

# Integriertes Mobilitätskonzept „Mittlere Isarregion & Ampertal“

## *Maßnahmenblätter*

Das vorliegende Dokument enthält 33 Maßnahmenblätter zu insgesamt acht Maßnahmenbereichen. Neben dem Titel der jeweiligen Maßnahme findet sich eine kurze Beschreibung sowie eine Auflistung der angestrebten Ziele und Effekte. Wichtige Akteure, die bei der Umsetzung beteiligt werden müssen, werden ebenso genannt wie Rahmenbedingungen und eine Einschätzung zur Umsetzbarkeit. Aussagen zu Kosten werden soweit möglich basierend auf Vergleichsprojekten abgeschätzt und gleichzeitig Möglichkeiten der Finanzierung / Förderung angegeben. Auch Synergieeffekte und Best Practice Beispiele werden berücksichtigt. Konkrete Projekte im Untersuchungsraum zu den einzelnen Maßnahmen wurden im Verlauf der Einzeltermine mit den Gemeinden gesammelt und in den Maßnahmenblättern ergänzt.

Die Maßnahmen wurden den folgenden acht Bereichen zugeordnet:

- Motorisierter Individualverkehr (ab S. 4)
- Effektiver und nutzerfreundlicher ÖV (ab S. 10)
- Intermodale Schnittstellen (ab S. 19)
- Förderung von Rad- und Fußverkehr (ab S. 22)
- Mobilitätsmanagement, Information und Kommunikation (ab S. 30)
- Siedlungsentwicklung und Verkehr (ab S. 35)
- Geteilte Mobilität (ab S. 42)
- Güterverkehr und Logistik (ab S. 46)

Bei der Bearbeitung wurden gemeindeübergreifende Maßnahmen mit einem Fokus auf die interkommunale Zusammenarbeit identifiziert. Insgesamt wurden die folgenden acht Schlüsselprojekte ausgearbeitet. Diese sind im Katalog entsprechend gekennzeichnet.

- Verträgliche Geschwindigkeitsniveaus in besiedelten Bereichen (Verkehrsberuhigung): S. 6
- Ergänzung des ÖPNV durch On-Demand-Verkehre und Ridesharing: S. 11
- Einführung und Ausbau von Buslinien über Aufgabenträgergrenzen hinweg: S. 13
- Einführung von Expressbussen: S. 16
- Entwicklung von Mobilitätsknoten: S. 20
- Ausbau eines überörtlichen, strategischen Alltagsradwegenetzes: S. 24
- Interkommunales Mobilitätsmanagement für die MIA-Region: S. 31
- Integriertes regionales Zielkonzept Raum- und Verkehrsstruktur 2040: S. 40

**Der Maßnahmenkatalog wurde auf Grundlage der Erkenntnisse aus den Einzelgesprächen mit den Kommunen überarbeitet sowie durch das Gutachterteam ergänzt und ist als Anlage Teil des Abschlussberichtes Integriertes Mobilitätskonzept „Mittlere Isarregion & Ampertal“.**

Stand: 24.03.2020

Abkürzungsverzeichnis.....	3
Maßnahmenbereich A Motorisierter Individualverkehr .....	4
A.1 Übergreifende Wirkungsabschätzung verkehrlicher Maßnahmen.....	5
A.2 Verträgliche Geschwindigkeitsniveaus in besiedelten Bereichen (Verkehrsberuhigung).....	6
A.3 Ausbau des Bundesfernstraßennetzes zur Aufnahme der Fernverkehre.....	7
A.4 Bestandserhalt der regionalen Verkehrsinfrastruktur (ggf. Staatsstraßen / Kreisstraßen / Gemeindeverbindungsstraßen) .....	8
A.5 Förderung der Elektrifizierung des MIV .....	9
Maßnahmenbereich B Effektiver und nutzerfreundlicher ÖV.....	10
B.1 Ergänzung des ÖPNV durch Bedarfsverkehre/On-Demand-Verkehre und Ridesharing.....	11
B.2 Einführung und Ausbau von Buslinien über Aufgabenträgergrenzen hinweg.....	13
B.3 Weiterer Ausbau und Ergänzung des Busliniennetz .....	14
B.4 Kostenlose Nutzung des ÖPNV .....	15
B.5 Einführung von Expressbussen.....	16
B.6 Weiterentwicklung Schienenpersonennahverkehr .....	17
B.7 Verbesserungen in der Fahrgastinformation.....	18
Maßnahmenbereich C Intermodale Schnittstellen.....	19
C.1 Entwicklung von Mobilitätsknoten.....	20
C.2 Mobility-as-a-Service / Mobilitäts-App .....	21
Maßnahmenbereich D Förderung von Rad- und Fußverkehr.....	22
D.1 Ausbau innerörtliches Radwegenetz .....	23
D.2 Ausbau eines überörtlichen, strategischen Alltagsradwegenetzes.....	24
D.3 Ausbau der bestehenden Radwegebeschilderung .....	26
D.4 Schnelle Radverbindungen / Radschnellwege.....	27
D.5 Strategien für Grunderwerb zum Radwegebau.....	28
D.6 Ausbau von Fahrradabstellanlagen .....	29
Maßnahmenbereich E Mobilitätsmanagement, Information und Kommunikation .....	30
E.1 Interkommunales Mobilitätsmanagement für die MIA-Region.....	31
E.2 Kommunales Mobilitätsmanagement.....	32
E.3 Mobilitätsmanagement in Unternehmen & Organisationen (Betriebliches Mobilitätsmanagement; BMM).....	33
E.4 Kommunikation und Marketing im Sinne eines zentralisierten Mobilitätsinformationsangebots .....	34
Maßnahmenbereich F Siedlungsentwicklung und Verkehr.....	35
F.1 Mobilitätskonzepte in Bebauungsplänen verankern oder bei der Baugenehmigung einfordern .....	36
F.2 Ortskernentwicklung lokal stärken .....	37
F.3 Stärkere Standortentwicklung an ÖPNV-Knotenpunkten forcieren .....	38
F.4 Potenzial von Coworking Spaces für Telearbeit nutzen.....	39
F.5 Integriertes regionales Zielkonzept Raum- und Verkehrsstruktur 2040.....	40
Maßnahmenbereich G Geteilte Mobilität .....	42
G.1 Einführung eines flächendeckenden Bikesharing-Systems.....	43
G.2 Einführung / Ausbau des (E-)Carsharing-Angebots.....	44
G.3 Regionales Ridesharing-System .....	45
Maßnahmenbereich H Güterverkehr und Logistik .....	46
H.1 Nachhaltige Gestaltung von Güterverkehr und Logistik (inkl. KEP) .....	47

## Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn	Kfz	Kraftfahrzeug
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.	KVP	Kreisverkehrsplatz
AGFK	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern	kW	Kilowatt
AST	Anrufsammeltaxi	LAG	Lokale Aktionsgruppe Mittlere Isarregion e.V.
B	Bundesstraße	Mittlere Isarregion	
BAB	Bundesautobahn	LHM	Landeshauptstadt München
BayGVFG	Gesetz über Zuwendungen des Freistaates Bayern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)	LK	Landkreis
BAYSIS	Bayerisches Straßeninformationssystem	Lkw	Lastkraftwagen
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft	LSA	Lichtsignalanlage
BMM	Betriebliches Mobilitätsmanagement	LVM-By	Landesverkehrsmodell Bayern
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	MaaS	Mobility-as-a-Service
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit	MIA	Mittlere Isarregion & Ampertal
B+R	Bike & Ride	MiD	Mobilität in Deutschland
BStMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern	MIV	motorisierter Individualverkehr
BVWP	Bundesverkehrswegeplan	MVG	Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
CsgG	Carsharinggesetz	MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
DB	Deutsche Bahn	NMIV	nichtmotorisierter Individualverkehr
DIHK	Deutscher Industrie- und Handelskammertag	NRW	Nordrhein-Westfalen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen	NVP	Nahverkehrsplan
EW/Ew	Einwohner	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
FAG	Bayerisches Gesetz über den Finanzausgleich zwischen Staat, Gemeinden und Gemeindeverbänden (Bayerisches Finanzausgleichsgesetz)	ÖV	Öffentlicher Verkehr
FD	Laufendes und fest disponiertes Projekt im BVWP	OEP	Ortsentwicklungsplanung
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen	OU	Ortsumfahrung
FNP	Flächennutzungsplan	PBefG	Personenbeförderungsgesetz
FS	Freising	Pkw	Personenkraftwagen
FTO	Flughafentangente Ost	P+R	Park & Ride
GCX	Green City Experience	RZÖPNV	Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr
GE	Gewerbeentwicklung	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindefinanzierungsgesetz)	St	Staatsstraße
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen	StBA FS	Staatliches Bauamt Freising
HWK	Handwerkskammer	StMB	Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
IHK	Industrie- und Handelskammer	StMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration
ILE Ampertal	Integrierte Ländliche Entwicklung im Kulturraum Ampertal	StMWI	Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept	StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
IV	Individualverkehr	SV	Schwerverkehr
KEP	Kurier-Express-Paket	VB	Vordringlicher Bedarf im BVWP
		VB-E	Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung im BVWP
		VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
		WB	Weiterer Bedarf im BVWP

# Maßnahmenbereich A

## Motorisierter Individualverkehr

Maßnahmenbereich: Motorisierter Individualverkehr

## A.1 Übergreifende Wirkungsabschätzung verkehrlicher Maßnahmen



### Maßnahmenbeschreibung

Die Gemeinden der MIA-Region streben nach einer Reduzierung, bzw. einer verträglicheren Abwicklung der bestehenden Verkehrsmengen. Es werden Maßnahmen entwickelt und geplant, die den Kfz-Verkehr verringern / verlagern / verträglicher abwickeln sollen. Hierzu zählen z. B. Ortsumfahrungen, Neubaustrecken, Maßnahmen zum Netzausbau oder -rückbau, Straßensperrungen für den fließenden Kfz-Verkehr, Einbahnstraßenregelungen, gezielte Maßnahmen zur Verkehrslenkung (Zwangspfeile), aber auch kapazitäts- und geschwindigkeitssenkende Maßnahmen und bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung.

In den meisten Fällen beschränken sich die Auswirkungen (positiv / negativ) derartiger Maßnahmen nicht nur auf das unmittelbare Umfeld, sondern führen zu weiträumigen Verlagerungseffekten. Für die Bewertung der einzelnen Maßnahmen sind übergreifende und transparente Wirkungsabschätzungen der verkehrlichen Auswirkungen notwendig.



### Ziele und Effekte

- Die MIA-Region entwickelt eine zwischen den Landkreisen / Kommunen und mit den Nachbar-Landkreisen / -Kommunen abgestimmte strategische Verkehrsplanung
- Die Auswirkungen verkehrlicher Maßnahmen auf das klein- und weiträumige Verkehrsgeschehen werden mit Hilfe von objektiven Bewertungsverfahren (Verkehrsmodelle, z. B. Landesverkehrsmodell Bayern) beurteilt
- Durch die überörtliche, konzeptionelle Abstimmung der verschiedenen verkehrlichen Maßnahmen im MIV werden die positiven / negativen Auswirkungen auf alle Betroffenen in den Entscheidungsprozessen berücksichtigt



### Wichtige Akteure

- Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
- Baulastträger (Autobahndirektion, Staatliche Bauämter, Landkreise, Gemeinden)
- Gemeinden



### Kosten

- Keine wesentlichen Mehrkosten, da für Planfeststellungsverfahren / sonstige Genehmigungsverfahren ohnehin Verkehrsgutachten erstellt werden.



### Finanzierung

- Baulastträger



### Zeithorizont

- Kurzfristig



### Rahmenbedingungen

- Für die Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen muss eine einheitliche Bewertungsmethode verwendet werden (z. B. Landesverkehrsmodell Bayern)
- Der Detaillierungsgrad der Bewertungsmethode muss an den Umfang der jeweiligen Maßnahme angepasst werden (ggf. muss das LVM-By für innergemeindliche Fragestellungen verfeinert werden)



### Umsetzbarkeit

- Gute Umsetzbarkeit
- Die Bewertung der Auswirkungen von verkehrlichen Maßnahmen ist (wenn nicht bereits geschehen) in Genehmigungsverfahren zu verankern



### Synergien

--



### Best Practice

--



### Projekte

- Wirkungen von Ortsumfahrungen (z. B. Fahrenzhausen, Allershausen, Hohenkammer)
- Fahrenzhausen: Gemeindeübergreifende Untersuchung der Wirkungen des geplanten Ausbaus der B 13

Maßnahmenbereich: Motorisierter Individualverkehr

Schlüsselprojekt

## A.2 Verträgliche Geschwindigkeitsniveaus in besiedelten Bereichen (Verkehrsberuhigung)



### Maßnahmenbeschreibung

In sehr vielen Gemeinden in Bayern besteht der Wunsch, dass die Anordnung von Tempo 30 in Ortsdurchfahrten möglich ist. Ein Grund liegt in der oft fehlenden Radwegeinfrastruktur und den hohen Lärmemissionen. Folgende Ansätze sind Bestandteil des Maßnahmenbündels:

- Erleichterung der Anordnung von 30 km/h in Ortsdurchfahrten (klassifiziertes Straßennetz)
- Kontrolle der Einhaltung (stationäre Geschwindigkeitsüberwachung)
- Konsequente Einrichtung von Tempo 30-Zonen in Wohngebieten
- Konsequente Anordnung von Tempo 30 im Schulumfeld / Kindergarten / soziale Einrichtungen, auch an klassifizierten Straßen (siehe VwV zu §41 StVO)
- Rückbau von Straßen, falls eine Ortsumgehung umgesetzt wird, z. B. verkehrsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche, Rückbau von Fahrspuren zu Gunsten des Radverkehrs



### Ziele und Effekte

Ein Ziel ist die Bündelung des Verkehrs auf geeigneten (Außerorts-) Straßen. Dazu ist es oftmals hilfreich, wenn die Reisezeit in Ortsdurchfahrten verlängert wird.

Für die Gemeinden ist die Einwirkung auf überörtliche Verkehrsbeziehungen oftmals nicht direkt möglich, gleichwohl leiden die Einwohner unter den Folgen. Die Maßnahmen sind geeignet, direkte Folgen abzumildern: z. B. Tempo 30 mindert unmittelbar auf einfache und kostengünstige Weise Unfallrisiken und reduziert die Lärmemissionen.



### Wichtige Akteure

- Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Oberste Verkehrsbehörde
- Untere Verkehrsbehörden in den Landkreisen
- Gemeinden
- ggf. Bundesverkehrsministerium



### Kosten

- Geringe Kosten für Verwaltungsaufwand und Beschilderung.



### Finanzierung

- Baulastträger



### Zeithorizont

- Kurzfristig



### Rahmenbedingungen

Für die Anordnung von Tempo 30 in Ortsdurchfahrten ist bislang außerhalb des Bereichs um Schulen / sozialen Einrichtungen der Nachweis eines Unfallschwerpunktes erforderlich. Durch den Freistaat Bayern ist der Weg zu einer allgemeinen Anordenbarkeit von Tempo 30 in Ortsdurchfahrten zu ebnen (z. B. im Zuge von „versuchsweisen Anordnungen“ oder über Lärmaktionspläne). Als Ultima Ratio muss auf Bundesebene die StVO oder die VwV dazu geändert werden. Beispiele aus Baden-Württemberg zeigen jedoch, dass eine Anordnung bereits auf heutiger Gesetzesgrundlage über einen Lärmaktionsplan möglich ist.



### Umsetzbarkeit

Erste Anwendungen sind bereits sichtbar:  
In Holzkirchen (LK Miesbach) wird Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt (St 2573) angeordnet



### Synergien

--



### Best Practice

--



### Projekte

- St 2054: Tempo 30 in den Ortsdurchfahrten (Nörting, Kirchdorf, Palzing, Haag, Inkofen)
- Attenkirchen, Berglern, Freising, Langenbach, Marzling, Neufahrn, Wolfersdorf: Entscheidungsbefugnis der Gemeinden bei der Einführung von Tempo 30 (Streckenbegrenzungen)
- Hohenkammer: Kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung zur Gewährleistung der Einhaltung der Limits
- Zolling: Schutz der Bevölkerung vor von der B 301 ausgehenden Lärmemissionen (Durchführung Lärmaktionsplanung)

Maßnahmenbereich: Motorisierter Individualverkehr

## A.3 Ausbau des Bundesfernstraßennetzes zur Aufnahme der Fernverkehre



### Maßnahmenbeschreibung

Bedingt durch bestehende Kapazitätsdefizite im Bundesautobahn-, Bundesstraßen- und Staatsstraßennetz ergeben sich dort systematisch Überlastungen und eine hohe Störanfälligkeit, die in der Folge zur Umfahrung dieser Straßenzüge auf Nebenstrecken, oft durch sensible Bereiche (Stadt- und Ortsdurchfahrten) führt.

Maßnahmen zur Verbesserung der Situation an Bundesverkehrswegen werden im Bundesverkehrswegeplan (BVWP)<sup>1</sup> erfasst und deren Bauwürdigkeit bewertet. Für Staatsstraßen existiert im Freistaat Bayern der Ausbauplan für die Staatsstraßen<sup>2</sup>. Die möglichst zeitnahe Realisierung von Maßnahmen des BVWP bzw. des 7. Ausbauprogramms für die Staatsstraßen wäre hier wünschenswert.



### Ziele und Effekte

- Vermeidung von Schleichverkehr durch vorrangigen Ausbau des Hauptverkehrsstraßennetzes



### Wichtige Akteure

- Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Oberste Baubehörde
- Baulastträger (Autobahndirektion, Staatliche Bauämter)
- Gemeinden



### Kosten

- Siehe Kostenschätzungen in den Bauprogrammen



### Finanzierung

- Finanzierung über die Ausbauprogramme für die klassifizierten Straßen gesichert



### Zeithorizont

- Siehe Einstufungen in den Bauprogrammen
- Ausbaumaßnahmen an Autobahnen vorrangig



### Rahmenbedingungen

- Für diese Maßnahme ist ein strategisches Netz als Grundlage für Planungsentscheidungen hilfreich. Dieses kann diverse Klassifizierungskategorien umfassen, demnach sind auch mehrere Baulastträger betroffen. Ausbau / Ertüchtigung findet ausschließlich im vorrangigen Netz statt.
- Damit die Planungen ausgearbeitet und die Genehmigungsverfahren betreut werden können, müssen u. a. auch die personellen Ressourcen bei den Baulastträgern ausgebaut werden.
- Zur Verkürzung der Realisierungszeiten ist es des Weiteren hilfreich, wenn in betroffenen Gemeinden eindeutige Beschlüsse pro (oder auch contra) der Maßnahme herbeigeführt werden.



### Umsetzbarkeit

- Gemeinderatsbeschlüsse pro Ausbaumaßnahmen können die Umsetzung beschleunigen



### Synergien

--



### Best Practice

--



### Projekte

- Beschleunigter Ausbau A 9 und A 92

<sup>1</sup> <https://www.bvwp-projekte.de/>

<sup>2</sup> <https://www.baysis.bayern.de/web/content/ausbauprogramme/ausbauplan/default.aspx>

Maßnahmenbereich: Motorisierter Individualverkehr

## A.4 Bestandserhalt der regionalen Verkehrsinfrastruktur (ggf. Staatsstraßen / Kreisstraßen / Gemeindeverbindungsstraßen)



### Maßnahmenbeschreibung

Diese Maßnahme zielt auf die Bündelung des Verkehrs ab, durch den Erhalt von leistungsfähigen Anbindungen der zentralen Orte. Sie dient weniger dem Erhalt der Leistungsfähigkeit von größeren Teilnetzen, sondern kleinräumig dem Schutz der Bevölkerung vor Schleichverkehr bzw. maßgebenden Durchgangsverkehrsströmen.

