

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31

Vision Mobilität 2020

für den

Landkreis Starnberg

„Die Vision Mobilität des Landkreises Starnberg stärkt die Werte unserer Region – elementarer Bestandteil ist eine nachhaltige, zukunftsfähige und naturgesunde Mobilität für alle.“

32 **Präambel**

33 Die vorliegende Vision Mobilität 2020 ist für den Landkreis Starnberg erarbeitet worden. In
34 allen Teilen dieser Vision wurde darauf geachtet, die Flughöhe des Landkreises einzunehmen
35 und die Beteiligung sowie die Funktion des Landkreises bei der Umsetzung zu klären. Das
36 schafft Klarheit an welchen Stellen und in welchem Rahmen der Landkreis überhaupt
37 „handlungsfähig“ ist. In den meisten Fällen fallen dem Landkreis koordinative Aufgaben in
38 Bezug auf die unterschiedlichen Handlungsfelder und Akteure zu. Dies erlaubt es, dass der
39 Landkreis Starnberg Synergien zwischen den Gemeinden und angrenzenden Landkreisen
40 hinsichtlich der Umsetzungsmöglichkeiten nicht nur besser erkennt, sondern durch den
41 Entwurf eines übergeordneten Konzeptes auch ermöglicht und strukturiert. Dadurch werden
42 auf Landkreisebene Maßnahmen aufgenommen, die Einfluss auf den übergreifenden
43 räumlichen Kontext haben, ohne in die Zuständigkeiten der Kommunen einzugreifen.
44 Eine Ausnahme bildet an dieser Stelle die Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Obgleich
45 dieses Ziel in die Verantwortung der Kommunen fällt, ist es für alle Beteiligten von hoher
46 Bedeutung und wird demnach an dieser Stelle genannt – auch wenn damit ausnahmsweise die
47 sonst eingenommene Perspektive des Landkreises verlassen wird.

48

49 ***Zweck der Vision Mobilität 2020***

50 Der vorliegende Text gibt die Leitlinien für das weitere Vorgehen. Dieser soll kontinuierlich
51 um Ziele und entsprechende Maßnahmen ergänzt werden, wenn sie einen Beitrag zur
52 Umsetzung der Vision leisten. Ebenso ist gewünscht, dass Maßnahmen, die der kommunalen
53 Verantwortung unterliegen, passend zur Vision Mobilität 2020 sind und eingearbeitet werden.

54

55 Die definierten Ziele dienen als langfristige Orientierung für die Umsetzung der Vision. Diese
56 Ziele sind über den Zeithorizont von 2020 hinausgedacht. Die Handlungsfelder, die eine
57 Struktur zur Umsetzung darstellen, werden über das Jahr 2020 hinaus immer wieder angepasst
58 und entsprechend ergänzt, wenn notwendig.

59

60 Wünschenswert wäre, wenn die Teilnehmenden des Plenums in ihrem jeweiligen eigenen
61 Wirkungskreis die Umsetzung der „Landkreis“ Vision Mobilität positiv begleiten und
62 Maßnahmen in eigener Zuständigkeit mit Blick auf die Vision Mobilität angehen und
63 umsetzen würden. Die Verantwortung des Landkreises besteht unter anderem darin, das
64 Bestehen der Vision als „großes Ganzes“ während der Umsetzung im Blick zu behalten und
65 entsprechend zu steuern.

66

67 ***Mobilitätsverständnis der Vision Mobilität 2020***

68 Der Begriff Mobilität ist eng mit dem Verständnis von Verkehr verknüpft. Als Verkehr
69 wiederum wird die tatsächliche Beförderung oder Ortsveränderung von Personen, Gütern
70 oder Daten definiert. Mobilität hingegen beschreibt die Beweglichkeit von Menschen, Gütern
71 oder Informationen in einem öffentlichen geographischen Raum. Unter den Begriff Mobilität
72 fallen sowohl die Bedingung der gleichberechtigten Teilhabe aller Beteiligten, als auch das
73 Verständnis einer zukunftsgerichteten und nachhaltigen Form der Beweglichkeit. Auch der

74 Aspekt der Informationsmobilität muss berücksichtigt werden: die daraus resultierende
75 Vernetzung geht über rein physische Bewegung hinaus. Diese vielfältigen Aspekte im
76 Bereich Mobilität können durch die Kommunen individuell im Rahmen ihrer Pflichtaufgaben
77 im eigenen Wirkungskreis mit Leben gefüllt werden.

78

79 Das Verständnis für eine gute Mobilität bedeutet für den Landkreis Starnberg eine bessere
80 Lebensqualität der Bevölkerung zu ermöglichen, wie auch eine zukunftsorientierte
81 Organisation der Kapazitäten zu schaffen – auch mit Blick auf den Güter- und Lieferverkehr.
82 Die gute Mobilität soll dabei auch der Standortmarke StarnbergAmmersee mit dem darin
83 verankerten gemeinsamen Ziel „der hochwertigste Wirtschafts- und Lebensraum in
84 unmittelbarer Nähe einer Weltstadt“ zu sein, gerecht werden. Ein Bestandteil der darin
85 beinhalteten Lebensqualität ist auch die Mobilität, die eine Region anbieten kann.

86

87

88

89

Inhaltsverzeichnis

91	1 Zielsetzung und Entstehungsprozess der Vision Mobilität 2020	6
92	1.1 Zielsetzung.....	6
93	1.2 Entstehungsprozess	7
94	1.2.1 Antrag	7
95	1.2.2 Offener Prozess.....	8
96	1.2.3 Rollen	11
97	2 Zielbild	13
98	2.1 Beschreibung	13
99	2.2 Kernsatz, Slogan und grundlegende Maßnahmenpakete	13
100	3 Das Fundament: Einflüsse auf die Vision Mobilität 2020	15
101	3.1 Megatrends	15
102	3.1.1 Demographischer Wandel	15
103	3.1.2 Urbanisierung.....	16
104	3.1.3 Nachhaltigkeit	17
105	3.1.4 Sharing Economy	17
106	3.1.5 Digitalisierung	18
107	3.1.6 Künstliche Intelligenz	19
108	3.2 Marke StarnbergAmmersee	20
109	3.3 Nachhaltigkeit, Innovation und Zukunftsfähigkeit	21
110	3.4 Bestehende Konzepte.....	21
111	4 Zuständigkeiten und Aufgabenfelder mit Bezug zur Mobilität	22
112	4.1 Landkreis	22
113	4.2 Kommune	22
114	4.3 Verwaltung	23
115	4.4 Weitere Maßnahmenträger.....	23
116	5 Ziele der Vision Mobilität 2020	24
117	5.1 Luftreinhaltung / Lärmreduktion	25
118	5.2 CO2-Reduktion	26
119	5.3 Schutz Lebensgrundlage	27
120	5.4 Intelligente Vernetzung von Ort- und Ortsteilen und unterschiedlichen Mobilitätsarten.....	27
121	5.5 Reduktion MIV	28
122	5.6 Gerechte Verteilung öffentlicher Raum.....	29
123	5.7 Sichere Verkehrswege	30
124	5.8 Teilhabe	30
125	5.9 Akzeptanz	31
126	6 Handlungsfelder der Vision 2020	33
127	6.1 Stärkung ÖPNV	33
128	6.2 Stärkung weiterer vielfältiger Mobilitätsangebote.....	33
129	6.3 Digitalisierung	36
130	6.4 Bewusstseins-schaffung	36
131	6.5 Bürgerbeteiligung	37
132	6.6 Vernetzte Mobilität.....	37
133	6.7 Multimodale Systeme	37
134	6.8 Einheitliche Mobilitätsstandards.....	38
135	6.9 Schaffung von Komfort für Kunden.....	38
136	7 Grundlegende Maßnahmenpakete	39
137	7.1 Gemeinsame Mobilitätsplattform	39
138	7.2 Stärkung der Elektromobilität im Landkreis	39

139	7.3	Effektiver & gemeinsamer Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur.....	41
140	7.4	Schaffung multimodaler Schnittstellen.....	42
141	7.5	Steigerung von landkreisweiten Mobilitätsangeboten	42
142	7.6	Entwicklung Mobilitäts-Card	43
143	8	Voraussetzungen zur Zielumsetzung (Rahmen)	45
144	8.1	Steuerungsgremium	45
145	8.2	Leitfaden	45
146	8.3	Umsetzungskonzept für den Landkreis.....	46
147	8.4	Interkommunale Zusammenarbeit	46
148	8.5	Rechtlicher Rahmen	47
149	8.6	Technische Innovation.....	47
150	9	Schlussbemerkung	48
151			

152 1 Zielsetzung und Entstehungsprozess der Vision Mobilität 2020

153

154 Die vorliegende Vision Mobilität 2020 soll eine grundlegende Weichenstellung für die
155 Mobilität im Landkreis Starnberg sein. Sie wurde im Konsens aller relevanten politischen
156 Akteure des Landkreises Starnberg erstellt. Im Folgenden sollen sowohl die Zielsetzung,
157 als auch der besondere Entstehungsprozess kurz dargestellt werden.

158

159 1.1 Zielsetzung

160

161 Die Mobilität verändert sich rasant. Das reicht von technologischen Entwicklungen bis
162 hin zu veränderten Bedürfnissen seitens der Nutzenden.

163 - So steht im Zentrum vieler Menschen das Bedürfnis innerhalb der Region auch
164 ohne motorisierten Individualverkehr (MIV) von A nach B, bzw. vom Wohnort
165 zum Arbeitsplatz zu kommen. Die Menschen von heute haben weiter den
166 Anspruch multimodal unterwegs zu sein, also den Reiseweg mit unterschiedlichen
167 Verkehrsmitteln zurückzulegen, entsprechende Informationen und
168 Nutzungsmöglichkeiten zu jeder Zeit zu erhalten oder abrufen zu können, und
169 sich mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu bewegen. Dies stellt die
170 Gemeinden und den Landkreis vor Herausforderungen, die gestaltet sein wollen.
171 Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch die Herausforderung, wie die
172 momentane Lebensqualität bei einem Anstieg der Bevölkerungszahlen sowie des
173 zunehmenden Pendelverkehrs bewahrt werden kann.

174 - Daneben sind in einer Vielzahl von Konzepten, sowohl auf Landkreis-, als auch
175 auf kommunaler Ebene, Maßnahmen zur Fortentwicklung der Mobilität
176 insbesondere unter Berücksichtigung des Klimawandels vorgesehen (siehe z.B.:
177 Klimaschutzkonzept des Landkreises. Klimapakt des Landkreises,
178 Nahverkehrsplan usw.).

179 - Hinzu kommt die rasante Entwicklung der technologischen Möglichkeiten, deren
180 Umsetzung im Mobilitätssektor nicht nur gewünscht, sondern bereits dringend
181 notwendig ist, um die Zukunft der Mobilität zu gestalten (z.B.: e-Ticketing,
182 Tarifreform, Mobilitätsplattformen).

183

184 Zur Fortentwicklung einer innovativen, nachhaltigen, transparenten, sicheren,
185 finanzierbaren und effektiven Mobilität, bedarf es der Entwicklung einer Vision Mobilität
186 für den Landkreis Starnberg. Die darin verankerten Ziele sollen dabei als Basis für die
187 Schaffung politischer Rahmenbedingungen und die Gestaltung der infrastrukturellen
188 Entwicklung dienen. Ebenso bietet die Entwicklung einer Vision die Chance,
189 Handlungsfelder und Maßnahmen im breiten Konsens und gegebenenfalls auch auf allen
190 gesellschaftlichen Ebenen umzusetzen. Gleichwohl ermöglicht die Vision Mobilität die

191 zielgenaue Verknüpfung von bereits in der Umsetzung befindlichen, vor der Umsetzung
192 stehenden oder in Konzepten beinhalteten Einzelmaßnahmen.

193

194 Eine Vision gibt Orientierung und bildet eine einheitliche Linie für sämtliche Aktivitäten.
195 Das Bekenntnis aller Kommunen auf die gemeinsamen Ziele ermöglicht ein ziel- und
196 zukunftsorientiertes Wirken für die Mobilität der Zukunft.

197

198 Eine Vision Mobilität für den Zeitraum bis 2020 zu erstellen, erscheint zunächst
199 ungewöhnlich, ist jedoch notwendig: Im Zuge der Beauftragung wurde sehr deutlich,
200 dass der Fokus darauf liegt, sehr konkrete Maßnahmen zu formulieren, die sicherstellen,
201 dass die Weichen für die darauffolgenden Jahren gestellt sind. Im Landkreis gibt es
202 grundlegende Entscheidungen zu treffen, die eine Ausgestaltung der Mobilität von
203 morgen stark beeinflussen werden. Städte, Landkreise und Gemeinden können aufgrund
204 der zunehmenden Vernetzung und Komplexität immer weniger autark handeln,
205 weswegen ein koordiniertes Vorgehen notwendig ist. Gleichzeitig bedeutet es nicht, dass
206 die Vision Mobilität auf den Zeitraum bis 2020 beschränkt ist. Vielmehr sind die Jahre
207 bis 2020 richtungsweisend für die Rolle der Mobilität in den darauffolgenden Jahren.

208

209 1.2 Entstehungsprozess

210

211 1.2.1 Antrag

212

213 Der Kreistag beschloss in seiner Sitzung vom 23.10.2017 einstimmig, eine „*Vision*
214 *Mobilität 2020*“ – *integriertes Leitbild zur Umsetzung eines öffentlichen Netzes zur*
215 *Mobilität im Landkreis im Sinne der Energiewende* zu entwickeln. Mit der Vision
216 Mobilität 2020 wird die Entwicklung eines integrierten Leitbildes zum Transfer eines für
217 den Landkreis im Benehmen mit den Gemeinden nachhaltigen und attraktiven
218 Mobilitätsnetzes angestrebt. Daneben soll die Einführung einer Mobility Card (Synonym
219 für ein Zugangs- und Abrechnungsmedium) für den Landkreis Starnberg geprüft werden.
220 Entsprechend der dem Kreistagsbeschluss zugrundeliegenden Begründung des Antrages
221 der CSU-Kreistagsfraktion wird das Ziel, den Bürger*Innen im Landkreis ein
222 öffentliches Verkehrsnetz zu bieten, das die Erreichbarkeit jeden Ortes im Landkreis zu
223 jeder Zeit gewährleistet, ohne auf private Verkehrsmittel zurückgreifen zu müssen. Dabei
224 sollen in einer adäquaten Infrastruktur an strategisch sinnvollen Punkten ÖPNV-
225 Schnittstellen zu anderen Landkreisen, Carsharing und E-Mobility Angebote,
226 Fahrradverleih-Stationen sowie Vorhaltungen von P&R-Parkplätzen flächendeckend
227 miteinander vernetzt und lückenlos integriert werden. Vor allem sollen Abrechnungs-
228 und Buchungssysteme in einer App oder Mobility Card so vereint werden, dass es für
229 Bürger*Innen leicht und attraktiv ist, von allen Möglichkeiten der oben genannten
230 Einrichtungen Gebrauch zu machen. Dadurch können wesentliche Hemmschwellen zur
231 Nutzung moderner und innovativer Mobilitätskonzepte beseitigt werden.

232 Im Antrag ebenso enthalten ist die Aufforderung, den Prozess zur Vision Mobilität 2020
233 extern begleiten zu lassen, sodass der Prozess zur Visionsformulierung so offen wie
234 möglich gestaltet wird.

235

236 1.2.2 Offener Prozess

237

238 Die Erarbeitung der Vision Mobilität 2020 ist als offener Prozess angelegt. Die Offenheit
239 bezieht sich dabei auf die thematische Ausrichtung der Vision Mobilität, auf die aktive
240 Einbeziehung und auf die Entscheidungshoheit aller am Plenum teilnehmenden Akteure.

