

2

3

Vision Mobilität 2020

4

für den

6

7 Landkreis Starnberg

8

9

11

12

13

14

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

18

19

21

22

23

24

26

27

28

29

31

♀

Präambel

Die vorliegende Vision Mobilität 2020 ist für den Landkreis Starnberg erarbeitet  
worden. In

allen Teilen dieser Vision wurde darauf geachtet, die Flughöhe des Landkreises  
einzunehmen

und die Beteiligung sowie die Funktion des Landkreises bei der Umsetzung zu  
klären. Das

schafft Klarheit an welchen Stellen und in welchem Rahmen der Landkreis  
überhaupt

„handlungsfähig“ ist. In den meisten Fällen fallen dem Landkreis koordinative  
Aufgaben in

Bezug auf die unterschiedlichen Handlungsfelder und Akteure zu. Dies erlaubt es,  
dass der

Landkreis Starnberg Synergien zwischen den Gemeinden und angrenzenden  
Landkreisen  
hinsichtlich der Umsetzungsmöglichkeiten nicht nur besser erkennt, sondern durch  
den  
Entwurf eines übergeordneten Konzeptes auch ermöglicht und strukturiert. Dadurch  
werden  
auf Landkreisebene Maßnahmen aufgenommen, die Einfluss auf den übergreifenden  
räumlichen Kontext haben, ohne in die Zuständigkeiten der Kommunen einzugreifen.

Eine Ausnahme bildet an dieser Stelle die Verbesserung der Aufenthaltsqualität.  
Obgleich  
dieses Ziel in die Verantwortung der Kommunen fällt, ist es für alle Beteiligten  
von hoher  
Bedeutung und wird demnach an dieser Stelle genannt – auch wenn damit  
ausnahmsweise die  
sonst eingenommene Perspektive des Landkreises verlassen wird.

#### Zweck der Vision Mobilität 2020

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

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

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

#### Mobilitätsverständnis der Vision Mobilität 2020

Der Begriff Mobilität ist eng mit dem Verständnis von Verkehr verknüpft. Als  
Verkehr  
wiederrum wird die tatsächliche Beförderung oder Ortsveränderung von Personen,  
Gütern  
oder Daten definiert. Mobilität hingegen beschreibt die Beweglichkeit von

Menschen, Gütern  
oder Informationen in einem öffentlichen geographischen Raum. Unter den Begriff  
Mobilität  
fallen sowohl die Bedingung der gleichberechtigten Teilhabe aller Beteiligten,  
als auch das  
Verständnis einer zukunftsgerichteten und nachhaltigen Form der Beweglichkeit.  
Auch der

♀

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

Das Verständnis für eine gute Mobilität bedeutet für den Landkreis Starnberg  
eine bessere  
Lebensqualität der Bevölkerung zu ermöglichen, wie auch eine zukunftsorientierte

Organisation der Kapazitäten zu schaffen – auch mit Blick auf den Güter-und  
Lieferverkehr.  
Die gute Mobilität soll dabei auch der Standortmarke StarnbergAmmersee mit dem  
darin  
verankerten gemeinsamen Ziel „der hochwertigste Wirtschafts-und Lebensraum in  
unmittelbarer Nähe einer Weltstadt“ zu sein, gerecht werden. Ein Bestandteil der  
darin  
beinhaltenen Lebensqualität ist auch die Mobilität, die eine Region anbieten  
kann.

♀

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

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
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
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
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
4.4 Weitere	.....
Maßnahmenträger.....	.....23
.....	.....24
116 5 Ziele der Vision Mobilität 2020	.....
.....	.....24
117 5.1 Luftreinhaltung / Lärmreduktion	.....
.....	.....25
118 5.2	.....
CO2-Reduktion.....	.....26
.....	.....26
119 5.3 Schutz Lebensgrundlage	.....
.....	.....27
.....	.....27
5.4 Intelligente Vernetzung von Ort-und Ortsteilen und unterschiedlichen	.....
Mobilitätsarten.....	.....27
121 5.5 Reduktion	.....
MIV.....	.....28
.....	.....28
122 5.6 Gerechte Verteilung öffentlicher	.....
Raum.....	.....29
.....	.....29
123 5.7 Sichere Verkehrswege	.....
.....	.....30
.....	.....30
124 5.8 Teilhabe	.....
.....	.....30
.....	.....30
5.9 Akzeptanz	.....
.....	.....31
.....	.....31
126 6 Handlungsfelder der Vision	.....
2020.....	.....33
.....	.....33
127 6.1 Stärkung	.....
ÖPNV.....	.....33
.....	.....33
128 6.2 Stärkung weiterer vielfältiger	.....
Mobilitätsangebote.....	.....33
.....	.....33
129 6.3 Digitalisierung	.....
.....	.....36
.....	.....36

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
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
7.3 Effektiver & gemeinsamer Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur	41
Effektiver & gemeinsamer Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur	41
7.4 Schaffung multimodaler Schnittstellen	42
7.5 Steigerung von landkreisweiten Mobilitätsangeboten	42
7.6 Entwicklung Mobilitäts-Card	43
8 Voraussetzungen zur Zielumsetzung (Rahmen)	45
8.1 Steuerungsgremium	45
8.2 Leitfaden	45
8.3 Umsetzungskonzept für den	

Landkreis.....	46
8.4 Interkommunale Zusammenarbeit	46
8.5 Rechtlicher Rahmen	47
8.6 Technische Innovation.....	47
9 Schlussbemerkung	48

♀

## 1 Zielsetzung und Entstehungsprozess der Vision Mobilität 2020 Zielsetzung und Entstehungsprozess der Vision Mobilität 2020

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

### 1.1 Zielsetzung

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

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

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

-Hinzu kommt die rasante Entwicklung der technologischen Möglichkeiten, deren Umsetzung im Mobilitätssektor nicht nur gewünscht, sondern bereits dringend

notwendig ist, um die Zukunft der Mobilität zu gestalten (z.B.: e-Ticketing, Tarifreform, Mobilitätsplattformen).

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

6

♀

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

Eine Vision gibt Orientierung und bildet eine einheitliche Linie für sämtliche Aktivitäten.

Das Bekenntnis aller Kommunen auf die gemeinsamen Ziele ermöglicht ein ziel- und zukunftsorientiertes Wirken für die Mobilität der Zukunft.

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

## 1.2 Entstehungsprozess

### 1.2.1 Antrag

Der Kreistag beschloss in seiner Sitzung vom 23.10.2017 einstimmig, eine „Vision

Mobilität 2020“ – integriertes Leitbild zur Umsetzung eines öffentlichen Netzes zur

Mobilität im Landkreis im Sinne der Energiewende zu entwickeln. Mit der Vision Mobilität 2020 wird die Entwicklung eines integrierten Leitbildes zum Transfer eines für

den Landkreis im Benehmen mit den Gemeinden nachhaltigen und attraktiven Mobilitätsnetzes angestrebt. Daneben soll die Einführung einer Mobility Card (Synonym für ein Zugangs- und Abrechnungsmedium) für den Landkreis Starnberg geprüft werden.

