

Integriertes Mobilitätskonzept für die Gemeinde Haar Ergebnisprotokoll 4. Sitzung des Lenkungskreises

am 30. Juli 2019, ab 18.00 Uhr im großen Sitzungssaal

Teilnehmer

Name	Institution
Gemeindemitarbeiter	
Müller, Gabriele	Erste Bürgermeisterin
Dechent, Ute	Gemeinde, persönliche Referentin
Grabler, Heribert	Gemeinde, Ordnungsamt und Sozialamt
Nemetz, Andreas	
Pfalz, Reimar	Gemeinde, Bautechnik
Blank, Horst	Gemeinde, Bautechnik
Reichelt, Rüdiger	Gemeinde, Bauverwaltung
Rudolf, Günter	Gemeinde, Bauverwaltung
Schartel, Josef	Gemeinde, Bauverwaltung
Gemeinderäte	
Reichel, Thomas	CSU
Dr. Zill, Alexander	SPD
Dworzak, Katharina	Zweite Bürgermeisterin/ SPD
Tiedemann, Petra	B 90/ Die Grünen
Projektteam	
Bauer, Susanne	PV Äußerer Wirtschaftsraum München
Kastrup, Birgit	PV Äußerer Wirtschaftsraum München
Ulzhöfer, Robert	Planungsgesellschaft Stadt Land Verkehr

Frau Müller begrüßt und eröffnet die 4. Sitzung des Lenkungskreises und Frau Bauer (PV) erläutert im Anschluss daran die geänderte Tagesordnung für die 4. Lenkungkreissitzung.

19.00	Begrüßung und Vorstellung der Tagesordnung
19.15	MIV – Prognoseplanfälle Ergebnisse und Festlegung des künftigen Straßennetzes
20.15	ÖPNV – MVV-Konzeptentwurf „Landesbedeutsame Buslinien-Ringlinien“
20.30	Handlungsfeld „Ortsmitte“ – Leibstraße / Bahnhof Haar
22.00	Ausblick <ul style="list-style-type: none"> • Vorbereitung der Sondersitzung Gemeinderat (30.07.) • Weitere Terminfestlegung
	Sonstiges bei Bedarf

Ursprünglich wurde zur 4. Sitzung des Lenkungskreises am 17. Juli 2019 mit der links abgebildeten Tagesordnung eingeladen.

Da sich im Rahmen der Bearbeitung und Berechnung der MIV-Prognoseplanfälle mehr Diskussions- und Klärungsbedarf ergab als ursprünglich erwartet, wurde der Termin auf den 30. Juli verlegt und die Tagesordnung der 4. LK-Sitzung geändert. (siehe nachfolgend).

Tagesordnung

PV

Integriertes Mobilitätskonzept für die Gemeinde Haar

4. Sitzung des Lenkungskreises am 30.07.2019

Tagesordnung

19.00	Begrüßung und Vorstellung der Tagesordnung
19.15	MIV – Prognoseplanfälle Ergebnisse und Festlegung des künftigen Straßennetzes
21.00	Ausblick <ul style="list-style-type: none"> • 5. Sitzung des Lenkungskreises (23.09.2019) • Sondersitzung Gemeinderat (01.10.2019) • 2. Bürgerbeteiligung (09.12.2019)
	Sonstiges bei Bedarf

Die Festlegung auf ein künftiges Straßennetz soll im Rahmen der 5. Sitzung des Lenkungskreises erfolgen, die am 23.09.2019 stattfinden wird.

1. Ist-Fall und Prognose-Nullfälle

Frau Kastrup und Herr Ulzhöfer erläuterten zunächst die Ergebnisse des **Ist-Falles**, der auf der Verkehrserhebung 2017/2018 beruht. Im Ist-Fall werden in einigen Teilbereichen kleine Ungeheimheiten sichtbar, die sich z.T. durch zu wenig Befragungsstellen erklären lassen und zum Teil dadurch, dass die Verkehrszellen nicht kleinräumig genug unterteilt sind. Dadurch ergeben sich natürlich entsprechende Folgewirkungen bei den Prognose Nullfällen und den Planfällen.

Dies muss man für diese Teilräume bei der Auswertung der Planfälle berücksichtigen. Diese Teilräume beziehen sich vor allem auf Eglfing, wo das Gewerbegebiet an der Richard-Reitzner-Allee wie auch das Wohngebiet an der Annelies-Kupper-Allee eine gemeinsame Verkehrszelle bilden. Auch die Verkehrszelle Unterhaar, das Gebiet zwischen der A99, der Bahnlinie und den beiden Bundesstraßen ist relativ groß geraten und differenziert somit zu wenig die einzelnen Straßen (Rechnerstraße, Untere Parkstraße, Zunftstraße, Waldstraße, Flurstraße). Das Gebiet zwischen der Bahnhofstraße und der Leibstraße ist symbolisch nur mit der Friedrich-Ebert-Straße im Verkehrsmodell dargestellt, auch wenn die St.-Konrad-Straße auch dazugehört, daher ergibt sich auch hier eine leichte Unschärfe.

Darauf aufbauend stellten sie den **Prognose Nullfall 0a für 2035** vor, bei dem das Straßennetz unverändert bleibt und eine Veränderung des modal split nicht angenommen wird (ohne Mobilitätskonzept). Hier zeigt sich in fast allen Straßenabschnitten eine Zunahme der Verkehrsbelastung gegenüber dem Ist-Fall 2018.

Anschließend wird im Vergleich dazu der **Prognose Nullfall 0b für 2035** vorgestellt, bei dem das Straßennetz auch unverändert bleibt, aber eine Veränderung des modal split angenommen wird (mit Mobilitätskonzept).

