



FACHBEITRAG
Verkehrliche Erschließung
-Verkehrsplanerische Betrachtungen-
Fortschreibung des
Planfeststellungsbeschlusses
- EDMO – Flugbetrieb GmbH -

Projekt Nr.: 28168
Datum: 03.02.2023
Ort: München
Version: 2.1





INHALTS VERZEICHNIS

IMPRESSUM

Hansastraße 40
80686 München
Deutschland

Postfach 20 15 42
80015 München

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

FOTONACHWEIS

[Luftaufnahme der Bayerischen Vermessungsverwaltung: Flugplatz Oberpfaffenhofen bei Weßling,
Landkreis Starnberg, Bayern]

© 2022

Verantwortlich	Dipl.-Ing. H. Ammerl
Redaktion	Dipl.-Ing. T. Seufert, Dipl.-Ing. (FH) W. Pahls
Stand	03.02.2023

1. AUSGANGSSITUATION	5
2. GEPLANTE VERKEHRSERSCHLIESSUNG	5
2.1 Anbindung an das öffentliche Strassennetz	5
2.2 Innere Erschließung	5
2.3 Öffentlicher Verkehr	6
2.4 Verkehrliche Einschätzung der Neuplanung	6
3. ZUSAMMENFASSUNG	8
3.1 Äußere Erschließung	8
3.2 Innere Erschließung	9
3.3 ÖPNV	9

|

DOKUMENTENNACHWEISE

VERTEILER

Version	Methode	Name(n)

DOKUMENTENKONTROLLE

Version	Abteilung / Funktion	Geprüft durch

ANHANG

Nr.	Dokumentenbezeichnung	Titel	Version
1	Anhang 1	Anlage 606-1 - Lageplan: Verkehrliche Erschließung (ersetzt Plan Nr. 790-2206 (606))	1

BEZUG

Nr.	Dokumentenbezeichnung	Titel	Version
1			
2			
3			
4			
5			

1. AUSGANGSSITUATION

Für den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen liegt ein luftrechtlicher Planfeststellungsbeschluss (PFB) aus dem Jahr 2004 vor (Aktenzeichen: 315.30-3736-OPH-P). Auf Grundlage der in der Planfeststellung getroffenen Regelungen und Bestimmungen erfolgt seither der Betrieb und auch die weitere Entwicklung des Sonderflughafens. Die bauliche Umsetzung des PFB erfolgt im Wesentlichen seit dem Eigentümerwechsel 1997 und geht insbesondere mit der Neuordnung der vor etwa 20 Jahren im PFB eher schematisch festgelegten Lage der Hoch- und Flugbetriebsflächen einher. Dazu wird eine PFB-Fortschreibung beantragt, darin auch der Fachbeitrag Verkehr.

Im bestehenden PFB 2004 sind auch die äußeren Anbindungen des Untersuchungsgebietes (UG) definiert, die unverändert bestehen bleiben. Bei der Fortschreibung des PFB wird auch die innere Erschließung für den westlichen Bereich weitgehend bestandsorientiert gemäß PFB übernommen. Für den Bereich östlich der Start- und Landebahn werden dagegen insbesondere die Hochbauflächen neu geordnet und damit auch die interne Erschließung mit neuer übergeordneter zentraler Erschließung („Zentralstraße“) parallel zur Start- und Landebahn.

2. GEPLANTE VERKEHRSERSCHLIESSUNG

2.1 ANBINDUNG AN DAS ÖFFENTLICHE STRASSENNETZ

Die beiden äußeren Anbindungen des Sonderflughafens an das öffentliche Straßennetz bleiben unverändert. Die eine Anbindung, Zentrale Zufahrt West, erfolgt über die Bundesautobahn München – Lindau mit der Anschlussstelle Oberpfaffenhofen und über die St2068. Gemäß bestehendem PFB ist die St2068 bei Erreichen der Kapazitätsgrenze (Festlegung im PFB: bei Erreichen von 6.000 Mitarbeitern) vierspurig auszubauen.

