



# VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

B-Plan 189/190 am Patchway-Anger Süd  
- Gemeinde Gauting -

Projekt Nr.: 30570.11  
Datum: 22.05.2025  
Ort: München  
Version: Vorabzug

VOR

## IMPRESSUM

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG  
Hansastraße 40  
80686 München  
DEUTSCHLAND

Postfach 20 15 42 • 80015 München

Tel.: +49 89 5799-0  
Fax: +49 89 5799-910

info@obermeyer-group.com  
[www.obermeyer-group.com](http://www.obermeyer-group.com)

© 2025  
OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG  
München

Verantwortlich	[Dipl.-Ing Helmuth Ammerl]
Redaktion	[M.Sc. (TUM) Alisa Picha-Rank, M.Sc. (TUM) Lena Fuchs]
Stand	22.05.2025

<b>1. AUFGABENSTELLUNG</b>	<b>7</b>
<b>2. DATENGRUNDLAGEN</b>	<b>7</b>
2.1 Planungsgrundlagen	7
2.2 Grundverkehrsbelastung 2019	11
2.2.1 Ergebnisse Juli 2019	12
2.2.2 Ergebnisse Oktober 2019	16
2.2.3 Fazit der Verkehrserhebungen	20
<b>3. VERKEHRSABSCHÄTZUNG</b>	<b>22</b>
3.1 Verkehrsabschätzung des AOA-Geländes	22
3.2 Verkehrsabschätzung Entwicklungsfläche 1	26
3.3 Verkehrsabschätzung Entwicklungsfläche 2	26
3.4 Verkehrsabschätzung des Gemeinde Gauting	27
<b>4. VERKEHRVERTEILUNG DES NEUVERKEHRS</b>	<b>27</b>
<b>5. VERGLEICH DES NEUVERKEHRS-AUFKOMMENS MIT DEM BESTEHENDEN BAURECHT</b>	<b>31</b>
<b>6. VERKEHRSPROGNOSE 2035</b>	<b>35</b>
<b>7. KAPAZITÄTSBETRACHTUNGEN</b>	<b>37</b>
7.1 Allgemeines zur Kapazitätsbetrachtung	37
7.2 Maßgebende Spitzenstundenbelastungen	37
7.3 Kapazitätsberechnung Prognose-Planfall 2035	38
<b>8. BÜRGERVERANSTALTUNG</b>	<b>39</b>
<b>9. ERSCHLIEßUNG DES B-PLANES</b>	<b>40</b>
9.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	40
9.2 Fuß- und Radverkehr	43
9.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	44
<b>10. WEITERE STRUKTURELLEN ENTWICKLUNGEN</b>	<b>45</b>
10.1 Verkehrsabschätzung B-Plan 184 /185	46
10.2 Verkehrsabschätzung Gewerbegebiet gegenüber des Handwerkerhofs	48
10.3 Verkehrliche Einschätzung	49
<b>11. FAZIT / ZUSAMMENFASSUNG</b>	<b>50</b>
<b>12. ANLAGEN</b>	<b>52</b>
12.1 Erhebungsergebnisse Juli 2019	52
12.2 Erhebungsergebnisse Oktober 2019	58
12.3 Differenzplan Verkehrserhebungen Juli und Oktober 2019	64
12.4 Neuverkehrsaufkommen	65
12.5 Prognose-Planfall 2035	66



## ABBILDUNGS VERZEICHNIS

ABBILDUNG 1: LAGEPLAN STAND 17.12.2024 [QUELLE: FISCHER HEUMANN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN PARTNERSCHAFT MBB]_____	7
ABBILDUNG 2: EINTEILUNG DES B-PLAN 198 [GRUNDLAGE: H2R ARCHITEKTEN, FISCHER HEUMANN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN PARTNERSCHAFT MBB; STAND 17.12.2024]_____	8
ABBILDUNG 3: ERSCHLIEßUNG DES BEBAUUNGSPLANES 189/190 [H2R ARCHITEKTEN, FISCHER HEUMANN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN PARTNERSCHAFT MBB, STAND: STAND 17.12.2024] _____	9
ABBILDUNG 4: FUß- UND RADER SCHLIEßUNG DES B-PLANES 189/190 [H2R ARCHITEKTEN, FISCHER HEUMANN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN PARTNERSCHAFT MBB, STAND: STAND: 17.12.2024] _____	10
ABBILDUNG 5: ERHEBUNGSPLAN JULI UND OKTOBER 2019 [HINTERGRUND: GOOGLE EARTH PRO] _____	11
ABBILDUNG 6: ERGEBNISSE DER QUERSCHNITTSZÄHLUNG Q1 – AMMERSEESTRAßE – JULI 2019 _____	12
ABBILDUNG 7: ERGEBNISSE VERKEHRSERHEBUNG DIENSTAG, DEN 02.07.2019 [KFZ/24H; SV/24H] _____	13
ABBILDUNG 8: ERGEBNISSE KNOTENPUNKTZÄHLUNG DES FUßVERKEHRES AM DIENSTAG, DEN 02.07.2019; 06.30 – 18:30 UHR; K1, K2, K3 UND K4 _____	14
ABBILDUNG 9: ERGEBNISSE KNOTENPUNKTZÄHLUNG DES FUßVERKEHRES AM DIENSTAG, DEN 02.07.2019; 06.30 – 18:30 UHR; K6 UND K5 _____	14
ABBILDUNG 10: ERGEBNISSE KNOTENPUNKTZÄHLUNG DES RADVERKEHRES AM DIENSTAG, DEN 02.07.2019; 06.30 – 18:30 UHR; K1, K2, K3 UND K4 _____	15
ABBILDUNG 11: ERGEBNISSE KNOTENPUNKTZÄHLUNG DES RADVERKEHRES AM DIENSTAG, DEN 02.07.2019; 06.30 – 18:30 UHR; K5 UND K6 _____	15
ABBILDUNG 12: ERGEBNISSE DER QUERSCHNITTSZÄHLUNG Q1 – AMMERSEESTRAßE – OKTOBER 2019 _____	16
ABBILDUNG 13: ERGEBNISSE VERKEHRSERHEBUNG DIENSTAG, DEN 15.10.2019 [KFZ/24H;SV/24H] _____	17
ABBILDUNG 14: ERGEBNISSE KNOTENPUNKTZÄHLUNG DES FUßVERKEHRES AM DIENSTAG, DEN 15.10.2019; 06.30 – 18:30 UHR; K1, K2, K3 UND K4 _____	18
ABBILDUNG 15: ERGEBNISSE KNOTENPUNKTZÄHLUNG DES FUßVERKEHRES AM DIENSTAG, DEN 15.10.2019; 06.30 – 18:30 UHR; K6 UND K5 _____	18
ABBILDUNG 16: ERGEBNISSE KNOTENPUNKTZÄHLUNG DES RADVERKEHRES AM DIENSTAG, DEN 15.10.2019; 06.30 – 18:30 UHR; K1, K2, K3 UND K4 _____	19
ABBILDUNG 17: ERGEBNISSE KNOTENPUNKTZÄHLUNG DES RADVERKEHRES AM DIENSTAG, DEN 15.10.2019; 06.30 – 18:30 UHR; K5 UND K6 _____	19
ABBILDUNG 18: DIFFERENZPLAN ERHEBUNGEN JULI UND OKTOBER 2019 [KFZ/24H; SV/24H] (SIEHE AUCH KAPITEL 11.3) _____	20
ABBILDUNG 19: SUMME DER ZUFAHRTEN UND MODAL SPLIT DES UNTERSUCHUNGSRAUMES _____	21
ABBILDUNG 20: VERKEHRVERTEILUNG DES VOLLSORTIMENTERS _____	28
ABBILDUNG 21: VERKEHRVERTEILUNG DES KINDERGARTENS UND DES CAFÉS _____	29
ABBILDUNG 22: VERKEHRVERTEILUNG DER WOHNUNGEN ALLER AREALE _____	29
ABBILDUNG 23: VERKEHRVERTEILUNG DES NEUVERKEHRSAUFGKOMMENS [KFZ/24H; SV/24H] (SIEHE AUCH KAPITEL 11.4) [QUELLE HINTERGRUND: PTV, HERE] _____	30
ABBILDUNG 24: LAGEPLAN DES B-PLANS NR. 100 [QUELLE: GEMEINDE GAUTING] _____	31



## ABBILDUNGS VERZEICHNIS

ABBILDUNG 25: VERKEHRSVERTEILUNG DES NEUVERKEHRSAUFKOMMENS [KFZ/24H; SV/24H] [QUELLE HINTERGRUND: PTV, HERE] _____	32
ABBILDUNG 26: DIFFERENZBELASTUNG B-PLAN NR. 189/190 – B-PLAN NR. 100 [KFZ/24H] [QUELLE HINTERGRUND: PTV, HERE] _____	34
ABBILDUNG 27: PROGNOSE-PLANFALL 2035 [KFZ/24H; SV/24H] (SIEHE AUCH KAPITEL 11.5) [QUELLE HINTERGRUND: PTV, HERE] _____	36
ABBILDUNG 28: LAGEPLAN MIT KAPAZITÄTSBETRACHTUNGSERGEBNISSE K1 BIS K10 [QUELLE HINTERGRUND: GOOGLE EARTH PRO] _____	39
ABBILDUNG 29: ZUFAHRT AN DER AMMERSEESTRAÙE ZUM VOLLSORTIMENTER, KINDERGARTEN, CAFÉ UND WOHNUNGEN DES AOA-AREALS [GRUNDLAGE: FISCHER HEUMANN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN PARTNERSCHAFT MBB; STAND 17.12.2024] _____	40
ABBILDUNG 30: ZUFAHRT ANLIEFERUNG VOLLSORTIMENTER UND TIEFGARAGE ENTWICKLUNGSFLÄCHE 2 [GRUNDLAGE: : FISCHER HEUMANN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN PARTNERSCHAFT MBB; STAND 17.12.2024] _____	41
ABBILDUNG 31: ERSCHLIEÙUNG AREALE ENTWICKLUNGSFLÄCHE 1 UND GEMEINDE GAUTING [GRUNDLAGE: : FISCHER HEUMANN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN PARTNERSCHAFT MBB; STAND 17.12.2024] _____	41
ABBILDUNG 32: MIV-ERSCHLIEÙUNG MIT VERKEHRSBERUHGIGTEN BEREICHEN [GRUNDLAGE: FISCHER HEUMANN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN PARTNERSCHAFT MBB; STAND: 17.12.2024] _____	42
ABBILDUNG 33: FUÙLÄUFIGER EINZUGSBEREICH DES VOLLSORTIMENTER [QUELLE HINTERGRUND: GOOGLE EARTH PRO] _____	43
ABBILDUNG 34: EINZUGSBEREICH DES FUÙ- UND RADVERKEHRS [QUELLE HINTERGRUND: GOOGLE EARTH PRO] _____	43
ABBILDUNG 35: FUÙ- UND RADWEGENETZ IM B-PLAN 189/190 [H2R ARCHITEKTEN, FISCHER HEUMANN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN PARTNERSCHAFT MBB; STAND 17.12.2024] _____	44
ABBILDUNG 36: HEUTIGE ÖPNV-ERSCHLIEÙUNG [QUELLE HINTERGRUND: GOOGLE EARTH PRO] _____	45
ABBILDUNG 37: ERRICHTUNG EINER ZUSÄTZLICHEN BUSHALTESTELLE MIT HALTESTELLENKAP [GRUNDLAGE: : FISCHER HEUMANN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN PARTNERSCHAFT MBB; STAND 17.12.2024] _____	45
ABBILDUNG 38: AUSZUG AMTLICHE STRAÙENVERKEHRSZÄHLUNG 2015, AMMERSEESTRAÙE _____	49



TABELLE 1: VERKEHRSQUALITÄTEN [QUELLE: HBS 2015].....37  
TABELLE 2: ÜBERSICHT DER KAPAZITÄTSBERECHNUNGSERGEBNISSE K1 BIS K10 .....38

VORABZUG



Des Weiteren stehen Informationen der geplanten Bebauung und deren Erschließung zur Verfügung. Folgende Abbildung zeigt die Aufteilung des B-Planes in vier Bereiche: AOA-Gelände, Entwicklungsfläche 1, Entwicklungsfläche 2 und Gemeinde Gauting:

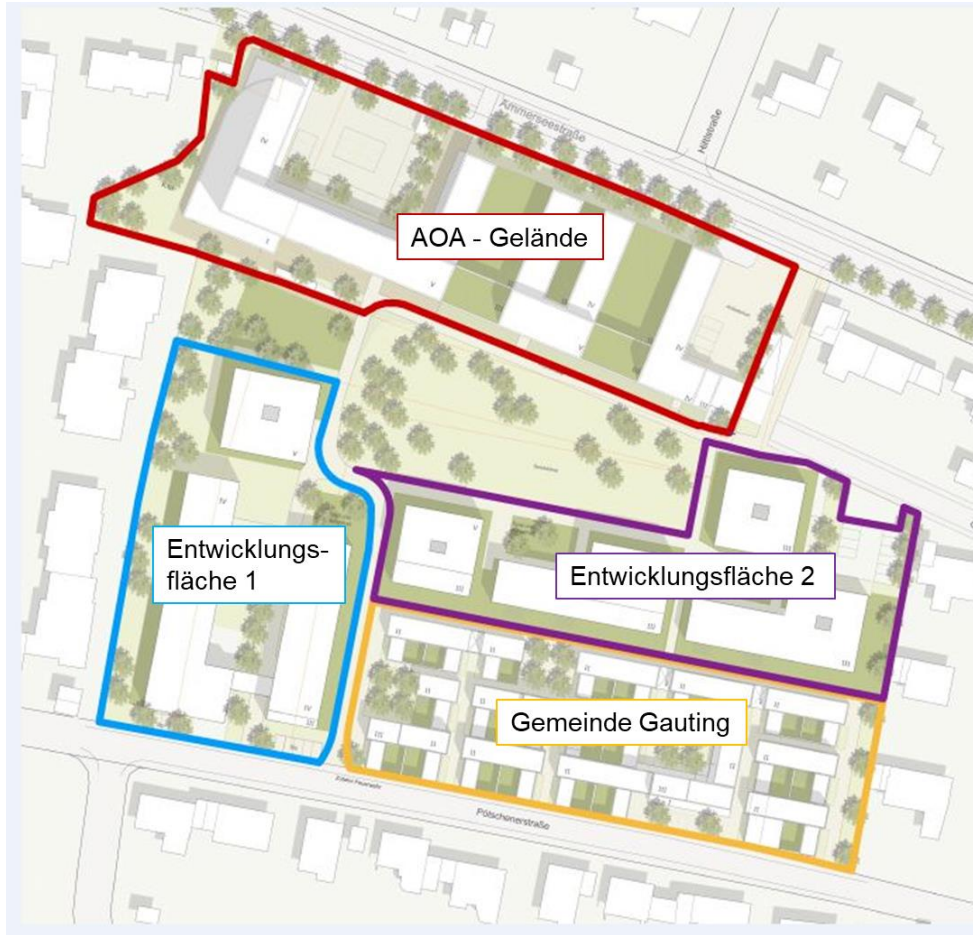


Abbildung 2: Einteilung des B-Plan 198 [Grundlage: H2R Architekten, fischer heumann landschaftsarchitekten Partnerschaft mbB; Stand 17.12.2024]

Im Bereich des AOA-Geländes sollen neben einem Vollsortimenter, ein Café, ein Kindergarten und Wohnungen entstehen. Auch Gemeinschaftsflächen, ein Mobilitätszentrum und Büroflächen sind vorgesehen. Die Areale der Entwicklungsflächen 1 und 2 sowie der Gemeinde Gauting sind als reine Wohngebiete geplant.

Die Erschließung des B-Planes 189/190 erfolgt über das bereits bestehende Straßennetz (Ammerseestraße, Paul-Hey-Straße, Danzigerstraße, Pötschenerstraße und Günther-Caracciola-Straße):





Abbildung 4: Fuß- und Raderschließung des B-Planes 189/190 [H2R Architekten, fischer heumann landschaftsarchitekten Partnerschaft mbB, Stand: Stand: 17.12.2024]

Die Fuß- und Raderschließung ermöglicht einen Zugang über alle umliegenden Straßen und schafft dadurch ein durchlässiges Rad- und Fußwegenetz innerhalb des Bebauungsplanes.