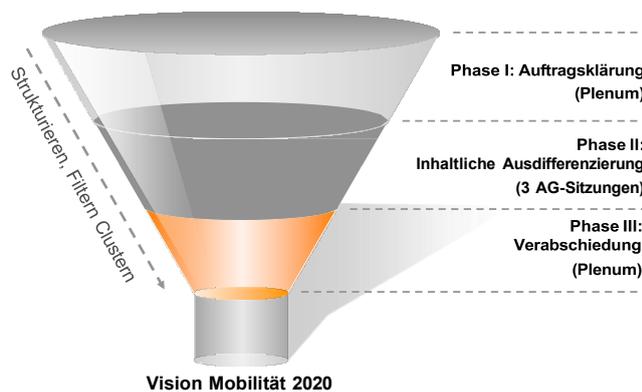
241 Gleichzeitig werden Leitplanken, wie ein klar strukturiertes Vorgehen und eine zeitliche
242 Rahmensetzung, vorgegeben. Besonders hervorzuheben sind zwei Aspekte:

243 Zum einen das trichterförmige Vorgehen, das durch Strukturieren, Filtern und Clustern
244 eines jeden Prozessschrittes eine gemeinsam getragene Vision Mobilität 2020

245 herausbildet (siehe Abbildung 1). Um diese Vorgehensweise sicherzustellen und
246 Neutralität bei der Prozessgestaltung zu garantieren, begleiten zwei externe

247 Prozessgestaltende den gesamten Prozess.

248



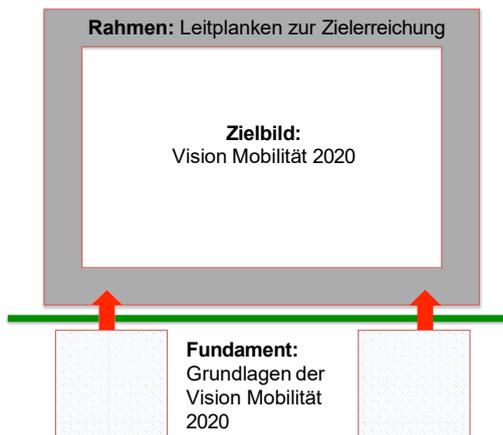
249

Abbildung 1: Darstellung offener Prozess

251

252

253 Zum anderen ist hervorzuheben, dass in der ersten Sitzung des Plenums ein Bild
254 vorgegeben wurde, das die Strukturierung des Zielbildes in Fundament, Rahmen und
255 Ziele ermöglicht (siehe Abbildung 2, vgl. auch Kapitel 1.2.3).



256

257

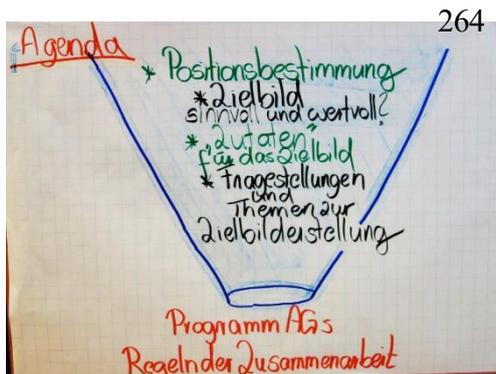
Abbildung 2: Modell zur Zielbilderstellung

259

260 Mit Blick auf dem gesamten Prozess können drei sich voneinander unterscheidende
 261 Phasen abgeleitet werden:

262

263 **Phase I: Auftragsklärung**



264

Die konstituierende Sitzung des Plenums fand am 03. Februar 2018 statt. Schwerpunkt der Sitzung war es, den Prozess zur Ausformulierung der Vision Mobilität 2020 aufzusetzen und die inhaltliche Richtung vorzugeben (siehe Abbildung 3). Dem trichterförmigen Vorgehen folgend stand zunächst der Austausch zwischen den Teilnehmenden zu ihren unterschiedlichen Zukunftsvorstellungen hinsichtlich der Mobilität 2020 im Fokus.

Abbildung 3: Vorgehensweise in der ersten Plenumsitzung

275

276 In einem zweiten Schritt wurde anschließend ein gemeinsames Zielbild entworfen.
 277 Diesem wurden seitens der Prozessbegleitung drei Komponenten vorgegeben:

- 278 - Die Ziele, die hinsichtlich der Mobilität im Landkreis Starnberg grundsätzlich
- 279 erreicht werden sollen.
- 280 - Der Rahmen setzt die Leitplanken zur Zielerreichung.
- 281 - Das Fundament beschreibt die Grundlagen der Vision Mobilität 2020.

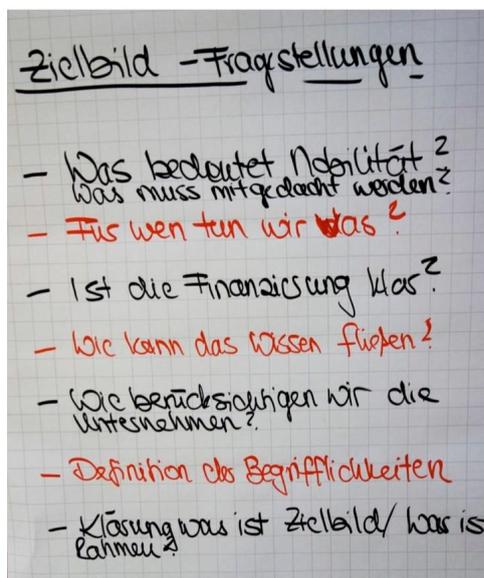
282

283 Im Ergebnis einigte sich das Plenum auf die Einrichtung einer vorbereitenden
 284 Arbeitsgruppe, in der die Themen weiter ausgearbeitet werden sollten. Die
 285 Zusammensetzung der Arbeitsgruppe wurde im Plenum einvernehmlich bestimmt. Der
 286 Arbeitsauftrag an die vorbereitende Arbeitsgruppe war, die Vision auf der Grundlage des

287 erarbeitenden Zielbildes der Vision Mobilität 2020 (siehe Abbildung 4) weiter zu
 288 konzeptualisieren und eine Entscheidungsvorlage für das Plenum zu entwickeln.
 289 Darüber hinaus wurde die Klärung von konkreten Fragestellungen in Auftrag gegeben
 290 (siehe Abbildung 5).
 291



292
 293 **Abbildung 4: Formuliertes Zielbild in der ersten Sitzung des Plenums**



294
 295 **Abbildung 5: In der vorbereitenden Arbeitsgruppe zu klärende Fragestellungen**
 296

297

298 **Phase 2: Inhaltliche Ausdifferenzierung**

299 In insgesamt drei Sitzungen wurde der vom Plenum vorgegebene Arbeitsauftrag
300 bearbeitet. Dabei ging es darum die vorgegebenen Ziele, Handlungsfelder und
301 Maßnahmen weiter zu definieren, zu strukturieren und soweit vorzubereiten, dass die
302 Mitglieder des Plenums darüber entscheiden können. Darüber hinaus wurden Einflüsse
303 auf die Vision Mobilität identifiziert und weitere Handlungsfelder abgeleitet.

304

305 Die Mitglieder des Plenums wurden über die einzelnen Schritte der vorbereitenden
306 Arbeitsgruppe informiert und hatten während des gesamten Prozesses die Möglichkeit
307 Hinweise und Anmerkungen an die Arbeitsgruppe weiterzugeben.

308

309 **Phase 3: Verabschiedung**

310 In dieser Phase erfolgte die Diskussion der erarbeiteten Arbeitsgrundlage der
311 vorbereitenden Arbeitsgruppe und die Verabschiedung der Vision Mobilität 2020 im
312 Plenum. Zur Vorbereitung erhielten die Mitglieder des Plenums im Vorfeld die in den
313 Arbeitsgruppensitzungen erarbeitete Arbeitsgrundlage zur Kommentierung.

314

315 1.2.3 Rollen

316

317 In jeder Prozess-Phase gab es spezifische Rollen, die im Folgenden näher beschrieben
318 werden:

319

320 **Plenum**

321 Das Plenum setzt sich analog des Kreistagsbeschlusses aus folgendem Kreis aus
322 Teilnehmenden zusammen:

- 323 - Mitglieder des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität
- 324 - Fraktionsvorsitzende der im Kreistag vertretenen Fraktionen
- 325 - Bürgermeister*Innen der Landkreiskommunen
- 326 - Weitere Teilnehmer aus den kommunalen Gremien (Ernennung durch die
327 jeweilige Kommune)
- 328 - Verwaltung:
329 Geschäftsführer der gwt GmbH, Regionalmanagerin, Klimaschutzmanagerin und
330 Verkehrsmanagerin in beratender Funktion

331 Die Teilnehmenden des Plenums treffen alle relevanten Entscheidungen: So vergibt das
332 Gremium den Arbeitsauftrag an die vorbereitende Arbeitsgruppe hinsichtlich der
333 Formulierung der Vision Mobilität 2020. Es diskutiert abschließend über die finale
334 Version der Vision Mobilität 2020 und empfiehlt diese zur Verabschiedung in den
335 Kreisgremien.

336

337

338 **Vorbereitende Arbeitsgruppe**

339 Die Teilnehmenden der vorbereitenden Arbeitsgruppe wurden in der Sitzung des
340 Plenums vom 03.02.2018 einvernehmlich bestimmt. Die vorbereitende Arbeitsgruppe
341 wurde beauftragt die Themen für das Plenum zur finalen Verabschiedung vorzubereiten.
342 Im Einzelnen umfasst das Aufgabenportfolio der vorbereitenden Arbeitsgruppe die
343 Ausarbeitung des gegebenen Arbeitsauftrages zur Entscheidungsvorlage für das Plenum,
344 die Strukturierung und Verdichtung der bereits definierten Themen und die Erarbeitung
345 von erweiterten Vorschlägen. Eine finale Entscheidungshoheit besitzt dieses Gremium
346 nicht.

347

348 **Verwaltung**

349 Die Verwaltung nimmt bei der Formulierung der Vision Mobilität 2020 eine
350 unterstützende Funktion ein. Sie wurde laut Beschluss des Kreistages vom 23.10.2017
351 (Vorlage-Nr. 0487/2014-2020/STA vom 03.09.2017) damit beauftragt, eine
352 Klausurtagung zum „Erhalt des im Antrag formulierten integrierten Leitbildes“¹ mit
353 vorgegebenem Kreis an Teilnehmenden und mit professioneller Unterstützung zu
354 organisieren. Im weiteren Verlauf des Prozesses nimmt die Verwaltung eine
355 informierende Rolle ein: Sie stellt Informationen zu angeforderten Themenfeldern in
356 aufgearbeiteter Form bereit, weist auf bereits vorhandene Arbeitsgrundlagen sowie auf
357 zukünftige Einflüsse in Bezug auf die Mobilität hin und klärt Fragen der Zuständigkeit.

358

359 **Externe Prozessbegleitung**

360 Analog zum Kreistagsbeschluss wird der Prozess zur Formulierung der Vision Mobilität
361 extern begleitet. Die beiden Prozessbegleiterinnen führen durch den Prozess und sind
362 dafür verantwortlich den zeitlichen Rahmen zu setzen und einen offenen Prozess zu
363 gewährleisten. Darüber hinaus strukturieren, moderieren und bereiten sie die erarbeiteten
364 Themen aus dem Plenum und der vorbereiteten Arbeitsgruppe auf, sodass darüber
365 entschieden werden kann.

366

367

368

369

370

¹ Siehe Kreistagsbeschluss Vorlage-Nr. 0487/2014-2020/STA.

371 2 Zielbild

372

373 Die Erarbeitung und weitere Ausarbeitung des Zielbildes zur Vision Mobilität 2020
374 bilden die Leitplanken für den weiter oben beschriebenen dreiphasigen Visionsprozess.

375

376 2.1 Beschreibung

377

378 Das Zielbild beschreibt die Ziele des Landkreises Starnberg hinsichtlich der Mobilität
379 von morgen bei gleichzeitigem Blick auf Elemente, die die Umsetzung der Ziele
380 ermöglichen. Zum Zielbild gehören der Kernsatz, Ziele und abgeleitete Handlungsfelder,
381 das Fundament, der Rahmen und die grundlegende Maßnahmenpakete.

382 – Das Fundament beschreibt die Grundprinzipien, auf denen die Vision Mobilität
383 2020 aufbaut.

384 – Im Rahmen sind Leitplanken festgehalten die sicherstellen, dass die Maßnahmen
385 zur angestrebten Zielerreichung umgesetzt werden.

386 – Der Kernsatz beschreibt in einem Satz die Vision wohin sich der Landkreis
387 Starnberg unter Mobilitätsgesichtspunkten entwickeln soll.

388 – Die Ziele beschreiben einen positiven Zustand in der Zukunft, der durch
389 Handlungsfelder – also vorgegebene Aufgabenbereiche, denen einzelne
390 Maßnahmen zur angestrebten Zielerreichung zugeordnet werden – erreicht wird.

391 – Die abgeleiteten Handlungsfelder dienen als übergeordnete Aufgabenbereiche zur
392 Umsetzung der Maßnahmen. Jedem Handlungsfeld kann eine klare Zuständigkeit
393 oder ein Zeithorizont zugeordnet werden.

394 – Die grundlegenden Maßnahmenpakete beschreiben konkrete Aktivitäten, die der
395 Erreichung mehrerer Ziele dienen.

396

397 2.2 Kernsatz, Slogan und grundlegende Maßnahmenpakete

398

399 Der Kernsatz:

400 **„Die Vision Mobilität des Landkreises Starnberg stärkt die Werte unserer Region –**
401 **elementarer Bestandteil ist eine nachhaltige, zukunftsfähige und naturgesunde**
402 **Mobilität für alle.“**

403

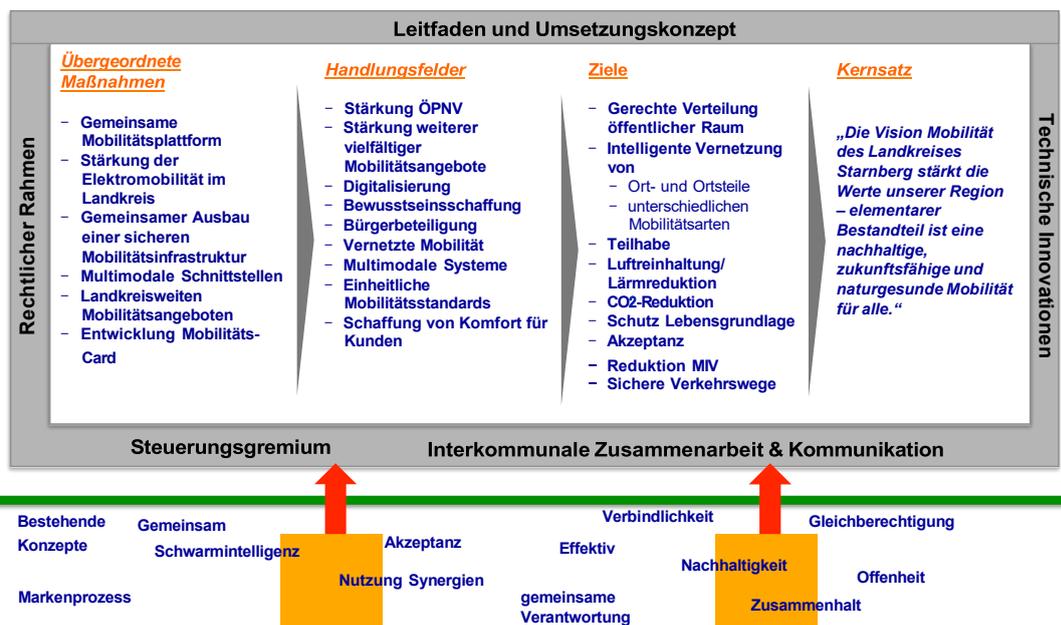
404 Die Vision Mobilität in Kurzform (Slogan):

405 < Anmerkung der Prozessbegleitung: Das Plenum gibt dem Kreistag zwei Slogans zur
406 Auswahl vor. Der Erste von beiden wird favorisiert. Eine Diskussion erfolgt im Kreistag
407 am 15.10.2018. Entsprechend dem Ergebnis der Diskussion wird das Konzept in der
408 finalen Version in diesem Punkt aktualisiert.

