



BERICHT ZUR VERNETZUNGSSTUDIE MOBILITÄT

in der Metropolregion München

VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Metropolregion München ist der Wachstumsmotor Bayerns und ist auch in Deutschland und Europa ein herausragender Wirtschaftsstandort. Dies zeigt sich u. a. am starken, prognostizierten Bevölkerungszug von über 550.000 Neubürgerinnen und Neubürgern bis 2036, was einem Wachstum von ca. 10 % entspricht.

Dies führt zu steigenden Lebenshaltungskosten, insbes. bei Mieten und Immobilienpreisen, aber auch zu größeren Pendeldistanzen und -strömen und damit zu einem größeren Mobilitätsbedarf bei Bürgern und Unternehmen. Bilder von kilometerlangen Staus, überfüllten S-Bahnen und Zügen sind uns allen präsent. Doch Mobilitätsprobleme lassen sich nicht durch einzelne Kommunen oder Städte lösen. Die Verkehrsbeziehungen reichen oft weit über die Grenzen der einzelnen Gebietskörperschaften hinaus. Nur gemeinsam mit den vielen verschiedenen Akteuren aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft können wir es schaffen, die Herausforderungen zu meistern und die Metropolregion München so attraktiv zu erhalten, wie sie schon immer war.

Die Gremien des Europäische Metropolregion München e.V. haben die Verbesserung der Mobilität als das Schlüsselthema für den Erhalt der Lebensqualität identifiziert und beschlossen, ein integriertes, nachhaltiges Mobilitätskonzept für diese Region aus 27 Landkreisen und 6 kreisfreien Städten zu entwickeln.

Als erster Schritt dafür wurde die nun vorliegende Vernetzungsstudie erstellt, bei der eine Bestandsanalyse vorgenommen und die vielfältigen Studien, Konzepte, Projekte, Produkte etc., die bereits heute in der Metropolregion München vorliegen, gesammelt und online gestellt wurden. So können sich Interessierte über Best-Practice-Beispiele informieren und wertvolle Unterstützung für ihre Arbeit gewinnen. Dadurch schaffen wir einen Wissenstransfer und Synergieeffekte, die eine effizientere Umsetzung von Projekten ermöglichen.

Die fast 300 online gestellten Projekte sind ein deutliches Zeichen dafür, dass bereits heute viele Akteure die Herausforderungen der modernen Mobilität erkannt haben und intensiv an einer Lösung arbeiten. Allerdings fehlt vielfach die Vernetzung der unterschiedlichen Aktivitäten und Protagonisten aus der Region, um ein abgestimmtes, konzeptionelles Vorgehen im Bereich Mobilität zu ermöglichen. Diese Vernetzung der Akteure möchten wir auf Ebene des Europäische Metropolregion München (EMM) e.V. gerne anbieten.

Ein erster Schritt ist durch die Vernetzungsstudie und die Homepage mit vielen unterschiedlichen Projekten und Konzepten bereits getan. Und auch die Mobilität beginnt vielfach mit dem ersten Schritt. In Zukunft möchten wir unsere Netzwerkarbeit im Bereich Mobilität ausbauen und noch mehr Transparenz über bestehende Möglichkeiten schaffen.

Wir freuen uns dabei auf die Zusammenarbeit mit Ihnen, denn nur gemeinsam können wir die Entwicklung der Metropolregion München positiv gestalten und die Lebensqualität erhalten.

Getreu dem Motto des EMM e.V.: Macht Mehr Miteinander!

Ich freue mich auf den weiteren Austausch mit Ihnen und wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.



Ihr Christoph Göbel
Landrat des Landkreises München
Stv. Vorstandsvorsitzender des EMM e.V.

ZAHLEN ZUR MOBILITÄT IN DER METROPOLREGION MÜNCHEN

6 Mio.

Einwohner im Jahr 2018

1,5 Mio.

Pendler pro Tag

855

Nah- und
Fernverbindungen

42

Radrouten

Über
40 Mio.

Fluggäste am Flughafen
München pro Jahr

442 km

S-Bahnnetz



716 Mio.

beförderte Personen im
Münchner Verkehrsverbund
im Jahr 2017

450.000

Reisende am Hbf
München pro Tag

10.000

Leihräder in München

INHALT

Hintergrund der Vernetzungsstudie	SEITE 6
Durchführung und Inhalte der Vernetzungsstudie	SEITE 8
Ergebnisse der Vernetzungsstudie	SEITE 12
› Datenbank	SEITE 12
› Workshops innerhalb der AG Mobilität	SEITE 16
› Handlungsempfehlungen	SEITE 18
› Best Practices	SEITE 20
› Übergeordnete technische Handlungsempfehlungen	SEITE 28
› Übergeordnete organisatorische Handlungsempfehlungen	SEITE 34
Schlusswort	SEITE 42

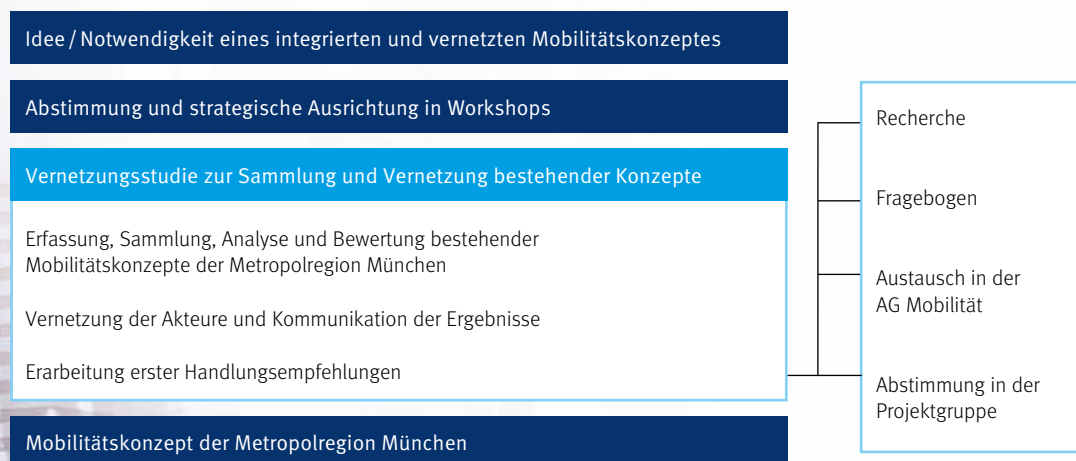
HINTERGRUND DER VERNETZUNGSSTUDIE

Die Metropolregion München zeichnet sich durch eine polyzentrische Struktur mit Städten wie Augsburg, Ingolstadt, Rosenheim, Landshut, Kaufbeuren, zahlreichen Kreisstädten und natürlich München sowie hieraus resultierenden intensiven Pendlerverflechtungen aus. Mit dem Flughafen München befindet sich darüber hinaus eines der größten Flugdrehkreuze Europas innerhalb der Region. Auch das Bahnnetz in der Metropolregion München zählt zu den wichtigsten Knoten des europäischen Bahnfernverkehrs. Entsprechend hoch ist der Bedarf, die Mobilitätsströme innerhalb der Metropolregion München effizient zu gestalten und zukunftssicher auszurichten. Das Wachstum und der wirtschaftliche Erfolg einer Region resultieren nicht zuletzt aus der Erreichbarkeit der einzelnen Standorte.



Im Rahmen der Arbeitsgruppe Mobilität, die sich federführend unter der IHK Schwaben und der Stadt München organisiert, wurde das Themenfeld einer zukunftsfähigen Mobilität seit einigen Jahren näher betrachtet und ausgiebig diskutiert. In diesem Zusammenhang wurden in den Jahren zwischen 2015 und 2016 drei Workshops abgehalten. Mit hoher Beteiligung von Vertretern der Gemeinden, Städte und Landkreise sowie der Privatwirtschaft wurden strategische Ausrichtungen und das weitere Vorgehen abgestimmt. Als zentrales Ergebnis haben die Teilnehmer sich darauf verständigt, dass ein integriertes, nachhaltiges Mobilitätskonzept für die Metropolregion München das langfristige Ziel sei. Als Vorstufe zu diesem wurde eine Vernetzungsstudie ausgeschrieben und beauftragt, um erste Strukturen, Angebote und Akteure zu erfassen und den Grundstein für weitere Prozesse hin zu einem abgestimmten Konzept zu legen.

Während die Vernetzungsstudie vorrangig das Ziel hat, aus den Kommunen, Landkreisen und Städten heraus gelungene Einzelthemen aufzunehmen, zu strukturieren und abzubilden, lag das Fernziel in einem Top-down-Ansatz, der diese Themen und Einzelkonzepte in ein umfassend konsistentes und nachhaltiges Mobilitätskonzept für die gesamte Metropolregion München überträgt. Zugleich wurde im Rahmen der Vernetzungsstudie aber auch ein dezentraler Bottom-up-Ansatz in Betracht gezogen, bei dem durch die Ausweitung und Übernahme von Konzepten und Projekten eine größere Konsistenz in der Metropolregion München geschaffen wird, ohne dass ein übergreifendes Mobilitätskonzept erforderlich ist.



➤ DIE WESENTLICHEN INHALTE DER VERNETZUNGSSTUDIE WERDEN IM FOLGENDEN KAPITEL DARGESTELLT UND NÄHER ERLÄUTERT.

DURCHFÜHRUNG UND INHALTE DER VERNETZUNGSSTUDIE

Im Rahmen der Vernetzungsstudie sind vorrangig drei Komponenten erarbeitet worden, um die Metropolregion München auf ihrem Weg zu einem ganzheitlichen Mobilitätsansatz zu unterstützen.

Die klassische **Broschüre**, die Sie in Ihren Händen halten, ist hierbei der erste Baustein. Sie beinhaltet zentrale Ergebnisse und Erkenntnisse, die aus einer Vielzahl von Medien und Quellen herausgearbeitet wurden. Neben einer Recherche und Analyse vorhandener Konzepte in der Region stellte die Befragung der Mitglieder und des Netzwerks des EMM e.V. einen zentralen Bestandteil der Erkenntnisgrundlage dar.



Um die Befindlichkeiten und Herausforderungen zu erfassen, war der Austausch mit der AG Mobilität besonders wichtig. Hierfür wurden die Mitglieder – von Gebietskörperschaften bis zu privatwirtschaftlichen Unternehmen – im Rahmen von Workshops befragt, inwieweit Handlungsbedarfe bestehen und welchen Herausforderungen sie täglich gegenüberstehen.

Begleitet wurde die Vernetzungsstudie von einer Projektgruppe, die sich aus Experten zahlreicher Institutionen der Metropolregion München zusammensetzte. Im Rahmen dieses Expertenpanels wurden der Stand und die Zwischenergebnisse sowie schließlich die Ergebnisse der Studie wiederholt diskutiert, das Vorgehen abgestimmt und Expertenwissen zu Einzelthemen eingeholt.

Als weiterer Baustein wurde eine **internetbasierte Datenbank** entwickelt und umgesetzt, die als zentrale Informationsplattform zu Mobilitätskonzepten und -projekten fungiert. Als Datengrundlage wurde ein umfassender Fragebogen in Abstimmung mit der Projektgruppe und der AG Mobilität entwickelt. Dieser erfasste neben den Informationen zur Institution das übergeordnete Mobilitätsbild, bestehende und geplante Mobilitätskonzepte und (Vor-)Studien sowie betriebliche Mobilitätskonzepte und innovativen Produkten von Unternehmen. Im Zuge der Befragung von Landkreisen, Kommunen, Städten, Institutionen und Unternehmen innerhalb der Metropolregion München wurden über 2.000 Fragebögen versandt. Ergänzend wurden zahlreiche Unternehmen in der Region angeschrieben, um einen Überblick innovativer Mobilitätsprodukte innerhalb der Metropolregion München zu erhalten.



Informationen zur Institution

Übergeordnetes Mobilitätsbild

Betriebliche Mobilitätskonzepte

Mobilitätskonzepte / (Vor-)Studien

Es wurden Workshops in der AG Mobilität abgehalten, die Projektgruppe hat sich in einem zweimonatigen Rhythmus getroffen, die Fragebögen wurden in großer Stückzahl verteilt und somit auf die Studie und den damit verbundenen Prozess aufmerksam gemacht.



1 x Mitgliederversammlung



6 x Projektgruppe/Expertenpanel



2 x Workshop EMM



1 x Mobilitätskonferenz



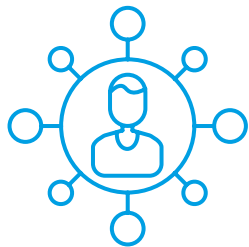
2 x AG Mobilität



1 x Veranstaltung der Metropolregionen, Berlin



2 x Lenkungskreis



Die Rücksendungen wurden in die Datenbank eingespeist und stehen über die Website zur freien Verfügung. Neben einer vorrangig räumlichen Darstellung auf Landkreisebene, können mithilfe von Filtern und Suchfunktionen unter anderem nach Kategorien, Institutionen, Features oder Zielgruppen Ergebnisse abgerufen werden. Die Website ist dabei eine Bestandsaufnahme und sollte über eine zentrale Stelle fortgeführt und gepflegt werden. Durch wen und in welchem Rahmen dies geschehen kann, wird in den Handlungsempfehlungen ab Seite 18 näher ausgeführt. Neben der reinen Bereitstellung von Informationen über Mobilitätskonzepte und -produkte in der Region stellt die Website einen wichtigen Baustein hinsichtlich der Vernetzung und des Austauschs der Akteure dar. So verweisen alle eingestellten Konzepte und Produkte auf einen Ansprechpartner, mit dem Kontakt aufgenommen werden kann und ein Wissensaustausch ermöglicht wird.

Dieser Punkt leitet schließlich zu dem dritten Baustein über, der das Thema der Studie von einer Vernetzung der Verkehre auf eine **Vernetzung der Akteure** überträgt. Dieser Schritt ist für eine nachhaltige und langfristige Entwicklung der Mobilität von entscheidender Bedeutung. Schließlich spielt in der Metropolregion München der intensive Austausch auf Ebene der Mitglieder des EMM e. V. sowie darüber hinaus in einem wachsenden Netzwerk von Mobilitätsakteuren eine wichtige Rolle. Weil eine übergeordnete Planungskompetenz für die Metropolregion München fehlt, liegt diese auf den unteren Ebenen. Eine Vielzahl an Akteuren und zahlreiche Abstimmungen sind folglich für die Umsetzung neuer Konzepte nötig. Entsprechend war die Vernetzungsstudie von Beginn an auf eine starke Akteurs-Aktivierung ausgelegt und hat beispielsweise die Mitglieder und zentrale Schlüsselfiguren der Metropolregion München am Prozess beteiligt.



