

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Ebersberg

Sitzung Stadtrat
5. November 2024



STADT EBERSBERG

BVR

Büro für
Verkehrs- und
Raumplanung



Agenda

1. Auftrag und Bearbeitung
2. Leitbild und Ziele
3. Bestandsaufnahme
4. Problem- und Potenzialanalyse
5. Lösungen und Maßnahmen

1 Auftrag und Bearbeitung

Aufgabenstellung

Zentrale Zielvorgaben gemäß Ausschreibung und Auftragsverständnis (Kernziele)

- **Reduktion des Kfz-Verkehrs** insgesamt und vor allem entlang der Nord-Süd-Achse
- städtebauliche Aufwertung der zentralen Plätze
- Verkehrsberuhigung innerhalb der Wohngebiete und insbesondere im Bereich der Schulstandorte

- Schaffung einer **ressourcenschonenden, klimaneutralen und sicheren Mobilitätsstruktur für alle**
- Bedürfnisse und Lebenseinstellungen zukünftiger Generationen in den Vordergrund stellen und berücksichtigen
- keine Altersgruppe ausschließen
- Anforderungen der unterschiedlichen Mobilitätsformen generationengerecht und im Hinblick auf das Ziel der Klimaneutralität effizient aufeinander abstimmen

- **zusammenhängende und integrierte fachliche Betrachtung** aller Verkehrsträger und neuer innovativer Mobilitätsformen

1 Auftrag und Bearbeitung

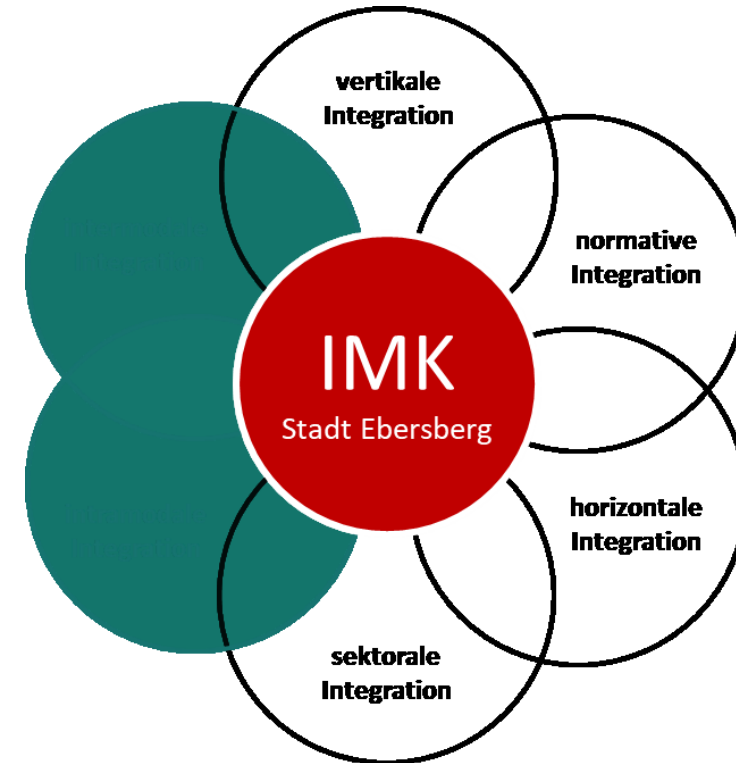
Methoden

Integrierte Verkehrsplanung bedeutet, dass alle Maßnahmen transparent mit dem Leitbild in Verbindung gesetzt werden.

Für alle Beteiligten muss nachvollziehbar sein,

- welche Zielkriterien durch die Planung erreicht werden sollen (***Alle sollen umwelt- und ressourcenschonend mobil sein können***),
- welche Strategien dafür zum Einsatz kommen (***Dem Radverkehr mehr Raum geben***) und
- welche konkreten Maßnahmen dafür umgesetzt werden (***Adaptierung Ulrichstraße – Valtortagasse***)

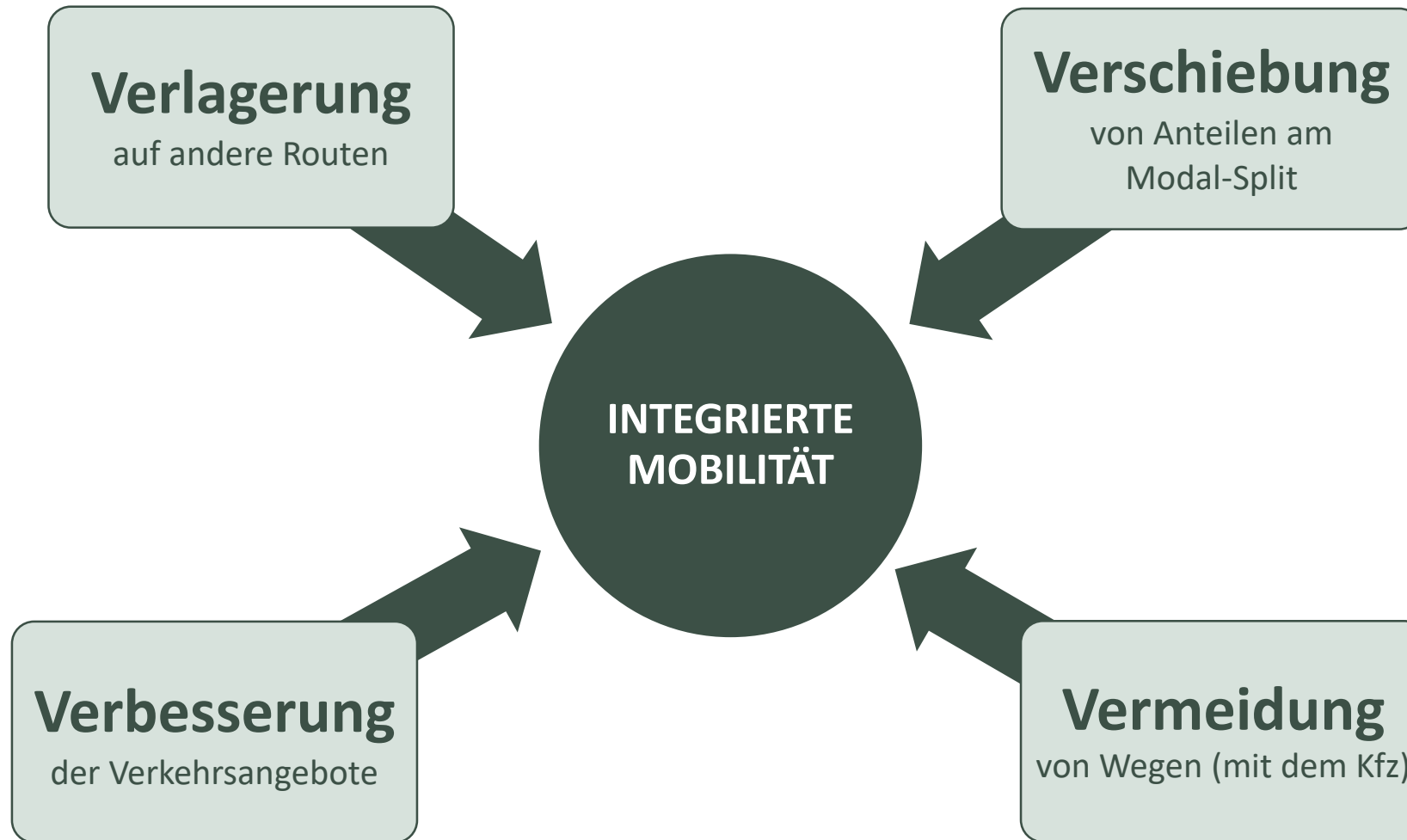
Integrationsebenen der Verkehrsplanung



- **intramodale Integration** von möglichen Lösungsansätzen: Vermeidung, Verschiebung, Verbesserung und Verlagerung
- **intermodale Integration** von Verkehrsmitteln: Fuß- und Radverkehr, Öffentlicher Verkehr, Kfz-Verkehr

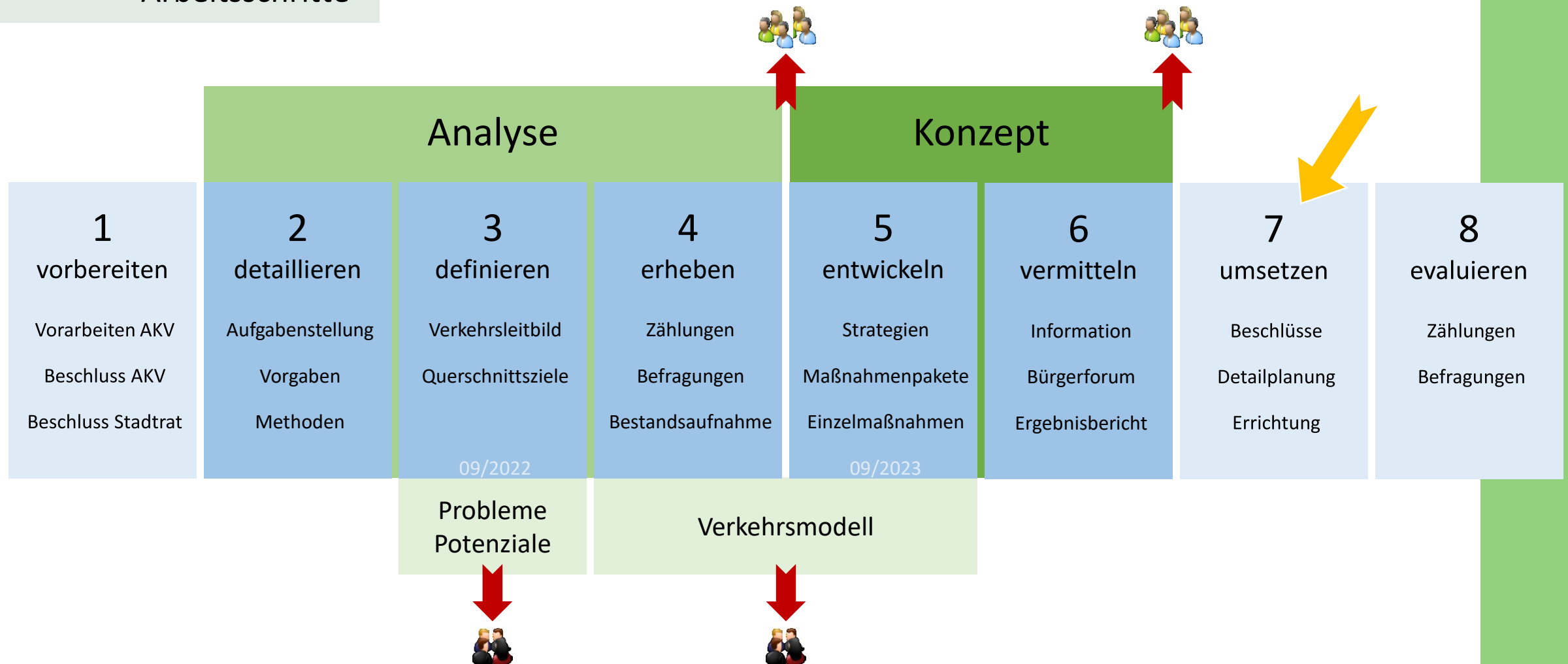
1 Auftrag und Bearbeitung

Methoden (intramodale Integration)



1 Auftrag und Bearbeitung

Arbeitsschritte



Agenda

2. Leitbild und Ziele



2 Leitbild und Ziele

Leitziel

Leitziel

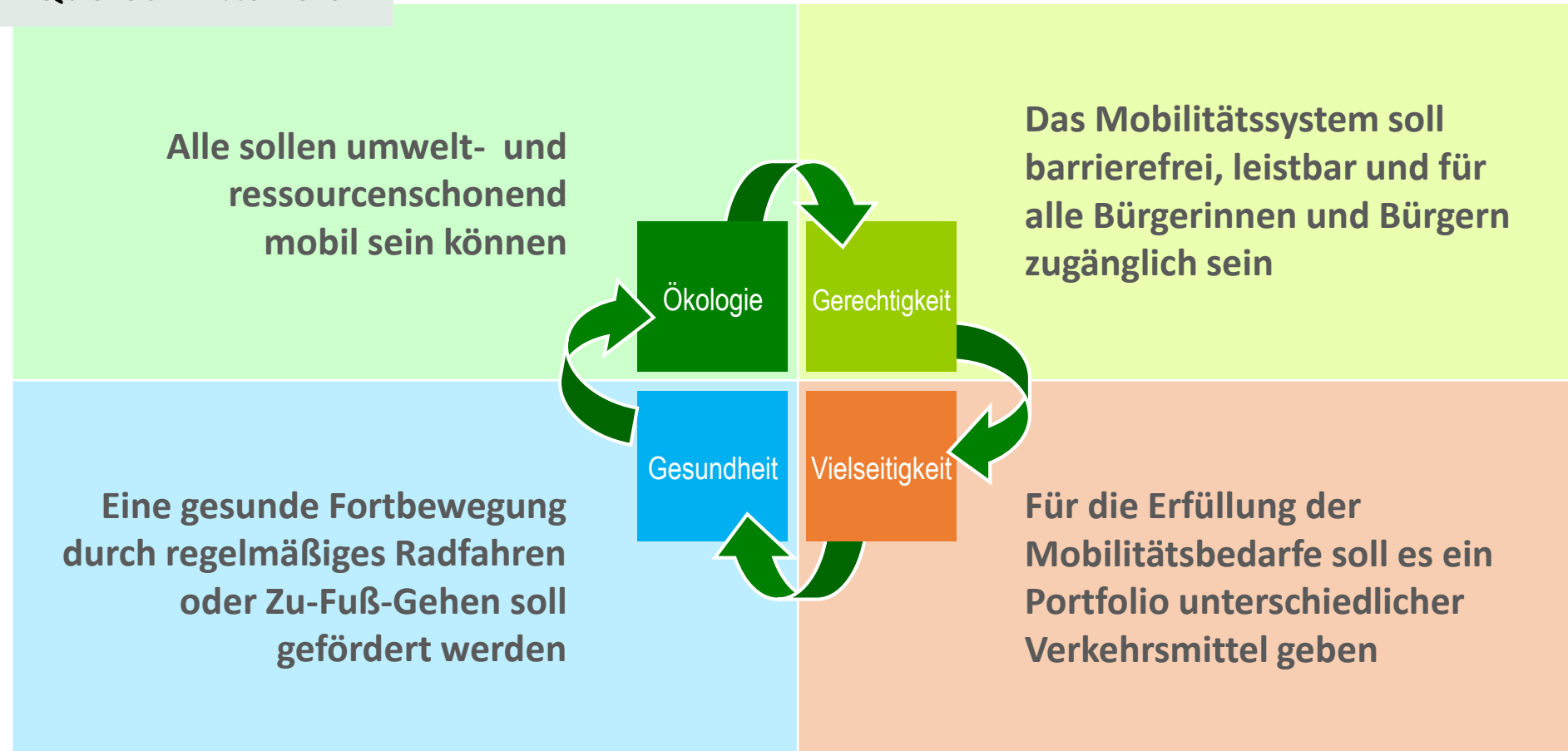
„wofür soll ein
Verkehrssystem stehen?“

übergeordnet
ganzheitlich
interpretationsfähig
glaubhaft

„In der Stadt Ebersberg soll das Verkehrssystem negative Effekte vermeiden und auch künftig zum Erhalt und zur Verbesserung von Lebensqualität und Wirtschaftskraft beitragen und dabei die notwendigen Mobilitätsansprüche von Bevölkerung, Gästen und Wirtschaft berücksichtigen.“

2 Leitbild und Ziele

Querschnittsziele



2 Leitbild und Ziele

Mobilitätsstrategien

Richtschnur für die künftige Stadtentwicklung und für die Erarbeitung von Maßnahmen



Strategie 01
Den Kfz-Verkehr stadtverträglich machen



Strategie 02
Flächenversiegelung minimieren



Strategie 03
Nachverdichtung vorantreiben



Strategie 04
Den öffentlichen Verkehr ausbauen



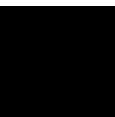
Strategie 05
Dem Radverkehr mehr Raum geben



