

Integriertes Mobilitätskonzept für die Gemeinde Haar Ergebnisprotokoll 6. Sitzung des Lenkungskreises

am 11. November 2019, ab 18.00 Uhr im großen Sitzungssaal

Teilnehmer

siehe Teilnehmerliste Anlage 1

Frau Bürgermeisterin Müller begrüßte und eröffnete die 6. Sitzung des Lenkungskreises. Im Anschluss erläuterte Frau Bauer (PV) die Zielsetzung der 6. Lenkungskreissitzung und die hierfür vorgesehene Tagesordnung.

Tagesordnung

18.00	Begrüßung und Vorstellung der Tagesordnung
18.10	Maßnahmen Radverkehr
19.00	Maßnahmen Fußverkehr
19.45	Maßnahmen ÖPNV – Zwischenergebnisse Nahverkehrsplanung Landkreis München und Verknüpfung ÖPNV - Rad
20.30	Zusätzlicher Planfall Leibstraße?
	Sonstiges bei Bedarf

Die 6. Sitzung des Lenkungskreises diente der Vorstellung der erarbeiteten Maßnahmen für den Radverkehr sowie für den Fußverkehr und informierte über die Zwischenergebnisse des Nahverkehrsplans und deren Einbindung in das Mobilitätskonzept.

Frau Kastrup begann mit der Erläuterung der vorgeschlagenen Maßnahmen zum Radverkehr.

Maßnahmen Radverkehr

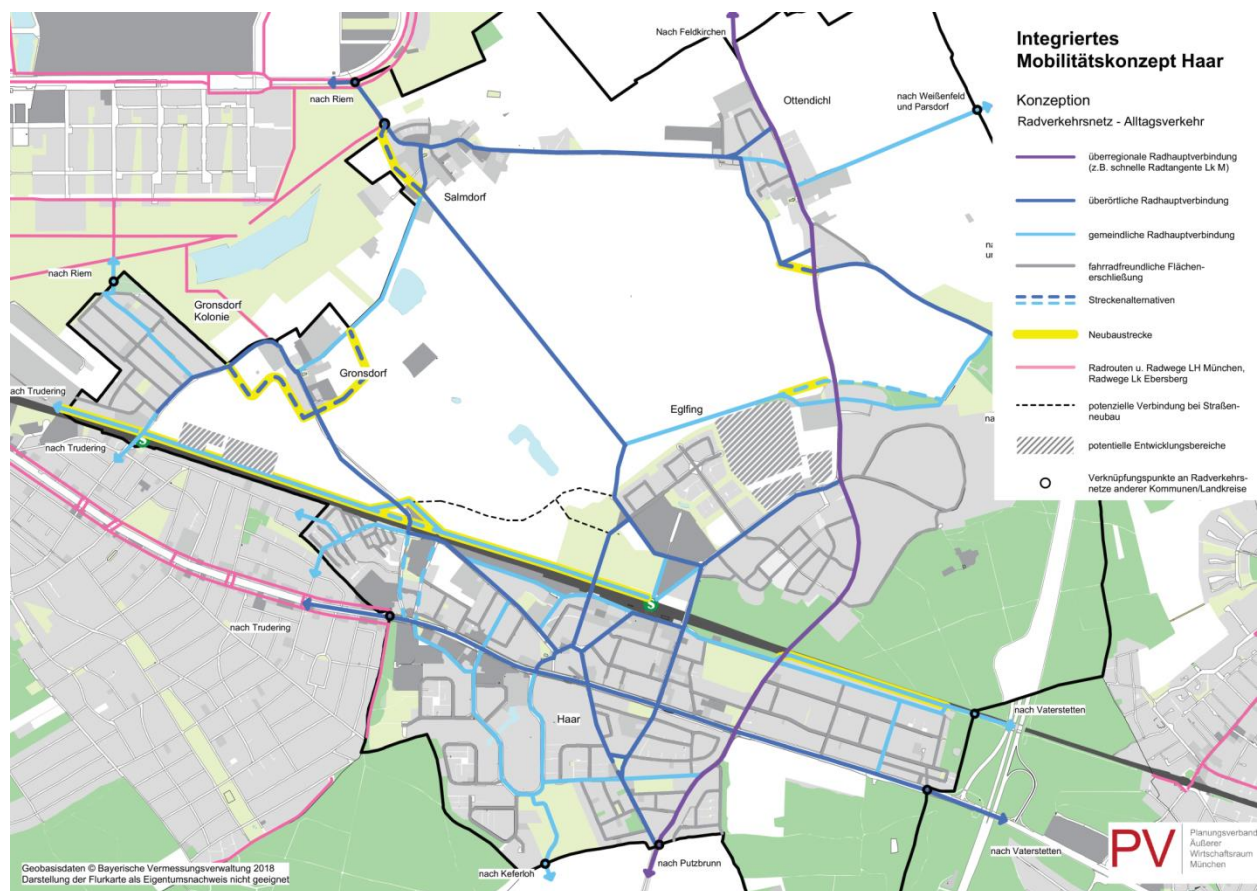
Sie gab zunächst einen Überblick über das Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr und für den Freizeitverkehr in Haar und stellte die unterschiedlichen Qualitätsstandards vor, die sich aus der ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) ableiten.