- Keine Engpassbeseitigung und Steigerung der Leistungsfähigkeit im nachgeordneten Netz
- Verhinderung von Rebound-Effekten auch durch zielgerichteten Rückbau



### Ziele und Effekte

- Vermeidung von Schleichverkehr durch vorrangigen Ausbau des Hauptverkehrsstraßennetzes



### Wichtige Akteure

- Baulastträger (Staatliche Bauämter, Landkreise)
- Gemeinden



### Kosten

- Bestandserhalt: außer Unterhalt keine weiteren Kosten
- Rückbau: Kosten abhängig von den jeweiligen Maßnahmen



### Finanzierung

- Baulastträger
- Förderung von Rückbaumaßnahmen über Städtebauförderung möglich



### Zeithorizont

- Kurzfristig



### Rahmenbedingungen

Für diese Maßnahme ist ein strategisches Netz als Grundlage für Planungsentscheidungen hilfreich. Dieses kann diverse Klassifizierungskategorien umfassen, demnach sind auch mehrere Baulastträger betroffen. Ausbau / Ertüchtigung findet ausschließlich im vorrangigen Netz statt.



### Umsetzbarkeit

- Umsetzbarkeit schwierig
- Restriktionen für den MIV sind nach wie vor politisch schwer vermittelbar und setzen eine übergreifende Akzeptanz eines strategischen Vorrangnetzes voraus



### Synergien

--



### Best Practice

--



### Projekte

- Verzicht auf Umfahrungen im Zuge der St 2054
- Rückbau der B 301 in der Stadtdurchfahrt Freising (Korbiniankreuzung bis Rotkreuzstraße) nach Abstufung zur Kreisstraße
- Landkreis Freising: Erhalt der Straßencharakteristik bei Ausbau des Kreisstraßennetzes
- Zolling: Erhalt der Straßencharakteristik bei Ausbau St 2054 Palzing – Zolling

Maßnahmenbereich: Motorisierter Individualverkehr

## A.5 Förderung der Elektrifizierung des MIV



### Maßnahmenbeschreibung

Das Fehlen einer ausreichenden Anzahl von Ladepunkten ist derzeit neben der Reichweitenproblematik das zentrale Hemmnis bei einer weiteren Verbreitung von Elektrofahrzeugen. Zur Förderung der Elektromobilität ist eine Ertüchtigung der Ladeinfrastruktur zwingend erforderlich.

- Erarbeiten eines Elektromobilitätskonzeptes mit Ausbauszenarien und Standortprioritäten für Ladeinfrastruktur
- Bedarfsgerechter und zielgerichteter Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Schaffung einheitlicher Abrechnungsplattformen und Ladestandards



### Ziele und Effekte

- Klimaschutz (gesteigerte Energieeffizienz und Einbindung erneuerbarer Energien in den Verkehrssektor)
- Senkung der Verkehrslärmbelastung innerorts (bis 30 km/h)
- Senkung der Verkehrslärmbelastung außerorts (ab 50 km/h) auf Strecken mit vermehrten Beschleunigungsvorgängen
- Weniger Luftschadstoffemissionen



### Wichtige Akteure

- Landkreise
- Gemeinden
- Energieversorger
- Privatwirtschaft



### Kosten

Kosten pro Ladesäule mit 2 Ladepunkten mit mind. 22 kW Ladeleistung: 15.000 – 30.000 Euro (Nettokosten für Ladesäule inkl. Netzanschluss, Bau- und Installationskosten sowie Backendsystem)



### Finanzierung

- Gemeinden
- Derzeit bestehen großzügige Förderprogramme des Bundes / Freistaates



### Zeithorizont

- Kurzfristig



### Rahmenbedingungen

- Derzeit findet kein koordinierter Ausbau der Ladeinfrastruktur statt. Soll Elektromobilität eine Chance haben, muss sich dies ändern
- Zu klären ist die Frage, wie weit die öffentliche Hand hierbei in Vorleistung gehen muss
- Gesamtregionale Koordination des Aufbaus von Ladeinfrastruktur inkl. Energiegewinnung



### Umsetzbarkeit

- Gute Umsetzbarkeit (eine öffentliche Finanzierung wird vorausgesetzt)



### Synergien

--



### Best Practice

--



### Projekte

- Elektromobilitätskonzepte für die Landkreise Freising und Erding
- Freising: Elektrifizierung des kommunalen Fuhrparks
- Neufahrn: Konzept für den Ausbau der Ladeinfrastruktur (Ausweitung auf den Landkreis)
- Paunzhausen: E-Ladestationen für Pkw und Fahrräder

## **Maßnahmenbereich B**

### **Effektiver und nutzerfreundlicher ÖV**

## B.1 Ergänzung des ÖPNV durch Bedarfsverkehre/On-Demand-Verkehre und Ridesharing



### Maßnahmenbeschreibung

Auf Grund der teils niedrigen Bevölkerungsdichte ist die Nachfrage nach konventionellem ÖPNV in ländlichen und suburbanen Siedlungsgebieten oft gering. Der Ausbau des konventionellen ÖPNVs ist deshalb sowohl ökonomisch als auch teils ökologisch<sup>3</sup> nicht immer sinnvoll. Hinzu kommt, dass ein starres ÖPNV-Netz die heterogenen Nutzerbedürfnisse (besondere Abfahrts- oder Ankunftszeiten sowie gewünschte Ziele) oft nur unzureichend befriedigen kann. Einen Lösungsansatz bieten hier bedarfsorientierte Systeme, die von den Nutzern per Anruf oder Smartphone-App bestellt werden. Mögliche Umsetzungsformen reichen von bereits bestehenden Rufbussen oder Anrufsammeltaxis bis hin zu sog. On-Demand-Verkehren, die Fahrtwünsche mit intelligenter Software bündeln. Ein Vorteil hierbei ist die Möglichkeit, Personenfahrten mit überlappenden Wegstrecken dynamisch zu bündeln und so den Besetzungsgrad der Fahrzeuge zu erhöhen. Für die Region MIA werden On-Demand-Verkehre favorisiert, da diese eine weitaus höhere Flexibilisierung der Fahrziele erlauben als klassische Rufbusse oder Anrufsammeltaxis. Ein hohes Potenzial für den Einsatz der On-Demand-Verkehre in der Region MIA wird insbesondere auf tangentialen Beziehungen und als Zubringer für den Schienenverkehr (auch weil verschiedene P+R-Anlagen am Kapazitätslimit sind) gesehen.

Eine tarifliche und systemische Integration in den MVV ist hierbei ausschlaggebend, da nur so eine reibungslose Integration in den bestehenden ÖPNV möglich ist. Dennoch wird ein geringer Aufpreis (z. B. 1-3 Euro) als Zusatz zum MVV-Tarif für die Nutzung des sehr komfortablen Angebotes empfohlen. Als Pilotprojekt wird die Einführung in einem Teilgebiet empfohlen, das sowohl einen ländlichen Charakter als auch verdichtete Siedlungsgebiete bzw. Arbeitsplatzschwerpunkte (z. B. Stadt Freising inkl. Flughafen, Marzling, Eitting) aufweist. Ferner ist die Integration von privaten Mitfahrgelegenheiten (Ridesharing) in das System zu prüfen, denn dadurch könnten potenziell die Kosten des Systems reduziert und das Angebot gleichzeitig weiter verbessert werden. Um eine reibungslose Integration des Angebotes in bestehende Mobilitätsapps und weitere Angebote zu erlauben, ist auf den offenen Zugang zu Programmierschnittstellen zu achten (vgl. Mobility-as-a-Service / Mobilitäts-App).



### Ziele und Effekte

- Möglichkeit der Bedienung von Ortsteilen und Wegebeziehungen, die keinen Anschluss an den ÖPNV haben
- Verdichtung und Flexibilisierung des Angebots, insbes. in Randzeiten
- Im Zusammenspiel mit einem attraktiven konventionellen Linienverkehr können Bedarfsverkehre die Abhängigkeit vom Pkw insbesondere in ländlichen Räumen reduzieren
- Höhere Attraktivität des ÖPNV insbesondere im Vergleich zum eigenen Pkw, zudem Steigerung der sozialen Teilhabe von Personen ohne eigenen Pkw



### Wichtige Akteure

- Landkreise
- Gemeinden
- MVV
- Softwareunternehmen
- Verkehrsunternehmen / Mobilitätsdienstleister
- Taxiunternehmen
- Ggf. Bevölkerung (Integration privates Ridesharing)



### Kosten

- Kooperation mit Partnern für den Betrieb der Flotte und einem Partner für die Software: laufende Betriebskosten und geringe Investitionskosten
- Betriebskosten könnten sich pro Kilometer im Rahmen der gegenwärtigen Taxitarife (Taxitarife Landkreis Freising: Kilometerpreis: 1,70-2,00 Euro) bewegen; hinzu kommen Kosten für die verwendete Software
- Trotz intelligent gesteuerter Bündelung von Fahrten ist mit einem Betriebskostendefizit zu rechnen. Dieses ist abhängig von der tariflichen Ausgestaltung des Systems.
- Zum Vergleich: in Wittlich (ioki) lag das Betriebskostendefizit in den ersten Jahren bei circa 11,93 Euro je Fahrgast, dieses wird aber voraussichtlich in den kommenden Jahren sinken<sup>4</sup>



### Finanzierung

- Richtlinie zum Förderprogramm Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr bis 31. Dezember 2020
- Degressive Förderquote: 65 % (erstes Jahr), 55 % (zweites Jahr), 45 % (drittes Jahr), 40 % (viertes Jahr), 35 % (fünftes Jahr) der entstehenden Ausgaben der ÖPNV-Aufgabenträger für die Übernahme der Betriebskostendefizite

<sup>3</sup> Fahrten von Diesel-Bussen mit hohen Sitzplatzkapazitäten, aber außerhalb der Stoßzeiten teils sehr niedrigen Besetzungsgraden.

<sup>4</sup> [https://www.volksfreund.de/region/mosel-wittlich-hunsrueck/kritik-an-steigenden-kosten-fuer-wittlich-shuttle\\_aid-36849689](https://www.volksfreund.de/region/mosel-wittlich-hunsrueck/kritik-an-steigenden-kosten-fuer-wittlich-shuttle_aid-36849689)



### Zeithorizont

- Maßnahme kann im Zeitraum von 1-3 Jahren realisiert werden



### Rahmenbedingungen

- Bedarfsverkehre sind im Nahverkehrsplan des MVV in Form von Ruf-taxibussen vorgeschlagen, allerdings nicht mit höchster Priorität
- Im MVV-Raum existieren bereits seit Jahren umfangreiche Erfahrungen mit Rufbussen und Taxis, diese werden in der Regel als Linienverkehre mit flexibler Routenwahl ausgeführt (vgl. Bedarfslinienverkehr, Richtungsbandbetrieb, Sektorbetrieb).
- Gegenwärtig existieren im MVV-Raum lediglich in der Stadt München Systeme die im Flächenbetrieb betrieben werden und somit eine weitestgehend freie Start- und Zielwahl in einem bestimmten Bedienegebiet erlauben: Clevershuttle (eigenwirtschaftlich, keine Integration in MVV) und Isartiger (eigenwirtschaftliches Pilotprojekt der MVG, Integration in MVV angestrebt)
- Die Nutzung neuer Software Dritter wäre notwendig, gleichzeitig gilt es eine technische Insellösung zu vermeiden (ggf. Absprache mit MVG, welche aktuell die Software des Anbieters Door2Door verwendet)
- Es existiert die Gefahr von Parallelbetrieb auf einzelnen Relationen mit dem bestehenden ÖPNV
- Auch der Flächenbetrieb von Bedarfsverkehren kann nach § 42 PBefG geregelt werden
- Die erwartete Novellierung des PBefG kann ferner wesentliche Neuerungen für Bedarfsverkehre bringen, mit einfacheren und klareren rechtlichen Rahmenbedingungen



### Umsetzbarkeit

- Maßnahme wird als realisierbar eingestuft, da bereits in anderen Regionen Deutschland erfolgreich umgesetzt
- Genehmigungsrechtliche und regulatorische Besonderheiten erfordern allerdings politischen Mut in der Umsetzung
- Bisher existiert seitens des MVV keine praktische Erfahrung im Umgang mit kilometerabhängiger Bepreisung
- Die wichtige Integration in den bestehenden ÖPNV kann zu erheblichem Abstimmungsbedarf führen
- Integration eines möglichen Ridesharing-/Mitfahrsystems (vgl. entsprechende Maßnahme) ist zu prüfen



### Synergien

- Mobility-as-a-Service / Mobilitäts-App
- Regionales Ridesharing-System
- Alle Maßnahmen aus dem Maßnahmenbereich: Effektiver und nutzerfreundlicher ÖPNV



### Best Practice

- FreYfahrt in Freyung: erster On-Demand-Ridepooling-Service im ländlichen Raum:  
<https://www.freyung.de/de/rathaus-und-buerger/leben-in-freyung/freyfahrt.html>
- Wittlich Shuttle:  
<https://ioki.com/news/on-demand-mobilitaet-im-laendlichen-raum-wittlich-shuttle-vervierfacht-fahrgastzahlen/>
- Planungsleitfaden Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen:  
<https://www.vdv.de/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-low-bmvi.pdf>
- ISTmobil in Österreich (und voraussichtl. bald auch am Chiemsee)  
<https://istmobil.at/>



### Projekte

- Interessenbekundung durch: Attenkirchen, Berglern, Fahrenzhausen, Stadt Freising, Kirchdorf a. d. Amper, Kranzberg, Landkreis Freising, Langenbach, Marzling, Wolfersdorf, Zolling
- Konkrete Bedienkorridore müssten noch definiert werden, eine Bedienung aller Gemeinden ist voraussichtlich nicht möglich. Potenzielle Bedienkorridore auch im NVP Landkreis Freising bereits aufgezeigt.

## B.2 Einführung und Ausbau von Buslinien über Aufgabenträgergrenzen hinweg



### Maßnahmenbeschreibung

Ein bekanntes Problem ist die Verknüpfung im ÖPNV über Aufgabenträgergrenzen (d. h. in der Regel Landkreisgrenzen) hinweg. Für den Landkreis Freising ist insbesondere eine engere Verzahnung der Angebote in die Landkreise Pfaffenhofen, Dachau und Erding anzustreben. Ein besonderer Handlungsdruck wurde auch im fortgeschriebenen Nahverkehrsplan des Landkreises Freising erarbeitet und wurde im Rahmen des Projektes MIA umfangreich berücksichtigt. Auf Basis der Analyse der Schwachstellen im ÖPNV, bestehender Planungsunterlagen, sowie der umfangreichen Beteiligung wurden die unter Projekte (s. u.) aufgelisteten Korridore als besonders wichtig identifiziert.



### Ziele und Effekte

- Integrierter ÖPNV, auch über Landkreis- und MVV-Grenzen hinweg (insb. Tarifsystem und Einnahmenaufteilung)
- Stärkung des ÖPNV auf neuen Verbindungen



### Wichtige Akteure

- MVV
- Landkreise
- Gemeinden
- Regionalbusunternehmen



### Kosten

Kostenbeispiele Fortschreibung Nahverkehrsplan Freising:

- Einführung einer neuen Expressverbindung Kammerberg-Fahrenzhausen-Lohhof (ca. 600.000 Euro)
- Verbesserung der Verbindungen in den Nachbarlandkreis Pfaffenhofen a. d. Ilm (ca. 300.000 Euro)
- Ausbau der Tangentiale Freising – Allershausen – Petershausen (ca. 70.000 Euro)



### Finanzierung

- Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (RZÖPNV) bis 31.12.2021<sup>5</sup>
- Richtlinie zum Förderprogramm Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr bis 31. Dezember 2020<sup>6</sup>



### Zeithorizont

- Die Maßnahme ist mittelfristig umsetzbar



### Rahmenbedingungen

- MVV sieht Maßnahme auch im NVP Freising vor; Finanzierung ist allerdings noch nicht geklärt
- besondere Herausforderungen stellt die Verbindung in den Landkreis Pfaffenhofen dar, da dieser nicht in den MVV integriert ist



### Umsetzbarkeit

- stark von den Landkreisen und Kommunen abhängig, da diese für die Finanzierung verantwortlich sind
- Maßnahme gilt als realistisch umsetzbar



### Synergien

- Infrastrukturentwicklung und Baulandentwicklung stärker interkommunal abstimmen
- Integriertes regionales Zielkonzept Raum- und Verkehrsstruktur 2040
- Alle Maßnahmen aus dem Maßnahmenbereich: Effektiver und nutzerfreundlicher ÖPNV



### Best Practice

- Landkreisübergreifende Verkehre in den Landkreisen Fürstentumbruck, Starnberg und der Stadt München



### Projekte

- Landkreis Freising, Allershausen: Ausbau der Tangentiale Freising – Allershausen – Petershausen
- Attenkirchen: Nachtlinie Achse Mainburg – Freising
- Fahrenzhausen: Busverbindung Lkr. Dachau – Fahrenzhausen – Lohhof
- Hohenkammer: Verbesserung der Verbindung nach Petershausen
- Landkreis Freising: Tangentiale Busverbindung Erding – Moosburg
- Paunzhausen: Verlängerung Buslinie 601 nach Pfaffenhofen
- Landkreis Freising: Busverbindung Garching – Freising
- Landkreis Erding: Weitere Tangentiale im Rahmen der Fortschreibung NVP Landkreis Erding

<sup>5</sup> [www.foerderdatenbank.de/Foerder-DB/Navigation/Foerderrecherche/suche.html?get=be28e486f291e682d0e79b60fdc1020b;views;document&doc=10452](http://www.foerderdatenbank.de/Foerder-DB/Navigation/Foerderrecherche/suche.html?get=be28e486f291e682d0e79b60fdc1020b;views;document&doc=10452)

<sup>6</sup> [https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayVV\\_97\\_I\\_1214](https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayVV_97_I_1214)

Maßnahmenbereich: Effektiver und nutzerfreundlicher ÖV

## B.3 Weiterer Ausbau und Ergänzung des Busliniennetz



### Maßnahmenbeschreibung

Neben der Lücken im ÖPNV über Landkreisgrenzen hinweg, besteht auf einigen Relationen weiterer Bedarf für einen Angebotsausbau. Zum einen besteht die Notwendigkeit, die sternförmig auf die Städte Freising und Erding ausgerichteten Busliniennetze um Querverbindungen zu ergänzen, gleichzeitig besteht Bedarf an einer weiteren Stärkung des bestehenden Angebotes.



### Ziele und Effekte

- Reduzierungen der Reisezeiten mit dem ÖPNV auf Querbeziehungen
- Attraktivierung des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr



### Wichtige Akteure

- MVV
- Landkreise
- Gemeinden
- Regionalbusunternehmen



### Kosten

Kostenbeispiele Fortschreibung Nahverkehrsplan Lkr. Freising:

- Ampertaltangentiale (ca. 300.000-350.000 Euro)



### Finanzierung

- Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (RZÖPNV) bis 31.12.2021<sup>7</sup>
- Richtlinie zum Förderprogramm Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr bis 31. Dezember 2020<sup>8</sup>



### Zeithorizont

- Mittelfristig umsetzbar: Vereinzelt Ergänzungen ggf. bereits zum Fahrplanwechsel möglich.



### Rahmenbedingungen

- Tangentiale Verbindungen sind auch im NVP Freising als Maßnahme mit hoher Priorität erarbeitet worden
- Grundsätzlich ist auf vielen potenziellen Tangentialverbindungen mit nicht ausreichend Fargastpotenzial zu rechnen



### Umsetzbarkeit

- Gute Umsetzbarkeit, wenn Finanzierung ermöglicht wird.



