

Anlage 1:

6. Fortschreibung LRP München

Liste der für die Weiterleitung an die Regierung von Oberbayern vorgesehenen
Maßnahmenvorschläge zur Einbindung in die 6. Fortschreibung des LRP München

- | | |
|--|------------------|
| 1. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der LHM unter Berücksichtigung der Luftreinhaltung | PLAN |
| 2. Anpassungen bei der Umweltzone
a) derzeitige Regelungen
b) zukünftige Regelungen (blaue Plakette) | KVR, RGU |
| 3. Systeme der Verkehrssteuerung | KVR |
| 4. Tunnel am Mittleren Ring (z.B. Tunnelverlängerung Landshuter Allee) mit Tunnelabgasreinigung | PLAN, RGU |
| 5. Verbesserung beim ÖPNV
Allgemeines zur Rollenverteilung
a) Beitrag MVV
b) Beitrag MVG | MVV, MVG |
| 6. Förderung modernster emissionsarmer Fahrzeuge und Kraftstoffe für den städtischen Fuhrpark | RGU, Direktorium |
| 7. Schnellerer Ausbau der Fahrradmobilität / Fahrradautobahnen | KVR, PLAN |
| 8. Förderung der Elektromobilität | RGU |
| 9. Einsatz emissionsarmer Baustellenfahrzeuge | StMUV |
| 10. Verstetigung des Verkehrsflusses durch Geschwindigkeitsreduzierung | KVR |
| 11. Unterstützung von Carsharing-Systemen | KVR, PLAN |
| 12. Fortschreibung des Innenstadtkonzepts (Teil Verkehr) | PLAN |
| 13. Fortschreibung des Buskonzeptes unter Berücksichtigung der Luftreinhaltung | PLAN |
| 14. Optimierung der Warenlieferung in der Innenstadt
a) Grüne City-Logistik
b) Lastenfahrrad | PLAN, RAW |
| 15. Autoarme Stadtquartiere | PLAN |
| 16. Intensivierung der Mobilitätsberatung und Öffentlichkeitsarbeit | KVR |
| 17. Multimodale Angebote | KVR, MVG |

Maßnahme Nr. 1	Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der LHM unter Berücksichtigung der Luftreinhalteplanung
<p>Ziel:</p> <p>Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes soll den aktuellen Rahmenbedingungen zur Gestaltung der Mobilität in Stadt und Region für die Zukunft Rechnung getragen werden. Es sind Leitbilder, Handlungsfelder und Ziele zu definieren, die den heutigen Anforderungen entsprechen und es unter Berücksichtigung des weiteren Wachstums der Bevölkerung, der Arbeitsplätze und der Wirtschaft in Stadt und Region ermöglichen, Maßnahmen und Konzepte umzusetzen, die eine nachhaltige und umweltschonende Mobilität fördern.</p> <p>Beschreibung:</p> <p>Besondere Anlässe zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • verschärfte Anforderungen aus Energiewende, Klimaschutz und Bewältigung des Klimawandels, Luftreinhaltung und Lärminderung, d.h. Verträglichkeitsanforderungen • das weitere Bevölkerungs-, Arbeitsplatz- und Wirtschaftswachstum in Stadt und Region München, mit drohenden Flächenengpässen und Kapazitätsengpässen im Verkehrssystem • erweiterte technische Optionen der Verkehrsmittel und der Verkehrslenkung (z.B. E-Antriebe für Pkw und Zweiräder) • ein sich andeutender – wenn auch bisher schwacher – Wertewandel und Verhaltenswandel der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer <p>In der Auftaktsitzung zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans am 31.07.2014 wurde festgestellt,</p> <ul style="list-style-type: none"> • dass das Wachstum in Stadt und Region München mit möglichst hoher Mobilität für alle bewältigt werden soll; das bedeutet vor allem, dass der zunehmende Verkehr verträglich gestaltet werden muss; • dass tragfähige und nachhaltige Lösungen nur in/mit der Region gefunden werden könnten; • dass dazu alle Handlungsmöglichkeiten von Infrastrukturbereitstellung, Verkehrsbetrieb/-management, Mobilitätsmanagement, Information/Beratung, Fahrzeugkonzepten usw. genutzt werden sollten; • dass dabei der Tangentialverkehr – insbesondere am Stadtrand und im Stadtumland – eine verstärkte Berücksichtigung finden muss; • dass die veränderten räumlichen, zeitlichen und modalen Beziehungen des Pendlerverkehrs zur Grundlage gemacht werden müssten; • dass vor allem auch der Güter- und Wirtschaftsverkehr vertieft behandelt werden muss. <p>Dazu ist eine Kooperation – möglichst in einem gemeinsamen Prozess – mit den Gebietskörperschaften und dem Regionalen Planungsverband der Region München sowie dem Münchner Verkehrsverbund (MVV) und in vorhandenen Kooperationen (Inzell-Initiative, EMM) „auf Augenhöhe“ – unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Verkehrs- und Verkehrsverhaltensbedingungen – ebenso erforderlich wie eine intensive wechselseitige Abstimmung von Siedlungs-/Standortentwicklung auf der einen und Mobilitäts-/Verkehrsentwicklung auf der anderen Seite. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist für alle Maßstabsebenen (Region, Gesamtstadt, größere städtische Teilräume, Bezirke und Quartiere) als unverzichtbar anzusehen.</p> <p>Es ist dabei zu unterscheiden zwischen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kurz-/mittelfristigen, umsetzungsorientierten Problemlösungen • einer langfristigen strategischen Planung (Leitbild, strategischer Verkehrsentwicklungsplan, Handlungsfelder) <p>Als Instrument zur Steigerung von Effektivität und Effizienz des Vorgehens, aber auch zur Sicherung der Handhabbarkeit in den städtischen Gremien wird die Bildung einer Raum-/Standort- und Verkehrstypologie angestrebt, für deren einzelne Typen grundsätzliche verkehrliche Lösungs-/Handlungskonzepte erarbeitet werden sollten. Damit sollen gemeinsam</p>	

problem- und situationsorientiert Handlungskonzepte entwickelt werden und ein gemeinsames Problemverständnis erarbeitet werden. Auf dieser Grundlage wird auch die Verbindlichkeit von Lösungen erhöht und der Zeitaufwand bis zur Umsetzung reduziert. Die Typologie soll Merkmale wie Lage in Stadt/Region, Siedlungsform/-dichte, Erschießungsqualität durch alle Verkehrsträger (Nahmobilität, ÖPNV, MIV) und vorhandene bzw. anzustrebende Verkehrsaufteilung („Modal Split“) berücksichtigen.

Dies soll auch die Prüfung und den versuchsweisen Einsatz innovativer Lösungsansätze (gebietsbezogene Mobilitätsstrategien; Einsatz autoarmer Quartiere, Sharing-Angebote von Pkw, Fahrrädern, Pedelecs usw.) ermöglichen.

Die 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans sollte eng mit dem VEP-Prozess verzahnt werden.

Besondere Bedeutung erhalten in diesem Prozess:

- multimodales Verkehrsverhalten (Verkehrsmittelwahl, situationsabhängig) und
- intermodales Verkehrsverhalten (Verkehrsmittelwechsel auf Wegen).

Daher müssen intermodale Knotenpunkte baulich und betrieblich eine besondere Beachtung finden ebenso wie tarifliche Anreize („smart card“) und erleichterte Zugänglichkeiten.

In einer ersten Stufe wurden die folgenden Ziele als wesentlich erachtet:

- weitere und differenzierende Verfolgung der Trias von
 - **Vermeidung**
 - **Verlagerung (modal)**
 - **verträgliche Abwicklung**
- integrierte Behandlung von Siedlung und Verkehr
- integrierte Behandlung aller Verkehrsträger und Nutzung erweiterter Potenziale (z.B. Radverkehr wegen neuer Angebote (Pedelec) und wegen Gesundheitszielen der Bevölkerung)
- Weiterentwicklung der Stellplatzbereitstellung/-begrenzung und des Parkraummanagements
- Erhaltung und Stärkung des ÖPNV (S-Bahn, U-Bahn, Tram, Bus) als Grundgerüst des Verkehrsangebotes durch Prüfung von „Ringlinien“, durch Diskussion der Ertragserwartung des Aufgabenträgers im Rahmen der Eigenwirtschaftlichkeit, der Erweiterung eines kundenorientierten Marketing, der Steigerung des Images des ÖPNV
- Ausschöpfung der sich andeutenden Potenziale des Werte- und Verhaltenswandels im Verkehr der Bürgerinnen und Bürger Münchens sowie der Region
- Ausschöpfung und Erweiterung der Potenziale der Nahmobilität.

Realisierung - Zeitplan:

5 bis 7 Jahre

Veranlassende Behörde:

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Kontrolle:

- Der Verkehrsentwicklungsplan soll überführt werden in einen kontinuierlichen Prozess, der durch ein Monitoring- und Evaluationskonzept gesteuert und verifiziert werden soll.
- Stadtrat der Landeshauptstadt München.

Minderungspotenzial:

noch nicht quantifizierbar

--

Maßnahme Nr. 2a	Anpassungen der Umweltzone, derzeitige Regelung
<p>Ziel:</p> <p>Verschärfung der Praxis der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen Verschärfung der Kontrollen</p> <p>Beschreibung:</p> <p>Die Ausgabe der Ausnahmegenehmigungen zum Befahren der Umweltzone noch restriktiver als bisher zu handhaben, erscheint wenig wirkungsvoll. Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zum Befahren der Umweltzone erfolgt derzeit bereits nur dann, wenn das betroffene Fahrzeug nicht auf eine bessere als die bisherige Schadstoffklasse nachgerüstet werden kann und die besondere Voraussetzung (Belieferung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern und Dienstleistungen) erfüllt ist. Mit dem Wegfall der gelben Feinstaubplakette zum 01.10.2012 wurden die Begriffe „lebensnotwendige Güter und Dienstleistungen“ nochmals strenger und restriktiver ausgelegt. Vom Grundsatz „Nachrüsten geht vor Ausnahmegenehmigung“ wird ohnehin nicht abgewichen.</p> <p>Die Gebühren für Ausnahmegenehmigungen zum Befahren der Umweltzone werden gemäß Art. 6 Abs. 2 KG innerhalb des Gebührenrahmens mit dem Tarif Nummer 8.II.0/2 Kvz bemessen. Die derzeit gültigen Gebühren wurden im Jahre 2012 - aufgrund einer vorausgegangenen Prüfung des Revisionsamtes - kalkuliert. Der Kalkulation zugrundegelegt wurden der jeweilige Verwaltungsaufwand sowie der Vorteil, den der Antragsteller durch eine positive Entscheidung erhält. Daher sind die Gebühren für Gewerbetreibende höher als für Anwohner. Mit der Neukalkulation im Jahre 2012 war auch eine Erhöhung der bis dato verlangten Gebühren verbunden. Es darf angemerkt werden, dass sich die Gebühren der Landeshauptstadt München für eine Ausnahmegenehmigung zum Befahren der Umweltzone - verglichen mit anderen Kommunen der BRD - bereits im oberen Bereich bewegen.</p> <p>Die Kontrolle der Umweltzone im ruhenden Verkehr erfolgt engmaschig durch die Kommunale Verkehrsüberwachung im Zuge der Kontrolle der kompletten Parkregelungen. Hier ist keine Verschärfung mehr sinnvoll machbar. Der Anteil der Beanstandungen liegt im Verhältnis zu den tatsächlich kontrollierten Fahrzeugen im Promillebereich. Die Zahl der festgestellten Fahrzeuge mit roter Plakette geht mittlerweile gegen Null und auch die der Fahrzeuge mit gelber Plakette ist extrem rückläufig. Die Halter der wenigen Fahrzeuge, die ohne Plakette angetroffen werden, erbringen in überwiegender Anzahl nachträglich den Beweis, dass ihr Fahrzeug die Voraussetzung für die grüne Plakette tatsächlich erfüllt und diese bisher nur nicht ordnungsgemäß angebracht war.</p> <p>Im kompletten Gebiet der Landeshauptstadt München sind 734.341 Fahrzeuge (PKW / LKW / KOM) zugelassen, davon sind 689.003 - also fast 94%- der Schadstoffklasse 4 (grüne Feinstaubplakette) zuzurechnen.</p> <p>Die Kontrolle der Umweltzone im Fahrverkehr obliegt der Polizei. Hier ist es Aufgabe des Freistaats, sich zu einer eventuellen Verschärfung zu äußern.</p> <p>Eine Ausweitung der Umweltzone auf den Mittleren Ring und darüber hinaus wurde bereits bei der Erstellung des Luftreinhalteplans geprüft und verworfen (siehe Kap. 3.6.3, S. 29 f der 2. Fortschreibung). Das Ziel, die Umweltzone auf das gesamte Stadtgebiet auszudehnen, wird nach nochmaliger Prüfung für die 6. Fortschreibung nicht mehr weiter verfolgt.</p> <p>Bei der Ausweisung des Umgriffs der Umweltzone wurden u.a. folgende Kriterien berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • innerstädtische Fläche mit hoher Betroffenendichte, 	

- gleichzeitig aber leicht abgrenzbar,
- durch ein vielfältiges ÖPNV-Angebot gut erschlossen, um Umsteigebeziehungen zu gewährleisten,
- und eine leistungsfähige Umfahrungsmöglichkeit.

Diese Kriterien sind bei einer Ausweitung auf das gesamte Stadtgebiet nicht zu erfüllen und hätten zudem Verdrängungseffekte bewirkt, da die nächste leistungsfähige Umfahrung, die A99, zum Teil auf Landkreisgebiet verläuft und im Südwesten von München keinerlei Umfahrung möglich ist.

Wesentlicher ist jedoch, dass zum jetzigen Zeitpunkt keine signifikante Wirkung mehr von einer räumlichen Ausweitung der Umweltzone, insbesondere für den Bereich des Mittleren Rings, zu erwarten ist. In allen Berichten zu den Wirkungen von Umweltzonen wird als wesentlicher Faktor die raschere Erneuerung des Fuhrparks ausgeführt. Dieser Haupteffekt wurde bei der Einführung der Umweltzone auch in München beobachtet. Die Statistik der in München zugelassenen Fahrzeuge zeigt, dass sich inzwischen die Fahrzeugflotten im gesamten Stadtgebiet und im Bereich der Umweltzone weitgehend angeglichen haben; auch außerhalb der Umweltzone, insbesondere am Mittleren Ring, ist der Effekt zu beobachten. Eine räumliche Ausweitung der Umweltzone wäre daher nahezu wirkungslos. Auch detaillierte Untersuchungen für Berlin belegen, dass sich die Einführung einer Umweltzone auch auf das übrige Stadtgebiet auswirkt. Damit ist auch eine Reduktion der Belastung am Mittleren Ring zu erwarten.

Ergebnis:

Die formale Ausweitung des räumlichen Umgriffs der Umweltzone auf das gesamte Stadtgebiet ist weder aus fachlichen Gesichtspunkten noch aus Verhältnismäßigkeitsgründen geboten. Die Maßnahme wird daher nicht weiter verfolgt.