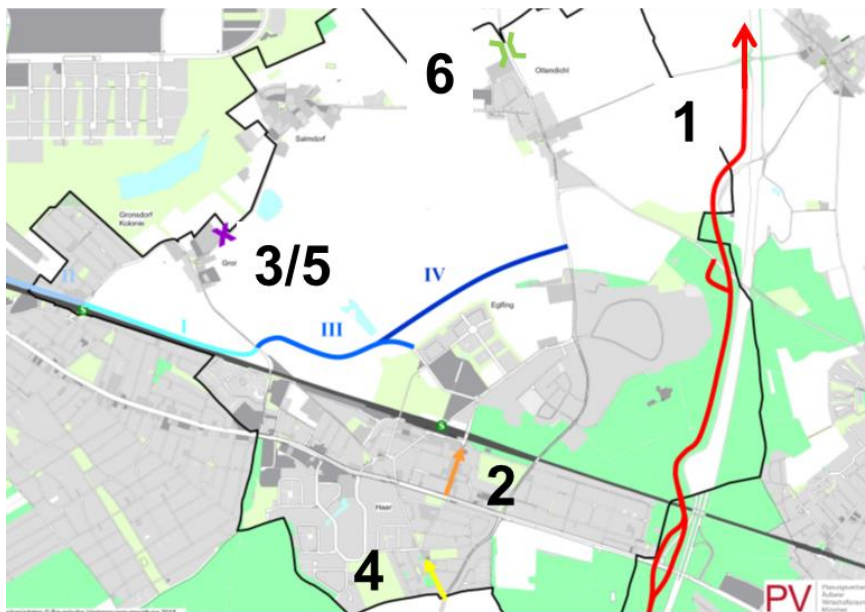
Beim Prognose Nullfall 0b für 2035 zeigt sich durch die Annahmen der Veränderung im modal split gegenüber den Prognose Nullfall 0a in fast allen Straßenabschnitten eine Entlastung.

Anschließend entstand im Lenkungskreis eine Diskussion, ob die Annahmen zu den möglichen Veränderungen im modal split, auf die man sich im Rahmen der 3. Lenkungskreissitzung verständigte, eventuell doch zu pessimistisch seien. Man einigte sich aber erneut auf die Annahmen aus der 3. LK-Sitzung. Der gezeigte **Prognosenullfall 0b für 2035** dient somit unverändert als Vergleichsfall für alle errechneten **Planfälle** (PSLV).

2. Ergebnisse der Prognoseplanfälle

Anschließend stellte das Projektteam die 16 verschiedenen Planungsfälle anhand einer umfangreichen Präsentation vor. Die vollständige Präsentation ist Anlage des Protokolls (Anlage 2).

Die 16 verschiedenen Planungsfälle können in 6 Hauptgruppen eingeteilt werden:



Planfall 1:

Neubau „Autobahnparallele“ mit Abstufung der B 471 (in Planfällen 2 bis 4 und 6 enthalten)

Planfall 2:

Einbahnregelung Leibstraße von der B 304 bis zum Kreisverkehr Bahnhofplatz

Planfall 3:

Nordspange / Bahnparallele in unterschiedlichen Ausbaustufen und Varianten (incl. Durchfahrtsperre Kieswerk)

Planfall 4:

Einbahnregelung Waldluststraße von der Grasbrunner Str. bis zur Freibadstraße

Planfall 5:

3 statt 2 Varianten der Nordspange / Bahnparallele (PF 3) ohne „Autobahnparallele“

Planfall 6:

Extrem starke Verkehrsberuhigung auf der B471 alt nördlich Ottendichl

Die durch PLSV zu berechnenden Planfällen wurden zunächst in der 3. Sitzung des Lenkungskreises festgelegt. Im weiteren Verlauf erschien die Neuaufnahme zweier weiterer Planfälle sinnvoll (rot gekennzeichnet).

Die Vorstellung der 16 verschiedenen Planungsfälle erfolgte nicht chronologisch, sondern versuchte stets, die Planfälle miteinander zu vergleichen, um die spezifische Wirksamkeit der ver-

kehrlichen Maßnahme deutlich zu machen. Entsprechend ist auch die Präsentation der Folien aufgebaut (Anlage 2).

1.1 Planfall 1

Welche Entlastungswirkung bringt der Neubau „Autobahnparallele“ mit Abstufung der jetzigen B471?



- deutliche Entlastung auf der B 471 alt
- deutliche Entlastung auf der B 304 östlich der B 471 alt
- teilweise Entlastung der Leibstraße, Bahnhofstraße
- Schleichverkehr wird zurück verlagert auf die entlastete Vockestraße
- Entlastung der Ortsteile in geringem Umfang

1.2 Planfall 6

Welche zusätzliche Entlastungswirkung bringt ein „Flaschenhals“ nördlich von Ottendichl zusätzlich zum Neubau „Autobahnparallele“ mit Abstufung der jetzigen B471?

Vergleich Planfall 1 mit Planfall 6



- sehr starke Entlastung auf der B 471 alt (nördl. der B 304)
- aber deutliche Zunahme auf der B 304 in der Ortsmitte
- stärkere Entlastung der Leibstraße u. Bahnhofstraße
- starke Entlastung der Ortsteile u. Schneiderhofstr.

Als sogenannter „Flaschenhals“ wäre als verkehrliche Maßnahme ein einspuriger Straßenabschnitt nördlich von Ottendichl vorstellbar mit Signalisierung, die die Freigabe abwechselnd für die beiden Fahrrichtungen regelt (Bsp. im Stadtgebiet Bobingen – Brücke über die Wertach). Eine komplette Sperrung ist nicht gewollt, der Bus- und Radverkehr muss in beide Richtungen möglich sein (Voraussetzung ist die Rückstufung der B 471 alt zur Gemeindeverbindungsstraße).

Als sogenannte „Sanduhr“ wären auch mehrere Engstellen in Folge nördlich von Ottendichl vorstellbar, allerdings wäre die Entlastungswirkung dieser Maßnahme geringer als beim „Flaschenhals“.

Der Planfall 6 wird als recht kostengünstige Maßnahme (für die Gemeinde) mit großem Effekt erkannt.

1.3 Planfall 2

Wie wirkt sich eine Einbahnstraßenregelung in der Leibstraße aus?