Prozess – Von der Befragung zu den Best Practices

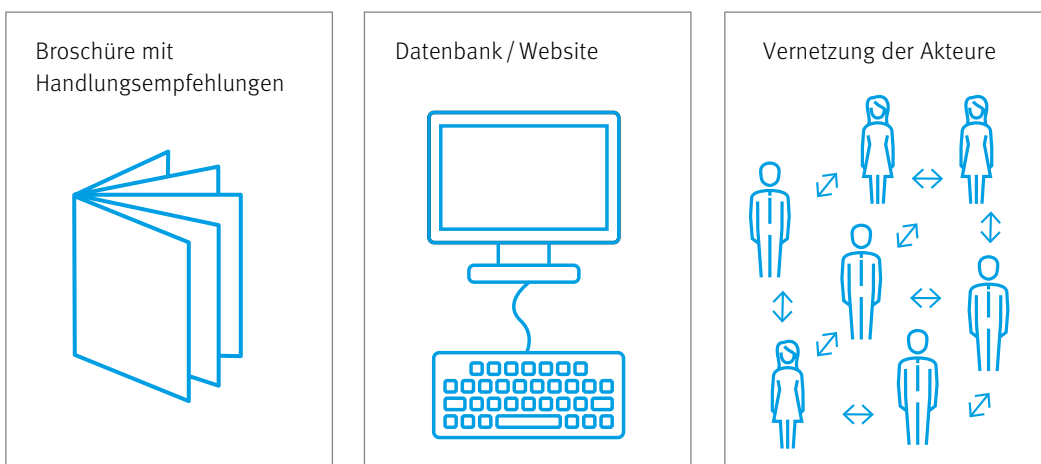
Aus den Rückläufern der Fragebögen wurde durch das Experten-Panel und die Gutachter neben einer Einordnung der eingereichten Konzepte und Produkte auch eine Bewertung der Inhalte durchgeführt. In einem mehrstufigen Prozess konnte so eine Auswahl an Best Practices herausgearbeitet werden, die sich beispielsweise durch eine gute Übertragbarkeit, innovative Ansätze oder eine hohe Wirkkraft auszeichnen.

Ein grundlegendes Ziel der Vernetzungsstudie besteht letztlich darin, Akteuren und Institutionen der Metropolregion München einen Überblick über bestehende und geplante Mobilitätsangebote zu verschaffen und durch herausragende Beispiele Gebietskörperschaften und Institutionen zum Handeln zu motivieren. Neben konkreten Anregungen für mögliche Projekte liefert die Vernetzungsstudie auch die Kontaktmöglichkeit zu den zentralen Akteuren, die Hilfestellung bei der Umsetzung liefern können.



Die Mobilitätskonferenz mit der Verleihung von Preisen für Best Practices hat somit neben der Verbreitung von Informationen und gelungenen Beispielen auch das Vernetzen von Akteuren als Aufgabe. Damit dieser Vernetzungsprozess nicht mit dem Abschluss der Studie endet, sind in den Handlungsempfehlungen weitere Ansätze für eine nachhaltige Vernetzung sowie nötiger organisatorischer Ausrichtungen beschrieben.

Komponenten der Vernetzungsstudie



ERGEBNISSE DER VERNETZUNGSSTUDIE

Das wesentliche Ergebnis der Vernetzungsstudie ist eine Datenbank, in die die Ergebnisse unserer Befragung sowie weitere Daten eingeflossen sind. Die Befragung hat außerdem erste Ansätze hinsichtlich der Zielvorstellungen und Aktionen der Gebietskörperschaften aufgezeigt. Der Austausch im Rahmen von AG Mobilität-Sitzungen hat weitere Wünsche und Vorstellungen der Mitglieder hinsichtlich Herausforderungen und Lösungsvorschlägen zutage gefördert. Diese sind in den folgenden Absätzen kurz dargestellt und ausgewertet.

DATENBANK

Der Fragebogen hatte das Ziel, möglichst viele Projekte, Konzepte und Studien zum Thema der Mobilität in der Metropolregion München zu erfassen. Außerdem wurde eine übergeordnete Herangehensweise der einzelnen Institutionen abgefragt.

Priorisierte Themenbereiche in den Landkreisen

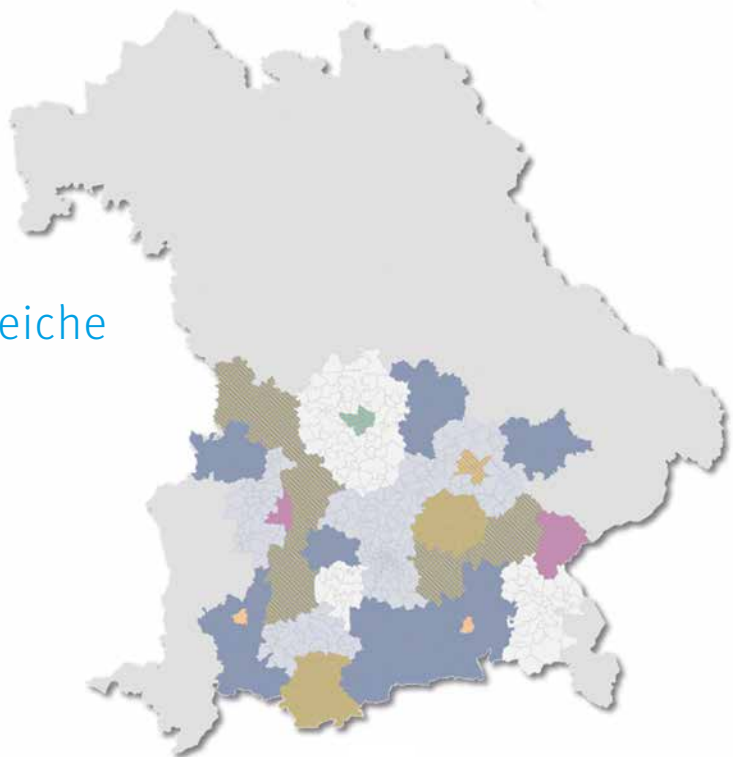
In einem Schritt wurden zunächst die einzelnen Landkreise und kreisfreien Städte der Metropolregion München danach befragt, welche Teilbereiche der Mobilität für sie aktuell besonders wichtig sind und wo sie prioritär Handlungsbedarf sehen. Dabei handelt es sich um die Kategorien Radverkehr, Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), motorisierter Individualverkehr (MIV), Vernetzung, Multimodalität, Wirtschaftsverkehr und sonstige Projekte. Bei der Auswertung wurde deutlich, dass ein Großteil der befragten Landkreise und kreisfreien Städte den ÖPNV und den Radverkehr prioritär verfolgen. In der Befragung waren Mehrfachnennungen möglich. Dabei wurden Priorisierungen in höchstens zwei verschiedenen Kategorien dargestellt. Wurden mehr als zwei Kategorien angegeben, konnte keine eindeutige Priorisierung erkannt werden. Diese Landkreise erscheinen in der folgenden Abbildung als graue Flächen. Einige Landkreise haben derweil keine Angaben über die jeweiligen Präferenzen getroffen.

Rückmeldungen Projekte

Im Rahmen der Vernetzungsstudie konnten aus den Rückmeldungen über 280 Projekte aus den Bereichen Radverkehr, Fußverkehr, motorisierter Individualverkehr (MIV), Vernetzung, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Wirtschaftsverkehr, Multimodalität und Sonstiges erfasst werden. Der Großteil der erhaltenen und erfassten Projekte ist dabei in den Bereichen ÖPNV mit 28 % und Radverkehr mit 23 % Anteil einzuordnen. Als weiterer wichtiger Aspekt zeigte sich der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit einem Anteil von ca. 20 %. Den Kategorien Fußverkehr, Vernetzung, Multimodalität wurde in den Rückmeldungen eine eher geringe Bedeutung zugemessen.

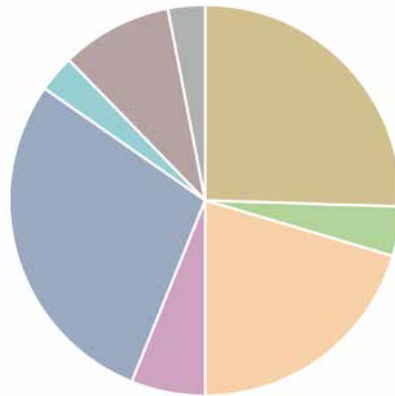
Priorisierte Themenbereiche in den Landkreisen

-  Keine Angabe
-  Radverkehr
-  ÖPNV
-  MIV
-  Vernetzung
-  Radverkehr, ÖPNV
-  Radverkehr, MIV
-  Radverkehr, Wirtschaftsverkehr
-  keine eindeutige Priorisierung



Übersicht Verteilung

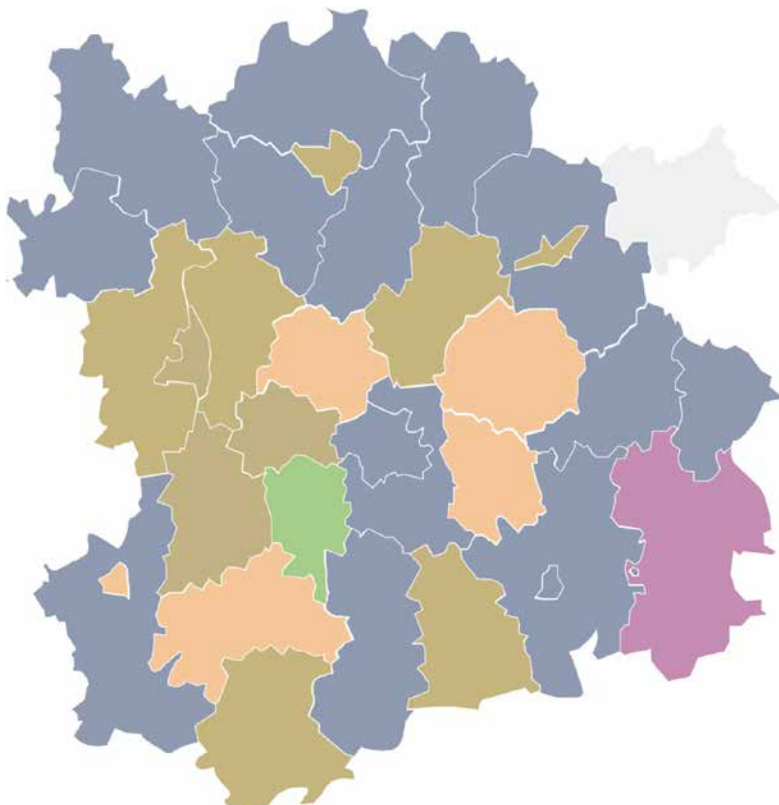
ÖPNV	80 Projekte = 28 %
Radverkehr	69 Projekte = 25 %
MIV	57 Projekte = 20 %
Multimodal	26 Projekte = 9 %
Vernetzung	18 Projekte = 6 %
Sonstiges	13 Projekte = 5 %
Fußverkehr	12 Projekte = 4 %
Wirtschaftsverkehr	8 Projekte = 3 %



- ÖPNV
- Radverkehr
- MIV
- Multimodal
- Vernetzung
- Sonstiges
- Fußverkehr
- Wirtschaftsverkehr

INSGESAMT 283 PROJEKTE

Übersicht der Projektschwerpunkte



Die nebenstehende Grafik zeigt den absoluten Schwerpunkt der Projekte nach Landkreis und kreisfreie Städte sortiert. Dabei wird jeder Landkreis in der jeweiligen Farbe der am häufigsten vorkommenden Projektkategorie eingefärbt. Hierbei wird deutlich, dass am häufigsten Projekte des Teilbereichs ÖPNV gemeldet wurden. Darüber hinaus stellt der Radverkehr häufig die stärkste vertretene Projektkategorie dar. Dies deckt sich größtenteils mit der oben angesprochenen Priorisierung der Landkreise.

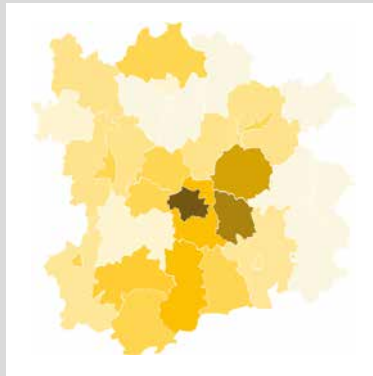
- Keine Angabe
- Radverkehr
- ÖPNV
- MIV
- Vernetzung
- Fußgänger

Die folgenden Grafiken sind die eingereichten Konzepte hinsichtlich einer räumlichen Verteilung wie auch des Themengebiets zu entnehmen. Je dunkler die Fläche dargestellt ist, desto mehr Konzepte der entsprechenden Kategorie wurden aus dem Landkreis eingereicht und in die Datenbank aufgenommen.

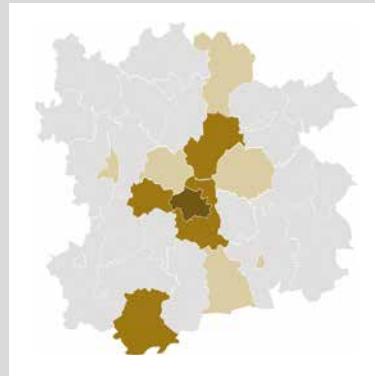
FUSSVERKEHR



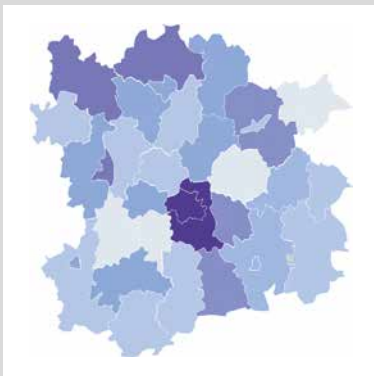
MIV



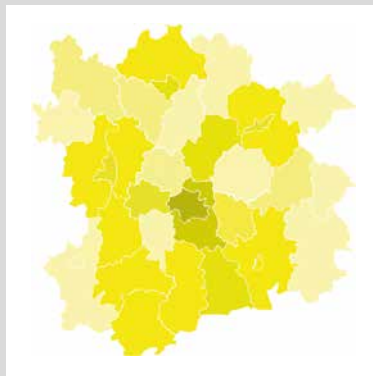
MULTIMODAL



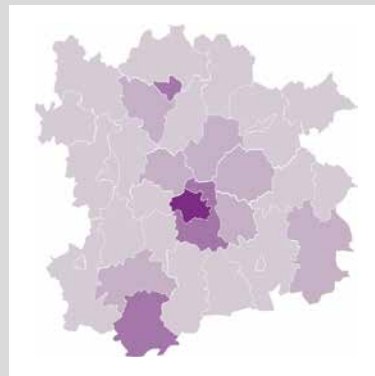
ÖPNV



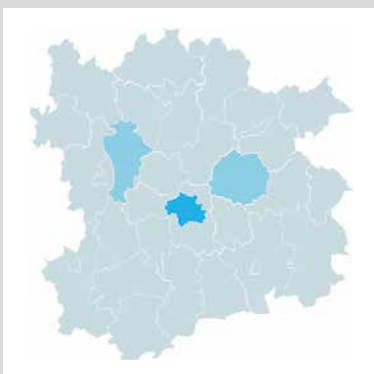
RADVERKEHR



VERNETZUNG



WIRTSCHAFTSVERKEHR



SONSTIGES



WORKSHOPS INNERHALB DER AG MOBILITÄT

Im Rahmen der AG Mobilität stand neben der Information über den aktuellen Stand der Studie immer auch ein interaktiver Austausch im Vordergrund. Hierbei wurden unter anderem in einem mehrstufigen Workshop Herausforderungen und mögliche Lösungsansätze gesammelt und gemeinsam diskutiert. Einige dieser Ergebnisse sind im Folgenden aufgeführt. Der Austausch diente dazu, für die Ausrichtung der Studie ein Stimmungsbild zu erhalten, welche Lösungsansätze für die Metropolregion München als möglich und welche als weniger realistisch angesehen werden.

