

VEP Oberschleißheim Planungswerkstatt 2 – Leitbild

am 23.10.2019

Ulrich Glöckl | Benedikt Bracher | Sibel Aydogdu



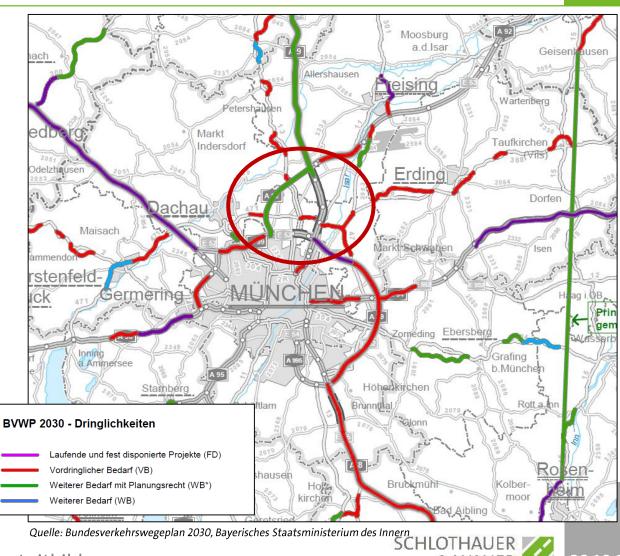
Agenda

- Ausbauprogramme sowie bereits bestehende Planungen und Konzepte im MIV
- Ausbauprogramme sowie bereits bestehende Planungen und Konzepte im NMIV
- Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2018 für den LK München
- Rückblick Planungswerkstatt 1 Analyse
- Planungswerkstatt 2 Leitbild

Ausbauprogramme MIV Bundesverkehrswegeplan 2030

Projekte:

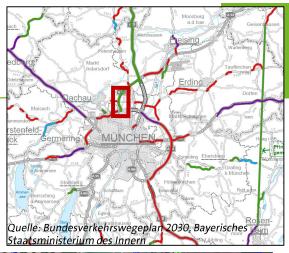
- A 92 AD München-Feldmoching – AK **Neufahrn** (Erweiterung auf 6 Fahrstreifen)
- B 13 AS Unterschleißheim (A 92) (Erweiterung auf 4 Fahrstreifen)
- B 471 Dachau A92 (Erweiterung auf 4 Fahrstreifen)
- B 471 B 13 Garching-Hochbrück (Erweiterung auf 4 Fahrstreifen)





Ausbauprogramme MIV Bundesverkehrswegeplan 2030

Der 6-streifige Ausbau der A 92 vom AD München-Feldmoching bis zum AK Neufahrn befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren.





Quelle: https://www.abdsb.bayern.de/projekte/planung/planfeststellung.php, 1. Tektur vom 22.12.2017 zu den Planfeststellungsunterlagen

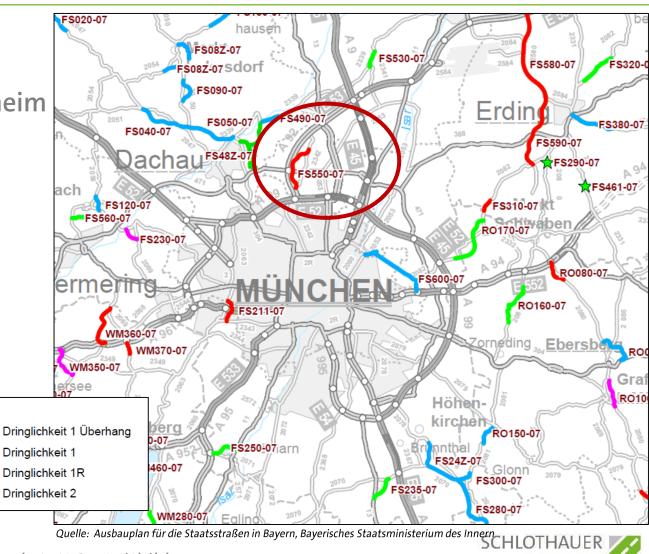


Ausbauprogramme MIV Staatsstraßen

Projekte:

St2342 OU Oberschleißheim

Projekte ≥ 1 km





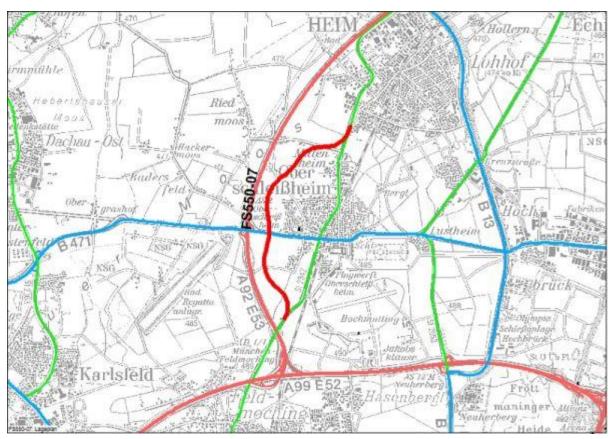
Ausbauprogramme MIV Staatsstraßen

Mit der Realisierung der Ortsumgehung soll die Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Länge: 4,9 km