Strategie 06
Zum Zufußgehen animieren



Strategie 07
**Das Verkehrssystem barrierefrei
und inklusiv gestalten**



Strategie 08
**Den öffentlichen Raum allen
zur Verfügung stellen**



Strategie 09
Mobilität für alle leistbar machen

**Ebersberg
ist klimafit**

**Ebersberg
ist aktiv**

**Ebersberg
ist gerecht**

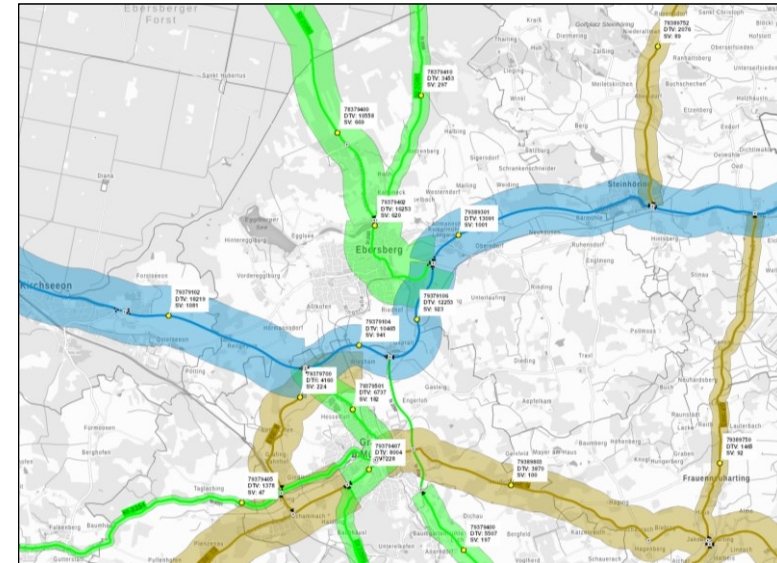
Agenda

3. Bestandsaufnahme



3 Bestandsaufnahme

Grundlagen



3 Bestandsaufnahme

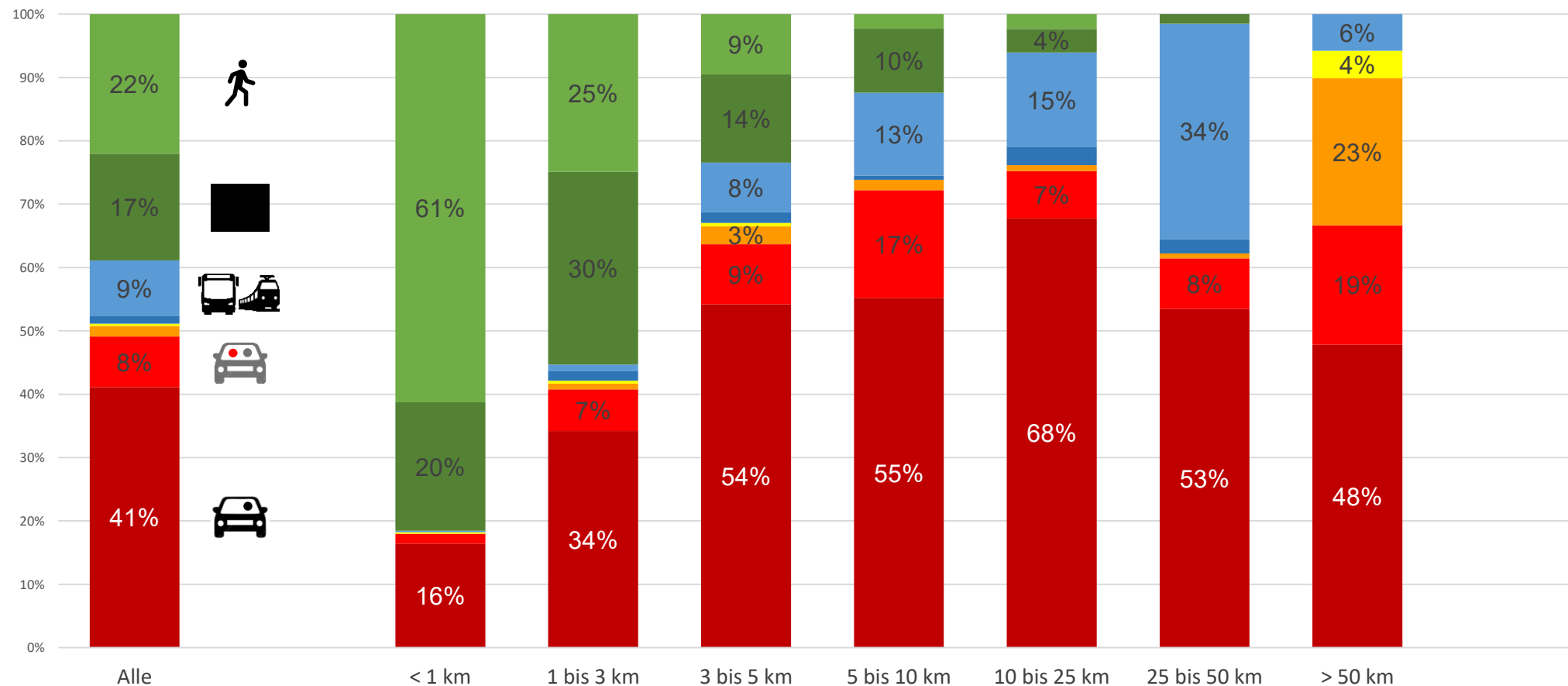
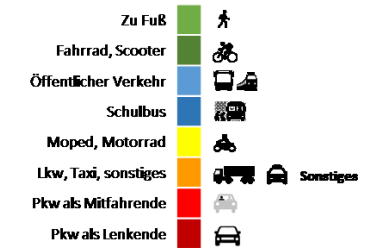
Haushaltsbefragung

- Stichtag Dienstag, der 18. Oktober 2022
- errechnete Stichprobengröße 372 Personen
- Versand an rund 900 Haushalte
- Stichprobenziehung aus dem Melderegister
- alle Personen ab 6 Jahre im selben Haushalt
- Je Haushalt
1 Haushaltsbogen,
6 Personenbogen und
1 Beilage

[illegible]

3 Bestandsaufnahme

Haushaltsbefragung → Verkehrsmittelwahl nach Reiseweite



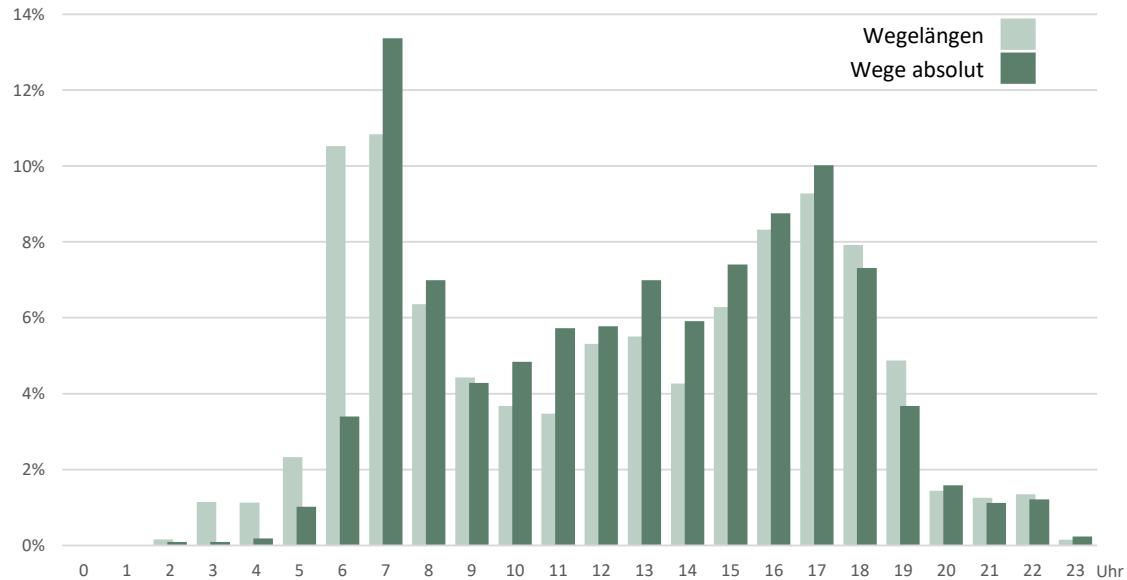
Anteile unter 3% sind nicht beschriftet



3 Bestandsaufnahme

Haushaltsbefragung → Wege

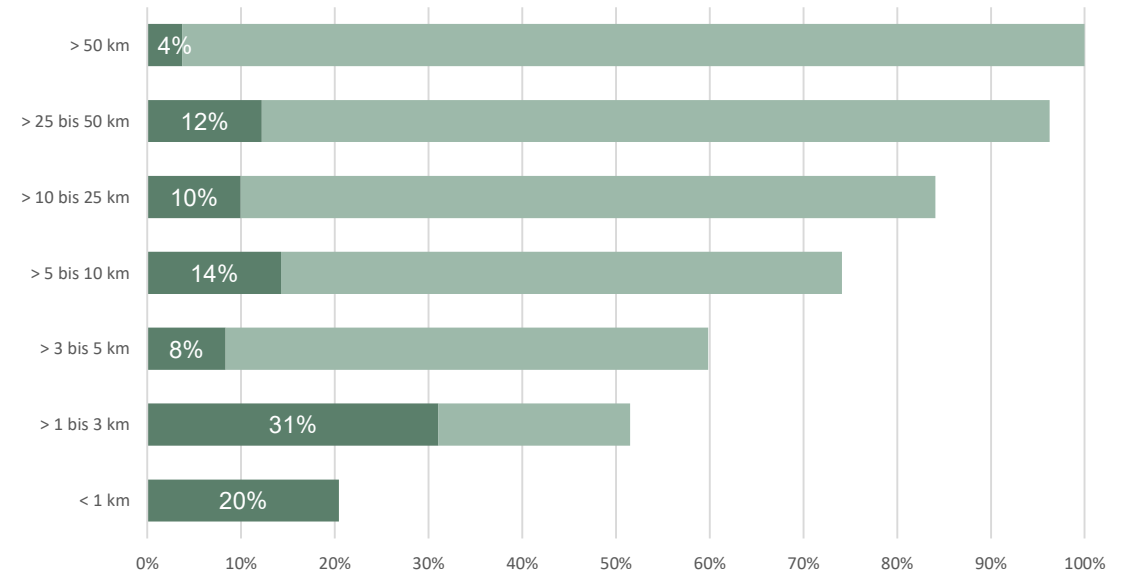
tageszeitliche Verteilung



In der Stichprobe wurden insgesamt 2.143 Wege erfasst

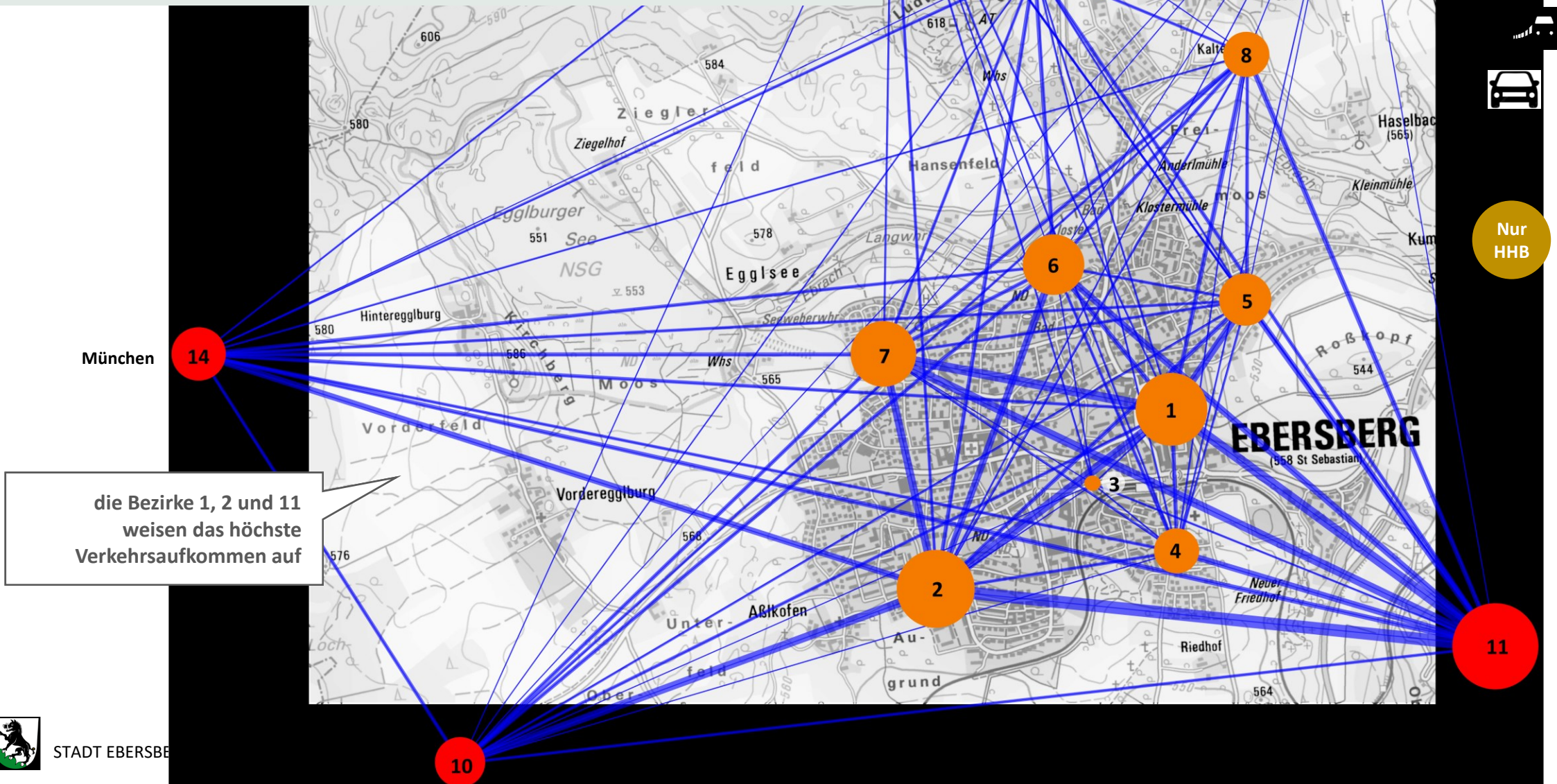
Davon waren 51% unter 3 km lang und knapp 60% bleiben innerhalb einer Distanz von 5 km, die mit dem Fahrrad noch gut bewältigt werden kann

