

A grayscale map of the Munich region, showing the outlines of various municipalities. The map is overlaid with three text boxes. The background map shows numerous place names such as Hilgertshausen-Tandern, Hohenkammer, Allershausen, Kranzberg, Freising, Weichs, Petershausen, Fahrenzhausen, Neufahrn b. Freising, Halbergmoos, Erdweg, Haimhausen, Eching, Hebertshausen, Dachau, Unterschleißheim, Ismaning, Bergkirchen, Oberschleißheim, Garching b. München, Unterföhring, Odelzhausen, Pfaffenhofen a.d. Glonn, Schwabhausen, and Indersdorf.

GRUNDLAGEN

Analyse: Gemeindebefragung, Raumanalyse

**Gemeinsame Definition der Schwerpunkte
zukünftiger Verkehrsentwicklung**

Inhalt

➤ A) Auftakt- und Motivationsveranstaltung

- Präsentation der Auftaktveranstaltung vom (11.06.2018)
- Dokumentationen der Auftakt- und Motivationsveranstaltung

➤ B) Grundlagen

- Präsentation des Grundlagen-Workshop (6.11.2018 - 07.11.2018) - *Seite 4*
- Ergebnisse der Gemeindebefragung - *Seite 66*
- Themenkarten MIV, ÖV, Rad und Gesamtübersicht - *Seite 88*
- Dokumentation des Grundlagen-Workshop - *Seite 92*

➤ C) Szenarien

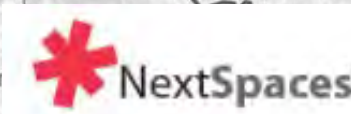
- Präsentation Szenarien-Workshop (06.06.2019)
- Plakate der verschiedenen Szenarien -
- Dokumentation des Szenarien-Workshop

➤ D) Maßnahmen

- Präsentation Maßnahmen-Workshop (16.09.2019)
- Abschlusspräsentation (16.10.2019)
- Maßnahmenkatalog
- Dokumentation Maßnahmen-Workshop
- Pilotprojekte

Hinweise zur Anpassungen im Projektverlauf

- ▶ Im Rahmen der Studie wurden einige der verwendeten Konzepte und Methoden angepasst und weiterentwickelt. Daher kann es zu Unterschieden zwischen den Inhalten in den verschiedenen Projektphasen kommen. Diese Unterschiede sind Ausdruck eines dynamischen Prozesses.
- ▶ Ein Beispiel ist hierfür die Unterteilung des Projektraumes: Wurde zu Beginn des Projektes zwischen „Projektraum“ und „erweiterten Projektraum“ unterschieden, wurde diese Trennung im weiteren Projektverlauf aufgehoben.



VERKEHRSKONZEPT RAUM MÜNCHEN NORD

WORKSHOP 06.11.2018 – 07.11.2018

Dachauer Erklärung vom 2. Dezember 2015

Stetig zunehmender Mobilitätsbedarf und Individualverkehr, Nutzungskonkurrenz zwischen den Verkehrsträgern im Straßenraum sowie bei nahezu allen Infrastrukturvorhaben in der Fläche und die fehlende oder schleppende Umsetzung von Schienen- und Straßenverkehrsprojekten bei gleichzeitig stetigem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum sind die zentralen planerischen Herausforderungen im Münchner Norden und den anschließenden Kommunen.

Jegliche individuellen Lösungsansätze haben in diesem Verdichtungsraum Auswirkungen auf die gesamte Region und können nur in enger interkommunaler Abstimmung sinnvoll gefunden und realisiert werden.

Die unterzeichnenden Kommunen beabsichtigen daher zur Bewältigung der Verkehrsprobleme zukünftig noch enger zusammen zu arbeiten. Gemeinsam soll hierzu ein interkommunaler Prozess angestoßen werden, um nachhaltige abgestimmte Lösungsansätze und Maßnahmen für die verkehrlichen Herausforderungen im Münchner Norden sowie den anschließenden Kommunen zu erarbeiten.

Agenda

Dienstag, 6. November

9.00 Uhr	Begrüßung durch Herrn Landrat Hauner Begrüßung durch Steuerungsgruppe
9.15 Uhr	Vorstellung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme: Freiraum, Siedlung, Verkehr
10.45 Uhr	Kaffeepause Gelegenheit zur Vertiefung und Ergänzung an Stationen im Raum
12.20 Uhr	Erster Gutachternvorschlag zur Klassifizierung des Projektraums in 6 Räume mit ähnlichen Herausforderungen und Potenzialen
13.00 Uhr	Gemeinsamer Imbiss als Abschluss 1. Tag

Mittwoch, 7. November

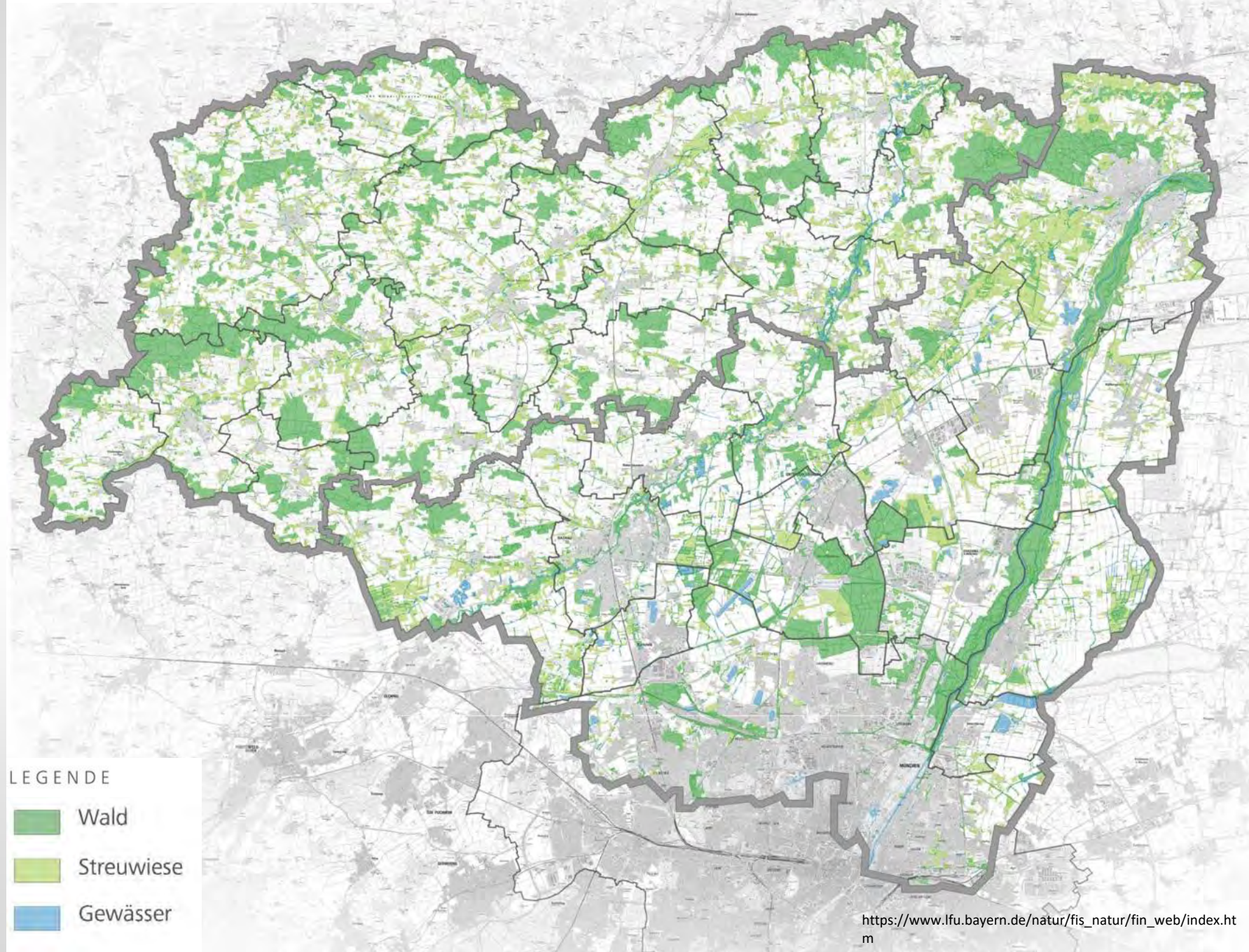
9.00 Uhr	Einführung in den 2. Workshop-Tag - Orientierung
9.35 Uhr	Austausch der Bürgermeister zur Bewertung und Klassifizierung des Projektgebiets in „6 Räume“
11.00 Uhr	Kaffeepause
	Austausch der Bürgermeister in den Teilräumen zu den Herausforderungen, Chancen, Aufgaben in ihrem Teilraum
12.30 Uhr	Gemeinsamer Mittagsimbiss im großen Saal
13.30 Uhr	Fortsetzung der Diskussion in den Teilräumen
	Präsentation und Diskussion der Ergebnisse; Konsens und Dissens
Max. 17.30 Uhr	Zusammenfassung: Was nehmen wir Gutachter mit in die weitere Arbeit? Ausblick auf die nächsten Schritte



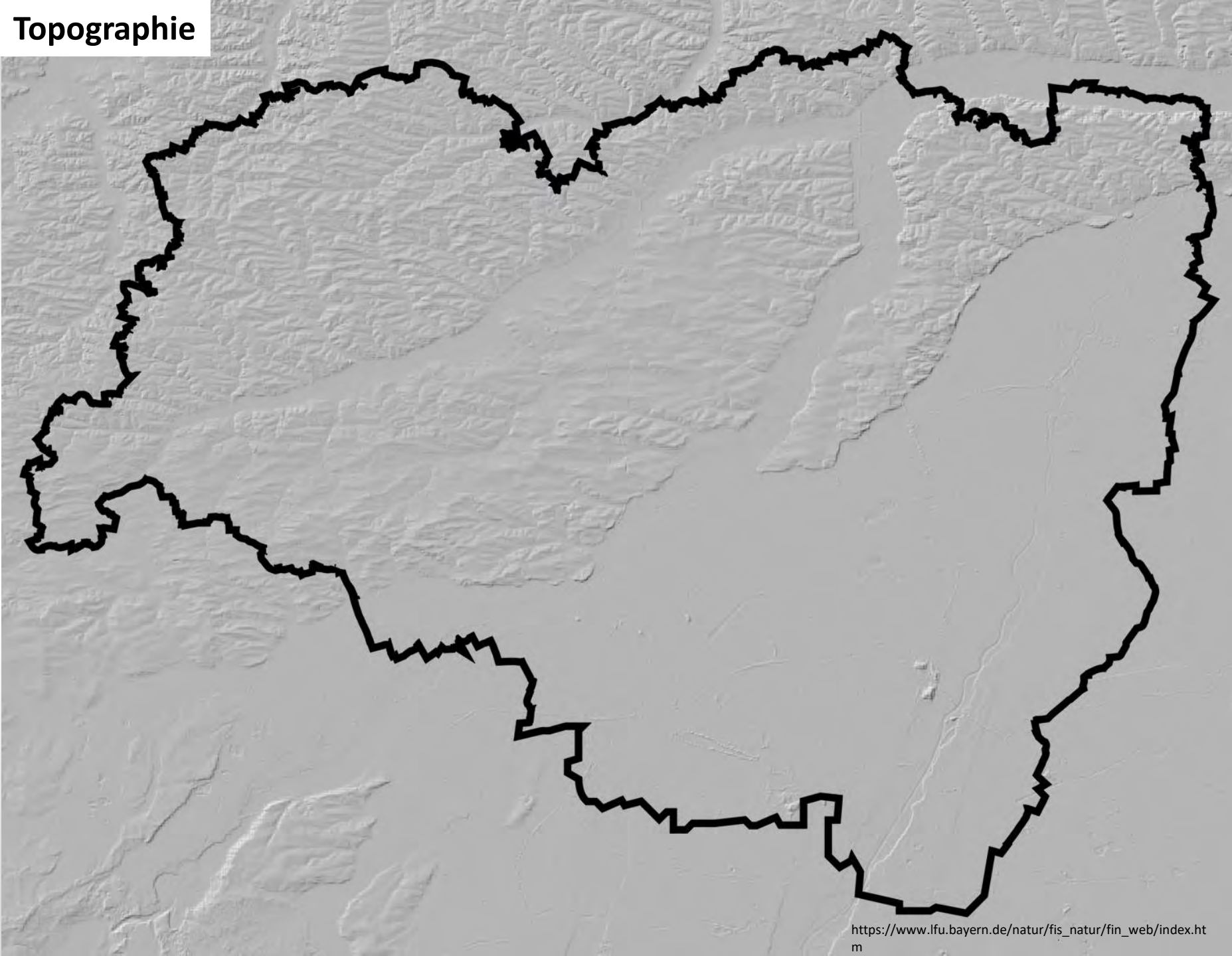
VERKEHRSKONZEPT RAUM MÜNCHEN NORD

VORSTELLUNG FREIRAUM

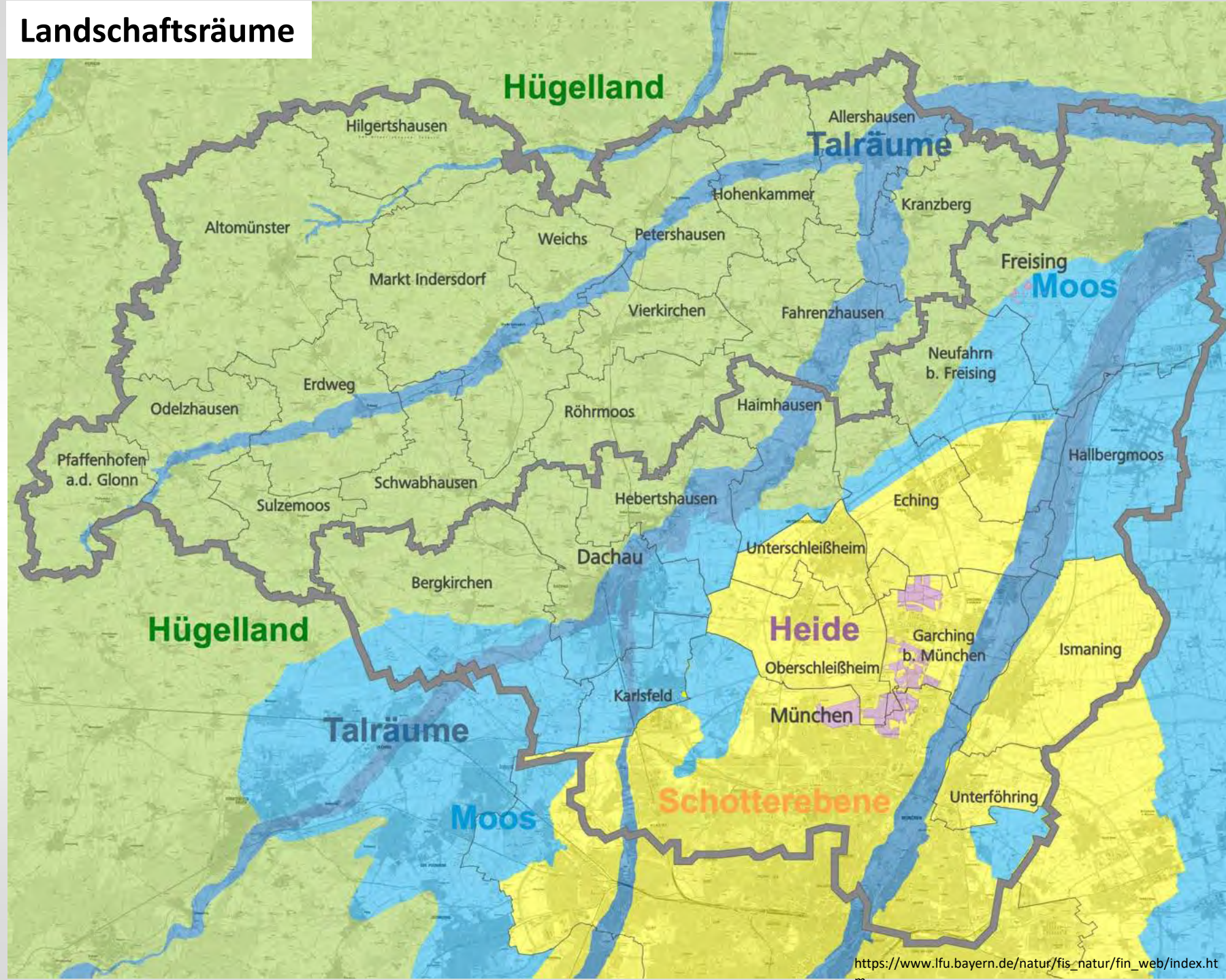
Grundkarte Landschaft



Topographie



Landschaftsräume



Tertiäres Hügelland



Bild Wikipedia Tertiäre Hangkante

- Tertiäre Hangkante mit kulturellen Wahrzeichen, weich modellierte und bewegte Landschaft
- Prägung durch die Landwirtschaft

Münchner Schotterebene : Heidelandschaft



- Landschaftliche Weite
- Gehölzkulissen, Lohwaldreste
- Seltene Pflanzen und Tiere
- Attraktive Erholungslandschaft

Münchner Schotterebene : Mooslandschaft

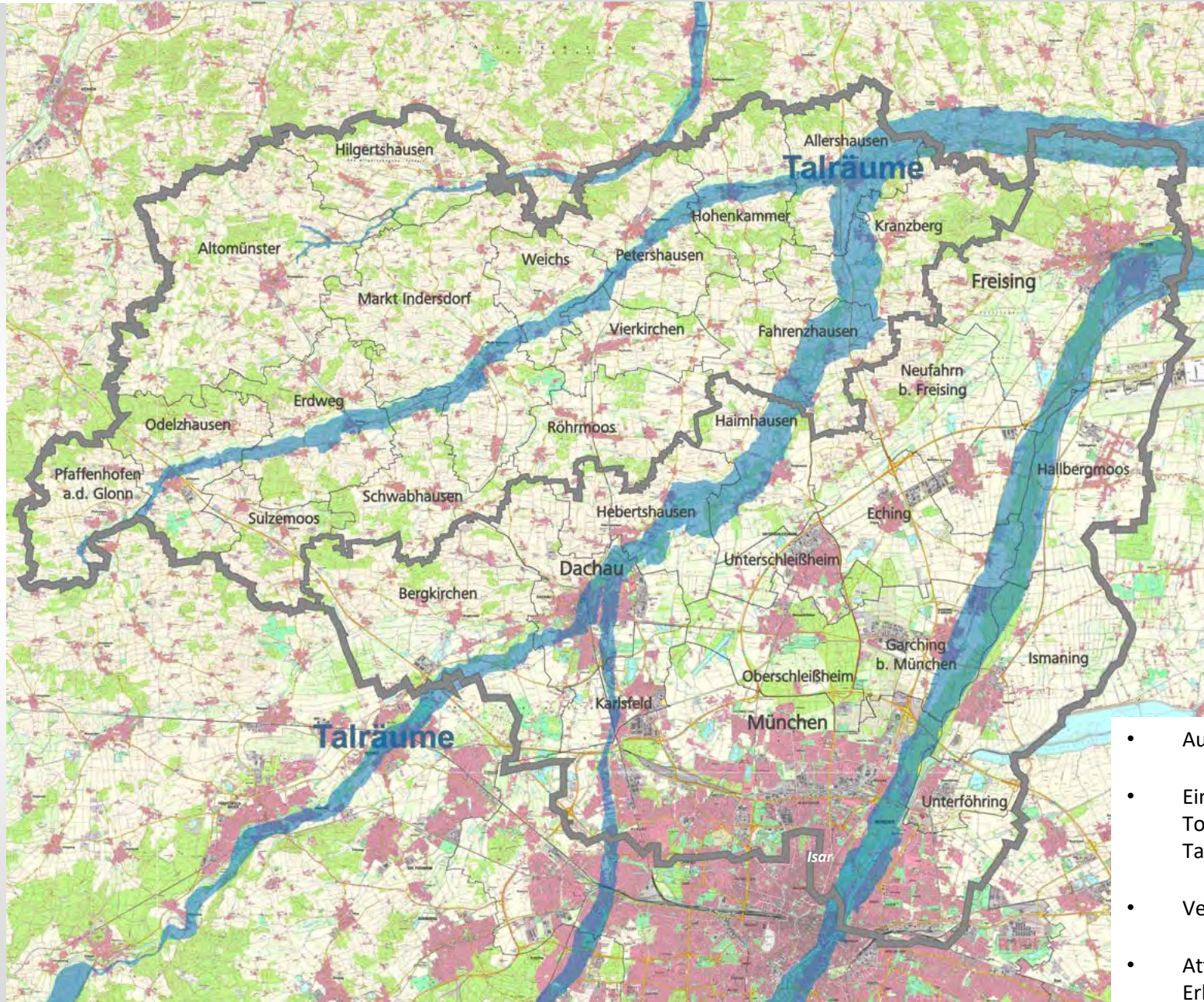


- Grundwassernähe und Nebelhäufigkeit, bruchwaldartige Gehölzbestände, Streuwiesen
- Extensive Landwirtschaft, Gärtnereien
- Attraktive Erholungslandschaft

Talräume

Ilm

Glonn



Amper

Isar

Amper

Würm

Isar

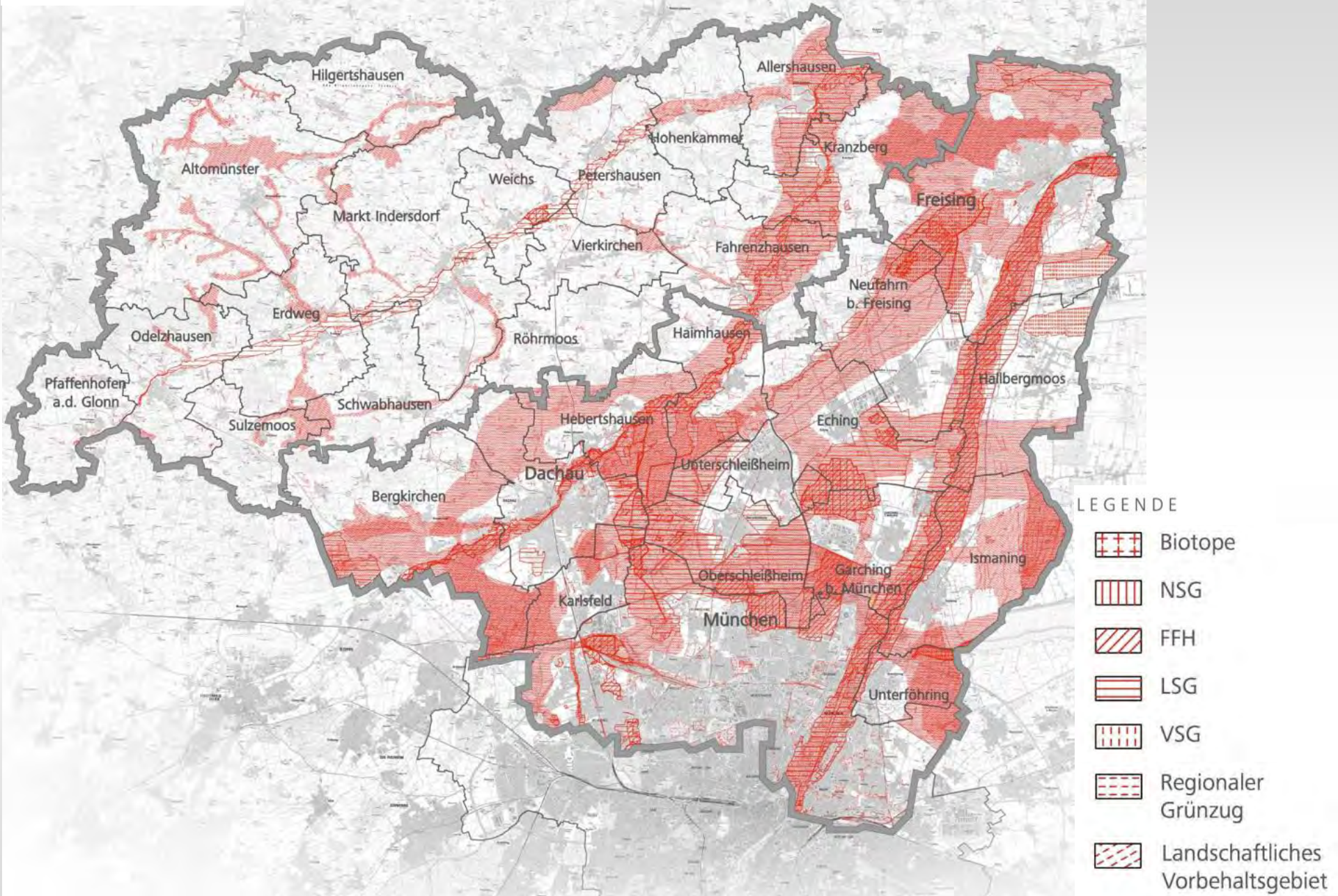
- Auwälder und Wiesen
- Einschnitte in Topographie, Talränder
- Vernetzungsstruktur
- Attraktive Erholungslandschaft

Urbaner Verdichtungsraum

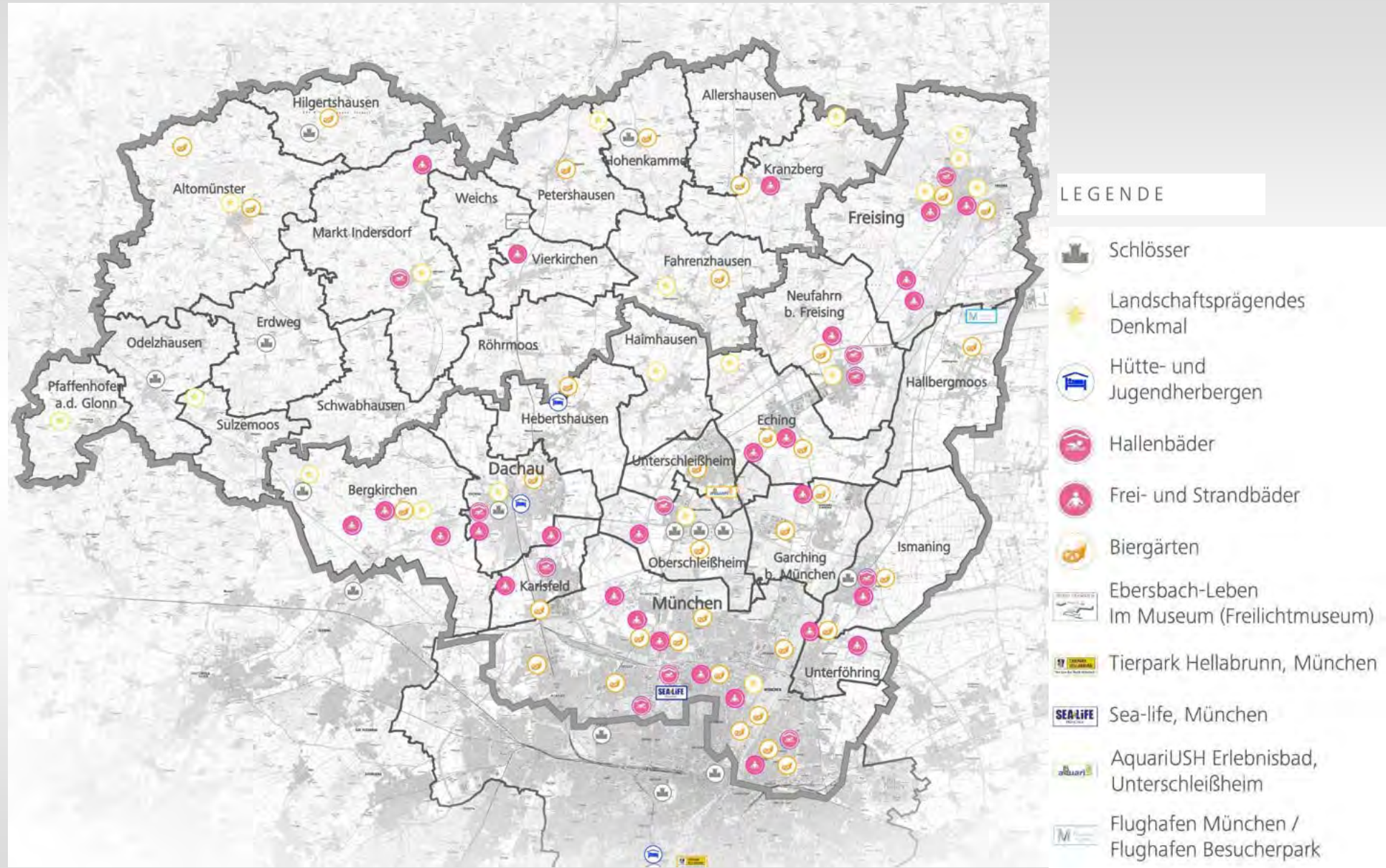


- Unterschiedliche Freiraum Qualitäten
- Verkehrsgrün bis zum Biotop
- Seltene Pflanzen und Tiere
- Hoher Nutzungsdruck

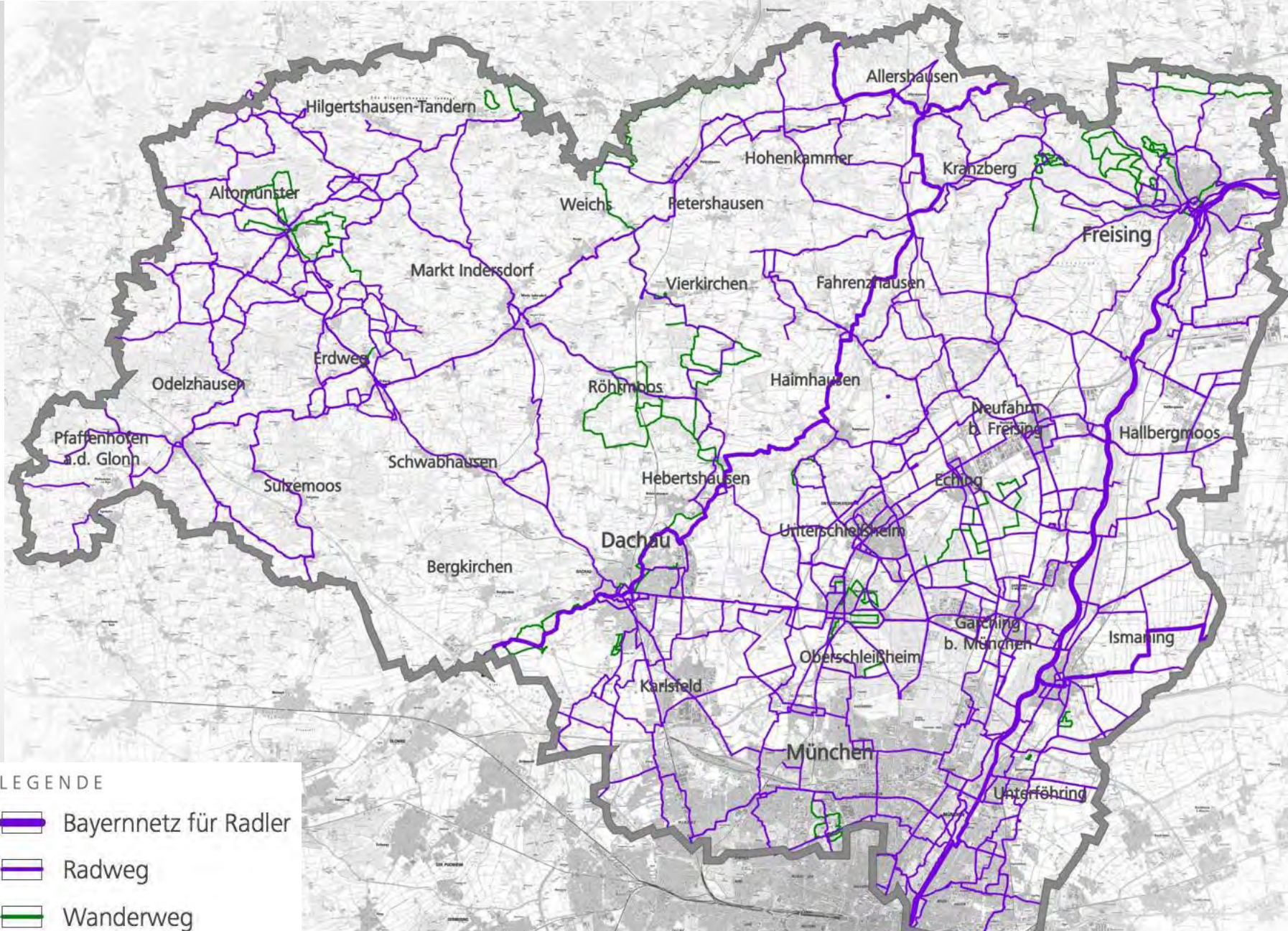
Schutzgebiete






Freizeit und Kultur



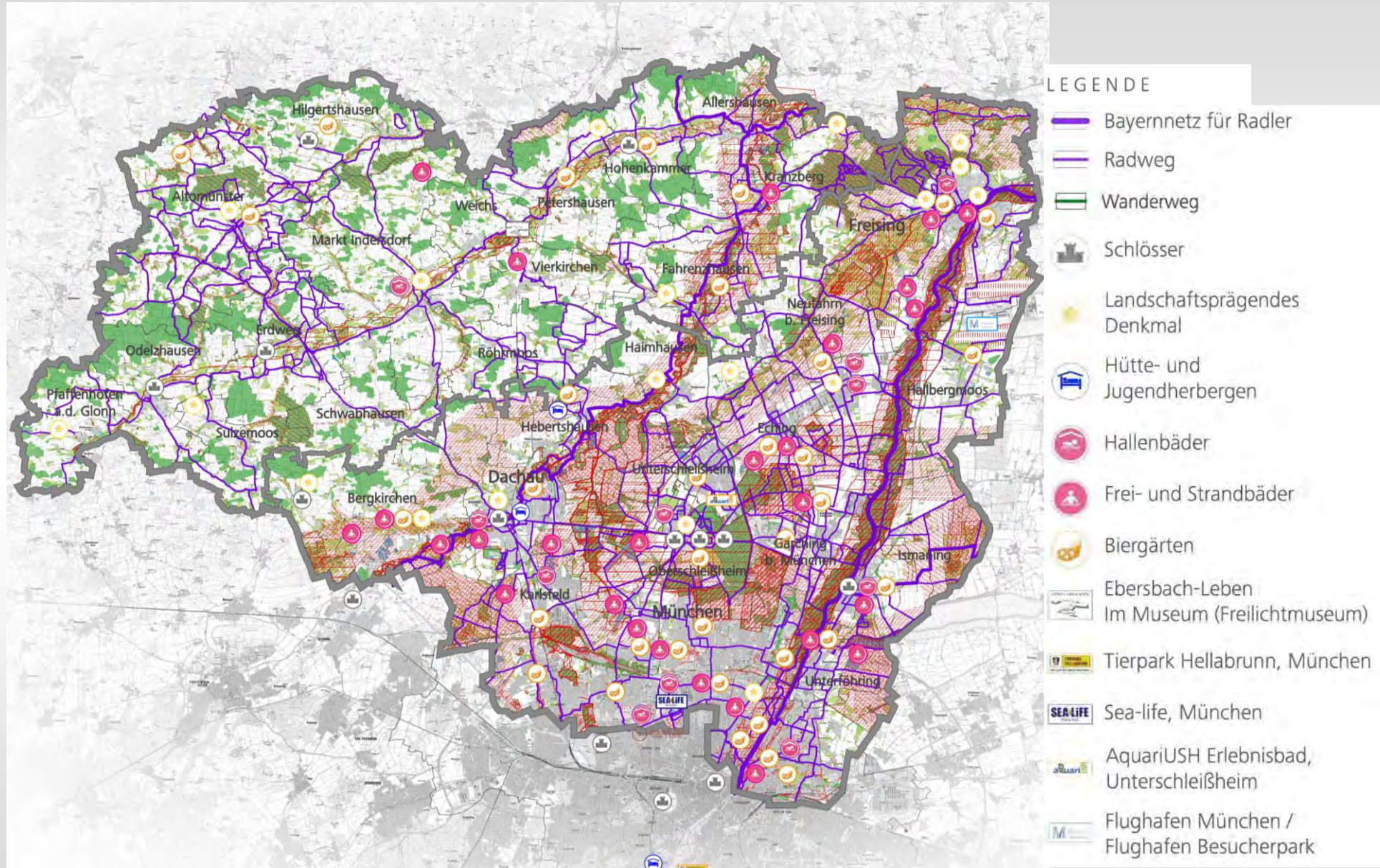
Bayernetz für Radler, Rad- und Wanderwege



