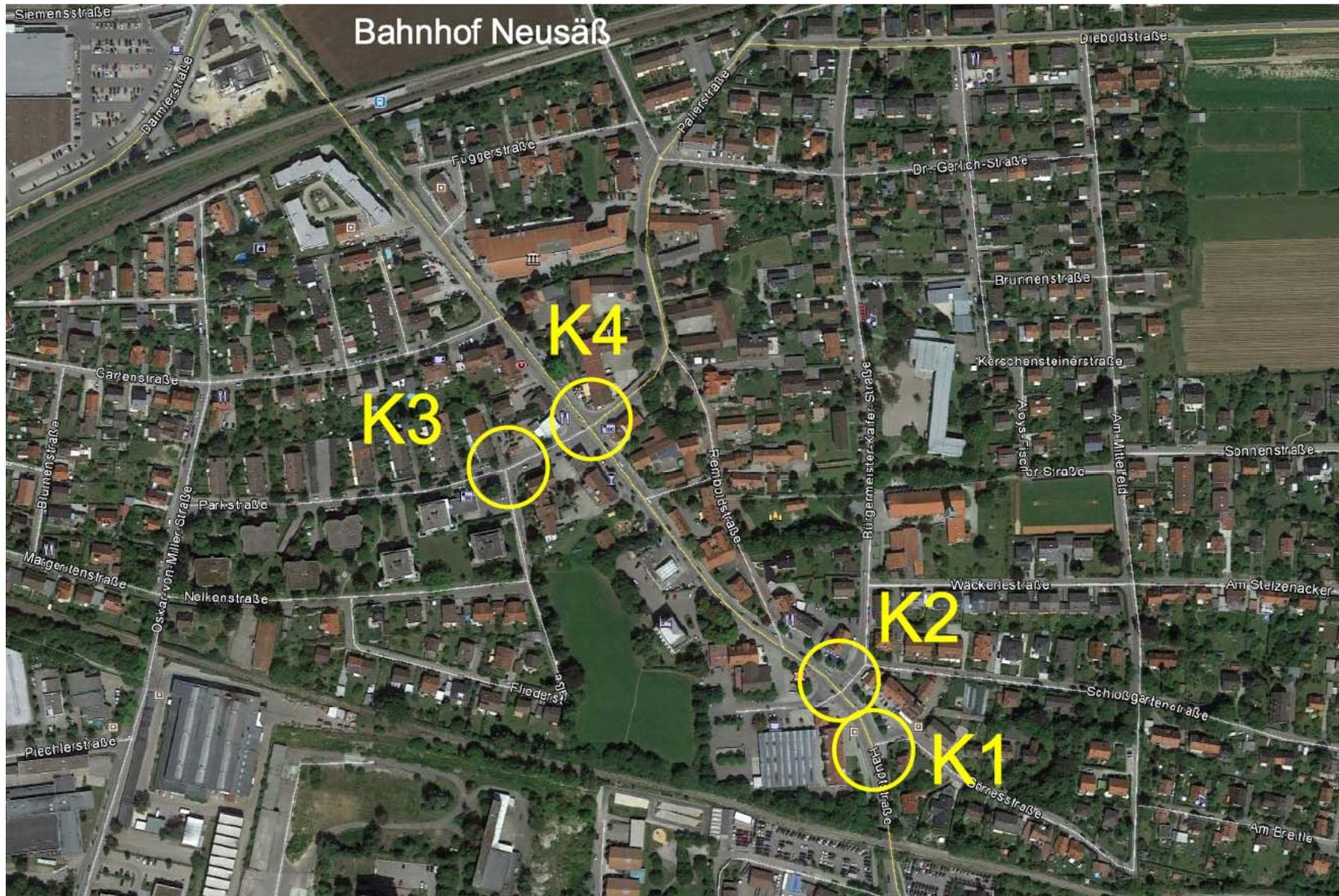
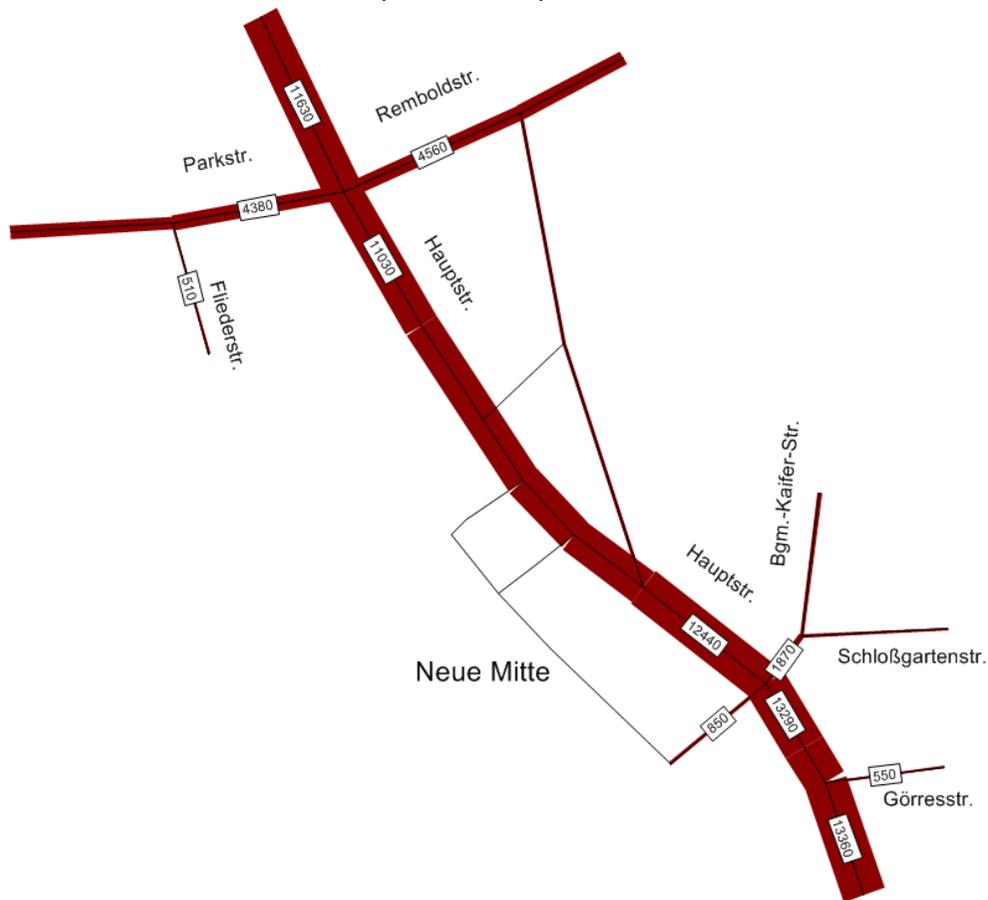