Kosten: 27,5 Mio. €

Projektstand: In Planung



Quelle: https://www.stbafs.bayern.de/strassenbau/projekte/B11S.ALSA0042.00.html

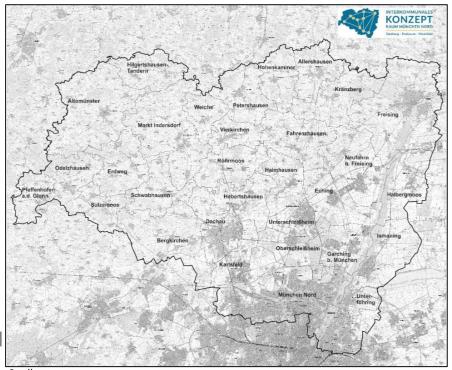
Vorhandene Planungen und Konzepte MIV Verkehrskonzept Raum München Nord

Am 16. Okt. 2019 wurde eine gemeinsame Abschlusserklärung zum interkommunalen Projekt "Verkehrskonzept Raum München Nord" unterzeichnet. Beteiligt sind mehr als 30 Kommunen.

Insgesamt wurden neun Pilotprojekte beschlossen. Beispiele sind:

- Radschnellweg von München nach Freising
- Schnellbusse auf der A 8 und A 9
- Einführung eines regionalen Parkraummanagements
- Vorfahrtsberechtigung für Busse auf der B 471 zwischen Ismaning und Dachau
- Taktverdichtung der Linie 172 von München-Feldmoching nach Dachau

Als dringend erforderlich wurde zudem die schnelle Umsetzung wichtiger Schienenprojekte bezeichnet.



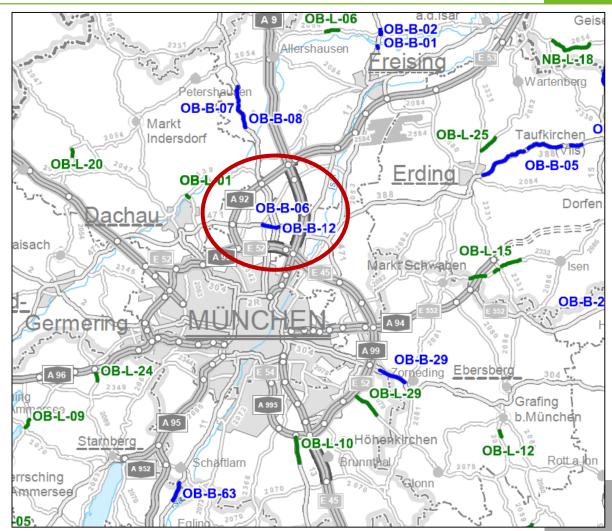
https://www.landratsamt-dachau.de/media/6770/anlage_projektraum_muenchen-nord.pdf https://www.sueddeutsche.de/muenchen/freising/gemeinsame-abschlusserklaerung-denverkehrskollaps-verhindern-1.4645372



Ausbauprogramme NMIV Radwegeprogramm 2015 - 2019

Projekte:

- B 471 Lustheim –
 Hochbrück (B 13)
- B 471 Hochbrück
 (B 13) Hochbrück,
 Einmündung Carl von-Linde

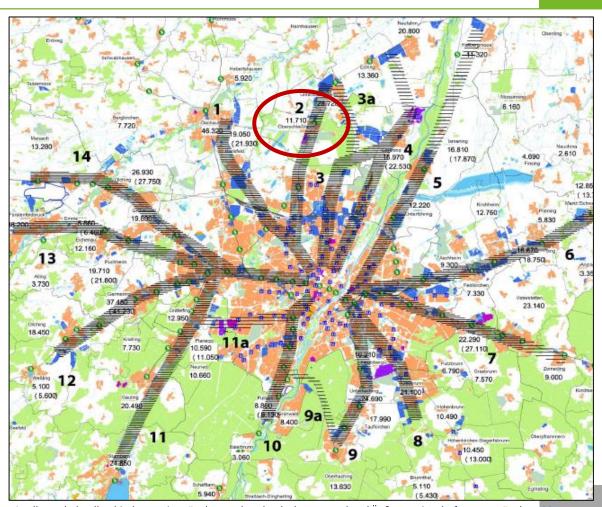


Vorhandene Konzepte Radschnellwege

Im Rahmen der
Potentialanalyse für
Radschnellwege in
München und Umland
wurden durch den
Planungsverband Äußerer
Wirtschaftsraum insgesamt
14 mögliche Korridore für
Radschnellwege erarbeitet.

