

Integriertes Mobilitätskonzept für die Gemeinde Haar Ergebnisprotokoll 2. Sitzung des Lenkungskreises

am 07. Februar 2019, ab 18.00 Uhr im großen Sitzungssaal

Teilnehmer

Name	Institution
Dworzak, Katharina	Zweite Bürgermeisterin/ SPD
Dechent, Ute	Gemeinde, persönliche Referentin
Grabler, Heribert	Gemeinde, Ordnungsamt und Sozialamt
Pfalz, Reimar	Gemeinde, Bautechnik
Blank, Horst	Gemeinde, Bautechnik
Reichelt, Rüdiger	Gemeinde, Bauverwaltung
Schartel, Josef	Gemeinde, Bauverwaltung
Gemeinderäte	
Reichel, Thomas	CSU
Dr. Zill, Alexander	SPD
Tiedemann, Petra	B 90/ Die Grünen
Van Lier, Antonius	Freie Wähler
Projektteam	
Bauer, Susanne	PV Äußerer Wirtschaftsraum München
Kastrup, Birgit	PV Äußerer Wirtschaftsraum München
Marx, Andreas	PV Äußerer Wirtschaftsraum München
Ulzhöfer, Robert	Planungsgesellschaft Stadt Land Verkehr
Witzel, Anja	plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Weitere Infos: <https://www.gemeinde-haar.de/rathaus/politik/mobilitaetskonzept>

Frau Dworzak begrüßt und eröffnet die 2. Sitzung des Lenkungskreises und Frau Bauer (PV) erläutert im Anschluss daran die Tagesordnung.

Tagesordnung

18.00	Begrüßung und Vorstellung der Tagesordnung
18.15	Ergebnisse der Bestandsanalyse mit Stärken und Schwächen sowie abgeleiteten Zielen
	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätskennziffern • MIV – fließender Verkehr • Siedlungsentwicklung und Prognosenufall • MIV – ruhender Verkehr • ÖPNV – Nahverkehrsplan • Radverkehr • Fußverkehr • Multimodale Verknüpfung • Neue Mobilitätsangebote
20.00	Verständigung auf Zielvorstellungen für den weiteren Prozess
	Sonstiges bei Bedarf
21.00	Ausblick auf die nächsten Schritte

Anschließend stellen Frau Kastrup und Herr Marx die Ergebnisse der *Bestandsanalyse Verkehr Haar* vor; Herr Ulzhöfer erläutert den *Prognosenufall 2035* und Frau Witzel den Zwischenstand zur Analyse für den *Nahverkehrsplan des Landkreises München*.

Die Präsentationen wurden den Mitgliedern des Lenkungskreises vor der Sitzung zugesandt und sind nun mit den angeregten Ergänzungen bzw. redaktionellen Änderungen Anlage des Protokolls.

Für jede Verkehrsart bzw. Themenfeld gibt es eine zusammenfassende Darstellung der Stärken / Schwächen / Chancen / Risiken. Aus diesen Ergebnissen leiten sich die Ziele für die entsprechenden Themenfelder ab:

- Mobilitätskennziffern
- MIV – fließender Verkehr
- Siedlungsentwicklung und Prognosenufall
- MIV – ruhender Verkehr
- ÖPNV – Nahverkehrsplan
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Multimodale Verknüpfung
- Neue Mobilitätsangebote

1. Ergebnisse der Bestandsanalyse

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 Mobilitätskennziffern

Bei den Ausführungen zu den Mobilitätskennziffern der Gemeinde Haar wird im Vergleich auf die Ergebnisse von „Mobilität in Deutschland 2017“ (MiD) hingewiesen, dabei handelt es sich um eine bundesweite Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Der Modal Split 2017 der Gemeinde Haar weist einen höheren Nutzungsanteil bei Fahrrad und ÖPNV als der Bundesdurchschnitt auf, da im Gemeindegebiet durch Siedlungsstruktur und Topographie sowie durch das Angebot der beiden Haltepunkte der S-Bahn gute Voraussetzungen vorhanden sind.

1.2 MIV – fließender Verkehr

Bei den Belastungszahlen im Straßennetz - 2017 von PSLV erhoben - werden die von Frau Tiedemann angeregten redaktionellen Änderungen durchgeführt. Sie sind in der Präsentation in der Anlage des Protokolls bereits enthalten.