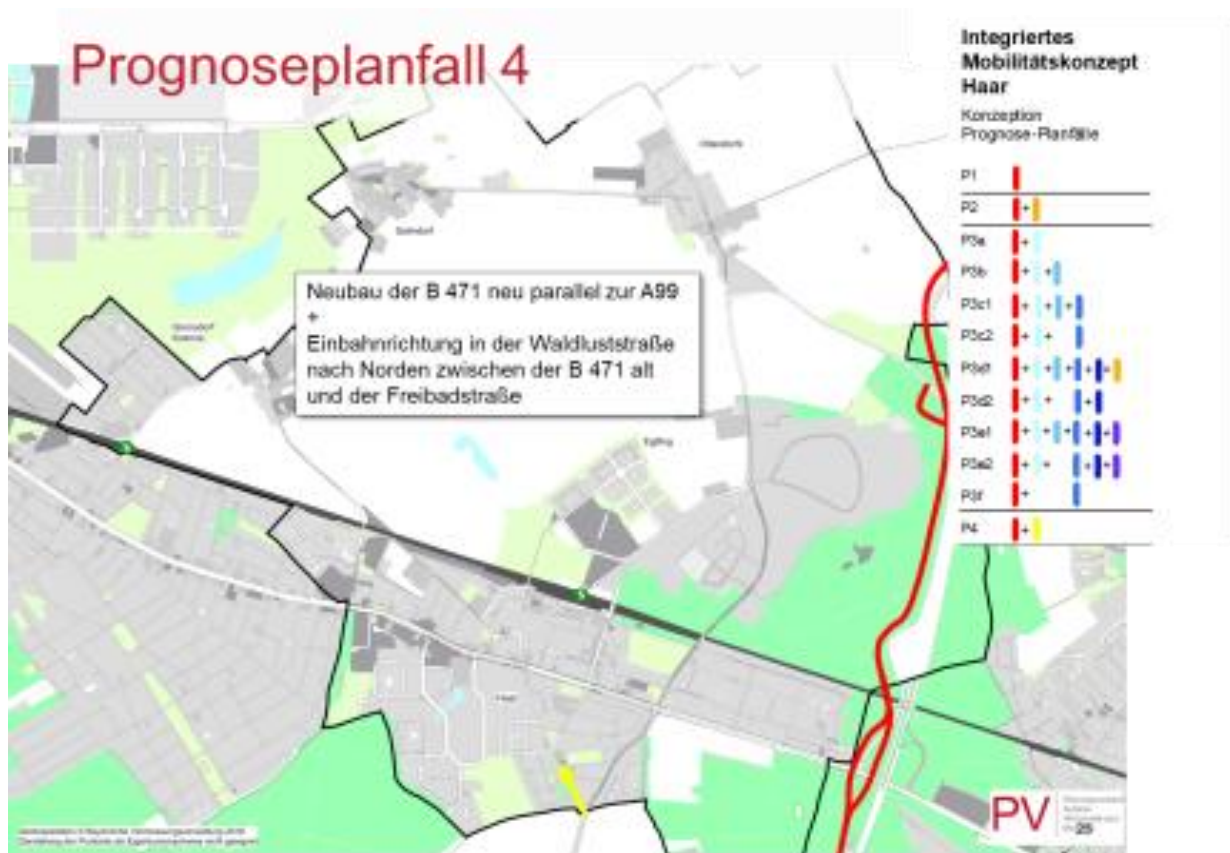
Vergleich Planfall 1 mit Planfall 2

- Entlastungswirkung auf der B 471 alt und B 304 nicht deutlich anders als bei Planfall 1
- deutliche Entlastungswirkung im Bereich Leibstraße Süd und teilweise auch Leibstraße Nord und Richard-Reitzner-Allee
- deutliche Erhöhung im Bereich der Bahnhofstraße (Verlagerung)
- Gefahr von Abkürzungsverkehr über die Friedrich-Ebert-Straße und die St.-Konrad-Straße
- insgesamt nur kleinräumige Wirkung

Aufgrund des hohen Ziel- und Quellverkehrs ist eine Einbahnstraßenregelung in der Leibstraße nur bedingt geeignet. Auch lassen sich negative Auswirkungen auf den Geschäftsbesatz der Haupteinkaufstraße befürchten.

1.4 Planfall 4

Wie wirkt sich eine Einbahnstraßenregelung in der Waldluststraße aus?



Vergleich Planfall 1 mit Planfall 4

- deutliche Entlastung in der Waldluststraße ansonsten
- kaum Wirkung in anderen Bereichen
- etwas Erhöhung im Bereich der Mozartstraße (Verlagerung)
- Insgesamt nur kleinräumige Wirkung

Alternativ zur Einbahnstraßenregelung in der in der Waldluststraße sollten andere Ampelschaltungen überlegt werden, um den Schleichverkehr und Abkürzungsverkehr zu vermeiden.

Es wäre empfehlenswert, ein Verkehrsführungskonzept zu erarbeiten, um das Musikerviertel vor Schleichverkehr zu schützen.

Planfälle 3: Straßenneubau und Straßensperrung nördlich der S-Bahn in unterschiedlichen Ausbaustufen und Varianten mit Autobahnparallele - ohne Verbindung zur Schwablfhofstraße (LH München)

