



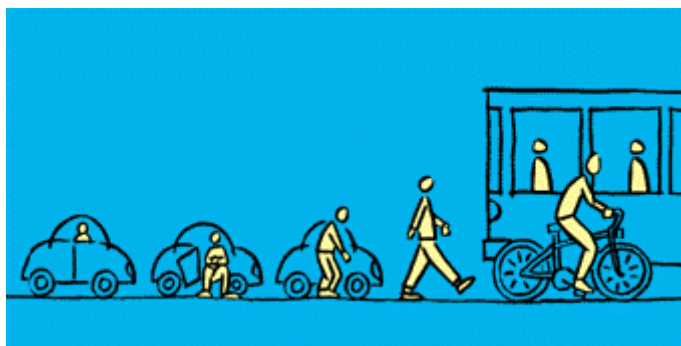
Nachhaltiges und integriertes

Mobilitätskonzept

für den Landkreis Ebersberg
2010-2030

Kurzfassung

September 2012



Impressum

Erarbeitet im Auftrag des Ausschusses für Umweltangelegenheiten, Naturschutz, Abfallwirtschaft, Landkreisentwicklung, Regionalmanagement und Verkehrsstruktur (ULV-Ausschuss) des Landkreises Ebersberg

durch

Wirtschaftsförderung für den Landkreis Ebersberg,
Regionalmanagement für den Landkreis Ebersberg und
B.A.U.M. Consult GmbH, München.

Im Rahmen des Mobilitätsforums des Landkreises Ebersberg.

Autoren:

Patrick Ansbacher, B.A.U.M. Consult GmbH

Michael Wedler, B.A.U.M. Consult GmbH

Sebastian Lenz, B.A.U.M. Consult GmbH

Ansprechpartner bezüglich des
Mobilitätsforums im
Landratsamt Ebersberg:

Augustinus Meusel

Landratsamt Ebersberg
Leiter Stabsstelle Wirtschaftsförderung, Regionalmanagement
Eichthalstraße 5
85560 Ebersberg
Telefon: 08092 823-114
Fax: 08092 823-9114
augustinus.meusel@lra-ebe.de

Ansprechpartner bezüglich Prozessgestaltung und Moderation
des Mobilitätsforums:

Patrick Ansbacher

B.A.U.M. Consult GmbH

Gotzinger Str. 48/50
81371 München
Telefon: 089 189 35-212
Fax: 089 189 35-199
p.ansbacher@baumgroup.de

Michael Wedler

B.A.U.M. Consult GmbH

Gotzinger Str. 48/50
81371 München
Telefon: 089 189 35-210
Fax: 089 189 35-199
m.wedler@baumgroup.de

Inhaltsverzeichnis

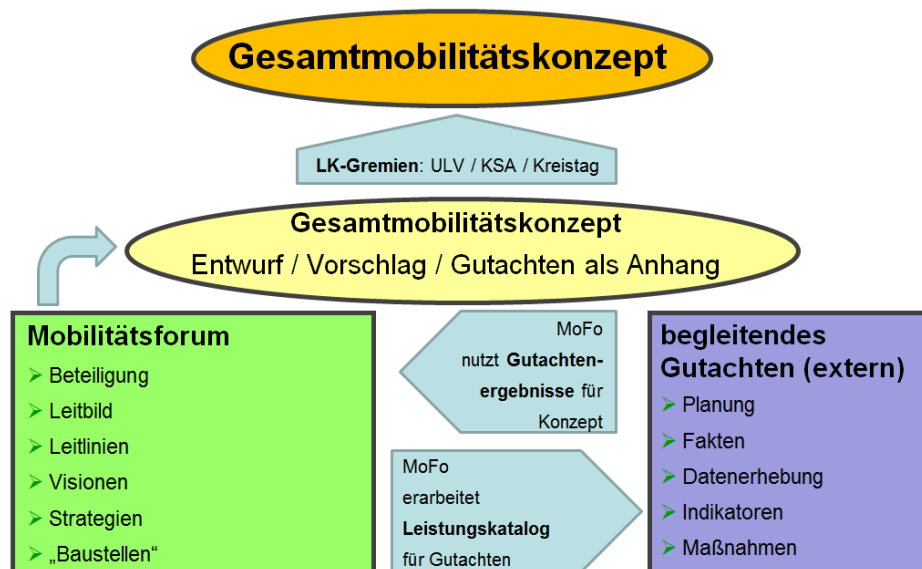
Impressum	I
Inhaltsverzeichnis	II
1. „Mehr Mobilität mit weniger Verkehr“ – Das Mobilitätskonzept für den Landkreis Ebersberg .	1
2. Zielsetzung, Leitbild, Slogan	4
3. Themen und Handlungsfelder	6
4. Leitprojekte und Projektsteckbriefe.....	7
5. Zeitplan für die Umsetzung	33

1. „Mehr Mobilität mit weniger Verkehr“ – Das Mobilitätskonzept für den Landkreis Ebersberg

Mehr Mobilität mit weniger Verkehr. Das ist der **Leitgedanke**, der dem Gesamtmobilitätskonzept für den **Landkreis Ebersberg** zu Grunde liegt. Er beschreibt den anvisierten **Paradigmenwechsel** und die Bemühungen auf dem Weg zu einer immer notwendiger erscheinenden **Mobilitätswende**.

Die **Umsetzung der Mobilitätswende** ist dabei nicht nur Beitrag zum **Klimaschutz**, sondern vor allem auch zentral für die Steigerung der **Lebensqualität** und **Zukunftssicherheit** in der Region. **Die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger** stehen im Mittelpunkt. Hierfür sind viele kleine, aber auch große, Schritte nötig. Der Landkreis Ebersberg besitzt aufgrund seiner strategisch und raumstrukturell günstigen Lage sowie der Zugehörigkeit zum Münchner Verkehrs- und Tarifverbund eine **umfassend gute Ausgangslage**, die mit allen Möglichkeiten genutzt und ausgebaut werden sollte. Die Schienen- und Busangebote bilden dabei das Rückgrat.

Über zwei Jahre haben **Experten aus der Region** im Rahmen des **Mobilitätsforums** (MoFo) die Veränderungsbedürfnisse und Entwicklungsziele zusammengetragen. Ein begleitendes **Gutachten** der MVV GmbH / TRANSVER GmbH vertiefte die fachliche Expertise und lieferte weitere Daten und Fakten. Aus dem Gesamtprozess wurde das vorliegende **Gesamtmobilitätskonzept** erstellt, mit dem wichtige **Entscheidungsgrundlagen** geschaffen sind und fachlich fundierte politische Entscheidungen unterstützt werden. Mit den im Rahmen des Mobilitätsforums entwickelten **Leitprojekten** startete die konkrete Umsetzung in einzelnen Handlungsbereichen und soll kontinuierlich fortgeführt werden.



Gemeinsame Handlungsmaxime sind die **sieben** entwickelten **Leitlinien** zu Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, Verbesserung der Verträglichkeit, zur Vernetzung, Unfallvermeidung sowie Minimierung des Flächenverbrauchs und der Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer.

Die großen Hebel, die dabei regional bewegt werden können, lassen sich in folgendem Dreisatz darstellen:

1. **Verkehrsvermeidung:** Insbesondere durch kurze (oder virtuelle) Wege und bessere (höhere) Auslastung der Verkehrsmittel
2. **Verkehrsverlagerung:** Weg vom motorisierten Individualverkehr, hin zur Nutzung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, Fuß) durch situativ angepasste Wahl des geeigneten Verkehrsmittels anstelle der Nutzung des Universalfahrzeugs (Fahrer plus 4 Sitze bei 1000 km Reichweite)
3. **Verträgliche und klimafreundliche Abwicklung:** Nicht vermeidbaren Verkehr umweltschonend (spritsparende Fahrweise) und mit möglichst umweltfreundlichen Fahrzeugen (Treibstoffverbrauch, CO₂-Ausstoß, klimafreundliche Treibstoffe, Erdgas, Biomethan und Grünstrom) gestalten.

Diese Hebel können nicht alleine durch technisch-organisatorische Maßnahmen bewegt werden. Das erfordert ebenso ein sich sukzessive änderndes **Mobilitätsverständnis bei den Bürgern**. Nicht das berechnete und in einer arbeitsteilig organisierten, globalisierten Welt immer bedeutender werdende **Bedürfnis nach Mobilität** – also die Zugänglichkeit zu verschiedenen Verkehrsmitteln und Erreichbarkeit – stehen zur Debatte. Sondern das Verständnis, wie dieser Bedarf mit möglichst reduziertem Verkehrsaufkommen und verträglich gedeckt werden kann.

In Bezug auf den Landkreis Ebersberg ist dabei festzustellen, dass die verkehrliche Flächenerschließung auch weiterhin nicht ohne den **PKW** möglich sein wird.

Nichtsdestotrotz müssen künftig verstärkt die Möglichkeiten und Anlässe zum Umstieg auf ökologischere Verkehrsmittel genutzt werden. Prinzipiell ist fallweise und lokal differenziert nach der passenden, **idealen Modalitätskette** zu suchen. Ersichtlich werden hierbei die wachsende Bedeutung und innerhalb dieses Gesamtkonzeptes deutlich gewordenen Chancen der **Intermodalität**, also der Nutzung mehrerer unterschiedlicher Verkehrsträger auf einem Weg.

Die **Optimierung der Bus-Schiene-Angebote** wird für den Landkreis Ebersberg absehbar von zentraler Bedeutung sein.

In **langfristiger Perspektive** sind grundlegende Veränderungen vorstellbar und nach Einschätzung des Mobilitätsforums auch nötig. Hierzu zählen eine verstärkte Berücksichtigung von **Verkehrseffekten bei der Siedlungsplanung** und die langfristige **Bevorzugung von Infrastrukturinvestitionen in ÖPNV-Maßnahmen** anstelle von Straßenausbauten.

Unstrittig ist die Tatsache, dass nicht alle Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes **rentabel** oder zum Nulltarif zu haben zu sein werden. Hier gilt es, **politische Entschlossenheit** und **Kontinuität** zu beweisen.

Wo an den Enden der Mobilitätsketten auch bei wohlwollender Betrachtung keine Rentabilität erreicht werden kann, sind große **Kreativität** und **flexible Angebote** bei der Suche nach optimalen Lösungen gefordert. Hier ist die **Abstimmung** zwischen den Angeboten der **öffentlichen Verkehrsmittel** in den Bereichen Bus und Schiene und **Angeboten, die aus privatem oder privatwirtschaftlichem Engagement** stammen (etwa *Carsharing*, Taxi, ...), ein wichtiger Erfolgsfaktor.

Um sich diesen **Herausforderungen** stellen zu können, muss der Umsetzungsprozess von möglichst breiten Schichten aus Interessensvertretern und Bürgern getragen sein. Nur mit den **aktiven Menschen** dahinter kann die Mobilitätswende gelingen.

„Mehr Mobilität mit weniger Verkehr“

Aus dem bisherigen Prozess heraus haben sich lokale und regionale **Experten** sowie engagierte ehrenamtlich tätige **Bürger** bereit erklärt, bei einzelnen Themen und Leitprojekten sowie deren künftigem Vorankommen mitzuwirken und Verantwortung zu übernehmen.