409

- 410 Mögliche Slogans:
 411 1. „Mobilität mit mehrWert.“
 412 2. „Mobilität bewegt unsere Zukunft.“ >
 413

414 Die grundlegenden Maßnahmenpakete:
 415 Sie dienen der effizienten und schnelleren Umsetzung der Vision. Die Vision Mobilität
 416 wird damit greifbarer, sichtbarer und spürbarer für die Menschen. Sie umfassen mehrere
 417 Einzelmaßnahmen und dienen der Erreichung mehrerer Visionsziele. Teilweise bilden sie
 418 die Grundlage für die Umsetzung weitere Maßnahmen oder bauen aufeinander auf.
 419 Abbildung 6 gibt eine Übersicht über das Zielbild der Vision Mobilität 2020.
 420



421
 422 **Abbildung 6: Übersicht Zielbild Vision Mobilität 2020**

423

424 **3 Das Fundament: Einflüsse auf die Vision Mobilität 2020**

425

426 Die Grundprinzipien, auf der die Vision Mobilität 2020 aufbaut, sind richtungsweisend
427 für die Formulierung der spezifischen Ziele und Handlungsfelder der Vision. Sechs
428 Megatrends, die Marke StarnbergAmmersee und bestehende Konzepte des Landkreises
429 Starnberg bilden das Fundament der Vision Mobilität 2020.

430

431 3.1 Megatrends

432

433 Sechs Megatrends sind auszumachen, die bereits heute entscheidende Impulse für die
434 Mobilität von morgen im regionalen Kontext einnehmen. Bei der Erarbeitung der Vision
435 Mobilität 2020 werden deren Einflüsse auf die Mobilität im Landkreis Starnberg bewertet
436 und entsprechende Handlungsfelder formuliert. Im Folgenden werden die identifizierten
437 Megatrends kurz beschrieben und deren Einflüsse auf den Landkreis Starnberg
438 herausgestellt.

439

440 3.1.1 Demographischer Wandel

441

442 Die Entwicklung einer Gesellschaft ist eng mit ihrer Altersstruktur verknüpft. Der Begriff
443 demographischer Wandel bezeichnet die allgemeine Entwicklung einer bestimmten
444 Bevölkerung, vor allem hinsichtlich Geburten- und Sterberaten, Zu- und Abwanderung
445 sowie der proportionalen Zusammensetzung aus Inländern, Eingebürgerten und
446 Ausländern. In Deutschland lässt sich seit den 1970er Jahren der Trend zu einer alternden
447 Gesellschaft aufzeigen: Es werden nicht nur weniger Geburten als Sterbefälle
448 verzeichnet, auch die Lebensdauer hat sicher erhöht. Langfristig würde das, ohne
449 zusätzliche Immigration, zu einem Absinken der Bevölkerungszahl führen.²³

450 Neben einer alternden Bevölkerung lässt sich im Bereich des demographischen Wandels
451 jedoch noch eine weitere Veränderung erkennen: Die sogenannte Generation Y – also die
452 Bevölkerungskohorte, die im Zeitraum der frühen 1980er bis frühen 2000er Jahre
453 geboren wurde – hat ein gänzlich anderes Mobilitäts-, Arbeits-, und Freizeitverhalten.
454 Gründe hierfür sind Veränderungen wie die Möglichkeit des mobiles Arbeitens (siehe
455 Abschnitt 3.1.5 Digitalisierung), zunehmende Verstädterung u.a.. Ein anders
456 Mobilitätsverhalten zeigt sich beispielsweise darin, dass immer weniger junge Menschen
457 ein eigenes Fahrzeug besitzen oder ganz auf einen eigenen Führerschein verzichten.
458 Darüber hinaus ist eine Tendenz zur Nutzung von vielfältigen Verkehrsmitteln

² Vgl. Bundeszentrale für politische Bildung (2016): Demographischer Wandel.

³ Bereits heute sind 1/5 der Deutschen 65 Jahre oder älter - Prognosen zufolge soll dieser Anteil bis 2060 auf 1/3 steigen. Gleichzeitig wird bis 2025 ein Bevölkerungsrückgang von 2% und bis 2060 zwischen 6 und 11 % erwartet. (Vgl. Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (2016): Bevölkerungsentwicklung – Daten, Fakten, Trends zum demographischen Wandel).

459 erkennbar.⁴

460 Auf beide beschriebenen Entwicklungen muss auch der Landkreis Starnberg reagieren.
461 Denn es lässt sich trotz generellem Zuzug aufgrund der Popularität Münchens eine
462 Veralterung des Landkreises nachweisen.⁵ Für den Bereich Mobilität bedeutet das mehr
463 ältere Bürger mit eingeschränkter Mobilität, die den Individualverkehr kaum noch nutzen
464 und auch ÖPNV-Angebote kaum nachfragen und nutzen. Zeitgleich muss das öffentliche
465 Mobilitätsangebot auf ältere Bürger angepasst werden durch barrierefreie und
466 altersgerechte Angebote.

467 Im Bezug auf die Generation Y zeichnet sich ab, dass diese weniger stark auf ein
468 Verkehrsmittel fokussiert sein werden. Sie benutzen vielmehr, je nach Situation, eine
469 Vielzahl an Verkehrsmitteln. Eine Konsequenz daraus ist, dass der öffentliche
470 Nahverkehr durch diese Entwicklung eine Zunahme an Fahrgästen verzeichnen wird.
471 Zudem gilt es vielfältige Mobilitätsangebote im Landkreis Starnberg zur Verfügung zu
472 stellen und diese aufeinander abzustimmen.

473

474 3.1.2 Urbanisierung

475

476 Der Begriff Urbanisierung beschreibt ursprünglich die zunehmende Übernahme
477 städtischer Lebensart, Wirtschaftsweise und Verhaltensmuster durch die ländliche
478 Bevölkerung. Im Rahmen der Urbanisierung übernehmen angrenzende ländliche Räume
479 bestimmte Strukturen und Verhaltensmuster, wie beispielsweise die Anpassung der
480 Erwerbsstruktur vom primären hin zum sekundären und tertiären Sektor oder die
481 Veränderung von Konsummustern. Häufig ist mit Urbanisierung jedoch auch der Begriff
482 der Verstädterung verbunden, also die geographische Ausbreitung von Städten, der als
483 quantitative Messgröße herangezogen wird. Untersucht werden dabei z.B.
484 flächenbasiertes Wachstum und Verdichtung von Stadtgebieten sowie der
485 demographische Zustand, d.h. der prozentuale Anteil der Stadt- an der
486 Gesamtbevölkerung einer Region.⁶ Dabei werden vier räumliche Kategorien
487 unterschieden: Großstädte, verdichtetes Umland, ländliches Umland und ländlicher
488 Raum. Diesen Kategorien folgend lebte 2015 in Westdeutschland 21,95% der
489 gesamtdeutschen Bevölkerung in Großstädten, 40,85% im verdichteten Umland und
490 jeweils 8,5% im ländlichen Umland und im ländlichen Raum.⁷ Für Landkreise wie

⁴ Vgl. Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (2014): Alles wie immer, nur irgendwie anders? Trends und Thesen zum veränderten Mobilitätsmuster junger Menschen. InnoZ Baustein 10.

⁵ Vgl. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2017): Demografische Trends (Alterung, Bevölkerungsentwicklung).

⁶ Vgl. Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung (2011): Einführung in die Urbanisierung.

⁷ Vgl. Konrad-Adenauer-Stiftung (2015): Ländliche Räume unter Druck. Veränderungen durch demographischen Wandel und Urbanisierung.

491 Starnberg, die dem Bereich verdichtetes Umland zufallen, bedeutet das eine sehr hohe
492 Belastung. Städte wie München sind häufig zu teuer, weswegen viele Menschen in
493 angrenzende Landkreise ausweichen. In den Jahren 2008-2014 konnte der Landkreis
494 Starnberg ein Bevölkerungswachstum von 3,95% vorweisen.⁸ Die zunehmende
495 Inanspruchnahme der kommunalen Infrastruktur stellt populäre Landkreise wie Starnberg
496 vor Herausforderungen, beispielsweise durch verstärkte Verkehrsaufkommen und
497 erhöhten Wohnungsbedarf. Gerade die Nähe zur Landeshauptstadt München sowie die
498 zunehmende Urbanisierung als auch die Popularität des Landkreises Starnberg zum
499 Wohnen, Arbeiten und Freizeit wirken sich auf die gesteigerten Mobilitätsansprüche aus.
500 Diese wiederum müssen befriedigt werden, wenn eine Mobilitätswende erreicht werden
501 will. So nimmt die Anzahl der kreisgrenzüberschreitenden Aus- und Einpendelnde
502 zwischen 2010 und 2015 um 3.460 Auspendelnde und 7.754 Einpendelnde zu.⁹

503

504 3.1.3 Nachhaltigkeit

505

506 Der Aspekt der Nachhaltigkeit hat sich in den letzten zwei Jahrzehnten von einem
507 Nischenbegriff zu einer Leitlinie deutscher Politik entwickelt. Unter Nachhaltigkeit wird
508 der Ansatz verstanden, die vorhandenen Ressourcen so zu nutzen, dass auch
509 nachfolgende Generationen noch ihren Bedürfnissen gerecht werden können. Im Zuge
510 einer nachhaltigen Entwicklung hat sich Deutschland unter anderem im Rahmen des
511 Pariser Klimaabkommens von 2015 zur Reduktion von Treibhausgasen verpflichtet.
512 Neben der ökologischen Dimension wird Nachhaltigkeit auch im wirtschaftlichen und
513 sozialen Sektor angewandt.

514 Der sehr breite Begriff der Nachhaltigkeit stellt demnach auch Kommunen, Städte und
515 Landkreise vor Herausforderungen. Aufgrund der zeitgleich stattfindenden Urbanisierung
516 kommt es im Landkreis Starnberg zu einem erhöhten Verkehrsvolumen, das in der
517 Konsequenz zu einer steigenden ökologischen Belastung führt. Der Trend Nachhaltigkeit
518 führt aber auch dazu, dass eine steigende Nachfrage nach vielfältigen
519 Mobilitätsangeboten und dem öffentlichen Nahverkehr besteht. Darüber hinaus müssen
520 etablierte Konzepte auf ihre tatsächliche Nachhaltigkeit hin überprüft werden. Bei der
521 Entwicklung neuer und innovativer Ideen sollte deren langfristige Wirkung bedacht
522 werden. Herausfordernd ist dabei die interdisziplinäre Dimension des Begriffs: neben
523 ökologischen Konsequenzen sollten auch soziale und wirtschaftliche Folgen mit in die
524 konzeptionellen Überlegungen integriert werden.

525

526

⁸ Vgl. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2016): Bevölkerungsentwicklung 2008-2014.

⁹ Vgl. Planungsverband äußerer Wirtschaftsraum (2015): Landkreis Starnberg ausführliche Datengrundlagen 2015.

527 3.1.4 Sharing Economy

528

529 Als vierter großer Trend gilt die sogenannte Sharing Economy, also das Prinzip des
530 Teilens und Tauschens anstelle des traditionellen Eigenerwerbs. Konkret geht es dabei
531 darum, Dinge oder Räumlichkeiten nicht zu besitzen, sondern zu benutzen: so stellen
532 Menschen Räumlichkeiten oder Ausstattungen zur Benutzung zur Verfügung, oder teilen
533 sich bestimmte Güter. Bekannte Beispiele hierfür sind Carsharing Modelle oder
534 Wohnungstausche. Carsharing liegt dabei besonders im Trend: So überstieg die Zahl der
535 Carsharing-Nutzenden 2017 erstmals die 2 Millionen Grenze. Dies bedeutet eine
536 Steigerung von 23% im Vergleich zum Vorjahr. Seit Anfang 2018 gibt es jeweils
537 mindestens ein Carsharing Angebot in 677 Städte und Gemeinden in Deutschland –
538 Anfang 2017 waren es noch 597.¹⁰ Im Kontrast dazu wächst der „BikeSharing“ Anteil
539 weniger stark. Demnach haben zwischen 2017 und 2018 nur 2,5% der deutschen
540 Internetnutzenden BikeSharing über Apps oder Webseiten genutzt.¹¹

541 Auch im Landkreis Starnberg haben sich bereits Carsharing Anbieter etabliert.¹² Für
542 Kommunen bietet sich durch diesen Trend eine Chance, die sogenannte
543 „Verkehrswende“ mit zu begleiten: Eine Zunahme an Carsharing Modellen geht häufig
544 mit einem Rückgang privater PKWs einher, und trägt somit zu einer Reduktion der
545 Verkehrsbelastung bei. Insbesondere für sehr beliebte Landkreise wie Starnberg, die
546 durch ein hohes Verkehrsaufkommen charakterisiert sind, bietet die Förderung von
547 Carsharing Modellen Perspektiven zur Entlastung der Verkehrssituation. Auch auf dem
548 Land werden verstärkt Carsharing Konzepte eingesetzt und erhöhen damit die
549 Attraktivität der jeweiligen Kommunen.

550

551 Im Gesamten gilt: Teilen und Tauschen-Modelle anstelle von Eigenerwerb bieten viele
552 Möglichkeiten für Kommunen sich einzubringen und innovativere Entwicklungen in
553 ihren Regionen mit zu begleiten.

554

555 3.1.5 Digitalisierung

556

557 In den letzten Jahren hat der Begriff Digitalisierung immer mehr an Bedeutung
558 gewonnen. Dabei beeinflusst er unsere Gesellschaft auf vielfältige Weise: sowohl auf der
559 Makro-Ebene, beispielsweise durch neue Gesetze und gesellschaftliche Diskussionen, als
560 auch auf Mikro-Ebene, in individuellen Haushalten und Familien. Auch die Arbeitswelt

¹⁰ Vgl. Bundesverband Carsharing e.V., Deutscher Städte und Gemeindebund (2018): Pressemitteilung. Erstmals mehr als 2 Millionen Carsharing Nutzer in Deutschland – Carsharing als Baustein für die Verkehrswende!

¹¹ Vgl. Statista Global Consumer Survey (2018): <https://de.statista.com/infografik/13573/nutzung-von-bikesharing-in-ausgewaehlten-laendern/>.

¹² Vgl. Carsharing-Experten.de.

561 wird durch die Digitalisierung stark verändert. Besonders hervorzuheben ist im Bezug auf
562 die Mobilität das mobile Arbeiten, also das örtlich und zeitlich unabhängige Arbeiten der
563 Mitarbeitenden mithilfe von Laptop, Tablet oder Smartphone.

564

565 Neue, disruptive Geschäftsmodelle, die auf Digitalisierung setzen, treten erfolgreich in
566 den Markt. Insbesondere Big Data, also die Auswertung großer Datenmengen
567 hinsichtlich beispielsweise des Konsumverhaltens, wird voraussichtlich die Entwicklung
568 der Märkte stark prägen. Der Einfluss auf die Mobilität von morgen ist enorm.
569 Beispielsweise sind Fahrzeuge bereits heute aufgrund von vernetzten Diensten und
570 Assistenzsystemen vernetzter als ein Smartphone.¹³ Und der Trend hin zu einer größeren
571 Vernetzung wird in Zukunft noch ansteigen. Langfristig muss hierfür eine entsprechende
572 Infrastruktur bereitgestellt werden. Darüber hinaus ermöglicht die Digitalisierung
573 zunehmend multimodale Verkehrsangebote und erhöht damit den Druck auf Kommunen,
574 Mobilitätsplattformen zu schaffen, die einen Wechsel von einer Mobilitätsart zu andern
575 ermöglichen und fördern. In diesem Zusammenhang wird die interkommunale
576 Zusammenarbeit immer wichtiger, um sicherzustellen, dass Mobilitätsangebote auch über
577 kommunale Grenzen hinweg genutzt werden können.¹⁴

578 Auch die Arbeitsweise und das traditionelle Aufgabenspektrum der Kommunen durch die
579 Digitalisierung wird sich verändern. Immer mehr Menschen nutzen das Internet, um sich
580 zu informieren und beraten zu lassen. Dementsprechend müssen nicht nur behördliche
581 Vorgänge angepasst, sondern auch infrastrukturelle Maßnahmen vorgenommen werden,
582 wie beispielsweise ein umfassender Breitbandausbau.^{15 16}

583

584 3.1.6 Künstliche Intelligenz

585

586 Die Künstliche Intelligenz steht für die Erforschung des „intelligenten“, also lernenden
587 Problemlösungsverhaltens von Maschinen und Computern. Im Bereich der Mobilität
588 spielt die Künstliche Intelligenz eine hervorgehobene Rolle. Das Fahrzeug wäre in
589 diesem Fall ein Computer, der Daten sammelt und miteinander verknüpft und so
590 dazulernt. Damit hätte ein Fahrzeug die Möglichkeit autark in Gefahrensituationen

¹³ Vgl. brand eins Wirtschaftsmagazin (2017): Die Welt in Zahlen.

