



INTERKOMMUNALES
KONZEPT
RAUM MÜNCHEN NORD
Siedlung • Freiraum • Mobilität

INTERKOMMUNALES VERKEHRSKONZEPT RAUM MÜNCHEN NORD

Abschlussbericht



Inhalt

Vorwort	2
Glossar	4
1. Resümee.....	6
2. Projektanlass und Projektziel.....	7
3. Grundlagen.....	13
4. Szenarien.....	20
5. Maßnahmen.....	25
5.1. Rahmenbedingungen.....	25
5.2. Maßnahmenbündel	28
5.3. Einzelmaßnahmen und Pilotprojekte	32
6. Verstetigung und Abschluss.....	44
Abbildungsverzeichnis	46
Anlagen	48

Vorwort

Die Herausforderungen im Bereich der Mobilitätsentwicklung im gesamten Großraum München sind vielseitig. Dies zeigt sich besonders im so genannten „Raum München Nord“ zwischen dem Flughafen sowie der Landeshauptstadt München.

Im Raum München Nord - der den Landkreis Dachau und Teile der Landkreise München und Freising sowie der Landeshauptstadt München umfasst - besteht eine hohe Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte sowie eine prognostizierte Wachstumsdynamik.

Für den Erhalt der Lebensqualität und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit müssen die verkehrlichen Probleme angegangen werden. Das bestehende Angebot an verkehrlichen Infrastrukturen kommt der Nachfrage nicht mehr nach, deshalb sind sowohl im ÖPNV als auch im Straßenverkehr die Kapazitätsgrenzen überschritten.

Aus diesem Grund haben die Landkreise Dachau, Freising und München sowie die Landeshauptstadt München gemeinsam ein ganzheitliches Konzept für die Region München Nord erstellt. Darin wurden - zusätzlich zur Verkehrsplanung - auch die Siedlungs- und Landschaftsplanung miteinbezogen.

Der vorliegende Ergebnisbericht sowie die von den beteiligten Landräten und (Ober-)Bürgermeistern unterzeichnete Abschlusserklärung zeigen einen Weg zur Verbesserung der Mobilität im Raum München Nord auf. Die beteiligten Kommunen gehen demnach mit neun ausgewählten Pilotprojekten voran und tragen ihren Anteil zur Problemlösung bei. Diese sollen möglichst kurzfristig realisiert werden, um den bereits laufenden Prozess der interkommunalen Zusammenarbeit zu verfestigen und erste konkrete Erfolge zu generieren.

Mit der Realisierung unserer Pilotmaßnahmen verknüpfen wir aber ebenso Forderungen an die übergeordneten politischen Ebenen. Damit das S-Bahn-System auch zukünftig als Rückgrat der Mobilität in und um München fungieren kann, braucht es eine verlässliche und kontinuierliche Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur. Gleichmaßen sehen wir in Radschnellverbindungen geeignete Angebote, um tägliche Pendlerstrecken schnell, bequem, sicher und direkt mit dem Fahrrad (auch über große Entfernungen hinweg) zurücklegen zu können. Eine Beschleunigung der Planungsprozesse und eine Ausstattung mit höheren Finanzmitteln sind hier fundamentale und notwendige Verbesserungen.

Diese Forderungen möchten wir exemplarisch dem Bericht voranstellen und hoffen auf die notwendigen Verbesserungen durch Freistaat bzw. Bund.

Wir sind überzeugt, mit unserer interkommunalen Zusammenarbeit, welche es in dieser Form und Intensität in der Region München bisher nicht gegeben hat, ein klares Statement zur Stärkung des Umweltverbunds zu setzen und werden beharrlich an der Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen und Forderungen arbeiten.

Josef Hauner
Landrat

Christoph Göbel
Landrat

Dieter Reiter
Oberbürgermeister

Stefan Löwl
Landrat

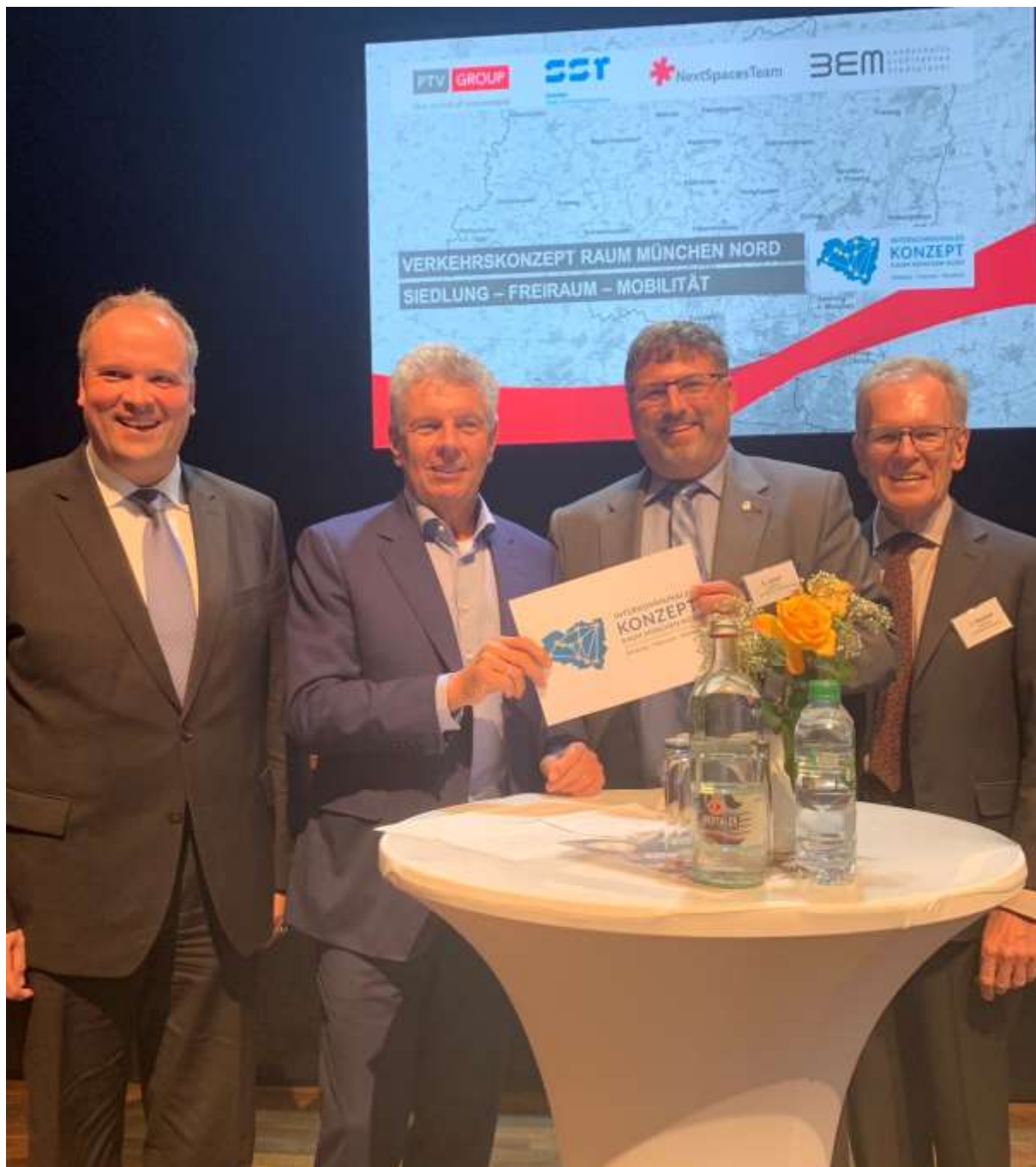


Abbildung 1 Josef Hauner, Christoph Göbel, Dieter Reiter und Stefan Löwl (v.l.n.r.) auf der Abschlussveranstaltung am 16. Oktober 2019

Glossar

Bike-and-Ride (B+R): B+R-Anlagen sind Verknüpfungspunkte zwischen Fahrrad und ÖPNV, an denen Abstellanlagen für Fahrräder in direkter Nähe zu Haltestellen des ÖPNV vorhanden sind. Dabei kann zwischen verschiedenen Grundtypen und Ausstattungsgraden von nicht überdachten Fahrradbügeln bis hin zu kostenpflichtigen, überwachten Abstellanlagen mit Service-Einrichtungen unterschieden werden.

Bundesverkehrswegeplan (BVWP): Der BVWP ist ein zentrales Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes. Er stellt die verkehrspolitischen Weichen für 10 bis 15 Jahre. In ihm werden Aus- und Neubauprojekte von Straßen, Schienen und Wasserstraßen des Bundes im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Analyse bewertet und priorisiert.

Erschließungsqualität: Mit der Erschließungsqualität des ÖPNV wird die Güte des Angebots beschrieben. Damit wird die Zugangszeit zur Haltestelle bezeichnet, die sich aus der Länge und der Qualität des Zugangsweges ergibt. Vereinfacht werden meist Haltestelleneinzugsbereiche definiert, welche insbesondere vom Verkehrsmittel abhängen.

Intermodalität: Intermodalität beschreibt die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel im Verlauf eines Weges. Dies trifft zu, wenn auf einem Arbeitsweg z.B. sowohl das Fahrrad für die Wegstrecke von Zuhause zur ÖPNV-Haltestelle genutzt als auch eine zweite Wegstrecke mit der Bahn von der Haltestelle zur Arbeit zurückgelegt wird.

Modal Split: Als Modal Split wird die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel bezeichnet. Meist wird die Anzahl der zurückgelegten Wege je Verkehrsmittel einander gegenübergestellt. Der Modal Split ist damit eine wichtige beschreibende Größe des Verkehrsverhaltens und Indikator des Verkehrsmittelwahlverhaltens.

Modellprognose: Zur Vorhersage der Entwicklung von Verkehrsströmen oder der Verkehrsnachfrage im Allgemeinen werden Prognosen erstellt. Im Rahmen von Verkehrsmodellen können Modellprognosen dazu dienen, zukünftige Be- und Auslastungen von Verkehrsinfrastrukturen zu ermitteln und frühzeitig Handlungsbedarfe zu erkennen.

Motorisierter Individualverkehr (MIV): Beim MIV benutzt der Nutzer ein Verkehrsmittel, das zum einen motorisiert ist und zum anderen privat zur Verfügung steht. Dazu zählen Pkw, Motorrad, Wohnmobil etc. Damit grenzt sich der MIV von kollektiv mitgenutzten Kraftfahrzeugen wie Bussen und Bahnen wie auch nicht-motorisiertem Individualverkehr mit Fußgänger, Radfahrer usw. ab.

Multimodalität: Multimodalität bezeichnet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel im Verlauf eines Zeitraums, in dem meist mehrere Wege zurückgelegt werden. Bei diesem Verkehrsverhalten ist der Nutzer z.B. am Montag mit Fahrrad und Bahn und Dienstag mit dem Pkw unterwegs. Intermodalität kann diese Form ergänzen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV): ÖPNV bezeichnet den öffentlichen und kollektiven Personenverkehr im Nahbereich und regionalen Kontext. Inbegriffen sind sowohl Angebote auf der Straße mit Linienbussen als auch auf der Schiene mit U-, S- und Regional-Bahnen sowie auf dem Wasser oder in der Luft.

On-Demand-Verkehre: Bedarfsverkehre, die „auf Bestellung“ oder „auf Abruf“ funktionieren, nennt man auch On-Demand-Verkehre. Der Nutzer bestellt via Anruf oder App eine Fahrt und bestimmt flexibel, aber in gewissen Grenzen, wann und wohin er fahren möchte. Es stellt ein bedarfsgesteuertes

im Flächenbetrieb verkehrendes Mobilitätsangebot dar, das räumlich und zeitlich ausschließlich auf Betriebszeiten und Geschäftsgebiete begrenzt ist, um ein möglichst flexibles Echtzeitangebot abseits des individuellen PKWs darzustellen. Das Angebot kann auch reguläre Angebote des ÖPNV-Angebots sinnvoll ergänzen oder je nach Nachfrage ersetzen.

Park-and-Ride (P+R): P+R-Anlagen sind Verknüpfungspunkte zwischen MIV und ÖPNV, an denen Parkplätze ebenerdig oder als Tiefgarage oder Parkhaus in direkter Nähe zu Haltestellen des ÖPNV vorhanden sind. P+R-Anlagen haben den Zweck, Pkw-Wege möglichst wohnortnah für Teilstrecken auf den ÖPNV zu verlagern und MIV-Fahrten insbesondere in Ballungsräumen und Zentren zu vermeiden.

Parkraummanagement: Management von Parkraum bezeichnet die Beeinflussung der Parkraumnutzung im zeitlichen und räumlichen Kontext. Mit Hilfe von baulichen, organisatorischen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen können Steuerungseffekte erzielt werden. Darunter zählen z.B. die Angebotssteuerung, das Parkraumbangebot, Informations- und Leitsysteme sowie Bewirtschaftung.

Schienenpersonennahverkehr (SPNV): Als SPNV wird der schienengebundene Teil des ÖPNV bezeichnet. Es handelt sich also um einen Teil des öffentlichen Personenverkehrs im Nahbereich und regionalen Kontext. Der Begriff umfasst daher neben S-Bahnen auch z.B. Regionalzüge.

Systembeschleunigung: Systembeschleunigung im Verkehr meint die Erhöhung der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit innerhalb eines Verkehrssystems. Dies kann durch bauliche, organisatorische und verkehrsrechtliche Maßnahmen erreicht werden. Am Beispiel des Radverkehrs erklärt, kann dies durch die Einrichtung von Radschnellwegen und Bevorrechtigungen an Kreuzungspunkten (z.B. Grüne Wellen) gelingen.

Überlastung: Im Verkehr wird die Überschreitung der Kapazität einer Strecke als Überlastung bezeichnet. Die Kapazität benennt die Anzahl an Fahrzeugen, die einen Straßenabschnitt unter den gegebenen örtlichen Umständen passieren können. Überlastungen führen im Straßenverkehr aufgrund von Staubildung zu Verlusten in der Reisezeit.

Umweltverbund: Als Umweltverbund wird die Gruppe der „umweltverträglichen“ Verkehrsmittel bezeichnet. Darunter fallen Fußgänger und Radfahrer als nicht motorisierte Verkehrsarten, öffentliche Verkehrsmittel des ÖPNV sowie auch andere Mobilitätsformen wie Car-Sharing.

Verkehrsmodell: Verkehrsmodelle bilden in eigenen computergestützten Programmen Verkehrsprozesse ab. Je nach Detailtiefe existieren mikroskopische (Detailbetrachtung weniger Strecken und Knotenpunkte) bis makroskopische (Betrachtung eines größeren Netzes für z.B. Regionen oder Bundesländer) Modelle. Mit Hilfe der Modelle können die Verkehrsnachfrage, Verkehrsflüsse und etwaige Änderungen im Verkehrsnetz oder der Verkehrsnachfrage abgebildet werden.

Verkehrssystem: Der Begriff des Verkehrssystems umfasst neben der Verkehrsinfrastruktur die notwendigen Verkehrsmittel, die transportierten Personen und Güter sowie auch die Aktivitäten, die die Verkehrsnachfrage erzeugen sowie Leitsysteme und verkehrsrechtliche Regelungen. Er wird für eine umfassende Beschreibung des Verkehrs in einem Raum oder eines Verkehrsträgers verwendet.

Vordringlicher Bedarf: Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des BVWP haben die höchste Dringlichkeitsstufe. Für diese Projekte werden prioritär Planungen vorgenommen und eine Umsetzung forciert. Beurteilungskriterien sind das Nutzen-Kosten-Verhältnis, die raumordnerische Bedeutung (Raumwirksamkeitsanalyse) und die Umweltrisiko- und FFH-Verträglichkeitseinschätzung (FFH = Flora – Fauna – Habitat).

1. Resümee

Mit dem „Interkommunalen Verkehrskonzept Raum München Nord“ wurden in einem bislang einzigartigen Prozess in intensiver Zusammenarbeit von Fachgutachtern und Oberbürgermeistern / Bürgermeisterinnen sowie weiterer Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen und der Landkreise Dachau, Freising und München sowie der Landeshauptstadt München die fachlichen Grundlagen geschaffen, um gemeinsam die verkehrlichen Herausforderungen in diesem dynamisch wachsenden Raum anzugehen. Nur mit dem hier initiierten interkommunalen Ansatz wird es gelingen, geeignete Maßnahmen zur Befriedigung der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse in der Region umzusetzen.

Wesentliche Ergebnisse des Verkehrskonzepts sind ein Maßnahmenkatalog mit über 90 Maßnahmen und neun Pilotprojekten. Die Pilotprojekte dienen der kurzfristigen Umsetzung und Verstetigung gemeinsamer Planungsansätze und Zusammenarbeitsprozesses im Raum München Nord. Der Katalog zeigt weitere vielfältige Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung des Verkehrssystems auf.