Herausforderungen bei der Umsetzung von Projekten

Am häufigsten wurde von den Teilnehmern der AG Mobilität das Thema Finanzen als Herausforderung für die Umsetzung einer nachhaltigen und vernetzten Mobilität genannt. Die vorhandenen finanziellen Mittel reichen für die umzusetzenden Projekte nicht aus. Hinzu kommt, dass bei einigen Vorhaben Kosten und Nutzen nicht beim selben Träger liegen. Die Folge kann ein geringeres Interesse daran sein, entsprechende Projekte umzusetzen.

Es hat sich der Eindruck gezeigt, dass einer konsistenten Mobilität in der Metropolregion München seitens der Politik noch eine zu geringe Bedeutung beigemessen wird. Um jedoch einheitliche Regeln dafür aufstellen zu können, muss eine größere Aufmerksamkeit für diesen Themenbereich bei den politisch Handelnden erzeugt werden.

Als weiteres Thema wurden von den Teilnehmern des Workshops die zu kleinen Zuständigkeitszuschnitte in der Planung gesehen. Durch die Kleinteiligkeit der Einzelprojekte sei der Zeitbedarf für die Beantragung einer öffentlichen Förderung zu groß im Verhältnis zum Umfang des Projekts. Darüber hinaus fehlten in den Kommunal-



verwaltungen teilweise die erforderlichen Ressourcen und die Expertise, um die Förderung zu beantragen. Ebenso sei die Grundstücksverfügbarkeit nicht klar einsehbar, was die Planung zusätzlich erschwert. Die Mitglieder haben zur Sprache gebracht, dass eine vernetzte Mobilität nicht nur Gewinner, sondern auch Verlierer mit sich bringt. Dies müsse bei der Umsetzung von Projekten mit beachtet werden. Es wurden weiterhin die divergierenden Bürgerinteressen zur Sprache gebracht, die die Planung erschweren.

Laut den Teilnehmern der Workshops gibt es für die Umsetzung der Projekte zu viele verschiedene Zuständigkeiten. Dadurch können Vorhaben nicht einheitlich geplant und umgesetzt werden. Weiterhin wurde von ihnen bemängelt, dass die Zusammenarbeit bei Insellösungen, zum Beispiel für Apps, mangelhaft sei. Die Themen der Mobilität werden von den Unternehmen und der öffentlichen Hand unterschiedlich priorisiert, was zusätzlich zu Abstimmungsschwierigkeiten führt.

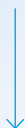
Allgemein wurde zur Sprache gebracht, dass es zu viele Regelwerke für die Umsetzung von Projekten gibt. Aus Unternehmenssicht herrscht Unklarheit bezüglich des Baurechts insbesondere mit Bezug auf mögliche Auswirkungen betrieblicher Mobilitätskonzepte.

Lösungsansätze bei der Umsetzung von Projekten

Von den Teilnehmern der Workshops wurden Vorschläge für Lösungsansätze zur Umsetzung von Projekten für eine nachhaltige und vernetzte Mobilität erarbeitet. Dies sind zum einen, dass die Schnittstellen zwischen den Landkreisen und den Kommunen verbessert werden müssen. Zusätzlich sollte ein Lasten-Nutzen-Ausgleich stattfinden, um die vernetzte Mobilität für alle attraktiver zu machen. Dies könne durch eine übergreifende Planungseinheit realisiert werden. Eine Anpassung der Verkehrsverbünde und eine Mobilitätsflatrate würde den divergierenden Bürgerinteressen entgegenwirken. Weitere Lösungsansätze sind, die Zuständigkeiten zu vereinheitlichen, die Zuschnitte zu vergrößern, die Förderrichtlinien zu ändern und Alternativen zum MIV in parlamentarischen Abenden vorzustellen. Es soll herausgearbeitet werden, welche Instrumente zur Verbesserung der Mobilität vorhanden sind und welche hiervon verwendet werden können.

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

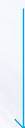
Rückmeldung aus Befragung,
Workshops, Best Practices



Ausarbeiten und Ableiten
übergeordneter Handlungs-
empfehlungen



Nicht vorhandene Mobilitätsansätze /
-lösungen in der Metropolregion München

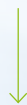
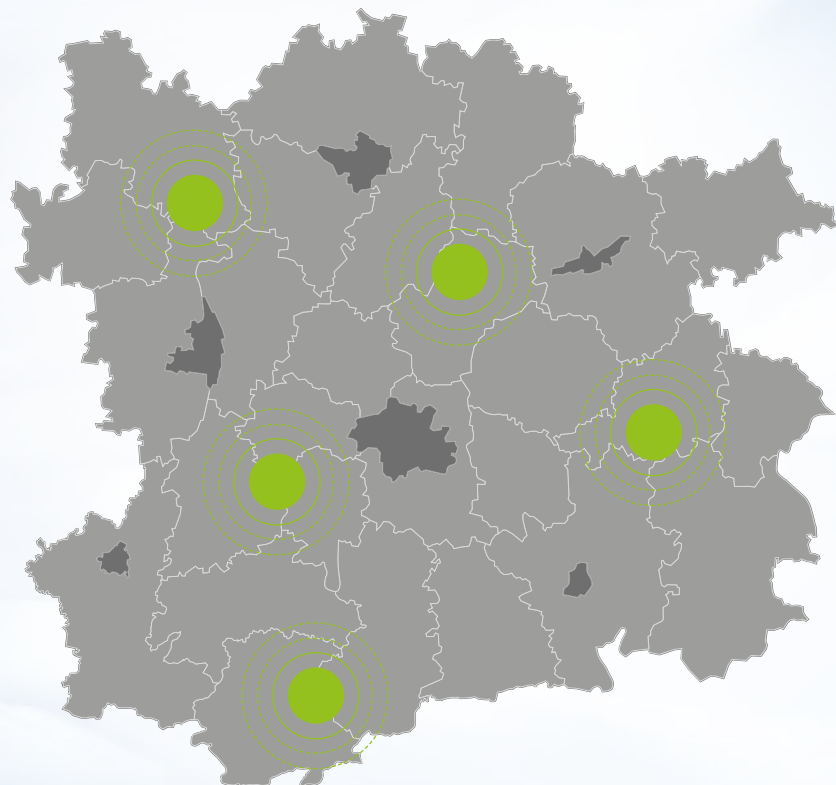


Ableiten und Ergänzen übergeordneter
Handlungsempfehlungen



Wie bereits anfangs vorgestellt, liegt ein Ziel der Vernetzungsstudie in der Erarbeitung erster Handlungsempfehlungen, die auf dem Weg zu einem übergeordneten abgestimmten Mobilitätskonzept gewisse Rahmen aufzeigen können. Die Herleitung der Empfehlungen speist sich einerseits aus Erkenntnissen und bestehenden Konzepten innerhalb der Metropolregion München, die es zu stärken und auszuweiten gilt. Andererseits resultiert sie aus Handlungsansätzen, die derzeit in der Metropolregion München noch schwach ausgeprägt sind, aber ein wichtiger Schritt im Hinblick auf eine vernetzte und nachhaltige Mobilität sind.

Dabei wurde im Rahmen der Studie keine Vollerhebung aller Infrastrukturen und vorhandenen Konzepte durchgeführt, sondern es wurden im Zuge der Befragung entsprechende Informationen aufgenommen und analysiert. Eine Empfehlung für das „Füllen“ von Netzlücken ist daher nicht möglich. Dies wäre hinsichtlich einer unzureichenden Planungskompetenz einer übergeordneten Institution nicht zielführend, da ein „Verordnen“ einer entsprechenden Infrastruktur nicht möglich ist. Im Zuge der Vernetzungsstudie sind mit knapp 300 Konzepten und Projekten eine große Anzahl Ansätze eingegangen, die über die Website allen Mitgliedern zu Verfügung gestellt werden. Entsprechend den Organisations- und Kompetenzstrukturen innerhalb der Metropolregion München bietet ein „bottom-up“-Ansatz die größere Erfolgchance zur Etablierung abgestimmter Mobilitätsangebote. Eine Organisationsstruktur, die einen solchen Prozess ermöglichen und fördern kann, wird nach der Vorstellung technischer Handlungsmöglichkeiten näher erläutert.



Aufzeigen von Best Practices

- › Im Rahmen der Studie möglich
- › In den Kompetenzen und Zuständigkeiten innerhalb der EMM e. V. die geeignete Herangehensweise

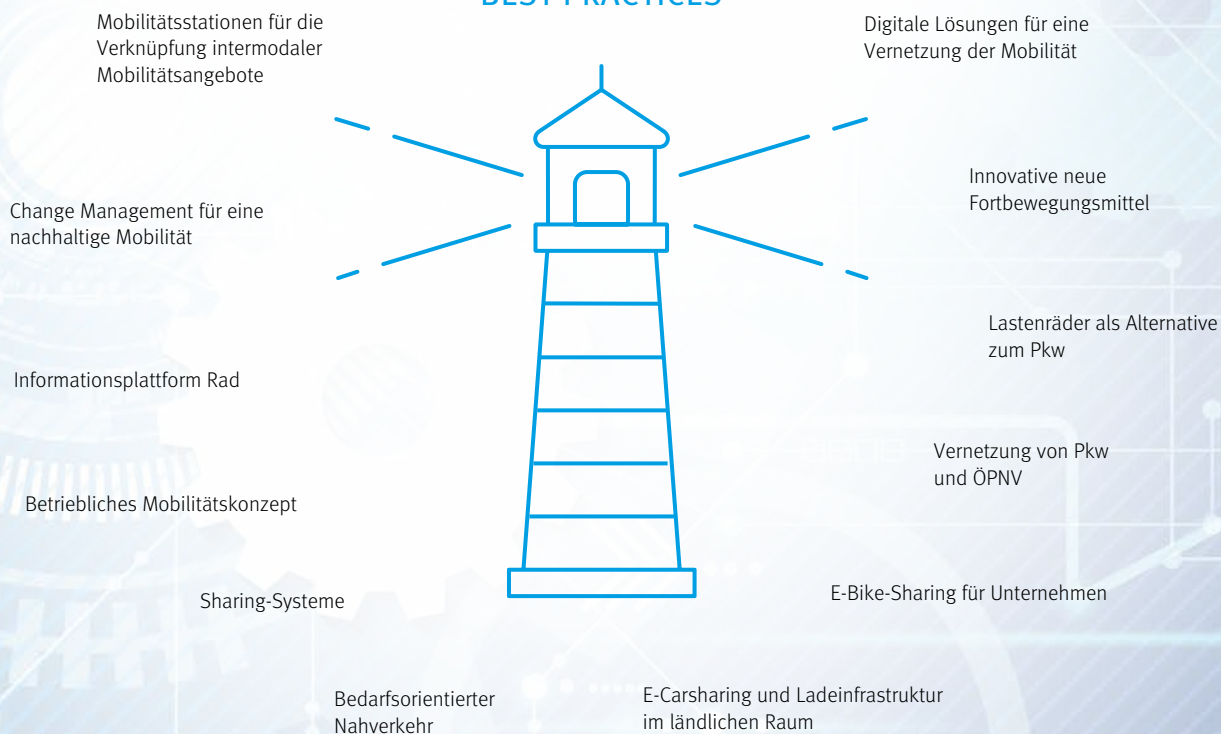


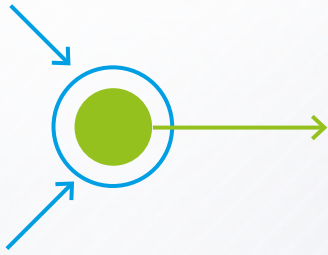
Best Practices gilt es zu stärken, zu kommunizieren und andere mit diesen zu motivieren!

BEST PRACTICES

Wie eingangs beschrieben, weist die Metropolregion München bereits zahlreiche Projekte und Konzepte auf, die zu einem höheren Maß an Vernetzung und zu einer nachhaltigen Entwicklung der Mobilität in beitragen. Viele dieser Ansätze können über den aktuellen Wirkungsbereich hinaus ausgeweitet oder auf andere Kommunen und Landkreise übertragen werden. Ein effizienter Weg zu einer vernetzten und nachhaltigen Mobilität kann schließlich darin liegen, erprobte Konzepte und Projekte zu nutzen. Nachfolgend werden einige Beispiele beschrieben, die innovativ sind und Potenzial für die Metropolregion München besitzen.

THEMENFELDER DER BEST PRACTICES





MOBILITÄTSSTATIONEN FÜR DIE VERKNÜPFUNG INTERMODALER MOBILITÄTSANGEBOTE

Mobilitätsstationen stellen Verknüpfungspunkte verschiedener Mobilitätsformen dar. Dabei kann zum Beispiel der öffentliche Verkehr mit Carsharing-Angeboten, oder der Fahrradverkehr mit dem öffentlichen Verkehr verbunden werden. Eine Mobilitätsstation eignet sich also für diejenigen, die keinen eigenen Pkw besitzen, oder auf diesen verzichten möchten. Sie vernetzt verschiedene Verkehrsmittel und fördert die intermodale bzw. multimodale Mobilität der Menschen. Durch Mobilitätsstationen wird der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) attraktiver und leichter nutzbar gemacht. Ein weiterer Vorteil ist die Verbesserung der Umstiegsattraktivität durch Verkürzungen der Wege, besserer Witterungsschutz und angenehmere Lichtverhältnisse. Sie sind sowohl im ländlichen Raum als auch in der Stadt umsetzbar. In der Stadt haben sie den Vorteil, dass der Pkw-Verkehr reduziert werden kann und somit mehr Platz geschaffen wird. Im ländlichen Raum schaffen sie eine Verknüpfungsmöglichkeit von ÖPNV und individuellen Mobilitätsformen, um einen Anschluss zu gewährleisten.

