

Frau Müller begrüßt und eröffnet die 3. Sitzung des Lenkungskreises und Frau Bauer (PV) erläutert im Anschluss daran die Tagesordnung.

## Tagesordnung

18.00	<b>Begrüßung und Vorstellung der Tagesordnung</b>
18.15	<b>Auswertung der ersten Bürgerbeteiligung: Ergänzungen und Änderungen der Ziele</b>
19.00	<b>Konzept „Radverkehr“</b> Vorstellung und Erörterung
19.30	<b>Konzept „Fußverkehr“</b> Vorstellung und Erörterung
20.00	<b>Multimodale Verknüpfung/ Neue Mobilitätsangebote</b> Vorstellung und Erörterung
20.30	<b>MIV – Prognoseplanfälle</b> Vorstellung und Erörterung
21.15	<b>Ausblick auf die nächsten Schritte:</b>

Anschließend stellt Frau Kastrup die *Auswertung der ersten Bürgerbeteiligung* und die *Konzepte für den Radverkehr* und die *Multimodalen Verknüpfungen / neuen Mobilitätsangebote* vor, Herr Marx erläutert das *Konzept für den Fußverkehr* und Frau Kastrup und Herr Ulzhöfer erläutern die Varianten für die *Prognoseplanfälle 2035*.

Die Präsentation ist Anlage des Protokolls.

### 1. Auswertung der ersten Bürgerbeteiligung; Ergänzungen und Änderungen

Im vorliegenden Protokoll werden die wesentlichen Kommentare und Anmerkungen zum inhaltlichen Vortrag dargestellt. Die inhaltlichen Aspekte der Bestandsanalyse werden im Protokoll nicht näher ausgeführt, da sie in den jeweiligen Präsentationen enthalten sind (siehe Anlagen).

#### 1.1 Ziele Fußverkehr

Die Diskussion ergibt, dass bei **Ziel 4** ein kleiner Passus gestrichen wird.

*Bei der Beseitigung von Netzlücken und Engpässen Vorrang der Belange der Fußgänger vor dem ruhenden Verkehr und – ~~wenn unvermeidlich~~ – auch vor dem fließenden Verkehr.*

Zusätzlich wird im Lenkungskreis das **Ziel 3** umformuliert:

*Verbesserung der Infrastruktur und der Sicherheit für den Fußverkehr, insbesondere in den Wohngebieten und Nahversorgungsbereichen (Gehwegbreiten, Oberflächenbeläge, Querungsmöglichkeiten, Bänke etc.).*

Ein neues Ziel 7 (siehe ppt) wird hingegen nicht aufgenommen.

### Ziele Fußgängerverkehr – Ergebnis gesamt

<b>Fußgängerverkehr</b>	
1	Weiterer barrierefreier Ausbau des Fußwegenetzes, Standards entsprechend der Bedeutung im Netzzusammenhang
2	Barrierefreiheit, Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des öffentlichen Raums für Menschen in allen Lebenslagen
3	Verbesserung der Infrastruktur und der Sicherheit für den Fußverkehr, insbesondere in den Wohngebieten und Nahversorgungsbereichen (Gehwegbreiten, Oberflächen Beläge, Querungsmöglichkeiten, Bänke etc.).
4	Bei der Beseitigung von Netzlücken und Engpässen Vorrang der Belange der Fußgänger vor dem ruhenden Verkehr und auch vor dem fließenden Verkehr
5	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an B 304
6	Prüfung einer Fußgängerampel an der Vockestraße / Rechnerstraße

### **1.2 Ziele Radverkehr**

Es erfolgt eine Diskussion über die Möglichkeit dauerhaft das Prädikat „fahrradfreundlichste Gemeinde“ zu erhalten. Die Verwaltung reagiert skeptisch bezüglich Aufwand und Ertrag. Die Tendenz im Lenkungskreis ist, dass man keinen unnötigen Wettbewerb mit Nachbargemeinden will.

Änderung der Formulierung bei **Ziel 2**:

*Haar soll fahrradfreundliche Gemeinde im Landkreis München werden.*

Ein neues Ziel 8 (siehe ppt) wird nicht aufgenommen.