Wegelänge



3 Bestandsaufnahme

Haushaltsbefragung → Verkehrsbeziehungen

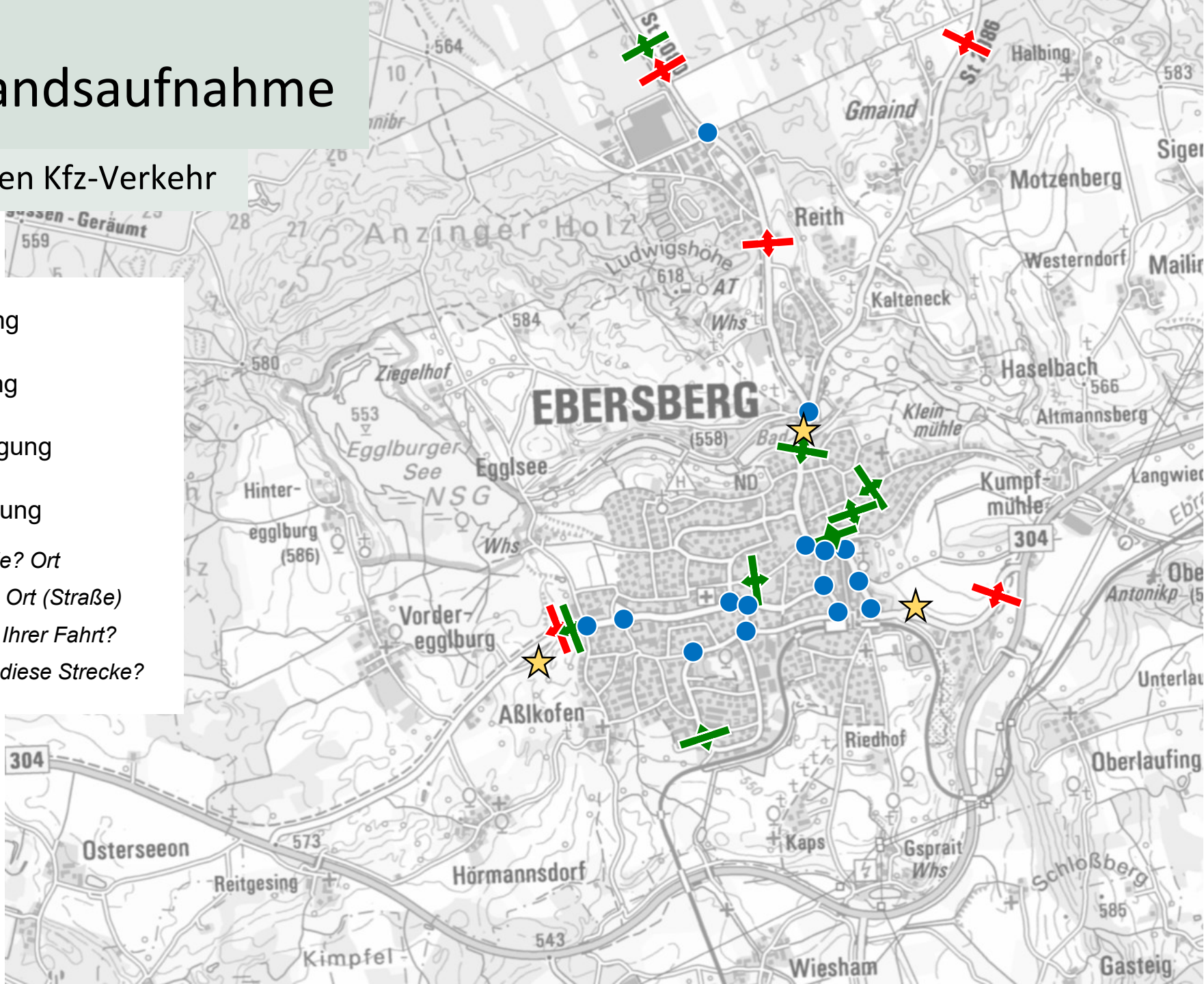


3 Bestandsaufnahme

Zählungen Kfz-Verkehr

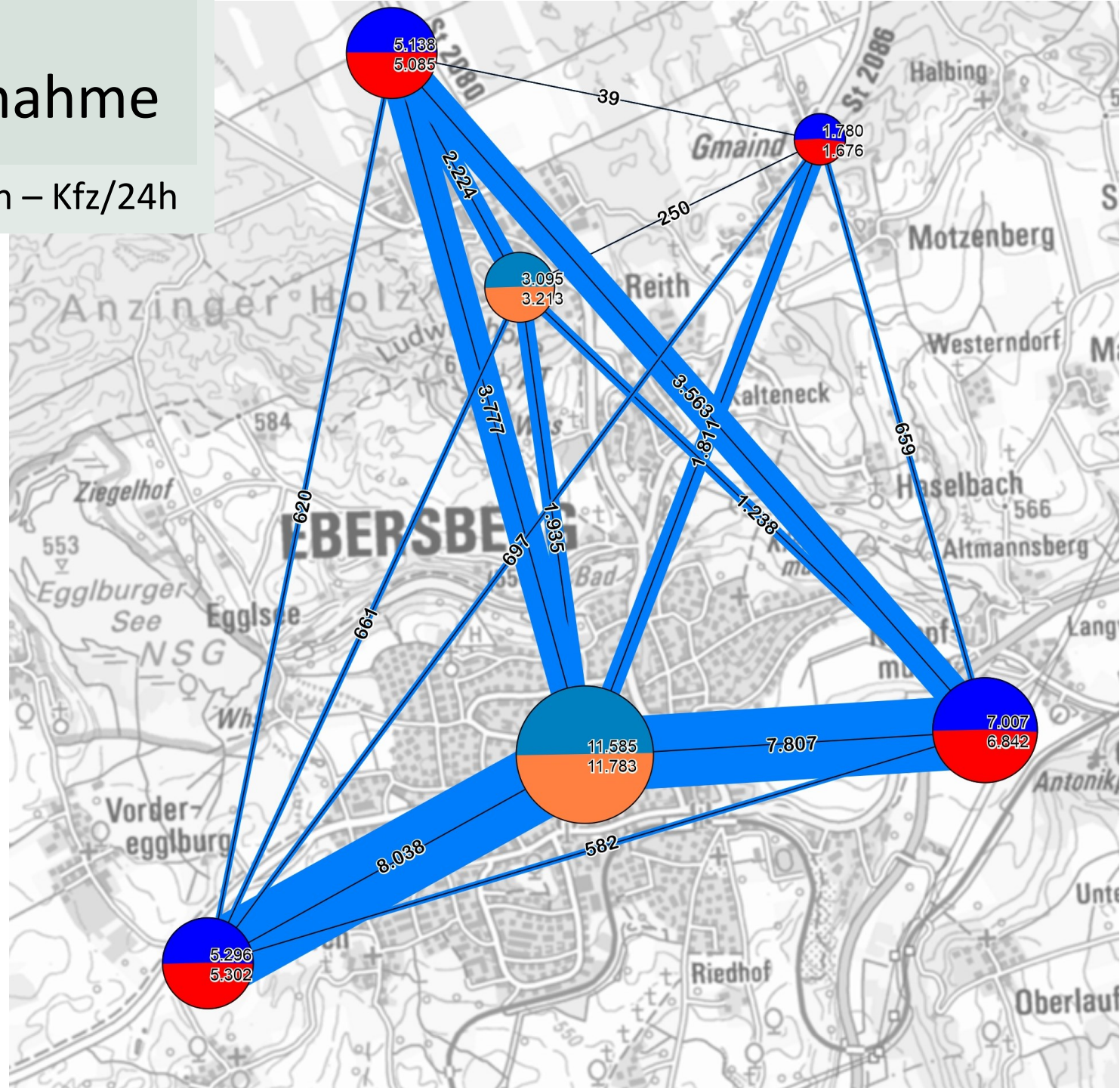
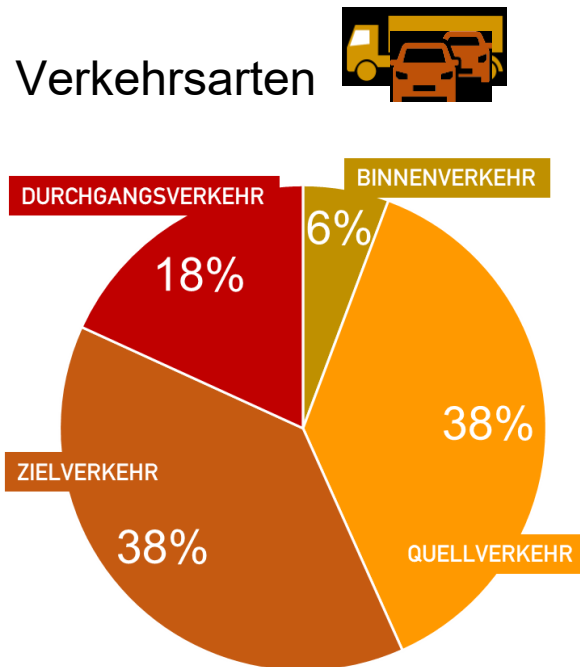


- 15x Knotenstromzählung
- ✚ 8x Querschnittszählung
- ✚ 5x Kennzeichenverfolgung
- ★ 3x LenkerInnenbefragung
 - ↳ woher kommen Sie? Ort
 - ↳ wohin fahren Sie? Ort (Straße)
 - ↳ was ist der Grund Ihrer Fahrt?
 - ↳ wie oft fahren Sie diese Strecke?



3 Bestandsaufnahme

Verkehrsbeziehungen – Kfz/24h



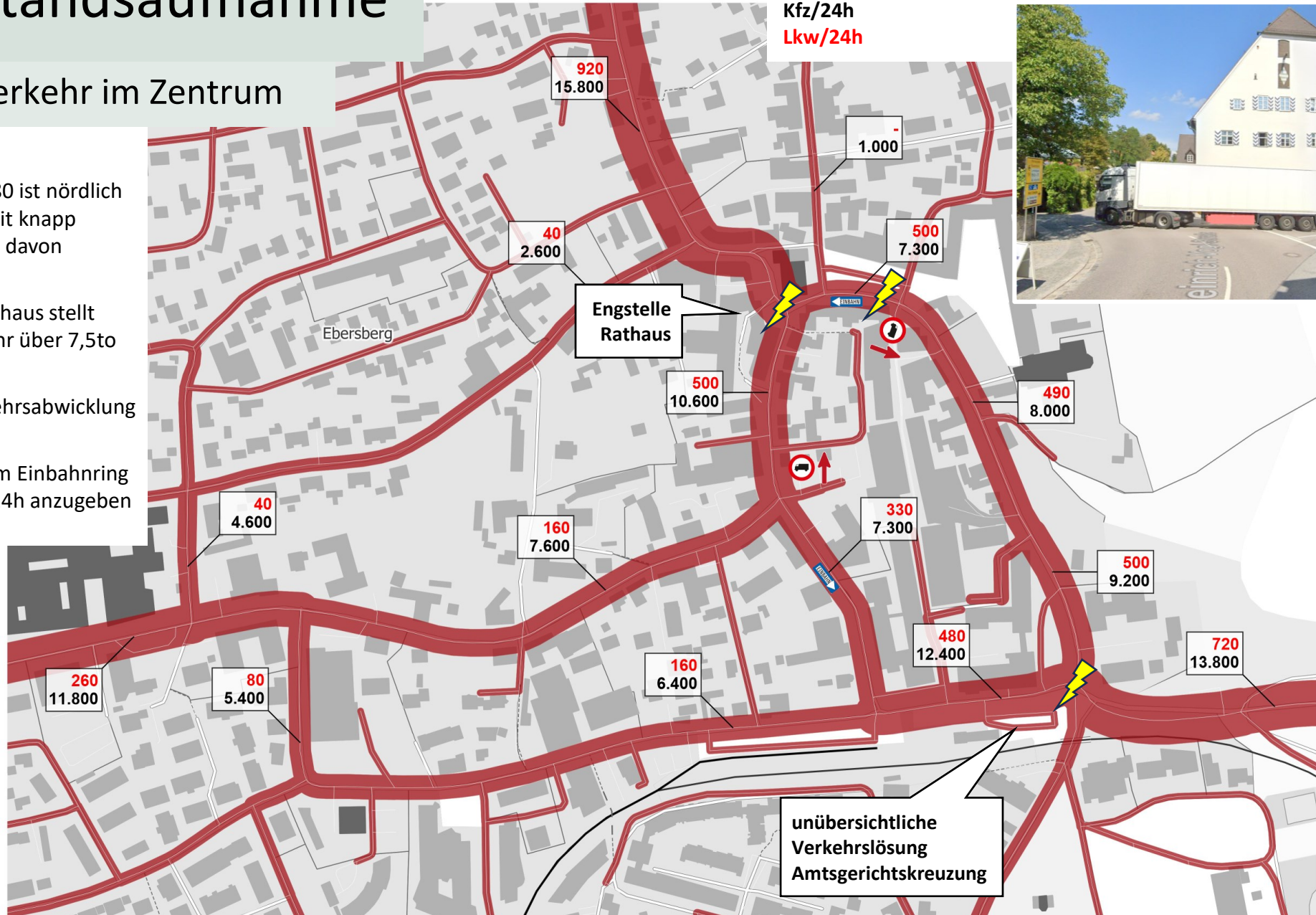
3 Bestandsaufnahme

Verkehrsmodell
Werktagsverkehr 2022



Kfz-Verkehr im Zentrum

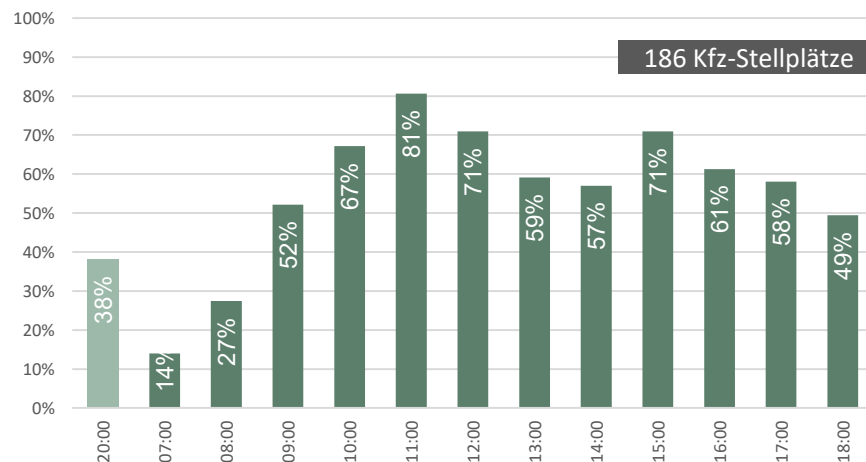
- die Belastung auf der St2080 ist nördlich der Pfarrer-Bauer-Straße mit knapp 16.000 Kfz/24h anzugeben, davon knapp 1.000 Lkw/24h
- an den Engstellen beim Rathaus stellt vor allem der Schwerverkehr über 7,5t ein Problem dar
- teils unübersichtliche Verkehrsabwicklung am Knoten Amtsgericht
- das Verkehrsaufkommen am Einbahnring ist gesamt mit 18.600 Kfz/24h anzugeben