Der Korridor Nr. 2 tangiert Oberschleißheim.

Dieser wird jedoch derzeit nicht weiter untersucht.

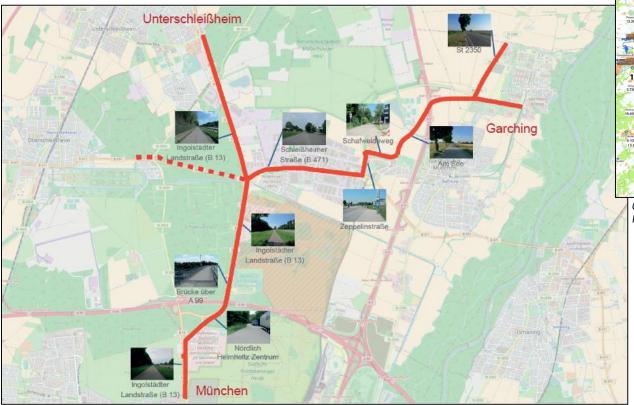


Quelle: Radschnellverbindungen in München und Umland, Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, 2015



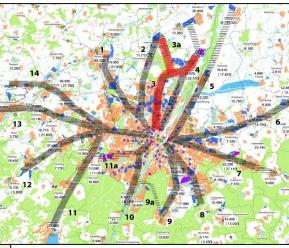
Vorhandene Konzepte Radschnellwege

Erster geplanter Radschnellweg in der Region München:



Quelle: Freie Fahrt! Radschnellwege für die Region München, Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München und Stadtund Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK), 2017

Pilotkorridor:



Quelle: Radschnellverbindungen in München und Umland, Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, 2015



Vorhandene Konzepte Schnelle Radtangente LK München

Der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München und das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kraulen (SVK) wurden vom Landkreis München im Dezember 2017 beauftragt, ein Konzept für schnelle Radtangenten zu erarbeiten. Im Juli 2018 wurden potenzielle Streckenabschnitte vorgestellt, die vertieft untersucht wurden.



Quelle: Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München



in Varianten

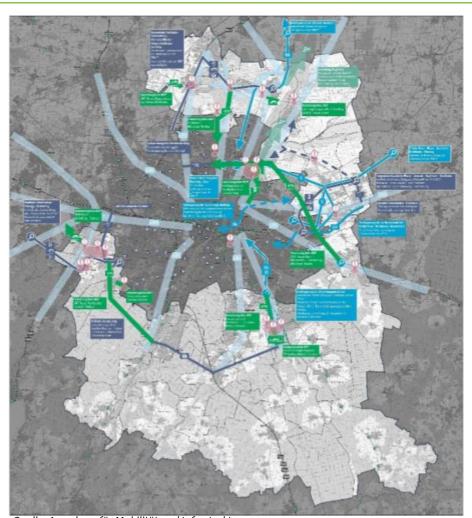
Fortschreibung Nahverkehrsplan LK München Erster Entwurf

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2018 für den Landkreis München ist derzeit in Bearbeitung.

Erste Umsetzungsideen und Entwürfe wurden am 12.09.19 veröffentlicht.

Ideen:

- BRT-Trassen (Bus Rapid Transit)
- Seilbahn-Trassen
- Stadtbahn
- Radschnellkorridor



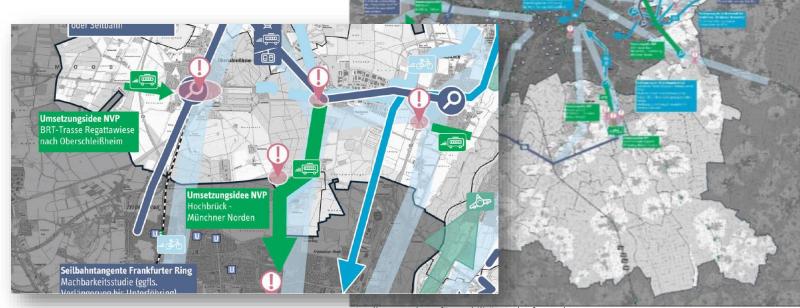
Quelle: Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur, Vorstellung der Zwischenergebnisse – Rahmenkonzeption 12.09.19, Landratsamt München, plan:mobil



Fortschreibung Nahverkehrsplan LK München Erster Entwurf

Ideen:

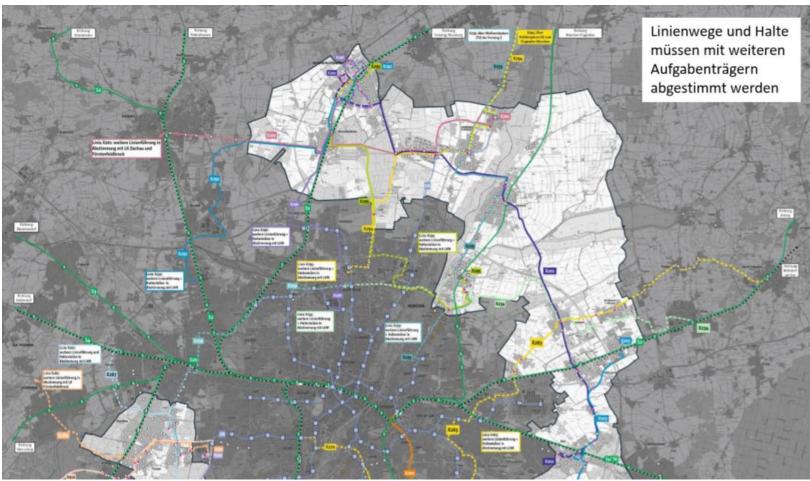
- BRT-Trassen (Bus Rapid Transit)
- Seilbahn-Trassen
- Stadtbahn
- Radschnellkorridor



Quelle: Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur, Vorstellung der Zwischenergebnisse – Rahmenkonzeption 12.09.19, Landratsamt München, plan:mobil



Fortschreibung Nahverkehrsplan LK München Erster Entwurf Expressbuslinien



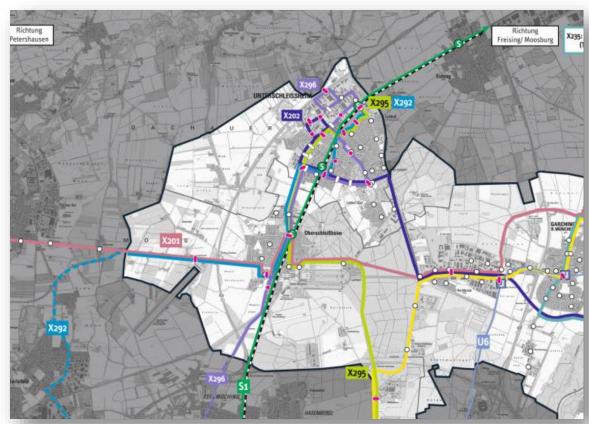
Quelle: Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur, Vorstellung der Zwischenergebnisse – Rahmenkonzeption 12.09.19, Landratsamt München, plan: mobil



Fortschreibung Nahverkehrsplan LK München Erster Entwurf Expressbuslinien

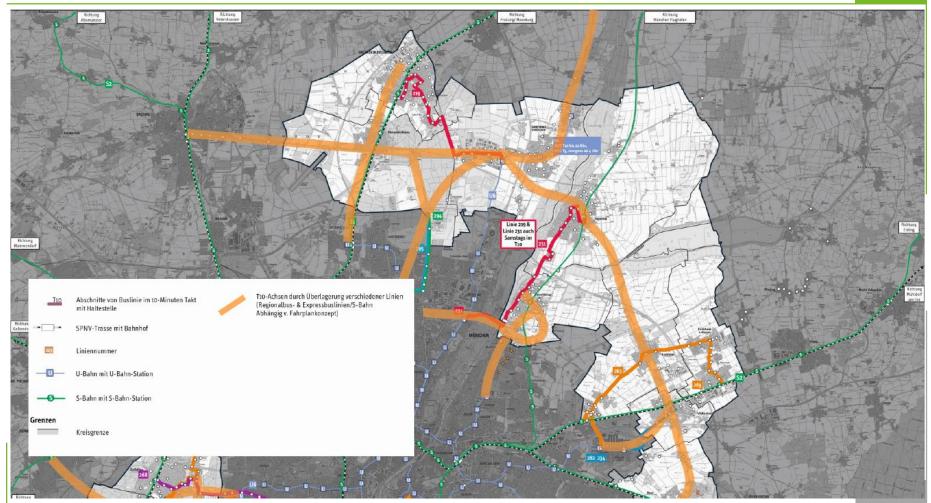
Einrichtung von Expressbussen auf Achsen mit einer hohen Nachfrage:

- Dichte Fahrtenfolge in den nachfragestarken Zeiten
- Halt nur an ausgewählten wichtigen Haltestellen
- Möglichst direkte Linienwegführung
- Bevorrechtigung durch Busbeschleunigung
- Im Vergleich zum MIV konkurrenzfähige Fahrzeit



Quelle: Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur, Vorstellung der Zwischenergebnisse – Rahmenkonzeption 12.09.19, Landratsamt München, plan:mobil