Mit dem nun vorliegenden Gesamtmobilitätskonzept legt der Landkreis eine gute und belastbare Basis zur erfolgreichen weiteren Gestaltung der Zukunft der Mobilität in der Region. Mit der Arbeit an den Leitprojekten hat die Umsetzung bereits begonnen – auf dem Weg zum gemeinsamen Ziel: Mehr Mobilität mit weniger Verkehr.

Das Gesamtmobilitätskonzept in Langfassung steht auf der Internetseite des Landratsamtes zum Download bereit.

2. Zielsetzung, Leitbild, Slogan

Ausgangspunkt für die Zielsetzung des Mobilitätskonzeptes ist die Leitlinie F des Aktionsprogramms 2030 für den Landkreis Ebersberg:

Wir wollen das hohe Maß an Mobilität in unserer Region erhalten und die noch bestehenden Defizite verringern. Unter Nutzung aller Verkehrsträger werden wir intelligente, zukunftsichere und kosteneffiziente Lösungen suchen und modellhaft umsetzen, um die vermeidbaren Verkehrsbelastungen in unserem Landkreis zu reduzieren und die unvermeidbaren Verkehrsströme menschen- und umweltgerecht zu gestalten. Dabei orientieren wir uns an den mittelfristig, insbesondere im Hinblick auf die EU-Osterweiterung und den weiteren Flughafenausbau, zu erwartenden Entwicklungen.

Als Essenz aus dem Leitbildprozess entstand ein **Leitbild**, das sich aus dem zentralen Slogan sowie dem Leitziel zusammensetzt. Der **Slogan** beschreibt das Kernanliegen des Mobilitätskonzeptes des Landkreises Ebersberg:

„Mehr Mobilität mit weniger Verkehr“
emissionsärmer – intelligenter – sparsamer – sicherer

Der Slogan wird durch folgendes **Leitziel** untermauert:

Zur Entlastung von Menschen und Umwelt organisieren wir künftig den Verkehr im Landkreis

- **emissionsärmer** (Lärm, CO₂, Schadstoffe)
- **intelligenter** (ausgelastet, vernetzt, innovativ)
- **sparsamer** (vermeidend (ha und km), wirtschaftlich, energieeffizient)
- **sicherer** (nachhaltig, unfallärmer).

Wir setzen uns weiterhin ein

- für eine bedarfsgerechte **Gestaltung** und
- für die **Akzeptanzsteigerung des ÖPNV**.

Die nachstehenden **sieben Leitlinien** wurden zur Präzisierung des Leitziels erarbeitet. Sie dienen als richtungsweisende Grundlage für das Handlungskonzept und treffen Aussagen zu gewünschten Entwicklungsrichtungen, an denen sich zukünftige Aktivitäten orientieren sollen.

Verkehrsvermeidung:

- Reduzierung um den vermeidbaren Individualverkehrsanteil insbesondere im Bereich des motorisierten Individualverkehrs
- Ermöglichung kurzer Wege zwischen Zuhause und Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte

Verlagerung:

- Erhöhung des ÖPNV-Anteils im Modal Split
- Wo praktikabel Umstieg auf nicht-motorisierten Verkehr

Verbesserung der Verträglichkeit:

- Begünstigung des jeweils umweltfreundlichsten Verkehrsmittels

Vernetzung:

- „Nutzen statt besitzen“ = Erhöhung der Auslastung (Nutzungseffizienz) z.B. durch gemeinschaftliche Nutzung (z.B. *Carsharing*, u.a. Dienstleistungen)

Unfallvermeidung:

- Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr (Verringerung der Unfallkennzahlen, Bearbeitung neuralgischer Punkte)

Minimierung des Flächenverbrauchs:

- Sparsamer Umgang bei Planung von Verkehrsprojekten, ggf. Rückbau

Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer:

- Abbau von Mobilitätseinschränkungen (nicht nur Barrierefreiheit) für Eltern, Kinder, Senioren, Behinderte etc.

3. Themen und Handlungsfelder

Zur praktischen Umsetzung des Leitziels und der Leitlinien wurden sieben Themen definiert, die schwerpunktmäßig betrachtet wurden. Die fünf Schwerpunktthemen werden weiter in Handlungsfelder differenziert und durch zwei Querschnittsthemen ergänzt. In untenstehender Abbildung sind die Themen sowie Handlungsfelder in einem Überblick zusammengefasst. Die grün umrandeten Handlungsfelder sind im Mobilitätskonzept vertieft betrachtet.

Themen und Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts

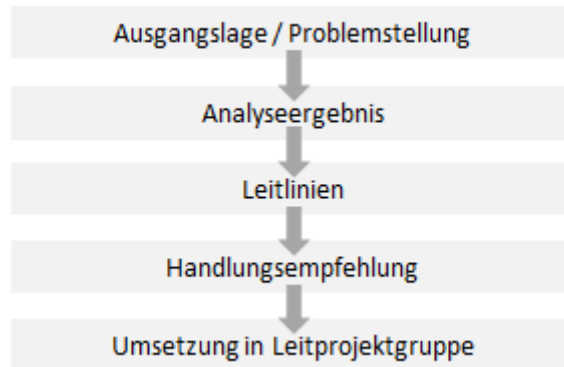
Thema	Handlungsfelder						Querschnittsbereiche
Motorisierter Individualverkehr mIV	Maßnahmen im Netz	Verkehrsrechtliche Regelungen	Ruhender Verkehr	Verkehrssicherheit	Verkehrssteuerung		
Öffentlicher Verkehr ÖV (ÖPNV / SPNV)	Angebote im ÖPNV und SPNV		Qualität		Neue Antriebe		
Intermodalität	Bike and Ride Park and Ride	Carsharing	Radmitnahme im ÖV		Anschluss-sicherung		
Nicht-motorisierter Individualverkehr nmIV	Fußgänger-verkehr	Radverkehr	Public Bikes – Öffentl. Fahrradverleihsystem		Elektrofahrräder Pedelegs		
Siedlungsstruktur	Flächennutzung im Bereich der ÖPNV-Halte	Interkommunale Gewerbegebiete	Nutzungsmix zur Verkehrsvermeidung	Berücksichtigung Verkehr in Bauleitplanung	Lärmschutz bei Siedlungsentwicklung		
						Mobilitätsmanagement	Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Erläuterung der Abkürzungen: ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr, SPNV: Schienenpersonennahverkehr

Die Langfassung des Mobilitätskonzepts enthält zu allen Handlungsfeldern und Querschnittsthemen eine Analyse der gegenwärtigen Situation und – im Rahmen des Handlungskonzepts – Ausführungen zur mittelfristig bis 2030 gewünschten Entwicklung. Um diese gezielt beeinflussen und lenken zu können, werden innerhalb verschiedener Arbeitsgruppen, die sich aus Mitgliedern des Mobilitätsforums und weiteren regionalen Experten zusammensetzen, in den nächsten Jahren Leitprojekte in verschiedenen Bereichen bearbeitet. Diese werden im nächsten Abschnitt vorgestellt.

4. Leitprojekte und Projektsteckbriefe

Die im Rahmen des Beteiligungsprozesses erarbeiteten Leitprojekte bilden jeweils das (vorläufige) Ende von **Handlungssträngen**, die nach folgendem Schema aufgebaut sind:



1. Eine **Problemstellung** wird identifiziert oder von Mitgliedern des Mobilitätsforums benannt.
2. Die gegenwärtige Situation erscheint verbesserungswürdig (Ermittlung v.a. aus Mobilitätsgutachten).
3. Eine der sieben **Leitlinien** des Mobilitätskonzeptes wird berührt.
4. Aus dem Mobilitätsgutachten oder weiteren Quellen gehen **Handlungsempfehlungen** hervor.
5. Ein **Leitprojekt** zur Verbesserung der Situation wird entwickelt (bei entsprechenden Interessenten aus den Reihen des Mobilitätsforums).

Die Handlungsstränge stellen gleichzeitig ‚rote Fäden‘ dar, die den Leser in Bezug auf einen bestimmten umgrenzten Themenkomplex durch das Mobilitätskonzept führen. Gleichzeitig wird die unmittelbare Relevanz der Leitprojekte für die übergeordnete Fragestellung sichergestellt.

Nachstehende Handlungsstränge wurden identifiziert und mündeten in die genannten Leitprojekte:

Handlungsstränge und damit zusammenhängende Leitprojekte

Problemstellung(en) / Ausgangslage(n)	Analyseergebnis(se)	Leitlinie(n)	Handlungsempfehlung(en)	Umsetzung in Leitprojektgruppe
Steigende Bedeutung der Intermodalität ¹	Analyse der Bike-and-Ride-Situation im Landkreis in Gutachten	Verkehrsvermeidung, Verlagerung, Verbesserung der Verträglichkeit	Zur Pflege und Ausstattung der Anlagen sowie Erweiterung	„Alltagsradeln“ (trägt Verbesserungsvorschläge an Gemeinden heran)
Landkreis Ebersberg auch als ländlicher Raum	Teilweise mit ÖPNV unterversorgte Gebiete	Leitlinien übergreifend: <i>Mehr Mobilität mit weniger Verkehr</i>	➤ Flexible Bedienweisen stärken ➤ Optimierung Fahrplan des Nachtexpress	Optimierungen im ÖPNV-Netz'
➤ Bedeutung des Klimaschutzes und Entwicklung neuer Antriebstechnologien	➤ Einsatz eines Dieselhybridbusses beim Busunternehmen Josef Ettenhuber, Glonn	Verbesserung der Verträglichkeit	Verträglichere Verkehrsabwicklung anstreben	„Mobilität und Energiewende“ (befasst sich mit der Ermittlung von CO ₂ -Effekten, dem Vergleich von Antriebstechnologien und dem energieoptimierten Autofahren)
➤ Angewiesensein auf den PKW im ländlichen Raum	➤ Hoher Anteil des Verkehrssektors am CO₂- bzw. allgemeiner Schadstoffausstoß		Bewusstseinswandel in der Bevölkerung anstoßen , auch über Spritsparkurse	
Zielgruppengerechte Ansprache als Notwendigkeit nachhaltiger Informationsvermittlung	Aktivitäten in der Region, weniger im Landkreis	Leitlinien übergreifend: <i>Mehr Mobilität mit weniger Verkehr</i>	➤ Mobilitätsmanagement ➤ Neubürgeransprache ➤ Senioren ➤ Kinder und Jugendliche	„Marketing, Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsmanagement“ (Entwurf bzw. Sammlung von Konzepten und Umsetzung dieser nach Möglichkeit)
➤ Neue Mobilitätsmuster im motorisierten Individualverkehr ➤ Prinzip „Nutzen statt Besitzen“	➤ Bereits heute Vorreiterrolle des Landkreises im Bereich Carsharing	Vermeidung und Vernetzung	Stärkung und Ausbau der lokalen Carsharing-Angebote	„Landkreis Ebersberg als Modellregion für flächendeckendes Carsharing“
Große Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs für flächige Verkehrserschließung	Verkehrsmodell untersucht Wirkungen von Anpassungen im Netz	Verträglichkeit, Unfallvermeidung und Minimierung des Flächenverbrauchs	Einschätzungen zu möglichen Maßnahmen im Netz	„Visionen bei Straßenplanungen und im Individualverkehr“

¹ Intermodalität bedeutet die Kombination verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg (z.B. Fahrrad oder PKW und ÖPNV). Die Kombination Fußgänger und ÖPNV- / PKW-Nutzung fällt nicht unter den Intermodalitätsbegriff.