¹⁴ Vgl. Difu (2014): Elektromobilität in Kommunen – ein Stimmungsbild.

¹⁵ Vgl. Deutscher Städte- und Gemeindebund (2018): Digitalisierung in Kommunen.

¹⁶ Insgesamt stehen Kommunen dem digitalisierungs-Trend sehr positiv gegenüber: eine Umfrage des Deutschen Städte- und Gemeindebundes ergab, dass 91% der befragten Kommunen den Mehrwert der digitalen Veränderung als hoch bis sehr hoch einschätzen. Die Handlungsbereiche, die nach Einschätzung der befragten Kommunen am meisten von digitalem Einfluss profitieren können („sehr hoch“ und „hoch“), umfassen unter anderem Verwaltung, Bildung, Infrastruktur oder Wirtschaft. Wichtig ist dabei eine umfassende Digitalisierungsstrategie der Kommunen, um die unterschiedlichen Aspekte des Trends ausreichend zu berücksichtigen. 39% der Kommunen gaben an, eine solche zu erarbeiten, bei 6% befindet sie sich bereits in der Umsetzung. (Vgl. Deutscher Städte- und Gemeindebund (2018): Zukunftsradar Digitale Kommune. Ergebnisbericht zur Umfrage 2018).

591 selbstständige Entscheidungen zu treffen. Bis diese Vision Wirklichkeit wird, sind noch
592 eine Vielzahl von technischen und rechtlichen Aspekten zu klären. Künstliche Intelligenz
593 in Fahrzeugen ist jedoch bereits heute Wirklichkeit und umfasst Werkzeuge, die durch
594 Kameras, Sensoren und den verbundenen Recheneinheiten Daten und Informationen
595 sammeln und so den Fahrenden beim Lenken des Fahrzeuges unterstützen. Auch
596 Intelligente Assistenzsysteme finden eine breite Anwendung – von Mobilitäts-Apps bis
597 hin zu Katastrophen-Warnsystemen.

598

599 Der Markt im Bereich Künstlicher Intelligenz ist sehr dynamisch. Laut einer Marktstudie
600 von Transparency Market Research wird der Markt für Predictive-Analytics-Software bis
601 zum Jahr 2019 weltweit stark wachsen und mehr als 6,5 Milliarden US-Dollar umfassen.
602 Im Jahr 2012 waren es rund zwei Millionen US Dollar. Das entspricht einer jährlichen
603 Steigerungsrate pro Jahr von 17,8 %.

604 Das Statistikportal Statista sagt für Europa beim Umsatz mit Unternehmensanwendungen
605 im Bereich Künstliche Intelligenz einen Anstieg von ungefähr 93 Millionen US-Dollar
606 im Jahr 2016 auf 7.867 US-Dollar im Jahr 2025 voraus.

607

608 3.2 Marke StarnbergAmmersee

609

610 Bei der Entwicklung der Marke StarnbergAmmersee spielte die Mobilität als das „große
611 ungelöste Problem“ der Region eine hervorgehobene Rolle. Denn die Mobilität der
612 gesamten Region und damit des Landkreises Starnberg ist geprägt vom Berufs- und
613 Pendelverkehr einerseits, und von Wochenendausflugsverkehr durch die Nähe zur
614 Landeshauptstadt München andererseits. Es ist klar, dass die Mobilität im Landkreis
615 Starnberg eine Wirkung auf die Marke StarnbergAmmersee hat und vice versa. Daher ist
616 die Marke StarnbergAmmersee im Fundament der Vision Mobilität eingearbeitet, um
617 dort bereits erarbeitete Themen in die Vision einfließen zu lassen. Die folgenden
618 Themenbereiche wurden als relevant für die Vision erachtet:

- 619 - Erstklassig: Bezogen auf die Bedeutsamkeit der Lage, die den Anwohnenden und
620 Unternehmen erstklassige Bedingungen zum Leben, Arbeiten und Wohlfühlen
621 bietet.
- 622 - Privilegierte Lage: Bezogen auf die Lage zwischen Metropole und Alpen.
- 623 - Erfinderisch: Bezogen auf kreative Köpfe, aber auch auf Unternehmen, die als
624 Hidden Champions der Region einerseits ein Gesicht geben und gleichzeitig
625 Antworten auf die Herausforderungen unserer Zeit liefern.
- 626 - Naturgesund: Bezogen auf die Landschaft, die ideal ist um Körper, Geist und
627 Seele aufzutanken (Lebensqualität).
- 628 - Geistreich: Bezogen auf die Verbindung aus Kunst, Kultur, Bildung und
629 Forschung, die von wesentlicher Bedeutung für die Region ist und durch den
630 interdisziplinären Austausch inspiriert.

631 3.3 Nachhaltigkeit, Innovation und Zukunftsfähigkeit

632

633 Der Beschluss zur „Vision Mobilität 2020“ wurde unter der Prämisse gefasst, ein
634 integriertes Leitbild zu entwickeln, das dem Landkreis im Benehmen mit den Gemeinden
635 und den Nachbarlandkreisen zum Transfer eines nachhaltigen und attraktiven
636 Mobilitätsnetzes dient.

637 *Nachhaltigkeit:* Der Begriff der Nachhaltigkeit bezieht sich hier vorrangig auf eine
638 Umsetzung eines öffentlichen Netzes im Sinne der Energiewende, das heißt unter
639 Einbeziehung der in diesem Rahmen bereits bestehenden Konzepte.

640 *Innovation:* Der Innovationsgrad ergibt sich laut Antrag auf zwei Ebenen. Die
641 Entwicklung, der Ausbau und die Schaffung von modernen und innovativen
642 Mobilitätsangeboten ist die eine Säule. Die andere ist die Vernetzung mit den
643 Landkreiskommunen und die Zusammenarbeit mit den Nachbarlandkreisen um
644 gemeinsame und übergreifende Mobilitätsangebote zu schaffen.

645 *Zukunftsfähigkeit:* Die Zukunftsfähigkeit ergibt sich aus der Erarbeitung einer Vision
646 selbst. Ein gemeinsames Leitbild behält die Ausgestaltungsmöglichkeiten der
647 Landkreiskommunen bei, schafft Synergieeffekte durch eine enge Zusammenarbeit der
648 Kommunen mit dem Landkreis und steigert den gemeinsamen Benefit.

649

650 3.4 Bestehende Konzepte

651

652 Das Thema „Mobilität“ spiegelt sich in vielen Konzepten des Landkreises wieder. Die
653 darin jeweils erarbeiteten Maßnahmen, der Stand der Umsetzung sowie Maßnahmen, die
654 aktuell innerhalb oder außerhalb der bestehenden Konzepte im Landkreis Starnberg von
655 der Stabsstelle Verkehrsmanagement bearbeitet, befördert und begleitet werden, können
656 der Tabelle in der Anlage 1 entnommen werden.

657 Folgende Konzepte mit Bezug zur Mobilität existieren auf Landkreisebene:

658

- 659 - Nahverkehrsplan des Landkreises Starnberg (2004)/Aktuell Fortschreibung
- 660 - Leitlinien für ein integriertes Verkehrskonzept (2007)
- 661 - Handlungsempfehlungen zur Konzeptionierung des Radwegenetzes im Landkreis
662 Starnberg (2010)
- 663 - Integriertes Klimaschutzkonzept (2011)
- 664 - Klimapakt (2016)
- 665 - Konzept für ein Alltagsradroutennetz im Landkreis (2016)
- 666 - Aktionsplan für Menschen mit Behinderung (2017)

667 4 **Zuständigkeiten und Aufgabenfelder mit Bezug zur Mobilität**

668

669 Für die Mobilität im Landkreis Starnberg sind, neben dem Landkreis, Kommunen, die
670 Verwaltung und weitere Maßnahmenträger zuständig. Die unterschiedlichen Stakeholder
671 und deren unterschiedliches Aufgabenportfolio werden im Folgenden beschrieben.

672

673 4.1 Landkreis

674

675 Der Landkreis ist für die Gewährleistung eines Öffentlichen Personennahverkehrs, gemäß
676 dem Personenbeförderungsgesetz, zuständig. Er ist Gesellschafter der Münchner
677 Verkehrs- und Tarifverbund GmbH. Entsprechend dem Gesellschaftervertrag werden
678 Themen der Verkehrsforschung (im Bereich ÖPNV), Tarife, Einnahmenaufteilung,
679 Abrechnung mit den Verkehrsunternehmen, Detailplanung von Buslinien sowie deren
680 Ausschreibung u.v.m. durch die MVV GmbH mit Unterstützung der
681 Landkreisverwaltung erledigt. Entscheidungen werden immer durch den Landkreis
682 getroffen.

683 Als Straßenbaulastträger für die Kreisstraßen ist der Landkreis nicht nur für Bau,
684 Unterhalt und Pflege der Kreisstraßen zuständig, sondern auch für die, diese Straßen
685 begleitenden, Radwege bzw. deren Neubau. Darüber hinaus haben sich die Kommunen
686 mit dem Landkreis darauf verständigt, dass der Landkreis die zentrale Verwaltung der
687 Wegweisung gem. FGSV unabhängig der Straßenbaulast übernimmt.
688 In der Funktion als Untere Straßenverkehrsbehörde ist das Landratsamt die untere
689 staatliche Behörde für den Vollzug der Straßenverkehrsordnung. Demnach obliegt es der
690 Unteren Straßenverkehrsbehörde über Maßnahmen der Straßenverkehrsordnung im
691 qualifizierten Straßennetz zu entscheiden. Ebenso liegt die Zuständigkeit bei der Unteren
692 Straßenverkehrsbehörde, sofern eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme auf einer
693 gemeindlichen Straße getroffen werden soll, die auf eine Straße im qualifizierten
694 Straßennetz wirkt.

695

696 4.2 Kommune

697

698 Im Kontext der verfassungsrechtlich verankerten Selbstverwaltungshoheit der
699 Gemeinden hat die Gemeinde die vollumfängliche Planungshoheit im Gemeindegebiet.
700 Im Bereich der Mobilität ist sie daher für alle Belange grundsätzlich zuständig, soweit die
701 Zuständigkeit nicht auf eine andere Gebietskörperschaft übertragen wurde (z.B.:
702 Straßenverkehrsordnung i.V.m. Zuständigkeitsverordnung ist der Landkreis als Untere
703 Straßenverkehrsbehörde für das qualifizierte Straßennetz im Zuge von
704 straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen zuständig) oder als freiwillige Leistung von den
705 Landkreisgemeinden an den Landkreis übergeben wurde (vgl. Betreuung des

706 Wegweisungskatasters im Radverkehr). Dies bedeutet, dass die Förderungen der
707 Mobilität, insbesondere in den Bereichen Radverkehr, Fußgängerverkehr, aber auch die
708 Schaffung von Aufenthaltsqualitäten im Bereich öffentlicher Plätze, zum
709 Aufgabenbereich der Kommunen zählen.

710

711 4.3 Verwaltung

712

713 Die Verwaltungen setzen die Gesetze, Richtlinien, Verordnungen sowie die Beschlüsse
714 der jeweiligen Gremien sowie der Amtsleitung um. Sie haben dabei aber auch eine
715 beratende bzw. vorbereitende Funktion.

716

717 4.4 Weitere Maßnahmenträger

718

719 Darüber hinaus gibt es weitere Maßnahmenträger, die für die Mobilität im Landkreis
720 Starnberg eine Rolle spielen.

721 Hierzu zählen (nicht abschließend):

722 **Freistaat Bayern: Zuständig**

723 - für den Straßenbau, dessen Pflege und Unterhaltung des qualifizierten
724 Straßennetzes außer Kreisstraßen

725 - für den Radverkehr im Kontext des Baus, der Pflege und des Unterhaltes von
726 straßenbegleitenden Radwegen im qualifizierten Straßennetz außer Kreisstraßen
727 sowie Radverkehrsanlagen in ihrem Straßennetz

728 - für den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (S-
729 Bahn/Regionalbahn). Die Aufgaben im operativen Bereich übernimmt die
730 Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG).

731

732 **Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH:**

733 Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) ist als Aufgabenträgerverbund
734 organisiert. Im Auftrag ihrer Gesellschafter leistet die MVV GmbH einen
735 wichtigen Beitrag für die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs im
736 Verbundgebiet (München + acht Landkreise). Sie ist tätig in den fachlichen Bereichen:
737 Konzeption, Regionalbus, Verkehrsforschung, Tarif. Sie berät die Aufgabenträger im
738 Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs und entwirft Ideen für die Zukunft des
739 ÖPNVs, für fahrgastfreundliche Informationssysteme sowie die Verzahnung mit dem

740 privaten Verkehr und bringt diese voran bzw. setzt diese im Auftrag der Gesellschafter
741 um.

742

743 **Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern (AGFK Bayern)**

744 Der Landkreis Starnberg ist Gründungsmitglied der AGFK Bayern e.V. Die AGFK
745 Bayern ist ein Netzwerk bayerischer Kommunen. Leitidee des Vereins war und ist der
746 Netzwerkgedanke und der regelmäßige Erfahrungsaustausch. Die AGFK Bayern
747 unterstützt die Mitgliedskommunen mit Öffentlichkeitsmaßnahmen sowie Projekten.

748

749 **gwt Starnberg GmbH**

750 Die gwt GmbH setzt sich dafür ein, den Lebensraum und Wirtschaftsstandort
751 zukunftsfähig und attraktiv zu gestalten. Die Stärkung regionaler Wertschöpfung gehört
752 ebenso dazu wie ein verantwortungsbewusster und effizienter Umgang mit Ressourcen.
753 Laut Satzung vertritt die gwt GmbH die Bedürfnisse der Unternehmen /
754 Arbeitnehmer*Innen und versteht sich als Moderator und Mediator der verschiedenen
755 Interessen in der Region.

756

757

758

759 **5 Ziele der Vision Mobilität 2020**

760

761 Die Ziele und Handlungsfelder der Vision sind der Überbau für die Maßnahmen zur
 762 Umsetzung. Dabei beschreiben die vorliegenden Ziele einen positiven Zustand in der
 763 Zukunft, der durch Handlungsfelder – also vorgegebene Aufgabenbereiche denen
 764 einzelne Maßnahmen zur angestrebten Zielerreichung zugeordnet werden – erreicht wird.
 765 Jede Maßnahme, die im Bereich Mobilität beschlossen wird, soll auf eines der definierten
 766 Ziele „einzahlen“.

767

768 Die Handlungsfelder wiederum bieten eine Struktur zur Umsetzung der Maßnahmen. Für
 769 jedes der Handlungsfelder sind Zuständigkeiten definiert, sodass Einzelmaßnahmen im
 770 Bereich der Mobilität einer übergeordneten Struktur zugewiesen sind.