VORZUG



**2.2.1 ERGEBNISSE JULI 2019**

Der Querschnitt 1 der Ammerseeestraße wurde mit Hilfe eines Seitenradargerätes erfasst. Nachfolgend sind die Verkehrsbelastungen der Ammerseeestraße von Dienstag, den 02.07.2019 bis Donnerstag, den 04.07.2019 (maßgebende Werktage) abgebildet:

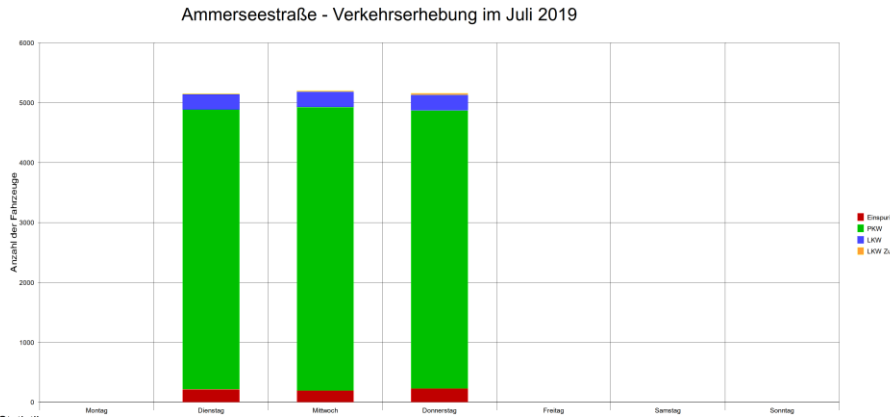


Abbildung 6: Ergebnisse der Querschnittszählung Q1 – Ammerseeestraße – Juli 2019

Im Querschnitt weist der Dienstag (02.07.2019) mit knapp 5.200 Kfz/24h die größte Verkehrsbelastung auf. Dieser wird als maßgebender Wochentag ausgewählt und für die Auswertung der Knotenpunktsbelastungen herangezogen.

Die Knotenstrombelastungen der Knotenpunkte K1 bis K6 werden folgend am Dienstag, den 02.07.2019 von 06:30 bis 18:30 Uhr kostenstromscharf ausgewertet. Bei der Erhebung wurde nach 7 Fahrzeugklassen (Fahrrad, Motorrad, Pkw, Lieferwagen, Lkw, Lastzug, Bus) sowie nach Fußgängern differenziert.

Nachfolgende Abbildung zeigt die Querschnittsbelastungen der Verkehrserhebung im Juli 2019 in Kfz/24h:



Abbildung 7: Ergebnisse Verkehrserhebung Dienstag, den 02.07.2019 [Kfz/24h; SV/24h]

Nachfolgende Abbildungen zeigen die Erhebungsergebnisse des Fußverkehrs im Juli 2019:

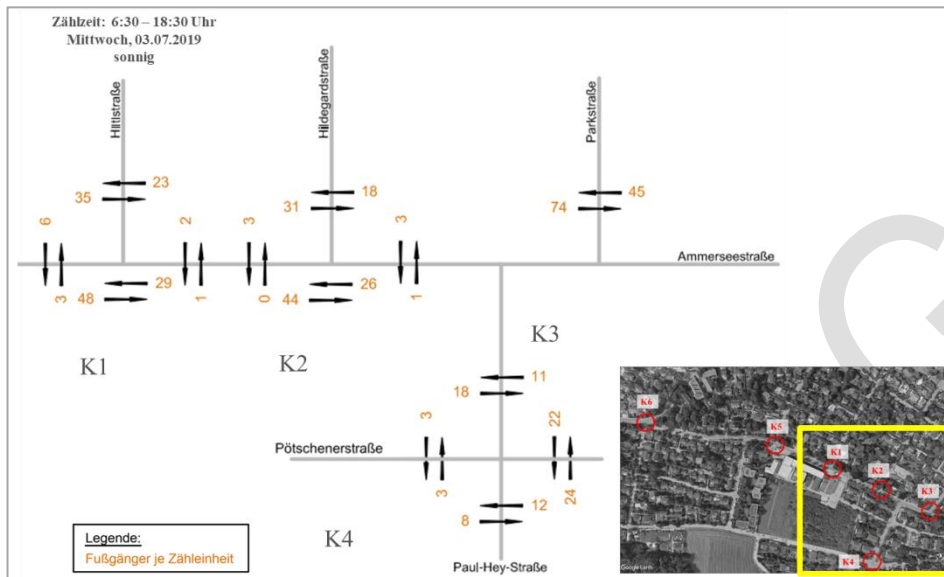


Abbildung 8: Ergebnisse Knotenpunktzählung des Fußverkehrs am Dienstag, den 02.07.2019; 06.30 – 18:30 Uhr; K1, K2, K3 und K4

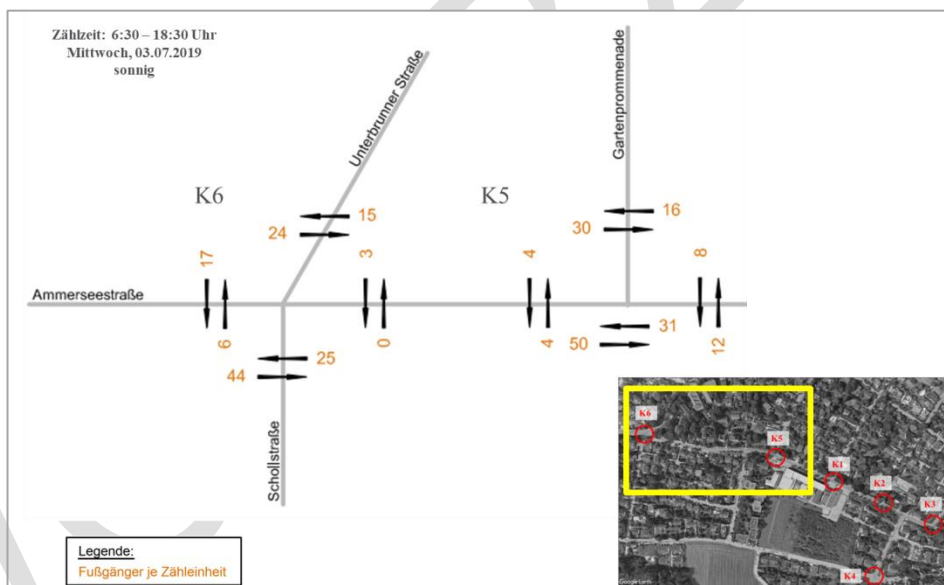


Abbildung 9: Ergebnisse Knotenpunktzählung des Fußverkehrs am Dienstag, den 02.07.2019; 06.30 – 18:30 Uhr; K6 und K5



### 2.2.2 ERGEBNISSE OKTOBER 2019

Der Querschnitt 1 der Ammerseestraße wurde im Oktober ebenfalls mit Hilfe eines Seitenradargerätes erfasst. Nachfolgend sind die Verkehrsbelastungen der Ammerseestraße von Dienstag, den 15.10.2019 bis Donnerstag, den 17.10.2019 abgebildet:

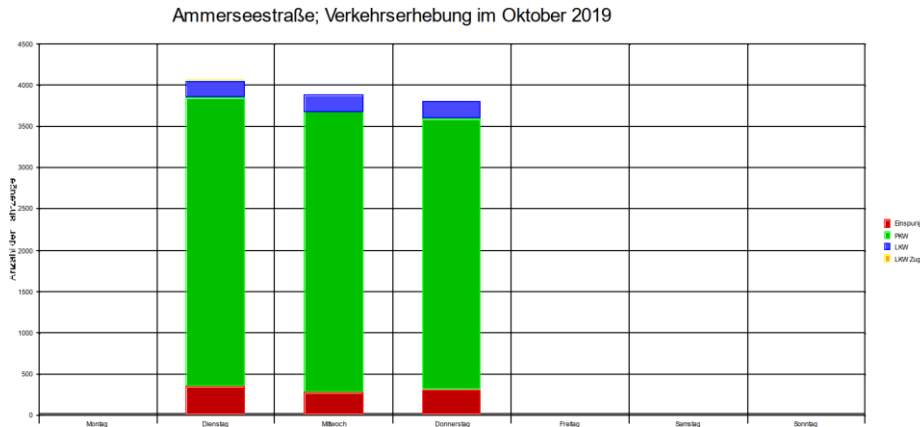


Abbildung 12: Ergebnisse der Querschnittszählung Q1 – Ammerseestraße – Oktober 2019

Im Querschnitt weist der Dienstag (15.10.2019) mit knapp 4.100 Kfz/24h die größte Verkehrsbelastung auf. Dieser wird als maßgebender Wochentag ausgewählt und für die Auswertung der Knotenpunktbelastungen herangezogen.

Die Plausibilitätsprüfung der Ergebnisse des Seitenradars zeigt, dass die Verkehrsbelastung des Querschnittes im Oktober um ca. 1.000 Kfz geringer ist wie im Juli. Zur Kontrolle wurden die Erhebungen der Knotenpunkte K3 (Ammerseestraße / Parkstraße) und K5 (Ammerseestraße / Gartenpromenade) über 24 Stunden ausgewertet. Die Ergebnisse der Kontrollzählungen zeigen, dass das Seitenradar zu wenig Verkehrsbelastung ermittelt hat und somit im Folgenden nicht weiter betrachtet werden kann. Für den Querschnitt werden die Ergebnisse der Kontrollzählungen herangezogen.

Basierend auf der Auswertung der Dauerquerschnittszählung und der Kontrollzählung (maßgebender Wochentag: Dienstag) wurden die restlichen Knotenpunkte K1, K2, K4 und K6 am Dienstag, den 15.10.2019 von 06:30 bis 18:30 Uhr kontenstromscharf ausgewertet. Bei der Erhebung wurde nach 7 Fahrzeugklassen (Fahrrad, Motorrad, Pkw, Lieferwagen, Lkw, Lastzug, Bus) sowie nach Fußgängern differenziert.



Nachfolgende Abbildungen zeigen die Erhebungsergebnisse des Fußverkehrs im Oktober 2019:

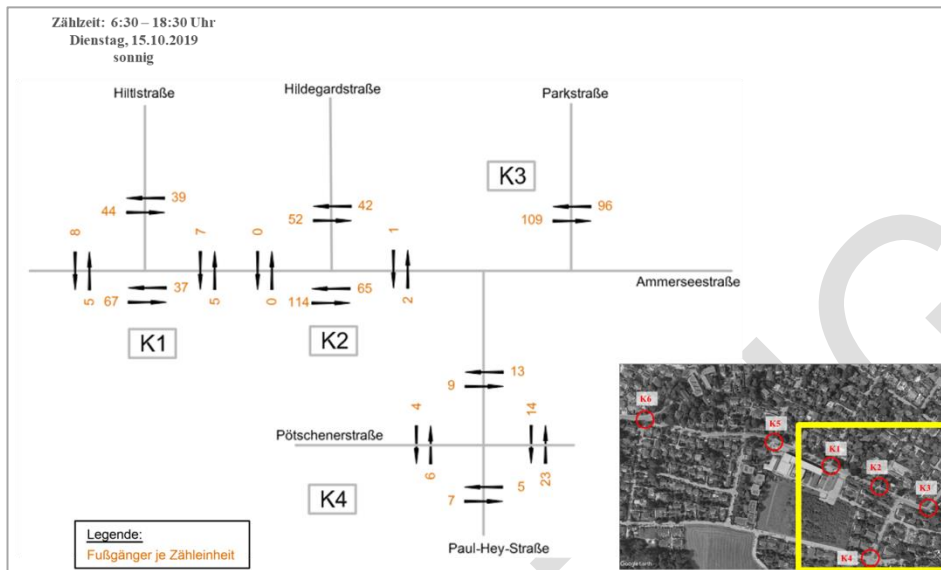


Abbildung 14: Ergebnisse Knotenpunktzählung des Fußverkehrs am Dienstag, den 15.10.2019; 06.30 – 18:30 Uhr; K1, K2, K3 und K4

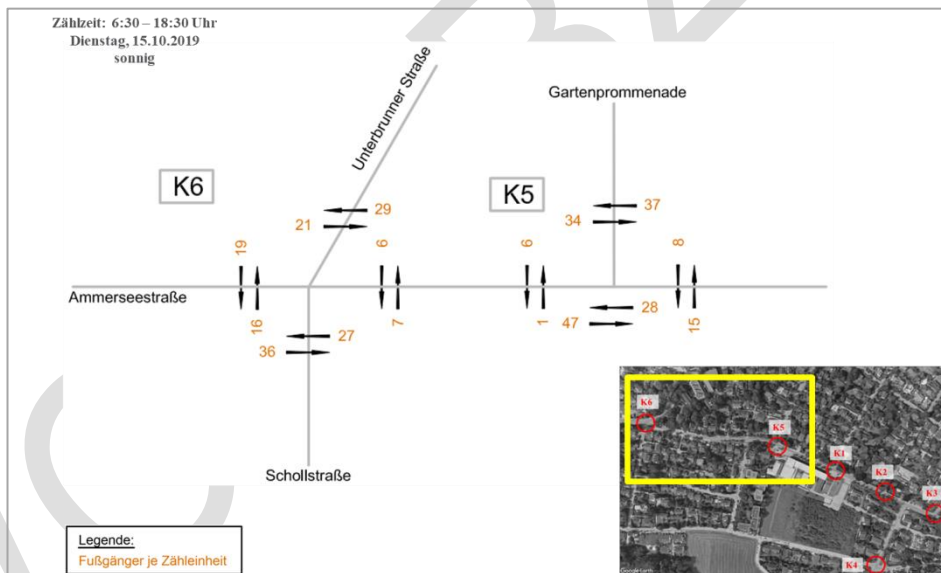


Abbildung 15: Ergebnisse Knotenpunktzählung des Fußverkehrs am Dienstag, den 15.10.2019; 06.30 – 18:30 Uhr; K6 und K5

Nachfolgende Abbildungen zeigen die Erhebungsergebnisse des Radverkehrs im Oktober 2019:

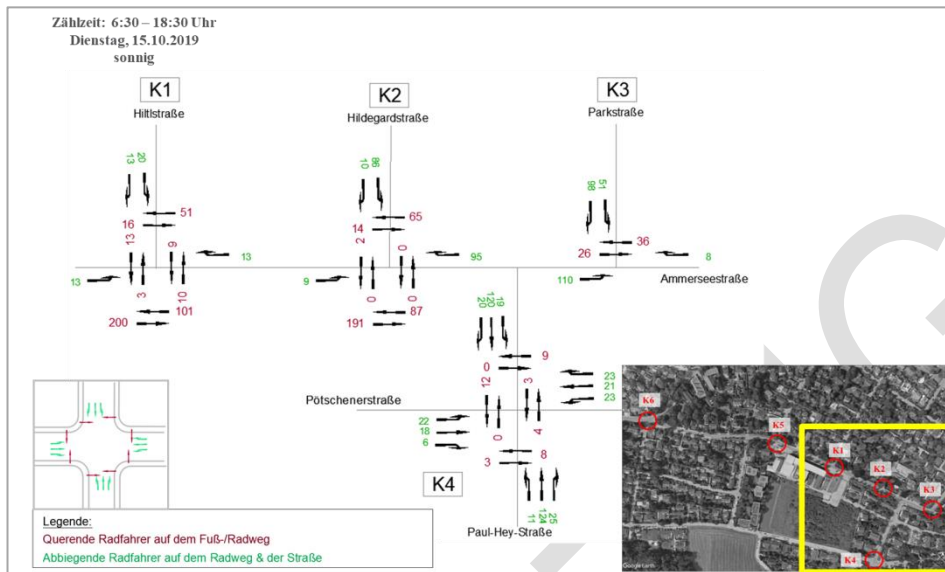


Abbildung 16: Ergebnisse Knotenpunktzählung des Radverkehrs am Dienstag, den 15.10.2019; 06.30 – 18:30 Uhr; K1, K2, K3 und K4

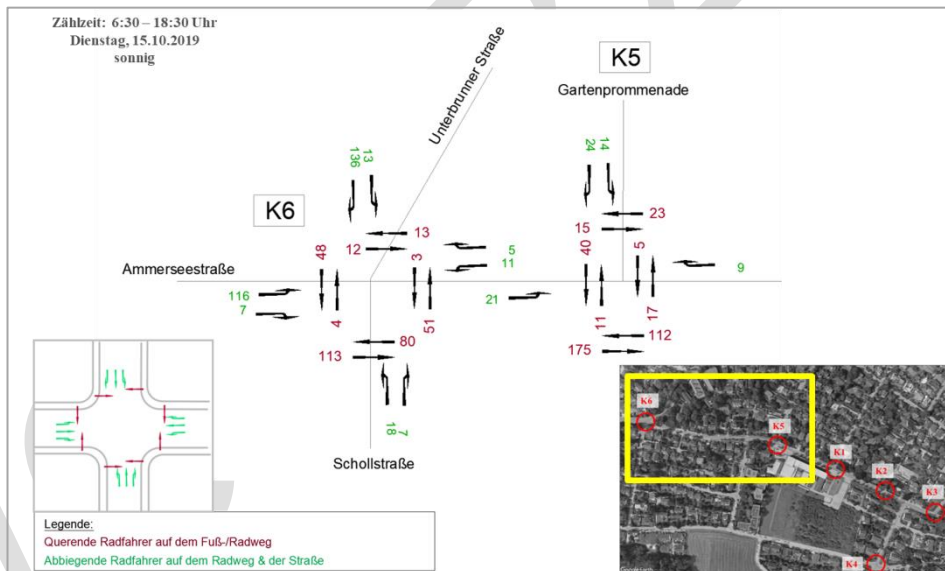


Abbildung 17: Ergebnisse Knotenpunktzählung des Radverkehrs am Dienstag, den 15.10.2019; 06.30 – 18:30 Uhr; K5 und K6

Alle Ergebnisse der Verkehrserhebung im Oktober 2019 sind in Kapitel 12.2 vergrößert dargestellt.