Entsprechend der dem Kreistagsbeschluss zugrundeliegenden Begründung des Antrages

der CSU-Kreistagsfraktion wird das Ziel, den Bürger\*Innen im Landkreis ein öffentliches Verkehrsnetz zu bieten, das die Erreichbarkeit jeden Ortes im Landkreis zu

jeder Zeit gewährleistet, ohne auf private Verkehrsmittel zurückgreifen zu müssen. Dabei

sollen in einer adäquaten Infrastruktur an strategisch sinnvollen Punkten ÖPNV-Schnittstellen zu anderen Landkreisen, Carsharing und E-Mobility Angebote, Fahrradverleih-Stationen sowie Vorhaltungen von P&R-Parkplätzen flächendeckend miteinander vernetzt und lückenlos integriert werden. Vor allem sollen Abrechnungs- und

Buchungssysteme in einer App oder Mobility Card so vereint werden, dass es für Bürger\*Innen leicht und attraktiv ist, von allen Möglichkeiten der oben genannten

Einrichtungen Gebrauch zu machen. Dadurch können wesentliche Hemmschwellen zur 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

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

Inhaltliche Ausdifferenzierung  
(3 AG-Sitzungen)  
Vision Mobilität 2020

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).

♀  
Rahmen: Leitplanken zur Zielerreichung  
Fundament:  
Grundlagen der  
Vision Mobilität  
2020  
Zielbild:  
Vision Mobilität 2020  
256

257

259  
260 Mit Blick auf den gesamten Prozess können drei sich voneinander  
unterscheidende

261 Phasen abgeleitet werden:  
262  
263 Phase I: Auftragsklärung

265  
266  
267  
268  
269  
270  
271  
272

264  
275

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.

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

9

♀

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

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

Verbindlichkeit

Akzeptanz

gemeinsame

Konzepte Nutzung Verantwortung  
Synergien

Schwarmintelligenz

292

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

Interkommunale Zusammenarbeit & Kommunikation Finanzielle staatliche Förderung  
Fachliche Unterstützung durch Verwaltung Bürgerbeteiligung  
Ausarbeitung durch Politik Frühe Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit  
Verabschiedung bis Herbst 2018

Übergeordneter & transparenter Entscheidungsleitfaden Einbindung bestehender  
Konzepte

-Vernetzung

-Orte/Ortsteile

-Unterschiedliche Mobilitätsarten

-Gerechte Verteilung öffentlicher Raum

-Reduktion IV

-Stärkung ÖPNV

-Förderung alternativer/

energieeffizienter Mobilitätsarten

-Digitalisierung

-Teilhabe

-Sichere Verkehrswege

-Bewusstseins-schaffung

-Akzeptanz

-Schutz der Lebensgrundlagen

-Gleichberechtigte & gerechte Verteilung

aller Verkehrsarten

-Einfaches&transparentes

Abrechnungssystem für alle

-Durchgansverkehr raus

-Luftreinhaltung/Lärmreduktion/CO2-

Reduktion

-Verbesserung Aufenthalt

Gemeinsam

Bestehende Effektiv

Gleichberechtigung

Nachhaltigkeit

Offenheit

Markenprozess Zusammenhalt

ZDF 14 Gemeinden & Landkreis Klärung von Zuständigkeiten

Information&Mitnahme aller Gremien&BürgerInnen

Rechtlicher Rahmen Steuerungsgremium Anreizsystem

Umsetzungskonzept Externer Sachverstand

294

Abbildung 5: In der vorbereitenden Arbeitsgruppe zu klärende Fragestellungen

295

296

♀

## Phase 2: Inhaltliche Ausdifferenzierung 2: Inhaltliche Ausdifferenzierung

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

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

## Phase 3: Verabschiedung

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

### 1.2.3 Rollen

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

#### Plenum

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

- Mitglieder des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität
- Fraktionsvorsitzende der im Kreistag vertretenen Fraktionen
- Bürgermeister\*Innen der Landkreiskommunen
- Weitere Teilnehmer aus den kommunalen Gremien (Ernennung durch die jeweilige Kommune)
- Verwaltung:

Geschäftsführer der gwt GmbH, Regionalmanagerin, Klimaschutzmanagerin und Verkehrsmanagerin in beratender Funktion

Die Teilnehmenden des Plenums treffen alle relevanten Entscheidungen: So vergibt das Gremium den Arbeitsauftrag an die vorbereitende Arbeitsgruppe hinsichtlich der

Formulierung der Vision Mobilität 2020. Es diskutiert abschließend über die finale Version der Vision Mobilität 2020 und empfiehlt diese zur Verabschiedung in den Kreisgremien.

♀

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“

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.

♀

2 Zielbild Zielbild

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

#### 2.1 Beschreibung

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

-

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

-

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

-

Der Kernsatz beschreibt in einem Satz die Vision wohin sich der Landkreis

Starnberg unter Mobilitätsgesichtspunkten entwickeln soll.

-

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

-

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

-

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

## 2.2 Kernsatz, Slogan und grundlegende Maßnahmenpakete

Der Kernsatz:

„Die Vision Mobilität des Landkreises Starnberg stärkt die Werte unserer Region

-

elementarer Bestandteil ist eine nachhaltige, zukunftsfähige und naturgesunde Mobilität für alle.“

Die Vision Mobilität in Kurzform (Slogan):

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

♀

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

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

-

-

-

--

-

-

-Stärkung ÖPNV

Übergeordnete

-Gemeinsame

Mobilitätsplattform

-Stärkung der

Elektromobilität im

Landkreis

-Gemeinsamer Ausbau

einer sicheren

Mobilitätsinfrastruktur

-Multimodale Schnittstellen

-Landkreisweiten

Mobilitätsangeboten

-Entwicklung Mobilitäts-

-Stärkung weiterer

vielfältiger

Mobilitätsangebote

-Digitalisierung

-Bewusstseins-schaffung

-Bürgerbeteiligung

-Vernetzte Mobilität

-Multimodale Systeme

-Einheitliche

Mobilitätsstandards

-Schaffung von Komfort für

Kunden

„Die Vision Mobilität

des Landkreises

Starnberg stärkt die

Werte unserer Region

- elementarer

Bestandteil ist eine

nachhaltige,

zukunfts-fähige und

naturn-gesunde Mobilität

für alle.“  
Rechtlicher Rahmen

-Gerechte Verteilung  
öffentlicher Raum  
-Intelligente Vernetzung  
von

-

-Ort-und Ortsteile  
-unterschiedlichen  
-Mobilitätsarten  
-Teilhabe

-

-Luftreinhaltung/  
Lärmreduktion

-

-CO2-Reduktion  
-Schutz Lebensgrundlage

-

-Akzeptanz

Technische Innovationen

Card  
Reduktion MIV  
Sichere Verkehrswege  
Bestehende  
Konzepte  
Gemeinsam  
Schwarmintelligenz Akzeptanz  
Verbindlichkeit  
Effektiv  
Gleichberechtigung  
Nutzung Synergien  
Nachhaltigkeit  
Offenheit  
421 Markenprozess gemeinsame  
Verantwortung  
Zusammenhalt  
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

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.<sup>23</sup>

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  
453 Jahre geboren wurde – hat ein gänzlich anderes Mobilitäts-, Arbeits-, und  
454 Freizeitverhalten.  
455 Gründe hierfür sind Veränderungen wie die Möglichkeit des mobiles Arbeitens  
(siehe  
456 Abschnitt 3.1.5 Digitalisierung), zunehmende Verstädterung u.a.. Ein anders  
457 Mobilitätsverhalten zeigt sich beispielsweise darin, dass immer weniger  
458 junge Menschen  
459 ein eigenes Fahrzeug besitzen oder ganz auf einen eigenen Führerschein  
460 verzichten.  
461 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  
4 soll dieser Anteil bis 2060  
5 auf 1/3 steigen. Gleichzeitig wird bis 2025 ein Bevölkerungsrückgang von 2% und  
6 bis 2060 zwischen 6  
7 und 11 % erwartet. (Vgl. Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (2016):  
8 Bevölkerungsentwicklung –  
9 Daten, Fakten, Trends zum demographischen Wandel).

