

## Integriertes Mobilitätskonzept für die Gemeinde Haar Ergebnisprotokoll 5. Sitzung des Lenkungskreises

am 23. September 2019, ab 18.00 Uhr im großen Sitzungssaal

### Teilnehmer

siehe Teilnehmerliste Anlage 1

Frau Bürgermeisterin Müller begrüßte und eröffnete die 5. Sitzung des Lenkungskreises und bedauerte die fehlende Vollständigkeit der Fraktionen.

Frau Bauer (PV) erläuterte im Anschluss die Zielsetzung der 5. Lenkungkreissitzung und die hierfür vorgesehene Tagesordnung.

### Tagesordnung

18.00	<b>Begrüßung und Vorstellung der Tagesordnung</b>
18.15	<b>Überblick über die Ergebnisse der 3. Lenkungkreissitzung - Rad- und Fußverkehrskonzept</b> <b>Behandlung CSU-Antrag zum Radverkehr</b> <b>Überblick über die Ergebnisse der 3. Lenkungkreissitzung - Mobilitätsstationen</b>
19.00	<b>Vorstellung ÖPNV – MVV-Konzeptentwurf „Landesbedeutsame Buslinien-Ringlinien“</b>
19.15	<b>Prognoseplanfälle - Festlegung des künftigen Straßennetzes</b>
20.15	<b>Handlungsfeld „Ortsmitte“ – Leibstraße / Bahnhof Haar</b>
21.00	<b>Ausblick</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Vorbereitung der Sondersitzung Gemeinderat (01.10.)</b></li> <li>• <b>Weitere Terminfestlegung</b></li> </ul>
	Sonstiges bei Bedarf

Die 5. Sitzung des Lenkungskreises diente der Erarbeitung einer gemeinsamen Empfehlung an den Gemeinderat. In einer Sondersitzung am Dienstag, den 1. Oktober 2019 soll der Gemeinderat die Phase Ziele und Konzeption mit einem Beschluss abschließen.

Daran anschließend wird die Erarbeitung des Maßnahmenkataloges beginnen. In der Bürgerbeteiligung im Dezember 2019 wird zu möglichen Maßnahmen diskutiert und beteiligt.

## Überblick über die Ergebnisse der 3. Lenkungskreissitzung und die Empfehlung zur Konzeption zu Rad- und Fußverkehr

### Konzeption Radverkehr

Frau Kastrup gab zunächst einen Überblick über die Ergebnisse der 3. Lenkungskreissitzung. Sie erläuterte, dass es Ziel der Radwegekonzeption sei, ein engmaschiges Netz von gut ausgebauten bzw. gut nutzbaren Hauptverbindungen so zu entwickeln, dass 90% der Einwohner maximal 200 m von einer Hauptverbindung entfernt wohnen. Für die Hauptverbindungen wurde eine Netzhierarchie entsprechend der Bedeutung der Verbindung im Netzzusammenhang abgeleitet (überregionale, überörtliche und gemeindliche Radhauptverbindung).

Auf dieser Grundlage wurde eine Konzeption mit Radwegeverbindungen für den Alltagsverkehr und für den Freizeitverkehr entwickelt. Die beiden Konzeptionen mit den entsprechenden Radverkehrsnetzen sind in der Präsentation (Anlage 2) als Folie 8 und 9 enthalten und werden dem Gemeinderat als Empfehlung am 1.10.2019 vorgestellt.

Vor dem Hintergrund der Konzeption Radverkehr wurde über den **CSU-Antrag zum Radverkehr** im Lenkungskreis beraten. Frau Kastrup erläuterte zunächst ihre fachliche Einschätzung zu den verschiedenen vorgeschlagenen Maßnahmen des CSU-Antrags. Diese fachlichen Bewertungen sind in den Folien 12 – 16 der Präsentation abgebildet.



In der Diskussion einigte man sich im Lenkungskreis auf folgendes Ergebnis:

Sowohl der Vorschlag einer Fahrrad-Umgehung von Gronsdorf (in zwei Abschnitten) als auch der Vorschlag einer Fahrrad-Umgehung von Salmdorf sind bereits im Konzept enthalten bzw. können in das Konzept als Variante aufgenommen werden.

Der Vorschlag, bei der Bahnunterführung Gronsdorf den westlichen Gehweg in einen Radweg umzuwandeln, wurde als problematisch angesehen. Der Handlungsbedarf an dieser Stelle aber deutlich erkannt, im Rahmen der Maßnahmenarbeit sollen hierzu Lösungen geprüft werden.