1.5 Planfall 3a

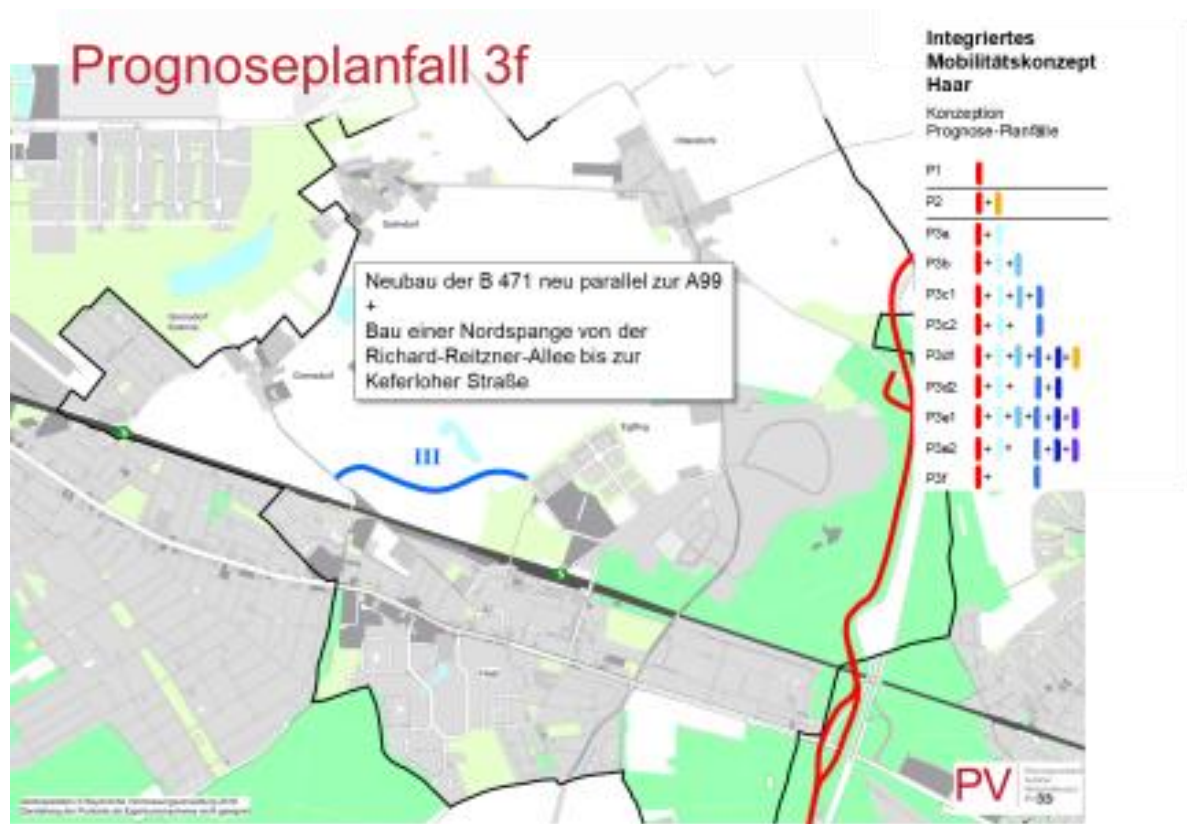
Wie wirkt sich der Neubau der Verbindungsstraße zwischen Schneiderhofstraße und Keferloher Straße aus?



- Verkehrszunahme auf der südlichen Keferloher Straße
- etwas Zuwachs auf der Gronsdorfer Straße
- Entlastung in der Bahnhofstraße durch den Verkehr Schulcampus
- Abnahme auf der Schneiderhofstraße
- ansonsten keine Auswirkungen im Netz

1.6 Planfall 3f

Wie wirkt sich der Neubau der Verbindungsstraße zwischen Keferloher Straße und Richard-Reitzner-Allee aus?



- deutliche Entlastung auf der Leibstraße Süd
- deutliche Entlastung auf der Bahnhofstraße
- südliche Keferloher Straße stärker belastet
- etwas stärkere Entlastung der Ortsteile als nur die Autobahnparallele (Planfall 1)

1.7 Planfall 3c2

Wie wirkt sich der Bau einer Bahnparallele von der Richard-Reitzner-Allee bis Gronsdorf („kleine Spange“) aus?



- Die „kleine Spange“ entlastet die Leibstraße noch etwas mehr als der Planfall 3f
- wirkt auch als Entlastung für die Ortsteile
- südliche Keferloher Straße stärker belastet

1.8 Planfall 3d2

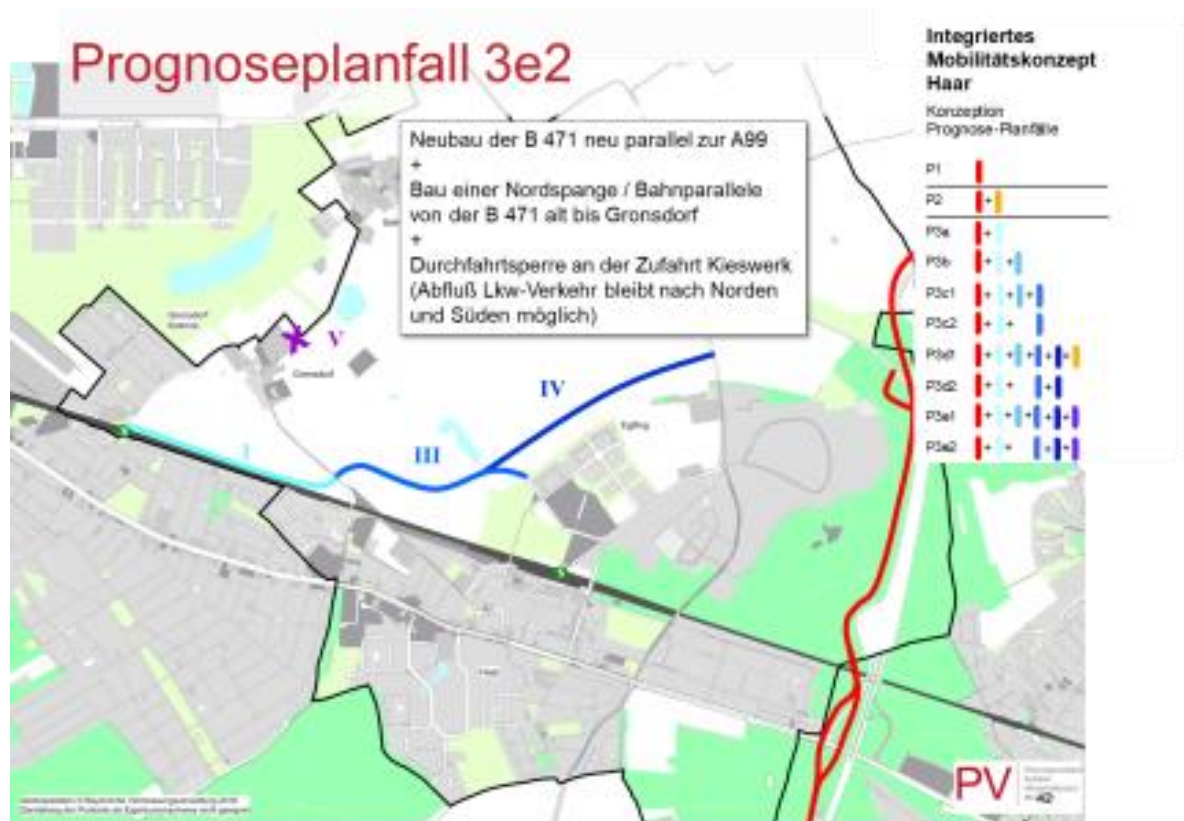
Wie wirkt sich der Bau einer Nordspange / Bahnparallele von der B 471 alt bis Gronsdorf („große Spange“) aus?