In der gemeinsam durch die Kommunalvertreter sowie die Landräte im Rahmen der öffentlichen Abschlussveranstaltung am 16. Oktober 2019 in Unterföhring unterzeichneten Abschlusserklärung zum „Interkommunalen Verkehrskonzept Raum München Nord“ (Abbildung 28) ist die Bereitschaft zur Verstetigung der interkommunalen Zusammenarbeit sowie Forderungen an die übergeordneten Stellen formuliert:

- Es wird gefordert, dass die erforderlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden u.a.
 - für eine hohe Attraktivität und Kapazität des SPNV
 - für die schnelle Realisierung von Rad(schnell)wegeverbindungen
- Es wird die Bereitschaft zur interkommunalen Zusammenarbeit für die kurzfristige Umsetzung der Pilotprojekte bestätigt
- Es wird die mittel- und langfristige Zusammenarbeit zur Bewältigung der verkehrlichen Herausforderungen mit den Maßnahmen des Verkehrskonzepts als Leitfaden vereinbart
- Es wird der Auftrag an die Steuerungsgruppe zur Erarbeitung eines Vorschlags zur Koordinierung und Verstetigung des Prozesses erteilt

2. Projektanlass und Projektziel

Der Raum München Nord, der die nördlichen Bezirke der Landeshauptstadt München sowie die umliegenden Städte und Gemeinden der Landkreise Dachau, Freising und München umfasst (Abbildung 2), ist geprägt durch ein deutlich überdurchschnittliches Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum, einhergehend mit einer zunehmenden Inanspruchnahme von weiteren Flächen und einem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu Lasten von Landschaft und naturschutzfachlich besonders wertvollen Freiflächen. Auch in Zukunft ist für diesen Raum mit einem dynamischen Wachstum zu rechnen. Beispielhaft sind hier die geplanten Siedlungsentwicklungen im Münchner Nordosten, Dachau, Freising sowie Garching und Unterschleißheim zu nennen. Darüber hinaus ist der Raum stark geprägt durch die Ansiedlung und die Entwicklung des Flughafens im Erdinger Moos.

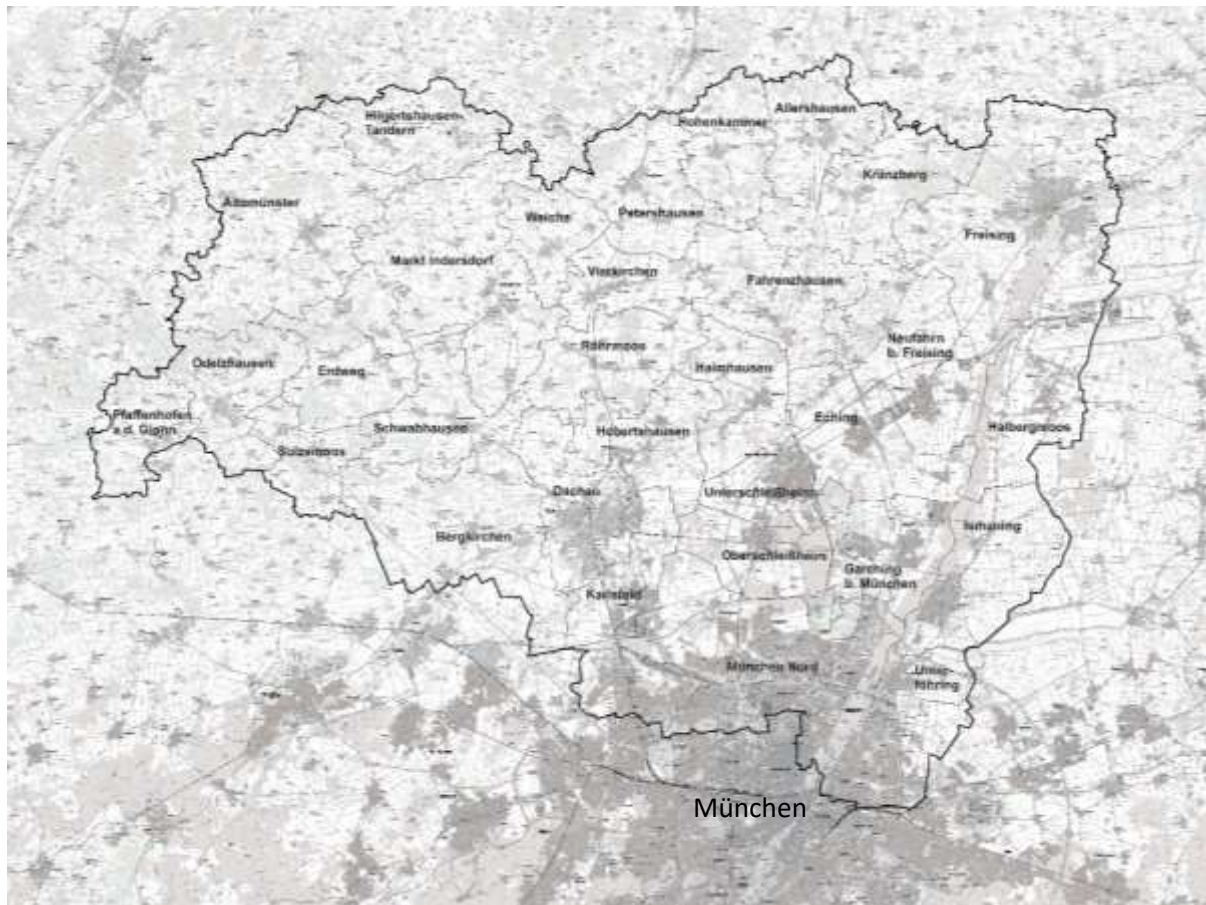


Abbildung 2 Projektraum des „Interkommunalen Verkehrskonzepts Raum München Nord“

Um die Herausforderungen hinsichtlich zunehmender Mobilitätsbedürfnisse bewältigen zu können, wurde durch die Städte und Gemeinden der Wille zum gemeinsamen Handeln formuliert und ein Prozess zur interkommunalen Zusammenarbeit initiiert. In einer Verkehrskonferenz am 2. Dezember 2015 wurde die Dachauer Erklärung (Abbildung 3) verabschiedet, in welcher Motivation und Ziel der interkommunalen Zusammenarbeit skizziert sind:

Stetig zunehmender Mobilitätsbedarf und Individualverkehr, Nutzungskonkurrenz zwischen den Verkehrsträgern im Straßenraum sowie bei nahezu allen Infrastrukturvorhaben in der Fläche und die fehlende oder schleppende Umsetzung von Schienen- und Straßenverkehrsprojekten bei gleichzeitig stetigem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum sind die zentralen planerischen Herausforderungen im Münchner Norden und den anschließenden Kommunen.

Jegliche individuellen Lösungsansätze haben in diesem Verdichtungsraum Auswirkungen auf die gesamte Region und können nur in enger interkommunaler Abstimmung sinnvoll gefunden und realisiert werden.

Die unterzeichnenden Kommunen beabsichtigen daher zur Bewältigung der Verkehrsprobleme zukünftig noch enger zusammen zu arbeiten. Gemeinsam soll hierzu ein interkommunaler Prozess angestoßen werden, um nachhaltige abgestimmte Lösungsansätze und Maßnahmen für die verkehrlichen Herausforderungen im Münchner Norden sowie den anschließenden Kommunen zu erarbeiten.

Abbildung 3 Dachauer Erklärung vom 2. Dezember 2015

Anfang 2018 begann die Arbeit am „Interkommunalen Verkehrskonzept Raum München Nord“, das die Dachauer Erklärung in konkrete Maßnahmen für eine speziell im Verkehr nachhaltig aufgestellte Region übersetzt. Das Verkehrskonzept wurde in einem einzigartigen Prozess in intensiver Zusammenarbeit mit einer projektbegleitenden Steuerungsgruppe und 30 Kommunen der Landkreise Dachau, Freising und München sowie der Landeshauptstadt München über einen Projektzeitraum von März 2018 bis Oktober 2019 entwickelt (Abbildung 4). Im Rahmen von vier ganztägigen Workshops wurden zusammen mit Bürgermeistern, Vertreterinnen und Vertretern der Kommunen, Kreise und Bezirksausschüsse in intensiver Arbeit und Diskussionen mit dem Gutachterteam Ergebnisse und fachliche Inputs im Detail ausgearbeitet. Das Gutachterteam setzt sich zusammen aus einem interdisziplinären Team aus Freiraum- (BEM Landschaftsarchitekten und Stadtplaner, München), Siedlungs- (SSR Schulden Stadt und Raumplanung, Dortmund) und Verkehrsplanern (PTV Transport Consult GmbH, Karlsruhe). Der Prozess samt Workshops wurde von einem Moderationsbüro (Next Spaces Team, München) begleitet.



Abbildung 4 Kennzahlen des Interkommunalen Verkehrskonzepts

Der Erstellungsprozess des Verkehrskonzepts gliedert sich in drei Bearbeitungskomplexe (Abbildung 5):

- Analyse der Grundlagen mit dem Ziel der gemeinsamen Definition der Schwerpunkte zukünftiger Verkehrsentwicklung,
- Entwicklung von Szenarien mit dem Ziel zur gemeinsamen Findung eines Zukunftsbilds für den Gesamttraum und
- Definition von Maßnahmen mit dem Ziel der gemeinsamen kurzfristigen Umsetzung von Pilotprojekten als Startprogramm zur interkommunalen Zusammenarbeit und eines mittel- bis langfristigen Planungsleitfadens.

Die Erarbeitung erfolgte jeweils in einem partizipativen Prozess bestehend aus gutachterlichen Inputs, die in die interkommunalen Workshops zur Diskussion der Ergebnisse gegeben wurden. Ziel und Ergebnis einer jeden Projektphase war es, sich zusammen mit allen Kommunen auf eine Übereinkunft zum weiteren Vorgehen mit konkreten Ergebnissen und Arbeitsaufträgen zu verständigen.

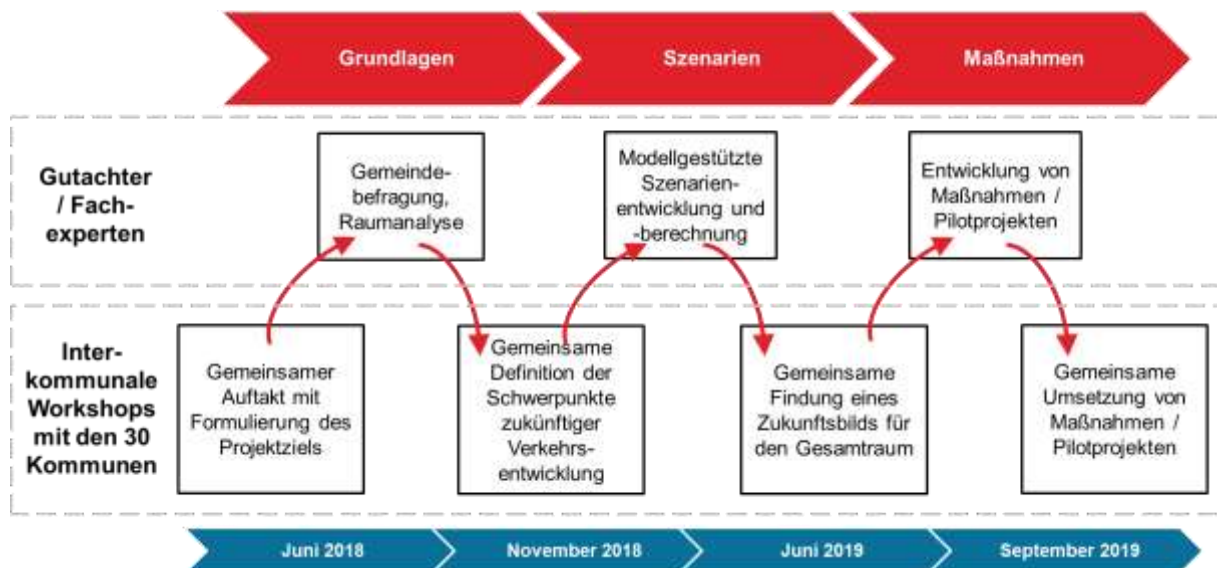


Abbildung 5 Der Prozess des Interkommunalen Verkehrskonzepts

Die im Rahmen des Konzeptes durchgeführte Gemeindebefragung wurde im Workshop der Grundlagenebene vorgestellt. Die Befragung gab den Kommunen die Möglichkeit, direkt zu Beginn die aus ihrer Sicht relevanten Herausforderungen, Ziele und Maßnahmenansätze für die Bereiche Verkehr, Siedlung und Freiraum zu formulieren. Die Ergebnisse stellten eine wichtige Datengrundlage für den Projektprozess dar. Wichtigstes Ergebnis ist, dass sich die Kommunen im Projektgebiet eine stärkere interkommunale Zusammenarbeit bei Infrastrukturmaßnahmen wünschen, um den bestehenden Herausforderungen angemessen begegnen zu können und so eine Lösung der verkehrlichen Probleme herbeizuführen (Abbildung 6). Nur durch eine intensive interkommunale Zusammenarbeit kann es auch gelingen, bei der Landespolitik Gehör zu finden, so dass Rahmenbedingungen im Interesse des Projektraums verändert werden können. Damit besteht seitens der Kommunen ein großer Rückhalt für die Dachauer Erklärung. Von Seiten der Kommunen wurde aber auch deutlich gemacht, dass dabei die kommunale Individualität und Identität gewahrt bleiben müssen.



Abbildung 6 Kommunen wünschen eine stärkere interkommunale Zusammenarbeit

Der im Auftaktworkshop gemeinsam formulierte Arbeitsauftrag an das interkommunale Konzept war, in einer integrierten Betrachtung erstens kurzfristige Maßnahmen als Pilotprojekte zur sofortigen Umsetzung sowie zweitens einen mittel- und langfristig umzusetzenden umfassenden Maßnahmenkatalog zu entwickeln. Verkehrliche Maßnahmen sollten dabei im Zusammenspiel mit Siedlung und Freiraum betrachtet werden. Die Vertreter der Kommunen vergaben klare inhaltliche Aufträge an die Gutachter. Die Projekte sollen auf der einen Seite konkret und realisierbar sein, auf der anderen Seite sollen im Projektergebnis visionäre und mutige Lösungen stehen.



Abbildung 7 Diskussionsrunde auf dem zweiten Workshop der Grundlagenebene im November 2018

Bei den beteiligten Kommunen besteht zudem Einigkeit darin, dass einer Verbesserung der Verkehrssituation alternative Ansätze, wie zum Beispiel die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Öffentlicher Verkehr und Radverkehr) mit der Verbesserung und Verknüpfung von Mobilitätsangeboten sowie einem besseren Informationsangebots bedürfen (Abbildung 8). Für die Region erreicht werden kann dies nur durch eine stärkere interkommunale Abstimmung in der Verkehrsplanung. Zudem sind in der Siedlungs- und Freiraumplanung abgestimmte Entwicklungsansätze erforderlich. Dem hohen Nachfragedruck hinsichtlich Wohn- und Gewerbeflächen ist mit Nachverdichtung und urbanen Nutzungsstrukturen, anstatt einer Ausweitung in die Fläche zu begegnen. Bestehende Freiräume sind einerseits zu schützen und andererseits sind Freizeit- und Naherholungsmöglichkeiten auszubauen.

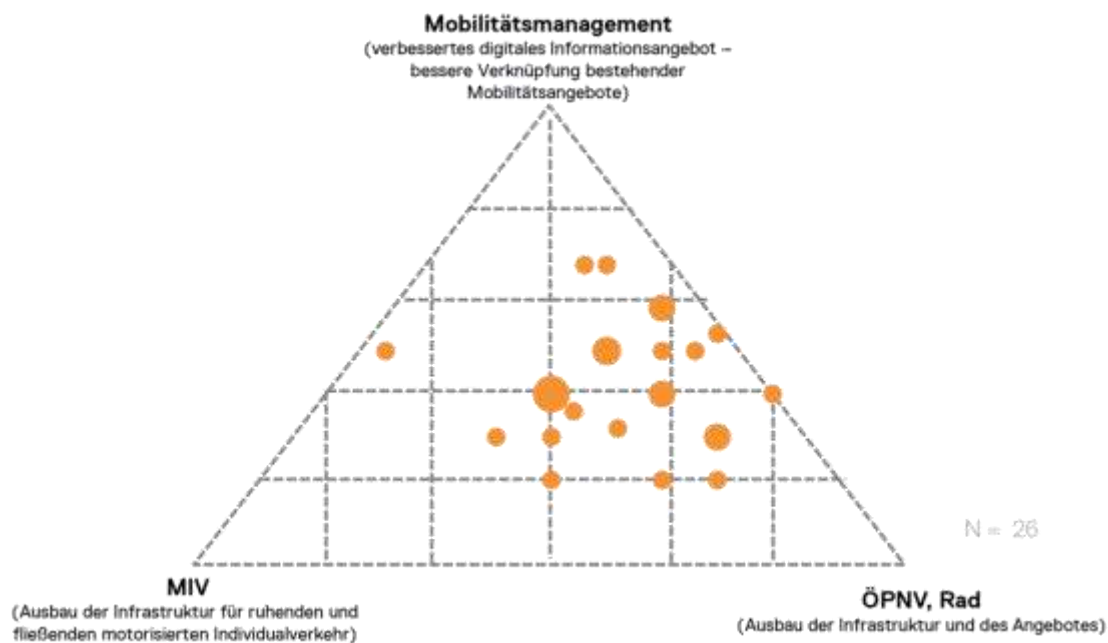


Abbildung 8 Schwerpunkt zukünftiger Verkehrsentwicklung aus Sicht der Kommunen

Zusammengefasst bestehen aus Sicht der Kommunen im Rahmen des „Interkommunalen Verkehrskonzepts Raum München Nord“ folgende Herausforderungen und Ziele für die Themen Verkehr sowie Siedlung und Freiraum:

Verkehr

- Stärkere interkommunale Abstimmung der Verkehrsplanung
- Stärkere Verknüpfung der vorhandenen Mobilitätsangebote
- Ausbau nachhaltiger Mobilitätsangebote

Siedlung

- Stärkere interkommunale Abstimmung der Siedlungsentwicklung
- Hoher Marktdruck hinsichtlich Wohn- und Gewerbeflächen
- Höhere Dichte und urbane Nutzungsstrukturen

Freiraum

- Stärkere interkommunale Abstimmung der Freiraumentwicklung
- Ausbau Freizeit- und Naherholungsmöglichkeiten
- Stärkere Berücksichtigung von Fuß- und Radwegen

3. Grundlagen

Eine detaillierte Raumanalyse der Bestandssituation des Verkehrssystems sowie der Freiraum- und Siedlungsplanung zeigte ein differenziertes Bild des Projektraums. Für die verkehrlichen Analysen wurde das Landesverkehrsmodell Bayern verwendet. Modellauswertungen zeigen, dass das Straßennetz im Raum München Nord heute gerade auf den Hauptachsen sehr stark ausgelastet und teilweise überlastet ist (Abbildung 9). Hieraus resultierende Auswirkungen schlagen sich negativ auf die Lebensqualität, die Umwelt und das Klima, zum Beispiel infolge von Rückstaubildung sowie höheren Luftschadstoff- und Klimagasemissionen, nieder.