## Zählstellen Verkehrszählung am 26. Oktober 2015

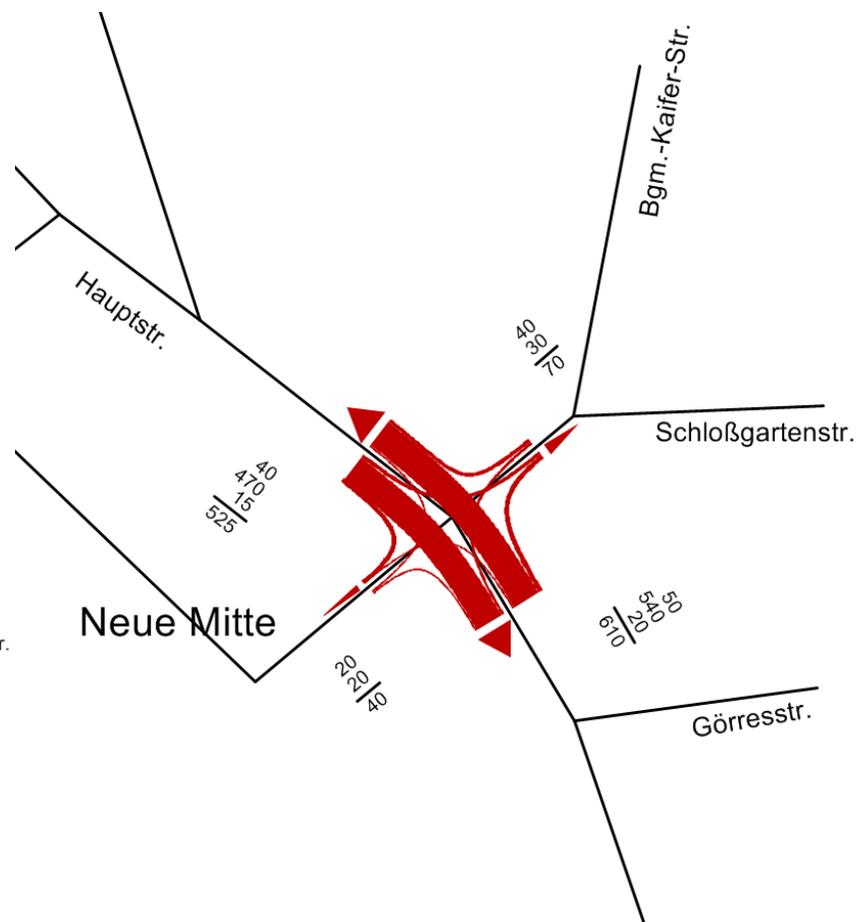


## Bestand 2015

Verkehrsaufkommen (Kfz/24 h)



Spitzenstunde Nachmittag (Kfz/h)



