

A) Auftakt

Verkehrskonzept Raum München Nord



Inhalt

➤ **A) Auftakt- und Motivationsveranstaltung**

- Präsentation der Auftaktveranstaltung vom (11.06.2018) - *Seite 5*
- Dokumentationen der Auftakt- und Motivationsveranstaltung - *Seite 15*

➤ **B) Grundlagen**

- Präsentation des Grundlagen-Workshop (6.11.2018 - 07.11.2018)
- Ergebnisse der Gemeindebefragung
- Themenkarten MIV, ÖV, Rad und Gesamtübersicht
- Dokumentation des Grundlagen-Workshop

➤ **C) Szenarien**

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

➤ **D) Maßnahmen**

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

Hinweise zur Anpassungen im Projektverlauf

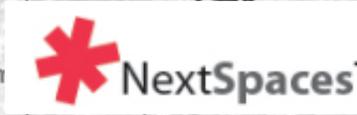
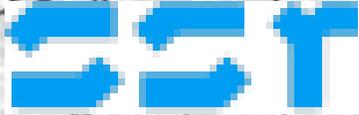
- ▶ Im Rahmen der Studie wurden einige der verwendeten Konzepte und Methoden angepasst und weiterentwickelt. Daher kann es zu Unterschieden zwischen den Inhalten in den verschiedenen Projektphasen kommen. Diese Unterschiede sind Ausdruck eines dynamischen Prozesses.
- ▶ Ein Beispiel ist hierfür die Unterteilung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

Hinweise zur Projektphase „Auftakt“

Auftaktveranstaltungen:

- ▶ Motivationsveranstaltung am 25.5.2018
- ▶ Auftaktworkshop am 11.6.2018

Im folgenden ist nur die Präsentation des Auftaktworkshops dargestellt, da diese inhaltlich identisch mit der Präsentation der Motivationsveranstaltung ist.



VERKEHRSKONZEPT RAUM MÜNCHEN NORD

AUFTAKTVERANSTALTUNG AM 11. JUNI 2018

Das Gutachterteam kurz vorgestellt

Verkehrskonzept Raum München-Nord

Gesamtprojektleitung: Christoph Schulze (PTV)

stv. Gesamtprojektleitung: Irene Burkhardt (Burkhardt / Engelmayer)

Qualitätskontrolle: Oliver Engelmayer (Burkhardt / Engelmayer)



