

Erneuerung der Bahnübergänge Hohenschäftlarn I & II

Erläuterung Planungsstand / Ergebnisse Verkehrsuntersuchung

24.06.2026 | Hohenschäftlarn

Referenten

A thick red horizontal bar.

Philipp Ullmann

Leiter Betrieb Netz München (V-IW-S-N-MÜ)
Leiter Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Netz
München (V.IW-S-M-MÜ)

Dr. Manfred Rauscher

Projektleiter (V.II-S-N-K)

Susann Ramusi

Stakeholdermanagement (V.IW-S-N-MÜ)

Karolin Bohrer

Projektingenieurin (V.II-S-N-K)

- 1. Übersicht**
- 2. Relevante Planungsaspekte**
- 3. Lösungsvarianten**
- 4. Ergebnisse Verkehrsuntersuchung**

1. Übersicht

A thick red horizontal line underlining the title.



Anlass der Erneuerung

Vorhandene Sicherungstechnik ist technisch abgängig – Bezug von Ersatzstoffen schwer, häufige Störungen

Bei Anpassung von Bahnübergängen nur vollständiger Umbau mit Anpassungen an die Vorgaben der gültigen Richtlinien möglich



BÜ Hohenschäftlarn I



BÜ Hohenschäftlarn II

2. Relevante Planungsaspekte

A thick red horizontal line underlining the first part of the title.

Relevante Planungsaspekte



-  Kreuzung mit Ampelanlage
-  Kreuzung ohne Ampelanlage
-  Räumstrecke an Bahnübergängen
-  Straßenbreite
-  Bushaltestelle

3. Lösungsvarianten

A thick red horizontal line underlining the section header.

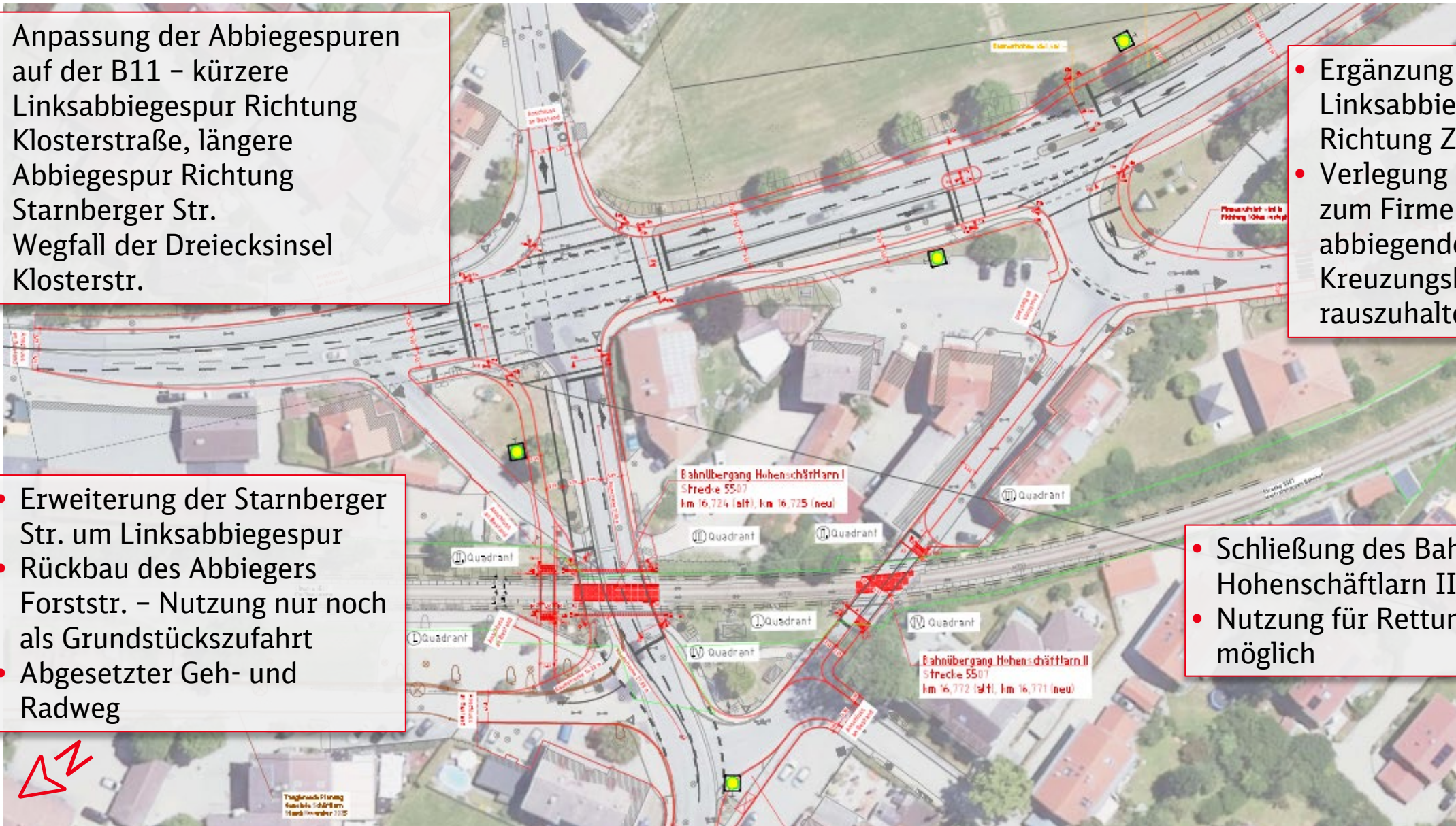
Variante 1: BÜ Hohenschäftlarn II als Fuß- & Rad-Bahnübergang

