

● ● ● **Universität Passau**
Internationales Wissenschaftszentrum

Verkehrsuntersuchung

Präsentation 09.08.2019



7/8/2016



Quelle: Google Earth Pro

2000

Google Earth

Bildaufnahmedatum: 7/8/2016 48°34'21.60" N 13°27'24.52" O Höhe: 308 m Sichthöhe: 1,25 km

Inhalt

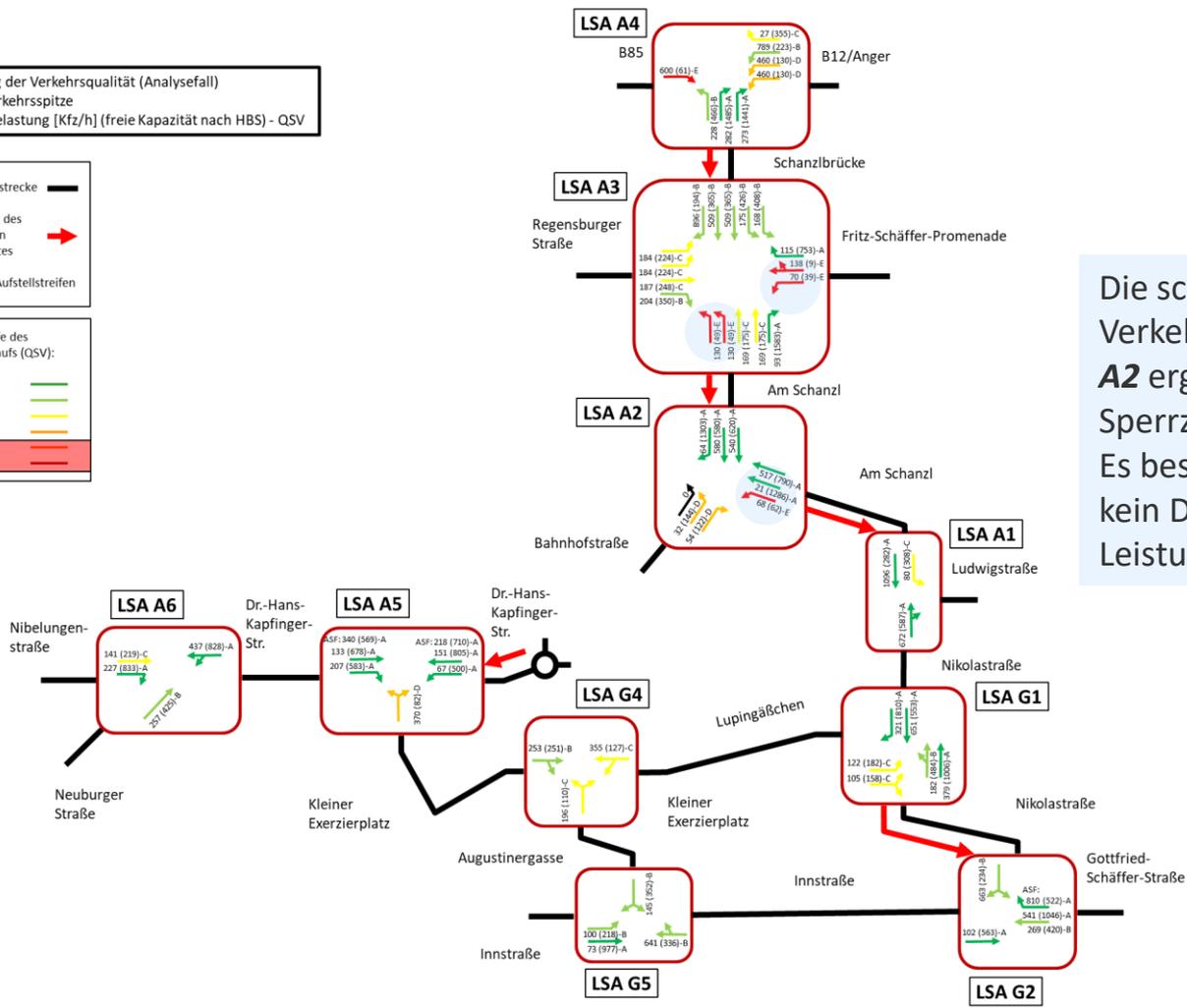
- Verkehrliche Ausgangslage
- Neuverkehr des Vorhabens
- Verkehrsverteilung
- Verkehrliche Auswirkungen
- Maßnahmen Infrastruktur



Bewertung der Verkehrsqualität (Analysefall)
 Morgenverkehrsspitze
 Verkehrsbelastung [Kfz/h] (freie Kapazität nach HBS) - QSV

Verbindungsstrecke —
 Überstauung des benachbarten Knotenpunktes →
 ASF: kurzer Aufstellstreifen

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV):
 QSV A —
 QSV B —
 QSV C —
 QSV D —
 QSV E —
 QSV F —