Die zweite Anbindung, Zentrale Zufahrt Ost, erfolgt von der AS Gilching über die St2069 und weiter über die Dornierstraße (GE Gilching Süd) zum Sonderflughafen und ist Bestandteil der bestehenden Planfeststellung. Diese Anbindung („Osterschließung“) wurde im Jahr 2018 durch den Flughafeneigentümer gemäß städtebaulichem Vertrag realisiert und hat die bis zuvor einzige Zentrale Zufahrt West deutlich entlastet.

Zudem bestehen durch die Osterschließung nun zwei Verknüpfungen mit der Autobahn A96 (Anschlussstellen Oberpfaffenhofen und Gilching), was die gute Erreichbarkeit des UG für den Kfz-Verkehr noch erhöht.

2.2 INNERE ERSCHLIESSUNG

Die neu geordneten und verlegten Hochbauflächen südöstlich der Start- und Landebahn, werden durch die neue „Zentralstraße“ parallel der Start- und Landebahn übergeordnet erschlossen.

Die neue „Zentralstraße“ und die bestehende „Zaunstraße Ost“ verbinden über die entlang der Nordostgrenze vor Kopf der Start- und Landebahn, neu gebaute „Äußere Ringstraße Ost“, den Ost und Westteil des UG nunmehr ohne Flugbetriebsflächen zu kreuzen. Bisher war dies der Fall, da der Verkehr über die „Innere Ringstraße“ führte, die aber zum

Flughafensicherheitsbereich zählt und durch Ampelschaltung geregelt war. Die neue örtliche Verkehrsfläche besitzt dagegen keinerlei flugbetriebliche Einschränkungen.

Die „Äußere Ringstraße Ost“ ergibt mit den beiden Zentralen Zufahrten Ost und West für das UG ein Erschließungssystem, das alle möglichen Fahrbeziehungen für die Bereiche westlich und östlich der Start- und Landebahn zu den regionalen Straßen und zu beiden Anschlüssen an die A96 abdeckt.

2.3 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Das Gebiet liegt zwischen den beiden S-Bahnstationen Neugilching und Weißling der Linie S8. Es ist seit mehreren Jahren vorgesehen, den 1972 aufgegebenen S-Bahnhaltepunkt Wechselbaum zwischen den vorgenannten Stationen und unmittelbar gegenüber dem Flughafen liegend wieder zu reaktivieren. Dazu finden derzeit intensive Vorbereitungen statt.

Zusätzlich werden die bestehenden Buslinien 947 und X910, die an den Hauptzufahrten des UG im Westen und Osten halten, durch zusätzliche Haltestellen innerhalb des UG näher an die Nutzer herangeführt, sodass die Fußwege zu den Arbeitsplätzen verkürzt werden und das ÖPNV-Angebot attraktiver wird.

Zusätzlich ist der weitere Ausbau des ÖV in Planung. So sind neben dem Nahverkehr auch weitere Schnellbuslinien in Vorbereitung (bisher Linie X910 nach München Großhadern mit Anschluss an die U-Bahnen 3/6).

Das übergeordnete Ziel den motorisierten Individualverkehr zu verringern, soll aber insbesondere durch die Wiederinbetriebnahme des S-Bahnhalts Wechselbaum erreicht werden.

2.4 VERKEHRLICHE EINSCHÄTZUNG DER NEUPLANUNG

Bei der Fortschreibung des PFB betreffen die verkehrlichen Änderungen hauptsächlich den Bereich östlich der Start- und Landebahn. Die dort neu in eine zentralere Lage verlegten Hochbauflächen können problemfrei erschlossen werden. Sie werden durch die übergeordnete „Zentralstraße“ und einen neu erbauten Tunnel, der einen Flugzeugrollweg höhenfrei kreuzt, funktional und störungsfrei an die Zentrale Zufahrt Ost und an die anderen Areale im UG angebunden.