### Ziele Radverkehr – Ergebnis gesamt

<b>Radverkehr</b>	
1	Steigerung des Radverkehrs-Anteils am Modal Split
2	Haar soll fahrradfreundliche Gemeinde im Landkreis München werden.
3	Weiterer barrierefreier Ausbau des Radwegenetzes, für den Alltags- und Freizeitverkehr, Standards entsprechend der Bedeutung im Netzzusammenhang
4	Bei der Beseitigung von Netzlücken und Engpässen Vorrang der Belange des Radverkehrs vor dem ruhenden Verkehr und – wenn unvermeidlich – auch vor dem fließenden Verkehr
5	Verbesserung der sonstigen Infrastruktur für den Radverkehr (Abstellanlagen)
6	Direkte, umwegarme Anbindung der Ortsteile an den Hauptort und die S-Bahnhöfe
7	Gute Erschließung neuer Baugebiete und Infrastruktureinrichtungen wie z.B. Schulzentrum Gronsdorf mit Radwegen

### 1.3 Ziele MIV – fließender Verkehr

Keine Änderungswünsche seitens der Bürger, die Ziele bleiben unverändert bestehen.

#### Ziele MIV – fließender Verkehr – Ergebnis gesamt

<b>MIV – fließender Verkehr</b>	
1	Reduzierung des MIV (Motorisierter Individualverkehr)
2	Verlagerung von MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltbundes, im Binnenverkehr sowie im Ziel- und Quellverkehr
3	Schwerpunkt der Verlagerung: Alltagsverkehr, Hauptverkehrszeiten
4	Verringern des hohen MIV-Anteils zwischen den Ortsteilen und Haar zugunsten des Fahrradverkehrs
5	Verträgliche Abwicklung des verbleibenden Verkehrs (sicher, geräuscharm)
6	Vermeidung von Durchgangsverkehr in Wohnquartieren und Nahversorgungsbereichen (z.B. Bahnhofstraße, Leibstraße)
7	Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Wohnstraßen durch konsequente Anwendung geschwindigkeitsreduzierender Elemente
8	Städtebauliche Integration der B 304 und Reduzierung der Geschwindigkeit als interkommunale Aufgabe
9	Anreize für alternative Mobilitätsangebote setzen

### 1.4 Ziele Siedlungsentwicklung

Das neu vorgeschlagene Ziel 6 führt zu kontroverser Diskussion darüber, wie weit die Gemeinde sich bei der Siedlungsentwicklung im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes festlegen kann/ bzw. zukünftig einschränken möchte. Im Ergebnis besteht Konsens, dass eine so weitreichende Bindung im Mobilitätskonzept nicht zielführend ist. Daher wird Ziel 6 nicht aufgenommen.

Zusätzlich wird im Lenkungskreis das **Ziel 4** umformuliert:

*Neubaugebiete sowie bestehende Baugebiete mit besonderen Mobilitätsdienstleistungen ausstatten*

#### Ziele Siedlungsentwicklung – Ergebnis gesamt

<b>Siedlungsentwicklung</b>	
1	Beibehalten der bisherigen Siedlungsentwicklung mit Schwerpunkt im 1-2 km-Radius um die S-Bahn
2	Verkehrsvermeidung durch kompaktes Flächen- und energiesparendes sowie standortangepasstes Bauen bei weitreichender Nutzungsmischung (höhere Dichten bei Gewerbebau als bei Wohnungsbau / kompakte Bauweise mit großzügigen Grünflächen in Neubauvierteln / weitgehende Verdichtung an den S-Bahnhöfen sowie entlang der B 304)
3	Dezentrale Verteilung des Einzelhandels in Wohngebieten/ Vermeidung der Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel auf der „grünen Wiese“
4	Neubaugebiete sowie bestehende Baugebiete mit besonderen Mobilitätsdienstleistungen ausstatten
5	Freihalten einer Trasse für die Stadtbahn Haar – München Nord

## 1.5 Ziele MIV – ruhender Verkehr

Die Diskussion ergibt, dass das neu vorgeschlagene **Ziel 6** aufgenommen wird:  
*Schaffung von mehr Behindertenstellplätzen.*