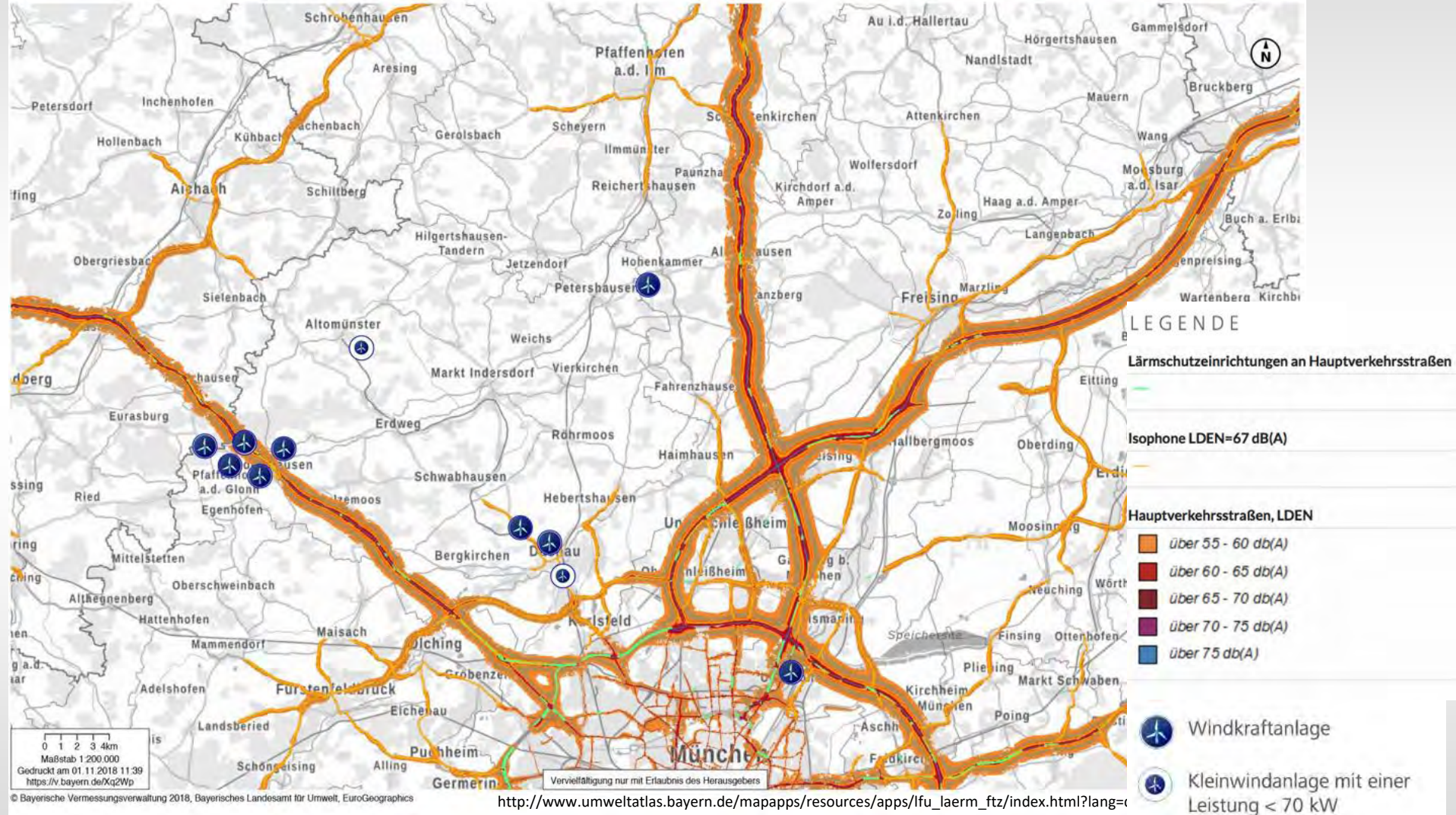
LEGENDE

-  Bayernnetz für Radler
-  Radweg
-  Wanderweg

Freiraum-Qualitäten

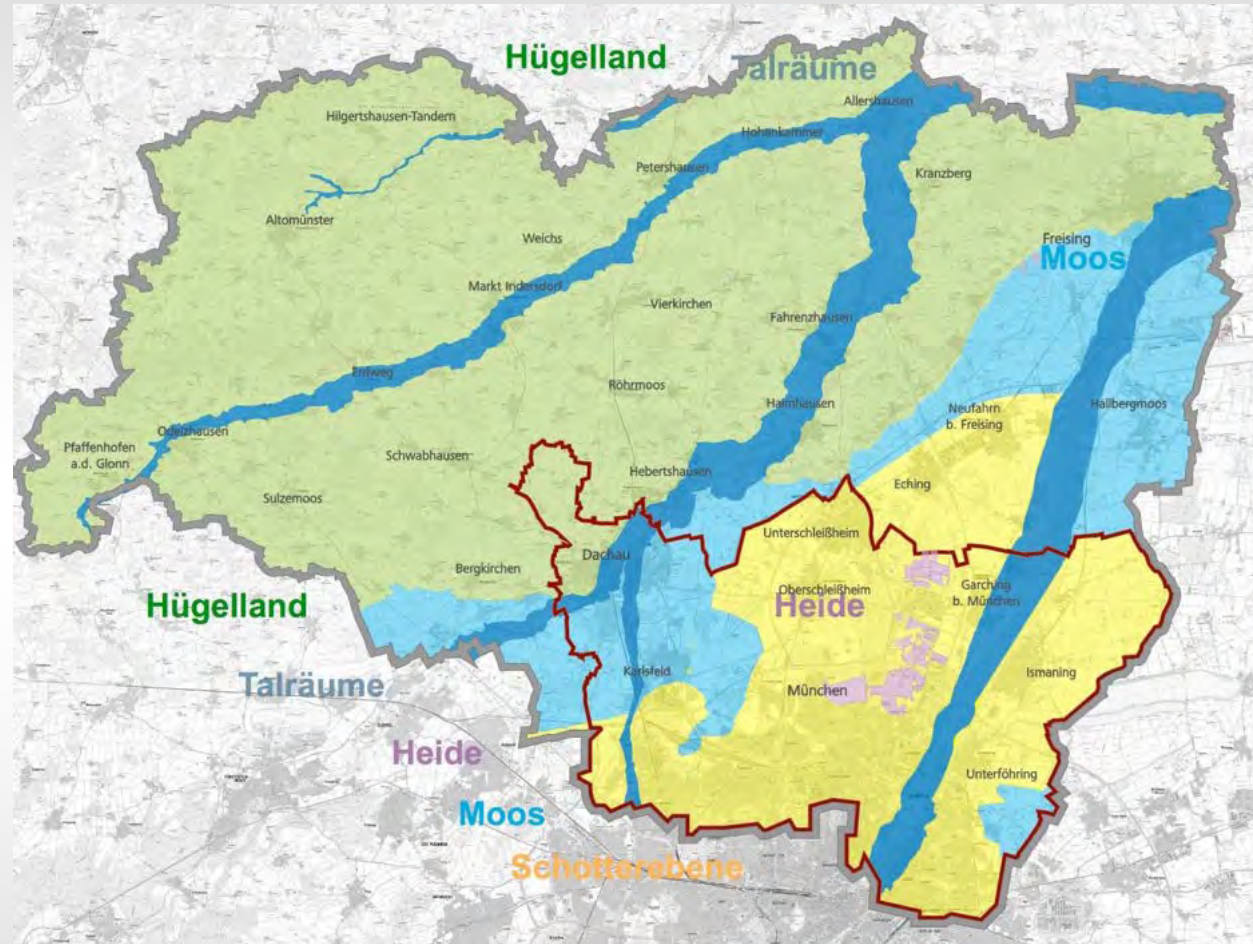


Freiraum-Beeinträchtigungen



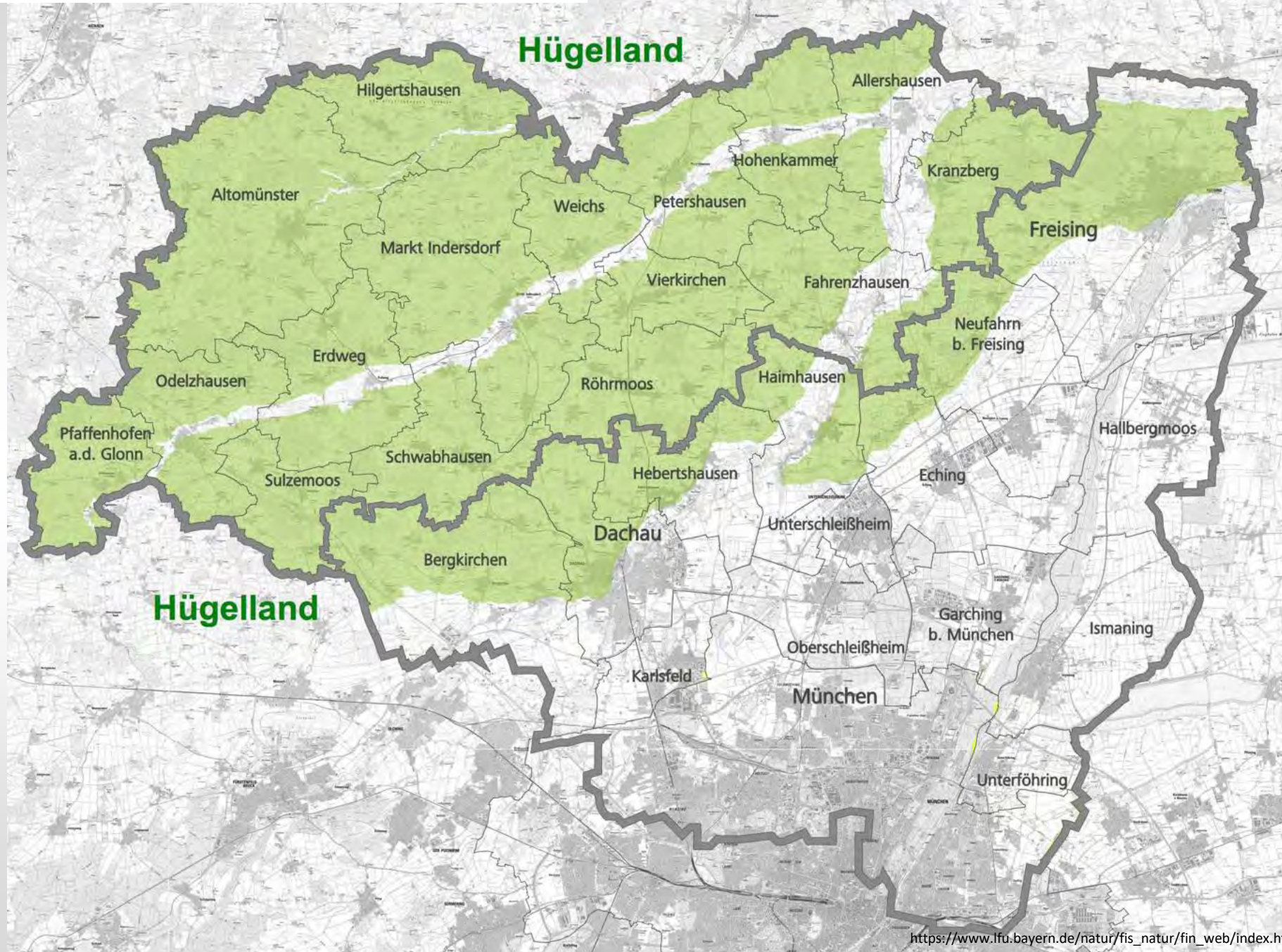
Fünf Landschaftsräume

- Tertiäres Hügelland
- Heide
- Moos
- Talräume
- Urbaner Verdichtungsraum



https://www.lfu.bayern.de/natur/fis_natur/fin_web/index.htm

Landschaftsraum Tertiäres Hügelland



Landschaftsraum Tertiäres Hügelland

STATUS QUO

- Topografisch bewegtes Gelände.
- Durch Landwirtschaft geprägte Landschaften.
- Relativ geringer Anteil an Schutzgebieten, Landschaftliche Vorbehaltsgebiete.
- Radwegenetz partiell ausgeprägt.
- Geringe Dichte an Freizeit- und Erholungseinrichtungen.



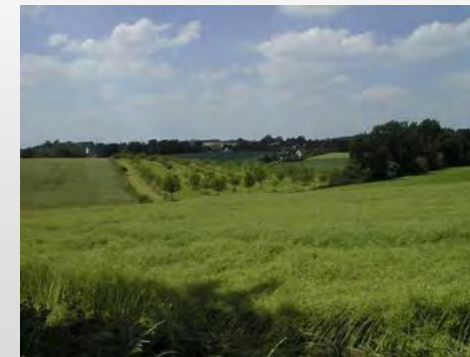
STÄRKEN / POTENZIALE

- Relativ ruhiger, ländlich geprägter Raum in Großstadtnähe.



SCHWÄCHEN / HERAUSFORDERUNGEN

- Landschaftserlebnis, Freizeiteinrichtungen, Naherholung / Erreichbarkeit ohne PKW ungenügend.
- Wachstumsabsichten und -tendenzen erfordern Investitionen in Freizeit- und Naherholungsmöglichkeiten, landschaftlich wertvolle Räume.



AUFGABEN / ENTWICKLUNGSANSÄTZE

- Ländlichen Charakter bewahren.
- Grüne Infrastruktur mit landschaftlichen Vorbehaltsgebieten sowie Fuß- und Radwegenetz ausbauen.

Münchener Schotterebene: Heide- und Mooslandschaft

STATUS QUO

- Flaches Gelände, landwirtschaftlich geprägt.
- Hoher Anteil an Infrastruktur und Gewerbe.
- Schutzgebiete beschränken sich auf die Heide- und Mooslandschaften.
- Gute Ausstattung an Freizeit- und Erholungseinrichtungen, Radwegenetze.



STÄRKEN / POTENZIALE

- Gemeinden verfügen über das Potential, die verbliebenen Naturräume und Freizeiteinrichtungen zu stärken und zu entwickeln.
- Intensiv genutzter Raum in Stadtnähe, geprägt durch die Lage zwischen Flughafen, der Metropole München und den Isarauen.
- Zerschneidung und Verlärmung der Freiräume



SCHWÄCHEN / HERAUSFORDERUNGEN

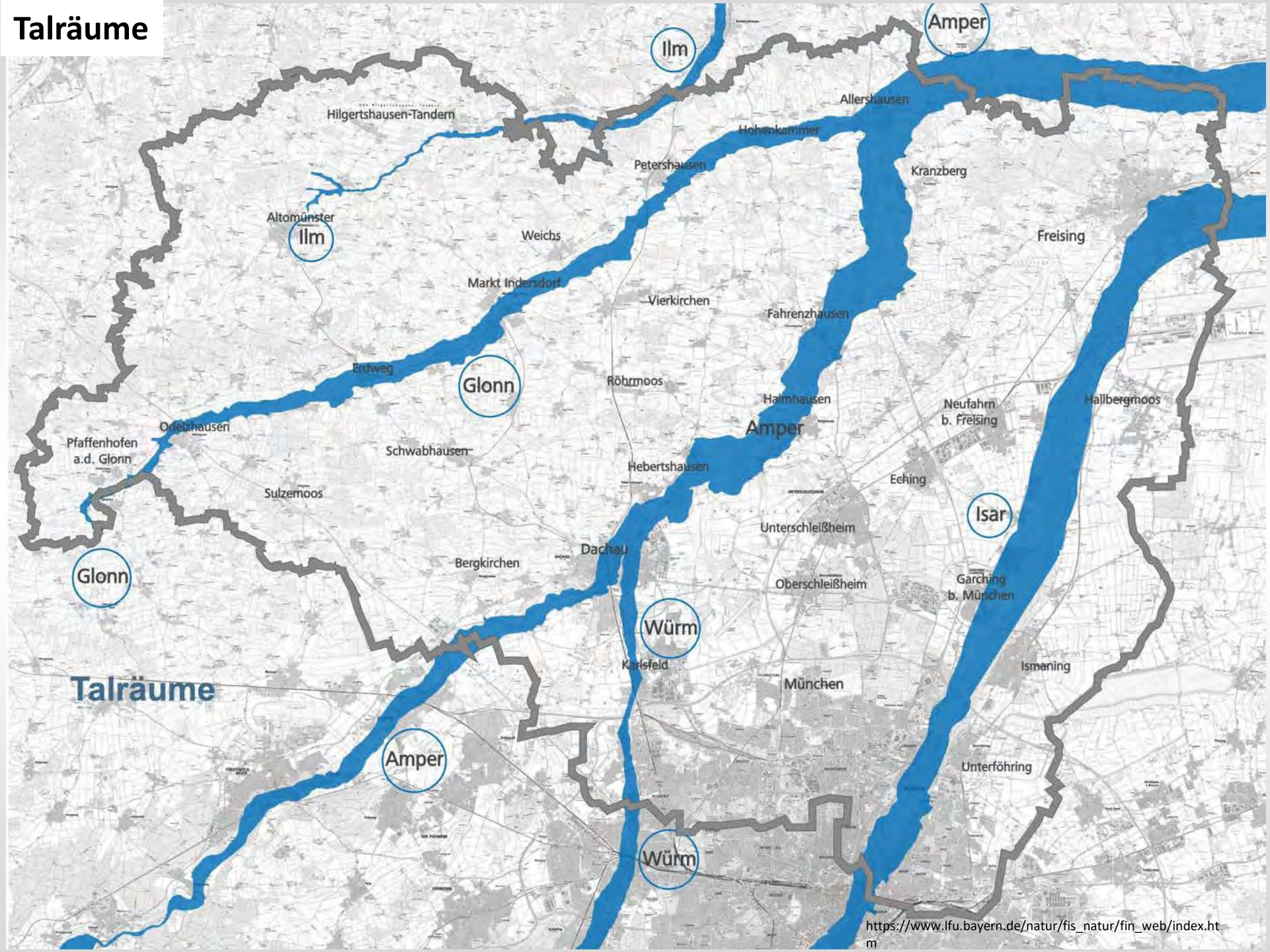
- Wachstumsabsichten gehen auf Kosten der Naturräume und der landwirtschaftlichen Nutzung.

AUFGABEN / ENTWICKLUNGSANSÄTZE

- Qualifizierung bestehender Schutzgebiete.
- Intensive Freiraumentwicklung in und um neue Siedlungsgebiete.
- Keine Inanspruchnahme bestehender Grünflächen.
- Großräumige, interkommunal abgestimmte Freiraumentwicklung, um die Bedürfnisse der Menschen und die besonderen Qualitäten der Freiräume hervorzuheben.



Talräume



Talräume

STATUS QUO

- Durch Schutzverordnungen weitestgehend gesichert.
- Unterschiedlich starke Prägung durch Siedlung
- Mittlere Isar: Aufwertungspotenzial für Erholung, Freizeit, Ökologie
- Amper und Glonn: beeinträchtigte Wasserqualität durch landwirtschaftliche Nutzung.



STÄRKEN / POTENZIALE

- Landschaftsprägend, identifikationsstiftend
- Wertvolle Freiräume für Freizeit und Erholung
- Wertvolle ökologische Vernetzungsräume



SCHWÄCHEN / HERAUSFORDERUNGEN

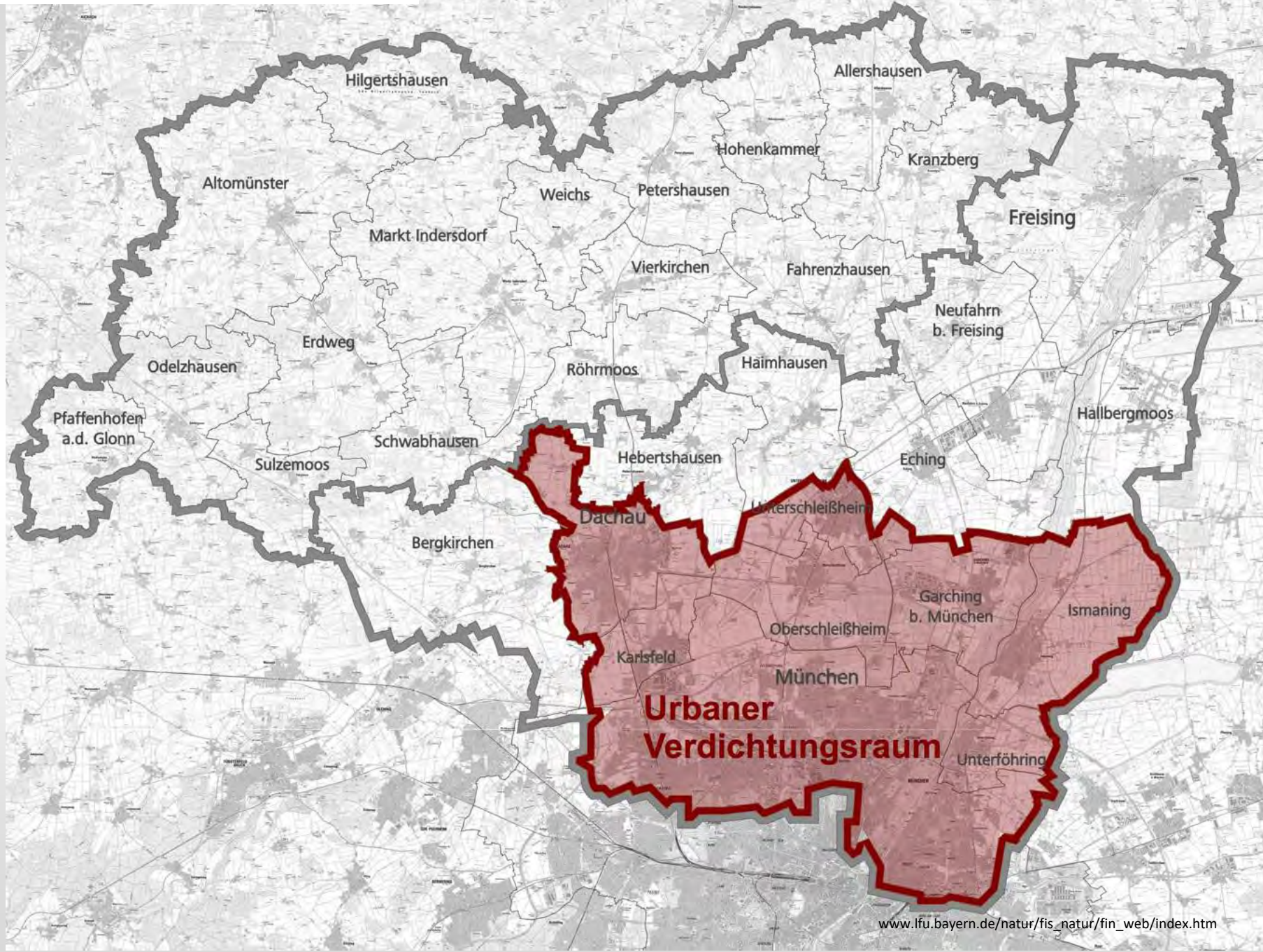
- Tabu für bauliche Entwicklung.
- Queren der Talräume problematisch

AUFGABEN / ENTWICKLUNGSANSÄTZE

- Qualitäten entwickeln, Erholung zulassen und lenken.
- Talräume als Vernetzungsräume stärken.
- Entwicklung der Auwälder



Urbaner Verdichtungsraum



Urbaner Verdichtungsraum

STATUS QUO

- Weitestgehend eben, urbane Prägung
- Heterogene Freiräume, städtisches Grün bis Landwirtschaft.
- Hoher Anteil an schutzwürdigen Flächen.
- Vielfältige Freizeitangebote

STÄRKEN / POTENZIALE

- Hohe Vielfalt
- Enger Bezug von Freiräumen und Nutzern

SCHWÄCHEN / HERAUSFORDERUNGEN

- Hoher Nutzungsdruck.
- Konflikte zwischen Freizeit, Naturschutz und Landwirtschaft
- Verlärmung, Zerschneidung

AUFGABEN / ENTWICKLUNGSANSÄTZE

- Verdichtung nicht zu Lasten der Freiflächen.
- Qualifizierung von Grünflächen.
- Sicherung und Ertüchtigung der vorhandenen Erholungs- und Freizeiteinrichtungen.



RESÜMEE

Fünf Landschaftsräume

Es handelt sich um fünf charakteristische Landschaftsräume
spezifischen Qualitäten.

mit



Die Qualitäten sind zum Teil gestört und nicht mehr erkennbar.



Konflikt: Zunehmende Bevölkerung geht einher mit zunehmendem
Landschaftsver- und -gebrauch.



Die Charakteristika der Landschaftsräume sind ein wertvolles Gut und als
leistungsfähige „Grüne Infrastruktur“ planvoll zu entwickeln



–Großräumige Entwicklung und Qualifizierung.

–Großräumige Vernetzung über Gemeindegrenzen hinaus.



Erreichbarkeit herstellen.

–Mit Fahrrad und ÖPNV.

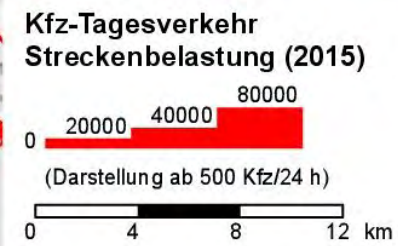
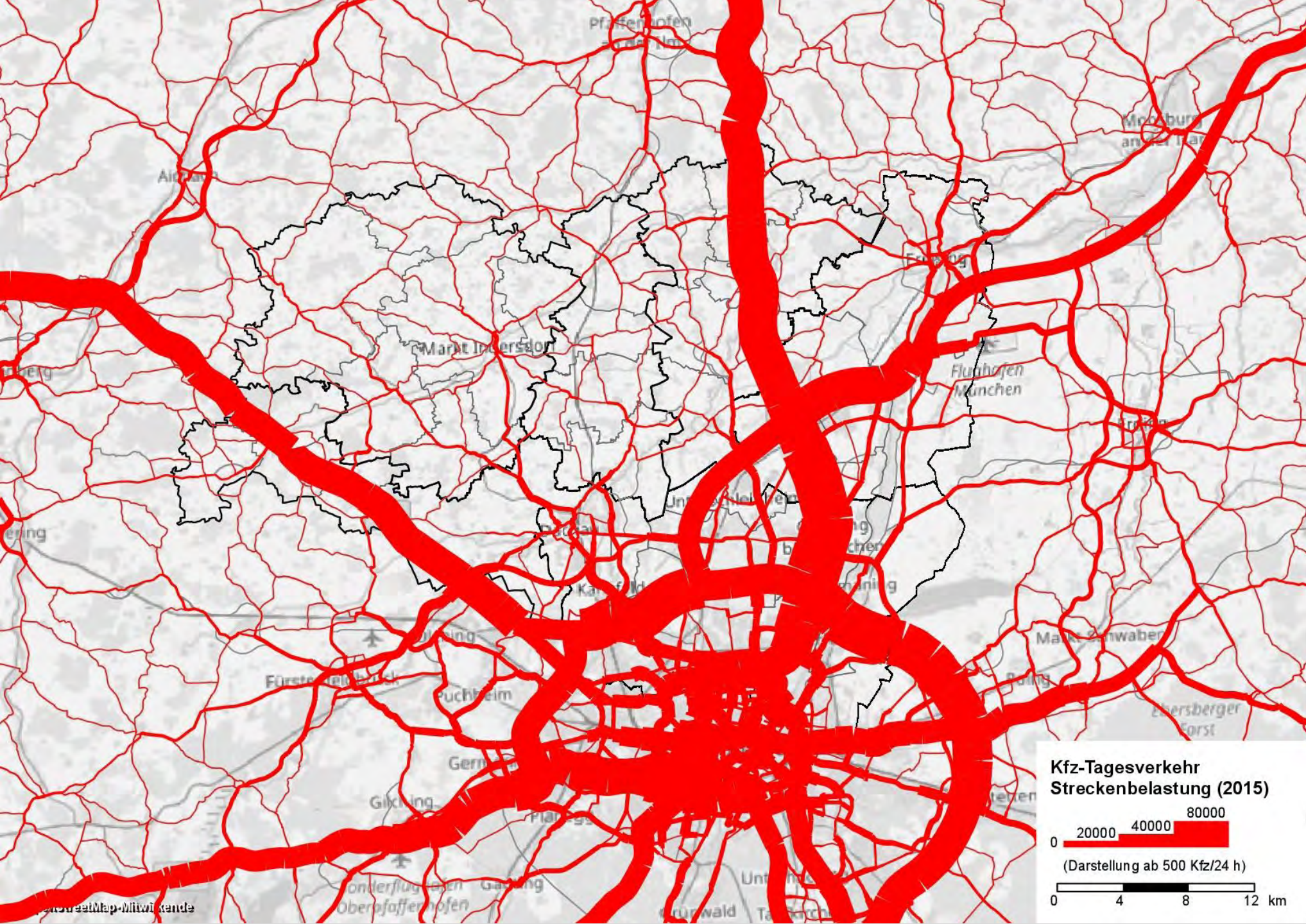
–Schnelle und landschaftlich attraktive Verbindungen schaffen.