- Anpassung der Abbiegespuren auf der B11 – kürzere Linksabbiegespur Richtung Klosterstraße, längere Abbiegespur Richtung Starnberger Str.
- Wegfall der Dreiecksinsel Klosterstr.

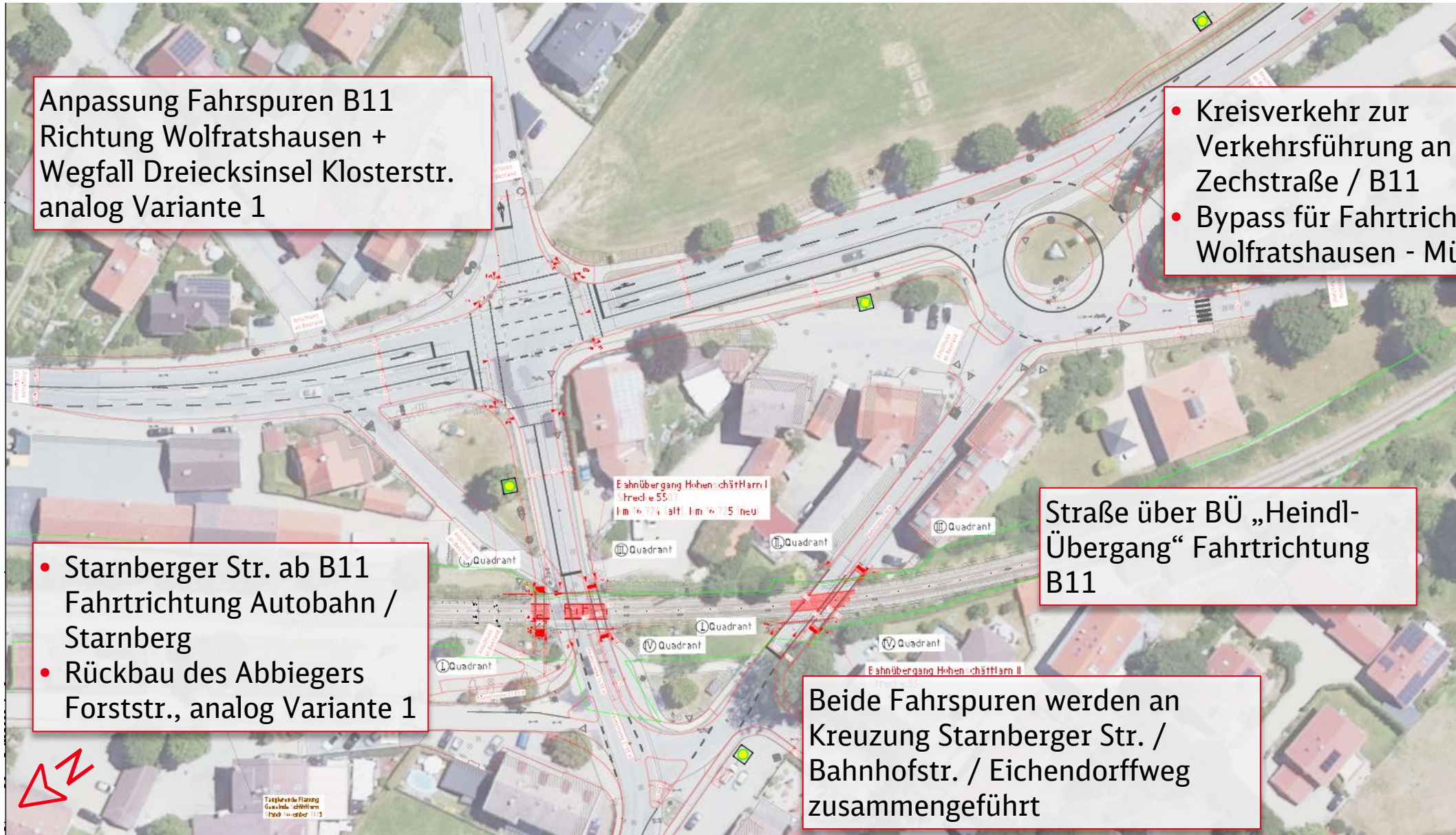
- Ergänzung Linksabbiegespur von B11 Richtung Zechstraße
- Verlegung der Einfahrt zum Firmengelände, um abbiegende Lkws aus Kreuzungsbereich rauszuhalten