Das Straßenverkehrssituation in Haar ist geprägt durch die überörtlichen Straßen B 471 und insbesondere die B 304, die den Hauptort in Ost-West-Richtung durchschneidet und auch im zentralen Ortsbereich bei Tempo 60 eine sehr hohe Verkehrsbelastung mit ca. 30.000 bis zu 33.000 Fahrzeugen aufweist. Im Nebenstraßennetz herrscht überwiegend die Tempo-30-Regelung vor.

Auf einigen innerörtlichen Straßen weisen die Verkehrsbelastungen auf Probleme mit Schleichverkehr hin.

1.3 Siedlungsentwicklung und Prognosenufall

Der Prognosenufall 2035 geht von zusätzlich ca. 6.500 Einwohnern und bis zu 5.500 bis 6.000 Arbeitsplätzen in Haar aus, von den Arbeitsplätzen rd. 1.000 – 1.500 in einer Lage mit ungünstiger ÖV-Erschließung. Unter der Annahme eines unveränderten Modal Split ergibt sich eine Verkehrsbelastung von plus 25-30 %.

1.4 MIV – ruhender Verkehr

Bei der Bestandsanalyse zur Parkraumsituation in Haar wurden schwerpunktmäßig der zentrale Versorgungsbereich und der Bereich um das Schulzentrum am Jagdfeldring erhoben. Die Ergebnisse der Erhebung der Stellplatzauslastung zeigen eine verhältnismäßig hohe, jedoch keine vollständige Auslastung der öffentlichen Stellplätze in diesem Bereich.

Im Anschluss der Vorstellung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme wird vom Gremium angeregt, weitere Untersuchungen im Bereich Ottendichl und Gronsdorf durchzuführen, da es dort zu Behinderung des Verkehrsflusses durch Parken kommt.

In der anschließenden Diskussion wird die geplante Umnutzung des Altenheims und ein damit verbundener erhöhter Stellplatzbedarf angesprochen. Derzeit wird von der Gemeinde geprüft, ob man hierfür, wie im Bereich des Rathauses geschehen, öffentliche Stellplätze umwidmen könnte. Eine abschließende Lösung kann in der Sitzung nicht entwickelt werden, als ein Ansatzpunkt wird jedoch darauf hingewiesen, dass ein auf die neue Nutzung zugeschnittenes Mobilitätskonzept zur Verringerung des Stellplatzbedarfs beitragen kann.

Ein weiteres Diskussionsthema ist die Behinderung des Verkehrsflusses im Bereich der B 471 durch Ein- und Ausparken.

1.5 ÖPNV - Nahverkehrsplan

Das Analyseergebnis kommt zu dem Fazit, dass die Erschließungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr in Haar ist insgesamt sehr gut ist.

Es kommt die Frage auf, ob im Rahmen des Nahverkehrsplans auch das Problem der vollen S-Bahnen am Morgen gelöst werden kann, z.B. durch längere Züge? Frau Witzel führt dazu aus, dass der Fokus der Analyse zum Nahverkehrsplan auf der Frequenz der S-Bahn liegt und nicht auf der Auslastung (Problem hier: geringe Auskunftsbereitschaft der Aufgabenträger).

Bei der Ausstattung der Haltestellen hat das Thema Barrierefreiheit maximale Priorität und wird vorangetrieben.

Frau Witzel macht deutlich, dass eine Erhöhung der Frequenz der Buslinien am Bahnhof auch mehr Stellplätze für selbige erfordert. Dieser Infrastrukturausbau ist platzintensiv. In der Diskussion wird darauf hingewiesen, dass für die Überlegung „Busbahnhof an der S-Bahn“ stets das Erfordernis der Planfeststellung die Handlungsmöglichkeiten beschränkt.

Erörtert wird das Ziel eines Minibus-Systems für die Feinerschließung in Haar. Frau Witzel sieht diese Fahrzeuggröße eher kritisch, da im Erfolgsfall die Minibusse u.U. durch größere Fahrzeuge ersetzt werden, die bei Anwohnern auf Ablehnung stoßen. Als eine verträglichere Anpassung an höhere Nutzerzahlen z.B. in Stoßzeiten wird ein Anhängersystem genannt.

