

	<b>CSU</b>	<b>SPD</b>	<b>Freie Wähler</b>	<b>Grüne</b>	<b>AFD</b>	<b>FDP</b>
	Leonhard Spitzauer Bürgermeisterkandidat	Benedikt Weber Verkehrspolitischer Sprecher	<i>stellvertretend für die SPD-Gemeinderatskandidaten: Maria Wimitzer</i>	Herbert Uhl Stellvertretend für Freie Wähler 13.2.2020	interne Arbeitsgruppe: konsolidierte Antwort	Brigitte Fischbacher  Klaus Willenberg Vorsitzender FDP Vaterstetten Bürgermeisterkandidat
Fragenkomplex 1: <b>Entwicklung des Kfz-Verkehrs in Vaterstetten</b>						
<b>1. Wie kann eine Reduzierung des innerörtlichen Kfz-Verkehrs und damit eine Erhöhung der Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer erreicht werden?</b>	Der innerörtliche Verkehr in den Ortschaften kann mit Hilfe der Umgehungsstraße reduziert werden. Der innerörtliche Verkehr im Hauptsiedlungsgebiet Baldham und Vaterstetten kann leider nicht durch solch eine Maßnahme reduziert werden, da es sich überwiegend um Quellverkehr handelt. Hier müssen wir attraktive Angebote schaffen, damit auf das Auto verzichtet werden kann. Der Fahrradverkehr und der ÖPNV muss attraktiver gestaltet werden. Zudem müssen unsichere Stellen im Straßenverkehr erkannt, analysiert und abgestellt werden. Die Verkehrsschau zusammen mit der Polizei und den zuständigen Straßenverkehrsbehörden ist hier ein gutes Instrument. Nähere Erläuterungen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs und des ÖPNV finden sie auch auf in unserem Wahlprogramm auf <a href="http://www.csu-vaterstetten.de">www.csu-vaterstetten.de</a> .	<i>In erster Linie durch</i> • <i>die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes ( insbesondere des Bussystems )</i> • <i>die Verbesserungen der Fuß- und Radwegeverbindungen</i>	Eine Reduzierung ist aufgrund der Struktur der Gemeinde nur durch freiwilligen Verzicht auf vermeidbare Fahrten - wie z.B. die Bring-und Hol-Fahrten von Schülern - vorstellbar, der gleichzeitig mehr Sicherheit auf dem Schulweg brächte. Ergänzend durch die unter 2. und 3. angesprochenen Maßnahmen. Vorrangig sollte ein weiterer Anstieg durch den von uns geforderten weitgehenden Verzicht auf weitere Verdichtung und Neubaugebiete verhindert werden, was allerdings aufgrund gesetzlicher Regeln (§ 34 BauGB) nur eingeschränkt möglich ist. Durch die Stellplatzsatzung ist sichergestellt, dass bei Neubauten i.d.R. genügend Stellplätze zur Verfügung stehen. Auf dem öffentlichen Grund wird der Bedarf abhängig von der Verdichtung trotzdem zunehmen (Besucher, Lieferanten, Einkaufsverkehr ...).	Besseres ÖPNV-Angebot, mehr Zebrastreifen, Temporeduzierung auf 30 km/h überall, Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche, Einführung von Speed Bumps, Einführung von Radwegen/ Fahrradstreifen.	Höhere Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer erreicht man am ehesten durch Übersichtlichkeit der Straßen und gegenseitige Rücksichtnahme. Natürlich spricht nichts gegen eine sparsame Nutzung des Autos, aber das allein ist nicht die Voraussetzung für mehr Verkehrssicherheit und man sollte auch nicht versuchen, das gegen den Willen der Bürger zu erzwingen.	Die Schaffung von Anreizen das eigene Auto für innerörtliche Fahrten zuhause stehen zu lassen, steht für uns im Vordergrund. Mehr Fahrradwege und ein Netz aus Fahrradstraßen, verkehrsberuhigte Flächen (z.B. Wendelsteinstr.), Bereitstellung von Lastenfahrrädern von Einzelhändlern wie Getränkemärkte, Mieträder etc. dienen dazu.
<b>2. Wie wird sich der Bedarf an Kfz-Stellflächen – auf privatem aber auch auf öffentlichem Grund – nach Ihrer Meinung entwickeln?</b>	<i>Grundsätzlich steigen jedes Jahr die Zulassungsquoten für Kraftfahrzeuge. Solange dieser Trend anhält müssen wir Stellplätze auf privaten und öffentlichen Flächen vorsehen. Erst wenn die Kraftfahrzeuge weniger werden, kann auch der Bedarf der Stellplätze deutlich reduziert werden. Im Baubereich, sowohl bei privaten als auch gewerblichen Gebäuden (z.B. Geschäften und Lebensmittelmärkten etc.), halte wir die Eindämmung der Flächenversiegelung (z. B. durch riesige Parkflächen) durch Schaffung von Tiefgaragenstellplätzen für geeignet an. Wichtig ist dabei jeweils die Akzeptanz der Nutzer, sodass übermäßiges wildes Parken vermieden wird. Einer Optimierung unserer Stellplatzsatzung stehen wir aber sehr offen gegenüber</i>	<i>Der Trend geht momentan leider eher nach oben. Dem sollte man allerdings nicht so ohne weiteres nachgeben. Mit Maßnahmen wie unter 1. beschrieben, zusätzlichem Ausbau des Carsharing-Angebots und Schaffung von Mitfahrmöglichkeiten kann dem entgegengewirkt werden.</i>	Wir haben schon wiederholt gefordert, die seit Juli 2018 angekündigte Überarbeitung der Stellplatzsatzung in einem interfraktionellen Arbeitskreis endlich anzugehen. In diese sollten zum einen Fahrradstellplätze aufgenommen werden, zum anderen darf sie aber nicht dazu führen, dass dann noch mehr Autos auf der Straße stehen oder noch mehr Wohneinheiten auf die Grundstücke gepackt werden. Punktuell wäre eine Reduzierung bei kleinen, S-Bahn-nahen Wohnungen denkbar. Dazu gibt es gesetzliche Vorschriften, die nur von der Gemeinde durchgesetzt werden müssten. Lt. ADAC ist darüber hinaus auch einen Garagen-Zweckentfremdungs-Satzung möglich. Dies fordern wir in unserem Wahlprogramm.	Ohne geeignete Maßnahmen wird der Bedarf in Vaterstetten weiter steigen. Wir sind aber klar dafür, die Anzahl der KFZ-Stellflächen zu reduzieren.	Solange es nicht zu einem wirtschaftlichen Einbruch kommt – sei es durch externe Faktoren oder durch eine Politik, die unseren Wohlstand aufs Spiel setzt – wird der Stellplatzbedarf wachsen. Ein neuer Grund dafür könnten E-Autos sein, die sich viele als Zweitwagen anschaffen werden, weil sie wegen der Reichweite auch noch einen Benziner haben möchten.	Privat wird sich der Bedarf leicht reduzieren. Öffentlich ebenso, siehe 1.
