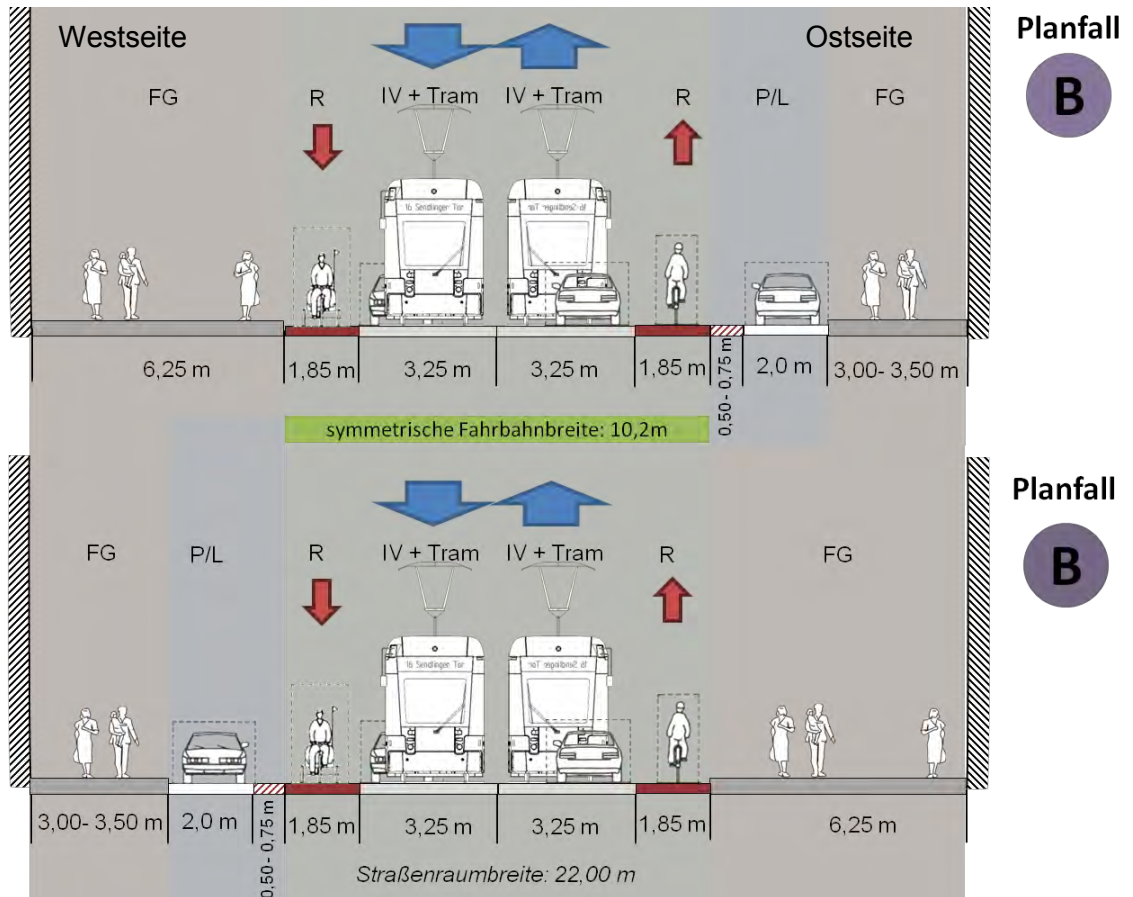


Abbildung 5-6: Alternierender Querschnitt mit Radfahrstreifen und Stellflächen in der nördlichen Tegernseer Landstraße (Schema angelegt an Abbildung 5-7)

Grundsätzlich besteht sowohl bei Schutzstreifen als auch bei Radfahrstreifen die Möglichkeit diese querschnittsangepasst durch die Tegernseer Landstraße zu führen. Die Radverkehrsinfrastruktur liegt sehr nah am Lichtraumprofil der Straßenbahn, damit der Fahrradbereich nicht zum Parken in zweiter Reihe einlädt. Die Oberfläche sollte darüber hinaus entsprechend eingefärbt und mit Fahrradpiktogrammen versehen werden. Um dem Falschparken vorzubeugen sollte ein ausgewogenes Verhältnis von Stellflächen in beide Richtungen vorhanden sein. Vorstellbar ist eine Aufteilung wie in Abbildung 5-7. Im Querschnitt entspricht dies dem skizzierten Schema in Abbildung 5-6. Die Grundidee ist dabei, dass kurz nach der Einfahrt in die Tegernseer Landstraße Stellflächen angeboten werden. Am Ende des Abschnitts können keine Stellflächen geschaffen werden, da sie als Aufstellfläche für die lichtsignalisierten Knoten benötigt werden, damit die Tram im Zufluss zum Knoten nach Möglichkeit nicht behindert wird. Dazwischen werden Teilbereiche zu großzügigeren Fußgängerflächen umgewidmet. Das „Herz“ des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs um den Edelweißplatz kann damit insbesondere im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität aufgewertet werden.

Für eine Lösungsmöglichkeit mit reinen Richtungsradwegen sei auf Planfall D in Abschnitt 5.5.3 bzw. Abbildung 5-30 verwiesen.

Südliche Tegernseer Landstraße

Für eine Ermöglichung des heute fehlenden Angebots für den Radverkehr in Fahrtrichtung Süd ergeben sich somit zwei grundsätzliche Optionen:

- Führung des Radverkehrs in beide Richtungen östlich der Straßenbahngleise entweder als unechte Einbahnstraße oder mit baulich getrenntem Radweg (vgl. Abbildung 5-8) ohne Stellflächen, welche dort aufgrund des schmalen Querschnitts (analog zur heutigen Parkverbot) nicht realisierbar sind.
- Eine Verlegung der Straßenbahngleise im Rahmen der Instandsetzung nach Osten um einen Radweg in südlicher Richtung auf westlich der Gleise zu realisieren (vgl. Planfall D, Abbildung 5-31).



Abbildung 5-7:
Asymmetrische Anordnung
und Umwidmung von
Stellflächen in der nördlichen
Tegernseer Landstraße im
Längsschnitt

Ein breiter baulicher Radweg östlich der Straßenbahngleise ist notwendig um ein Erschrecken bei einer gleichzeitig entgegenkommende Straßenbahn rechts und einem Fahrzeug links zu reduzieren. Da der Radfahrer beiden Fahrzeugen entgegenfährt kann davon ausgegangen werden, dass auch wenig geübte Radfahrer der Situation gewachsen sind. Dieser baulichen Lösung liegt die Idee die lagegleichen Tramgleise bei einer Instandsetzung zugrunde. Sie ist keine ideale Lösung, da Zweirichtungsradwege mit erheblichen Sicherheitsbedenken assoziiert werden. Zudem ist die Verkehrsführung für den Radverkehr weniger naheliegend und städtebaulich wird die Trennwirkung der Straße aufrecht erhalten.

Daher ist weiterhin ein baulich getrennter Radweg in Fahrtrichtung Süd auf der Westseite der Tramgleise erstrebenswert, welche jedoch aufgrund des Abstandes zu Gebäuden ein Verschieben des Tramplanums, wie in Abbildung 5-30 für Planfall D skizziert, erfordert.

In Fahrtrichtung Nord wird ein Überholen des Radfahrers, welcher im Mischverkehr geführt wird, nicht grundsätzlich möglich sein. Eine Fahrstreifenbreite von 3 m unterbindet risikoreiche Überholmanöver, ab 4 m Breite kann im Regelfall immer überholt werden. Durch die Unterbindung von Durchgangsverkehr kann eine Führung im Mischverkehr bei niedrigen Fahrbahnbreiten erfolgen. Bedingt durch die Radfahrer wird das Geschwindigkeitsniveau niedrig gehalten, welches für eine Aufwertung des Umfeldes als vorteilhaft angesehen werden kann.

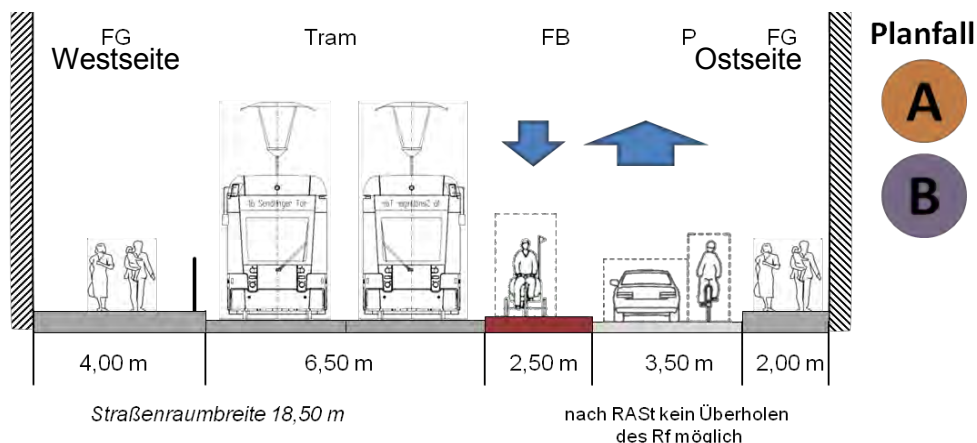


Abbildung 5-8: Engstelle in der Tegernseer Landstraße Süd mit separatem Radweg (Planfall A)

Silberhornstraße

Wie aus Abbildung 5-9 ersichtlich ist, könnte durch den Verzicht auf einen Fahrstreifen der Radverkehr unmittelbar angrenzend an den Fahrverkehr geführt werden. Dies kann mit einer Ummarkierung der Fahrbahn realisiert werden. Die Bushaltestelle verbleibt an ihrem heutigen Standort. Diese Führung unterbindet die Gefährdung von Schülern auf dem Schulweg zur Ichoschule, da der Radverkehr signaltechnisch gesichert geführt wird. Durch den Radfahrstreifen wird der Radverkehr sicherer über den Knotenpunkt geführt. Die Fläche zwischen der heutigen Bushaltestelle und der Haltlinie vor den Tramgleisen ist aufgrund der LZA als notwendige Aufstellfläche mit zwei Fahrstreifen vorzusehen.

Es ist nicht vorgesehen den Radverkehr in FR West durch die Silberhornstraße zu führen, da dies Konflikte mit dem Schulweg zur Folge hätte. Allerdings ist bei einer

Freigabe der Unterführung am Giesinger Berg für den Radverkehr davon auszugehen, dass eine entsprechende Lösung „Geisterradler“ provoziert.

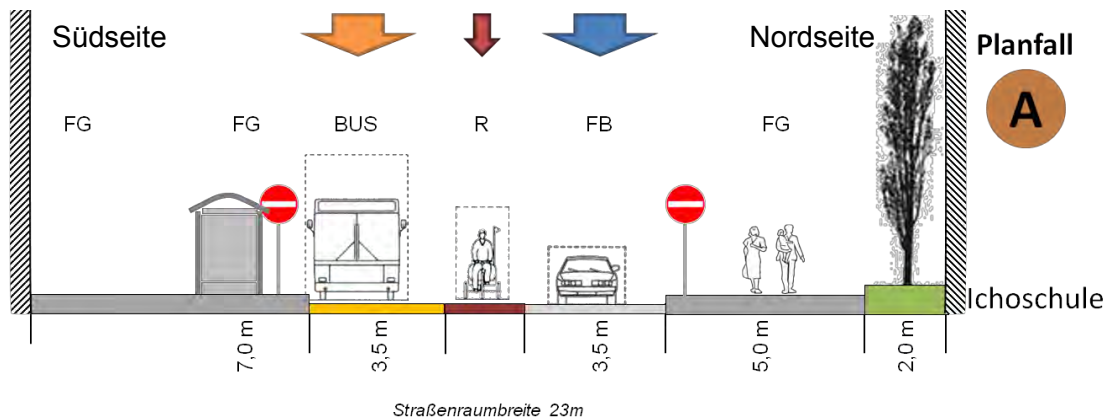


Abbildung 5-9: Mögliche Ummarkierung des Straßenraumes in der Silberhornstraße (Planfall A)

Deisenhofener Straße

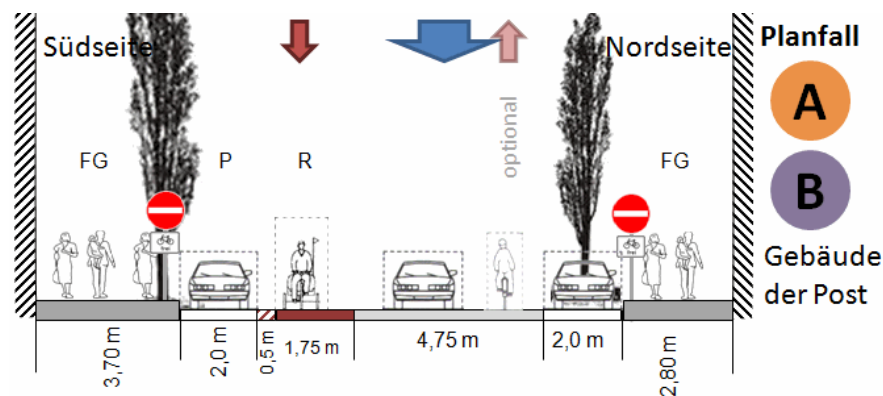


Abbildung 5-10: Ausführungen mit baulichen Radweg in der Deisenhofener Straße (Planfall A)

Dem Grundgedanken zur angepassten, stadtverträglichen Fahrgeschwindigkeit folgen die dargestellte Möglichkeit in der Deisenhofener Straße in Abbildung 5-10. Sie kennzeichnet sich durch eine Verlagerung des Radverkehrs zurück auf die Fahrbahn, während in Fahrtrichtung West bei Bedarf eine unechte Einbahnstraße eingerichtet werden kann. Von letzterem wird aus Netzgründen jedoch abgeraten, da der Radverkehr in im Planfall A nicht durch die Silberhornstraße geführt wird. Im Sinne der Netzvervollständigung ist jedoch eine Nutzungsmöglichkeit erstrebenswert. Für Fußgänger erhöht sich die zur Verfügung stehende Fläche.

Senkrechtparken ist aufgrund der niedrigen Straßenraumbreite nach den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) nicht zulässig, sofern hierfür nicht die Längsparker und/oder Gehwege verwendet werden. Ein Winkel von 50 gon für Schrägparker ist gestattet, steilere Winkel aufgrund der schmalen Fahrbahn nicht.

Werinherstraße

Aufgrund der Beibehaltung des Einbahnstraßensystems sind in der Werinherstraße keine Veränderungen notwendig (vgl. Abbildung 5-11).

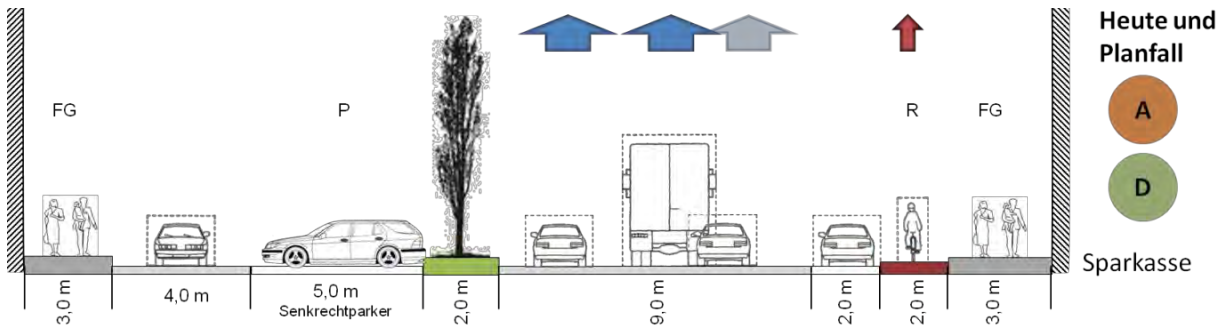


Abbildung 5-11: Beibehaltung der heutigen Werinherstraße (Planfall A)

Ichstraße

Durch die Zulassung von Gegenverkehr in der Ichostraße ergeben sich entsprechende Anpassungen:

- Die Stellplätze auf der Südseite der Ichostraße entfallen um dort ein Fahrstreifen für Linksabbieger einzurichten.
- Hierdurch ergibt sich ebenfalls ein breiter Gehweg im Zugang zur Ichoschule.
- Der Radweg und die Bordsteine auf der Nordseite verbleiben in ihrer heutigen Position.

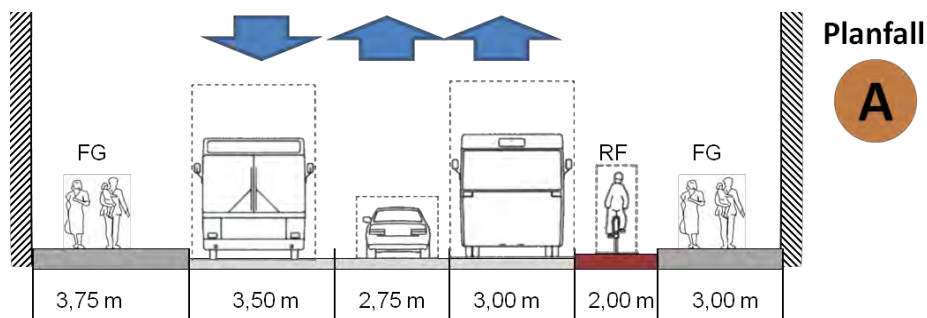


Abbildung 5-12: Ertüchtigung der Ichostraße für Zweirichtungsverkehr (Planfall A)

5.2.4 Beschreibung der HBS Berechnungen für Planfall A

Eine Übersicht der HBS Berechnungen kann Abschnitt 5.6 und Tabelle 5-7 entnommen werden. Die detaillierten Formblätter sind in dem Bericht angehängt.

Tegernseer Platz

Im Planfall A wird der mLV in die Tegernseer Landstraße (Nord) durch die Ichostraße geführt. Die prognostizierte Verkehrsbelastung von 750 Fahrzeugen in der morgendlichen Spitzenstunde erfordert eine Grünzeit von 37 Sekunden pro Umlauf. Bedingt durch die Feindlichkeit zur Straßenbahn und zum Fahrverkehr aus der Werinherstraße kommend ergibt sich eine schlechte Bewertung des Knotens. Da nahezu alle Kfz (am Knoten) durch die Ichostraße geführt werden, führt dies zu einer sehr kurzen Grünzeit für Fußgänger.

Aufgrund des Linienendes des Metrobuses kann ein Halt auf der heutigen Fahrbahn auf dem Tegernseer Platz erforderlich sein. Weiter könnte aus der Werinherstraße kommend ein ausschließlicher Rechtsabbiegestreifen eingerichtet werden. Beides

ist in Abbildung 5-13 nicht dargestellt, verändert die Leistungsfähigkeit des Knotens jedoch nicht in relevantem Maße.

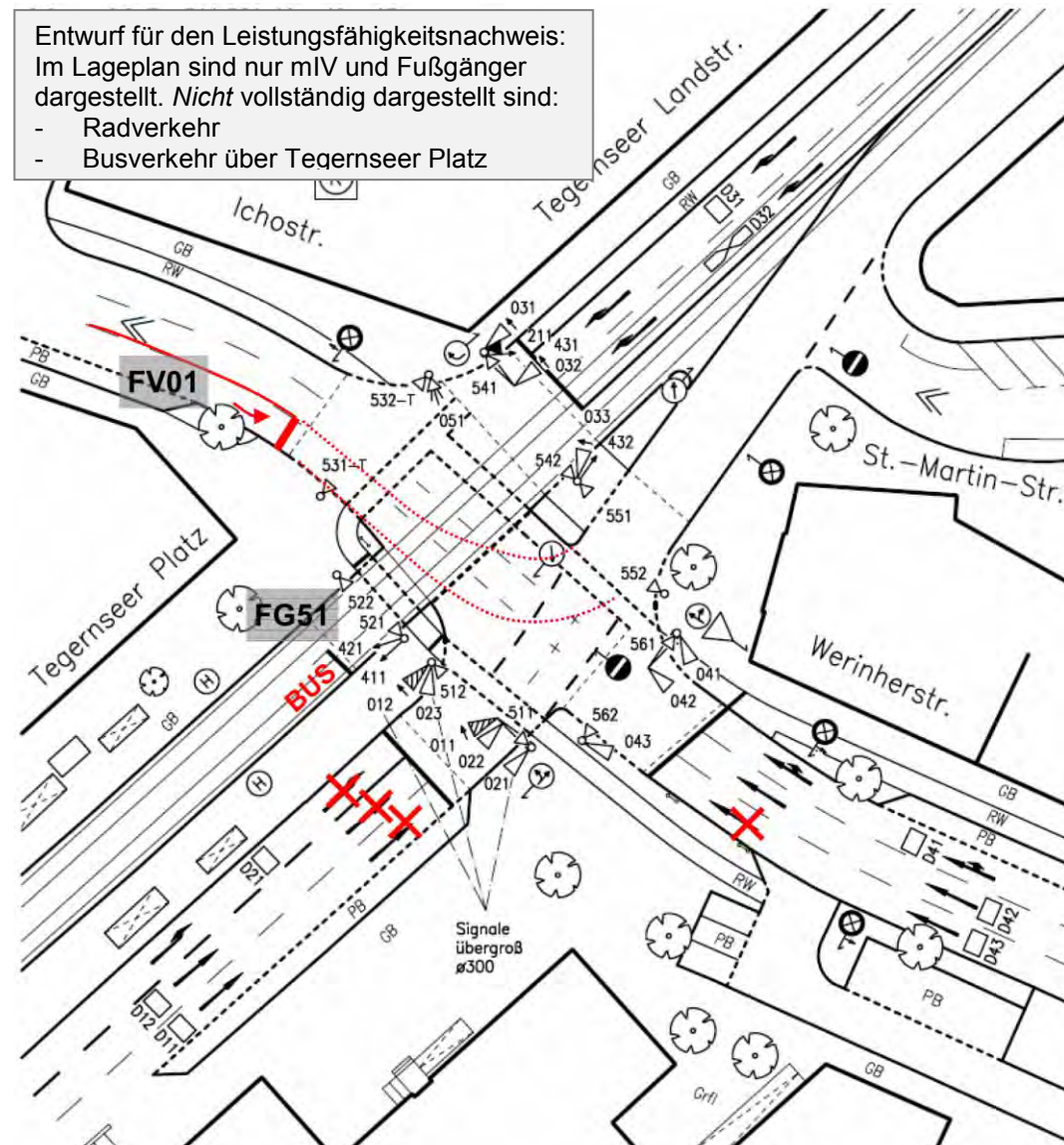


Abbildung 5-13: Knoten Tegernseer Platz in Planfall A

Giesinger Berg

Im Planfall A werden sämtliche Fahrzeuge stadteinwärts sowohl in die Humboldtstraße als auch in die Tegernseer Landstraße (Nord) über den Giesinger Berg geführt. Zwei Fahrstreifen müssen aufgrund der Verkehrsbelastung dem Verkehr in Fahrtrichtung Humboldtstraße zur Verfügung stehen, da die beiden Linksabbieger am Giesinger Berg feindlich sind. Der Fahrbeziehung in die Ichostraße kann wegen Platzmangels kein separater Fahrstreifen zur Verfügung gestellt werden, wodurch diese Fahrbeziehung eine sehr hohe Auslastung erfährt und nicht mehr leistungsfähig ist.

In der Ichostraße ergibt sich durch diese Verkehrsführung eine erhebliche Zunahme des Kfz-Verkehrs, während die Silberhornstraße von den linksabbiegenden Fahrzeugen in die Tegernseer Landstraße Nord (aufgrund der Sperrung des Tegernseer

Platzes) entlastet wird.

Entwurf für den Leistungsfähigkeitsnachweis:
Im Lageplan sind nur mIV und Fußgänger
dargestellt. *Nicht* vollständig dargestellt sind:

- Radverkehr
- Busverkehr

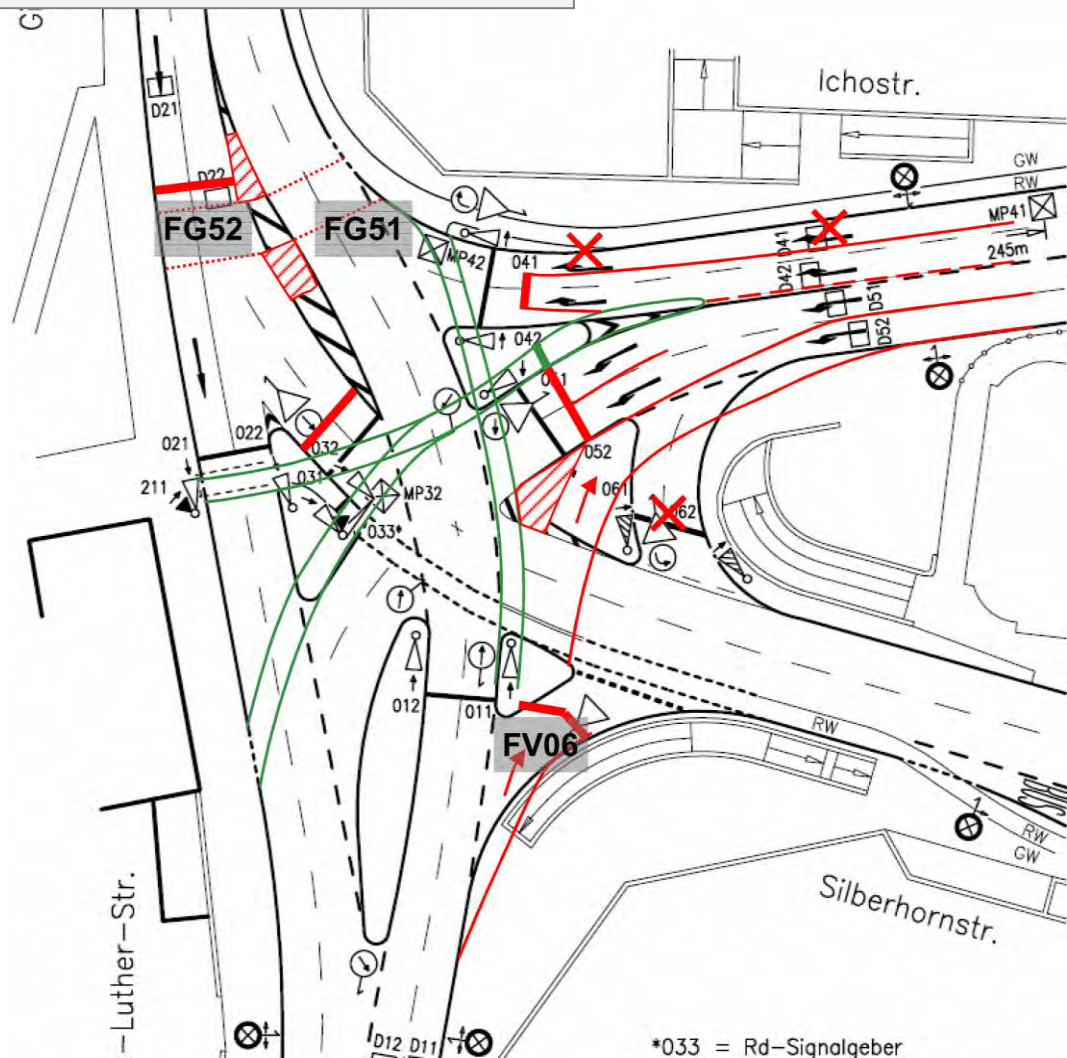


Abbildung 5-14: Knoten Giesinger Berg in Planfall A

5.2.5 Zusammenfassung Planfall A

Der Planfall A verwendet die Sperrung des Tegernseer Platzes um den Fahrverkehr umzulenken und anders zu ordnen. Hierdurch kommt es auf der Martin-Luther-Straße zu einer Verkehrsmengensteigerung in Fahrtrichtung Innenstadt, da die südliche Tegernseer Landstraße umfahren werden muss. Der subjektiv-visuelle Eindruck in der Ichostraße wird tendenziell zugunsten des mIVs verändert. Gewinner dieser räumlichen Verlagerung des Verkehrs ist vorrangig die südliche Tegernseer Landstraße sowie im Anschluss der Tegernseer Platz; beide werden von Durchgangsverkehr vollständig entlastet.

Im verbleibenden Straßennetz ergeben sich bzgl. der Verkehrsbelastung keine großen Veränderungen, da z.B. die unterbundene Fahrbeziehung *Giesinger Berg* →

Silberhornstraße → Tegernseer Platz → nördliche Tegernseer Landstraße keine hohen Verkehrsmengen aufweist.

Durch die Abstufung der Tegernseer Landstraße in eine Sammelstraße kann dort ein Radweg in Fahrtrichtung Süden eingerichtet werden. Durch die Reduktion der Fahrzeuganzahl in Gegenrichtung kann die Qualität im Radverkehrsnetz erhöht werden. Es findet eine Vervollständigung der Beziehungen statt.

Der nördliche Teil der Tegernseer Landstraße wird systematisch durch einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich und einer verringerten Fahrbahnbreite aufgewertet. Die Verkehrsbelastung in dem Abschnitt verändert sich allerdings nicht. Es werden erleichterte Querungsmöglichkeiten wie vorgezogene Seitenräume zur besseren Sichtbarkeit von Fußgängern errichtet. Für den Radverkehr werden Radschutzstreifen empfohlen, da diese in Kombination mit den erforderlichen Sicherheitsabständen und gewünschten Parkflächen die Fläche am effektivsten bei hohem Sicherheitsstandard nutzt. Diese Kombination erlaubt es die Flächen insbesondere für den Fußverkehr zu vergrößern und eröffnet damit Möglichkeiten für eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

Die Anzahl an Stellflächen verbleibt auf ähnlichem Niveau, jedoch sollten ausgewiesene Bereiche für Lade- und Liefertätigkeiten sowie mobilitätseingeschränkte Stellplätze ausgewiesen werden, da sonst mit Parkvorgängen auf der Radverkehrsfläche zu rechnen ist, welche zu gefährlichem Ausweichen des Radverkehrs in den Bereich der Gleise führt.

5.3 Planfall B

5.3.1 Übersicht

**Kurz-
beschreibung**

„Auflösung Einbahnstraßensystem mit mIV-freien Silberhornstraße und Tegernseer Platz und verkehrsberuhigter Geschäftsbe-
reich in der nördlichen Tegernseer Landstraße“

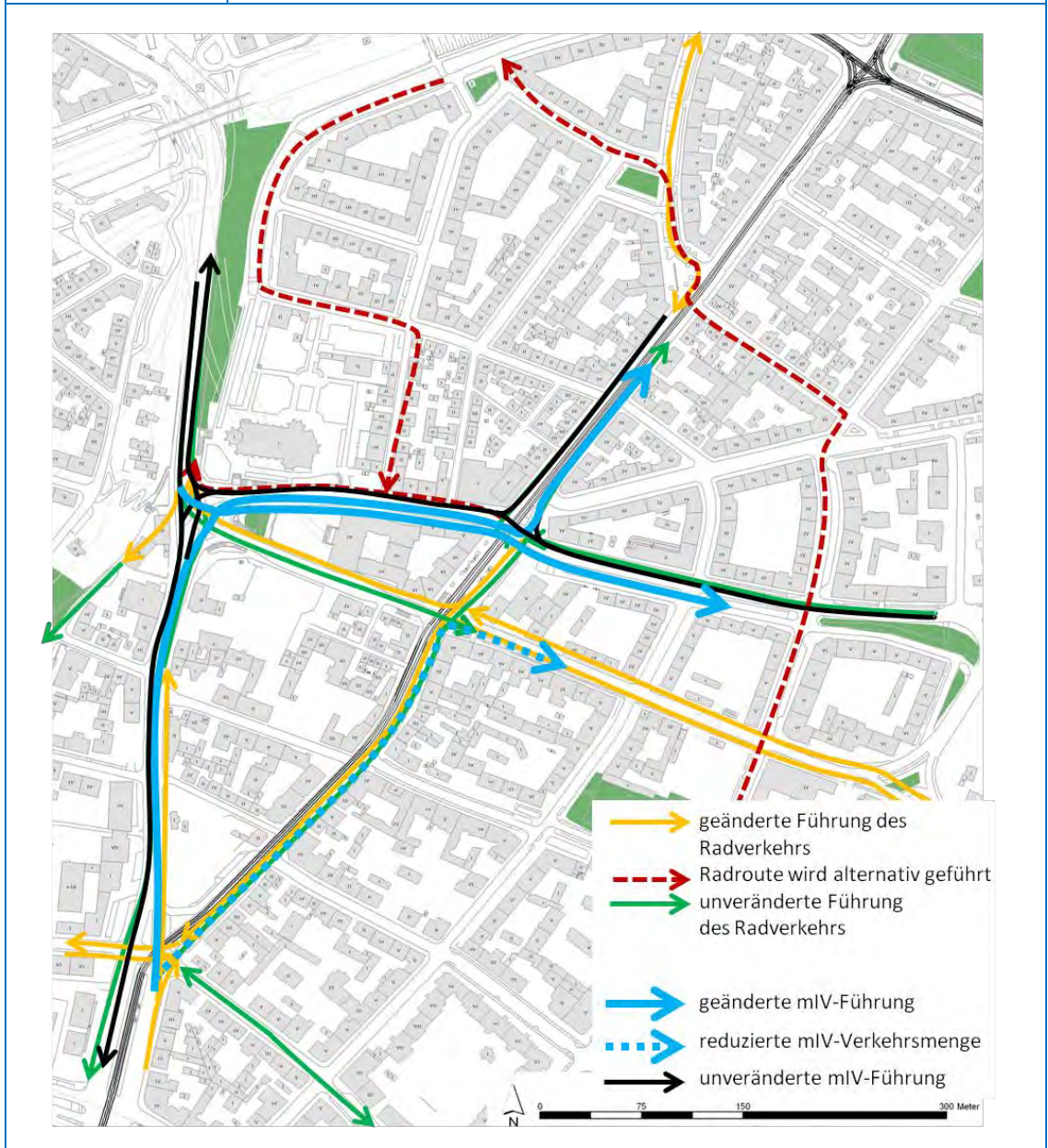


Abbildung 5-15: Übersichtsplan Planfall B

Tabelle 5-3: Wirkungsübersicht Planfall B

	Vorteile	Nachteile
Fußverkehr	- barrierefreie Unterführung am Giesinger Berg / oberirdische Querbarkeit - Gehwegnasen in Tegernseer Landstraße - erleichterte Querbarkeit der Tegernseer Landstraße - Einhaltung der Gehwegbreiten in Deisenhofener Straße	- schmale Gehwege in Ichostraße - gegenüber heute leicht verkürzte Grünzeiten für Fußgänger am Knoten Werinherstr. / Ichostr. / Tegernseer Landstraße
Radverkehr	- Mitbenutzung der Unterführung am Giesinger Berg - Komplettierung des Radverkehrsnetzes - Ermöglichung von Radverkehr in Tegernseer Landstraße Süd - Radverkehrsachse in Deisenhofener Straße (Fahrbeziehung Theresienwiese / Baldeplatz ↔ Giesinger Bahnhof)	- Wegfall Radweg in Ichostraße
ÖPNV	- direkte Umsteigebeziehung an den beiden Haltepunkten	- Mischverkehr mit mIV in beide Fahrrichtungen auf Tegernseer Landstraße (Nord)
Motorisierter Individualverkehr	- Konzentration auf Sekundärnetz - Stellflächen für ruhenden Verkehr können in Deisenhofener Straße geschaffen werden	- Entfall Wendemöglichkeit am Giesinger Berg - am Giesinger Berg entfällt stadtauswärts die Fahrbeziehung in die Tegernseer Landstraße Süd - Stellflächen in der Ichostraße entfallen
Aufenthaltsqualität	- Verbesserung der Querbarkeit Tegernseer Landstraße - Silberhornstraße und Tegernseer Platz ohne mIV - Tegernseer Platz für Veranstaltungen nutzbar - Auflösung der Insellage der Icho- schule und damit Verbindung des Schulhofes mit dem Spiel- und Bolzplatz im Süden - Aufwertung Tegernseer Landstraße Süd	

Exkurs: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

§45 Absatz 1d StVO: In zentralen städtischen Bereichen mit **hohem Fußgängeraufkommen** und **überwiegender Aufenthaltsfunktion** (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) können auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von **weniger als 30 km/h** angeordnet werden.

Maßgebend sind somit ein hohes Fußgängeraufkommen und eine überwiegende Aufenthaltsfunktion. Im Falle der Tegernseer Landstraße ist ersteres vorhanden; die Aufenthaltsfunktion wird aktuell stark durch den Individualverkehr eingeschränkt. Aufgrund der zentralen Lage und dem Wunsch der Bürger besteht die realistische Chance, dass eine verbesserte Aufenthaltsfunktion angenommen und genutzt wird.

Erschwerend für eine bauliche Umsetzung ist die Straßenbahnlinie, welche jedoch bei entsprechender niedriger Fahrgeschwindigkeit kein unüberwindbares Hindernis darstellt.

Somit besteht bei einer Reduktion der Anzahl passierender Fahrzeuge die Möglichkeit zur Anwendung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs.

5.3.2 Netzdarstellungen

5.3.2.1 Nicht-motorisierte Mobilität

In Abbildung 5-16 sind Anpassungen und der zukünftige Netzzustand im Radverkehr dargestellt. Vorranging wird der Radverkehr in Ost-West-Richtung in eine Fahrradstraße verlagert (Streckenzug Silberhornstraße und Deisenhofener Straße), in Nord-Süd-Richtung werden Radverkehrsanlagen in der Tegernseer Landstraße geschaffen.

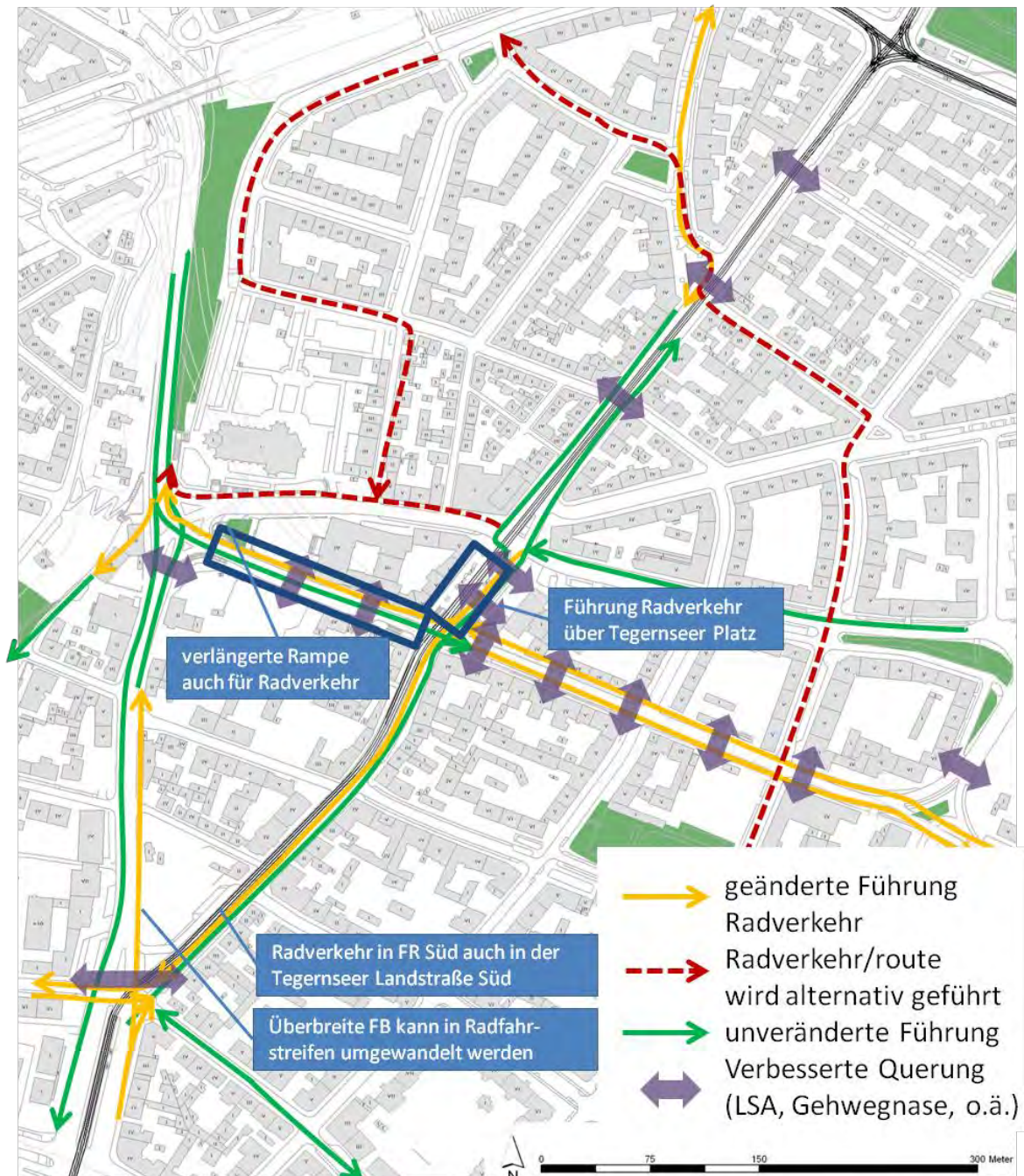


Abbildung 5-16: Übersicht zu Anpassungen im nmIV in Planfall B

Für den Fußverkehr wird primär der Tegernseer Platz und die Silberhornstraße grundlegend neu gestaltet, in der Tegernseer Landstraße Nord führen Gehwegnasen und eine Reduktion der Fahrbahnbreite zu einer vereinfachten Querung.

5.3.2.2 Motorisierter Verkehr

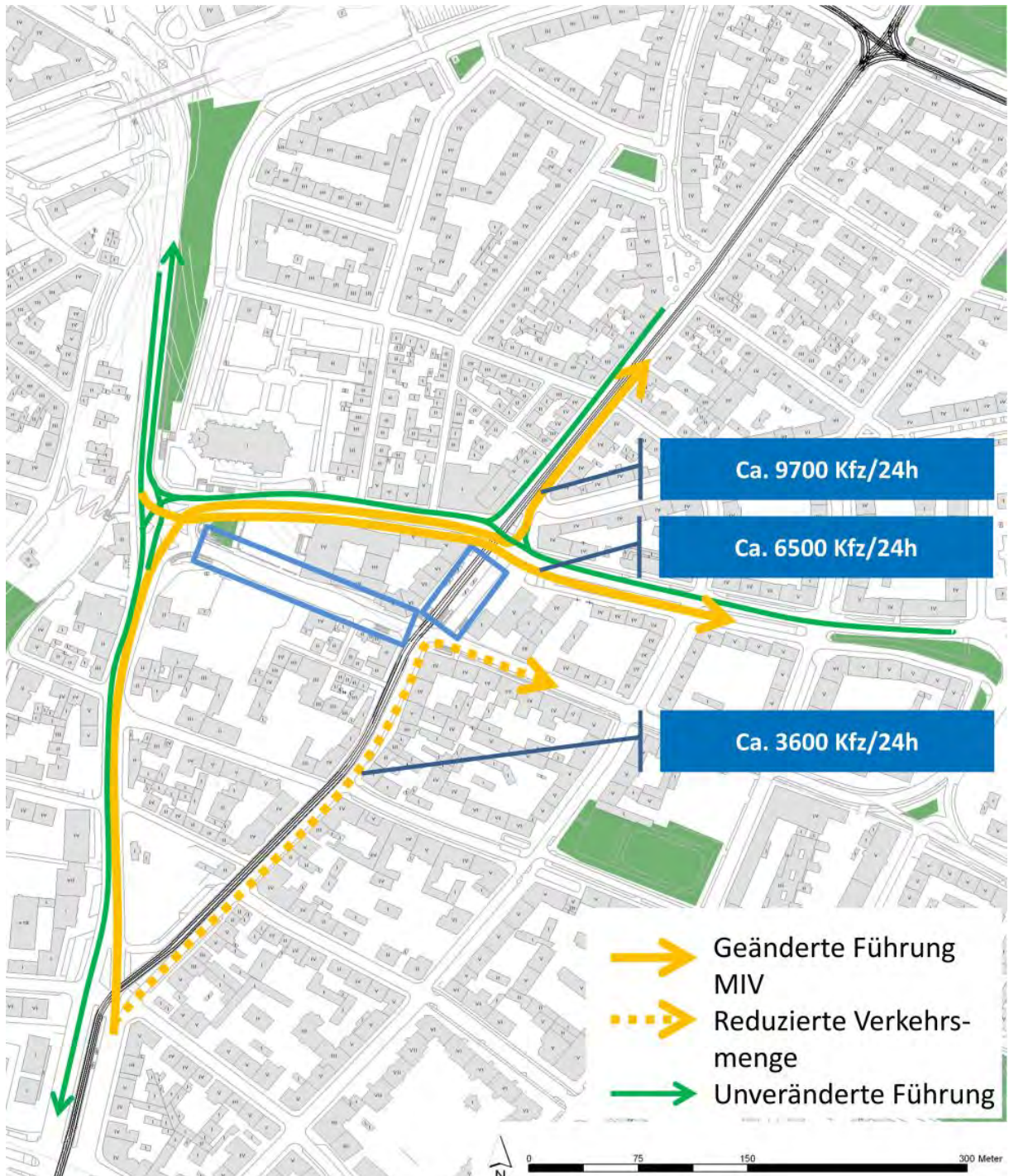


Abbildung 5-17: Übersicht zu Anpassungen im mIV in Planfall B

In Planfall B ergibt sich im motorisierten Verkehr keine Veränderung der Linienführung des ÖPNVs. Die Möglichkeit des Zweirichtungsverkehrs in der Silberhornstraße für den Bus ermöglicht Buslinien in andere Stadtteile durchzubinden bzw. sie können am Tegernseer Platz enden und wenden.

Der motorisierte Individualverkehr wird entsprechend dem Verkehrsentwicklungsplans auf Straßen des Sekundärnetzes gebündelt (vgl. Abbildung 5-17; Tegernseer Landstraße ist bereits heute nicht Teil des sekundären Straßennetzes). Durch die Auflösung des Einbahnstraßensystems wird der Streckenzug Ichostraße-Werinherstraße für den Zweirichtungsverkehr umgebaut und die Tegernseer Landstraße Süd vom Durchgangsverkehr befreit.

5.3.3 Querschnittsbezogene Detaildarstellungen

In Planfall B wurden gegenüber Planfall A im Bereich der Tegernseer Landstraße Nord und Süd keine grundlegenden Anpassungen vorgenommen, da die Verkehrsbelastung in Kfz/24h vergleichbar ist. Die Ausführungen aus Planfall A hierzu (vgl. Abschnitt 5.2.3) gelten somit ebenfalls.

Nachfolgend werden somit nur die veränderten Straßenzüge diskutiert:

- Silberhornstraße,
- Deisenhofener Straße,
- Werinherstraße und
- Ichostraße

Silberhornstraße

Die Silberhornstraße (vgl. Abbildung 5-18) kann aufgrund der Sperrung für den regulären Fahrverkehr vollständig umgestaltet und -genutzt werden. Eine Möglichkeit wäre die zur Verfügung stehende Fläche dem Rad- und Fußverkehr zuzusprechen, da dieser in der parallel verlaufenden Ichostraße aufgrund der vier Fahrstreifen für den mIV unvorteilhafte Bedingungen antrifft. Die Schule kann in dem Planfall mit dem Spielplatz auf der Südseite der Silberhornstraße verbunden werden und der heutige Radweg könnte aus dem Fußgängerbereich entfernt werden. Es besteht somit die Möglichkeit, die Silberhornstraße und die Fortsetzung in die Deisenhofener Straße in eine Fahrradstraße umzuwandeln.

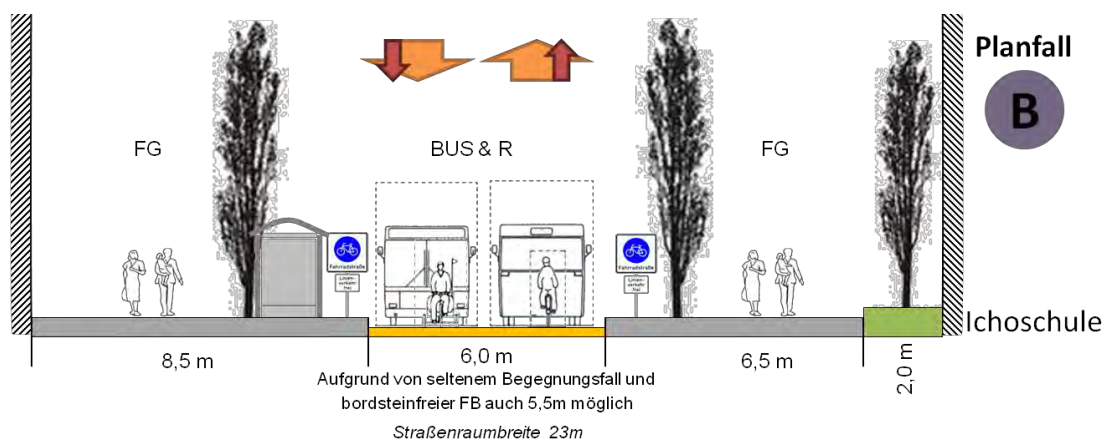


Abbildung 5-18: Umwandlung der Silberhornstraße in eine Fahrradstraße mit Linienverkehr frei (Planfall B)

Der heute im Uhrzeigersinn über den Tegernseer Platz verkehrende Metrobus 58 könnte in andere Stadtteile durchgebunden werden, da eine gegenläufige Buslinie

realisierbar ist. Für einen Busbetreiber sind im Planfall B nahezu alle Linienführungen realisierbar, da keine Einbahnstraßen die Linienführung beeinflussen.

Deisenhofener Straße

Im Falle der Deisenhofener Straße ist hierbei eine Einbahnstraße in der heutigen Fahrtrichtung mit Stellplätzen für den Kfz-Verkehr vorstellbar (vgl. Abbildung 5-19). Diese Kombination würde eine hochwertige und attraktive Ost-West-Verbindung für den Radverkehr darstellen. Die Linksabbiegemöglichkeit in die Martin-Luther-Straße für Radfahrer aus der Ichostraße wäre damit entbehrlich, da bei niedrigem Umwegfaktor eine wesentlich angenehmere Radverkehrsroute zur Verfügung steht. Bedingt durch die Vorfahrtsregelung in Fahrradstraßen sollte die LZA (LZA-Nr. 0040) an der Tegernseer Landstraße Süd / Deisenhofener Straße / Silberhornstraße für Straßenbahn und Bus erhalten bleiben; der zufließende Kfz-Verkehr aus der Tegernseer Landstraße Süd bleibt jedoch wartepflichtig. Dies ermöglicht Fußgängern eine angenehme und leichte Querung.

