

Zukunftsworkshop - MIA

Protokoll

Datum 22./23. Februar 2019, Fr., 11:00 – 18:00 Uhr, Sa., 9:00 – 12:30 Uhr

Ort Freising, Landratsamt Großer Sitzungssaal / Klosterbibliothek

Inhalt

Ablauf Tag 1: Freitag, 22. Februar 2019.....	2
1 Begrüßung und Projektvorstellung	2
2 Problemphase: Vorstellung der Analyse- und Befragungsergebnisse.....	2
2.1 Analyse Raumstruktur & Öffentlicher Verkehr	2
2.2 Analyse Motorisierter und Nicht-motorisierter Individualverkehr (MIV/nMIV)	3
2.3 Befragung	4
3 Markt der Möglichkeiten	5
4 Visionsphase.....	5
5 Abschluss und Ausblick.....	5
Ablauf Tag 2: Samstag, 23. Februar 2019.....	6
1 Begrüßung und Rückblick	6
2 Review Freitag - Finalisierung der Visionsphase	6
2.1 Rückblick Kernaussagen – Ergänzungen, Formulierungsabänderungen.....	6
2.2 Review Visionsphase: Überarbeitete Leitsätze.....	6
2.3 Ergänzungen im Plenum	9
3 Realisierungsphase.....	9
4 Impulsreferat: Verkehrsangebote finanzieren & umsetzen.....	9
4.1 Statement LAG: Hans-H. Huss.....	9
4.2 Statement ILE: Konrad Springer.....	10
5 Abschluss und Ausblick.....	10

Ablauf Tag 1: Freitag, 22. Februar 2019

Top 1	Begrüßung, Ablauf und Projektvorstellung
Top 2	Problemphase: Vorstellung der Analyse- u. Befragungsergebnisse
	1. Impulsreferat 1: Elias Pajares, TUM
	2. Impulsreferat 2: Ulrich Glöckl, Schlothauer & Wauer
	3. Impulsreferat 3: Tobias Michl, Green City
	4. Diskussion der Kernaussagen in Arbeitsgruppen
	5. Präsentation der Ergebnisse der Arbeitsgruppen, Ergänzungen der Fachexperten
Top 3	Markt der Möglichkeiten und Mittagspause
Top 4	Visionsphase
	1. Einführung Visionsentwicklung
	2. Gruppenphasen 1 und 2
	3. Plenum Vorstellung der Visionsbausteine
	4. Diskussion und Stimmungsbild
Top 5	Abschluss und Ausblick

1 Begrüßung und Projektvorstellung

Grußworte von Landrat Josef Hauner und Oberbürgermeister Tobias Eschenbacher

Projektvorstellung: Marianne Pfaffinger, Green City Experience:

- Hinweis auf Öffentlichkeitsveranstaltung & Teilnehmerliste (DSGVO Erklärung). TeilnehmerInnen wurden über die Kameraaufnahmen während der zweitägigen Veranstaltung informiert.

2 Problemphase: Vorstellung der Analyse- und Befragungsergebnisse

2.1 Analyse Raumstruktur & Öffentlicher Verkehr

Elias Pajares, TUM

Fünf Leitgedanken / Kernpunkte aus der Analyse Raumstruktur & ÖV

- Die starke räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten/Ausbildung bestimmt Mobilitätsmuster in der Region.
- Die Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs im Fuß- und Radverkehr ist, insbesondere in den ländlichen Kommunen, vielfach unbefriedigend.
- Starke Ausrichtung des Linienbusnetzes auf Freising und große Lücken im ÖPNV-Netz zwischen den Landkreisen.

- Einseitige Ausrichtung des ÖPNV auf den Schüler- und Pendlerverkehr bedingt Untauglichkeit für den Freizeit-, Einkaufs- und Erledigungsverkehr.
- P+R-Anlagen und Straßennetz an den Standorten sind an der Belastungsgrenze. Es mangelt an alternativen Zubringern zu den attraktiven Schnellbahnknoten.