Moderation

Leitung: Sonja Epple

Mitarbeit: Brigitte Gans

Siedlung

Leitung:
Marc Lucas Schulten

Mitarbeit:
Stefan Lohmüller



Mobilität

Leitung:
Rimbert Schürmann

Mitarbeit:
Gunther Kesenheimer



Freiraum

Leitung:
Mathias Rauh

Mitarbeit:
Maximilian Mayer



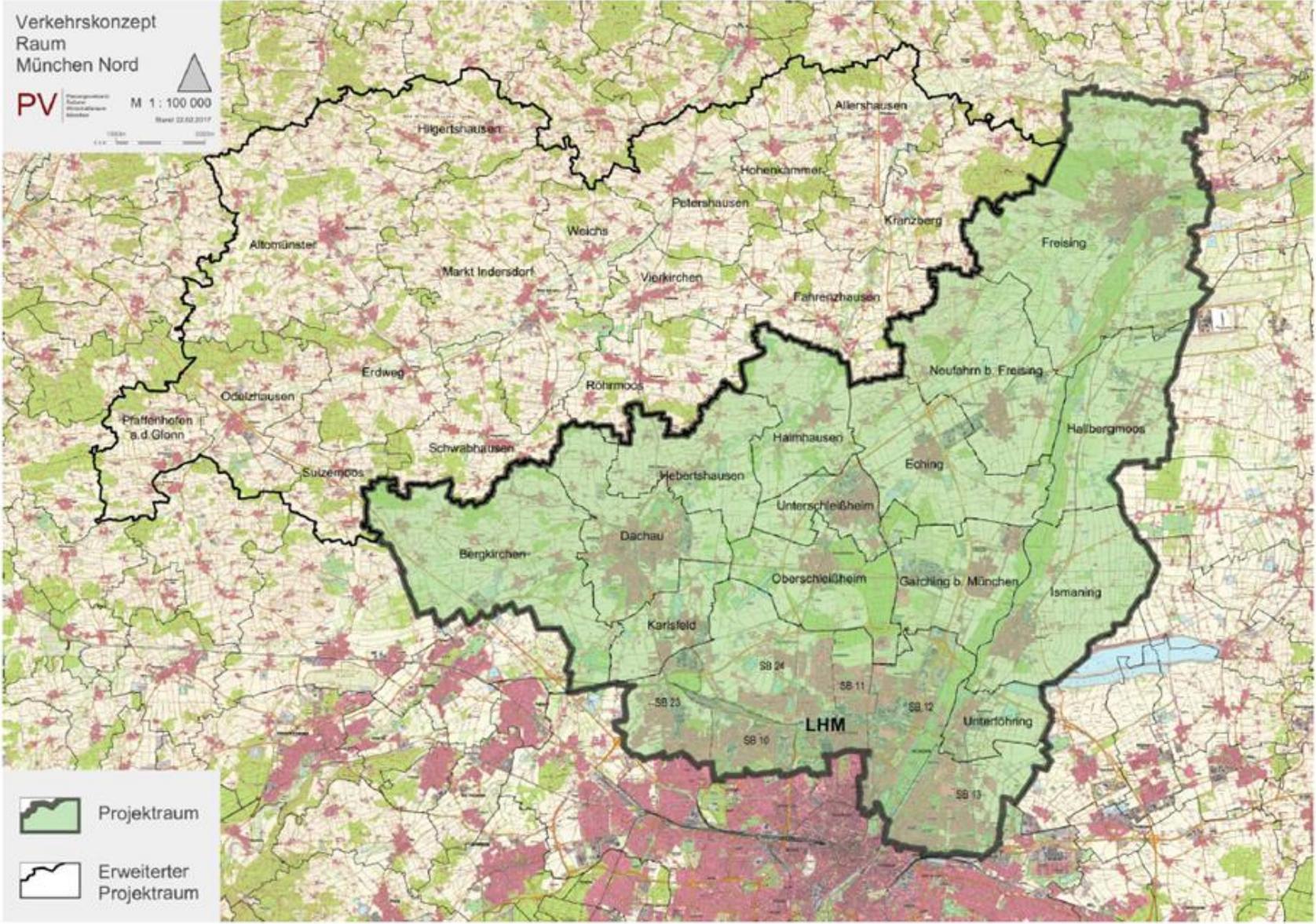
Dachauer Erklärung vom 2. Dezember 2015

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

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

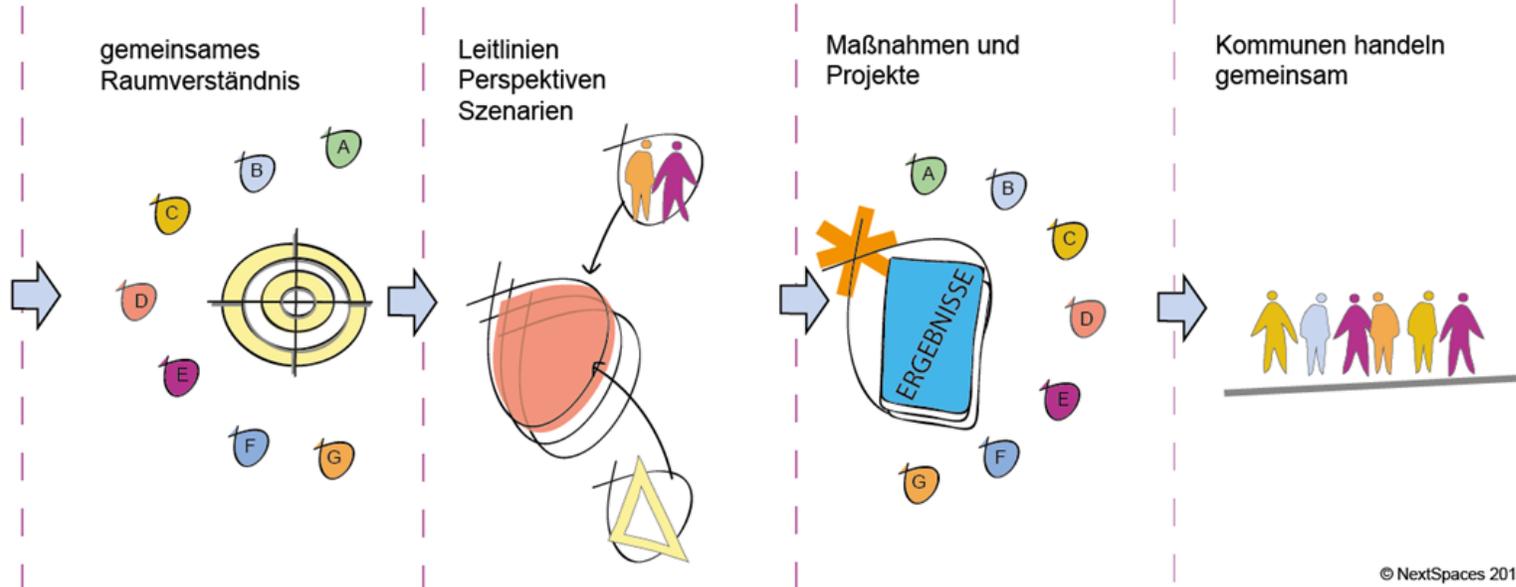
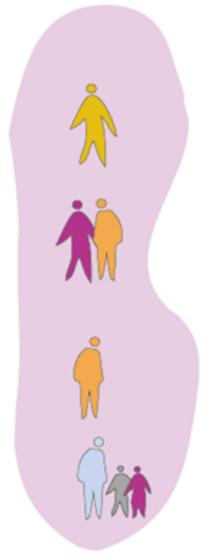
Die unterzeichnenden Kommunen beabsichtigen daher zur Bewältigung der Verkehrsprobleme zukünftig noch enger zusammen zu arbeiten. Gemeinsam soll hierzu ein interkommunaler Prozess angestoßen werden, um nachhaltige abgestimmte Lösungsansätze und Maßnahmen für die verkehrlichen Herausforderungen im Münchner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

Untersuchungsraum



projektübersicht

Projekttablauf: Verkehrskonzept Raum München Nord



© NextSpaces 2017

Phase 1 Motivation/Öffnung

Input:
- Prozessinformation (Prozess, Fragebogen)
- Problemaufschlag

Output
- Erwartungen, Nogos
- Untersuchungsfragen
- Erste Ideen

Phase 2 Grundlagen/Ziele

Input:
- "Status-Quo"-Siedlung, Landschaft, Verkehr
- "Perspektivenplan"- Siedlung, Landschaft, Verkehr
- "Denkräume" - Integrierter Gutachterblick über Handlungsfelder / Verkehrskonzept

Output:
- Ergänzungen/Korrekturen
- Konfliktthemen/Brennpunkte
- Schwerpunkte Verkehrskonzept
- Erste Handlungsansätze
- Projektideen
- Arbeitsaufträge

Phase 3 Wo wollen wir hin?

Input:
- Integrierte Szenarien zu Verkehrsraum - Raumbilder mit Leitprojekten
- "Hardware"
- "Software"
- Rolle der Gemeinden

Output:
- Ergänzungen
- Maßnahmen/Ideenpool
- Konsens zu Leitvorstellungen
- Zielkorridor
- Konfliktthemen
- Arbeitsaufträge

Phase 4 Maßnahmen / Projekte

"Projektmarkt"
- Leitbild Verkehrsraum "2040"
- Leitlinien/Ziele "2040"
- Handlungsfelder "2040"
- Projektansätze
- "Was, Wer, Wie, Wann"
- Organisation / Zusammenarbeit

Output:
- Hinweise/Korrekturen an Leitbild/Ziele/Leitlinien
- Aktionsplan - wo packen wir jetzt an?
- Leitprojekte/Projektskizzen
- Arbeitsaufträge

Phase 5 Abschluss

Präsentation der Ergebnisse:
- Leitbild Verkehrsraum "2040"
- Aktionsplan
- Leitprojekte
- "Forderungspapier"
- Organisation und Zusammenarbeit

Projektübersicht – der Beteiligungsprozess



Steuerungsgruppe

vor den Veranstaltungen und während der Phasen 1 bis 5
Dokumentation der Inputs und Ergebnisse von allen Veranstaltungen, ggf. Rückmeldungen einarbeiten



VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

Gemeindetypen (Arbeitsstand)

