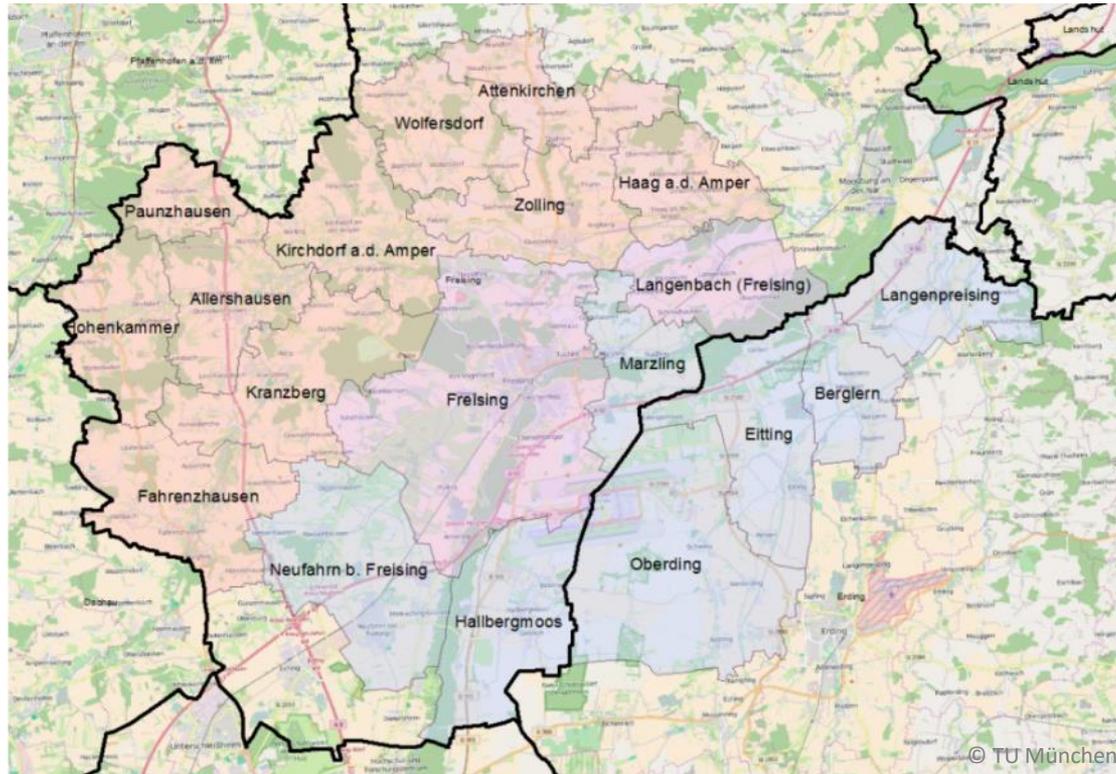


Integriertes Mobilitätskonzept für die mittlere Isarregion & Ampertal



Technische Universität München
 Ingenieur fakultät Bau Geo Umwelt
 Professur für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung
 Arcisstraße 21
 80333 München

Green City Experience GmbH
 Albert-Roßhaupter-Str. 32
 81369 München

SCHLOTHAUER & WAUER
 Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH
 Zweigniederlassung München
 Richard-Reitzner-Allee 1
 85540 Haar

Begrüßung

Grußwort Herr Landrat Josef Hauner

Grußwort Herr Oberbürgermeister Tobias Eschenbacher

Vorstellung des Teams

- Geschäftsstelle LAG Mittlere Isarregion: Herr Hans-H. Huss (LAG-Manager)
- Geschäftsstelle ILE Kulturraum Ampertal: Herr Konrad Springer
- Fachbüros:

Büro	Aufgaben
Schlothauer & Wauer GmbH	Gesamtprojektleitung Motorisierter Individualverkehr Fuß- und Radverkehr Verkehrliche Modellrechnung
TUM Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung	Siedlungsentwicklung und Verkehr Öffentlicher Personennahverkehr Governance – Zusammenarbeit der Akteure
Green City Experience GmbH	Öffentlichkeitsbeteiligung Neue Mobilitätsformen Informative Maßnahmen / Mobilitätsmanagement

Ablauf des Zukunftsworkshops

Freitag

- „Problem“phase
 - Analyseergebnisse – 3 Kurzvorträge
 - Evaluationsgruppen
 - Konsolidierung der Ausgangslage
- Visionsphase
 - Themengruppen: Entwicklung von Visionsbausteinen
 - Konsolidierung im Plenum, Einordnung durch Experten
 - Diskussion und Stimmungsbild

Samstag

- Realisierungsphase
 - Backcasting: Was soll bis wann durch wen geschehen sein?
 - Plenum: Präsentation, Diskussion und Auswahl der wichtigsten Maßnahmen
 - Impuls und Informationen zur Finanzierung zukünftiger Mobilitätsangebote



Ergebnisse zu allen drei Phasen

Projektaufbau

Baustein 1: Analyse

Raumanalyse
Siedlung und Verkehr
Bestandsaufnahme
Vertiefende Untersuchungen
(ÖV / MIV / Radverkehr)
Zielsetzung (aus bestehenden Gutachten)

Baustein 2: Konzeption

Maßnahmenvorschläge
Vision - Strategie – Aktion

Baustein 3: Beteiligung

Gemeinden
Stakeholderbefragung
Zukunftsworkshop

Maßnahmenkatalog

- ca. 20-30 Maßnahmen
- Gemeindespezifisch und übergreifend

Maßnahmen	Kategorie	Verkehrsmittel	Verkehrsmittel	Effizienzsteigerung	Standort/L&B	Umsetzungsdauer	Handlungsaufwand	Notiz
1. Standortentwicklung								
1.1 Wohnung und Büroauf	+	+	✓		✓	○	C	Stadt Freising
1.2 Arbeitsplätze	+	+	✓		✓	○	C	UMV, MIV, MIV, MIV, MIV
1.3 Handel, Dienstleistungen	+	+	✓		✓	○	C	Stadt Freising, Amt 81
2. Wohnort								
2.1 Siedlung	+	+	✓		✓	○	C	Compassion, MIV, MIV, MIV, MIV
2.2 Wohnortstruktur	+	+	✓		✓	○	C	Stadt Freising, Amt 82
2.3 Standortstruktur	+	+	✓		✓	○	C	Compassion, MIV, MIV, MIV, MIV
3. Verkehrsinfrastruktur								
3.1 Verkehrsinfrastruktur	+	+	✓		✓	○	C	IGBT, Lagerstrukturverwaltung
3.2 Verkehrsinfrastruktur	+	+	✓		✓	○	C	Compassion, MIV, MIV, MIV, MIV
3.3 Verkehrsinfrastruktur	+	+	✓		✓	○	C	Stadt Freising
3.4 Verkehrsinfrastruktur	+	+	✓		✓	○	C	Stadt Freising, Landkreis Freising, Freising, Freising
4. Öffentlicher Verkehr								
4.1 Öffentlicher Verkehr	+	+	✓		✓	○	C	Publica und Verkehrs GmbH
4.2 Öffentlicher Verkehr	+	+	✓		✓	○	C	Öffentliches Dienst
4.3 Öffentlicher Verkehr	+	+	✓		✓	○	C	Öffentliches Dienst
5. Mobilitätsmanagement								
5.1 Mobilitätsmanagement	+	+	✓		✓	○	C	UMV, MIV, MIV, MIV, MIV
5.2 Mobilitätsmanagement	+	+	✓		✓	○	C	MIV, MIV, MIV, MIV, MIV
5.3 Mobilitätsmanagement	+	+	✓		✓	○	C	Compassion, MIV, MIV, MIV, MIV
5.4 Mobilitätsmanagement	+	+	✓		✓	○	C	Compassion, MIV, MIV, MIV, MIV
6. Organisation und Steuerung								
6.1 Organisation und Steuerung	+	+	✓		✓	○	C	UMV, MIV, Verwaltung
6.2 Organisation und Steuerung	+	+	✓		✓	○	C	MIV
6.3 Organisation und Steuerung	+	+	✓		✓	○	C	Studienwerk

Beispiel Maßnahmenkatalog
(Mobilitätsmanagement Weihenstephan, 2016)

Beteiligung

Auftaktveranstaltung

- Vorstellung des Vorhabens
- Sammlung von Bedarfen und Lösungsvorschlägen

Expertenbefragung

- Online Vorbefragung ausgewählter Akteure
- Grundlage für den Zukunftsworkshop

Zukunftsworkshop

- Teilnehmer: Kommunalpolitik, Verwaltung, Akteure
- Präsentation und Diskussion der Analyse
- Vorschlag und Entwicklung zukunftsfähiger Ziele, Strategien und Maßnahmen



Foto: Green City



Foto: Green City

Beteiligung

Rückkopplungs-Einzelgespräche mit 19 Kommunen (17 Gemeinden und 2 Landkreise)

- Gemeinsame Durchsicht der priorisierten Maßnahmvorschläge
- Abfrage und Diskussion lokaler Gegebenheiten
- Anschließend individueller Zuschnitt pro Kommune

Ergebnisworkshop

- Präsentation der Ergebnisse
- Diskussion und ggf. Ergänzung
- Priorisierung, Auswahl

Abschlussveranstaltung

- Ergebnispräsentation
- Klärung von Fragen, Diskussion

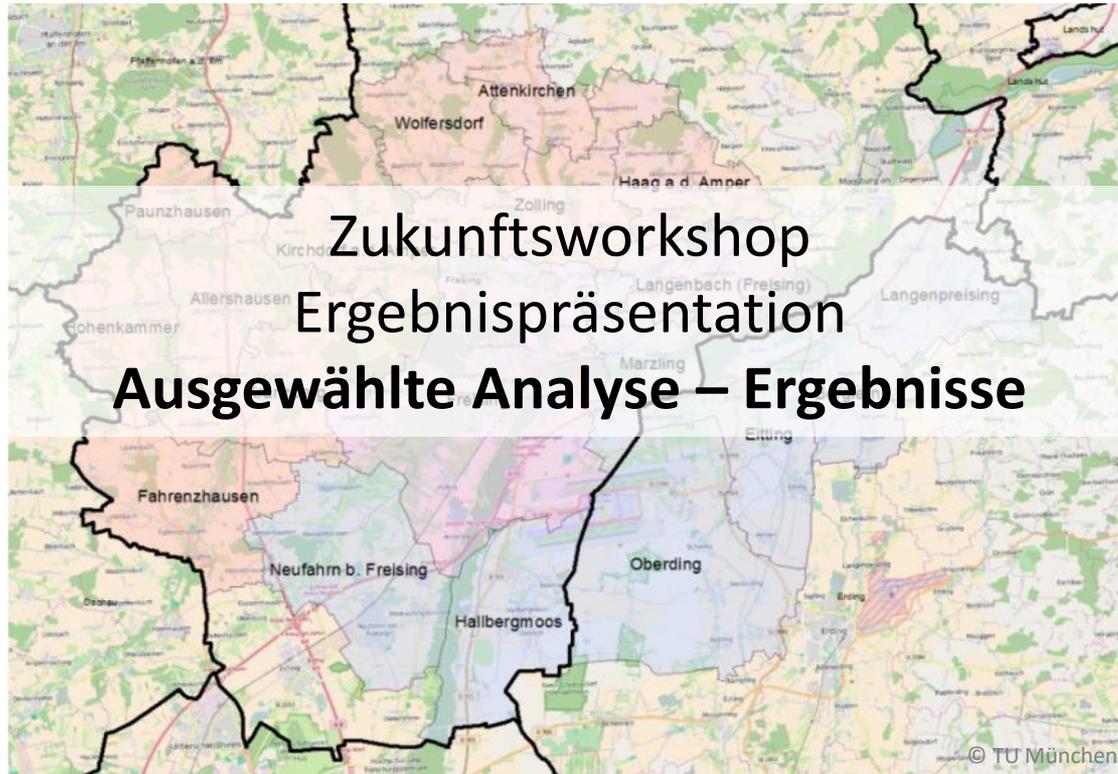


Foto: Green City

Zeitplan



Integriertes Mobilitätskonzept für die mittlere Isarregion & Ampertal

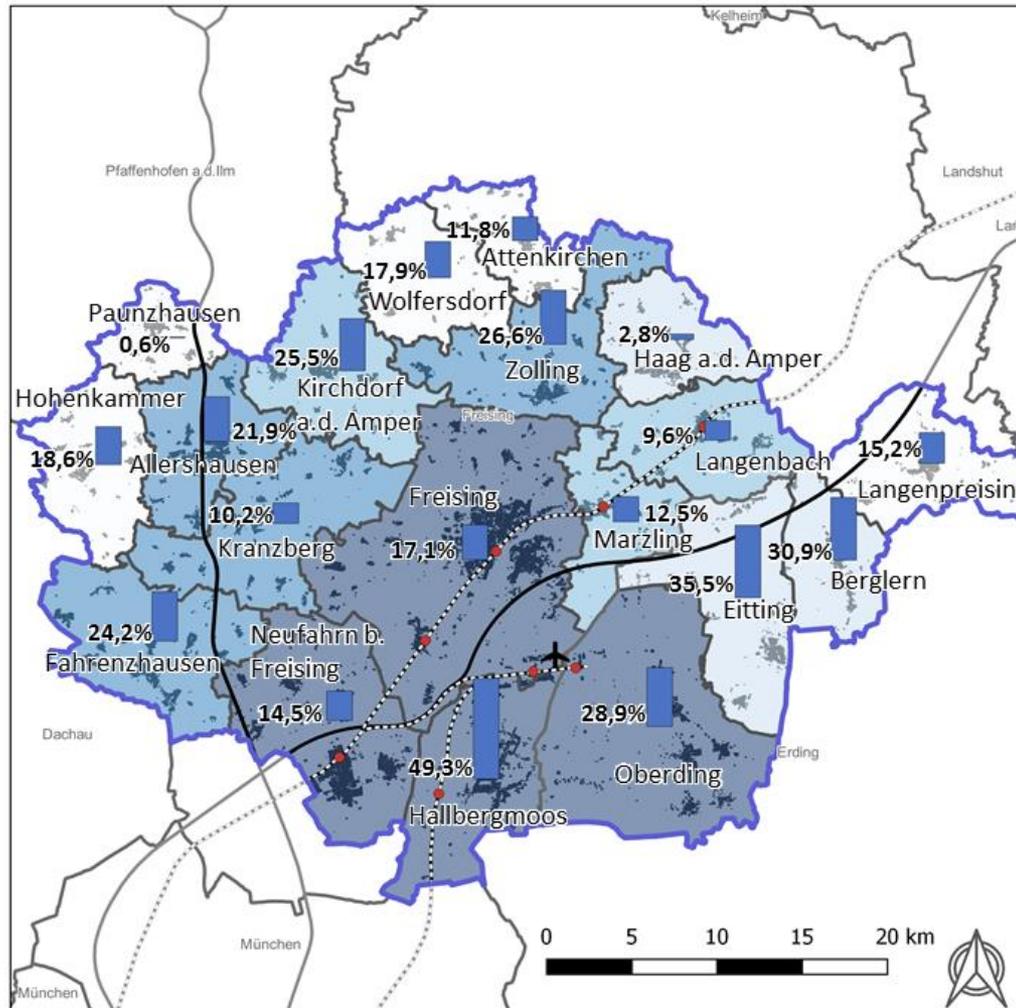


Technische Universität München
 Ingenieur fakultät Bau Geo Umwelt
 Professur für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung
 Arcisstraße 21
 80333 München

Green City Experience GmbH
 Albert-Roßhaupter-Str. 32
 81369 München

SCHLOTHAUER & WAUER
 Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbh
 Zweigniederlassung München
 Richard-Reitzner-Allee 1
 85540 Haar

Raumanalyse: Bevölkerungsentwicklung



Bevölkerungsentwicklung in der mittleren Isarregion und Ampertal von 2000 bis 2018