Die neu erstellte „Äußere Ringstraße Ost“ ermöglicht im Weiteren die uneingeschränkte Verkehrsverbindung des Ost- und Westbereiche des UG, die gemäß der bisherigen Planfeststellung bei Flugbetrieb nicht möglich war (Kreuzung Flugbetriebsfläche, Kopf Landebahn mit Ampelschaltung). Insgesamt wird damit das innere Erschließungssystem der Neuplanung gegenüber der bestehenden Planfeststellungsplanung deutlich verbessert.

Die äußere Anbindung bleibt gegenüber dem PFB von 2004 unverändert. Hier werden durch die PFB-Fortschreibung die Grundzüge der verkehrlichen äußeren Anbindung nicht verändert. Ein wesentlicher Vorteil der Fortschreibung wird darin gesehen, dass das gesamte Gebiet nun über 2 Anschlussstellen (AS) an die Autobahn A96 angebunden ist (Oberpfaffenhofen und Gilching). Das Erschließungssystem stellt für die Bereiche östlich und westlich der Start- und Landebahn zusammen mit der Äußeren Ringstraße Ost mit der AS Gilching eine redundante Anbindung an die A96 dar, die flexibel auf verschiedene verkehrliche Betriebszustände insb. in der Rushhour reagieren kann. Die beiden Teilbereiche des UG östlich bzw. westlich der Start- und Landebahn können bei der Fortschreibung der Planfeststellung sowohl über die AS Oberpfaffenhofen, als auch über die AS Gilching, ohne flugbetriebliche Einschränkungen erreicht bzw. verlassen werden.

Für die Einschätzung der Entwicklung des allgemeinen Verkehrsaufkommens heute und für den Prognosehorizont 2035 wird das Landesverkehrsmodell Bayern herangezogen. Hier weist das Landesverkehrsmodell für die Analyse 2015 ohne Westumgehung Weßling (Realisierung 2016) und Westumfahrung Gilching (Realisierung 2019) DTVw (durchschnittlicher täglicher Verkehr werktags) Belastungen auf der St2068 von 16.200 Kfz/24h im Abschnitt zwischen Weßling und der Westanbindung des UG an die St2068 (zusammen mit weiteren Gebieten wie Asto Park und Gewerbegebiet Gilching – zusammen „Campus Oberpfaffenhofen“) sowie 24.200 Kfz/24h zwischen dieser und der AS Oberpfaffenhofen aus. Das Gebiet „Campus Oberpfaffenhofen“ mit Flughafen, Asto Park und weitere Gewerbeflächen ist dabei zusammen mit dem DLR Campus im Verkehrsmodell nur als eine gemeinsame Verkehrszelle und über nur eine Anbindung verknüpft, sodass im Modell keine Unterscheidung des Abschnitts zwischen Anschluss DLR und „Campus Oberpfaffenhofen“ erfolgt und damit die Daten zur verkehrlichen Belastung durch den DLR-Campus mit ca. 2.000 Beschäftigten fehlen.

Die amtlichen Straßenverkehrszählungen aus dem Jahr 2015 (die Daten einer 2022 durchgeführten Zählung liegen aktuell noch nicht vor) weisen für diesen Bereich DTV-Verkehrsbelastungen von 15.900 Kfz/24h (zwischen „Campus Oberpfaffenhofen“ und Weßling) und 19.100 Kfz/24h (im Bereich Oberpfaffenhofen zwischen den Einmündung DLR und dem Anschluss zum „Campus Oberpfaffenhofen“ aus. Damit weist das Landesverkehrsmodell Bayern im Untersuchungsbereich eine gute Übereinstimmung mit den amtlichen Straßenverkehrszählungen 2015 auf. Gemäß der Prognose 2035 des Landesverkehrsmodells Bayern (inkl. Westumgehung Weßling und Westumfahrung Gilching) reduzieren sich die DTVw-Verkehrsbelastungen auf der St2068 südlich von Oberpfaffenhofen auf eine Belastung von 10.100 Kfz/24h (Reduzierung um ca. 37%) und im Abschnitt zwischen Oberpfaffenhofen und AS Oberpfaffenhofen auf ca. 18.500 Kfz/24h (Reduzierung um ca. 24%). Die Verkehrszelle Oberpfaffenhofen weist dabei mit 15.600 Kfz/24h ein vergleichbares Verkehrsaufkommen wie für die Analyse 2015 (ca. 15.200 Kfz/24h) auf. Damit ist offensichtlich in der Prognose 2035 kein oder nur ein geringer weiterer Ausbau im Bereich des Flughafens gegenüber der Analyse 2015 im Verkehrsmodell unterstellt.