Landkreis	Gemeinde	Untersuchungsraum	Cluster (5) mit Einwohnerentwicklung 2012 - 2016, Außenwanderung 2016, Beschäftigtenentwicklung 2012 - 2016, Wohnungsbau 2016 - p. 1000 EW	Einwohnerstand 2016	Absolute Veränderung EW (2012 - 2016)	relative Veränderung EW (2012 - 2016)	Veränderung EW 2012 - 2016 p.1000 EW	Absolute Veränderung Bestand 2016 - Prognose 2034	relative Veränderung Bestand 2016 - Prognose 2034	Veränderung 2016 - 2034 (Prognose) p. 1000 EW	Veränderung 2016 - 2021 (Prognose) p. 1.000 EW	Absolute Veränderung Bestand 2016 - Prognose 2021 (nächste 5 Jahre)	relative Veränderung Bestand 2016 - Prognose 2021 (nächste 5 Jahre)	Wanderungssaldo 2016	Außenwanderungsquote 2016 (p.1000 EW)	Wanderungsintensität (pro 1000 EW) 2016	Veränderung Beschäftigte am Arbeitsort 2012 - 2016 (p.1000 EW)	Relative Veränderung Beschäftigte am Arbeitsort 2012 - 2016	Absolute Veränderung Beschäftigte am Arbeitsort 2012 - 2016	Siedlungs- und Verkehrsfläche 2016 (relativ)	Waldfläche 2016 (relativ)	Anzahl fertiggestellter Wohngebäude 2013 insgesamt	Anzahl fertiggestellter Wohngebäude 2016 insgesamt	Absolute Veränderung der Anzahl fertiggestellter Wohngebäude insgesamt 2013 - 2016	Relative Veränderung der Anzahl fertiggestellter Wohngebäude insgesamt 2013 - 2016	Fertiggestellte Wohngebäude (1 Whg) 2016 p.1000 EW	Fertiggestellte Wohngebäude (2 Whg) 2016 p.1000 EW	Fertiggestellte Wohngebäude (1-2 Whg/ 2016 p.1000 EW)	Fertiggestellte Wohngebäude (3+ Whg) 2016 p.1000 EW	Fertiggestellte Wohngebäude (gesamt) 2016 p.1000 EW
Dachau	Altomünster	Erweitert	1	7.863	344	5%	43,7	1237	16%	157,32	43,70	343,61	4,4%	41	5,21	62	29,76	20,28%	234	8,7	19,9	2234	2334	100	4%	230,32	53,29	283,61	12,97	296,83
Dachau	Bergkirchen	Kern	2	7795	475	6%	60,9	805	10%	103,27	28,7	223,61	2,9%	27	3,46	119	153,94	38,83%	1200	14,8	13,4	2013	2081	68	3%	186,14	57,60	243,75	23,22	266,97
Dachau	Dachau	Kern	2	46914	2.092	5%	44,6	7286	16%	155,31	43,1	2023,89	4,3%	210	4,48	82	33,66	11,57%	1579	37,5	7,5	7804	7957	153	2%	95,47	28,65	124,12	45,42	169,61
Dachau	Erdweg	Erweitert	1	5856	193	3%	33,0	1144	20%	195,36	54,27	317,78	5%	55	9,39	91	5,46	4,02%	32	10,4	24,7	1637	1686	49	3%	204,23	59,08	263,32	24,59	287,91
Dachau	Haimhausen	Kern	4	5514	485	10%	88,0	486	9%	88,14	24,5	135,00	2,4%	176	31,9	127	21,40	15,42%	118	10,7	17,9	1425	1505	80	6%	208,02	45,70	253,72	19,04	272,94
Dachau	Hebertshausen	Kern	1	5559	266	5%	47,9	841	15%	151,29	42,0	233,61	4,2%	61	11	100	6,66	5,01%	37	12	6,5	1490	1546	56	4%	192,12	61,88	254,00	24,11	278,11
Dachau	Hilgertshausen-Tandern	Erweitert	1	3316	168	5%	50,7							0	0	76	9,35	6,72%	31	9,6	22,1	974	1017	43	4%	222,86	67,55	290,41	16,28	306,69
Dachau	Karlsfeld	Kern	5	20597	2.019	11%	98,0	2703	13%	131,23	36,5	750,83	3,6%	504	24,5	134	11,60	4,58%	239	34,3	3	3548	3814	266	7%	121,91	26,80	148,71	36,36	185,17
Dachau	Markt Indersdorf	Erweitert	1	10094	579	6%	57,4							-105	-10,4	104	26,45	16,01%	267	10,7	13,9	2415	2505	90	4%	166,83	54,59	221,42	26,65	248,17
Dachau	Odelzhausen	Erweitert	5	5035	465	10%	92,4							60	11,9	100	62,56	21,36%	315	14,8	26,5	1272	1348	76	6%	195,43	48,86	244,29	22,44	267,73
Dachau	Pfaffenhofen a.d. Glonn	Erweitert	5	2098	275	15%	131,1	292	14%	139,18	38,66	81,11	4%	47	22,4	69	47,66	47,17%	100	9,1	16,1	576	624	48	8%	231,17	50,05	281,22	16,21	297,43
Dachau	Petershausen	Erweitert	1	6454	309	5%	47,9	746	12%	115,59	32,11	207,22	3%	33	5,11	86	6,35	4,32%	41	10,8	18,1	1610	1656	46	3%	187,02	42,45	229,47	27,11	256,59
Dachau	Röhrmoos	Erweitert	1	6487	272	4%	41,9							48	7,4	61	28,52	8,62%	185	11	19,6	1518	1573	55	4%	166,95	50,25	217,20	25,28	242,48
Dachau	Schwabhausen	Erweitert	1	6474	328	5%	50,7	626	10%	96,69	26,86	173,89	3%	21	3,24	75	12,51	12,09%	81	10,6	20,2	1626	1695	69	4%	176,09	55,92	232,00	29,81	261,82
Dachau	Sulzemoos	Erweitert	4	2852	221	8%	77,5	138	5%	48,39	13,44	38,33	1%	135	47,3	137	46,28	24,72%	132	13,5	21,9	720	765	45	6%	177,07	61,71	238,78	29,45	268,23
Dachau	Weichs	Erweitert	1	3380	140	4%	41,4							53	15,7	96	21,89	23,95%	74	10,5	15,8	886	930	44	5%	213,91	43,49	257,40	17,75	275,15
Dachau	Vierkirchen	Erweitert	1	4551	187	4%	41,1	659	14%	144,80	40,22	183,06	4%	-16	-3,52	69	16,48	7,80%	75	13,6	8,5	1136	1186	50	4%	180,62	49,22	229,84	30,54	260,60
Freising	Allershausen	Erweitert	2	5688	379	7%	66,6	912	16%	160,34	44,54	253,33	4%	74	13	115	28,66	7,75%	163	14,1	18,2	1391	1426	35	3%	167,19	50,98	218,18	29,18	250,70
Freising	Eching	Kern	1	13640	415	3%	30,4	2060	15%	151,03	42,0	572,22	4,2%	-225	-16,5	107	-50,29	-10,10%	-686	19,8	6,8	2901	2955	54	2%	147,73	29,84	177,57	39,08	216,64
Freising	Fahrenzhausen	Erweitert	4	4908	334	7%	68,1	552	11%	112,47	31,24	153,33	3%	95	19,4	109	24,25	11,13%	119	10,8	12,1	1296	1341	45	3%	190,91	57,86	248,78	24,45	273,23
Freising	Freising	Kern	2	47848	2.621	6%	54,8	852	2%	17,81	4,9	236,67	0,5%	802	16,8	123	49,66	6,66%	2376	24,6	18,1	7982	8223	241	3%	103,62	26,40	130,02	40,90	171,86
Freising	Hallbergmoos	Kern	5	10835	1.070	11%	98,8	2665	25%	245,96	68,3	740,28	6,8%	243	22,4	141	4,06	0,39%	44	24,5	14,6	2024	2101	77	4%	120,81	29,53	150,35	43,19	193,91
Freising	Hohenkammer	Erweitert	4	2536	181	8%	71,4	124	5%	48,90	13,58	34,44	1%	94	37,1	133	22,87	9,24%	58	9,5	28,2	682	720	38	6%	212,15	55,99	268,14	15,77	283,91
Freising	Neufahrn bei Freising	Kern	2	19698	769	4%	39,0	1802	9%	91,48	25,4	500,56	2,5%	117	5,94	137	3,91	1,55%	77	17,7	7,1	3941	4009	68	2%	139,46	28,94	168,39	35,03	203,52
Freising	Kranzberg	Erweitert	1	4100	9	0%	2,2	400	10%	97,56	27,10	111,11	3%	-23	-5,61	84	65,61	37,10%	269	9,8	28	1171	1195	24	2%	197,80	71,22	269,02	22,44	291,46
München	Garching b. München	Kern	3	17099	880	5%	51,5	1901	11%	111,18	30,9	528	3,1%	215	12,6	157	301,07	29,74%	5148	30,6	15,2	2649	2712	63	2%	95,97	22,05	118,02	39,01	158,61
München	Ismaning	Kern	2	16770	999	6%	59,6	2630	16%	156,83	43,6	731	4,4%	377	22,5	108	80,74	10,10%	1354	17,5	11,2	3077	3184	107	3%	125,40	26,18	151,58	38,28	189,86
München	Oberschleißheim	Kern	2	11627	460	4%	39,6	2073	18%	178,29	49,5	576	5,0%	-7	-0,6	113	68,38	13,88%	795	23,2	37,8	1923	1983	60	3%	118,35	21,50	139,85	30,27	170,55
München	Unterföhring	Kern	3	11240	693	7%	61,7	4060	36%	361,21	100,3	1128	10,0%	225	20	154	315,04	18,70%	3541	37,2	2,9	1285	1312	27	2%	56,41	14,59	71,00	45,64	116,73
München	Unterschleißheim	Kern	5	28761	2.606	10%	90,6	239	1%	8,31	2,3	66	0,2%	619	21,5	101	6,22	1,12%	179	49,8	2,9	4576	4734	158	3%	114,98	16,13	131,12	33,31	164,60