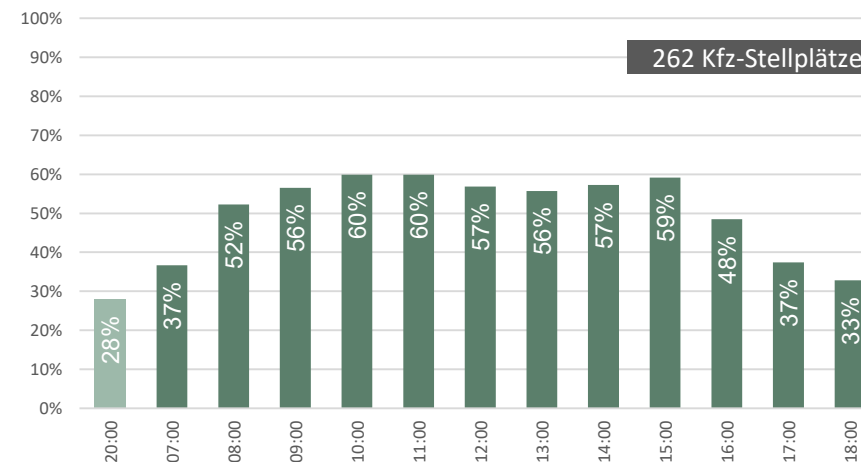
3 Bestandsaufnahme

Beurteilung Ruhender Verkehr

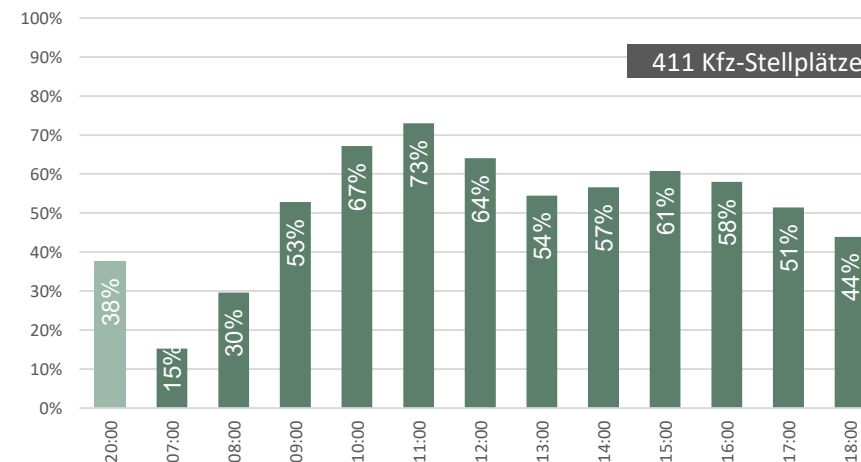
Stadtzentrum



Anzing und Gewerbegebiet



Hauptsiedlungsraum

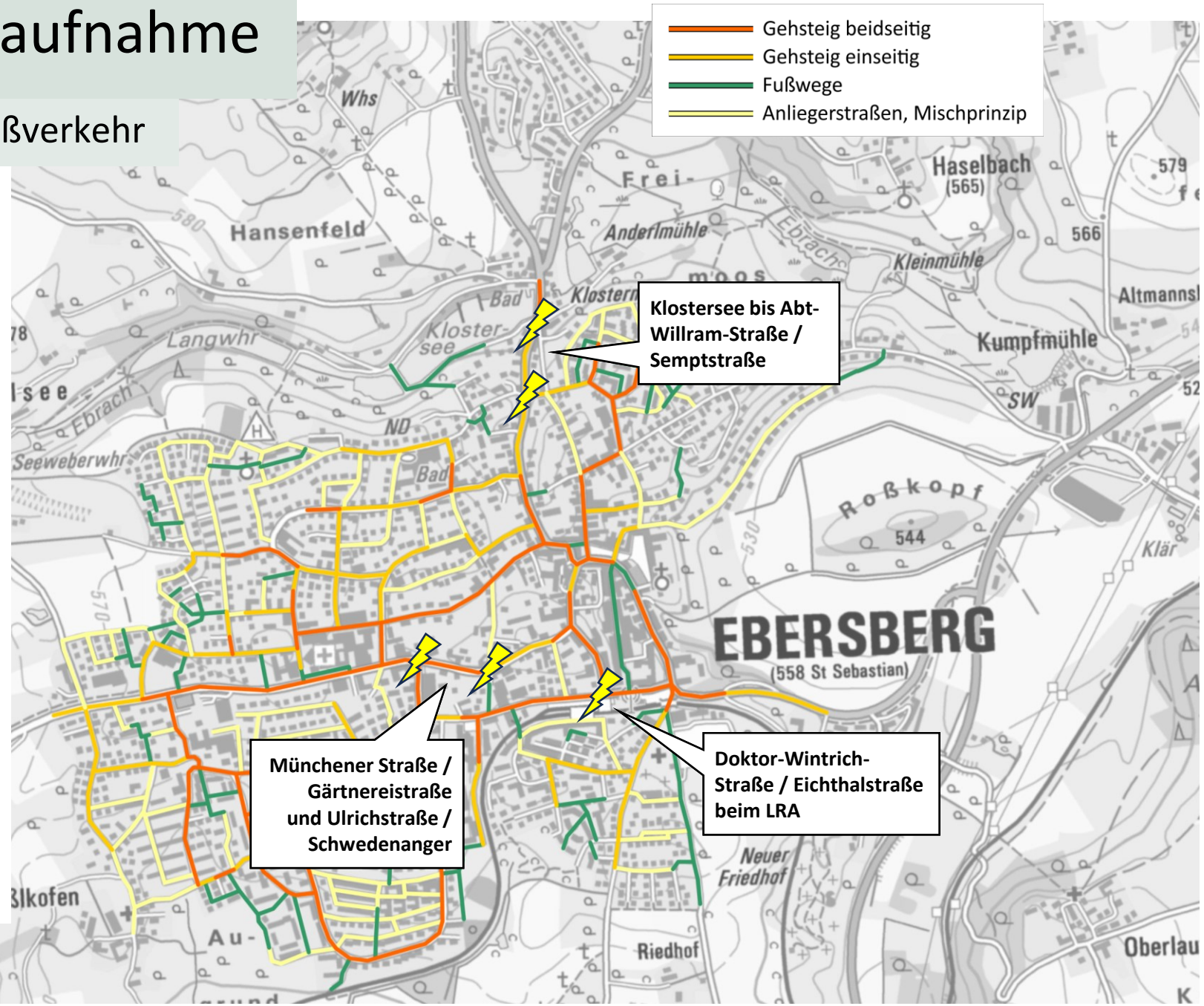


3 Bestandsaufnahme

Beurteilung Fußverkehr



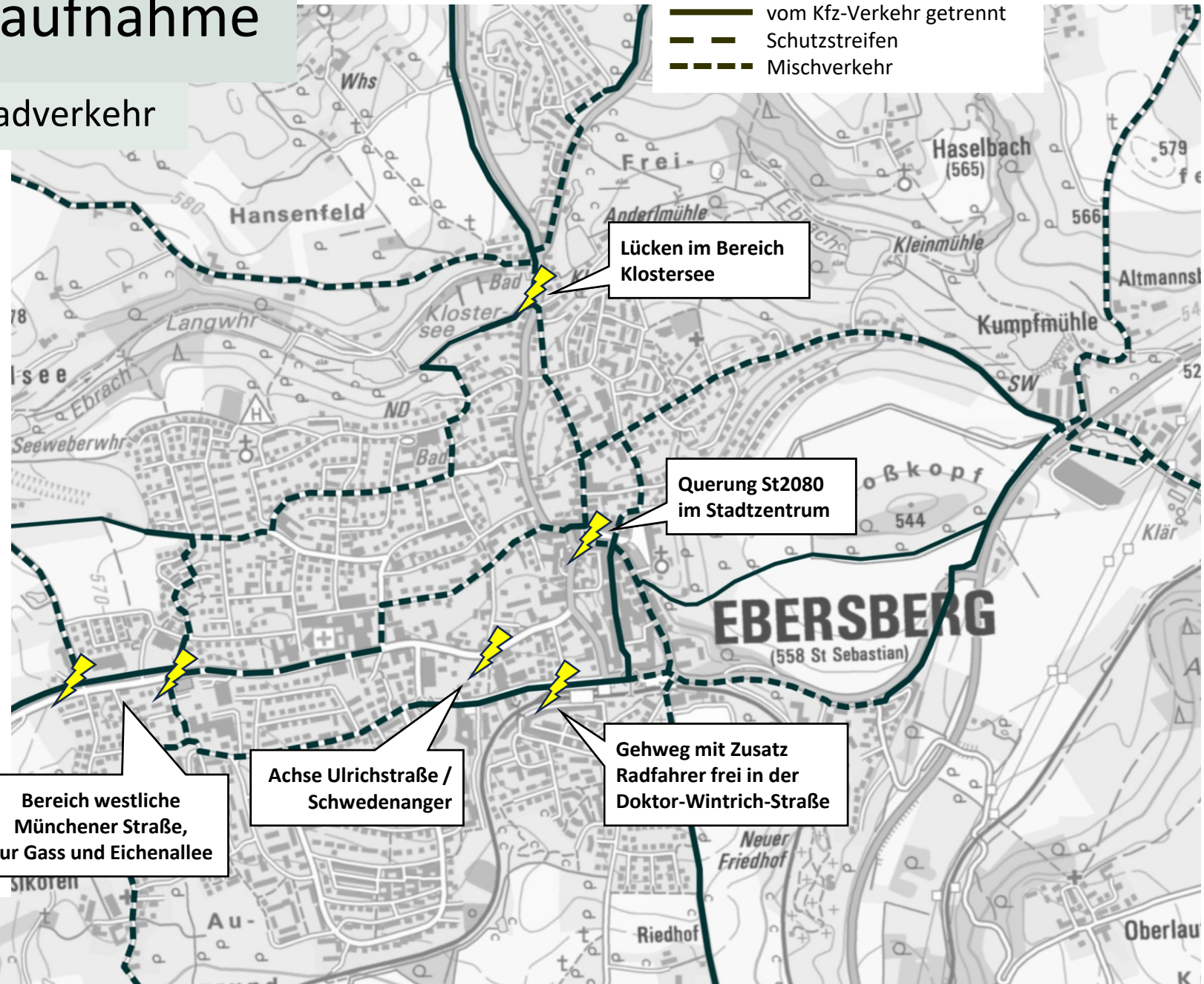
- gute Voraussetzungen durch kompakte Siedlungsstruktur
- **insgesamt gute Durchwegung** mit Gehsteigen in den wichtigen Bereichen und vielen getrennten Fußwegen verteilt im gesamten Stadtgebiet
- teils zwar geringe aber ausreichende Gehsteigbreiten, wenn keine zusätzliche Einschränkung des vorhandenen Querschnitts, etwa durch Sträucher
- Mischprinzip in vielen Anliegerstraßen, entspricht aufgrund geringer Belastung und niedriger Geschwindigkeit dem Stand der Technik
- sichere Schulwege zT mit Fußgängerüberwegen oder LSA
- **hohe Barrierewirkung** vor allem der hochrangigen Straßen, nur wenige Querungsmöglichkeiten und idR Nachrang für den Fußverkehr



3 Bestandsaufnahme

Beurteilung Radverkehr

- gute Voraussetzungen durch kompakte Siedlungsstruktur
- gute regionale Anbindung, vor allem aus/in Richtung Kirchseeon und Grafing
- **vereinzelt Anlagen für den Radverkehr**, wie Schutzstreifen in der Münchener Straße oder Radüberfahrten entlang der Doktor-Wintrich-Straße
- überwiegend Mischprinzip, entspricht bei geringer Belastung und niedriger Geschwindigkeit dem Stand der Technik
- Topografie als Herausforderung
- hohe Barrierewirkung vor allem der hochrangigen Straßen
- **kein durchgängiges Netz**, vorhandene Anlagen zT unklar bzw unübersichtlich
- Sichtbarkeit des Radverkehrs kaum gegeben, Radfahrende schwimmen im Verkehrsstrom meist mit

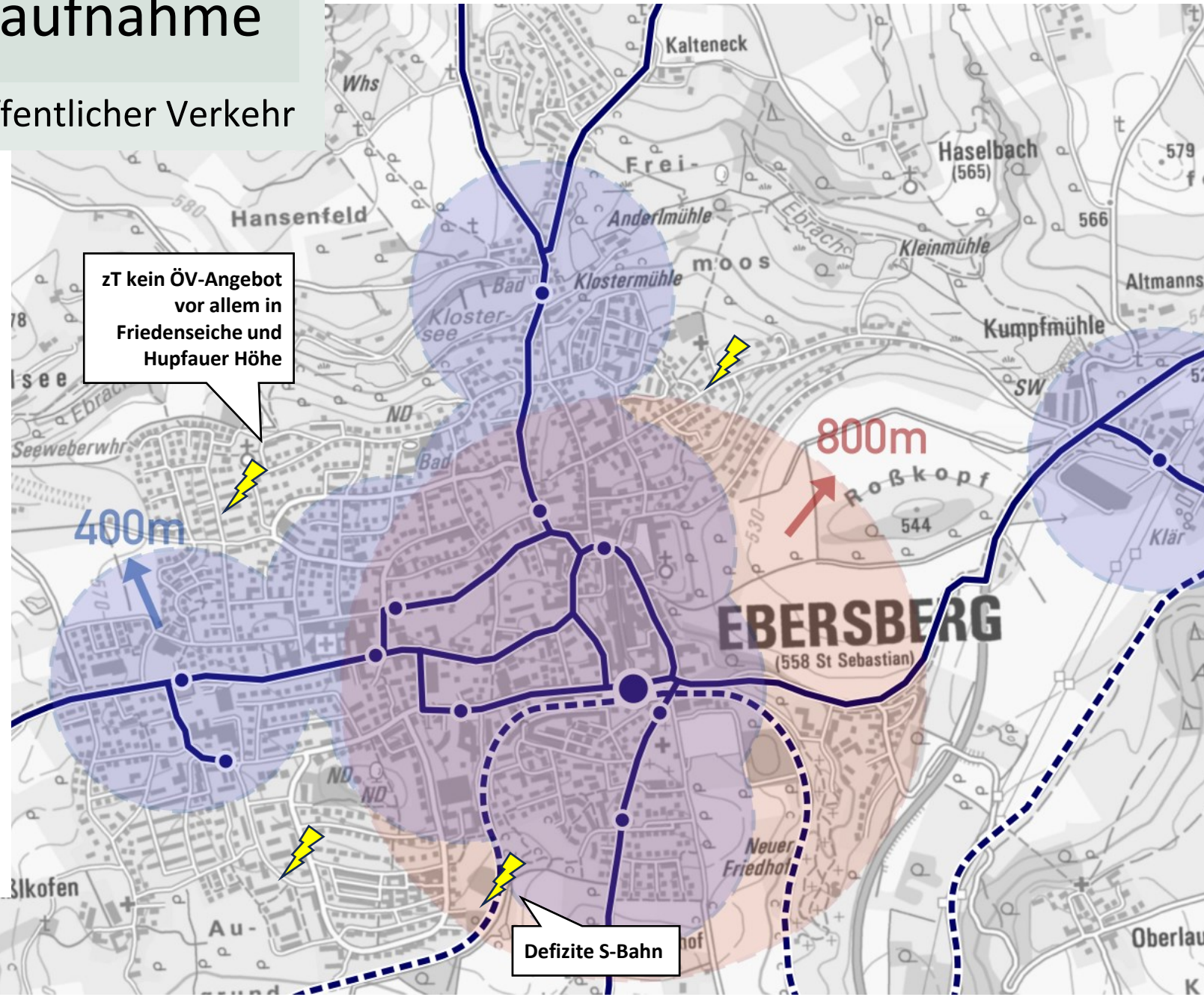




3 Bestandsaufnahme

Beurteilung Öffentlicher Verkehr

- **sehr gutes Angebot auf der Schiene**, vor allem S-Bahn, auch So+F
- Ringbus künftig als deutliche Angebotsverbesserung aus/in Richtung Grafing und Einbeziehung der südöstlichen Ortschaften
- große Teile der Wohnbevölkerung (vor allem Friedenseiche und Hupfauer Höhe) abseits der Linienführung und **außerhalb des Einzugsbereichs** einer Haltestelle
- Unsicherheit S-Bahn, mangelhafte Stabilität zwischen Grafing Bf und Ebersberg
- moderate Angebotsqualität aus/in Richtung Kirchseeon und Grafing
- sehr schlechte regionale Anbindung der Kreisstadt an So+F
- moderate Voraussetzungen für Ortsbus durch kompakte Siedlungsstruktur



Agenda

4. Problem- und Potenzialanalyse



4 Problem- und Potenzialanalyse

Stärken – Schwächen – Chancen – Risiken



Stärken

umwelt- und ressourcenschonend	gerecht und inklusiv	vielseitig und intermodal	gesund und sicher
Kompakter Siedlungsraum mit kurzen Wegen	Soziale Durchmischung im Wohnbau, keine Ghettoisierung	Breite Palette an Diensten in der Stadt (zentraler Versorgungsbereich)	Der kompakte Siedlungsraum erlaubt aktive Mobilität zu Fuß und mit dem Rad
Angebunden an die Münchener S-Bahn und integriert in den MVV	Im Stadtgebiet ausreichend Potenziale zur Fortsetzung dieser Entwicklung	Einfache und schnelle Erreichbarkeit der Nahversorger	Kurze Distanzen vor allem zu wichtigen Zielpunkten des täglichen Bedarfs
		Gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz im Großraum München	Zentrale Lage und gute Erreichbarkeit der Kreisklinik
			Die unmittelbare Umgebung der Stadt ist Naherholungsgebiet