771

772 Eine Übersicht der beispielhaft dargestellten Wirkung der definierten Ziele und
 773 zugeordneten Handlungsfelder zueinander bietet die folgende Tabelle:

774

Ziele	Luft rein haltung / Lärm- reduktion	CO2- Reduktion	Schutz Lebens- grundlage	Intelligente Vernetzung von Ort- und Ortsteilen und unterschiedlichen Mobilitätsarten	Reduktion MIV	Gerechte Verteilung öffentlicher Raum	sichere Verkehrs- wege	Teilhabe	Akzep- tanz
Handlungsfelder									
Stärkung ÖPNV	t/	t/	t/	t/	t/	t/	t/	t/	
Stärkung weiterer alternativer Mobilitätsangebote	t/	t/	t/	t/	t/	t/	t/	t/	
Digitalisierung				t/	t/		t/	t/	t/
Bewusstseins-schaffung	t/	t/	t/	t/	t/	t/	t/	t/	t/
Bürgerbeteiligung				t/		t/	t/		t/
Vernetzte Mobilität				t/	t/			t/	t/
Multimodale Systeme				t/	t/	t/		t/	
Einheitliche Mobilitätsstandards				t/	t/			t/	t/
Schaffung von Komfort für Kunden					t/				t/

775

776 **Abbildung 7: Ziele und zugeordnete Handlungsfelder**

777

778 **5.1 Luftreinhaltung / Lärmreduktion**

779 **Beschreibung Ziel**

780 Unter Luftreinhaltung wird die Sicherstellung möglichst schadstofffreier Luft, die somit
 781 die Gesundheit der Bürger*Innen nicht gefährdet, verstanden. Der Begriff ist ein
 782 Unterbereich des Umweltschutzes. Ansatz ist es dabei, durch gesetzliche Maßnahmen
 783 und technische Entwicklungen die Schadstoffemission zu verringern. Zu solchen

784 Schadstoffen zählen unter anderem Schwefeldioxid und Stickoxide.¹⁷ Vor allem der
785 Automobilverkehr ist ein Hauptverursacher dieser Schadstoffe. Ein hohes
786 Verkehrsaufkommen trägt zudem durch vielfältige Verbrennungsprozesse und
787 Reifenabriebe zu einer erhöhten Feinstaubbelastung bei, die sich negativ auf die
788 Luftqualität auswirkt. Auch das Lärmvolumen korrespondiert mit der Dichte und Art des
789 Straßenverkehrs. Ein erhöhtes Lärmvolumen wirkt sich negativ auf die Gesundheit aus:
790 Stärkeres Stressempfinden, Schlaflosigkeit oder Abnahme der Lernfähigkeit sind nur
791 einige Beispiele.¹⁸ Eine Lärmreduktion umfasst Maßnahmen, die diesen Gegebenheiten
792 aktiv entgegenwirken und eine Minderung des Straßenverkehrslärms bewirken sollen.
793 Darunter fällt beispielsweise die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs oder Angebote
794 zum Fahrradverkehr (wie ein Alltagsradroutennetz) oder zur Elektromobilität.

795

796 Dadurch wird nicht nur die Gesundheit der Bürger*Innen geschützt, sondern auch eine
797 hohe Lebensqualität erhalten.

798

799 Der Landkreis will dieses Ziel befördern, indem der ÖPNV weiter gestärkt und weitere
800 vielfältige Mobilitätsangebote geschaffen werden.

801

802 5.2 CO₂-Reduktion

803 **Beschreibung Ziel**

804 Unter einer Kohlenstoffdioxid (CO₂)-Reduktion wird die bewusste Eindämmung des
805 Ausstoßes des klimaschädlichen Gases verstanden. CO₂ ist in geringen Konzentrationen
806 ungefährlich. Die heutige Konzentration ist jedoch um ein Vielfaches zu hoch: CO₂-
807 Emissionen stammen inzwischen fast ausschließlich (zu 95%) aus
808 Verbrennungsprozessen, meist fossiler Energieträger.^{19 20} Ein Hauptverursacher von CO₂
809 ist das hohe Verkehrsaufkommen.

810 Die Einhaltung von Schadstoffgrenzwerten und Immissionsschutz (der Schutz von
811 Mensch und Umwelt vor schädlichen Einwirkungen durch Luftverschmutzung, Lärm
812 oder Schadstoffe)²¹ liegen größtenteils im Zuständigkeitsbereich von Kommunen. Es ist
813 daher in ihrem Interesse, nachhaltige Strategien zu entwickeln, wie der Ausstoß von CO₂
814 langfristig und zuverlässig reduziert werden kann. Ansätze wie Luftreinhaltepläne,
815 Klimaschutzkonzepte und der Zusammenschluss im Rahmen eines Klimapaktes stellen

¹⁷ Vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit: Luftreinhaltung.

¹⁸ Vgl. Bayerisches Landesamt für Umwelt (2017): Umwelt Wissen Lärm. Lärm-Hören, messen und bewerten.

¹⁹ Vgl. Umweltbundesamt (2017): Treibhausgas-Emissionen in Deutschland.

²⁰ Die Folge ist, dass die Sonnenstrahlung von der Erde nur teilweise zurück ins All reflektiert werden kann: die zu hohen Konzentration von CO₂ in der Atmosphäre verhindern das Entweichen und führen somit zum sogenannten Treibhauseffekt, der den Klimawandel bedingt.

²¹ Vgl. Beratungsgesellschaft für Arbeits- und Gesundheitsschutz: Immissionsschutz - Definition

816 wirksame Maßnahmen zur Erreichung einer umfassenden Luftreinhaltung,
817 Lärmreduktion und CO2-Reduktion dar.

818

819 Der Landkreis will dieses Ziel befördern, indem das ÖPNV-Angebot auch mit
820 alternativen Antriebsformen weiter ausgebaut wird. Ebenso soll das Angebot an
821 klimaneutralen Mobilitätsangeboten landkreisweit gemeinsam mit den Kommunen weiter
822 gestärkt werden.

823

824 5.3 Schutz Lebensgrundlage

825 **Beschreibung Ziel**

826 Mit dem Schutz der Lebensgrundlage sind vor allem der Schutz der natürlichen
827 Grundressourcen Wasser, Erde und Luft gemeint. Diese drei Elemente bilden die Basis
828 allen Lebens und ermöglichen Wachstum und Prosperität. Der Schutz der
829 Lebensgrundlagen Wasser, Boden und Luft ist elementar für eine nachhaltige
830 Entwicklung. Viele der Aufgabenbereiche fallen dabei in kommunale Zuständigkeiten,
831 wie Wasserversorgung, Flächennutzung oder Verkehrskonzepte. Der Mobilitätssektor
832 trägt grundlegend zu einem Schutz der Lebensgrundlagen bei und ist deswegen ein
833 zentrales Ziel der Vision Mobilität 2020.

834

835 Der Landkreis will dieses Ziel befördern, indem das ÖPNV-Angebot auch mit
836 alternativen Antriebsformen weiter ausgebaut wird. Ebenso soll das Angebot an
837 klimaneutralen Mobilitätsangeboten landkreisweit gemeinsam mit den Kommunen weiter
838 gestärkt werden.

839

840 5.4 Intelligente Vernetzung von Ort- und Ortsteilen und unterschiedlichen
841 Mobilitätsarten

842 **Beschreibung Ziel**

843 Laut der Definition des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) steht
844 der Begriff intelligente Vernetzung für „die Weiterentwicklung und optimierte Nutzung
845 der Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) in fünf großen Sektoren
846 Bildung, Energie, Gesundheit, Verkehr und Verwaltung.“²² Durch die Einführung
847 intelligenter Technologien in die genannten Sektoren erhöht sich nicht nur die Effizienz,
848 sondern häufig auch die Transparenz. Beispiele für solche Vernetzungen sind Smart
849 Metering, digitale Partizipationsmechanismen oder eine Mobilitätsplattform. In einer
850 Umfrage des BMWi unter Kommunen, die bereits Digitalisierungsprojekte durchgeführt
851 haben, wurden die drei Sektoren Verwaltung (57%), Bildung (34%) und Verkehr (22%)

²² Vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Energie: Initiative Intelligente Vernetzung: Netze neu denken.

852 am häufigsten als Anwendungsfälle genannt.²³ Darüber hinaus bietet sich die räumliche
853 Vernetzung an: mit Anwendungen wie Smart Grids können Stadtteile im Energiebereich
854 besser verknüpft und mittels intelligenter Verkehrssteuerung die Belastung der
855 unterschiedlichen Ortsteile gerechter verteilt werden. Ebenso wird durch intelligente
856 Auswertung der Verkehrssituation und entsprechenden Anreizsystemen die Förderung
857 einer höheren Vielfalt an Mobilitätsarten ermöglicht. Für Kommunen bietet die
858 intelligente Vernetzung somit eine Vielzahl an Möglichkeiten, nicht nur die eigene
859 Effizienz und Standort-Attraktivität zu steigern, sondern auch neue Optionen und Räume
860 zu schaffen.

861

862 Der Landkreis sieht zur Zielerreichung die Notwendigkeit, neben der Stärkung des
863 ÖPNV und der Schaffung weiterer vielfältiger Mobilitätsangebote, alle
864 Mobilitätsangebote weiter miteinander zu vernetzen, multimodale Systeme zu schaffen,
865 die Mobilität im Landkreis zu digitalisieren und das Bewusstsein für die vielfältigen
866 Mobilitätsmöglichkeiten und die Auswirkungen von deren Nutzung zu stärken. Hierbei
867 gilt ein besonderes Augenmerk der Beteiligung der Bürger*Innen.

868

869 5.5 Reduktion MIV

870 **Beschreibung Ziel**

871 Der motorisierte MIV ist für den Landkreis Starnberg im sogenannten verdichteten
872 Umland von Großstädten eine Belastung. Das hohe Verkehrsaufkommen in solchen
873 Kommunen hat häufig eine doppelte Ursache: Einerseits im Landkreis ansässige
874 Arbeitnehmende, die unter der Woche mit ihrem PKW in die häufig in der Großstadt
875 angesiedelte Arbeit fahren. Andererseits die Wochenendurlauber aus der Großstadt, die
876 den Landkreis als Ausflugsort nutzen. Aufgrund der Kombination dieser beiden
877 Verkehrsströme leidet der Landkreis Starnberg unter einem sehr hohen MIV. Die
878 Konsequenzen eines hohen MIVs sind unter anderem Lärmbelästigung, hohe CO₂-
879 Emissionswerte, verschlechterte Luftqualität und ein gesteigerter Flächenverbrauch,
880 z.B. durch einen höheren Bedarf an Parkplätzen. Es bieten sich jedoch auch alternative
881 Ansätze, um den MIV zu reduzieren. Ziel ist es dabei, insbesondere den Anteil von
882 Fahrradfahrenden und die Nutzung des ÖPNVs zu erhöhen, um die Verkehrswege zu
883 entlasten und somit eine höhere Lebensqualität in den Kommunen sicherzustellen.²⁴

884

885 Der Landkreis will zur Unterstützung dieses Zieles zusätzlich zum Vorgenannten einen
886 Fokus auf die Stärkung des öffentlichen Radwegnetzes sowie die Schaffung von mehr

²³ Vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2016): Digitalisierung und Intelligente Vernetzung von Kommunen. Ergebnisse einer repräsentativen Befragung der Initiative Intelligente Vernetzung.

²⁴ Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2011): Studie Alltagsmobilität: Verlagerungspotenziale auf nicht motorisierte und öffentliche Verkehrsmittel im Personenverkehr.

887 Komfort für die Kund*Innen bei der Nutzung der landkreisweit angebotenen
888 Mobilitätsformen legen.

889

890 5.6 Gerechte Verteilung öffentlicher Raum

891 **Beschreibung Ziel**

892 Das zentrale Kriterium für öffentlichen Raum ist seine Nutzbarkeit für alle – sowohl
893 Bürger*Innen der Stadt bzw. Kommune, als auch Tourist*Innen und Besuchenden. Er
894 steht damit im Kontrast zum privaten Raum, der nur von bestimmten Individuen genutzt
895 werden kann. Öffentliche Räume sind meist in öffentlichem Besitz und dienen als
896 Begegnungsorte, Erholungs-, Freizeit- und Aufenthaltsflächen mit identitätsstiftender
897 Wirkung für eine Stadt oder Kommune. Durch den theoretisch unbeschränkten Zugang
898 zu öffentlichem Raum soll sich dort eine gesellschaftliche Öffentlichkeit bilden können.²⁵
899 Dabei muss jedoch die tatsächliche gerechte Verteilung beachtet werden, da nicht selten
900 benachteiligte Gruppen weniger Zugang zu solchen Räumen erhalten – zum Beispiel
901 durch wohnliche Segregation und damit geographischer Entfernung von bestimmten
902 öffentlichen Orten.²⁶ Die Gestaltung eines öffentlichen Raumes fällt in der Regel in die
903 kommunale Verantwortung. Es obliegt damit den Kommunen, gerechte
904 Nutzungsstrukturen zu entwerfen, die sowohl kommerziellen Interessenten wie
905 Restaurants oder Einkaufszentren, als auch privaten Bürger*Innen die Freiheit lassen, die
906 öffentlichen Räume gemeinschaftlich zu nutzen.²⁷ Gleichzeitig muss das
907 Mobilitätskonzept einer Kommune so angepasst sein, dass es gut mit den öffentlichen
908 Räumen korrespondiert, ohne sie einzuschränken. Gelingt dies, können öffentliche
909 Räume wichtige soziale Funktionen in einer Gemeinde erfüllen und ein starkes Gefühl
910 des Zusammenhaltes und der Identifikation erzeugen.

911

912 Ein geordneter Straßenverkehr beispielsweise verschafft dabei Klarheit für die
913 Verkehrsteilnehmenden. Dabei sollte im Zentrum stehen, dass jeder Verkehrsteilnehmer
914 durch die Ausgestaltung der „Straße“ bzw. des Verkehrsraums sofort deren Bedeutung
915 erkennen kann. Hier wäre das Stichwort „die selbsterklärende Straße“ bzw. der
916 „selbsterklärende öffentliche Verkehrsraum“ zu nennen. Bei der Gestaltung solcher
917 Räume sollte ein Verkehrskonzept die Basis bilden. Die Zuständigkeit liegt überwiegend
918 bei den Kommunen.

919

920 Der Landkreis will hier weiterhin eine koordinierende und unterstützende Funktion
921 übernehmen. Mit der weiteren Förderung des ÖPNV, der Stärkung weiterer vielfältiger
922 Mobilitätsangebote, insbesondere des öffentlichen Radwegenetzes bei gleichzeitiger

²⁵ Vgl. Peter Prenner (2016): Wien wächst – Öffentlicher Raum. Die Stadt als Verteilungsfrage.

²⁶ Vgl. ebd.

²⁷ Vgl. Deutscher Städtetag (2016): Öffentlicher Raum und Mobilität. Positionspapier des Deutschen Städtetags.

923 Berücksichtigung des land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs sowie der Schaffung
924 multimodaler Systeme soll die Nutzung der Verkehrsarten so gestaltet werden, dass jede
925 Mobilitätsform ihren Raum im öffentlichen Raum erhält. Die Schaffung eines geordneten
926 Straßenverkehrs, die der Landkreis im Kontext mit den Kommunen auch weiterhin
927 koordiniert und unterstützt, ist ein weiteres Handlungsfeld.

928

929 5.7 Sichere Verkehrswege

930 **Beschreibung Ziel**

931 Laut Urteil des Bundesgerichtshofes vom 11. November 2008 sind „[öffentliche]
932 Verkehrswege i.S. des § 46 Abs. 1 EnWG (...) sämtliche Wege einer Gemeinde, auf
933 denen tatsächlich der öffentliche Verkehr eröffnet ist.“²⁸ Dies umfasst beispielsweise
934 Straßen, Schienenwege aber ggf. auch Wasserstraßen. Die Aufgabe von Kommunen ist
935 es, die sichere Nutzung der Verkehrswege in ihrem Zuständigkeitsbereich für die
936 Bürger*Innen sicherzustellen. Dies umfasst die beiden Dimensionen der aktiven und
937 passiven Sicherheit: Unfälle sollen nach Möglichkeit vermieden werden, z.B. durch
938 entsprechend angelegte Verkehrswege (aktive Sicherheit). Sollte dennoch ein Unfall
939 geschehen, sollten die potenziellen Folgen davon nach Möglichkeit verringert werden
940 (passive Sicherheit).²⁹ Maßnahmen, die Kommunen im Rahmen ihrer örtlichen
941 Straßenverkehrsbehörden einleiten können, um die Sicherheit der Verkehrswege zu
942 garantieren, umfassen beispielsweise die Schaffung von Infrastrukturen (Gehwege), eine
943 Geschwindigkeitslimitierung für Kraftfahrzeuge und die Installation ausreichender
944 Beleuchtungssysteme. Vor allem Instrumente der Digitalisierung können hilfreich dabei
945 sein, die in der Kommune vorhandenen Verkehrswege sicherer zu machen.