Legende

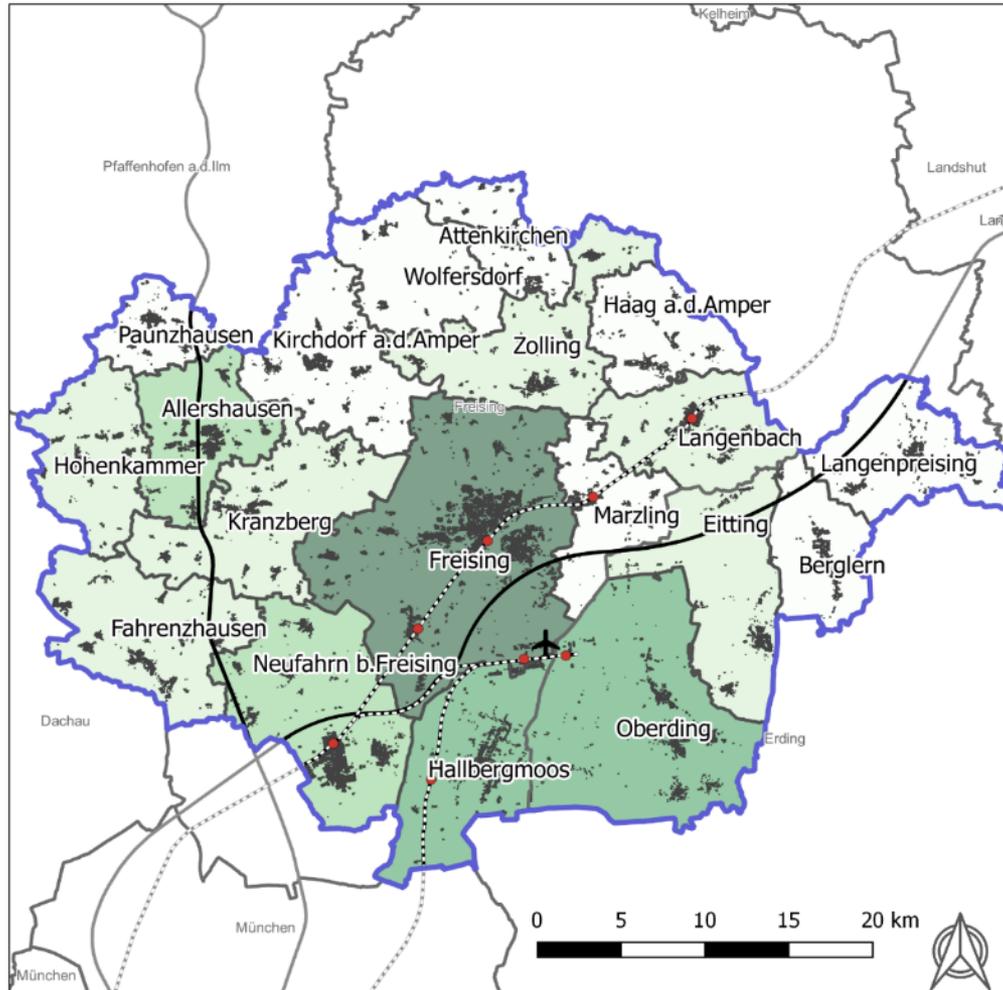
- Bahnhaltstellen
- ⋯ Schienennetz
- Autobahn
- ✈ Flughafen München
- Bebauung
- Gemeindegrenzen
- Landkreisgrenzen
- MIA

Einwohner

- 1500 - 2800
- 2800 - 3000
- 3000 - 4120
- 4120 - 6000
- 6000 - 48000

26,6% Bevölkerungszuwachs (2000-2018)

Raumanalyse: Arbeitsplätze



Beschäftigte am Arbeitsort in der mittleren Isarregion und Ampertal

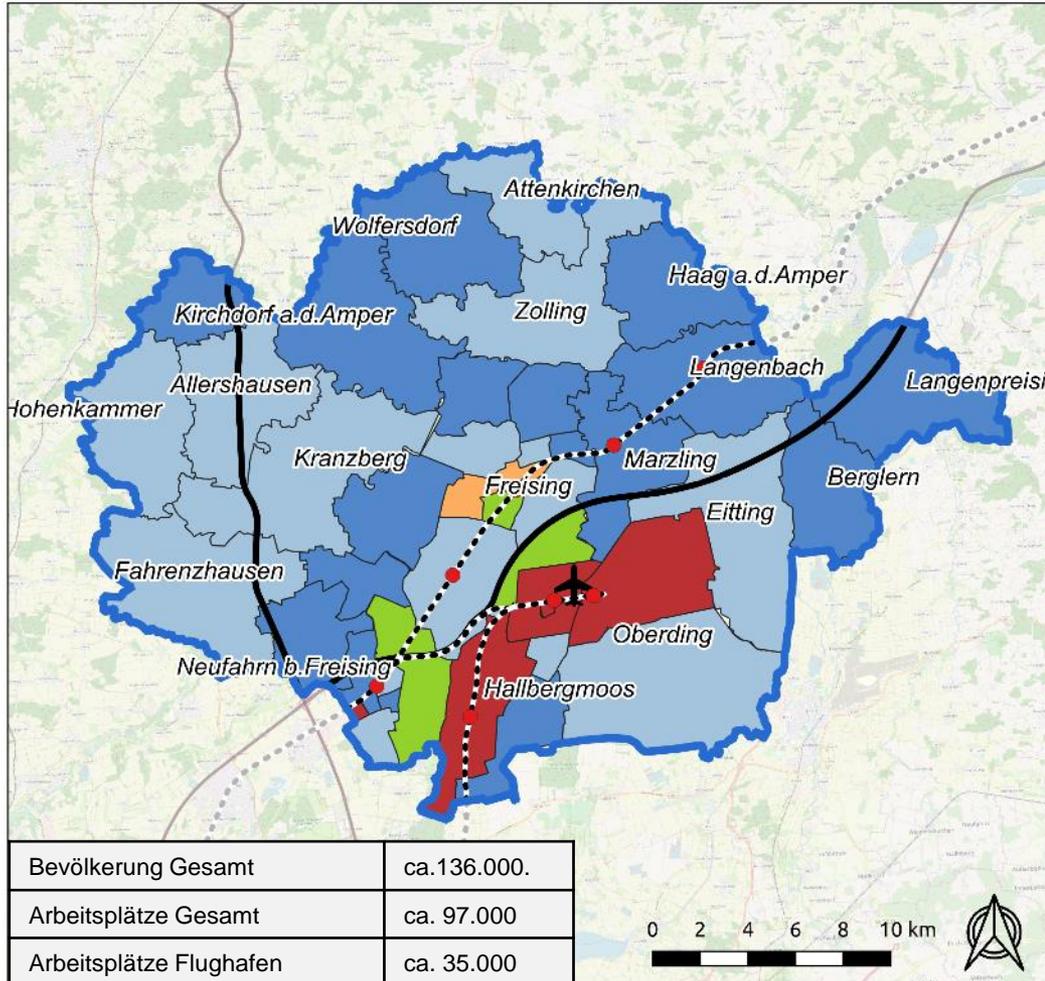
Legende

- Bahnhaltstellen
- Schienennetz
- Autobahn
- Flughafen München
- Bebauung
- Gemeindegrenzen
- Landkreisgrenzen
- MIA

Beschäftigte am Arbeitsort

- 80 - 520
- 520 - 1200
- 1200 - 5120
- 5120 - 11900
- 11900 - 39200

Raumanalyse: Arbeitsplätze

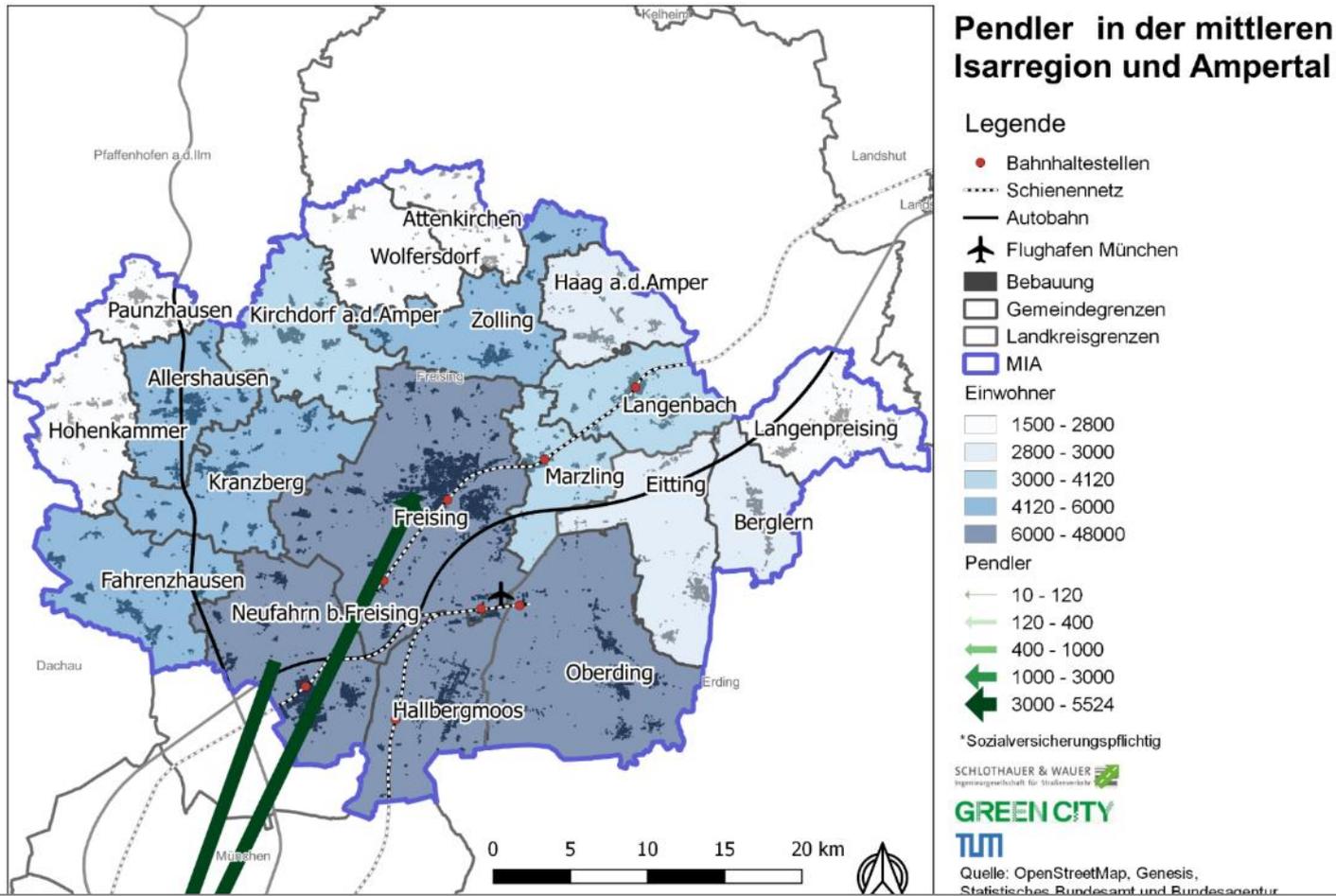


Verteilung Arbeitsplätze und Bevölkerung

Legende

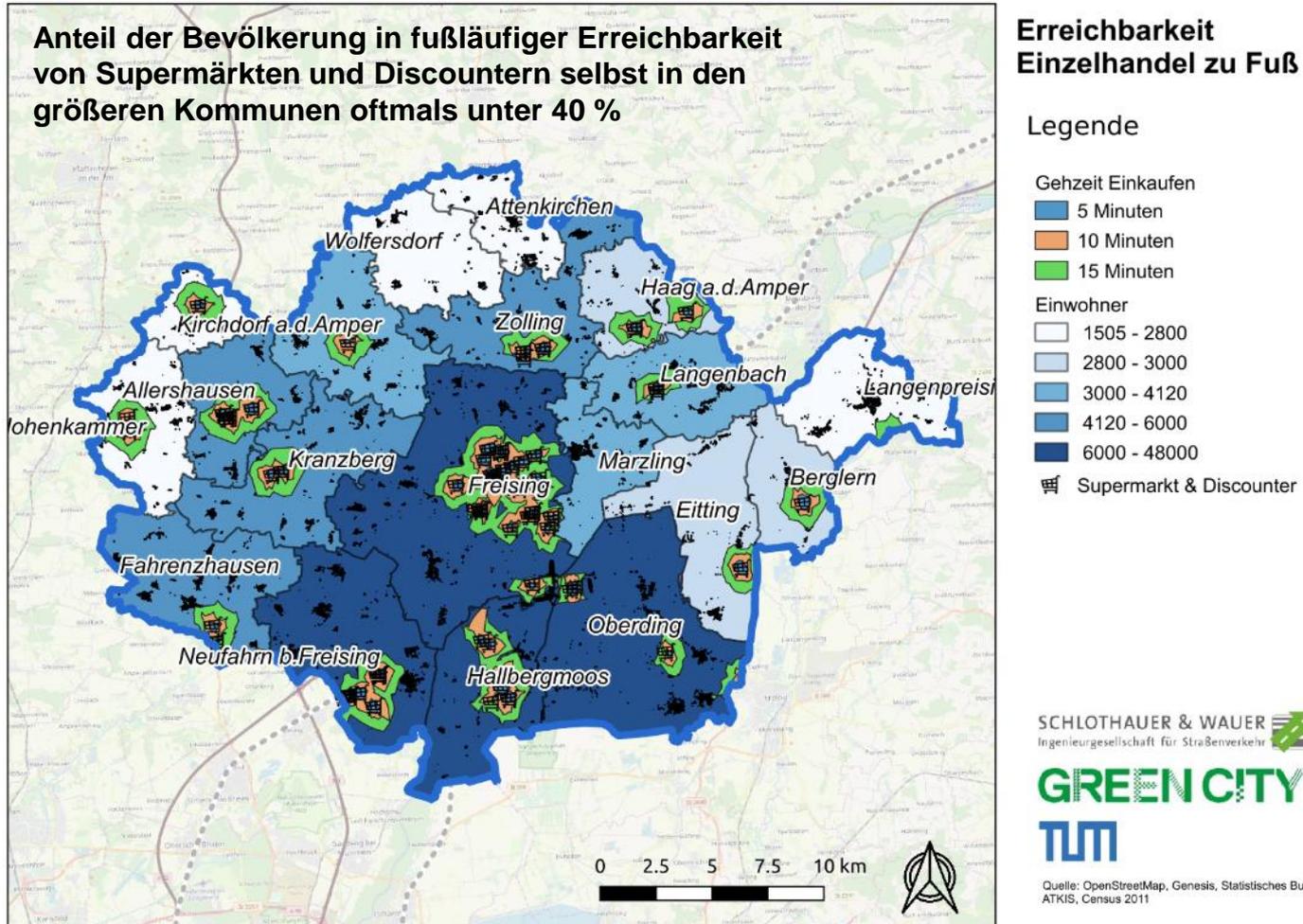
- Eisenbahn
- Bahnstationen
- ✈ Flughafen
- Autobahn
- Verhältnis Bevölkerung/Arbeitsplätze
- 0,0 - 0,5
- 0,5 - 1,0
- 1,0 - 2,0
- 2,0 - 5,0
- 5,0 - 66,6

Raumanalyse: Pendlerbeziehungen



Die starke räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten/Ausbildung bestimmt Mobilitätsmuster in der Region.

Nahmobilität: Vielfach Defizite im Zugang zum Einzelhandel



Nahmobilität: Wo liegen die Zentren des Geschehens



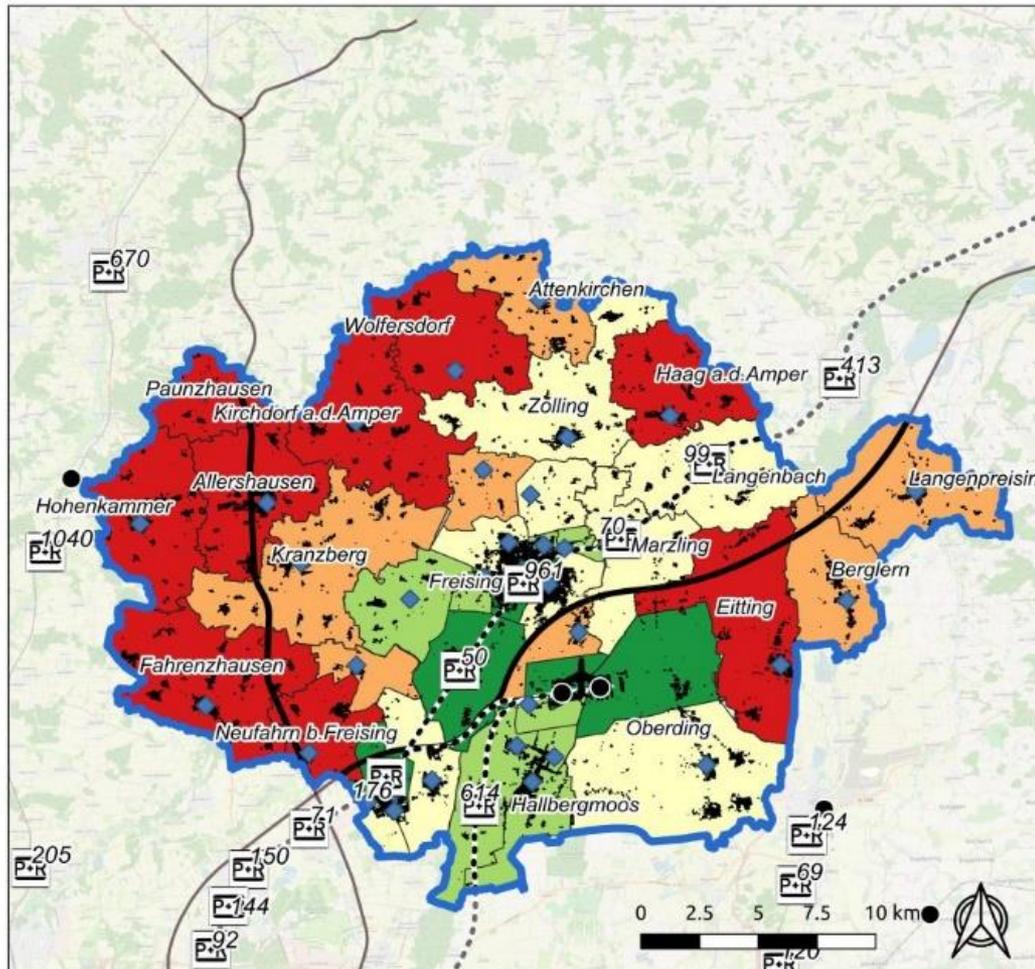
- Hohe Erreichbarkeit bei geringer Dichte
- Ausgeglichen
- Ausgeglichen
- Ausgeglichen
- Niedrige Erreichbarkeit bei hoher Dichte



- Gehzeit 5 min
- Gehzeit 10 min

Die Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs im Fuß- und Radverkehr ist, insbesondere in den ländlichen Kommunen, vielfach unbefriedigend.

