

Integriertes Mobilitätskonzept für die Gemeinde Haar Ergebnisprotokoll 1. Sitzung des Lenkungskreises

am 5. November 2018, ab 18.00 Uhr im großen Sitzungssaal

Teilnehmer

Name	Institution
Müller, Gabriele	Erste Bürgermeisterin
Dechent, Ute	Gemeinde, persönliche Referentin
Grabler, Heribert	Gemeinde, Ordnungsamt und Sozialamt
Nemetz, Andreas	Gemeinde, Umweltamt
Pfalz, Reimar	Gemeinde, Bautechnik
Blank, Horst	Gemeinde, Bautechnik
Rudolf, Günter	Gemeinde, Finanzverwaltung
Schartel, Josef	Gemeinde, Bauverwaltung
Reichelt, Rüdiger	Gemeinde, Bauverwaltung
Dr. Keymer, Dietrich	CSU
Reichel, Thomas	CSU
Dr. Zill, Alexander	SPD
Tiedemann, Petra	Grünen
Van Lier, Antonius	Freie Wähler
Ulzhöfer, Robert	Planungsgesellschaft Stadt Land Verkehr
Bauer, Susanne	Planungsverband
Kastrup, Birgit	Planungsverband
Marx, Andreas	Planungsverband
Suttner, Magdalena	Planungsverband



Frau Müller begrüßt und eröffnet die 1. Sitzung des Lenkungskreises und Frau Bauer (PV) erläutert im Anschluss daran die Tagesordnung der 1. Sitzung des Lenkungskreises.

Tagesordnung

18.00	Begrüßung und Vorstellung der Tagesordnung
18.15	Auftrag: Prozess - Arbeitsweise - Zeitplan
18.45	Kennen lernen und Erwartungen
19.15	Themen aus Ihrer Sicht - Auftrag festlegen und justieren
19.45	Überblick über Erhebungen der Bestandsanalyse Erste Ergebnisse der Bestandsanalyse
20.30	Entwicklungsflächen für den Prognosefall 2030
21.00	Sonstiges bei Bedarf Ausblick auf die 2. Sitzung des Lenkungskreises

Danach erläutert Frau Kastrup (PV) die Zielsetzungen und die Aussagetiefe des Auftrages „Integriertes Mobilitätskonzeptes für Haar“ und stellt den Planungsprozess vor.

1. Auftrag

Das integrierte Mobilitätskonzept soll:

alle Verkehrsmittel berücksichtigen und integriert betrachten

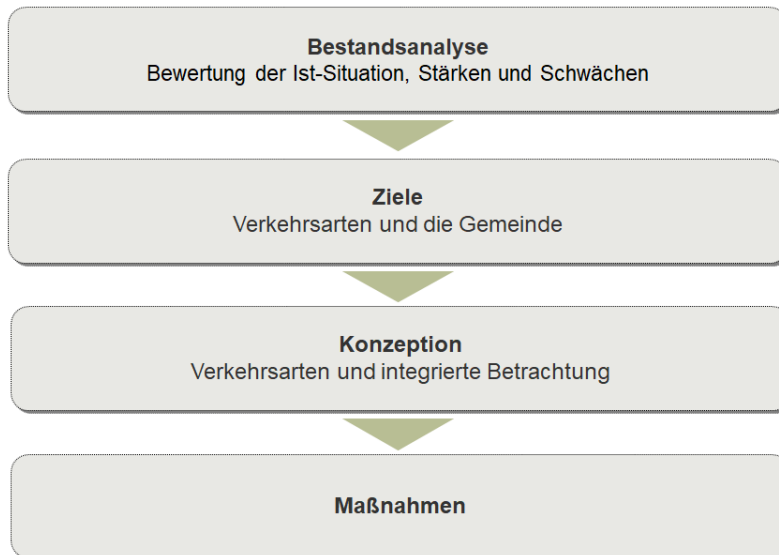
- Fußgängerverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV
- MIV (fließend / ruhend)
- Innovative Mobilitätsangebote
- Schnittstellen zwischen den Verkehrsarten

Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, also Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV, und innovative Mobilitätsangebote sollen jedoch im Fokus stehen.

