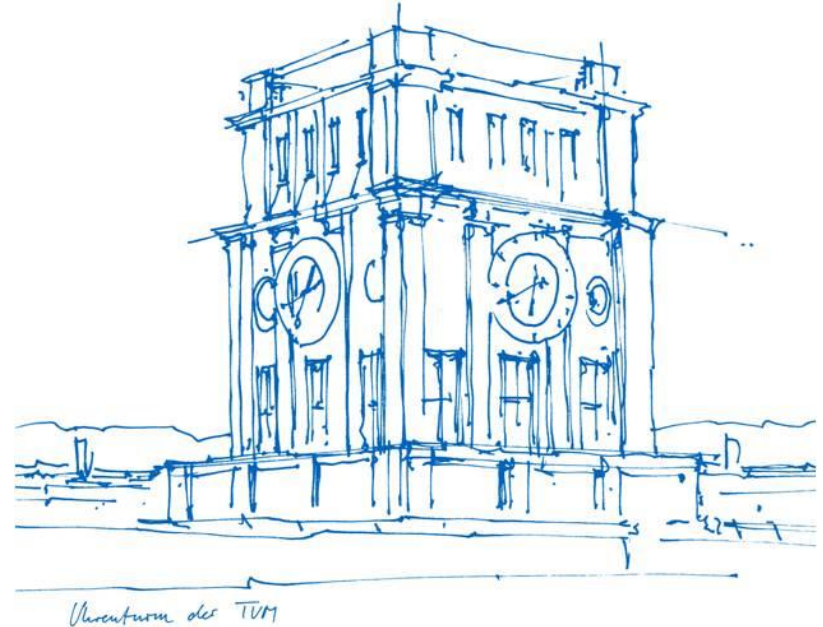


„Stadt – Land – voll! Wohin mit Wohnraum, Naherholung und Verkehr?“



Ulrich Glöckl (Dipl.-Ing.)

Angangssituation (1)

- Stetiges Wachstum der Einwohner und Arbeitsplätze prognostiziert
- Systematische Überlastung der Hauptverkehrsstraßen und wichtiger SPNV Angebote
- Räumliche Entkoppelung von Wohnen und Arbeiten führt zu starken Pendlerströmen
- Mobilität wird bei der Siedlungsentwicklung nicht ausreichend berücksichtigt



Veränderung 2038 gegenüber 2018
in Prozent

unter -7,5	„stark abnehmend“	5
-7,5 bis unter -2,5	„abnehmend“	15
-2,5 bis unter 2,5	„stabil“	25
2,5 bis unter 7,5	„zunehmend“	33
7,5 oder mehr	„stark zunehmend“	18

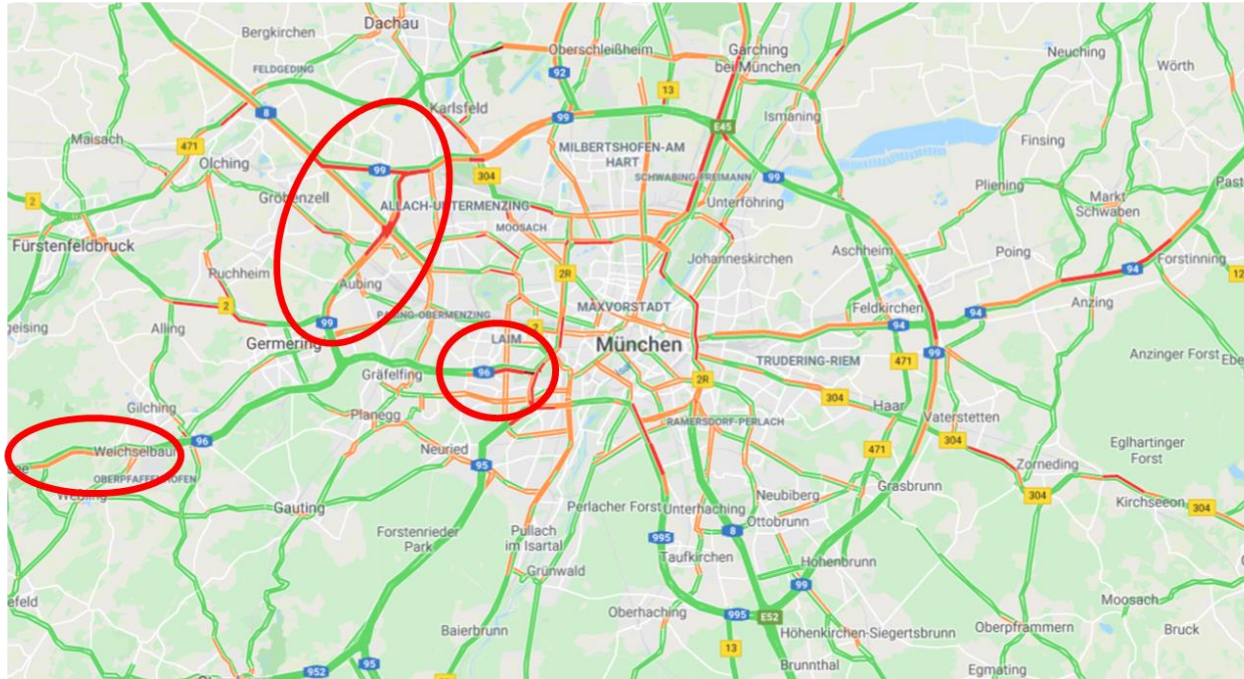
Größte Abnahme: Lkr Kronach -11,8 %

Größte Zunahme: Lkr Dachau +12,4 %

Bayern: +4,0 %

Ausgangssituation (2)

Verkehrslage im Münchner Westen:

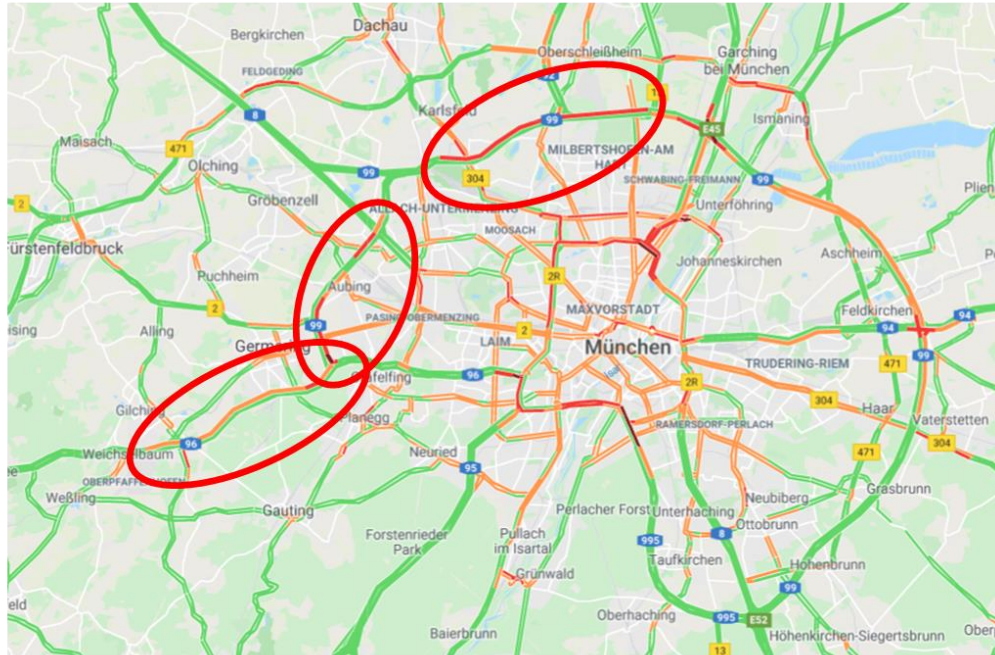


Normaltag: Morgenspitze 7.30 Uhr

Quelle: Google Maps am 6.01.2020

Ausgangssituation (3)

Verkehrslage im Münchner Westen:



Normaltag: Abendspitze 17.30 Uhr

Quelle: Google Maps am 6.01.2020

„Stadt – Land – voll! Wohin mit Wohnraum, Naherholung und Verkehr?“

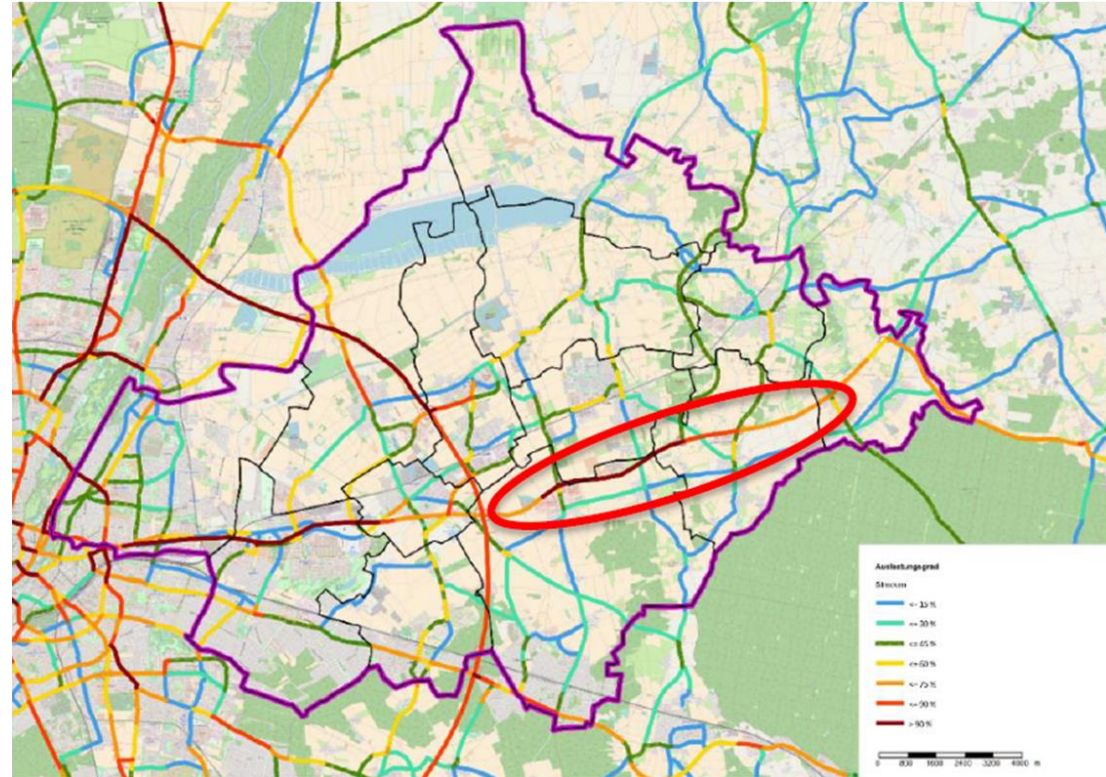
Ausgangssituation (4)

Kapazitätsanalyse

Beispiel Ostgemeinden München

Landesverkehrsmodell Bayern

Analysefall 2015



Ausgangssituation (5)