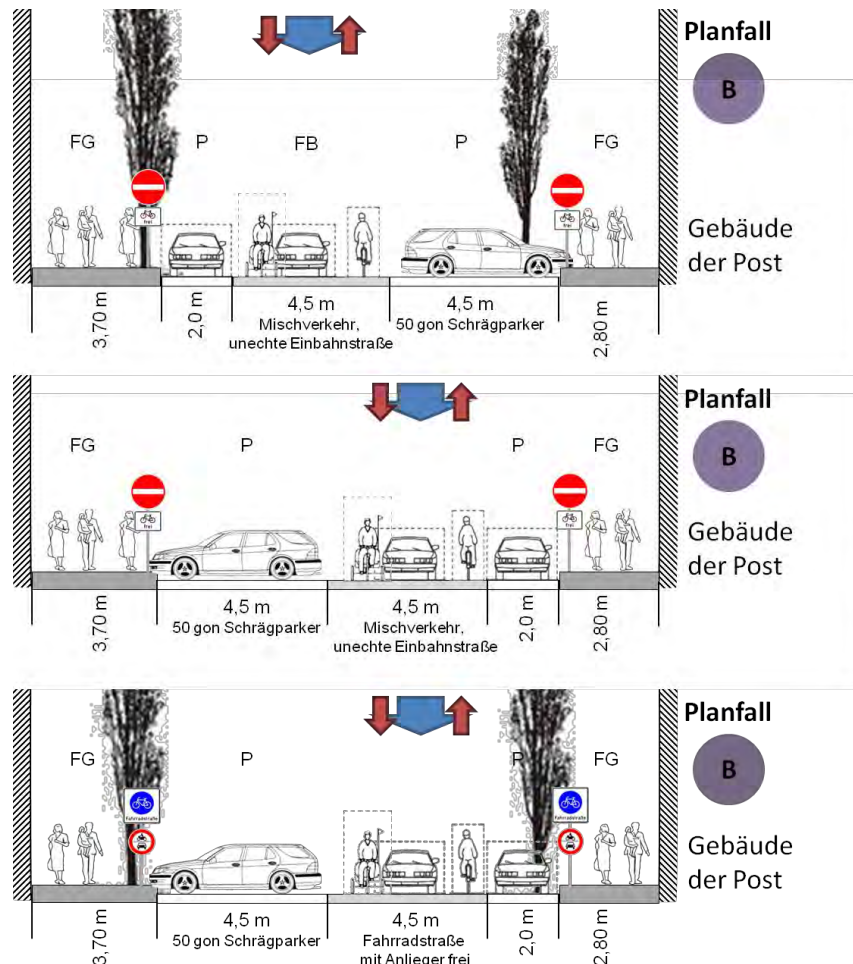


Abbildung 5-19: Unechte Einbahnstraße bzw. Fahrradstraße in der Deisenhofener Straße mit Schrägparkern (Planfall B)

Werinherstraße

In Planfall B muss die Werinherstraße für den Zweirichtungsverkehr ertüchtigt werden. Dies kann innerhalb der heute verfügbaren Infrastruktur erfolgen, da bereits zwei Richtungsfahrbahnen in Fahrtrichtung West vorhanden sind. Im Zuflussbereich zur Tegernseer Landstraße (vgl. Abbildung 5-20) weitet sich der rechte Fahrstreifen

auf um Aufstellfläche für wartende und rechtsabbiegende Fahrzeuge zu schaffen. Da die Fortsetzung in der Ichostraße auf zwei Fahrstreifen pro Richtung reduziert wird, muss dies ebenfalls diesseits des Knotens erfolgen. Der heute südliche Fahrstreifen kann daher ummarkiert und in Fahrtrichtung Osten genutzt werden. Im Bereich der Heimgartenstraße müssten entsprechende Anpassungen zur Überleitung auf die heutige in Fahrtrichtung Ost führende Fahrbahn erfolgen. Langfristig wäre es im Bereich bis zur Schlierseestraße denkbar, auf einen Fahrstreifen pro Richtung zu verzichten.

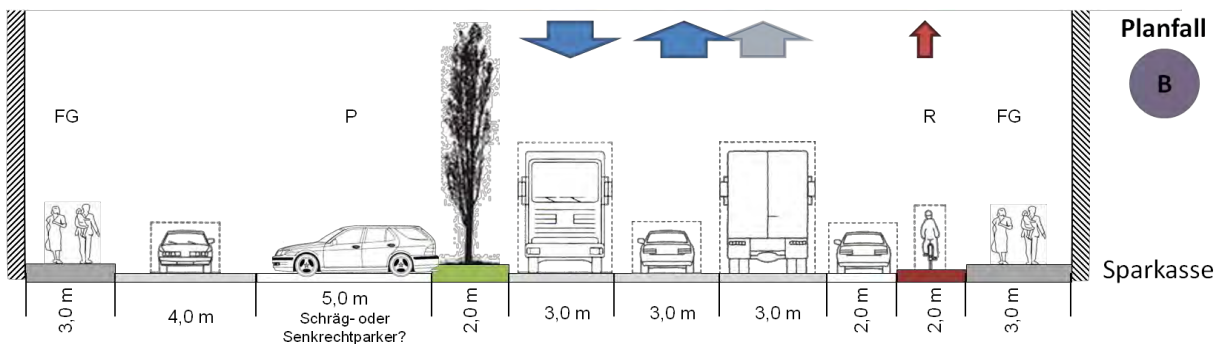


Abbildung 5-20: Werinherstraße mit Ertüchtigung für Zweirichtungsverkehr (Planfall B)

Ichstraße

Der Ichostraße widerfährt eine erhebliche Steigerung der Kfz-Anzahl in Planfall B. Es führen nun sowohl der Verkehr aus der Silberhornstraße als auch jener über den Tegernseer Platz über die Ichostraße. Hierfür sind vier Fahrstreifen – zwei für jede Fahrtrichtung – notwendig wie Abbildung 5-21 zeigt. Um vier Fahrstreifen zur Verfügung zu stellen, müssen die wenigen Stellplätze südlich der heutigen Fahrbahn entfernt werden. Ebenso fällt der heutige Radweg bis zum Knoten Giesinger Berg weg. Aufgrund des Gefälles und der parallel verlaufenen Radverkehrsachse in der Silberhornstraße wird der Knoten trotz hoher Verkehrsbelastung auch für Radfahrer leistungsfähig sein.

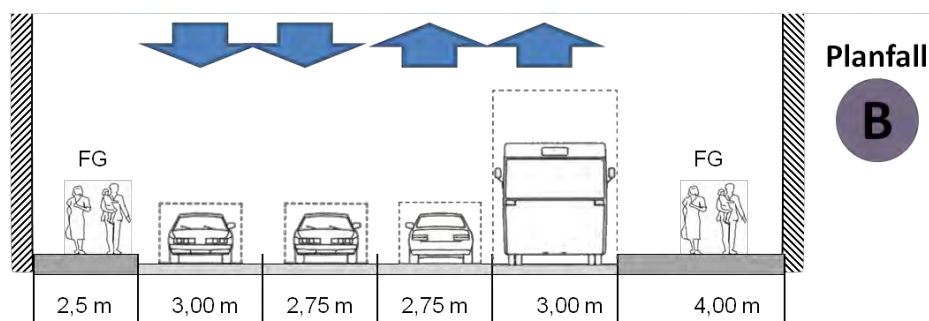


Abbildung 5-21: Ichostraße mit Ertüchtigung für Zweirichtungsverkehr (Planfall B)

5.3.4 Beschreibung der HBS Berechnungen für Planfall B

Eine Übersicht der HBS Berechnungen kann Abschnitt 5.6 und Tabelle 5-7 entnommen werden. Die detaillierten Formblätter sind in dem Bericht angehängt.

Tegernseer Platz

Die HBS Berechnungen für den Planfall B ergeben am Knoten Ichostraße / Werinherstraße eine ausreichende Leistungsfähigkeit. In Fahrtrichtung West zeigt sich eine hohe Auslastung von etwa 0,8 in der Morgen- und Abendspitze, welche jedoch bereits heute am Knoten Giesinger Berg anliegt.

Aufgrund der vergleichsweise niedrigeren Anzahl an Linkseinbieger aus der Ichostraße in die Tegernseer Landstraße Nord ist dieser Strom nicht maßgebend, sondern der geradeausführende in die Werinherstraße

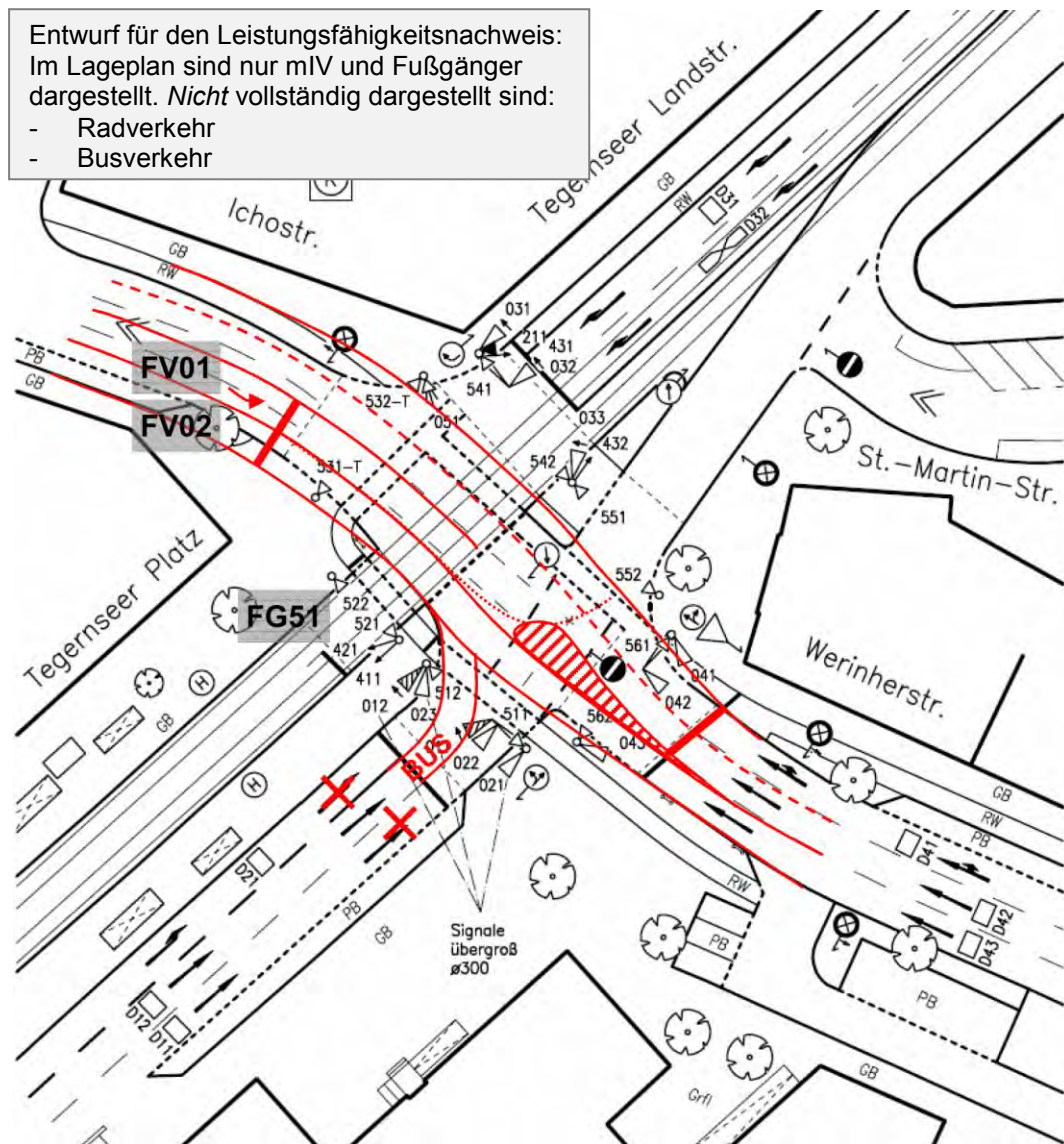


Abbildung 5-22: Knoten Tegernseer Platz in Planfall B

Giesinger Berg

Die niedrigere Verkehrsmenge erlaubt am Giesinger Berg stadteinwärts auch einen separaten Rechtsabbieger, da nur ein Fahrstreifen in Richtung Humboldtstraße notwendig ist. Die freigewordene Fläche kann als zusätzlicher Aufstellbereich für Linksabbieger in die Ichostraße stadtauswärts teilweise genutzt werden.

Bedingt durch den abschnittswisen Entfall eines Fahrstreifens (3 Fahrstreifen im Zufluss von der Humboldtstraße kommend, 1 FS im Abfluss am Giesinger Berg, siehe auch Abbildung 5-32) stadteinwärts ist es möglich eine oberirdische Fußgängerquerung mit einer ausreichend großen Mittelinsel einzurichten. Die heutige Radverkehrsquerung kann in beide Richtungen (in und aus der Silberhornstraße) zur Vervollständigung des Radroutennetzes genutzt werden.

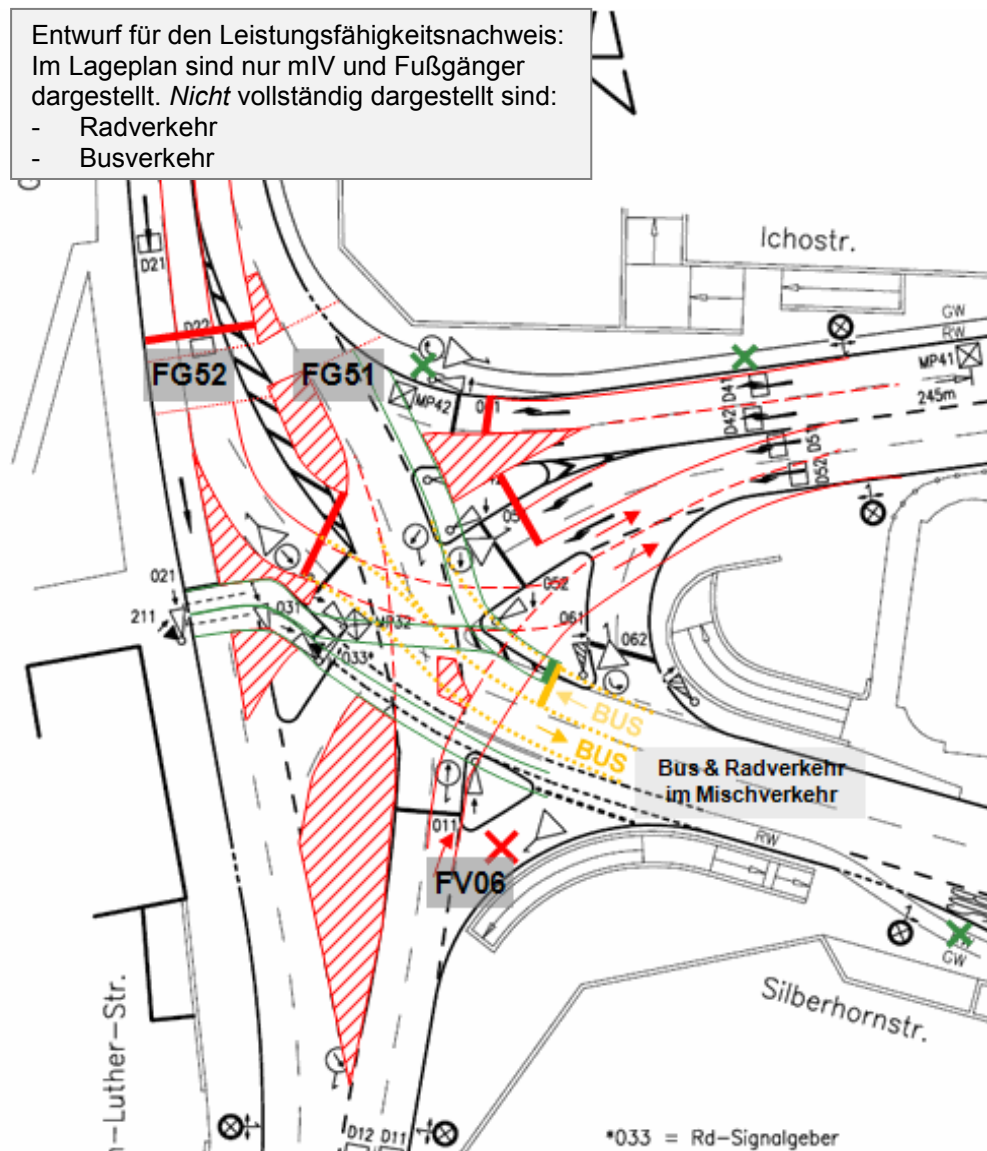


Abbildung 5-23: Knoten Giesinger Berg in Planfall B

Die Benutzung der Silberhornstraße durch den Bus in beide Fahrtrichtungen ist eine Planungsoption, d.h. sie wird nach derzeitigem und direkt absehbarem Busfahrplan nicht verwendet. Aufgrund der geänderten Knotentopologie wurde unter Berücksichtigung der heutigen Linienführung und Fahrplan ein neuer Signalplan entwickelt.

5.3.5 Zusammenfassung Planfall B

Verkehrlich folgt der Planfall B grundsätzlich den Zielen des Verkehrsentwicklungsplanes im Sinne der „bewussten Mobilität“ der Landeshauptstadt München (VEP, 2006 S. 21ff):

- der Fußverkehr wird gefördert bzw. stabilisiert durch bauliche Maßnahmen,
- das Radverkehrsnetz wird vervollständigt und es werden Abstellflächen geschaffen,
- dem ÖPNV wird Vorrang eingeräumt und die Umsteigebeziehungen zwischen Tram und Bus an eine Kante gelegt,
- der mIV wird auf Hauptachsen konzentriert und flächenhaft in Sammel- und Erschließungsstraßen auf 30 km/h beschränkt.

Städtebaulich wird versucht den Fahrverkehr umzulenken um damit Flächenpotentiale für eine Aufwertung des Stadtteils Giesing zu schaffen. Auf dem Tegernseer Platz und der Silberhornstraße wird der motorisierte Individualverkehr ausgeschlossen, wodurch die Deisenhofener Straße und Tegernseer Landstraße Süd von einer erheblich reduzierten Verkehrsmenge profitieren. Die Tegernseer Landstraße Nord wird beruhigt um eine fußläufige Querung der Straße zu erleichtern und die Lärmbelastung zu senken. Diese Maßnahmen schaffen Räume um die Aufenthaltsqualität punktuell zu erhöhen und den Einzelhandelsstandort zu stärken.

Die Verkehrsmenge und in der Folge ebenfalls die Lärmemissionen nehmen auf der Achse Ichostraße – Werinherstraße deutlich zu. Insbesondere in der Ichostraße ist erheblich von Umbaumaßnahmen betroffen, welche nach Abschluss ein sehr prägenden Eindruck im Straßenbild hinterlassen insbesondere für den nmlV. Der für den Zweirichtungsverkehr ertüchtigte Knotenpunkt Werinherstr. / Tegernseer Landstraße / Ichostraße wird hoch ausgelastet sein mit entsprechenden Auswirkungen auf die ÖPNV-Bevorrechtigung. Es ist davon auszugehen, dass in Spitzenstunden episodisch mit Überstauungen zu rechnen ist. Im Gegenzug profitieren Fuß- und Radverkehr stark auf den Achsen Silberhornstraße / Deisenhofener Straße und Tegernseer Landstraße.

Zusammenfassend kann Planfall B als zeitgemäße, stadtverträgliche und nahmobilitätsorientierte Lösung verstanden werden, welche Mobilität ermöglicht und den Umweltverbund stärkt.

Diesen Vorteilen für den Umweltverbund und die Deisenhofener Straße sind jedoch sowohl die Nachteile für die Wohnqualität entlang der Icho- und Werinherstraße, die stadtgestalterisch subideale Ausprägung der Ichostraße als auch die hohen Baukosten gegenüber zustellen.

5.4 Planfall C

5.4.1 Übersicht

Planfall C beinhaltet die logische Ergänzung zu den Planfällen A und B und beruhigt die Silberhornstraße, erlaubt jedoch weiterhin Fahrverkehr über den Tegernseer Platz. Das Einbahnstraßensystem wird damit aufgelöst.

Tabelle 5-4: Wirkungsübersicht Planfall C

	Vorteile	Nachteile
Fußverkehr	- barrierefreie Unterführung am Giesinger Berg - Gehwegnasen in Tegernseer Landstraße - erleichterte Querbarkeit der Tegernseer Landstraße	- schmale Gehwegbreiten in Tegernseer Landstraße Süd
Radverkehr	- Mitbenutzung der Unterführung nach Untergiesing	- weiterhin schmaler Radweg mit Fußverkehr-Konfliktsituationen in Deisenhofener Straße (Aufhebung Benutzungspflicht des Radweges)
ÖPNV	- direkte Umsteigebeziehung an den beiden Haltepunkten	- Mischverkehr mit mIV in beide Fahrrichtungen auf Tegernseer Landstraße (Nord)
Motorisierter Individualverkehr	- Erhalt der direkten Fahrbeziehung von Mittleren Ring Richtung Rosenheimer Platz	- Ertüchtigung der Werinherstraße für Zweirichtungsverkehr - Am Giesinger Berg stadtauswärts entfällt die Fahrbeziehung zur Tegernseer Landstraße
Aufenthaltsqualität	- Verbesserung der Querbarkeit Tegernseer Landstraße - Silberhornstraße ohne mIV - Auflösung Insellage Ichoschule	- keine Aufwertung Tegernseer Landstraße Süd - Tegernseer Platz nicht für Bürger nutzbar

Bei der Entwicklung des Planfalles wurde festgestellt, dass der bauliche Realisierungsaufwand vergleichbar mit Planfall B ist, jedoch der Nutzen für den Stadtteil niedriger. Anzuführen sind hier beispielsweise:

- die Tegernseer Landstraße Süd erfährt kaum bis keine Lärmreduktion,
- ein für Bürger nutzbarer Platz ist nicht vorgesehen,
- Ertüchtigung des Streckenzuges Ichostraße-Werinherstraße für Zweirichtungsverkehr,
- Tegernseer Landstraße Nord weiterhin mit dem mIV direkt ohne Linksabbiegen aus Süden erreichbar und
- der Radverkehr kann in Tegernseer Landstraße Süd weiterhin nur in Fahrtrichtung Nord zugelassen werden, da eine Radverkehrsverbindung nur eingeschränkt sicher geführt werden kann. Aus diesem Grund wird eine Brücke über den Knoten Giesinger Berg angeregt.

**Kurz-
beschreibung**

„Auflösung Einbahnstraßensystem mit mIV-freier Silberhornstraße und Fahrverkehr über den Tegernseer Platz“

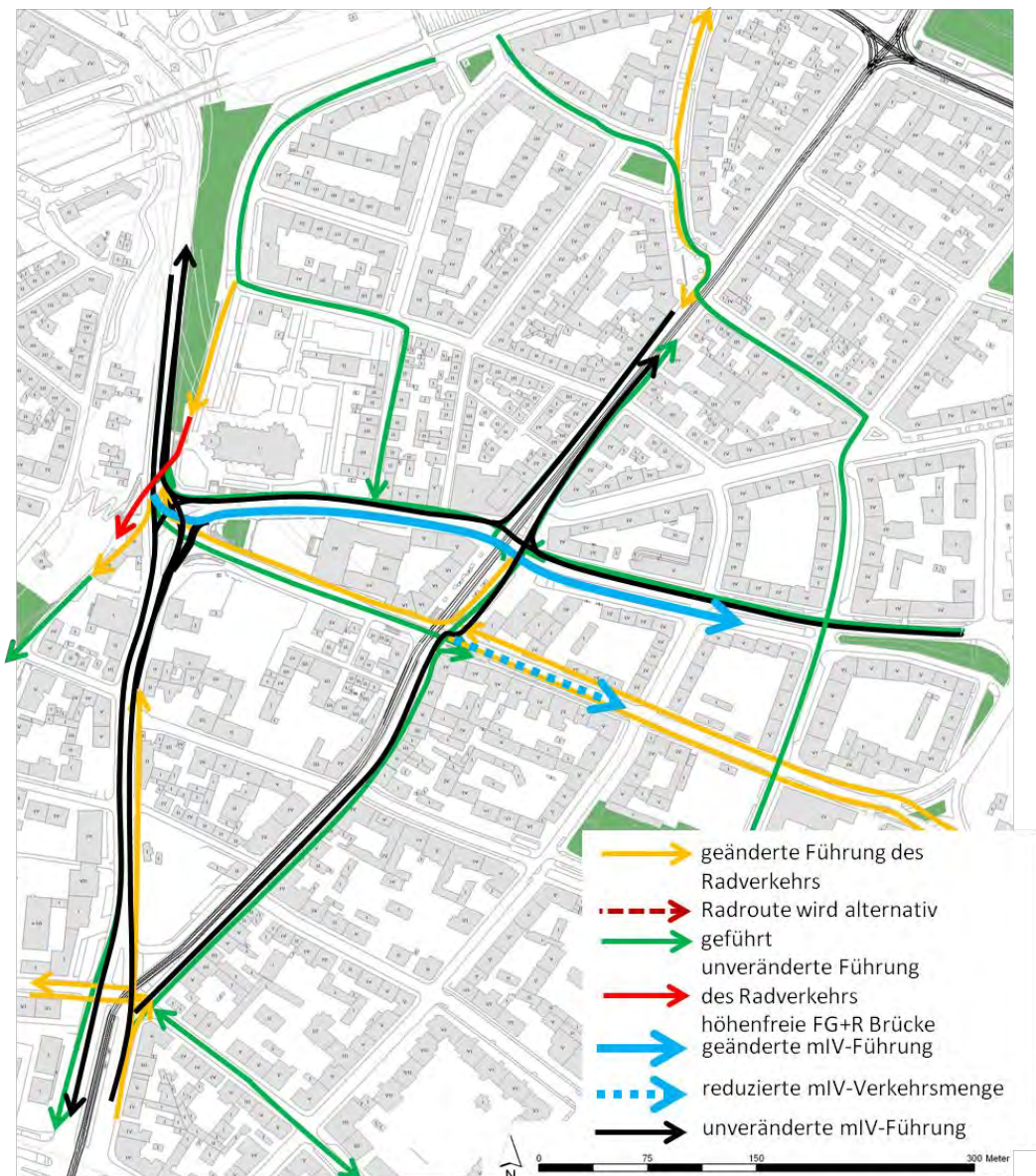


Abbildung 5-24: Übersichtsplan Planfall C

Auf der Guthabenseite stehen die Beruhigung der Silberhornstraße und der damit verbundene Vorteil für die Ichoschule. Die Deisenhofener Straße könnte ähnlich Planfall B umgesetzt werden, jedoch wird die Funktion einer Sammelstraße weniger gut kommuniziert, da die Zufahrt durch die Tegernseer Landstraße Süd weiterhin leicht möglich ist.

Aus den o.g. Gründen wird daher auf eine detaillierte Ausarbeitung von Planfall C verzichtet. Die Darstellungen beschränken sich somit auf die Netzdarstellungen.

5.4.2 Netzdarstellungen

5.4.2.1 Nicht-motorisierte Mobilität

Für die nicht-motorisierte Mobilität können in diesem Planfall tendenziell eher punktuell Maßnahmen realisiert werden. Dies umfasst eine erhebliche Verbesserung im Streckenzug Silberhornstraße – Deisenhofener Straße, welche mit jenen aus Planfall B vergleichbar sind. Grundsätzlich ergeben sich ebenfalls vergleichbare Vorteile im Bereich der Tegernseer Landstraße Nord, da die Verkehrsbelastung gegenüber heute vergleichbar bleibt, jedoch die Fahrgeschwindigkeit abgesenkt würde. Ein 400 m langer verkehrsberuhigter Geschäftsbereich wäre auch hier vorstellbar.

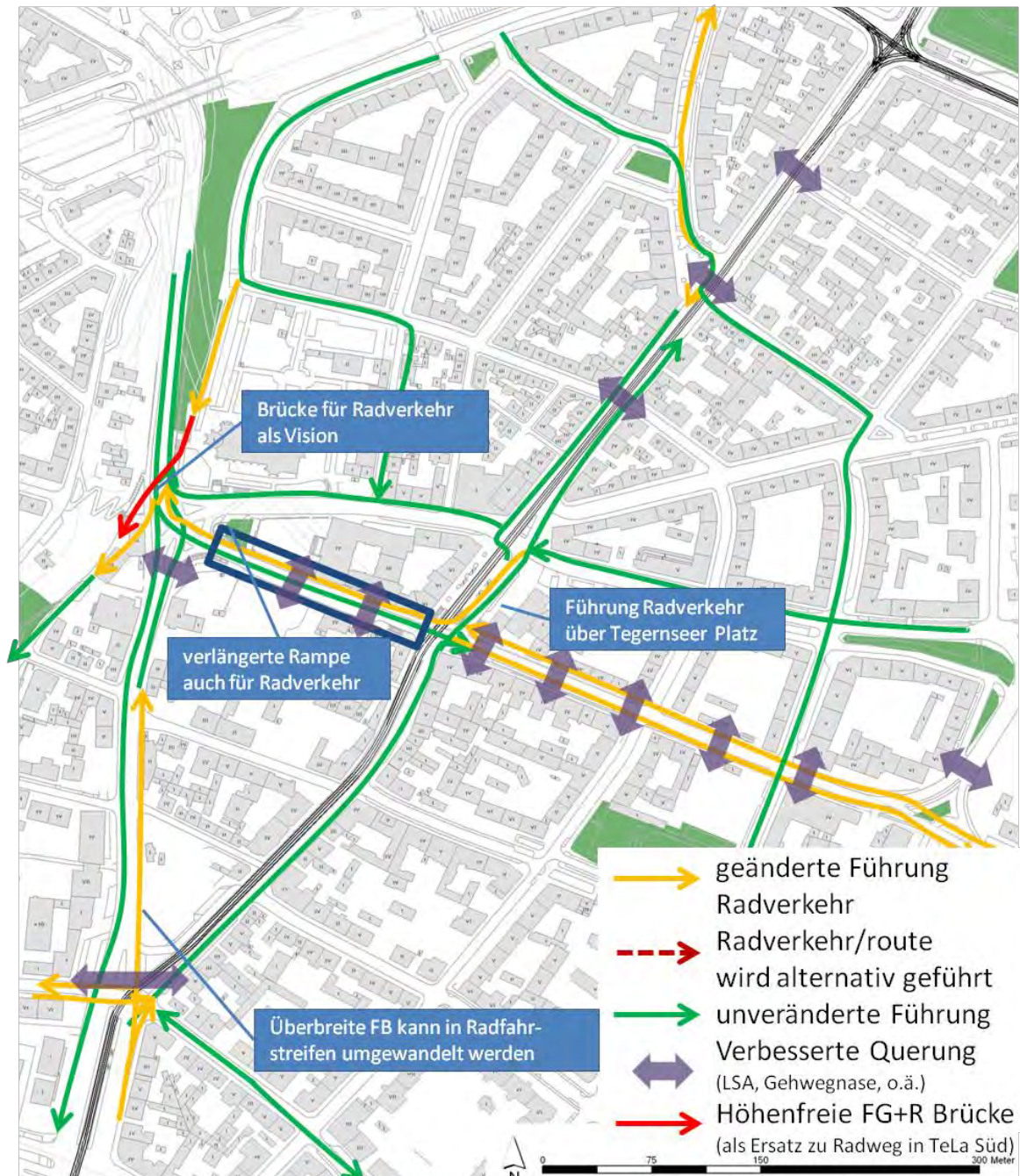


Abbildung 5-25: Übersicht zu Anpassungen im nmlV in Planfall C

5.4.2.2 Motorisierter Verkehr

Die Verkehrsführung im ÖPNV verbleibt auf dem heutigen Zustand, d.h. heutige Buslinien und Überlegungen zu zukünftigen Busverbindungen sind entsprechend Planfall B uneingeschränkt realisierbar.

Im motorisierten Individualverkehr wird der durchgehende Fahrverkehr aus der Silberhornstraße und Deisenhofener Straße ausgeschlossen. Die beiden Straßenzüge werden daher stark von Verkehrslärm entlastet. Die Verbindungsfunktion zwischen Münchner Innenstadt und dem Mittleren Ring aus Westen kommend übernimmt die Ichostraße und ihre Fortsetzung Werinherstraße.

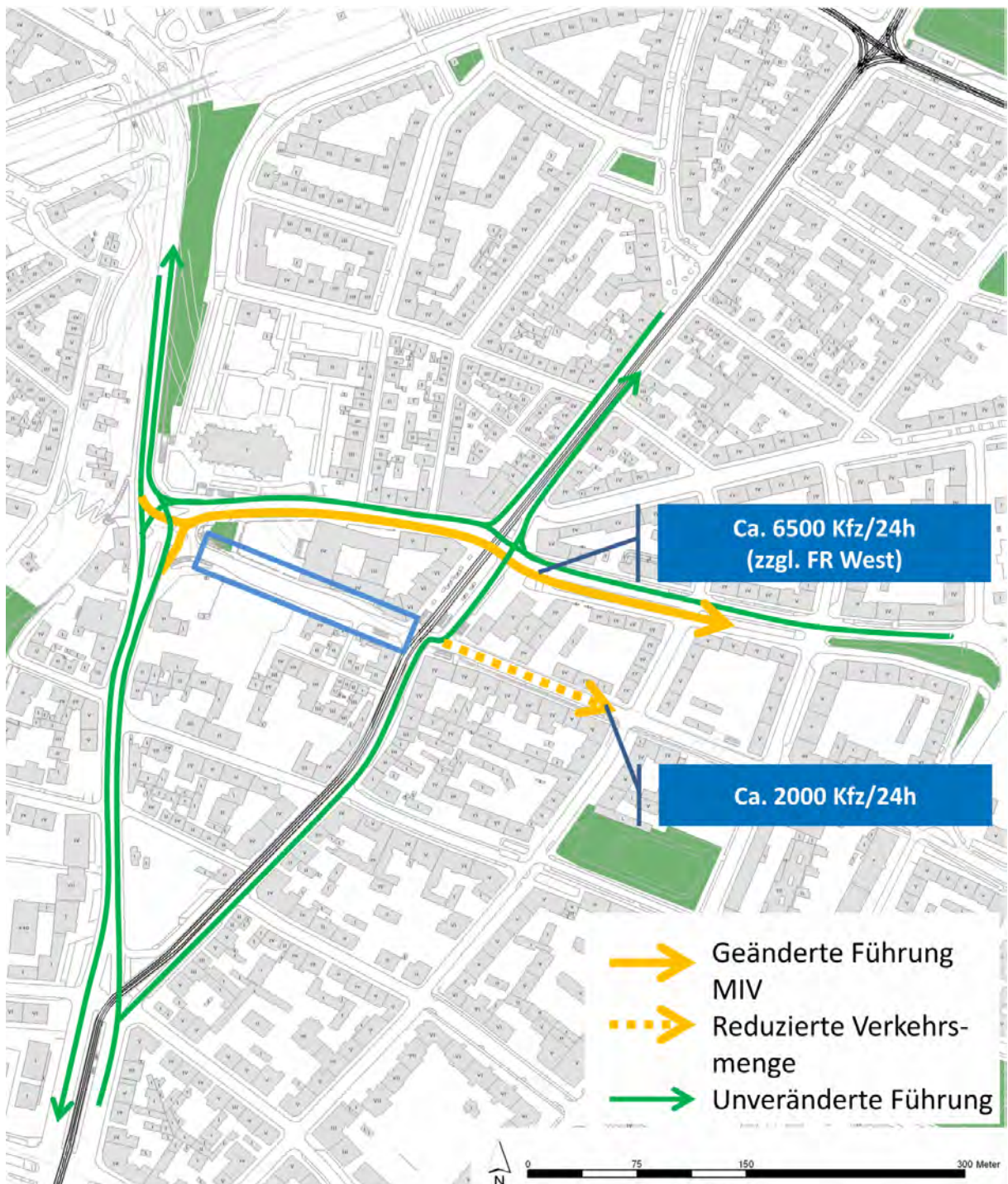


Abbildung 5-26: Übersicht zu Anpassungen im mIV in Planfall C

5.4.3 Zusammenfassung Planfall C

Aus den genannten Gründen in Abschnitt 5.4.1 wird auf eine weiterführende Betrachtung von Planfall C verzichtet. Insbesondere stehen Umweltauswirkungen auf Icho- / Werinherstraße und hohe Umbaukosten einem vergleichsweise niedrigen Nutzen aufgrund der Befahrbarkeit des Tegernseer Platzes gegenüber.

5.5 Planfall D

5.5.1 Übersicht

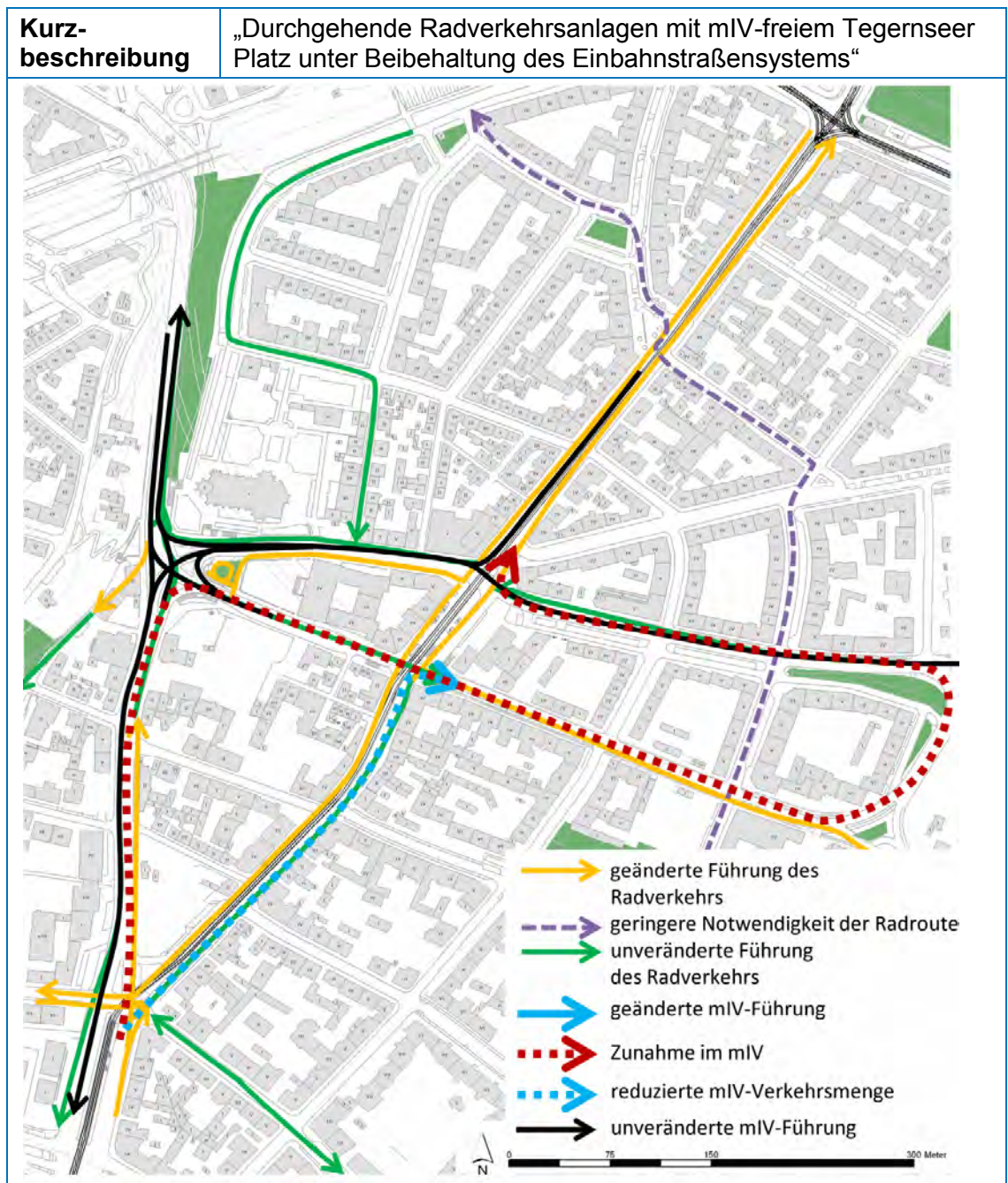


Abbildung 5-27: Übersichtsplan Planfall D

Der Planfall D entspricht einer weiterentwickelten Variante des Planfalls A mit einem Erhalt des Einbahnstraßensystems in seinem heutigen Zustand, Unterbindung des Fahrverkehrs auf dem Tegernseer Platz, damit einer aufgewerteten Tegernseer Landstraße und umfassenden Radverkehrsanlagen entlang der gesamten Tegernseer Landstraße.

Der Zufluss in die südliche Tegernseer Landstraße soll durch verkehrstechnische Maßnahmen auf 4000 Kfz/24h begrenzt werden.

Tabelle 5-5: Wirkungsübersicht Planfall D

	Vorteile	Nachteile
Fußverkehr	- barrierefreie Unterführung am Giesinger Berg - Gehwegnasen in Tegernseer Landstraße ermöglichen eine erleichterte Querbarkeit - Erhalt Grünzeit an Querung der Ichostraße am Tegernseer Platz	- weiterhin schmaler Gehweg mit Radverkehr-Konfliktsituationen in Deisenhofener Straße - keine direkte Verbindung zw. Ichostraße und Spielplatz
Radverkehr	- Vervollständigung der Haupttrouten - durchgehende Radverkehrsanlagen in Tegernseer Landstraße (erfordert jedoch vmtl. Planfeststellungsverfahren) - Mitbenutzung der Unterführung nach Untergiesing	- nur Radschutzstreifen in Deisenhofener Straße realisierbar, da höhere mIV Belastung aufgrund des gesperrten Tegernseer Platzes - keine optimale Erreichbarkeit der Ichostraße
ÖPNV	- direkte Umsteigebeziehung an den beiden Haltepunkten - Entschärfung des Unfallschwerpunkts mit Linksabbiegern an St.-Bonifatius-Straße - Verschiebung des Tramgleises ermöglicht besseren Einblick auf Tramgleise für Kfz-Fahrer aus der Zehentbauernstraße - Reduktion mIV-Verkehrsstärke in FR Nord entlang der gesamten Tegernseer Landstraße bis zum Rosenheimer Platz	- Mischverkehr mit mIV in beide Fahrtrichtungen auf Tegernseer Landstraße (Nord) (analog zu anderen Planfällen) - teilweise Mischverkehr in Tegernseer Landstraße (Süd) - Verlegung der Tramgleise in Tegernseer Landstraße (Süd)
Motorisierter Individualverkehr	- verbesserter Abfluss an Knoten Tegernseer Landstraße / St.-Bonifatius-Straße wegen geringerer Verkehrsbelastung	- Verdopplung der Wegstrecke von Tegernseer Landstr. 131 zu Tegernseer Landstr. 11
Aufenthaltsqualität	- Tegernseer Platz zugänglich und für Stadtteil nutzbar - Verbesserung der Querbarkeit Tegernseer Landstraße - Aufwertung Tegernseer Landstraße Süd	- Erhalt des Einbahnstraßensystems - bedingt durch die Sperrung des Tegernseer Platzes und dem verlängerten Wegstrecke erfolgt eine Verkehrszunahme in der Deisenhofener und Werinherstraße

5.5.2 Netzdarstellungen

5.5.2.1 Nicht-motorisierte Mobilität



Abbildung 5-28: Übersicht zu Anpassungen im nmIV in Planfall D

5.5.2.2 Motorisierter Verkehr

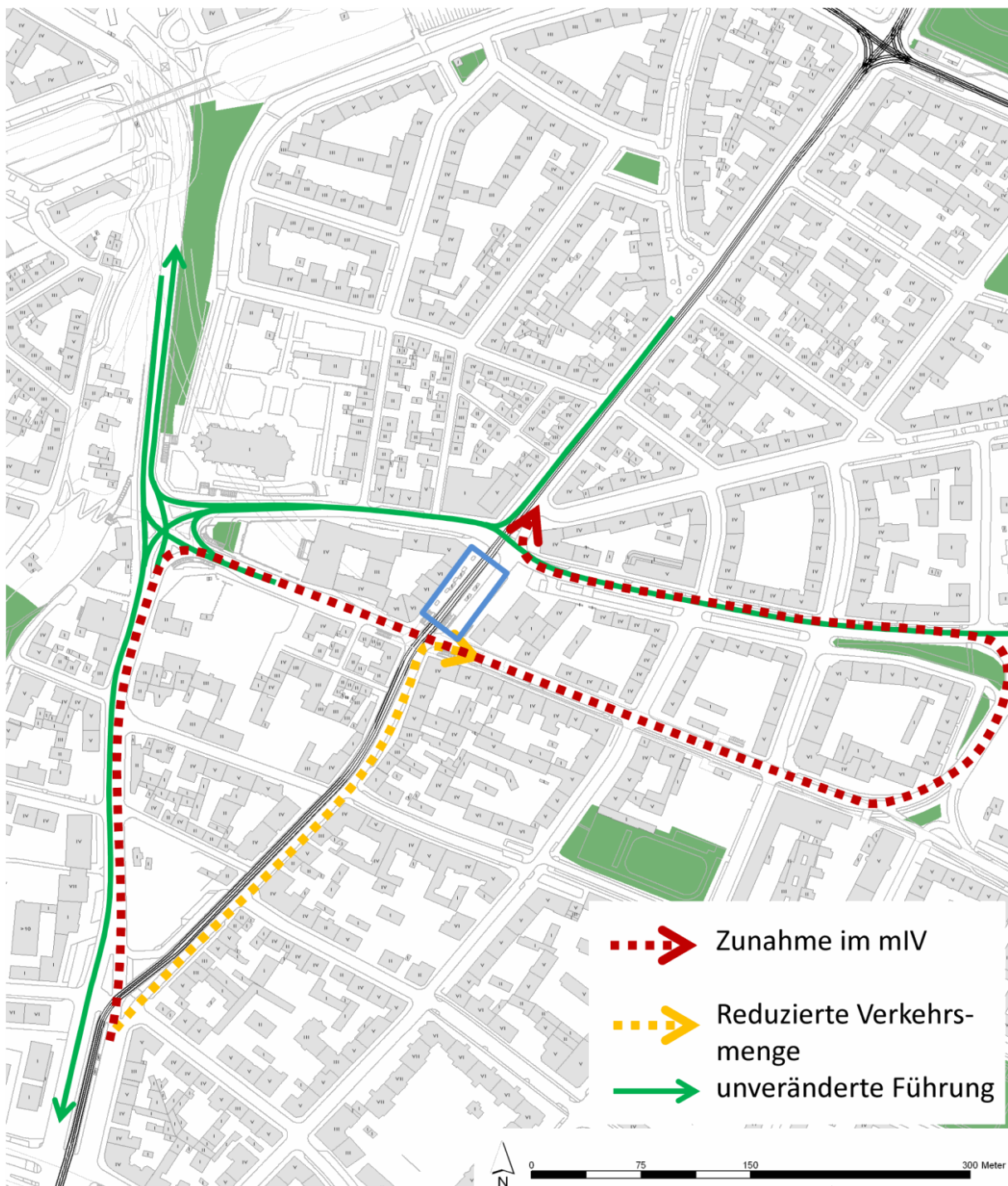


Abbildung 5-29: Übersicht zu Anpassungen im mIV in Planfall D

5.5.3 Querschnittsbezogene Detaildarstellungen

Nördliche Tegernseer Landstraße

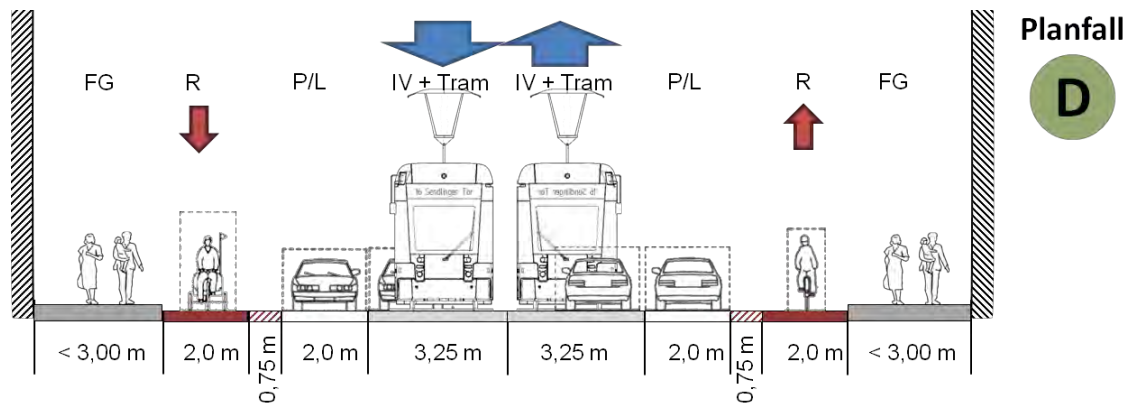


Abbildung 5-30: Nördliche Tegernseer Landstraße (Planfall D)

In Planfall D wird jeweils pro Richtung ein qualitativ hochwertiger Radwege im nördlichen Bereich der Tegernseer Landstraße baulich vorgesehen. Um die Radwege von parkenden Fahrzeugen frei zu halten, wird in Fahrtrichtung links ein Parkstreifen angelegt. Die ERA (2010 S. 16) erfordert einen Sicherheitsraum zu Längsparkern von 0,75 m. Dies führt dazu, dass der Fußgängerbereich gegenüber heute knapper bemessen sein wird, da Straßenbahn, parkende Fahrzeuge, Sicherheitsraum und Radweg feste Vorgaben an die Breite stellen. Im Bereich von Knotenpunkten sollte der Radweg verschwenkt werden, damit Radfahrer von Abbiegern gesehen werden können. Damit nimmt dort die verfügbare Fläche für Fußgänger zu.

Bei der Breite des Radweges empfiehlt die ERA (2010) 2,00 m, lässt jedoch bei geringen Radverkehrsstärken auch 1,60 m zu. Da als Ziel der verkehrlichen Neuordnung auch eine Förderung des Radverkehrs gewünscht ist, sollte von dem Mindestmaß Abstand genommen werden.