Siedlungsdruck im Landkreis durch Zuzug und Gewerbeentwicklung	➤ Teils erhebliche Flächenreserven im Umfeld der SPNV-Halte ➤ Bebauungsplanung endet an Gemeindegrenzen	Verkehrsvermeidung, Verlagerung und Minimierung des Flächenverbrauchs	➤ Flächenreserven in der künftigen Flächennutzungs- und Bebauungsplanung berücksichtigen ➤ Stärkung der Nahmobilität durch Nutzungsmischung ➤ Förderung interkommunaler Gewerbegebiete	„Siedlungsentwicklung und Mobilität“
Viele PKW-Fahrten auch auf Kurzstrecken	Fahrradnutzung als zeitsparendste Art der Mobilität bei kurzen Distanzen bis sechs Kilometer	Verlagerung und Verbesserung der Verträglichkeit	Fahrräder als Fortbewegungsalternative erkennen, lückenloses, möglichst umwegefreies (Radwege-)Netz als Voraussetzung für künftige E-Mobilität mit <i>E-Bikes</i> und <i>Pedelecs</i>	„Alltagsradeln“ (Anregen von Maßnahmen zur Optimierung und Begleitung der Umsetzung)
Eingeschränkte Möglichkeiten zur Deckung ihrer Mobilitätsbedürfnisse für bestimmte Personengruppen	Barrierefreiheit im ÖPNV auf einem guten Weg, aber zunächst weiterer Handlungsbedarf, zusätzlich Abdecken der Bereiche Schulwegsicherheit und Überprüfung von Querungsanlagen auf ‚Seniorentauglichkeit‘	Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer	➤ Kommender demographischer Wandel und älter werdende Gesellschaft ➤ Wachsende Mobilitätsbedürfnisse ➤ Schaffung zukunfts-trächtiger Strukturen und Bedingungen	„Mobi-Rat“: Rat zur Sicherstellung der Mobilität aller Verkehrsteilnehmer‘: ➤ Blinde und Gehörlose ➤ Senioren ➤ Eltern ➤ Kinder

Anmerkungen:

- Die Leitprojektgruppe **„Strategie“** befasst sich mit allen Entwicklungen und der Überprüfung des Fortschritts allgemein und ist als Koordinierungsinstanz von Bedeutung; ihr ist daher kein eigener Handlungsstrang gewidmet.
- Das Leitprojekt **„Bus-Stern Grafing / Ebersberg“** gehört thematisch unmittelbar zu den Optimierungen im ÖPNV-Netz; ihm ist daher kein eigener Handlungsstrang gewidmet.

Die ausgearbeiteten und in Form von Projektsteckbriefen festgehaltenen Projektskizzen sind in untenstehender Tabelle zusammengefasst². Neben den Titeln der Leitprojekte sind die Ansprechpartner und weitere Mitwirkende benannt.

Übersicht zu den Leitprojekten

Leitprojekt	Ansprechpartner	Weitere Mitwirkende
✓ Optimierungen im ÖPNV-Netz	P. Speckmaier	H. Trotz, A. Schmidt, U. Frey, H. Rauch, B.A.U.M.
Optimale Nord-Süd-Verbindung per ÖPNV	H. Rauch	LP-Gruppe ÖPNV
Optimierung des ÖPNV-Fahrplans am Beispiel des ‚Filzenexpress‘	W. Karg	LP-Gruppe ÖPNV, T. Kauderer (Pro Bahn)
Fahrplanoptimierung für den Nachtexpress	Offen	LP-Gruppe ÖPNV, Vertreter Nachtexpress e.V. (nach Möglichkeit)
✓ Bus-Stern Grafing / Ebersberg	U. Peters	B.A.U.M., Vertreter LRA
✓ Radfahren im Alltag fördern / Alltagstaugliches Radwegenetz	J. Methner / A. Baltheiser	H. Gröbmayer, N. Neugebauer, H. Rauch, A. Langer, ggf. und je nach Thema zuständige Vertreter LRA
✓ Siedlungsentwicklung und Mobilität	J. Mittermeier, I. Ackstaller	B.A.U.M., Vertreter LRA
✓ Mobilität und Energiewende (Elektromobilität, Gasfahrzeuge)	I. Ackstaller	Klimaschutzmanager (H. Gröbmayer), B.A.U.M.
Energieoptimiertes Autofahren	N. Neugebauer Unterstützung durch LP-Gruppe Mobilität und Energiewende	ADAC, AvD, VCD, LRA, Verbände, Forschungseinrichtungen, Unternehmen
✓ Marketing / Öffentlichkeitsarbeit / Mobilitätsmanagement	J. Mittermeier, B.A.U.M. (M. Wedler)	Vertreter LRA, B.A.U.M., Profi für Neue Medien (Apps), je ein Vertreter der LP-Gruppen, Presse
✓ Der Landkreis Ebersberg als Modellregion für flächendeckendes Carsharing	K. Breindl	B.A.U.M., <i>Carsharing</i> -Initiativen
✓ Visionen im Individualverkehr und bei Straßenplanungen	A. Schmidt	P. Speckmaier, H. Trotz, P. Mayr, F. Pfluger, J. Schwaiger
✓ Mobi-Rat : Rat zur Sicherstellung der Mobilität aller Verkehrsteilnehmer	U. Frey, Vertreter MofA (Mobilität für Alle)	Vertreter aus allen betroffenen Personengruppen, insb. Behindertenbeauftragte
✓ Strategie	B.A.U.M. (P. Ansbacher)	A. Meusel, Querschnitt aus Mobilitätsforum, B.A.U.M.

Die Projektsteckbriefe zu allen Leitprojekten sind auf den folgenden Seiten zu finden.

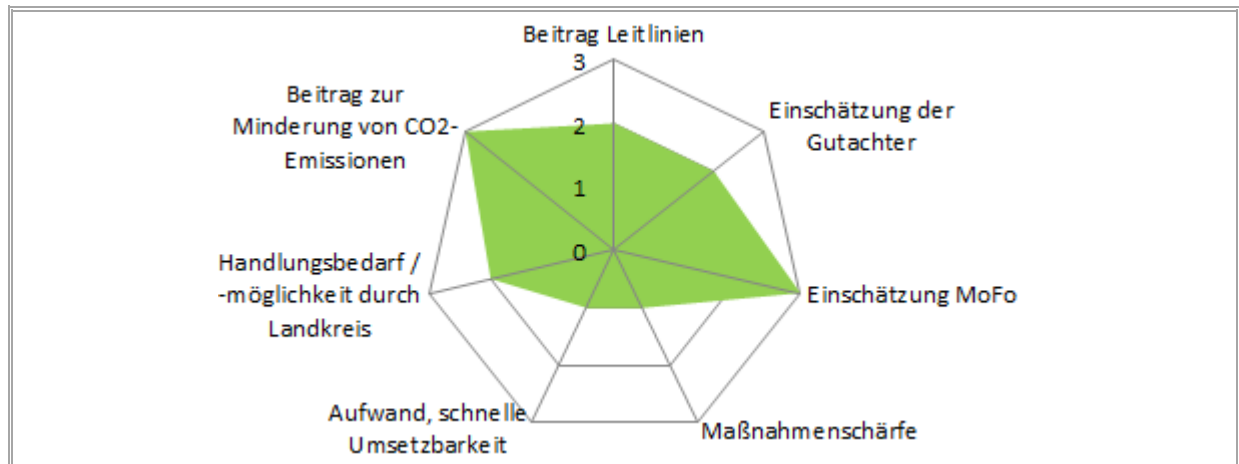
Für den langfristig erfolgreichen Fortgang aller Projekte ist eine **Vielzahl** und **Vielfalt an Akteuren** gefordert, sich zu engagieren.

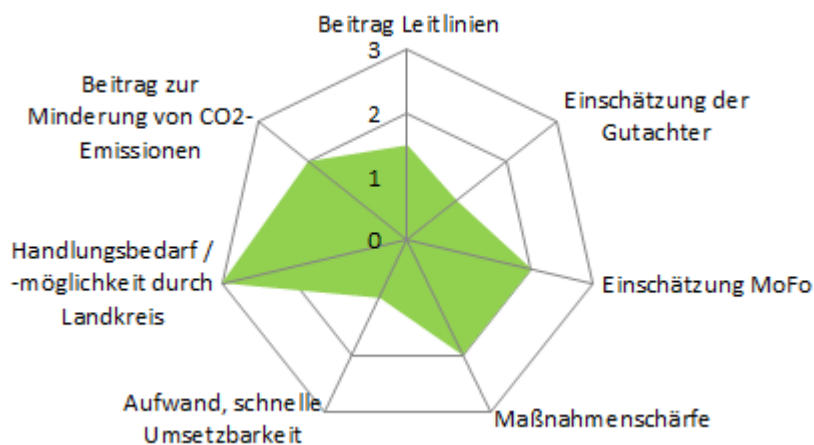
Interessierte Bürger aus dem Landkreis sind eingeladen, sich zu beteiligen und mit den Ansprechpartnern der Leitprojekte bei Interesse Kontakt aufzunehmen. Die im Impressum angegebenen Verantwortlichen sind gerne bereit, den Kontakt herzustellen.

² Die Namen der Leitprojektgruppen sind **fett** gedruckt; teilweise werden mehrere Projekte in einer Gruppe bearbeitet.