♀

459 erkennbar.erkennbar.4

460 Auf beide beschriebenen Entwicklungen muss auch der Landkreis Starnberg  
461 reagieren.  
462 Denn es lässt sich trotz generellem Zuzug aufgrund der Popularität Münchens  
463 eine  
464 Veralterung des Landkreises nachweisen.<sup>5</sup> Für den Bereich Mobilität bedeutet  
465 das mehr  
466 ältere Bürger mit eingeschränkter Mobilität, die den Individualverkehr kaum  
467 noch nutzen  
468 und auch ÖPNV-Angebote kaum nachfragen und nutzen. Zeitgleich muss das  
469 öffentliche  
470 Mobilitätsangebot auf ältere Bürger angepasst werden durch barrierefreie und  
471 altersgerechte Angebote.  
472 Im Bezug auf die Generation Y zeichnet sich ab, dass diese weniger stark auf  
473 ein  
474 Verkehrsmittel fokussiert sein werden. Sie benutzen vielmehr, je nach  
475 Situation, eine  
476 Vielzahl an Verkehrsmitteln. Eine Konsequenz daraus ist, dass der  
477 öffentliche  
478 Nahverkehr durch diese Entwicklung eine Zunahme an Fahrgästen verzeichnen  
479 wird.  
480 Zudem gilt es vielfältige Mobilitätsangeboten im Landkreis Starnberg zur  
481 Verfügung zu  
482 stellen und diese aufeinander abzustimmen.  
483  
484 3.1.2 Urbanisierung

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.<sup>6</sup> 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.<sup>7</sup> Für Landkreise  
 wie

4 Vgl. Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (2014):  
 Alles wie immer, nur  
 irgendwie anders? Trends und Thesen zum veränderten Mobilitätsmustern 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.  
 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.<sup>8</sup> Die zunehmende

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.

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.<sup>9</sup>  
503

504 3.1.3 Nachhaltigkeit

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

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

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

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.

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 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-vonbikesharing-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.

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 ändern

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.<sup>14</sup>

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 beispielweise 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).

♀

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

Der Markt im Bereich Künstlicher Intelligenz ist sehr dynamisch. Laut einer Marktstudie von Transparency Market Research wird der Markt für Predictive-Analytics-Software bis zum Jahr 2019 weltweit stark wachsen und mehr als 6,5 Milliarden US-Dollar umfassen. Im Jahr 2012 waren es rund zwei Millionen US Dollar. Das entspricht einer jährlichen Steigerungsrate pro Jahr von 17,8 %. Das Statistikportal Statista sagt für Europa beim Umsatz mit Unternehmensanwendungen im Bereich Künstliche Intelligenz einen Anstieg von ungefähr 93 Millionen US-Dollar im Jahr 2016 auf 7.867 US-Dollar im Jahr 2025 voraus.

3.2 Marke StarnbergAmmersee

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

-Erstklassig: Bezogen auf die Bedeutsamkeit der Lage, die den Anwohnenden und Unternehmen erstklassige Bedingungen zum Leben, Arbeiten und Wohlfühlen bietet.

-Privilegierte Lage: Bezogen auf die Lage zwischen Metropole und Alpen.

-Erfinderisch: Bezogen auf kreative Köpfe, aber auch auf Unternehmen, die als Hidden Champions der Region einerseits ein Gesicht geben und gleichzeitig Antworten auf die Herausforderungen unserer Zeit liefern.

-Naturgesund: Bezogen auf die Landschaft, die ideal ist um Körper, Geist und Seele aufzutanken (Lebensqualität).

-Geistreich: Bezogen auf die Verbindung aus Kunst, Kultur, Bildung und Forschung, die von wesentlicher Bedeutung für die Region ist und durch den interdisziplinären Austausch inspiriert.

♀

### 3.3 Nachhaltigkeit, Innovation und Zukunftsfähigkeit

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

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

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

**Zukunftsfähigkeit:** Die Zukunftsfähigkeit ergibt sich aus der Erarbeitung einer Vision selbst. Ein gemeinsames Leitbild behält die Ausgestaltungsmöglichkeiten der Landkreiskommunen bei, schafft Synergieeffekte durch eine enge Zusammenarbeit

der  
Kommunen mit dem Landkreis und steigert den gemeinsamen Benefit.

### 3.4 Bestehende Konzepte

Das Thema „Mobilität“ spiegelt sich in vielen Konzepten des Landkreises wieder. Die darin jeweils erarbeiteten Maßnahmen, der Stand der Umsetzung sowie Maßnahmen, die aktuell innerhalb oder außerhalb der bestehenden Konzepte im Landkreis Starnberg von der Stabsstelle Verkehrsmanagement bearbeitet, befördert und begleitet werden, können der Tabelle in der Anlage 1 entnommen werden. Folgende Konzepte mit Bezug zur Mobilität existieren auf Landkreisebene:

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

♀

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

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

#### 4.1 Landkreis

Der Landkreis ist für die Gewährleistung eines Öffentlichen Personennahverkehrs, gemäß

dem Personenbeförderungsgesetz, zuständig. Er ist Gesellschafter der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH. Entsprechend dem Gesellschaftervertrag werden Themen der Verkehrsforschung (im Bereich ÖPNV), Tarife, Einnahmeverteilung, Abrechnung mit den Verkehrsunternehmen, Detailplanung von Buslinien sowie deren Ausschreibung u.v.m. durch die MVV GmbH mit Unterstützung der Landkreisverwaltung erledigt. Entscheidungen werden immer durch den Landkreis getroffen.

Als Straßenbaulastträger für die Kreisstraßen ist der Landkreis nicht nur für Bau, Unterhalt und Pflege der Kreisstraßen zuständig, sondern auch für die, diese

Straßen

begleitenden, Radwege bzw. deren Neubau. Darüber hinaus haben sich die Kommunen mit dem Landkreis darauf verständigt, dass der Landkreis die zentrale Verwaltung der

Wegweisung gem. FGSV unabhängig der Straßenbaulast übernimmt.

