

Bericht – Stufe 2

Überörtliche Verkehrsplanung im Raum München Ost Entwicklungsziele und Maßnahmen



Im Auftrag
der Gemeinden Anzing, Aschheim, Feldkirchen, Finsing, Forstinning, Haar, Kirchheim b.
München, Markt Schwaben, Pliening, Poing, Vaterstetten sowie der Landeshauptstadt
München mit den Stadtbezirken Bogenhausen (13) und Trudering Riem (15)

Entwurfsstand
4. Mai 2020

Impressum

Bearbeitung

SCHLOTHAUER & WAUER Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH

Zweigniederlassung München

Richard-Reitzner-Allee 1, 85540 Haar

Internet: www.schlothauer.de

DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH

Nymphenburger Straße 29, 80335 München

Internet: www.dragomir.de

Bearbeitungszeitraum

Mai 2019 bis März 2020

Haftungsausschluss

Wir haben alle in der hier vorliegenden Untersuchung bereitgestellten Informationen nach bestem Wissen und Gewissen erarbeitet und geprüft. Es kann jedoch keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der bereitgestellten Informationen übernommen werden.

Datum

Entwurfsstand

4. Mai 2020

Inhaltsverzeichnis

Impressum	2
Inhaltsverzeichnis	3
Abkürzungsverzeichnis	4
1 Aufgabenstellung und Methodik	5
1.1 Untersuchungsgebiet und Problemstellung	5
1.2 Methodik	6
1.2.1 Workshops	7
1.2.2 Abstimmung mit Stakeholdern	10
2 Themen der überörtlichen Verkehrsplanung	11
3 Leitziele	12
3.1 LZ 0: Interkommunale Kooperation	12
3.2 LZ 1: Weiterentwicklung des MIV Netzes	12
3.3 LZ 2: Gezielte Ausrichtung der Siedlungsentwicklung	12
3.4 LZ 3: Attraktivitätssteigerung des ÖV	13
3.5 LZ 4: Angebotsstärkung des Radverkehrs und umweltschonender Mobilität	13
3.6 LZ 5: Räumlich fokussierte Siedlungsentwicklung	13
3.7 LZ 6: Weiterentwicklung des Landschafts- und Naherholungsraums	14
4 Raumkonzept	15
4.1 Motorisierter Individualverkehr	17
4.2 Landschafts- und Naherholungsräume	17
4.3 Öffentlicher Verkehr	18
4.4 Radverkehr	19
4.5 Siedlungsentwicklung	20
5 Maßnahmen	22
5.1 Maßnahmenkatalog (gesamt)	22
5.2 Ergebnisse der Stakeholdergespräche	25
5.2.1 Stakeholdergespräch Landratsamt Ebersberg	25
5.2.2 Stakeholdergespräch Landratsamt München	26
5.2.3 Vortrag zum Thema □Verkehrspakt Großraum München□	26
5.2.4 Stakeholdergespräch Bayerische Eisenbahngesellschaft	27
5.3 Konkretisierung der Maßnahmen	28
6 Abschlusserklärung der Kommunen	42
Abbildungsverzeichnis	43
Literaturverzeichnis	44
Anlagenverzeichnis	45



Abkürzungsverzeichnis

BAB	Bundesautobahn
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft
BRT	Bus-Rapid-Transit
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DB	Deutsche Bahn
FTO	Flughafentangente Ost
HOAI	Honorarordnung für Architekten und Ingenieure
HOV-Lanes	High Occupancy Vehicle Lanes
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
KE	Kurier-, Express- und Paketdienste
LHM	Landeshauptstadt München
Lkr	Landkreis
Lkw	Lastkraftwagen
LZ	Leitziel
MIV	motorisierter Individualverkehr
MVG	Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
NMIV	nichtmotorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
OB	Oberbürgermeister
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PPA	Poing, Pliening, Anzing
PV	Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München
RZÖPNV	Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr
SEV	Schienenersatzverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StMB	Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
VwV	Verwaltungsvorschrift

1 Aufgabenstellung und Methodik

1.1 Untersuchungsgebiet und Problemstellung

Die Attraktivität der Landeshauptstadt München (LHM), ihrer Stadtbezirke und der umliegenden Gemeinden als Wohn- und Arbeitsplatzstandorte ist in den letzten Jahren stetig gestiegen. Aus diesem Trend ergeben sich erhöhte Anforderungen an die Verkehrsangebote, sowohl auf die einzelnen Verkehrsarten bezogen als auch verkehrsmittelübergreifend. Um den wachsenden Ansprüchen an die Infrastruktur gerecht zu werden, haben sich Gemeinden und Stadtbezirke aus dem Raum München Ost zusammengeschlossen, um gemeinsam eine Strategie für zukünftige Entwicklungen aufzustellen.

Die Gemeinden Anzing, Aschheim, Feldkirchen, Finsing, Forstinning, Haar, Kirchheim b. München, Markt Schwaben, Pliening, Poing, Vaterstetten sowie die Landeshauptstadt München mit den Stadtbezirken Bogenhausen (13) und Trudering Riem (15) sind seit Ende des Jahres 2016 im Gespräch zu einer über die Stadt- und Gemeindegrenzen hinaus abgestimmten Verkehrsplanung im Raum München Ost. Als Grundlage für die Erstellung eines Gesamtkonzeptes und die Ermittlung von Maßnahmen zur Verbesserung der Situation wurde zunächst eine umfassende Bestandsaufnahme mit SWOT-Analyse durchgeführt (Stufe 1 der überörtlichen Verkehrsplanung im Raum München Ost). Darauf aufbauend wurden im weiteren Projektverlauf, im Rahmen der hier vorliegenden Stufe 2 der überörtlichen Verkehrsplanung im Raum München Ost, Entwicklungsziele, ein übergreifendes Raumkonzept und Maßnahmenvorschläge erarbeitet.

Das Untersuchungsgebiet, das insgesamt 11 Gemeinden und zwei Stadtbezirke umfasst, ist in Abbildung 1 dargestellt.

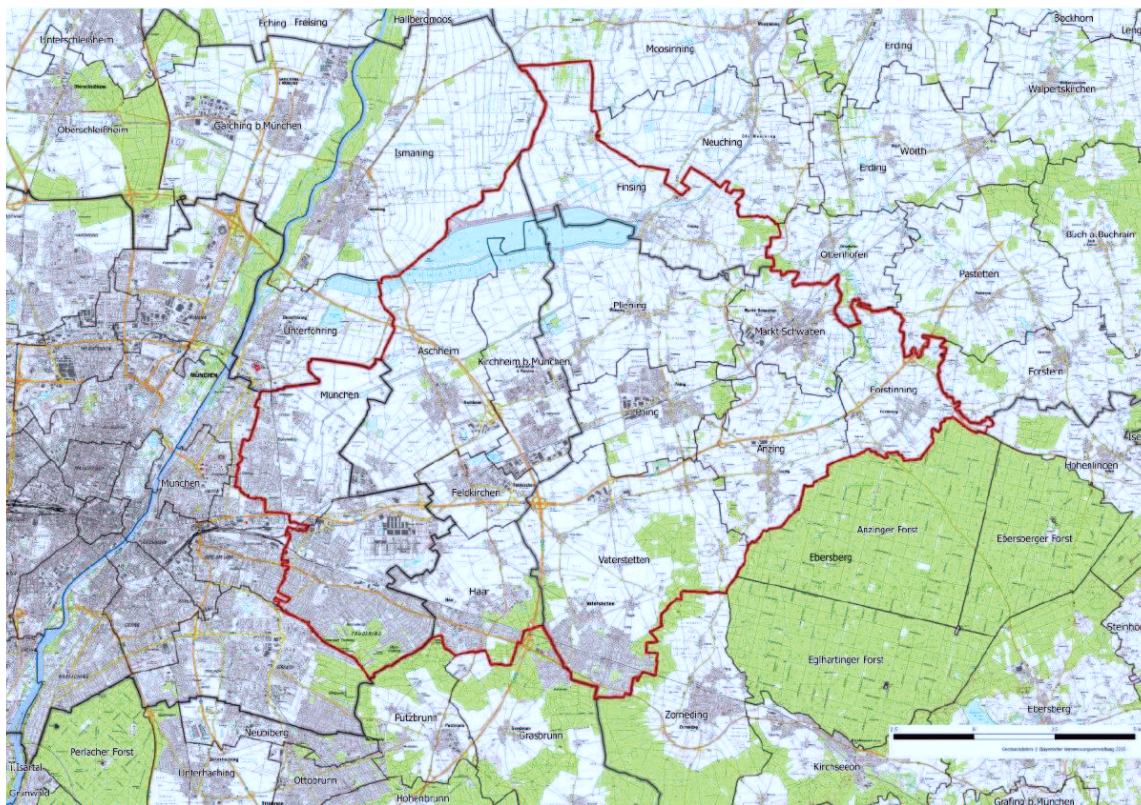


Abbildung 1: Umgriff des Untersuchungsgebietes im Münchner Osten

Wie bereits in der Bestandsaufnahme mit SWOT-Analyse der Stufe 1 werden in den weiteren Schritten der Stufe 2 die Themenfelder Siedlungs- und Freiraumentwicklung sowie Mobilität und Verkehr betrachtet. Ebenso berücksichtigt werden die Wechselwirkungen zwischen den Themenfeldern. Nach Abschluss dieser zweiten Stufe liegen den beteiligten Gemeinden und Stadtbezirken gemeinsam abgestimmte Entwicklungsziele für die gesamte Region im Münchner Osten vor, die bei Entscheidungen zur Siedlungs-, Freiraum- und Infrastrukturentwicklung als Grundlage dienen sollen. Darüber hinaus bieten übersichtliche Maßnahmenblätter Vorschläge für eine weitergehende Zusammenarbeit mit Hinweisen zu notwendigen Schritten auf dem Weg zur Umsetzung.

1.2 Methodik

Zur Erreichung der Ziele der 2. Projektstufe wurde der Prozess in drei Phasen mit Workshops der teilnehmenden Gemeinden und Stadtbezirke inklusive deren Vor- und Nachbereitung unterteilt. Ausgehend von Themenschwerpunkten und Leitzielen, die in Form eines Raumkonzepts schematisch verortet wurden, konnten Maßnahmen erarbeitet werden, deren detaillierte Ausarbeitung in Maßnahmenblättern dokumentiert wurde.

Für einen gewählten Prognosehorizont 2040 wurden, basierend auf den Ergebnissen der Bestandsaufnahme und SWOT-Analyse aus der 1. Projektstufe, Ziele für die zukünftige Entwicklung der Teilregion erarbeitet. In einem ersten Workshop im Oktober 2019 wurden diese sogenannten **Leitziele** vorgestellt und gemeinsam mit den beteiligten Gemeinden und Stadtbezirken ergänzt und weiterentwickelt. Hierbei wurden auch kontroverse Ziele thematisiert. Der Fokus lag darauf, übergeordnete konsensfähige Entwicklungsziele abzustimmen, ohne dabei bereits detailliert in die räumliche Verortung einzusteigen (vgl. Kapitel 3).

Im Rahmen des zweiten Workshops im Dezember 2019 wurde ein, aus den im ersten Workshop abgestimmten Zielen, entwickelter Entwurf zum **Raumkonzept** vorgestellt und diskutiert (vgl. Kapitel 4). Die Inhalte des Raumkonzepts umfassen u. a. prägende Landschaftsbereiche, bestehende Angebote im ÖV, zu ergänzende tangentielle und radiale Angebote und Vorzugsräume für die Siedlungsentwicklung. Des Weiteren wurden 25, von den Fachplanern vorgeschlagene **Maßnahmen** unter den Teilnehmenden diskutiert (vgl. Kapitel 5). 13 Maßnahmen wurden dabei als besonders wichtig und zur vertiefenden Ausarbeitung eingestuft.

Im Rahmen des dritten Workshops wurde der Abstimmungsprozess mit den Gemeinden und Stadtbezirken abgeschlossen. Die 13 priorisierten Maßnahmen wurden im Vorfeld zu detaillierten **Maßnahmenblättern** ausgearbeitet und dienten als Diskussionsgrundlage. Weiterhin wurde der Abschluss der Planungen sowie eine grundsätzliche, weitere Zusammenarbeit der Gemeinden und Stadtbezirke über das Projekt der überörtlichen Verkehrsplanung hinaus unter den Teilnehmenden abgestimmt. Als nächster Schritt der Zusammenarbeit wurde die Veröffentlichung der Abschlusserklärung (vgl. Kapitel 6) festgelegt.

1.2.1 Workshops

Für eine breite Akzeptanz der Ergebnisse und Identifikation mit der Planung der beteiligten Kommunen und Gebietskörperschaften wurden im Rahmen des Projekts drei Workshops durchgeführt. Diese wurden von den Planungsbüros Schlothauer & Wauer und Dragomir Stadtplanung GmbH organisiert und moderiert. Die Kommunen und Stadtbezirke der Teilregion München Ost waren durch je zwei bis drei Vertreter eigener Wahl aus Verwaltung und Politik repräsentiert. Von den Gemeinden waren jeweils die Bürgermeister*innen vertreten.

Im **ersten Workshop** wurden sechs Leitziele für die zukünftige Entwicklung der Region diskutiert und gemeinsam erarbeitet. Hierbei wurden auch kontroverse Ziele, wie z. B. die Siedlungsentwicklung, thematisiert. In diesem Workshop lag der Fokus darauf, übergeordnete, konsensfähige Entwicklungsziele abzustimmen, ohne dabei bereits in mögliche räumliche Verortungen einzusteigen. Zusätzlich zu den Leitzielen wurden Themenschwerpunkte definiert, die die Grundlage der zukünftigen und integrierten Entwicklung darstellen (vgl. Kap. 2).



Abbildung 2: Impressionen 1. Workshop (Dragomir Stadtplanung GmbH)

Im Rahmen des **zweiten Workshops** wurde, auf Grundlage der im ersten Workshop abgestimmten Leitziele, der Entwurf des Raumkonzepts vorgestellt. Die Plangrafik des Raumkonzepts wurde im Gremium diskutiert und um weitere Inhalte ergänzt. Weiterhin wurden im zweiten Workshop Maßnahmen zum Erreichen der Leitziele vorgestellt. Eine Grundlage hierfür bot die Diskussion aus dem ersten Workshop sowie die Handlungsempfehlungen aus der ersten Projektphase. In Kleingruppen diskutierten die Teilnehmenden die vorgestellten Maßnahmen und entwickelten diese weiter. Im Sinne eines integrierten und schlüssigen Gesamtkonzepts wurden im Anschluss an die Gruppenarbeit die wesentlichen Ergebnisse im gesamten Plenum zusammengetragen.



Abbildung 3: *Impressionen 2. Workshop (Dragomir Stadtplanung GmbH)*

Gegenstand des **dritten Workshops** war die Vorstellung der überarbeiteten Maßnahmen aus dem zweiten Workshop sowie die Diskussion und Abstimmung der 13 Maßnahmenblätter. Diese wurden im Voraus an die Projektbeteiligten verteilt, um eine fundierte Diskussion während des Workshops im Gremium zu ermöglichen. In einem Gastbeitrag referierte zudem Frau Schelkle vom bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr über den Verkehrspakt Bayern und gab einen kurzen Überblick über dessen Aufgaben.