1.1 Prozess

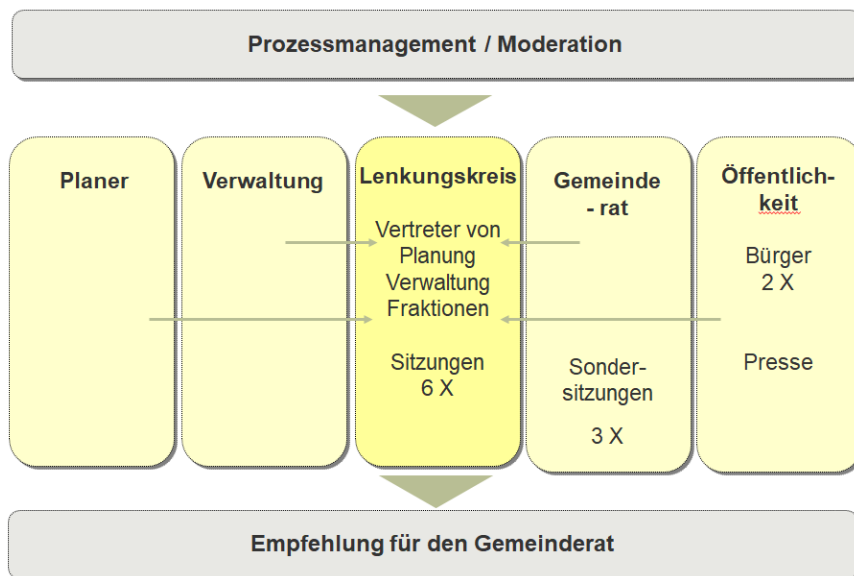
Der Planungsprozess zunächst den Arbeitsschritt der Bestandsanalyse, aus der Stärken und Schwächen abgeleitet werden. Die daran anschließende Erarbeitung von Zielsetzungen sowohl für die einzelnen Verkehrsträger als auch für die Mobilität und Siedlungsentwicklung in Haar insgesamt bildet die Grundlage, auf der die nachfolgenden Arbeitsschritte – Konzeption und Festlegungen von Maßnahmen zur Umsetzung der Konzeption – fußen und aufbauen.

Bei allen Arbeitsschritten spielt die integrierte Betrachtung, also die Berücksichtigung von Interdependenzen und sich gegenseitig beeinflussenden Faktoren eine wichtige Rolle.



Anschließend geht Frau Bauer (PV) ausführlicher auf die künftige Arbeitsweise ein.

1.2 Arbeitsweise



Die Aufgabe des Lenkungsreises wird es sein, den gesamten Prozess zu steuern und Empfehlungen für den Gemeinderat, der über das Integrierte Mobilitätskonzept und die künftigen Projekte beschließen wird, auszuarbeiten.

Hierzu ist die kontinuierliche Mitarbeit wichtig, denn ein Lenkungsreismitglied soll stetig die Interessen der Gruppierung in den Prozess einbringen, die er vertritt, und diese kontinuierlich über die Arbeitsinhalte und Arbeitsfortschritte informieren.

Der Prozess sieht für den Zeitraum der Bearbeitung (2018/2019) 6 Lenkungsreissitzungen vor, 3 Sitzungen mit dem Gemeinderat und zwei intensive Phasen der Bürgerbeteiligung.

Die verschiedenen Veranstaltungen und Sitzungen wurden im Kalender 2019 mit folgenden Symbolen eingetragen:



→ Lenkungskreis



→ Sondersitzung Gemeinderat



→ Beteiligung der Bürger (Veranstaltung + Online Verfahren)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
Jan	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	
Feb	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do				
Mär	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	
Apr	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do
Mai	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	
Jun	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	
Jul	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	
Aug	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	
Sep	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	
Okt	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	
Nov	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	
Dez	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	

Einige Termine wurden im Rahmen der Sitzung bzw. im Nachgang der Sitzung bereits genauer terminiert:

- 2. Sitzung des Lenkungskreises am 7. Februar 2019 um 18:00 Uhr, Rathaus Haar
- 1. Sitzung Gemeinderat im Rahmen der ordentlichen Sitzung am 26. Februar 2019 als Schwerpunkt-Thema
- 1. Abendveranstaltung mit den Bürgern am 20. März 2019 um 19 Uhr im Bürgerhaus
- 2. Abendveranstaltung mit den Bürgern 16. Oktober 2019 um 19 Uhr im Bürgerhaus

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

2. Kennenlernen und Erwartungen der Teilnehmer an den Auftrag/ Arbeitsweise

Anschließend erfolgt eine kurze Runde des Kennenlernens und Frau Bauer (PV) erfragt die Erwartungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sowohl zur Aufgabenstellung des Auftrages aber auch hinsichtlich der Arbeitsweise.

Fr. Tiedemann stellt an die Arbeit des Lenkungskreises die Erwartung, eine Strategie zu entwickeln, um die Autofahrten in der Gemeinde zu verringern und Anreize für die Fahrradnutzung zu schaffen. Dazu wäre aus ihrer Sicht eine Verbesserung für den Fahrradverkehr notwendig (Veränderung des Modal Split).

Hr. Keymer äußert keine speziellen Erwartungen, sondern ist gespannt auf die möglichen Maßnahmen, die das Konzept vorschlagen wird.

Hr. Reichel erhofft sich konkrete Vorschläge für Maßnahmen und deren Umsetzungen. Dem Bürger soll ein Ergebnis der Arbeit präsentiert werden können. Am Ende der Arbeit sollte aus seiner Sicht eine politische bzw. finanzielle Entscheidung des Gemeinderats stehen. Eine reine Mentalitätsänderung sieht er nicht als vorrangiges Ziel, sein Schwerpunkt liegt auf möglichen baulichen Maßnahmen.

Fr. Kastrop betont, dass vertiefte Ausarbeitungen zu einzelnen Maßnahmen nicht im Vordergrund stehen. Primäres Ziel des integrierten Mobilitätskonzeptes ist es, eine abgestimmte Gesamtkonzeption zu erarbeiten. Daraus werden sich eine Vielzahl an möglichen Maßnahmen und Projekten ergeben. Je nachdem, auf welche Prioritäten der Gemeinderat sich verständigt, können dann Projekte und Maßnahmen ausgewählt werden und schrittweise durch detailliertere Planungen umgesetzt werden. Diese späteren Detailplanungen sind aber noch nicht Teil des Integrierten Mobilitätskonzeptes.

Fr. Dechent findet einen Gesamtüberblick über die Mobilität in der Gemeinde spannend. Sie äußert den Wunsch, dadurch den Bürgern mittelfristig ein gutes Angebot für alle Verkehrsarten zur Verfügung stellen zu können.

Hr. Rudolf hat die Erwartung, dass bei der Konzeptentwicklung der ÖPNV zwar nicht voranging behandelt wird, jedoch bei der Vernetzung der Verkehrsträger eine wichtige Rolle spielen wird.

Hr. Zill sieht die Ressource Boden in der Gemeinde begrenzt. Deshalb müssen hinsichtlich des Verkehrs schwierige Entscheidungen getroffen werden. Individualverkehr muss aus seiner Sicht zurück gedrängt werden und die Anzahl der Einzelfahrer verringert werden. Auch der Klimaschutz stellt für ihn ein wichtiges Ziel dar. Seine Hoffnung ist, dass alle Fraktionen gemeinsam ein Konzept erarbeiten und gegenüber der Öffentlichkeit vertreten. Alle sollten gemeinsam hinter den „schlechten Nachrichten“ stehen.

Hr. Ulzhöfer gibt zu bedenken, dass niemand erwarten darf, Probleme auf Knopfdruck lösen zu können. Die Gemeinden sind strukturell nicht auf den wachsenden Verkehr ausgelegt. Es werden neue Wege notwendig sein, um die Probleme zu lösen. Kleinräumiges Denken führt langfristig nicht zum Ziel, eine Gesamtübersicht ist wichtig.

Hr. Schartel führt aus, dass aus bisherigen Verkehrszählungen deutlich wird, dass der Verkehr in Haar an seine Grenzen stößt. Er sieht auf die Frage, wie es weiter geht, zwei mögliche Ansätze: Entweder muss das Wachstum beendet werden oder neue Ideen entwickelt werden, die steuernd und lenkend eingreifen. Er warnt vor kleinteiligem Denken.