### 2.2.3 FAZIT DER VERKEHRSERHEBUNGEN

Die Verkehrserhebungen im Oktober 2019 dienen zur Validierung der Erhebungen im Juli 2019. Zum Vergleich der beiden Erhebungen wird im Folgenden der Differenzplan der Erhebungsergebnisse [Kfz /24h] auf gezeigt. Dabei steht jeweils im Vergleich zum Juli Grün für weniger Verkehrsbelastung im Oktober und Rot für mehr Belastung im Oktober:

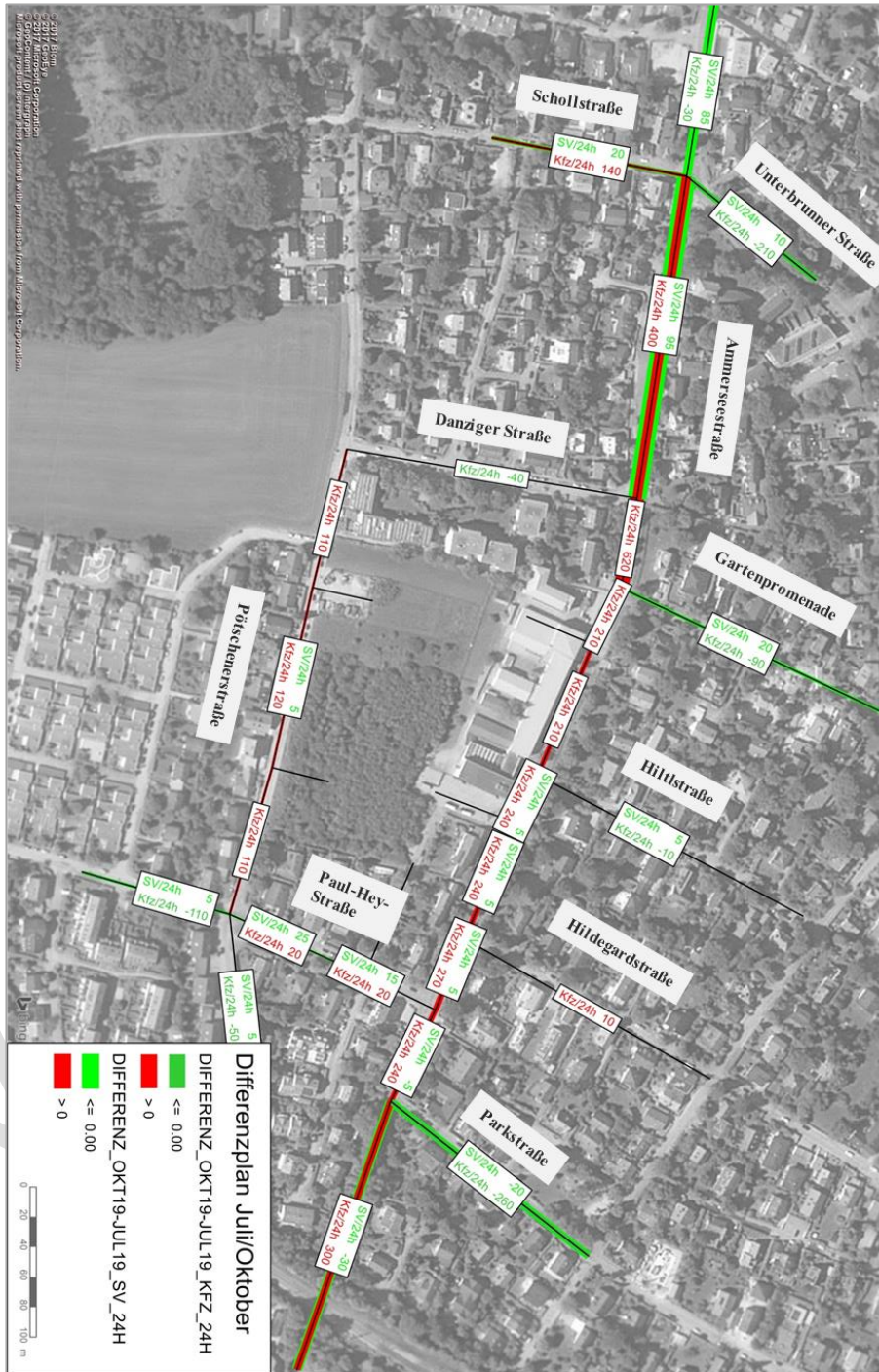


Abbildung 18: Differenzplan Erhebungen Juli und Oktober 2019 [Kfz/24h; SV/24h] (siehe auch Kapitel 12.3)

Der Differenzplan zeigt für den Kfz-Verkehr in den Straßenzügen rund um den B-Plan 189/190 größere Belastungen im Oktober 2019. Weniger Belastung ist in der Parkstraße und in der Ammerseestraße Richtung Unterbrunn zu vermerken. Generell sind die Differenzen normale Schwankungen der Verkehrsbelastungen zwischen Sommer und Herbst. Insgesamt sind die Belastungen des Schwerverkehres im Oktober geringer wie im Juli. Dies zeigt, dass der Anteil des Schwerverkehres im Juli deutlich höher war als im Oktober, woraus geschlossen werden kann, dass die Baustelle am Hauptplatz nur im Schwerverkehr Auswirkungen auf die Ammerseestraße hatte.

Im Folgenden sind die Summen der Zufahrten getrennt für Kfz-, Rad- und Fußverkehr aufgelistet. Zudem wurde der Modalsplit für die Ammerseestraße, den K4 und für den gesamten Erhebungsraum ermittelt:

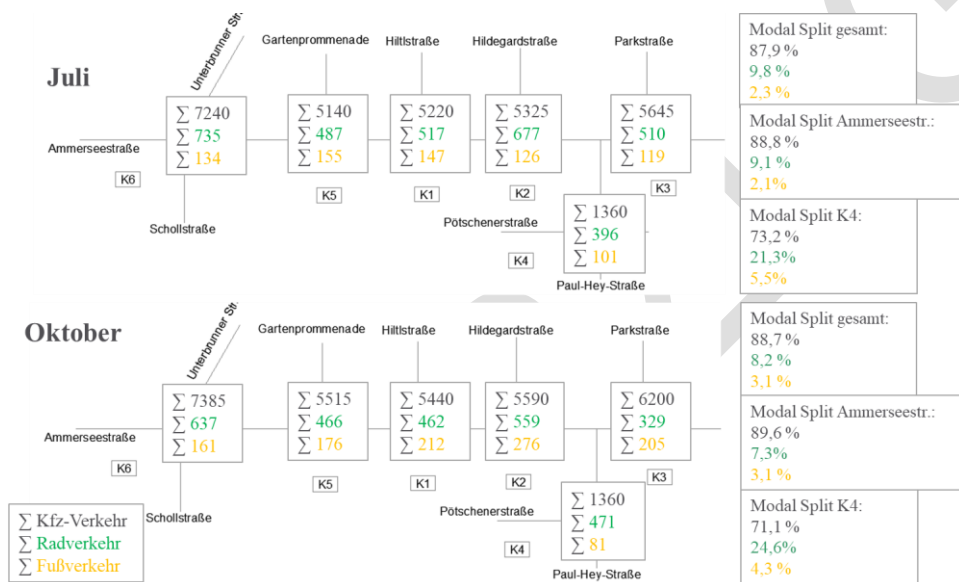


Abbildung 19: Summe der Zufahrten und Modal Split des Untersuchungsraumes

In der Darstellung werden die höheren Kfz-Belastungen im Oktober 2019 noch einmal verdeutlicht. Die Radverkehrsbelastungen sind im Juli höher, die Belastungen des Fußverkehrs geringer.

Der Modal-Split des gesamten Untersuchungsraumes ermittelt sich für den Juli zu 87,9 % Kfz-Verkehr, 9,8 % Radverkehr und 2,3 % Fußverkehr. Betrachtet man nur die Ammerseestraße, so ermittelt sich der Modal-Split zu 88,8 % Kfz-Verkehr, 9,1 % Radverkehr und 2,1 % Fußverkehr. Am Knotenpunkt K4 erreicht der Kfz-Verkehr 73,2 %, der Radverkehr 21,3 % und der Fußverkehr 5,5 %. Hier zeigt sich die große Bedeutung der Nebenstraße für den nichtmotorisierten Individualverkehr.

Der Modal-Split im Oktober des Untersuchungsgebietes ermittelt sich vergleichbar zum Juli mit 88,7 % Kfz-Verkehr, 8,2 % Radverkehr und 3,1 % Fußverkehr. Für die Ammerseestraße ermittelt sich ein Modal-Split von 89,6 % für den Kfz-Verkehr, 7,3 % für den Radverkehr und 3,1% für den Fußverkehr. Auch für den Knotenpunkt K4 des untergeordneten Straßennetzes ermittelt sich einem vergleichbaren Modal-Split mit 71,1 % Kfz-Verkehr, 24,6 % Radverkehr und 4,3 % Fußverkehr. Auch im Oktober zeigt sich ein Modal-Split von knapp 30 % hin zum nichtmotorisierten Individualverkehr.

Die Ermittlung des Modal-Splits wird im Folgenden für die Verkehrsabschätzung herangezogen. Auf der sicheren Seite liegend, werden basieren alle weiteren Berechnungen und Untersuchungen auf den Ergebnissen der Verkehrserhebung im Oktober.

### 3. VERKEHRSABSCHÄTZUNG

Als Grundlage der Verkehrsabschätzung dienen der Lageplan der Fischer Heumann Landschaftsarchitekten Partnergesellschaft mbB, Informationen der geplanten Bebauung und deren Erschließung [Stand 17.12.2024] sowie die Flächenaufstellungen [Ten Brinke, Stand 03.04.2025].

In Anwendung der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“, FGSV 2006 und des Hefts 42 „Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Abschätzung der Verkehrserzeugung“ der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (2000) wird das spezifische Verkehrsaufkommen des B-Planes abgeschätzt. Die Abschätzung wird für jede Nutzung je Areal durchgeführt.

#### 3.1 VERKEHRSABSCHÄTZUNG DES AOA-GELÄNDES

##### Vollsortimenter:

Folgende Parameter werden für die Verkehrsabschätzung des Vollsortimenters angesetzt:

- 1.200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche
- Anteil gebrochener Verkehr: 30 % (Anteil des Verkehrs, der bereits heute im Netz besteht und zukünftig auf dem Weg die neue Nutzung anfährt)

##### Beschäftigtenverkehr:

- ca. 1 Beschäftigter / 50 m<sup>2</sup> VKFS
- ca. 2,5 Wege / Beschäftigte
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 80 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,1
- Anwesenheitsgrad: 0,9

##### Kundenverkehr:

- ca. 1,05 Kunden / m<sup>2</sup>
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 60 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,3
- Verbundwirkung: 3%
- Anteil gebrochener Verkehr: 30%

##### Güterverkehr:

- ca. 0,3 Fahrten / 100 m<sup>2</sup> VKF

Mit den Parametern wird ein spezifisches Kfz-Verkehrsaufkommen von ca. 1.170 Kfz-Fahrten / Tag für den Vollsortimenter abgeschätzt. Ohne den gebrochenen Verkehr beläuft sich das Neuverkehrsaufkommen auf ca. 830 Kfz-Fahrten / Tag.

### Café:

Folgende Parameter werden für die Verkehrsabschätzung des Cafés angesetzt:

- 224 m<sup>2</sup> BGF

#### Beschäftigtenverkehr:

- ca. 1 Beschäftigter / 60 m<sup>2</sup> BGF
- ca. 2,5 Wege / Beschäftigtem
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 80 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,1
- Anwesenheitsgrad: 0,9

#### Kundenverkehr:

- ca. 45 Kundenwege / Beschäftigtem
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 40 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,5
- 20% Verbundwirkung

#### Güterverkehr:

- ca. 0,7 Fahrten / 100 m<sup>2</sup> BGF

Für das Café wird ein spezifisches Kfz-Verkehrsaufkommen von ca. 45 Kfz-Fahrten / Tag abgeschätzt.

### Gemeinschaftsflächen:

Folgende Parameter werden für die Verkehrsabschätzung der Gemeinschaftsflächen angesetzt:

- 124 m<sup>2</sup> BGF

#### Beschäftigtenverkehr:

- ca. 1 Beschäftigter / 60 m<sup>2</sup> BGF
- ca. 2,5 Wege / Beschäftigtem
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 80 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,1
- Anwesenheitsgrad: 0,9

#### Kundenverkehr:

- ca. 15 Besucher / 100 m<sup>2</sup> BGF
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 20 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,5
- 20% Verbundwirkung

Güterverkehr:

- ca. 0,05 Fahrten / 100 m<sup>2</sup> BGF

Für die Gemeinschaftsflächen wird ein spezifisches Kfz-Verkehrsaufkommen von ca. 7 Kfz-Fahrten / Tag abgeschätzt.

Mobilitätszentrum:

Folgende Parameter werden für die Verkehrsabschätzung des Mobilitätszentrums angesetzt:

- 54 m<sup>2</sup> BGF

Beschäftigtenverkehr:

- ca. 1 Beschäftigter / 60 m<sup>2</sup> BGF
- ca. 2,5 Wege / Beschäftigtem
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 80 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,1
- Anwesenheitsgrad: 0,9

Kundenverkehr:

- ca. 15 Besucher / 100 m<sup>2</sup> BGF
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 20 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,5
- 20% Verbundwirkung

Güterverkehr:

- ca. 0,05 Fahrten / 100 m<sup>2</sup> BGF

Für die Gemeinschaftsflächen wird ein spezifisches Kfz-Verkehrsaufkommen von ca. 4 Kfz-Fahrten / Tag abgeschätzt.

Büro:

Folgende Parameter werden für die Verkehrsabschätzung des Büros angesetzt:

- 313 m<sup>2</sup> BGF

Beschäftigtenverkehr:

- ca. 1 Beschäftigter / 30 m<sup>2</sup> BGF
- ca. 2,5 Wege / Beschäftigtem
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 80 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,1
- Anwesenheitsgrad: 0,9

Kundenverkehr:

- ca. 0,75 Besucherwege / Beschäftigtem
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 90 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,1

- Anteil gebrochener Verkehr: 10%

#### Güterverkehr:

- ca. 0,05 Fahrten / Beschäftigtem

Für die Büronutzung wird ein spezifisches Kfz-Verkehrsaufkommen von ca. 35 Kfz-Fahrten / Tag abgeschätzt.