Öffentlicher Verkehr: Erreichbarkeit Bevölkerung



Erreichbarkeit Bevölkerung öffentlicher Verkehr

Legende

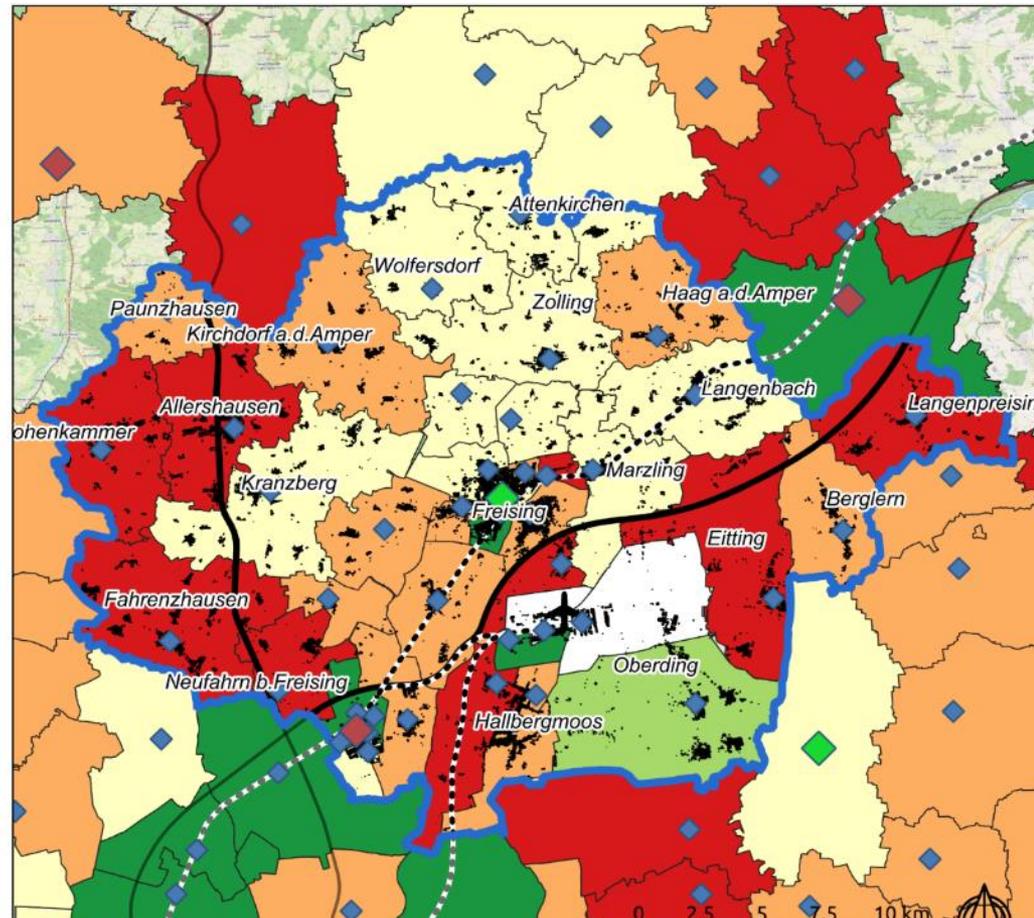
- Eisenbahn
 - Flughafen
 - Autobahn
 - Park and Ride
 - Bahnstationen
 - ◆ Referenzpunkte
- Erreichbarkeit Bevölkerung
- Niedrig
 - Eher Niedrig
 - Durchschnittlich
 - Eher Hoch
 - Hoch

SCHLOTHAUER & WAUER
Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr

GREEN CITY
TUM

Quelle: OpenStreetMap, Genesis, Statistisches Bundesamt, EMM Erreichbarkeitsatlas, Landesverkehrsmodell

Öffentlicher Verkehr: Reisezeitenvergleich ÖV und MIV



Reisezeiten ÖV und MIV im Vergleich

Legende

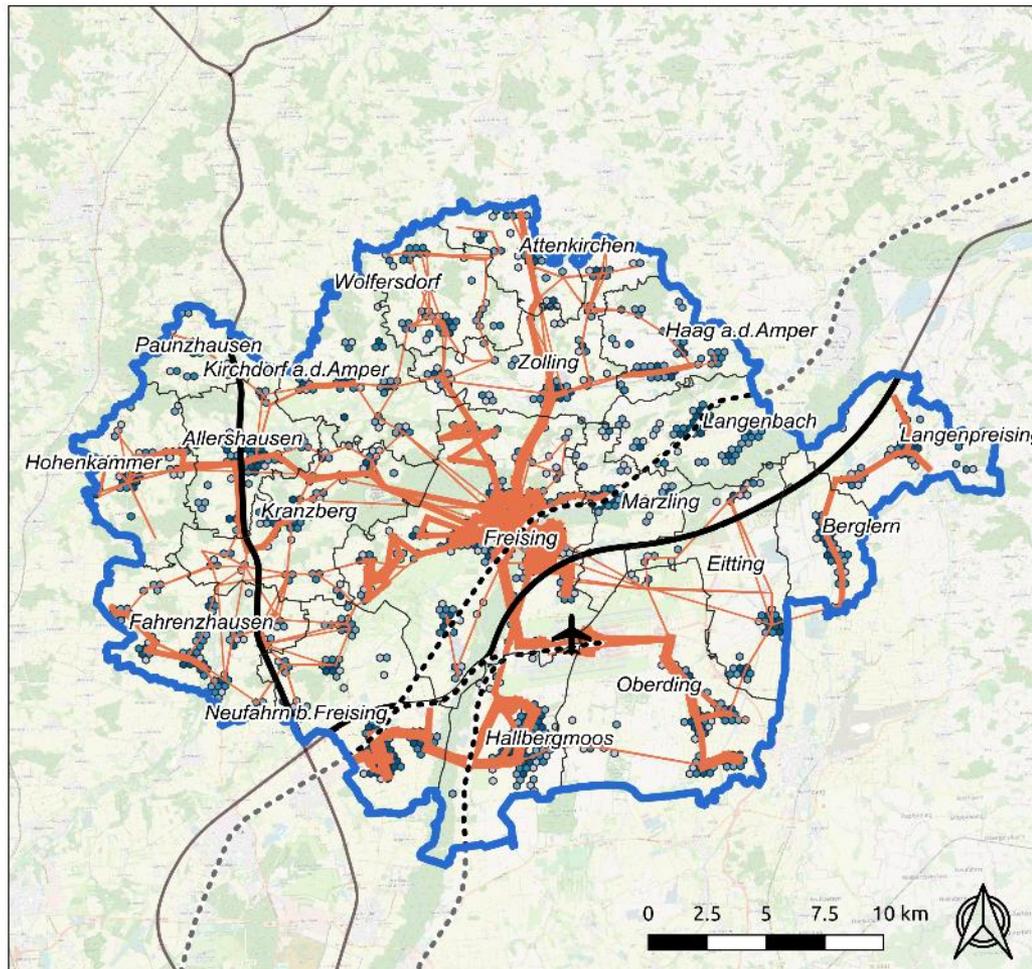
- Eisenbahn
- Flughafen
- Autobahn
- Bebauung
- Zentrale Orte
- Mittelzentrum
- Oberzentrum
- Referenzpunkte
- Reisezeit ÖV/MIV Flughafen
- Ziel
- Bis 1
- 1-1,5
- 1,5-2
- 2-3
- Mehr als 3

SCHLOTHAUER & WAUER
Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr

GREEN CITY
TUM

Starke Ausrichtung des Linienbusnetzes auf Freising und große Lücken im ÖPNV-Netz zwischen den Landkreisen.

Öffentlicher Verkehr: Bedienungshäufigkeit unter der Woche



Bedienungshäufigkeit Regionalbus Mo-Fr

Legende

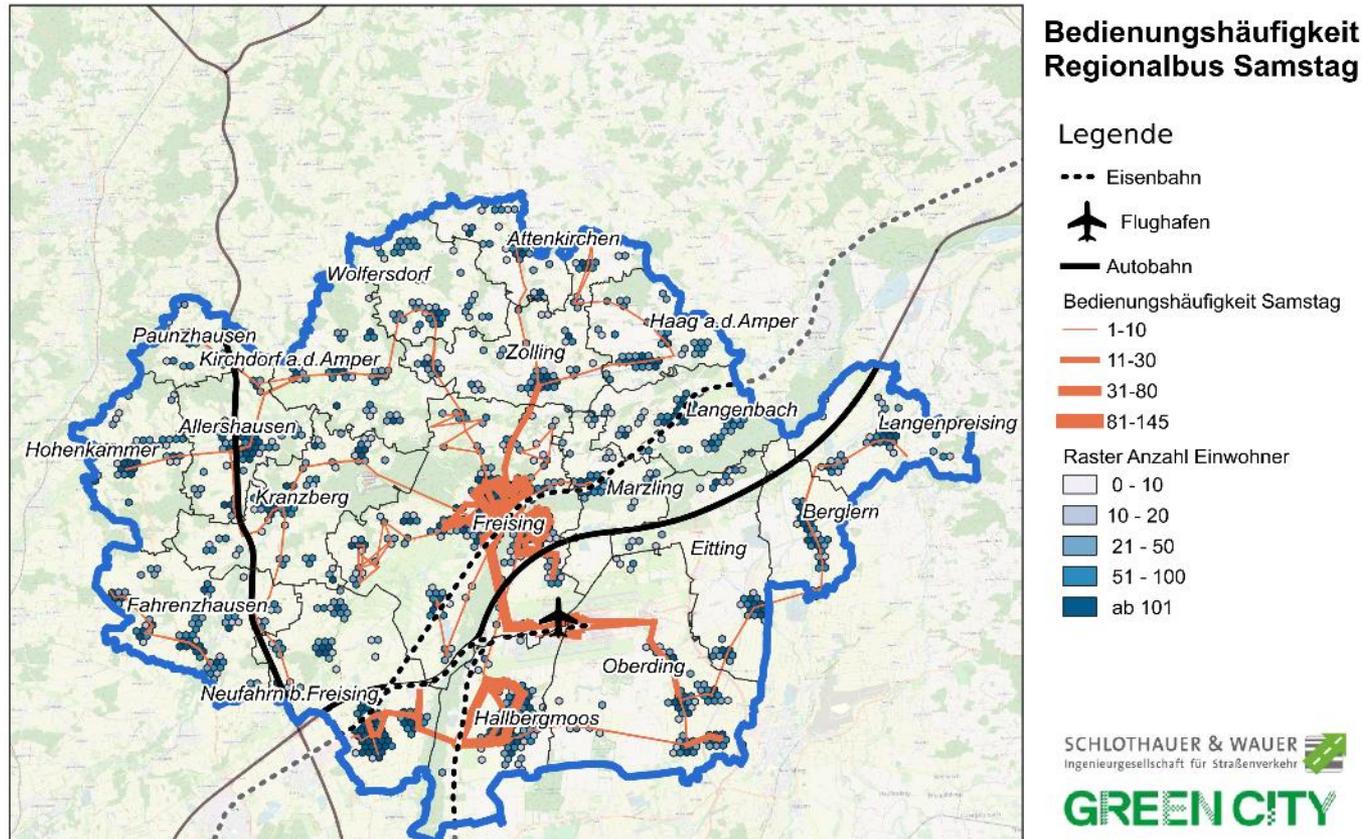
- Eisenbahn
- Flughafen
- Autobahn
- Bedienungshäufigkeit Mo-Fr
 - 1-10
 - 11-30
 - 31-80
 - 81-145
- Raster Anzahl Einwohner
 - 0 - 10
 - 10 - 20
 - 21 - 50
 - 51 - 100
 - ab 101

SCHLOTHAUER & WAUER
Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr

GREEN CITY
TUM

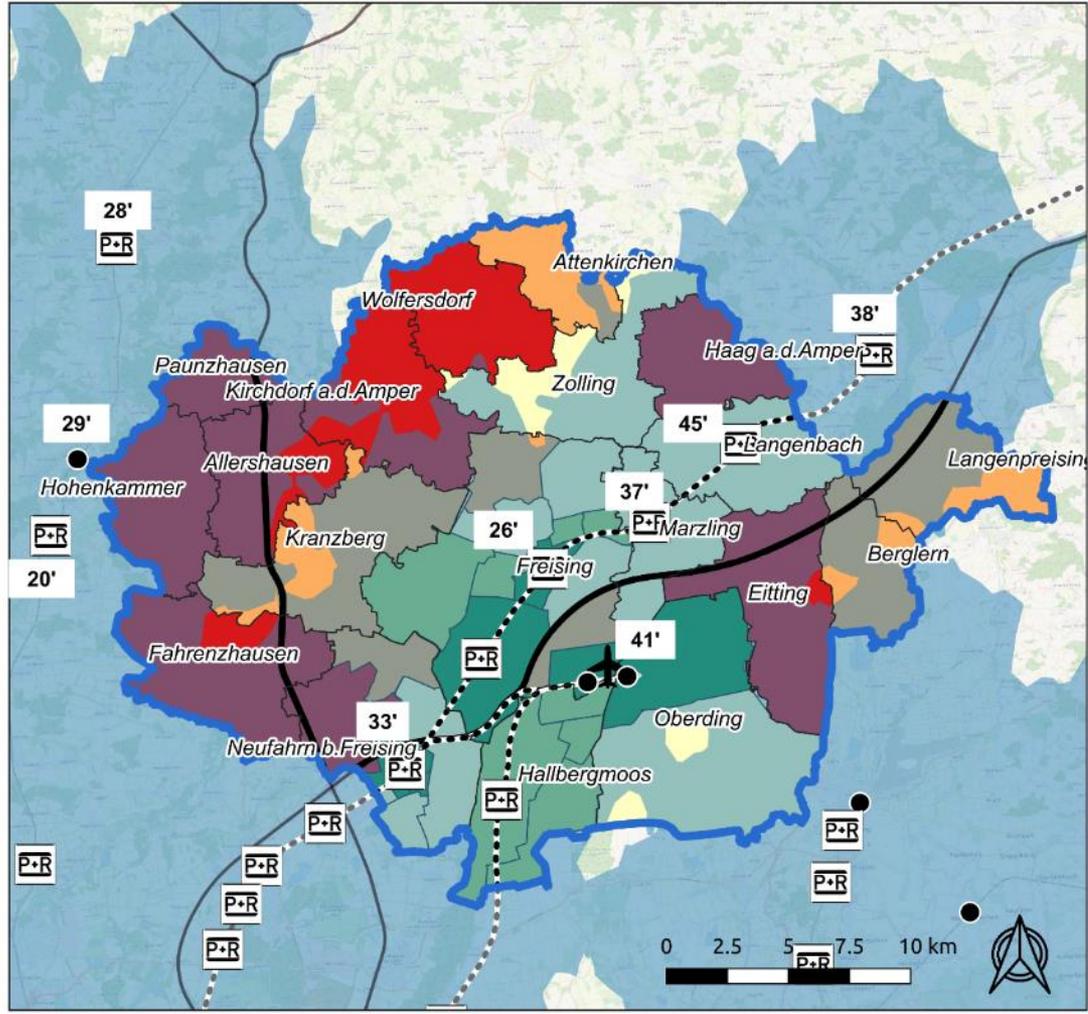
Quelle: OpenStreetMap, Genesis, Statistisches Bundesamt, EMM Erreichbarkeitsatlas, MVV GmbH

Öffentlicher Verkehr: Bedienungshäufigkeit Wochenende



Einseitige Ausrichtung des ÖPNV auf den Schüler- und Pendlerverkehr bedingt Untauglichkeit für den Freizeit-, Einkaufs- und Erledigungsverkehr.