946

947 Der Landkreis will mit der Stärkung vielfältiger Mobilitätsangebote (einschließlich des
948 ÖPNVs), der Digitalisierung der Mobilität, der Bewusstseins-schaffung sowie der
949 Bürger*Innenbeteiligung die Sicherheit der Verkehrswege koordinierend unterstützen
950 und weiter stärken. Hierzu sollen auch Maßnahmen in Abstimmung der
951 Landkreiskommunen zu einem zunehmend geordneten Straßenverkehr betragen.

952

953 5.8 Teilhabe

954 **Beschreibung Ziel**

955 Teilhabe zu ermöglichen bedeutet, alle Menschen gleichberechtigt in der Gesellschaft zu
956 inkludieren.³⁰ Der Landkreis Starnberg hat im Aktionsplan für Menschen mit
957 Behinderung definiert, dass Teilhabe nicht nur einen physisch barrierefreien Zugang,
958 sondern auch eine gleichberechtigte Partizipation in sozialen, politischen und

²⁸ Vgl. Bundesgerichtshof: Urteil vom 11. November 2008 – KZR 43/07 – Neue Trift.

²⁹ Vgl. Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Infrastruktur (2010):
Sicherheit zuerst – Möglichkeiten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland.

³⁰ Vgl. Bundeszentrale für politische Bildung (2018): Inklusion. Alle Menschen akzeptieren.

959 gesellschaftlichen Aspekten umfasst. Im Vordergrund steht dabei die Frage, was das
960 Gemeinwesen leisten kann, um die Inklusion aller Bürger*Innen zu fördern.³¹
961 Dieser Definition folgend sind bei der Mobilität für den Landkreis Starnberg besonders
962 Aspekte der Sicherstellung einer grundlegenden Mobilität und Infrastruktur für alle von
963 hervorgehobener Bedeutung. Neue, alternative Mobilitätskonzepte und der
964 Zusammenschluss von Kommunen für gemeinsame Infrastrukturprojekte, können hierfür
965 Antworten bieten.³² Übergeordnetes Ziel ist es im Bereich der Mobilität auch Vielfalt zu
966 ermöglichen, die kontinuierliche Veränderungsprozesse in der Gesellschaft anstoßen
967 kann. Dies wirkt sich wiederum auf den Landkreis Starnberg aus und fördert ein gutes
968 Zusammenleben.

969
970 Der Landkreis befördert dieses Ziel mit der Stärkung des ÖPNVs und weiterer
971 vielfältiger Mobilitätsarten sowie deren Vernetzung und Digitalisierung. Darüber hinaus
972 begleitet er auch weiterhin in koordinierender und beratender Funktion die Schaffung
973 geordneter Straßenverkehrsbelange beispielsweise mit einheitlichen Mobilitätsstandards.

974

975 5.9 Akzeptanz

976 **Beschreibung Ziel**

977 Unter dem Begriff Akzeptanz wird die Bereitschaft gefasst, eine Situation, einen
978 Sachverhalt oder eine Person aktiv und uneingeschränkt anzunehmen. Akzeptanz ist
979 demnach ein „zustimmendes Werturteil.“³³ Die Vorstufe der Akzeptanz ist häufig die
980 Toleranz, in der die gleichen Sachverhalte, Situationen oder Personen passiv
981 hingenommen werden.³⁴ Im Hinblick darauf, dass sich Deutschland momentan mitten in
982 einer Verkehrswende befindet – das sich beispielsweise daran zeigt, dass sich mehrere
983 vielfältige Mobilitätssysteme von herkömmlichen über alternative Antriebe bis hin zu
984 Carsharing-Modellen gleichberechtigt auf dem Markt befinden – gilt es die Akzeptanz in
985 der Bevölkerung zu fördern. Grundlegend für die Akzeptanz im Mobilitätsbereich ist die
986 Schaffung einer entsprechenden Infrastruktur für neue Mobilitätsarten oder alternative
987 Antriebe. Die Akzeptanz für diese Vielfalt und auch die Bereitschaft für die Nutzung
988 verschiedener Verkehrsmittel soll gezielt vorangetrieben werden.

³¹ Landratsamt Starnberg (2017): Aktionsplan für Menschen mit Behinderungen „Gemeinsam stärker“ des Landkreises Starnberg. Dort steht „Teilhabe verwirklicht sich im konkreten Zusammenleben nicht nur im Sinne eines physisch barrierefreien Zugangs, sondern vor allem auch in einer umfassenden und gleichberechtigten Beteiligung von Menschen am sozialen, politischen und gesellschaftlichen Leben. Dabei wird Inklusion als eine Zielperspektive verstanden, die nicht ausschließlich einzelne Personen und ihre Selbstbestimmung und Teilhabe in den Blick nimmt, sondern in erster Linie danach fragt, welchen Beitrag das Gemeinwesen bei der Einbeziehung aller in ihnen lebenden Menschen leisten kann. Inklusion heißt: Veränderung in einem kontinuierlichen Prozess mit dem Ziel, Teilhabe und Vielfalt zu ermöglichen. Je mehr Menschen sich inklusiv beteiligen und engagieren, desto vielfältiger sind die Veränderungsprozesse, die eine Gemeinschaft bewirken und gestalten kann.“

³² Vgl. ebd.

³³ Vgl. wertesyteme.de: Akzeptanz.

³⁴ Vgl. wertesyteme.de: Toleranz.

989 Der Landkreis will die Akzeptanz mit einer Verstärkung des Bewusstseins der Vielfalt
990 der Mobilitätsangebote und deren Nutzung sowie die damit verbundenen positiven
991 Auswirkungen auf die weiteren Mobilitätsziele, der Beteiligung der Bürgerschaft in den
992 Prozessen zur Mobilitätsgestaltung sowie der Verbesserung des Komforts bei der
993 Nutzung und Ausgestaltung der Mobilitätsangeboten verbunden mit einheitlichen
994 Mobilitätsstandards erhöhen.
995
996

997 **6 Handlungsfelder der Vision 2020**

998

999 6.1 Stärkung ÖPNV

1000

1001 Immer wichtiger wird der Transport von einer stetig steigenden Zahl von Menschen zu
1002 Stoßzeiten. Straßen sind durch die hohe Nutzung des Individualverkehrs zu Stoßzeiten
1003 überlastet und auch viele Nahverkehrssysteme kommen an ihre Grenzen. Bei der
1004 Stärkung des ÖPNVs können vielfältige Vorteile genutzt werden. Die Basisleistungen in
1005 Metropolregionen bilden sich entlang eines schnellen und zuverlässigen Transports von
1006 hohen Fahrgastzahlen. Insbesondere herausfordernd zeigt sich dies speziell zu Stoßzeiten,
1007 in denen viele Nahverkehrssysteme bereits an ihre Grenzen kommen (z.B. früh morgens
1008 und zu Feierabendzeiten). So führt eine Stärkung des ÖPNVs zu einer Entlastung der
1009 Straßen, andererseits befördert ein gut ausgebautes ÖPNV-Net mit Bussen und Bahnen
1010 die Akzeptanz der Nutzung dieser Mobilitätsform und damit deren Nutzung.

1011 Durch einen gezielten weiteren Ausbau und eine Stärkung des ÖPNV oder weiterer
1012 vielfältiger Transportmöglichkeiten gegenüber dem Individualverkehr können
1013 verschiedene weitere Potenziale genutzt werden. Es bestehen zum Beispiel
1014 Kostenvorteile durch eine effizientere Verteilung von Mobilitätskosten auf eine größere
1015 Gemeinschaft (bspw. durch eine höhere Fahrzeugauslastung durch Sharing-Angebote und
1016 Mitfahrgelegenheiten). Ebenso können zeitbezogene Vorteile genutzt werden, da durch
1017 Nutzung von ÖPNV-Angeboten Reiseziele oft schneller erreicht werden können und die
1018 Reisezeit effizienter genutzt werden kann. Da eine vollständige Umstellung der
1019 Mobilitätsnutzung von Individualverkehr auf ÖPNV in der Praxis häufig nicht ohne
1020 weiteres möglich ist, kann mittels attraktiven Park-and-Ride-Konzepten insbesondere für
1021 Pendler eine Hybridlösung geschaffen werden. Hierbei sollten zukunftsfähige
1022 städtebauliche Maßnahmen berücksichtigt werden. Diese umfassen bspw. Schnittstellen
1023 für Sharing-Lösungen, Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge an den Park-and-Ride
1024 Stationen sowie Schnittstellen zum/vom ÖPNV.

1025

1026 Maßnahmen dieses Handlungsfeldes befördern die Ziele 5.1 – 5.8 der Vision Mobilität.

1027

1028 6.2 Stärkung weiterer vielfältiger Mobilitätsangebote

1029

1030 *Radverkehr:*

1031 Die Förderung des Radverkehrs zählt zu den Kernaufgaben der Kommunen, insbesondere
1032 bei der Schaffung von Radinfrastrukturen (Radwege, Radabstellanlagen, ...) sowie für
1033 die Radwegführung innerhalb der Kommune auf Basis eines örtlichen Radwegenetzes.
1034 Der Landkreis hat - außer im Bereich der Kreisstraßen als Straßenbaulastträger -
1035 grundsätzlich keine Zuständigkeit im Bereich des Radverkehrs. Im Sinne der Mobilität
1036 aller Menschen im Landkreis, zur Förderung gleicher bzw. vergleichbarer Mobilität im

1037 Landkreis und zur Unterstützung der Gemeinden sieht der Landkreis die Förderung des
1038 Radverkehrs dennoch als eine wichtige eigene Aufgabe an. Vorrangig initiiert, fördert
1039 und unterstützt der Landkreis die Schaffung landkreisweiter Radverkehrsnetze. Ebenso
1040 engagiert er sich im Bereich der Kommunikation durch die Bereitstellung zahlreicher
1041 Informationen zum Radverkehr im Landkreis auf seinen Internetseiten, der Bereitstellung
1042 von georeferenziertem Kartenmaterial sowohl digital als auch als Printmedium, einem
1043 zentralen Schadens-/Mängelmelder u.v.m.

1044 Der Landkreis Starnberg ist Mitglied in der AGFK Bayern und seit Oktober 2013 als
1045 fahrradfreundlicher Landkreis zertifiziert. Der Landkreis verfolgt das Ziel, den Modal
1046 Split zugunsten des Radverkehrs bis 2021 um 5% auf 21% zu steigern. Um dies zu
1047 erreichen wurden bereits in den vergangenen 8 Jahren umfangreiche Maßnahmen
1048 getroffen (siehe Anlage 1). Aktuell arbeitet die Verwaltung an der Umsetzung des
1049 Konzeptes für ein Alltagsradroutennetz. Dieses Konzept wurde, wie die in 2009
1050 beauftragten und bis 2011 umgesetzten Handlungsempfehlungen, landkreisweit erstellt
1051 und enthält Maßnahmenpakete, die den jeweiligen Gebietskörperschaften und
1052 Institutionen entsprechend ihrer Zuständigkeit zugeordnet wurden (Freistaat Bayern,
1053 Landkreis, Landkreiskommunen, gwt usw.).

1054 Ein weiteres aktuelles Projekt folgt dieser landkreisweiten Netzorientierung. Es handelt
1055 sich hierbei um die Implementierung eines landkreisweiten öffentlichen
1056 Fahrradleihsystems.

1057 Die Erreichung der Ziele für den Radverkehr ist allerdings nur in enger Abstimmung und
1058 tatkräftiger Unterstützung der Landkreiskommunen möglich. Hierbei sieht sich der
1059 Landkreis als Initiator, Unterstützer und Begleiter der Initiativen der Kommunen sowie
1060 bei der Umsetzung vorhandener Konzepte.

1061 Eine weitere Stärkung des Radverkehrs auf Landkreisebene wird in der kontinuierlichen
1062 Weiterentwicklung im Bereich der Kommunikation und Information gesehen.

1063

1064 *Elektromobilität:*

1065 Die Förderung der Elektromobilität zählt zu den großen Herausforderungen, um auch
1066 zukünftig individuell und gleichzeitig klimaschonend mobil sein zu können.

1067 Der Landkreis verfolgt daher die Zielsetzung, die Region StarnbergAmmersee zu der
1068 Region mit der höchsten Dichte an Elektrofahrzeugen zu entwickeln. Hierzu hat sich die
1069 E-STArt-Initiative im Herbst 2014 gegründet. Das bisherige Handeln dieser Initiative ist
1070 in der Anlage 1 dargestellt. In Landkreiszuständigkeit steht der Einsatz von
1071 Elektrobussen im ÖPNV. Hierbei stellt sich die Schaffung/Zurverfügungstellung
1072 notwendiger Infrastruktur insbesondere im Bereich der Ladeinfrastruktur als zentraler
1073 Schwerpunkt heraus. Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans
1074 sollen Lösungsmöglichkeiten mit den Kommunen andiskutiert und dargestellt werden.

1075 Mit dem Aufbau eines landkreisweiten Ladeinfrastrukturnetzes einhergehend mit einem
1076 einheitlichen Backend-System haben die Kreisgremien bereits die gwt GmbH gebeten.
1077 Die Umsetzung ist in Vorbereitung.
1078 Daneben soll im Zuge der Prüfung der Implementierung eines Fahrradleihsystems auch
1079 die Angebotserweiterung mit Pedelecs verfolgt werden.
1080 Die Fortsetzung der E-STArt-Initiative, mit dem Schwerpunkt der Netzwerkbildung, dem
1081 Bereitstellen von Informationen, der Durchführung zentraler Veranstaltungen für die
1082 Information der Bürgerschaft und zum fachlichen Input sowie die Förderung des
1083 Austausches zwischen Kommunen und Wirtschaft sollte weiter betrieben werden.
1084 Darüber hinaus ist die Umsetzung landkreisweiter Projekte im Sinne der Förderung der
1085 Elektromobilität durch die E-STArt-Initiative sinnvoll. Hierzu zählt beispielsweise eine
1086 Umfrage der Zweitwagenbesitzer mit dem Ziel, einerseits entsprechende Informationen
1087 zu Hemmnissen in der Nutzung der Elektromobilität zu erhalten, andererseits gezielte
1088 Informationen an diesen Personenkreis übermitteln zu können (vgl. Projekt aus dem
1089 Klimapakt des Landkreises). Um ein einheitliches, zukunftsorientiertes und effektives
1090 Handeln in diesem Bereich fortzuentwickeln, würde die Schaffung eines landkreisweiten
1091 Konzeptes zur Förderung der Elektromobilität zusätzliche Möglichkeiten für ein
1092 wirkungsvolles Handeln des Landkreises eröffnen.

1093

1094 *Fußgänger:*

1095 Im Bereich der Förderung des Fußgängerverkehrs ist die „Gemeinde der kurzen Wege“
1096 stets das Schlagwort der bereits erarbeiteten Konzepte, insbesondere im Klimaschutz. Die
1097 Maßnahmen richten sich stets an die Gemeinden. Dennoch steht eine Vielzahl der
1098 Maßnahmen im Zusammenhang mit Entscheidungen anderer, meist übergeordneter
1099 Behörden (z.B.: Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, die im qualifizierten Straßennetz
1100 wirken). Mit Blick auf die Neugestaltung/Veränderung von Verkehrsräumen, die
1101 überwiegend mit der Förderung des Fußgängerverkehrs einhergeht, gewinnen örtliche
1102 Verkehrskonzepte immer mehr an Bedeutung. Mit dem Medium eines örtlichen
1103 Verkehrskonzeptes wird die Möglichkeit eröffnet, Abstimmungen mit allen
1104 Entscheidungsträgern zur Umsetzung der getroffenen Maßnahmen frühzeitig
1105 vorzunehmen. Hier unterstützt der Landkreis auf Wunsch der Gemeinden bei der
1106 Beratung und Begleitung solcher Konzepte durch das Verkehrsmanagement.