Realisierung – Zeitplan:

laufend

Veranlassende Behörden:

Kreisverwaltungsreferat
Freistaat Bayern, Innenministerium, Polizei

Maßnahme Nr. 2b	Anpassungen der Umweltzone, zukünftige Regelungen (blaue Plakette)
--------------------	---

Ziel: Verschärfung der Anforderungen zur Einfahrt in die Umweltzone (blaue Plakette)

Beschreibung:

Die Weiterentwicklung der Maßnahme Umweltzone besteht in einer Verschärfung der bisherigen Bedingungen für die Einfahrt in die Umweltzone, u.a. mit Hilfe einer über die bisherigen Regelungen hinausgehenden neuen (blauen) Plakette. Ein erforderlicher Schritt dazu wurde mit der Entschließung des Bundesrates zur Kennzeichnung von Fahrzeugen mit besonders geringem CO₂- und Schadstoffausstoß und Euro6/VI-Fahrzeugen mittels Plaketten durch gesetzliche Maßnahmen vom 29.11.2013 unternommen. Diese Forderung ist grundsätzlich zu unterstützen.

Im Hinblick auf konkrete Planungen zu einer Verschärfung der Einfahrtbedingungen in die Umweltzone ist aber zu beachten, dass bislang keinerlei gesetzliche Regelungen dazu vorliegen bzw. konkret absehbar sind.

Hinzu kommt, dass, wie in der Begründung zu dieser Entschließung ausgeführt wird, der Bundesrat die Bundesregierung bittet, zeitnah Regelungen vorzulegen, die begrenzte und befristete Privilegien von Fahrzeugen mit besonders geringem Kohlenstoffdioxid(CO₂)– und Schadstoffausstoß zum Ziel haben. Dafür ist es aus Sicht des Bundesrates insbesondere erforderlich, eine rechtssichere und den Praxiserfordernissen entsprechende Ausweisungsmöglichkeit von Parkplätzen für das Laden für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Straßenraum mit einem Verkehrszeichen zu schaffen. Außerdem soll für die Länder eine Ermächtigungsgrundlage geschaffen werden, die es den Ländern bzw. Kommunen erlaubt, die Fahrzeuge mit besonders geringem CO₂– und Schadstoffausstoß zeitlich befristet von den Parkgebühren zu befreien.

Diese Begründung zeigt, dass die Intentionen dieser Bundesratsinitiative in erster Linie in Richtung einer Privilegierung derartiger Fahrzeuge beim Parken in den Städten und nicht in Richtung einer Verschärfung der Einfahrtbedingungen in Umweltzonen geht.

Hinsichtlich der Schaffung von Privilegien im öffentlichen Verkehrsraum für Elektrofahrzeuge erachtet der Deutsche Städtetag im Zusammenhang mit dem geplanten Elektromobilitätsgesetz dagegen eine sorgfältige Prüfung für erforderlich. Eine Freigabe von Busspuren stellt nach Auffassung des Städtetags ebensowenig eine geeignete Maßnahme zur Förderung der Elektromobilität dar wie eine auch nur begrenzte und befristete Erleichterung von Gebühren für den ruhenden Verkehr, da dessen Bemessungsgrundlage der in Anspruch genommene Straßenraum durch ein Kraftfahrzeug ist. Die Landeshauptstadt München hat sich der Position des Deutschen Städtetags bereits im Vorfeld der Erarbeitung des Gesetzentwurfes im Frühjahr 2014 voll und ganz angeschlossen.

Nach Auffassung der LHM sind sowohl eine Befreiung von Parkgebühren für elektrisch betriebene Fahrzeuge als auch sonstige Bevorrechtigungen und Privilegierungen im Rahmen straßenverkehrsrechtlicher Steuerungsinstrumente, wie z.B. der Mitbenutzung von Busspuren, nicht zielführend. Die Ablehnung derartiger vom Gesetzgeber anvisierter Fördermaßnahmen erfolgt vor dem Hintergrund der in dynamisch wachsenden Metropolen wie München mit der Zunahme an Einwohnern und Beschäftigten einhergehenden Verdichtung und zunehmenden Nutzungskonkurrenz im öffentlichen Raum. Dieser sollte vermehrt als Freiraum sowie als Raum für platzsparende Mobilitätsformen genutzt werden. Eine Förderung platzintensiver Mobilitätsformen wie dem KFZ-Verkehr, inklusive elektrisch betriebener Fahrzeuge, wird hier als kontraproduktiv betrachtet. Auch unter sozialen und finanziellen Aspekten ist eine Bevorzugung der auch noch in absehbarer Zukunft für den Nutzer ebenso teuren wie für die Infrastrukturausstattung aufwändigen Elektromobilität in Großstädten nicht unangreifbar. Insgesamt wird der Förderbedarf für den unbestritten notwendigen Umstieg auf elektrisch betriebene Fahrzeuge eher darin gesehen, diese für die Bereiche, in denen motorisierter

Individualverkehr nicht verlagert werden kann, also v.a. im weniger dicht besiedelten ländlichen Raum und im weiteren Stadt-Umland mit geringer ÖV-Dichte und -Taktung, bezahlbar zu machen und die Reichweiten entsprechend zu erhöhen.

Die weiteren Forderungen der o.a. Entschließung des Bundesrates, ebenfalls zeitnah ein Konzept für eine eindeutige Kennzeichnung von Fahrzeugen mit besonders geringem CO₂- und Schadstoffausstoß mittels Plaketten vorzulegen und Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge (35.BImSchV) zu ändern, können, wenn es in der Begründung auch nicht explizit formuliert ist, auch in Richtung einer Verschärfung der Einfahrtbedingungen in Umweltzonen gesehen werden.

Für weitere konkreten Planungen zu einer Verschärfung der Einfahrtbedingungen in die Umweltzone sind u.a. zwingend erforderlich:

- belastbare Aussagen zur Umsetzung der o.a. Forderungen durch den Gesetzgeber, insbesondere der Änderung der 35. BImSchV (u.a. hinsichtlich der Ausnahmeregelungen) sowie
- belastbare Aussagen zur Entwicklung des Fahrzeugbestandes der Fahrzeuge mit blauer Plakette. Davon hängt wesentlich der Eintrittszeitpunkt einer derartigen Regelung ab, da zu diesem Zeitpunkt aus Gründen der Verhältnismäßigkeit der Maßnahme eine ausreichende Menge an Fahrzeugen mit blauer Plakette zugelassen sein müssen.

Bei der Frage nach dem Umgriff einer zukünftigen Umweltzone sind ebenfalls die unter 2a aufgeführten Kriterien zu beachten:

- innerstädtische Fläche mit hoher Betroffenendichte,
- gleichzeitig aber leicht abgrenzbar,
- durch ein vielfältiges ÖPNV-Angebot gut erschlossen, um Umsteigebeziehungen zu gewährleisten,
- und eine leistungsfähige Umfahrungsmöglichkeit.

Dies bedeutet, dass der Umgriff wie bisher den Bereich innerhalb des Mittleren Rings umfassen sollte. Als Alternative böte sich nach diesen Kriterien, insbesondere der Forderung nach einer leistungsfähigen Umfahrungsmöglichkeit, der Autobahnring A99 an. Für den Südwesten von München müsste eine eigene Regelung geschaffen werden.

Neben der formalen und technischen Realisierbarkeit sollte bei einer Entscheidung zum weiteren Vorgehen die lufthygienische Wirksamkeit verschiedener Varianten (Eintrittszeitpunkt, Umgriff) geprüft werden.

Bei einer Ausweitung der Umweltzone auf das gesamte Stadtgebiet ist mit einer erheblichen Steigerung an Ausnahmegenehmigungen (Anwohnerregelung) sowie eventuellen Rechtsmitteln zu rechnen. Zudem würde eine effektive Kontrolle erheblichen Mehraufwand bei der Polizei erfordern.

Realisierung – Zeitplan:

laufend

Veranlassende Behörde:

RGU
Freistaat Bayern, Innenministerium, Polizei
Kreisverwaltungsreferat
Minderungspotenzial:
Untersuchungen durch das LfU

Maßnahme Nr. 3	Systeme der Verkehrssteuerung
--------------------------	--------------------------------------

Ziel:

Optimierung des Verkehrsflusses nach Umweltgesichtspunkten mit Hilfe der Verkehrstechnik

Beschreibung:

Bereits in der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans waren folgende Maßnahmen der Verkehrssteuerung beschrieben:

- M4: Optimierung des Verkehrsflusses des KFZ-Verkehrs durch Grüne Wellen
- M5: Entwicklung und Simulation von Verkehrssteuerungsmaßnahmen für das Umweltorientierte Verkehrsmanagement inklusive Zufahrtsbeschränkung in Zeiten hoher Schadstoffbelastung
- M10 (Teile davon): Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtzeichenanlagen
- M17 und 18: Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf der BAB 96

All diese Maßnahmen laufen in der beschriebenen Form weiter.

Die Optimierung der Grünen Welle wird im Rahmen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplans (VMP) mit Beschluss vom Februar 2014 intensiviert. Sobald die Personalzuschaltung erfolgt und der neue Mitarbeiter / die neue Mitarbeiterin eingearbeitet ist, werden pro Jahr 10 Streckenzüge systematisch auf eine Verbesserung des Verkehrsflusses hin überprüft und überplant. Bereits optimierte Wellen werden qualitätsgesichert. Die Optimierung Grüner Wellen führt jedoch nicht zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Kreuzungen, sondern nur zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses, mit im Idealfall positiven Auswirkungen auf die Umwelt.

Im Rahmen eines Prüfprogramms untersuchte das Kreisverwaltungsreferat systematisch die Einsatzmöglichkeit von Grünen Pfeilen. Der Grüne Pfeil erhöht nur in bestimmten Fällen durch vereinfachtes Rechtsabbiegen die Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten signifikant, weshalb sein Einsatz zur Optimierung des Verkehrsflusses von geringer Bedeutung ist. Zudem ist die Zahl der Einsatzmöglichkeiten derzeit mit etwa 70 (von 1.100) Lichtsignalanlagen (LSA) überschaubar und in der Tendenz eher rückläufig. Dies liegt darin begründet, dass in München zu Gunsten der Blinden und Sehbehinderten Mitbürger an allen LSA mit Zusatzeinrichtungen für Blinde (ZEB), aus Sicherheitsgründen, keine Grünen Pfeile angebracht werden und die Aus-/Nachrüstung der LSA mit ZEB ständig zunimmt.

Grundsätzlich setzt das Kreisverwaltungsreferat Intelligent Transport Systems (ITS-Systeme) seit vielen Jahren auf hohem Niveau ein, um den Verkehrsablauf im Straßenverkehr zu verbessern. Gerade die neue Verkehrsleitzentrale München zeigt den gebündelten Nutzen. Auch künftig wird systematisch geprüft, wie technologische Neuentwicklungen Beiträge zur Lösung der Münchner Verkehrsprobleme liefern können. Allerdings gelten die mit technischen Möglichkeiten zu hebenden Potenziale im innerstädtischen Bereich weitgehend als ausgereizt.

Zusätzlich zu den genannten Bemühungen wird in einem Konzept systematisch geprüft, wie die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr an Lichtsignalanlagen nachhaltig verbessert werden können. Allerdings ist in jedem Einzelfall eine Abwägung zu treffen, welche Auswirkungen dies auf die Emissionssituation durch die zwangsläufige Verschlechterung für die konkurrierenden Verkehrsmittel hätte.

Die Prüfung einer Straßenbenutzungsgebühr für Stadt und Region München ist nicht Gegenstand der hier beschriebenen Maßnahmen, da die Steuerungswirkung in erster Linie durch Gebühren erfolgt und nur die Entrichtung der Gebühren und ggfs. die Überwachung technischer Unterstützung bedarf.

Realisierung – Zeitplan:

M4 – M10 aus LRP 5: Fortlaufender Prozess im Rahmen der Projektfortschritte
M17 und 18 aus LRP 5: Stellungnahme Autobahndirektion Südbayern

Neue Vorschläge: Stadtratsbeschluss; Ausschreibung, Vergabe und Betreuung der Leistung an externe Dienstleister; danach erneuter Stadtratsbeschluss über die Umsetzung

Veranlassende Behörde

Kreisverwaltungsreferat
Freistaat Bayern, Autobahndirektion Südbayern

Maßnahme Nr. 4	Tunnel am Mittleren Ring (z. B. Tunnelverlängerung Landshuter Allee) mit Tunnelabgasreinigung
---------------------------	--

Ziel:

Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität und der Lärmbelastung am Mittleren Ring

Beschreibung:

Der Stadtrat hat in der Vollversammlung am 08.06.2011 einen Beschluss zum weiteren Planungsbedarf und zur Fortschreibung des Handlungsprogramms Mittlerer Ring gefasst. Über die bereits umgesetzten bzw. in Bau befindlichen Tunnel am Mittleren Ring sowie die bisher umgesetzten passiven Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Förderprogramms „Wohnen am Ring“ hinaus wurde in der Beschlussfassung dargelegt, dass insbesondere für die Ringabschnitte „Tegernseer Landstraße“ und „Landshuter Allee“ aufgrund von Überschreitungen der Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 und der vom Stadtrat festgelegten Anhaltswerte für die Lärmaktionsplanung bzw. Überschreitungen der vom Bundesgesetzgeber vorgegebenen Luftschadstoffgrenzwerte Handlungsbedarf hinsichtlich der Verbesserung des Lärmschutzes und der lufthygienischen Situation besteht. Diese beiden Ringabschnitte zählen zu den am höchsten durch Lärm und Abgase belasteten Ringabschnitten, zugleich finden sich dort die höchsten Einwohnerdichten. Deshalb wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München beauftragt, für diese Ringabschnitte Machbarkeitsstudien in Auftrag zu geben, in denen Maßnahmen und Möglichkeiten zur Verbesserung des Lärmschutzes und der lufthygienischen Situation für die Abschnitte Tegernseer Landstraße und Landshuter Allee geprüft und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit untersucht wurden.

Dem Münchner Stadtrat wurde am 19.02.2014 ein Sachstandsbericht zu den untersuchten Varianten aus Sicht der Gutachter vorgelegt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde darin beauftragt, Öffentlichkeitsveranstaltungen über die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen in den betroffenen Stadtbezirken durchzuführen, die voraussichtlich Ende 2014 stattfinden werden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde des Weiteren beauftragt, eine vergleichende Bewertung der Machbarkeitsstudien Tegernseer Landstraße, Landshuter Allee und der externen Machbarkeitsuntersuchung für den „Tunnel Englischer Garten / Isarring“ durchzuführen und daraus einen Vorschlag für eine Priorisierung der ggf. zu realisierenden baulichen Maßnahmen an den drei Ringabschnitten abzuleiten. Die Ergebnisse der vergleichenden Bewertung und der Priorisierungsvorschlag werden dem Stadtrat in einer erneuten Beschlussvorlage zur Entscheidung vorgelegt. Darüber hinaus werden in der Beschlussvorlage dem Stadtrat auf Basis der fachlichen Prüfung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudien durch die Fachreferate Vorschläge für gezielte, vertiefende Untersuchungen zur Entscheidung vorgelegt.