Südliche Tegernseer Landstraße

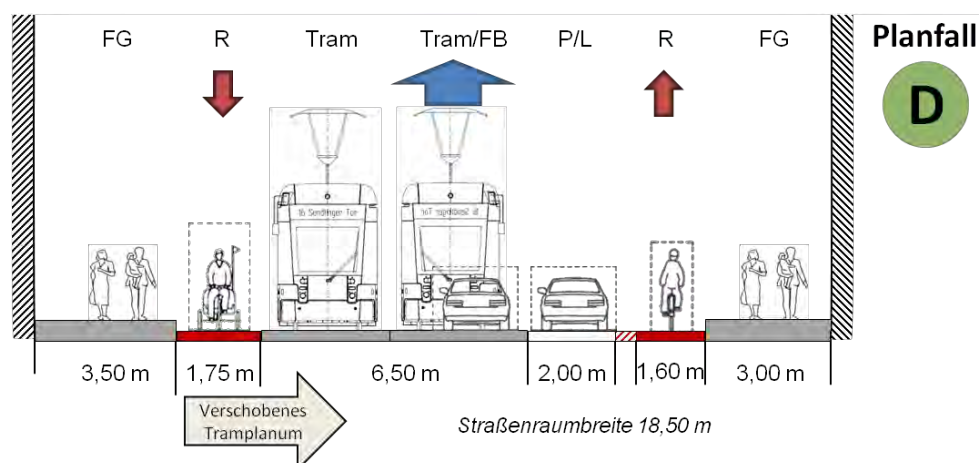


Abbildung 5-31: Tegernseer Landstraße Süd mit zwei Radwegen und mIV auf Tramplanum (Planfall D)

Die visuell aufwendigste Maßnahme von Planfall D ist das Verschieben der Straßenbahngleise etwa um eine Radwegbreite nach Osten. Der mengenmäßig stark reduzierte motorisierte Individualverkehr wird dabei in Fahrtrichtung Innenstadt im Mischverkehr auf dem Tramplanum geführt.

Die Problematik der Parker auf dem Radweg stellt sich ebenfalls in der südlichen Tegernseer Landstraße: analog zum nördlichen Bereich der Tegernseer Landstraße, wird auch hier ein rechtsseitiger Parkstreifen angelegt. Im Bereich von Knotenpunkten muss dabei der Radweg ebenfalls verschwenkt werden.

Silberhornstraße

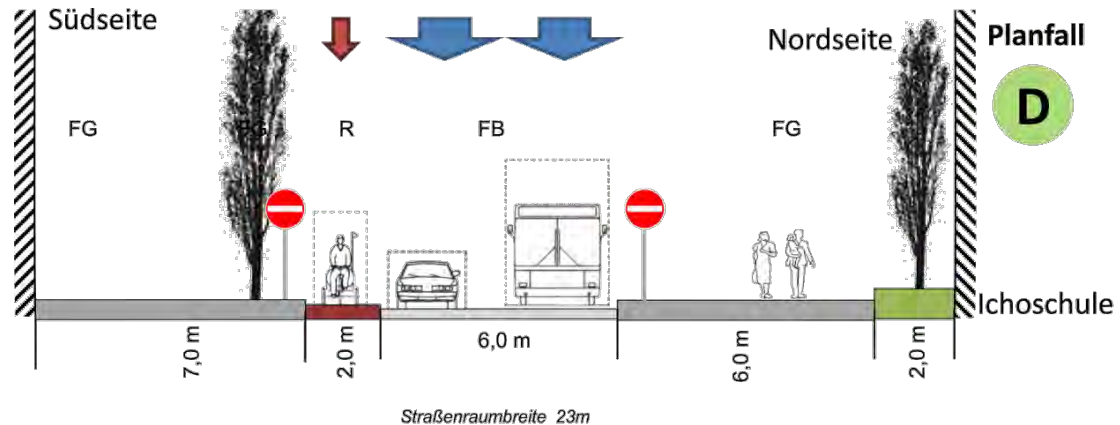


Abbildung 5-32: Querschnitt durch die Silberhornstraße in Planfall D

Durch die Sperrung Tegernseer Platz ergeben sich im Querschnitt der Silberhornstraße unmittelbar keine Veränderungen. Die Möglichkeit links abzubiegen wird fortan nur noch für Busverkehr gestattet sein. Die heutige Treppe und Rampe am Giesinger Berg überwindet eine Höhendifferenz von ca. 4,70 m, welches nach heutigen Bauvorschriften eine Rampenlänge von rund 100 m erforderlich macht. Etwas mehr als die Hälfte der erforderlichen Länge ließe sich durch eine Wendelrampe bei einem Radius von ca. 10 m realisieren. Die verbleibende Rampenlänge wird in Planfall D in den Bereich der Silberhornstraße gebaut. Durch den Anstieg in Richtung Tegernseer Platz verlängert sich die Rampe jedoch. Für den anliegenden zweistreifig geführten Fahrverkehr bedeutet dies, dass dieser auf die heutige Busspur verschwenkt werden muss, welche nicht mehr erforderlich ist. Der Umstand ist für die Ichoschule vorteilhaft, da hierdurch der beengte Gehweg in der Silberhornstraße aufgeweitet werden kann.

Als problematisch erweist sich die Zugänglichkeit der Unterführung für den Radverkehr, da die Lichtsignalanlage am Tegernseer Platz aus Leistungsfähigkeitsgründen einen zweistreifigen Aufstellbereich erfordert. Die Gehwege auf der Südseite (neben dem U-Bahn-Ausgang) und auf der Nordseite sind an dieser Stelle mit ca. 3 m sehr schmal. Eine Freigabe des Gehweges ist aus Sicht des Radverkehrs wünschenswert, jedoch besteht hierbei erhebliches Konfliktpotential mit Passanten und Schülern. Visualisiert ist dieser Sachverhalt zusammen mit der Deisenhofener Straße in Abbildung 5-34 bis Abbildung 5-37.

Deisenhofener Straße

In der Deisenhofener Straße sind grundsätzliche vier Lösungen denkbar:

- eine Beibehaltung des heutigen Straßenquerschnitts,

- Markierung eines Radfahrstreifens und Verschiebung der zwei Fahrstreifen nach Norden, wodurch die dortigen Parkplätze entfallen und Gehweg auf der Südseite um die Breite des Radweges erweitert werden kann,
- ein Vertausch des heutigen Radweges mit den nebenliegenden Parkplätzen oder
- ein Erhalt der Parkplätze durch Markierung eines Radschutzstreifens mit überbreiter Fahrbahn (5 m).

Die vier Möglichkeiten sind in Abbildung 5-33 dargestellt. Im Längsschnitt ergeben sich dann die Längsschnitte für die Deisenhofener und die Silberhornstraße wie in Abbildung 5-34 bis Abbildung 5-37 dargestellt.

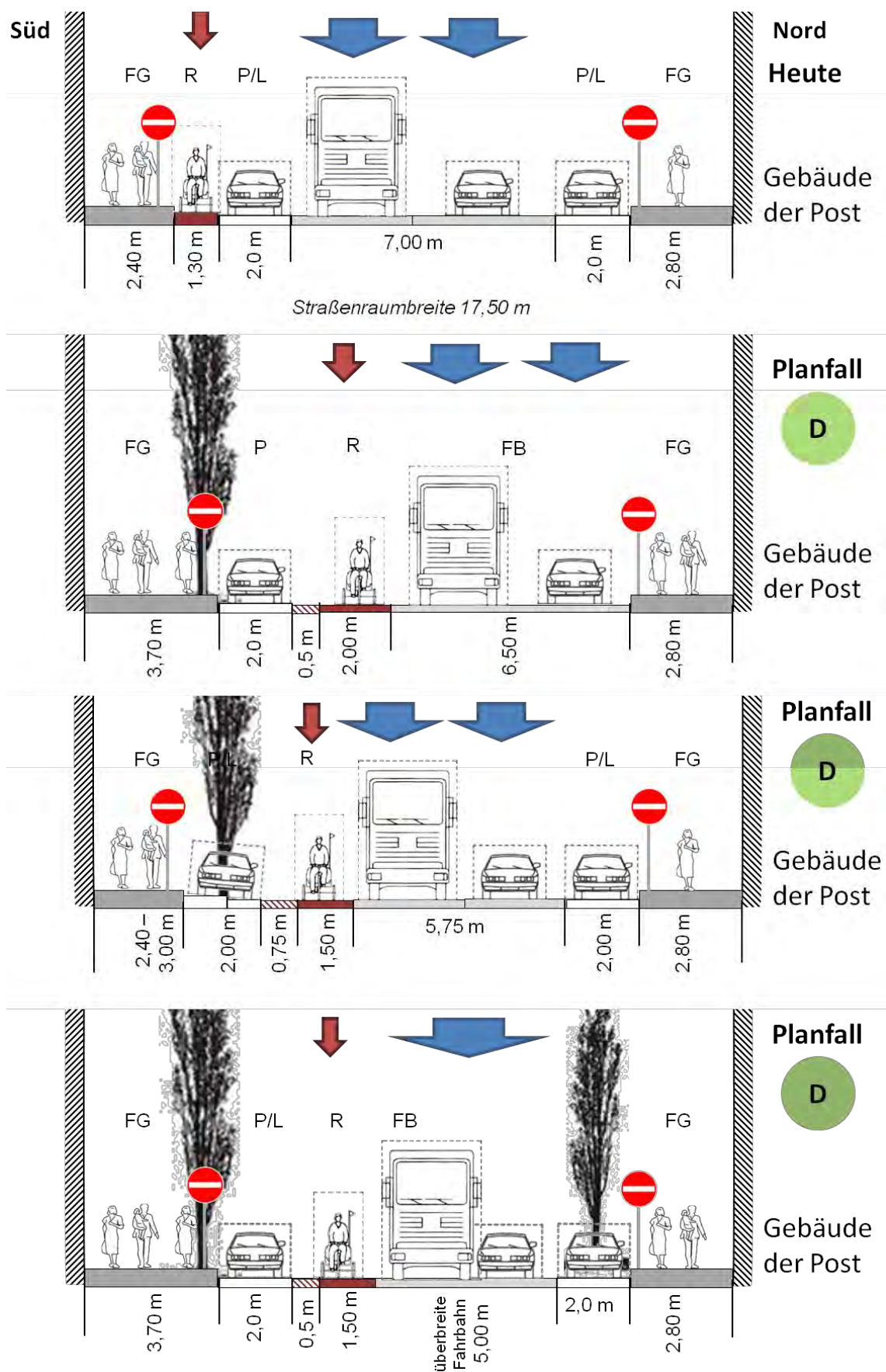


Abbildung 5-33: Deisenhofener Straße in Planfall D



Abbildung 5-34: Ausschnitt Silberhornstraße und Deisenhofener Straße unter Beibehaltung heutiger Bordsteinkanten (ausgenommen am Giesinger Berg)



Abbildung 5-35: Ausschnitt Silberhornstraße und Deisenhofener Straße mit Radfahrstreifen und Entfall von Parkplätzen auf Nordseite



Abbildung 5-36: Ausschnitt Silberhornstraße und Deisenhofener Straße mit Vershub der Parkplätze und Markierung eines Radfahrstreifen



Abbildung 5-37: Ausschnitt Silberhornstraße und Deisenhofener Straße mit überbreiter Fahrbahn und Radschutzstreifen

Werinherstraße

Durch den Wegfall eines Fahrstreifens über den Tegernseer Platz – es führen nur zwei Fahrstreifen weiter in die Ichostraße – bestehen drei Möglichkeiten wofür der heute dritte Fahrstreifen auf der Nordseite verwendet werden kann:

- eine separate Rechtsabbiegespur für den mIV,
- zusätzliche Stellplätze als Schrägparker (50 gon) oder
- ein Rückbau zugunsten einer Begrünung als Sicherheitsraum zwischen Radweg und Längsparkern.

Der letzte Vorschlag ist in Abbildung 5-38 als Querschnitt dargestellt. Aufgrund der hohen Abbiegerrate ist ein eigensignalisierter Rechtsabbieger (phasengleich mit Rechtsabbieger aus der Tegernseer Landstraße in FR Süd) denkbar. Zu Beachten ist dabei, dass ein fehlender Rechtsabbiegestreifen die in FR Nord verkehrenden Kfz in der Tegernseer Landstraße positiv bzgl. der Aufenthaltsqualität und der Trambeschleunigung beeinflussen kann.

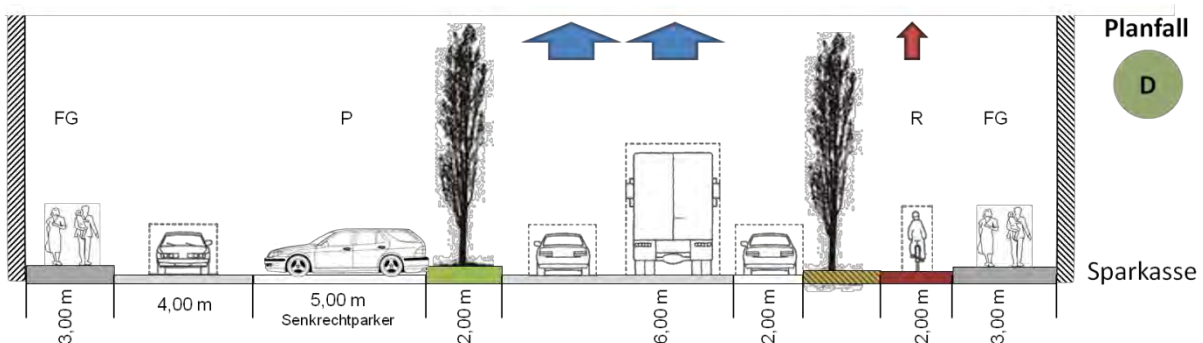


Abbildung 5-38: Werinherstraße in Planfall D

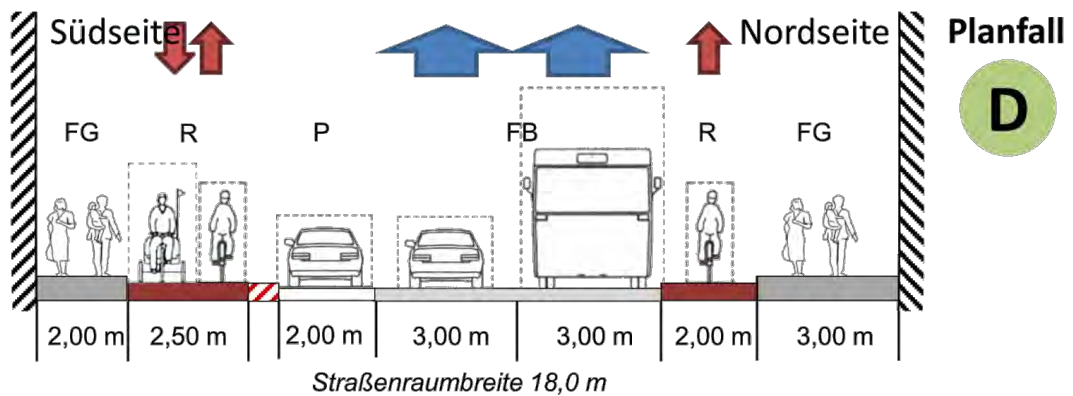
Ichostroße

Abbildung 5-39: Ichostroße in Planfall D

Durch den Wegfall eines Fahrstreifens in der Ichostroße kann:

- zusätzliche Fläche für den Radverkehr zur Verfügung gestellt werden und
- die Grünzeit für Fußgänger an der LZA (zu Beginn der Ichostroße) kann um 2 bis 3 Sekunden erhöht werden, da die Fahrbahnbreite von rund 9 auf 6 m abnimmt.

Da die Ichoschule mit dem Radverkehr erreichbar gemacht werden soll, erfordert dies einen Zweirichtungsradweg mit Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen. Mangels einer oberirdischen Querbarkeit am Giesinger Berg und einer wichtigen Radfahrbeziehung in Richtung Humboldtstraße bleibt der Radweg auf der Nordseite erhalten. Hierdurch verengt sich der Gehweg auf der Südseite gegenüber heute trotz dem Entfall eines Fahrstreifens.

Durch einen Verzicht auf die zwölf Parkplätze könnte die Breite des Gehweges von zwei auf mindestens vier Meter erhöht werden und es könnten weitere Abstellflächen für Fahrräder außerhalb des Schulhofes der Ichoschule geschaffen werden.

5.5.4 Beschreibung der HBS Berechnungen für Planfall D

Eine Übersicht der HBS Berechnungen kann Abschnitt 5.6 und Tabelle 5-7 entnommen werden. Die detaillierten Formblätter sind in dem Bericht angehängt.

Tegernseer Platz

Bedingt durch den Erhalt des Einbahnstraßensystems ergeben sich gegenüber dem Analysefall nur geringe Abweichungen. Es findet eine Zunahme der Rechtsabbieger aus der Werinherstraße in die Tegernseer Landstraße statt, von welcher jedoch keine Probleme zu erwarten sind, da ein eigener Fahrstreifen genutzt werden kann. Die Reduktion der Furtlänge (= schmalere Fahrbahn) für Fußgänger in der Ichostroße erlaubt eine längere Grünzeit.

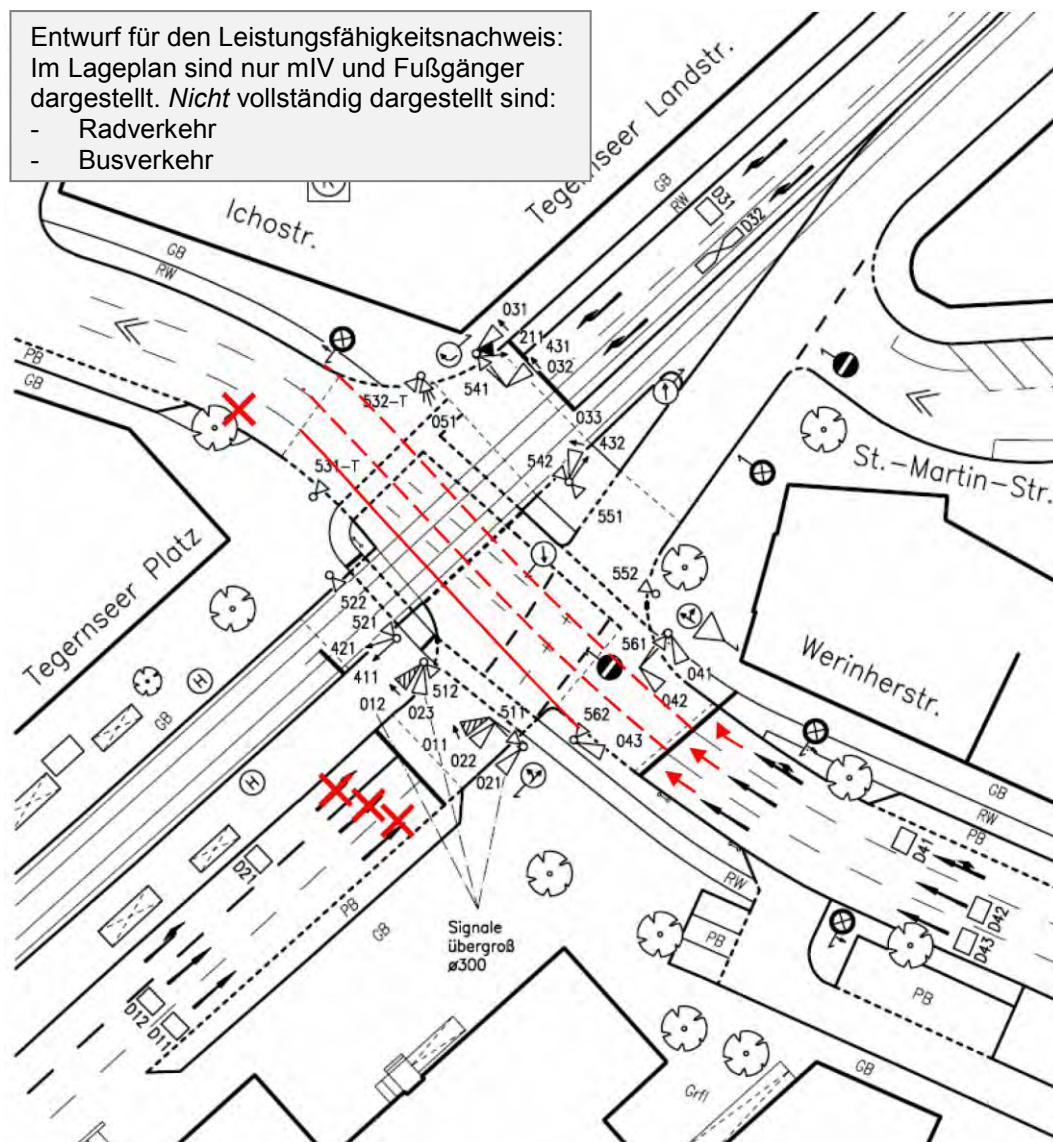


Abbildung 5-40: Knoten Tegnseeer Platz in Planfall D

Giesinger Berg

Der Giesinger Berg verbleibt baulich und verkehrlich auf vergleichbarem Niveau zu heute. Es ergeben sich somit keine bedeutenden Veränderungen der Oberfläche und in der Verkehrsführung.

Entwurf für den Leistungsfähigkeitsnachweis:
Im Lageplan sind nur mIV und Fußgänger dargestellt. *Nicht* vollständig dargestellt sind:

- Radverkehr
- Busverkehr

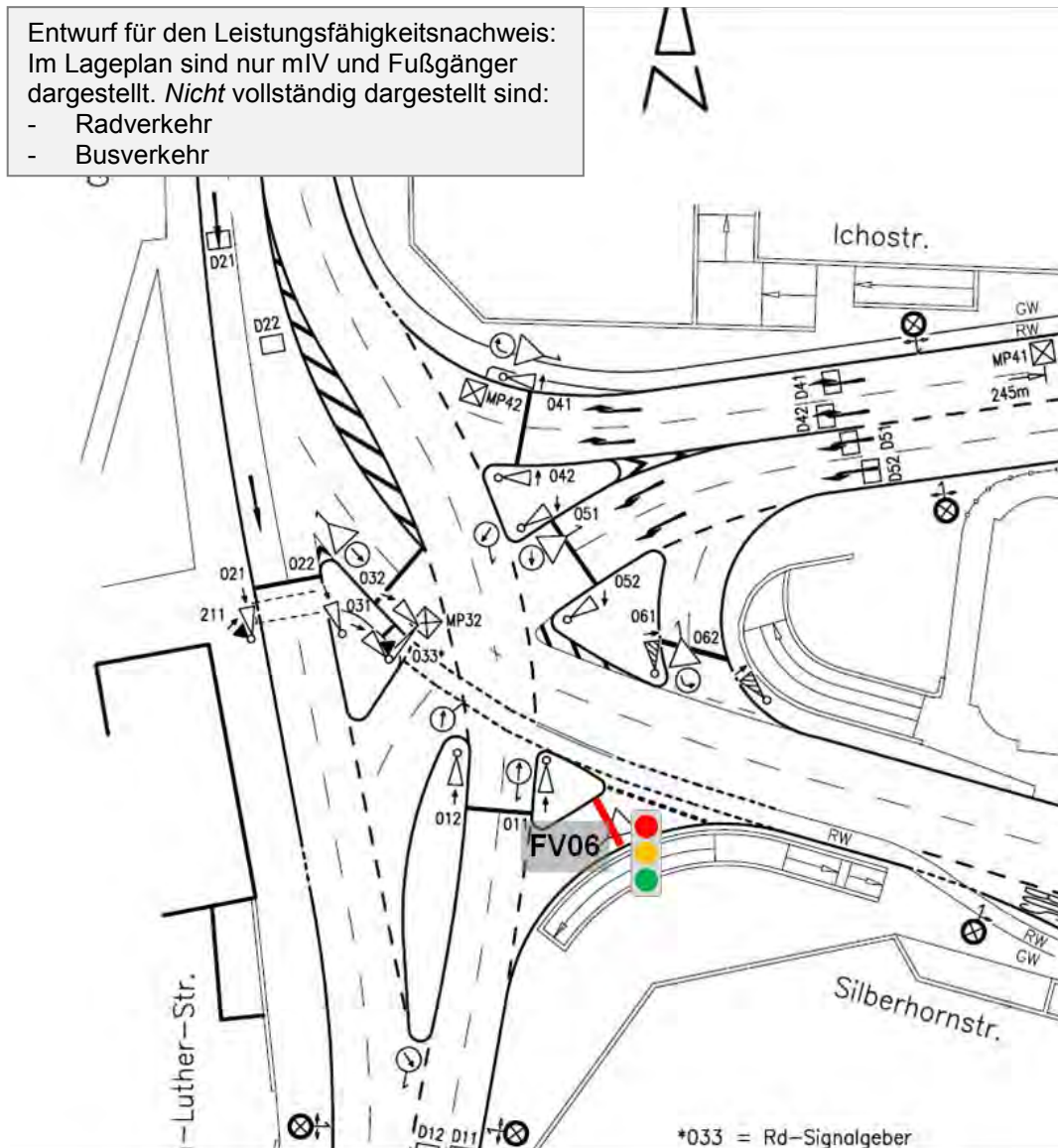


Abbildung 5-41: Knoten Giesinger Berg in Planfall D

5.5.5 Zusammenfassung Planfall D

Im Planfall D wird der mIV auf die Hauptachsen konzentriert. Die Attraktivität für den Durchgangsverkehr durch die südliche und nördliche Tegernseer Landstraße wird verkehrsplanerisch und -technisch reduziert, so dass der gesamte Streckenzug von einer deutlichen Verkehrsreduktion insbesondere in FR Nord profitiert. Für den Radverkehr werden die Achsen entlang des Einbahnstraßensystems kontinuierlicher gestaltet. Es entsteht eine Nord-Süd-Achse entlang der Tegernseer Landstraße für den Radverkehr und es wird somit eine Lücke geschlossen. Durch den Zweirichtungsweg in der Ichostraße kann die Ichoschule mit dem Fahrrad gut erreicht werden.

Der Metrobus 58 wird auf dem Tegernseer Platz enden und beginnen; es wird damit eine einfache Umsteigemöglichkeit zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln der MVG.

Ganzheitlich betrachtet werden deutliche Spielräume für andere Verkehrsteilnehmer und eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität geschaffen. Auf diese Grundzüge beruft sich die in Kapitel 6 entwickelte Vorzugslösung unter Benutzung der Vorzüge anderer Planfälle insbesondere bzgl. der Führung des Radverkehrs in der Tegernseer Landstraße.

5.6 Zusammenfassung der HBS Berechnungen

Die Knotenpunktgestaltung kann den Abbildungen in den entsprechenden Abschnitten entnommen werden (vgl. Abschnitte 5.2.4, 5.3.4 und 5.5.4). In den drei Planfällen musste jeweils ein neues Signalprogramm mitentwickelt werden. In Analyse- und Prognosenullfall wurden keine Anpassungen bzgl. Knotenpunktgestaltung und Signalprogramm vorgenommen. Die Annahmen sind vereinfachend in Tabelle 5-6 dargestellt.

Die zugrundeliegenden Verkehrsströme sind zusammen mit den detaillierten Formblättern dem Anhang in Abschnitt 9 entnehmbar.

Tabelle 5-6: Annahmen zur HBS Berechnung nach Knoten und Fall

Fall	Knoten	Knotenpunktgestaltung	Signalprogramm
Analysefall	Tegernseer Platz	keine Änderungen	Festzeigersatzprogramm
	Giesinger Berg	keine Änderungen	Festzeigersatzprogramm mit ÖV
	Candidstraße	keine Änderungen	Festzeigersatzprogramm mit ÖV
Prognose-nullfall	Tegernseer Platz	keine Änderungen	Festzeigersatzprogramm
	Giesinger Berg	keine Änderungen	Festzeigersatzprogramm mit ÖV
Planfall A	Tegernseer Platz	siehe Abbildung 5-13	neues Signalprogramm
	Giesinger Berg	siehe Abbildung 5-14	neues Signalprogramm mit Fußgängerquerung
Planfall B	Tegernseer Platz	siehe Abbildung 5-22	neues Signalprogramm
	Giesinger Berg	siehe Abbildung 5-23	neues Signalprogramm mit Fußgängerquerung
Planfall D	Tegernseer Platz	siehe Abbildung 5-40	neues Signalprogramm
	Giesinger Berg	siehe Abbildung 5-41	neues Signalprogramm

Tabelle 5-7: Ergebnisübersicht der HBS Berechnungen

Fall	Knoten	MIV		NMIV	
		MS	AS	MS	AS
Analysefall	Tegernseer Platz Süd	B	B	E	E
	Tegernseer Platz Nord	C ↑	B	E	E
	Giesinger Berg	D ↑	C ↑	F	F
	Candidstraße	F ↗ ↖ ←	F ↗ ↖	n.v.	n.v.
Prognosenußfall	Tegernseer Platz Nord	C ←	C ←	E	E
	Giesinger Berg	D ↑	D ↑	n.v.	n.v.
Planfall A	Tegernseer Platz Nord	E ←	E ←	F	F
	Giesinger Berg	F ↑ ↗	E ↑	D	D
Planfall B	Tegernseer Platz Nord	C ←	D ←	E	E
	Giesinger Berg	D ↘ ↙ ↑	D ↘ ↙	D	D
Planfall D in Variante 1	Tegernseer Platz Nord	B	B	E	E
	Giesinger Berg	D ↘	C ↘ ↗ ↙ ↘	n.v.	n.v.
Planfall D in Variante 2	Tegernseer Platz Süd	C →	B	E	E
	Tegernseer Platz Nord	C	B	E	E
	Giesinger Berg	D ↘	C ↘ ↗ ↙ ↘	n.v.	n.v.

Die zugrundeliegenden Formblätter können Anhang in Abschnitt 9 entnommen werden.

5.7 Zusammenfassung und Vergleich der Planfälle

Eine vergleichende, vereinfachende tabellarische Zielerfüllung der verschiedenen vorgestellten und diskutierten Planfälle aus Kapitel 5 ist nachfolgend in Tabelle 5-8 dargestellt. Für die einfachere Lesbarkeit wurden je nach Zielerfüllung weniger oder mehr +-Zeichen vergeben und aufsummiert.

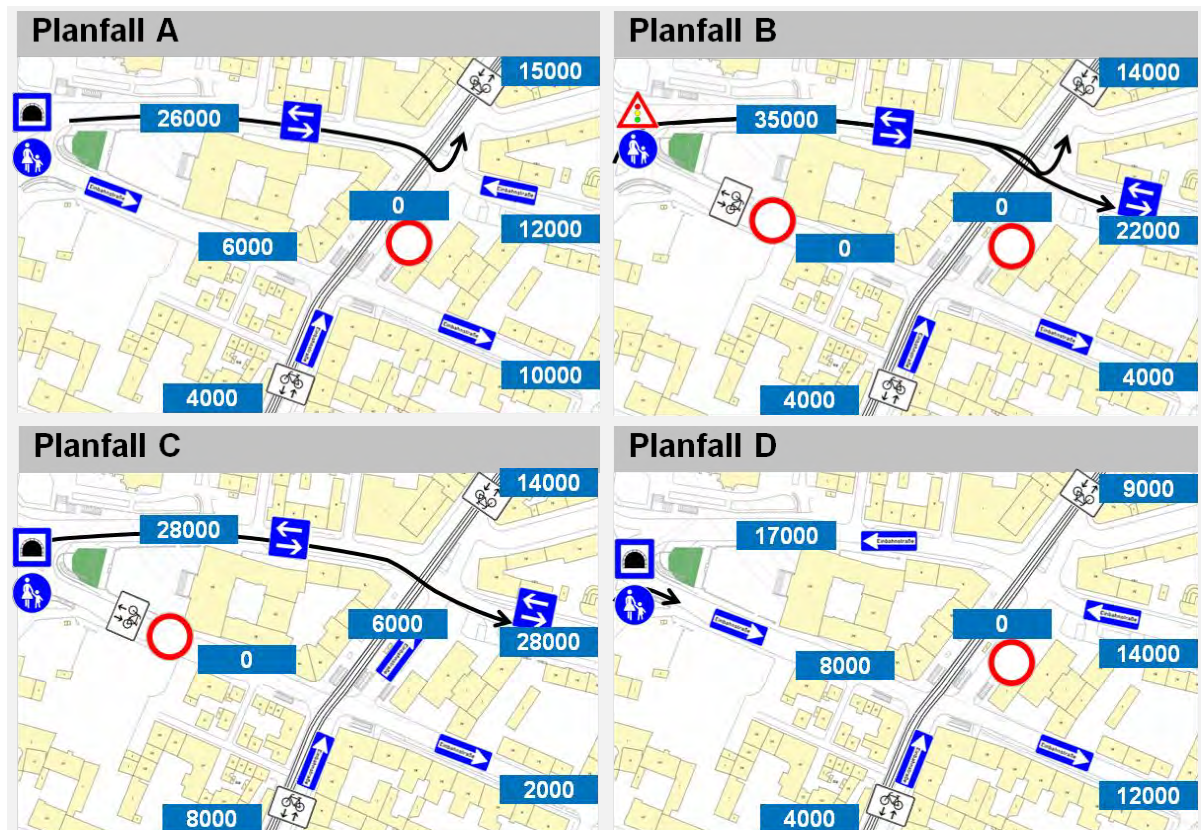
Grundsätzlich erreichen alle untersuchten Planfälle die gesetzten Ziele, allerdings unterschiedlich gut. Für den nicht-motorisierten Verkehr werden eine Vielzahl an deutlichen Verbesserungen realisiert; lediglich die Qualität und Wahrnehmung z.B. von Radverkehrsanlagen in der nördlichen Tegernseer Landstraße variiert. Im ausgeschlossenen Planfall C erfolgt dies im Mischverkehr entsprechend dem Bestand, während die anderen Planfälle hier gesondert ausgewiesene Radverkehrsinfrastruktur (Radschutzstreifen, Radfahrstreifen) vorsehen.

Aufgrund der unzufrieden stellenden Zielerfüllung in Planfall C wird dieser nicht weiter verfolgt.

Planfälle A, B und D sind mit Betrachtung auf die gesetzten Ziele jeweils ähnlich gut. Planfälle A und B aufgrund der hohen Verkehrsmenge nur sehr schwer umsetzbar, da:

- der Knotenpunkt Ichostraße / Werinherstraße / Tegernseer Straße nicht leistungsfähig betrieben werden kann. Der in die Tegernseer Landstraße einbiegende Verkehr behindert die Tram, wodurch es bei der zu erwartenden Verkehrsnachfrage im motorisierten Verkehr zu sehr grenzwertigen Qualitätsstufen im Verkehrsablauf für alle Verkehrsteilnehmer an dem Knotenpunkt kommt,
- in der nördlichen Tegernseer Landstraße eine hohe Verkehrsmenge verbleibt,
- der deutlichen Entlastung in der mehrheitlich unbewohnten Silberhornstraße sehr deutliche Verkehrsmengensteigerungen in der Werinherstraße in Planfall B (+ 10000 Kfz/24h bzw. +80 %) gegenüber. Diese starke Verkehrsmengensteigerung ist bzgl. lärmrelevant, während die relativ niedrigen Verkehrsmengenzunahmen in Planfall D akustisch nicht wahrnehmungsrelevant sind.

Planfall D erreicht gute Wirkungen in Bezug auf Umfeldverbesserungen, Verkehrsentlastungen und Aufwertung des Stadtteilzentrums. Vorteilig für Planfall D ist weiter die Zufahrtssituation in die nördliche Tegernseer Landstraße, welche bedingt durch die umwegige Verkehrsführung zusätzliche städtebauliche Potentiale schafft. Dies betrifft infolge weniger das Ausmaß der Verkehrsfläche, sondern die Auswirkung auf Querungsmöglichkeiten und Lärm. Aus den individuellen Vorteilen von Planfall A und D entwickelt sich die sogenannte Vorzugslösung in Kapitel 6.



In den obigen Darstellungen sind die Planfälle primär anhand der mIV Führung skizziert; aus Gründen der Übersichtlichkeit sind **nur ergänzte Fahrbeziehungen** in schwarz dargestellt. Detailanpassungen für Fuß- und Radverkehr sind unvollständig dargestellt; eine Radverkehrsführung entlang der Tegernseer Landstraße wurde in allen Fällen jedoch in verschiedenen Ausprägungen (z.B. Radweg, Radstreifen, Radschutzstreifen, Mischverkehr) realisiert. Bus- und Tramverkehr entsprechen den jeweils der heutigen Linienführungen. Querschnittsbelastungen sind auf 1000 Kfz/24h gerundet.

Abbildung 5-42: Schematische Planfallübersicht im zentralen Bereich um den Tegernseer Platz

Tabelle 5-8: Übersicht über die Zielerfüllung der Planfälle

Ziele	Planfall A		Planfall B		Planfall C		Planfall D	
Förderung des Fußverkehrs	ist erfüllt u.a. durch Verbreiterung der Gehwege und -nasen	+	ist erfüllt u.a. durch Verbreiterung der Gehwege und -nasen	+	ist erfüllt u.a. durch Verbreiterung der Gehwege und -nasen	+	ist erfüllt u.a. durch Verbreiterung der Gehwege und -nasen	+
Vervollständigung des Radroutennetzes	Eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung entlang der TL kann eingerichtet werden. Es erfolgt ein Netzlückenschluss in beide Fahrtrichtungen.	++	Entlang der TL Süd kann eine Radverkehrsverbindung in beide Richtungen realisiert werden. Im nördlichen Abschnitt wird ein Schutzstreifen eingerichtet. Es kann eine Ost-West-Achse eingerichtet werden.	++	Entlang der TL Süd kann eine Radverkehrsverbindung in beide Richtungen realisiert werden. Im nördlichen Abschnitt wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt.	+	Eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung entlang der TL kann eingerichtet werden. Es erfolgt ein Netzlückenschluss in beide Fahrtrichtungen.	++
Zugänglichkeit zu Haltestellen	Verbesserungen insbesondere am HP Tegernseer Landstraße	+	Verbesserungen insbesondere am HP Tegernseer Landstraße	+	Verbesserungen insbesondere am HP Tegernseer Landstraße	+	Verbesserungen insbesondere am HP Tegernseer Landstraße	+
mIV	mIV Erreichbarkeit ist erfüllt .	o	mIV Erreichbarkeit ist erfüllt .	o	mIV Erreichbarkeit ist erfüllt .	o	mIV Erreichbarkeit ist erfüllt .	o
Aufwertung des Stadtteilzentrum	ist erfüllt durch verkehrsfreien TP, Verbesserungen entlang der TL und weitere Detailmaßnahmen	+	ist erfüllt durch verkehrsfreien TP, Silberhornstraße und Detailmaßnahmen	+	ist nicht gegeben , da TP, TL weiterhin mit hoher Kfz-Belastung	-	ist erfüllt durch verkehrsfreien TP, Verkehrsmengenreduktion in TL Süd und Detailmaßnahmen in TL Nord	++
Sicherung der Wohn- und Lebensverhältnisse / Lärm	ist erfüllt , da Lärminderung in TL Süd und geringe Lärmzunahmen auf dem Hauptstraßennetz (Ichostraße, Martin-Luther-Straße)	++	ist z.T. erfüllt , jedoch steht den starken Verbesserungen in Silberhornstraße, TL Süd und Deisenhofener Straße die deutliche Verkehrsmengenzunahme und damit einhergehender Lärm in der Werinherstraße und Ichostraße entgegen.	+	ist z.T. erfüllt , jedoch stehen den leichten Verbesserungen in Silberhornstraße, TL Süd und Deisenhofener Straße die Verkehrsmengenzunahme in der Werinherstraße und Ichostraße entgegen.	o	ist z.T. erfüllt , da die Lärminderung in TL Süd mit einer leichten Lärmzunahme entlang Silberhornstraße / Deisenhofener Str / Werinherstraße zu verrechnen ist.	+
Schaffung von Aufenthaltsqualität	kann auf Flächen entlang verkehrsfreiem TP und TL geschaffen werden.	+	kann auf Flächen entlang verkehrsfreiem TP, in Silberhornstraße, Deisenhofener Straße und TL geschaffen werden.	++	kann auf Restflächen entlang TL Nord und z.T. entlang Silberhornstraße / Deisenhofener Straße geschaffen werden. Keine zusätzlichen Flächen am TP vorhanden.	o	kann auf Flächen entlang verkehrsfreiem TP und TL geschaffen werden.	+
Investitionsbedarf	mittel	+	hoch	o	hoch	o	mittel	+
Gesamtbewertung	gut , jedoch ist Linksabbieger aus Ichostraße signaltechnisch feindlich zum Umweltverbund.	9	befriedigend bis gut , da umfassende Sicherung von Wohn- und Lebensverhältnissen, jedoch mit deutlicher Verkehrszunahme entlang Werinherstraße	8	ausreichend , da weniger konsequent als Planfall B und ohne explizite Radverkehrsinfrastruktur in TL Nord, jedoch mit vergleichbarem Investitionsbedarf.	2	gut , da Verkehrsmengenzunahme auf heute belastetem Netz und zugleich entlang Achse TL große Aufwertungsmöglichkeiten bei mittlerem Investitionsbedarf geschaffen werden.	9

6 Beschreibung der Vorzugslösung und Zusammenfassung

6.1 Kurzbeschreibung der Vorzugslösung

In den untersuchten Planfällen wurden Lösungsvorschläge erarbeitet, welche im Rahmen der nachfolgend beschriebenen Vorzugslösung kombiniert wurden. Die Vorzugslösung ist somit eine weiterentwickelte Variante des Planfalls D unter Einbeziehung einzelner Details der anderen Planfälle. Die Vorzugslösung ist wiederum in zwei Varianten mit und ohne Befahrbarkeit des Tegernseer Platzes unterteilt (vgl. 6.2.3 und 6.2.4).

Die Vorzugslösung wird durch nachfolgende Elemente charakterisiert:

- Am Knoten Wirtstraße / südliche Tegernseer Landstraße wird eine intelligente Verkehrssteuerung eingeführt.
- Dadurch wird die Menge an Durchgangsverkehr in der südlichen Tegernseer Landstraße reduziert. Dies ermöglicht bauliche Anpassungen im gesamten Sanierungsgebiet und trägt zur Aufwertung des Stadtviertels bei.
- In der südlichen Tegernseer Landstraße wird das Tramplanum nach Osten verschoben, wodurch die notwendige Fläche für einen Radweg auf der Westseite geschaffen wird.⁵ Es wird hierdurch eine Lücke im Radverkehrsnetz geschlossen. Der Radweg kann im weiteren Fortgang über den Knoten Wirtstraße zur Hangkante bzw. Schrafnagelberg fortgeführt werden.⁶
- Städtebaulich ist eine Sperrung des Tegernseer Platzes für Kfz wünschenswert. Dies ist in Variante 1 der Vorzugslösung realisierbar (vgl. Abschnitt 6.2.3), führt jedoch zu Umwegverkehren. Aus diesem Grund wurde Variante 2 entwickelt (vgl. Abschnitt 6.2.4) bei der diese Umwegverkehre stark vermindert auftreten. Die Anzahl an Fahrzeugen, welche über den Tegernseer Platz fahren, nimmt dabei deutlich ab. Es ist daher möglich, den Bereich als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich („Zone 20“) auszuweisen. Die Ostseite des Platzes vor dem Gebäude der Post kann verbreitert werden. Der Platz wird dadurch aufgewertet und die Aufenthaltsqualität gesteigert.
- Die gegenüber heute veränderte Verkehrsführung führt zu einer erheblichen Verkehrsabnahme in FR Nord in der nördlichen Tegernseer Landstraße. Es werden Freiräume zur Neukonzeption geschaffen. Die Fahrbahnbreite kann reduziert und die Geschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt werden.⁷ Hierdurch erfolgt eine durchgehende Aufwertung der Tegernseer Landstraße durch:
 - a) besseren Querungsmöglichkeiten, weniger mIV und die damit einhergehende entscheidende Reduktion der Trennwirkung.
 - b) Flächen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität werden geschaffen.
 - c) Der Standort als Stadtteilzentrum wird gefestigt und gestärkt.
 - d) Der Radverkehr kann verkehrssicher auf einem Schutzstreifen neben der Straßenbahn geführt werden.

⁵ vgl. Wegenetz im Sanierungsgebiet #129

⁶ vgl. Wegenetz im Sanierungsgebiet #106

⁷ vgl. Wegenetz im Sanierungsgebiet #119, 120, 122 und 130

- e) Die reduzierte Kfz-Menge führt zu einer erhöhten Fahrplanstabilität der Straßenbahn.
- Um dies zu erreichen, muss das Einbahnstraßensystem (entlang der Silberhornstr., Deisenhofener Str., Werinherstr. und Ichostr) erhalten bleiben. Es wird bei dem heute vorhandenen und prognostizierten Kfz-Aufkommen am Giesinger Berg keine baulich realisierbare Möglichkeit gesehen, eine oberirdische Fußgängerquerung einzurichten.
 - Daher ist es notwendig, die dortige Unterführung durch eine Wendelrampe an die Südseite der Ichostraße anzubinden.⁸ Dies ermöglicht eine stufenlose Verbindung nach Untergiesing. Für die barrierefreie Erreichbarkeit des Bergviertels ist unter anderem auf Höhe der Weinbauernstraße (bereits heute) eine LZA vorhanden.

⁸ vgl. Wegenetz im Sanierungsgebiet #101, 102, 103 und 104

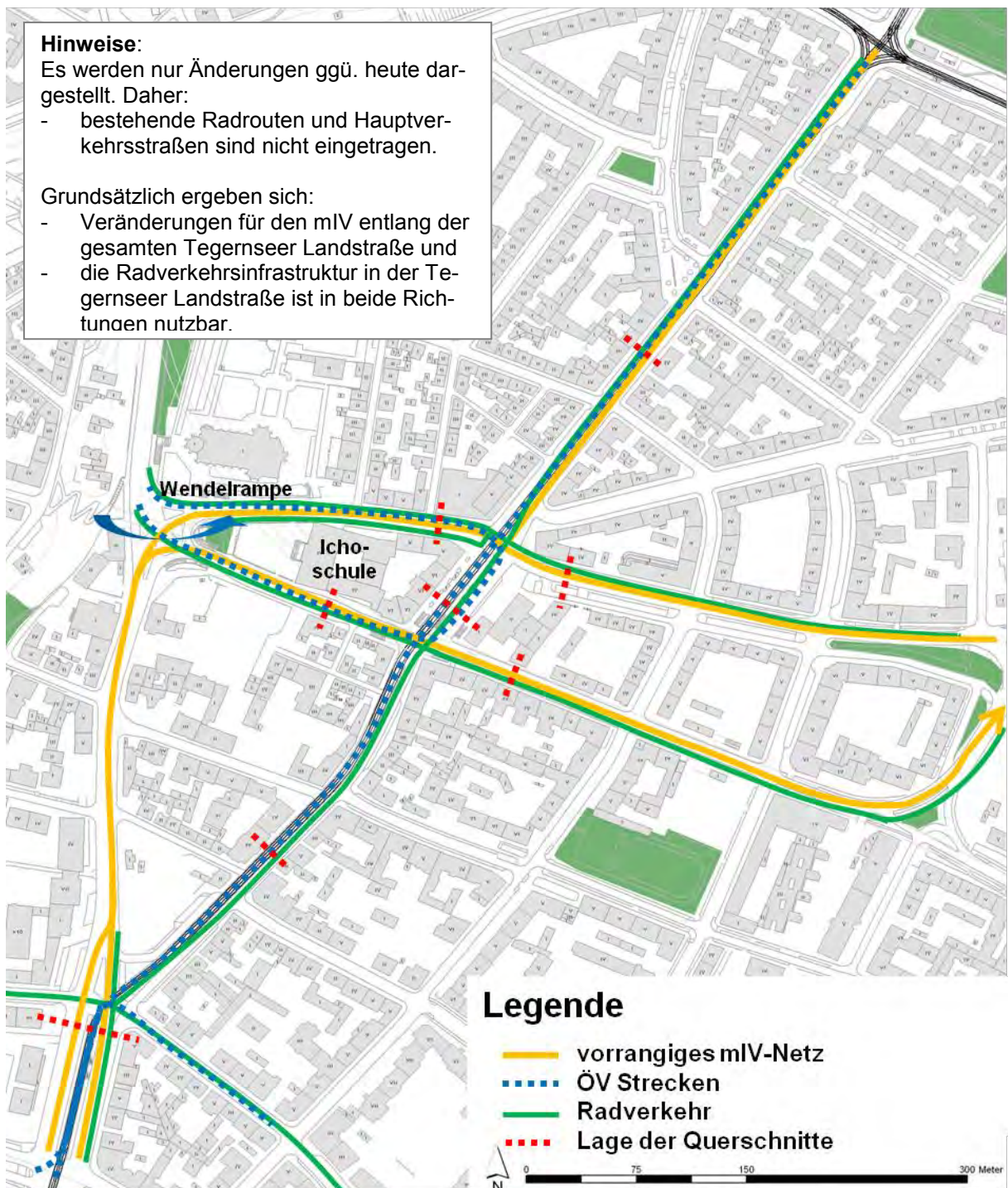


Abbildung 6-1: Grundstruktur der Verkehrsführung in der Vorzugslösung und Lage der Querschnitte

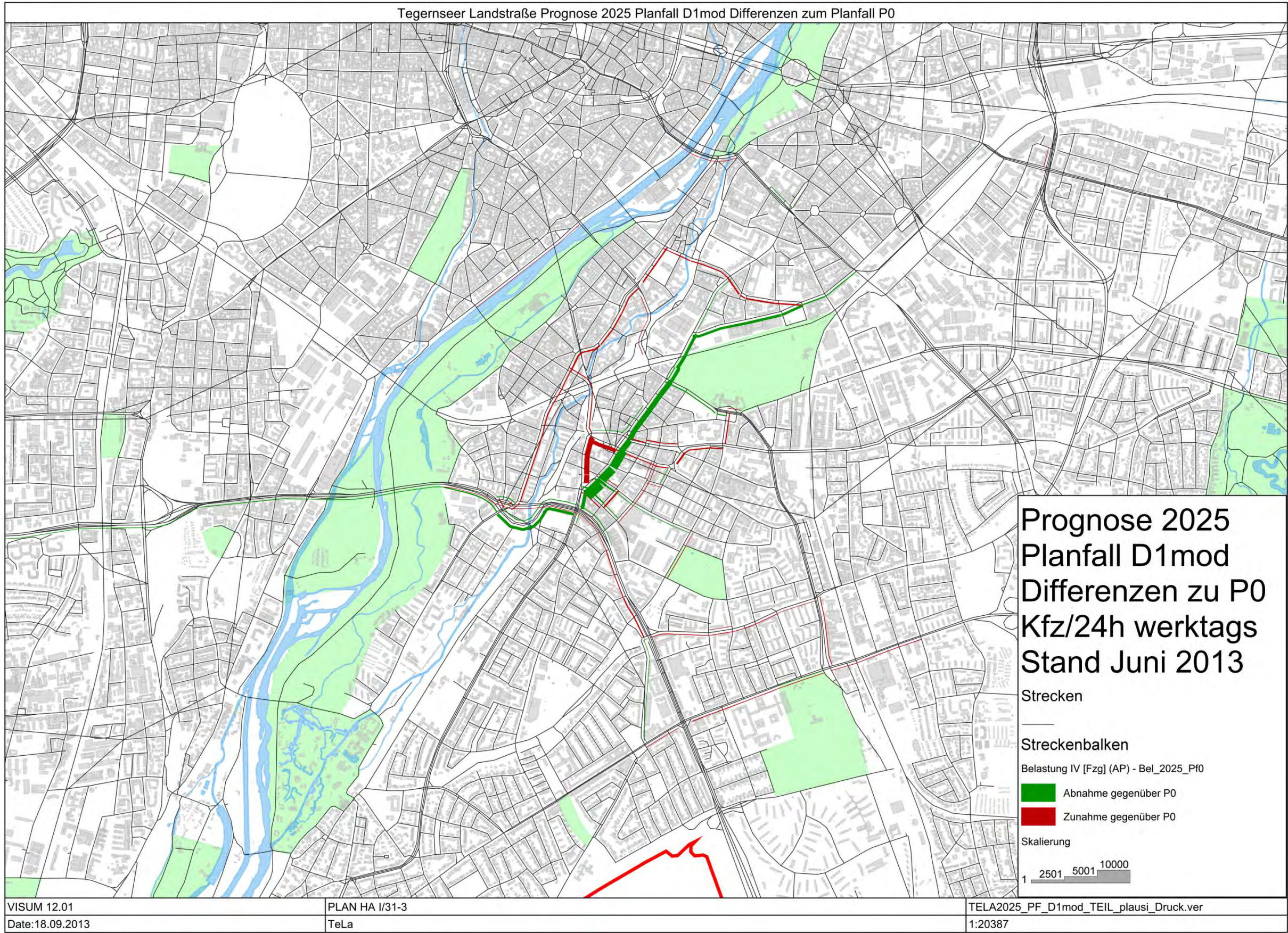


Abbildung 6-2: Ergebnisse der makroskopischen Verkehrsmodellrechnung für die Vorzugslösung in Variante 2 (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich des Tegernseer Platzes)
(grün = Abnahme des mIVs; rot = Zunahme des mIVs; schwarz = Veränderungen in % gegenüber Prognosenullfall)

Verkehrsführung und -belastung

Bedingt durch die oben beschriebenen Anpassungen verändern sich die Verkehrsmengen auf den einzelnen Abschnitten. Obige Abbildung stellt hierbei nur die Veränderungen gegenüber dem errechneten Prognosenullfall dar. In **rot** sind hierbei Zunahmen der Kfz-Mengen dargestellt, in **grün** entsprechende Reduktionen. Insgesamt profitiert der die gesamte Tegernseer Landstraße im Untersuchungsgebiet; laut Verkehrsmodell wird die Belastung zwischen 7500 und 2500 Kfz/24h (- 5 % bis - 60 %) niedriger sein (als im Prognosenullfall). Die verdrängten Fahrzeuge verkehren im bestehenden Einbahnstraßensystem (Silberhornstraße + 3000 Kfz/24h und Ichostraße + 1000 Kfz/24h) bzw. im weiteren Umfeld um das Untersuchungsgebiet (Giesinger Berg, Pilgersheimer Straße, Balanstraße, Stadelheimer Straße, usw.). Die Straßen mit überwiegender Wohnbebauung Deisenhofener Straße und Werinherstraße erhalten nur vernachlässigbar geringe Verkehrssteigerungen. Aufgrund der bereits hohen Bestandsbelastung ist die Lärmzunahme unterhalb der Wahrnehmungsschwelle.

