Hinweis für die Presse: Bitte nicht vor dem Sitzungstag veröffentlichen.

**Beschlussvorlage FB 3/058/2022
TOP Nr. 6 (Bau- und Werkausschuss)**

<i>Gremium</i> Bau- und Werkausschuss Stadtrat	<i>Beschluss</i> Vorberatung Entscheidung	<i>Ö-Status</i> öffentlich öffentlich	<i>Sitzungstag</i> 27.09.2022
--	---	---	---

Bezeichnung des Tagesordnungspunktes:

**Verkehrsplanung;
Gesamtverkehrsuntersuchung Grafing;
Vorstellung des Untersuchungsberichtes vom 06.09.2022 und
Entscheidung über künftige Verkehrsmaßnahmen zur Entlastung der Innenstadt**

Sachverhaltsdarstellung / Begründung

I. Grundlagen:

Das Stadtzentrum von Grafing ist gekennzeichnet durch mehrere Staats- und Kreisstraßen (St 2080, St 2089, St 2351, EBE 9, EBE 13), die radial auf den Marktplatz zulaufen. Die hohe Verkehrsbelastung, die räumliche Enge, die verwinkelte Straßenführung, die Konzentration des Einzelhandels am Marktplatz und der starke Parksuchverkehr führen dort zu massiven Beeinträchtigungen der städtebaulichen Qualität und des Funktionsgefüges.

Dieser Missstand im innerörtlichen Verkehrsablauf ist der wesentlichste Grund für die städtebaulichen Funktionsstörungen in der Stadtmitte. Sie waren auch der entscheidende Grund, dass die Stadt im Jahr 1978 in das städtebauliche Sanierungsverfahren (Altstadtsanierung) eingetreten ist.

Die Hauptursache für die massive Verkehrsbelastung des Marktplatzes war das Fehlen von Umfahrungsmöglichkeiten, und zwar von äußeren Umfahrungen und auch im engeren Innenstadtbereich. Eine weitere Ursache für die Verkehrsmengen ist neben dem Durchfahrtsverkehr (mit Schwerverkehr!) auch der hohe Anteil an Ziel- und Quellverkehr und auch der Parksuchverkehr (hausgemachter Verkehr).

Seit dieser Zeit – seit über 40 Jahren – versucht die Stadt Grafing b.M. eine Lösung dieser verkehrlichen Missstände. Ein erstes Verkehrskonzept – erstellt durch das Fachbüro Billinger, Stuttgart – geht bereits auf das Jahr 1979 zurück. Vorbereitungs- oder Umsetzungsmaßnahmen erfolgten leider nicht.

Dann wurde 1986/1987 die gemeinsame Verkehrsuntersuchung Ebersberg/Grafing durch Prof. Kurzak durchgeführt. Im unmittelbaren Zusammenhang dazu steht der Verkehrsentlastungsplan 1989 für die Altstadt von Prof. Dr. Ing. Kurzak. Hierauf aufbauend hat dann der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München das noch vielen bekannte „Integrierte Verkehrskonzept Grafing“ 1991 erarbeitet. Mit diesem langjährig und umfangreich vorbereiteten Verkehrskonzept sollte endlich eine Verkehrslösung für Grafing gefunden werden. Das Ergebnis war ernüchternd. Selbst die einzige davon verbliebene Teilmaßnahme „Nordtangente“ (Stadtrat 22.05.1995) wurde dann im Vorfeld der Planung zur Ostumfahrung überraschend wieder aufgegeben, obwohl diese nördliche Anbindungsstraße nach dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens (1982) ursprünglich als zwingend angesehene Voraussetzung für die Umsetzbarkeit der „Ostumfahrung“ galt.

Nach dem Scheitern aller bisherigen Verkehrsplanungen erfolgte 1997 ein Neuanfang. Trotz jahrelanger Misserfolge konnte mit der Neuausrichtung der Altstadtanierung (auch mit neuen Fachplanern) erreicht werden, dass die Stadt Grafing b.M. nicht aus dem staatlichen Förderprogramm („Städtebauförderungsprogramm“) entlassen wurde. Nur mit den daraus zu erwartenden Finanzhilfen wird es gelingen, das zentrale Sanierungsziel eines neugestalteten und attraktiven Marktplatzes umzusetzen.

Nach umfangreichen vorbereitenden Untersuchungen und auch vertieften städtebaulichen Untersuchungen von Teilbereichen (Feinuntersuchungen) wurden im Jahr 2003 dann mit dem städtebaulichen Rahmenplan die Sanierungsziele in grundsätzlicher Weise neu bestimmt und auch die Verkehrsplanung neu ausgerichtet – mit konzeptionellen Lösungsansätzen anstatt vorfestgelegten und detailgenauen Straßenplanungen.

Der städtebauliche Rahmenplan 2003 zeigt (verkürzt) folgendes Konzept für die Verkehrsplanung auf:

Nur eine Vielzahl von Maßnahmen erleichtert schrittweise den überlasteten Marktplatz:

- a) Bau der Ostumfahrung als wichtigste Teilmaßnahme, insbesondere zur Entlastung des Durchgangsverkehrs und des Schwerlastverkehrs
- b) Verbesserung der Leistungsfähigkeit einer westlichen Umfahrung auf dem bestehenden Straßennetz
- c) Nutzung aller Möglichkeiten zur Schaffung einer Querverbindung am Innenstadtrand, vor allem aber einer Verbindungsstraße zwischen Bahnhofstraße und Glonner Straße („Neue Gartenstraße“) und die Verbesserung der Straßenführung von der Rotter Straße/Thomas-Mayr-Straße /Leonhardstraße/Münchener Straße.

Auf dieser Grundlage wurde die Verkehrsentslastung der Grafinger Innenstadt und die Neuordnung des Straßennetzes - wohl die wichtigste Herausforderung in der Stadtplanung Grafings - dann aber auch konsequent weiterverfolgt. Trotz massiver Widerstände ist es dann auch in der Folgezeit mit erheblichen Engagement gelungen, mit dem Bau der Ostumfahrung und dem Ausbau einer Westumfahrung die Schlüsselmaßnahmen umzusetzen und auch die entscheidenden Vorbereitungen (Grunderwerb) für die innerstädtischen Umfahrungsstraßen (Oberanger, Neue Gartenstraße) zu schaffen.