In der Funktion als Untere Straßenverkehrsbehörde ist das Landratsamt die untere

staatliche Behörde für den Vollzug der Straßenverkehrsordnung. Demnach obliegt es der

Unteren Straßenverkehrsbehörde über Maßnahmen der Straßenverkehrsordnung im qualifizierten Straßennetz zu entscheiden. Ebenso liegt die Zuständigkeit bei der Unteren

Straßenverkehrsbehörde, sofern eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme auf einer

gemeindlichen Straße getroffen werden soll, die auf eine Straße im qualifizierten

Straßennetz wirkt.

#### 4.2 Kommune

Im Kontext der verfassungsrechtlich verankerten Selbstverwaltungshoheit der Gemeinden hat die Gemeinde die vollumfängliche Planungshoheit im Gemeindegebiet.

Im Bereich der Mobilität ist sie daher für alle Belange grundsätzlich zuständig, soweit die

Zuständigkeit nicht auf eine andere Gebietskörperschaft übertragen wurde (z.B.: Straßenverkehrsordnung i.V.m. Zuständigkeitsverordnung ist der Landkreis als Untere

Straßenverkehrsbehörde für das qualifizierte Straßennetz im Zuge von straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen zuständig) oder als freiwillige Leistung von den

Landkreisgemeinden an den Landkreis übergeben wurde (vgl. Betreuung des

♀

Wegweiskatasters im Radverkehr). Dies bedeutet, dass die Förderungen der Mobilität, insbesondere in den Bereichen Radverkehr, Fußgängerverkehr, aber auch die

Schaffung von Aufenthaltsqualitäten im Bereich öffentlicher Plätze, zum Aufgabenbereich der Kommunen zählen.

im Radverkehr). Dies bedeutet, dass die Förderungen der

Mobilität, insbesondere in den Bereichen Radverkehr, Fußgängerverkehr, aber auch die

Schaffung von Aufenthaltsqualitäten im Bereich öffentlicher Plätze, zum Aufgabenbereich der Kommunen zählen.

#### 4.3 Verwaltung

Die Verwaltungen setzen die Gesetze, Richtlinien, Verordnungen sowie die Beschlüsse

der jeweiligen Gremien sowie der Amtsleitung um. Sie haben dabei aber auch eine beratende bzw. vorbereitende Funktion.

#### 4.4 Weitere Maßnahmenträger

Darüber hinaus gibt es weitere Maßnahmenträger, die für die Mobilität im Landkreis

Starnberg eine Rolle spielen.

Hierzu zählen (nicht abschließend):

Freistaat Bayern: Zuständig

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

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

-für den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (SBahn/Regionalbahn). Die Aufgaben im operativen Bereich übernimmt die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG).

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH:

Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) ist als Aufgabenträgerverbund organisiert. Im Auftrag ihrer Gesellschafter leistet die MVV GmbH einen wichtigen Beitrag für die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs im Verbundgebiet (München + acht Landkreise). Sie ist tätig in den fachlichen Bereichen:

Konzeption, Regionalbus, Verkehrsforschung, Tarif. Sie berät die Aufgabenträger im

Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs und entwirft Ideen für die Zukunft des

ÖPNVs, für fahrgastfreundliche Informationssysteme sowie die Verzahnung mit dem

♀

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

um.

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

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern (AGFK Bayern)

Der Landkreis Starnberg ist Gründungsmitglied der AGFK Bayern e.V. Die AGFK Bayern ist ein Netzwerk bayerischer Kommunen. Leitidee des Vereins war und ist der

Netzwerkgedanke und der regelmäßige Erfahrungsaustausch. Die AGFK Bayern unterstützt die Mitgliedskommunen mit Öffentlichkeitsmaßnahmen sowie Projekten.

gwt Starnberg GmbH

Die gwt GmbH setzt sich dafür ein, den Lebensraum und Wirtschaftsstandort zukunftsfähig und attraktiv zu gestalten. Die Stärkung regionaler Wertschöpfung gehört

ebenso dazu wie ein verantwortungsbewusster und effizienter Umgang mit Ressourcen.

Laut Satzung vertritt die gwt GmbH die Bedürfnisse der Unternehmen / Arbeitnehmer\*Innen und versteht sich als Moderator und Mediator der verschiedenen

Interessen in der Region.

♀

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 /

Lärmreduktion

CO<sub>2</sub>Reduktion

Schutz

Lebensgrundlage

Intelligente

Vernetzung von

Ort-und Ortsteilen

und

unterschiedlichen

Mobilitätsarten

Reduktion

MIV

Gerechte

Verteilung

öffentlicher

Raum

sichere

Verkehrswege

Teilhabe Akzeptanz

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/  
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. 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 CO<sub>2</sub>-Reduktion

803 Beschreibung Ziel

804 Unter einer Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>)-Reduktion wird die bewusste Eindämmung des

805 Ausstoßes des klimaschädlichen Gases verstanden. CO<sub>2</sub> ist in geringen Konzentrationen

806 ungefährlich. Die heutige Konzentration ist jedoch um ein Vielfaches zu hoch: CO<sub>2</sub> 2007

Emissionen stammen inzwischen fast ausschließlich (zu 95%) aus

808 Verbrennungsprozessen, meist fossiler Energieträger.<sup>19</sup> 20 Ein

Hauptverursacher von CO<sub>2</sub>

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)<sup>21</sup> liegen größtenteils im Zuständigkeitsbereich von Kommunen. Es ist

813 daher in ihrem Interesse, nachhaltige Strategien zu entwickeln, wie der Ausstoß von CO<sub>2</sub>

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: Luftreinhaltepläne.

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 CO<sub>2</sub> 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 Luftreinhaltepläne,

817 Lärmreduktion und CO<sub>2</sub>-Reduktion dar.

818

819 Der Landkreis will dieses Ziel befördern, indem das ÖPNV-Angebot auch mit wirksame Maßnahmen zur Erreichung einer umfassenden Luftreinhaltepläne,

817 Lärmreduktion und CO<sub>2</sub>-Reduktion dar.

818

819 Der Landkreis will dieses Ziel befördern, indem das ÖPNV-Angebot auch mit

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

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

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

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

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

der Informations-und Kommunikationstechnologien (IKT) in fünf großen Sektoren

846 Bildung, Energie, Gesundheit, Verkehr und Verwaltung.“<sup>22</sup> 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

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.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  
CO2879

Emmissionswerte, 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.<sup>24</sup>

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.

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.<sup>25</sup>  
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.<sup>26</sup> 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.<sup>27</sup> 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.“

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.“<sup>28</sup> 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).<sup>29</sup> 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.<sup>30</sup> 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.

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.<sup>32</sup> 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.“<sup>33</sup> Die Vorstufe der Akzeptanz ist häufig die

980 Toleranz, in der die gleichen Sachverhalte, Situationen oder Personen passiv

981 hingenommen werden.<sup>34</sup> 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.

♀

Der Landkreis will die Akzeptanz mit einer Verstärkung des Bewusstseins der Vielfalt

der Mobilitätsangebote und deren Nutzung sowie die damit verbundenen positiven Auswirkungen auf die weiteren Mobilitätsziele, der Beteiligung der Bürgerschaft in den

Prozessen zur Mobilitätsgestaltung sowie der Verbesserung des Komforts bei der Nutzung und Ausgestaltung der Mobilitätsangeboten verbunden mit einheitlichen Mobilitätsstandards erhöhen.