Ruhender Verkehr

Im Zuge der Betrachtung des mIVs wurde die Stellplatzbilanz gegenüber dem Einführung des Parkraummanagements für die betroffenen Bereiche abgeschätzt (vgl. Tabelle 6-1). Insgesamt ist mit dem Entfall von ca. 21 bis 26 Stellplätzen auszugehen, wovon ca. 12 zugunsten der Platzgestaltung am/um den Edelweißplatz verwendet werden. In der südlichen Tegernseer Landstraße ist bereits heute tagsüber ein eingeschränktes Haltverbot, wodurch die Bilanz nur nachts tatsächlich negativ ist.

Tabelle 6-1: Bilanz des ruhenden Verkehrs

Abschnitt	Gesamtanzahl Stellplätze		Differenz	Begründung / Beschreibung
	Parkraummanagement	Vorzugslösung		
nördliche Tegernseer Landstraße (von Süden nach Norden und zurück)	9+10+14+16+10+6 (Kurzzeitparken und Mischparken)	9+10+5+13+10+6	-12	Östl. Edelweißplatz Reduktion von 14 auf 5 um Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Westseite nördlich Edelweißplatz Reduktion von 16 auf 13.
Tegernseer Platz	5 (Mischparken)	entfallen bei mIV-freiem Platz bzw. bleiben erhalten bei verkehrsberuhigtem Geschäftsbe- reich	-5 bzw. 0	Entfallen, da Tegernseer Platz mIV-frei.
Ichstraße	12 (Mischparken)	12	0	Der ruhende Verkehr wird in seiner Lage verschoben.
Deisenhofener Straße (bis Raintaler Str.)	12+12 (Mischparken)	12+12	0	Der ruhende Verkehr auf der Südseite wird in der Lage verschoben.
südliche Tegernseer Landstraße (von Süden nach Norden)	4+11+12+16 (tagsüber eingeschränktes Halteverbot, danach Mischparken)	0+8+14+12 (teilweise Mischparken vorstellbar)	-9	Zwischen Kesselbergstr. und Deisenhofener Str. könnten ebenfalls teilweise Schrägparker vorgesehen werden. Dann Erhöhung von 12 auf bis zu 16 Stellplätzen.
Parallelfahrbahn auf Grundstück des Bebauungsplans 0046 (zw. Martin-Luther-Str. und Tegernseer Landstraße)	28 (Mischparken)	28 (sollen langfristig entfallen)	0	
Summe	177	151	-21 bis -26	

Im Beschluss zum Parkraummanagement des Stadtrates werden die Flächen für den ruhenden Verkehr abschnittsweise dargestellt. Sie können unter www.ris-muenchen.de, Parkraummanagement in München Sektor IV, Vorlagen-Nr: 08-14 / V 04855 vom 04.08.2010 abrufbar.
In den nichtgenannten Straßen sind keine Veränderungen bzgl. des ruhenden Verkehrs vorgesehen.

6.2 Details zur Vorzugslösung

6.2.1 Details: Knoten Wirtstraße und Haltestelle Tegernseer Landstraße

Aus Abschnitt 6.1 und aus Abbildung 6-1 geht hervor, dass die Gestaltung und Steuerung der Zufahrt auf Höhe der Wirtstraße elementar für die Veränderung der Verkehrsführung im Untersuchungsgebiet ist. Es sind hier folgende bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen durchzuführen:

- eine Reduktion der nutzbaren Fahrbahnbreite,
- Einrichtung eines (kurzen) Grünstreifens zur visuell eindeutigen Abtrennung der Fahrbahn und

- Anpassungen an den Freigabezeiten für den Kfz-Verkehr im LZA Programm, wodurch die zufließende Kfz-Menge gesteuert werden kann.

Dadurch wird der durchfahrende Kfz-Verkehr über die Martin-Luther-Straße in Richtung Innenstadt gelenkt, während der Zielverkehr nach Obergiesing weiterhin zufließen kann.



Abbildung 6-3: Lageplan des Knotenpunkts Wirtstraße / Tegernseer Landstraße

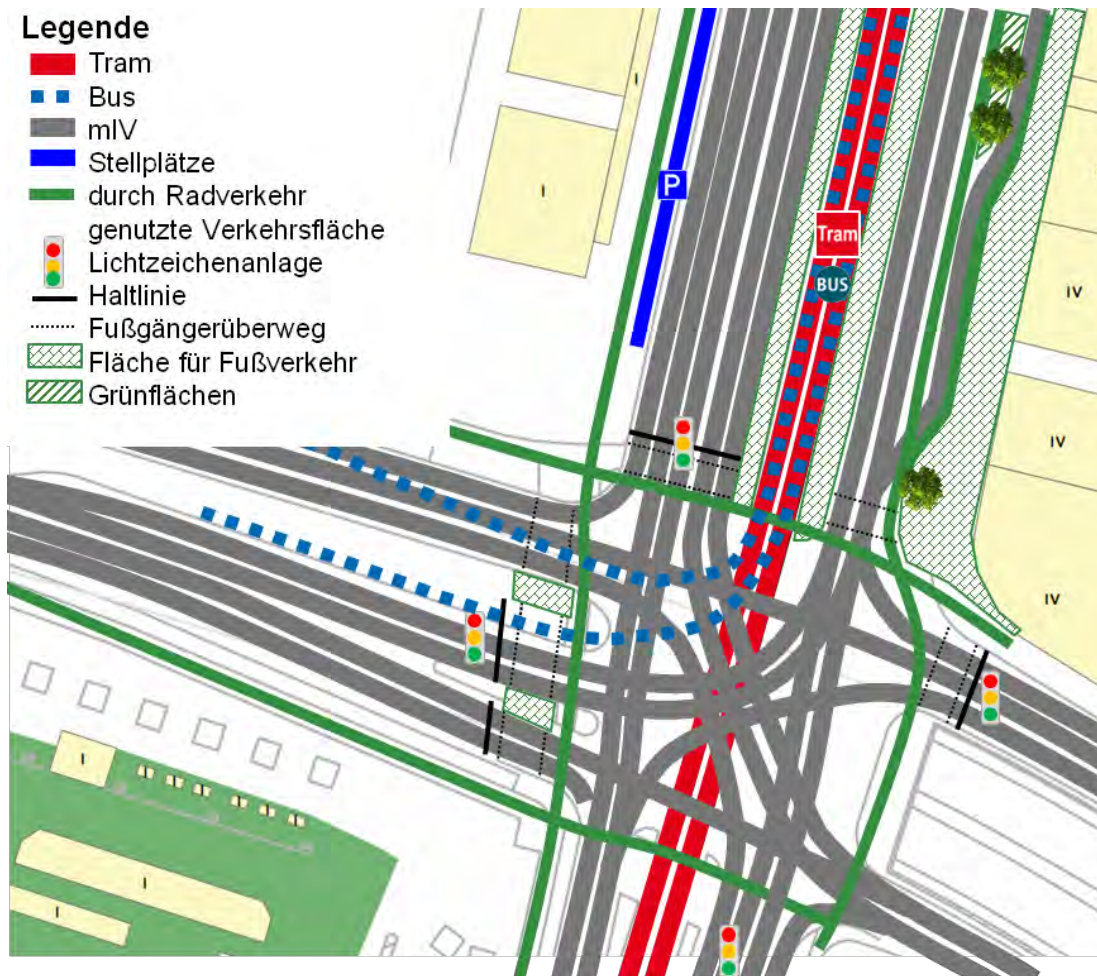


Abbildung 6-4: Lageplan des Knotenpunkts Candidstraße / Tegernseer Landstraße

Als begleitende Maßnahme werden die öffentlichen Verkehrsmittel an der Kante der heutigen Tramhaltestelle gebündelt. Somit biegt der Metrobus 54 in Fahrtrichtung Ostbahnhof nach rechts über das bestehende Tramplanum in die Wirtstraße ab. Der Metrobus 54 Richtung Lorettoplatz wird ebenfalls durch die Wirtstraße und als Linksabbieger auf das Tramplanum geführt. Dies gilt analog für den Expressbus X30. Da diese Ströme, ebenso wie die Hauptradroute entlang der Wirtstraße, feindlich zum zufließenden Verkehr in die südliche Tegernseer Landstraße sind, begründet dies eine lange Grünzeit für die verschiedenen Nebenströme; damit werden grundlegende Beiträge zum Erhalt von guten Lebens- und Wohnbedingungen im Sanierungsgebiet geleistet und der Umweltverbund wird gefördert. Es erfolgt eine Priorisierung des ÖPNVs, wodurch Tram und Bus dank Schleuse vorneweg fahren und nicht im Rückstau des mIVs stehen.

Durch den Umbau östlich der Tram- und Bushaltestelle Tegernseer Landstraße kann ein Radfahrstreifen neben der Hauptfahrbahn in Fahrtrichtung Giesinger Berg angelegt werden, wodurch der Radverkehr in Richtung Innenstadt sicher und komfortabel geführt wird. Ein Radfahrstreifen kann auch zukünftig aus Gründen der Fahrbahnbreite mit Beginn der Gefällstrecke nicht realisiert werden. Eine Fortführung einer baulichen getrennten Radverkehrsanlage steht im Bestand mit dem Passieren des Giesinger Bergs wieder zur Verfügung.

In Abbildung 6-5 ist ein Vergleich zwischen heute und der Vorzugslösung als Querschnitt dargestellt. Der Grünstreifen zwischen den Fahrzeugen zur Martin-Luther-Straße und jenen zur Tegernseer Landstraße Süd erhöht mit der signaltechnischen Steuerung und der reduzierten Fahrbahnbreite die Hemmschwelle zur Nutzung der Abkürzung durch die Tegernseer Landstraße.

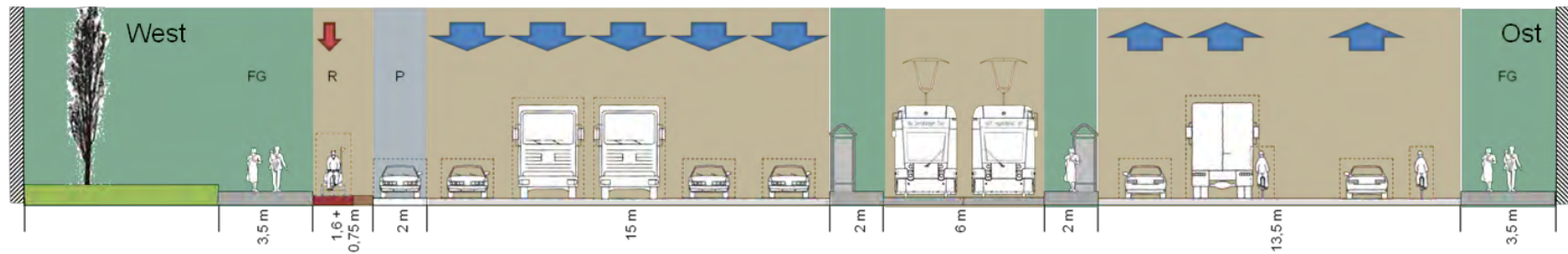
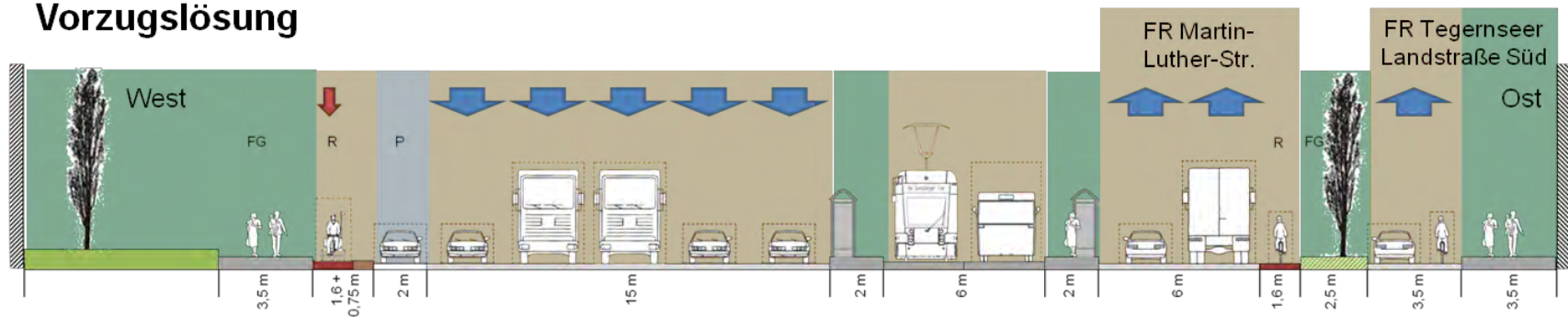
heute**Vorzugslösung**

Abbildung 6-5: Querschnitt am Knoten Tegernseer Landstraße / Wirtstraße

6.2.2 Details: Südliche Tegernseer Landstraße

Der südliche Bereich der Tegernseer Landstraße wird bei der Vorzugslösung grundlegend verändert. Aus Abbildung 6-6 gehen die Änderungen nur zum Teil hervor. Hauptziel in der Vorzugslösung im Bereich der südlichen Tegernseer Landstraße ist die Einrichtung einer angenehmen Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums im Radverkehr und ein Unterbinden der ordnungswidrigen Nutzung des Tramplanums durch den Radverkehr in Fahrtrichtung Süd. Damit reduziert sich zugleich die Dringlichkeit der Berücksichtigung weiterer Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr am Giesinger Berg, da aus sämtlichen Richtungen qualitativ hochwertige Radverkehrsanlagen in der Tegernseer Landstraße zugänglich und nutzbar sind.

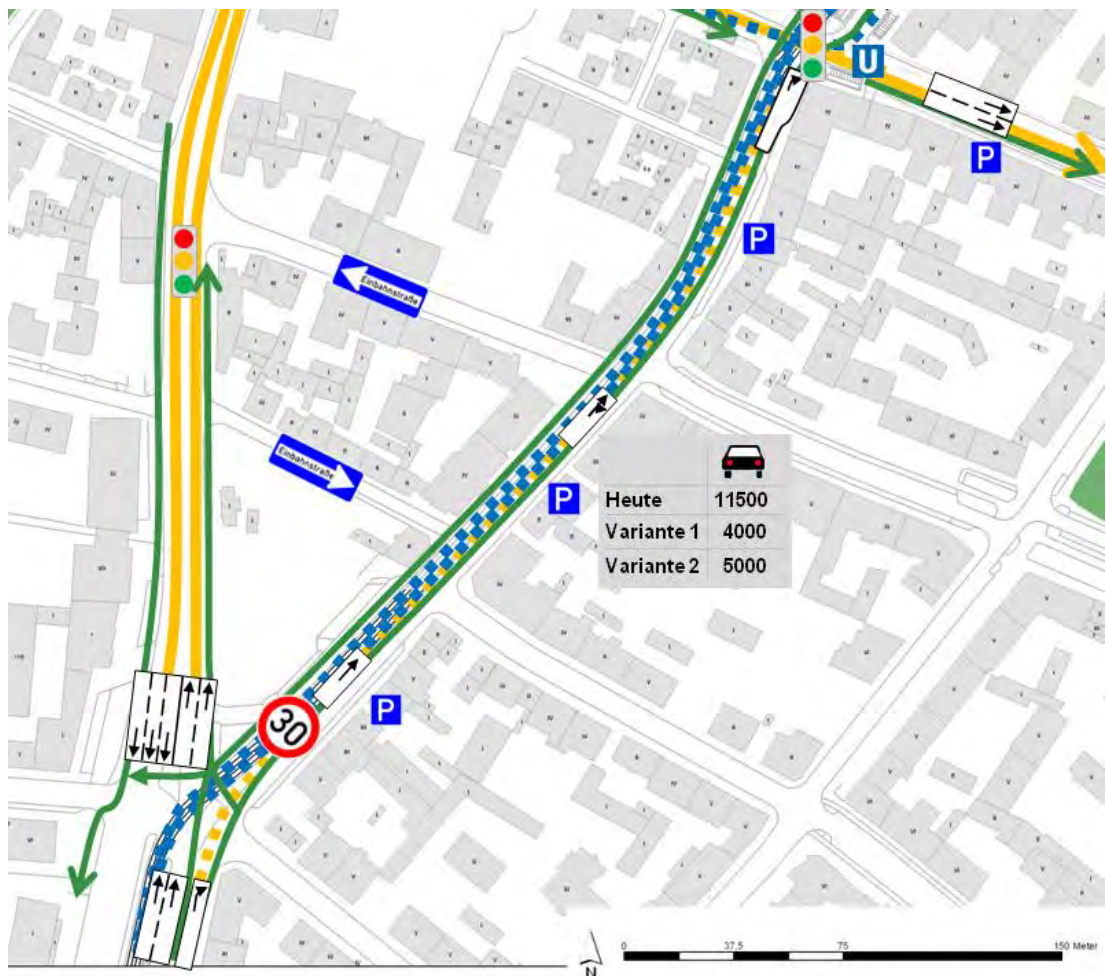


Abbildung 6-6: Verkehrliche Übersicht in der südlichen Tegernseer Landstraße

Eine erhebliche Bedeutungsveränderung der gesamten betrachteten Tegernseer Landstraße ergibt sich daraus. Nachfolgende Schritte sind hierzu in der südlichen Tegernseer Landstraße notwendig:

- Vershub des Tramplanums um bis zu etwa 1,5 m nach Osten,
- dadurch wird der Bau eines Radweges in FR Süd auf der westlichen Seite der Trambahn ermöglicht.
- Um das Ziel der höheren Aufenthaltsqualität zu realisieren, muss der schmale Gehweg verbreitert werden, wodurch der mIV im Mischverkehr in Fahrtrichtung Nord mit der Tram geführt wird.

Insgesamt verbessern sich hierdurch die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger, die heutige Trennwirkung im Straßenraum kann deutlich reduziert werden und es wird eine durchgehende, baulich hochwertige und intuitiv geführte Radverkehrsinfrastruktur eingerichtet. Alle weiteren Realisierungsvarianten (z.B. Zweirichtungsradweg, Fahrradstraße, usw.) führen zu nicht zufriedenstellenden bzw. nicht umsetzbaren Führungen insbesondere an Knotenpunkten. Städtebaulich bliebe es weiter bei der hohen Trennwirkung.

Die Vorzugslösung bildet daher eine konsequente, logische und verkehrssichere Führung der verschiedenen Verkehrsträger und -teilnehmer in der südlichen Tegernseer Landstraße. Weiter wird darin den Projektzielen entsprechend dem Sanierungsauftrag Rechnung getragen (vgl. Kapitel 1).

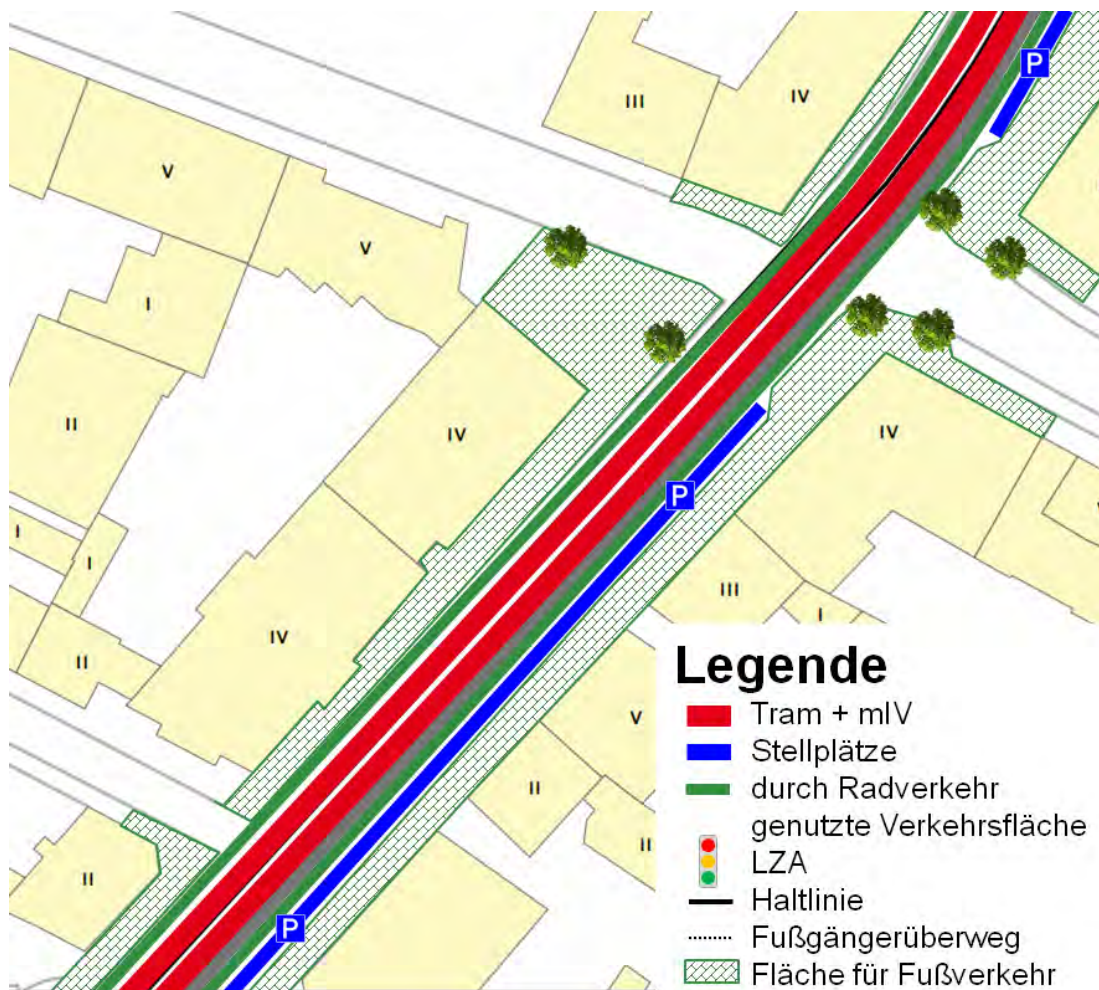


Abbildung 6-7: Lageplan der südlichen Tegernseer Landstraße

Die Abbildung 6-7 und Abbildung 6-8 stellen den Lageplan und einen Querschnitt dar. Dem Radverkehr stehen ein Radweg in südlicher und ein Radschutzstreifen in nördlicher Richtung zu. Nicht erkennbar, aber entscheidend ist die stark abgesenkte Verkehrsmenge von rund 11.500 Kfz/24h⁹ auf ca. 5.000 Kfz/24h.

⁹ 11.500 Kfz/24h wurden im Analysefall ermittelt. Für den Prognosenullfall sind 12.500 Kfz/24h anzusetzen.

Der Vershub des Tramplanums ist für die Umsetzung kritisch, da dies voraussichtlich ein Planfeststellungsverfahren erforderlich macht und zugleich die MVG/SWM zeitnah einen Gleistausch anstrebt. Eine sehr zügige weitere Planung mit enger Abstimmung und Kooperation ist hierfür zwischen den Beteiligten erforderlich. Dies sollte als Ansporn verstanden werden, da der Austausch der Tramgleise eine einmalige Chance darstellt, den baulichen Bestand entsprechend den Sanierungszielen anzupassen.

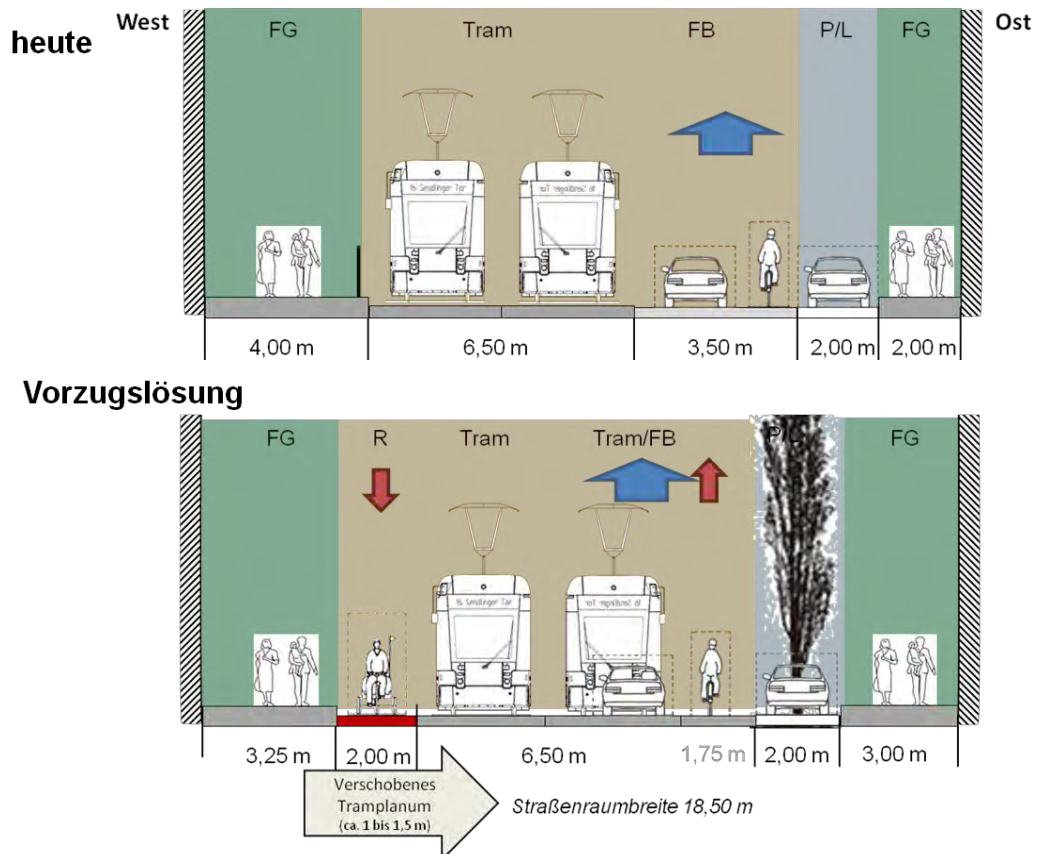


Abbildung 6-8: Querschnitt der südlichen Tegernseer Landstraße

6.2.3 Details: Tegernseer Platz ohne mIV (Variante 1)

Der Tegernseer Platz als Herzstück des Stadtteils Giesing wird zukünftig ohne motorisierten Individualverkehr den Bürgern zur Verfügung stehen. Im Zuge der in Abschnitt 6.1 beschriebenen flankierenden Maßnahmen profitiert die Tegernseer Landstraße und dadurch der gesamte Stadtteil.

Der Rückbau der heutigen Fahrbahn (3 Fahrstreifen und 2 m breiter Parkstreifen) in eine Busspur und einen breiten, durch Fahrräder genutzten Bereich, ermöglicht eine Vergrößerung der Fußgängerflächen. Es entstehen ein wahrnehmbares Stadtteilzentrum und ein Knotenpunkt für den Umweltverbund. Es wird damit zentralen Forderungen der Bürger nach einem nutzbaren „Bürgerplatz“ und mehr Aufenthaltsqualität Rechnung getragen. Ergänzend wird eine direkte Kfz-Durchfahrt vom Mittleren

Ring nach Haidhausen ausgeschlossen. Die Maßnahme führt zu einer wichtigen städtebaulichen Aufwertung von Giesing.

Der Busverkehr kann nicht gemeinsam mit der Tram auf dem Tramplanum geführt werden, da der Metrobus 58 aufgrund des Linienendes warten muss und dies zu unerwünschten Problemen im Fahrplanablauf der Tram 15/25 führen würde.

Für Realisierung einer Radverkehrsverbindung auf der Westseite ist es notwendig, den Treppenaufgang aus der U-Bahn zur Tram im Südwesten zu schließen. Alle weiteren Ausgänge sind davon nicht betroffen.

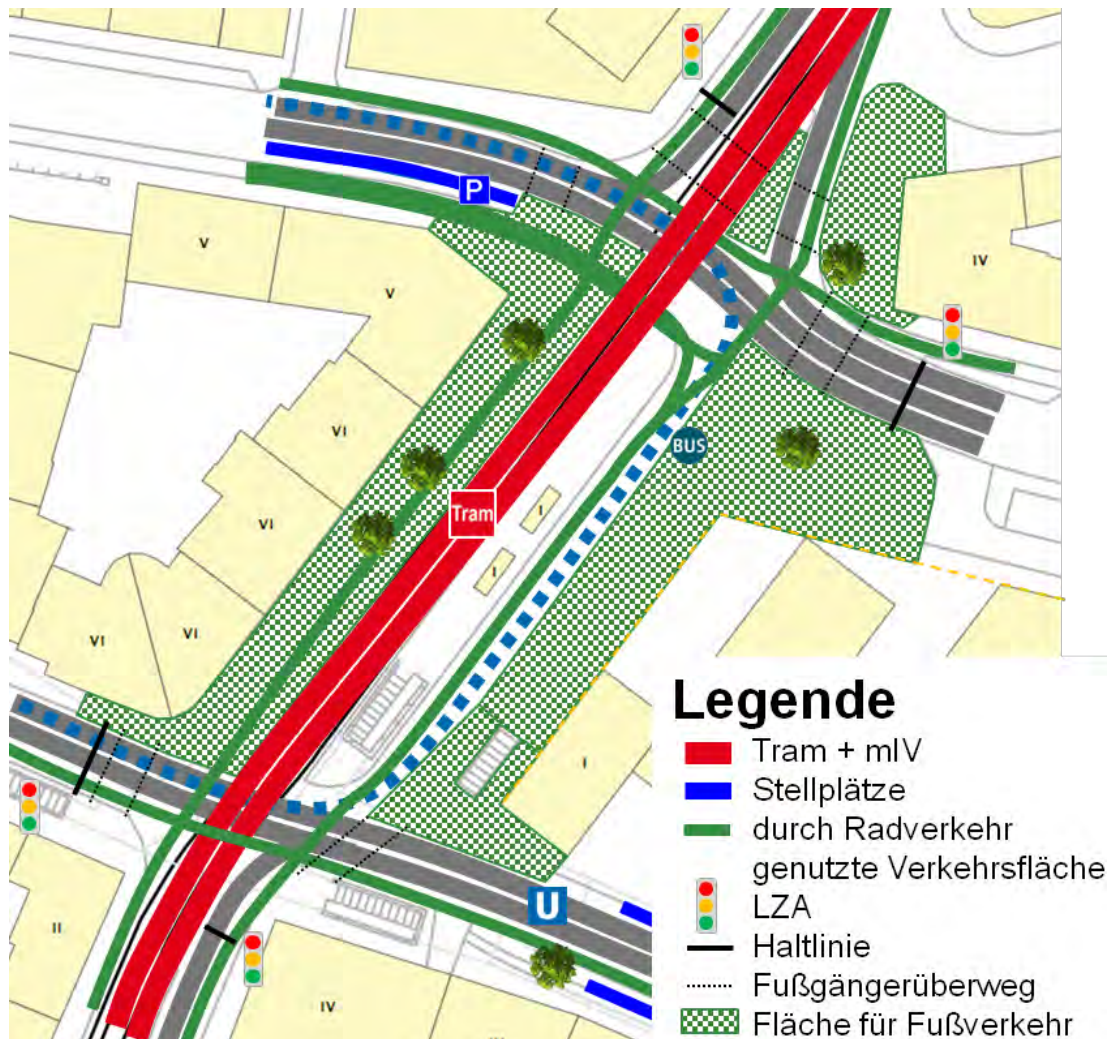


Abbildung 6-9: Lageplan des Tegernseer Platzes (Variante 1)

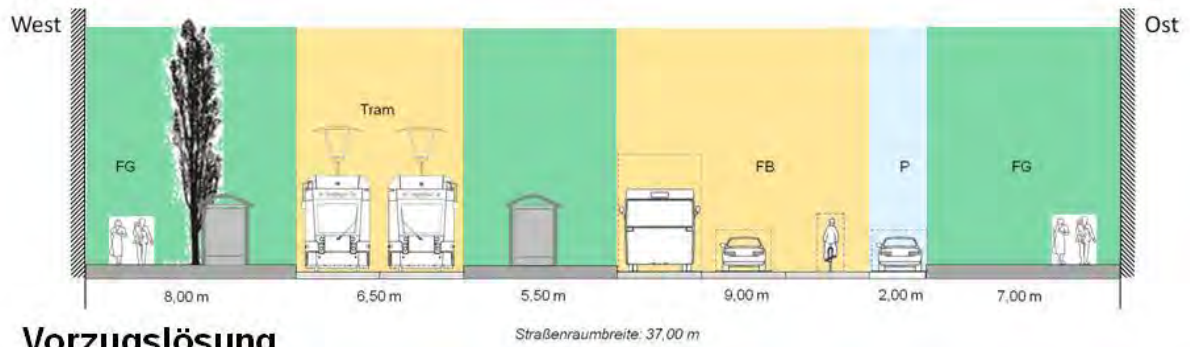
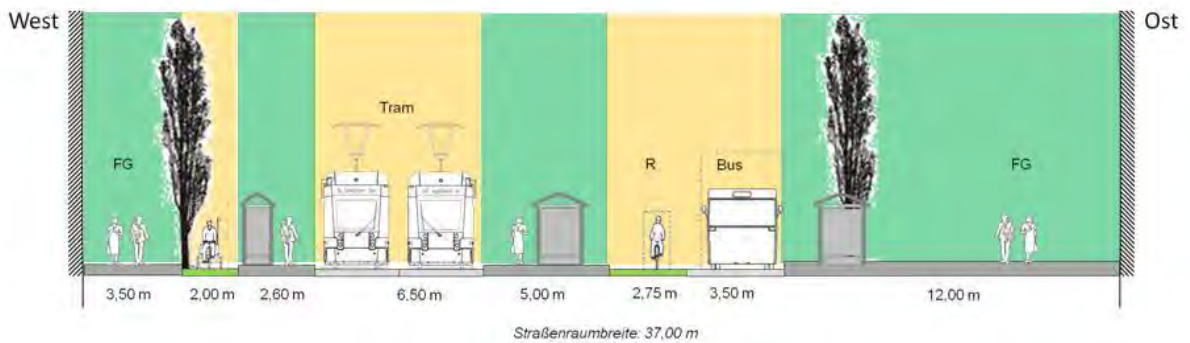
heute**Vorzugslösung**

Abbildung 6-10: Querschnitt des Tegernseer Platzes (im südlichen Bereich) in Variante 1

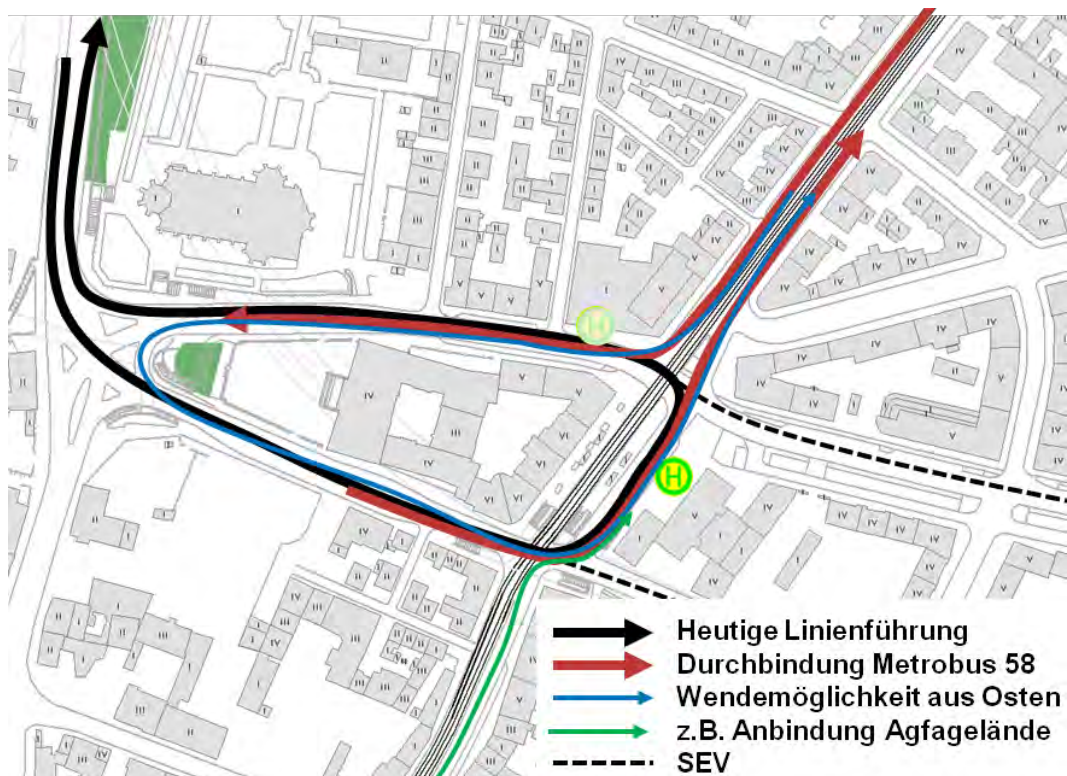


Abbildung 6-11: Überlegungen zu denkbaren Buslinienführungen über den Tegernseer Platz

6.2.4 Details: Tegernseer Platz mit Kfz-Überfahrmöglichkeit (Variante 2)

Im Rahmen der Vorzugsvariante wurde zeitlich nachgelagert eine Möglichkeit erarbeitet, bei welcher der Tegernseer Platz für den Kfz-Verkehr überfahrbar ist. Um in der Summe vergleichbare Ergebnisse zu erzielen wie in der Standard-Vorzugslösung ohne Kfz-Überfahrmöglichkeit, sind auch hier gegenüber dem Bestand deutliche Anpassungen erforderlich. Dabei ist zu beachten, dass die Schaffung von Aufenthaltsqualität auf Plätzen und die Sicherung von gesunden Wohn- und Lebensverhältnissen (vgl. hierzu auch die Ziele in Kapitel 2) mit der Ermöglichung einer Kfz-Überfahrmöglichkeit als konkurrierende Zielvorgaben verstanden werden können. Insbesondere vor dem Hintergrund einer städtebaulichen Umgestaltung des Tegernseer Platzes ist dies eine Herausforderung, da der Platz aufgewertet werden soll zeitgleich jedoch Flächen für den Kfz-Verkehr vorzuhalten sind.

Bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen

Die rund 70 m lange Fahrbahn auf dem Tegernseer Platz wird baulich auf einen z.T. überbreiten Fahrstreifen (ca. 4 m bis 5 m für Gelenkbus und Radverkehr) reduziert. Der Rückbau kann z.B. einseitig auf der Ostseite vor der Post erfolgen. Bei einer Verkehrsmenge von rund 400 Kfz/h können die Bordsteine abgesenkt werden, um ein gestalterisch einheitliches (niveaugleiches) Straßenbild zu schaffen.¹⁰ Verkehrsrechtlich kann der Bereich als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen werden, wodurch der Platzcharakter hervorgehoben wird. Der Tegernseer Platz und das Stadtteilzentrum Giesing werden gestärkt und aufgewertet, dennoch ist eine Kfz-Passage weiterhin möglich (vgl. Abbildung 6-12).

Flankierend zur Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich sind weitere Maßnahmen erforderlich. Hierzu gehören u.a. eine Anpassung der LZA-Schaltung im Zufluss: durch eine eigensignalisierte Linksabbiegespur aus der Deisenhofener Straße kann eine Gefährdung des nicht-motorisierten Verkehrs abgesenkt und die Menge an zufahrenden Fahrzeugen auf den Tegernseer Platz gesteuert werden. Durch eine Aufpflasterung zwischen den U-Bahn-Aufgängen kann die Aufmerksamkeit der Kfz-Lenker innerhalb des Platzbereiches gestärkt werden. Der Fahrradverkehr wird in Fahrtrichtung Nord durch den Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich geführt, in Fahrtrichtung Süd ist westlich der Tramgleise wie in Variante 1 (vgl. Abschnitt 6.2.3) ein Radweg zu errichten. Eine Zugänglichkeit des Zweirichtungsradweges in der Ichostraße ist gegeben.

Komplettiert wird die Variante durch ein gegenüber heute konstant gehaltenes Stellplatzangebot vor dem Gebäude der Post und der Ermöglichung eines durchgehenden Radfahrstreifens auf dem Streckenzug Silberhornstr. – Deisenhofener Straße.

¹⁰ Angedacht ist weiterhin eine eindeutige Zuweisung der Flächen für Kfz und Fußgänger, jedoch kann z.B. im Bereich von Stellflächen mit abgeflachten Bordsteinen gearbeitet werden. Durch eine entsprechende visuelle und taktile Gestaltung der Oberfläche können die Belange von allen Verkehrsteilnehmern berücksichtigt werden.

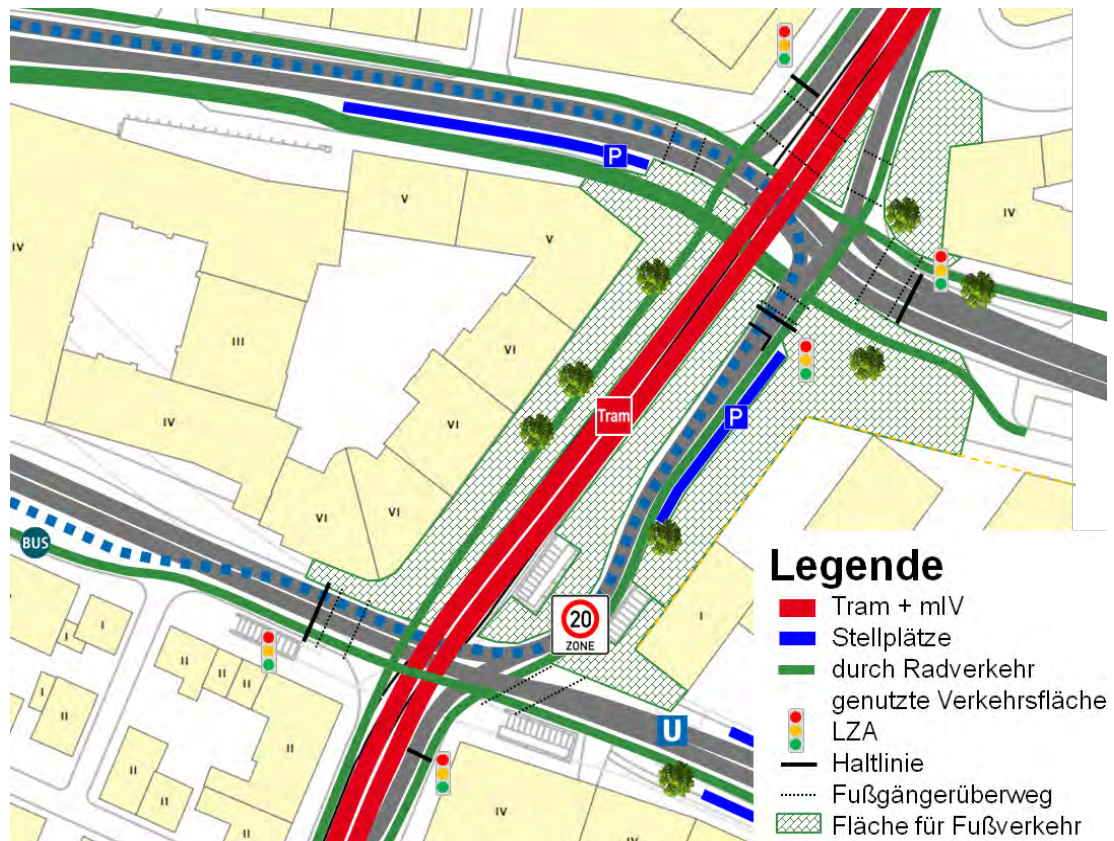


Abbildung 6-12: Lageplan des Tegernseer Platzes (Variante 2)

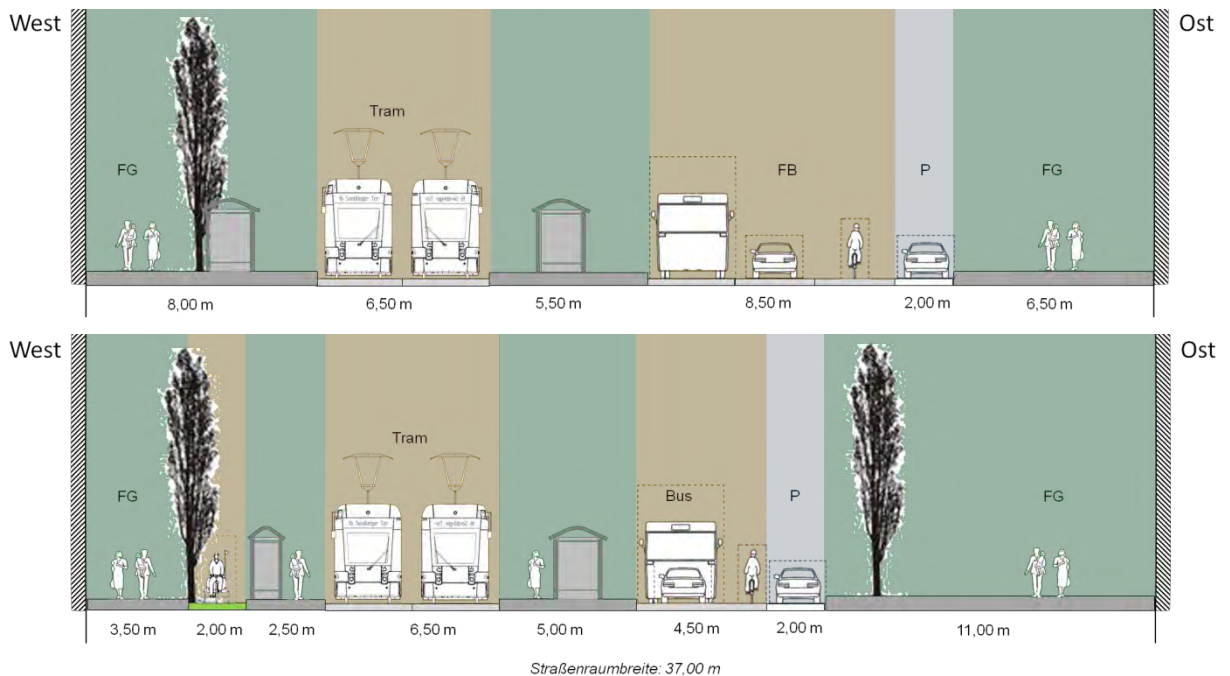


Abbildung 6-13: Querschnitt des Tegernseer Platzes (im südlichen Bereich) in Variante 2

6.2.5 Details: Nördliche Tegernseer Landstraße

Die vorrangigen Ziele in der nördlichen Tegernseer Landstraße sind eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten, die Schaffung von Möglichkeiten zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und damit eine umfassende Stärkung des Stadtteilzentrums.