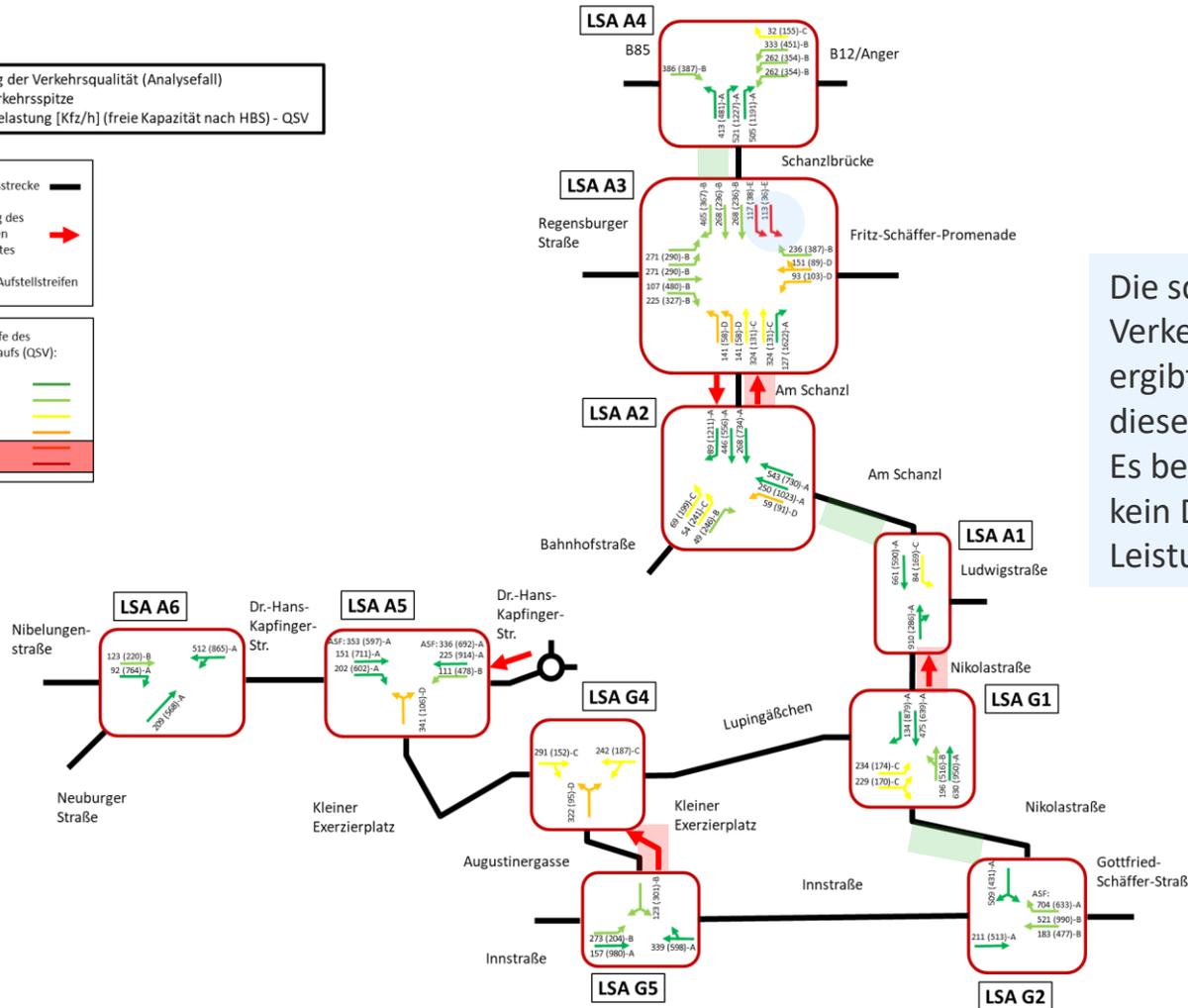
Die schlechte Bewertung einzelner Verkehrsströme an den **LSA A3 und A2** ergibt sich durch die lange Sperrzeit dieser Verkehrsströme. Es besteht hier im Stundenmittel kein Defizit bzgl. der Leistungsfähigkeit der Ströme.

Bewertung der Verkehrsqualität (Analysefall)
 Mittagsverkehrsspitze
 Verkehrsbelastung [Kfz/h] (freie Kapazität nach HBS) - QSV

Verbindungsstrecke —
 Überstauung des benachbarten Knotenpunktes →
 ASF: kurzer Aufstellstreifen

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV):