Landkreis will die Akzeptanz mit einer Verstärkung des Bewusstseins der Vielfalt

der Mobilitätsangebote und deren Nutzung sowie die damit verbundenen positiven Auswirkungen auf die weiteren Mobilitätsziele, der Beteiligung der Bürgerschaft in den

Prozessen zur Mobilitätsgestaltung sowie der Verbesserung des Komforts bei der Nutzung und Ausgestaltung der Mobilitätsangeboten verbunden mit einheitlichen Mobilitätsstandards erhöhen.

♀

997 6 Handlungsfelder der Vision 2020 6 Handlungsfelder der Vision 2020

998

999 6.1 Stärkung ÖPNV

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

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

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

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

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.

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

1027

1028 6.2 Stärkung weiterer vielfältiger Mobilitätsangebote

1029

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

grundsätzlich keine Zuständigkeit im Bereich des Radverkehrs. Im Sinne der Mobilität

1036 aller Menschen im Landkreis, zur Förderung gleicher bzw. vergleichbarer Mobilität im

♀

Landkreis und zur Unterstützung der Gemeinden sieht der Landkreis die Förderung des Radverkehrs dennoch als eine wichtige eigene Aufgabe an. Vorrangig initiiert, fördert und unterstützt der Landkreis die Schaffung landkreisweiter Radverkehrsnetze. Ebenso engagiert er sich im Bereich der Kommunikation durch die Bereitstellung zahlreicher Informationen zum Radverkehr im Landkreis auf seinen Internetseiten, der Bereitstellung von georeferenziertem Kartenmaterial sowohl digital als auch als Printmedium, einem zentralen Schadens-/Mängelmelder u.v.m. Der Landkreis Starnberg ist Mitglied in der AGFK Bayern und seit Oktober 2013 als fahrradfreundlicher Landkreis zertifiziert. Der Landkreis verfolgt das Ziel, den Modal Split zugunsten des Radverkehrs bis 2021 um 5% auf 21% zu steigern. Um dies zu erreichen wurden bereits in den vergangenen 8 Jahren umfangreiche Maßnahmen getroffen (siehe Anlage 1). Aktuell arbeitet die Verwaltung an der Umsetzung des Konzeptes für ein Alltagsradroutennetz. Dieses Konzept wurde, wie die in 2009 beauftragten und bis 2011 umgesetzten Handlungsempfehlungen, landkreisweit erstellt und enthält Maßnahmenpakete, die den jeweiligen Gebietskörperschaften und Institutionen entsprechend ihrer Zuständigkeit zugeordnet wurden (Freistaat Bayern, Landkreis, Landkreiskommunen, gwt usw.). Ein weiteres aktuelles Projekt folgt dieser landkreisweiten Netzorientierung. Es handelt sich hierbei um die Implementierung eines landkreisweiten öffentlichen Fahrradleihsystems. Die Erreichung der Ziele für den Radverkehr ist allerdings nur in enger Abstimmung und tatkräftiger Unterstützung der Landkreiskommunen möglich. Hierbei sieht sich der Landkreis als Initiator, Unterstützer und Begleiter der Initiativen der Kommunen sowie bei der Umsetzung vorhandener Konzepte. Eine weitere Stärkung des Radverkehrs auf Landkreisebene wird in der kontinuierlichen Weiterentwicklung im Bereich der Kommunikation und Information gesehen. und zur Unterstützung der Gemeinden sieht der Landkreis die Förderung des Radverkehrs dennoch als eine wichtige eigene Aufgabe an. Vorrangig initiiert, fördert und unterstützt der Landkreis die Schaffung landkreisweiter Radverkehrsnetze. Ebenso engagiert er sich im Bereich der Kommunikation durch die Bereitstellung zahlreicher Informationen zum Radverkehr im Landkreis auf seinen Internetseiten, der

Bereitstellung

von georeferenziertem Kartenmaterial sowohl digital als auch als Printmedium, einem

zentralen Schadens-/Mängelmelder u.v.m.

Der Landkreis Starnberg ist Mitglied in der AGFK Bayern und seit Oktober 2013 als

fahrradfreundlicher Landkreis zertifiziert. Der Landkreis verfolgt das Ziel, den Modal

Split zugunsten des Radverkehrs bis 2021 um 5% auf 21% zu steigern. Um dies zu erreichen wurden bereits in den vergangenen 8 Jahren umfangreiche Maßnahmen getroffen (siehe Anlage 1). Aktuell arbeitet die Verwaltung an der Umsetzung des

Konzeptes für ein Alltagsradroutennetz. Dieses Konzept wurde, wie die in 2009 beauftragten und bis 2011 umgesetzten Handlungsempfehlungen, landkreisweit erstellt

und enthält Maßnahmenpakete, die den jeweiligen Gebietskörperschaften und Institutionen entsprechend ihrer Zuständigkeit zugeordnet wurden (Freistaat Bayern,

Landkreis, Landkreiskommunen, gwt usw.).

Ein weiteres aktuelles Projekt folgt dieser landkreisweiten Netzorientierung. Es handelt

sich hierbei um die Implementierung eines landkreisweiten öffentlichen Fahrradleihsystems.

Die Erreichung der Ziele für den Radverkehr ist allerdings nur in enger Abstimmung und

tatkräftiger Unterstützung der Landkreiskommunen möglich. Hierbei sieht sich der

Landkreis als Initiator, Unterstützer und Begleiter der Initiativen der Kommunen sowie

bei der Umsetzung vorhandener Konzepte.

Eine weitere Stärkung des Radverkehrs auf Landkreisebene wird in der kontinuierlichen

Weiterentwicklung im Bereich der Kommunikation und Information gesehen.

Elektromobilität:

Die Förderung der Elektromobilität zählt zu den großen Herausforderungen, um auch

zukünftig individuell und gleichzeitig klimaschonend mobil sein zu können.

Der Landkreis verfolgt daher die Zielsetzung, die Region StarnbergAmmersee zu der

Region mit der höchsten Dichte an Elektrofahrzeugen zu entwickeln. Hierzu hat sich die

E-STArt-Initiative im Herbst 2014 gegründet. Das bisherige Handeln dieser Initiative ist

in der Anlage 1 dargestellt. In Landkreiszuständigkeit steht der Einsatz von Elektrobussen im ÖPNV. Hierbei stellt sich die Schaffung/Zurverfügungstellung notwendiger Infrastruktur insbesondere im Bereich der Ladeinfrastruktur als zentraler

Schwerpunkt heraus. Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans sollen Lösungsmöglichkeiten mit den Kommunen andiskutiert und dargestellt werden.

Mit dem Aufbau eines landkreisweiten Ladeinfrastrukturnetzes einhergehend mit einem einheitlichen Backend-System haben die Kreisgremien bereits die gwt GmbH gebeten.

Die Umsetzung ist in Vorbereitung.

Daneben soll im Zuge der Prüfung der Implementierung eines Fahrradleihsystems auch

die Angebotserweiterung mit Pedelecs verfolgt werden.