1.6 Radverkehr

Die Analyse des vorhandenen Wegenetzes ergibt, dass es gute Ansätze der Radverkehrsförderung gibt, eine eher strategisch angelegte Planung, die z.B. Haupt- und Nebenverbindungen mit ihren spezifischen Anforderungen berücksichtigt, jedoch fehlt.

1.7 Fußverkehr

Auch Belange des Fußgängerverkehrs sind in der Gemeinde bereits in Ansätzen berücksichtigt. Ein engmaschiges Fußwegenetz ist vorhanden, die Wegebreiten gerade bei straßenbegleitenden

den Fußwegen liegen jedoch häufig unter den empfohlenen Werten. Je nach Entstehungszeitpunkt weisen die Quartiere deutliche Unterschiede auf.

In der Diskussion wird darauf hingewiesen, dass bei der Planung des Jugendstilparks aufgrund der Vorgaben des Denkmalschutzes keine beidseitigen Gehwege möglich waren, eine gute Durchwegung allerdings auf andere Art erreicht werden konnte (Verkehrsberuhigung sowie gut vernetzte öffentliche Grünflächen mit internen Wegen).

Ein weiteres Diskussionsthema ist die Fußgängerbrücke am Jagdfeldring, deren Abriss beschlossen ist. Die ehemals wichtige, nun aber unattraktive Verbindung zwischen Wohngebiet und Schule wird nur noch wenig genutzt. Ziel ist hier nun eine gesicherte ebenerdige Quermöglichkeit.

Auch sichere Querungen der B304 sind ein zentrales Thema in Haar. Für diesen Bereich wird eine schnelle Umsetzung (bis Ende 2019) gewünscht.

1.8 Multimodale Verknüpfungen

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse für die P+R-Anlagen in Haar und Gronsdorf (Darstellungen des MVV und Ergebnisse der Stellplatzerberhebung durch die Firma Schuh & Co) werden in Zweifel gezogen. Die beiden Anlagen erscheinen den Teilnehmern ihrer Wahrnehmung nach extrem stark ausgelastet. Besondere Umstände, die das Ergebnis der Auslastungserhebung von Schuh & Co eher als Sonder- denn als Normalfall erscheinen lassen, sind allerdings nicht bekannt. Eine weitergehende Recherche im Nachgang zur Sitzung ergab indes, dass die Belegungsprognosen des MVV den Stand von 2014 wiedergeben, eine Zunahme der Auslastung seitdem also durchaus möglich ist.

Es wird darauf hingewiesen, dass Anwohner nachts den P+R-Parkplatz Ladehofstraße nutzen.

Bei den Bike+Ride-Anlagen wird insbesondere in Gronsdorf die Notwendigkeit zur Aufwertung der bestehenden Anlage betont.

1.9 Neue Mobilitätsangebote

Neue Mobilitätsangebote in Haar beschränken sich derzeit auf drei stationäre Carsharing Autos im Rathaus.

Geplant sind zudem 12 Mietradstationen der MVG. Die diesbezügliche Bestandsanalysekarte wird geändert (Wegfall der MVG-Bike-Station Hans-Pinsel-Straße) und in der aktualisierten Form dem Protokoll beigelegt (s. Anlage Powerpointpräsentation PV).

Bei Neubauvorhaben mit innovativen Mobilitätskonzepten wird auf die Möglichkeit der Reduzierung von (Tiefgaragen)stellplätzen hingewiesen (Abweichungen vom Stellplatzschlüssel).

Beim Thema Car-Sharing wird darauf hingewiesen, dass die Ausweitung des Geschäftsgebiets von z.B. car2go und driveNow auf das Gemeindegebiet wünschenswert wäre.

Bei den MVG Leih-Rädern sollte sofort ein großflächiges Angebot geschaffen werden (nicht nur 5 Räder pro S-Bahn Station).

Insgesamt sollte es Priorität sein, an den S-Bahn-Haltepunkten Mobilitätsstationen mit vielfältigem Angebot einzurichten.