#### Kindergarten:

Folgende Parameter werden für die Verkehrsabschätzung des Kindergartens angesetzt:

- 1.092 m<sup>2</sup> BGF
- 4 Kita-Gruppen, 2 Krippengruppen

#### Beschäftigtenverkehr:

- ca. 2-3 Beschäftigter / Gruppe
- ca. 2,5 Wege / Beschäftigte
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 80 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,1
- Anwesenheitsgrad: 0,9

#### Kundenverkehr (Kinder mit Eltern):

- ca. 125 Kinder
- ca. 4 Wege / Kind
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 50 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,1
- 20% Verbundwirkung

#### Güterverkehr:

- ca. 0,3 Fahrten / 100 m<sup>2</sup> BGF

Für den Kindergarten wird ein spezifisches Kfz-Verkehrsaufkommen von ca. 260 Kfz-Fahrten / Tag abgeschätzt.

#### Wohnen AOA-Gelände:

Folgende Parameter werden für die Verkehrsabschätzung der Wohnungen angesetzt:

- 7.989 m<sup>2</sup> BGF

#### Einwohnerverkehr:

- ca. 37 m<sup>2</sup> BGF/EW
- ca. 4,0 Wege / EW
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 60 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,3
- Anwesenheitsgrad: 0,9

#### Besucherverkehr:

- ca. 15 % des Einwohnerverkehrs

Güterverkehr:

- ca. 0,05 Fahrten / EW

Für die Wohnungen des AOA-Geländes wird ein spezifisches Kfz-Verkehrsaufkommen von ca. 320 Kfz-Fahrten / Tag abgeschätzt.

Insgesamt ergibt das ein Kfz-Verkehrsaufkommen des AOA-Areals von ca. 1.840 Kfz-Fahrten / Tag (ca. 1.500 Kfz-Fahrten / Tag ohne gebrochenen Verkehr).

### 3.2 VERKEHRSABSCHÄTZUNG ENTWICKLUNGSFLÄCHE 1

Folgende Parameter werden für die Verkehrsabschätzung der Wohnungen auf der Entwicklungsfläche 1 angesetzt:

- 7.200 m<sup>2</sup> BGF

Einwohnerverkehr:

- ca. 37 m<sup>2</sup> BGF/EW
- ca. 4,0 Wege / EW
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 60 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,3
- Anwesenheitsgrad: 0,9

Besucherverkehr:

- ca. 15 % des Einwohnerverkehrs

Güterverkehr:

- ca. 0,05 Fahrten / EW

Für die Wohnungen der Entwicklungsfläche 1 wird ein spezifisches Kfz-Verkehrsaufkommen von ca. 290 Kfz-Fahrten / Tag abgeschätzt.

### 3.3 VERKEHRSABSCHÄTZUNG ENTWICKLUNGSFLÄCHE 2

Folgende Parameter werden für die Verkehrsabschätzung der Wohnungen auf der Entwicklungsfläche 2 angesetzt:

- 7.200 m<sup>2</sup> BGF

Einwohnerverkehr:

- ca. 37 m<sup>2</sup> BGF/EW
- ca. 4,0 Wege / EW
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 60 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,3
- Anwesenheitsgrad: 0,9

Besucherverkehr:

- ca. 15 % des Einwohnerverkehrs

Güterverkehr:

- ca. 0,05 Fahrten / EW

Für die Wohnungen der Entwicklungsfläche 2 wird ein spezifisches Kfz-Verkehrsaufkommen von ca. 290 Kfz-Fahrten / Tag abgeschätzt.

### 3.4 VERKEHRSABSCHÄTZUNG DES GEMEINDE GAUTING

Folgende Parameter werden für die Verkehrsabschätzung der Wohnungen im Areal der Gemeinde Gauting angesetzt:

- 4.350 m<sup>2</sup> BGF
- ca. 90 m<sup>2</sup> / WE

Einwohnerverkehr:

- ca. 2,3 EW / WE
- ca. 4,0 Wege / EW
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 60 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,3
- Anwesenheitsgrad: 0,9

Besucherverkehr:

- ca. 15 % des Einwohnerverkehrs

Güterverkehr:

- ca. 0,05 Fahrten / EW

Für die Wohnungen der Gemeinde Gauting wird ein spezifisches Kfz-Verkehrsaufkommen von ca. 170 Kfz-Fahrten / Tag abgeschätzt.

## 4. VERKEHRSVERTEILUNG DES NEUVERKEHRS

Insgesamt werden ca. 2.590 Kfz-Fahrten / Tag (ohne gebrochenen Verkehr ca. 2.250 Kfz-Fahrten / Tag) abgeschätzt, die gemäß den Verkehrserhebungen im Juli und Oktober 2019 je Nutzung und Verortung im Bebauungsplan auf das bestehende Straßennetz verteilt werden:

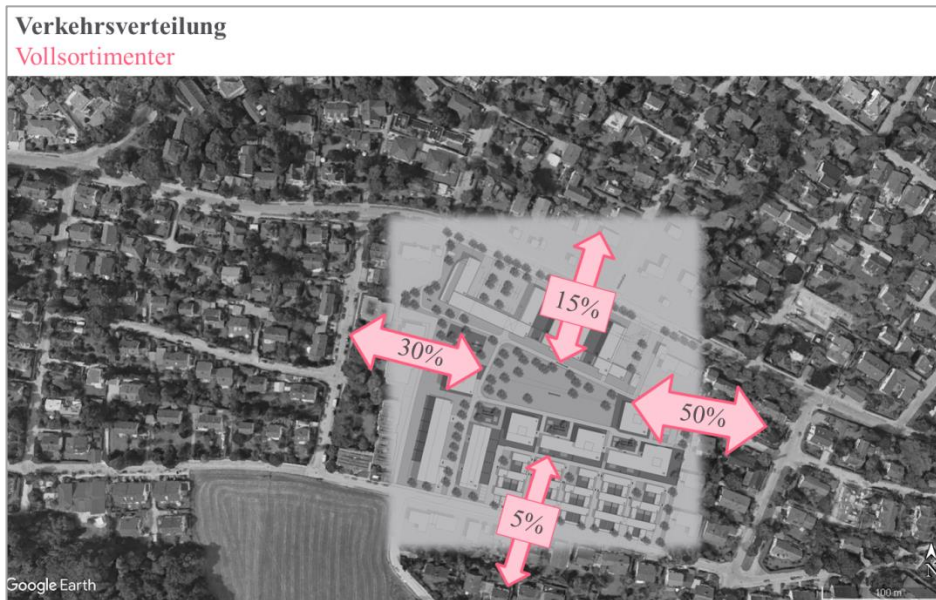


Abbildung 20: Verkehrsverteilung des Vollsortimenters

Das Neuverkehrsaufkommens des Kfz-Verkehres des Vollsortimenters wird zu 50 % Richtung Osten, zu 30 % Richtung Westen, zu 15 % Richtung Norden und zu 5 % Richtung Süden verteilt.

Nachfolgende Abbildung zeigt die Verkehrsverteilung des Kindergartens und des Cafés:

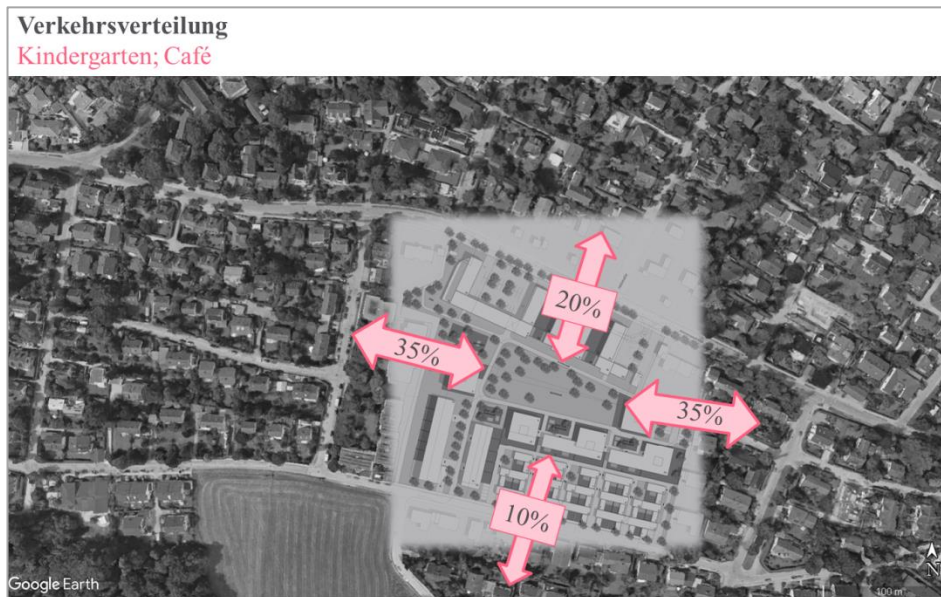


Abbildung 21: Verkehrsverteilung des Kindergartens und des Cafés

Das Neuverkehrsaufkommens des Kfz-Verkehres des Kindergartens und Cafés wird zu 35 % Richtung Osten, zu 35 % Richtung Westen, zu 20 % Richtung Norden und zu 10 % Richtung Süden verteilt.

Folgende Darstellung zeigt die Verkehrsverteilung der Wohnnutzungen:

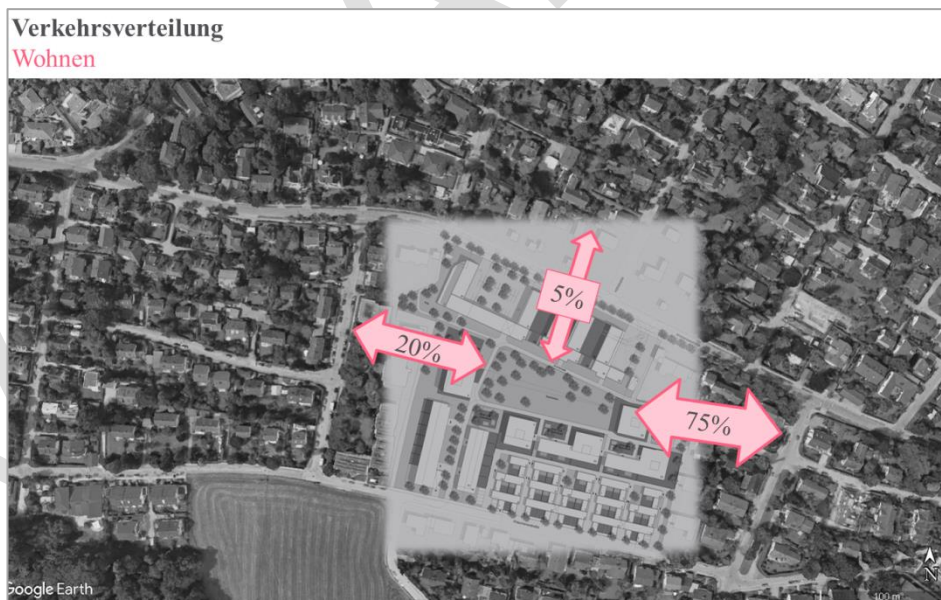


Abbildung 22: Verkehrsverteilung der Wohnnutzungen aller Areale

Das Neuverkehrsaufkommens des Kfz-Verkehres der gesamten Wohnnutzung wird zu 75 % Richtung Osten, zu 20 % Richtung Westen und zu 5 % Richtung Norden verteilt.

Folgender Belastungsplan zeigt das abgeschätzte Neuverkehrsaufkommen mit vorangestellter Verkehrsverteilung:

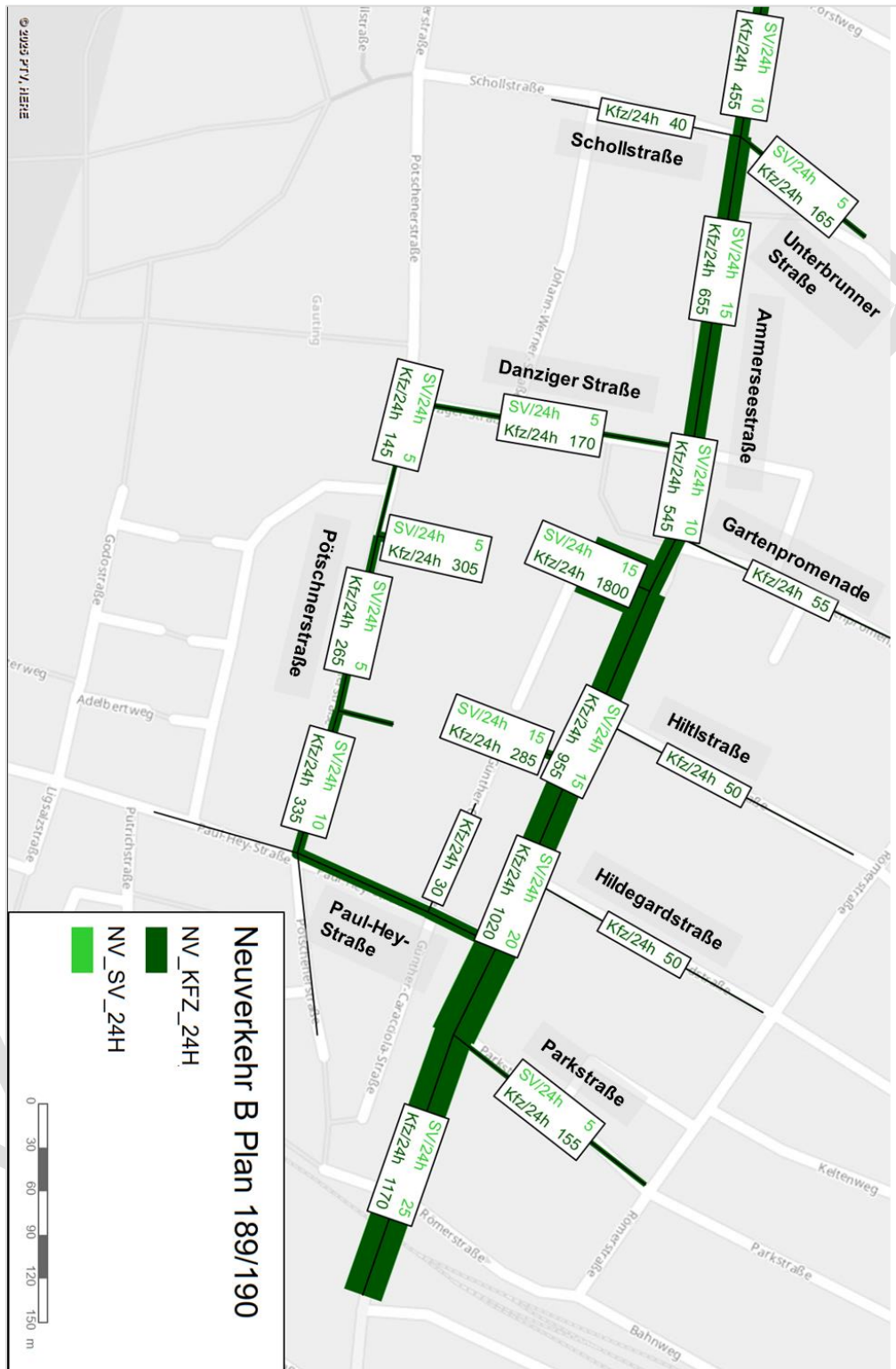


Abbildung 23: Verkehrsverteilung des Neuverkehrsaufkommens [Kfz/24h; SV/24h] (siehe auch Kapitel 12.4) [Quelle Hintergrund: PTV, HERE]