Hier setzt jetzt die nun vorliegende Gesamtverkehrsuntersuchung 2022 an. Sie schafft die Entscheidungsgrundlagen, um die nächsten wichtigen Schritte in der Verkehrsplanung zu bestimmen und bestmöglich auch deren Umsetzung vorzubereiten.

Anlass für die Ganzheitliche Verkehrsuntersuchung und Antrag der CSU-Fraktion 26.07.2016:

Ausgelöst vom Bau der Ostumfahrung hatte sich die Stadt Grafing b.M. mit der Neuordnung des Kreuzungsbereiches am Unteren Marktplatz (Marktplatz / Münchener Straße / Rotter Straße / Lederergasse) auseinandersetzen. Die Stadt. hatte aufgrund der massiven Verkehrszunahme auf der Rotter Straße (Hauptzufahrt zur Ostumfahrung) die Überprüfung der Leistungsfähigkeit dieser Kreuzung bereits im Planfeststellungsverfahren gefordert, was von der Planfeststellungsbehörde aber zurückgewiesen wurde.

In der Folge hat die Stadt selbst eine fachliche Beurteilung durchführen lassen. Nach Prüfung durch den Verkehrsgutachter Prof. Kurzak wäre die Kreuzung am unteren Marktplatz (Rotter Straße) nur mit einer Lichtsignalanlage verkehrsgerecht zu lösen gewesen (Erläuterungsbericht PF vom 27.07.2009, Nr. 3.3.5, Seite 52).

Die Regelung der Kreuzung Marktplatz/Rotter Straße durch eine Lichtsignalanlage (Ampellösung) wurde von den Fachbehörden in der Folgezeit als unverzichtbar angesehen. Auch im Stadtrat gab es viele Unterstützer für die Lichtsignalanlage aufgrund des verbesserten Schutzes der Radfahrer und Fußgänger. Von der Lösung der Kreuzungsproblematik mit einer Ampel und die dafür vorzunehmende Leistungsfähigkeitsberechnung wurde damals auch die Zulassung der Fußgängerampel an der Einmündung St.-Ägidius-Weg abhängig gemacht. Diese Fußgängerquerung (Schulweg) war wiederum im Rahmen der Straßenaufweitung zur Tiefgarage in der Rotter Straße zwingend klärungsbedürftig.

Die Stadtverwaltung hat sich stets gegen eine Ampellösung ausgesprochen. Neben den Auswirkungen auf das Stadtbild einer ampelgesteuerten Kreuzung sprach auch eine spätere Umgestaltung des Marktplatzes zum Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich entgegen (vgl. § 45 Abs. 1c Satz 3 StVO: Der Verkehrsberuhigte Geschäftsbereich darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen umfassen).

Im Zuge der dabei zu klärenden Fragen wurde von der Stadt auch stets die LKW-Sperrung der Innenstadt eingefordert, da die LKW-Belastung für die Räumzeiten der Kreuzung von besonderer Bedeutung ist. Mit diesen verkehrslenkenden Maßnahmen, so die Erwartung der Stadt, ließe sich der für das Erscheinungsbild des Marktplatzes sehr abträgliche Ampelbau vermeiden. Die LKW-Sperrung war aber stets davon abhängig, dass zuerst leistungsfähige Umfahrungsstraßen entstehen.

Um die Ampellösung für den Marktplatz und die Zulassung einer Fußgängerampel in der Rotter Straße zu klären, wurde von der Stadt dann eine mikroskopische Verkehrsuntersuchung durchgeführt und eine technische Vorplanung. Hier zeigten sich aber bisher nicht erkannte Probleme, wie etwa die fehlenden Flächen für die Ampelmasten und die Steuerungseinheiten. Selbst bei einem einseitigen Rückbau des Gehweges beim „Kreuzschmied-Anwesen“ (und Schließung eines Gebäudezugangs!) wäre für Fußgänger und Radfahrer nicht ausreichend Aufstellraum zur Verfügung gestanden.

Schließlich hat sich nach einer Gesamtbetrachtung aller beurteilungsrelevanten Verkehrsbeziehungen gezeigt, dass auch eine Ampellösung nicht gesichert die ausreichende Leistungsfähigkeit für die äußerst komplexen Verkehrsabläufe am unteren Marktplatz erreicht. Auch ein hilfsweise geprüfter Kreuzungsumbau zur Bevorrechtigung der Rotter Straße war nicht möglich, da es an der ausreichenden Anfahrsicht in die Rotter Straße für die wartepflichtigen Fahrzeuge aus der Münchner Straße fehlte.

Auf Drängen der Verwaltung wurde schließlich erreicht, dass die Umsetzung des Kreuzungsumbaus bis zur Verkehrsübergabe der Ostumfahrung zurückgestellt wurde. Die Überlegungen dazu waren, dass durch einen „Praxistest“ das Erfordernis eines Kreuzungsumbaus unter realen Bedingungen untersucht werden soll, nachdem sich auch die Ampellösung nicht als Ideallösung gezeigt hat. Sollte der Praxistest scheitern, wäre der Beweis angetreten für die Unumgänglichkeit einer Ampelregelung und deren nachhaltigen Folgen.