Ge GEMEINDE Typen (ARBEITSSTAND)

Gemeinde	Einwohnerentwicklung (Veränderung 2012 - 2016 pro 1.000 EW)	Einwohnerprognose 2034 (Veränderung 2016 - 20134 Prognose) pro 1.000 EW	Außenwanderung (Außenwanderungsquote 2016 pro 1.000 EW)	Wanderungsintensität (Wanderungsintensität 2016 pro 1.000 EW)	Wohnungsbau (1- bis 2-Familien) (Fertiggestellte Wohngebäude (1-2 Whg) 2016 pro 1.000 EW)	Wohnungsbau (Mehrfamilien) (Fertiggestellte Wohngebäude (3+ Whg) 2016 pro 1.000 EW)	Wohnungsbau (gesamt) (Fertiggestellte Wohngebäude (gesamt) 2016 pro 1.000 EW)	Beschäftigtenentwicklung (Veränderung Beschäftigte am Arbeitsort 2012 - 2016 pro 1.000 EW)	Gemeindetyp (5)
Altmonster	43,7	157,3	5,2	62,1	283,6	13,0	297	29,8	1
Bergkirchen	60,9	103,3	3,5	119,2	243,7	23,2	267	153,9	2
Dachau	44,6	155,3	4,5	81,7	124,1	45,4	170	33,7	2
Erdweg	33,0	195,4	9,4	91,4	263,3	24,6	288	5,5	1
Haimhausen	88,0	88,1	31,9	126,6	253,7	19,0	273	21,4	4
Hebertshausen	47,9	151,3	11,0	99,7	254,0	24,1	278	6,7	1
Hilgertshausen-Tandern	50,7		0,0	76,0	290,4	16,3	307	9,3	1
Karlsfeld	98,0	131,2	24,5	133,5	148,7	36,4	185	11,6	5
Markt Indersdorf	57,4		-10,4	104,0	221,4	26,6	248	26,5	1
Odelzhausen	92,4		11,9	99,7	244,3	22,4	268	62,6	5
Pfaffenhofen a.d. Glonn	131,1	139,2	22,4	68,6	281,2	16,2	297	47,7	5
Petershausen	47,9	115,6	5,1	85,8	229,5	27,1	257	6,4	1
Röhrmoos	41,9		7,4	61,2	217,2	25,3	242	28,5	1
Schwabhausen	50,7	96,7	3,2	75,2	232,0	29,8	262	12,5	1
Sulzemoos	77,5	48,4	47,3	136,7	238,8	29,5	268	46,3	4
Weichs	41,4		15,7	96,4	257,4	17,8	275	21,9	1
Vierkirchen	41,1	144,8	-3,5	69,4	229,8	30,5	261	16,5	1
Allershausen	66,6	160,3	13,0	115,3	218,2	29,2	251	28,7	2
Eching	30,4	151,0	-16,5	106,9	177,6	39,1	217	-50,3	1
Fahrenzhausen	68,1	112,5	19,4	109,0	248,8	24,4	273	24,2	4
Freising	54,8	17,8	16,8	122,8	130,0	40,9	172	49,7	2
Hallbergmoos	98,8	246,0	22,4	141,4	150,3	43,2	194	4,1	5
Hohenkammer	71,4	48,9	37,1	132,9	268,1	15,8	284	22,9	4
Neufahrn bei Freising	39,0	91,5	5,9	136,6	168,4	35,0	204	3,9	2
Kranzberg	2,2	97,6	-5,6	83,9	269,0	22,4	291	65,6	1
Garching b. München	51,5	111,2	12,6	156,7	118,0	39,0	159	301,1	3
Ismaning	59,6	156,8	22,5	108,1	151,6	38,3	190	80,7	2
Oberschleißheim	39,6	178,3	-0,6	112,8	139,8	30,3	171	68,4	2
Unterföhring	61,7	361,2	20,0	154,2	71,0	45,6	117	315,0	3
Unterschleißheim	90,6	8,3	21,5	101,0	131,1	33,3	165	6,2	5