Die Fortsetzung der E-STArt-Initiative, mit dem Schwerpunkt der Netzwerkbildung, dem

Bereitstellen von Informationen, der Durchführung zentraler Veranstaltungen für die

Information der Bürgerschaft und zum fachlichen Input sowie die Förderung des Austausches zwischen Kommunen und Wirtschaft sollte weiter betrieben werden.

Darüber hinaus ist die Umsetzung landkreisweiter Projekte im Sinne der Förderung der

Elektromobilität durch die E-STArt-Initiative sinnvoll. Hierzu zählt beispielsweise eine

Umfrage der Zweitwagenbesitzer mit dem Ziel, einerseits entsprechende Informationen

zu Hemmnissen in der Nutzung der Elektromobilität zu erhalten, andererseits gezielte

Informationen an diesen Personenkreis übermitteln zu können (vgl. Projekt aus dem

Klimapakt des Landkreises). Um ein einheitliches, zukunftsorientiertes und effektives

Handeln in diesem Bereich fortzuentwickeln, würde die Schaffung eines landkreisweiten

Konzeptes zur Förderung der Elektromobilität zusätzliche Möglichkeiten für ein wirkungsvolles Handeln des Landkreises eröffnen.

einheitlichen Backend-System haben die Kreisgremien bereits die gwt GmbH gebeten.

Die Umsetzung ist in Vorbereitung.

Daneben soll im Zuge der Prüfung der Implementierung eines Fahrradleihsystems auch

die Angebotserweiterung mit Pedelecs verfolgt werden.

Die Fortsetzung der E-STArt-Initiative, mit dem Schwerpunkt der Netzwerkbildung, dem

Bereitstellen von Informationen, der Durchführung zentraler Veranstaltungen für die

Information der Bürgerschaft und zum fachlichen Input sowie die Förderung des Austausches zwischen Kommunen und Wirtschaft sollte weiter betrieben werden.

Darüber hinaus ist die Umsetzung landkreisweiter Projekte im Sinne der Förderung der

Elektromobilität durch die E-STArt-Initiative sinnvoll. Hierzu zählt beispielsweise eine

Umfrage der Zweitwagenbesitzer mit dem Ziel, einerseits entsprechende Informationen

zu Hemmnissen in der Nutzung der Elektromobilität zu erhalten, andererseits gezielte

Informationen an diesen Personenkreis übermitteln zu können (vgl. Projekt aus dem

Klimapakt des Landkreises). Um ein einheitliches, zukunftsorientiertes und effektives

Handeln in diesem Bereich fortzuentwickeln, würde die Schaffung eines landkreisweiten Konzeptes zur Förderung der Elektromobilität zusätzliche Möglichkeiten für ein wirkungsvolles Handeln des Landkreises eröffnen.

Fußgänger:

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

Konkrete Maßnahmen:

- Schaffung weiterer Mobilitätsangebote. Auf Landkreisebene wird aktuell an der Implementierung eines landkreisweite Fahrradleihsystems sowie der Schaffung eines landkreisweiten Ladeinfrastrukturnetzes gearbeitet.
  - Ausbau bzw. Aufbau einer mindestens landkreisweiten Mobilitätsplattform sollte angestrebt werden.
  - ♀
  - Information und Kommunikation zu vorhandenen Mobilitätsangeboten und deren Nutzung.
  - Forcierung des Einsatzes von Elektrobussen im MVV-Regionalbusverkehr
  - Erstellung eines Elektromobilitätskonzeptes
- Maßnahmen dieses Handlungsfeldes befördern die Ziele 5.1 – 5.8 der Vision Mobilität.

6.3 Digitalisierung

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

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

Plattform zu nennen.

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

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

#### 6.4 Bewusstseins-schaffung

Zur Bewusstseins-schaffung zählen insbesondere Maßnahmen im Bereich der Kommunikation, der Information, der gezielten Ansprache sowie der Vorbildfunktion zur Nutzung und der daraus resultierenden positiven Auswirkungen auf vorhandene Mobilitätsangebote. Mit der Bewusstseins-schaffung soll die Akzeptanz zur Nutzung

alternativen Mobilitätsformen zum MIV erhöht und damit die Mobilitätswende verstärkt werden.

Maßnahmen dieses Handlungsfeldes befördern die Ziele 5.4, 5.5, und 5.7 der Vision Mobilität.

♀

#### 6.5 Bürgerbeteiligung

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

Maßnahmen dieses Handlungsfeldes befördern alle die Ziele 5.4, 5.7 und 5.9 der

Vision  
Mobilität.

#### 6.6 Vernetzte Mobilität

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

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

#### 6.7 Multimodale Systeme

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

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

♀

#### 6.8 Einheitliche Mobilitätsstandards

Die Schaffung von Standards hat sich vielfach bewährt. Dies zeigt sich beispielweise bei der einheitlichen Gestaltung von barrierefreien Verkehrsanlagen oder den einheitlichen Standards im MVV-Regionalbus, die einen hohen Wiedererkennungswert haben und Identität schaffen. Letztere dienen aber auch der Verdeutlichung der Verkehrsmittel, die im MVV-Tarifverbund genutzt werden können. Weitere Standards bei den Mobilitätsangeboten z.B.: einheitliche Ladeinfrastruktur, einheitliche Ausgestaltung von Bushaltestellen, einheitliche Beschilderung von Radrouten, einheitliche Gestaltung von Radverkehrsanlagen, u.v.m. unterstützen

nicht

nur die Nutzung, sondern fördern auch das Bewusstsein bis hin zu Akzeptanz.

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

#### 6.9 Schaffung von Komfort für Kunden

Hierunter ist nicht nur eine komfortable tatsächliche Nutzung der Verkehrsmittel zu

verstehen, wie beispielsweise bequeme und saubere Sitzmöglichkeiten in den öffentlichen Verkehrsmitteln, Aufzüge oder Rolltreppen zur Erreichung der Bahnsteige

an Bahnhöfen, leicht nutzbare und beleuchtete Radabstellanlagen, usw., sondern auch der

einfache Zugang zu den Mobilitätsangeboten. Letzteres steht im Zusammenhang mit der

Entwicklung eines e-Ticketing im MVV, einer landkreisweiten einheitlichen Ladeinfrastruktur mit entsprechendem Backend-System bis hin zur Mobilitäts-Card.

Einheitliche Standards sowohl physisch (Wiedererkennung, gleiche Nutzungserfordernisse, ...) als auch digital (einmalige Registrierung für die Nutzung und

Abrechnung der öffentlichen Mobilitätsarten, einheitliche Werbung) erhöhen diese

Wirkung.

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

♀

### 7 Grundlegende Maßnahmenpakete Grundlegende Maßnahmenpakete

Um eine Zielerreichung zu gewährleisten, ist zunächst die Umsetzung von grundlegenden Maßnahmenpaketen vorrangig. Manche dieser Maßnahmen sind bereits in Vorbereitung

oder schon im größeren Rahmen angedacht. Andere sollten aktiv einer Planung und Umsetzung zugeführt werden. Es handelt sich hier um konkrete erste Schritte, sodass die

Vision Mobilität 2020 durch Maßnahmen sichtbar und greifbar wird.