1107

1108 Konkrete Maßnahmen:

- 1109 – Schaffung weiterer Mobilitätsangebote. Auf Landkreisebene wird aktuell an der
1110 Implementierung eines landkreisweite Fahrradleihsystems sowie der Schaffung
1111 eines landkreisweiten Ladeinfrastrukturnetzes gearbeitet.
- 1112 – Ausbau bzw. Aufbau einer mindestens landkreisweiten Mobilitätsplattform sollte
1113 angestrebt werden.

- 1114 – Information und Kommunikation zu vorhandenen Mobilitätsangeboten und deren
1115 Nutzung.
1116 – Forcierung des Einsatzes von Elektrobussen im MVV-Regionalbusverkehr
1117 – Erstellung eines Elektromobilitätskonzepts
1118

1119 Maßnahmen dieses Handlungsfeldes befördern die Ziele 5.1 – 5.8 der Vision Mobilität.
1120

1121 6.3 Digitalisierung 1122

1123 Der Begriff der Digitalisierung hat viele Gesichter und sieht aus jedem Blickwinkel
1124 anders aus. Als eine einfache Definition wird der Begriff zumeist beschrieben als die
1125 Umwandlung analoger Inhalte und Prozesse in eine digitale Anwendung oder Form. Die
1126 Digitalisierung gehört zu den größten Trends und ist für eine zukunftsweisende Mobilität
1127 unabdingbar. Übertragen auf die Vision Mobilität des Landkreises Starnberg bedeutet
1128 dies beispielsweise die Einführung des e-Ticketing im ÖPNV, die Schaffung von
1129 digitalen Schnittstellen zur Verknüpfung der Mobilitätsangebote im Landkreis und
1130 darüber hinaus, bis hin zur digitalen Kommunikation und Informationsgestaltung.
1131

1132 Hier wäre konkret auch die Schaffung einer Mobilitätsplattform oder der Ausbau
1133 bestehender Auskunftssysteme (z.B.: Auskunftssystem im MVV) zu einer gemeinsamen
1134 Plattform zu nennen.

1135 Welche Projekte in diesem Kontext bereits in Erarbeitung, Umsetzung bzw. in Planung
1136 sind, kann der Anlage 1 entnommen werden.
1137

1138 Maßnahmen dieses Handlungsfeldes befördern die Ziele 5.4, 5.5, 5.7 und 5.8 der Vision
1139 Mobilität.
1140

1141 6.4 Bewusstseinschaffung 1142

1143 Zur Bewusstseinschaffung zählen insbesondere Maßnahmen im Bereich der
1144 Kommunikation, der Information, der gezielten Ansprache sowie der Vorbildfunktion zur
1145 Nutzung und der daraus resultierenden positiven Auswirkungen auf vorhandene
1146 Mobilitätsangebote. Mit der Bewusstseinschaffung soll die Akzeptanz zur Nutzung
1147 alternativen Mobilitätsformen zum MIV erhöht und damit die Mobilitätswende verstärkt
1148 werden.
1149

1150 Maßnahmen dieses Handlungsfeldes befördern die Ziele 5.4, 5.5, und 5.7 der Vision
1151 Mobilität.
1152
1153

1154 6.5 Bürgerbeteiligung

1155

1156 Die Gestaltung der zukünftigen Mobilität im Landkreis soll einerseits einen Anreiz zur
1157 Realisierung der Verkehrswende bieten. Andererseits soll sie aber auch den Bedürfnissen
1158 der Menschen im Landkreis gerecht werden und Akzeptanz für die verschiedenen
1159 Mobilitätsarten und deren Nutzen schaffen. Hierzu sollen die Bürger*Innen am Prozess
1160 aktiv beteiligt werden.

1161

1162 Maßnahmen dieses Handlungsfeldes befördern alle die Ziele 5.4, 5.7 und 5.9 der Vision
1163 Mobilität.

1164

1165 6.6 Vernetzte Mobilität

1166

1167 Die vernetzte Mobilität ist eng verbunden mit dem Thema der Digitalisierung und zählt
1168 damit ebenfalls zu den größten Trends im Mobilitätsbereich. Auf den Landkreis bezogen
1169 gehört in dieses Themenfeld einerseits die vorhandenen Mobilitätsarten miteinander zu
1170 verknüpfen (z.B.: Bus/Bahn mit Radverkehr, Carsharing-Angeboten, BikeSharing-
1171 Angeboten). Andererseits bedeutet dies aber auch die Verbindung der Mobilitätsarten auf
1172 sogenannten Auskunfts- oder Mobilitätsplattformen. Eine vernetzte Mobilität ist Basis
1173 zur Schaffung multimodaler Systeme.

1174

1175 Maßnahmen dieses Handlungsfeldes befördern die Ziele 5.4, 5.5, und 5.8 der Vision
1176 Mobilität.

1177

1178 6.7 Multimodale Systeme

1179

1180 Das multimodale Verhalten im Personenverkehr bestimmt immer mehr die
1181 Mobilitätsformen unserer Bevölkerung. Immer öfter nutzen die Menschen nicht mehr nur
1182 ein Verkehrsmittel auf ihrem Reiseweg. Vielmehr werden die Verkehrswege der Zukunft
1183 mit mehreren unterschiedlichen Mobilitätsarten zurückgelegt. Dies bedeutet einerseits,
1184 dass das Bedürfnis an Angeboten von unterschiedlichen und öffentlich nutzbaren
1185 Verkehrsmitteln besteht. Andererseits müssen die Mobilitätsangebote miteinander
1186 optimal vernetzt sein. Dies erfordert die Schaffung von Schnittstellen, sowohl physisch
1187 (tatsächliches Angebot) als auch digital (Nutzungszugang, Abrechnung, Information).

1188

1189 Maßnahmen dieses Handlungsfeldes befördern die Ziele 5.4, 5.5 und 5.6 der Vision
1190 Mobilität.

1191

1192

1193 6.8 Einheitliche Mobilitätsstandards

1194

1195 Die Schaffung von Standards hat sich vielfach bewährt. Dies zeigt sich beispielweise bei
1196 der einheitlichen Gestaltung von barrierefreien Verkehrsanlagen oder den einheitlichen
1197 Standards im MVV-Regionalbus, die einen hohen Wiedererkennungswert haben und
1198 Identität schaffen. Letztere dienen aber auch der Verdeutlichung der Verkehrsmittel, die
1199 im MVV-Tarifverbund genutzt werden können.

1200 Weitere Standards bei den Mobilitätsangeboten z.B.: einheitliche Ladeinfrastruktur,
1201 einheitliche Ausgestaltung von Bushaltestellen, einheitliche Beschilderung von
1202 Radrouten, einheitliche Gestaltung von Radverkehrsanlagen, u.v.m. unterstützen nicht
1203 nur die Nutzung, sondern fördern auch das Bewusstsein bis hin zu Akzeptanz.

1204

1205 Maßnahmen dieses Handlungsfeldes befördern die Ziele 5.4, 5.5, 5.8 und 5.9 der Vision
1206 Mobilität.

1207

1208 6.9 Schaffung von Komfort für Kunden

1209

1210 Hierunter ist nicht nur eine komfortable tatsächliche Nutzung der Verkehrsmittel zu
1211 verstehen, wie beispielsweise bequeme und saubere Sitzmöglichkeiten in den
1212 öffentlichen Verkehrsmitteln, Aufzüge oder Rolltreppen zur Erreichung der Bahnsteige
1213 an Bahnhöfen, leicht nutzbare und beleuchtete Radabstellanlagen, usw., sondern auch der
1214 einfache Zugang zu den Mobilitätsangeboten. Letzteres steht im Zusammenhang mit der
1215 Entwicklung eines e-Ticketing im MVV, einer landkreisweiten einheitlichen
1216 Ladeinfrastruktur mit entsprechendem Backend- System bis hin zur Mobilitäts-Card.
1217 Einheitliche Standards sowohl physisch (Wiedererkennung, gleiche
1218 Nutzungserfordernisse, ...) als auch digital (einmalige Registrierung für die Nutzung und
1219 Abrechnung der öffentlichen Mobilitätsarten, einheitliche Werbung) erhöhen diese
1220 Wirkung.

1221

1222 Maßnahmen dieses Handlungsfeldes befördern die Ziele 5.5 und 5.9 der Vision Mobilität.

1223

1224

1225

1226 7 Grundlegende Maßnahmenpakete

1227

1228 Um eine Zielerreichung zu gewährleisten, ist zunächst die Umsetzung von grundlegenden
1229 Maßnahmenpaketen vorrangig. Manche dieser Maßnahmen sind bereits in Vorbereitung
1230 oder schon im größeren Rahmen angedacht. Andere sollten aktiv einer Planung und
1231 Umsetzung zugeführt werden. Es handelt sich hier um konkrete erste Schritte, sodass die
1232 Vision Mobilität 2020 durch Maßnahmen sichtbar und greifbar wird.

1233

1234 7.1 Gemeinsame Mobilitätsplattform

1235

1236 Vor dem Hintergrund zunehmender Digitalisierung und dem Wandel im Mobilitäts-
1237 verhalten der Menschen hin zu neuen, verkehrsmittelübergreifenden Angeboten und
1238 Alternativen, wächst das Bedürfnis nach verknüpften Mobilitätsangeboten.

1239 Hierbei trägt die Schaffung neuer Mobilitätsmöglichkeiten wie BikeSharing, Carsharing,
1240 der Ausbau des ÖPNVs oder auch die Mitfahrzentralen einen Teil zur Befriedigung der
1241 Bedürfnisse bei. Darüber hinaus ist es aber ebenso wichtig, die Nutzung der Angebote an
1242 multimodalen Schnittstellen sinnvoll miteinander zu verknüpfen. Ein weiterer Aspekt,
1243 der die Nutzung dieser Angebote unterstützt, liegt in der informatorischen und
1244 organisatorischen Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel und
1245 Mobilitätsdienstleistungen zu einem integrierten und transparenten Mobilitätsangebot.
1246 Dies kann insbesondere eine Mobilitätsplattform leisten. Diese soll nicht nur über die
1247 Mobilitätsangebote informieren, sondern sie auch optimal kombinieren und dem Nutzer
1248 ein ganzheitliches Angebot nahebringen, kurz: Informieren, Nutzen/Fahren und
1249 Abrechnen.

1250

1251 Eine mögliche Mobilitätsplattform könnte in diesem Kontext auf der Ebene der
1252 Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH geschaffen werden. Das bereits
1253 bestehende Angebot der MVV-Fahrplanauskunft mit integriertem MVV-Radroutenplaner
1254 und der kontinuierliche Ausbau der intermodalen Informationen zu P+R bzw. B+R bietet
1255 eine gute Grundlage. Mit der Ergänzung um Angebote wie BikeSharing, Carsharing,
1256 Taxen, aber auch von Infrastrukturen wie beispielsweise Radabstellanlagen außerhalb
1257 von B+R-Anlage bis hin zu Lademöglichkeiten für die Elektromobilität wird der
1258 Kundennutzen erhöht sowie der Zugang zu den Verkehrsmitteln außerhalb des
1259 Individualverkehrs erleichtert.

1260

1261 Die Umsetzung dieser Maßnahme wirkt auf alle Handlungsfelder (6.1 – 6.9.) ein.

1262

1263

1264

1265 7.2 Stärkung der Elektromobilität im Landkreis

1266

1267 Zur Förderung der Elektromobilität hat sich die E-STArt-Initiative gegründet. Die
1268 Akteure innerhalb dieser Initiative kommen aus der Wirtschaft, den Landkreiskommunen
1269 sowie den aktiven E-Mobilisten.

1270 In verschiedenen Clustern hat sich die Initiative mit den Themen Information/
1271 Kommunikation, Infrastruktur, Tourismus und Kompetenzvermittlung intensiv befasst.
1272 Insbesondere im Bereich der Information und Kommunikation ist E-STArt mit einem
1273 Internetauftritt, dem jährlichen Elektromobilitätstag, der Alltagstauglichkeitsprüfung von
1274 E-Fahrzeugen im Rahmen der eRUDA sowie der jährlichen Ladesäulentour aktiv.

1275 Die stetig steigenden Zulassungszahlen an Elektrofahrzeugen im Landkreis Starnberg
1276 (2012: 130 Elektro-, Hybrid, kombinierter Antrieb, davon 45 rein elektrisch betriebenen
1277 PKW; 2017: 826 Elektro-, Hybrid, kombinierter Antrieb, davon 324 rein elektrisch
1278 betriebene PKWs) zeigt deutlich das Potential für die Elektromobilität im Landkreis. Mit
1279 einem Anteil von rd. 0,32% Elektrofahrzeuge von allen zugelassenen PKWs liegt der
1280 Landkreis Starnberg deutlich über dem bundesweiten Anteil von 0,12% aller PKWs in
1281 Deutschland und auf Platz 2 der Landkreise in Deutschland³⁵.

1282

1283 Auch im Bereich der Pedelecs und E-Bikes werden stetig steigende Nutzerzahlen
1284 verzeichnet. So wurden im Jahr 2017 rd. 720.000 Pedelecs und E-Bikes bundesweit
1285 verkauft. Die Verkaufszahl stieg damit im Vergleich zum Vorjahr um 19% an.³⁶

1286

1287 Konkrete Maßnahmen:

1288 - Im eigenen Zuständigkeitsbereich des Landkreises ist der Einsatz von
1289 Elektrobussen im ÖPNV ein Element der Förderung der Elektromobilität. Im Juli
1290 2020 beginnt die nächste Ausschreibungsrunde der Linienbündel im
1291 Regionalbusverkehr im Landkreis. Eine Analyse des bestehenden
1292 Regionalbusnetzes auf den Einsatz von Elektrobussen einschließlich der
1293 Rahmenbedingungen sowohl im Bereich der Infrastruktur, als auch der
1294 vergaberechtlichen Vorschriften, soll bis Juli 2020 erarbeitet werden und dann als
1295 Grundlage für die anstehenden Ausschreibungen dienen.

1296 - Die Aktivitäten der E-STArt-Initiative sollten weiterbetrieben und ausgeweitet
1297 werden.

1298

1299 Die Umsetzung dieser Maßnahmen wirkt auf die Handlungsfelder 6.1. und 6.2.

³⁵ Vgl. Wirtschaftswoche (2018): „Im Osten gibt es oft mehr Wölfe als E-Autos“ (26. Juli 2018), Autor Stefan Hajek.

³⁶ Vgl. Zweirad-Industrie-Verband (2018): Zahlen - Daten - Fakten zum Deutschen Fahrrad- und E-Bike-Markt. Pressemitteilung (13.03.2018).

1300 7.3 Effektiver & gemeinsamer Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur

1301

1302 Neben dem Aufbau von Mobilitätsangeboten ist die Schaffung geeigneter
1303 Mobilitätsinfrastrukturen, die die Grundlage für die physische Nutzung der Angebote
1304 darstellen, notwendig. Eine sichere, barrierefreie, bequeme und komfortable
1305 Ausgestaltung steigert die Attraktivität der Nutzung insbesondere der alternativen
1306 Verkehrsangebote sowie eine Änderung des Mobilitätsverhalten zugunsten des
1307 Umweltverbundes.

1308

1309 Einen wesentlichen Beitrag können gemeinsame und einheitliche Standards bei der
1310 Infrastruktur leisten. Die zeigt sich beispielsweise im Straßenverkehr, durch die seit
1311 langen Jahren etablierten Standards beim Ausbau und der Gestaltung von Straßen auf der
1312 Grundlage vorhandener Richtlinien, oder den Standards im ÖPNV. Durch die einheitliche
1313 Außengestaltung der MVV-Regionalbusse oder der Fahrplaninformationssäulen weiß der
1314 Kunde, dass dieses Verkehrsmittels mit den Tickets des MVV genutzt werden kann.

1315 Die Entwicklung von landkreisweit einheitlichen Standards z.B. bei der Ausgestaltung
1316 von Bushaltestellen (neben der Barrierefreiheit), Radabstellanlagen im öffentlichen
1317 Verkehrsraum, Ladeinfrastruktur und weiteren Angeboten bietet eine intelligente
1318 Infrastruktur.