QSV A	Green
QSV B	Light Green
QSV C	Yellow
QSV D	Orange
QSV E	Red
QSV F	Dark Red

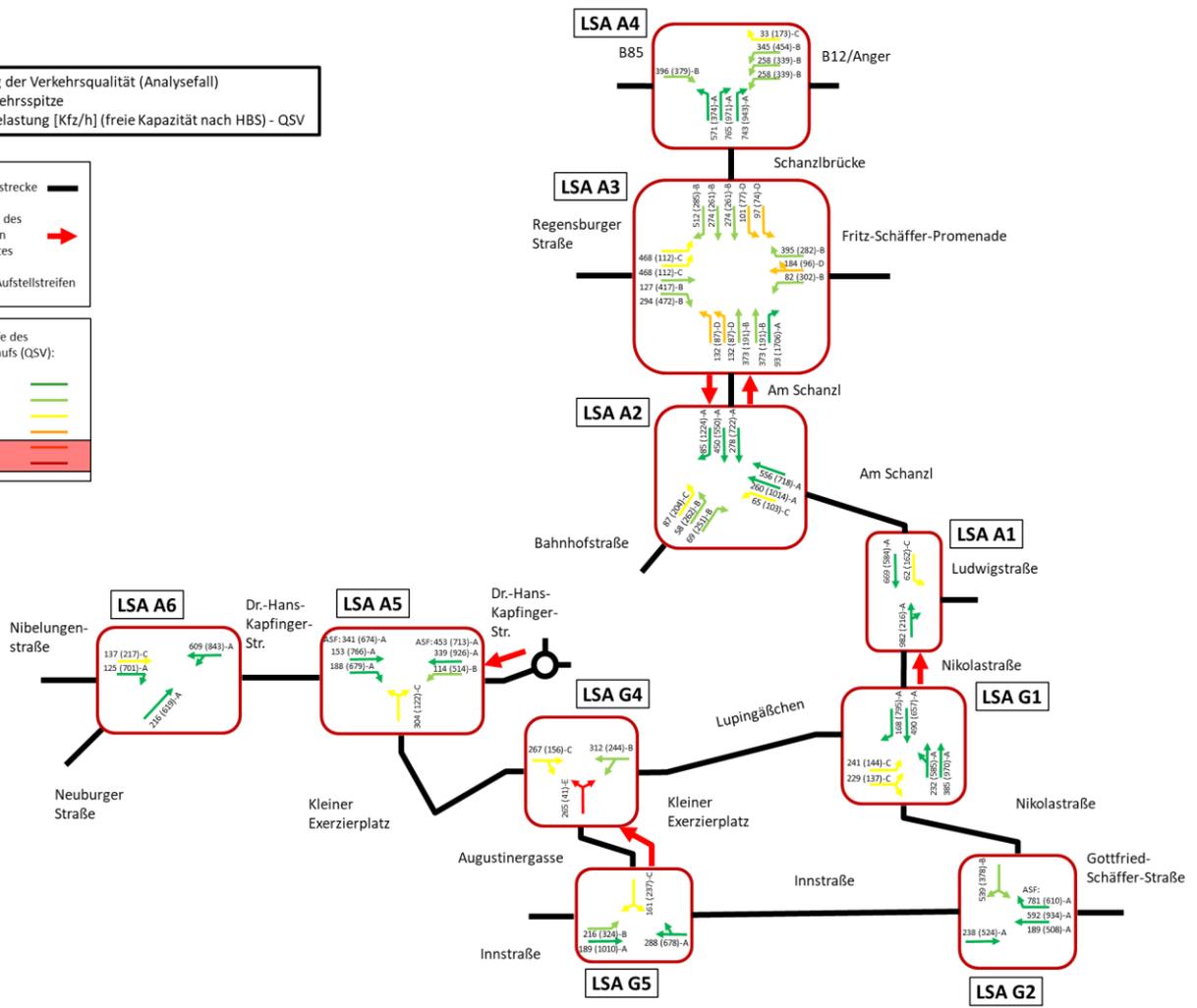


Die schlechte Bewertung einzelner Verkehrsströme an der **LSA A3** ergibt sich durch die lange Sperrzeit dieser Verkehrsströme. Es besteht hier im Stundenmittel kein Defizit bzgl. der Leistungsfähigkeit der Ströme.

Bewertung der Verkehrsqualität (Analysefall)
 Abendverkehrsspitze
 Verkehrsbelastung [Kfz/h] (freie Kapazität nach HBS) - QSV

Verbindungsstrecke —
 Überstauung des benachbarten Knotenpunktes →
 ASF: kurzer Aufstellstreifen

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV):
 QSV A —
 QSV B —
 QSV C —
 QSV D —
 QSV E —
 QSV F —