<b>3. Halten Sie Änderungen der Stellplatzsatzung für erforderlich? Wenn ja: welche?</b>	<i>Unsere Stellplatzverordnung ist nun schon über 10 Jahre alt. Ich möchte diese auf jeden Fall überarbeiten. So muss z.B. das Thema Carsharing Einzug in die Stellplatzsatzung finden. Eine Anpassung der Stellplätze pro Wohnung finde ich ebenfalls notwendig. So sollten nur noch bei großen Wohnungen 2 Stellplätze gefordert werden. In S-Bahn nahen Wohnlagen könnten man den Stellplatzschlüssel zudem reduzieren. Ebenso bei EOF geförderten Wohnungen, oder Seniorenwohnungen. Der Gemeinderat hat bereits in seiner Sitzung vom 7. November 2019 beschlossen, dass die Verwaltung einen entsprechenden modifizierten Satzungsentwurf erarbeiten soll. Dieser muss, nachdem er vorliegt, in einem Arbeitskreis erörtert und diskutiert werden. Hierbei sollen auch Erfahrungswerte aus der Vergangenheit und aktuelle Probleme mit betrachtet werden. Wir halten es auch für sinnvoll, hier Vertreter des Arbeitskreises mit einzubinden. Wie Sie wissen, ist mir (Leonhard Spitzauer) aktive und gelebte Bürgerbeteiligung sehr wichtig, diese möchte ich intensivieren.</i>	<i>Ja, allerdings sollte dabei die Anzahl der Garagen und Stellplätze pro Wohneinheit nicht erhöht, sondern eher reduziert werden. Wichtig ist, die Anzahl der Fahrradstellplätze zu erhöhen. Außerdem sollte stärker darauf hingewirkt werden, dass die Autos überwiegend in Tiefgaragen untergebracht werden.</i>		Ja, definitiv. Wir sind dafür, die Anzahl der Stellplätze pro Wohneinheit in der Stellplatzverordnung zu reduzieren.	Ich sehe im Moment keine Punkte, die an der Stellplatzsatzung dringend geändert werden müssten. Wichtig ist mir, dass ein realistischer Stellplatzbedarf auf den Grundstücken auch abgedeckt wird. Mit Einzelheiten beschäftige ich mich gerne, wenn ich in den Gemeinderat gewählt werde.	Die Stellplatzverordnung ist quartiersbezogen mit dem Ziel einer Reduzierung zu diskutieren. Z.B. Carsharing kann dabei helfen.
<b>4. Wie kann die Garagennutzung zweckbestimmt durchgesetzt werden?</b>	<i>Seit 2019 hat die Gemeinde Vaterstetten einen Baukontrolleur, welcher die Auflagen und Bescheide der Bauverwaltung kontrolliert. Zu diesem Gebiet zähle ich auch die zweckbestimmte Nutzung von Garagen. Der Baukontrolleur könnte also in Gebieten, wo besonders wild geparkt wird, Kontrollen durchführen, damit Garagen auch als solche nutzbar sind. So können wir die unnötige Inanspruchnahme von Parkraum auf öffentlichen Flächen entgegenwirken</i>	<i>Ganz einfach durch eine entsprechende Überwachung und die Ahndung, wenn in Garagen alles andere, nur kein Auto steht. Das kann und muss die Verwaltung auf Basis des Baugesetzes und der Bauordnung durchsetzen.</i>		Nach derzeitiger Rechtslage gibt es da kaum eine Handhabe. Wir wären sehr dafür, dass die Garagen tatsächlich für das Unterstellen von Autos genutzt werden. Möglich wäre eine Reduzierung des Parkraums in der näheren Umgebung. Aus unserer Sicht würde es auch helfen, statt Garagen mehr Carports auszuweisen, weil diese sich nicht als Lager für alles mögliche eignen.	Zunächst einmal steht es dem Bürger frei, z.B. für kurze Abstellzeiten auch den Straßenrand zu nutzen. Das Abstellen eines Fahrzeugs in der Garage ist auch für dessen Werterhalt wichtig; daher sehe ich Aufklärungsarbeit als die beste Motivation dafür, dass Autos in die Garagen gefahren werden, wenn sie für längere Zeit abgestellt werden.	Direkt gar nicht. Jedoch indirekt durch Parkverbote vor Tiefgaragen. Ein weiteres Beispiel: zu unserem Grundstück gehören zwei Garagen. Wir haben aber nur ein Auto. Deshalb stehen in der anderen Garage unsere Fahrräder.