Intermodalität: Erreichbarkeit Bahnstationen Pkw



Erreichbarkeit ÖV/ Verknüpfungspunkte

- Legende**
- Eisenbahn
 - ✈ Flughafen
 - Autobahn
 - Park and Ride
 - Bahnstationen
- Erreichbarkeit Bevölkerung ÖV
- Niedrig
 - Eher Niedrig
 - Durchschnittlich
 - Eher Hoch
 - Hoch
- Bahnstationen Reisezeitsichrone
- 15 Minuten (Pkw)
- (ca. 93% der MIA-Bevölkerung)
- 38' Reisezeit [min] München HBF

Neue Mobilitätsformen: Große Potenziale in der Region

- Bis auf Freising, Teilen von Neufahrn und Marzling keine Aktivität eines Carsharing-Anbieters
- Im gesamten MIA-Raum existieren kein Bikesharing, trotz beträchtlicher Potenzialen in einigen Kommunen
- Bis auf wenige klassische Anrufsammeltaxis existiert kein nachfrageorientierter ÖPNV



18. Februar 2019 14:32 Verkehr

Scheuer will Fahrdienst-Markt öffnen

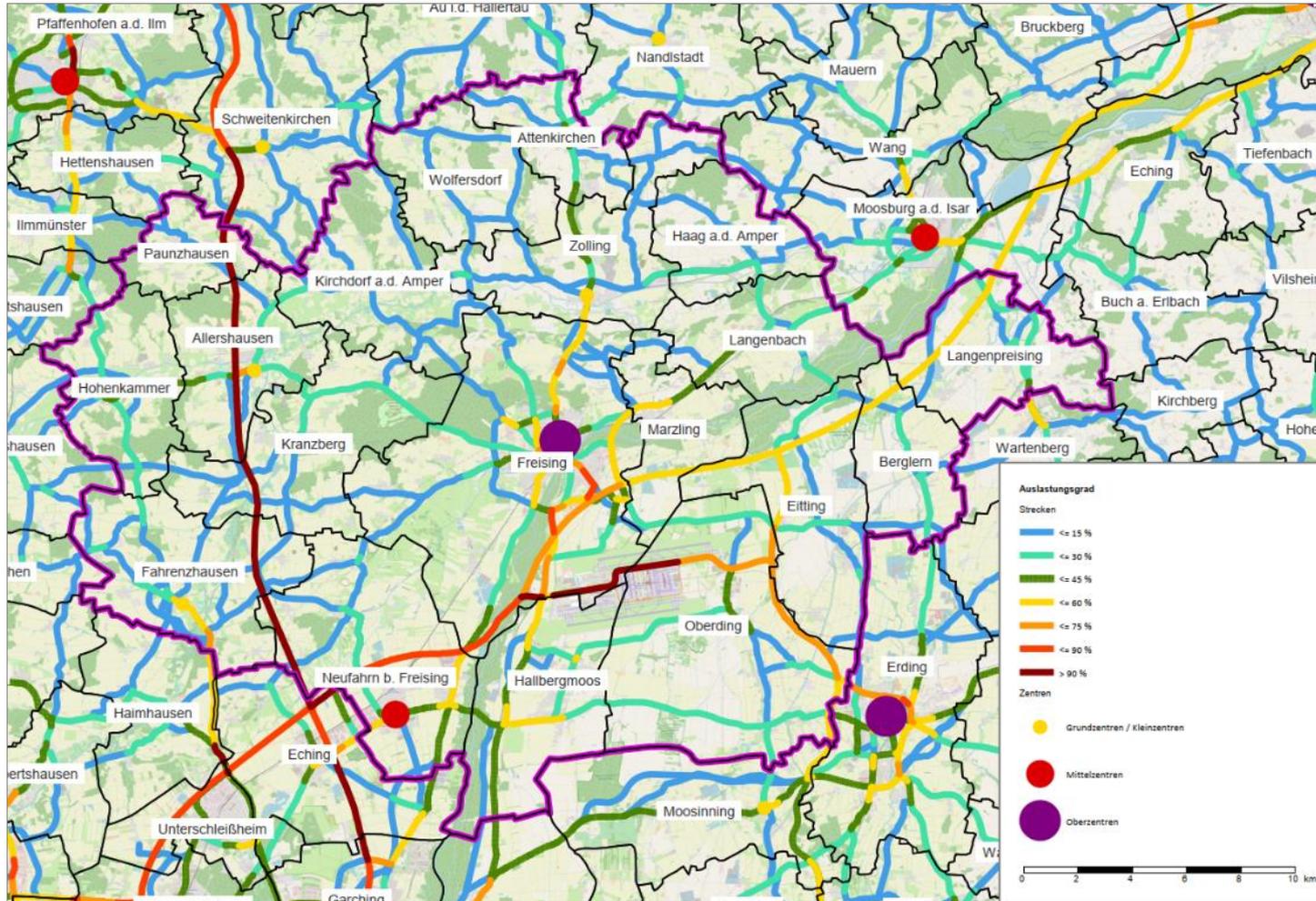
Quelle: Süddeutsche Zeitung

P+R-Anlagen und Straßennetz an den Standorten sind an der Belastungsgrenze. Es mangelt an alternativen Zubringern zu den attraktiven Schnellbahnknoten.

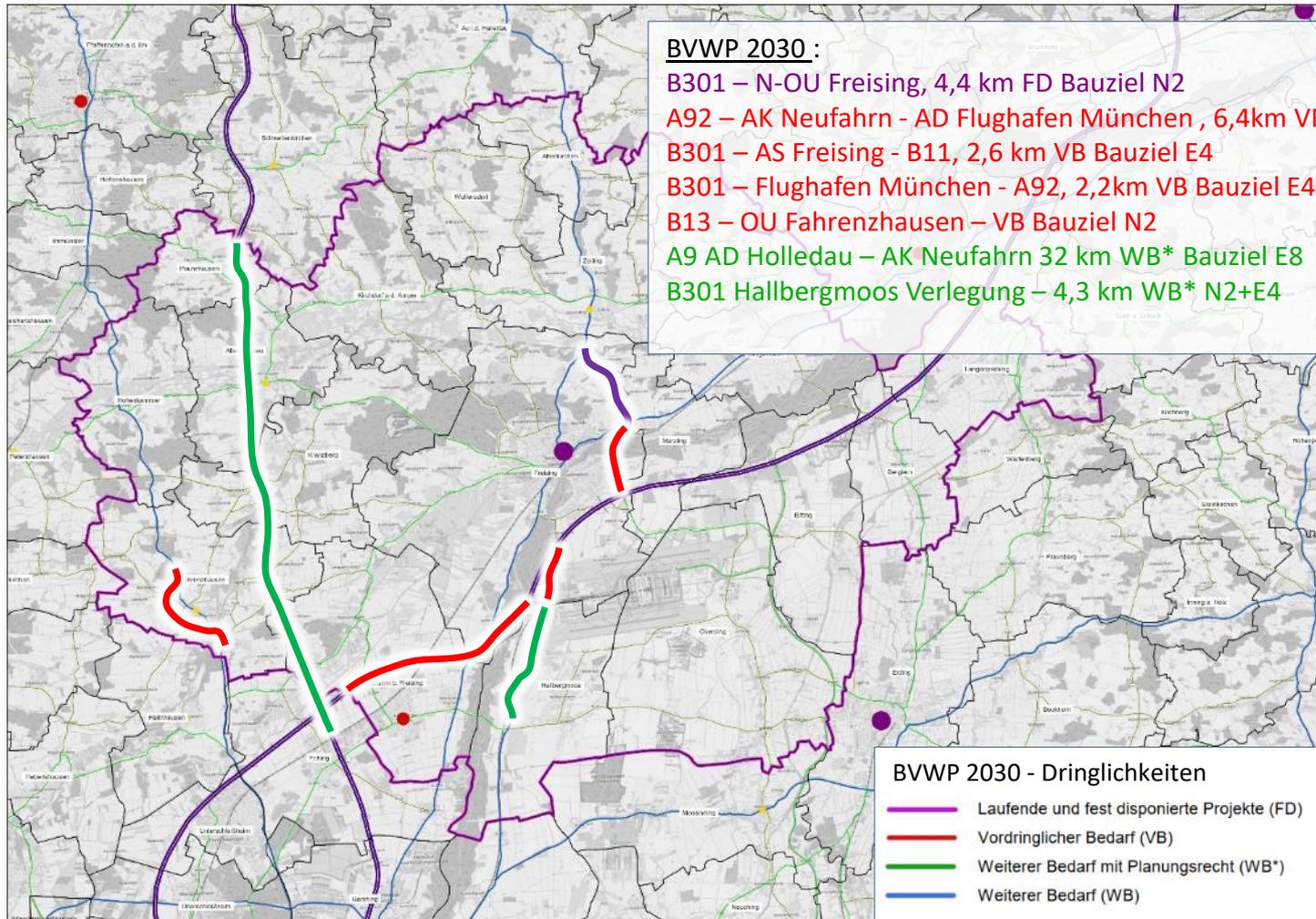
Fünf Leitgedanken / Kernpunkte aus der Analyse Raumstruktur & ÖV

- Die starke räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten/Ausbildung bestimmt Mobilitätsmuster in der Region.
- Die Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs im Fuß- und Radverkehr ist, insbesondere in den ländlichen Kommunen, vielfach unbefriedigend.
- Starke Ausrichtung des Linienbusnetzes auf Freising und große Lücken im ÖPNV-Netz zwischen den Landkreisen.
- Einseitige Ausrichtung des ÖPNV auf den Schüler- und Pendlerverkehr bedingt Untauglichkeit für den Freizeit-, Einkaufs- und Erledigungsverkehr.
- P+R-Anlagen und Straßennetz an den Standorten sind an der Belastungsgrenze. Es mangelt an alternativen Zubringern zu den attraktiven Schnellbahnknoten.

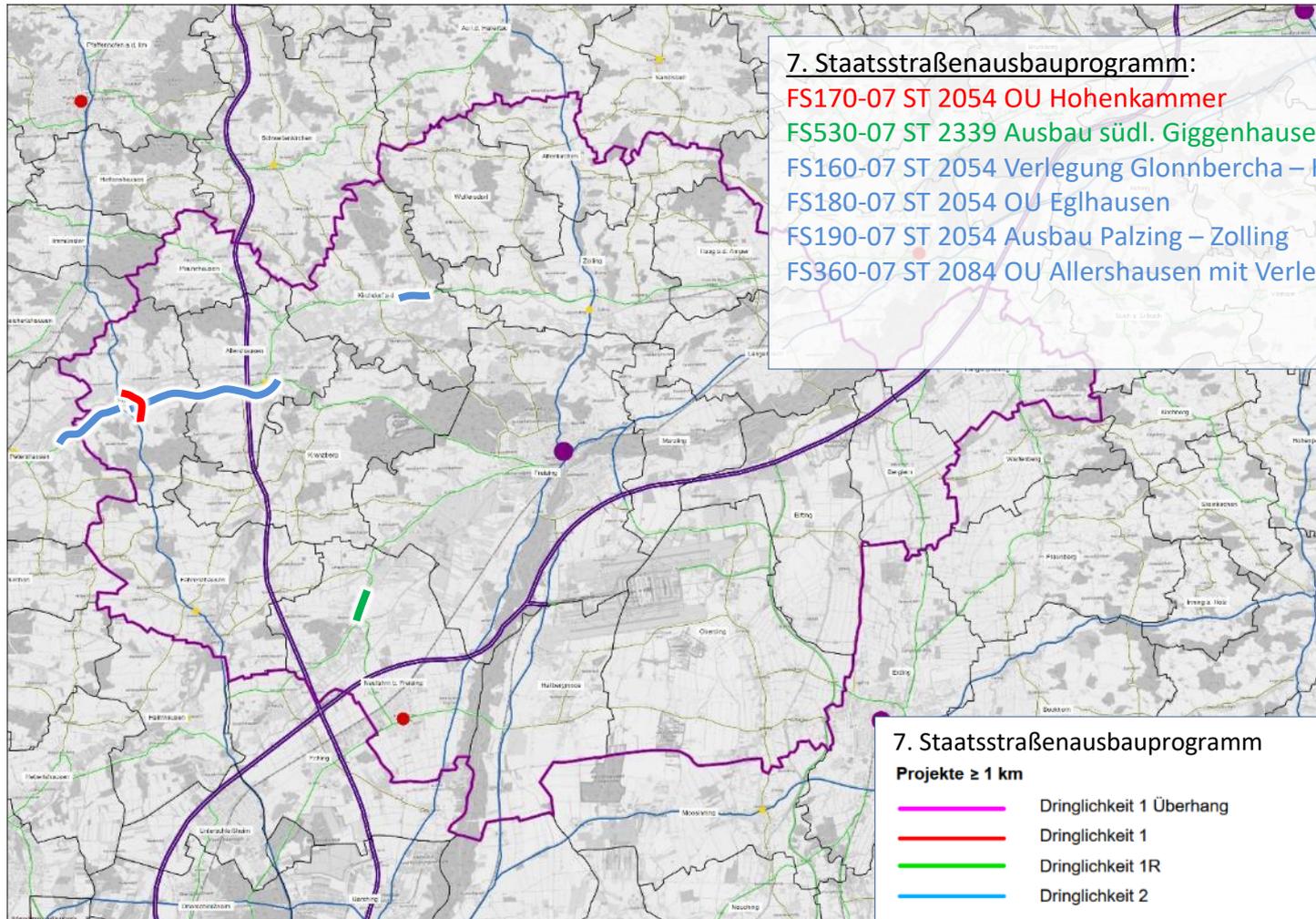
Analyse MIV Kapazitätsengpässe – Analyse