Im Rahmen der Veranstaltung wurde der gemeinsame Abschluss des Projekts mit klaren umsetzbaren nächsten Schritten in der interkommunalen Zusammenarbeit erreicht.



Abbildung 4: Impressionen 3. Workshop (Dragomir Stadtplanung GmbH)



1.2.2 Abstimmung mit Stakeholdern

Zur Abstimmung der im zweiten Workshop erarbeiteten Maßnahmen fanden zwischen dem zweiten und dem dritten Workshop Gespräche mit den Landratsämtern München und Ebersberg statt.

Als Aufgabenträger für den ÖPNV, Baulastträger für Kreisstraßen und oftmals in Trägerschaft überörtlicher Radnetzplanungen kommt den Landratsämtern aus der übergemeindlichen Perspektive eine wichtige, oftmals koordinierende Rolle bei der Steuerung eines Entwicklungsprozesses für eine Region zu.

Im Rahmen des dritten Workshops wurde als Folge eines vorbereitenden Gesprächs im Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) der Verkehrspakt Großraum München von Frau Schelkle aus dem StMB vorgestellt. Auf der Ebene des Verkehrspaktes könnten Maßnahmen behandelt werden, die dem direkten Einfluss der Akteure der Region entzogen sind (z. B. Gesetzgebung, Finanzierung, Schienenpersonennahverkehr (SPNV)).

Ein viertes Stakeholdergespräch fand nach dem dritten Workshop mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) zum Thema SPNV statt.

Themen der Gespräche waren das Informieren über die überörtliche Verkehrsplanung München-Ost, eine Einschätzung der Akteure zur Bedeutung der interkommunalen Zusammenarbeit, die Machbarkeit und Finanzierbarkeit der Maßnahmen sowie notwendige Schritte auf dem Weg zur Realisierung.

In Kapitel 5.2 sind die Ergebnisse der Gespräche dargestellt. Die entsprechenden Protokolle sind in der Anlage des Berichts zu finden.

2 Themen der überörtlichen Verkehrsplanung

Das Zielkonzept der überörtlichen Verkehrsplanung basiert auf folgenden fünf wesentlichen Themenschwerpunkten:

- Verkehrsvermeidung
- Verkehrsverlagerung
- verträgliche Verkehrsabwicklung
- Siedlungsentwicklung
- Landschaftsentwicklung

Diese Themenschwerpunkte verdeutlichen den integrierten Ansatz und den grundlegenden Maßstab der Planung. Während die drei Themen Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrsabwicklung stellvertretend für Lösungsansätze zur Abwicklung des Verkehrs stehen, haben die Themen Siedlungs- und Landschaftsentwicklung zum Ziel, die Auswirkungen des steigenden Mobilitätsverhaltens bereits im Ursprung positiv zu beeinflussen. Sowohl die Siedlungs- und die Landschaftsplanung als auch die Verkehrsplanung müssen integriert auf die Auswirkungen des Mobilitätsbedarfes reagieren und zukünftige Entwicklungen bereits im Ansatz erkennen.



3 Leitziele

Auf Grundlage der fünf genannten Themen einer überörtlichen Verkehrsentwicklung wurden Leitziele erarbeitet, die die angestrebte Entwicklung für den Zielhorizont 2040 und darüber hinaus beschreiben sollen. Dabei handelt es sich um Zielsetzungen, die sich aus den speziellen Rahmenbedingungen und den spezifischen örtlichen Gegebenheiten des Untersuchungsgebiets ergeben.

Wesentliche Ausgangspunkte der entwickelten Ziele waren die Bestandsaufnahme und SWOT-Analyse aus der 1. Projektstufe der überörtlichen Verkehrsplanung im Raum München Ost.

Die nachgenannten Formulierungen spiegeln den nach der Bearbeitung in den oben beschriebenen Workshops erreichten Stand wieder.

3.1 LZ 0: Interkommunale Kooperation

□Interkommunale Kooperation durch gemeinsames Abstimmungsgremium zu ausgewählten Fragestellungen□

- Erreichung einer interkommunalen und konsensfähigen Kooperation, in der die Gemeinden gemeinsame Interessen vertreten wodurch eine nachhaltige Entwicklung der gesamten Region sichergestellt wird
- Einigung auf ein gemeinsames Vorgehen und gemeinsames Auftreten der Kommunen als Verbund

3.2 LZ 1: Weiterentwicklung des MIV Netzes

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

- Maßvoller Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur Steigerung der Kapazitäten überlasteter Straßenabschnitte
- Neue Straßenbaumaßnahmen nur auf Grundlage interkommunaler / zuständigkeitsübergreifender Abstimmung und objektiver Bewertungsverfahren
- Verkehrsleitende und regelnde Maßnahmen zur Entlastung des Erschließungsstraßennetzes in den Ortszentren / Wohngebieten

3.3 LZ 2: Gezielte Ausrichtung der Siedlungsentwicklung

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

- Gezielte Nutzungsmischung und durchdachte Struktur von Quartieren zur Verkürzung von Wegen und Reduzierung des Verkehrs

- Fokussierte Innenentwicklung zum Erreichen einer ressourcen- und flächensparenden Siedlungsentwicklung

3.4 LZ 3: Attraktivitätssteigerung des ÖV

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

- Ausbau der Betriebsstabilität und Senkung der Störanfälligkeit im SPNV
- Verbesserung der Angebotsqualität (Erhöhung / Verlängerung der Bedienungshäufigkeit und -zeiträume, Reduzierung Reisezeiten, Umsteigehäufigkeiten, Herstellung Barrierefreiheit)
- Verkürzung von Planungs- und Realisierungszeiten neuer Angebote und Angebotsverbesserungen

3.5 LZ 4: Angebotsstärkung des Radverkehrs und umweltschonender Mobilität

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

- Schaffung einer durchgängigen, qualitativ hochwertigen und auf steigende Ansprüche abgestimmten Radverkehrsinfrastruktur
- Prüfung und Etablierung neuer innovativer Mobilitätsformen
- Bestmögliche Verknüpfung aller Verkehrsangebote des Umweltverbunds (ÖV, Fahrrad, Sharing-Angebote, neue Mobilitätsformen)

3.6 LZ 5: Räumlich fokussierte Siedlungsentwicklung

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

- Ausbau tragfähiger ÖV-Angebote sowie frühzeitige Erweiterung des Netzes zur Ermöglichung baulicher Entwicklungen außerhalb bereits bestehender Einzugsradien von ÖV-Angeboten
- Übergreifende Abstimmung von Landkreis, Gemeinden und ÖV-Aufgabenträgern zum Ausbau des ÖV für bisher nicht ausreichend erschlossene Gebiete
- Ansiedlung von Nutzungen (z. B. Gewerbebetrieben) mit hohem Verkehrsaufkommen an verkehrsoptimierten Standorten



3.7 LZ 6: Weiterentwicklung des Landschafts- und Naherholungsraums

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

- Integration baulicher Entwicklungen und erforderlicher Infrastrukturmaßnahmen in den Landschaftsraum insbesondere unter Berücksichtigung vorhandener Grünstrukturen
- Sicherstellung einer optimalen Erreichbarkeit lokaler und regionaler Naherholungsräume auch für Fußgänger, Fahrradfahrer und mit öffentlichen Verkehrsmitteln

4 Raumkonzept

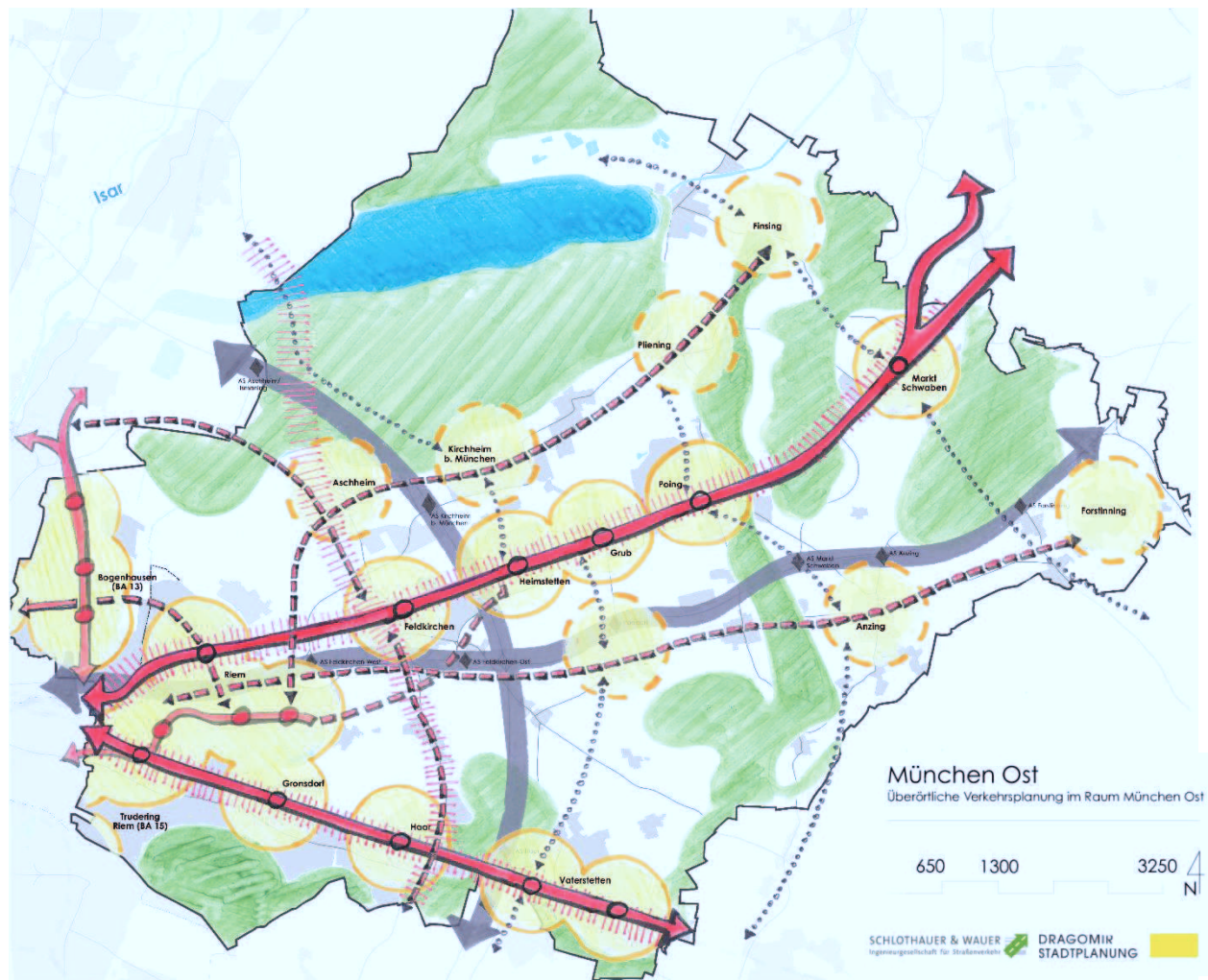
Grundlagen des Raumkonzepts sind die Bestandsaufnahme und SWOT-Analyse (1. Stufe), die erarbeiteten Themenschwerpunkte und die konsensfähigen Leitziele. Das Raumkonzept stellt dabei die interkommunalen übergeordneten Themen dar. Es hat nicht den Anspruch oder die Intention die kommunalen Flächennutzungspläne zu ersetzen. Dies ist schon allein aufgrund der gewählten Maßstabsebene nicht möglich. Das Raumkonzept dient dazu, die konsensfähigen übergeordneten, räumlichen Zielsetzungen in ein gemeinsames und von allen Kommunen mitgetragenes, graphisches Zukunftsbild zu übertragen. Dieses Zukunftsbild stellt demnach die angestrebte Entwicklung in der Region schematisch dar und spiegelt nicht den Ist-Zustand wider. Aus diesem Grund erfolgt die Darstellung abstrakt und in Skizzenform.

Ziel des Raumkonzepts:

- Gemeindeübergreifende Betrachtung der übergeordneten Themen
- Räumliche Darstellung der allgemeinen und konsensfähigen Leitziele in der Region
- Darstellung des angestrebten Zielzustands
- *Kein Ersatz der kommunalen Flächennutzungspläne*

Aufbau des Raumkonzepts:

- Ebene 1: MIV
- Ebene 2: Landschafts- und Naherholungsraum
- Ebene 3: ÖV
- Ebene 4: Radverkehr
- Ebene 5: Siedlungsentwicklung



- prägende Landschaftsbereiche
- Autobahn inkl. Anschlussstellen
- Leistungsfähiges ÖV-Angebot (S und U-Bahn)

- ergänzende tangentielle und radiale ÖPNV-Angebote z.B. Schiene oder Expressbus
- ergänzende radiale ÖPNV-Angebote zur Verknüpfung des radialen und tangentialen Netzes z.B. Regionalbus

- Fokussierte Siedlungsentwicklung im S-Bahn-Einzugsradius von 1.000 m
- Siedlungsentwicklung im erweiterten ÖPNV-Netz
- Korridore für schnelle Radverbindungen

Abbildung 5: Raumkonzept mit allen Ebenen
(Kartengrundlage DRAGOMIR Stadtplanung GmbH)

4.1 Motorisierter Individualverkehr

Primär erfolgt derzeit die Erschließung der Region durch den MIV über das bestehende Straßennetz. Die Bundesautobahnen A 94 und A 99 sind hierfür wichtige übergeordnete Hauptachsen, die durch die Region führen und den Verkehr leistungsfähig abwickeln. Auch zukünftig wird das Straßennetz mit den Bundesautobahnen dieser Aufgabe weiterhin nachkommen müssen. Da die Kapazitätsgrenzen der Straßen bereits erreicht sind, sollen verschiedene Maßnahmen, die dem Leitziel 1 „Weiterentwicklung des bestehenden MIV Netzes zu einem interkommunalen leistungsfähigen Gesamtnetz“ zugeordnet sind, durchgeführt werden.

Im Raumkonzept sind weiterhin die Anschlussstellen der Autobahn dargestellt. Nur im räumlichen Umfeld der Anschlussstellen können verkehrsintensive Nutzungen (Logistik) angesiedelt werden, ohne dass die umliegenden Siedlungsflächen im Übermaß mit Neuverkehr belastet werden (die Funktionsfähigkeit der Autobahnen muss dabei allerdings sichergestellt sein).

Aufgrund der Maßstabebene und der während des Bearbeitungsprozesses erkannten Notwendigkeit der Priorisierung des Ausbaus der Angebote des ÖV und des NMIV werden im Raumkonzept keine lokalen und ortsspezifischen Straßenneuplanungen, wie bspw. Ortsumgehungen oder Straßenertüchtigungen, dargestellt, denn wie beschrieben, zielt das Raumkonzept darauf ab, Ziele und Lösungen für die ganze Region in einem Gesamtkonzept abzubilden und zusammenzuführen.

Das Straßennetz ist als „unterste Ebene“ des Raumkonzepts dargestellt. Es bildet das Rückgrat der Mobilität in der Region und ist grundlegend notwendig, um die Siedlungsbereiche sowohl für den MIV als auch für den NMIV und den ÖPNV zu verbinden. Auch zukünftig wird das Straßennetz für die Region weiterhin diese Bedeutung besitzen.