Abschätzung Neuverkehr

Nutzung	Einwohner								Beschäftigte							Besucher/Kunden/Nutzer								Lkw-Fahrten		Gesamt			
	Art	Fläche	Kenngröße	Anzahl	Auslastung	Wegeanzahl	MIV	Besetzungsgrad	Pkw-Fahrten	Kenngröße	Anzahl	Anwesenheit	Wegeanzahl	MIV	Besetzungsgrad	Pkw-Fahrten	Kenngröße	Anzahl	Wegeanzahl	MIV	Besetzungsgrad	Pkw-Fahrten	Konkurrenz-effekt	Verbundeffekt	Mitnahme-effekt	Pkw-Fahrten mit allen Effekten	Kenngröße	Lkw-Fahrten	Kfz-Fahrten ohne Effekte
Büronutzung										90	85%	2,20	100%	1,00	168		5	2,00	47%	1,20	4	0%	0%	0%	4	0,05	5	176	176
										Angabe Kunde	80-90% Anwesenheitsfaktor ohne Schichtbetrieb [1]	2,5-3,0 Wege/Beschäftigtem [1], + Anpassung gevas	30-70% integrierte Lage MIV-Anteil [1], + Anpassung gevas	1,1 Personen/Pkw [1], + Anpassung gevas				0,5-1,0 Wege/Beschäftigtem [1] + Anpassung gevas	2,0-3,0 Wege/Student [1]	MIV Passau [3]	1,5-2,0 Personen/Pkw [1] + Anpassung gevas		10-20% Verbundeffekt [1]	5-50% allgemein Mitnahmeeffekt [1]		0,05-0,1 Lkw-Fahrten/Beschäftigtem [1]			
Kongressfunktion										40	100%	2,00	47%	1,10	34		500	2,00	70%	1,85	378	0%	0%	0%	378		7	420	420
										Annahme gevas	80-90% Anwesenheitsfaktor [1], + Anpassung gevas	2,5-3,0 Wege/Beschäftigtem [1], + Anpassung gevas	MIV Passau [3]	1,1 Personen/Pkw [1]			Angabe Kunde	2,0 Wege/Besucher [1]	30-70% [1]	1,5-2,0 Personen/Pkw [1]		10-20% Verbundeffekt [1]	5-50% allgemein Mitnahmeeffekt [1]		Annahme gevas				
Konzerthaus										150	100%	2,00	47%	1,10	128		700	2,00	75%	2,00	525	0%	0%	0%	525		10	663	663
										Angabe Kunde, + Anpassung gevas	80-90% Anwesenheitsfaktor [1] + Anpassung gevas	2,5-3,0 Wege/Beschäftigtem [1], + Anpassung gevas	MIV Passau [3]	1,1 Personen/Pkw [1]			Angabe Kunde	2,0 Wege/Besucher [1]	50-100% integrierte Lage [1]	1,5-2,0 Personen/Pkw [1]		ggf. naheinande + besuchte Nutzungen 10-30% [1]	allgemein 0-30% Mitnahmeeffekt [1]		Annahme gevas				
Studentenwohnheim		130	16	8	90%	3,75	20%	1,10	5		2	85%	2,75	47%	1,05	2		2	2,00	47%	1,10	0	0%	0%	0	0,05	1	8	8
		BGF qm Angabe Kunde	12 bis 20 qm [2]		Annahme gevas	3,5-4,0 Wege/Werktag [1]	30-70% MIV Anteil [1] + Anpassung gevas	1,5 Personen/Pkw [1], + Anpassung gevas			Annahme gevas	80-90% Anwesenheitsfaktor [1]	2,5-3,0 Wege/Beschäftigtem [1]	MIV Passau [3]	1,0-1,1 Pkw/Personen [1]	30-70% MIV Anteil [1]			2,0-3,0 Wege/Student [1]	MIV Passau [3]	1,5 Personen/Pkw [1] + Anpassung gevas	Anpassung gevas		ggf. naheinande + besuchte Nutzungen 10-30% [1]	allgemein 0-30% Mitnahmeeffekt [1]		0,05 Lkw-Fahrten/Einwohner [1]		
Summe									5		282				333		1.207				907				907		23	1.267	1.267

Uni Passau:

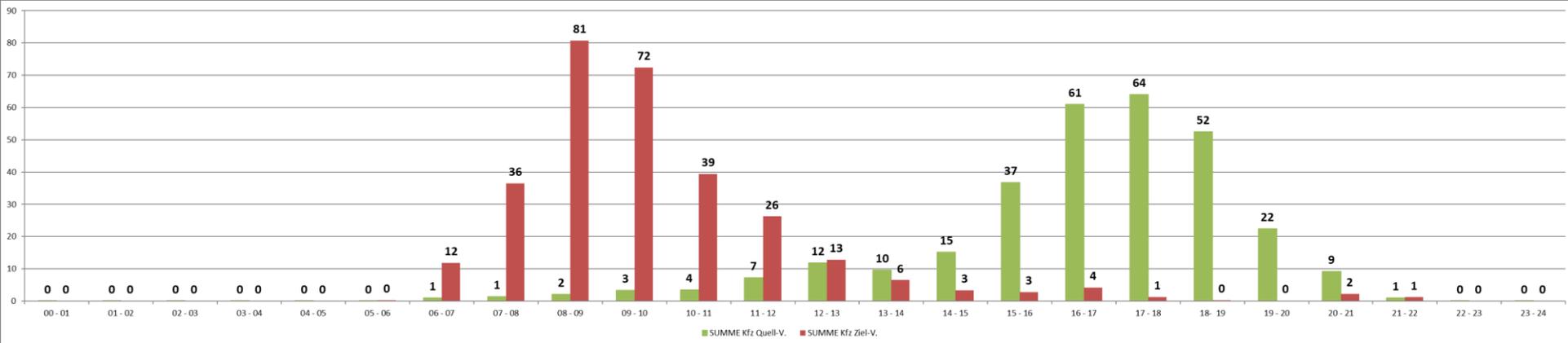
Nutzung	Einwohner								Beschäftigte							Besucher/Kunden/Nutzer								Lkw-Fahrten		Gesamt				
	Art	Fläche	Kenngröße	Anzahl	Auslastung	Wegeanzahl	MIV	Besetzungsgrad	Pkw-Fahrten	Kenngröße	Anzahl	Anwesenheit	Wegeanzahl	MIV	Besetzungsgrad	Pkw-Fahrten	Kenngröße	Anzahl	Wegeanzahl	MIV	Besetzungsgrad	Pkw-Fahrten	Konkurrenz-effekt	Verbundeffekt	Mitnahme-effekt	Pkw-Fahrten mit allen Effekten	Kenngröße	Lkw-Fahrten	Kfz-Fahrten ohne Effekte	Kfz-Fahrten mit allen Effekten
Szenario I *				8					5		132				205		507									382		13	604	604
Szenario II **				8					5		242				299		707									529		16	848	848