Analyse MIV BVWP 2030

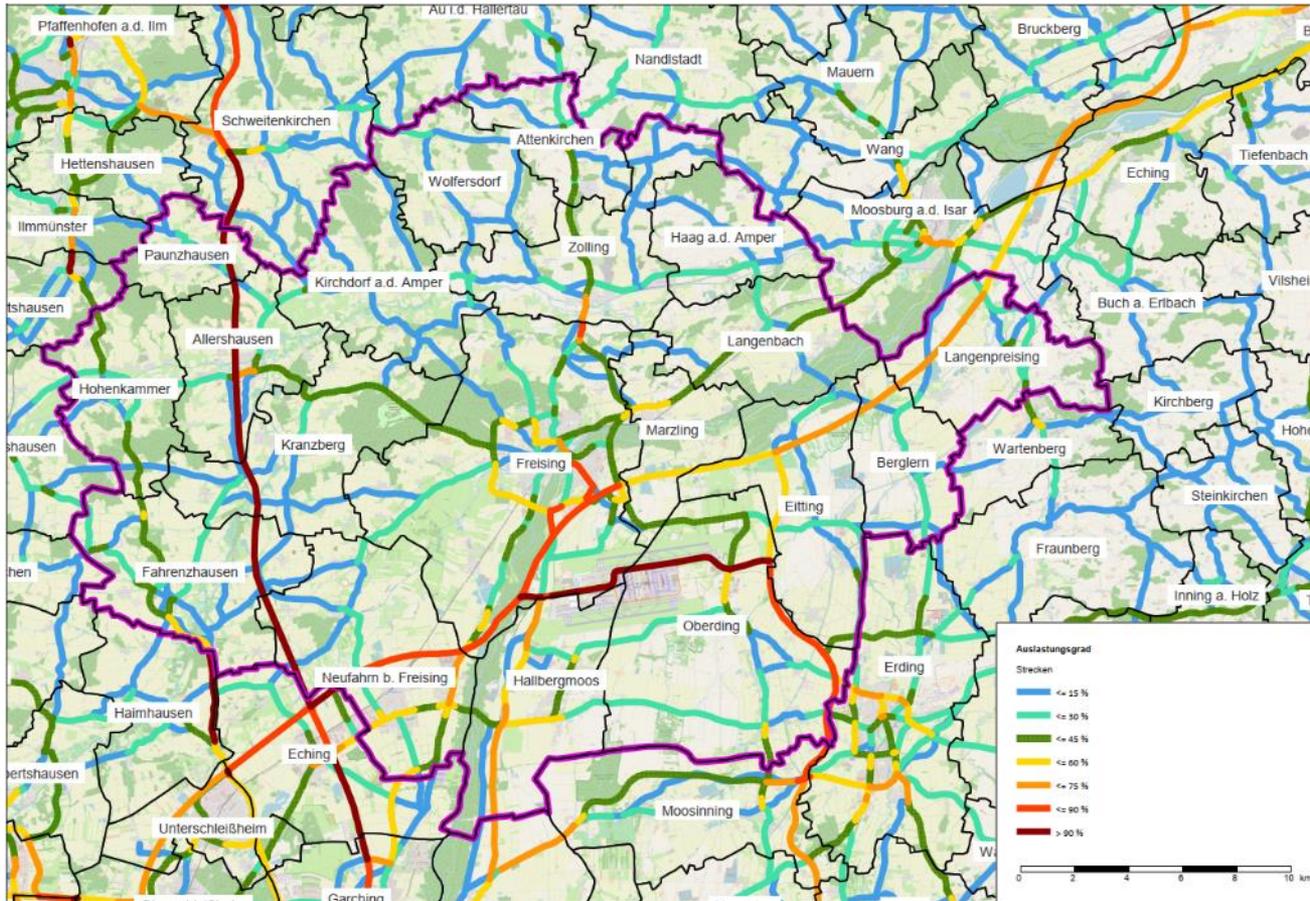


Analyse MIV 7. Ausbauprogramm für Staatsstraßen in Bayern



Analyse MIV

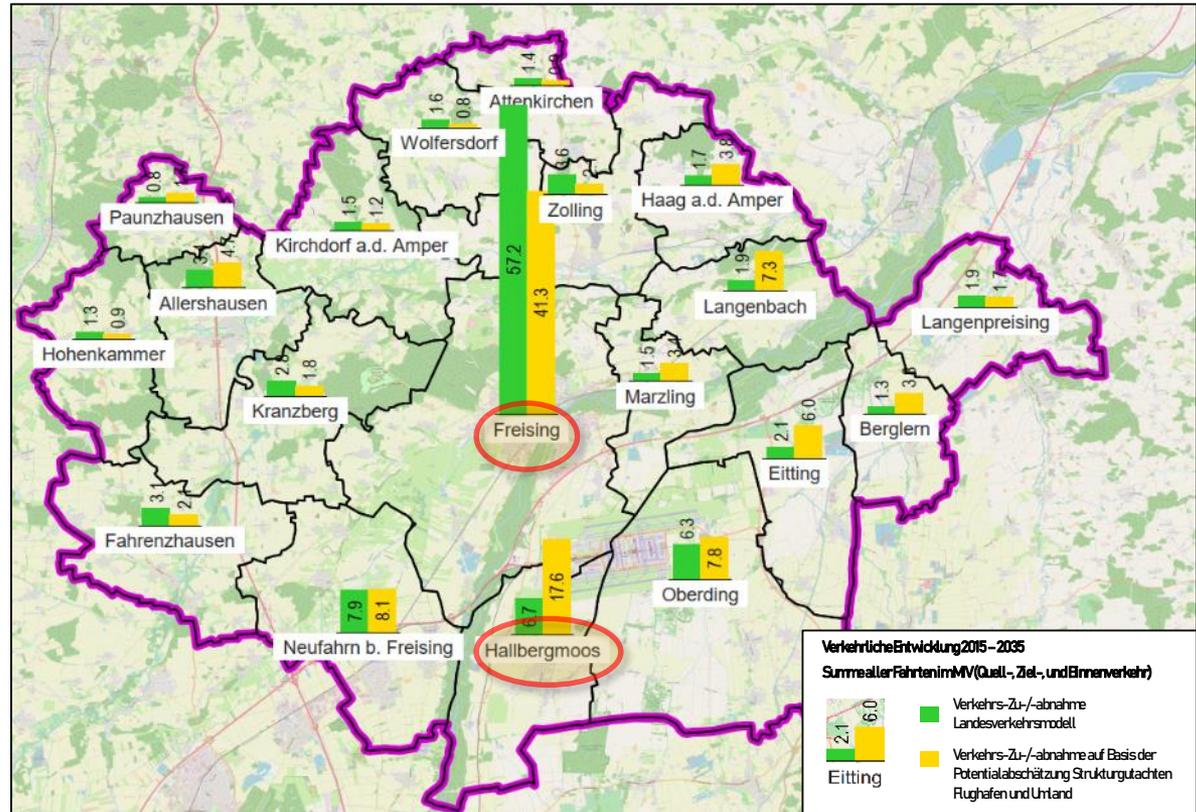
Kapazitätsengpässe – Prognose 2035 Landesverkehrsmodell



Trotz erfolgter Ausbaumaßnahmen entsprechend der Bauprogramme (Horizont 2030) werden die Kapazitätsengpässe nicht wesentlich reduziert bzw. auf benachbarte Streckenabschnitte verlagert. Die Straßenbaumaßnahmen werden die Kapazitätsengpässe nicht wesentlich mindern können.

Analyse MIV Einordnung Landesverkehrsmodell

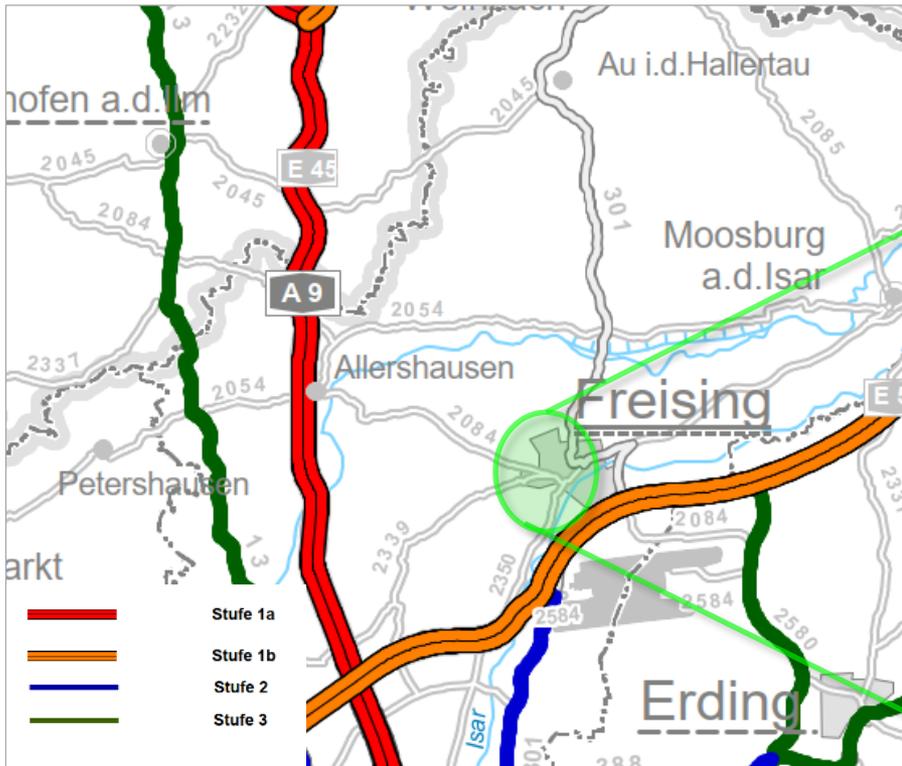
- Vergleich der Fahrtendifferenz (Analyse/ Prognose)
 - Landesverkehrsmodell
 - Mittelwert der Potentialabschätzung des „Strukturgutachten Flughafen und Umland“ aus dem Potential Wohnen und Gewerbe



Das Wachstum des Neuverkehrs durch Siedlungsentwicklung (Wohnen und Gewerbe) wird in der Region MIA durch das Landesverkehrsmodell gut abgebildet. Das Verkehrsmodell des Freistaats stellt in der Region MIA ein gutes Planungswerkzeug dar.

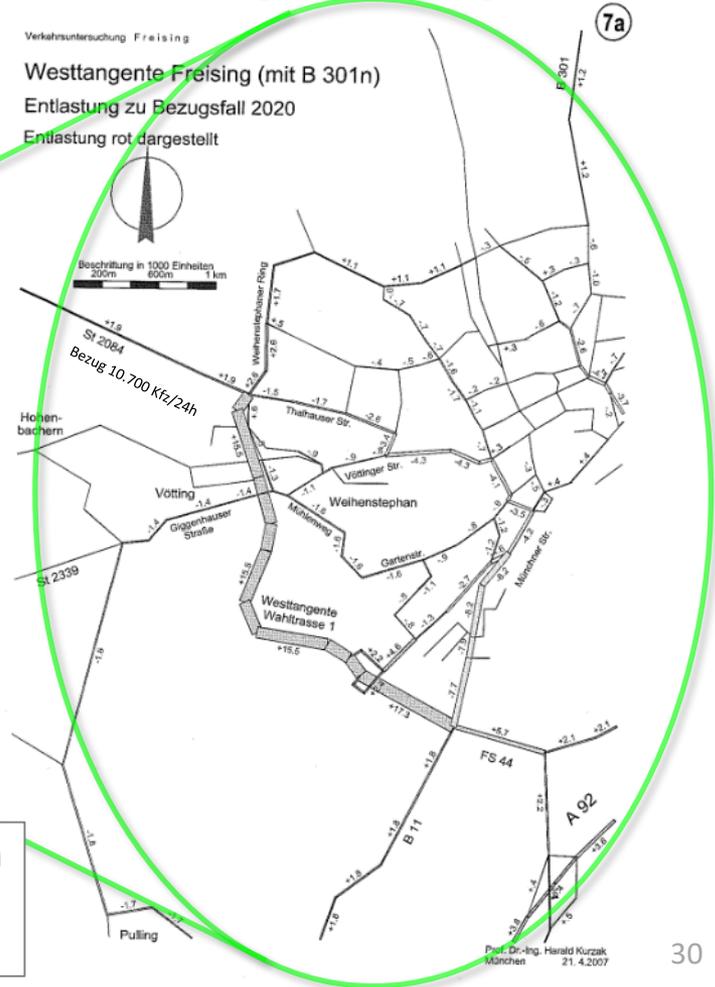
Analyse MIV Ausbaumaßnahmen

Strategisches Netz des Freistaates Bayern im Bereich der Region MIA



Weiträumige Effekte von größeren Ausbaumaßnahmen werden nicht in ausreichendem Maße (zuständigkeitsübergreifend) berücksichtigt

Umgriff Verkehrsuntersuchung Westtangente Freising 2007



Die **Netzplanung** ist eine Voraussetzung für eine systematische Verbesserung und Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur.

Die Netzplanung dient der

- **Festlegung von Qualitätsstandards** entsprechend der Netzfunktion der Verbindungen,
- Feststellung von **Netzlücken und Schwachstellen** im Netz,
- Aufstellung von **Maßnahmenprogrammen**,
- Schaffung einer **Dringlichkeitsreihung** unter den erforderlichen Maßnahmen,
- als **Basis zur Sicherung der erforderlichen Haushalts** und gegebenenfalls Fördermittel.

Vorhandene Netzplanung

Stadt Freising:

- Stadtentwicklungsplan STEP Freising 2030 – ZIELE:
 - Umsetzung eines Fußgänger und Radwegenetzes unter Berücksichtigung wichtiger Quell- und Zielorte
 - Umsetzung des beschlossenen Radwegekonzeptes
 - Abbau von Netzlücken im nmlV
 - Abbau der Trennwirkung von Isar, Bahn, und Bundesstraße B11
- Mobilitätskonzept Stadt Freising 2018 (mit Zielnetzplanung für den Stadtbereich Freising)

Landkreiskonzept Freising 2014

(Zielnetz für Alltagsrouten mit Maßnahmen zum Radwegebau und Wegeertüchtigung)

Landkreis Erding hat keine eigene Netzplanung (außer dem Netz aus Bayernnetz für Radler)

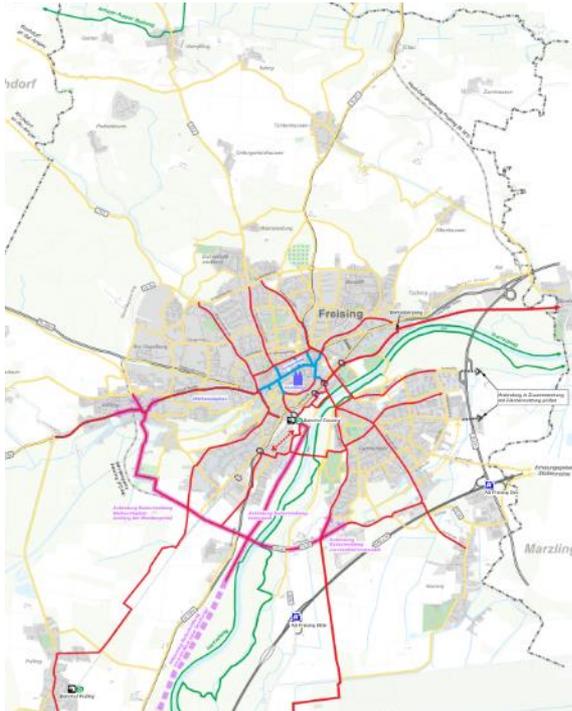
Stadt Erding Radverkehrskonzept aus 2013

(Schnittstellen in den Projektraum nach Oberding, Eitting und Berglern)

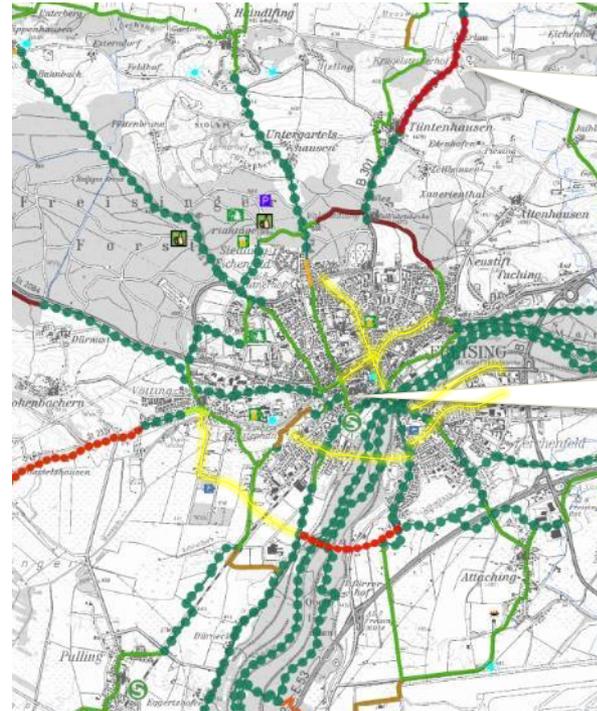
Analyse Radverkehr

Schnittstelle Stadt Freising – Umland

Mobilitätskonzept Stadt Freising
2019



Landkreisentwicklungs-konzept
2014 Landkreis Freising

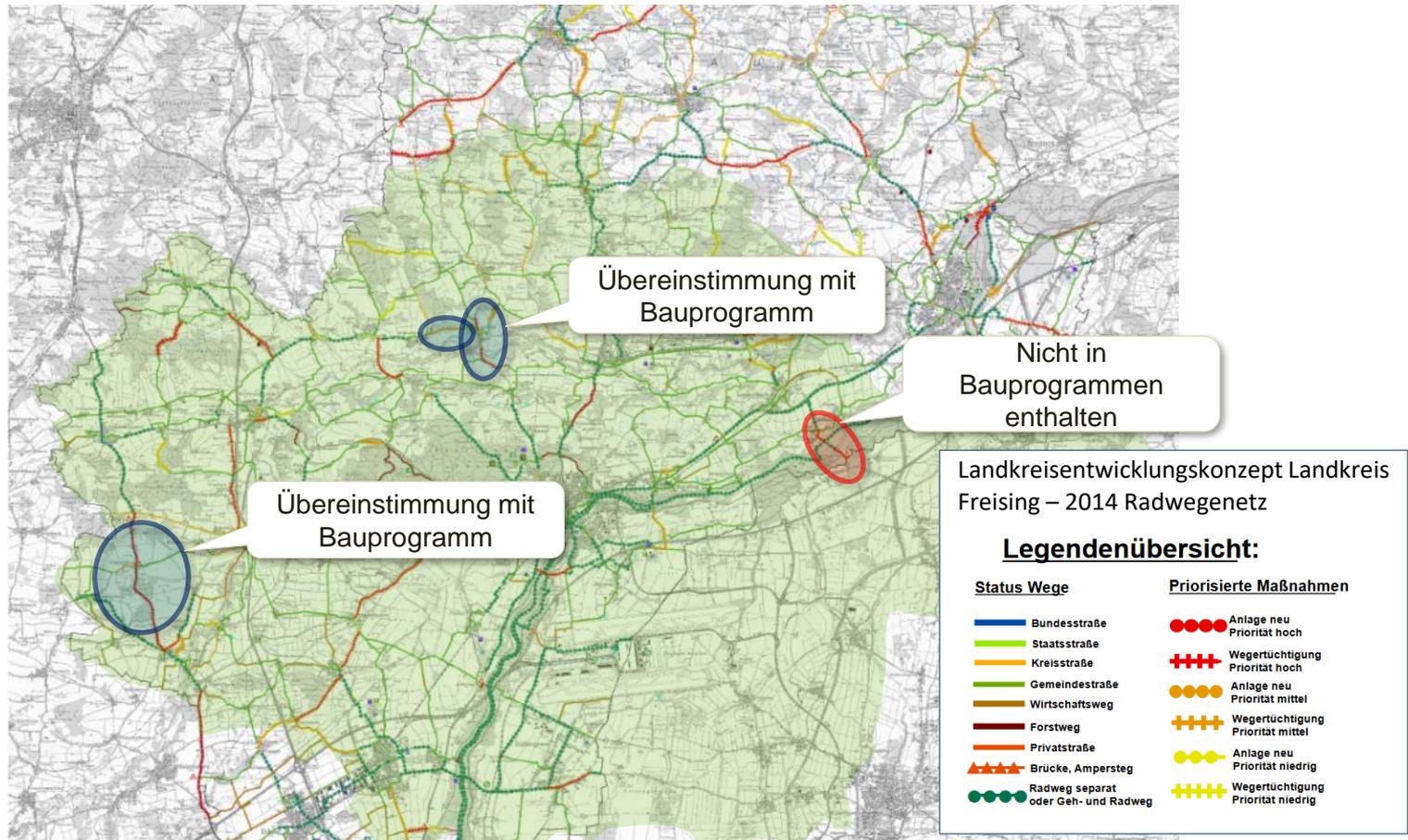


Die nördlichen Überland-Radrouten finden im Mobilitätskonzept der Stadt wenig Beachtung

