

Gemeinde Haar

Integriertes Mobilitätskonzept

AUSWERTUNG

ERSTE BÜRGERBETEILIGUNG



Inhalt

VORWORT	4
AUSWERTUNG	7
Zufriedenheit mit der aktuellen Verkehrssituation	8
Konfliktpunkte	11
Radverkehr in Haar	18
Fußgänger in Haar	31
Neue Mobilitätskonzepte	38
Nachhaltiger Verkehr	39
Leitziele	41
Haben wir etwas vergessen?	50
Wer hat alles mitgemacht?	61
ANHANG	63

Abkürzungsverzeichnis:

A	Autobahn
B	Bundesstraße
GIS	Geographisches Informationssystem
LKW	Lastkraftwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park+Ride (Parken und Fahren)
PKW	Personenkraftwagen
SuV	Siedlungs- und Verkehrsfläche

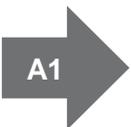
VORWORT

Die stetig steigende Zahl an Einwohnern und Arbeitsplätzen in der Region und im Gemeindegebiet Haar führen auch zu neuen Mobilitätsbedarfen. Aus diesem Grund erarbeitet die Gemeinde zusammen mit dem Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München ein Integriertes Mobilitätskonzept. Bei der Erarbeitung des Integrierten Mobilitätskonzepts erhalten auch die Bürgerinnen und Bürger als Experten vor Ort die Möglichkeit, ihre Meinung und Überlegungen einzubringen.

In der ersten Beteiligungsrunde im Frühjahr 2019 ging es um die Bewertung des Ist-Zustandes und der Ziele, die mit dem Mobilitätskonzept in Zukunft erreicht werden sollen.



Die erste Bürgerbeteiligungsrunde begann mit einer **Bürgerwerkstatt am 20.03.2019**, an der ca. 80-100 Bürgerinnen und Bürger teilgenommen haben. Zu Beginn der Veranstaltung wurden die Ergebnisse der Bestandsanalyse sowie die erarbeiteten Ziele zu den einzelnen Verkehrsarten durch die Fachplanerinnen und Fachplaner vorgestellt. Nach dem fachlichen Input konnten die Bürgerinnen und Bürger Ihre Bewertung und Meinung an zahlreichen Stellwänden und im Gespräch äußern. Die Bürgerwerkstatt wurde mit einer gemeinsamen Auswertung und dem Ausblick auf die nächsten Schritte beendet.



Die Ergebnisse der Bürgerwerkstatt wurden dokumentiert und sind dem Ergebnisprotokoll im Anhang 1 zu entnehmen.

@ Anschließend, im Zeitraum vom **21.03.-14.04.2019** startete die **Online-Beteiligung** zum Mobilitätskonzept. Die Online-Umfrage erfolgte mit einem Partizipativen GIS (Geographisches Informationssystem), hierbei findet die Beteiligung nicht nur über einen herkömmlichen Online-Fragebogen statt, sondern wird kombiniert mit einer kartenbasierten Umfrage. Die Bürgerinnen und Bürger hatten so die Möglichkeit, ihre Äußerungen auf einer Karte zu verorten. Durch die Online-Beteiligung sollte der Anreiz, sich am Integrierten Mobilitätskonzept zu beteiligen, vergrößert werden.

Die beiden Beteiligungsinstrumente, Bürgerwerkstatt und Online-Beteiligung, sind inhaltlich aufeinander abgestimmt und behandeln folgende Themenschwerpunkte (siehe nachfolgende Tabelle):

Verkehr geht uns alle an

Reden Sie mit uns über ein neues
Mobilitätskonzept für alle Verkehrsarten in Haar.

Mittwoch, 20. März 2019 um 18 Uhr im Bürgersaal







Online-Beteiligung

Ihre Meinung können Sie auch online einbringen!
www.gemeinde-haar.de
vom 21. März bis 7. April 2019



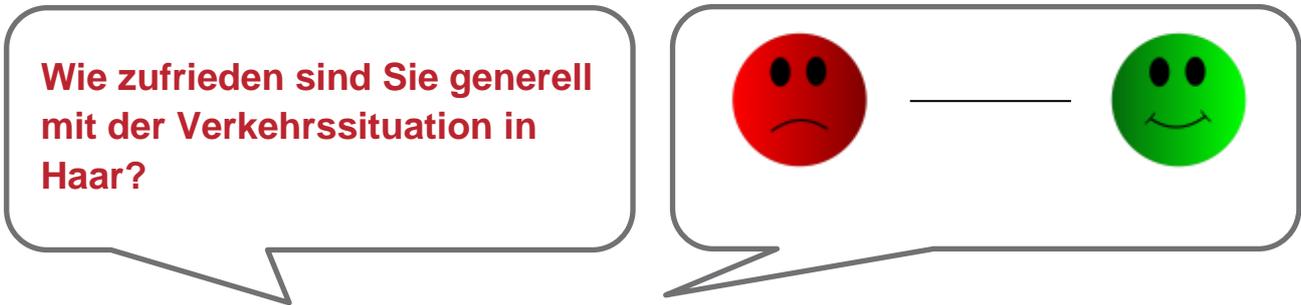
Vor Ihrer Haustüre sind Sie die Experten.
Machen Sie mit!



Themenblock		Unterthema	Fragestellung	Bürgerwerkstatt	Online-Umfrage
Zufriedenheit mit der aktuellen Verkehrssituation	 		Wie zufrieden sind Sie generell mit der Verkehrssituation in Haar?	X	X
Verkehrliche Konfliktpunkte			An welcher Stelle im Gemeindegebiet befinden sich Ihrer Meinung nach Konfliktpunkte, die den Verkehr betreffen?	X	X
Radverkehr		Radwegeverbindungen	An welcher Stelle im Gemeindegebiet fehlen Radwegeverbindungen oder wo müssen bestehende Radwegeverbindungen verbessert werden?	X	X
		Radabstellanlagen	Wo vermissen Sie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder oder wo weist eine bestehende Radabstellanlage Mängel auf?		X
Fußgänger		Fußwegeverbindungen	An welcher Stelle fehlen Fußwegeverbindungen oder wo müssen bestehende Fußwege verbessert werden?	X	X
Neue Mobilitätskonzepte		Carsharing/ Bikesharing	Welches sharing-Angebot wäre in Haar wünschenswert?		X
Nachhaltiger Verkehr			Unter welchen Bedingungen wären Sie bereit, Ihr Auto seltener oder gar nicht mehr zu nutzen?		X
Bewertung der Leitziele			Welche Ziele sind Ihnen wichtig?		
		Fließender Verkehr		X	X
		Siedlungsentwicklung		X	X
		Ruhender Verkehr		X	X
		ÖPNV		X	X
		Radverkehr		X	X
		Fußgängerverkehr		X	X
		Multimodale Verknüpfung		X	X
	Neue Mobilitätsangebote		X	X	
Abschluss			Haben wir etwas vergessen?/ Was ich sonst noch sagen will	X	X
Demographische Angaben					X

AUSWERTUNG

Zufriedenheit mit der aktuellen Verkehrssituation



BÜRGERWERKSTATT

Die Teilnehmer*innen der Bürgerwerkstatt sind mit der Verkehrssituation in der Gemeinde Haar eher unzufrieden.

Die gesetzten Punkte konzentrieren sich überwiegend im Bereich nicht zufrieden bis neutral. Eine deutlich kleinere Anzahl an Personen ist mit der Verkehrssituation eher zufrieden. (vgl. Abb. 1)

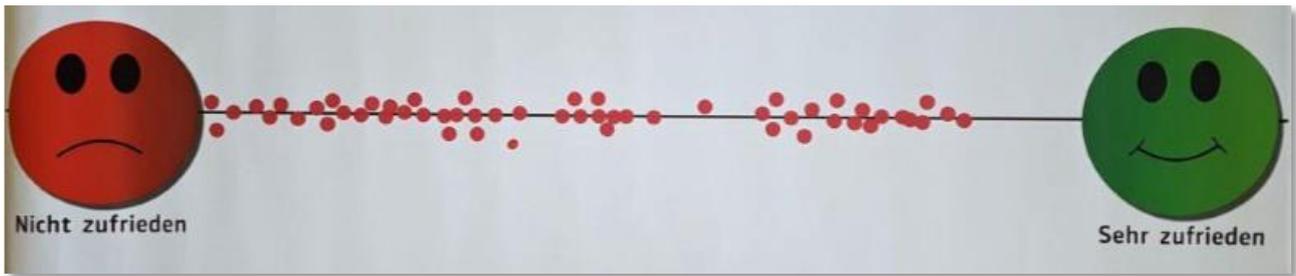


Abb. 1 Bürgerwerkstatt: Einstufung der Zufriedenheit mit der Verkehrssituation in Haar



ONLINE-UMFRAGE

Ähnlich wie bei der Bürgerwerkstatt ist auch hier klar erkennbar, dass die meisten Teilnehmer*innen der Online-Umfrage mit der Verkehrssituation in ihrer Gemeinde eher unzufrieden sind.

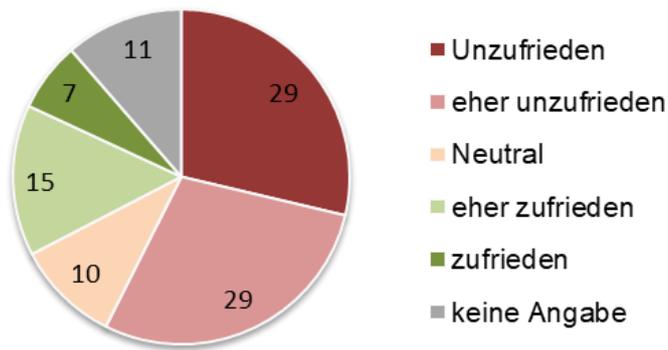
So sind knapp 60% der Befragten mit dieser unzufrieden oder eher unzufrieden. Nur 22% der Teilnehmenden sind mit der Verkehrssi-

tuation in der Gemeinde eher zufrieden bis zufrieden. (vgl. Abb. 2 und 3)

Auffällig ist, dass viele Befragte mit der Verkehrssituation sehr unzufrieden oder sehr zufrieden sind, diese Einstufung resultiert möglicherweise aus einer falschen Nutzung des Reglers auf dem Schiebebalken zur Bewertung der Zufriedenheit innerhalb der Online-Umfrage.

Wie zufrieden sind Sie generell mit der Verkehrssituation in Haar?





Die Teilnehmer*innen der Bürgerwerkstatt und der Online-Beteiligung sind generell eher unzufrieden mit der Verkehrssituation in Haar

Abb. 2 Online – Umfrage: Einstufung der Zufriedenheit mit der Verkehrssituation in Haar in Prozent

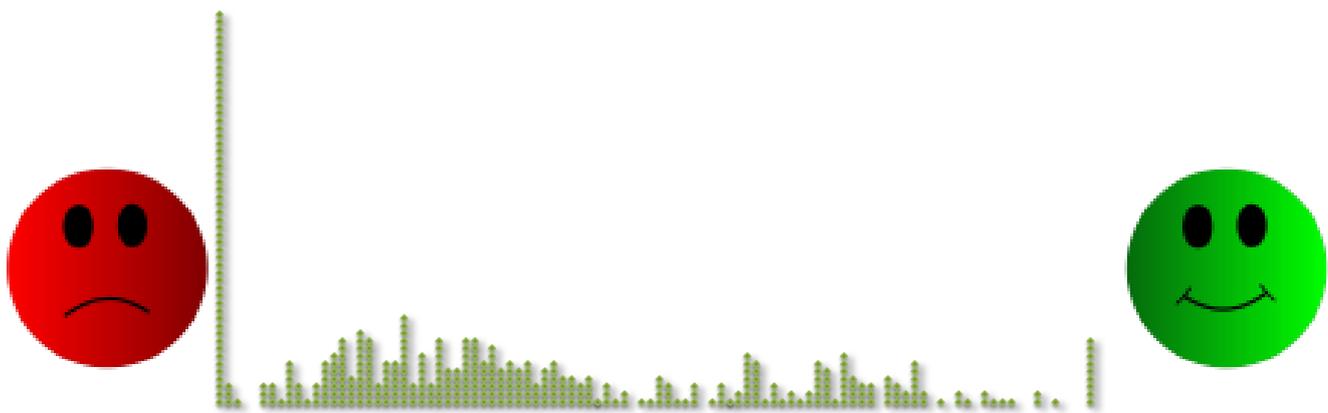


Abb. 3 Online-Umfrage: Einstufung der Zufriedenheit mit der Verkehrssituation in Haar grafische Darstellung

Innerhalb der Online-Umfrage bestand die Möglichkeit die Einstufung der Zufriedenheit mit der Verkehrssituation zu begründen.

Sehr häufig werden als Gründe für die Unzufriedenheit die verkehrlichen Gegebenheiten auf der Leibstraße genannt. Konkret werden dabei die schwierige Parkplatzsituation, das hohe Verkehrsaufkommen, die fehlenden Radwege und der schlechte Zustand der Gehwege in der Leibstraße als problematisch bewertet.

Auch die hohe Verkehrsbelastung im Gemeindegebiet, vor allem auf den Bundesstraßen und an Knotenpunkten nennen viele Befragte als Grund für die Unzufriedenheit mit der Verkehrssituation.

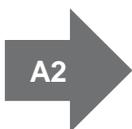
Die ÖPNV-Situation, vor allem unzureichende oder fehlende Busanbindungen, die Unzuverlässigkeit der S-Bahn, die geringe S-

Bahntaktung und die fehlende Abstimmung der Anschlussmöglichkeiten (S-Bahn und Bus) werden ebenfalls zur Begründung der Unzufriedenheit mit der Verkehrssituation herangeführt.

Weiterhin werden die Parkplatzsituation, hier vor allem zu wenig öffentliche Parkmöglichkeiten und willkürliches Parken auf Geh- und Radwegen, der starke Durchgangs- und Schleichverkehr, gerade in Wohngebieten, oftmals zu hohe Geschwindigkeiten, die unsichere Verkehrssituation für Radfahrer und Fußgänger und fehlende bzw. mangelhafte Radwegeverbindungen als Faktoren, aus der die Unzufriedenheit mit der Verkehrssituation im Gemeindegebiet resultiert, genannt.

Einige Befragte geben an mit der Verkehrssituation in der Gemeinde Haar eher zufrieden oder sogar sehr zufrieden zu sein. Die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation wird von einigen Befragten mit dem Vorhandensein von zufriedenstellenden Radwegeverbindungen begründet.

Auch wird die gute Verkehrsanbindung der Gemeinde Haar (2 Bundesstraßen, autobahnnähe, ÖPNV-Anbindung mit S-Bahn und Bus) als Begründung für die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation herangezogen.



Die ausführliche Auflistung der Begründung der Zufriedenheit mit der Verkehrssituation kann dem Anhang entnommen werden.



Top 5 Gründe für die Unzufriedenheit mit der Verkehrssituation Haar (Online Beteiligung):

1. Verkehrssituation auf der Leibstraße
2. Verkehrsbelastung allgemein
3. ÖPNV-Angebot
4. Verkehrsbelastung und Stau auf den Bundesstraßen
5. Parkplatzsituation

Konfliktpunkte

An welcher Stelle im Gemeindegebiet befinden sich Ihrer Meinung nach Konfliktpunkte, die den Verkehr betreffen?



BÜRGERWERKSTATT

In der Bürgerwerkstatt wurden zahlreiche Konfliktsituationen von Seiten der anwesenden Bürgerinnen und Bürger an den Stellwänden erarbeitet. Diese sind räumlich heterogen und flächendeckend verteilt. Eine deutliche Schwerpunktsetzung findet sich im Bereich der Hauptverkehrsachsen der B304, B 471 sowie der Leibstraße.

Sie sind nach Ansicht der anwesenden Bürgerinnen und Bürger zum einen der derzeitigen Verkehrssituation geschuldet, zum anderen auch durch zu hohe Geschwindigkeiten hervorgerufen. Parkende Autos an Einmündungen verschlechtern die Sichtverhältnisse, Kreisverkehre werden oft nicht ausreichend wahrgenommen und Ampelschaltungen nicht ausreichend aufeinander abgestimmt. Bei Letzterem kommt es daher des Öfteren zu Rückstaubildung sowie zu langen Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer.

Viele Bürgerinnen und Bürger forderten sowohl mehr Tempokontrollen als auch eine Reduzierung der Geschwindigkeiten von beispielsweise Tempo 50 auf Tempo 30 in der Leibstraße. Auch Schleichverkehre der B304 und B 471 standen verstärkt im Fokus der Konflikte zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und Anwohnern.

Die eingezeichneten Konfliktpunkte sind mit Erläuterung den Karten 1a und 1b zu entnehmen.

@ ONLINE-UMFRAGE

Im Rahmen der Online-Beteiligung wurden seitens der Bürgerinnen und Bürger 1.054 Konfliktpunkte im Gemeindegebiet auf der interaktiven Karte gesetzt. Auch hier sind die Konfliktpunkte flächendeckend verteilt, doch sind eindeutige „Konflikt-Hotspots“ erkennbar (vgl. Karte 1c).

Diese sind in Form einer „Heatmap“ dargestellt, je stärker ein Bereich rot eingefärbt ist, desto mehr Konfliktpunkte (schwarze Punkte) konzentrieren sich in diesem. Die meisten Konfliktpunkte bündeln sich im Bereich der Leibstraße, zwischen dem Kreisverkehr am Bahnhofsplatz und dem Kreuzungsbereich mit der Wasserburger Straße (B304). Generell besteht in der Leibstraße ein hohes Verkehrsaufkommen, was sich aus Einkaufsverkehr, Gewerbegebietsan- und abfahrten, Lieferverkehr und dem starken Durchgangsverkehr ergibt. Daraus resultieren Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsträgern (PKW, Bus, Rad- und Fußverkehr) und allgemein eine unübersichtliche sowie unsichere Verkehrssituation mit einem hohen Unfallrisiko.

Hinsichtlich des MIV werden vor allem eine Verbesserung der Ampelschaltung gefordert, um einen Rückstau zukünftig zu vermeiden. Auch werden die schlecht einsehbaren Kreuzungsbereiche Leibstraße/ St. Konrad-Straße und Leibstraße/ Brunnerstraße kritisiert.

Durch fehlende Fahrbahnmarkierungen ordnen sich die Verkehrsteilnehmer häufig falsch ein, was wiederum zu Rückstau und einer ungeordneten Verkehrssituation führt. Bei flüssigem Verkehr wird oftmals das Tempo 30 Limit nicht eingehalten, nachts fahren PKW mit erhöhter Geschwindigkeit durch die Leibstraße, mehr Geschwindigkeitskontrollen werden daher gefordert.

Bzgl. des ÖPNV in der Leibstraße wird kritisiert, dass sich die Bushaltestelle in der Fahrbahnmitte befindet und daher der MIV blockiert wird.

Die Teilnehmenden vermerken, dass in der Leibstraße zu wenige Parkplatzmöglichkeiten bestehen, gerade weil hier so viele Geschäfte ansässig sind. Die Parkplatzgestaltung ist unzureichend und es ergeben sich gefährliche und schwierige Ausparksituationen. Die Parkplatzsituation verschärft sich im Winter durch mangelnde Schneeräumung.



Das hohe Verkehrsaufkommen und die unsichere und unübersichtliche Verkehrssituation sind ausschlaggebend dafür, dass die Leibstraße für den Fuß- und Radverkehr unattraktiv ist. Es wird angeregt ein Konzept für den Fuß- und Radverkehr für die Leibstraße zu erarbeiten. Es wird beispielsweise gewünscht die Ampelschaltung besser auf den Rad- und Fußverkehr abzustimmen, einen Radweg in der Leibstraße zu realisieren und mehr Fahrradabstellplätze zu schaffen. Generell soll die Leibstraße fußgänger- und radfahrerfreundlich entwickelt werden.

Auch werden die Schwellen im Gehwegebereich kritisiert, die die Barrierefreiheit in der Leibstraße einschränken.

Einen weiteren „Konflikt-Hotspot“ stellt das Bahnhofsareal in Haar dar. Allgemein werden hier auch Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsträgern (PKW, Bus, Rad- und Fußverkehr) vermerkt und es wird das schmutzige Ambiente im Bahnhofsbereich bemängelt.

Die Autofahrer missachten häufig die Tempo 30-Zone bzw. die Tempo 10-Zone sowie das absolute Halteverbot. Kritisch werden auch die wenigen Parkmöglichkeiten und die hohe Lärmbelastung durch den Pflastersteinbelag gesehen.

Bzgl. des ÖPNV wird die Unzuverlässigkeit der S-Bahn (Pünktlichkeit und Durchsagen) häufig seitens der Teilnehmenden genannt. Es wird oftmals der 10-Minutentakt der S-Bahn gewünscht. Vermisst werden Ausweichmöglichkeiten wie eine direkte Busverbindung zur U-Bahn Trudering oder Meserstadt Ost. Auch eine bessere Abstimmung der Fahrzeiten von S-Bahn und Bus fehlt nach Meinung der Befragten derzeit. Der Busbahnhof in Haar wird als unübersichtlich und unattraktiv empfunden.



Durch die hohen Geschwindigkeiten des MIV ergibt sich für Fußgänger und Radfahrer auch hier eine gefährliche Verkehrssituation. Für den Fußverkehr werden daher Verbesserungen wie ein bps. Ein Zebrastreifen, der dem Fußverkehr den Vorrang einräumt,

gewünscht. Bzgl. des Radverkehrs werden vor allem geräumigere und sichere Radabstellanlagen im Bereich des Bahnhofs als zukünftig wünschenswert erachtet.

Einen weiteren verkehrlichen Brennpunkt stellt der Jagdfeldring im Bereich des Schulzentrums dar. Hier entsteht durch den hohen Bring- und Abholverkehrs morgens und mittags eine schwierige Verkehrssituation. Die Feuerwehrezufahrt der Schule wird häufig blockiert, die Parkplatzkapazität ist nicht ausreichend, wodurch die Autos häufig wild auf den Fußwegen parken. Durch diese Fahrbahnverengung ergibt sich gerade für die Schüler*innen, die zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen eine gefährliche Situation im Bereich der Schule. Auch die Querungssituation wird in diesem Bereich aufgrund der fehlenden Achtsamkeit aller Verkehrsteilnehmer als risikoreich eingestuft.



Auch im Kreuzungsbereich der Wasserburger Straße (B304)/ Vockestraße (B471) werden zahlreiche Konfliktpunkte durch die Teilnehmenden markiert. Kritisiert wird in dem Kreuzungsbereich vor allem das extrem hohe Verkehrsaufkommen und der Stau gerade zu den Hauptverkehrszeiten (Berufsverkehr). Es wird bemängelt, dass die B471 bei Sperrung/ Überfüllung der A99 fast die alleinige Ausweichstrecke darstellt, wodurch der Durchgangsverkehr auf dieser rapide ansteigt und damit der Knotenpunkt völlig überlastet ist. Aus einer Überlastung der Bundesstraßen

resultiert wiederum eine Zunahme des Ausweichverkehrs in die benachbarten Wohngebiete. Im Kreuzungsbereich der beiden Bundesstraßen wird seitens der Befragten vor allem die Ampelschaltung kritisiert. So ist z. B. die Ampelschaltung der Linksabbiegespur nach Keferloh zu knapp eingestellt, was Rückstau verursacht. Ebenso bestehen lange Wartezeiten an der Ampel beim Abbiegen von der B471 auf die B304 und die Abbiegespur sei zu kurz. Nachts werden die Bundesstraßen häufig als „Rennstrecke“ genutzt.

Bzgl. des Rad- und Fußverkehrs wird am Knotenpunkt der beiden Bundesstraßen die gefährliche Situation für Fußgänger und Radfahrer, die häufig beim Abbiegen der Fahrzeuge übersehen werden, mehrfach betont. Auch wird hier die fußgängerunfreundliche, zeitversetzte Ampelschaltung als kritisch bewertet.

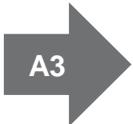


Viele gesetzte Konfliktpunkte konzentrieren sich auch in der Ortschaft Ottendichl im Kreuzungsbereich Andreas-Kasperbauer-Straße/ B471, der laut den Befragten als sehr gefährlich einzustufen ist.

Das Abbiegen von der Andreas-Kasperbauer-Straße aus auf die B471 ist teilweise unmöglich, hier fehlt eine Abbiegespur. Ebenso ist es schwierig von der B471 aus südlicher Richtung kommend auf die Andreas-Kasperbauer-Straße in Richtung Salmdorf abzubiegen. Für den Abbiegeverkehr ergeben sich lange Wartezeiten und

folglich ein schlechter Verkehrsfluss und Stau.

Die unübersichtliche Verkehrssituation wirkt sich auch auf den Fuß- und Radverkehr aus, so wird zu wenig auf die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer geachtet und Fußgänger haben wenig Chancen die Bundesstraße zu queren. Die Unebenheiten im Rad- und Fußwegebereich und die fehlende Barrierefreiheit werden daher ebenfalls kritisiert.

**A3**

Die ausführliche Auflistung der Beschreibung der einzelnen „Konflikt-Hotspots“ kann dem Anhang entnommen werden.

Top 5 Konfliktsituationen Verschiedener Verkehrsträger (Online-Beteiligung):

1. Leibstraße zw. Kreisverkehr Bahnhofsplatz und Wasserburger Straße (B304) (Haar)
2. Bahnhofsareal Haar
3. Schulzentrum am Jagdfeldring (Haar)
4. Kreuzungsbereich B304 und B471 (Haar)
5. Kreuzungsbereich Andreas-Kasperbauer-Straße und B471 (Haar)

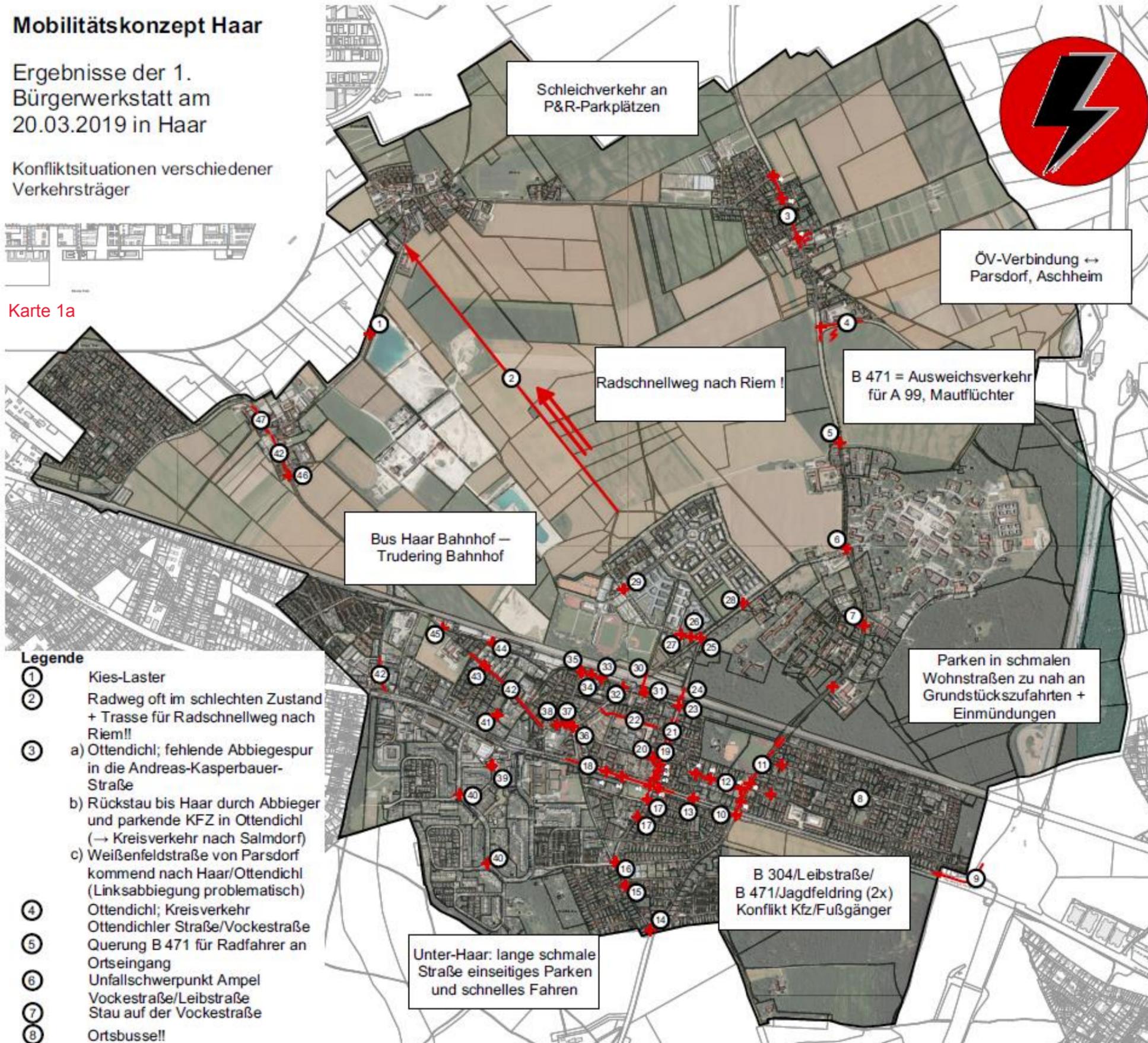
Mobilitätskonzept Haar

Ergebnisse der 1. Bürgerwerkstatt am 20.03.2019 in Haar

Konfliktsituationen verschiedener Verkehrsträger



Karte 1a



Legende

- ① Kies-Laster
- ② Radweg oft im schlechten Zustand + Trasse für Radschnellweg nach Riem!!
- ③ a) Ottendichl; fehlende Abbiegespur in die Andreas-Kasperbauer-Straße
b) Rückstau bis Haar durch Abbieger und parkende KFZ in Ottendichl (→ Kreisverkehr nach Salmdorf)
c) Weißenfeldstraße von Parsdorf kommend nach Haar/Ottendichl (Linksabbiegung problematisch)
- ④ Ottendichl; Kreisverkehr Ottendichler Straße/Vockestraße
- ⑤ Querung B 471 für Radfahrer an Ortseingang
- ⑥ Unfallschwerpunkt Ampel Vockestraße/Leibstraße
- ⑦ Stau auf der Vockestraße
- ⑧ Ortsbusse!!

- ⑨ A 99 Nord Ausfahrt Stau wegen Verkehrsmenge → Ebersberg Kreuzung B 471 & B 304 → Zufahrt zur Autobahn wird durch Jugendstilpark von Ottendichl kommend sicher stärker frequentiert/können aber nur ca. 3 Autos links abbiegen!!!
- ⑩
- ⑪ a) Fußgängerübergang Vockestraße (Höhe Freizeitheim) → evtl. mit Signalwirkung stärken
b) Entschleunigung der Vockestraße
• Vermeidung von Mautvermeider
• Sicherung des Schulweges
• Tempo 30
Warum kein Tempo 30 in der Vockestraße?
- ⑫ a) Tempo 30 - Brunnerstraße/Stadlerstraße
b) Schleichverkehr Brunnerstraße - Tempo 30 - Stadlerstraße
c) Brunnerstraße; Glascontainer-Stellplatz zu klein
- ⑬ Stadlerstraße/B 304 Sichtverhältnisse
- ⑭ Schleichverkehr Waldluststraße + Ludwig-van-Beethoven-Straße
- ⑮ • Waldluststraße; zu hohe Geschwindigkeit, Tempo 30!! Kontrollen erforderlich
• Poller vor Waldluststraße 50, Antrag wurde eingereicht wegen Gehwegfahrer (z.B. Lieferdienste!) Ludwig-van-Beethoven-Straße → Defreggerstraße zu hohe Geschwindigkeiten! Gefahr für Fußgänger
- ⑯ Sichtverhältnisse Nebenstraße der Ludwig-van-Beethoven-Straße
- ⑰ a) An der B 304 zu schmaler Radweg, Fußgängerwege zu breit
b) Parkplatzsituation entlang B 304; Dauerparker speziell Lkw Waldluststraße/Leibstraße!!
c) Leibstraße/B 304: Fußgängerübergänge, Radfahrer → kommt nicht in einem Rutsch über, Fußgänger müssen lange stehen! Werden nass!
d) Ampelschaltung: Leibstraße/Wasserburger Straße → an Hauptverkehrszeiten sehr langer Rückstau in der Leibstraße (Ausfahrt Tiefgarage nicht möglich Leibstraße Beamtenwohnungsverein!), Gartenhofsiedlung
- ⑱ Konfliktsituationen verschiedener Verkehrsträger

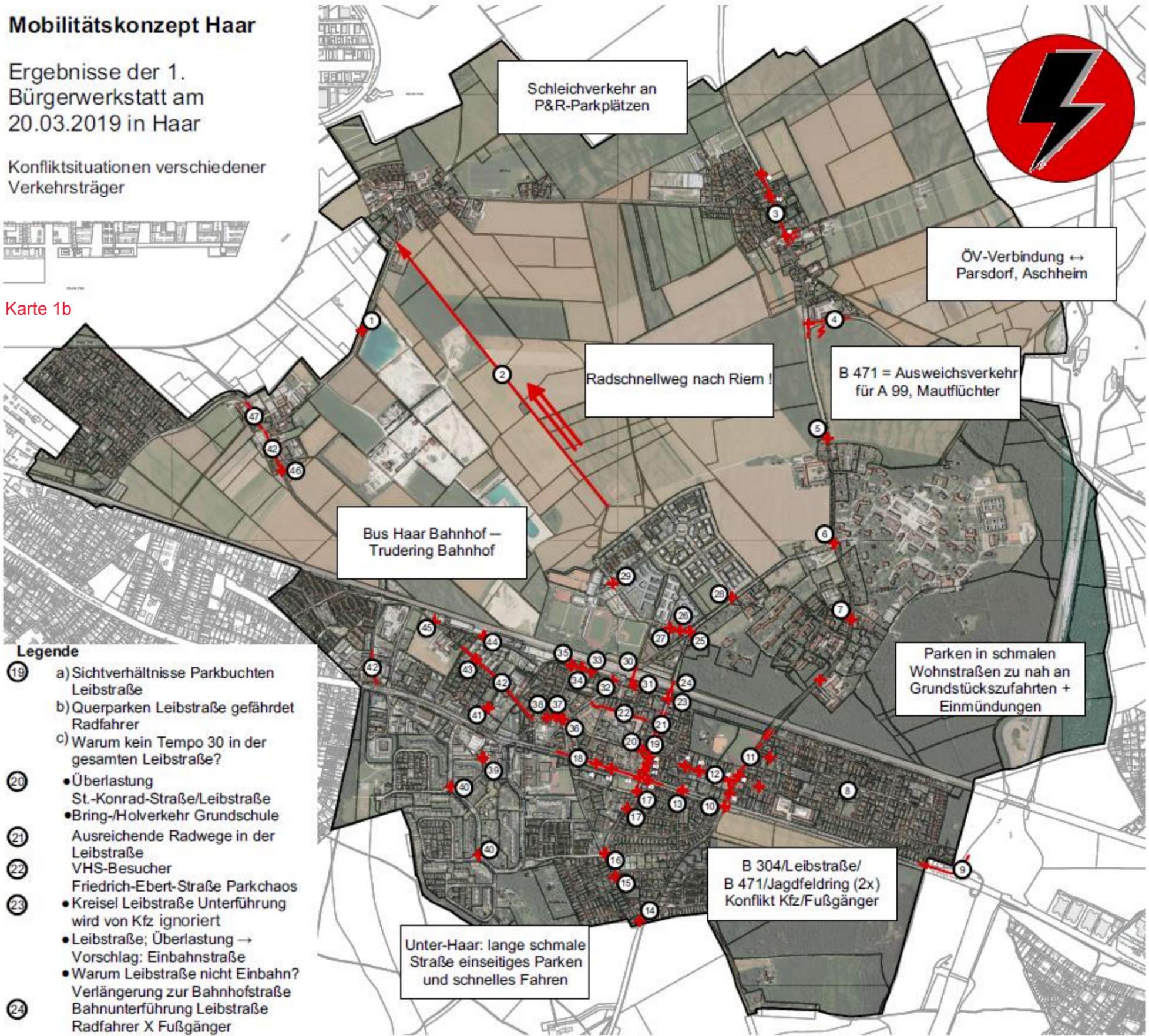
Mobilitätskonzept Haar

Ergebnisse der 1. Bürgerwerkstatt am 20.03.2019 in Haar

Konfliktsituationen verschiedener Verkehrsträger



Karte 1b



- Legende**
- 19 a) Sichtverhältnisse Parkbuchten Leibstraße
 - 19 b) Querparken Leibstraße gefährdet Radfahrer
 - 19 c) Warum kein Tempo 30 in der gesamten Leibstraße?
 - Überlastung St.-Konrad-Straße/Leibstraße
 - Bring-/Holverkehr Grundschule
 - 20 Ausreichende Radwege in der Leibstraße
 - 21 VHS-Besucher
 - 22 Friedrich-Ebert-Straße Parkchaos
 - 23 • Kreisell Leibstraße Unterführung wird von Kfz ignoriert
 - 23 • Leibstraße; Überlastung → Vorschlag: Einbahnstraße
 - 23 • Warum Leibstraße nicht Einbahn? Verlängerung zur Bahnhofstraße
 - 24 Bahnunterführung Leibstraße Radfahrer X Fußgänger

- 25 Kreisverkehr Leibstraße wird nicht wahrgenommen
 - direkte Querung > 30 km/h
 - Fußgänger Vorrang genommen
 - kein Blinker gesetzt
 - 26 Beschilderung schlecht einsehbar, insbesondere 30er-Zonenschild
 - 27 Radweg Richard-Reitzner-Allee endet am Kreisell
 - 28 Parkplatz Annelies-Kupper-Allee Konflikt mit Radverkehr
 - 29 Hohe Geschwindigkeiten am Sportpark
 - 30 Unterführung Bahnhof Haar muss besser werden
 - 31 Zebrastreifen am Bahnhof Haar Süd
 - 32 • Schleichverkehr Bahnhofstraße/aus Eglfing (GE)
 - 32 • Mehr Geschwindigkeitskontrollen in der Bahnhofstraße!!
 - 32 • Bahnhofstraße keine Einbahnstraße!
 - 33 P&R-Station Haar/Süd wird von Münchnern genutzt
 - 34 Ladehofstraße; nicht erkennbar als Spielstraße
 - 35 Höglweg Bahnunterführung; Konflikt Fahrrad/Fußweg!!
 - 36 Kirchplatz leider keine Fußgängerzone
 - 37 Parksituation Metzger/Bäcker sehr problematisch
 - 38 ⚡ Zebrastreifen/Parkplätze
 - 39 Zu wenige Parkplätze Lidl-Markt und gefährliche Ausfahrt
 - 40 ⚡ Hohe Abbiegegeschwindigkeit, fehlende Markierung für Radwege + Fußgänger!
 - 41 Katharina-Eberhard-Straße; Begegnungsverkehr schwierig, Schwerverkehr
 - 42 Keferloher Straße X Gronsdorfer Straße X Lorenz-Huber-Straße
 - 43 Sichtverhältnisse Ost → Süd Gronsdorfer Straße zu Zeiten des Wertstoffhofes hohe Belastung und enge Verhältnisse durch parkende Autos
 - 44 Peter-Henlein-Straße zu sehr mit Lkw belastet! Wildes Parken!
 - 45 Peter-Henlein-Straße/Gronsdorfer Straße Spiegel
 - 46 Tempo 30 vorverlegen
 - 47 Geh-Fahr-Weg mit „weißen“ Parkzonen und Findlingssteinen
- Konfliktsituationen verschiedener Verkehrsträger