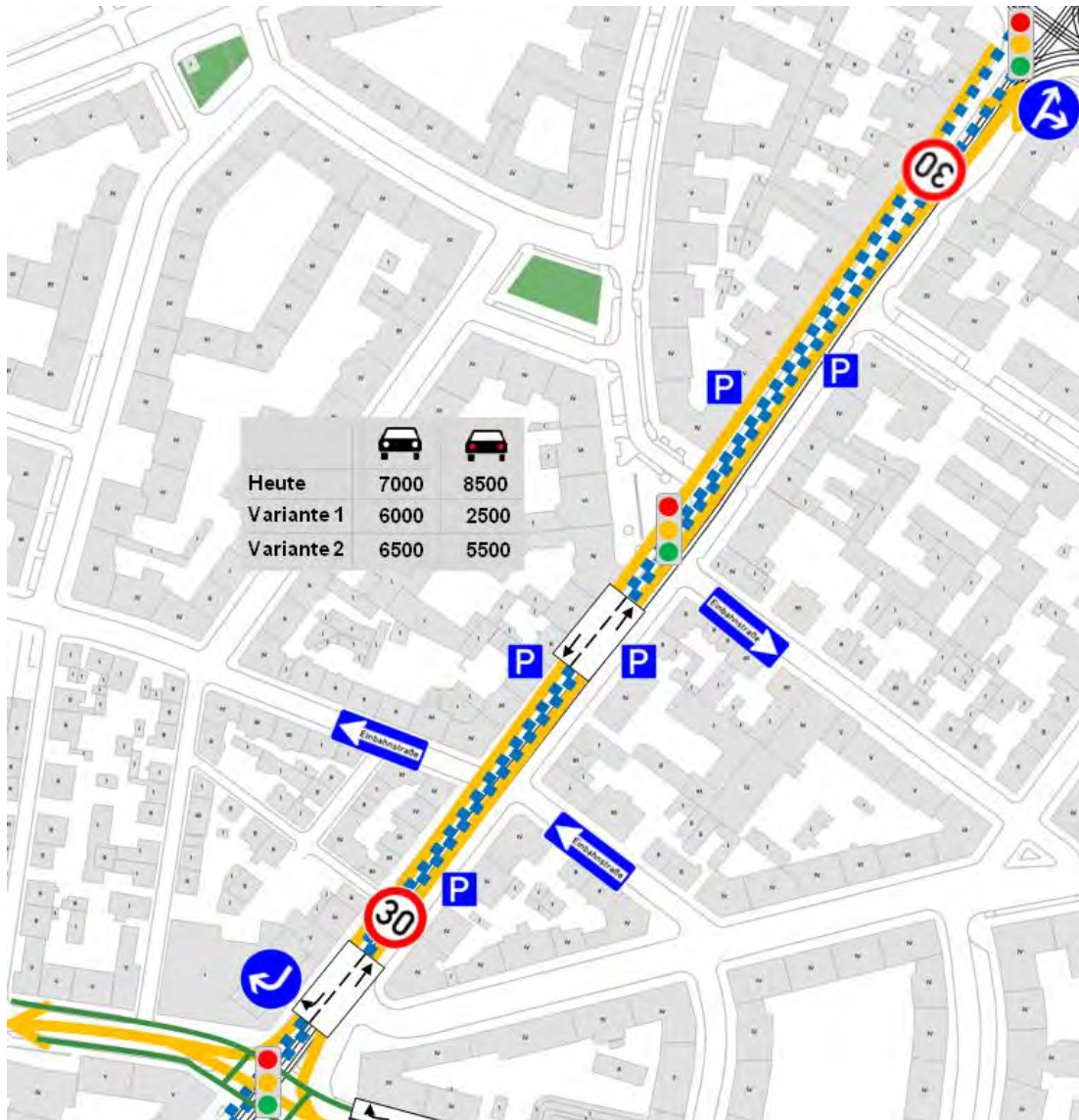


Abbildung 6-14: Verkehrliche Übersicht in der nördlichen Tegernseer Landstraße

Wie bereits unter Abschnitt 6.1 beschrieben ist der gesamte Abschnitt als Straße des Sekundärnetzes definiert und kann somit auf 30 km/h beschränkt werden. Zusätzlich wird die Kfz-Verkehrsmenge in beide Fahrtrichtungen abgesenkt, wodurch einerseits eine reduzierte Breite des Straßenquerschnitts realisierbar wird und andererseits die Querungsmöglichkeit erheblich erleichtert wird. Die „gewonnene“ Fläche wird dem Fußverkehr zugewiesen. Der Radverkehr wird neben dem Lichtraumprofil der Tram geführt, da ausschließlich diese Führung Konflikte mit Fußgängern ausschließt und zugleich ein ordnungswidriges Beparken weitestgehend unterbindet. Dies kann „nur“ mit einem Radschutzstreifen mit einer Breite von 1,25 m zzgl. Sicherheitsraum zu Längsparkern von 0,50 m eingerichtet werden. Von hoher Wichtigkeit ist, dass ein spitzwinkliges Passieren der Tramgleise und somit eine Sturzge-

fahr so selten wie möglich auftritt. Aus Verkehrssicherheitsgründen muss der Schutzstreifen **zu schmal zum Parken**, aber dennoch **möglichst breit** sein; eine entsprechende Einfärbung über die gesamte Länge und die geringe Breite sollten ein Parken in zweiter Reihe weitestgehend ausschließen. Auf den Sicherheitsraum kann im Bereich ohne Stellflächen verzichtet werden. Somit werden dort die Gehwege vorgezogen und die Fahrbahnbreite kann um einen weiteren Meter reduziert werden. Flankierend werden die abnehmende Verkehrsmenge und die Geschwindigkeitsbeschränkung einen damit verkehrssicher nutzbaren Bereich des Straßenraumes für Radfahrer schaffen.

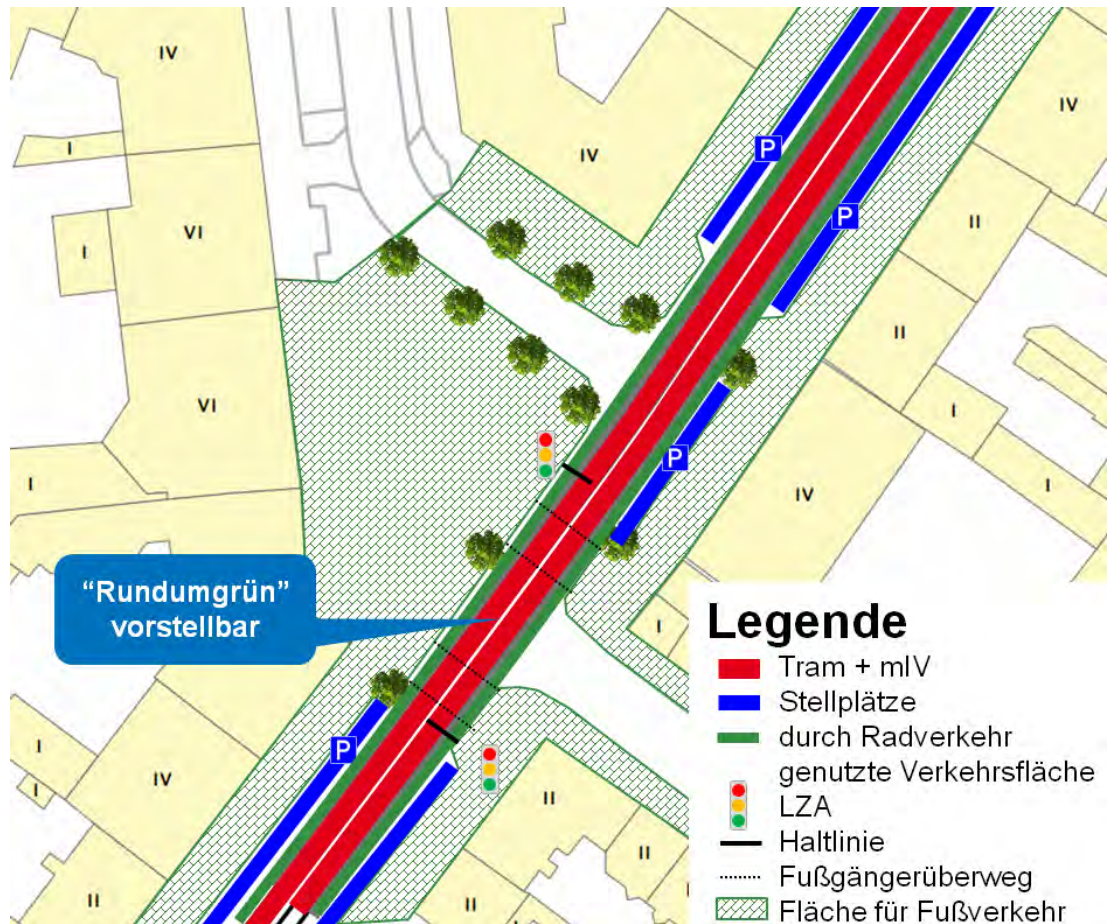


Abbildung 6-15: Lageplan der nördlichen Tegernseer Landstraße am Edelweißplatz

Die alternative Führung des Radverkehrs jenseits der Stellplätze wurde geprüft, führt jedoch zu einer Reduktion der Gehwegbreiten und birgt im Bereich von Knotenpunkten erhebliche Sicherheitsbedenken. Zudem neigen bauliche separate Radwege im Unterschied zu Radfahrstreifen zu einer häufigeren Nutzung entgegen der Fahrtrichtung und zum Überholen über den Gehweg. Somit steht die Führung des Radverkehrs zwischen ruhendem Verkehr und Gehweg in starkem Widerspruch zur Förderung der Aufenthaltsfunktion im Straßenraum.

Die Abbildung 6-15 oben stellt den Bereich um den Edelweißplatz dar. Aus der Darstellung wird ersichtlich, dass die Breite der Gehwege erhöht wird und die Fläche für den Mischverkehr gegenüber heute auf ein notwendiges Maß unter Berücksichtigung einer sicheren Führung des Radverkehrs reduziert wird. Aufgrund des hohen Einzelhandelsbesatzes sind Längsparkstände für Kfz erforderlich. Sie werden in bei-

de Fahrtrichtungen angeordnet und unterliegen dem durch den Stadtrat beschlossenen Parkraummanagement mit Kurz- und Mischparken. Dies wird im Querschnitt in Abbildung 6-16 verdeutlicht. Die LZA am Edelweißplatz bleibt erhalten um eine sichere Querung für alle Altersgruppen zu ermöglichen. An dieser Stelle ist grundsätzlich auch ein „rundumgrün“ vorstellbar, um den Einkaufscharakter zu betonen und die Relevanz der Fußgänger zu verdeutlichen.

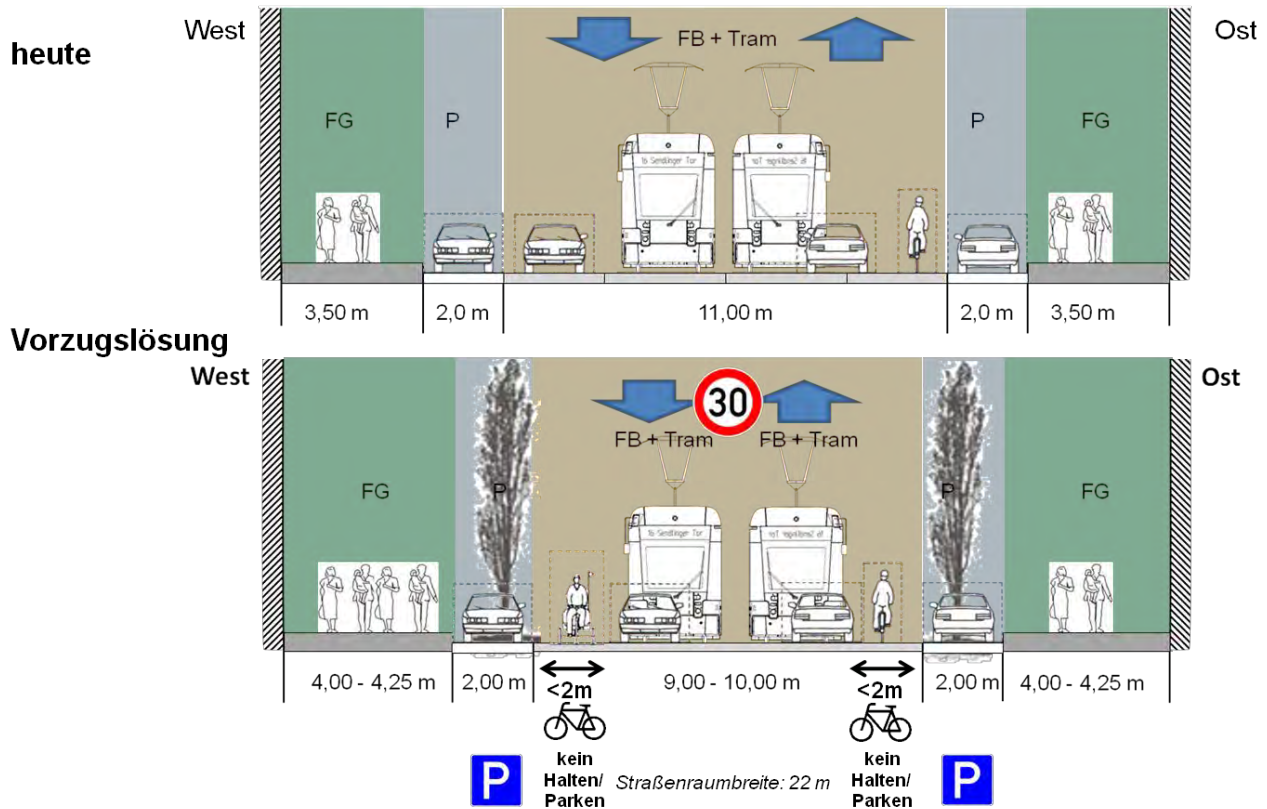


Abbildung 6-16: Querschnitt auf nördlicher Tegernseer Landstraße südlich des Edelweißplatzes

6.2.6 Details: Einbahnstraßensystem Silberhornstr. / Deisenhofener Str. / Ichostr.

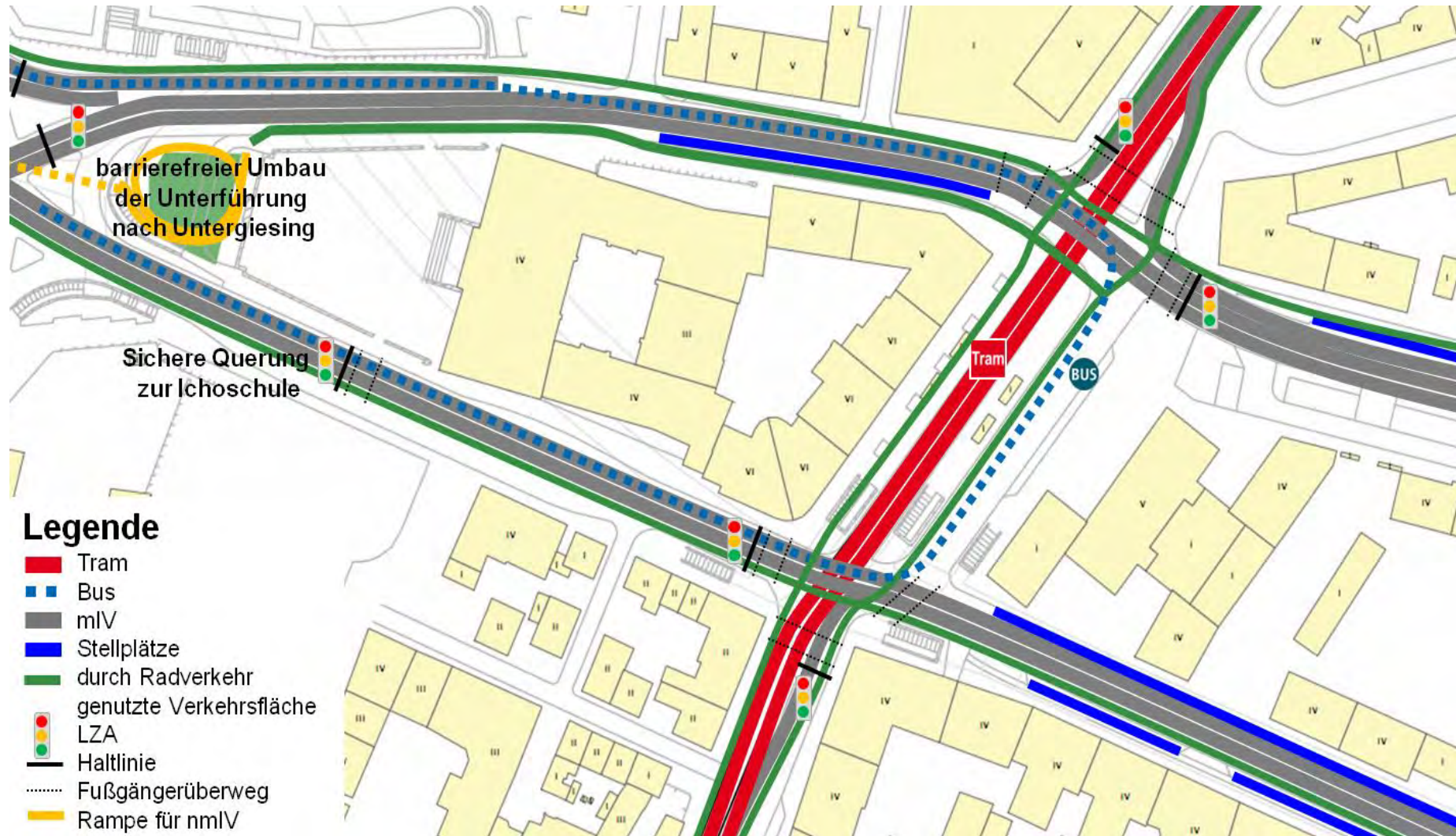


Abbildung 6-17: Lageplan des Einbahnstraßensystems (Variante 1)

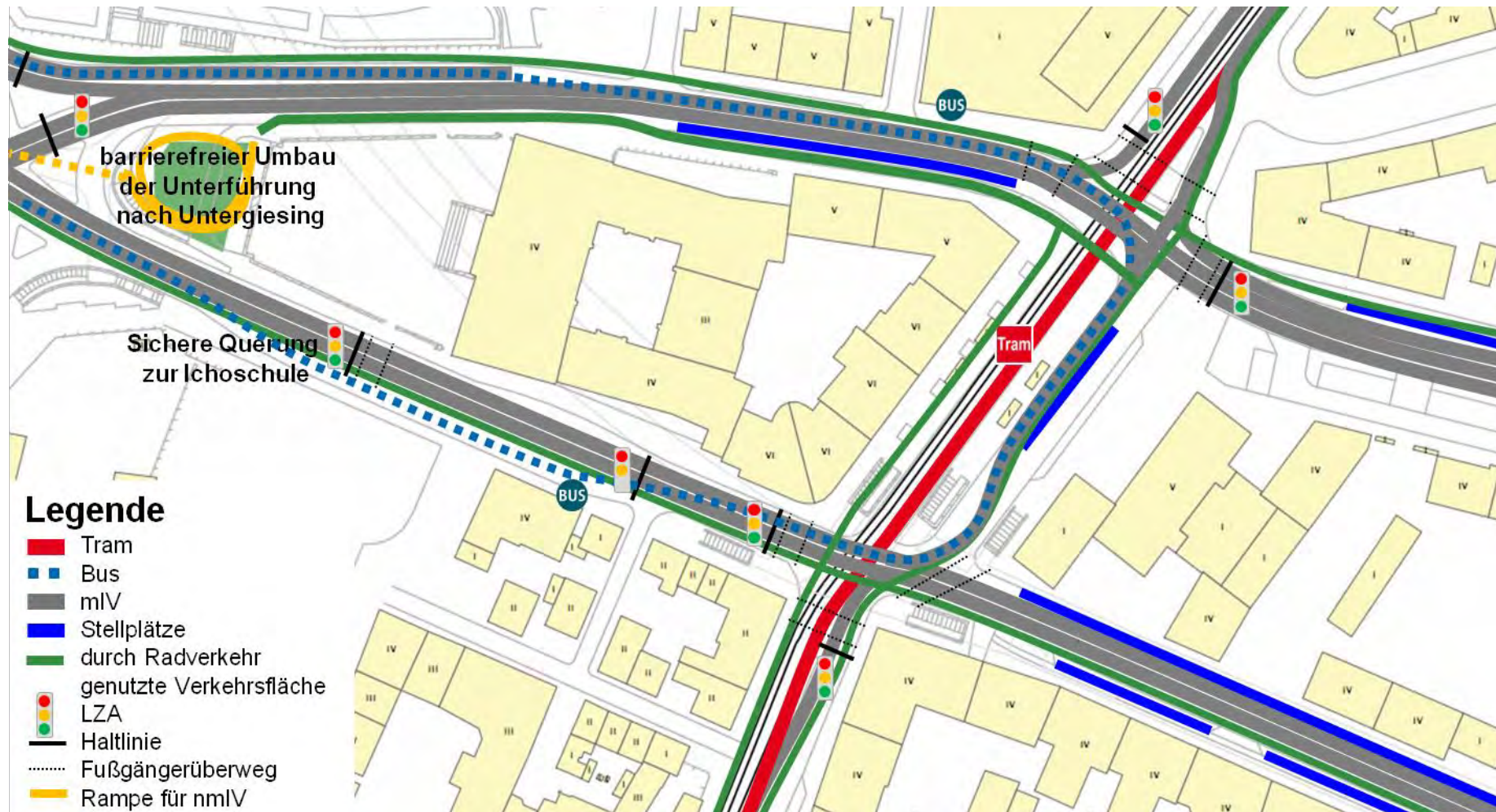


Abbildung 6-18: Lageplan des Einbahnstraßensystems (Variante 2)

Der Lageplan in Abbildung 6-17 zeigt die Verkehrsführung im Bereich des Einbahnstraßensystems **in Variante 1**, welches nördlich und südlich des Tegernseer Platzes durchführt. In beide Fahrtrichtungen werden zwei Fahrstreifen für den mIV zu Verfügung gestellt. Entlang beider Straßenzüge wird heute der Radverkehr mehrheitlich baulich getrennt geführt. Zukünftig wird in der Silberhornstraße der heutige Radfahrstreifen über die derzeitige Bushaltestelle¹¹ hinweg und farblich abgetrennt über den Knotenpunkt am Tegernseer Platz in die Deisenhofener Straße geführt (vgl. auch Abbildung 6-20). Dort werden die Parker nach Süden verschoben um ausreichend breiten Radfahrstreifen anzulegen (vgl. Abbildung 6-21). Im Bereich der Werinherstraße und Ichostraße ergeben für den Radverkehr in Fahrtrichtung Innenstadt keine Änderungen; es verbleibt auf dem heute ausreichend guten Stand. Die Ichostraße wird auf der Südseite mit einem Zweirichtungsradweg zur Erreichung der Ichoschule und einem barrierefreien Zugang von und nach Untergiesing versehen. Hierfür entfällt der südliche Fahrstreifen (vgl. Abbildung 6-22). Im Zufluss zum Knoten Giesinger Berg wird somit eine Rechtsabbiegerspur zum Aufstellbereich für Linksabbieger ummarkiert. Die niedrige Kfz-Belastung und die deutlich längere Grünzeit in Richtung Humboldtstraße lassen einen mehrheitlich einstreifig geführten Rechtsabbieger ohne Leistungsfähigkeitseinschränkungen zu (vgl. Abbildung 6-19).

In der Silberhornstraße wird zwischen Eingang zur Ichoschule und Spielplatz auf der Südseite eine LZA eingerichtet.

In **Variante 2** der Vorzugslösung mit einem durch Kfz-befahrbaren Tegernseer Platz verbleibt die Bushaltestelle in der Silberhornstraße an ihren heutigen Ort. Auf dem Tegernseer Platz entfallen Fahrstreifen zugunsten einer städtebaulich besser integrierbaren Nutzung des Platzes. Alle weiteren Angaben aus Variante 1 wie Zugänglichkeit Ichoschule, Radverkehr in nördlicher und südlicher Fahrtrichtung, einstreifige Führung der Rechtseinbieger am Giesinger Berg in Richtung Humboldtstraße etc. sind auch in Variante 2 zutreffend.

¹¹ Die Bushaltestelle wird in der Vorzugslösung nur in Variante 1 auf Tegernseer Platz verlegt.

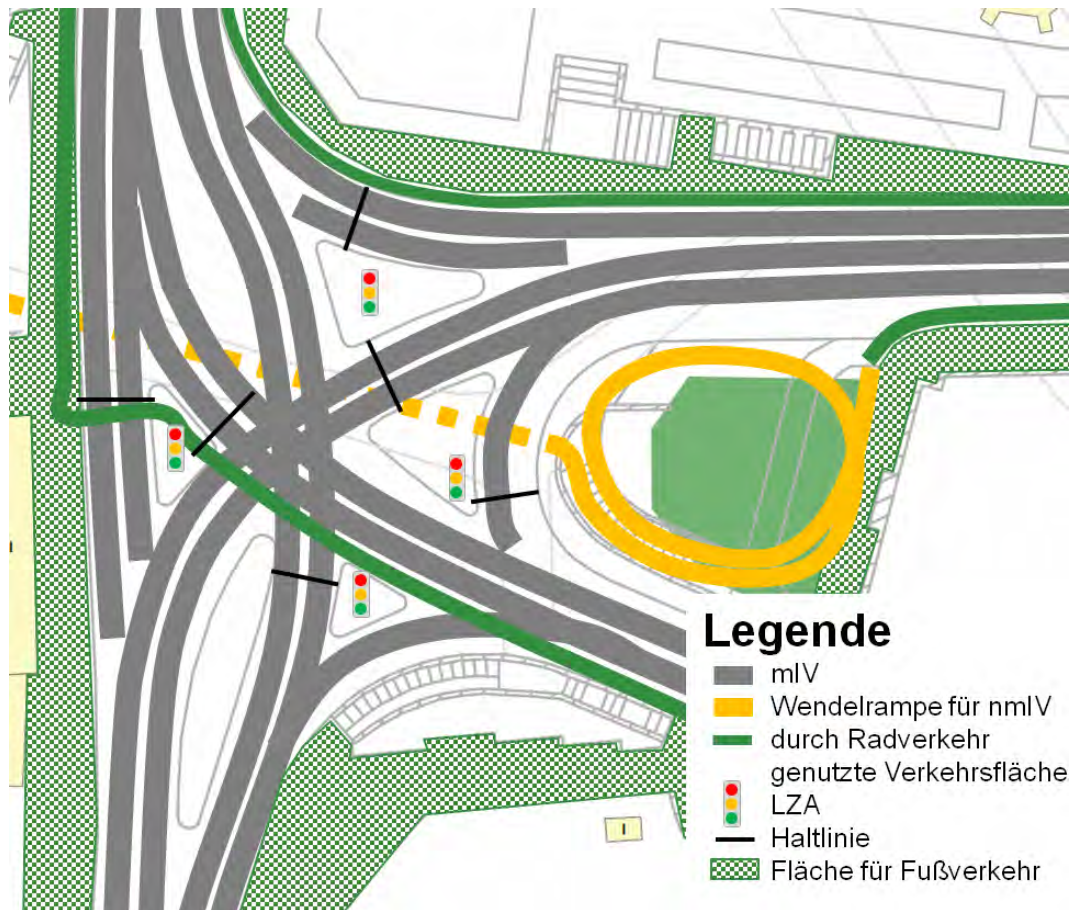


Abbildung 6-19: Lageplan des Knotens am Giesinger Berg

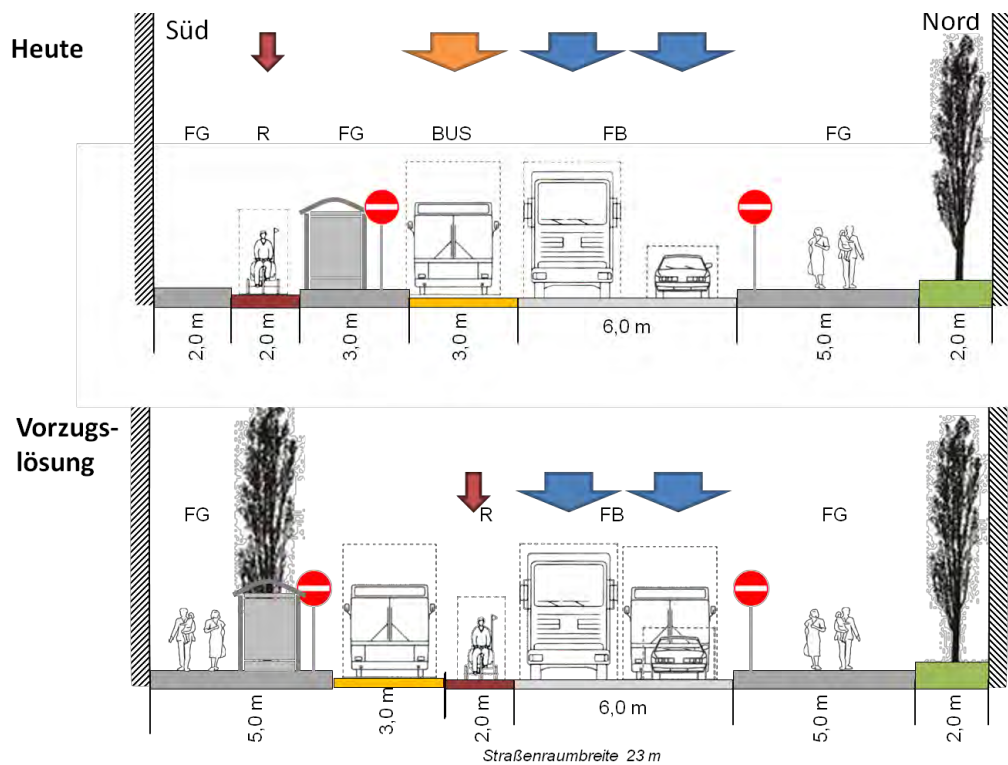


Abbildung 6-20: Querschnitt in der Silberhornstraße

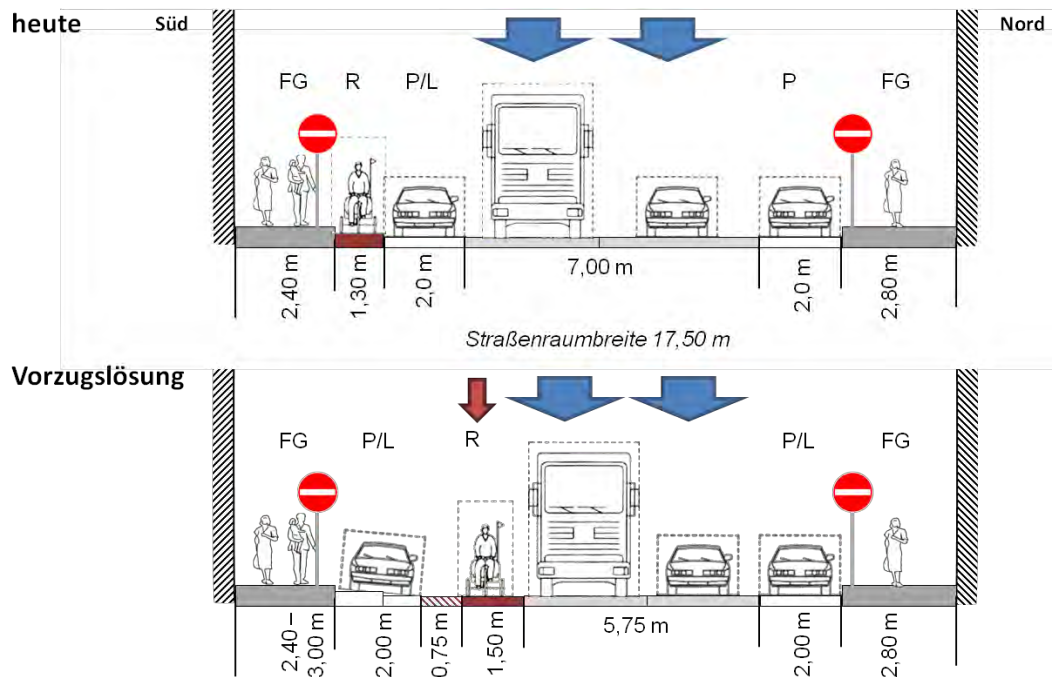


Abbildung 6-21: Querschnitt in der Deisenhofener Straße

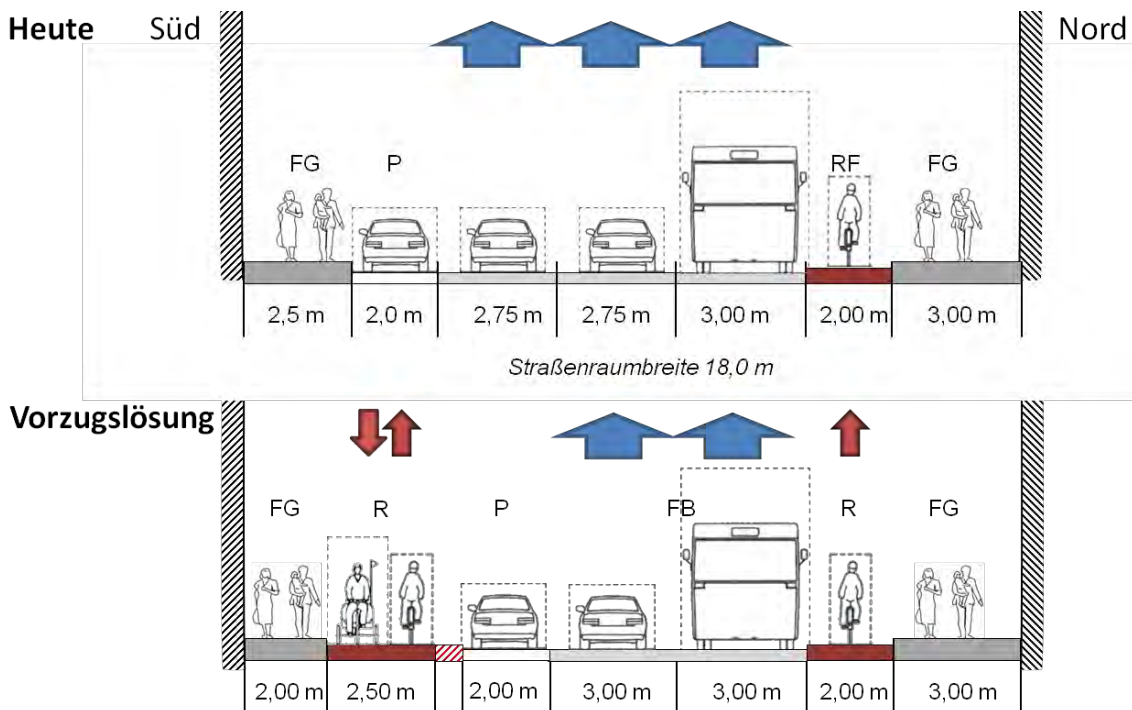


Abbildung 6-22: Querschnitt in der Ichostraße

Querungsmöglichkeiten am Giesinger Berg

Direkt am Giesinger Berg sind heute keine oberirdischen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger vorhanden. Für Radfahrer besteht eine indirekt geführte Querungsmöglichkeit aus der Humboldtstraße in die Silberhornstraße, wobei mindestens ein Halt auf der Mittelinsel bei knapp bemessener Aufstellfläche notwendig ist.

Grundsätzlich gilt, dass die Einrichtung einer oberirdischen Querungsmöglichkeit für Fußgänger bei der heute anliegenden Verkehrsmenge zu nicht unerheblichen Behinderungen im mIV führen wird. Auf der Nordseite des Knotens ist keine ausrei-

chend große Fläche für eine Mittelinsel vorhanden, wodurch entweder ein Fahrstreifen entfallen oder lange Sperrzeiten für den mIV akzeptiert werden müssten. Im Bereich südlich des Knotens könnte der Grünstreifen teilweise als Mittelinsel verwendet werden, jedoch werden die beiden Fahrstreifen in Fahrtrichtung Mittlerer Ring zu jedem Zeitpunkt von Fahrzeugen befahren, so dass auch hier erhebliche Qualitätseinbußen (insbesondere in der abendlichen Spitzenstunde) im mIV hinzunehmen wären.

Als Vision für den Fuß- und Radverkehr könnte eine Brücke über den Giesinger Berg zwischen Heilig Kreuz Kirche und Martin-Luther-Kirche in Betracht gezogen werden. Eine durchgehende, fast Kfz-freie Hauptradroute zwischen dem Gasteig und Harlaching entlang des Isarhochufers würde damit ermöglicht. Von erheblicher planerischer Schwierigkeit sind jedoch der verkehrsberuhigte Bereich in der Bergstraße, die für Fuß- und Radverkehr genutzte Brücke über den Eisenbahnsüdring, die Konflikte u.a. mit Fußverkehr und Kinderspielplatz im Kronepark, die Brücke über den Nockherberg und das Kopfsteinpflaster in der Hochstraße. Ferner ergeben sich keine Änderungen bzgl. der Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums, der Tegernseer Landstraße und der Ichoschule mit dem Fahrrad bei Realisierung einer Brücke über den Giesinger Berg. Separat zu überprüfen ist dabei, ob ein Radschutzstreifen auf der Brücke über den Eisenbahnsüdring zwischen Regerstraße und Tegernseer Landstraße realisierbar ist.

Eine Fokussierung auf eine barrierefreie Ertüchtigung der Unterführung am Giesinger Berg und von Radverkehrsinfrastruktur entlang der Tegernseer Landstraße ist daher zielführender für den Alltagsverkehr und für das Stadtviertel.

Barrierefreie Ertüchtigung der Unterführung am Giesinger Berg

Der Landeshauptstadt München wird daher empfohlen die vorhandene Unterführung barrierefrei umzubauen, da dies eine Verbindung ohne Treppenstufen von und nach Untergiesing ermöglicht, welche durch eine oberirdische Querungsmöglichkeit nicht realisierbar ist, da zum Niveau der Unterführung auf der Westseite nur Treppen führen. Das Bergviertel ist bereits durch die LZA an der Weinbauernstraße erreichbar; ggf. sollte diese nachts eingeschaltet bleiben. Für den Radverkehr reduziert sich die heutige Notwendigkeit der Führung über den Giesinger Berg durch den Umbau der Tegernseer Landstraße Süd, wodurch ein Lückenschluss im Radverkehrsnetz erfolgt. Die Unterführung kann durch den Einbau einer Wendelrampe am Ostende zwischen der Ichosstraße und Silberhornstraße barrierefrei ertüchtigt werden. Es muss dabei ein Höhenunterschied von ca. 4,5 m überwunden werden, wofür nach DIN 18040-1 eine Rampenlänge von etwa 100 m erforderlich ist. Durch eine Wendelrampe kann bei einem Radius von 10 m eine Rampenlänge von 60 m eingerichtet werden. Hierdurch werden 3 hm überwunden. Eine anderthalbfachen Wendelrampe, wie in Abbildung 6-23 skizziert, kann am heutigen Ausgang der Unterführung direkt angeschlossen werden und auf dem Niveau der Ichosstraße in den Zweirichtungsradweg enden. Sie überwindet den erforderlichen Höhenunterschied entsprechend den Vorschriften. Eine Breite von 4 m kann als ausreichend für einen gemeinsamen Fuß- und Radweg erachtet werden.

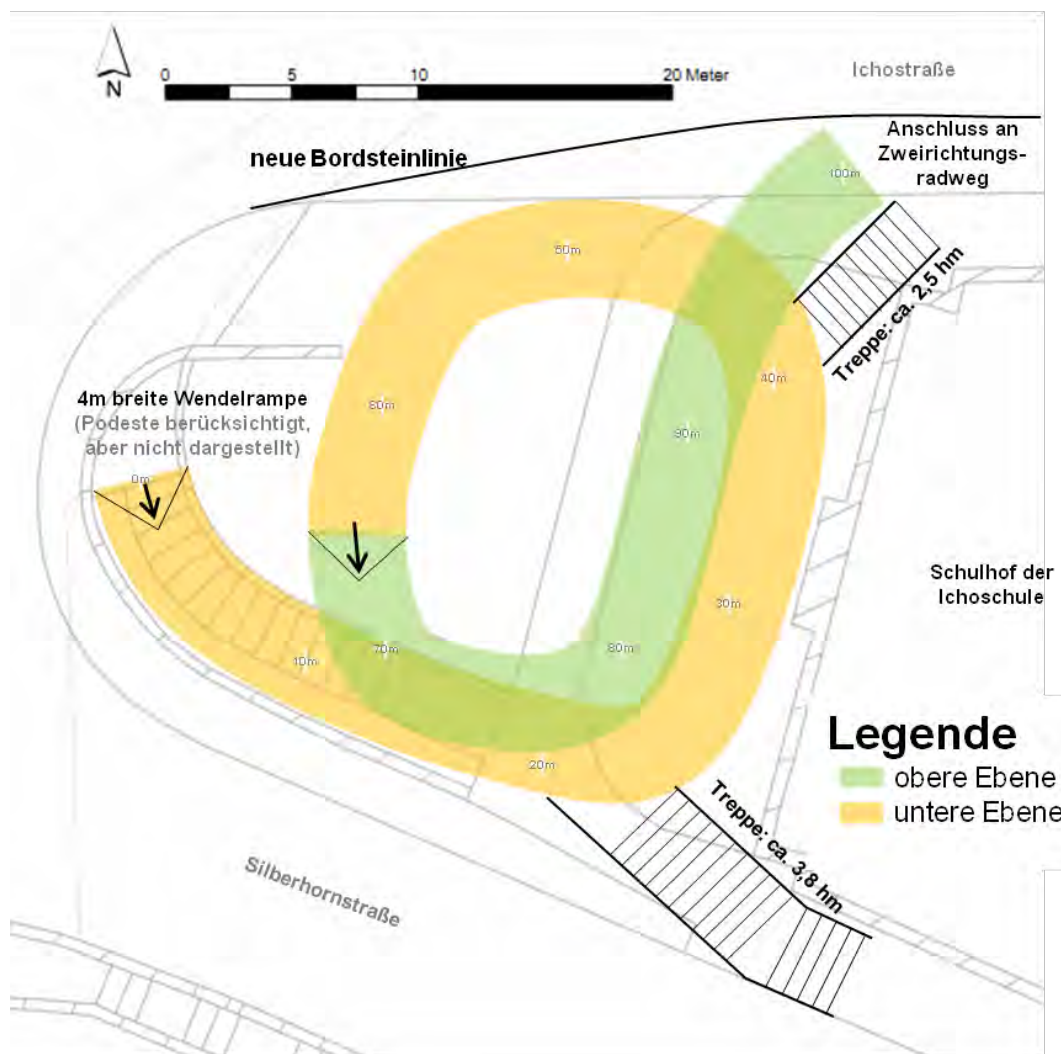


Abbildung 6-23: Skizze einer barrierefreien Wendelrampe nach DIN 18040

6.2.7 Zusammenfassung der baulichen Gestalt im Straßenraum

Ergänzend zu den Ausführungen in Tabelle 6-2 sind sowohl im Ist-Zustand als auch bei der Vorzugslösung Gehwege auf allen Teilbereichen auf beiden Straßenseiten vorhanden bzw. geplant. Auf eine explizite Auflistung wird daher verzichtet.

Tabelle 6-2: Zusammenfassung der baulichen Gestalt im Straßenraum (Teil 1 von 3)

Straße / Abschnitt	Fall	FR Süd / West	FR Nord / Ost	Beurteilung der Leistungsfähigkeit
Nördliche Tegernseer Landstraße	Ist-Zustand	überbreiter Fahrstreifen (> 4 m) für Tram, mIV, Radverkehr mit rechtsseitigem 2 m breitem Parkstreifen	überbreiter Fahrstreifen (> 4 m) für Tram, mIV, Radverkehr mit rechtsseitigem 2 m breitem Parkstreifen	Die reduzierte Fahrbahnbreite wird als leistungsfähig betrachtet, da sowohl die Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h und die Kfz-Anzahl reduziert werden. Dies ermöglicht eine Führung des Radverkehrs in Seitenlage parallel zur Trambahn.
	Vorzugslösung	Ein Fahrstreifen mit 3,25 m für Tram und mIV zzgl. 1,5 m Nutzbereich für Radfahrer und rechtsseitigem 2 m breitem Parkstreifen	Ein Fahrstreifen mit 3,25 m für Tram und mIV zzgl. 1,5 m Nutzbereich für Radfahrer und rechtsseitigem 2 m breitem Parkstreifen	
Südliche Tegernseer Landstraße	Ist-Zustand	entfällt	Ein Fahrstreifen mit einer Breite von 4 m zzgl. rechtsseitigem 2 m breiten Parkstreifen (werktäglich z.T. mit Halteverbot). Westlich davon exklusives Tramplanum in beide Fahrtrichtungen.	Durch die stark reduzierte Kfz-Anzahl entstehen keine Probleme mit der beschleunigten Trambahn. 50 m vor dem Knotenpunkt Silberhornstr / Deisenhofener Str. wird der mIV nach rechts verschwenkt um ausreichend Aufstellfläche zur Verfügung zu stellen.
	Vorzugslösung	entfällt	2 m breiter Radweg, 3,25 m exklusives Tramplanum in FR Süd, dann ein 5,0 m breiter Mischfahrstreifen mit 1,5 m breitem Radschutzstreifen. Rechtsliegender 2 m breiter Parkstreifen.	
Tegernseer Platz	Ist-Zustand	entfällt	drei Fahrstreifen für den mIV unter Mitbenutzung durch Metrobus zuzüglich rechtsseitigem 2 m breitem Parkstreifen.	Variante 1: durch die Sperrung des Tegernseer Platzes für den mIV entfällt eine Betrachtung der Leistungsfähigkeit. Variante 2: Aufgrund der stark abgesenkten Verkehrsmenge in der Tegernseer Landstraße Süd kann der Knotenpunkt leistungsfähig umgebaut werden einschließlich eigensignalisierten Linksabbieger aus der Silberhornstraße.
	Vorzugslösung	entfällt	In Variante 1: ein Busfahrstreifen mit Bushaltestelle (3,5 m) zuzüglich einer links liegenden Fahrbahn für den Radverkehr, welche durch einen Bus zum Überholen befahren werden kann (>2,5 m). Ggf. weiche Separierung zur Tramhaltestelle (Westseite). In Variante 2: überbreiter Mischstreifen für Kfz und Radfahrer. Rückbau der östlichen Fahrstreifen.	

Tabelle 6-3: Zusammenfassung der baulichen Gestalt im Straßenraum (Teil 2 von 3)

Silberhornstraße	Ist-Zustand	entfällt	Zweistreifige Fahrbahn mit Busbucht für bis zu zwei wartende Gelenkbusse. Im südlichen Seitenraum ist ein Radweg vorhanden.	Die zweistreifige Führung des Kfz-Verkehrs durch die Silberhornstraße in die Deisenhofener Straße führt zu keiner maßgebenden Einschränkung der Leistungsfähigkeit, da im Ist-Zustand ausreichend Kapazitätsreserven vorhanden sind. In der Silberhornstraße sind keine Besonderheiten gegenüber heute für den Radverkehr zu beachten.
	Vorzugslösung	entfällt	Erhalt der zwei Fahrstreifen. (beide Varianten) In Variante 1 Abmarkierung eines Radfahrstreifens (1,85 m) auf Fläche der heutigen Busbucht mit Haltlinie an LZA. Rückbau der Bushaltestelle und des Radweges.	
Deisenhofener Straße	Ist-Zustand	entfällt	Zweistreifige, teils überbreite Fahrbahn mit beidseitigen Längsparkern. Im südlichen Seitenraum ist ein benutzungspflichtiger Radweg eingerichtet.	Die Leistungsfähigkeit ist im Bereich der Deisenhofener Straße gegeben. Eine leichte Verschwenkung nach Norden der Fahrstreifen für den mIV ist im Bereich des Knotenpunkts Tegernseer Landstraße / Deisenhofener Straße / Silberhornstraße notwendig um einen ausreichend breiten Radfahrstreifen ggü. dem U-Bahn-Abgang abzumarkieren. Damit reduziert sich die Breite auf 3 m des heute überbreiten Nordfahrstreifens.
	Vorzugslösung	entfällt	Zweistreifige Führung der Kfz über 6 m breite Fahrbahn. Auf Südseite Einrichtung eines Radfahrstreifens (1,85 m + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen). Dadurch müssen Parker auf Südseite teilweise auf dem Bordstein parken (= heutiger Radweg). Die Parker auf Nordseite verbleiben unverändert.	
Werinherstraße	Ist-Zustand	Zweistreifige Fahrbahn mit teils überbreiten Passagen für den mIV, welcher sich vor Knoten mit der Ichostraße auf drei Fahrstreifen aufweitet. Parker auf Nordseite, daneben Radweg.	entfällt	Zweistreifige Führung über den Knotenpunkt verfügt über eine ausreichende Leistungsfähigkeit. Der Rechtsabbieger kann bedingt verträglich zu den Fußgängern und Radfahrern geführt werden.
	Vorzugslösung	Erhalt des heutigen baulichen Zustandes; Ummarkierung des rechten Fahrstreifens als Rechtsabbiegespur. Erhalt des Radwegs.	entfällt	

Tabelle 6-4: Zusammenfassung der baulichen Gestalt im Straßenraum (Teil 3 von 3)

Icho- straße	Ist-Zustand	Drei- bis vierstreifiger (Breite jeweils 2,75 bis 3 m) Querschnitt mit Stellplätzen in Längsrichtung auf Südseite und Radweg (1,8 m) auf Nordseite.	entfällt	Aufgrund der Zugänglichkeit zur barrierefreien Unterführung entfällt der südliche Fahrstreifen. Da ein Rechtsabbiegestreifen im Zufluss (zwei direkt am Knoten) ausreichend ist, werden die beiden maßgebenden Linksabbiegestreifen verschwenkt. Somit kann ausreichend Aufstellfläche zur Verfügung gestellt werden. Daher wird die Leistungsfähigkeit nicht beeinträchtigt.
	Vorzugslösung	Entfall des südlichsten Fahrstreifens (2,75 m breit) um auf Südseite Zweirichtungsradweg mit Zugang zur Unterführung am Giesinger Berg einzurichten. In Variante 2 ist die Bushaltestelle auf der Nordseite der Ichostraße zu erhalten.	entfällt	
Hinweis: Sowohl in Ist-Zustand als auch bei der Vorzugslösung sind auf beiden Straßenseiten Gehwege vorhanden bzw. geplant. Soweit keine negative Breitenbilanz auftritt, wird auf die explizite Ausführung verzichtet.				