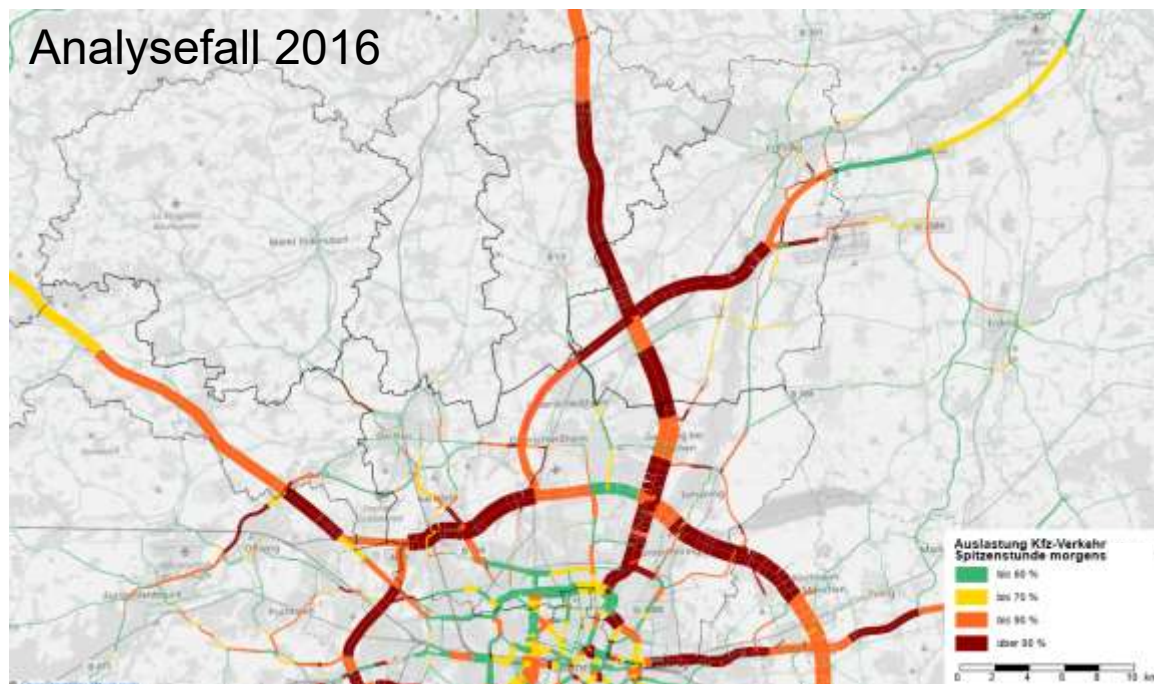


Abbildung 9 Überlastung des Straßennetzes im Analysefall 2016 (Landesverkehrsmodell Bayern)

Wie in den vorangegangenen Jahren ist auch für die kommenden Jahre mit einem stetig zunehmendem Mobilitätsbedarf aufgrund eines weiteren Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums zu rechnen. Im Falle unveränderter Rahmenbedingungen wird sich dies in einer weiteren Zunahme des motorisierten Individualverkehrs niederschlagen. Die aktuell bereits bestehende Nutzungskonkurrenz zwischen den Verkehrsarten auf den Straßen im Projektraum wird sich weiter intensivieren.

Die Prognose im Landesverkehrsmodell Bayern für das Jahr 2030 (Abbildung 10) zeigt, dass auch in Zukunft trotz weiterer Ausbauvorhaben der Straßeninfrastruktur keinerlei Verbesserungen im Vergleich zur heutigen Situation zu erwarten sind. In dieser Prognose sind zahlreiche Neu- und Ausbaumaßnahmen im Bundesfernstraßennetz sowie im regionalen Straßennetz berücksichtigt. Hinzu kommt, dass auf übergeordneter Ebene Schienen- und Straßenverkehrsprojekte nur schleppend umgesetzt werden.

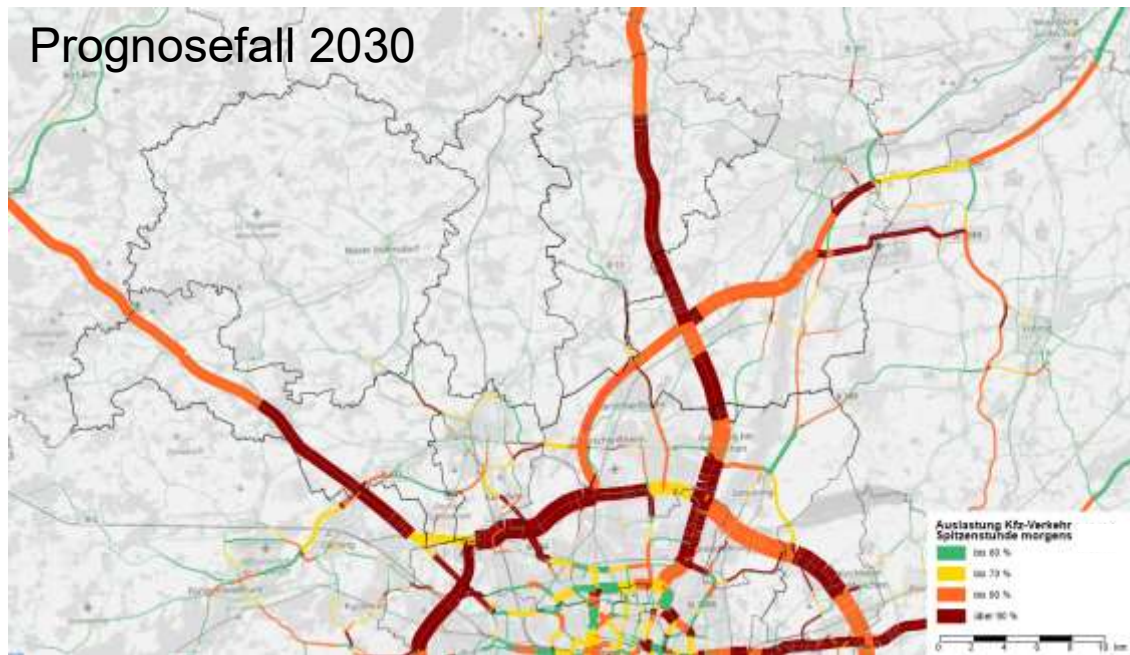


Abbildung 10 Überlastung des Straßennetzes im Prognosefall 2030 trotz Neu- und Ausbaumaßnahmen der Straßeninfrastruktur (Landesverkehrsmodell Bayern)

Die zusätzlich zur Verfügung stehenden Kapazitäten werden infolge des hohen Nachfragedrucks aufgefüllt mit der Folge einer vergleichbaren Auslastungssituation gegenüber der heutigen Situation. Eine Verbesserung der Situation bedarf folglich alternativer Ansätze, die weder auf individuelle oder egoistische Lösungsansätze im Verdichtungsraum abzielen und Auswirkungen auf die gesamte Region haben können. Ziel muss es sein, die bestehenden Probleme in einem engen interkommunalen Prozess zu lösen. Als zu präferierende Lösungsansätze sind Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds mit der Verknüpfung von weiteren Mobilitätsangeboten zu sehen.

Zudem zeigt die Analyse der Verkehrsströme im Projektraum (Abbildung 11), dass große Teile des motorisierten Individualverkehrs von der Bevölkerung des Projektraums selbst induziert werden. Diese Verkehre lassen sich durch geeignete Maßnahmen im Untersuchungsraum direkt beeinflussen und auf andere Verkehrsarten wie den ÖV und das Rad verlagern. 45 % der Pkw-Fahrten haben ihren Start und ihr Ziel innerhalb des Projektraums (Binnenverkehr), 43 % der Fahrten starten oder enden im Projektraum und nur 12 % nutzen ihn als Transitraum. Zum anderen sind zwei Drittel aller Pkw-Fahrten im Projektraum privat (inklusive Pendlerverkehre) und lokal. Ein Drittel der Fahrten sind dienstliche und externe Verkehre.

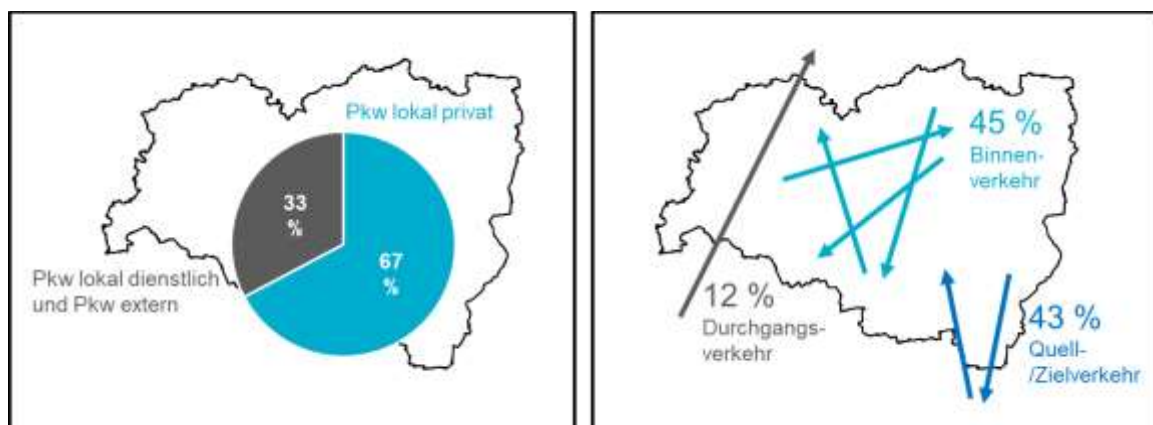


Abbildung 11 Großteil des Verkehrs wird vom lokalen privaten Verkehr verursacht

Neben der Betrachtung der Auslastung der Verkehrsinfrastruktur ist eine integrierte Analyse der bestehenden Infrastruktur in Zusammenhang mit den Themen Siedlung und Freiraum unerlässlich. Der Verkehr wird durch die Siedlungsentwicklung beeinflusst, während der Schutz des Freiraums Restriktionen setzt (Abbildung 12). Der Projektraum weist räumlich unterschiedliche Qualitäten an regionalen Verkehrsinfrastrukturen auf. Von besonderer Relevanz sind die überregionalen Verbindungen. Neben den Autobahnen zählen hierzu auch die Trassen des Schienenpersonennahverkehrs (insbesondere S-Bahn und Regionalbahn). Somit unterscheiden sich die Voraussetzungen für das Mobilitätsverhalten und die Potenziale der Verkehrsentwicklung im Projektraum deutlich. Zudem sind der Siedlungsdruck sowie der Wunsch nach Entwicklung unterschiedlich ausgeprägt. Neben stark wachsenden Räumen stehen Räume mit stagnierenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen. Die schützenswerten Räume konzentrieren sich darüber hinaus dort, wo auch große Siedlungsflächen und Entwicklungsbedarfe sind. Diesen Nutzungskonflikt gilt es zu verstehen und aufzulösen.

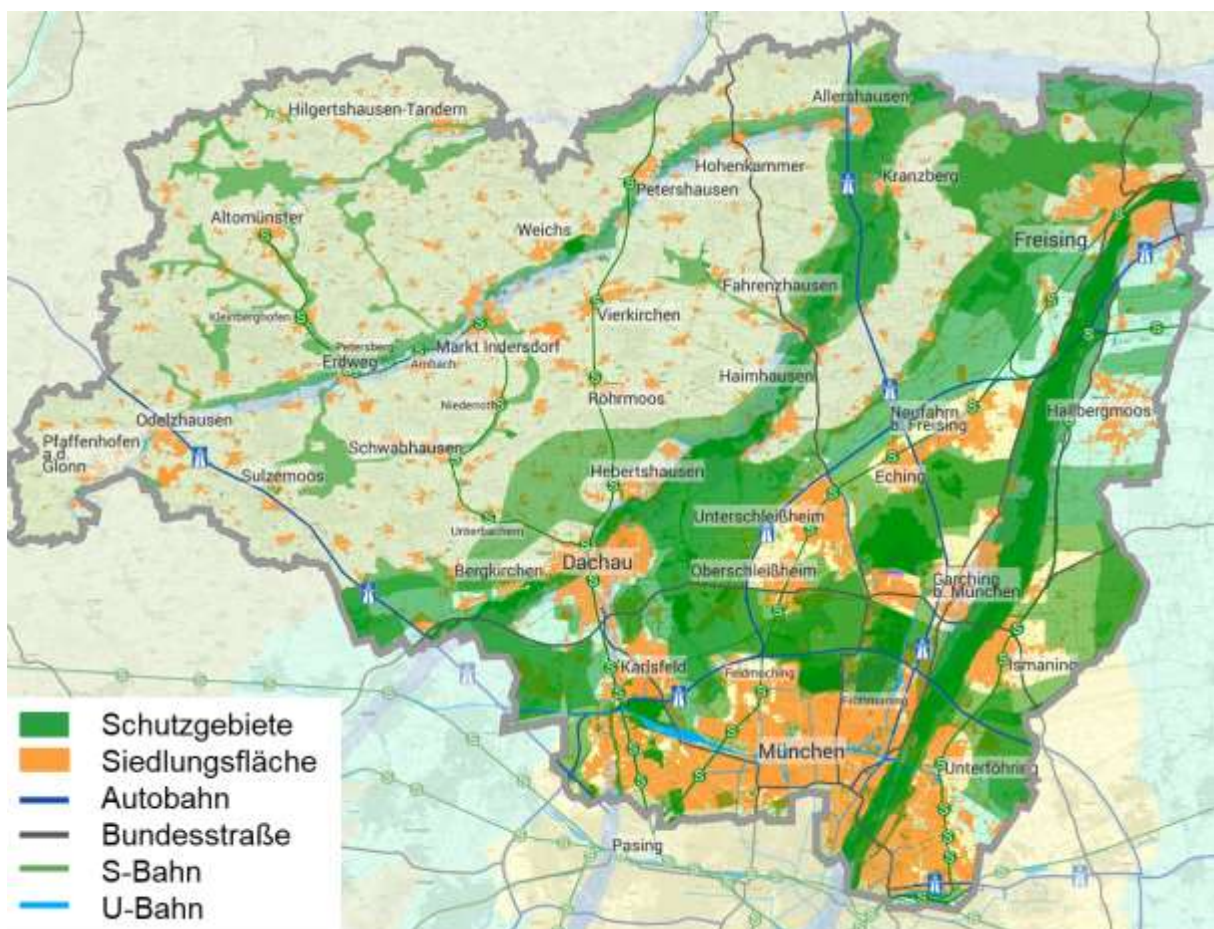


Abbildung 12 Verkehr wird durch die Siedlungsentwicklung beeinflusst, der Schutz des Freiraums setzt Restriktionen

Für ein besseres Raumverständnis und die Ermöglichung einer spezifischeren Planung wurde der heterogene Projektraum in sechs Teilräume aufgeteilt (Abbildung 13). In diesen sechs relativ homogenen Räumen wurden die Themen Verkehr, Siedlung und Freiraum integrativ bearbeitet, da sie

- ähnliche Stärken und Schwächen aufweisen,
- sowie gemeinsame Aufgaben und Entwicklungsansätze haben.

Die Räume stellen jedoch keine Denkgrenzen dar, sondern dienen als Handwerkszeug, um in allen Projektphasen spezifischer auf die einzelnen Charakteristika eingehen zu können.



Abbildung 13 6 homogene Teilräume für ein besseres Raumverständnis und eine spezifischere Planung

Raum 1, Raum 2, Raum 3 und Raum 4 haben zwar eine heterogene regionale Erschließungsqualität mit dem SPNV, weisen aber alle eine geringere Siedlungsdichte auf und können damit als ländlich geprägte Räume charakterisiert werden.

Raum 5 und Raum 6 besitzen eine gute regionale Erschließungsqualität mit dem SPNV, bei einer hohen Siedlungsdichte mit starkem Wachstum. Dies steht im Konflikt mit einer nahezu relevant hohen Dichte an geschützten Flächen. Die Räume können als städtisch-urbane Räume gekennzeichnet werden.

