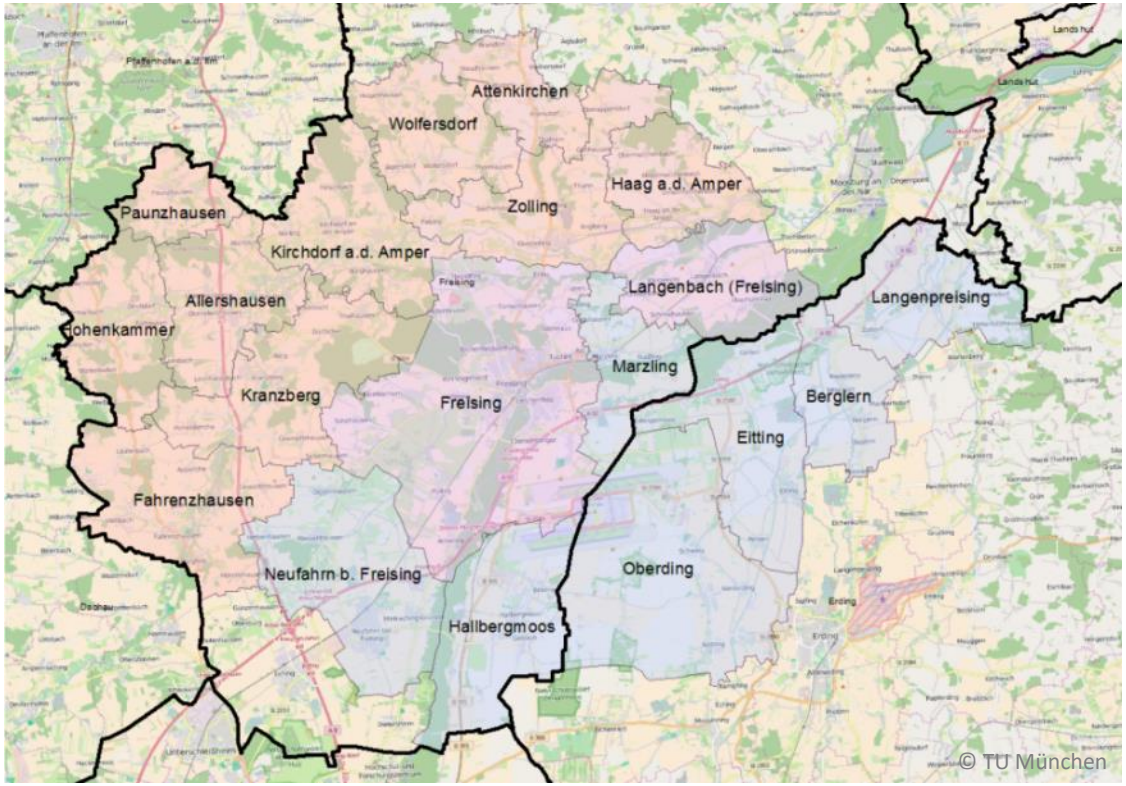
Integriertes Mobilitätskonzept für die mittlere Isarregion & Ampertal



Technische Universität München
Ingenieurfakultät 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

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

Visionsphase

Überarbeitete Leitsätze vom Freitag

I. Raumstruktur, Kooperation, regionale Vernetzung

- Hohe Lebens- und Mobilitätsqualität ist vor Ort sichergestellt
- Bezahlbarer Wohnraum ist in räumlicher Nähe zum Arbeitsplatz verfügbar
- Gemischte Nutzung Gewerbe – Wohnen ist über die Bauleitplanung festgesetzt (Mischgebiete)
- Die Menschen stärken das Quartier / das Dorf als Ort der Begegnung und Kommunikation (Nachbarschaften)
- Siedlungsentwicklung findet an Infrastrukturschwerpunkten statt
- Zentrale, regionale Infrastruktureinrichtungen liegen an strategisch günstigen Stellen/Verkehrsknoten
- Raumwirksame Entscheidungen werden interkommunal abgestimmt
  - v.a. zu großen Gewerbeansiedelungen
- Arbeitsplatzkonzentrationen haben hochwertigen ÖPNV-Anschluss