Chancen

umwelt- und ressourcenschonend	gerecht und inklusiv	vielseitig und intermodal	gesund und sicher
Generelle Entwicklung hin zu nachhaltiger Mobilität	Städtebauliche Entwicklung der Innenstadt für mehr Aufenthaltsqualität	Durch gezielten Lückenschluss wird aus einzelnen Segmenten ein F+R-Netz	Aktuelle Krisen – Covid, Energie – haben einen Fahrrad-Boom ausgelöst
Weniger Zielverkehr durch die teilweise Auslagerung von Ämtern	Stellplatzschlüssel als Instrument zur Gestaltung der Stadtentwicklung	Immer wieder neue und attraktive Möglichkeiten für multimodale Mobilität	Ein gutes Fuß- und Radverkehrsnetz als Beitrag für mehr Gesundheit
Verringerte Belastung durch Verkehrsverlagerung auf eine Umfahrung	Stadtbus für eine Mobilitätsgarantie u.a. gegenüber älteren Menschen	Aufwertung Marienplatz als Booster für eine weitere Attraktivierung des Fußverkehrs	
Regionales Verkehrskonzept für Verbesserungen auch in der Stadt			
Eine zumindest teilweise Änderung des eigenen Verhaltens ist machbar			

Schwächen

umwelt- und ressourcenschonend	gerecht und inklusiv	vielseitig und intermodal	gesund und sicher
Hohes Aufkommen im Ziel- und Quellverkehr in der Innenstadt	Manche Gehwege für Menschen mit Beeinträchtigung ungeeignet (Pflasterung)	Viele Flächen im öffentlichen Raum werden vom Ruhenden Verkehr belegt	Wenige Querungsstellen für den Fuß- und Radverkehr
Umfangreiche Flächenversiegelung im Stadtgebiet	Oft zu geringe Gehsteigbreiten, zum Teil auch durch überhängende Sträucher	Defizite beim bestehenden öffentlichen Verkehr, insbesondere auf der Bahn	Bestehende Lücken im Radverkehrsnetz machen das Radfahren unsicher
Stark belastete Staatsstraße verläuft durch das Stadtzentrum	Geringe Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum (wenige Lokale, viel Verkehr)	Kein innerörtliches Angebot im öffentlichen Verkehr, nur Mit-Nutzung der regionalen Angebote	Die Topografie in der Stadt erschwert zum Teil das Radfahren (ohne Motor)
Beengte Raumsituation im historisch gewachsenen Stadtkern		Bestehende Lücken im Radverkehrsnetz machen das Radfahren unattraktiv	
Stop and Go im Kfz-Verkehr bedingt mehr Abgase und Feinstaub		Sharing-Angebote (Lastenrad, Car) hinken der Nachfrage zT hinterher	
Starke Lärmentwicklung durch den Kfz-Verkehr			

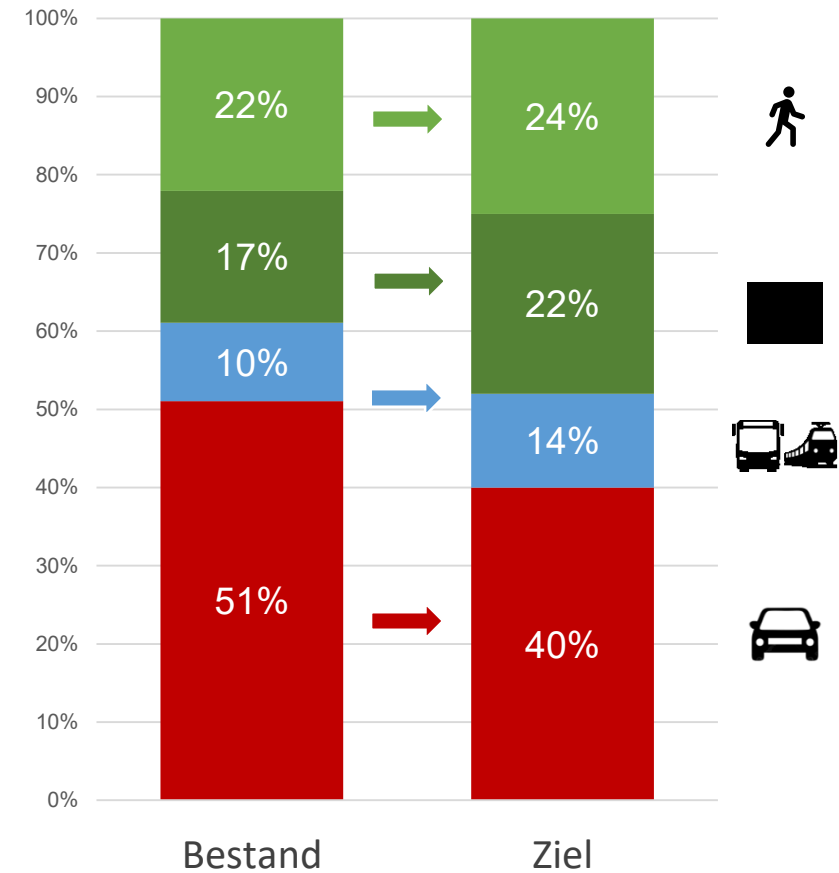
Risiken

umwelt- und ressourcenschonend	gerecht und inklusiv	vielseitig und intermodal	gesund und sicher
Die stetige Zunahme im Motorisierungsgrad bedeutet auch künftig mehr Kfz-Verkehr	Die St2080 könnte ein k.o.-Kriterium für die Zentrumsentwicklung sein	Geringe Zuverlässigkeit der Bahn, vor allem zwischen Grafing Bf und Ebersberg	Unfallgefahr für Radfahrende, auch wegen zahlreicher Lkw
Weiterhin hohe Nachfrage nach verwertbaren Flächen	Eine deutliche Reduzierung der ÖV-Tarife im Verbundraum ist nicht absehbar	Mangelnde Konkurrenzfähigkeit des ÖV gegenüber dem eigenen Kfz	Lärm und Abgase, vor allem entlang der Staatsstraßen
		Insellösungen, wenn die Schnittstellen nicht hinreichend beachtet werden	

4 Problem- und Potenzialanalyse

Gesamtbilanz

- **Das Verkehrssystem in der Stadt Ebersberg ist Kfz-orientiert.** Das zeigt sich deutlich am Vorrang des fließenden Kfz-Verkehrs gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern und am Vorrang des ruhenden Kfz-Verkehrs gegenüber allen anderen Nutzungsansprüchen und schlägt sich an verschiedenen Problemstellen (Rathaus, Amtsgericht) und in den Verkehrszahlen (Einbahnring, Lkw-Verkehr) nieder. Um den notwendigen Kfz-Verkehr stadtverträglich abwickeln zu können, sind **Beschränkungen im Hinblick auf eine Lenkung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs** erforderlich
- Eine Förderung des Zu-Fuß-Gehens profitiert vom kompakten Siedlungsraum und kann von einem im Bestand bereits guten Wegenetz ausgehen. Neben einer Attraktivierung des öffentlichen Raumes und einem laufenden Augenmerk auf den Zustand der Gehwege ist die **Errichtung von neuen und Aufwertung von bestehenden Querungsstellen** unerlässlich
- 31% der von den Ebersbergerinnen und Ebersbergern zurückgelegten Wege sind zwischen 1 und 3 Kilometer lang und damit ideal für das Fahrrad. Dennoch werden über 40% davon mit dem Auto zurückgelegt. Um die vorhandenen Potenziale zu nutzen, ist eine **Sichtbarmachung des Radfahrens im gesamten Stadtgebiet und das Schließen von maßgebenden Lücken im Radverkehrsnetz** erforderlich
- Mit der Anbindung an die MVV S-Bahn besteht grundsätzlich ein sehr gutes Angebot im öffentlichen Verkehr, dessen Stabilität allerdings unter dem eingleisigen Abschnitt Grafing Bf – Ebersberg leidet. Der regionale Busverkehr stellt dafür bislang keine hinreichende Alternative bzw Ergänzung dar. Ziel sollte deshalb eine Verbesserung der Angebotsqualität auf der Straße durch die **Verdichtung von bestehenden Fahrplänen und Schaffung von neuen Angeboten** sein



Agenda

5. Lösungen und Maßnahmen



5 Lösungen & Maßnahmen

Entwicklungsprozess

Ziele
+
Bestandsaufnahme
=
Handlungsbedarf

Strategie 01

Den Kfz-Verkehr stadtverträglich machen

Strategie 04

Den öffentlichen Verkehr ausbauen

Strategie 05

Dem Radverkehr mehr Raum geben

Strategie 06

Zum Zufußgehen animieren

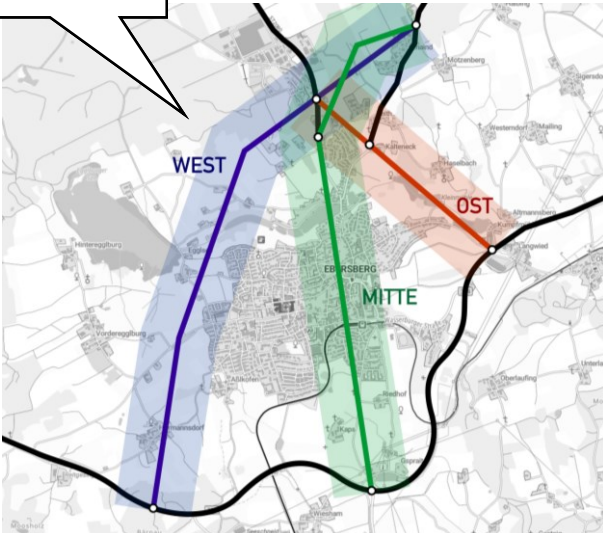
- Lösungen und Maßnahmen zur **Förderung des Zu-Fuß-Gehens, Sichtbarmachung des Radfahrens und Verbesserung der Angebotsqualität im Öffentlichen Verkehr** müssen an Lösungen für einen **stadtverträglichen Kfz-Verkehr** anknüpfen
- diese Lösungen müssen primär auf eine **Verschiebung von Anteilen des Modal-Split** und können auf die **Vermeidung von Wegen** und auf eine **Verlagerung auf andere Routen** abzielen
- Kategorisierung des Straßennetzes und **künftige Verkehrsführung Kfz**

5 Lösungen & Maßnahmen

Varianten zur Führung des Kfz-Verkehrs

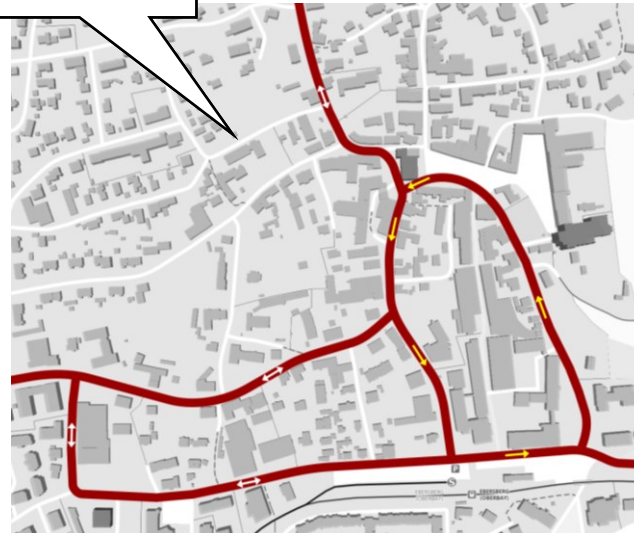
Variante
Umfahrung

räumliche
Verlagerung auf
eine neue Straße
am Stadtrand



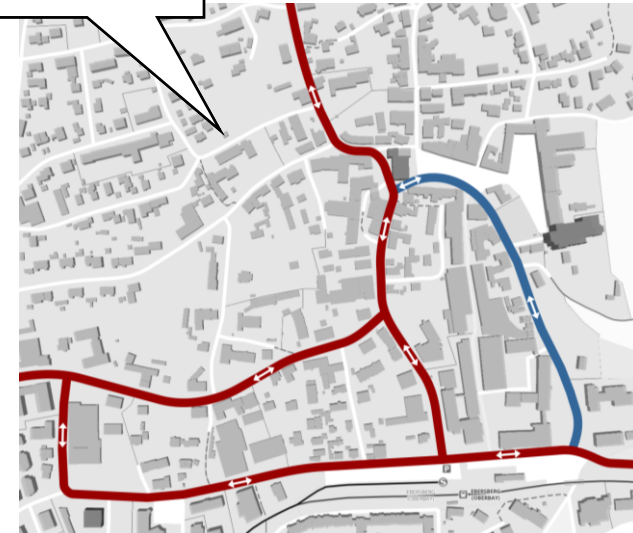
Variante
Einbahnring

durchgängiger
Einbahnring um die
Altstadtpassage



Aufhebung der
Einbahnverkehre
und Fahrverbot für
Lkw >7,5t in der
Bahnhofstraße und
am Marienplatz

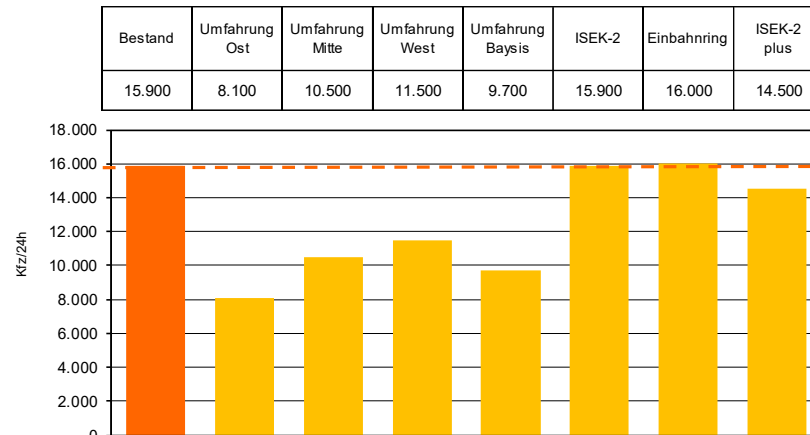
Variante
ISEK-2



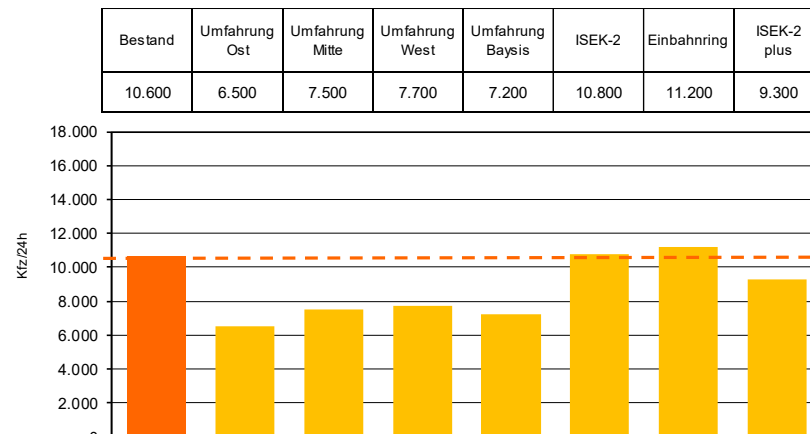
5 Lösungen & Maßnahmen

Verkehrswirksamkeit (Kfz/24h)

Eberhardstraße

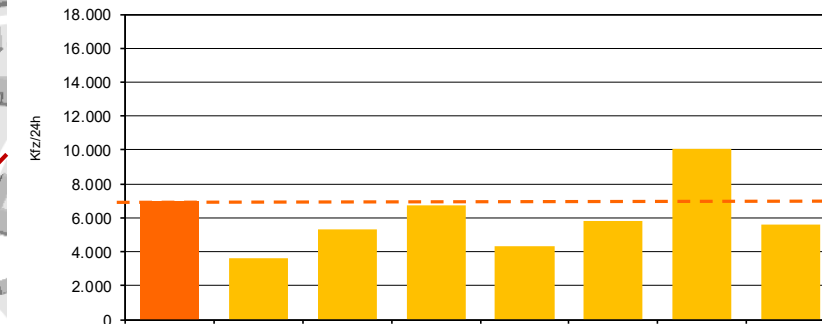


Heinrich-Vogl-Straße



Marienplatz

Bestand	Umfahrung Ost	Umfahrung Mitte	Umfahrung West	Umfahrung Baysis	ISEK-2	Einbahnring	ISEK-2 plus
7.000	3.600	5.300	6.700	4.300	5.800	10.100	5.600