Laut Fr. Müller ist das Straßennetz nicht für die heutige Anzahl an Einwohnern und die aktuellen Mobilitätsgewohnheiten ausgelegt. Erwartungen an den Lenkungskreis hat sie in zweierlei Hinsicht: Einerseits sollen die Haarer Bürger zu einem veränderten Verkehrsverhalten motiviert werden, darüber hinaus ist es jedoch andererseits wichtig, die Vernetzung mit anderen Gemeinden zu bedenken, da den vielen Verkehr nicht nur die Einwohner in der Gemeinde verursachen, sondern auch viel Durchgangsverkehr herrscht.

Fr. Müller äußert hohe Erwartungen an eine Gesamtschau für das gesamte Gemeindegebiet und an eine ausführliche Beteiligung der Öffentlichkeit. Sie hegt den Wunsch nach aktiver Mitarbeit aller Beteiligten im Lenkungskreis, besonders der Fraktionen.

Zudem stellt sich für sie auch die Frage, was an übergeordneten Planungen beeinflusst werden kann.

Für Hr. Nemetz ist die Auseinandersetzung mit der Priorisierung der verschiedenen Verkehrsmittel wichtig. Stehen alle nebeneinander auf einer Stufe, oder sollen bestimmte Verkehrsmittel bevorzugt behandelt werden? Er hofft außerdem, dass auch innovative Ansätze Teil des Mobilitätskonzepts werden, dabei sieht er E-Mobilität eher als Übergangslösung. Als Ergebnis der Arbeit hätte er gerne eine Anleitung, wie die Bewusstseinsbildung in der Öffentlichkeit vorangebracht werden kann und welche Faktoren dabei ausschlaggebend sind. Er sieht die Umstellung auf klimaschonende Verkehrsmittel als sehr wichtig an.

Hr. Pfalz stellt die Frage, ob es von Seiten der Planung schon Erfahrung bei Mobilitätskonzepten in anderen Gemeinden besteht, bzw. ob ein Mobilitätskonzept in der Umsetzung Nutzen bringt. Für ihn ist es wichtig, mit wenig Aufwand einen großen Nutzen für die Bürger zu generieren. Maßnahmen können für ihn beispielsweise nicht nur aus teuren, schwer umsetzbaren Umgehungsstraßen bestehen.

Fr. Kastrup antwortet, dass die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes in der Hand der Gemeinde liegt. Der Lenkungskreis kann nur Vorschläge machen, die Maßnahmen müssen dann von der Gemeinde beschlossen und umgesetzt werden. Bestimmte Grenzen bestehen jedoch immer, wie z.B. bei der Abstimmung mit Behörden, die eigene, nicht immer mit den Interessen der Gemeinde übereinstimmende Zielsetzungen verfolgen, oder der Planungshoheit nur bis zur Gemeindegrenze.

Fr. Bauer ergänzt, dass die Festlegung der durchzuführenden Maßnahmen sowie deren Priorisierung der Gemeinde obliegen.

Hr. Blank hegt die Hoffnung, dass konkrete und zeitnah umzusetzende Maßnahmen (wie z.B. für die Realisierung der Leibstraße) Teil des Ergebnisses sein werden.

Für Hr. Reichelt ist Haar eine Gemeinde mit Wachstumspotential, die jedoch an ihre Grenzen stoßen wird. Die Straßen können nicht mit der Einwohnerzahl mitwachsen, bei zunehmender E-Mobilität wird die Belastung des Stromnetzes zu groß, auch das Angebot des ÖPNV ist nicht unendlich. Deshalb sieht er die Herausforderung, dass gute Ideen notwendig sind, die umsetzungsorientiert angegangen werden. Beispielsweise stellt sich für ihn die Frage, wie Zuschussmittel für eine Autobahntangente generiert werden können.

Hr. Grabler hegt keine konkreten Erwartungen. Er gibt zu bedenken, dass aus Fehlern der Vergangenheit gelernt werden sollte.