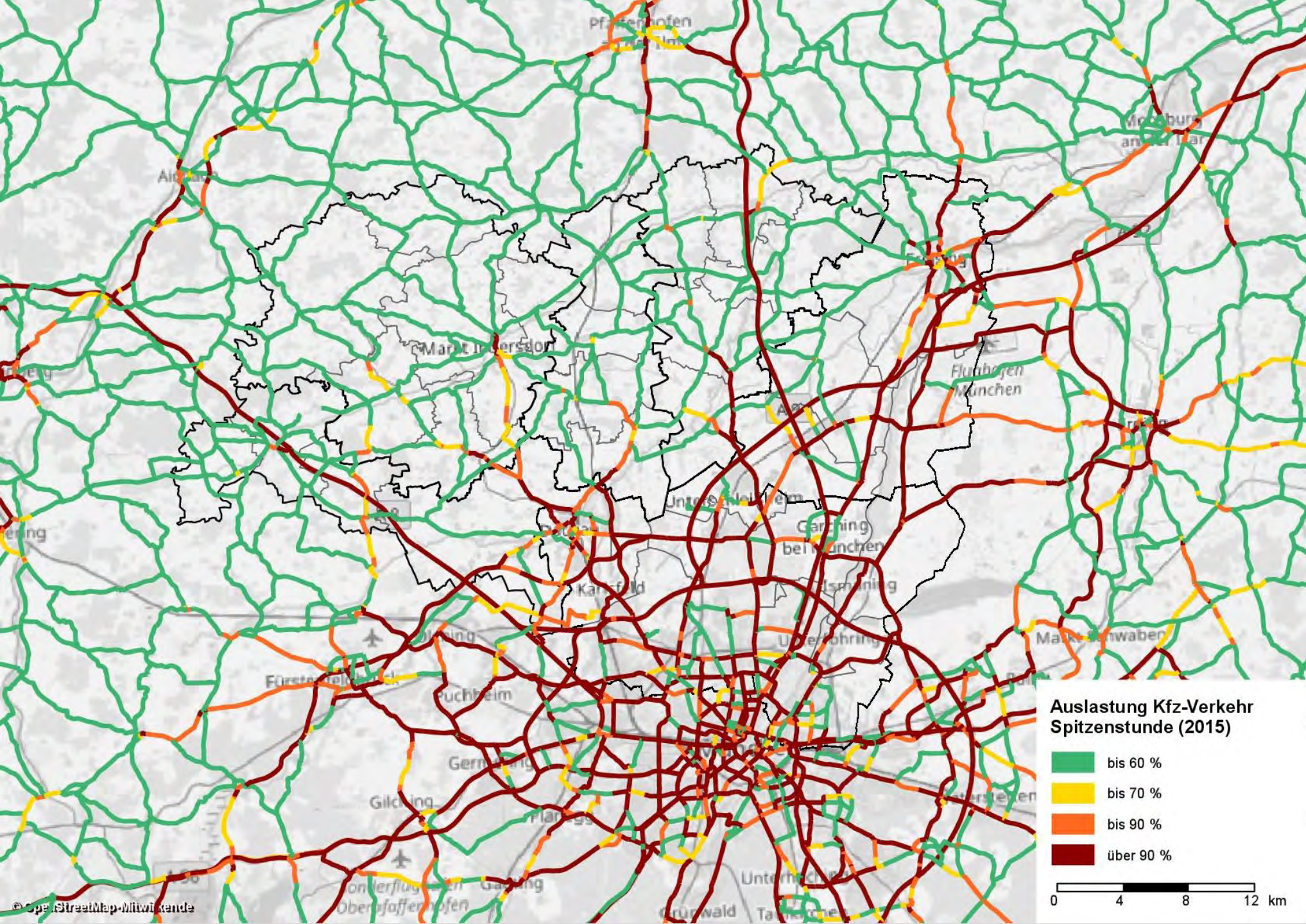
VERKEHRSKONZEPT RAUM MÜNCHEN NORD

VORSTELLUNG VERKEHR

Belastung Kfz-Tagesverkehr

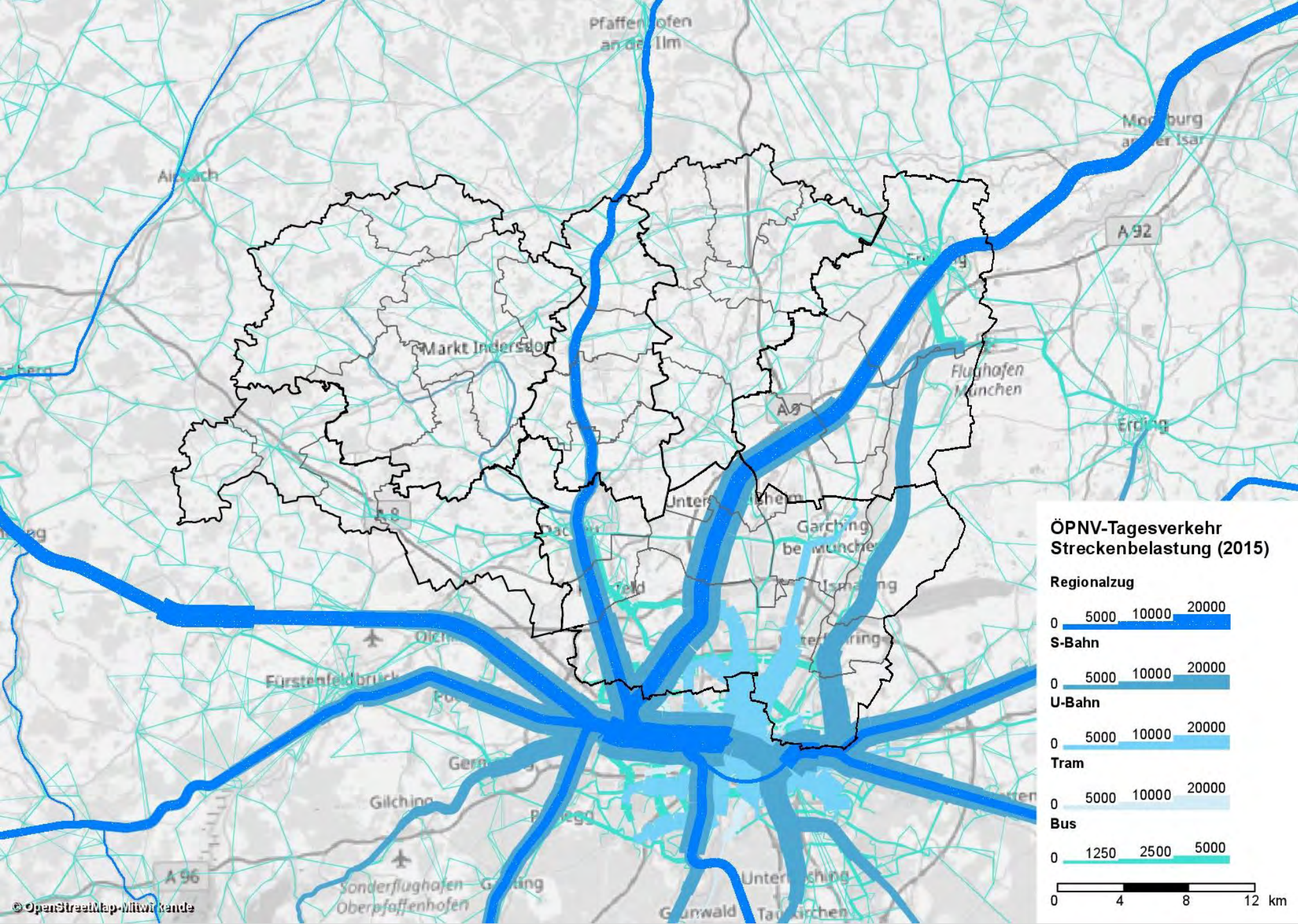


IV-Auslastung Spitzenstunde (gleichmäßig)



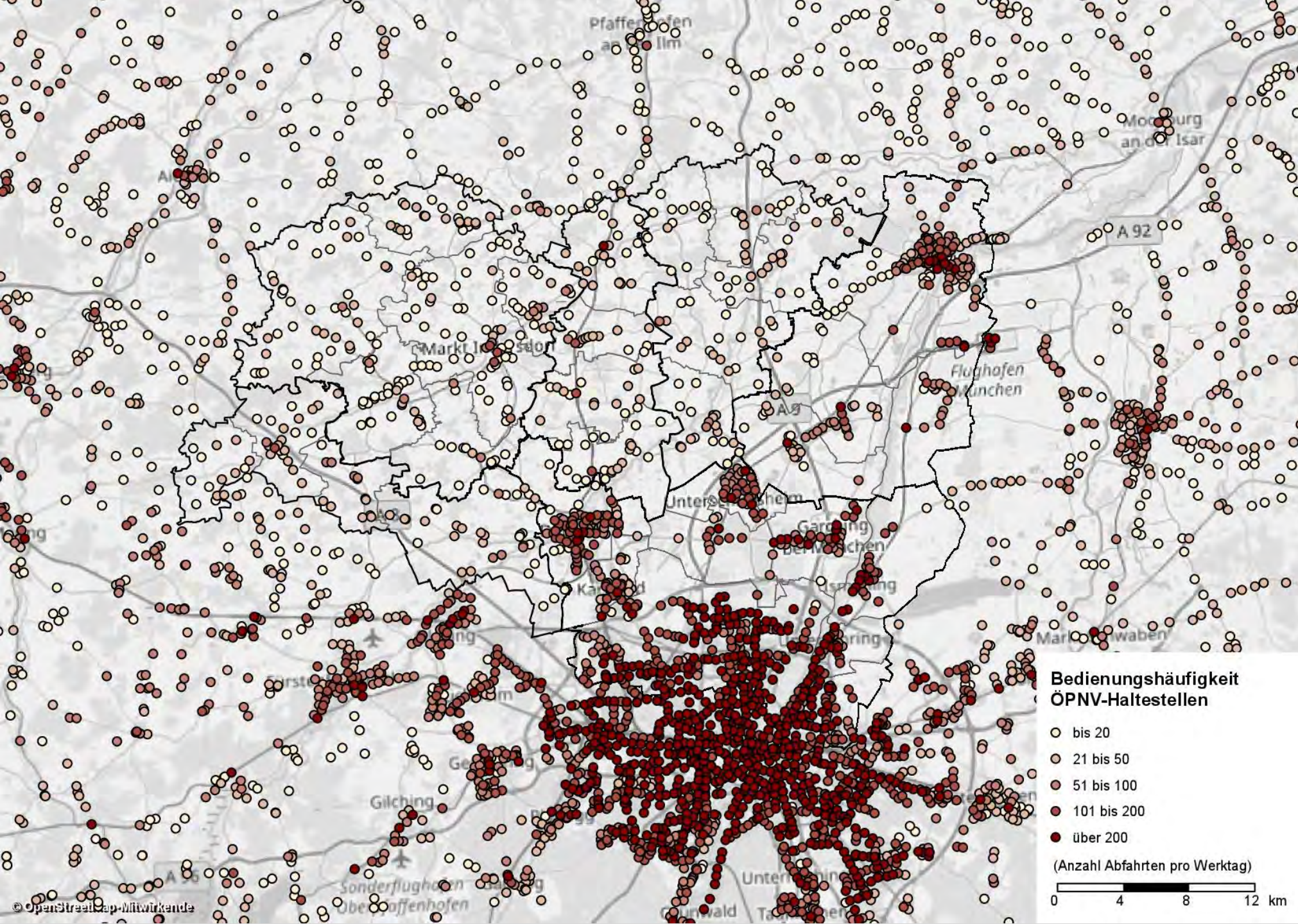
PTV GROUP
consult.ptvgroup.com

Belastung ÖPNV-Netz



PTV GROUP
consult.ptvgroup.com

Abfahrten ÖV-Haltestellen



Bedienungshäufigkeit ÖPNV-Haltestellen

- bis 20
- 21 bis 50
- 51 bis 100
- 101 bis 200
- über 200

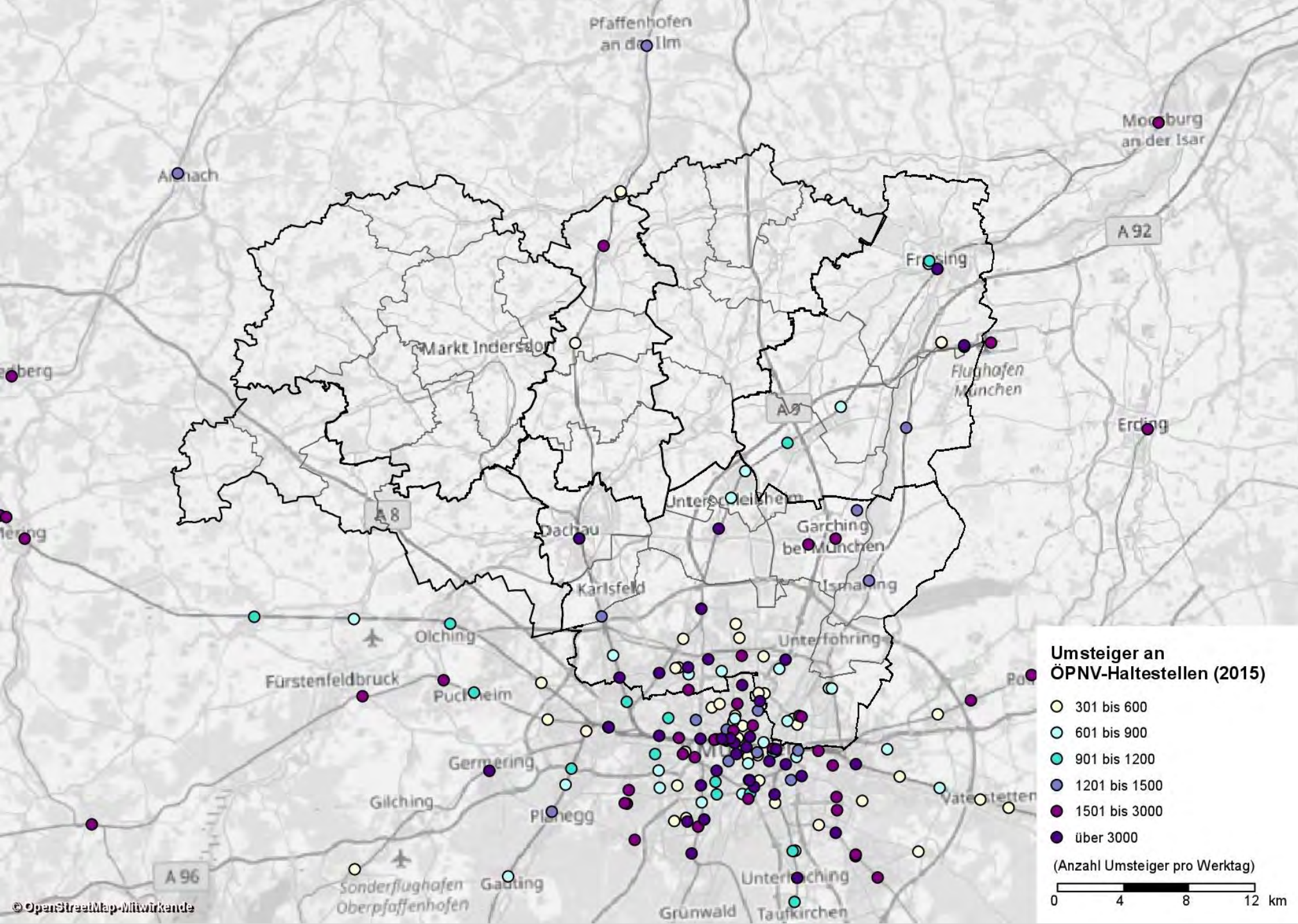
(Anzahl Abfahrten pro Werktag)



PTV GROUP

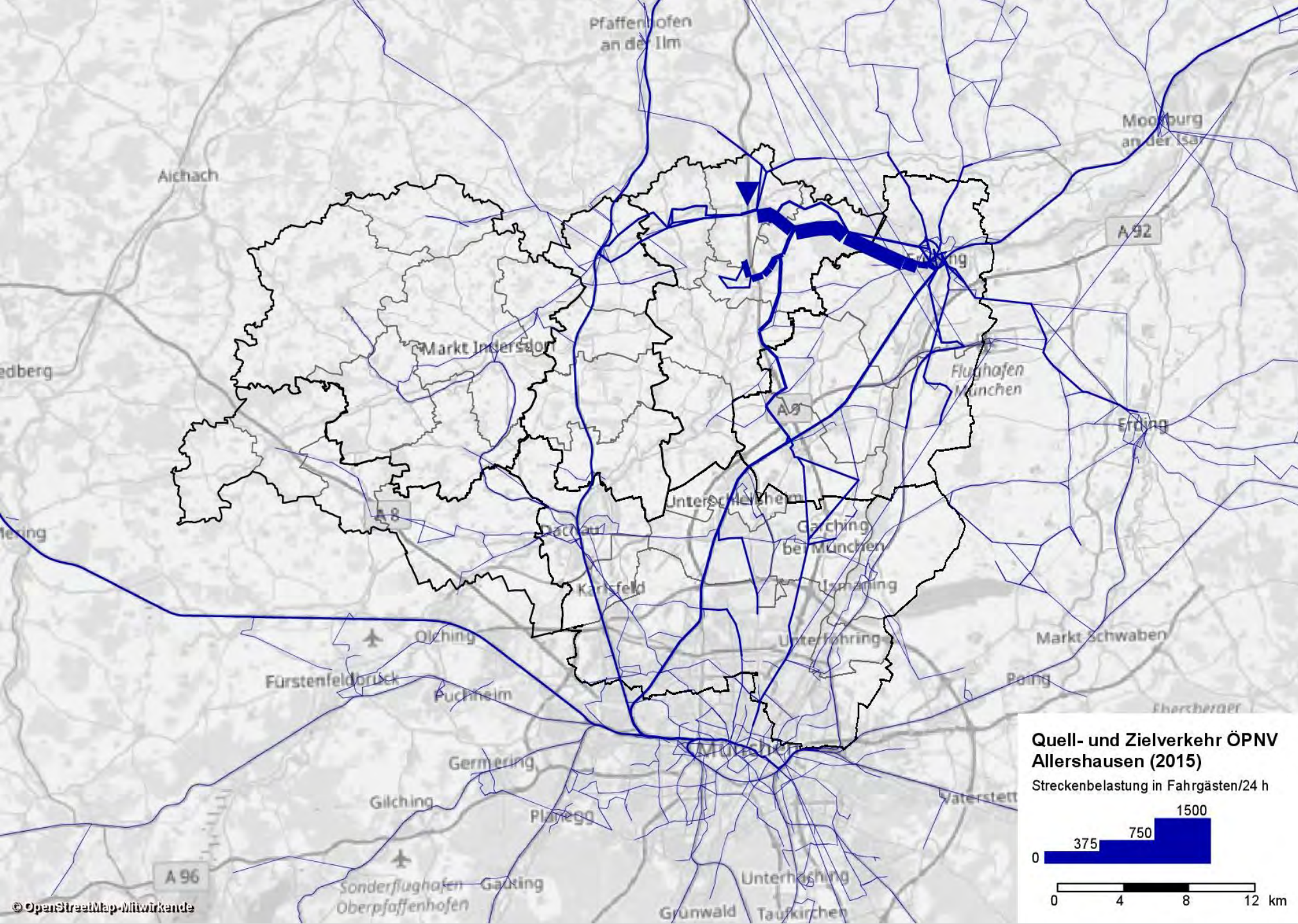
consult.ptvgroup.com

Umsteiger ÖV-Haltestellen



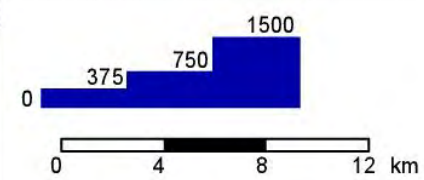
PTV GROUP
consult.ptvgroup.com

ÖV-Spinne Allershausen

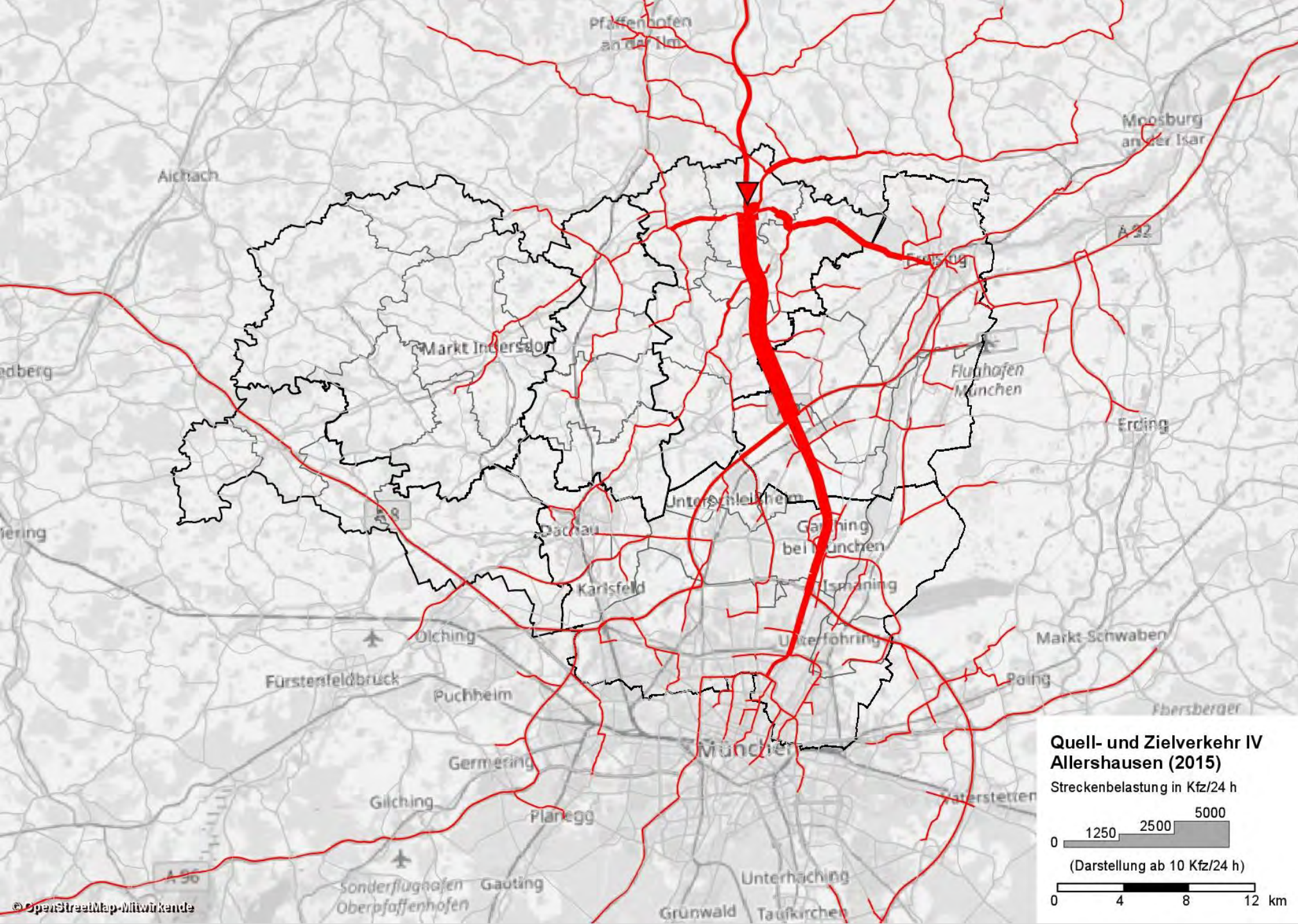


Quell- und Zielverkehr ÖPNV
Allershausen (2015)

Streckenbelastung in Fahrgästen/24 h

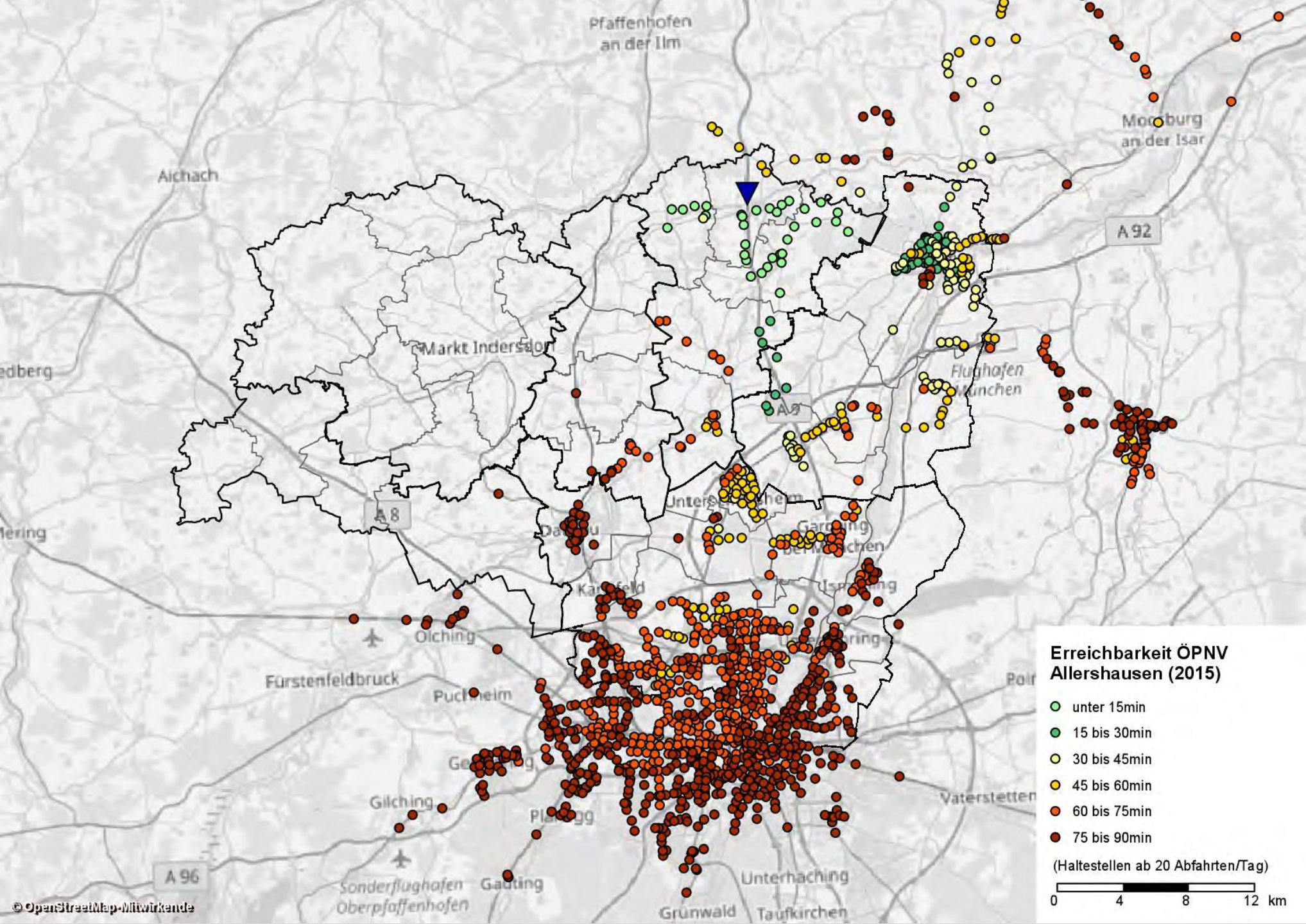


IV-Spinne Allershausen

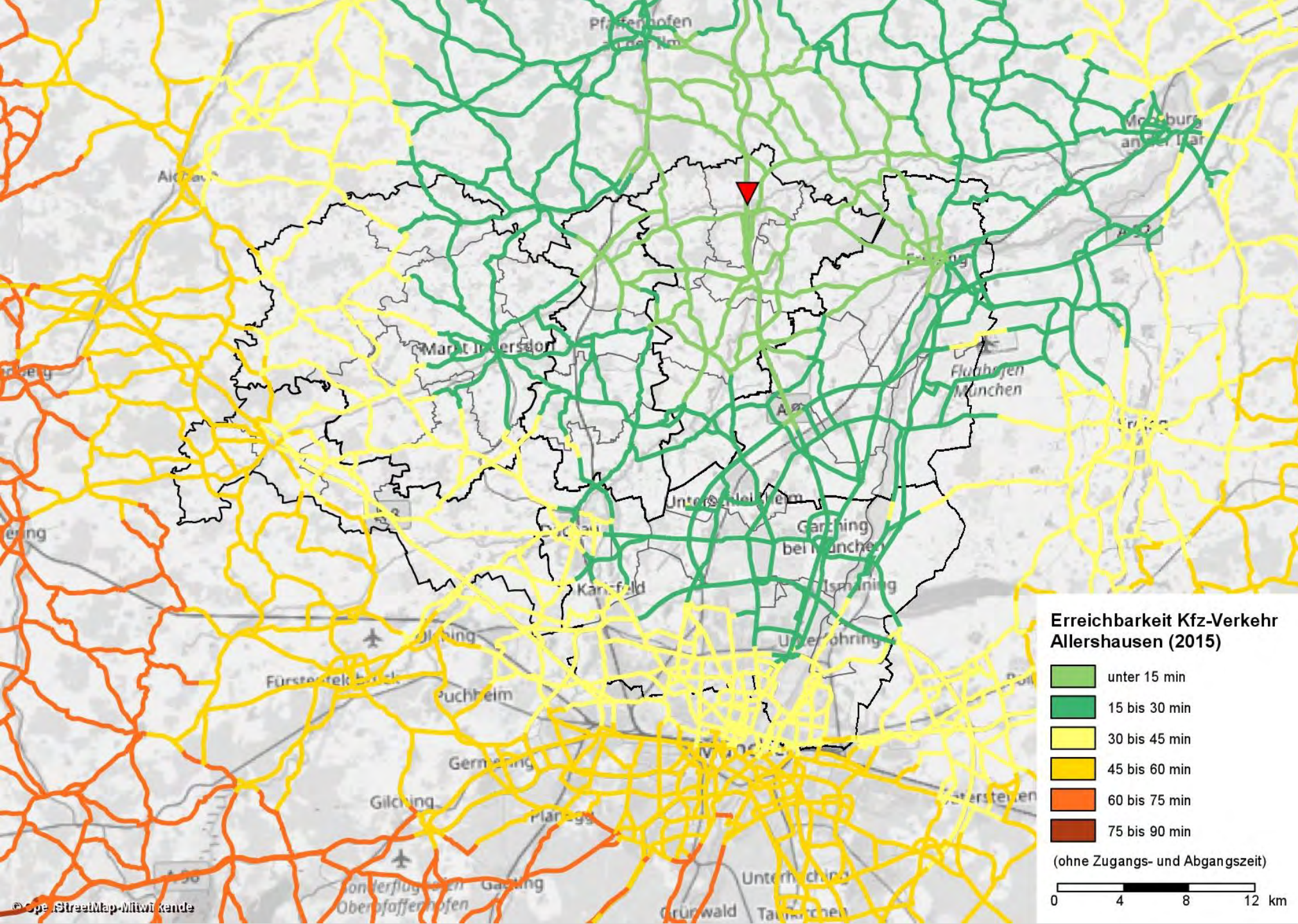


PTV GROUP
consult.ptvgroup.com

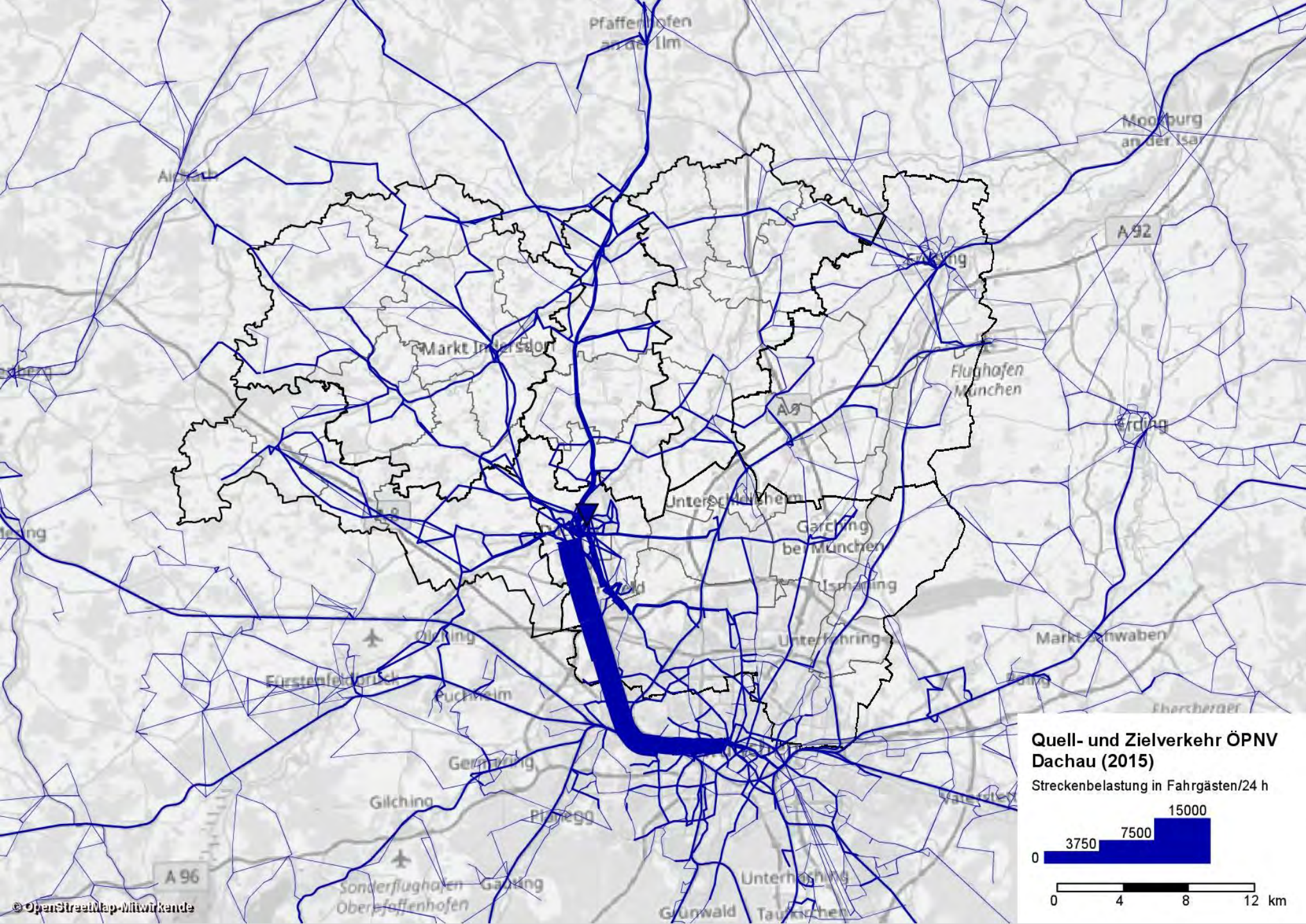
ÖV-Isochrone Dachau



IV-Isochrone Allershausen

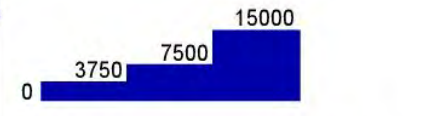


ÖV-Spinne Dachau



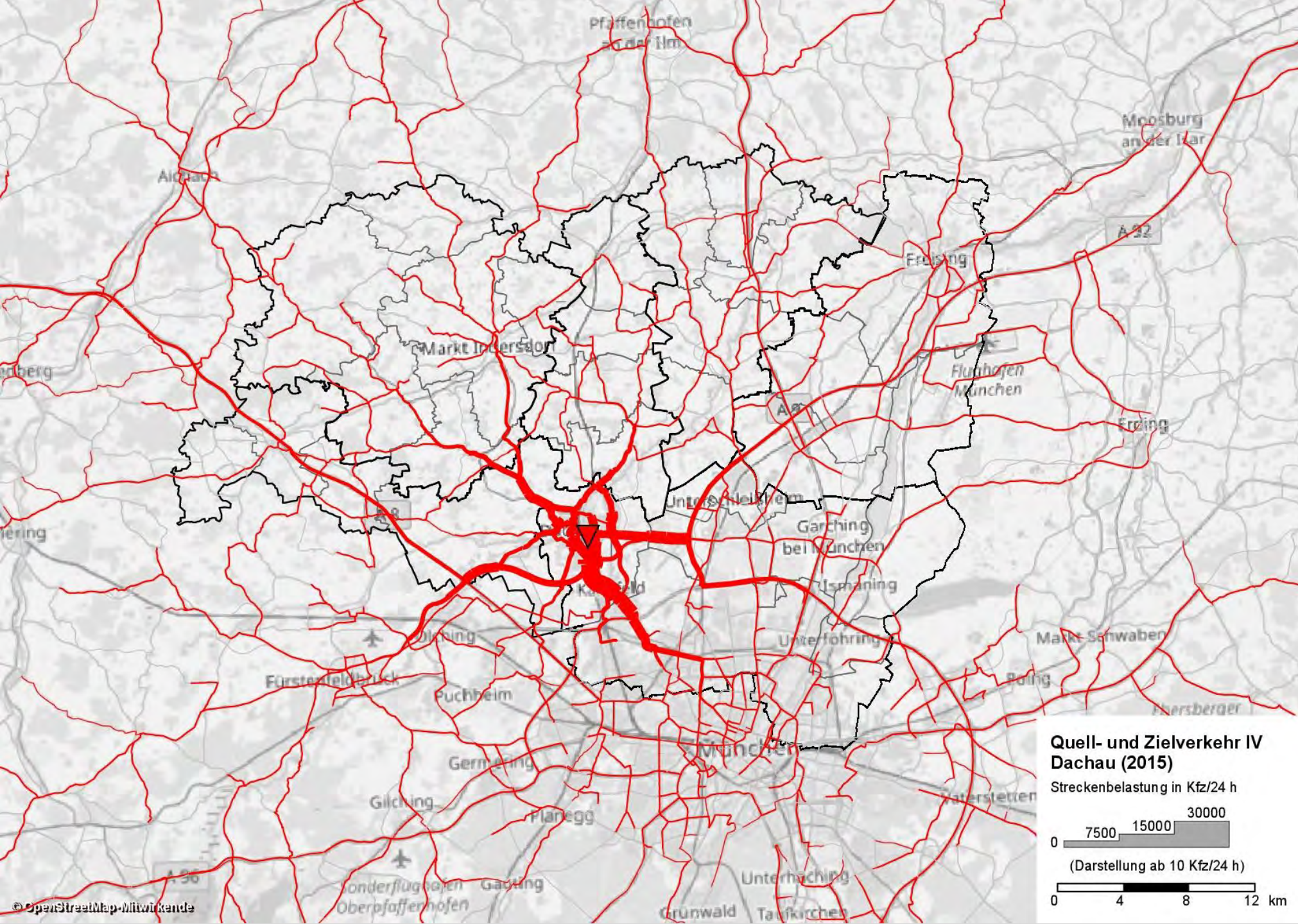
**Quell- und Zielverkehr ÖPNV
Dachau (2015)**

Streckenbelastung in Fahrgästen/24 h



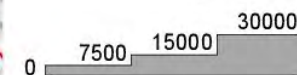
PTV GROUP
consult.ptvgroup.com

IV-Spinne Dachau

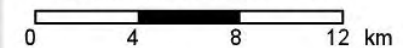


Quell- und Zielverkehr IV Dachau (2015)