(Anmerkungen: Diese Erfahrungen sollen auch bei einer ggf. notwendigen Ampellösung für die Neue Gartenstraße berücksichtigt werden – hierzu siehe weiter unten)

Es kam anders. In der Tat hat sich dann – entgegen den Einschätzungen aller Fachstellen – die Kreuzung am östlichen Marktplatz mit der Verkehrsübergabe der Ostumfahrung (20.09.2017) nicht als Schwachstelle herausgestellt. Ohne jede Veränderung funktioniert die Kreuzung überraschend gut und es treten selbst in den Spitzenstunden keine unzumutbaren Rückstauungen auf. Nachdem dann auch seit Herbst 2020 die „Westumfahrung“ über die neu ausgebaute EBE 8 in Betrieb genommen und in der Folge das von der Stadt geforderte Durchfahrtsverbot für LKW durchgesetzt wurde, hat sich der Schwerlastverkehr in der Innenstadt massiv reduziert. Die gerade durch LKW hervorgerufenen Stauungen an den Einmündungen sind weggefallen. Seither sind die Verkehrsabläufe und die Verkehrsbelastungen als verträglich anzusehen.

Im Rahmen der damals sehr kontroversen Diskussionen um die Kreuzung Rotter Straße wurde am 26.07.2016 von der Stadtratsfraktion und dem Ortsverband der CSU beantragt, sich eingehend mit einem „allumfassenden“ Verkehrskonzept für Grafing – insbesondere im Hinblick auf die Verkehrsströme im Marktplatz und der Einmündung Rotter Straße – auseinanderzusetzen. Hierbei sollten auch die Gartenstraße-Neu und die dadurch entstehende Tangente westlich des Marktplatzes betrachtet werden. Mit dieser Gesamtverkehrsuntersuchung soll – so die Intention der Antragsteller - den weiteren Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt Grafings Nachdruck verliehen werden. Mit dem Bau der Ostumfahrung (erfolgte dann im September 2017) ist zwar das wichtigste und bedeutsamste Verkehrsprojekt Grafings erreicht. Die Stadt muss aber diese Gelegenheit nutzen, um konsequent die langjährigen Verkehrsplanungen zum Abschluss zu bringen. Am Ende soll dann der ersehnte Umbau des historischen Marktplatzes stehen.

Um die verkehrlichen Verhältnisse in der Ortsmitte in einer mikroskopischen Betrachtung (Verkehrssimulation) unterziehen zu können, war vorab wegen der grundlegenden Änderungen der Verkehrsabläufe (Ostumfahrung, Westumfahrung) eine großräumige **Verkehrsuntersuchung** durchzuführen und ein Verkehrsmodell für einen künftigen Prognosehorizont (2035) zu erarbeiten. Mit Beschluss vom 21.02.2017 wurde das Büro Obermeyer mit einer ganzheitlichen Verkehrsuntersuchung beauftragt. Für eine integrierte Betrachtung aller Verkehrsarten wurde gleichzeitig auch ein Radverkehrskonzept erstellt.

Nach einer Bearbeitungszeit von ca. 5 Jahren ist das Gesamtverkehrsuntersuchung jetzt zum Abschluss gebracht. Erhebliche Zeitverzögerungen ergaben sich durch eine Vielzahl an Straßenbauarbeiten (Kreisverkehr Schammach, EBE 8 Nettelkofen-Seeschneid, Kanalisation Wiesham mit 2-jährige Bauzeit) und den daraus resultierenden Sperrungen und Umleitungen, die einer Erhebung zu gewöhnlichen Verkehrsbedingungen entgegenstanden. Weiter zeigte sich schon bei den ersten Ergebnissen, dass der Untersuchungsumfang erweitert werden muss. Verschiedenste Planszenarien galt es gesondert und kombiniert zu betrachten. Vor allem die in dieser Zeit angeordnete Tempo-30-Beschränkung auf der Griesstraße / Rosenheimer Straße (führte zu spürbaren Verlagerungen auf die Rotter Straße) und auch weitere in Aussicht genommenen Geschwindigkeitsbegrenzungen für die Innenstadt, wie es sich nach den geforderten Abstufungen des innerörtlichen Wegenetzes zu Ortsstraßen ergeben kann, mussten nachträglich in der Verkehrsbetrachtung berücksichtigt werden.

II. Beurteilung

(Ganzheitliche Verkehrsuntersuchung vom 06.09.2022 (Bericht-Nr. 24968, erstellt durch OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG, München) kurz -VU-)

1. Netzänderungen (Umstufungen)

Für die Bewertung der VU von entscheidender Bedeutung ist, dass dort bereits die angestrebten Klassifizierungsänderungen im örtlichen Straßennetz unterstellt wurden. Der für die Wirkung der geplanten und untersuchten Maßnahmen stets als Vergleich heranzuziehende Prognose-Nullfall 2035 stellt also auf ein Straßennetz ab, das erst geschaffen werden muss.

In Erinnerung zu rufen ist in diesem Zusammenhang auch das Radverkehrskonzept 2020 (Beschluss des Stadtrates vom 06.10.2020), das nicht nur die Abstufung der bisherigen Ortsdurchfahren sämtlicher Kreis- und Staatstraßen (alle führen über den Marktplatz) als Voraussetzung unterstellt hat, sondern auch die darauf aufbauende Ausweisung des Marktplatzes als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (§ 45 Abs. 1c StVO). Allein damit – das war die ernüchternde Feststellung des Radverkehrskonzeptes – kann ein verkehrssicheres Radwegenetz in der Stadtmitte geschaffen werden: Über einen verkehrsberuhigten Marktplatz!

Diese Änderung des Straßennetzes (Umstufungen) war in keiner Verkehrsplanung / in keinen Verkehrskonzepten der Vergangenheit enthalten. Sie ist aber aufgrund des erreichten Standes der Verkehrsplanung

- a) Bau der Ostumfahrung
- b) Ausbau der EBE 8 als westliche Umfahrungsstraße
- c) Verbot für den LKW-Durchgangsverkehr

und den damit veränderten Verkehrsabläufen realistisch geworden und wird seitens der Verwaltung als nächste entscheidende (Schlüssel-)Maßnahme vorgeschlagen. Erst damit wird die Stadt Grafing b.M. letztendlich erst rechtlich in die Lage versetzt, einen verkehrsentlasteten Marktplatzbereich auch umzugestalten und die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen (auch als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) durchzusetzen. Und gerade diese Tempo-Reduzierungen schaffen den entscheidenden Verlagerungseffekt.