Fragenkomplex 2: Stärkung des Radverkehrs						
<p><b>1. Wie stellen Sie sich die Weiterentwicklung des Fahrradstraßenkonzeptes vor?</b></p>	<p><i>Am 29. November wurde die erste Fahrradstraße in unserer Gemeinde eingeweiht. Wir müssen nun erste praktische Erfahrungen sammeln. Wenn die Erfahrungen überwiegend positiv sind, können die nächsten Fahrradstraßen, gemäß dem Konzept des AK Verkehrs, in der Gemeinde folgen</i></p>	<p><i>Nachdem die erste Fahrradstraße auf Antrag der SPD in der Gemeinde Vaterstetten und damit auch im Landkreis Ebersberg eingerichtet wurde, müssen nun weitere folgen. Das ausgearbeitete Konzept des Arbeitskreises Mobilitätswende ist diesbezüglich eine sehr gute Grundlage.</i></p>	<p>Bei einem weiteren Ausweis von Fahrradstraßen sind die Erfahrungen des Pilotprojekts (Beethovenstraße) und die Akzeptanz der Bürger zu berücksichtigen.</p>	<p>Uns schwebt die Entwicklung eines Gesamtverkehrskonzeptes vor, das natürlich die Weiterentwicklung des Fahrradstraßenkonzeptes unter Einbeziehung der interessierten Bevölkerung und des Arbeitskreises vorsieht.</p>	<p>Radwegverbindungen auch jenseits der Hauptstraßen sind für viele Radfahrer attraktiv und erhöhen auch die Verkehrssicherheit. Ob sich genau das Konzept „Fahrradstraße“ dafür bewährt, müssen aber erst die Erfahrungen zeigen.</p>	<p>Vaterstetten sollte Vorbild einer fahrradfreundlichen Gemeinde sein</p>
<p><b>2. Welche Änderungen am Radwegenetz sind erforderlich?</b></p>	<p><i>Der Ausbau des Radwegenetzes vom Rathaus über die große Freifläche, weiter zum Friedhof, der Freizeit- und Sportanlage bis zum Fuß- und Radweg nach Baldham-Dorf ist ein gutes Beispiel, wie wir das Radwegenetz optimieren. Wünschenswert wäre z.B. eine sichere Radverbindung von Baldham-Dorf nach Purfing oder von Neufarn (Richtung Purfing) zum Parsdorfer Hart. Die Umsetzung ist wegen den Grundstücksverhältnissen leider nicht einfach umzusetzen. So versucht die Gemeinde schon seit vielen Jahren den Fahrradweg zwischen Baldham-Dorf und Purfing umzusetzen. Wir möchten uns ganz genau anschauen, welche Grundstücke hier noch fehlen. Grundsätzlich sollten wir aber auch die überörtlichen Verbindungen zu den Nachbargemeinden betrachten (Stichwort Express-Fahrradweg von Ebersberg nach München) und hier mit den Nachbarkommunen partnerschaftlich zusammenarbeiten, damit das Radwegenetz in seiner Gesamtheit attraktiver wird. Auch die Einrichtung von Fahrradstreifen z. B. auf den „Hauptverkehrsadern“ des Kerngemeindegebietes (Dorfstraße/Möschfelder Straße, Karl-Böhm-Straße) sind zu prüfen. In diesem Zusammenhang ist auch die Erarbeitung eines zukunftsfähigen Radwegekonzeptes für die gesamte Gemeinde erforderlich (siehe auch folgende Punkte).</i></p>	<p><i>Derzeit ist innerorts kein konzipiertes Radwegenetz erkennbar. Es geht vor allen Dingen darum, attraktive Radwege für die Alltagsverbindungen (Fahrten zu den Bahnhöfen, Kinderbetreuungseinrichtungen, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, VHS ...) zu schaffen und die Sicherheit zu erhöhen. Dazu muss ein Konzept erarbeitet werden, dass sukzessive umgesetzt werden kann mit Radwegen, Fahrradschutzstreifen und Fahrradstraßen.</i></p>	<p>Wünschenswerten Verbesserungen sind durch die überwiegend zu schmalen Straßen enge Grenzen gesetzt. In unserem Wahlprogramm schlagen wir vor, die Möglichkeiten zum Bau von Radwegen durch verstärktes Drängen auf Grundstücksabtretungen zu erweitern. Dies ist aber rechtlich kaum durchzusetzen, sondern von der Bereitschaft der Bürger abhängig. Dies erfordert einen breiten gesellschaftlichen Konsens in dieser Frage, der mit Blick auf mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer herbeigeführt werden sollte. Ergänzend schlagen wir einen Ausweis von Einbahnstraßen in Verbindung mit mehr Platz für Fuß- und Radwege vor, der aber zu keinem übermäßigen Umwegverkehr mit Mehrbelastung anderer Straßen führen darf.</p>	<p>Wünschenswert wäre ein Radweg zwischen Baldham Dorf und Purfing, das ist aber mit dem Roden von Bäumen verbunden, was wir nicht akzeptieren. Hier würde eine bessere Ausschilderung der Alternative durch den Wald helfen. Außerdem fehlt ein Radweg zwischen Purfing und Neufarn. Wir unterstützen außerdem die Planung und Umsetzung des Radschnellweges von Ebersberg nach München.</p>	<p>Wie bereits gesagt, halte ich Radwegverbindungen jenseits der Hauptstraßen für attraktiv. Zu Einzelvorhaben werde ich mich erst nach vertiefter Einarbeitung äußern</p>	<p>Das vorliegende Fahrradstraßen-Konzept des AK Verkehr, das ich sehr begrüße, sollte insbesondere für Parallelverbindungen entlang der Hauptdurchgangsstraßen ergänzt werden. In Tempo 30 Zonen mit hohem Quellverkehr ist die Umwidmung in Fahrradstraßen einzuleiten. Im Umfeld und bei den Hauptzufahrtswegen zu Schulen Dto.</p>