Kapazitätsanalyse

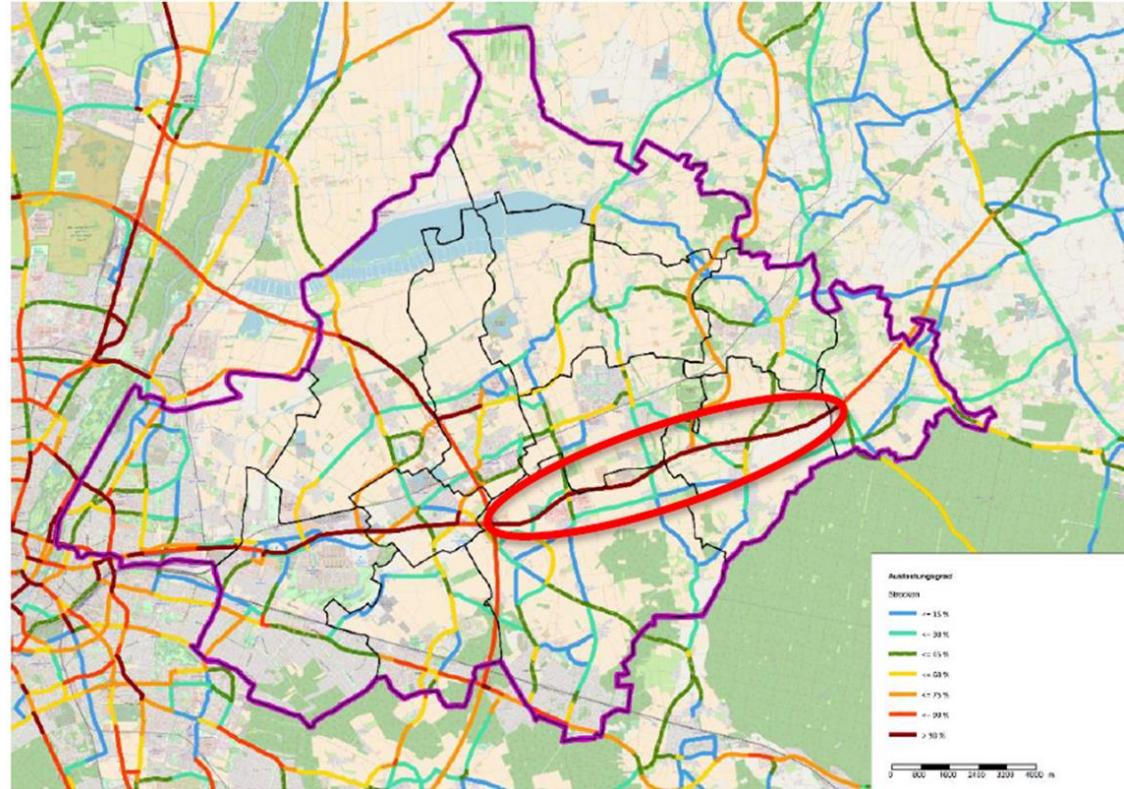
Beispiel Ostgemeinden München

Landesverkehrsmodell Bayern

Prognosefall 2035

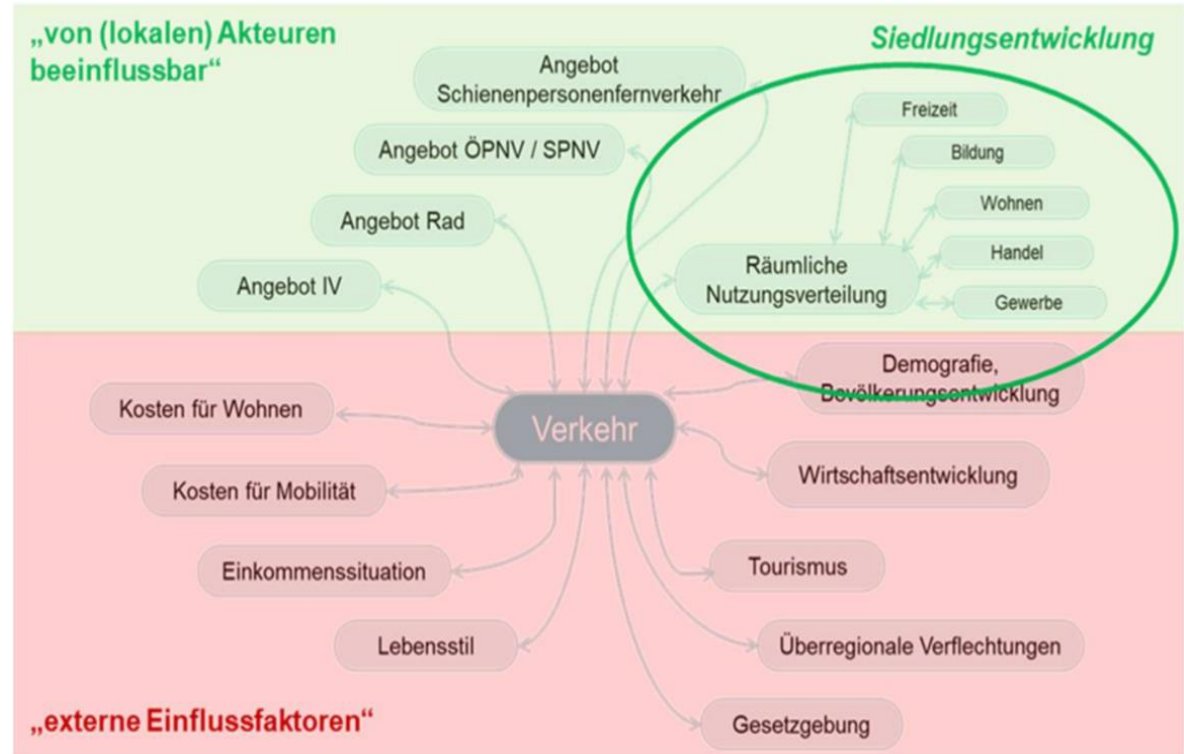
Alle Ausbaumaßnahmen des
vordringlichen Bedarfs berücksichtigt

→ Ein einseitiger, weiterer Ausbau des
MIV Angebotes wird keine nachhaltige
Engpassbeseitigung bieten



Einflussfaktoren des Verkehrsgeschehens

Verkehr als **Folgewirkung**
der täglichen
Mobilitätsbedürfnisse ist
von zahlreichen
Einflussfaktoren abhängig:



Blick auf ein Beispiel

Im gesamten Großraum München stellen sich die Fragen „Wohin mit Wohnraum, Naherholung und Verkehr?“

Anhand des Beispiels eines noch in Bearbeitung befindlichen Regionalkonzeptes für **Gemeinden im Münchner Osten** inklusive östlicher Stadtbezirke der LHM wird der relevante Themenkreis, das Zielkonzept und mögliche Maßnahmen dargestellt.

Die zu lösenden Probleme sind vergleichbar:

- Überlastetes Hauptverkehrsstraßennetz
- ÖPNV an der Kapazitätsgrenze, Reisezeit- und Komfortvorteile auf Seiten des MIV
- Übergangssituation LHM – Umlandgemeinden
- Große Siedlungsentwicklungsprojekte geplant / in Umsetzung

Beispiel für ein Zielkonzept

Interkommunale Kooperation durch gemeinsames Abstimmungsgremium zu ausgewählten Fragestellungen

Weiterentwicklung der **Hauptachsen** des bestehenden **MIV Netzes** zu einem interkommunal leistungsfähigen Gesamtnetz

Ausrichtung der **Siedlungsentwicklung** auf eine minimal mögliche Verkehrsmengenzunahme durch **Nutzungsmischung und angemessene städtebauliche Dichten** hinsichtlich der Schaffung kurzer Wege

Gezielte **Attraktivitätssteigerung des ÖV** als zuverlässiger und flexibler Baustein einer ressourcenschonenden Mobilität