Bezüglich der Tunnel ist generell anzumerken, dass diese eine Verlagerung, aber keine Reduzierung der Luftschadstoffe bewirken, d.h. die untertunnelten Bereiche werden entlastet; die Bereiche an den Tunnelportalen zusätzlich belastet. Über die Bündelung der Verkehrsströme können zusätzliche Probleme an den nicht untertunnelten Bereichen oder an den Zufahrtsstraßen zu den Tunnels entstehen, die z.T. Forderungen nach weiteren Tunnels bzw. zusätzlichen Straßenbaumaßnahmen nach sich ziehen. Somit können mit Tunnel nur lokale Entlastungen der Luftschadstoffbelastung in Bereichen mit hoher Anwohnerdichte bzw. Betroffenheit erzielt werden.

Die Fragen zur Behandlung bzw. auch Filterung der Tunnelabluft kann nur im Rahmen konkreter Planungen beurteilt werden. Die laufenden Prüfungen der Stadtverwaltung zeigen aber, dass eine Filterung von NO₂ in dem erforderlichen Maße bislang für die Anwendung in Straßentunneln, insbesondere mit den erforderlichen hohen Volumenströmen, europaweit nur in einzelnen Versuchsanlagen, bzw. einer in Madrid installierten Anlage, aber nicht dauerhaft eingesetzt wird. Eine Reduzierung der gesamtstädtischen Belastung, wie im Urteil des VG

München gefordert, ist damit nicht zu erreichen.

Realisierung - Zeitplan:

2012 bis 1. Halbjahr 2015 (Machbarkeitsstudie)

Veranlassende Behörde:

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Kontrolle:

Stadtrat der LH München

Minderungspotenzial:

Wird im Ergebnis der Machbarkeitsstudie so weit möglich aufgezeigt.

Maßnahme Nr. 5a	Verbesserung beim ÖPNV Beitrag MVV (hier nur nachrichtlich als Entwurf)
---------------------------	--

Grundsätzlich – die Aufgabenverteilung im Bereich des ÖPNV in der Region München:

Die MVV GmbH ist eine Beteiligungsgesellschaft der öffentlichen Hand, die Aufgaben zur Planung, Organisation und Koordination des öffentlichen Personennahverkehrs im Großraum München wahrnimmt. Die Gesellschafter der MVV GmbH sind der Freistaat Bayern, die Landeshauptstadt München und die acht Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, München und Starnberg. Die MVV GmbH nimmt als Managementgesellschaft für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger zentrale Aufgaben wahr. Dazu gehören die Gestaltung des Gemeinschaftstarifs, die Einnahmenaufteilung, die Planung, Vergabe und das Vertragscontrolling im regionalen Busverkehr, das Systemmarketing und die Marktforschung, die verkehrsunternehmensübergreifende Kundeninformation, die konzeptionelle Verkehrsplanung sowie die Verkehrsforschung. Im MVV sind über 40 Verkehrsunternehmer tätig. Für die Betriebszweige U-Bahn, Stadtbus und Tram ist die MVG verantwortlich, für die S-Bahn die S-Bahn München GmbH. Der Schienenverkehr im Verbundraum wird durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft bestellt.

Oberziel der Maßnahmen: Förderung des öffentlichen Verkehrs zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und Reduzierung des Schadstoffausstoßes

Vorgeschlagene Maßnahmen des MVV:

1. **Ausweitung des Einsatzes von umweltfreundlichen Antrieben im MVV-Regionalbus**
2. **Konzeptionelle Planungen zur Verbesserung des Stadt-Umland-Verkehrs insbesondere der S-Bahn**
3. **Verkehrsträgerübergreifendes Marketing (z.B. „Klimaschutz ist unser Antrieb“) zur Gewinnung von Fahrgästen**
4. **Förderung der Multimodalität (Mietfahrrad und ÖV, Car Sharing und ÖV, ...) mit dem Öffentlichen Verkehr als Rückgrat**

Vorgeschlagene Maßnahmen des MVV:

1. **Ausweitung des Einsatzes von umweltfreundlichen Antrieben im MVV-Regionalbus**

Der Landkreis München hat sich zum Ziel gesetzt, die vollständig oder hauptsächlich im Einzugsgebiet fahrenden Linienbusse schrittweise auf innovative Antriebsformen als Alternative zu konventionellen Dieselnissen umzustellen, sofern dies sowohl technisch als auch wirtschaftlich sinnvoll ist. Aspekte des lokalen Umweltschutzes, der Nachhaltigkeit sowie der Auswirkungen auf das globale Klima spielen dabei ebenso eine Rolle wie Fragen der Nachhaltigkeit und Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen.

Es werden grundsätzlich zwei Vorgehensweisen als zielführend erachtet:

- Ersatz von dieselbetriebenen Fahrzeugen durch alternative Antriebsformen (Batteriebusse, Trolleybusse mit partiell fahrleitungsfreiem Betrieb, wasserstoffbetriebene Busse)
- Einsatz energieeffizienterer Antriebsformen (z. B. Dieselhybridbusse, Plug-In-Hybridbusse).

Allen genannten Antriebsformen ist dabei gemein, dass sie bestimmte Liniencharakteristika

benötigen, um

- a) technisch einsetzbar und / oder
- b) aus energetischer und finanzieller Sicht eine sinnvolle Alternative zu konventionellen Dieselnissen zu sein.

Grundlage für die Strategie soll eine Einführungskonzeption (Studie) bilden, in deren Rahmen die im Landkreis München vollständig oder hauptsächlich verlaufenden Buslinien systematisch hinsichtlich ihrer Eignung für den Betrieb von Bussen mit den oben genannten Antriebsformen überprüft werden. Diese Studie soll im Laufe des Jahres 2015 vorliegen.

Im Landkreis München sind bislang bereits insgesamt drei Hybridbusse im Rahmen von vier Pilotprojekten zu Testzwecken eingeführt:

Sep	2008 – Dez 2011:	Hybridgelenkbus Linie 210 (Solaris)
Dez	2011 – Dez 2015:	Verlängerung des Pilotprojekts „Hybrid 210“
Mai	2011 – Dez 2017:	Hybridbus Linie 220 (Solaris)
Aug	2011 – Dez 2014:	Hybridgelenkbus Linie 266 (Mercedes-Benz)

Die bisher vorliegenden Ergebnisse sind indifferent. Bei der Linie 210 werden die prognostizierten Einsparungen von ca. 22% beim Treibstoff erreicht. Auf der Linie 266 wurde dahingehend nur eine Treibstoffeinsparung von rund 7% erzielt. Ergebnisse für die Linie 220 liegen derzeit noch nicht vor. Auch die technische Verfügbarkeit ist bei allen eingesetzten Fahrzeugen noch nicht zufriedenstellend erreicht. Allen Hybridbussen gemein ist der derzeit noch fehlende wirtschaftliche Einsetzbarkeit auf Grund der hohen Anschaffungskosten und der zusätzlichen technischen Anforderung im Werkstattbereich und bei den Abstellplätzen (erhöhter Brandschutz).

2. Konzeptionelle Planungen zur Verbesserung des Stadt-Umland-Verkehrs insbesondere der S-Bahn

Anlass

Der Großraum München wird sternförmig durch das größte S-Bahnsystem Deutschlands (Streckenlänge) erschlossen. Dieses ist das Rückgrat der Verkehrsbedienung zwischen Stadt und Region. Mit über Tausend Zugfahrten am Tag bzw. bis zu 30 Zügen pro Stunde und Richtung kann das Angebot als hervorragend bezeichnet werden. Defizite bestehen lediglich in den tangentialen Umlandbeziehungen bzw. in den S-Bahnzwischenachsen.

Maßnahme

Um auch hier eine adäquate Verkehrs- bzw. Schienenanbindung zu ermöglichen, initiiert und begleitet der MVV entsprechende Planungen der Aufgabenträger. Um die erforderlichen verkehrliche Beurteilungen vornehmen zu können, stellt der MVV die sog. MVV-Datenbasis bereit.

In der MVV-Datenbasis sind alle an einem durchschnittlichen Werktag zurückgelegten Wege im MVV-Raum hinterlegt - sowohl für das Analysejahr 2010 wie auch das Prognosejahr 2025. Hierzu wird der MVV-Raum in über 1.200 Verkehrszellen unterteilt. Es werden alle zwischen den Verkehrszellen zurückgelegten Wege im motorisiertem Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr ermittelt. Grundlage dafür sind u.a. die vom Bereich Verkehrsforschung im MVV durchgeführten verbundweiten Verkehrserhebungen.

Mit der Prognose des künftigen Verkehrsaufkommens stellt der MVV sicher, dass Nutzen-Kosten-Untersuchungen von geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen nach neuestem Kenntnisstand auch weiterhin möglich sind, und damit letztlich auch Fördergelder für die entsprechenden Maßnahmen von Bund und Land bewilligt werden können.

3. Verkehrsträgerübergreifendes Marketing zur Gewinnung von Fahrgästen

Einsatz von hochwirksamen und als überdurchschnittlich erfolgreich getesteten Kampagnenelementen zur Bewerbung der Umweltvorteile der MVV-Nutzung und Initiierung einer nachhaltigen Mobilitätsveränderung zugunsten des MVV

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Das Verkehrsverbundsystem MVV trägt maßgeblich zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im Großraum München bei. Durch das gute, aufeinander abgestimmte Verkehrsangebot und die erfolgreichen Anreize (Angebotsoptimierung, Marketing) zum Umsteigen der Bevölkerung vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel leistet das System MVV und die MVV GmbH einen entscheidenden Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz.

Durch die Stärkung des „Umweltverbundes“ aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr wird sowohl der Ausstoß von Kohlendioxid, verkehrsbedingten Stickoxiden, Benzol und Ruß gesenkt als auch der Verkehrslärm deutlich reduziert.

Die MVV GmbH unterstützt nicht nur das klassische Carsharing, Fahrradverleihsysteme und den weiteren Ausbau der P+R- und B+R-Anlagen, sondern trägt auch zu einer verbesserten Organisation des Parkraummanagements bei. Das Verbundsystem hat einen wesentlichen Anteil an der Veränderung des Modal-Split zugunsten des Öffentlichen Verkehrs im Großraum München und leistet so einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. In keinem anderen Verbundraum in Deutschland werden öffentliche Verkehrsmittel so intensiv genutzt wie im MVV-System (s. Untersuchung Mobilität in Deutschland 2008, MiD).

Um die enormen nachweislichen Umweltvorteile der Verkehrsmittelnutzung im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund MVV (U-Bahn, S-Bahn, Regionalzug, Tram Stadt- und Regionalbus) auch kommunikativ hervorzuheben und damit eine noch stärkere Nutzung des MVV zu initiieren, hat der MVV als für das verkehrsträgerübergreifende Verbundmarketing verantwortliche Institution in den Jahren 2009 und 2010 eine langfristig angelegte Kampagne unter dem Motto „Klimaschutz ist unser Antrieb“ durchgeführt.

Über eine Plakat-Info-Kampagne auf Großflächen wurde das Thema „Klimaschutz durch verstärkte Nutzung des ÖPNV“ wirkungsvoll umgesetzt. Kommunikative Kernaussage war dabei ein Appell zur Mobilitätsveränderung zugunsten der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bei weniger MIV, von der das Klima nachhaltig profitieren würde. Die Großflächenkampagne arbeitete mit Tiermotiven – z. B. Reh und Igel mit Nasenklammer – und einer Headline mit starkem Appell-Charakter, z. B. beim Motiv Reh: „Damit Atmen wieder Bock macht. Einfach MVV fahren.“ oder beim Motiv Igel: „Damit Atmen nicht in der Lunge piekst. Einfach MVV fahren.“ Im Abbinder unter dem Bildmotiv erfolgte die kommunikative Verstärkung des Appells über den bei allen Motiven identischen Claim „Klimaschutz ist unser Antrieb“.

Die Plakat-Kampagne wurde zum einen im Rahmen eines Konzept- und Werbemittelpretests auf der Basis von qualitativen Kundenbefragungen einer vergleichenden Bewertung und einem Wirkungstest unterzogen. Dabei zeigte sich, dass die MVV-Klimaschutz-Kampagne über ein sehr hohes Werbe-wirkungspotenzial verfügt, so dass sich insbesondere auch Autofahrer hiervon emotional angesprochen fühlen. Die Kampagne wurde in insgesamt zehn Dekaden in den Jahren 2009 und 2010 auf Großflächen geschaltet sowie auch in Anzeigen umgesetzt.

Seit 2011 wurde die Tiermotiv-Kampagne auch für MVV-Tarifangebote und andere Themen wie z. B. die Kombination von MVV-Nutzung und klassischem Carsharing adaptiert und im Jahr 2013 zum anderen einem Werberesonanztest (als Posttest) durch die Marktforschungsfirma TNS Infratest unterzogen, der die real eingetretene Werbewirkung dokumentierte und einen eindrucksvollen Werbeerfolg belegte. Die bei empirischen Werbeerfolgskontrollen entscheidenden Gütekriterien für Werbeerfolg – Involvement/Interesse und Motivation – wiesen deutlich überdurchschnittliche Werte aus, so dass der MVV diese Kampagne auch im Rahmen seiner weiteren Standardkommunikation beibehalten wird.

Eine derartig konzipierte MVV-Kampagne im Rahmen von Maßnahmen des Luftreinhalteplans könnte in erheblichem Maße Synergieeffekte nutzen und aufgrund der hohen Bekanntheit und nachweislich hohen Wirksamkeit der MVV-Klimaschutz-Kampagne und MVV-Standard-Kampagnen-Elemente auch bei der vorliegenden Thematik im Rahmen des Luftreinhalteplans für einen messbar nachhaltigen Kampagnenerfolg sorgen.

4. Förderung der Multimodalität (Mietfahrrad und ÖV, Car-Sharing und ÖV, ...) mit dem Öffentlichen Verkehr als Rückgrat

Anlass

Im Großraum München haben sich im letzten Jahrzehnt vielfältige Mobilitätsangebote entwickelt und etabliert. In der Stadt und in den Landkreisen gibt es eine Vielzahl von klassischen, stationsgebundenen Car-Sharingunternehmen, verschiedene Anbieter von Mietfahrrad-Systemen (Call a Bike, Nextbike) sowie neuerdings auch mehrere Anbieter von Freefloating Car-Sharing. Neben Park+Ride bekommt in der Radlhauptstadt auch die Nutzung von Bike+Ride eine immer höhere Bedeutung. Die Verzahnung zu umfassenden, multimodalen Mobilitätsangeboten mit dem ÖPNV als Rückgrat bietet dabei große Chancen für eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilitätssicherung im Ballungsraum München.