Gemeindetyp 1: Familienhabitate

- Hohe Wohnbauaktivität im Ein- und Zweifamilienhausbereich
- Geringe Einwohnerentwicklung
- geringer Außenzuzug bis zu Verlust
- geringe Beschäftigtenentwicklung

Gemeindetyp 2: stabile Anker

- durchschnittliche Entwicklungstendenz
- teils hohes Entwicklungsvolumen

Gemeindetyp 3: Unternehmensmagneten

- höchste Beschäftigtenentwicklung
- höchste Wanderungsintensität
- höchste Wohnbautätigkeit im Mehrfamilienhausbau

Gemeindetyp 4: Wachsende Dörfer

- hohe Außenwanderung (Zuzug)
- hohe Wohnbautätigkeit im Ein- und Zweifamilienhausbereich

Gemeindetyp 5: Wachsende Kleinstädte

- hohe Einwohnerentwicklung
- hohe Zuwanderung,



Verkehrskonzept Raum München Nord

Motivationsveranstaltung am 25. April 2018

Dokumentation

Teilnehmende (Kommunen/LKR/BA)

Teilnehmende (Verwaltung)

Gutachterteam

Die Veranstaltung

Schon im Vorfeld zum eigentlichen inhaltlichen Prozess wurde die Kerngruppe zum Motivationsworkshop eingeladen. Das Ziel der Veranstaltung war es, die Zusammenarbeit zwischen Bürgermeistern / BA-Vorsitzenden und dem Gutachterteam zu klären. Erwartungen und Befürchtungen sollten offen angesprochen werden. Hierzu standen im Zentrum folgende Fragen:

Was erwarten und erhoffen Sie sich von dem Verkehrskonzept, aber auch vom Erarbeitungsprozess? Was sollte keinesfalls passieren? In welchem Maße können Ergebnisse verbindlich verabschiedet werden? Wie kann eine verlässliche Zusammenarbeit stattfinden?

Ablauf und Diskussion

Hierfür begrüßte Herr Landrat Stefan Löwl als Gastgeber in Dachau die Teilnehmenden – die Workshops werden im weiteren Verlauf an wechselnden Orten stattfinden. Dann stellte sich das Gutachterteam mit seinem Konzept und dem geplanten Projektablauf vor. Als Schwerpunkt des Workshops benannten die Teilnehmer ihre Erwartungen an das Projekt. Die Moderatorinnen fassten die Ergebnisse zusammen. Als Ausblick erläuterte der Gutachter für Siedlungsentwicklung den Fragebogen sowie das Prozedere der Datenerfassung.

Zusammenfassung der Erwartungen und Befürchtungen

Die größte Übereinstimmung bestand bei allen Beteiligten bzgl. der Befürchtungen, was nicht passieren soll: Es soll kein weiteres Gutachten entstehen, dessen Ergebnisse nicht umgesetzt werden, weil sie nicht realisierbar sind oder die übergreifenden Zusammenhänge nicht ausreichend erfassen.

Folgende Erwartungen und Wünsche wurden von vielen benannt:

- 1) **Datenerhebung:** Es ist eine Fülle von Daten aus diversen Gutachten vorhanden. Es geht jetzt vor allem darum, die Daten miteinander zu verknüpfen, damit ein Gesamtbild entsteht für den Münchner Norden.
- 2) **Gemeinsame Sichtung der Daten und Folgenabschätzung:** Aus der Sichtung der Daten soll ein gemeinsames Problembewusstsein entwickelt werden, was die Motivation und Argumentationsbasis erbringt, auch gemeinsam zu handeln. Dazu braucht es klare Aussagen von den Gutachtern zu den Folgen der Entwicklungen.
- 3) **Ziele und Positionierung:** Die Aufgabe ist es, eine gemeinsame Zielrichtung zu entwickeln (z.B. in Form eines Ziele-/Kriterienkatalogs), sowie eine gemeinsame Stoßrichtung, um die Ziele politisch prägnant zu formulieren und zu platzieren. Daraus soll entstehen, dass sich der Münchner Norden gemeinsam bei der Landes- und Bundesregierung für die gemeinsamen Forderungen einsetzt (beispielsweise, dass Planungszeiträume für dringend notwendige Infrastrukturmaßnahmen verkürzt werden).
- 4) **Masterplan:** Es braucht einen gemeinsamen Masterplan für den Münchner Norden. Daher soll das Verkehrskonzept auch konkrete Maßnahmen erbringen, die priorisiert

werden. Einige wünschen sich, dass sie in diesem Zusammenhang für schon vorhandene ÖPNV-Projekte Mitstreiter und Unterstützer finden (genannt wurde die Stadtbahn Garching und gemeinsame Fahrrad-Schnellwege).

In der Erwartungsrunde zeigten sich auch Spannungsfelder / Widersprüche durch unterschiedliche Erwartungen:

- Masterplan gemeinsamer Infrastrukturmaßnahmen und Entwicklungen versus die eigene Individualität und Identität bewahren
- Intensive Zusammenarbeit in der Kerngruppe versus andere Player wie Verkehrsträger, Wirtschaftsverbände einbeziehen
- Denkraum für ganz neue, zukunftsgerichtete Ideen versus konsensfähige, sofort realisierbare Projekte
- Verbindlichkeit erreichen versus weitere Entscheidungsträger, Bürger mitnehmen müssen

Diese Spannungen müssen durch die Diskussion in der Kerngruppe geklärt werden.

Art der Zusammenarbeit

Es zeigte sich, dass die vom Gutachterteam vorgelegte Zeitschiene für Befragungen und Workshops zwar einen stringenten, sofort startenden Projektablauf ermöglicht, für die Bürgermeister aber zu eng ist, dass sie die Veranstaltungen selbst begleiten.

Dafür wurde folgende Lösung gefunden:

- Die Bürgermeister versuchen, soweit es möglich ist, an den Workshops selbst teilzunehmen - das Verkehrskonzept sollte "Chefsache" sein. Wenn eine Kontinuität gar nicht möglich ist, wird ein Vertreter benannt, der kontinuierlich teilnimmt und mit dem eine enge Abstimmung stattfindet.
- **Für den Fragebogen wird die Bearbeitungsfrist auf Mitte Juni gesetzt; dann kommt das Gutachterteam zum direkten Gespräch in die Gemeinde.**
- Für die Workshops werden Samstage vermieden.
- Für den Oktoberworkshop wird ein neuer Termin gefunden.