Projekttitel <i>Optimierungen im ÖPNV-Netz</i>	
Welche Probleme werden gelöst? • Mangelnde Akzeptanz der Bürger für ÖPNV • Teilweise keine ausreichenden Angebote • Schwierigkeiten bei Fahrkartenkauf • Hoher Anteil des MIV am <i>Modal Split</i> • Fehlende leistungsfähige ÖPNV-Tangentialverbindung Nord-Süd im Landkreis	
Welche Ziele werden verfolgt? • Durch Verbesserung des Angebots Erhöhung der Nutzung des ÖPNV • Ausbau des Streckenplans • Fahrplan Buslinie 9410 erweitern • Behindertengerechte Angebote	
Beitrag zu Leitziel und Leitlinien • Reduzierung des Individualverkehrs und der CO₂-Emissionen • Erhöhung des <i>Modal Split</i>-Anteils des ÖPNV: Verkehrsverlagerung • Leistungsfähiger ÖPNV bietet Mobilität für alle	
Kurzbeschreibung Im Landkreis soll erreicht werden, dass die Verbindungen zur S-Bahn, nach Ebersberg und nach München im Stundentakt oder kürzer realisiert werden. Besondere Ansprüche an eine gute Erreichbarkeit gelten für die Stadt Ebersberg, mit ihren Funktionen als Kreisstadt und Teil des Doppelzentrums mit Grafing. Für verschiedene Schwerpunktbereiche werden Vorschläge zu Verbesserungen, Optimierungen und neuen Ansätzen im ÖPNV entwickelt. Dies reicht von Themen der Fahrplangestaltung, Linienführung, zusätzlichen Haltestellen und Intermodalität bis zu Barrierefreiheit, Öffentlichkeitsarbeit und der Vermarktung der Angebote. Grundlage für die Überlegungen ist die aktuelle Situation, aber der Zielhorizont bis 2030 mit sich verändernden Rahmenbedingungen ermöglicht visionäre Überlegungen. Es soll dabei die Perspektive auch über den „Tellerrand hinaus“ auf die angrenzenden Landkreise und die Stadt München gerichtet sein.	
Erste Schritte 1. Erste Treffen Projektgruppe 13.06.2012 und 25.07.2012 2. Fahrpläne analysieren 3. Schwerpunktbereiche / erste Linien bzw. Gebiete für Optimierungen festlegen 4. Kontaktaufnahme mit Ansprechpartnern in Organisationen und Unternehmen (MVV, DB, RVO, Straßenbauamt, LRA, Gemeinden)	
Wer übernimmt die Verantwortung für die Weiterentwicklung des Projekts? P. Speckmaier³ , H. Trotz, A. Schmidt, U. Frey, H. Rauch	Weitere Partner Abhängig vom Themenbereich, v. a. Vertreter LRA (H. Rüstow), MVV, Busbetreiber
Geschätzte Kosten	
Projektbewertung (siehe auch Tabelle S. 32)	

³ Der **Fettdruck** bestimmt den Hauptansprechpartner für das jeweilige Leitprojekt.

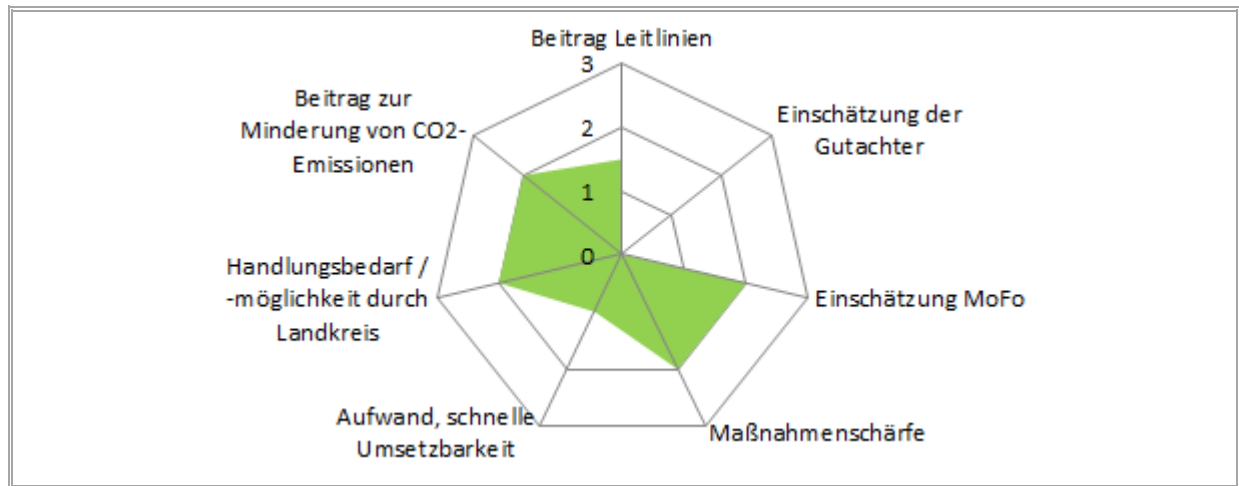


Projekttitel <i>Optimale Nord-Süd-Verbindung per ÖPNV (z.B. Markt Schwaben – Ebersberg)</i>	
Welche Probleme werden gelöst? • Hoher Anteil des MIV am <i>Modal Split</i> • Hohe Verkehrsbelastung durch den Ebersberger Forst • Fehlende leistungsfähige ÖPNV-Tangentialverbindung • Anbindung des nördlichen Landkreises an das Doppelzentrum	
Welche Ziele werden verfolgt? • Stärkung des ÖPNV, Erhöhung des Anteils am <i>Modal Split</i> • Optimierung des Verkehrsangebotes vom nördlichen in den südlichen Landkreis (und in Gegenrichtung) • Erschließung zusätzlichen Fahrgastpotenzials durch neue Verbindungen • Verbesserung der Anbindung der Nordgemeinden an die Kreisstadt	
Beitrag zu Leitziel und Leitlinien • Erhöhung des <i>Modal Split</i>-Anteils des ÖPNV • Reduzierung von MIV-Kilometern • Leistungsfähiger ÖPNV bietet Mobilität für alle	
Kurzbeschreibung Verbesserung des ÖPNV-Angebots zwischen Landkreisnorden und -süden durch eine Ringverbindung zwischen den S-Bahnhöfen Ebersberg und Markt Schwaben: Mit dem ÖPNV ist derzeit nur mit erheblichem Zeitaufwand die Strecke zwischen Nordgemeinden und der Stadt Ebersberg zurückzulegen. Direkte Busverbindungen sind selten. Es besteht keine Akzeptanz für die zeitaufwendige Variante per Bus nach Markt Schwaben, dann mit der S-Bahn nach Berg am Laim und von dort nach Umsteigen per S-Bahn nach Ebersberg. Dem soll mit Lösungen durch neue Angeboten begegnet werden – auch bei schwierigen Situationen bezüglich der Kostendeckung.	
Erste Schritte 1. Erstes Treffen Leitprojektgruppe 2. Abstimmung mit LP-Gruppe ‚Optimierungen im ÖPNV‘ 3. Kontaktaufnahme mit MVV und Bedarfserhebung	
Wer übernimmt die Verantwortung für die Weiterentwicklung des Projekts? H. Rauch , Leitprojektgruppe Optimierungen im ÖPNV	Weitere Partner Vertreter LRA (H. Rüstow), MVV, Gemeinden, Busbetreiber
Geschätzte Kosten	
Projektbewertung (siehe auch Tabelle S. 32) 	

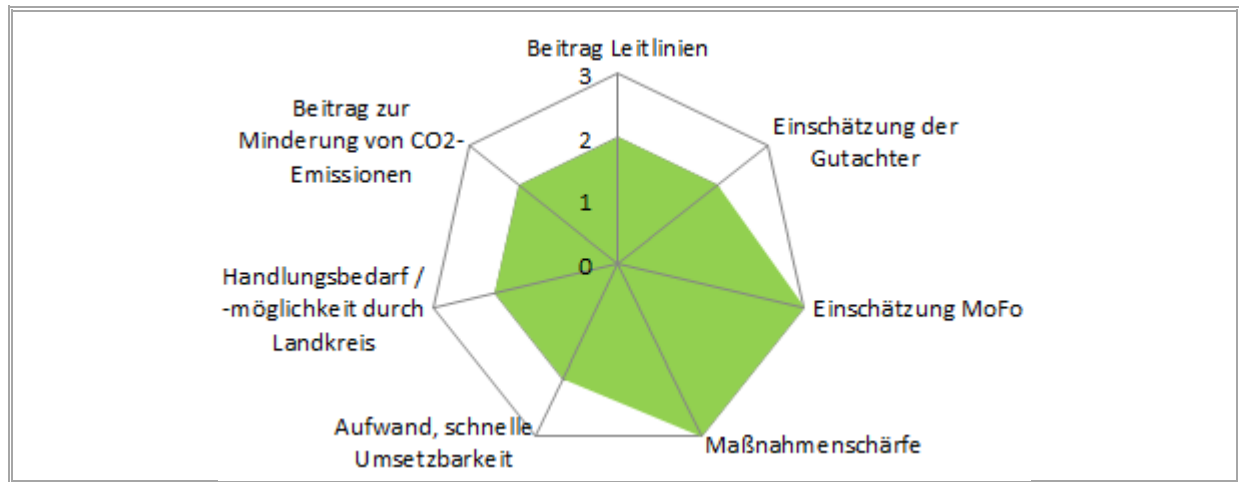
Projekttitle <i>Optimierung des ÖPNV-Fahrplans am Beispiel des ‚Filzenexpress‘</i>	
Welche Probleme werden gelöst? • Taktung / Fahrtenhäufigkeit des Filzenexpress zu gering • Vorhandene Infrastruktur nicht leistungsfähig genug	
Welche Ziele werden verfolgt? • Stärkung des ÖPNV, Erhöhung des Anteils am <i>Modal Split</i> • Erschließung zusätzlichen Fahrgastpotenzials durch attraktive Angebote • Flankierend Anpassungen im Busnetz zur optimalen Anbindung des ‚Hinterlandes‘	
Beitrag zu Leitziel und Leitlinien • Erhöhung des <i>Modal Split</i>-Anteils des ÖPNV / SPNV, Reduzierung von MIV-Kilometern und -Fahrten • Leistungsfähiger SPNV / ÖPNV bietet Mobilität für alle (weniger Bring- / Holverkehr) • Stärkung der Rahmenbedingungen für P+R / B+R	
Kurzbeschreibung Der ab Dezember 2013 geplante Stundentakt ist nur sinnvoll, wenn er bis Mitternacht aufrecht erhalten wird. Besucher von Abendveranstaltungen in München (Theater, Oper, etc.) müssen die Möglichkeit haben, im Anschluss noch nach Wasserburg zu kommen. Der Stundentakt muss auch für das Wochenende gelten. Der Filzenexpress sollte kontinuierlich zum Ostbahnhof durchgebunden werden. Der Busparallelverkehr zwischen Ebersberg und Wasserburg müsste eingestellt werden. Begegnungsgleise zwischen Grafing Bahnhof und Grafing Stadt, sowie zwischen Grafing Stadt und Ebersberg – jeweils außerhalb der Wohnbebauung – könnten ein Aufschaukeln der Verspätungen verhindern. Ein zusätzlicher Block in Grafing Stadt ermöglicht es, in einer Richtung Züge in geringerem Abstand fahren zu lassen – gegenwärtig ebenfalls ein großer Verspätungsfaktor.	
Erste Schritte 1. Weitere Ausarbeitung der Projektkonzeption 2. Abwarten gerichtlicher Entscheidungen in Wasserburg	
Wer übernimmt die Verantwortung für die Weiterentwicklung des Projekts? W. Karg , Pro Bahn (Th. Kauderer), Leitprojektgruppe Optimierungen im ÖPNV	Weitere Partner MVV, BEG, Pro Bahn, LK RO, Bund Naturschutz, Vertreter LRA (H. Rüstow)
Geschätzte Kosten Finanzielles Engagement der Landkreise Ebersberg und Rosenheim	
Projektbewertung (siehe auch Tabelle S. 32)	