Mobilitätskonzept Haar

Ergebnisse der Online-Beteiligung

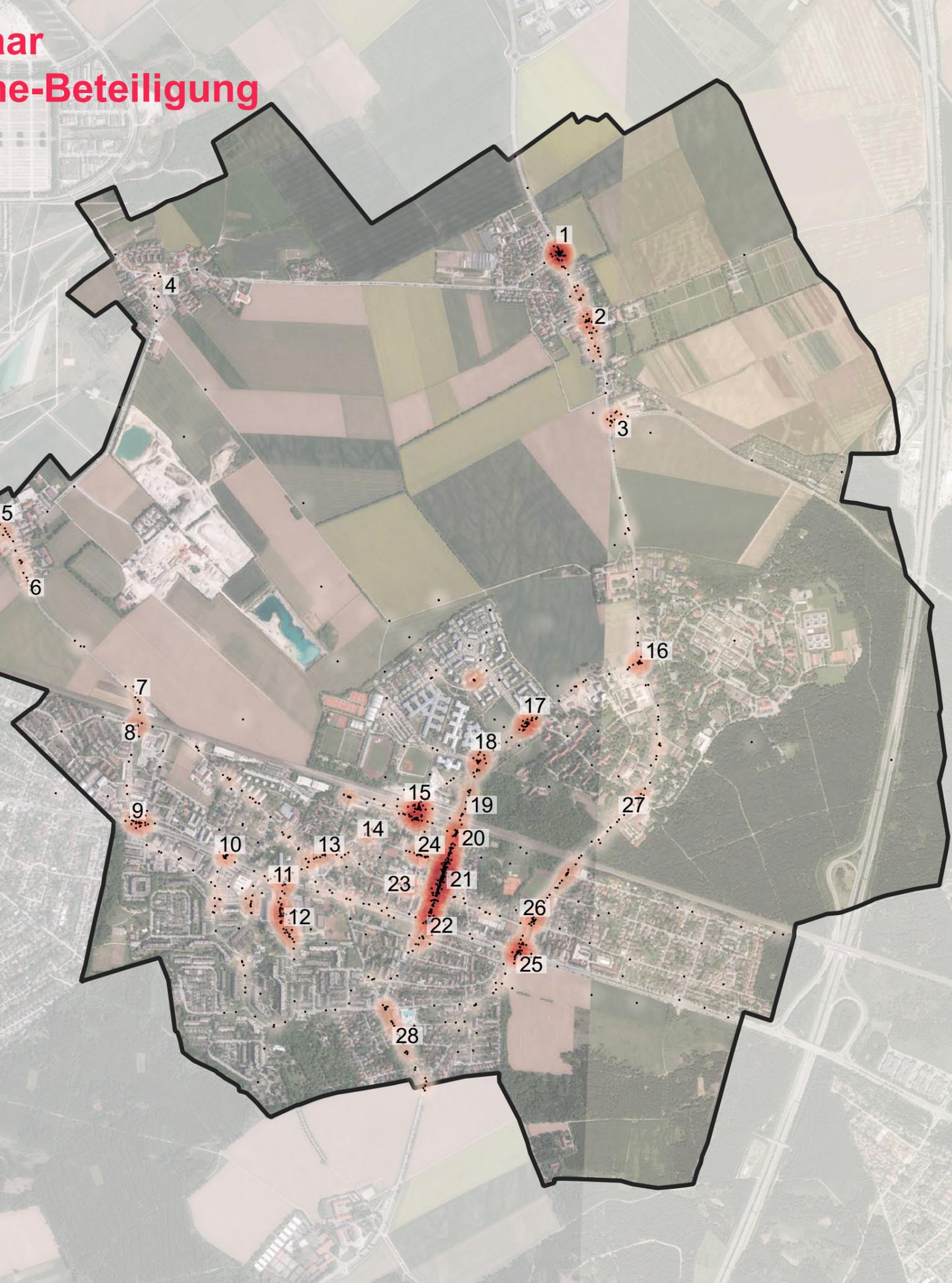
Konfliktsituationen verschiedener Verkehrsträger

Karte 1c

Legende

- Gemeindegrenze
- Konfliktpunkte
- sehr wenig Konfliktpunkte
- sehr viele Konfliktpunkte

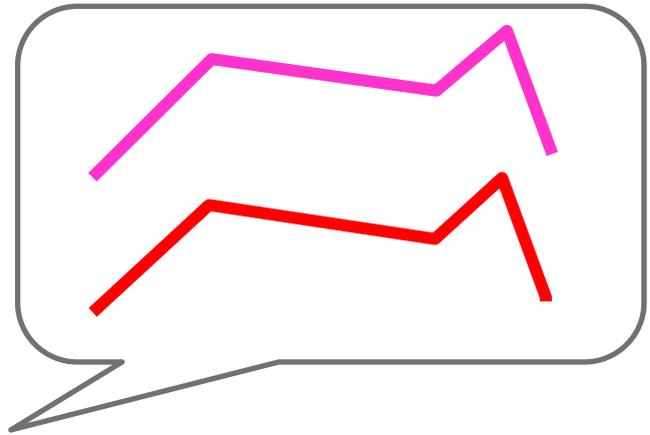
0 250 500 750 1000 m
M 1 : 7.500



- Konflikt-Hotspots:
- Ottendichl: Andreas-Kasperbauer-Straße/ B 471
 - Ottendichl: Weissenfelder Str./ B 471
 - Vockestraße/ Vaterstettener Straße
 - Salmdorf
 - Gronsdorf: Peter-Wolfram-Straße
 - Gronsdorf: Lorenz-Huber-Straße
 - Haar: Lorenz-Huber-Straße
 - Haar: Gronsdorfer Straße/ Keferloher Straße
 - Haar: B 304/ Keferloher Straße
 - Haar: B 304/ Ludwig-Moser-Straße
 - Haar: B 304/ Jagdfeldring
 - Haar: Schulzentrum am Jagdfeld
 - Haar: Kirchenstraße
 - Haar: Bahnhofstraße
 - Haar: Bahnhofareal
 - Haar: Leibstraße/ B 471
 - Haar: Annelies-Kupper-Allee/ Leibstraße
 - Haar: Lindenplatz
 - Haar: Leibstraße zwischen Lindenplatz und Bahntrasse
 - Haar: Leibstraße/ Bahnhofsplatz
 - Haar: Leibstraße zw. Bahnhofplatz und B 304
 - Haar Leibstraße/ B 304
 - Haar: Sankt-Konrad-Straße
 - Haar: Friedrich-Ebert-Straße
 - Haar: B 304/ B 471
 - Haar: Brunnerstraße/ Vockestraße und Rechnerstraße/ Vockestraße
 - Haar: Vockestraße
 - Haar: Waldluststraße

Radverkehr in Haar

An welcher Stelle im Gemeindegebiet fehlen Radwegeverbindungen oder wo müssen bestehende Radwegeverbindungen verbessert werden?



BÜRGERWERKSTATT

Bei der Radwege-Infrastruktur wurden von den Bürgerinnen und Bürger einige neue Verbindungen gewünscht und auf den Stellwänden eingetragen.

Diese beziehen sich insbesondere auf die Anbindung der umliegenden Ortschaften Gronsdorf, Salmdorf und Ottendichl mit dem Zentrum Haars sowie einen verbesserten Zustand des Radschnellwegs nach Riem zur U-Bahn Haltestelle und zu den „Riemer Arcaden“.

Des Weiteren wurde darauf hingewiesen, dass bestehende Radwege plötzlich enden und es anschließend zu gefährlichen Situationen beispielsweise an Unterführungen kommen kann. Auch wurde der Verkehrsraum insgesamt als zu eng für alle Verkehrsteilnehmer beurteilt, so dass Radfahrer häufig auf den Gehweg ausweichen müssen oder der bestehende Radweg zu schmal gehalten wird. Dadurch kommt es immer wieder zu Konfliktsituationen sowohl mit Fußgängern als auch mit Autofahrern.

Die Einträge auf der Karte und die Äußerungen zu den verschiedenen Bereichen sind in der Karte 2a zu entnehmen.

@ ONLINE-UMFRAGE

Auch in der Online-Beteiligung hatten die Bürger*innen die Möglichkeit Radwegeverbindungen, die im Gemeindegebiet fehlen auf der Karte online einzutragen.

Die Karte 2b zeigt in pink dargestellt, die fehlenden Radwegeverbindungen. Die Liniendicke der gewünschten Radwegeverbindung visualisiert dabei die Anzahl der Nennungen, d.h. je breiter die Linie dargestellt ist, desto mehr Befragte zeichneten diesen Radweg ein. Auffällig ist auf den ersten Blick, dass gerade auch seitens der Bürger*innen mehr Querverbindungen zur Vernetzung der Ortsteile untereinander oder auch mit dem Hauptort gewünscht werden.

Sehr viele Befragte markierten eine fehlende Radwegeverbindung im Bereich der Leibstraße, zwischen dem Kreisverkehr Lindenplatz und der Kreuzung der Leibstraße mit der Wasserburger Straße (B304). Wie bereits bei den Konfliktpunkten beschrieben herrscht hier eine ungeordnete und unsichere Verkehrssituation. Fahrradfahrer müssen häufig aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf den Gehwegbereich ausweichen, was wiederum zu Konflikten mit Fußgängern führt. Ein abgetrennter Fahrradweg wird hier dringend gewünscht, um ein sicheres Fahrradfahren in der Leibstraße zu gewährleisten und

damit die Leibstraße für Radfahrer attraktiv zu gestalten.

Auch südlich der Leibstraße, in der Ludwig-van-Beethoven-Straße und in der Waldluststraße wird ebenfalls eine Radwegeverbindung vermisst. Die Befragten beschreiben, dass diese Verbindung wünschenswert wäre, um das nahegelegene Freibad sicher zu erreichen.

Auch die Situation vor dem Bahnhof Haar vor allem die fehlende Sicherheit für Radfahrer, wurde seitens vieler Befragte als kritisch beschrieben, das Areal stellt damit auch einen Konflikt-Hotspot dar. Viele Teilnehmende zeichneten folglich im Bereich des Bahnhofvorplatzes bis zum Kreisverkehr Leibstraße eine Radwegeverbindung ein, um auch hier die Sicherheit für Fahrradfahrer zu erhöhen und gleichzeitig den Konflikt zwischen den einzelnen Verkehrsträgern zu reduzieren. Gerade im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung ist es wünschenswert die Nutzung des Fahrrades zum Erreichen des Bahnhofes langfristig zu fördern, geordnete und sichere Radwegeverbindungen zum Bahnhof hin sind dafür unabdingbar.

Die Unterführung nördlich der Keferloherstraße in Richtung Gronsdorf stellt besonders für Radfahrer ein hohes Konfliktpotenzial dar. Der Radweg endet vor der Unterführung, so dass der Radverkehr auf die enge und steile Fahrbahn geleitet wird. Viele Radfahrer weichen daher aus Sicherheitsgründen auf den schmalen Gehweg aus, was wiederum zu Konflikten mit den Fußgängern führt. Ein abgetrennter Radweg ist daher im Bereich der Unterführung gewünscht.

Wie anfangs erwähnt, stellen auch Radwegeverbindungen zwischen dem Hauptort und den Ortsteilen einen wichtigen Aspekt dar. So fehlt seitens der Befragten auch eine Radwegeverbindung zwischen dem Hauptort Haar, am Sportplatz vorbei nach Salmdorf. Von dort aus soll die Verbindung weiter in Richtung Messestadt Ost fortgeführt werden.

Top 5 fehlende Radwegeverbindungen (Online-Beteiligung):

1. Leibstraße zwischen Kreisverkehr Lindenplatz und Kreuzung der Leibstraße mit der B304(Haar)
2. Ludwig-van-Beethoven-Straße – Waldluststraße – Anbindung ans Freibad
3. Bahnhofspatz West bis Kreisverkehr Leibstraße
4. Unterführung in Richtung Gronsdorf
5. Haar – Salmdorf – Anbindung an die Messestadt

Interessant ist auch, dass einige Teilnehmende Radwegeverbindungen in Richtung Trudering und Messestadt eingezeichnet haben, um alternative Anbindungen an den ÖPNV in Richtung München zu schaffen. Ein Vorschlag sieht sogar eine Radschnellwegeverbindung entlang der S-Bahn-Trasse in Richtung München vor.

Im Süden von Haar wird eine Rad- und Fußwegtangente eingezeichnet, die der Naherholung dienen und den Freizeitwert der Gemeinde steigern soll.

Radwegeverbindungen nach Trudering und zur Messestadt Ost und ein Radschnellweg nach München als Zukunftsvisionen.

Vorschläge zur Verbesserung von bestehenden Radwegen werden im Vergleich zu der Markierung von fehlenden Radwegeverbindungen weniger in der Online-Karte eingezeichnet. Das kann darin begründet sein, dass das Radwegenetz in der Gemeinde allgemein noch nicht flächendeckend vorhanden ist und die bestehenden Radwege recht neu sind und daher einen guten Zustand aufweisen.

Die Teilnehmenden konnten nicht nur einen Radweg mit Verbesserungsbedarf markieren, sondern auch angeben, ob dieser zu schmal, in einem schlechten Zustand, zu stark frequentiert, schlecht vernetzt, nicht ausgeschildert ist oder zu oft unterbrochen wird.

Die Karte 2c zeigt die Radwegeverbindungen, die verbessert werden müssen, die Liniendicke visualisiert hierbei die Anzahl der Nennungen.

Generell wird auf den bestehenden Radwegeverbindungen vor allem die Sicherheit, der Zustand und die Breite des Radwegs kritisiert. Auch wird oftmals vermerkt, dass die bestehenden Radwege in Haar häufig durch Fahrzeuge zugeparkt werden.

Vor allem der Radweg entlang der B304, westlich der B471 weist seitens der Befragten Verbesserungsbedarf auf. Bemängelt werden vor allem der schlechte Zustand und die Breite des Radwegs sowie die Sicherheit auf der Radwegeverbindung. Der Radweg entlang der Bundesstraße wird häufig durch Fahrzeuge zugeparkt und es besteht generell eine unsichere Situation für Radfahrer, v.a. durch abbiegende PKW und LKW. Zudem bestehen holprige Übergänge, die das Befahren unattraktiv machen und es fehlt eine farbliche Kennzeichnung der Radwege.

Auch wird die bestehende Radwegeverbindung entlang der B471 sowohl nördlich als auch südlich der B304 kritisiert. Bei beiden Abschnitten werden die Breite sowie der schlechte Zustand bemängelt. Bei dem nördlichen Abschnitt des Radwegs entlang der B471 wird das große Gefahrenpotenzial durch die hohen Geschwindigkeiten auf der Bundesstraße und durch unübersichtliche

Einmündungsbereiche betont. Es besteht folglich eine unsichere Situation auf diesem Radweg. Bei dem Abschnitt südlich der B 304 wird erwähnt, dass Fahrradfahrer diesen Radweg häufig in falscher Richtung nutzen und dass auch hier eine unsichere Situation vor allem durch eine schlecht gesicherte Parkplatzausfahrt entsteht.

Top 3 Radwegeverbindungen mit Verbesserungsbedarf (Online-Beteiligung):

1. Radweg entlang der B304
2. Radweg entlang der B471
3. Radwege in Eglfing

Auch in Eglfing werden die Radwege häufig durch parkende Autos blockiert und sind dadurch sehr schmal.

Diese Problematik zeigt sich auch bei der Radwegeverbindung am Jagdfeldring.

Weiterhin stellt seitens der Befragten der Einmündungsbereich Jagdfeldring/ B 304 ein Gefahrenpunkt dar, weil hier häufig Radfahrer durch abbiegende Fahrzeuge übersehen werden.



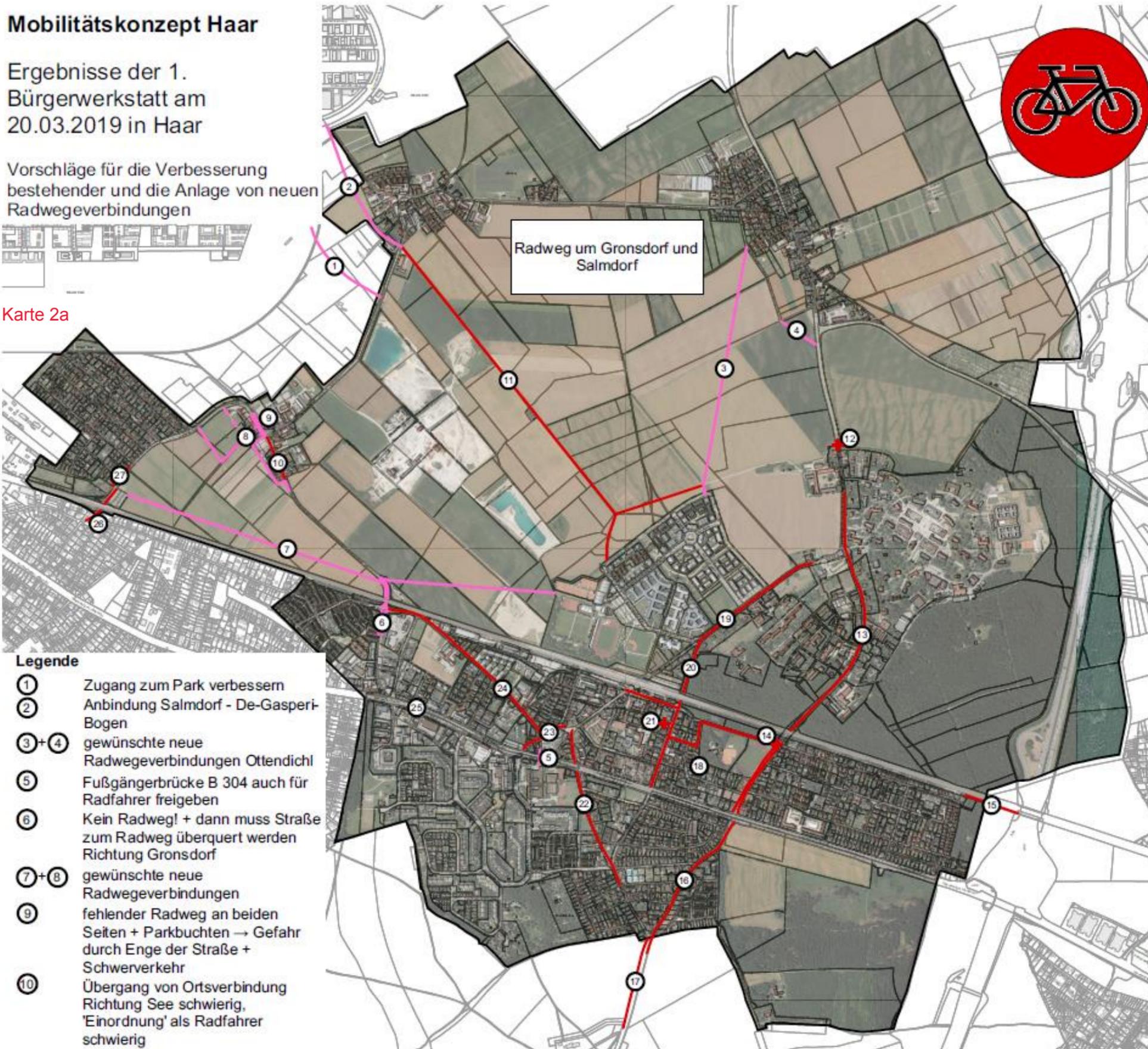
Mobilitätskonzept Haar

Ergebnisse der 1. Bürgerwerkstatt am 20.03.2019 in Haar

Vorschläge für die Verbesserung bestehender und die Anlage von neuen Radwegeverbindungen



Karte 2a



Legende

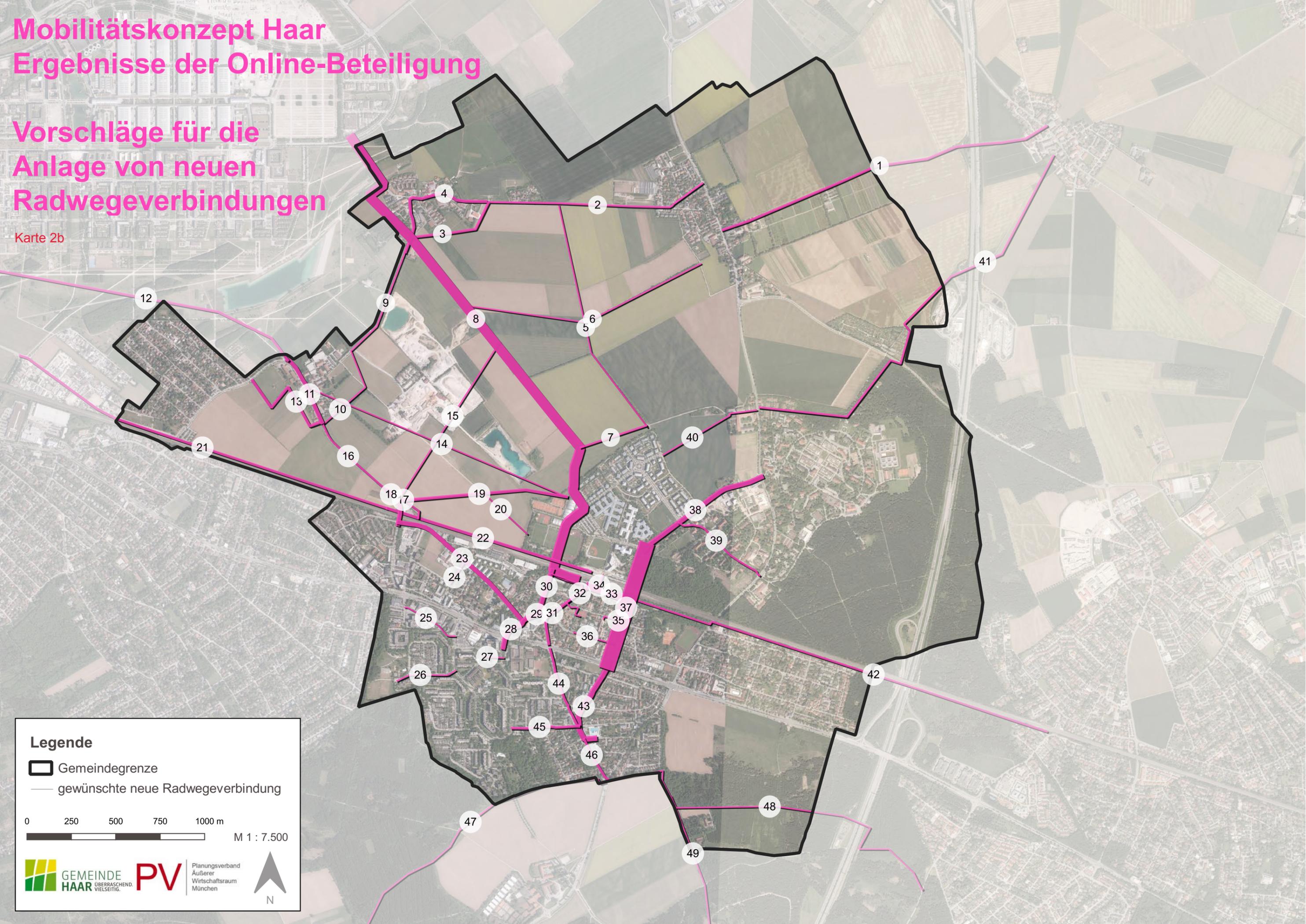
- ① Zugang zum Park verbessern
- ② Anbindung Salmdorf - De-Gasperi-Bogen
- ③+④ gewünschte neue Radwegeverbindungen Ottendichl
- ⑤ Fußgängerbrücke B 304 auch für Radfahrer freigeben
- ⑥ Kein Radweg! + dann muss Straße zum Radweg überquert werden Richtung Gronsdorf
- ⑦+⑧ gewünschte neue Radwegeverbindungen
- ⑨ fehlender Radweg an beiden Seiten + Parkbuchten → Gefahr durch Enge der Straße + Schwerverkehr
- ⑩ Übergang von Ortsverbindung Richtung See schwierig, 'Einordnung' als Radfahrer schwierig

- ⑪ • Feldweg Eglfing - Salmdorf sehr holprig ↙
 - RADWEG (kein Kieselweg) von Eglfing nach Riem → ARCADEN U-BAHN Anbindung
 - ⑫ Querung B 471 Ende Haar Nord ist kritisch um auf Radweg Richtung Feldkirchen zu kommen
 - ⑬ Radweg zu nah an der B 471, sehr eng
 - ⑭ Barriere B 471 auf Ost-West-Verbindung
 - ⑮ • Nur Matsch! Vielleicht teeren?
 - HAAR - VATERSTETTEN wem gehört die Schotterstraße? - Bitte Teerbelag
 - ⑯ breiterer/2-spuriger Radweg B 471 (ost) → überholen/Anbindung an Radweg außerhalb Haar
 - ⑰ Radanbindung Grasbrunn
 - ⑱ Geschwindigkeitskontrolle Brunnerstraße - Stadlerstraße
 - ⑲ Fahrrad-Spur für die Leibstraße
 - Großes Problem: Fußgänger + Radfahrer teilen sich gleichen Verkehrsraum
 - ⑳ • Radweg an der Leibstraße Süd (vom Lindenplatz bis zur B 304)
 - dem schließe ich mich an (2x) 😊 beidseitig!
 - ㉑ Radlstände vor der Bücherei
 - ㉒ Waldluststraße ab B 304: Weg zu Kirche + Schwimmbad, wichtig für Kinder
 - ㉓ Kirchstraße: sehr unfallträchtig + hoher Schülerverkehr
 - ㉔ Radfahren auf der Gronsdorfer Straße ist zeitweise gefährlich. Zu viel MIV, Parker, zu eng → Radfahrer weichen auf Gehweg aus
 - ㉕ • Radweg entlang B 304 zu schmal! Überholen/Konflikt mit Fußgänger, gilt für Süd/Nord
 - Winterdienst auf Radwegen entlang der B 304
 - ㉖ Unterführung nach Trudering für Radfahrer lebensgefährlich!
 - ㉗ Radweg hört plötzlich auf → Querung zur S-Bahn ohne Gefahr nicht möglich
- gewünschte neue Radwegeverbindungen
— Verbesserung bestehender Radwegeverbindungen

Mobilitätskonzept Haar Ergebnisse der Online-Beteiligung

Vorschläge für die Anlage von neuen Radwegeverbindungen

Karte 2b



Legende

-  Gemeindegrenze
-  gewünschte neue Radwegeverbindung



Vorschläge für die Anlage neuer Radwegeverbindungen:

- 1 Radwegeverbindung zw. Ottendichl und Weißenfeld gerade aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens wünschenswert
- 2 Radwegeverbindung entlang der Johann-Karg-Straße/ Andreas-Kasperbauer-Straße, bisher kein Radweg, sondern nur "Radfahrer frei"
- 3 Südliche Radweg-Umgehung Salmdorf, da die Durchfahrt Salmdorf als Radfahrer sehr gefährlich ist (z.B. durch den Schwerlastverkehr)
- 4 Radwegeverbindung durch Salmdorf hindurch
- 5 Nord-Süd-Radwegeverbindung von Haar/Eglfing in Richtung Gronsdorf/Ottendichl
- 6 Querverbindung zw. möglichen Radweg Haar-Salmdorf und Ottendichl
- 7 Querverbindung zur Vernetzung möglicher zukünftiger Radwege
- 8 Radwegeverbindung zw. Messestadt Ost/ Riemer Park - Salmdorf - Eglfing (Sportzentrum) - Haar (S-Bahn), bisher zwischen Haar und Salmdorf schlecht ausgebauter Feldweg mit fehlender Beleuchtung
- 9 Bisher kein Radweg vorhanden, sondern nur "Radfahrer frei"
- 10 Radwege-Umfahrung südlich von Gronsdorf
- 11 Radwegeverbindung durch Gronsdorf hindurch, Rad- und Fußwege werden bisher nur durch Pflasterung angedeutet
- 12 Radwegeverbindung in Richtung Riem/ München
- 13 Radwege-Umfahrung östlich von Gronsdorf von Keferloher Straße auf Schneiderhofstraße
- 14 Direkte Radwegeverbindung zw. Eglfing und Gronsdorf
- 15 Querverbindung von Keferloher Str. zum Feldweg zw. Haar und Salmdorf
- 16 Bisher kein Radweg vorhanden, sondern nur "Radfahrer frei". Anbindung in Richtung Gronsdorf und weiter in Richtung Gronsdorf gewünscht
- 17 Radwegeverbindung nördlich des Wertstoffhofes von möglichem Radweg parallel zu den Gleisen in Richtung Gronsdorf
- 18 Radwegeverbindung im Bereich der engen und steilen Unterführung Keferloher Straße
- 19 Radwegeverbindung zw. Wertstoffhof/ Keferloher Straße und Eglfing
- 20 Anbindung Haar an möglichen Radweg zw. Keferloher Straße und Eglfing
- 21 Radwegeverbindung zw. S-Bahn Haar bis S-Bahn Gronsdorf oder bis Rappenweg, Rad-schnellwegeverbindung in Richtung München
- 22 Radwegeverbindung zw. S-Bahn Haar bis S-Bahn Gronsdorf oder bis Rappenweg, Rad-schnellwegeverbindung in Richtung München
- 23 Radwegeverbindung entlang der Gronsdorfer Straße
- 24 Radwegeverbindung zw. Peter-Leyerer Straße und Gronsdorfer Straße
- 25 Radwegeverbindung in der Hans-Stießberger-Straße
- 26 Radwegeverbindung im Wieselweg, damit Anbindung an den Jagdfeldring schaffen
- 27 Öffentliche Durchquerungsmöglichkeit zw. Jagdfeldring und Am See herstellen
- 28 Radwegeverbindung in der Kirchenstraße
- 29 Radwegeverbindung auf dem Kirchplatz

- 30 Radweg nach der Unterführung in der Salmdorfer Straße
- 31 Zweiseitiger Radweg in der Bahnhofstraße
- 32 Radwegeverbindung von der Salmdorfer Straße über Ladehofstraße und Bahnhofstraße zur Grundschule (Friedrich-Ebert-Straße)
- 33 Radwegeverbindung von Bahnhofplatz zum Kreisverkehr Leibstraße
- 34 Durchfahrmöglichkeit durch die Bahnunterführung
- 35 Radweg von Leibstraße zur Grundschule (Friedrich-Ebert-Straße)
- 36 Radwegeverbindungen rund um die St.-Konrad-Grundschule herum
- 37 Radwegeverbindung in der Leibstraße zw. B304 und Lindenplatz
- 38 Beidseitige Radwegeverbindung in der Leibstraße zw. Lindenplatz und B471
- 39 Radwegeverbindung durch den Jugendstilpark
- 40 Querverbindung zw. Eglfing und B471
- 41 Radwegeverbindung zw. Eglfing und Weißenfeld
- 42 Radwegeverbindung zw. Haar und Vaterstetten
- 43 Radwegeverbindung vom Freibad über die Ludwig-van-Beethoven-Straße bis zur Leibstraße (von dort weiter nach Eglfing)
- 44 Radwegeverbindung in der Waldluststraße
- 45 Radwegeverbindung in der Defreggerstraße
- 46 Radwegeverbindung in der Waldluststraße
- 47 Rad-Südtangente, Haar - Solalinden
- 48 Rad-Südtangente, Haar - Neukeferloh
- 49 Radwegeverbindung zw. Haar und Putzbrunn

Mobilitätskonzept Haar Ergebnisse der Online-Beteiligung

Vorschläge für die Verbesserung bestehender Radwegeverbindungen

Karte 2c

Vorschläge für die Verbesserung bestehender Radwegeverbindungen:

1. Radweg verläuft direkt neben der Bundesstraße. Gefahrenpotenzial durch hohe Geschwindigkeiten auf der Bundesstraße und durch unübersichtliche Einmündungsbereiche.
2. Fahrradfahrer nutzen Radweg häufig in falscher Richtung, unsichere Situation durch Parkplatzausfahrt, Radweg ist zu schmal
3. Radwege in Eglfing sind stellenweise oft durch parkende Fahrzeuge sehr schmal
4. Gemeinsamer Rad- und Fußweg
5. Grundsätzlich jetzt schon gut als Radweg geeignet, aber keine Ausschilderung vorhanden
6. Radweg sollte besser einsehbar sein, besonders von der Peter-Hennlein-Straße kommend
7. Radweg entlang der B304 wird häufig durch Fahrzeuge zugeparkt. Generell unsichere Situation für Radfahrer, v.a. durch abbiegende PKW und LKW. Holprige Übergänge und/ oder fehlende farbliche Kennzeichnung der Radwege. Starke Abgasbelastung entlang B 304
8. Gemeinsamer Rad- und Fußweg, folglich zu schmaler und unsicherer Radweg. Zudem holprige Übergänge und keine farbliche Kennzeichnung des Radweges.
9. Gefahrensituation durch abbiegende Fahrzeuge
10. Radweg wird oft durch Fahrzeuge zugeparkt, Gefahrensituation für Radfahrer
11. Befestigen (Asphaltieren)

Legende

-  Gemeindegrenze
-  Verbesserungswürdige Radwegeverbindungen

0 250 500 750 1000 m

M 1 : 7.500

 N

 **GEMEINDE HAAR** ÜBERRASCHEND. VIELSEITIG.

 **PV** Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München

Wo vermissen Sie Radabstellanlagen oder wo weisen bestehende Radabstellanlagen Mängel auf?



@ ONLINE-UMFRAGE

Nur innerhalb der Online-Umfrage erhielten die Teilnehmenden die Möglichkeit fehlende Radabstellanlagen sowie bestehende Radabstellanlagen, die Mängel aufweisen, in der Online-Karte durch einen Marker einzuzeichnen.

Die fehlenden Radabstellanlagen konzentrieren sich im Wesentlichen auf den Hauptort Haar und dort vorwiegend auf die zentralen Bereiche (vgl. Karte 3a).

Radabstellanlagen werden von vielen Befragten im Bereich des Bahnhofs vermisst. Dadurch wird verdeutlicht, dass die bestehenden Radabstellanlagen im Bahnhofsareal nicht mehr ausreichend sind und weitere Möglichkeiten um das Fahrrad sicher am Bahnhof zu parken geschaffen werden müssen.

Weitere Radabstellanlagen werden am Jagdfeldring, vor allem beim Jagdfeldzentrum, wo mehrere Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungsangebote bereitgestellt werden, vermisst.

In der Leibstraße wird mehrfach der Wunsch nach neuen Radabstellanlagen geäußert. Vor allem vor den Geschäften bestehen oftmals keine geeigneten Möglichkeiten das Rad für den Einkauf zu parken. Um wildes Parken der Räder zukünftig zu vermeiden und damit die Bereiche für den nicht motorisierten Verkehr attraktiver zu gestalten, wären weitere Fahrradparkplätze vorteilhaft.

Weitere markierte fehlende Radabstellanlagen verteilen sich punktuell, so werden beispielsweise an der Jesus Kirche und an dem

Nikolauskircherl und an den Bushaltestellen Annelies-Kupper-Allee und Ludwig-Moser-Straße Radabstellanlagen gewünscht.

Top 3 Fehlende Radabstellanlagen (Online-Beteiligung):

1. Bahnhof Haar
2. Jagdfeldring
3. Leibstraße, v.a. im Einkaufsbereich

Bei der Bewertung der bestehenden Radabstellanlagen konnten die Befragten angeben, ob diese eine unzureichende Qualität und/oder zu wenige Stellplätze aufweisen. Die Karten 3b und 3c zeigen die Radabstellanlagen mit Verbesserungsbedarf.

Die Radabstellanlagen sowohl an dem Bahnhof Haar, als auch an dem Bahnhof Gronsdorf weisen eine unzureichende Qualität und zu wenige Stellplätze auf.

Bei den Radabstellanlagen am Bahnhof Haar wird z.B. auch vermerkt, dass hier viele „Fahrradleichen“ geparkt werden und der Wunsch besteht die Radabstellanlagen häu-

figer zu kontrollieren und nicht genutzte Räder zu entfernen. Auch scheint die Sicherheit der Radabstellanlagen am Bahnhof Haar ein Problem darzustellen.

Bzgl. der Radabstellanlagen am Bahnhof Gronsdorf wird der Wunsch geäußert, die P+R-Fläche zugunsten von weiteren Radabstellanlagen zu reduzieren.

Ebenso kritisieren viele Befragte die unzureichende Qualität und die zu geringe Stellplatzanzahl der bestehenden Radabstellanlagen in der Leibstraße. Gerade vor den Geschäftsbereichen und gastronomischen Einrichtungen sind oftmals zu wenige Fahrradabstellmöglichkeiten zu finden. Die bestehenden Anlagen sind manchmal bereits abgenutzt und sind für moderne Fahrräder meist nicht geeignet

Zu wenige Stellplätze weisen auch die Radabstellanlagen im Bereich des Sportplatzes Eglfing auf, daraus resultiert, dass die Eingänge der Sportplatzanlagen immer zugestellt werden.