### Ziele ruhender Verkehr – Ergebnis gesamt

MIV – ruhender Verkehr	
1	Reduzierung des ruhenden MIV im öffentlichen Raum
2	Optimierung des Parkraums sowie Parkverhaltens mit dem Ziel einer effizienten Raumnutzung (z.B. Mehrfachnutzung, Entgelterhebung)
3	Sorgfältige Prüfung vor Schaffung ergänzender Angebote im ruhenden Verkehr
4	Priorisierung: Bei Nutzungskonkurrenz in Wohngebieten Stellplätze vorrangig für Anwohner, bei Nutzungskonkurrenz in Geschäftsbereichen vorrangig für Kunden schaffen bzw. zur Verfügung stellen
5	Anreize für alternative Mobilitätsangebote setzen
6	Schaffung von mehr Behindertenstellplätzen

## 1.6 Ziele ÖPNV

Der Lenkungskreis ist sich einig, dass eine deutliche Erweiterung des MVG Innenraums wünschenswert ist, mit dem Ergebnis, dass das neu vorgeschlagene **Ziel 11** aufgenommen wird, allerdings ohne den Passus „Zorneding“:

*Erweiterung des günstigen Innenraums nach außen zur Vermeidung von P+R Verkehr.*

### Ziele ÖPNV – Ergebnis gesamt

ÖPNV	
1	Ausweitung der Verkehrszeiten in der Hauptverkehrs-, Nebenverkehrs- u. Schwachverkehrszeit
2	10-Minuten-Takt bei der S-Bahn - sowohl Haar als auch Gronsdorf (kein Rückschritt auf den 15-Minuten-Takt akzeptabel; kein Güterverkehr auf den Gleisen, wenn dies den 10-Minutentakt gefährden würde)
3	Ausbau und Stärkung tangentialer Verbindungen
4	Verbesserung der Verknüpfung zwischen S-Bahn / Bus
5	Bruchfreie Verknüpfung Stadt München / Landkreis
6	Taktverstärkung auf stark frequentierten Linien
7	Einrichtung von Ortsverkehr mit Minibussen
8	Einrichtung von Nachtbussen
9	Sukzessiver barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
10	Verbesserung des Verknüpfungspunkts Haar (S-Bahn-Haltepunkt), u.a. Schaffung zusätzlicher Bushaltestellenkapazitäten, Sanierung des Bahnhofs inkl. Unterführung, Umbau Bahnhofsvorplatz, Erweiterung Fahrradabstellmöglichkeiten, Erhöhung Sauberkeit
11	Erweiterung des günstigen Innenraums nach außen zur Vermeidung von P+R Verkehr

## 1.7 Ziele Multimodale Verknüpfung

Keine Änderungswünsche seitens der Bürger, die Ziele bleiben unverändert bestehen.

### Ziele Multimodale Verknüpfung – Ergebnis gesamt

<b>Multimodale Verknüpfung</b>	
1	Verbesserung der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger (komfortabler Umstieg)
2	Verlagerung von Park + Ride-Verkehr auf Bike + Ride
3	Verbesserung der Kapazität und Qualität der Fahrradabstellanlagen in Gronsdorf
4	Optimierung der Radverbindungen zu den B+R-Anlagen
5	Sorgfältige Prüfung vor Schaffung weiterer Park + Ride-Kapazitäten in Haar und Gronsdorf mit Blick auf zusätzliche Belastungen des örtlichen Straßennetzes sowie konkurrierender Nutzungen
6	Flächenkonzentration bei Park + Ride-Anlagen (Parkhaus, Parkdeck)
7	Schaffung verkehrssystemübergreifender Informationsangebote (z.B. Verfügbarkeit von Mietfahrrad, Sharing-Auto an Bus- und S-Bahn-Haltestellen sowie Parkplätzen)

## 1.8 Ziele Neue Mobilitätsangebote

Keine Änderungswünsche seitens der Bürger, die Ziele bleiben unverändert bestehen.

### Ziele Neue Mobilitätsangebote – Ergebnis gesamt

<b>Neue Mobilitätsangebote</b>	
1	Ausweitung von Carsharing im Gemeindegebiet
2	Förderung von sonstigen Sharing-Angeboten
3	Räumliche Bündelung von neuen Mobilitätsangeboten
4	Erstellung von Mobilitätskonzepten für alle neuen Baugebiete
5	Förderung attraktiver Angebote für Arbeitnehmer in Haar (Betriebliche Mobilitätskonzepte, Jobtickets etc.)
6	Aufbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

## 2. Konzept Radverkehr

Es gibt eine Diskussion zu den möglichen neuen Radverbindungen bei Gronsdorf und nördlich von Eglfing. Die Vorschläge aus der Bürgerbeteiligung werden für gut befunden und sollen in die Konzeption aufgenommen werden.