Streckenbelastung in Kfz/24 h



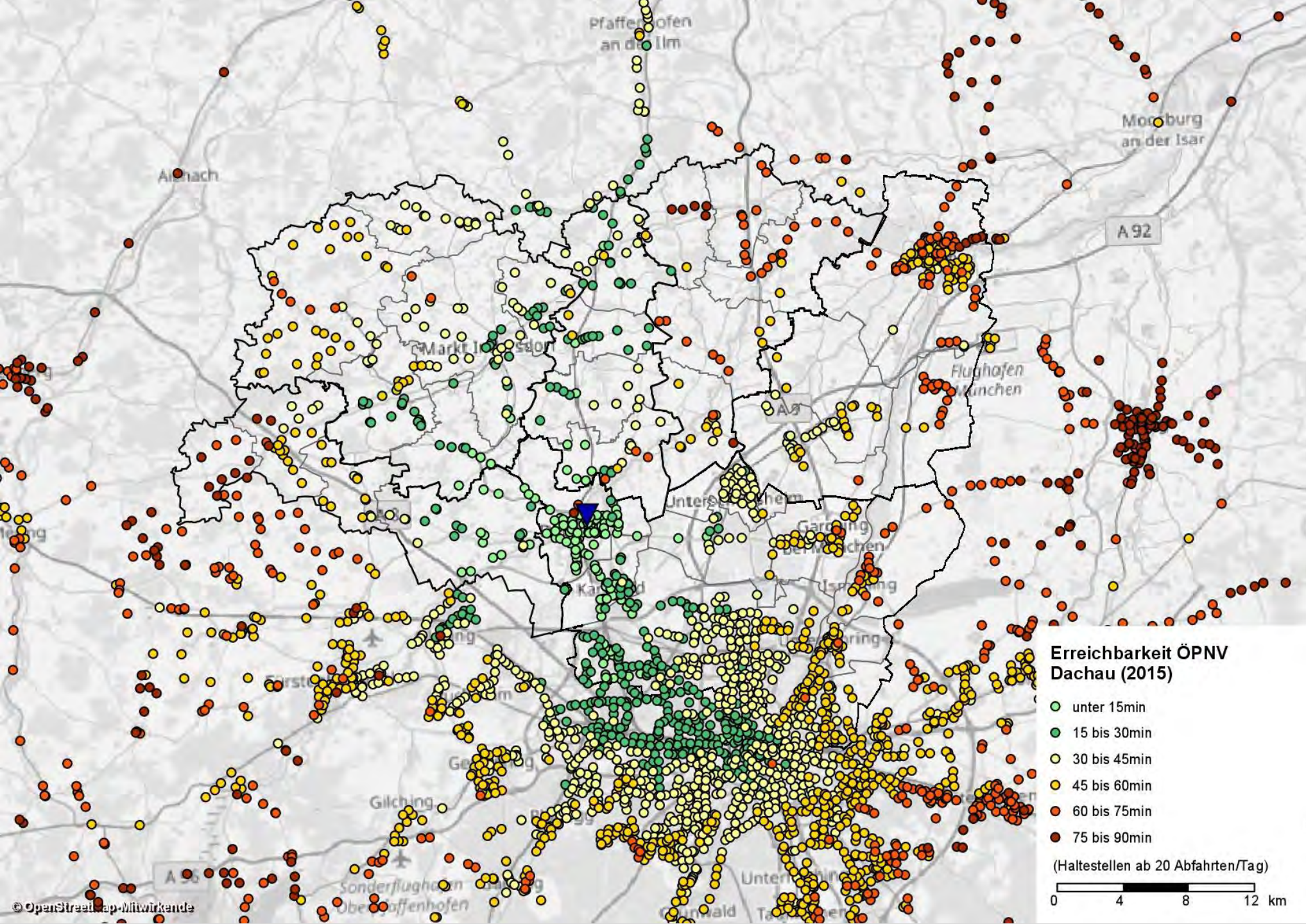
(Darstellung ab 10 Kfz/24 h)



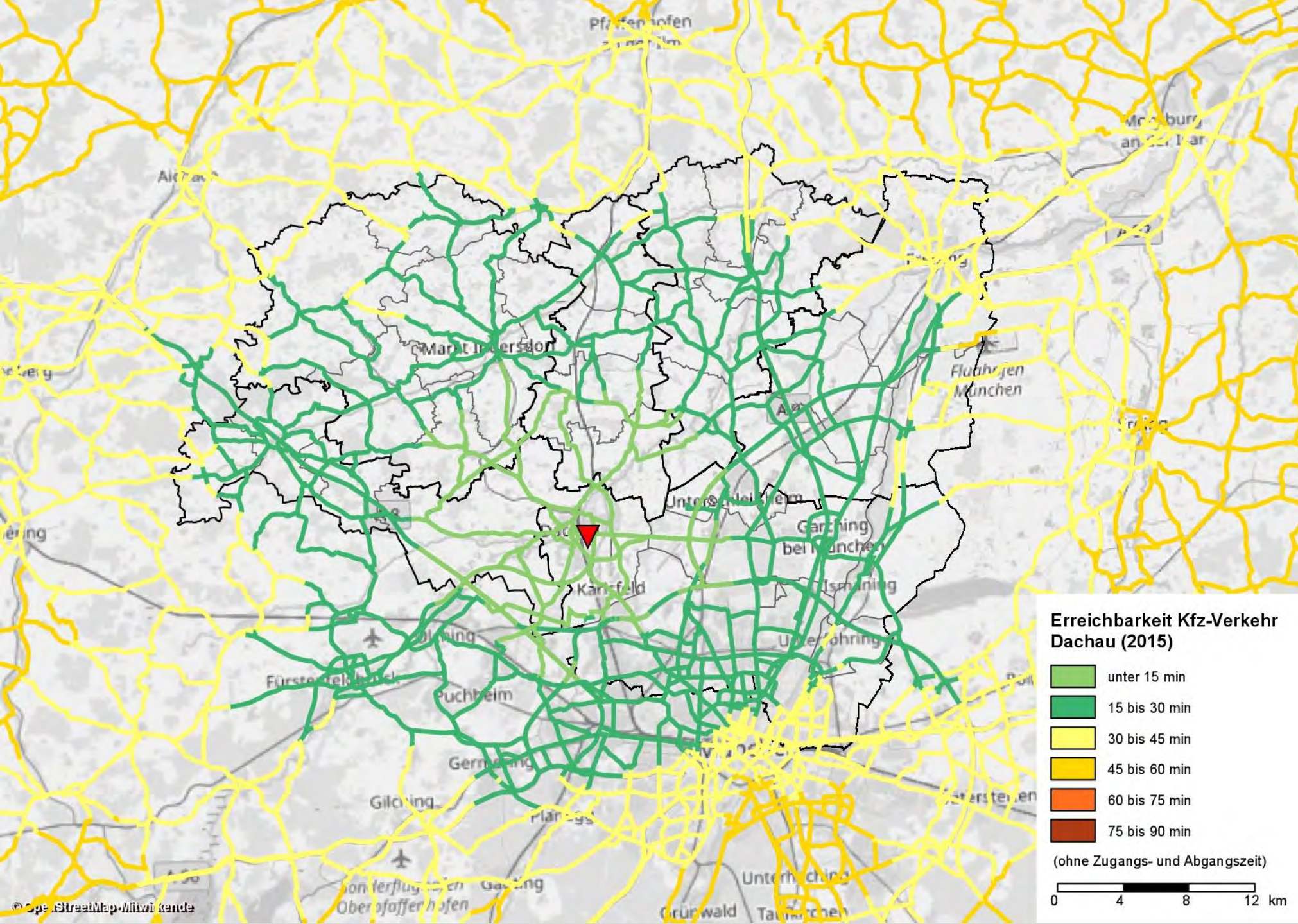
PTV GROUP

consult.ptvgroup.com

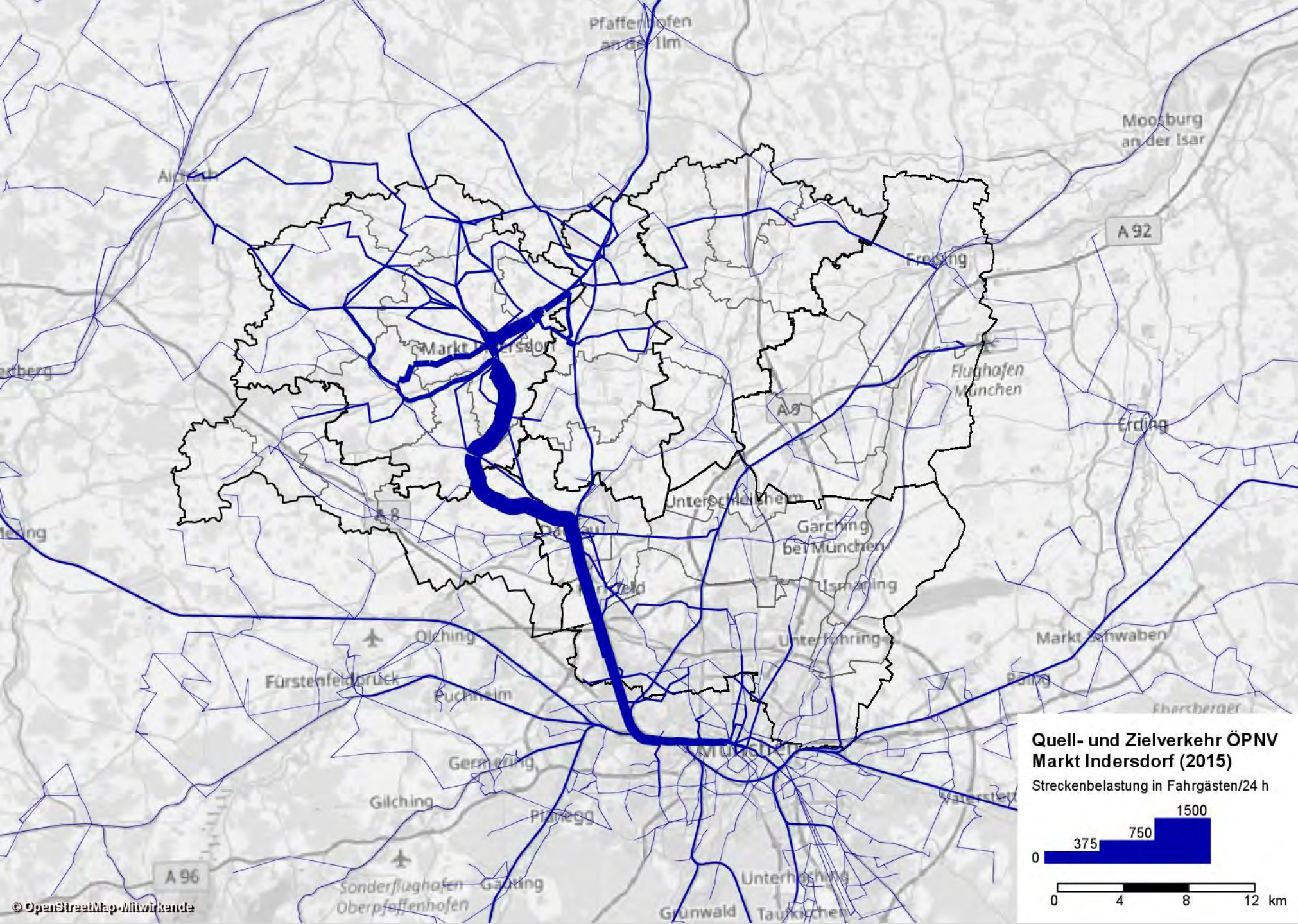
ÖV-Isochrone Dachau



IV-Isochrone Dachau

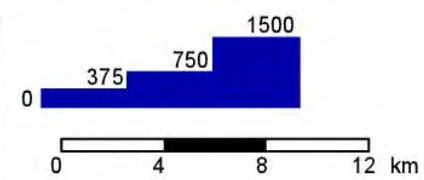


ÖV-Spinne Markt Indersdorf

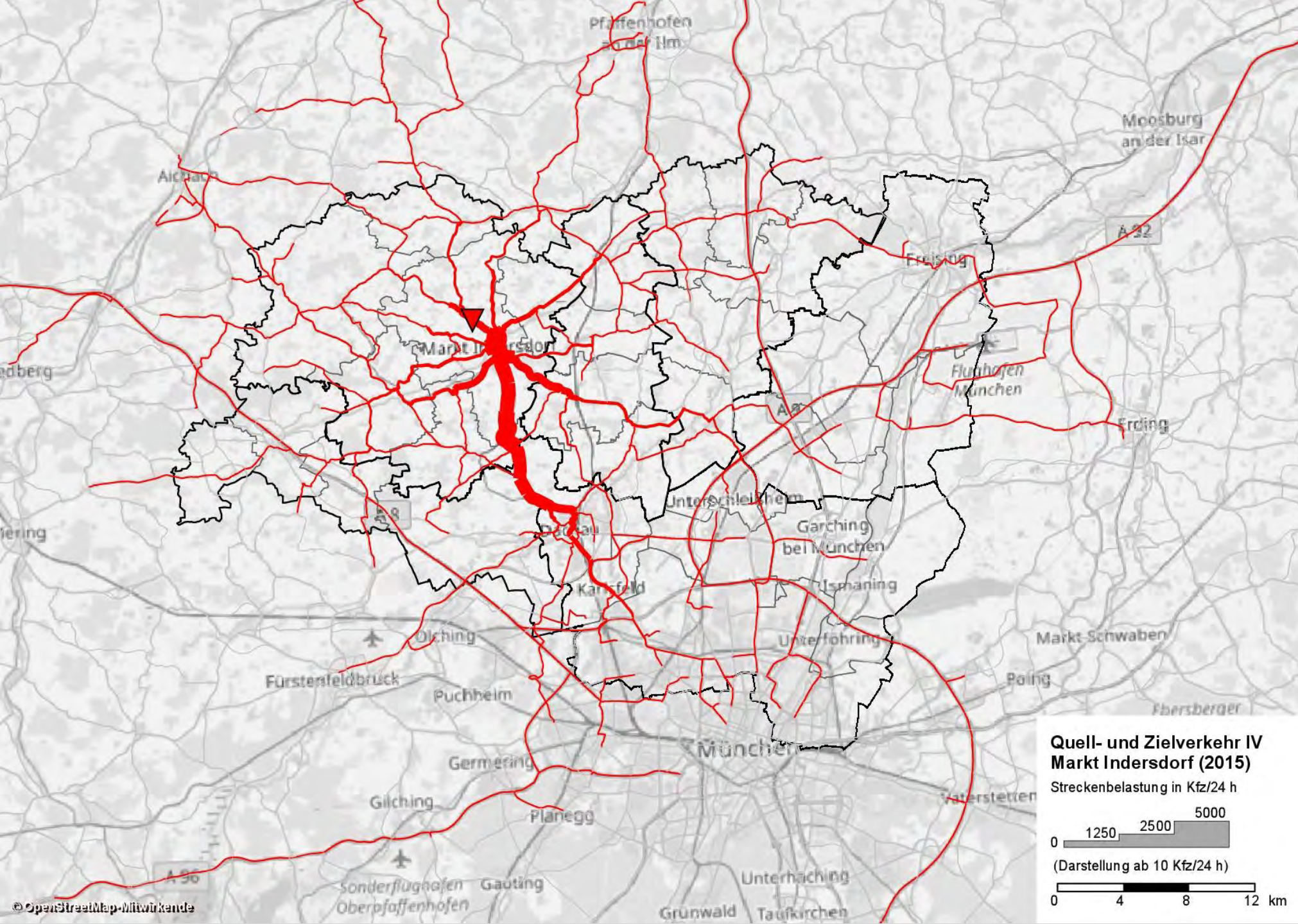


Quell- und Zielverkehr ÖPNV
Markt Indersdorf (2015)

Streckenbelastung in Fahrgästen/24 h

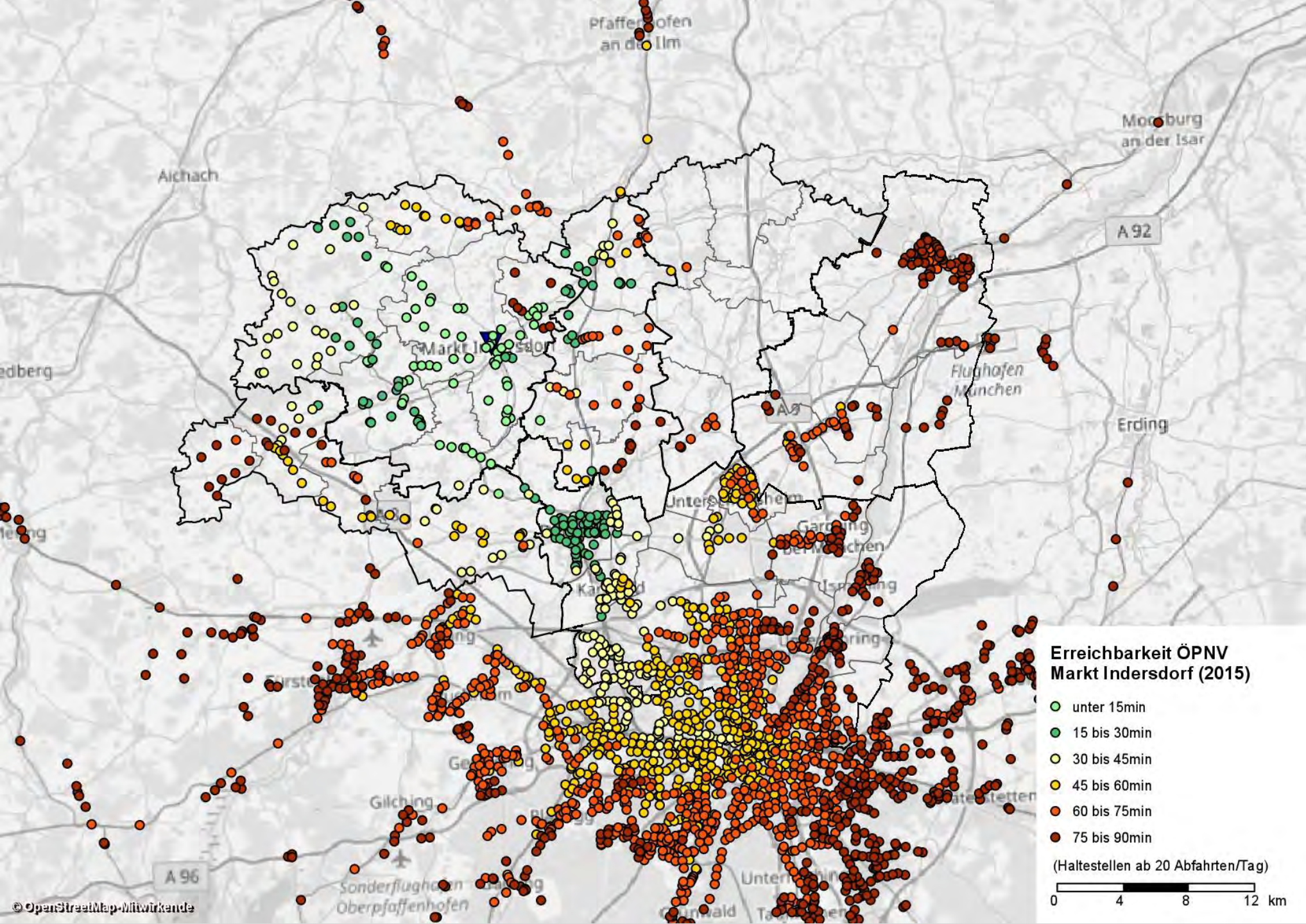


IV-Spinne Markt Indersdorf

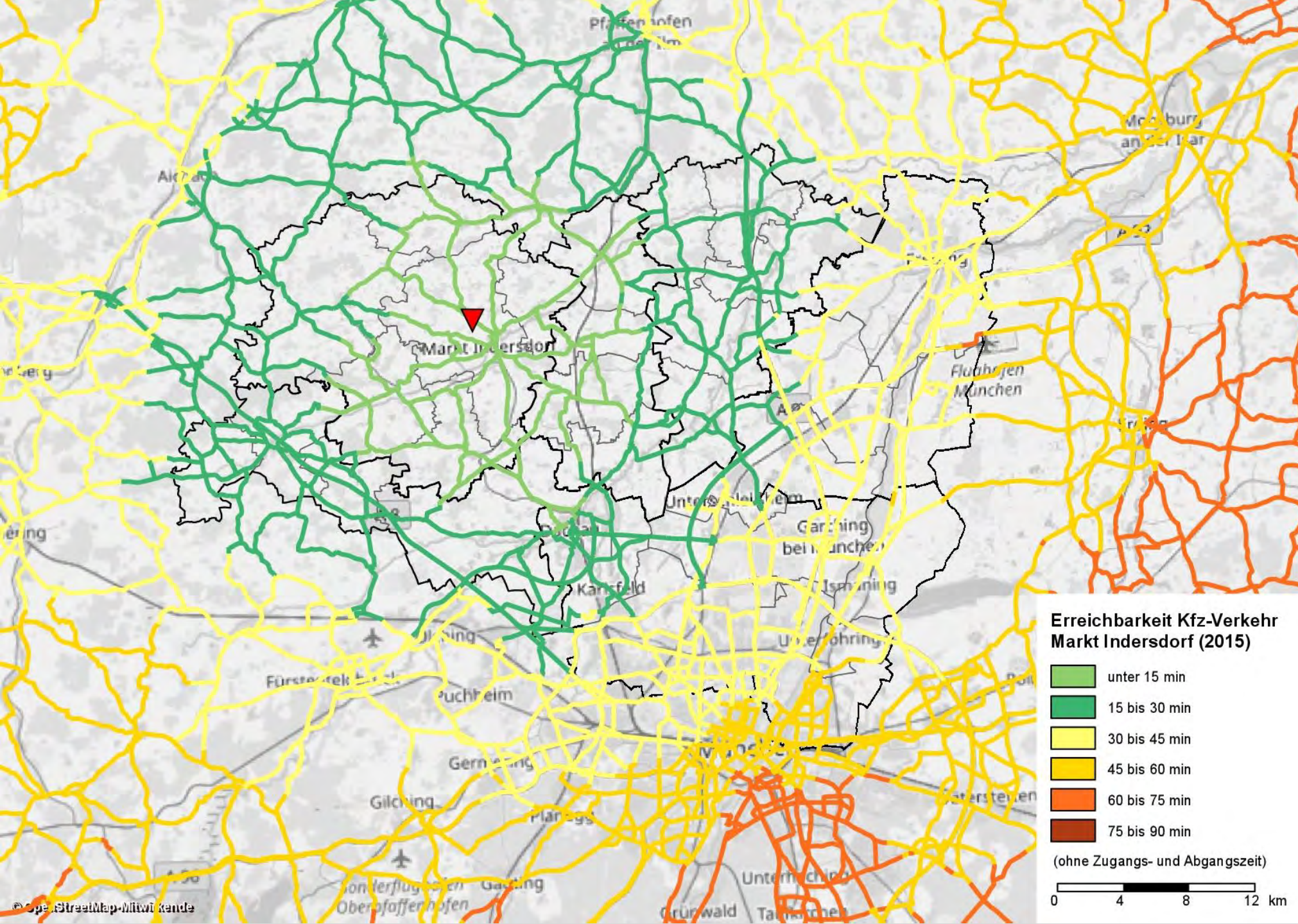


PTV GROUP
consult.ptvgroup.com

ÖV-Isochrone Markt Indersdorf



IV-Isochrone Markt Indersdorf

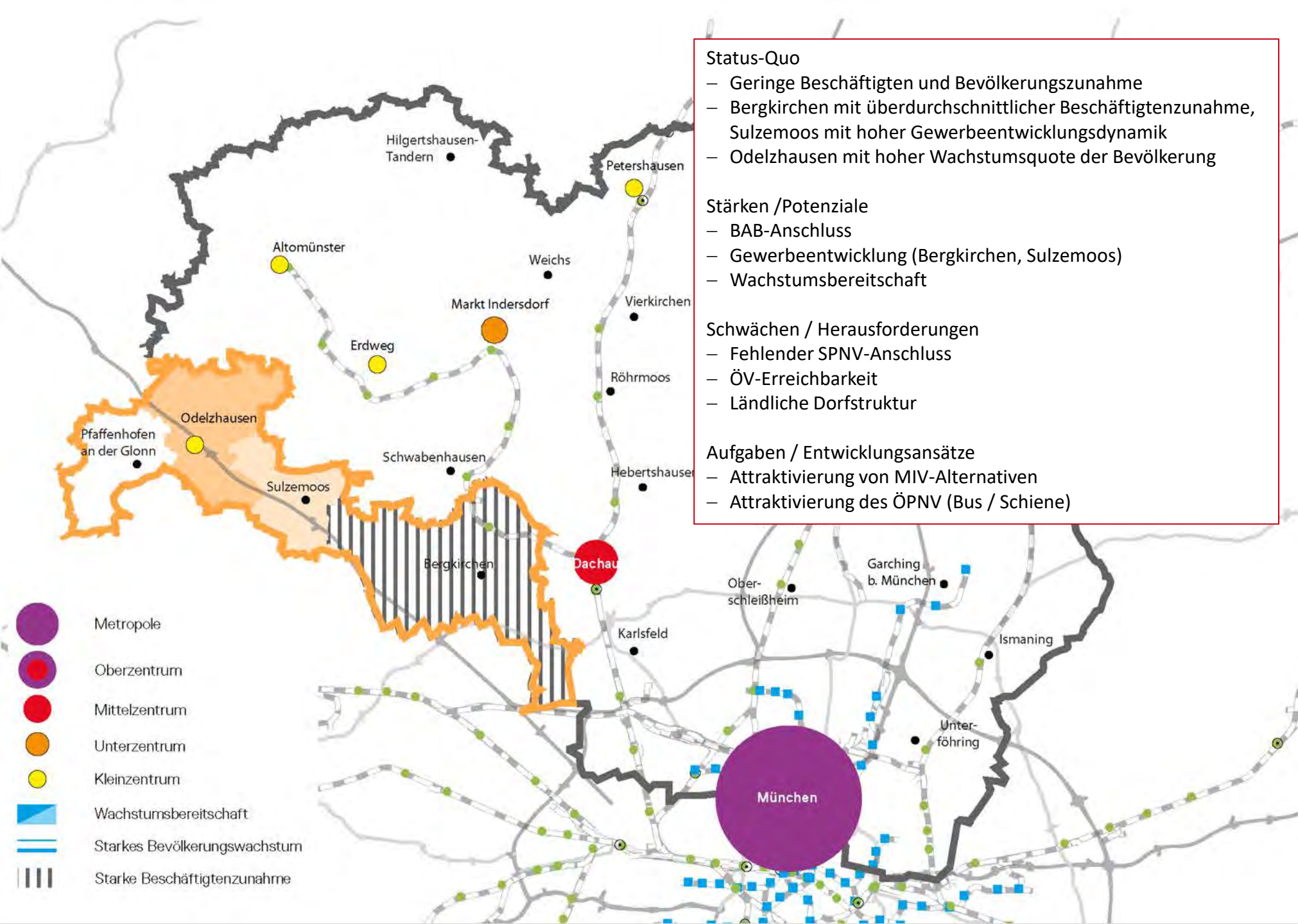




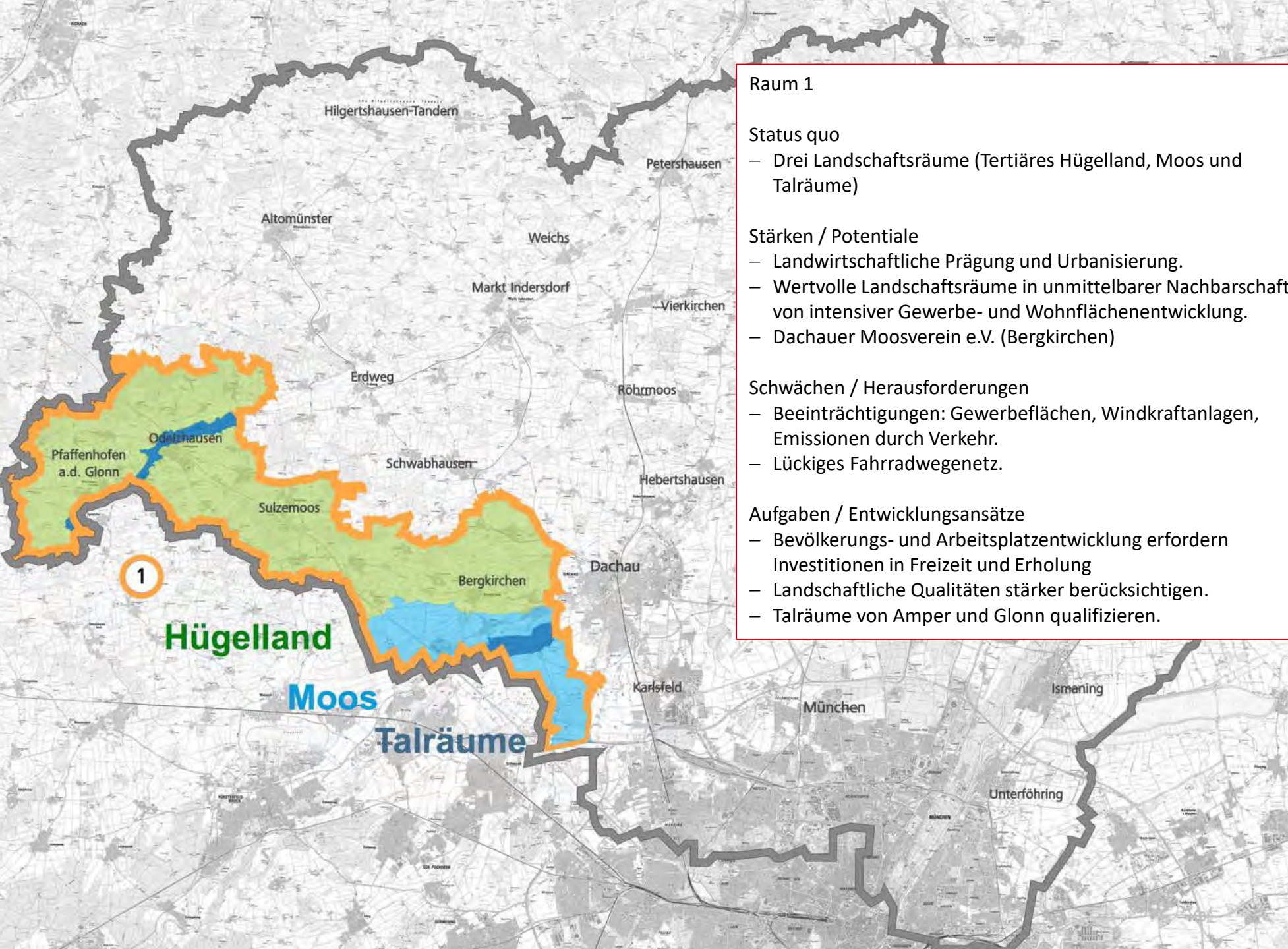
VERKEHRSKONZEPT RAUM MÜNCHEN NORD

- SECHS RÄUME -

Raum 1 – Verkehr / Siedlung



Raum 1 – Freiraum



Raum 1

Status quo

- Drei Landschaftsräume (Tertiäres Hügelland, Moos und Talräume)

Stärken / Potentiale

- Landwirtschaftliche Prägung und Urbanisierung.
- Wertvolle Landschaftsräume in unmittelbarer Nachbarschaft von intensiver Gewerbe- und Wohnflächenentwicklung.
- Dachauer Moosverein e.V. (Bergkirchen)

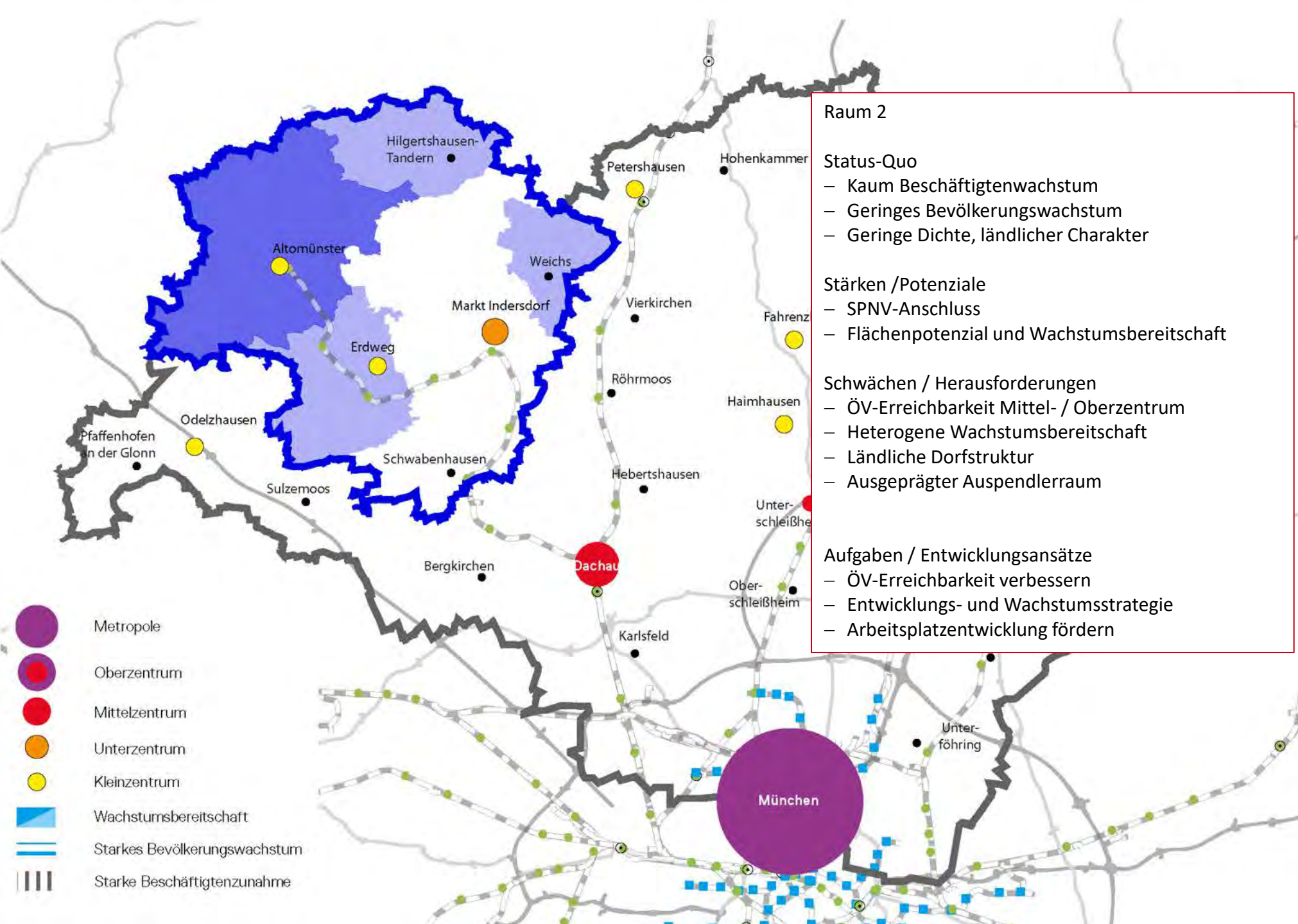
Schwächen / Herausforderungen

- Beeinträchtigungen: Gewerbeflächen, Windkraftanlagen, Emissionen durch Verkehr.
- Lückiges Fahrradwegenetz.