Top 4 Radabstellanlagen mit zu wenig Stellplätzen (Online-Beteiligung):

1. Bahnhof Haar
2. Bahnhof Gronsdorf
3. Leibstraße, v.a. im Einkaufsbereich
4. Sportplatz Eglfing



Top 3 Radabstellanlagen mit unzureichender Qualität (Online-Beteiligung):

1. Bahnhof Haar
2. Bahnhof Gronsdorf
3. Leibstraße, v.a. im Einkaufsbereich

Mobilitätskonzept Haar

Ergebnisse der Online-Beteiligung

Vorschläge für neue Radabstellanlagen

Karte 3a

Legende

-  Gemeindegrenze
-  Fehlende Radabstellanlagen

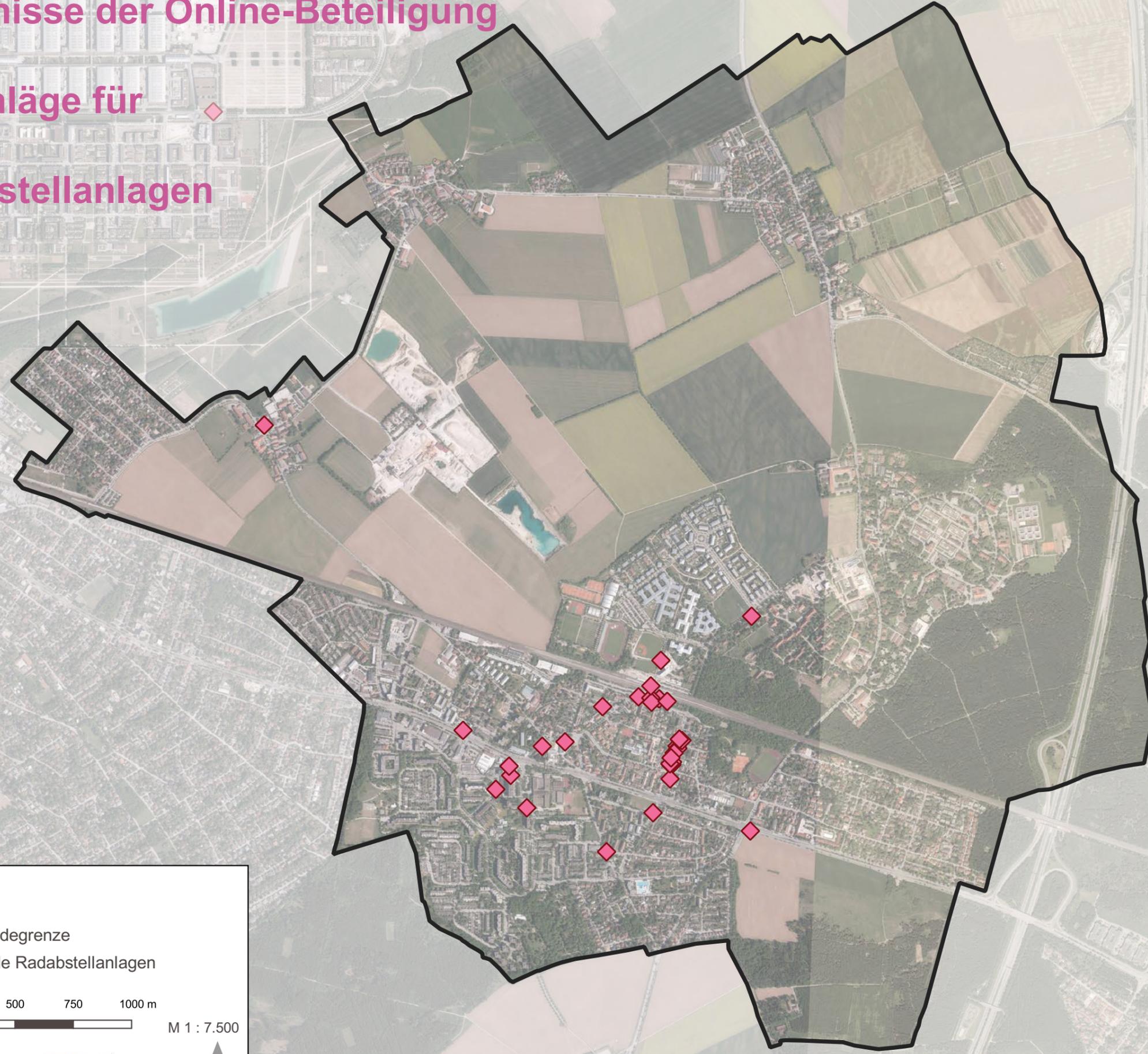
0 250 500 750 1000 m

M 1 : 7.500

 **GEMEINDE HAAR** ÜBERRASCHEND. VIELSEITIG.

 **PV** Planungsverband Außerer Wirtschaftsraum München

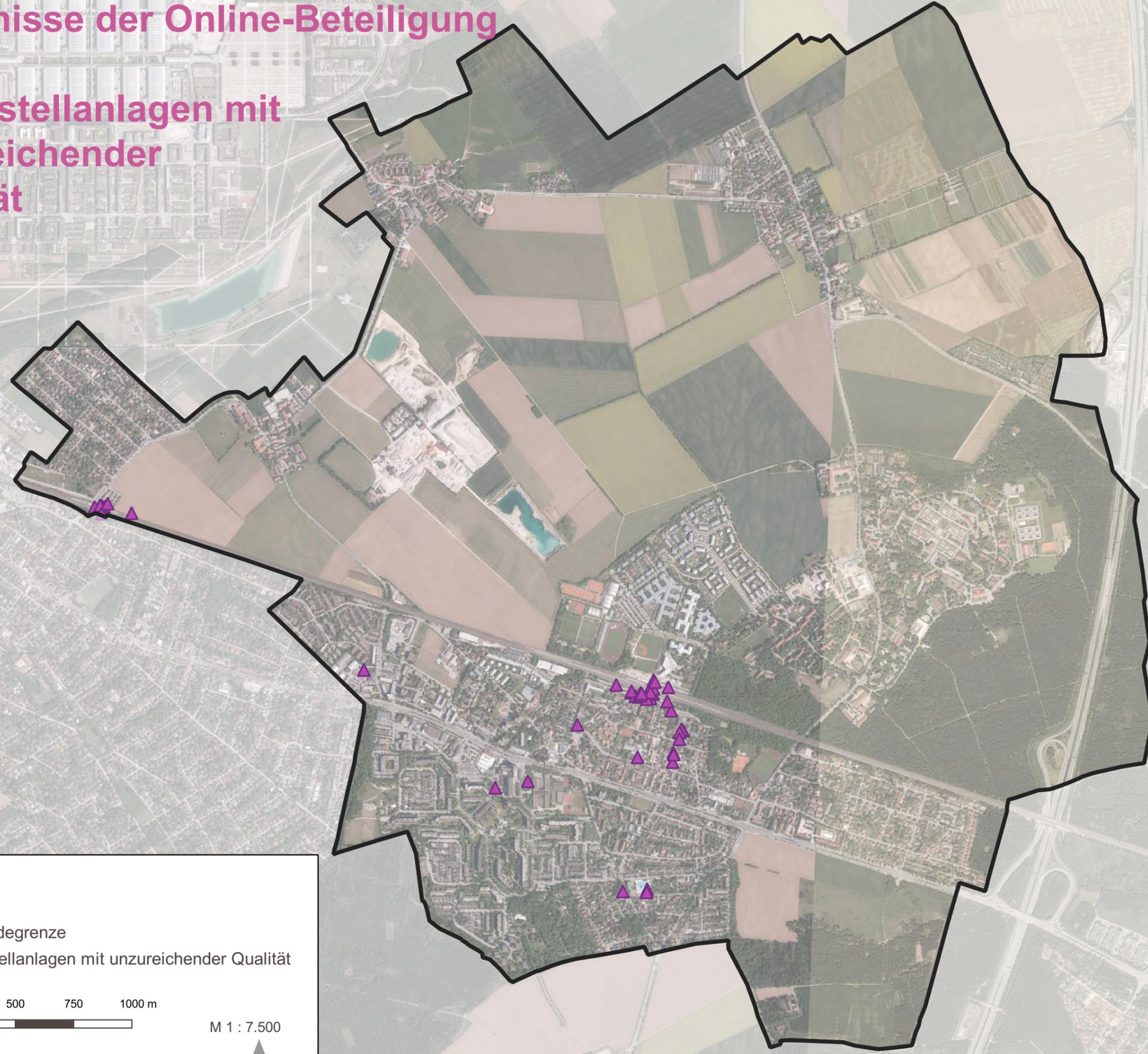
 N



Mobilitätskonzept Haar Ergebnisse der Online-Beteiligung

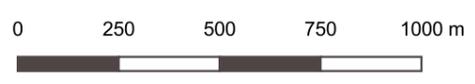
Radabstellanlagen mit unzureichender Qualität

Karte 3b



Legende

-  Gemeindegrenze
-  Radabstellanlagen mit unzureichender Qualität



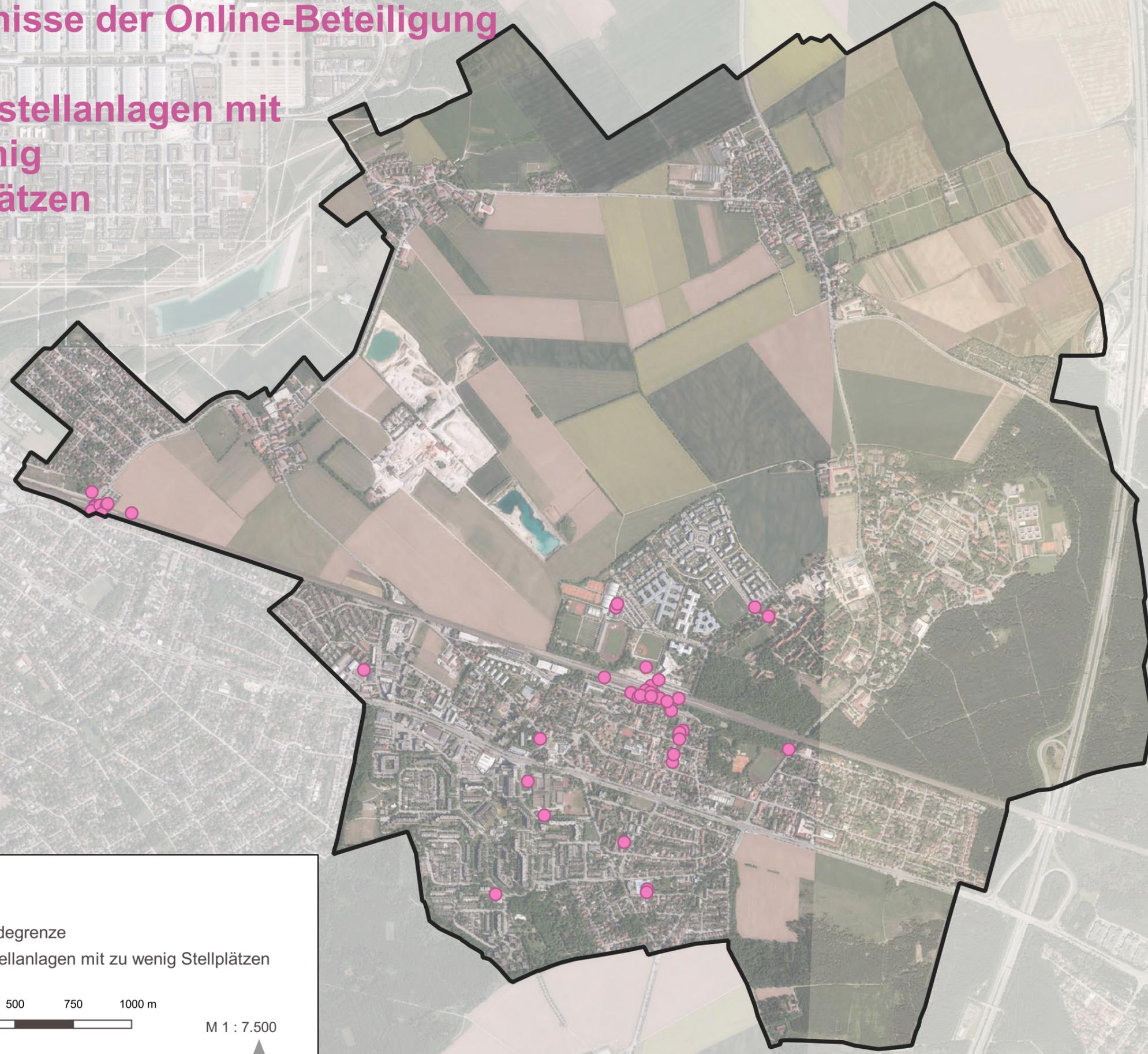
M 1 : 7.500



Mobilitätskonzept Haar Ergebnisse der Online-Beteiligung

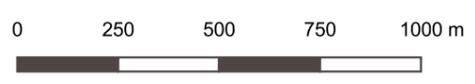
Radabstellanlagen mit zu wenig Stellplätzen

Karte 3c



Legende

-  Gemeindegrenze
-  Radabstellanlagen mit zu wenig Stellplätzen

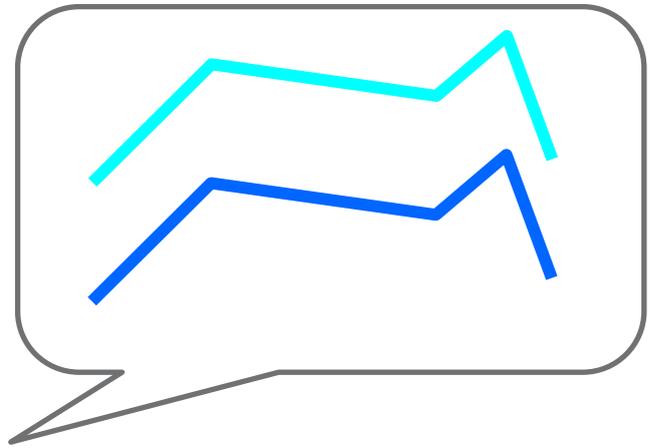


M 1 : 7.500



Fußgänger in Haar

An welcher Stelle im Gemeindegebiet fehlen Fußwegeverbindungen oder wo müssen bestehende Fußwegeverbindungen verbessert werden?



BÜRGERWERKSTATT

Die Ergebnisse der Anregungen zu Fußwegeverbindungen weisen räumlich punktuelle Vorschläge auf.

Der Anteil der Vorschläge für die Verbesserung bestehender Wege überwiegt dabei deutlich den Anteil des Ausbaus von neuen Fußwegen. Auffällig sind hierbei besonders die geballten Anregungen an der unteren Leibstraße.

Häufige Kritikpunkte waren allgemein fehlende oder nicht ausreichend gesicherte Fußgängerübergänge, die seitens der Bürgerinnen und Bürger bereits als Gefahrenquelle eingestuft werden. Es wird zudem an die Ausbaufähigkeit spezifischer Fußwege hingewiesen, die durch fehlende Beleuchtung, zu schmale Gehwege sowie mangelnde Barrierefreiheit negativ auffallen. Auch die Ampelschaltung sollte zu Gunsten der Fußgänger optimiert werden.

Die Einträge auf der Karte und die Äußerungen zu den verschiedenen Bereichen sind in der folgenden Karte 4a zu entnehmen.

@ ONLINE-UMFRAGE

Da die Gemeinde Haar bereits über ein ausgebauten Fußwegenetz verfügt, wurden deutlich weniger fehlende Fußwegeverbindungen im Vergleich zu fehlenden Radwegeverbindungen in der Online-Karte eingezeichnet. Die fehlenden Fußwegeverbindungen werden in der Karte 4b türkisfarben dargestellt. Auch hier visualisiert die Liniendicke die Anzahl der Nennungen.

Auf den ersten Blick wird ersichtlich, dass neben vereinzelten fehlenden Fußwegeverbindungen in dem Hauptort Haar und in dem Ortsteil Gronsdorf vor allem auch hier wieder Querverbindungen zur besseren Vernetzung der Wegestruktur innerhalb des Gemeindegebiets eingezeichnet wurden.

Einige Befragte wünschen sich die Anlage einer neuen Fußwegeverbindung im Ortsteil Gronsdorf entlang der Lorenz-Huber-Straße. Hier besteht derzeit keine sichere Wegeverbindung für Fußgänger, was gerade durch das starke Verkehrsaufkommen sowie die teils hohen Geschwindigkeiten ein Gefahrenpotenzial darstellt.

Im Hauptort Haar wird im nördlichen Bereich der Salmdorfer Straße und im westlichen Abschnitt der Ladehofstraße ein Fußweg

vermisst. In der verkehrsberuhigten Zone besteht derzeit für die Fußgänger durch die überhöhte Geschwindigkeit der Fahrzeuge eine unsichere Verkehrssituation.

Auch in der Robert-Koch-Straße und Friedrich-Ebert-Straße wird eine Fußwegeverbindung als fehlend eingetragen. Wie bei der Salmdorfer Straße/ Ladehofstraße handelt es sich hier um einen verkehrsberuhigten Bereich, der aber von vielen Autofahrern nicht beachtet wird. Gerade hinsichtlich der benachbarten Grund- und Hauptschule wäre es seitens der Befragten wünschenswert eine sichere Gehwegeverbindung in diesem Bereich herzustellen.

Eine bessere Fußwegevernetzung wird zwischen der B304 und dem „Gorillaberg“, der sowohl im Sommer als auch Winter als Spiel- und Erholungsfläche genutzt wird, gewünscht.

Top 5 fehlende Fußwegeverbindungen (Online-Beteiligung):

1. Lorenz-Huber-Straße (Gronsdorf)
2. Salmdorfer Straße/ Ladehofstraße (Haar)
3. Robert-Koch-Straße/ Friedrich-Ebert-Straße (Haar)
4. Zwischen B304 und „Gorillaberg“ (Haar)

Weiterhin wird von den Teilnehmer*innen eine Querverbindung zwischen Haar und Gronsdorf sowie der Keferloher Straße und Eglfing, die bis nach Ottendichl weitergeführt werden könnte, vorgeschlagen.

Auch wird eine Fußwegeverbindung zwischen Haar und Salmdorf, wo derzeit nur ein unbeleuchteter Feldweg vorhanden ist, von den Befragten eingezeichnet.

Eine weitere Querverbindung zur besseren Vernetzung der Wegestruktur ist zwischen Haar Süd und der B 304 über die Finkwiese gewünscht.

Weiterhin wird ein Spazierweg am südlichen Ortsrand von Haar markiert, der den Freizeitwert durch Anbindung an vorhandene Wege zwischen Neukeferloh und Solalinden steigern kann.

Innerhalb der Online-Beteiligung werden von den Befragten einige Vorschläge zur Verbesserung der bestehenden Fußwegeverbindungen eingebracht. Die Karte 4c zeigt die Fußwege, die verbessert werden sollen.

Die meisten Vorschläge werden in der Leibstraße zwischen der Kreuzung der Leibstraße mit der B 304 und dem Lindenplatz markiert. Dieser Abschnitt der Leibstraße wird bzgl. der Fußwegeverbindungen als „Brennpunkt“ gesehen. Es wird bemängelt, dass hier durch das hohe Verkehrsaufkommen und die ungeordnete Verkehrssituation eine unsichere Situation für Fußgänger besteht. Generell werden die Fußwege hier als zu schmal bewertet und auch der schlechte Zustand dieser wird kritisiert. Es wird betont, dass der Fußweg häufig aufgrund des fehlenden Radweges von Fahrradfahrern genutzt wird, was für die Fußgänger wiederum ein Gefahrenpotenzial birgt. Es wird als positiv vermerkt, dass die vorhandenen Verkehrsinseln sehr sinnvoll und hilfreich sind, da die Leibstraße stark befahren ist. Die Quersituation südlich der Leibstraße über die B 304 wird ebenfalls von den Befragten bemängelt. Die Ampelschaltung ist hier zu kurz eingestellt, was für Fußgänger aufgrund des starken Verkehrsaufkommens auf der B 304 gefährlich ist.

Auch in der Brunnerstraße wünschen sich die Teilnehmenden eine Verbesserung der bestehenden Fußwegeverbindungen. Da viele Fahrzeuge bei Überlastung auf der B 304 auf

mals ein hohes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen. Durch die überhöhte Geschwindigkeit der Fahrzeuge ist es folglich für Fußgänger gefährlich die Straße zu queren. Zudem sind die Fußwege in einem schlechten Zustand und häufig durch PKW zugestellt, wodurch die Gehwegbreite zu schmal ausfällt und die Barrierefreiheit eingeschränkt ist. Im Winter wird hier manchmal nicht ausreichend der Schnee geräumt.

Die Fußwegesituation entlang der B471 wurde bereits bei den Konfliktpunkten von einigen Befragten thematisiert und wird daher nochmals explizit hervorgehoben. Auch hier liegen ein erhöhtes Verkehrsaufkommen sowie hohe Geschwindigkeiten der passierenden Fahrzeuge vor, so dass sich eine unsichere Verkehrssituation für Fußgänger entlang der Bundesstraße ergibt. Verbesserungen werden hier vor allem auch bzgl. der Fußgängerüberquerungen der B471 gewünscht.

Zusammengefasst ist es hinsichtlich der Verbesserung der Fußwegeverbindung von Bedeutung zukünftig sichere Wegeverbindungen, die eine ausreichende Gehwegbreite, eine gute Beleuchtung und einen barrierefreien Ausbau aufweisen, herzustellen. Wie auch bei den Radwegen, ist darauf zu achten, den ruhenden Verkehr besser zu ordnen, so dass Fußwege nicht durch parkende Autos blockiert werden. Vor allem auch hinsichtlich der Quersituationen, dies betrifft bspw. eine auf Fußgänger abgestimmte Ampelschaltung oder zusätzliche Querungshilfen wird Verbesserungsbedarf gewünscht.

Top 4 Fußwegeverbindungen mit Verbesserungsbedarf (Online-Beteiligung):

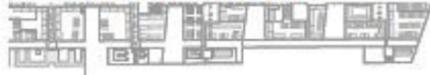
1. Leibstraße
2. B 471
3. Brunnerstraße
4. Kreuzung Leibstraße/ B304



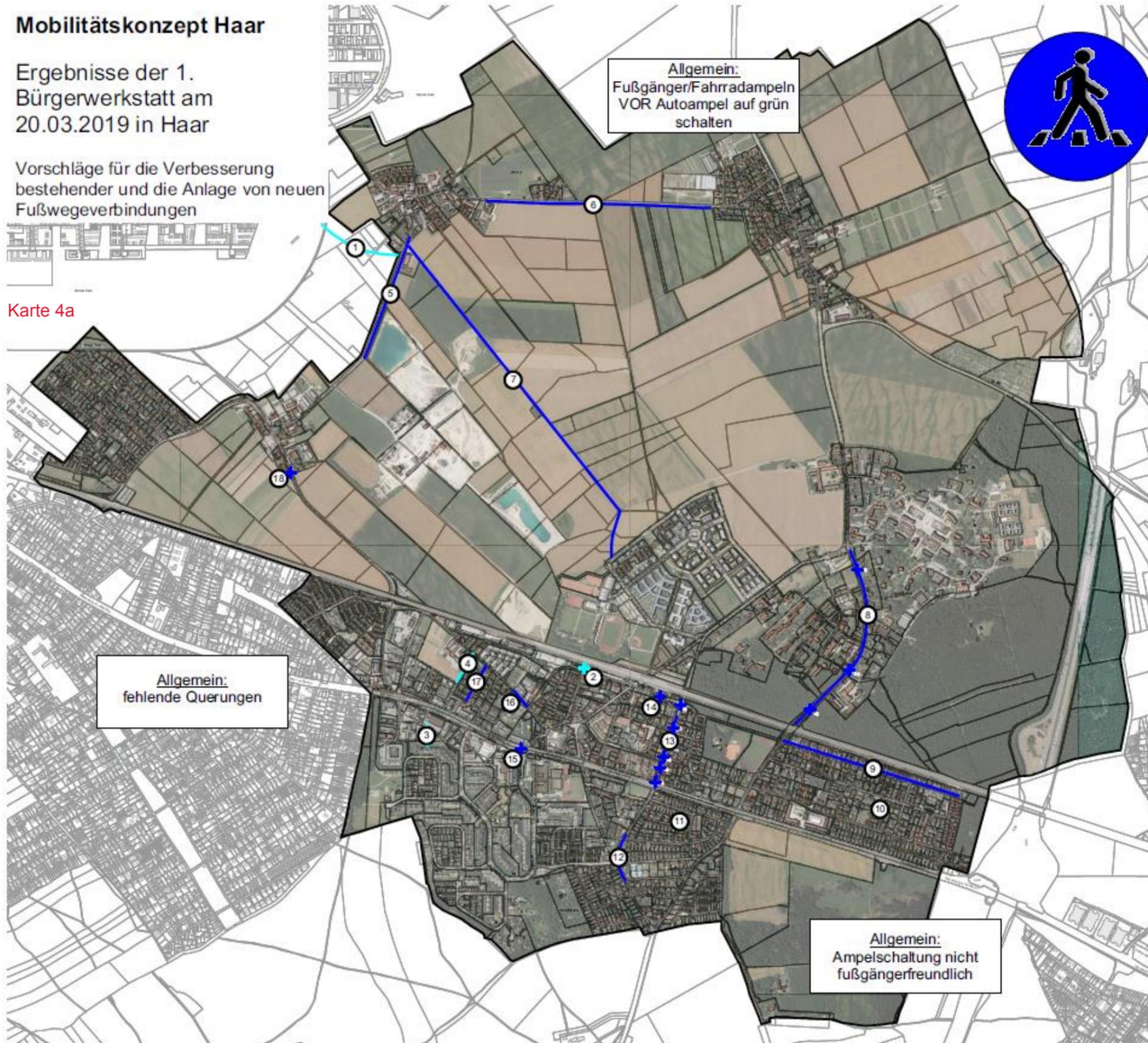
Mobilitätskonzept Haar

Ergebnisse der 1. Bürgerwerkstatt am 20.03.2019 in Haar

Vorschläge für die Verbesserung bestehender und die Anlage von neuen Fußwegeverbindungen



Karte 4a



Legende

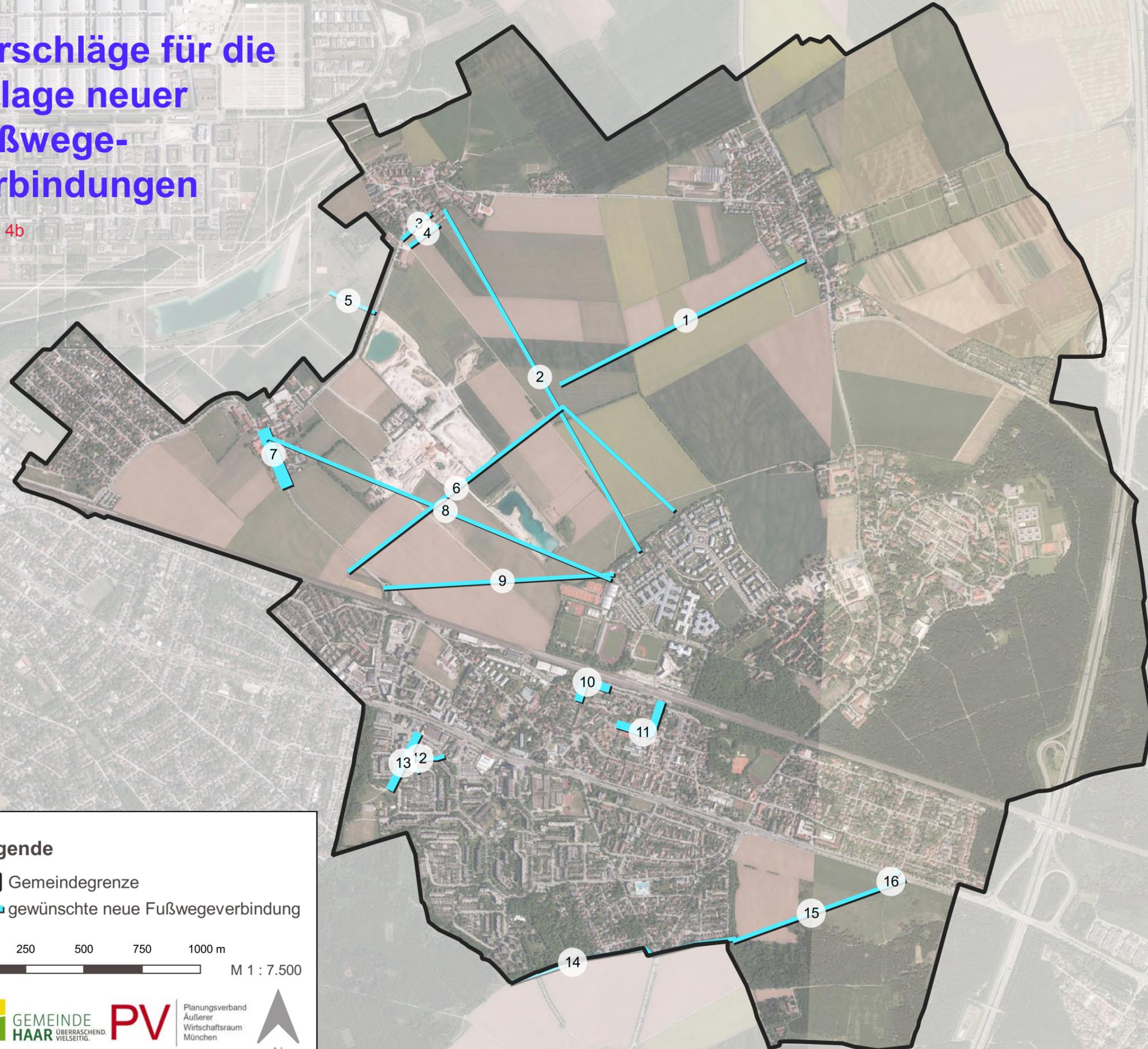
- ① Zugang zum Riemer Park verbessern
- ② Übergang Sportpark/Straße ohne Fußweg
- ③+④ zusätzliche Fußwege
- ⑤+⑥ fehlende Beleuchtung
- ⑦ befestigter Weg, auch im Winter nutzbar
- ⑧ a) Übergang zwischen der Ampel Krankenhaus und der Max-Isserlin-Straße
b) wird die Ampel von Autos aktiviert, bleibt die Fußgängerampel trotzdem rot
c) Radweg zu nah an der B 471, sehr eng
- ⑨ Im Winter kein Gehweg vorhanden - Schneemassen
Fußgänger auf Straße
- ⑩+⑪ schmale Fußwege/Straßen → verkehrsberuhigte Straße
- ⑫ Schleichweg, überhöhte Geschwindigkeit, unübersichtlich, Gefahr bei Querung
- ⑬ a) Fußgängerüberweg vor Kreisel durch deutliche Markierungen sichern
b) Fußgängerüberweg (idealerweise mit Ampelanlage) Leibstraße/Kreuzungsbereich Gartenstraße
c) ordentliche Trennung von Fuß- und Radwegen
d) mehr Überquerungsmöglichkeiten bei der Leibstraße, z.B. Zebrastrifen
e) Verlängerung der Grünphase, konfliktfreie Schaltung, nicht versetzt (bei grün hinten, fährt vorne noch die B 304)
- ⑭ zu hohe Geschwindigkeit der Autos - Tempo 10
- ⑮ Zu kurze Grünphase bei Ampelübergang B 304 Richtung Süden am Hochhaus (2x)
- ⑯+⑰ Barrierefreiheit
- ⑱ Als Fußgänger fühlt man sich hier nicht ganz sicher! → alte Menschen vs. Auto
- gewünschte neue Gehwegeverbindungen
- Verbesserung bestehender Gehwegeverbindungen

Mobilitätskonzept Haar

Ergebnisse der Online-Beteiligung

Vorschläge für die Anlage neuer Fußwegeverbindungen

Karte 4b



Vorschläge für die Anlage neuer Fußwegeverbindungen:

1. Querverbindung nach Ottendichl, bisher unbeleuchteter und unbefestigter Feldweg
2. Verbindung zw. Haar/ Eglfing und Salmdorf, bisher nur ein unbeleuchteter Feldweg vorhanden
3. Öffentlich zugängliche Verbindung zum Böcklhofweg
4. Verbindung zw. Feldweg Haar/Salmdorf und Böcklhofweg
5. Öffentliche Verbindung von Salmdorf Süd zum Badesee
6. Querverbindung von Keferloher Straße nach Eglfing
7. Gehwegeverbindung in der Lorenz-Huber-Straße
8. Verbindung zw. Haar und Gronsdorf
9. Verbindung zw. Haar/ Eglfing und dem Wertstoffhof
10. Fußweg in der Salmdorfer Straße/ Ladehofstraße
11. Fußweg in der Friedrich-Ebert-Straße und Robert-Koch-Straße
12. Hubertusweg und Hans-Stießbergerstr., bisher nur inoffizielle Wegeverbindung über Firmengelände
13. Verbindung zw. B304 (Münchener Straße) und Gorillaberg
14. Spazierweg am südlichen Ortsrand von Haar zur Steigerung des Freizeitwertes durch Anbindung an vorhandene Wege zwischen Neukeferloh und Solalinden
15. Verbindung zw. Haar Süd und Wasserburger Straße
16. Fehlende Querungsmöglichkeit

Legende

- Gemeindegrenze
- gewünschte neue Fußwegeverbindung

0 250 500 750 1000 m
M 1 : 7.500

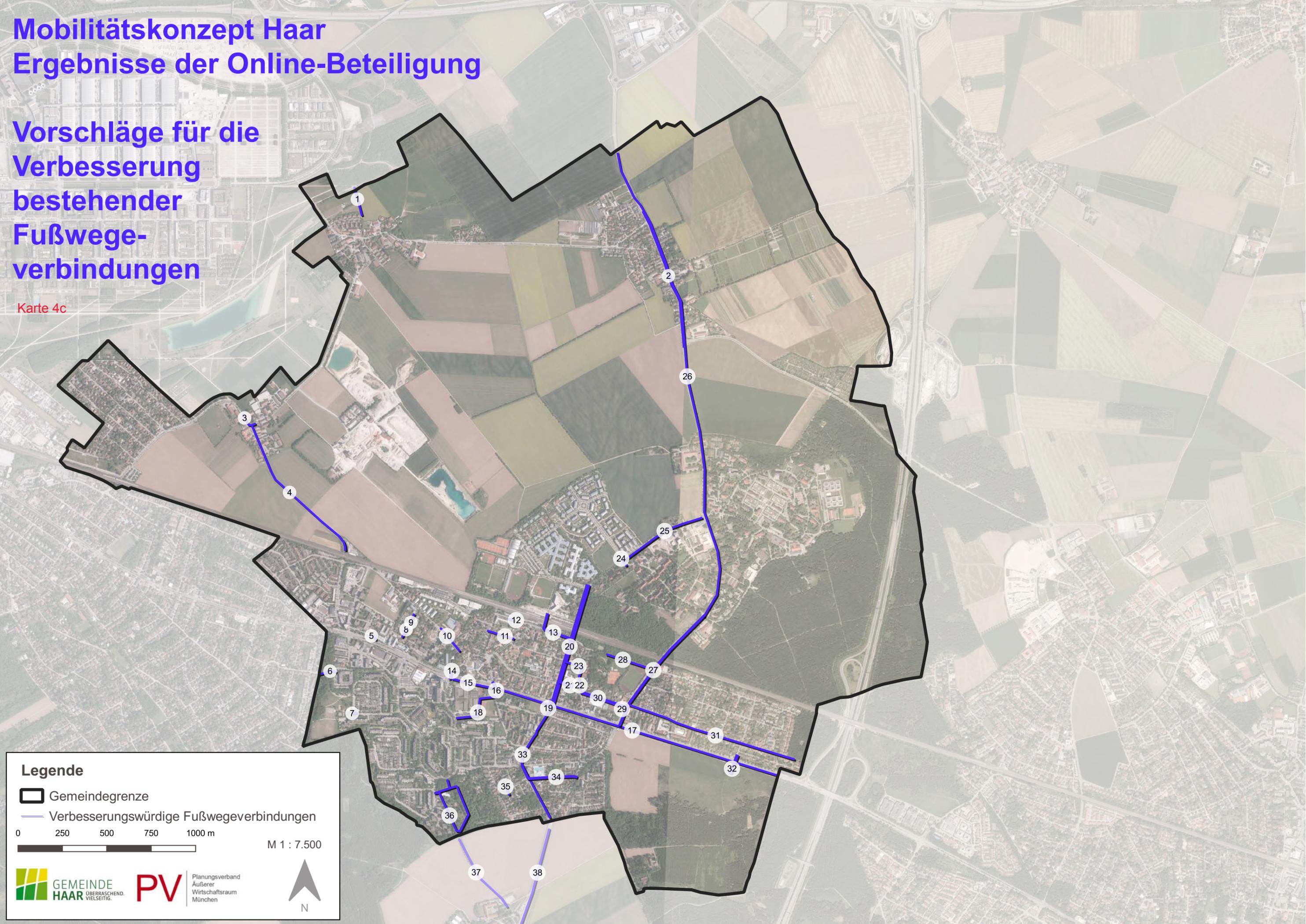


Mobilitätskonzept Haar

Ergebnisse der Online-Beteiligung

Vorschläge für die Verbesserung bestehender Fußwege- verbindungen

Karte 4c



Legende

 Gemeindegrenze

 Verbesserungswürdige Fußwegeverbindungen

0 250 500 750 1000 m



M 1 : 7.500



Vorschläge für die Verbesserung bestehender Fußwegeverbindungen:

- 2 Östlicher Gehweg durch Ottendichl ist deutlich zu schmal. Das Überqueren der B471 ist häufig aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht möglich oder lebensgefährlich
- 4 Bestehender Fußweg muss teilweise durch Autos befahren werden (bei Gegenverkehr). Wird im Sommer teilweise durch Besucher des Riemer Sees zugeparkt.
- 5 Zu breite Hecken daher zu schmal
- 6 Weg zw. Hans-Pinsel-Str. und Frobeniusweg ist bisher nur ein Trampelpfad.
- 7 Fehlende Absenkung des Bordsteins
- 8 Schmalere Gehweg, insbesondere durch hineinragende Hecken - schwer mit Kinderwagen etc. befahrbar
- 9 Mehrere Fußwege in Haar sind zu schmal, da Hecken zu weit in den Gehweg ragen.
- 10 Schlechte Schneeräumung im Winter
- 12 Südlich vom Bahnhof schmutzige Ambiente, gefährlich anmutend
- 13 Autofahrer missachten Geschwindigkeitsbegrenzung (30 km/h bzw. 10 km/h)
- 14 Unsichere Querungssituation über die Wasserburger Landstraße
- 15 Zu hohe Steigung im Gehwegverlauf
- 16 Gefährliche Kreuzung, Übergang Wasserburger Straße ist nicht sicher
- 17 Der Gehweg an der Wasserburger ist teilweise sehr kaputt und könnte ausgebessert werden.
- 18 Baustelle am Jagdfeldring und in der Waldluststraße
- 19 Ampelschaltung an der Kreuzung Leibstraße/ Wasserburger Straße ist für Fußgänger zu kurz, daraus resultiert eine unsichere Querungssituation.
- 20 Leibstraße als "Brennpunkt". Gemeinsamer Fuß- und Radweg in Leibstraße nicht optimal. Generell sind die vorhandenen Verkehrsinseln sehr sinnvoll und hilfreich, da die Leibstraße stark befahren ist.
- 21 Fußwege in schlechtem Zustand, zu schmal oder von Autos zugeparkt, so dass die Fußgänger immer wieder auf die Fahrbahn ausweichen
- 22 Durch parkende Autos keinen Überblick über die Straße, dadurch auch gefährliche Querungssituation
- 23 Gehweg zu schmal für Rollator/ Kinderwagen etc.. Im Winter schwierige Nutzung durch fehlende Schneeräumung.
- 24 Möglicherweise fehlende Querungshilfe
- 25 Fehlende Lichter daher sehr dunkel, v.a. auf der südlichen Seite der Leibstraße
- 28 Nächtliche Nutzung des Gehwegs fühlt sich unsicher an - trotz Beleuchtung
- 29 Gefährliche Straßenüberquerung Rechnerstraße zur Brunnerstraße - Ampel v.a. für Kinder gewünscht. Die Ampel an der Wasserburger Straße ist keine Alternative, weil dort viele LKW auf die Vockestraße links einbiegen - Gefahrensituation
- 30 Gefährlich die Straße zu überqueren, da die meisten Autos die Wasserburger Straße über die Brunnerstraße umfahren und oft mehr als 50 km/h fahren. Fußwege in schlechtem Zustand, zu schmal oder von Autos zugeparkt. Im Winter oft fehlende Schneeräumung.
- 31 Gehweg zu schmal für Rollator/ Kinderwagen etc.. Im Winter schwierige Nutzung durch fehlende Schneeräumung.
- 32 Gefährliche Querungssituation, Bushaltestelle ortsausgangs Wasserburger Straße ohne gesicherte Fußgängerquerung
- 35 In der ganzen Gegend sind die Fußwege sehr schmal - sehr schlecht für Kinderwagen etc.
- 36 Gerade in den Abendstunden wird dieser Bereich gern genutzt um einen kleinen Spaziergang zu machen. Leider fehlt etwas Beleuchtung und wenn es regnet sind die Wege kaum noch nutzbar.

Neue Mobilitätskonzepte

Welches sharing-Angebot wäre in Haar wünschenswert?

Welches sharing-Angebot wäre in Haar wünschenswert?	wünschenswert	nicht wünschenswert	würde ich wahrscheinlich nutzen
Carsharing - stationär (Auto wird an einer festen Station gemietet)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Carsharing - flexibel (Auto kann im ganzen Geschäftsgebiet gemietet werden)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bikesharing - Fahrrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bikesharing - Lastenrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bikesharing - E-Bike	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

@ ONLINE-UMFRAGE

Innerhalb der Online-Umfrage erhielten die Bürger*innen die Möglichkeit Ihre Meinung bzgl. sharing-Angeboten zu äußern. Sharing-Angebote bilden einen bedeutenden Bestandteil von neuen Mobilitätskonzepten, die darauf abzielen den privaten motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und effiziente, flexible Fortbewegungsformen zu ermöglichen. Durch die Förderung von alternativen

Mobilitätsformen wird nicht nur ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet, sondern es ergeben sich auch hinsichtlich der Siedlungsentwicklung neue Möglichkeiten wie bspw. die Ausbildung von attraktiven Fußgängerzonen oder möglicherweise die Aufgabe von Parkflächen zugunsten von Grün- und Erholungsflächen.