II. Infrastruktur, Angebot und Erreichbarkeit

- Chancen der Digitalisierung werden verantwortungsvoll genutzt
  - Verkehrsmittelübergreifende, intermodale Mobilitätsinformationsplattform
- Der Güterverkehr wird mit verträglichen Verkehrsmitteln gestaltet
  - Kleinteiliger Lieferverkehr wird zentral organisiert
  - Überregionaler Güterverkehr wird auf der Schiene abgewickelt
- Alle Verkehrsmittel / Verkehrsinfrastruktur sind barrierefrei
- Die Infrastruktur wird hinsichtlich Kapazitätseffizienz, Sicherheit und Umweltauswirkungen optimiert
- Innerörtliche Verkehrsinfrastruktur ist mit Priorität auf Fuß- und Radverkehr ausgerichtet
- Der Ansatz „Stadt / Dorf der kurzen Wege“ ist das Ziel der kommunalen Bauleitplanung
  - Ziele des täglichen Bedarfs sind für jeden im direkten Wohnumfeld gut erreichbar

III. Verkehrsmittel

- In der Region MIA besteht ein flächendeckendes, vernetztes, bedarfsgesteuertes, ökonomisch realisierbares, ökologisch verträgliches Mobilitätssystem.
- Erweiterter Umweltverbund (ÖV, Fußverkehr, Radverkehr, Carsharing, on-demand Service, Bikesharing, Taxi, flexible Bedienformen) ist so attraktiv, dass das Auto vermehrt nur dann benutzt wird, wenn es keine andere Möglichkeit gibt
- ÖPNV ist im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr attraktiver
  - Finanzielle Attraktivität / Kostenfreiheit
  - Bedienungshäufigkeit / -zeitraum
  - Reisezeit
  - Seilbahnen sind Teil des ÖPNV in Ballungsräumen
  - Expressbusse fahren auf Hauptstrecken
  - Express-S-Bahnen bedienen wichtige Haltestellen
  - Das Informationsangebot ist unkompliziert und schnell begreifbar aufbereitet
- Innovative Mobilitätstechnologien werden mit Augenmaß eingesetzt
  - Drohnen haben keine Zukunft
  - Ausgereiftes autonomes Fahren sorgt für eine bessere Auslastung der Straßen und einen potentiell kostengünstigeren ÖPNV

IV. (Mobilitäts-)Verhalten

- Digitale Kommunikationsformen nehmen zu und ersetzen Wege
- Aktiv gelebte Dorf- und Quartiersgemeinschaften bündeln Mobilitätsbedürfnisse und reduzieren den Verkehrsaufwand
- Alle Personen gestalten ihre Mobilität verkehrsvermeidend (Wohnen / Arbeit / Einkaufen)