Projekttitle <i>Fahrplanoptimierung für den Nachtexpress</i>	
Welche Probleme werden gelöst? • Sehr hoher Anteil des MIV im Freizeitverkehr • Fehlender flächendeckender ÖPNV in Wochenendnächten • PKW-Fahrten und Unfälle unter Alkoholeinfluss	
Welche Ziele werden verfolgt? • Förderung des ÖPNV im Freizeitverkehr • Vermeidung von zusätzlichen MIV-Fahrten (Holen / Bringen) • Steigerung der Attraktivität des konkreten Angebots • Gewährleistung unabhängiger Mobilität für Jugendliche und junge Erwachsene	
Beitrag zu Leitziel und Leitlinien • Verkehrsverlagerung auf ÖPNV, Ergänzung des Angebots • Ermöglichung unabhängiger Mobilität • Verkehrsvermeidung und Effizienzsteigerung (ggf. höhere Fahrgastzahlen)	
Kurzbeschreibung Der Nachtexpress ergänzt den durch den und im MVV organisierten ÖPNV im Landkreis. Er bietet Jugendlichen, jungen Erwachsenen und allen anderen Fahrgästen in den Nachtstunden am Wochenende die Möglichkeit, 'öffentlich' in die nicht S-Bahn erschlossenen Landkreisgebiete zu kommen. Aus dem Mobilitätsgutachten kann bereits ein von Experten ausgearbeiteter Vorschlag zur Fahrplanoptimierung entnommen werden, der den für die Umsetzung Zuständigen zugänglich zu machen und mit ihnen zu diskutieren ist. Dieses Projekt erscheint vergleichsweise schnell und einfach umsetzbar und bietet gleichzeitig das Potenzial, das Mobilitätsforum bzw. das ausgearbeitete Mobilitätskonzept bekannter zu machen.	
Erste Schritte 1. Kontaktaufnahme mit Nachtexpress e.V. (und Busbetreiber) 2. Vorstellung der Anregungen aus Gutachten mit Diskussion um Realisierung 3. Beteiligung / Einbindung betroffener Gemeinden 4. Ggf. Entwicklung Zeithorizont zur Umsetzung 5. Konzept zu und Durchführung der Fahrgastinformation	
Wer übernimmt die Verantwortung für die Weiterentwicklung des Projekts? Mitglieder Leitprojektgruppe Optimierungen im ÖPNV, Vertreter LRA, Vertreter Nachtexpress e.V.	Weitere Partner Verein Nachtexpress e.V., MVV, Busbetreiber (, S-Bahn München)
Geschätzte Kosten Einmalig ca. 10.000 Euro	
Projektbewertung (siehe auch Tabelle S. 32)	

Projekttitel <i>Bus-Stern Grafing / Ebersberg</i>	
Welche Probleme werden gelöst? • Wegen fehlender oder schlechter Anbindung einiger ländlicher Gemeinden oder Ortsteile von Grafing und Ebersberg sind viele Menschen auf ein Auto angewiesen • Hoher Anteil „hausgemachten“ Verkehrs in vielen Orten • Kinder, Jugendliche und ältere Menschen sind bisher häufig darauf angewiesen, von Angehörigen („Mama-Taxi“) gefahren zu werden	
Welche Ziele werden verfolgt? • Ländliche Gemeinden und Ortsteile von Grafing und Ebersberg (und ggf. den Landkreis-Norden) miteinander vernetzen • Das Bussystem soll die fehlenden Alternativen zum Auto in verlässlicher Weise ausbauen • Regelmäßige und verlässliche Bus-Verbindungen zu vielen wichtigen Orten im Landkreis • Den „hausgemachten“ Verkehr vieler Orte deutlich minimieren	
Beitrag zu Leitziel und Leitlinien • Das System wäre durch eine relevante Reduzierung des Individualverkehrs ein enormer Beitrag zur Verkehrsvermeidung. • Die Verlagerung von Verkehr auf ÖPNV würde zur gewünschten Erhöhung des ÖPNV-Anteils beitragen. • Es wäre ein Beitrag zur Verbesserung der Verträglichkeit, der noch erhöht werden kann, wenn die eingesetzten Busse nicht mit Verbrennungsmotoren laufen. • Durch Anbindung von <i>Carsharing</i>-Stationen an den (oder einigen) Haltestellen ließe sich der Gedanke der Vernetzung weiter optimieren. • Durch Nutzung von Bussen, statt individuellen Fahrens, ergibt sich automatisch ein beträchtlicher Anteil bei der Unfallvermeidung. • Ein solches System wäre ein wertvoller Beitrag hinsichtlich eines weniger drängend und notwendig erscheinenden Ausbaus von Ortsumfahrungen und damit zur Minimierung des Flächenverbrauchs. • Busse sind per se Verkehrsträger, die eine Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer ermöglichen, wobei dies durch barrierefreie Zustiege und Haltestellen noch verbessert werden kann.	
Kurzbeschreibung Bussystem für Ebersberg, Grafing und Umgebung (ggf. m. Landkreis-Norden): Drei Linien, die stündlich jeweils von den Ast-Enden abfahren und sich auf halber Strecke zentral in Grafing begegnen, um eine optimale Umsteigemöglichkeit zu gewährleisten (wie z.B. in Lindau (Bodensee)): • A Markt Schwaben – Dorfen b. Lorenzenberg (über Ebersberg und Grafing) • B Hohenlinden – Aßling (über Ebersberg und Grafing) • C Jakobneuharting – Moosach (über Grafing) Betriebszeit: Mo-Sa 6-24 Uhr; Sonn- u. Feiertags 9-24 Uhr Die Gutachtereinschätzung aus dem Mobilitätsgutachten wird berücksichtigt und gewürdigt, das Projekt aber trotzdem vorangetrieben.	
Erste Schritte 1. Detailliertere Ausarbeitung des Projekts 2. Überzeugen der kommunalen Gremien, auch hinsichtlich finanzieller Beteiligungen 3. Bürger von der Idee überzeugen und Gründung – idealerweise – einer Genossenschaft, z.B. „EGO – Ebersberg-Grafiger-Omnibus eG“	
Wer übernimmt die Verantwortung für die Weiterentwicklung des Projekts? U. Peters, B.A.U.M., Vertreter des LRA	Weitere Partner MofA (Mobilität für Alle), Vertreter LRA, Stadt Grafing, Stadt Ebersberg, umliegende Gemeinden
Geschätzte Kosten Investitionen: 500.000 €, laufende Kosten 1,3 Mio. €/a	
Projektbewertung (siehe auch Tabelle S. 32)	



Projekttitel <i>Alltagstaugliches Radwegenetz / Radfahren im Alltag fördern</i>	
Welche Probleme werden gelöst? • Geringer Anteil des Radverkehrs im Alltag (Berufsverkehr, Schule) • Landkreis Ebersberg mit geringstem Radfahreranteil am <i>Modal Split</i> aller Umlandlandkreise • Defizite im bestehenden Radwegenetz (Wegführung, Durchgängigkeit, Zustand) • Derzeit hohe CO₂-Emissionen im Verkehrssektor	
Welche Ziele werden verfolgt? • Weniger Autoverkehr, Förderung des Umweltverbundes • Weniger CO₂-Ausstoß • Weniger Lärm • Mehr Lebensqualität • Bessere Vereinbarkeit von Radfahren und Rollstuhl (Toiletten) • Verbindung umweltfreundlich mobil sein und gesund bleiben	
Beitrag zu Leitziel und Leitlinien • Gestaltung einer intelligenten, nachhaltigen Mobilität • Verringerung der CO₂-Emissionen • Verkehrsverlagerung vom MIV zu Fahrrad, Elektrorad, Pedelec (und ÖPNV) • Förderung der Intermodalität • Zusammenhang umweltfreundlich mobil, sportlich, gesund und fit • Verkehrsvermeidung durch bewusstere, sparsamere PKW-Nutzung	
Kurzbeschreibung Um den Anteil der Radfahrer am Gesamtverkehr im Landkreis Ebersberg zu steigern, muss das Radwegenetz für den „Alltagsradler“ wirksam verbessert werden. Dies soll durch folgende Maßnahmen ermöglicht werden: Gründung eines „Runden Tisches“ im Landratsamt u.a. mit Vertretern des Landratsamtes, des Straßenbauamtes, der Gemeinden und des ADFC / Neue Radwegeverbindungen für direkte, schnelle und sichere Routen / Radwege in Orte benachbarter Landkreise / Verbesserung der Oberflächen / Keine hohen Auffahrkanten / Regelmäßiger Winterdienst / Radfahrstreifen oder Schutzstreifen / Freigabe von Einbahnstraßen für Radverkehr in beiden Richtungen / Aufgeblasene Radwege als Aufstellfläche vor Ampeln / Umfahrung oder Abtrag von Steigungen / Gute Anbindungen, unterbrechungsfreie Führung / Umleitungen bei Radwegsperrungen / Gute Abstellanlagen an öffentlichen Plätzen / Radweg-Beschilderung / Sackgassenschilder bei Durchfahrmöglichkeit / Radl-Sharing / Marketing / Radwanderkarte	
Erste Schritte 1. Erstes Treffen Leitprojektgruppe am 04.09.2012 2. Verständigung auf Aktionsschwerpunkte und ihre Priorisierung 3. Runder Tisch	
Wer übernimmt die Verantwortung für die Weiterentwicklung des Projekts? J. Methner, A. Baltheiser, H. Gröbmayer, N. Neugebauer, H. Rauch	Weitere Partner ADFC (AG Radverkehr), Agenda21 Verkehr Poing, Vertreter LRA (H. Rüstow, A. Langer), Straßenbauamt, Gemeinden
Geschätzte Kosten	
Projektbewertung (siehe auch Tabelle S. 32)	