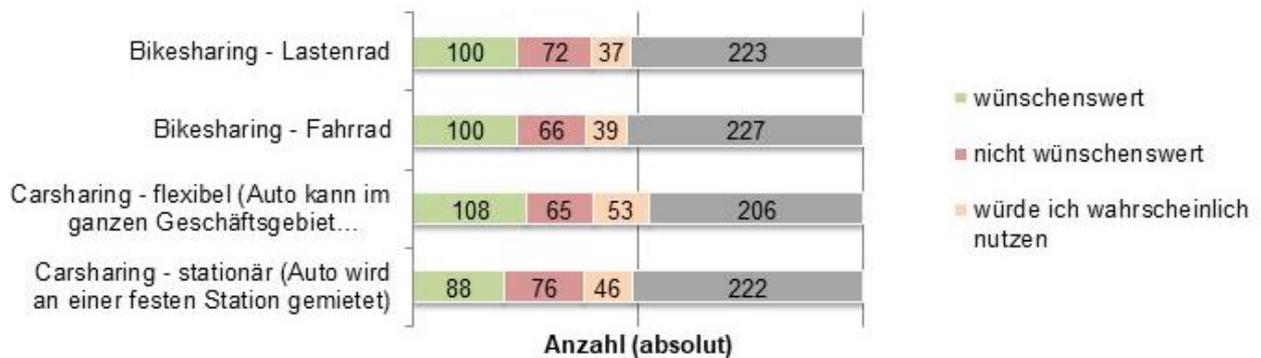


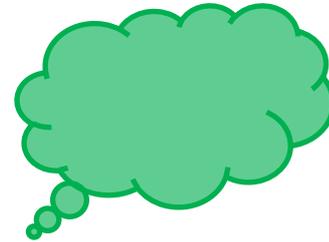
Abb. 4 Online Beteiligung: Bewertung von sharing-Angeboten (Bikesharing und Carsharing)

Das Diagramm in Abb. 4 zeigt, dass seitens der Befragten alle sharing-Angebote überwiegend wünschenswert sind. Vor allem das Angebot von flexiblen Carsharing-Angeboten, d.h. das Auto kann in dem ganzen Geschäftsgebiet gemietet werden, wird von der Mehrzahl der Befragten (108) als wünschenswert eingestuft und 53 Befragte würden dieses wahrscheinlich nutzen. Stationäre Carsharing-Angebote, d.h. das Auto kann an

einer festen Station gemietet werden, finden die geringste Zustimmung (88) unter den Teilnehmern, hier lässt sich folglich auch die höchste Ablehnung verzeichnen. Die Möglichkeit Fahrräder bzw. Lastenräder auszuleihen stufen jeweils 100 Personen als wünschenswert ein, 39 Befragte würden Leihräder und 37 Befragte Lasten-Leihräder wahrscheinlich nutzen, was aufzeigt, dass auch Bikesharing-Angebote auf großes Interesse stoßen.

Nachhaltiger Verkehr

Unter welchen Bedingungen wären Sie bereit, Ihr Auto seltener oder gar nicht mehr zu nutzen?



@ ONLINE-UMFRAGE

Die Thematik „Nachhaltiger Verkehr“ gewinnt gerade im Kontext einer klimafreundlichen Gemeindeentwicklung immer mehr an Bedeutung.

So waren die Bürger*innen innerhalb der Online-Beteiligung gefragt, unter welchen Bedingungen sie bereit wären, ihr Auto seltener oder gar nicht mehr zu nutzen. Dabei erhielten die Teilnehmer*innen die Möglichkeit die Fragestellung offen und ausführlich zu beantworten.

Innerhalb der Auswertung wurden die Antworten klassifiziert, so das sich eindeutige Bedingungen ableiten lassen, wann eine reduzierte PKW-Nutzung oder sogar die Aufgabe der PKW-Nutzung stattfinden kann.

Die klassifizierte Auswertung ist folgender Tabelle zu entnehmen.

Hier wird deutlich, dass der ÖPNV dreimal unter den Top 5 Bedingungen vertreten ist. So bildet ein effizienter und attraktiver ÖPNV eine bedeutende Voraussetzung dafür, den nachhaltigen Verkehr in der Gemeinde Haar zukünftig zu stärken. Demnach wird am häufigsten gewünscht, dass die S-Bahn im 10-Minuten Takt fährt bzw. generell eine bessere Taktung aufweist. Auch werden bessere Busanbindungen seitens der Befragten gefordert. Dies beinhaltet vor allem eine häufigere Taktung der Busverbindungen und weitere Bedingungen wie z.B. eine Schnellbus-

verbindung von München nach Haar oder einen innerörtlichen Ringbus. So wird auch gewünscht die Zuverlässigkeit des Schulbusses zu erhöhen oder die Bürgerbusverbindung auszubauen.

Seitens der Befragten wird vor allem auch gefordert, dass der ÖPNV zuverlässiger und qualitativer sein sollte.

Weiterhin stellt auch das Angebot von rentablen und praktischen Carsharing und Bikesharing Angeboten eine bedeutende Bedingung dar, die Aufgabe oder geringfügigere Nutzung des eigenen PKW zu überdenken. Mehrfach wurde bzgl. des Wunsches mehr Bikesharing-Angebote bereitzustellen explizit auch das Lastenfahrrad erwähnt.

Unter den Top 5 Bedingungen zur Förderung des Nachhaltigen Verkehrs ist auch die Realisierung von Radschnellwegeverbindungen zu vermerken. Viele Befragte äußern den Wunsch nach einer effizienten Radschnellwegeverbindung nach München.

Die weiteren Bedingungen können der Tabelle entnommen werden.

A4

Weitere einzelne Bedingungen sowie Erläuterungen zu „generell bessere S-Bahnanbindung“ und „generell bessere Busanbindung“ sind dem Anhang zu entnehmen

Bedingung	Ca. Anzahl
...die S-Bahn im 10-Minuten-Takt fährt, bzw. generell eine bessere Taktung hat	133
...generell bessere Busanbindungen bestehen	47
...wenn vermehrt rentable und praktische Carsharing und Bikesharing (v.a. Lastenrad)-Angebote realisiert werden	42
...Radschnellwegeverbindungen v.a. nach München hergestellt werden	35
...der ÖPNV zuverlässiger und qualitativer ist	26
...wenn das Radwegenetz ausgebaut wird und der Zustand der bestehenden Radwege verbessert wird	24
...eine bessere (direkte) Busverbindung nach Trudering oder auch zur Messestadt West/ Ost besteht	23
...auch abends und am Wochenende bessere Busverbindungen bestehen	20
...die S-Bahn auch am Wochenende und abends eine bessere Taktung hat und auch noch zu später Stunde verkehrt	14
...generell eine bessere S-Bahnanbindung besteht	11
...die Querverbindungen bps. nach Feldkirchen, Heimstetten oder Putzbrunn verbessert bzw. hergestellt werden	11
...die Nahversorgungsstruktur erweitert wird (Kurze Wege)	10
...Bus- und S-Bahn fahrplanmäßig besser aufeinander abgestimmt sind	9
...eine bessere Anbindung von Gronsdorf Ortsmitte zur S-Bahn besteht und generell Gronsdorf über eine bessere Busanbindung verfügt	8
...sichere Abstellmöglichkeiten für PKW nahe der S-Bahn (P+R) und sichere Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden	7
...die ÖPNV-Preise niedriger sind und generell ein besseres Preis-Leistungsverhältnis besteht	6
...Haar über einen U-Bahn-Anschluss verfügt	5
...wenn die Busverbindungen zu den S-Bahnstationen verbessert werden (Zubringerbusse)	5
...die Sicherheit im Radverkehr erhöht wird	5
...der ÖPNV sicherer ist	4
...in Eglfing eine bessere Busanbindung hergestellt wird	4



Leitziele

Welche Ziele sind Ihnen wichtig?



@ ONLINE-UMFRAGE

 BÜRGERWERKSTATT

Sowohl in der Bürgerwerkstatt als auch in der Online-Umfrage konnten die Bürger*innen die aus der fachlichen Bestandsanalyse (Stärken und Schwächen) entwickelten Leitziele bewerten, kommentieren, weiterentwickeln und ergänzen.

Die Leitziele des Integrierten Mobilitätskonzeptes sollen im weiteren Verlauf durch Konzepte und Maßnahmen umgesetzt werden.

Die Verständigung auf eine gemeinsame Zielsetzung stellt einen ersten wichtigen Meilenstein für das Integrierte Mobilitätskonzept dar.

A5

Die zusätzlich vorgeschlagenen Leitziele innerhalb der Online-Beteiligung können dem Anhang entnommen werden. Die zusätzlich vorgeschlagenen Leitziele innerhalb der Bürgerwerkstatt sind in dem Ergebnisprotokoll (Anhang 1) zu finden.

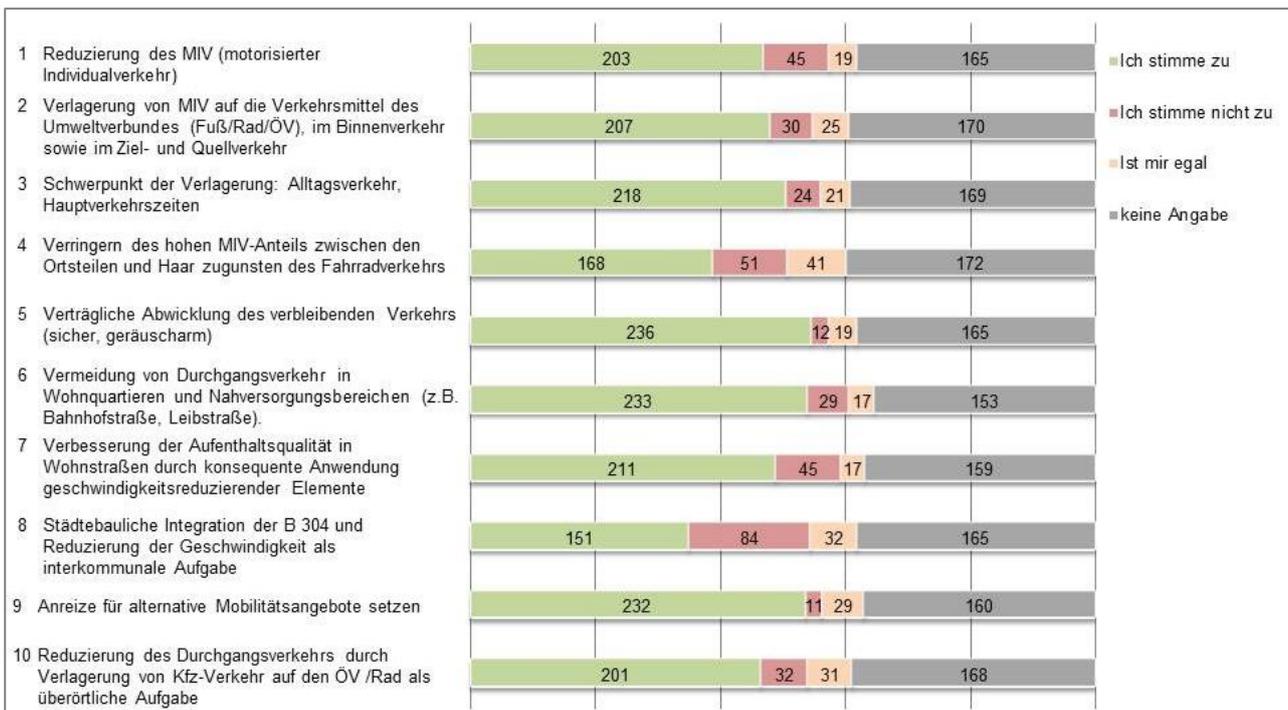


 MIV – fließender Verkehr						
		 Ich stimme zu	 Ich stimme nicht zu	Anmerkungen		
1	Reduzierung des MIV	III	13		• hängt von den Methoden ab, bitte keine Verkehrsbehinderung	
2	Verlagerung von MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltbundes, im Binnenverkehr sowie im Ziel- und Quellverkehr	I	12	I	1	<ul style="list-style-type: none"> • geht nur bedingt (Großeinkauf für Familie) • muss das Kernziel des Projektes werden. Nicht die Umleitung des Kfz-Verkehrs, sondern dessen Reduzierung! • Großeinkauf geht auch ohne Auto
3	Schwerpunkt der Verlagerung: Alltagsverkehr, Hauptverkehrszeiten		5			
4	Verringern des hohen MIV-Anteils zwischen den Ortsteilen und Haar zugunsten des Fahrradverkehrs	IIII	14			• das sind viele private Versorgungsfahrten ↑
5	Verträgliche Abwicklung des verbleibenden Verkehrs (sicher, geräuscharm)	II	10			
6	Vermeidung von Durchgangsverkehr in Wohnquartieren und Nahversorgungsbereichen (z.B. Bahnhofstraße, Leibstraße)	I	16			• "Shared Spaces" / dann aber mehr Parkmöglichkeiten
7	Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Wohnstraßen durch konsequente Anwendung geschwindigkeitsreduzierender Elemente	III	13	II	2	<ul style="list-style-type: none"> • verkehrsberuhigte Straßen • dadurch entsteht Stau • notwendig z.B. in Ladehofstraße (Spielstraße nicht erkennbar)
8	Städtebauliche Integration der B 304 und Reduzierung der Geschwindigkeit als interkommunale Aufgabe	I	11	II	2	• dadurch entsteht Stau
9	Anreize für alternative Mobilitätsangebote setzen	IIII	14			
10	Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch Verlagerung von Kfz-Verkehr auf den ÖV / Rad als überörtliche Aufgabe	IIII	15	I	1	• wieder Thema Versorgungsfahrten

Überwiegend mittlere Zustimmung
Vereinzelt Ablehnung



Überwiegend hohe Zustimmung, wenig Ablehnung, ausgenommen Ziele 4, 7 und 8

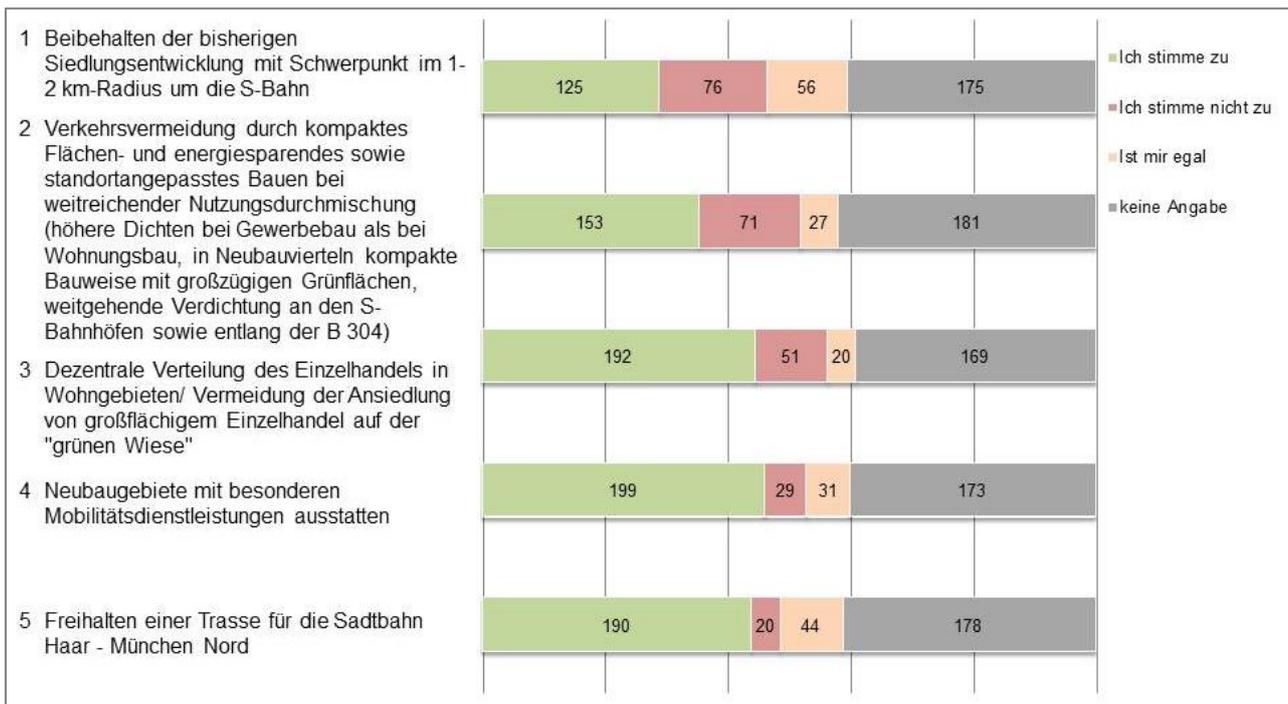



 Siedlungsentwicklung				
		 Ich stimme zu	 Ich stimme nicht zu	Anmerkungen
1	Beibehalten der bisherigen Siedlungsentwicklung mit Schwerpunkt im 1-2 km-Radius um die S-Bahn	 10		<ul style="list-style-type: none"> • aber bitte ohne Nachverdichtung (s. Gronsdorf-Siedlung)
2	Verkehrsvermeidung durch kompaktes Flächen- und energiesparendes sowie standortangepasstes Bauen bei weitreichender Nutzungsmischung (höhere Dichten bei Gewerbebau als bei Wohnungsbau / kompakte Bauweise mit großzügigen Grünflächen in Neubauvierteln / weitgehende Verdichtung an den S-Bahnhöfen sowie entlang der B304)	 9		<ul style="list-style-type: none"> • keine Hochhäuser (2x)
3	Dezentrale Verteilung des Einzelhandels in Wohngebieten / Vermeidung der Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel auf der „grünen Wiese“	 19		<ul style="list-style-type: none"> • zentraler Ortskern zur Versorgung soll dennoch bleiben! • Supermarkt / hochwertiger Lebensmittelmarkt in der Leibstraße
4	Neubaugebiete mit besonderen Mobilitätsdienstleistungen ausstatten	 10		<ul style="list-style-type: none"> • aber bitte auch mit 2 Stellplätzen pro Haushalt • ↑ lieber Carsharing innerhalb von Wohnsiedlungen
5	Freihalten einer Trasse für die Stadtbahn Haar – München Nord	 15		

Geringe bis hohe Zustimmung
Keine Ablehnung



Überwiegend mittlere Zustimmung,
Relativ hohe Ablehnung der Ziele 1,2 und 3

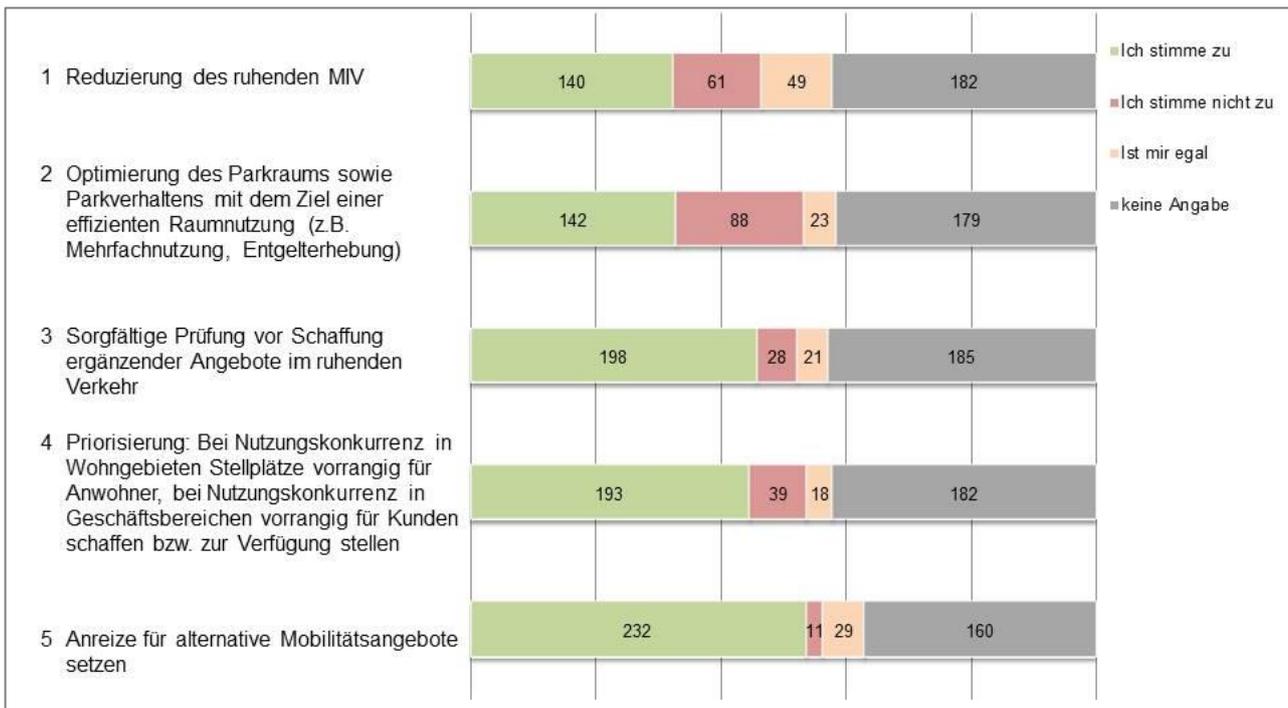



 MIV – ruhender Verkehr				
		 Ich stimme zu	 Ich stimme nicht zu	Anmerkungen
1	Reduzierung des ruhenden MIV im öffentlichen Raum	 11		
2	Optimierung des Parkraums sowie Parkverhaltens mit dem Ziel einer effizienten Raumnutzung (z.B. Mehrfachnutzung, Entgelterhebung)	 14		<ul style="list-style-type: none"> • plus zusätzliche Stellplatzmöglichkeiten (Parkhaus S-Bahn; Parkplatz, Tiefgarage Korbflechterwiese) • Gebühr P + R
3	Sorgfältige Prüfung vor Schaffung ergänzender Angebote im ruhenden Verkehr	 11	 1	<ul style="list-style-type: none"> • Zeitfaktor Prüfung
4	Priorisierung: Bei Nutzungskonkurrenz in Wohngebieten Stellplätze vorrangig für Anwohner, bei Nutzungskonkurrenz in Geschäftsbereichen vorrangig für Kunden schaffen bzw. zur Verfügung stellen	 13		
5	Anreize für alternative Mobilitätsangebote setzen	 18		<ul style="list-style-type: none"> • nur wenn es <u>attraktive</u> Alternativen gibt, sind Leute bereit umzusteigen

**Überwiegend mittlere Zustimmung
Kaum Ablehnung**



**Überwiegend mittlere Zustimmung,
Relativ hohe Ablehnung der Ziele 1 und 2**

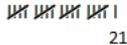
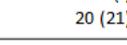
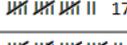
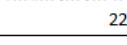
 ÖPNV				
		 Ich stimme zu	 Ich stimme nicht zu	Anmerkungen
1	Ausweitung der Verkehrszeiten in der Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit und Schwachverkehrszeit	 15		
2	10-Minuten-Takt bei der S-Bahn - sowohl Haar als auch Gronsdorf (kein Rückschritt auf den 15-Minuten-Takt akzeptabel; kein Güterverkehr auf den Gleisen, wenn dies den 10-Minuten-Takt gefährden würde)	 24		<ul style="list-style-type: none"> • 10-Minuten-Takt sehr wichtig !!! • besser <u>15-Minuten-Takt</u> durchgängig als 10 Minuten-Takt morgens / abends • Optimierung Pünktlichkeit der Digitalisierung
3	Ausbau und Stärkung tangentialer Verbindungen	 20		
4	Verbesserung der Verknüpfung zwischen S-Bahn / Bus	 19		<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung Buslinie 193 an S-Bahnhof Haar (2x)
5	Bruchfreie Verknüpfung Stadt München / Landkreis	 17		
6	Taktverstärkung auf stark frequentierten Linien	 17		
7	Einrichtung von Ortsverkehr mit Minibussen	 15	 3	<ul style="list-style-type: none"> • evtl. zusätzliche Verkehrsbelastung • zur Anbindung der Ortsteile • bringt nur etwas bei dichtem Takt → Bedarf?
8	Einrichtung von Nachtbussen	 19		<ul style="list-style-type: none"> • vor allem auch am Wochenende
9	Sukzessiver barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen	 11		
10	Verbesserung des Verknüpfungspunkts Haar (S-Bahn-Haltepunkt), u.a. Schaffung zusätzlicher Bushaltestellenkapazitäten, Sanierung des Bahnhofs inkl. Unterführung, Umbau Bahnhofsvorplatz, Erweiterung Fahrradabstellmöglichkeiten, Erhöhung Sauberkeit	 15		

Überwiegend hohe Zustimmung
Kaum Ablehnung, ausgenommen Ziel 3



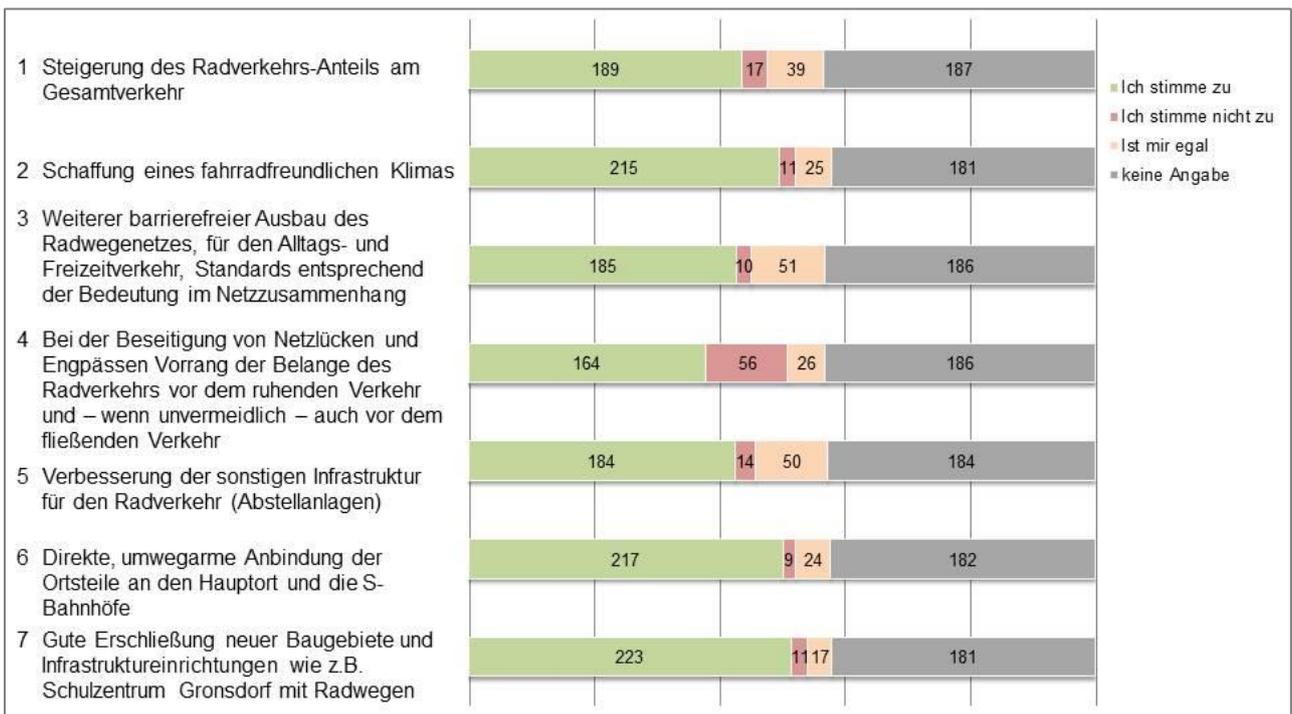
@
Mittlere bis hohe Zustimmung
Sehr wenig Ablehnung



 Radverkehr		 Ich stimme zu	 Ich stimme nicht zu	Anmerkungen
1	Steigerung des Radverkehrs-Anteils am Modal Split	 I 21		
2	Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas	 IIII 24		<ul style="list-style-type: none"> E-Ladestationen im Bahnhofsbereich zusätzliche Überdachungen der Abstellplätze nördlicher Bahnhofsbereich
3	Weiterer barrierefreier Ausbau des Radwegenetzes, für den Alltags- und Freizeitverkehr, Standards entsprechend der Bedeutung im Netzzusammenhang	 IIII 24		<ul style="list-style-type: none"> „Radautobahn„ Richtung Riem (2x)
4	Bei der Beseitigung von Netzlücken und Engpässen Vorrang der Belange des Radverkehrs vor dem ruhenden Verkehr und – wenn unvermeidlich – auch vor dem fließenden Verkehr	 (I) 20 (21)		<ul style="list-style-type: none"> ohne fließenden Verkehr
5	Verbesserung der sonstigen Infrastruktur für den Radverkehr (Abstellanlagen)	 II 17		<ul style="list-style-type: none"> Vorbild: neue Stellplätze S-Bahn Nord ☺
6	Direkte, umwegarme Anbindung der Ortsteile an den Hauptort und die S-Bahnhöfe	 II 22		
7	Gute Erschließung neuer Baugebiete und Infrastruktureinrichtungen wie z.B. Schulzentrum Gronsdorf mit Radwegen	 20		

**Sehr hohe Zustimmung
Keine Ablehnung**

**Überwiegend mittlere bis hohe Zustimmung
Wenig Ablehnung, ausgenommen Ziel 4**



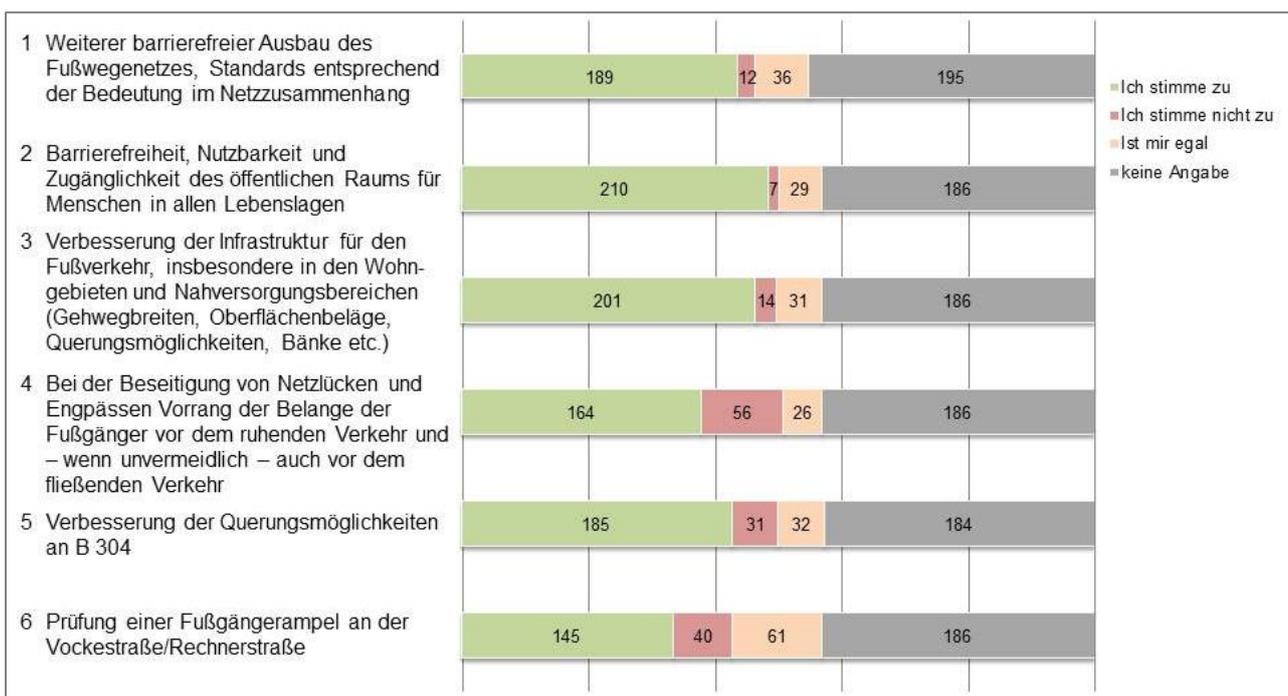
Fußgängerverkehr		Ich stimme zu	Ich stimme nicht zu	Anmerkungen
1	Weiterer barrierefreier Ausbau des Fußwegenetzes, Standards entsprechend der Bedeutung im Netzzusammenhang	13		
2	Barrierefreiheit, Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des öffentlichen Raums für Menschen in allen Lebenslagen	13		
3	Verbesserung der Infrastruktur für den Fußverkehr, insbesondere in den Wohngebieten und Nahversorgungsbereichen (Gehwegbreiten, Oberflächenbeläge, Querungsmöglichkeiten, Bänke etc.)	14		<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung der Gehwege in „Alt-Haar“ (Gartenstraße, Stadlerstraße, Brunnerstraße)
4	Bei der Beseitigung von Netzlücken und Engpässen Vorrang der Belange der Fußgänger vor dem ruhenden Verkehr und – wenn unvermeidlich – auch vor dem fließenden Verkehr	13		
5	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an B 304	21		<ul style="list-style-type: none"> Verlängerung der Grünphasen für Fußgänger konfliktfreie Schaltung
6	Prüfung einer Fußgängerampel an der Vockestraße / Rechnerstraße	13		<ul style="list-style-type: none"> Fußgängerampel nahe der Bushalte Max-Isserlin-Straße (2x)

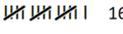
**Mittlere Zustimmung
Keine Ablehnung**



**Überwiegend mittlere bis hohe Zustimmung
Wenig Ablehnung,
ausgenommen Ziel 4 und 6**

@

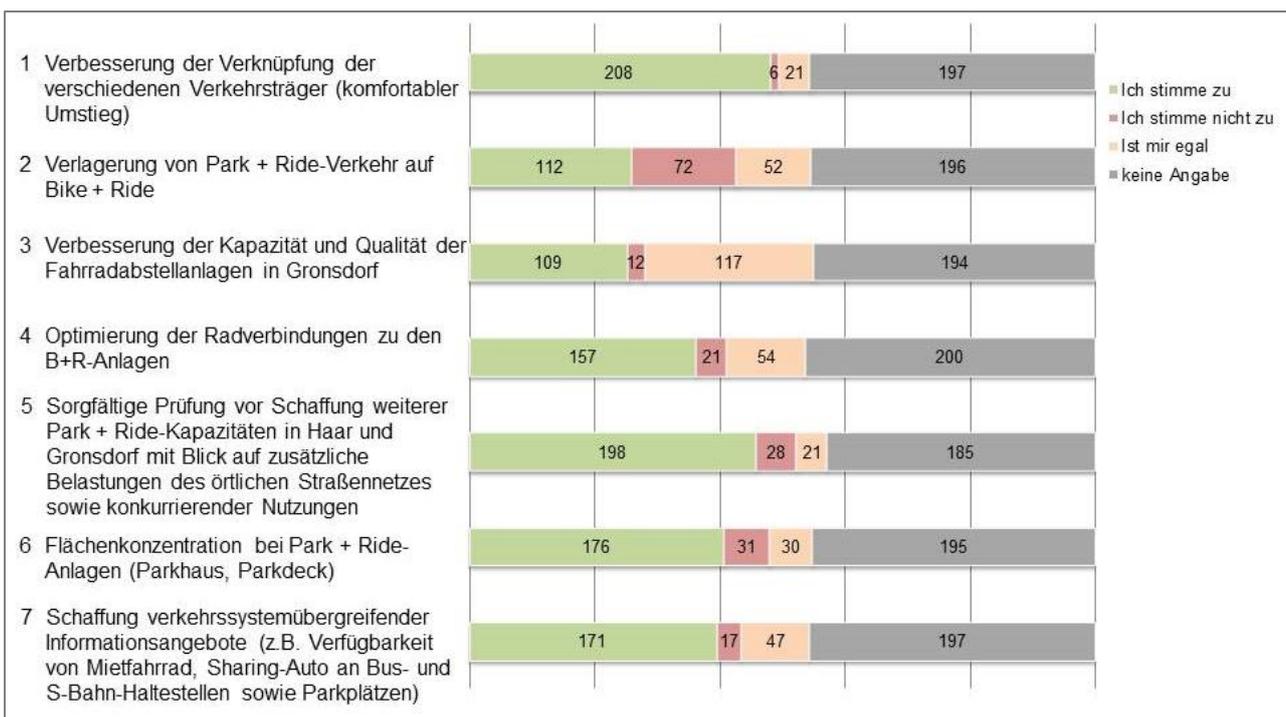


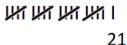
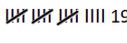
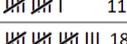
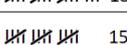
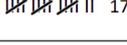
 Multimodale Verknüpfung					
		 Ich stimme zu	 Ich stimme nicht zu	Anmerkungen	
1	Verbesserung der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger (komfortabler Umstieg)	 15		<ul style="list-style-type: none"> Ludwig-Moser-Straße Übergang Buslinie 192 / 243 	
2	Verlagerung von Park + Ride-Verkehr auf Bike + Ride	 12		<ul style="list-style-type: none"> ggf. mit (kostenpflichtiger) E-Bike Ladestation MIV-Parkplätze reduzieren, Rad-Plätze erhöhen v.a. Süd 	
3	Verbesserung der Kapazität und Qualität der Fahrradabstellanlagen in Gronsdorf	 16		<ul style="list-style-type: none"> ganz wichtig ! dringend notwendig ! Attraktivität durch E-Ladestationen optimieren 	
4	Optimierung der Radverbindungen zu den B+R-Anlagen	 12			
5	Sorgfältige Prüfung vor Schaffung weiterer Park + Ride-Kapazitäten in Haar und Gronsdorf mit Blick auf zusätzliche Belastungen des örtlichen Straßennetzes sowie konkurrierender Nutzungen	 13	I	1	<ul style="list-style-type: none"> kein weiterer Ausbau gebührenpflichtiges Parken, kein zusätzlicher Verkehr durch Außenraumbewohner um Haar
6	Flächenkonzentration bei Park + Ride-Anlagen (Parkhaus, Parkdeck)	 12	II	2	
7	Schaffung verkehrssystemübergreifender Informationsangebote (z.B. Verfügbarkeit von Mietfahrrad, Sharing-Auto an Bus- und S-Bahn-Haltestellen sowie Parkplätzen)	 12			

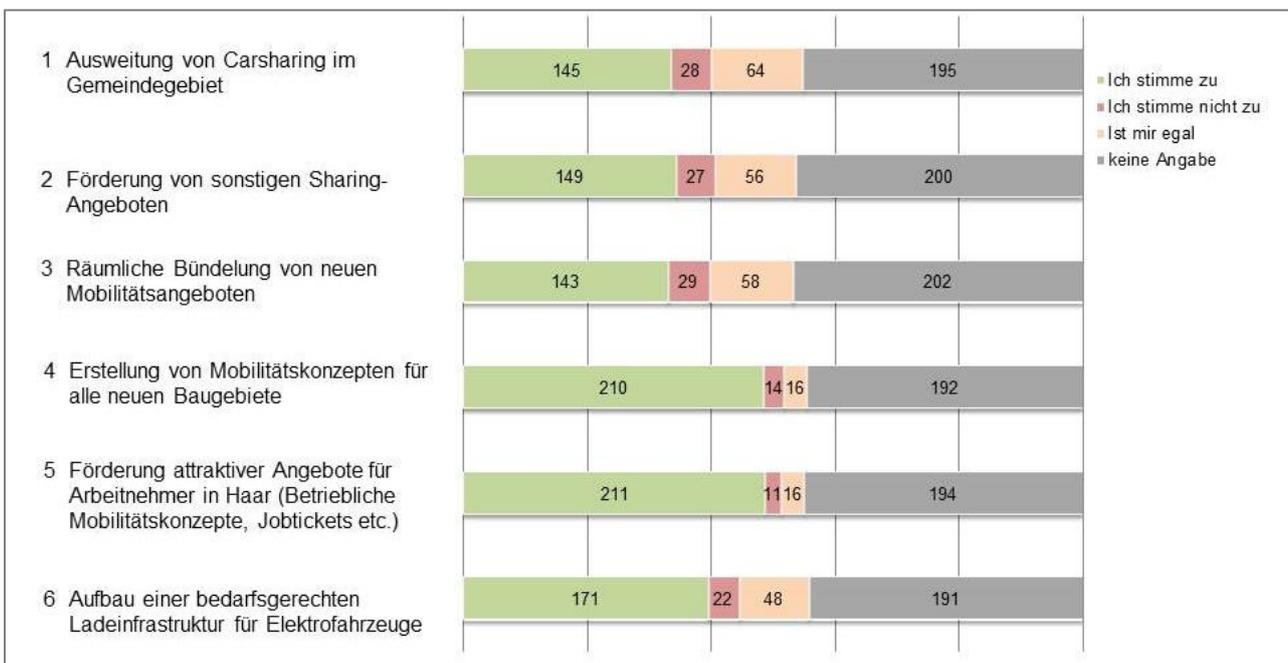
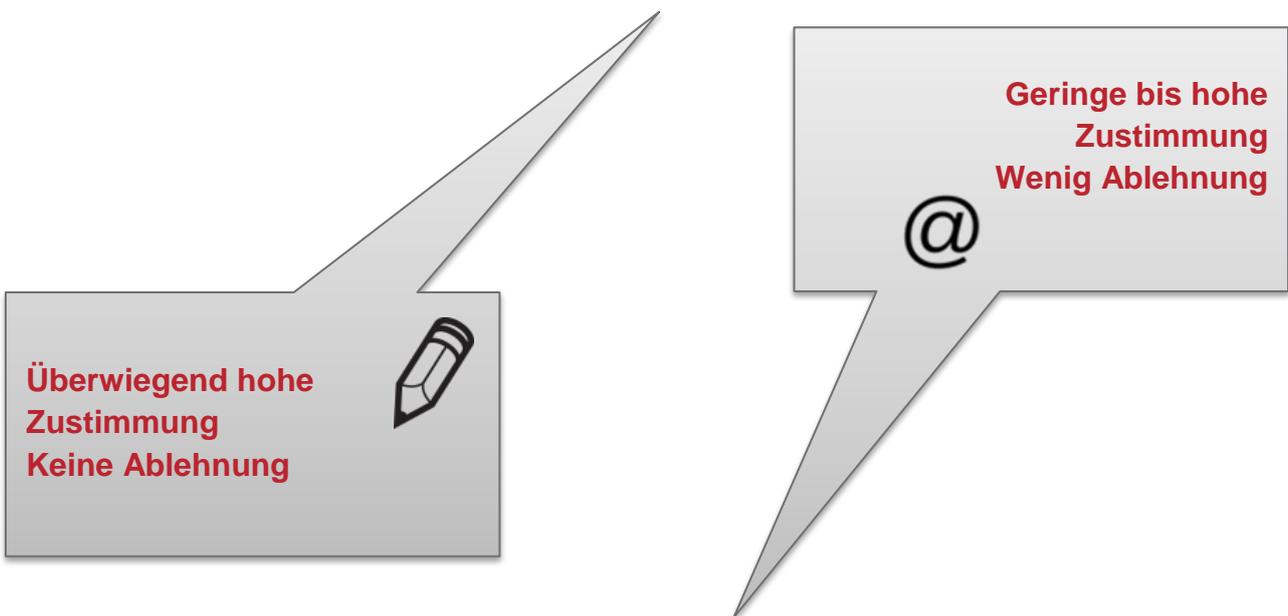
Überwiegend mittlere Zustimmung
Vereinzelt Ablehnung



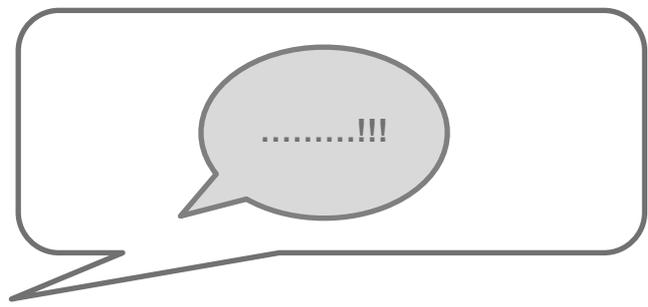
Überwiegend mittlere Zustimmung
Wenig Ablehnung, ausgenommen Ziel 2

 Neue Mobilitätsangebote		 Ich stimme zu	 Ich stimme nicht zu	Anmerkungen
1	Ausweitung von Carsharing im Gemeindegebiet	 21		<ul style="list-style-type: none"> • Carsharing-Angebot mit E-Ladestationen kombinieren • E-Autos als Carsharing
2	Förderung von sonstigen Sharing-Angeboten	 19		
3	Räumliche Bündelung von neuen Mobilitätsangeboten	 11		<ul style="list-style-type: none"> • einheitliches Tankkartensystem bei E-Ladestationen
4	Erstellung von Mobilitätskonzepten für alle neuen Baugebiete	 18		
5	Förderung attraktiver Angebote für Arbeitnehmer in Haar (Betriebliche Mobilitätskonzepte, Jobtickets etc.)	 15		
6	Aufbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	 17		<ul style="list-style-type: none"> • bei E-Bikes teilw. schwierig, da Ladekabel leicht gestohlen werden können (abnehmbar) • E-Ladestationen im Gewerbegebiet



Haben wir etwas vergessen?