<p><b>3. Radstellplatzprobleme an Brennpunkten wie Bahnhöfen und Schulen sind zu lösen. Wie?</b></p>	<p><i>Schulen: Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass bei Sanierungen oder Erweiterungen von Schulen die entsprechenden Radstellplätze in vernünftiger Anzahl und Bauweise errichtet werden. Bei der neuen Grund- und Mittelschule wurde dies bei der Planung und Umsetzung berücksichtigt. Ebenso ist dies bei der geplanten Erweiterung des Gymnasiums erforderlich. Bei unseren bestehenden Grundschulen, welche im Verantwortungsbereich der Gemeinde stehen, ist ggf. eine Optimierung zu prüfen und umzusetzen. Bahnhöfe: Einige Maßnahmen (Einhausung Baldham-Süd, Doppelstock Vaterstetten-Süd) wurden schon gemäß dem Antrag des AK Verkehrs umgesetzt. Hier müssen wir die weiteren Maßnahmen sukzessive umsetzen. Weiteren Optimierungsbedarf sehen wir in der organisatorischen Abwicklung der Fahrradentfernung. Es muss hier ein klares Vorgehen entwickelt werden und dies auch als „Geschäftsbedingung“ an den Stellplätzen angeschlagen werden. So sollen regelmäßig gebrauchsuntaugliche und aufgegebene Fahrräder markiert und nach entsprechenden Zeiträumen der Verwertung zugeführt werden</i></p>	<p><i>Hier ist es notwendig in ausreichender Anzahl vernünftige, attraktive und sichere Abstellmöglichkeiten zu schaffen. Dieses Thema ist von Seiten der Verwaltung in Bearbeitung und Muss zügig weitergeführt werden.</i></p>	<p>Eine Verbesserung durch 2-stöckige und absperzbare Stellplätze an den Bahnhöfen wurde auf unsere Anregung hin bereits in Angriff genommen; weitere Schritte müssen folgen. Bzgl. Gymnasium und Realschule verweisen wir auf die Zuständigkeit des Landratsamts.</p>	<p>Schnellstmögliche Umsetzung des Fahrradparkplatzes neben Amigo Pizza in der Zugspitzstraße. Bessere Kontrolle von Schrottfahrrädern in den bestehenden Stellplätzen. Prinzipiell sind wir dafür, die Anzahl der Autoparkplätze zugunsten von Fahrradstellplätzen zu reduzieren.</p>	<p>Wo erkennbar regelmäßig Fahrradstellplätze fehlen, sollte die Gemeinde an eine Baumaßnahme denken – platzsparend, aber in guter Qualität (z.B. möglichst mit Dach). Die Kreativität sollte dabei weiter gehen als bis nur zu dem Punkt, anderen Verkehrsteilnehmern dafür Platz wegzunehmen.</p>	<p>Die Situation wie vor dem Gymnasium und der nördliche Bereich der S-Bahn Baldham ist schnellstens zu lösen. Mit dem jetzigen Zustand wird kein Anreiz geschaffen, das Fahrrad zu nutzen. Ganz im Gegenteil. Optisch ansprechende und sichere Abstellmöglichkeiten sind schnellstens anzustreben. Am S-Bahnhof Vaterstetten ist zu prüfen, inwieweit Teile des PKW-Parkhauses in ein Fahrradparkhaus umzuwandeln sind. Die Nutzung des PKW-Parkhauses könnte auf Fahrzeuge mit emissions-freiem Antrieb und mobilitätseingeschränkten Personen beschränkt werden.</p>
<p><b>4. Unterstützen Sie den Beitritt zur „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.“?</b></p>	<p><i>Leider hat die SPD die Mitgliedschaft vorschnell beantragt. Für die Aufnahme muss die Gemeinde Aufnahmekriterien erfüllen. So müssen die organisatorischen und finanziellen Vorkehrungen (Radverkehrsbeauftragter) getroffen sein. Dies war und ist bei uns nach wie vor nicht der Fall. Wir brauchen dringend einen Mobilitätsmanager der diese Aufgaben auch wahrnehmen kann. Nur wenn wir einen Verantwortlichen im Rathaus haben, können die nächsten Schritte, wie Vorbereitung, Hauptbereisung und Definition der Zielvorgaben, umgesetzt werden. Wir sind davon überzeugt, dass wir in der kommenden Legislaturperiode den Titel „fahrradfreundliche Kommune“ erhalten werden.</i></p>	<p><i>Ja auf alle Fälle, wir haben das im Gemeinderat beantragt, wurden aber leider überstimmt. Als Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft könnten wir in unserer Gemeinde einen großen Schritt hin zu Mehr Fahrradfreundlichkeit machen. Auch der Landkreis Ebersberg ist Mitglied und hat sehr gute Erfahrungen dabei gesammelt.</i></p>	<p>Wir haben einem entsprechenden Antrag am 7.11.19 zugestimmt.</p>	<p>Ja.</p>	<p>Einen Ideenaustausch zur besseren Gestaltung des Verkehrsraums unterstütze ich gerne. Die Aufnahmekriterien der Arbeitsgemeinschaft fordern aber auch eine möglicherweise einseitige Verkehrsplanung. Das sehe ich kritisch.</p>	<p>Ja, unter der Voraussetzung einer Kostenneutralität für die Gemeinde</p>