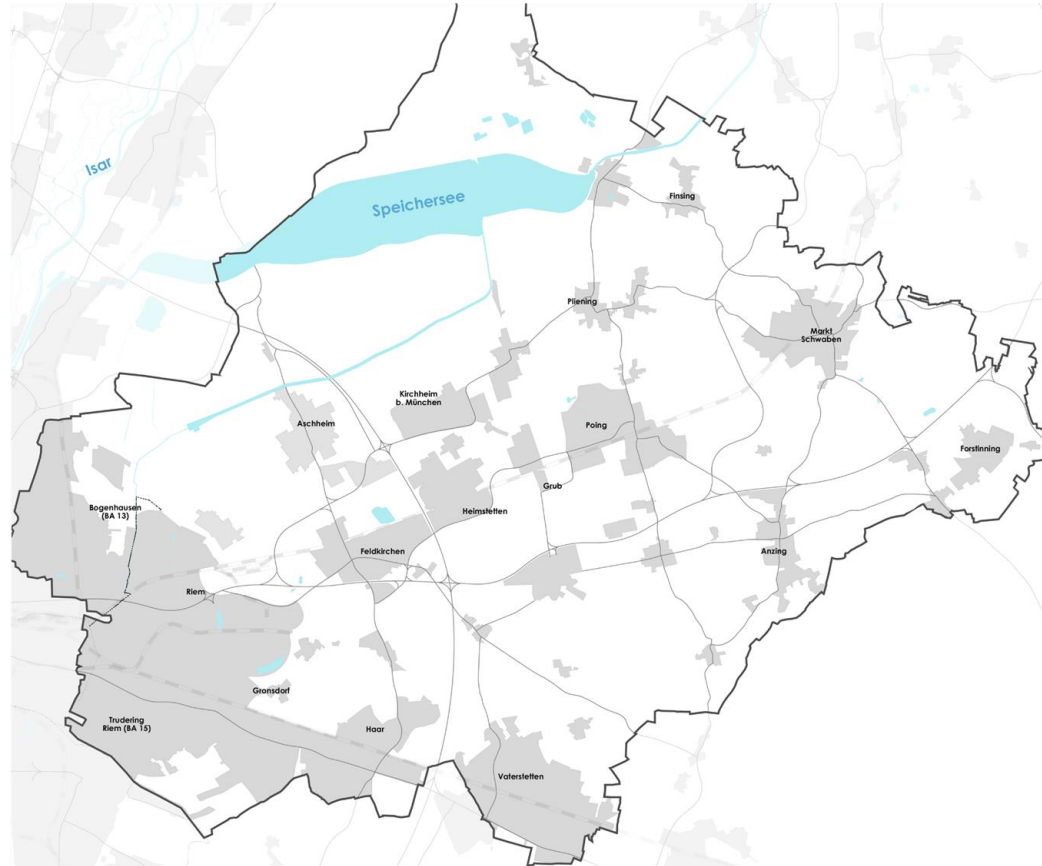
Stärkung **des Radverkehrs** und weiterer umweltschonender und **innovativer Mobilitätsangebote** zur signifikanten Reduzierung des MIV

Eine **bestmögliche ÖV-Anbindung** sowie eine leistungsfähige Erschließung sind Voraussetzung für das **Festlegen von Fokusbereichen für bauliche Entwicklungen**. Hierbei soll eine Interkommunale und Interdisziplinäre Abstimmung stattfinden.

Erhalt und **Weiterentwicklung der schützenswerten und prägenden Elemente des Landschafts- und Naherholungsraums** bei Siedlungs- und Infrastrukturprojekten

Beispiel für ein räumliches Entwicklungskonzept

Beispiel Münchner Osten: Anwendung strategischer Ziele auf ein übergemeindliches Raumkonzept



„Stadt – Land – voll! Wohin mit Wohnraum, Naherholung und Verkehr?“

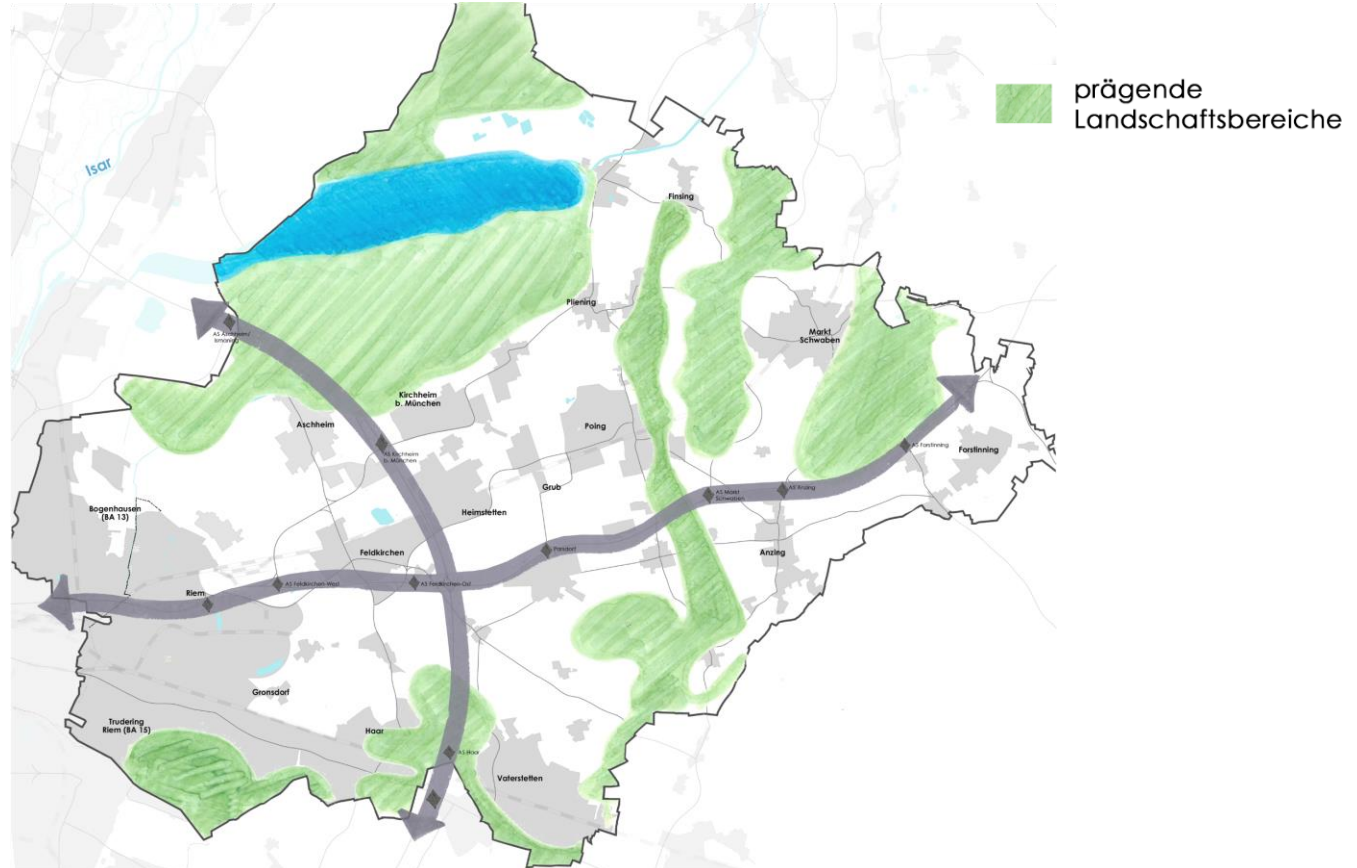
Beispiel für ein räumliches Entwicklungskonzept

Beispiel Münchner Osten: Anwendung strategischer Ziele auf ein übergemeindliches Raumkonzept