Der Fragebogen / Die Befragung

Als Vorbereitung der Bestandsanalyse wird ein Fragebogen an die beteiligten Kommunen des Projektraums ausgegeben, in dem Entwicklungsüberlegungen und Projekte differenziert nach den Themenfeldern Siedlung, Mobilität und Freiraum abgefragt werden. Entwicklungsperspektiven der Kommunen umfassen die Verkehrsinfrastruktur und die



Entwicklung von Wohnbauflächen und Arbeitsplätzen aber auch angestrebte Qualitäten in der Landschaft wie zum Beispiel Erholungsflächen, Fahrradverbindungen, Freizeiteinrichtungen und prägende Landschaftsbilder. Dieser Fragebogen dient den Kommunen als Leitfaden zur zielgerichteten Datenzusammenstellung und ermöglicht eine strukturierte Datenübergabe mit einer daraus resultierenden vereinfachten Datenauswertung und -analyse für das Auftragnehmerteam.



Verkehrskonzept Raum München Nord
Motivationsveranstaltung am 25. April 2018
Dokumentation Teil 2

ERWARTUNGEN

KENNENLERNEN DER WÜNSCHE UND VORSTELLUNGEN DER KOMMUNEN

BA 24

NEUE, MUTIGE THEMEN DÜRFEN GEDACHT WERDEN.

Konrad

ARBEITEN RICHTUNG MASTERPLAN FÜR DIE REGION

Jordanicus

NETZWERK ZUR INTERKOMMUNALEN ZUSAMMENARBEIT IST VORAUSSETZUNG FÜR VERBESSERUNGEN

Humboldt

RADIKAL NEUES HERANGEHEN AN VERKEHRSPROBLEME (INSPIRATIONEN ERHALTEN)

Dobau

KOPPELUNG DES VERKEHRSKONZEPTE FÜR DEN MUC-NORDEN MIT VEP DER LH MÜNCHEN

Ullrich

NETZWERKEN, UM AN GEMEINSAMER LÖSUNG ZU ARBEITEN

Konrad

INFRASTRUKTUR FÜR DIE ZUKUNFT VISIONIEREN!
NICHT NACHHINKEN

Wiederhagen

EIN GUTACHTEN ⇒ GUTACHTEN / MASSNAHMEN ALLER KOMMUNEN WERDEN ZUSAMMEN GEFÜHRT

LEK DAF

MITTEINANDER PLANEN
NICHT
ANEINANDER VORBEI

Konrad

STANDARDISIERTE BEWERTUNGSMASSNAHMEN ÜBERDENKEN
z.B. FINANZIERUNGEN DURCH ZUSCHÜSSE, FÖRDERUNGEN, GEWERBEEINKNAHMEN

BA 24

ERHEBUNG DER GRUNDLAGEN ⇒ AUF VORHANDENES ZURÜCKGREIFEN + VERNETZUNG DER GUTACHTEN

Frocius

INPUTS FÜR NEUE IDEEN ERHALTEN

Frocius

BEST PRACTICE VORSTELLEN ✓

Frocius

ERWARTUNGEN

GESAMTÜBERBLICK
ÜBER
EINZELMASSNAHMEN
ERHALTEN
PRIORITÄT? AUSWIRKUNG?

Umschäpfer

2 EBENEN:
→ STARKE POSITIONIERUNG
DES MÜNCHNER NORDENS
"HIER SIND DIE PROBLEME"
→ FÖRDERUNGSKATALOG
BESSERE UMSETZUNG/MELDMANISCHEN

LRB Dachau

UMDENKEN AUCH
BEI UNTERNEHMEN
ANREGEN.

WOHNEN + ARBEITEN
ENGER ZUSAMMEN
BRINGEN

Haimhausen

SCENARIEN SPIELEN,
UM AUSWIRKUNGEN
ZU ERKENNEN.
(ZAHLEN + INFOS FÜR WEITERE
MASSNAHMEN)

LRM Stadthal

POLITIK (UND
VERWALTUNG)
AUF HÖHERER EBENE
MIT INS BOOT BEKOMMEN

Echinger

WIE KANN MAN
DIE BÜRGER
MITNEHMEN?

Haimhausen

LASTEN MIT NEUEN
"WERKZEUGEN"
BEGEGNEN
(VORTEILE FÜR EINE KOMMUNE
BRINGT LASTEN FÜR ANDERE)

BR 24

FACHBEHÖRDEN
MIT AN DEN TISCH
SETZEN
FÜR SCHNELLE
UMSETZBARKEIT

BR 24

IDENTITÄT DER
KOMMUNEN MUSS
ERHALTEN BLEIBEN

Haimhausen

ÜBER DIE GRENZEN
HINAUSSCHAUEN
Z.B. NACH OSTBAYERN

Fering

ZIELEKATALOGE
ERARBEITEN
Z.B. AN LANDES- + BUNDESPOLITIK
ADRESSIEREN

Fering

ERWARTUNGEN

WAS SOLL KEINESFALLS PASSIEREN

ÖFFENTLICHER
NAHVERKEHR
MUSS ENTLASTUNG
BRINGEN
Neufahrn

NEBEN GESAMTPLÄNE
AUCH
KONKRETE PROJEKTE
ANSTOSSEN
Eching

DAS PROJEKT DARF
NICHT MITTENDRIN
ABBRECHEN
LHM Stadtr.

UMLANDVERBINDUNGEN
VERSTÄRKEN
ES MUSS NICHT ALLES
ÜBER MÜNCHEN GEHEN
Fleisus

AUSBAU U1
NACH
NEUFABRN
Neufahrn

EIN WEITERES
VERKEHRSKONZEPT
+
MIT UNTERSCHIED-
LICHEN ZIELVORSTELL.
Basin

ZUNACHS AUF
ÖPNV + RAD
BRINGEN
LHM Stadtr.

STADTBAHN
GARCHING
VORAN
BRINGEN
Untersteph.