6.2.8 Abschnittsfeine, überschlägige Kostenschätzung

Tabelle 6-5: Abschnittsfeine, überschlägige Kostenschätzung

Abschnitt	Fläche in m²	Untergrenze Straßenbaukosten		Obergrenze Straßenbaukosten	
		Einzelpreis pro m², m oder Stück	Gesamtpreis	Einzelpreis/m² bzw. Stück	Gesamtpreis
Knotenpunkt Tegernseer Landstraße / Wirtstraße	2.500 m²	150 €/m²	425.000 €	200 - 225€/m²	637.500 €
Radfahrstreifen Martin-Luther-Str.		20 €/m	1.500 €	40 €/m	3.000 €
Ummarkierung Busspur und LZA Programmierung an K0082			17.000 €		24.000 €
Südliche Tegernseer Landstraße	7.200 m²	150 €/m²	1.090.000 €	200 - 225 €/m²	1.554.688 €
Tegernseer Platz	3.100 m²	150 bis 300 €/m²	765.750 €	225 bis 450 €/m²	1.148.625 €
Nördliche Tegernseer Landstraße	10.000 m²	150 €	1.740.000 €	225 €/m²	2.494.250 €
Silberhornstraße	1.800 m²	150 €	290.000 €	225 €/m²	435.000 €
Deisenhofener Straße	2.700 m²	150 €	426.000 €	225 €/m²	639.000 €
Werinherstraße		20 €/m	1.000 €		2.000 €
Ichstraße	2.200 m²	150 €	341.250 €	200 bis 225 €/m²	489.875 €
Unterführung Giesinger Berg		750.000 €	750.000 €	1.250.000 €	1.250.000 €
Zwischensumme			5.847.500 €		8.677.938 €
Planungskosten		10%	584.750 €	10%	867.794 €
Baustellengemeinkosten (BE, BB, BR, VS)		20%	1.169.500 €	20%	1.735.588 €
Unwägbarkeiten		10%	584.750 €	10%	867.794 €
Zwischensumme netto			8.186.500 €		12.149.113 €
MwSt.			1.555.435 €		2.308.331 €
Gesamtkosten (gerundet)			9.742.000 €		14.457.000 €
Die Untergrenze Straßenbaukosten ist exkl. Kosten für <i>Begrünung, Beleuchtung, Straßenmobiliar, Bodenaustausch</i> und <i>Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität</i> . Bei der Obergrenze Straßenbaukosten ist davon auszugehen, dass eine einfache Ausführung eingepreist ist.					
Aufwändige und besondere Ausführung führen zu zusätzlichen Kosten. Dies gilt insbesondere für Beleuchtungskonzepte und Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität.					
Hinweise zur Kostenberechnung: Grundpreis für von Kfz-befahrten Bereichen sind €150€/m² bzw. €225/m². Flächen – sofern sie nicht durch Kfz befahren permanent befahren werden (Gehwege, separate Radverkehrsinfrastruktur, Stellplätze) – wurde mit €150/m² bzw. €200/m² kalkuliert. Platzbereiche wurden mit 300€/m² bis 450€/m² berechnet.					

6.2.9 Mögliche Abfolge der Bauabschnitte

Der Umbau des Straßenraumes zugunsten des nmlV und der Aufenthaltsqualität muss stufenweise erfolgen, da die heutigen Kfz-Verkehrsstärken mit der geplanten Infrastruktur in Stoßzeiten zu problematischen Verkehrsverhältnissen während der Bauzeit führen würden. Es ergibt sich daher eine Reihung der Bauabschnitte wie folgt:

I. **Umbau am Knoten Wirtstraße und südliche Tegernseer Landstraße**

- a. Umbau Knoten Wirtstraße und Fahrbahn in der Tegernseer Landstraße
- b. Anpassung der LZA & Ummarkierung der Busspur in Candidstraße
- c. Instandsetzung und Vershub des Tramplanums in der südlichen Tegernseer Landstraße
- d. Veränderungen des Straßenquerschnitts und Einrichtung einer Radverkehrsverbindung in Fahrtrichtung Süd
- e. barrierefreier Umbau der Haltestelle Tegernseer Landstraße
 - ➔ Änderung der Buslinienführung
 - ➔ Ermöglichung der Aufwertung des Tegernseer Platzes

Überschlägige Kostenschätzung: 2,5 Mio € bis 3,7 Mio € (vgl. Tabelle 6-5).

II. **Aufwertung des Tegernseer Platzes**, ggf. Einrichtung der Bushaltestelle (in Variante 1), Markierung für Radverkehr (ggf. zeitgleich mit Phase I)

- ➔ Durch temporäre Maßnahmen (Bank & Baum, Parking Day, usw.) kann eine Änderung der Nutzung zeitnah realisiert werden, während eine öffentliche Diskussion über die städtebauliche Platzgestaltung, Detailnutzung und Steigerung der Aufenthaltsqualität durchgeführt werden kann. Eine Änderung Verkehrsführung kann somit vor Ende der fertiggestellten Platzgestaltung erfolgen!

Überschlägige Kostenschätzung: 1,3 Mio € bis 1,9 Mio € (vgl. Tabelle 6-5).

III. **Umbau der nördlichen Tegernseer Landstraße**

- a. Instandsetzung Tramplanum in nördlicher Tegernseer Landstraße
- b. Umbau der Bordsteine, Vorziehung der Bürgersteige an Knotenpunkten zur Erleichterung der Querung, Pflanzung von Bäumen, Versetzen der LZA am Edelweißplatz für beidseitige gesicherte Querung

Überschlägige Kostenschätzung: 2,9 Mio € bis 4,2 Mio € (vgl. Tabelle 6-5).

IV. **Umbau der Ichostraße, Silberhornstraße und Deisenhofener Straße**

- a. Rückbau des südlicher Fahrstreifens in Ichostraße und Einbau von Parkständen und Zweirichtungsradweg zur Ichoschule und Unterführung Giesinger Berg
- b. Nur in Variante 1: Rückbau Bushaltestelle in Silberhornstraße,
- c. Einbau LZA für Ichoschule und Abmarkierung Radfahrstreifen
- d. Fortführung Radfahrstreifen in Deisenhofener Straße

Überschlägige Kostenschätzung: 1,8 Mio€ bis 2,6 Mio € (vgl. Tabelle 6-5).

V. **barrierefreier Ausbau der Unterführung am Giesinger Berg** (ggf. zeitgleich mit Phase IV)

Überschlägige Kostenschätzung: 1,25 Mio € bis 2,1 Mio € (vgl. Tabelle 6-5).

VI. **Abschließender Umbau Edelweißplatz und Tegernseer Platz** (ggf. zeitgleich auch in Phasen II, III oder IV)

Kostenschätzung bereits in Phase II bzw. III enthalten.

Begründung der Reihenfolge

Bei einer Realisierung in der oben geschilderten Reihenfolge wird zuerst die Verkehrsmenge durch Bauphase I und Bauphase II abgesenkt. Ohne diese Kfz-Abnahme kann die Tegernseer Landstraße (Nord und Süd) nicht umgebaut werden. Der Umbau des Einbahnstraßensystems erfolgt nach Abschluss der Maßnahmen in Nord-Süd-Richtung, da die Leistungsfähigkeit durchgehend gegeben und erforderlich ist. Die Einrichtung von Radverkehrsanlagen im Einbahnstraßensystem ist ergänzend, da sie bereits heute vorhanden sind. Eine barrierefreie Zugänglichkeit aus der Ichostraße in die Unterführung am Giesinger Berg u.a. durch den Zweirichtungsradweg erfolgt erst bei Fertigstellung der Baumaßnahmen an der Unterführung. Der Zweirichtungsradweg bis zur Ichoschule kann bei Bedarf jederzeit eingerichtet werden. Der Umbau des Tegernseer Platzes und des Edelweißplatzes kann ab dem Zeitpunkt der abgesenkten Verkehrsmenge in Süd-Nord-Richtung erfolgen.

Weitere Abhängigkeiten im Realisierungsprozess

Abschließend ist auf weitere Abhängigkeiten im Realisierungsprozess hinzuweisen. Hierzu gehören u.a.:

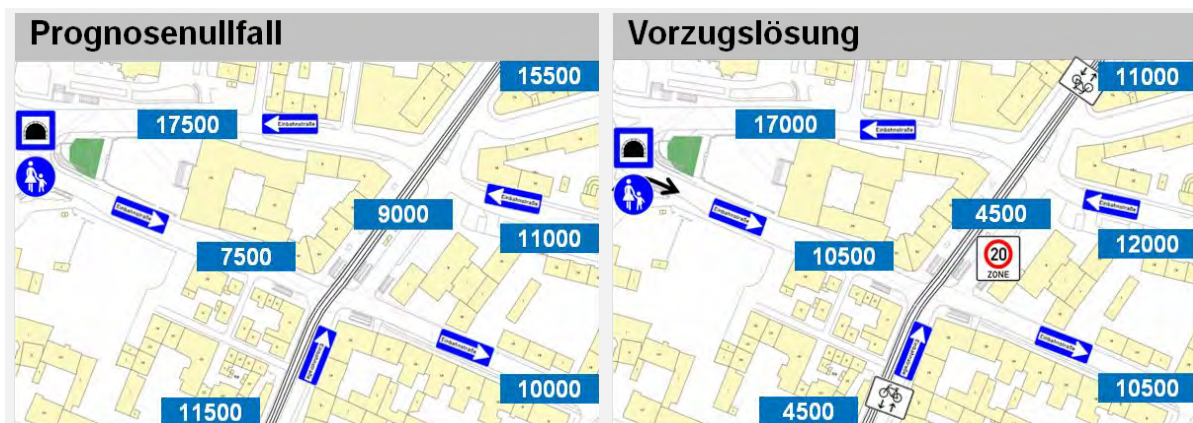
- Austausch der Tramgleise inkl. Detailplanung durch die SWM/MVG in den Jahren 2012 bis 2015,
- Abstimmung zwischen den verschiedenen Beteiligten (LHM, SWM/MVG, Anwohner, Bürger, usw.)
- einem städtebaulichen Gestaltungskonzept mit Bürgerbeteiligung für den Tegernseer Platz,
- Detailplanung sämtlicher betroffenen Straßenzüge,
- Planfeststellungsverfahren (für die Tegernseer Landstraße Süd) und
- einer Sicherstellung der Finanzierung durch verschiedene Träger und Beteiligte.

6.3 Zusammenfassung

Das vorliegende Gutachten beschreibt Lösungsmöglichkeiten aus dem Bereich Verkehr zur Sicherung der Wohn- und Lebensqualität um den Tegernseer Platz. Hierzu wurden vier verschiedene Planfälle festgelegt, welche sich vorrangig durch Veränderungen im heutigen Einbahnstraßensystem auszeichnen und durch Detailmaßnahmen flankiert werden. Die zielführendsten Teilkomponenten der untersuchten Planfälle wurden als sogenannte Vorzugslösung neu kombiniert, welche im hier vorliegenden Kapitel 6 umfassend dargestellt werden. Die Kernpunkte hierbei sind:

- Schaffung durchgehender Radverkehrsinfrastruktur entlang der Tegernseer Landstraße in beide Fahrtrichtungen,
- Reduktion der Kfz-Mengen entlang der Tegernseer Landstraße,
- barrierefreie Ertüchtigung der Unterführung am Giesinger Berg,
- Umbau der Haltestelle Tegernseer Landstraße zum Fahrgastwechsel zwischen Bus und Tram an einer Kante,
- Aufwertung des Stadtteilzentrums Giesing:
 - Reduktion der Kfz-Menge auf dem Tegernseer Platz bzw. eine Sperrung (vgl. Abschnitte 6.2.3 und 6.2.4),
 - breite Gehwege entlang der Tegernseer Landstraße und
 - Schaffung städtebaulicher Gestaltungsmöglichkeiten durch Freihalten von Flächen für Funktionen des Aufenthalts und Verweilen.

Die Vorzugslösung beschreibt eine ausgewogene, verkehrlich realisierbare Variante, welche alle Verkehrsträger berücksichtigt und die heutigen Defizite beseitigt (vgl. Tabelle 6-6).



Detailanpassungen für Fuß- und Radverkehr sind unvollständig dargestellt; eine Radverkehrsführung entlang der Tegernseer Landstraße ist als Radstreifen in der Tegernseer Landstraße Nord und als Radweg in Fahrtrichtung Süd in der Vorzugslösung realisiert. Bus- und Tramverkehr entsprechen den jeweils der heutigen Linienführungen. Querschnittsbelastungen sind auf 1000 Kfz/24h gerundet.

Abbildung 6-24: Schematische Wirkungsübersicht der Vorzugslösung mit geöffnetem Tegernseer Platz

Tabelle 6-6: Gegenüberstellung von Analysefall und Vorzugslösung

	Analysefall	Vorzugslösung
Verkehrliche Wirkungen	Hohe Verkehrsbelastung entlang der Tegernseer Landstraße mit Rückstau.	Umwegige Führung des Kfz-Verkehrs und verkehrsberuhigter Geschäftsbereich senkt Verkehrsbelastung auf vielen Streckenabschnitten.
Lärm- und Schadstoffminderung	50 km/h und hohe Verkehrsbelastungen führen zu hohen subjektiven Belastungen.	Geschwindigkeits- und Verkehrsmengenreduktion wirkt deutlich positiv.
Betroffenheit der Anwohner	hoch (aufgrund der baulichen Dichte und dem verkehrlichen Umfeld)	Die verschiedenen Maßnahmen führen zu einer Reduktion der Betroffenheit der Anwohner.
Angebotsqualität im nmlV	entspricht nicht den aktuellen Empfehlungen	Über weite Bereiche werden die aktuell geltenden Empfehlungen realisiert und z.T. übererfüllt um eine Aufenthaltsqualität zu schaffen. Querungen des Verkehrsraumes werden erleichtert und ermöglicht. Radverkehrsinfrastruktur steht durchgehend zur Verfügung.
Angebotsqualität im ÖPNV	hoch durch U2, Trambahn, Metro- und Expressbus	Angebot verbleibt identisch; Umsteigebeziehungen und Fahrplanstabilität werden erhöht (durch Lichtsignalanlagen und Absenkungen der Kfz-Verkehrsmenge)
Aufenthaltsqualität	entspricht nicht den aktuellen Erwartungen	Es findet eine durchgehende Verbreiterung und Verbesserung im Seitenraum statt. Plätze werden aufgewertet, Verkehrsmengen abgesenkt und Queungsmöglichkeiten geschaffen.
Grünplanung / Stadtbild	Aktuell ist der Streckenzug der Tegernseer Landstraße nur mit sehr wenigen Bäumen ausgestattet und das Stadtbild ist über weite Strecken wenig attraktiv.	Eine Begrünung ist lediglich punktuell möglich aufgrund der dichten Nutzung im Seitenraum und Fahrleitungen der Tram. Die Verbreiterung und Aufwertung des Stadtteilzentrums stärkt den Standort.
Verkehrssicherheit	Hohe Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr, bedingt verträgliche Führungen an Lichtsignalanlagen (vgl. Abbildung 4-17) und ein exklusives Tramplanum entlang von Hauswänden führen teils zu gefährlichen Situationen.	Es werden nach Möglichkeit gesicherte Abbiegeströme eingeführt, die Schulwegsicherheit zur Ichschule wird stark erhöht, die Bremswege verkürzen sich durch eine Absenkung der Fahrgeschwindigkeit und die Radverkehrsnetz wird komplettiert, wodurch z.B. ein ordnungswidriges Befahren des Tramplanums ausgeschlossen wird.
Kosten / Wirtschaftlichkeit	–	Überschlägig ist mit rund €10 bis €15 Mio. zu rechnen (vgl. Tabelle 6-5).
Realisierbarkeit / Realisierungsaufwand	–	Eine schrittweise Realisierung ist möglich. Kurzfristig ist durch die SWM ein Trangleisaustausch vorgesehen.
Akzeptanz	Die derzeitige Ausgangslage wird vielerorts als nicht akzeptabel aufgefasst.	Aufgrund der Vielfalt an Verbesserungen ist von einer guten Akzeptanz auszugehen.
Anmerkung: ein Vergleich der verschiedenen Planfälle erfolgt in Tabelle 5-8.		

7 Literaturverzeichnis

- EFA. 2002.** *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen*. Köln : FGSV Verlag, 2002.
- ERA. 2010.** *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen*. Köln : FGSV Verlag, 2010.
- Gerlach, J., et al. 2009a.** Voraussetzung für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Weiterentwicklung des Shared Space-Prinzip unter Beachtung der großstädtischen Rahmenbedingungen der Freien und Hansestadt Hamburg. [Online] 03 2009a. [Zitat vom: 25. 11 2010.] <http://www.hamburg.de/contentblob/2495064/data/gutachten-gemeinschaftsstrassen-in-fhh-profgerlach.pdf>.
- Gerlach, J., Ortlepp, J. und Voß, H. 2009b.** *Shared Space – eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte? Beispiele und Empfehlungen aus der Praxis*. Berlin : GDV e.V., 2009b.
- RASt. 2006.** *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen*. Köln : FGSV Verlag, 2006.
- Reiner, Maya und Weber, Jörg. 1991.** *Pilotstudie über den öffentlichen Raum - Die Gestaltung oder Straßen und Plätze in München*. 1991.
- Schwab, A. 2009.** Fuss e.V. „Begegnungszonen“ und „Shared Space“ im Vergleich zum Verkehrsberuhigten Bereich bzw. Geschäftsbereich. [Online] 12 2009. [Zitat vom: 25. 11 2010.] http://www.laufkundschaft.de/component/option,com_docman/Itemid,44/task,doc_download/gid,21/.
- stadt+plan. 2009.** *Wegenetz im Sanierungsgebiet*. München : s.n., 2009.
- Stadtratsbeschluss. 2005.** Stadtratsbeschluss 02-08V/06411. [Online] 06. 07 2005. [Zitat vom: 02. 02 2013.] http://www.ris-muenchen.de/R112/R11/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=664702.
- VEP. 2006.** *Verkehrsentwicklungsplan*. München : s.n., 2006.
- Zentrenkonzept. 2009.** Fortschreibung des Zentrenkonzeptes. [Online] 22. 07 2009. [Zitat vom: 02. 01 2013.] http://www.muenchen.de/rathaus/dms/Home/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/stadtentwicklung/flaechennutzungsplanung/pdf/PM_Zentrenkonzept08_Beschluss.pdf.

8 Abkürzungsverzeichnis

BA	Bezirksausschuss
BV	Bürgerversammlung
B2R	Mittlerer Ring
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EAR	Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
ESG	Empfehlungen für die Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete
FB	Fahrbahn
FG	Fußgänger
FR	Fahrtrichtung
FV	Fahrverkehr
HBS	Handbuch zur Bemessung von Straßen
HRSa	Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs
LHM	Landeshauptstadt München
LZA	Lichtzeichenanlage
LZA-Nr.	Lichtzeichenanlagen-Nummer
mIV	motorisierter Individualverkehr
nmIV	nicht-motorisierter Individualverkehr
n.v.	nicht verfügbar
P	Parken
P/L	Parken/Liefern
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
QSV	Qualitätsstufen im Verkehr
RASt	Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen
RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen
SEV	Schienenersatzverkehr
SRB	Straßenraumbreite
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VEP-R	Verkehrsentwicklungsplan - Radverkehr
v _{zul}	zulässige Fahrgeschwindigkeit

9 Anhang: HBS Berechnungen

9.1 Analysefall

9.1.1 Tegernseer Platz / Ichostraße (LZA 0039)

9.1.1.1 Verkehrsnachfrage

Kfz zw. 08:00 – 09:00

Kfz zw. 17:00 – 18:00

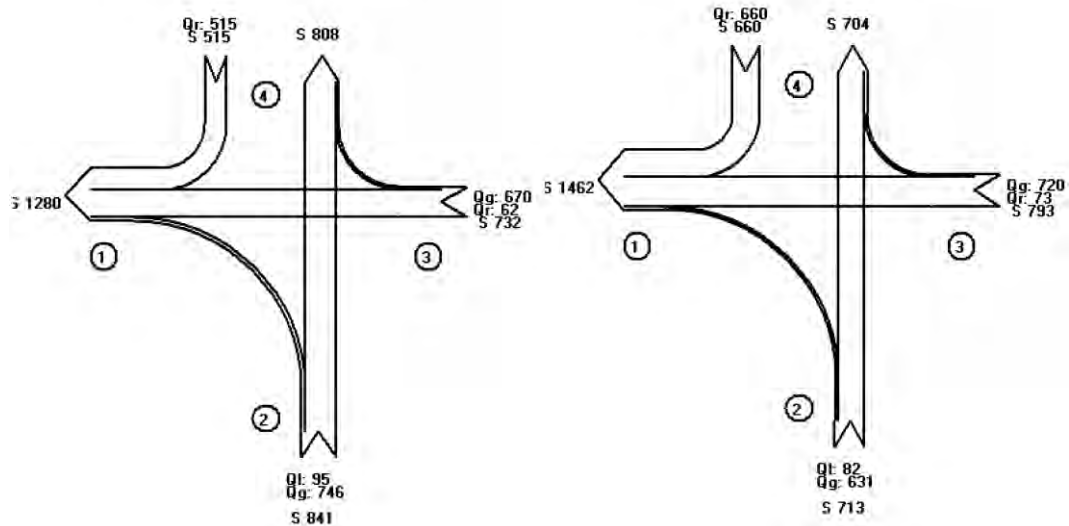


Abbildung 9-1: Verkehrsbelastung im Analysefall am Tegernseer Platz

9.1.1.2 Morgenspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)										Stadt: München										
Knotenpunkt: K 0039, Analysefall										Datum: 12.05.2011										
Zeitabschnitt: Morgenspitze (8:00 - 9:00)										Bearbeiter: JS										
		$t_U = 90 \text{ s}$ $T = 60 \text{ min}$																		
Nr.	Bez.	t_F [s]	f [-]	t_S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q_S [Fz/h]	t_B [s/Fz]	n_C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N_{GE} [Fz]	n_H [Fz]	h [%]	S [%]	N_{RE} [Fz]	l_{Stau} [m]	w [s]	QSV	
1	FV01(4)	12	0,133	78	95	2,4	1973	1,83	6,6	263	0,361	0,00	2,2	92	95	4,48	30	35,5	C	
2	FV02(5)	57	0,633	33	373	9,3	1967	1,83	31,1	1246	0,299	0,00	4,2	45	95	6,55	42	7,5	A	
3	FV02(5)	57	0,633	33	373	9,3	1967	1,83	31,1	1246	0,299	0,00	4,2	45	95	6,55	42	7,5	A	
4	FV03(12)	24	0,267	66	258	6,5	1967	1,83	13,1	525	0,491	0,00	5,4	83	95	8,41	54	27,8	B	
5	FV03(12)	24	0,267	66	258	6,5	1967	1,83	13,1	525	0,491	0,00	5,4	83	95	8,41	54	27,8	B	
6	FV04(8,9)	18,8	0,209	71,2	242	6,1	1963	1,83	10,3	410	0,590	0,00	5,5	90	95	8,49	54	32,1	B	
7	FV04(8)	19	0,211	71	245	6,1	1967	1,83	10,4	415	0,590	0,00	5,5	90	95	8,55	54	32,0	B	
8	FV04(8)	19	0,211	71	245	6,1	1967	1,83	10,4	415	0,590	0,00	5,5	90	95	8,55	54	32,0	B	
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
		$q_K =$		2089		Fz/h		$C_K =$		5045		Fz/h		$\bar{g} = 0,4512$		$\bar{g}_{\text{maßg}} =$				

TRANSVER GmbH

München

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage							
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)						Stadt: München			
Knotenpunkt: K 0039, Analysefall						Datum: 12.05.2011			
Zeitabschnitt: Morgenspitze (8:00 - 9:00)						Bearbeiter: JS			
$t_U = 90$ s									
b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger									
Nr.	Bezeichnung	t_F [s]	w_{max} [s]	P [Fg]	t_{vor} [s]	t_{fluss} [s]	Bemerkung	w [s]	QSV
1	FG51	20	70	3	--	5,4		27,2	D
2	FG52	37	53	3	--	5,4		15,6	B
3	FG53	13	77	3	--	5,4		32,9	E
4	FG54	25	65	3	--	5,4		23,5	C
5	FG55	19	71	3	--	5,4		28,0	D
6	FG56	54	36	3	--	5,4		7,2	A
7									
8									
9									
10									
d) Nachweis der Verkehrsqualität für ÖV-Fahrzeuge									
Nr.	Bezeichnung	t_F [s]	t_s [s]	t_s/t_U [-]	t_{bz} [s]	Bemerkung	w [s]	QSV	
1	ST41	38	52	0,578	9		20,2	C	
2	BU42	5	85	0,944	9		48,6	E	
3	ST43	27	63	0,700	9		28,4	D	
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

TRANSVER GmbH

München

9.1.1.3 Abendspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																			
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																			
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)										Stadt: München											
Knotenpunkt: K 0039, Analysefall										Datum: 12.05.2011											
Zeitabschnitt: Abendspitze (17:00 - 18:00)										Bearbeiter: JS											
		$t_U = 90 \text{ s}$ $T = 60 \text{ min}$																			
Nr.	Bez.	t_F [s]	f [-]	t_S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q_S [Fz/h]	t_B [s/Fz]	n_C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N_{GE} [Fz]	n_H [Fz]	h [%]	S [%]	N_{RE} [Fz]	l_{Stau} [m]	w [s]	QSV		
1	FV01(4)	13	0,144	77	82	2,1	1973	1,82	7,1	285	0,288	0,00	1,8	86	95	3,99	24	34,4	B		
2	FV02(5)	57	0,633	33	316	7,9	1967	1,83	31,1	1246	0,253	0,00	3,5	44	95	5,78	36	7,2	A		
3	FV02(5)	57	0,633	33	316	7,9	1967	1,83	31,1	1246	0,253	0,00	3,5	44	95	5,78	36	7,2	A		
4	FV03(12)	24	0,267	66	330	8,3	1967	1,83	13,1	525	0,629	0,00	7,3	88	95	10,21	66	29,1	B		
5	FV03(12)	24	0,267	66	330	8,3	1967	1,83	13,1	525	0,629	0,00	7,3	88	95	10,21	66	29,1	B		
6	FV04(8,9)	18,7	0,208	71,3	262	6,6	1968	1,83	10,2	409	0,641	0,00	6,0	91	95	9,04	60	32,6	B		
7	FV04(8)	19	0,211	71	266	6,7	1967	1,83	10,4	415	0,639	0,00	6,1	91	95	9,12	60	32,4	B		
8	FV04(8)	19	0,211	71	266	6,7	1967	1,83	10,4	415	0,639	0,00	6,1	91	95	9,12	60	32,4	B		
9																					
10																					
11																					
12																					
13																					
14																					
15																					
16																					
17																					
18																					
19																					
20																					
					$q_K =$	2168	Fz/h						$C_K =$	5066	Fz/h	$\bar{g} = 0,5104$					$\bar{g}_{\text{maßig}} =$

TRANSVER GmbH

München

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage							
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)						Stadt: München			
Knotenpunkt: K 0039, Analysefall						Datum: 12.05.2011			
Zeitabschnitt: Abendspitze (17:00 - 18:00)						Bearbeiter: JS			
$t_U = 90$ s									
b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger									
Nr.	Bezeichnung	t_F [s]	w_{max} [s]	P [Fg]	t_{vor} [s]	t_{fluss} [s]	Bemerkung	w [s]	QSV
1	FG51	20	70	3	--	5,4		27,2	D
2	FG52	37	53	3	--	5,4		15,6	B
3	FG53	13	77	3	--	5,4		32,9	E
4	FG54	25	65	3	--	5,4		23,5	C
5	FG55	19	71	3	--	5,4		28,0	D
6	FG56	54	36	3	--	5,4		7,2	A
7									
8									
9									
10									
d) Nachweis der Verkehrsqualität für ÖV-Fahrzeuge									
Nr.	Bezeichnung	t_F [s]	t_S [s]	t_S/t_U [-]	t_{zz} [s]	Bemerkung	w [s]	QSV	
1	ST41	38	52	0,578	9		20,2	C	
2	BU42	5	85	0,944	9		48,6	E	
3	ST43	27	63	0,700	9		28,4	D	
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

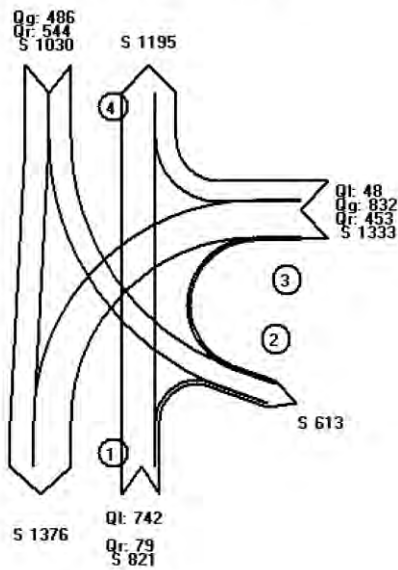
TRANSVER GmbH

München

9.1.2 Giesinger Berg (LZA 0490)

9.1.2.1 Verkehrsnachfrage

Kfz zw. 08:00 – 09:00



Kfz zw. 17:00 – 18:00

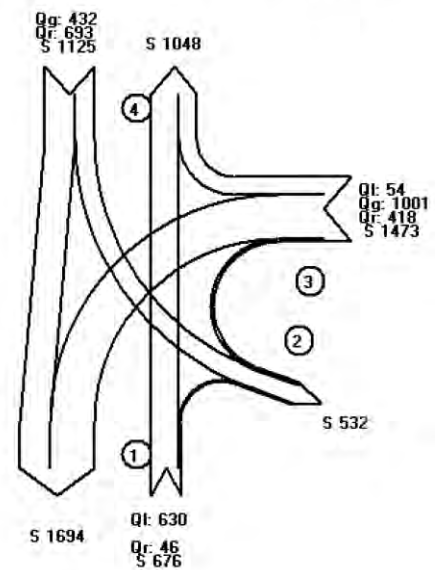


Abbildung 9-2: Verkehrsbelastung im Analysefall am Giesinger Berg

9.1.2.2 Morgenspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																			
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)												Stadt: München							
Knotenpunkt: K 0490 - Giesinger Berg, Analysefall												Datum: 12.05.2011							
Zeitabschnitt: Analysefall Morgenspitze (7:00 - 8:00)												Bearbeiter: JS							
t ₀ = 90 s				T = 60 min															
Nr.	Bez.	t _F [s]	f [-]	t _S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _S [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	h [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	I _{Stau} [m]	w [s]	QSV
1	FV01(1)	20	0,222	70	371	9,3	1967	1,83	10,9	437	0,849	2,47	9,3	100	95	14,95	90	53,9	D
2	FV01(1)	20	0,222	70	371	9,3	1967	1,83	10,9	437	0,849	2,47	9,3	100	95	14,95	90	53,9	D
3	FV02(12)	48	0,533	42	544	13,6	1967	1,83	26,2	1049	0,519	0,00	8,8	65	95	10,61	66	13,5	A
4	FV03(11)	25	0,278	65	486	12,2	1967	1,83	13,7	546	0,889	2,81	12,2	100	95	17,34	108	49,7	C
5	FV04(9)	55	0,611	35	226	5,7	1967	1,83	30,1	1202	0,188	0,00	2,5	44	95	4,70	30	7,7	A
6	FV04(9)	55	0,611	35	226	5,7	1967	1,83	30,1	1202	0,188	0,00	2,5	44	95	4,70	30	7,7	A
7	FV05(8)	28	0,311	62	416	10,4	1967	1,83	15,3	612	0,680	0,36	9,2	88	95	12,16	78	29,2	B
8	FV05(8)	28	0,311	62	416	10,4	1967	1,83	15,3	612	0,680	0,36	9,2	88	95	12,16	78	29,2	B
9	FV06(7)	51	0,567	39	48	1,2	1967	1,83	27,9	1115	0,043	0,00	0,5	42	95	1,74	12	8,7	A
10	BL(3)	87	0,967	3	79	2,0	1968	1,83	47,6	1902	0,042	0,00	0,1	5	95	0,50	6	0,1	A
11																			
12																			
13																			
14																			
15																			
16																			
17																			
18																			
19																			
20																			
		q _K =		3183		Fz/h		C _K =		9114		Fz/h		ḡ = 0,6285		ḡ _{maßg} =			

TRANSVER GmbH

München

9.1.2.3 Abendspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)		Stadt: München																		
Knotenpunkt: K 0490 - Giesinger Berg, Analysefall		Datum: 12.05.2011																		
Zeitabschnitt: Abendspitze (17:00 - 18:00)		Bearbeiter: JS																		
t _U = 90 s		T = 60 min																		
Nr.	Bez.	t _F [s]	f [-]	t _S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _S [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	h [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	l _{Stau} [m]	w [s]	QSV	
1	FV01(1)	19	0,211	71	315	7,9	1967	1,83	10,4	415	0,758	1,39	7,7	97	95	12,27	78	45,4	C	
2	FV01(1)	19	0,211	71	315	7,9	1967	1,83	10,4	415	0,758	1,39	7,7	97	95	12,27	78	45,4	C	
3	FV02(12)	43	0,478	47	346	8,7	1967	1,83	23,5	940	0,369	0,00	5,5	63	95	8,11	54	14,9	A	
4	FV02(12)	43	0,478	47	346	8,7	1967	1,83	23,5	940	0,369	0,00	5,5	63	95	8,11	54	14,9	A	
5	FV04(9)	56	0,622	34	209	5,2	1967	1,83	30,6	1224	0,171	0,00	2,2	42	95	4,35	30	7,2	A	
6	FV04(9)	56	0,622	34	209	5,2	1967	1,83	30,6	1224	0,171	0,00	2,2	42	95	4,35	30	7,2	A	
7	FV05(8)	34	0,378	56	500	12,5	1967	1,83	18,6	743	0,673	0,27	10,5	84	95	12,85	78	24,7	B	
8	FV05(8)	34	0,378	56	500	12,5	1967	1,83	18,6	743	0,673	0,27	10,5	84	95	12,85	78	24,7	B	
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
		q _K =		2740		Fz/h		C _K =		6644		Fz/h		g = 0,5392		g _{maßg} =				

TRANSVER GmbH

München

9.1.3 Candidstr. / Tegernseer Landstraße (LZA 0082)

9.1.3.1 Verkehrsnachfrage

Kfz zw. 08:00 – 09:00

Kfz zw. 17:00 – 18:00

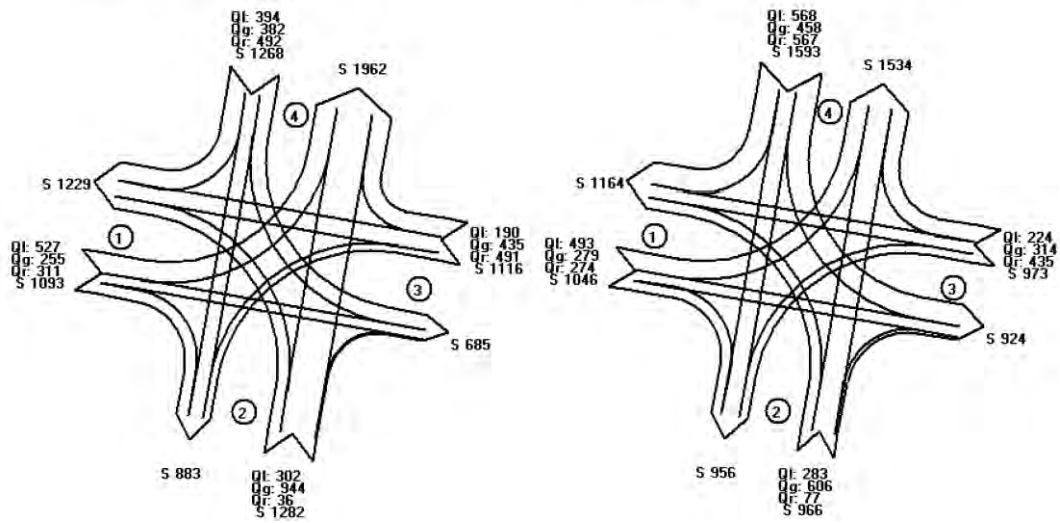


Abbildung 9-3: Verkehrsbelastung im Analysefall an der Candidstraße / Tegernseer Landstraße

9.1.3.2 Morgenspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																			
a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																					
Projekt: Machbarkeit Tegernseer Landstraße (10-059)												Stadt: München									
Knotenpunkt: LZA 0082 --- Candid- / Grünwalder Straße, Analysefall												Datum: 12.05.2011									
Zeitabschnitt: Morgenspitze (08:00 bis 09:00)												Bearbeiter: JS									
$t_U = 104$ s				T = 60 min																	
Nr.	Bez.	t_F [s]	f [-]	t_S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q_S [Fz/h]	t_B [s/Fz]	n_C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N_{GE} [Fz]	n_H [Fz]	h [%]	S [%]	N_{RE} [Fz]	l_{Stau} [m]	w [s]	QSV		
1	FV01(5)	24	0,231	80	472	13,6	1967	1,83	13,1	454	1,040	16,59	13,6	100	95	35,88	216	172,0	F		
2	FV01(5)	24	0,231	80	472	13,6	1967	1,83	13,1	454	1,040	16,59	13,6	100	95	35,88	216	172,0	F		
3	FV01(6)	24	0,231	80	36	1,0	1967	1,83	13,1	454	0,079	0,00	0,8	80	95	2,31	18	31,3	B		
4	FV02(4)	19	0,183	85	302	8,7	1967	1,83	10,4	359	0,840	2,39	8,7	100	95	14,74	90	65,0	D		
5	RA03(3)	42	0,404	62	311	9,0	1966	1,83	22,9	794	0,392	0,00	6,4	71	95	9,27	60	22,0	B		
6	FV04(2)	25	0,240	79	255	7,4	1967	1,83	13,7	473	0,539	0,00	6,4	86	95	9,60	60	34,5	B		
7	FV05(1)	11	0,106	93	264	7,6	1967	1,83	6,0	208	1,266	27,71	7,6	100	95	44,47	270	527,5	F		
8	FV05(1)	11	0,106	93	264	7,6	1967	1,83	6,0	208	1,266	27,71	7,6	100	95	44,47	270	527,5	F		
9	RA06(12)	36	0,346	68	492	14,2	1967	1,83	19,7	681	0,722	0,82	12,7	89	95	15,49	96	34,0	B		
10	FV07(11)	14	0,135	90	191	5,5	1967	1,83	7,6	265	0,721	0,96	5,4	98	95	9,79	60	56,2	D		
11	FV07(11)	14	0,135	90	191	5,5	1967	1,83	7,6	265	0,721	0,96	5,4	98	95	9,79	60	56,2	D		
12	FV08(10)	11	0,106	93	197	5,7	1967	1,83	6,0	208	0,947	4,74	5,7	100	95	15,13	96	128,2	F		
13	FV08(10)	11	0,106	93	197	5,7	1967	1,83	6,0	208	0,947	4,74	5,7	100	95	15,13	96	128,2	F		
14	RA09(9)	35	0,337	69	491	14,2	1967	1,83	19,1	662	0,742	1,03	12,9	91	95	15,91	96	36,1	C		
15	FV10(8,7)	17	0,163	87	313	9,0	1970	1,83	9,3	322	0,972	6,53	9,0	100	95	20,44	126	116,3	F		
16	FV10(8)	17	0,163	87	312	9,0	1967	1,83	9,3	322	0,970	6,44	9,0	100	95	20,30	126	115,4	F		
17																					
18																					
19																					
20																					
		$q_K =$				4760	Fz/h	$C_K =$				6337	Fz/h	$\bar{g} = 0,8700$				$\bar{g}_{maßg} =$			

TRANSVER GmbH

München

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage							
Projekt: Machbarkeit Tegernseer Landstraße (10-059)						Stadt: München			
Knotenpunkt: LZA 0082 --- Candid- / Grünwalder Straße, Analysefall						Datum: 12.05.2011			
Zeitraum: Morgenspitze (08:00 bis 09:00)						Bearbeiter: JS			
t _{cl} = 104 s									
b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger									
Nr.	Bezeichnung	t _F [s]	w _{max} [s]	P [Fg]	t _{vor} [s]	t _{fluss} [s]	Bemerkung	w [s]	QSV
1	FG51	21	83	3	--	5,4		33,1	E
2	FG53	20	84	3	--	5,4		33,9	E
3	FG54	30	74	3	--	5,4		26,3	D
4	FG55	30	74	3	--	5,4		26,3	D
5	FG56	16	88	3	--	5,4		37,2	F
6	FG57	19	85	3	--	5,4		34,7	E
7	FG59	18	86	3	--	5,4		35,6	F
8	FG60	28	76	3	--	5,4		27,8	D
9	FG61	25	79	3	--	5,4		30,0	E
10									

TRANSVER GmbH

München

9.1.3.3 Abendspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																				
Projekt: Machbarkeit Tegernseer Landstraße (10-059)											Stadt: München									
Knotenpunkt: LZA 0082 --- Candid- / Grünwalder Straße, Analysefall											Datum: 12.05.2011									
Zeitabschnitt: Abendspitze (17:00 bis 18:00)											Bearbeiter: JS									
t _U = 104 s		T = 60 min																		
Nr.	Bez.	t _F [s]	f [-]	t _S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _S [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	h [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	l _{Stau} [m]	w [s]	QSV	
1	FV01(5)	18	0,173	86	303	8,8	1967	1,83	9,8	340	0,890	3,01	8,8	100	95	15,66	96	73,9	E	
2	FV01(5)	18	0,173	86	303	8,8	1967	1,83	9,8	340	0,890	3,01	8,8	100	95	15,66	96	73,9	E	
3	FV01(6)	16,4	0,158	87,6	77	2,2	1966	1,83	9,0	310	0,248	0,00	2,0	91	95	4,19	30	38,4	C	
4	FV02(4)	13	0,125	91	283	8,2	1967	1,83	7,1	246	1,151	20,61	8,2	100	95	36,67	222	348,3	F	
5	RA03(3)	42,4	0,408	61,6	274	7,9	1967	1,83	23,2	802	0,342	0,00	5,4	68	95	8,35	54	21,2	B	
6	FV04(2)	26	0,250	78	279	8,1	1967	1,83	14,2	492	0,567	0,00	7,0	86	95	10,20	66	34,1	B	
7	FV05(1)	11	0,106	93	246	7,1	1967	1,83	6,0	208	1,185	20,16	7,1	100	95	35,22	216	396,3	F	
8	FV05(1)	11	0,106	93	246	7,1	1967	1,83	6,0	208	1,185	20,16	7,1	100	95	35,22	216	396,3	F	
9	RA06(12)	40	0,385	64	567	16,4	1967	1,83	21,9	757	0,749	1,08	14,6	89	95	16,81	102	32,8	B	
10	FV07(11)	19	0,183	85	229	6,6	1967	1,83	10,4	359	0,637	0,00	6,1	92	95	9,34	60	39,3	C	
11	FV07(11)	19	0,183	85	229	6,6	1967	1,83	10,4	359	0,637	0,00	6,1	92	95	9,34	60	39,3	C	
12	FV08(10)	18	0,173	86	284	8,2	1967	1,83	9,8	340	0,834	2,34	8,2	100	95	14,23	90	66,3	D	
13	FV08(10)	18	0,173	86	284	8,2	1967	1,83	9,8	340	0,834	2,34	8,2	100	95	14,23	90	66,3	D	
14	RA09(9)	38,4	0,369	65,6	435	12,6	1966	1,83	21,0	726	0,599	0,00	10,2	81	95	12,69	78	26,6	B	
15	FV10(8,7)	17	0,163	87	269	7,8	1970	1,83	9,3	322	0,835	2,38	7,8	100	95	13,92	84	68,7	D	
16	FV10(8)	17	0,163	87	269	7,8	1967	1,83	9,3	322	0,837	2,39	7,8	100	95	13,93	84	68,9	D	
17																				
18																				
19																				
20																				
		q _K =		4577		Fz/h		C _K =		6471		Fz/h		ḡ = 0,7908			ḡ _{maßg} =			

TRANSVER GmbH

München

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage							
Projekt: Machbarkeit Tegernseer Landstraße (10-059)						Stadt: München			
Knotenpunkt: LZA 0082 --- Candid- / Grünwalder Straße, Analysefall						Datum: 12.05.2011			
Zeitabschnitt: Abendspitze (17:00 bis 18:00)						Bearbeiter: JS			
$t_{ij} = 104 \text{ s}$									
b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger									
Nr.	Bezeichnung	t_F [s]	$w_{\max}$ [s]	P [Fg]	t_{vor} [s]	t_{fluss} [s]	Bemerkung	w [s]	QSV
1	FG51	21	83	3	--	5,4		33,1	E
2	FG52	60	44	3	--	5,4		9,3	A
3	FG53	21	83	3	--	5,4		33,1	E
4	FG54	29	75	3	--	5,4		27,0	D
5	FG55	29	75	3	--	5,4		27,0	D
6	FG56	22	82	3	--	5,4		32,3	E
7	FG57	19	85	3	--	5,4		34,7	E
8	FG58	61	43	3	--	5,4		8,9	A
9	FG59	20	84	3	--	5,4		33,9	E
10	FG60	38	35	3	--	5,4		10,5	A
11	FG61	18	86	3	--	5,4		35,6	F
d) Nachweis der Verkehrsqualität für ÖV-Fahrzeuge									
Nr.	Bezeichnung	t_F [s]	t_S [s]	t_S/t_{ij} [-]	t_{zz} [s]	Bemerkung	w [s]	QSV	
1	ST41	19	85	0,817	9		42,1	E	
2	ST42	17	87	0,837	9		43,9	E	
3	BU43	11	93	0,894	9		49,6	E	
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

TRANSVER GmbH

München

9.2 Prognosenußfall

9.2.1 Tegernseer Platz / Ichostraße (LZA 0039)

9.2.1.1 Verkehrsnachfrage

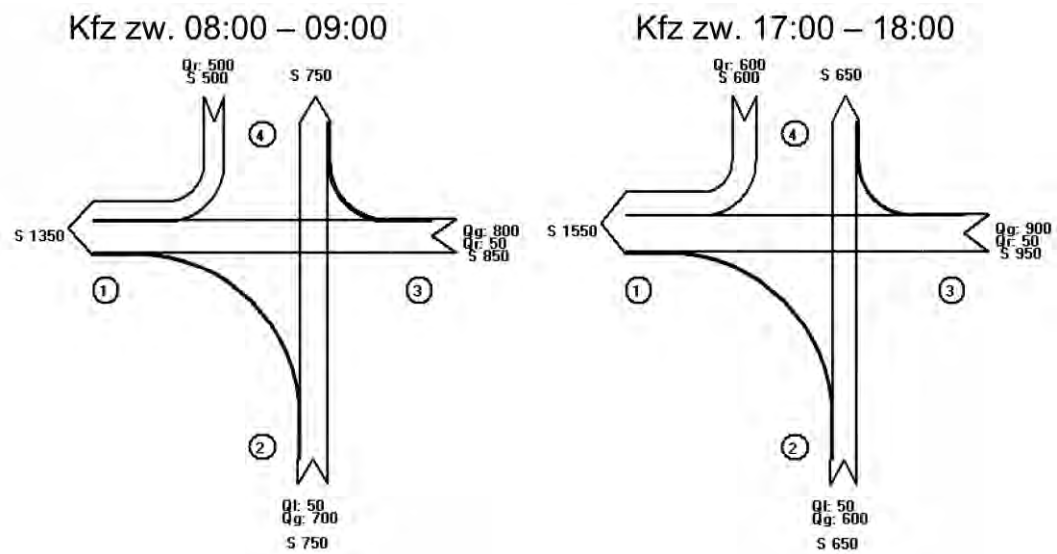


Abbildung 9-4: Verkehrsbelastung im Prognosenußfall am Tegernseer Platz

9.2.1.2 Morgenspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																			
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)												Stadt: München							
Knotenpunkt: K 0039, Prognosenullfall												Datum: 12.05.2011							
Zeitabschnitt: Morgenspitze (8:00 - 9:00)												Bearbeiter: JS							
t ₀ = 90 s				T = 60 min															
Nr.	Bez.	t _f [s]	f [-]	t _s [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _s [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	h [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	l _{Stau} [m]	w [s]	QSV
1	FV01(4)	12	0,133	78	50	1,3	1973	1,83	6,6	263	0,190	0,00	1,1	85	95	2,84	18	34,7	B
2	FV02(5)	57	0,633	33	350	8,8	1967	1,83	31,1	1246	0,281	0,00	3,9	44	95	6,24	42	7,4	A
3	FV02(5)	57	0,633	33	350	8,8	1967	1,83	31,1	1246	0,281	0,00	3,9	44	95	6,24	42	7,4	A
4	FV03(12)	24	0,267	66	250	6,3	1967	1,83	13,1	525	0,477	0,00	5,3	84	95	8,20	54	27,7	B
5	FV03(12)	24	0,267	66	250	6,3	1967	1,83	13,1	525	0,477	0,00	5,3	84	95	8,20	54	27,7	B
6	FV04(8,9)	18,8	0,209	71,2	281	7,0	1968	1,83	10,3	411	0,684	0,44	6,6	94	95	10,14	66	36,7	C
7	FV04(8)	19	0,211	71	284	7,1	1967	1,83	10,4	415	0,685	0,46	6,6	93	95	10,22	66	36,7	C
8	FV04(8)	19	0,211	71	284	7,1	1967	1,83	10,4	415	0,685	0,46	6,6	93	95	10,22	66	36,7	C
9																			
10																			
11																			
12																			
13																			
14																			
15																			
16																			
17																			
18																			
19																			
20																			
		q _K =		2099		Fz/h		C _K =		5046		Fz/h		ḡ = 0,4888		ḡ _{maßg} =			