Zum Abschluss bestand in beiden Beteiligungsformaten die Möglichkeit persönliche Wünsche, Anregungen und Kritikpunkte zu ergänzen. Diese wurden durch die Fachplanerinnen verschiedenen Themenbereichen zugeordnet und sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen.

... Durchgangsverkehr MIV/ Verkehrsbelastung	
 BÜRGERWERKSTATT	@ ONLINE-UMFRAGE
<ul style="list-style-type: none"> • Schleichverkehr durch Waldluststraße + Ludwig-van-Beethoven-Straße bekämpfen • Schleichweg Ludwig-van-Beethoven-Straße ständig Stau!!! • Ludwig-van-Beethoven-Straße: Reduzierung des Schleichverkehr durch bauliche Maßnahmen → 30 auf die Straße malen, eindeutige Beschilderung • Wohnstraßen vom Durchgangsverkehr reduzieren, z.B. Waldluststraße • Schleichwege Rechnerstraße/ Brunnerstraße einschränken • Verhinderung Durchgangsverkehr Rechnerstraße: Einbahnstraße Richtung Osten gehend oder Spielstraße • Autobahnring München Süd-West ist erforderlich, um den Verkehr A99 Ost zu entzerren • Mehr Straßen → mehr Verkehr: Autobahnparallele würde neue Probleme schaffen statt zu lösen • AUTOS RAUS AUS HAAR! → UMGEHUNGSSTRAßEN 	<ul style="list-style-type: none"> • Allgemeine Reduzierung des Durchgangsverkehrs. • Durchgangsverkehr muss verschlechtert werden, sodass zukünftig die Durchfahrt durch Haar gemieden wird. • Warum wehrt sich Haar nicht gegen den Verkehr, der aus den anderen umliegenden Gemeinden erzeugt wird z.B. durch Tempolimits, Kontrollen, Durchfahrtsbeschränkungen etc.? Nicht erwünschte Querverbindungen für den umliegenden Pendelverkehr müssen unattraktiver gemacht werden!

... Geschwindigkeit MIV	
 BÜRGERWERKSTATT	 ONLINE-UMFRAGE
<ul style="list-style-type: none"> • Tempo 30: Leibstraße Bahn → B 471 • Überbreite Straße Ludwig- van-Beethoven Straße mit geschwindigkeitsdämpfenden Elementen versehen • 30 km/h-Zonen in verkehrsberuhigte Zonen umwidmen insb. in Wohngebieten • Tempo 30: Schneiderhofstraße • Tempo 30 Zonen: Geschwindigkeitskontrollen • Geschwindigkeitskontrollen Bahnhofstraße • Tempokontrollen Vockestraße → viele Personen-Unfälle! • B 304 Tempo 50 max. 2-spurige Richtung • B 304 Tempo 50 inkl. Kontrolle (fest) • Straßen verschmälern bzw. als Parkplatz ausweisen → Reduktion der Geschwindigkeit • Tempo 30 in Richard-Reitzner-Allee klarer machen: Beschilderung, bauliche Barrieren, kein Tempo 50 in Leibstraße/Kreisel • Kreisverkehr in der Leibstraße muss baulich verändert werden, viele Fahrzeuge befahren die rote Markierung in hohem Tempo • Mehr Kontrollen der Geschwindigkeit am Bahnhofplatz, insbesondere Busse sind oft zu schnell! • ↑ Nicht nur Busse ! 	<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeiten kontrollieren, Parkverhalten kontrollieren, Geschwindigkeiten durch bauliche Maßnahmen reduzieren, MVV-Busfahrer auf Geschwindigkeitseinhaltung hinweisen. • In den Hauptwohngebieten des Jagdfeldrings das Tempo auf 30 zu drosseln, hier wird nur noch durchgerast.

... Zustand Verkehrswege	
 BÜRGERWERKSTATT	 ONLINE-UMFRAGE
<ul style="list-style-type: none"> • Fluch von Radwegen den Schnee räumen • Schneeräumen auch auf Radwegen an B 304 • Im Winter: erst Fußwege räumen, dann Straßen 	Empty cell for online survey

... Infrastruktur Radwege	
 BÜRGERWERKSTATT	 ONLINE-UMFRAGE
<ul style="list-style-type: none"> • Radwege auf Straßen farblich (rot) markieren • Radschnellwege: Nord/Süd u. Ost/West, Brücke über die B 471 • Fahrradabstellplätze öfter von "Schrotträdern" befreien, um Platz für reguläre Nutzung zu schaffen • Radwegenetz-Lücken schließen insbesondere Leibstraße • Fahrbahnmarkierung für alle Fahrradwege, die Verkehrsstraßen kreuzen • Radwegeverbesserung bei Bahnunterführungen • Direkter, gut ausgebauter Radweg zum Riemer Park • Radständer an der Nordseite vom Bahnhof sind super! Trotzdem parken viele auf der Wiese... • Endlich genug Radplätze an der S-Bahn! ☺ Jetzt bräuchten wir noch ausreichend Radschnellwege • DIREKTER AUSGEBAUTER RADWEG NACH GRASBRUNN DORF • Mehr Fahrradkontrollen - sehr oft verkehrswidriges Verhalten besonders nach Schulschluss 	<ul style="list-style-type: none"> • Generell sollte mehr für Radfahrer getan werden, Radwege und bessere Übergänge. • Intensive Abstimmung mit den umliegenden Gemeinden zu Fahrrad-Schnellwegen • Haar als Fahrradgemeinde mit breiten und sicheren Radwegen. • Umwidmung von kombinierten Rad + Fußwegen in "Fußwege frei für Rad" stoppen und in der Ortverbindung Haar - Grondsdorf rückgängig machen, die Gemeinde spart gerne Räumkosten im Winter aber das ist für einen fahrradfreundlichen Ort kontraproduktiv. • Bitte nicht die Kinder im neuen Verkehrskonzept vergessen! Und einfach mal über den Tellerrand schauen, warum funktioniert in der Türkei ein Dolmus, in Mexiko ein Collectivo und warum soll das nicht auch in Haar funktionieren? Bei Fußwegen und Radwegen auch für ausreichende Beleuchtung sorgen, gerade in den Wintermonaten sehr wichtig! Auch wenn mit Licht gefahren wird, werden Fußgänger und Radfahrer gern übersehen. Cool wären Radrouten durch Haar, die besonders gesichert sind.

... Infrastruktur Fußwege	
 BÜRGERWERKSTATT	@ ONLINE-UMFRAGE
<ul style="list-style-type: none"> • Wartezeit an der Ampel Bahnhofstraße (St.-Konrad-Straße zu Alte Schule) für Fußgänger extrem lang! Sollte sofort auf grün gehen • Fußgänger-Ampel in der Bahnhofstraße verbessern → schneller schalten • „Grünphase“ Fußgängerampel Leibstraße → Ludwig-van-Beethoven-Straße in südlicher Richtung zu kurz! • Fußgängerampel Übergang Vockestraße bei Rechnerstraße • ↑ evtl. mit Signalwirkung, beleuchteter Fußgängerübergang • Zebrastreifen Bahnhofsvorplatz Süd • Zebrastreifen am Übergang Bahnhof Südseite wären sinnvoll • ↑ !!! • Fußwege im Musikerviertel verbreitern für Krankenwägen + Rollstuhlfahrer 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Ignoranz von Autofahrern und Politikern ist ungebrochen hoch. Ihr könntet so leicht was machen für Fußgänger aber macht es einfach nicht! Wo sind die Zebrastreifen hin? Die gehören an jeden Übergang in 30er Zonen, an jeden Kreisverkehr! Es traut sich doch keiner mehr zu Fuß auf die Straße und das seht ihr jeden Tag. Im Übrigen hab ich das bei der ersten Wahl ich glaube vor etwa 8 Jahren schon mal an der Haustür gesagt und es hat sich nichts verändert. Gar nichts!

... Ruhender Verkehr	
 BÜRGERWERKSTATT	@ ONLINE-UMFRAGE
<ul style="list-style-type: none"> • Parkraum parzellieren, strategisch ausweisen → Freiräume erhalten • Parkgebühr entsprechend der ortsüblichen Miete für Wohnraum anheben • Kürzere Parkzeiten Leibstraße 45 Minuten • Häufig wird in Kurven geparkt → verschlechterte Sicht & dadurch Sicherheit • Parkverbot für LKW B 304 Richtung Osten → Verdunkelung des Fußweges → Angstraum • Bäckerei Dümig/Metzgerei Liebold Parksituation: STEHEN AUF DEM GEHWEG  • Zwang zu Pkw-Stellplatz auf Grundstück aufgeben → stattdessen Carsharing in Nachbarschaften 	<ul style="list-style-type: none"> • Außerdem müssen Parkplätze abgeschafft werden, Behinderten-Parkplätze geschaffen, alle Wege zu den Schulen für Fußgänger und Radfahrer gesichert werden.

... Ausbau ÖPNV	
 BÜRGERWERKSTATT	 ONLINE-UMFRAGE
<ul style="list-style-type: none"> • Busse 242/243 im 10/20 Minuten-Takt • Durchgehender, gut getakteter ÖPNV (gerne auch als Tram-Erweiterung von St. Veit bis Haar) entlang der B 304 (aktuell S-Bahn + Bus oder Bus/Bus → unattraktiv) • Busverbindung Ostring: um 2200 Uhr fährt nur 1 Bus (schlecht bei Veranstaltungen im Ort) → 20 Minuten-Takt wie zur Stießberger sinnvoll • Expressbusverbindung entlang B 471 Süd, z.B. bis Brunnthal (Gewerbegebiet: IKEA, etc.)/Phoenixbad • P&R aus Haar raus und mit kurzgetaketen Bussen mit S-Bahn verbinden • P&R kostenpflichtig 	<ul style="list-style-type: none"> • Ungebrochene Busverbindung Wasserburger Landstr. zum S-Bahnhof Haar (Verlängerung der Linie 193 z. B.), damit ein alter Mensch ohne Auto oder Fahrrad auch zum Zentrum am Bahnhof kommen kann.

... Neue Mobilitätskonzepte	
 BÜRGERWERKSTATT	 ONLINE-UMFRAGE
	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau für Elektromobilität finde ich außerordentlich wichtig. Der Schritt weg vom Verbrenner kann nur durch bereitgestellte Infrastruktur erfolgen. • Tiefgaragen für E-Autos vorbereiten. Wir würden gern ein E-Auto kaufen aber in unserer Garage (Dianastr.) gib es keine Stromdose, um so ein Auto zu laden. • Gerne würde ich mir schon seit zwei Jahren ein Elektro Auto zulegen. Da die Eigentümergeinschaft der Wohnanlage aber einer elektrischen Ausstattung meines Parkplatzes in der Tiefgarage nicht erlaubt wird, habe ich bisher davon abgesehen. • Haar autofreier halten. Mehr Anreize bieten, dass es attraktiver wird, den Ort zu Fuß, per Rad oder evtl. mit E-Kleinbussen zu erkunden bzw. zu nutzen.

... Verkehrssituation	
 BÜRGERWERKSTATT	 ONLINE-UMFRAGE
<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssituation Jagdfeldring insbesondere vor Schulbeginn (Erweiterung Jagdfeldschule!?) • Abbiegesituation Ottendichl Nord-Salmdorf zu Hauptverkehrszeiten schwierig! • 2-spuriges Abbiegen Leibstraße/Ludwig-van-Beethoven-Straße (uneindeutige Kennzeichnung) ist problematisch, Geheue → Lärmbelästigung • Kreisel B 471/304 • Shared Spaces, verkehrsberuhigte Straßen • Befahren der Gehwege verhindern, z.B. Waldluststraße Höhe Freibad/Hotel • Schulweg Bahnhofplatz untertunneln? Busse + Autos zu schnell, immer weniger Schulweg-Helfer zu finden • Leibstraße: bauliche Trennung der Nord/Südrichtung → besserer Fließverkehr wegen geringeren Konflikten durch Parken (ein/aus), mehr Querungsmöglichkeiten für Fußgänger (Brücken) • S-Bahn-Unterführung Leibstraße sehr dunkel → Angstraum 	<ul style="list-style-type: none"> • Ich verweise nochmal auf die gefährliche Situation vorm Metzger Liebold, sowie die gesamte Kirchenstraße. Ebenfalls äußerst gefährlich ist die Situation vorm Gymnasium und Jagdfeld-Grundschule, die NIEMALS hätte so groß ausgebaut werden dürfen. Dies bzgl. möchte ich auch darauf hinweisen, dass es für den Verkehr nicht förderlich ist, wenn die Eglfinger Kinder bis zur Jagdfeld Grundschule "gehen" müssen. Wer, bitte schön hat das zu verantworten? • Mit optischen Möglichkeiten (Farbgestaltung mit 30er- oder Spielstraßen-Symbol sowie an neuralgischen Kreuzungspunkten Straße / Fahrradweg) zur Verkehrsberuhigung oder Gefahrenreduzierung beitragen. • Haar braucht eine schöne Leibstraße, Autoverkehr drastisch einschränken - das wird zunächst weh tun, aber sich sehr schnell einpendeln. • Viele Verkehrsteilnehmer, die von Süden auf der 471 Richtung Norden fahren, wollen die Kreuzung Vockestrasse und Wasserburger Landstrasse meiden und biegen in die Waldluststraße ab, um dann via Defregger, Jagdfeldring, Hans-Stiessberger-Straße, Hans-Pinsel-Weg erst dann auf die Wasserburger Landstraße einzubiegen. Auf der ganzen Strecke herrscht eigentlich Tempo 30, das oft missachtet wird. Wieso kann man hier keine Ampeln (meinetwegen nur in Betrieb während der Berufszeiten) aufstellen, um die so die Abkürzung unattraktiv zu machen? • Trennung der Funktionen Durchgangsstraße und Gewerbegebiet in der Leibstraße (süd). Vorschlag: Leibstraße als Einbahnstraße eventuell mit Uhrzeitabhängiger Durchfahrtsrichtung. • Lärmbelästigung durch die Enfallstraßen und die A99 sehr hoch, insbesondere bei Ostwind (ca. 60 bis 70 dB lt. Handyapp) -

	<p>kann man hier etwas tun?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Problem mit den umfahrenden Lastwägen wird sich hoffentlich ändern, sobald die Baustellen auf der Autobahn enden. • Dringend eine Ampel an der Kreuzung Andreas-Kasperbauer-Str. und B471. • Die Planung einer Einbahnstraße in der Leibstraße halte ich für notwendig. Die neue Parkmarkierung in gleicher halte ich allerdings für einen Witz. Zumindest hätte man auch gleich die Löcher reparieren können, anstatt nur die Aufkleber anzubringen. • Die LKWs sind ein großes Problem. Hier wird sich Gedanken über Fahrrad usw... gemacht, aber die hunderte von LKW die jeden Tag durch Ottendichl rauschen und die Bevölkerung gefährden, kommen nicht vor. Die (alte) Forderung bleibt: der Bau einer Umgehungsstrasse! Oder diese Ausweichroute der LKWs die den Stau auf der A99 umfahren wollen, durch Maßnahmen (Tempo 30, andere Verkehrsberuhigung) für die LKWs unattraktiv machen.
--	--

... SuV Entwicklung	
 BÜRGERWERKSTATT	 ONLINE-UMFRAGE
<ul style="list-style-type: none"> • Bereich „Versorgungszentrum Nord“ Leibstraße/Bahnhofstraße/Konradstraße Ziel: ENTSPANNTES EINKAUFSERLEBNIS FÜR DIE GANZE FAMILIE; sozialer Treffpunkt/Austausch Vorschlag: KOMBINATION AUS 1) FUSSGÄNGERZONE IN DIESEM BEREICH 2) ANSIEDLUNG E-BIKE RIKSCHAS als umweltfreundliche Alternative für Einkäufe oder Besuche 3) Breit gefächertes kleiner (!) Einzelhandel statt noch einem Bäcker 4) Begrünung + Bänke statt Stau und parkende Autos • Planung: vom Fußgänger zum Auto → Fußgänger/Radl sollten Priorität haben • Leibstraße lebendiger machen → Fußgängerzone oder Einbahnstraße 	<ul style="list-style-type: none"> • Bitte schafft im Ortskern wieder ein Lebensmittelgeschäft, was man mit dem Radl gut erreichen kann. Lange Wege mit dem Auto für Einkäufe könnten so erspart bleiben. Danke für diese gut ausgearbeiteten Fragen. • Meiner Meinung nach darf Haar erst weiter wachsen, wenn es seine Hausaufgaben bzgl. Verkehrsbelastung gemacht hat. Einen weiteren Fehler, wie den Jugendstilpark und die Monsterschule am Jagdfeldring darf nicht noch einmal passieren. Einen Schulcampus in Gronsdorf darf nicht umgesetzt werden, solange der Verkehr nicht gut und für alle akzeptabel gelöst ist. Eine Nordtangente löst nicht das Verkehrsproblem! Ich möchte dringlich auf Kapazitäten wir

<ul style="list-style-type: none"> Leibstraße autofrei! → Fußgängerzone = Aushängeschild der Gemeinde 	<p>Prof. Jan Gehl verweisen, der von großen Städten, wie z.B. London, New York oder Kopenhagen beauftragt wurde und großartiges geleistet hat.</p> <p>Es ist an dieser Stelle ratsam, jemanden neutralen zu holen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Bitte denken Sie ernsthaft über den eventuell geplanten Bau der Verbindungsstraße Rappenweg-Schwablhofstraße nach. Diese würde massiv die Lebensqualität aller betroffenen Anwohner stören. Haar hat zu lange gewartet um mobil zu werden. Verlagerung des Durchgangverkehrs zu spät / gar nicht begonnen. Gesamtkonzept Jugendstilpark und Verkehr sollte vorher fertig sein, nicht erst wenn der Bau fast fertig ist. Anbindung zwischen den Gemeindeteilen fehlt teilweise komplett. Anbindung an Riem ist nicht gegeben, außer über den Feldweg oder ohne Radweg in der Gronsdorfer Str. Es wird Zuviel gebaut in Haar. Seit Jahren am Bahnhof und nun die Leibstrasse dazu ohne das auf die Anwohner geachtet wird. <p>Vlt. Könnte man die Parkplätze, die es dort gibt und eingeschränkt vorhanden sind wenigstens für die Anwohner sperren, so dass die Büros, die dort arbeiten, diesen nicht belagern</p> <ul style="list-style-type: none"> Keine Zufahrt ins neue Wohngebiet Jugendstilpark/ Anstalt über die Leibstraße, die eh überlastet ist. Es ist Zeit zu handeln! <p>Der Mensch ist ein Individuum, deshalb ist der Individualverkehr so beliebt. Die Zeit ist schnelllebig, dem kann man nur individuell nachkommen.</p> <p>Flexible und zeitnahe Mobilität geht nur individuell, egal ob Fahrrad oder Kfz. Außerdem macht Auto- und Motorradfahren immer noch Spaß.</p> <p>Leider gibt es "Kräfte", die uns gerade den Spaß verderben.</p> <p>Und das ist schade!</p> <p>Es gibt durchaus konkrete Vorschläge mit dem MIV, die man realisieren kann. Da muss die gewinnträchtige Nachverdichtung auch mal zurückstehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Ja, die Nachbargemeinden in die Planung einzubeziehen. Zum Beispiel fragt sich, warum bei dem neuen Wohngebiet am Bahnhof Gronsdorf nur eine Anwohnerstraße gebaut wurde - insbesondere da der Schulcampus noch hinzukommt
--	---

	<p>und mit einer massiven Zunahme des Verkehrs zu rechnen ist? Auch wenn noch ein Grundstück am Rappenweg fehlt, zeugt das nicht von vorausschauender Planung.</p> <ul style="list-style-type: none">• Rendite und Wachstum HINTEN ANSTELLEN. Wir sind seit 2010 in Haar. Der Wohnungsbau, die Verdichtung und der Verkehr haben leider zum Nachteil der Lebensqualität stark zugenommen."• optimierter Verkehrsführung des MIV, v.a. bei Stau auf der A99.• Ein richtiges Zentrum in Haar und Naherholung für die Haarer Bürger ohne Autoverkehr mit Flair für mehr Outdoor-Lebensqualität.• Es ist ein ziemliches Problem, fast unlösbar. Für mich ist es verursacht durch den starken Zuzug und den Bau von zu vielen Wohnungen. Wo viele Menschen sind, ist viel Verkehr. Deshalb sollte man bald den Wohnungsbau auslaufen lassen.• Nordtangente und Weiterführung zum Gutshof unbedingt vermeiden. Zerstört nur den Naherholungswert und führt zu neuer Rennstrecke für weitere Pendler und damit zu noch mehr Verkehrsbelastung in Haar.
--	---

... Sonstiges	
 BÜRGERWERKSTATT	@ ONLINE-UMFRAGE
<ul style="list-style-type: none"> • Habe ich bisher nicht verstanden: Warum neue GS am Jagdfeld, wenn Bevölkerungswachstum auf der anderen Bahnseite geplant/künftig? • Vermehrt gewerbliche Fahrzeuge als Werbeträger im öffentlichen Raum • Viel zu positiv dargestellt heute! Bekomme jeden Tag Stau mit • Die Fragen sind so gestellt, dass sie nur mit „ja“ beantwortet werden können • Bei der Formulierung der Fragen kann man NUR zustimmen L • ↑ gut • Reine Suggestivfragen 	<ul style="list-style-type: none"> • 1. Ihre Ziele sind viel zu allgemein formuliert und erlauben jeder politischen Partei das raus zu lesen, was man rauslesen möchte • 2. Die Befragungssystematik entspricht nicht neutralen Marktforschungs-Standards und ist in wesentlichen Teilen suggestiv => die Absicht Zustimmung für eigene Vorstellungen zu bekommen dominiert. Beispiele: (a) Warum zeigen Sie nur ein Bild des neuen Fahrradständers am Bahnhof Nordseite, warum zeigen Sie nicht die Situation auf der Südseite? Selbst wenn Verbesserungen geplant sein sollten (b) warum zeigen Sie nicht ein Bild des täglichen Verkehrschaos auf der Leibstraße? Ihre Initiative ist grundsätzlich zu begrüßen, entbehrt aus statistischer und marktforscherischer Sicht aber leider jeder Repräsentativität und Verwertbarkeit. Eine große vergebene Chance. Ich bin enttäuscht von der fehlenden Professionalität! • Bitte Fahrlehrer mit in die Verkehrsplanung integrieren. • Die Fragestellung ist für ältere Personen auf zu hohem Niveau. Die Wortwahl bitte einfacher gestalten, nicht jeder verfügt über ein Abitur. • Die Umfrage ist übers Handy nicht so gut zu bearbeiten, deshalb nur eingeschränkte Beantwortung. • Grundsätzlich ist diese Untersuchung sehr zu begrüßen. • Unabhängige Fachleute mit großem Wissen können das Bewusstsein der Entscheidungsträger im positiven Sinn beeinflussen und die Sorgen und Anwohner realer machen. Wichtig sollte sein, möglichst die Gesamtheit der Entscheidungsträger zu mobilisieren. • Super das sich die Gemeinde Gedanken darüber macht. Vielleicht hätte das schon etwas eher passieren können - aber gro-

	<p>ßes Lob das dieses Thema aufgegriffen wurde und man sich Gedanken macht.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es würde mich wirklich wahnsinnig freuen, wenn nach dieser Umfrage auch nur eine Kleinigkeit mehr umgesetzt werden würde als nach der letzten Umfrageaktion ... <p>Für eine positive Gemeindeentwicklung und mit der Aussichtung auf Förderung der Infrastruktur und des Verkehrsflusses. Es gibt so viele "Baustellen" in Haar ... man denke nur an die Bauzeit am Bahnhof ... hier war offensichtlich nur der nördliche Teil der Sanierung mit den Zuwegen absolut vorrangig ... in jeder Beziehung ... der südliche Teil bekam den Busparkplatz ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gutes Gelingen! • Trotz meiner vielen Kritikpunkte lebe ich gerne in Haar. • Es ist schön in Haar zu wohnen..... • Baustellen in Haar zeitversetzt planen, Schön, dass der Bürger befragt wird Tolle Gemeinde! • An die Kollegen vom Ordnungsamt / Polizei derzeit auffällig 21-23 Uhr Jagd-feldcenter und 19-21 Uhr Boni, vermehrter Drogenkonsum und Handel. • Ich persönlich als Anwohner der Wasserburger Straße fühle mich von der Politik und der Polizei im Stich gelassen. Ich bin vielleicht die einzige, die dies äußert, aber wie mir geht es mehreren meiner Nachbarn • Die Sauberkeit in der Gemeinde lässt zu wünschen übrig. Der Müll an den Einkaufszentren, Aldi, Edeka und Lidl ist eine Zumutung. Die Hundetüten liegen im Wald verstreut. • ...die Gronsdorfer-Bürger sind nur ein kleiner Teil von Haar, aber sie sollten mit ihren gewichtigen Anliegen nicht vergessen werden. Jeder Unfall aufgrund "nicht realisierter" Verbesserungen ist einer zu viel, vielen Dank! • Die eigene Mobilität im Ort hängt stark von Faktoren ab, die die Gemeinde nicht beeinflussen kann (Wetter, Kinder, Zeit, ...). • Gegen die B304 wird es wohl auch für euch schwer - aber viel Glück :)
--	---

Wer hat alles mitgemacht?



@ ONLINE-UMFRAGE

Die folgende Abbildung zeigt die Geschlechterverteilung der Teilnehmenden. Es haben nahezu gleich viele weibliche und männliche Personen bei der Online-Umfrage mitgemacht.

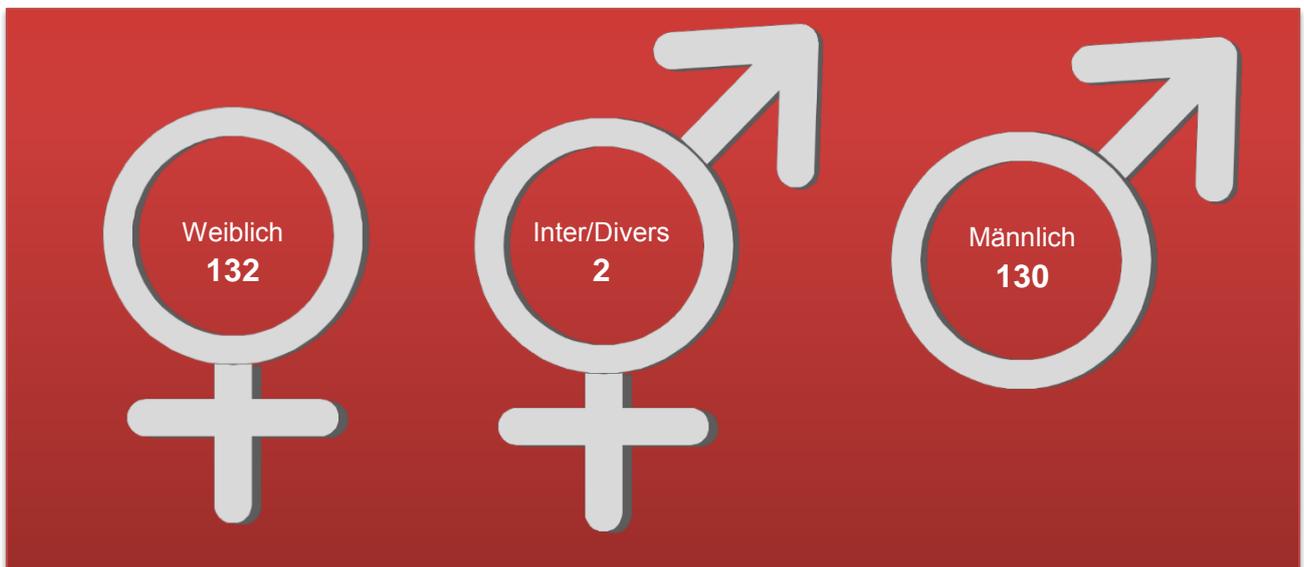


Abb. 5 Online-Umfrage: Geschlechterverteilung der Teilnehmenden

Die folgende Abbildung 5 zeigt die Altersverteilung der Befragten. An der Umfrage haben vor allem Bürger*innen, die zwischen 35 und 55 Jahre alt sind teilgenommen, hier ist ein deutlicher Peak zu verzeichnen. Die Altersgruppen der 25-34-jährigen und der 55-64-jährigen sind etwas geringfügiger vertreten. Es haben nur sehr wenige Jugendliche zwischen 18-24 Jahre und Senioren über 65 Jahre an der Online-Umfrage teilgenommen. (vgl. Abb. 6)

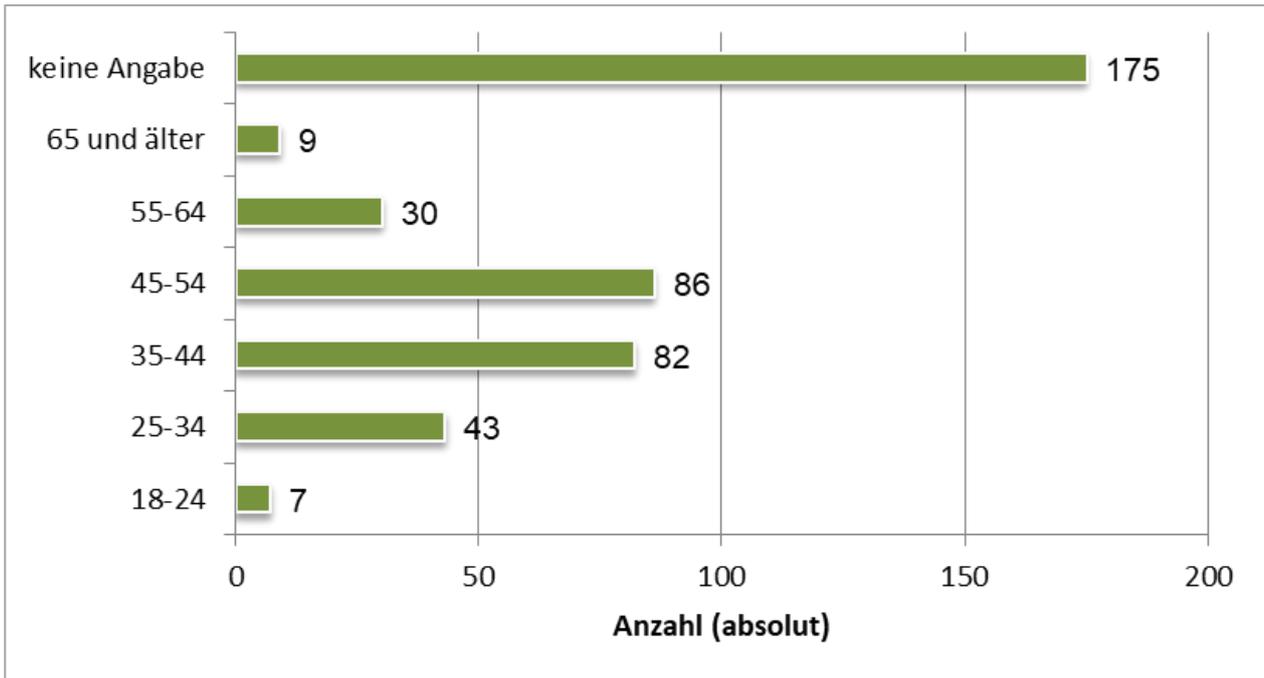


Abb. 6 Online-Umfrage: Altersverteilung der Teilnehmenden

Mehr als die Hälfte der Befragten besitzt ein Kraftfahrzeug sowie ein Fahrrad. Immerhin 33 Personen geben an eine Carsharing-Mitgliedschaft zu besitzen und 34 Teilnehmende besitzen ein E-Bike/ Pedelec. Nur sehr wenige Befragte geben an ein Lastenfahrrad oder ein E-Auto zu besitzen. (vgl. Abb. 7)

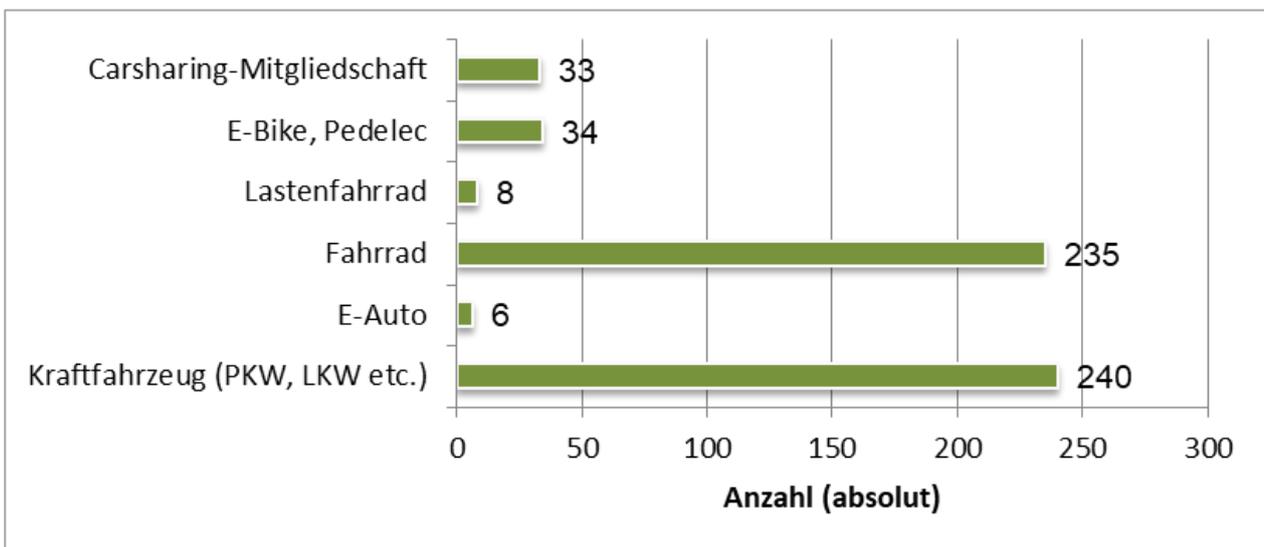


Abb. 7 Online-Umfrage: Besitz von Verkehrsmitteln

ANHANG

Gemeinde Haar Integriertes Mobilitätskonzept

1. Bürgerwerkstatt

am Mittwoch, den 20. März 2019



14.05.2019

Arnulfstraße 60, 3. OG
80335 München
Telefon +49 (0) 89 53 98 02-61
Telefax +49 (0)89 5 32 83 89
b.kastrup@pv-muenchen.de
s.bauer@pv-muenchen.de
Internet www.pv-muenchen.de

Tagesordnung Bürgerwerkstatt zum Integrierten Mobilitätskonzept Haar

am Mittwoch, den 20. März 2019

18.00	Begrüßung	Frau Gabriele Müller, 1. Bürgermeisterin der Gemeinde Haar Planungsverband München (PV)
18.10	Ergebnisse der Bestandsanalyse und Ziele 	Frau Birgit Kastrup (PV) Herr Robert Ulzhöfer (Planungsgesellschaft Stadt Land Verkehr)
ab ca. 19.15	Ihre Bewertung <ul style="list-style-type: none"> • Ist-Zustand und • Ziele, die erreicht werden sollen 	Bürgerinnen und Bürger
20.30	Gemeinsame Auswertung und Ausblick auf die nächsten Schritte 	Frau Birgit Kastrup (PV) Frau Susanne Bauer (PV)
ca. 20.45	Ende der Veranstaltung	

18:00 Uhr	Begrüßung und Tagesordnung
------------------	-----------------------------------

Zu Beginn der Veranstaltung begrüßte Frau Bürgermeisterin Gabriele Müller alle Anwesenden und erläuterte den Anlass für die Beauftragung eines Integrierten Mobilitätskonzeptes. Vor dem Hintergrund zunehmender Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen solle ein integriertes Mobilitätskonzept aufzeigen, wie die steigenden Anforderungen an die Mobilität ortsverträglich und nachhaltig künftig in der Gemeinde Haar berücksichtigt werden können. Dabei gehe es vor allem auch um Überlegungen, wie die Mobilität in Haar zukünftig aussehen soll. Ein integriertes Mobilitätskonzept umfasse alle Verkehrsarten: Fußgänger und Radfahrer, den öffentlichen Personennahverkehr und den Autoverkehr.