In den folgenden Grafiken sind die sechs Teilräume im Hinblick auf die drei Themen Verkehr, Siedlung und Freiraum beschrieben und bewertet:

Teilraum 1: Raum mit Autobahn - aber ohne Schienenanschluss

Verkehr + Autobahn-Anschluss mit Direktanbindung nach München und Augsburg - Fehlender SPNV-Anschluss, keine attraktive ÖV-Verbindung nach München - Eingeschränkte ÖV-Erreichbarkeit in die Nachbargemeinden	Siedlung ■ Dünn besiedelter Raum mit Kleinzentren ■ Moderate Bevölkerungs- und teils hohe Beschäftigtenzunahme
	Freiraum ■ Wertvolle Landschaftsräume in unmittelbarer Nachbarschaft von intensiver Gewerbe- und Wohnflächenentwicklung

Teilraum 2: Ländlicher Raum mit unattraktivem Schienenanschluss

Verkehr + Keine Überlastung der Verkehrsinfrastruktur + SPNV-Anschluss nach München - Mangelhafte Anbindung der Ortsteile an die Hauptorte - SPNV-Anschluss wegen Linienführung nur mäßig attraktiv - Fehlende Querverbindungen	Siedlung ■ Disperse Raum- und Siedlungsstruktur mit geringer Dichte ■ Moderate Bevölkerungs- und geringe Beschäftigtenzunahme
	Freiraum ■ Geringer Anteil an geschützten Flächen ■ Keine großen Störungen

Teilraum 3: Geringe Siedlungsdichte entlang attraktiver Schienenachse

Verkehr

- + Attraktiver SPNV-Anschluss nach München und Dachau
- + SPNV-Haltestellen als attraktive Umsteigepunkte
- Fehlende Querverbindungen
- Verkehrsbelastungen durch Durchgangs-verkehr

Siedlung

- Siedlungsachse an Schiene als Verdichtungsraum
- Moderate Bevölkerungs- und geringe Beschäftigtenzunahme

Freiraum

- Landschaft und Landwirtschaft prägen den Raum
- Keine großen Störungen

Teilraum 4: Raum mit Dorfstruktur zwischen zwei Schienenachsen und Autobahnanschluss

Verkehr

- + Autobahn-Anschluss mit Direktanbindung nach München und Ingolstadt
- Keine SPNV-Erschließung
- Fehlende ÖV-Erreichbarkeit der Mittel- / Oberzentren
- Fehlende Querverbindungen (zur Schiene)

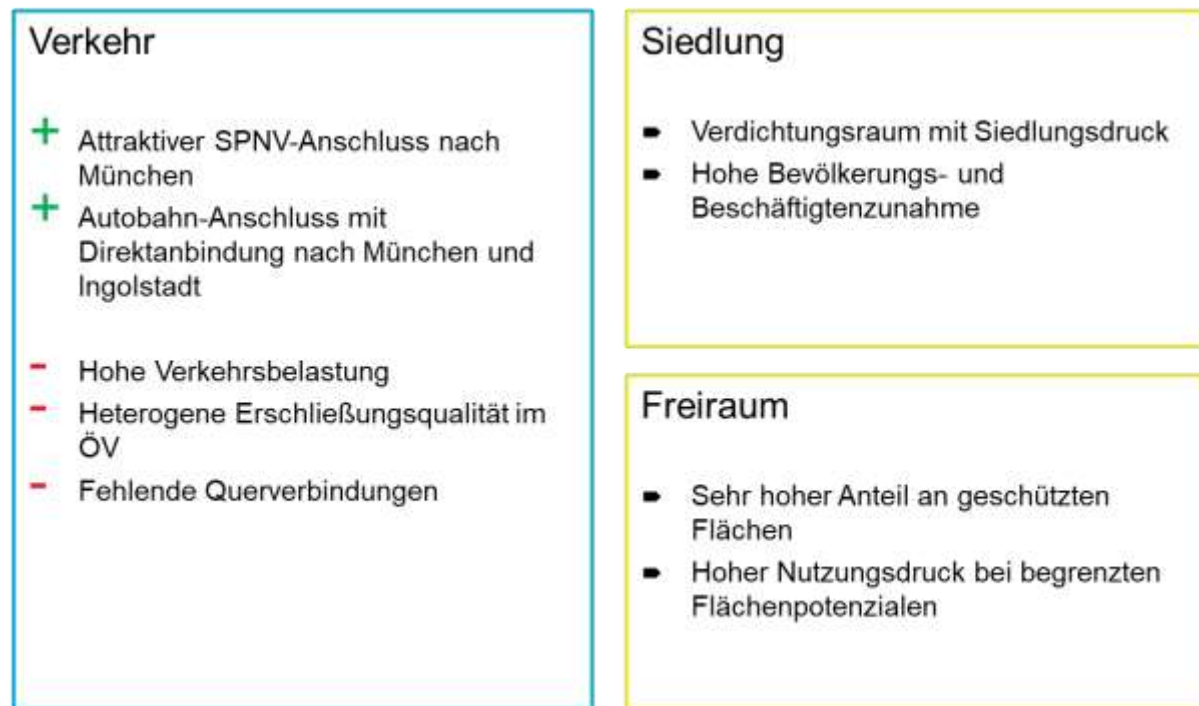
Siedlung

- Ländliche Siedlungsstruktur mit geringer Dichte
- Moderate Bevölkerungs- und geringe Beschäftigtenzunahme

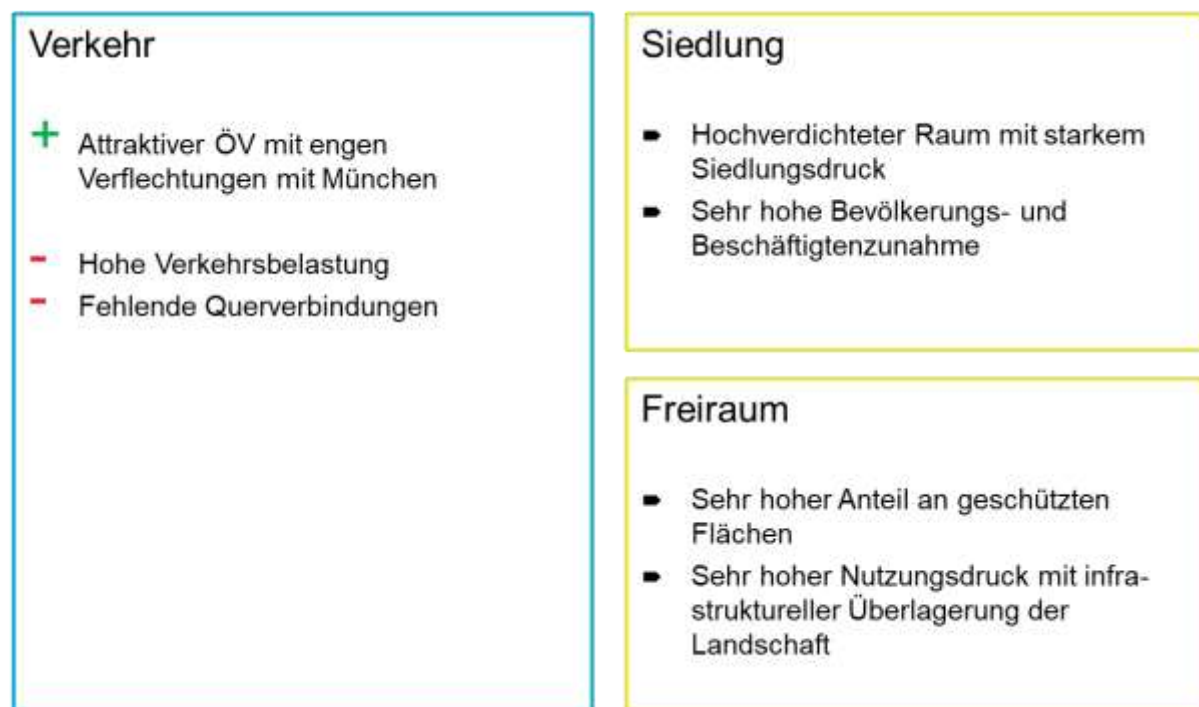
Freiraum

- Hoher Anteil an geschützten Flächen
- Schutz und Qualifizierung der Landschaft

Teilraum 5: Verdichteter Raum mit starkem Wachstum und attraktiver Schienenanbindung



Teilraum 6: Hochverdichteter Raum mit starkem Wachstum und enger Verflechtung mit München



Die detaillierte Raumanalyse der Bestandssituation zeigt eine sehr starke Auslastung und eine teilweise Überlastung des Straßennetzes. Aufgrund eines weiteren Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums ist zukünftig mit einem stetig zunehmenden Mobilitätsbedarf zu rechnen. Diesen Herausforderungen ist aufgrund der Heterogenität des Projektraums in den einzelnen Teilräumen mit teilweise unterschiedlichen Lösungen zu begegnen. Trotzdem ist ein gemeinsamer Ansatz mit einer einheitlichen Entwicklungsrichtung wichtige Grundlage der zukünftigen Entwicklung.

4. Szenarien

Durch die Gutachter wurden vier aufeinander aufbauende Szenarien zum Beleuchten möglicher Entwicklungsrichtungen aufgezeigt. Diese unterscheiden sich in ihrer Intensität bezüglich der Umsetzung von progressiven Verkehrsmaßnahmen (z.B. hinsichtlich der Förderung des Umweltverbunds). Allen Szenarien gemein ist die Tatsache, dass über die in der Landesprognose 2030 vorgesehenen Aus- und Neubaumaßnahmen keine weiteren kapazitätssteigernden Maßnahmen im Straßennetz für den motorisierten Individualverkehr enthalten sind. Eine Übersicht über den Szenarienaufbau zeigt Abbildung 14.

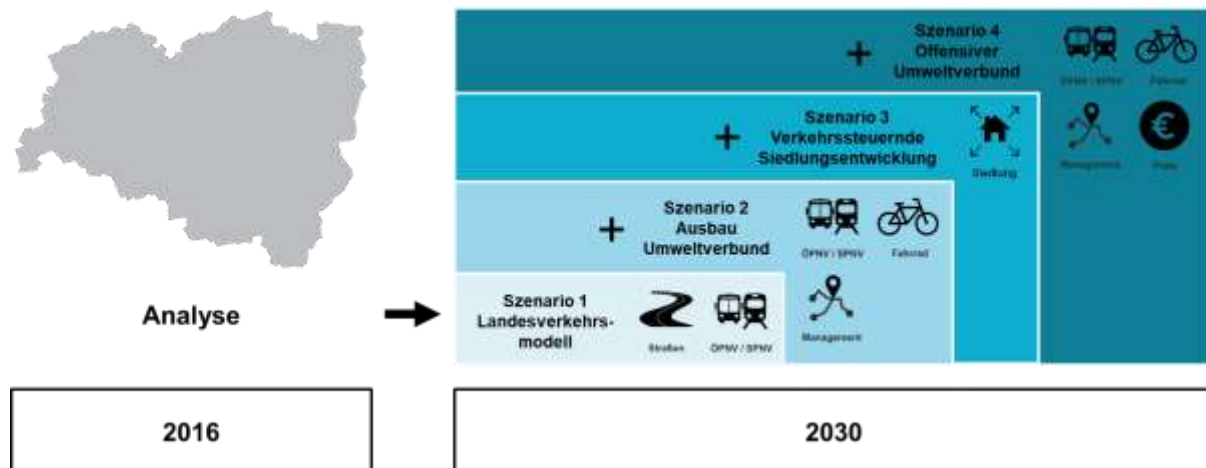


Abbildung 14 Szenario 4 als gemeinsames Zukunftsbild

- Szenario 1 „Landesverkehrsmodell“ enthält die in der Landesprognose 2030 bereits vorgesehenen Aus- und Neubaumaßnahmen für den motorisierten Individualverkehr sowie im ÖPNV bzw. SPNV. Darunter fallen v.a. Kapazitätserweiterungen im Autobahnnetz oder Ortsumfahrungen, die im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 enthalten sind.
- Szenario 2 „Ausbau Umweltverbund“ setzt auf einen verstärkten Ausbau des ÖPNV bzw. SPNV mit zusätzlichen Linienverbindungen im regionalen Busverkehr. Darüber hinaus werden verstärkt Maßnahmen zur Attraktivierung des Radverkehrs mit Radschnellwegen sowie des Verkehrsmanagements mit einer besseren Verknüpfung der Verkehrsarten vorgesehen.
- Szenario 3 „Verkehrssteuernde Siedlungsentwicklung“ zeigt auf, wie durch eine verkehrssteuernde Siedlungsentwicklung – durch eine Konzentration des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzuwachses entlang der Schienenachsen – die verstärkte Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel unterstützt werden kann.
- Szenario 4 „Offensiver Umweltverbund“ beinhaltet die weitreichendsten Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds, die über die Maßnahmen der anderen Szenarien weit hinausgehen. Dies beinhaltet eine konsequente Stärkung des ÖPNV / SPNV sowie des Radverkehrs als eine wesentliche Voraussetzung zur Reduzierung des Pkw-Verkehrs im Raum München Nord. Dazu zählen der Ausbau in der Fläche, Achsen zur Verknüpfung mit Haltestellen, Taktverdichtung im SPNV sowie der Aufbau von Mobilitätsstationen und Bau von Radschnellwegen, insbesondere für Pendler. Maßvolle Restriktionen für den Pkw-Verkehr sind zur Unterstützung der Maßnahmen im Umweltverbund erforderlich, wie auch die Steuerung der Siedlungsentwicklung entlang der Schienenachsen zusammen mit einer Qualifizierung und dem Ausbau von Freiräumen.

							
		Siedlung	Straßen	ÖPNV / SPNV	Fahrrad	Management	Preis
2016	Analyse	○	○	○	○	○	○
Szenarien 2030	Landesverkehrsmodell	○	+	+	○	○	○
	Ausbau Umweltverbund	○	+	++	+	+	○
	Verkehrssteuernde Siedlungsentwicklung	+	+	++	+	+	○
	Offensiver Umweltverbund	+	+	+++	++	++	+

Abbildung 15 Szenario 4 „Offensiver Umweltverbund“ enthält weitreichende Maßnahmen in allen Bereichen

In seiner verkehrlichen Wirkung – die unter Zuhilfenahme des Landesverkehrsmodells Bayern berechnet wurde – wird in diesem Szenario die maximale Entlastungswirkung für den Gesamttraum erzielt. Der Kfz-Anteil am Modal-Split kann um 7 Prozentpunkte auf 52% im Vergleich zum Grundszenario 2030 ohne Maßnahmen reduziert werden. Der Anteil des ÖV nimmt um 4 Prozentpunkte auf 28% zu, der des Radverkehrs um 3 Prozentpunkte auf 20% (Abbildung 16).

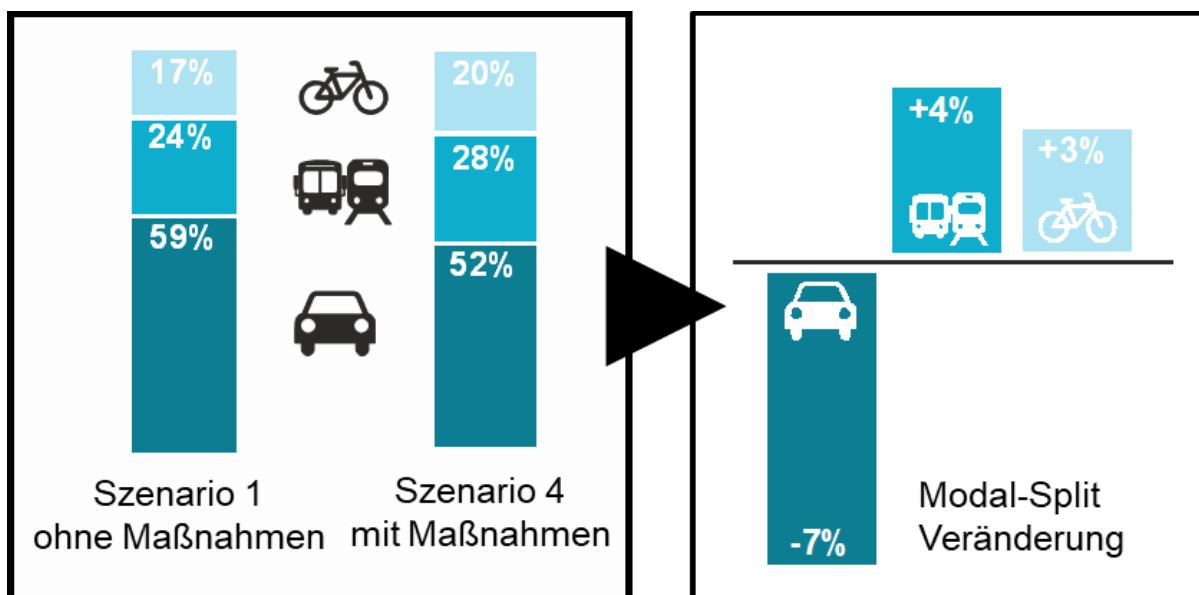


Abbildung 16 Szenario 4 mit hoher verkehrlicher Wirkung und modaler Verlagerung, weg vom Pkw (Landesverkehrsmodell)



Abbildung 17 Diskussionsrunde auf dem dritten Workshop der Szenarioebene im Juni 2019

Die Vertreterinnen und Vertreter der beteiligten Kommunen diskutierten im dritten ganztägigen Workshop über die vier vorgeschlagenen Szenarien. Sie verständigten sich mit breiter Zustimmung auf das weitreichendste Szenario 4 „Offensiver Umweltverbund“. In der Diskussion wurde deutlich, dass die Kommunen weitreichende, progressive Maßnahmen für zwingend erforderlich halten, um nachhaltig eine Verbesserung der verkehrlichen Situation im Raum München Nord erreichen zu können. Auf Grund der Heterogenität des Projektraums bedürfen die in Szenario 4 definierten Maßnahmen einer unterschiedlichen Schwerpunktsetzung in den ländlich geprägten Teilräumen (Räume 1 bis 4) auf der einen Seite und den städtisch-urban geprägten Räumen (Raum 5 und 6) auf der anderen Seite.

Ländliche Teilräume (Raum 1 bis 4)

Die größte Stellschraube in den ländlichen Kommunen ist die stärkere Verknüpfung mit den S- und Regionalbahnen. Zu besserer Erreichbarkeit dieser SPNV-Achsen sollen insbesondere tangentielle ÖV-Verbindungen geschaffen oder ausgebaut werden. Angegliedert an die Schienenachsen ist eine bessere Verknüpfung der Verkehrsarten, insbesondere mit einer Erweiterung der P+R- sowie B+R-Stationen an den Haltepunkten des SPNV, elementar. Der Radverkehr kann gestärkt werden, indem das allgemeine Radwegenetz innerhalb der Kommunen sowie auch auf regionalen Verbindungen flächig ausgebaut wird. Die Maßnahmen zielen vor allem auf eine Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs, der im ländlichen Raum als Transitraum besonders hoch ist.