TRANSVER GmbH

München

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage							
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)						Stadt: München			
Knotenpunkt: K 0039_Prognosenußfall						Datum: 12.05.2011			
Zeitraum: Morgenspitze (8:00 - 9:00)						Bearbeiter: JS			
t _U = 90 s									
b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger									
Nr.	Bezeichnung	t _F [s]	w _{max} [s]	P [Fg]	t _{vor} [s]	t _{fluss} [s]	Bemerkung	w [s]	QSV
1	FG51	20	70	3	--	5,4		27,2	D
2	FG52	37	53	3	--	5,4		15,6	B
3	FG53	13	77	3	--	5,4		32,9	E
4	FG54	25	65	3	--	5,4		23,5	C
5	FG55	19	71	3	--	5,4		28,0	D
6	FG56	54	36	3	--	5,4		7,2	A
7									
8									
9									
10									
d) Nachweis der Verkehrsqualität für ÖV-Fahrzeuge									
Nr.	Bezeichnung	t _F [s]	t _S [s]	t _S /t _U [-]	t _{az} [s]	Bemerkung	w [s]	QSV	
1	ST41	38	52	0,578	9		20,2	C	
2	BU42	5	85	0,944	9		48,6	E	
3	ST43	27	63	0,700	9		28,4	D	
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

TRANSVER GmbH

München

9.2.1.3 Abendspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
		Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)										Stadt: München							
		Knotenpunkt: K 0039, Prognosenullfall										Datum: 12.05.2011							
		Zeitabschnitt: Abendspitze (17:00 - 18:00)										Bearbeiter: JS							
		$t_L = 90$ s										T = 60 min							
Nr.	Bez.	t_F [s]	f [-]	t_S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q_S [Fz/h]	t_B [s/Fz]	n_C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N_{GE} [Fz]	n_H [Fz]	h [%]	S [%]	N_{RE} [Fz]	l_{Stau} [m]	w [s]	QSV
1	FV01(4)	13	0,144	77	50	1,3	1973	1,82	7,1	285	0,175	0,00	1,1	85	95	2,82	18	33,8	B
2	FV02(5)	57	0,633	33	300	7,5	1967	1,83	31,1	1246	0,241	0,00	3,2	43	95	5,55	36	7,1	A
3	FV02(5)	57	0,633	33	300	7,5	1967	1,83	31,1	1246	0,241	0,00	3,2	43	95	5,55	36	7,1	A
4	FV03(12)	24	0,267	66	300	7,5	1967	1,83	13,1	525	0,572	0,00	6,5	87	95	9,47	60	28,6	B
5	FV03(12)	24	0,267	66	300	7,5	1967	1,83	13,1	525	0,572	0,00	6,5	87	95	9,47	60	28,6	B
6	FV04(8,9)	18,8	0,209	71,2	315	7,9	1972	1,83	10,3	412	0,765	1,47	7,7	97	95	12,39	78	46,3	C
7	FV04(8)	19	0,211	71	318	8,0	1967	1,83	10,4	415	0,765	1,46	7,8	98	95	12,43	78	46,1	C
8	FV04(8)	19	0,211	71	318	8,0	1967	1,83	10,4	415	0,765	1,46	7,8	98	95	12,43	78	46,1	C
9																			
10																			
11																			
12																			
13																			
14																			
15																			
16																			
17																			
18																			
19																			
20																			
		$q_K =$		2201	Fz/h		$C_K =$		5069	Fz/h		$\bar{g} = 0,5561$				$\bar{g}_{maßg} =$			

TRANSVER GmbH

München

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage							
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)						Stadt: München			
Knotenpunkt: K 0039_Prognosenußfall						Datum: 12.05.2011			
Zeitraum: Abendspitze (17:00 - 18:00)						Bearbeiter: JS			
t _U = 90 s									
b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger									
Nr.	Bezeichnung	t _F [s]	w _{max} [s]	P [Fg]	t _{vor} [s]	t _{fluss} [s]	Bemerkung	w [s]	QSV
1	FG51	20	70	3	--	5,4		27,2	D
2	FG52	37	53	3	--	5,4		15,6	B
3	FG53	13	77	3	--	5,4		32,9	E
4	FG54	25	65	3	--	5,4		23,5	C
5	FG55	19	71	3	--	5,4		28,0	D
6	FG56	54	36	3	--	5,4		7,2	A
7									
8									
9									
10									
d) Nachweis der Verkehrsqualität für ÖV-Fahrzeuge									
Nr.	Bezeichnung	t _F [s]	t _S [s]	t _S /t _U [-]	t _{az} [s]	Bemerkung	w [s]	QSV	
1	ST41	38	52	0,578	9		20,2	C	
2	BU42	5	85	0,944	9		48,6	E	
3	ST43	27	63	0,700	9		28,4	D	
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

TRANSVER GmbH

München

9.2.2 Giesinger Berg (LZA 0490)

9.2.2.1 Verkehrsnachfrage

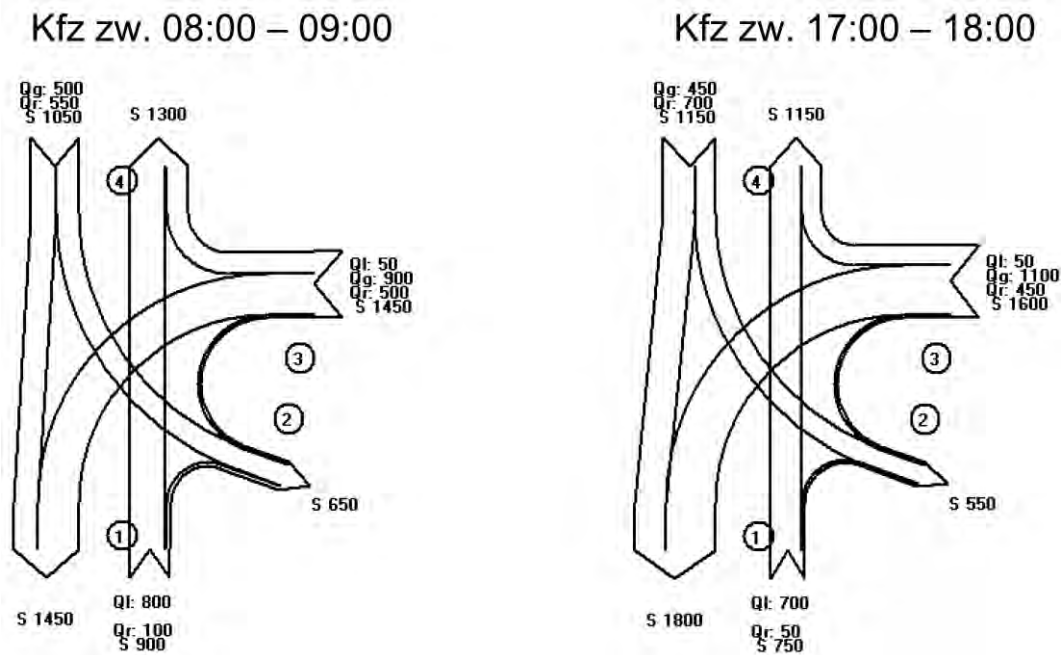


Abbildung 9-5: Verkehrsbelastung im Prognosenullfall am Giesinger Berg

9.2.2.2 Morgenspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)										Stadt: München									
Knotenpunkt: K 0490 - Giesinger Berg, Prognosenullfall										Datum: 12.05.2011									
Zeitabschnitt: Morgenspitze (08:00 - 09:00)										Bearbeiter: JS									
		t _U = 90 s T = 60 min																	
Nr.	Bez.	t _F [s]	f [-]	t _S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _S [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	h [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	l _{Stau} [m]	w [s]	QSV
1	FV01(1)	20	0,222	70	400	10,0	1967	1,83	10,9	437	0,915	3,99	10,0	100	95	17,57	108	67,0	D
2	FV01(1)	20	0,222	70	400	10,0	1967	1,83	10,9	437	0,915	3,99	10,0	100	95	17,57	108	67,0	D
3	FV02(12)	48	0,533	42	550	13,8	1967	1,83	26,2	1049	0,524	0,00	8,9	64	95	10,70	66	13,6	A
4	FV03(11)	25	0,278	65	500	12,5	1967	1,83	13,7	546	0,915	4,02	12,5	100	95	19,16	120	58,0	D
5	FV04(9)	55	0,611	35	250	6,3	1967	1,83	30,1	1202	0,208	0,00	2,8	44	95	5,07	36	7,8	A
6	FV04(9)	55	0,611	35	250	6,3	1967	1,83	30,1	1202	0,208	0,00	2,8	44	95	5,07	36	7,8	A
7	FV05(8)	28	0,311	62	450	11,3	1967	1,83	15,3	612	0,735	1,02	10,4	92	95	13,78	84	33,7	B
8	FV05(8)	28	0,311	62	450	11,3	1967	1,83	15,3	612	0,735	1,02	10,4	92	95	13,78	84	33,7	B
9	FV06(7)	51	0,567	39	50	1,3	1967	1,83	27,9	1115	0,045	0,00	0,6	46	95	1,79	12	8,7	A
10	BL(3)	31,2	0,347	58,8	100	2,5	1970	1,83	17,1	683	0,146	0,00	1,7	68	95	3,79	24	20,2	B
11																			
12																			
13																			
14																			
15																			
16																			
17																			
18																			
19																			
20																			
		q _K =		3400	Fz/h	C _K =		7895	Fz/h	g =		0,6647	g _{maßg} =						

TRANSVER GmbH

München

9.2.2.3 Abendspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																			
a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																					
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)												Stadt: München									
Knotenpunkt: K 0490 - Giesinger Berg, Prognosenullfall												Datum: 12.05.2011									
Zeitabschnitt: Abendspitze (17:00 - 18:00)												Bearbeiter: JS									
t _L = 90 s				T = 60 min																	
Nr.	Bez.	t _F [s]	f [-]	t _S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _S [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	h [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	l _{Stau} [m]	w [s]	QSV		
1	FV01(1)	19	0,211	71	350	8,8	1967	1,83	10,4	415	0,843	2,42	8,8	100	95	14,49	90	55,1	D		
2	FV01(1)	19	0,211	71	350	8,8	1967	1,83	10,4	415	0,843	2,42	8,8	100	95	14,49	90	55,1	D		
3	FV02(12)	43	0,478	47	350	8,8	1967	1,83	23,5	940	0,372	0,00	5,6	64	95	8,18	54	14,9	A		
4	FV02(12)	43	0,478	47	350	8,8	1967	1,83	23,5	940	0,372	0,00	5,6	64	95	8,18	54	14,9	A		
5	FV04(9)	56	0,622	34	225	5,6	1967	1,83	30,6	1224	0,184	0,00	2,4	43	95	4,59	30	7,3	A		
6	FV04(9)	56	0,622	34	225	5,6	1967	1,83	30,6	1224	0,184	0,00	2,4	43	95	4,59	30	7,3	A		
7	FV05(8)	34	0,378	56	550	13,8	1967	1,83	18,6	743	0,740	1,02	12,3	89	95	14,81	90	29,1	B		
8	FV05(8)	34	0,378	56	550	13,8	1967	1,83	18,6	743	0,740	1,02	12,3	89	95	14,81	90	29,1	B		
9																					
10																					
11																					
12																					
13																					
14																					
15																					
16																					
17																					
18																					
19																					
20																					
		q _K =				2950		Fz/h		C _K =		6644		Fz/h		ḡ = 0,5923				ḡ _{maßg} =	

TRANSVER GmbH

München

9.3 Planfall A

9.3.1 Tegernseer Platz / Ichostraße (LZA 0039)

9.3.1.1 Verkehrsnachfrage

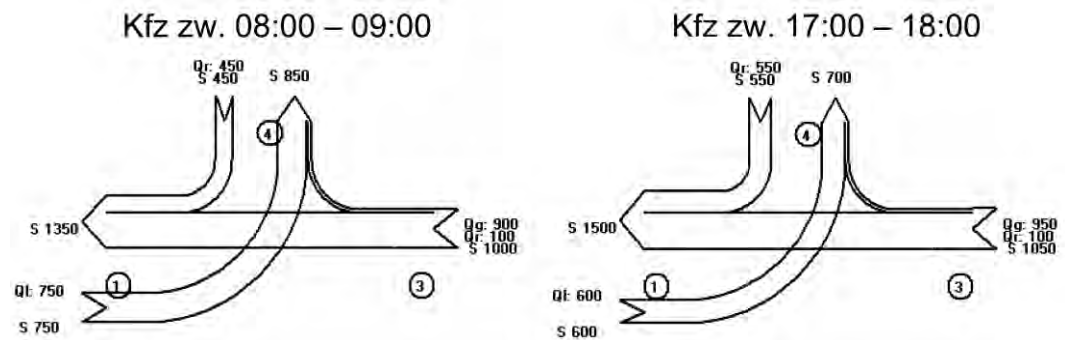


Abbildung 9-6: Verkehrsbelastung im Planfall A am Tegernseer Platz

9.3.1.2 Morgenspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																					
a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																							
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)												Stadt: München											
Knotenpunkt: K 0039 Icho- / Tegernseer Landstr., Planfall A												Datum: 12.05.2011											
Zeitabschnitt: Morgenspitze (08:00 - 09:00)												Bearbeiter: JS											
t ₀ = 90 s		T = 60 min																					
Nr.	Bez.	t _f [s]	f [-]	t _s [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _s [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	h [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	l _{Stau} [m]	w [s]	QSV				
1	FV01(1)	37	0,411	53	750	18,8	1967	1,83	20,2	809	0,927	5,32	18,8	100	95	23,20	144	48,9	C				
2	FV03(12)	32	0,356	58	225	5,6	1967	1,83	17,5	699	0,322	0,00	4,1	73	95	6,85	42	21,1	B				
3	FV03(12)	32	0,356	58	225	5,6	1967	1,83	17,5	699	0,322	0,00	4,1	73	95	6,85	42	21,1	B				
4	FV04(8)	22	0,244	68	450	11,3	1967	1,83	12,0	481	0,936	5,38	11,3	100	95	20,18	126	73,6	E				
5	FV04(8)	22	0,244	68	450	11,3	1967	1,83	12,0	481	0,936	5,38	11,3	100	95	20,18	126	73,6	E				
6	FV04(9)	21	0,233	69	100	2,5	1971	1,83	11,5	460	0,217	0,00	2,0	80	95	4,26	30	27,9	B				
7	BU42(4)	3,4	0,038	86,6	0	0,0	1959	1,84	1,9	74	0,000	0,00	0,0	0	95	0,00	0	0,0	A				
8																							
9																							
10																							
11																							
12																							
13																							
14																							
15																							
16																							
17																							
18																							
19																							
20																							
		q _K =				2200	Fz/h				C _K =		3703	Fz/h				ḡ = 0,7747				ḡ _{maßg} =	

TRANSVER GmbH

München

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)						Stadt: München				
Knotenpunkt: K 0039 Icho- / Tegernseer Landstr., Planfall A						Datum: 12.05.2011				
Zeitabschnitt: Morgenspitze (08:00 - 09:00)						Bearbeiter: JS				
$t_U = 90 \text{ s}$										
b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger										
Nr.	Bezeichnung	t_F [s]	$w_{\max}$ [s]	P [Fg]	t_{vor} [s]	t_{fluss} [s]	Bemerkung	w [s]	QSV	
1	FG51	35	55	3	--	5,4		16,8	B	
2	FG53	10	80	3	--	5,4		35,6	F	
3	FG54	15	75	3	--	5,4		31,3	E	
4	FG55	20	70	3	--	5,4		27,2	D	
5	FG56	35	55	3	--	5,4		16,8	B	
6										
7										
8										
9										
10										

TRANSVER GmbH

München

9.3.1.3 Abendspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																				
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)												Stadt: München								
Knotenpunkt: K 0039 Icho- / Tegernseer Landstr., Planfall A												Datum: 12.05.2011								
Zeitabschnitt: Abendspitze (17:00 - 18:00)												Bearbeiter: JS								
t _U = 90 s				T = 60 min																
Nr.	Bez.	t _F [s]	f [-]	t _S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _S [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	h [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	l _{Stau} [m]	w [s]	QSV	
1	FV01(1)	37	0,411	53	750	18,8	1967	1,83	20,2	809	0,927	5,32	18,8	100	95	23,20	144	48,9	C	
2	FV03(12)	32	0,356	58	225	5,6	1967	1,83	17,5	699	0,322	0,00	4,1	73	95	6,85	42	21,1	B	
3	FV03(12)	32	0,356	58	225	5,6	1967	1,83	17,5	699	0,322	0,00	4,1	73	95	6,85	42	21,1	B	
4	FV04(8)	22	0,244	68	450	11,3	1967	1,83	12,0	481	0,936	5,38	11,3	100	95	20,18	126	73,6	E	
5	FV04(8)	22	0,244	68	450	11,3	1967	1,83	12,0	481	0,936	5,38	11,3	100	95	20,18	126	73,6	E	
6	FV04(9)	21	0,233	69	100	2,5	1971	1,83	11,5	460	0,217	0,00	2,0	80	95	4,26	30	27,9	B	
7	BU42(4)	3,4	0,038	86,6	0	0,0	1959	1,84	1,9	74	0,000	0,00	0,0	0	95	0,00	0	0,0	A	
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
		q _K =				2200	Fz/h	C _K =			3703	Fz/h	ḡ = 0,7747				ḡ _{maßg} =			

TRANSVER GmbH

München

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)						Stadt: München				
Knotenpunkt: K 0039 Icho- / Tegernseer Landstr., Planfall A						Datum: 12.05.2011				
Zeitraum: Abendspitze (17:00 - 18:00)						Bearbeiter: JS				
$t_U = 90 \text{ s}$										
b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger										
Nr.	Bezeichnung	t_F [s]	$w_{\max}$ [s]	P [Fg]	t_{vor} [s]	t_{fluss} [s]	Bemerkung	w [s]	QSV	
1	FG51	35	55	3	--	5,4		16,8	B	
2	FG53	10	80	3	--	5,4		35,6	F	
3	FG54	15	75	3	--	5,4		31,3	E	
4	FG55	20	70	3	--	5,4		27,2	D	
5	FG56	35	55	3	--	5,4		16,8	B	
6										
7										
8										
9										
10										

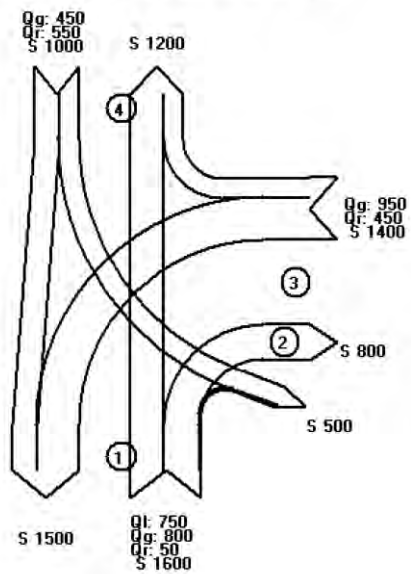
TRANSVER GmbH

München

9.3.2 Giesinger Berg (LZA 0490)

9.3.2.1 Verkehrsnachfrage

Kfz zw. 08:00 – 09:00



Kfz zw. 17:00 – 18:00

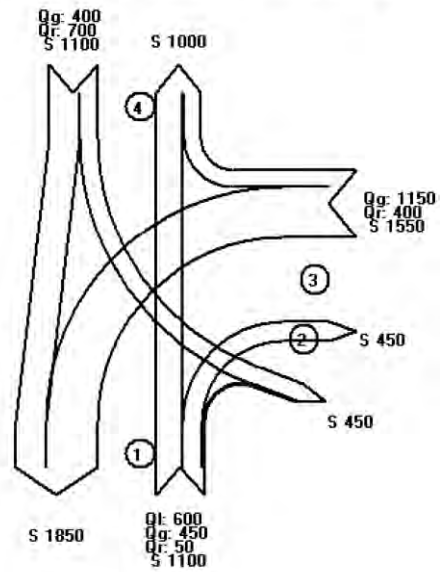


Abbildung 9-7: Verkehrsbelastung im Planfall A am Giesinger Berg

9.3.2.2 Morgenspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)		Stadt: München																		
Knotenpunkt: K 0490 - Giesinger Berg, Planfall A		Datum: 12.05.2011																		
Zeitabschnitt: Morgenspitze (08:00 - 09:00)		Bearbeiter: JS																		
t _U = 90 s		T = 60 min																		
Nr.	Bez.	t _F [s]	f [-]	t _S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _S [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	h [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	l _{Stau} [m]	w [s]	QSV	
1	FV01(1)	30	0,333	60	750	18,8	1967	1,83	16,4	656	1,144	50,67	18,8	100	95	76,61	462	310,5	F	
2	FV02(12)	43	0,478	47	550	13,8	1967	1,83	23,5	940	0,585	0,00	10,0	72	95	11,71	72	17,0	A	
3	FV03(11)	22	0,244	68	450	11,3	1967	1,83	12,0	481	0,936	5,38	11,3	100	95	20,18	126	73,6	E	
4	FV04(9)	23	0,256	67	450	11,3	1967	1,83	12,6	503	0,895	2,93	11,3	100	95	16,99	102	53,3	D	
5	FV05(8)	26	0,289	64	475	11,9	1967	1,83	14,2	568	0,836	2,19	11,8	99	95	16,15	102	43,9	C	
6	FV05(8)	26	0,289	64	475	11,9	1967	1,83	14,2	568	0,836	2,19	11,8	99	95	16,15	102	43,9	C	
7	FV06(2,3)	30	0,333	60	850	21,3	1967	1,83	16,4	656	1,296	97,13	21,3	100	95	129,14	780	568,5	F	
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
		q _K =		4000	Fz/h		C _K =		4372	Fz/h		g = 0,9749		g _{maßg} =						

TRANSVER GmbH

München

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage							
Projekt: <u>Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)</u>						Stadt: <u>München</u>			
Knotenpunkt: <u>K 0490 - Giesinger Berg, Planfall A</u>						Datum: <u>12.05.2011</u>			
Zeitraum: <u>Morgenspitze (08:00 - 09:00)</u>						Bearbeiter: <u>JS</u>			
$t_{cl} = 90 \text{ s}$									
b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger									
Nr.	Bezeichnung	t_F [s]	w_{max} [s]	P [Fg]	t_{vor} [s]	t_{fluss} [s]	Bemerkung	w [s]	QSV
1	FG51	17	73	3	--	5,4		29,6	D
2	FG52	37	53	3	--	5,4		15,6	B
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

TRANSVER GmbH

München

9.3.2.3 Abendspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																			
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																			
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)										Stadt: München											
Knotenpunkt: K 0490 - Giesinger Berg, Planfall A										Datum: 12.05.2011											
Zeitabschnitt: Abendspitze (17:00 - 18:00)										Bearbeiter: JS											
		$t_U = 90 \text{ s}$ $T = 60 \text{ min}$																			
Nr.	Bez.	t_F [s]	f [-]	t_S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q_S [Fz/h]	t_B [s/Fz]	n_C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N_{GE} [Fz]	n_H [Fz]	h [%]	S [%]	N_{RE} [Fz]	l_{Stau} [m]	w [s]	QSV		
1	FV01(1)	28	0,311	62	600	15,0	1967	1,83	15,3	612	0,980	9,33	15,0	100	95	27,16	168	85,6	E		
2	FV02(12)	43	0,478	47	700	17,5	1967	1,83	23,5	940	0,745	1,01	14,7	84	95	15,54	96	22,9	B		
3	FV03(11)	22	0,244	68	400	10,0	1967	1,83	12,0	481	0,832	2,23	10,0	100	95	15,08	96	48,9	C		
4	FV04(9)	25	0,278	65	400	10,0	1967	1,83	13,7	546	0,732	1,00	9,3	93	95	13,07	84	36,1	C		
5	FV05(8)	28	0,311	62	575	14,4	1967	1,83	15,3	612	0,940	6,02	14,4	100	95	22,67	138	65,6	D		
6	FV05(8)	28	0,311	62	575	14,4	1967	1,83	15,3	612	0,940	6,02	14,4	100	95	22,67	138	65,6	D		
7	FV06(2,3)	25	0,278	65	500	12,5	1967	1,83	13,7	546	0,915	4,02	12,5	100	95	19,16	120	58,0	D		
8																					
9																					
10																					
11																					
12																					
13																					
14																					
15																					
16																					
17																					
18																					
19																					
20																					
$q_K =$					3750	$C_K =$					4349	$\bar{g} = 0,8730$					$\bar{g}_{maßg} =$				

TRANSVER GmbH

München

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage							
Projekt: <u>Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)</u>						Stadt: <u>München</u>			
Knotenpunkt: <u>K 0490 - Giesinger Berg, Planfall A</u>						Datum: <u>12.05.2011</u>			
Zeitraum: <u>Abendspitze (17:00 - 18:00)</u>						Bearbeiter: <u>JS</u>			
$t_{cl} = 90 \text{ s}$									
b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger									
Nr.	Bezeichnung	t_F [s]	w_{max} [s]	P [Fg]	t_{vor} [s]	t_{fluss} [s]	Bemerkung	w [s]	QSV
1	FG51	17	73	3	--	5,4		29,6	D
2	FG52	37	53	3	--	5,4		15,6	B
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

TRANSVER GmbH

München

9.4 Planfall B

9.4.1 Tegernseer Platz / Ichostraße (LZA 0039)

9.4.1.1 Verkehrsnachfrage

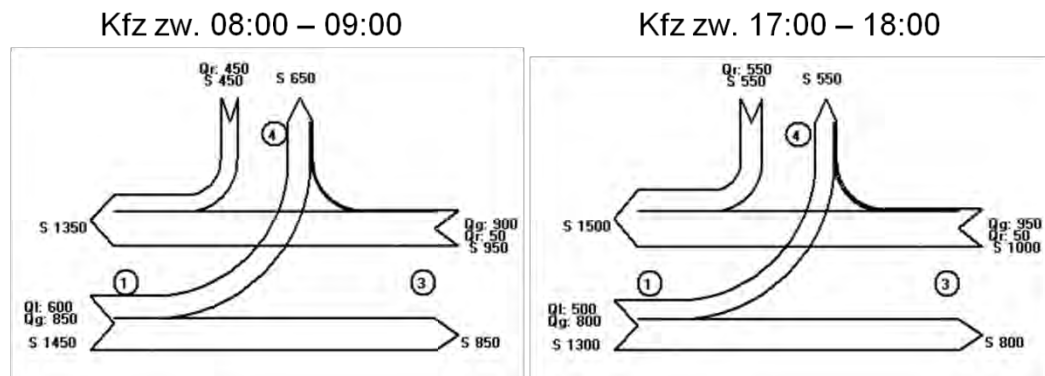


Abbildung 9-8: Verkehrsbelastung im Planfall B am Tegernseer Platz

9.4.1.2 Morgenspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																					
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																					
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)		Stadt: München																					
Knotenpunkt: K 0039 Icho- / Tegernseer Landstr., Planfall B		Datum: 12.05.2011																					
Zeitabschnitt: Morgenspitze (08:00 - 09:00)		Bearbeiter: JS																					
t ₀ = 90 s		T = 60 min																					
Nr.	Bez.	t _f [s]	f [-]	t _s [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _s [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	h [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	l _{Stau} [m]	w [s]	QSV				
1	FV01(1)	35	0,389	55	600	15,0	1967	1,83	19,1	765	0,784	1,49	13,8	92	95	16,18	102	31,2	B				
2	FV02(2)	43	0,478	47	850	21,3	1967	1,83	23,5	940	0,904	2,97	21,3	100	95	20,41	126	33,0	B				
3	FV03(12)	25	0,278	65	225	5,6	1967	1,83	13,7	546	0,412	0,00	4,6	82	95	7,47	48	26,5	B				
4	FV03(12)	25	0,278	65	225	5,6	1967	1,83	13,7	546	0,412	0,00	4,6	82	95	7,47	48	26,5	B				
5	FV04(8,9)	27	0,300	63	475	11,9	1967	1,83	14,8	590	0,805	1,83	11,5	97	95	15,53	96	40,2	C				
6	FV04(8)	27	0,300	63	475	11,9	1967	1,83	14,8	590	0,805	1,83	11,5	97	95	15,53	96	40,2	C				
7																							
8																							
9																							
10																							
11																							
12																							
13																							
14																							
15																							
16																							
17																							
18																							
19																							
20																							
q _K =					2850	Fz/h	C _K =					3977	Fz/h	g = 0,7681					g _{maßg} =				

TRANSVER GmbH

München

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)						Stadt: München				
Knotenpunkt: K 0039 Icho- / Tegernseer Landstr., Planfall B						Datum: 12.05.2011				
Zeitraum: Morgenspitze (08:00 - 09:00)						Bearbeiter: JS				
$t_U = 90 \text{ s}$										
b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger										
Nr.	Bezeichnung	t_F [s]	$w_{\max}$ [s]	P [Fg]	t_{vor} [s]	t_{fluss} [s]	Bemerkung	w [s]	QSV	
1	FG51	20	70	3	--	5,4		27,2	D	
2	FG53	13	77	3	--	5,4		32,9	E	
3	FG54	20	70	3	--	5,4		27,2	D	
4	FG55	15	75	3	--	5,4		31,3	E	
5	FG56	20	70	3	--	5,4		27,2	D	
6										
7										
8										
9										
10										

TRANSVER GmbH

München

9.4.1.3 Abendspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)		Stadt: München																		
Knotenpunkt: K. 0039 Icho- / Tegernseer Landstr., Planfall B		Datum: 12.05.2011																		
Zeitabschnitt: Abendspitze (17:00 - 18:00)		Bearbeiter: JS																		
t ₀ = 90 s		T = 60 min																		
Nr.	Bez.	t _f [s]	f [-]	t _s [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _s [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	h [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	l _{Stau} [m]	w [s]	QSV	
1	FV01(1)	35	0,389	55	500	12,5	1967	1,83	19,1	765	0,654	0,04	10,3	82	95	12,37	78	22,7	B	
2	FV02(2)	43	0,478	47	800	20,0	1967	1,83	23,5	940	0,851	2,05	19,0	95	95	18,47	114	28,5	B	
3	FV03(12)	27	0,300	63	275	6,9	1967	1,83	14,8	590	0,466	0,00	5,6	81	95	8,52	54	25,6	B	
4	FV03(12)	27	0,300	63	275	6,9	1967	1,83	14,8	590	0,466	0,00	5,6	81	95	8,52	54	25,6	B	
5	FV04(8,9)	25	0,278	65	500	12,5	1966	1,83	13,7	546	0,916	4,08	12,5	100	95	19,23	120	58,4	D	
6	FV04(8)	25	0,278	65	500	12,5	1967	1,83	13,7	546	0,915	4,02	12,5	100	95	19,16	120	58,0	D	
7																				
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
		q _K =		2850	Fz/h		C _K =		3977	Fz/h		g = 0,7648		g _{maßg} =						

TRANSVER GmbH

München

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage							
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)						Stadt: München			
Knotenpunkt: K 0039 Icho- / Tegernseer Landstr., Planfall B						Datum: 12.05.2011			
Zeitabschnitt: Abendspitze (17:00 - 18:00)						Bearbeiter: JS			
t _{ij} = 90 s									
b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger									
Nr.	Bezeichnung	t _F [s]	w _{max} [s]	P [Fg]	t _{vor} [s]	t _{fluss} [s]	Bemerkung	w [s]	QSV
1	FG51	20	70	3	--	5,4		27,2	D
2	FG53	13	77	3	--	5,4		32,9	E
3	FG54	20	70	3	--	5,4		27,2	D
4	FG55	18	72	3	--	5,4		28,8	D
5	FG56	20	70	3	--	5,4		27,2	D
6									
7									
8									
9									
10									

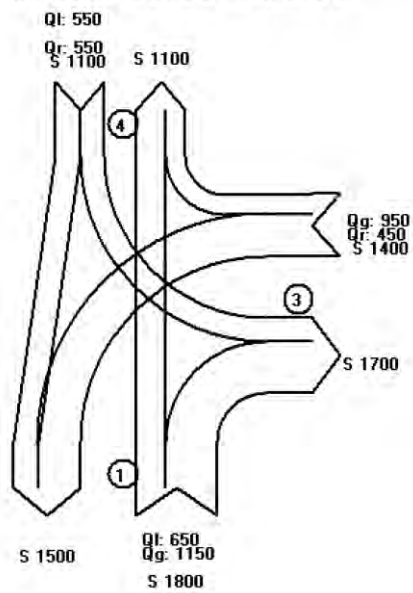
TRANSVER GmbH

München

9.4.2 Giesinger Berg (LZA 0490)

9.4.2.1 Verkehrsnachfrage

Kfz zw. 08:00 – 09:00



Kfz zw. 17:00 – 18:00

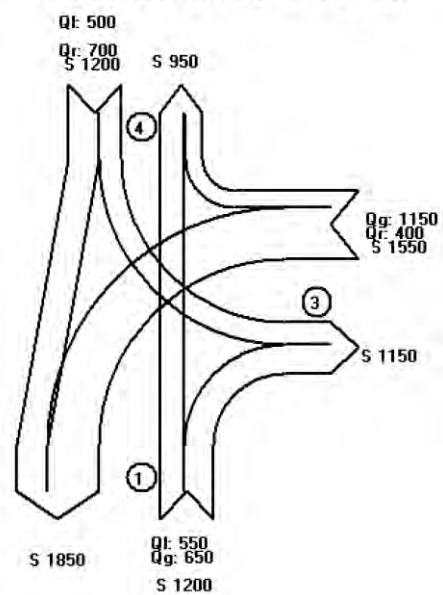


Abbildung 9-9: Verkehrsbelastung im Planfall B am Giesinger Berg

9.4.2.2 Morgenspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)		Stadt: München																	
Knotenpunkt: K 0490 - Giesinger Berg, Planfall B		Datum: 12.05.2011																	
Zeitabschnitt: Morgenspitze (08:00 - 09:00)		Bearbeiter: JS																	
t _U = 90 s		T = 60 min																	
Nr.	Bez.	t _f [s]	f [-]	t _s [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _s [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	h [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	l _{Stau} [m]	w [s]	QSV
1	FV01(1)	32	0,356	58	650	16,3	1967	1,83	17,5	699	0,929	5,34	16,3	100	95	22,54	138	55,4	D
2	FV02(12)	55	0,611	35	550	13,8	1967	1,83	30,1	1202	0,458	0,00	7,4	54	95	9,26	60	9,4	A
3	FV03(10)	15	0,167	75	275	6,9	1967	1,83	8,2	328	0,839	2,47	6,9	100	95	13,04	84	63,4	D
4	FV03(10)	15	0,167	75	275	6,9	1967	1,83	8,2	328	0,839	2,47	6,9	100	95	13,04	84	63,4	D
5	FV04(9)	39	0,433	51	450	11,3	1967	1,83	21,3	852	0,528	0,00	8,3	73	95	10,65	66	18,7	A
6	FV05(8)	24	0,267	66	475	11,9	1967	1,83	13,1	525	0,905	3,34	11,9	100	95	17,92	108	54,8	D
7	FV05(8)	24	0,267	66	475	11,9	1967	1,83	13,1	525	0,905	3,34	11,9	100	95	17,92	108	54,8	D
8	FV06(2)	57	0,633	33	1150	28,8	1967	1,83	31,1	1246	0,923	5,29	28,8	100	95	22,56	138	29,9	B
9																			
10																			
11																			
12																			
13																			
14																			
15																			
16																			
17																			
18																			
19																			
20																			
		q _K =		4300	Fz/h	C _K =		5705	Fz/h	g =		0,8084	g _{maßg} =						

TRANSVER GmbH

München

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage							
Projekt: <u>Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)</u>						Stadt: <u>München</u>			
Knotenpunkt: <u>K 0490 - Giesinger Berg, Planfall B</u>						Datum: <u>12.05.2011</u>			
Zeitraum: <u>Morgenspitze (08:00 - 09:00)</u>						Bearbeiter: <u>JS</u>			
$t_{cl} = 90 \text{ s}$									
b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger									
Nr.	Bezeichnung	t_F [s]	w_{max} [s]	P [Fg]	t_{vor} [s]	t_{fluss} [s]	Bemerkung	w [s]	QSV
1	FG51	20	70	3	--	5,4		27,2	D
2	FG52	20	70	3	--	5,4		27,2	D
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

TRANSVER GmbH

München

9.4.2.3 Abendspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)										Stadt: München										
Knotenpunkt: K 0490 - Giesinger Berg, Planfall B										Datum: 12.05.2011										
Zeitabschnitt: Abendspitze (17:00 - 18:00)										Bearbeiter: JS										
		$t_U = 90 \text{ s}$ $T = 60 \text{ min}$																		
Nr.	Bez.	t_F [s]	f [-]	t_S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q_S [Fz/h]	t_B [s/Fz]	n_C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N_{GE} [Fz]	n_H [Fz]	h [%]	S [%]	N_{RE} [Fz]	l_{Stau} [m]	w [s]	QSV	
1	FV01(1)	28	0,311	62	550	13,8	1967	1,83	15,3	612	0,899	2,83	13,8	100	95	18,23	114	46,3	C	
2	FV02(12)	50	0,556	40	700	17,5	1967	1,83	27,3	1093	0,641	0,00	12,1	69	95	12,49	78	13,8	A	
3	FV03(10)	15	0,167	75	250	6,3	1967	1,83	8,2	328	0,763	1,49	6,2	98	95	11,08	72	52,2	D	
4	FV03(10)	15	0,167	75	250	6,3	1967	1,83	8,2	328	0,763	1,49	6,2	98	95	11,08	72	52,2	D	
5	FV04(9)	23	0,256	67	400	10,0	1967	1,83	12,6	503	0,796	1,78	9,8	98	95	14,36	90	44,1	C	
6	FV05(8)	28	0,311	62	575	14,4	1967	1,83	15,3	612	0,940	6,02	14,4	100	95	22,67	138	65,6	D	
7	FV05(8)	28	0,311	62	575	14,4	1967	1,83	15,3	612	0,940	6,02	14,4	100	95	22,67	138	65,6	D	
8	FV06(2)	55	0,611	35	650	16,3	1967	1,83	30,1	1202	0,541	0,00	9,4	58	95	10,57	66	10,2	A	
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
		$q_K =$		3950		Fz/h		$C_K =$		5290		Fz/h		$\bar{g} = 0,7787$		$\bar{g}_{maßg} =$				

TRANSVER GmbH

München

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage							
Projekt: <u>Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)</u>						Stadt: <u>München</u>			
Knotenpunkt: <u>K 0490 - Giesinger Berg, Planfall B</u>						Datum: <u>12.05.2011</u>			
Zeitraum: <u>Abendspitze (17:00 - 18:00)</u>						Bearbeiter: <u>JS</u>			
$t_{cl} = 90 \text{ s}$									
b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger									
Nr.	Bezeichnung	t_F [s]	w_{max} [s]	P [Fg]	t_{vor} [s]	t_{fluss} [s]	Bemerkung	w [s]	QSV
1	FG51	20	70	3	--	5,4		27,2	D
2	FG52	20	70	3	--	5,4		27,2	D
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

TRANSVER GmbH

München

9.5 Planfall D

9.5.1 Tegernseer Platz / Ichostraße (LZA 0039)

9.5.1.1 Verkehrsnachfrage

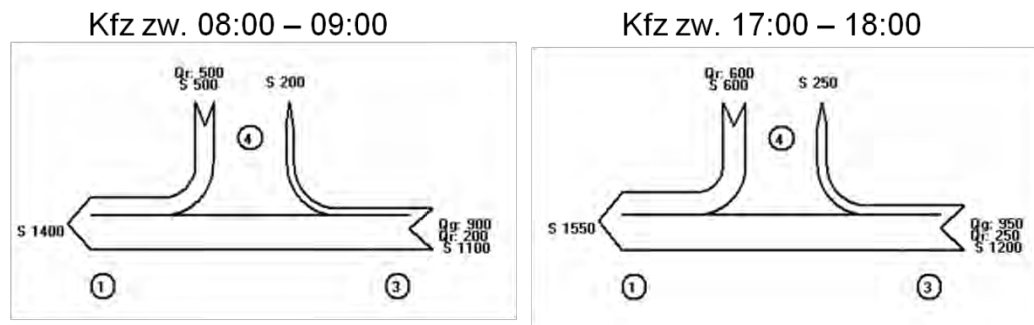


Abbildung 9-10: Verkehrsbelastung im Planfall D am Tegernseer Platz

9.5.1.2 Morgenspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
		Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)										Stadt: München							
		Knotenpunkt: K 0039 Icho- / Tegernseer Landstr., Planfall D										Datum: 16.05.2011							
		Zeitabschnitt: Morgenspitze (08:00 - 09:00)										Bearbeiter: JS							
		t ₀ = 90 s T = 60 min																	
Nr.	Bez.	t _f [s]	f [-]	t _s [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _s [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	h [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	l _{Stau} [m]	w [s]	QSV
1	FV03(12)	24	0,267	66	250	6,3	1967	1,83	13,1	525	0,477	0,00	5,3	84	95	8,20	54	27,7	B
2	FV03(12)	24	0,267	66	250	6,3	1967	1,83	13,1	525	0,477	0,00	5,3	84	95	8,20	54	27,7	B
3	FV04(8)	30	0,333	60	450	11,3	1967	1,83	16,4	656	0,686	0,43	9,9	88	95	12,69	78	28,3	B
4	FV04(8)	30	0,333	60	450	11,3	1967	1,83	16,4	656	0,686	0,43	9,9	88	95	12,69	78	28,3	B
5	FV04(9)	30	0,333	60	200	5,0	1967	1,83	16,4	656	0,305	0,00	3,7	74	95	6,42	42	22,3	B
6	BU42(4)	5,4	0,060	84,6	0	0,0	1950	1,85	2,9	117	0,000	0,00	0,0	0	95	0,00	0	0,0	A
7																			
8																			
9																			
10																			
11																			
12																			
13																			
14																			
15																			
16																			
17																			
18																			
19																			
20																			
		q _K =		1600	Fz/h		C _K =		3135	Fz/h		g = 0,5731		g _{maßg} =					

TRANSVER GmbH

München

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage							
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)						Stadt: München			
Knotenpunkt: K 0039 Icho- / Tegernseer Landstr., Planfall D						Datum: 16.05.2011			
Zeitabschnitt: Morgenspitze (08:00 - 09:00)						Bearbeiter: JS			
$t_{ij} = 90 \text{ s}$									
b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger									
Nr.	Bezeichnung	t_F [s]	$w_{\max}$ [s]	P [Fg]	t_{vor} [s]	t_{fluss} [s]	Bemerkung	w [s]	QSV
1	FG51	37	53	3	--	5,4		15,6	B
2	FG53	11	79	3	--	5,4		34,7	E
3	FG54	20	70	3	--	5,4		27,2	D
4	FG55	30	60	3	--	5,4		20,0	B
5	FG56	33	57	3	1	4,4		18,1	B
6									
7									
8									
9									
10									

TRANSVER GmbH

München

9.5.1.3 Abendspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
		Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)										Stadt: München							
		Knotenpunkt: K 0039 Icho- / Tegernseer Landstr., Planfall D										Datum: 16.05.2011							
		Zeitabschnitt: Abendspitze (17:00 - 18:00)										Bearbeiter: JS							
		t ₀ = 90 s										T = 60 min							
Nr.	Bez.	t _f [s]	f [-]	t _s [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _s [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	h [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	l _{Stau} [m]	w [s]	QSV
1	FV03(12)	22	0,244	68	300	7,5	1967	1,83	12,0	481	0,624	0,00	6,7	89	95	9,69	60	30,3	B
2	FV03(12)	22	0,244	68	300	7,5	1967	1,83	12,0	481	0,624	0,00	6,7	89	95	9,69	60	30,3	B
3	FV04(8)	32	0,356	58	475	11,9	1967	1,83	17,5	699	0,679	0,34	10,2	86	95	12,77	78	26,4	B
4	FV04(8)	32	0,356	58	475	11,9	1967	1,83	17,5	699	0,679	0,34	10,2	86	95	12,77	78	26,4	B
5	FV04(9)	32	0,356	58	250	6,3	1967	1,83	17,5	699	0,357	0,00	4,6	73	95	7,42	48	21,4	B
6	BU42(4)	5,4	0,060	84,6	0	0,0	1950	1,85	2,9	117	0,000	0,00	0,0	0	95	0,00	0	0,0	A
7																			
8																			
9																			
10																			
11																			
12																			
13																			
14																			
15																			
16																			
17																			
18																			
19																			
20																			
		q _K =		1800	Fz/h		C _K =		3176	Fz/h		g = 0,6159		g _{maßg} =					

TRANSVER GmbH

München

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)						Stadt: München				
Knotenpunkt: K 0039 Icho- / Tegernseer Landstr., Planfall D						Datum: 16.05.2011				
Zeitraum: Abendspitze (17:00 - 18:00)						Bearbeiter: JS				
$t_U = 90 \text{ s}$										
b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger										
Nr.	Bezeichnung	t_F [s]	$w_{\max}$ [s]	P [Fg]	t_{vor} [s]	t_{fluss} [s]	Bemerkung	w [s]	QSV	
1	FG51	35	55	3	--	5,4		16,8	B	
2	FG53	11	79	3	--	5,4		34,7	E	
3	FG54	20	70	3	--	5,4		27,2	D	
4	FG55	30	60	3	--	5,4		20,0	B	
5	FG56	33	57	3	1	4,4		18,1	B	
6										
7										
8										
9										
10										

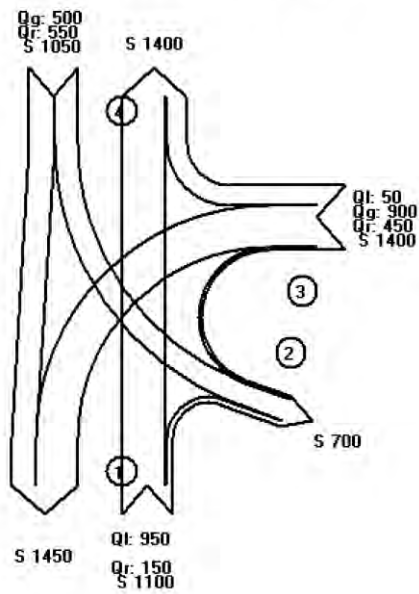
TRANSVER GmbH

München

9.5.2 Giesinger Berg (LZA 0490)

9.5.2.1 Verkehrsnachfrage

Kfz zw. 08:00 – 09:00



Kfz zw. 17:00 – 18:00

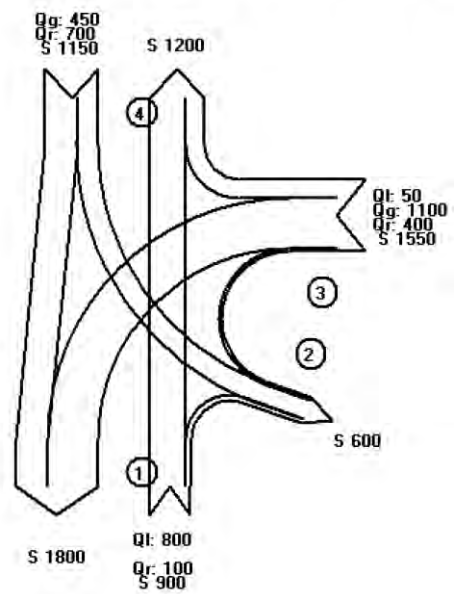


Abbildung 9-11: Verkehrsbelastung im Planfall D am Giesinger Berg

9.5.2.2 Morgenspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)		Stadt: München																		
Knotenpunkt: K 0490 - Giesinger Berg, Planfall D		Datum: 16.05.2011																		
Zeitabschnitt: Morgenspitze (08:00 - 09:00)		Bearbeiter: JS																		
t _U = 90 s		T = 60 min																		
Nr.	Bez.	t _F [s]	f [-]	t _S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _S [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	h [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	l _{Stau} [m]	w [s]	QSV	
1	FV01(1)	27	0,300	63	475	11,9	1967	1,83	14,8	590	0,805	1,83	11,5	97	95	15,53	96	40,2	C	
2	FV01(1)	27	0,300	63	475	11,9	1967	1,83	14,8	590	0,805	1,83	11,5	97	95	15,53	96	40,2	C	
3	FV02(12)	54	0,600	36	550	13,8	1967	1,83	29,5	1180	0,466	0,00	7,6	55	95	9,47	60	10,0	A	
4	FV03(11)	28	0,311	62	500	12,5	1967	1,83	15,3	612	0,817	1,95	12,2	98	95	16,06	102	40,1	C	
5	FV04(9)	48	0,533	42	450	11,3	1967	1,83	26,2	1049	0,429	0,00	6,8	60	95	9,13	60	12,7	A	
6	FV05(8)	23	0,256	67	450	11,3	1967	1,83	12,6	503	0,895	2,93	11,3	100	95	16,99	102	53,3	D	
7	FV05(8)	23	0,256	67	450	11,3	1967	1,83	12,6	503	0,895	2,93	11,3	100	95	16,99	102	53,3	D	
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
		q _K =		3350	Fz/h	C _K =		5027	Fz/h	g = 0,7248		g _{maßg} =								

TRANSVER GmbH

München

9.5.2.3 Abendspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																			
a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																					
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)												Stadt: München									
Knotenpunkt: K 0490 - Giesinger Berg, Planfall D												Datum: 16.05.2011									
Zeitabschnitt: Abendspitze (17:00 - 18:00)												Bearbeiter: JS									
t _U = 90 s				T = 60 min																	
Nr.	Bez.	t _F [s]	f [-]	t _S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _S [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	h [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	l _{Stau} [m]	w [s]	QSV		
1	FV01(1)	26	0,289	64	400	10,0	1967	1,83	14,2	568	0,704	0,66	9,1	91	95	12,49	78	32,7	B		
2	FV01(1)	26	0,289	64	400	10,0	1967	1,83	14,2	568	0,704	0,66	9,1	91	95	12,49	78	32,7	B		
3	FV02(12)	54	0,600	36	700	17,5	1967	1,83	29,5	1180	0,593	0,00	10,9	62	95	11,47	72	11,2	A		
4	FV03(11)	24	0,267	66	450	11,3	1967	1,83	13,1	525	0,858	2,48	11,3	100	95	16,27	102	48,4	C		
5	FV04(9)	25	0,278	65	400	10,0	1967	1,83	13,7	546	0,732	1,00	9,3	93	95	13,07	84	36,1	C		
6	FV05(8)	28	0,311	62	550	13,8	1967	1,83	15,3	612	0,899	2,83	13,8	100	95	18,23	114	46,3	C		
7	FV05(8)	28	0,311	62	550	13,8	1967	1,83	15,3	612	0,899	2,83	13,8	100	95	18,23	114	46,3	C		
8																					
9																					
10																					
11																					
12																					
13																					
14																					
15																					
16																					
17																					
18																					
19																					
20																					
		q _K =		3450		Fz/h		C _K =		4611		Fz/h		ḡ = 0,7670				ḡ _{maßg} =			