Routen des Mobilitätskonzeptes existiert im Landkreiskonzept nicht

- Abgleich Haupttroutennetz der Stadt Freising / Radwegekonzept des Landkreises
- Routen und Wege der Stadt werden nicht im Umland fortgesetzt werden und umgekehrt
- Diskrepanzen in den Netzen untergraben ggf. die Wirksamkeit der Netzplanung

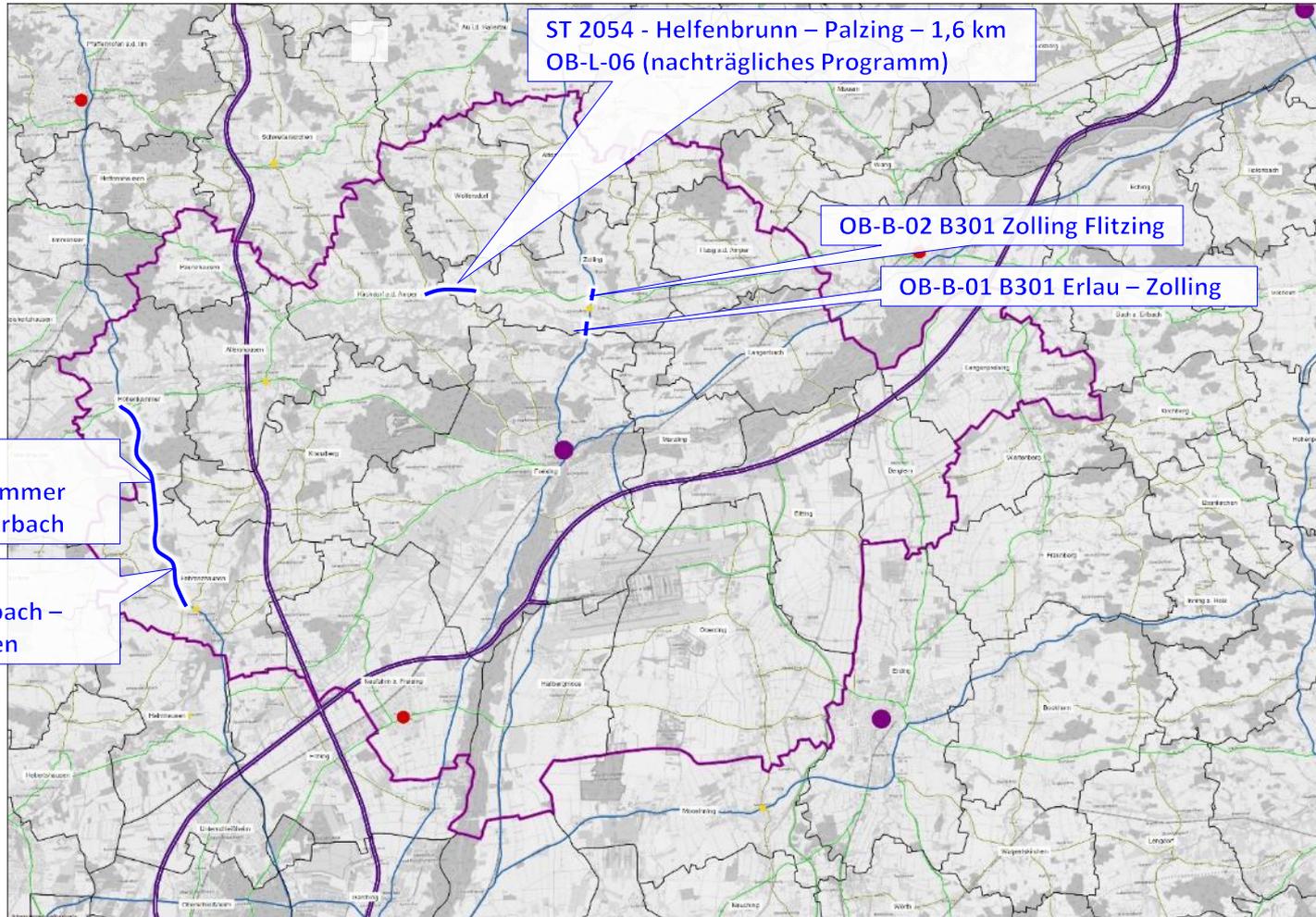
Analyse Radverkehr Radwegenetz Landkreisentwicklungs-konzept



Quelle: Landratsamt Freising – Landkreisentwicklungs-konzept - Radwegenetz
https://www.kreisfreising.de/fileadmin/user_upload/Aemter/Bauamt/Landkreisentwicklungs-konzept/Seite_57.pdf

Analyse Radverkehr

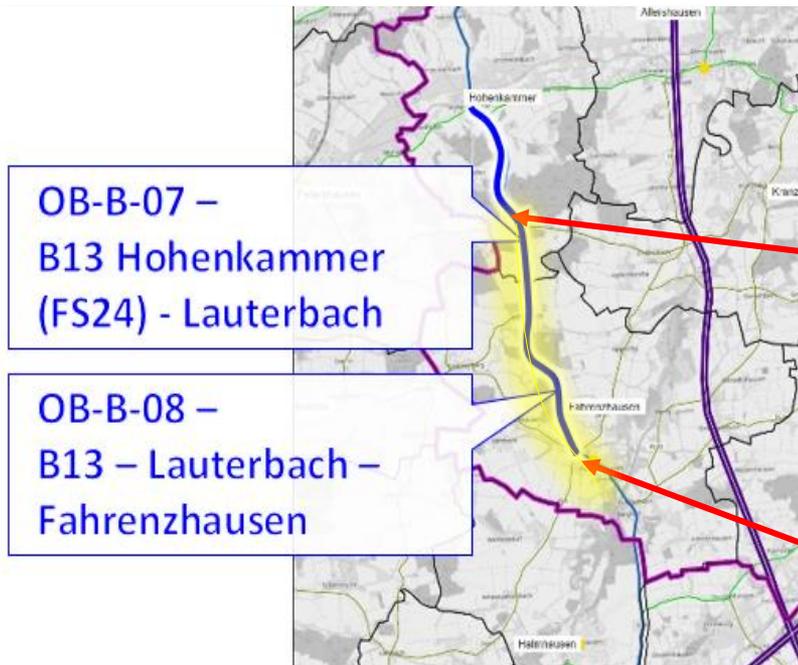
Ausbau Bundes- und Staatsstraßen 2015 - 2019



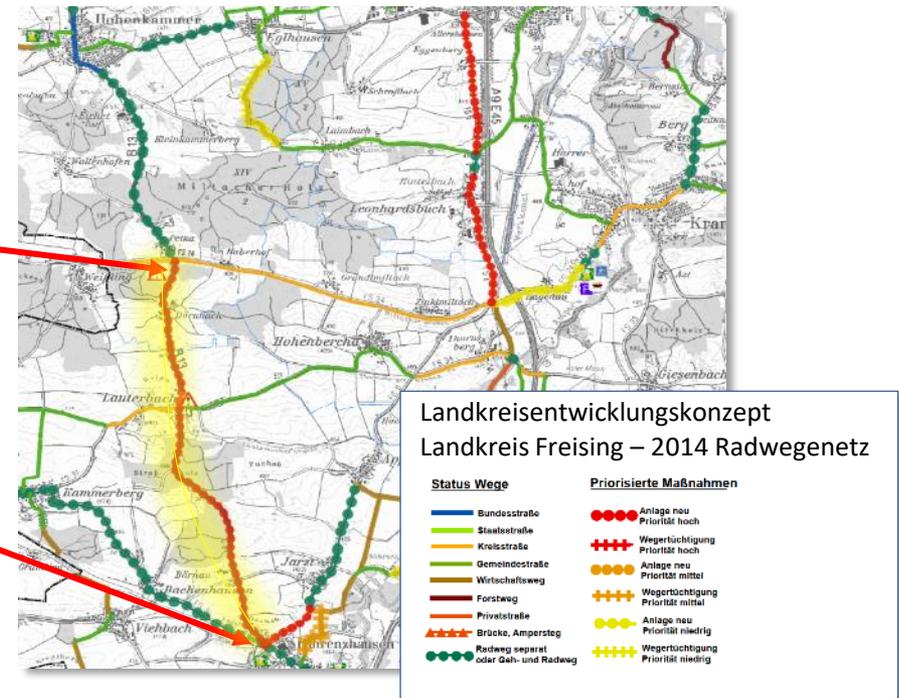
Analyse Radverkehr

Ausbauprogramme - Landkreisentwicklungskonzept

Ausbauprogramm Bauamt



Landkreisentwicklungskonzept LK FS

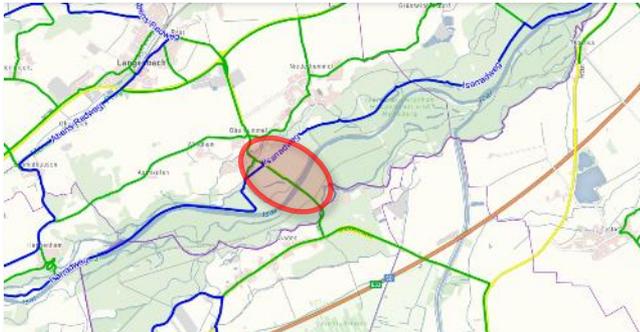


- Landkreis FS
- Im Landkreiskonzept als wichtige Neuanlage identifiziert
- im Ausbauprogramm des Bauamtes wurde der Bedarf aufgegriffen

Analyse Radverkehr

Schnittstelle Landkreis Freising – Landkreis Erding

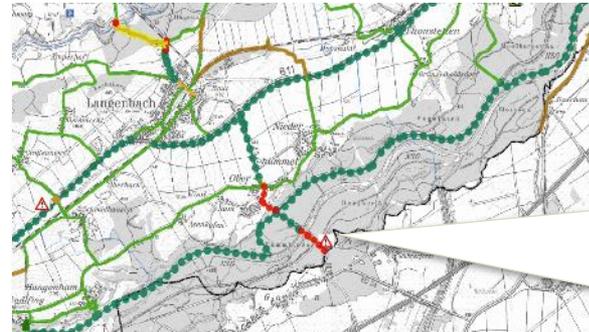
Bayernnetz für Radler



Fotos: Schlothauer & Wauer

- Landkreisgrenze FS / ED / FFH Gebiet
- Netzbruch im Landkreis-Entwicklungskonzept identifiziert
- Bislang keine Verbesserung dieser Wegebeziehung

Landkreisentwicklungskonzept LK FS 2014



Handlungsbedarf 2014:

- FS 13 Oberhummel – Gaden:
- OD Oberhummel Anlage Radspur
 - Bau eines separaten Radweges mit Isarquerung zwischen Oberhummel und Landkreisgrenze

Status heute:

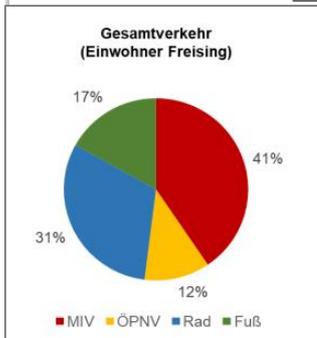
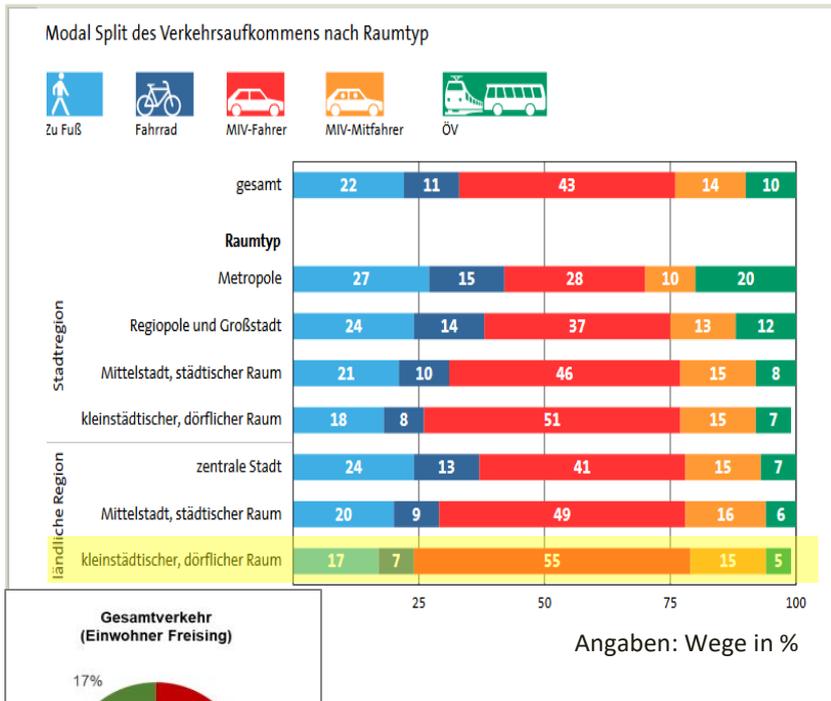
die Isarquerung hat lediglich für Fußgänger einen schmalen Randstreifen

an der ED 19 entlang gibt es keinen Begleit-Fuß-/ Radweg

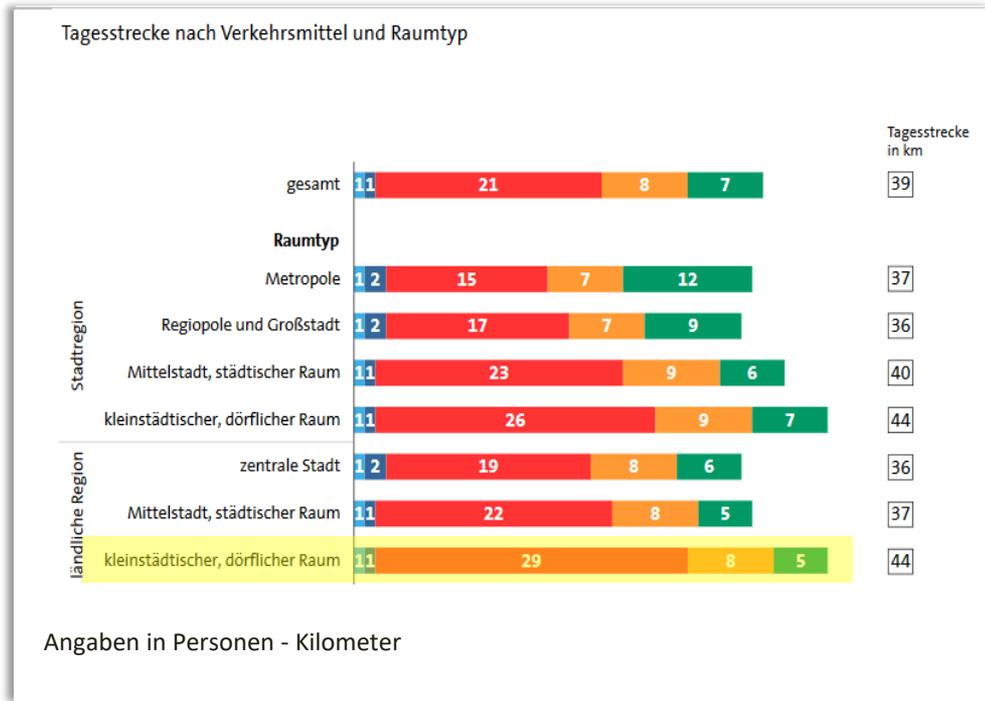
Bei Planung und Realisierung von Verkehrsangeboten werden die Interessen des Radverkehrs oft nicht ausreichend berücksichtigt.

Analyse Radverkehr Modal Split im ländlichen Raum

Modal Split



... unter Berücksichtigung der Verkehrsleistung:



Im ländlichen Raum wird das Fahrrad nur einen geringen Beitrag zur Entlastung der Straßen leisten können. Hier wird der ÖPNV die wichtigste Alternative zum Auto bleiben. Im verdichteten Raum wird das Fahrrad bei intensiver Förderung spürbar zur Entlastung der Straßen beitragen.

Fünf Leitgedanken / Kernpunkte aus der Analyse MIV & NMIV

- Die Straßenbaumaßnahmen werden die Kapazitätsengpässe nicht wesentlich mindern können.
- Weiträumige Effekte von größeren Ausbaumaßnahmen werden nicht in ausreichendem Maße (zuständigkeitsübergreifend) berücksichtigt
- Bei Planung und Realisierung von Verkehrsangeboten werden die Interessen des Radverkehrs oft nicht ausreichend berücksichtigt.
- Im ländlichen Raum wird das Fahrrad nur einen geringen Beitrag zur Entlastung der Straßen leisten können. Hier wird der ÖPNV die wichtigste Alternative zum Auto bleiben.
- Im verdichteten Raum wird das Fahrrad bei intensiver Förderung spürbar zur Entlastung der Straßen beitragen.