Die der bisherigen Planfeststellung zugrunde liegenden Tagesverkehrsbelastungen (inkl. Umgehung Weßling und Gilching) aus der Verkehrsuntersuchung „Standortentwicklung Sonderflughafen Oberpfaffenhofen, Prof. Dr.-Ing. H. Kurzak, 1999, liegen dagegen mit prognostizierten Verkehrsmengen für das Jahr 2010 von 15.900 Kfz/24h für die St2068 südlich der Anbindung Flughafen Oberpfaffenhofen und 18.700 Kfz/24h im Streckenabschnitt zwischen Anbindung Flughafen und AS Oberpfaffenhofen auf einem gleichen Niveau, wie die Prognose 2035 des Landesverkehrsmodell Bayern.

Damit sind gemäß Landesverkehrsmodell im Jahr 2035 keine höhere Verkehrsbelastungen auf der St2068 zu erwarten als in der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak für die Bemessung der Knotenpunkte, die Grundlage des bestehenden PFB ist. Es ist demnach davon auszugehen, dass die daraus abgeleiteten notwendigen Ausbaumaßnahmen auf der St2068 bei entsprechenden Zunahmen der Beschäftigten weiterhin gültig bleiben. Durch den weiter oben beschriebenen Ausbau des ÖNV könnte die Straßenverkehrsbelastung auch hinter den derzeitigen Annahmen bleiben.

Zusätzlich ist durch die neu gebaute „Äußere Ringstraße Ost“ die direkte Verbindung zwischen den westlich und östlich der Landebahn liegenden Gewerbeflächen des Sonderflughafens bereits realisiert worden (s.a. Forderung Verkehrsuntersuchung Prof. Kurzak 1999 (Kap. 4 Ergebnis)). Diese Verbindung wird bereits heute nach den Beobachtungen vor Ort stark, v.a. durch Beschäftigte der auf der Nordseite des UG angesiedelten Betriebe (z.B. Webasto, RUAG), genutzt, da der Kfz-Fahrtweg von der A96 von Osten (München) kommend über die AS Gilching kürzer und schneller ist als über die AS Oberpfaffenhofen. Dadurch tritt durch die Äußere Ringstraße Ost bereits heute eine Entlastung der St2068 ein.

Für die St2069 weist das Landesverkehrsmodell Bayern im Abschnitt der St2069 südlich der AS Gilching bei der Analyse 2015 eine Verkehrsbelastung von 15.700 Kfz/24h (= identisch mit SVZ 2015) und bei der Prognose 2035 von ca. 21.800 Kfz/24h aus. Diese Zuwächse sind im geringen Maße durch allgemeine Verkehrszunahmen aber größtenteils durch den Ausbau des Gewerbegebietes Gilching Süd verursacht. Der dort vorhandene Kreisverkehr St2069/Dornierstraße weist dabei bereits heute in den Spitzenstunden Leistungsdefizite und keine ausreichende Leistungsfähigkeit auf (Aussage staatliches Bauamt Weilheim). Bedeutende zusätzliche Verkehre können über diesen Anschluss im gegenwärtigen Ausbauzustand nicht mehr abgewickelt werden.