4.2 Landschafts- und Naherholungsräume

Im Zuge der aktuellen Siedlungsentwicklung und den damit verbunden notwendigen Infrastrukturprojekten kommt es zu einem gesteigerten Flächenbedarf für bauliche Entwicklungen. Aufgrund dieser Entwicklung ist das Landschaftsbild der Region zunehmend gefährdet, weswegen zukünftig dem Erhalt dessen eine gesteigerte Bedeutung zukommen soll.

Im Raumkonzept sind sensible und wertvolle Bereiche des Landschaftsbildes u. a. Biotope, Flora-Fauna-Habitat-Gebiete, landschaftliche Vorbehaltsgebiete, regionale Grünzüge und Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete zusammengefasst und abstrahiert dargestellt. Außerdem ist der Speichersee im Norden des Planungsgebietes dargestellt. Das Raumkonzept stellt nicht einzelne Gehölzstrukturen oder kommunale Grün- und Freiflächen dar, sondern konzentriert sich auf regional bedeutsame Strukturen mit überörtlichen Funktionen. Die Darstellungen basieren auf der im ersten Schritt der überörtlichen Verkehrsplanung erarbeiteten Freiraumstruktur (SCHLOTHAUER & WAUER GmbH, DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH, 2019).

Die abgebildeten Landschaftselemente besitzen zahlreiche Aufgaben, die sowohl von kommunaler als auch regionaler Bedeutung sind. Die sensiblen Landschaftsbereiche sind zudem ein grundlegender Parameter für die räumliche Ausdehnung der Siedlungsgebiete und der Errichtung neuer Infrastruktureinrichtungen und Verkehrstrassen. Weiterhin soll unabhängig von den dargestellten sensiblen Bereichen, grundsätzlich die Zersiedlung und Zerschneidung der Landschaft

vermieden werden und auch lokal bedeutende Grün- und Freiraumstrukturen bei der zukünftigen Entwicklung berücksichtigt werden.

4.3 Öffentlicher Verkehr

Das öffentliche Verkehrsangebot (ÖV), bestehend aus dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV), bildet die oberste Ebene des Raumkonzepts. In dieser Ebene ist das bestehende Schienennetz mit seinen Bahnhalt punkten dargestellt. Ergänzt wird das schienengebundene Angebot durch die ebenfalls dargestellten weiteren leistungsfähigen ÖPNV-Verbindungen (z. B. Expressbus), wodurch ein zusammenhängendes Mobilitätsangebot entsteht. Ziel dessen ist es in der Region ein leistungsfähiges, zuverlässiges und alltagsfähiges Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln zur Verfügung zu stellen, um eine attraktive Alternative zum MIV zu etablieren. Langfristig soll damit erreicht werden, dass der MIV in der Region reduziert wird und der steigende Mobilitätsbedarf weiterhin bedient werden kann.

Das derzeit leistungsfähigste ÖV-Angebot in der Region München Ost bieten die Verkehrsmittel S- und U-Bahn. Durch den Verlauf der Strecken werden bereits zahlreiche größere Kommunen über die Schienenhaltepunkte Moosfeld, Messestadt West, Messestadt Ost, Daglfing, Engelschalking, Johanneskirchen, Riem, Feldkirchen, Heimstetten, Grub, Poing, Markt Schwaben, Trudering, Grons dorf, Haar, Vaterstetten und Baldham direkt an München angebunden. Markt Schwaben besitzt darüber hinaus die Anbindung an weitere regionale Anschlüsse (Regionalbahnen und Regionalexpresszüge). Ein Ziel des überörtlichen Zusammenschlusses ist es, das vorhandene schienengebundene Angebot auszubauen, um die Zuverlässigkeit und Kapazität zu steigern.

Das beschriebene radiale Schienennetz soll um zwei weitere Verbindungen, München - Forstinning und München □ Finsing, erweitert werden. Hierbei sollte es sich um leistungsfähige ÖPNV-Angebote, wie beispielsweise Expressbusverbindungen, handeln. Dadurch soll auch den Kommunen ohne S-Bahn-Anschluss ein leistungsfähiges ÖV-Angebot zur Verfügung gestellt werden, das den Anschluss an die LHM und die radiale Verbindung durch die Region verbessert. Die Verbindung München □ Finsing ist Teil des Fortschreibungsprozesses des NVP für den Landkreis München sowie eines Positionspapiers der Verbundlandkreise. Hier ist eine S-Bahn Trasse von Riem über Messestadt Ost, Aschheim, Kirchheim bis Pliening sowie ein Angebot in S-Bahn-Qualität (z. B. Seilbahn oder Expressbus) von Messestadt West über Aschheim bis Kirchheim enthalten (Verbundlandkreise im MVV, 2020; plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung, 2019). Auf der Relation München-Forstinning verkehrt in S-Bahn-Qualität derzeit ein Expressbus zwischen Parsdorf und Messestadt Ost (X400, nicht im MVV Tarif enthalten). Der Entwurf zum Mobilitätsplan München beinhaltet zudem, vom P+R-Parkplatz Messestadt ausgehend, eine HOV (high occupancy vehicle)-Fahrspur auf der A 94 (LH München: Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2020).

Das radiale Netz soll zusätzlich um ein tangenciales Netz ausgebaut werden. Die Bestandsaufnahme hat gezeigt, dass neben den Wegebeziehungen West-Ost auch die Verbindungen nach z. B. Ismaning und zum Flughafen eine erhöhte Bedeutung besitzen. Durch entsprechende Nord-Süd Verbindungen sollen diese Ziele zukünftig ebenfalls eine bessere ÖV-Anbindung besitzen. Außerdem dient das tangenciales Netz dazu Gemeinden ohne S-Bahn Anschluss an das

leistungsfähige Schienennetz der S-Bahn anzubinden und „Querverbindungen“ zu schaffen, beispielsweise in Gewerbegebiete, die sich abseits der S-Bahn-Haltepunkte befinden. Tangentiale Verbindungen werden auch im Fortschreibungsprozess des NVP des Landkreises München skizziert. Hier ist die Umsetzungsidee einer BRT (Bus-Rapid-Transit)-Trasse zwischen Haar über Messestadt und Unterföhring in den Münchner Norden enthalten. Ebenso ist zwischen Heimstetten über Kirchheim bis Unterföhring eine mögliche Seilbahnverbindung skizziert. Das Raumkonzept stellt zudem eine Verlängerung der U2 nach Heimstetten dar, die ebenfalls für den fortzuschreibenden NVP vorgesehen ist (plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung, 2019). Die tangentielle Verbindung zwischen Pliening über Poing und Anzing nach Ebersberg basiert auf dem NVP des Landkreises Ebersberg, der Maßnahmen auf dieser Relation vorsieht (MVV Consulting, 2019).

Ferner enthalten sowohl der Entwurf zum Mobilitätsplan München (LH München: Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2020) als auch der fortzuschreibende NVP des Landkreises München (plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung, 2019) mögliche Trassen einer U4-Verlängerung von Engelschalking über Riem zur Messestadt West. Generell gilt: nahezu alle der in das Raumkonzept aufgenommenen ÖV-Angebote wurden bereits in bestehenden perspektivischen Planungen in vergleichbarer Trassenführung benannt. Ein umfassender Überblick dieser bestehenden Planungen kann dem Bericht zur Phase 1 entnommen werden.

Die Kombination von tangentialen und radialen Angeboten soll in der Region ein flächendeckendes Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln zur Verfügung stellen. Bestehende Angebote sollen weiterentwickelt und durch neue zusätzliche Angebote ergänzt werden. Hierbei setzt das Konzept auf die Kombination unterschiedlicher Verkehrsarten mit sinnvollen, aufeinander abgestimmten Umsteigebeziehungen. Wie im folgenden Kapitel „Maßnahmen“ beschrieben, kann es sich dabei um neue Buslinien, Expressbusse, geringfügige Anpassungen bestehender Busrouten aber auch um den Ausbau der U-Bahn und S-Bahnstrecken, z. B. im Münchner Nordosten, handeln.

Die zugrundeliegende Hierarchie der Verbindungen stellt die notwendige Leistungsfähigkeit der jeweiligen Strecke dar. Dennoch besitzen alle Verbindungen die gleiche Bedeutung in der Wichtigkeit der Umsetzung. D. h. neben dem Ausbau der Kapazitäten der S-Bahn, ist die Anbindung der ländlichen Kommunen an leistungsstarke Angebote (Zubringerdienste zur S-Bahn und auch Angebote der „letzten Meile“) von gleicher, interkommunaler Bedeutung.

4.4 Radverkehr

Das Raumkonzept stellt zentrale Achsen für den Radverkehr dar. Hierbei handelt es sich um Routen, die ebenfalls regional von Bedeutung sind. Kommunal bedeutsame Radverbindungen werden in dieser Maßstabsebene nicht dargestellt, um das regionale Netz und dessen Bedeutung zu betonen. Aufgabe der interkommunalen Radverkehrsplanung ist es, ein alltagstaugliches Wegenetz, z. B. für Pendler, zur Verfügung zu stellen und die Hauptorte über Radwege an leistungsfähige ÖV-Angebote anzubinden.

Wie bereits im Abschnitt ÖV dargestellt, konzentrieren sich diese Radverbindungen zunächst auf die radiale Anbindung der Region an die LHM (West-Ost-Achsen) sowie tangentielle Verbindungen nach Norden und Süden. Aufgrund des geradlinigen Verlaufs der S-Bahngleise und der großen Anzahl daran angeschlossener Hauptorte, bieten sich diese Korridore ebenfalls für den

Radverkehr an. Durch eine parallele Führung der Radwege entlang der Gleise können Umwege vermieden und somit die Attraktivität und Akzeptanz der Routen erhöht werden. Die Radverbindungen entlang der S2- bzw. der S4/S6-Trasse sind bereits in einer Potenzialanalyse des PV aus 2015 enthalten (Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, 2015). Der Korridor zwischen Poing und München (entlang der S2) wurde dabei für eine vertiefende Machbarkeitsstudie bestimmt. Des Weiteren basiert die tangentielle Verbindung zwischen Haar, Feldkirchen und Aschheim und eine Fortführung über die nördlichen und südlichen Grenzen des Planungsgebietes hinaus auf dem Radwegetangentenkonzept für den Landkreis München (Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK), Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, 2019).

4.5 Siedlungsentwicklung

Eine wesentliche Synergie besteht zwischen dem dargestellten Mobilitätsnetz und der Siedlungsentwicklung. Aufgrund der gegenseitigen Abhängigkeiten stellt das Raumkonzept wesentliche Parameter für die zukünftige Siedlungsentwicklung dar. Ziel ist es, eine abgestimmte Siedlungsentwicklung zu ermöglichen, die die vorhandenen Mobilitätsangebote vollkommen ausnutzt und zukünftige Bedarfe rechtzeitig erkennt.

Das Raumkonzept stellt eine fokussierte Siedlungsentwicklung in den Gebieten dar, welche ein leistungsfähiges ÖV-Angebot besitzen. In der Region München Ost handelt es sich dabei bevorzugt um eine S- oder U-Bahnstation, die die jeweiligen Gemeinden mit einem guten ÖV-Angebot versorgen. Diese Gemeinden unterliegen derzeit einem besonders starken Bevölkerungs- und Siedlungsdruck. Um diesen Druck entgegenzutreten zu können und eine flächensparsame Siedlungsentwicklung zu ermöglichen, soll vorrangig im 1 km Radius zu S-Bahnstationen die bauliche Entwicklung von Flächen erfolgen. Ziel ist es, so den innerörtlichen Verkehr weitestgehend zu reduzieren, Neuverkehr zu vermeiden und einen ressourcenschonenden Flächenumgang zu ermöglichen. Diese Siedlungsentwicklung definiert sich grundlegend über die Innenentwicklung, d. h. die Aktivierung von Brachflächen und Leerständen sowie der Schließung von Siedlungslücken.

Im Weiteren stellt das Raumkonzept auch die Möglichkeit der Siedlungsentwicklung von Kommunen ohne heutigen S- oder U-Bahnanschluss dar. Diese Kommunen sind ebenfalls, in fast gleichem Maße dem Wachstumsdruck der LHM ausgesetzt und bedürfen einer langfristigen Strategie zum Umgang damit. Das Raumkonzept sieht auch in diesen Gemeinden ein entsprechendes Siedlungswachstum vor. Grundlage und Voraussetzung dessen sollte jedoch der kontinuierliche Ausbau des ÖV-Angebotes sein, um auch hier Neuverkehre im MIV zu vermeiden und langfristig den Verkehr zu reduzieren. Im Raumkonzept sind mögliche Trassen und Verbindungen sowie in den folgenden Maßnahmen (vgl. Kapitel 5) erste Lösungsansätze dargestellt, die den Ausbau des interkommunal notwendigen ÖV widerspiegeln.

Ein weiterer Parameter, der die Siedlungsentwicklung in der Region beeinflusst, ist der Erhalt des Natur- und Landschaftsbildes. Aufgrund der aktuellen Entwicklungen und dem Bedürfnis der Naherholung ist es für die Kommunen wichtig, entsprechende Naherholungsräume zu bewahren, um auch langfristig für ihre Bewohner*innen lebenswerter Wohn- und Arbeitsstandort zu bleiben. Aufgrund dessen stellt das Raumkonzept eine fokussierte Siedlungsentwicklung im 1 km Radius und



nicht im 2 km Radius zu S-Bahnhaltepunkten dar. Zwar sind Entfernungen von 2 km mit dem Fahrrad grundsätzlich zumutbar, doch würden derartig weitläufige bauliche Entwicklungen langfristig zur Zersiedlung der Landschaft führen. In Ansätzen gehen die Hauptsiedlungskörper der Ortschaften bereits nahtlos ineinander über. Um diese Entwicklung, besonders in den ländlich geprägten Teilen der Region zu vermeiden, sollte bewusst Wert auf eine fokussierte Siedlungsentwicklung innerhalb der 1 km Radien gelegt werden.


5 Maßnahmen









Die entwickelten Maßnahmen beschreiben die notwendigen Schritte zum Erreichen des Ziel-Zustandes. Der Ziel-Zustand wird graphisch durch das Raumkonzept (vgl. Kap. 4) beschrieben. Von hoher Bedeutung für die am Prozess beteiligten Kommunen war es, dass die Maßnahmen umsetzbare Schritte beschreiben, mit deren Bearbeitung möglichst frühzeitig begonnen werden kann.

Aufgrund der gewählten Maßstabsebene bilden die entwickelten Maßnahmen sinnvollerweise nur selten das final realisierte Vorhaben an sich ab (z. B. *Ausbau der A 94*). Die Maßnahmen definieren zunächst Strategien, beschreiben mögliche Verfahren oder sind Vorschläge zur Organisation und Zusammenarbeit der Kommunen.

Die Kommunen haben insgesamt 25 Maßnahmen erarbeitet, die demnach nicht gemeindespezifisch sind. In einem weiteren Schritt sind 13 Maßnahmen mit hoher Priorität ausgewählt worden. Wie beschrieben, sind diese in Maßnahmenblättern vertieft ausgearbeitet und haben zum Ziel, den Gemeinden bei der Umsetzung als Leitfaden zu dienen.