Fortschreibung Nahverkehrsplan LK München Erster Entwurf Hauptachsen

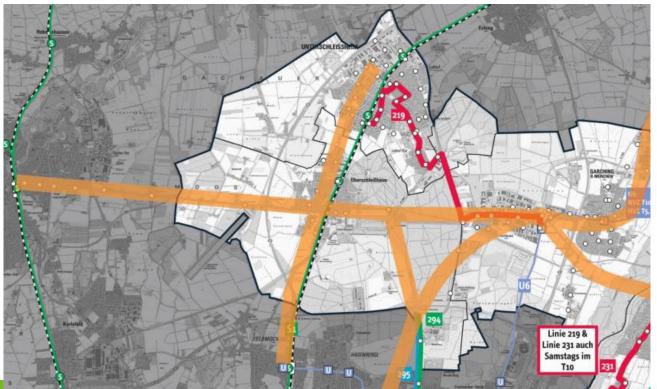


 $Quelle: Ausschuss \ f\"{u}r\ Mobilit\"{a}t\ und\ Infrastruktur,\ Vorstellung\ der\ Zwischenergebnisse-Rahmenkonzeption\ 12.09.19\ ,\ Landratsamt\ M\"{u}nchen,\ plan:mobilitat\ und\ plan:mobilitat\ un$



Fortschreibung Nahverkehrsplan LK München Erster Entwurf Hauptachsen

Rahmenkonzeption: Konsequente Herausstellung der nachfragestarken Bedienungs-Hauptachsen im Schienen- und Busverkehr mit Etablierung eines Hauptbus-Netzes zwischen den zentralen Orten im Kreisgebiet, zur Landeshauptstadt München sowie zu weiteren benachbarten Zentren, mit herausgehobenem und gut kommunizierbarem Bedienungsangebot.



Quelle: Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur, Vorstellung der Zwischenergebnisse – Rahmenkonzeption 12.09.19 , Landratsamt München, plan:mobil



Ergebnisse der Planungswerkstatt 1

Unsere bisherige Arbeit: Analyse vordringlich der Defizite

→ Wo stehen wir?

Defizite mit einer Punktanzahl ≥ 5:

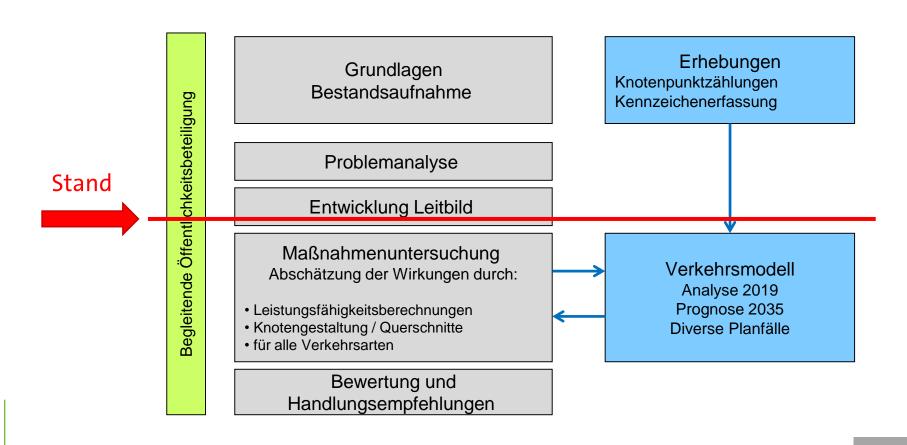
ID	Defizite im ÖV	Prio.
3	Es kommt immer wieder zu Verspätungen und Ausfällen im S-Bahnverkehr, insbesondere am Wochenende und nachts. Daher ist eine Busverbindung zwischen Oberschleißheim und Feldmoching dringend gewünscht.	11
5	Es ist die Weiterführung der U-Bahn-Linie U2 an die Universität in Oberschleißheim erwünscht.	8
A1	Es ist eine Verbesserung der zeitlichen Erschließung durch die S1 erwünscht. (Pünktlichkeit, Taktung, Züge mit höheren Kapazitäten, Optimierung der Regionalzüge und der S-Bahn)	9
ID	Defizite im MIV	Prio.
1	Aufgrund der Überlastung der B 471 in den Spitzenstunden ist die StMargarethen-Straße sowie die Straße Am Isarbach von Schleichverkehr belastet. Dies führt zu einer Minderung der Wohn- und Aufenthaltsqualität. Weiter betroffene Straße sind: Bahnhofstraße, Hubertusstraße, Mittenheimer Straße, Am Margaretenanger. Verkehre von bzw. nach Dachau und Fürstenfeldbruck bilden einen großen Anteil der Schleichverkehre.	10
2	Die B471 muss eine sehr hohe Verkehrsmenge abwickeln. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur operiert bereits heute an der Auslastungsgrenze . Die Folge sind Rückstaus und lange Wartezeiten.	7
6	Derzeit fließt der Verkehr aus Unterschleißheim in Richtung Autobahn A 92 über die St 2342 durch Oberschleißheim. In Zukunft ist ein Anstieg der Nachfrage auf dieser Verkehrsbeziehung zu erwarten. Dieser Verkehr könnte mit einem Autobahnanschluss in Riedmoos bereits vor Oberschleißheim auf die Autobahn abgeleitet werden.	14