In der Konzeptkarte sollte deutlich dargestellt werden, was ist Bestand und was ist Planung

Es soll eine neue Radverbindung von Vaterstetten südlich entlang der Gleise bis zum Zentrum Haar ins Konzept aufgenommen werden.

Das gleiche gilt für eine neue Trasse nördlich entlang der Gleise ab S-Bahnhof Haar Richtung Gronsdorf (Potential entlang des geplanten Schulcampus nutzen), mit dem Ziel langfristig eine attraktive, sichere Radverbindung in die Münchner Innenstadt zu erreichen als Alternative zum Radweg entlang der B 304.

### 3. Konzept Fußverkehr

Es wird vereinbart, die Anregungen aus der Bürgerbeteiligung zu prüfen und ggf. in den im weiteren zu erarbeitenden Maßnahmenkatalog aufzunehmen.

Die Karte in der PPP aus der Bürgerbeteiligung soll noch klar benannt werden

### 4. Multimodale Verknüpfung/ Neue Mobilitätskonzepte

Der Lenkungskreis diskutiert über Potentiale und Notwendigkeiten von Mobilitätsstationen und deren sinnvollen Ausbau. Aus seiner Sicht ist es wichtig, Angebote zu schaffen, die sichtbar sind (siehe Erfolg MVG Bike), um die Bürger mitzunehmen.

### 5. Prognoseplanfall – Auswahl Varianten

Die Vorstellung der geplanten Varianten zum Prognoseplanfall führt zu einer Diskussion über die Notwendigkeit verschiedener Entwicklungen.

Die Annahmen zur **Veränderung des Modal Split bis 2035** werden gemäß der Diskussion wie folgt angepasst:

Digitalisierung (Homeoffice etc.):

- 5 % weniger Kfz-Fahrten im Berufsverkehr

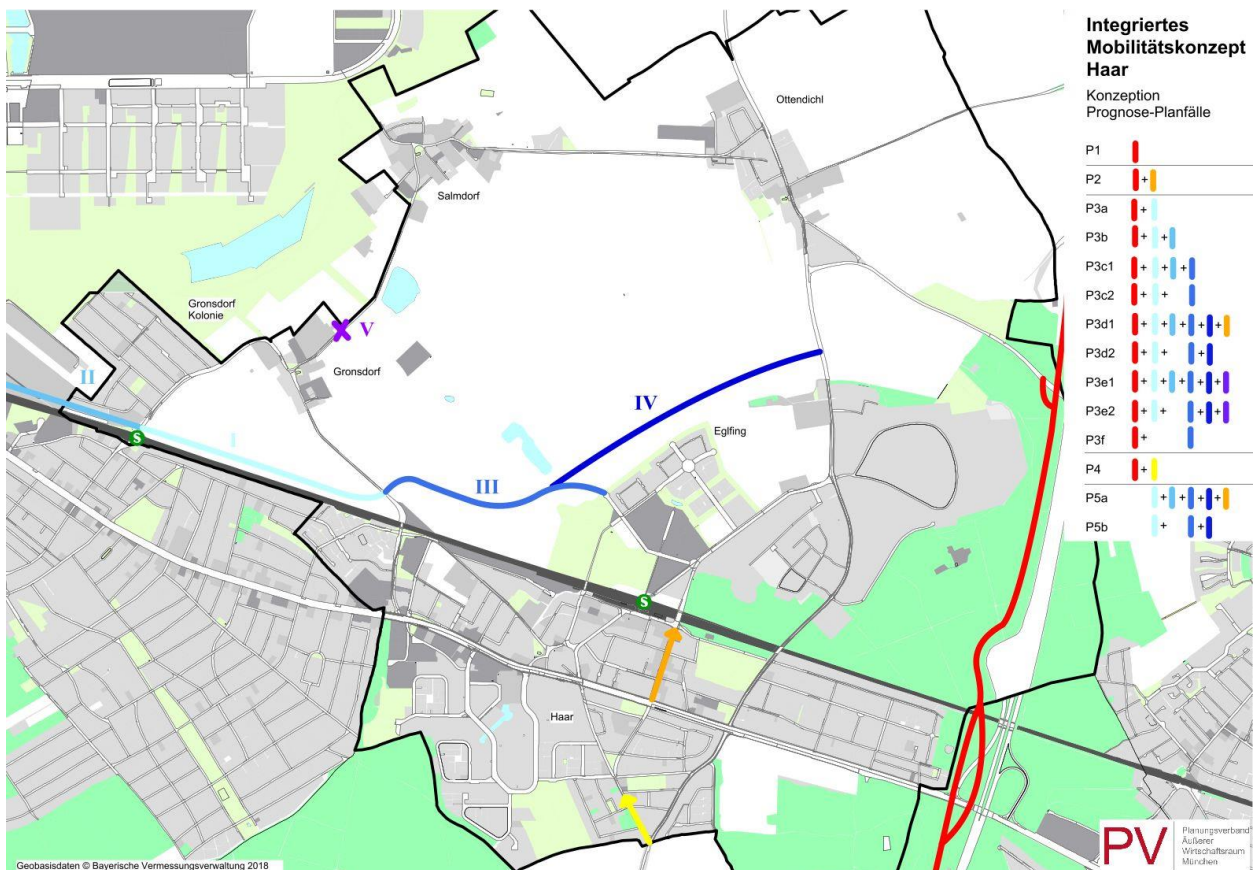
Binnenverkehr:

- 20% weniger Kfz-Fahrten im Binnenverkehr  
(durch Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr, Umsetzung von Mobilitätskonzepten etc.)
- 

Ziel und Quellverkehr:

- 10 % weniger Kfz-Fahrten von Trudering und Vaterstetten  
(durch Verbesserungen im Rad- und evtl. Busverkehr)
- 5 % weniger Kfz-Fahrten von Feldkirchen und Putzbrunn  
(durch Verbesserungen im tangentialen Bus- und Radverkehr)

Nach intensiver Diskussion einigt sich der Lenkungskreis auf folgende Planfälle, die von Herrn Ulzhöfer bis zur 4. Sitzung des Lenkungskreises berechnet werden sollen:



### Planfall 1:

Neubau „Autobahnparallele“ mit Abstufung der jetzigen B471, in den weiteren Planfällen 2-4 enthalten

Die Planfälle P1, P2, P3a, P3b und P3f bleiben unverändert.

Die Einbahnstraßenregelung Leibstraße soll nur in den Planfällen 2, 3d1 und 5a untersucht werden und bei den anderen Planfällen entfallen. Eine Einbahnstraßenregelung in die Nord-Süd-Richtung soll nicht berechnet werden, eine Variante mit „shared space“ lässt sich hinsichtlich ihrer Wirksamkeit im Rahmen der Prognoseplanfallberechnung nicht abbilden.

Mit den Planfällen 5 a und 5b sollen Planfälle ohne Autobahnparallele beurteilt werden, um eine Vorstellung von den Verkehrsmengen im örtlichen Straßennetz ohne diese Maßnahme, die vom Landkreis und nicht von der Gemeinde geplant wird, zu bekommen.

## 6. Ausblick auf die nächsten Schritte

Es erfolgt eine Änderung der Termine für die 5. und 6. Lenkungskreissitzung aufgrund der Verzögerung bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplans:

## Terminübersicht

- **4. Sitzung des Lenkungskreises** am **18. Juli 2019 um 19.00** Uhr, Rathaus Haar
- **Sondersitzung Gemeinderat** am 30. Juli 2019 um 18.00 Uhr, Rathaus Haar
  
- **5. Sitzung des Lenkungskreises** am 23. Oktober 2019 um 18.00 Uhr, Rathaus Haar
- **6. Sitzung des Lenkungskreises** am 6. November 2019 um 18.00 Uhr, Rathaus Haar
  
- **2. Abendveranstaltung** mit den Bürgern 09.12.2019 um 19 Uhr im Bürgerhaus

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

Anlagen:      Anlage 1 - pdf-Datei der Powerpointpräsentation PV