- positive Entlastungswirkung v.a. für die Ortsteile
- mehr Belastung auf der südlichen Keferloher Straße
- Entlastungswirkung der Autobahnparallele wird reduziert im Vergleich zur „kleinen Spange“; es wird Verkehr nach Haar hineingezogen

1.9 Planfall 3e2

Wie wirkt sich die „große Spange“ kombiniert mit Sperrung im Bereich Kieswerk aus?

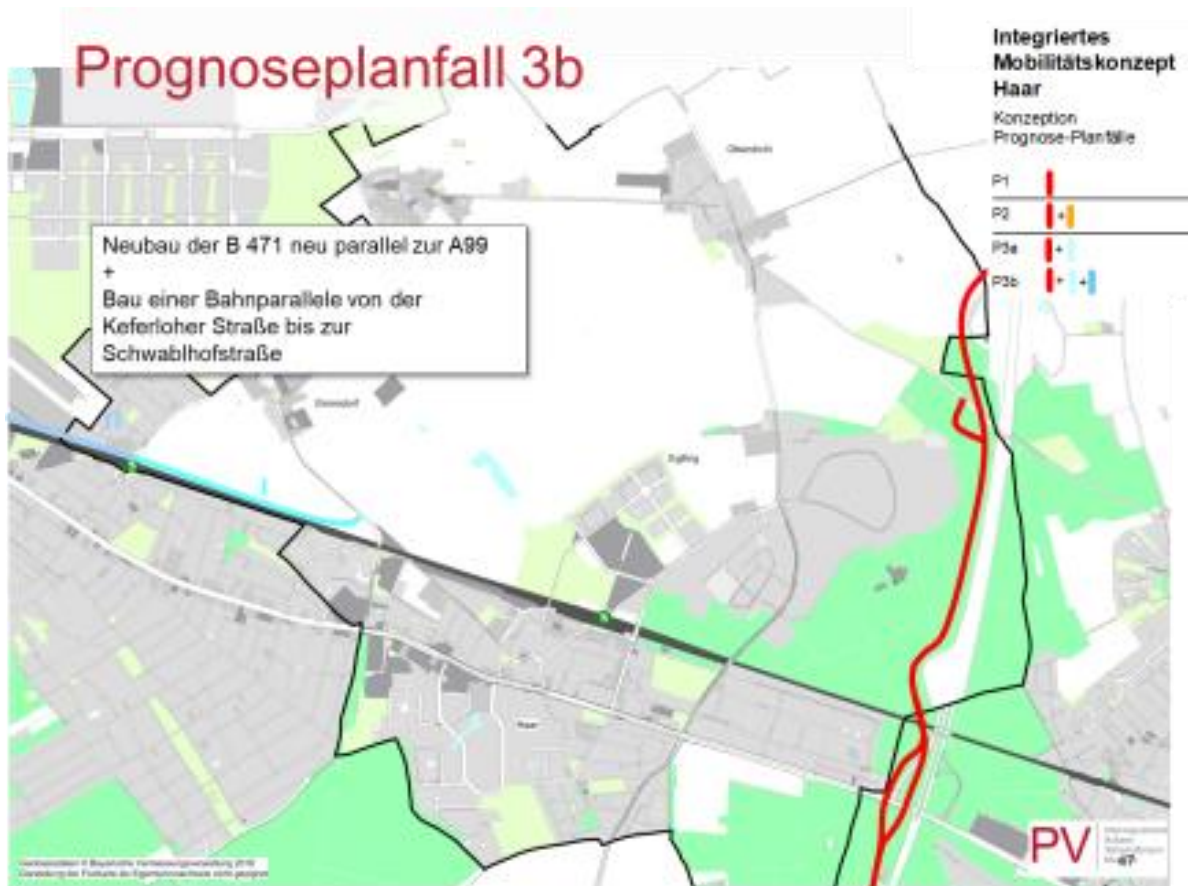


- große Entlastung für Salmdorf, Gronsdorf und Schneiderhofstraße
- große Spange aber zusätzlich stärker belastet
- Wirkung für Leibstraße / Bahnhofstraße ähnlich wie Planfall 3d2 (z.T. weniger Entlastung als bei kleiner Spange)
- B 471 alt südlich Ottendichl etwas stärker belastet

Planfälle 3: Straßenneubau und Straßensperrung nördlich der S-Bahn in unterschiedlichen Ausbaustufen und Varianten mit Autobahnparallele - mit Verbindung zur Schwablfhofstraße (LH München)

1.10 Planfall 3b

Wie wirkt der Bau einer Bahnparallele von der Keferloher Straße bis zur Schwablfhofstraße?



- positive Entlastung v.a. außerhalb des Gemeindegebietes (Bahnstraße)
- zusätzliche Verkehrsmengen durch Siedlungstätigkeit in München noch nicht berücksichtigt, sie könnten das Gemeindegebiet bei Durchstich zusätzlich belasten. Dies spricht gegen die Verbindung zur Schwablfhofstraße.
- Keferloher Straße etwas stärker belastet.