### Synergien

- Infrastrukturentwicklung und Baulandentwicklung stärker interkommunal abstimmen
- Integriertes regionales Zielkonzept Raum- und Verkehrsstruktur 2040
- Alle Maßnahmen aus dem Maßnahmenbereich: Effektiver und nutzerfreundlicher ÖPNV



### Best Practice

--



### Projekte

- Nahverkehrsplan: Ampertaltangentiale
- Zolling, Kirchdorf a. d. Amper, Haag a. d. Amper: Erweiterung der geplanten Ampertal-Tangentiale Richtung Westen
- Langenbach: Verlängerung Ampertaltangentiale Langenbach – Flughafen
- Oberding: Verbindung Gewerbegebiet Schwaig – Flughafen T1
- Allershausen: Mitnahme von Kinderwagen und Fahrrad im Regionalbus
- Stadt Freising: Bessere ÖPNV-Anbindung Lerchenfeld
- Stadt Freising: Bessere ÖPNV-Anbindung an Flughafen von allen Stadtteilen
- Neufahrn: Verbesserung der Busverbindung Kranzberg – Neufahrn
- Neufahrn: Entwicklung von Ortsteilbuslinien
- Neufahrn: Verbesserung der Busverbindung 695 durch Einführung eines Stundentakts; Kranzberg - Neufahrn (Hetzenhausen, Fürholzen) – Eching

<sup>7</sup> [www.foerderdatenbank.de/Foerder-DB/Navigation/Foerderrecherche/suche.html?get=be28e486f291e682d0e79b60fdc1020b;views;document&doc=10452](http://www.foerderdatenbank.de/Foerder-DB/Navigation/Foerderrecherche/suche.html?get=be28e486f291e682d0e79b60fdc1020b;views;document&doc=10452)

<sup>8</sup> [https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayVV\\_97\\_I\\_1214](https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayVV_97_I_1214)

Maßnahmenbereich: Effektiver und nutzerfreundlicher ÖV

## B.4 Kostenlose Nutzung des ÖPNV



### Maßnahmenbeschreibung

Die Attraktivität des ÖPNV wird wesentlich durch die Kosten von Fahrkarten beeinflusst. In den vergangenen Jahren wurde deutlich, dass die Preise im ÖPNV wesentlich stärker stiegen, als in Bereichen, die den MIV betreffen (z. B. Treibstoffkosten, Parkgebühren). Dadurch erscheint der Mehrheit von Nutzern und Nicht-Nutzern des ÖPNV, die Kosten oftmals als unverhältnismäßig hoch. Es werden vermehrt Forderungen für eine Reduzierung (365 Euro-Ticket) der Ticketpreise oder gar einer kostenlosen Nutzung laut. Gleichzeitig ist hervorzuheben, dass das gegenwärtige, in aller Regel defizitäre, Finanzierungsmodell stark auf die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf angewiesen ist.

Eine MVV-weite, bayernweite oder gar deutschlandweite kostenlose Nutzung des ÖPNV erscheint aufgrund der enormen finanziellen Aufwendungen gegenwärtig als nicht realistisch. Allerdings ist vorstellbar, gerade in nachfrageschwachen Räumen oder Wochentagen (bspw. Wochenende) Teile des Liniennetzes zur kostenfreien Nutzung bereitzustellen.



### Ziele und Effekte

- Steigerung der Nutzung im ÖPNV
- Verlagerung von Verkehr vom MIV auf den ÖPNV
- Soziale Gerechtigkeit und Teilhabe von einkommensschwachen Haushalten



### Wichtige Akteure

- MVV
- Landkreise
- Gemeinden
- Regionalbusunternehmen



### Kosten

- Je nach Umfang sehr unterschiedlich
- Gegenwärtig machen die Fahrgeldeinnahmen und weitere Einnahmen (z. B. Werbung) deutschlandweit circa 75% der Einnahmen im ÖPNV aus<sup>9</sup>, der Rest wird durch öffentliche Mittel finanziert.
- Öffentliche Zuschüsse können allerdings gerade im ländlichen Raum bereits einen deutlich höheren Anteil ausmachen
- Es ist durch die Fahrgastzunahme mit weiteren Kosten für den Angebotsausbau zu rechnen



### Finanzierung

- Gemeindehaushalt über die Kreisumlage
- Bezuschussung durch lokale Unternehmen



### Zeithorizont

- Je nach politischem Willen kurz- bis mittelfristig umsetzbar
- Ein Pilotversuch wäre voraussichtlich kurzfristig möglich



### Rahmenbedingungen

- Deutschlandweit kontrovers diskutiertes Thema, das insbesondere auch von Verkehrsunternehmen und Tarifverbänden vielfach abgelehnt wird
- Allerdings von vielen Bürgern und auch lokalen politischen Entscheidungsträgern gewünscht wird
- Der gesamte MIA-Raum befindet sich im MVV-Gebiet, dadurch ist der ÖPNV-Betrieb grundsätzlich an die tariflichen Vereinbarungen gebunden
- Vermehrt der Wunsch von zahlreichen Kommunen im MVV-Raum hier mehr Gestaltungsraum zu erlangen



### Umsetzbarkeit

- Die Umsetzbarkeit gilt gerade für eine komplett kostenlose Nutzung im gesamten Tarifraum als gering
- Ein Pilotprojekt als Forschungsprojekt hingegen könnte realistisch umsetzbar sein



### Synergien

- Alle Maßnahmen aus dem Maßnahmenbereich: Effektiver und nutzerfreundlicher ÖPNV



### Best Practice

- Kostenloser Stadtbus Pfaffenhofen
- Pilotprojekt kostenloser ÖPNV Augsburg
- Kostenloser Nahverkehr Planegg
- Kostenloser Stadtbus Templin



### Projekte

- Oberding: Kostenloser Gemeindebus
- Bereitstellung kostenloser Monatskarten durch Gemeinden

<sup>9</sup> <https://www.vdv.de/statistik-jahresbericht.aspx>

## B.5 Einführung von Expressbussen



### Maßnahmenbeschreibung

Die aktuellen Reisezeiten mit dem ÖPNV gegenüber dem MIV sind häufig verhältnismäßig lang, was den ÖPNV unattraktiv macht. Auf nachfragestarken Beziehungen ist daher die Einführung von Expressbussen empfehlenswert. Ein Expressbus verbindet wichtige und höher frequentierte Ziele miteinander, indem weniger Haltestellen bedient werden und ggf. der Bus im Rahmen einer Busbeschleunigung priorisiert wird. Die unter Projekte aufgelisteten Linien, werden hierbei besonders zur Umsetzung empfohlen.

Insbesondere für die Expressverbindung entlang der A 9 muss weitergehend sichergestellt werden, dass eine hohe Erreichbarkeit der Haltestellen für Fußgänger, Radfahrer und weiteren Buslinien gegeben ist. Ferner ist eine Verknüpfung als Mobilitätsknoten mit weiteren Angeboten wie P+M und P+R zu verfolgen.



### Ziele und Effekte

- Steigerung der Attraktivität des Bussystems gegenüber dem MIV durch kürzere Fahrtzeiten und höhere Zuverlässigkeit -> allgemein höhere Angebotsqualität
- Reduzierung des MIVs auf gegenwärtig stark ausgelasteten Streckenabschnitten



### Wichtige Akteure

- MVV
- Landkreise
- Gemeinden
- Regionalbusunternehmen



### Kosten

Kostenbeispiele Fortschreibung Nahverkehrsplan Freising:

- Direktverbindung Weihenstephan Freising Garching Forschungszentrum (ca. 400.000-450.000 Euro)
- Expressverbindung Kammerberg Fahrenzhausen Lohhof (ca. 600.000 Euro)
- Expressverbindung (Schweitenkirchen) - Allershausen - München (ca. 600.000 Euro)



### Finanzierung

- Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (RZÖPNV) bis 31.12.2021<sup>10</sup>
- Richtlinie zum Förderprogramm Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr bis 31. Dezember 2020<sup>11</sup>



### Zeithorizont

- Die Maßnahme ist mittelfristig umsetzbar



### Rahmenbedingungen

- Einführung eines Expressbusses muss sorgfältig geplant werden, da es bisher kaum Referenzfälle gibt
- Die Linienführung muss möglichst direkt erfolgen und es sollten nur nachfragestarke Haltestellen bedient werden
- Im Falle der Linienführung über die Autobahn müssen gut erreichbare Haltepunkte gefunden werden
- Vor einigen Jahren existierte bereits eine Expressbuslinie auf der A 9 Richtung München, die eingestellt wurde



### Umsetzbarkeit

- Die Maßnahme wird grundsätzlich als umsetzbar betrachtet, allerdings ist zu prüfen, ob für alle skizzierten Projekte unter den gegebenen Voraussetzungen ausreichend Nachfrage besteht
- Die guten Fördermöglichkeiten könnten allerdings eine für die Landkreise und Kommunen attraktive Finanzierung darstellen
- Überlegungen, Expressbusse auf der A 9 auf separater Spur zu führen, gelten als nicht umsetzbar, daher ist bei Stau mit erheblichen Fahrplanabweichungen zu rechnen



### Synergien

- Stärkere Standortentwicklung an ÖPNV-Knotenpunkten forcieren
- Entwicklung von Mobilitätsknoten
- Alle Maßnahmen aus dem Maßnahmenbereich: Effektiver und nutzerfreundlicher ÖPNV



### Best Practice

- Expressbusse in den Landkreisen Fürstentumbruck, Starnberg und der Stadt München



### Projekte

- Nahverkehrsplan, Lkr. Freising: Direktverbindung Weihenstephan Freising Garching Forschungszentrum (bereits in Umsetzung als X660)
- Nahverkehrsplan: Expressverbindung Kammerberg - Fahrenzhausen - Lohhof
- Nahverkehrsplan, Allershausen: Expressverbindung (Schweitenkirchen) - Allershausen – München (A9)
- Nahverkehrsplan, Attenkirchen: Expressbus Mainburg – Freising
- Neufahrn: Ringbuslinie Eching-Neufahrn-Garching

<sup>10</sup> [www.foerderdatenbank.de/Foerder-DB/Navigation/Foerderrecherche/suche.html?get=be28e486f291e682d0e79b60fdc1020b;views=document&doc=10452](http://www.foerderdatenbank.de/Foerder-DB/Navigation/Foerderrecherche/suche.html?get=be28e486f291e682d0e79b60fdc1020b;views=document&doc=10452)

<sup>11</sup> [https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayVV\\_97\\_I\\_1214](https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayVV_97_I_1214)

Maßnahmenbereich: Effektiver und nutzerfreundlicher ÖV

## B.6 Weiterentwicklung Schienenpersonennahverkehr



### Maßnahmenbeschreibung

Im Zuge des Baus der zweiten Stammstrecke ist es langfristig vorstellbar, dass das S-Bahnnetz München bis Landshut erweitert wird und somit die Bahnhaltdepunkte Marzling und Langenbach ebenfalls bedient werden. Unter der Voraussetzung, dass die bestehenden Regionalbahnen (als Expressfahrten) weiter verkehren, würde dies zu einer wesentlichen Verbesserung führen. Weiterhin werden vor allem im Bereich des Flughafens neue Verbindungen (Erdinger Ringschluss, Walpertskirchener Spange) entstehen und so die schienengebundene Erreichbarkeit der Region weiter verbessert. Dies schafft auch weitere Potenziale für den Regionalverkehr und führt zu einer weiteren Verbesserung der Flughafenanbindung. Auch sind vereinzelt weitere Verbesserungen wie längere Züge oder zusätzliche Fahrten zur Kapazitätssteigerung möglich.



### Ziele und Effekte

- Kapazitätserhöhung des SPNV zur Aufnahme der zusätzlichen Fahrgäste (steigende Nutzung ÖPNV, Job- und Bevölkerungswachstum)
- Steigerung der Attraktivität des SPNV, um mehr MIV-Nutzer zum Umstieg zu bewegen



### Wichtige Akteure

- BEG
- MVV
- Deutsche Bahn
- Kommunen
- Landkreise



### Kosten

- Sehr stark von der entsprechenden Maßnahme abhängig, allerdings ist grundsätzlich mit sehr hohen Kosten zu rechnen, die ohne eine Bundes- oder Landesförderung nicht zu tragen sind



### Finanzierung

- Klassische Finanzierungsmittel im ÖPNV: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)



### Zeithorizont

- langfristige Planung, da die zweite Stammstrecke voraussichtlich frühestens im Jahr 2026 in Betrieb genommen werden kann, auch der Erdinger Ringschluss soll erst im Jahre 2030 vollständig fertiggestellt werden
- für den Ausbau der Strecke Landshut – München existiert bisher noch keine Machbarkeitsstudie
- ob kleinere Verbesserungen im Vorfeld durchgeführt werden können, muss geprüft werden



### Rahmenbedingungen

- Der Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs obliegt dem Freistaat Bayern und ist in aller Regel sehr kosten- und zeitintensiv
- Der Ausbau der stark ausgelasteten Strecke Landshut - München wäre eine wesentliche Voraussetzung für umfangreichere Verbesserungen des Fahrplans (Machbarkeitsstudie Freistaat ausgeschrieben<sup>12</sup>)
- Für eine bessere Anbindung nach München wäre zudem der Ausbau der zweiten Stammstrecke eine wesentliche Voraussetzung
- Ausschreibung Netz Donau-Isar im September 2019 -> Betriebsbeginn Anfang 2025<sup>13</sup>



### Umsetzbarkeit

- Die Maßnahme ist stark abhängig von Infrastrukturprojekten, die nicht direkt durch die Kommunen in der MIA-Region beeinflussbar sind
- Die sehr langen Planungsprozesse erschweren eine rasche Umsetzung
- Kommunen können gemeinsam Verbesserungen bei den entsprechenden übergeordneten Stellen einfordern



### Synergien

- Stärkere Standortentwicklung an ÖPNV-Knotenpunkten forcieren
- Entwicklung von Mobilitätsknoten
- Integriertes regionales Zielkonzept Raum- und Verkehrsstruktur 2040



### Best Practice

--



### Projekte

- Stadt Freising: Höhere Bedienungshäufigkeiten im SPNV am Bahnhof Freising
- Langenbach: S-Bahnverlängerung nach Moosburg
- Neufahrn: Verlängerung U6 nach Neufahrn
- Neufahrn: Ausbau Bahnstrecke München – Landshut
- Stadt Freising: Schaffung Verbindung zwischen Kreisstädten Freising und Erding

<sup>12</sup> <https://ted.europa.eu/TED/notice/udl?uri=TED:NOTICE:9187-2019:TEXT:DE:HTML&src=0>

<sup>13</sup> <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:544939-2019:TEXT:DE:HTML&src=0>

Maßnahmenbereich: Effektiver und nutzerfreundlicher ÖV

## B.7 Verbesserungen in der Fahrgastinformation



### Maßnahmenbeschreibung

Diese Maßnahme zielt darauf ab, die Bevölkerung besser über die Nutzungsmöglichkeiten und Angebote des ÖPNV zu informieren. Dies kann durch eine verbesserte Onlineinformation (Echtzeitdaten, Eingliederung weiterer Mobilitätsoptionen), eine bessere analoge und dynamische Information an Haltestellen, präzisere Durchsagen, eine bessere Orientierung und Leitung an ÖPNV-Knoten oder eine mehrsprachige Information erreicht werden. Wichtig ist, alle Bevölkerungsgruppen anzusprechen. Folgende konkrete Maßnahmen wären denkbar:

- Ausbau digitaler Anzeigen an Haltestellen und stärkere Nutzung von Echtzeitdaten
- Verständliche und aktuellere analoge Information an weniger stark frequentierten Haltestellen (für Ältere, Menschen ohne Handy, Funklöcher in ländlichen Regionen)
- Karten der unmittelbaren Umgebung für bessere Orientierung
- mögliches Infotainment in Verkehrsmitteln
- Ausweisung von Anschlussmöglichkeiten an großen ÖPNV-Knoten
- Wegeleitsysteme an großen ÖPNV-Knoten



### Ziele und Effekte

- Abbau von Hemmnissen zur Nutzung des ÖPNV in der Bevölkerung
- Verbessertes Marketing und Sicherstellung einer angenehmen Wegekette
- Stärkere ÖPNV-Nutzung



### Wichtige Akteure

- Landkreise
- Kommunen
- MVV



### Kosten

- Kosten sehr stark von der konkreten Maßnahme abhängig, grundsätzlich ist allerdings von eher geringen Kosten auszugehen.



### Finanzierung

--



### Zeithorizont

- Einführung der meisten Teilmaßnahmen ist sehr kurzfristig möglich
- Ein positiver Effekt auf die ÖPNV-Nutzung könnte sich jedoch wohl erst mittelfristig einstellen



### Rahmenbedingungen

- Im aktuell ausgearbeiteten Nahverkehrsplan ist die Versorgung der Nutzer mit Echtzeitdaten zum Busverkehr bereits geplant, da fast alle Buslinien im Landkreis diese Informationen liefern können. In circa drei Jahren sollen die Daten dann allgemein zugänglich sein
- Zudem wird auch das Einpflegen weiterer Mobilitätsangebote (Bikesharing, Carsharing) in Apps empfohlen
- Auch ist ein besseres Marketing (Flyer, Minifahrpläne, ÖV-Schnuppertag) beabsichtigt, was ebenfalls zu einer verbesserten Fahrgastinformation beiträgt
- Indirekt stärkt auch das geplante, kostenfreie WLAN in Bussen die Fahrgastinformation



### Umsetzbarkeit

- Die Maßnahme ist gut umsetzbar
- Zudem ist diese bereits in Teilen umgesetzt und grundsätzlich mit eher geringen Kosten verbunden



### Synergien

- Mobility-as-a-Service / Mobilitäts-App



### Best Practice

- Infostelen in der Münchner Innenstadt:  
<https://www.muenchen.de/aktuell/2016-04/fussgaenger-orientierungssystem-muenchen.html>
- Fußgängerleitsystem Rosenheim:  
<https://konzept-barrierefrei.de/projekte/projekt/fussgaengerleitsystem-in-rosenheim/>
- Beispiel für eine Mobilitäts-/MaaS-App:  
<https://www.spiegel.de/wirtschaft/service/mobilitaet-in-vilnius-app-trafi-revolutioniert-den-stadtverkehr-a-1196674.html>
- Hinweise auf Türpositionen des einfahrenden Zuges/der S-Bahn:  
<https://www.tagesspiegel.de/berlin/berliner-digitalprojekt-leuchtende-bahnsteigkante-schafft-orientierung-am-bahnhof/21131816.html>



### Projekte

- Landkreis Erding, Landkreis Freising, Stadt Freising: Ausbau Echtzeitinformation an allen ÖPNV-Haltestellen

## Maßnahmenbereich C

### Intermodale Schnittstellen

## C.1 Entwicklung von Mobilitätsknoten



### Maßnahmenbeschreibung

Mobilitätsknoten bündeln Mobilitätsangebote räumlich und schaffen Umsteigemöglichkeiten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln. Hierbei ist die Verknüpfung von Angeboten wie ÖPNV, MIV, Bikesharing, Carsharing und Mitfahrgelegenheiten möglich. Klassische Formen, die hierunter verstanden werden sind: P+R (Park+Ride), Sharingstationen / Mobilitätsstationen und P+M (Parken+Mitfahren = Ridesharing). Neben Mobilitätsangeboten ist auch die Anordnung von Paketboxen, Lebensmittelautomaten o. ä. am Standort denkbar. Das tatsächliche Angebot ist auf die lokalen Gegebenheiten und Bedürfnisse anzupassen. Die Platzierung erfolgt hierbei an prominenten (d. h. aus einer Marketingperspektive günstigen) aber auch aus Nutzerperspektive sinnvollen Standorten. Je nach Art der verknüpften Verkehrsmittel ist es wichtig, in der Standortwahl die Nähe zu Verkehrsknotenpunkten, Wohnquartieren, Arbeitsplätzen, Einzelhandel aber auch zu öffentlichen Einrichtungen (z. B. Rathaus) herzustellen. Eine einheitliche optische Gestaltung und die Schaffung eines Wiedererkennungseffektes in der ganzen Region sind maßgeblich, auch weil Mobilitätsstationen stets als wichtiges Marketing- und Informationsinstrument für nachhaltige Mobilitätsformen dienen.