Ergebnisse der Planungswerkstatt 1

ID	Defizit im Fußgängerverkehr	Prio.
5	Der Radverkehr wird in der ProfOtto-Hupp-Straße im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Trotz dieser Regelung ist zu beobachten, dass aufgrund der hohen Kfz-Belastung auf der Fahrbahn insbesondere Schüler die Gehwege mit Fahrrädern befahren . Die Fußgängeranlagen sind dafür nicht ausgelegt und unzureichend dimensioniert . Dies führt zur Gefährdung von Fußgängern.	5
12	Unzureichende Querungsmöglichkeiten für den Fußgängerverkehr am Knotenpunkt Mittenheimer Straße / Effnerstraße. Diese Verbindung spielt eine wichtige Rolle in der Erschließung der Sportstätten "zum Phönix".	7
ID	Defizit im Radverkehr	Prio.
5	Die B 471 kann am Knotenpunkt B 471 (Dachauer Straße) / Sonnenstraße nur über die am östlichen Knotenarm angelegte LSA für Fußgänger überquert werden. Der Knotenpunkt Veterinärstraße / Sonnenstraße ist für Fußgänger und Fahrradfahrer schwer zu überqueren (insbesondere in Ost-West Richtung, da hier keine Querungsanlagen vorhanden sind). Weiterhin genügt die bestehende (einseitige) Radweganlage entlang der Sonnenstraße (zwischen Veterinärstraße und B 471) nicht den Ansprüchen einer Fahrradroute mit starker Nachfrage. Die Ein- und Ausfahrt der Esso Tankstelle an der Sonnenstraße stellt ein weiteres Gefahrenpotenzial entlang der Sonnenstraße dar. Hier wird der Radweg durch den Kfz-Verkehr gekreuzt. Am Kreisverkehr südlich des ALDI an der Sonnenstraße wurde eine Änderung der Vorfahrtsregelung der Radfahrer gegenüber dem Kfz-Verkehr vorgenommen. Die Bevorrechtigung des Kfz-Verkehrs gegenüber dem Radfahrer wird hinsichtlich der Verkehrssicherheit als kritisch betrachtet.	9
6	Die Querung der St 2053 ist für Fußgänger und Radfahrer unübersichtlich und gefährlich. Derzeit ist in diesem Bereich keine Querungsanlage/-hilfe vorhanden.	5
11	Entlang der südlichen Mittenheimer Straße ist kein Radweg vorhanden, jedoch aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastungen erwünscht.	5
A3	Im Rahmen der Befahrung wurden vereinzelt Lücken im Radwegenetz festgestellt. Es fehlt an einem übergeordneten Radnetzangebot , welches lückenlose Verbindungen enthält, ein übergeordnetes Leitziel erkennen lässt und dem Radverkehr durchgehend die benötigten Flächen zur Verfügung stellt.	6



VEP Oberschleißheim Ablauf



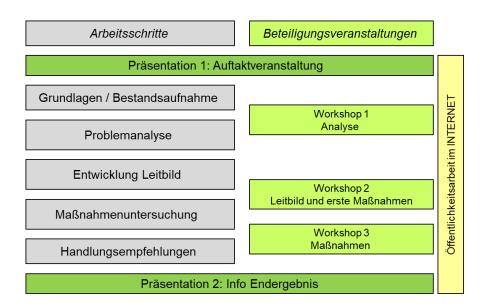
Öffentlichkeitsbeteiligung

Ziele:

- Förderung des Informations- und Erfahrungsaustausches
- Unterstützung des Verständnisses für andere Meinungen und des Interessenausgleichs
- Erhöhung der Qualität und Transparenz der Entscheidungen

Öffentlichkeitsbeteiligung in Form von:

- Fachbeiträgen,
- Internetpräsenz
- und Workshops







Öffentlichkeitsbeteiligung Beteiligung: Auftakt

Auftakt am 27.07.2019

- Nach Vorstellung des Vorhabens, der Bestandsaufnahme und erster Analysen:
- Sammlung verortbarer Probleme und Lösungswünsche aus Bürgersicht









Öffentlichkeitsbeteiligung Beteiligung: Planungswerkstatt 1

Planungswerkstatt 1 am 26.09.2019

- Nach Vorstellung der verorteten, zusammengefassten Defizite aus Auftaktveranstaltung:
- Rückkopplung, Vertiefung und Ergänzung der Defizite aus Bürgersicht