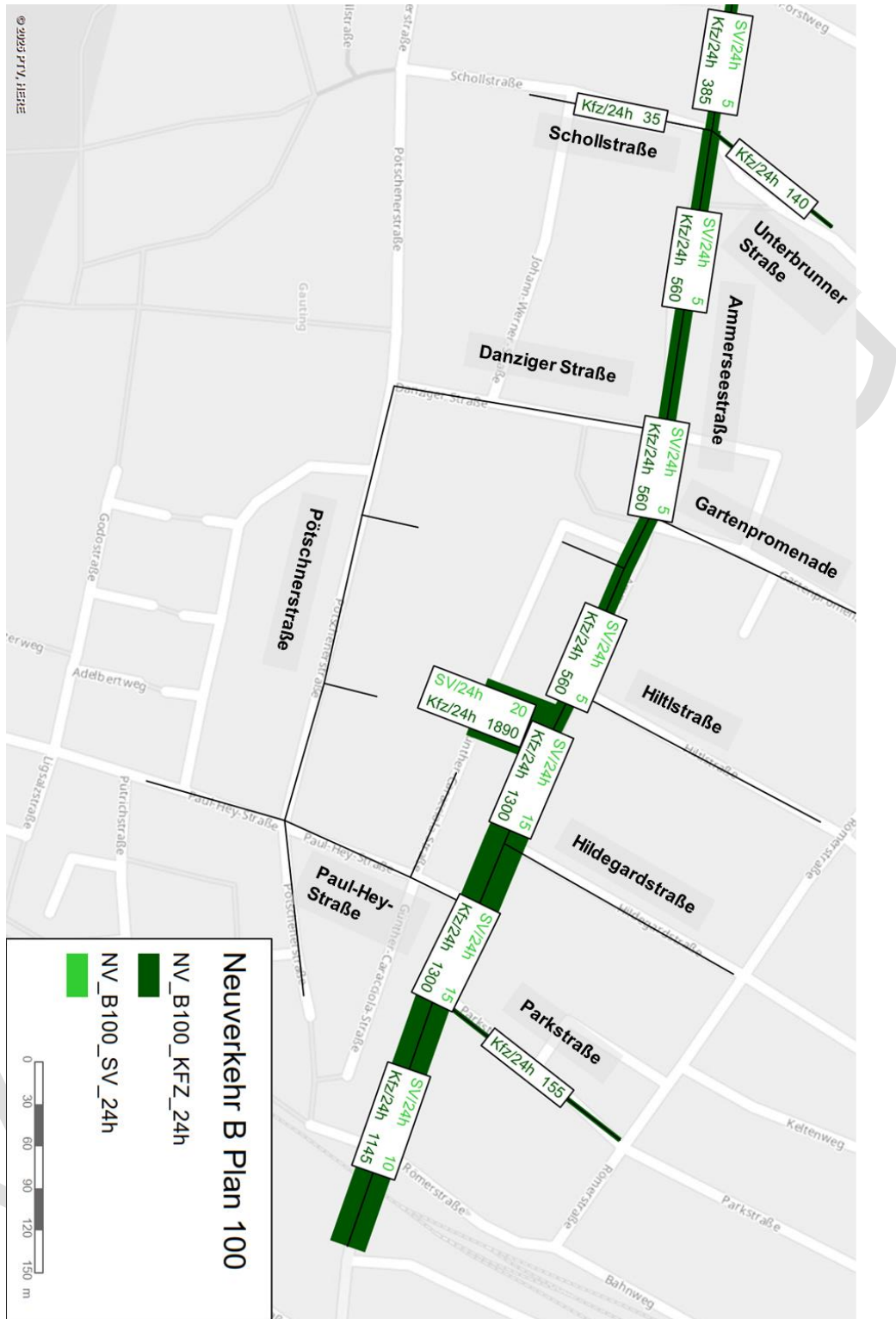


Abbildung 25: Verkehrsverteilung des Neuverkehrsaufkommens [Kfz/24h; SV/24h] [Quelle Hintergrund: PTV, HERE]

Bezogen auf den tatsächlichen Neuverkehr im Straßennetz, also das Gesamtverkehrsaufkommen abzüglich des gebrochenen Verkehrs, ergibt sich zwischen B-Plan Nr. 189/190 und B-Plan Nr. 100 eine Zunahme von ca. 390 Kfz-Fahrten / Tag. Der Differenzbelastungsplan ist in nachstehender Abbildung dargestellt. Die höchsten Zunahmen ergeben sich demnach auf der Ammerseestraße, Danziger Straße, Pötschnerstraße und Paul-Hey-Straße, während auf den weiteren Seitenstraßen nur geringere Zunahmen um ca. 50 Kfz-Fahrten / Tag gegenüber dem Bestandsbaurecht zu erwarten sind. Im maßgebenden Abschnitt der Ammerseestraße westlich der Danziger Straße (außerhalb der Zufahrtssituation) liegt die Zunahme gegenüber des B-Plans 100 bei ca. 100 Kfz-Fahrten / Tag, was gegenüber der Analysebelastung einer Zunahme um ca. 2% entspricht.

VORABZUG



## 6. VERKEHRSPROGNOSE 2035

Als Prognosehorizont wird das Jahr 2035 angesetzt. Die allgemeine Verkehrsprognose für das Untersuchungsgebiet wird anhand der zur Verfügung stehenden statistischen Datenquellen ermittelt. U. a. wird die regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2035 des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenbearbeitung [Stand 2012] herangezogen. Nach Sichtung der Datenquellen, konnte festgestellt werden, dass durch die strukturellen Entwicklungen in der Gemeinde Gauting die Prognosewerte 2035 erreicht werden. Folgend wird für den Prognose-Planfall 2035 das abgeschätzte spezifische Verkehrsaufkommen des B-Planes auf das Grundverkehrsaufkommen (Erhebungsergebnisse Oktober) addiert. Die weiteren strukturellen Entwicklungen werden im Kapitel 10 betrachtet. Für das Prognosejahr 2035 ermittelt sich somit eine Verkehrsbelastung auf Höhe des B-Planes von ca. 6.400 – 6.500 Kfz/24h.

Folgende Darstellung zeigt den Prognose-Planfall 2035 im Untersuchungsgebiet:

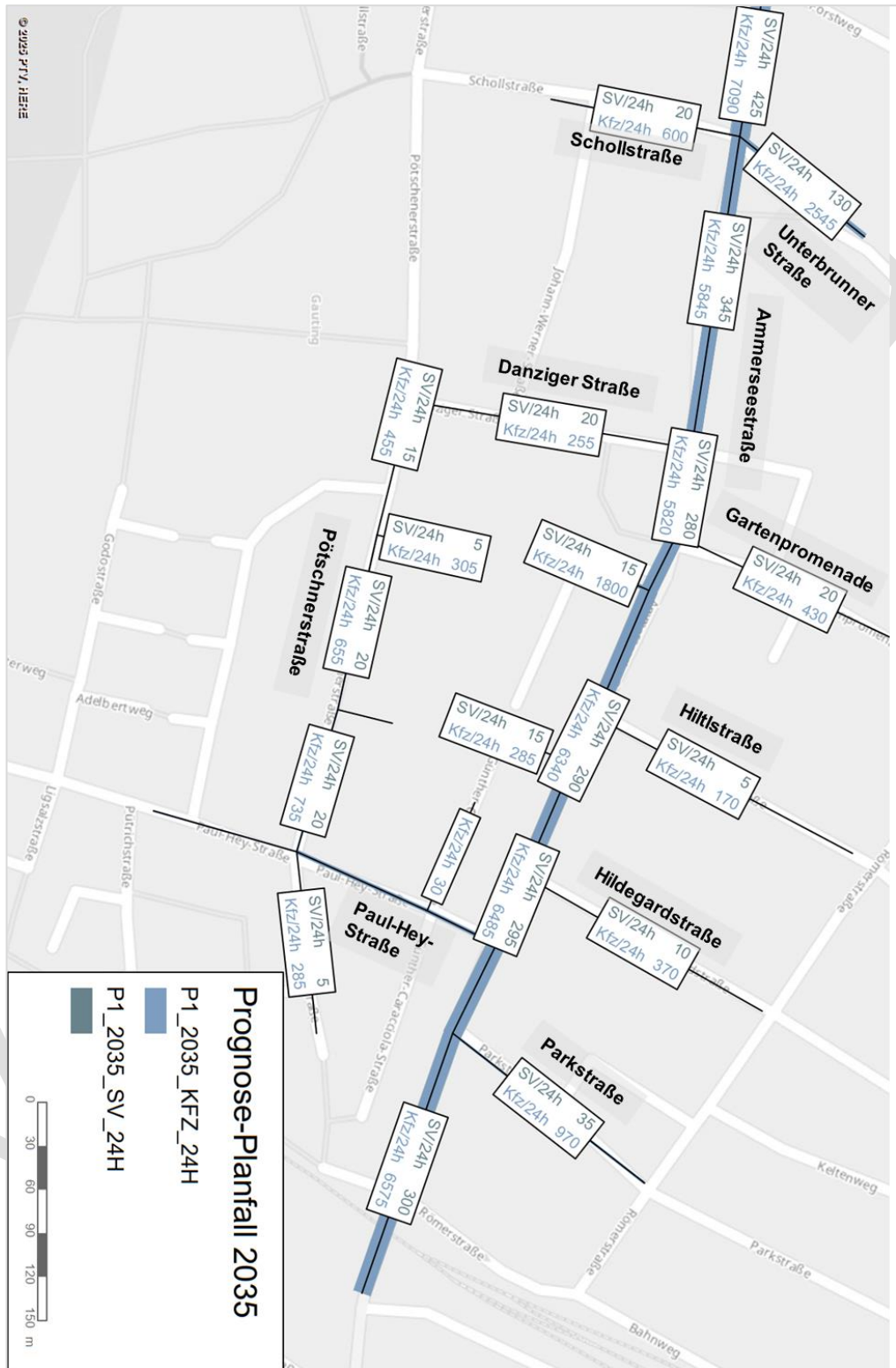


Abbildung 27: Prognose-Planfall 2035 [Kfz/24h; SV/24h] (siehe auch Kapitel 12.5) [Quelle Hintergrund: PTV, HERE]

## 7. KAPAZITÄTSBETRACHTUNGEN

### 7.1 ALLGEMEINES ZUR KAPAZITÄTSBETRACHTUNG

Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit/Verkehrsqualität/Dimensionierung der Erschließung erfolgt gemäß den Vorgaben des HBS 2015 (Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, FGSV, 2015) in der maßgebenden Spitzenstunde. Die nachfolgende Tabelle 1 dokumentiert die Definitionen der Verkehrsqualitätsstufen:

Verkehrs-Qualitätsstufe (QSV)	Zulässige mittlere Wartezeit [s] für den KFZ-Verkehr	
	Vorfahrtsgeregelter Knotenpunkt	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage
<b>A</b>	≤ 10	≤ 20
<b>B</b>	≤ 20	≤ 35
<b>C</b>	≤ 30	≤ 50
<b>D</b>	≤ 45	≤ 70
<b>E</b>	> 45	≤ 100
<b>F</b>	wenn die nachgefragte Verkehrsstärke $q_i$ über der Kapazität $C_i$ liegt	

Tabelle 1: Verkehrsqualitäten [Quelle: HBS 2015]

Gemäß den Vorgaben des HBS 2015 wird die Verkehrsqualität von vorfahrtgeregelter Knotenpunkten bei Wartezeiten von bis zu 45 Sekunden ohne LSA bzw. 70 Sekunden mit LSA für den maßgebenden Wartepflichtigen Verkehrsstrom (Verkehrsstrom mit der höchsten mittleren Wartezeit) als noch ausreichend leistungsfähig angesehen.

### 7.2 MAßGEBENDE SPITZENSTUNDENBELASTUNGEN

Die Kapazitätsberechnungen erfolgen für die maßgebenden Spitzenstunden. Die Spitzenstundenanteile des allgemeinen Kfz-Verkehrs 2035 werden gemäß der Verkehrserhebung im Oktober angenommen. Die maßgebende Spitzenstundenbelastungen 2035 (morgens/abends) des Neuverkehres wurden in Anlehnung an die „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“, FGSV 2006 ermittelt. Diese liegen in der Morgenspitze bei ca. 4 % und in der Abendspitze bei ca. 12 % des Tages-Kfz-Verkehres.

### 7.3 KAPAZITÄTSBERECHNUNG PROGNOSE-PLANFALL 2035

Nachstehende Tabelle zeigt eine Übersicht der Ergebnisse der Kapazitätsbetrachtung gemäß HBS 2015 des Prognose-Planfalles 2035 der Knotenpunkte K1 bis K10:

Kapazitätsbetrachtung gemäß HBS 2015 Prognose-Planfall 2035				
Knotenpunkt -nummer	Knotenpunkt	Maßgebende Abendspitzenstunde		
		Maßgebender Verkehrsstrom	Maßgebende mittlere Wartezeit [s]	Verkehrsqualitätsstufe (QSV)
K1	Ammerseestr. / Hiltlstr.	Hiltlstraße	5,2	QSV A
K2	Ammerseestr. / Hildegardstr.	Hildegardstraße	5,6	QSV A
K3	Ammerseestr. / Parkstr.	Parkstr.	7,5	QSV A
K4	Pötschenerstr. / Paul-Hey-Str.	Paul-Hey-Str.	8,2	QSV A
K5	Ammerseestr. / Gartenpromenade	Gartenpromenade	4,5	QSV A
K6	Ammerseestr. / Unterbrunner Str.	Unterbrunner Straße	10,4	QSV B
K7	Ammerseestr. / Danzigerstr.	Danzigerstr.	6,3	QSV A
K8	Ammerseestr. / AOA-Gelände	AOA-Gelände	8,7	QSV A
K9	Ammerseestr. / Zufahrt Tiefgarage	Zufahrt Tiefgarage	7,8	QSV A
K10	Ammerseestr. / Paul-Hey-Str.	Paul-Hey-Str.	8,8	QSV A

Tabelle 2: Übersicht der Kapazitätsberechnungsergebnisse K1 bis K10

Die Kapazitätsberechnungen weisen im Prognose-Planfall 2035 in der maßgebenden Abendspitzenstunde mit mittleren Wartezeiten zwischen ca. 5,2 und ca. 10,4 Sekunden die Verkehrsqualitätsstufen A und B auf. Gemäß der HBS 2015 weisen die Einmündungen und Kreuzungen hohe Kapazitätsreserven und damit sehr gute bis gute Leistungsfähigkeiten auf.

Nachstehender Lageplan verortet die Ergebnisse der Kapazitätsbetrachtungen:

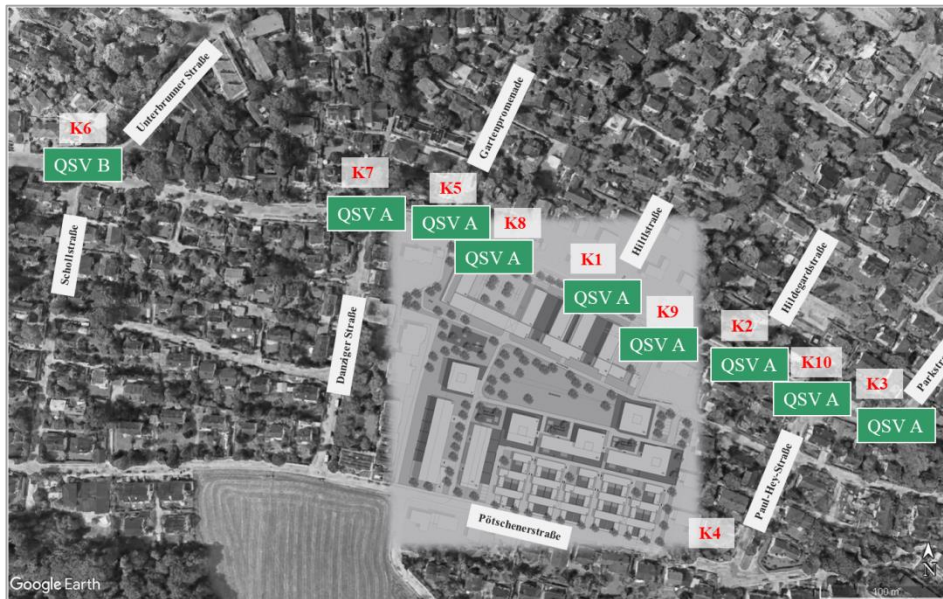


Abbildung 28: Lageplan mit Kapazitätsbetrachtungsergebnisse K1 bis K10 [Quelle Hintergrund: Google Earth Pro]

## 8. BÜRGERVERANSTALTUNG

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine Bürgerveranstaltung am Mittwoch, den 25.07.2019 u. a. mit Vorstellung der Erhebungsergebnisse der Verkehrserhebung im Juli 2019 und der Verkehrsabschätzungen des B-Planes mit anschließender Diskussion mit den Bürgern durchgeführt. Die Dokumentation bzw. Niederschrift wurde von der Gemeinde festgehalten [Bebauungsplan 100, Niederschrift zum Verkehrsworkshop; Stand 25.07.2019].