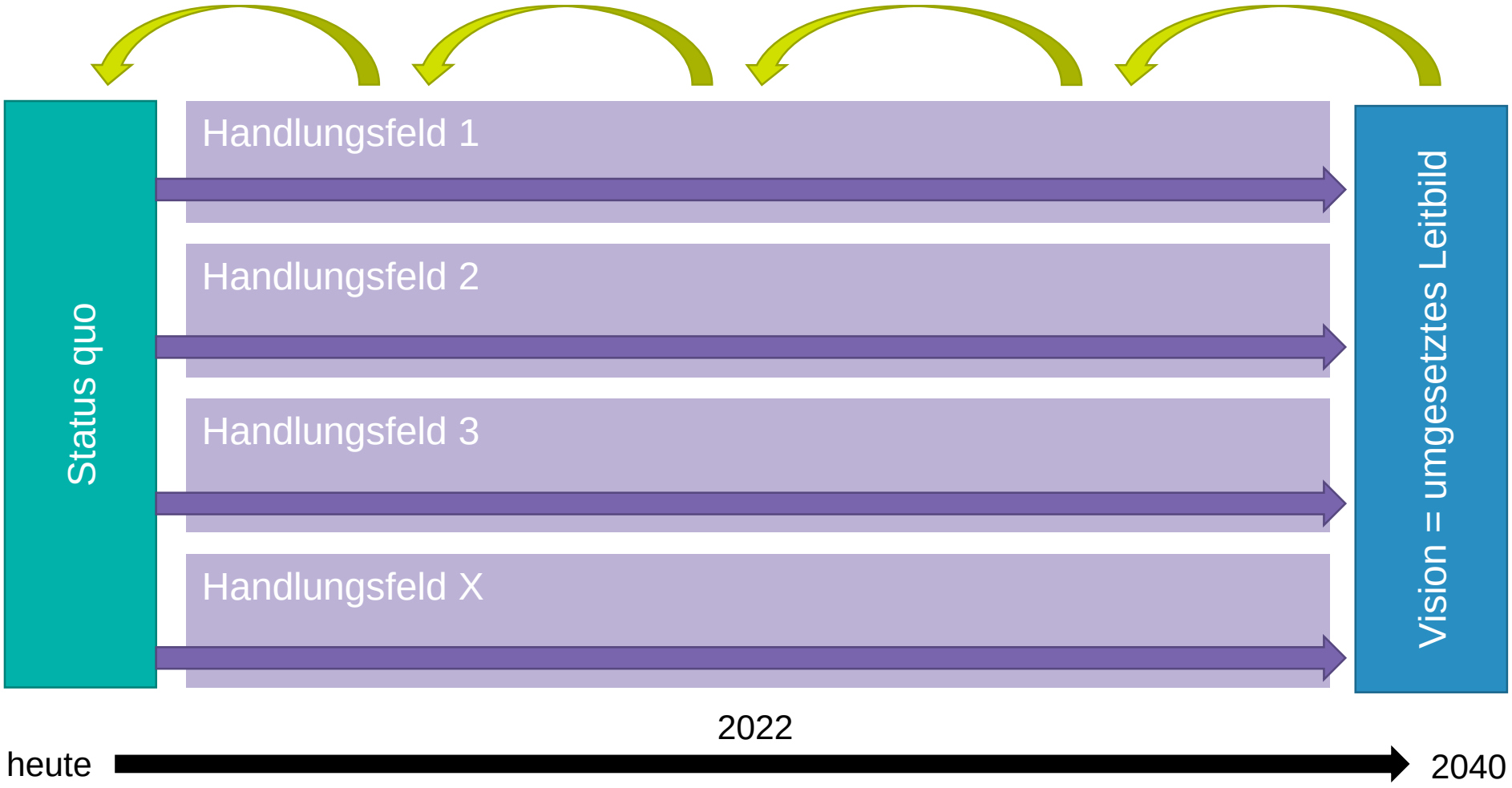
V. Umwelt und Nachhaltigkeit

- Mobilität ist klimaneutral
  - Alle Verkehrsmittel funktionieren ohne fossile Energien
- Mobilität braucht weniger Verkehrsflächen
- Eine geringere Bedeutung des MIV reduziert den Gesamtressourcenverbrauch
- Produktion und Konsum finden vermehrt regional statt und werden wertgeschätzt

VI. Normen, Selbstbild/-verständnis und Verantwortung der Akteur/innen

- Interessenskonflikte werden mutig und kreativ angegangen
- Es gibt keine regionalen Barrieren (Landkreisgrenzen)
  - Aufgabenträgergrenzen spielen keine Rolle mehr (für Angebote / für die Finanzierung)
- Das (eigene) Auto ist kein Statussymbol mehr
  - Carsharing ist Standard überall
- Arbeitgeber sehen sich für die Mobilität ihrer Arbeitnehmer verantwortlich
  - Betriebliches Mobilitätsmanagement
  - Angebot / Harmonisierung der Arbeitszeiten
- Die Finanzierung des ÖPNV ist auf mehrere Schultern / Kostenträger verteilt
  - Bund, Freistaat, Kommunen
  - Wirtschaft / Flughafen
- Individualität und Kooperation ist in der Gesellschaft / Politik kein Widerspruch