Kommentare & Ergänzungen der Evaluationsgruppen

In Bezug auf den ÖPNV und die Anbindung der Gemeinden wurde eine stärkere Differenzierung der individuellen Situation in den einzelnen Kommunen gewünscht, sowie eine differenzierte Betrachtung zwischen Schul- und Pendlerverkehr. Angemerkt wurde die Überlastung der ÖPNV Hauptachsen. Die große Distanz zwischen Flughafen und München sowie die Erhöhung der Verkehrsprobleme durch LabCampusFlughafen wurden ergänzt.

Bezüglich der kleinräumlichen Zugänglichkeit werden die örtlichen Gegebenheiten für jede Gemeinde in der zweiten Projektphase nochmals genauer betrachtet.

2.2 Analyse Motorisierter und Nicht-motorisierter Individualverkehr (MIV/nMIV)

Ulrich Glöckl, Schlothauer & Wauer

Fünf Leitgedanken / Kernpunkte aus der Analyse MIV & NMIV

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

Kommentare & Ergänzungen der Evaluationsgruppen

Die Einschätzung der Bedeutung des Radverkehrs für den ländlichen Raum wurde kontrovers diskutiert. Die Potentiale des Radverkehrs variieren je nach Gemeinde/Stadtgebiet und sollten eher „eingeschränkt“ anstatt „gering“ eingestuft werden. Radschnellwege könnten darüber hinaus im Sommer eine Entlastung bringen.

Verbesserte Voraussetzungen um das Rad als örtliches Alltagsverkehrsmittel (z.B. Einkaufen/Freizeit/Zubringer zum ÖV) zu nutzen, sollten geschaffen werden. Über weitere Distanzen muss der ÖPNV als Alternative mit höherem Verlagerungspotenzial zu Lasten des Autos gestärkt werden. Innerstädtisch und zwischengemeindlich können schnelle Radverbindungen relevante Anteile der Verkehrsleistung des MIV übernehmen. Kritik wurde am Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln anhand der Kenngröße Verkehrsleistung geäußert („Fahrradkilometer“

versus Personen-Kilometer mit dem MIV). Seitens der Gutachter wurde jedoch dargestellt, dass damit das tatsächlich eingeschränkte Potential des Fahrrades im ländlichen Raum deutlich gemacht werden kann.

Der Grunderwerb sowie die Einsicht der Eigentümer stellen ein großes Problem dar.

Betont wurde, jede Straßenbaumaßnahme bringe noch mehr Verkehr. Neben dem Individualverkehr sei auch Logistik und Güterverkehr ein Problem und müsste verstärkt auf die Schiene verlagert werden.

2.3 Befragung

Tobias Michl, Green City Experience

Vorbemerkungen

- Hinweis nicht repräsentative Umfrage
- freiwillige Rückmeldungen der Akteurinnen und Akteure

Fünf Leitgedanken / Kernpunkte aus den Befragungsergebnissen

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

Kommentare & Ergänzungen der Evaluationsgruppen

Haupt-Hindernisse sind nicht nur finanzieller und politischer Natur. Die gesellschaftliche Komponente wurde angesprochen.

Bei der Umsetzung der zukünftigen Mobilität müssen gesellschaftliche Aspekte wie Akzeptanz und Verhaltensänderung mitberücksichtigt werden und können ggf. Hemmnisse darstellen.

3 Markt der Möglichkeiten

Die Ausstellerinnen und Aussteller vom Markt der Möglichkeiten stellten sich vor:

- IOKI: Jasmin Michel <https://ioki.com/company/>
- Stadtteilauto: Sonja Ziesack <http://www.sta-fs.de/>
- EWALD: Lorenz Schagemann <https://e-wald.eu/>
- MVG Rad: Sonja Rube / <https://www.mvg.de/services/mobile-services/mvg-rad.html>
- Mitfahrbänke – Wang und Moosburg: Thomas Huschenbeck

4 Visionsphase

In dieser Phase entwickelten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Leitsätze für eine positive Mobilitäts-Zukunft in der Region MIA. Dies wurde in zwei Runden Gruppenarbeit durchgeführt. Anschließend wurden die konsolidierten Leitsätze im Plenum präsentiert. Es wurde ein Stimmungsbild mittels Kartenabfrage ermittelt sowie die Begründungen für Gegenstimmen gesammelt. Im Anhang sind die Ergebnisse der Gruppenarbeit, die Stimmungsbilder und Rückmeldungen einzusehen.