#### 7.1 Gemeinsame Mobilitätsplattform

Vor dem Hintergrund zunehmender Digitalisierung und dem Wandel im Mobilitätsverhalten

der Menschen hin zu neuen, verkehrsmittelübergreifenden Angeboten und Alternativen, wächst das Bedürfnis nach verknüpften Mobilitätsangeboten.

Hierbei trägt die Schaffung neuer Mobilitätsmöglichkeiten wie BikeSharing, Carsharing,

der Ausbau des ÖPNVs oder auch die Mitfahrzentralen einen Teil zur Befriedigung der

Bedürfnisse bei. Darüber hinaus ist es aber ebenso wichtig, die Nutzung der Angebote an

multimodalen Schnittstellen sinnvoll miteinander zu verknüpfen. Ein weiterer

Aspekt,  
der die Nutzung dieser Angebote unterstützt, liegt in der informatorischen und organisatorischen Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel und Mobilitätsdienstleistungen zu einem integrierten und transparenten Mobilitätsangebot.

Dies kann insbesondere eine Mobilitätsplattform leisten. Diese soll nicht nur über die Mobilitätsangebote informieren, sondern sie auch optimal kombinieren und dem Nutzer ein ganzheitliches Angebot nahebringen, kurz: Informieren, Nutzen/Fahren und Abrechnen.

Eine mögliche Mobilitätsplattform könnte in diesem Kontext auf der Ebene der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH geschaffen werden. Das bereits bestehende Angebot der MVV-Fahrplanauskunft mit integriertem MVV-Radroutenplaner

und der kontinuierliche Ausbau der intermodalen Informationen zu P+R bzw. B+R bietet eine gute Grundlage. Mit der Ergänzung um Angebote wie BikeSharing, Carsharing, Taxen, aber auch von Infrastrukturen wie beispielsweise Radabstellanlagen außerhalb von B+R-Anlage bis hin zu Lademöglichkeiten für die Elektromobilität wird der Kundennutzen erhöht sowie der Zugang zu den Verkehrsmitteln außerhalb des Individualverkehrs erleichtert.

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

♀

1265 7.2 Stärkung der Elektromobilität im Landkreis 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 Deutschland<sup>35</sup> .

1282

1283 Auch im Bereich der Pedelecs und E-Bikes werden stetig steigende Nutzerzahlen

1284 verzeichnet. So wurden im Jahr 2017 rd. 720.000 Pedelces und E-Bikes bundesweit

1285 verkauft. Die Verkaufszahl stieg damit im Vergleich zum Vorjahr um 19% an.<sup>36</sup>

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).

♀

7.3 Effektiver & gemeinsamer Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur

Neben dem Aufbau von Mobilitätsangeboten ist die Schaffung geeigneter Mobilitätsinfrastrukturen, die die Grundlage für die physische Nutzung der Angebote

darstellen, notwendig. Eine sichere, barrierefreie, bequeme und komfortable Ausgestaltung steigert die Attraktivität der Nutzung insbesondere der alternativen

Verkehrsangebote sowie eine Änderung des Mobilitätsverhalten zugunsten des Umweltverbundes.

Einen wesentlichen Beitrag können gemeinsame und einheitliche Standards bei der Infrastruktur leisten. Die zeigt sich beispielsweise im Straßenverkehr, durch die seit

langen Jahren etablierten Standards beim Ausbau und der Gestaltung von Straßen auf der

Grundlage vorhandener Richtlinien, oder den Standards im ÖPNV. Durch die einheitliche Außengestaltung der MVV-Regionalbusse oder der Fahrplaninformationssäulen weiß der Kunde, dass dieses Verkehrsmittels mit den Tickets des MVV genutzt werden kann. Die Entwicklung von landkreisweit einheitlichen Standards z.B. bei der Ausgestaltung von Bushaltestellen (neben der Barrierefreiheit), Radabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum, Ladeinfrastruktur und weiteren Angeboten bietet eine intelligente Infrastruktur. Hierzu zählen nicht nur verkehrsabhängige Signalschaltungen an Lichtzeichenanlagen oder die Vorrangschaltung für den ÖPNV, sondern auch die Ausstattung von Parkflächen (PKW und Fahrrad) mit geeigneten Sensoren zur Erkennung der Nutzung/Nichtnutzung, die die Nutzung von freier oder belegter Ladeinfrastruktur darstellen.

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

Konkrete Maßnahmen:

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

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

-Erstellung eines Umsetzungskonzeptes für ein digitales Fahrgastinformationssystem an Bushaltestellen.

♀

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

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

#### 7.4 Schaffung multimodaler Schnittstellen

Die Schaffung multimodaler Schnittstellen steht in engem Zusammenhang mit dem Punkt

8.1. Zur Ausgestaltung solcher multimodaler Schnittstellen gehört einerseits die

Verknüpfung der Mobilitätsangebot für die tatsächliche Nutzung, die Bereitstellung von

Informationen zur Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsmitteln für Reisewege bzw. das Routing von konkreten Reiseketten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie die Schaffung einheitlicher Zugangsmöglichkeiten zu den Mobilitätsangeboten (Buchung, Ticket, Abrechnung). Andererseits gehört hierzu aber auch die physische Schaffung von Schnittstellen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln in Form von sogenannten Mobilitätsstationen. Solche physischen Schnittstellen sind durch die Etablierung von P+R-sowie B+R-Anlagen zumeist an S-Bahnhöfen im Landkreis bereits vorhanden. Einige S-Bahnhöfe verfügen schon jetzt über Fahrradleihstationen oder sind auch Carsharing-Standorte. Dies bedeutet, dass der Übergang vom Fahrrad oder PKW zum schienen-gebundenen Verkehrsmittel bereits vor Jahren erfolgreich gestaltet wurde. Durch die grundsätzliche Gestaltung der MVV-Regionalbuslinien im Landkreis, die immer mindestens einen S-Bahnhof anbinden, ist auch dort bereits eine Schnittstelle zwischen S-Bahn und Bus geschaffen. Die Schaffung weiterer sinnvoller multimodaler physischer Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln sowie die Bündelung einer

Vielzahl von Verkehrsmitteln an einer zentralen Stelle (Mobilitätsstation) sind jedoch notwendig.

Konkrete Maßnahme:

Der Landkreis arbeitet aktuell an der Erstellung eines landkreisweiten Leihradsystems und dessen Implementierung, gleichzeitig auch an der Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Beides erfolgt unter intensiver Einbindung der Landkreiskommunen.

Es bietet sich daher an, bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes die physisch notwendigen multimodale Schnittstellen zu erarbeiten und hierbei bereits die Netzplanung für das öffentliche Leihradsystem zu integrieren.