Visionsphase



Realisierungsphase: Maßnahmenbereiche

1. **Standortentwicklung**
   Prof. Dr.-Ing. Wulfhorst, TUM

2. **Nahmobilität**
   Bärbel Hinterberger, Green City

3. **Radverkehr**
   Iris Pollesch, Schlothauer & Wauer

4. **Öffentlicher Verkehr**
   Elias Pajares, TUM

5. **Straßenraumaufteilung**
   Ulrich Glöckl, Schlothauer & Wauer

6. **Neue Mobilitätsdienstleistungen**
   Tobias Michl, Green City

7. **Mobilitätsmanagement**
   Eva Heller, Schlothauer & Wauer

Realisierungsphase: Gruppenphasen

Gruppenphase 1: Feste Gruppen, Selbstzuteilung

Gruppenphase 2: Freie Verteilung zum Ergänzen und Kommentieren

Realisierungsphase

Ergebnispräsentation

Weitere Maßnahmenblätter: baerbel.hinterberger@greencity.de

Integriertes Mobilitätskonzept für die mittlere Isarregion & Ampertal

Impulsreferat

Verkehrsangebote finanzieren & umsetzen. Wo ein Wille, da ein Weg?

Zukunftsworkshop, Samstag, 23.02.2019

Ulrich Glöckl / Gebhard Wulfhorst

Technische Universität München
Ingenieurfakultät 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

Aufgabenstellung

Themen

- Überblick über die Umsetzungs- und Finanzierungsmöglichkeiten
  - von Straßenverkehrsanlagen (Kfz / Rad),
  - ÖPNV-Angeboten und
  - innovativen Mobilitätsdienstleitungen (Bike-Sharing, Car-Sharing, Ride-Sharing, …)

- Beurteilung der Handlungsmöglichkeiten in der „MIA-Region“
  - Abhängigkeit von politischen (Einzel-)Entscheidungen, lokalen Akteuren …
  - Rolle / Interessen der „privatwirtschaftlichen“ Verkehrsunternehmen
  - Rolle / Möglichkeiten der Gemeinden / Öffentlichen Hand

- Darstellung, wo sich die derzeitigen Umsetzungs-/Finanzierungsprozesse (über die lokale Ebene hinaus) dringend weiterentwickeln müssen

Umsetzung und Finanzierung von Straßenverkehrsanlagen

Die **Straßenbaulastträger** sind die wichtigsten Akteure im Erhaltungsmanagement Straße. Sie sind für Bau, Unterhaltung und Betrieb von Straßen und Wegen inklusive der dazugehörenden Bauwerke und der Straßenausstattung verantwortlich.

- Die Straßenbaulast für die **Bundesfernstraßen** (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) liegt grundsätzlich beim Bund (§ 5 Bundesfernstraßengesetz [FStrG]). Zuständig für die Verwaltung der Bundesfernstraßen sind jedoch die Bundesländer (Bundesauftragsverwaltung gem. Art. 90 Grundgesetz).
  (auch bei Gründung einer Infrastrukturgesellschaft bleibt hoheitliche Kompetenz erhalten)
- Träger der Straßenbaulast von **Staatsstraßen** sind die Bundesländer.
- **Kreisstraßen** liegen in der Baulast der Landkreise.
- Die Gemeinden sind Träger der Straßenbaulast für die **übrigen öffentlichen Straßen** sowie bei Gemeinden mit mehr als 80 Tsd. Einwohnern für Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen (§ 5 Bundesfernstraßengesetz [FStrG])

→ Auf allen Ebenen haben die zuständigen Akteure eines hohes Maß an **Umsetzungskompetenz**.

Umsetzung und Finanzierung von Straßenverkehrsanlagen

Vergleichsweise gesicherte Finanzierung, langfristig über **Bauprogramme**
(auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplan - BVWP und derz. 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern)

Kein direkter Nutzerfinanzierungsanteil, vergleichsweise klare und bewährte Regeln der Kostenaufteilung

Die angewendeten Verfahren der Nutzen-Kostenbewertung lassen Spielraum auch für in der Prognose gering belastete Straßenneubauten (z.B. < 8.000 Kfz/24h).