5 Lösungen & Maßnahmen

Beurteilung

	<div>Variante Umfahrung</div>	<div>Variante Einbahnring</div>	<div>Variante ISEK-2</div>
Wirksamkeit			
Reduktion Kfz-Verkehr	+++	--	+
städtebauliche Aufwertung	+++	--	+++
Verkehrsberuhigung	-	--	++
ressourcenschonend und klimaneutral	---	--	+++
Nebeneffekte	--	○	++
Umsetzbarkeit	+	+++	++
Finanzierbarkeit	+	+++	++
Flexibilität	--	+++	+++



5 Lösungen & Maßnahmen

MUSS-, SOLL- und KANN-Maßnahmen

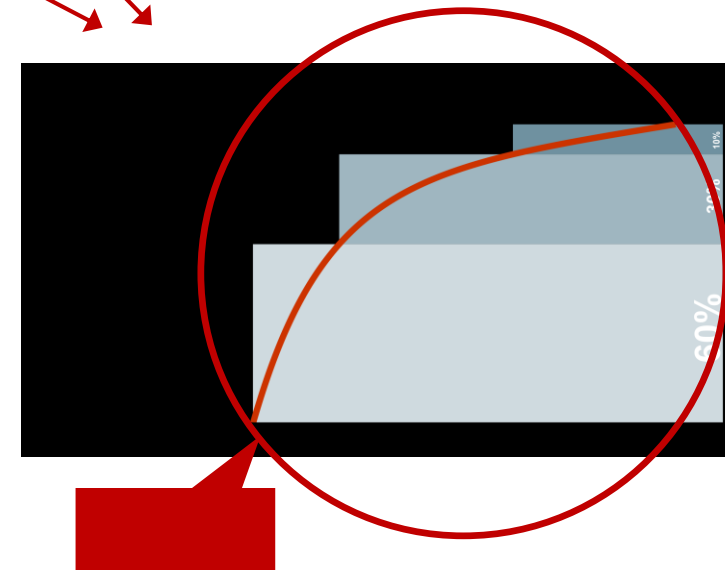
MUSS	SOLL	KANN
K.-o.-Maßnahmen für die Realisierung einer Verkehrslösung unumgänglich	Schlüssel- maßnahmen sind verkehrswirksam und hinsichtlich Zielerreichung dringend empfohlen	ergänzende Maßnahmen haben einen unterstützenden Charakter
weitere notwendige Maßnahmen bewirken einen Verlagerungseffekt	weitere erforderliche Maßnahmen bewirken einen zusätzlichen Effekt hinsichtlich Verkehrswirksamkeit	

Auf Grundlage der erarbeiteten Leitbilder und Zielsetzungen sowie der vom Arbeitskreis Verkehr **definierten Zielvorgaben** für die Bearbeitung, ergeben sich aus verkehrsplanerischer Sicht unter Berücksichtigung

- einer ressourcenschonenden und klimaneutralen Mobilitätsstruktur,
- einer Verkehrsreduktion im gesamten Stadtgebiet, insbesondere entlang der überregionalen Nord-Süd-Verbindung im Zuge der St2080,
- einer städtebaulichen Aufwertung des Marien- und Schlossplatzes sowie
- einer Verkehrsberuhigung innerhalb der Wohngebiete, vor allem im Bereich der Schulen

bei Variante ISEK-2 plus die insgesamt größten Vorteile.

Vor allem die mit Umsetzung der Schlüsselmaßnahmen erzielbaren Verschiebungen zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Modal-Shift) ermöglichen ein inklusives, die Mobilitätsbedarfe aller Bürgerinnen und Bürger berücksichtigendes Verkehrssystem

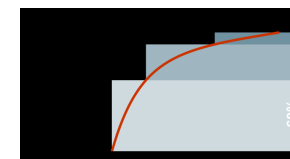


5 Lösungen & Maßnahmen

Gesamtübersicht Maßnahmenprogramm

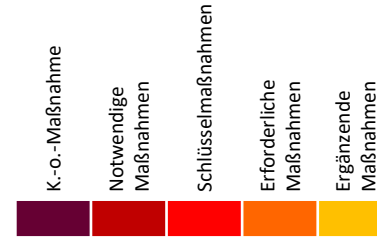


Dauerhaft begleitende Maßnahmen							Übereinstimmung Strategien	Beginn Umsetzung Maßnahmen ab 2024														
								1.1 Anpassung Landratsamts- kreuzung	1.2 Verlegung Staatsstraße St2080	1.3 Fahrverbot Schwer- verkehr Marienplatz	1.4 Behebung Engstelle Heinrich Vogl Straße	2.7 Umbau Kreuzung Münchener – Aßkloferer Str	2.8 Shared-Space Marienplatz									
					4.19 regelmäßig Öffentlich- keitsarbeit	3.10 Verkehrs- sicherheit am Schulweg		2.1 Parkraum- management	2.4 Umbau Amtsgerichts- kreuzung	2.5 Querung Josef-Maier- Promenade	2.6 Querung Semptstraße – Abt Williram Straße	3.14 Modalfilter Wildermuth- straße – Ulrichstraße	4.5 Masterplan Schulweg- sicherheit	4.8 Mobilitäts- zentrale								
						2.10 Fahrrad- straßen		2.2 Stellplatz- satzung	2.3 Anpassung Ulrichstraße – Valtortgasse	2.9 Anpassung Kreuzung St2080 / St2086	3.21 Sektorales Fahrverbot Schwer- verkehr	3.22 Tempo 30 im Stadtgebiet	3.1 Umbau Kreu- zung Münche- ner Str – Eichenallee	3.2 Umbau Kreuzung Kreisklinik	3.3 Umbau Kreuzung Münchener – Gärtnerestr	3.4 Umbau Kreu- zung Gärtne- reistr – Dr. Wintrich Str	3.5 Umbau Kreuzung Münchener – Ulrichstraße	3.20 Umbau E-EinZ- Kreuzung	3.16 Mikrodepot			
					4.7 Qualitäts- sicherung Fuß- und Radverkehr	3.11 Barriere- freiheit		2.11 Angebotsver- besserung ÖV Ebersberg – Grafing	3.9 Haltestellen Anzinger Siedlung u. Egglburg	3.8 Stadtbus	3.6 ÖV Ebersberg – nördlicher Landkreis	3.17 Bikesharing	3.18 Carsharing	3.19 Ride-Pooling	3.7 Strecken- ausbau S-Bahn	4.3 Begrünungs- satzung	4.4 Status Fuß- und Radver- kehr im Bauverfahren	4.6 Pedibus				
4.20 Stadträume bespielen	4.16 Kontrolldruck Kfz-Verkehr	4.14 Fördermaß- nahmen E-Bike	4.10 Querschnitts- breiten	4.2 Sauberkeit	4.1 Stadtmö- blierung, Bepflanzung	3.12 Fahrrad- parken		3.13 Radfahren Klostersee – Stadtzentrum	3.15 Mobility-Hub Bahnhof	4.17 MVV- Dauerkarte reduzierter Preis	4.12 Radunter- führung Schweden- weg	4.11 versperre- bare Fahrradboxen	4.9 15-Minuten- Gehradius									
						4.15 Fahrbahn- belag ertüchtigen		4.18 Fahrgemein- schaften	4.13 Radkarte													



5 Lösungen & Maßnahmen

Erste Maßnahmen



Dauerhaft begleitende Maßnahmen

Übereinstimmung
Strategien

Beginn Umsetzung Maßnahmen ab 2024

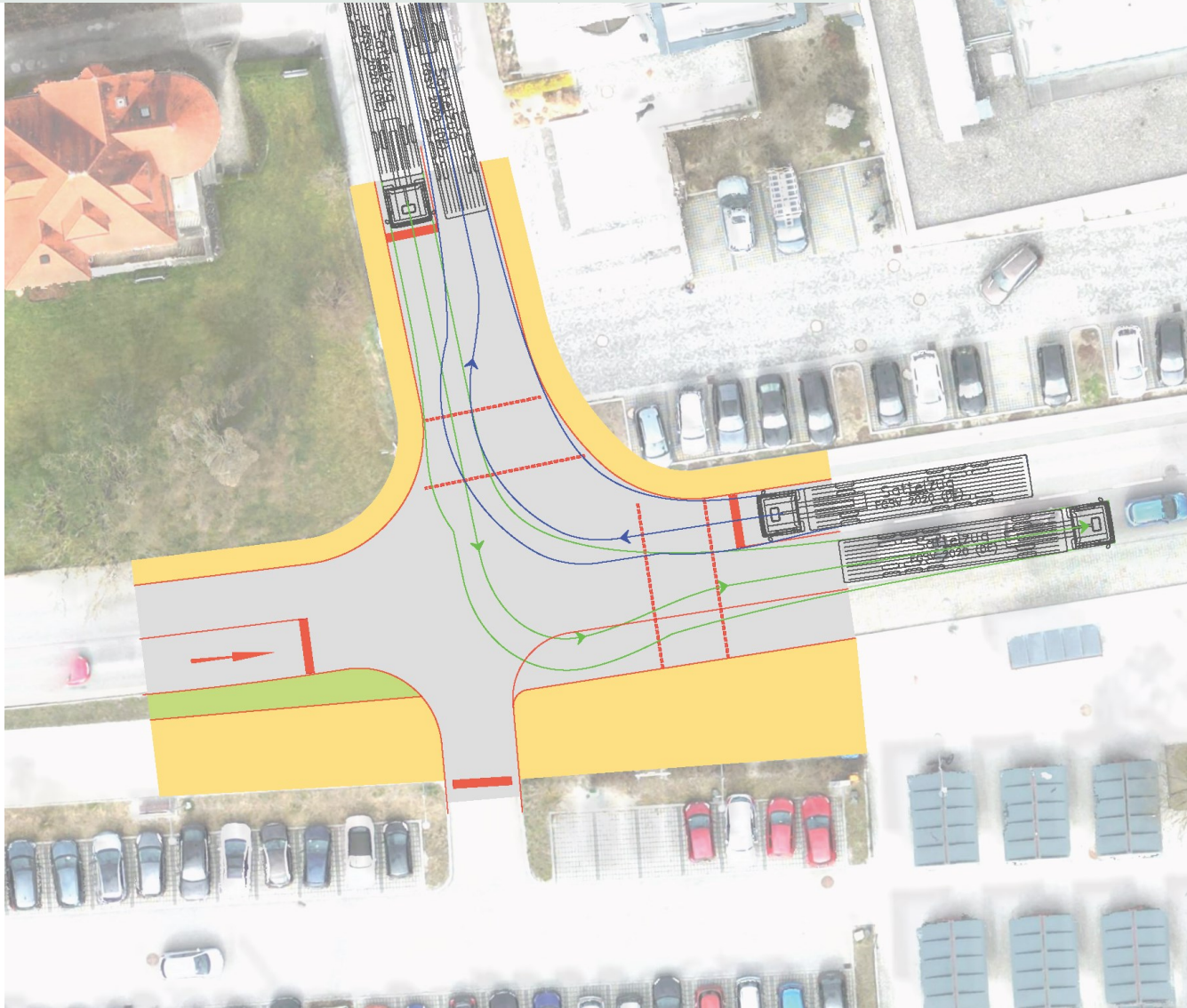
1.1 Adaptierung Landratsamts- kreuzung	1.2 Verlegung Staatsstraße St2080	1.3 Fahrverbot Schwer- verkehr Marienplatz	1.4 Behebung Engstelle Heinrich Vogl Straße
---	--	--	---

3.10
Verkehrs-
sicherheit am
Schulweg

3.21
Sektorales
Fahrverbot
Schwer-
verkehr

5 Lösungen & Maßnahmen

Führung Kfz-Verkehr (Maßnahmen 1.1 – 1.4)



- **Adaptierung Landratsamtskreuzung (1.1)**
durch Errichtung einer verkehrsabhängigen Lichtsignalanlage sowie Vergrößerung des innenliegenden Radius
- **Verlegung Staatsstraße St2080 (1.2)**
mit der Möglichkeit für eine mittelfristige Behebung der bestehenden Engstellen
- **Fahrverbot Schwerverkehr am Marienplatz (1.3)**
für eine Verbesserung der subjektiv wahrgenommenen Aufenthaltsqualität
- **Behebung Engstelle H. Vogl Straße (1.4)**
kurzfristig durch Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, weitere Berücksichtigung im Zuge der Bebauungsplanung

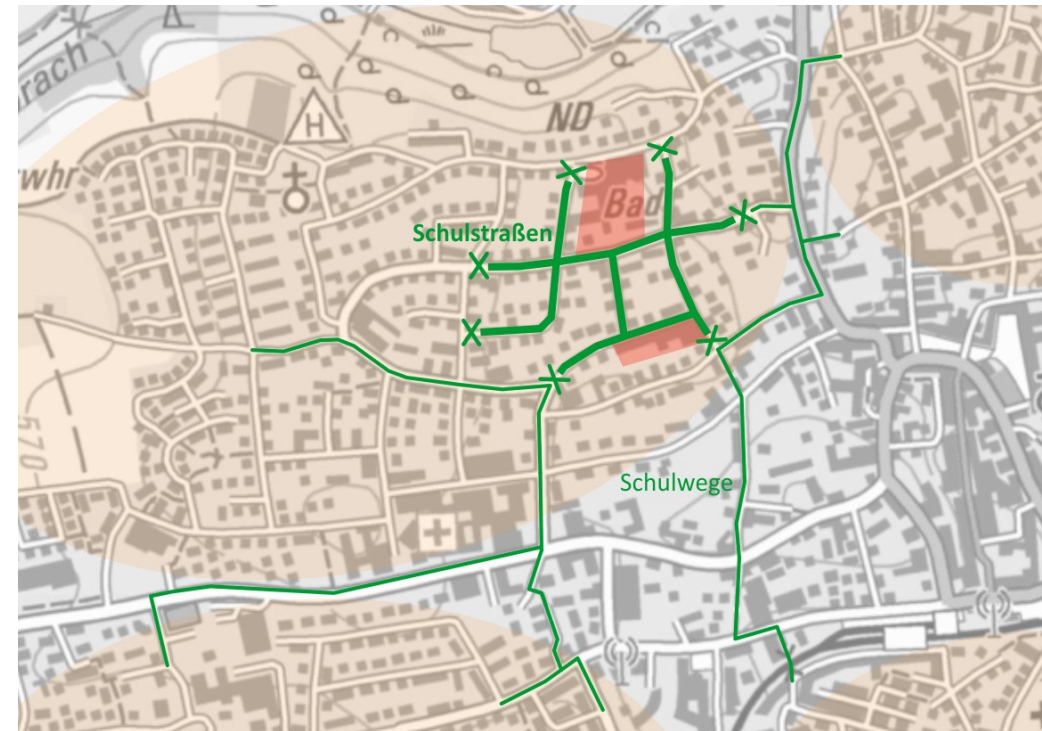
5 Lösungen & Maßnahmen

Verkehrssicherheit am Schulweg (Maßnahme 3.10)

Einrichtung eines **Elternbahnhofs** am östlichen Ende der Baldestraße als Kiss+Go-Zone, an der mehrere Kfz anhalten und Kinder von dort die Schule sicher erreichen können