## Prognose des Neuverkehrs „Schuster-Areal“

Zusammenfassung Prognose:  
Verkehrsaufkommen Tagesverkehr

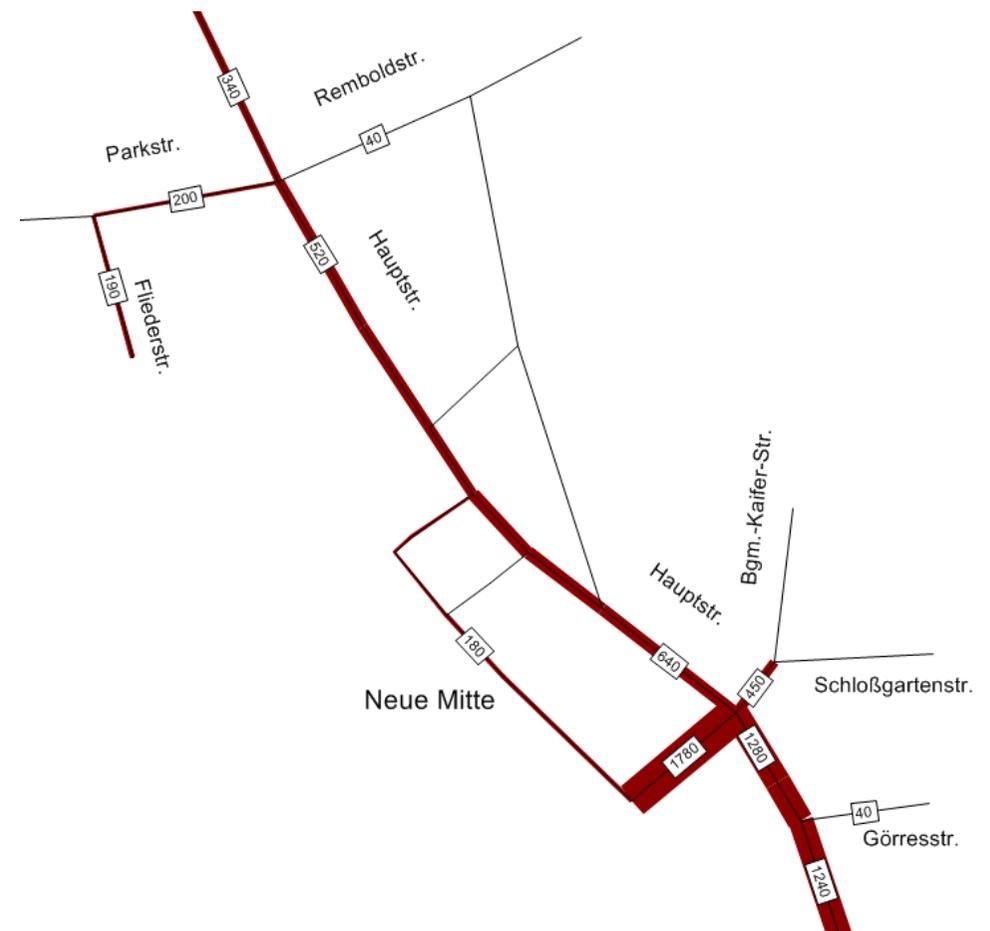
Nutzungen	Verkehrsaufkommen Kfz-Fahrten/24h (Summe beide Richtungen)
Wohnen	270
Büro	50
Hotel	130
Café/ Bäcker/ Metzger	210
Supermarkt (Netto)	1.480
<b>Summe</b>	<b>2.140</b>

### Spitzenstunde Nachmittag

Quellverkehr: 160 Kfz/h

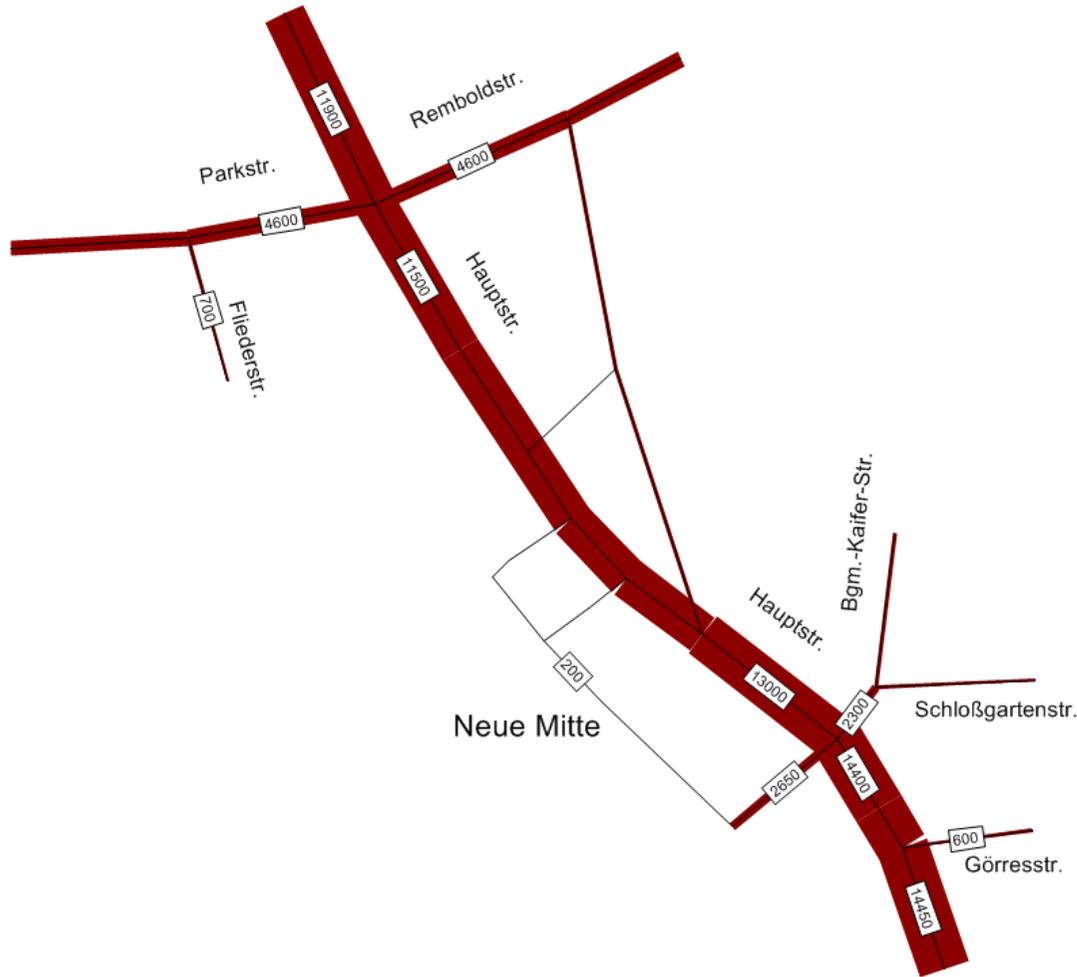
Zielverkehr: 170 Kfz/h

Prognose des Neuverkehrs (Kfz/24 h):  
Berücksichtigung des Mitnahmeeffekts beim Discounter  
(Nicht ausschließlich Neuverkehr, da Einkauf z.T. Zwischenstopp auf der Fahrt zu einem anderen Ziel ist)