* Szenario I - wenn eine Kongress stattfindet
 ** Szenario II - ein Konzert im Konzerthaus

ationales
 chafszentrum

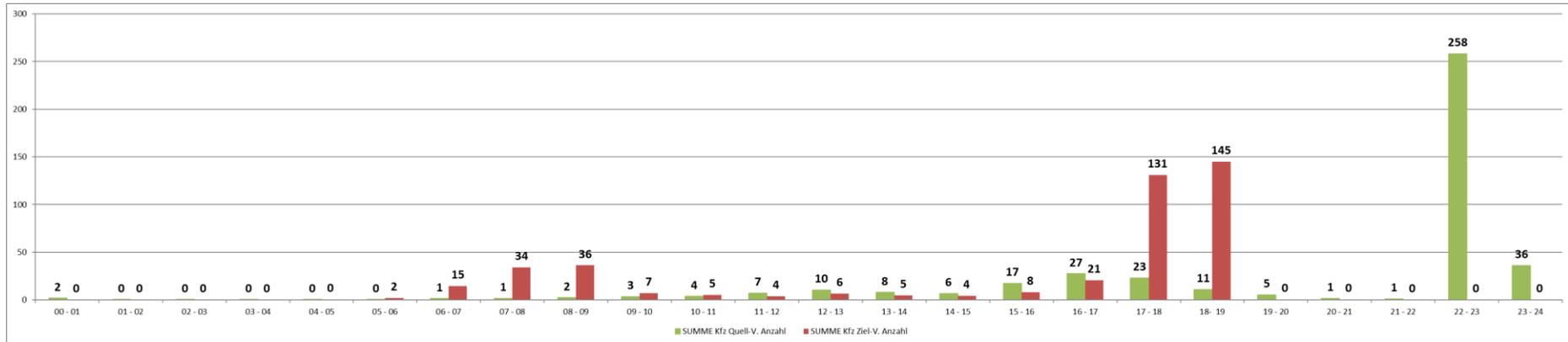
Tagesganglinien des Neuverkehrs

Szenario 1: Kongressnutzung



Tagesganglinien des Neuverkehrs

Szenario 2: Konzerthausnutzung



Verteilung Büronutzung

P Parkhaus

← Zu- und Ausfahrt

→ Zielverkehr



Verteilung Büronutzung

P Parkhaus

← Zu- und Ausfahrt

→ Quellverkehr



Verteilung
Kongressfunktion,
Konzerthaus und
Studentenwohnheim

P Parkhaus
Zu- und Ausfahrt
Zielverkehr



Verteilung
Kongressfunktion,
Konzerthaus und
Studentenwohnheim

P Parkhaus
Zu- und Ausfahrt
Quellverkehr



Beurteilung Leistungsfähigkeit Planfall 1



Könnte mit geändertem
Signalprogramm verbessert werden

Uni Passau:
Internationales
Wissenschaftszentrum

August 2019

Beurteilung Leistungsfähigkeit Planfall 2



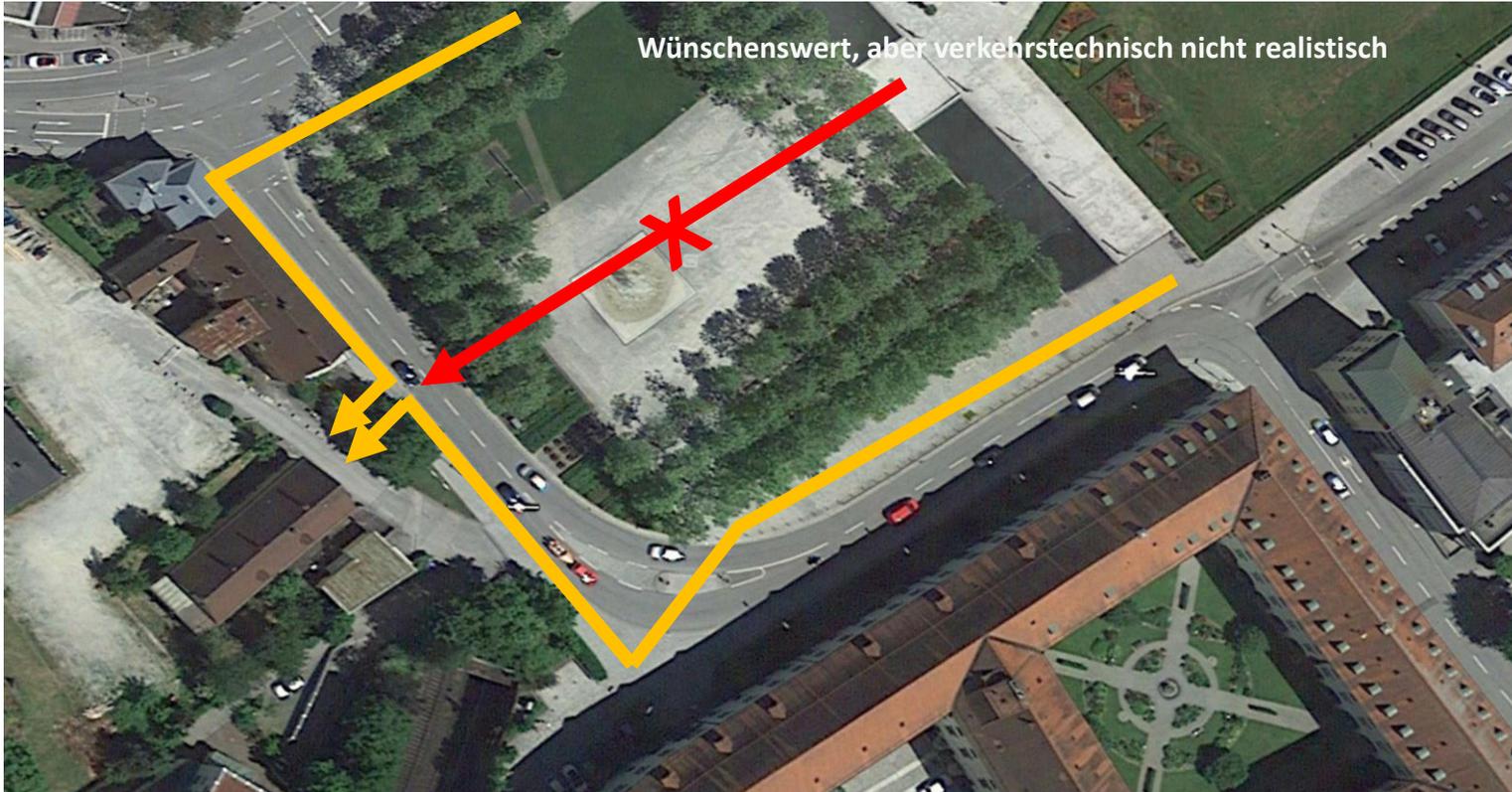
Könnte mit geändertem
Signalprogramm verbessert werden

