

|                    |  |   |
|--------------------|--|---|
| Projekt:           | <b>Überörtliche Verkehrsplanung für den Raum München Ost</b>   |   |
| Veranstaltung:     | <b>Abstimmung der Maßnahmen zur überörtlichen Verkehrsplanung im Raum München Ost im Landratsamt München</b> |   |
| Datum und Uhrzeit: | <b>12.02.2020 um 13.30 Uhr im Landratsamt München, Frankenthaler Str. 5-9</b>                                |   |
| Teilnehmende:      | <b>Landratsamt München</b>   | Simone Hübner, Sachgebiet Mobilitätsplanung                 |
|                    | <b>Landratsamt München</b>   | Jan Klinger, Sachgebiet Verkehrliche Infrastruktur          |
|                    | <b>Landratsamt München</b>   | Raphael Riedl, Sachgebiet Öffentlicher Personennahverkehr   |
|                    | <b>Landratsamt München</b>   | Philipp Renz, Verkehrsplanung, Sachgebiet Mobilitätsplanung |
|                    | <b>Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum</b>   | Marc Wißmann  |
|                    | <b>Gemeinde Aschheim</b>   | Thomas Glashauser, 1. Bürgermeister                         |
|                    | <b>Schlothauer &amp; Wauer</b>   | Ulrich Glöckl   |
|                    | <b>Schlothauer &amp; Wauer</b>   | Tobias Giehl  |

## ERGEBNISPROTOKOLL

### 1 Begrüßung und Einführung

Nach Begrüßung durch Herrn Riedl und einer Vorstellungsrunde der Teilnehmer erläutert Herr Glöckl den Rahmen und die Zielstellung der Besprechung. Als Gesprächsgrundlage liegen den Teilnehmern die Präsentation zum 2. Workshop im Rahmen der überörtlichen Verkehrsplanung im Raum München Ost sowie ein Katalog der innerhalb dieses Workshops ausgearbeiteten Maßnahmen vor. Es sollen Maßnahmen, bei denen der Landkreis als Akteur gesehen wird, identifiziert und hinsichtlich der Zielstellungen und Tätigkeiten des Landkreises München kommentiert werden. Weiterhin sollen über die beteiligten Kommunen hinaus weitere Akteure identifiziert werden, die zur Umsetzung von Maßnahmen als wichtig erachtet werden. Den Teilnehmern sind Rahmen und Stand des Projektes bekannt, weshalb sich auf einen direkten Einstieg in die Thematik geeinigt wird. Die beiden zugrundeliegenden Unterlagen werden dem Protokoll angehängt und an dieser Stelle inhaltlich nicht wiederholt.

### 2 Vorstellung des Raumkonzeptes

Herr Glöckl erläutert die Herleitung und den Zweck des Raumkonzeptes, welches im Rahmen der Workshops von den teilnehmenden Gemeinden erarbeitet wurde. Herr Glöckl betont, dass es sich beim Raumkonzept um eine schematische Darstellung handelt, die einen möglichen Zielzustand widerspiegeln soll. Als Verkehrsangebote enthalten sind auch solche, die bereits in Fachplanungen (z.B. im Nahverkehrsplan) oder sinngemäß in weiterführenden Konzepten enthalten sind.

Den Darstellungen des Raumkonzeptes wird zugestimmt. Herr Riedl bestätigt, dass einige der im Raumkonzept dargestellten ÖV-Trassen mit derzeitigen, u.a. vom Landkreis München beauftragten Verkehrswertuntersuchungen zu möglichen Seilbahn-, Bus-, Tram- und BRT-Verbindungen im Plangebiet übereinstimmen. Des Weiteren werden von MVV und MVG u.a. im Osten des Münchner Stadtgebiets Trassen für ein sogenanntes „Transportsystem Bögl“ der Firmengruppe Max Bögl untersucht, dessen Einsatzbereich mit denen einer S-Bahn verglichen werden kann. Herr Riedl nennt mit einem Gesamtkostenvorteil, einer flexibleren Trassierung und geringeren Emissionen mögliche Vorteile des Transportmittels gegenüber S-Bahnen.