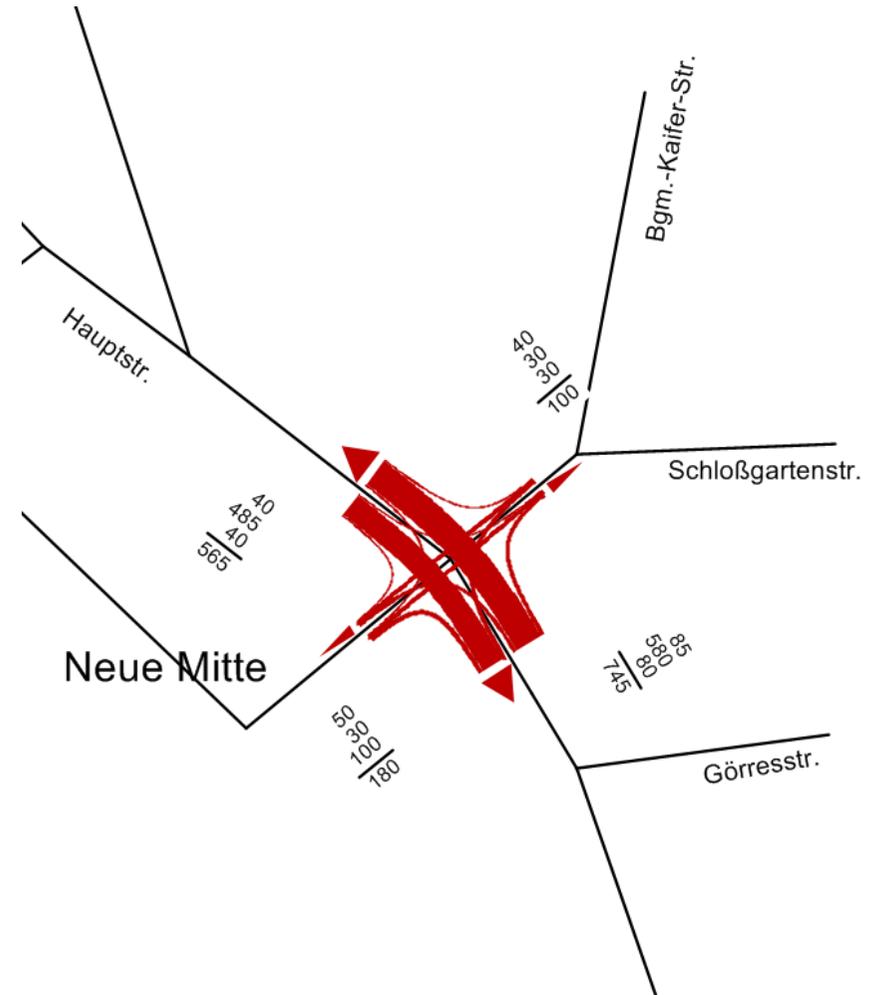


## Prognose 2030 unter Berücksichtigung des Mitnahmeeffekts

Verkehrsaufkommen (Kfz/24 h)



Spitzenstunde Nachmittag (Kfz/h)



## Luftbild Knotenpunkt Hauptstraße/ Bgm.-Kaifer-Straße



## Umbauvarianten Knotenpunkt Hauptstraße / Bgm.-Kaifer-Str.

Variante 1: Kreisverkehr

SIMULATIONSVIDEO

Variante 2: Lichtsignalanlage wie bisher, aber ohne Linksabbiegespur aus Richtung nördl. Hauptstraße in die Bgm.-Kaifer-Str.  
Bushaltestellenkaps aus Richtung nördl. Hauptstraße vor der Kreuzung

Variante 2.1: Bushaltestelle aus Richtung südl. Hauptstraße als Busbucht  
(wie bisher, nur mit gerader Kante)

Variante 2.2: Bushaltestelle aus Richtung südl. Hauptstraße als Bushaltestellenkap  
nach der Kreuzung

SIMULATIONSVIDEO



- Legende
- geplanter Kreisverkehr (Durchmesser 26 m)
  - Haltestellen
  - - - Schutzstreifen
  - ⓘ Gehweg, Radfahrer frei

399 Neusäß - Hauptstraße

**Neusäß**  
 Vorbereitende Untersuchungen -  
 Fachbeitrag Verkehr

**Plan 1 - Variante 1**  
**Kreisverkehr mit Haltestellen-**  
**kaps**

Maßstab 1: 500 (DIN A3)  
 Stand 14.01.2015





Legende

- Lichtsignalanlage
- Haltestellen
- Gehweg, Radfahrer frei bzw. nicht benutzungspfl. Radweg (wie im Bestand)

399 Neusäß - Hauptstraße

**Neusäß**  
Vorbereitende Untersuchungen -  
Fachbeitrag Verkehr

**Plan 2 - Variante 2.1**  
**Lichtsignalanlage mit Busbucht**

Maßstab 1: 500 (DIN A3)

Stand 18.01.2015





Legende

- Lichtsignalanlage
- ⊕ Haltestellen
- ⊕ Gehweg, Radfahrer frei bzw. nicht benutzungspfl. Radweg (wie im Bestand)

399 Neusäß - Hauptstraße

**Neusäß**  
 Vorbereitende Untersuchungen -  
 Fachbeitrag Verkehr

**Plan 3 - Variante 2.2**  
**Lichtsignalanlage mit Haltestellen-**  
**kaps**

Maßstab 1: 500 (DIN A3)  
 Stand 18.01.2015



## Vor- und Nachteile Lichtsignalanlage (Variante 2.1)

### Gestalterische/ Städtebauliche Aspekte

- > Durch Verlegung der Bushaltestelle mehr Fläche zur Gestaltung möglich
- > Allerdings bleibt eine Linksabbiegespur auf der Hauptstraße bestehen (aus Süden)