Maßnahmen der Siedlungsentwicklung können ebenfalls dazu dienen, Verkehr zu reduzieren. Der Fokus der Siedlungsentwicklung auf die Innenentwicklung und Kernorte ist im ländlichen Raum ebenso wichtig wie die Gewerbeentwicklung an verkehrlichen Infrastrukturen, bevorzugt des SPNV, auszurichten. Außerdem gilt es, einen Lastenausgleich zwischen den Räumen 1-2-3 im Rahmen von Wohnungsbau- und Gewerbeflächenentwicklungen herzustellen. In den vom tertiären Hügelland geprägten Räumen sollten die Fuß- und Radwege zusammen mit schutzwürdigen Landschaftsbereichen im großräumigen Netzzusammenhang und der Topografie aufgebaut werden. Attraktive Blicke sind auf landschaftliche und kulturhistorische Merkmale zu lenken.



Abbildung 18 Ländliche Kommunen: Verknüpfung mit dem SPNV, Innenentwicklung stärken und Fuß- und Radwege besser vernetzen

Städtisch-urbane Teilräume (Raum 5 und 6)

Ansatzpunkte für die städtisch-urban geprägten Räume (Raum 5 und 6) liegen in der massiven Stärkung des ÖV mit einer Verdichtung des Angebots und der Schaffung weiterer bestehender schneller ÖV-Verbindungen. Auf Grund der hohen Verdichtung sollten Orte stärker dezentral organisiert und die Ausrichtung des gesamten Raums auf München reduziert werden. Neben dem Bau von Radschnellwegen sind auch gut erreichbare P+R- und B+R-Stationen wichtig. Bei der Reduzierung des Kfz-Verkehrs ist auch über restriktive Maßnahmen nachzudenken.

Auf Seiten der Siedlungsplanung gilt es, die Nachverdichtung maßvoll voranzutreiben sowie Wachstum zu begleiten und interkommunal zu steuern. Bei gleichzeitiger stärkerer Nutzungsmischung wird das Prinzip der Stadt der kurzen Wege gefördert. Die Topografie begünstigt attraktive Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr. Dabei sind Grünzäsuren zwischen die Siedlungsbereiche zu schalten und naturschutzfachlich wertvolle Bereiche durch Ergänzungsflächen zu stärken. Radschnellwege sind in Kernbereichen der geschützten Flächen zu vermeiden.

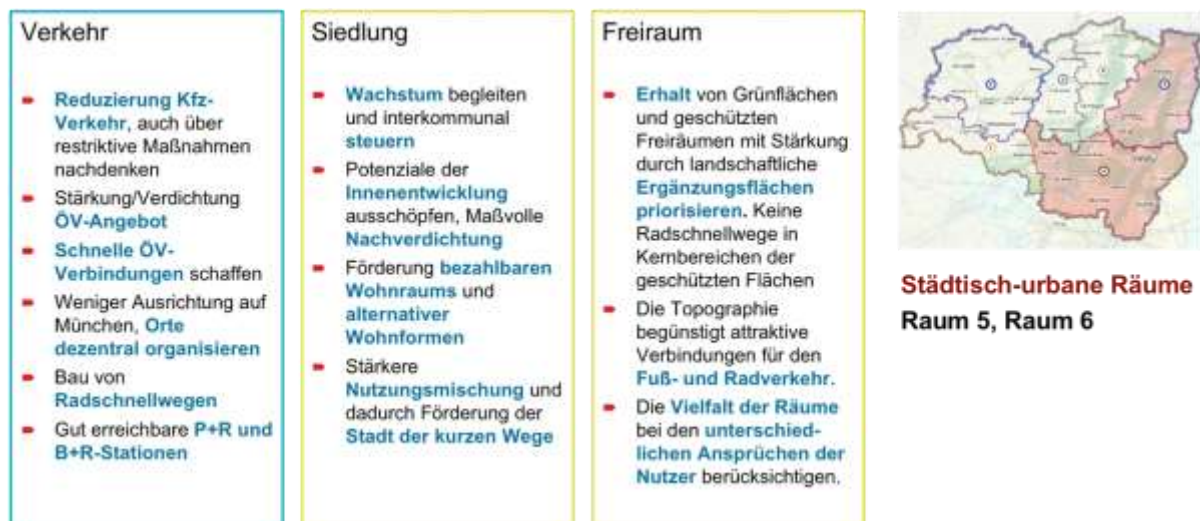


Abbildung 19 Städtische Kommunen: ÖV massiv stärken, Nachverdichtung vorantreiben und Radschnellwege umsetzen

5. Maßnahmen

5.1. Rahmenbedingungen

Die Entwicklung von Verkehrsmaßnahmen ist im Gesamtkontext mit übergeordneten, durch die Akteure des Projektraums nicht direkt beeinflussbaren verkehrlichen Rahmenbedingungen sowie mit Bedingungen, die durch Siedlung und Freiraum vorgegeben werden, zu sehen.



Abbildung 20 Verkehrliche Maßnahmen sind abhängig von übergeordneten und intersektoralen Planungen

Übergeordnete Rahmenbedingungen

Unter übergeordneten Rahmenbedingungen sind die Bundes- und Landespolitik, die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung und gesetzliche Bestimmungen durch Bundes- und Landesgesetze zu verstehen. Alle genannten Aspekte wirken auf die Entwicklung im Projektraum, sind durch die Kommunen und Landkreise aber nicht beeinflussbar. Die übergeordneten Rahmenbedingungen müssen so verändert werden, dass sie die formulierten Ziele für den Projektraum stärken. Notwendigkeiten in der Verkehrsplanung der übergeordneten Planungsebenen müssen ebenfalls eingefordert werden, da sie nicht selbst von den Akteuren des Projektraums umgesetzt werden können (Abbildung 21). Zum Beispiel fallen beim ÖV die Erhöhung der Zuverlässigkeit der S-Bahn, Taktverdichtung und Kapazitätsausbau bei S- und Regionalbahn, die Beseitigung von Bahnübergängen wie auch die Einführung eines Bayern-Tarifs (analog zum bw-tarif in Baden-Württemberg) darunter. Die Erleichterung des Baus von Radschnellwegen (u.a. durch Festlegung der Straßenbaulast) ist ebenfalls ein wichtiger Aspekt, um zukünftig einfacher und schneller regionale Schnellverbindungen im Radverkehr realisieren zu können. Zudem sollten keine weiteren Kapazitätserweiterungen im Straßennetz für den MIV vorgesehen werden, um die Motivation zum Umstieg auf alternative Verkehrsarten zu stärken.



Abbildung 21 Planungsnotwendigkeiten übergeordneter Planungsebenen

Rahmenbedingungen Freiraum

Aspekte des Freiraums müssen mitgedacht werden im Sinne des Schutzes, des Ausbaus und der Qualifizierung der Landschaftsräume (Abbildung 23). Der eigene Charakter der Teilräume ist zu stärken, das lokale Freizeit- und Kulturangebot ist in das Wegenetz einzubinden. Lückenschlüsse im Rad- und Fußwegenetz sind zu schließen. Bestehende Straßen sind landschaftlich einzubinden und durch begleitende Grünmaßnahmen aufzuwerten.



Abbildung 23 Aspekte des Freiraumes bei allen Verkehrsmaßnahmen mitdenken

Folgende Maßnahmen sind dafür begleitend umzusetzen:

- Gemeinsam getragene Leitbilder für die Landschaftsräume entwickeln, Landschaft qualifizieren.
- Steuerungsmodelle initiieren (Masterpläne kommunal, interkommunal & regional; Vereine & Verbände einbeziehen; projektbezogene Zusammenschlüsse)
- Landschaft und Siedlung verknüpfen
- Wegeausbau und Lückenschluss in der Landschaft
- Lokales Freizeit- und Kulturangebot in das Wegenetz einbinden
- Bestehende Straßen landschaftlich aufwerten

5.2. Maßnahmenbündel

Als Ergebnis der Maßnahmenentwicklung liegt ein Maßnahmenkatalog mit über 90 verkehrlichen Einzelmaßnahmen, strukturiert in zehn Maßnahmenbündeln und drei Maßnahmenkategorien (Abbildung 24) vor. Wie oben erläutert, sind in einer vierten Maßnahmenkategorie „Straßen“, außer auf die Landschaft bezogene Maßnahmen, keine erheblichen Maßnahmen vorgesehen.



Abbildung 24 Umfangreiches Maßnahmenpaket als Ergebnis des Projektes

Maßnahmenbündel 1 Ausbau Bus-Zubringer im ländlichen Raum

- Das Bündel enthält Maßnahmen zum Ausbau der Bus-Zubringer insbesondere in den Räumen 1 bis 4. Dies beinhaltet die Schaffung eines regelmäßigen tagesdurchgängigen ÖV-Grundangebots zwischen den Siedlungsgebieten und dem Hauptort. Der Ausbau – aufbauend auf das bestehende Linien- und Rufbusangebot - soll auf ein Mindestangebot im Stundentakt erfolgen. Die Ausrichtung erfolgt als Zubringer zu den Schienen- und Schnellbusachsen. Die dadurch im Fokus stehenden Haltepunkte müssen in das Konzept mit eingebunden werden (Ausbau von Fuß- und Radwegen) und komfortabel und sicher ausgestattet werden.
- Ziel ist es, dadurch eine bessere Anbindung des ländlichen Raums an das Schnellbahn-Netz herzustellen, die Wegeketten im ÖV zu vervollständigen und so eine echte Alternative zum Pkw-Verkehr im ländlichen Raum herzustellen.

Maßnahmenbündel 2 Verdichtung ÖV-Angebot im urbanen Raum

- In den Räumen 5 und 6 sollte die Verbesserung des bestehenden ÖV-Angebots durch eine Angebotsausweitung im Vordergrund stehen. Dazu zählt die Taktverdichtung im Busverkehr wie auch die funktionelle und gestalterische Einbindung attraktiver Haltestellen.
- Wesentliche Ziele sind die Erhöhung der Kapazität des ÖPNV, die Verbesserung der Reisezeiten, und die Reduzierung von Umsteigeverbindungen. Außerdem soll eine Stärkung der Direktverbindung zwischen den Zentren Dachau, Freising bzw. Flughafen München erreicht werden. Dies trägt auch zu dem Ziel bei, die S-Bahn zu entlasten.

Maßnahmenbündel 3 Ausbau Schnellbuslinien

- In den Teilräumen ohne direkte SPNV-Anbindung kann die Einrichtung von Schnellbuslinien auf oder entlang von Autobahnen als schnelle Verbindung ins Münchener Zentrum dienen. Die Haltestellen müssen gut an das ÖV-Netz wie auch das Fuß- und Radwegenetz angebunden sein sowie komfortabel, sicher und funktional ausgestattet werden.
- Durch diese Maßnahmen können für den ÖV große Zeitgewinne erreicht, die Fahrgastzahlen erhöht und Kfz-Fahrten reduziert werden.

Maßnahmenbündel 4 Ausbau ÖV-Tangentialverbindungen

- ÖV-Tangentialverbindungen ergänzen die radial auf München ausgerichteten SPNV-Achsen im Projektraum. Durch die Einrichtung eines neuen ÖV-Angebots mit einer nachfrageorientierten hohen Taktdichte werden über die reine Zubringerfunktion hinaus eigenständige, schnelle Verbindungen implementiert. Die Verbindungen können dabei auch als regionale Express-Linien auf bestehenden Routen lokaler Linien verkehren und Haltestellen auslassen.
- Die Verbindungen schaffen neue ÖV-Relationen und damit attraktive schnelle Querverbindungen zur Vermeidung von „Eck-Fahrten“ und damit auch eine Entlastung der S-Bahnen.

Maßnahmenbündel 5 Mobilität als Dienstleistung

- Das Bündel umfasst Maßnahmen, die zu einer Etablierung und Verknüpfung neuer Mobilitätsangebote und mobilitätsbegleitender Dienstleistungen mit dem bestehenden ÖPNV-System beitragen. Dabei geht es um die Bereitstellung von weiteren Informationen und Inhalten für die Kunden zur Abrundung des ÖPNV-Angebotes, die Attraktivierung des Angebotes durch Beschleunigung der Linien und damit allgemein um den Aufbau eines Mobilitätssystems über den ÖPNV hinaus sowie des Umweltverbundes im Gesamten.
- Ziel ist dabei die deutliche Erhöhung des Komforts des Umweltverbundes als echte Alternative zum privaten Pkw, die Nutzung von Synergien zwischen den Verkehrsarten und dadurch die Erschließung neuer Zielgruppen für den Umweltverbund.

Maßnahmenbündel 6 Gebührenmanagement

- Beim Thema Gebührenmanagement geht es um die Organisation und Koordination des ruhenden sowie auch des fließenden Kfz-Verkehrs. Dabei soll eine Einflussmaßnahme auf die Verkehrsmittelwahl über den Faktor Preis stattfinden, indem der MIV – insbesondere in den Zentren - teurer und die Nutzung des ÖV günstiger wird. Externe Kosten der Verkehrsmittelwahl (z.B. Emissionen) sollen so direkter monetär berücksichtigt werden.
- Als starke Push-Maßnahmen mit positiver Wirkung kann so eine effektive Verlagerung von MIV-Fahrten auf den ÖPNV zu einer Entlastung von verkehrlich besonders überlasteten Bereichen gelingen.

Maßnahmenbündel 7 Mobilitätsknoten bzw. Regional Hub

- Mobilitätsknoten bzw. Regional Hubs stellen eine räumliche Verknüpfung einer Vielzahl an Mobilitätsangeboten konzentriert an einem Ort dar. Sie sind modular aufgebaut, so dass je nach Lage der Ausstattungskatalog an Mobilitätsangeboten differenziert werden kann. Eine Bündelung sowie attraktive Verbindungen von und zu personenbezogenen Angeboten und Nutzungen (z.B. Co-Working, Nahversorgung, medizinische Versorgung) kann die Knoten zu echten Zentren des Verkehrssystems wachsen lassen. Diese Stationen multimodaler Verknüpfung sollten in ein flächenhaftes System ausgebaut werden. Neben einer verkehrsverträglichen Anbindung der P+R-Plätze sind zusätzliche Services wie Live-Informationen zu Abfahrtszeiten oder Luftpumpen und Werkzeug für das Fahrrad eine gute Ergänzung. Um die Mobilitätsknoten für den Nutzer als fest integrierten Bestandteil des Systems zu präsentieren, ist ein einheitliches Corporate-Design für den Wiedererkennungswert elementar.
- Ziel ist die Förderung eines multi- und intermodalen Verkehrsverhaltens auf Basis des Umweltverbunds. Durch das gebündelte Angebot wird der Umstieg auf den Umweltverbund sowie zwischen den einzelnen Verkehrsarten gefördert, der Einzugskreis der Haltestellen durch attraktive Angebote der Nahmobilität erweitert, der ÖV im Allgemeinen attraktiver sowie die Ortskerne entlastet. Die ergänzende Bündelung von Angeboten und Nutzungen kann zudem die Wegelängen verkürzen, wodurch die Tages- und Wochenketten optimiert werden.

Maßnahmenbündel 8 MVV Verbesserungen Service

- Dem Maßnahmenbündel sind Maßnahmen zugeordnet, die ein koordiniertes Hinwirken auf die Umsetzung von Maßnahmen im Verantwortungsbereich des MVV forcieren, welche die Belange des Raums München Nord betreffen. Darunter fallen neben einer Attraktivierung des ÖV weitere Angebote zur besseren Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten untereinander.
- Die Maßnahmen unter Regie des MVV können dazu beitragen, das Image des ÖV zu verbessern und durch eine Attraktivitäts- und Komfortsteigerung des ÖV mit einer besseren Verknüpfung der Angebote und Services bestehende Kunden zu binden und neue Fahrgäste zum Umstieg vom privaten Auto zu bewegen.

Maßnahmenbündel 9 Ausbau Fuß- und Radwegenetz

- Der Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes für den Alltagsradverkehr mit Aufbau auf bestehende Radverkehrskonzepte der Landkreise stellt im gesamten Untersuchungsraum den elementaren Erfolgsfaktor für die Förderung des umweltfreundlichen Rad- und Fußverkehrs dar. Anforderung für den Radverkehr ist die Verbindung von wichtigen Zielpunkten mit großer Nachfrage wie stark frequentierten Haltestellen insbesondere des SPNV, Schulen, Arbeitsplatzschwerpunkte, Innenstädte und Verwaltungen. Diese Strecken müssen bei Dunkelheit sicher nutzbar, bei jeder Witterung befahrbar und ohne Umwege erreichbar sein. Ein Um- und Ausbau der Wege zur Verbesserung des Landschaftserlebnisses und der Nutzbarkeit der Wege ist ein relevanter Bestandteil aus freiraumplanerischer Sicht.
- Die Ziele sind dabei vielfältig: Verlagerung von MIV-Fahrten auf den Radverkehr, Verbesserung der Verkehrssicherheit, Attraktivitätssteigerung des Fuß- und Radverkehrs, Schaffung neuer Verbindungen als regionales Freizeitangebot, Wiedererkennbarkeit und Identifikation, Entlastung der Ortskerne sowie eine Verkürzung der Wegelängen und Fahrzeiten durch direkte Verbindungen und Systembeschleunigung.