Folgende Grundlegende verkehrstechnische Ergebnisse können zusammengefasst werden:

- Verkehrsberuhigungs- / Verkehrsvermeidungsmaßnahmen Hiltlstraße, Hildegardstraße, Gartenpromenade, Pötschenerstraße, Paul-Hey-Strasse, Danziger Straße
- Parksituation Pötschenerstraße, Paul-Hey-Strasse, Danziger Straße
- Erreichbarkeit B-Plangelände für Fußgänger / Radfahrer
- Querbarkeit Ammerseestraße für Fußgänger / Radfahrer
- ÖPNV-Erschließung
- Gestaltung / Dimensionierung der Anbindungen Ammerseestraße / B-Plangelände MIV

➤ Erscheinungsbild Ammerseestraße

Die Ergebnisse, Ideenvorschläge sowie Anregungen des Workshops dienen als Grundlage zu Verbesserung der Planungsentwürfe des Bebauungsplanes.

## 9. ERSCHLIEßUNG DES B-PLANES

Die Erschließung des B-Planes 189/190 erfolgt über das bereits bestehende Straßennetz Ammerseestraße, Paul-Hey-Straße, Danzigerstraße, Pötschenerstraße und Günther-Caracciola-Straße.

### 9.1 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

Das AOA-Areal wird über eine Hauptzufahrt an der Ammerseestraße erschlossen:



Abbildung 29: Zufahrt an der Ammerseestraße zum Vollsortimenter, Kindergarten, Café und Wohnungen des AOA-Areals [Grundlage: fischer heumann landschaftsarchitekten Partnerschaft mbB; Stand 17.12.2024]

Die Erschließung des AOA-Geländes erfolgt über diese Zufahrt für die Wohnungen (Tiefgarage), den Kindergarten und den Vollsortimenter mit Tiefgarage und oberirdischen Parkplätzen.

Die Anlieferung des Vollsortimenters erfolgt separat im Osten des AOA-Areals ebenfalls über die Ammerseestraße. Über dieselbe Zufahrt wird Entwicklungsfläche 2 durch eine Tiefgarage erschlossen. Ein oberirdischer Besucherparkplatz wird über die Günter-Caracciola-Straße erschlossen:



Abbildung 30: Zufahrt Anlieferung Vollsortimenters und Tiefgarage Entwicklungsfläche 2 [Grundlage: fischer heumann landschaftsarchitekten Partnerschaft mbB; Stand 17.12.2024]

Die Erschließung der Entwicklungsfläche 1 sowie des Areals der Gemeinde Gauting erfolgt über die Pötschenerstraße (Tiefgaragenzufahrten). Für das Areal der Gemeinde Gauting sind zwei Tiefgaragenzufahrten geplant. Oberirdische Besucherplätze befinden sich jeweils neben den Zufahrten:



Abbildung 31: Erschließung Areale Entwicklungsfläche 1 und Gemeinde Gauting [Grundlage: fischer heumann landschaftsarchitekten Partnerschaft mbB; Stand 17.12.2024]

Für die verkehrliche Beruhigung und Verkehrsvermeidung werden gemäß RSt 06 in der Hildegardstraße sowie der Hiltstraße bis zur Römerstraße verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet [Verkehrszeichen 325]. Zudem sollten weitere verkehrsberuhigte Bereiche in der Günter-Caracciola-Straße und Pötschenerstraße zwischen den Tiefgaragenzufahrten des Gemeinde-Gauting-Areals errichtet werden. Die baulichen (Mischprinzip) und verkehrlichen (Belastung) Voraussetzungen für eine Ausweisung der verkehrsberuhigten Bereiche sind in den angesprochenen Straßenabschnitten gemäß RSt 06 vorhanden.

In den verkehrsberuhigten Bereichen ist das Parken nur auf ausgewiesenen Parkflächen erlaubt. Zur Festlegung der Parkflächen sollte ein eigener Workshop mit den jeweiligen Anliegern durchgeführt werden. Durch die verkehrsberuhigten Bereiche, den Tiefgaragen und den Besucherplätzen wird die Parksituation in den umliegenden Straßenzügen geregelt und der nichtmotorisierte Individualverkehr gestärkt und gefördert. Folgende Abbildung zeigt die Ausbildung der verkehrsberuhigten Bereiche:

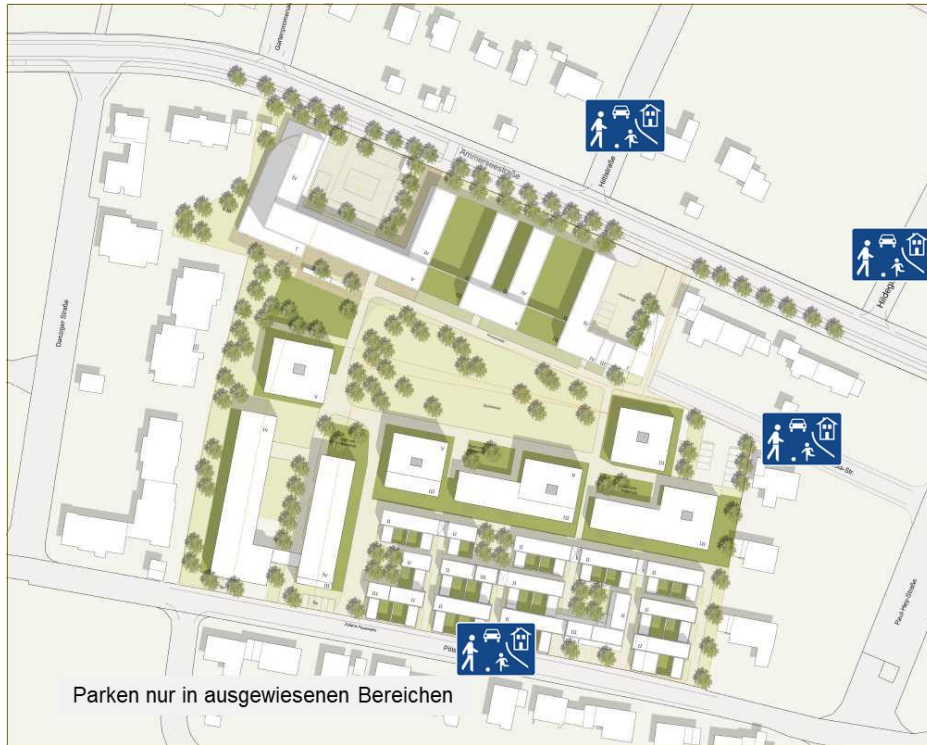


Abbildung 32: MIV-Erschließung mit verkehrsberuhigten Bereichen [Grundlage: fischer heumann landschaftsarchitekten Partnerschaft mbB; Stand: 17.12.2024]

## 9.2 FUß- UND RADVERKEHR

Die Lage des B-Planes 189/190 innerhalb der Gemeinde Gauting begünstigt die nichtmotorisierten Verkehrsarten. Der fußläufige Einzugsbereich (200 m) des Vollsortimenters wird in nachstehender Abbildung aufgezeigt:



Abbildung 33: Fußläufiger Einzugsbereich des Vollsortimenters [Quelle Hintergrund: Google Earth Pro]

Die gute Lage des B-Planes für den Fuß- und Radverkehr verdeutlicht folgende Darstellung:

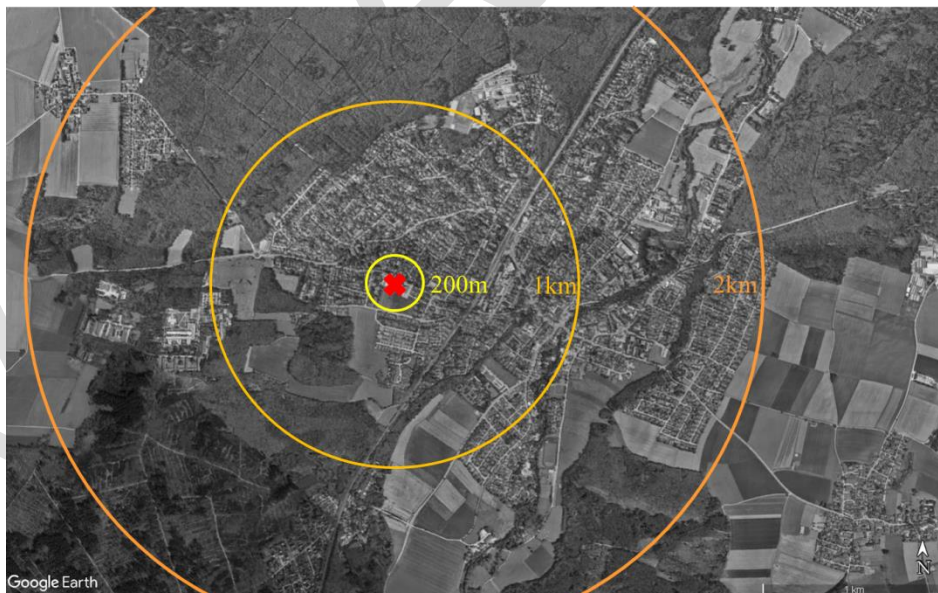


Abbildung 34: Einzugsbereich des Fuß- und Radverkehrs [Quelle Hintergrund: Google Earth Pro]

Im Umkreis von 1 Kilometer kann das Zentrum Gautings, mit einem Radius von 2 Kilometer die gesamte Gemeinde eingefasst werden. Dies zeigt das Potenzial des Bebauungsplanes für den nichtmotorisierten Individualverkehr.

Zur Stärkung des nichtmotorisierten Individualverkehrs wird ein durchlässiges Gebiet mit einem Fuß- und Radwegenetz geschaffen.

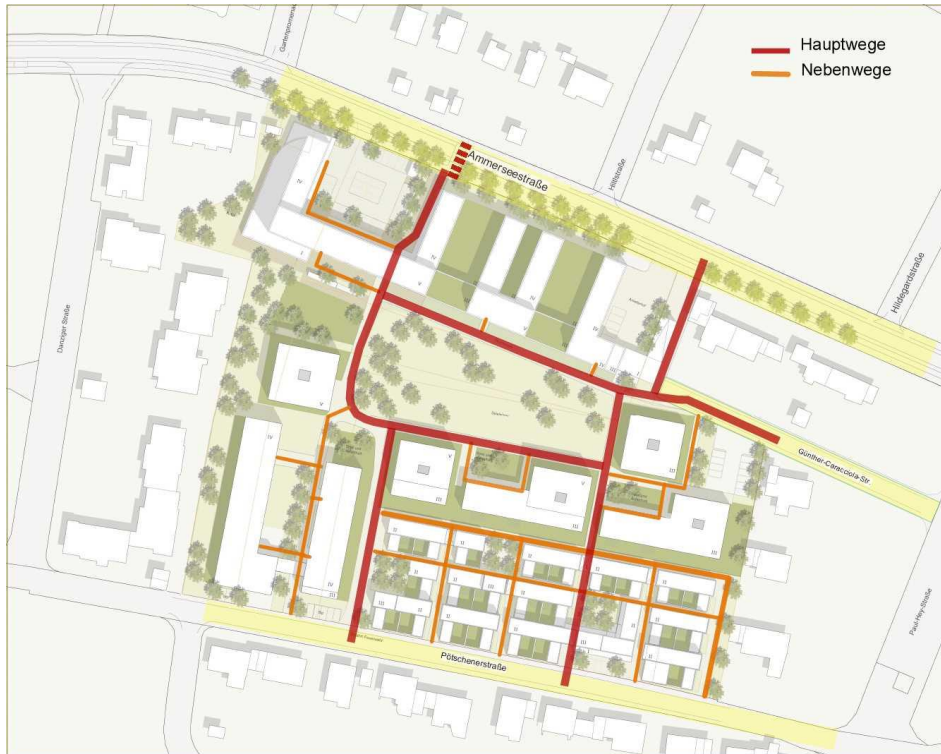


Abbildung 35: Fuß- und Radwegenetz im B-Plan 189/190 [H2R Architekten, fischer heumann landschaftsarchitekten Partnerschaft mbB; Stand 17.12.2024]

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit des B-Plan-Gebietes wird eine weitere Querung über die Ammerseestraße für den Fuß- und Radverkehr geschaffen.

### 9.3 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)

Die heutige ÖPNV-Erschließung des B-Planes ist in folgender Abbildung dargestellt. Ausgehend von der Mitte des B-Planes mit einem 300m Radius (Einzugsbereich einer Bushaltestelle) wird deutlich, dass die bestehenden Bushaltestellen für den neuen B-Plan nicht ausreichend zugänglich sind:



Klinikgeländes angedacht. Im Folgenden werden die spezifischen Neuverkehrsaufkommen je Nutzung in Anwendung der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“, FGSV 2006 und des Hefts 42 „Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Abschätzung der Verkehrserzeugung“ der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (2000) abgeschätzt. Die weiteren Annahmen der Verkehrsabschätzung wurden an die Verkehrsmittelwahl der Gemeinde Gauting angepasst.

## 10.1 VERKEHRSABSCHÄTZUNG B-PLAN 184 /185

Als Grundlage der Verkehrsabschätzungen dienen die Informationen der Gemeinde Gauting der E-Mail vom 27.02.2019.

### Gewerbegebiet:

Folgende Parameter werden für die Verkehrsabschätzung des Gewerbegebietes im B-Plan 184 / 185 angesetzt:

- 11.300 m<sup>2</sup> BGF

#### Beschäftigtenverkehr:

- ca. 1 Beschäftigter / 50 m<sup>2</sup> BGF
- ca. 3,0 Wege / Beschäftigte
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 70 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,1
- Anwesenheitsgrad: 0,9

#### Kundenverkehr:

- ca. 2,0 Kundenwege / Beschäftigtem
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 90 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,1

#### Güterverkehr:

- ca. 0,4 Fahrten / Beschäftigtem

Mit den Parametern wird ein spezifisches Kfz-Verkehrsaufkommen von ca. 850 Kfz-Fahrten / Tag für das Gewerbegebiet im B-Plan 184 / 185 abgeschätzt.

### **Mischgebiet:**

Folgende Parameter werden für die Verkehrsabschätzung des Mischgebietes im B-Plan 184 / 185 angesetzt:

- 6.800 m<sup>2</sup> BGF

#### **Beschäftigtenverkehr:**

- ca. 1 Beschäftigter / 40 m<sup>2</sup> BGF
- ca. 3,0 Wege / Beschäftigte
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 70 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,1
- Anwesenheitsgrad: 0,9

#### **Kundenverkehr:**

- ca. 2,0 Kundenwege / Beschäftigtem
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 90 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,1

#### **Güterverkehr:**

- ca. 0,4 Fahrten / Beschäftigtem

Mit den Parametern wird ein spezifisches Kfz-Verkehrsaufkommen von ca. 640 Kfz-Fahrten / Tag für das Gewerbegebiet im B-Plan 184 / 185 abgeschätzt.

### **Polizei:**

Folgende Parameter werden für die Verkehrsabschätzung der Polizei im B-Plan 184 / 185 angesetzt:

- 1.800 m<sup>2</sup> BGF

#### **Beschäftigtenverkehr:**

- ca. 1 Beschäftigter / 40 m<sup>2</sup> BGF
- ca. 3,0 Wege / Beschäftigte
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 60 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,1
- Anwesenheitsgrad 0,9

#### **Kundenverkehr:**

- ca. 2,0 Kundenwege / Beschäftigtem
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 40 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,1

#### **Güterverkehr:**

- ca. 0,4 Fahrten / Beschäftigtem

Mit den Parametern wird ein spezifisches Kfz-Verkehrsaufkommen von ca. 80 Kfz-Fahrten / Tag für das Gewerbegebiet im B-Plan 184 / 185 abgeschätzt.