- Erweiterung der Starnberger Str. um Linksabbiegespur
- Rückbau des Abbiegers Forststr. – Nutzung nur noch als Grundstückszufahrt
- Abgesetzter Geh- und Radweg

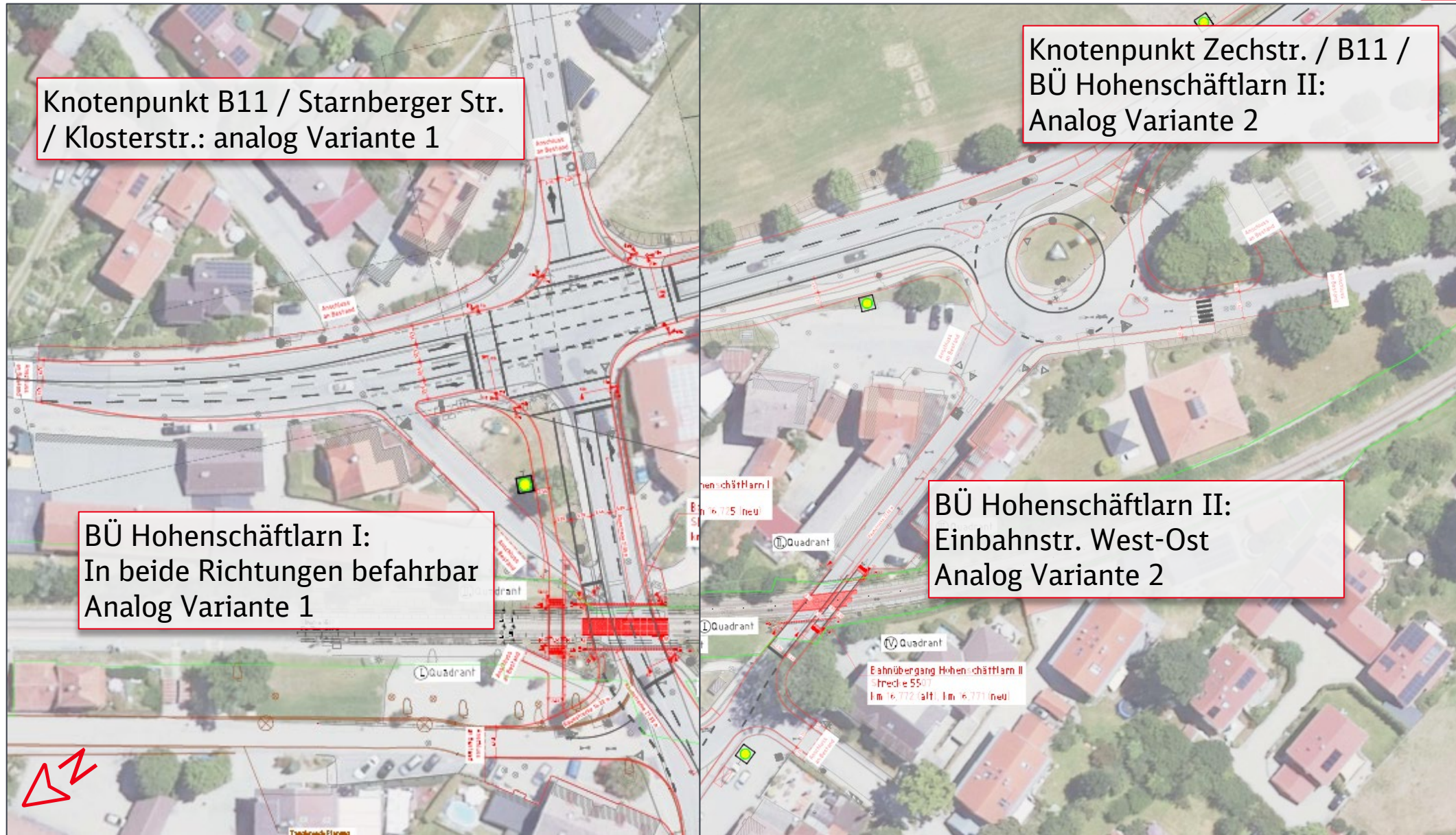
- Schließung des Bahnübergangs Hohenschäftlarn II für Kfz-Verkehr
- Nutzung für Rettungskräfte möglich