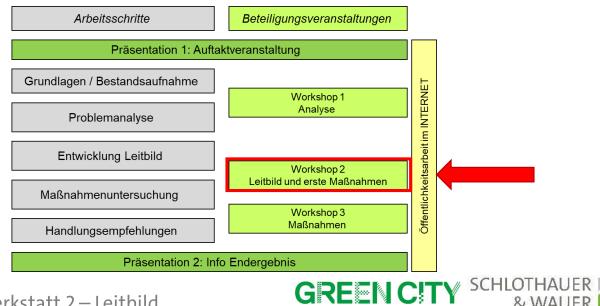


Öffentlichkeitsbeteiligung Planungswerkstatt 2

- 60 Personen, teils gelost
- Verbindliche Zusagen für die 3 Planungswerkstätten

Inhalte:

- Vorstellung Ausbauprogramme und bereits bestehende Planungen sowie Konzepte im MIV, NMIV und ÖV
- Vorstellung makroskopisches Verkehrsmodell Prognosenullfall
- Leitziele und Handlungsziele: Rückkopplung, Ergänzung und Priorisierung



Öffentlichkeitsbeteiligung Ausblick

Planungswerkstatt 3 [28.11.2019, 18 Uhr]

- Präsentation von Maßnahmenvorschlägen
- Diskussion, Ergänzung und Anpassung

Öffentliche Abschlusspräsentation [30.01.2020, 19 Uhr]

Vorstellung des Handlungskonzepts



Planungswerkstatt 2

Heute steht an: Formulierung von Zielvorgaben in zwei Ebenen:

- Übergeordnete Leitziele (Vision 2035)
- Konkrete Handlungsziele
- → Wo wollen wir hin?

Das Leitbild...

... gibt den inhaltlichen Rahmen und die verfolgte Strategie für das Jahr 2035 vor.

... definiert den Zielzustand und spielt somit eine wichtige Rolle in der Bewertung der Wirkung verkehrsrelevanter Maßnahmen.

... bildet das übergeordnete Ziel. Alle Handlungsziele/-konzepte und Maßnahmen sind dem untergeordnet und sollen auf die Unterstützung zur Erreichung der Leitziele ausgerichtet sein.

Grundlagen

Säulen einer zukünftigen gemeinsamen Vision:

- Verkehrsvermeidung
- Verkehrsverlagerung
- Verträgliche Verkehrsabwicklung
- Verknüpfung von Verkehrsplanung Siedlungsentwicklung

Verkehrsträgerübergreifende Prioritäten:

- Stadtverträgliche Verkehrsgestaltung
- Sicherstellung einer guten regionale und innerstädtischen Erreichbarkeit
- Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer und Ansprüche unterschiedlicher sozialer und gesellschaftlicher Gruppen
- Umweltverträglichkeit



Leitziele

Leitziele

Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs

Es existiert ein Hauptstraßennetz, welches leistungsfähig an die Bundesautobahnen angebunden ist, damit die Ortsdurchfahrt entlastet wird. Alle Maßnahmen, die die überörtliche Bedeutung der Ortsdurchfahrten steigern, werden vermieden. Wohngebiete sind frei von Durchgangs- und Schleichverkehr.

Wohn- und Aufenthaltsqualität

2 Lärm- und Luftschadstoffemissionen der Verkehrssysteme sind gering und liegen unter den gesetzlichen Grenzwerten. Es stehen flächeneffiziente, leise sowie saubere Mobilitäts- und Transportarten zur Verfügung.

Öffentlicher Verkehr und Intermodalität

Die Angebote des öffentlichen Verkehrs stellen eine attraktive Alternative zum Auto dar, sie fahren getaktet über lange Zeiträume des Tages. An Umsteigepunkten bestehen kurze Wartezeiten. Verschiedene Verkehrsangebote sind räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmt. Intermodale Wegeketten sind attraktiv.

Zugänglichkeit und Barrierefreiheit

Alle Menschen, die in Oberschleißheim wohnen und arbeiten, können ihr Grundbedürfnis nach Mobilität erfüllen und somit am gesellschaftlichen Leben teilnehmen. Verschiedene Verkehrsangebote und Verkehrsträger sind für alle zugänglich sowie durchgehend barrierefrei.

Aufteilung des öffentlichen Raumes

Bei Entscheidungen über die Aufteilung des öffentlichen Raumes auf die Verkehrsangebote haben die Alternativen zum Auto Vorrang. Die vorhandenen Flächen sind zwischen ruhendem und fließendem Verkehr sowie zwischen unterschiedlichen Verkehrsarten gerecht aufgeteilt, wobei nachhaltige Verkehrsmittel priorisiert werden.

Leitziele

Leitziele

Siedlungsentwicklung

Die Aufteilung der Nutzungen im Rahmen der Siedlungsentwicklung auf die zur Verfügung stehenden Flächen unterstützt eine effiziente und ressourcenschonende Fortbewegung. Durch eine Mischung der Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Freizeit, etc.) und eine Steigerung der Dichte ist eine Erreichbarkeit auf kurzen Wegen (zu Fuß und mit dem Fahrrad) sichergestellt.