An der **Münchner Freiheit** wurde die erste Mobilitätsstation in München errichtet. In diesem Projekt sind Plätze für Carsharing-Fahrzeuge verschiedener Anbieter, eine Ladesäule für zwei Elektrofahrzeuge, MVG-Leihräder sowie ein Taxistand eng an den öffentlichen Verkehr angebunden.

München wie auch die gesamte Metropolregion München brauchen mehr Mobilitätsstationen, um den ÖPNV optimal mit anderen Mobilitätsformen zu verknüpfen und letztlich eine effizientere Mobilitätsstruktur zu stärken.



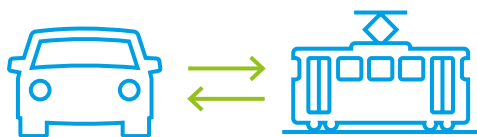
SHARING-SYSTEME

Unter Carsharing versteht man die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Fahrzeuge. Sharing-Unternehmen haben in den letzten Jahren stetig an Bedeutung gewonnen. Sowohl bei stationsbasierten als auch stationsungebundenen, sogenannten Freefloating-Systemen, und in allen Angebotsbereichen (Pkw, Elektrofahrzeug, Roller oder Fahrrad) ist dies zu beobachten. Die Sharing-Angebote führen zu vielen neuen Möglichkeiten im Mobilitätsverhalten. So kann auch ohne eigenen Pkw-Besitz der motorisierte Individualverkehr (MIV) genutzt werden, zusätzlich ganz ohne Werkstattaufenthalt, Parkplatzsuchverkehr oder Sonstiges. Carsharing-Angebote sind sowohl im ländlichen Bereich als auch in der Stadt umsetzbar. Teilweise werden für Sharingfahrzeuge eigens reservierte Parkplätze ausgewiesen, sodass das Fahrzeug nach der Nutzung dort abgestellt werden kann, ohne dass zwingend nach einem Parkplatz gesucht werden muss.

EMMY ist ein besonderer Sharing-Anbieter, welcher Elektroroller in München als Freefloating-System anbietet. Hierbei werden der Emissionsausstoß sowie Staus und Lärm verringert. Der regenerative Strom wird aus bürgerfinanzierten Kraftwerken von Green City gewonnen. EMMY ist vor allem in der Stadt gut umsetzbar.

Sharing-Systeme müssen für den Nutzer durch ein stärkeres Angebot oder geringere Zugangsschwellen attraktiver gemacht werden, insbesondere um Städte vom Pkw-Verkehr zu entlasten und effiziente und umweltschonende Alternativen zu bieten.

P + R

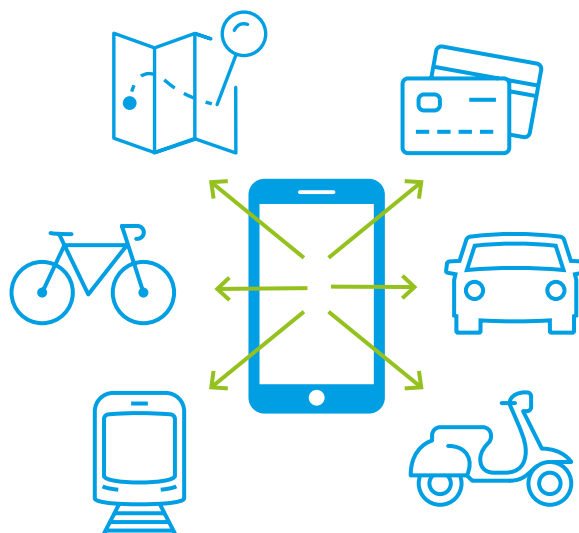


VERNETZUNG VON PKW UND ÖPNV

Der Parkplatzsuchverkehr verursacht in europäischen Innenstädten ein Drittel des Verkehrsaufkommens. Diesen zu reduzieren ist ein Ziel, welches gerade innerstädtisch von großer Bedeutung ist. Ein Ansatz dafür ist, vorhandene Park & Ride (P+R)-Kapazitäten besser auszulasten und den Parksuchverkehr durch verschiedene Maßnahmen zu minimieren. Mit dynamischen Anzeigen und Detektionen kann es gelingen, den Verkehr günstig umzuleiten und somit das Verkehrsaufkommen zu minimieren. Die Informationen der P+R-Detektion können verarbeitet und schließlich an die Fahrplanauskunft und zum Beispiel an Navigationssysteme bzw. Kartendienste weitergegeben werden.

Das Projekt **P+R 4.0** hat zum Ziel, den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den Pkw besser miteinander zu verknüpfen, indem P+R-Detektoren mit Infoschildern im Straßenraum den Parkplatzsuchverkehr minimieren. Über Schnittstellen sollen die Daten an externe Informationssysteme weitergegeben werden.

Es sollen mehr P&R-Parkplätze geschaffen werden, um den Pkw-Verkehr in der Innenstadt zu reduzieren. Die Verfügbarkeit soll detektiert und transparent gemacht werden.



DIGITALE VERNETZUNG DER MOBILITÄT

Viele Verkehrsmittel, viele Angebote, viele Routen. Doch welches davon ist für mich das richtige? Wie sind die verschiedenen Verkehrsmittel miteinander vereinbar? Kann auch über die Grenzen des Verkehrsverbunds auf ein anderes Verkehrsmittel problemlos umgestiegen werden? Wenn mehrere Verkehrsmittel oder mehrere Verkehrsverbünde in Anspruch genommen werden, müssen mehrere Fahrkarten gelöst werden. Hierfür gibt es Apps, welche den gesamten öffentlichen Verkehr vereinen. Darunter sind sowohl Busse, Bahnen, Züge als auch Sharing-Anbieter. Davon profitieren sowohl die Verbraucher als auch die Anbieter. Mit diesen Vernetzungsapps kann die Reiseroute, welche sowohl durch mehrere Verkehrsverbünde gehen kann als auch mit mehreren Verkehrsmitteln beschriftet werden möchte, organisiert, gebucht und bezahlt werden.

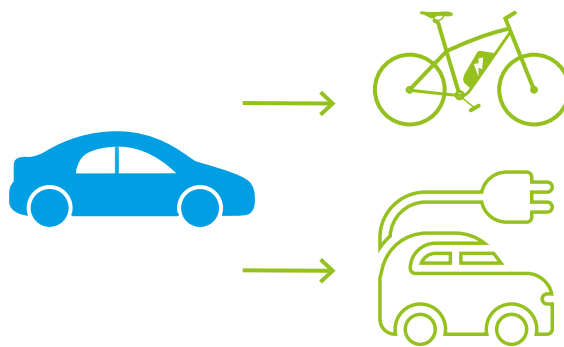
Eine App, eine Anmeldung, alle Angebote: Im Rahmen des Projekts **„Pilot Mobilitätsplattform Bayern“** arbeiten die Stadtwerke München GmbH (SWM) / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) zusammen mit Partnern wie dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV), der Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG), dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN) und der Deutschen Bahn AG an der Entwicklung einer interoperablen Plattform, die umfassende Mobilität aus einer Hand bietet.

Ziel des Projekts ist eine pilothafte verbund-übergreifende Umsetzung der Aspekte Reisendeninformation und Ticketing. In einer späteren Phase soll die Reichweite der Plattform vergrößert werden.

INNOVATIVE NEUE FORTBEWEGUNGSMITTEL

Der Antrieb des Pkw hat sich in den letzten 100 Jahren fast nicht verändert. Auch ein Denken in den Kategorien Pkw, Bus, Zug und Rad ist dabei nicht mehr zeitgemäß. Neue Mobilitätsformen und Antriebe revolutionieren unsere Mobilität. Der Trend zu Elektrofahrzeugen erfasst neben den großen Automobilherstellern auch immer mehr kleinere Unternehmen bzw. neu aufkommende Start-ups.

Mit der Entwicklung eines solchen Fahrzeugs ist auch das aus dem Großraum München stammende Unternehmen Sono Motors mit seinem Produkt **SION** beschäftigt. Die Besonderheit des Konzepts ist die Integration von Solarzellen in die Karosserie des Fahrzeugs. Das Auto kann damit selbst Strom für den eigenen Antrieb erzeugen. Solarzellen befinden sich auf dem Dach, dem Heck sowie der Motorhaube. Das Elektrofahrzeug SION hat eine Reichweite von 250 Kilometern, eine Schnelllademöglichkeit sowie ein durchdachtes Innenraumkonzept. Der SION ist mit verschiedenen Mobilitätsdiensten wie Powersharing, Carsharing und Ridesharing ausgestattet, da Sono Motors die Zukunft des Verkehrs im Sharing-Bereich sieht. Damit können die Besitzer sowohl Mitfahrgelegenheiten, ganze Fahrten als auch den über die Solarzellen gewonnenen Strom mit anderen teilen. Das Elektro-Solar-Fahrzeug SION schont die Umwelt und ist ein großer Schritt in Richtung



umweltfreundlicher Verkehr und CO₂-Vermeidung. Es kann sowohl im ländlichen als auch im städtischen Bereich eingesetzt werden.

Über das Antriebsthema hinaus gilt es auch Fortbewegungsarten neu zu denken. Auch hier gibt es vielversprechende Start-Ups in der Metropolregion München die neue Wege gehen. Lilium ist aktuell dabei die dritte Dimension zu erobern und entwickelt ein **Flugtaxi**, das heutige Staus einfach überfliegt. Urmo wiederum entwickelt ein Fortbewegungsmittel im Bereich der Mikromobilität, das neue Wegeketten ermöglicht und insbesondere im Bereich der letzten Meile neue Wege erschließt. Alle neuen Mobilitätsformen verfolgen das Ziel abgetretene Pfade zu verlassen und die Metropolregion München mit innovativen Angeboten erfolgreich zu vernetzen.

Neue Mobilitätsformen und Antriebe können sowohl im ländlichen als auch im städtischen Raum die Mobilität verändern und sollten entsprechend Berücksichtigung in zukünftigen Konzepten finden und darüber hinaus publik gemacht werden.

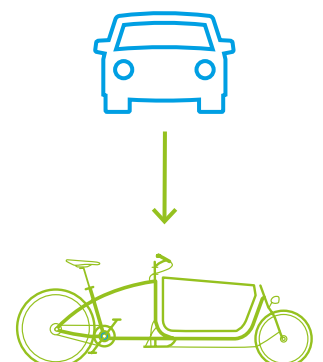
LASTENRÄDER ALS ALTERNATIVE ZUM PKW

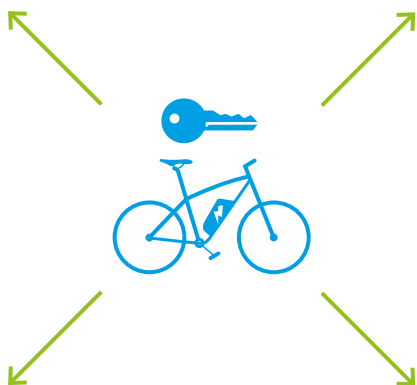
Lastenräder stellen gerade für den wöchentlichen Großeinkauf und sonstige Transporte nützliche Alternativen zum Autoverkehr dar. Durch einen Elektroantrieb kann die Fahrt mit dem Lastenrad noch angenehmer gestaltet werden. Ein großer Vorteil von Lastenrädern ist die platzsparende Parkmöglichkeit.

Das neue Sharing-Unternehmen **LastiBike** bietet die Möglichkeit Elektro-Lastenräder zu mieten. Die Lastenräder können dabei im Stadtgebiet an

Stationen, welche sich in überwachten Partner-Einrichtungen befinden, ausgeliehen werden. Die Rückgabe erfolgt am gleichen Standort. LastiBike ist vor allem im städtischen Bereich sinnvoll, schont die Umwelt und kann den motorisierten Individualverkehr nachhaltig verringern.

Lastenräder können eine sinnvolle Alternative zum Pkw darstellen. Eine Nutzung kann durch attraktive Angebote in der Metropolregion München gefördert werden.



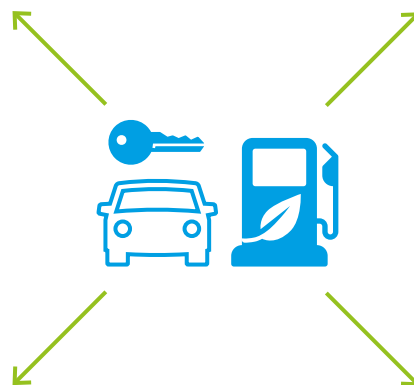


E-BIKE-SHARING FÜR UNTERNEHMEN

E-Bikes sparen im Gegensatz zum Pkw Platz. Sie sind schneller als herkömmlichen Fahrrädern und fördern die Gesundheit. Vor allem Kurzstrecken können damit entspannt zurückgelegt werden. Sie sind eine Bereicherung als Fortbewegungsmittel in der Freizeit, im Urlaub und im Alltagsverkehr. Dabei schonen E-Bikes gegenüber dem Pkw-Verkehr die Umwelt und reduzieren den Parkplatzsuchverkehr. Dadurch kann das Verkehrsaufkommen in der Stadt und im Umland verringert werden.

Das Unternehmen **Movelo** bietet mit dem Produkt Company E-Bike eine unkompliziert nutzbare E-Bike-Sharing-Lösung für Unternehmen und Institutionen. Dabei bietet Company E-Bike eine Komplettlösung, die Bereitstellung, Wartung, Instandhaltung von E-Bikes, Ladesäulen und eine Smartphone-App zum Ver- und Entriegeln der E-Bikes umfasst. Für Unternehmen kann das Produkt eine Alternative zum herkömmlichen Dienstwagen darstellen.

Das E-Bike-Sharing bietet bei entsprechender Infrastruktur zahlreichen Mitarbeitern eine gesunde und umweltbewusste Alternative zum Pkw und sollte entsprechend stärker kommuniziert und gefördert werden.

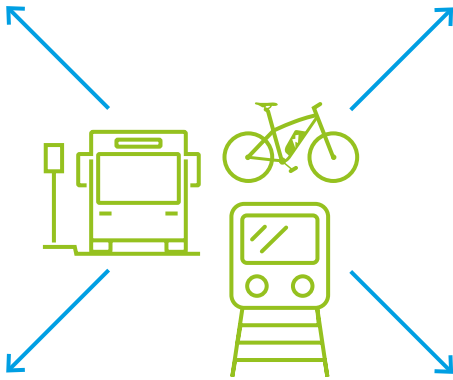


E-CARSHARING UND LADEINFRASTRUKTUR IM LÄNDLICHEN RAUM

Elektromobilität gewinnt in der heutigen Welt zunehmend an Bedeutung. Viele Carsharing-Anbieter setzen neben konventionellen Fahrzeugen auch auf Elektrofahrzeuge. Um eine funktionierende Mobilität mit Elektrofahrzeugen gewährleisten zu können, ist eine gut ausgebaute Ladeinfrastruktur essenziell. Gerade im ländlichen Raum ist dies vielfach eine Herausforderung, z.B. wegen einer geringeren Bevölkerungsdichte und einer damit verbundenen geringeren Auslastung ist ein wirtschaftlicher Betrieb der Ladesäulen derzeit noch nicht möglich. Dabei sollten die Ladesäulen und die Elektrofahrzeuge flexibel, benutzerfreundlich und für den Alltag zu gebrauchen sein.