### Wirtschaftlichkeit

- > Lichtsignalanlage vorhanden
- > Querschnittsanpassung nördlich und südlich
- > Hohe Betriebs- und Unterhaltskosten (z.B. Strom- und Wartungskosten)

### Leistungsfähigkeit

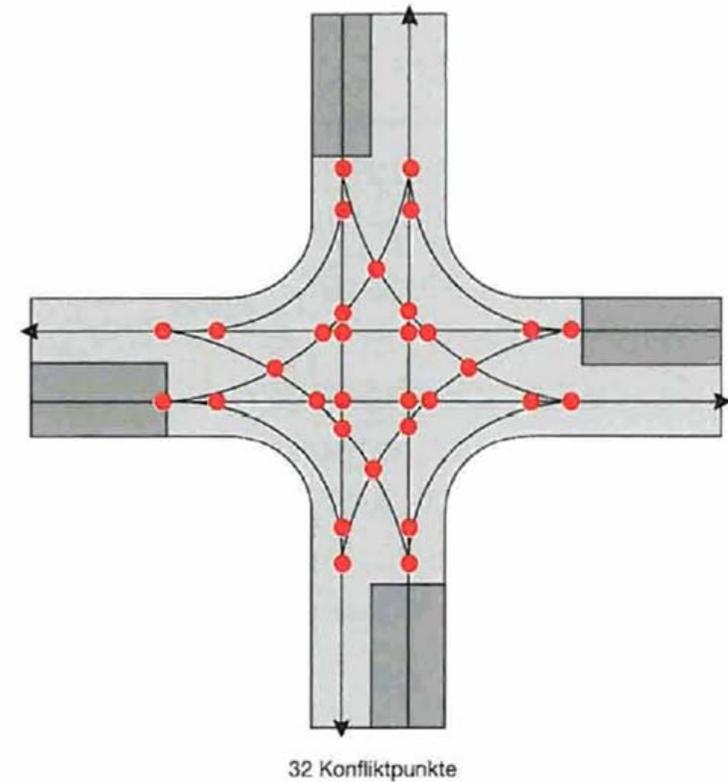
- > Leistungsfähigkeit gewährleistet
- > Auf Spitzenstunden optimiert (außerhalb der Spitzenstunden suboptimal)
- > Bewusste Steuerung des Verkehrsablaufs
- > Erhöhter Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß durch Brems- und Beschleunigungsvorgänge

### Verkehrssicherheit

- > Unfallträchtige Kreuzungs-, Linksabbiege- und Linkseinbiege-Konflikte

### Konfliktpunkte

- > 32 Konfliktpunkte



### Bedeutung für den Fußverkehr

- > Gefährliche Situation durch Linkseinbieger
- > Vorrang für Fußgänger während der Freigabe bei Grün

### Radverkehr

- > Radverkehr wird vor und im Knotenpunktbereich auf der Fahrbahn geführt
- > Direktes Linksabbiegen während der Grünphasen bei starkem Kfz-Verkehr schwierig und mit Risiken behaftet
- > Indirektes Linksabbiegen möglicherweise sicherer, aber für Radfahrer unkomfortabel (längere Wartezeiten)

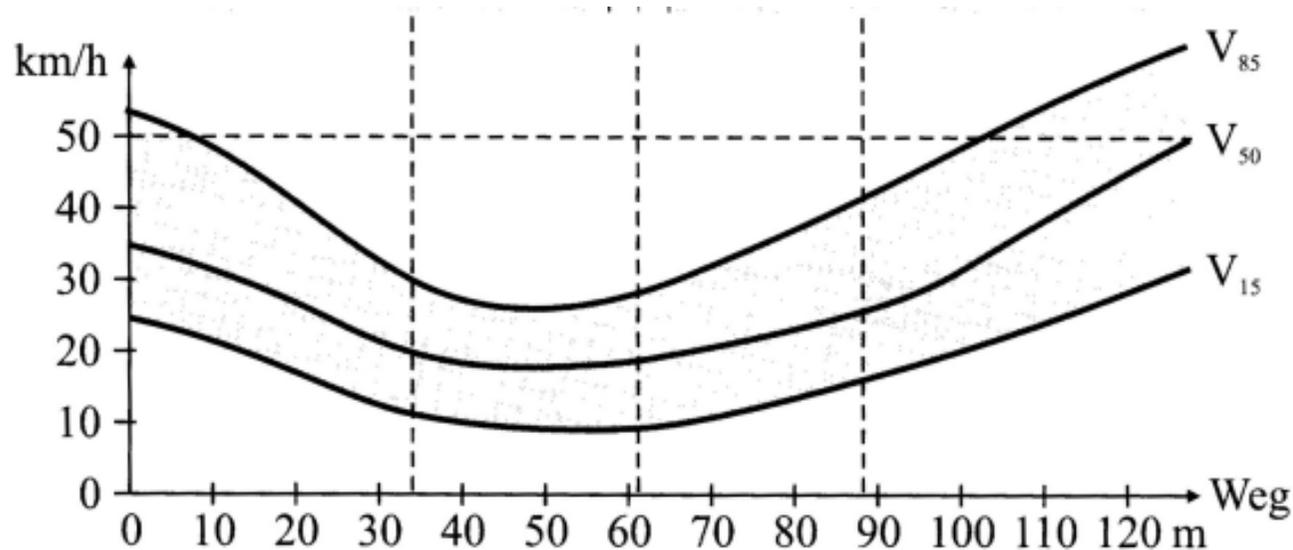
## Vor- und Nachteile Kreisverkehr (Variante 1)