Hierzu gilt es darauf hinzuweisen, dass kein Entscheidungsermessen hinsichtlich der Klassifizierung von Straßen besteht. Die Straßenklasse bestimmt sich allein nach der Verkehrsbedeutung einer Straße (Art. 3 Abs. 1 BayStrWG). Ändert sich diese Verkehrsbedeutung, dann sind die Straßen zwingend umzustufen (Art. 7 Abs. 1 BayStrWG). Das ist aber bei Staatstraßen und Kreisstraßen nicht allein dann der Fall, wenn diese geänderte Verkehrsbedeutung schon tatsächlich eingetreten ist; auch absehbare Veränderungen („zu dienen bestimmt ist“, Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG)) kann hier Berücksichtigung finden.

Ansonsten (also ohne tatsächliche oder absehbare Veränderung der Verkehrsbedeutung) würde eine Abstufung nur gelingen, wenn überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen (Art. 7 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG). Auch wenn städtebauliche Gründe hierunter zählen, wird deren überwiegende Bedeutung kaum zu begründen sein. Das wurde in der Vergangenheit auch von der staatlichen Straßenbauverwaltung deutlich erklärt.

Die VU hat deshalb auch die Aufgabe, die durch bereits durchgeführte und in Aussicht genommenen Maßnahmen entstehenden Veränderungen der Durchgangsverkehre im Verkehrsnetz zu ermitteln, auf die es bei der Beurteilung der Verkehrsbedeutung von Staatstraßen vorrangig ankommt.

Das Gelingen der Abstufung ist also die zentrale Aufgabenstellung für die Fortführung der örtlichen Verkehrsplanung. Dabei geht es wiederum zuerst darum, dass die Staatsstraße St 2089 (bisher: Aiblinger Straße - Glonner Straße – Marktplatz - Münchener Straße) künftig über Grafing-Bahnhof / Nettelkofen geführt wird. Damit wäre der Netzverbund für die St2351 (Ebersberger Straße-Bahnhofstraße) gewährleistet, da diese Straße dann in Grafing-Bahnhof an einer Staatsstraße enden würde, mit der sie wiederum an eine Bundesstraße (B 304) angeschlossen ist (Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG).

Abbildung 15 (Seite 31) der VU zeigt die Durchgangsverkehrsbelastung des Straßennetzes. Daraus wird deutlich, dass der Durchgangsverkehr auf der EBE 8 (zwischen Glonner Straße und Grafing Bahnhof) noch kein erhebliches Gewicht einnimmt (gerade 17,5 %). Der größte Anteil des Durchgangsverkehrs aus der Brucker Straße und der Aiblinger Straße fließt (noch) über die Innenstadt ab. Erst wenn diese Streckenführung unattraktiver wird (Geschwindigkeitsreduzierung), wird sich die notwendige Verlagerung einstellen.

Selbst mit Geschwindigkeitsreduzierungen wird die in der Realisierungsstufe 1 geplante Errichtung der „Neuen Gartenstraße“ und des „Oberangers“ (Planfall 1, Szenario 3 oder 4) zwar eine beträchtliche Entlastung der Innenstadt bewirken. Die Verkehrsverlagerung auf der EBE 8 wird damit aber nur geringfügig um (600 / 900 Kfz) erhöht. Erst in Verbindung mit der „Aiblinger Spange“ (Planfall 5) wird eine erhebliche Umlegung des Verkehrs aus der Glonner Straße auf die EBE 8 erreicht (1.800 – 2.300 Kfz/Tag).

Aussagekräftig dazu sind die Tabellen 18 – 20. Danach wird mit dem Umsetzungsstufe 2 (Planfall 4 / Szenario 3 oder 4) die größtmögliche Verlagerung der Durchgangsverkehre erreicht. Der Anteil des Durchgangsverkehrs auf der EBE 8 beträgt dann zwischen 40 – 60 % und auf der EBE 13 ca. 45 %. Das könnte ausreichen.

Es ist deshalb hinsichtlich der Umsetzung einer Verkehrsberuhigung am Marktplatz notwendig, stets auch die „Aiblinger Spange“ als Teil des Gesamtverkehrskonzeptes einzubeziehen. Erst auf dieser Grundlage gelingt der Nachweis über die (künftige) Verkehrsbedeutung der EBE 8 als Staatsstraße. Ohne diese Abstufung sind zwar die vorgezogenen Teilmaßnahmen „Oberanger“ und „Neue Gartenstraße“ möglich, nicht aber der Umbau bzw. Geschwindigkeitsbeschränkungen am Marktplatz, wie sie in diesem Zusammenhang geplant sind.

Jedenfalls kann der Nachweis erbracht werden, dass sich bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Verkehrsmaßnahmen (Neue Gartenstraße, Oberanger, Aiblinger Straße und Geschwindigkeitsbegrenzung am Marktplatz) die Verkehrsbedeutung der EBE 13 / EBE 8 zur Staatsstraße ändert. Die erforderliche Änderung der Netzstruktur als zwingende Voraussetzung (und bereits bei der VU als gegeben vorausgesetzt) ist damit möglich.

Aufgrund dieser Feststellung kann das in der VU entwickelte Verkehrsmodell und die Verkehrsprognosen auch für die Beurteilung der Verkehrswirkung der weiteren untersuchten Maßnahmen verwendet werden.

Anmerkungen zur Ermittlung des Durchgangsverkehrs:
Auffällig ist, dass schon jetzt (ca. 900 Kfz/Tag) der Anteil des Durchgangsverkehrs auf der Münchener Straße nur noch eine unbedeutende Größenordnung darstellt (Abb. 15). Der oft geäußerte Eindruck, dass trotz Ostumfahrung noch sehr häufig der Weg über die Stadtmitte (Münchener Straße) genutzt wird, hat sich damit nicht bestätigt. Jedenfalls wird auch diese Restbelastung mit den in Aussicht genommenen Maßnahmen dann völlig entfallen.

Die Bahnhofstraße (St 2351) weist jetzt schon keinen Durchgangsverkehr mehr auf.