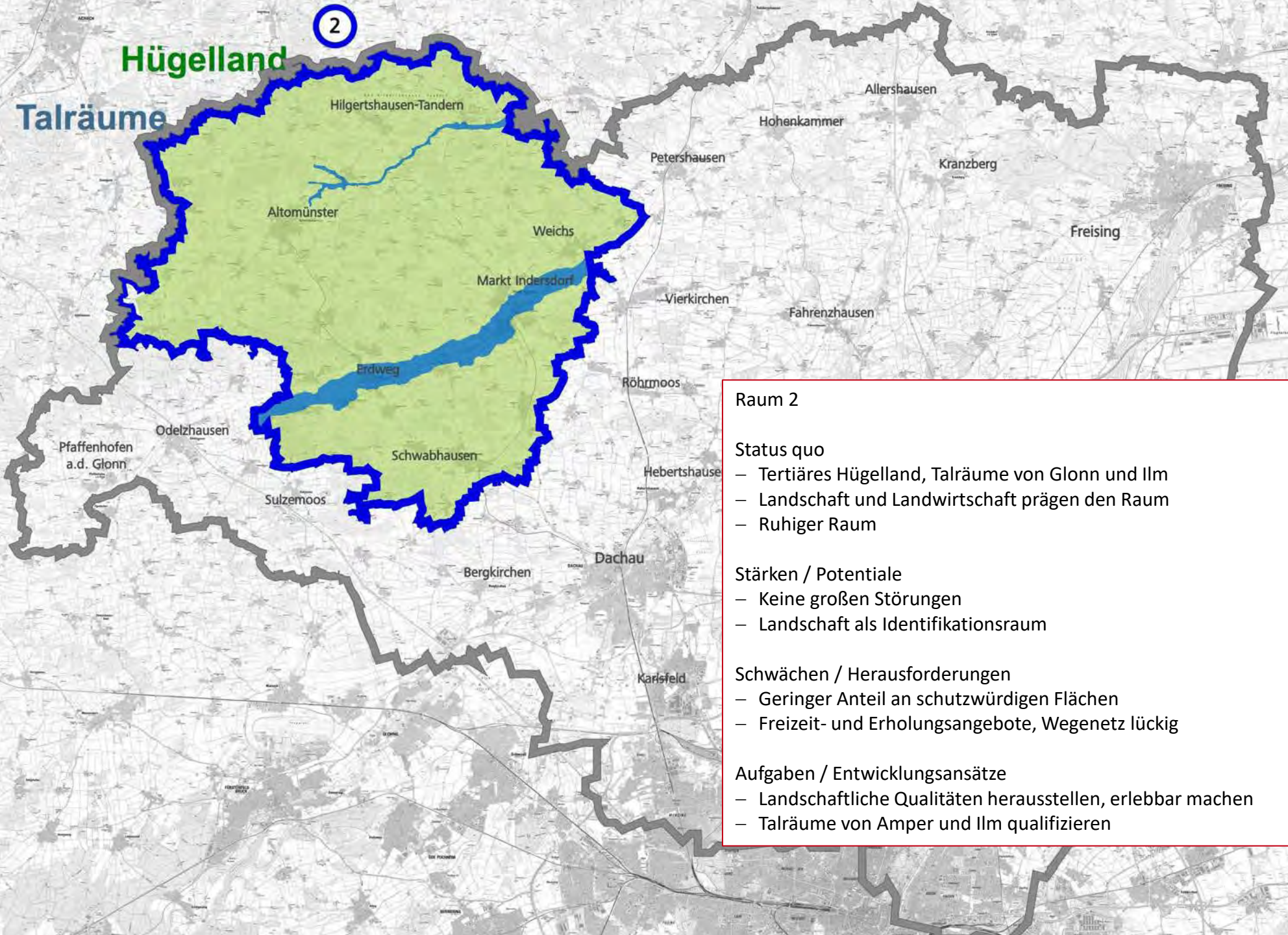
Aufgaben / Entwicklungsansätze

- Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung erfordern Investitionen in Freizeit und Erholung
- Landschaftliche Qualitäten stärker berücksichtigen.
- Talräume von Amper und Glonn qualifizieren.

Raum 2 – Verkehr / Siedlung



Raum 2 – Freiraum



Raum 2

Status quo

- Tertiäres Hügelland, Talräume von Glonn und Ilm
- Landschaft und Landwirtschaft prägen den Raum
- Ruhiger Raum

Stärken / Potentiale

- Keine großen Störungen
- Landschaft als Identifikationsraum

Schwächen / Herausforderungen

- Geringer Anteil an schutzwürdigen Flächen
- Freizeit- und Erholungsangebote, Wegenetz lückig

Aufgaben / Entwicklungsansätze

- Landschaftliche Qualitäten herausstellen, erlebbar machen
- Talräume von Amper und Ilm qualifizieren

Raum 3

Status-Quo

- Moderates Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum
- Achse bis Petershausen (Regionalplan) bzw. Vierkirchen (LEP) als Verdichtungsraum vorgesehen

Stärken /Potenziale




- ÖV-Anbindung (mit RB-Halt in Petershausen)
- Gute ÖV-Erreichbarkeit (Petershausen – München in 25 Minuten)
- Flächen- / Entwicklungspotenziale

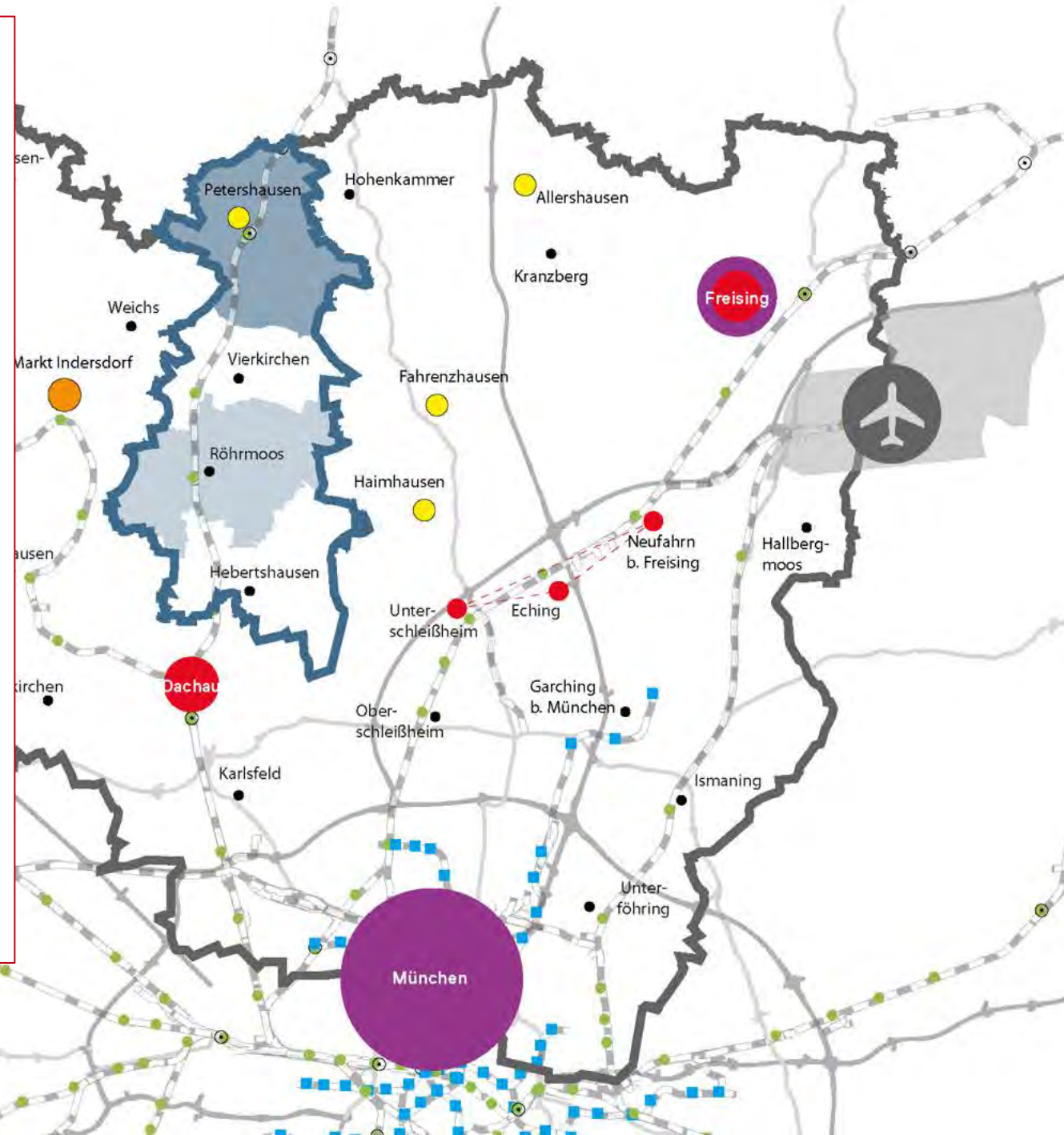
Schwächen / Herausforderungen

- Tangentiale Erreichbarkeiten
- Angestrebtes moderates Wachstum (Landkreiskonzept) steht der Landes- bzw. regionalplanerischen Zielvorstellung als Verdichtungsraum gegenüber
- Verhaltene Wachstumsbereitschaft der Gemeinden
- Ländliche Dorfstruktur

Aufgaben / Entwicklungsansätze

- Als Wachstums- und Verdichtungsraum aktivieren
- Tangentiale Erreichbarkeiten verbessern

-  Wachstumsbereitschaft
-  Starkes Bevölkerungswachstum
-  Starke Beschäftigtenzunahme



Raum 3 – Verkehr / Siedlung

PTV GROUP

the mind of movement

NextSpacesTeam

Burkhardt | Engelmayer
Landschaftsarchitekten
Stadtplaner

CSST
Schulen
Stadt- und Raumentwicklung

Raum 3

Status quo

- Tertiäres Hügelland, Talräume von Glonn und Amper, Mooslandschaft
- Landschaft und Landwirtschaft prägen den Raum

Stärken / Potentiale

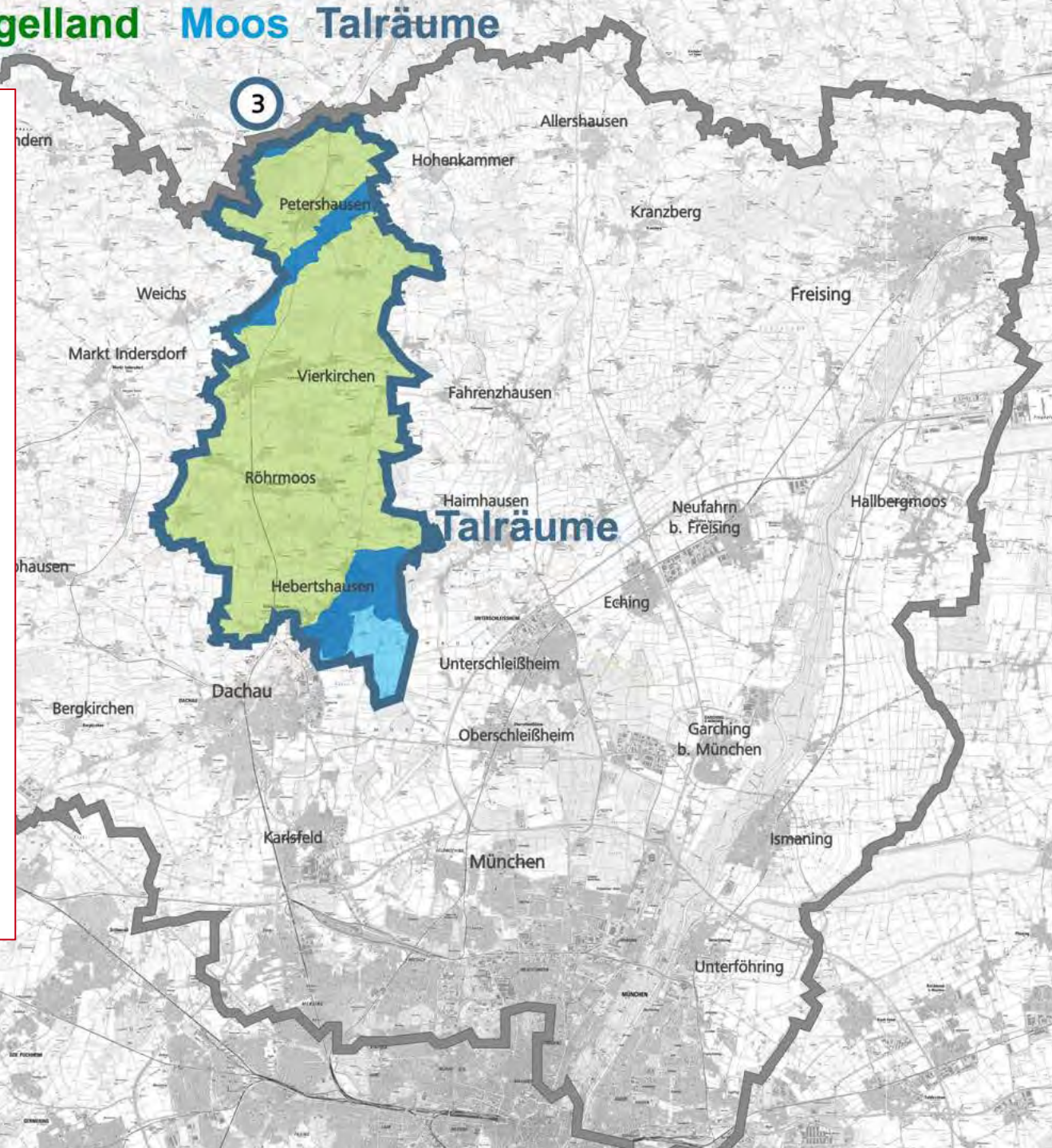
- Keine großen Störungen nördlich von Hebertshausen
- Landschaft als Identifikationsraum
- Dachauer Moosverein e.V. (Hebertshausen)

Schwächen / Herausforderungen

- Hebertshausen im Einfluss urbaner Verdichtung von Dachau her
- Freizeit und Erholungsangebote, Wegenetz lückig

Aufgaben / Entwicklungsansätze

- Landschaftliche Qualitäten erlebbar machen
- Wegenetz im Tertiär, Verbindung zu Talräumen
- Landschaftliche Qualifizierung im Anschluss an Dachau
- Verknüpfung der Mooslandschaft zu Unter- und Oberschleißheim sowie Dachau.



Raum 4 – Verkehr / Siedlung

Raum 4

Status-Quo

- geringe Bevölkerungs- und Beschäftigtenzunahme
- Geringe Dichte, ländlicher Charakter
- Stark schwankender, teils negativer Wanderungssaldo in Kranzberg

Stärken /Potenziale

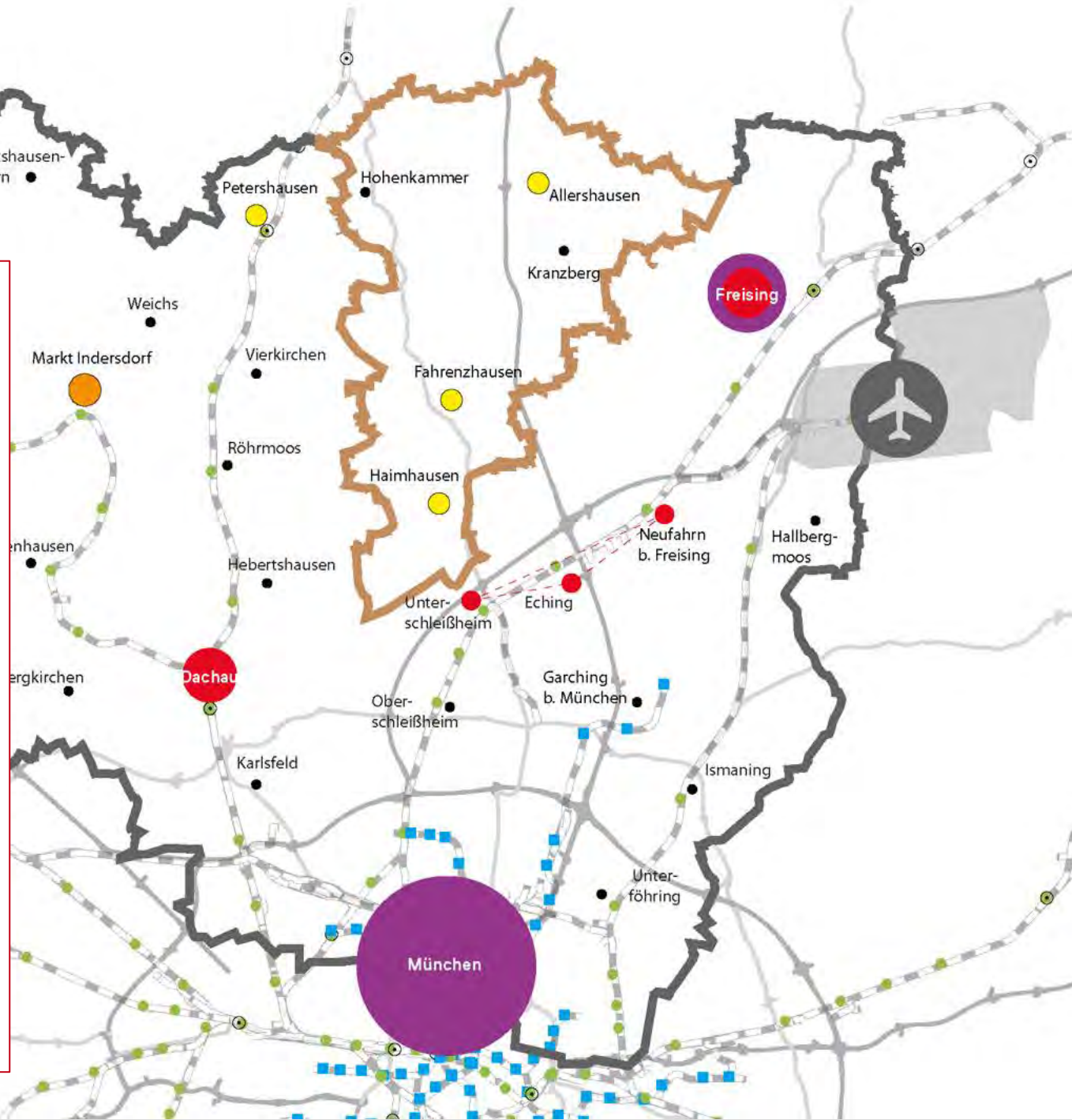
- Räumliche Nähe zu Freising
- BAB-Anbindung
- Flächen- / Entwicklungspotenziale

Schwächen / Herausforderungen

- Keine SPNV-Erschließung
- ÖV-Erreichbarkeit der Mittel- / Oberzentren
- Tangentiale Erreichbarkeit
- Ländliche Dorfstruktur

Aufgaben / Entwicklungsansätze

- Anbindung an Freising und Verdichtung
- Ländlichen Charakter erhalten, Freiräume schützen und fördern, Erholungsraum zwischen den Achsen schaffen bzw. erhalten.



Raum 4

Status quo

- Tertiäres Hügelland, Talräume von Glonn und Amper, Mooslandschaft
- Hoher Anteil an schutzwürdigen Flächen

Stärken / Potentiale

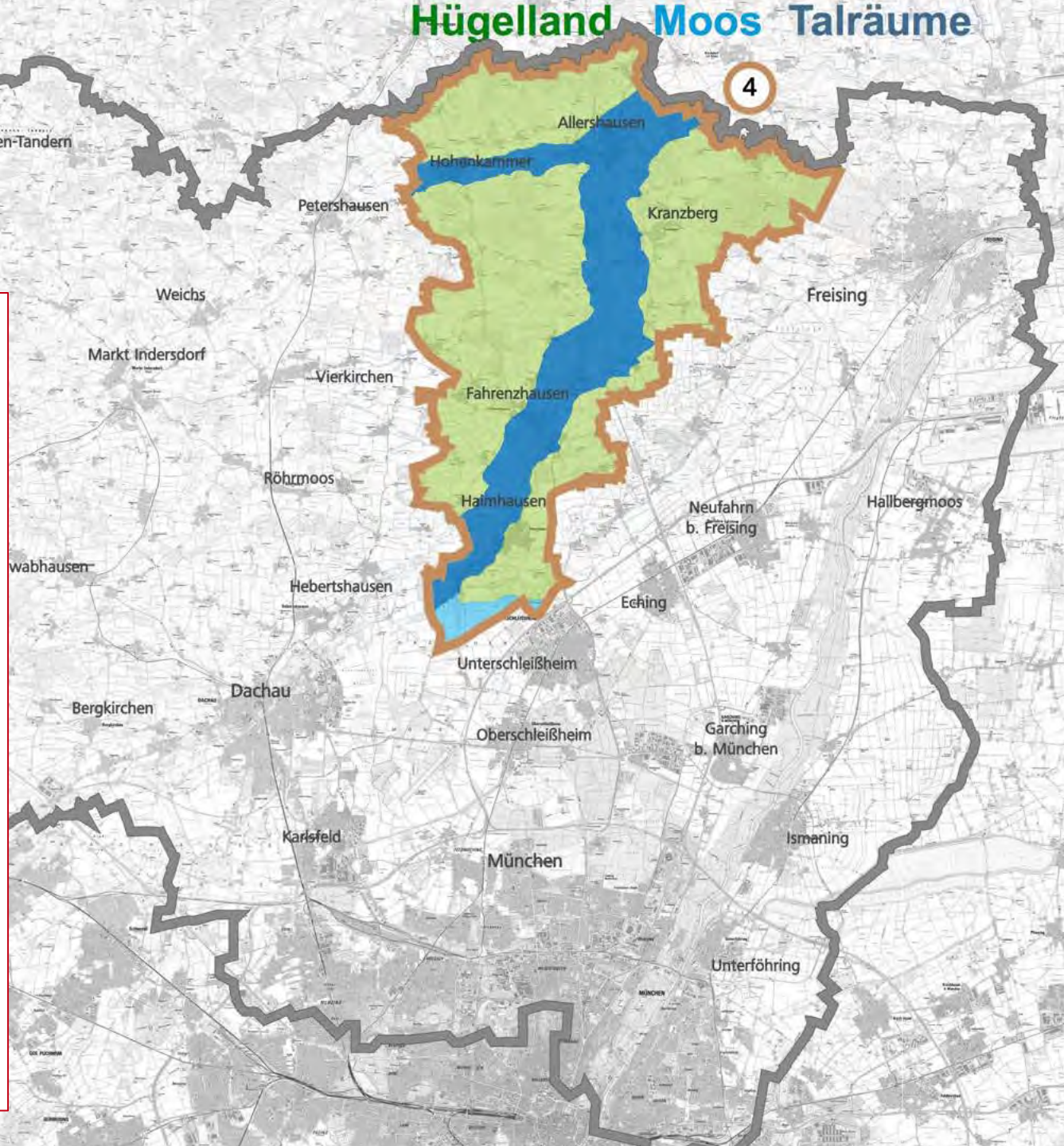
- Tertiäre Hügellandschaft und Talräume als Identifikationsräume
- Wegenetz im Tal von Glonn und Amper
- Dachauer Moosverein e.V. (Haimhausen)

Schwächen / Herausforderungen

- Urbane Verdichtungstendenzen bis Haimhausen
- Wegenetz bis Haimhausen lückig
- Wasserqualität Amper

Aufgaben / Entwicklungsansätze

- Schutz und Qualifizierung der Landschaft in Anschluss an das Stadtgebiet von München
- Verknüpfung der Mooslandschaft nördlich Unterschleißheim nach Hebertshausen und München
- Verknüpfung des Wegenetzes zur Glonn hin



Raum 5

Status-Quo

- Hohes Bevölkerungswachstum
- Hohes Beschäftigtenwachstum
- Landes- und regionalplanerisch als Verdichtungsraum vorgesehen
- Stärkstes Bevölkerungswachstum in Freising
- Stärkste Beschäftigtenzunahme in Freising
- Eching mit nur moderatem Wachstum.

Stärken /Potenziale




- Hohe Wachstumsbereitschaft
- ÖV-Erreichbarkeit
- Wissenschaftsstandort(e)
- Flughafen als bedeutender Entwicklungsimpuls
- Freising als Gegenpol zu München für Wohnen und Arbeiten
- Kompakte Siedlungsstruktur

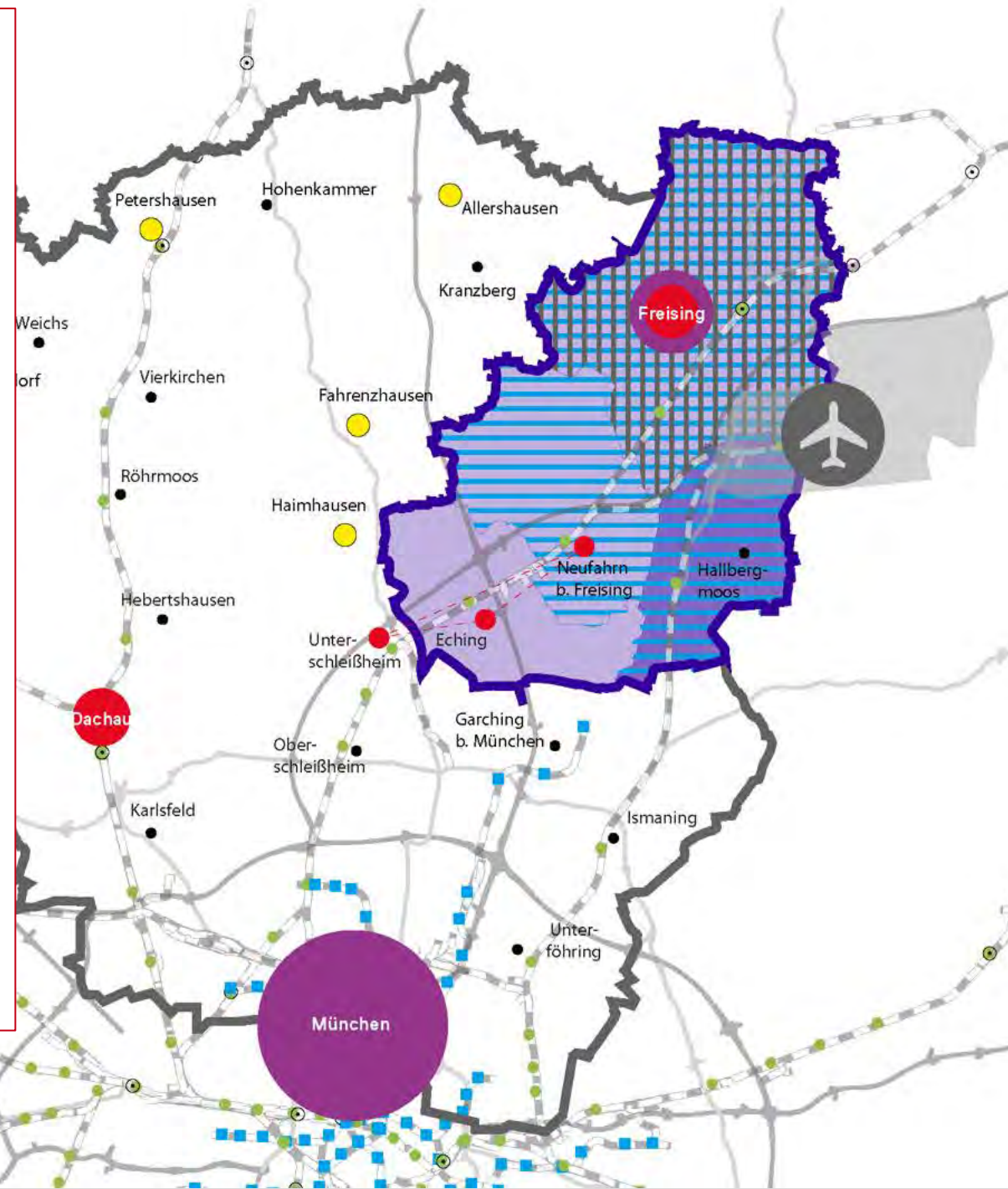
Schwächen / Herausforderungen

- Hoher Flächendruck und hohe Flächen-/Nutzungskonkurrenz (Schutzgüter)
- Verkehrsbelastung
- Heterogene Erschließungsqualität ÖV, in Zwischenräumen im Vergleich zum MIV höhere Reisezeiten, fehlende ÖV-Querverbindungen

Aufgaben / Entwicklungsansätze

- Flächenpotenziale identifizieren
- Verkehr nachhaltig organisieren

-  Wachstumsbereitschaft
-  Starkes Bevölkerungswachstum
-  Starke Beschäftigtenzunahme



Raum 5 – Verkehr / Siedlung

PTV GROUP

the mind of movement

 NextSpacesTeam

Burkhardt | Engelmayer
Landschaftsarchitekten
Stadtplaner

 CSY
Schulen
Qualität und Raumentwicklung

Raum 5

Status quo

- Tertiäres Hügelland, Talräume von Amper und Isar
- Moos- und Heidelandschaft, Auwälder, Hügellandschaft
- Sehr hoher Anteil schutzwürdiger Flächen
- Hoher Anteil an Freizeiteinrichtungen

Stärken / Potentiale

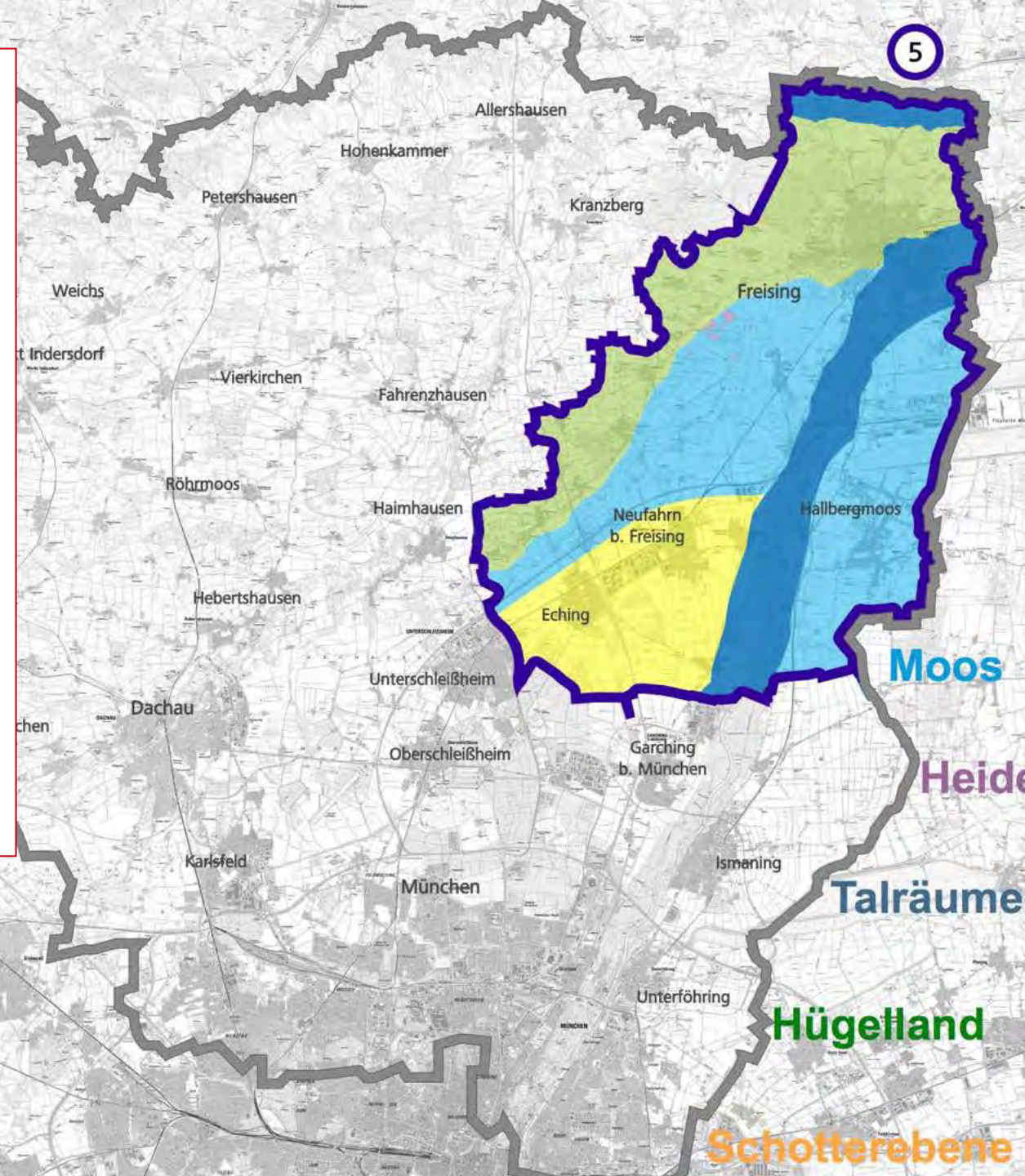
- Hohe landschaftliche Vielfalt
- Heideflächenverein e.V. (Eching, Neufahrn, Freising)

Schwächen / Herausforderungen

- Hoher Nutzungsdruck
- Lärmemissionen und Zerschneidung

Aufgaben / Entwicklungsansätze

- Landschaft auch in den nicht geschützten Bereichen sichern und entwickeln
- Landschaftsräume vernetzen
- Verknüpfung mit urbanem Verdichtungsraum landschaftlich prägen
- Zersiedelung eindämmen



Raum 5 – Freiraum

Raum 6 – Verkehr / Siedlung

Raum 6

Status-Quo

- Höchstes Bevölkerungswachstum
- Höchstes Beschäftigtenwachstum
- Hohe Dichte (Hohe Bevölkerungsdichte, Hoher Siedlungs- und Verkehrsflächenanteil, Hoher Anteil an Wohnungen in Mehrfamilienhäusern)
- Landes- und regionalplanerisch als Verdichtungsraum vorgesehen
- Stärkstes Bevölkerungswachstum im Stadtbezirk Schwabing – Freimann; außerhalb Münchens in Dachau, Karlsfeld und Unterschleißheim.
- Stärkste Beschäftigtenzunahme außerhalb Münchens in Garching und Unterföhring.
- Oberschleißheim mit nur moderatem Wachstum.