Der Vorschlag, eine Radwegeverbindung vom S-Bahnhof Haar bis Schulcampus / S-Bahn Gronsdorf zu schaffen, ist bereits im Konzept enthalten.

Der Vorschlag, eine Radwegeverbindung vom S-Bahnhof Haar nach Vaterstetten zu schaffen; wurde von der CSU in zwei Varianten (südlich (2a) und nördlich (2b) der Bahn) vorgeschlagen. Da ein Radweg nördlich der Bahn keine zusätzliche Erschließung für Haar bedeuten würde, wurde die Führung südlich der Bahn empfohlen, da diese auch das Wohngebiet Haar Ost erschließen würde und direkt an einen bestehenden Weg nach Vaterstetten anbindet. Der Lenkungskreis verständigte sich auf die Aufnahme dieser neuen Radwegeverbindung südlich der Bahn in das Konzept Radverkehr. Es wurde darauf hingewiesen, dass hierbei die Rückkopplung mit dem interkommunalen Verkehrskonzept wichtig sei, um sicherzustellen, dass Haarer und Vaterstettener Vorstellungen ineinandergreifen.

Die vorgeschlagenen Beschränkungen für die Nutzung der Waldluststraße wurden als Handlungsbedarf erkannt, eine isolierte Lösung für einzelne Straßen wurde als „zu kurz greifend“ angesehen. Auch hier empfahl man die Prüfung von Lösungen im Zuge der Maßnahmenarbeit.

Im CSU-Antrag sind 3 Kieswege enthalten, die für eine bessere Nutzung für die Radfahrer professionell geschottert werden sollen (Kiesweg zwischen Salmdorf und Sportpark, Kiesweg zwischen Kleingartenanlage und Gemeindegrenze und Kiesweg zwischen Unterer Parkstraße und Vaterstetten). Da das Konzept Radverkehr für diese Verbindungen langfristig eine Asphaltierung für sinnvoll erachtet, empfahl der Lenkungskreis die kurzfristige Neukiesung nur an akuten Problemstellen. Im Bereich Kiesweg zwischen Salmdorf und Sportpark wurde kurzfristiger Handlungsbedarf gesehen.

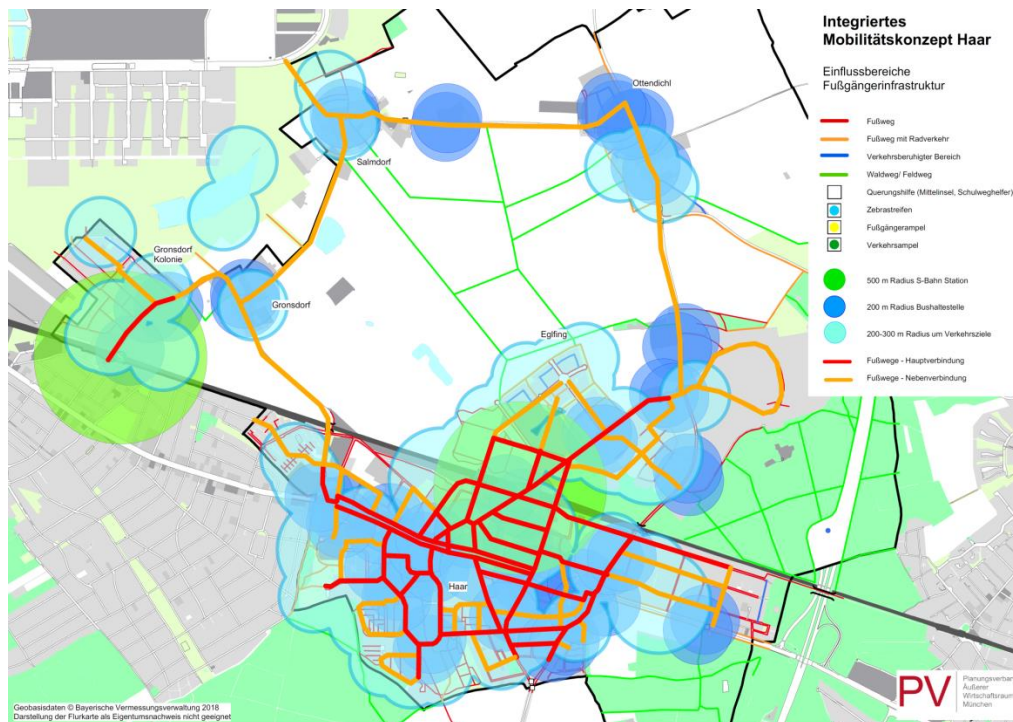
Die von Frau Kastrup vorgeschlagene Konzeption Radverkehr sowie das Diskussionsergebnis zu den Vorschlägen der CSU wird dem Gemeinderat am 1.10.2019 als Empfehlung vorgestellt.