Maßnahmenbündel 10 Ausbau Radschnellwege

- Für den gesamten Projektraum gilt es, Radschnellwege als qualitativ hochwertige, direkt geführte, kreuzungsfreie und leistungsstarke Verbindungen zu entwickeln. Diese dienen der kommunalen bis überregionalen Verknüpfung von Zentren und sollten Mobilitätsknoten und SPNV-Haltepunkte mit in die Routenführung einbeziehen. Die Machbarkeitsstudie zu Radschnellwegen in der Region München kann dafür als Grundlage dienen. Radschnellwege stellen besondere Anforderungen an Verkehrsablauf, Dimensionierung, Geschwindigkeit, Oberflächenbeschaffenheit und Verkehrssicherheit. Aus Sicht der Freiraumplanung sollten vorhandene Wege- und Landschaftsstrukturen zur Schaffung von landschaftsbezogenen Wegetypen analysiert und das Landschaftserlebnis entlang der Wege hochwertig gestaltet werden, indem Landmarks und Sichtachsen Berücksichtigung finden. Zudem dürfen schutzwürdige Flächen nicht durchschnitten werden.
- Radschnellwege haben das Ziel, eine Systembeschleunigung regionaler Verbindungen insbesondere für Pendler mit dem Fahrrad herbeizuführen und Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte attraktiv zu verknüpfen.

5.3. Einzelmaßnahmen und Pilotprojekte

Die 90 Einzelmaßnahmen sind in einem Maßnahmenkatalog gebündelt. Der Maßnahmenkatalog ist für die Kommunen und weiteren Entscheidungsträger als Art Leitfaden oder Handbuch für den nachfolgenden Umsetzungsprozess zur kurz-, mittel- und langfristigen Mobilitätsplanung im Raum München Nord zu verstehen. Die Maßnahmen bauen teilweise auf bestehenden Überlegungen und Planungen auf und bedürfen einer fachlichen Vertiefung im weiterführenden Planungsprozess. Der Maßnahmenkatalog sollte zudem in den nächsten Jahren stetig weiterentwickelt und ergänzt werden. Der Maßnahmenkatalog (s. Anhang) benennt folgende Aspekte der Einzelmaßnahmen:

- Maßnahme
- Beschreibung
- Priorität der Umsetzung (+ gering, ++ mittel, +++ hoch)
- Bezug zu anderen Maßnahmenbündeln
- Betroffene Teilräume
- Umsetzungshorizont (kurz-, mittel-, langfristig)
- Federführender Beteiligter und weitere beteiligte Akteure

MB 6. Gebührenmanagement																							
Beschreibung											Ziel												
- Organisation und Koordination des ruhenden sowie fließenden Kfz-Verkehrs											-Verlagerung MV-Fahrten auf ÖPNV												
- Einflussmaßnahme auf die Verkehrsmittelwahl über den Faktor Preis											- Entlastung von verkehrlich besonders überlasteter Bereiche												
- MV/mob. in den Zentren leurer machen und die Nutzung des ÖV günstiger																							
- Externe Kosten der Verkehrsmittelwahl monetär berücksichtigen																							
Iffd Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Priorität	Bezug	Raum						Umsetzungshorizont			Kommune	Beteiligte					DB Netz	BEG	MöNo	Privat
					MB	R1	R2	R3	R4	R5	R6	kurz	mittel		lang	Kreis	Land	Bund	BauTräger				
6.1	Ausbau und Qualifizierung des P+R-Angebots	- Prüfung Ausbau der P+R-Anlagen - Buchung von Stellplätzen - P+R-Zugang nur mit MVV-Ticket - städtebauliche und freiraumplanerische Gestaltung - Einbindung in Fuß- und Radwegenetz - in den Zentren und zentralen Bereichen	++	MB 7	x	x	x	x	x	x	x			x	x								x
6.2	Regionales Parkraummanagement	- Anwohnerparken - Verknappung Parkraum für Einpendler - Erhöhung der Parkgebühren - Aufwertung städtischer Raum	+++	MB7	x	x	x	x	x	x	x				x	x							x
6.3	City-Maut München	- Stufung nach aktuellem Verkehrsaufkommen, Fahrzeugklassen und/oder Zentralität möglich	+++								x			x			x						x
6.4	Regionale Maut Raum München Nord	- Stufung nach aktuellem Verkehrsaufkommen, Fahrzeugklassen und/oder Zentralität möglich	+++			x	x	x	x	x	x			x	x	x							x

Abbildung 25 Ausschnitt aus dem Maßnahmenkatalog – Maßnahmen des Bündels 6. Gebührenmanagement

Als Startschuss für die interkommunale Maßnahmenumsetzung wurden aus dem Maßnahmenkatalog neun Pilotprojekte ausgewählt, welche kurzfristig in einem ersten Schritt zur Umsetzung empfohlen werden. Die Pilotprojekte sind Impulsgeber zur Verstetigung der gemeinsamen Planung und interkommunalen Zusammenarbeit. Die kurzfristig anzugehenden Pilotprojekte haben Beispielcharakter und dienen der inhaltlichen und organisatorischen Erarbeitung von Planungsstrukturen und Umsetzungsstrategien. Folgende Aspekte spielen bei der Projektauswahl eine Rolle:

- Kurzfristig anzugehen
- Hohe Wirksamkeit
- Exemplarischer Charakter für weitere Maßnahmen
- Hohe Vielfalt an Maßnahmenarten
- Pilotprojekte aus dem gesamten Projektraum



Abbildung 26 Pilotprojekte als Einstieg in die Maßnahmenumsetzung

Die Pilotprojekte wurden durch die Gutachter fachlich vorbereitet. Sie sind in Projektsteckbriefen im Detail beschrieben (Beschreibung, Ziel, Arbeitspakete, Träger, Betroffene, Teilräume, Beteiligung weiterer Akteure, Zeitplan, Verknüpfung mit anderen Maßnahmenbündeln). Die zur sofortigen Umsetzung anzugehenden Pilotprojekte lauten:

- P1. Schnellbus A8 Dasing – Pasing
- P2. Busverdichtung Altomünster
- P3. Regional Hub Petershausen (Obb)
- P4. ÖV-Tangentiale Pfaffenhofen a.d.G. - Freising
- P5. Schnellbus A9 Allershausen - Fröttmaning
- P6. Radschnellweg Freising - München
- P7. Busbevorrechtigung ÖV-Achse B471 Dachau - Ismaning
- P8. Taktverdichtung der Linie 172 Dachau - Karlsfeld - Feldmoching - Am Hart
- P9. Regionales Parkraummanagement

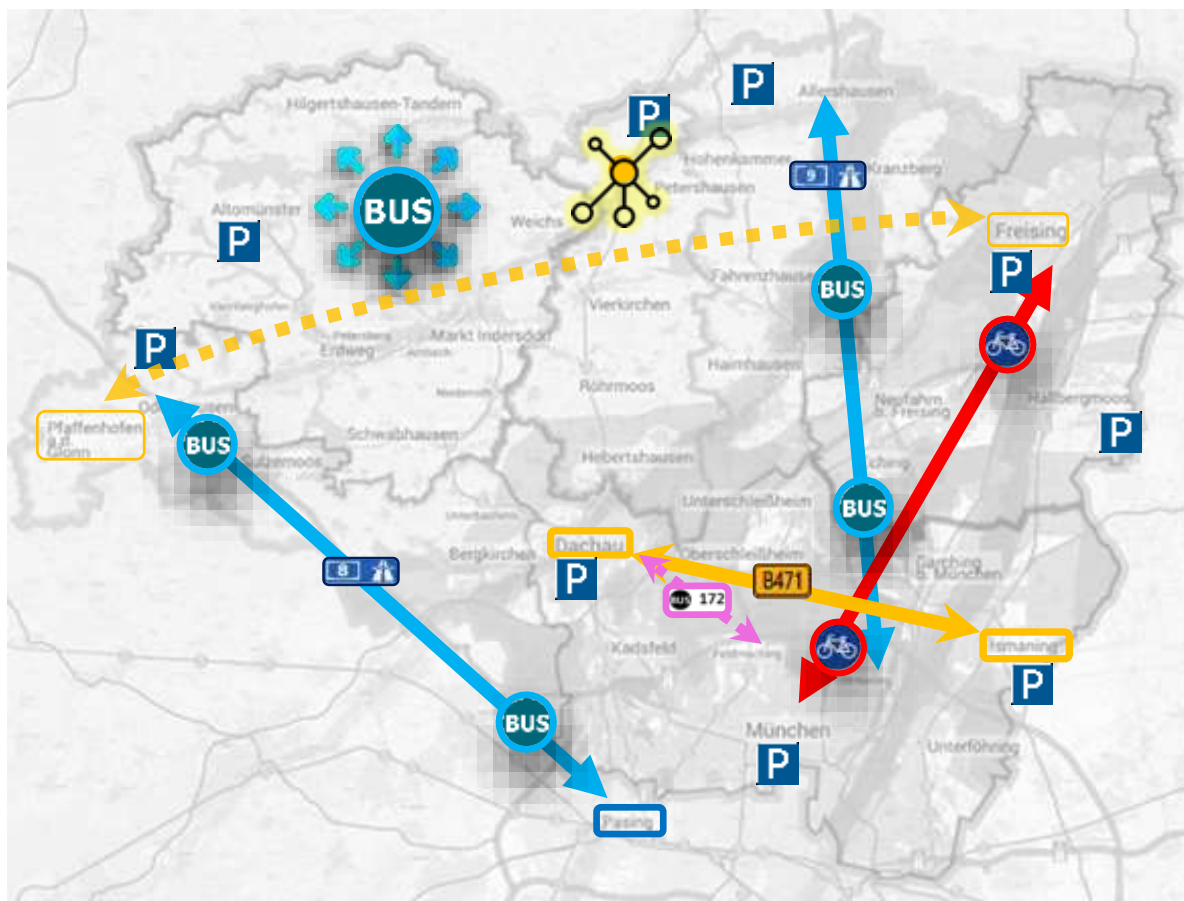


Abbildung 27 Pilotprojekte zur sofortigen Umsetzung

In Abbildung 27 sind die Pilotprojekte und deren Lage im Raum München-Nord dargestellt. Auf den folgenden Seiten werden die Pilotprojekte in Steckbriefen vorgestellt.

Pilotprojekt 1	
Schnellbus A8 Dasing - Pasing	
Beschreibung Die Kommunen entlang der A8 zwischen München und Augsburg haben keine SPNV-Anbindung. Mit der MVV-Regionalbuslinie 732 besteht heute zwar eine Verbindung zwischen Odelzhausen und München-Pasing. Die A8 bietet sich als Trasse für einen Schnellbus an, die eine ÖV-Verbindung mit schienen-ähnlichem Charakter bietet. Der geplante Schnellbus entlang der A8 zwischen Dasing und München-Pasing soll an ausgewählten Haltestellen im Nahbereich der Autobahnausfahrten halten sowie priorisiert geführt werden. Die Linie bindet in Kombination mit Zubringer-Buslinien und Mobilitätsknoten (siehe Maßnahmenbündel 7) wie auch P+R-Anlagen die Gemeinden entlang der A8 mit dem öffentlichen Verkehr direkt an die Stadt München an. Außerdem wird die Verknüpfung zwischen den Gemeinden des Raums München Nord und die Verbindung zum nördlich gelegenen Landkreis Aichach-Friedberg verbessert. Die Schnellbuslinie soll zunächst im 30-Minuten-Takt verkehren. Eine Verlängerung des Linienverlaufs über den Landkreis Dachau hinaus nach Augsburg ist denkbar. Für die Schnellbuslinie entlang der A8 kann auf vorhandene Haltestelleninfrastruktur zurückgegriffen werden. Die neue Busverbindung kann somit ohne Eingriffe in die Landschaft etabliert werden. Die Haltestellen sind von den umliegenden Kerngebieten fußläufig gut erreichbar, ein weiterer Ausbau der Fuß- und Radwegeinfrastruktur ist jedoch unerlässlich (siehe Maßnahmenbündel 9). Zudem ist der Ausbau von P+R-Plätzen entlang der Haltestellen zu prüfen. Eine Umsetzung des Pilotprojektes ist ab dem Jahresfahrplan 2021 möglich, da die personenbeförderungsrechtliche Genehmigung und der Verkehrsvertrag ohnehin enden. Auf die bestehenden Planungen zu dieser Schnellbuslinie wurde aufgebaut.	
Ziel ➤ Bessere radiale Verknüpfung der Region (zwischen den Gemeinden / nach München / in den LK Aichach-Friedberg) ➤ Beschleunigung des ÖPNV ➤ Ersatz für fehlenden SPNV	
Arbeitspakete ➤ Bestehende Planungen aufgreifen, überprüfen, ggf. nachbessern und konkretisieren ➤ Finanzierung zwischen den Aufgabenträgern abstimmen ➤ Planung Vorrangspur des Schnellbus und Haltestellen auf Standstreifen auf der A8 ➤ Bevorrechtigung an LSA für den Bus im Siedlungsbereich umsetzen ➤ Ausschreibung und Bestellung der Verkehrsleistung	
Maßnahmenbündel	MB 3. Ausbau Schnellbuslinien
Träger	LK Dachau, LK Aichach-Friedberg mit Gemeinden Adelzhausen und Dasing, LH München
Teilraum	Raum 1 ☒ Raum 2 ☐ Raum 3 ☐ Raum 4 ☐ Raum 5 ☐ Raum 6 ☒
Beteiligung	MVV, AVV, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Baulastträger, Land, Bund
Zeitplan ➤ bereits in Bearbeitung ➤ Umsetzung 2021/22 ff.	
Kombination / Verknüpfung mit Maßnahmenbündel MB 1 ☒ MB 2 ☐ MB 3 ☐ MB 4 ☐ MB 5 ☐ MB 6 ☐ MB 7 ☒ MB 8 ☐ MB 9 ☐ MB 10 ☐	

Pilotprojekt 2

Busverdichtung Altomünster

Beschreibung

Der Busverkehr im Umland von Altomünster ist – wie in der Fläche üblich – stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet und verkehrt nur unregelmäßig. Um neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen, ist ein ganztägiges und möglichst regelmäßiges Angebot zu schaffen. Durch eine Ausrichtung der Linienführung und Verknüpfung des Takts mit der S-Bahnlinie 2 können zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden, selbst wenn die Affinität zum Pkw im ländlichen Raum nicht zu unterschätzen ist. Ebenso relevant ist die Verbesserung der Anbindung an das Ortszentrum. Ein regelmäßiges Busangebot ist zudem ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätsknotens Altomünster (siehe Maßnahmenbündel 7). Zudem stellt der Ausbau der Fuß- und Radwegeinfrastruktur zu und von den Haltestellen ebenfalls eine wichtige Grundlage für die Attraktivität des Angebots dar (siehe Maßnahmenbündel 9).

Die bestehenden Linien 704, 705, 707, 715 und 782 sollen kurzfristig auf einen 2-Stunden-Takt und mittel- bis langfristig mindestens auf einen 1-Stunden-Takt verdichtet werden. Dieses Grundangebot soll zwischen 05:00 und 00:00 Uhr bestehen und somit eine Zuverlässigkeit des Angebots herstellen. Alternativ sollte abgewogen werden, ob On-Demand-Verkehre eingerichtet werden. Diese könnten ganztägig oder nur in Schwachlastzeiten den Linienbusverkehr ersetzen oder ergänzen.

Um die ganztägige und ganzjährige Nutzung zu ermöglichen und zu attraktivieren, sind die Haltestellen flächendeckend zu beleuchten, mit Wetterschutz und sicherer Zuwegung auszustatten.