Grafik siehe:

http://www.bayerisches-innenministerium.de/assets/stmi/vum/strasse/bauunderhalt/iid3_bundesfernstra%C3%9Fenmittel.pdf

„Entwicklung der Ausgaben für Bundesfernstraßen in Bayern – Zeitraum 2008 bis 2017“

Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Stand 05.04.2017)

Umsetzung und Finanzierung des ÖPNV (Betrieb)

Säulen der Finanzierung des ÖPNV

+ Fahrgeldeinnahmen
+ ÖPNV-Zuweisungen (an Aufgabenträger)
+ Ausgleich Schülerverkehr und Schwerbehinderte
+ sonstige Fördermittel (z.B. für Expressbusse, Elektromobilität, ländlicher Raum)
- Kosten

= Betriebskostendefizit

→ Kreisumlage mit je nach Linie wechselnder Beteiligung der Gemeinden

Ausgewählte Problemstellungen

- lange Zeiträume von der Planung über die Ausschreibung bis zur Inbetriebnahme (ca. 3 Jahre)
- Unterfinanzierung der ÖPNV-Zuweisungen (je Bezirk in der Höhe begrenzt, steigendes Angebot führt zu keinen weiteren Zuweisungen)
- Fahrzeugförderung der Regierung sehr unterschiedlich / nicht kalkulierbar (zwischen 0% und 100%)
- Ständig sich ändernde Rahmenbedingungen und Zuständigkeiten für Fördermittelanträge und -zuwendung (Richtlinien, Ministerien, …)

Umsetzung und Finanzierung im ÖPNV (Infrastruktur-Investition)

Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV können (nach Haushaltsrecht) i.d.R. nur dann mit Öffentlichen Mitteln (z.B. nach GVFG) gefördert werden, wenn ein volkswirtschaftlicher Nutzen erwartet wird.

Die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt beim Freistaat Bayern.

Zur Beurteilung wird eine (bundesweit) **Standardisierte Bewertung** durchgeführt.
Hier besteht dringender Reformbedarf (Nutzen-Kosten-Bewertung, z.B. Berücksichtigung Betriebssicherheit/Zuverlässigkeit, Räumliche Entwicklung, …)

→ Wünschenswert wäre eine **„spezifizierte Bewertung“** aus regionaler Sicht, nach Kriterien einer engagierten, aktiven Angebotspolitik.

- GVFG Infrastrukturförderung ist seit vielen Jahren mehrfach unterfinanziert (Erhöhung der Bundes-Mittel in Aussicht gestellt).
- Finanzierungsanteile werden für jedes Projekt auf politischer Ebene ausgehandelt
- Extrem lange Planungs- und Realisierungszeiten von Aus- und Neubaumaßnahmen (typisch: 30 Jahre), Planungskapazitäten der Bahn sind nicht ausreichend

Umsetzung und Finanzierung von innovativen Mobilitätsdienstleistungen

- **„Innovative Mobilitätsdienstleistungen“** (z.B. Car-Sharing, Bike-Sharing, Ride-Sharing …) werden aktuell vielfach von „privaten“ Unternehmen entwickelt und angeboten (Start-Ups wie Emmy, flinc, O-Bike, …, großen Playern wie BMW, Daimler, VW, , … und ‚neuen‘ Innovationstreibern wie UBER, Google/Waymo, AMAZON …)
- Letztlich sind die konkreten Angebote als **Verkehrsunternehmen** zu beurteilen (vgl. z.B. EUGH-Urteil zu UBER: keine Internetplattform, sondern Verkehrsunternehmen)
- Für die **Gestaltung dieser Verkehrsangebote** gibt es bislang noch wenig Erfahrung / Kompetenzen / Zuständigkeiten bei den Kommunen
- **Änderungsbedarf** wird aktuell absehbar und auch aufgegriffen (vgl. z.B. Elektromobilitätsgesetz, Car-Sharing-Gesetz mit Privilegierung von Stellplätzen im Öffentlichen Straßenraum
- Mittel- und langfristig wird die Umsetzung und Finanzierung von innovativen, flexiblen Angebotsformen – gerade an peripheren Standorten (im „ländlichen Raum“) – nicht ohne **Aufgabenträgerschaft bei der Öffentlichen Hand** und entsprechenden Gestaltungskompetenzen (und Fördermöglichkeiten) erfolgreich sein.