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (kurz ERA) sind ein in Deutschland gültiges technisches Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen. Sie werden von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Köln herausgegeben.

Wichtig für die Nutzbarkeit ist gerade bei vielbefahrenen Radwegen, auf denen Personen mit unterschiedlicher Geschwindigkeit unterwegs sind, die Möglichkeit zum Überholen bzw. Nebeneinanderfahren oder – bei Radwegen mit Zweirichtungsverkehr - ein gefahrloses Begegnen. Dies erfordert ausreichende Wegebreiten.

Mit Blick auf die Sicherheit für die Radfahrer werden zudem in der ERA 2010 Einsatzbereiche unterschiedlicher Führungsformen des Radverkehrs empfohlen, die abhängig sind von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs und der Verkehrsstärke. Je mehr Fahrzeuge und je höher die zulässige Geschwindigkeit, umso eher soll der Radverkehr auf eigenen Wegen im Seitenbereich der Straßen geführt werden. Bei niedrigen Geschwindigkeiten und geringen Verkehrsmengen wird hingegen eine Mischung von Rad- und Kfz-Verkehr empfohlen.

Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr in Haar



Das Konzept unterscheidet drei unterschiedliche Kategorien bei den Radhauptverbindungen.

Die lila dargestellten Verbindungen sind die überregionalen Radhauptverbindungen wie z.B. schnelle Radtangente des Landkreises. Die dunkelblauen Verbindungen sind die überörtlichen Radhauptverbindungen und hellblauen Verbindungen sind gemeindlichen Radhauptverbindungen. Die überörtliche Radhauptverbindungen und die gemeindlichen Radhauptverbindungen sind von der Gemeinde selbst herzustellen bzw. bestehende Anlagen zu ertüchtigen, die überregionalen Radhauptverbindungen werden als „Schnelle Radtangente“ vom Landkreis umgesetzt.

Ihrer Bedeutung entsprechend werden für die verschiedenen Verbindungen bestimmte Qualitätsstandards angesetzt, die ein zügiges Fahren mit gefahrlosem Überholen und ggf. Begegnen ermöglichen sollen.

Für alle Radverbindungen sehr gut geeignet sind Fahrradstraßen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt auf Fahrradstraßen für alle Fahrzeuge 30 km/h. Radfahrende haben dort Vorrang und das Recht, jederzeit nebeneinander zu fahren – auf anderen Straßen gilt das nur, "wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird" (§ 2 Abs. 4 S. 1 StVO). Kraftfahrer müssen gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrern zu vermeiden. Fahrradfahrende Kinder unter acht Jahren müssen – wie in anderen Straßen – den Gehweg oder Seitenstreifen benutzen, soweit vorhanden und benutzbar.