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

#### 7.5 Steigerung von landkreisweiten Mobilitätsangeboten

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

♀

weiteren neuen Angeboten, wie die Schaffung von Expressbuslinien sowie bedarfsorientierten Busverkehren, wird das Angebot sukzessive an die Mobilitätsansprüche der Zukunft angepasst. Zudem soll die Nutzung des Fahrrads mit der aktuellen Planung zur Einrichtung eines öffentlichen Leihradsystems weiter gefördert

werden. In Zukunft gilt es weitere Angebote im Bereich des Carsharings zur Verfügung zu stellen.

bedarfsorientierten Busverkehren, wird das Angebot sukzessive an die Mobilitätsansprüche der Zukunft angepasst. Zudem soll die Nutzung des Fahrrads mit der aktuellen Planung zur Einrichtung eines öffentlichen Leihradsystems weiter gefördert werden. In Zukunft gilt es weitere Angebote im Bereich des Carsharings zur Verfügung zu stellen.

Konkrete Maßnahmen:

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

-Der Aufbau eines MVV-RufBus-Systems analog des vorhandenen Systems im Landkreis Fürstentumbruck. Durchführung eines Probetriebs und Gestaltung eines Konzeptes zur Implementierung im Landkreis Starnberg.

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

#### 7.6 Entwicklung Mobilitäts-Card

Eine Mobilitäts-Card – ob physisch oder digital – erleichtert die Nutzung von Mobilitätsangeboten. Mit ihr sollen sowohl der Zugang (Kauf von Tickets, Entriegelung von Leihfahrrädern oder Carsharing-Fahrzeugen, Nutzung der Ladeinfrastruktur usw.) als auch die gebündelte Abrechnung der Kosten der Mobilitätsnutzung ermöglicht werden.

Als Kunde ist nur eine einmalige Registrierung mit seinen persönlichen Daten nötig.

Ohne eine solche Card sind Registrierungen der Kunden bei den jeweiligen Anbietern der Mobilitätsleistung notwendig.

Darüber hinaus ist die Entwicklung einer Mobilitäts-Card eine Konsequenz des Megatrends „Digitalisierung“ und logische Folge aus der Vernetzung der Mobilitätsformen. Erste Schritte hat der Landkreis bereits mit dem Aufbau und Betrieb des Handy- und Onlineticket-System beim MVV auf der MVV-Compagnon-App gemacht. Mit dieser App können nicht nur Fahrplanauskünfte, Fahrmöglichkeiten und weitere Informationen zu den ÖPNV-Angeboten im MVV-Gebiet abgerufen, sondern auch entsprechende Tickets (Einzelfahrschein, Streifenkarte, Tageskarte) gekauft werden.

Mit dem bereits gefassten Beschluss der Kreisgremien zum Aufbau eines Elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM Roadmap) sowie die Aufnahme des MVV-Zeitkartensortiments in das Hand-Onlineticket-System wurden weitere

Basisentscheidungen hin zu einer Mobilitäts-Card im Verbundgebiet schon jetzt getroffen.

♀

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

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

♀

8 Voraussetzungen zur Zielumsetzung (Rahmen) Voraussetzungen zur Zielumsetzung (Rahmen)

Zur Zielerreichung ist es notwendig entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen oder

auf bereits vorhandenes aufzubauen. Ein solcher Rahmen gewährleistet die Erreichbarkeit der Ziele.

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

#### 8.1 Steuerungsgremium

Das Gremium steuert und fördert die Umsetzung von Maßnahmen durch Priorisierung,

Koordinierung und die Schaffung eines breiten Konsenses im Hinblick auf die Vision

Mobilität. Verwaltung und Steuerungsgremium arbeiten vertrauensvoll zusammen.

Die Aufgaben des Steuerungsgremiums fallen in die Zuständigkeit des Ausschusses für

Klimaschutz, Umwelt und Mobilität (KUMA). Für die Erledigung seiner Aufgaben zieht

das Steuerungsgremium ggfls. Expert\*Innen hinzu.

Eine der Aufgaben des Steuerungsgremiums ist es einen Leitfaden zu erstellen und diesen

Leitfaden auch zu monitoren. Der Leitfaden dient der Nachvollziehbarkeit, der Steuerung

und der Evaluation bei der Erreichung der oben genannten Ziele.

Das Gremium initiiert, gibt Impulse und begleitet, berät und überprüft Maßnahmen im

Hinblick auf den Leitfaden. Für die Verfolgung der Ziele erstellt das Gremium einen

Masterplan. Der Masterplan enthält Empfehlungen zu entsprechenden Maßnahmen.

#### 8.2 Leitfaden

Der Leitfaden dient der Nachvollziehbarkeit, der Steuerung und der Evaluation bei der

Erreichung der oben genannten Ziele. Der Leitfaden enthält die Grundzüge zu den Zuständigkeiten der beteiligten Akteure und sorgt für Klarheit und Transparenz

an den entsprechenden Schnittstellen (wer muss wann, wo und in welcher Form einbezogen werden).

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

-Politik: Ausarbeitung von Strategien

-Verwaltung: Beratung und fachliche Unterstützung

♀

1457

1458

1459

1460

1461

1462

1463

1464

1465

1466

1467

1468

1469

1470

1471

1472

1473

1474

1475

1476

1477

1478

1479

1458

1459

1460

1461

1462

1463

1464

1465

1466

1467

1468

1469

1470

1471

1472

1473

1474

1475

1476

1477

1478  
1479

1480  
1481  
1482  
1483  
1484  
1485  
1486  
1487  
1488  
1489  
1490  
1491

1492  
1493

-Kommunen/gwt GmbH/Wirtschaft37: Umsetzung

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

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

- Erreichbarkeit
- Ökonomische Abwägung
- Fachliche Unterstützung
- Externer Sachverstand
- Finanzielle staatliche Förderung
- Zuständigkeit

Darüber hinaus finden sich im Leitfaden Angaben

zur Prüfung und zum Vorgehen

hinsichtlich einer finanziellen Förderung von Maßnahmen, zur interkommunalen Zusammenarbeit und zur ökonomischen Abwägung bei der Ausgestaltung von Maßnahmen (unter Einbeziehung von externem Sachverstand, wenn notwendig).

### 8.3 Umsetzungskonzept für den Landkreis

Das konkrete Umsetzungskonzept für den Landkreis wird durch die Verwaltung erstellt

und bezieht sich auf die Maßnahmen mit folgenden Fragestellungen:

- Wer wird wann wo beteiligt?

- Wer initiiert/entscheidet wann und wo?
- Was kann aus Pilotprojekten zur Umsetzung übertragen werden?
- Wie wird nachvollzogen, dass die Maßnahmen umgesetzt werden?
- Wer macht was bis wann?
- Wie werden bestehende Konzept einbezogen?
- Wie werden Maßnahmen priorisiert?

#### 8.4 Interkommunale Zusammenarbeit

Interkommunale Zusammenarbeit wird angestrebt. Bei möglichen Maßnahmen prüfen 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.

♀

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

#### 8.5 Rechtlicher Rahmen

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

#### 8.6 Technische Innovation

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

♀

#### Schlussbemerkung

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

Alle in diesem Text formulierten Ziele, Handlungsfelder und grundlegenden

Maßnahmenpakete zahlen auf den Kernsatz ein. Gleichzeitig ist es möglich jede neue Maßnahme auf die Relevanz und die Passung zu den Maßnahmenpaketen, den Handlungsfeldern, den Zielen und insbesondere zum Kernsatz hin zu überprüfen.

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