### Ziele und Effekte

- Attraktivitätssteigerung des erweiterten Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV, Carsharing, Bikesharing und Mitfahrgelegenheit)
- Vereinfachung und Attraktivierung eines intermodalen und multimodalen Mobilitätsverhaltens.
- Reduzierung der subjektiven und objektiven Autoabhängigkeit
- Marketingeffekt für den erweiterten Umweltverbund
- Kann zu einer Erhöhung der Attraktivität / Schwerpunkt-funktion von Dorfszentren führen und diese dadurch stärken



### Wichtige Akteure

- Kommunen (Gemeinden und Landkreise)
- Car- und Bikesharing-Anbieter
- MVV für Koordination der Standorte an ÖPNV-Haltestellen
- Immobilienentwickler (bei Mobilitätskonzepten)
- Größere Arbeitgeber



### Kosten

- Abhängig von der jeweiligen Ausgestaltung



### Finanzierung

- Förderrichtlinie Elektromobilität bis 31.12.2020<sup>14</sup>
- Kommunalrichtlinie bis 31.12.2022<sup>15</sup>
- Förderung BayGVFG



### Zeithorizont

- Bei geeigneten Flächen und dem positiven Willen aller Beteiligten ist eine kurz- bis mittelfristige Umsetzung möglich



### Rahmenbedingungen

- Voraussetzung ist die Existenz unterschiedlicher Angebote wie Carsharing, Bikesharing, etc.
- Carsharinggesetz (CsgG) als rechtlicher Rahmen zur Bevorzugung von Carsharingfahrzeugen beim Parken im öffentlichen Raum



### Umsetzbarkeit

- Weitere Ausbau von P+R an gut angebundenen Bahnhaltstellen (z. B. Freising) ist aufgrund der verursachten Probleme (Stau, Flächeninanspruchnahme) wahrscheinlich wenig zielführend
- Bei der Ausweitung von Carsharing und Bikesharing in der Region sind Mobilitätsstationen insbesondere in den größeren Kommunen Freising und Neufahrn denkbar
- P+M ist insbesondere an vielbefahrenen Straßen und insbesondere an Knotenpunkten in den ländlichen Kommunen vorstellbar
- Prüfung nötig, welche Angebote an einem einzigen Standort sinnvoll sind, da unterschiedliche Angebote unterschiedliche Standortanforderungen und teils auch Zielgruppen haben



### Synergien

- Ortskernentwicklung lokal stärken Einführung / Ausbau Bikesharing,
- Einführung / Ausbau (E-)Carsharing
- Einführung / Ausbau Bikesharing
- Mobility-as-a-Service / Mobilitäts-App
- Regionales Ridesharing-System



### Best Practice

- Mobilstationen in Würzburg:  
<https://www.wuerzburg.de/themen/verkehr--mobilitaet/nachhaltige-mobilitt/mobilitaetsstationen/index.html>
- Wiesbaden:  
[http://www.wiesbaden.de/guiapplications/newsdesk/publications/Landeshauptstadt\\_Wiesbaden/141010100000344721.php](http://www.wiesbaden.de/guiapplications/newsdesk/publications/Landeshauptstadt_Wiesbaden/141010100000344721.php)
- Landkreis Plön in Schleswig-Holstein:  
<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/kreis-ploen-foerdert-mobilitaetsstationen>
- Parken und Mitfahren in der Metropolregion München:  
[https://www.metropolregion-muenchen.eu/fileadmin/user\\_upload/01\\_Webseite\\_EMM/10\\_Infothek/Broschueren\\_Flyer/EMM-Flyer\\_P\\_M\\_2012\\_web.pdf](https://www.metropolregion-muenchen.eu/fileadmin/user_upload/01_Webseite_EMM/10_Infothek/Broschueren_Flyer/EMM-Flyer_P_M_2012_web.pdf)



### Projekte

- Stadt Freising: Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Freising
- Kranzberg: Mobilitätsstationen bei kommunalen Wohnungsbauprojekten (Mehrgenerationenhaus)
- Landkreis Freising: Räumliches Konzept für intermodale Integration des MIV (P+R Ausbau mit Plan, P+M)
- Neufahrn: Ausbau Busbahnhof
- Allershausen: Mobilitätsstation an Expressbushaltestelle, AS Allershausen als intermodaler Mobilitätsknoten
- Allershausen: P+M Parkplätze
- Langenpreising: P+M Parkplätze
- Wolfersdorf: P+M Parkplätze

<sup>14</sup> <http://www.foerderdatenbank.de/Foerder-DB/Navigation/Foerderrecherche/suche.html?get=views;document&doc=11466>

<sup>15</sup> <https://www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie>

Maßnahmenbereich: Intermodale Schnittstellen

## C.2 Mobility-as-a-Service / Mobilitäts-App



### Maßnahmenbeschreibung

Mobility as a Service (MaaS) beschreibt die Bündelung möglichst vieler Mobilitätsdienstleistungen und -angebote auf einer (anbieterneutralen) Meta-Plattform. Um dies zu ermöglichen, müssen alle Mobilitätsdienstleistungen, die in der Region angeboten werden, anbieterneutrale offene bzw. nutzbare Datenschnittstellen für Fahrpläne, Live-Auskunft, Buchung und Bezahlung aufweisen. Dies ist in Verträgen zwischen Kommunen und Dienstleistern festzuhalten, so dass Dritte hier entsprechende Applikationen erstellen können bzw. eine Einbindung in bestehende Apps erfolgen kann. Dabei ist die Beteiligung an existierenden oder zukünftigen Mobility as a Service Applikationen bzw. deren Nutzung einer regionalen Eigenentwicklung („Insellösung“) vorzuziehen.

Dies bedeutet, dass die entsprechenden Vorgaben durch die Kommunen an die Mobilitätsdienstleister (s. o.) erforderlich sind. D. h. eine Open Data Klausel bzw. die garantierte Bereitstellung von Daten und Schnittstellen für Dritte mit berechtigtem Interesse soll für alle Mobilitätsdienstleister (insbes. bei öffentl. Ausschreibungen/Vergaben) obligatorisch sein. Welche Applikationen und Anbieter sich schlussendlich etablieren, wird Ergebnis unterschiedlicher Marktmechanismen sowie der Entscheidungen der großen regionalen Player (MVV, MVG, Deutsche Bahn) sein.



### Ziele und Effekte

- Integration der Angebote in bestehende oder zu entwickelnde MaaS-Ökosysteme
- Ermöglichung von intermodalen Wegen und multimodalem Mobilitätsverhalten
- Attraktivitätssteigerung des erweiterten Umweltverbunds ggü. dem privaten Pkw



### Wichtige Akteure

- Landkreise und Gemeinden
- MVV (Rahmenbedingungen)
- Mobilitätsdienstleister (DB, MVG, Stadtbus Freising, Taxi, Mietwagen, Bikesharing, Carsharing...)
- App-Entwickler / MaaS-Dienstleister
- Bevölkerung (als NutzerInnen mit Marktmacht)



### Kosten

- Gering: Klärung rechtlicher Grundlagen und ggf. kleine Einbußen oder Zusatzkosten bei der Ausschreibung von Dienstleistungen



### Finanzierung

- Kommunale Haushalte



### Zeithorizont

Kann bei Ausschreibung von Dienstleistungen bzw. bei deren Neu-Einführung / Genehmigung erfolgen. Aber auch kurzfristig für bereits bestehende Angebote, sofern Kooperationsvereinbarungen mit Dienstleistern getroffen werden. Wichtig ist die Berücksichtigung regionaler und nationaler Datenstandards, die ggf. einer Abstimmung mit anderen Kommunen und weiteren Akteuren bedürfen.



### Rahmenbedingungen

- Gegenwärtig existieren von verschiedenen Anbietern in der Region Fahrplanapps bzw. multimodale Apps, die auch weitere Angebote miteinbeziehen. Allerdings sind in diesen häufig nur die Angebote einzelner Anbieter gebündelt
- Bisher existiert in der MVV-Region keine Plattform eines neutralen Anbieters der auch bspw. Bikesharingangebote konkurrierender Unternehmen miteinbezieht
- Ansätze sind v. a. dann sinnvoll, wenn Angebote über bestehenden MIV + ÖV hinaus eingeführt werden (insbes. Sharing und flexible Services), da auch nur dann eine Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel möglich ist.



### Umsetzbarkeit

- Abklärung rechtlicher Rahmenbedingungen vor Umsetzung nötig
- Rückgrat eines sinnvollen MaaS-Systems ist der ÖPNV, d. h. der MVV muss unbedingt einbezogen werden
- Barrierefreiheit ist sicherzustellen



### Synergien

- Einführung / Ausbau (E-)Carsharing
- Einführung / Ausbau Bikesharing
- Regionales Ridesharing-System
- Ergänzung des ÖPNV durch Bedarfsverkehre/On-Demand-Verkehre
- Interkommunales Mobilitätsmanagement für die MIA-Region



### Best Practice

- Finnland: Gesetz zu Mobilitätsdienstleistungen und Open Data
- Lissabon Open Data Klausel bei Einführung von Bikesharing
- DB Navigator: App mit einem über das eigene Unternehmen hinausgehenden Informations- und Buchungsangebot
- Erste Ansätze in München: MVG more App [Stand 02/2020: es wird eine „echte“ MaaS-App entwickelt]
- MaaS-Beispiele aus der Perspektive von Carsharing  
<https://www.carsharing.de/themen/umweltverbund/digitale-integration-carsharing-oepnv> [20.06.2019]



### Projekte

Keine konkreten Projekte in der Region. Die Daten-Policy muss jeweils durch die ausschreibenden / beauftragenden / genehmigenden Stellen in Kooperation (vgl. Interkommunales Mobilitätsmanagement) durchgeführt werden.

## **Maßnahmenbereich D**

### **Förderung von Rad- und Fußverkehr**

Maßnahmenbereich: Förderung Rad- und Fußverkehr

## D.1 Ausbau innerörtliches Radwegenetz



### Maßnahmenbeschreibung

Inhalt dieser Maßnahme ist die erstmalige Erarbeitung und die zyklische Aktualisierung von Zielkonzepten (ca. alle 10 Jahre) für den Radverkehr auf Gemeindeebene. Im Fokus steht dabei der Alltagsradfahrer. Ein Leitfaden für die Netzplanung kann der Veröffentlichung „Radverkehrshandbuch Radland Bayern“ (Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, Oberste Baubehörde Mai 2011) entnommen werden.

Wichtig ist eine Spezifizierung nach:

- Örtlichen / überörtlichen Radrouten
- Alltagsverkehr / touristischen Routen
- Ausbauerfordernis bestehender Strecken
- Neubaustrecken



### Ziele und Effekte

- Verstärkte Förderung des Radverkehrs im Alltagsradverkehr
- Nur auf Basis des strategischen Netzes kann ein Maßnahmenkatalog erarbeitet werden, anhand dessen ein konsistentes Radwegenetz systematisch umgesetzt werden kann
- Modal Shift (Verkehrsverlagerung) weg vom MIV hin zum Radverkehr auf kurzen innerörtlichen Alltagswegen
- Festlegung von Übergabepunkten zu Nachbargemeinden
- Das gemeindliche Hauptnetz ist gleichzeitig das Rückgrat des Landkreisnetzes



### Wichtige Akteure

- Gemeinden
- Unterstützung und Koordination durch die Landkreise
- Stakeholder (ADFC, AGFK)



### Kosten

- Netzplanungen: ca. 15.000 € bis 30.000 €.
- Baumaßnahmen abhängig vom Maßnahmenumfang



### Finanzierung

- Fördermöglichkeit Netzplanung: über Städtebauförderung (ISEK)
- Fördermöglichkeiten bei Baumaßnahmen: Keine Fördermöglichkeit von selbstständigen Radwegen; straßenbegleitende Radwege nach BayGVFG und Finanzausgleichsgesetz (FAG).
- Kommunalrichtlinie bis 31.12.2022<sup>16</sup>
- Abklärung ILE / LAG, ob Personalkosten LEADER förderfähig sind



### Zeithorizont

- Kurz- bis mittelfristig



### Rahmenbedingungen

- Dem Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel wird hohes Potential beigemessen



### Umsetzbarkeit

- Umsetzbarkeit teilweise schwierig
- Problem des Grunderwerbs muss gelöst werden
- Umsetzbarkeit entlang bestehender Straßen teilweise schwierig, da Querschnittsbreiten zu gering



### Synergien

- Ausbau eines überörtlichen, strategischen Alltagsradwegenetzes



### Best Practice

--



### Projekte

- Strategisches Radwegenetz in der Gemeinde Allershausen (Barrieren BAB und Glonn)
- Aufgrund der Größe: Innerörtliches Radwegenetz in Neufahrn
- Freising: Realisierung von Isarquerungen zur Förderung des Radverkehr (Zielnetz Radverkehr ist Bestandteil des beschlossenen Freisinger Mobilitätskonzeptes „Feising – nachhaltig mobil“. Wichtige Radwegverbindungen wurden als Einzelmaßnahmen in das Mobilitätskonzept aufgenommen – wie z. B. Isarsteg Süd).
- Neufahrn: Erstellung eines strategischen Radwegenetzes für die Gemeinde

<sup>16</sup> <https://www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie>

## D.2 Ausbau eines überörtlichen, strategischen Alltagsradwegenetzes



### Maßnahmenbeschreibung

Inhalt dieser Maßnahme ist die erstmalige Erarbeitung und die zyklische Aktualisierung von Zielkonzepten (ca. alle 10 Jahre) für den Radverkehr auf regionaler Ebene. Die Erstellung eines strategischen Netzes muss zwingend in Abstimmung mit den Gemeinden einerseits und den Landkreisen andererseits erfolgen. Abzustimmen sind hier Übergabepunkte an den Grenzen und überörtliche Wegweisungen.

Wichtig ist eine Spezifizierung nach:

- Örtlichen / überörtlichen Radrouten
- Alltagsverkehr / touristischen Routen
- Ausbauerfordernis bestehender Strecken
- Neubaustrecken

Nach Konsolidierung / Fertigstellung der z.T. laufenden Planungen auf Landkreisebene sind diese mit den Bauprogrammen zu vergleichen und bei Bedarf ggf. Korrekturen an den Bauprogrammen vorzunehmen. Im Idealfall stehen mit den Landkreisplanungen netzkategorieübergreifende, konsistente, mit den Kommunen und über Landkreisgrenzen abgestimmte Netzplanungen als Grundlage zur Verfügung.



### Ziele und Effekte

- Verstärkte Förderung des Radverkehrs im Alltagsradverkehr
- Modal Shift (Verkehrsverlagerung) weg vom MIV hin zum Radverkehr auch auf längeren Distanzen
- Festlegung von Übergabepunkten zu Nachbarlandkreisen
- Das gemeindliche Hauptnetz ist gleichzeitig das Rückgrat des Landkreisnetzes
- Steuerung der Finanzierung durch die Baulastträger
- Konsistente ggf. landkreisübergreifende Netzentwicklung



### Wichtige Akteure

- Landkreise
- Gemeinden
- Staatliche Bauämter



### Kosten

- Netzplanungen: ca. 50.000 €
- Baumaßnahmen abhängig vom Maßnahmenumfang



### Finanzierung

- Baulastträger
- Gemeinden
- Kommunalrichtlinie bis 31.12.2022<sup>17</sup>



### Zeithorizont

- Kurz- bis mittelfristig



### Rahmenbedingungen

- Rad als Alltagsverkehrsmittel wird hohes Potential zugemessen.
- Um Schwachstellen zu lokalisieren und wichtige Hauptrouten zu definieren, ist es sinnvoll auch die Bevölkerung / Stakeholder in den Prozess mit einzubinden.
- Die strategische Netzplanung dient als Grundlage für die Planung von Aus- und Neubaumaßnahmen
- Die Koordinierung der sinnvollen mit den möglichen Maßnahmen findet derzeit oft auf dem kurzen Dienstweg zwischen den kommunalen Aufgabenträgern und den Baulastträgern statt. Eine Übereinstimmung der strategischen Planungen mit den Ausbauplanungen (Sicherung der Finanzierung) ist jedoch aus Transparenzgründen notwendig



### Umsetzbarkeit

- Umsetzbarkeit teilweise schwierig
- Problem des Grunderwerbs muss gelöst werden
- Abwägung naturschutzrechtlicher Belange zu Lasten von Radwegen verhindert viele Projekte



### Synergien

Alle Maßnahmen, die zur Förderung der Attraktivität des Radverkehrs im Alltagsverkehr beitragen, sind für den Erfolg eines überörtlichen Alltagsradwegenetzes von Bedeutung:

- Ausbau innerörtliches Radwegenetz
- Ausbau der bestehenden Radwegebeschilderung
- Schnelle Radverbindungen / Radschnellwege
- Strategien für Grunderwerb zum Radwegbau



### Best Practice

--



### Projekte

- Allershausen: Radverbindungen Allershausen – Freising; Allershausen – Petershausen
- Attenkirchen: Radverbindungen Attenkirchen – Wimpasing; Oberlappersdorf – Moosburg; Zolling – Freising
- Berglern: Entwicklung eines überörtlichen, strategischen Radwegenetzes (auf Landkreisebene)
- Fahrenzhausen: Radverbindung Fahrenzhausen – Freising
- Haag a. d. Amper: Radverbindungen Haag – Inkofen (Überdenken der Gewichtung naturschutzfachlicher Belange); Untermarchenbach zum Kreisverkehrsplatz (dort ggf. B+R), Radverbindung Haag – Langenbach
- Hohenkammer: Radverbindung Hohenkammer – Petershausen
- Kirchdorf a. d. Amper: Radweg Helfenbrunn – Planzing
- Kranzberg: Ausbau / Befestigung Radverbindung Freising – Allershausen mit Abzweig Kranzberg; Lückenschluss Radweg Kranzberg – Eberspoint; Radverbindung Thurnsberg – Hagenau; Radverbindung Leonhardsbuch – Allershausen

<sup>17</sup> <https://www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie>

- Landkreis Erding: Entwicklung eines überörtlichen, strategischen Radwegenetzes (auf Landkreisebene)
- Langenbach: Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs bei Infrastrukturprojekten der Baulastträger
- Langenpreising: Entwicklung eines überörtlichen, strategischen Radwegenetzes (auf Landkreisebene)
- Marzling: Beleuchtung Radverbindung Marzling – Freising
- Neufahrn: Radweg Fürholzen – Massenhausen – Giggenhausen – Neufahrn – Freising; Zubringer Dietersheim – Radschnellweg Garching – Freising
- Oberding: Radverbindung Oberding – Hallbergmoos
- Paunzhausen: Radverbindung Letten – Reichertshausen; Asphaltierung Radverbindung Walterskirchen – Riedhof; Radverbindung Paunzhausen – Pfaffenhofen
- Wolfersdorf: Radverbindung Palzing – Haindlfing

Maßnahmenbereich: Förderung Rad- und Fußverkehr

## D.3 Ausbau der bestehenden Radwegebeschilderung



### Maßnahmenbeschreibung

Die bestehende (gute) Beschilderung ist auf die tendenziell touristischen Routen ausgerichtet. Bei einer Erweiterung des Netzes um kurze Alltagsradwege muss die Beschilderung ergänzt werden. Dazu ist ein Zielkonzept der Nah- und Fernziele für die Wegeachsen festzulegen.



### Ziele und Effekte

- Einheitliche Beschilderung zur leichteren Orientierung für Alltagsradfahrer und touristische Radfahrer
- Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit und der Akzeptanz des Radverkehrsnetzes
- Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs



### Wichtige Akteure

- Landkreis
- Gemeinden
- Nachbarlandkreise
- ggf. Interessensverbände wie ADFC



### Kosten

- ca. 50.000 € für das Umsetzungskonzept
- ca. 300.000 bis 500.000 € für die Umsetzung



### Finanzierung

- Gemeinden
- Landkreise
- Kommunalrichtlinie bis 31.12.2022<sup>18</sup>



### Zeithorizont

- Mittelfristig (zuerst Netzertüchtigung)



### Rahmenbedingungen

Die Wegweisung muss eine Unterscheidung zwischen „schnellen“ Routen für den Alltagsradverkehr und touristischen Routen aufzeigen.



### Umsetzbarkeit

- Gute Umsetzbarkeit



### Synergien

--



### Best Practice

--



### Projekte

- Landkreis Freising: Verstärkte / zusätzliche Beschilderung der Alltagsradwege
- Integration des Radschnellweges von Freising nach Garching in die Beschilderung nach Umsetzung

<sup>18</sup> <https://www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie>

Maßnahmenbereich: Förderung Rad- und Fußverkehr

## D.4 Schnelle Radverbindungen / Radschnellwege



### Maßnahmenbeschreibung

Mit der zunehmenden Elektrifizierung des Radverkehrs (Pedelecs) geraten auch Wegstrecken von mehr als 5 km verstärkt in den Fokus der Radverkehrsförderung. Dazu wurde der Ansatz der sogenannten Radschnellwege entwickelt. Sie erfüllen hohe Qualitätsstandards hinsichtlich der Linienführung, Ausgestaltung, Netzverknüpfung und begleitenden Ausstattung, um die Reisezeit und den Energieverbrauch möglichst gering zu halten.