Im Anschluss daran erläuterte Frau Bauer (PV) die Tagesordnung und somit den Ablauf der Bürgerwerkstatt.

Damit alle anwesenden Bürgerinnen und Bürger über den bisherigen Stand der Bearbeitung informiert sind beginnt die Veranstaltung mit der Vorstellung der Ergebnisse der fachlichen Bestandsaufnahme und der daraus abgeleiteten Zielvorstellungen durch Frau Kastrup (PV) und Herrn Ulzhöfer (PSLV).

18:10 Uhr	Ergebnisse der Bestandsanalyse
------------------	---------------------------------------



Vortrag Frau Kastrup / Herr Ulzhöfer

Die Ergebnisse der fachlichen Bestandsanalyse (Stärken und Schwächen) und die daraus abgeleiteten Ziele für das Mobilitätskonzept umfassen folgende Themenbereiche:

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

Alle im Vortrag gezeigten Folien sind als pdf-Datei dem Protokoll beigelegt.

Zu diesem Vortrag gab es keine Verständnis- oder Rückfragen durch die anwesenden Bürgerinnen und Bürger.

ab ca. 19:10 Uhr	Ihre Bewertung
-----------------------------	-----------------------



Im Anschluss an die Vorstellung der Ergebnisse der fachlichen Bestandsaufnahme hatten die Bürgerinnen und Bürger an zahlreichen Stellwänden die Gelegenheit,



- den Ist-Zustand in der Gemeinde Haar aus ihrer eigenen Perspektive zu bewerten und
- die bisher erarbeiteten Ziele zu bewerten und zu ergänzen.

Erstes Stimmungsbild der Bürgerinnen und Bürger über ihre derzeitige Verkehrssituation



Ergebnisse: Konfliktpunkten verschiedener Verkehrsträger



Insgesamt wurden zahlreiche Konfliktsituationen von Seiten der anwesenden Bürgerinnen und Bürger hervorgebracht. Diese sind räumlich heterogen und flächendeckend verteilt, allerdings mit eindeutiger Schwerpunktsetzung im Bereich der Hauptverkehrsachsen der B 304, B 471 sowie der Leibstraße.

Sie sind nach Ansicht der anwesenden Bürgerinnen und Bürger zum einen der derzeitigen Verkehrssituation geschuldet, zum anderen auch durch zu hohe Geschwindigkeiten hervorgerufen. Parkende Autos an Einmündungen verschlechtern die Sichtverhältnisse, Kreisverkehre werden oft nicht ausreichend wahrgenommen und Ampelschaltungen nicht ausreichend aufeinander abgestimmt. Bei Letzterem kommt es daher des Öfteren zu Rückstaubildung sowie zu langen Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer.

Viele B Bürgerinnen und Bürger forderten sowohl mehr Tempokontrollen als auch eine Reduzierung der Geschwindigkeiten von beispielsweise Tempo 50 auf Tempo 30 in der Leibstraße. Auch Schleichverkehre der B304 und B 471 standen verstärkt im Fokus der Konflikte zwischen MIV und Anwohnern.

Die Einträge auf der Karte und die Äußerungen zu den verschiedenen Bereichen sind in den folgenden Abbildungen dargestellt.

Mobilitätskonzept Haar

Ergebnisse der 1. Bürgerwerkstatt am 20.03.2019 in Haar

Konfliktsituationen verschiedener Verkehrsträger

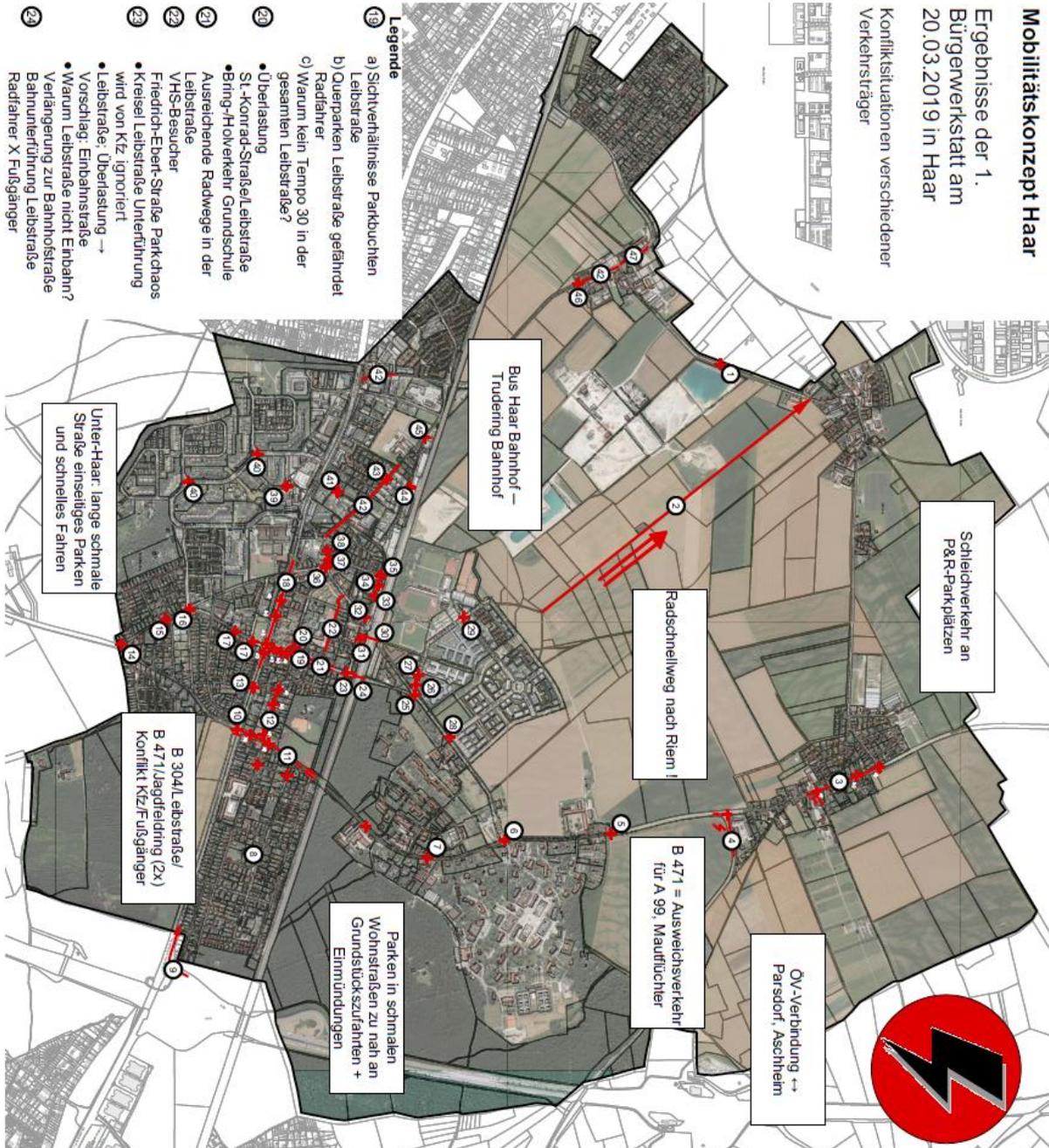


- 9) A 99 Nord Ausfahrt Stau wegen Verkehrsmenge → Ebersberg Kreuzung B 471 & B 304 → Zufahrt zur Autobahn wird durch Jugendstilpark von Ottendichl kommend sicherer stärker frequentiert/können aber nur ca. 3 Autos links abbiegen!!!
- 10) a) Fußgängerübergang Vockestraße (Hohe Freizeithelm) → evtl. mit Signalwirkung stärken
- 11) b) Entscheidung der Vockestraße • Vermeidung von Mautvermeider • Sicherung des Schulweges • Tempo 30
- 12) • Warum kein Tempo 30 in der Vockestraße?
- 13) a) Tempo 30 - Brunnenstraße/Stadlerstraße
- 14) b) Schleicherkehr Brunnenstraße - Tempo 30 - Stadlerstraße
- 15) c) Brunnenstraße: Glascontainer-Stellplatz zu klein Stadlerstraße/B 304
- 16) Sichtverhältnisse Schleicherkehr Waldluststraße + Ludwig-van-Beethoven-Straße
- 17) • Waldluststraße: zu hohe Geschwindigkeit, Tempo 30! Kontrollen erforderlich
- 18) • Poller vor Waldluststraße 50, Antrag wurde eingereicht wegen Gehwegfahrer (z.B. Lieferdienst) Ludwig-van-Beethoven-Straße → Defreggerstraße zu hohe Geschwindigkeit! Gefahr für Fußgänger
- 19) Sichtverhältnisse Nebenstraße der Ludwig-van-Beethoven-Straße
- 20) a) An der B 304 zu schmaler Radweg, Fußgängerwege zu breit
- 21) b) Parkallsituation entlang B 304: Dauerparkter speziell Lkw
- 22) c) Waldluststraße/Leibstraße!
- 23) d) Leibstraße/B 304: Fußgängerübergänge, Radfahrer → kommt nicht in einem Rutsch rüber, Fußgänger müssen lange stehen! Werden nass!
- 24) d) Ampelschaltung: Leibstraße/Wassener Straße → an Hauptverkehrszeiten sehr langer Rückstau in der Leibstraße (Ausfahrt Tiergarage nicht möglich Leibstraße
- 25) Beamtenwohnungsverein), Gartenhoistiedlung Konfliktsituationen verschiedener Verkehrsträger

Mobilitätskonzept Haar

Ergebnisse der 1. Bürgerwerkstatt am 20.03.2019 in Haar

Konfliktsituationen verschiedener Verkehrsträger



- 25 Kreisverkehr Leibstraße wird nicht wahrgenommen
- direkte Querung > 30 km/h
- Fußgänger Vorrang genommen
- kein Blinker gesetzt
- Beschilderung schlecht einsehbar, insbesondere 30er-Zonenschild
- Radweg Richard-Reizner-Allee endet am Kreisell
- Parkplatz Annelies-Kupper-Allee Konflikt mit Radverkehr
- Hohe Geschwindigkeiten am Sportpark
- Unterführung Bahnhof Haar muss besser werden
- Zebrastreifen am Bahnhof Haar Süd
- Schleichverkehr Bahnhofsbereich Egliling (GE)
- Mehr Geschwindigkeitskontrollen in der Bahnhofstraße
- Bahnhofstraße keine Einbahnstraße
- P&R-Station Haar/Süd wird von München genutzt
- Ladehofstraße: nicht erkennbar als Spielstraße
- Höglsweg Bahnunterführung: Konflikt Fahrrad/Fußweg
- Kirchplatz leider keine Fußgängerzone
- Parksituation Metzger/Bäcker sehr problematisch
- Zebrastreifen/Parkplätze
- Zu wenige Parkplätze Lidl-Markt und gefährliche Ausfahrt
- Hohe Abbiegeschwindigkeit, fehlende Markierung für Radwege + Fußgänger!
- Katharina-Eberhard-Straße: Begegnungsverkehr schwierig, Schwererkehr
- Keiferhofer Straße X Gronsdorfer Straße X Lorenz-Huber-Straße
- Sichtverhältnisse Ost -> Süd Gronsdorfer Straße zu Zeiten des Wertstoffhofes hohe Belastung und enge Verhältnisse durch parkende Autos
- Peter-Henlein-Straße zu sehr mit Lkw belastet Wildes Parken!
- Peter-Henlein-Straße/Gronsdorfer Straße Spiegel
- Tempo 30 vorverlegen
- Geh-Fahr-Weg mit „weißen“ Parkzonen und Findlingsteinen
- Konfliktsituationen verschiedener Verkehrsträger

Ergebnisse: Anregungen zu Fußwegeverbindungen



Die Ergebnisse der Anregungen zu Fußwegeverbindungen weisen räumlich punktuelle Vorschläge auf.

Der Anteil der Vorschläge für die Verbesserung bestehender Wege überwiegt dabei deutlich den Anteil des Ausbaus von neuen Fußwegen. Auffällig sind hierbei besonders die geballten Anregungen an der unteren Leibstraße.

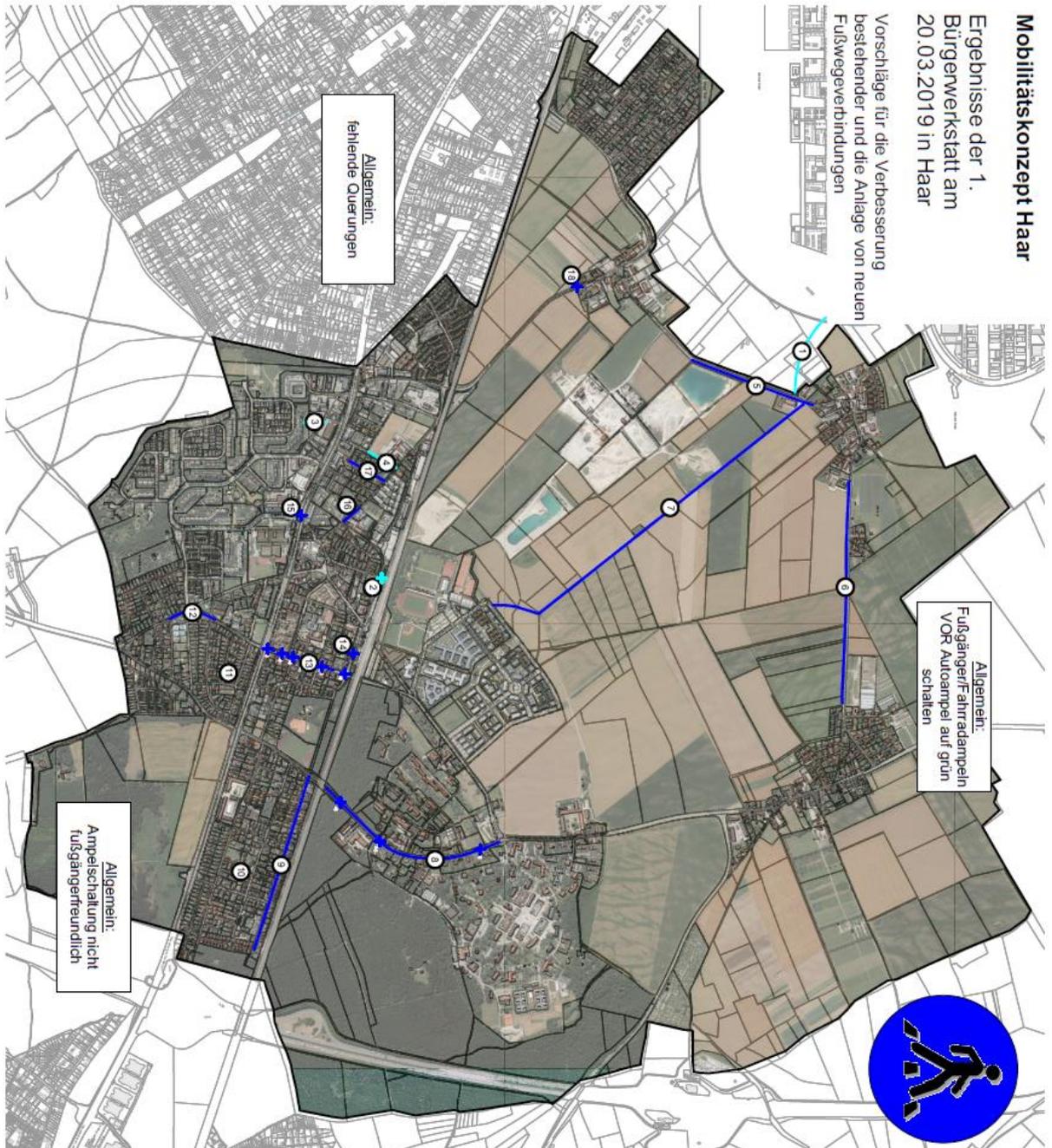
Häufige Kritikpunkte waren allgemein fehlende oder nicht ausreichend gesicherte Fußgängerübergänge, die seitens der Bürgerinnen und Bürger bereits als Gefahrenquelle eingestuft werden. Es wird zudem an die Ausbaufähigkeit spezifischer Fußwege hingewiesen, die durch fehlende Beleuchtung, zu schmale Gehwege sowie mangelnde Barrierefreiheit negativ auffallen. Auch die Ampelschaltung sollte zu Gunsten der Fußgänger optimiert werden.

Die Einträge auf der Karte und die Äußerungen zu den verschiedenen Bereichen sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

Mobilitätskonzept Haar

Ergebnisse der 1. Bürgerwerkstatt am 20.03.2019 in Haar

Vorschläge für die Verbesserung bestehender und die Anlage von neuen Fußwegeverbindungen



- Legende**
- 1 Zugang zum Riemer Park verbessern
 - 2 Übergang Sportpark/Straße ohne Fußweg
 - 3+4 zusätzliche Fußwege
 - 3+6 fehlende Beleuchtung
 - 7 befestigter Weg, auch im Winter nutzbar
 - 8 a) Übergang zwischen der Ampel Krankenhaus und der Max-Issehin-Straße
b) wird die Ampel von Autos aktiviert, bleibt die Fußgängerampel trotzdem rot
c) Radweg zu nah an der B 471, sehr eng
 - 9 Im Winter kein Gehweg vorhanden - Schneemassen
 - 10 Fußgänger auf Straße
 - 10+11 schmale Fußwege/Straßen → verkehrsberuhigte Straße
 - 12 Schleichweg, überhöhte Geschwindigkeit, unübersichtlich, Gefahr bei Quertung
 - 13 a) Fußgängerüberweg vor Kreisel durch deutliche Markierungen sichern
b) Fußgängerüberweg (idealerweise mit Ampelanlage)
Leibstraße/Kreuzungsbereich Gartenstraße
c) ordentliche Trennung von Fuß- und Radwegen
d) mehr Überquerungsmöglichkeiten bei der Leibstraße, z.B. Zebrastreifen
e) Verlängerung der Grünphase, konfliktfreie Schaltung, nicht versetzt (bei grün hinten, fährt vorne noch die B 304)
zu hohe Geschwindigkeit der Autos - Tempo (14)
 - 14 Zu kurze Grünphase bei Ampelübergang B 304 Richtung Süden am Hochhaus (2x)
 - 15 Barrierefreiheit
 - 16 Als Fußgänger fühlt man sich hier nicht ganz sicher! → alle Menschen vs. Auto
 - 16+17 gewünschte neue Gehwegeverbindungen
 - 18 Verbesserung bestehender Gehwegeverbindungen

Ergebnisse Anregungen zu Radwegeverbindungen



Bei der Infrastruktur von Radwegen wurden von den Bürgerinnen und Bürger einige neue Verbindungen gewünscht.

Diese beziehen sich insbesondere auf die Anbindung der umliegenden Ortschaften Gronsdorf, Salmdorf und Ottendichl mit dem Zentrum Haars sowie einen verbesserten Zustand des Rad-schnellwegs nach Riem zur U-Bahn Haltestelle „Arcaden“.

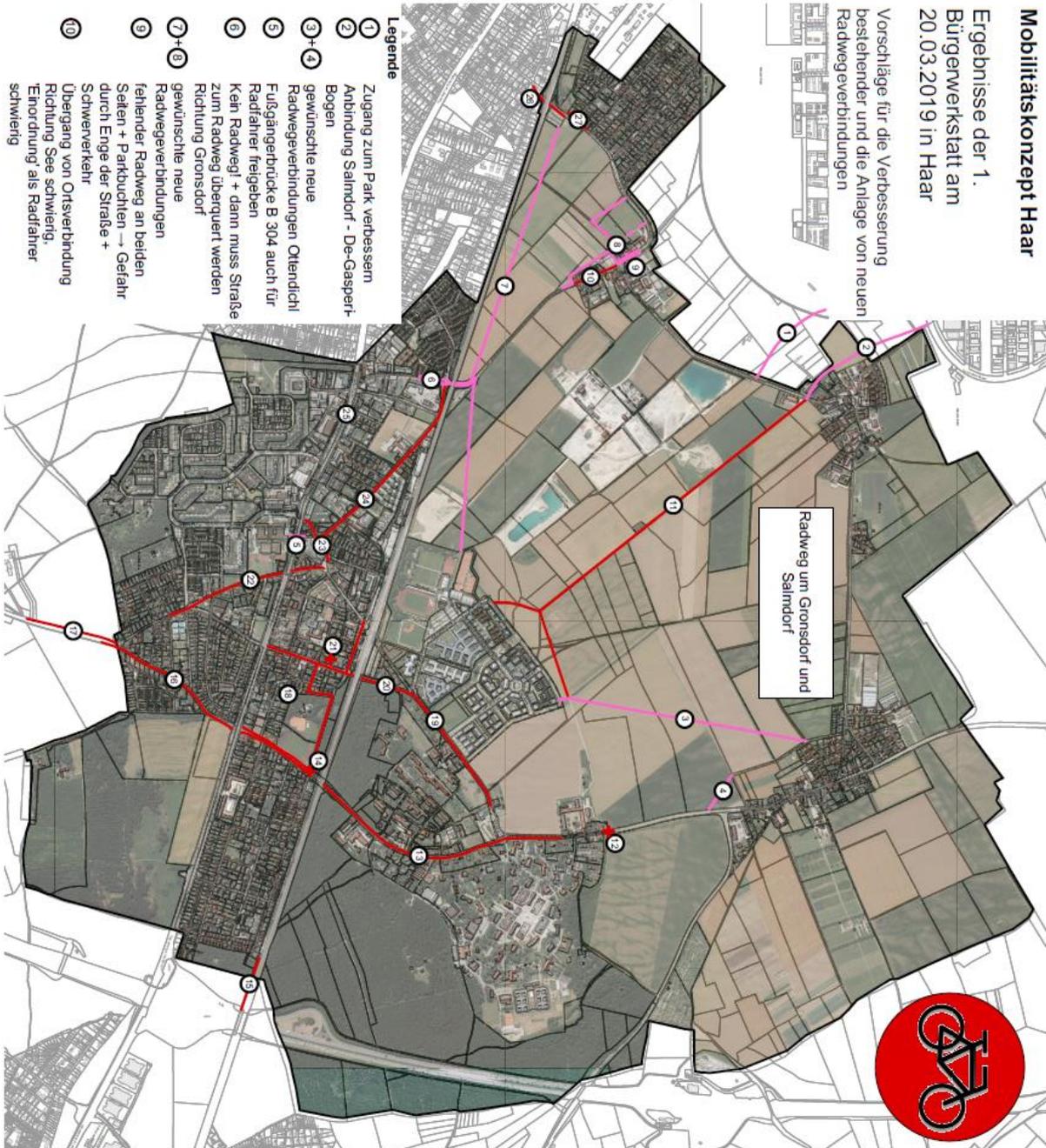
Des Weiteren wurde darauf hingewiesen, dass bestehende Radwege plötzlich enden und es anschließend zu gefährlichen Situationen beispielsweise an Unterführungen kommen kann. Auch wurde der allgemeine Verkehrsraum als zu eng für alle Verkehrsteilnehmer beurteilt, so dass Radfahrer häufig auf den Gehweg ausweichen müssen oder der bestehende Radweg zu schmal gehalten wird. Dadurch kommt es immer wieder zu Konfliktsituationen sowohl mit Fußgängern als auch mit Autofahrern.

Die Einträge auf der Karte und die Äußerungen zu den verschiedenen Bereichen sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

Mobilitätskonzept Haar

Ergebnisse der 1. Bürgerwerkstatt am 20.03.2019 in Haar

Vorschläge für die Verbesserung bestehender und die Anlage von neuen Radwegeverbindungen



- Legende**
- 1 Zugang zum Park verbessern
 - 2 Anbindung Salmdorf - De-Gasperl-Bogen
 - 3+4 gewünschte neue Radwegeverbindungen Ottenlich
 - 5 Fußgängerbrücke B 304 auch für Radfahrer freigeben
 - 6 Kein Radweg! + dann muss Straße zum Radweg überquert werden Richtung Gronsdorf
 - 7+8 gewünschte neue Radwegeverbindungen
 - 9 Fehlender Radweg an beiden Seiten + Parkbuchten → Gefahr durch Enge der Straße + Schwerverkehr
 - 10 Übergang von Ortsverbindung Richtung See schwierig, Einordnung als Radfahrer schwierig



- 11 Feldweg Egling - Salmdorf sehr höpzig
- 12 RADWEG (kein Kieselweg) von Egling nach Riem → ARCADEN U-BAHN Anbindung
- 13 Querung B 471 Ende Haar Nord ist kritisch um auf Radweg Richtung Feldkirchen zu kommen
- 14 Radweg zu nah an der B 471, sehr eng
- 15 Barriere B 471 auf Ost-West-Verbindung
- 16 Nur Malsch! Vielleicht leeren?
- 17 HAAR - VATERSTETTEN wenn gehört die Schotterstraße? - Bitte Teerbelag
- 18 breiter/2-spuriger Radweg B 471 (ost) → Überholen/Anbindung an Radweg außerhalb Haar
- 19 Radanbindung Grashunn
- 20 Geschwindigkeitkontrolle Brunnerstraße - Stadlerstraße
- 21 Fahrrad-Spur für die Leibstraße
- 22 Großes Problem: Fußgänger + Radfahrer teilen sich gleichen Verkehrsraum
- 23 Radweg an der Leibstraße Süd (vom Lindenplatz bis zur B 304)
- 24 dem schließe ich mich an (2x) ☹️ beidseitig!
- 25 Radständer vor der Bücherei
- 26 Waldluststraße ab B 304: Weg zu Kirche + Schwimmbad, wichtig für Kinder
- 27 Kirchstraße: sehr unfahrträchtig + hoher Schülerverkehr
- 28 Radfahren auf der Gronsdorfer Straße ist zeitweise gefährlich. Zu viel MV, Parker, zu eng → Radfahrer weichen auf Gehweg aus
- 29 Radweg entlang B 304 zu schnell
- 30 Überholkonflikt mit Fußgänger, Winterdienst auf Radwegen entlang der B 304
- 31 Unterführung nach Trudering für Radfahrer lebensgefährlich!
- 32 Radweg hört plötzlich auf → Querung zur S-Bahn ohne Gefahr nicht möglich
- 33 gewünschte neue Radwegeverbindungen
- 34 Verbesserung bestehender Radwegeverbindungen

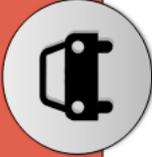
Bewertung der Leitziele

Auch die aus der fachlichen Bestandsanalyse (Stärken und Schwächen) entwickelten Leitziele wurden durch die Bürgerinnen und Bürger an Stellwänden bewertet.

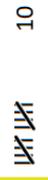
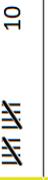


Das Ergebnis der Bewertung und die Anregungen zu diesen Leitzielen sind in den folgenden Abbildungen enthalten.

Zielvorstellungen des Integrierten Mobilitätskonzeptes zum MIV-fließender Verkehr

 MIV – fließender Verkehr		 Ich stimme zu	 Ich stimme nicht zu	 Anmerkungen
1	Reduzierung des MIV	IV V VI VII VIII IX X XI XII XIII	13	<ul style="list-style-type: none"> hängt von den Methoden ab, bitte keine Verkehrsbehinderung
2	Verlagerung von MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltbundes, im Binnenverkehr sowie im Ziel- und Quellverkehr	IV V VI VII VIII IX X XI XII XIII	12 ↔ 1	<ul style="list-style-type: none"> geht nur bedingt (Großeinkauf für Familie) muss das Kernziel des Projektes werden. Nicht die Umleitung des Kfz-Verkehrs, sondern dessen Reduzierung! Großeinkauf geht auch ohne Auto
3	Schwerpunkt der Verlagerung: Alltagsverkehr, Hauptverkehrszeiten	IV V VI VII VIII IX X XI XII XIII	5	<ul style="list-style-type: none"> das sind viele private Versorgungsfahrten ↑
4	Verringern des hohen MIV-Anteils zwischen den Ortsteilen und Haar zugunsten des Fahrradverkehrs	IV V VI VII VIII IX X XI XII XIII	14	
5	Verträgliche Abwicklung des verbleibenden Verkehrs (sicher, geräuscharm)	IV V VI VII VIII IX X XI XII XIII	10	
6	Vermeidung von Durchgangsverkehr in Wohnquartieren und Nahversorgungsbereichen (z.B. Bahnhofstraße, Leibstraße)	IV V VI VII VIII IX X XI XII XIII	16	<ul style="list-style-type: none"> “Shared Spaces“ / dann aber mehr Parkmöglichkeiten
7	Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Wohnstraßen durch konsequente Anwendung geschwindigkeitsreduzierender Elemente	IV V VI VII VIII IX X XI XII XIII	13 II	<ul style="list-style-type: none"> verkehrsberuhigte Straßen dadurch entsteht Stau notwendig z.B. in Ladehofstraße (Spielstraße nicht erkennbar)
8	Städtebauliche Integration der B 304 und Reduzierung der Geschwindigkeit als interkommunale Aufgabe	IV V VI VII VIII IX X XI XII XIII	11 II	<ul style="list-style-type: none"> dadurch entsteht Stau
9	Anreize für alternative Mobilitätsangebote setzen	IV V VI VII VIII IX X XI XII XIII	14	
10	Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch Verlagerung von Kfz-Verkehr auf den ÖV / Rad als überörtliche Aufgabe	IV V VI VII VIII IX X XI XII XIII	15 ↔ 1	<ul style="list-style-type: none"> wieder Thema Versorgungsfahrten
Vorschlag für weitere Ziele:				
11	Stationäres Carsharing in allen Ortsteilen	I	1	
12	Tempo 50 auf B 304	I	1	
13	Radarkontrollen für Leibstraße Tempo 30 (fest installiert) → bisher werden keine Tempo-Kontrollen durchgeführt			
14	Weniger Schilder, mehr Überwachung			

Zielvorstellungen des Integrierten Mobilitätskonzeptes zur Siedlungsentwicklung

 Siedlungsentwicklung		 Ich stimme zu	 Ich stimme nicht zu	Anmerkungen
1	Beibehalten der bisherigen Siedlungsentwicklung mit Schwerpunkt im 1-2 km-Radius um die S-Bahn	 10		<ul style="list-style-type: none"> • aber bitte ohne Nachverdichtung (s. Gronsdorf-Siedlung)
2	Verkehrsvermeidung durch kompaktes Flächen- und energiesparendes sowie standortangepasstes Bauen bei weitreichender Nutzungsmischung (höhere Dichten bei Gewerbebau als bei Wohnungsbau / kompakte Bauweise mit großzügigen Grünflächen in Neubauvierteln / weitgehende Verdichtung an den S-Bahnhöfen sowie entlang der B304)	 9		<ul style="list-style-type: none"> • keine Hochhäuser (2x)
3	Dezentrale Verteilung des Einzelhandels in Wohngebieten / Vermeidung der Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel auf der „grünen Wiese“	 19		<ul style="list-style-type: none"> • zentraler Ortskern zur Versorgung soll dennoch bleiben! • Supermarkt / hochwertiger Lebensmittelmarkt in der Leibstraße
4	Neubaubereiche mit besonderen Mobilitätsdienstleistungen ausstatten	 10		<ul style="list-style-type: none"> • aber bitte auch mit 2 Stellplätzen pro Haushalt • ↑ lieber Carsharing innerhalb von Wohnsiedlungen
5	Freihalten einer Trasse für die Stadtbahn Haar – München Nord	 15		
Vorschlag für weitere Ziele:				
6	Baum- und Heckenschnitt auf Fußwegen			
7	Kommunaler Wohnungsbau – Pkw-frei/arm – reduzierter Schlüssel Parkplätze pro Wohnung			<ul style="list-style-type: none"> • Katharina-Eberhard-Straße 1,3 Stellplätze pro Wohnung!

Zielvorstellungen des Integrierten Mobilitätskonzeptes zum MIV-ruhender Verkehr

 MIV – ruhender Verkehr		 Ich stimme zu	 Ich stimme nicht zu	 Anmerkungen
1	Reduzierung des ruhenden MIV im öffentlichen Raum	II III I 11		
2	Optimierung des Parkraums sowie Parkverhaltens mit dem Ziel einer effizienten Raumnutzung (z.B. Mehrfachnutzung, Entgelterhebung)	II III III 14		<ul style="list-style-type: none"> • plus zusätzliche Stellplatzmöglichkeiten (Parkhaus S-Bahn; Parkplatz, Tiefgarage Korbflechterwiese) • Gebühr P + R
3	Sorgfältige Prüfung vor Schaffung ergänzender Angebote im ruhenden Verkehr	II III 11 I ↔ I	1	<ul style="list-style-type: none"> • Zeitfaktor Prüfung
4	Priorisierung: Bei Nutzungskonkurrenz in Wohngebieten Stellplätze vorrangig für Anwohner, bei Nutzungskonkurrenz in Geschäftsbereichen vorrangig für Kunden schaffen bzw. zur Verfügung stellen	II III III 13		
5	Anreize für alternative Mobilitätsangebote setzen	II III III 18		<ul style="list-style-type: none"> • nur wenn es attraktive Alternativen gibt, sind Leute bereit umzusteigen
Vorschlag für weitere Ziele:				
6	Überwachung der Einhaltung von Parkregeln in Wohngebiete, z.B. Gehweg-Parker, etc., Parken vor Gartentüren	III 4		<ul style="list-style-type: none"> • z.B. Raum Freibad, Friedrich-Ebert-Straße (VHS-Besucher), auch Bäcker Dümig Sa / So morgens
7	Kein Missbrauch von Parkraum durch Abstellen von Wohnmobilen / Wohnwagen (Karl-Hackl-Straße, Richard-Reitzner-Allee)	II 2		<ul style="list-style-type: none"> • Tassilostraße + Neithardtstraße • Blumenstraße, Ferdinand-Kobell-Straße
8	Kein Lkw-Parken entlang der B 304 (Waldluststraße → Jagdfeld) Keine gewerbliche Nutzung des Parkraums → Verdunkelung des Gehwegs!	I 1		

Zielvorstellungen des Integrierten Mobilitätskonzeptes zum ÖPNV

 ÖPNV	 Ich stimme zu	 Ich stimme nicht zu	 Anmerkungen
1	✓ IIII		
2	✓ IIII	✓ IIII	<ul style="list-style-type: none"> • 10-Minuten-Takt sehr wichtig !!! • besser 15-Minuten-Takt durchgängig als 10 Minuten-Takt morgens / abends • Optimierung Pünktlichkeit der Digitalisierung
3	✓ IIII	✓ IIII	
4	✓ IIII	✓ IIII	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung Buslinie 193 an S-Bahnhof Haar (2x)
5	✓ IIII	✓ IIII	
6	✓ IIII	✓ IIII	
7	✓ IIII	✓ IIII	<ul style="list-style-type: none"> • evtl. zusätzliche Verkehrsbelastung • zur Anbindung der Ortsteile • bringt nur etwas bei dichtem Takt → Bedarf?
8	✓ IIII	✓ IIII	<ul style="list-style-type: none"> • vor allem auch am Wochenende
9	✓ IIII	✓ IIII	
10	✓ IIII	✓ IIII	
Vorschlag für weitere Ziele:			
11	I	1	
12			
13	III	3	
14	I	1	
15	II	2	
16			

Zielvorstellungen des Integrierten Mobilitätskonzeptes zum Radverkehr

Radverkehr				Anmerkungen
1	Steigerung des Radverkehrs-Anteils am Modal Split	✓ III	✗ I 21	
2	Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas	✓ III	✗ I 24	<ul style="list-style-type: none"> E-Ladestationen im Bahnhofsbereich zusätzliche Überdachungen der Abstellplätze nördlicher Bahnhofsbereich „Radautobahn“, Richtung Riem (2x)
3	Weiterer barrierefreier Ausbau des Radwegenetzes, für den Alltags- und Freizeitverkehr, Standards entsprechend der Bedeutung im Netzzusammenhang	✓ III	✗ I 24	
4	Bei der Beseitigung von Netzlücken und Engpässen Vorrang der Belange des Radverkehrs vor dem ruhenden Verkehr und – wenn unvermeidlich – auch vor dem fließenden Verkehr	✓ III	✗ I 20 (21)	<ul style="list-style-type: none"> ohne fließenden Verkehr
5	Verbesserung der sonstigen Infrastruktur für den Radverkehr (Abstellanlagen)	✓ III	✗ I 17	<ul style="list-style-type: none"> Vorbild: neue Stellplätze S-Bahn Nord ☺
6	Direkte, umwegarme Anbindung der Ortsteile an den Hauptort und die S-Bahnhöfe	✓ III	✗ I 22	
7	Gute Erschließung neuer Baugebiete und Infrastruktur-einrichtungen wie z.B. Schulzentrum Gronsdorf mit Radwegen	✓ III	✗ I 20	
Vorschlag für weitere Ziele:				
8	Zusätzliche Querungsmöglichkeiten der Bahntrasse für Rad im Bereich Bahnhof	✓ III	8	
9	Zusätzliche Querungsmöglichkeiten an der Vockestraße für Rad / Fußgänger	II	2	
10	Radwege mit Überholmöglichkeiten (hauptsächlich B 304 / B 471)	III	3	
11	Anbindung Grasbrunn (Ort) mit Radweg !!	✓ III	5	
12	Sanierung von Radwegen im Bestand Schaffung von zusätzlichen Fahrrad-Spuren	✓ III	5	
13	Schnelle Radverbindungen zu U-Bahn-Stationen (Riem / Trudering)	✓ III	8	
14	Leibstraße Einbahn → Platz für beidseitige breite Radwege	III	3	
15	Ziel: Haar wird fahrrad-freundlichste Gemeinde im Landkreis München (Bsp. Amsterdam)	I	1	
16	“Shared Space“ in der Leibstraße			
17	Radweg nach Vaterstetten über die Autobahn besser pflegen			

Zielvorstellungen des Integrierten Mobilitätskonzeptes zum Fußgängerverkehr

Fußgängerverkehr		 Ich stimme zu	 Ich stimme nicht zu	Anmerkungen
				
1	Weiterer barrierefreier Ausbau des Fußwegenetzes, Standards entsprechend der Bedeutung im Netzzusammenhang	III 13		
2	Barrierefreiheit, Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des öffentlichen Raums für Menschen in allen Lebenslagen	III 13		
3	Verbesserung der Infrastruktur für den Fußverkehr, insbesondere in den Wohngebieten und Nahversorgungsbereichen (Gehwegbreiten, Oberflächenbeläge, Querungsmöglichkeiten, Bänke etc.)	III 14		<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung der Gehwege in „Alt-Haar“ (Gartenstraße, Stadlerstraße, Brunnerstraße)
4	Bei der Beseitigung von Netzlücken und Engpässen Vorrang der Belange der Fußgänger vor dem ruhenden Verkehr und – wenn unvermeidlich – auch vor dem fließenden Verkehr	III 13		
5	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an B 304	I 21		<ul style="list-style-type: none"> Verlängerung der Grünphasen für Fußgänger konfliktfreie Schaltung
6	Prüfung einer Fußgängerampel an der Vockestraße / Rechnerstraße	III 13		<ul style="list-style-type: none"> Fußgängerampel nahe der Bushalte Max-Isserlin-Straße (2x)
Vorschlag für weitere Ziele:				
7	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an der B 471 in Ottendichl (Bushaltestelle)			
8	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an der Vockestraße			
9	Verbreiterung der Fußwege im Musikerviertel			
10	„Shared Spaces“ statt strenger Trennung			

Zielvorstellungen des Integrierten Mobilitätskonzeptes zur Multimodalen Verknüpfung

 Multimodale Verknüpfung		 Ich stimme zu	 Ich stimme nicht zu	Anmerkungen
1	Verbesserung der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger (komfortabler Umstieg)	 15		<ul style="list-style-type: none"> • Ludwig-Moser-Straße Übergang Buslinie 192 / 243
2	Verlagerung von Park + Ride-Verkehr auf Bike + Ride	 12		<ul style="list-style-type: none"> • ggf. mit (kostenpflichtiger) E-Bike Ladestation • MIV-Parkplätze reduzieren, Rad-Plätze erhöhen v.a. Süd
3	Verbesserung der Kapazität und Qualität der Fahrradabstellanlagen in Gronsdorf	 16		<ul style="list-style-type: none"> • ganz wichtig ! • dringend notwendig ! • Attraktivität durch E-Ladestationen optimieren
4	Optimierung der Radverbindungen zu den B+R-Anlagen	 12		
5	Sorgfältige Prüfung vor Schaffung weiterer Park + Ride-Kapazitäten in Haar und Gronsdorf mit Blick auf zusätzliche Belastungen des örtlichen Straßennetzes sowie konkurrierender Nutzungen	 13	I 1	<ul style="list-style-type: none"> • kein weiterer Ausbau • gebührenpflichtiges Parken, kein zusätzlicher Verkehr durch Außenraumbewohner um Haar
6	Flächenkonzentration bei Park + Ride-Anlagen (Parkhaus, Parkdeck)	 12	II 2	
7	Schaffung verkehrssystemübergreifender Informationsangebote (z.B. Verfügbarkeit von Mietfahrrad, Sharing-Auto an Bus- und S-Bahn-Haltestellen sowie Parkplätzen)	 12		
Vorschlag für weitere Ziele:				
8	Prüfung der Nutzungsmöglichkeiten von E-Scootern, soweit / sobald gesetzlich erlaubt	 2		<ul style="list-style-type: none"> • insbesondere "Last Mile" S-Bahn ↔ Wohnort / Arbeit

Zielvorstellungen des Integrierten Mobilitätskonzeptes zu Neuen Mobilitätsangeboten

 Neue Mobilitätsangebote		 Ich stimme zu	 Ich stimme nicht zu	 Anmerkungen
1	Ausweitung von Carsharing im Gemeindegebiet	✓ ✓✓ ✓✓ ✓✓ ✓✓ ✓✓ I 21		<ul style="list-style-type: none"> • Carsharing-Angebot mit E-Ladestationen kombinieren • E-Autos als Carsharing
2	Förderung von sonstigen Sharing-Angeboten	✓✓ ✓✓ ✓✓ ✓✓ ✓✓ IIII 19		
3	Räumliche Bündelung von neuen Mobilitätsangeboten	✓✓ ✓✓ I 11		<ul style="list-style-type: none"> • einheitliches Tankkartensystem bei E-Ladestationen
4	Erstellung von Mobilitätskonzepten für alle neuen Baugebiete	✓✓ ✓✓ ✓✓ ✓✓ III 18		
5	Förderung attraktiver Angebote für Arbeitnehmer in Haar (Betriebliche Mobilitätskonzepte, Jobtickets etc.)	✓✓ ✓✓ ✓✓ 15		
6	Aufbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	✓✓ ✓✓ ✓✓ II 17		<ul style="list-style-type: none"> • bei E-Bikes teilw. schwierig, da Ladekabel leicht gestohlen werden können (abnehmbar) • E-Ladestationen im Gewerbegebiet
Vorschlag für weitere Ziele:				
7	Mitfahrbankel, z.B. Gronsdorf Bahnhof in Richtung Salmendorf / Ottendichl oder Ottendichl - Haar			
8	Unterstützung Planung privater Ladestationen: - Leitungskapazitäten zu klein - Wohnungseigentumsgesetz (WEG) (100% Zustimmung erforderlich)			
9	(Elektro-) Kleinbusse "on demand" mit individueller Abholung			
10	Stationäres Carsharing in jedem Ortsteil			
11	Kleinbus → Althaar - Unterhaar			

Was ich sonst noch sagen will...