Stärken /Potenziale

- Hohe Wachstumsbereitschaft hinsichtlich Gewerbeentwicklung
- ÖV-Erreichbarkeit
- Nähe zur Metropole / Innenstadt München
- Kompakte Siedlungsstruktur

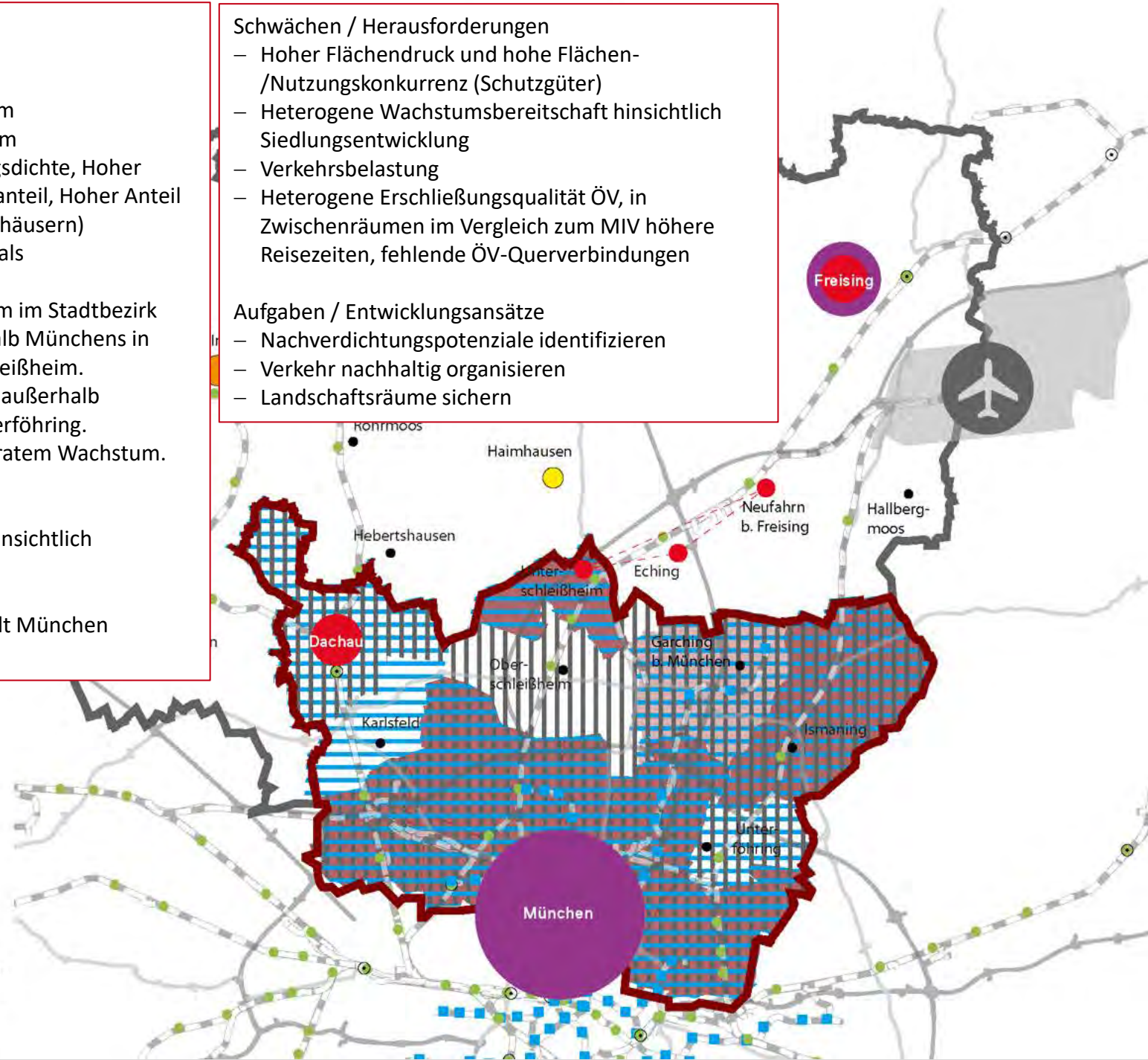
Schwächen / Herausforderungen

- Hoher Flächendruck und hohe Flächen-/Nutzungskonkurrenz (Schutzgüter)
- Heterogene Wachstumsbereitschaft hinsichtlich Siedlungsentwicklung
- Verkehrsbelastung
- Heterogene Erschließungsqualität ÖV, in Zwischenräumen im Vergleich zum MIV höhere Reisezeiten, fehlende ÖV-Querverbindungen

Aufgaben / Entwicklungsansätze

- Nachverdichtungspotenziale identifizieren
- Verkehr nachhaltig organisieren
- Landschaftsräume sichern

-  Metropole
-  Oberzentrum
-  Mittelzentrum
-  Unterzentrum
-  Kleinzentrum
-  Wachstumsbereitschaft
-  Starkes Bevölkerungswachstum
-  Starke Beschäftigtenzunahme



Raum 6

Status quo

- Talräume von Isar und Würm sowie Amper
- Heide- und Mooslandschaft, geringe Anteile Tertiäres Hügelland
- Sehr hoher Anteil schutzwürdiger Flächen
- Sehr hoher Anteil an Freizeitangeboten

Schwächen / Herausforderungen

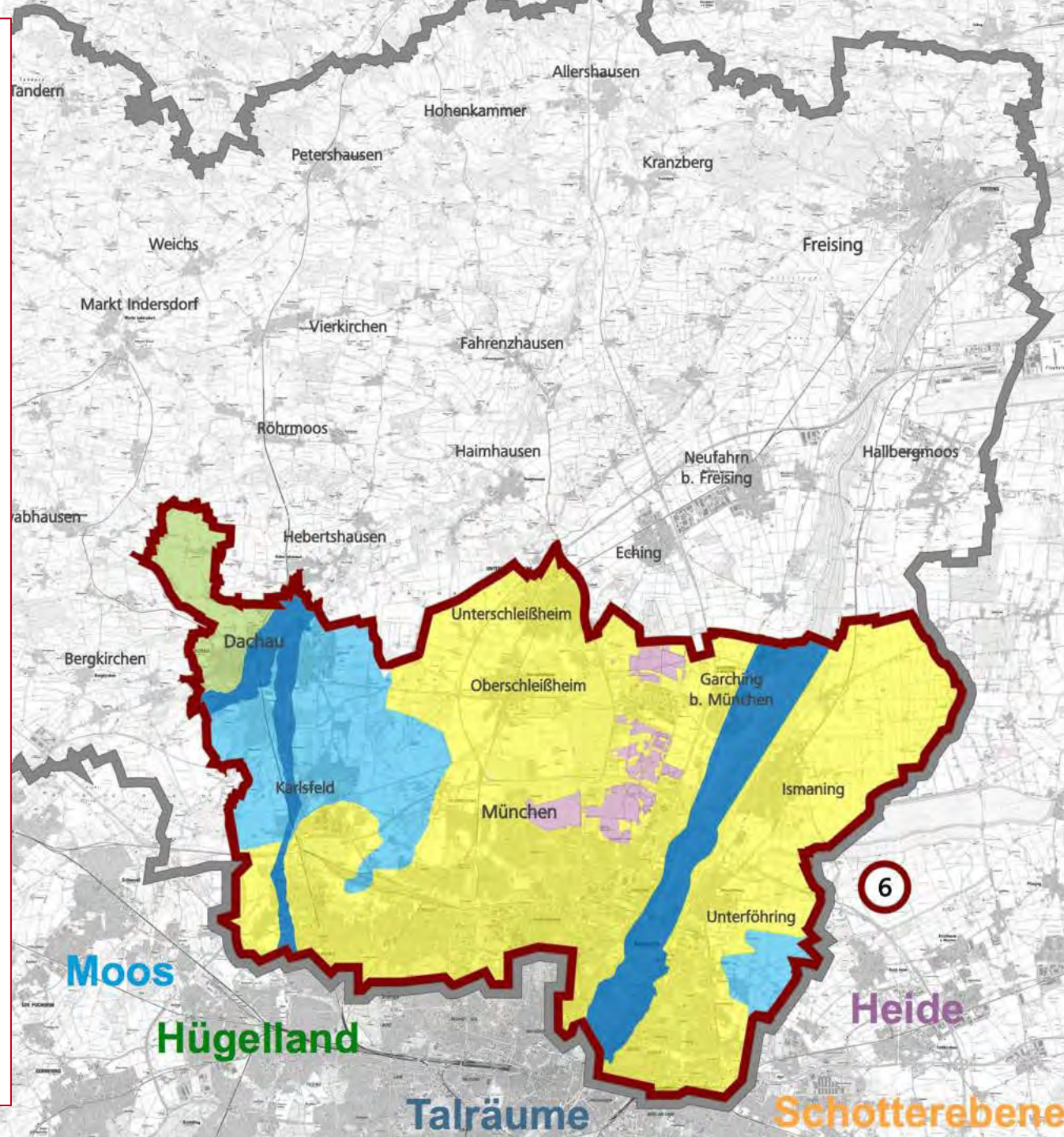
- Sehr hoher Nutzungsdruck
- Lärmemissionen und Zerschneidung
- Technische / infrastrukturelle Überlagerung der Landschaft
- Zersiedlung

Stärken / Potentiale

- Flüsse mit Talräumen sind identifikationsstiftend
- Landschaftliche Vielfalt und hohe Vielfalt an Pflanzen und Tieren
- Heideflächenverein e.V., (München, Oberschleißheim, Unterschleißheim, Garching)
- Dachauer Moosverein e.V. (München, Karlsfeld, Dachau, Oberschleißheim, Unterschleißheim)

Aufgaben / Entwicklungsansätze

- Freiräume schützen und entwickeln
- Landschaftsräume vernetzen und in ihrer Vielfalt erlebbar machen
- Potenziale von Landwirtschaft, Erholung und Naturschutz gemeinsam entwickeln.



Raum 6 – Freiraum

PTV GROUP

the mind of movement

NextSpacesTeam

Burkhardt | Engelmayer
Landschaftsarchitekten
Stadtplaner

CSY
Schulen
Stadt- und Raumentwicklung



VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

GEMEINDE- BEFRAGUNG



GEMEINDEBEFRAGUNG

Befragung als Ergänzung der Bestandsanalyse zu den Themen Verkehr, Siedlung und Freiraum.

Abfrage eines Meinungsbilds – Wo gibt es Gemeinsamkeiten, wo gibt es Unterschiede?

Einstieg in die gemeinsame Diskussion mit den Gemeinden.

Befragung aller 31 teilnehmenden Gemeinden

- Versendung der Fragebögen Mitte Mai 2018
- Mitte Juni telefonische Erinnerung und Klärung von Fragen.
- Letzter Fragebogen kam am 14.09. ausgefüllt zurück.

Alle Gemeinden haben den Fragebogen ausgefüllt.

Fragen wurden deskriptiv und kartografisch ausgewertet.



Verkehrskonzept Raum München Nord - Gemeindefragung - Teil I - Raum München Nord

1. Meinungsbild

Für eine bessere Beurteilung der gegenwärtigen Verkehrssituation im Raum München Nord bitten wir Sie um Ihre Einschätzung zu dem Angebot einzelner Verkehrsmittel, für ihr Gemeindegebiet und für den Raum München Nord insgesamt. Bitte bewerten Sie die nachfolgenden Fragen auf einer Schicknotenkaala von 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend).

	1	2	3	4	5	6
Gemeindegebiet						
Wie bewerten Sie das Angebot des ÖPNV in Ihrer Gemeinde?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wie bewerten Sie das Angebot für den MIV in Ihrer Gemeinde?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wie bewerten Sie das Angebot für den Radverkehr in Ihrer Gemeinde?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wie bewerten Sie das Angebot für den Fußverkehr in Ihrer Gemeinde?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Raum München Nord						
Wie bewerten Sie das Angebot des ÖPNV im Raum München Nord?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wie bewerten Sie das Angebot für den MIV im Raum München Nord?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wie bewerten Sie das Angebot für den Radverkehr im Raum München Nord?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wie bewerten Sie das Angebot für den Fußverkehr im Raum München Nord?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

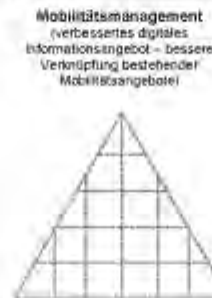
2. Strategieakzeptanz

Die zukünftige strategische Ausrichtung der Verkehrsentwicklung im Raum München Nord soll von möglichst allen projektbeteiligten Gemeinden mitgetragen werden. Zur Ermittlung der Akzeptanz einzelner Strategieansätze in den Themenfeldern Verkehr, Siedlung und Freiraum bitten wir Sie daher die nachfolgenden Aussagen in Bezug auf den Raum München Nord zu bewerten.

	Stimme voll zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme gar nicht zu	k.A.
Der Raum München Nord sollte künftig eine stärkere Planungskompetenz / -verbindlichkeit bekommen (z.B. Regionalverband)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Siedlungsentwicklung muss künftig stärker interkommunal abgestimmt werden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die zukünftige Siedlungsentwicklung muss stärker auf höhere Dichte und urbane Nutzungsstrukturen setzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Siedlungsentwicklung sollte künftig ausschließlich entlang der Hauptverkehrsachsen ausgerichtet werden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Bedarf an Wohnbauflächen wird gegenwärtig nicht durch das Angebot gedeckt (Marktdruck)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Bedarf an Gewerbeflächen wird gegenwärtig nicht durch das Angebot gedeckt (Marktdruck)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	Stimme voll zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme gar nicht zu	k.A.
Die Verkehrsentwicklung muss künftig stärker interkommunal abgestimmt werden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Ausbau des ÖPNV sollte künftig hohe Priorität haben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die stärkere Verknüpfung der vorhandenen Mobilitätsangebote durch eine Verbesserung des (digitalen) Informationsangebotes muss künftig hohe Priorität haben (Mobilitätsmanagement)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Ausbau der Straßeninfrastruktur für den MIV sollte künftig hohe Priorität haben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Ausbau des Radverkehrs sollte künftig hohe Priorität haben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Freiraumentwicklung sollte künftig stärker interkommunal abgestimmt werden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Für eine bedarfsgerechte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung dürfen künftig keine qualitativ hochwertigen Freiräume und wertvollen Landschaftsflächen berührt werden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fuß- und Radwege sollten bei zukünftiger Freiraumentwicklung stärker berücksichtigt werden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Angebot an Freizeitmöglichkeiten muss künftig verstärkt ausgebaut werden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Angebot an Naherholungsmöglichkeiten muss künftig verstärkt ausgebaut werden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Was ist Ihnen für die zukünftige Verkehrsentwicklung im Raum München Nord besonders wichtig? Setzen Sie einen Schwerpunkt im nachfolgenden Dreieck.



Mobilitätsmanagement
(verbessertes digitales Informationsangebot - bessere Verknüpfung bestehender Mobilitätsangebote)

MIV
(Ausbau der Infrastruktur für ruhenden und fließenden motorisierten Individualverkehr)

ÖPNV, Rad
(Ausbau der Infrastruktur und des Angebotes)



3. Themen- und Projektbewertung

Was sind aus Ihrer Sicht die größten Probleme und Herausforderungen für die Verkehrsabwicklung im Raum München Nord?

- 1 _____
- 2 _____
- 3 _____
- 4 _____
- 5 _____

Bitte nennen Sie bis zu fünf Projekte oder Lösungsansätze im Raum München Nord zur Bewältigung dieser Probleme und Herausforderungen, die mit höchster Priorität umzusetzen sind? (z.B. Radverkehrskonzept, Ausbau Park+Ride Angebot, ...)

- 1 _____
- 2 _____
- 3 _____
- 4 _____
- 5 _____

Verkehrskonzept Raum München Nord - Demandsberegung - Teil 2 - Gemeinsamkeiten

4. Zukunftsstrategie

Zum besseren Verständnis der gemeindlichen Entwicklung möchten wir Sie bitten, die langfristige Entwicklungsperspektive Ihrer Gemeinde zu beschreiben.

Welches Entwicklungsziel verfolgen sie perspektivisch mit Ihrer Gemeinde?

	deutlich wachsen	wachsen	stabile Entwicklung	k.A.
Bevölkerungsentwicklung der Gemeinde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beschäftigtenentwicklung der Gemeinde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

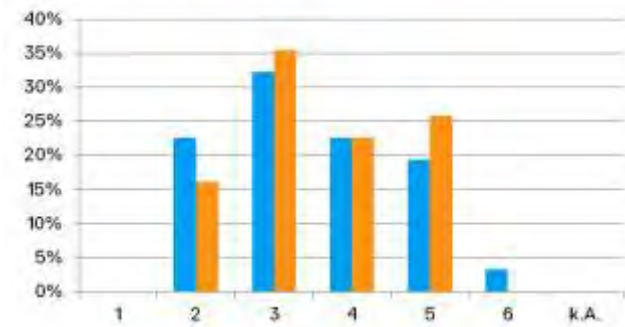
Bitte bewerten Sie dazu auch die folgenden Aussagen:

Wir wollen mit unserer Gemeinde perspektivisch...	Stimme voll zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme gar nicht zu	k.A.
...eine expansive Siedlungsentwicklung betreiben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...eine expansive Gewerbeflächenentwicklung betreiben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...nachhaltige Mobilitätsangebote ausbauen und verbessern	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die Rahmenbedingungen und Angebote für den MV weiter verbessern	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...das Angebot an Freizeit- und Naherholungsmöglichkeiten verstand ausbauen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

AUSGEWÄHLTE ERGEBNISSE

MEINUNGSBILD ÖPNV

Wie bewerten Sie das Angebot des ÖPNV im Raum München Nord?



Wie bewerten Sie das Angebot des ÖPNV

im Raum München Nord?

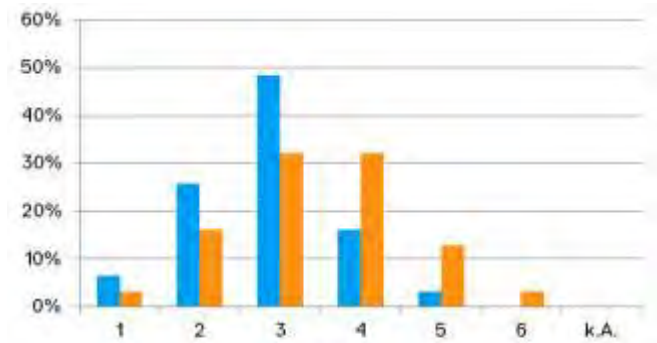
1 = sehr gut, 2 = gut, 3 = befriedigend, 4 =

schlecht, 5 =



MEINUNGSBILD MIV

Wie bewerten Sie das Angebot für den MIV im Raum München Nord?

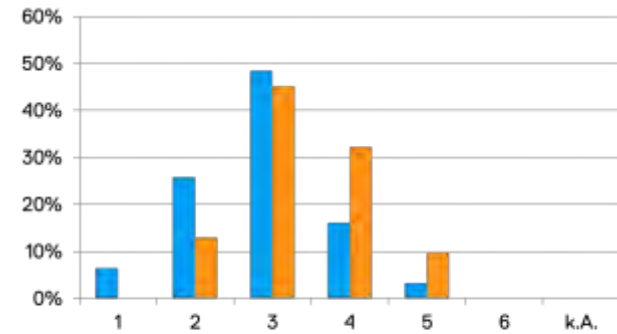


Wie bewerten Sie das Angebot des MIV in Ihrer **Gemeinde** im Raum **München Nord**?
 (1 = sehr gut, 6 = ungenügend)



MEINUNGSBILD RADVERKEHRS

Wie bewerten Sie das Angebot für den Radverkehr im Raum München Nord?



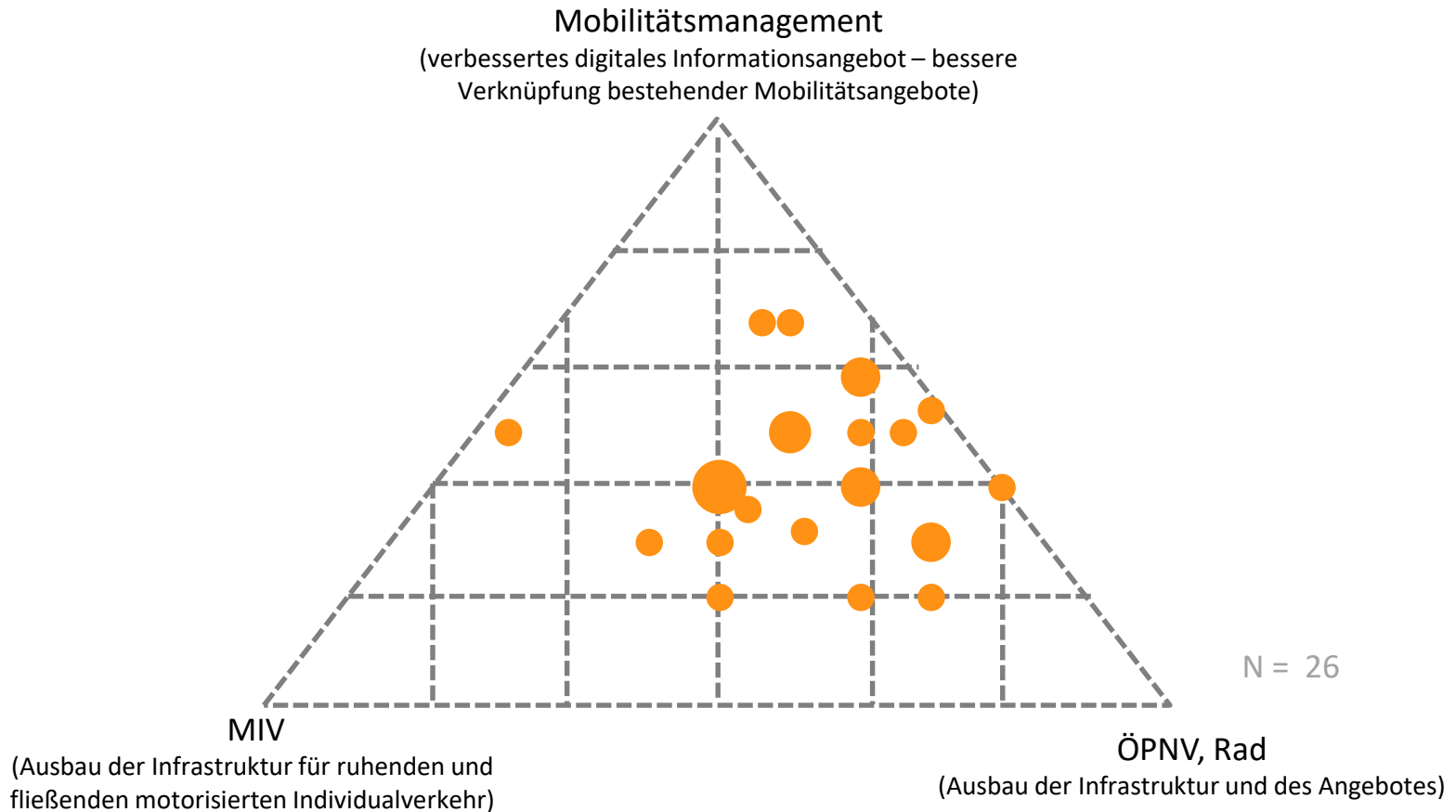
Wie bewerten Sie das Angebot des Radverkehr in Ihrer Gemeinde / im Raum München Nord?
(1 = sehr gut, ... , 6 = ungenügend)

N = 31



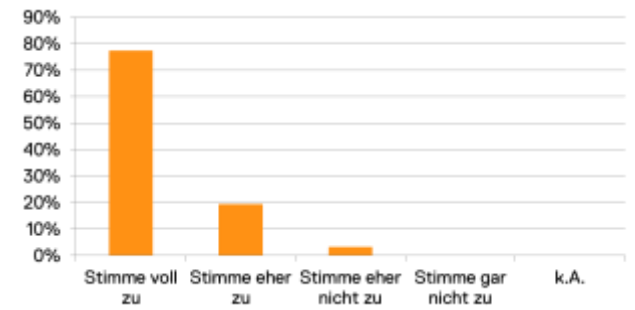
STRATEGIEAKZEPTANZ

Was ist Ihnen für die zukünftige Verkehrsentwicklung im Raum München Nord besonders wichtig? Setzen Sie einen Schwerpunkt im nachfolgenden Dreieck.



STRATEGIEAKZEPTANZ – MARKTDRUCK WOHNBAULAND

Der Bedarf an Wohnbauland wird gegenwärtig nicht durch das Angebot gedeckt (Marktdruck).

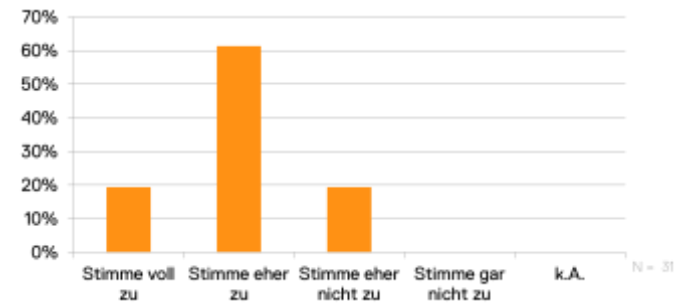


Strategieakzeptanz -
Marktdruck Wohnbauland
Der Bedarf an Wohnbauland wird
gegenwärtig nicht durch das
Angebot gedeckt (Marktdruck).

- Stimme voll zu
- Stimme eher zu
- Stimme eher nicht zu
- Stimme gar nicht zu
- keine Antwort

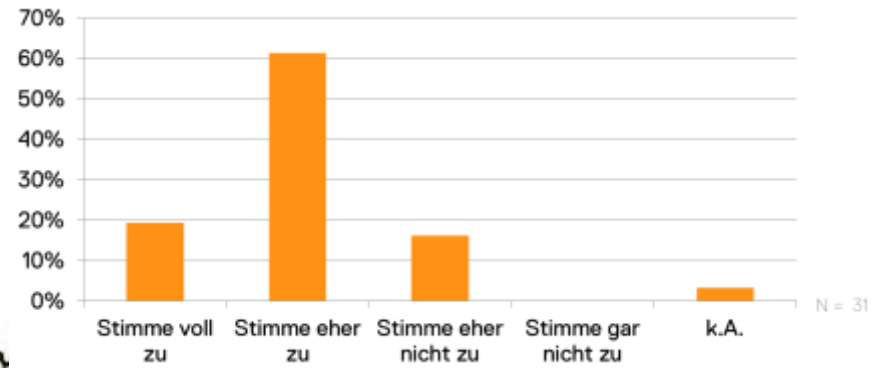
STRATEGIEAKZEPTANZ – MARKTDRUCK GEWERBEFLÄCHEN

Der Bedarf an Gewerbeflächen wird gegenwärtig nicht durch das Angebot gedeckt (Marktdruck).



STRATEGIEAKZEPTANZ – HÖHERE DICHTEN

Die zukünftige Siedlungsentwicklung muss stärker auf höhere Dichte und urbane Nutzungsstrukturen setzen.



N = 31



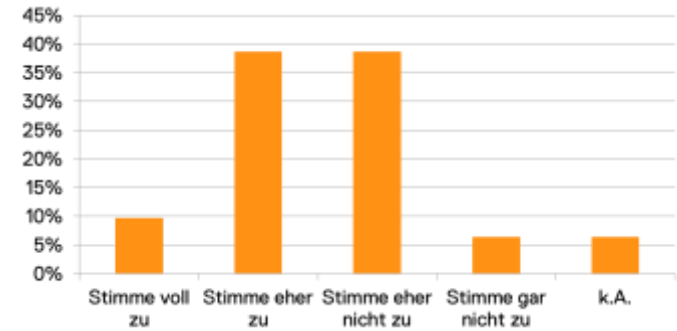
Strategieakzeptanz - Höhere Dichte

Die zukünftige Siedlungsentwicklung muss stärker auf höhere Dichte und urbane Nutzungsstrukturen setzen.

- Stimme voll zu
- Stimme eher zu
- Stimme eher nicht zu
- Stimme gar nicht zu
- keine Antwort

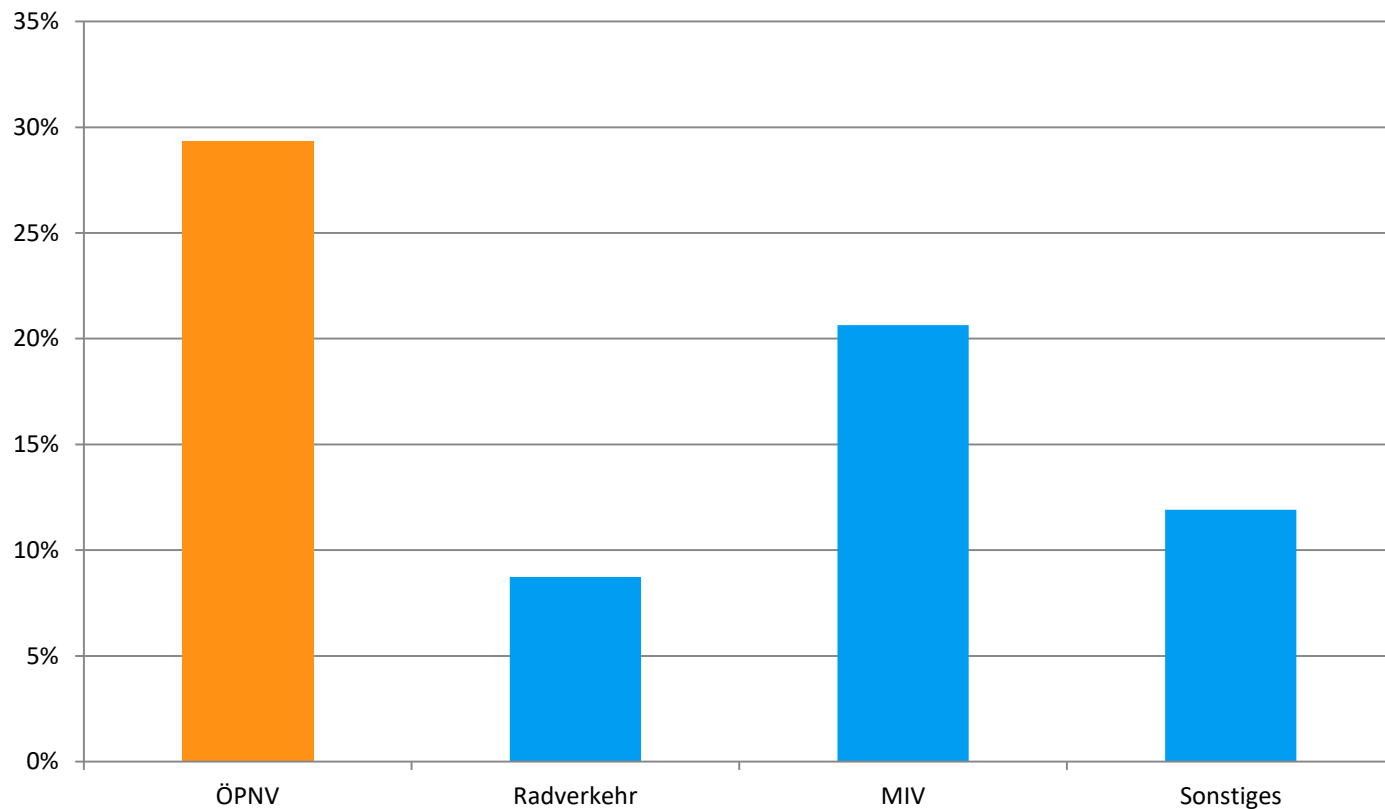
STRATEGIEAKZEPTANZ – FREIRAUMSCHUTZ

Für eine bedarfsgerechte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung dürfen künftig keine qualitativ hochwertigen Freiräume und wertvollen Landwirtschaftsflächen berührt werden.



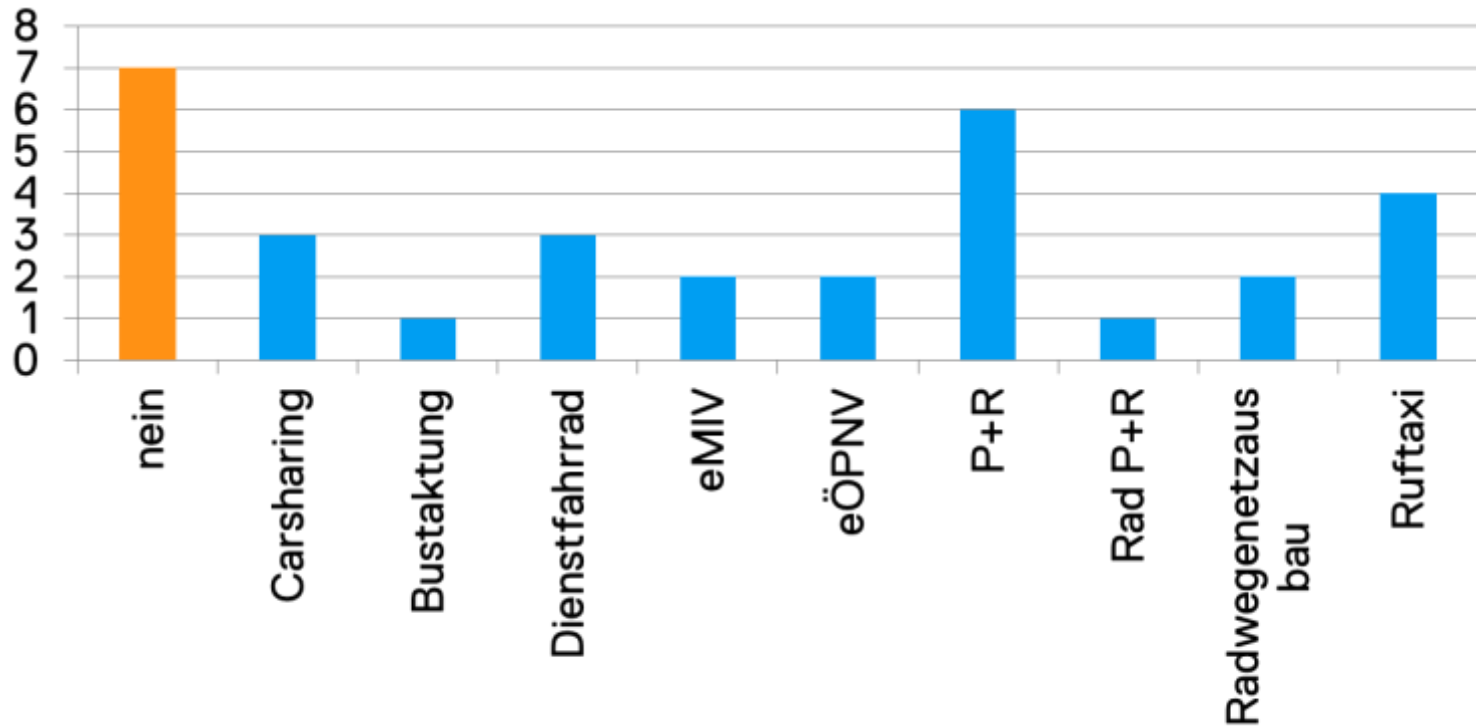
THEMEN- UND PROJEKTBEWERTUNG

Bitte nennen Sie bis zu fünf Projekte oder Lösungsansätze im Raum München Nord zur Bewältigung dieser Probleme und Herausforderungen, die mit höchster Priorität umzusetzen sind?



THEMEN UND PROJEKTBEWERTUNG

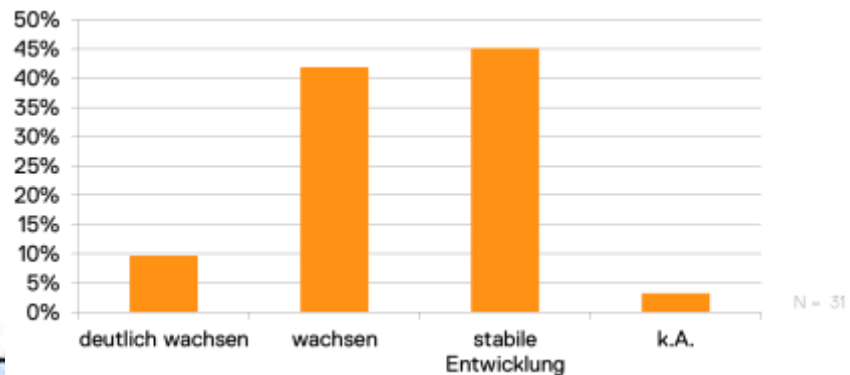
Haben Sie positive Erfahrungen mit neuen Mobilitätslösungen in Ihrer Gemeinde gemacht?