### Gestalterische/ Städtebauliche Aspekte

- > Fahrbahnbreite kann im Knotenpunktzulauf reduziert werden (keine Linksabbiegespur nötig)

### Geschwindigkeitsdämpfung

- > Geschwindigkeitsreduzierung in Zufahrt und auf Kreisring auf ca. 30 km/h
- > Auch auf davor- und dahinterliegenden Streckenabschnitten geschwindigkeitsdämpfende Wirkung



Typischer Geschwindigkeitsverlauf an einem Kreisverkehr  
[Quelle: Merkblatt Kreisverkehr - FGSV 2006, S. 7]

### Wirtschaftlichkeit

- > Investitionskosten
- > Geringe Betriebs- und Unterhaltskosten

### Leistungsfähigkeit

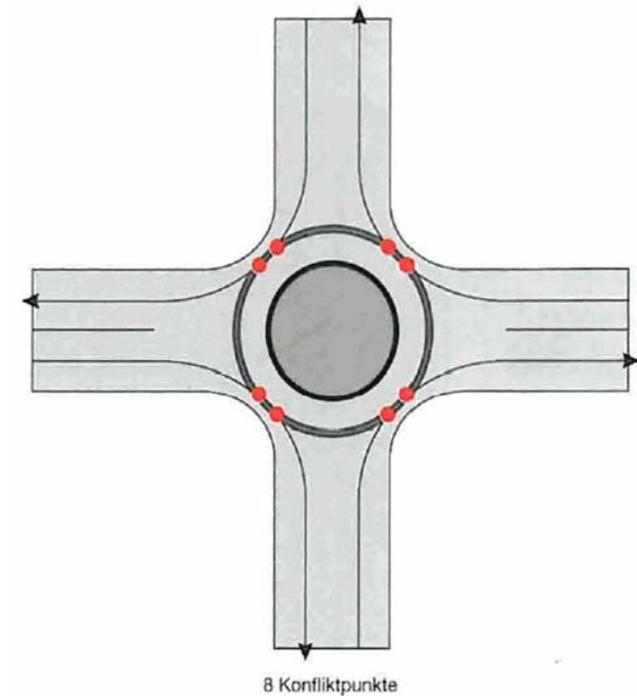
- > Leistungsfähigkeit gewährleistet
- > Stetiger Verkehrsablauf 24 h/Tag
- > Selbstregulierender Verkehrsablauf: Geringerer Kraftstoffverbrauch, weniger Schadstoffausstoß
- > Erhöhung der Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer (insbesondere außerhalb der Spitzenstunden)

### Verkehrssicherheit

- > Niedrige Geschwindigkeit reduziert Unfallschwere
- > Einfache Konfliktsituation (nur 1 bevorrechtigter Strom)

## Konfliktpunkte

> 8 Konfliktpunkte



- > Selten Unfälle mit Personenschaden
- > Für Fußgänger und Kraftfahrer einstreifige Verkehrsführung besonders sicher

## Bushaltestellen (gemäß Richtlinien, RASt 06)

- > Haltestellenkaps jeweils vor dem Kreisverkehr (Bushalt im Knotenpunktzulauf)

## Bedeutung für den Fußverkehr

- > Kurze Querungsstrecke, da jeweils nur ein Fahrstreifen überquert werden muss
- > Kreisverkehr wird deutlicher als Knotenpunkt wahrgenommen
- > Durch geringere Geschwindigkeit werden Fußgänger besser erkannt
- > Fußgänger und Radfahrer profitieren von den geringen Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und dem dadurch bedingten kooperativen Verkehrsverhalten (Blickkontakt möglich), von den vergleichsweise einfachen und übersichtlichen Verkehrsverhältnissen und kurzen Überquerungswegen
- > Vorrang für Fußgänger nur bei Kombination mit Zebrastreifen