Angelehnt an die ERA 2010 sollten Radschnellverbindungen wenigstens fünf Kilometer lang sein und Reisegeschwindigkeiten von 30 km/h erlauben. Die Breite bei Zweirichtungsradwegen im Verlauf einer Radschnellverbindung sollte so gewählt sein, dass zwei Fahrräder nebeneinander fahren und ohne Störung überholt werden können bzw. Gegenverkehr möglich ist.

Folgende Anforderungen sollten erfüllt werden:

- Oberziel: Hohe Reisegeschwindigkeit
- Sicheres Befahren auch bei hohen Geschwindigkeiten bis zu 25 - 30 km/h
- Direkte, weitgehend umwegfreie Linienführung
- Möglichst unabhängig vom Kfz-Verkehr geführt
- Trennung vom Fußgängerverkehr
- Bei stärkerem Kfz-Verkehr straßenbegleitende Führungen mit baulicher Trennung und ausreichender Dimensionierung (4,00 m)
- Gesicherte Querungen (LSA) resp. bevorrechtigte Querungen
- Hohe, witterungsunabhängige Belagsqualität (Asphalt)
- Regelmäßige Reinigung und Winterdienst



### Ziele und Effekte

- Verstärkte Förderung des Radverkehrs im Alltagsverkehr
- Modal Shift (Verkehrsverlagerung) weg vom MIV hin zum Radverkehr (v. a. bei Berufspendlern) auch auf längeren Distanzen
- Umwegfreie gut ausgebaute Radwege ermöglichen minimale Reisezeiten



### Wichtige Akteure

- Koordinierung durch Landkreise
- Gemeinden (übergreifend)
- Baulastträger (Finanzierung, Bau)
- ggf. Interessensverbände wie ADFC



### Kosten

- Planung ca. 10 % der anrechenbaren Kosten
- Realisierung: Hängt von der Länge und dem Umfang der Neu-/ Ausbaumaßnahmen ab: ca. 300.000 €/km bei Neubau



### Finanzierung

- Baulastträger
- Gemeinden
- Landkreise
- Förderung durch Bund (BMVI): 25 Mio
- Kommunalrichtlinie bis 31.12.2022<sup>19</sup>



### Zeithorizont

- Mittelfristig (aufgrund des hohen Planungsaufwands)



### Rahmenbedingungen

Eine Herausforderung stellt die Planung und Realisierung dar, da im Regelfall mehrere Gemeinden betroffen sind. Hier muss gemeinde-, ggf. auch landkreisübergreifend gearbeitet werden.



### Umsetzbarkeit

- Gute Umsetzbarkeit aufgrund des hohen Problemdrucks
- Problem des Grunderwerbs muss gelöst werden
- Abwägung naturschutzrechtlicher Belange zu Lasten von Radwegen verhindert viele Projekte



### Synergien

--



### Best Practice

--



### Projekte

- Landkreis Freising / Stadt Freising: Eindeutige Zuordnung der Zuständigkeiten bei Planung und Bau von Radschnellwegen
- Landkreis Freising / Oberding: Schnelle Radverbindung zwischen Freising – Flughafen – Oberding – Erding
- Stadt Freising: Schnelle Radverbindung Freising – Oberschleißheim entlang S 1
- Radschnellweg Freising – Garching

<sup>19</sup> <https://www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie>

Maßnahmenbereich: Förderung Rad- und Fußverkehr

## D.5 Strategien für Grunderwerb zum Radwegebau



### Maßnahmenbeschreibung

- Entfall der Preisbindung an Bodenrichtwerte:  
Wenn die Baulastträger die Möglichkeit erhalten, beim Grunderwerb über die derzeit als Obergrenze festgelegten Bodenrichtwerte zu gehen, erhöhen sich die Chancen, dass Grundeigentümer verkaufen.
- Erwerb der Grundstücksflächen durch die Gemeinden:  
Die Gemeinden sind nicht an die Bodenrichtwerte gebunden und können auch unabhängig von Genehmigungsverfahren Grundstücke erwerben.
- Erleichterte Abwägung naturschutzrechtlicher Belange:  
Hier kann es nicht um die Aushebelung des Naturschutzrechtes gehen, sondern um die Bewusstseinsbildung, dass ein Radweg auf geschützter Fläche einer umweltfreundlichen, weil emissionsfreien, Mobilität dient. Möglicherweise können hier bestehende Entscheidungsspielräume in der Abwägung zu Gunsten des Radwegbaus erweitert werden. Notfalls müssen gesetzliche Ausnahmeregelungen getroffen werden.



### Ziele und Effekte

- Erleichterung der Umsetzung von Planungen zum Radwegebau



### Wichtige Akteure

- Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, ggf. im Verbund mit anderen Ministerien bei der Änderung von Richtlinien, Verwaltungsanordnungen oder gesetzlichen Vorschriften
- Baulastträger
- Landkreise
- Gemeinden



### Kosten

- Keine unmittelbaren Kosten



### Finanzierung

--



### Zeithorizont

- Mittelfristig



### Rahmenbedingungen

- Information der Beteiligten an der Projektrealisierung (Baulastträger und Gemeinden) zu den entwickelten Strategien ist von hoher Bedeutung.



### Umsetzbarkeit

- Gute Umsetzbarkeit aufgrund des hohen Problemdrucks



### Synergien

--



### Best Practice

--



### Projekte

- Hohenkammer: Bevorratung von Tauschgrundstücken zur Erleichterung des Grunderwerbs; Persönliches Engagement der politischen Entscheidungsträger; Umfahrung der Flächen nicht verkaufswilliger Grundstückseigentümer (auch unter Inkaufnahme von Mehrkosten)
- Kranzberg: Bevorratung von Tauschgrundstücken zur Erleichterung des Grunderwerbs
- Landkreis Erding: Bevorratung von Tauschgrundstücken zur Erleichterung des Grunderwerbs
- Landkreis Freising: Genehmigung von Radwegen über Planfeststellungsverfahren

Maßnahmenbereich: Förderung Rad- und Fußverkehr

## D.6 Ausbau von Fahrradabstellanlagen



### Maßnahmenbeschreibung

Schaffung von hochwertigen, sicheren, wettergeschützten und gut erreichbaren Abstellplätzen für (E-)Fahrräder und auch Lastenräder in ausreichender Zahl (ggf. Überangebot als Incentive), z. B. an komfortablen Umstiegsstellen des schienengebundenen ÖV und an anderen hochfrequentierten Quell- und Zielpunkten des Radverkehrs. Dies bedeutet beispielsweise die Ergänzung bestehender Abstellanlagen durch abschließbare Fahrradboxen.



### Ziele und Effekte

- Verstärkte Förderung des Radverkehrs
- Schaffung von sicheren, wettergeschützten und gut erreichbaren Abstellplätzen für verschiedene Fahrradtypen
- Ergänzung von Abstellanlagen vor allem für hochpreisige Fahrräder
- Förderung des Radverkehrs als Zubringer zur Bahn (B+R-Anlagen)



### Wichtige Akteure

- Gemeinden
- Landkreise



### Kosten

Kosten pro Stellplatz:

- Nicht überdacht: 300 Euro
- Überdacht: 750 Euro
- Fahrradbox (überdacht, abschließbar): 750 Euro
- Fahrradparkhaus: 1200 Euro
- Fahrradstation: 1300 Euro (Quelle ADFC)



### Finanzierung

Erstmalig Erstellung von B+R-Anlagen förderfähig

- Kommunalrichtlinie bis 31.12.2022
- Bike & Ride Offensive der DB (Station und Service) bis 2022
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU)



### Zeithorizont

- Kurzfristig



### Rahmenbedingungen

- Bei größeren Anlagen ist ein Betreiber notwendig
- Dauerhafte Sauberkeit / Sicherheit / Funktionsfähigkeit sind Voraussetzungen
- Bei gutem Serviceangebot kann die Bereitschaft zur Kostenbeteiligung durch die Radfahrer vorausgesetzt werden



### Umsetzbarkeit

- Gute Umsetzbarkeit



### Synergien

--



### Best Practice

- Radstation Augsburg
- Radhaus Offenburg



### Projekte

- Radparkhäuser in Freising (z. B. Bahnhof, Altstadt, Universitätsstandorte)
- Allershausen: Verankerung von Anforderungen an Fahrradabstellanlagen in der Stellplatzsatzung
- Langenbach: Sichere und witterungsgeschützte Abstellanlagen an Umsteigepunkten
- Neufahrn: Modernisierung B+R; sichere und witterungsgeschützte Abstellanlagen an Umsteigepunkten

# **Maßnahmenbereich E**

## **Mobilitätsmanagement, Information und Kommunikation**

## E.1 Interkommunales Mobilitätsmanagement für die MIA-Region



### Maßnahmenbeschreibung

Um eine Verstetigung und eine langfristige, strategische Bearbeitung in der Region MIA sicherzustellen, ist eine Institutionalisierung des Themas Mobilität notwendig. Dies bedeutet, dass Organisations-, Kooperations- und Verwaltungsstrukturen auf regionaler Ebene geschaffen werden müssen. Diese sollen neben der Innen- auch in der Außenkommunikation Zuständigkeitsbereiche klar bündeln, sodass eine effiziente Koordination aller Akteure aus Wirtschaft, Verbänden, Organisationen, Zivilgesellschaft etc. sichergestellt werden kann. Hier ist ein beständiger Austausch – institutionalisiert wie auch informell – hilfreich. Um diese Aufgaben zu erfüllen, ist ein Mobilitätsmanagement einzuführen und auch mit Personalkapazitäten auszustatten. Eine besondere Herausforderung dabei ist die interkommunale und landkreisgrenzenübergreifende Struktur des Raums: Es ist eine Organisationsform zu finden, die für die gesamte Region MIA eine entsprechende Kompetenz aufbauen kann. Dabei sollten insbesondere die LAG Mittlere Isarregion und die ILE Ampertal eine zentrale Rolle spielen, denn sie sind schon heute entsprechend ausgerichtet.



### Ziele und Effekte

- Institutionelle Verstetigung des Themas Mobilität für die Gesamtregion über die Dauer der Erstellung des integrierten Mobilitätskonzepts hinaus
- Regionale Integration
- Koordination der Aktivitäten der verschiedenen Akteure und insbes. der unterschiedlichen Kommunen



### Wichtige Akteure

- Landkreise Freising und Erding
- Gemeinden, Verwaltungsgemeinschaften der Region MIA
- LAG Mittlere Isarregion
- ILE Ampertal
- Verbände und Kammern



### Kosten

- Schaffung von wenigstens einer Personalstelle und des entsprechenden Arbeitsplatzes
- Laufende Kosten für Austauschtreffen der Akteure



### Finanzierung

- Vermutlich anteilige Finanzierung durch unterschiedliche Stellen nötig
- Ggf. Fördertöpfe des Freistaats
- Ggf. kommunale Haushalte (Landkreise; Gemeinden?)



### Zeithorizont

- Inhaltliche und organisatorische Konzeption des Mobilitätsmanagements kann und muss sofort beginnen
- Im Anschluss Klärung der Finanzierung und ggf. Schaffung von Stellen
- Umsetzungsbeginn baldmöglichst zur Sicherstellung einer ununterbrochenen Fortsetzung der Aktivitäten
- Ggf. Definition von übergangsmäßigen Zuständigkeiten zur Sicherstellung eines kontinuierlichen Prozesses



### Rahmenbedingungen

Durch die Erstellung des gemeinsamen integrierten Mobilitätskonzepts für die Region MIA haben die Akteure bereits gezeigt, dass eine Zusammenarbeit vorstellbar, umsetzbar und gewünscht ist. Daher ist die Einrichtung eines gemeinsamen Mobilitätsmanagements ein konsequenter nächster Schritt.



### Umsetzbarkeit

- Grundvoraussetzung ist die Bereitschaft aller Beteiligten zur weiteren Zusammenarbeit (vgl. Rahmenbedingungen)
- Finanzierung und damit auch Umsetzung sind von Förderlandschaft und Bereitschaft der relevanten Akteure zum eigenen Engagement abhängig
- Kommunen dürfen das Mobilitätsmanagement nicht als aufgezwungene Autorität wahrnehmen sondern als Hilfestellung für die tägliche Arbeit



### Synergien

- Kommunales Mobilitätsmanagement: Ein Interkommunales Mobilitätsmanagement ist der Referenzrahmen für kommunale Aktivitäten (=Maßnahmenumsetzungen), die so koordinierter und effizienter stattfinden können.
- Kommunikation und Marketing im Sinne eines zentralisierten Mobilitätsinformationsangebots



### Best Practice

- Das Zukunftsnetz Mobilität NRW beschäftigt sich intensiv mit dem Thema Mobilitätsmanagement. Neben dem landesweiten Netzwerk und den kommunalen Mobilitätsmanagern gibt es hier regionale Koordinierungsstellen, die die kommunalen Aktivitäten bündeln bzw. für die Kommunen als Ansprechpartner dienen.  
<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/koordinierungsstellen>



### Projekte: Schlüsselprojekt – erarbeitet im Ergebnisworkshop am 05.11.2019:

Projektziel: Schaffung einer Mobilitäts-Manager-Position mit den primären Aufgaben

- Vernetzung der politischen Entscheidungsträger (Gremienarbeit)
- Zentraler Ansprechpartner für alle Akteure für das Thema Mobilität in der Region MIA (LKR, LAG, ILE)

Strukturiertes Vorgehen zur Zielerreichung:

1. Identifizierung von Möglichkeiten zur organisatorischen Verortung und zur Finanzierung der Stelle (aus Effizienzgründen möglichst im Kontext bestehender Strukturen)<sup>20</sup>
2. Priorisierung eines Vorschlags durch die Lenkungsgruppe zur MIA-Konzept-Erstellung
3. Beschluss durch die jeweils relevanten/zuständigen Gremien sofern erforderlich
4. Umsetzung
  - a. Konkretisierung von Anforderungs- und Aufgabenprofil der Stelle
  - b. Beantragung von Finanzmitteln bzw. Sicherstellung der Finanzierung
  - c. Ausschreibung und Besetzung einer Stelle

Verantwortlich hierfür sind die Mitglieder der MIA-Lenkungsgruppe bzw. insbesondere die Ansprechpartner der LAG Mittlere Isarregion und des ILE Ampertal. Für die inhaltliche Gestaltung der Aufgabenfelder sind insbesondere auch die Bedürfnisse der Kommunen zu berücksichtigen und durch deren VertreterInnen einzubringen. Der Flughafen als zentraler regionaler Akteur ist mitzudenken und nach Möglichkeit einzubeziehen (Stichwort: Verantwortung in der Region).

<sup>20</sup> Stand 11/2019: Die LAG mittlere Isarregion prüft bis spätestens zur folgenden Lenkungskreissitzung, inwieweit aus LEADER-Mitteln eine Stelle finanziert werden kann. Falls dies nicht möglich ist oder andere sinnvoll umsetzbare Wege identifiziert werden, sind diese ebenfalls auf Umsetzbarkeit zu prüfen.

Maßnahmenbereich: Mobilitätsmanagement, Information und Kommunikation

## E.2 Kommunales Mobilitätsmanagement



### Maßnahmenbeschreibung

Innerhalb von Kommunen (d. h. Gemeinden und Landkreisen) soll jeweils ein zentralisiertes Mobilitätsmanagement eingerichtet werden, das alle Aktivitäten und v. a. auch Akteure bündelt. Dabei ist einerseits die Information für externe Akteure (Unternehmen, Organisationen, BürgerInnen) wichtig. Andererseits geht es auch um die Abstimmung unterschiedlicher Aktivitäten und Zuständigkeiten innerhalb der Kommunalverwaltung, also bspw. Verkehrsplanung, Bauleitplanung, Tiefbau, Wirtschaftsförderung, Umwelt, ÖPNV uvm..

Die Maßnahme kann aufgrund der geringen Größe vieler Gemeinden/Verwaltungsgemeinschaften und deren damit eingeschränkter Personalkapazitäten auch übergeordnet unterstützt werden (vgl. Maßnahme „Interkommunales Mobilitätsmanagement für die MIA-Region“). In vielen Fällen ist sicherlich die Schaffung einer eigenen Stelle für ein Mobilitätsmanagement weder möglich noch notwendig. Dennoch ist die Bündelung des Themas Mobilität bei einer zentralen Stelle bzw. Person ein wichtiger Schritt für eine abgestimmte und ganzheitliche Mobilitätsentwicklung der Kommune – insbesondere auch zur Abstimmung der Aktivitäten unterschiedlicher Fachabteilungen. Ein ganzheitlicher Ansatz bedeutet eine abgestimmte Entwicklung unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger und -mittel, d. h. die entsprechende Stelle kann also auch die spezifischen Aufgaben einer/eines (Nah-)Mobilitätsbeauftragten<sup>21</sup> beinhalten.



### Ziele und Effekte

- Schaffung von Personalkapazitäten und Zuständigkeiten
- Ganzheitliche Betrachtung, Planung und Umsetzung von Mobilitätsthemen in den Gemeinden
- Aktivierung und Sensibilisierung zentraler kommunaler Akteure
- Setzung des wichtigen Schwerpunktthemas Nahmobilität mit Veränderung / Verdichtung / Verbesserung des Wegenetzes in den Ortsbereichen



### Wichtige Akteure

- Gemeinden
- Landkreise
- Alle Abteilungen der Kommunalverwaltungen, die für den Themenkomplex Mobilität relevant sind
- Verwaltungsexterne Akteure



### Kosten

- Personalkosten für die nötigen Stellenanteile
- Personalkosten (in kleineren Gemeinden reichen Teilstellen aus) (Stabsstellen (Nah-)Mobilität



### Finanzierung

- Kommunale Haushalte (Gemeinden, Landkreise)
- Einbindung dritter durch Schaffung von Mehrwerten z. B. für Unternehmen (vgl. betriebl. Mobilitätsmanagement)
- Erweiterung bzw. Verschiebung der Aufgabenbereiche von bestehenden Stellen bzw. Mitarbeitenden
- BMU „Nationale Klimaschutzinitiative“ → Projektträger Jülich



### Zeithorizont

- Beginn ab sofort möglich
- Schritte: Bestands- / Organisationsstrukturanalyse, Strukturplanung, Umsetzung



### Rahmenbedingungen

Interkommunales Mobilitätsmanagement (s. u. Synergien) kann als treibende Kraft für die Umsetzung auf Gemeindeebene wirken und durch standardisierte Vorgehensweisen Prozesse vereinfachen und beschleunigen. Voraussetzung dafür ist die grundsätzliche Akzeptanz der Ziele und der Arbeit der „Kümmerer“ bei verwaltungsinternen und -externen Akteuren



### Umsetzbarkeit

- Ein Bedarf für ein Mobilitätsmanagement (bzw. ein Mehrwert durch die Einführung desselben) kann vielen Kommunen attestiert werden
- Inwiefern eine Umsetzung erfolgen kann, hängt von den lokalspezifischen Verhältnissen ab (politisch, organisatorisch, finanziell)
- Dementsprechend muss die Offenheit der entscheidenden Akteure in Politik und Verwaltung gegeben sein



### Synergien

- Mobilitätsmanagement in Betrieben und Organisationen (Betriebliches Mobilitätsmanagement BMM): kommunales Mobilitätsmanagement kann sich auch um ein BMM der Kommunalverwaltung kümmern
- Interkommunales Mobilitätsmanagement für die MIA-Region: Abstimmungen, Austausch und Ansprechpartner; Rahmensetzung und Beratung



### Best Practice

- In verschiedenen Kommunen hat die Diskussion über die Einrichtung von Mobilitätsreferaten als eigene Verwaltungseinheiten begonnen (z. B. München, Augsburg)
- Mobilitätsbeauftragte gibt es jedoch auch in kleineren Kommunen (z. B. Markt Murnau am Staffelsee - Mobilitätsbeauftragter der Marktgemeinde mit Arbeitsplatz bei den Gemeindewerken zur besseren Vernetzung)



### Projekte

- Allershausen: Definition eines Mobilitätsverantwortlichen in der Gemeindeverwaltung
- Freising: Als Maßnahme des städtischen Mobilitätskonzeptes „FS – nachhaltig mobil“ wurde die Stelle einer/s Beauftragten für nachhaltige Mobilität geschaffen und im Nov. 2019 besetzt.