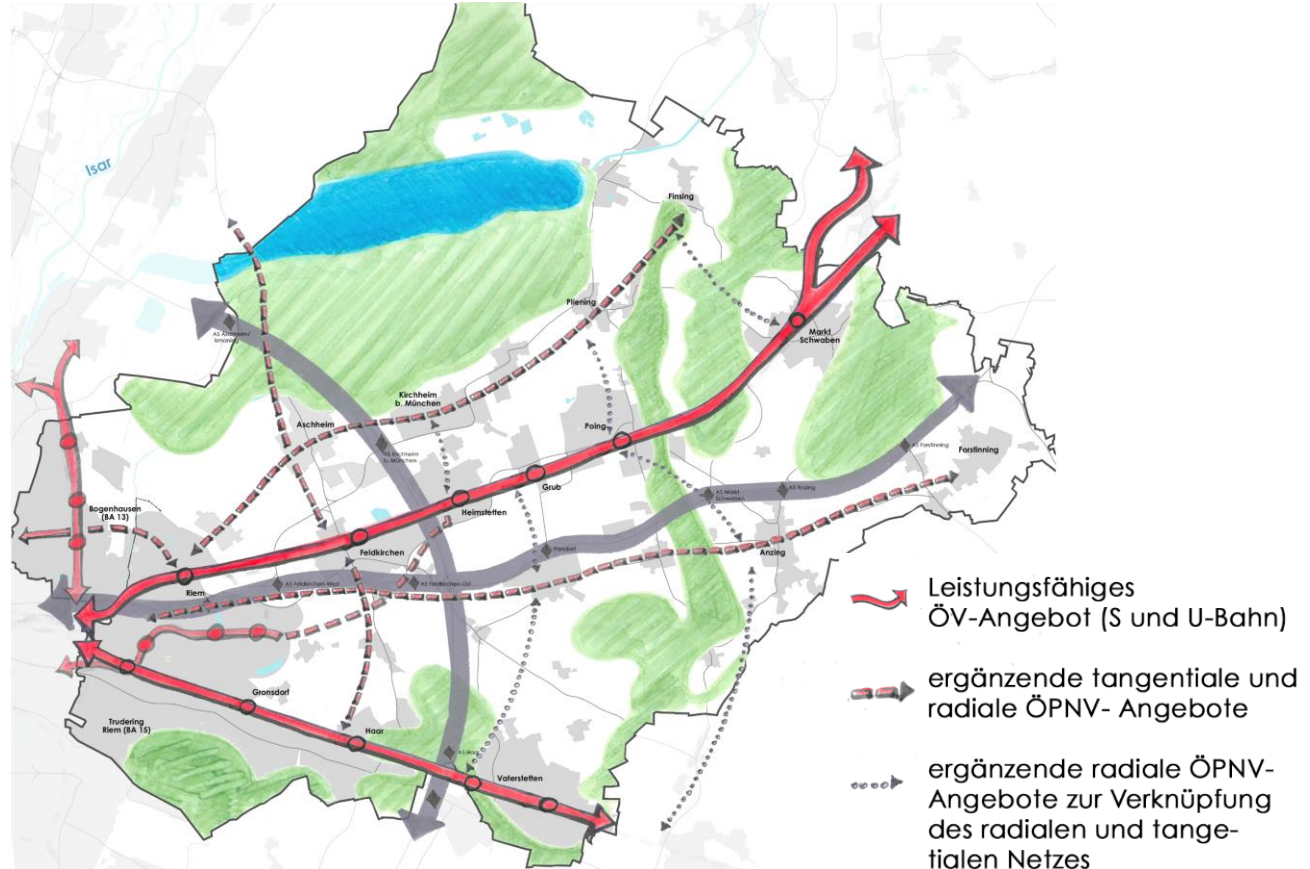
Beispiel für ein räumliches Entwicklungskonzept

Beispiel Münchner Osten: Anwendung strategischer Ziele auf ein übergemeindliches Raumkonzept



Beispiel für ein räumliches Entwicklungskonzept

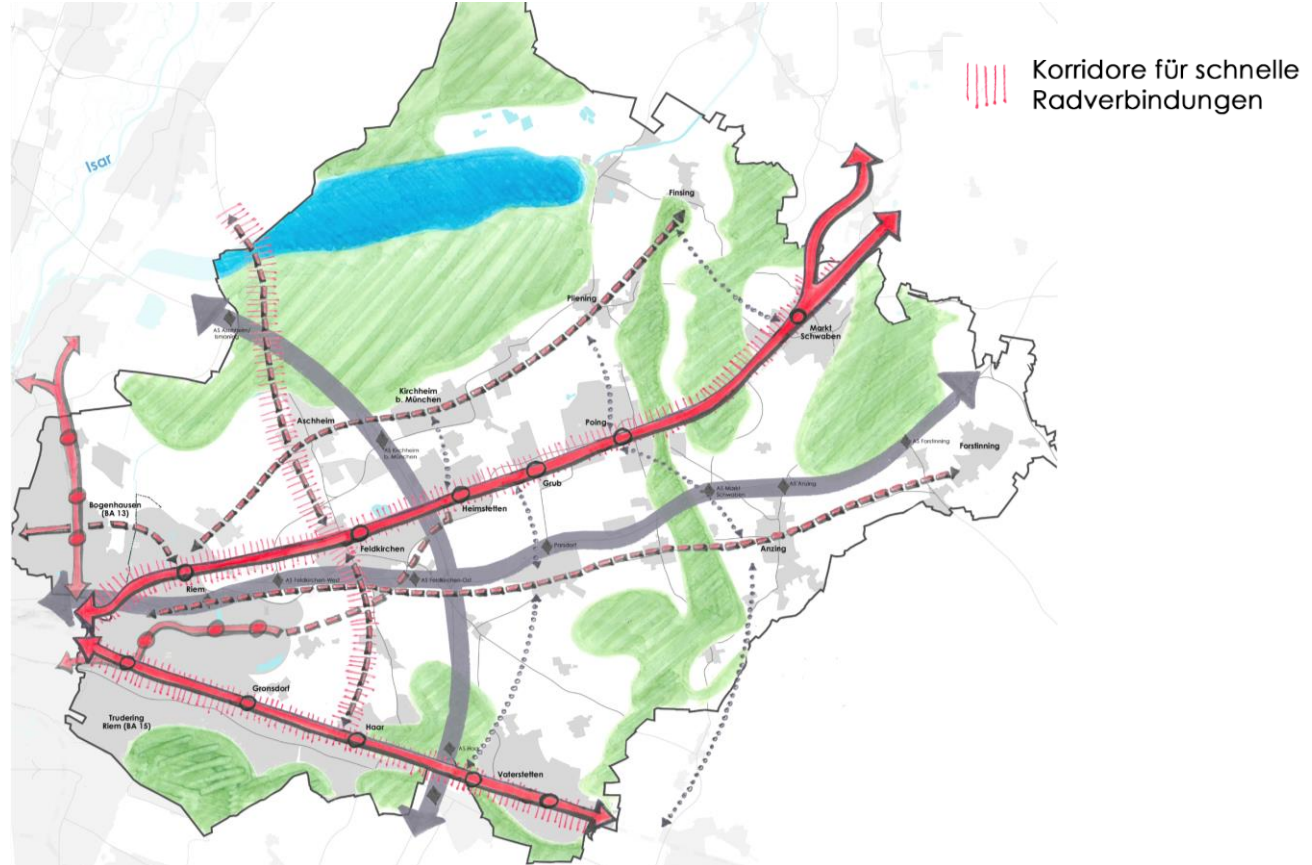
Beispiel Münchner Osten: Anwendung strategischer Ziele auf ein übergemeindliches Raumkonzept