2. Verständigung auf Zielvorstellungen

Für die vorgestellten Ziele für die verschiedenen Verkehrsarten bzw. Themen kam es im Lenkungskreis zur grundsätzlichen Übereinkunft, dass alle vorgeschlagenen Ziele aus den 8 Themenfeldern sinnvoll seien. Zum späteren Zeitpunkt wird ggf. noch eine Präzisierung der Formulierungen erfolgen.

- MIV – fließender Verkehr

Ziele

- Reduzierung des MIV
- Verlagerung von MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, im Binnenverkehr sowie im Ziel- und Quellverkehr
- Schwerpunkt der Verlagerung: Alltagsverkehr, Hauptverkehrszeiten
- Verringern des hohen MIV-Anteils zwischen den Ortsteilen und Haar zugunsten des Fahrradverkehrs
- Verträgliche Abwicklung des verbleibenden Verkehrs (sicher, geräuscharm)
- Vermeidung von Durchgangsverkehr in Wohnquartieren und Nahversorgungsbereichen (z.B. Bahnhofstraße, Leibstraße).
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Wohnstraßen durch konsequente Anwendung geschwindigkeitsreduzierender Elemente
- Städtebauliche Integration der B 304 und Reduzierung der Geschwindigkeit als interkommunale Aufgabe
- Anreize für alternative Mobilitätsangebote setzen
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch Verlagerung von Kfz-Verkehr auf den ÖV/Rad als überörtliche Aufgabe



Planungsverband
Äußerer
Wirtschaftsraum
München
23

- Siedlungsentwicklung und Prognosenullfall

Ziele

- Beibehalten der bisherigen Siedlungsentwicklung mit Schwerpunkt im 1-2 km-Radius um die S-Bahn
- Verkehrsvermeidung durch kompaktes Flächen- und energiesparendes sowie standortangepasstes Bauen bei weitreichender Nutzungsmischung
 - Höhere Dichten bei Gewerbebau als bei Wohnungsbau
 - In Neubauvierteln kompakte Bauweise mit großzügigen Grünflächen
 - Weitgehende Verdichtung an den S-Bahnhöfen sowie entlang der B304
- Dezentrale Verteilung des Einzelhandels in Wohngebieten / Vermeidung der Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel auf der „grünen Wiese“
- Neubaugebiete mit besonderen Mobilitätsdienstleistungen ausstatten
- Freihalten einer Trasse für die Stadtbahn Haar – München Nord

Blau = Ziel aus HAAR 21 – die kommunalen Leitlinien, verabschiedet vom Gemeinderat am 28.04.2015


Planungsverband
Äußerer
Wirtschaftsraum
München
25

- MIV – ruhender Verkehr

Ziele

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

PV | Planungsverband
Äußerer Wirtschaftsraum
München

48

- ÖPNV – Nahverkehrsplan

Ziele

- Ausweitung der Verkehrszeiten in der Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit und Schwachverkehrszeit
- 10-Minuten-Takt bei der S-Bahn
- Ausbau und Stärkung tangentialer Verbindungen
- Verbesserung der Verknüpfung zwischen S-Bahn / Bus
- Bruchfreie Verknüpfung Stadt München / Landkreis
- Taktverstärkung auf stark frequentierten Linien
- Einrichtung von Ortsverkehr mit Minibussen
- Einrichtung von Nachtbussen
- Sukzessiver barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
- Verbesserung des Verknüpfungspunkts Haar (S-Bahn-Haltepunkt), u.a. Schaffung zusätzlicher Bushaltestellenkapazitäten, Sanierung des Bahnhofs incl. Unterführung, Umbau Bahnhofsvorplatz, Erweiterung Fahrradabstellmöglichkeiten, Erhöhung Sauberkeit

Blauf = Ziel aus HAAR 21 – die kommunalen Leitlinien, verabschiedet vom Gemeinderat am 28.04.2015

PV | Planungsverband
Äußerer Wirtschaftsraum
München

50

Zum Ziel „10-Minuten-Takt bei der S-Bahn“ erfolgt folgende Ergänzung durch den Lenkungs-kreis: sowohl Haar als auch Gronsdorf (kein Rückschritt auf den 15-Minuten-Takt akzeptabel und kein Güterverkehr auf den Gleisen, wenn dies den 10-Minutentakt gefährden würde).