1.11 Planfall 3c1

Wie wirkt der Bau einer Bahnparallele von der Richard-Reitzner-Allee bis Schwablhofstraße?

Der Vergleich Planfall 3c1 mit Planfall 3c2 zeigt die Wirkung der Verbindung bis Schwablhofstraße auf.



- nur im Bereich der Bahnstraße wirkt sich die Verbindung bis Schwablhofstraße zusätzlich entlastend aus
- Gefahr von Mehrverkehr im Gemeindegebiet durch Bautätigkeit und Einwohnerzuwachs in München (Trudering)

1.12 Planfall 3e1

Wie wirkt sich die „große Spange“ kombiniert mit Sperrung im Bereich Kieswerk bei Verlängerung bis Schwablfhofstraße aus?

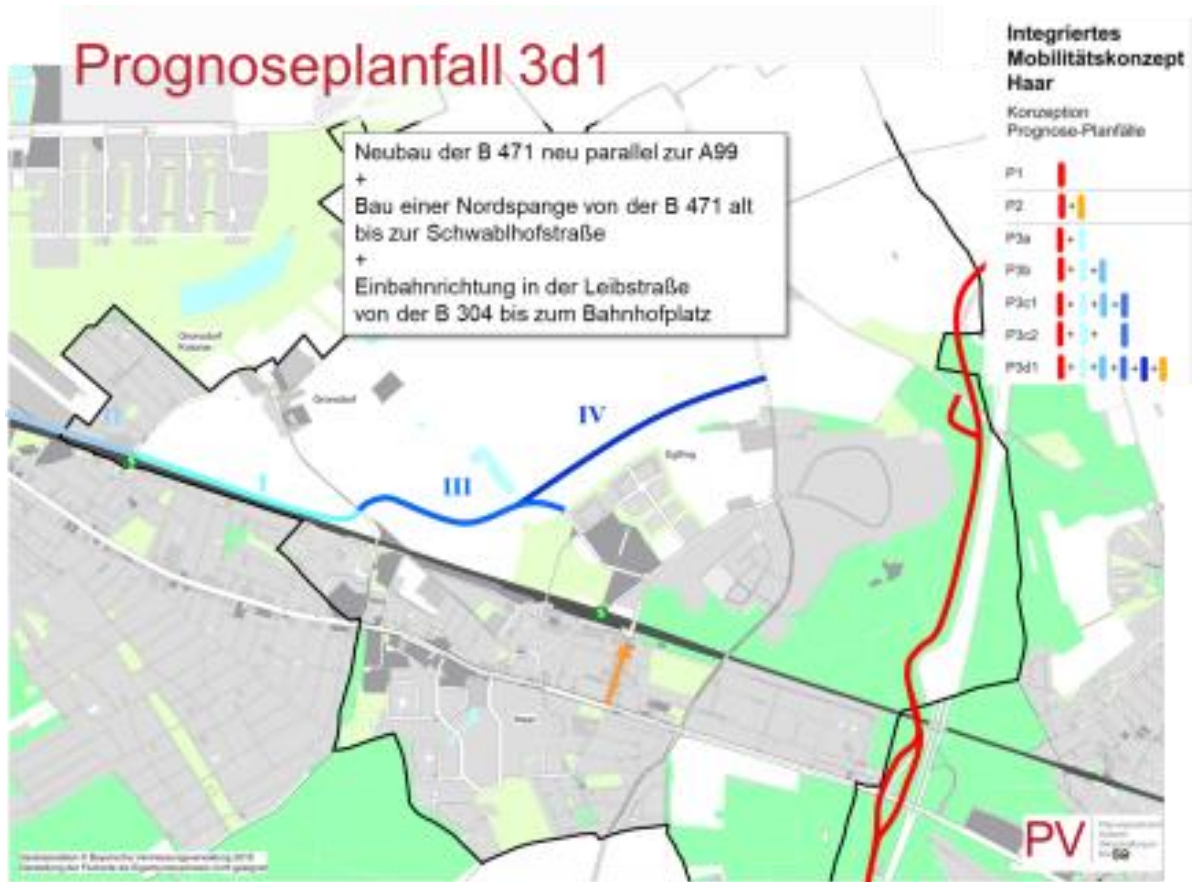
Der Vergleich Planfall 3e1 mit Planfall 3e2 zeigt die Wirkung der Wirkung der Verbindung bis Schwablfhofstraße auf.



- nur im Bereich der Bahnstraße wirkt sich die Verbindung bis Schwablfhofstraße zusätzlich entlastend aus
- Entlastung der Leibstraße
- Gefahr von Mehrverkehr im Gemeindegebiet durch Bautätigkeit und Einwohnerzuwachs in München (Trudering)

1.13 Planfall 3d1

Wie wirkt sich der Neubau der B 471 neu parallel zur A99 + Bau einer Nordspange von der B 471 alt bis zur Schwablhofstraße + Einbahnrichtung in der Leibstraße von der B 304 bis zum Bahnhofplatz aus?