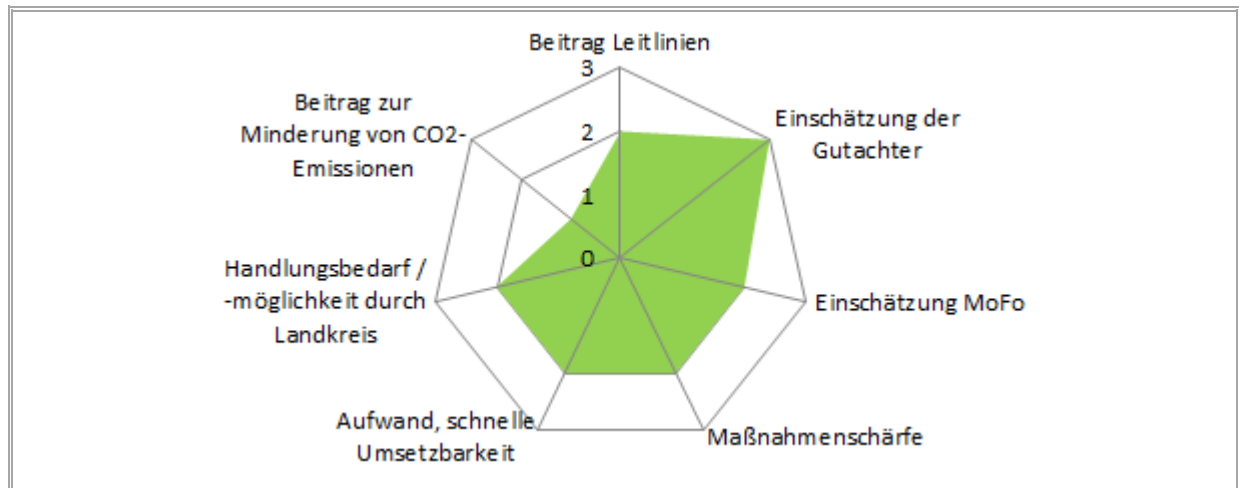


Projekttitlel <i>Siedlungsentwicklung und Mobilität</i>	
Welche Probleme werden gelöst? • Hoher Flächenverbrauch • Disperse Siedlungsentwicklung • Stark steigende Wegelängen • Viele MIV-affine Planungen • ‚Kirchturmdenken‘, Beharren auf kommunaler Planungshoheit	
Welche Ziele werden verfolgt? • Effiziente Nutzung der Ressource Boden • Zusammenarbeit von Gemeinden, inter-kommunale Abstimmung • ÖPNV- / Umweltverbund-affine Planungen • Förderung der Nahmobilität • Erhalt des Naherholungsraums, Begrenzung des Flächenverbrauchs • Natur- und Umweltschutz	
Beitrag zu Leitziel und Leitlinien • Verkehrsvermeidung durch bewusstere, sparsamere PKW-Nutzung • Integrierte, abgestimmte und damit nachhaltige Planungen – ggf. wird auch Umdenken in anderen Bereichen angestoßen • Begünstigung des Umweltverbundes und der Nahmobilität • Parkplatzbedarf etwa bei großflächigem Einzelhandel sinkt	
Kurzbeschreibung Mobilitätsaspekte müssen bei der Planung der künftigen Siedlungsentwicklung bereits in der Planungsphase berücksichtigt werden, etwa durch Stellplatznachweise für PKW und Fahrräder; weitere Bestandteile: Erreichbarkeitsprüfung ÖPNV, Verkehrsgutachten bei jedem B-Plan, frühzeitige interkommunale Abstimmung bei der Siedlungsentwicklungsplanung. Zusätzlich sollte vor der Planung der Bürgerbedarf abgefragt werden.	
Erste Schritte 1. Erstes Treffen Leitprojektgruppe 2. Konkretisierung Projektidee 3. Gewinnen der Gemeinden 4. Weitere Teilnehmer über Presse „werben“	
Wer übernimmt die Verantwortung für die Weiterentwicklung des Projekts? J. Mittermeier, I. Ackstaller, K. Breindl, B.A.U.M.	Weitere Partner Gemeinden, LRA (H. Gröbmayer), Verbände, Forschungseinrichtungen, Bund Naturschutz, AK Energie u. Ressourcen, Kommunalpolitiker, Planer, Verwaltungspraxis
Geschätzte Kosten	
Projektbewertung (siehe auch Tabelle S. 32)	

Projekttitel <i>Mobilität und Energiewende (Elektromobilität, Gasfahrzeuge)</i>	
Welche Probleme werden gelöst? • Hoher Anteil des Verkehrs am Energieverbrauch und den CO₂-Emissionen • Starke Abhängigkeit von fossilen Rohstoffen vor dem Hintergrund steigender Ölpreise	
Welche Ziele werden verfolgt? • Senkung der CO₂-Emissionen • Zusammenbringen der Bereiche Mobilität und Energie • Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Rohstoffen • Ermöglichung zukunftsorientierter, dauerhafter Mobilität • Nutzung neuer Möglichkeiten / Technologien, (indirekt) Förderung ihrer Weiterentwicklung	
Beitrag zu Leitziel und Leitlinien • Gestaltung einer intelligenten, nachhaltigen Mobilität • Verringerung der CO₂-Emissionen • Verkehrsverlagerung vom MIV zu ÖPNV, Elektrorad, Pedelec • Verkehrsvermeidung durch bewusstere, sparsamere PKW-Nutzung • Förderung von lokalen / regionalen technologischen Entwicklungen und Vorreiterinitiativen / -projekte	
Kurzbeschreibung Durch die Ermittlung von CO₂-Effekten für Maßnahmen im Mobilitätsbereich werden Argumentations- und Entscheidungsgrundlagen sowohl für die Zukunft der Mobilität als auch die Energiewende erarbeitet. Die Bewertung von verschiedenen Antriebstechnologien (Elektromobilität, Gas, Pflanzenöl, etc.) soll zudem eine weitere fachliche Hilfestellung bieten. Die Auseinandersetzung mit diesem Thema ist die Voraussetzung für eine mögliche Inwertsetzung von Grünstrom und Grüngas.	
Erste Schritte 1. Erstes Treffen Leitprojektgruppe 2. Konkretisierung Projektidee 3. CO₂-Effekte als erste Aktion 4. Bewertung Antriebstechnologien als zweite Aktion 5. Nutznießer finden und einbinden	
Wer übernimmt die Verantwortung für die Weiterentwicklung des Projekts? I. Ackstaller , B.A.U.M., J. Thym, P. von Kutzschenbach, Klimaschutzmanager	Weitere Partner LRA, Vertreter BMW als Input (über Fr. Ackstaller), Verbände, Forschungseinrichtungen, Bund Naturschutz, AK Energie und Ressourcen
Geschätzte Kosten	
Projektbewertung (siehe auch Tabelle S. 32)	

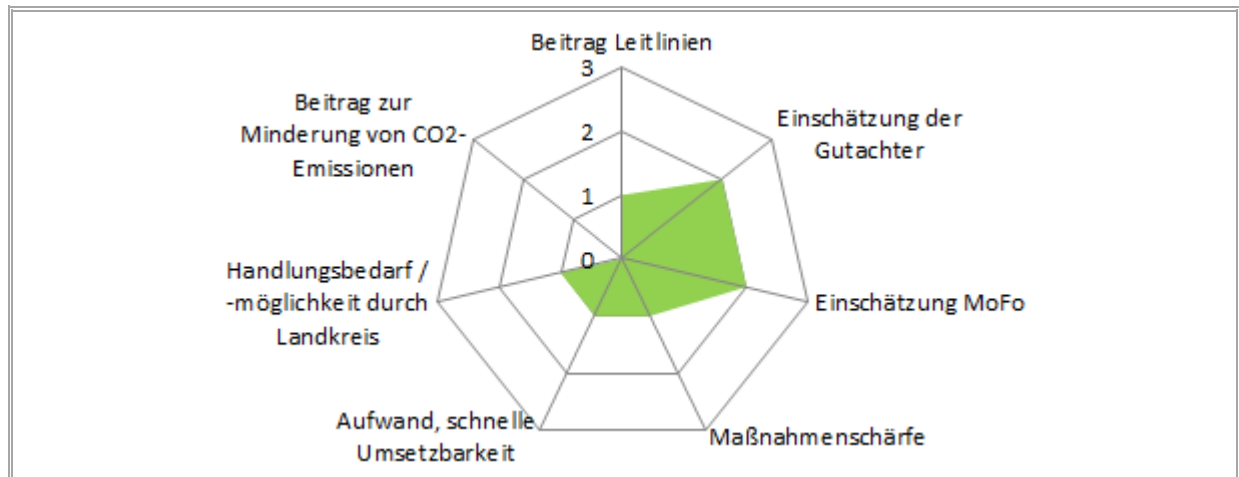
Projekttitel <i>Energieoptimiertes Autofahren</i>	
Welche Probleme werden gelöst? • Derzeit hoher CO₂-Ausstoß im Individualverkehr • Fortbewegen per PKW ist energie- und schadstoffintensiv • Hoher Anteil des Verkehrs am Energieverbrauch / den CO₂-Emissionen • Starke Abhängigkeit von fossilen Rohstoffen, steigender Ölpreis • Angewiesensein auf den PKW in ländlichen Gebieten	
Welche Ziele werden verfolgt? • Steigende Energiekosten kompensieren • Zusammenbringen der Bereiche Mobilität und Energie • Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Rohstoffen • Ermöglichung zukunftsorientierter, dauerhafter Mobilität • Nutzung neuer Möglichkeiten / Technologien, (indirekt) Förderung ihrer Weiterentwicklung	
Beitrag zu Leitziel und Leitlinien • Gestaltung einer intelligenten, nachhaltigen Mobilität • Verringerung der CO₂-Emissionen • Förderung von lokalen technologischen Entwicklungen bzw. Vorreiterinitiativen und -projekten	
Kurzbeschreibung Im Haushalt ist das Energiesparen oft schon selbstverständlich. Aber auch beim Autofahren gibt es Möglichkeiten zu umweltfreundlicherem Verhalten, das zudem ökonomische Vorteile bietet. Dabei werden weder technische Veränderungen am Fahrzeug nötig, noch muss auf Fahrkomfort verzichtet werden. Auch die Reisezeit verlängert sich nicht wesentlich. Die Nutzung der Möglichkeit, 20-30% Kraftstoff einzusparen, hängt meist nur von einer Verhaltensänderung des Fahrers ab. Diese Verhaltensänderung kann in der Breite durch ansprechend gestaltete Energiesparkurse erreicht werden. Entsprechende Gruppenangebote sollen in den kommunalen Verwaltungen ebenso wie in Unternehmen des Landkreises organisiert werden.	
Erste Schritte 1. Erstes Treffen Leitprojektgruppe 2. Konkretisierung Projektidee 3. Vorfühlen in Verwaltungen 4. Kontakte zu Unternehmen 5. Förderlandschaft für Kurse sichten	
Wer übernimmt die Verantwortung für die Weiterentwicklung des Projekts? N. Neugebauer , Unterstützung durch Leitprojektgruppe „Mobilität und Energiewende“	Weitere Partner ADAC, AvD, VCD, LRA, Verbände, Forschungseinrichtungen, Unternehmen, (Fach-)Hochschulen
Geschätzte Kosten Evtl. durch Förderungen zu minimieren	
Projektbewertung (siehe auch Tabelle S. 32)	