N = 26

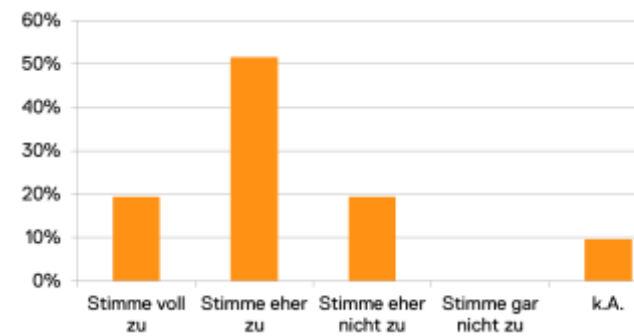
ZUKUNFTSSTRATEGIE – BESCHÄFTIGTEN- ENTWICKLUNG

Welches Entwicklungsziel verfolgen
Sie perspektivisch mit Ihrer Gemeinde?



ZUKUNFTSSTRATEGIE – FREIZEIT- UND NAHERHOLUNGSMÖGLICHKEITEN

Wir wollen mit unserer Gemeinde perspektivisch das Angebot an Freizeit- und Naherholungsmöglichkeiten verstärkt ausbauen.



Zukunftsstrategie - Freizeit- und Naherholungsmöglichkeiten
Wir wollen mit unserer Gemeinde perspektivisch das Angebot an Freizeit- und Naherholungsmöglichkeiten verstärkt ausbauen.

- Stimme voll zu
- Stimme eher zu
- Stimme eher nicht zu
- Stimme gar nicht zu
- keine Antwort

GEMEINDEBEFRAGUNG

Fazit Verkehr:

MIV überwiegend gut bewertet

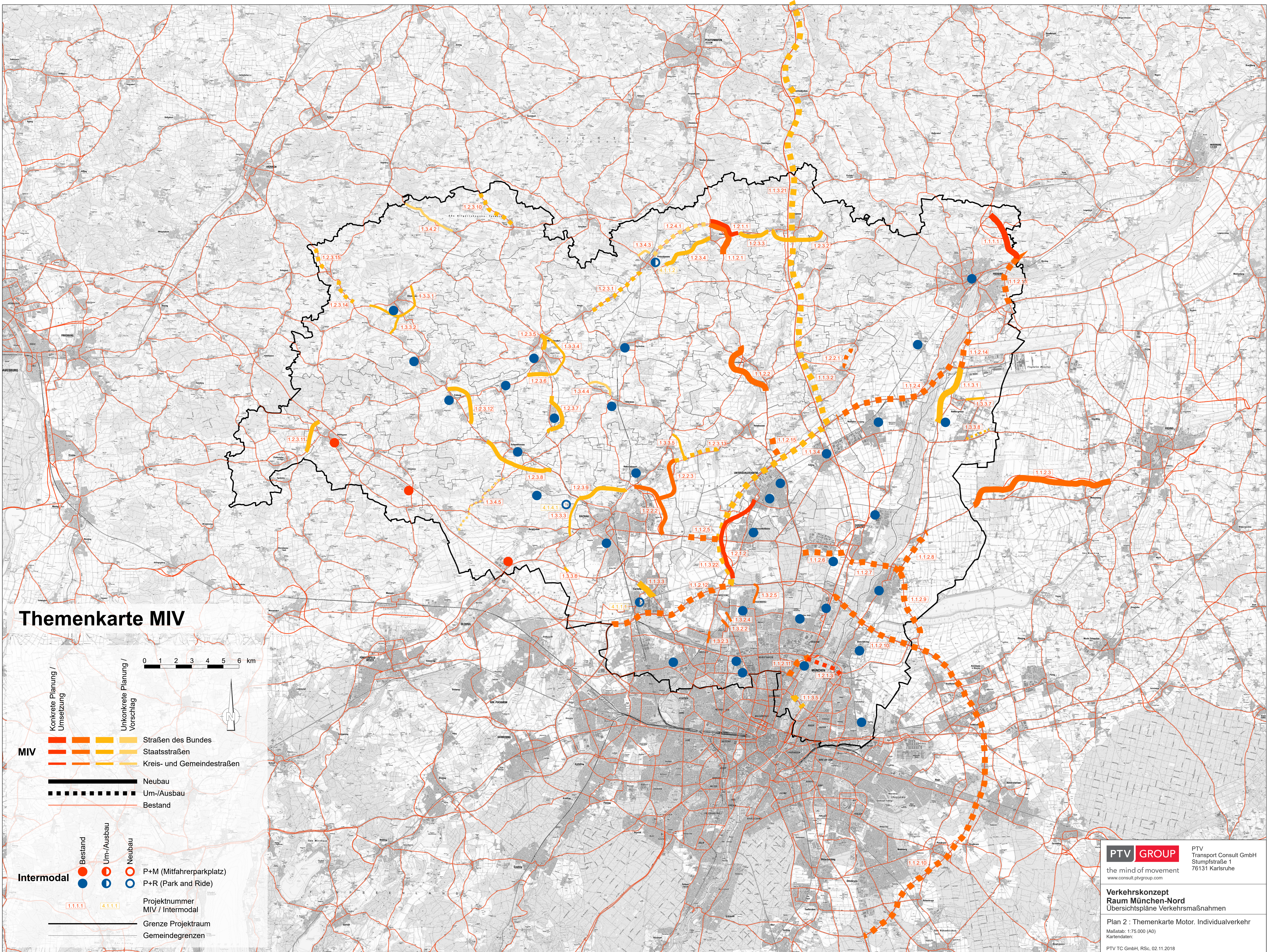
Probleme und Herausforderungen werden vor allem im Bereich des Verkehrsaufkommen und ÖV-Angebot gesehen.

Die Wachstumsbereitschaft hinsichtlich Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung zeigt ein räumlich differenziertes Bild.

Überwiegende Einigkeit besteht vor allem darin, nachhaltige Mobilitätsangebote, den ÖPNV und den Radverkehr auszubauen und zu verbessern, sowie auf eine interkommunal abgestimmte Verkehrsentwicklung zu setzen.

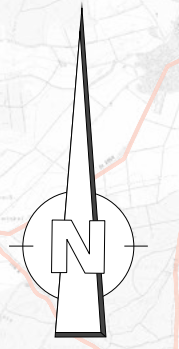
VIELEN
DANK

www.ssr-dortmund.de



Themenkarte MIV

0 1 2 3 4 5 6 km



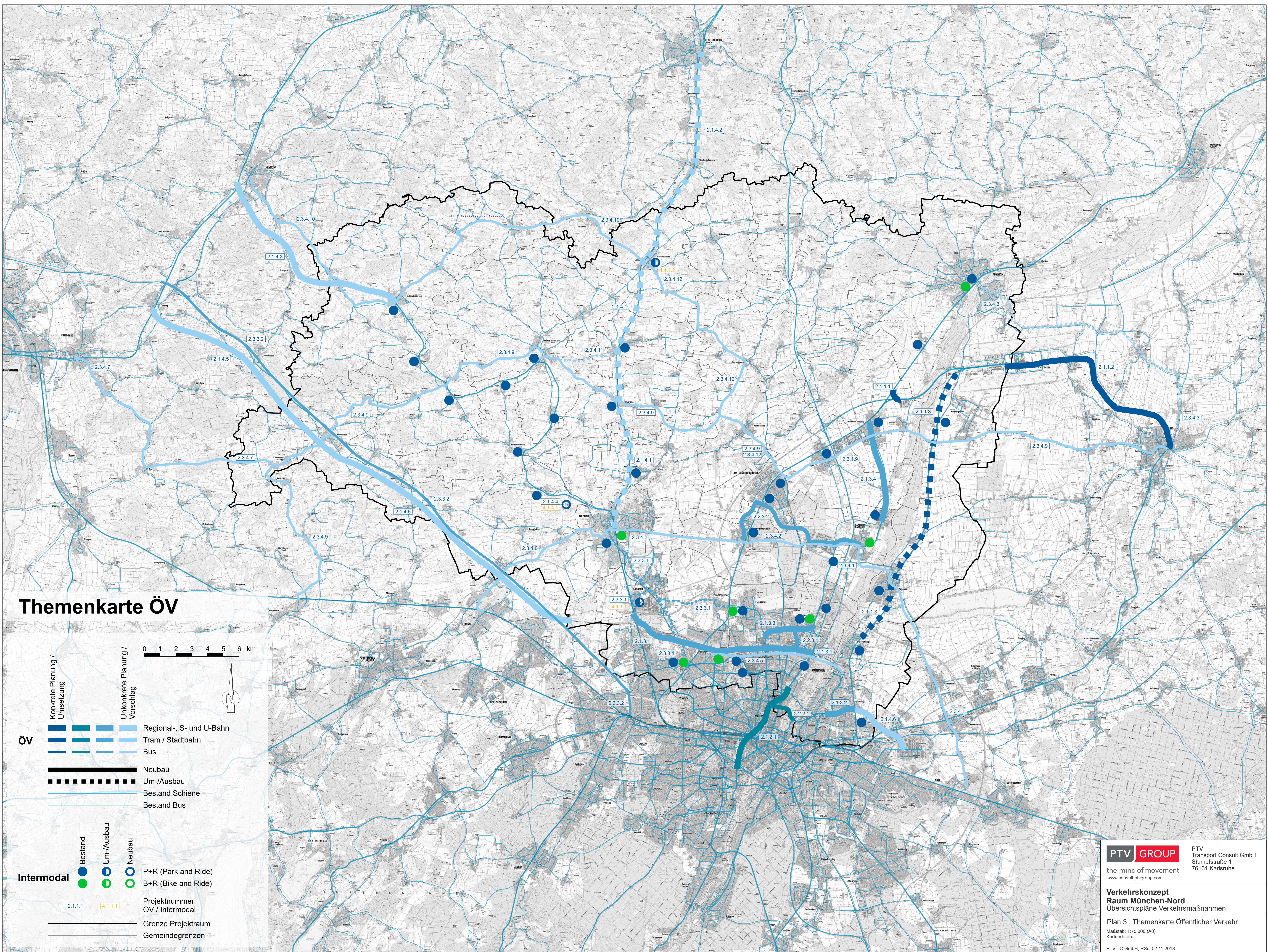
<p>Konkrete Planung / Umsetzung</p> <p>Unkonkrete Planung / Vorschlag</p>	<p>MIV</p> <p>— Straßen des Bundes</p> <p>— Staatsstraßen</p> <p>— Kreis- und Gemeindestraßen</p> <p>— Neubau</p> <p>— Um-/Ausbau</p> <p>— Bestand</p>	<p>Intermodal</p> <p>● Bestand</p> <p>○ Um-/Ausbau</p> <p>○ Neubau</p> <p>● P+M (Mitfahrerparkplatz)</p> <p>○ P+R (Park and Ride)</p>	<p>Projektnummer MIV / Intermodal</p> <p>— Grenze Projektraum</p> <p>— Gemeindegrenzen</p>
---	---	--	--

PTV GROUP PTV Transport Consult GmbH
 Stumpfstraße 1
 76131 Karlsruhe

the mind of movement
 www.consult.ptvgroup.com

**Verkehrskonzept
 Raum München-Nord
 Übersichtspläne Verkehrsmaßnahmen**

Plan 2 : Themenkarte Motor, Individualverkehr
 Maßstab: 1:75.000 (A0)
 Kartendaten:
 PTV TC GmbH, RSC, 02.11.2018



Themenkarte ÖV

0 1 2 3 4 5 6 km

ÖV

Konkrete Planung / Umsetzung

Unkonkrete Planung / Vorschlag

Regional-, S- und U-Bahn
Tram / Stadtbahn
Bus

Neubau
Um-/Ausbau
Bestand Schiene
Bestand Bus

Intermodal

Bestand
Um-/Ausbau
Neubau

P+R (Park and Ride)
B+R (Bike and Ride)

Projektnummer
ÖV / Intermodal

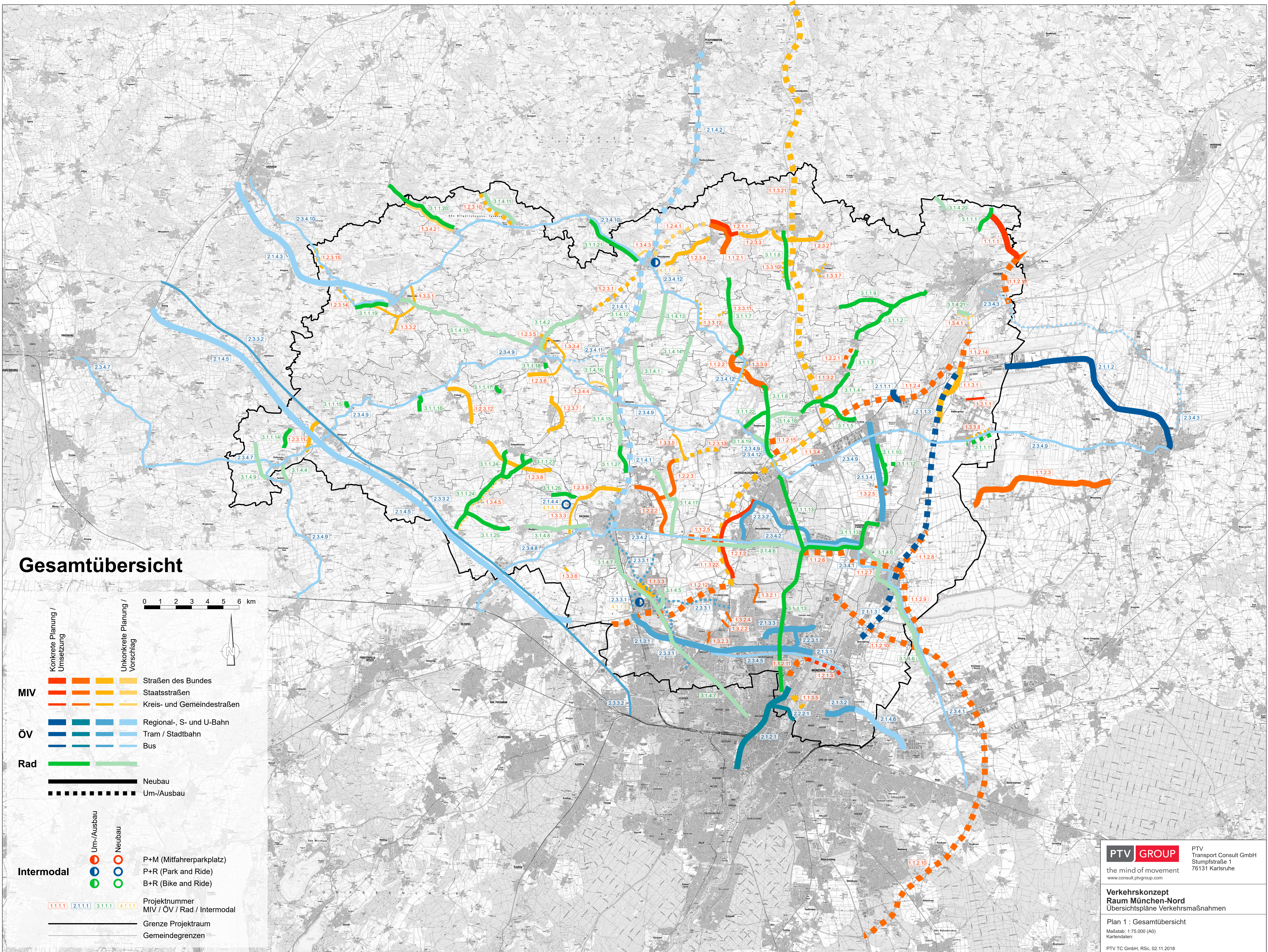
Grenze Projektraum
Gemeindegrenzen

PTV GROUP
the mind of movement
www.consult.ptvgroup.com

PTV Transport Consult GmbH
Stumpfstraße 1
76131 Karlsruhe

**Verkehrskonzept
Raum München-Nord
Übersichtspläne Verkehrsmaßnahmen**

Plan 3 : Themenkarte Öffentlicher Verkehr
Maßstab: 1:75.000 (A0)
Kartendaten:
PTV TC GmbH, RSC, 02.11.2018



Gesamtübersicht

0 1 2 3 4 5 6 km

Konkrete Planung / Umsetzung (Solid lines)

Unkonkrete Planung / Vorschlag (Dashed lines)

MIV

- Straßen des Bundes
- Staatsstraßen
- Kreis- und Gemeindestraßen

ÖV

- Regional-, S- und U-Bahn
- Tram / Stadtbahn
- Bus

Rad

- Neubau
- Um-/Ausbau

Intermodal

- P+M (Mitfahrerparkplatz)
- P+R (Park and Ride)
- B+R (Bike and Ride)

Projektnummer MIV / ÖV / Rad / Intermodal

Grenze Projektraum

Gemeindegrenzen

PTV GROUP
 the mind of movement
 www.consult.ptvgroup.com

PTV Transport Consult GmbH
 Stumpfstraße 1
 76131 Karlsruhe

**Verkehrskonzept
 Raum München-Nord
 Übersichtspläne Verkehrsmaßnahmen**

Plan 1 : Gesamtübersicht
 Maßstab: 1:75.000 (A0)
 Kartendaten:
 PTV TC GmbH, RSC, 02.11.2018



**Verkehrskonzept Raum München Nord
Doppel-Workshop 1 und 2
Dienstag, 6.11.18, 9.00 – 13.00 Uhr
Mittwoch 7.11.18, 9.00 – 15.00 Uhr
Im Landratsamt Freising**

Dokumentation

Stand 20.11.2018



Teilnehmer

Teilnehmende Kommunen / Verwaltung

Siehe Anhang

Steuerungsgruppe / Auftraggeber

Adam, Robert, LH München
Fuchs, Christian, LH München
Haas, Florian, LKR Dachau
Lypp, Dominik, LKR München
Meier, Georg, LKR Dachau
Seubert, Antonia, LKR Freising
Toups, Matthias, LH München
Wißmann, Marc, RPV

Gutachterteam / Auftragnehmer

Burkhardt, Irene, Burkhardt Engelmayer Landschaftsarchitekten
Epple, Sonja, NextSpaces
Gans, Brigitte, NextSpaces
Hirschberger, Lisa, Burkhardt Engelmayer Landschaftsarchitekten
Lohmüller, Stefan, SSR
Pawar, Shalaka, Burkhardt Engelmayer Landschaftsarchitekten
Schürmann, Rimbart, PTV Group
Schulten, Marc Lucas, SSR



Die Veranstaltung

Das Ziel der Veranstaltung ist, die Grundlagen für die Szenarienbildung mit den beteiligten Kommunen zu schärfen und einen gemeinsamen Blick auf den Gesamttraum zu entwickeln. Über den Sommer wurden in allen Kommunen die Fragebögen der Gutachter bearbeitet. Gleichzeitig haben die Gutachter bereits vorhandene Untersuchungen, Analysemodelle und Planungsunterlagen gesichtet und ausgewertet. Bei der Veranstaltung am 6. und 7.11.18 wurden diese Auswertungen präsentiert und mit den Kommunen diskutiert. Im Ergebnis sollen sich alle Kommunen bezüglich ihrer Entwicklungsstrategien und -möglichkeiten vom Gutachterteam verstanden wissen. Diese Daten bilden die Grundlage der Strategieüberlegungen für die Region. Im Verlauf der Analyse ergab sich, dass es zukünftig sinnvoll ist, bei der Bearbeitung des Raumes nicht zwischen Kernraum und erweitertem Projektraum zu unterscheiden. Zukünftig werden immer alle Kommunen zu den Workshops eingeladen.

Ablauf

Tag 1 Dienstag, 6.11.18 9.00-13.00 Uhr

Begrüßung

Herr Landrat Hauner begrüßte als Gastgeber im Landkreis Freising. Er setzt große Hoffnungen in diesen interkommunalen Austausch und die Zusammenarbeit von Gemeinden und Landkreisen. Im Landkreis Freising sind – wie auch in den anderen Landkreisen - viele Verkehrsprojekte bereits im Gespräch, Handlungsbedarf besteht aber vor allen Dingen bei den Landkreis übergreifenden Aufgaben. Das Ziel dieses Projektes muss sein, die verkehrlichen Auswirkungen all dieser Projekte zu benennen und die Auswirkungen auf den Freiraum und die bestehenden Siedlungsflächen deutlich aufzuzeigen. Es brauche unbedingt interkommunale, intermodale und integrierte Lösungen für den Siedlungsraum im Norden Münchens.

Frau Seubert, Kreisbaumeisterin im Landkreis Freising, stellte die Aufgabe der Steuerungsgruppe vor. Sie ist Bindeglied zwischen den Gutachtern und den Auftraggebern, also den Landkreisen Freising, Dachau und München. Die Kommunen können sich in allen Fragen bzgl. des Projektes an die Steuerungsgruppe wenden.

Auswertung der Fragebögen

Im Vorfeld des Workshops waren die Auswertungsergebnisse bereits an alle Kommunen versandt worden. Herr Schulten von SSR stellte die Zusammenschau der Auswertungen vor. Erfragt waren

- ein Meinungsbild zum Verkehr auf Gemeindeebene und auf den gesamten Untersuchungsraum bezogen sowie
- eine Einordnung strategischer Fragen zu Siedlungsentwicklung (Dichte, entlang Hauptverkehrsachsen), Ausbau von Verkehrsträgern und dem Umgang mit qualitativ hochwertigen Freiräumen und
- welche Strategien die Kommunen bezüglich ihrer Entwicklung (Wohnen, Gewerbe) haben.



Abbildung 1: Präsentation der Fragebogen-Auswertung

Ergebnisse der Bestandsaufnahme

Freiraum / Siedlung / Verkehr

Beginnend mit Freiraum/Landschaft erläuterten die Gutachter den Status Quo, der sich aus ihrer Analyse ergab. Welche Voraussetzungen ergeben sich aus der geographischen Situation, wo liegen besonders schützenswerte Räume, wie fließen Verkehrsströme und an welchen Stellen ist eine Siedlungs- und/ oder Gewerbeentwicklung überhaupt denkbar und sinnvoll.

Die Gutachter resümierten, dass es bei der Siedlungsentwicklung drei Merkmale gibt, die den Siedlungsdruck noch verstärken:

- Kommunen wollen sich entwickeln aber können nicht, weil ihnen die Voraussetzungen (leistungsfähiger Verwaltungsapparat, S-Bahn-Anschluss) dazu fehlen,
- Kommunen müssen Gebiete ausweisen (Generationenwechsel, Nachverdichtung) aber können nicht, weil sie keine freien Flächen mehr zur Verfügung haben und
- Kommunen können sich weiter entwickeln, wollen aber nicht weiter wachsen (Identität wahren, Akzeptanz in der Bevölkerung fehlt).

In der anschließenden Diskussion an getrennten Tischen für Freiraum, Verkehr und Siedlung konnten die Gutachter nochmals gezielt auf die Kommunen zugehen und die Hintergründe für die gegebenen Antworten in Erfahrung bringen. Auch die Gemeinden hatten dabei Gelegenheit, die Einordnung ihrer Kommune zu verifizieren, ggfs. zu berichtigen.

Der Vormittag diente dazu, das Gerüst, auf dem die Strategieentwicklung für ein Verkehrskonzept erarbeitet wird, auf eine gute und allgemein akzeptierte Basis eines gemeinsamen Raumverständnisses zu stellen.



Abbildung 2: Diskussion der Analyse Siedlungsentwicklung

Betrachtungsmodell der 6 Räume

Am Ende des ersten Tages präsentierten die Gutachter das „Modell der 6 Räume“, ein Denkmodell, das den Gesamttraum in 6 Räume unterteilt, die ähnliche Bedingungen bei ihren Stärken und Schwächen aufweisen und gemeinsame Aufgaben und Entwicklungsansätze

benennen könnten. Aus Gutachtersicht macht diese Betrachtungsweise Sinn, damit die Besonderheiten dieser Teilräume, die sich durch Erschließungsart und -potenzial, Siedlungsdruck und -ziele aber auch durch die landschaftlichen Gegebenheiten deutlich unterscheiden, in ihren besonderen Anforderungen betrachtet werden und in ihrer Entwicklung spezifisch darauf eingegangen werden kann.

Dieses Raummodell bildete die Diskussionsgrundlage für den Folgetag.

Tag 2 Mittwoch, 7.11.18 9.00-15.00 Uhr

Reaktion auf das „Modell der 6 Räume“

In einer ersten Nachfragerunde bei den Kommunen wurde deutlich - und auch von den Gutachtern bestätigt - dass die Raumabgrenzungen, die sich erst einmal politisch an den Gemeindegrenzen orientierten, keine Denkgrenzen sein dürfen. Auch wenn die Teilräume sich meist in Nord-Süd-Richtung erstrecken, gibt es interkommunale Verknüpfungen auch nach Ost und West. Die Gutachter sehen in dieser Einteilung ein Handwerkszeug, um den Raum in seinen unterschiedlichen Anforderungen besser zu greifen und zu verstehen und individuellere Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Wünschenswert wäre, dass sich einzelne Teilräume bereits in den Aufgaben und Entwicklungsansätzen zusammen finden und kurz- oder mittelfristig realisierbare Projekte identifizieren, die der Region dienen. Alle Gemeindevertreter stimmen dieser Betrachtungsweise zu. Die Zuordnung einzelner Kommunen zu den 6 Räumen ist nicht abschließend, sondern soll im Weiteren diskutiert werden (z.B. Gemeinde Weichs mit engen Verflechtungen in Raum 3 oder Freising zu Raum 4).



Abbildung 3: Diskussion der Analyse Freiraum



Diskussion in Arbeitsgruppen

Der Großteil des Vormittags wurde dann in Arbeitsgruppen über die Ziele der Gemeinden in den jeweiligen Teilräumen diskutiert. Es wurde gefragt, wo Einigkeit herrscht, aber auch wo unterschiedliche Interessen eine gemeinsame Entwicklung behindern könnten. Die Kommunen stellten sich gegenseitig ihre größten Zukunftsaufgaben vor. Diese wurden in einem Plan eingezeichnet, so dass ein gemeinsamer Blick auf die Teilregion entstand.

Präsentationen der Kleingruppendiskussion

Arbeitsgruppe Teilräume 1 und 2

Aus dem Teilraum 1 war leider keine Kommune anwesend, so dass dieser Raum nicht bearbeitet werden konnte. Aus dem Teilraum 2 waren die Bürgermeister von Altomünster und Markt Indersdorf anwesend.

Bezüglich des Status Quo beschrieben beide Bürgermeister ihre Kommunen in ähnlicher Weise: Angestrebt und realistisch ist ein moderates, organisches Wachstum sowohl in Bezug auf Siedlung als auch Gewerbe, das der einheimischen Bevölkerung und den schon ansässigen Betrieben ein Bleiben am Ort ermöglicht. Wohnbevölkerung von außen soll nicht angezogen werden.

Altomünster musste die angestrebte Strategie, neue Siedlungsflächen nur noch im Kernort zu ermöglichen aufgeben, weil es auch in den vielen Ortsteilen Erweiterungsdruck gibt. Wohnimmobilien werden zudem zunehmend an Zugezogene verkauft oder vermietet, da diese, meist mit besser bezahlten Arbeitsplätzen in München, zahlungskräftiger als die ortseingesessene Bevölkerung sind. Dies zeigt, wie schwierig es ist, sich dem Marktdruck zu entziehen. Nach wie vor soll jedoch die Entwicklung im Innenbereich liegen, im Geschosswohnungsbau und damit auch verstärkt Mietwohnungen angeboten werden.

Den MIV kann Altomünster gut abwickeln, auch wenn der Verkehr insgesamt zunimmt, was von der Bevölkerung kritisch gesehen wird.

In Markt Indersdorf dagegen ist der Durchgangsverkehr in Richtung Dachau/München ein drängendes Problem, weswegen die Marktgemeinde eine Umgehungsstraße bauen möchte.

Zu den Herausforderungen, welche die Gutachter für den Teilraum 2 sehen:

Wachstums- und Entwicklungsstrategie

Trotz SPNV-Anschlusses und den damit eigentlich positiven Wachstums- möglichkeiten – wird eindeutig der Erhalt des Status Quo und damit des ländlichen Charakters als Ziel genannt. Um den baulichen Charakter in der Innenentwicklung zu erhalten, sollen die Instrumente ausgeschöpft werden, die eine maßvolle Dimensionierung der

Nachverdichtung ermöglichen. Aufgabe ist es hier auch, den Strukturwandel in der Landwirtschaft zu gestalten.

Arbeitsplatzentwicklung fördern

Nach Einschätzung der beiden Bürgermeister gibt es wenig Chancen interessante Firmen mit Arbeitsplätzen für Hochqualifizierte in den Teilraum zu locken, weil diese Firmen die "Marke München" suchen.

Als Standortfaktor hat die Teilregion das beste Glasfasernetz der Region zu bieten.

Hochwertige Arbeitsplätze in der Region sind mit dem ÖPNV schlecht erreichbar, da Tangentialverbindung, beispielsweise nach Röhrmoos, fehlen. Daher wäre es wichtig, eine Anbindung an die S 2 Petershausen-München zu schaffen.

Um das Auspendeln aus dem Raum nach Dachau und München zu reduzieren, wünschen sich die Bürgermeister, dass in den angrenzenden Teilräumen 1 und 3 qualifizierte Arbeitsplätze entstehen, auch für die eigene Wohnbevölkerung. Hier waren vor allem die Gewerbegebiete im Raum 1 im Blick, welche momentan von autobahnaffinen, flächenintensiven Betrieben dominiert werden, deren Arbeitsplätze für höher qualifizierte Arbeitnehmer wenig interessant sind. Auch in Raum 3 würde ein Angebot an solchen Arbeitsplätzen den Raum 2 entlasten.

Die Bürgermeister wünschen sich in dieser Beziehung mehr interkommunale Zusammenarbeit, vor allem mit den Kommunen in Raum 1. Dies wäre eine Form von "Geben und Nehmen" in der interkommunalen Zusammenarbeit, die für alle Seiten Vorteile schaffen würde.



Abbildung 4: Teilraum 2



ÖV-Erreichbarkeit verbessern

Als wichtigstes Ziel gaben die Bürgermeister an, die Verlässlichkeit der S-Bahn zu verbessern. Die im Vergleich zur Strecke Petershausen – München längere Fahrzeit würden mehr Personen in Kauf nehmen, wenn die Strecke verlässlicher bedient werden würde. Der Umgang mit Zeit und das Bedürfnis nach Work-Life-Balance führen heute dazu, dass die Menschen sich für das eigene Auto entscheiden, wenn die Fahrzeit durch Verspätungen und Ausfälle der S-Bahn nicht kalkulierbar ist.

Eine ÖPNV-Anbindung der Ortsteile außerhalb des Kernortes ist nach Einschätzung der Bürgermeister kein realistisches Ziel, da dies aufgrund der geringen Fahrgastzahlen unwirtschaftlich wäre. Hier könnten bessere Radverbindungen in Kombination mit Pedelecs eine sinnvolle Alternative für die Anbindung der Ortsteile an den Kernort abseits des MIV darstellen.

Fragen an die Gutachter

Eine Bitte war hier, das Potential einer Anbindung der S-Bahnstrecke an den DBahn-Nordring zu prüfen.

Arbeitsgruppe Teilräume 3 und 4

ÖPNV

Teilraum 3 ist begünstigt durch die S2, die Petershausen, am nördlichen Rand des Teilraumes mit Dachau und weiter mit München verbindet. Schon jetzt dienen vor allem Petershausen aber auch Hebertshausen als Mobilitätsdrehkreuze für Pendler, vor allem von Nordwesten und aus Richtung Hohenkammer oder Fahrenzhausen kommend, es bestehen aber noch deutliche Ausbaupotenziale.

Zur Intensivierung der S-Bahnnutzung sind in erster Linie ausreichende und gut=schnell erreichbare Park&Ride-Stationen einzurichten. Außerdem müssen Taktungen erweitert, der Preis attraktiv gestaltet und eine deutliche Zeitersparnis gegenüber dem MIV locken. Nur so wird eine größere Zahl von Autofahrern den Wechsel vornehmen.

Des Weiteren benötigen Raum 3 und 4 tangentielle Verbindungen: Die Verkettung von Markt Indersdorf – Röhrmoos – Haimhausen und weiter bis Eching oder Neufahrn könnte große Entlastung bringen. Eine bedeutende Verbindung besteht zwischen Petershausen – Allershausen – Freising. Insbesondere die Verbindung Petershausen-Allershausen müsste weiter ausgebaut werden ebenso zwischen Kranzberg und Petershausen.

Ganz wichtig ist dabei auch ein zeitgemäßes Mobilitätskonzept, das den Nutzern schnell und kompetent die kürzesten Reisewege aufzeigt.

Die Kommunen im Teilbereich 4 benötigen ÖPNV-Verbindungen nach allen Richtungen. Dies liegt u.a. daran, dass es mit den Gemeinden im Umkreis diverse Kooperationen gibt, z.B. bei den Schulen. Grundschule, Mittelschulen, Realschulen und Gymnasien sind an unterschiedlichen Orten.

MIV

Die Gemeinde Fahrenzhausen ist besonders mit Durchgangsverkehr belastet. Verkehrsgünstig gelegen zwischen München und Pfaffenhofen/Ilm an der B 13, wird die Strecke von Pendlern stark frequentiert.

Die Gemeinden Kranzberg und Allershausen befürchten stark erhöhten Verkehr, sobald die Staatsstraße 2084, Umgehung bei Freising, fertiggestellt wird.

Radverkehr

Radverkehr ist in beiden Teilräumen keine Option, die eine größere Entlastung verspricht. Radwege für die Freizeit sind sinnvoll jedoch Radschnellwege, so die Einschätzung der Bürgermeister, werden eher wenig genutzt werden. Eventuell wird die Zunahme von E-Bikes mehr Personen aufs Rad bringen. Ein Problem für die Kommunen sind vor allem auch verfügbare Flächen zu erhalten. Die Eigentümer geben die Flächen nicht frei, die Gesetzgebung fordert zusätzlich Abstand zur Fahrbahn, was weitere Flächen notwendig macht.