## Konzeption Fußverkehr

Auch bei der Konzeption zum Fußverkehr erläuterte Frau Kastrup zunächst die Zielsetzung, welche Infrastruktureinrichtungen durch Fußwegeverbindungen gut und sicher erreichbar sein sollen.

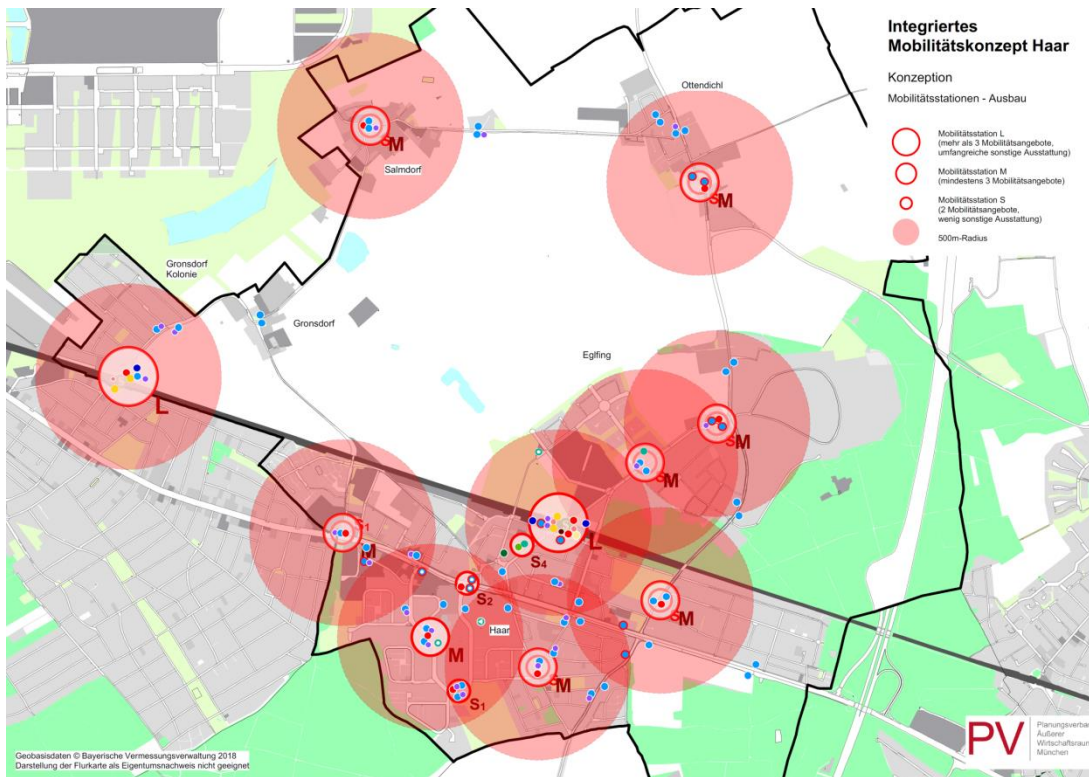
Art der Einrichtung	Einflussbereich (Radius)
Wohnheime Altenheime	200 m 500 m
<b>Kindergärten/ Grundschulen</b>	<b>200 m</b>
<b>Nahversorgung</b>	<b>200 m</b>
Einkaufszentrum Rathaus/ Post/ Ärzte	300 m 300 m
Sportanlagen/ öffentliche Bäder Hotels etc. Museen etc.	200 m 300 m 200 m
<b>ÖPNV Haltestelle</b> S-Bahn Station	<b>200 m</b> 500 m

Daraus ergibt sich für die Konzeption Fußverkehr ein Fußwegenetz mit Haupt- und Nebenverbindungen (für den Alltagsverkehr), das in der Präsentation als Folie 23 enthalten ist. Das vorgeschlagene Konzept Fußverkehr fand Zustimmung im Lenkungskreis und wird so dem Gemeinderat am 1.10.2019 als Empfehlung vorgestellt.