TRANSVER GmbH

München

9.6 Modifizierter Planfall D mit befahrbarem Tegernseer Platz

9.6.1 Tegernseer Platz / Ichostraße (LZA 0039)

9.6.1.1 Verkehrsnachfrage

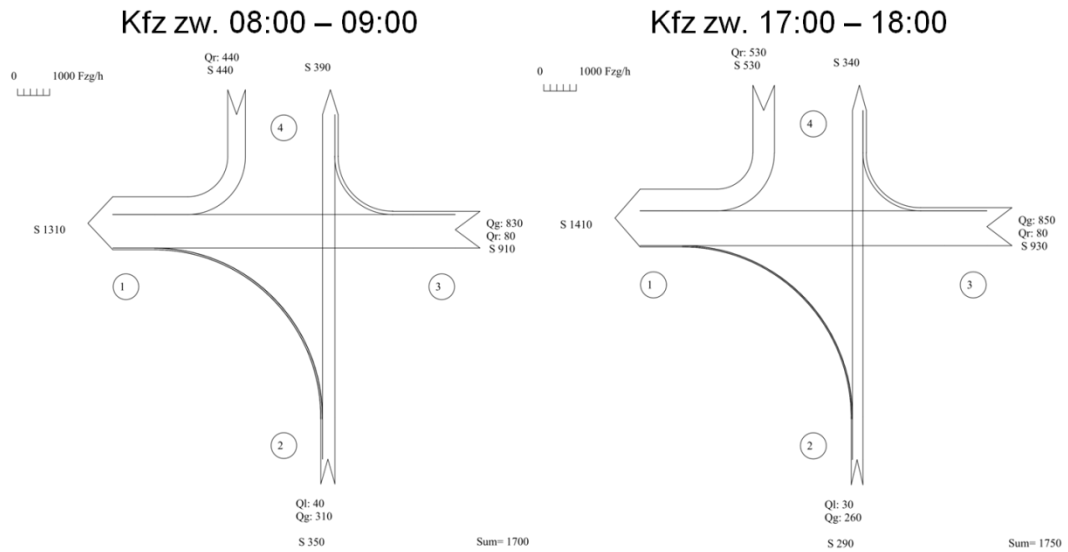


Abbildung 9-12: Verkehrsbelastung im modifizierten Planfall D am Tegernseer Platz

9.6.1.2 Morgenspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)		Stadt: München																		
Knotenpunkt: K 0039 Icho- / Tegernseer Landstr., Planfall D1		Datum: 06.02.2013																		
Zeitabschnitt: Morgenspitze (08:00 - 09:00)		Bearbeiter: JS																		
t _{ij} = 90 s		T = 60 min																		
Nr.	Bez.	t _f [s]	f [-]	t _s [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _s [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	h [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	I _{Stau} [m]	w [s]	QSV	
1	FV01(5,4)	21,4	0,238	68,6	350	8,8	1914	1,88	11,4	455	0,769	1,50	8,5	97	95	13,00	78	43,8	C	
2	FV03(12)	24	0,267	66	440	11,0	1969	1,83	13,1	525	0,838	2,26	11,0	100	95	15,76	96	46,6	C	
3	FV04(8)	30	0,333	60	415	10,4	1967	1,83	16,4	656	0,633	0,00	8,8	85	95	11,36	72	25,3	B	
4	FV04(8)	30	0,333	60	415	10,4	1967	1,83	16,4	656	0,633	0,00	8,8	85	95	11,36	72	25,3	B	
5	FV04(9)	27	0,300	63	80	2,0	1573	2,29	11,8	472	0,169	0,00	1,5	75	95	3,40	24	23,2	B	
6																				
7																				
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
		q _K =		1700	Fz/h		C _K =		2764	Fz/h		$\bar{g} = 0,6922$		$\bar{g}_{\text{maßg}} =$						

TRANSVER GmbH

München

9.6.1.3 Abendspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)												Stadt: München								
Knotenpunkt: K 0039 Icho- / Tegernseer Landstr., Planfall D1												Datum: 06.02.2013								
Zeitabschnitt: Abendspitze (17:00 - 18:00)												Bearbeiter: JS								
$t_U = 90 \text{ s}$												$T = 60 \text{ min}$								
Nr.	Bez.	t_F [s]	f [-]	t_S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q_S [Fz/h]	t_B [s/Fz]	n_C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N_{GE} [Fz]	n_H [Fz]	h [%]	S [%]	N_{RE} [Fz]	l_{Stau} [m]	w [s]	QSV	
1	FV01(5,4)	17,6	0,196	72,4	290	7,3	1922	1,87	9,4	376	0,771	1,58	7,1	97	95	12,02	78	49,4	C	
2	FV03(12)	28	0,311	62	530	13,3	1967	1,83	15,3	612	0,866	2,48	13,3	100	95	17,37	108	43,8	C	
3	FV04(8)	30	0,333	60	425	10,6	1967	1,83	16,4	656	0,648	0,00	9,0	85	95	11,58	72	25,5	B	
4	FV04(8)	30	0,333	60	425	10,6	1967	1,83	16,4	656	0,648	0,00	9,0	85	95	11,58	72	25,5	B	
5	FV04(9)	27	0,300	63	80	2,0	1573	2,29	11,8	472	0,169	0,00	1,5	75	95	3,40	24	23,2	B	
6																				
7																				
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
					$q_K =$	1750	Fz/h				$C_K =$	2772	Fz/h	$\bar{g} = 0,7125$			$\bar{g}_{maß} =$			

TRANSVER GmbH

München

9.6.2 Giesinger Berg (LZA 0490)

9.6.2.1 Verkehrsnachfrage

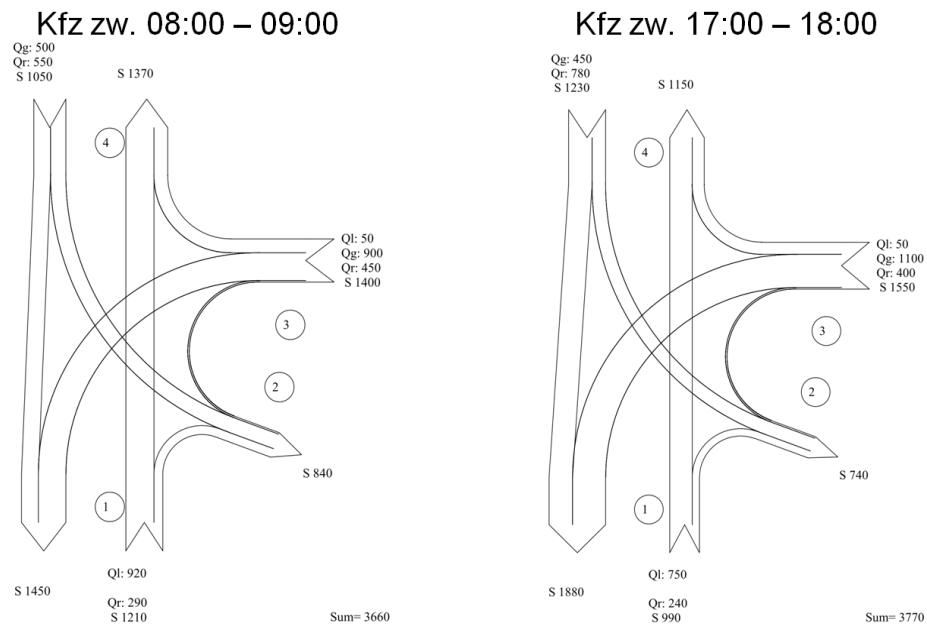


Abbildung 9-13: Verkehrsbelastung im modifizierten Planfall D am Giesinger Berg

9.6.2.2 Morgenspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
		Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)										Stadt: München								
		Knotenpunkt: K 0490 - Giesinger Berg, Planfall D1 (modifiziert mit geöffnetem Tegernseer Platz)										Datum: 06.02.2013								
		Zeitabschnitt: Morgenspitze (08:00 - 09:00)										Bearbeiter: JS								
		t _U = 90 s										T = 60 min								
Nr.	Bez.	t _F [s]	f [-]	t _S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _S [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	h [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	l _{Stau} [m]	w [s]	QSV	
1	FV01(1)	27	0,300	63	460	11,5	1967	1,83	14,8	590	0,779	1,54	11,0	96	95	14,83	90	38,2	C	
2	FV01(1)	27	0,300	63	460	11,5	1967	1,83	14,8	590	0,779	1,54	11,0	96	95	14,83	90	38,2	C	
3	FV02(12)	54	0,600	36	550	13,8	1967	1,83	29,5	1180	0,466	0,00	7,6	55	95	9,47	60	10,0	A	
4	FV03(11)	28	0,311	62	500	12,5	1967	1,83	15,3	612	0,817	1,95	12,2	98	95	16,06	102	40,1	C	
5	FV04(9)	48	0,533	42	450	11,3	1967	1,83	26,2	1049	0,429	0,00	6,8	60	95	9,13	60	12,7	A	
6	FV05(8)	23	0,256	67	450	11,3	1967	1,83	12,6	503	0,895	2,93	11,3	100	95	16,99	102	53,3	D	
7	FV05(8)	23	0,256	67	450	11,3	1967	1,83	12,6	503	0,895	2,93	11,3	100	95	16,99	102	53,3	D	
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
		q _K =		3320		Fz/h		C _K =		5027		Fz/h		g = 0,7169		g _{maßg} =				

TRANSVER GmbH	München
---------------	---------

9.6.2.3 Abendspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage																			
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Formblatt 3	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																			
	a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																			
	Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)										Stadt: München									
	Knotenpunkt: K 0490 - Giesinger Berg, Planfall D1 (modifiziert mit geöffnetem Tegernseer Platz)										Datum: 06.02.2013									
Zeitabschnitt: Abendspitze (17:00 - 18:00)										Bearbeiter: JS										
		$t_U = 90 \text{ s}$ $T = 60 \text{ min}$																		
Nr.	Bez.	t_F [s]	f [-]	t_S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q_S [Fz/h]	t_B [s/Fz]	n_C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N_{GE} [Fz]	n_H [Fz]	h [%]	S [%]	N_{RE} [Fz]	l_{Stau} [m]	w [s]	QSV	
1	FV01(1)	26	0,289	64	375	9,4	1967	1,83	14,2	568	0,660	0,12	8,3	88	95	11,19	72	28,9	B	
2	FV01(1)	26	0,289	64	375	9,4	1967	1,83	14,2	568	0,660	0,12	8,3	88	95	11,19	72	28,9	B	
3	FV02(12)	54	0,600	36	780	19,5	1967	1,83	29,5	1180	0,661	0,11	13,0	67	95	12,67	78	12,3	A	
4	FV03(11)	24	0,267	66	450	11,3	1967	1,83	13,1	525	0,858	2,48	11,3	100	95	16,27	102	48,4	C	
5	FV04(9)	25	0,278	65	400	10,0	1967	1,83	13,7	546	0,732	1,00	9,3	93	95	13,07	84	36,1	C	
6	FV05(8)	28	0,311	62	550	13,8	1967	1,83	15,3	612	0,899	2,83	13,8	100	95	18,23	114	46,3	C	
7	FV05(8)	28	0,311	62	550	13,8	1967	1,83	15,3	612	0,899	2,83	13,8	100	95	18,23	114	46,3	C	
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
					$q_K =$	3480	Fz/h				$C_K =$	4611	Fz/h	$\bar{g} = 0,7696$			$\bar{g}_{maßg} =$			

TRANSVER GmbH

München

9.6.3 Silberhornstraße / Tegernseer Platz (LZA 0040)

9.6.3.1 Verkehrsnachfrage

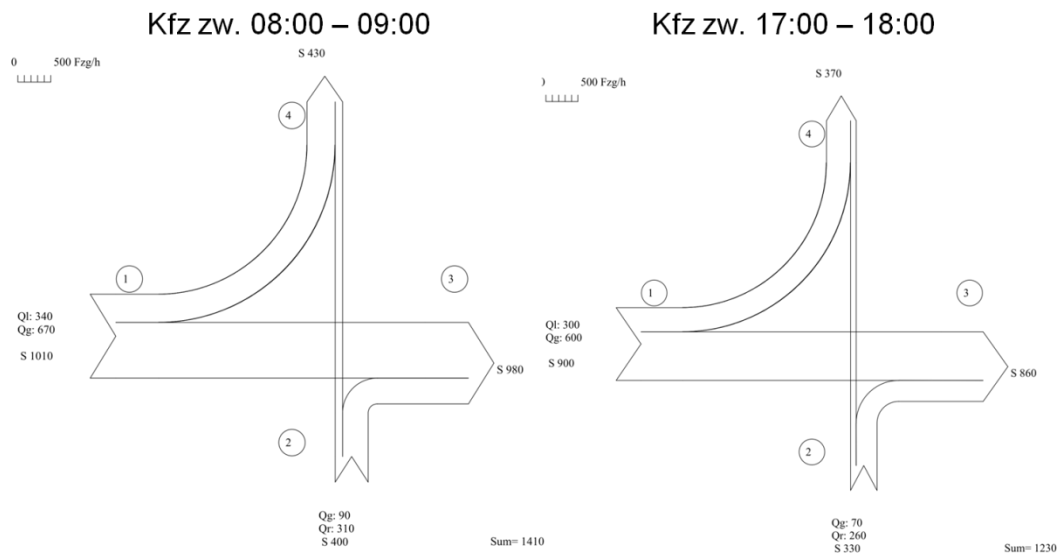


Abbildung 9-14: Verkehrsbelastung im modifizierten Planfall D am Tegernseer Platz

9.6.3.2 Morgenspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage																			
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Formblatt 3	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																				
	a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																				
	Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)										Stadt: München										
Knotenpunkt: K 0040 Deisenhofener Str. / Tegernseer Landstr., Planfall D (modifiziert mit geöffnetem Deisenhofenplatz)																					
Zeitabschnitt: Morgenspitze (7:00 - 8:00)																			Bearbeiter: JS		
t _U = 90 s T = 60 min																					
Nr.	Bez.	t _F [s]	f [-]	t _S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _S [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	h [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	l _{Stau} [m]	w [s]	QSV		
1	FV01(5,6)	25,9	0,288	64,1	400	10,0	1649	2,18	11,9	475	0,843	2,36	10,0	100	95	14,69	90	48,0	C		
2	FV02(2)	40	0,444	50	670	16,8	1967	1,83	21,9	874	0,766	1,25	14,8	88	95	16,05	102	26,2	B		
3	FV02L(1)	27	0,300	63	340	8,5	1573	2,29	11,8	472	0,720	0,89	7,8	92	95	11,26	72	34,9	B		
4																					
5																					
6																					
7																					
8																					
9																					
10																					
11																					
12																					
13																					
14																					
15																					
16																					
17																					
18																					
19																					
20																					
					q _K = 1410	Fz/h				C _K = 1821	Fz/h				g = 0,7768						g _{maßg} =

TRANSVER GmbH

München

9.6.3.3 Abendspitze

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage
--

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße (10-059)										Stadt: München									
Knotenpunkt: K 0040 Deisenhofener Str. / Tegernseer Landstr., Planfall D (modifiziert mit geöffnetem Deutsches Platten)										Datum: 06.02.2013									
Zeitraum: Abendspitze (17:00 - 18:00)										Bearbeiter: JS									
$t_U = 90$ s										T = 60 min									
Nr.	Bez.	t_F [s]	f [-]	t_S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q_S [Fz/h]	t_B [s/Fz]	n_C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N_{GE} [Fz]	n_H [Fz]	h [%]	S [%]	N_{RE} [Fz]	l_{Stau} [m]	w [s]	QSV
1	FV01(5,6)	25,9	0,288	64,1	330	8,3	1645	2,19	11,8	473	0,697	0,60	7,5	90	95	10,78	66	33,1	B
2	FV02(2)	40	0,444	50	600	15,0	1967	1,83	21,9	874	0,686	0,40	12,2	81	95	13,73	84	21,6	B
3	FV02L(1)	27	0,300	63	300	7,5	1573	2,29	11,8	472	0,636	0,00	6,5	87	95	9,13	60	27,2	B
4																			
5																			
6																			
7																			
8																			
9																			
10																			
11																			
12																			
13																			
14																			
15																			
16																			
17																			
18																			
19																			
20																			
					$q_K =$ 1230	Fz/h			$C_K =$ 1819	Fz/h			$\bar{g} = 0,6768$			$\bar{g}_{maßg} =$			

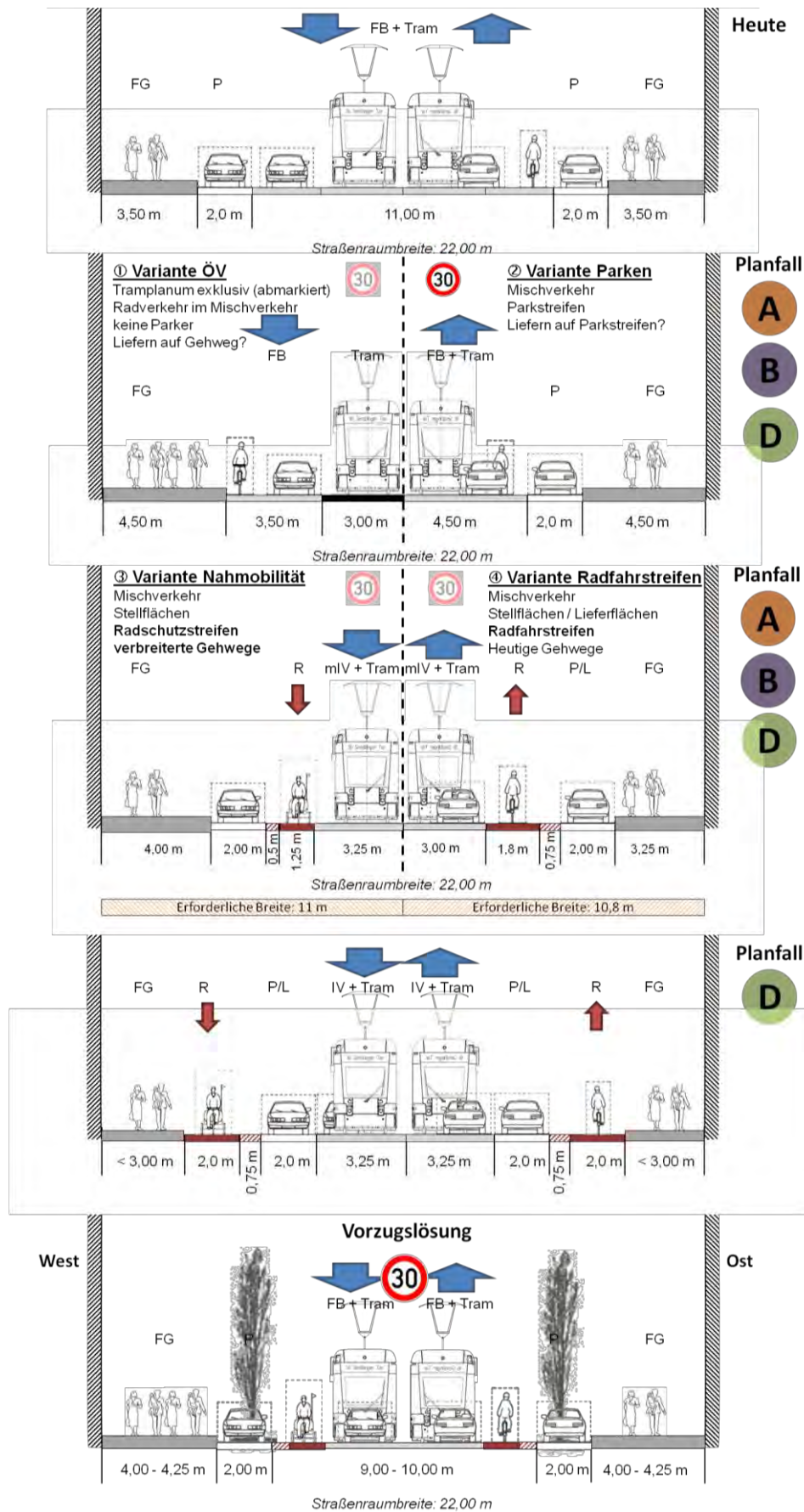
TRANSVER GmbH	München
----------------------	----------------

10 Anhang: Straßenquerschnitte

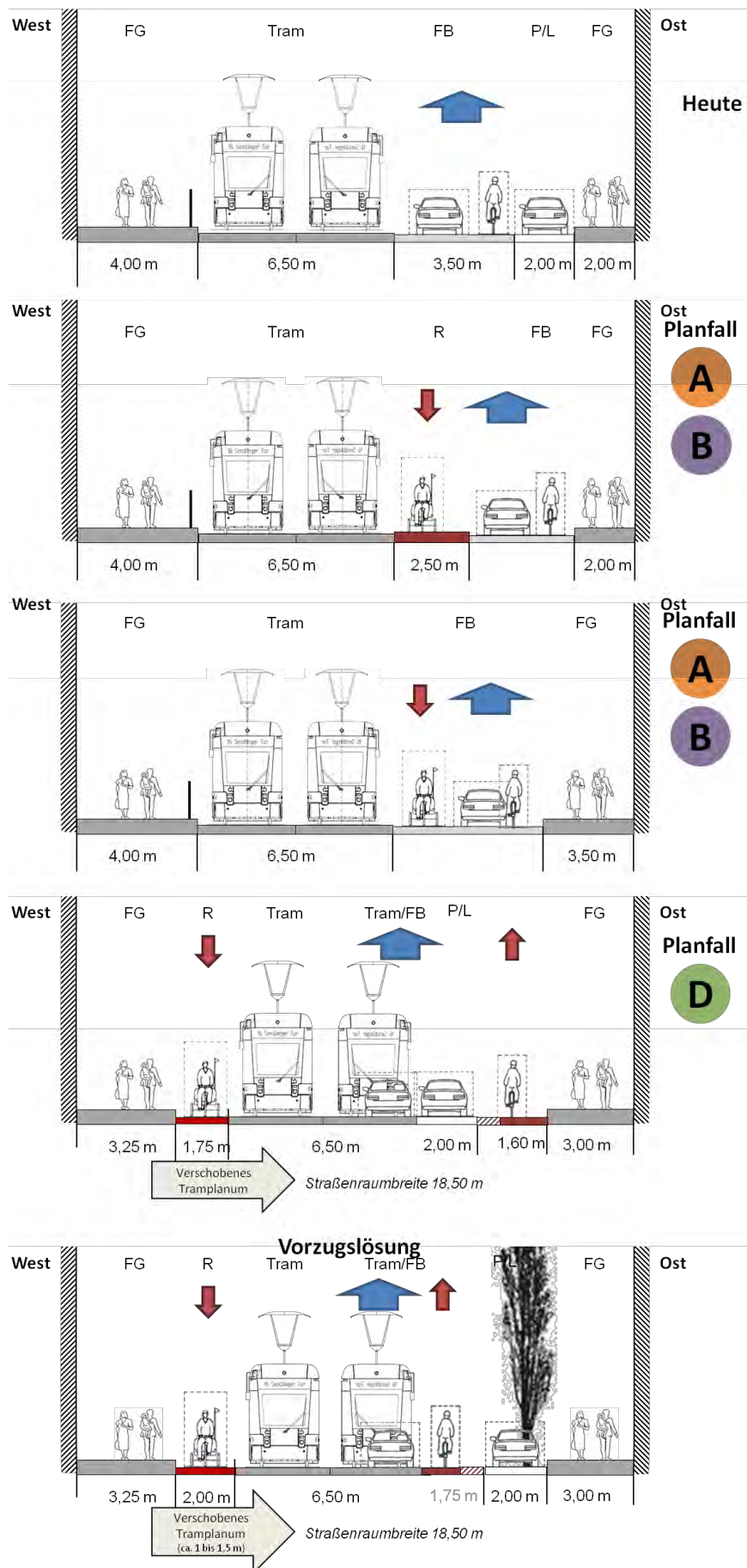
Im Bericht sind sämtliche Straßenquerschnitte jeweils **zuerst** nach **Untersuchungsfall** und nachfolgend nach Straße aufgeteilt. Aus Gründen der Vergleichbarkeit werden hier die gleichen Querschnitte, jedoch **zuerst** nach **Straße** und dann nach Untersuchungsfall dargestellt.

Die Lage der Querschnitte kann Abbildung 4-1 und Abbildung 6-1 entnommen werden.

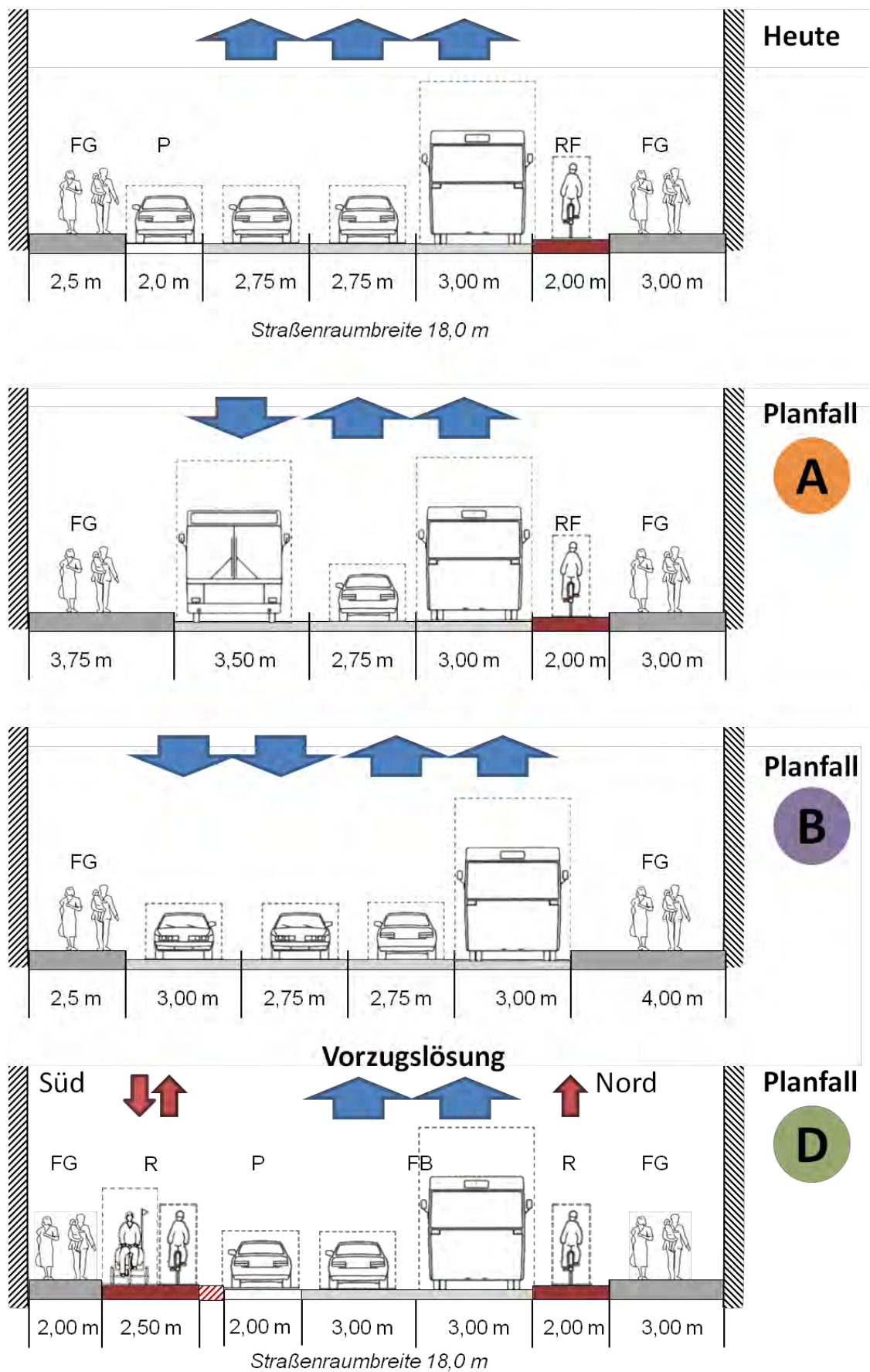
10.1 Tegernseer Landstraße (nördlicher Teil)



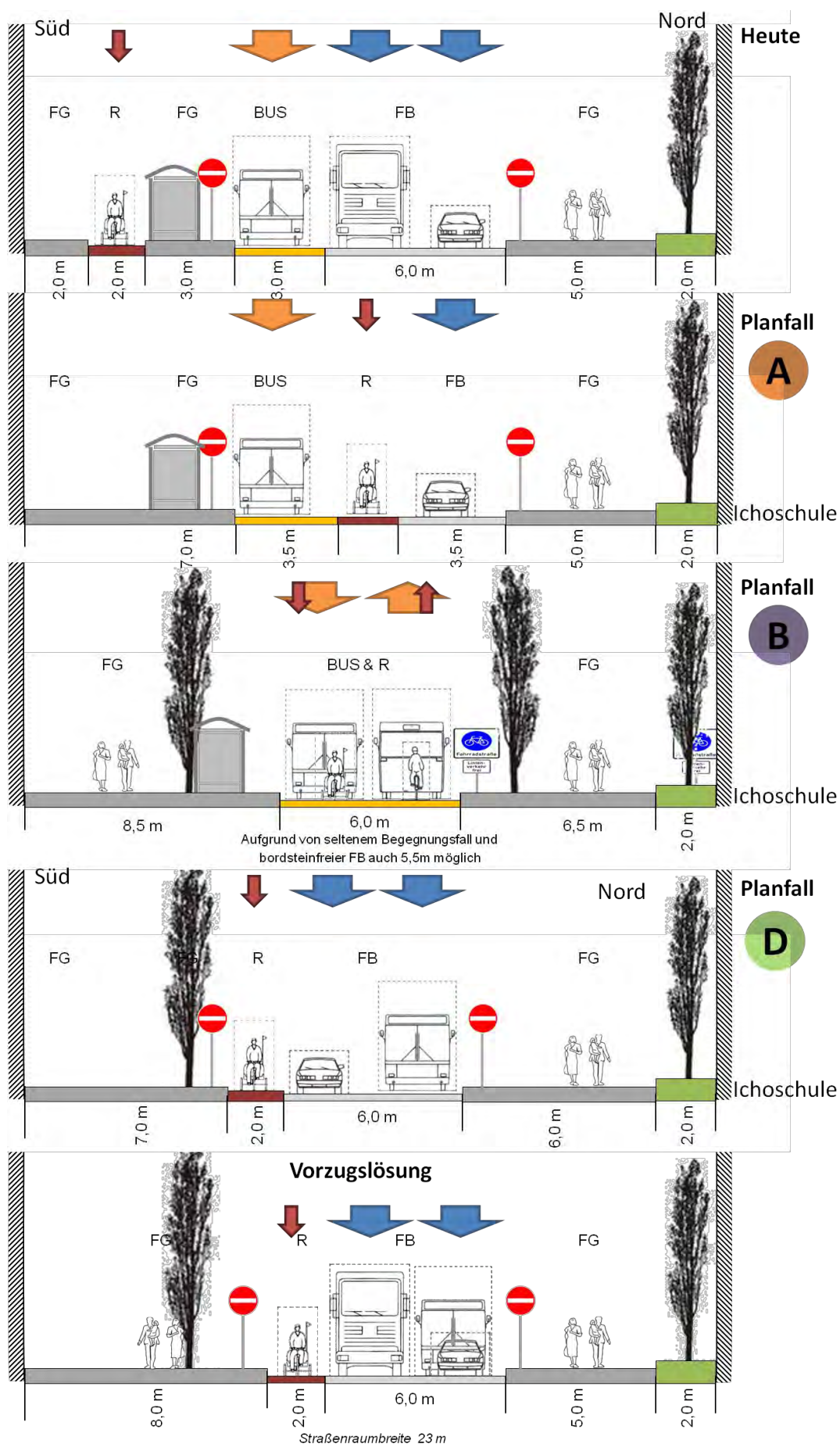
10.2 Tegernseer Landstraße (südlicher Teil)



10.3 Ichostraße



10.4 Silberhornstraße



Heute

Nord

FG R P/L P/L FG

2,40 m 1,30 m 2,0 m 7,00 m 2,0 m 2,80 m

Gebäude der Post

Planfall B

FG P R P FG

3,70 m 4,5 m 4,5 m 2,0 m 2,80 m

50 gon Schrägparker Mischverkehr, unechte Einbahnstraße

Gebäude der Post

Vorzugslösung D

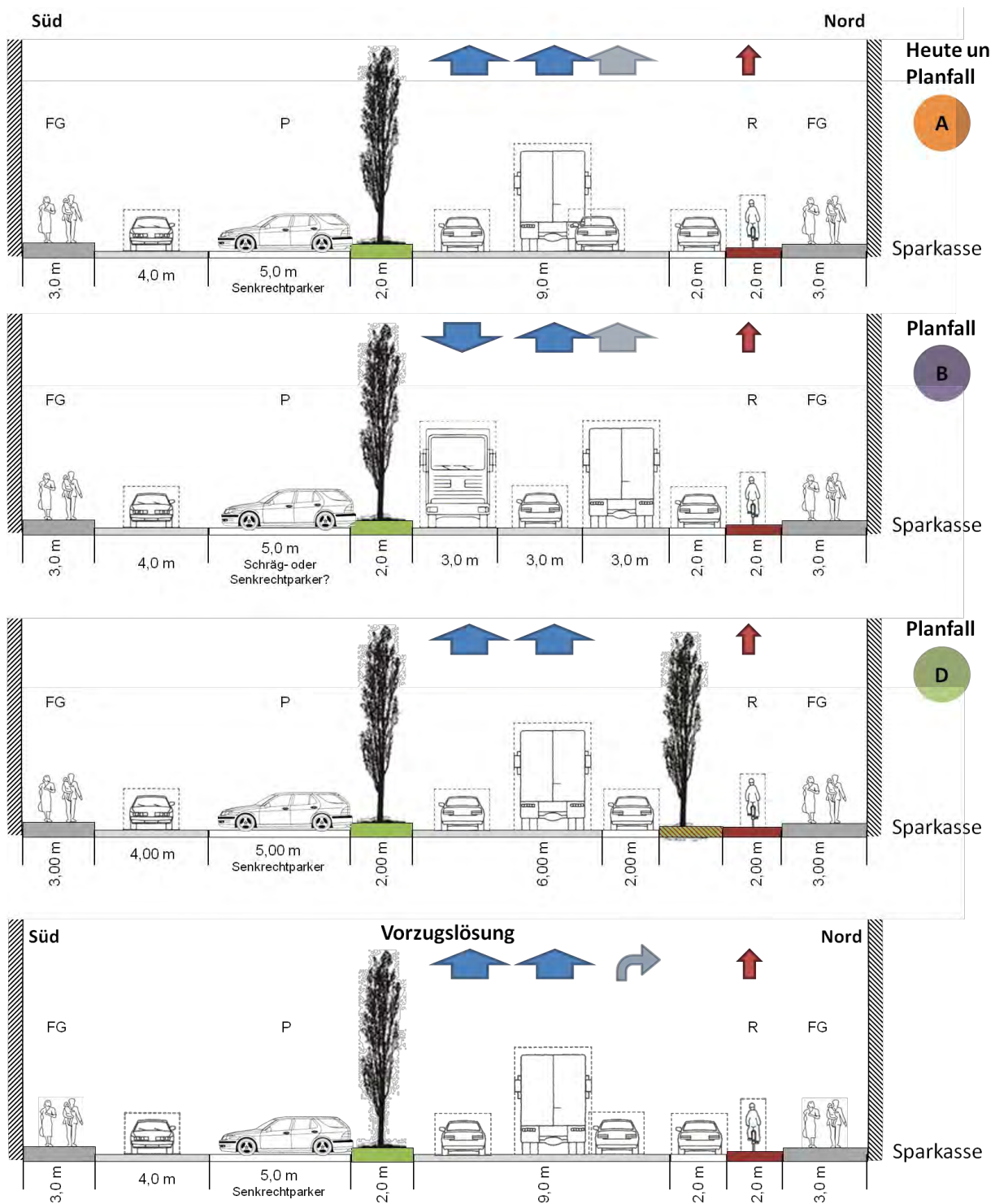
FG P/L R P/L FG

2,40 – 3,00 m 2,00 m 0,75 m 1,50 m 5,75 m 2,00 m 2,80 m

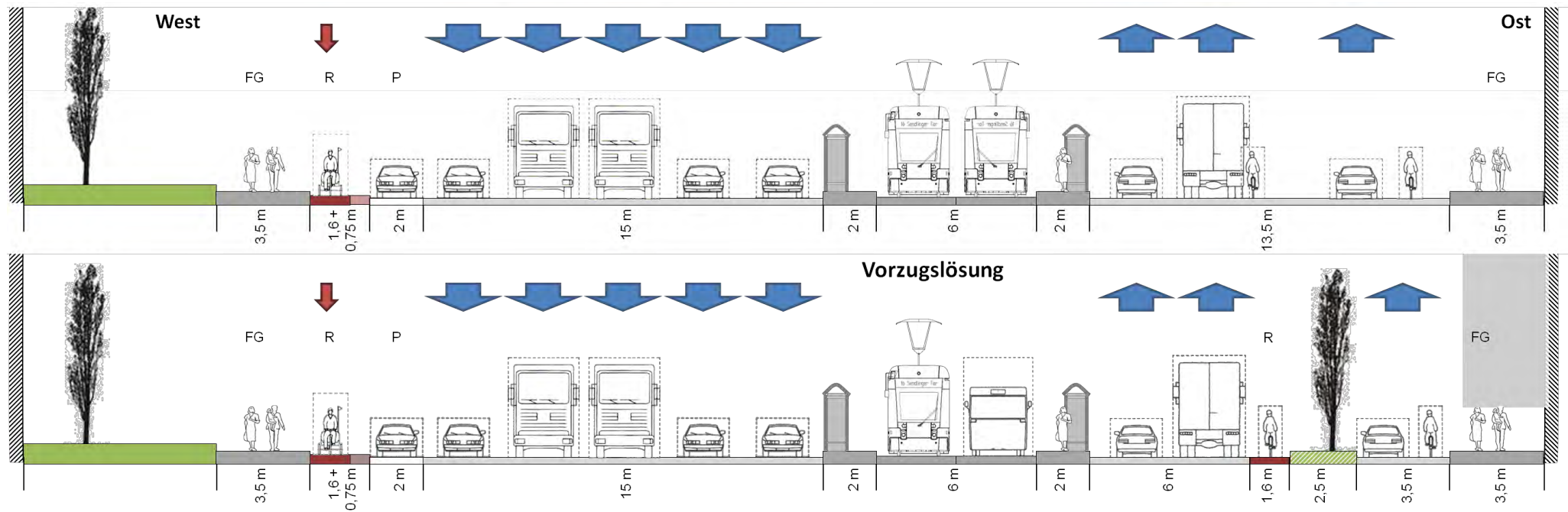
17,50 m

Gebäude der Post

10.6 Werinherstraße



10.7 Tegernseer Landstraße / Wirtstraße



11 Anhang: Protokoll UA Verkehr



Thema	Vorstellung der verkehrlichen Machbarkeitsstudie an der Tegernseer Landstraße bei der Sitzung des UA Verkehr des BA 17 mit Gästen der AG Verkehr und der TELA Aktiv e.V.
Ort	MVHS Ost, Werinherstraße 33
Datum	4.11.2010
Niederschrift	Jürgen Schmiele, 11.11.2010
Teilnehmer	siehe Teilnehmerliste

Begrüßung durch die Vorsitzende des UA Verkehr Frau Wochenauer und Moderation der Veranstaltung durch Frau Lierow. Auf der **Tagesordnung** standen:

TOP 1	Vorstellung der Sozialen Stadt und der verkehrlichen Machbarkeitsstudie an der Tegernseer Landstraße
TOP 2	Anregungen und Vorschläge zur verkehrlichen Neuordnung

TOP 1 Vorstellung der Sozialen Stadt und der verkehrlichen Machbarkeitsstudie an der Tegernseer Landstraße

Herr Hölzel, Frau Grötsch und Herr Glöckl stellten ihre jeweiligen Schwerpunkte anhand einer Präsentation dar.

- Herr Hölzel beschrieb das Projekt Sanierungsgebiet Tegernseer Landstraße / Chiemgaustraße im Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm Soziale Stadt,
- Frau Grötsch stellte die Rahmenbedingungen für die Untersuchung vor,
- Herr Glöckl beschrieb die Vorgehensweise der Machbarkeitsstudie.

Alle drei Präsentationen sind dem Protokoll angefügt.

TOP 2 Anregungen und Vorschläge zur verkehrlichen Neuordnung

Anregungen durch Teilnehmer/in 1

- Der Wunsch der Führung des Metrobuses 54 durch die Tegernseer Landstraße und Deisenhofener Straße durch den BA 18 wurde durch den BA 17 abgelehnt, da kein Parallelverkehr zur U-Bahn notwendig sei und die Erschließung und Anschluss der Bewohner um das Agfa Gelände (1500 bis 2000 neue Einwohner) notwendig ist. Weiter ist die Busbeschleunigung entlang der Perlacher Straße und an der Kreuzung Grünwalder Straße / Tegernseer Landstraße / Candidstraße in Umsetzung.
- Trotz diversen Ampelanlagen wird in der Deisenhofener Straße sehr schnell gefahren.

Anregungen durch Teilnehmer/in 2

- Der zentrale Bereich um den Edelweißplatz ist für Bewohner außerhalb des Umgriffs zum Teil schwer zugänglich, da keine direkte Bus- und/oder

Seite 2 von 4 Vorstellung der verkehrlichen Machbarkeitsstudie an der Tegernseer Landstraße bei d

Trambeziehung vorhanden ist. Da die Tegernseer Landstraße im Kernbereich des Stadtteilzentrums Giesing liegt, sollte die Zugänglichkeit aus anderen Bereichen Obergiesings beachtet werden.

- Der Einkauf in der Tegernseer Landstraße ist unattraktiv, weil:
 - Das Queren der Straße schwierig ist,
 - Der Straßenraum keine (Aufenthalts-)Qualität bietet,
 - Der Verkehr zu laut ist um ein Gespräch zu führen und die
 - Abgase unangenehm sind.
- Aus o.g. Gründen wäre eine Lösung analog zu Würzburg oder Regensburg mit ÖPNV im Straßenraum, Fußgängern und ggf. Radfahrern wünschenswert. Mit dem motorisierten Individualverkehr ist die Qualitätsaufwertung im Straßenraum schwer zu erreichen.

Anregungen durch Teilnehmer/in 3

- Seit vielen Jahren wird eine Bürgerbeteiligung in Obergiesing durchgeführt und es liegen diverse Stadtrats- und Bürgerversammlungsbeschlüsse vor, welche von den Gutachtern berücksichtigt werden sollten. Diese müssen dem Planungsreferat und Kreisverwaltungsreferat vorliegen.
Dies betrifft insbesondere das Radverkehrsnetz.
- Der Bericht zum Wegenetz im Sanierungsgebiet sollte vor zwei Jahren abgeschlossen und publiziert sein.
- Es muss eine intensive Abstimmung mit dem Baureferat erfolgen, da es keine „Redaktionelle Irrtümer“ wie im VEP-R mehr geben darf.
- Es sollte darauf geachtet werden, dass die Radrouten realisierbar sind, d.h. dass sie nicht aus dem Realisierungsnetz des Baureferates gestrichen werden.
- Es wurde angeregt das Untersuchungsgebiet in Richtung Isarhangkante (z.B. Bergstraße) auszudehnen, da die dortige Hauptverkehrsrouten des Radverkehrs derzeit mehrfach unterbrochen ist und vervollständigt werden sollte. Dies gilt im Weiteren auch für die Wirtstraße.
Zu diesem Einwand antwortete Herr Hölzel, dass die Abgrenzung des Sanierungsgebietes durch den Stadtrat beschlossen wurde und nicht anpassbar sei.
- Zum Thema Shared Space / Begegnungszone wurde das Beispiel der Steinstraße in Haidhausen genannt, in welcher sich Tram, Fußgänger, Radfahrer und Taxen den Straßenraum bereits heute teilen.

Anregungen durch Teilnehmer/in 4

- Es wurde darauf hingewiesen, dass die Besiedlungsdichte östlich und westlich der Tegernseer Landstraße sehr hoch ist und sich daraus wichtige Wegebeziehungen zur Tegernseer Landstraße als Versorgungszentrum ergeben. Daher ist die Zugänglichkeit für Fußgänger und Radfahrer (auch mit Ziehtrrolley und Fahrradkorb) enorm wichtig.
- Es wurden mehrere Feedback-Runden angeregt, bei welchen der aktuelle Bearbeitungsstand der Öffentlichkeit vorgestellt wird.

Protokoll: 20101104_UA_Verkehr_Protokoll_v03.docx



Seite 3 von 4 Vorstellung der verkehrlichen Machbarkeitsstudie an der Tegernseer Landstraße bei d

- Der AG Verkehr hat in der Vergangenheit bereits eine mögliche Umsetzung der Tegernseer Landstraße als Shared Space / Begegnungszone diskutiert. Dies gilt insbesondere für eine Verbesserung der Zugänglichkeit, der städtebaulichen Gestaltung und der Aufenthaltsqualität. Es wurde angeregt, ob nicht Flächen unterschiedlichen Funktionen zugeteilt werden könnten.
- In der Tegernseer Landstraße gibt es ein Mangel an Abstellflächen für Fahrräder.
- Der Radverkehr nutzt den nicht freigegebenen Abschnitt der Tegernseer Landstraße vom Tegernseer Platz bis zum Stadion an der Grünwalder Straße intensiv, da ein Umweg über die Kreuzung Martin-Luther-Straße aufgrund der Topographie anstrengend ist.
- Die Gutachter wurden gefragt, ob Ihnen der Basisinput für das Wegenetz im Sanierungsgebiet bekannt ist. Dies sei wichtig, da der Bereich in der Tegernseer Landstraße im Abschlussbericht „Wegenetz im Sanierungsgebiet“ ausgespart wurde.
- Eine Schaffung eines Platzes z.B. für einen Wochen- und Weihnachtsmarkt wäre sehr schön. Möglicherweise bietet sich hierfür der Tegernseer Platz oder der Edelweißplatz an.

Ad. Feedback-Runde: Die Szenarien werden dem BA und der Bürgerversammlung vorgestellt.

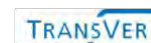
Anregungen durch Teilnehmer/in 4

- Eine Fußgängerzone könnte kritisch sein, da aufgrund den hohen täglichen Anzahl Fahrzeuge im MIV von einem erheblichen Anteil an Durchgangsverkehr auszugehen ist. Dies hat zur Folge, dass bei einer Einführung einer Fußgängerzone der motorisierte Individualverkehr vermutlich auf andere Straßen verlagert werden wird.
Ferner ist die Tegernseer Landstraße eine der wenigen „Einfallstraßen“ in und aus Richtung Innenstadt und daher evt. schwer verlagerbar.
- Als Möglichkeit könnte eine kurze Einbahnführung in Betracht gezogen werden, z.B. zwischen Edelweißplatz und Tegernseer Platz.

Anregungen durch Teilnehmer/in 5

- Als Geschäftsinhaber in der Tegernseer Landstraße wird eine Lärminderung durch eine Verkehrsreduktion kritisch gesehen. Möglicherweise könnte ein Anpflanzen von Bäumen dem entgegenwirken. Dies ist in der Watzmannstraße erfolgt.
- Die südliche Tegernseer Landstraße ist ein „Schandfleck“ und insbesondere auch für den Radverkehr sehr schlecht zu erreichen.
- Die Einrichtung des Parkraummanagements mit Kurzparkern in der Tegernseer Landstraße wird ausdrücklich begrüßt. Kunden verwenden sehr oft das eigene Fahrzeug, auch weil sie z.B. teilweise gehbehindert sind.

Protokoll: 20101104_UA_Verkehr_Protokoll_v03.docx



Seite 4 von 4 Vorstellung der verkehrlichen Machbarkeitsstudie an der Tegernseer Landstraße bei d

Anregungen durch Teilnehmer/in 6

- Möglicherweise könnte die Verkehrsmittelwahl der Kunden empirisch erfasst werden.
Hierzu wurde eingewendet, dass z.B. der Radverkehr zu niedrig sein könnte, da die Zugänglichkeit für Radfahrer sehr eingeschränkt ist.

Anregungen durch Teilnehmerin 7

- Die Kunden der Geschäftsinhaberin der Tegernseer Landstraße 36 benutzen fast ausschließlich das Auto zur An- und Abreise.
 - Es fehlen Behindertenparkplätze in der Tegernseer Landstraße.
-

Protokoll: 20101104_UA_Verkehr_Protokoll_v03.docx



Teilnahmeliste



Landeshauptstadt
München
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung

ANALYSE VERKEHR
Thema: **UA VERKEHR BA 17**

Ort: **NRKS OST**

Abteilung:

Datum:

09/11/2010

Name:	Dienst/Firma:	Telefon:	E-Mail:	Handzeichen:
Genée, Daniel	MGS	03333934	D.GENEE@MGS-muenchen.de	Egnée
Höbel, Marco	PLA/LHA	-22997		mh
Plochliger, Helga	Sparda-Bk. Mch.	089/55142-400		HPlochliger
Feldner, Martin	Elternbeirat Lohschulte	089/69399392	ectenbeirat @martin-feldner.de	A
Kelzmann	Elzmann Schule	696169	info@ Schulhofzmann.de	A.T
Brünser-Pöschel	Räumgestaltung	6923847	brunser-raumgestaltung @t-online.de	Br
Brünser-Pöschel	RAN 102	24676	Karin Brünser	Br
Wochenmühl Irene	BA 17/UA	6907154	irene@as-muc.de	Wochenmühl
Fickler Peter	BA 17/UA	6951372		Fickler
Wagner Heibut	BA 17/UA		heibut.vogel@ starcom.de	Wagner
Göbe, Roland	BA 17/UA	6934509		Göbe
Bajdala, Jürgen	BA 17/UAU	6145387		Bajdala
Salz, Paolo	BA 17/UAU	6917011	paolo.salz@arod.de	P. Salz
Schützendorf, Judith	" / AGV	809/2004	judith.schuetendorf@ schuetendorf.com	Schützendorf
Bierl, Stefanie	Elternbeirat St. Martin-Schule	20245709	stefanie.bierl@ad.com	Bierl
GROTSCH, MELANIE	RAN/IBZ-2	283-26321	melanie.groetsch@	TH
Glöckle Ulrich	TRANSVER	211878-22	GLÖCKLE@ TRANSVER.DE	Glöckle
Schmiele, Jürgen	---	211878-26	Schmiele@ TRANSVER.DE	Schmiele