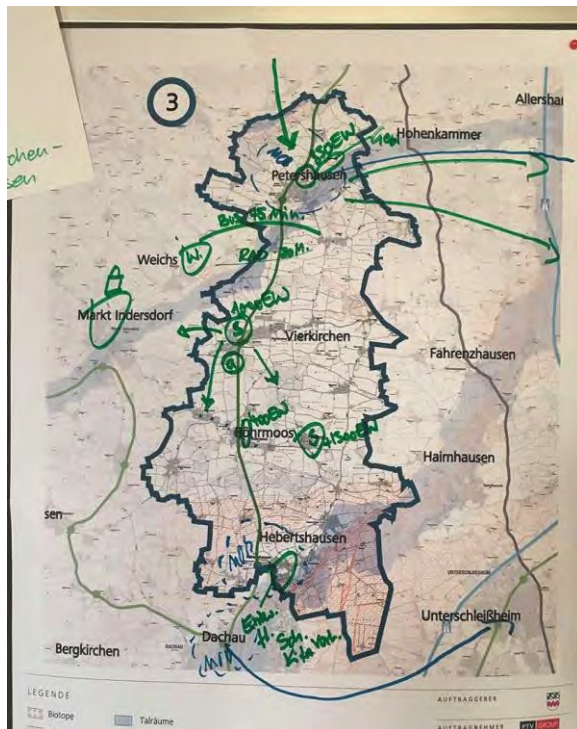


Abbildung 6: Teilraum 3

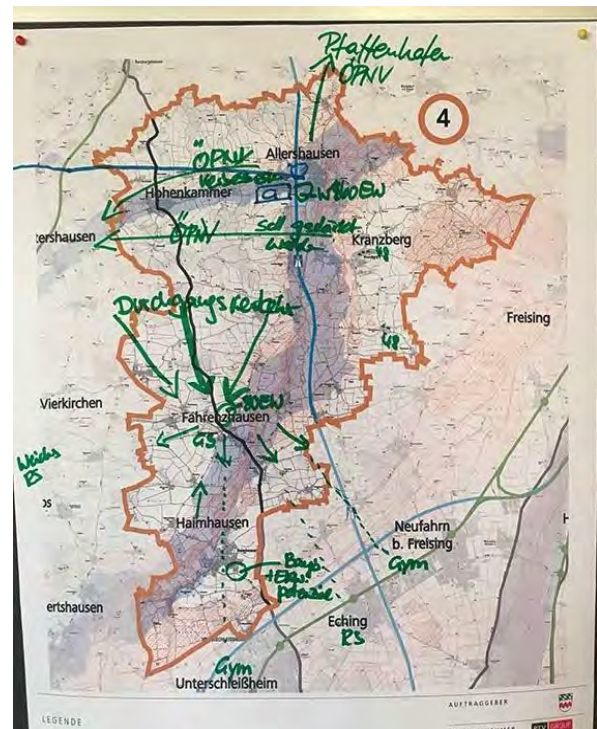


Abbildung 5: Teilraum 4



Siedlungsentwicklung

Die beiden Teilräume 3 und 4 wollen zukünftig eine stabile Siedlungsentwicklung anstreben. Es sind einzelne Baugebiete vorgesehen, jedoch mit einer Planungszeit von bis zu 10 Jahren verknüpft. Dies gilt im Wesentlichen auch für Gewerbeansiedlungen. Während man bei Siedlungen nicht höher als E+2 gehen und den dörflichen Charakter erhalten möchte - außer Petershausen, das den Hauptort verdichtet plant - sind bei den Gewerbeflächen eher kleinere und mittlere Gewerbebetriebe gefragt. Trotz der Autobahnnähe in Teilraum 4 sind große Betriebe, wie z.B. Logistiker nicht gewünscht, da die weitere Verkehrsbelastung durch solche Betriebe vermieden werden soll.

Aktivierungshemmnisse

Als Aktivierungshemmnisse benennen die Teilnehmer vor allen Dingen andere Mitspieler, wie z.B. die Staatsregierung oder Zuständigkeitsfragen und Geldtöpfe, wenn es um die Kooperation über die Landkreisgrenzen hinaus geht.

Es fällt den Gemeinden schwer, Landwirte zu einer Flächenaufgabe zu bringen. Die derzeitigen Steuerregelungen stehen dem entgegen. Ausgleichsflächen sind rar. Manche Bauwilligen aus den östlichen Teilräumen in denen Ausgleichsflächen rar sind, kaufen von privat ihre Ausgleichsflächen zu überhöhten Preisen im Raum 4. Im Ergebnis bleibt für die kommunale Entwicklung nichts mehr übrig.

Man wird quasi gezwungen sich um die eigenen Belange zu kümmern, Kooperationen, die auch Nachteile für die eigene Kommune bringen können den Bürgern nicht vermittelt werden.

Arbeitsgruppe Teilraum 5

Diskussion in Räumen, Austausch der Kleingruppen: Gruppe 5

Ziele der einzelnen Kommunen

Neufahrn:

- Wachstum begleiten und steuern
- Identität weiterentwickeln (urbane und ländliche Qualitäten stärken)
- Ortsbild bewahren
- Siedlungsentwicklung maßvoll steuern (Kompaktheit)
- Freiräume (gut vorhanden) schützen
- ÖV und Rad aufwerten und verbessern
- Arbeitsplätze / Gewerbewachstum: ja, bis jetzt geringe Anzahl, aber wichtig: stabiles und qualitätvolles Gewerbe
- Strategie: interkommunale Zusammenarbeit besteht bereits, Bezüge zu Raum 4+6



- „Nordallianz“, ILE Ampertal, gemeinsames Verkehrskonzept
- Idee: Verlängerung der U-Bahn (bis Neufahrn), Express-S-Bahn

Hallbergmoos:

- Wachstum begleiten, aber Flächen nachhaltig strukturieren und Freiräume erhalten (Flächendruck)
- Wachstum des Gewerbes notwendig, da finanzielle Abhängigkeit
- Siedlungswachstum geht zu Lasten der Landwirtschaft
- heterogene Erschließungsqualität im Bestand
- Verkehrswege (Straße und Schiene) stärken
- ÖV heterogen gestalten und vernetzen (Fahrzeiten, Taktung)
- gemeinsame Verkehrsprojekte (neue Buslinien) entwickeln
- Verkehrsverbindungen nach Erding stärken
- Verlängerung der U-Bahn-Linie 6 in Richtung Flughafen denkbar
- Nordallianz, sehr wichtiger Zusammenschluss
- Kontakt zu höheren Behörden wäre wichtig und notwendig
- Ziele: Ringschluss (Entlastung Unterföhring)
- Idee zur kurzfristigen und schnellen Lösung: Buslinie Garching / Ismaning S-Bahn
- sowie Ringschluss Eching / Neufahrn / Hallbergmoos

Freising

- große Herausforderung: Wachstum, aber hoher Raumwiderstand und Entwicklungsdruck durch Flughafen, Isar, Bannwald (STEP 2030: moderates Wachstum)
- SoBoN für Freising
- Steuerung des Wachstums (Infrastruktur muss mithalten können)
- Nachverdichtungspotentiale heben
- Identität stärken und Subzentren schaffen
- ganzheitliches Mobilitätskonzept wird entwickelt
- Gemeinden vernetzen (Rad, ÖPNV) vor allem zu Raum 4
- Freising fühlt sich auch den ländlichen Gemeinden in Raum 4 (z.B. Allershausen, Fahrenzhausen) zugehörig (enge interkommunale Zusammenarbeit)
- Idee: tangentielle Erschließung angedacht (Beispiel Erdinger Ringschluss)
- Strategie: nicht nur Ausrichtung auf München, sondern Orte dezentral organisieren

Eching

- nicht anwesend, aber dieselben Probleme (vgl. Neufahrn)
- Buslinie nach Dietersheim und östlich der Isar geplant
- Eching - Neufahrn: Verbesserung der Radwegeverbindung
- Umgehung im Westen geplant
- Verlängerung der U6 durch Dietersheim mit Halt in Dietersheim (Verlängerung der U-Bahn wird begrüßt)



Abbildung 7: Teilraum 5

Diskussion in der Runde

Ziele

- „Urbanität“: urban und ländlich, Stadt + Land
- Orts**bil**dentwicklung im Sinne ablesbarer Struktur und Identität
- maßvolle und strukturierte Siedlungsentwicklung
- Nachverdichtung und Innenentwicklung
- soziale Infrastruktur nachführen
- schnelleres Bewegen im ÖPNV (Taktung erhöhen), Vernetzen des ÖPNV
- ganzheitliche Mobilitätskonzepte entwickeln
- Freiräume sowohl innerhalb der Gemeinde als auch zwischen den Gemeinden als Zäsur sichern
- Gewerbe (Eching, Neufahrn): Nachnutzung und Umstrukturierung, Qualifizierung
- Gewerbe (Hallbergmoos): Arbeitsplätze schaffen, Einkommen der Kommune sichern, qualitätvolle Freiräume
- Gewerbe (Freising): Bahnhofsumfeld als Entwicklungsareal, Verkehr und Infrastruktur muss gewährleistet sein

Sonderfälle:

- Dietersheim: Verstärkte Siedlungsentwicklung in der Nähe zu Garching / Forschungszentrum und bei Verlängerung der U6-Haltestellen: Zusammenwachsen von Dietersheim und Forschungszentrum)
- Flughafen (zusätzliche verkehrliche Belastung, Einpendlerbewegung, Druck auf Wohnungsmarkt durch Flughafen Campus, ca. 4000 zusätzliche Arbeitsplätze)



- Anbindung des Flughafens: Idee einer Express-Linie S1 (Problem: 2 S-Bahnlinien, Regionalzug, Bahnübergänge, etc.)

Problemstellungen:

- Wachstumsdruck bei begrenzten Flächenpotentialen
- zentrales System auf München ausgerichtet → Anstreben einer polyzentralen Struktur, für den ländlichen Raum fehlen die Lösungsansätze
- hohe Verkehrsbelastungen in Spitzenzeiten
- ÖPNV und SNV müssen attraktiver gestaltet werden
- Ausbau des Radwegenetzes
- Ausbau von MIV (nachrangig)
- verkehrliches Nadelöhr Flughafen München
- fehlende Verbindung nach Westen (bisher fast nur Schulbusse ins Ampertal)
- P+R-Anlage (ca. 1000 Stellplätze) in Freising ausgelastet auf Grund der Attraktivität des Regionalzugs, sinnvolle Bewirtschaftung angestrebt

Zusammenarbeit / Bezüge

- interkommunale, regionale Zusammenarbeit besteht
- regelmäßige Treffen (2x pro Jahr) zwischen Eching, Freising, Neufahrn, Hallbergmoos
- Hallbergmoos: Eching, Neufahrn, Freising, Flughafen
- Freising: Verknüpfungen zu Raum 4
- Nordallianz
- LEADER-Entwicklungsprogramm für den ländlichen Raum der Europäischen Union: Lokale Aktionsgruppe (LAG) „Mittlere Isarregion“
- Aktionsgebiet Integrierte Ländliche Entwicklung (ILE) Kulturraum Ampertal
- Mobilitätskonzept (Raum 4+5)
- Freising – Kranzberg (Hochwasserschutz)
- Versorgungsbehörden
- Projekte: Hochwasserschutz, Anbindung Neufahrn, Mobilitätskonzept mit dem Ampertal, Nahverkehrsplan Freising, Projekt Radschnellweg Freising-Garching und weiter nach München (Planfeststellung)
- Vereine / Landschaft – Erholung: Heideflächenverein e.V., Hallbergmoos / aktive Agendagruppen
- regionaler Verbund sollte gestärkt werden, um gemeinsam politische Schlagkraft zu entwickeln

Strategie:

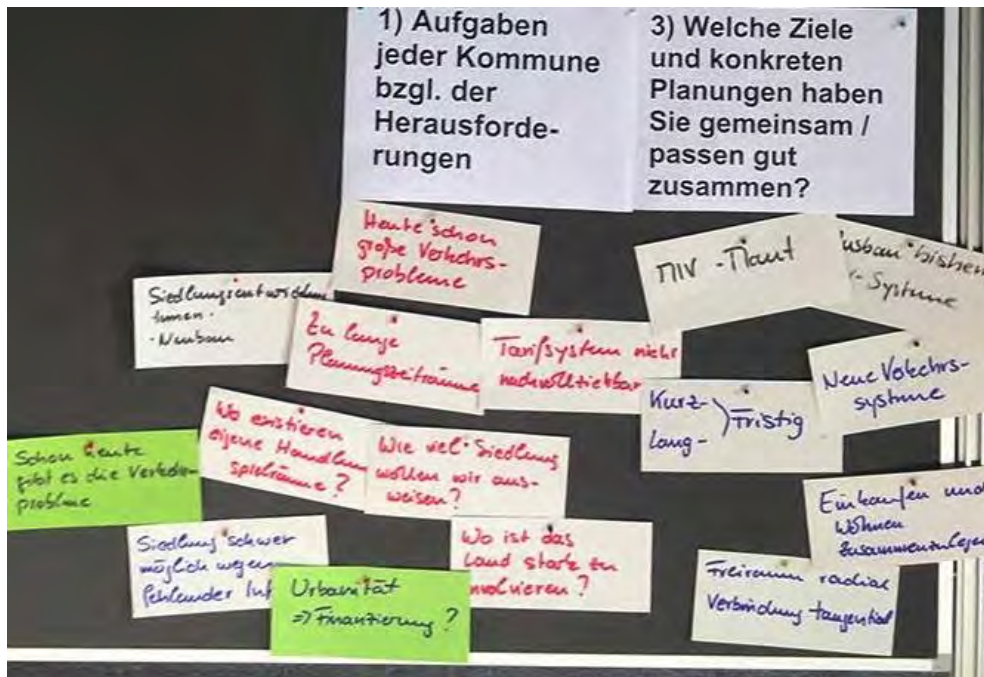
- 3. Startbahn bleibt bei der Entwicklung es Verkehrskonzepts außen vor
- regionaler Kampagnenplan ist zu entwickeln
- jetzt politisches Statement setzen

Arbeitsgruppe Teilraum 6

In einem ersten Schritt wurden die grundsätzlichen Ziele und Aufgaben / Herausforderungen diskutiert und beschrieben. Im Fokus der Zielbeschreibung stand hierbei das Thema „Verkehr“.

Auf die Freiraumplanung und Gestaltung ist bei allen Planungen zu achten. Siedlungsplanung kann nur vorgenommen werden, wenn die Verkehrsinfrastruktur dies ermöglicht. Die derzeitigen Strukturprobleme resultieren in den meisten Fällen aus der bestehenden Siedlungsdichte und dem hohen Verkehrsaufkommen.

Der Raum definiert sich aus planerischer Sicht als urbaner Raum, jedoch sind die finanziellen Mittel zu gering, um die anstehenden Aufgaben zeitnah umsetzen zu können. Zudem sind die Planungszeiträume für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen zu lang.



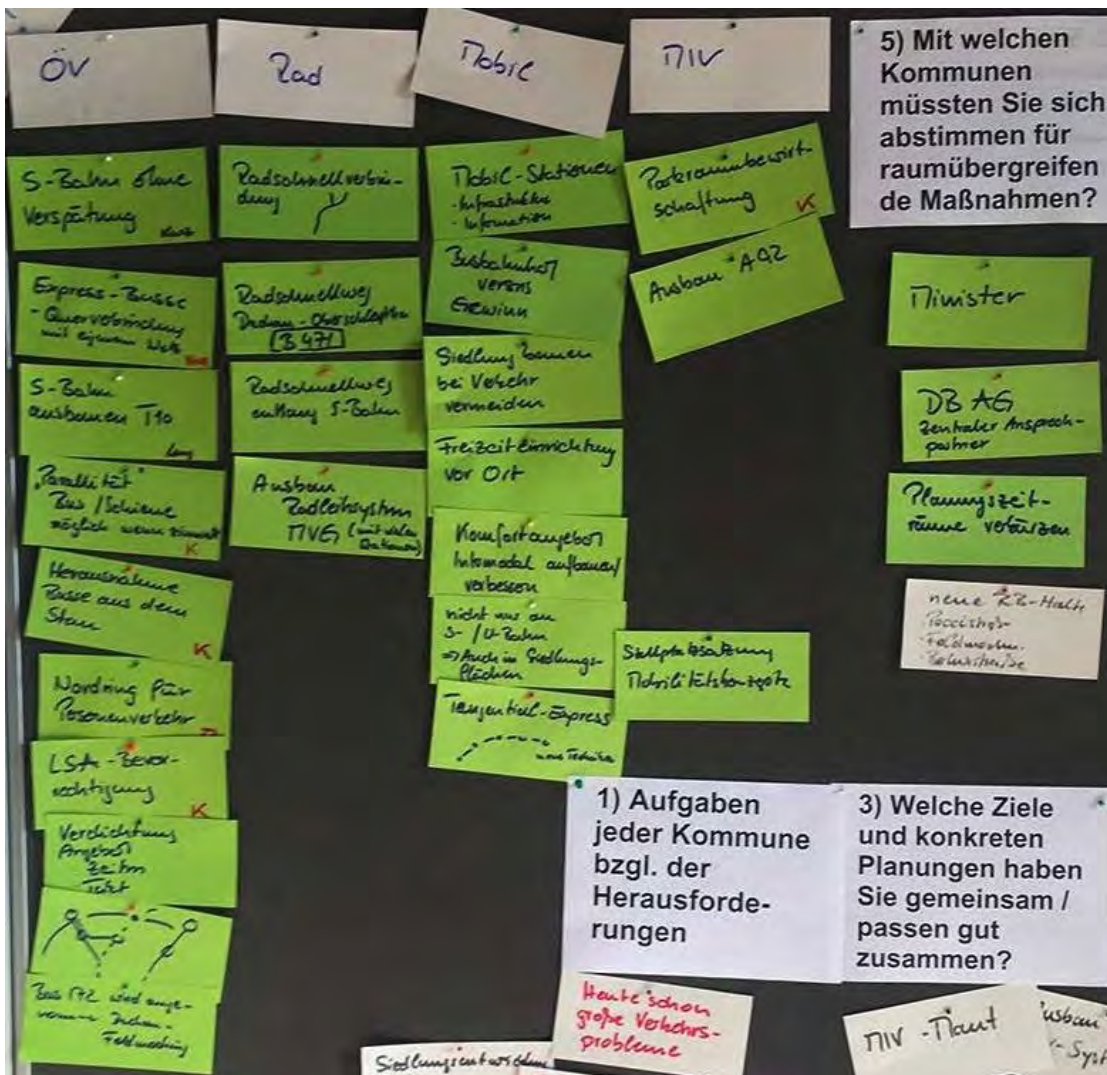
Zielbeschreibung und Herausforderungen Abbildung 8: Teilraum 6

Als Grundsätzliche Maßnahmen werden gesehen:

- In allen Planungen die Stadt der kurzen Wege bedenken
- Im Bereich Verkehr sowohl kurz- als auch langfristige Maßnahmen planen und umsetzen
- Für den MIV über beschränkende Maßnahmen nachdenken
 - Den ÖPNV in allen Belangen attraktiver gestalten

- Pünktlichkeit des bestehenden ÖPNV-Systems – insbesondere der S-Bahn heute schon herstellen
- Tarifsystem vereinfachen
- Neue Verkehrssysteme mitdenken und planen

In der vertiefenden Diskussion wurden die beiden Themen Siedlungsentwicklung und Freiraum nicht weiter thematisiert. Vielmehr wurde von den Beteiligten festgehalten, dass die anstehenden Herausforderungen im Bereich Verkehr maßgeblich für die weitere Entwicklung des Raumes sind. In der nachfolgenden Abbildung werden die Einzelmaßnahmen aufgeführt.



Maßnahmen Abbildung 9: Teilraum 6



Wie aus der Abbildung zu ersehen, sind im Bereich des MIV lediglich die Maßnahmen aufgeführt, deren Planung und / oder Umsetzung schon feststeht. Zusätzliche Maßnahmen wurden hier nicht genannt. Im Bereich des ÖV sind sowohl Kurzfrist- als auch Langfristmaßnahmen vorgesehen. Auch bestehende Planungen im MIV-Bereich (Ausbau B471) sind durch beispielsweise weitere Maßnahmen (beispielsweise Radschnellachse) zu ergänzen.

Schnellverkehrsverbindungen sowohl im Radial- als auch Tangentialbereich sind zu schaffen. Hierbei im kurzfristigen Maßstab (Busverkehre) als auch langfristigen Maßstab (Schiene, Seilbahn).

Neben allen planerischen Vorstellungen wurde darauf hingewiesen, dass für den Raum von zentraler Planungen zukünftig zügig und reibungsloser voranzutreiben sind.

Derzeit sind bei Planungen im Verkehrsbereich eine Vielzahl von Ämtern, Behörden und Institutionen eingebunden. Hierdurch wird der Planungsprozess langwierig und teilweise auch schwierig. Sich widersprechende Anforderungen, wechselnde Ansprechpartner führen zu hohen Reibungsverlusten. Die Kommunen selbst haben nur eine geringfügige Handlungsmöglichkeit. Hier ist der Planungsprozess zu vereinfachen beziehungsweise neu zu strukturieren. So wird vorgeschlagen, dass die Einbindung des Ministers in die planerischen Aufgaben unabdingbar ist. Hierdurch kann die Brisanz in der derzeitigen Situation und die Notwendigkeit der finanziellen Unterstützung aufgezeigt werden.

Zudem wird vorgeschlagen, dass auf Seiten des Ministeriums konkrete Ansprechpartner genannt werden, über die die weiteren „internen“ Planungsprozesse gesteuert werden. Die gleiche Vorgehensweise wird auch bei Planungen mit der DB AG vorgeschlagen. Der Raum hat bei der DB einen Ansprechpartner, mit dem die Aufgaben diskutiert werden. Dieser gibt die daraus entstehenden Planungsarbeiten intern an die jeweiligen Stellen weiter und koordiniert den Planungsprozess.

Resümee der Gutachter

Mit der Diskussion in den sechs Räume endete dann auch der zweitägige Workshop. Was hat der Workshop für das Projekt gebracht? Natürlich sind den Vertretern der Kommunen viele der angesprochenen und diskutierten Themen und Konflikte schon seit längerem bekannt und auf den politischen Tagesordnungen. Die gemeinsame Darstellung und Diskussion in einem größeren räumlichen Zusammenhang war in der dargestellten Form neu.

Für die Gutachter bedeutete der Workshop einen großen Input. So wurden zum einen die Ergebnisse aus der Gemeindebefragung diskutiert und in einzelnen Punkten klargestellt. Insbesondere die Diskussionen haben für die Gutachter den Blick auf die lokalen Gegebenheiten geschärft und allen die Projekte in ihrer Einzelbetrachtung und in ihrem Kontext nahegebracht. Die politische Dimension der Aufgabenstellung wurde allen Teilnehmenden bewusst, insbesondere, dass es eines verstärkten gemeinsamen Auftretens



gegenüber weiteren Akteuren bedarf. Hierzu werden die Landkreise sich zusammensetzen und das weitere Vorgehen vorab besprechen.

Mit diesem Workshop ist die Arbeit der Bestandsaufnahme weitestgehend abgeschlossen. Zwar können Hinweise noch genannt werden, aber die Mehrheit der Themen für die Bestandsaufnahme sind bekannt.

Ausblick / Verabschiedung

Beim nächsten geplanten Workshop, am 18.02.2019, wird die Szenarienbildung im Vordergrund der Bearbeitung stehen. Die Kommunen werden eingeladen über verschiedene Szenarien zu diskutieren. Wie diese Szenarien im Einzelnen aussehen werden, muss nun in der Zwischenzeit von den Gutachtern erarbeitet und mit der Steuerungsgruppe diskutiert werden.

Die Steuerungsgruppe und die Gutachter bedanken sich bei den Teilnehmenden für die investierte Zeit und den geleisteten Input.

Anhang

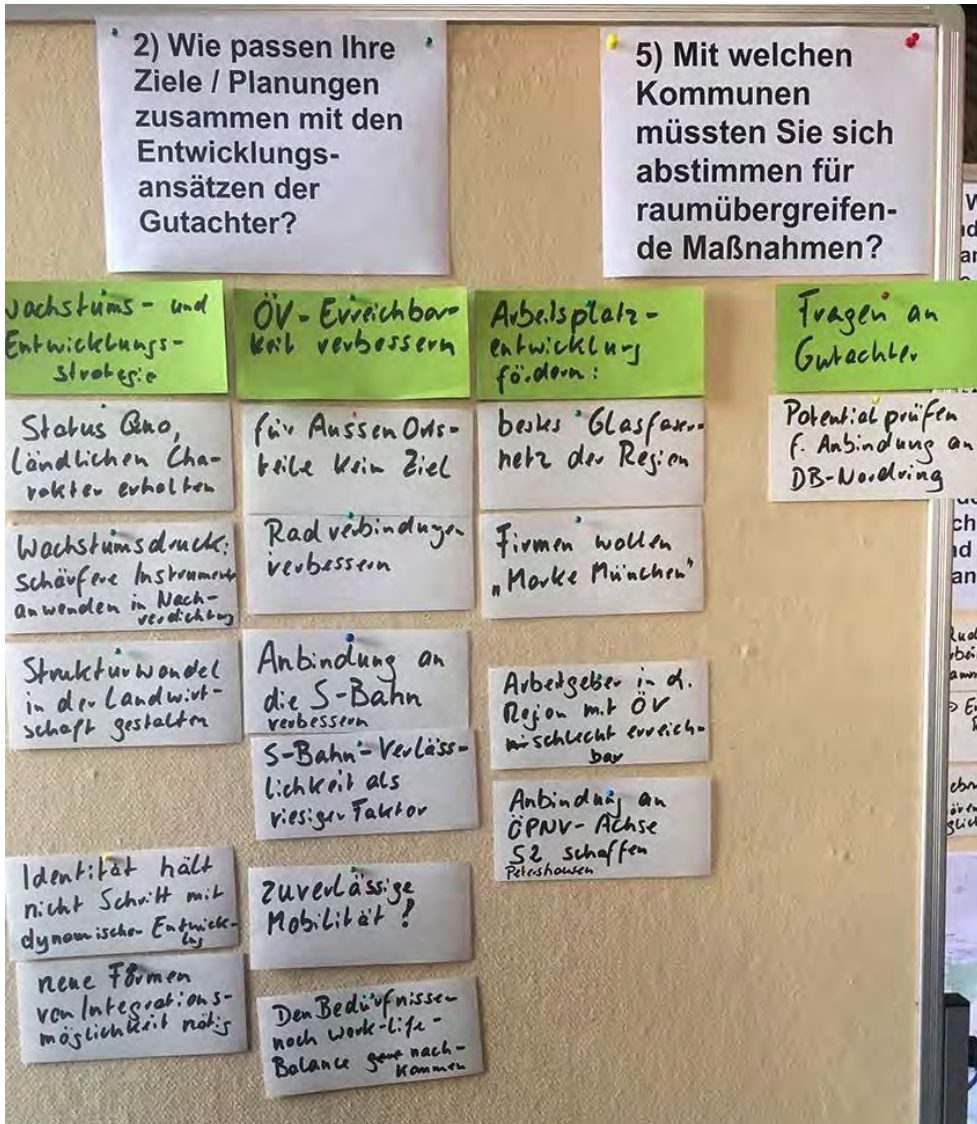


Abbildung 10: Mitschrift Teilräume 1 und 2

Wohnungsbau	Gewerbe	Verkehr	Freiraum	
<p>bis 2030 ^{gesamt} 8500 EW</p> <p>Petershausen</p> <p>Petershausen Neues Quartier im Zentrum E+3 Baumaßnahmen benötigt Parkraum- management</p> <p>Petershausen Hauptort darf wachsen + städtischer sein Kleinorte bleiben mit denk. Charakter</p> <p>Kapazitätsgrenzen ^{Baumst.} in Kriegas / Schulen absetzbar / Entwicklung in 10 Jahre - Zyklus</p> <p>Röhrmos Entwicklung der Ortsgemein- de in den 20er Jahren Innovativität durch Einheimische</p> <p>Helmhausen große Entwicklungsfelder im Innenbereich</p> <p>Weichs → Wohngebiet ausgewiesen Tendenz: mehr Kfz-Verkehr an S-Bahn-Anschluss</p> <p>Kraußberg / Allershausen ländlicher Charakter keine Verdichtung</p> <p>Förderung E+2 ? Kraußberg Allershausen E+3 (an BAB) NICHT MEHR?</p>	<p>Vierkirchen neues Gewerbe (Klein / Mittel)</p> <p>Petershausen Gewerbestandwicklung 74.000 qm (Mitteln)</p> <p>Allershausen Gewerbe (Klein / Mittel) Ausbau</p> <p>Röhrmos Sicht sich nicht als Gewerbe- standort → hat nicht die Notwendigkeit</p> <p>Petershausen kann nicht nach Süden entwickeln → Lebensraum f. Feld-Lerchen</p>	<p>MIV</p> <p>Kraußberg / Allershausen zusätzlicher Verkehr durch SS ²⁰³⁰ bringt Anschlussprobleme (an Verkehrsentformung)</p> <p>Helmhausen BIS - Bayern Internationale Schule 1-13 Klasse zieht, behält Schüler an</p> <p>ÖPNV</p> <p>Busse warten nicht auf verspätete S-Bahn</p> <p>Vierkirchen → D44 mit Auto 15 Min. daher wenig S-Bahn-Nutzung</p> <p>Fahrenhausen: mehrere Gemeindegemeinde ohne ÖPNV-Anbindung nach Hauptort - Fahrenhausen</p> <p>Fahrenhausen bestehende Überwindung nach allen Seiten</p> <p>bequeme Taktung</p> <p>Preis, Zeit</p> <p>VORSCHLAG Quartiere Markt Indersdorf - Röhrmos - Helmhausen - Eching / Neufahrn</p>	<p>P&R</p> <p>Petershausen soll geme PER-Fläche zur Verfügung, wenn sie gut erreichbar sind</p> <p>Petershausen P&R - Flächen müssen gut erreichbar sein, ohne durch Innengürtel zu fahren</p> <p>Road</p> <p>Petershausen Fahrradwege können gerne gebaut werden → Verfügbarkeit fehlt!</p> <p>Mobilitäts- konzept</p> <p>Petershausen Taktung S-Bahn und Busse funktioniert nicht</p> <p>es fehlt zeitgemäßes Mobilitätskonzept</p> <p>Petershausen Fahrenhausen braucht Verbindungen nach O-S-W, → Schüler</p>	<p>Ausgewiesene Flächen im Regionalplan müssen gesichert bleiben aber sind austauschbar</p> <p>nach Möglichkeit Flächen zusammen- legen</p> <p>Vernetzung von Freiräumen - Talmäulen schützen Landschaftsstruktur</p>

Abbildung 11: Mitschrift Teilräume 3 und 4



Abbildung 12: Mitschrift Teilräume 3 und 4

ZIELE	PROBLEMSTELLUNG	ZUSAMMENARBEIT
<p><u>Ziel:</u> „Urbanität“</p> <ul style="list-style-type: none"> • urban • lokal <p>Stadt + Land</p>	<p><u>Problemstellung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Charakteristika bei begrenzter Flächenverfügbarkeit - Dezentralisierung in der Region 	<p><u>Ziel/Strategie</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung - Leads - Region (FS/Flughafen) - Verkehrsverbund - Politisch durchsetzbar - FS-Konzepte (Vollvernetzung)
<p><u>Ziel:</u> Ortsentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> • unipolar, städtisch • lufthafenorientiert • Flächenversickerung 	<ul style="list-style-type: none"> - Effizienz der SDR aufrechterhalten werden - auch bei Bedarf - auch Ausbau von MIV (verkehrsintensiv) 	<p><u>Vertragliche</u></p> <p>⇒ international, regionale, föderal</p>
<p><u>Quelle:</u> Modernisierung und Umstrukturierung</p> <p>FS/Flughafen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - fehlende Verbindung und W - Park & Ride in FS ausgebaut, in weiterer Entwicklung 	<p>⇒ regionaler Verbund sollte geschaffen werden, um gemeinsamen politisch, strategisch zu entwickeln</p>
<p><u>Quelle:</u> Verkehrsplanung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsplanung • Verkehrsplanung • Verkehrsplanung 	<p>-3-</p>	<p><u>Zentrale:</u> Verkehrsplanung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsplanung • Verkehrsplanung • Verkehrsplanung
<p><u>SONDERFÄLLE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • DIETERSHEIM • FLUGHAFEN 		<p><u>Vertragliche/Verbindungs-Strategie</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsplanung • Verkehrsplanung • Verkehrsplanung
<p><u>Nachschub:</u></p> <p>→ neue Entwicklung (Wachstum)</p>		<p><u>STRATEGIE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 3. STARTBAHN BEI IST ANREISE VOR • POLITISCHES STATEMENT SETZEN

Abbildung 13: Mitschrift Teilraum 5

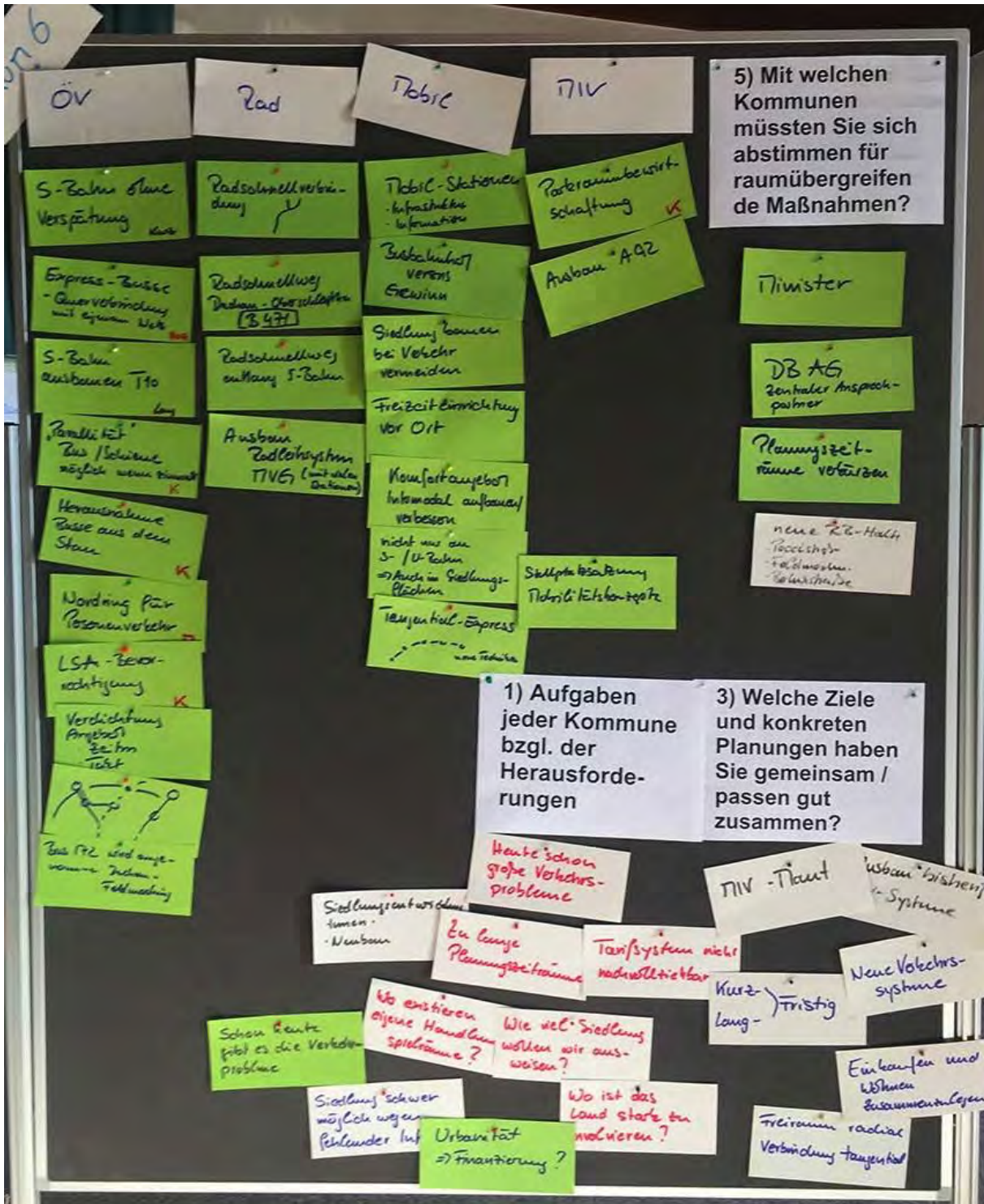


Abbildung 14: Mitschrift Teilraum 6

TN-Listen