5.1 Maßnahmenkatalog (gesamt)

Der folgende Maßnahmenkatalog stellt die durch die Vertreter aller Gemeinden und Fachplaner erarbeiteten Maßnahmen in einer Gesamtübersicht dar. Jede Maßnahme basiert auf einem oder mehreren Leitzielen, wodurch die Bedeutung der einzelnen Maßnahme ebenfalls hervorgehoben wird. Maßnahmen, die in der linken Spalte mit einem  gekennzeichnet sind, wurden als eine der oben beschriebenen 13 Maßnahmen mit hoher Priorität ausgewählt.

M.0 (LZ 1, 2, 3, 4, 5, 6) 	Zusammenschluss der Gemeinden des Münchner Ostens zu einem Interessensverbund zum Thema Siedlungs- und Verkehrsentwicklung: <ul style="list-style-type: none"> • Definition der Aufgabe der Ostallianz • Gemeinsames Auftreten der Kommunen insbesondere nach außen • Identifikation von gemeinsamen Projekten innerhalb und intensiv außerhalb der kommunalen Einflussmöglichkeiten / Zuständigkeiten (Verkehrspakt Großraum München)  Projektleitung durch den Geschäftsführer • Bildung einer  Ostallianz  mit gemeinsamem (Web-) Auftritt / abgestimmtem Handeln • Erfahrungsaustausch
M.1 (LZ 2) 	Konzeptentwicklung zur Schaffung vonutzungsdurchmischten Quartieren in integrierten Lagen und entsprechende Sicherung durch die Bauleitplanung <ul style="list-style-type: none"> • kleinräumig verschränkte Entwicklung von Wohnen, Arbeiten, Einzelhandels- und Gemeinbedarfsnutzungen • Etablierung neuer innerörtlicher Nutzungskonzepte z. B. Flächen für Co-Working Spaces, vernetzte Arbeits- und Wohnstätten in einem Gebäude • Konzeptvergabe zur Realisierung von qualitativ hochwertigen Nutzungsangeboten
M.2 (LZ 2)	Sicherstellung einer zeitnahen und zügigen Realisierung von Projekten durch entsprechende Festsetzungen in der Bauleitplanung und entsprechenden städtebaulichen Verträgen (u. a. Vorhabenbezogene Bebauungspläne, zeitlicher Bauzwang, städtebauliche Verträge, )
M.3 (LZ 2)	Aufstellung von Bebauungsplänen für bestehende Wohngebiete mit geringer baulicher Dichte zur: <ul style="list-style-type: none"> • Ermöglichung der gezielten und verträglichen Nachverdichtung auf bereits bebauten Grundstücken • Differenzierung der verschiedenen Gebiete
M.4 (LZ 2, 5) 	Identifizierung von Innenentwicklungspotenzialen (z. B. Baulücken, Brachflächen, untergenutzter Gebäudebestand, Grundstücken mit Nachverdichtungspotenzial ) in einem interkommunalen Flächenkataster: <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinsame Identifikation und Darstellung aller Innenentwicklungspotenziale in der Region • Verwaltungsinterne Abstimmung bzw. Austausch bzgl. möglicher Investorenanfragen

	<ul style="list-style-type: none"> Gemeinsame Auswertung und Interpretation der Ergebnisse Entwicklung einer Strategie im Umgang mit den identifizierten Potenzialen
M.5 (LZ 2, 5)	Erfahrungsaustausch in der Ostallianz sowie Entwicklung einer gemeinsamen Strategie zum Umgang mit den identifizierten Potenzialen (z. B. Eigentümeransprache, Innenentwicklungsmanagement □)
M.6 (LZ 2, 5) *	<p>Erstellung eines Konzepts zur Identifizierung geeigneter Fokusbereiche für bauliche Entwicklungen am Siedlungsrand, die über die vorhandene ÖV-Struktur bereits erschlossen sind.</p> <ul style="list-style-type: none"> Erstellung eines Konzeptes zur Identifizierung von Fokusbereichen für bauliche Entwicklungen am Siedlungsrand unter Berücksichtigung der vorhandenen ÖPNV Angebote Erstellung eines interkommunal gültigen Kriterienkataloges zur Ausweisung von Baugebieten Minimierung von Neuverkehren
M.7 (LZ 2, 3, 5) *	<p>Abstimmung von Kommune, <i>Interessensverbund</i> und Landkreis im Rahmen baulicher Entwicklungen außerhalb bestehender ÖV-Netze zum frühzeitigen vorausschauenden Ausbau des ÖV- Netzes unter Berücksichtigung der Finanzierungsmöglichkeiten.</p> <ul style="list-style-type: none"> Bewusstsein für gemeinde- und landkreisübergreifende verkehrliche Ursachen- und Wirkungszusammenhänge schaffen Schaffung von gut durch den ÖPNV erschlossenen Siedlungsbereichen Positive Beeinflussung des Verkehrsverhaltens neuer Nutzer zugunsten des ÖV
M.8 (LZ 3, 4, 5)	Förderung bzw. Unterstützung von innovativen Mobilitätskonzepten und deren Verknüpfung mit dem ÖV durch die Investoren bei neuen baulichen Entwicklungen .
M.9 (LZ 2, 6) *	<p>Erstellung eines interkommunalen und großräumigen Konzepts zur Identifikation und Weiterentwicklung lokaler und regionaler Landschafts-, Natur- und Naherholungsräume.</p> <ul style="list-style-type: none"> Schaffung siedlungsnaher Erholungsangebote Großmaßstäbliche Vernetzung bestehender Strukturen (u. a. gem. Regional- und Landesplanung, Etablierung von □Landschafts-□oder □Regionalparks□ Verknüpfung zu Freizeitradwegenetzen
M.10 (LZ 2, 3, 4, 6) *	<p>Erarbeitung eines Konzeptes zur Vernetzung und Durchwegung lokaler und regionaler Naherholungsräume entsprechend den unterschiedlichen Mobilitätsformen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Attraktives straßenunabhängiges Freizeitwegenetz durch die Naherholungs- und Landschaftsräume in der Region für Rad- und Fußverkehr sowie neue Mobilitätsarten ÖPNV- Anbindung von Ausgangspunkten von Freizeitaktivitäten
M.11 (LZ 6)	Gesteigerte Berücksichtigung der Umweltbelange sowie insbesondere der grünordnerischen Ziele der Regional- und Landesplanung im Rahmen der Bauleitplanung (Erstellen von Landschaftsplänen).
M.12 (LZ 1) *	<p>Ausarbeitung von Projektvorschlägen zur Aufnahme in den BVWP / Ausbauplan für die Staatsstraßen und gleichzeitig Bestandserhalt der regionalen Verkehrsinfrastruktur zur Neuverkehrsvermeidung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Übergreifende Abstimmung der Bauprogramme Verlegung der B 471 an die A 99 Ausbau des Knotens FTO / A 94 Ausbau FTO zur A 92 und A 94 (4-streifig) Ausbau der A 94 bis FTO Südring A 99 Kapazitätsminderung an Kreisstraßen / Gemeindeverbindungsstraßen
M.13 (LZ 1)	<p>Einrichtung von Verkehrstechnischen Anlagen und Einführung von verträglichen Geschwindigkeitsniveaus zur Verkehrsflussverbesserung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Streckenbeeinflussungsanlagen / Netzbeeinflussungsanlagen Signalisierung von Knotenpunkten Tempolimit BAB LKW-Überholverbot Grüne Welle HOV-Lanes auf Autobahnen
M.14 (LZ 1, 2, 4) *	<p>Anpassung der Verkehrsplanung zugunsten einer Verkehrsberuhigung in besiedelten Bereichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Verkehrsführung und Straßenraumgestaltung Ordnung ruhender Verkehr Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo-30-Zonen / Streckenbegrenzung) fahrradfreundliche Kommune, Autofrei-Gebiete

M.15 (LZ 1, 2, 5)	<p>Schaffung der notwendigen Rahmenbedingungen zur Reduzierung des straßengebundenen Güterverkehrs:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von Mikrodepots und Einsatz kleinerer KEP-Fahrzeuge • Bereitstellung und Nutzung einer Informationsplattform zur Stärkung des Schienengüterverkehrs
M.16 (LZ 2, 3, 5) *	<p>Weiterentwicklung und Ergänzung des Busangebotes und Untersuchung / Herstellung der entsprechend notwendigen Rahmenbedingungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung / Stärkung tangentialer Busangebote • Untersuchung der Machbarkeit von Expressbussen z. B. auf Autobahnen • Anschlusssicherung umsetzen • Busbeschleunigung von Regionalbussen auch an Straßenknotenpunkten außerhalb der LHM • Schaffung von HOV-Lanes (Expressbusse, Fahrzeuge mit hohem Besetzungsgrad) auf der BAB 94 und ggf. auf der A 99 • Umbau von Haltestellen • Unterstützung ergänzender Angebote wie z. B. Ruftaxi
M.17 (LZ 3, 4, 5)	<p>Errichten / Ausbau intermodaler Umsteigepunkte zur Förderung des Umstiegs vom MIV zum ÖV und umweltfreundlichere Verkehrsmittel auch im Umland:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsstationen <input type="checkbox"/> auf der ersten / letzten Meile <input type="checkbox"/> • Schaffung neuer P+R Umsteigepunkte (im Umland, zusätzlich zu Messestadt-Ost), z. B. in Feldkirchen • Regionales Parkraummanagement (Stadt / Umland) • Auswahl zuverlässiger Partner zur Gewährleistung einer hohen Attraktivität • Ergänzung neuer Trends von intermodalen Umsteigepunkten z. B. Umstieg an Autobahnen zwischen MIV und Expressbussen oder Fahrgemeinschaften
M.18 (LZ 3, 5) *	<p>Ausbau der Kapazitäten des SPNV und Modernisierung der Bahninfrastruktur zur Erhöhung der Betriebsstabilität:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erneuerung von Gleisen, Weichen, Signal- und Sicherungstechnik • Elektronisches Stellwerk • Stärkere Nutzung von Echtzeitdaten • Besseres Störfallmanagement (z. B. durch einen Buspool für den SEV) und bessere Zusammenarbeit der Beteiligten (z. B. Station + Service) • Wichtige Akteure: Freistaat, Bahn, Bund, BEG & <input type="checkbox"/> Ostallianz <input type="checkbox"/>
M.19 (LZ 4)	<p>Ausbau der Verfügbarkeit neuer Mobilitätsformen und Integration der Angebote:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung des ÖPNV durch Bedarfsverkehre / On-Demand-Verkehre und Ridesharing • Verkehrsmittelübergreifende Informations-, Planungs-, Buchungs- und Bezahlssysteme • Mobility-as-a-Service • Mobilitäts-App • Bike-Sharing Angebote anbieterübergreifend ausbauen
M.20 (LZ 3) *	<p>Ermöglichung des Zugangs zum ÖV und anderen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln für die gesamte, breite Nutzerschaft. Abbau von Zugangshemmnissen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Fahrradmitnahme in Bussen (Bedarf & technische Möglichkeiten) • Ausbau der Fahrradmitnahme im SPNV • Digitale Anzeigen an Haltestellen und stärkere Nutzung von Echtzeitdaten • Verständliche und aktuelle analoge Information an weniger stark frequentierten Haltestellen (für Ältere, Menschen ohne Handy, Funklöcher in ländlichen Regionen) • Karten der unmittelbaren Umgebung für bessere Orientierung • Mögliches Infotainment in Verkehrsmitteln • Ausweisung von Anschlussmöglichkeiten an großen ÖPNV-Knoten / Mobilitätsstationen • Wegeleitsysteme an großen ÖPNV-Knoten • Mobilitätspaten • Vereinfachung des Tarifsystems • Herstellung der Barrierefreiheit (insbesondere an Bushaltestellen)
M.21 (LZ 2, 4)	<p>Ausbau und Anpassung der Radverkehrsanlagen und -infrastruktur auf eine insgesamt steigende Nachfrage und die Nutzung durch größere und schnellere Fahrräder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau von Fahrradabstellanlagen (Anzahl und Größe der Räder, Reduzierung des Platzbedarfes durch doppelstöckige Anlagen), Ergänzung der Abstellanlagen für neue Mobilitätsformen • Bau von schnellen Radverbindungen / Radschnellwegen • Ausbau der bestehenden Radwegebeschilderung • Ausweisung von Fahrradstraßen

M.22 (LZ 4) *	Entwickeln und Fortschreiben eines strategischen Radwegenetzes durch die Landkreise / die LHM sowie eines Alltagsnetzes auf Gemeindeebene in Abstimmung mit dem Landkreis <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung / Sammlung und Information über Strategien für Grunderwerb zum Radwegebau • Umverteilung der Flächen zugunsten des Radverkehrs • Abstimmung der Bauprogramme • Beschleunigung Bau von Radschnellwegen / schnelle Radverbindung: Umsetzung einer übergreifenden Zuständigkeit für Planung, Genehmigung und Bau
M.23 (LZ 4)	Entwicklung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen auf Kommunal-, Betriebs- und Privatpersonenebene <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsmanagement in kommunalen Verwaltungen • Betriebliches Mobilitätsmanagement • Einrichtung von Stabstellen (Nah-)Mobilität • Informationen für Neubürger, Familien, Senioren, Kinder □
M.24 (LZ 4)	Prüfung, Förderung und Etablierung von technologischen Innovationen : <ul style="list-style-type: none"> • Förderung der Elektrifizierung des MIV • Schaffung von Testfeldern / Living Labs • Förderung neuer Mobilitätsformen

5.2 Ergebnisse der Stakeholdergespräche

Als wichtige Akteure oder potentielle Maßnahmenträger fanden zur Information und Abstimmung Stakeholdergespräche mit Vertretern der Landkreise Ebersberg und München, der BEG sowie des StMB statt. Der Katalog der 25 Einzelmaßnahmen (vgl. Kapitel 5.1) sowie die Präsentation zum 2. Workshop wurde den Teilnehmer*innen zur Verfügung gestellt, um Rahmen und Stand des Projektes zu erläutern. Im Gespräch mit der BEG lagen zudem bereits die Präsentation zum 3. Workshop und detaillierte Ausführungen zu den wichtigsten Maßnahmen (Maßnahmenblätter) vor. Ziel der einzelnen Gespräche war, Maßnahmen zu erkennen, bei denen die Stakeholder als Akteur gesehen werden. Zu diesen Maßnahmen sollten Zielstellungen und Tätigkeiten diskutiert und über die beteiligten Kommunen hinaus weitere Akteure identifiziert werden. Die Protokolle der Stakeholdergespräche bzw. eine Präsentation werden dem Bericht angehängt (vgl. Anlagen 1-4). Die wichtigsten Ergebnisse werden in den folgenden Kapiteln dargestellt.

5.2.1 Stakeholdergespräch Landratsamt Ebersberg

Die Vertreter des Landratsamts Ebersberg begrüßen den interkommunalen Zusammenschluss und betonen die Wichtigkeit der Beteiligung der Landeshauptstadt München daran. Der neue Nahverkehrsplan des Landkreises (Veröffentlichung im Dezember 2019) enthält Maßnahmen zur zukünftigen Verkehrsplanung, welche sich mit einigen im Rahmen der überörtlichen Verkehrsplanung erarbeiteten Maßnahmen überschneiden. So sind darin beispielsweise neue Busverbindungen (z. B. Poing-Messestadt Ost, Pliening-Poing-Zorneding) enthalten, die sich auch im Raumkonzept wiederfinden. Weitere gemeinsame Tätigkeitsfelder konnten beispielsweise bei der Busbeschleunigung, der Barrierefreiheit und der Nutzung von Echtzeitinformationen gefunden werden. Bezüglich der Maßnahmen im SPNV (M.18) wurde auf das bestehende S-Bahn Bündnis Ost verwiesen, das Forderungen und Wünsche entsprechend der Modernisierung der Bahninfrastruktur an die BEG heranträgt.