Ein richtungsweisendes Beispiel im ländlichen Raum ist **E-Wald**. E-Wald ist Deutschlands größter Systemanbieter für Elektromobilität und Ladeinfrastruktur und beschäftigt sich mit vielen Bereichen der Elektromobilität. Dazu zählen der Aufbau, der Betrieb und die Vernetzung von Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge als Angebot für die Öffentlichkeit oder in Form von halböffentlichen Unternehmenslösungen. Des Weiteren zählt dazu der Einstieg ins Sharing im ländlichen Raum, stationsbasiert mit zwei bis drei Fahrzeugen.

Die Etablierung von E-Carsharing-Angeboten sowie der zugehörigen Infrastruktur sollte insbesondere im ländlichen Raum gestärkt und entsprechend gefördert werden, um auch hier einen nachhaltigen Umgang mit Ressourcen zu ermöglichen.



BEDARFSORIENTIERTER NAHVERKEHR

Im ländlichen Raum ist der Ausbau des klassischen ÖPNV nicht immer optimal gelöst. Niedrige Taktung, ausgedünnte Fahrpläne oder zu hohe Haltestellenabstände machen den Betrieb bzw. die Nutzung des konventionellen ÖPNV nicht immer einfach. Die Lösung kann dabei ein neuer bedarfsgesteuerter Verkehr sein, welcher zusätzlich zum regulären ÖPNV verkehrt und diesen ergänzt. Die Verknüpfung dieser Verkehrsmittel ist wünschenswert, z. B. über eine gemeinsame Schnittstelle wie eine App für das Smartphone.

ISTmobil wirbt damit, Mobilität dahin zu bringen, wo sie benötigt wird. Das heißt bedarfs- bzw. nachfrageorientierte Verkehre, die zusätzlich als Erweiterung zum bestehenden öffentlichen Verkehr entwickelt werden können. ISTmobil bietet dabei hauptsächlich Mobilität abseits vom eigenen Auto für den Großteil der Bevölkerung an. Beispielsweise die Einführung eines Rufbus/ Bürgerbus-Systems. Gleichzeitig ist ISTmobil der Entwickler einer App, die die verschiedenen Verkehrsmittel bündelt und zusammenbringt. Sie ist vor allem im ländlichen Raum sinnvoll, da hier in den meisten Fällen der klassische ÖPNV nicht so stark ausgeprägt ist.

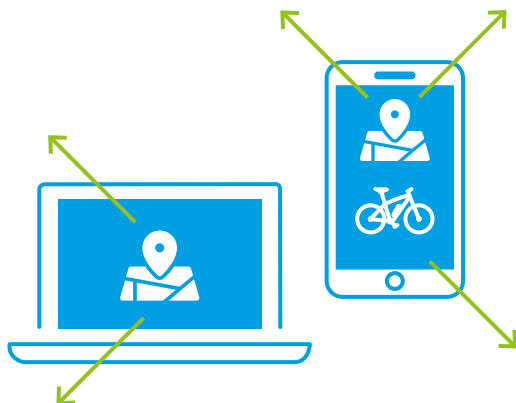
Der bedarfsorientierte Nahverkehr stellt eine Alternative zum „großgefäßigen“ Nahverkehr dar und kann helfen, im ländlichen Raum Versorgungslücken zu schließen und eine Pkw-Abhängigkeit zu reduzieren.

BETRIEBLICHES MOBILITÄTSKONZEPT

Große Unternehmen bieten heutzutage oftmals betriebliche Mobilitätslösungen für ihre Mitarbeiter an, um deren Weg zur Arbeit bzw. Wege innerhalb des Unternehmens, z. B. zwischen verschiedenen Standorten, oder Kundenbesuche zu verbessern und nachhaltiger zu gestalten. Für Unternehmen, die nicht direkt an einer ÖPNV-Haltestelle liegen, gibt es z. B. die Möglichkeit, ein Busshuttle für ihre Mitarbeiter einzuführen. Der Shuttle bringt die Mitarbeiter, welche mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen möchten, von einer ÖPNV-Haltestelle zum Unternehmen. Der Fahrtpreis für den Shuttle ist günstiger als eine Autofahrt. Die Abfahrten sind an die vorhandene ÖPNV-Verbindung angepasst. Zusätzlich können firmeninterne Shuttle ergänzend zum regulären ÖPNV verkehren und diesen entlasten. Unternehmen können ihre Mitarbeiter beim Kauf eines Tickets für den ÖPNV finanziell unterstützen und ihnen die Möglichkeit eines Jobtickets bieten. Eine Fahrt mit dem Jobticket wird damit günstiger, was die Mitarbeiter dazu motivieren soll, das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel anzunehmen und nicht mit dem eigenen Pkw zur Arbeit zu kommen.

Die **Roche Diagnostics GmbH** hat ein betriebliches Mobilitätskonzept eingeführt, welches einen Busshuttle, eine Förderung von ÖPNV-Fahrkarten sowie ein firmenbezogenes Fahrradkonzept beinhaltet. Außerdem wurde im Rahmen des Mobilitätskonzepts von Roche der Fahrplan des ÖPNV berücksichtigt, damit die unterschiedlichen Angebote gut abgestimmt von den Mitarbeitern genutzt werden können. Aufgelegt hat das Unternehmen auch ein Fahrradleasingprogramm für die Mitarbeiter. Hiervon sind ca. 61 % der geleasten Fahrräder E-Bikes. Das Mobilitätskonzept sowie die einzelnen Maßnahmen sind auf andere Unternehmen übertragbar.

Mobilitätskonzepte von Unternehmen leisten einen Beitrag, das Gesamtverkehrsnetz zu entlasten und den Mitarbeitern einen schnelleren Arbeitsweg zu bieten. Entsprechende Angebote sollten kommuniziert und gefördert werden.

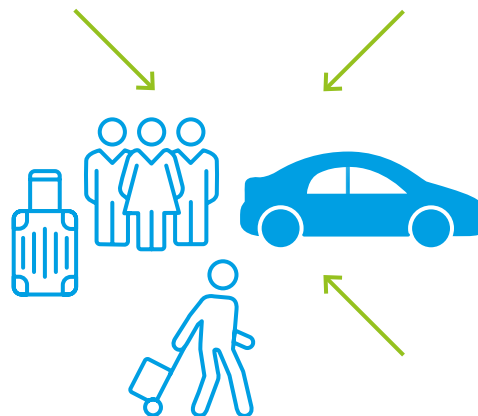


INFORMATIONSPLATTFORM RAD

Fahrradfahren fördert die Gesundheit, reduziert den Pkw-Verkehr, schont die Umwelt und ist auch in der Freizeit eine beliebte Form der Fortbewegung. Es gibt viele Angebote, Fahrräder zu leihen und zu reparieren, sowie viele Radwege und Radrouten. Diese vielfältigen Informationen müssen gesammelt und für den Verbraucher übersichtlich dargestellt werden. Dies kann im Rahmen einer websitebasierten Kartendarstellung und einer Integration in Mobilitäts-Apps bzw. mit eigenen Apps umgesetzt werden. Eine solche Maßnahme ist sowohl für den städtischen als auch für den ländlichen Raum geeignet und in beiden Bereichen gewinnbringend für den Nutzer einsetzbar.

In **Augsburg** wurde genau solch eine Maßnahme mit der **digitalen Fahrradkarte** verwirklicht. Die digitale Fahrradkarte beinhaltet Informationen über Radwege und Radtouren, sowie Fahrradläden, Ladestationen für E-Bikes, Schlauchautomaten, Trinkbrunnen und Fahrrad-Verleihstationen. Die Bündelung aller wichtigen Informationen rund um das Thema Radverkehr gelingt hier besonders gut.

Informationsangebote und die Reduzierung von Zugangshürden erhöhen die Attraktivität der Mobilitätsform Rad und sollten flächendeckend zur Verfügung gestellt und bekannter gemacht werden.

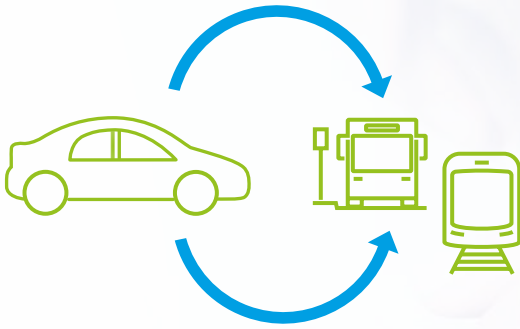


VERNETZUNG DER ANBIETER VON FAHRGEMEINSCHAFTEN

Die Fahrt mit dem eigenen Pkw, ob im Freizeitverkehr, dem täglichen Pendelverkehr oder auf längeren Fahrten von Stadt zu Stadt, ist für viele Menschen kein Vergnügen, vor allem durch das sehr hohe Verkehrsaufkommen und wegen der dadurch verursachten Staus. Da ist es angenehmer, bei jemandem mitfahren zu können, der dieselbe Strecke fährt wie man selbst. Mittlerweile gibt es eine Vielzahl an Fahrangeboten, Plattformen für Mitfahrgelegenheiten und Sharing-Angeboten. Wenn man von A nach B gefahren werden möchte, dann wäre es angenehm, nicht jede Seite eines jeden Anbieters durchstöbern zu müssen, sondern wenn alle Anbieter auf einer Plattform vereint wären.

Das **Ebersberger Pendlerportal** verlinkt verschiedene Anbieter von Fahrgemeinschaften miteinander. Darunter sind z. B. der MVV München, verschiedene Carsharing-Anbieter als auch blablacar sowie fahrgemeinschaft.de. Das Ebersberger Pendlerportal ist sowohl im ländlichen als auch im städtischen Raum umsetzbar.

Mitfahrangebote stellen einen wichtigen Schritt zu einer Verkehrsreduktion dar. Wichtig ist hierbei, potenziellen Nutzern den Informationszugang zu erleichtern, um letztlich mehr Menschen zu vernetzen und eine effizientere Mobilität zu ermöglichen.



CHANGE MANAGEMENT FÜR EINE NACHHALTIGE MOBILITÄT

Jeder Bürger hat ein Mobilitätsbedürfnis, kennt aber oft die vorhandenen Angebote in ihrer Fülle nicht. Hinzu kommt, dass das Verkehrsangebot heute komplex ist und sich ständig verändert. Menschen, deren Mobilitätsverhalten zur Routine geworden ist, entscheiden nicht jedes Mal aufs Neue, welche Angebote für sie die besten sind. Das Mobilitätsmanagement möchte die Kunden bedienen, wo sie ihr Mobilitätsverhalten neu ordnen möchten und neue Bedarfe bestehen. Das ist zum Beispiel dann der Fall, wenn sie ihren Wohnort verlagern oder wenn die Kinder eingeschult werden.

Das Projekt **München-Gscheid Mobil** der Landeshauptstadt München bündelt wichtige Informationen über die Mobilitätsmöglichkeiten. Alltägliche und nichtalltäglichen Wege können damit schnell, vernetzt und bequem zurückgelegt werden. Ausgerichtet ist München-Gscheid Mobil auf die Anforderungen der Landeshauptstadt München, der Ansatz kann aber auch auf andere Städte übertragen werden.

Der Umstieg auf alternative Mobilitätsformen geschieht nicht von heute auf morgen und nicht ohne entsprechend attraktive Angebote. Eine Verknüpfung der Angebote ist hierbei ähnlich wichtig wie die Etablierung dieser, um den Mobilitätsbedarfen zu begegnen und eine Verhaltensänderung bei den Nutzern zu bewirken.

ÜBERGEORDNETE TECHNISCHE HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Aus den Rückmeldungen in der Befragung, der Diskussion bei den Workshops und der Abstimmung über die Best Practices lassen sich folgende Handlungsempfehlungen ableiten:

1. On-Demand-Service auf dem Land

Eine Reduzierung des MIV-Anteils des städtischen Verkehrs beginnt auf dem Land. Während herkömmliche Nahverkehrsangebote stets einen Spagat zwischen Grundversorgung und Wirtschaftlichkeit versuchen und dabei aufgrund einer geringen Nutzerdichte auf dem Land nicht selten in beidem scheitern, schafft ein On-Demand-Service die Möglichkeit, ein attraktiveres Angebot zu geringeren Kosten anzubieten. Letztlich ist ein attraktives ÖPNV-Angebot entscheidend, um das Nutzerverhalten vom Pkw auf den öffentlichen Nahverkehr zu transferieren. Mit einem flächendeckenden Angebot, das bereits im ländlichen Raum ansetzt, beginnt der ÖPNV bereits an der Haustür und nicht erst beim nächstgelegenen P&R.

Mit einer Stärkung und einem Ausbau des On-Demand-Service können die Interessen von Nutzern und Anbietern zusammengeführt werden, ein nutzerorientiertes Angebot zu vertretbaren Kosten. Die Einführung solcher Angebote sollte deshalb für die gesamte Region und für einzelne Bereiche geprüft werden.