<p><b>5. Wie stehen Sie zu einer deutlichen Erhöhung der radfahrbezogenen Investitionen und insbesondere der Schaffung eines verantwortlichen Referats „Radverkehr“ in der Verwaltung</b></p>	<p><i>Wie unter Frage 4. erwähnt möchten wir die Stelle des Mobilitätsmanager in der Gemeinde schaffen. Aktuell werden die Mobilitätsthemen im Tiefbauamt betreut. Wir brauchen im Rathaus jemanden der sich speziell um die Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsformen kümmert und hier innovative Ideen einbringt und vor allem auch umsetzt. Anfangen müssen wir mit einer Person, bei der Fülle der Aufgaben wird sich dies aber sicherlich zu mehr Stellen oder einem Referat entwickeln. Wir sehen hier das Thema Mobilität gesamthaft, nicht nur beschränkt auf das Thema Radverkehr</i></p>	<p><i>Wir stehen dem positiv gegenüber. Es macht Sinn, dass sich in der Verwaltung jemand ernsthaft mit dem Thema auseinandersetzt und dieses bearbeitet. Welche Personalkapazität da benötigt wird, muss geprüft werden.</i></p>	<p>Die Höhe der Investitionen ist abhängig von den faktischen Möglichkeiten zu baulichen Verbesserungen (s.o.) und die Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln, die derzeit durch verschiedene von uns abgelehnte Großprojekte begrenzt sind. Ein eigenes Referat halten wir nicht für erforderlich (siehe aber 4.2.)</p>	<p>Die Erhöhung von radfahrbezogenen Investitionen sehen wir positiv, bei gleichzeitiger Reduzierung der Investitionen für den Autoverkehr. Wir sehen es als wichtig an, den Fokus bei der Verkehrsentwicklung auf Fußgänger und Radfahrer zu lenken und dafür die personellen Voraussetzungen im Bauamt zu schaffen.</p>	<p>Zum jetzigen Zeitpunkt sehe ich nicht, dass die Gemeindeverwaltung umorganisiert werden sollte.</p>	<p>Die Haushaltssituation der Gemeinde gibt in naher Zukunft leider wenig Spielraum für zusätzliche Ausgaben, die über die gesetzlich vorgeschriebenen Pflichtausgaben hinausgehen. Kreative und kostengünstige Lösungen sind zu finden, um den Radverkehr zu fördern. Was wir wollen. Ein eigenes Referat Radverkehr ist verzichtbar. Die Förderung des Radverkehrs ist Führungsaufgabe des zukünftigen Bürgermeisters. Der AK Verkehr ist wichtiger Ratgeber und Antreiber. Ich bin begeisterter Radfahrer und freue mich auf die Zusammenarbeit.</p>

Fragenkomplex 3: Stärkung des ÖPNV						
<p><b>1. Halten Sie eine Netzerweiterung/-änderung des ÖPNV im Gemeindegebiet für erforderlich? Wenn ja: welche?</b></p>	<p><i>Bereits in der laufenden Legislaturperiode haben wir durch eine interfraktionelle Arbeitsgruppe, welche ergänzt wurde, um Fachleute (Gemeindeverwaltung, MVV, Busunternehmen) die bestehenden Buslinien 451, 452, 465 und 466 optimiert und auch die Finanzierung über den Gemeindehaushalt sichergestellt. Insgesamt müssen wir die Betriebszeiten verstärken, insbesondere auf die späteren Abendstunden und auf die Wochenenden ausbauen sowie die Taktzeiten laufend verbessern. Hierbei sind auch die Ergebnisse und Auswirkungen des Mobilitätskonzeptes des Landkreis Ebersberg auf die Linien in der Gemeinde Vaterstetten zu prüfen. Die geplante Express-Buslinie von Poing über Neufarn, Parsdorf und Weißenfeld zur Messestadt Riem ist eine sehr gute und sinnvolle Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Netzes. Vor Einführung der Linie sind die Auswirkungen auf die bereits bestehenden Linien zu prüfen, um diese aufeinander abzustimmen und zu optimieren. Insofern ist die Änderung von Linien, Taktzeiten und Betriebszeiten eine ständige Aufgabe der Gemeindeverwaltung, auch z. B. bei Änderungen bei den S-Bahnen (Stichwort 2. Stammstrecke), um den Anschluss der Buslinien zu den S-Bahnen (Kombination mehrerer Verkehrsmittel) zu optimieren.</i></p>	<p><i>Eine Netzerweiterung ist vermutlich nicht notwendig. Unser Bussystem mit den Linien 451, 452, 465 (Landkreislinie) und 466 deckt das gesamte Gemeindegebiet ganz gut ab. Allerdings bestehen enorme Abhängigkeiten (Anbindung an zwei S-Bahn-Äste S2 und S4/S6, Schülerbeförderung, usw.), die das System sehr komplex und etwas unübersichtlich machen. Diese Abhängigkeiten müssen reduziert werden. Durch die Einführung der Expressbuslinie 459 Von Poing zur Messestadt-Ost über Neufarn, Parsdorf und Weißenfeld zum Fahrplan-wechsel im Dezember 2021 ergeben sich gute Möglichkeiten die Komplexität zu reduzieren, das Angebot, insbesondere auch in den Zentralbereichen, zu verbessern und transparenter zu machen. Daran wird bereits gearbeitet. Gleichzeitig müssen wir dabei aufpassen, dass uns die Kosten nicht aus dem Ruder laufen. Wichtig ist eine Erhöhung der Taktung und vor allem die Ausweitung des Angebots am Morgen Und in den Abendstunden, sowie an den Wochenenden und Feiertagen.</i></p>	<p>Konkrete Streckenverläufe müssen immer wieder anhand des Fahrgastaufkommens und Befragungen überprüft werden, woran wir uns in der Vergangenheit in einem interfraktionellen Arbeitskreis intensiv beteiligt haben. Vordringlich erscheint uns eine Verbesserung der Taktung, vor allem abends und an Wochenenden. Aus Kostengründen ist dazu eine verstärkte Kooperation im Busverkehr mit Nachbargemeinden (S-Bahn-Anschluss) insbesondere für die nördlichen Ortschaften anzustreben.</p>	<p>Ja, wir halten es für wünschenswert, alle Ortsteile per ÖPNV erreichbar zu machen. Wir sehen in Ruftaxis eine gute Möglichkeit, die Mobilität auf den Dörfern zu verbessern. Außerdem setzen wir uns für einen regelmäßigen, deutlich kürzeren Takt beim innerörtlichen Bus ein.</p>	<p>Die MVV-Tarifreform, der gerade erst ein paar Wochen alt ist, wird möglicherweise die Nutzung von S-Bahn und Buslinien verändern. Das sollte zunächst untersucht werden, bevor man neue Vorschläge macht.</p>	<p>Als Bürgermeister werde ich Gesamtsituation, gemeinsam mit den Mitarbeitern der Verwaltung und des AK Verkehr genau analysieren. Neben dem regulären Linienverkehr des MVV, der heute oftmals sehr schwach ausgelastet ist, möchte ich alternative Mobilitätsformen wie Ruftaxis, Mitfahrbankerl, Bürgerbus etc. in die Überlegungen für eine zukünftige Entwicklung des ÖPNV mit einbeziehen. Neue Ideen sind gefordert und bürgerliches Engagement zu fördern (siehe Seniorenfahrdienst). Auch hier gilt, die Haushaltssituation der Gemeinde ist zu berücksichtigen und alle Infrastrukturanforderungen mit einzubeziehen.</p>