## Multimodale Verknüpfung /neue Mobilitätsangebote

Zum Einstieg in das Thema „neue Mobilitätsangebote“ stellte Frau Kastrup zunächst vor, welche Anknüpfungspunkte es im Gemeindegebiet Haar bereits für die Entwicklung von Mobilitätsstationen gibt und wie darauf aufbauend ein Ausbau erfolgen könnte.



Dieser Vorschlag fand die Zustimmung im Lenkungskreis und wird dem Gemeinderat am 1.10.2019 als Empfehlung vorgestellt.

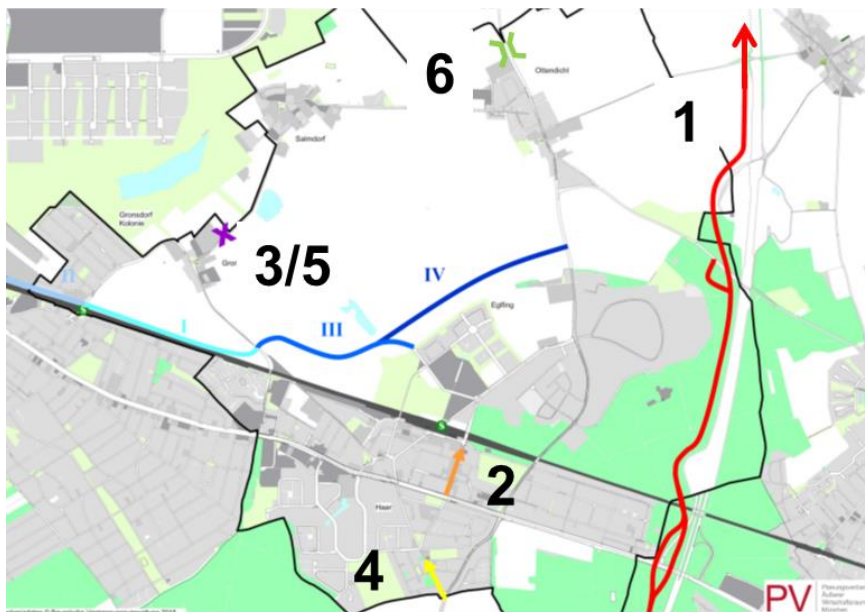
## ÖPNV

Frau Kastrup erläuterte den Konzeptentwurf des MVV für die landesbedeutsamen Buslinien-Ringlinien und die Haar betreffenden geplanten neuen Expressbuslinien X 203 Deisenhofen – Heimstetten und X 202 Unterschleißheim – Haar.

## MIV fließender Verkehr – Prognoseplanfälle 2035

Der Vergleich der verkehrlichen Wirkung der Prognoseplanfälle (Verkehrsmengen 2035 unter Berücksichtigung der gemeindlichen Entwicklung mit Mobilitätskonzept und mit Änderungen im Straßennetz) mit dem Prognose Nullfall b (Verkehrsmengen 2035 unter Berücksichtigung der gemeindlichen Entwicklung mit Mobilitätskonzept, jedoch ohne Änderungen im Straßennetz) gibt Auskunft über die verkehrliche Wirksamkeit von Maßnahmen und zeigt, ob die gemeindlichen Ziele durch sie erfüllt werden.

Für die Empfehlungen zum MIV - fließender Verkehr wurden durch Herrn Ulzhöfer 16 Prognoseplanfälle gerechnet. Diese lassen sich in 6 Gruppen einteilen.



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

### Planfall 6:

Extrem starke Verkehrsberuhigung auf der B471 alt nördlich Ottendichl



In der Diskussion um Empfehlungen zu den Prognoseplanfällen wurde zunächst deutlich herausgearbeitet, dass es sich bei den möglichen Straßenbaumaßnahmen um sehr unterschiedliche Zeithorizonte handelt.

Die Realisierung einer Autobahnparallele sei zeitlich in weiter Ferne, weshalb es in der Diskussion auch um kurzfristiger machbare Maßnahmen gehen sollte, die die Gemeinde Haar selbst beeinflussen könne.



Man verständigte sich relativ schnell darauf, den **Planfall 4** (Einbahnregelung Waldluststraße von der Grasbrunner Str. bis zur Freibadstraße) nicht weiter zu empfehlen, ggf. soll zu einem späterem Zeitpunkt ein Konzept für Haar-Südost (Musikerviertel) erarbeitet werden.