Fußgängerverkehr

Es existiert ein lückenloses, attraktives und sicheres Fußwegenetz. Durch die Beseitigung der zahlreichen Hemmnisse bei der Querung der Barrieren für Fußgänger sind deren Wege sicherer und kürzer geworden.

Radverkehr

Für Radfahrer existiert ein lückenloses Netz, welches sicher und zu allen Jahreszeiten genutzt werden kann. Die Querbarkeit der vorhandenen Barrieren ist hinsichtlich Anzahl, Komfort und Sicherheit wesentlich verbessert. An Quell- und Zielpunkten sind ausreichend diebstahlssichere und wettergeschützte Abstellanlagen vorhanden.

Neue Formen der Mobilität

Neue Formen der Mobilität, die ein Teilen statt Besitzen von Verkehrsmitteln zum Ziel haben, werden intensiv gefördert.

Oberschleißheim unterstützt aktiv neue Formen nachfrageabhängiger Verkehrssysteme und emissionsfreie Antriebe. Die Bürger sind über die bestehenden Angebote informiert bzw. die Informationen sind einfach zugänglich.

Zusammenarbeit

Oberschleißheim hat erkannt, dass eine Reaktion auf die gestellten Aufgaben zur Bewältigung der Folgen des Wachstums (und des Verkehrs) nur im Verbund mit Nachbargemeinden erfolgreich sein kann. Sollte es als Ergebnis einer Abstimmung innerhalb der Region notwendig sein, werden dabei auch Eigeninteressen der Gemeinde zurückgestellt.

Öffentlichkeitsbeteiligung Planungswerkstatt 2 – Runden

1. Runde 1

- Parallele Diskussion der 10 Leitziele
 - → Sind die Leitziele korrekt formuliert?
 - → Bedarf es Korrekturen oder Ergänzungen?
- 30 Minuten
- 4 Tische, freie Platzwahl
- 2. Pause für Konsolidierung
- 3. Präsentation der überarbeiten Leitziele

4. Runde 2

- Entwicklung von Handlungszielen
- 30 Minuten
- 4 Tische, freie Platzwahl

(Tischwechsel)

5. Runde 3

- Entwicklung von Handlungszielen
- 30 Minuten
- 4 Tische, freie Platzwahl
- Fair Play: 15 Personen pro Tisch Redezeit für alle
- Jeweils eine Patin / ein Pate am Tisch



Handlungsziele

Handlungsziele...

- ... sind dem Leitziel untergeordnet und sollen die Erreichung des Leitziels unterstützen.
- ... beschreiben einen eindeutigen und spezifischen Zielzustand 2035.
- ... sind thematisch und räumlich enger gefasst als Leitziele.

Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs

- Es existiert ein Hauptstraßennetz, welches leistungsfähig an die Bundesautobahnen angebunden ist, damit die Ortsdurchfahrt entlastet wird. Alle Maßnahmen, die die überörtliche Bedeutung der Ortsdurchfahrten steigern, werden vermieden. Wohngebiete sind frei von Durchgangs- und Schleichverkehr.
- Die Wirkungen einer neuen Anschlussstelle der A 99 an die Feldmochinger Straße wurden vertieft untersucht.
- Die Westumfahrung wurde gebaut und steht unter Verkehr. Im Gegenzug wurde die Ortsdurchfahrt verkehrsberuhigt.

Öffentlichkeitsbeteiligung Ausblick

Planungswerkstatt 3 [28.11.2019, 18 Uhr]

- Präsentation von Maßnahmenvorschlägen
- Diskussion, Ergänzung und Anpassung

Öffentliche Abschlusspräsentation [30.01.2020, 19 Uhr]

Vorstellung des Handlungskonzepts



Öffentlichkeitsbeteiligung Planungswerkstatt 2 - Stationen

- Jede Person erhält vier Klebepunkte.
- Bitte verteilen Sie Ihre vier Punkte auf die vier Handlungsziele, die Sie als die Wichtigsten empfinden.

Vielen Dank!

Nächste Termine:

Planungswerkstatt 3 [28.11.2019, 18 Uhr]

Öffentliche Abschlusspräsentation [30.01.2020, 19 Uhr]



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Für weitere Informationen stehen wir gerne zur Verfügung:

SCHLOTHAUER & WAUER

Ingenieurgesellschaft mbH

Richard-Reitzner-Allee 1, 85540 Haar

Benedikt Bracher

+49 (0)89-2118 78-07

b.bracher@schlothauer.de

Sibel Aydogdu

+49 (0)89-21 18 78-27

s.aydogdu@schlothauer.de