<sup>21</sup> Ergänzung der Funktion einer / eines Radverkehrsbeauftragten um das wichtige und oft vernachlässigte Thema Fußverkehr. Wichtige Quell- und Zielpunkte des Zufußgehens auf Ortsebene (Schulen, Einzelhandel, Kindertagesstätten, Haltepunkte des ÖPNV) müssen auf sicheren, kurzen und barrierefreien Wegen erreichbar sein.

Maßnahmenbereich: Mobilitätsmanagement, Information und Kommunikation

## E.3 Mobilitätsmanagement in Unternehmen & Organisationen (Betriebliches Mobilitätsmanagement; BMM)



### Maßnahmenbeschreibung

Einrichtungen und Unternehmen (insbesondere solche mit vielen Mitarbeitenden) können mithilfe eines Mobilitätsmanagements sowohl die Mitarbeitendenzufriedenheit und -gesundheit verbessern als auch Kosten sparen. Das betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM) baut auf zwei Säulen auf. Einerseits greift BMM die Pendelwege der Mitarbeitenden auf und optimiert diese durch Angebote wie geförderte Fahrräder/Pedelecs oder Jobtickets oder die Koordination von Ridesharing. Andererseits befasst sich BMM mit der dienstlichen Mobilität der Mitarbeitenden (Dienstwege, -reisen) und auch speziell mit den Fuhrparks bspw. hinsichtlich Pooling, Elektrifizierung, Optimierung, Buchungssystemen, Fahrzeugersatz, uvm. Um die Unternehmen in der Region MIA bei der Einführung von BMM zu unterstützen, ist neben einem wichtigen Beratungsangebot ggf. auch eine kommunale Förderung der Erstellung/Umsetzung von Mobilitätsmanagementkonzepten denkbar, um hier eine Anschubfinanzierung und regionale Best-Practice-Beispiele sicherzustellen.

Kommunale Verwaltungen sind – genauso wie wirtschaftliche Unternehmen – Arbeitgeber und Fuhrparkbesitzer/-nutzer. Entsprechend sollten Kommunen und auch ihre Eigenbetriebe hier mit gutem Beispiel vorangehen und selbst ein BMM einführen bzw. bei Unternehmen mit kommunalen Beteiligungen entsprechende Initiativen ergreifen. Wichtige Aspekte sind auch hier die Mitarbeitendenmobilität und die Elektrifizierung und Optimierung von Fuhrparks.



### Ziele und Effekte

- Einführung von BMM bei großen Arbeitgebern der Region
  - Schaffung einer Vorbildfunktion für andere Unternehmen und Organisationen
- Einführung von BMM in Kommunalverwaltungen und kommunalen Eigenbetrieben
  - Schaffung einer Vorbildfunktion für Unternehmen und andere Kommunen



### Wichtige Akteure

- Unternehmen und Organisationen als Umsetzer
- Kommunen als Arbeitgeber
- IHK, HWK, Verbände (Information, Beratung & Kommunikation)
- Berater für die Unternehmen (und Kommunen) zur Bestandserhebung und zum Aufbau von Struktur und Prozess
- Nach Umsetzung: Kommunen als Multiplikatoren
- Kommunen als Initiatoren und Multiplikatoren
- Mobilitätsmanager der MIA-Region zur Koordination



### Kosten

- Kosten für Beratungsdienstleistungen (abhängig von Unternehmensgröße und Zielvorgaben)
- Umsetzende Unternehmen/Kommunen:
  - Kosten für Maßnahmenumsetzung
  - Kosten für Personalkapazität zur Steuerung



### Finanzierung

Teilweise Refinanzierung möglich über:

- höhere Attraktivität von Unternehmen / Kommunen als Arbeitgeber für qualifizierte Mitarbeiter
- Höhere Zufriedenheit bestehender Mitarbeitender (Arbeitsleistung)
- Bessere Mitarbeitendengesundheit mit weniger Krankheitstagen
- Kosteneinsparungen in Fuhrparks und für Dienstwege/ -reisen



### Zeithorizont

- Beginn ist ab sofort möglich
- Jedoch ist eine Koordination der o. g. Akteure im Vorfeld sinnvoll, um Synergieeffekte herzustellen (vgl. Synergien)



### Rahmenbedingungen

- Aufgrund der großen Belastung des Verkehrssystems insbesondere zu Pendelzeiten besteht Handlungsdruck
- Erfolgreiche Beispiele (insbesondere aus der Region) mit sichtbaren Mehrwerten können die Motivation und das Engagement von weiteren Unternehmen erhöhen
- Kommunen: Rechtliche Rahmenbedingungen teils erschwerend für bestimmte Aspekte (z. B. Job-Rad nicht mit Tarifverträgen vereinbar)



### Umsetzbarkeit

- Voraussetzung ist Motivation und Engagement der Unternehmensführung / Verwaltungsspitzen, die auch selbst mit gutem Beispiel vorangehen sollen
- BMM ist ein partizipativer Prozess, der nur gemeinsam mit allen Mitarbeitenden ausgestaltet und umgesetzt werden kann.



### Synergien

- Interkommunales Mobilitätsmanagement für die MIA-Region: Koordination und ggf. zentralisiertes Beratungsangebot für Unternehmen
- Kommunales Mobilitätsmanagement: ggf. auch Koordination des verwaltungsinternen BMM; Ansprache und Unterstützung von lokalen Unternehmen



### Best Practice

- Förderung von betrieblichem Mobilitätsmanagement für Unternehmen durch die Landeshauptstadt München <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Arbeit-und-Wirtschaft/Wirtschaftsfoerderung/Grundlagen/bmm.html>
- Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW: „Transferstelle Mobilitätsmanagement“ <https://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/>
- Praxisleitfaden Betriebliches Mobilitätsmanagement DIHK: <https://www.mittelstand-energiewende.de/leitfaeden/>
- Unternehmen: Roche (Penzberg)
- Green City Experience erarbeitet derzeit für das Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW einen Leitfaden für BMM in Kommunalverwaltungen, der ein Kompendium an Best-Practice Beispielen enthalten wird (Veröffentlichung 2020 erwartet).



### Projekte

- Freising: BMM ist Bestandteil der beschlossenen Maßnahmenliste des Freisinger Mobilitätskonzeptes „FS – nachhaltig mobil“. Bisher: Teilersatz alter Dienstfahrzeuge durch E-Fahrzeuge (Ladeinfrastruktur in städt. Tiefgarage); Dienstpedelecs und ein E-Lastenfahrrad für den städtischen Fuhrpark angeschafft

Maßnahmenbereich: Mobilitätsmanagement, Information und Kommunikation

## E.4 Kommunikation und Marketing im Sinne eines zentralisierten Mobilitätsinformationsangebots



### Maßnahmenbeschreibung

Die Einführung und Bereitstellung nachhaltiger Transportalternativen, Infrastrukturen und Mobilitätsdienstleistungen alleine ist nicht ausreichend, um Änderungen im Mobilitätsverhalten der Menschen hervorzurufen. Diese Angebotsseite muss von kommunikativen und aktivierenden Ansätzen begleitet werden, die mehr sind als eine reine Informationsvermittlung und so die Nachfrageseite stimulieren. Dabei ist die zielgruppenspezifische Gestaltung der entsprechenden Aktivitäten ein entscheidender Erfolgsfaktor für die Maßnahme. Ein wichtiger Bestandteil eines umfassenden Kommunikationskonzepts ist das Thema Beratung, sowohl für Einzelpersonen als auch für Unternehmen. Vor allem bei neuen Produkten sind Möglichkeiten zum kurz- oder auch längerfristigen Testen (z. B. von E-Fahrzeugen) hilfreich. Diese Informationsangebote und Kommunikationsmaßnahmen sollen aus Effizienzgründen möglichst koordiniert und für die ganze Region MIA durchgeführt werden und werden dementsprechend optimalerweise durch ein regionales Mobilitätsmanagement initiiert und mit den relevanten Stellen abgestimmt.



### Ziele und Effekte

- Schaffung einer fundierten Wissens- und Erfahrungsbasis für das Thema Mobilität bei Bürgerinnen und Bürgern, Unternehmen und anderen Stakeholdern, die als Grundlage für die weitere Entwicklung dient. Sie schafft Akzeptanz für alle Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität
- Prüfung der Einführung einer Dachmarke für die einheitliche Kommunikation zur Mobilität in der Region MIA (falls jedoch unter bestehenden Marken koordiniert gearbeitet werden kann, ist dies aus Effizienzgründen vorzuziehen)
- Keine allgemein gehaltene Kampagne „für nachhaltige Mobilität“ sondern Kommunikation bestimmter Angebote und Bezugnahme auf die Umsetzung der Maßnahmen des integrierten Mobilitätskonzepts. Eine Kampagne muss dazu beitragen, die Zielgruppen zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten zu befähigen (Wissen und Können), sie muss inspirieren und sie muss Gelegenheiten schaffen (Test, gegebene infrastrukturelle Voraussetzungen)



### Wichtige Akteure

- Mobilitätsmanagement Region MIA
- Kommunales Mobilitätsmanagement
- Kommunen
- LAG und ILE
- Mobilitätsdienstleister und Verkehrsverbund
- Fahrzeughändler (Events)



### Kosten

- Abhängig von der Ausgestaltung und konkreten Zielsetzung
- Kooperationen mit etablierten lokalen Akteuren reduzieren Kosten und stärken die regionale Identität; Multiplikatoren mit ihren Netzwerken sollen zur Erhöhung der Reichweite unbedingt genutzt werden



### Finanzierung

- kommunale Mittel
- ggf. Förderung via LAG/ILE



### Zeithorizont

- Beginn ab sofort
- Mittel- und langfristige Strategie nötig



### Rahmenbedingungen

- Die Relevanz der Maßnahme muss allen Akteuren bewusst sein



### Umsetzbarkeit

Gerade für Marketingzwecke sind Ausgaben aus kommunalen Haushalten oft umstritten. Hier ist auf eine starke Zielgerichtetheit hinsichtlich erwarteter Wirkungseffekte zu achten, um kommunale Mittel möglichst effizient einzusetzen. Der Mehrwert der Umsetzung der Maßnahme muss offensichtlich sein, wie z. B. bei Beratungsangeboten.



### Synergien

- Die Maßnahme kommuniziert die mit anderen Maßnahmen geschaffenen Angebote bzw. Veränderungen und ist daher integraler Bestandteil von deren Umsetzung
- Enge Abstimmung nötig mit den Maßnahmen in Bereich Mobilitätsmanagement
- Mobility-as-a-Service / Mobilitäts-App: wichtiger Baustein eines integrierten Informationsangebots



### Best Practice

- landmobile – das Land elektrisiert  
<https://www.landmobile.de/>
- Mobilitäts-Infopaket für Neubürger der Landeshauptstadt München („Meine neue Stadt“) inkl. dem Angebot eines gratis ÖV-Test-Tickets  
<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/Mobilitaetsberatung/Neubuerger.html>



### Projekte

- Allershausen: Förderung der Nahmobilität als Alternative zum Auto durch Kommunikation
- Neufahrn: Durchführung von Veranstaltungen (Stadtradeln, Europäische Mobilitätswoche)
- Freising: Freisinger Radlsommer
  - Stadtradeln, Schulradeln (mit öffentlichkeitswirksamer Auftaktveranstaltung und Abschlussveranstaltung mit Prämierung)
  - „Mit dem Rad in die Stadt“ (Kooperation mit FS-Geschäftswelt zur Förderung des Innenstadthandels und der Radnutzung für Alltagswege/-einkäufe)

## **Maßnahmenbereich F**

### **Siedlungsentwicklung und Verkehr**

Maßnahmenbereich: Siedlungsentwicklung und Verkehr

## F.1 Mobilitätskonzepte in Bebauungsplänen verankern oder bei der Baugenehmigung einfordern



### Maßnahmenbeschreibung

Mobilitätskonzepte werden schon in Neubaugebieten verankert oder als Voraussetzung für eine Baugenehmigung eingefordert. So könnten Genehmigungen mit dem Nachweis von Fahrradstellplätzen, Carsharing oder Bikesharing verbunden werden. Auch kann die Reduzierung des Stellplatzschlüssels bei einem stimmigen Mobilitätskonzept helfen, den Kfz-Bestand zu reduzieren und zugleich Baukosten einzusparen. Ferner kann das Instrument der städtebaulichen Verträge eingesetzt werden, um ein Mobilitätskonzept in Neubaugebieten zwischen Kommune und Immobilienentwickler verpflichtend zu vereinbaren.



### Ziele und Effekte

- Es sollen Quartiere geschaffen werden in denen die Bewohner weniger vom privaten Pkw abhängig sind und zugleich attraktive Alternativen für die Alltagsmobilität nutzen können
- Dies soll verhindern, dass sich das Bevölkerungswachstum zu stark negativ auf die Verkehrssituation auswirkt



### Wichtige Akteure

- Kommunen (Richtlinienentwurf und Überprüfung der Einhaltung)
- Bauherren
- Mobilitätsdienstleister



### Kosten

- Einmaliger Betrag für den Entwurf des passenden Konzeptes
- Mögliche Zusatzkosten für die Überprüfung der Vereinbarungen



### Finanzierung

- Immobilienentwickler könnten für die Entwicklung des Konzeptes verantwortlich sein und somit auch die Kosten tragen



### Zeithorizont

- Maßnahme wirkt erst mittel- bis langfristig, da die betreffenden Wohn- und Arbeitsstandorte erst geplant und gebaut werden müssen



### Rahmenbedingungen

- Starkes prognostiziertes Bevölkerungswachstum
- Reduzierung der dadurch entstehenden Verkehrsnachfrage ist essentiell für die Vermeidung eines Verkehrskollapses
- Instrumente wie die Bauleitplanung und städtebauliche Verträge sind bewährte Mittel um Mobilitätskonzepte einzufordern



### Umsetzbarkeit

- Gut umsetzbar in Teilräumen des Untersuchungsgebietes, allerdings politischer Wille zur Umsetzung notwendig
- Einfach zu überblickende Kosten
- Kommunen sind hauptverantwortlich und können viel in Eigenregie steuern



### Synergien

- Ortskernentwicklung lokal stärken
- Entwicklung von Mobilitätsknoten
- Einführung / Ausbau (E-)Carsharing-Angebots
- Einführung eines Bikesharing-Systems



### Best Practice

- München - Mobilitätskonzept bei Stellplatznachweis:  
[https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:177d7ac8-1393-4249-9fd2-58c7ecd75264/Mobilit%C3%A4tskonzept\\_2019\\_Erl%C3%A4uterung%20S.pdf](https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:177d7ac8-1393-4249-9fd2-58c7ecd75264/Mobilit%C3%A4tskonzept_2019_Erl%C3%A4uterung%20S.pdf)  
[https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:7bc984e1-83f0-4215-ae04-594fd6b03fc4/Mobilitaetskonzept\\_Formular.pdf](https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:7bc984e1-83f0-4215-ae04-594fd6b03fc4/Mobilitaetskonzept_Formular.pdf)  
<https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/4108717.pdf>  
[https://www.pv-muenchen.de/fileadmin/Medien\\_PV/Veranstaltungen/Bauamtsleitertreffen/Mobilitaetskonzepte\\_Stellplatzbedarf/20181123\\_Vortrag\\_Klug\\_Internet.pdf](https://www.pv-muenchen.de/fileadmin/Medien_PV/Veranstaltungen/Bauamtsleitertreffen/Mobilitaetskonzepte_Stellplatzbedarf/20181123_Vortrag_Klug_Internet.pdf)
- Freiburg - Satzung über Einschränkung der Stellplatzverpflichtung:  
[https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/documents\\_E-232138051/freiburg/daten/ortsrecht/09%20Bauen%20und%20Sanieren/OrtsR\\_09\\_03.pdf](https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/documents_E-232138051/freiburg/daten/ortsrecht/09%20Bauen%20und%20Sanieren/OrtsR_09_03.pdf)
- Von der Stadt Norderstedt durch Kommunikation und Beteiligung „weich“ durchgeführtes Mobilitätskonzept in einem Neubaugebiet:  
[https://www.norderstedt.de/media/custom/1917\\_7395\\_1.PDF?1519137547](https://www.norderstedt.de/media/custom/1917_7395_1.PDF?1519137547)



### Projekte

- Allershausen: Erweiterung der Stellplatzsatzung um Mindestvorgaben für das Fahrrad
- Stadt Freising: Entwicklung eines autoarmen Quartiers am Bahnhof
- Stadt Freising: Überarbeitung/Aktualisierung der städtischen Stellplatz –und Garagensatzung als Maßnahme im Mobilitätskonzept „FS-nachhaltig mobil“ enthalten/beschlossen

Maßnahmenbereich: Siedlungsentwicklung und Verkehr

## F.2 Ortskernentwicklung lokal stärken



### Maßnahmenbeschreibung

Wichtig für lebendige Ortskerne ist eine attraktive lokale Nahversorgung, die eine hohe Verfügbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs (z. B. Lebensmitteleinzelhandel, Bankfiliale, Gasthaus, Kirche, Bäckerei) bereitstellt. Um dies zu erreichen, ist eine Nutzungsmischung insbesondere in zentralen Lagen sehr empfehlenswert. Zudem sollten leerstehende Gebäude wieder bezogen und innerörtliche Brachflächen falls möglich bebaut werden. Hier kann ein sogenanntes Baulückenkataster für eine bessere Orientierung sorgen. Daher sollten Kommunen von ihrem Vorkaufsrecht bei Grundstücksveräußerungen Gebrauch machen, um mehr Freiheiten bei der angestrebten Ortskernentwicklung zu haben. Ferner kann die strategische Ansiedlung von Nahversorgern, wie beispielsweise Dorfläden durch die Kommune aktiv gefördert werden. Wichtig ist gleichzeitig weitestgehend auf die Ausweisung von neuen Einzelhandelseinrichtungen in Randlagen zu verzichten, da diese oftmals die wirtschaftliche Tragfähigkeit der innerörtlichen Nahversorgung bedrohen.