Ebenso wie die Kommunen und Stadtbezirke, sieht der Landkreis Ebersberg das Thema Grunderwerb im Radwegebau als grundsätzliches Problem, dem inzwischen durch zusätzliches

Personal verstärkt Beachtung geschenkt wird. Der rechtliche Rahmen grenzt dahingehende Maßnahmen jedoch nach wie vor erheblich ein.

5.2.2 Stakeholdergespräch Landratsamt München

Auch die Vertreter des Landratsamts München sehen den Zusammenschluss der Gemeinden und Stadtbezirke im Münchner Osten positiv. Der Landkreis hat □Verkehrswertuntersuchungen□ für Angebote im ÖV in Auftrag gegeben, deren beinhaltete Trassen sich mit den im Raumkonzept dargestellten Maßnahmen überschneiden. Dabei werden auch neue Verkehrsmittel, wie Seilbahnen, Transrapid Light und BRT untersucht, was sich wiederum mit einer der ausgearbeiteten Maßnahmen deckt (M.24).

Der Landkreis sieht sich beim Thema Mobilitätsmanagementmaßnahmen in der Mitverantwortung und geht daher initiativ auf Unternehmen zu. Eine Vermittlung an geeignete Gemeinden des Landkreises soll in einem zweiten Schritt geschehen.

Grundsätzlich werden größere Ausbaumaßnahmen der MIV-Infrastruktur vom Landratsamt kritisch gesehen. Der Ausbau von Alternativen muss demgegenüber Vorrang haben. Die derzeit laufende Fortschreibung des Nahverkehrsplans Landkreis München enthält entsprechende Projekte, wie beispielsweise den Ausbau des Busangebots (M.16). Außerdem wurden weitere Planungen im SPNV, beispielsweise der viergleisige Ausbau zwischen München-Ost und Markt Schwaben, als zwingend notwendig erkannt, deren Umsetzung nicht durch den Bau der 2. Stammstrecke verzögert werden darf.

Eine gemeinsame Herausforderung konnte in Zusammenhang mit der Maßnahme M.14 □Verkehrsberuhigung in besiedelten Bereichen□ gefunden werden. Eine erleichterte Umsetzung von Tempo-30-Zonen auch außerhalb von Straßen im Umfeld sozialer Einrichtungen oder mit Unfallschwerpunkten wird von beiden Seiten gewünscht, was eine gesetzliche Neuregelung erforderlich macht.

Der Landkreis München erarbeitet derzeit ein übergemeindliches, strategisches Radwegenetz, das durch derzeit laufende Machbarkeitsuntersuchungen zu Radschnellwegen (z. B. entlang S2 und S4/S6) ergänzt werden soll.

5.2.3 Vortrag zum Thema □Verkehrspakt Großraum München□

Als Folge eines Stakeholdergespräches mit dem StMB wurde die Information der Teilnehmer*innen am Prozess der überörtlichen Verkehrsplanung München-Ost über den Verkehrspakt Großraum München als zielführend erkannt. Durch Frau Schelkle vom StMB wurde der Verkehrspakt dann im Rahmen des dritten Workshops vorgestellt. Der Freistaat Bayern sieht als übergeordnetes Ziel bedürfnisgerechte Mobilität mit wenig Verkehr herzustellen. Weiterhin soll eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur und ein attraktiver Wirtschafts- und Arbeitsstandort erhalten / geschaffen, sowie eine hohe Lebensqualität und individuelle, bezahlbare Mobilität für alle ermöglicht werden.

Für den Verkehrspakt Großraum München wurden bislang Verwaltungs- und Organisationsformen geschaffen. Weiterhin wurde die Zielsetzung des Referats definiert. Die zentrale Aufgabe des Verkehrspakts ist es, die Umsetzung konkreter Maßnahmen zu beschleunigen, indem die Zusammenarbeit der Stakeholder unterstützt und die Umsetzung auf verschiedenen

Verwaltungs- und Politikebenen abgestimmt wird. So sollen insbesondere Verbesserungen bei der Infrastruktur oder dem ÖPNV/SPNV schnell abgestimmt und unter Berücksichtigung ganzheitlicher Systeme voran gebracht werden. Die Angebote im ÖPNV/SPNV und des Radverkehrs sollen gestärkt werden. Dafür sollen Maßnahmen für eine verkehrlich und ökologisch sinnvolle Gestaltung der Mobilität definiert und umgesetzt werden. Das Leitbild für die Mobilität der Region München 2035 lautet: einfach, zuverlässig, umweltfreundlich und komfortabel.

Frau Schelkle stellte zudem zwei beispielhafte Maßnahmen vor, die im Rahmen des Verkehrspakts Großraum München bearbeitet werden. Für das Projekt der überörtlichen Verkehrsplanung im Raum München Ost ist insbesondere die Maßnahme **Einrichtung von Umweltpuren** von Bedeutung, da sie eine vertieften Maßnahme des Projekts betrifft. Durch die Aufteilung des verfügbaren Raumes der Straßeninfrastruktur sollen effiziente, emissionsarme Verkehrssysteme gefördert werden. Eine Verkürzung der Reisezeit soll zur Bevorzugung privilegierter Fahrzeugarten (z. B. Null-Emissionsfahrzeuge, Fahrzeuge mit höherem Besetzungsgrad) und Verkehrsmittel (z. B. Busse, Taxis) führen.

5.2.4 Stakeholdergespräch Bayerische Eisenbahngesellschaft

Die Vertreter der BEG fassen das Programm **Bahnausbau Region München** zusammen. Das übergeordnete Ziel des Programmes ist es, dass Streckennetz rund um München für den weiter zunehmenden Schienenverkehr zu ertüchtigen und auszubauen. Das kürzlich von den Verbundlandkreisen veröffentlichte Positionspapier **Zukunftsperspektiven für die S-Bahn München** (Fortbeschreibung vom März 2020) (Verbundlandkreise im MVV, 2020) enthält einige Wünsche und Forderungen zum SPNV-Angebot in der Region München. Laut Vertreter der BEG sind die informativen Antworten im Programm **Bahnausbau Region München** gegeben.

Die Vertreter der BEG informieren außerdem über die derzeit laufenden Planungen an den Außenästen der Schienenwege im Planungsgebiet. Bis 2023 sollen mehrere Stationen entlang der S-Bahnlinie S2 barrierefrei ausgebaut werden und ein neues Stellwerk am Ostbahnhof gebaut werden. 2028 soll die 2. S-Bahn Stammstrecke mit neuen Fahrplankonzepten (15-min Takt und Express-S-Bahnen) in Betrieb genommen werden. 2030 soll der Erdinger Ringschluss fertig gestellt werden. Anfang der 30er Jahre soll die Elektrifizierung der Ausbaustrecke zwischen Markt Schwaben und Freilassing (ABS 38), welche Teil des BVWP ist, abgeschlossen sein. Eine Maßnahme, die derzeit noch ohne Zeithorizont ist, ist der viergleisige Ausbau zwischen Feldkirchen und Markt Schwaben. Dieser wurde von der BEG / vom Freistaat Bayern zur Aufnahme in den BVWP vorgeschlagen, vom Bund jedoch nicht aufgenommen. Die BEG schätzt, dass eine Aufnahme frühestens nach Fertigstellung der 2. Stammstrecke denkbar ist. Auch die BEG sieht zwischen Markt Schwaben und Ostbahnhof einen wichtigen Engpass. Auf der Trasse S4 / S6 ist ebenfalls die Aus- bzw. Neubaustrecke München-Rosenheim-Kiefersfelden-Grenze D, welche im BVWP enthalten ist, von hoher Bedeutung. Die Trasse der S8 zwischen München Ost und dem Flughafen soll viergleisig ausgebaut werden. Auf allen S-Bahnlinien im Planungsgebiet der Ostgemeinden soll nach Fertigstellung der 2. Stammstrecke der 20-Minuten-Takt durch einen 15-Minuten-Takt ersetzt werden. Auf der Linie S4 / S6 München-Ost **Ebersberg** sollen, abfedernd für die damit einhergehende Taktverschlechterung einiger Stationen, Express-S-Bahnen eingesetzt werden. Auch auf der S-Bahnlinie S8 sollen Express-S-Bahnen zum Einsatz kommen.

Die Vertreter der BEG bestätigen, dass die BEG einen wichtigen Akteur in den diskutierten Maßnahmen 7, 18 und 20 darstellt. Da erst nach 2028 mit größeren Änderungen im SPNV zu rechnen ist, werden derzeit ÖV-Verbesserungen lediglich durch eine Erweiterung des Busangebots als realisierbar erachtet (M.7). Eine stärkere Nutzung von Echtzeitdaten wird von Seiten der BEG bereits angestrebt und umgesetzt. Als Herausforderung wird jedoch der dazu nötige Datenfluss gesehen (M.18). Eine durchgehende Anschlusssicherung zwischen Bus- und S-Bahn wird in bestimmten Fällen aufgrund der unterschiedlichen Bedeutungsebenen der Verkehrsmittel von der BEG als schwierig gesehen (M.20). Eine erleichterte Fahrradmitnahme in S-Bahnen wird durch eine umgestellte Fahrzeugausstattung bereits durchgeführt. Die BEG ist im S-Bahn Bündnis Ost vertreten. Die Vertreter der BEG bestätigen das Fortbestehen des Bündnisses, deren Hauptanliegen die Verschwenkung der S2 zur Messestadt ist.

5.3 Konkretisierung der Maßnahmen

Aus dem in Kapitel 5.1 vorgestellten Maßnahmenkatalog wurden im Rahmen des zweiten Workshops Maßnahmen zur vertiefenden Ausarbeitung ausgewählt. Diese Ausarbeitung mündete in detaillierten Maßnahmenblättern, die neben einer ausführlichen Beschreibung der Maßnahme, weitere Felder, welche bei der Umsetzung der Maßnahmen dienlich sein sollen, beschreiben. So wird die Maßnahme hinsichtlich ihrer voraussichtlichen Kosten, des Zeithorizontes und der Umsetzbarkeit anhand eines einfachen 5-Punkte-Systems bewertet. Ausgefüllte Punkte stehen hierbei für hohe Kosten, einen langfristigen Zeithorizont beziehungsweise eine gute Umsetzbarkeit. Das Maßnahmenblatt führt des Weiteren Ziele und Effekte auf, die durch die Umsetzung der Maßnahme erreicht werden können. Außerdem werden für die Umsetzung und / oder Finanzierung wichtige Akteure genannt und Finanzierungsmöglichkeiten aufgezeigt. Um eine Umsetzung gezielt einzuleiten, beschreibt ein weiteres Feld die nächsten Schritte beziehungsweise die notwendigen Rahmenbedingungen. Das Feld „Synergien“ stellt Maßnahmen, die mit der betrachteten Maßnahme im Zusammenhang stehen, dar. Abschließend werden beispielhafte, laufende Planungen zur betrachteten Maßnahme genannt, welche derzeit im Plangebiet stattfinden. In Abstimmung mit den Gemeindevertretern entstanden dabei folgende 13 Maßnahmenblätter.

Übergeordnete Maßnahme (LZ 0)

M.0: Interessensverbund zum Thema Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Maßnahmenbeschreibung

Die wachsenden Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur erfordern eine Strategie für zukünftige Entwicklungen. Um eine Plattform zur Zusammenarbeit zu schaffen, streben die Gemeinden des Münchner Ostens einen Interessensverbund zum Thema Siedlungs- und Verkehrsentwicklung an. Teil dieser Maßnahme ist ein gemeinsamer (Web-)Auftritt, der insbesondere das gemeinsame Auftreten der Gemeinden nach außen unterstützt.

Neben der Konstituierung der Zusammensetzung dieses Gremiums ist es notwendig, eine geeignete Organisationsform sowie eine Geschäftsführung festzulegen und (in Abhängigkeit der Projekte) externe Moderatoren zu bestimmen.

Ziele und Effekte

- Definition der Aufgabe der Ostallianz
- Gemeinsames Auftreten der Kommunen insbesondere nach außen
- Identifikation von gemeinsamen Projekten innerhalb und intensiv außerhalb der kommunalen Einflussmöglichkeiten / Zuständigkeiten (Verkehrspakt Großraum München) – Projektleitung durch den Geschäftsführer
- Bildung einer „Ostallianz“ mit gemeinsamem (Web-) Auftritt / abgestimmtem Handeln
- Erfahrungsaustausch

Wichtige Akteure

- Bürgermeister der Gemeinden als potentiellles Gremium (Mandatsträger)
- Vertretung der LHM durch einen OB-Vertreter, das Planungsreferat und Bezirksvertreter

Kosten



- Kosten für mögliche Geschäftsstelle (u. a. Ausstattung, Material, Website ...)
- Kosten für externe Moderation

Finanzierung

- Durch die Kommunen nach abschließender Zweckvereinbarung

Zeithorizont



- Kurzfristig – im direkten Anschluss an das Projekt überörtliche Verkehrsplanung im Raum München-Ost notwendig
- Kontinuierlich über einen Zeitraum von mindestens 10 Jahren

Rahmenbedingungen

- Gemeinsame Absichtserklärung aller Gemeinden
- Vertragliche Regelung zwischen den beteiligten Kommunen
- Etablierung einer Geschäftsordnung oder ähnlichen Regularien

Umsetzbarkeit



- Gute Umsetzbarkeit
- Verankerung der derzeitigen Gesprächsrunden als Gremium
- Anschließende Zielvereinbarung aller Gemeinden

Synergien

- Prüfung möglicher Überschneidungen bzw. Synergien mit bestehenden Institutionen z. B. PV
- Betrifft alle weiteren Leitziele

Laufende Planungen

- Gesprächsrunden im Rahmen der überörtlichen Verkehrsplanung im Raum München-Ost

Maßnahmenbereich: Siedlungsentwicklung (LZ 2)

M.1: Konzeptentwicklung zur Schaffung vonutzungsdurchmischten Quartieren

Maßnahmenbeschreibung

Bedingt durch das Bevölkerungswachstum in der Metropolregion München und dem damit verbundenen Bedarf an Wohnraum stehen die Gemeinden vor der Herausforderung neue bauliche Entwicklung und das Ziel einer ressourcenschonenden Flächeninanspruchnahme zu vereinbaren. Durch entsprechende Konzepte sollen Ideen für nutzungsdurchmischte Quartiere erarbeitet werden. Ziel ist es integrierte Lagen nachzuverdichten und zu aktivieren und hierfür durch die vorgeschaltete Konzeptentwicklung eine qualitätsvolle Grundlage zur Schaffung von neuem Baurecht zu erhalten. Langfristig sollen durch die Entwicklung integrierter Lagen Neuverkehre vermieden werden.