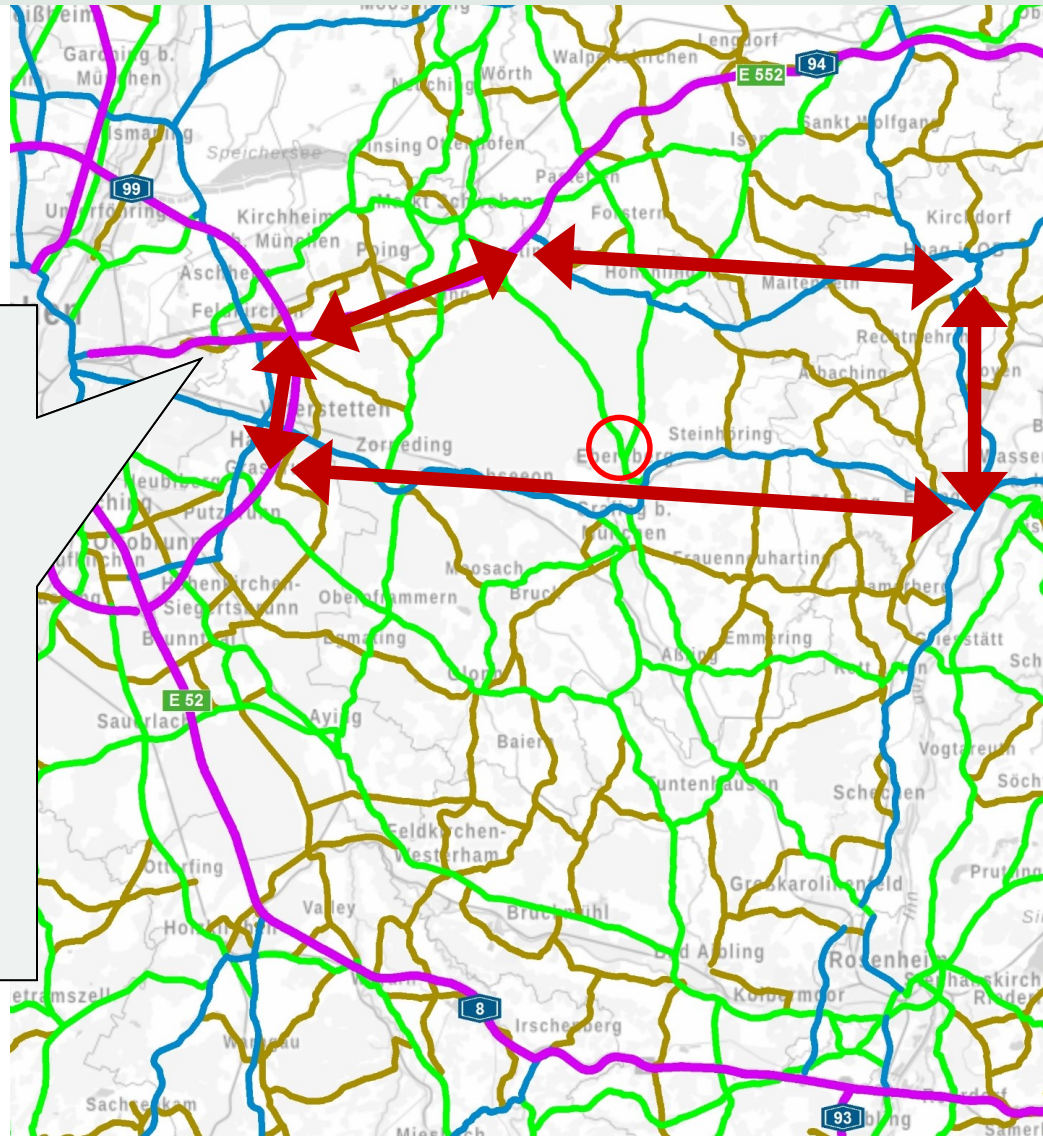


Einrichtung einer **Schulstraßen-Regelung** im Umfeld der Grund- und Mittelschule durch temporäre Zufahrtsverbote für Kfz jeweils 30 Minuten vor Beginn und nach Ende des Unterrichtes



5 Lösungen & Maßnahmen

Sektorales Fahrverbot Schwerverkehr (Maßnahme 3.21)



das hochrangige Straßennetz im Zuge von B12, B15 und B304 sowie A94 und A99 stellt eine zumutbare und geeignete Alternative für den nicht auf den Landkreis bezogenen Schwerverkehr dar

die genannten Straßen dienen ausdrücklich der Erfüllung der großräumigen und überregionalen Verbindungsfunktion und sind damit auch für die Abwicklung der Lkw-Fahrten im Durchgangsverkehr zuständig

Jegliche Verlagerung in andere schutzwürdige Gebiete – wie etwa das Stadtgebiet von Ebersberg – wäre demnach zu unterbinden

Ermessensgrundlagen im Hinblick auf die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs gemäß StVO:

- **Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit** hinsichtlich aller am Verkehrssystem beteiligten Nutzergruppen, insbesondere Fuß- und Radverkehr
- **Ungenügende Anlageverhältnisse**, vor allem hinsichtlich der Fahrbahnbreiten und vorhandener Steigungsstrecken
- **Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung** durch Lärm und Schadstoffe
- **Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit** hinsichtlich des Verkehrsflusses im Kfz-Verkehr
- **Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit** von lokalen und regionalen Einrichtungen zur Grundversorgung sowie von Notdiensten

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Ebersberg

Sitzung Stadtrat
5. November 2024



STADT EBERSBERG

BVR

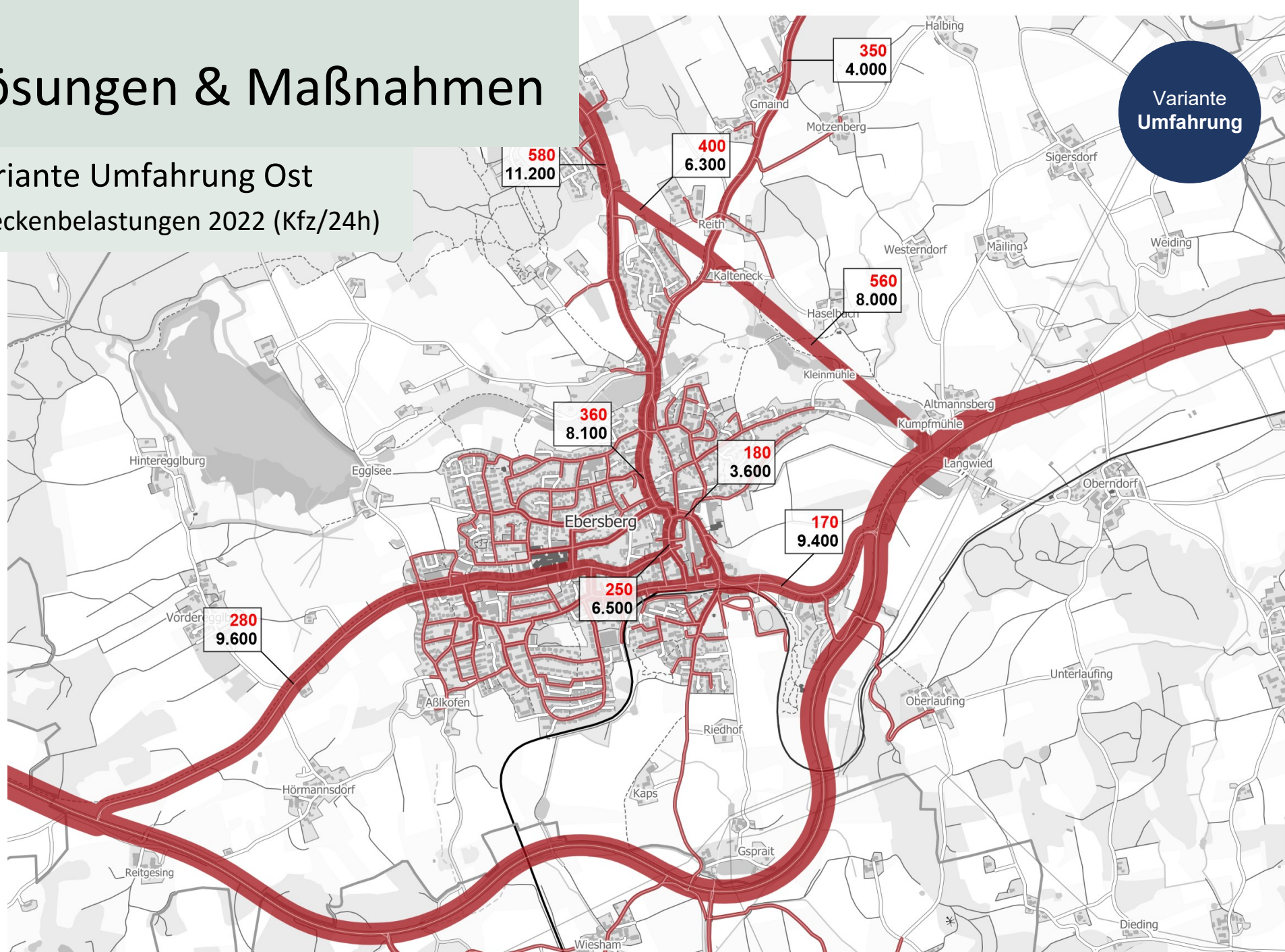
Büro für
Verkehrs- und
Raumplanung



5 Lösungen & Maßnahmen

Variante Umfahrung Ost

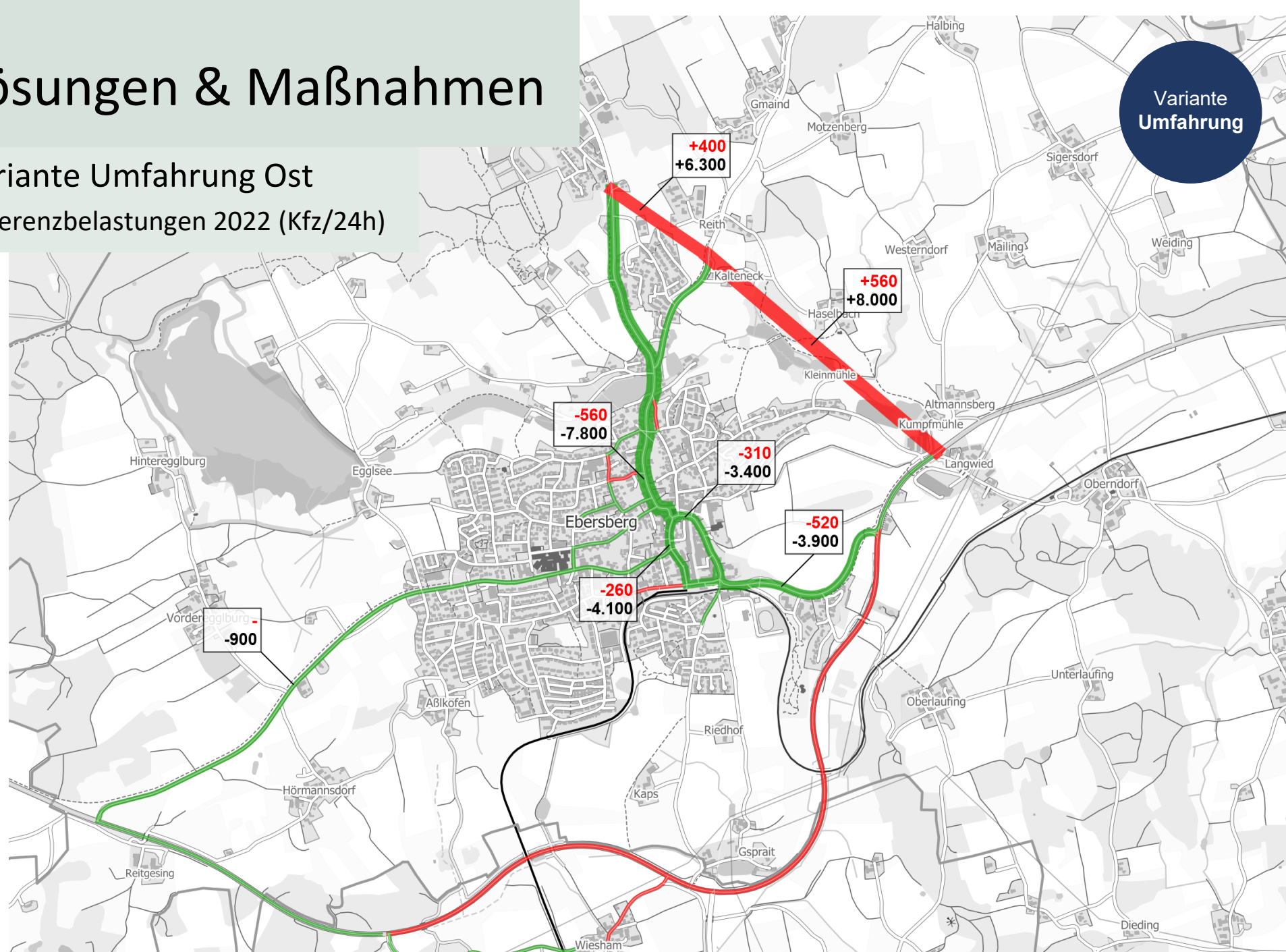
Streckenbelastungen 2022 (Kfz/24h)



5 Lösungen & Maßnahmen

Variante Umfahrung Ost

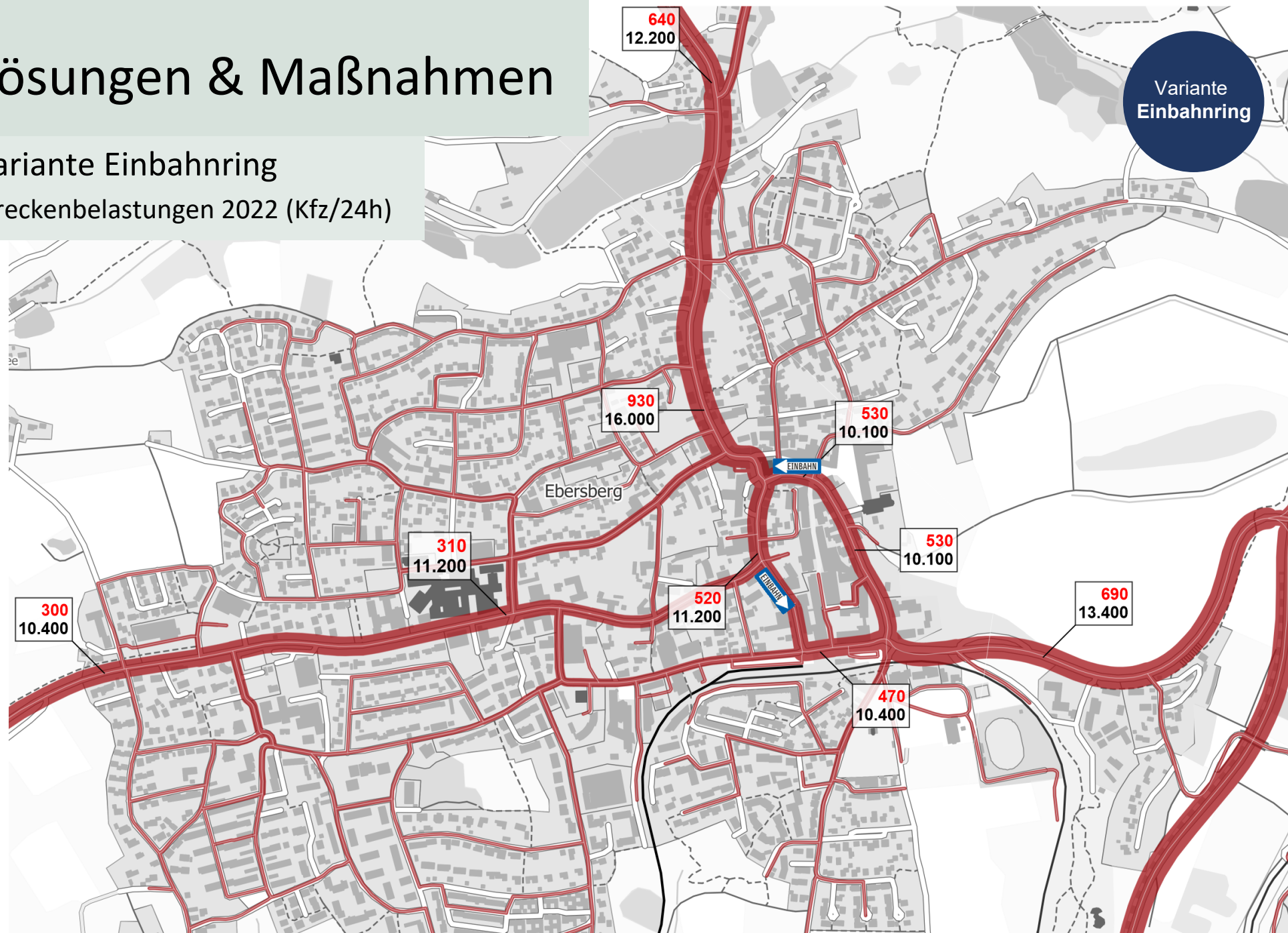
Differenzbelastungen 2022 (Kfz/24h)