### Ziele und Effekte

- Bewahrung und Schaffung von charakteristischen und lebendigen Ortskernen
- ermöglicht kürzere und damit fußläufig oder mit dem Rad zurücklegbare Distanzen
- reduziert Pkw-Verkehr und stärkt einen kompakten Siedlungscharakter
- wirkt Flächeninanspruchnahme in Randlagen und Zersiedelung entgegen



### Wichtige Akteure

- Kommunen
- Lokale Gewerbetreibende und Nahversorger
- BürgerInnen
- 



### Kosten

- Stark abhängig von der konkreten Ausgestaltung
- Planungs-, Koordinierungs- und Steuerungsaufwand in der Verwaltung der Kommune
- ggf. Kosten für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden
- ggf. Sanierungskosten
- ggf. Kosten für die Bereitstellung von zusätzlicher Infrastruktur



### Finanzierung

- Innen statt Außen<sup>22</sup>
- Flächenentsiegelung<sup>23</sup>
- Integrierte Ländliche Entwicklung, bis 31.12.2020<sup>24</sup>
- Dorferneuerung - bis 31.12.2021, Fördersätze können bei interkommunaler Zusammenarbeit sogar erhöht werden<sup>25/26</sup>
- Dorferneuerung<sup>27</sup>
- Einnahmen durch Verkauf bzw. Vermietung erworbener und sanierter Gebäude, sowie Grundstücke



### Zeithorizont

- Kurzfristig bei Gebäuden mit gutem Zustand, die für die Nutzung nicht in größerem Stil umgestaltet werden müssen
- Mittelfristig bei Sanierung und Nutzungsänderung sowie bei möglicher Verzögerung durch Bewilligung der Fördermittel



### Rahmenbedingungen

- In einigen Kommunen existieren erfolgreiche Dorfläden
- Gleichzeitig ist andernorts oftmals keine Nahversorgung mit Dingen des täglichen Bedarfs gegeben
- In der Region verwurzeltes Streben nach starker dörflicher Gemeinschaft
- Der Wunsch nach der Schaffung von Begegnungsflächen und dem Erhalt ortstypischer Dorfkerns ist von diversen Akteuren und der Bürgerschaft erwünscht



### Umsetzbarkeit

- Gut umsetzbar
- Direkter Nutzen für eine nachhaltige Mobilität ggf. nicht unmittelbar ersichtlich, daher gute Kommunikation notwendig
- Mit der Bauleitplanung existiert ein bewährtes Planungsinstrument auf das zurückgegriffen werden kann
- Partizipation und Einbindung von Bürgern und Unternehmen in die Planung hat höchste Priorität



### Synergien

- Stärkere Standortentwicklung an ÖPNV-Knotenpunkten forcieren
- Potenzial von Coworking-Spaces für Telearbeit nutzen
- Integriertes regionales Zielkonzept Raum- und Verkehrsstruktur 2040



### Best Practice

- Ortskernkümmerer und Stärkung des Zentrums:  
<https://www.brandeins.de/magazine/brand-eins-wirtschaftsmagazin/2018/service/das-donut-dilemma>
- Arbeitshilfe kommunales Flächenressourcenmanagement - Baulückenerfassung, Aktivierung, Entsiegelung, Förderung:  
[https://www.lfu.bayern.de/altlasten/flaechenressourcen\\_management/doc/cd\\_zweite\\_auflage\\_arbeitshilfe.pdf](https://www.lfu.bayern.de/altlasten/flaechenressourcen_management/doc/cd_zweite_auflage_arbeitshilfe.pdf)
- Duchroth - Erfolgsbeispiel für langfristige Planung:  
<https://aktion-flaeche.de/duchroth-unser-neubaugebiet-ist-unser-dorfkern>
- Paunzhausen - Erfolgsgeschichte des Dorfladens:  
<https://www.donaukurier.de/lokales/pfaffenhofen/Paunzhausen-Erfolgsgeschichte-in-Paunzhausen;art600,3147237>



### Projekte

- Berglern: Supermarkt an der Wartenbergerstraße
- Haag a. d. Amper: Erhalt des Dorfladens
- Langenbach: Verbesserung der Nahversorgung durch Bäckerei im Ortskern
- Wolfersdorf: Erwerb von Leerstand in Ortskern
- Neufahrn: Umgestaltung Bahnhofsvorplatz und (perspektivisch) Bahnhofstraße
- Stadt Freising: Dorfladen Pulling

<sup>22</sup> [https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/buw/staedtebaufoerderung/informationflyer\\_f%C3%B6rderinitiative\\_innen\\_statt\\_au%C3%9Fen.pdf](https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/buw/staedtebaufoerderung/informationflyer_f%C3%B6rderinitiative_innen_statt_au%C3%9Fen.pdf)

<sup>23</sup> [https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/buw/staedtebaufoerderung/informationflyer\\_f%C3%B6rderinitiative\\_f%C3%A4chenentsiegelung.pdf](https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/buw/staedtebaufoerderung/informationflyer_f%C3%B6rderinitiative_f%C3%A4chenentsiegelung.pdf)

<sup>24</sup> <http://www.stmelf.bayern.de/agrarpolitik/foerderung/004010/index.php>

<sup>25</sup> <http://www.stmelf.bayern.de/agrarpolitik/foerderung/004011/>

<sup>26</sup> [https://www.stmelf.bayern.de/mam/cms01/landentwicklung/instrumente/dateien/17\\_privatma%C3%9Fnahmen\\_web.pdf](https://www.stmelf.bayern.de/mam/cms01/landentwicklung/instrumente/dateien/17_privatma%C3%9Fnahmen_web.pdf)

<sup>27</sup> <http://www.stmelf.bayern.de/agrarpolitik/foerderung/004011/>

Maßnahmenbereich: Siedlungsentwicklung und Verkehr

## F.3 Stärkere Standortentwicklung an ÖPNV-Knotenpunkten forcieren



### Maßnahmenbeschreibung

Eine hohe Bebauungsdichte und eine vielseitige Nutzung an ÖPNV-Knotenpunkten gewährleisten eine gute Erreichbarkeit der Bevölkerung und wichtiger Ziele mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Ausschlaggebend ist, dass durch die Konzentration von Wohnraum, Arbeitsplätzen, Freizeitangeboten oder Einkaufsmöglichkeiten an ÖPNV-Knotenpunkten möglichst viele Nutzer einen unmittelbaren und attraktiven Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln haben.



### Ziele und Effekte

- Schaffung von gut durch den ÖPNV erschlossenen Siedlungsbereichen
- Sicherstellung von kurzen Wegen und attraktiven Wegeketten
- Flächensparende Bebauung und die Umwidmung von Brachflächen schützen die Umwelt



### Wichtige Akteure

- Kommunen
- Deutsche Bahn
- Immobilienentwickler



### Kosten

- Stark abhängig von der konkreten Ausgestaltung
- Planungs-, Koordinierungs- und Steuerungsaufwand in der Verwaltung der Kommune
- ggf. Kosten für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden
- ggf. Sanierungskosten
- ggf. Kosten für die Bereitstellung von zusätzlicher Infrastruktur



### Finanzierung

- Innen statt Außen<sup>28</sup>
- Flächenentsiegelung<sup>29</sup>
- Integrierte Ländliche Entwicklung, bis 31.12.2020<sup>30</sup>
- Dorferneuerung - bis 31.12.2021, Fördersätze können bei interkommunaler Zusammenarbeit sogar erhöht werden<sup>31/32</sup>
- Dorferneuerung -lokale Basisdienstleistungen<sup>33</sup>
- Einnahmen durch Verkauf bzw. Vermietung erworbener und sanierter Gebäude, sowie Grundstücke



### Zeithorizont

- Mittelfristig bis langfristig
- Auswirkungen der Standortentwicklung stellen sich erst über einen längeren Zeitraum ein



### Rahmenbedingungen

- Die Voraussetzung sind stark frequentierte ÖPNV-Halte (insbesondere Bahnhalte)
- Zudem müssen im Umfeld dieser Flächenpotenziale vorhanden sein



### Umsetzbarkeit

- Gut umsetzbar
- Über Bauleitplanung steuerbar
- Vielfältige Fördermöglichkeiten
- Partizipation und Integration von Bürgern und Unternehmen darf für langfristigen Erfolg nicht vernachlässigt werden



### Synergien

- Entwicklung von Mobilitätsknoten
- Ortskernentwicklung lokal stärken
- Weiterentwicklung Schienenpersonennahverkehr
- Integriertes regionales Zielkonzept Raum- und Verkehrsstruktur 2040



### Best Practice

--



### Projekte

- Stadt Freising: Überplanung P+R-Parkplatz und Erhebung von Parkgebühren
- Oberding: Nutzung des Standortvorteils durch geplanten S-Bahnhalte Schwaig

<sup>28</sup> [https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/buw/staedtebaufoerderung/informationflyer\\_f%C3%B6rderinitiative\\_innen\\_statt\\_au%C3%9Fen.pdf](https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/buw/staedtebaufoerderung/informationflyer_f%C3%B6rderinitiative_innen_statt_au%C3%9Fen.pdf)

<sup>29</sup> [https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/buw/staedtebaufoerderung/informationflyer\\_f%C3%B6rderinitiative\\_f%C3%A4chenentsiegelung.pdf](https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/buw/staedtebaufoerderung/informationflyer_f%C3%B6rderinitiative_f%C3%A4chenentsiegelung.pdf)

<sup>30</sup> <http://www.stmelf.bayern.de/agrarpolitik/foerderung/004010/index.php>

<sup>31</sup> <http://www.stmelf.bayern.de/agrarpolitik/foerderung/004011/>

<sup>32</sup> [https://www.stmelf.bayern.de/mam/cms01/landentwicklung/instrumente/dateien/17\\_privatma%C3%9Fnahmen\\_web.pdf](https://www.stmelf.bayern.de/mam/cms01/landentwicklung/instrumente/dateien/17_privatma%C3%9Fnahmen_web.pdf)

<sup>33</sup> <http://www.stmelf.bayern.de/agrarpolitik/foerderung/004011/>

Maßnahmenbereich: Siedlungsentwicklung und Verkehr

## F.4 Potenzial von Coworking Spaces für Telearbeit nutzen



### Maßnahmenbeschreibung

Durch moderne Kommunikationsmethoden ist in vielen Berufen die Anwesenheit an einem festen Arbeitsplatz gar nicht oder zumindest nicht an jedem Tag der Woche notwendig. Vermehrt ermöglichen es Arbeitgeber ihren Mitarbeitenden daher, von Zuhause aus zu arbeiten. Eine interessante Alternative zum Home Office stellen Coworking Spaces dar. Diese dienen nicht nur Start-Ups und Selbständigen als einfache und flexible Büroräume, sondern können zudem als dezentraler Arbeitsplatz (shared office) Mitarbeitenden verschiedener Firmen einen flexiblen Arbeitsplatz vor Ort zur Verfügung stellen. So können Pkw-Pendelwege vermieden und durch kurze Fuß- bzw. Radwege ersetzt werden.



### Ziele und Effekte

- Förderung von Kontakten vor Ort
- Kurze Wege zum Arbeitsplatz, die vermehrt zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können
- Belegung der Dorfzentren und Stärkung der Dorfgemeinschaft
- Förderung der lokalen Wirtschaft
- Stärkung der Ortszentren (Ziel für Geschäftstermine, erhöhte Nachfrage nach Gastronomie und Einzelhandel vor Ort)



### Wichtige Akteure

- Kommunen
- BürgerInnen
- Mögliche Betreiber
- Große Unternehmen der Region als Mieter für ihre Mitarbeitenden



### Kosten

- Abhängig von Betreibermodell (Privater Investor, Trägerverein, ...)
- ggf. Kosten für Anschubfinanzierung
- ggf. Sanierung und Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur
- ggf. Betriebskosten bei Bezuschussung durch die öffentliche Hand (innerhalb des möglichen rechtlichen Rahmens)



### Finanzierung

- Programm „Innen statt Außen“ bereits abgelaufen, aber evtl. mit Verlängerung<sup>34</sup>
- Flächenentsiegelung, Mittel sollen 2019 verstetigt werden<sup>35</sup>
- Integrierte Ländliche Entwicklung, bis 31.12.2020<sup>36</sup>
- Dorferneuerung bis 31.12.2021; Fördersätze können bei interkommunaler Zusammenarbeit sogar erhöht werden<sup>37</sup>
- Dorferneuerung - lokale Basisdienstleistungen; letzte Auswahlrunde 2018<sup>38</sup>
- Grundaustattung durch Mitarbeitende großer Unternehmen in der Region -> Machbarkeitsstudie und Absichtserklärungen im Vorfeld sicherstellen



### Zeithorizont

- Kurzfristig bei Gebäuden mit gutem Zustand, die für die Nutzung nicht in größerem Stil umgestaltet werden müssen
- Mittelfristig bei Sanierung und Nutzungsänderung sowie bei möglicher Verzögerung durch Bewilligung von Fördermitteln
- Machbarkeits- bzw. Umsetzungsstudien können bei geeigneten Objekten sofort begonnen werden.



### Rahmenbedingungen

- Große Anzahl von Auspendlern vom Standort bzw. der näheren Umgebung – im Optimalfall zum selben Arbeitgeber
- Im Rahmen der fortschreitenden Digitalisierung ist ein steigendes Potenzial von Teleworking wahrscheinlich (mehr Arbeitsplätze ohne zwingende physische Anwesenheit)
- Zunehmende Bereitschaft von Arbeitgebern, Teleworking zu akzeptieren bzw. zu fördern
- Wachsende Anzahl von Freelancern und „digitalen Nomaden“, welche bewusst auf der Suche nach Arbeitsorten außerhalb großer Metropolen und Städte sind



### Umsetzbarkeit

- Gut umsetzbar, aber abhängig von lokalen Verhältnissen
- Bereitschaft von Unternehmen und das lokale Potenzial sollten allerdings vorher ermittelt werden, um wirtschaftliche Rückschläge vermeiden zu können



### Synergien

- Stärkere Standortentwicklung an ÖPNV-Knotenpunkten forcieren
- Ortskernentwicklung lokal stärken
- Integriertes regionales Zielkonzept Raum- und Verkehrsstruktur 2040



### Best Practice

- Artikel zur allgemeinen Entwicklung von Coworkingspaces im ländlichen Raum Brandenburgs:  
<https://www.fluter.de/coworking-auf-dem-land>
- Coworkingspace in Miesbach:  
<https://www.stadtplatz10-0.com/>  
<https://www.merkur.de/lokales/region-miesbach/stadtplatz-100-gemeinschaftsbueros-miesbacher-zentrum-coworking-7071141.html>
- Praxisbeispiel Letschin:  
<https://www.rbb24.de/studiofrankfurt/wirtschaft/2018/07/coworking-space-in-letschin-dorf-oderbruch-eroeffnet.html>
- Coworkingspaces in Ruhstorf an der Rott als Teil eines ganzheitlichen Konzepts:  
<https://www.brandeins.de/magazine/brand-eins-wirtschaftsmagazin/2018/service/das-donut-dilemma>
- Genossenschaft aus der Schweiz, die dort ein Netz aus Coworkingspaces aufbauen will:  
<https://villageoffice.ch/de/>



### Projekte

- Kranzberg: Shared-Office im Gewerbegebiet
- Langenpreising: Aufbau eines Gründerzentrums
- Zolling: Einrichtung eines Coworking Spaces

<sup>34</sup> [http://www.landentwicklung.bayern.de/mam/cms01/landentwicklung/dateien/merkblatt\\_foerderinitiative\\_innen\\_statt\\_aussen.pdf](http://www.landentwicklung.bayern.de/mam/cms01/landentwicklung/dateien/merkblatt_foerderinitiative_innen_statt_aussen.pdf)

<sup>35</sup> <http://www.foerderdatenbank.de/Foerder-DB/Navigation/root.did=819506.html>

<sup>36</sup> <http://www.stmelf.bayern.de/agrarpolitik/foerderung/004010/index.php>

<sup>37</sup> <http://www.stmelf.bayern.de/agrarpolitik/foerderung/004011/> und [https://www.stmelf.bayern.de/mam/cms01/landentwicklung/instrumente/dateien/17\\_pri-vatma%C3%9Fnahmen\\_web.pdf](https://www.stmelf.bayern.de/mam/cms01/landentwicklung/instrumente/dateien/17_pri-vatma%C3%9Fnahmen_web.pdf)

<sup>38</sup> <http://www.stmelf.bayern.de/agrarpolitik/foerderung/130270/index.php>

## F.5 Integriertes regionales Zielkonzept Raum- und Verkehrsstruktur 2040



### Maßnahmenbeschreibung

Es wird die Erarbeitung eines Konzeptes empfohlen, das die im Gutachten herausgearbeiteten Zusammenhänge zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bzw. Verkehrszunahme interkommunal abstimmt. Hierbei soll das Konzept primär die Aufgabe verfolgen, eine räumliche Einschätzung zu leisten, welche Räume für Siedlungsmaßnahmen – sei es im Wohn- oder Gewerbesektor – vor dem Hintergrund des Verkehrsangebots besonders zu empfehlen sind. Es sollen Entwicklungen im Verkehrssystem aber auch in der Siedlungsentwicklung im Zeitraum 2040 berücksichtigt werden.

Es wird empfohlen, ein solches Konzept als interkommunales Projekt zwischen den MIA-Kommunen und ggf. weiteren angrenzenden Kommunen zu entwickeln. Im Vergleich zum Regionalplan wird als Schwerpunkt des Konzeptes eine Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Gewerbeentwicklung gesehen, zudem soll eine höhere räumliche Auflösung geleistet werden. Dennoch ist es wesentlich, dass dies in enger Abstimmung mit übergeordneten Plänen aber auch kommunalen Konzepten (z. B. ISEKs) geschieht. Aus gutachterlicher Sicht wird es für sinnvoll erachtet, hierfür Siedlungsflächen in die folgenden Kategorien einzuteilen:

- (bestehende / neue) Siedlungsflächen sind sowohl in guter Qualität (z. B. getaktet) mit dem ÖV erschlossen als auch an das überregionale Straßennetz angebunden (z. B. auf kurzem Weg, ohne Ortsdurchfahrten mit vielen betroffenen Bewohnern!)
- (bestehende / neue) Siedlungsflächen sind überwiegend in guter Qualität mit dem ÖV erschlossen
- (bestehende / neue) Siedlungsflächen sind ausschließlich gut an das überregionale Straßennetz angebunden. Der ÖV spielt derzeit nur eine geringe Rolle

Eine größere Herausforderung stellt im Weiteren der Austausch zwischen den Kommunen und die Abstimmung auf Entwicklungsschwerpunkte und -achsen dar. Um diesen Prozess anzustoßen, wird empfohlen, einen interkommunalen Workshop mit den beteiligten Kommunen abzuhalten.



### Ziele und Effekte

- Diskussion / Modifikation und Herbeiführung einer Akzeptanz von räumlichen Gebietskategorien in punkto Erschließungsqualität durch die Verkehrsträger
- Bewusstsein für gemeindeübergreifende verkehrliche Ursachen- und Wirkungszusammenhänge schaffen
- Entwicklung von Leitlinien für die gesamte Region



### Wichtige Akteure

- Landkreise
- Stadt
- Gemeinden
- Planungsverband
- Bevölkerung



### Kosten

- Personalkosten in der Verwaltung / Politik
- Möglicherweise Begleitung / Moderation durch Fachbüro



### Finanzierung

- Grundsätzlich ist die gemeindeübergreifende Abstimmung der Siedlungsentwicklung ein erklärtes Ziel der Staatsregierung. Bei guten Projekten sollte sich daher eine Förderung erwirken lassen<sup>39</sup>
- Interkommunale Zusammenarbeit, bis 31.12.2021<sup>40</sup>



### Zeithorizont

- Stufenweises Vorgehen
- Beginn kurzfristig
- Abschluss mittel- bis langfristig



### Rahmenbedingungen

- Grundsätzlich ist die gesamte Region von einem sehr starken Wachstum betroffen, dieses schlägt sich in der großflächigen Ausweisung von neuen Wohn- und Gewerbebeständen nieder
- Klarer Wachstumstreiber in der Region ist der Flughafen München
- Zudem sind im Untersuchungsraum sehr heterogene Erschließungsqualitäten vorzufinden
- Es gibt Kommunen welche an SPNV-Haltestellen liegen, zudem gut durch ein Busangebot erschlossen sind und über Autobahnanschlusstellen verfügen (z. B. Freising)
- Gleichzeitig existieren zahlreiche Kommunen, die überwiegend mit dem MIV erschlossen sind (z. B. Allershausen, Hohenkammer)



### Umsetzbarkeit

Das hohe Gut der kommunalen Selbstbestimmung muss in Teilen aufgegeben werden. Kompromisse in der eigenen Gemeinde müssen zu Gunsten der Region eingegangen werden. Die Umsetzbarkeit ist schwierig aber nicht unmöglich. Durch die gute Zusammenarbeit in diesem Projekt, sowie dem Vorhandensein von Strukturen (ILE Ampertal und LAG Mittlere Isarregion) sind die Grundvoraussetzungen bereits vorhanden.