Die sehr heterogene Landschaft unterschiedlichster Anbieter mit verschiedenen Tarifen und Zugangsberechtigungen erschwert jedoch die verzahnte Nutzung der Mobilitätsangebote.

Maßnahme

Die Zugangshemmnisse zu den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten soll durch Schaffung einer diskriminierungsfreien, multimodalen Informationsplattform deutlich reduziert werden. Durch Integration der verschiedenen Verkehrsangebote auf einer gemeinsamen Informationsplattform können dem Fahrgast die erforderlichen Informationen zu den einzelnen Mobilitätsangeboten übersichtlich präsentiert werden und somit die Nutzung von Mobilitätskombinationen gefördert werden. Ein aufwendiges Einholen von Informationen aus verschiedenen Quellen (z.B. der einzelnen Betreiber der Mobilitätsangebote) kann für den Fahrgast entfallen.

Auf der Informationsplattform sollen beispielsweise sowohl die Standorte von P+R und B+R-Anlagen sowie der Car-Sharing- und Bike-Sharingstationen als auch die aktuellen Fahrzeug- und Mietradstandorte der Freefloating Leihsysteme angezeigt werden. Dazugehörige Nutzungsinformationen z.B. aktuelle Stellplatzbelegung bei P+R-Anlagen sollen das Informationsangebot abrunden. Eine integrierte Registrierungs- und Buchungsfunktionen für die verschiedenen Mobilitätsangebote kann Teil der Informationsplattform werden.

Durch Berücksichtigung von Fahrtrelationen sollen mittels der gemeinsamen Informationsplattform dem Fahrgast auch individuelle Empfehlungen für die Nutzung von Mobilitätskombinationen für seine Fahrt gegeben werden. Dabei sollen individuelle Eigenschaften des Nutzers (z.B. ist der Nutzer bereits bei einem bestimmten Car-Sharing-Anbieter registriert) in den Nutzungsempfehlungen berücksichtigt werden.

Realisierung - Zeitplan:

1. Siehe oben
2. Die MVV-Datenbasis wurde zuletzt 2014 aktualisiert. Weitere Anpassungen sind ab 2016 geplant.
3. Plakat-Info-Kampagne kann jederzeit wiederholt werden, sofern entsprechende Mittel zur Verfügung stehen.
4. 2014-2015

Veranlassende Behörde:

1. Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
2. Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
3. Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
4. Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

Kontrolle:

1. Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
2. Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
3. Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
4. Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

Minderungspotenzial:

Durch die Ausweitung des Einsatzes umweltfreundlicher Antriebsformen im MVV-Regionalbusverkehr werden die Emissionen verringert und die Immissionsbelastung deutlich verbessert.

Offen
Offen
Offen

Maßnahme Nr. 5b	Verbesserung beim ÖPNV Beitrag MVG
<p>Ziel: Verstärkte Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einschließlich ergänzender Mobilitätsformen zur signifikanten Verringerung der Schadstoffbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr.</p> <p>Beschreibung: Mit neun Fahrgastrekorden in Folge verzeichnet die MVG einen Zuwachs von über 84 Millionen Fahrgästen. Um auch zukünftig ein nachhaltiges und kundenorientiertes Mobilitätsangebot zu bieten wurden in den letzten Jahren bereits eine Vielzahl von Infrastrukturmaßnahmen sowie eine damit verbundene Ausweitung des Angebotes umgesetzt. Dadurch konnte eine Steigerung auf Basis der Nutzplatzkilometer um rund 12% erreicht werden. Hinzukommt der kontinuierliche Ausbau unserer ÖPNV-Beschleunigung sowie die Neubeschaffung emissionsarmer und energieeffizienter Fahrzeuge. Auch im Hinblick auf die Reduktion des Stadt-Umland-Verkehrs werden kontinuierliche Verbesserungen umgesetzt.</p> <p>Neben der Verbesserung der existierenden Verkehrsstrukturen ist die Weiterentwicklung der MVG hin zu einem multimodalen Mobilitätsanbieter unabdingbar. Beispiele dafür sind die für 2015 geplante Einführung des Mietradsystems MVG Rads und die Planung von Mobilitätsstationen, die Mobilitätsformen ohne eigenes Auto fördern sowie die MVG App, die durch Bündelung sämtlicher Mobilitätsangebote einen erleichterten Zugang zu nachhaltigen Mobilitätsformen. Ergänzend unterstützen zielgruppenspezifische Projekte wie das Neubürgerprojekt, verschiedene Schülerprojekte und das Mobilitätstraining für Senioren die Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens.</p> <p>I. Ausweitung der Infrastruktur</p> <p>U-Bahn-Netz</p> <p><u>In Planung ist:</u> Streckenverlängerung U6-Süd Klinikum Großhadern - Martinsried, Streckenlänge ca. 1,3 km. Die Gemeinde Planegg übernimmt laut Gemeinderatsbeschluss die Maßnahmenträgerschaft, der Planfeststellungsbeschluss ist erteilt. Für den Bau wird eine Projektgesellschaft unter Beteiligung des Freistaates, des Landkreises München, der Stadt München sowie der Gemeinde Planegg gegründet.</p> <p><u>Im Nahverkehrsplan enthalten ist:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • U4-Ost Arabellapark - Englschalking, Streckenlänge ca. 1,9 km. In der Fortschreibung des NVP ist eine alternative Untersuchung einer möglichen Trambahnverlängerung enthalten. • U5-West Laimer Platz - Pasing, Streckenlänge ca. 3,6 km. <p><u>Im Regionalen Nahverkehrsplanes (RNP) - MVV-Verbundraum ist enthalten:</u> Eine zusätzliche zentrale U-Bahn-Strecke mit dem Arbeitstitel „U9“. Die weitere Untersuchung der „U9“ soll im Rahmen der anstehenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München erfolgen.</p> <p>Tram-Netz</p> <p><u>In Planung ist:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Neubaustrecke Tram-Nordtangente (mit Querung des Englischen Gartens), Streckenlänge ca. 2,2 km (Realisierung nach 2012). • Planung Tram-Verlängerung nach Steinhausen, Streckenlänge ca. 2,7 km (Realisierung voraussichtlich Dezember 2015). • Neubaustrecke Tram-Westtangente (Romanplatz – Fürstenrieder Straße – Aidenbachstraße), Streckenlänge ca. 8,7 km. <p><u>In Untersuchung ist:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung der Tramlinie 23 über den bisher geplanten Endpunkt am Frankfurter Ring hinaus nach Norden, Streckenlänge ca. 5,7 km sowie Neubau einer tangentialen Tramlinie 	

24, die die beiden U-Bahnhöfe Am Hart und Kieferngarten und somit die U-Bahnlinien 2 und 6 verbindet.

- Verlängerung der Linie 19 über Pasing hinaus über Neuaubing West bis zum S-Bahn-Haltepunkt Freiham, Streckenlänge ca. 6,1 km als Grundlage für die verkehrliche Erschließung Freiham. Diese Verlängerung ist Grundlage des Bebauungsplans.

Bus-Netz

Das bestehende Netz wird kontinuierlich optimiert bzw. erweitert. Neben einer angepassten Taktverdichtung gibt es zahlreiche Verbesserungen im Nachtnetz sowie eine bessere Anbindung ans Umland. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 wurde das Angebot um 4,6% erweitert, zudem erfolgte die Einführung der ersten ExpressBuslinie X30.

Durch alle diese Maßnahmen bietet das Busnetz eine leistungsfähige und attraktive Alternative zur Nutzung des eigenen Pkw. Es wird ständig den Gegebenheiten und Erfordernissen angepasst.

II. ÖPNV-Beschleunigung

Busbeschleunigung

Für folgende Linien geplant:

- Inbetriebnahme 2014, Linie 154, Abschnitt Nordbad – Bruno-Walter-Ring
- Inbetriebnahme 2014, Linie 54, Abschnitt Hohenzollernstraße – Prinzregentenplatz
- Inbetriebnahme 2014, Linie 153, Abschnitt Infanteriestraße Süd – Universität
- Inbetriebnahme 2014, Linie 184, Abschnitt Cosimabad – Westerlandanger
- Linie 56 mit voraussichtlicher Inbetriebnahme im Dezember 2015 und
- Linie 166 mit voraussichtlicher Inbetriebnahme im Dezember 2015.

Die Beschleunigung der Linien 56 und 166 stehen noch unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch den Stadtrat der Landeshauptstadt München.

Daneben werden Buslinien im Rahmen des Lichtzeichenanlagen-Austauschprogramms der Landeshauptstadt München (ca. 20 bis 30 LZA pro Jahr) punktuell beschleunigt.

Beschleunigung Tram

In München sind in 10 Projekten alle Trambahnlinien beschleunigt worden. Bei Neubaustrecken ist die ÖPNV-Beschleunigung ein integrativer Bestandteil der Projektdurchführung. Gegenwärtig wird die Tram Steinhausen mit ÖPNV-Beschleunigung geplant.

III. Neubeschaffung von Fahrzeugen

Busse

Neue Technologien

Bereits seit 2008 werden Hybridbusse verschiedener Hersteller mit unterschiedlichen Antriebskonzepten und Speichermedien getestet. Die Hersteller haben die Technik in dieser Zeit zwar optimiert, nur die beiden (unterschiedlichen) Solobusse erreichen allerdings bisher die prognostizierten Kraftstoffersparnisse. Seit Ende 2013 werden ebenfalls Elektrobusse getestet. Für Hybridbusse und Elektrobusse gilt grundsätzlich: Sie sind bisher noch nicht wirtschaftlich, weil die deutlich höheren Anschaffungs- und ggf. Infrastrukturkosten noch nicht durch Ersparnisse bei den Energiekosten kompensiert werden können. Allen Hybridbussen gemein ist außerdem die schlechtere Verfügbarkeit, die unter der Verfügbarkeit von Dieselnissen liegt. Im Interesse ihrer Fahrgäste, denen angesichts weiter steigender Fahrgastzahlen für die erzielbaren Fahrgeldeinnahmen ein möglichst hohes Leistungsangebot zur Verfügung gestellt werden soll, beschaffen SWM/MVG daher bis auf weiteres für den regulären Linieneinsatz ausschließlich die wirtschaftlicheren Dieselnisse, natürlich mit dem besten verfügbaren Umweltstandard.

Umweltstandards

Alle MVG-Busse sind mit Keramik- oder Sintermetall-Vollfiltern ausgestattet und liegen damit bei der Partikelemission unter dem vom Gesetzgeber vorgegebenen Grenzwert bzw. unter der Nachweisgrenze. Jeder Bus besitzt die grüne Umweltplakette. Ab 2014 in Dienst gestellte Busse halten hinsichtlich ihrer Antriebs- und Abgasnachbehandlungstechnik bereits den Euro VI Grenzwert ein und sind mit einem komplexen Abgasnachbehandlungssystem (DeNox-Kat,

Partikelvollfilter, Abgasrückführung etc.) ausgestattet.

Buszüge

Um Kapazitätsengpässe durch die stetigen Fahrgastzuwächse zu vermeiden wird das Leistungsangebot kontinuierlich durch mehr Fahrten und größere Fahrzeuge ausgeweitet. Damit stieg u.a. der Anteil der 18 Meter langen Gelenkbusse an der Gesamtflotte der SWM/MVG stark an. Zu den Hauptverkehrszeiten mit Berufs- und Schülerverkehr reicht der Einsatz von Gelenkbussen auf immer mehr Buslinien dennoch nicht mehr aus. Um die steigenden Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen, wurden Busse mit Anhängern, sogenannte Buszüge beschafft. Die Lieferung und Inbetriebnahme der ersten Fahrzeugserie mit 10 Buszügen erfolgte 2013. Die rund 23 Meter langen Gespanne bestehen aus einem 12 Meter-Solobus als Zugfahrzeug und einem Personenanhänger mit rund 11 Meter Länge. Buszüge bieten eine gute Möglichkeit, das Platzangebot durch An- und Abkuppeln des Anhängers ohne großen Aufwand flexibel und bedarfsgerecht auf die Nachfragesituation auszurichten. Mit Anhänger bietet das Gespann rund 130 Fahrgästen Platz. Es hat damit ca. 30 % mehr Kapazität als ein herkömmlicher Gelenkbus (ca. 100 Plätze), aber immer noch deutlich weniger als ein moderner Tramzug (220 Plätze). Der Buszug kann geometrisch überall dort fahren, wo Standardbusse im Einsatz sind. Ökologische Vorteile ergeben sich durch einen verringerten Kraftstoffverbrauch und verringerte Schadstoffemissionen, als Ergebnis eines Anhängereinsatzes nur zu den Zeiten mit entsprechend hoher Fahrgastnachfrage. Seit Oktober 2013 werden täglich bis zu zehn Buszüge eingesetzt. Die Gespanne helfen vor allem dabei, Nachfragespitzen im Berufs- und Schülerverkehr abzudecken, und zwar auf den MetroBus-Linien 53 und 60 sowie auf den StadtBus-Linien 140, 141 und 170. Eine zweite Fahrzeugserie mit 12 Fahrzeugen wird ab 2014 auf den oben genannten Linien sowie den Buslinien 51, 151 und 160 eingesetzt werden und das Angebot dort weiter ergänzen. In den nachfolgenden Jahren können sukzessive weitere Linien folgen.

Tram

Die neuen Tramzüge vom Siemens-Typ Avenio bestehen aus jeweils vier Wagenteilen und bietet 216 Fahrgästen Platz. Die Bahnen speisen, wie bereits ihre Vorgänger und die U-Bahnen vom Typ B und C, beim Bremsen einen Teil der Energie zurück ins Netz. Überschüssige Energie verpufft daher nicht als Wärme, sondern kann von anderen Zügen genutzt werden. Laut Hersteller ist die Konstruktion besonders wartungsfreundlich, 90 Prozent des Fahrzeugs sind recyclingfähig. Mittelfristig (vsl. ab 2018) sollen längere Fahrzeuge auf den Linien 20 und 21 zum Einsatz kommen. Diese Züge haben eine Kapazität von bis zu 270 Personen. Im Gegenzug sollen die heute auf diesen Linien eingesetzten Fahrzeuge vom Typ R3 auf den Linien 16 und 17 eingesetzt werden, um die Kapazität dort ebenfalls zu erhöhen und dem steigenden Fahrgastaufkommen Rechnung zu tragen.

U-Bahn

Der neue Zugtyp C2 ist eine Weiterentwicklung des C1, der seit 2002 erfolgreich im Münchner U-Bahnnetz unterwegs ist. Er besteht aus sechs Teilen und bietet 940 Fahrgästen Platz. Bis 2015 sollen 126 neue U-Bahnwagen beschafft werden. Sieben Züge sind erforderlich, um Taktverdichtungen zu realisieren, 14 ersetzen Altwagen vom Typ A, die seit über 40 Jahren in Dienst sind. Die neuen Züge sind laut Herstellerangabe instandhaltungsarm, so dass weniger Wartungsintervalle notwendig sind und sich eine noch bessere Verfügbarkeit ergibt. Verbesserte Diagnosemöglichkeiten unterstützen eine rasche Störungsbehebung. Dank Rückspeisung von gut 50 Prozent Bremsenergie ist der neue Zug besonders energieeffizient. Bemerkenswert ist außerdem, dass der C2 in Aluminium-Leichtbauweise zu mehr als 95 Prozent recycelbar ist.