Ebenfalls wird der Einsatz von Seilbahnen vertieft untersucht. Herr Glashauser merkt an, dass Seilbahnvorhaben aufgrund des äußeren Erscheinungsbildes (hohe Stützen) auf großen Widerstand in der Bevölkerung treffen könnten. Es wird außerdem festgestellt, dass die rechtlichen Rahmenbedingungen die Möglichkeiten der Trassierung deutlich einschränken.

### 3 Maßnahmenkatalog

#### **M.0: Zusammenschluss der Gemeinden des Münchner Ostens zu einem Interessensverbund zum Thema Siedlungs- und Verkehrsentwicklung**

Die Maßnahme wird von den Teilnehmern befürwortet. Herr Glashauser betont, dass sich die Zusammensetzung der Gemeinden des Zusammenschlusses nicht mit der des aktuellen Projekts der überörtlichen Verkehrsplanung decken muss. Sollten bestimmte Gemeinden auf eine Beteiligung verzichten wollen oder aber sich weitere, umliegende Gemeinden, die bisher nicht im betrachteten Gebiet der Ostgemeinden liegen für eine Beteiligung interessieren, sei eine Änderung des Gebiets möglich. Für letzteren Fall wird Unterföhring als wichtige verknüpfende Gemeinde Richtung Norden als Beispiel genannt, die im bisherigen Prozess noch nicht beteiligt ist. Ebenfalls wird von den Teilnehmern die Wichtigkeit der Beteiligung der LH München betont.

Auf Nachfrage seitens der Vertreter des Landratsamtes München erläutert Hr. Wißmann, dass es sich nicht um eine rein politische Zusammensetzung handeln soll. Es soll vielmehr ein Zusammenschluss mit Vertretern der Gemeindeverwaltungen entstehen. Dieser Punkt soll auch in der vertiefenden Ausarbeitung der Maßnahme klar herausgestellt werden.

#### **M.1-7: Maßnahmen zu zukünftiger Siedlungsentwicklung**

Das Thema der Gewerbesteuerverteilung wird diskutiert. Es wird erwähnt, dass es theoretische Überlegungen gibt, die eine faire Lasten-Nutzen-Verteilung zwischen den Gemeinden anstreben. Auf der anderen Seite stellt die Kreisumlage bereits einen Ausgleich her, da einkommensstarke Gemeinden stärker beitragen. Die Wichtigkeit der interkommunalen Zusammenarbeit wird auch hinsichtlich zukünftiger Siedlungsentwicklung an Gemeindegrenzen herausgestellt.

#### **M.8: Förderung bzw. Unterstützung von innovativen Mobilitätskonzepten und deren Verknüpfung mit dem ÖV durch die Investoren bei neuen baulichen Entwicklungen**

Frau Hübner und Herr Renz erläutern, dass im Landkreis München bereits eine enge Zusammenarbeit zwischen der Wirtschaftsförderung und der Verkehrsplanung des Landkreises stattfindet. Hinsichtlich möglicher betrieblicher Mobilitätsmanagementmaßnahmen wird auf die Unternehmen zugegangen. Die Teilnehmer einigen sich darauf, dass Initiativen zuerst auf Landkreisebene erfolgen und anschließend an geeignete Gemeinden herangetragen werden sollen.

#### **M.9-11: Maßnahmen zur Landschafts-, Natur- und Naherholungsraumplanung**

Die Maßnahmen werden von den Teilnehmern als sehr wichtig empfunden und unterstützt.