Uni Passau:
Internationales
Wissenschaftszentrum

August 2019

Fußgängerführung

- Zuwegung über 2 Achsen von den Parkhauszugängen Stadtgalerie mit gesicherten Fußgängerüberwegen möglich



Maßnahmen Fußgänger

- Ausgangslage: Heutiger Gehweg vor der Brauerei eigentlich bis zu ca. 4m breit, allerdings durch Straßenlaternen eingeschränkt und unterschiedliche Beläge suggerieren einen schmäleren Nutzungsbereich
- grundsätzlich: Unterbindung ungesichertes Queren Kleiner Exerzierplatz durch geeignete Bepflanzung am Klostergarten
- für Büro- und Kongressnutzung keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich
- Bei Konzernutzung: prüfen, ob nach Veranstaltungsende ggfs. spezielles Signalprogramm an der LSA A5 (Dr. Hans-Kapfinger-Straße /Kleiner Exerzierplatz) mit erhöhter Freigabezeit für die Fußgänger geschaltet wird
- zusätzliche gesicherte Querung gemäß der einschlägigen Richtlinien nicht möglich

Maßnahmen Kfz-Verkehr - Ausgangslage



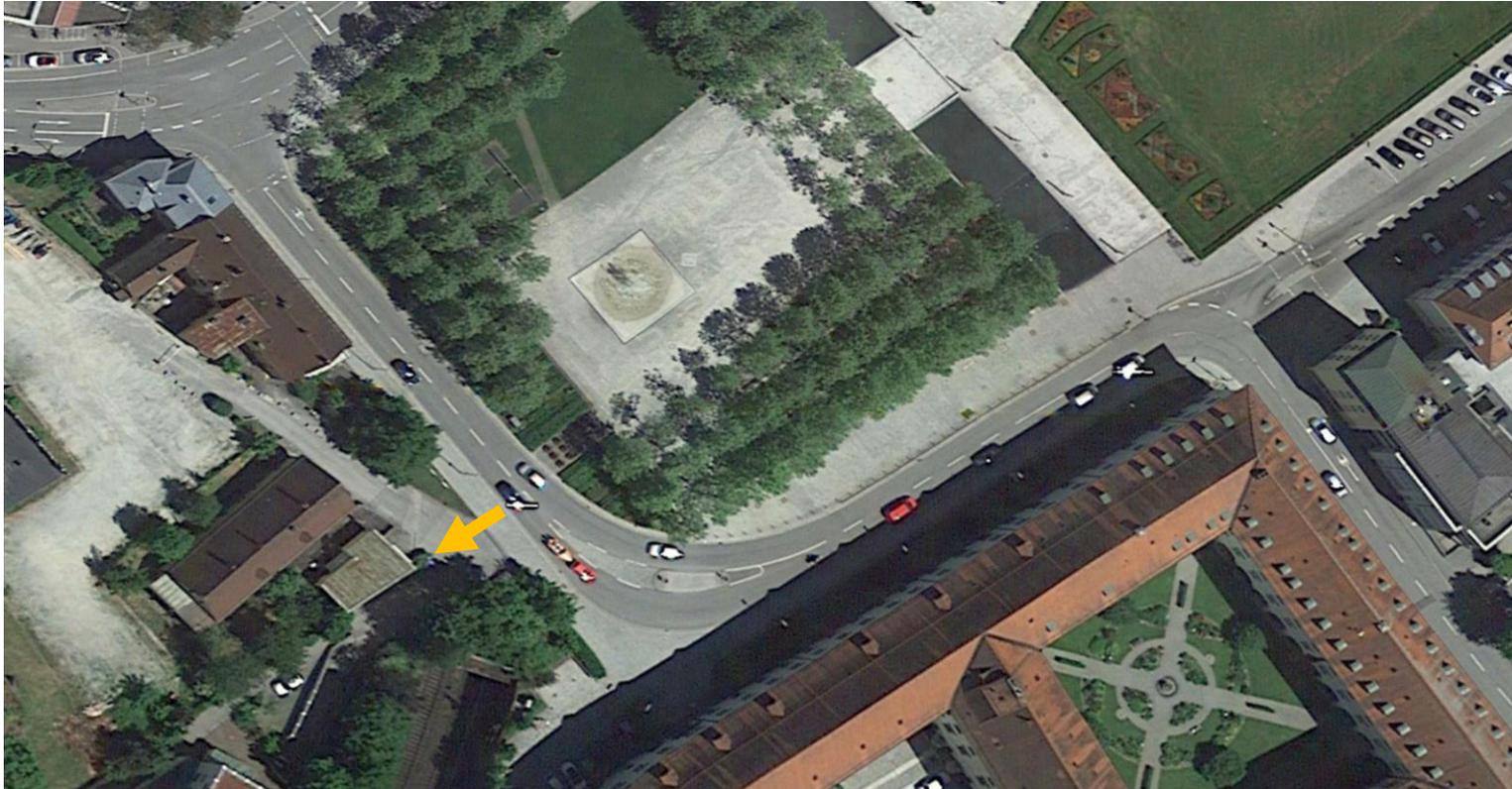
- morgens und mittags immer wieder Rückstau vor der LSA G4 /Lupingäßchen / Augustinergasse / Kleiner Exerzierplatz) bis in Höhe der heutigen TG- bzw. Parkplatzzufahrt Brauerei oder sogar darüber hinaus
- Ursache: 3-Phasiger Signalprogrammablauf mit getrennten Freigabezeiten für alle 3 Zufahrten