Projekttitlel <i>Marketing / Öffentlichkeitsarbeit / Mobilitätsmanagement</i>	
Welche Probleme werden gelöst? • Hoher Anteil des MIV am <i>Modal Split</i>, Alternativen zum eigenen PKW sind nicht umfassend bekannt • Habitualisierte Mobilitätsmuster • Informationen zu konkreten ÖPNV-Verbindungen und dem ÖPNV-Angebot könnten bekannter sein • Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für den Umweltverbund weniger ausgeprägt und weniger professionell als für MIV • Informationen, die auf die Landkreisebene zugeschnitten sind, könnten umfänglicher sein	
Welche Ziele werden verfolgt? • Bekanntmachung und Bewerbung von Alternativen zum PKW • Weitere Verbesserung der ÖPNV-Information im Landkreis • Stärkung des Umweltverbunds • Mobilitätsberatung bestimmter Gruppen (Neubürger, Senioren, Berufstätige) • Initiierung und Durchführung einer konzertierten Aktion	
Beitrag zu Leitziel und Leitlinien • Sehr hohes Potenzial zur Minderung von CO₂-Emissionen • Ggf. Bekanntmachung der Aktivitäten und Erfolge der Arbeitsgruppen in Zusammenarbeit mit AG Strategie • Bekanntmachung von guten Alternativen zum PKW, Verkehrsverlagerung • Einbindung von örtlichen Unternehmen • Schonende, sparsame, intelligente Verkehrsabwicklung	
Kurzbeschreibung Die Bereiche Marketing, Öffentlichkeitsarbeit und gerade auch Mobilitätsmanagement bieten zahlreiche erwägenswerte Handlungsansätze. Aus dieser Vielfalt an Möglichkeiten sollen einzelne zur Konkretisierung in dieser Projektgruppe herausgegriffen werden. Speziell die Ansprache von ausgewählten Zielgruppen (Neubürger, Senioren, Jugendliche,...) soll dabei einen Schwerpunkt darstellen. Außerdem soll ein Bewusstseinswandel in der Bevölkerung eingeleitet werden: Ma-ma-Taxi ist ‚uncool‘, Brötchen holen zu Fuß ist ‚cool‘. Weitere zu behandelnde Aspekte stellen die Erstellung individualisierter Fahrpläne für bestimmte Verbindungen und Zeiten (z.B. über Internet) sowie die individualisierte Störungsinformation etwa per SMS für von einem Fahrgast häufig genutzte Verbindungen dar. Zum Thema Mobilitätsmanagement und zukünftige Mobilität existiert eine Arbeitsgruppe im Verein Europäische Metropolregion München. Eine Kooperation wäre anzustreben. Regelmäßige Presseberichte, Auslobung von Wettbewerben, z.B. Mobilitätschampion	
Erste Schritte 1. Gewinnung von Mitwirkenden 2. Erstes Treffen Leitprojektgruppe 3. Konkretisierung Projektidee 4. Prüfung Kooperationsmöglichkeiten EMM	
Wer übernimmt die Verantwortung für die Weiterentwicklung des Projekts? J. Mittermeier , B.A.U.M. (M. Wedler), Profi zu neuen Medien	Weitere Partner MVV, RVO, Presse, je ein Vertreter aus LP-Gruppen (insb. Strategie-Gruppe), ADFC, Vertreter LRA, Tourismusvereine, <i>Carsharing</i> -Initiativen
Geschätzte Kosten	
Projektbewertung (siehe auch Tabelle S. 32)	

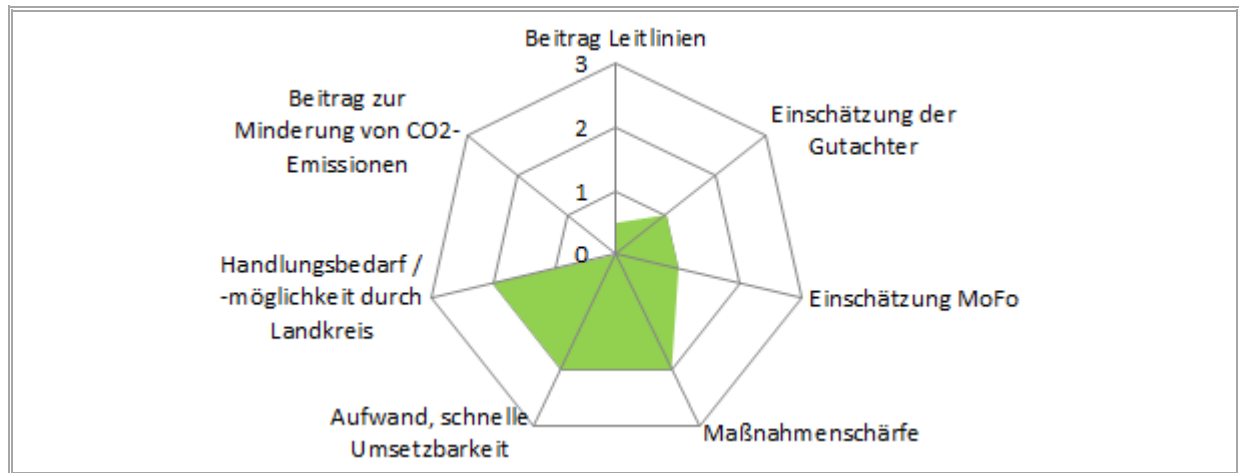


Projekttitel <i>Der Landkreis Ebersberg als Modellregion für flächendeckendes Carsharing</i>	
Welche Probleme werden gelöst? • Hoher Anteil des motorisierten Individualverkehrs am <i>Modal Split</i> • Hoher Flächenbedarf durch parkende Fahrzeuge • Auch kurze Strecken werden mit dem PKW zurückgelegt • <i>Carsharing</i> wird nur als für Großstädte geeignet wahrgenommen	
Welche Ziele werden verfolgt? • Verkehrsvermeidung • Ressourcenschonung: Gemeinschaftliche Nutzung von PKWs • Verkehrsverlagerung (ÖPNV sowie im Nahbereich auf Fuß- und Radverkehr) • Begrenzung des Flächenbedarfs des ruhenden Verkehrs • Nachweis, dass flächendeckendes <i>Carsharing</i> möglich ist	
Beitrag zu Leitziel und Leitlinien • Signifikante Reduzierung der im MIV zurückgelegten Kilometer • Vernetzung (Personen, Verkehrsträger) und Effizienzsteigerung • Weniger Verkehr durch bewussteres Verkehrsverhalten • Umweltfreundliche Fahrzeuge / alternative Antriebe können gefördert werden	
Kurzbeschreibung Der Landkreis Ebersberg soll Modellregion für flächendeckendes <i>Carsharing</i> werden. Dazu werden wirtschaftlich tragfähige <i>Carsharing</i>-Angebote in allen Gemeinden initiiert und begleitet. Bestehende und neue Angebote werden vernetzt und durch eine landkreisweite Öffentlichkeitsarbeit gefördert. Alle Initiativen werden aktiv von Seiten des Landkreises und der Gemeinden (auch finanziell) unterstützt. Trotz der teils deutlich ländlichen Prägung wird angestrebt, bis 2030 in möglichst allen Gemeinden <i>Carsharing</i> anbieten zu können und die Zahl der <i>Carsharing</i>-Fahrberechtigten deutlich zu erhöhen. Es wird versucht, Fördermittel für das Projekt einzuwerben.	
Erste Schritte 1. Auftakttreffen Projektgruppe 23.07.2012 2. Entwicklung eines Arbeits- und Zeitplans der AG 3. Unterstützer werben und LRA als Vorreiter gewinnen 4. Zusätzliche Finanzierungs- / Fördermöglichkeiten ausloten	
Wer übernimmt die Verantwortung für die Weiterentwicklung des Projekts? K. Breindl , W. Oestreicher, A. Heiß, I. Kwisinski, N. Neugebauer (LRA), H. Gröbmayr, B.A.U.M.	Weitere Partner MVV, LRA, Gemeinden, <i>Carsharing</i> -Initiativen, Finanzierungspartner / Sponsoren
Geschätzte Kosten Ca. 10.000-20.000 € p.a., später teilweise ersetzt durch Fördermittel	
Projektbewertung (siehe auch Tabelle S. 32)	

Projekttitlel <i>Visionen im Individualverkehr und bei Straßenplanungen</i>	
Welche Probleme werden gelöst? • Starke Belastungen der innerörtlichen Straße durch Durchgangsverkehr (Schwerpunkte Ebersberg, Glonn, Grafing, Schwaberwegen, Pliening, Landsham, Steinhöring, Kirchseeon und Eglharting) • Verkehrsbelastung auf B12 und B304 grenzwertig • Überlastung N-S Verbindungen zu Stoßzeiten • Für Radfahrer fehlen vielerorts geeignete Radwege	
Welche Ziele werden verfolgt? • Umfassende, (über-)regionale Straßenplanungen • Intelligente Gestaltung / Lenkung des MIV • Verlagerung des Durchgangsverkehrs (v.a. LKW) aus den Ortskernen • Reduktion Parksuchverkehr und wildes Parken • Reduktion CO₂-Belastung	
Beitrag zu Leitziel und Leitlinien • Verringerung der negativen Betroffenheit der ortsansässigen Bevölkerung • Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer in (Straßen-)Planungsprozess, v. a. auch der nicht-motorisierten Personen • Verträglichkeit: Feinstaubreduzierung innerorts	
Kurzbeschreibung Folgende Ansatzpunkte sollen in der Projektgruppe aufgegriffen werden: • Verkehrsverlagerung des LKW-Verkehrs durch bessere Querverbindungen im Landkreis • Neubau von Fuß- und Radwegen entlang der Staats- und Kreisstraßen • 30 km/h-Geschwindigkeitsbegrenzung in Wohngebieten • Verkehrsbeschränkungen innerorts • Schaffung zentraler Parkplätze • Sinnvolle Planung von Ortsumgehungen: Verkehr innerorts reduzieren, aber nicht aussperren • Überdenken von Trassenführungen: FTO bis B 304, EBE-Ostumgehung auf St2086 und St2080, St2080-Umgehung in Schwaberwegen, B 15 bis A 94 • Mögliche Entlastungen durch Ortsumgehungen und Ausbau der A 94 Dabei sollen folgende Handlungsmaximen gelten: • Überregionale Betrachtungen über Landkreisgrenzen hinweg • Maxime für Straßenplanungen: Global denken, lokal handeln • Maxime für Straßenplanungen: Kompromisse statt Egoismus	
Erste Schritte 1. Erstes Treffen der Leitprojektgruppe am 13.06.2012 2. Kontaktaufnahme mit möglichen Partnern 3. Herausarbeiten von Schwerpunktthemen der Projektgruppe	
Wer übernimmt die Verantwortung für die Weiterentwicklung des Projekts? A. Schmidt , P. Speckmaier, H. Trotz, P. Mayr, F. Pfluger, J. Schwaiger	Weitere Partner LRA, Straßenbauamt RO, Bürgermeister, Gutachter, B.A.U.M., ADfC
Geschätzte Kosten	
Projektbewertung (siehe auch Tabelle S. 32)	