IV. Stadt-Umland-Verkehr

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wird das Zugangebot der U-Bahn nach Garching erheblich erweitert. So verkehrt die U6 künftig von Montag bis Freitag statt bisher nur im Berufsverkehr neu von ca. 6 Uhr bis 19 Uhr durchgängig alle 10 Minuten.

Auch das Busnetz wird verbessert: eine neue Buslinie 189 ermöglicht eine neue Verbindung aus dem Stadtgebiet in das Gewerbegebiet Unterföhring, die Linie 199 verbindet Unterbiberg, das Campeon sowie die Bundeswehr-Universität mit dem Stadtgebiet.

Im Landkreis München werden mit dem neuen Nahverkehrsplan neue tangentielle Buslinien

geschaffen und das Angebot auf vielen bestehenden Linien erweitert, wodurch das Angebot des ÖV im stadtnahen Bereich deutlich aufgewertet wird.

V. Multimodale Mobilitätsangebote

Plattform für vernetzte Mobilität: MVG multimobil

Der neue Internetservice „MVG multimobil“ vernetzt CarSharing und ÖPNV auf einen Klick: die aktuellen Standorte von Fahrzeugen der größten Münchner CarSharing-Anbieter und alle ÖPNV-Haltestellen mit Live-Abfahrtszeiten für Bus und Bahn. Bei MVG multimobil handelt sich um eine browserbasierte WebApp, die unabhängig von bestimmten Betriebssystemen und Browsern auf allen gängigen Smartphones oder Tablets und im Internet funktioniert. Hierüber ist es bereits jetzt möglich sich ein Auto des Anbieters DriveNow direkt aus der Anwendung heraus für 15 Minuten zu reservieren. In dieser Kombination ist der neue MVG-Service bisher einzigartig und bietet damit ein erstes intermodales Element. Der Ausbau der Plattform ist in kontinuierlicher Weiterentwicklung.

MVG CarSharing

Jedes CarSharing-Fahrzeug ersetzt laut Bundesverband CarSharing e.V. mindestens vier Privatwagen und reduziert so den innerstädtischen Verkehr und Parkdruck.

Deshalb kooperiert die MVG dazu ab sofort mit den CarSharing-Anbietern DriveNow, CiteeCar, STATTAUTO und Car2go. Abo-Kunden der MVG, die sich über MVG multimobil bei einem CarSharing-Anbieter registrieren, können Sonderkonditionen nutzen.

MVG Rad

Die MVG wird im Frühjahr 2015 ihr Mobilitätsangebot um die Einführung des Mietradsystems „MVG Rad“ ergänzen. Mit 1200 Rädern an 125 Stationen und einer engen Verknüpfung mit dem ÖPNV steht Bürgern und Besuchern der Landeshauptstadt München damit künftig ein Angebot zur Verfügung, das insbesondere räumliche und zeitliche Angebotslücken im ÖV schließt und die Nutzer so im Wechsel zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten unterstützt. Zum Start des Mietradsystems ist die Integration der Echtzeit-Standorte der Räder sowie deren Buchung in MVG multimobil geplant.

Mobilitätsstationen

Zur ganzheitlichen Bereitstellung von Mobilitätsangeboten, die den Verzicht auf das eigene Kfz möglich machen, sollen ausgewählte U- und Trambahn-Haltestellen zu Mobilitätsstationen ausgebaut werden. Hierfür werden zur optimalen Verknüpfung der Mobilitätsformen aber auch zur alleinigen Nutzung in räumlicher Nähe zur Haltestelle MVG Rad Stationen und ausgewiesene CarSharing-Stellplätze sowie ggf. weitere Mobilitätsangebote wie Taxi etc. bereit gestellt und die Haltestellen so zu Mobilitätsstationen ausgebaut. Die Bereitstellung von Ladesäulen für E-CarSharing ermöglicht zudem den Ausbau von E-Mobilitätsangeboten. Darüber hinaus sollen im Zuge von Stadtentwicklungen ganzheitliche Mobilitätskonzepte entstehen, die die spezifischen quartiersbezogenen Bedürfnisse der Bewohner und Beschäftigten berücksichtigt und ortsangepasste vernetzbare Angebote bereithält. In Kooperationen mit Wohnungsbauunternehmen und/oder Arbeitgebern sollen z.B. wohnort- bzw. arbeitsplatznahe Mobilitätsstationen in Kombination mit ÖV Angeboten bereitgestellt werden.

VI. Mobilitätsberatung, -bildung und -training

Münchner Neubürgerberatung

Die Mobilitätsberatung für Neubürger ist ein Angebot der MVG und des Kreisverwaltungsreferats. Es ist Teil des städtischen Mobilitätsmanagements und der dafür geschaffenen Dachmarke »München – Gscheid mobil«. Neubürger erhalten dabei einen kostenlosen Informationsordner zum Thema Mobilität und Verkehr in München direkt nach Hause geschickt. Zusätzlich werden individuelle Informationsmedien und Beratungen angeboten. Die Projektkennzahlen und Evaluationsergebnisse des Pilotprojekts im Jahr 2005 waren ein voller Erfolg. 5.000 Neubürger, die das Informationsangebot nutzten, legten anschließend deutlich mehr Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln (+ 7,6 Prozent) und weniger Fahrten mit dem Pkw (- 3,3 Prozent) zurück. Aufgrund der positiven Ergebnisse aus der Evaluation des Pilotprojekts wurde das Beratungsangebot dauerhaft etabliert. Die erneuten Befragungen in den Jahren 2010 und 2011 bestätigten die Weiterführung des Projekts.

Mobilitätsbildung in der Schule

Seit über zehn Jahren bietet die MVG Schulprojekte zur Mobilitätsbildung an. In verschiedenen Projekten wurden bisher mehr als 25.500 Münchner Kinder zum sicheren und rücksichtsvollen Verhalten im Straßenverkehr geschult. Das MVG Schulprojekt »Mobi-Race« fördert seit 2005 in Kooperation mit Green City e.V. den Erwerb von Mobilitätskompetenz und die eigenständige Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Den Viert- und Fünftklässlern wird spielerisch vermittelt, wie sie sich im städtischen Raum orientieren und selbstständig sowie sicher fortbewegen können. Gleichzeitig unterstützt die kritische Auseinandersetzung mit Umwelt- und Klimaschutz eine intelligente Verkehrsmittelwahl. Im Rahmen einer Stadtrallye setzen die Kinder das Gelernte in die Praxis um. Das MVG Schulprojekt Bus sowie das Schulprojekt U-Bahn vermittelt Münchner Kindergartenkindern und Schülern das Thema Sicherheit und Verhalten im ÖPNV.

Mobilitätstraining für Senioren

Etwa 30 Prozent der Fahrgäste in München sind älter als 60 Jahre – Tendenz steigend. Die Möglichkeit zur Nutzung des ÖPNVs sichert vielen Seniorinnen und Senioren die Grundlage der Mobilität – gerade wenn neben dem PKW auch das Fahrradfahren oder Zufußgehen für längere Strecken nicht mehr in Frage kommt. Erstmals wurde 2010 ein Mobilitätstraining für Senioren als Beitrag der MVG im Rahmen eines EU-geförderten Projekts durchgeführt. Um Vorbehalte abzubauen und einen sicheren Umgang mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu üben, bietet die MVG seitdem in Zusammenarbeit mit Green City e.V. kostenlos aktive Fahrgasttrainings für ältere Menschen an. Die Termine werden in Absprache mit den Alten- und Servicezentren Münchens organisiert und in kleinen Gruppen durchgeführt. So kann individuell auf die Teilnehmer eingegangen und eine optimale Betreuung garantiert werden. Die sehr positiven Rückmeldungen der durchschnittlich 78 Jahre alten Teilnehmer sprechen für den Erfolg des Angebots.

Realisierung - Zeitplan: Siehe oben

Veranlassende Behörde: Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG); KVR

Kontrolle: Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)

Minderungspotenzial: Durch Ausbau und Verbesserungsmaßnahmen beim ÖPNV werden Anreize geschaffen, die Bürger zum Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV zu motivieren. Dadurch werden die Emissionen des MIV verringert und die Immissionsbelastung verbessert. Unterstützend wirkt dabei die Umrüstung von Verkehrsmitteln auf möglichst emissionsarme Antriebstechnologien.

Maßnahme Nr. 6	Förderung modernster emissionsarmer Antriebe und Kraftstoffe für den städtischen Fuhrpark
<p>Ziel: Die Stadtverwaltung unternimmt bereits seit Jahren erhebliche Anstrengungen, um den kommunalen Fuhrpark in jeglicher Hinsicht umweltrelevant zu optimieren. Diese Anstrengungen sollen verstärkt werden.</p> <p>Beschreibung: Förderung des Einsatzes von Elektrofahrzeugen in der kommunalen Flotte S. Maßnahmen M9</p> <p>Verstärkung der Schulung „Energie – und umweltschonendes Fahren“ für die Fahrer der städtischen Fahrzeuge Als Konsequenz aus den Erfahrungen der Vergabestelle und den Ergebnissen der Teilnehmerbefragung wird eine regelmäßige Wiederholungsschulung alle fünf Jahre, gemäß dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz für Vielfahrer (über 5.000 Kilometer pro Jahr) empfohlen.</p> <p>Anreiz zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs bei Fahrten Angelehnt an das Klimaschutzprogramm Pro Klima - Contra CO₂ und aufbauend auf die Maßnahme 7.4.1 Energie- und umweltschonendes Fahren des IHKM, soll ein Pilotprojekt umgesetzt werden, mithilfe eines monetären Anreizes, die Fahrer von Dienstfahrzeugen der LHM, verstärkt und dauerhaft zur Anwendung des energie- und umweltschonenden Fahrstils zu mobilisieren. Im Durchschnitt kann hierdurch eine Reduktion des Kraftstoffs von etwa 12-25 Prozent erreicht werden. In sinnvollen Fahrerteams soll der Kraftstoffverbrauch durch eine konsequent ökologische Fahrweise gegenüber den Vorjahren reduziert werden. Ein Teil der eingesparten Kraftstoffkosten geht als Prämie an die Teams zurück. Als Pilotprojekt soll mit einigen wenigen geeigneten Fahrzeugflotten im Baureferat begonnen werden. Denkbar wäre auch ein Wettbewerb zwischen verschiedenen Flotten.</p> <p>Pilotprojekt Gas-to-Liquid (GTL) Ersatz von einer definierten Menge Dieselmotorkraftstoff durch den Kraftstoff Gas-to-Liquid (GTL) für eine ausgewählte Anzahl von Fahrzeugen. Im Rahmen des IHKM Klimaschutzprogramms 2015 soll als eine Maßnahme zur Reduktion der lokalen Feinstaubbelastung, sowie der CO₂- und Schadstoffemissionen, der Kraftstoff Shell GTL Fuel getestet werden. Es ist angedacht, in einem Pilotprojekt eine ausgewählte Anzahl von älteren Bau- und Arbeitsmaschinen ca. ein Jahr mit GTL zu betanken. Dies soll über eine stadteigene Tankanlage erfolgen. In einer vom LfU begleiteten Einführungsphase sollten die bisherigen Tests (z.B. bei BVB-Bussen) verifiziert werden (NO₂: -6%). Die Finanzierung einer GTL-Tankstelle ist offen.</p>	
<p>Realisierung - Zeitplan: Realisierung ab 2013, Umsetzung mittel- bis langfristig</p>	
<p>Veranlassende Behörde: Direktorium Vergabestelle, Referat für Gesundheit und Umwelt</p>	
<p>Kontrolle: Direktorium Vergabestelle, Referat für Gesundheit und Umwelt</p>	
<p>Minderungspotenzial: nicht quantifizierbar.</p>	

Maßnahme Nr. 7	Schnellerer Ausbau der Fahrradmobilität / Fahrradautobahnen
<p>Ziel: Entsprechend dem Verkehrsentwicklungsplan soll der umweltverträgliche Radverkehr besonders gefördert werden. Aktuelles Ziel der Radverkehrsförderung ist die Steigerung des Anteils des Radverkehrs an den Wegen der Münchnerinnen und Münchner auf 20% bis 2015. Neben weiteren öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen ist hierfür vor allem ein deutlich wahrnehmbarer qualitativer und quantitativer Ausbau der Infrastruktur notwendig. Hierzu zählen zusätzliche bzw. breitere Radwege und Radfahrstreifen, die Öffnung von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr, die Einrichtung von Fahrradstraßen, die Verbesserung der Oberflächen (Unterhalt, Winterdienst,...) sowie zusätzliche Fahrradabstellplätze an Haltestellen und in Zielgebieten des Radverkehrs. Um den einströmenden Kfz-Verkehr insbesondere in den Spitzenstunden des Berufsverkehrs zu reduzieren, muss besonders der Alltagsradverkehr auf mittleren und größeren Entfernungen gefördert werden.</p> <p>Beschreibung: Gemäß Grundsatzbeschluss Radverkehr vom 20.5.2009 beschlossene Maßnahmen: Umsetzungskonzept, Zuständigkeitsverteilung innerhalb der Verwaltung und ausführlich beschriebene konkrete Maßnahmen aus den Bereichen Abstellplätze, Radverkehrsnetz, kombinierter Verkehr/Bike+Ride, Marketing, Mobilitätserziehung und der Kooperation mit dem Umland; Durchführung von Verkehrsverträglichkeitsuntersuchungen zur Neuaufteilung von Straßenraum an Hauptverkehrsstraßen ohne oder mit unzureichenden Radverkehrsanlagen</p> <p>Die Steuerung erfolgt durch den Lenkungskreis Radverkehr, die Abstimmung der Umsetzung in derzeit 7 referatsübergreifenden Arbeitsgruppen. Eine begleitende Evaluierung wird anhand von Verkehrszählungen, Befragungen und quantifizierten Kriterien vorgenommen.</p> <p>Die Abstimmung zu Radschnellwegen erfolgt gemeinsam mit dem Umland unter Federführung des Regionalen Planungsverbandes. Nach einer Machbarkeitsprüfung sinnvoller Strecken im Umland sollen die Schnittstellen an der Stadtgrenze sowie die Anschlussstrecken im Stadtgebiet optimiert und für ein zu erwartendes höheres Aufkommen vor allem an schnellerem Radverkehr ertüchtigt werden.</p>	
<p>Realisierung - Zeitplan: Die Umsetzung des Grundsatzbeschlusses Radverkehr läuft seit 2009 kontinuierlich. Evaluierungsberichte an den Stadtrat erfolgen alle 3 Jahre (nächster Evaluierungsbericht 2016). Die Zusammenarbeit mit dem für Radschnellwege federführendem Regionalem Planungsverband und den Umlandgemeinden läuft.</p>	
<p>Veranlassende Behörde: Planungsreferat, Baureferat, Kreisverwaltungsreferat, Regionaler Planungsverband</p>	
<p>Kontrolle:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evaluierung anhand vom Stadtrat im Rahmen des Grundsatzbeschlusses Radverkehr beschlossener Evaluierungskriterien (Ziel: weitere Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split entsprechend Ergebnissen der Erhebung der „Mobilität in Deutschland“ bei gleichzeitiger Erhöhung der Verkehrssicherheit; maßnahmenbezogene Evaluierungskriterien zu Fahrradabstellplätzen, Einbahnstraßenöffnungen, Bike+Ride; Senkung der Zahl schwer verletzter und getöteter Radlerinnen und Radler); Steuerung durch städtischen Lenkungskreis Radverkehr • Radverkehrsbefragungen zur Nutzerzufriedenheit im zweijährigen Turnus • kontinuierliche Radverkehrszählungen 	