Integriertes Mobilitätskonzept für die mittlere Isarregion & Ampertal



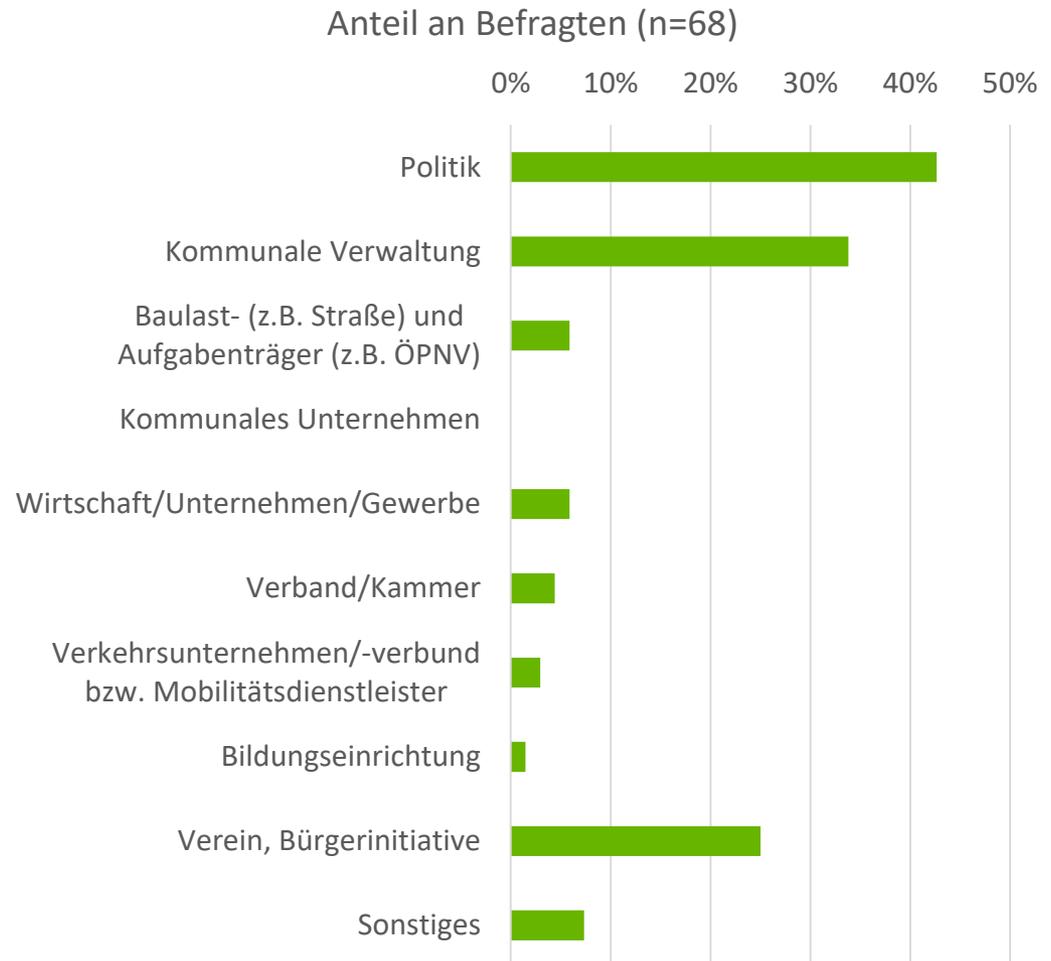
Technische Universität München
 Ingenieur fakultät Bau Geo Umwelt
 Professur für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung
 Arcisstraße 21
 80333 München

Green City Experience GmbH
 Albert-Roßhaupter-Str. 32
 81369 München

SCHLOTHAUER & WAUER
 Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbh
 Zweigniederlassung München
 Richard-Reitzner-Allee 1
 85540 Haar

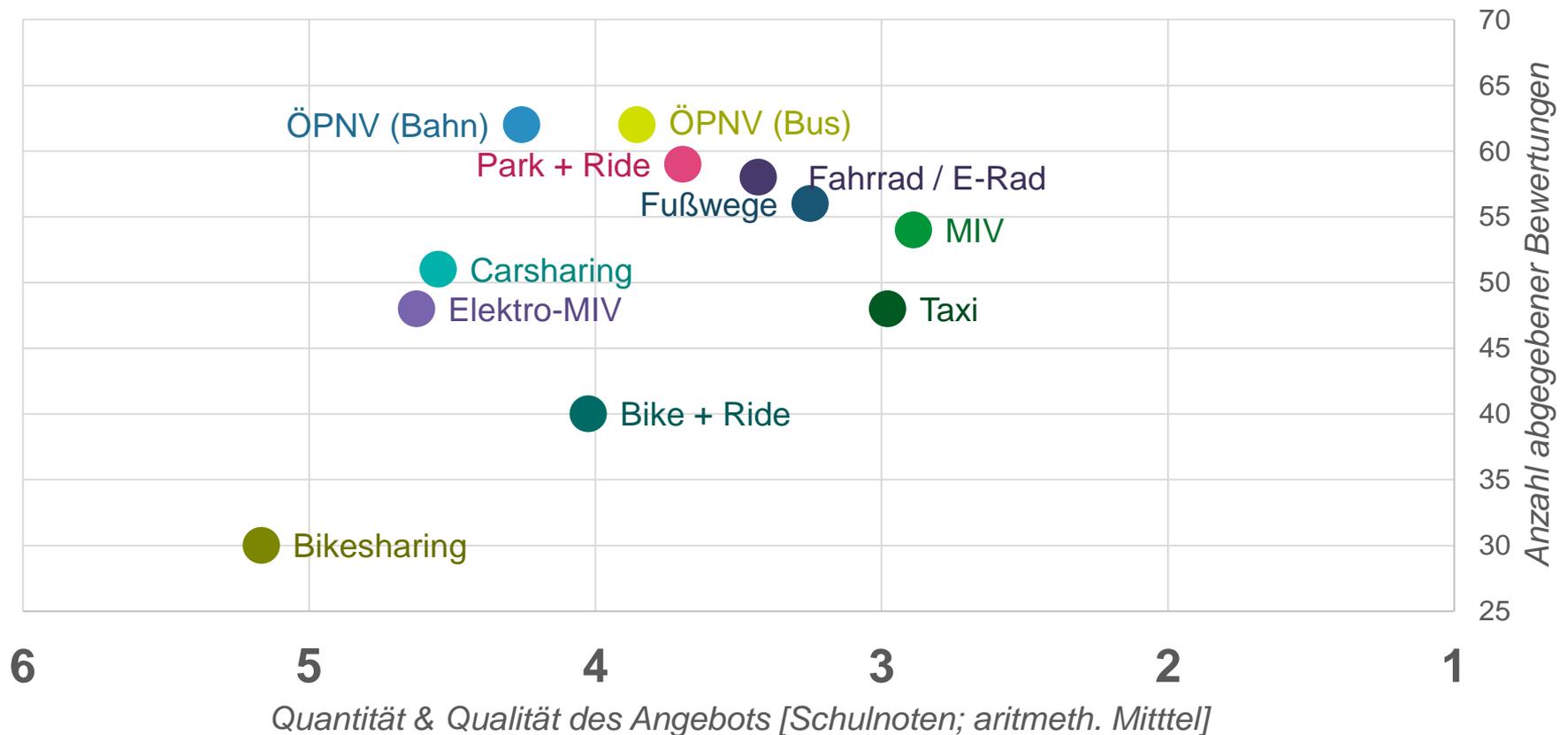
Befragung und Stichprobe

- Akteurs- und Expertenbefragung für das integriertes Mobilitätskonzept
- Befragungszeitraum Dezember 2018 bis Januar 2019 (Online-Befragung)
- Einladung und Erinnerung per E-Mail
- Rücklauf:
 - 128 Aufrufe des Fragebogens
 - 68 vollständig ausgefüllte Fragebögen



Bestandsqualität

Wie bewerten Sie grundsätzlich die Qualität und Quantität des Angebots für die folgenden Verkehrsmittel in der Region MIA?



SWOT-Analyse: Übersicht

Stärken (Strengths)

- Lage an (über)regionaler Erschließungsinfrastruktur
 - Autobahnen (A9 & A92)
 - Bahnverbindung von München-Landshut/Regensburg
 - S-Bahn München
 - Internationaler Flughafen
- Nähe zu München bzw. Lage in der Metropolregion
- Akteurskooperation
- Radverkehr und ÖPNV (in Kernbereichen)

Schwächen (Weaknesses)

- Punktuelle Überlastung der Infrastruktur: insbes. Straßen und ÖPNV in Stoßzeiten
- ÖPNV
 - Verbindungen insbes. in ländl. Bereichen
 - Taktung
 - Zuverlässigkeit
- Nähe zu München
- Flughafen als Verkehrsauslöser (wenig Kontrolle)
- Radverkehr im ländlichen Bereichen

Chancen (Opportunities)

- Bahn-Infrastruktur-Projekte
 - Erweiterungen des Netzes der S-Bahn München (auch U-Bahn)
 - Verbesserte Anbindung des Flughafens
- ÖPNV mit Straßeninfrastruktur-Entlastungspotenzial
- Gezielter Ausbau von Straßeninfrastruktur
- Ausbaupotenziale Radinfrastruktur
- Förderprogramme und –mittel zur Finanzierung von Maßnahmen (Bund, Land)
- Starker Handlungsdruck als Auslöser von Aktivitäten

Risiken (Threats)

- Wachstum
 - Bevölkerung und Wohlstand
 - Wirtschaft (Pendler und Güter)
 - Großraum München generell
 - Flughafen (u.a. 3. Start- und Landebahn)
- Gefühlte und reale Abhängigkeit vom MIV
- Ausbau der Straßeninfrastruktur („Rebound-Effekte“)
- Fokus auf Außen- statt auf Innenentwicklung
- Langsame Entwicklung und Prozesse
- Interessensdivergenzen unterschiedlicher Akteure
- Verfügbarkeit von Finanzen und generell steigende Kosten
- „Weiter wie bisher“

Wichtige Veränderungen in der Region MIA in den letzten Jahren

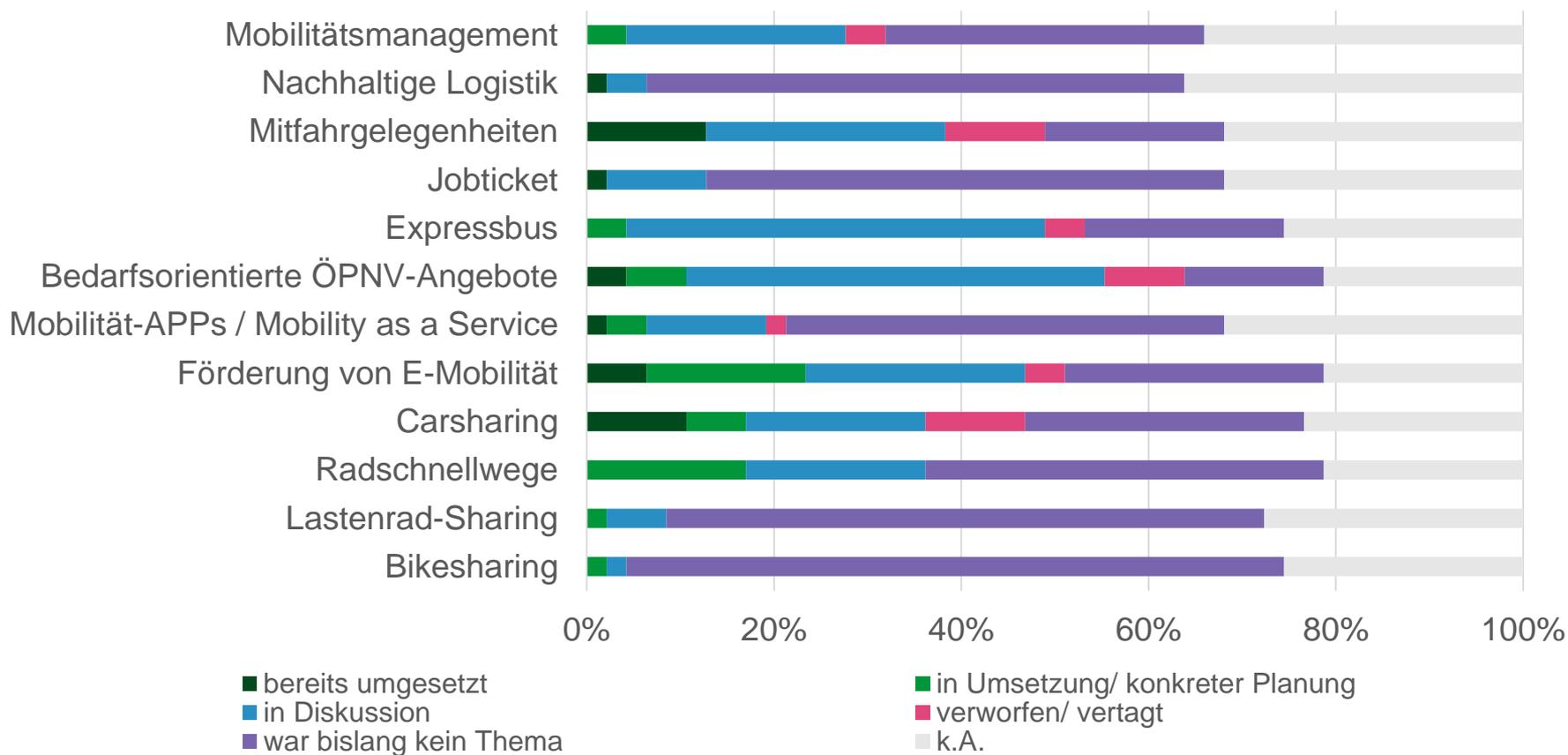
- Starkes Wachstum der Region in allen Facetten
 - Bevölkerung
 - Wirtschaft und Pendler
 - Mobilitätsnachfrage und damit auch Verkehrsaufkommen
 - Weiteres starkes Wachstum des Flugverkehrs und des Flughafens
- Infrastrukturausbau erfolgt verstärkt im MIV und ÖPNV
 - Straßennetz mit Verbesserungen
 - Qualitative und quantitative Angebotsverbesserungen im ÖPNV
 - S-Bahn
 - Bahn (Flughafenanschluss ÜFEX)
 - Busangebote
- Fokus von Ausbaumaßnahmen auf den MIV
- Stellenweise Vernachlässigung / Reduzierung des ÖPNV
- Beginnende positive Veränderungen beim Thema Radverkehr
- Beginnende Entwicklung neuer und innovativer Mobilitätsformen (Sharing, E-Mobilität, flexiblerer ÖPNV)

Was sind Hindernisse bei der Umsetzung von wichtigen Maßnahmen/Projekten?