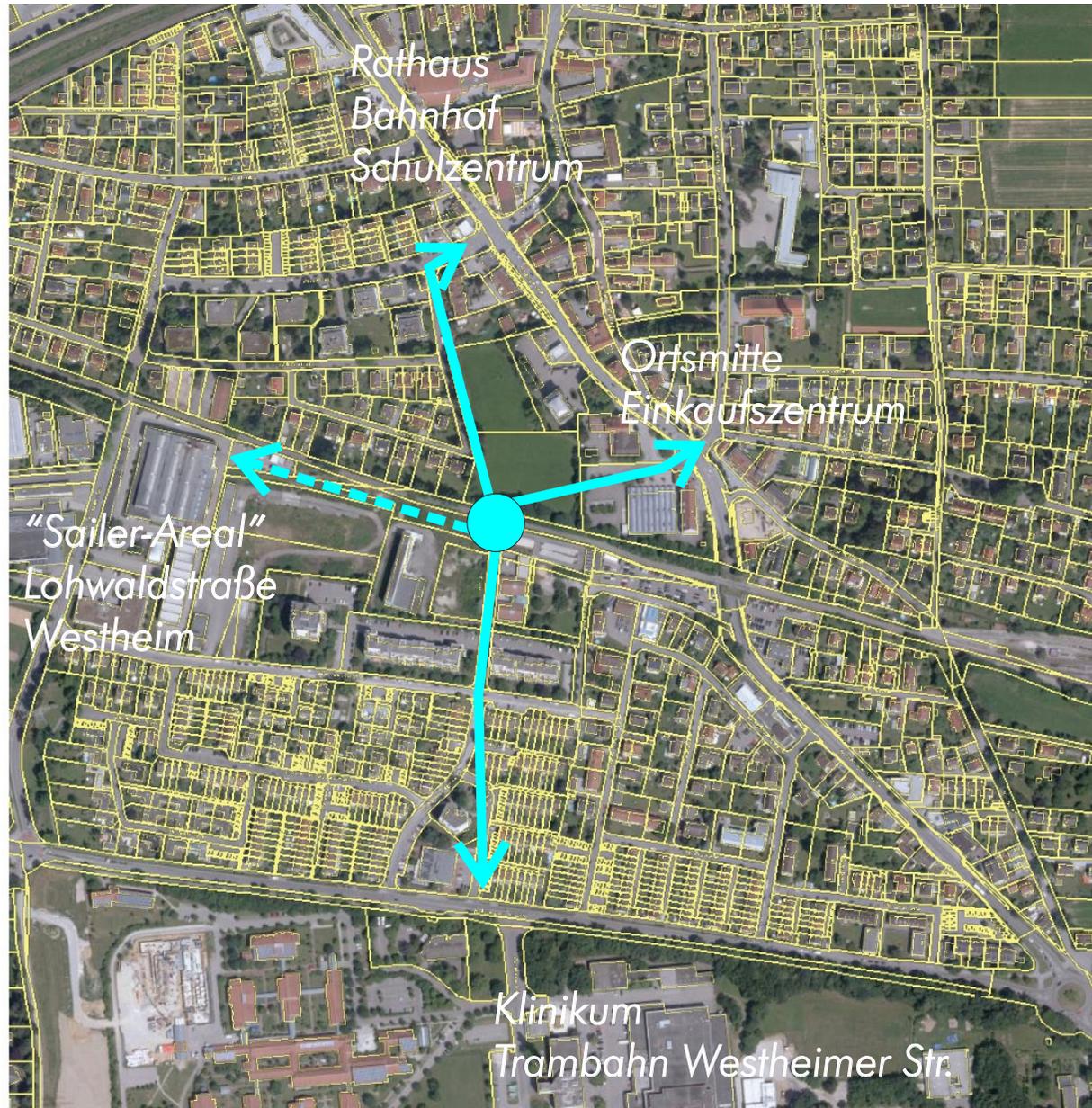
## Radverkehr

- > Radverkehr wird vor dem Kreisverkehr auf die Fahrbahn geführt
- > Radverkehr wird im Kreisverkehr auf der Fahrbahn geführt, was bei vorherrschenden Geschwindigkeiten unkritisch ist
- > Keine signifikanten Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs



Luftbild: Google Earth

Tramverlängerung zur Westheimer Straße - Anbindung des "Schuster-Areals"