2. Innerstädtische Maßnahmen zur Entlastung des Marktplatzes

Vorausgeschickt: Mit dem Bau der Umfahrungsstraßen hat sich am Marktplatz wieder eine verträgliche Verkehrsbelastung eingestellt. Das erklärt die massive Beruhigung der öffentlichen Diskussion über die Verkehrsbelastung von Grafing. Diese „Verschnaufpause“ ist durchaus verständlich, nachdem über Jahrzehnt die gesamte öffentliche Diskussion von der untragbaren Verkehrssituation in der Stadtmitte beherrscht wurde. Dass die Bemühungen um eine Fortführung der Verkehrsplanung aber dringendst fortgeführt werden müssen, zeigt das Ergebnis der VU eindringlich. Das Verkehrsgutachten prognostiziert eine Verkehrszunahme bis 2035 von 16 % im Leichtverkehr und 9 % im Schwerverkehr. Im Jahr 2035 wird am Marktplatz wieder ein Verkehrsaufkommen erwartet von 18.800 Kfz/Tag (Zuwachs von 20 %) erwartet! Damit würde sich die Verkehrsbelastung wieder an die Situation vor der Ostumfahrung annähern, durch die eine Verkehrsreduzierung am Marktplatz um 22 % erreichte.

Verkehrskonzept 2003:

Der bisherige konzeptionelle Lösungsansatz (städtebaulicher Rahmenplan 2003, Seite 31) lautet: Es sind alle Möglichkeiten zur Schaffung von Verbindungsstraßen zwischen den Radialstraßen zu schaffen. Dabei kommt der „neue Gartenstraße“ eine besondere Bedeutung zu.

Schon jetzt ist die Gartenstraße eine wichtige Querverbindung, über den der Verkehr zwischen den nördlichen Siedlungsgebieten und den südlichen und südöstlichen Stadtgebieten abgewickelt wird. Über die Gartenstraße (und Jahnstraße) kann für diese Verkehrsbeziehung die neuralgische Engstelle des westlichen Marktplatzes umfahren werden.

Die Realisierbarkeit dieser Straßenverbindung wurde im Jahr 2002 mit der geplanten Neuerrichtung des (früheren) Anwesens Jahnstraße 1 („Hut-Mayr-Haus“) in Frage gestellt. Die Stadt musste zur Freihaltung als künftige Straßenentrasse einen sog. Straßenführungsplan aufstellen, der dann mit einer Veränderungssperre (Suspendierung des Baurechts bis zum Inkrafttreten des Bebauungsplanes) gesichert werden konnte. Der „Straßenführungsplan Neue Gartenstraße“ ist dann am 30.09.2005 in Kraft getreten. Die geplante Bebauung wurde damit verhindert. In der Folge konnte dann das Baugrundstück sogar von der Stadt erworben werden. Das Bestandsgebäude wurde dann beseitigt und es wurde dort ein provisorischer Parkplatz angelegt.

Im Rahmen dieses Bebauungsplanes wurde die künftige Verkehrsbelastung der Neuen Gartenstraße mit 3.250 Kfz/Tag prognostiziert (Verkehrsgutachten Lang 2004).

Im Rahmen der späteren Feinuntersuchung über die Umgestaltung des Marktplatzes (und der untrennbar damit zusammenhängenden „neuen Gartenstraße“ wurden verschiedene Planfälle untersucht (Verkehrsuntersuchung SLV 2013). Vorausgegangen (2011) ist eine Entscheidung über den Marktplatzumbau unter Beibehaltung des Einbahn-Ringverkehrs und dem Ziel eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches. Um den neuralgischen Verkehrsknoten am westlichen Marktplatz zu entlasten, sollte die Bahnhofstraße (Staatstraße) auf die Neue Gartenstraße verlegt werden und die innere Bahnhofstraße verkehrsberuhigt ausgebaut werden (Beschluss vom 07.06.2011 zum Marktplatzumbau). In verschiedenen Planfällen wurde untersucht, ob die innere Bahnhofstraße auf einen Einbahnverkehr eingeschränkt werden könnte (Fahrtrichtung Marktplatz – Bahnhofstraße; Planfall 3). Hilfsweise wurde zumindest die Sperrung der Süd-Nord Fahrspur am westlichen Marktplatz (vor der Volksbank) untersucht (Planfall 2). Die aktuell bestehende Verkehrsführung wurde als Planfall 1 untersucht.

Aufgrund der damaligen Belastungszahlen wurde im Planfall 3 eine Verkehrsbelastung von ca. 6.000 Kfz/Tag in der Gartenstraße prognostiziert, für den Planfall 2 von 3.700 Kfz/Tag und im Planfall 1 von 2.700 Kfz/Tag. Der Planfall 3 wurde dann aber schon deshalb verworfen, weil unter anderem der Knotenpunkt (Kreuzungen Gartenstraße – Glonner Straße) völlig überlastet worden wäre. Das war der Grund, warum die Stadtverwaltung gegenüber der im Rahmen des ISEK fortentwickelten Planungsvariante mit der vollständigen Auflösung der Fahrspuren am westlichen Marktplatz skeptisch war und deren Realisierbarkeit in Frage gestellt hat.

Im Rahmen der VU wurde auf der Grundlage gegenüber 2013 geänderten Verkehrszahlen (es wird ja in der VU die Netzänderung der Straßenklassen schon unterstellt) eine Verkehrssimulation zur Leistungsfähigkeitsprüfung durchgeführt. Wesentliche Veränderungen der Verkehrsbelastungen gegenüber dem damaligen Verkehrsmodell ergeben sich auch aus der „Westumfahrung“ (EBE 8), die in den früheren Verkehrsuntersuchungen nicht berücksichtigt wurde und die seitens der Planer ein positives Ergebnis erwarten ließen.