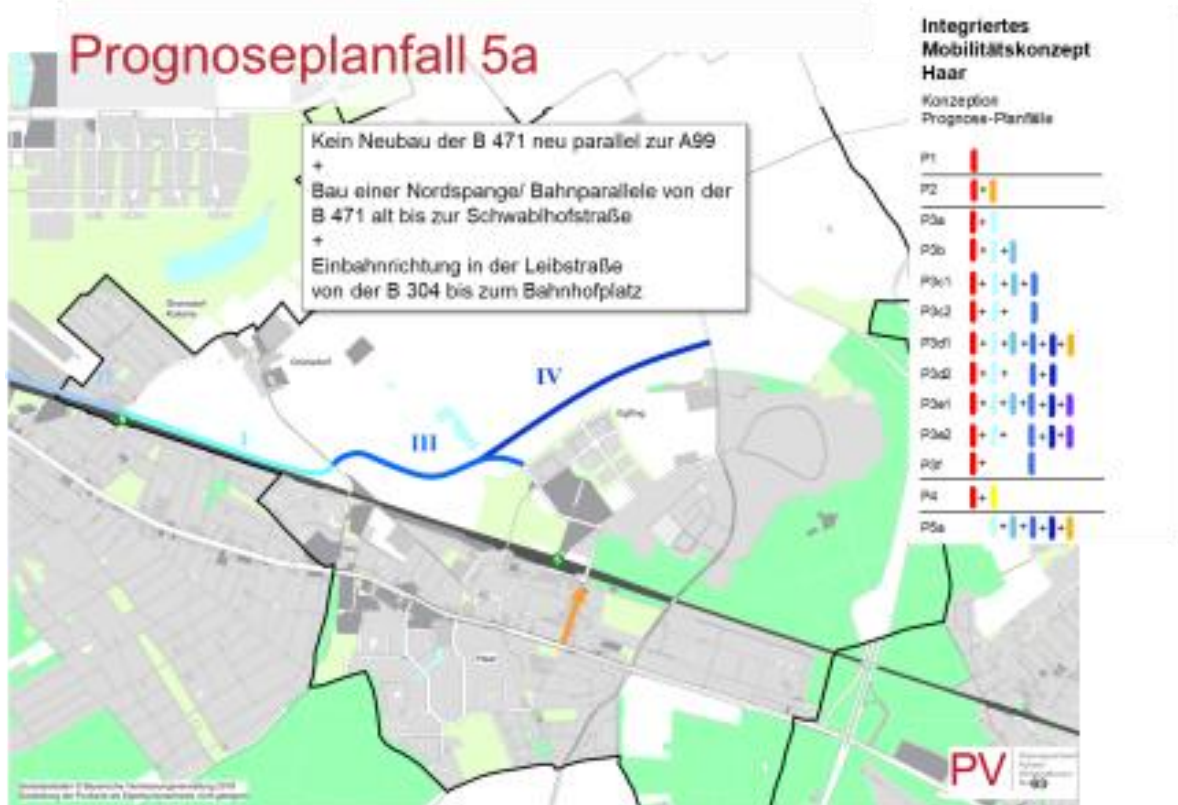


- kleinräumige Entlastungswirkung durch die Einbahnstraße mit deutlicher Entlastung der Leibstraße
- Gefahr von Abkürzungsverkehr über die Friedrich-Ebert-Straße und die St.-Konrad-Straße
- geringere Entlastung im Bereich der Bahnhofstraße als in anderen Fällen (Verlagerung)
- z.T. deutliche Entlastung der B 304 alt
- starke Entlastung der Schneiderhofstraße durch die Verbindung bis Schwablhofstraße
- Entlastungswirkung der Autobahnparallele wird reduziert

Planfälle 5 - Ausgewählte Planfälle ohne Neubau B 471 neu parallel zur A 99

1.14 Planfall 5a

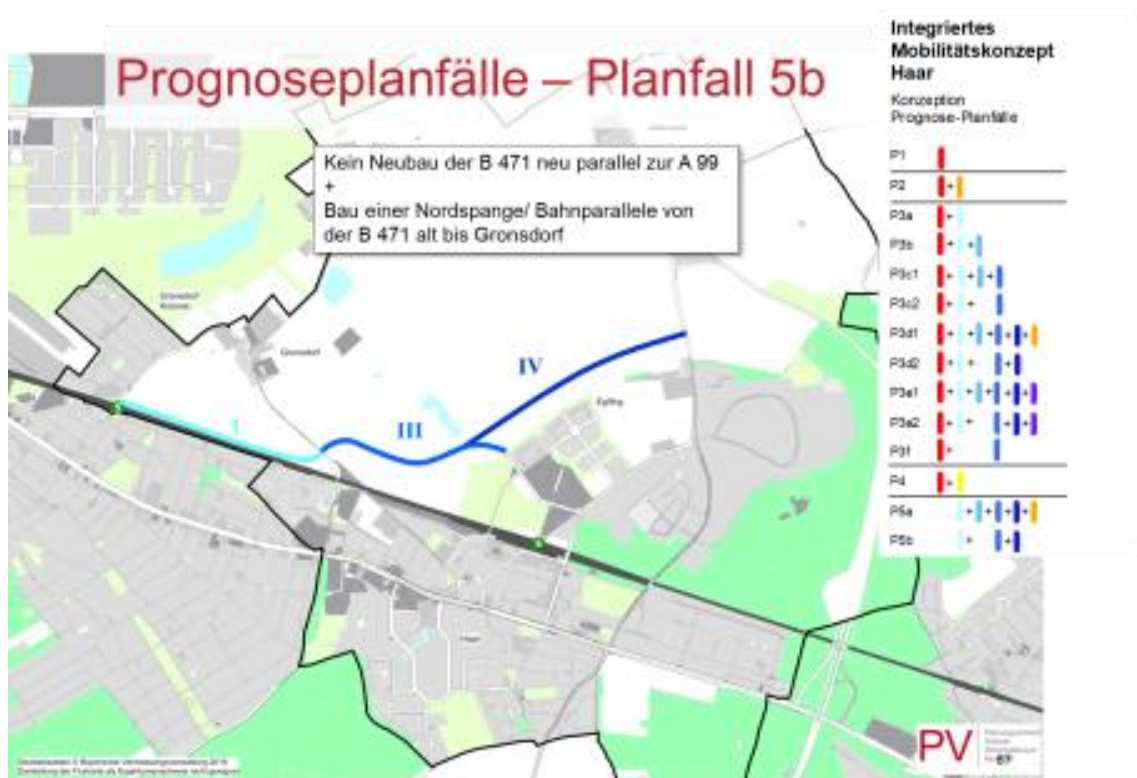
Bringt der Bau einer Nordspange/ Bahnparallele von der B 471 alt bis zur Schwablhofstraße + Einbahnrichtung in der Leibstraße von der B 304 bis zum Bahnhofplatz ausreichend Entlastung auch ohne neue Autobahnparallele?