Luftbild: Bayerische Landesvermessungsverwaltung

↔ Gewünschte Verbindungen

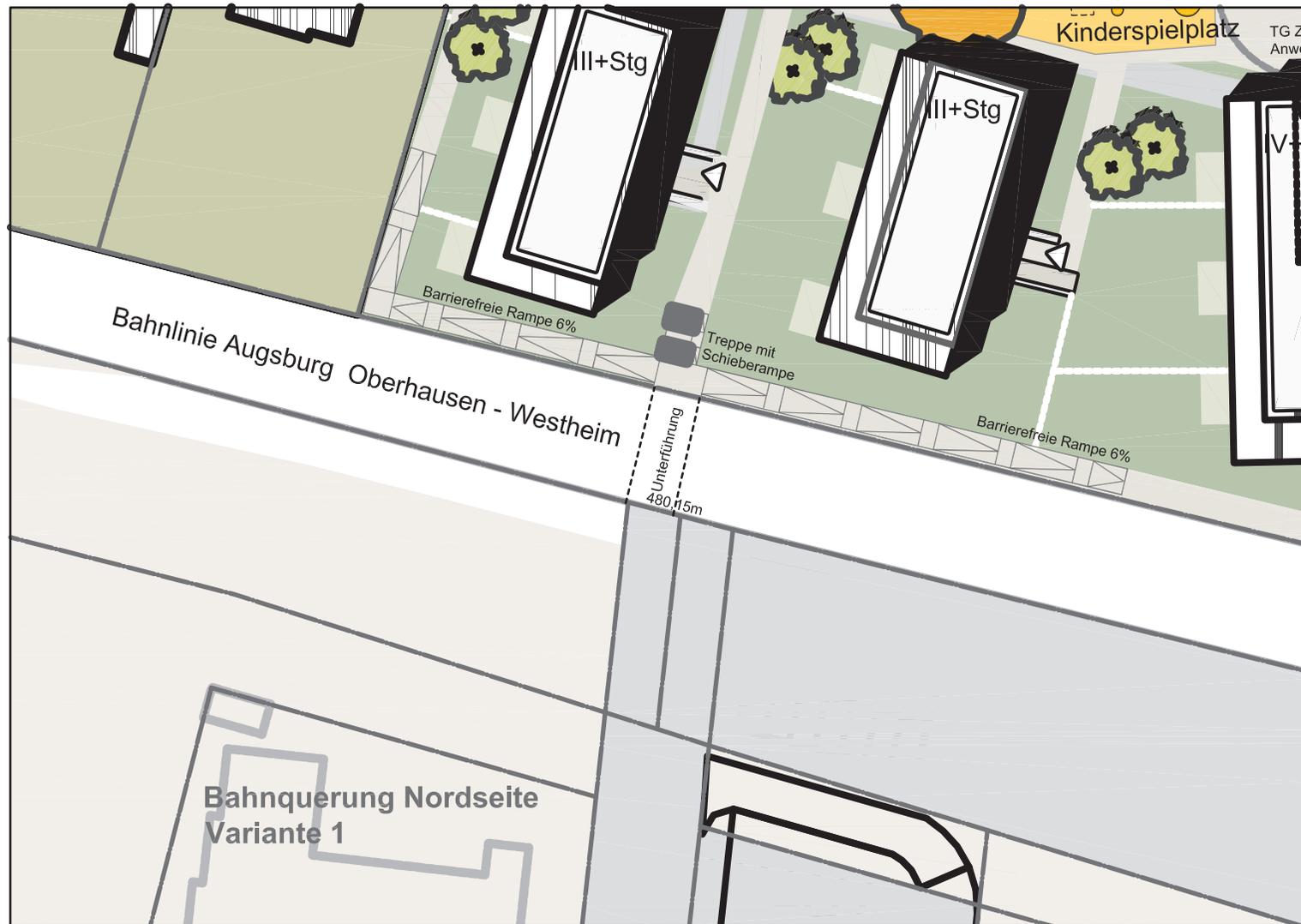


JUNGSPLAN NR. 109  
"Schuster-Areal" der Beethovenstraße

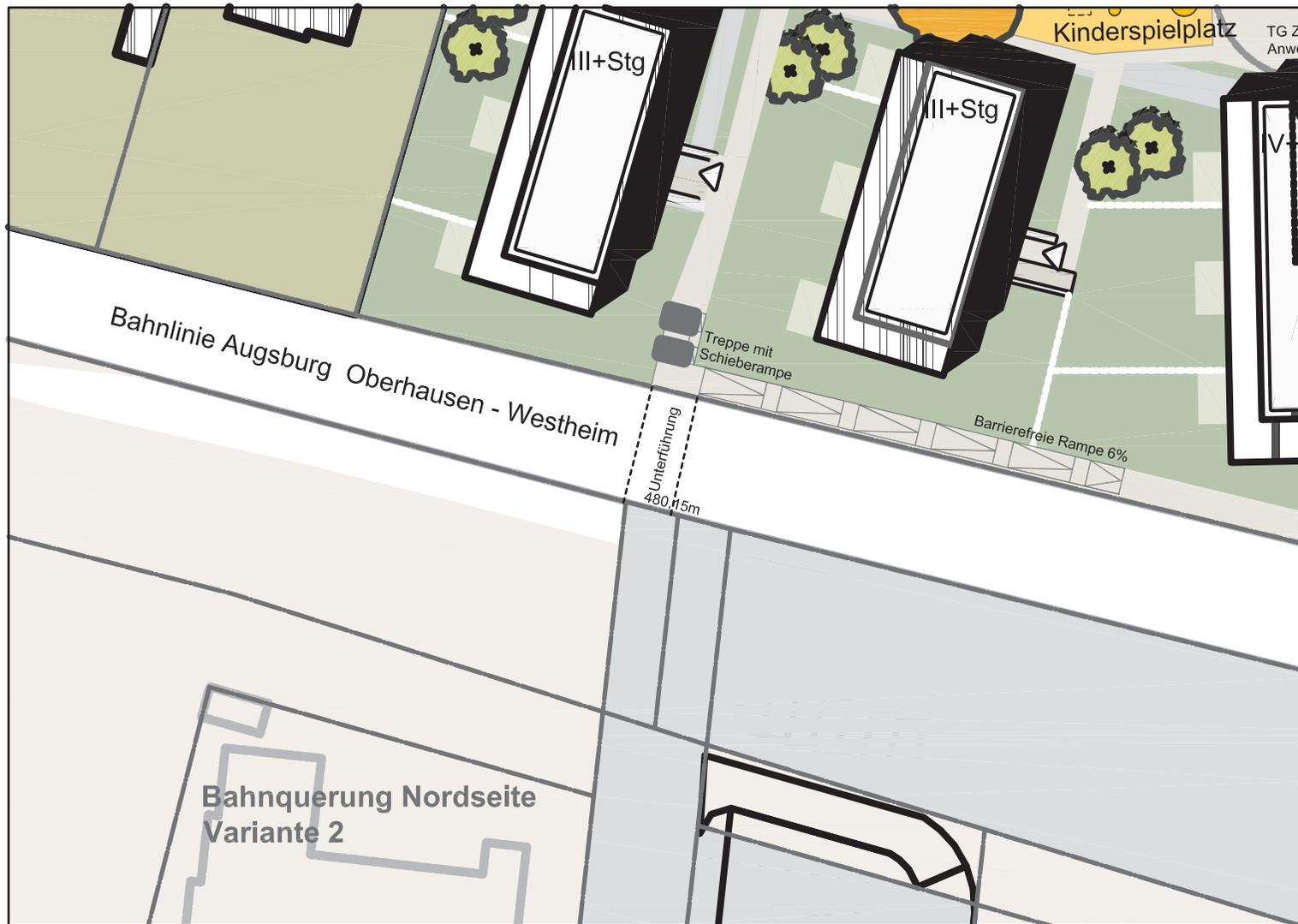
Bebauungsplan Nr. 107: Vorschlag Verkehrsplanung vom 19.01.2016 (Plangrundlage Bebauungsplanentwurf v. 19.01.2016)



Öffentliche Verkehrsfläche (südlich und nördlich der Eisenbahnüberführung)



Bahnquerung Nordseite Var. 1: Rampe zum Einkaufszentrum + Rampe zur Fliederstraße



Bahnquerung Nordseite Var. 2: Rampe zum Einkaufszentrum + Treppe/Rampe zur Spielplatz bzw. Fliederstraße



Bahnquerung Nordseite Var. 3: Rampe zum Einkaufszentrum + Rampe zur Fliederstraße;  
kein öffentlicher Weg direkt nach Norden Richtung Spielplatz





Bahnquerung Südseite Var. 2: Treppe direkt zur Richard-Wagner-Straße (nicht barrierefrei)  
+ Rampe Richtung Osten (gewendet, barrierefrei)