Variante 2: Einbahnstraßen mit Kreisverkehr

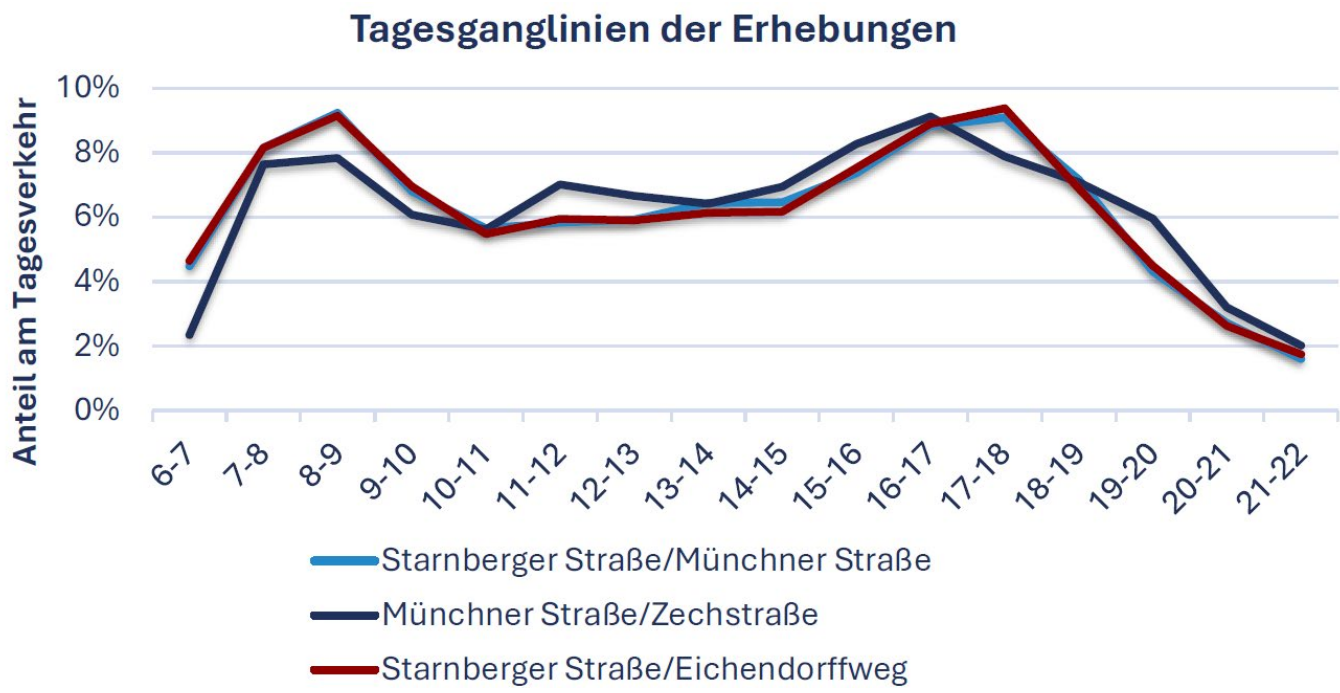


Variante 3: Kombinationsvariante



4. Ergebnisse

Verkehrsuntersuchung

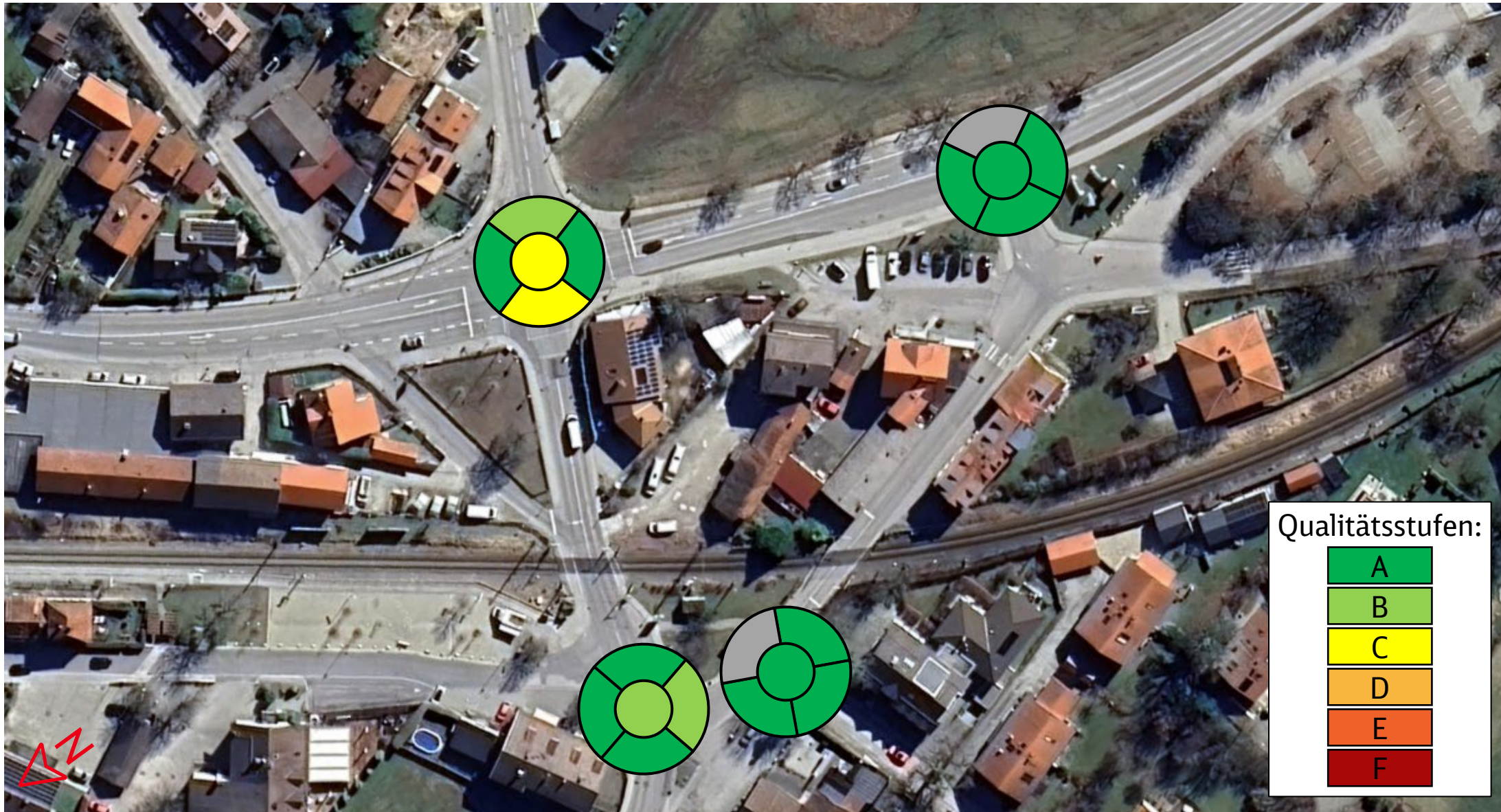


Verkehrszahlen	
B11 nördlich Starnberger Str.	ca. 9.000 Kfz/24h
B11 südlich Starnberger Str.	6.000 – 7.000 Kfz/24h
Starnberger Str.	ca. 10.000 Kfz/24h
Untergeordnetes Straßennetz	weniger als 3.000 Kfz/24h