Beispiel für ein räumliches Entwicklungskonzept



Beispiel Münchner Osten: Anwendung strategischer Ziele auf ein übergemeindliches Raumkonzept

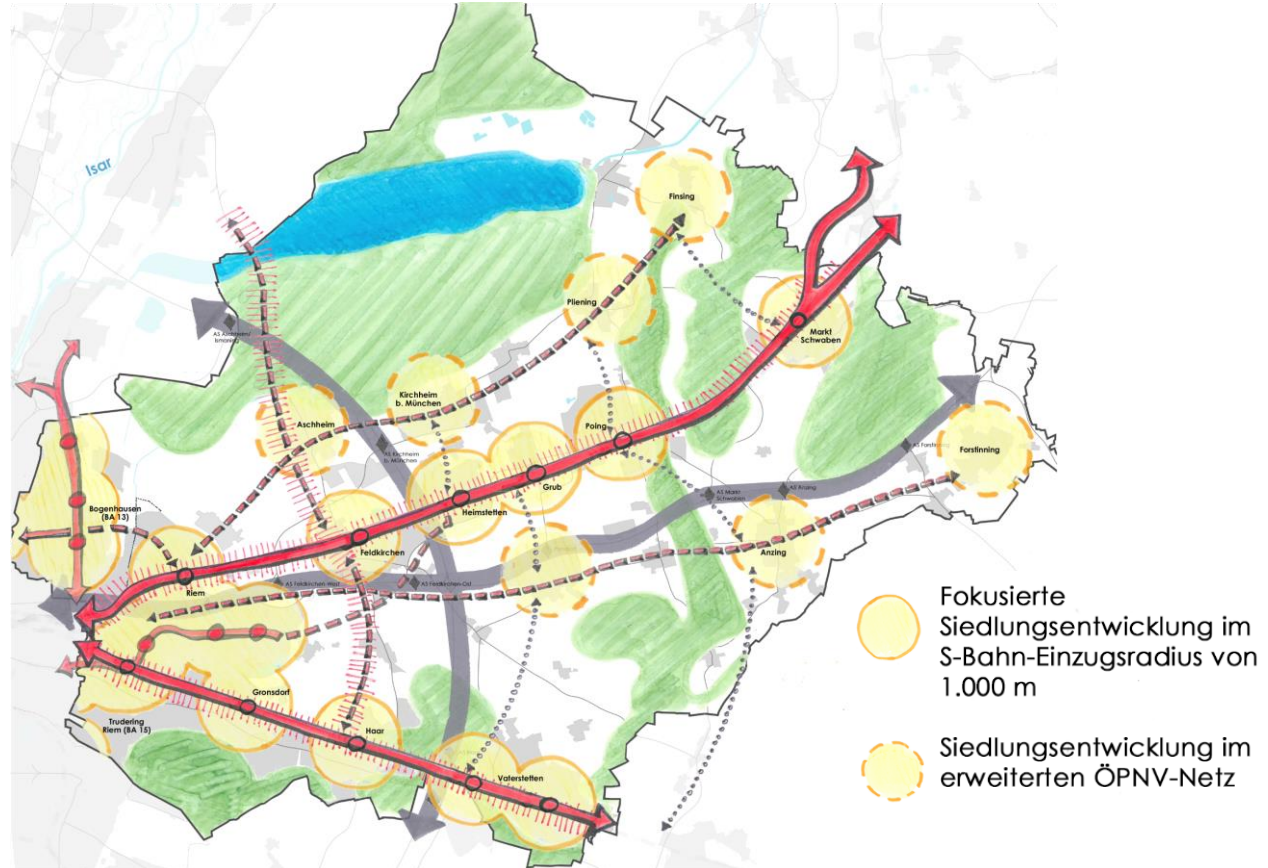


Beispiel für ein räumliches Entwicklungskonzept

Beispiel Münchner

Osten:

Anwendung
strategischer Ziele auf
ein
übergemeindliches
Raumkonzept



Interkommunale Zusammenarbeit

M.0	Zusammenschluss der Gemeinden des Münchner Ostens zu einem Interessensverbund zum Thema Siedlung- und Verkehrsentwicklung :
	<ul style="list-style-type: none"> Enigung auf ein gemeinsames Vorgehen <ul style="list-style-type: none"> Konstituierung der Zusammensetzung Etablierung einer Geschäftsführung (initiiert und geleitet)
M.1	Interkommunale Zusammenarbeit
	<ul style="list-style-type: none"> Gemeinsames Auftreten der Kommunen insbesondere nach außen Einflussnahme auf die Entwicklung der Stadtplanung durch kommunalen Einflussmöglichkeiten / Zuständigkeiten (Verkehrsprojekt Großraum München) – Projektleitung durch den Geschäftsführer Bildung einer „Ostallianz“ mit gemeinsamem (Web-) Auftritt / abgestimmtem Handeln
M.2	Konzeptentwicklung zur Schaffung von nutzungsdurchlässigen Quartieren in verdichteten Lagen und entsprechende Sicherung durch die Bauleitplanung
M.3	<ul style="list-style-type: none"> kleinräumig verschränkte Entwicklung von Wohnen, Arbeiten, Einzelhandel- und Gemeinbedarfseinrichtungen Etablierung neuer innerörtlicher Nutzungskonzepte z.B. Flächen für Co-Working Spaces, vermietete Arbeits- und Wohnstätte in einem Gebäude Konzeptübergabe zur Realisierung von qualitativ hochwertigen Nutzungsangeboten
M.4	Sicherstellung einer zeitlichen und räumlichen Realisierung von Projekten durch entsprechende Festsetzungen in der Bauleitplanung und entsprechenden städtebaulichen Verträgen (u.a. Vorhabenbezogene Bebauungspläne, zeitlicher Bauvertrag)
M.5	Aufstellung von Bebauungsplänen für bestehende Wohngebiete mit geringer baulicher Dichte zur:
M.6	<ul style="list-style-type: none"> ermöglichung der Nachverdichtung auf bereits bebauten Grundstücken
M.7	Identifizierung von Innenentwicklungspotenzialen (z.B. Bräulacken, Brachflächen, untergenutzter Gebäudebestand, Grundstücken mit Nachverdichtungspotenzial ...) in einem interkommunalen
M.8	Siedlungsentwicklung
M.9	<ul style="list-style-type: none"> Identifizierten Potenzialen (z.B. Eigentümeransprache, Innenentwicklungsmangement ...)
M.10	<ul style="list-style-type: none"> Entwicklung eines Konzepts zur Identifizierung geeigneter Fokusbereiche für bauliche Entwicklung im Siedlungsraum, die über die vorhandene ÖV-Struktur bereits erschlossen sind z.B. in Form eines zu erarbeitenden interkommunal gültigen Kriterienkatalogs: Lage im ÖPNV-Netz, ...
M.11	Abstimmung von Kommune, Interessensverbund und Landkreis im Rahmen baulicher Entwicklungen außerhalb bestehender ÖV-Netze zum früheren vorausgesetzten Ausbau des ÖV-Netzes
M.12	<ul style="list-style-type: none"> Einigung auf die Förderung von innovativen Mobilitätskonzepten durch die Investoren bei neuen baulichen Entwicklungen
M.13	<ul style="list-style-type: none"> Entwicklung eines interkommunalen und großräumigen Konzepts zur Identifikation und Weiterentwicklung lokaler und regionaler Naherholungsräume Schaffung siedlungsnaher Erholungsangebote Großräumtätliche Vernetzung bestehender Strukturen (u.a. gemein-, Regional- und Landesplanung, Etablierung von „Landchafts-“ oder „Regionalparks“ Verknüpfung zu Freizeitregionen (vgl. M.11)