Ziel

- Schaffung eines verlässlichen Grundangebots auch in dünn besiedelten Bereichen
- Anbindung des ländlichen Raums an das Schnellbahn-Netz und an Altomünster
- Vervollständigung der Wegekette im ÖV
- Steigerung der Fahrgastzahlen auf der Linie S2

Arbeitspakete

- Analyse der Fahrgastpotenziale und Abwägung Linienverkehr vs. On-Demand
- Konzeption Taktverdichtung bzw. On-Demand-Angebot
- Ausschreibung Verkehrsleistung
- Ausbau der Fuß- und Radwegeinfrastruktur

Maßnahmenbündel

MB 1. Ausbau Bus-Zubringer im ländlichen Raum

Träger

LK Dachau und Marktgemeinde Altomünster

Teilraum

Raum 1 ☐ Raum 2 ☒ Raum 3 ☐ Raum 4 ☐ Raum 5 ☐ Raum 6 ☐

Beteiligung

MVV, Kommunen, Verkehrsunternehmen

Zeitplan

- Start Bearbeitung 2020
- Umsetzung 2022 ff.
- Weitere Taktverdichtung 2025+

Kombination / Verknüpfung mit Maßnahmenbündel

MB 1 ☐ MB 2 ☐ MB 3 ☐ MB 4 ☐ MB 5 ☐ MB 6 ☐ MB 7 ☒ MB 8 ☐ MB 9 ☐ MB 10 ☐

Pilotprojekt 3	
Regional Hub Petershausen (Obb)	
Beschreibung Mit mehr als 14.000 Ein-, Aus- und Umsteigern am Bahnhof (S-Bahn, Regionalbahn und Bus- bzw. RufTaxiverkehr) ist Petershausen bereits heute eine wichtige Haltestelle des Schnellbahnnetzes und Umsteigepunkt zwischen verschiedenen Verkehrsangeboten. Sie dient sowohl für Petershausen selbst wie insbesondere für die umliegenden auch außerhalb des MVV-Raumes befindlichen Gemeinden als Anschlusspunkt zum SPNV. Ziel der Maßnahme ist die Schaffung einer räumlichen Verknüpfung verschiedener Verkehrsangebote mit Nutzungen und Angeboten der Grund- und Nahversorgung. Dazu soll am Regional Hub Petershausen ein Mobilitätsknoten mit schnellen und organisierten Umstiegen im ÖPNV zwischen verschiedenen Linien möglich sein, eine multimodale Verknüpfung mit dem Fuß- und Radverkehr sowie Sharing-Angeboten stattfinden und ebenfalls eine Anbindung an P+R-Stellplätze geschaffen werden. Eine attraktive und sichere fußläufige Verbindung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und Nutzungen ist dabei unumgänglich. Der Regional Hub Petershausen sollte in ein übergeordnetes Gesamtnetz an Mobilitätsknoten im Raum München Nord eingebunden werden sowie sollte in Petershausen und den umliegenden Gemeinden und Ortschaften ebenfalls ein untergeordnetes niedrigschwelliges Angebot im Rahmen der Nahmobilität etabliert werden. Nur durch die Verknüpfung mit anderen Knoten kann der Regional Hub mit seinen Angeboten (insb. Sharing-Angebote) seine volle Wirkung entfalten. Für den Regional Hub Petershausen sollte im Rahmen des Gesamtkonzeptes ein Knoten mittlerer Größe vorgesehen werden. Sinnvolle Angebote und Infrastrukturen sind: Bike- und Car-Sharing-Angebote, Elektroladestationen für den MIV und Pedelecs, Fahrradboxen, überdachte Radabstellanlagen, Rad-Service-Stationen, Informationstafeln und Nahversorgungseinrichtung. Im und in unmittelbarer Umgebung des Mobilitätsknotens sollten zudem Nutzungen gebündelt werden. Die Entwicklung von Co-working Spaces und Nahversorgungsangeboten sind beispielsweise sinnvolle komplementäre Nutzungen. Die einzelnen Maßnahmen können schrittweise umgesetzt werden. Für die optimale Funktionsweise des Mobilitätsknotens ist außerdem eine Verbesserung des ÖV (siehe Maßnahmenbündel 1, 2 und 4) sowie der Angebote der Nahmobilität (siehe Maßnahmenbündel 9) nötig.	
Ziel ■ Förderung des multi- und intermodalen Verkehrsverhaltens ■ Verbesserung des Umstiegs auf den Umweltverbund ■ Nahmobilität attraktivieren und Haltestelleneinzugsbereiche erweitern	
Arbeitspakete ■ Aufstellung eines Gesamtkonzeptes Regional Hub ■ Konzept Ausstattungskatalog Regional Hub ■ Planung und Umsetzung der Einzelmaßnahmen und verknüpften Maßnahmen ■ Stadträumliche und freiraumplanerische Gestaltung ■ Organisation des Zu- und Abbringerverkehrs im Bus samt MVV-Verbundraumerweiterung	
Maßnahmenbündel	MB 7. Mobilitätsknoten / Regional Hub
Träger	Gemeinde Petershausen, LK Dachau
Teilraum	Raum 1 ☐ Raum 2 ☐ Raum 3 ☒ Raum 4 ☐ Raum 5 ☐ Raum 6 ☐
Beteiligung	Kommunen, DB Netz und Station-Service, MVV, Baulastträger, Verkehrsunternehmen, LK PAF, ND, FS und AIC
Zeitplan ■ Start Bearbeitung 2020 ■ Umsetzung 2021/22 ff.	
Kombination / Verknüpfung mit Maßnahmenbündel MB 1 ☒ MB 2 ☐ MB 3 ☐ MB 4 ☐ MB 5 ☒ MB 6 ☒ MB 7 ☐ MB 8 ☒ MB 9 ☒ MB 10 ☐	

Pilotprojekt 4

ÖV-Tangentiale Pfaffenhofen a.d.G. - Freising

Beschreibung

Der ÖV im Raum München Nord ist überwiegend radial zur Landeshauptstadt ausgerichtet. Schnelle tangentielle Verbindungen zwischen den Schnellbahn-Achsen fehlen noch, trotz bestehender, wenn auch eher untergeordneter Pendlerverflechtungen. Eine Verbindung mit dem ÖV ist oft nur mit Umstieg in München möglich. Tangentielle Busverbindungen dienen meist der flächigen Erschließung und sind dadurch nicht konkurrenzfähig zum Auto, das zudem in der Fläche eine überdurchschnittliche Verfügbarkeit aufweist. Dadurch sind die Verbindungen im Umland zum einen unattraktiv und zum anderen belasten sie die bereits hoch ausgelasteten S-Bahnen zusätzlich.

Für den Ausbau einer tangentialen ÖV-Achse zwischen Pfaffenhofen a.d.G. – Freising soll über Odelzhausen – Erdweg – Markt Indersdorf – Petershausen – Hohenkammer – Allershausen eine Direktverbindung mit Expressbussen über bestehende Straßen aufgebaut werden, die die größeren Orte des Raums München Nord – insbesondere die Mobilitätsknoten (siehe Maßnahmenbündel 7) – in attraktiven Fahrzeiten verbindet. Eine Abstimmung der Abfahrtszeiten ist insbesondere mit dem Schnellbahnverkehr vorzusehen. Die Tangentiale erfüllt zudem die Funktion eines Zubringers im ländlichen Raum (siehe Maßnahmenbündel 1).

Die Linie soll in den Hauptverkehrszeiten zunächst in einem 1-Stunden-Takt und in den Nebenverkehrszeiten im 2-Stunden-Takt verkehren. Mittel- bis langfristig ist eine Taktverdichtung zu prüfen. Durch eine Bedienung auch am Wochenende kann die Erreichbarkeit von Freizeitmöglichkeiten gestärkt werden. Zudem steht der Ausbau der Fuß- und Radwegeinfrastruktur als wichtiges Verbindungselement zu und von den Haltestellen dar (siehe Maßnahmenbündel 9).

Bei der Einrichtung der Linien soll geprüft werden, inwiefern bestehende Linien wie die 619, 703, 721, 728 und 785 auf der Achse sowie bereits geplante (771 und 772) einbezogen werden können. Es ist auch eine abschnittsweise Realisierung denkbar, zumal es angezeigt ist, einen überlangen Linienweg aus betrieblicher Sicht zu vermeiden.

Wirkung

- Verbesserung der tangentialen Verknüpfungen zwischen den Schnellbahn-Achsen
- Vermeidung von Übereck-Fahrten
- Entlastung der S-Bahn

Arbeitspakete

- Analyse und Planung der exakten Linienführung und zu bedienenden Haltestellen
- Absprachen zur Finanzierung bzw. Klärung einer staatlichen Sonderförderung
- Stadträumliche und freiraumplanerische Gestaltung der Haltestellen
- Ausschreibung der Verkehrsleistung

Maßnahmenbündel

MB 4. Ausbau ÖV-Tangentiaalverbindungen

Träger

LK Dachau, LK Freising

Teilraum

Raum 1 ☒ Raum 2 ☒ Raum 3 ☒ Raum 4 ☒ Raum 5 ☒ Raum 6 ☐

Beteiligung

MVV, Kommunen, Verkehrsunternehmen

Zeitplan

- Start Bearbeitung 2020
- Umsetzung 2024 ff.

Kombination / Verknüpfung mit Maßnahmenbündel

MB 1 ☒ MB 2 ☐ MB 3 ☐ MB 4 ☐ MB 5 ☐ MB 6 ☐ MB 7 ☒ MB 8 ☐ MB 9 ☐ MB 10 ☐

Pilotprojekt 5

Schnellbus A9 Allershausen - Fröttmaning

Beschreibung

Im Teilraum 4 zwischen Freising und Petershausen fehlt auf der Achse Allershausen nach München eine direkte ÖV-Verbindung. Die Nutzung der A9 mit einem Schnellbus bietet das Potenzial einer direkten Verbindung in Richtung Landeshauptstadt ohne kostenintensive Neubauten von Schieneninfrastrukturen.

Die Verbindung des Schnellbusses sollte über Eching und Garching bis Fröttmaning an die U-Bahn-Haltestelle geführt werden, um einen Umstieg am Stadtrand auf die U6 in Richtung Stadtzentrum zu ermöglichen. Der Schnellbus sollte an ausgewählten Haltestellen im Nahbereich der Autobahnausfahrten halten und dort priorisiert geführt werden. Die Haltestellen sollten mit Hilfe von Mobilitätsknoten mit u.a. P+R-Anlagen (siehe Maßnahmenbündel 7), einer durchgehenden und sicheren Fuß- und Radwegeinfrastruktur (siehe Maßnahmenbündel 9) sowie Zubringer-Buslinien (siehe Maßnahmenbündel 1 und 2) an die umliegenden Siedlungs- und Gewerbeflächen angebunden werden. Eine Berücksichtigung bestehender Buslinien sollte geprüft werden. Der vorgeschlagene Schnellbus soll an wenigen, ausgewählten Haltestellen im Nahbereich der Autobahnausfahrten halten und zunächst im 60-Minuten-Takt verkehren. Eine Taktverdichtung ist langfristig denkbar. Eine Verlängerung des Linienverlaufs nach Norden bis Schweitenkirchen ist zu prüfen. Für die Verstärkung des Angebots auch im Sinne der Pünktlichkeit ist eine Vorrangspur auf der A9 für den Bus einzurichten (Fahrt vorbei am Stau).

Der Schnellbus kann auch abschnittsweise eingeführt werden (beispielsweise zunächst Eching – Fröttmaning).

Ziel

- Bessere radiale Verknüpfung der Region (zwischen den Gemeinden / nach München / in den LK Pfaffenhofen)
- Beschleunigung des ÖPNV
- Ersatz für fehlenden SPNV

Arbeitspakete

- Machbarkeitsstudie erstellen lassen
- Finanzierung zwischen den Aufgabenträgern abstimmen
- Ggf. anfallende bauliche Maßnahmen umsetzen (Haltestelleninfrastruktur, Bevorrechtigungen)
- Ausschreibung und Bestellung der Verkehrsleistung
- Verträglichkeit mit und Einbindung von landschaftlichen Belangen prüfen

Maßnahmenbündel

MB 3. Ausbau Schnellbuslinien

Träger

LK Freising, LK München, LH München

Teilraum

Raum 1 ☐ Raum 2 ☐ Raum 3 ☐ Raum 4 ☒ Raum 5 ☒ Raum 6 ☒

Beteiligung

MVV, Kommunen, Land, Bund, Baulastträger, Verkehrsunternehmen

Zeitplan

- Start Bearbeitung 2020
- Umsetzung 2021/22

Kombination / Verknüpfung mit Maßnahmenbündel

- MB 1 ☒ MB 2 ☒ MB 3 ☐ MB 4 ☐ MB 5 ☐ MB 6 ☐ MB 7 ☒ MB 8 ☐ MB 9 ☐ MB 10 ☐

Pilotprojekt 6

Radschnellweg Freising - München

Beschreibung

Zwischen dem engeren Umland und München sowie auch zwischen den Umlandgemeinden gibt es zahlreiche Pendlerbeziehungen, die aufgrund ihrer Streckenlänge mit dem Fahrrad, insbesondere seit der Marktdurchsetzung von Pedelecs, direkt, schnell und sicher zu bewältigen wären. Für dieses hohe Potenzial stellen Radschnellwege ein attraktives Element dar.

In anderen Ländern wurden bereits Radschnellwege realisiert, die sehr positive Wirkungen zeigen. In München haben Potentialanalysen mögliche Korridore identifiziert, die in Machbarkeitsuntersuchungen konkretisiert werden.

Eine wichtige Achse für einen Radschnellweg verläuft zwischen Garching – München, die weiter in die Region mit der Anbindung von Garching b. München - Neufahrn - Freising fortgeführt werden sollte. Großes Potential bieten hier die starken Pendlerverflechtungen.

Die Anbindung zu den SPNV-Haltepunkten sowie den Mobilitätsknoten (siehe Maßnahmenbündel 7) ist dabei ein wichtiges Element. Darüber hinaus sollten ebenfalls Arbeitsplatzschwerpunkte, Hochschulen und weiterführende Schulen bei der exakten Trassenwahl berücksichtigt werden. Weitere Aspekte wie Kreuzungsfreiheit, Direktheit, Beschaffenheit, Topographie gilt es ebenso wie die Attraktivität des Umfelds mit einer landschaftsverträglichen Einbindung und attraktiven Gestaltung zu berücksichtigen. Eine Umsetzung unter diesen Gesichtspunkten gewährleistet für den Radschnellweg hohe Geschwindigkeiten, Verkehrssicherheit und Leistungsstärke. Die bauliche Ausführung ist je nach Situation als eigenständiger Radweg, straßenbegleitend als Ein- und Zweirichtungsradweg, Fahrradstreifen oder Fahrradstraße umsetzbar.

Der Ausbau des nachgeordneten Radwegenetzes (siehe Maßnahmenbündel 9) ergänzend zur obersten Hierarchiestufe der Radschnellwege und die Anbindung an den Radschnellweg ist essentiell, um die kommunale Verbindungsfunktion zu verbessern.

Ziel

- Systembeschleunigung regionaler Verbindungen insbesondere für Pendler
- Entlastung des ÖPNV
- Reduktion der Überlastung im SPNV

Arbeitspakete

- Ausführungsplanung auf Grundlage der Machbarkeitsuntersuchungen
- Berücksichtigung von Landschaftserlebnis und schutzwürdigen Bereichen
- Bau der Infrastrukturen
- Ausbau und Anbindung des nachgeordneten Radwegenetzes

Maßnahmenbündel	MB 10. Ausbau Radschnellwege
Träger	VE München-Nord
Teilraum	Raum 1 ☐ Raum 2 ☐ Raum 3 ☐ Raum 4 ☐ Raum 5 ☒ Raum 6 ☒
Beteiligung	Kommunen, LK Freising, LK München, LH München, Baulastträger
Zeitplan	■ Start Bearbeitung 2020 ■ Umsetzung ab 2022/23
Kombination / Verknüpfung mit	MB 1 ☐ MB 2 ☐ MB 3 ☐ MB 4 ☐ MB 5 ☐ MB 6 ☐ MB 7 ☒ MB 8 ☐ MB 9 ☒ MB 10 ☐

Pilotprojekt 7**Busbevorrechtigung ÖV-Achse B471 Dachau - Ismaning****Beschreibung**

Die B471 ist eine wichtige tangentielle Trasse für den Busverkehr, die schon heute von einigen Linien genutzt und in naher Zukunft durch mit den MVV-Ringbusverkehr um München noch erheblich an Bedeutung gewinnen wird. Aktuell verkehren im Landkreis München z.B. zwischen Dachau – Oberschleißheim die Linie 291 und zwischen Oberschleißheim – Hochbrück – Garching die Linie 292. Gleichzeitig ist die B 471 zunehmend überlastet, so dass es zu Verspätungen im Busverkehr kommt. Ziel der Maßnahme ist die Vermeidung von Beeinträchtigungen für den Busverkehr zur Erhöhung der Zuverlässigkeit der bestehenden Linien. Außerdem unterstützt die Maßnahme einen zukünftigen Ausbau der ÖV-Achse Dachau – Ismaning im Rahmen des Ringbuslinienkonzeptes (siehe Maßnahmenbündel 4) über die B471.

Der Linienweg auf der B471 sollte sowohl durch verschiedene streckenbezogene Maßnahmen, Maßnahmen an Knotenpunkten als auch an den Haltestellen bevorrechtigt werden. In den Siedlungsgebieten ist der Linienweg insbesondere mit LSA-Befreiungen an den Knotenpunkten auszubauen. Ebenso ist der Ausbau von Haltestellen bevorzugt am Fahrbahnrand vorzusehen. Außerhalb der Siedlungsbereiche ist primär die Einrichtung von Bussonderfahrstreifen in staugefährdeten Bereichen vorzusehen. Zu prüfen ist ebenso eine ÖPNV-Spur, die richtungsabhängig freigegeben werden kann. An den Haltestellen sollte darüber hinaus der Ausbau von Verkaufsautomaten vorangetrieben werden.

Zur Vorbereitung der Maßnahmen sollte im Rahmen einer Machbarkeitsstudie eine detaillierte Untersuchung der Bestandssituation mit Maßnahmenempfehlungen ausgearbeitet werden. Aufgrund der Querung verschiedener hochwertiger Landschaftsräume sind hier insbesondere Sonderfahrstreifen und Haltepunkte sensibel zu gestalten.

Ziel

- Verbesserung der Reisezeiten
- Erhöhung der Pünktlichkeit und Anschlusssicherung
- Erhöhung des Fahrkomforts
- Erhalt und Zugewinn von Fahrgästen

Arbeitspakete

- Analyse der auftretenden Verspätungen und Identifikation von neuralgischen Punkten
- Bevorrechtigung an LSA für den Bus im Siedlungsbereich
- Mögliche Einrichtung von Bussonderfahrstreifen zwischen den bebauten Flächen einschließlich Ausbau von beispielsweise Brücken
- Ausbau der Haltestellen
- Berücksichtigung von Planung und Bau potenzieller Radwege
- Klärung der grundsätzlichen Trägerschaft und Förderfähigkeit

Maßnahmenbündel

MB 2. Verdichtung ÖV-Angebot im urbanen Raum

Träger

LK München, LK Dachau, Freistaat Bayern

TeilraumRaum 1 ☐ Raum 2 ☐ Raum 3 ☐ Raum 4 ☐ Raum 5 ☐ Raum 6 ☒**Beteiligung**

MVV, Kommunen, LK Dachau, LK München, Land, Bund, Baulastträger

Zeitplan

- Start Bearbeitung 2020
- Umsetzung 2021/22 ff.