#### **M.12: Ausarbeitung von Projektvorschlägen zur Aufnahme in den BVWP / Ausbauplan für die Staatstraßen und gleichzeitig Bestandserhalt der regionalen Verkehrsinfrastruktur zur Neuverkehrsvermeidung**

Herr Renz betont, dass darauf geachtet werden sollte, dass durch Neubaumaßnahmen im Straßennetz häufig eine erwünschte modale Verlagerung des Verkehrs weg vom MIV nicht stattfindet. Es müsse zusätzlich für Maßnahmen gesorgt werden, die Alternativen zum MIV schaffen und zu einer Dosierung des Verkehrs beitragen.

Herr Klinger merkt an, dass weitere Planungen in die Liste in der Maßnahmenbeschreibung aufgenommen werden könnten. Herr Glöckl erläutert den Teilnehmern, dass die Liste den Konsens unter den Gemeinden darstellt und daher nicht alle Projekte umfasst.

#### **M.13: Einrichtung von verkehrstechnischen Anlagen und Einführung von verträglichen Geschwindigkeitsniveaus zur Verkehrsflussverbesserung**

Die Vertreter des Landratsamtes bestätigen, dass die Einführung von HOV-Lanes auf Autobahnen gewünscht ist. Die Umsetzbarkeit der Maßnahme wird positiv bewertet.

#### **M.14: Anpassung der Verkehrsplanung zugunsten einer Verkehrsberuhigung in besiedelten Bereichen**

Die derzeitige rechtliche Lage, lässt eine Verkehrsberuhigung durch die Einführung von Tempo-30 Zonen nur im Umfeld sozialer Einrichtungen (z.B. Schulumfeld) oder Straßen mit Unfallschwerpunkten zu. Herr Glashauer und Herr Glöckl nennen Praxisbeispiele, in denen eine Ausweitung von Tempo-30-Zonen außerhalb des üblichen Rahmens umgesetzt wurde. Es wird festgestellt, dass dies auch eine Möglichkeit für Gemeinden im Raum München Ost sein könnte. Die Teilnehmer sind sich jedoch einig, dass eine gesetzliche Neuregelung zwingend erforderlich ist, die einen umfangreicheren Einsatz von Tempo-30-Zonen erlaubt. Dieses Bedürfnis soll im kommenden Workshop an Herrn Dr.-Ing. Meier als Vertreter des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr herangetragen werden.

#### **M.15: Schaffung der notwendigen Rahmenbedingungen zur Reduzierung des straßengebundenen Güterverkehrs**

Es erfolgen keine Anmerkungen.

#### **M.16: Weiterentwicklung und Ergänzung des Busangebots und Untersuchung / Herstellung der entsprechend notwendigen Rahmenbedingungen**

Die Vertreter des Landratsamtes München befürworten die Maßnahme und verweisen auf die derzeit laufende Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises München.

#### **M.17: Errichten / Ausbau intermodaler Umsteigepunkte zur Förderung des Umstiegs vom MIV zum ÖV und umweltfreundlicherer Verkehrsmittel auch im Umland**

Herr Glöckl betont, dass sich intermodale Umsteigepunkte in diesem Zusammenhang nicht nur auf Park & Ride Parkplätze beschränken sollen. Eine Integration weiterer, neuer Verkehrsmittel, (bspw. durch Punkt-zu-Punkt Verbindungen durch Seilbahnen als Anbindung dieser Umsteigepunkte an den SPNV) sollte untersucht werden. Die Teilnehmer stimmen der Maßnahme zu.

#### **M.18: Ausbau der Kapazitäten des SPNV und Modernisierung der Bahninfrastruktur zur Erhöhung der Betriebssicherheit**

Die Teilnehmer diskutieren über den Zusammenhang der Umsetzung der 2. Stammstrecke und weiterer schienengebundener Infrastrukturmaßnahmen. Es besteht der Eindruck, dass andere wichtige Ausbaumaßnahmen bis nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke zurückgestellt werden. In einem Gespräch zwischen Vertretern der Ostgemeinden, der Verkehrsplaner und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) soll die Dringlichkeit dieser Maßnahme erläutert werden und herausgestellt werden, dass dahingehende Umsetzungen bereits vor Fertigstellung der 2. Stammstrecke erforderlich sind.