Siedlungsentwicklung

M.10	<p>Entwicklung eines Konzeptes zur Vernetzung und Durchwegung lokaler und regionaler Naherholungsräume, entsprechend den unterschiedlichen Mobilitätsformen.</p> <p>Siedlungsentwicklung</p>
M.11	<p>Gestalterische Berücksichtigung der Umweltbelange sowie der gründerzeitlichen Ziele der Regional- und Landesplanung im Rahmen der Siedlungsplanung.</p>
M.12	<p>Ausarbeitung von Projektschärfungen zur Aufnahme in den BVWP / Ausbauplan für die Maßnahmen und gleichzeitig Bestandeshalt der regionalen Verkehrsinfrastruktur zur Neuverkehrsvermeidung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Übergeordnete Abstimmung der Bauprogramme • Verlegung der B471 an die A99 • Ausbau des Knotens FTO / A94 • Stärkung A99 • Keine Kapazitätssteigerung an Kreisstraßen / • Gemeindeverbindungsstraßen
M.13	<p>Errichtung von Verkehrstechnischen Anlagen und Einführung von verträglichen Geschwindigkeitsniveaus zur Verkehrsflussverbesserung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Streckenbeeinflussungsanlagen / Netzeinflussungsanlagen • Signalanlagen von Knotenpunkten • Einbauplanung • ÖPNV-Verkehrsplan <p>MIV-Güterverkehr</p>
M.14	<p>Anpassung der Verkehrsplanung zugunsten einer Verkehrsberuhigung in besiedelten Bereichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsstrahlung • Ordnung ruhender Verkehr • Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo-30-Zonen / Streckenbegrenzung)
M.15	<p>Schaffung der notwendigen Rahmenbedingungen zur Reduzierung des straßengebundenen Güterverkehrs:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Errichtung von Mikrodeposits und Einsatz kleinerer KEP-Fahrzeuge • Bereitstellung und Nutzung einer Informationsplattform zur Stärkung des schienenartigen Güterverkehrs
M.16	<p>Weiterentwicklung und Ergänzung des Busangebots und Unterstützung / Herstellung der entsprechend notwendigen Rahmenbedingungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung / Stärkung tangentialer Busangebote • Untersuchung der Machbarkeit von Expressbussen auf Autobahnen • Anschlusssicherung umsetzen • Bustrascheuerung von Regionalbussen auch an Straßenknotenpunkten außerhalb der UHM • Schaffung von HOV-Lanes (Expressbusse, Fahrzeuge mit hohem Besetzungsgrad) auf der BAB 94 und ggf. auf der A 99 • Umbau von Haltestellen
M.17	<p>Entwicklung von Ausbauplanen und Umlegungsplänen für die ÖPNV und MIV sowie ÖPNV-MIV-Verkehrsplan als Planungsmittel auch im Umland:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Mobilitätsstationen „auf der ersten / letzten Meile““ • Schaffung neuer P+R Umsteigepunkte (im Umland, zusätzlich zu Mestestadt-Ort) • Regionales Parkraummanagement (Stadt / Umland)
M.18	<p>Ausbau der Kapazitäten des SPNV und Modernisierung der Bahninfrastruktur zur Erhöhung der Betriebsicherheit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erneuerung von Gleisen, Weichen, Signal- und Sicherungstechnik • Elektronisches Stellwerk • Stärkere Nutzung von Eschleiden

ÖV/Intermodalität

M.19	<p>Ausbau der Verfügbarkeit neuer Mobilitätsformen und Integration der Angebote:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung des ÖPNV durch Bedarfsverkehre / On-Demand-Verkehre und RideSharing • Verkehrsmitübergreifende Informations-, Planungs-, Buchung- und Bezahlssysteme • Mobility-as-a-Service • Mobilitäts-App • Bike-Sharing Angebote anbieterübergreifend ausbauen
M.20	<p>Ermöglichung des Zugangs zu ÖV und anderen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln für die gesamte, breite Nutzerchaft. Abbau von Zugangsbarrieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erweitern des ÖPNV-Angebots in ländlichen Gebieten technisch und wirtschaftlich • Digitale Anzeigen an Haltestellen und stärkere Nutzung von Echtzeitkarten • Verständliche und aktuelle analoge Informationen an weniger stark frequentierten Haltestellen (für Ältere, Menschen ohne Handy, Fußkäufer in ländlichen Regionen) • Karten der unmittelbaren Umgebung für bessere Orientierung • Mögliches Informant in Verkehrsmitteln • Ausweisung von Anschlussmöglichkeiten an großen ÖPNV-Knoten / Mobilitätsstationen • Wegeleitsysteme an großen ÖPNV-Knoten • Mobilitätsportale • Herstellung der Barrierefreiheit (insbesondere an Bushaltestellen)
M.21	<p>Ausbau und Anpassung der Radverkehrsanlagen und -infrastruktur auf eine insgesamt steigende Nachfrage und die Nutzung durch größere und schnellere Fahrdler:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau von Fahrradstellanlagen (Anzahl und Größe der Räder) • Bau von schnellen Radverbindungen / Radschnellwegen
M.22	<p>Ausbau der bestehenden Radwegeabschnitte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entwickeln und Fortschreiben eines strategischen Radwegenetzes durch die Landkreise / die Städte und Gemeinden auf Gemeindeebene in Abstimmung mit • Entwicklung / Sammlung und Information über Strategien für Grundververb zum Radwegebau • Umverteilung der Flächen zugunsten des Radverkehrs • Abstimmung der Bauprogramme • Beschleunigung Bau von Radschnellwegen / schnelle Radverbindungen, Umsetzung einer übergreifenden Zuständigkeit für Planung, Genehmigung und Bau
M.23	<p>Entwicklung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen auf Kommunal-, Betriebs- und Privatenebene:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsmanagement in kommunalen Verwaltungen • Einrichtung von Stationen (Nach) Mobilität • Informationen für Neubürger, Familien, Senioren, Kinder
M.24	<p>Prüfung, Förderung und Entwicklung von Mobilitätsinnovationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von Testfeldern / Living Labs • Förderung neuer Mobilitätsformen