<p><b>2. Welche bequemen Verknüpfungen von Mobilitätsarten für die unterschiedlichen Teilnehmergruppen können Sie sich vorstellen (Stichwort: Mobilitätszentren)?</b></p>	<p><i>Im Kerngebiet Vaterstetten und Baldham ist es wichtig, den Anschluss an die S-Bahnhöfe so gut wie möglich sicherzustellen. Dies gelingt über die genannten Maßnahmen (siehe Fragen zuvor), also Optimierung und Ausbau der Buslinien, Stellplätze an den S-Bahnhöfen für Fahrrad und KFZ's, sichere Fußwege zu den Bahnhöfen. Ebenso ist es wichtig, dass die Buslinien im Kerngebiet so attraktiv gestaltet sind, dass sie angenommen werden. Für die Bürgerinnen und Bürger in den Ortschaften ist ein Busangebot mit regelmäßiger, zuverlässiger Taktung wichtig, um ebenso zu den S-Bahnhöfen bzw. zu den Versorgungsstätten (Einkaufsmöglichkeiten, Rathaus, Friedhof, Ärzte etc.) zu gelangen. Nur wenn die Angebote aufeinander abgestimmt sind und die Nutzung der unterschiedlichsten Verkehrsmittel in Kombination attraktiv sind, werden diese auch von den Nutzern angenommen und der motorisierte Individualverkehr abnehmen.</i></p>	<p><i>Hier geht es in erster Linie um die Übergänge vom ÖPNV (S-Bahn, Busse) auf andere Verkehrsmittel (Fahrrad, Auto, ...). Die S-Bahnhöfe wären ideale Standorte von Mobilitätszentren. Dort sollten in erster Linie Carsharing-Fahrzeuge und Leihräder (auch E-Bikes) zur Verfügung stehen, die einfach über eine App zu buchen sind.</i></p>	<p>Wir schlagen in unserem Wahlprogramm vor, die Verbreitung von Mieträdern insbes. an Bahnhöfen z.B. durch eine Zweckvereinbarung mit MVG Rad zu fördern (siehe Haar). Vorstellbar wären flexible elektrische Kleinbusse (Dolmus, TukTuk) von der S-Bahn zu weiter entfernten Ortsteilen, die aber in den MVV-Tarif eingebunden oder sehr günstig sein müssten (Problem der Finanzierung!)</p>	<p>Wir können uns ein Mobilitätszentrum im Neubaugebiet Nord-West sowie an der VHS/Musikschule vorstellen, bestehend aus Bushaltestelle, Car-Sharing-Station und Leihfahrrädern. An den Bahnhöfen sehen wir eine Verknüpfung von S-Bahn, Fußgängern, Bussen, Autos und Fahrrädern als sinnvoll an.</p>	<p>Ich habe gewisse Zweifel, ob eine Gemeinde wie unsere, die noch dazu aus mehreren räumlich getrennten Ortsteilen besteht, für ein „Mobilitätszentrum“ groß genug ist. Manchmal bewirken kleine Initiativen mehr – und wenn es nur ein neuer Carsharing-Parkplatz an einem Bahnhof ist.</p>	<p>In der langfristigen Ortsentwicklung sollten Mobilitätszentren an den S-Bahnhöfen dringend mit einbezogen werden.</p>
<p><b>3. Gemeindliche Finanzierungskonzepte der Mobilität müssen priorisiert werden. Wo sehen Sie die Schwerpunkte?</b></p>	<p><i>Die Finanzierung der geplanten Expressbuslinie zur U-Bahn Riem ist sichergestellt und wird im Haushalt eingeplant. Bei den weiteren vielfältigen, meist baulichen, Infrastrukturmaßnahmen, wie z. B. die Erweiterung und Optimierung des Radwegenetzes oder der Fahrradstellplätze an den Bahnhöfen möchte ich gerne an der bestehenden Vorgehensweise, nämlich der Priorisierung über das jährliche Straßenbauprogramm bzw. der Einstellung von Mitteln in den Haushalt beibehalten. Die Priorisierung möchte ich dabei gemeinsam mit dem Gemeinderat und nicht im Alleingang festlegen. Bereits beschlossene Priorisierungen halten wir für angemessen. Auch hier halten wir wieder die aktive Bürgerbeteiligung, auch des Arbeitskreises Verkehr für zielführend.</i></p>	<p><i>Die Schwerpunkte sind eindeutig beim ÖPNV und den Fuß- und Radwegen zu setzen.</i></p>	<p>Siehe 3.1. und 3.2., jeweils unter Finanzierungsvorbehalt. Sofern ein gesellschaftlicher Konsens besteht, wäre eine stärkere staatliche Förderung erforderlich.</p>	<p>Beim ÖPNV und Fahrrad, nicht bei Umgehungsstraßen.</p>	<p>Eine „Priorisierung“ muss so erfolgen, dass die größten Probleme zuerst gelöst werden. Alle Verkehrsträger sollen dabei berücksichtigt werden. Fast jeder ist nämlich je nach Gelegenheit Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer und Nutzer des Nahverkehrs.</p>	<p>Mietstationen für (Lasten-)Fahrräder, sicheres Radwegnetz, E-Ladestationen. Kostenfreie Parkplätze für emissionsfreie PKW.</p>