5 Lösungen & Maßnahmen

Variante Einbahnring

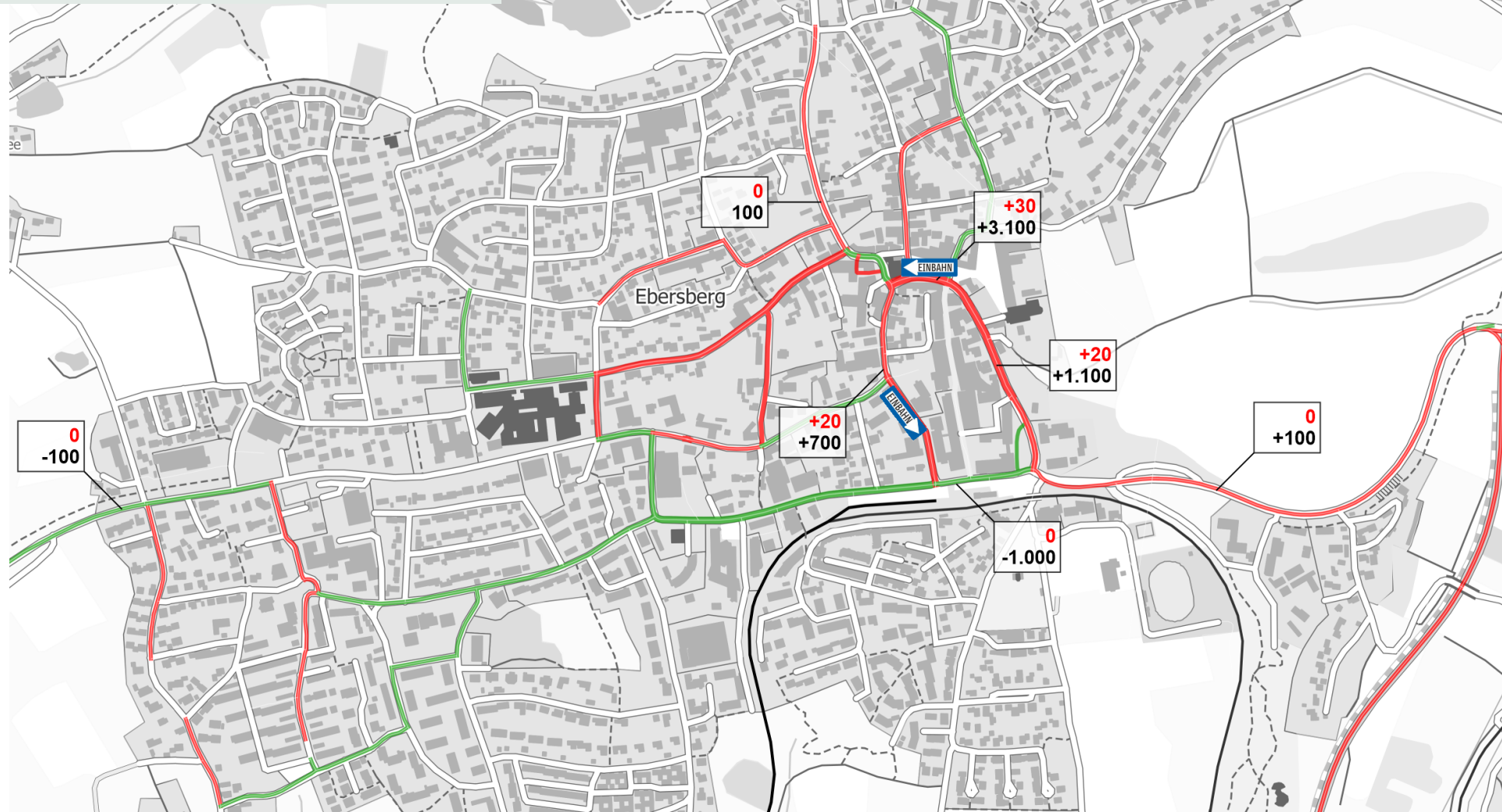
Streckenbelastungen 2022 (Kfz/24h)



5 Lösungen & Maßnahmen

Variante Einbahnring

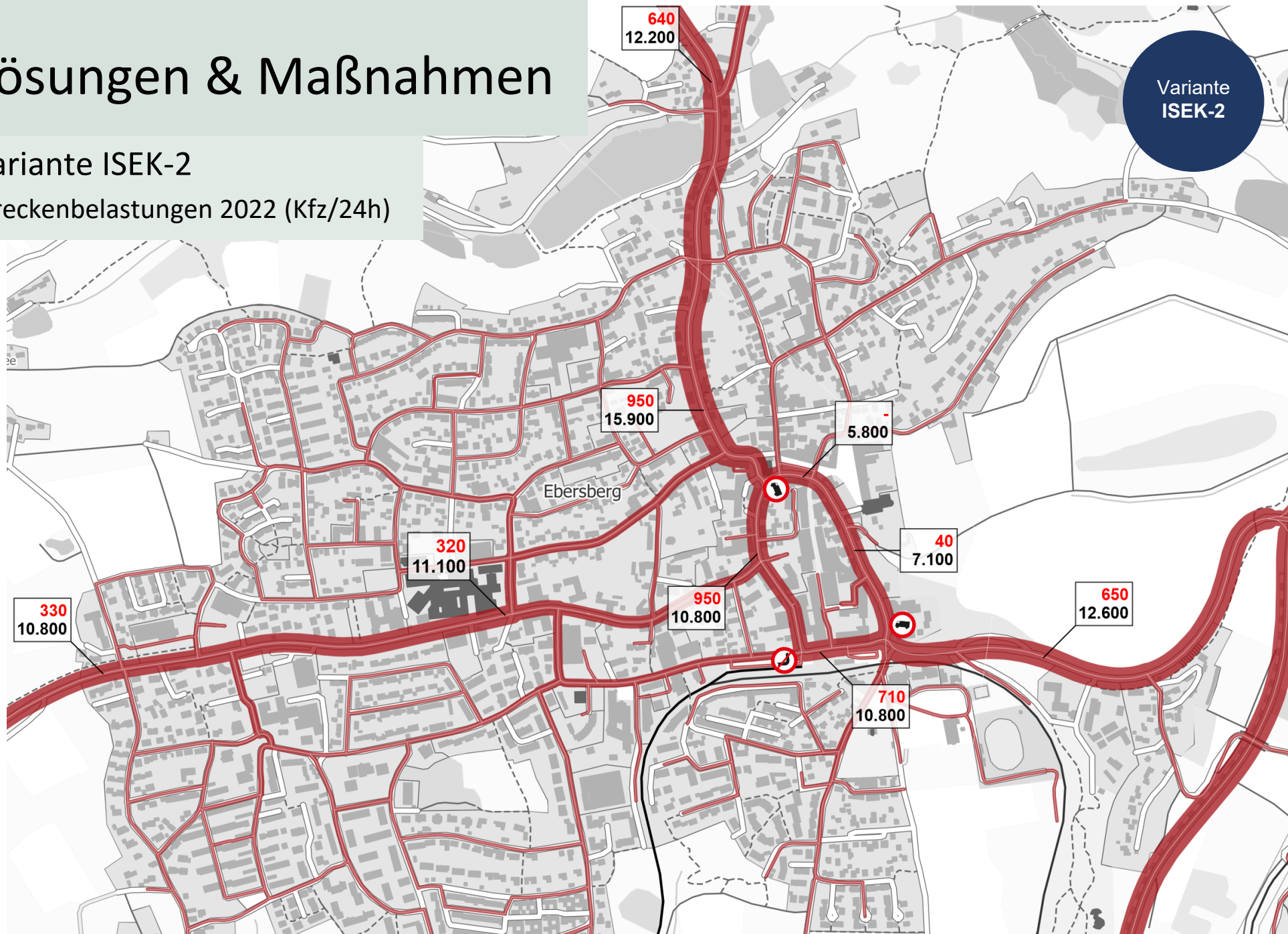
Differenzbelastungen 2022 (Kfz/24h)



5 Lösungen & Maßnahmen

Variante ISEK-2

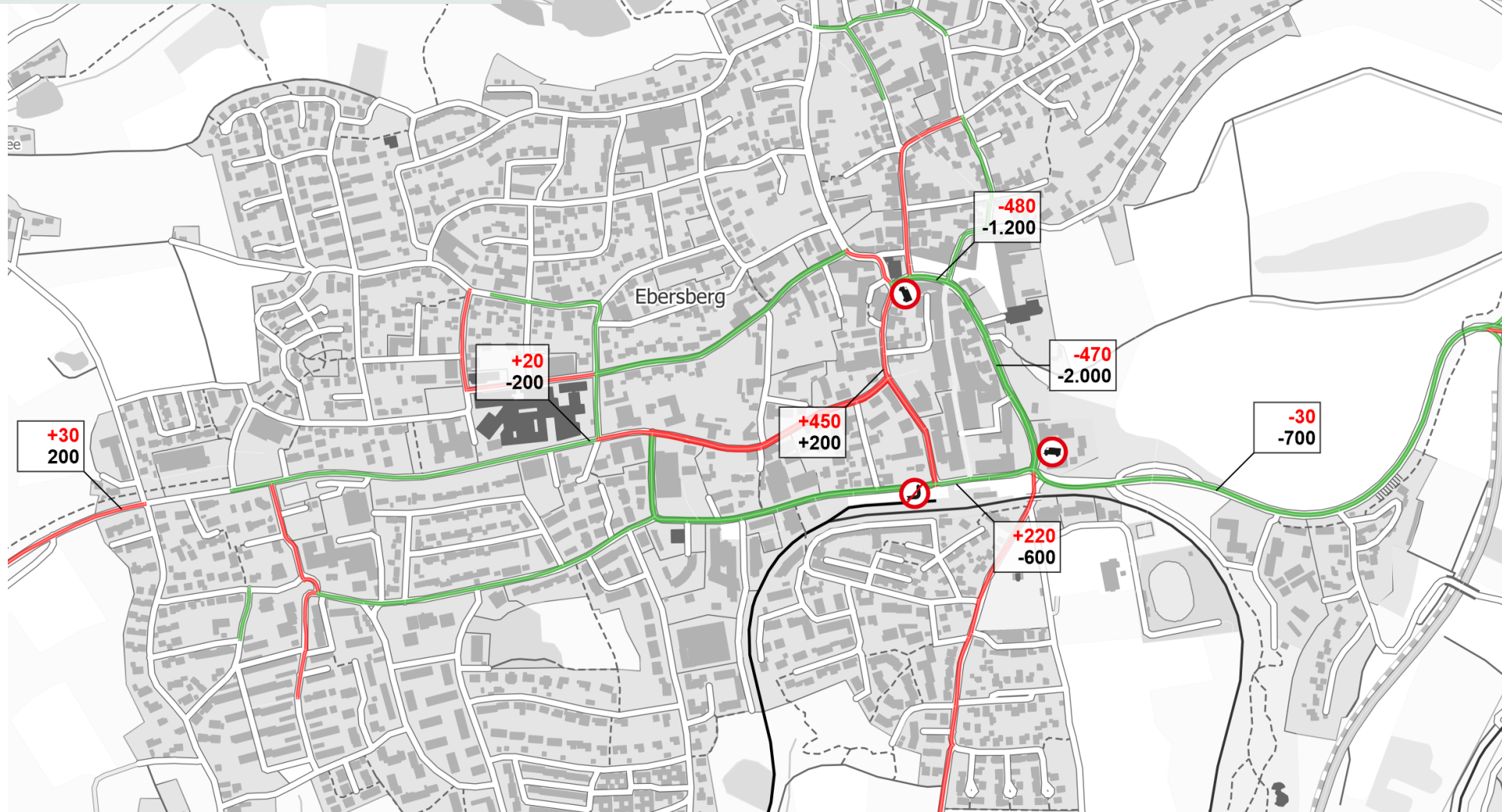
Streckenbelastungen 2022 (Kfz/24h)



5 Lösungen & Maßnahmen

Variante ISEK-2

Differenzbelastungen 2022 (Kfz/24h)

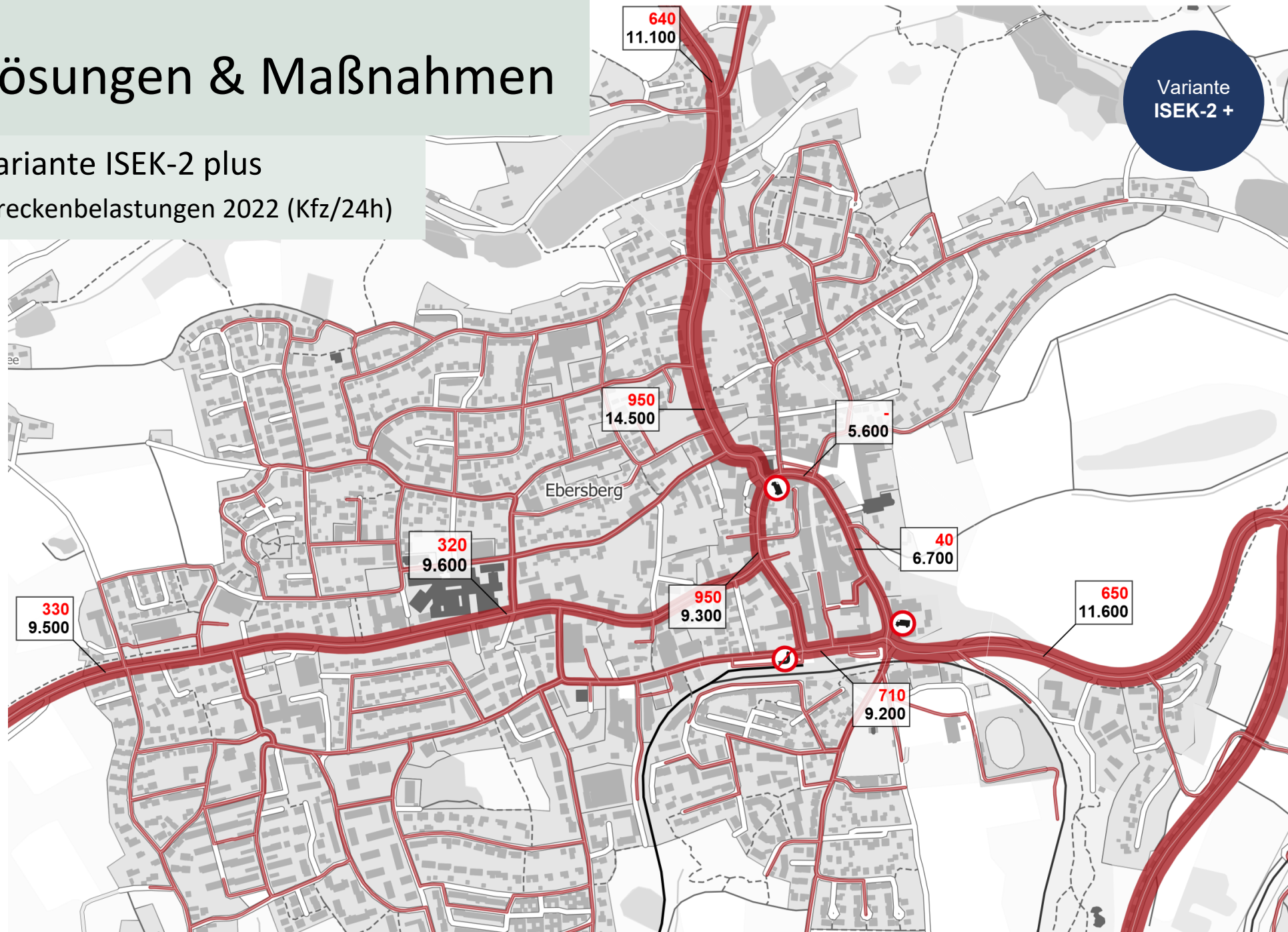


Variante
ISEK-2



5 Lösungen & Maßnahmen

Variante ISEK-2 plus
Streckenbelastungen 2022 (Kfz/24h)



5 Lösungen & Maßnahmen

Variante ISEK-2 plus

Differenzbelastungen 2022 (Kfz/24h)