Der **Planfall 1** (Neubau „Autobahnparallele“ mit Abstufung der B 471) wird als Maßnahme zur deutlichen Entlastung auf der B 471 alt angesehen (trotz Rückverlagerung von Schleichverkehren), auch die tw. Entlastung der Leibstraße und der Bahnhofstraße wird positiv gesehen. Deshalb verständigte sich der Lenkungskreis darauf, dem Gemeinderat zu empfehlen, die „Autobahnparallele“ mit Abstufung der B 471 weiter zu verfolgen.

Da der **Planfall 6** (Autobahnparallele + „Flaschenhals“ an der B 471 (alt) nördlich Ottendichl) den Planfall 1 in seiner positiven Wirkung deutlich verstärken kann, empfiehlt der Lenkungskreis, den Planfall 6 zur Verstärkung der Wirksamkeit von Planfall 1 langfristig weiter zu verfolgen.

Die **Einbahnstraße in der Leibstraße** (von der B 304 bis zum Kreisverkehr Bahnhofplatz) wurde als kurzfristige Maßnahme (also auch ohne Bahnparallele) von Seiten der CSU weiter favorisiert, obwohl Nachteile, z.B. der Verdrängungseffekt in die benachbarten Straßen, die Mehrbelastung durch die Umwegigkeit sowie die Nachteile für den ÖPNV von Herrn Ulzhöfer deutlich dargestellt wurden. Der Planfall 2 blieb in der Diskussion des Lenkungskreises im Ergebnis strittig, dies wird dem Gemeinderat am 1.10.2019 so vorgestellt.

Bei der Diskussion um die **verschiedenen Varianten des Planfalls 3** (Nordspange / S-Bahnparallele in unterschiedlichen Ausbaustufen und Varianten ohne Verbindung zur Schwablmhofstraße / LH München) wurde die Mehrbelastung der südlichen Keferloher Straße und des Knotens mit der B 304 problematisiert. Alle vier Planfälle würden zu einer Entlastung von südlicher Leibstraße und Bahnhofstraße führen, insbesondere jedoch die mit Realisierung der Abschnitte III bzw. III+IV (Pf 3c2, 3d2 und 3f). Nur die „kleine Spange“ (Pf 3c2) und die „große Spange“ (Pf 3d2) zeigen deutliche Entlastungswirkung für die kleinen Ortsteile. Die „große Spange“ (Pf 3d2) würde die Entlastungswirkung der Autobahnparallele im Vergleich zur „kleinen Spange“ (Pf 3c2) reduzieren; es würde Verkehr nach Haar hineingezogen.

Der Lenkungskreis einigte sich darauf, den **Planfall 3 f** dem Gemeinderat zur Weiterverfolgung zu empfehlen. Die Bewältigungsmöglichkeiten der Mehrbelastung der südlichen Keferloher Straße und des Knotens mit der B 304 sollen noch genauer untersucht werden.

Der Lenkungskreis einigte sich auch darauf, dem Gemeinderat vom **Planfall 3d2** (Neubau der B 471 neu parallel zur A99 + Bau einer Nordspange / Bahnparallele von der B 471 alt bis Grons Dorf = große Spange) abzuraten.

Eine abschließende Empfehlung zu den **Planfällen 3a und 3c2** ist dem Lenkungskreis erst möglich, wenn das Thema Schulcampus und dessen Erschließung konkretisiert werden können.

Der Lenkungskreis einigte sich auch darauf, dem Gemeinderat vom **Planfall 3e2** (Autobahnparallele + „große Spange“ + Sperrung am Kieswerk) abzuraten, weil diese Maßnahme eine Umwegigkeit im Kfz-Verkehr für Grons Dorf und Salmdorf bedeuten würde.

Die **Planfälle 3b, 3c1, 3d1, 3e1** (Autobahnparallele + Straßenneubau nördlich der S-Bahn in unterschiedlichen Ausbaustufen - mit Verbindung zur LH München) zeigen, dass die Verbindung bis zur Schwablmhofstraße in allen vier Planfällen positive Entlastungswirkungen v.a. außerhalb des Gemeindegebietes bewirken würden (Bahnstraße).

Die Verbindung zur Schwablmhofstraße wurde im Lenkungskreis kritisch beurteilt, obwohl dies viele Jahre ausdrückliches Ziel der Gemeinde Haar war. Da derzeit mit Wohnbebauung in hoher Dichte und nicht mehr mit einem Gewerbegebiet am Rappenweg zu rechnen sei, müsse dieses Ziel überdacht werden, da mit einem Durchstich zusätzliche Verkehrsbelastungen auf Haarer Gemeindegebiet zu erwarten seien.