#### **M.19: Ausbau der Verfügbarkeit neuer Mobilitätsformen und Integration der Angebote**

Die Teilnehmer diskutieren über das Angebot des Mobilitätsdienstleistungsunternehmens Uber. Es wird festgestellt, dass das Angebot derzeit eine für individuelle Nutzer preislich sehr attraktive Ergänzung darstellt. Da es sich dabei jedoch um ein hochsubventioniertes Projekt eines wirtschaftlichen Akteurs handelt, sind

fortlaufende Beobachtungen des Projektes notwendig. Weiterhin wird festgehalten, dass das Projekt nicht der Reduzierung des motorisierten Verkehrs, und damit einem zentralen Ziel des Landkreises Münchens dient.

**M.20: Ermöglichung des Zugangs zum ÖV und anderen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln für die gesamte, breite Nutzerschaft. Abbau von Zugangshemmnissen.**

Die Teilnehmer registrieren einen zu langsamen Umbau der Haltestellen mit DFI-Anzeigen. Herr Glashauser merkt an, dass eine bessere Koordinierung der Umbaumaßnahmen nötig ist, um mehrmalige Baumaßnahmen innerhalb kurzer Zeit an den Haltestellen in den Gemeinden zu begrenzen.

**M.21: Ausbau und Anpassung der Radverkehrsanlagen und -infrastruktur auf eine insgesamt steigende Nachfrage und die Nutzung durch größere und schnellere Fahrräder**

Es erfolgen keine Anmerkungen.

**M.22: Entwickeln und Fortschreiben eines strategischen Radwegenetzes durch die Landkreise / die LHM sowie eines Alltagsnetzes auf Gemeindeebene in Abstimmung mit dem Landkreis**

Die Vertreter des Landratsamtes verweisen auf das Landkreisradverkehrskonzept des Landkreises Münchens, das derzeit in Arbeit ist. Es handelt sich dabei um ein interkommunales Gesamtnetz. Ergänzend werden zusammen mit dem Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum Machbarkeitsuntersuchungen zu Rad-schnellwegen erarbeitet.

**M.23: Entwicklung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen auf Kommunal-, Betriebs- und Privatperso-nenebene**

Es erfolgen keine Anmerkungen.

**M.24: Prüfung, Förderung und Etablierung von technologischen Innovationen**

Es erfolgen keine Anmerkungen.

#### **4 Allgemeine Anmerkungen**

Herr Klinger merkt an, dass sehr wenige der 24 Maßnahmen den MIV betreffen. Herr Wißmann erklärt, dass die Maßnahmen grundsätzlich den nötigen Handlungsbedarf im Raum München Ost abbilden sollen. Da die Planungen im MIV bereits weit fortgeschritten sind oder eine meist einfachere Umsetzung zu erwarten ist, wurden andere Verkehrssysteme bevorzugt betrachtet und aufgenommen. Herr Glöckl fügt an, dass der Maßnahmenkatalog durch die gemeinsame Ausarbeitung der Gemeinden getragen wird und damit den Konsens wiedergibt. Die Vertreter des Landratsamtes merken außerdem an, dass im Bereich Radverkehr eine übergeordnete Behörde auf Landesebene sinnvoll wäre, um Projekte wie Radschnellwege schneller vorantreiben zu können. In diesem Zusammenhang wird auch betont, dass Pilotprojekte im Allgemeinen wichtig sind, um eine Vervielfältigung zu erleichtern und beschleunigen.

München, den 20.02.2020

Tobias Giehl

t.giehl@schlothauer.de

**Anlagen:** Präsentation zum 2. Workshop □Überörtliche Verkehrsplanung im Raum München Ost□

Maßnahmenkatalog