Zusätzlich zu den konkreten Fragestellungen bestand an dieser Stellwand die Möglichkeit, weitere Äußerungen zur verkehrlichen Situation in Haar abzugeben.

Was ich sonst noch sagen will . . .

<ul style="list-style-type: none"> • Tempo 30: Leibstraße Bahn → B 471 • Überbreite Straße Ludwig- van- Beethoven Straße mit geschwindigkeitsdämpfenden Elementen versehen • 30 km/h-Zonen in verkehrsberuhigte Zonen umwidmen insb. in Wohngebieten • Tempo 30: Schneiderhofstraße • Tempo 30 Zonen: Geschwindigkeitskontrollen • Geschwindigkeitskontrollen Bahnhofstraße • Tempokontrollen Vockestraße → viele Personen-Unfälle! • B 304 Tempo 50 max. 2-spurige Richtung • B 304 Tempo 50 inkl. Kontrolle (fest) • Straßen schmälern bzw. als Parkplatz ausweisen → Reduktion der Geschwindigkeit • Tempo 30 in Richard-Reitzner-Allee klarer machen: Beschilderung, bauliche Barrieren, kein Tempo 50 in Leibstraße/ Kreis • Kreisverkehr in der Leibstraße muss baulich verändert werden, viele Fahrzeuge befahren die rote Markierung in hohem Tempo • Mehr Kontrollen der Geschwindigkeit am Bahnhofplatz, insbesondere Busse sind oft zu schnell! • ↑ Nicht nur Busse! 	<p>... Geschwindigkeit MIV</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Schleichverkehr durch Waldluststraße + Ludwig-van-Beethoven-Straße bekämpfen • Schleichweg Ludwig-van-Beethoven-Straße ständig Stau!!! • Ludwig-van-Beethoven-Straße: Reduzierung des Schleichverkehr durch bauliche Maßnahmen → 30 auf die Straße malen, eindeutige Beschilderung • Wohnstraßen vom Durchgangsverkehr reduzieren, z.B. Waldluststraße • Schleichwege Rechnerstraße/Brunnerstraße einschränken • Verhinderung Durchgangsverkehr Rechnerstraße: Einbahnstraße Richtung Osten gehend oder Spielstraße • Autobahnring München Süd-West ist erforderlich, um den Verkehr A99 Ost zu entzerren • Mehr Straßen → mehr Verkehr: Autobahnparallele würde neue Probleme schaffen statt zu lösen • AUTOS RAUS AUS HAAR! → UMGEHUNGSSTRASSEN 	<p>... Durchgangsverkehr MIV</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Radwege auf Straßen farblich (rot) markieren • Radlschnellwege: Nord/Süd u. Ost/West, Brücke über die B 471 • Fahrradabstellplätze öfter von "Schrotträdern" befreien, um Platz für reguläre Nutzung zu schaffen • Radwegenetz-Lücken schließen insbesondere Leibstraße • Fahrbahnmarkierung für alle Fahrradwege, die Verkehrsstraßen kreuzen • Radwegeverbesserung bei Bahnhöfen • Direkter, gut ausgebauter Radweg zum Riemer Park • Radlstander an der Nordseite vom Bahnhof sind super! Trotzdem parken viele auf der Wiese... • Endlich genug Radplätze an der S-Bahn! ☺ Jetzt bräuchten wir noch ausreichend Radschnellwege • DIREKTER AUSGEBAUTER RADWEG NACH GRASBRUNN DORF • Mehr Fahrradkontrollen - sehr oft verkehrswidriges Verhalten besonders nach Schulschluss 	<p>... Infrastruktur Radwege</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Wartezeit an der Ampel Bahnhofstraße (St.-Konrad-Straße zu Alte Schule) für Fußgänger extrem lang! Sollte sofort auf grün gehen • Fußgänger-Ampel in der Bahnhofstraße verbessern → schneller schalten • „Grünphase“ Fußgängerampel Leibstraße → Ludwig-van-Beethoven-Straße in südlicher Richtung zu kurz! • Fußgängerampel Übergang Vockestraße bei Rechnerstraße • ↑ evtl. mit Signalwirkung, beleuchteter Fußgängerübergang • Zebrastreifen Bahnhofsvorplatz Süd • Zebrastreifen am Übergang Bahnhof Südseite wären sinnvoll • ↑ !!! • Fußwege im Musikerviertel verbreitern für Krankenwagen + Rollstuhlfahrer 	<p>... Infrastruktur Fußwege</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Parkraum parzellieren, strategisch ausweisen → Frauräume erhalten • Parkgebühr entsprechend der ortsüblichen Miete für Wohnraum anheben • Kürzere Parkzeiten Leibstraße 45 Minuten • Häufig wird in Kurven geparkt → verschlechterte Sicht & dadurch Sicherheit • Parkverbot für LKW B 304 Richtung Osten → Verdunkelung des Fußweges → Angstraum • Bäckerei Dümig/Metzgerei Liebold Parksituation: STEHEN AUF DEM GEHWEG ⚡ • Zwang zu Pkw-Stellplatz auf Grundstück aufgeben → stattdessen Carsharing in Nachbarschaften 	<p>... Ruhender MIV</p>

Was ich sonst noch sagen will . . .

- Busse 242/243 im 10/20 Minuten-Takt
- Durchgehender, gut getakteter ÖPNV (gerne auch als Tram-Erweiterung von St. Veit bis Haar) entlang der B 304 (aktuell S-Bahn + Bus oder Bus/Bus → unattraktiv)
- Busverbindung Ostring: um 2200 Uhr fährt nur 1 Bus (schlecht bei Veranstaltungen im Ort) → 20 Minuten-Takt wie zur Stießberger sinnvoll
- Expressbusverbindung entlang B 471 süd, z.B. bis Brunnthal (Gewerbegebiet: IKEA, etc.)/Phoenixbad
- P&R aus Haar raus und mit kurztaktenden Bussen mit S-Bahn verbinden
- P&R kostenpflichtig

... Ausbau ÖPNV

- Verkehrssituation Jagdfeldring insbesondere vor Schulbeginn (Erweiterung Jagdfeldschule!?)
- Abbiegesituation Ottendichl Nord-Salmdorf zu Hauptverkehrszeiten schwierig!
- 2-spuriges Abbiegen Leibstraße/Ludwig-van-Beethoven-Straße (uneindeutige Kennzeichnung) ist problematisch, gehupe → Lärmbelästigung
- Kreisell B471/304
- Shared Spaces, verkehrsberuhigte Straßen
- Befahren der Gehwege verhindern, z.B. Waidluststraße Höhe Freibad/Hotel
- Schulweg Bahnhofplatz untertunneln? Busse + Autos zu schnell, immer weniger Schulweg-Helfer zu finden
- Leibstraße: bauliche Trennung der Nord/Südrichtung → besserer Fließverkehr wegen geringeren Konflikten durch Parken (ein/aus), mehr Querungsmöglichkeiten für Fußgänger (Brücken)
- S-Bahn-Unterführung Leibstraße sehr dunkel → Angsträum 

... Verkehrssituation

- Bereich „Versorgungszentrum Nord“
- Leibstraße/Bahnhofstraße/Komastraße
- Ziel: ENTSPANNTES EINKAUFSERLEBNIS FÜR DIE GANZE FAMILIE; sozialer Treffpunkt/Austausch Vorschlag: KOMBINATION AUS
- 1) FUSSGÄNGERZONE IN DIESEM BEREICH
- 2) ANSIEDLUNG E-BIKE RIKSCHAS als umweltfreundliche Alternative für Einkäufe oder Besuche
- 3) Breit gefächerter kleiner (!) Einzelhandel statt noch einem Bäcker
- 4) Begrünung + Bänke statt Stau und parkende Autos
- Planung: vom Fußgänger zum Auto → Fußgänger/Radl sollten Priorität haben
- Leibstraße lebendiger machen → Fußgängerzone oder Einbahnstraße
- Leibstraße autofrei! → Fußgängerzone = Aushängeschild der Gemeinde

... SuV-Entwicklung

- Fluch von Radwegen den Schnee räumen
- Schneeräumen auch auf Radwegen an B 304
- Im Winter: erst Fußwege räumen, dann Straßen

... Zustand Verkehrswege

- Habe ich bisher nicht verstanden: Warum neue GS am Jagdfeld, wenn Bevölkerungswachstum auf der anderen Bahnseite geplant/künftig?
- Vermehrt gewerbliche Fahrzeuge als Werbeträger im öffentlichen Raum
- Viel zu positiv dargestellt heute! Bekomme jeden Tag Stau mit
- Die Fragen sind so gestellt, dass sie nur mit „ja“ beantwortet werden können
- Bei der Formulierung der Fragen kann man NUR zustimmen 
- ↑ gut
- Reine Suggestivfragen

... Sonstiges

ca. 20:45	Ende der Veranstaltung
------------------	-------------------------------

Zum Abschluss der Veranstaltung wurde auf die Online- Umfrage zum Mobilitätskonzept verwiesen. Hier besteht zusätzlich zur Bürgerwerkstatt die Möglichkeit sich im Zeitraum vom 21.03. bis zum 12. 04. 2019 zur Verkehrssituation in Haar zu äußern.



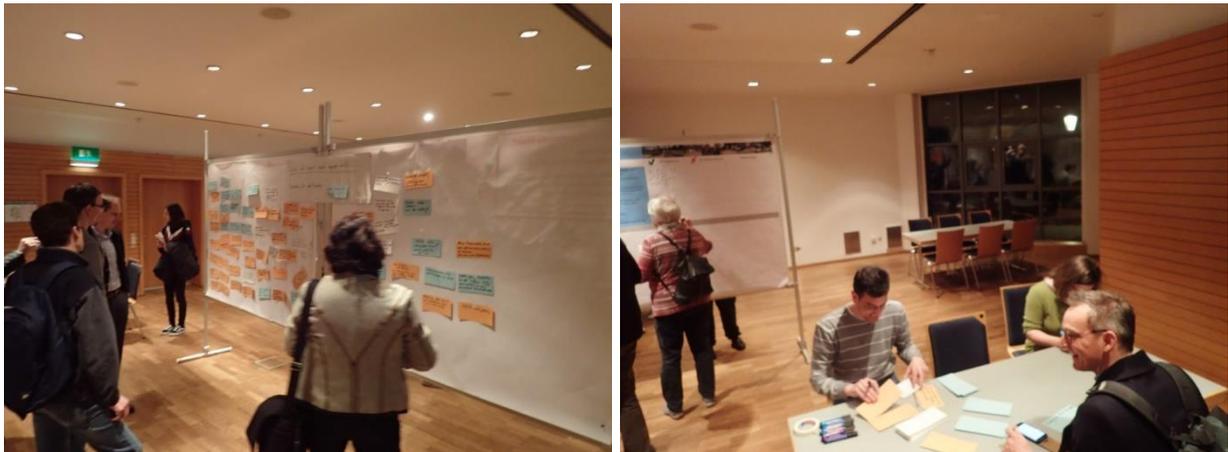
Weiteres Vorgehen und Termine:

Die Auswertung der ersten Bürgerbeteiligung (Bürgerwerkstatt und Online-Beteiligung) erfolgt gemeinsam nach Beendigung der Online- Umfrage.

Nach der 3. Sitzung des Lenkungskreises am 27.06.2019 werden die Ergebnisse auf der Internetseite der Gemeinde Haar veröffentlicht.

Die Ergebnisse der ersten Bürgerbeteiligung (Bürgerwerkstatt und Online-Beteiligung) fließen in die Arbeit am Mobilitätskonzept ein.

Eine zweite Bürgerbeteiligung ist für den Oktober 2019 vorgesehen und wird zur Konzeption und den Maßnahmen erfolgen. Die Bearbeitung des Integrierten Mobilitätskonzeptes soll Ende 2019 abgeschlossen sein.



PV, München
den 15. Mai 2018

Anhang 2: Auflistung der Begründung der Zufriedenheit mit der Verkehrssituation (zusammengefasst)

unzufrieden bis neutral:

Ca. Anzahl Begründung

67 Verkehrssituation auf der Leibstraße

Schwierige Parkplatzsituation
Hohes Verkehrsaufkommen durch Durchgangsverkehr (wird häufig als Abkürzung genutzt)
Firmenpark Nord ist allein durch Leibstraße zu erreichen
Keine Radwege
Schlechter Zustand der Gehwege

49 Verkehrsbelastung allgemein

Starke Verkehrsbelastung vor allem an Knotenpunkten
Autoverkehr dominiert in Haar
Ampelphasen sind staufördernd
Gerade bei Stau auf A99 droht Haar starke Verkehrsbelastung

47 ÖPNV

Schlechte Busanbindung z.B. zur Messestadt Ost oder nach Trudering (durchgängige Verbindungen fehlen)
Unzuverlässige S-Bahn (Störungen/ Ausfälle)
S-Bahn Taktung ist zu gering
S-Bahn und Bus sind nicht aufeinander abgestimmt

43 Verkehrsbelastung und Stau auf den Bundesstraßen

Belastung der Bundesstraßen durch Ausweichverkehr bei Stau auf A 99
Stau zu Hauptverkehrszeiten (Berufsverkehr)
Nachts oft zu hohe Geschwindigkeiten auf Bundesstraßen
Belastung durch LKW-Verkehr

34 Parkplatzsituation

Zu wenige (öffentliche) Parkmöglichkeiten
Fahrradabstellplätze fehlen
Ruhender Verkehr blockiert häufig Geh- und Radwege
Zu wenig Überwachung des ruhenden Verkehrs
Langzeitparken von LKW- oder Werbeanhängern nimmt zu

29 Durchgangs- und Schleichverkehr

Generell viel Durchgangsverkehr durch Stau-Ausweicher (A99)
Durchgangsverkehr nicht nur auf den Bundesstraßen, sondern auch auf anderen innerörtlichen Straßen
Pendler nach München nutzen Schleichwege durch Haar
Schleichverkehr durch Wohngebiete

28 Hohe Geschwindigkeiten

Oftmals zu hohe Geschwindigkeiten v.a. in Tempo 30 Zonen und in Spielstraßen
Zu wenige Geschwindigkeitskontrollen
Nächtliches Rasen auf Bundesstraße

27 Unsichere Verkehrssituation für Radfahrer und Fußgänger

Fehlende Querungen oder gefährliche Querungssituationen z.B. bei Bundesstraßen

Schnelle Ampelschaltungen z.B. B 304

Geh- und Radwege werden durch parkende Autos blockiert → hierdurch wird auch die Barrierefreiheit eingeschränkt

26 Fehlende und mangelhafte Radwegeverbindungen

Fehlende Radwegeverbindungen (z.B. Leibstraße) → Radfahrer fahren auf Gehwegen → Gefahrenpotenziale für Fußgänger

Radschnellwegeverbindungen werden gewünscht

Zustand der Radwege ist oft mangelhaft (z.B. Belag, Breite oder auch die Übergänge bei Kreuzungen)

13 Baustellen

Viele Baustellen in Haar

Baustellen wirken sich auf die schwierige Parkplatzsituation aus

Vor allem Bahnhofsumbau ist chaotisch

Barrierefreiheit wird während den Umbaumaßnahmen nicht gewährleistet

13 Belastung durch LKW

Starke Verkehrsbelastung durch LKW

LKW-Ausweichverkehr bei Stau auf A99 nimmt stetig zu

Teils hohe Geschwindigkeiten der LKW → unsichere Verkehrssituation

12 Lärm- und Geruchsbelastung

Generell Lärm und Abgasbelastung durch zu hohes Verkehrsaufkommen

Laustärke der PKW auf Bundesstraßen teils enorm hoch (nächtliche Raser)

Lärmbelastung durch die Autobahn

Lärmbelastung durch Bahntrasse

12 Verkehrssituation Bahnhofstraße und Bahnhofplatz

Viel Durchgangsverkehr in der Bahnhofstraße

Starkes Verkehrsaufkommen

Unübersichtliche Verkehrssituation vor dem Bahnhof

Gefahrenpotenzial für Fußgänger und Radfahrer

Zu hohe Geschwindigkeit der Fahrzeuge (Tempo 10)

8 Verkehrssituation am Jagdfeldring

Starke Belastung durch Hol- und Bringverkehr (Schule)

Überlastung zu Stoßzeiten (morgens und mittags)

Gefährliche Situation für Schüler

4 Alternative Mobilitätsangebote

MVG e-Radstationen fehlen

Zu wenig Elektro-Ladeplätze

Kein Carsharing-Angebot

neutral bis zufrieden:

Ca. Anzahl Begründung

25 Verkehrssituation auf der Leibstraße

Schwierige Parkplatzsituation

Hohes Verkehrsaufkommen durch Durchgangsverkehr (wird häufig als Abkürzung genutzt)

Keine Radwege

19 ÖPNV

Direkte Busverbindung nach München fehlt und bessere Anbindungen nach Trudering und Messestadt Ost

Unzuverlässige S-Bahn (Störungen/ Ausfälle)

S-Bahn Taktung erhöhen

Abends bessere Anbindung

12 Fehlende und mangelhafte Radwegeverbindungen

Fehlende Radwegeverbindungen (z.B. Leibstraße) → Radfahrer fahren auf Gehwegen → Gefahrenpotenziale für Fußgänger

Zustand der Radwege ist oft mangelhaft (z.B. Belag, Breite oder auch die Übergänge bei Kreuzungen)

11 Unsichere Verkehrssituation für Radfahrer und Fußgänger

Fehlende Querungen oder gefährliche Querungssituationen z.B. bei Bundesstraßen

Schnelle Ampelschaltungen z.B. B 304

Geh- und Radwege werden durch parkende Autos blockiert → hierdurch wird auch die Barrierefreiheit eingeschränkt

Schmale Fußwegeverbindungen → Barrierefreiheit nicht gegeben

10 Verkehrsbelastung und Stau auf den Bundesstraßen

Belastung der Bundesstraßen durch Ausweichverkehr bei Stau auf A 99

Stau zu Hauptverkehrszeiten (Berufsverkehr)

Belastung durch LKW-Verkehr

9 Verkehrsbelastung allgemein

Generell Zunahme des Verkehrsaufkommens

Zunahme des Verkehrs aufgrund des Zuzugs Jugendstilpark

8 Hohe Geschwindigkeiten

Oftmals zu hohe Geschwindigkeiten v.a. in Tempo 30 Zonen und in Spielstraßen

Zu wenige Geschwindigkeitskontrollen

5 Parkplatzsituation

Zu wenige (öffentliche) Parkmöglichkeiten

Fahrradabstellplätze fehlen

Ruhender Verkehr blockiert häufig Geh- und Radwege

Zu wenig Überwachung des ruhenden Verkehrs → Falschparker

4 Belastung durch LKW

Starke Verkehrsbelastung durch LKW

LKW-Ausweichverkehr bei Stau auf A99 nimmt stetig zu

4 Verkehrssituation am Jagdfeldring

Starke Belastung durch Hol- und Bringverkehr (Schule)

Überlastung zu Stoßzeiten (morgens und mittags)

Gefährliche Situation für Schüler

4 Durchgangs- und Schleichverkehr

Generell viel Durchgangsverkehr durch Stau-Ausweicher (A99)
Durchgangsverkehr nicht nur auf den Bundesstraßen, sondern auch auf anderen innerörtlichen Straßen
Schleichverkehr durch Wohngebiete

2 Lärm- und Geruchsbelastung

Beeinträchtigung der Lebensqualität durch Lärmentwicklung (A9 und B 304)
Hohe Abgasbelastung durch LKW auf der Vockestraße

1 Baustellen

Viele Baustellen momentan

1 Verkehrssituation Bahnhofstraße und Bahnhofplatz

Schwierige Situation am Bahnhof

1 Alternative Mobilitätsangebote

MVG-E-Radstationen fehlen

Positive Beurteilung

- Radwege sind prinzipiell gut (7)
- Haar bietet grundsätzlich gute Verkehrsanbindungen in alle Richtungen, auch nach München (2 Bundesstraßen und A 99) (5)
- Möglichkeiten S-Bahn und Bus nutzen zu können (6)
- 10-Minutentakt der S-Bahn ist positiv (5)
- Gute Busverbindung (3)
- Positives Nutzungserlebnis außerhalb der Hauptverkehrszeiten (2)
- Parkplätze sind ausreichend vorhanden (2)
- Größere Straßen sind gut ausgebaut
- Nicht zu viele Einbahnstraßensysteme
- Nachverdichtung ist in Haar vorbildlich
- Derzeit besteht eine gute Situation bzgl. des Individualverkehrs
- Tempo 60 entlang der Bundesstraße ist positiv
- Abkürzungen bzw. Wege für Fußgänger bzw. Radfahrer auf altem Bahngleis
- Bereitstellung der MVG-Räder ist positiv

Anhang 3: Auflistung der Beschreibung der einzelnen Konflikt-Hotspots (zusammengefasst, gegliedert nach Themen)

1. Ottendichl Andreas-Kasperbauer-Straße/ B 471

Allgemein:

- Gefährliche Kreuzung

MIV:

- Ausfahrt auf die Feldkirchner Straße von Salmdorf aus teilweise unmöglich → fehlende Abbiegespur
- Ebenso schwierig von Haar kommen links in Richtung Salmdorf abzubiegen
- Lange Wartezeiten für Abbiegeverkehr
- Kreisverkehr oder Ampel als mögliche Lösungen
- Firma Bayer hat eigene Abbiegespur?
- Schlechter Verkehrsfluss und Stau

Rad- und Fußverkehr:

- Holperstellen im Rad- und Fußwegebereich
- Gefährliche Situation für Radfahrer → Autofahrer achten nicht auf Radfahrer
- Fußgänger haben keine Möglichkeit den Bereich zu queren

2. Ottendichl: Weissenfelder Str./ B 471

Allgemein:

- Hohes Verkehrsaufkommen und Stau
- Hohe Lärmbelastung

MIV:

- Durchgangsverkehr durch Umgehungsstraße entlasten
- Spiegel im Einmündungsbereich Weissenfelder Straße/ Feldkirchner Straße
- Einmündung von Weissenfeld kommend in B 471 in südliche Richtung sehr schwierig
- Viel LKW Verkehr durch Ausweichroute A 99
- Teils zu hohe Geschwindigkeiten unübersichtliche Kreuzung Weissenfelder Straße/ Feldkirchner Straße

Ruhender Verkehr:

- Parkplatznot
- Parkende Autos im Kreuzungsbereich Weissenfelder Straße/ Feldkirchner Straße
- Rückstau durch parkende Autos auf Fahrbahn

Rad- und Fußverkehr

- Rechtsseitige Fußweg ist extrem schmal
- Kein eigener Radweg auf B 471 in Ottendichl gesamt → Fahren auf Straße oder Fahren auf Fußweg zu gefährlich
- Unsichere Querungssituation der B 471

3. Vockestraße/ Vaterstettener Straße

MIV:

- Abbiegen auf B 471 von Vaterstettener Straße aus oft schwierig, v.a. Linksabbieger
- Auf diesem Teilstück Tempo 50 beibehalten
- Vom Kindergarten bis zur Ortsgrenze Tempo 30
- Kreisverkehr als mögliche Lösung

4. Salmdorf

MIV:

- Viel Schwerlastverkehr durch Ortsdurchfahrt
- Einsehbarkeit in den Fahrbahnverlauf ungünstig
- Tempo 30 wird nicht eingehalten

Ruhender Verkehr:

- Parkende Fahrzeuge in uneinsichtiger Kurve

Rad- und Fußverkehr:

- Unübersichtliche Straßenquerung, insbesondere von Norden kommend

5. Gronsdorf: Peter-Wolfram-Straße

MIV:

- Enge Straße → Durchfahrt selbst für 2 PKW nicht möglich
- Abgesenkter Gehweg wird von Autos überfahren
- Hohe Geschwindigkeiten
- Verkehrsbelastung durch LKW → Lärmbelastung
- Oft Rückstau Richtung Salmdorf

Ruhender Verkehr:

- Parkende Autos auf dem Gehweg im Bereich der Kurve → Verkehrshindernis, was nicht früh genug erkannt werden kann
- Durch parkende Autos wird Gehweg eingeengt → kein Platz für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen

Fuß- und Radverkehr:

- Fehlender Radweg → Gefahrenpotenzial für Radfahrer
- Für Radfahrer Bordstein bei Straßeneinmündung entfernen
- Umfahrung der Ortsmitte für Radfahrer sollte überprüft werden

6. Gronsdorf: Lorenz-Huber-Straße

Allgemein:

- Einfahrt ist sehr unübersichtlich, v.a. für Radfahrer
- Zu eng für zweisepurigen Verkehr plus Radfahrer und Fußgänger

MIV:

- Schleichweg von Gronsdorf nach Haar
- Zu enge Straße für hohes Verkehrsaufkommen

Rad- und Fußverkehr:

- Einmündung des Fahrradweges in die Lorenz-Huber Straße ist unübersichtlich gestaltet
- Straße ist zu schmal, Gefahr für Fußgänger und Radfahrer
- Es fehlt ein beidseitiger Fuß- und Radweg

7. Haar: Lorenz-Huber-Straße

Allgemein:

- Unübersichtliche Stelle

MIV:

- Verbindungsstraße nach Eglfing würde Althaar deutlich entlasten
- Rückstau von wartenden Autofahrern vor dem Wertstoffhof

Rad- und Fußverkehr:

- Radweg hört vor der schwierigen Unterführung auf
- Gefährliche Situation von Radfahrern, da diese von Autofahrern in geringem Abstand überholt werden

8. Haar: Gronsdorfer Straße/ Keferloher Straße

Allgemein:

- Hohes und breites Buschwerk behindert die Sicht beim Linksabbiegen in die Gronsdorfer Straße aus der Keferloher Straße von Bauerngronsdorf kommend

MIV:

- Hohe Geschwindigkeit
- Autos fahren häufig zu schnell, wenn sie bergab fahren

9. Haar: B 304/ Keferloher Straße

MIV:

- Neue Abbiegespur für Blumenstraße und danach erst Abbiegespur für Keferloher Straße → wird nicht wahrgenommen → Fahrer ordnen sich direkt rechts ein und fahren teilweise stur weiter bis zur nächsten Ampel, um dort abzubiegen
- Einmündung in Keferloher Straße ist stadteinwärts und stadtauswärts schlecht gelöst
- Viele Lastwägen biegen von B 304 in die Blumenstraße ab → Gefahrenpotenzial für Radfahrer und Fußgänger
- Rückstau

Rad- und Fußverkehr:

- Gefährliche Abbiegesituation für Radfahrer
- Gefährliche Situation durch LKW-Verkehr
- Ampelschaltung für Fußgänger ist nicht auf beiden Seiten synchron

10. Haar: B 304/ Ludwig-Moser-Straße**Allgemein:**

- Wasser läuft nicht ab

MIV:

- Lange Wartezeiten an der Ampel
- Tempo 50 auf B 304 wäre angebracht

Fuß- und Radverkehr

- Ampelschaltung ist zu kurz, v.a. auch für Fußgänger mit körperlicher Einschränkung
- Lange Wartezeiten an der Ampel

11. Haar: B 304/ Jagdfeldring**MIV:**

- Teilweise zu hohe Geschwindigkeiten (Schüler!)

Rad- und Fußverkehr:

- Ampelschaltung für Fußgänger zu kurz → ganze Querung der Straße nicht immer möglich → auf zu kleiner Mittelinsel warten
- Gehweg ist zu schmal
- Vielzahl von Schülern quert hier die Bundesstraße → Tempo 30 zu Stoßzeiten

ÖPNV:

- Bushaltestell und Radweg haben zu wenig Platz

12. Haar: Schulzentrum am Jagdfeld**Allgemein:**

- Feuerwehreinfaht der Schulde wird blockiert
- Erweiterung der Grundschule wird bzgl. der Verkehrssituation kritisch gesehen

MIV:

- Verkehrschaos durch Bring- und Abholverkehr an der Schule (Morgens und Mittags)

Ruhender Verkehr:

- (wild)-parkende Autos
- Parkplätze sind immer überfüllt

Rad- und Fußverkehr:

- Gekennzeichneter Übergang fehlt
- Querungssituation ist durch fehlende Achtsamkeit aller Verkehrsteilnehmer gefährlich
- Fahrbahnverengung durch (wild-)parkende Autos, folglich auch zu wenig Raum für Gefährliche und unübersichtliche Situation für Fußgänger und Radfahrer

13. Haar: Kirchenstraße

Ruhender Verkehr:

- Häufig wird auf Gehsteigen geparkt
- Fahrbahneinengung durch parkende Autos

Rad- und Fußverkehr.

- Zebrastreifen an der Kirchenstraße ist zu wenig auffällig → parkende Autos verdecken zudem wartende Kinder
- Fahrradweg fehlt → Fußweg ist zu eng, um dort Kinder fahren zu lassen → Konflikt mit Fußgängern
- Gefährliche Situation für Radfahrer und Fußgänger

14. Haar: Bahnhofstraße

MIV:

- Viele Autofahrer übersehen die Ampel, wenn die aus der Konradstraße oder vom Kirchenplatz abbiegen (Warnschild)
- Autofahrer nehmen Fahrradfahrern die Vorfahrt

Rad- und Fußverkehr

- Hervorhebung des Fahrradweges fehlt
- Gefährliche Situation v.a. für Radfahrer

15. Haar: Bahnhofareal

Allgemein:

- Konflikte zwischen Fußgängern, Radfahrern, Bus und MIV
- Schmutzige Ambiente

MIV:

- 30er und 10er Zone wird missachtet → zu hohe Geschwindigkeiten
- Absolutes Haltverbot wird missachtet → Haltezone fehlt
- Zu wenige Parkmöglichkeiten
- Hohe Lärmbelastung durch Pflastersteinbelag

ÖPNV:

- Unzuverlässigkeit S-Bahn (Pünktlichkeit, Durchsagen)
- Wenig Ausweismöglichkeiten auf Bus
- Direkte Busverbindung zur U-Bahn Trudering oder Messestadt Ost
- 10 Minuten-Takt ist erwünscht
- Schlechte Abstimmung zwischen Bus und S Bahn
- Busbahnhof ist unübersichtlich und unattraktiv

Rad- und Fußverkehr:

- Geräumigere Radabstellanlagen werden gewünscht
- Unsichere Situation für Radfahrer durch MIV und Busverkehr
- Fußgängern sollten Vorrang haben (Zebrastreifen)
- Unsichere Situation für Fußgänger durch MIV, Busverkehr und Radverkehr

16. Haar: Leibstraße/ B 471

Allgemein:

- Deutliche Verkehrszunahme durch Neubauten → Ampel wird zum Nadelöhr im Berufsverkehr (Bauliche Entwicklung ehemaliges Bezirkskrankenhaus)
- Hohes Verkehrsaufkommen
- Viel Durchgangsverkehr
- Stockender Verkehr

MIV:

- Einfahrt von B 471 für Firmenparkmitarbeiter → Überlastung → Stau zu Stoßzeiten
- Kreisverkehr wäre effektiver für fließenden Verkehr
- Als Linksabbieger aus der Leibstraße kaum Chancen weiterzukommen

17. Haar: Annelies-Kupper-Allee/ Leibstraße

Allgemein:

- Hohes Verkehrsaufkommen
- Weitere Verkehrszunahme wird bei Fertigstellung des Jugendstilparks erwartet
- Straße wird als Durchfahrtsstraße genutzt

MIV:

- Für Autofahrer ist kreuzender Radverkehr schwer sichtbar
- In Stoßzeiten ist Einbiegen von der Annelies Kupper Allee in die Leibstraße erschwert durch Pendlerverkehr zu Gewerbeflächen

ÖPNV:

- Einbuchtung für den Bus gewünscht, damit fließender Verkehr nicht blockiert wird

Rad- und Fußverkehr:

- Unübersichtlich für Fußgänger, Radfahrer und PKW
- Gefährliche Querung des Kreuzungsbereichs für Fußgänger

18. Haar: Lindenplatz

MIV:

- Stau zu Stoßzeiten → Einzige Zufahrt zum Firmenpark

ÖPNV:

- Bushaltestelle staut den Verkehr

Rad- und Fußverkehr:

- Gefährliche Situation für Radfahrer
- Chaotische Führung des Radverkehrs: Kein Fahrradweg vorhanden bzw. Fahrradweg endet Mitten in der Fahrbahn

19. Haar: Leibstraße zwischen Lindenplatz und Bahntrasse

Rad- und Fußverkehr:

- Fehlender Radweg → Radfahrer fahren oftmals auf Gehweg, der zu schmal für Radfahrer und Fußgänger ist
- Durch fehlenden Radweg unsichere Situation für Radfahrer und Fußgänger
- Unterführung ist für Radfahrer sehr gefährlich
- Gefälle zur Unterführung hinunter ist zu steil, v.a. für Rollstuhlfahrer und Fahrradfahrer

20. Haar: Leibstraße/ Bahnhofplatz

MIV:

- Autofahrer fahren oftmals geradeaus über den Kreisverkehr
- Missachtung der Vorfahrtsregelung für Fußgänger bei Ausfahrt aus Kreisverkehr
- Tempo 30 wird nicht beachtet

Rad- und Fußverkehr:

- Gefährliche Situation am Kreisverkehr, v.a. für Radfahrer
- Fehlender Fahrradweg
- Fehlende Querungshilfe für Fußgänger z. B. Zebrastreifen

21. Haar: Leibstraße zw. Bahnhofplatz und B 304

Allgemein:

- Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsträgern (PKW, Bus; Rad, Fuß)
- Chaotische Zustände Starker Durchgangsverkehr → dabei Leibstraße eigentliche Einkaufsstraße
- Unübersichtliche Verkehrssituation
- Hohes Verkehrsaufkommen → unattraktiv für Fußgänger und Radfahrer
- Zunehmendes Verkehrsaufkommen nach Fertigstellung des Jugendstilparks erwartet
- Einkaufsverkehr, Gewerbegebietsan- und abfahrten, Durchgangsverkehr, Lieferverkehr
- Dauerstau
- Leibstraße ist für den starken Verkehr morgens in Richtung Gewerbegebiet nicht ausgelegt
- Hohes Unfallrisiko
- Einbahnstraßensystem denkbar?
- Mehr Ampelanlagen

MIV:

- Ampelschaltungen verbessern, um Rückstau zu vermeiden
- Ampel wird von den Autofahrern manchmal übersehen → Gefahrenpotenzial für Fußgänger
- Nachts Raser durch Leibstraße
- Schlecht einsehbare Kreuzungsbereiche Leibstraße bzw. St.. Konrad-Straße/ Brunnerstraße und Leibstraße
- Kaputter Fahrbahnbelag
- Tempo 30 wird nicht eingehalten
- Zu wenig Geschwindigkeitskontrollen
- Fehlende Fahrbahnmarkierungen dadurch häufig Konflikt durch falsches Einordnen

ÖPNV:

- Bushaltestelle mitten in der Fahrbahn → blockiert MIV

Ruhender Verkehr:

- Zu wenige Parkplatzmöglichkeiten (gerade als Einkaufsstraße) → Parkkonzept erforderlich
- Wird teils auch als P+R Parkplatz genutzt
- Parkplatzgestaltung ist unzureichend, überall Querparker statt Schrägparker
- Gefährliche/ schwierige Ausparksituation
- Parkplatzsituation verschärft sich im Winter durch mangelnde Schneeräumung

Rad- und Fußverkehr:

- Fehlender Radweg → Radfahrer weichen auf Gehweg aus
- Ampelschaltung für Fußgänger verlängern
- Zu wenige Fahrradabstellplätze
- Konzept für Radfahrer und Fußgänger ist dringend erforderlich
- Fußgängerzone mit Fahrradweg würde Straße attraktivieren → sozialer Treffpunkt
- Gefährliche Querungssituationen (nur eine Ampel)
- Unsichere Verkehrssituation vor allem für Kinder
- Barrierefreiheit: Schwellen im Gehwegbereich für Rollstuhlfahrer und Kinder mit Fahrrad schwierig

22. Haar Leibstraße/ B 304

MIV:

- Hohe Geschwindigkeit der Autos
- Linksabbieger übersehen häufig Fußgänger
- Fehlende Spurmarkierungen für Links-, Rechts und Geradeausfahrern (Leibstraße gemeint?)