Verkehrsprobleme können nur **aufgabenträgerübergreifend** und unter Betrachtung aller Verkehrsmittel gelöst werden. **Gute Verkehrsangebote dürfen nicht an kommunalen Grenzen scheitern.**

Vor allem hinsichtlich der **ÖV-Angebote muss mit Hochdruck Versäumtes aufgeholt und vorausschauend ausgebaut** werden. Die Herstellung einer hohen **Betriebssicherheit** der **Ausbau von Kapazitäten** und die **Verkürzung der Reisezeiten** sind zentrale Aufgaben.

Ein Schwerpunkt muss zukünftig auf die Verbesserung der **verkehrsmittelübergreifenden Wege** (z.B. Anschlusssicherung, Ausbau von Zubringerangeboten - „Letzte Meile“).

Kommunale Zusammenarbeit schärft die Identität als Region, die Bündelung von Interessen verleiht Gewicht bei notwendigem Infrastrukturausbau.

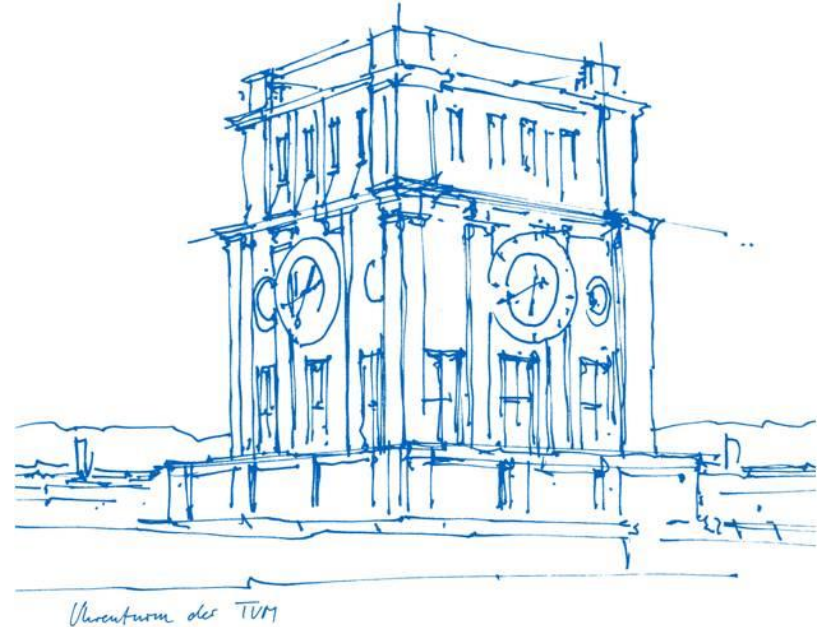
Bei der **Siedlungsentwicklung** müssen **verkehrliche Folgewirkungen** zwingend (mehr als bislang!) mit berücksichtigt werden.

Verkehrliche **Standortvorteile** sind **räumlich nicht gleich verteilt**. In derzeit benachteiligten Teilräumen sollte nur dann eine Entwicklung stattfinden, wenn (vor allem) die ÖPNV Angebote verbessert werden.

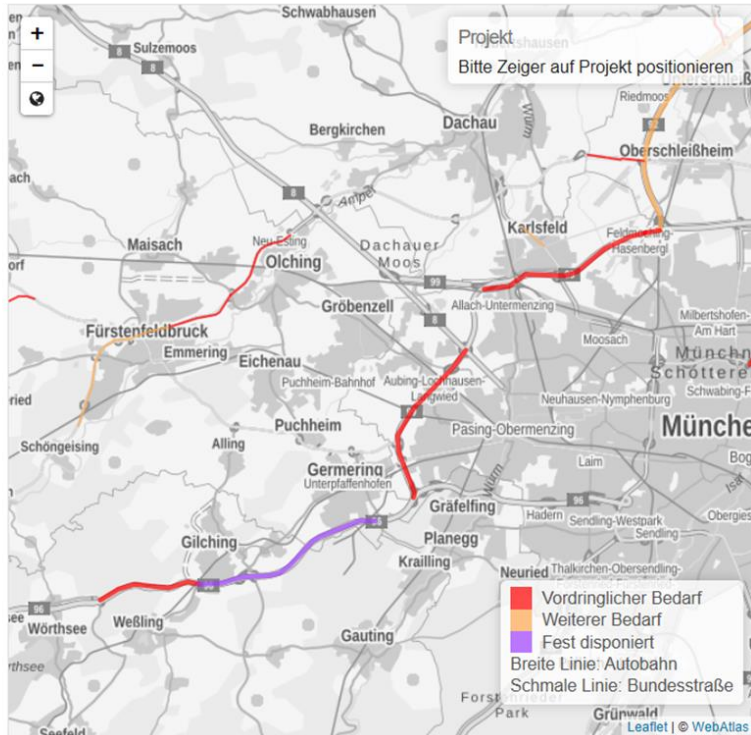
„Stadt – Land – voll! Wohin mit Wohnraum, Naherholung und Verkehr?“

Ulrich Glöckl (Dipl.-Ing.)

ulrich.gloeckl@tum.de



Bundesverkehrswegeplan:



Fest disponiert

AS Oberpfaffenhofen - AS Germering-S E6

Vordringlicher Bedarf

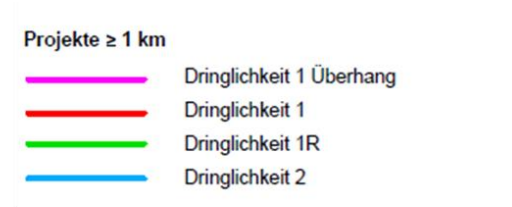
AK München-W - AK München-N E8

AD München-SW - AK München-W E6

AS Wörthsee - AS Oberpfaffenhofen E6

Quelle: www.bvwp-projekte.de am 6.01.2020

Ausbau St 2069 südl. AS Gilching



21