<p><b>4. Ist für Sie der jetzige ÖPNV-Tarif (ab Dez. 2019) für Vaterstetten passend? Wie stehen Sie zu einem „365 Euro Ticket für alle“?</b></p>	<p><i>Die Einführung eines 365 Euro Tickets wäre sicherlich ein großer Anreiz, um den Umstieg auf den ÖPNV zu erleichtern. Da die die verschiedensten Buslinien und die S-Bahn von verschiedenen Kostenträgern finanziert wird, muss hier ein gesamtheitlicher Ansatz, zusammen mit Landkreis und Bundesland, her. Auch der Bund muss sich hier an der Finanzierbarkeit beteiligen. Die Gemeinde Vaterstetten muss hier mit allen Beteiligten zukunftsweisen vorangehen.</i></p>	<p><i>Es wurden zwar einige unglückliche Tarifsprünge beseitigt, oder abgemildert, aber das Tarifsystem ist nach wie vor sehr kompliziert und nicht so ohne weiteres verständlich. An und für sich gibt es – wenn man konsequent ist – nur zwei Alternativen. Entweder ein konkreter, streckenbezogener Fahrpreis, oder eine Flatrate und das ist eigentlich das 365 Euro Ticket. Die Erhebung des strecken-bezogenen Fahrpreises ist technisch sehr aufwendig und unter Umständen auch vom Datenschutz her problematisch (Bewegungsprofile?). Von daher ist die Flatrate Vermutlich die bessere Lösung. Um mehr Menschen in den ÖPNV zu bringen sind allerdings die Fahrpreise nicht der entscheidende Faktor. Vielmehr geht es darum das System wesentlich verlässlicher zu machen. Gerade bei der S-Bahn unserem wichtigsten Verkehrsmittel wäre hier einiges zu tun.</i></p>	<p>Er brachte insofern eine Verbesserung, als die Fahrt nach München von 4 auf 3 Streifen reduziert wurde. Im Grundsatzprogramm "Chance Oberbayern" der Freien Wähler wird langfristig ein fahrscheinloser Nahverkehr vorgeschlagen, der die Nutzung für den Einzelnen verbilligen (indirekt zahlen alle, auch die Autofahrer, über Steuern mit), Kontrollkosten ersparen, Defizite vermeiden und zum Umstieg motivieren würde.</p>	<p>Wir finden die Veränderungen gut, weil die Verbindungen für die meisten Teilnehmer günstiger geworden sind. Wenn die Deutsche Bahn den Mehrverkehr auch stemmen kann, sind wir auch uneingeschränkt für ein 365-Euro-Jahresticket.</p>	<p>Erst einmal muss man die Erfahrungen mit dem neuen MVV-Tarif auswerten. Ich sehe es ziemlich kritisch, wenn mit einem 365-Euro-Jahresticket neue Subventionen verteilt werden. Lieber würde ich das Geld für ein besseres Angebot und mehr Sicherheit und Sauberkeit einsetzen.</p>	<p>Ein 365 € Ticket ist wünschenswert, derzeit auf Gemeindeebene nicht finanzierbar.</p>

Fragenkomplex 4: Stellenwert des Arbeitskreises Verkehr für die Gemeinde						
<p><b>1. Wie sehen Sie die Rolle des AK in der Gemeinde und die Zusammenarbeit mit der Verwaltung?</b></p> <p><b>2. Wie können das ehrenamtliche Engagement und die Detailkenntnisse im AK besser zum Nutzen aller eingesetzt werden?</b></p>	<p><i>Aus dem AK sind schon viele gute Initiativen, wie zum Beispiel das Fahrradstraßenkonzept oder die Doppelstockparker an den S-Bahnhöfen, gekommen. Durch die aktuelle Organisation im Rathaus ist der AK nicht gut eingebunden. Die Rolle des AK wird aber zukünftig noch zunehmen, da unser Mobilitätsmanager auf die ehrenamtliche Unterstützung angewiesen ist. Diese intensive Zusammenarbeit kann ich mir sehr gut vorstellen.</i></p> <p><i>Ich möchte einen „runden Tisch Verkehr“ einrichten. In diesem Gremium, geleitet vom Mobilitätsmanager, ist der AK Verkehr eine gesetzte Institution. Neben Politikern, Verwaltungsmitarbeitern und engagierten Bürgern sollen auch Fachleute hinzugeladen werden, damit wir praktische und umsetzbare Lösungen für unsere Verkehrsprobleme finden.</i></p>	<p><i>Der AK leistet gute Arbeit. Die Vernetzung mit der Verwaltung und der Politik sollte verbessert werden. Ideal wäre es, wenn – genauso wie beim AK Energiewende – ein Vertreter der Verwaltung an den Sitzungen teilnehmen würde. Die Politiker (Gemeinderäte) haben jetzt schon Die Möglichkeit zu den Sitzungen zu kommen und sollten dies besser nutzen.</i></p> <p><i>Indem man mehr miteinander spricht (siehe Pkt. 1). Der Austausch zwischen Verwaltung und AK ist zu intensivieren, z.B. Bei Treffen 2x im Jahr, an dem Vertreter des AK, der Verwaltung und des Gemeinderates teilnehmen.</i></p>	<p>Wir arbeiten über eines unserer Mitglieder im AK mit und haben damit eine indirekte Verbindung zwischen AK und Gemeinderat.</p> <p>Wir können uns einen regelmäßigen Austausch mit dem Straßen- und Verkehrsausschuss vorstellen.</p>	<p>Der AK Verkehr liefert wichtige Beiträge zur Verkehrspolitik in der Gemeinde und setzt erfreulicherweise auch auf die Stärkung des Radverkehrs. Von außen betrachtet scheint uns die Zusammenarbeit ausbaufähig.</p> <p>Wir befürworten, dass die verkehrspolitischen Sprecher der Gemeinderatsfraktionen aktive Mitglieder im AK Verkehr werden, um so die Kommunikation zu verbessern. Wir als Grüne werden in Zukunft beim AK Verkehr mindestens ein Gemeinderatsmitglied entsenden.