Hierzu wurden die innerstädtischen Querverbindungen (Gartenstraße und Oberanger) jetzt jeweils gesondert und in den verschiedenen Kombinationen untersucht. Für den Marktplatz wurden neben der vorhandenen Straßenführung (jedoch mit Beschränkung auf 30 km/h als Szenario 1 und auf 20 km/h als Szenario 2) auch die ISEK-Variante (Szenario 3 + Tempo 20) und die im Rahmen der Marktplatzplanung 2011 festgelegte Variante (entfall der Süd-Nord-Fahrspur + Tempo 20) als Szenario 4 untersucht.

Verkehrsbelastung nur „neue Gartenstraße“ (Planfall 3):

Szenario 3: 8.800 Kfz/Tag

Szenario 4: 8.300 Kfz/Tag

Verkehrsbelastung „neue Gartenstraße“ und „Oberanger“ (Planfall 1).

Szenario 3: Gartenstraße 8.800 Kfz/Tag

Oberanger 2.800 Kfz/Tag

Szenario 4: Gartenstraße 7.600 Kfz/Tag

Oberanger 2.000 Kfz/Tag

Der maßgebliche Vorteil der Kombination dieser beiden Planfälle ist, dass neben der Gartenstraße auch die Bahnhofstraße und vor allem die Jahnstraße eine deutliche Entlastung erfahren. Die Verkehrsabnahme in der östlichen Jahnstraße (Schulweg Gymnasium) erreicht eine Größenordnung von 2400 Kfz/Tag (60 %). Ohne „Verlängerung Oberanger“ beträgt die Entlastung der östlichen Jahnstraße nur 1.000 Kfz (25 %).

Interessant: Wird nur die „neue Gartenstraße“ errichtet, würde sich der Verkehr auf dem südlichen Teil des Oberangers (ist vorhandener Oberanger) um 1.000 Kfz/Tag erhöhen. In der Kombination der Neuen Gartenstraße mit der Verlängerung des Oberangers zur Bahnhofstraße beträgt die Verkehrsmehrbelastung geringfügig weniger (800 Kfz/Tag). Auch führt diese Kombination zu einer (geringfügig) besseren Entlastung im Marktplatz.

Den deutlich größeren Entlastungseffekt des Marktplatzes erzielt der Planfall 1 (Oberanger + neue Gartenstraße) im Szenario 3 (ISEK-Variante für den Marktplatz). Hier wird, da die Fahrspuren vor der Volksbank ganz wegfallen, der gesamte Verkehr über die Bahnhofstraße (Einbahnverkehr) zur neuen Gartenstraße. Aber hier bestätigt sich letztendlich, was schon im Verkehrsgutachten SLV 2013 festgestellt wurde: die Einmündung Gartenstraße – Glonner Straße (und jetzt auch Bahnhofstraße – Gartenstraße) ist verkehrlich nicht ausreichend leistungsfähig. Notwendig werden dort dann Lichtsignalanlagen (Ampeln) und zusätzlich an der Bahnhofstraße eine Linksabbiegespur. Aus diesem Grunde (und der weiteren Zusatzbelastung für die Gartenstraße) wird seitens der Verwaltung von dieser Lösung abgeraten. Eine Lichtsignalanlage widerspricht den gestalterischen Vorstellungen einer verkehrsberuhigten Innenstadt. Vielmehr sollte man aufgrund der hohen Radfahrer- und Fußgängerdichte nachdenken, auch die innere Bahnhofstraße und ggf. sogar auch die Neue Gartenstraße in den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich einbeziehen. Das schließt sich bei Lichtsignalanlagen aus (vgl. § 45 Abs. 1c StVO).

Ungeachtet der Entscheidung über die Markplatz-Lösung lässt sich aber feststellen, dass sich eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens in der Gartenstraße gegenüber den im Jahr 2005 im Bebauungsplanverfahren unterstellten Verkehrsmengen ergibt. Zwar führt das nicht dazu, dass der Straßenführungsplan „neue Gartenstraße“ als Ermächtigungsgrundlage für den Straßenbau entfallen würde. Maßgeblicher Rechtszeitpunkt ist gemäß § 214 Abs. 3 Satz 1 BauGB der Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses. Von einer Unwirksamkeit (Planobsolenz) aufgrund nachträglicher eingetretener Änderungen kann ebenfalls nicht ausgegangen werden, da ja die Verwirklichung nicht gehindert ist. Es ergeben sich aber zusätzliche ggf. Entschädigungsansprüche für passive Schallschutzmaßnahmen (§ 42 BImSchG). An diesem Punkt kommt jetzt entgegen, dass die Straße nicht mehr als Staatsstraße erreicht wird, wie noch vormals geplant. Dieser Weg schließt sich aus, wenn die Stadt Grafing b.M. jetzt die Abstufung der Ortsdurchfahrten fordert. Im Gegensatz zu Staatsstraßen sind beim Bau als Ortsstraße auch Geschwindigkeitsbegrenzungen möglich, die eine Reduzierung der Verkehrslärmbelastung bedeuten. Verzichtet man auf das Szenario 3 und werden keine Ampeln erforderlich, dann wäre auch eine Anordnung als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (und 20 km/h) nicht grundsätzlich ausgeschlossen.

3. Ergebnis:

Die Gesamtverkehrsuntersuchung OBERMEYER 06.09.2022 bestätigt die Wirksamkeit der Umfahrungsstraßen (Ostumfahrung und Westumfahrung) für die Innenstadt. Die für die Ostumfahrung 2009 erstellten Verkehrsprognosen (Betrachtung: 2025) haben sich mehr als erfüllt. Durch die „Westumfahrung“ (Ausbau EBE 8), die im Verkehrsgutachten 2009 noch nicht berücksichtigt war, konnte eine weitere wesentliche Entlastung erreicht werden.

Das Verkehrsgutachten prognostiziert jedoch ein weiter ansteigendes Verkehrsaufkommen. Für die Stadtmitte ist bis 2035 eine erhebliche Verkehrszunahme von 15.500 Kfz/Tag auf 18.800 Kfz/Tag zu erwarten (+ 20 %). Die Umsetzung der geplanten Verkehrsmaßnahmen ist für die nachhaltige Entlastung der Stadtmitte weiterhin erforderlich.