Für die gemeindlichen Radhauptverbindungen werden folgen Standards empfohlen:

Qualitätsstandards gemeindliche Radhauptverbindung AR/IR IV nach ERA

An Straßen / separat geführt



Radwege
(Ein- und Zweirichtungsverkehr)

Zweirichtungsverkehr

Bei einseitiger Führung

Frei: $\geq 3 \text{ m (R)} + \geq 2,5 \text{ m (F)}$ + ggf. Trennstreifen

Str.: $\geq 3 \text{ m (R)} + \geq 2,5 \text{ m (F)} + 0,75 \text{ Sicherheitstrennstreifen}$

Bei beidseitiger Führung

Str.: $\geq 2,3 \text{ m (R)} + \geq 2,5 \text{ m (F)} + 0,75 \text{ Sicherheitstrennstreifen}$

Einrichtungsverkehr

Str.: $\geq 2,0 \text{ m (R)} + \geq 2,5 \text{ m (F)} + 0,75 \text{ Sicherheitstrennstreifen}$



Radfahrstreifen

Str.: $\geq 2,0 \text{ m (R)} + 0,5 - 0,75 \text{ m Sicherheitstrennstreifen}$

11

Qualitätsstandards gemeindliche Radhauptverbindung AR/IR IV nach ERA



Fahrradstraße

Fahrbahn $\geq 3,5 \text{ m} +$

$0,5 - 0,75 \text{ Sicherheitstrennstreifen}$ zu parkenden Autos



Schutzstreifen

Schstr $\geq 1,5 \text{ m (R)} + 0,25 - 0,5 \text{ m Sicherheitsraum}$ zu

Längsparkständen; $0,75 \text{ m Sicherheitsraum}$ zu

Schräg- und Senkrechtparkständen, Verbleibende

Fahrbahn mind. $4,5 \text{ m}$, bei hohem Verkehr besser 5 m

(Sicherheitsraum muss nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein)



Gem. Fuß- und
Radweg (außerorts)

Frei $\geq 3,0 \text{ m (R+F)}$

Str $\geq 3,0 \text{ m (R+F)} + 1,75 \text{ Sicherheitstrennstreifen}_{12}$

Für die überörtlichen Radhauptverbindungen werden z.T. größere Breiten empfohlen.

Nach diesen Grundlagen erläuterte Frau Kastrup die vorgeschlagenen Maßnahmen für Haar im Einzelnen.



Von den Lenkungskeismitgliedern wurde nach dem Hintergrund der beiden Wege (grün) von Egfling nach Nordwesten nachgefragt. Frau Kastrup erläutert, dass es gilt, den vorhandenen landwirtschaftlichen Weg nach Salmdorf als Hauptverbindung auszubauen und zu befestigen. Der zweite Weg soll als Freizeitweg ausgebaut werden, d.h. er kann als landwirtschaftlicher Weg erhalten bleiben, sollte jedoch wassergebunden befestigt werden.

Bei den blauen Linien geht es die Verbreiterung vorhandener Wege. Dort, wo diese in unbebauten Bereichen liegen, ist dies relativ einfach möglich. In bebauten Bereichen kann eine Verbreiterung der Radwege hingegen in der Regel nur durch Umbau des Straßenraums erfolgen, also z.B. durch die Inanspruchnahme von Teilen von Grünstreifen oder das Entfallen von Parkplätzen.

Es wurde nachgefragt, ob es zu den vorgeschlagenen Maßnahmen bereits eine naturschutzfachliche Bewertung gab. Diese ist noch nicht erfolgt.

Im Bereich der S-Bahn-Unterführung an der Keferloher Straße wurde der Wunsch nach einer einseitigen Verbreiterung mit einem gemeinsamen Fuß- und Radweg geäußert.

Die vorgeschlagene Markierung von Schutzstreifen im Bereich der S-Bahnunterführung Leibstraße wird von einigen Teilnehmern kritisch gesehen. Auch hier wird eher eine Führung der Radfahrer im ggf. verbreiterten Seitenbereich präferiert. Man einigte sich darauf, dass man in der Bürgerbeteiligung **beide Lösungsansätze** erörtert und bewerten lässt, was aus der Sicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer mehr Sicherheit erzeugt.



Es wurde gewünscht, das Thema ‚Fahrradstraße‘ im Rahmen der Bürgerbeteiligung genauer zu erläutern und zu überlegen, ob dies zum Beispiel auch für den Jagdfeldring eine Maßnahme wäre. Es wurde angeregt, visionär denken.