Für den B-Plan 184 / 185 wird ein spezifisches Verkehrsaufkommen von insgesamt 1.570 Kfz-Fahrten / Tag abgeschätzt.

Für die geplanten Nutzungen im B-Plan Nr. 184/185 errechnet sich in der Morgenspitzenstunde eine Verkehrsbelastung von ca. 140 Kfz/h und in der Abendspitzenstunde von ca. 160 Kfz/h, welche sich zu ca. 70% Richtung Gauting orientieren werden.

## 10.2 VERKEHRSABSCHÄTZUNG GEWERBEGEBIET GEGENÜBER DES HANDWERKERHOFS

Folgende Parameter werden auf Grundlage der Informationen der Gemeinde für die Verkehrsabschätzung des Gewerbegebietes angesetzt [Mail 20.03.2025]:

- 40.000 m<sup>2</sup> Nettobaulandfläche

### Beschäftigtenverkehr:

- ca. 80 Beschäftigter / ha
- ca. 3,0 Wege / Beschäftigte
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 70 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,1
- Anwesenheitsgrad: 0,9

### Kundenverkehr:

- ca. 1,5 Kundenwege / Beschäftigtem
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 80 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,1

### Güterverkehr:

- ca. 0,4 Fahrten / Beschäftigtem

Mit den Parametern wird ein spezifisches Kfz-Verkehrsaufkommen von ca. 710 Kfz-Fahrten / Tag für das Gewerbegebiet westlich des Asklepios-Klinikgeländes abgeschätzt.

Für das geplante Gewerbegebiet errechnet sich in der Morgenspitzenstunde eine Verkehrsbelastung von ca. 70 Kfz/h und in der Abendspitzenstunde von ca. 70 Kfz/h, welche sich zu ca. 70% Richtung Gauting orientieren werden.



Eine detaillierte Aussage zu künftigen Belastungsveränderungen auf ausgewählten Straßenabschnitten des Gemeindestraßennetzes kann nur durch eine Betrachtung / Berechnung in einem Verkehrsmodell getroffen werden, welches die vorher erwähnten stattfindenden Verkehrsverlagerungen bzw. Fahrtroutenänderungen auf Grundlage einer differenzierten Verkehrszelleneinteilung von Gauting exakt darstellt.

## 11. FAZIT / ZUSAMMENFASSUNG

Für den Bebauungsplan 189/190 „Am Patchway-Anger Süd“ sollen durch eine verkehrstechnische Untersuchung die verkehrlichen Auswirkungen auf die vorhandenen Erschließungs- und Anwohnerstraßen im unmittelbaren Einzugsbereich des B-Planes dargestellt werden. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf dem Funktionsnachweis der maßgebenden Knotenpunkte, der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer sowie der Erschließung des Grundstückes.

Als Datengrundlage wurden im Juli 2019 Verkehrserhebungen durchgeführt, die durch die Nacherhebung im Oktober 2019 validiert werden konnten. Die Differenzen der Erhebungen sind als normale Schwankungen der Verkehrsbelastungen zwischen Sommer und Herbst anzusehen.

Für den Bebauungsplan wird ein spezifisches Verkehrsaufkommen zu 2.590 Kfz-Fahrten / Tag abgeschätzt, welches gemäß den Verkehrserhebungen im Juli und Oktober 2019 je Nutzung auf das bestehende Straßennetz verteilt wird. Abzüglich des gebrochenen Verkehrs entspricht dies einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von ca. 2.250 Kfz-Fahrten / Tag. Gegenüber der Abschätzung des Verkehrsaufkommens für den bestehenden B-Plan 100 mit ca. 1.860 Kfz-Fahrten / Tag Neuverkehr ergibt sich so eine Zunahme um ca. 390 Kfz-Fahrten / Tag. Durch die Verteilung des Verkehrs im Straßennetz liegt die Zunahme im Querschnitt im maßgebenden Abschnitt der Ammerseestraße westlich der Danziger Straße (außerhalb der Zufahrtssituation) gegenüber des B-Plans 100 bei ca. 100 Kfz-Fahrten / Tag, was gegenüber der Analysebelastung einer Zunahme um ca. 2% entspricht.

Als Prognosehorizont wird in der verkehrstechnischen Untersuchung das Jahr 2035 angesetzt. Die allgemeine Verkehrsprognose für das Untersuchungsgebiet wird anhand der zur Verfügung stehenden statistischen Datenquellen ermittelt. Die strukturellen Entwicklungen in der Gemeinde Gauting bis 2035 entsprechen der allgemeinen Zunahme des Kfz-Verkehres, sodass für den Prognose-Planfall 2035 das abgeschätzte spezifische Verkehrsaufkommen des B-Planes 189/190 auf das Grundverkehrsaufkommen addiert wird. Für das Prognosejahr 2035 ermittelt sich somit eine Verkehrsbelastung auf Höhe des B-Planes von ca. 5.800 – 6.500 Kfz/24h im Querschnitt.

Die Kapazitätsberechnungen gemäß des HBS 2015 erfolgen für die maßgebenden Spitzenstunden, die anhand der Verkehrserhebung im Oktober und in Anlehnung an die „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“, FGSV 2006 ermittelt werden. Die maßgebenden Knotenpunkte weisen in den Kapazitätsbetrachtungen im Prognose-Planfall 2035 in der maß-

gebenden Abendspitzenstunde mit mittleren Wartezeiten zwischen ca. 5,2 und ca. 10,4 Sekunden die Verkehrsqualitätsstufen A und B auf. Gemäß der HBS 2015 weisen die Einmündungen und Kreuzungen hohe Kapazitätsreserven und damit sehr gute bis gute Leistungsfähigkeiten auf.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine Bürgerveranstaltung am Mittwoch, den 25.07.2019 durchgeführt. Die Dokumentation bzw. Niederschrift wurde von der Gemeinde festgehalten. Die Ergebnisse, Ideenvorschläge sowie Anregungen des Workshops dienen als Grundlage zu Verbesserung der Planungsentwürfe des Bebauungsplanes.

Die Erschließung des B-Planes 189/190 erfolgt im über das bereits bestehende Straßennetz Ammerseestraße, Paul-Hey-Straße, Danzigerstraße, Pötschenerstraße und Günther-Caracciola-Straße. Das AOA-Areal wird dabei über eine Hauptzufahrt an der Ammerseestraße mit Linksabbiegerspur erschlossen. Die Anlieferung des Vollsortimenters erfolgt separat im Osten des Gebietes ebenfalls über die Ammerseestraße, über die die Wohngebäude der Entwicklungsfläche 2 ebenfalls erschlossen werden. Ein oberirdischer Besucherparkplatz wird am Ende der Günter-Caracciola-Straße vorgesehen. Die Erschließung der Wohnungen der Entwicklungsfläche 1 sowie der Gemeinde Gauting erfolgt über die Pötschenerstraße mit Besucherparkplätzen.

Für die verkehrliche Beruhigung und Verkehrsvermeidung werden in der Hildegardstraße sowie der Hiltlstraße jeweils bis zur Römerstraße verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet [Verkehrszeichen 325]. Zudem sollten weitere verkehrsberuhigte Bereiche in der Günter-Caracciola-Straße und Pötschenerstraße zwischen den Tiefgaragenzufahrten des Gemeinde-Gauting-Areals ausgewiesen werden. Die Straßenabschnitte erfüllen gemäß RSt 06 die erforderlichen baulichen (Mischprinzip) sowie verkehrlichen (Belastung) Voraussetzungen.

In den verkehrsberuhigten Bereichen ist das Parken nur auf ausgewiesenen Parkflächen erlaubt. Hierzu sollte ein eigener Workshop mit den jeweiligen Anliegern durchgeführt werden. Durch die verkehrsberuhigten Bereiche, den Tiefgaragen und den Besucherplätzen wird die Parksituation in den umliegenden Straßenzügen geregelt und der nichtmotorisierte Individualverkehr gestärkt und gefördert. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit des B-Plan-Gebietes werden neben den verkehrsberuhigten Bereichen und der Fußgängerschutzanlage an der Ammerseestraße zwei weitere Querungen über die Ammerseestraße für den Fuß- und Radverkehr (Linksabbiegespur) sowie ein durchlässiges Fuß- und Radwegenetz innerhalb des B-Planes angedacht.

Zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Gebietes wird eine Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle mit Haltestellenkap auf Höhe des Vollsortimentereinganges und damit auch auf Höhe der Querung über die Ammerseestraße, empfohlen.

Mit freundlichen Grüßen

i.V. Dipl.-Ing. Helmut Ammerl

i.A. M.Sc.(TUM) Alisa Picha-Rank  
i.A. M.Sc. (TUM) Lena Fuchs

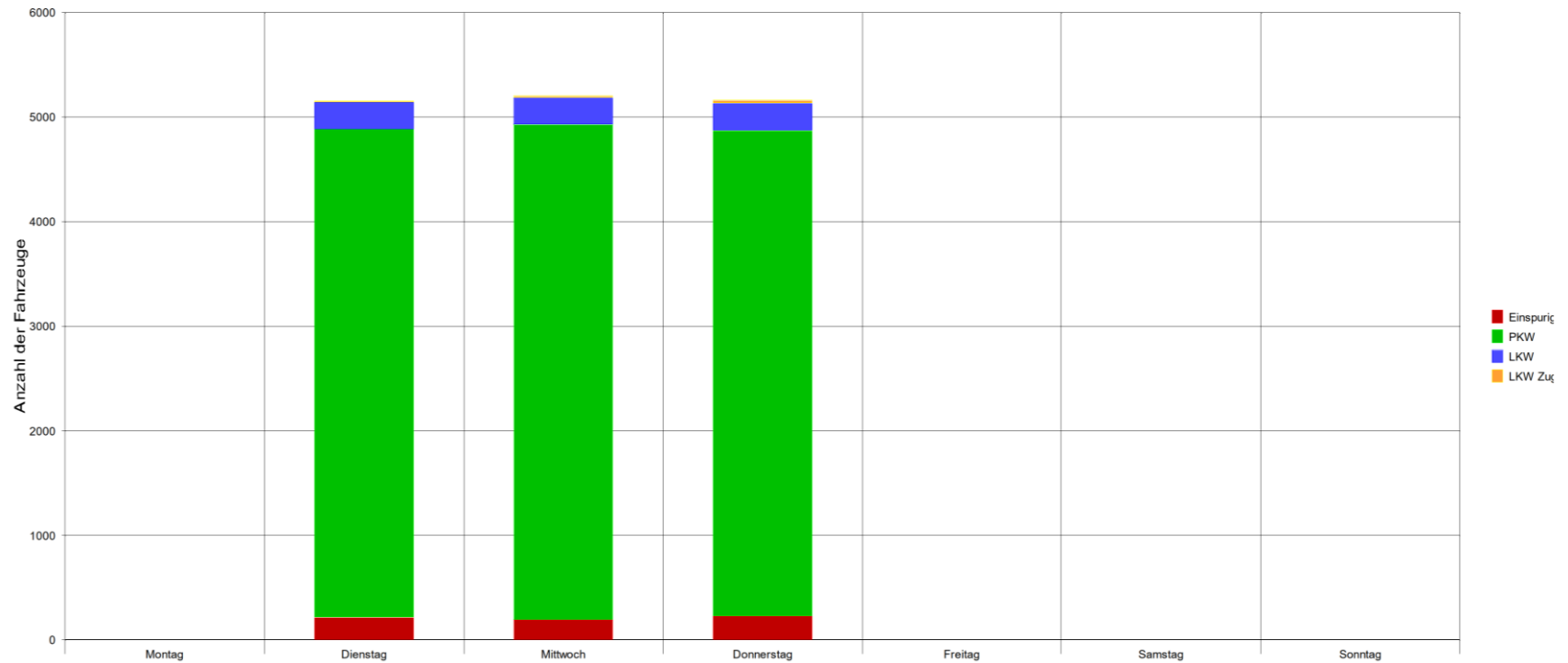
Institut für Verkehrsplanung/Verkehrstechnik

## 12. ANLAGEN

### 12.1 ERHEBUNGSERGEBNISSE JULI 2019

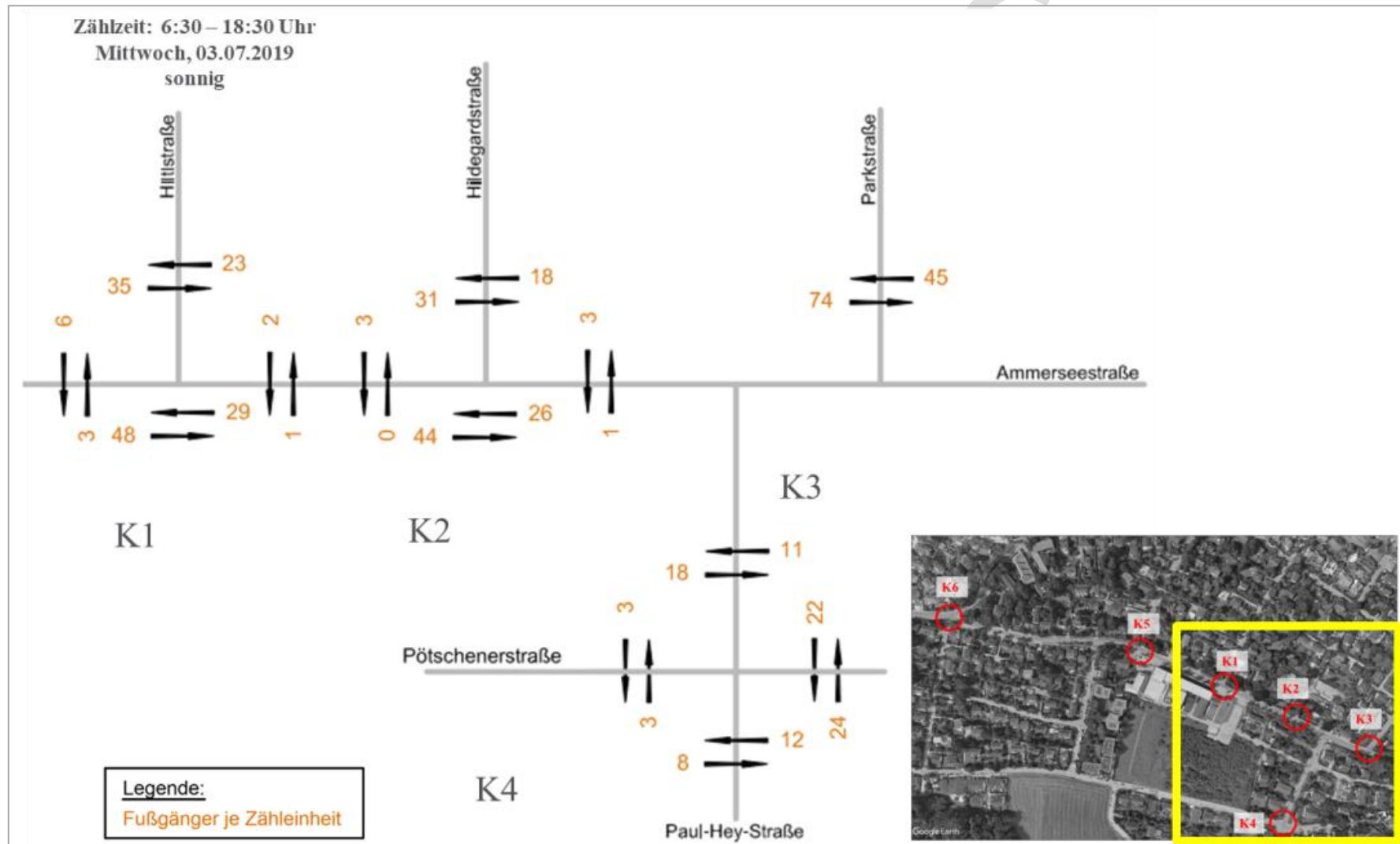
Ergebnisse der Querschnittszählung Q1 – Ammerseestraße – Juli 2019