Verkehrsbelastung Marktplatz 2009:	20.000 Kfz/Tag
Verkehrsbelastung Marktplatz 2025 (Kurzak-VU 2009 für Ostumfahrung)	18.400 Kfz/Tag
Verkehrsbelastung Marktplatz 2019	15.500 Kfz/Tag
Verkehrsbelastung Marktplatz 2035 (VU 2022 ohne Entlastungsmaßn.)	18.800 Kfz/Tag
Verkehrsbelastung Marktplatz 2035 (VU 2022 mit gepl. Entlastgsmaßn.)	14.600 Kfz/Tag

Die Gesamtverkehrsuntersuchung zeigt die größte Entlastungswirkung für die Stadtmitte / Marktplatz mit der Kombination der drei geplanten Straßenbaumaßnahmen

- a) Neue Gartenstraße (Verbindung Bahnhofstraße - Glonner Straße)
- b) Verlängerung Oberanger bis zur Bahnhofstraße
- c) Verlegung der nördlichen Aiblinger Straße nach Westen (Aiblinger Spange)
- d) Umbau des Marktplatzes zum Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo 20).

Der Umbau des Marktplatzes und die Geschwindigkeitsbeschränkung setzt die Abstufung zur des Marktplatzes (jetzt Staatsstraße St 2089) zur Ortsstraße voraus. Voraussetzung der Abstufung des inneren Wegenetzes ist eine Verlagerung der St 2089 auf die Westumfahrung (bisher Kreisstraße EBE 8) über Grafing-Bahnhof und Nettelkofen. Mit dem Verkehrsgutachten wird der Nachweis für diese Änderung der Verkehrsbedeutung der EBE 8 erbracht.

Die Umgestaltung des Marktplatzes mit der vollständigen Sperrung der Fahrspuren des westlichen Marktplatzes (vor der Volksbank) und der Verlegung auf die Neue Gartenstraße hat den größten Entlastungseffekt. Die hohe Verkehrsbelastung an der Gartenstraße führt dazu, dass deren Einmündungen überlastet werden und für die Leistungsfähigkeit eine Lichtsignalanlage (Ampel) erforderlich wird.

Bei der Umgestaltung des Marktplatzes entsprechend dem bisherigen Maßnahmenkonzept „Marktplatzumbau 2011“ entfällt die Süd-Nord-Spur am westlichen Marktplatz. Es bleibt dort die Nord-Süd-Fahrspur im Einbahnverkehr. In einer ersten Realisierungsstufe wird diese Lösung vorgeschlagen, um die Überlastung der Gartenstraße zu vermeiden.

Beschlussvorschlag

Empfehlungsbeschluss an den Stadtrat:

1. **Mit der Errichtung der Ostumfahrung (St 2080 neu), dem Ausbau der westlichen Umfahrung (EBE 8) und dem Durchfahrtsverbot für LKW wurden die vom Stadtrat mit dem städtebaulichen Rahmenplan am 07.10.2003 bestimmtem Schlüsselmaßnahmen für die Verkehrsentslastung der Grafinger Innenstadt vom Durchgangsverkehr umgesetzt. Die ganzheitliche Verkehrsuntersuchung vom 06.09.2022 (Bericht-Nr. 24968, erstellt durch OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG, München) erfolgte auf einer umfassenden Verkehrserhebung 2018/2019 und erfasst damit die Verkehrsabläufe im Zeitpunkt nach Verkehrsübergabe der Ostumfahrung (20.09.2017). Die Verkehrsuntersuchung bestätigt die Wirksamkeit des Umfahrungsnetzes und schafft die Entscheidungsgrundlage für die Fortschreibung des Verkehrskonzeptes Grafing 2003.**

Der Bericht vom 06.09.2022 (Bericht-Nr. 24968) wird als Entscheidungsgrundlage für die weiterführende Verkehrsplanung bestimmt (Billigungsbeschluss).

2. **Fortschreibung des Verkehrskonzeptes (Verkehrskonzept Grafing 2022): Hauptziel der Altstadt- und Verkehrsplanung ist die größtmögliche Verkehrsentslastung des Stadtkerns mit seinem historischen Marktplatz und die bauliche Umgestaltung zur Stärkung der Aufenthaltsqualität und der Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer.**

Für den Marktplatzbereich ist eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf max. 30 km/h und möglichst die Umgestaltung zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (§ 45 Abs. 1c StVO) vorgesehen (Stadtrat vom 07.06.2011 zur Verkehrsführung und Umgestaltung des Marktplatzes und Stadtrat vom 06.10.2020 zum Radverkehrskonzept-Grafing).

Hierfür sind folgende Maßnahmen durchzuführen:

- 2.1 Überörtliche Verkehrswege:** Das geänderte Straßennetz mit leistungsfähigen Umfahrungsstraßen (Ausbau EBE 8, St 2080 neu, LKW-Verbot für die Ortsdurchfahrten) und Verlagerungen des Durchgangsverkehrs schafft die Grundlagen für die Umstufung aller bisherigen Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen im Hauptort Grafing künftig zu Ortsstraßen.

Voraussetzung ist die Umlegung der Staatstraße St 2089 auf die EBE 13 bzw. EBE 8 westlich von Grafing (Netzverbund).

In der Folge sind alle innerhalb des „Umfahrungsrings“ von Staatstraßen liegenden Ortsdurchfahrten aufgrund der geänderten Verkehrsbedeutung zu Ortsstraßen abzustufen wie folgt:

- a) Rotter Straße (EBE 9) ab KVP Rotter Straße stadteinwärts (bereits beantragt)
- b) Glonner Straße (EBE 13) ab der Einmündung der Aiblinger Straße stadteinwärts
- c) Münchener Straße (St 2089) ab der dem KVP Seeschneid stadteinwärts
- d) Ebersberger Straße / Bahnhofstraße (St 2351) ab Kreuzung EBE 8 in Grafing-Bahnhof stadteinwärts

Die Verwaltung wird beauftragt, bei den zuständigen Straßenbaubehörden auf die Umstufung (Art. 7 BayStrWG) hinzuwirken. Über die Aufstufung zur Staatsstraße oder die Abstufung von Staatstraßen entscheidet das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (Art. 7 Abs. 2, Art. 58 Abs. 1 BayStrWG).