Flächendeckender Einsatz von «On-Demand-Services» zur Verbesserung des ÖPNV-Netzes auf dem Land in der Metropolregion München

TECHNISCHE HANDLUNGS- EMPFEHLUNGEN

- › ON-DEMAND-SERVICE AUF DEM LAND
- › ÖPNV-TARIFE
- › DIGITALISIERUNG
- › SHARING
- › INTERMODALITÄT
- › PARK & RIDE
- › RADVERKEHR
- › WIRTSCHAFTSVRKEHR

2. ÖPNV-Tarife

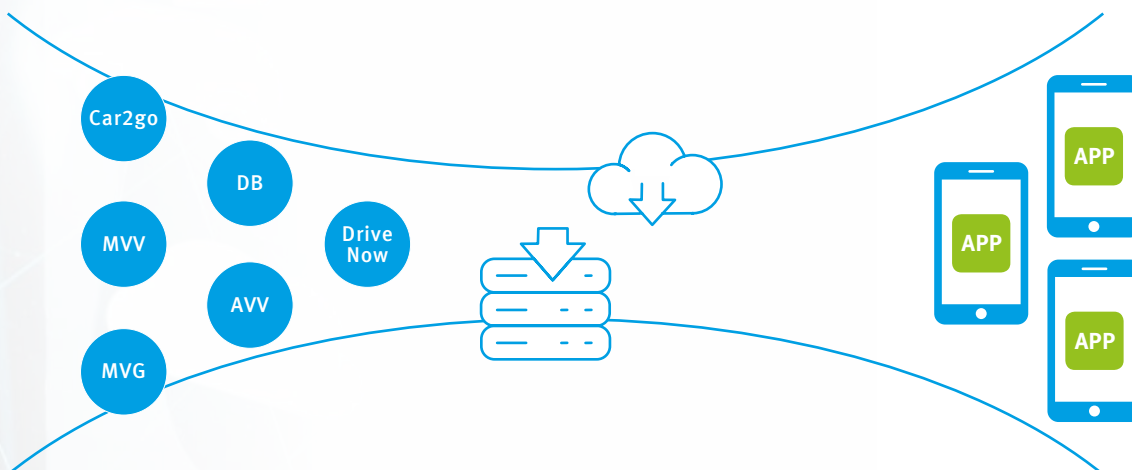
Unabhängig von dem derzeitigen Engagement im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs, Entwicklungen anzustoßen, stellt der ÖPNV eine der wichtigsten Säulen einer nachhaltigen Mobilität dar. Große Passagierzahlen können mit verhältnismäßig wenigen Verkehrsmitteln emissionsarm transportiert werden. Insbesondere in verdichteten Gebieten der Region sind solche Verkehrsmittel unerlässlich, um den Flächenbedarf für Mobilität einzudämmen und effiziente Verkehrsströme zu schaffen. Entsprechend wichtig ist es, diese Säule der Mobilität auszubauen und durch zusätzliche Angebote und Infrastrukturen zu stärken. Um eine möglichst geringe Zugangshürde zum öffentlichen Nahverkehr zu schaffen, ist es letztlich auch wichtig, ein transparentes und verständliches Tarifsystem zu bieten. Unter dem Namen «bewegt» werden in Baden-Württemberg beispielsweise ein landesweit abgestimmter ÖPNV-Takt sowie eine Tarifvereinheitlichung für das gesamte Bundesland eingeführt. Eine Abdeckung der Metropolregion München mit einem einheitlichen System würde insbesondere mit Blick auf die Pendlerverflechtungen in der Gesamtregion einen Mehrwert bieten. Entsprechend ist ein einheitlicher ÖPNV-Tarif eine wichtige Säule, die Vernetzung zwischen den Kommunen und Städten voranzutreiben und eine effiziente Mobilitätsstruktur zu etablieren.

Einheitlicher ÖPNV-Tarif zur vereinfachten (vernetzten) Nutzung des ÖPNV in der Metropolregion München

3. Digitalisierung

Im Zuge der Datensammlung von Mobilitätskonzepten und -projekten konnte festgestellt werden, dass es viele unterschiedliche Apps zur Nutzung von Verkehrsmitteln gibt. Neben der MVV, AVV, MVG more, um ein paar große zu nennen, gibt es zahlreiche kleine Apps oder Websites, die vorhandene Mobilitätsangebote darstellen. Allen Anzeigen gemein ist aber – ob nun im urbanen oder ländlichen Raum –, dass die Abdeckung auf ein Teilgebiet der Metropolregion München und wenige Angebote begrenzt ist. Ein grenzenloses Mobilsein ist daher nicht einmal im digitalen Raum möglich. Eine Darstellung des Frontends ist hierbei nicht das Entscheidende. Welcher Verkehrsverbund sein Logo auf dem Bildschirm des Nutzers angezeigt, ist für die Mobilität nachrangig. Wichtig ist, dass das Backend – die Datenbank – eine möglichst große Zahl an Mobilitätsangeboten in der Metropolregion München umfasst. Hierzu muss nicht zwingend eine neue Plattform aufgebaut werden, sondern bestehende Datenbanken können miteinander vernetzt werden und zu einem Backend zusammengeführt werden. Hinsichtlich des Datenschutzes empfiehlt es sich, eine solche App vonseiten der öffentlichen Hand voranzutreiben, da hier mit einem höheren Vertrauen seitens der Nutzer zu rechnen ist.

Vernetzung von ÖPNV- und Sharing-Angeboten der Metropolregion München durch eine einheitliche Datenplattform und entsprechende App-Lösungen



Im Zuge von übergreifenden App-Lösungen ergibt sich darüber hinaus die Möglichkeit, die Bezahlfunktion unterschiedlicher Anbieter zu bündeln. Mit der Reduzierung der Zugangshürden wird die Attraktivität unterschiedlicher Mobilitätsmittel erhöht und ein multimodales Nutzerverhalten gefördert.

4. Sharing

Eine zunehmende Digitalisierung hat das Sharing – insbesondere Freefloating – letztlich erst ermöglicht. Dies hat aus Sicht der Nutzer zwei Vorteile.

1. Ein eigenes Verkehrsmittel, sei es ein Auto oder ein Fahrrad, wird verzichtbar.
2. Die Verkehrsmittel stehen an unterschiedlichen Orten zur Verfügung und können dezentral genutzt werden.

In der Metropolregion München gibt es bereits einzelne Sharingangebote für Fahrräder, Roller und Autos, allerdings noch nicht überall. Eine Bedeutung hat das Angebot für den ländlichen Raum im gleichen Maße wie für Städte. Bikesharing stellt eine wichtige Ergänzung zu bestehenden Verkehrssystemen dar und ist insbesondere in der Lage, das ÖPNV-Angebot zu substituieren und zu ergänzen. Während das Bikesharing für Strecken bis 10 km bzw. mit Unterstützungsmotor bis 20 km eine Alternative zum öffentlichen Nahverkehr darstellt, liegt seine Stärke auch in der Abdeckung der „letzten Meile“ etwa zwischen einer ÖPNV-Haltestelle und der Wohnung oder dem Arbeitsplatz. Eine Stärkung des Angebots alternativ zum motorisierten Individualverkehr wird folglich bei einem Ausbau oder einer Attraktivierung des Bikesharings in jedem Fall erreicht. Eine emissionsreduzierende und gesundheitsfördernde Alternative zu Pkws stellt das Fahrrad oder Pedelec ohnehin dar. Um die Attraktivität des Bikesharing-Angebots zu steigern und damit die Nutzung zu stärken, ist es wichtig, die Hürden für eine Benutzung zu senken. In der Wiener Seestadt beispielsweise wird den Bewohnern ein breites Sharing-Angebot zur Verfügung stehen, das über einen Mobilitätsfonds gefördert wird, der sich aus Einnahmen von Stellplätzen speist. Während es bereits eine Auswahl an Anbietern – zumindest in München – gibt, ist noch heute jedes Angebot eine Insellösung. Ähnlich dem MVG-Rad wäre eine Einbindung des Bikesharings in übliche Verbundsysteme wie etwa den MVV ein wichtiger Schritt zu einem Umstieg vom ÖPNV auf das Rad, ohne zusätzliche Bezahlvorgänge durchführen zu müssen. Dabei kann ein abgestimmtes Angebot durch eine Reduzierung der Anbieter stattfinden, aber auch durch eine App-Lösung, die Bezahlfunktionen verschiedener Anbieter und Verkehrsträger bündelt. Ein möglicher Lösungsansatz könnte auch ein zentrales Bikesharing-System sein, das die Buchung, Nutzung und Abrechnung von Bikesharing für die gesamte Metropolregion München über eine Plattform ermöglicht.

Vernetzung und ggf. Vereinheitlichung unterschiedlicher Sharing-Angebote im Bereich Car- und Bikesharing und Vernetzung mit ÖPNV über App-Lösungen und abgestimmte Lösungen in der Metropolregion München



5. Intermodalität

Mit dem Verzicht auf ein eigenes Verkehrsmittel, z. B. Auto, Roller oder Fahrrad, ergibt sich die Möglichkeit eines einfachen Umstiegs innerhalb des Wegenetzes. Insbesondere im Bereich der letzten Meile erweist es sich als Vorteil, wenn man das jeweilige Mobilitätsmittel ohne Sorge um einen möglichen Diebstahl oder Vandalismus am Bahnhof abstellen kann oder am Zielbahnhof ein Verkehrsmittel zur flexiblen Nutzung für den Weg von der Haltestelle beispielsweise zum Arbeitsplatz bereitsteht. Zudem spielen Mikromobilitätslösungen eine wichtige Rolle hinsichtlich einer effizienten Intermodalität. Mit handlichen Produkten (z. B. Elektroscooter), die beispielsweise in der Bahn mitgenommen werden können, lässt sich die „letzte Meile“ von der Haltestelle flexibel bewältigen, ohne auf ein weiteres Verkehrsmittel angewiesen zu sein. Mit elektrischen Unterstützungssystemen kann der Bewegungsradius hierbei weiter ausgebaut werden. Um entsprechend multi- und intermodale Mobilitätsformen zu ermöglichen oder zu stärken, sind derzeit rechtliche und genehmigungsrelevante Änderungen erforderlich. Auch die Mitnahmebedingungen in öffentlichen Verkehrsmitteln sind in Teilen anzupassen, damit neue Wegeketten attraktiver werden und eine Entlastung des MIV und ÖPNV erreicht wird.

Zusammenarbeit stärken von Verkehrsunternehmen des ÖPNV mit Anbietern/Herstellern von Mikromobilitäts-Lösungen (z. B. Elektroscootern) zum Schließen von Wegeketten («letzte Meile»)

5

6

6. Park & Ride

Im Bereich des Park & Rides (P+R) liegen derzeit Zielkonflikte vor. Einerseits sollen von Kommunen Grundstücke mit U-Bahn-, S-Bahn- und Bahn-Anschlüssen zur Verfügung gestellt werden, um motorisierte Verkehre von den großen Zentren fernzuhalten. Die Kommunen sollen hierfür Grundstücke für Parkflächen zur Verfügung stellen und somit wirtschaftliche Einbußen und Einnahmeausfälle hinnehmen. Profiteure wiederum sind die Zentren der Metropolregion München, indem das ÖPNV-Angebot stärker genutzt wird und die Emissionsbelastungen in Grenzen gehalten werden können. So sind P&R-Anlagen ein wichtiger Baustein im Mobilitätsnetz – nicht zuletzt um intermodale und damit effiziente Mobilitätsformen zu stärken. Dennoch ergibt sich hierin ein Finanzierungsungleichgewicht, bei dem Vororte großer Zentren ohne nennenswerte Vorteile eine Belastung auf sich nehmen, während die Städte vom Nutzen profitieren, sich aber kaum an den Kosten beteiligen. Ein übergeordnetes Beteiligungs- und Umlagekonzept ist im Bereich des P&R-Ausbaus entscheidend, um eine höhere Akzeptanz und letztlich eine schnelle Umsetzung in diesem Bereich herbeizuführen. Ein Fonds für die Metropolregion München für die Errichtung von P&R-Flächen, der beispielsweise aus der Stellplatzabläse finanziert wird, könnte dabei die bestehenden Geldtöpfe ergänzen und einen fairen Ausgleich schaffen. Um das Gesamtsystem der P&R-Anlagen effizienter zu gestalten und Verkehre zu reduzieren, können digitale Lösungen mithilfe von Sensorik und Verfügbarkeitsanzeige einen Beitrag leisten. Auch hier gilt es, ein abgestimmtes Gesamtkonzept zu entwickeln und einzuführen, um entsprechende Mehrwerte zu erzielen und die Mobilität der Metropolregion München effizienter zu gestalten.

Bessere Vernetzung des ÖPNV mit dem MIV durch ein ausgeprägtes Park & Ride-Konzept für die Metropolregion München

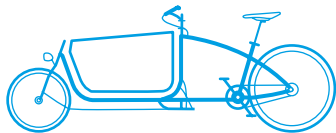


7. Radverkehr

Fahrradfahren ist eine der wichtigsten Mobilitätsformen im Nahbereich zur Reduktion des MIV. Deshalb gilt es dieses zu stärken, um das Nutzerverhalten für alternative Fortbewegungsmittel zu begeistern. Ein flächendeckend geschlossenes Radwegenetz, das kommunen- und landkreisgrenzen-übergreifend angelegt ist, stellt hierbei eine wichtige Basis dar. Der „Radschnellweg Ruhr“ ist hierbei ein herausragendes Beispiel, das bei seiner Fertigstellung einen 100 km langen zusammenhängenden Radschnellweg bildet, der zahlreiche Städte und Kommunen kreisübergreifend verbindet und damit eine attraktive Alternative zum MIV darstellt. Neben reinen Radschnellwegen gilt es auch den Anschluss zum ÖPNV-Netz zu stärken, um beispielsweise eine multimodale Wegekette zu ermöglichen und somit insbesondere im ländlichen Raum eine flexiblere und attraktivere Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr zu ermöglichen. Auch Synergien und Kopplungsmöglichkeiten von Tourismus- und Pendelverkehren sollten aufgenommen und gebündelt werden. Hierbei gilt es in einer umfassenden Untersuchung bestehende Netze und Potenziale zu entwickeln und abzustimmen.

Gesamtheitliche Betrachtung des gesamten Radwegenetzes der Metropolregion München, Stärkung und Ausbau des Schnellradwegenetzes





8. Wirtschaftsverkehr

In Zeiten expandierenden Onlinehandels werden nicht mehr nur Ladengeschäfte und Unternehmen, sondern mit steigenden Zahlen auch Privathaushalte mit Paketen beliefert. Diese logistische Herausforderung gilt es mit neuen Konzepten zu bewältigen. Mikro-Hubs sind hierbei ein wichtiger Baustein, aus dem sich die Möglichkeit zum Transport mit umweltfreundlichen und platzsparenden Transportmitteln z. B. via Lastenrad ergibt. Hierzu nötig sind allerdings Flächen insbesondere in zentraler Innenstadtlage, von der aus eine hohe Kundenzahl beliefert werden kann. Im Bieterkampf um solche Flächen haben Logistiker gegenüber umsatzstarken Nutzungen meist das Nachsehen. Hier gilt es passende Modelle zu entwickeln, die eine Etablierung von Mikro-Hubs in Innenstadtlage ermöglichen. Gleichzeitig müssen Logistikströme gebündelt werden, um eine Entlastung des Straßennetzes zu erreichen. Aufgabe ist es hierbei, die Beteiligten in der Metropolregion München zusammenzubringen, Möglichkeiten auszuloten und gemeinsam Lösungen zu erarbeiten.

Vernetzung der Akteure des innerstädtischen Wirtschaftsverkehrs und Ausbau von Mikro-Hubs in zentralen Innenstadtlagen zur dezentralen Verteilung der Güter



ÜBERGEORDNETE ORGANISATORISCHE HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Im Rahmen der Erstellung der Vernetzungsstudie und des begleitenden Dialogprozesses hat sich gezeigt, dass einige strukturelle Faktoren die Entwicklung und Umsetzung einer vernetzten und nachhaltigen Mobilität in der Metropolregion München hemmen. Dies spiegelt sich beispielhaft darin wider, dass konzeptionelle Ansätze und Einzelprojekte im Mobilitätsbereich bisher vornehmlich in einzelnen Kommunen, innerhalb von Landkreisen oder im Bereich von Verkehrsverbünden oder Planungsverbänden geplant und umgesetzt wurden. Eine strukturierte Planung darüber hinaus, die alle Verkehrsträger sowie deren Vernetzung einbezieht und die unterschiedlichen Anforderungen von urbanen und ländlichen Gebieten berücksichtigt, konnte im Rahmen der Vernetzungsstudie nicht ermittelt werden.