Ammerseestraße - Verkehrserhebung im Juli 2019

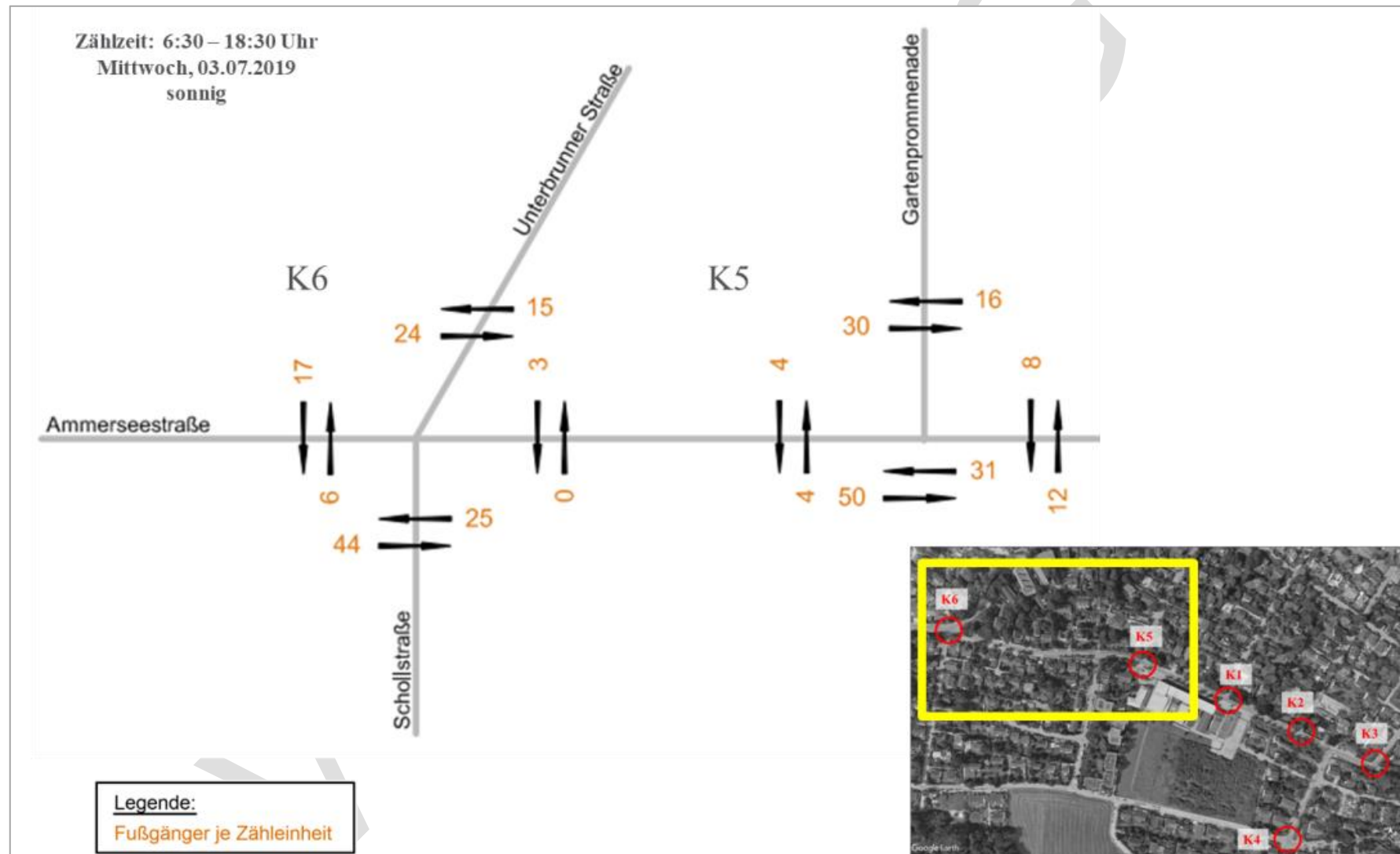




Ergebnisse Knotenpunktzählung des Fußverkehrs am Dienstag, den 02.07.2019; 06:30 – 18:30 Uhr; K1, K2, K3 und K4

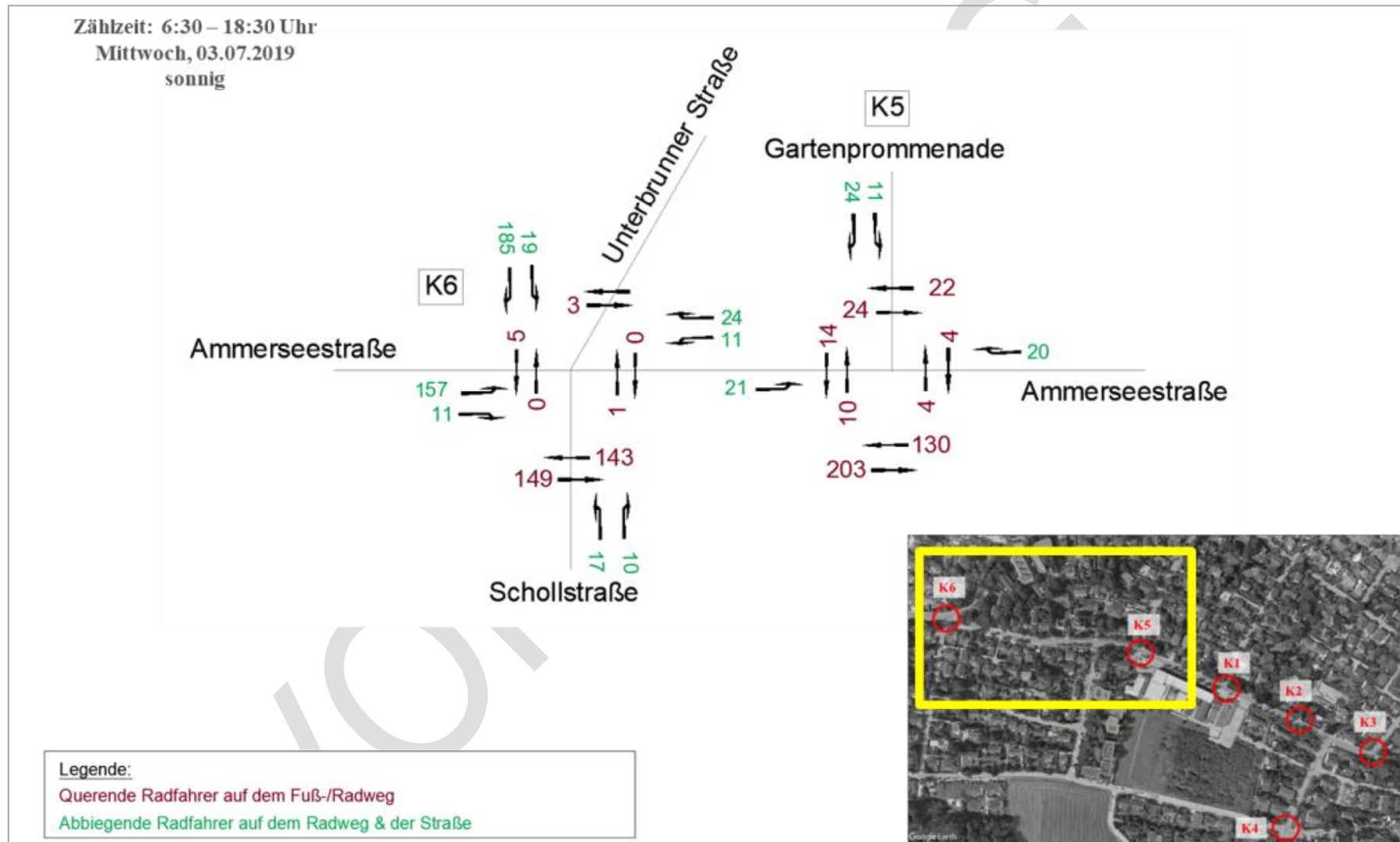


Ergebnisse Knotenpunktzählung des Fußverkehrs am Dienstag, den 02.07.2019; 06.30 – 18:30 Uhr; K6 und K5





Ergebnisse Knotenpunktzählung des Radverkehrs am Dienstag, den 02.07.2019; 06:30 – 18:30 Uhr; K5 und K6

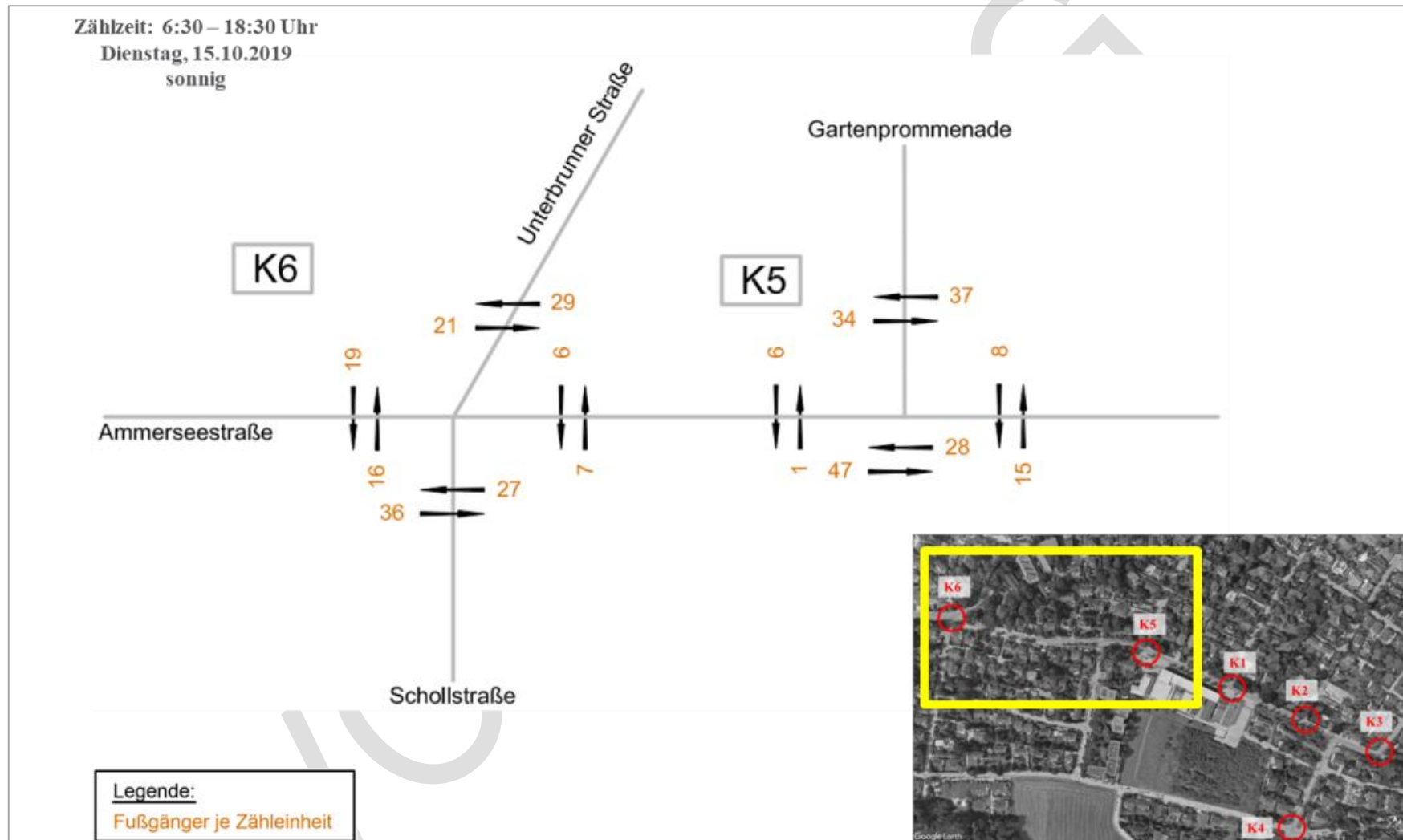






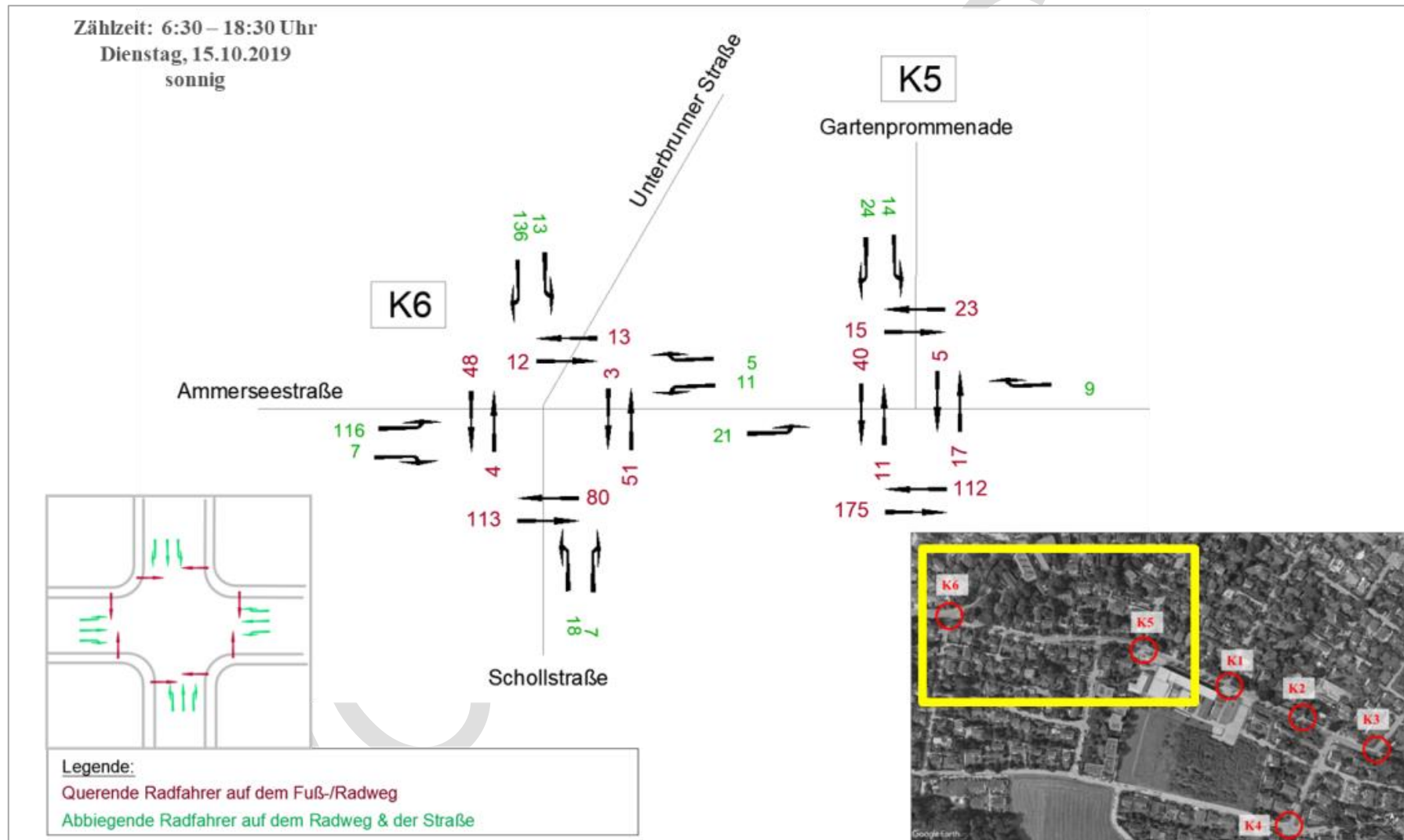


Ergebnisse Knotenpunktzählung des Fußverkehrs am Dienstag, den 15.10.2019; 06.30 – 18:30 Uhr; K6 und K5





Ergebnisse Knotenpunktzählung des Radverkehrs am Dienstag, den 15.10.2019; 06.30 – 18:30 Uhr; K5 und K6



### 12.3 DIFFERENZPLAN VERKEHRSERHEBUNGEN JULI UND OKTOBER 2019





**12.5 PROGNOSE-PLANFALL 2035**