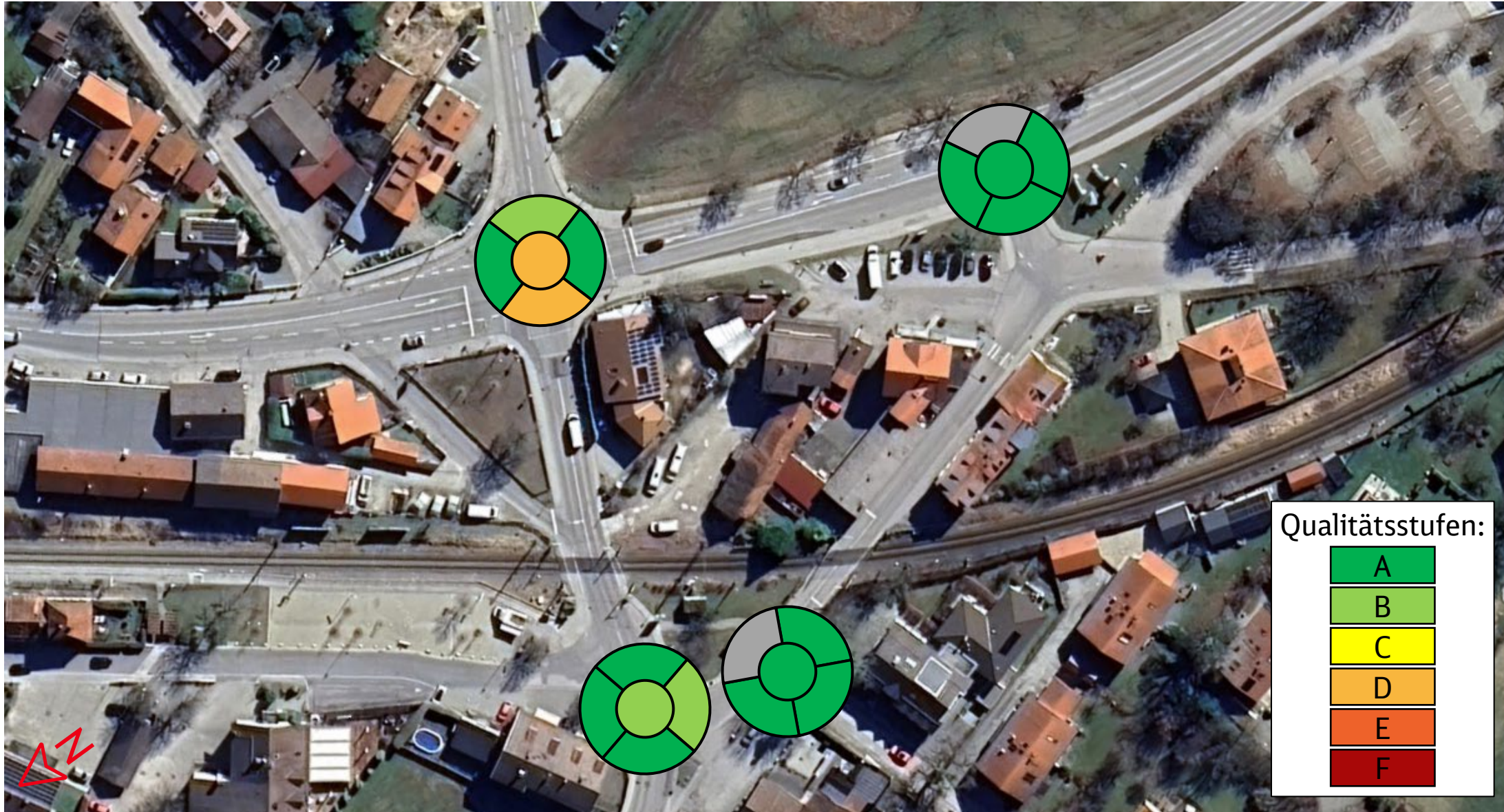
Qualitätsstufe	Beschreibung
A	- sehr geringe Wartezeiten - Mehrzahl Verkehrsteilnehmer kann ungehindert Knoten passieren
B	zunehmende Wartezeiten und Staulängen
C	
D	
E	
F	- Anzahl Verkehrsteilnehmer größer als Kapazität des Knotens - Knotenpunkt überlastet