→ Die Partner in der „MIA-Region“ sollten die Gestaltung von innovativen Mobilitätsdienstleistungen so gut wie möglich „**selbst in die Hand nehmen**“

Aktuelle Entwicklungstendenzen / Beispiele

Bild siehe
„Fahrplan für mehr Mobilität in Bayern“
(Bayerweites Programm des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr)

https://www.bestellen.bayern.de > Suche: Fahrplan Mobilität
Seite 7

Aktuelle Entwicklungstendenzen / Beispiele

23. Januar 2019, 18:47 Uhr Nahverkehr

Reiter: Ohne Geld vom Bund gibt es keine neuen U-Bahn-Linien

Quelle: SZ.de

Aktuelle Entwicklungstendenzen / Beispiele

10. Juli 2018, 21:55 Uhr Öffentlicher Personennahverkehr

Nulltarif für Busse

31. Januar 2019, 22:09 Uhr Nahverkehr

SPD Poing erwägt kostenloses Busfahren per Leihticket

3. Oktober 2016, 13:09 Uhr Fürstenfeldbruck

Busfahren liegt im Trend

Mit dem kontinuierlichen Ausbau des Liniennetzes konnte der Landkreis Fürstenfeldbruck seit 1995 die Zahl der gefahrenen Kilometer verfünffachen. Allein in diesem Jahr werden die Regionallinien etwa acht Millionen Fahrgäste befördern.

Quelle: SZ.de

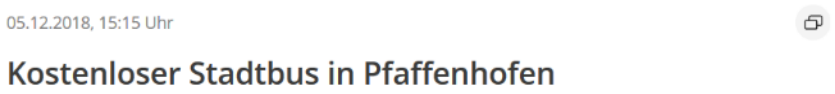
Aktuelle Entwicklungstendenzen / Beispiele

Gescheitert: O-Bike in München

Erfolg: Pedelecs von MVG Rad

Mobilitätsdrehscheibe Münchner Freiheit

Aktuelle Entwicklungstendenzen / Beispiele



Quelle: SZ.de

… und viele weitere Entwicklungen in der Zukunft (!)

Dreirad mit zahlreichen Sensoren: Per Smartphone-App sollen Nutzer künftig das autonome Fahrrad anfordern können.
(Foto: Harald Krieg/Universität Magdeburg) / Quelle: SZ.DE (15.02.2019)

Überlegungen zu weiterem Optimierungs- / Änderungsbedarf

Strategische / fachliche Überlegungen

- Eine Tarifintegration (z.B. über den MVV-Raum hinaus) kann zur Steigerung der Attraktivität beitragen – aber benötigt auch bessere Angebote!
- Bevor Ticketpreise gesenkt werden (z.B. 365 EUR/Jahr oder Nulltarif) müssen die Kapazitäten ausgebaut und Engpässe beseitigt werden.
- Buslinien müssen auch im Umland an überlasteten Knotenpunkten eine Priorisierung erhalten (dazu müssen die Baulastträger für die Lichtsignalanlagen mitspielen!)
- Neu eingeführten Linien muss Zeit gegeben werden (4-5 Jahre bis zu einer stabilen Nachfrage)
- Eine langfristige Planung durch den Aufgabenträger ist unter den gegebenen Umständen unerlässlich. Zukünftige Linienbündel müssen gemeinsam ausgeschrieben werden (gleiches Ende der Konzessionen!)
- Konzessionslaufzeiten sind an die Lebensdauer der Busse anzugleichen (6 bis 8 Jahre)
- Restriktive Maßnahmen im MIV werden die Rentabilität des ÖV erhöhen (z.B. City-Maut, Parkraumbewirtschaftung)