Projekt	Finanzierung	Politischer Wille	Schwierigkeiten bei Kooperationen	Fehlender Einsatz wichtiger Akteure	Rechtliche /formale Gründe	Gescheiterte Vorprojekte	Projekt ist noch nicht ausgearbeitet
Anbindung Flughafen	18,2%	18,2%	0,0%	0,0%	18,2%	0,0%	18,2%
Ausbau Radinfrastruktur	14,6%	14,6%	12,5%	18,8%	12,5%	0,0%	6,3%
Intermodalität/ Vernetzung	0,0%	0,0%	25,0%	25,0%	25,0%	0,0%	25,0%
Maßnahmen Fußverkehr	7,1%	35,7%	21,4%	21,4%	14,3%	0,0%	0,0%
Neu-/Ausbau Straßeninfrastruktur	15,1%	30,2%	7,5%	15,1%	7,5%	3,8%	11,3%
Neue Mobilitätsangebote	25,9%	22,2%	3,7%	18,5%	3,7%	11,1%	3,7%
ÖPNV allgemein	30,2%	17,0%	7,5%	15,1%	5,7%	3,8%	15,1%
ÖPNV Bahn	18,2%	36,4%	9,1%	18,2%	0,0%	0,0%	18,2%
ÖPNV Bus	31,3%	28,1%	6,3%	12,5%	0,0%	6,3%	9,4%
ÖPNV S-Bahn	28,1%	25,0%	9,4%	21,9%	9,4%	0,0%	3,1%
ÖPNV U-Bahn	20,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	20,0%	20,0%
Sonstiges	16,7%	16,7%	16,7%	16,7%	8,3%	4,2%	12,5%
Gesamtergebnis	21,3%	22,3%	9,4%	16,3%	7,8%	3,8%	10,0%

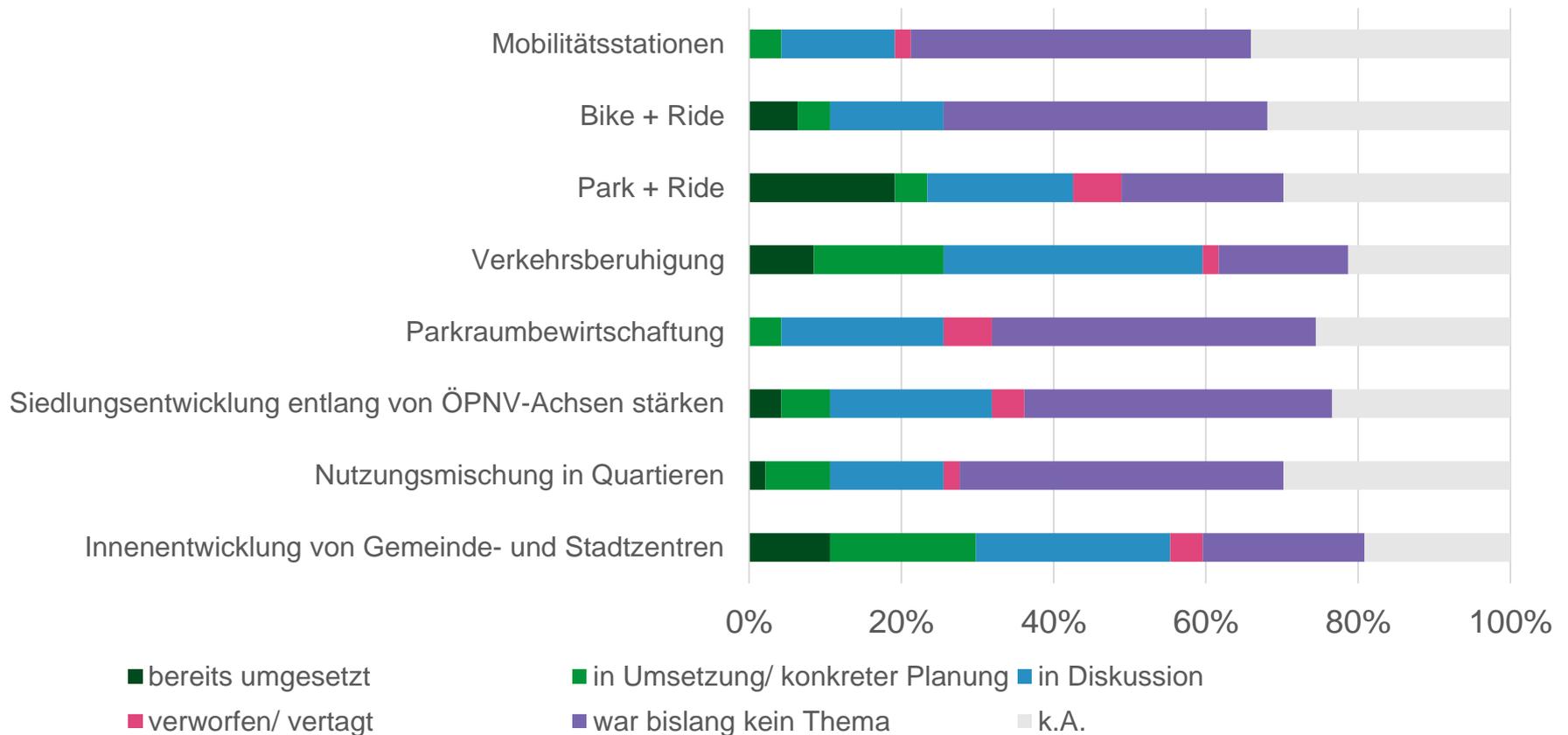
Mobilität der Zukunft

Welche der folgenden Mobilitätsformen der Zukunft haben bei Ihnen vor Ort Relevanz?



Konzepte zur Verkehrsreduktion

Welche der folgenden Konzepte zur Reduzierung und Verlagerung von Verkehr haben bei Ihnen vor Ort besondere Relevanz?



Fünf Leitgedanken / Kernpunkte aus den Befragungsergebnissen

- Die Hauptachsen des **ÖPNV** stehen – wenn auch überlastet – gut da; jedoch bestehen große **Unterschiede der Erschließungsqualität** im Gesamtraum mit entsprechendem Verbesserungsbedarf.
- Ein Ausbau von **Infrastruktur** und Angeboten ist mit Plan und Strategie nötig: Raum- und Infrastrukturentwicklung haben eine zentrale **Steuerungsfunktion** für die Mobilität der Zukunft.
- Neue und **innovative Mobilitätsformen** wie auch der **Radverkehr** haben in der Region MIA noch große **Konkretisierungs- und Umsetzungspotenziale**.
- Die Haupt-**Hindernisse** für die Umsetzung neuer Projekte sind **finanzieller** und **politischer** Natur – **gemeinsame** Ansätze aller Akteure der Region MIA sind erfolgsentscheidend.
- „Weiter so“ ist – angesichts des in vielerlei Hinsicht erwarteten **Wachstums** – keine Option; es gilt, die sich auftuenden **Chancen** zu **nutzen** und die **Risiken** zu **minimieren**.
- [Die Ergebnisse der MIV-Bestandanalyse spiegeln sich auch in der Befragung wider: Die Erschließung der Region durch den MIV ist hochwertig aber punktuell jenseits der Belastungsgrenzen.]

Problempphase

Haben Sie Verständnisfragen zu den Vorträgen?

Fünf Leitgedanken / Kernpunkte aus der Analyse MIV & NMIV

- Die starke räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten/Ausbildung bestimmt Mobilitätsmuster in der Region.
- Die Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs im Fuß- und Radverkehr ist, insbesondere in den ländlichen Kommunen, vielfach unbefriedigend.
- Starke Ausrichtung des Linienbusnetzes auf Freising und große Lücken im ÖPNV-Netz zwischen den Landkreisen.
- Einseitige Ausrichtung des ÖPNV auf den Schüler- und Pendlerverkehr bedingt Untauglichkeit für den Freizeit-, Einkaufs- und Erledigungsverkehr.
- P+R-Anlagen und Straßennetz an den Standorten sind an der Belastungsgrenze. Es mangelt an alternativen Zubringern zu den attraktiven Schnellbahnknoten.

Fünf Leitgedanken / Kernpunkte aus der Analyse MIV & NMIV

- Die Straßenbaumaßnahmen werden die Kapazitätsengpässe nicht wesentlich mindern können.
- Weiträumige Effekte von größeren Ausbaumaßnahmen werden nicht in ausreichendem Maße (zuständigkeitsübergreifend) berücksichtigt
- Bei Planung und Realisierung von Verkehrsangeboten werden die Interessen des Radverkehrs oft nicht ausreichend berücksichtigt.
- Im ländlichen Raum wird das Fahrrad nur einen geringen Beitrag zur Entlastung der Straßen leisten können. Hier wird der ÖPNV die wichtigste Alternative zum Auto bleiben.
- Im verdichteten Raum wird das Fahrrad bei intensiver Förderung spürbar zur Entlastung der Straßen beitragen.

Fünf Leitgedanken / Kernpunkte aus den Befragungsergebnissen

- Die Hauptachsen des **ÖPNV** stehen – wenn auch überlastet – gut da; jedoch bestehen große **Unterschiede der Erschließungsqualität** im Gesamtraum mit entsprechendem Verbesserungsbedarf.
- Ein Ausbau von **Infrastruktur** und Angeboten ist mit Plan und Strategie nötig: Raum- und Infrastrukturentwicklung haben eine zentrale **Steuerungsfunktion** für die Mobilität der Zukunft.
- Neue und **innovative Mobilitätsformen** wie auch der **Radverkehr** haben in der Region MIA noch große **Konkretisierungs- und Umsetzungspotenziale**.
- Die Haupt-**Hindernisse** für die Umsetzung neuer Projekte sind **finanzieller** und **politischer** Natur – **gemeinsame** Ansätze aller Akteure der Region MIA sind erfolgsentscheidend.
- „Weiter so“ ist – angesichts des in vielerlei Hinsicht erwarteten **Wachstums** – keine Option; es gilt, die sich auftuenden **Chancen** zu **nutzen** und die **Risiken** zu **minimieren**.
- [Die Ergebnisse der MIV-Bestandanalyse spiegeln sich auch in der Befragung wider: Die Erschließung der Region durch den MIV ist hochwertig aber punktuell jenseits der Belastungsgrenzen.]

Problempphase

Evaluations-Arbeitsgruppen

- Ist die vorgestellte Analyse mit ihren Kernpunkten aus Ihrer Sicht zutreffend?
- Welche Kernpunkte fehlen Ihnen?
- Welche möchten Sie anpassen?

→ Ergebnisse bitte dokumentieren

→ Fair Play: Geben Sie allen eine Chance, beizutragen

→ Präsentation: Das Wichtigste in 90 Sekunden pro Gruppe!

- Arbeitsgruppen A & B im Foyer rechts
- Arbeitsgruppe I vorne im Großen Sitzungssaal

Markt der Möglichkeiten

Teilnehmer am Markt der Möglichkeiten waren:

- IOKI: <https://ioki.com/company/>
- Stadtteilauto: <http://www.sta-fs.de/>
- EWALD: <https://e-wald.eu/>
- MVG Rad: <https://www.mvg.de/services/mobile-services/mvg-rad.html>
- Mitfahrbänke – Wang und Moosburg

Problempphase

Evaluations-Arbeitsgruppen

- Ist die vorgestellte Analyse mit ihren Kernpunkten aus Ihrer Sicht zutreffend?
- Welche Kernpunkte fehlen Ihnen?
- Welche möchten Sie anpassen?

→ Ergebnisse bitte dokumentieren

→ Fair Play: Geben Sie allen eine Chance, beizutragen

→ Präsentation: Das Wichtigste in 90 Sekunden pro Gruppe!

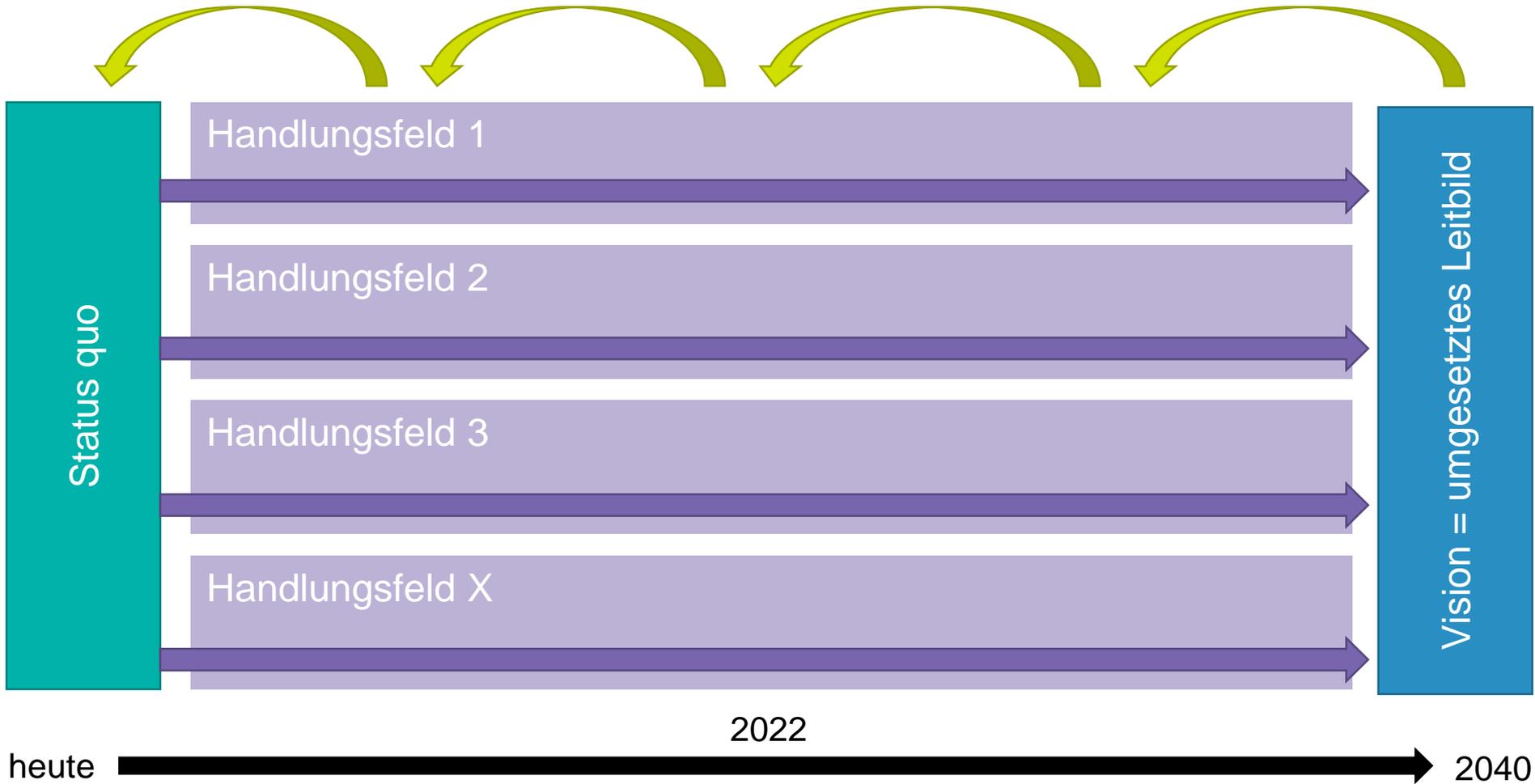
Problemphase

Ergebnisse der Gruppendiskussion

→ Das Wichtigste in 90 Sekunden

Einordnung durch die Experten

Visionsphase



Visionsphase

Leitsätze:

- sind abstrakt und normativ
- setzen Maßstäbe, nicht Maßnahmen
- beschreiben wie etwas sein soll, nicht was gemacht werden soll
- beschreiben einen neuer Status quo
- können auch einen aktuellen Status quo aufgreifen, wenn der schon passt

Visionsphase – Beispielhafte Leitsätze

Mit knappen Ressourcen wird verantwortungsbewusst umgegangen.

[Vision Mobilität Schweiz 2050]

Nicht: Der Ressourcenverbrauch soll um 15 Prozent sinken.

Visionsphase – Beispielhafte Leitsätze

Ausreichend Freiflächen sorgen in den Städten für frische Luft und halten Hochwasser von den Siedlungsgebieten fern. Die Landwirtschaft bewirtschaftet die Böden ressourcen- und trinkwasserschonend. Natürliche CO₂-Speicher wie Moore und Wälder werden effektiv geschützt.
[Regionalverband Großraum Braunschweig 2018 Masterplan 100% Klimaschutz]

Nicht: Sämtliche Landwirte sind aufgerufen unsere Ziele in Bezug auf den Klimaschutz zu erreichen.

Visionsphase – Beispielhafte Leitsätze

Die Nutzung der Verkehrssysteme ist für alle weitgehend ohne Hilfe möglich.

[Vision Mobilität Schweiz 2050]

Oder: Sämtliche Bushaltestellen und Bahnhöfe sind bis 2040 barrierefrei.

Nicht: Sämtliche Bushaltestellen und Bahnhöfe werden bis 2040 barrierefrei umgebaut.

Visionsphase



- I. Raumstruktur, Kooperation, regionale Vernetzung**
Prof. Dr.-Ing. Wulfhorst, TUM



- II. Infrastruktur, Angebot und Erreichbarkeit**
Elias Pajares, TUM



- III. Verkehrsmittel**
Ulrich Glöckl, Schlothauer & Wauer



- IV. (Mobilitäts-)Verhalten**
Tobias Michl, Green City



- V. Umwelt und Nachhaltigkeit**
Bärbel Hinterberger, Green City



- VI. Normen, Selbstbild/-verständnis und Verantwortung der AkteurInnen**
Iris Pollesch, Schlothauer & Wauer

Visionsphase

Gruppenphase 1: Jede Gruppe für sich

Gruppenphase 2: Themengleiche Gruppen gemeinsam: konsolidieren

Visionsphase

Vorstellung der Leitsätze durch die Patinnen und Paten

Einschätzung durch die Experten

Stimmungsbild

Ablauf des Zukunftsworkshops

Freitag

- „Problem“phase
 - Analyseergebnisse – 3 Kurzvorträge
 - Evaluationsgruppen
 - Konsolidierung der Ausgangslage
- Visionsphase
 - Themengruppen: Entwicklung von Visionsbausteinen
 - Konsolidierung im Plenum, Einordnung durch Experten
 - Diskussion und Stimmungsbild

Samstag

- Realisierungsphase
 - Backcasting: Was soll bis wann durch wen geschehen sein?
 - Plenum: Präsentation, Diskussion und Auswahl der wichtigsten Maßnahmen
 - Impuls und Informationen zur Finanzierung zukünftiger Mobilitätsangebote



Ergebnisse zu allen drei Phasen

Ausblick auf Samstag

Samstag, 9:00 – 12:30 Uhr

Achtung Raumwechsel: Klosterbibliothek nebenan

Realisierungsphase und Input zur Umsetzung

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