Die Leitsätze wurden im Anschluss an den Workshoptag von den Expertinnen und Experten überarbeitet und zusammengefasst. Die Ergebnisse der Überarbeitung wurden am Samstag vorgestellt und im Plenum diskutiert (siehe unten).

5 Abschluss und Ausblick

- o Dankesworte an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer für die außergewöhnlich konstruktive und konzentrierte Zusammenarbeit
- o Ausblick auf Maßnahmenentwicklung und Konkretisierung am Samstag

Ablauf Tag 2: Samstag, 23. Februar 2019

Top 1	Begrüßung und Ablauf
Top 2	Review Freitag, Finalisierung der Visionsphase
Top 3	Realisierungsphase - Methode Backcasting:
	1. Maßnahmenentwicklung in festen und offenen Arbeitsgruppen
	2. Ergebnispräsentation und Diskussion
	3. Stimmungsbild zu den wichtigsten Maßnahmen
Top 4	Vortrag: Finanzierung von zukünftigen Mobilitätsangeboten
	Vortrag: Ulrich Glöckl S+W u. Prof. Dr.-Ing. Gebhard Wulfhorst, TUM
	1. Beiträge: Herr Huss – Lokale Aktionsgruppe mittlere Isarregion (LAG) Herr Springer – Aktionsgebiet Integrierte ländliche Entwicklung (ILE) Kulturraum Ampertal
Top 5	Abschluss und Ausblick

1 Begrüßung und Ablauf

- Rückblick Meilensteine vom Vortrag: Problemphase und Visionsphase
- Hinweis auf Öffentlichkeitsveranstaltung & Teilnehmerliste (DSGVO Erklärung). TeilnehmerInnen wurden über die Kameraaufnahmen während der zweitägigen Veranstaltung informiert.

2 Review Freitag - Finalisierung der Visionsphase

2.1 Rückblick Kernaussagen – Ergänzungen, Formulierungsabänderungen

Siehe TOP 3, Tag 1

2.2 Review Visionsphase: Überarbeitete Leitsätze

Die folgenden Leitsätze wurden aus den Ergebnissen der Visionsphase am Freitag entwickelt und im Plenum vorgestellt. Ein Stimmungsbild ergab anschließend eine umfassende Zustimmung zu den überarbeiteten Leitsätzen. Konkrete Rückmeldungen sind im nächsten Punkt aufgeführt.

I. Raumstruktur, Kooperation, regionale Vernetzung

- Hohe Lebens- und Mobilitätsqualität ist vor Ort sichergestellt
- Bezahlbarer Wohnraum ist in räumlicher Nähe zum Arbeitsplatz verfügbar
- Gemischte Nutzung Gewerbe – Wohnen ist über die Bauleitplanung festgesetzt (Mischgebiete)

- Die Menschen stärken das Quartier / das Dorf als Ort der Begegnung und Kommunikation (Nachbarschaften)
- Siedlungsentwicklung findet an Infrastrukturschwerpunkten statt
- Zentrale, regionale Infrastruktureinrichtungen liegen an strategisch günstigen Stellen/Verkehrsknoten
- Raumwirksame Entscheidungen werden interkommunal abgestimmt, v.a. zu großen Gewerbeansiedelungen
- Arbeitsplatzkonzentrationen haben hochwertigen ÖPNV-Anschluss

II. Infrastruktur, Angebot und Erreichbarkeit

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

III. Verkehrsmittel

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

- Innovative Mobilitätstechnologien werden mit Augenmaß eingesetzt
 - Drohnen haben keine Zukunft
 - Ausgereiftes autonomes Fahren sorgt für eine bessere Auslastung der Straßen und einen potentiell kostengünstigeren ÖPNV