Minderungspotenzial: nicht konkret bezifferbar

Maßnahme Nr. 8	Förderung der Elektromobilität
<p>Ziel: Mit den Projekten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität und • E-Plan München <p>soll die Einführung der Elektromobilität in München entwickelt und gefördert werden.</p> <p>Beschreibung: 1. Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität</p> <p>Der Elektromobilität wird derzeit im motorisierten Individualverkehr (MIV) eine Schlüsselrolle für den zukünftigen nachhaltigen (emissionsfreien) Stadtverkehr zugeordnet. Entsprechend dessen zukünftiger Bedeutung beteiligt sich die LHM intensiv an Projekten zur Förderung und Markteinführung von Elektrofahrzeugen.</p> <p>Nach dem Grundsatzbeschluss des Stadtrates zur Förderung der Elektromobilität vom 24.07.2013 werden derzeit geeignete Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität entwickelt und voraussichtlich im 1. Quartal 2015 dem Stadtrat als Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München zur Entscheidung vorgelegt.</p> <p>Aufgrund der rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen stehen der LHM zur Förderung der Elektromobilität Gestaltungsmöglichkeiten vor allem in den Bereichen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines ausreichenden Angebots an Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum • Bezuschussung eines solchen Angebots im privaten Raum und • Bezuschussung von (privat und/oder gewerblich genutzten) Elektrofahrzeugen <p>zur Verfügung</p> <p>Auf Basis dieser Überlegungen wurden in einem referatsübergreifenden Abstimmungsprozess Maßnahmen in den folgenden Handlungsfeldern entwickelt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mobilitätsmanagement 2. Pendler 3. Carsharing 4. Taxiverkehr 5. Zweiräder 6. ÖPNV 7. Innerstädtischer Wirtschaftsverkehr 8. Städtischer Fuhrpark 9. Laden und Parken 10. Forschung / Bildung / Ausbildung / Kommunikation <p>Die Konkretisierung bzw. Ausgestaltung der im Rahmen der o.g. Handlungsfelder entwickelten Maßnahmen, die mit einem finanziellen Aufwand verbunden sind, ist erst nach Beschlussfassung durch den Stadtrat möglich. Dem Stadtrat soll u.a. ein Förderprogramm zur Förderung privater Pkw.s oder E-Bikes für Anwohner, zwei- bis vierrädriger Lieferfahrzeuge, sowie von Fahrzeugen des städtischen Fuhrparks vorgeschlagen werden. Die Höhe der beantragten Fördermittel beträgt bezogen auf 2 Jahre € 16 Mio. für Lieferfahrzeuge, € 5 Mio. für PKW und € 0,5 Mio für den städtischen Fuhrpark. Die Höhe der beantragten Fördermengen wurden aus der Nationalen Plattform Elektromobilität der Bundesregierung auf München bezogen heruntergerechnet. Da durch das Förderprogramm kein zusätzlicher Autoverkehr generiert werden soll, ist die Förderung von Zweitwagen ausgeschlossen. Die Förderung soll in</p>	

Form eines einmaligen Zuschusses pro E-Fahrzeug erfolgen.

2. E-Plan München

Mit dem Projekt „Planung von Elektromobilität im Großraum München („E-Plan München“) beteiligt sich die LH München als Konsortialführerin von 2013 bis 2016 an einem von bundesweit vier „Schaufenstern Elektromobilität“.

Neben der LH München sind an diesem Projekt, das vom BMVI mit 3.049.000 Euro gefördert wird, acht Konsortialpartner aus Forschung und Wirtschaft beteiligt. Ein Ziel dieses Vorhabens ist die Erstellung eines Masterplans E-Infrastruktur für den Großraum München. Mit Hilfe von drei „Demonstratoren“ (Anwohnerparken, E-Car-Sharing und E-Taxi) sollen speziell die für diese Zielgruppen vorhandenen Erfordernisse im Bereich Elektromobilität im Praxisversuch analysiert und optimiert werden. Darüber hinaus sollen die Anforderungen, die eine breite Markteinführung der Elektromobilität an Stadt-, Infrastruktur- und Verkehrsentwicklungsplanung stellen wird, erstmalig erforscht werden.

Dieses Forschungsprojekt gliedert sich in vier Teilprojekte

- Masterplan E- Infrastruktur
- Anwohnerparken
- E-Car Sharing
- Elektrotaxi

Ein Schwerpunkt dieses Projektes ist der Masterplan E- Infrastruktur (Leitung: Landeshauptstadt München, Universität der Bundeswehr (UniBwM)).

Hier wird die komplette Ladeinfrastruktur für den Münchner Ballungsraum modelliert und optimiert (UniBwM). Für ein Demonstrationsstadtquartier (Schwabing) wird die Infrastruktur, bestehend z.B. aus einem Parkhaus mit spezieller Ladeinfrastruktur und straßenseitigem Parken, aufgebaut und betrieben. Es werden unterschiedliche Services für eine zentrale Ladeinfrastruktur (z.B. ein „valet charging“-Service für Car Sharing oder private Fahrzeuge) erarbeitet. Aber auch der vollständige nachgeordnete Betrieb der Stromversorgung und Abrechnung wird ausführlich untersucht (Infrastrukturhersteller).

Die Nutzergruppen „Pendler“ und „gewerbliche Wirtschaft“ werden bei der Modellierung berücksichtigt, allerdings werden keine diesbezüglichen Demonstratoren aufgebaut.

Realisierung - Zeitplan:

2015- 2018

Veranlassende Behörde:

RGU und weitere städtische Referate

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), LHM als Konsortialführerin

Kontrolle:

Stadtrat

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), LHM als Konsortialführerin

Minderungspotenzial:

Elektrofahrzeuge fahren vor Ort emissionsfrei; das Minderungspotenzial ist damit korreliert mit der Anzahl von Fahrzeugen mit konventionellem Antrieb, die durch einen Elektroantrieb ersetzt werden.

Entscheidend für das gesamte Minderungspotenzial ist darüber hinaus der eingesetzte Strom (konventionell oder regenerativ).

Eine Quantifizierung des Minderungspotenzials hängt weiterhin sehr stark von der Akzeptanz des Elektroantriebs durch die Endkunden während und nach Ablauf des Schaufensterprojekts ab und ist derzeit nicht möglich.

Maßnahme Nr. 9	Einsatz emissionsarmer Baustellenfahrzeuge (Nachrüstung mit Partkelfiltern)
--------------------------	--

Zu dieser Maßnahme gibt es – noch – keinen Beitrag der LHM.

In einem ersten Schritt prüft das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz, ob es ähnlich wie Baden-Württemberg eine Landesverordnung erstellt. Ein Ergebnis dieser Prüfung liegt bislang nicht vor.

Maßnahme Nr. 10	Verstetigung des Verkehrsflusses durch Geschwindigkeitsreduzierung
<p>Ziel:</p> <p>Reduzierung der NOx-Emissionen durch die Verstetigung des Verkehrsflusses durch Geschwindigkeitsreduzierung</p> <p>Beschreibung:</p> <p>Nachdem in München bis zu 90% des Straßennetzes bereits verkehrsberuhigt und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geregelt sind, bezieht sich die Maßnahme nahezu ausschließlich auf das Hauptstraßennetz.</p> <p>Dort herrscht in der Regel eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h oder 60 km/h. Laut Auskunft des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz ist durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h an der Landshuter Allee keine Senkung der NOx-Emissionen zu erwarten. Bei anderen Emissionsfaktoren, wie etwa Feinstaub, ist sogar eine Verschlechterung zu erwarten. Diese Einschätzung gilt auch für die weiteren Teile des Münchner Hauptstraßennetzes. Deswegen wird von einer Reduzierung der Geschwindigkeit im Hauptstraßennetz auf 30 km/h aus Gründen der Senkung der NOx-Belastung abgesehen.</p> <p>Nachdem jedoch für die Herabstufung der Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h in der Landshuter Allee positive Effekte berechnet wurden, soll im Rahmen eines Konzeptes geprüft werden, ob und inwieweit auch an anderen Stellen des städtischen Hauptstraßennetzes, an welchen noch eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h gilt, eine Herabstufung auf 50 km/h sinnvoll erscheint. In diese Prüfung gehen auch Überlegungen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit mit ein.</p>	
<p>Realisierung – Zeitplan:</p> <p>Entwicklung Prüfkonzept, Stadtratsbeschluss, Umsetzung bis 2016</p>	
<p>Veranlassende Behörde</p> <p>Kreisverwaltungsreferat</p>	

Maßnahme
Nr. 11

Unterstützung von CarSharing-Systemen

Ziel:

Reduktion der Verkehrsmenge und damit der Umweltbelastung sowie des Flächenverbrauchs durch CarSharing

Beschreibung:

Die LH München unterstützt unter Beachtung der übergeordneten verkehrsplanerischen Zielsetzungen alle Formen von CarSharing.

Das klassische stationäre CarSharing besetzt seit vielen Jahren einen zuletzt deutlich wachsenden Markt erfolgreich mit nachweislich positiven Umweltwirkungen. Beim neuen vollflexiblen bzw. gebietsbezogenen CarSharing ist die Umweltwirkung dagegen noch nicht abschließend wissenschaftlich belegt.

Deshalb unterstützt die LH München das neue CarSharing im öffentlichen Straßenraum zunächst unter Forschungsgesichtspunkten im Rahmen eines vierjährigen Pilotprojekts (vgl. Beschlüsse des Stadtrats vom 16.03.2011 und vom 27.11.2013). Darin werden verschiedenen Anbietern mit unterschiedlichen Angebotsmodellen zusammen bis zu 1.500 gebührenpflichtige Ausnahmegenehmigungen gewährt. Den unterschiedlichen Formen des neuen CarSharings (flexibel und gebietsbezogen) wird dabei mit zwei unterschiedlichen Modellen Rechnung getragen. Die Ausnahmegenehmigungen für flexibles gebietsübergreifendes CarSharing erlauben das Parken in den Parkraummanagementgebieten im so genannten Mischparken, die Ausnahmegenehmigungen für gebietsbezogenes CarSharing gelten in diesen Bereichen entsprechend den Bewohnerparkausweisen des jeweiligen Gebiets. Die Umweltwirkungen werden begleitend im Rahmen einer wissenschaftlichen Evaluation untersucht.

Im Rahmen der Evaluation treten nach ersten Zwischenergebnissen positive (Reduktion des privaten Fahrzeugbesitzes und dadurch ein möglicherweise insgesamt positiv verändertes privates Mobilitätsverhalten), aber auch negative Effekte (z.B. Verlagerung von Fahrten des ÖPNV aber auch der Nahmobilität auf CarSharing oder gar neu erzeugte Fahrten) auf, die gegeneinander abgewogen und noch über einen längeren Zeitraum beobachtet werden müssen, um ein abschließendes Urteil über die Auswirkungen sowie Umweltverträglichkeit auch des stationsungebundenen CarSharings fällen zu können. Dabei wird auch das Zusammenspiel mit den übergeordneten verkehrsplanerischen Konzepten (z.B. Parkraummanagement) der LH München zu bewerten sein.

Sollten sich die positiven Effekte des CarSharings in Form eines Rückgangs des privaten Fahrzeugbesitzes nachhaltig zeigen, gewinnt die LH München Flächen im öffentlichen Straßenraum, die dann für andere Nutzungen (z.B. Mobilitätsstationen, Förderung der Nahmobilität, Aufenthalt, Förderung der Grünausstattung, ...) Verwendung finden können, ohne dass eine schwierige Abwägung hinsichtlich des Stellplatzentfalls durchgeführt werden muss.

Die Ergebnisse der Evaluation werden im Januar 2015 dem Stadtrat zur Kenntnis gegeben, verbunden mit einer Empfehlung für das weitere Vorgehen.

Neben der Förderung des CarSharings im öffentlichen Straßenraum wird das CarSharing auch im Rahmen von Mobilitätskonzepten für Bauvorhaben (derzeit nach Einzelfallprüfung) in Form eines verringerten notwendigen Stellplatzschlüssels im Wohnungsbau berücksichtigt und somit Initiativen auch im Privaten gefördert (s. M15). Dies minimiert den Flächenverbrauch und fördert eine bewusste Mobilität.

Das CarSharing wird zudem als Baustein bei der Konzeption von Mobilitätsstationen in München

eine wesentliche Rolle spielen. Dabei sollen die verschiedenen CarSharing-Modelle hinsichtlich ihrer jeweiligen Stärken bedarfsgerecht räumlich differenziert berücksichtigt werden (s. M17).