Überlegungen zu weiterem Optimierungs- / Änderungsbedarf

Prozess- / Politik-Orientierte Ansätze

- Im ÖPNV ist mittelfristig nicht davon auszugehen, dass sich die komplexen Verfahren zur Finanzierung ändern werden, da dazu z.B. Gesetze geändert werden müssten.
- Gefordert ist demnach eine Angebotsverbesserung im Rahmen der bestehenden Regeln. Wie Beispiele aus der Region (FFB, STA) zeigen, ist das möglich.
- Zielführend ist eine hohe Kontinuität in der Verwaltung
- An Zuständigkeitsgrenzen muss zusammengearbeitet werden, was gut funktioniert, wenn die Beteiligten das wollen
- Der MVV erfüllt als Verbund mit Ausschreibung und Abrechnung eine wichtige Rolle, das fördert zuständigkeitsübergreifende Angebote
- Zwingend ist eine höhere Förderung, da Fahrgeldeinnahmen erst nach und nach zu erwarten sind.
- Engagement und Entscheidungsgeschwindigkeit der Aufgabenträger im Umland von München sehr unterschiedlich!
- Nur mehr Geld führt zu einem besseren Angebot. Ein kostendeckender Betrieb in im ländlichen Raum mittelfristig nicht vorstellbar.

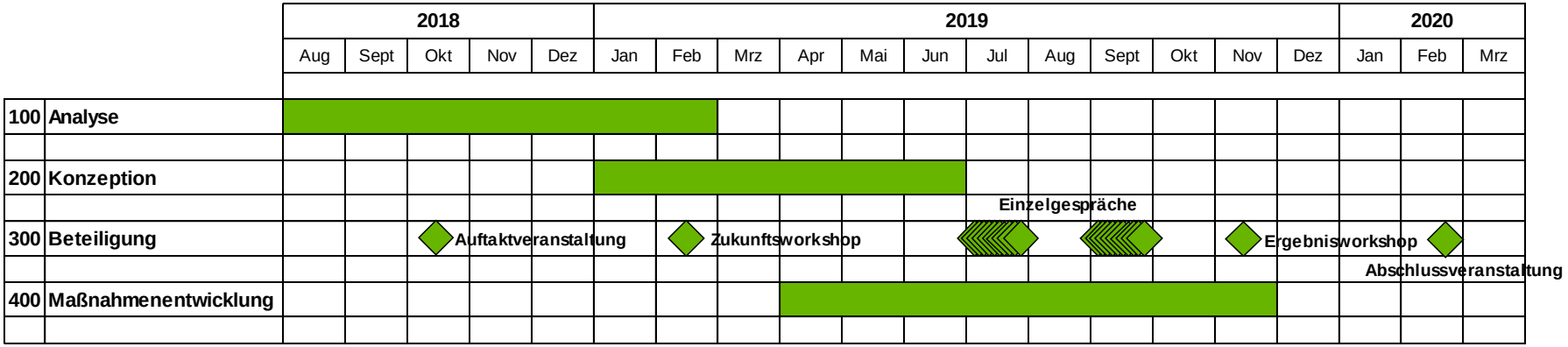
Die Rolle der Öffentlichen Hand (Kommunen, Landkreise, Freistaat …)

Rolle der Öffentlichen Hand (Kommunen, Landkreise, Freistaat, …)

- aktive Angebotspolitik, politischer „Ownership“ (!)
- Klare Zielformulierung / Anforderungskatalog – vgl. Nahverkehrsplanung, auch für den nicht klassischen ÖPNV (!)
- Wenn möglich Ausschreibung und ‚Verhandlung‘ von Mobilitätsdienstleistungen, auch mit privaten Initiativen/Akteuren
- effiziente Förderung innovativer Mobilität (Anschubfinanzierung, Auslastung durch Nutzung durch die Verwaltung, Unterstützung privater Initiativen etc.)
- Bereitschaft und Durchhaltevermögen zur Unterstützung von neuen Angeboten, auch finanziell
- bessere Einflussmöglichkeiten als „Community“ (Gemeindeverbund / Interessengemeinschaft / …)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Zeitplan


2018
2019
2020
Aug
Sept
Okt
Nov
Dez
Jan
Feb
Mrz
Apr
Mai
Jun
Jul
Aug
Sept
Okt
Nov
Dez
Jan
Feb
Mrz
100 Analyse
200 Konzeption
Einzelgespräche
300 Beteiligung
Auftaktveranstaltung
Zukunftsworkshop
Ergebnisworkshop
Abschlussveranstaltung
400 Maßnahmenentwicklung