Hr. Van Lier befürchtet, dass auf lange Sicht Mobilität zu Immobilität werden könnte. Haar steht auch im Einfluss der umgebenden Gemeinden. Er hofft eine Vision auszuarbeiten, die ein vorausschauendes Konzept beinhaltet und auf konkrete Planungsschritte abzielt. Ein wichtiger

Punkt ist für ihn die Abstimmung mit den Nachbargemeinden, bzw. sollten diese zumindest im Hinterkopf behalten werden. Zudem ist eine möglichst unbürokratische Umsetzung der verschiedenen vorgeschlagenen Maßnahmen ein Wunsch von ihm.

Fr. Bauer fasst kurz die beiden sehr unterschiedlichen Pole bei den Erwartungen zusammen. Einerseits die langfristige, übergeordneten Vision und andererseits der Wunsch nach kleinteiligen Betrachtung mit konkreten Maßnahmen.

Ergänzend betont Fr. Kastrup, dass der Fokus des Planungsprozesses im Jahr 2019 zunächst auf der konzeptionellen Vision liegt, Detailplanungen einzelner Maßnahmen und für einzelne Teilräume schließen sich dann an.

3. Erhebungen Bestandsanalyse

Frau Kastrup erläutert die wesentlichen bestehenden und laufenden Planungen im Kontext Mobilität im Münchner Osten. Anschließend gibt es einen ersten Überblick über die Ergebnisse der Bestandsanalyse vom PV:

- MIV
- Radverkehr
- Fußverkehr
- (ÖPNV)
- Multimodale Verknüpfung
- Neue Mobilitätskonzepte
- Unfallgeschehen

Die Analyseergebnisse werden heute nur in Auszügen und noch ohne Bewertung vorgestellt, die vollständigen Ergebnisse der Bestandsanalyse folgen in der 2. Sitzung des Lenkungskreises am 7. Februar 2019.

Die gezeigten Folien hierzu sind in der **Anlage 1 zum Protokoll** enthalten

4. Vorbereitung – Prognosenullfall 2035

Als letzten inhaltlichen Punkt verständigt sich der Lenkungskreis darauf, welche baulichen Entwicklungspotentiale in die Berechnung des Prognosenullfalls 2035 eingehen sollen.

Der Prognosenullfall ist für das Mobilitätskonzept von Bedeutung, da in ihm das zu erwartende Verkehrsaufkommen im Straßennetz zum Prognosezeitpunkt (2035) **ohne** Änderungen / Ergänzungen im Straßennetz berechnet wird. Der Prognosenullfall bildet damit die Vergleichsgrundlage für eine Überprüfung der Wirkung von konzeptionellen Änderungen / Ergänzungen im Straßennetz, die später als sog. Prognoseplanfälle berechnet werden.

Als Ergebnis der Diskussion über mögliche Entwicklungsflächen für die Berechnung des Prognosenullfalls ist folgendes festzuhalten: Grundsätzlich besteht Einverständnis mit der Einbeziehung aller vorgeschlagenen Standorte im Sinne eines Worst-Case-Szenarios. Dies bedeutet nicht, dass nach 2035 keinerlei weitere Entwicklungen mehr stattfinden können.

Die genauen Rahmendaten für die einzelnen Entwicklungsflächen (Dichte, Einwohner-, Arbeitsplatzzahlen) werden in einer Nachbesprechung des PV mit Herrn Schartel und Herrn Ulzhöfer festgelegt.

5. Ausblick auf die 2. Sitzung des Lenkungskreises am 7. Februar 2019

- Ausführliche Präsentation der Ergebnisse der Bestandserhebung (Kastrup, Marx), und des Prognosenullfalls 2035 (Ulzhöfer), ggf. Externe
- Feedbackrunde Lenkungskreis Mitglieder
- Agenda für GR Sitzung abklären
- Erläuterung zum Ablauf und Ziel der Bürgerbeteiligung
- Abstimmung - Veröffentlichung von Ergebnissen aus dem Lenkungskreis auf der Website + Amtsblatt
- Abstimmung weiterer Termine für 2019
- Sonstiges

Anlage: Anlage 1 - pdf-Datei der gezeigten Folien
 Anlage 2 - Anwesenheitsliste