Realisierung – Zeitplan:

Stadtratsbeschluss im Januar 2015 (KVR)
laufend (PLAN)

Veranlassende Behörde

Kreisverwaltungsreferat,
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Maßnahme Nr. 12	Fortschreibung des Innenstadtkonzeptes (Teil Verkehr)
<p>Ziel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stärkung der Aufenthaltsqualität durch Ausdehnung von Fußgängerbereichen • Optimierung der Umsteigebeziehungen im ÖPNV (Marienplatz, Stachus, Hauptbahnhof) • Reduktion des ortsfremden MIV im Bereich der Innenstadt • Neuordnung des ruhenden Verkehrs (Vermeidung Parksuchverkehr) • Überprüfung der bestehenden Einbahnstraßenregelungen und Prüfung neuer Einbahnstraßenregelungen (Vermeidung von unnötigem Kfz-Verkehr) • Überprüfung der Auswirkungen einer möglichen Sperrung des Vorplatzes des Hauptbahnhofes • Schaffung von neuen Radverbindungen z.B. durch Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr • Neuordnung und Optimierung des ruhenden Radverkehrs • Optimierung von Erreichbarkeiten der Haltestellen des öffentlichen Personenverkehr (Barrierefreiheit) • Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt für den Wirtschaftsverkehr <p>Beschreibung:</p> <p>Mit Beschluss der Vollversammlung vom 05.10.2006 wurde das Innenstadtkonzept als Teil der „PERSPEKTIVE MÜNCHEN – Leitlinien für die Münchner Innenstadt und Maßnahmenkonzept zur Aufwertung“ letztmalig fortgeschrieben. Die formulierten Handlungsleitlinien zu den Themen Wohnen, Einzelhandel, Arbeiten und Dienstleistung, Verkehr, Freizeit, Kultur, Tourismus, Stadtgestalt, Grün- und Freiflächen, Öffentlicher Raum und Innenstadtrand bilden den stadtentwicklungsplanerischen Rahmen für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt und der innenstadtnahen Gebiete, wie das südliche Bahnhofsviertel, die in ihrer Vielfalt einen wesentlichen Beitrag für die Erlebnisdichte und Attraktivität der Altstadt liefern. Die Stabilisierung und Förderung der spezifischen Eigenarten der unterschiedlichen Viertel stellt daher ein wichtiges Ziel zur Sicherung der Werte der Europäischen Stadt mit ihrem engen Mit- und Nebeneinander von Arbeiten, Wohnen, Handel, Freizeit und Kultur, von Arm und Reich, Alt und Jung, Eingesessenen und Zugereisten dar. In diesem Sinne sollen mit dem Instrument des Quartiersmanagements die Leitlinien des Innenstadtkonzeptes für den Teilraum „Südliches Bahnhofsviertel“ prozesshaft umgesetzt und konkretisiert werden.</p> <p>Mit Beschluss vom 23.09.2009 (PERSPEKTIVE MÜNCHEN, Pilotprojekt der Stadtteilentwicklung „Quartiersentwicklung durch identitätsorientierte Markenführung Südliches Bahnhofsviertel“, Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 02659) hatte der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung den Auftrag erteilt, zur Einrichtung eines Quartiersmanagements im Südlichen Bahnhofsviertel eine Anschubfinanzierung zu leisten sowie die anstehenden Quartiersmanagementleistungen zu vergeben. Nach einer Ausschreibung wurden die Leistungen an das Büro citycom München für den Zeitraum von September 2010 bis Oktober 2011 vergeben.</p> <p>Mit Beschluss vom 16.01.2013 „PERSPEKTIVE MÜNCHEN Fortschreibung Innenstadtkonzept“ wurden dem Stadtrat die Ergebnisse des Pilotprojekt der Stadtteilentwicklung „Quartiersentwicklung durch identitätsorientierte Markenführung Südliches Bahnhofsviertel“ vorgestellt.</p> <p>Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde beauftragt, das Quartiersmanagement im Südlichen Bahnhofsviertel und die in diesem Zusammenhang anstehende Vergabe entsprechender Leistungen (in enger Zusammenarbeit mit dem Verein Südliches Bahnhofsviertel e.V.) für 2 Jahre mit jeweils 10.000,- € aus seinem lfd. Budget zu unterstützen.</p> <p>Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde darüber hinaus beauftragt, im Rahmen der teilräumlichen Fortschreibung des Innenstadtkonzeptes für das Südliche Bahnhofsviertel zunächst die Stufe 1 für ein städtebauliches, freiraumplanerisches und verkehrliches Konzept zur Stärkung des Wohnens unter Hinzuziehung von Gutachtern zu entwickeln. Der Mittelbedarf für die Stufe 1 in Höhe von 50.000,- € wird aus dem laufenden Produktkostenbudget des</p>	

Referates für Stadtplanung und Bauordnung finanziert. Für die 2. Stufe (Verkehrsuntersuchung) erfolgt eine Konkretisierung des erforderlichen Mittelbedarfs im Rahmen des vorgesehenen Stadtratsbeschlusses zum Münchner Hauptbahnhof.

Die interdisziplinäre Studie „Das Hackenviertel – Studie über die räumliche Entwicklung des Hackenviertels und der Sendlinger Straße“ liegt dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung mittlerweile vor. Der gutachterliche Vorschlag ist Basis für eine vertiefende Befassung und Auseinandersetzung mit möglichen und auch notwendigen Handlungsoptionen im Hackenviertel. Die im Rahmen der Studie vorgetragenen Empfehlungen bedürfen weiterer Vertiefungen und Prüfungen: In diesem Zusammenhang wurden 2014 die Analysen zur Parkraumuntersuchung für die gesamte Münchner Altstadt durchgeführt, deren Ergebnisse mit den gutachterlichen Empfehlungen bezüglich des Verkehrskonzepts für das Hackenviertel zusammengeführt werden. Des Weiteren ist geplant, nach einem Beobachtungszeitraum von etwa einem Jahr zu untersuchen, ob durch die Errichtung der Fußgängerzone in der Sendlinger Straße im Abschnitt zwischen Hackenstraße und Färbergraben Auswirkungen auf die gewerblichen Strukturen im Hackenviertel festzustellen sind, die bei weiteren Handlungsschritten zu berücksichtigen sind.

Derzeit erfolgt die Fortschreibung des Innenstadtkonzeptes.

Realisierung – Zeitplan:

Durchführung Parkraumuntersuchung voraussichtlich bis Ende 1. Quartal 2015, Bericht im Stadtrat 2015

Veranlassende Behörde:

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Kontrolle:

Stadtrat der Landeshauptstadt München

Minderungspotenzial:

Derzeit noch nicht quantifizierbar.

Maßnahme Nr. 13	Fortschreibung des Buskonzeptes unter Berücksichtigung der Luftreinhaltung
<p>Ziel: Reduktion der Fahrten mit veralteten Bussen in den Innenstadtbereich.</p> <p>Beschreibung: Das bestehende Bus-Konzept („Fortschreibung Konzept für das Busparken in München“, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 27.07.2005) besteht aus drei wesentlichen Säulen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB), • den An- und Abfahrtszonen in der Innenstadt und • den Bus-P+R-Anlagen am Stadtrand (Fröttmaning und Messestadt Ost). <p>Dabei dient der ZOB hauptsächlich dem innerdeutschen und grenzüberschreitenden Linienverkehr. Für die Tagestouristen und Besucher der Altstadt ist er aufgrund seiner Lage kein optimaler Ausgangspunkt. Gerade Tagestouristen haben meist ein sehr knappes Zeitfenster für den Besuch in der Altstadt und nehmen zusätzliche Reisezeiten zu den Sehenswürdigkeiten nur ungern in Kauf.</p> <p>Die An- und Abfahrtszonen in der Innenstadt (Thomas-Wimmer-Ring, Oskar-von-Miller-Ring, Karl-Scharnagl-Ring, Blumenstraße) sichern die Erreichbarkeit der Münchner Altstadt für Tagestouristen und dienen nur dem Ein- und Aussteigen. Es handelt sich hierbei also nicht um Busparkplätze, sondern um An- und Abfahrtszonen mit beschränkter Haltezeit. Lediglich der Bus-Parkplatz am Deutschen Museum hat keine Zeitbeschränkung, da er den Besuchern des Deutschen Museums dient.</p> <p>Auf die bestehenden An- und Abfahrtszonen kann aus verkehrsplanerischer Sicht nicht verzichtet werden. Die Erreichbarkeit der Münchner Altstadt würde durch den Wegfall der An- und Abfahrtszonen gerade für den in der Regel ortsunkundigen Tagestourismus erheblich erschwert.</p> <p>Im Rahmen der Fortschreibung des Buskonzeptes ist nun zu prüfen, ob die Wegweisung zu den Bus P+R-Anlagen optimiert werden kann.</p> <p>Ferner ist auch zu prüfen, ob am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB), dem Busparkplatz Hansastraße und an den An- und Abfahrtszonen der Innenstadt häufigere Kontrollen auf Vorhandensein einer Feinstaubplakette erfolgen können, um das Einfahrverbot von Bussen, die nicht der Schadstoffgruppenzuordnung 4 entsprechen, wirksam umzusetzen. Fahrzeuge ohne Feinstaubplakette bzw. mit Schadstoffgruppenzuordnung 2 oder 3 haben die Möglichkeit die Bus-P+R-Anlagen am Stadtrand anzusteuern.</p>	
<p>Realisierung - Zeitplan: ca. 5 Jahre</p>	
<p>Veranlassende Behörde: Referat für Stadtplanung und Bauordnung</p>	
<p>Kontrolle: Stadtrat der Landeshauptstadt München</p>	
<p>Minderungspotenzial: Derzeit noch nicht zu quantifizieren.</p>	

Maßnahme Nr. 14	Optimierung der Warenlieferung in der Innenstadt a) Grüne Citylogistik b) Lastenfahrrad
<p>a) Grüne Citylogistik, Green-City-Cargo-Projekt</p> <p>Ziel: Primäres Ziel einer Grünen Citylogistik ist es, den heutigen und künftig zunehmenden städtischen Lieferverkehr stadtverträglich, effizient und klimaschonend zu gestalten. Ein wesentlichen Beitrag für eine Grüne Citylogistik können sinnvolle Citylogistikkonzepte sein, die durch vielfältige Kooperationen der Unternehmen unter der Maßgabe des Einsatz umweltschonender bzw. elektrobetriebener Fahrzeuge initiiert und umgesetzt werden.</p> <p>Die Vorteile der Grünen Citylogistik in Verbindung mit stadtverträglichen Citylogistikkonzepten liegen in der Reduzierung von Lkw-gefahrenen Kilometern im städtischen Bereich sowie in der Reduzierung der dadurch verursachten Umweltbelastungen. Dies wird erreicht durch eine möglichst effiziente Touren disposition und durch den Einsatz von umweltschonenden Wirtschaftsfahrzeugen insbesondere von Lastenfahrrädern/Lastenpedelecs.</p> <p>Beschreibung: Der städtische Wirtschaftsverkehr in München wird heute zu ca. 82 % mit Fahrzeugen ≤ 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht abgewickelt (Basis: in München gemeldete Fahrzeuge). Das heißt, dass 4 von 5 Fahrten im Wirtschaftsverkehr von den in München gemeldeten Fahrzeugen mit dem Pkw oder „kleinen“ Lkw abgewickelt werden. Der Anteil der Kfz zwischen 2,8 t und 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht (Kleintransporter) ist in den vergangenen Jahren angestiegen. Die Abwicklung dieser Verkehre im städtischen Verkehrsnetz wird angesichts der Zunahmen im Internethandel und der Zunahme der Fahrten im KEP-Lieferservice eine zentrale Aufgabe in den nächsten Jahren sein.</p> <p>Wirtschaft und Forschung reagieren auf diese Herausforderungen, in dem zum einen von Seiten der Unternehmen zum anderen in Verbindung mit Forschungsprojekten Citylogistikkonzepte entwickelt und umgesetzt werden.</p> <p>Das Green-City-Cargo-Projekt beinhaltet eine geplante Pilotierung für den Aufbau einer Innenstadtlogistik von Sendungen von 1kg bis 500 kg (Stückgutsendungen). Konkret geht es dabei um eine praxisbezogene Erprobung für folgende Sendungen: Nachlieferungen durch Händler, Büroservice (Beispiel: Obstschale für Büros), Same Day-Lieferungen in die City. Projektpartner sind die Firmen Fruitique, Interkep und Gaßner. Projektstart war im September 2014. Gefördert wird das Projekt durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, betreut durch das ZIM Netzwerk (ZIM - Zentrales Innovationsprogramm Mittelstand). Das ZIM-Netzwerkmanagement für dieses Projekt obliegt der LOGISTIK AKADEMIE Janz. Die Landeshauptstadt München wird als assoziierender Partner mit eingebunden. Das Projekt wird wissenschaftlich begleitet.</p>	
<p>Realisierung - Zeitplan: Projektstart September 2014, verschiedene Entwicklungsphasen bis 2016 mit Bilanzierung (Vorher-/Nachher-Vergleich).</p>	
<p>Veranlassende Behörde: PLAN, RAW, RGU als assoziierender Partner.</p>	
<p>Kontrolle: Durch Projektpartner bzw. Projektmanagement.</p>	
<p>Minderungspotenzial: Derzeit nicht quantifizierbar, da abhängig von den Ergebnissen der Pilotierung.</p>	

b) Lastenfahrrad

Ziel:

Senkung verkehrsbedingter Emissionen im innerstädtischen Wirtschaftsverkehr und Verlagerung von Wirtschaftsverkehr vom motorisierten Individualverkehr zum Radverkehr.

Beschreibung:

Auf Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft vom 14.01.2014 hat das Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) ein Förderprogramm „Lastenräder / Lasten-Pedelecs für Münchner Gewerbetreibende“ für Münchner Unternehmen aufgelegt. An dem Förderprogramm beteiligen sich insgesamt dreizehn Firmen, die Lastenräder bzw. Lasten-Pedelecs (im folgenden vereinfacht als „Lastenräder“ bezeichnet) für ein Jahr einsetzen und erproben werden. Mit dem Förderprogramm, das auch wissenschaftlich evaluiert wird, soll herausgefunden werden, wie Lastenräder im innerstädtischen Wirtschaftsverkehr genutzt werden können und in welchem Umfang sich dadurch verkehrsbedingte Emissionen senken lassen.

Den Betrieben wurde angeboten, ein Lastenrad für ein Jahr zu mieten, oder für ein selbst erworbenes Lastenrad einen Investitionskostenzuschuss zu erhalten. Von den teilnehmenden dreizehn Betrieben haben sich zehn für die Miete und drei für den Investitionskostenzuschuss entschieden. Die von drei Betrieben selbst erworbenen Lastenräder / Lasten-Pedelecs sind seit Juni 2014 im Einsatz. Erste Rückmeldungen der Teilnehmer sind sehr positiv, was den praktischen Nutzen der Räder betrifft. Nach etwas verzögerter Auslieferung der zur Vermietung vom RAW beschafften Lastenräder wird die praktische Erprobung voraussichtlich im November 2014 starten. Um noch mehr Firmen zu erreichen, hat das RAW zusätzlich ein Lastenrad und ein Lasten-Pedelec angeschafft. Sie können für einen kürzeren Zeitraum (ab vier Wochen) von Betrieben gemietet und erprobt werden.

Die wissenschaftliche Evaluation des Förderprogramms sieht vor, dass an zwei Monaten die exakten Fahrtprofile der Lastenräder erfasst und ausgewertet werden. Ergänzend sollen Experteninterviews mit den teilnehmenden Betrieben durchgeführt werden. Die Begleitforschung soll Erkenntnisse liefern, ob Lastenräder im innerstädtischen Wirtschaftsverkehr konkurrenzfähig zum motorisierten Individualverkehr sind (hinsichtlich Wegezeiten und Betriebskosten). Auch die Senkung von Emissionen (CO₂ und Luftschadstoffe) durch den betrieblichen Einsatz von Lastenrädern soll ermittelt werden.

Verkehrliche Bewertung:

Eine abschließende verkehrliche Bewertung kann erst nach der wissenschaftlichen Evaluation erfolgen. Der Einsatz von Lastenrädern anstelle von Kraftfahrzeugen führt zu einer gewissen Reduzierung des motorisierten Wirtschaftsverkehrs und folglich auch zu einer Senkung verkehrsbedingter Emissionen.

Realisierung - Zeitplan:

2014 bis 2015

Veranlassende Behörde:

Referat für Arbeit und Wirtschaft

Kontrolle:

Verwaltung

Minderungspotenzial:

Aussagen hierzu können erst nach der wissenschaftlichen Evaluation getroffen werden.