### Synergien

- Stärkere Standortentwicklung an ÖPNV-Knotenpunkten forcieren
- Übergreifende Wirkungsabschätzung verkehrlicher Maßnahmen
- Weiterentwicklung Schienenpersonennahverkehr



### Best Practice

- Leitlinien Landkreisentwicklungskonzept Freising:  
<https://www.kreis-freising.de/buergerservice/abteilungen-und-sachgebiete/bauamt/landkreisentwicklungskonzept.html>
- „Zwischen Dorf und Metropole“ in Dachau:  
[https://www.landratsamt-dachau.de/media/5632/broschuere\\_leitlinien.pdf](https://www.landratsamt-dachau.de/media/5632/broschuere_leitlinien.pdf)
- Interkommunales Konzept Raum München Nord

<sup>39</sup> <https://www.stmi.bayern.de/kub/komzusammenarbeit/bereicheundbeispiele/index.php>

<sup>40</sup> <http://www.freistaat.bayern/dokumente/leistung/000639362589>



### Projekte

Stufenweises Abarbeiten einer Projektkette:

- Diskussion und Verabschiedung von Mindestkriterien der verkehrlichen Erschließungsqualität (ähnlich wie derzeit in Nahverkehrsplänen, jedoch für alle Verkehrsmittel)

## Maßnahmenbereich G Geteilte Mobilität

Maßnahmenbereich: Geteilte Mobilität

## G.1 Einführung eines flächendeckenden Bikesharing-Systems



### Maßnahmenbeschreibung

Geteilte Fahrräder, die an Stationen mit gutem ÖPNV-Anschluss ausgeliehen werden können, helfen bei der Überbrückung der „letzten Meile“, welche oft durch ein unzureichendes ÖPNV-Angebot gekennzeichnet ist. Hier bieten sich zum einen ÖPNV-Knotenpunkte als Standorte an, sowie Siedlungsschwerpunkte oder Arbeitsplatzschwerpunkte. Für die Überbrückung größerer Distanzen, zur Erschließung zusätzlicher (demographischer) Nutzergruppen und zur Steigerung des Komforts, können neben normalen Sharing-Fahrrädern auch Pedelecs eingesetzt werden.

Wichtig ist hier ein einfacher Zugang zur Dienstleistung und kein Aufbau von Parallelstrukturen zu anderen Systemen. Zudem ist es wesentlich, offene Schnittstellen für die Nutzung des Angebotes bereitzustellen, so dass die Einbindung in verschiedenste Applikationen ermöglicht wird. Zwei Nutzergruppen sind hier zu differenzieren: (1) BesucherInnen, die von außerhalb in die Region MIA kommen und Anschlussmobilität benötigen. (2) BewohnerInnen der Region MIA, die nach einer Fahrt mit dem SPNV am Zielort Anschlussmobilität benötigen.

Wichtig ist hier auch die Dynamik in der Region. Das Bikesharingsystem „MVG Rad“ wurde vor kurzem auf den Landkreis München ausgedehnt. Die Stadt Dachau, die LK Starnberg und Fürstenfeldbruck sollen folgen. Dies verdeutlicht die Relevanz von Bikesharing auch außerhalb der Kernstadt München.

Einen anderen Zweck erfüllen geteilte Lastenräder/-pedelecs: Sie ermöglichen Mobilität mit Kindern oder Lastentransport ohne eigenes Auto (bzw. Zweitwagen) und bieten eine einfach nutzbare Option, die Vorteile eines Lastenrads ohne individuelle Investitionen zu erfahren. Hier ist die fußläufige Erreichbarkeit des Standorts für möglichst viele Menschen wichtig.



### Ziele und Effekte

- Ermöglichen einer spontanen Mobilität
- Lösen des Problems der letzten Meile
- Lastenpedelecs: Verringerung der Autoabhängigkeit auch in Fällen, in denen schwerere Lasten transportiert werden müssen



### Wichtige Akteure

- Kommunen
- Landkreise
- MVG Rad
- MVV



### Kosten

- Aufwand in der Planung und Identifizierung geeigneter Standorte
- Stationen und Fahrräder (Station mit 6-8 Rädern und Abstellereinrichtung ca. 22.500 €)
- Betriebskosten



### Finanzierung

- Klimaschutzinitiative – Klimaschutz im Radverkehr bis 31.10.2020<sup>41</sup>
- Lastenpedelecs: bis 28.2.2021<sup>42</sup>
- Es wäre zudem denkbar, dass bspw. große Arbeitgeber an den Kosten für die Errichtung von Stationen in der Nähe der Standorte beteiligt werden
- Sponsoring durch lokale Akteure, die durch die Maßnahme profitieren



### Zeithorizont

- Mittelfristig
- Planung und rechtliche Ausarbeitungen (Kooperationen, Förderungen, Standorte der Stationen) benötigen ausreichend Zeit. Zum Vergleich: im LK München erfolgte der Beschluss im Dezember 2016, Einführung erfolgte im Oktober 2018)



### Rahmenbedingungen

- Auch für Bikesharingstationen ist eine ausreichende Dichte an Aktivitäten, Bevölkerung und Arbeitsplätzen notwendig, daher ist zu prüfen für welche Kommunen sich diese wirklich eignen würden
- In der Stadt München und im Landkreis München existiert bereits das Angebot MVG-Rad, zudem soll dieses bald auf die Stadt Dachau, die Landkreise Fürstenfeldbruck und Starnberg ausgeweitet werden



### Umsetzbarkeit

- Die Ausweitung des MVG-Rades gilt für einzelne Kommunen aus dem MIA-Raum als gut umsetzbar
- Lastenpedelecs: kommunale Lösungen mit lokalem Verleih (analog bspw. zu Gartengeräten) sind einfach umsetzbar



### Synergien

- Mobilitätskonzepte in Bebauungsplänen verankern oder bei der Baugenehmigung einfordern
- Entwicklung von Mobilitätsknoten
- Ausbau innerörtliches Radwegenetz
- Ausbau eines überörtlichen, strategischen Alltagsradwegenetzes
- Mobility-as-a-Service / Mobilitäts-App



### Best Practice

- Implementation im LK München:  
<https://www.br.de/nachrichten/bayern/mvg-leihfahrraeder-auch-im-landkreis-muenchen,R4jbLcG>  
<https://www.landkreis-muenchen.de/artikel/artikel/freie-fahrt-fuer-mvg-rad-im-landkreis-muenchen/>
- Erstes E-Bike-Sharing im ländlichen Raum RVK e-Bike im Raum Köln-Bonn:  
<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/startschuss-fuer-pedelecverleihsystem-rvk-e-bike>
- Lastenrad Initiative TINK:  
<https://tink.bike/cms/>



### Projekte

- Stadt Freising: Ausweitung MVG-Rad
- Neufahrn b. Freising: Ausweitung MVG-Rad
- Fahrenzhausen: Ausweitung MVG-Rad
- Landkreis Freising: Landkreisstrategie zur Ausweitung des MVG-Rades

<sup>41</sup> <http://www.foerderdatenbank.de/Foerder-DB/Navigation/Foerderrecherche/suche.html?get=67359ba09076c5e6e595013de64650b0;views;document&doc=12890>

<sup>42</sup> <http://www.foerderdatenbank.de/Foerder-DB/Navigation/Foerderrecherche/suche.html?get=67359ba09076c5e6e595013de64650b0;views;document&doc=13631>

Maßnahmenbereich: Geteilte Mobilität

## G.2 Einführung / Ausbau des (E-)Carsharing-Angebots



### Maßnahmenbeschreibung

Carsharing bietet Menschen, die keinen eigenen Pkw besitzen, die Möglichkeit einen solchen über einen Rahmenvertrag zu buchen, zu nutzen und zu bezahlen. Üblicherweise sind Vereine oder kommerzielle Dienstleister die Anbieter. Differenziert wird hierbei zwischen stationsbasiertem und free-floating Carsharing (wobei zweiteres vermutlich weniger zur Zielerreichung beiträgt und derzeit nur in den Stadtkernen großer Metropolen zu finden ist). Wichtig ist eine sorgfältige Auswahl der Standorte: sie müssen für möglichst viele Menschen fußläufig erreichbar sein.

Gerade im Carsharing ist in vielen Fällen auch der Einsatz von E-Fahrzeugen sinnvoll. Im ländlichen Raum dürfte der Ersatz der Nutzung von Zweitwagen (im Sinne einer multimodalen Nutzung eines sog. „erweiterten Umweltverbundes“) im Fokus stehen, so dass diese Mobilitätsbedürfnisse auch mit E-Fahrzeugen zu befriedigen sind.



### Ziele und Effekte

Einführung bzw. Erweiterung von Carsharing bedeutet nicht, ein zusätzliches Mobilitätsangebot zu schaffen, das Mehr-Verkehr generiert. Stattdessen soll der „erweiterte Umweltverbund“ (Fußwege, Rad, ÖPNV, Carsharing) als ganzes so attraktiv werden, dass private (Zweit-) Pkw abgeschafft werden bzw. nicht (mehr) neu angeschafft werden.



### Wichtige Akteure

- Kommunen
- StadtTeilAuto Freising
- Flächeneigentümer (potenz. Carsharing-Standorte)
- Stromversorger und Netzbetreiber (-> E-Carsharing!)



### Kosten

- Standortplanung und Businessmodell für eine räumliche Ausweitung des Carsharing
- Anschaffung von Fahrzeugen und Einrichtung von Stellplätzen
- Wartung und Betrieb von Fahrzeugen
- Werbung und Marketing



### Finanzierung

- Einkünfte aus dem Sharing
- Anschubfinanzierung von Gemeinden
- Ggf. Crowdfunding
- Langfristig selbst-tragendes Geschäftsmodell nötig



### Zeithorizont

- Carsharing-Angebot existiert bereits (aktuell: Freising, Neufahrn, Moosburg)
- Ausweitung bei gegebener Finanzierung und Kundenpotenzialen daher schnell möglich



### Rahmenbedingungen

- Sicherstellung von Finanzierung
- Generierung von Kundenpotenzialen (Marketing, Testing, etc.)
- Bereitschaft von Kommunen nötig, die Möglichkeiten des Carsharinggesetzes zur Priorisierung im öffentlichen Parkraum zu nutzen



### Umsetzbarkeit

- Finanzierung und Einbindung in Gesamt-Mobilitätssystem sind erfolgsentscheidend
- Kommunikation der Vorteile (Kosten, Flexibilität) für die Nutzer wichtig
- Ggf. zu Beginn Schaffung eines Überangebots nötig, um durch beständige Verfügbarkeit neue Mobilitätsverhaltensmuster zu erreichen



### Synergien

- Mobilitätskonzepte in Bebauungsplänen verankern oder bei der Baugenehmigung einfordern
- Entwicklung von Mobilitätsknoten
- Mobility-as-a-Service / Mobilitäts-App



### Best Practice

- Beispiele aus Freising, Vaterstetten und München:  
<https://carsharing.de/themen/carsharing-im-landlichen-raum/carsharing-ist-auch-kleineren-stadten-gemeinden-erfolgreich>
- Leitfaden zur Gründung neuer Carsharing-Angebote:  
<https://carsharing.de/themen/carsharing-im-laendlichen-raum/leitfaden-zur-gruendung-neuer-carsharing-angebote>
- Ländliche Carsharing-Konzepte in Niederösterreich:  
[http://www.noe.gv.at/noe/Energie/e\\_carsharing\\_2017\\_web.pdf](http://www.noe.gv.at/noe/Energie/e_carsharing_2017_web.pdf)
- Diverse Carsharing-Konzepte im ländlichen Raum:  
<https://www.netzwerk-laendlicher-raum.de/themen/mobilitaet/mobilitaetsloesungen/carsharing/>
- Ewald-Konzept aus dem bayerischen Wald:  
<https://emobilitaetblog.de/e-wald-vorbildliches-elektro-carsharing-im-laendlichen-raum/>



### Projekte

- Allershausen: Einführung E-Carsharing

Maßnahmenbereich: Geteilte Mobilität

## G.3 Regionales Ridesharing-System



### Maßnahmenbeschreibung

Ridesharing bezeichnet allgemein das Teilen von Fahrten – hier insbesondere von Fahrten, die sowieso stattfinden (im Gegensatz zu „Rideselling“ bei dem Mitfahren als Dienstleistung angeboten wird). Diese Mitfahrgelegenheiten können unterschiedlich organisiert werden: über eine regionale Online-Plattform (ggf. in Kombination mit Apps), die Organisation innerhalb und/oder zwischen Unternehmen für Arbeitspendler, private Nachbarschaftsgemeinschaften und Freunde, Vereine, sog. Mitfahrbänke in den Orten, Pendlerparkplätze, uvm. Wichtige Themen sind hierbei die Sicherstellung der Mitnahme hin und zurück (auch durch verschiedene Personen), die persönliche Sicherheit bzw. das Sicherheitsgefühl, die Flexibilität und die Möglichkeit für alle Menschen, teilzuhaben (online wie offline). Dabei geht es einerseits um Wege zwischen Ortschaften aber auch Mitfahrbänke für den innerörtlichen Verkehr (z. B. vom Ortszentrum zum Supermarkt im Gewerbegebiet) können einen Mehrwert generieren.

Konkret wird folgendes Vorgehen vorgeschlagen: Bedarfsanalyse (regional und lokal) - Konzeption (inkl. Beteiligung aller Akteure) - Umsetzung (im Optimalfall als regionales System, das gerade auch den Flughafen als wichtigsten Arbeitgeber und Verkehrsverursacher einbezieht).



### Ziele und Effekte

- Erstellung und Umsetzung des Konzepts für ein Mitfahrsystem; ggf. kombiniert mit der Maßnahme „Ergänzung des ÖPNV durch Bedarfsverkehre/On-Demand-Verkehre“
- Ganzheitliche Herangehensweise, die unterschiedliche und nutzerspezifische Fahrtzwecke und Anforderungen berücksichtigt
- Prüfung von digitalen Lösungen (Apps, Website), analogen Lösungen (Mitfahrbänke) und Kombinationen
- Parken&Mitfahren: Parkplätze an Autobahnauffahrten



### Wichtige Akteure

- Landkreise
- LAG und ILE
- potenziell involvierte (Mobilitäts-)Dienstleister
- Potenzielle Nutzer (Bedürfnisse und Anforderungen)
- Neutrale Planung und Beratung



### Kosten

- Kosten für partizipative Konzepterstellung
- Umsetzungskosten (variabel je nach Projekten)



### Finanzierung

- Ggf. als Forschungsprojekt mit Bundesförderung (erfordert jedoch konkretere Projektideen) mit Finanzmitteln insbes. für Konzeption, Feinplanung und Evaluation
- Eigenanteile durch die regionalen Akteure (kommunal aber auch Unternehmen)



### Zeithorizont

- Forschungsprojekte haben gewisse Vorlaufzeiten und Antragsfristen.
- Eine Vernetzung der Akteure kann im Rahmen eines interkommunalen Mobilitätsmanagements bereits zeitnah stattfinden.



### Rahmenbedingungen

- Bereitschaft zum Teilen von Fahrten nicht bei allen Menschen gegeben (sowohl als Fahrer als auch als Mitfahrer)
- Eingespieltes Mobilitätsverhalten verändert sich nur schwer



### Umsetzbarkeit

- Einrichtung eines interkommunalen Mobilitätsmanagements für die Region als wichtige Hilfestellung (vgl. entspr. Maßnahme)
- Begleitende Kommunikationsmaßnahmen als zentraler Erfolgsfaktor
- Angebot muss zielgruppen- und nutzerspezifisch gestaltet sein
- „Mobilitätsgarantie“ für Hin- und Rückwege muss erreicht werden
- Einbindung in MaaS-Angebot nötig
- Gefühlte Sicherheit für Fahrer und Mitfahrer muss geschaffen werden



### Synergien

- Entwicklung von Mobilitätsknoten
- Mobility-as-a-Service / Mobilitäts-App
- Ergänzung des ÖPNV durch Bedarfsverkehre/On-Demand-Verkehre
- Interkommunales Mobilitätsmanagement für die MIA-Region



### Best Practice

- Fliinc App: Mitfahrgelegenheiten für Mitarbeiter von Mercedes-Benz in Sindelfingen (aktuelle Testphase) mit speziell reservierten Parkplätzen für Nutzer:  
<https://www.fliinc.org/>
- Mitfahr-Apps mit unterschiedlichen Zielgruppen:  
<https://utopia.de/bestenlisten/mitfahrgelegenheiten/>
- Verschiedene Mitfahr-Bank-Projekte im ländlichen Raum mit unterschiedlichen Ansätzen



### Projekte

- Mitfahrbänke im Ampertal (ILE Ampertal)
- Mitfahr-Parkplätze für Pendler an Autobahnauffahrten (Sammelparkplätze für Umlandpendler, die ab dort gemeinsam weiterfahren)
- Langenpreising: P+M-Parkplätze
- Wolfersdorf: P+M-Parkplätze
- Fahrenzhausen: Entwicklung eines Konzeptes für die Etablierung von Mitfahrbänken
- Kirchdorf a. d. Amper: Integration von Ridesharing ins On-Demand-Angebot

# Maßnahmenbereich H

## Güterverkehr und Logistik

Maßnahmenbereich: Güterverkehr und Logistik

## H.1 Nachhaltige Gestaltung von Güterverkehr und Logistik (inkl. KEP)



### Maßnahmenbeschreibung

Der Güterverkehr inkl. KEP Dienstleistungen (Kurier-Express-Paket) hat einen nicht unerheblichen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen und auch den damit verbundenen negativen Auswirkungen. Zudem handelt es sich, aufgrund des immer weiter zunehmenden Bedarfs an Warentransport und auch des Wachstums des Onlinehandels, um ein stark wachsendes Verkehrsegment. Daher ist die Berücksichtigung des Güterverkehrs von großer Bedeutung und alle Möglichkeiten, hier positive Effekte zu erzielen, sollten wahrgenommen werden. Allerdings ist der Handlungsspielraum auf kommunaler Ebene eher begrenzt, da viele Entscheidungen unmittelbar von Logistikunternehmen und KEP-Dienstleistern getroffen werden.

Da die Themen in der Region bislang nur wenig bearbeitet sind, ist es nun die Aufgabe, die Einflussmöglichkeiten der regionalen Akteure zu evaluieren und darauf aufbauend konkrete Maßnahmenansätze zu entwickeln.



### Ziele und Effekte

- Erarbeitung eines Konzepts für die nachhaltigere Gestaltung des Güterverkehrs in der Region
- Aufgreifen möglicher Ansatzpunkte: Elektrifizierung des Lieferverkehrs (insbes. KEP); Urbane Logistikkonzepte in Freising; allgemein: Förderung von Lastenrädern – privat und gewerblich
- Diskussion von Versorgungskonzepten für Gemeinden ohne ausreichende Nahversorgung; auch hinsichtlich der Potenziale und Risiken des Online-Handels



### Wichtige Akteure

- Landkreise und Gemeinden
- Logistik- und KEP-Dienstleister
- Bevölkerung und Wirtschaft als Kunden



### Kosten

- Kosten für die Umsetzung der künftig zu entwickelnden Maßnahmen
- Ggf. Kosten für die Erarbeitung eines Gesamtkonzepts (Grundlagenstudie)



### Finanzierung

Beispiele:

- Anschaffung von E-Fahrzeugen über Bundesförderprogramm
- Kleinserien-Klimaschutzprodukte – Modul Schwerlastfahrräder<sup>43</sup>



### Zeithorizont

- Konzepterstellung kann zeitnah begonnen werden (Finanzierung vorausgesetzt)
- Einzelmaßnahmen wie z. B. Elektrifizierung von Flotten können ab sofort begonnen und forciert werden



### Rahmenbedingungen

- Offenheit der Akteure im Bereich Wirtschaftsverkehr
- Anreize und ggf. Restriktionen, insbes. im Bereich KEP



### Umsetzbarkeit

Wichtig ist insbesondere ein Anwendungsbezug: Ein Konzept soll nicht nur die Rahmenbedingungen aufzeigen und in der Theorie Maßnahmenvorschläge entwickeln, sondern die konkrete Umsetzung vorbereiten und direkt anstoßen



### Synergien

- Interkommunales Mobilitätsmanagement für die Region MIA: Evaluation der Rahmenbedingungen und Steuerungsmöglichkeiten für die Kommunen; Entwicklung von regionalen Ansätzen und Kooperationsprojekten
- Kommunales Mobilitätsmanagement: Bearbeitung bzw. Koordination des Themas auf kommunaler Ebene



### Best Practice

- UPS in München  
<http://www.city2share.de/>
- Hermes in Rostock  
<https://newsroom.hermesworld.com/emissionsfreie-belieferung-hermes-testet-zustellung-per-lastenrad-in-rostock-16104/>



### Projekte

- Freising: Einführung von Mikrodepots

<sup>43</sup> [https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Kleinserien\\_Klimaschutzprodukte/Schwerlastenfahrraeder/schwerlastenfahrraeder](https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Kleinserien_Klimaschutzprodukte/Schwerlastenfahrraeder/schwerlastenfahrraeder)