2.2 Örtliche Verkehrswege:

In der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes wird zur höchstmögliche Entlastung der Innenstadt und des Marktplatzes die Durchführung folgender Straßenbaumaßnahmen beschlossen:

- a) Errichtung einer direkten Verbindungsstraße zwischen der Bahnhofstraße und der Glonner Straße im Verlauf der (südlichen) Gartenstraße („Neue Gartenstraße“).
- b) Errichtung einer direkten Verbindungsstraße zwischen der Bahnhofstraße und der Glonner Straße im Verlauf des Oberangers („Verlängerung des Oberanger“)
- c) Errichtung einer westlichen Verbindungsstraße zwischen der Glonner Straße und der Aiblinger Straße im Zuge der St 2089 („Aiblinger Spange“)

Unter Berücksichtigung des Untersuchungsergebnisses und der unterschiedlichen Realisierbarkeit sind die Maßnahmen a + b vorrangig umzusetzen (Realisierungsstufe 1).

3. Umsetzungsmaßnahmen:

3.1 „Marktplatz“:

Mit Beschluss des Stadtrates vom 07.06.2011 wurde die Umgestaltung des Marktplatzes (Bauentwurf des Arch.Büros Immich) beschlossen. Dieser sieht für die Verkehrsführung eine vollständige einspurige Straßenführung vor; die Süd-Nord-Fahrspur am westlichen Marktplatz (Fahrspur zur Bahnhofstraße) entfällt. Das entspricht dem Szenario 4 der Verkehrsuntersuchung 06.09.2022.

Im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes 2019 wurde dieses Konzept weiterentwickelt und die vollständige Sperrung der Fahrspuren am westlichen Marktplatz vorgeschlagen. Der von Osten auf den Marktplatz einführende Verkehr (auch Fahrziel Glonner Straße oder Griesstraße) wird danach auf die „neue Gartenstraße“ verlegt. Das entspricht Szenario 3 der Verkehrsuntersuchung vom 06.09.2022.

Um eine Überlastung der „neuen Gartenstraße“ und um die Errichtung von Lichtsignalanlagen (Ampel) an den Einmündungen der „neuen Gartenstraße“ zu vermeiden, wird für die 1. Realisierungsstufe auf eine Vollsperrung der Fahrspuren am westlichen Marktplatz verzichtet.

Nach Abstufung des Marktplatzes zur Ortsstraße und der Errichtung der „Neuen Gartenstraße“ ist der Marktplatz entsprechend dem bisherigen Maßnahmenkonzept „Marktplatzumbau 2011“ (Stadtrat vom 07.06.2011) umzugestalten.

3.2 „Neue Gartenstraße“:

Die Errichtung der Neuen Gartenstraße in der Verkehrsfunktion als Staatstraße (Beschluss des Stadtrates vom 14.04.2015) und der Abschluss einer entsprechenden Bauvereinbarung mit dem Freistaat Bayern wird nicht mehr weiterverfolgt. Der Beschluss des Stadtrates vom 14.05.2015 wird aufgehoben.

Damit erfolgt die Umsetzung auf der Grundlage des „Straßenführungsplanes Neue Gartenstraße“ (einfacher Bebauungsplan) vom 30.09.2005 in der Straßenklasse als Ortsstraße. Die Verfügbarkeit der erforderlichen Grundstücke ist zwischenzeitlich gesichert.

Die Vorbereitung der Straßenbaumaßnahme wird beschlossen (Maßnahmenbeschluss). Hierfür ist die Vergabe der Ingenieurleistungen (LPh 1-4) für die Straßenbaumaßnahme mit der Neuerrichtung der Urteilbrücke vorzubereiten. Zu untersuchen ist insbesondere die Umsetzbarkeit hinsichtlich der Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss (Lage im festgesetzten Überschwemmungsgebiet § 78 WHG und Bedingungsfestsetzung B.§ 1 des Straßenführungsplanes).

Zur Bestimmung der Anforderungen an den Schallschutz und den Kostenerstattungsansprüchen der Anlieger für passive Schutzmaßnahmen (§ 42 BImSchG) ist auf der Grundlage der Gesamtverkehrsuntersuchung vom 06.09.2022 eine Aktualisierung der Schalltechnischen Untersuchung zu beauftragen. Dabei ist zur Minimierung der Verkehrslärmbelastung (Bauausschuss vom 22.02.2005) eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zu berücksichtigen.

Die Einbeziehung der „Neuen Gartenstraße“ und der „inneren Bahnhofstraße“ (vom Marktplatz bis zur Neuen Gartenstraße) in den Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo 20) ist zu prüfen.

3.3 „Verlängerung Oberanger“:

Die Errichtung einer durchgehenden Straßenverbindung von der Bahnhofstraße zur Glonner Straße ist im qualifizierten Bebauungsplan „Hammerschmiede, Glonnerstraße, Von-Hazzi-Straße“ vom 01.07.1965 festgesetzt. Die erforderlichen Grundstücke konnten vollständig erworben werden.

Die Vorbereitung der Straßenbaumaßnahme wird beschlossen (Maßnahmenbeschluss). Hierfür ist die Vergabe der Ingenieurleistungen (LPh 1-4) für die Straßenbaumaßnahme mit der Neuerrichtung einer Urteilbrücke vorzubereiten. Zu untersuchen ist insbesondere die Umsetzbarkeit hinsichtlich der Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss (Lage im festgesetzten Überschwemmungsgebiet § 78 WHG).

Finanzielle Auswirkungen:

Ja Nein Verw.HH / Verm.HH Ansatzüberschr. Nachtragsvormerkung

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Ja, positiv Ja, negativ Nein

Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen? Ja Nein