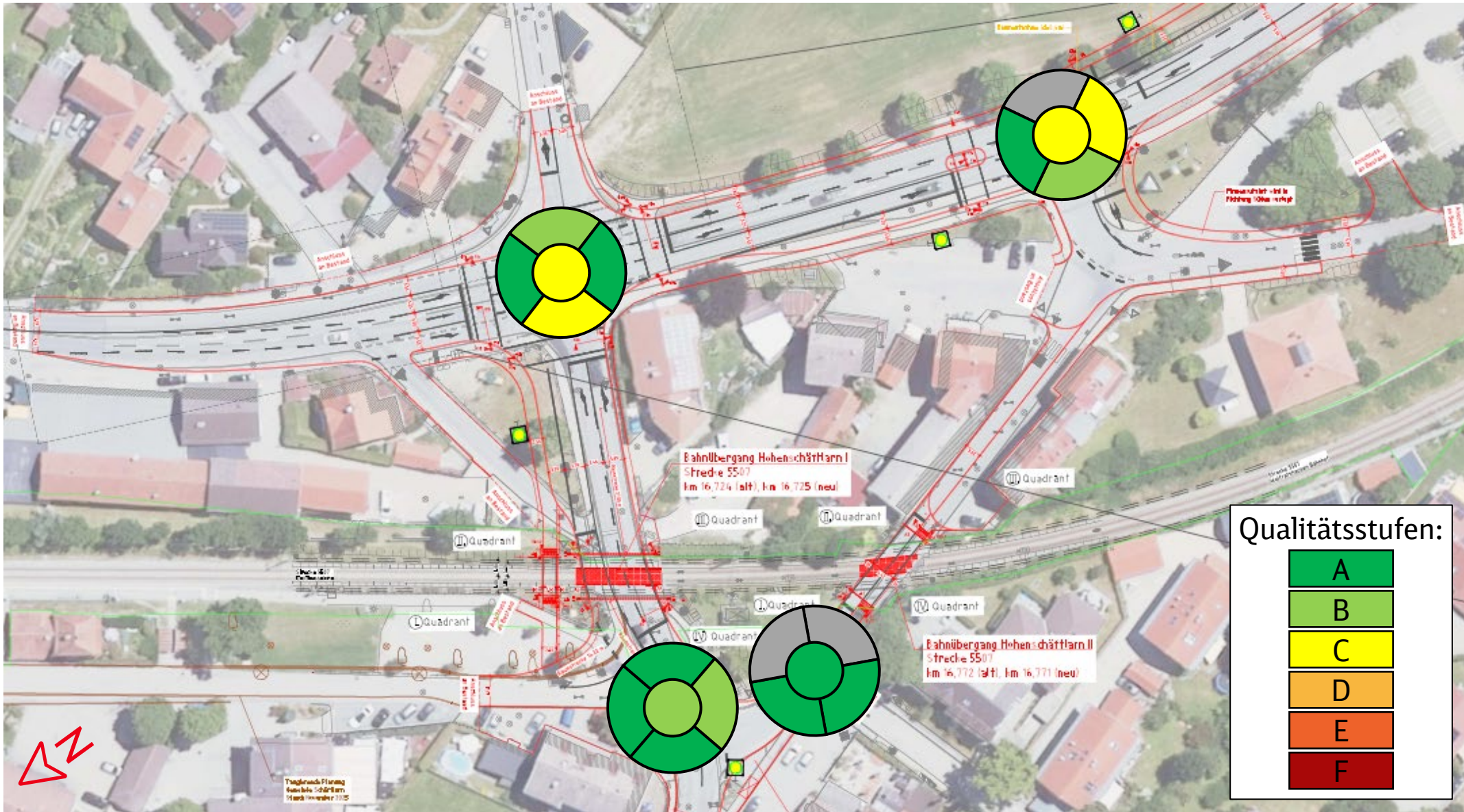
Verkehrsqualität Bestand - Abendspitze



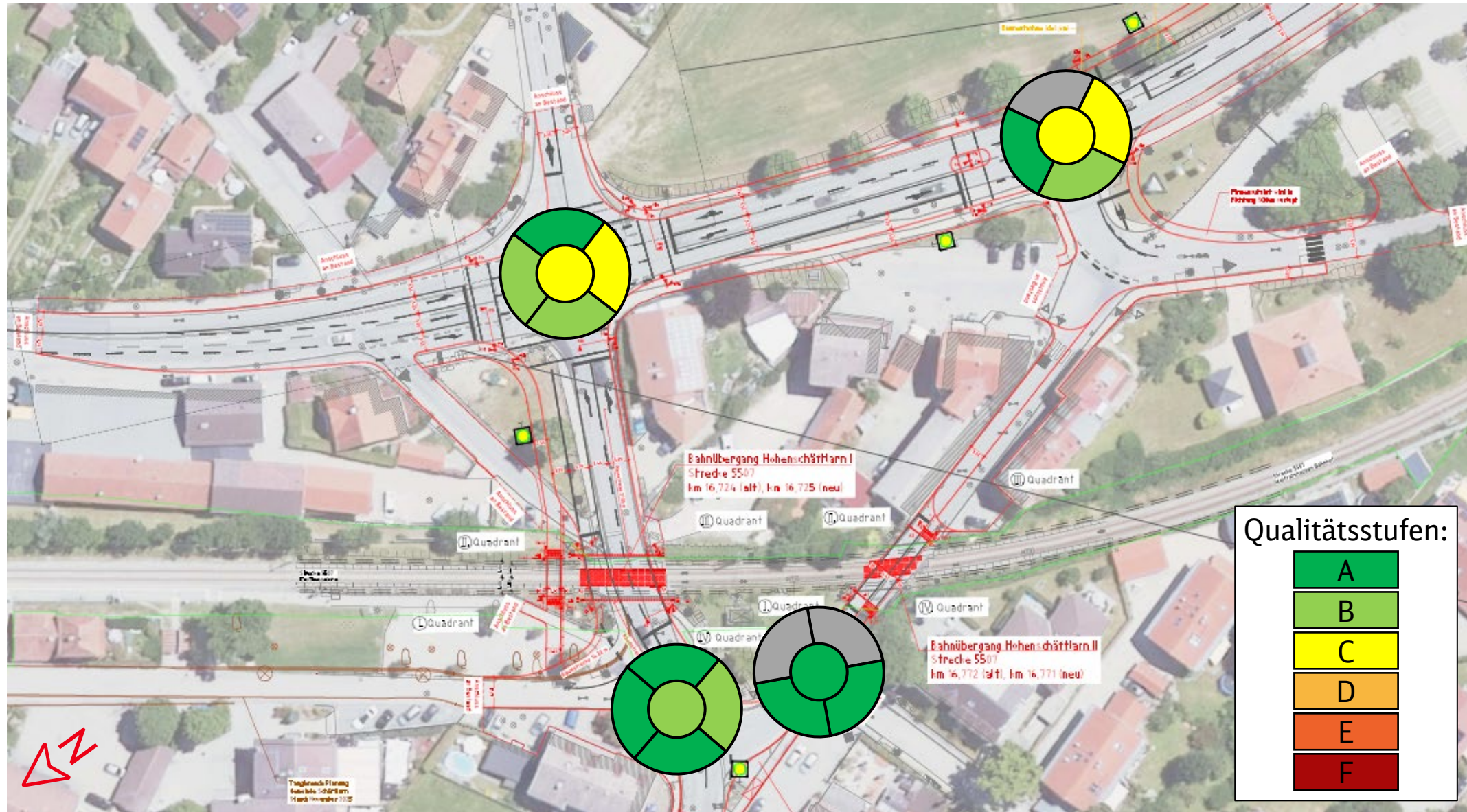
Verkehrsqualität 2040 - Abendspitze



Verkehrsqualität Variante 1 - Morgenspitze