Die Salmdorfer Straße als wichtige Zufahrt zum Sport- und Freizeitpark erscheint den Teilnehmern sehr geeignet als Fahrradstraße.

Für den nördlichen Abschnitt der Leibstraße wird als relativ einfach umzusetzende Lösung die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen von 1,5 m vorgeschlagen. Bei einer Fahrbahnbreite von ca. 8 m verbleibt damit zwischen den Schutzstreifen eine Fahrbahn von 5 m Breite. Dies setzt allerdings das Entfallen der Parallelparkplätze an der Westseite der Straße voraus. Sollen diese erhalten bleiben, so wäre hier ein Sicherheitsraum von bis zu 0,5 m vorzusehen, wodurch sich die verbleibende Fahrbahn auf 4,5 m verschmälern würde. Alternativ könnte die Anlage eines Radwegs ortseinwärts und eines Radfahrstreifens ortsauswärts näher untersucht werden.

Bei den unter ‚Sonstige Radverkehrsinfrastruktur – Fahrradparken‘ vorgeschlagenen Fahrradboxen war die Resonanz der Lenkungsreisemitglieder sehr verhalten.

Herr Schartel stellte in diesem Zusammenhang das Bemühen der Gemeinde dar, die Anzahl der Fahrradabstellmöglichkeiten im Bereich der S-Bahn Haar zu erhöhen. Fahrradboxen oder auch neue, ADFC-Standards genügende, Abstellanlagen würden deutlich mehr Platz benötigen und somit die Anzahl der Fahrradstellplätze verringern.

Maßnahmen Fußverkehr

Frau Kastrup begann mit der Erläuterung der Grundmaße für die Verkehrsräume und lichten Räume des Fußgängerverkehrs, woraus sich eine Mindestgehwegbreite von 2,5 m ableitet.

Auch für den Fußverkehr gibt es mit der EFA 2002 (Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen) ein Regelwerk, das für die Planung und den Entwurf von Anlagen für den Fußgängerverkehr herangezogen werden kann und soll. Mit Blick auf Komfort und Sicherheit ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an die Breiten, die den Fußgängern im Längsverkehr zur Verfügung stehen und die Maßnahmen, die für die Querung von Straßen, ergriffen werden sollten. Beides hängt vor allem von der zu erwartenden Anzahl an Fußgängern und der Verkehrsstärke auf der angrenzenden Straße ab.

Sie gab zunächst einen Überblick über flächige Maßnahmen zum Fußverkehr.



Umfassender wurde vorgestellt und diskutiert zu:

- der Verengung des Straßenraums durch Vorziehen des Seitenraums und zu
- der Verengung von Einmündungen / Kreuzungen („Gehwegnasen“).

Für den Bereich von Gronsdorf Kolonie würde über die Möglichkeit des „Verkehrsberuhigten Bereichs“ diskutiert, um u.a. Fremdarker zu reduzieren. Dieser Vorschlag soll auch in der Veranstaltung im Dezember mit den Bürgerinnen und Bürger diskutiert werden.

Nach dem Frau Kastrup die .Maßnahmen Fußverkehr – linear / punktuell vorgestellt hat, wurde angeregt, noch den vorhandenen Trampelpfad zur Hans-Stießberger Straße (Aldi) als Neubau aufzunehmen. Die Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern wurden bereits aufgenommen.

Maßnahmen ÖPNV

Frau Kastrup erläuterte kurz die Zwischenergebnisse der Nahverkehrsplanung des Landkreises München und zeigte auf, wo künftig ein gutes Angebot an Fahrradabstellanlagen die Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr verbessern kann. (Die Folien zum ÖPNV sind in der Anlage nicht enthalten, da sie vom Landratsamt nicht freigegeben sind).

Zusätzlicher Planfall Leibstraße?

Am Ende der 6. Sitzung des Lenkungskreises entschied man sich dafür, das Szenario Leibstraße mit Einbahnregelung durch einen zweiten Planfall zu ergänzen. In der 7. Sitzung des Lenkungskreises kann das Szenario Einbahnregelung sowohl mit einem Planfall in Nord-Süd- als auch in Süd-Nord-Richtung betrachtet werden.

4. Ausblick auf die nächsten Termine

- **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 gezeigten Powerpointpräsentation (PV)