Ziele und Effekte

- Kleinräumig verschränkte Entwicklung von Wohnen, Arbeiten, Einzelhandels- und Gemeinbedarfsnutzungen
- Etablierung neuer innerörtlicher Nutzungskonzepte z. B. Flächen für Co-Working Spaces, vernetzte Arbeits- und Wohnstätte in einem Gebäude
- Konzeptvergabe zur Realisierung von qualitativ hochwertigen Nutzungsangeboten

Wichtige Akteure

- Gemeinden
- Bauherren/ Investoren
- Städtebauförderung
- Wohnungsbaupakt Bayern

Kosten



- Kosten für städtebauliche Konzepte und für die Durchführung von Wettbewerben
- Umsetzung in der Bauleitplanung gem. HOAI

Finanzierung

- Jeweilige Gemeinde
- Ggf. Einsatz von Fördermitteln von Bund und Land (z. B. Städtebauförderung)
- Infrastrukturförderung

Zeithorizont



- Kontinuierliche Entwicklung und Umsetzung über die Bauleitplanung der Kommunen

Rahmenbedingungen

- Entwicklungskonzepte
- Flächennutzungsplanung der Kommunen
- Gesprächsbereitschaft von Investoren

Umsetzbarkeit



- Gute Umsetzbarkeit aufgrund individueller Behandlung in der jeweiligen Gemeinde
- Abhängigkeit Flächenverfügbarkeit und Grundstücksverhältnissen, Entwicklungsbereitschaft der Eigentümer

Synergien

- M.2: Sicherstellung einer zügigen Realisierung von Projekten durch Bauleitplanung und städtebauliche Verträge
- M.5: Erfahrungsaustausch - Strategie zum Umgang mit den identifizierten Potenzialen
- M.11: Gesteigerte Berücksichtigung grünordnerischer Ziele der Regional- und Landesplanung

Laufende Planungen

- Aktuell laufende Bauleitplanung in allen Kommunen

Maßnahmenbereich: Siedlungsentwicklung (LZ 2)

M.4: Identifizierung von Innenentwicklungspotenzialen

Maßnahmenbeschreibung

Grundvoraussetzung zur Aktivierung von Innenentwicklungsflächen ist die Identifizierung der kommunalen Entwicklungspotenziale. Aufgrund der aktuellen Rahmenbedingungen (u. a. Förderprogrammen der Städtebauförderung) und der immer knapper werdenden Flächenverfügbarkeit besitzen einige Gemeinden bereits eine Erhebung aller Baulücken und Brachflächen (sog. Baulücken- und Brachflächenkataster) in ihrer Kommune. Ziel des hier betrachteten interkommunalen Flächenkatasters ist es einen gemeindeübergreifenden Überblick über die bestehenden Innenentwicklungspotenziale zu gewinnen. In einem weiteren Schritt soll dann eine gemeinsame Strategie zur Aktivierung dieser Flächen erarbeitet werden.

Ziele und Effekte

- Gemeinsame Identifikation und Darstellung aller Innenentwicklungspotenziale in der Region
- Verwaltungsinterne Abstimmung bzw. Austausch bzgl. möglicher Investorenanfragen
- Gemeinsame Auswertung und Interpretation der Ergebnisse
- Entwicklung einer Strategie im Umgang mit den identifizierten Potenzialen

Wichtige Akteure

- Gemeinden – Interessensverbund Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
- Planungsverband

Kosten



- Kosten für die Erstellung/ Zusammenführung bestehender Daten eines interkommunalen Flächenkatasters

Finanzierung

- Gemeinden
- Ggf. Städtebauförderung

Zeithorizont



- Kurz - mittelfristiger Start möglich; Dauer der Bearbeitung stark abhängig von Qualität und Aktualität der vorhandenen Analysen

Rahmenbedingungen

- Bereitwilligkeit der Gemeinden und Grundeigentümer
- Existenz von Flächenkatastern
- Heterogene Datengrundlage: Überlagerung und Abgleich der Erhebungsmethoden, Aktualität, ...
- Kontinuierliche Pflege und Fortführung des Datenbestandes
- Prüfung bestehender Bebauungspläne

Umsetzbarkeit



- Prinzipiell gute Umsetzungsmöglichkeit aufgrund bestehender Datenlage
- Komplexität der Datenerhebung, Zusammenführung und Aktualisierung bedürfen jedoch vsl. sehr unterschiedlichen Aufwand
- Berücksichtigung des Datenschutzes, Klärung des Umgangs und der Veröffentlichung der ermittelten Potenziale

Synergien

- M.1: Konzeptentwicklung von nutzungsdurchmischten Quartieren
- M.2: Sicherstellung einer zügigen Realisierung von Projekten durch Bauleitplanung und städtebauliche Verträge
- M.11: Gesteigerte Berücksichtigung grünordnerischer Ziele der Regional- und Landesplanung

Laufende Planungen

- Brach- und Baulückenkataster der einzelnen Kommunen

Maßnahmenbereich: Fokusbereiche baulicher Entwicklungen (LZ 5)

M.6: Konzept zur Identifizierung geeigneter Fokusbereiche für bauliche Entwicklungen am Siedlungsrand

Maßnahmenbeschreibung

Neben der fokussierten Innenentwicklung der Siedlungsentwicklung haben die vergangenen Entwicklungen gezeigt, dass Neuausweisungen an den Ortsrändern grundlegend notwendig sind, um dem gegenwärtigen Wohnraumdruck entgegenstehen zu können. Grund dafür ist u. a. auch, dass innerörtliche Flächen den Gemeinden nur im geringen Umfang zur Verfügung stehen und die Verkaufs- oder Tauschbereitschaft der Eigentümer zunehmend sinkt. Um ein ausgewogenes Verhältnis von Neuausweisungsflächen in der Region zur Verfügung zu stellen ist eine Strategie der Gemeinden ein gemeinsames, konsensfähiges Konzept zu erstellen. Dieses hat nicht die Funktion bestehende Flächennutzungspläne zu ersetzen, sondern Kriterien zur Neuausweisung von Bauflächen zu erarbeiten, die den Gemeinden eine regional abgestimmte Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung all ihrer Rahmenbedingungen (z. B. verkehrliche Auswirkungen auf Nachbargemeinden) ermöglicht.

Ziele und Effekte

- Erstellung eines Konzeptes zur Identifizierung von Fokusbereichen für bauliche Entwicklungen am Siedlungsrand unter Berücksichtigung der vorhandenen ÖPNV Angebote
- Erstellung eines interkommunal gültigen Kriterienkataloges zur Ausweisung von Baugebieten
- Minimierung von Neuverkehren

Wichtige Akteure

- Gemeinden
- Regionaler Planungsverband
- Landkreis
- Regierung von Oberbayern
- Grundeigentümer

Kosten



- Kosten für die Erstellung eines Konzeptes zur Identifizierung von Flächenpotenzialen
- Kosten für die Erstellung eines interkommunalen Kriterienkataloges

Finanzierung

- Gemeinde
- Ggf. Fördermittel

Zeithorizont



- Kurz- bis mittelfristig

Rahmenbedingungen

- Flächennutzungsplanungen/ Entwicklungskonzepte der einzelnen Gemeinden
- Vorhandene Bindungen auf kommunaler und interkommunaler Ebene z. B. Biotop, Schutzgebiete, Regionalplan
- Aktuelle Investorenanfragen

Umsetzbarkeit



- Durchführung der Flächenermittlung gut möglich
- Erstellung des Kriterienkataloges schwierig aufgrund heterogener Interessen, kommunaler Flächenverfügbarkeiten und aktuellen Entwicklungen in den einzelnen Kommunen
- Schwierigkeit der Umsetzung der Ergebnisse – informeller Charakter des Dokumentes – Selbstbindungscharakter – Notwendigkeit einer Absichtserklärung/ Zielebeschluss aller Gemeinden

Synergien

- M.5: Erfahrungsaustausch - Strategie zum Umgang mit den identifizierten Potenzialen
- M.7: Interkommunale Abstimmung baulicher Entwicklungen außerhalb des ÖV-Netzes
- M.11: Gesteigerte Berücksichtigung grünordnerischer Ziele der Regional- und Landesplanung

Laufende Planungen

- Keine

Maßnahmenbereich: Fokusbereiche baulicher Entwicklungen (LZ 5)

M.7 Abstimmung baulicher Entwicklungen außerhalb bestehender ÖV-Netze

Maßnahmenbeschreibung

Diese Maßnahme ist eng verknüpft mit M.0. Ein steter Konfliktpunkt in der Region war in der Vergangenheit die Schaffung von Entwicklungsflächen (Wohnen und Gewerbe) in den Gemeinden, durch deren verkehrliche Folgewirkungen sich Nachbargemeinden belastet sahen. Bei baulichen Entwicklungen außerhalb derzeit bestehender ÖV-Angebote wird eine enge Abstimmung zwischen Kommunen, Interessensverbund (siehe M.0) und Landkreisen angestrebt. Dabei muss eine bedarfsgerechte Erschließung mit dem ÖV geschaffen werden. Es ist die zukünftige Nutzung bei Standortwahl und ÖV-Angebot zu berücksichtigen (z. B. Logistikbetriebe mit wenigen Arbeitsplätzen aber viel Lkw-Verkehr oder Wohngebiete und arbeitsplatzintensives Gewerbe mit einem hohen personenbezogenen Verkehrsaufkommen).

Siedlungsentwicklungen sollten daher auch mit besonderer Rücksichtnahme auf die Nahverkehrspläne der Landkreise und des MVV und wenn möglich im Einklang mit entsprechenden Netzentwicklungen geschehen. Ziel ist es, durch enge Abstimmung ein attraktives Angebot für zukünftige Nutzer zu schaffen, um ein Mobilitätsverhalten zugunsten ressourcenschonender Mobilität zu fördern.

Ziele und Effekte

- Bewusstsein für gemeinde- und landkreisübergreifende verkehrliche Ursachen- und Wirkungszusammenhänge schaffen
- Schaffung von gut durch den ÖPNV erschlossenen Siedlungsbereichen
- Positive Beeinflussung des Verkehrsverhaltens neuer Nutzer zugunsten des ÖV

Wichtige Akteure

- Gemeinden
- Landkreise
- Vertretung der LHM durch das Planungsreferat
- Freistaat (BEG)

Kosten



- Geringer Aufwand für die Abstimmung

Finanzierung

- Erhöhte Personalkosten in den Kommunen

Zeithorizont



- Kurzfristig

Rahmenbedingungen

- Nahverkehrspläne müssen stetig fortgeschrieben und an siedlungsstrukturelle Entwicklungen angepasst werden
- Ebenso sollten Gemeinden zeitnah über Planungen zur baulichen Entwicklung informieren
- Siedlungsentwicklung und ÖV-Angebot müssen vorausschauend aufeinander abgestimmt geplant werden

Umsetzbarkeit



- Ab sofort möglich

Synergien

- M.0: Interessensverbund zum Thema Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
- M.6: Konzept zur Identifizierung geeigneter Fokusbereiche für bauliche Entwicklungen am Siedlungsrand
- M.8: Förderung bzw. Unterstützung von innovativen Mobilitätskonzepten und deren Verknüpfung mit dem ÖV durch Investoren bei neuen baulichen Entwicklungen

Laufende Planungen

- Voraussetzungen für die Siedlungsentwicklung München Nord-Ost sind maßgebende Entwicklungen im SPNV (z. B. Verlängerung U4, Ausbau Tram-Netz)

Maßnahmenbereich: Landschafts- und Naherholungsraum (LZ 6)

M.9: Erstellung eines interkommunalen und großräumigen Konzepts zur Identifikation und Weiterentwicklung lokaler und regionaler Landschafts-, Natur- und Naherholungsräume

Maßnahmenbeschreibung

Bedingt durch das Siedlungswachstum bedarf es einer interkommunalen Strategie zur Wahrung des Landschafts-, Natur- und Naherholungsraums. Im Zuge der Regionalplanung sind hierfür erste abstrakte, aber grundlegende Zielsetzungen auf überörtlicher Ebene definiert. Themen, wie z. B. die kommunalen Naherholungsräume, sind darin jedoch nicht berücksichtigt.

Aufbauend auf der Regionalplanung ist es das Ziel der Gemeinden im Münchner Osten ein Konzept zu erstellen, das die Qualität der Gemeinden als lebenswerte Wohnstandorte sichert. Demnach sollen Naherholungsangebote der Kommunen identifiziert und anschließend in einem interkommunalen Konzept zusammengeführt werden. Dieses Konzept ist weiterhin die Grundlage zur Durchführung gemeinsamer Projekte die zur Wahrung des Landschafts-, Natur- und Naherholungsraums beitragen.

Ziele und Effekte

- Schaffung siedlungsnaher Erholungsangebote
- Großmaßstäbliche Vernetzung bestehender Strukturen (u. a. gem. Regional- und Landesplanung, Etablierung von „Landschafts-“ oder „Regionalparks“)
- Verknüpfung zu Freizeitradwegenetzen

Wichtige Akteure

- Gemeinden
- Regionalplanung
- Naturschutzbehörde
- Naturschutzverbände
- Landwirtschaftsverbände
- Verbände der Wald- und Forstbesitzer (ggf. Bayerische Staatsforsten)

Kosten



- Kosten für die Erstellung eines interkommunalen, regionalen Gesamtkonzepts
- Projektspezifische Kosten bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Landschafts-, Natur- und Naherholungsräume

Finanzierung

- Gemeinden
- Landkreis
- Ggf. Einsatz von Fördermitteln von Bund und Land (z. B. Städtebauförderung)

Zeithorizont



- Mittelfristig Erstellung eines Konzeptes
- Langfristig und kontinuierlich die Weiterentwicklung und Wahrung des Landschafts-, Natur- und Naherholungsraums

Rahmenbedingungen

- Vorhandene Bindungen, wie z. B. Schutzgebiete und Biotope
- Zielsetzungen der Regionalplanung
- Eigentumsverhältnisse

Umsetzbarkeit



- Erstellung des Konzeptes gut umsetzbar. Mitwirkung aller Gemeinden erforderlich
- Anschließende Realisierbarkeit der Projekte projektspezifisch und im Rahmen der Konzepterstellung bereits zu berücksichtigen

Synergien

- M 10: Konzept zur Vernetzung und Durchwegung lokaler und regionaler Naherholungsräume entsprechend unterschiedlicher Mobilitätsformen
- M.11: Gesteigerte Berücksichtigung grünordnerischer Ziele der Regional- und Landesplanung

Laufende Planungen

- Regionalplan
- Kommunale Landschaftspläne
- Flächennutzungspläne
- Kommunale Konzepte zu Themen wie bspw. Wanderwege, Freizeitangebote, Tourismus, ...

Maßnahmenbereich: Landschafts- und Naherholungsraum (LZ 6)

M.10: Erarbeitung eines Konzeptes zur Vernetzung und Durchwegung lokaler und regionaler Naherholungsräume entsprechend den unterschiedlichen Mobilitätsformen

Maßnahmenbeschreibung

Ein wesentlicher Standortfaktor für die Wohnortwahl spielt u. a. das Naherholungs- und Freizeitangebot. Gleichzeitig steigt zunehmend der Trend Freizeit- und Sportaktivitäten im Freien, wie z. B. Joggen, Wandern oder Radfahren, nachzugehen. Der Reiz dieser Aktivitäten kann grundsätzlich am Wohnort geboten werden. Dennoch ist zu beobachten, dass besonders die klassischen Wandergebiete, wie z. B. die Alpen oder die umliegenden oberbayerischen Seen, zunehmend höhere Besucherzahlen vermerken. In unmittelbaren Zusammenhang hiermit steht der Mobilitätsbedarf, um diesen Aktivitäten in den weiter entfernten Regionen nachzugehen.