WESENTLICHE STRUKTURELLE FAKTOREN

- › Eine Akteursstruktur, die Gebietskörperschaften und Behörden, regionale Planungsverbände, kommunale und private Verkehrsanbieter, weitere Verbände, Kammern und Vereine sowie Unternehmen mit Mobilitätsbedarfen u. a. umfasst, macht die Planung und Abstimmung komplex.
- › Innerhalb von Kommunen und Landratsämtern sind die Zuständigkeiten für einzelne Verkehrsträger und Mobilitätsthemen teilweise auf unterschiedliche Abteilungen und Referate verteilt. Eine zentrale Stelle, bei der alle Mobilitätsthemen gebündelt werden und ein Gesamtüberblick besteht, ist nicht immer vorhanden.
- › Eine Vernetzung innerhalb der Verwaltungen und zwischen den Akteuren sowie ein Informationsaustausch finden nur teilweise statt. Die Folge ist, dass Verkehrskonzepte lokal erstellt werden und ein zu geringer Austausch über infrage kommende Mobilitätsangebote sowie erfolgreiche Projekte und die entsprechenden Anbieter stattfindet.

Eine Ursache für die vielfach lokale Planung im Bereich Mobilität in der Metropolregion München ist zweifellos, dass die Metropolregion München kein einheitlicher Planungsraum ist. Die Planungskompetenz ist oberhalb der Kommunen auf 27 Landkreise und sechs kreisfreie Städte, acht regionale Planungsverbände und drei Regierungsbezirke sowie das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verteilt.

HANDLUNGSBEDARF AUF ZWEI EBENEN

Als Ergebnis der Vernetzungsstudie und des begleitenden Dialogprozesses sehen wir im Bereich der bestehenden Struktur Handlungsbedarf auf zwei Ebenen.

1. Ebene: Innerhalb der Metropolregion München

Kommune

Landkreis

...

2. Ebene: Übergreifend für die Metropolregion München

1. Innerhalb der Metropolregion München: Kommunen und Landkreise

- › In den Landratsämtern und größeren Kommunen sollte die Funktion eines Ansprechpartners für das Thema Mobilität eingerichtet werden. Ziel ist es, mit einer solchen Schnittstellenfunktion einen zentralen Kompetenzträger für das Thema Mobilität zu schaffen. Zuständig wäre diese Funktion für die Vernetzung innerhalb der Behörde, um einen Austausch über Konzepte sowie geplante und laufende Projekte zu fördern. Darüber hinaus kann ein solcher Ansprechpartner Vernetzungsaufgaben nach außen, mit anderen Kommunen und Landkreisen sowie auf Ebene der Metropolregion München wahrnehmen und als Erstansprechpartner für Anbieter von Verkehrslösungen und -dienstleistungen fungieren.

2. Übergreifend für die Metropolregion München

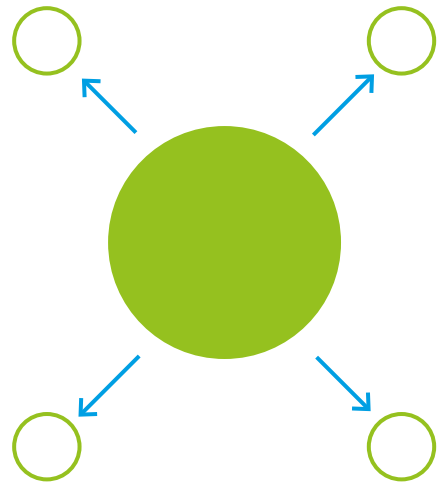
- › Darüber hinaus wird empfohlen, dass eine Planung bzw. Koordinierung auch verstärkt für die gesamte Metropolregion München erfolgt. Angesichts der vielschichtigen Akteursstruktur und der komplexen Interessenlagen und Kompetenzverteilungen zwischen den unterschiedlichen Institutionen wird nur auf diesem Weg eine konsistentere Planung und Entwicklung hin zu einer vernetzten und nachhaltigen Mobilität erreicht, die den aktuellen und zukünftigen Mobilitätsbedarfen von Bürgern und Unternehmen Rechnung trägt.

Nachfolgend werden hierfür zwei Lösungsansätze dargestellt, die zu einer konsistenteren Mobilitätsplanung in der Metropolregion München beitragen würden.

EJK	3.680	238.681.000
HPL	1.062	85.678.000
NAH	8.569	189.301.000
QOP	6.602	102.698.000
TIK	890	24.697.000
WIG	6.280	76.002.000
AHD	2.436	57.610.000

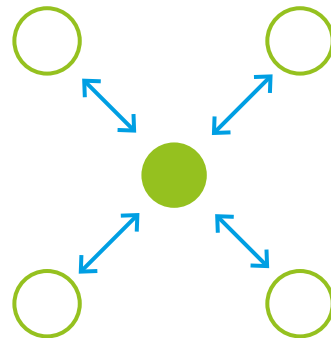
ZENTRALISIERUNG DER PLANUNGSKOMPETENZ IM MOBILITÄTSBEREICH

- › Aktuell stellt die Verteilung der Kompetenzen für Planungen im Mobilitätsbereich zwischen den verschiedenen Verwaltungsebenen, Planungsverbänden, Ministerien und öffentlichen wie privaten Verkehrsanbietern eine Herausforderung dar. Die Umsetzung eines umfassenden und konsistenten Mobilitätskonzepts für die Metropolregion München ist vor diesem Hintergrund wenig erfolgversprechend.
- › Ein möglicher Lösungsansatz ist die Schaffung einer Instanz mit Planungskompetenz im Mobilitätsbereich für die gesamte Metropolregion München. Eine solche Institution mit Kompetenz gegenüber den anderen Akteuren könnte ein Mobilitätskonzept für die Metropolregion München, unter Beteiligung der anderen Akteure, erstellen und umsetzen.



NETZWERKANSATZ – WEITERENTWICKLUNG BESTEHENDER STRUKTUREN UND NETZWERKE (DEZENTRALER ANSATZ)

- › Im Rahmen der Datenerhebung für die Vernetzungsstudie sowie in den Workshops im Rahmen der Sitzungen der AG Mobilität hat sich gezeigt, dass sowohl die Strukturen innerhalb der Verwaltungen als auch die Vernetzung zwischen den Akteuren und das Informationsangebot zu passenden, erprobten und Erfolg versprechenden Mobilitätskonzepten und Angeboten gestärkt werden sollten.
- › Davon ausgehend zielt ein zweiter Lösungsansatz darauf, das Mobilitätsangebot in der Metropolregion München durch die Ausweitung und Übernahme bewährter Systeme und Projekte zu verbessern und auf diesem Weg eine stärkere Vernetzung der Angebote in der Metropolregion München zu erreichen. Im Gegensatz zu einer zentralen Institution betont dieser Ansatz den Austausch zwischen den Akteuren und eine dezentrale Weiterentwicklung von der unteren Akteurs-Ebene, wie Kommunen und Landkreisen, aus. Die bestehenden Strukturen in der Verwaltung werden hierfür angepasst, bleiben aber in ihrer Zuständigkeit bestehen.
- › Auf Ebene der Metropolregion München wird eine neue Funktion eingerichtet, in der inhaltliche Kompetenzen für den Bereich Mobilität gebündelt werden. Mit passenden Informations- und Dialogformaten fördert diese die Vernetzung der Akteure und damit eine Weiterentwicklung der Mobilität in der Region.

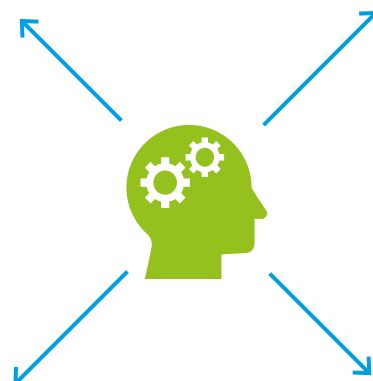
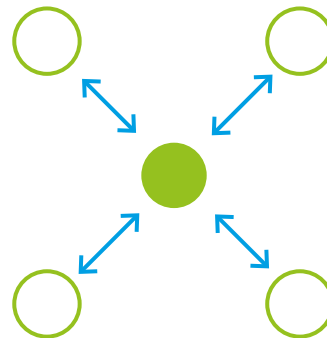
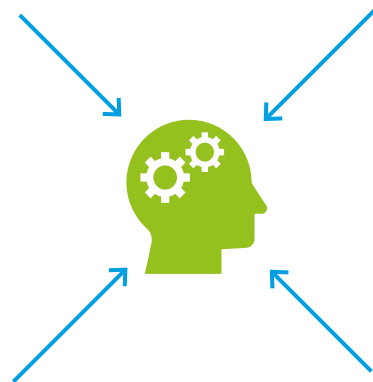


KONKRETE HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN – EMM-SERVICESTELLE MOBILITÄT

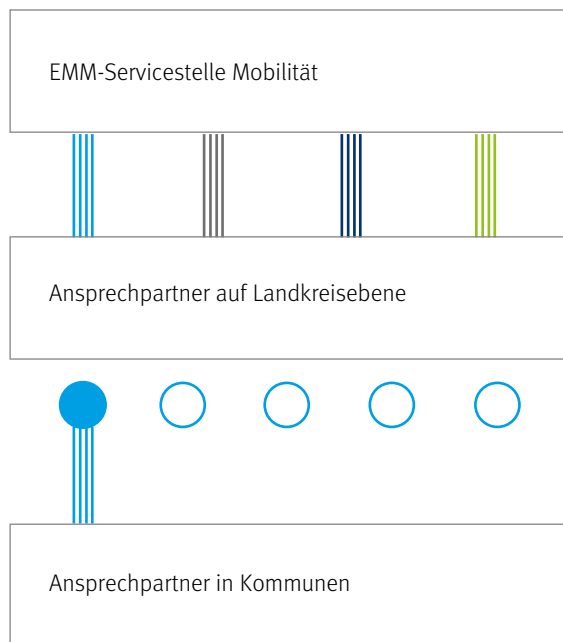
- › Um dies zu erreichen, wird beim EMM e.V. eine Servicestelle für das Thema Mobilität geschaffen, um die Akteure zu beraten und zu vernetzen.

IHR AUFTRAG IST:

- › **Wissen bündeln:** Informationen zu Mobilitätskonzepten, Projekten und Anbietern fortlaufend zu sammeln und die Datenbank kontinuierlich zu aktualisieren, die mit der Vernetzungsstudie geschaffen wurde.
- › **Vernetzen:** Kommunen, Landkreise, Planungsverbände, kommunale und private Verkehrsanbieter sowie Verbände und Initiativen mit geeigneten Veranstaltungen und Dialogformaten informieren und vernetzen, thematisch und konzeptionell aufsetzen, je nach Bedarf.
- › **Beraten:** Ansprechpartner und Vermittler für alle Akteure sein, die innerhalb der Metropolregion München für das Thema Mobilität zuständig sind oder Dienstleistungen im Verkehrsbereich anbieten.



Im Zusammenspiel zwischen der EMM-Servicestelle Mobilität und den oben vorgeschlagenen zentralen Ansprechpartnern für Mobilität in Landkreisen und Kommunen entsteht eine neue Struktur, die eine zielführende Vernetzung und einen kontinuierlichen Wissensaustausch ermöglicht.

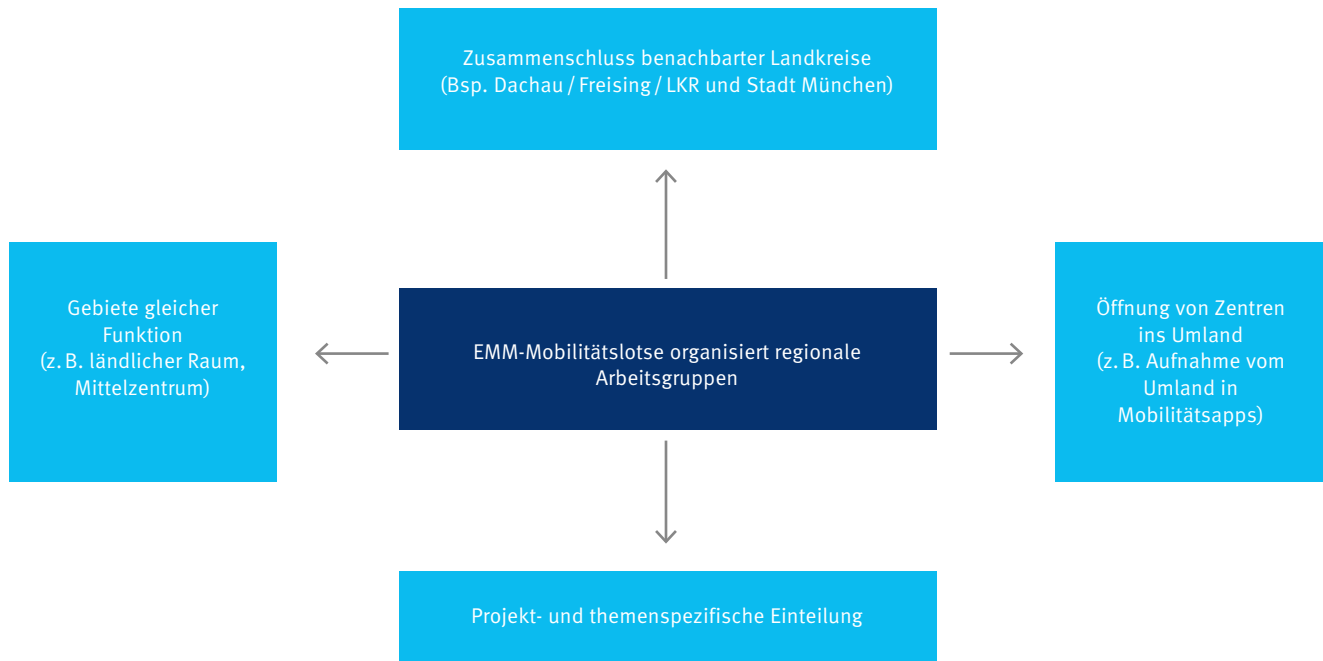


Mit einer Servicestelle Mobilität kann der EMM e. V. die Vernetzung und den Austausch zwischen den Akteuren und Initiativen auf gemeinsame Interessen ausrichten.