Maßnahmen Kfz-Verkehr: Variante 1

- TG-Zufahrt etwa in Höhe der heutigen Parkplatzzufahrt
- 1Pkw könnte sich „im Schutz“ der Fußgängerinsel aufstellen, Pkw und Busse könnten vorbeifahren; allerdings läge TG-Zufahrt vstl. etwas nördlicher
- Umstellung LSA G4 auf 2-phasigen Ablauf zur Verringerung der Rückstaus
- Ggfs. Aufweitung Straße für längeren Aufstellbereich zur TG
- Alternative: nur Rechtsrein; Kfz vom Lupingäßchen oder Augustinergasse müssen über LSA A5 und Wenden am Minikreisel vor dem ZOB ?

-

Lage TG-Zufahrt: in etwa heutige Parkplatzzufahrt

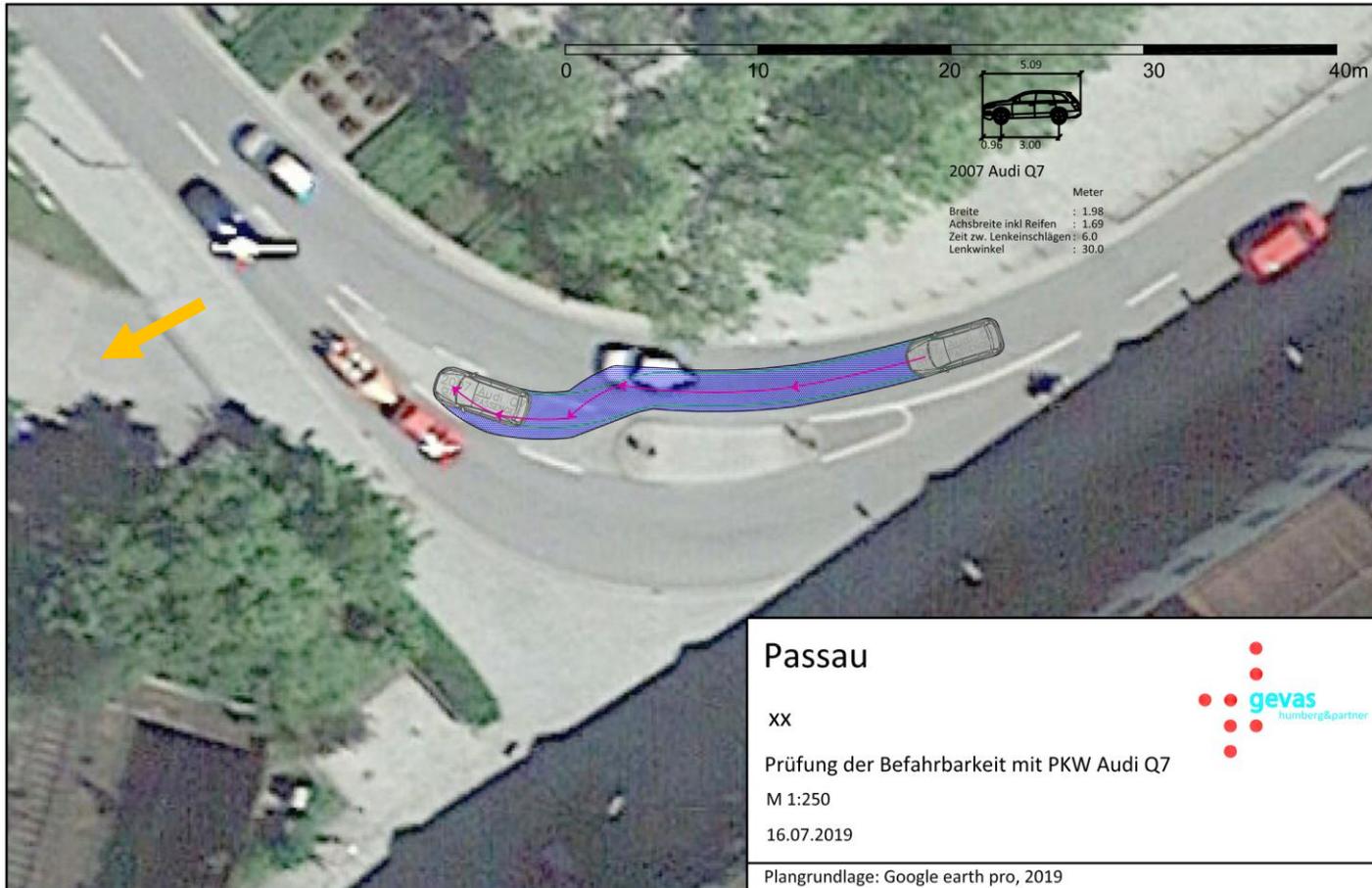


Uni Passau:
Internationales
Wissenschaftszentrum

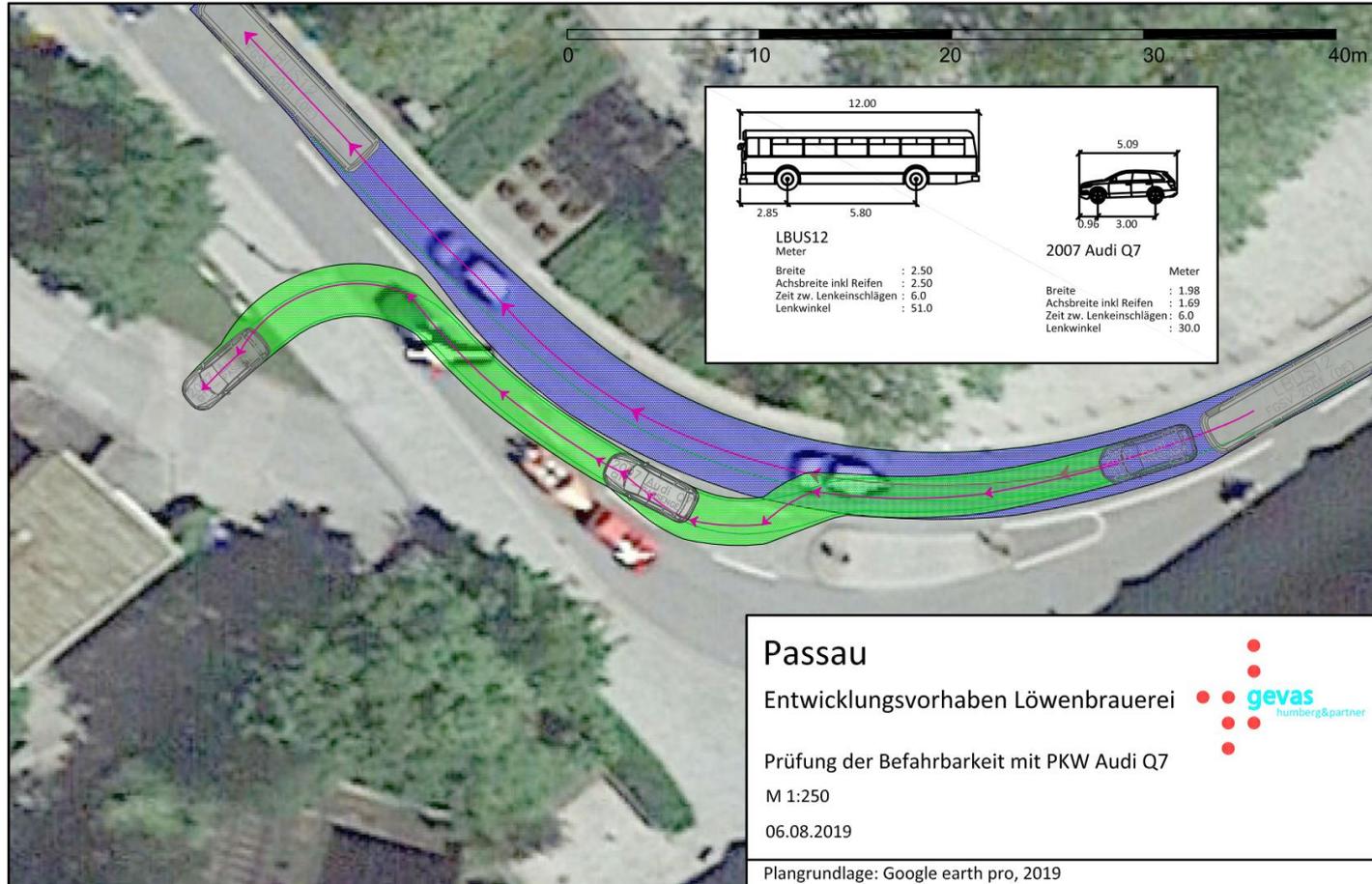
August 2019

Quelle: Google Earth Pro

Maßnahmen Kfz-Verkehr: Variante 1



Maßnahmen Kfz-Verkehr: Variante 1



Maßnahmen Kfz-Verkehr: Variante 2



- TG-Zufahrt in der Dr. Hans-Kapfinger-Straße an der Grundstücksgrenze
- TG-Ausfahrt in Höhe der heutigen Parkplatzzufahrt
- TG-Zufahrt liegt im Staubereich vor der LSA A5; zur Vermeidung: Aufweitung der Dr.-Hans-Kapfinger-Straße auf ca. 15 m
- Linksabbieger zur TG können trotzdem ggfs. Geradeausverkehr kurzzeitig blockieren (außer Parkplätze auf der Westseite werden weggenommen und Radfahrstreifen verschwenkt)

-

Maßnahmen Kfz-Verkehr: Variante 2 - Ausgangslage



Maßnahmen Kfz-Verkehr: Variante 2