Die Gemeinden der Region München Ost möchten diesem Trend ein adäquates und alternatives Angebot zur Verfügung stellen und somit dem steigenden Mobilitätsverhalten entgegenwirken. Neben der Herstellung entsprechender Naherholungsräume (vgl. M. 9) ist es unabdingbar diese praktikabel für alle Mobilitätsformen anzubinden.

Ziele und Effekte

- Attraktives straßenunabhängiges Freizeitwegenetz durch die Naherholungs- und Landschaftsräume in der Region für Rad- und Fußverkehr sowie neue Mobilitätsarten
- ÖPNV- Anbindung von Ausgangspunkten von Freizeitaktivitäten

Wichtige Akteure

- Kommunen
- Landkreis
- MVG/ MVV
- Naturschutzverbände
- Landwirtschaftsverbände
- Verbände der Wald- und Forstbesitzer

Kosten



- Kosten für die Erstellung eines interkommunalen, regionalen Gesamtkonzeptes
- Kosten für die Umsetzung einzelner Maßnahmen aus dem Konzept je nach Umfang und Größe der Maßnahme stark schwankend

Finanzierung

- Gemeinden
- Landkreis
- Ggf. Einsatz von Fördermitteln von Bund und Land (z. B. Städtebauförderung)

Zeithorizont



- Kurzfristige Erstellung des Konzeptes möglich
- Mittelfristige Umsetzung von Lückenschlüssen im Netz und neuen Verbindungen
- kontinuierliche Förderung und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV- Erreichbarkeit

Rahmenbedingungen

- Vorhandene Bindungen, wie z. B. Schutzgebiete und Biotope
- Bestehende Radverkehrskonzepte
- Eigentumsverhältnisse

Umsetzbarkeit



- Erstellung des Konzeptes gut umsetzbar. Mitwirkung aller Gemeinden erforderlich
- Anschließende Realisierbarkeit der Projekte projektspezifisch und im Rahmen der Konzepterstellung bereits zu berücksichtigen

Synergien

- M. 9: interkommunales Konzept zur Identifikation regionaler Landschafts-, Natur- und Naherholungsräume
- M. 16: Weiterentwicklung und Ergänzung des Busangebotes
- M. 21: Ausbau der Radverkehrsanlagen und -infrastruktur
- M. 23: Entwicklung von Mobilitätsmaßnahmen

Maßnahmenbereich: Motorisierter Individualverkehr (LZ 1)

M.12 Projektvorschläge zur Aufnahme in den BVWP / Ausbauplan für die Staatsstraßen sowie Bestandserhalt der regionalen Verkehrsinfrastruktur

Maßnahmenbeschreibung

Bedingt durch bestehende Kapazitätsdefizite im Bundesautobahn-, Bundesstraßen- und Staatsstraßennetz ergeben sich dort systematisch Überlastungen und eine hohe Störanfälligkeit, die in der Folge zur Umfahrung dieser Straßenzüge auf Nebenstrecken, oft durch sensible Bereiche (Stadt- und Ortsdurchfahrten) führt. Bei der Identifizierung von Infrastrukturmaßnahmen können nur durch eine aufgabenträgerübergreifende Abstimmung der Maßnahmen (z. B. Bund und Freistaat) weiträumige Wirkungen beschrieben werden. Dies setzt ein flächendeckendes Verkehrsmodell voraus, wie das Landesverkehrsmodell eines wäre. Folgende Planungen / Ideen könnten als Maßnahmen für die Ausbauprogramme eingestuft werden:

- Verlegung der B 471 an die A 99
- Südring A 99
- 4-streifiger Ausbau FTO zwischen A 92 und A 94
- Ausbau des Knotens FTO / A 94
- Ausbau A 94 bis FTO

Um gleichzeitig Neuverkehre in empfindlichen Bereichen zu vermeiden, ist lediglich ein Bestandserhalt der regionalen Verkehrsinfrastruktur anzustreben. Der Erhalt der Kapazität oder gar deren Dosierung ist, wenn möglich, auf Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen einem Ausbau der Leistungsfähigkeit vorzuziehen.

Ziele und Effekte

- Erhöhung der Kapazitäten auf Fernstraßen
- Vermeidung von Schleichverkehr in Ortsdurchfahrten

Wichtige Akteure

- Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
- Baulastträger (Landkreise, Staatliche Bauämter)
- Gemeinden

Kosten



- Gutachten und Untersuchungen zu möglichen Projektvorschlägen
- Bestehende Maßnahmen: Kostenschätzungen in den Bauprogrammen
- Bestandserhalt: außer Unterhalt keine weiteren Kosten
- Rückbau: Kosten abhängig von den jeweiligen Maßnahmen

Finanzierung

- Erhöhte Personalkosten in Kommunen
- Finanzierung über die Ausbauprogramme für die klassifizierten Straßen gesichert
- Förderung von Rückbaumaßnahmen über Städtebauförderung möglich

Zeithorizont



- Projektvorschläge können kurz- bis mittelfristig erarbeitet werden (Gutachten zur Wirksamkeit, Beteiligungsverfahren)
- Bestehende Maßnahmen: siehe Einstufungen in den Bauprogrammen
- Ausbaumaßnahmen an Autobahnen vorrangig

Rahmenbedingungen

- Übergreifende Abstimmung der Projektvorschläge
- Strategisches Netz als Grundlage für Planungsentscheidungen hilfreich
- Ausbau / Ertüchtigung findet ausschließlich im vorrangigen Netz statt

Umsetzbarkeit



- Ausbau: Gemeinderatsbeschlüsse pro Aus- und Neubaumaßnahmen können die Umsetzung beschleunigen
- Bestandserhalt und Rückbau: kurzfristig

Synergien

- M.14: Anpassung der Verkehrsplanung zugunsten einer Verkehrsberuhigung in besiedelten Bereichen

Laufende Planungen

- Derzeit wird die Fortschreibung des Ausbauprogramms für die Staatsstraßen in Bayern vorbereitet.

Maßnahmenbereich: Motorisierter Individualverkehr (LZ 1)

M.14 Anpassung der Verkehrsplanung zugunsten einer Verkehrsberuhigung in besiedelten Bereichen

Maßnahmenbeschreibung

Die Gemeinden des Münchner Ostens streben nach einer Reduzierung, bzw. einer verträglicheren Abwicklung der bestehenden Verkehrsmengen insbesondere innerhalb besiedelter Bereiche. Die Verkehrsplanung soll dahingehend angepasst werden, eine Verringerung des Kfz-Verkehrs auf den Ortsdurchfahrten, in Wohngebieten und in Bereichen sensibler Nutzungen zu erreichen. Planungen dieser Art beziehen sich auf die örtliche Verkehrsführung, die Straßenraumgestaltung, mögliche Streckensperrungen oder -begrenzungen und mögliche Geschwindigkeitsreduzierungen, wie Tempo-30 Streckenbegrenzungen und -Zonen. Weiterführende Maßnahmen könnten sein, als fahrradfreundliche Kommunen zertifiziert zu werden oder autoarme Gebiete zu schaffen. In den meisten Fällen beschränken sich die Auswirkungen (positiv / negativ) derartiger Maßnahmen nicht nur auf das unmittelbare Umfeld, sondern führen zu weiträumigen Verlagerungseffekten. Für die Bewertung der einzelnen Maßnahmen sind übergreifende und transparente Wirkungsabschätzungen der verkehrlichen Auswirkungen notwendig.

Ziele und Effekte

- Vermeidung von Schleichverkehr durch besiedelte Bereiche
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Minderung der Lärmemissionen, Erhöhung der Verkehrssicherheit

Wichtige Akteure

- Gemeinden
- Baulastträger (Staatliche Bauämter, Landkreise, Gemeinden)
- Verkehrsbehörden
- Ggf. Bund zur Änderung der StVO
- Verkehrspakt Großraum München

Kosten



- Erstellen von Verkehrsgutachten / Erstellen einer „örtlichen Verkehrsplanung“
- ISEK

Finanzierung

- Baulastträger
- Ggf. Förderungen durch die Städtebauförderung je nach Maßnahme möglich

Zeithorizont



- Kurz- bis mittelfristig

Rahmenbedingungen

- Tempo 30 in Ortsdurchfahrten ist nur um Schulen / sozialen Einrichtungen oder mit Nachweis eines Unfallschwerpunktes möglich
- Durch den Freistaat Bayern ist der Weg zu einer allgemeinen Anordenbarkeit von Tempo 30 in Ortsdurchfahrten zu ebnen (z. B. im Zuge von „versuchsweisen Anordnungen“ oder einer „Lärmminierungsplanung“)
- Auf Bundesebene müsste hierzu die StVO oder die VwV zur StVO geändert werden

Umsetzbarkeit



- Analyse der Defizite und Sammlung von möglichen Maßnahmen kann durch externe Gutachter in Konzeptform erarbeitet werden (z. B. ISEK)
- Beteiligung der Verwaltung / Bevölkerung vor Ort sinnvoll
- Maßnahmen im Entscheidungsbereich der Gemeinden sind vsl. leichter / schneller umsetzbar

Synergien

- M.4: Identifizierung von Innenentwicklungspotenzialen in einem interkommunalen Flächenkataster
- M.12: Projektvorschläge zur Aufnahme in den BVWP / Ausbauplan für die Staatsstraßen sowie Bestandserhalt der regionalen Verkehrsinfrastruktur

Laufende Planungen

Maßnahmenbereich: Öffentlicher Verkehr (LZ 3)

M.16 Weiterentwicklung und Ergänzung des Busangebotes

Maßnahmenbeschreibung

Das Angebot im Öffentlichen Nahverkehr in der Region München Ost ist geprägt von den radial auf die Landeshauptstadt München zulaufenden Angeboten im S-Bahn Verkehr. Das Busliniennetz ist u. a. darauf ausgerichtet, als Zubringer zum SPNV zu fungieren und gleichzeitig Querverbindungen zwischen den Gemeinden zu schaffen. Vor allem bei den tangentialen Angeboten besteht Bedarf einer weiteren Stärkung, um die Reisezeiten im ÖPNV gegenüber dem MIV zu reduzieren. Die im Rahmen der Nahverkehrspläne Ebersberg und München erarbeiteten neuen Linien und weiteren Angebotsverbesserungen werden zur Umsetzung empfohlen. Eine Anschlusssicherung an Verkehrsknotenpunkten ist bei bestehenden und neuen Angeboten zwingend. Insbesondere in suburbanen/ländlichen Gebieten sind ergänzende, bedarfsorientierte Angebote (z. B. Ruftaxi, Rufbus, „Service on Demand“ wie der MVG IsarTiger) unerlässlich. Weiterhin soll eine Busbeschleunigung von Regionalbussen (v. a. an Knotenpunkten) auch außerhalb der LHM umgesetzt werden. Haltestellen sind entsprechend der geltenden (MVV-) Standards zu ertüchtigen. Auf der A 94, ggf. auf der A 99 und auf Bundesstraßen sollte die Schaffung von sogenannten HOV („high occupancy vehicle“) -Lanes für Expressbusse und Fahrzeuge mit hohem Besetzungsgrad auf Machbarkeit untersucht werden.

Ziele und Effekte

- Stärkung des ÖPNV auf neuen Verbindungen
- Reduzierung der Reisezeiten mit dem ÖPNV
- Attraktivierung des ÖPNV gegenüber dem MIV

Wichtige Akteure

- Landkreise
- Gemeinden
- MVV
- Verkehrsunternehmen
- Verkehrspakt Großraum München

Kosten



Kostenbeispiele aus NVP Lkr. Ebersberg:

- Markt Schwaben – Flughafen (Expresscharakter): ca. 670.000 €
- Erste Schätzwerte für ein landkreisweites, flächendeckendes Ruftaxi-Konzept: 100.000 € je Korridor (bei 6-9 Korridoren)

Finanzierung

- Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (RZÖPNV) (bis 31.12.2021)
- Richtlinie zum Förderprogramm Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr (bis 31.12.2020)

Zeithorizont



- Mittelfristig

Rahmenbedingungen

- Neue Linien sind in den Nahverkehrsplänen der Landkreise mit hoher Priorität enthalten
- Ausreichend hohes Fahrgastpotenzial auf potenziellen neuen Verbindungen
- Zeitliche Beschleunigung (gesetzlicher Rahmen)

Umsetzbarkeit



- Maßnahmen aus den NVP werden grundsätzlich als umsetzbar betrachtet, da eine Finanzierbarkeit damit vorbereitet ist.
- Planungen zu Expressbussen auf BAB werden derzeit forciert; Rahmenbedingungen für die Umsetzbarkeit werden diskutiert, Realisierbarkeit ist lediglich mittel- bis langfristig gegeben, da bauliche Maßnahmen an den BAB Voraussetzung sind

Synergien

- M.10: Konzept zur Vernetzung und Durchwegung lokaler und regionaler Naherholungsräume
- M.17: Intermodale Umsteigepunkte zur Förderung des Umstiegs vom MIV zum ÖV und umweltfreundlichere Verkehrsmittel auch im Umland
- M.19: Ausbau der Verfügbarkeit neuer Mobilitätsformen und Integration der Angebote

Laufende Planungen

Beispiele aus dem NVP Landkreis Ebersberg:

- Regionalbuslinie Poing – Messestadt Ost
- Erweiterung der Linie PPA – Ebersberg

Beispiele aus NVP Landkreis München:

- Expressbusse (Rahmenkonzeption)
- Busbeschleunigung
- Alternative Angebote (z. B. Seilbahnen)

Maßnahmenbereich: Öffentlicher Verkehr (LZ 3)

M.18 Ausbau der Kapazitäten des SPNV und Erhöhung der Betriebsstabilität

Maßnahmenbeschreibung

Die wichtigste Bedingung für einen attraktiven ÖV und eine Weiterentwicklung des Angebotes ist die Erhöhung der Kapazitäten im SPNV. Dazu gehören beispielsweise Taktverdichtungen auf bestehenden Linien, inklusive der hierfür nötigen Ausbaumaßnahmen der Infrastruktur. Der Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke liefert eine Erhöhung des Ausbaupotentials. Durch die Modernisierung der Bahninfrastruktur (Gleise, Weichen, Signal- und Sicherungstechnik) und den vermehrten Einsatz elektronischer Stellwerke kann eine Erhöhung der Betriebsstabilität erreicht werden. Eine stärkere Nutzung von Echtzeitdaten sowie ein besseres Störfallmanagement kann außerdem die Kapazitäten im Falle einer außerplanmäßigen Unterbrechung des Betriebs sicherstellen und die Attraktivität des SPNV steigern.