Beispiele für Dialogformate sind dabei:

- › Formate für benachbarte Landkreise und Kommunen, um die Planung räumlich übergreifender Mobilitätsangebote und von konkreten Projekten zu fördern.
- › Formate für Kommunen gleicher Funktion wie z. B. ländliche Kommunen, Mittelzentren, Kommunen im Umkreis von Großstädten sowie Großstädte, die im Mobilitätsbereich ähnlich gelagerte Herausforderungen und Interessen haben.
- › Formate für Großstädte und die Kommunen und Landkreise im direkten Umland, bei denen eine stärkere Vernetzung im Mobilitätsbereich zielführend ist.
- › Thematisch ausgerichtete Formate, die sich an private Akteure sowie die jeweiligen Ansprechpartner für das Thema Mobilität und die direkt in Verwaltungen zuständigen Ansprechpartner richten.

Dialogformate



BEWERTUNG DER BEIDEN ANSÄTZE

Der dezentrale Ansatz ist gegenüber einer Zentralisierung der Planung im Mobilitätsbereich vorzuziehen.

- › Erste Schritte wie die Einrichtung einer Servicestelle Mobilität beim EMM e. V. können schnell umgesetzt werden.
- › Die Entwicklung und Umsetzung eines umfassenden Mobilitätskonzepts könnte der Dynamik im Bereich Mobilität, durch technische Entwicklungen und die Digitalisierung, nicht berücksichtigen.
- › Die Folge wäre, dass das Konzept bei seiner Umsetzung mit großer Wahrscheinlichkeit bereits überholt wäre.
- › Eine Netzwerkstruktur wäre flexibler darin, auf sich ändernde Mobilitätsbedarfe in einzelnen Kommunen und Landkreisen zu reagieren und technische Entwicklungen zu berücksichtigen.
- › Im Rahmen einer Netzwerkstruktur können neue Technologien schnell in einzelnen Kommunen bzw. Landkreisen erprobt und im Erfolgsfall auf weitere Kommunen und Landkreise übertragen werden.
- › Der Finanzbedarf wäre beim Netzwerkansatz geringer, wobei durch eine EMM-Servicestelle Mobilität und ein größeres Aufgabenspektrum des EMM e. V. ein zusätzlicher Personal- und damit finanzieller Ressourcenbedarf bestünde.
- › Die Schaffung einer neuen Instanz würde Eingriffe in die bestehenden Planungskompetenzen bedeuten. Im ersten Schritt sind deshalb regelmäßige Treffen mit den Planungsverbänden anzustreben.

ZITATE AUS DEN FRAGEBÖGEN ZU WÜNSCHEN EINER MOBILITÄT IN DER METROPOLREGION MÜNCHEN

„Haben Sie eigene Anregungen / Vorschläge, was sich im Bereich der Mobilität in Ihrem Wirkungsbereich und in der Metropolregion München verändern sollte?“

*Einheitliches Backendsystem
für die Ladeinfrastruktur*

*Vernetzung und Vereinheitlichung des ÖPNV
(Tarife, Fahrpläne, Fahrplanauskunft)*

*Carsharing-Angebote in der
gesamten Metropolregion
München mit gleichen
Anbietern und Systemen*

*Durchgehende
Mobilitätsketten*

*Es muss über die Grenzen hinausgedacht werden,
damit Projekte und Ansätze wie Bike-Sharing,
Carsharing sinnvoll eingesetzt werden. Es dürfen nicht
immer wieder Insellösungen geschaffen werden.*

*Notwendig ist eine verstärkte
wirtschaftliche Förderung beim Ausbau
eines Radwegenetzes in der Region.*

*Bessere Vernetzung
der ÖPNV-Buslinien
im ländlichen Raum*

*Gemeinde- und landkreisübergreifendes
Mobilitätskonzept*

*Offenheit zur Kooperation bzw. zu Pilot-
versuchen mit neuen Mobilitätsanbietern
(Mix aus klassischem ÖPNV mit privat-
wirtschaftlichen Angeboten auf Basis
entsprechender digitaler Plattformen)*

*«Kirchturmdenken»
beenden*

Radschnellwege

Die Metropolregion München verzeichnet seit Jahrzehnten ein stetiges Bevölkerungswachstum. Der Verkehr wird dabei über eine Infrastruktur abgewickelt, die weitestgehend vor den 1980er-Jahren entstanden ist. Ein genereller Infrastrukturausbau ist unumgänglich, wobei sicher der Schwerpunkt bei ÖPNV und Fahrrad liegen sollte.

Stärkere Verlagerung des Messeverkehrs vom IV auf den ÖV [...] in enger Zusammenarbeit mit der Messe München

Einfachere Tarifstruktur für den ÖPNV

Verkehr «ent-MIV-en» zugunsten Umweltverbund und Sharing

Versuchen, die Arbeit zu den Bürgern zu bringen, um die Pendlerströme in die Großstädte hin zu reduzieren

ÖPNV-übergreifend (MVV-BOB-Regio) gestalten (einheitliche, bezahlbare Tarife)

verstärkter Ausbau der Ladeinfrastruktur

Abkehr von der autogerechten Stadt/Region, massiver Ausbau der Angebote und Infrastruktur für nachhaltige Mobilität. Abbau der Zugangshemmnisse sowie konsequente Bevorrechtigungen für ÖV, Rad, Fuß und Sharing. Entwicklung einer nachhaltigen Mobilitätskultur.

Fahrradmitnahme in Zügen komfortabler gestalten

Bekanntmachung einer Radwegekarte und Fußwanderkarte

Bessere Bedingungen für die Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) schaffen. Vor allem Radverkehrsinfrastruktur für die steigenden Radverkehrsmengen verbessern.

Vertaktung Bahn – Bus – Bus im ländlichen Raum nicht «nur» am Schülerverkehr orientieren

SCHLUSSWORT

Mit der Vernetzungsstudie ist eine strukturierte Basis für die Weiterentwicklung der Mobilität in der Metropolregion München geschaffen. Die Ergebnisse in Form dieser Broschüre und der Datenbank stehen allen zur Verfügung, um interessante Projekte im Themenfeld der Mobilität zu entdecken, sich inspirieren zu lassen und von anderen zu lernen. Die Möglichkeit zum direkten Kontakt und Erfahrungsaustausch mit der Chance einer gegenseitigen Unterstützung wurde hiermit ebenso geschaffen wie eine Plattform, die über aktuelle Themen und Projekte informiert. Hierin enthalten sind konkrete Projekte, die technische Lösungen beispielsweise zu Themen rund um Sharing, On-Demand-Services, Digitalisierung, Intermodalität, Park & Ride, den Radverkehr oder auch den Wirtschaftsverkehr bieten. Eine nachhaltige Pflege dieses Instruments ist entscheidend für einen erfolgreichen Austausch untereinander. Sie ermöglicht einen Weiterentwicklungsprozess und kann dazu beitragen, die Qualität der Mobilitätsangebote in der gesamten Region nachhaltig zu verbessern.

Bereits im Rahmen der Erstellung der Vernetzungsstudie wurden Initiativen, Institutionen und Arbeitskreise in einen konstruktiven Austauschprozess eingebunden. Diesen gilt es auch im weiteren Verlauf aufrechtzuerhalten und zu stärken. Projektgruppen zu Themengebieten, aus einer regionalen Nachbarschaft heraus oder aufgrund einer ähnlichen Funktion und gleichen Herausforderungen sind ein wichtiges Instrument auf dem Weg zu einer vernetzten und nachhaltigen Mobilität für die Metropolregion München. Ein Entwicklungs- und Verfestigungsprozess eines abgestimmten Mobilitätsangebots kann hierbei „von unten“ wachsen oder von einer übergeordneten Ebene angestoßen werden. Ansprechpartner auf Ebene von Landkreisen und Kommunen sind hierbei ein wichtiges Bindeglied zwischen den einzelnen Ebenen und von großer Bedeutung in der Abstimmung zwischen den Nachbarn. Akteure vernetzen, Wissen austauschen und ein gemeinsames Handeln sind hierbei unerlässliche Schritte zu einem ganzheitlichen und nachhaltigen Mobilitätskonzept für die Metropolregion München.

Im Rahmen der Vernetzungsstudie wurden zahlreiche Handlungsempfehlungen erarbeitet, die der Metropolregion München den Ausblick auf eine vernetzte und nachhaltige Mobilität eröffnen. Diese Handlungsempfehlungen gilt es nun umzusetzen und die Kommunen, Landkreise, kreisfreien Städte, die Institutionen wie Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünden, Unternehmen der Region, Forschungseinrichtungen, aber auch bereits vorhandene Initiativen weiter zu vernetzen.

Dieser angestoßene Prozess ist vonseiten der Politik durch mutige Entscheidungen zu unterstützen. Für die Mitglieder gilt es an dem Thema „dranzubleiben“ und die gewonnene Dynamik aus der Vernetzungsstudie für die nächsten Schritte zu nutzen, um das Ziel einer nachhaltigen und vernetzten Mobilität gemeinsam zu erreichen.

Bleiben Sie im Kontakt, tauschen Sie sich aus und lernen Sie voneinander.

Getreu dem Motto des EMM e.V.: Macht Mehr Miteinander!

MOBILITÄT MITEINANDER WEITERENTWICKELN UND VONEINANDER PROFITIEREN

Grundlage für eine nachhaltige und vernetzte Mobilität in der Metropolregion München ist Information.

- › Welche Strategien und Konzepte gibt es?
- › Welche Projekte haben sich bewährt?
- › Was ist für die Zukunft geplant?

Mit der Vernetzungsstudie wurden zahlreiche Strategien, Konzepte und Projekte, die im Mobilitätsbereich in der Metropolregion München verfolgt werden, in einer Datenbank zusammengeführt.

Diese Daten sollen Ihnen dazu dienen, Ihnen Ideen zu geben und die Vernetzung zu fördern.



Die Datenbank ist frei zugänglich unter:

[www.metropolregion-muenchen.eu/
mobilitaetsdatenbank](http://www.metropolregion-muenchen.eu/mobilitaetsdatenbank)

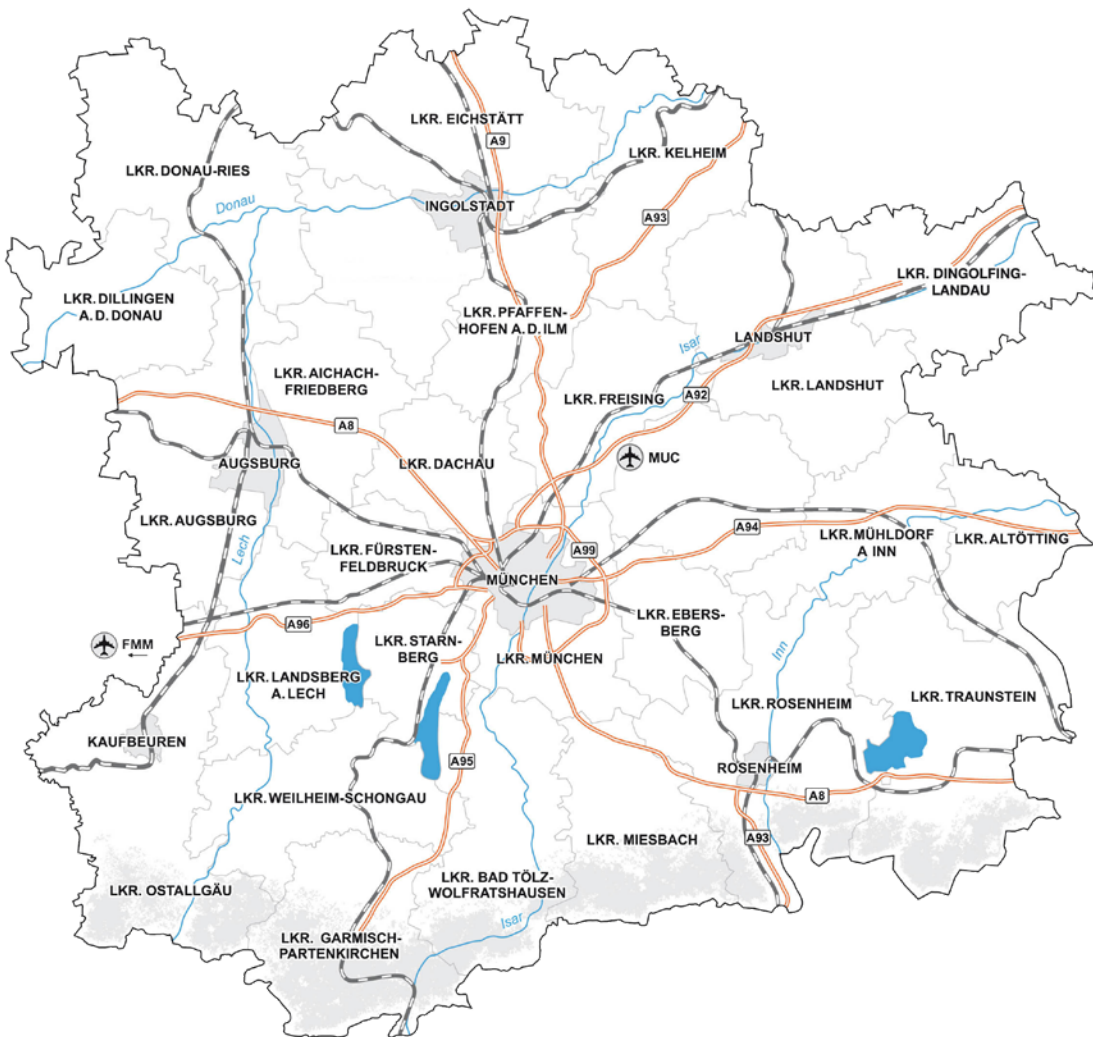


Zugleich kann die Vernetzungsstudie nur ein Startpunkt und eine Momentaufnahme sein. Die Entwicklung im Mobilitätsbereich ist ebenso dynamisch wie die Mobilität selbst.

DESHALB BITTEN WIR SIE: BRINGEN SIE SICH EIN!

Melden Sie uns neue Strategien, Konzepte, Projekte und Angebote im Mobilitätsbereich, die wir in die Datenbank aufnehmen können, damit andere von Ihren Erfahrungen lernen können.

Sie erreichen uns unter: s.goehl@metropolregion-muenchen.eu



IMPRESSUM

Drees & Sommer
 Untere Waldplätze 28
 70569 Stuttgart
 Telefon +49 711 1317-0
 Telefax +49 711 1317-108
 info@dreso.com
 www.dreso.com

© Drees & Sommer 2018

DRUCK

Pinsker Druck und Medien GmbH, Mainburg, www.pinsker.de
 gedruckt auf dem Papier Clairtech von Igepa

BILDNACHWEISE

Titel: © eyetronic – fotolia.com
 Seite 6, 8, 12, 16, 18, 20, 27, 28, 32, 33, 34, 41:
 © www.gettyimages.com