- B 471 kaum entlastet, teilweise sogar Zunahme
- B 304 im zentralen Bereich geringe Entlastung
- Entlastung in der Ortsmitte, v.a. in der Leibstraße durch die Einbahnstraßenregelung (ohne Abhängigkeit von der Autobahnparallele) (etwa gleich wie Planfall 3d1)
- Gefahr von Abkürzungsverkehr über die Friedrich-Ebert-Straße und die St.-Konrad-Straße

1.15 Planfall 5b

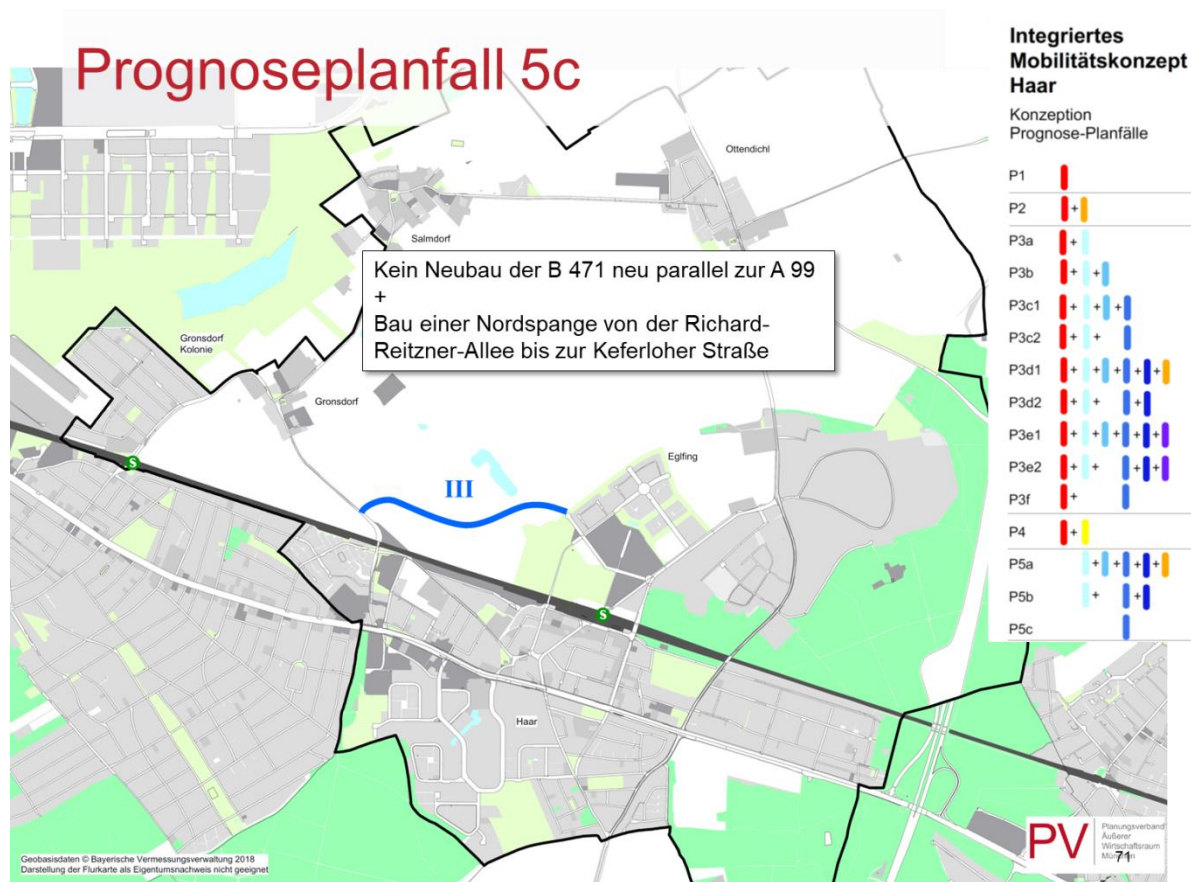
Bringt die „große Spange“ ausreichende Entlastung auch ohne neue Autobahnparallele?



- kaum Entlastung für B 471, südl. Ottendichl Zunahme
- etwas Entlastung der B 304 im Bereich der Ortsmitte
- Entlastung in der Leibstraße, aber nicht so viel wie mit Autobahnparallele
- Entlastung in der Bahnhofstraße
- Entlastung in den Ortsteilen
- Keferloher Straße stärker belastet
- es entsteht ein neuer Schleichweg nach Osten

1.16 Planfall 5c

Bringt der Abschnitt III von der Richard-Reitzner-Allee bis zur Keferloher Straße eine ausreichende Entlastung auch ohne Autobahnparallele?



- keine Entlastung für die B 471
- etwas Entlastung der B 304 im Bereich der Ortsmitte
- Entlastung in der Leibstraße, aber nicht ganz so viel Entlastung wie mit Autobahnparallele
- Entlastung in der Bahnhofstraße
- kaum Entlastung für die Ortsteile
- Keferloher Straße mehr belastet

Mit dieser verkehrlichen Maßnahme kann der Schulcampus erschlossen werden.

Fazit:

Durch die unterschiedlichen verkehrlichen Maßnahmen können z.T. positive Wirkungen erzielt werden, der Bereich der Keferloher Straße hat künftig aber stets mehr Belastung zu erwarten. Für diesen Bereich braucht es andere Verbesserungsmaßnahmen (z.B. Aufweitung der Kreuzung).

4. Ausblick auf die nächsten Schritte

Terminübersicht

- **5. Lenkungskreissitzung 23.09.2019, 18.00 Uhr**
- **Gemeinderatssondersitzung am Di 01.10.2019 19.00 Uhr
zu den Zielen und zur Konzeption**
- **6. Lenkungskreissitzung Anfang November**
- **7. Lenkungskreissitzung Mitte/Ende November**

zeitliche Verschiebung wg. Nahverkehrsplan

- **2. Bürgerbeteiligung Mo 09.12.2019**

Weitere Termine werden mit der Verwaltung und bei den folgenden Sitzungen des Lenkungskreises abgestimmt.

Anlagen: Anlage 1 - Anwesenheitsliste
 Anlage 2 - pdf-Datei der Powerpointpräsentation PV