Ziele und Effekte

- Zuverlässigkeit und Betriebsstabilität der S-Bahn
- Kapazitätserhöhung des SPNV zur Aufnahme der zusätzlichen Fahrgäste (steigende Nutzung ÖPNV, Job- und Bevölkerungswachstum)
- Steigerung der Attraktivität des SPNV, um mehr MIV-Nutzer zum Umstieg zu bewegen
- Keine Taktverschlechterung (z. B. durch 15 Minuten- statt 10 Minuten-Takt)

Wichtige Akteure

- BEG
- Deutsche Bahn (DB Netz)
- Verkehrsunternehmen (z. B. S-Bahn München)
- MVV
- Gemeinden und Landkreise (als Vertreter d Nutzer)
- Landeshauptstadt München
- Verkehrspakt Großraum München

Kosten



- Sehr stark von den entsprechenden Maßnahmen abhängig, allerdings ist grundsätzlich mit sehr hohen Kosten zu rechnen, die ohne Bundes- oder Landesförderung nicht zu tragen sind

Finanzierung

- Bund und Freistaat Bayern
- Klassische Finanzierungsmittel im ÖPNV

Zeithorizont



- Langfristige Planung, da die zweite Stammstrecke frühestens im Jahr 2028 in Betrieb genommen werden kann
- Kleinere Verbesserungen der Angebote sind im Vorfeld zu prüfen (z. B. Verlängerung der Hauptverkehrszeiten, besonders in den Abendstunden und Taktverdichtung auf Außenästen)

Rahmenbedingungen

- Der Ausbau des SPNV obliegt hinsichtlich der Schienenwege dem Bund, hinsichtlich des Betriebs dem Freistaat Bayern und ist in aller Regel sehr kosten- und zeitintensiv
- Eine wesentliche Voraussetzung für Angebotsverbesserungen ist der Bau der 2. Stammstrecke

Umsetzbarkeit



- Die Maßnahme ist stark abhängig von Infrastrukturprojekten, die nicht direkt durch die Kommunen beeinflussbar sind
- Es ist mit langen Planungsprozessen zu rechnen
- Kommunen können gemeinsam (siehe Interessensverbund) Verbesserungen bei den entsprechenden übergeordneten Stellen einfordern

Synergien

- M.7: Abstimmung von Kommune, Interessensverbund und Landkreis im Rahmen baulicher Entwicklungen außerhalb bestehender ÖV-Netze zum frühzeitigen vorausschauenden Ausbau des ÖV-Netzes unter Berücksichtigung der Finanzierungsmöglichkeiten
- M.17: Errichten / Ausbau intermodaler Umsteigepunkte zur Förderung des Umstiegs vom MIV zum ÖV auch im Umland

Laufende Planungen

- z. B. NVP Lkr. Ebersberg (Forderungen und Wünsche):
- Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau der Strecke nach Wasserburg; Bedienung durch neue Regional-S-Bahnen
 - Viergleisiger Ausbau der S2-München Ost zwischen Feldkirchen und Markt Schwaben
 - Schließung von Taktlücken; 15-Minuten Takt (nach Umsetzung 2. Stammstrecke)

Maßnahmenbereich: Öffentlicher Verkehr (LZ 3)

M.20: Abbau von Zugangshemmnissen zum ÖV und anderen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln

Maßnahmenbeschreibung

Die Nutzung der Verkehrsmittel des ÖV sowie anderer umweltfreundlicher Angebote sollte für die gesamte Bevölkerung ohne Einschränkungen möglich sein. Dazu zählt die konsequente Umsetzung der Barrierefreiheit an den Haltepunkten des ÖPNV und SPNV aber auch eine durchgängige und leicht verständliche Informationsweitergabe an die Nutzer. Konkrete Maßnahmen für den Abbau von Zugangshemmnissen wären:

- Digitale Anzeigen an Haltestellen und stärkere Nutzung von Echtzeitdaten (unter Einbezug der Kommunen)
- Verständliche und aktuelle analoge Information an weniger stark frequentierten Haltestellen
- Karten der unmittelbaren Umgebung für bessere Orientierung
- Ausweisung von Anschlussmöglichkeiten an großen ÖPNV-Knoten / Mobilitätsstationen
- Wegeleitsysteme an großen ÖPNV-Knoten
- Vereinfachung des Tarifsystems (z. B. durch Darstellung der Taktung)
- (kostenlose) Fahrradmitnahme im ÖV (SPNV und Bus) technisch und rechtlich ermöglichen / ausbauen
- Mobilitätspaten als direkte Ansprechpartner in der Kommune

Ziele und Effekte

- Abbau von Hemmnissen zur Nutzung des ÖV in der Bevölkerung
- Verbessertes Marketing und Sicherstellung einer wartezeitarmen Wegekette
- Attraktivitätssteigerung des ÖV, um mehr MIV-Nutzer zum Umstieg zu bewegen

Wichtige Akteure

- Landkreise
- Kommunen
- MVV
- BEG

Kosten



- Abhängig von der konkreten Maßnahme
- Einzelne Maßnahmen mit eher geringen Kosten

Finanzierung

Je Maßnahme unterschiedliche Möglichkeiten, z. B.

- Förderung ÖPNV durch Bund und Freistaat
- Klassische Finanzierungsmittel im ÖPNV
- Digitalisierung im ÖPNV: „Sofortprogramm Saubere Luft“ (bis 2020)
- Verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsstationen: Kommunalrichtlinie bis 31.12.2022

Zeithorizont



- Teilmaßnahmen kurzfristig möglich
- Positiver Effekt auf die ÖV-Nutzung könnte sich jedoch erst mittelfristig einstellen

Rahmenbedingungen

- Haltestellenkataster zur Erfassung der Barrierefreiheit von Bushaltestellen der BEG (bis vsl. 2020)
- Zusätzliche Integration der Informationen zu weiteren Mobilitätsangeboten (z. B. Mobilitätsapp)

Umsetzbarkeit



- Gute Umsetzbarkeit der Maßnahme
- Ansätze zur Umsetzung bereits in den fortgeschriebenen Nahverkehrsplänen der Landkreise enthalten

Synergien

- M.16: Weiterentwicklung und Ergänzung des Busangebotes
- M.17: Intermodale Umsteigepunkte zur Förderung des Umstiegs vom MIV zum ÖV und umweltfreundlichere Verkehrsmittel auch im Umland
- M.19: Ausbau der Verfügbarkeit neuer Mobilitätsformen und Integration der Angebote

Laufende Planungen

Aus NVP Landkreis Ebersberg:

- Vollständiger Barrierefreier Ausbau der Stationen Markt Schwaben und Poing
- Haltestellenkataster BEG, Abschluss vsl. 2020

Regionaler Nahverkehrsplan MVV (2018):

- Barrierefreier Ausbau MVV-Regionalbus

Maßnahmenbereich: Radverkehr und umweltschonende Mobilitätsangebote (LZ 4)

M.22 Strategisches Radwegenetz und Alltagsnetz

Maßnahmenbeschreibung

Dem Rad wird als Alltagsverkehrsmittel hohes Potential zugemessen. Um dem Bedarf, der auch auf längeren Distanzen zunimmt, gerecht zu werden, ist die Erstellung / Fortführung eines strategischen Radwegenetzes nötig. Dies muss zwingend in Abstimmung mit den Gemeinden einerseits und den Landkreisen andererseits erfolgen. Abzustimmen sind hier Übergabepunkte an den Grenzen und überörtliche Wegweisungen. Ein Leitfaden für die Netzplanung kann der Veröffentlichung „Radverkehrshandbuch Radland Bayern“ (StM des Innern, Bau und Verkehr, Oberste Baubehörde Mai 2011) entnommen werden. Bei der Erstellung des strategischen Netzes sind die folgenden Themen zu beachten:

- Örtliche / überörtliche Radrouten
- Alltagsverkehr / touristische Routen
- Ausbaurfordernis bestehender Strecken / Neubaustrecke

Neue, erfolgreiche Strategien für den Grunderwerb im Radwegebau sind durchzusetzen. Netzplanungen auf Gemeinde- und Landkreisebene sind in die Bauprogramme der Baulastträger zu übernehmen. Im besten Falle stehen mit den Landkreisplanungen netzkategorieübergreifende, konsistente, mit den Kommunen und über Landkreisgrenzen abgestimmte Netzplanungen als Grundlage zur Verfügung.

Ziele und Effekte

- Verstärkte Förderung des Alltagsradverkehr
- Modal Shift (Verkehrsverlagerung) weg vom MIV hin zum Radverkehr auch auf längeren Distanzen
- Festlegung von Übergabepunkten zu Nachbarlandkreisen
- Das gemeindliche Hauptnetz ist gleichzeitig das Rückgrat des Landkreisnetzes
- Konsistente ggf. landkreisübergreifende Netzentwicklung

Wichtige Akteure

- Landkreise (Übergeordnetes Netz)
- Gemeinden (lokales Netz)
- Baulastträger (für Finanzierung, Planung und Bau)
- Verkehrspakt Großraum München (z. B. bzgl. Verfahren Erleichterung Grunderwerb)

Kosten



- Netzplanungen: ca. 50.000 €
- Baumaßnahmen abhängig vom Maßnahmenumfang

Finanzierung

- Baulastträger
- Gemeinden
- Landkreise
- Kommunalrichtlinie bis 31.12.2022

Zeithorizont



- Kurz- bis mittelfristig

Rahmenbedingungen

- Entwicklung / Sammlung und Information über Strategien für Grunderwerb zum Radwegebau
- Umverteilung der Flächen zugunsten des Radverkehrs
- Abstimmung der Bauprogramme
- Strategisches Netz aller Landkreise

Umsetzbarkeit



- Umsetzbarkeit teilweise schwierig
- Problem des Grunderwerbs muss gelöst werden
- Abwägen naturschutzrechtlicher Belange zu Lasten von Radwegen verhindert viele Projekte

Synergien

- M.10: Konzept zur Vernetzung und Durchwegung lokaler und regionaler Naherholungsräume
- M.17: Intermodale Umsteigepunkte zur Förderung des Umstiegs vom MIV zum ÖV und umweltfreundlichere Verkehrsmittel auch im Umland
- M.21: Ausbau und Anpassung der Radverkehrsanlagen und -infrastruktur

Laufende Planungen

- Radwegetangentenkonzept Landkreis München (PV Äußerer Wirtschaftsraum München)
- Radschnellverbindungen (PV Äußerer Wirtschaftsraum München)

6 Abschlussklärung der Kommunen

Vorbereitend und im Nachgang zum dritten Workshop wurde in Abstimmung mit allen am Projekt beteiligten Kommunen und Stadtbezirken eine Abschlussklärung verfasst. Diese lautet wie folgt:

Politische Entscheidungsträger aus den Gemeinden Anzing, Aschheim, Feldkirchen, Finsing, Forstinning, Haar, Kirchheim, Markt Schwaben, Pliening, Poing, Vaterstetten und der Landeshauptstadt München mit den Stadtbezirken Bogenhausen und Trudering-Riem haben sich im März 2020 auf ein interkommunales und überörtliches Raumkonzept und 13 hochpriorisierte Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation geeinigt.

Vorangegangen war ein gut zweijähriger Abstimmungs- und Arbeitsprozess, in dem die Kommunen eine überörtliche Verkehrsplanung im Raum München Ost erstellt haben. Die politischen Entscheidungsträger sind zu der Überzeugung gelangt, dass sich die Herausforderungen im Verkehrsbereich nur im Verbund mit den Nachbargemeinden lösen lassen. Die Gemeinden im Münchner Osten wollen zudem gegenüber übergeordneten Planungsträgern wie dem Bund und dem Freistaat Bayern mit einer Stimme sprechen und ihre Interessen gebündelt vertreten.

Das zusammen mit einem Gutachterteam erarbeitete Konzept sieht insbesondere vor den öffentlichen Personennahverkehr massiv auszubauen und die Angebote für den Radverkehr deutlich zu verbessern. Hochpriorisierte Maßnahmen sind unter anderem eine Institutionalisierung der Zusammenarbeit im Raum München Ost, Maßnahmen zur Stärkung der Innenentwicklung bei der Siedlungsentwicklung, die Weiterentwicklung lokaler und regionaler Landschafts-, Natur- und Erholungsräume, der Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs und des Busangebots und die Verbesserung dessen Betriebssicherheit sowie die Entwicklung eines strategischen Alltagsradwegenetzes unter Einbeziehung der Radschnellwege.

Die unterzeichnenden politischen Entscheidungsträger erklären, sich für die Umsetzung der Maßnahmen und die Bereitstellung der hierfür erforderlichen Ressourcen einzusetzen. Weitere wichtige Akteure wie der Bund und der Freistaat Bayern werden in den weiteren Prozess eingebunden und aufgefordert die Kommunen bei der Umsetzung der Maßnahmen auch finanziell zu unterstützen. Hierbei kommt der Überwindung rechtlich-administrativer Hürden eine besondere Bedeutung zu (z. B. HOV-Lanes, Bevorrechtigung Busverkehr).

Die Entscheidungsträger der beteiligten Kommunen werden sich über die Fortsetzung der Zusammenarbeit und die Umsetzung der Maßnahmen verständigen. Ziel ist die Gründung einer aus den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern bestehenden Allianz München Ost, die sich als offene Plattform versteht und den Austausch zwischen den interessierten Gemeinden organisiert und die Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen betreibt. Neben Siedlungsentwicklung, Verkehr und Mobilität können weitere für den Raum relevante Themen behandelt werden.

Es wurde von allen Teilnehmenden des dritten Workshops beschlossen, vorstehende Erklärung von jeder am Prozess beteiligten Kommune im Gemeinderat beschließen zu lassen. Dies soll nach den Kommunalwahlen erfolgen.



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Umgriff des Untersuchungsgebietes im Münchner Osten.....	5
Abbildung 2:	Impressionen 1. Workshop (Dragomir Stadtplanung GmbH).....	7
Abbildung 3:	Impressionen 2. Workshop (Dragomir Stadtplanung GmbH).....	8
Abbildung 4:	Impressionen 3. Workshop (Dragomir Stadtplanung GmbH).....	9
Abbildung 5:	Raumkonzept mit allen Ebenen.....	16

Literaturverzeichnis

LH München: Referat für Stadtplanung und Bauordnung. (31. Januar 2020). Gesamtkonzept für Münchens Mobilität der Zukunft - Pressekonferenz. München.

MVV Consulting. (20. November 2019). Nahverkehrsplan Landkreis Ebersberg - Bericht im ULV-Ausschuss am 20.11.2019. Ebersberg.

plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung. (12. September 2019). Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis München, Vorstellung Zwischenergebnisse - Rahmenkonzeption. Landratsamt München.

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München. (2015). *Radschnellverbindungen in München und Umland*.

SCHLOTHAUER & WAUER GmbH, DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH. (2019). *Überörtliche Verkehrsplanung im Raum München Ost - Bestandsaufnahme mit SWOT-Analyse*. Haar.

Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK), Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München. (2019). *Erstellung eines Radwegtangentialkonzeptes für den Landkreis München - Abschlussbericht*. München.

Verbundlandkreise im MVV. (März 2020). Positionspapier der Verbundlandkreise - Fortschreibung vom März 2020.



Anlagenverzeichnis

Nr.	Anlagenbezeichnung
1	Protokoll Stakeholdergespräch Landratsamt Ebersberg
2	Protokoll Stakeholdergespräch Landratsamt München
3	Protokoll Stakeholdergespräch Bayerische Eisenbahngesellschaft
4	Präsentation Verkehrspakt Großraum München