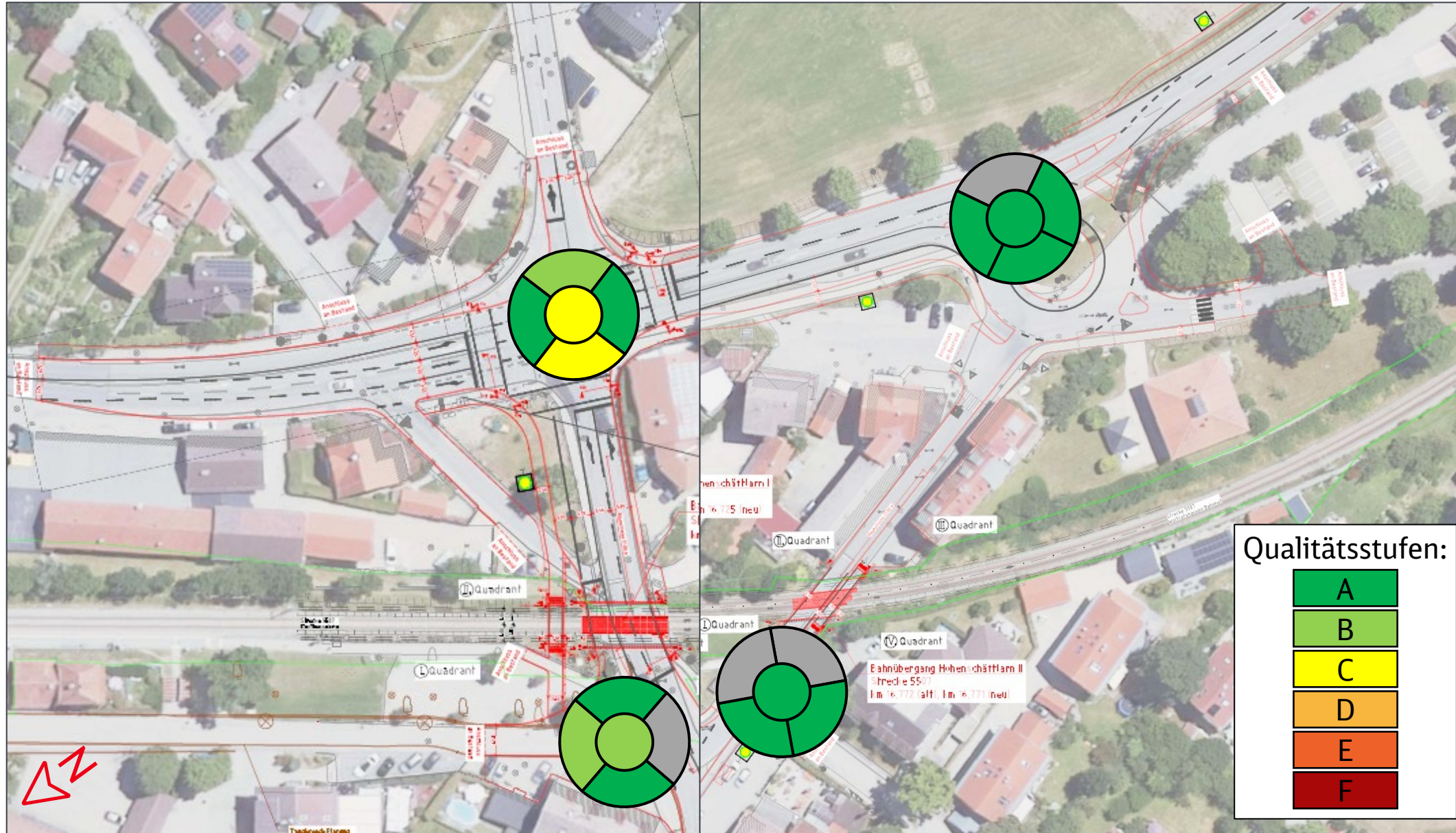
Verkehrsqualität Variante 1 – Morgenspitze mit Optimierung LSA InfraGO



Verkehrsqualität Variante 2 - Morgenspitze



Verkehrsqualität Variante 3 - Morgenspitze



Vielen Dank