Damit ist unabhängig von der Fortschreibung des PFB Sonderflughafen Oberpfaffenhofen der leistungsfähige Ausbau des Kreisverkehrs im östlich gelegenen Gewerbegebiet Gilching Süd dringend erforderlich, um die prognostizierten Verkehre aller Ausbauplanungen der angeschlossenen Gebiete leistungsfähig abwickeln zu können.

3. ZUSAMMENFASSUNG

Bei der Fortschreibung des PFB werden die für das Verkehrsaufkommen relevanten Grundlagen (Umfang zulässiger Bauflächen mit korrespondierender Anzahl der Beschäftigten) nicht verändert. Es finden lediglich interne Verlagerungen der zulässigen Bauflächen statt. Eine Erhöhung der zu erwartenden Beschäftigtenzahl gegenüber dem bisherigen PFB ist nicht geplant.

3.1 ÄUßERE ERSCHLIEßUNG

Auf Grundlage der prognostizierten Verkehrsbelastungen der St2068 gemäß Landesverkehrsmodell Bayern ist davon auszugehen, dass das zukünftige Verkehrsaufkommen des UG (in Abhängigkeit der absoluten Zunahme an Arbeitsplätzen, die unverändert die Planungsannahmen im bestehenden PFB sind) über die Zentrale Zufahrt West und die St2068 mit den vorgeschlagenen Ausbaumaßnahmen entsprechend den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak 1999 in einer ausreichenden Verkehrsqualität abwickelbar ist.

Der östliche Anschluss des UG über die Zufahrt Ost zum Kreisverkehr St2069/Dornierstraße im Gewerbegebiet Gilching Süd und weiter zur AS Gilching (oder Richtung Starnberg) weist bereits heute Leistungsdefizite in den Spitzenstunden auf, die aber nicht Gegenstand des PFB sind. Für eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung der bestehenden Verkehre und der prognostizierten Verkehre durch einen weiteren geplanten Ausbau des Gewerbegebietes Gilching Süd und des UG wird für den leistungsfähigen Verkehrsfluss der Ausbau des Kreisverkehrs (z.B. signalisierte Einmündung) und der St2069 erforderlich.

Dazu werden aktuell bereits großräumige Erhebungen der aktuellen Verkehrsbelastungen unter Federführung des staatlichen Bauamts Weilheim durchgeführt (Ergebnisbericht noch nicht vorliegend). Großräumige Verkehrsuntersuchungen unter Einbezug aller verkehrlicher Belange inkl. der umliegenden Gemeinden sind im Anschluss an die Erhebungen geplant und sollten bei den weiteren Ausbauplanungen/Bauanträgen etc. entsprechend berücksichtigt werden.

3.2 INNERE ERSCHLIEßUNG

Das Innere Erschließungssystem der bestehenden und der genehmigten zusätzlichen Bebauung ermöglicht zusammen mit der bereits erstellten „Äußere Ringstraße Ost“ und der „Zentralstraße“ die leistungsfähige Abwicklung der zu erwartenden Verkehrsströme.

Die Äußeren Ringstraße Ost hat zudem zu einer erheblichen Entlastung der Zufahrt zum UG und den angrenzenden Unternehmen im Asto Park und im GE Gilching, da der Straßenverkehr nun zwei gleichwertige und konnektierte Anbindungen im Westen und Osten findet.

3.3 ÖPNV

Neben der Einrichtung/Reaktivierung des S-Bahnhaltepunkts Weichselbaum sollen die bestehenden Buslinien durch zusätzliche und leichter erreichbare Haltestellen innerhalb des UG ergänzt werden. Auch die Einführung weiterer Schnellbuslinien ist geplant. Insgesamt wird damit die Attraktivität des ÖPNV erheblich verbessert mit dem Ziel den Anteil der MIV-Nutzer zugunsten des Anteils der ÖPNV-Nutzer zu reduzieren.

München, 03.02.2023



i.V. Dipl.-Ing. Helmuth Ammerl
Institut für Verkehrsplanung/Verkehrstechnik

i.V. Dipl.-Ing. Tom Seufert