IV. (Mobilitäts-)Verhalten

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

V. Umwelt und Nachhaltigkeit

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

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

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

2.3 Ergänzungen im Plenum

- Radschnellweg Freising - Garching – München als Ergänzung zu überregionalen Radwegen
 - o Dabei handelt es sich um eine Maßnahme, für welche noch eine Zielformulierung als Leitsatz ergänzt werden muss.
- Zu VI.: Carsharing und andere alternative Mobilitätsformen sind Standard, sonst wird zu sehr eine Möglichkeit herausgegriffen.
- Vorschlag: Auch der Radverkehr bildet eine Möglichkeit für eine attraktive interkommunale Verbindung ab. Rad muss als interkommunales Vernetzungsmittel betrachtet werden.

3 Realisierungsphase

Die Leitsätze der Visionsphase dienen im nächsten Schritt als Endpunkte von Zielszenarien, die nun quasi rückblickend entwickelt werden sollten. Im Fokus stand die Fragestellung: „Was hat wer wann wo gemacht?“

Es standen sieben von Expertinnen und Experten betreute Themeninseln zur Verfügung, an denen die Teilnehmenden ihre Ideen und Vorschläge einbringen, diskutieren, auf einem Zeitstrahl markieren und anhand von Maßnahmenblättern ausarbeiten konnten. Nach einer Ergebnispräsentation im Plenum konnten die Teilnehmenden Positiv- und Negativpunkte vergeben. Ausführliche Ergebnisse sind dem Anhang zu entnehmen.

Themenfelder:

- Standortentwicklung
- Nahmobilität
- Öffentlicher Verkehr
- Radverkehr
- Mobilitätsmanagement
- Straßenraumaufteilung

4 Impulsreferat: Verkehrsangebote finanzieren & umsetzen

Untertitel: Wo ein Wille, da ein Weg?

Ulrich Glöckl, Schlothauer und Wauer und Prof. Dr.-Ing. Gebhard Wulffhorst, TUM

4.1 Statement LAG: Hans-H. Huss

- Erfahrung mit LEADER – Förderprojekten, Maßnahmenkataloge, sukzessive Umsetzung
- laufende Förderperiode (LEADER) bis Ende nächsten Jahres, gute Grundlage zum Weiterarbeiten, Projekt MIA als Grundlage für weitere Projekte
- mögliche Bewerbung auf Förderprogramm für Mobilität 2020 für ländlichen Raum (für Kümmerer, Projektmanager)

4.2 Statement ILE: Konrad Springer

- Neue Koordinierungsstelle. ILE Mobilitätsmanager
Hauptaufgabe: Umsetzung Ergebnisse Mobilitätskonzept, Umsetzungsbegleitung ab Juli, 45% Förderung von Freistaat
- Fachübergreifende Suche nach Fördermittel z.B. Landwirtschaft, Dorferneuerung, Flurneuordnung, z.B. Grunderwerb Abwicklung – Zugriff auf mehrere Mittel.
- Förderung gibt es nicht umsonst, erfordert großes Engagement der Kommunen und Bürgerschaft

5 Abschluss und Ausblick

- Diskussionsbeitrag: Orte der gegenseitigen Unterstützung und Abstimmung zwischen den Kommunen schaffen, damit die Zusammenarbeit der Gemeinden weiterhin anhält. Das gemeinsame große Ziel nicht wieder aus den Augen verlieren, den Kooperationsbedarf unbedingt fördern.
 - o Ausblick auf Sommer und Herbst, weitere Schritte im Zeitplan für 2019
- Dankesworte Herr Eschenbacher
betont guten Austausch & Miteinander und Zuversichtlichkeit, dass die Ziele erreicht werden können. Bedeutung der interregionalen & interkommunalen Zusammenarbeit auf der Maßnahmenebene, erwartet Maßnahmenkatalog als einfach verständliche Handreichung