- Radverkehr

Ziele

- Steigerung des Radverkehrs-Anteils am Modal Split
- Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas
- Weiterer barrierefreier Ausbau des Radwegenetzes, für den Alltags- und Freizeitverkehr, Standards entsprechend der Bedeutung im Netzzusammenhang
- Bei der Beseitigung von Netzlücken und Engpässen Vorrang der Belange des Radverkehrs vor dem ruhenden Verkehr und – wenn unvermeidlich – auch vor dem fließenden Verkehr
- Verbesserung der sonstigen Infrastruktur für den Radverkehr (Abstellanlagen)
- Direkte, umwegarme Anbindung der Ortsteile an den Hauptort und die S-Bahnhöfe
- Gute Erschließung neuer Baugebiete und Infrastruktureinrichtungen wie z.B. Schulzentrum Gronsdorf mit Radwegen

Blau = Ziel aus HAAR 21 – die kommunalen Leitlinien, verabschiedet vom Gemeinderat am 28.04.2015

PV | Planungsverband
Äußerer Wirtschaftsraum
München

82

- Fußverkehr

Ziele

- Weiterer barrierefreier Ausbau des Fußwegenetzes, Standards entsprechend der Bedeutung im Netzzusammenhang
- Barrierefreiheit, Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des öffentlichen Raums für Menschen in allen Lebenslagen
- Verbesserung der Infrastruktur für den Fußverkehr, insbesondere in den Wohngebieten und Nahversorgungsbereichen (Gehwegbreiten, Oberflächenbeläge, Querungsmöglichkeiten, Bänke etc.)
- Bei der Beseitigung von Netzlücken und Engpässen Vorrang der Belange der Fußgänger vor dem ruhenden Verkehr und – wenn unvermeidlich – auch vor dem fließenden Verkehr
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an B 304
- Prüfung einer Fußgängerampel an der Vockestraße/Rechnerstraße

Grün = Angaben der Verwaltung
Blau = Ziel aus HAAR 21 – die kommunalen Leitlinien, verabschiedet vom Gemeinderat am 28.04.2015

PV | Planungsverband
Äußerer Wirtschaftsraum
München

74

- Multimodale Verknüpfung

Ziele

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

PV | Planungsverband
Äußerer Wirtschaftsraum
München

88

- Neue Mobilitätsangebote

Ziele

- Ausweitung von Carsharing im Gemeindegebiet
- Förderung von sonstigen Sharing-Angeboten
- Räumliche Bündelung von neuen Mobilitätsangeboten
- Erstellung von Mobilitätskonzepten für alle neuen Baugebiete
- Förderung attraktiver Angebote für Arbeitnehmer in Haar (Betriebliche Mobilitätskonzepte, Jobtickets etc.)
- Aufbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

PV | Planungsverband
Äußerer Wirtschaftsraum
München

89

In der nächsten Gemeinderatsitzung soll insbesondere zu den Zielen beraten werden, die dann der Öffentlichkeit zur Beteiligung vorgelegt werden.

4. Ausblick auf die nächsten Schritte

Auf der nächsten ordentlichen Sitzung des Gemeinderats am **26. Februar 2019** wird im öffentlichen Teil die Analyse in stark verkürzter Form erläutert und zusammengefasst. Es soll ein Beschluss angestrebt werden, in dem der Gemeinderat die Ziele billigt und für die Beteiligung der Öffentlichkeit freigibt.

Terminübersicht

- **1. Sitzung Gemeinderat** im Rahmen der ordentlichen Sitzung am 26. Februar 2019
- **1. Abendveranstaltung** mit den Bürgern am 20. März 2019 um 19 Uhr im Bürgerhaus

- **3. Sitzung des Lenkungskreises** am 27. Juni 2019 um 18:00 Uhr, Rathaus Haar
- **4. Sitzung des Lenkungskreises** am 18. Juli 2019 um 18:00 Uhr, Rathaus Haar

- **2. Sitzung Gemeinderat** im Rahmen der ordentlichen Sitzung am 30. Juli 2019
- **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.

Anlagen: Anlage 1 - Anwesenheitsliste
 Anlage 2 - pdf-Datei der Powerpointpräsentation PV
 Anlage 3 - pdf-Datei der Powerpointpräsentation zum Nahverkehrsplan
 (Frau Witzel)