Rad- und Fußverkehr:

- Fußgängerbrücke liegt strategisch nicht günstig
- Grünphase ist für Fußgänger zu kurz
- Überqueren der B304 ist für Kinder gefährlich

23. Haar: Sankt-Konrad-Straße

MIV:

- Hohes Verkehrsaufkommen durch viel Hol- und Bringverkehr (morgens und mittags)
- Straße ist für die Menge an Hol- und Bringverkehr nicht ausgelegt → Busse, Fußgänger und Radfahrer werden dadurch blockiert
- Absolutes Halteverbot wird nicht berücksichtigt

Rad- und Fußverkehr:

- Gefahrensituation für Schulkinder

24. Haar: Friedrich-Ebert-Straße

MIV:

- Autos fahren im verkehrsberuhigten Bereich (Spielstraße) zu schnell
- Zu viele Autos fahren durch die Straße
- Geschwindigkeitskontrolle notwendig
- Wird oft als Ausweichstraße genutzt, wenn die Leibstraße dicht ist

Ruhender Verkehr:

- Willkürliches Parken

25. Haar: B 304/ B 471

Allgemein:

- Hinsichtlich Ampelschaltung besteht Verbesserungsbedarf
- Extrem hohes Verkehrsaufkommen mit langen Ampelwartezeiten
- Stau, vor allem zu Hauptverkehrszeiten (Berufsverkehr), möglicherweise auch durch Ampelschaltung provoziert
- B 471 ist fast alleinige Ausweichstrecke, wenn A99 überfüllt/ gesperrt, daher hier starke Zunahme des Durchgangsverkehrs und Knotenpunkt ist völlig überfüllt (Stau)
- Wenn Knotenpunkt überfüllt ist Ausweichverkehr auf Nebenstraßen in Wohngebieten (z.B. untere Parkstraße/ Zunftstraße/ Flurstraße)

MIV:

- Ampelschaltung der Linksabbiegespur nach Keferloh ist zu kurz eingestellt → Rückstau
- Lange Wartezeiten an der Ampel, wenn man von der B 471 auf die B 304 abbiegen möchte
- Ausreichend lange Abbiegespur für Fahrzeuge aus der Vockestraße in die B 304 Ri. Ost mit entsprechender Ampelschaltung wird gewünscht
- Nachts Missbrauch als Rennstrecke (nächtliche Beschleunigungsrennen ab Ampel)

Rad- und Fußverkehr

- Ampel für Fußgänger und Radfahrer schalten auf beiden Seiten zeitversetzt
- Gefährliche Situation für Fußgänger und Radfahrer (werden beim Abbiegen übersehen)

26. Haar: Brunnerstraße/ Vockestraße und Rechnerstraße/ Vockestraße

Allgemein:

- Ausweichverkehr der A99, daher oft Überlastung der B 471
- Hoher LKW-Anteil
- Viel Durchgangsverkehr
- Herausfahren von Rechnerstraße auf Vockestraße kaum noch möglich

MIV:

- Rad- und Fußverkehr
- Kein durchgängiger Radweg
- Gefahrenpotenzial beim Queren der Straße

27. Haar: Vockestraße

Allgemein:

- Hohes Verkehrsaufkommen
- Durchgangsverkehr (Pendler)

Rad- und Fußverkehr:

- Richtung Norden Radweschlenker zu scharf und Radweg zu schmal

28. Haar: Waldluststraße

Allgemein:

- Abkürzungsverkehr zur Umgehung der Kreuzung B 471 und B 304

MIV:

- Zu hohe Geschwindigkeit der Autos
- Fahrbahnbelag ist extrem lauff
- Seit Verkehrsberuhigung mit Ausbuchtungen gebaut wurde, ist ständig Stau
- Waldluststraße/ Mozartstraße Unübersichtliche Kreuzungssituation
- Tempo 30 wird nicht eingehalten
- Straßenverlauf schlecht geplant, durch parkende Autos bei Gegenverkehr oft gefährliche Situationen

Ruhender Verkehr:

- Im Sommer wird durch Freibadbesucher alles zugeparkt → Gegenverkehr kann nicht eingesehen werden
- Parkplatzsituation Freibad muss gelöst werden

Anhang 4: Weitere Bedingungen zur selteneren Nutzung des Autos oder zur Aufgabe des Autos (zusammengefasst)

Generell eine bessere S-Bahnanbindung

Express-S Bahn (2. Stamm-Strecke)
Regelmäßige S-Bahn Anbindung München – Gronsdorf
Ring-S-bahn
Haar mit Riem/ Domach per S-Bahn verbinden
Barrierefreier Ausbau der Bahnhöfe
Beförderungskapazitäten erhöhen
Halt von Meridian als Schnellverbindung in die Stadt
Schnelle Anbindung nach Parsdorf
Schnellere Verbindung zum Flughafen

Generell bessere Busanbindung

Die Taktung erhöht wird
Schnellbus von München nach Haar, ggf. mit Anbindung an Tram
Minibus-Transfer von P+R Plätzen außerhalb zum Bahnhof Haar
Rufbus oder Minibus, der zwischen entfernten Ortsteilen und S-Bahn verkehrt
Innerörtlicher Ringbus
Ringsbusverbindung Richtung Putzbrunn/ Hohenbrunn/ Höhenkirchen
Erweiterung des Bürgerbusses
Nähere/ Zusätzliche
Bushaltestellen
Zuverlässigkeit des Schulbusses erhöhen
Busverbindung nach Salmdorf
Durchgängigkeit bei Busverbindungen erhöhen
Busverbindung nach Vaterstetten

Sonstige Nennungen

Andere mit im Auto mitnehmen
Gute ÖPNV-Anbindung in den Nordosten/ Norden und den Südosten
Parkplatzsituation erschweren
Shared Space realisieren
Bessere Räumung der Straßen (Winterdienst)
Kostenfreier ÖPNV
Lieferservice via Drohnen
Trambahn bis nach Haar
Seilbahn in die Riemakarden

Sonstige Nennungen Radverkehr

Generell mehr Radwege
Überdachte Fahrradwege
Abgesenkte Bordsteine an Kreuzungen
Durchgängigkeit der Radwege erhöhen
Keine rote Welle für Radfahrer
Separater Radweg von Ottendichl nach Weißenfeld
Radweg zwischen Baldham und Vaterstetten
Radweg von Eglfing zur U-Bahn Station Messestadt Ost/ West
Radweg von Eglfing zum Bugasee

Ergänzungen zu Carsharing

E-Ladestationen
E-Scooter Leihstationen

Anhang 5: Auflistung der weiteren vorgeschlagen Leitziele (original aufgelistet nach Themenbereichen)

Vorschlag für weitere Ziele (MIV-fließender Verkehr)

"Nordtangente" und "B471-neu" bauen!
30er Zonen konsequent überwachen und mit baulichen Maßnahmen eindeutig herrichten (besonders Leibstraße)
30er Zonen mit Geschwindigkeitsschwellen ausstatten. Geschwindigkeitsabhängige Ampeln. Schnellfahrer automatisch mit einer roten Ampel ausbremsen. z.B. Übergang Lise-Meitner-weg / Keferloherstrasse
Alternative zu B471, Alternative zu A99, Alternativzufahrt zum Firmenpark
Ampelschaltungen auf B 304 bzw. B471 optimieren.
Ausbau der Stromzapfanlagen für E-Autos!
Ausweichende Lastwägen nicht umfahren lassen. Keinen neuen Wohnraum schaffen. Keine neuen Gewerbegebiete bauen. Kostenlose S- und U-Bahn Tickets für alle.
B304/B471/Vockestrasse Wurde untersucht, ob eine ähnliche Lösung wie in der Gemeinde Aschheim möglich ist? Neue Verkehrsführung durch Verlagerung der B471 an den Ortsrand parallel zur A99 und somit deutliche Entlastung des Durchgangsverkehrs im Bereich B304 / Vockestrasse. Damit einhergehend könnte eine Limitierung der Vockestrasse für Verkehr bis max. 7,5 t erfolgen. Zunftstrasse Weitere Tempo-Reduzierung im Bereich der KiTa durch geeignete Maßnahmen (etwa Anlieger-Frei Regelung oder verkehrsberuhigte Zone / Spielstraße). Ich wohne dort selbst und erlebe täglich mit welchem Tempo in der Zunftstrasse gefahren wird! Erhöhung Fuß- und Fahrradverkehr Verbesserung / Sicherung von Übergängen, wie etwa im Bereich Vockestrasse zwischen Rechnerstrasse und Zunft- bzw. Untere Parkstrasse. Hier wäre ein geregelter Übergang wie etwa ein Zebra-Streifen oder eine Fußgängerampel hilfreich. Insbesondere mittags sind hier KEINE Schulwegshelfer mehr im Einsatz.
Bessere Überwachung der Geschwindigkeiten, v.a. auch in Verkehrsberuhigten Gebieten, v.a. in Schulinähe (Gymnasium und Grundschulen, sowie Kindergärten) Sperrung von Straßen, Änderung in Einbahnstraßen, Haar muss für Durchgangsverkehr unattraktiv werden
Bitte auch Leute einbinden die eine gewisse Ahnung haben. Wie Fahrlehrer. Es gibt genug Fahrschulen in Haar.
Bitte bewerben Sie das E-Bike als Autoersatz. z. B. war ich auf dem Weg zu meiner Arbeit, 20 km Entfernung, aufgrund von Abkürzungen mit dem E-Bike genauso schnell wie mit dem Auto!!! Vorteil: Spritersparnis: ca. 600 € im Jahr; Bewegung; Umweltschonend, kein Schwitzen, viel Spaß durch das Gefühl des ständigen Berg abwärtsfahren.
Zur Motivation könnte die Gemeinde 3 Testräder zur Verfügung stellen und diese verleihen als Autoersatz, z. B. 2 - 4 Wochen. Für interessierte Käufer könnte die Gemeinde einen Bonus z. B. von 250 € erteilen (evtl. einen Radverkäufer suchen, der bei ebenfalls einen

<p>hohen Rabatt z. B. 250 € gewährt, sofern nur er als Verkäufer gewählt wird). Der Käufer spart so 500 € und viel Benzin und bekommt jede Menge Spaß zurück! Win - Win!!</p>
<p>Da ein Großteil der B 304 überörtlicher Verkehr zu sein scheint ist das Hauptaugenmerk auf die Verkehrsberuhigung dieser Straße zu lenken. Auf der Autobahn bei Poing wird schon als Ausweichroute auf dies B 304 hingewiesen. Der Rückbau der B 304 ist die einzig mögliche alternative den Verkehr in Haar in den Griff zu bekommen. Der örtliche Verkehr ist sicher nicht das Thema. die tatsächliche Einflussnahme ist gut aber sehr begrenzt.</p>
<p>Der LKW-Verkehr aus den Ortsteilen Ottendichl, Salmdorf und Gronsdorf durch das Kieswerk sollte reduziert werden oder für dieses Werk eine eigene Trasse geschaffen werden an den Ortsteilen vorbei auf die B 471.</p>
<p>Ein Parkplatz in der Nähe der Leibstraße würde viel entzerren</p>
<p>Ertüchtigung der B304 als funktionierende Ein- und Ausfallstraße mit gleichzeitiger Verbesserung der Quermöglichkeiten für Fußgänger, Radfahrer MIV (z.B. Tunnel-/Troglösung mit nur drei Zufahrten am Anfang, Ende und ggf. im Bereich des Jagdfeldrings).</p>
<p>Etablierung einer Gemeinde-internen (eventuell auch raumübergreifenden) Mitfahrlösung. In mindestens zwei Drittel der PKW sitzt nur eine Person - das Potenzial hier ist enorm.</p>
<p>Feldkirchen und Putzbrunn Verkehr über Umgehungsstr</p>
<p>Förderung Ladestationen für E-Bikes und E-Autos Trasse für Radschnellweg nach München mit gezielter Beschilderung (vor allem Richtung Truderinger Wald)</p>
<p>Fußgängerampel zur Querung der Wasserburgerstrasse nördlich bei Bushaltestelle Waldstraße!</p>
<p>Gerade bei der Verbindung der Ortsteile sehe ich nur wenig Engagement der Gemeinde</p>
<p>Geschwindigkeitskontrollen!</p>
<p>Geschwindigkeitsreduzierung auf der Autobahn (Lärmauswirkung?) hätte Priorität.</p>
<p>Im Gemeindegebiet generell Zone 30. Auf der B304 und der Vockestraße generell Beschränkung auf 50 km/h. Häufige Kontrollen der Geschwindigkeit, besonders auf dem Jagdfeldring.</p>
<p>Intelligente Verkehrsführung- Einbahnstraßen, Kreisverkehr, etc.</p>
<p>Kein Bau einer Verbindungsstraße durch das Gewerbegebiet Rappenweg zur Schwablhofstrasse parallel zu Eglfing. Dies beeinträchtigt extrem die Lebensqualität für alle Anwohner in Eglfing.</p>
<p>Keine Schaffung von neuen Rennstrecken, die weiteren MIV Verkehr anziehen würden (z.B. Nordtangente). Diese verschärfen die Problematik nur und zerstören vielgenutzte Naherholungsflächen (Grünzug und Weg zwischen Racketpark und Gutshof)</p>
<p>Konsequente Bestrafung von Falschparkern (Wohngebiet Eglfing, Feuerwehruzufahrten)</p>
<p>Kostenfreie Nutzung des ÖV in der Gemeinde Haar für Haarer Bürger. Zumindest für Haarer Rentner, damit die ihre Autos stehen lassen.</p>
<p>Leibstr. von Kreisverkehr(Lindenplatz) bis zur Festwiese, Parkverbot einführen und den Einkaufsverkehr an der Festwiesen durch einen Parkstreifen parken lassen . Parkzeit Max. 60 Minuten. Von dem Kreisverkehr bis zur Festwiese einen Pendel-Kleinbus mit Zuruf Halt und Einsteiger z.B (Elektro VW Bulli) einsetzen. Dies kann auch Zeitlich begrenzt z.B. 9-18 Uhr. Der bisherige Parkplatz ist nur für Anlieger mit Parkausweis.</p>
<p>LKW Maut für abfahrende LKWs die Die B304 als Umfahrung nutzen.</p>
<p>LKW-Durchfahrten auf nicht Bundesstraßen reduzieren,</p>

Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht nur durch Tafeln anzeigen (oft wirkungslos) sondern auch durch straßenbauliche Maßnahmen unterstützen
Nutzt nur keiner
Schaffung von Fußgängerzonen (Leibstraße, Kirchenstraße, Bahnhofstrasse). Schaffung von Parkhäusern/Tiefgaragen auf/unter Korbflechterwiese, Parkplätze links/rechts Bahngleise am Bahnhof werden Parkhäuser. Großzügiger Ausbau von Leibstraße im Bereich Jugenstilpark bis Bahnunterführung und gesamte Vockestraße für alle Verkehrsteilnehmer
Schnellradwege in die Stadt
Städtebauliche Integration der B304 => was soll ich mir darunter vorstellen => wenn die Verlagerung der B304 in einen Tunnel gemeint ist, volle Zustimmung!
Statt das private Autofahren zu "verbieten" oder unattraktiv zu machen, sollten alternative Mobilitätskonzepte angeboten werden - dann löst sich das von alleine (zumindest bei den Haarern). Was den Durchgangsverkehr betrifft - es bringen keine Geschwindigkeitsbegrenzungen oder ähnliches - der Autobahnverkehr (wenn mal wieder Stau) fährt trotzdem durch die Orte - eben nur langsamer. Verkehrsalternativen bringen - Umgehungen bauen - Verbote vermeiden, eher auf Alternativen setzen.
Untertunnelung der B 304
Verbot für Lkw auf der B471 Umgehungsstraße
Verkehrsberuhigte Zonen in der Leib-, Bahnhofstraße, noch besser Fußgängerzonen!
Vockestrasse Tempo 30
Was ist mit der B471, diese Teilt Haar. Verbot für LKW bzw. Mautpflicht für LKW von Putzbrunn bis Ismaning.
Wie soll LKW-Verkehr auf ÖV verlagert werden? Sehe ich schwierig.

Vorschlag für weitere Ziele (Siedlungsentwicklung)

An der B304 entlang dürfen auch höhere Häuser gebaut werden. Ein zweites oder drittes Hochhaus ist durchaus denkbar.
Architektonisch hochwertige und individuelle Lösungen genehmigen, nicht nur langweilige Bauträgervarianten!!!!
Mehr Grünflächen in Wohngebieten.
Auch bestehende, gewachsene Siedlungen (Tannenhofsiedlung, Musikerviertel als Beispiel) auch mit Mobilitätsdienstleistungen ausstatten
Autofahren in der Stadt muss unattraktiv gestaltet werden, weniger Parkplätze, Bei Neubau muss jedes Fahrzeug einen Stellplatz aufweisen.
Übrigens gibt es beispielsweise in der Rechnerstraße Neubauten, wobei Eigentümer Stellplätze in Garten umgewandelt haben und nun öffentlicher Raum mit Autos zugeparkt ist, was schnelles Fahren verursacht weil die ganze Straße einseitig zugeparkt ist und man an den parkenden Autos vorbeikommen will.
Bäume braucht die Gemeinde
Bitte bei der Planung auch angrenzende Gebiete beachten und nicht das Problem nur an den Nachbarn abschieben.
Busverbindung nach München, parallel zu S-Bahn
Die Leitziele sollten spezifischer formuliert werden. Die von Ihnen oben genannten Ziele sind viel zu allgemein und erlauben trotz unterschiedlichster Vorstellungen Zustimmung

<p>Entwicklung/Verdichtung begrenzen. Auch wenn der Ruf nach Wohnungen immer größer wird - es müssen auch Freiflächen bleiben!!! Enge macht aggressiv.</p>
<p>Es sollten keine weiteren Neubaugebiete ausgewiesen werden. Warum soll Haar weiter wachsen? Man sieht ja, was es gebracht hat: Lärm und Verkehrsbelastung. Zuerst sollte ein gutes, grünes Verkehrskonzept realisiert werden.</p>
<p>große Wohnungsbauvorhaben aussetzen. Nur Nachverdichtung im kleinen Rahmen: Haar ist in den letzten Jahrzehnten stark gewachsen. In den von mir überschaubaren Zeitraum etwa 50%. Die "lenkende" Hand hat hier nicht mithalten können. Der Zuzug sollte "hochwertig" wie zum Beispiel Mitarbeiter des Europ. Patentamtes gefördert werden. Für hunderte Neubewohner in Hochhäusern an der Wasserburger Landstraße müssen schlüssige Konzepte gefunden werden. Der getane Zuzug sollte konsolidiert werden. Die Gemeinde ist kaum in der Lage eine vernünftige menschenfreundliche Gemeinschaft zu organisieren. Die Entscheidungsträger beschäftigen sich seit vielen Jahren mit den Veränderungen Bezirkskrankenhaus und Umgebung. Der Bahnhof liegt in Sichtweite des Rathauses. Diese "Kirchturmpolitik" verhindert die Beschäftigung mit weiten Teilen der Gemeinde. Auch unterschiedlich politische Ansichten teilen die Gemeinde. Ausnahme wir die "Befriedung" (auch verkehrspolitisch) am Haarer Feld, die gelungen ist.</p>
<p>Haar muss überhaupt nicht weiter wachsen. Warum? Mir ist nicht bekannt, dass die deutsche Bevölkerung in dem Maße wächst, wie in Haar gebaut wird. Haar hat eine Größe erreicht mit der die Gemeinde nicht zurecht kommt. Erst sollte ein vernünftiges Verkehrskonzept entwickelt und gut umgesetzt werden, danach darf erst weiter gebaut werden. Meines Erachtens benötigt die Gemeinde wirklich gute Stadtplaner wie z.B. Prof. Jan Gehl, der es z.B. in Kopenhagen geschafft hat, den Innenraum der Stadt wieder attraktiv für Familien zu machen!</p>
<p>Kein Bau einer Verbindungsstraße zwischen Gewerbegebiet Rappenweg und Schwablhofstrasse. Dies beeinträchtigt erheblich die Wohnqualität aller Bewohner von Eglfing sowie auch der Bewohner in Gronsdorf.</p>
<p>Keine Nachverdichtung mehr (Siedlungshäuser weichen großen Mehrfamilienhäusern, Krankenhauspark fällt der Nachverdichtung zum Opfer). Strengere Kontrolle von Bauvorhaben mit dem Ziel der Nachverdichtung. Hilfe für diejenigen, die der Nachverdichtung entgegenwirken und den Siedlungsscharakter erhalten wollen.</p>
<p>Keine neuen Wohnräume mehr. Firmen sollen aufs Land ziehen, daß die Leute nicht mehr vom Land in die Stadt pendeln müssen.</p>
<p>Kiosk im nördlichen Bereich der Wasserburgerstrasse / Rechnerstrasse /Zunftstrasse zur lebensmittelversorgung ohne Auto</p>
<p>Komisch ist die Entwicklung in unterschiedlichen Prioritäten. Hochhäuser entlang der B304 sind okay, aber nicht in alt Haar... Zudem wird bei uns in der Siedlung am Haarer Feld derzeit versucht mehr Wohnraum durch eine zweite Gaube eines Nachbarn zu verhindern...</p>
<p>Man sollte nicht nur Einzelhandel in den Wohngebieten dezentral verteilen, sondern auch die Grundschulen da bauen wo viele neue Wohnungen für Familien entstehen.</p>
<p>Nicht nur bei Neubaugebieten auf alternative Mobilitätsdienstleister und Konzepte bauen - auch für bestehende Objekte.</p>
<p>Ob es uns gefällt oder nicht , die Wohnungen sollten doch etwas höher gebaut werden. Renaturierung von Flächen, Naherholungsgebiete schaffen, Zentrum mit Lebensqualität und Flär für Haarer Bürger mit geringstem Autoverkehr.</p>
<p>Immer nur Wachstum ist der falsche Weg, dass wissen wir alle, aber leider sind wir nicht in der Lage über den Tellerrand hinauszublicken.</p>

Was konkret ist die Stadtbahn Haar - München Nord?

Was sind Mobilitätsdienstleistungen

Vorschlag für weitere Ziele (ruhender Verkehr)

Abstelle. von LKWs/Anhängern/Wohnmobilen etc. entlang der B304 auf Höhe des Eisladens und Richtung Unterhaar ist unansehnlich für das Ortsbild und blockiert eine Fahrbahnspur. Hat sich auch erst in den letzten Jahren durchgesetzt. Bitte ändern.

Analog München Parklizenzen für verschiedene Bereiche vergeben

Bei Neubauten zwingende Bereitstellung von Fahrradplätzen. An allen öffentlichen Fahrradabstellanlagen nur sichere zulassen, Bügel und keine Felgenkiller. Bei geschäftlichen Anlagen ebenso auf sichere und gute Anlagen drängen.

Der Parkplatz beim Racketpark wird während der Woche nur noch vom Pendelverkehr der Gewerbegebäude genutzt. Man kann zum Sport manchmal nicht mehr parken. Hier dringend Parken zeitlich beschränken um Pendel MIV zu vermeiden...

Außerdem wird die Gegend zusehends von Wohnmobilen genutzt, die den Parkraum künstlich einschränken. Dies muss vermieden werden.

Es dürfen gar keine weiteren Parkplätze mehr geschaffen werden. Des Weiteren sollte mit der Bahn verhandelt werden, ob der "Innenraum", also der Raum, in dem das Bahnfahren günstiger ist, nicht noch ausgeweitet wird. Momentan pendeln viele zum Bahnhof nach Haar, weil es ab hier günstiger ist in die Stadt zu fahren.

Es ist Zeit für Taten:

Schaffung Parkraum Kobflechterwiese

Schaffung Parkhäusern diesseits und jenseits der Bahnlinie am Bahnhof Haar

Fußgängerzone Leibstraße, Bahnhofstraße, Kirchenstraße (Lieferverkehr und Linienbusse, Ortstaxi frei)

Garagen ausbauen

Großes Parkhaus

Großes Problem auf der Leibstr. V. a weil die Büro Angestellten den Bewohnern die Parkplätze nehmen und diese dann selbst keine Möglichkeit mehr zum Parken haben.

Nun auch durch den aktuellen Bau absolut eingeschränkt

Karree Leib- und Bahnhofstr. als zukünftiges Zentrum mit Flair und geringstmöglichem Autoverkehr (der Stau soll sich woanders bilden).

Geschäfte in der Leibstr. benötigen keine Kundenstellplätze vor der Ladentür - besser bspw. Sammelparkplatz auf der Zirkuswiese und Fußgängerzone mit Lieferantenverkehr und bspw.

Einbahnstraßenregelung während Rush-Hour, aber ansonsten Sperrung dieser Straßen.

Teuer: Unterkellerung der Leibstraße zur Durchfahrt und mit Parkplätzen.

Keine Verbote - Alternativen bringen. Da z.B. Ottendichl keinen Supermarkt hat, sind Menschen angewiesen mit dem Auto zum Einkaufen zu fahren. Wie wäre es mit einem Supermarkt - z.B. "Rewe-City" - klein, aber gut sortiert.

Konsequente Verbannung des (LKW-) Parktourismus in Haar. Es sind nachweislich keine Anwohner, die diese Gefährte mit nach Hause nehmen. Vielmehr begünstigt die Nähe zur Autobahn das Abstellen von Fahrzeugen über 7,5 t in Wohngebieten.

Mehr Stromladesäulen auf öffentlichen Flächen.

Keine private Parkraumüberwachung wie REWE zulassen. REWE verpachtet den Stellplatz an eine Fremdfirma. Dadurch verliert REWE eigentlich den eigene vorgeschriebenen Stellplatzfläche. Mitarbeiter nehmen Anwohnern den Parkraum weg.

Neubauten ausschließlich mit (Tief-)Garagen für Anwohner. Stellplätze draußen für Anwohner sind schön und gut, aber wenn Gewerbe genauso vor Ort ist, müssen die Angestellten und Kunden auch irgendwo parken.

Parkdauer in der Leibstr stärker begrenzen und in den umliegenden Straßen nur Anwohnerparken

Parkhaus / Tiefgarage bauen, Nähe der Leibstr. bzw. neben der S-Bahn Haltestelle
Parkhaus an S-Bahnhof für Pendler und für Kunden die in der Leibstraße einkaufen möchten. Leibstraße nur mit parallelen Haltezonen für PKW. Breitere Bürgersteige.
Parkplätze reduzieren
Parkplatzüberbauung ev. auch in Stahlbau Plattformen über bestehenden Parkplätzen.
Parksituation Jagdfeldzentrum zu gering
Tiefgarage oder Parkhaus am Bahnhof (wie an der Messe Ost), bei Benutzung der U-S-Bahn ohne Gebühr?
Viele nutzen ihre Garagen nicht für ihre Autos, sondern parken ihre Autos auf den Straßen. Parken auf der Straße (auch im Wohngebiet) könnte mit Kosten versehen werden.

Vorschlag für weitere Ziele (ÖPNV)

- 60min Takt bei der Linie 242 ist viel zu wenig um als alternative zum Auto gesehen zu werden. - Auch Bus bis 23h wünschenswert.
Anbindung Bus von Haar zum Bahnhof Trudering ohne Umsteigen. Öftere Anbindung der Linie nach Ismaning.
Bahnhof ist nach wie vor ein Schandfleck, gehört dringend renoviert auf allen Seiten, gerade da wo die Busse ankommen.
Bruchfreie Verbindung ist am wichtigsten sonst wird es weiterhin viele Autos für kurze Wege z. B. nach Trudering, geben.
Bushaltestelle Ahrntaler Platz, Racket Park
Der heutige Bahnhof Nord Bereich ist gut geworden. Der Südbereich ist nach wie vor miserabel. Die Gestaltung der Bahnhof Gebäude sowie der Geschäfte auf der gegenüberliegenden Seite der Bahnhofstrasse signalisieren sozialen Brennpunkt. Hier Bedarf es sehr klarer und enger Vorgaben für die Anbringung von Außenwerbung. Ziel sollte es sein, den Bahnhof Südbereich zum einladenden Tor für Haar zu gestalten. Hier komme ich gerne an, um auf der Leibstrasse (natürlich nicht in der heutigen Gestaltung möglich!) und im Ortskern um St. Konrad zu flanieren und konsumieren.
Die Grenze des "Innenraums" der Bahn sollte nach außen verlegt werden, damit nicht so viele Autos nach Haar pendeln.
Die S-Bahn leidet generell unter dem Umstand, dass keine Ringverbindung besteht, sondern lediglich sternförmige Anbindungen über innerstädtische Bahnhöfe möglich sind. Daher werden oft Wege zur Arbeitsstätte mit dem PKW zurückgelegt.
Die vorgenannten Zielvorstellungen werden geschickt miteinander verknüpft, um bestimmte Antworten zu erreichen ... für eine meinungsbildende Umfrage finde ich dieses Vorgehen nicht sehr gut ... Z.B. bei der letzten Frage kann man mit der einen Maßnahme einverstanden sein, mit einer anderen wiederum nicht
Direkte Busanbindung Haarer Bahnhof nach Trudering
Weitere Bushaltestellen in Eglfing
Einen Bus der die S-Bahn-Stationen Trudering und Haar verbindet - man steht bei Störung immer hilflos in Trudering, wohin man auch noch mit der U-Bahn kommt
Einsetzen von e- Bussen innerorts
Für die Fahrräder muß mehr Platz geschaffen werden, z.B. durch Duplex Fahrradständer. Wie z.B. am Bahnhof Vaterstetten. Doppelte Auslastung der Parkmöglichkeit. Schrotträder früher entfernen, alle 3 Monate.
gute Verknüpfung zwischen U-bahn, Bus und S-Bahn, Anschlusssicherheit.
Ich finde die Vorschläge gut, aber ich kenne die Fahrgastzahlen und deren mögliche Entwicklungsprognose nicht, sollten diese Vorschläge umgesetzt werden.

Innenraum bis Zorneding ausweiten, dann reduziert sich der Autoverkehr
Macht den ÖPNV attraktiver, billiger - Ottendichl muss die gleichen Preise wie Haar haben (eine Gemeinde). Bietet alternativen an - z.B. Bikesharing an den Bahnhöfen mit Rückgabemöglichkeiten in den Orten (z.B. Ottendichl).
Miniausgang Rondelstrasse würde Anbindung zur sbshn für Schüler und Gehbehinderte gefahrlos ermöglichen
Minibusse innerhalb von Haar lohnen sich kaum wegen Kosten der Fahrkarten. Da fahren die Leute trotzdem weiter mit dem Auto kurze Strecken, das kostet wahrscheinlich weniger.
Optimierung der Wege der Schulbusse
Ring-S-Bahn
Sanierung des Bahnhofs incl. Unterführung, Umbau Bahnhofsvorplatz, Erweiterung, Erhöhung Sauberkeit
S-Bahn mit 5 Minuten Takt...
Stärkere Beteiligung an bzw. mehr Transparenz in der Debatte um die Taktverstärkung der S-Bahn. Ich finde, hier werden nicht genügend Informationen bereitgestellt (vgl. Bezirksausschuss Trudering, der in diesem Zusammenhang mehrere Dokumente offengelegt hat).
Ansonsten die bereits in Abschnitt 8 genannten Argumente und Vorschläge.
Wäre sehr gut
Wenn der S-Bahnhof Haar endlich saniert ist, diese Qualität dauerhaft erhalten. Aufzüge stets betriebsbereit erhalten. Störungen sollten nach spätestens 2 Stunden behoben sein. Regelmäßige Leerung der Papierkörbe.

Vorschlag für weitere Ziele (Radverkehr)

Haar als Vorreiter für E-Roller Sharing Modell
Aus Eglfing beide Grundschulen, Mittelschule, Gymnasium mit Rad sicher erreichbar machen
Da die Fahrräder immer mehr und immer breiter werden, sollte man abkommen von getrennten Rad und Fußgängerwegen mit einem gefährlichen Bordsteinsockel dazwischen und eher auf gemischte Rad- und Fußgängerwege setzen, so wie in der Bahnhofstraße.
Dringend notwendig die bessere Anbindung bzw. Erschließung an Gronsdorf und Umgebung.
Ein Schulzentrum in Gronsdorf ist eine absolute Fehlplanung. Zur guten Anbindung fehlt es an Straßen. Wir dürfen nicht noch mehr Flächen versiegeln, auch nicht durch eine Nordtangente.
Einen Radweg in der Leibstraße
Haar nach Gronsdorf nur über Gronsdorfer Str. Ohne Radweg
In Haar fahren nur 20 % Rad ... 80 % nicht!
Neues Schulzentrum im Bereich Eglfing (Entwicklungsgebiet mit ausreichenden Flächen anstatt sinnlosem Ausbau des aktuellen Brennpunkts - der Schule am Jagdfeldring. Die Schulwege für Kinder aus Eglfing oder Gronsdorf werden durch diesen Ausbau nicht verbessert.
Radschnellweg nach München
Radwege auf die Bedürfnisse der jüngeren Verkehrsteilnehmer ausrichten
Grüne-Welle für Radfahrer
Ladestationen für E-Bikes
Radschnellwege in die Stadt. Die 15 km lassen sich locker fahren (mit E-Bike), wenn man es nur sicher und zügig fahren könnte und nicht so viele Abgase einatmen müsste.
Radverbindung zwischen Salmdorf und Eglfing.
Fahrradabstellanlage am S-Bahnhof Haar Süd vergleichbar Nordeingang.
Schulzentrum in Gronsdorf darf nicht gebaut werden, da die gesamte Erschließung mit dem Auto nicht funktioniert. Eine Nordtangente wird nicht helfen, da weder die Richard-Reitzner-

Allee die Autos aufnehmen kann, noch über Gronsdorf zur B304 abgeleitet werden kann.
Unterbrechungsfreie Radwege zu lasten der des Autoverkehr. direkte Radwege zu den Ortteilen und gut direkte Anbindung an die Ubahn Messestadt Ost und Sbahnen Gronsdorf Haar.
Vor allem auch bestehende Engstellen (Kirchenstrasse) beseitigen und Lücken schliessen

Vorschlag für weitere Ziele (Fußgängerverkehr)

Ampel in Gronsdorf-Dorf für besonders die Strasse querende Schulkinder
Ampelschaltung 304 für Fußgänger meist zu kurz
Bessere Markierung der Ampel in der Leibstr. Viele Autos überfahren bei rot
Dies hat sogar den Vorteil den Verkehr der B 471 etwas zu beruhigen, langsamer, unattraktiver für den LKW Verkehr, zu machen.
Gewährung von sicheren Schulwegen Gezielte Ampelschaltung, um Unfälle bei Rechtsabbiegen zu Vermeiden Schutz der Fußgänger durch konsequentes Nachhalten der Geschwindigkeitsbeschränkung des Autoverkehrs
Im Winter sollte die Gemeinde die Räum- und Streupflicht auf den Gehwegen besser kontrollieren. Gehwege sind teilweise so uneben und schief, dass man sie mit Kinderwagen nicht befahren kann.
Längere Ampelphasen für Fußgänger wären toll - denn alte Leute sind keine Marathonläufer mehr...
Mehr Holz-Bänke zum Ausruhen wären schön.
Mehr Kontrollen, dass bestehende Regeln auch eingehalten werden. In der Ortsmitte fahren viele Radfahrer auf den Gehwegen und die Autos fahren im verkehrsberuhigten Bereich zu schnell. Hinweisschilder oder Polizeikontrollen könnten helfen.
Prüfung einer Fußgängerampel an der Vockestraße/Rechnerstraße.
Danke, Danke, Danke.
Verlängerung der Grünphasen
Vorrang der Fußgänger immer vor dem fließenden Verkehr, nicht nur wenn unvermeidlich => entweder will ich Vorrang geben, oder nicht. Ihr Ziel will das offensichtlich nicht!
Wie bereits erwähnt wäre ein geregelter Überweg an der Vockestraße / Rechnerstrasse sehr wünschenswert.
Zebrastreifen am S Bahnhof Haar
Zebrastreifen am S-Bahnhof

Vorschlag für weitere Ziele (Multimodale Verknüpfung)

Abschließbare Schließfächer für Fahrradhelme an B+R stellen
Es darf keine weiteren Parkplatzangebote geben. Dies macht das Autofahren attraktiv und führt zu mehr Belastung durch Autos. Einzig Behindertenparkplätze (die in der Leibstr. komplett fehlen) fehlen an vielen Stellen in Haar!
Flächenkonzentration: maximal Parkdeck - kein hohes Parkhaus
Gebührenfrei parken am bahnhof nur für haarer bürger
ggf. Prüfung, ob auch unterirdische Parkeinstellmöglichkeiten zu verwirklichen sind
Ich bitte um konkrete Durchführung: Parkhäuser/TG Bahnhof Haar und Korbflechterwiese

Keine weiteren Parkplätze im P&R Bereich. Das verstärkt nur den Anreiz noch mehr mit dem Auto zu fa
noch mehr PKW und Fahrrad-Stellplätze am S-Bahnhof in Haar
Stärkung des Ordnungsamtes zu Überwachung der Verkehrswege, Parkverhaltens, Verkehrswegesicherung
Wenn mehr Bushaltestellen und guter Takt, Vergrößerung von P&R nicht notwendig

Vorschlag für weitere Ziele (Neue Mobilitätsangebote)

Also in keiner Tiefgarage gibt's Strom. Wo soll ich den bitte Nachts laden? Wassertoff! lesst mal nach....
Angebot e-bikes und e-Roller
Bündelung ggf. nicht nur an einer Stelle im Ort
Der Hype um die Elektromobilität ist meines Erachtens absolut überzogen. Innerörtliche Minibusse etc. können gut elektrisch betrieben sein.
Gemeindliches Mobilitätskonzept Anreiz für Vergünstigungen für Haarer Bürger
Ladeinfrastruktur unbedingt, aber bitte DC-Laden (Gleichstrom, Ladedauer 30 min) Neubauten: 2 Stellplätze pro Wohnung
Ladekabel bei E-Bikes sind nicht fest verbaut und können bei öffentlichen Ladestationen einfach geklaut werden
Ladestationen für E-Bike am S-Bahnhof Haar Nord und Süd.
Neubaugelände altes Anstaltsgelände NICHT über Leibstraße anbinden!
Shared spaces wären gut