NICHT DAS 93.
VERKEHRSKONZEPT
...
UND KEINER SETZT
UM
DA#

VERBESSERUNG
DER
RAD - INFRA-
STRUKTUR
Neufahrn

VIEL ZEIT
INVESTIEREN -
REALISIERBARKEIT
IST NICHT GEGEBEN
Max Blin

ENTSCHEIDER
SITZEN NICHT
AM TISCH -
HABEN ANDERE IDEEN
DA#

SONSTIGES

TERMINE

WELCHE BEFUGNISSE
UND AUFGABEN
HABEN DIE BAs
IN DIESEM
PROJEKT?
BA/11

FÜR
BÜRGERMEISTER
SIND TERMINE SCHWER
EINZUHALTEN ⇒
ENTSENDUNG VON
VERTRETERN MÖGLICH

ZWISCHEN
WORKSHOPS
BILANZTERMINE
EINRICHTEN

FRAGEBÖGEN
KÖNNEN* BIS
MITTE JUNI
BEARBEITET WERDEN.
*IN DER
KOMMUNE

WORKSHOPS BESSER
UNTER DER WOCHE
ALS FREITAG/
SAMSTAG



Verkehrskonzept Raum München Nord

Auftaktveranstaltung am 11. Juni 2018

Dokumentation

Teilnehmende (Kommunen/LKR)

Teilnehmende der Steuerungsrunde

Gutachterteam

Die Veranstaltung

Schon im Vorfeld zum eigentlichen inhaltlichen Prozess wurde der erweiterte Projektraum zum Auftaktworkshop eingeladen. Das Ziel der Veranstaltung war es, die Einbindung des erweiterten Projektraumes und die Zusammenarbeit zwischen Bürgermeistern und dem Gutachterteam zu erläutern. Erwartungen und Befürchtungen sollten offen angesprochen werden. Hierzu standen im Zentrum folgende Fragen:

Was erwarten und erhoffen Sie sich von dem Verkehrskonzept, aber auch vom Erarbeitungsprozess? Was sollte keinesfalls passieren? Wie kann eine verlässliche Zusammenarbeit stattfinden?

Ablauf und Diskussion

Es begrüßte Herr Landrat Stefan Löwl als Gastgeber im Landkreis Dachau die Teilnehmenden – die Workshops werden im weiteren Verlauf an wechselnden Orten stattfinden. Als Schwerpunkt des Workshops ging es um die Erwartungen an den Prozess und an die Zusammenarbeit: Zu Beginn stellten die Moderatorinnen die Erwartungen der Bürgermeister und Bezirksausschussmitglieder aus dem Kerngebiet des Projekts vor, die in einer gesonderten Veranstaltung bereits erfragt wurden. Dann benannten die anwesenden Bürgermeister aus dem erweiterten Projektraum ihre Vorstellungen, was aus ihrer Sicht passieren sollte und was sie eventuell auch befürchteten. Das Gutachterteam präsentierte, wie die Gutachter auf diese Erwartungen und Befürchtungen mit ihrem Konzept und dem geplanten Projektablauf eingehen werden. Im Fokus des Projektstarts steht das Prozedere der Datenerhebung – hier erläuterte der Gutachter für Siedlungsentwicklung den Fragebogen sowie das Prozedere. Gemeinsam wurde besprochen, wie die Zusammenarbeit stattfinden soll.

Zusammenfassung der Erwartungen und Befürchtungen

Die größte Übereinstimmung bestand bei allen Beteiligten bzgl. der Befürchtungen, was nicht passieren soll: Es soll kein weiteres Gutachten entstehen, dessen Ergebnisse nicht umgesetzt werden, weil sie nicht realisierbar sind oder die übergreifenden Zusammenhänge nicht ausreichend erfassen.

Folgende Erwartungen und Wünsche wurden von vielen benannt:

- 1) **Datenerhebung:** Es ist eine Fülle von Daten aus diversen Gutachten vorhanden, viele Erhebungen laufen aktuell und parallel. Es geht jetzt vor allem darum, die Daten miteinander zu verknüpfen, damit für den Münchner Norden eine Gesamtübersicht entsteht. Gewünscht wurde eine übergeordnete Stelle, welche die verschiedenen Gutachten bündelt und koordiniert. Georg Meier, Kreisbaumeister im Landkreis Dachau, erklärte für die Steuerungsgruppe, dass ein Teilergebnis des Projekts, ein Vorschlag für solch eine koordinierende Stelle oder Lenkungsgruppe sein könnte.
- 2) **Konkrete und realisierbare Projekte:** Das Projekt soll Vorschläge erbringen, die zügig in die Umsetzung gehen können. Auch visionäre und mutige Vorschläge durch die Gutachter sind gewünscht; dies soll aber nicht dazu führen, dass keine umsetzbaren

Vorschläge erfolgen ("Großer Wurf, heruntergebrochen in konkrete Projekte"). Eine Lösung wäre, die Maßnahmenvorschläge in kurz-, mittel- und langfristige Projekte zu gliedern.

- 3) **Wirksamkeit:** Immer wieder wurde von den Bürgermeistern adressiert, dass ihre Interessen als kleinere Gemeinden an höherer Stelle überhört werden. Ein großes Bedürfnis ist es, Rückmeldung zu geben an übergeordnete Behörden und Politik, zu den Problemen der Gemeinden vor Ort. Dazu ist es nötig, Kräfte zu bündeln, um gemeinsam wirksamer sein zu können. Daher ist ein Ziel, dass sich der Münchner Norden bei der Landes- und Bundesregierung koordiniert für die gemeinsamen Forderungen einsetzt (beispielsweise, dass Planungsabläufe für dringend notwendige Infrastrukturmaßnahmen verkürzt / vereinfacht werden; dass Grundstückserwerb für Verkehrsinfrastruktur erleichtert wird etc.). Als ein in diesem Zusammenhang geäußertes Ziel wurde benannt, dass alle Kommunen "im Boot sind und bleiben".

- 4) **Inhaltliche Ausrichtung:**

In der Runde des erweiterten Projektraums wurde von den meisten gewünscht, dass ein Schwerpunkt auf den Chancen und Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs und Radverkehrs liegen sollte. Gewünscht wurden hier Lösungen, die eine Durchlässigkeit über die Landkreisgrenzen hinweg schaffen, z.B. durch höhere Effizienz von Busangeboten; durch neue, übergreifende Streckenangebote für Radfahrer usw.

Maßstäblichkeit

Die Maßstäblichkeit des Projekts wurde rege diskutiert. Es gab Stimmen, die gerne übergeordnete Entwicklungen - Hauptverkehrsachsen, als ein Hauptverursacher von Verkehrsströmen – in den Vordergrund stellen wollen.

Landrat Löwl und die Gutachter baten um Verständnis, dass das den Rahmen des Projekts sprengen würde und dass der Fokus auf der Verkehrsregion Münchner Norden liegen wird, also auf Verkehrsströme, die in der Region entspringen. Ebenfalls wird es nicht um einzelne gemeindliche Planungen gehen.