Maßnahme Nr. 15	Autoarme Stadtquartiere
<p>Ziel:</p> <p>Ziel der autoarmen Stadtquartiere ist es, durch vielseitige Mobilitätsangebote, kurze Wege sowie eine wohnortnahe fußläufige Nahversorgung möglichst viele Wege auf flächen- und ressourcenschonende Verkehrsmittel zu verlagern und damit die Anzahl der notwendigen Fahrten im motorisierten Verkehr zu reduzieren. Fahrten im motorisierten Individualverkehr werden dadurch von Beginn an vermieden. Die im Stadtquartier vorhandenen Angebote sollen dabei den Besitz eines Privat-PKW weitestgehend überflüssig machen.</p> <p>Ein weiteres Ziel ist die Verringerung des Stellplatzschlüssels im Wohnungsbau durch ein der jeweiligen örtlichen Situation angepasstes, geeignetes Mobilitätskonzept. Die Wirksamkeit derartiger Mobilitätskonzepte soll in sogenannten Modellquartieren nachhaltige Mobilität untersucht und optimiert werden.</p> <p>Beschreibung:</p> <p>Im INZELL-Plenum X (Juni 2013) präsentierte BMW die aus der „Vision 2050. Region München“ abgeleitete Idee eines „Modellquartiers nachhaltige Mobilität“. Dazu wurden verschiedene mögliche Inhalte und Orte diskutiert und im Plenum vorgestellt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde mit der Leitung der Konzeptentwicklung „Modellquartier“ beauftragt.</p> <p>Dabei sollen für ausgewählte Modellquartiere passende Mobilitätskonzepte entwickelt werden, die den wechselnden Anforderungen der Bewohner und der Besucher Rechnung tragen soll. Ziel ist dabei, durch vielseitige Angebote den Besitz eines Privat-PKW weitestgehend überflüssig zu machen und möglichst viele Wege auf den Umweltverbund zu verlagern. Die Modellquartiere bieten die Möglichkeit, wirksame Konzepte zu entwickeln und hinsichtlich ihrer Ziele zu untersuchen sowie auf weitere Gebiete übertragbare Erkenntnisse abzuleiten.</p> <p>Herausforderungen zur Entwicklung der Modellquartiere sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ein anhaltendes Wachstum der Stadt München sowie des Umlands • die Flächenknappheit im Stadtgebiet • die daraus resultierenden hohen Flächenkonkurrenzen auch im Verkehrsraum → Verteilung des knappen Raums • mangelnde Aufenthaltsqualitäten • Emissionsproblematik • Luftreinhalteplan → Überschreitung Grenzwerte Luftschadstoffe • Lärmaktionsplan – Lärmentwicklung <p>Mit den Modellquartieren werden folgende Ziele verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des motorisierten (Gesamt-)Verkehrsaufkommens im Personenindividual- und im Wirtschaftsverkehr • Förderung des Modal-Shift zu flächen- und ressourcenschonenden Mobilitätsformen • Verringerung des Parkraumbedarfs und damit Gewinn von Flächen für anderweitige Nutzungen • Verringerung des Stellplatzschlüssels im Wohnungsbau • Etablierung einer aktiven Partizipation der Bewohnerinnen und Bewohner im gesamten Prozess, um Akzeptanz zu schaffen und zu erhalten <p>Im Münchner Norden wird aktuell das Gebiet Domagkpark als Modellquartier für ein autoarmes Stadtquartier gestaltet. Das Mobilitätskonzept sieht vor, dass es vor Ort ein ausgeprägtes Sortiment an Carsharing-Fahrzeugen, Leihrädern aller Art und Fahrradzubehör geben soll, das um weitere Angebote wie Gruppentickets ÖPNV, Mitfahrgelegenheiten, privates CarSharing etc. ergänzt wird.</p>	

Ein Teil der Tiefgaragen wird in ein flexibles Parkraummanagement einbezogen. Gestützt auf eine Mobilitätsstation und eine virtuelle Plattform ist es den Bewohnern möglich, den jeweils passenden Weg und das individuell günstigste Verkehrsmittel zum gewählten Ziel zu finden. Ein Großteil davon kann vor Ort gebucht und genutzt werden.

Weitere Modellquartiere im Münchner Norden stellen die Entwicklung der Bayernkaserne, die Erweiterung des FIZ der BMW AG (FIZ Future) sowie im Umland Bereiche in Unterschleißheim/Oberschleißheim sowie in Garching dar.

Das Modellquartier Innenstadtrandgebiet stellt die Idee eines relativ kurzfristig umzusetzenden Demonstrators in einem Bestandsgebiet dar.

Realisierung - Zeitplan:

Modellquartier Domagkpark

Veranlassende Behörde:

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Kontrolle:

Stadtrat München

Minderungspotenzial:

Wird über Fördermittel im Beschluss IHFEM evaluiert. Derzeit nicht quantifizierbar.

Maßnahme Nr. 16 a-c	Intensivierung der Mobilitätsberatung und Öffentlichkeitsarbeit
<p>Ziel: Vermeidung und Verlagerung von KFZ-Verkehr in Stadt und Region</p> <p>Beschreibung:</p> <p>Durch Maßnahmen der Information, Beratung, Bildung und Erziehung sowie Motivation kann der private und geschäftliche Ziel- und Quellverkehr in einem Gebiet nach einer Faustformel um etwa 5% reduziert werden, in Einzelfällen kann die Reduktion noch höher ausfallen. Die LH München unterhält mit Partnern, wie der Münchner Verkehrsgesellschaft MVG, seit 2006 das Aktionsprogramm Mobilitätsmanagement unter dem Namen „München – Gscheid Mobil“ sowie seit 2010 die Fahrradkampagne „Radlhauptstadt München“. Nach verschiedenen Methoden werden Zielgruppen wie Neubürger, Kinder und Jugendliche, Senioren, Migranten und Unternehmen sowie manchmal auch nicht zielgruppen- sondern themenspezifisch alle Bewohnerinnen und Bewohner angesprochen. Die Wirkung ist wissenschaftlich belegt und die Programme sind vielfach ausgezeichnet worden. Allerdings sind sie zeitlich, räumlich und vom Umfang her bislang sehr begrenzt.</p> <p>16a: Als Vorschlag einer relativ einfachen, sicher wirksamen und politisch gut vermittelbaren (weil nicht restriktiven) und auch relativ kostengünstigen (weil nicht technikbasierten) Maßnahme, wird das Programm „München – Gscheid Mobil“ flächendeckend auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet, so dass jedes Mitglied der Stadtgesellschaft regelmäßig in angemessener Form angesprochen werden kann. Wie bereits im Rahmen eines wieder eingestellten Bundesförderprogramms („effizient mobil“) 2011 schon einmal begonnen, kann diese Maßnahme relativ einfach auch auf die Region ausgeweitet werden, da ein entsprechendes Netzwerk zum regionalen Mobilitätsmanagement unter dem Dach der europäischen Metropolregion München reaktiviert werden könnte.</p> <p>16b: Zudem wird vorgeschlagen, die bislang auf den Zeitraum von 2010 bis 2014 befristete Kampagne zur Förderung des Radverkehrs „Radlhauptstadt München“ in eine dauerhaft wirksame Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs mit den erfolgreichen Elementen der letzten Jahre weiter zu führen und weiter zu entwickeln.</p> <p>16c: Zur kurzfristigen Intervention im Falle einer drohenden Überschreitung der Stickoxidgrenzwerte („NOx-Alarm“) wird vorgeschlagen, ein Konzept zur Vorwarnung der städtischen, v.a. aber regionalen Öffentlichkeit zu entwickeln, das zum einen (analog der Warnungen bei zu hohen Ozonwerten) die Bevölkerung dazu anhält nicht unbedingt nötige KFZ-Fahrten zu unterlassen oder zu verschieben. Zum anderen soll die Bevölkerung aber auch über möglicherweise als Teil des LRP in diesem Fall angewandte restriktive Maßnahmen (wie z.B. Zuflussdosierung) informiert und vorgewarnt werden, um die persönliche Mobilitätsplanung zu überprüfen, ggfs. anzupassen und nicht ohne Vorwarnung getroffen zu werden. Vor allem aber soll auch über Alternativen informiert werden, wie z.B. zusätzliche Angebote im Öffentlichen Verkehr, Mitfahrgelegenheiten oder Möglichkeiten des Radverkehrs. Es wird angenommen, dass gemäß der Regel, dass angekündigte Katastrophen nicht eintreffen, allein durch eine gute Öffentlichkeitsarbeit eine messbare Entlastung der Verkehrsmenge und der Emissionen erreicht werden kann.</p> <p>Für alle drei Handlungsfelder der Maßnahme 16 ist festzuhalten, dass ein hochqualitatives Angebot im Umweltverbund die Grundlage für den Erfolg bildet.</p>	
Realisierung – Zeitplan: Stadtratsbeschluss	
Veranlassende Behörde Kreisverwaltungsreferat, in Abstimmung mit regionalen und übergeordneten Behörden	

Maßnahme Nr. 17	Multimodale Angebote
---------------------------	-----------------------------

Ziel: Reduktion der Verkehrsmenge und Modal-Shift zu flächen- und ressourcenschonenden Verkehrsmitteln durch Veränderung des Mobilitätsverhaltens über die Förderung und Bereitstellung multimodaler Angebote

Beschreibung:

Multimodale Angebote sollen den Nutzerinnen und Nutzern bedarfsgerecht und leicht zugänglich das jeweils optimale Verkehrsmittel zur Verfügung stellen. Die Angebote umfassen dabei den Öffentlichen Verkehr als Rückgrat, Fahrradverleihsysteme (inkl. Lastenräder, Fahrradanhänger, ...), CarSharing (vgl. M11), bis hin zu den Taxis und neuen Diensten zur Bildung von Fahrgemeinschaften. Die These dabei ist, dass dadurch ein bewusstes Mobilitätsverhalten gefördert wird und sich daraus eine Reduktion der Verkehrsbelastung im motorisierten Individualverkehr sowie des Flächenverbrauchs ergibt.

Diese vielfältigen Angebote werden derzeit sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch auf Privatgrund im Rahmen von Pilotprojekten und Modellquartieren erprobt und evaluiert. Die Angebote werden zudem durch eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit den potentiellen Nutzerinnen und Nutzern nahe gebracht und durch neue Buchungssysteme (tarifliche Integration, multimodale Apps) erleichtert. Im Rahmen dieser Projekte werden die Angebote erlebbar und damit als Alternative zum privaten Fahrzeugbesitz wahr- und angenommen.

Multimodale Angebote im Öffentlichen Straßenraum

Zur Förderung multimodaler Angebote soll für München ein Konzept zur Einrichtung von Mobilitätsstationen erarbeitet werden. Mobilitätsstationen sollen den Bürgerinnen und Bürgern ein räumlich differenziertes, bedarfsgerechtes Mobilitäts- und Informationsangebot zur Verfügung stellen. Dies reicht von einem reinen Informationspunkt (vgl. „Wegweisung“) bis hin zu einem umfassenden Angebot, wie es derzeit im Rahmen der anlässlich der EUROCITIES 2014 errichteten Mobilitätsstation an der Münchner Freiheit als Pilotprojekt realisiert wird. Dieser Pilot wird durch die LH München am 06.11.2014 an der Münchner Freiheit eröffnet und im Mai 2015 mit dem Fahrradverleihsystem der MVG vollständig in Betrieb genommen.

Eine Mobilitätsstation dient als Ausgangs- / End- / Verknüpfungs- und / oder Informationspunkt für einen Weg. Ziel dabei ist es, dass möglichst viele Fahrten auf flächen- und ressourcenschonende Verkehrsmittel verlagert werden sowie der Besitz an privaten Kfz perspektivisch verringert wird. Um diese Ziele zu erreichen, wird vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf Basis bereits durchgeführter bzw. noch laufender Studien und Evaluationen bestehender Systeme ein bedarfsgerechtes, räumlich differenziertes Konzept für München entwickelt.

Weiter sollen multimodale Angebote im Rahmen von Modellquartieren am Innenstadtrand erprobt und evaluiert werden.

Multimodale Angebote auf Privatgrund

Auf Privatgrund werden multimodale Angebote sowohl im Rahmen von Mobilitätskonzepten zur Reduzierung des Stellplatzschlüssels im Wohnungsbau bei einzelnen Bauvorhaben als auch in ganzen Modellquartieren (z.B. Domagkpark im Münchner Norden) entwickelt, gefördert und in ihren Wirkungen evaluiert (s. M11 und M15).

Darüber hinaus bietet die MVG bereits multimodale Angebote an:

„MVG multimobil“

Der neue Internetservice „MVG multimobil“ vernetzt CarSharing und ÖPNV auf einen Klick: die aktuellen Standorte von Fahrzeugen der größten Münchner CarSharing-Anbieter und alle ÖPNV-Haltestellen mit Live-Abfahrtszeiten für Bus und Bahn. Bei MVG multimobil handelt sich um eine browserbasierte WebApp, die unabhängig von bestimmten Betriebssystemen und Browsern auf allen gängigen Smartphones oder Tablets und im Internet funktioniert. Hierüber ist es bereits jetzt möglich, sich ein Auto des Anbieters DriveNow direkt aus der Anwendung heraus für 15 Minuten zu reservieren. In dieser Kombination ist der neue MVG-Service bisher einzigartig und bietet damit ein erstes intermodales Element. Der Ausbau der Plattform ist in kontinuierlicher Weiterentwicklung.

MVG CarSharing

Jedes CarSharing-Fahrzeug ersetzt laut Bundesverband CarSharing e.V. mindestens vier Privatwagen und reduziert so den innerstädtischen Verkehr und Parkdruck.

Deshalb kooperiert die MVG dazu ab sofort mit den CarSharing-Anbietern DriveNow, CiteeCar, STATTAUTO und Car2go. Abo-Kunden der MVG, die sich über MVG multimobil bei einem CarSharing-Anbieter registrieren, können Sonderkonditionen nutzen.

MVG Rad

Die MVG wird im Frühjahr 2015 ihr Mobilitätsangebot um die Einführung des Mietradsystems „MVG Rad“ ergänzen. Mit 1200 Rädern an 125 Stationen und einer engen Verknüpfung mit dem ÖPNV steht Bürgern und Besuchern der Landeshauptstadt München damit künftig ein Angebot zur Verfügung, das insbesondere räumliche und zeitliche Angebotslücken im ÖV schließt und die Nutzer so im Wechsel zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten unterstützt. Zum Start des Mietradsystems ist die Integration der Echtzeit-Standorte der Räder sowie deren Buchung in MVG multimobil geplant.

Realisierung – Zeitplan:

Stadtratsbeschluss 2015

laufend (Berücksichtigung Mobilitätskonzepte im Wohnungsbau)

Veranlassende Behörde

Kreisverwaltungsreferat,

Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Beschluss Konzept Mobilitätsstationen)