1319 Hierzu zählen nicht nur verkehrsabhängige Signalschaltungen an Lichtzeitanlagen
1320 oder die Vorrangschaltung für den ÖPNV, sondern auch die Ausstattung
1321 von Parkflächen (PKW und Fahrrad) mit geeigneten Sensoren zur Erkennung der
1322 Nutzung/Nichtnutzung, die die Nutzung von freier oder belegter Ladeinfrastruktur
1323 darstellen.

1324 Des Weiteren zählen dazu Anlagen zur Kennzeichnung von vorhandenen Leihrädern /
1325 Carsharing-Fahrzeugen an den Standorten, die zusätzlich zu deren Reservierungs-
1326 möglichkeiten informieren, bis hin zu digitalen Fahrgastinformationssystemen an den
1327 Bushaltestellen.

1328

1329 Konkrete Maßnahmen:

1330 - Im Zuge der Erstellung des Nahverkehrsplans des Landkreises sollen in
1331 Abstimmung mit den Kommunen Standards für die Ausgestaltung von
1332 Bushaltestellen erstellt werden.

1333 - Umsetzung der Darstellung der Nutzungsmöglichkeiten der Ladeinfrastruktur im
1334 Zuge der aktuellen Erarbeitung und Umsetzung eines landkreisweiten
1335 Ladeinfrastrukturnetzes durch die gwt GmbH.

1336 - Erstellung eines Umsetzungskonzeptes für ein digitales Fahrgast-
1337 informationssystem an Bushaltestellen.

1338

1339 Die Umsetzung dieser Maßnahmen wirken auf die Handlungsfelder 6.1., 6.2., 6.3., 6.4.,
1340 6.6., 6.7. und 6.8.

1341

1342 7.4 Schaffung multimodaler Schnittstellen

1343

1344 Die Schaffung multimodaler Schnittstellen steht in engem Zusammenhang mit dem Punkt
1345 8.1. Zur Ausgestaltung solcher multimodaler Schnittstellen gehört einerseits die
1346 Verknüpfung der Mobilitätsangebot für die tatsächliche Nutzung, die Bereitstellung von
1347 Informationen zur Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsmitteln für Reisewege bzw.
1348 das Routing von konkreten Reiseketten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie die
1349 Schaffung einheitlicher Zugangsmöglichkeiten zu den Mobilitätsangeboten (Buchung,
1350 Ticket, Abrechnung). Andererseits gehört hierzu aber auch die physische Schaffung von
1351 Schnittstellen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln in Form von sogenannten
1352 Mobilitätsstationen. Solche physischen Schnittstellen sind durch die Etablierung von
1353 P+R- sowie B+R-Anlagen zumeist an S-Bahnhöfen im Landkreis bereits vorhanden.
1354 Einige S-Bahnhöfe verfügen schon jetzt über Fahrradleihstationen oder sind auch
1355 Carsharing-Standorte. Dies bedeutet, dass der Übergang vom Fahrrad oder PKW zum
1356 schienen-gebundenen Verkehrsmittel bereits vor Jahren erfolgreich gestaltet wurde.
1357 Durch die grundsätzliche Gestaltung der MVV-Regionalbuslinien im Landkreis, die
1358 immer mindestens einen S-Bahnhof anbinden, ist auch dort bereits eine Schnittstelle
1359 zwischen S-Bahn und Bus geschaffen. Die Schaffung weiterer sinnvoller multimodaler
1360 physischer Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln sowie die Bündelung einer
1361 Vielzahl von Verkehrsmitteln an einer zentralen Stelle (Mobilitätsstation) sind jedoch
1362 notwendig.

1363

1364 Konkrete Maßnahme:

1365 Der Landkreis arbeitet aktuell an der Erstellung eines landkreisweiten Leihradsystems
1366 und dessen Implementierung, gleichzeitig auch an der Fortschreibung des
1367 Nahverkehrsplans. Beides erfolgt unter intensiver Einbindung der Landkreiskommunen.
1368 Es bietet sich daher an, bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes die physisch
1369 notwendigen multimodale Schnittstellen zu erarbeiten und hierbei bereits die
1370 Netzplanung für das öffentliche Leihradsystem zu integrieren.

1371

1372 Die Umsetzung dieser Maßnahmen wirken auf die Handlungsfelder 6.1. bis 6.7.

1373

1374 7.5 Steigerung von landkreisweiten Mobilitätsangeboten

1375

1376 Das vorhandene Mobilitätsangebot gilt es auch in Zukunft weiter auszubauen und, um
1377 weitere Mobilitätsarten ergänzt, als öffentliches Netz anzubieten. Im Bereich des ÖPNVs
1378 wurde das Leistungsangebot in den vergangenen Jahren bereits massiv erhöht. Mit

1379 weiteren neuen Angeboten, wie die Schaffung von Expressbuslinien sowie
1380 bedarfsorientierten Busverkehren, wird das Angebot sukzessive an die
1381 Mobilitätsansprüche der Zukunft angepasst. Zudem soll die Nutzung des Fahrrads mit der
1382 aktuellen Planung zur Einrichtung eines öffentlichen Leihradsystems weiter gefördert
1383 werden. In Zukunft gilt es weitere Angebote im Bereich des Carsharings zur Verfügung
1384 zu stellen.

1385

1386 Konkrete Maßnahmen:

1387 - Die Erstellung eines Netzes an öffentlichen Leihradstationen und dessen
1388 Umsetzung.

1389 - Der Aufbau eines MVV-RufBus-Systems analog des vorhandenen Systems im
1390 Landkreis Fürstentum. Durchführung eines Probebetriebs und Gestaltung
1391 eines Konzeptes zur Implementierung im Landkreis Starnberg.

1392

1393 Die Umsetzung dieser Maßnahmen wirken auf die Handlungsfelder 6.1. und 6.2.

1394

1395 7.6 Entwicklung Mobilitäts-Card

1396

1397 Eine Mobilitäts-Card – ob physisch oder digital – erleichtert die Nutzung von
1398 Mobilitätsangeboten. Mit ihr sollen sowohl der Zugang (Kauf von Tickets, Entriegelung
1399 von Leihfahrräder oder Carsharing-Fahrzeugen, Nutzung der Ladeinfrastruktur usw.) als
1400 auch die gebündelte Abrechnung der Kosten der Mobilitätsnutzung ermöglicht werden.
1401 Als Kunde ist nur eine einmalige Registrierung mit seinen persönlichen Daten nötig.
1402 Ohne eine solche Card sind Registrierungen der Kunden bei den jeweiligen Anbietern der
1403 Mobilitätsleistung notwendig.

1404

1405 Darüber hinaus ist die Entwicklung einer Mobilitäts-Card eine Konsequenz des
1406 Megatrends „Digitalisierung“ und logische Folge aus der Vernetzung der
1407 Mobilitätsformen. Erste Schritte hat der Landkreis bereits mit dem Aufbau und Betrieb
1408 des Handy- und Onlineticket-System beim MVV auf der MVV-Compagnon-App
1409 gemacht. Mit dieser App können nicht nur Fahrplanauskünfte, Fahrmöglichkeiten und
1410 weitere Informationen zu den ÖPNV-Angeboten im MVV-Gebiet abgerufen, sondern
1411 auch entsprechende Tickets (Einzelfahrschein, Streifenkarte, Tageskarte) gekauft werden.
1412 Mit dem bereits gefassten Beschluss der Kreisgremien zum Aufbau eines Elektronischen
1413 Fahrgeldmanagements (EFM Roadmap) sowie die Aufnahme des MVV-
1414 Zeitkartensortiments in das Hand-Onlineticket-System wurden weitere
1415 Basisentscheidungen hin zu einer Mobilitäts-Card im Verbundgebiet schon jetzt
1416 getroffen.

1417

1418 Die Umsetzung dieser Maßnahme wirkt auf die Handlungsfelder 6.1. 6.2., 6.3., 6.4., 6.6,
1419 6.7., 6.8.und 6.9.
1420

1421 **8 Voraussetzungen zur Zielumsetzung (Rahmen)**

1422

1423 Zur Zielerreichung ist es notwendig entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen oder
1424 auf bereits vorhandenes aufzubauen. Ein solcher Rahmen gewährleistet die Erreichbarkeit
1425 der Ziele.

1426 Zu einem solchen Rahmen gehören das Steuerungsgremium, der Leitfaden, das
1427 Umsetzungskonzept für den Landkreis, der rechtliche Rahmen und technische
1428 Innovationen.

1429

1430 8.1 Steuerungsgremium

1431

1432 Das Gremium steuert und fördert die Umsetzung von Maßnahmen durch Priorisierung,
1433 Koordinierung und die Schaffung eines breiten Konsenses im Hinblick auf die Vision
1434 Mobilität. Verwaltung und Steuerungsgremium arbeiten vertrauensvoll zusammen.

1435 Die Aufgaben des Steuerungsgremiums fallen in die Zuständigkeit des Ausschusses für
1436 Klimaschutz, Umwelt und Mobilität (KUMA). Für die Erledigung seiner Aufgaben zieht
1437 das Steuerungsgremium ggfls. Expert*Innen hinzu.

1438

1439 Eine der Aufgaben des Steuerungsgremiums ist es einen Leitfaden zu erstellen und diesen
1440 Leitfaden auch zu monitoren. Der Leitfaden dient der Nachvollziehbarkeit, der Steuerung
1441 und der Evaluation bei der Erreichung der oben genannten Ziele.

1442 Das Gremium initiiert, gibt Impulse und begleitet, berät und überprüft Maßnahmen im
1443 Hinblick auf den Leitfaden. Für die Verfolgung der Ziele erstellt das Gremium einen
1444 Masterplan. Der Masterplan enthält Empfehlungen zu entsprechenden Maßnahmen.

1445

1446 8.2 Leitfaden

1447

1448 Der Leitfaden dient der Nachvollziehbarkeit, der Steuerung und der Evaluation bei der
1449 Erreichung der oben genannten Ziele. Der Leitfaden enthält die Grundzüge zu den
1450 Zuständigkeiten der beteiligten Akteure und sorgt für Klarheit und Transparenz an den
1451 entsprechenden Schnittstellen (wer muss wann, wo und in welcher Form einbezogen
1452 werden).

1453 Die im Leitfaden benannten Akteure kommen aus der Politik, Verwaltung und
1454 Kommunen und haben spezifische Aufgabenfelder:

1455 - Politik: Ausarbeitung von Strategien

1456 - Verwaltung: Beratung und fachliche Unterstützung

1457 - Kommunen/gwt GmbH/Wirtschaft³⁷: Umsetzung

1458

1459 Des Weiteren enthält der Leitfaden klare Vorgaben, wie die Entscheidung für
1460 Maßnahmen und deren Umsetzung transparent und nachvollziehbar gestaltet wird. Das
1461 dafür notwendige Umsetzungskonzept wird durch die Verwaltung erstellt.

1462

1463 Um die Maßnahmen zu evaluieren und hinsichtlich ihres Wirkungsgrades zu priorisieren,
1464 finden sich im Leitfaden konkrete Vorgaben. Diese Vorgaben werden auf Grundlage der
1465 relevanten Zahlen, Daten und Fakten (ZDF) erarbeitet und beinhalten im Folgenden:

1466 - Erreichbarkeit

1467 - Ökonomische Abwägung

1468 - Fachliche Unterstützung

1469 - Externer Sachverstand

1470 - Finanzielle staatliche Förderung

1471 - Zuständigkeit

1472

1473 Darüber hinaus finden sich im Leitfaden Angaben zur Prüfung und zum Vorgehen
1474 hinsichtlich einer finanziellen Förderung von Maßnahmen, zur interkommunalen
1475 Zusammenarbeit und zur ökonomischen Abwägung bei der Ausgestaltung von
1476 Maßnahmen (unter Einbeziehung von externem Sachverstand, wenn notwendig).

1477

1478 8.3 Umsetzungskonzept für den Landkreis

1479

1480 Das konkrete Umsetzungskonzept für den Landkreis wird durch die Verwaltung erstellt
1481 und bezieht sich auf die Maßnahmen mit folgenden Fragestellungen:

1482 - Wer wird wann wo beteiligt?

1483 - Wer initiiert/entscheidet wann und wo?

1484 - Was kann aus Pilotprojekten zur Umsetzung übertragen werden?

1485 - Wie wird nachvollzogen, dass die Maßnahmen umgesetzt werden?

1486 - Wer macht was bis wann?

1487 - Wie werden bestehende Konzept einbezogen?

1488 - Wie werden Maßnahmen priorisiert?

1489

1490 8.4 Interkommunale Zusammenarbeit

1491

1492 Interkommunale Zusammenarbeit wird angestrebt. Bei möglichen Maßnahmen prüfen
1493 Kommunen vorab, ob eine alleinige oder nachbarschaftliche Umsetzung sinnvoll ist.

³⁷ Wirtschaft: Darunter wird die Einbindung relevanter Unternehmen aus dem Landkreis Starnberg verstanden. Durch eine solche Einbindung ansässiger Betriebe als Akteure des Leitfadens wird die ganzheitliche Umsetzung und Ausarbeitung der Vision Mobilität 2020 sichergestellt.

1494 Wenn eine Einbeziehung des Landkreises sinnvoll ist, wird zur Erzeugung von Synergien
1495 eine Übergabe an das Steuerungsgremium empfohlen. (Hier steht nicht das „ob“ im
1496 Mittelpunkt, sondern viel mehr das „wie“.)

1497

1498 8.5 Rechtlicher Rahmen

1499

1500 Der rechtliche Rahmen dient der Sicherstellung, dass alle rechtlich bindenden
1501 Voraussetzungen bei der Umsetzung von Maßnahmen beachtet werden.

1502

1503 8.6 Technische Innovation

1504

1505 Das schnelle Voranschreiten der technischen Innovation macht es notwendig, den
1506 Rahmen für die Erreichung der Ziele immer wieder zu überprüfen und anzupassen. Die
1507 technologische Entwicklung ermöglicht gegebenenfalls die Erreichung einiger der
1508 genannten Ziele mit einfacheren Mitteln als heute angenommen. Ebenso ist es möglich,
1509 dass der Rahmen selbst überprüft werden muss.

1510

1511

1512 **9 Schlussbemerkung**

1513

1514 Die Vision Mobilität 2020 ermöglicht dem Landkreis Starnberg bereits heute die
1515 Leitplanken für die Mobilität von morgen zu setzen. Das vorliegende Papier soll die
1516 Ausrichtung auf eine gemeinsame Perspektive aller Akteure im Bezug auf die Mobilität
1517 ermöglichen, sodass ein abgestimmtes Vorgehen gangbar wird. Der Landkreis nimmt
1518 dabei eine koordinierende Rolle ein.

1519

1520 Alle in diesem Text formulierten Ziele, Handlungsfelder und grundlegenden
1521 Maßnahmenpakete zahlen auf den Kernsatz ein. Gleichzeitig ist es möglich jede neue
1522 Maßnahme auf die Relevanz und die Passung zu den Maßnahmenpaketen, den
1523 Handlungsfeldern, den Zielen und insbesondere zum Kernsatz hin zu überprüfen.

1524

1525 Die Vision Mobilität 2020 wurde mit allen relevanten politischen Akteuren in einem
1526 ergebnisoffenen Prozess erstellt. Es wurde großen Wert darauf gelegt nicht nur ein
1527 gemeinsames Zielbild zu entwickeln, sondern bereits bei der Formulierung der Vision die
1528 Umsetzung im Blickfeld zu haben. Insbesondere die im Rahmen enthaltenen Elemente
1529 wie das Steuerungsgremium, der Leitfaden und das Umsetzungskonzept ermöglichen es,
1530 dass die Vision Mobilität 2020 gelebte Realität wird. Darüber hinaus braucht es aber die
1531 Bereitschaft aller im Landkreis Starnberg handelnden Akteure die Vision Mobilität 2020
1532 als Orientierungsrahmen zu nutzen und dadurch gemeinsam zur Verwirklichung der
1533 Vision Mobilität 2020 beizutragen und diese kontinuierlich weiterzuentwickeln.

1534 Abschließend gilt bereits jetzt ein herzlicher Dank an all diejenigen, die bei der
1535 Entstehung der Vision Mobilität 2020 mitgewirkt haben.