</p>	<p>Ich sehe den Arbeitskreis als Ideengeber und Initiator von Diskussionen. Besonders begrüße ich Vorschläge, die allen Verkehrsteilnehmern gleichermaßen dienen</p> <p>Die Fraktionen im Gemeinderat könnten beispielsweise Mitglieder des Arbeitskreises zu ihren Beratungen einladen, wenn wichtige Verkehrsthemen anstehen.</p>	<p>Der AK Verkehr leistet beispielhafte Arbeit für die Gemeinde. So wie hier, bildet in allen Bereichen der Gesellschaft ehrenamtliches Engagement für mich das Fundament unseres Gemeinwesens. Deshalb werde ich als Bürgermeister diese Arbeit unterstützen und die Zusammenarbeit mit dem Bürgermeister und der Gemeindeverwaltung verstärken.</p> <p>Indem die Gemeinde ihre Kommunikationswege zu den Bürgern wie Lebendiges Vaterstetten und Homepage noch stärker öffnet, Veranstaltungen des AK Verkehr unterstützt. Die Digitalisierung der Kommunikation zu den Bürgern über Bürger-Apps bietet zudem neue Chancen.</p>
<p>Und jetzt noch eine Abschlussfrage:</p>						
<p><b>Kann Vaterstetten 2040 in ausgewählten Teilbereichen eine autofreie Gemeinde sein?</b></p>	<p><i>2040 ist ein langer Zeitraum. Bis dahin sollten wir das Ortszentrum, samt Rathaus und Bürgersaal, umgesetzt haben. In diesem Bereich stelle ich mir auf jeden Fall ein autofreies Ortszentrum vor. Darüber hinaus glaube ich aber nicht, dass der motorisierte Individualverkehr bis zu diesem Zeitpunkt verschwinden wird. Ich denke, dass auch 2040 die Gemeinde noch ländlich geprägt sein wird und dass die Bürger auf Autos grundsätzlich nicht verzichten können.</i></p>	<p><i>Ist darunter zu verstehen, dass keine Autos mehr rumfahren? Oder, dass keine mehr rumstehen (Straßen, Stellplätze, Garagen)? Dass zumindest in bestimmten Bereichen in Vaterstetten keine Autos mehr oberirdisch rumstehen, ist durchaus im Bereich des Wahrscheinlichen. Bspw. sind im neuen Baugebiet in Vaterstetten-West die einzelnen Anger weitgehend autofrei, die Autos sind in der Tiefgarage untergebracht. Hingegen eine Mobilität ganz ohne Individualverkehr dürfte selbst bei einem bestens ausgebauten ÖPNV und einem extrem guten Fuß- und Radwegenetz illusorisch sein. Sicherlich kann eine erhebliche Reduzierung dieses Individualverkehrs durch die richtigen Maßnahmen erfolgen. Dieser „Rest“-Verkehr, wie auch der ÖPNV müssen bis 2040 allerdings komplett CO2-neutral sein, ebenso ein sehr wichtiger Aspekt bei Verkehr und Mobilität.</i></p> <p><i>Nicht unerwähnt bleiben sollte das autonome Fahren, was neuen Dimensionen ermöglichen wird. So wird zukünftig nicht mehr der Besitz eines Autos im Vordergrund stehen, sondern seine Nutzung. Warum soll ich mir noch ein Auto teuer kaufen und hohe Folgekosten tragen, wenn ich ganz einfach über eine App, oder eine andere Möglichkeit, für wenige notwendige Fälle, schnell, einfach und billig ein Auto, das mich ohne Fahrer zum gewünschten Ziel bringt, bestellen kann? Dazu muss sich aber die Automobilindustrie grundlegend ändern, denn sie wird nicht mehr durch den Verkauf von Autos Geld verdienen, sondern durch das Anbieten von attraktiven Mobilitätslösungen. Die Umstellung auf E-Mobilität ist im Vergleich dazu ein Kinderspiel. Falls die Automobilindustrie das nicht hinbekommt wird das Google und Co. übernehmen. Sie waren die ersten, die im Bereich autonomes Fahren aktiv wurden. Soweit ein gewagter Blick ins Jahr 2040.</i></p>	<p>Nein. Die weitläufige Struktur und Situierung von Geschäften lassen dies nicht zu. Allerdings wird auch Vaterstetten dem allg. Wandel im Autoverkehr folgen. Die Autos werden sich gegenüber den heutigen verändern, Car-Sharing und andere Mobilitätslösungen werden an Bedeutung gewinnen. Der Anteil an individuellen Fahrzeugen könnte zurückgehen.</p> <p>Dieser Effekt könnte allerdings durch weiteren Zuzug zunichte gemacht werden, weshalb wir eine Stabilisierung der Einwohnerzahl in der Region anstreben, was angesichts der hohen Fluktuation nicht mit Abschottung zu verwechseln ist.</p>	<p>Die Frage ist sehr allgemein formuliert. Hierbei müssten wir uns erst über Ziele und Rahmenbedingungen austauschen. Wir können uns durchaus autofreie Bereiche zum Beispiel im Rathausumfeld (auch die freie Fläche östlich der Möschenfelder Straße) und vor Schulen vorstellen.</p>	<p>Das sehe ich eher skeptisch. Zonen, in denen Autos verboten sind, können Teile ihrer Funktionsfähigkeit verlieren oder zu Brennpunkten werden, wenn sich dort Bewohner häufen, die vielleicht nicht nur aufs Auto verzichten <i>wollen</i>, sondern aus Geldgründen auf ein Auto verzichten <i>müssen</i></p>	<p>Der Individualverkehr mit dem eigenen oder gemieteten Auto wird weiter Bestandteil der zukünftigen Mobilität sein und darf nicht verboten werden. Auch im Ortszentrum muß es weiter möglich sein, sich mit dem eigenen Auto fortzubewegen. Dies gilt insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Bürger, sowie Familien mit Kindern. Seniorenparkplätze vor Arztzentren und Supermärkten könnten z.B. eingerichtet werden. Wenn neue Wohnquartiere geplant werden, ist zu prüfen, inwieweit innerhalb dieser Quartiere autofreie Zonen umzusetzen sind.</p>