Kombination / Verknüpfung mit Maßnahmenbündel

- MB 1 ☐ MB 2 ☐ MB 3 ☐ MB 4 ☐ MB 5 ☒ MB 6 ☐ MB 7 ☒ MB 8 ☐ MB 9 ☐ MB 10 ☐

Pilotprojekt 8	
Taktverdichtung der Linie 172 Dachau – Karlsfeld – Feldmoching – Am Hart	
Beschreibung	
Die Buslinie 172 zwischen Dachau – Karlsfeld – Feldmoching – Am Hart könnte aufgrund von Nachfragesteigerungen insbesondere im Gewerbecluster Ludwigsfeld (MAN / MTU) und des Ziels einer generellen Attraktivierung des ÖV auf der Achse einer weiteren Taktverdichtung bedürfen. Die Linie stellt eine direkte und schnelle Querverbindung sowie Anbindung des Münchener Umlands an die Landeshauptstadt mit Anschluss an die U- und S-Bahn in Feldmoching dar. Bereits in den ersten drei Jahren nach der Einführung 2013 haben sich die Fahrgastzahlen mehr als verdoppelt. Aktuell wird die Strecke je Streckenabschnitt und Tageszeit mit unterschiedlichem Taktangebot bedient. Zwischen Dachau – Karlsfeld – Feldmoching verkehrt die Linie in den Hauptverkehrszeiten im 10-Minuten-Takt, zu den Nebenverkehrszeiten im 20-Minuten-Takt. Die Bedienung auf dem Abschnitt Feldmoching – Am Hart über BMW-FIZ ist ganztags im 20-Minuten-Takt. Es soll auf dem gesamten Linienweg Angebotssteigerung in Form einer Taktverdichtung eingerichtet werden, so dass insbesondere die prosperierenden Gewerbeflächen Ludwigsfeld und BMW-FIZ (Am Hart) noch besser bedient werden. Zudem sollte die Einführung eines einheitlichen Taktangebots über den ganzen Tag geprüft werden (05.00 Uhr bis 20.00 Uhr). Durch den U-Bahn-ähnlichen Takt steigt zudem die Attraktivität des Angebotes, so dass neue Fahrgäste gewonnen werden können. Der Ausbau von Mobilitätsknoten an den SPNV-Haltestellen in Dachau, Feldmoching und Am Hart hat aufgrund seiner wichtigen Verknüpfungsfunktion zwischen den einzelnen Verkehrsträgern einen hohen Stellenwert für den Erfolg der Maßnahme (siehe Maßnahmenbündel 7). Die Taktverdichtung geht einher mit einer gleichzeitigen Planung von Beschleunigungsmaßnahmen der Linie. Nur so kann die Attraktivität der Verbindung im ÖPNV gegenüber dem MIV hergestellt werden.	
Ziel	
- Attraktive, schnelle und direkte Querverbindung zu Arbeitsplatzschwerpunkten - Takt ohne „spürbare“ Wartezeiten - Reduktion der Überlastung im SPNV	
Arbeitspakete	
- Absprache zur Finanzierung samt grundsätzlicher Klärung der Trägerschaft und Förderfähigkeit zu den Maßnahmen für eine Busbeschleunigung - Fahrplanerstellung und Umlaufbildung - Ausschreibung und Beauftragung Verkehrsunternehmen - Städtebauliche Einbindung und Freiraumgestaltung der Mobilitätsknoten	
Maßnahmenbündel	MB 2. Verdichtung ÖV-Angebot im urbanen Raum
Träger	LK Dachau, LH München, Freistaat Bayern, Große Kreisstadt Dachau
Teilraum	Raum 1 ☐ Raum 2 ☐ Raum 3 ☐ Raum 4 ☐ Raum 5 ☐ Raum 6 ☒
Beteiligung	MVV, Kommunen, Verkehrsunternehmen
Zeitplan	
- Start Bearbeitung 2020 - Umsetzung ab 2022 ff.	
Kombination / Verknüpfung mit Maßnahmenbündel	
MB 1 ☐ MB 2 ☐ MB 3 ☐ MB 4 ☐ MB 5 ☐ MB 6 ☐ MB 7 ☒ MB 8 ☐ MB 9 ☐ MB 10 ☐	

Pilotprojekt 9

Regionales Parkraummanagement

Beschreibung

Eine Angebotserweiterung im Radverkehr und ÖPNV alleine kann nicht die Verlagerungseffekte vom MIV hin zum Umweltverbund bewirken, die für eine wirksame Verkehrsentslastung im Raum München Nord nötig wären. Daher sind zusätzlich den ruhenden Pkw-Verkehr steuernde Maßnahmen notwendig.

Der Bau von P+R-Anlagen an den Verknüpfungspunkten und die Bewirtschaftung von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum ist ein wichtiges Element zur Lenkung und Reduktion des Autoverkehrs einerseits sowie zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit andererseits. Regionales Parkraummanagement kann über die Zentren der Großstädte hinaus die volle Lenkungswirkung entfalten, da so einheitliche Standards mit regionsweit gleichen Bedingungen vorherrschen. Um die Wirkung zu erhöhen und den Verkehrsverflechtungen gerecht zu werden, ist die Erstellung eines Konzeptes für den gesamten Raum vorzunehmen. Eine abgestimmte Konzeption von P+R-Anlagen und eine einheitliche Preisgestaltung würde beispielsweise vermeiden, dass die Kommunen mit günstigen Parktarifen gegeneinander konkurrieren müssen. Freising und Dachau haben bereits wie die Stadt München ein Parkraummanagementkonzept, das der Bewirtschaftung von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum dient. Von kleinräumigen Lösungen ist abzusehen, da Maßnahmen möglichst regional mit den Zielsetzungen, strategischen Beschlüssen und Plänen zu koppeln sind.

Die Einschränkung der Parkdauer, Anwohnerlizenzen oder Parkgebühren (gestaffelt nach Zonen) und damit eine modale Verlagerung auf den Umweltverbund sowie eine räumliche Verlagerung an die Randbereiche sind wichtige und effektive Maßnahmen zur Steuerung. Ebenso ist eine regionale Lenkung des Verkehrs durch Verkehrsleitsysteme zu verfolgen. Zudem sollte das regionale Parkraummanagement laufend evaluiert und aktualisiert werden, um langfristig eine Wirkung zu erzielen.

Ziel

- Entlastung der Stadtzentren
- Steuerung des ruhenden Pkw-Verkehrs
- Schaffung einer regional einheitlichen Managementstruktur

Arbeitspakete

- Erstellung des Konzeptes der P+R-Anlagen und der öffentlichen Parkplätze
- Umsetzung der Maßnahmen
- Stadträumliche und freiraumplanerische Gestaltung der Maßnahmen
- Fortschreibung und Aktualisierung der Maßnahmen

Maßnahmenbündel

MB 6. Gebührenmanagement

Träger

VE München-Nord

Teilraum

Raum 1 ☒ Raum 2 ☒ Raum 3 ☒ Raum 4 ☒ Raum 5 ☒ Raum 6 ☒

Beteiligung

Kreisangehörige Kommunen, MVV, LHM, Landkreise, Freistaat Bayern

Zeitplan

- Start Bearbeitung 2020
- Umsetzung 2021 ff.

Kombination / Verknüpfung mit Maßnahmenbündel

- MB 1 ☐ MB 2 ☐ MB 3 ☐ MB 4 ☐ MB 5 ☐ MB 6 ☐ MB 7 ☒ MB 8 ☐ MB 9 ☐ MB 10 ☐

6. Verstetigung und Abschluss

Im „Interkommunalen Verkehrskonzept Raum München Nord“ konnten mit den Oberbürgermeistern / Bürgermeisterinnen sowie Vertreterinnen und Vertretern der Kommunen und der Landkreise Dachau, Freising und München in Zusammenarbeit mit Fachgutachtern die fachlichen Grundlagen geschaffen werden, um im Rahmen eines zu verstetigenden interkommunalen Prozesses den verkehrlichen Herausforderungen zu begegnen. Der angestoßene Prozess mit einer Vielzahl an Beteiligten von 30 Kommunen aus drei Landkreisen und der Landeshauptstadt München stellt einerseits die Einzigartigkeit des Projektes heraus und zeigt andererseits den hohen Handlungsdruck der Kommunen, die verkehrlichen Herausforderungen lösen zu müssen.

Mit neun Pilotprojekten und über 90 Einzelmaßnahmen stellt das „Interkommunale Verkehrskonzept Raum München Nord“ eine breite Basis für den weiteren Prozess dar. Die Pilotprojekte sind Impulsgeber zur Verstetigung der gemeinsamen Planung und interkommunalen Zusammenarbeit. Sie haben Beispielcharakter und dienen der inhaltlichen und organisatorischen Erarbeitung von Planungsstrukturen und Umsetzungsstrategien. Mit dem Maßnahmenkatalog liegen weitere Projekte in ihrer inhaltlichen und zeitlichen Priorisierung zur Umsetzung bereit.

Aufgabe und Herausforderung ist nun, das gemeinsame interkommunale Handeln in den Landkreisen Freising, München, Dachau und der Landeshauptstadt München weiter zu verstetigen. Die Maßnahmen und Strategien im Mobilitäts- und Verkehrsbereich der Kommunen und Landkreise können ihre volle Wirkung nur entfalten, wenn diese regional aufeinander abgestimmt und koordiniert werden, verkehrsmittel- und zuständigkeitsübergreifend. Die Freiraum- und Siedlungsplanung sind parallel und aufeinander abgestimmt zu entwickeln.

Dies bedarf seitens der Landkreise und der Kommunen personeller Ressourcen, entsprechender Zeitbudgets und einem Monitoringkonzept zur Überprüfung des Prozesses sowie der Maßnahmenwirkungen.

Im Rahmen der Abschlussveranstaltung zum „Interkommunalen Verkehrskonzept Raum München Nord“ am 16. Oktober 2019 in Unterföhring wurde eine gemeinsame Abschlusserklärung der Kommunalvertreter sowie Landräte unterzeichnet (Abbildung 28). Die Erklärung enthält die Forderung nach der Schaffung notwendiger Rahmenbedingungen, die nicht von den Akteuren des Planungsraums selbst umgesetzt werden können. Zudem erklären sich alle Beteiligten zur interkommunalen Zusammenarbeit und der Umsetzung der kurzfristigen Pilotprojekte sowie mittel- bis langfristigen Zusammenarbeit bei weiteren Maßnahmen bereit, deren Grundlage der Maßnahmenkatalog ist. Der Steuerungsgruppe des Verkehrskonzeptes - bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Landkreise Dachau, Freising und München, des Landeshauptstadt München sowie des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München - wird der Auftrag erteilt, einen Vorschlag zur Koordinierung und Verstetigung der weiteren Zusammenarbeit zu erarbeiten.



INTERKOMMUNALES
KONZEPT
RAUM MÜNCHEN NORD
Siedlung · Freiraum · Mobilität

Gemeinsame Abschlusserklärung der Kommunen zum „Verkehrskonzept Raum München Nord“

Auf der Verkehrskonferenz am 2. Oktober 2015 in Dachau haben die kommunalen Vertreterinnen und Vertreter aus Stadt und Landkreis München sowie den Landkreisen Freising und Dachau mit der „Dachauer Erklärung“ ihre Absicht und Bereitschaft zu einer verstärkten interkommunalen Zusammenarbeit zur Bewältigung der großen verkehrlichen Herausforderungen manifestiert.

Im Jahr 2018/19 wurde gemeinsam mit einem Gutachtertteam das vorliegende „Verkehrskonzept Raum München Nord“ erarbeitet. Als Ergebnis dieses Prozesses beschloss die kommunalen Vertreterinnen und Vertreter gemeinsam die nachfolgende „Erklärung der Kommunen im Raum München Nord“:

Wir, die unterzeichnenden kommunalen Vertreterinnen und -vertreter, benötigen angesichts von zunehmendem Mobilitätsbedarf und Individualverkehr, von stetigem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum in der Region München Nord Unterstützung bei der Bewältigung der verkehrlichen Herausforderungen. Wir fordern die Entscheiderinnen und Entscheider auf Bundesebene und beim Freistaat Bayern sowie die Trägerinnen und Träger von Verkehrsleistungen auf, umgehend die hierfür erforderlichen Rahmenbedingungen zu schaffen. Als besonders dringend sehen wir die Attraktivitätssteigerung und den Kapazitätsausbau des schienengebundenen öffentlichen Personen(nah)verkehrs (SPNV) in der Region. Der SPNV muss umgehend deutlich zuverlässiger und stetig spürbar leistungsfähiger werden! Des Weiteren halten wir die Schaffung von Grundlagen zur schnelleren Realisierung von überörtlichen Radwegeverbindungen sowie Radschnellwegeverbindungen für eine wesentliche Rahmenbedingung.

Wir, die unterzeichnenden Kommunalvertreterinnen und -vertreter, erklären gleichzeitig unseren Willen und unsere Bereitschaft, die im Rahmen des Verkehrskonzepts Raum München Nord erarbeiteten Pilotprojekte kurzfristig in interkommunaler Zusammenarbeit und mit der erforderlichen Unterstützung der dafür notwendigen weiteren Akteure umzusetzen.

Die dafür erforderlichen Ressourcen werden wir im Rahmen unserer Möglichkeiten und unter Ausschöpfung von Fördermöglichkeiten bereitstellen. Darüber hinaus wollen wir mit dem Verkehrskonzept als Leitfaden in einem interkommunalen Prozess auch mittel- und langfristig die verkehrlichen Herausforderungen in Abstimmung mit- und untereinander sowie in intensiver Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden und Akteuren angehen.

Wir erteilen den Auftrag an die Steuerungsgruppe aus Vertreterinnen und Vertretern der Landkreise Dachau, Freising und München, der Landeshauptstadt München sowie dem Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München einen Vorschlag zu erarbeiten, wie die Zusammenarbeit koordiniert und verstetigt werden kann.

Unterföhring, 16. Oktober 2019

Abbildung 28 Gemeinsame Abschlusserklärung der Kommunen zum „Interkommunalen Verkehrskonzept Raum München Nord“

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Josef Hauner, Christoph Göbel, Dieter Reiter und Stefan Löwl (v.l.n.r.) auf der Abschlussveranstaltung am 16. Oktober 2019	3
Abbildung 2 Projektraum des „Interkommunalen Verkehrskonzepts Raum München Nord“	7
Abbildung 3 Dachauer Erklärung vom 2. Dezember 2015	8
Abbildung 4 Kennzahlen des Interkommunalen Verkehrskonzepts	8
Abbildung 5 Der Prozess des Interkommunalen Verkehrskonzepts	9
Abbildung 6 Kommunen wünschen eine stärkere interkommunale Zusammenarbeit	10
Abbildung 7 Diskussionsrunde auf dem zweiten Workshop der Grundlagenebene im November 2018	11
Abbildung 8 Schwerpunkt zukünftiger Verkehrsentwicklung aus Sicht der Kommunen	11
Abbildung 9 Überlastung des Straßennetzes im Analysefall 2016 (Landesverkehrsmodell Bayern) ...	13
Abbildung 10 Überlastung des Straßennetzes im Prognosefall 2030 trotz Neu- und Ausbaumaßnahmen der Straßeninfrastruktur (Landesverkehrsmodell Bayern)	14
Abbildung 11 Großteil des Verkehrs wird vom lokalen privaten Verkehr verursacht	14
Abbildung 12 Verkehr wird durch die Siedlungsentwicklung beeinflusst, der Schutz des Freiraums setzt Restriktionen	15
Abbildung 13 6 homogene Teilräume für ein besseres Raumverständnis und eine spezifischere Planung	16
Abbildung 14 Szenario 4 als gemeinsames Zukunftsbild	20
Abbildung 15 Szenario 4 „Offensiver Umweltverbund“ enthält weitreichende Maßnahmen in allen Bereichen	21
Abbildung 16 Szenario 4 mit hoher verkehrlicher Wirkung und modaler Verlagerung, weg vom Pkw (Landesverkehrsmodell)	21
Abbildung 17 Diskussionsrunde auf dem dritten Workshop der Szenarioebene im Juni 2019	22
Abbildung 18 Ländliche Kommunen: Verknüpfung mit dem SPNV, Innenentwicklung stärken und Fuß- und Radwege besser vernetzen	23
Abbildung 19 Städtische Kommunen: ÖV massiv stärken, Nachverdichtung vorantreiben und Radschnellwege umsetzen	24
Abbildung 20 Verkehrliche Maßnahmen sind abhängig von übergeordneten und intersektoralen Planungen	25
Abbildung 21 Planungsnotwendigkeiten übergeordneter Planungsebenen	25
Abbildung 22 Siedlungsentwicklung entlang SPNV-Achsen planerisch konzentrieren	26
Abbildung 23 Aspekte des Freiraumes bei allen Verkehrsmaßnahmen mitdenken	27
Abbildung 24 Umfangreiches Maßnahmenpaket als Ergebnis des Projektes	28

Abbildung 25 Ausschnitt aus dem Maßnahmenkatalog – Maßnahmen des Bündels 6. Gebührenmanagement.....	32
Abbildung 26 Pilotprojekte als Einstieg in die Maßnahmenumsetzung	33
Abbildung 27 Pilotprojekte zur sofortigen Umsetzung.....	34
Abbildung 28 Gemeinsame Abschlusserklärung der Kommunen zum „Interkommunalen Verkehrskonzept Raum München Nord“	45

Anlagen

A) Auftakt- und Motivationsveranstaltung

- Präsentation der Auftaktveranstaltung vom (11.06.2018)
- Dokumentationen der Auftakt- und Motivationsveranstaltung

B) Grundlagen

- Präsentation des Grundlagen-Workshop (6.11.2018 - 07.11.2018)
- Ergebnisse der Gemeindebefragung
- Themenkarten MIV, ÖV, Rad und Gesamtübersicht
- Dokumentation des Grundlagen-Workshop

C) Szenarien

- Präsentation Szenarien-Workshop (06.06.2019)
- Plakate der verschiedenen Szenarien
- Dokumentation des Szenarien-Workshop

D) Maßnahmen

- Präsentation Maßnahmen-Workshop (16.09.2019)
- Abschlusspräsentation (16.10.2019)
- Maßnahmenkatalog
- Dokumentation Maßnahmen-Workshop
- Pilotprojekte