Art der Zusammenarbeit

Auf Nachfragen wurde erläutert, wie die Einteilung in "Kerngruppe" und "erweitertem Projektraum" zustande gekommen ist und dass es um eine Beteiligung beider Gruppen geht, allerdings in unterschiedlicher Intensität. Beim nächsten Workshop, im Februar 2019, tagen die Gruppen gemeinsam und es fließen die Perspektiven beider Teilnehmerkreise zusammen. Es wurde gewünscht, dass auf alle Fälle vor der Abschlussveranstaltung eine ausreichende Information mit Möglichkeit zum Feedback für den erweiterten Projektraum besteht.



Der Fragebogen / Die Befragung

Als Vorbereitung der Bestandsanalyse wurde ein Fragebogen an die beteiligten Kommunen des Projektraums ausgegeben, in dem Entwicklungsüberlegungen und Projekte differenziert nach den Themenfeldern Siedlung, Mobilität und Freiraum abgefragt werden.

Entwicklungsperspektiven der Kommunen umfassen die Verkehrsinfrastruktur und die Entwicklung von Wohnbauflächen und Arbeitsplätzen aber auch angestrebte Qualitäten in der Landschaft, wie zum Beispiel Erholungsflächen, Fahrradverbindungen, Freizeiteinrichtungen und prägende Landschaftsbilder. Dieser Fragebogen dient den Kommunen als Leitfaden zur zielgerichteten Datenzusammenstellung und ermöglicht eine strukturierte Datenübergabe mit einer daraus resultierenden vereinfachten Datenauswertung und -analyse für das Gutachterteam.

Der Fragebogen gibt auf der letzten Seite Raum für ergänzende Angaben zu gemeindlichen Planungen. Die Bürgermeister sind sehr herzlich eingeladen, die Möglichkeit der persönlichen Besprechung mit dem Gutachterteam zu nutzen.



Verkehrskonzept Raum München Nord
Auftaktveranstaltung am 11. Juni 2018
Dokumentation Teil 2

ERWARTUNGEN

DATENBASIS
MUSS GEMEINSAM
ABGESTIMMT
SEIN

LKR DFF

VERNETZTE
BETRACHTUNG DER
PROBLEME

Schönmaier

STRUKTURPOLITIK
FÜHRT ZU MEHR
VERKEHR!

(BALLUNG IM GROSSRAUM
MÜNCHEN ANSTATT VERLAGERUNG)

Fahrerhaus

WER KOORDINIERT DIE
VIELEN VERKEHRSKONZEPTE
(AUF EU-EBENE / LANDES-
EBENE / KOMMUNALER EBENE)
VERKEHRSTRÄGER...

Fahrerhaus

PLANUNG BRAUCHT
DURCHLÄSSIGKEIT ÜBER
LANDKRESDENKEN
HINWEG

#Hörschmaier

SIEDLUNGSPOLITIK
MUSS
HINTERFRAGT
WERDEN

(VERKEHRE ENTSTEHEN
AM UNTERSUCHUNGSRAUM!)

Abraham

LKR FREISING UND
LKR ERDING ERARBEITEN
MOBILITÄTSKONZEPT,
DAS MUSS BERÜCKSICHTIGT
WERDEN

Abraham

NACHBARSCHAFTL.
PLANUNGEN BRAUCHEN
MEHR UND BESSERE
ABSTIMMUNGEN

Hörschmaier

WOHNUNGEN SOLLEN ZU
DEN ARBEITSPLÄTZEN
GEBRACHT WERDEN.
Z.B. FLUGHAFEN

Kranzberg

JEDER HAT
VERANTWORTUNG
BRAUCHT⁺ UNTERSTÜTZUNG
UM DIESER NACHZUKOMMEN

Peltonen

GRUNDSTÜCKERWERBE
MÜSSEN
VEREINFACHT WERDEN
→ FÜR INFRASTRUKTUR-
MASSNAHMEN

Peltonen/Peltonen

MAN MUSS SICH AN
POLITISCHE ENTSCHEIDUNG-
TRÄGER WENDEN
KÖNNEN (⇒ UNTERSTÜTZUNG)

Peltonen

ERWARTUNGEN

ES BRAUCHT
 FUNKTIONIERENDE
 HAUPTVERKEHRSLINIEN/
 ÜBERREGIONALE VERKEHRE
 MÜSSTEN ANDERS GELEITET WERD.
Raffaella / Alex

MUTIGE EMPFEHLUNGEN
 DER FACHLEUTE
 z.B. LÖSUNGEN, DIE BISHER NICHT
 DENKBAR SCHENEN z.B.
 AUFSTÄNDERUNG DER BAB
Raffaella

ES BRAUCHT
 SCHNELLE
 LÖSUNGEN - NICHT ERST
 IN 20 JAHREN
Subramos

RINGSCHLUSS FÜR
 MÜNCHEN
Raffaella

VISIONÄRE GEDANKEN
 SIND WICHTIG, MÜSSEN
 ABER IN UMSETZBARE
 MASSNAHMEN MÜNDEN
Hildegard - Tadeo

"KLEINE" MASSNAHMEN
 BRINGEN OFT
 „GROSSE“ ERLEICHTERUNG
 (TEMPOREDUZIERUNG AUF BAB)
Subramos

RADWEGENETZE
 ZU GUT ERREICH-
 BAREN ZIELEN
 AUSBAUEN (VERNETZUNG
 DER KOMMUNEN)
#ReiseBüro - Tadeo

LÖSUNGSORIENTIERT,
 UMSETZBAR UND IN
 ÜBERSCHAUBAREM
 ZEITRAHMEN
Georg

FREIRÄUME IN
 DER PLANUNG
 BEHALTEN
 FLEXIBEL REAGIEREN,
 AUCH WENN 90% LÖSUNG MÖGLICH
UKR 15/18

DURCHLÄSSIGKEIT:
 BESSERE ÖPNV-VERBAND.
 BESSERE STRASSENVERBÄND.
 MEHR RADWEGE UND
 RADVERBINDUNGEN
Hildegard / Tadeo

KLAR DEFINIERT,
 UMSETZBARE,
 REALISTISCHE
 LÖSUNGEN (KEINE VORSCHLÄGE
 WIE B-SPELGE AB)
Manuel / Tadeo

SCHNELLE WEGE
 VON WOHNRAUM
 ZUM ARBEITSPLATZ
Alfred

WAS SOLL
KEINESFALLS
PASSIEREN

SONSTIGES

ES DARF KEIN
SCHUBLADENPLAN
WERDEN

Altenhausen

AUSWEICHVERKEHR
VON AUTOBAHN
GEHT DURCH DIE
GEMEINDE

Schwaldhausen

NICHT ALLES AUF
DIE ANDEREN
SCHIEBEN, WENN
ES PROBLEME GIBT

Rohrmoos

LKW-ABKÜRZUNGS-
VERKEHR
(MAUTVERMEIDUNG)
BELASTET KOMMUNE

Schwaldhausen