Projekttitle <i>Mobi-Rat: Rat zur Sicherstellung der Mobilität aller Verkehrsteilnehmer</i>	
Welche Probleme werden gelöst? - Gegenwärtig können nicht alle Personengruppen gleichberechtigt und selbstbestimmt umfassend mobil sein - Verschiedenste Barrieren erschweren unterschiedlichen Personengruppen die Teilnahme am Verkehr	
Welche Ziele werden verfolgt? Betroffene Personengruppen sollen sich sicherer im Verkehr fühlen und sich selbstständiger bewegen können	
Beitrag zu Leitziel und Leitlinien - Umsetzung der Leitlinie ‚Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer‘ mit Auswirkungen auf ‚Verkehrsvermeidung‘, ‚Verlagerung‘, ‚Vernetzung‘ und ‚Unfallvermeidung‘ - Verkehr wird sicherer, sparsamer (weniger ‚Mama-Taxis‘), emissionsärmer und intelligenter (Entwicklung innovativer Lösungsansätze)	
Kurzbeschreibung Soll die Mobilität verbessert werden, dürfen diejenigen Personengruppen nicht vergessen werden, die aufgrund objektiver Gegebenheiten ihre Mobilitätsbedürfnisse nur eingeschränkt wahrnehmen können. Dabei handelt es sich bei Weitem nicht nur um Menschen mit Behinderungen (Rollstuhlfahrer, Blinde, Gehörlose etc.). Dazu zählen auch ältere Menschen und Kinder bis etwa 14 Jahre, deren räumliche Wahrnehmung reduziert bzw. noch nicht entwickelt ist, und die Geschwindigkeiten (noch) nicht (mehr) richtig einschätzen können. Weiter zählen dazu auch Personen mit Kinderwagen oder Radfahrer mit Kinderanhänger. Dabei ist darauf zu achten, dass das Thema nicht allein auf die bauliche Barrierefreiheit oder nur auf eine ungehinderte Teilnahme am ÖPNV verkürzt wird. Durch einen ständigen ‚Rat zur Sicherstellung der Mobilität aller Verkehrsteilnehmer‘ (Mobi-Rat) im Landratsamt soll sichergestellt werden, dass die Belange der Personengruppen mit Mobilitätseinschränkungen auf allen Ebenen wirksam vertreten werden. Er soll ständig Schwachstellen und Problempunkte analysieren, geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Situation entwickeln und vorbringen sowie die Fortschritte überprüfen (hierzu Anwendung eines Indikators). Aufgabenfelder des Mobi-Rates wären beispielhaft über die Aufgaben der Behindertenbeauftragten hinaus: - Verbesserung der Schulwegsicherheit mit dem Ziel, den Anteil der Schüler, die zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen, nachhaltig zu erhöhen - Anpassung von Radanlagen (Radwege, Beschilderung, Abstellanlagen etc.) an die besonderen Belange Mobilitätseingeschränkter (Höhe der Schilder, B+R-Stellplätze auch für Fahrräder mit Kinderanhänger) - Überprüfung von Querungsanlagen (Zebrastreifen, Querungshilfen, Fußgängerampeln etc.) auf ‚Seniorentauglichkeit‘ (Erreichbarkeit ohne Umwege, Länge der Grünphase, Übersichtlichkeit usw.)	
Erste Schritte - Rückkopplung der Projektidee in der öffentlichen Verwaltung, Ansprache möglicher Mitglieder - Berufung des Rates mit Vertretern aller betroffenen Personengruppen durch Vertreter des Landratsamtes - Entwicklung eines geeigneten Indikators (Vorschlag MofA 11.02.2010) und Erhebung des Ist-Zustandes - Fortlaufende Schwachstellen- und Problemanalyse mit Entwicklung von Verbesserungsmaßnahmen – Fortschrittskontrolle anhand des regelmäßig erhobenen Indikators	
Wer übernimmt die Verantwortung für die Weiterentwicklung des Projekts? U. Frey , Vertreter MofA (Mobilität für Alle) und alle Interessierten	Weitere Partner Vertreter aller betroffenen Personengruppen, insb. Behindertenbeauftragte
Geschätzte Kosten Gering (< 5.000 €/Jahr), Personaleinsatz	
Projektbewertung (siehe auch Tabelle S. 32)	



Projekttitel <i>Strategie / Strategieentwicklung</i>	
Welche Probleme werden gelöst? Erarbeitung von Handlungsempfehlungen in Gutachten und Konzept erfolgt häufig auf konkreter Maßnahmenebene. Strategische Langfristperspektive und visionäre Ansätze drohen dabei in den Hintergrund zu rücken. Dem soll mittels der Arbeit einer Arbeitsgruppe Strategie entgegengewirkt werden.	
Welche Ziele werden verfolgt? • Fortwährende Strategieentwicklung / Beobachtung des Umsetzungsverlaufs des Mobilitätskonzeptes bzw. der Leitprojekte • Unterstützung B.A.U.M. bei finalen Schlussfolgerungen für das Gesamtmobilitätskonzept • Unterstützung aktive Pressearbeit, Ansprechpartner der Presse	
Beitrag zu Leitziel und Leitlinien • Ganz zentral: Die Leitlinien beschreiben die Strategie – Die konkreten Beiträge aus Projekten etc. werden am strategischen Ziel (Leitbild/ Leitlinien) gemessen • Verknüpfung von Mobilitätsthemen mit Nachbarthemen (z.B. Energiewendeprozess)	
Kurzbeschreibung Die Arbeitsgruppe Strategie wird in der finalen Phase der Erstellung des Mobilitätskonzeptes die Autoren unterstützen. In der Folge kann die Aufgabe in der strategischen Begleitung des Umsetzungsprozesses und evtl. auch in der Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit liegen.	
Erste Schritte 1. Stärkung der Leitprojektgruppe durch „MoFo-Querschnitt“ 2. Abstimmungstreffen 3. Abstimmung zu strategischen Aussagen des Mobilitätskonzeptes	
Wer übernimmt die Verantwortung für die Weiterentwicklung des Projekts? B.A.U.M. (P. Ansbacher) , Vertreter LRA (A. Meusel), Querschnitt aus Mobilitätsforum	Weitere Partner Verschiedene Vertreter LRA, Bürgermeister, RPV, EMM
Geschätzte Kosten Personaleinsatz	
Projektbewertung (siehe auch Tabelle S. 32)	

Um die einzelnen Leitprojekte im Hinblick auf verschiedene Kriterien besser beurteilen und untereinander vergleichen zu können, wurden sie einer Bewertung anhand von sieben Kriterien unterzogen:

- **Beitrag Leitlinien:** In welchem Ausmaß tragen die Projekte zur Erfüllung der sieben Leitlinien bei? Wie viele Leitlinien werden berührt?
- **Einschätzung der Gutachter:** Wie schätzen die Gutachter von MVV und TRANSVER das jeweilige Projekt aus extern-fachlicher Sicht ein?
- **Einschätzung der Mitglieder des Mobilitätsforums:** Wie schätzen die Mitglieder des Mobilitätsforums die Bedeutung der Projekte ein?
- **Maßnahmenschärfe:** Wie konkret ist das Projekt bereits? Können greifbare Maßnahmen / Ansatzpunkte direkt abgeleitet werden?
- **Aufwand / schnelle Umsetzbarkeit:** Wie hoch ist der Aufwand zur Umsetzung eines Projekts (personelle, finanzielle, zeitliche, organisatorische Ressourcen; je höher der Aufwand, desto niedriger die Bewertung) und wie schnell erscheint es umsetzbar?
- **Handlungsbedarf bzw. Handlungsmöglichkeiten durch den Landkreis:** Hat das Projekt auf Landkreis-Ebene eine besondere Relevanz? In welchem Umfang kann die Entwicklung beeinflusst werden? Bereiche, die in die Zuständigkeit der Gemeinden fallen, sind eingeschlossen.
- **Beitrag zur Minderung von CO₂-Emissionen:** Wie hoch ist der (direkte) Beitrag des Projekts zum Klimaschutz?

Bewertung der Leitprojekte anhand verschiedener Kriterien

Leitprojekt	Beitrag Leitlinien	Einschätzung der Gutachter	Einschätzung MoFo	Maßnahmen-schärfe	Aufwand, schnelle Umsetzbarkeit	Handlungsbedarf / -möglichkeit durch Landkreis	Beitrag zur Minderung von CO ₂ -Emissionen
Vergebene Punkte							
1 Optimierungen im ÖPNV-Netz	2	2	3	1	1	2	3
2 Optimale Nord-Süd-Verbindung per ÖPNV	1,5	1	2	2	1	3	2
3 Optimierung des ÖPNV-Fahrplans am Beispiel "Filzenexpress"	1,5	2	1	1	1	1	2
4 Fahrplanoptimierung des Nachtexpress	1,5	3	1	3	2	2	2
5 Bus-Stern Grafing / Ebersberg	1,5	0	2	2	1	2	2
6 Radfahren im Alltag	2	2	3	3	2	2	2
7 Siedlungsentwicklung und Mobilität	2	2	3	1	1	2	2
8 Mobilität und Energiewende	0,5	2	2	1	1	1	3
9 Energieoptimiertes Autofahren	0,5	2	1	2	2	1	2
10 Marketing / Öffentlichkeitsarbeit / Mobilitätsmanagement	2	3	2	2	2	2	1
11 Flächendeckendes Carsharing	2	3	2	3	2	2	2
12 Visionen im Individualverkehr	1	2	2	1	1	1	0
13 Mobi-Rat	0,5	1	1	2	2	2	0
14 Strategie	2	2	1	2	2	3	0

Punktesystem: Es gilt der Grundsatz ‚Je höher, desto besser‘ (Ausnahme: Aufwand, dort umgekehrt); Skala von 0 bis 3.

5. Zeitplan für die Umsetzung

Spätestens nach **Verabschiedung** des Mobilitätskonzeptes für den Landkreis Ebersberg 2030 durch den zuständigen **Kreisausschuss** (ULV-Ausschuss) im Herbst 2012 beginnt die **aktive Arbeit der Projektgruppen**, die die Leitprojekte voran bringen. Diese verläuft weitgehend eigenständig, aus der Mitte der **ehrenamtlich Beteiligten** konnten dazu für die Projekte jeweils **Ansprechpartner** gewonnen werden, die (Zwischen-)Ergebnisse, Fortschritte und mögliche Hindernisse mit dem **Landratsamt** und dem **Regionalmanagement rückkoppeln**. Da viele der ehrenamtlich engagierten Bürger einer hohen zeitlichen Belastung ausgesetzt sind, wird eine **breite Unterstützung** für eine umfassende und kontinuierliche Bearbeitung der Leitprojekte unerlässlich sein. Der Landkreis, mit seinen im **Landratsamt** verankerten Funktionen und Aufgabenbereichen, und die einzelnen **Gemeinden** sind hierbei **gefordert**. Ebenso sollten Möglichkeiten für personelle und finanzielle Unterstützung der Leitprojekte durch Förderungen oder *Sponsoring* genutzt werden.

Mit der Initiierung der Erstellung dieses Mobilitätskonzept durch den ULV-Ausschuss im Jahr 2009 haben sich die Verantwortlichen im Landkreis Ebersberg zu einem proaktiven und vorausschauenden Umgang mit den wichtigen Fragestellungen einer nachhaltigen Mobilität bekannt. Dieses Bekenntnis wird in den nächsten Jahren, in denen sich das Mobilitätskonzept in der **Umsetzungsphase** befindet, **durch idelle, organisatorische und finanzielle Beiträge seitens der öffentlichen Verwaltung zu ergänzen** sein.

Während der Umsetzungsphase finden in regelmäßigen Abständen **gemeinsame Treffen aller Arbeitsgruppen** und Mitglieder des Mobilitätsforums statt. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt erscheint ein Treffen pro Jahr zweckmäßig.

Um den gesamten Themenkomplex ‚Nachhaltiges Mobilitätskonzept für den Landkreis Ebersberg 2030‘ in der Bevölkerung regelmäßig in Erinnerung zu rufen und eine möglichst deutliche mediale Wirkung zu erzielen, ist die Durchführung von **Mobilitätskonferenzen** angedacht. Diese großen öffentlichen Veranstaltungen ermöglichen es, erzielte Erfolge ebenso darzustellen wie die Aktivitäten des Mobilitätsforums an sich. In diesem Rahmen können neue Mitstreiter gewonnen und Anregungen aus der Bevölkerung in den weiteren Umsetzungsprozess integriert werden.

Die entsprechenden Termine werden rechtzeitig öffentlich bekannt gemacht.

Die folgende Abbildung bildet die vorgesehene Zeitschiene für die Umsetzung ab.