Der Durchstich nach München (Abschnitt II) wird somit dem Gemeinderat als „noch ungeklärt“ vorgestellt.

Die **Planfälle 5** (drei Varianten des Straßenneubaus nördlich der S-Bahn in unterschiedlichen Ausbaustufen + Einbahnstraße Leibstraße ohne Autobahnparallele) wurden folgendermaßen im Lenkungskreis diskutiert:

Bei den **Planfällen 5a + 5b** verständigte man sich im Lenkungskreis darauf, dass die „große Spange“(Abschnitte I + III + IV) ohne Autobahnparallele, egal ob mit oder ohne Durchstich nach München, kaum zu einer Entlastung der B 471 führen und ein neuer Schleichweg nach Osten entstehen würde.

Beim **Planfall 5c** wurde in der Diskussion das Ergebnis herausgearbeitet, dass der Abschnitt III als singuläre Maßnahme auch ohne Autobahnparallele Entlastungswirkungen bedeuten würde z.B. für die südliche Leibstraße oder die Bahnhofstraße, allerdings weniger als mit Autobahnparallele. Der Planfall 5 c könnte das bestehende Straßennetz bei der Erschließung des Schulcampus entlasten. Die Frage der Entwicklung und Erschließung des Schulcampus lasse sich zum jetzigen Zeitpunkt aber noch nicht abschließend beurteilen.

### **Folgende Empfehlung des Lenkungskreises soll dem Gemeinderat vorgestellt werden:**

#### **Kurzfristig**

soll die Verbindungsstraße zwischen der Keferloher Straße und Richard-Reitzner-Allee (Abschnitt III) weiterverfolgt werden.

#### **Langfristig**

soll an der Autobahnparallele und der Abstufung der B 471 alt festgehalten werden.

Die Entlastungswirkung soll dann durch extrem starke Verkehrsberuhigung nördlich Ottendichl („Flaschenhals“) noch verstärkt werden.

#### **Noch strittig**

ist die Einbahnstraßenregelung an der Leibstraße als kurzfristige Maßnahme.

#### **Noch ungeklärt**

ist die Erschließung des Schulcampus und die Notwendigkeit der Verbindung zwischen Schneiderhofstraße und Keferloher Straße (Abschnitt I) zu dessen Erschließung und infolge dessen auch die Kombination der Abschnitte I und III.

Noch ungeklärt ist zudem der Durchstich nach München (Abschnitt II).

### **Handlungsfeld Ortsmitte**

Frau Kastrup stellte zunächst das Handlungsfeld Ortsmitte für die 3 Teilräume Bahnhofsumfeld, Bahnhofstraße / Kirchenstraße und Bahnhofplatz / Leibstraße aus planerischer Sicht vor (Folie 51 - 53 der Präsentation).

Für den Umgang mit der Leibstraße wurden 3 unterschiedliche konzeptionelle Herangehensweisen, die zum Teil auch in der Bürgerbeteiligung angeregt wurden, vorgestellt:

- Shared space
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Frau Kastrup erläuterte für die 3 Varianten jeweils das entsprechende Prinzip, die empfohlenen Einsatzbereiche und zeigte Beispiele hierzu aus Schönebeck an der Elbe, Wehr, Pritzwalk und

Bad Rothenfelde (Folie 54 – 56). Sie sprach sich fachlich für den Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20 und mit Umgestaltung des Straßenraums aus (Folie 63, 64) aus. Die CSU hielt an der Einbahnregelung in der Leibstraße als Zukunftsvision fest und äußerte große Bedenken hinsichtlich der Reduzierung von Parkplätzen. Man verständigte sich im Lenkungskreis darauf, dem Gemeinderat zu empfehlen, den Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich als Zukunftsvision für die Leibstraße in der Bürgerbeteiligung vorzustellen und über Pro und Contra des Konzeptes mit den Bürgern und Geschäftsleuten zu diskutieren.

#### **4. Ausblick auf die nächsten Termine**

- **Sondersitzung Gemeinderat**            **01. Oktober 2019**
  
- **6. Lenkungskreissitzung**            **11. November 2019**
- **7. Lenkungskreissitzung**            **27. November 2019**
  
- **2. Bürgerbeteiligung**                **09. Dezember 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